

DOBOKU ANNIVERSARY

第4回 山手線開業140周年

2025年、山手線の前身となる日本鉄道「品川線」が開業して140年を迎える。大都市の交通を支える山手線が1885年に開業してから、現在に見る環状運転が誕生するまでの歴史を紹介する。

難工事の末に誕生した山手線

東京の中心部を一周する山手線は、建設当初から環状運転を目的としていたわけではない。明治政府の成立直後、鉄道網の整備が進められる中、輸送ネットワークの強化と、東京から西日本へ延びる官営鉄道（東海道線）と高崎・東北方面へ向かう私設鉄道（東北線）との接続を目指し形成されていった。

1872（明治5）年には日本初の鉄道として新橋～横浜間が既に開業し、さらに1883（明治16）年には日本鉄道によって上野～熊谷間が開通していた。しかし、この二つの路線をつなぐ新たな鉄道の敷設には課題があった。新橋から上野方面へ北上するルートは、距離は短いものの、江戸時代以来の人口密集地を通るため、住民の反対や用地買収に多大な費用と時間を要することが予想されたからである。そこで、品川から東京西部の郊外を経由して赤羽までを結ぶルートが選ばれ、1884（明治17）年に品川線の敷設工事が始まった。

この地域は武蔵野台地の東側に位置し、品川の低地から新宿・大久保付近の高地まで起伏の激しい地形が続いていたので工事は難航を極めた。当時の蒸気機関車は牽引力が弱く、高低差をできるだけ抑える必要があったため、山を掘って切通しをつくり、低地には築堤を築くなどの作業が行われた。工事では、軽便鉄道用の仮設線路とトロッキを使った方法が採用され、従来の人力による土砂運搬に比べて工期の短縮と作業効率の向上に大きく貢献した。こうして、着工から約1年後の1885（明治18）年3月、現在の山手線の前身となる品川線が開業を迎える。

その後、貨物輸送の需要が高まり、路線の拡張が進められていく。1896（明治29）年には、後に常磐線となる土浦線が開業し、その起点として田端駅が設置される。常磐方面の貨物が田端に集中するようになると、田端から東海道方面への輸送を円滑にするため、品川線の途中駅と田端駅を結ぶ新線として、池袋～田端

間の豊島線が1903（明治36）年に開業し、これにより新橋～品川～新宿～池袋～田端～上野を結ぶ運転系統が誕生。そして、「山の手」と呼ばれるこの沿線・住宅地にちなんで、品川線と豊島線を統合した路線名として「山手線」が正式に命名された。

山手線環状運転の開始

1906（明治39）年、日本鉄道が国有化されて以降、東京の鉄道網はさらに発展していく。1909（明治42）年、烏森駅（現在の品川駅）～品川～池袋～上野間が電化され、電車運転が開始。中央停車場から上野駅へと都心を縦貫する高架線の敷設が進められ、1914（大正3）年には中央停車場として東京駅が開業する。いよいよ山手線最後の区間である上野～神田間の高架化工事が1923（大正12）年より始まり、1925（大正14）年11月1日から環状運転が開始された。また、これにより東海道線と東北線が山手線を介して一つの経路につながったのである。

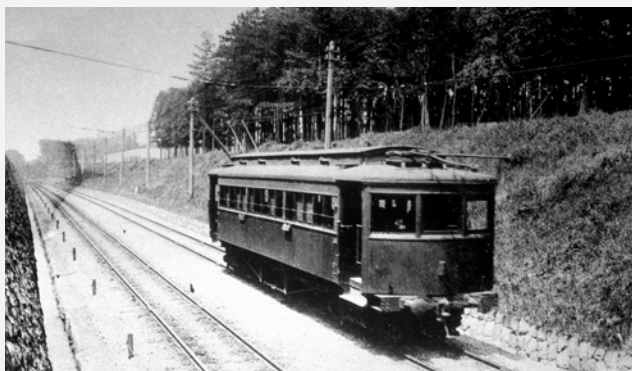
その後も山手線は進化を続け、1971年には西日暮里駅が、2020年には高輪ゲートウェイ駅が開業する。現在の利用者数は一日あたり約450万人、年間で約16億4千万人にもおよぶ。沿線では再開発や整備事業が活発に行われ、路線自体の利便性向上のためのリニューアルも各所で進行中。東京の中心的な交通機関としての役割は、今後も揺らぐことはないだろう。山手線は、変わりゆくまちとともに今日も東京をぐるりと走り続けている。



東京～上野間の市街高架線の完成を記念して発行された線路図「東京付近鉄道線路図」(市街線東京上野間開通記念) 1925(大正14)年
(提供：鉄道博物館)

参考文献

- ・中村建治「山手線誕生 半世紀かけて環状線をつなげた東京の鉄道史」イカロス出版 2005年
- ・小林祐一「山手線 駅と町の歴史探訪 - 29駅途中下車 地形と歴史の謎を解く」交通新聞社新書 2016年



駒込付近を行く山手線の電車(提供：鉄道博物館)