

そして神田は高架下

何とも奇妙な表題かもしれない。しかし、私の頭の中では、この表題の前に次のような新聞記事の見出しがあった。「あゝ上野が途中駅」。

去る4月19日、読売新聞の夕刊一面トップに、この見出しに続けて、次のような記事が載せられている。「東京―上野の間でJR東日本が進める約4キロの『東北縦貫線』が2014年にも完成し、東海道線と常磐線などが一本につながる」「工事が進められているのは、上野駅が終点の常磐、高崎、宇都宮の3線と、東京駅が終点の東海道線を結ぶ区間。新たに線路を敷設する余地がないため、新幹線の真上に高架橋を建設する難工事で、2008年5月から始まった工事は、ようやく今月下旬にすべての架設が終了する」。記事は、この工事により山手、京浜東北両線の混雑が緩和されるであろうJRの期待を紹介し、また、縦貫線によって利用客の減ることが予測されている東京メトロの懸念について触れ、最後に「北の玄関駅口」として親しまれた上野駅がその看板を下ろすことになることを叙情的に述べて、記事を締めくくっている。

この記事を読むと、高架橋化された東北縦貫線が敷設されることにより、常磐、高崎、宇都宮線(東北線)の利用者は上野駅で乗換えをしなくて済む利便さを楽しみ、また上野・東京駅間の在来線の混雑率が緩和されることによってこの区間の一般利用者が利益を受けて、良いことづくめの印象をもつかもしい。しかし、この東北縦貫線高架化工事が行われるに至ったいきさつを知れば(このいきさつは一般に知られていないようであるが)、そのような印象に変更を迫られるかもしれない。そのいきさつとはこうであった。

東北縦貫線高架化計画は、実は、1971年に実施計画が認可された東北新幹線の上野駅から東京駅までの延伸事業に含まれていた計画であり、東京・上野駅間の神田駅付近について、すでにあった東北縦貫線線路(戦前から回送列車や貨物列車の引込線があり、この引込線を利用して東海道線に乗り入れるなどしていた)を取り壊して東北新幹線の高架を建設し、その上に東北縦貫線の高架を乗せ高架を重層化(三層化)することとされていた。

これは都市の真ん中に巨大な構築物を建設する開発計画であり、神田地区住民は、新幹線および縦貫線の鉄道重層高架橋化によって生じる地域の生活と生活環境の破壊や悪化、さらに都市環境や都市景観の悪化を理由として、これに反対し、神田駅周辺の居住者や商店およびビル事業の経営者等は、それに加えて、従来の土地利用や営業の維持などを主張して、旧国鉄側と利害が対立した。十数年に及ぶ反対運動と交渉の結果、1983年8月31日、住民側を代表する対策委員会と国鉄との事務連絡会議において、確認書が取り交わされた。「縦貫線については、廃止する事が提示され、対策委員会はこれを評価する。これを前提として今後新幹線工事推進に伴う諸問題については、前向きに合意するよう相互に協力するものとする」という内容であった。住民側が東北新幹線の延伸に協力する代わりに、旧国鉄側は縦貫線計画を廃止するということであった。

ところが2000年1月、東北縦貫線事業が、旧国鉄を承継した東日本旅客鉄道(JR東日本)により、鉄道事業法の認可を経て実施されることになった。事業区間約3.8kmのうち約1.3kmにわたって高架橋の新設および既設高架橋の改良を行う。神田駅付近を通過する東北新幹線の高架橋の上にさらに高架橋を新設して東北縦貫線を敷設する計画である。重層高架橋の防音壁の高さまでが約22m(列車高を加えれば30mほどに達しよう)、重層高架橋部分の長さは約600m、巨大な構築物である。

神田地区住民は、いま、東北縦貫線を廃止するとした確認書による約束の違反、高架橋の巨大災害による倒壊の危険とその深刻な危惧、そして都市環境の破壊と生活妨害を根拠として、訴訟に訴えている。JR東日本は、旧国鉄の確認書は、計画の廃止という自らの決定を確認したものにすぎないとして、契約や協定としての法的効力を否定している。新幹線・縦貫線計画に反対していた神田地区住民が、新幹線計画に協力する代わりに縦貫線計画の廃止を約束されたと信じたのは、信じた方が悪かったというのであろうか。

「あゝ上野が途中駅」が「そして神田は高架下」になることを、われわれは知っておかなければならない。

(立教大学 名誉教授 淡路剛久・あわじ たけひさ)