

平成八年七月二十八日(日)

第二三三回 史跡めぐり 資料



ベイエリア

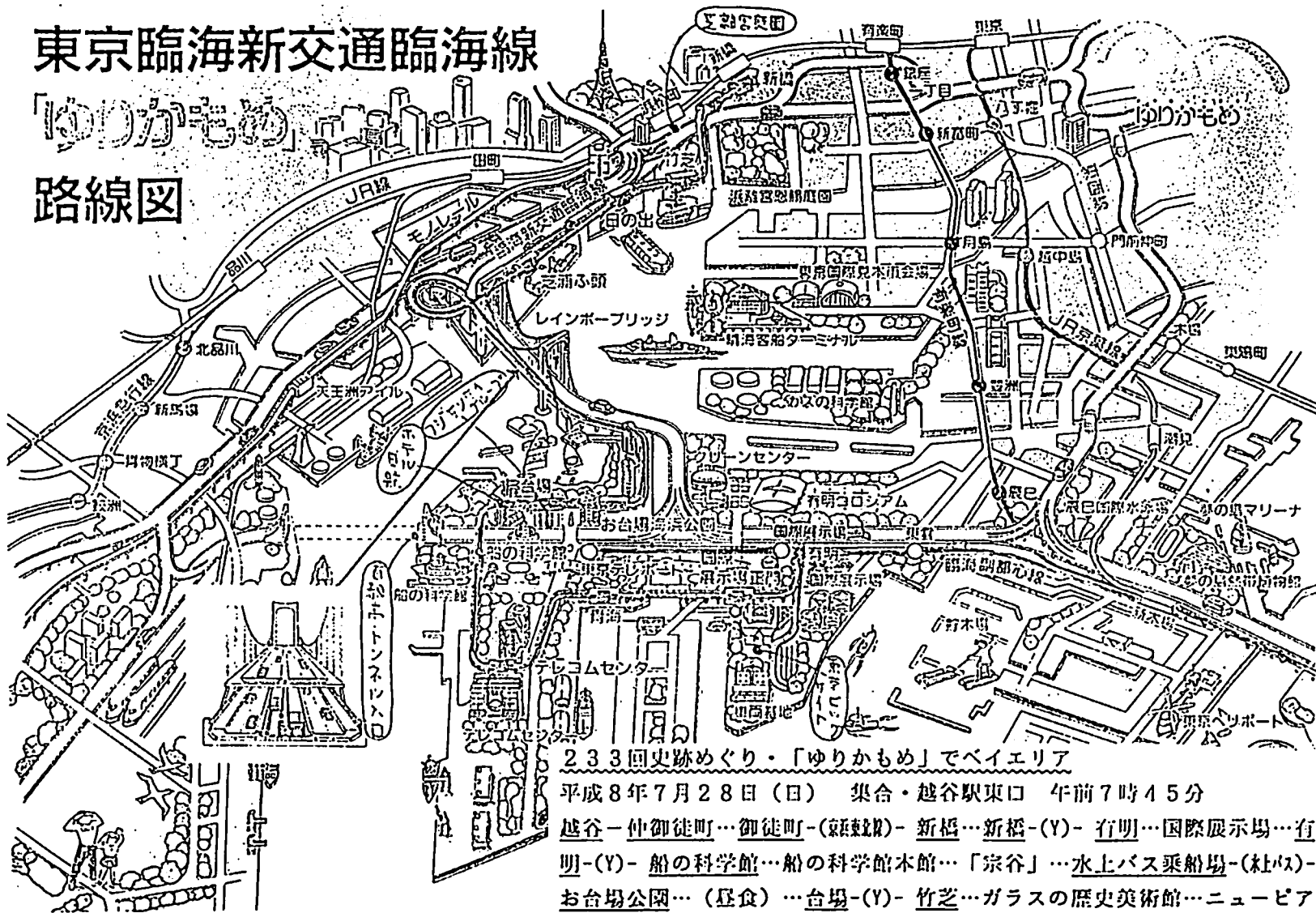
暑気ばらい

越谷市郷土研究会

東京臨海新交通臨海線

「ゆりかもめ」

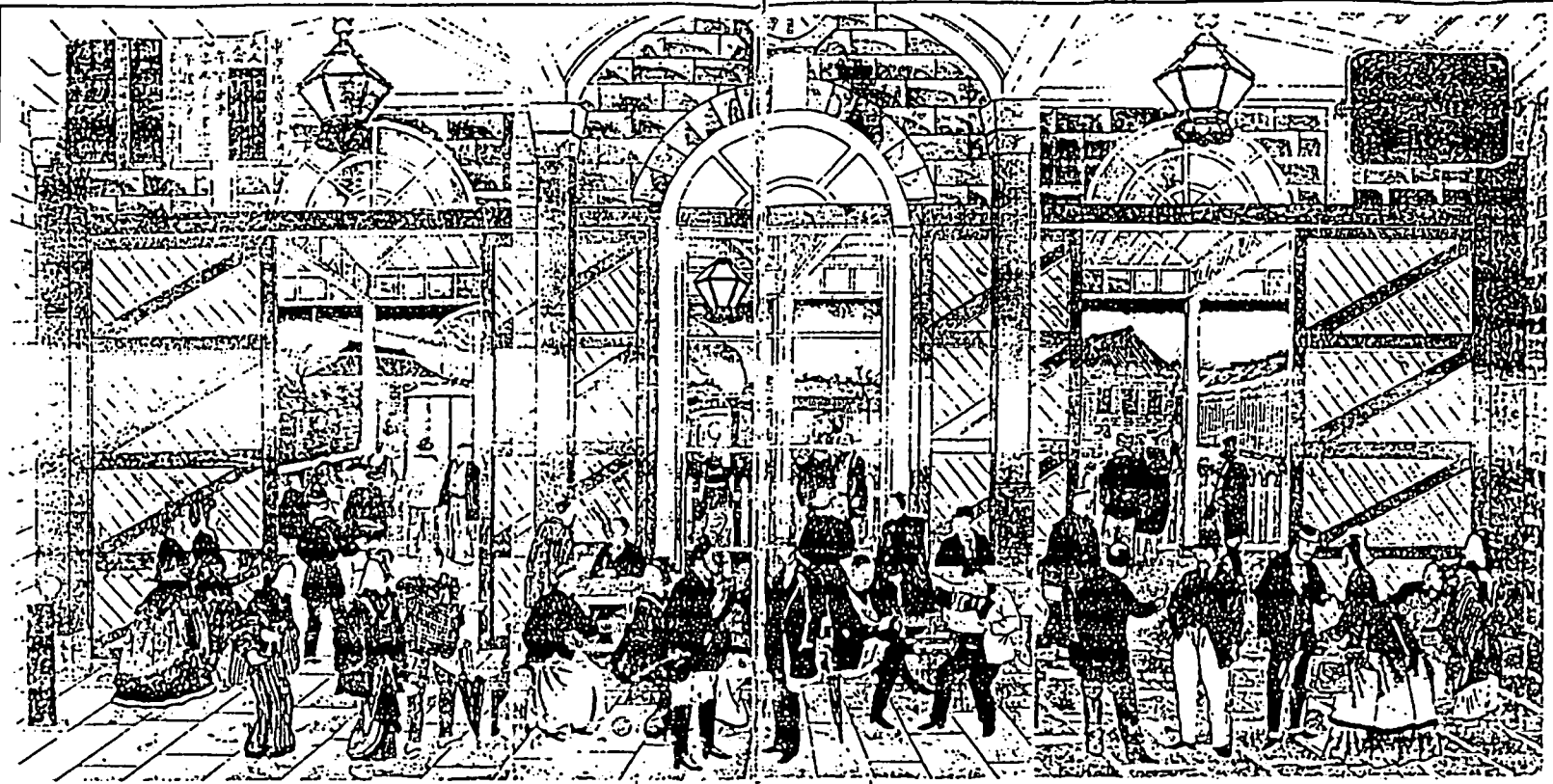
路線図



233回史跡めぐり・「ゆりかもめ」でベイエリア

平成8年7月28日(日) 集合・越谷駅東口 午前7時45分

越谷-仲御徒町...御徒町(新緑)- 新橋...新橋-(Y)- 有明...国際展示場...有明-(Y)- 船の科学館...船の科学館本館...「宗谷」...水上バス乗船場-(社)- お台場公園...昼食...台場-(Y)- 竹芝...ガラスの歴史美術館...ニューピア 24階展望室...竹芝-(Y)- 新橋...都営新橋-都営浅草...東武浅草-越谷(解散) 参加費4,000円(昼食・入場料)案内者・幹事・宮川進

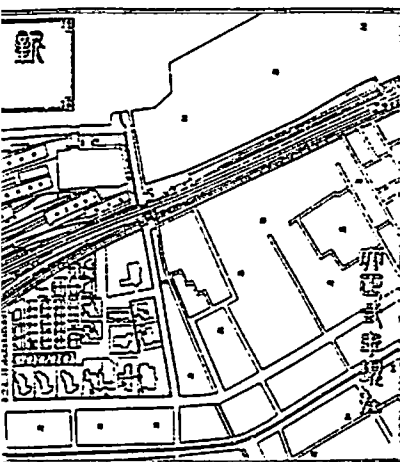


明治神宮内景

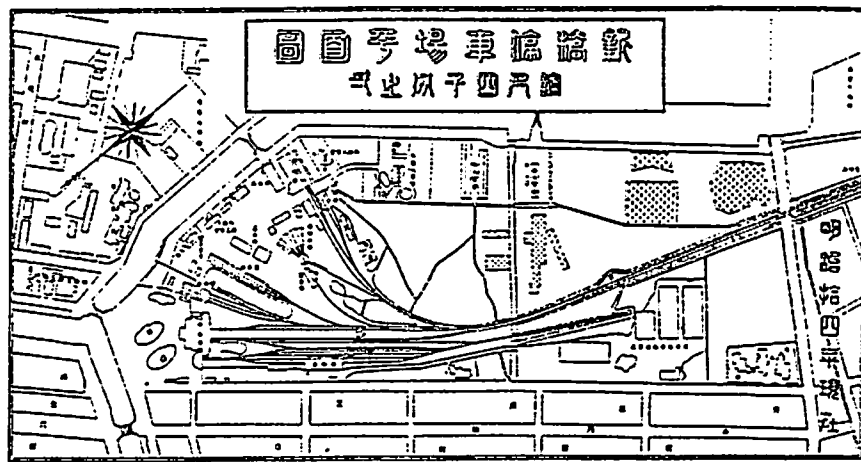


明治神宮内景

東京沙留鉄道館蒸気車待合之図 三代広重画



るが、扇形の機関車庫は既になく、組立・木工
その後、新橋停車場は東京駅の隣地(大正3年)
島森邸に与えられた。これが現在の「新橋駅」
「大井工場」に移築されることになる。



▲明治14年新橋停車場平面図(「日本鉄道史」上巻) 開業時に比べ若干の施設の増設が認められるが、南半部分は広大な空き地となっている。ちなみに、開業時には駅舎・乗車場・客車庫・荷物庫・荷物積所・板屋・石炭庫・機関車庫・インジニール(エンジニア)官舎・外国人職工官舎・機関車修理所・転車台などの施設があった。

3 鉄道時代

一八七〇(明治三)年三月二五日、英人エドモンド・モレル等は明治政府の決定を受けて、鉄道建設のため汐留付近の測量を開始した。そして、あわただしい準備のもと、日本最初の鉄道が新橋・横浜間に開通したのは明治五年九月二日(旧暦)のことである。先述図に運れること約半世紀、様々な問題を抱えながら出発した日本の鉄道が、今日、最先端の運営体制・技術を有していることは周知のとおりである。

一九二一(大正一〇)年、鉄道省は「日本鉄道史」「鉄道一瞥」などを刊行し、鉄道博物館を公開している。これは開業五〇周年記念という点を考慮に入れても、当時の日本の鉄道が鉄道法規の整備、全国鉄道網の充実、機関車の国産化等様々の点において一定の習熟を果たし、自らを顧みる余裕が生まれていたことを示している。このような背景を念頭におく時、まさに明治時代は日本における鉄道発展の基礎固めの時代として捉えることが可能となる。そしてこの時期、多くの分野において実質的に鉄道運営・技術を支えていたのが、他ならぬ新橋停車場構内の関連施設群とそこに働く人達であった。

開業当時、新橋・横浜間の乗客数は明治六年で一四一万人、これが東海道全線が開通する前年の明治二一年では二四四万人に増加している。また、一年遅れて開始された貨物業務の方も、明治七年の取り扱い量一七七〇トンだったのが、明治二〇年には一〇一八七八トンと増大している。このような旅客・貨物の増加はそのまゝ機関車・客車・貨車の増産を意味し、ひいては車両の製造・修理施設の改築・増設をもたらすことになる。ちなみに、新橋・横浜間を走る車両数は開業時一四三両(機関車一〇、客車五八、貨車七五)、これが明治二〇年には二四七両(機関車一一、客車八二、貨車一五四)に増えている。

一八八二(明治一五)年新橋停車場構内にあった各作業場は工場と呼称されるようになるが、その時点で存在したのは煙草・甲木工・乙木工・鍛冶・製糖・塗師・真鍮・鍍・鋳物の九工場、関係運物は明治一六年七月の時点で一六棟を数えた。そして、新橋工場が製造・修理すべき受け持ち車両数は明治二六年三月現在、各私鉄の車両も合わせて二一四九両(機関車一二、客車五二九、貨車一四九八)に及んだ。これは当時全国にあった三箇所(工場)の総受け持ち車両数四〇三両(他に神戸一五八五両、長野二六九両)の五四%に当たる。

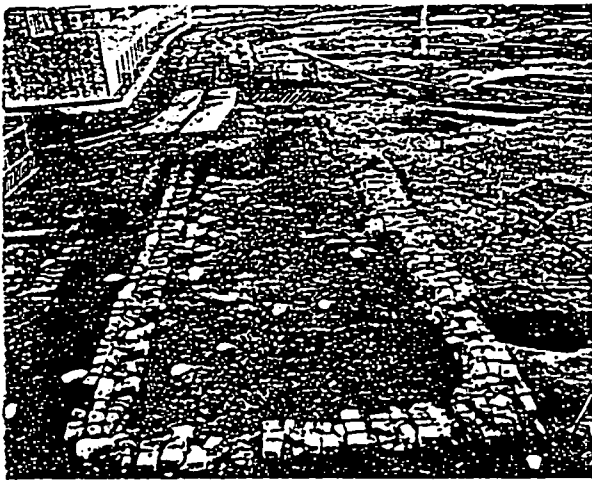
明治一四年の「新橋停車場平面図」を見るかぎり、開業時の施



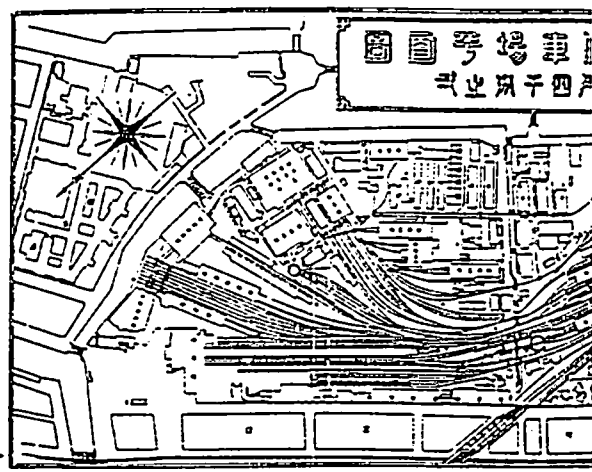
▲転車台の基礎 底面下部には基礎として長さ2m程の杭が1828本も打たれていた。同様の杭は比較的古いと思われる他の施設からも検出されており、地盤の弱さを補うための方策と考えられる。(北西より)



▲機関車庫 扇形の機関車庫と対になって検出されたもので、土台のみが残っていた。直径約13m、凝灰岩製の切石で構築されており、底面にはコンクリートが打たれている。国産のセメント製造は明治8年が発切であるから、明治5年に完成したこの施設には輸入セメントが使用されたのだろう。(南西より)



▲外国人職工官舎 開業時からの施設で、職工達のための官舎である。2棟あったうちの北側の建物を相当する。土台部分のみの出土で、切石を用いて構築されている。規模は長さ23m、短辺7m程である。(北より)



大正2年新橋停車場平面図(『日本鉄道史』下巻) 開業時の駐車台は狭く製缶などの工場群がこれに伴う多くの線路とともに構内全域に広がっている。伴い貨物専用駅として「汐留駅」と名を変え、新橋の名は既に開業時である。また、同時に停車場内にあった「新橋工場」の施設群も数年のう



▲灰磚場 明治14年の平面図には存在するが、開業時には記載がなく、いつの時点で設置されたか明確ではない。レンガ製の引き込み部分は比較的良好に残っており、規模は長さ約19m、幅2m程である。(北東より)

心持を抱かせるため、停車場の待合室に腰をかける機会が多い事を憂えている。水戸河原「灰磚」

パリに憧れを抱く河原が、日本の近代化を西洋の猿真似だとして嫌悪し、江戸文化に傾倒していったことはよく知られている。しかし、同じ近代の産物でも新橋駅の待合室だけは例外であったようだ。銀座の喫茶店に長時間いられない人間が、ここではぼんやりと腰を落ろ着けることができたのである。もしかしたら河原は、そこにまが物でない本物の近代的萌芽を嗅ぎ取っていたのかも知れない。あらゆる階級の男女が、混入りたい時に勝手に混入って、出たい時には勝手に出られるが、しかし人をして淋しい心持を抱かせる場所、それが「駅」という公共の空間であった。近代のはじまりである。

これに反して停車場の待合所は、最も自由で最も居心地よく、何か気兼ねもいらぬ無類上等の空間である。耳の遠い髪の高い運ばんやりした女ボイに、無理一週のビールや紅茶を命ずる面儀もなく、一円札に対する対応を三分もかかって待つて来るのに耳をいら立てる必要もなく、混入りたい時に勝手に混入って、出たい時には勝手に出られる。(中略)冬には暖かい火が焚いてある。夜は明るい灯火が輝いている。そしてこの広い一室の中にはあらゆる階級の男女が、時としてはその波瀾ある生涯の一端を待たせられる事すらある。(中略)新橋の待合所にぼんやり腰をかけた、及しそうなたまの響きと鋭い汽笛の声を聞いていると、いながらにして蒸気が出たような、自由な淋しい好い心持がする。(中略)自分は動いている生活の物語の中に、淋しい心持を混わせるため、停車場の待合室に腰をかける機会が多い事を憂えている。

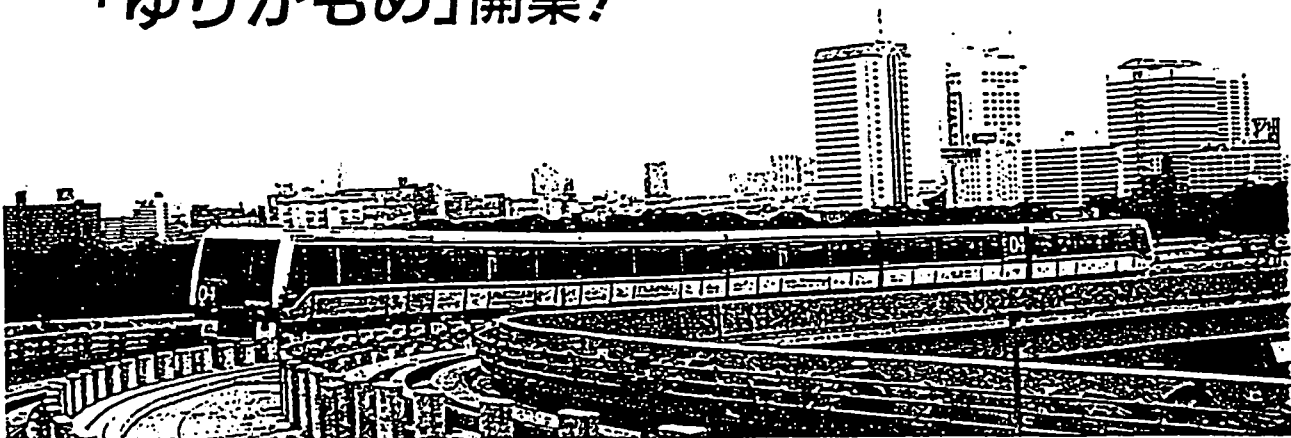


▼石炭庫 明治14年の平面図にみえる2棟の石炭庫のうち西側のものに相当する。19m×15m程の規模で、木組みの土台部分のみ出土された。この施設は明治9年4月に建てられた2棟目の石炭庫であり、開業時のものではない。(北東より)



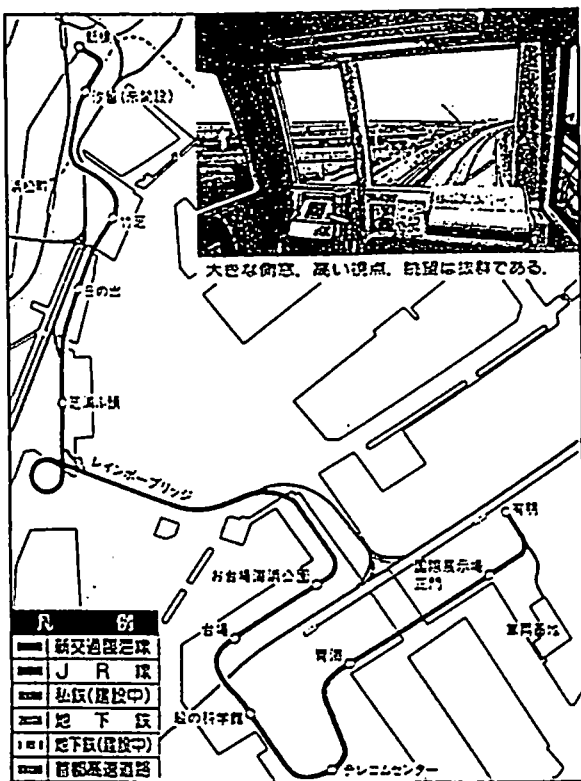
▲貨車専用駐車台 調査区北端において11基が集中して出土された。この地区には明治30年の平面図に7基、明治44年の図に12基、大正2年の図に10基の該当施設が描かれており、その重複した姿がこの施設群に相当する。直径約6m前後。(南東より)

東京臨海新交通臨海線 「ゆりかもめ」開業!



新線に進入する7000系「ゆりかもめ」。「ゆりかもめ」は東京臨海線の、つまり臨海のユリかもめから名付けたシステム全体の愛称。

1995-10-12



大きな窓、高い視界、設置は抜群である。

平成7年11月1日、新橋と東京湾臨海副都心を結ぶ第三セクターの
新交通システム「ゆりかもめ」が開業した。これに先駆け開業式が
10月30日に新橋駅で行われ、建設主体の東京都からは青島幸男知
事が出席。関係各府庁から約700名が招待され盛大に催された。「ゆ
りかもめ」はゴムタイヤ駆動のいわゆる新交通システム、JR新橋
駅に隣接する「ゆりかもめ」新橋から終点の有明まで12駅(汐留は通
過)全区間11.9kmを約23分で結ぶ。運転間隔は6~15分ヘッド。運
賃は最低区間180円、新橋-有明間で360円となっている。

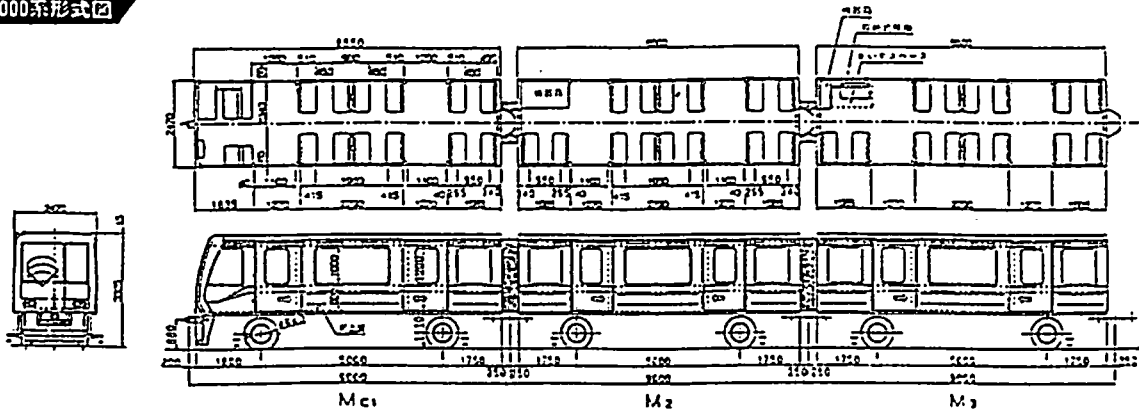


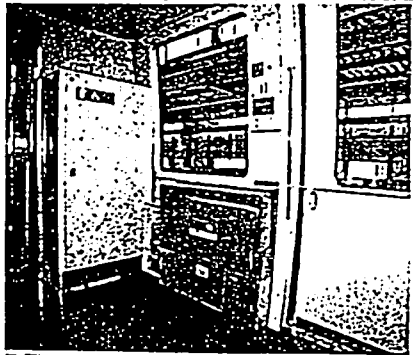
新橋駅改札口の近とホームドア。全駅が自動改札機を備え、ホームドア仕様である。



7000系「ゆりかもめ」。ステアリング可能なゴムタイ
ヤを備え、鋼万両内
方式により走行。
開業までに6週13
本が出そろった。
四国地区にて
1994-7-7

7000系形式図





運転台はATO（自動列車運転装置）による無人運転に対応しており、パネル全体をおおうカバーも取り付けられている。また、明るい色彩でまとめられた客室も、すべてクロスシート配置となっている。なお、編成あたりに2ヶ所に車いすスペースが設けられており、この部分にはね上げ式構造となっている。



写真はすべて編成配置時 1994-7-7 車両基地にて

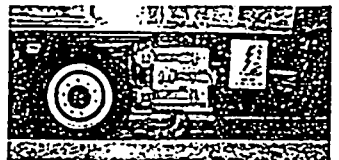
東京臨海新交通7000系

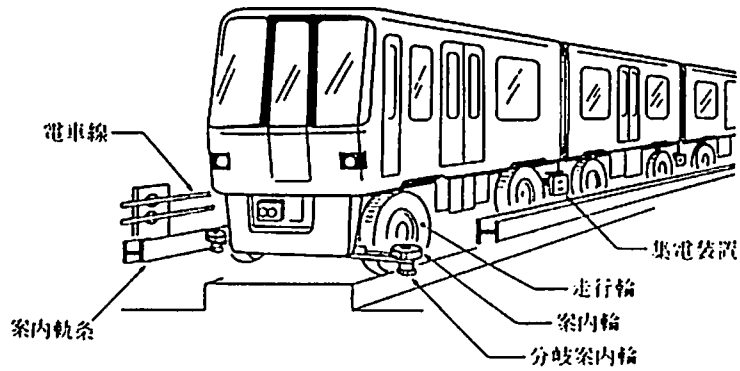
東京臨海新交通臨海線では、開業時から運用する7000系車両（愛称「ゆりかもめ」）をこのたび登場させた。軽量ステンレス製の車体をもつ同車は6両固定編成で、ステアリング機能をもつ4輪ゴムタイヤを装備している。また、室内はクロスシートを配置し、側窓も眺望を考慮した大形一枚ガラスとなっているほか、出入口は新交通としては初の片側2ヶ所配置で、プラグドア構造を採用している。そして、M3・M4車には車いすスペースも設けられている。今後この7000系は開業時までに合計13編成が出さそうとなっている。なお、同線は新橋を起点とし、竹芝・日の出・芝浦の名埠頭を経由してレインボーブリッジを渡り、台場・青橋・有明の各地区を結ぶ12kmからなる路線をもち、平成7年10月の開業が予定されている。

7000系主要諸元表

車両形式	7001 (M1)	7002 (M2)	7003 (M3)	7004 (M4)	7005 (M5)	7006 (M6)
定員(名)	57	59	60	60	59	57
座席定員(名)	27	28	30	30	28	27
車両重量(t)	10.8	10.6	10.5	10.5	10.5	10.8
車体主要寸法(mm)	車両長9000 車体幅2470 車高3340	車体長さM車8550・M車8500 最大幅2900 室内幅経路6330	床面高さ1110 走行幅経路5000			
案内線向方式	側方案内方式・2輪4輪ステアリング式					
電気方式	交流三相600V 刷形整流式					
台車	併行リンク式ユニット台車 ダイヤフラム空気ばね					
走行輪	夏用射入ゴムタイヤ(中子式補助輪付き)					
駆動装置	直角駆動装置1段減速(準動力車付き)					
集電装置	刷形整流方式側面集電式					
主電動機	直交分巻極付巻自己過流式 110V					
制御方式	三相全ブリックワイヤリスタック相制御 定電圧整流方式					
ブレーキ装置	回生ブレーキ併用定電圧付巻気指令式 電磁直通ブレーキ・保安ブレーキ・駐車ブレーキ 電-油変換式ディスクブレーキ					
自動列車運転装置	ATCバックアップ車上誘導方式 予見ファジィ制御					
電車性能	最高運転速度60km/h 最大加速率3.5km/h/s 減速度 常用最大3.5km/h/s 非常4.5km/h/s					

ゴムタイヤ式の走行時と集電装置、この部分には案内線や分岐線などの走行システムがある。車両はねり高調の案内線とこの案内線による案内方式でガイドされている。

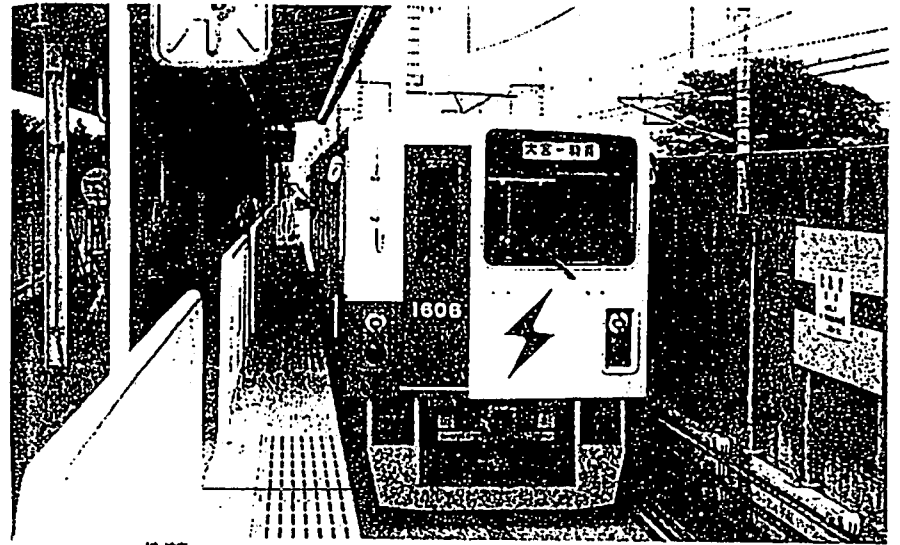




〈図4〉新交通システム概要図

車両はゴムタイヤの小形車で、一両での走行例もあるが、わが国での実用例では連結運転によって、輸送能力を上げている。運転システムにおいては、中央コントロール方式、コンピュータによる無人運転方式から、押しボタンでのドア開閉や発車合図ぐらゐは乗務員にやらせる方式、どうせ乗務員をつけるなら、システム全体を安価にまとめるため、ある程度人にたよろうという方式など、採算計算上の問題や安全问题もからんでさまざまな形がある。

新交通システムは車両メーカー、電機メーカーが、それぞれグループを組んで海外の例を参考にしながら開発を進めてきた。開業例からみると埋め立てによって作られた新しい造成地や内陸部のニュータウンの足といったところが多い。



は 羽 野 駅 に 停 車 中 の 埼 玉 都 市 交 通 1000 系 。 右 側 に は 平 行 し て 走 る 新 幹 線 の 架 線 柱 が 見 え る

新交通システム(案内軌条式鉄道)

新交通システムというのは漠然とした表現のようである。広くとれば、新しいシステムの交通機関すべてを包含していることになろうが、今日、狭い意味での新交通システムとは、ゴムタイヤ、案内軌条による中量輸送システムと解釈できよう。

都市における中量輸送、つまり輸送能力で、一般鉄道と路面電車の中間的な存在、一時間当り五千人から一万五千人程度の鉄道ということになる。

海外においてはアメリカが、都市圏の公共輸送の新システムとして一九六〇年の頃から着目し、PRT(Personal Rapid Transit)などと称されて開発が進められてきた。

汐

留

▶港区東新橋 1-5 (→[図](#)p.104,135)

▶山手線, 地下鉄銀座線・浅草線新橋駅下車5分

新橋駅から海岸方向に出ると、100mほど先、左手の高速道路の下が新橋跡である。江戸城の外濠から続く汐留川にかかっていた新橋は、日本橋を基点とする東海道の京橋に次ぐ橋で、日本橋を七つ(午前4時頃)立ちした旅人は、まだ暗いうちにこの新橋にさしかかったことだろう。東海道は、東海道本線・山手線・京浜東北線の線路の下をくぐって、第一京浜(国道15号線)へと続く。

「汽笛一声新橋を はやわが汽車は離れたり」で知られる新橋ステーションは、現在の新橋駅ではなく、昭和通り右側の旧汐留駅であった。1872(明治5)年9月12日(新暦10月14日)わが国最初の鉄道が開通したときの駅は、かつての日本国有鉄道(国鉄)の日本最大の貨物専用駅として使われてきた。しかし、国鉄の民営化に伴って汐留駅構内はビル街に姿を変えようとしている。構内には最初の鉄道起点標(ゼロ=マイル=ポスト, 国史跡)が復元されていたが、どのように保存されるのであろうか。なお、イギリスから買った1号機関車は、交通博物館(千代田区神田須田町)に保存されている。

浜

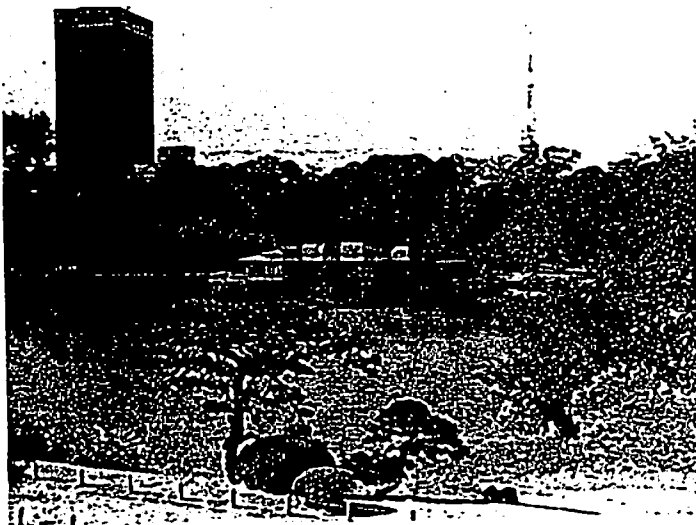
離宮

▶中央区浜離宮庭園 (→[図](#)p.104,135)

▶山手線, 地下鉄銀座線・浅草線新橋駅下車11分

汐留駅に沿った高速道路沿いに南へすすむと、浜離宮庭園(国特別名勝・特別史跡)である。うっそうとした樹木に囲まれたこの庭園は、海水を引いた汐入池を中心とする回遊式臨海庭園の代表的なものである。

江戸時代初期、このあたりはアンの茂った海辺で、将軍家の鷹狩りの場であった。その後甲府藩主徳川綱重(3代将軍家光の第3子)の邸地となり、甲府浜屋敷と呼ばれた。1704(宝永元)年綱重の子綱豊は叔父の5代将軍綱吉(1646~1709)の世子として江戸城西の



浜離宮(松の茶屋跡からの眺望)

丸に迎えられて名を家宣と改め、この邸地に大改造の手を加え、現在の景観をほぼつくりあげた。1709(宝永6)年家宣(1663~1712)が6代将軍となると、この邸地は浜御殿と呼ばれ、将軍家の別邸と

なった。1724（享保9）年の大火で荒廃したが、11代将軍家斉（1773～1841）時代に大改修工事が行なわれた。

関東大震災、太平洋戦争の戦災で古い建物は焼失してしまったが、江戸時代の大名庭園の姿はよく保存され、船着き場や馬場の跡も残っている。明治に入って宮内省の所管となり、浜離宮と呼ばれていたが、1945（昭和20）年東京都に移管され、一般に公開されている（原則として月曜休園）。

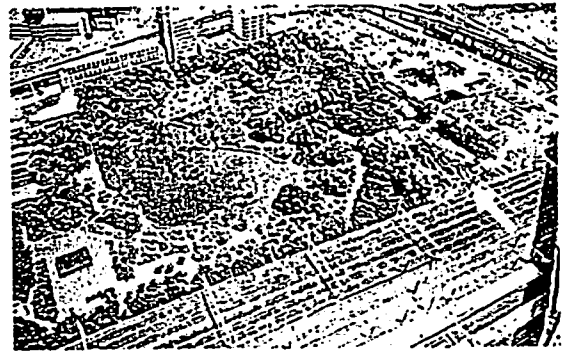
浜離宮に沿って高速道路下の海岸通りを18分ほどすすむと旧芝離宮庭園（国名勝、港区海岸1-4）がある。ここは寛永の頃（1624～44）会津藩主加藤嘉明の屋敷、元禄年間（1688～1704）には小田原藩主大久保忠朝（1712没）の上屋敷、のち清水邸、紀州徳川家の浜屋敷となった。海水を引き込んだ回遊式汐入り庭園で、大久保忠朝の造園に負うところが大きいといわれている。1875（明治8）年宮内省所管の芝離宮となり、1924（大正13）年東京市に移されて公園となった（年末年始休園）。

旧芝離宮庭園 港区海岸

旧芝離宮庭園は、江戸時代の埋め立て地に造られた庭園です。この地域は、江戸時代前期から後期にかけて、小田原藩大久保家などの屋敷となっていました。海水を引き込んだ池を中心とする庭園は、大久保家の「楽寿園」を前身としています。高架式歩道を建設する際、大久保家家臣団の長屋跡付近が調査され、堀割の石垣や木樋のほか、多くの木製品が発掘されました。



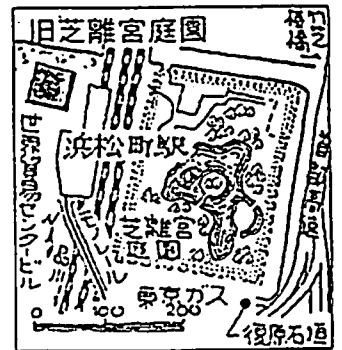
◀納豆容器の蓋
「納豆、小田原、養徳寺」と書かれている。国元からの搬入品か。



▲旧芝離宮庭園の全景 矢印が発掘地点

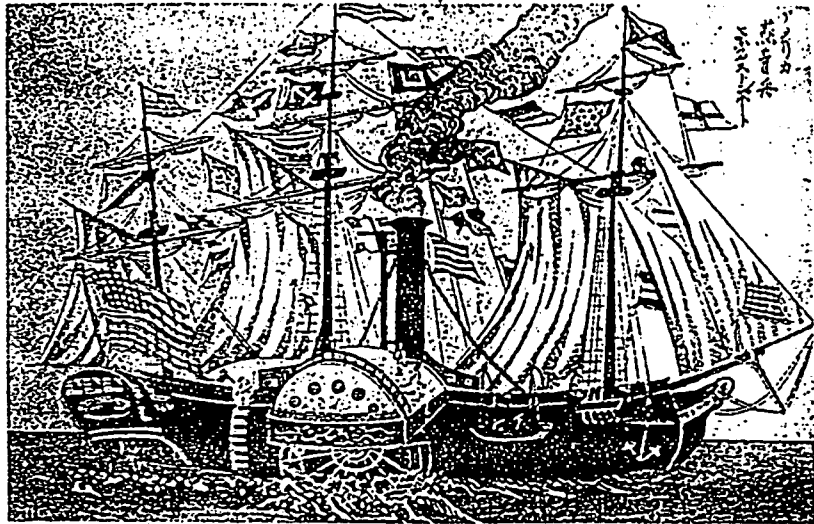


▲出土した木製品

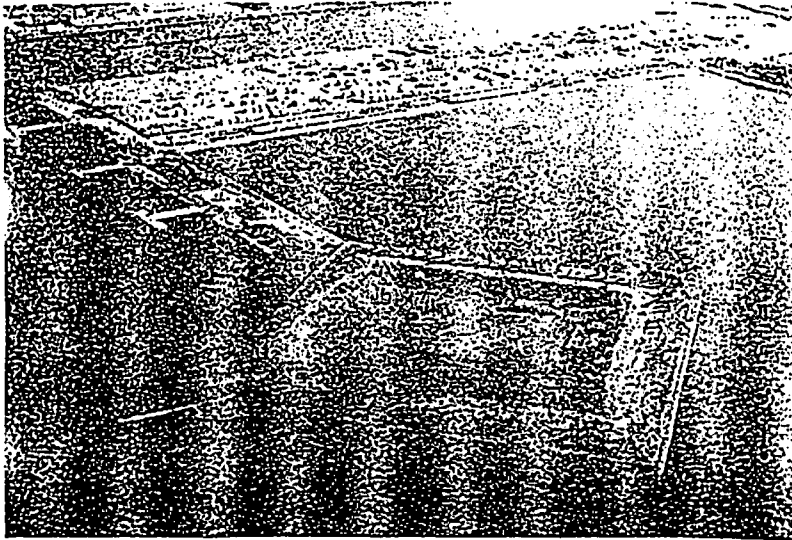


北亞墨加利人物

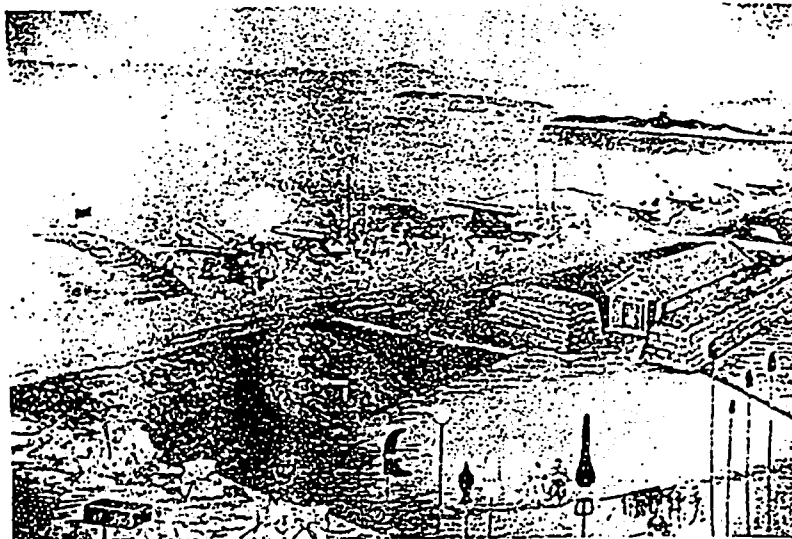
ペリリ像



アメリカ蒸気舟 蘭(船)名ストンポート
一枚 筆者不詳 安政船渠
船名をストンポートと記しているが、安政元年に神奈川沖に現れ
た七隻のアメリカ軍艦にはこの船は入っていない。ペリー艦隊の
旗艦サクニハナ号によく似ている。外輪船ではあるが、当時とし
ては強力な軍艦であり、その姿をよく伝えている。



品川第3台場 (写真提供・東京都港湾局)



品川第3台場における発砲 (『明治以前日本土木史』より)

品川台場

▼港区芝浦沖・品川区東品川
 ▼東京都観光汽船(東京港内巡航)
 勝岡橋発—御台場下船

品川台場は、一八五三(嘉永六)年六月米使ベリー米航を

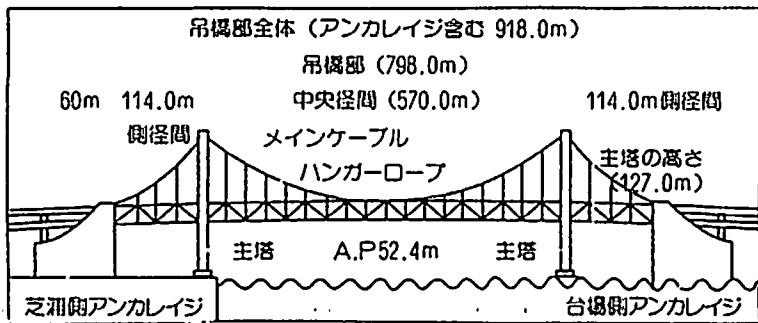
機に、伊豆韮山の代官江川太郎左衛門英竜(担座)の意見により、幕府が江戸湾防備のため同年八月からいそぎ築造に着手して築いた砲台だ。老中阿部正弘らの指揮のもと、品川沖に一ヵ所の砲台を築く計画で工事がはじまり、芝高輪泉岳寺台地・品川御殿山などをほりくずして土をはこび、五角形または六角形の砲台を築造した。品川海岸寄りから沖にむかって第一・二・三とならび、その内側(江戸湾の内側)におなじく沖へ第四・五・六・七番と配置される予定だったが、第四番と七番は未完成で、第八番以下は未着手におわった。

ベリーは翌年正月、江戸湾に再来して小柴沖(横浜市金沢区の沖)にすすみ、三月に日米和親条約(神奈川条約)が調印された。

御台場工事は幕府の財政事情により同年五月に中止され、第一・二・三・五・六番の五基だけが完成した。そのうち、第一と第五は品川埠頭埋立地にはいつてしまい、いまは第三と第六(圍史跡)だけが残っている(芝浦沖、水上公園)。亀甲形の築島で、周囲に高さ一〇メートルの石壁をつみ、内部はスリパチ形にくぼんで、陣屋・砲台・火薬庫・炊事場などがおかれていた。



レインボーブリッジ



アンカレイジは、レインボーブリッジのケーブルを固定する施設で、芝浦側とお台場側に一カ所づつあります。橋全体が曲線を強調したデザインになっているのと対比的に、鋭角的なデザインとして三角形をモチーフとした建物です。ここは展望室・遊歩道への入口で、両側にある総ガラス張りのエレベーターで連絡しています。



臨海副都心へ一直線!

東京臨海高速鉄道70-000形

東京臨海部であるウォーターフロントへのアクセス路線として建設が進められている東京臨海高速鉄道の臨海副都心線(新木場-大崎間)だが、このうち第一期区間にあたる新木場-東京テレポート間4.9kmの建設工事がほぼ終了、平成8年3月末に予定されている開業へむけて大きく前進した。

いっぽう、この第一期線の間隔にあわせて導入される車両の第一期が落成。このほど公開された。この車両は70-000形と名づけるもので、20mの軽量ステンレス製車体をもつ4扉車となっている。構成は2M2Tの4両編成で、制動装置にはVVVFインバータ制御方式のものを採用している。車両外観は側面についてはJR東日本の209系に準じたものとなっているが、前面については滑らかな曲線から構成されるざんげなデザインとなっている。また、車体の屋根部や扉部などにはブルーとグリーンラインが配されているほか、全所にコーポレートマーク「TWR」の文字が掲げられている。

室内はオールロングシートとなっており、先頭車の運転室側の車端部には車いすスペースが設けられている。このほか、片持ち式車出や熱線吸収ガラスの採用、さらに車端部のみ開閉可能な扉など、室内の基本的な仕様はやはりJR東日本の209系に通じている。なお、この70-000形の製造は川崎重工工務が担当している。

今回は4連2本が落成した70-000形だが、平成8年3月上旬にはさらに2編成が登場。第1期線の開業時にはこの4連2本編成の体制で車両運用がなされることになっている。

現在、この70-000形は平成8年3月末の開業をのぞいて、乗務員による運転訓練などの試運転が行なわれている。

(発行元:東京臨海高速鉄道)

開業は平成8年3月末!

東京都やJR東日本などが仕掛する第三セクターの東京臨海高速鉄道だが、この臨海副都心線の第一期区間の一部は元国鉄の貨物線として建設が進められていた部分を利用している。来春開業のこの区間には東京・国際展示場・東京テレポート(いずれも仮称)の各駅が設置され、新木場-東京テレポート間を約7分で結ぶ。路線は新木場-東京間を除き地下区間となっている。なお、第二期区間である東京テレポート-大崎間については平成12年の開業が予定されている。

路線図

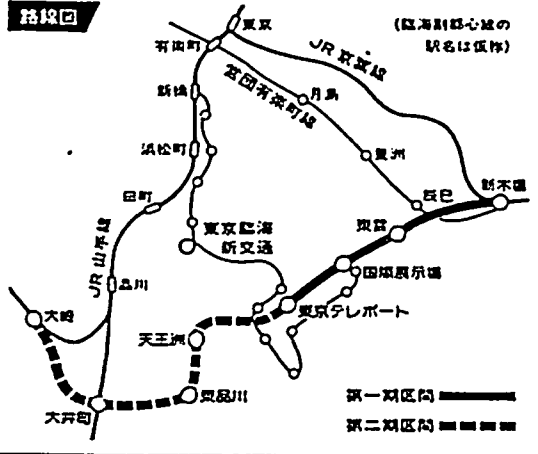
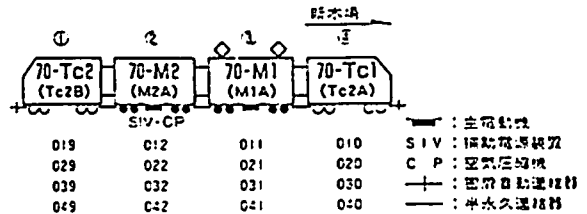
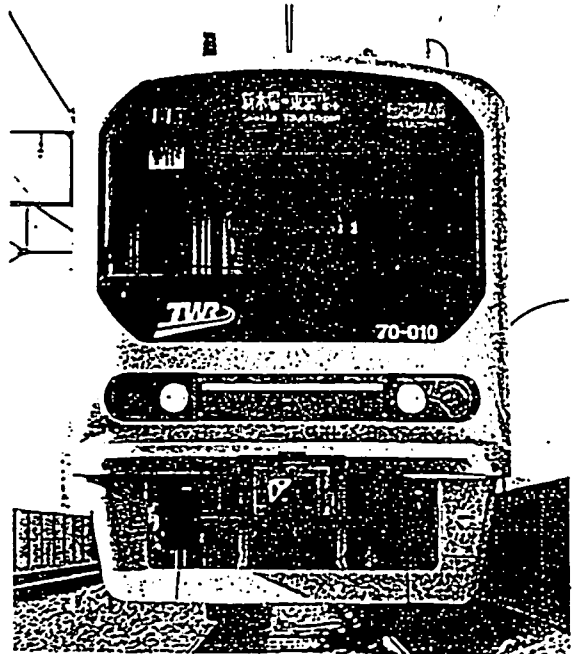
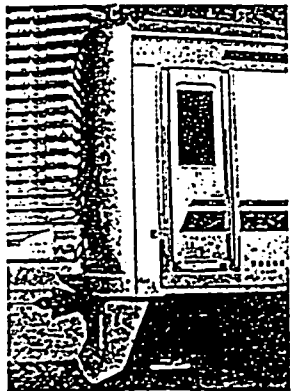


図 70-000形構成図



前面の大きな窓ガラスが特徴の町顔型。コーポレートマークである「TWR」のロゴも描かれている。側面などの車体構造はJR東日本の209系に準じたものとなっているが、この前面部は独自のデザインで構成されている。

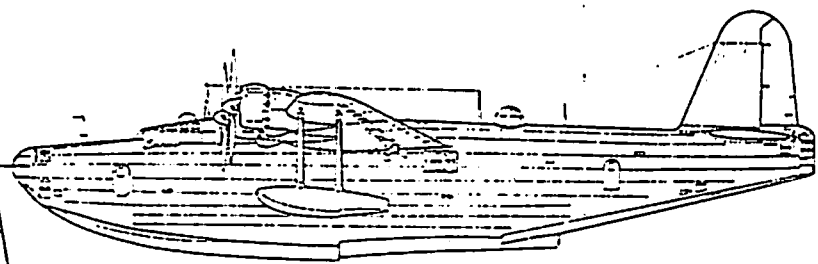
平直な車体部分と、緩やかな曲線で構成される車端部分。各車両とも、窓ガラス面に特設窓である「乗客運送窓」が設けられる。



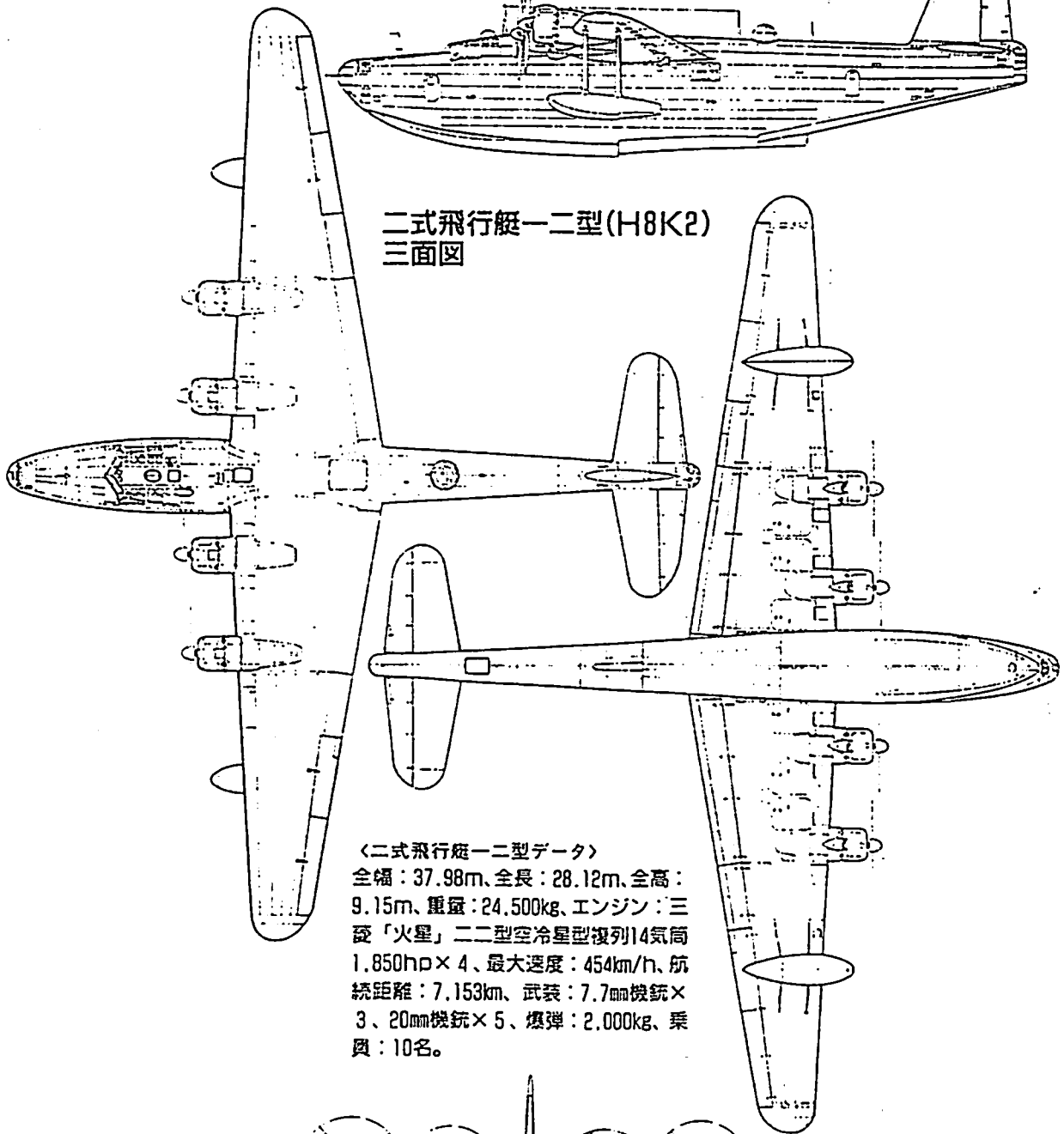
川西 二式飛行艇(H8K) 1940年 日本

洋上哨戒、攻撃、輸送などを任務とする大型飛行艇の分野では、日本海軍は他国の追随を許さない高度な水準を誇っていた。その大型飛行艇の頂

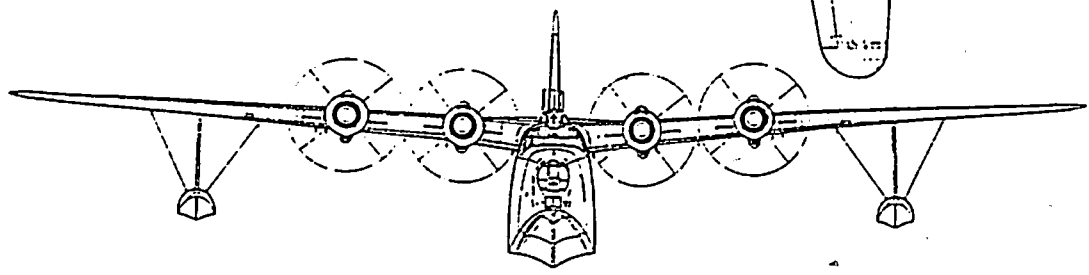
点に位置する機体が本機。残念ながら、太平洋戦争は本機のような機体の活躍場を作らせず、わずか131機生産されたにとどまった。



二式飛行艇一二型(H8K2)
三面図



〈二式飛行艇一二型データ〉
全幅：37.98m、全長：28.12m、全高：
9.15m、重量：24,500kg、エンジン：三
菱「火星」二二型空冷星型複列14気筒
1,850hp×4、最大速度：454km/h、航
続距離：7,153km、武装：7.7mm機銃×
3、20mm機銃×5、爆弾：2,000kg、乗
員：10名。



古代から現代にいたるガラス工芸の悠久の歴史と輝きのなかに格められた作家たちの技と情熱が各時代を通して一望できる充実したコレクション。

ガラスの歴史美術館

GLASS HISTORY MUSEUM

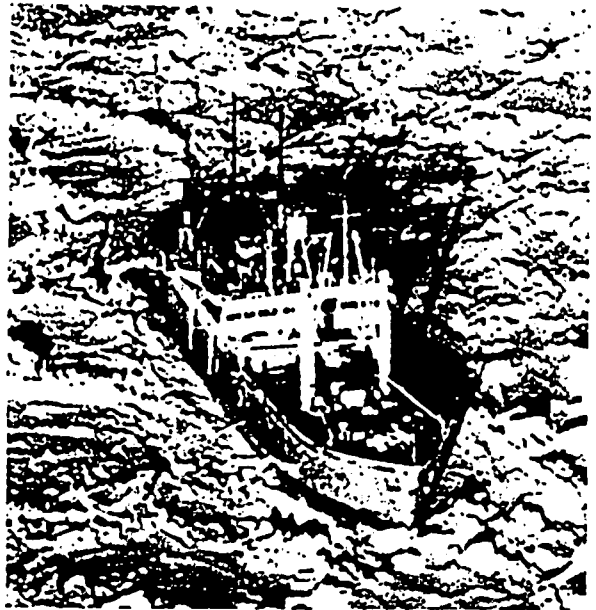
MUSEUM OF MARITIME SCIENCE

そうや 宗谷 ソヴェトからの注文によって川南工業会社香焼島造船所で建造中の3隻の耐氷貨物船(総トン数2,224トン)は、注文破棄のため辰南商船会社所属となり、その2番船が1938年2月進水し地領丸と命名され、同年完成した。39年末日本海軍に購入改装され、特務艦(測量艦兼運送艦)宗谷となった。第二次大戦後復員輸送業務に従事したが、49年末海上保安庁に移籍、灯台補給船となった。55年11月日本の南極観測参加の決定に伴ない、砕氷船とするための改装工事が日本鋼管会社において行われ、56年10月完成した。56-57年の予備観測では昭和基地を設営し、越冬隊11名を残すことに成功した。宗谷は57-58年の本観測に備え、推力と貨物積載量を増すための工事を行ったが、密群氷に閉じ込められて漂流し、第1次越冬隊を救出したのみで帰国した。58-59年の第3次観測では、大形ヘリコプターによる空輸作戦を行うことになり、ヘリコプター甲板とガソリン給油装置を設けた。6回の南極観測で輸送の任務を終えた宗谷は、62-78年まで北洋海域において前進哨戒、流水観測に従事し、その任務を2代目〈そうや〉に譲って解役となった。現在は〈船の科学館〉の前面水域に定係して一般に公開されている。

(徳永 陽一郎)

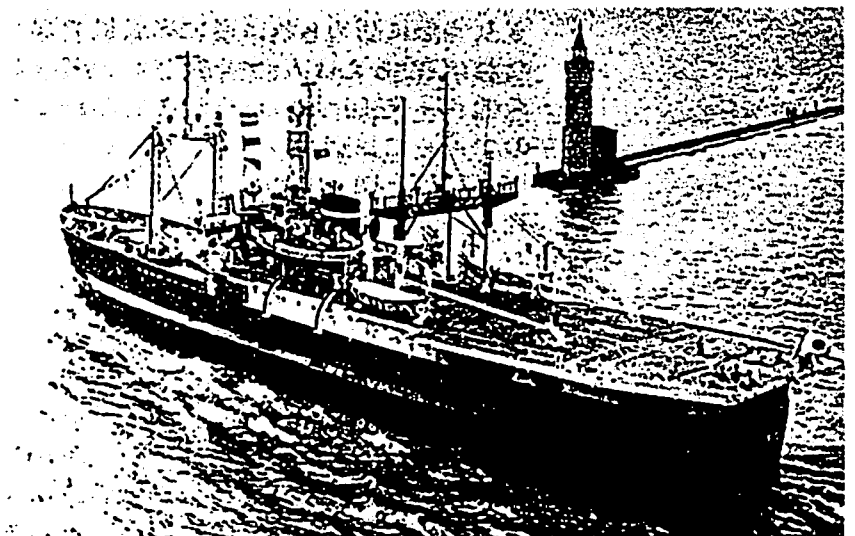


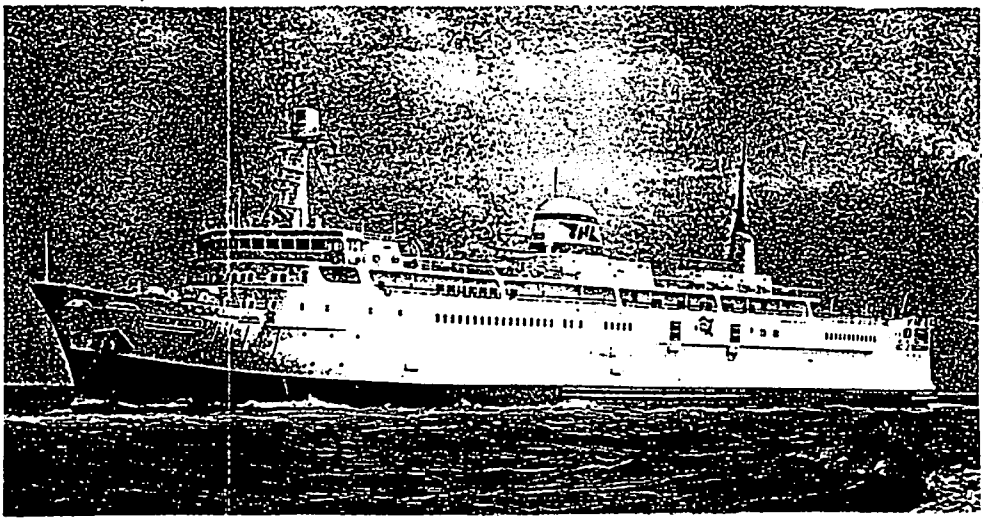
宗谷 初代の南極観測船。写真は1960-61年(昭和35-36)の第5次南極観測時のもの



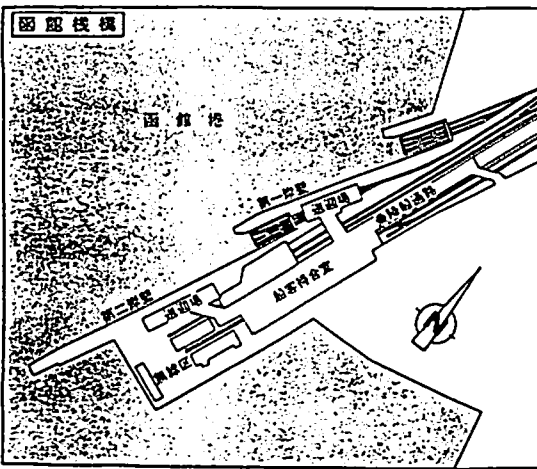
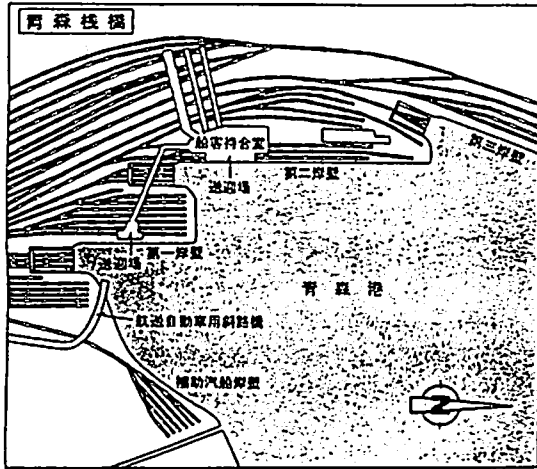
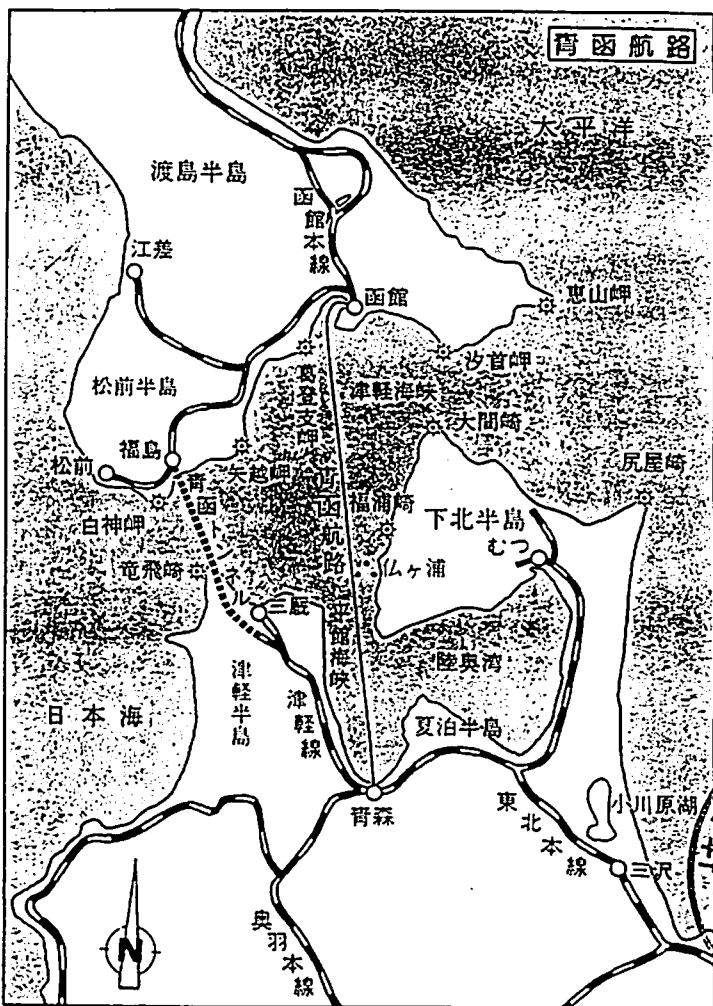
南極観測に活躍した「宗谷」

宗谷 船尾(右側)の広いところがヘリコプター甲板





FLOATING PAVILION
羊蹄丸



- 青函連絡船の歴史
- M41 (1908). 3. 7 日本鉄道「比羅夫丸」就航が青函航路ルー
 - S29 (1954). 9. 26 洞爺丸台風 5隻沈没 死者1,562人
 - S40 (1965). 7 羊蹄丸就航
 - S63 (1988). 3. 13 連絡船廃止
- 14 — 津軽海峡線開業

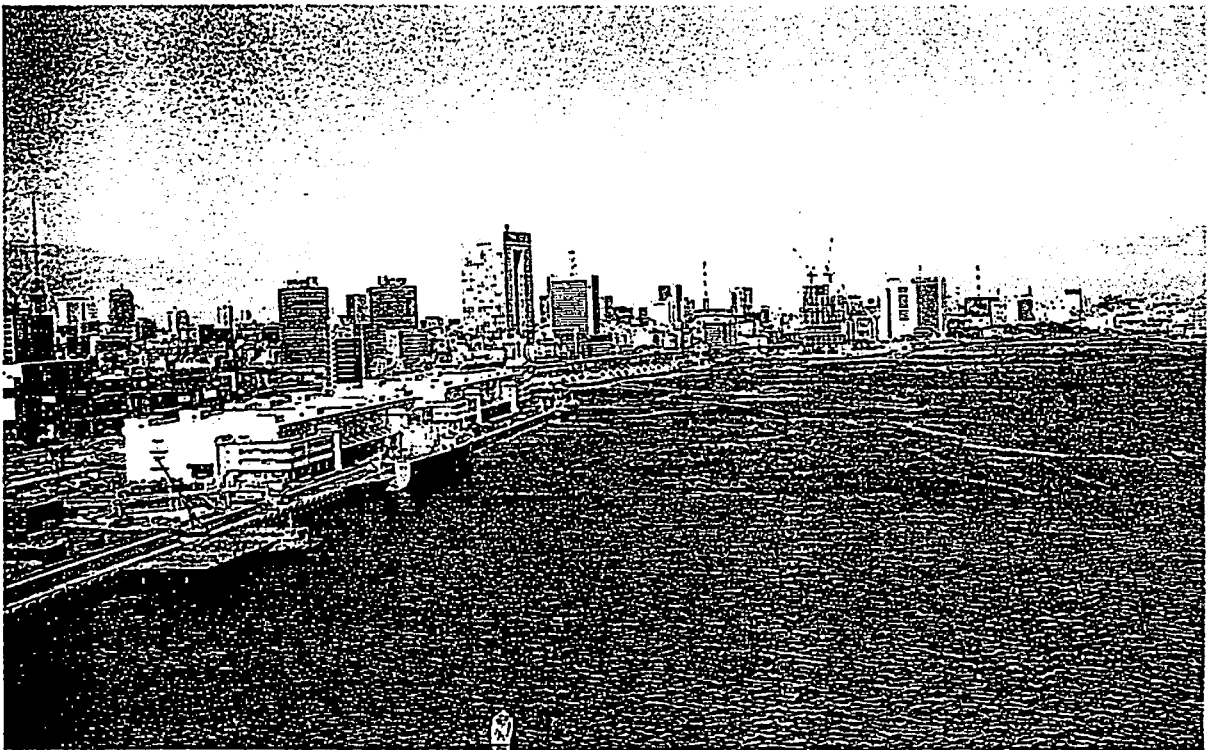
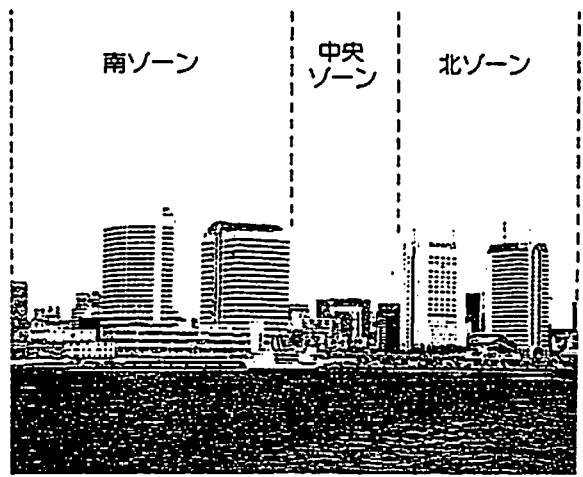
④竹芝・日の出・芝浦ふ頭再開発

これらのふ頭は、建設してから50年以上も経過し老朽化しています。また高層ビルやマンションなど、都市化の波がふ頭近くまで迫ってきています。

そこで、ふ頭前面を埋め立て(幅約30~100メートル)、ふ頭の再開発を始めました。

時代に即した港湾施設やホテル・ビル・公園など都市型施設を整備して、周辺市街地と調和のとれた近代ふ頭にします。

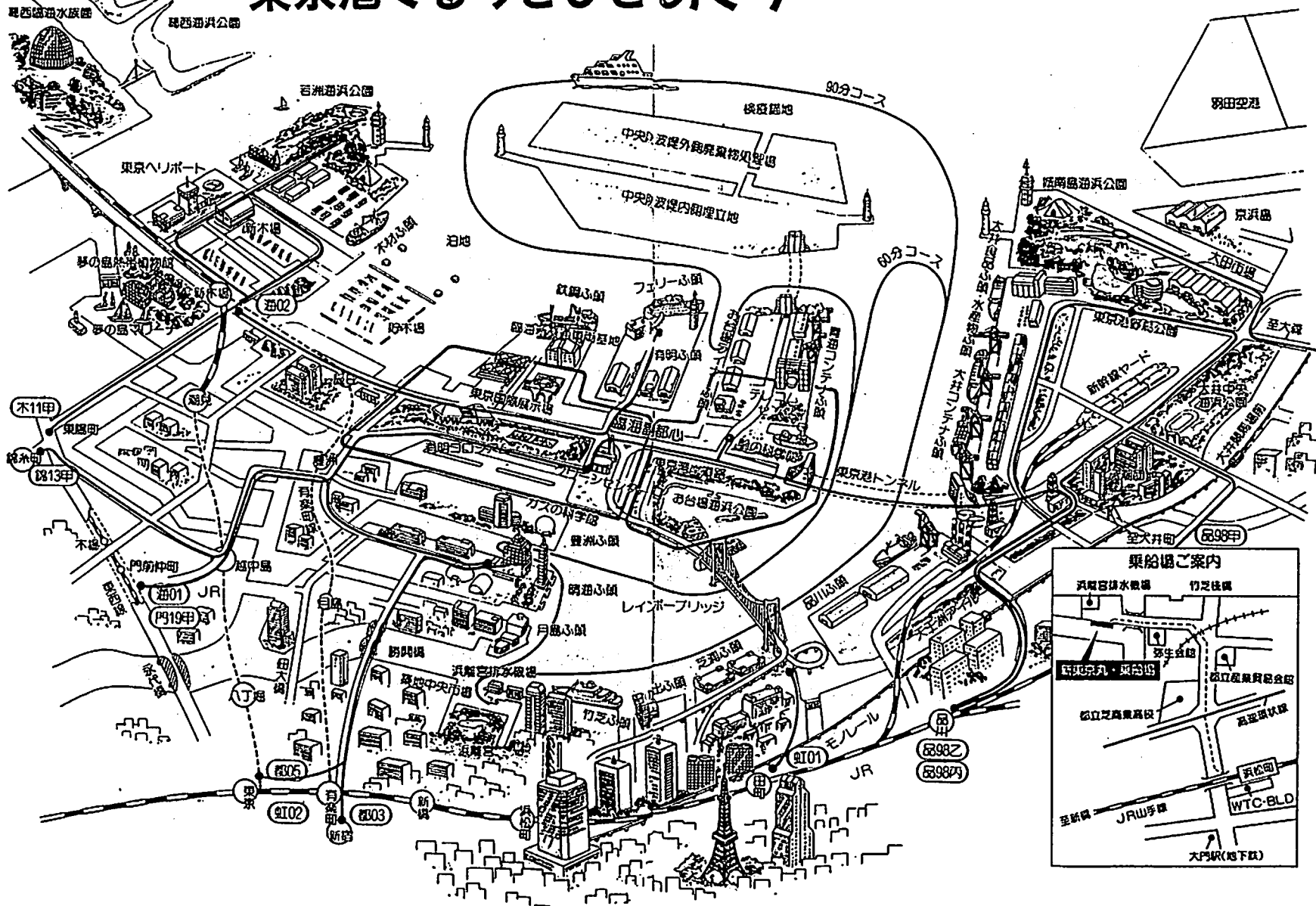
※竹芝ふ頭は、平成7年8月には全面オープンする予定です。



手前から芝浦・日の出・竹芝ふ頭

ふ頭名	主な施設	完成予定
竹芝ふ頭	離島航路の貨客船ふ頭、ターミナルビル 業務ビル、ホテル、イベントホール	平成7年度
日の出ふ頭	離島航路の貨客船ふ頭、ターミナルビル 海上公園、海上バス発着所 (竹芝・芝浦ふ頭の再開発が完成後開始)	未定
芝浦ふ頭	耐震性の内貿岸壁 上屋、野積場、コンテナヤード、緑地	平成6年度

東京港ぐるっとひとめぐり



乗船のご案内

汽船客運水産部 竹芝渡頭

新大塚ビル 芝生会館

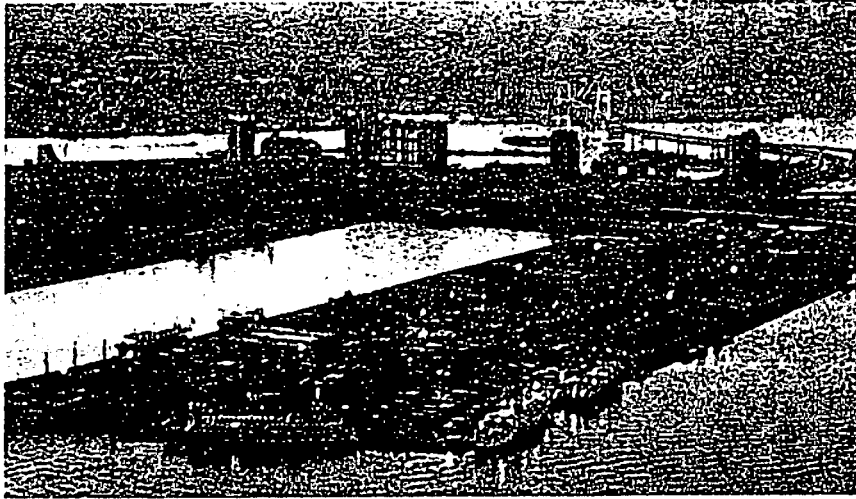
東京丸・奥島丸 独立屋敷貝類協会

独立芝罘商高校 高堂渡頭

至新橋 JR山手線 WTC-BLD

大門駅(地下鉄)

氏子区域をめぐる、神社間の綱引争いが続く臨海副都心=本社視点から



臨海副都心は「ウチの氏子」

開発が進む東京都心の臨海副都心が、この神社の「氏子区域」に属するのかが、神社間の争いが起きている。江戸三大祭りと呼ばれる江東区の富岡八幡宮が「臨海副都心の地帯」だから、うちの氏子区域だ」といえる。区側は「伏見区は「伏見区」だ」と反論。ホテルやビルのおむすびのお払い、各種社がまちまちに引き受けているのが実情だ。

都心過疎で有望市場

争いの舞台となっている。全体が富岡八幡の氏子区域なのは、今春、高層住宅の入りこみだ。今年三月に開工が始まり、ホテルもオープンした臨海副都心の台場。「夢の大橋」開通イベントでも、富岡八幡の氏子が入るのには、喜んで参加している。だが、富岡八幡宮(江東区富岡)の富岡葦水宮司はこう語る。「氏子区域は地帯が原則。理屈立ては江東区側から広がったもので、行政的な線引きは関係ない。」

江東区に属する有明や臨海副都心をはじめ、副都心入り口は御田八幡(港区三)一方の伏見区。臨海副都心のように鉄道沿線に広がって来たが、地帯きと見なされるというのが、氏子区域についての一般的な解釈で、是非となる。レインポークブリッジの芝浦入り口は御田八幡(港区三)

江東区側「地続き」◆港区側「鉄道・橋で一体」

神社が縄張り争い

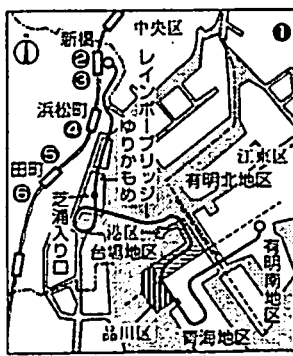
氏子区域
神社を中心とする同族的地帯的つながりをもつ氏子の居住地を指す。区域は歴史的に決められておられ、日本全国へての土地

はごかしらの神社の区域になっていく。区側整理によって区域があいまいになったケースは過去にもある。区域外の信者も、崇敬者として、氏子と見分けられない。

「神社が氏子区域にこだわるとは、理由がある。内務省の氏子区域については、「神社相対に専断してはならない」「神社本庁憲章」と決められている。原則として変更できない。しかも、都心部の人口は減る一方。

その際、将来的には数千人が住み、企業も進出する副都心は、新たな有望マーケットだ。「氏子区域が広がれば、初めでのおきいぬやお祭りの寄付など、売上上のメリットもある」と話す神社関係者もいる。

神社の今井副宮司は「富岡八幡宮の町い分にも理があるが、富岡的にいえば、行政をまたがって氏子区域を主張するのはどうか」と話す。「最終的には、氏子が決める」と強調、静観の構えだ。



- ① 富岡八幡宮 ② 島原神社 ③ 日比谷神社
- ④ 芝大神宮 ⑤ 御徳神社 ⑥ 御田八幡

出)、新交通「ゆりかもめ」の新設駅は日比谷神社(港区新橋)の氏子区域に属している。また、かつて台場地区の漁業権を持っていた漁師が、芝大神宮(港区芝大田)と御徳神社(港区芝)の氏子だ。たから、という。

今春、開業したホテル日比谷は「御徳神社に問い合わせた」結果、芝大神宮に依頼された。フジサンケイグループの新社屋は、レインポークブリッジの芝浦入り口と隣接する、区内の神社からは「台

通してならず、伏見側の

ぜびな一

今日の江戸・東京ブームは、
賢え知らないかのような。
江戸・東京に関する情報は、
ちまたにあふれかえっている
といってもよい状況だろう。

それは、いわゆる「一歩先」
や「一歩後」そのものを紹介す
るもの、さらにそれらに「お
証」を加え「評述」したのも
などから「文藝」作品まで、
数多くある。近年の傾向とし
て、江戸・東京の断片的な形
象を題材にして、ほとんど
、私小説的・手紙で、その心
象風知を想像論として描き、
それが「科学」として通用す
ると考えているケースが多
い。



東京都を埋め立てた臨海副都心地区＝本社へりから、95年12月撮影

江戸期の地図も

しかし、世界的大都市東京の「原形」や、「自然的条件」の状況や「人文現象のあり方」に関しては、意外にもほとんどとれられていないのが現状だ。

菅原 健二



東京都中央区立書
京橋図書館司書

すがわら・けんじ 東京大学法学部卒。
75年に東京都中央区役所に入り、81年から
現職。84年から都市史の専門家でつくる東
京都市研究所に所属。44歳。

開発史からみた臨海副都心

効率万能主義の破たん

こうして、この三月末に「中央区
開発史」(東京都
中央区教育委員会
編)が刊行された。
京橋・日本橋・
月島等の全三區から
なる地図集である。

有り様を知るための地図集・
地蔵図を掲げている。また、
世界的な臨海都市・江戸深
(みなと)の初期のウオーター
フロントの様子や、近代の
東京が海に進出した最初の場
所が月島であり、それから約
一世紀後には、かつての江戸
の海が断形もなく埋め立てら
れてしまった過程もわかる。

さらに、町の私有地や道
路、橋、下水など、江戸中期
の町の姿を具体的に知る資料
として「寛保(延享)・治
世(文政)」(現在の路線
それは、現在の東京の臨海副
都心(現在の路線

市化・情報都市化に対応する
には、東京の水辺の再開発が
その唯一の突破口だと考えら
れた結果であった。そして、
この建築ブーム・ウオーター
フロントブームの主流をなす
ゆる江戸ブームの主流をなし
てきたのが、一時流行した未
来学の後を受けた建築史学者
や、風水論者などの非理論的
スケッチだった。

都市博中止の後には
昨年「世界都市博覧会
中止」という聖地聖都知事
の「常識的」判断は、今後の開
発のあり方についてのさまざま
な議論を呼び起こしている。
したがって、その計画を
けん引してきた「江戸・東京
論」について、あらためて内
容を検証する必要がある時
期にきているといえるだろう。

東京の原形である江戸の都
市計画の最大の特徴は、日本
人の社会が歴史之初めて意識
的に臨海の低地に進出し都
市を造り、やがてその臨海地
帯に埋め立て地を造って、
たという点にある。現在の
ウオーターフロントも、その
意味では四百年来の開発の一
こまにすぎない。

その理由は、天下統一を果
した徳川政権が日本全国を
同質の経済圏にまとめ、あ
らゆる物資の流通を目指した
ことにある。その具体的な手
段が、当時唯一の大粒・高速
運輸組織「水運のための陸路
造り」のための埋め立てだっ
た。だが、この埋め立て地の

「原形」にいたわる
しかし、戦後の日本の都市
造りは、その自然環境の条件
をほとんど考えずに、科学技
術・効率万能主義の発想で進
められてきた。そして、「ウ
オーターフロントの開発」と
いう言葉で一種されてきた東
京臨海部の埋め立ての拡大
や、長大な橋を造るという開
発も、土地政策、土地制度の
不備はそのままでして、新し
い埋め立て地を造るという
いわば「目前の効率」を追求
してきた結果といえる。

「飯塚浩二著作集」(平凡社)西洋と
東洋の関係を、歴史のとらえかたの
再検討を提唱▽「江戸の都市計画」(鉛
木理生著、三省堂)地質学・考古学の視
点から都市史を実証的に展開▽「江戸の
経済システム」(鉛木浩三著、日本経済
新聞社)江戸時代と現代のつながりを社
会システムから分析

この3冊

◎参考図書

- 図解世界の軍用機史① 野原茂編著 H2. 9 グリーンアロー出版社
- カラーボックス・新交通システム 吉川文夫著 H2. 11 保育社
- 鉄道ファン 平成7/9号 平成8/2号 交友社
- 東京の遺跡散歩 東京都教育生涯学習部文化課編 H5. 3 東京都情報連絡室
- 東京都の歴史散歩(上) 東京都歴史教育研究会 86. 8 山川出版社
- 世界大百科事典 81. 4 平凡社
- 日本大百科全書 S62. 3 小学館
- ブリタニカ国際大百科事典 73. 12 TBSブリタニカ
- 錦絵・幕末明治の歴史①-黒船来航- 小西四郎著 S52. 2 講談社
- 幕末海防史の研究-全国的にみた日本の海防- 原剛著 S63. 7 名著出版
- かながわの鳥 柴田敏隆著 S58. 3 神奈川合同出版
- 写真集さようなら青函連絡船 S63. 12 北海道新聞社編刊
- 埼玉県埋蔵文化財調査事業団・レジュメ 「汐留遺跡」
- 朝日新聞(夕刊) 平成8年5/21 5/25

東京臨海新交通臨海線

「ゆりかもめ」

路線図



東京臨海新交通株式会社

☎03-3529-7777(代)