



Steel Landscape.

縦横に伸びる鉄
東京

伸

びつづける鉄、縦横に、高く、長く。

世界でもっとも高い自立鉄塔、

東京タワー。そして、日本全国を網羅する鉄道。

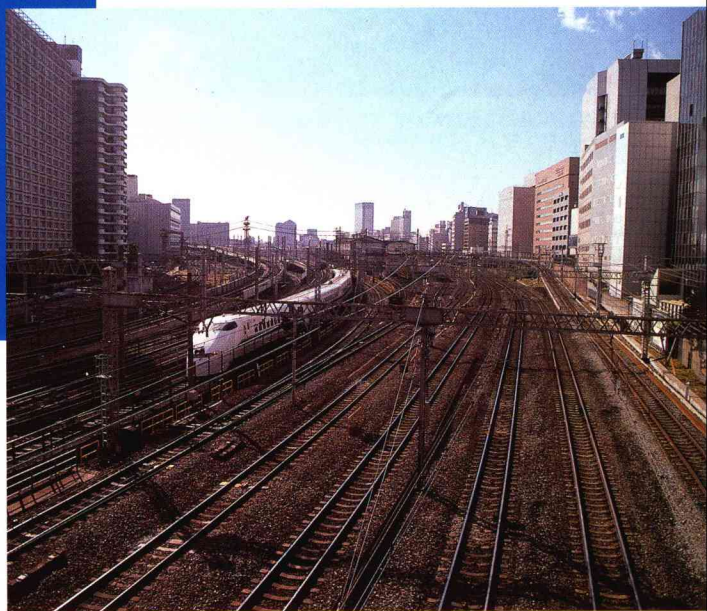
今回は、その誕生の経緯を、

東京に追ってみる。

自立鉄塔として高さ世界一を誇る、東京のランドマーク。

「塔」の歴史は古く、古代エジプト王朝時代のオベリスク、日本では飛鳥時代の法隆寺五重塔などが、現存する最古のものであるとされている。権威、信仰の象徴として、また高所をめざしたいという人間の欲求を満たすものとして、建設が重ねられてきた。旧約聖書「創世記」にはバベルの塔の記述がある。そこでは、神に成り代わろうとして人々は天に届くような塔を築こうとする。神は怒り、それまで一つであった人間の言語を分化してしまう、それにより現在のようにさまざまな国の言葉が生まれたとされる。

昭和2年、「イ」の文字が日本ではじめての映像電波としてブラウン管に伝送され、映し出された。そこから大戦を挟んで、NHKが本放送を開始したのは昭和28年のこと。テレビ放送は、1日4時間、受信契約数866台ではじまった。当時の受像機の値段は1インチ1万円といわれ、大卒の初任給8千円に対して1台約20万円という高価なものだった。やがてテレビは力道山やプロ野球を映しだし、街頭に人だかりをつくり、昭和30年代に入るとはやくも一般家庭に普及をはじめた。放送開始以来5年、受信契約数が100万台に達した昭和33年の12月に、世界最高の自立鉄塔、東京タワーが完成する。高さ333メートル。当時の朝日新聞の見出しには「日本アルプスも



東京都心を縦横に駆ける鉄道（JR田町駅付近）

一望」の文字が躍る。総工費28億円、延べ作業人員は20万人。重量は4千トンであり、エッフェル塔（320メートル）の6割にも満たない。これは鋼材と建築技術の進歩の証明でもあった。新聞の紹介記事には「展望台までの120メートルを1分間であがる快速エレベーターが自慢だそうだ。あまり早いので目を回してはいけないとブラインドをつけてある」とある。現在では、地上150メートルに位置する大展望台の上方、地上250メートルに特別展望台も設けられている。数年前には照明デザイナーの石井幹子氏の手によるライトアップも施され、東京の夜の景観を、冬は暖かく、夏は涼しげに演出する。

NHKや民放局の放送波をはじめ、FMラジオ、移動通信など、あらゆる種類の電波がここから送り出されており、市民への映像・音声情報の発信は東京タワーなしには成り立たない。東京上空には目には見えない電波という名の「情報」が飛び交っている。東京タワーの巨大さは、目に見えない情報の、その量のおびただしさの象徴でもあるといえるだろう。



写真は現在の新橋駅前広場のSL機関車。開通時に機関車1号となったのは、英国のバルカン・ファウンドリー社製で、東京・神田の「交通博物館」に保存されている。これは阿川弘之「きかんしゃやえもん」のモデルになった。

鉄道とともに、「文明」は日本を駆け抜けていった。

1853年、ペリー来航のとき、彼の手土産の中に、当時の将軍家にとってきわめて興味深いものがあった。蒸気車の模型である。模型といっても一車両につき3メートル近い大きなもので、実際に動かすこともできた。横浜の海岸に設けられたペリー応接室で試運転も行なわれ、羽織り袴の侍がまたがって乗ってみせたという話も伝わっている。米国に大陸横断が完成したばかりの頃。鉄道は近代文明の象徴であり、これを目の当たりにした当時の日本人の驚きは察するに難くない。

明治5年、新橋（汐留貨物駅跡地）と横浜（現在の桜木町駅）を結ぶ鉄道が開通した。途中停車駅は、品川、川崎、鶴見、神奈川の4駅。1日9往復で、路線延長29キロを53分で結び、東京から見た場合、横浜は日帰り対象圏内となった。とはいっても、その乗車賃は、労働者の賃金が1日約20銭の時代に上等で約1円、下等でも30銭以上と高額であった。

線路の幅は1067mmが採用されたが、これは現在でも国内の標準ゲージ（軌間）となっている。欧米での標準は1435mm。ゲージは広い方が、速度をあげられるし輸送量もアップする。現在、新幹線などでは欧米標準を取り入れているが、当時の狭いゲージの採用が、この後の日本の鉄道輸送に大きな影響を与

えたことはいうまでもない。

下等の車内は5人掛け6列のごぎ敷きベンチが配置され、1車両定員30人。照明は石油ランプで、ドアの鍵は発車のときに外から掛けられた。車内に乗り込むときに履物を脱ぐ人も多く、下車の際になって履物がないと騒いだりもしたという。また、「公共」の観念に不馴れなために、列車内で大声を出す、肌脱ぎになったりと勝手気ままな行為も多かった。なにしろ、見も知らぬだれかと同じ乗り物に同乗し移動するなどという経験はそれまでになかったのだから。これらの反公共的な行為に対してはきびしい罰金が設けられた。窓から用を足して十円の罰金を支払った例もあるという。

当時の物価と比較してきわめて高額なこの罰金。世界に通用する公共性、常識を国民に学ばせることで、はやく「文明国」の仲間入りをしたかったという、日本政府の焦りにも似た願望が、そこには現れている。こうして日本人は文明へと向けて、鉄道とともに走りはじめたのだ。

現在の新橋駅前広場になっており、人々は喧騒に紛れて行き交う。この見慣れた都会の風景の中に、まだ日本人があまりにも「日本的」であった古き良き時代の面影を見つけることはできない。

[写真／岡島善文]