

巡検・セミナー開催のご案内

■ 平成24年・夏のセミナーを開催します! (7月18日(水曜日))

テーマ:「海図教室と海洋情報部見学」

日 時:平成24年7月18日(水)、定員20名先着順

集合場所・時間・コース:

9時30分:ゆりかもめ・テレコムセンター駅改札外集合

(ゆりかもめは約3分おき、新橋から約18分)

10時~12時:「東京みなと館」の見学・講演「海図読図」

12時~13時:昼食 各自テレコムセンターのレストラン

13時30分~15時30分:

海上保安庁海洋情報部業務資料館及び海図作製業務の見学と解説

16時:解散(テレコムセンター駅)

どなたでも参加できます。午前、または午後のみ参加もできます。

参加費:1,000円(予定・「東京みなと館」入館料・資料代)

参加希望の方は7月11日(水)までに03-3262-1486か

E-mail:edit@chizujoho.jp.orgまでご連絡下さい。

展覧会情報

古絵図は語る~栗東のすがた~

会 場 栗東歴史民俗博物館

電 話 077-554-2733

期 間 4月28日~6月3日

G空間EXPO

暮らしをささぐ、国土をまもり、未来を創る 2012

会 場 パシフィコ横浜

電 話 045-221-2155

期 間 6月21日~23日

都名所図会の世界~源氏物語と平家物語~

会 場 宇治市源氏物語ミュージアム

電話0774-39-9300

期 間 4月18日~7月8日

ザ・タワー ~都市と塔のものがたり~

会 場 大阪歴史博物館

電話06-6946-5728

期 間 5月23日~7月16日

大鉄道展~鉄道の発達の歴史、明治から現在、そして未来へ~

会 場 山口県立山口博物館

電話083-922-0294

期 間 7月13日~8月26日

mini地図NEWS

電子基準点:残る1か所、「小高」も復旧へ

国土地理院は2012年4月下旬から東京電力福島第一原発事故で立ち入りできなかった福島県南相馬市の電子基準点「小高(おだか)」の運用を再開する。16日から避難指示解除準備区域に指定され、復旧作業ができるため、東日本大震災で被災した電子基準点はすべて復旧し、全国1240点による完全運用に戻る。「小高」は原発事故に伴う避難指示区域(20キロ圏内)にある唯一の電子基準点。(毎日新聞)

液状化しやすさマップ(新潟)

東日本大震災で千葉や茨城県など広範囲にわたって液状化現象が起きたことを受け、国土交通省北陸地方整備局は、県内の地盤が液状化する危険度を示した

「液状化しやすさマップ」を3月下旬に公開。反響の大きさをから4月下旬、市町村担当者などに対して説明会を開いた。マップは同局のホームページ(<http://www.hrr.mlit.go.jp/ekijoka/index.html>)で公開している。

マップは、学者や地質を調べる業者を中心とした公益社団法人「地盤工学会」と共同で作製した。液状化は、地盤が砂地盤▽地盤が柔らかくて緩い▽地下水位が高い-の3条件で発生するという。

県内は新潟地震(64年)や中越地震(04年)などで液状化により家屋や堤防などに被害が出た。今後も大規模地震による液状化の可能性が高いことから、住民に自分たちが住んでいる土地の地盤の特性を知ってもらうのが狙いだ。

マップは県内1万3000カ所の地質調査のデータを基に作製。県内全域が新潟地震(震度5)の揺れに襲われたと想定し、危険度を0~4の5段階で示した。(毎日新聞/新潟)

地図絡み

第49回 上野駅は当初、下谷にあった

帝京大学理事 井口悦男

東京での鉄道の代表的玄関口は、明治開業時から昭和の2次大戦後に至るまで、永らく南は新橋、北からは上野であった。新橋の方は、大正はじめ現在の東京駅に延長された。そして、東京～上野間が電車線として結ばれた大正末期以降も、関西や西国からの列車は東京駅を終点とし、他方、北関東、東北、北陸、信州などからの中長距離列車は、相変わらず上野止まりであった。第2次大戦直後の敗戦混乱期には、ごく一部の通勤列車に、朝夕、例外的な上野を越え東京発着があった。昭和9 (1934) 年丹那トンネル貫通以来、東京駅からは、横浜港行ボートレイン以外、蒸気機関車を先頭にする列車は見られなくなっていたが、久しぶりに蒸気特有の汽笛が朝夕こだました。

戦後日本の鉄道を象徴する新幹線網が広がり、東京中央駅集中が、明治の開業以来の念願がようやく果たされると、永らく北の玄関口として、東京駅とは異なる雰囲気を保ち続けた上野の独自性が消滅に向かう。なお、ここを発着する中距離、そして長距離夜行列車が多数存在したにも拘わらずであった。

上野は、東京の各ターミナル駅中、かつて新橋、飯田町(新宿)、両国橋と分かれ、それぞれ到着する各地方色のうち、東京の都会色と対照的農村色の一番濃厚に漂う場所であった。上野に降り立ち、東京で働く地方出身者には郷愁の安堵が得られる駅頭であった。例えば、和歌山県出身者が郷里に戻った気分になれる先端は大阪の



図1 台地の崖下だけが構内の上野駅(下谷地区所在)
1万分1「上野」明治42年測図

秋葉原貨物駅への専用線が明治23年開通し、駅前の馬車鉄道に代わった市内電車線網が見られる以外、上野駅周辺は明治16年開業時の状況と基本的に変わっていない。明治末山手線電車化以前。

阪和線天王寺駅であったのと同様である。阪和線ホームに立つと、紀州弁が聞こえてきた。

ところで、上野駅当初設定場所は、実は、上野と称される武蔵野台地上の末端ではなくて、その東側崖下の「下谷」地域であった。昭和40年代以降の街区表示変更により、上野駅周辺は、東上野をはじめ、低地域も上野といわれる町名にされたが、それ以前の戦後を含め、台上が「上野」で、低地は駅前の「下谷町」をはじめとして「山下」「車坂」「入谷」「根岸」など、決して上野は使われていなかった。駅前郵便局は「下谷郵便局」であり、一帯は上野をはじめ谷中も含めた「下谷区」域であった。旧「浅草区」と一緒に戦後早く再編成され、「台東区」が誕生した。

上野駅の開業は明治16 (1883) 年、台地東側崖下の、寛永寺附属寺院地を台地上両大師西側部分に集団移転させ、機関庫、客車駐留線を含む、貨物扱い除外駅として、手狭な構内のものであった。線路が行き止まりの現在駅東側、地上線部分がそれにあたる。その西側には、台地を削った形の、東側行き止まり線列に対し、一段高い部分の線列が見られる。常磐線、山手線、京浜・東北各電車の発着ホームを中心とし、通過式ホームで、南に向かい高架線となっている。

この台地を削った、高架線につながる西側は、上野駅の、大正末期東京駅と直通の折、増設部分にあたる。

したがって、この時まで「上野」駅は下谷にしかなかった。しかし、比べて好ましい「上野」を最初から駅名に選んだ。崖下の線路を増やすのに、家々の密集した下谷方面はわずかで、寺院敷地の余裕ある台地側が削りこまれていった。だれも上野駅と呼ばれて異論は持たない。

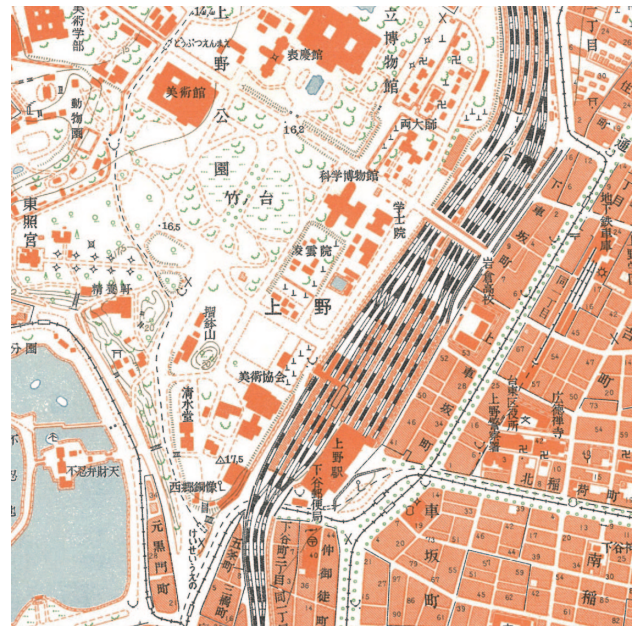


図2 南からの高架線の延長が西側に、台地を削り加わった上野駅
1万分1「上野」昭和5年測図 同35年修正

行き止まり路線の下谷地区構内と、通過路線の上野地区構内とが東西に並んだ上野駅の形がよく分かる。戦後の図を挙げたが、戦前とこの間大きな変化はまだ見られていない。