

マンスリー

サズ・トーク(59)

2013.10.1

木村 讚

萬世橋と萬世橋駅について

秋葉原電気街の南に神田川が流れ、萬世橋が架かっている。このあたり、江戸時代には筋違御門があった。筋違(ズカ)というのは、日本橋から本郷を通る中山道と、江戸城から将軍が上野寛永寺に参詣する御成道が斜めに交差していた名なのである。明治6年、この門が取り壊され、その石材を使って石造りのアーチ橋をつくり、萬世橋となったのだ。

その後、明治45年(1912)、甲武鉄道がここに萬世橋駅を開業した。甲武鉄道は東京と八王子を結び、辰野金吾(東京駅を設計した)が重厚なレンガ造りの駅舎と高架線路を造り、ターミナル駅の面目を發揮していた。開業直後、鉄道国有法が出されて、官営となり、路線が東京駅まで延伸され、のち関東大震災などを経て、萬世橋は廃駅となった。レンガ造りの線路基盤が残り、中央線が走っている。



神田川のほとり、万世橋駅の遺構を中央線が走っているホーム遺構を整備した展望デッキ

JR東日本では、東京の鉄道史に残る萬世橋駅を整備して、マーチエキュート万世橋という駅中ビジネスを始めた。プラットホームを展望デッキカフェとして9月からオープンしている。電車がカフェの左右を行き交うのを眺められる特別の空間で、鉄道マニアなら是非訪れてみたいところだ。

今、JR北海道が、路線整備の不十分で事故が頻発しているという。北海道は、過疎地路線が多く、営業は万年赤字で、会社が疲弊しているという。J

Rでも東日本と北海道では、営業環境がこれほど異なる現実を見るにつけ、JR北海道には、何か根本的な補強策が必要なのではなかろうかと思う。



上：御茶ノ水側のオープンカフェ 下：東京側の眺め



電車に乗れない駅

両サイドの線路は、電車はかなり頻繁に通っている。コーヒーを飲みながら適当にシャッターを切り、同席のシニア男性と言葉を交わす。40年東京駅を通勤に使っていて退職したという彼は、エキュートを見に来たとのことで、それなりにいろいろ教えてくれる。話を聞いて、東京駅に行きたくなくなったが、駅じゃないので階段を降り、万世橋を渡って秋葉原駅に向かったのです。



万世橋の歩車道区分柵にあるSLのディスプレイ