

(この項は、「京王線高架計画を地下化に」という沿線住民運動と一緒に支援している佐藤和宏さんが、京王線に関連するエッセイを書いてくださったので、掲載させていただくものです)

## 京王線高架計画を地下化に

2018年2月24日

佐藤和宏

### 1. 鉄道ー走る文明の利器

もの心のつき始めた子どもたち、特に男の子は、どうして列車や車・船などの乗り物に夢中になるのだろう。スマホやPCが普及した今でこそ鳴りを潜めたものの、何年か前までは“子どもたちのなりたい職業ランキング”には「電車の運転手さん」が必ず顔を出していた。

人の意識の成長は通常、父母の認識に始まり、家族から地域社会、国、世界へと拡大していく。遺伝子的に外向きに生まれついた男性には、とりわけ自己の拡張・大きな行動力への願望がインプットされているようだ。幼い頃からの乗り物への親しみやこだわりは人間の能力を超えて動く、それらへの憧憬の表れかも知れない。

2018年、明治維新150周年を迎えて時の為政者や一部右派勢力の動きが窺い。近代国家への転換という意味ではエポックメイキングな明治維新だが、日本人が経験した維新は藩閥間の権力闘争であり、民衆による主体的な市民革命ではなかった。多くの国民の与り知らぬところで將軍から天皇への権力交代だった。国民は何世紀にも渡って続いてきた封建意識を臍の緒のように引き摺ったまま急速な近代化に呑み込まれていく。

国民の根幹に染み付いた封建制の残滓“お上”と“村”の意識。急激なライフスタイルの西欧化、殖産振興や富国強兵、1945年まで続く戦争の遂行も、お国に抗うこと・逆らうこと知らない国民性が支えたということも出来る。権力に従順で勤勉、切り替えが早く忘れっぽい日本人だからこそ成し遂げた明治維新・敗戦復興・経済成長だったかも知れない。“画一性に安らぎを感じ権力におもねる”その体質は群れなすことで力を発揮するけれど、常に全体主義への危険を孕んでもいる。また、枚挙に暇がない談合・癒着の体質や溝板選挙の実態は“村の寄り合い”の延長にあり、事実・真実に蓋をして責任の所在を曖昧にする。お上主導と目先の利害・保身で成り立つ社会に健全な民主主義が根づくのは難しい。こうして新奇性に富む順応性という、もう一つの特性に突き動かされた日本人は、いち早く西欧の技術を我が物とし帝国・軍国への道を歩み始めることになる。

汽笛一声新橋を～♪の鉄道唱歌で知られる日本初の鉄道の開通[新橋ー横浜間]は1872(明治5)年のこと。大昔から交通運送の手段(動力)として“馬”しか知らなかった民衆にとって、煙を吐きながら力強く線路を走る鉄の機械のインパクトは強烈だったに違いない。まさに文明開化・新時代の到来を象徴する走る文明の利器の鮮烈なデビューだった。鉄道は評判を呼び乗客が殺到、予想外の収益を計上して“鉄道事業は儲かる”の気運が全国に波及した。こうして地方の資産家の投資による各地で鉄道建設が始まる。明治期後半には現在の私鉄各線のベースとなる多くの鉄道が敷設されて行った。国の動線に直接関係する鉄道事業は当初から国策的であり、政・官・財・合作の色合いが強いものだった。設立された大小さまざまな私鉄各社は合併集散を繰り返しながら鉄道網を全国に広げて行く。鉄道会社はまた、都市計画・土地開発と密接に関わっている。町のかたち・交通のかたちを決めてしまう鉄道事業は未来に大きな責任をとらなう。快適で安全な生活を求める沿線住民に寄り添い、共により良い方向を目指すのでなければ、住民の信託を受けることなど出来ない。

## 2. 京王電鉄と多摩地区の変遷

1994年7月16日、アニメーション映画「平成狸合戦ぽんぽこ」が公開された。監督・高畑勲オリジナルのスタジオジブリ作品、1994年の邦画配給収入トップ(26億円)を記録する大ヒットだった。

開発の進む多摩ニュータウンで地つきの狸たちが妖術(化け学)を駆使して人間に抵抗・戦いを挑むストーリー。結局狸たちは敗北、生き残った一匹の狸は人間に化けてタウンの住民に紛れ込む。サラリーマンとして通勤する姿のやるせないエンディングだった。

実はこの物語にはモデルがある、立ち退きを拒絶し、土地を手離すことをしなかった八王子堀之内地区の農民たちだ。そうした抵抗によって多摩ニュータウンは造成計画の一部を残したまま、寸断されたかたちで完了している。

現在、その堀之内地区には地元農民と東京農大OB・ニュータウンの住民たちで運営する「ユギムラ牧場」がある。東京都内で牧場・農業・養蜂を営むファームはここにしかなく畑の一部は市民農園として解放され牧農体験のイベントも行われている。筆者も何度か訪れて交流経験がある。

京王と小田急、二つの多摩センター駅。ニュータウンへの乗り入れ時(1970年前後)には工期などを巡り両社間にかかなりの軋轢があったようだ。このプロジェクトにおける京王電鉄は、放置状態の調布から新宿寄りの区間の高架化計画とは対照的に、スケジュールの見直しや設計変更など相当柔軟に対応していたようだ。この時期は京王新線と京王相模原線開通という大事業の山場でもあり、出来合いの在来線なんぞにかまっていられない状況だったとみられる。土地の新規開発が生業の、鉄道会社というよりはデベロッパーというべき動きともいえる。

多摩ニュータウンが立地する多摩丘陵一帯は村落にとっては古来からの里山であり、平地の多くが田や畑だった。1960～70年代の京王線沿線は世田谷から調布・府中にかけて、まだこうした田園風景が延々と広がっていたのである。それから40年余りを経た現在、素朴だった景観は沿線のベットタウン化にともなって、線路際にまで迫る住宅地に変貌している。だが、沿線のこうした大きな変化にも関わらず、国や都・京王電鉄の示す高架プランには長きに渡って再検討や見直しが計られていない。それは為政者・事業者の住環境への配慮・将来への見識に欠けた対応であり、高みから住民を見下す高慢で怠惰な姿勢といえる。京王線は現在でもひっきりなしの騒音が沿線住民を悩ましており、高架化計画ではこの問題は激化しこそすれ、解消はしない。そこで住民たちは地下化を望んで10年以上運動を続けている。

しかし、それでも住民は鉄道と共存して行くしかない。合理的なアクセスの追求と快適な生活の両立、このテーマに“遅きを失する”ことなどないはずだから。

京王線の地勢的な特徴に、あちこちで線路を横切って出現する武蔵野段丘がある。今回的高架線訴訟に関わるところでは代田橋から明大前・千歳烏山から仙川にかけてあたりがそうである。八幡山・浜田山(井の頭線)のように名称から丘陵・高台であると知れる場所もある。こうした高低の自然落差を立体交差に利用した主な駅が明大前と分倍河原。明大前駅はすでに本格工事直前といった赴きだが、建築や掘削技術が飛躍的に進歩した今、より良いアメニティを求めるというテーマに則った速やかな見直し・軌道修正が望まれる。

### 3. 天と地・府中と調布の異なる選択

ここでいう天とは高架化をさし、地は地下化をいう。人の目線からすれば“天”は高架上を我が物顔で疾走する電車と高い壁、それを見上げるしかない分断された空だ。“地”は地下化によって解放された、人々が和やかに闊歩出来る、さえぎるもののない地上のことである。

選択という言葉には主体的な響きがあるが、国や都の交通行政・事業者の対応を見る限り、市町村や住民のアイデンティティが尊重されていないようだ。現実には高架化・地下化の選択は予算と決定権を持つ為政者・事業者に全面的に委ねられている。事業者の手前事情と目論み、都やお国の利権的な税金のバラ撒き、それに便乗して進行する区や市町村のまちづくり、そんな構図が透けて見える。税金を納めるのも、金を払って鉄道に乗るのも住民、騒音に晒されるのも住民なのに。どのように駅舎が改装され階段の昇り降りが変えられても、それを受け入れその動線に従うしかない住民たち。計画に住民の意向を反映させる術がない、この国の仕組みを問い直すべきではないのか。

府中市と調布市は、駅と周辺・通りなどの配置が似ている。市の規模や税収においては、競馬場・競艇場・刑務所に東芝やサントリーの工場を抱える府中市は都下屈指のお金持ちの市であり、調布市とはかなり差がある。

府中市は京王線の線路が市の中央を横切るように横断し、北に甲州街道・南に旧甲州街道、500 ㎡に満たない両街道の間にメインストリートがある。調布市も同様に京王線を挟んで北に甲州街道・南に品川道、その間にメインストリートがある。元々甲州街道に添って敷設された京王線は、東西に細長く伸びた調布市を南北に分断するように横切っている。両市とも二本の街道、その間に京王線の駅ということで似ていたのだ。

しかし、よく似た町並みはここに来て全く別々の町になってしまった。府中市は高架化(1991年)、調布市は地下化(2012年)と、異なる駅のかたちを選択したからである。

調布駅の地下化は京王相模原線への乗り入れの円滑化と周辺の踏み切り解消を目的とし、隣接の布田駅・国領駅を含むものだった。現在の調布駅周辺は見晴らしが開けてバスターミナルも整備され、活気あるゆとりの地方都市といった趣だ。開かずの踏み切りの渋滞、小さな家々が線路際までひしめいていた以前を思うと隔世の感がある。線路跡地はまだほとんど手付かず、これからの活用が期待できる。地下化後の地上跡地は、基本的に空間の縛りに惑わされない自由の大地とあっていい。

府中駅前にはかつて雑居風の飲食街があり賑わっていた。限界性に溢れた町並みを潰し、今そこにはインテリジェントビル(2017年オープン)が建っている。ビル内には全国チェーンのお店がビッシリ。府中駅の高架化からすでに25年余り、高層ビルに囲まれた駅、高架フロア(2F改札階)は二つのビルとデッキでつながっている。仰々しい駅ビルの屹立は、しかし日本中どこでも見られる画一的なものだ。こうした駅周辺のまちづくりは誰の頭から出たものだろう。調布の開かれた駅前に比べると、府中はデザインの空回りするあざとく古めかしい町に見えてしまう。甲州街道と旧道に挟まれたエリアはビル群と相まって息苦しい。デッキと歩道橋に区切られたロータリーのバスターミナルも、狭く発展性を感じさせない。高架橋の壁とビルが空間を制限してしまっている。古都府中の名の知れたけやき並木も高架橋が中断、由緒ある大國魂神社はそのセイで萎縮して見える。古い写真の神社は鬱蒼たる木立に覆われていた。それを市役所など公共の建物が率先して壊してきたのだ。境内の木々はチラホラで淋しい。鎮守の森を失ってしまったら神社とは言えない。何を変えて何を変えてはいけないのか、府中は何かチグハグな町になっている。踏み切りは解消されたかも知れないが高架化のもたらすものは壁による分断に止まりそうにない。穏やかさ・安らぎといった精神性にまで影響を及ぼす。

#### 4. 軒先をかすめるローラーコースター

筆者は1985年頃、浅草の遊園地「花やしき」のローラーコースター(日本現存最古)のアトラクションリニューアルにディレクターとして携わった。当時の「花やしき」の園長は、浅草おかみさん会の幹事でもあった高井初恵女史、下町パワー全開の名物おばさん園長だった。

区画整備以前の「花やしき」周辺は、遊園地の敷地ギリギリまで商店が軒を連ね、ローラーコースターは実際に物干し台をかすめ家々を揺らしながら走っていた。「そうした情

景を逆手にとりアトラクションに活かしたい」、園長やスタッフの意向を受けたオリジナル企画だった。

ローラーコースター軌道の左右ギリギリに密集住宅のセットを配置、コースターが銭湯を駆け抜けたり、住宅のお茶の間に飛び込んだり、というドタバタシーンを演出した。遊園地の出しものに敢えて日常性を持ち込んだこのアトラクションは“笑える奇妙なリアリティ”で評判を呼び、長く「花やしき」ファンに愛されていた。銭湯などのセットは2016年の改修であらかた撤去されたが、ローラーコースターは今も現役、あちこちにパロディの名残を留めたまま走り続けている。

このアトラクションは、当時の浅草・下町の住宅密集環境のパロディとして製作されたが、狙いは人口の急激な東京集中・区町村の人口密度急上昇・過密都市東京を貫く高速道路を風刺したのもであった。インスピレーションやアイデアの多くは筆者が長く住んでいた京王線沿線、調布・布田・国領や代田橋・明大前・下高井戸あたりの線路際まで迫る密集住宅に想を得た。今、改めて京王線沿線を見渡してみても1980年代のそうした状態、線路際の密集住宅など「花やしき」のパロディのような有り様が未だにあちこちに残っていて、しみりしてしまう。

確かに調布駅はすでに地下化され周辺整備が進められている。沿線の区や市町、駅や駅前の佇まいも変わってきた。しかし、国・東京都・京王電鉄は、居住環境への意識変化・未来の町づくり・都市交通のあり方に三猿(見ざる・言わざる・聞かざる)を極め込んでい。彼らによって強行される高架化は、町を分断してその発展を阻み、いずれ新たな社会問題の火種になるだろう。地に潜り高架に昇り、騒音を振り撒いて疾走する京王電車はスケールこそ違え、まるで「花やしき」のパロディコースターを見ているようでもある<sup>1</sup>。



pixta.jp - 2128907

図1. 下町を走るローラーコースター

<sup>1</sup> 浅草「花やしき」ホームページ

<https://www.hanayashiki.net/>

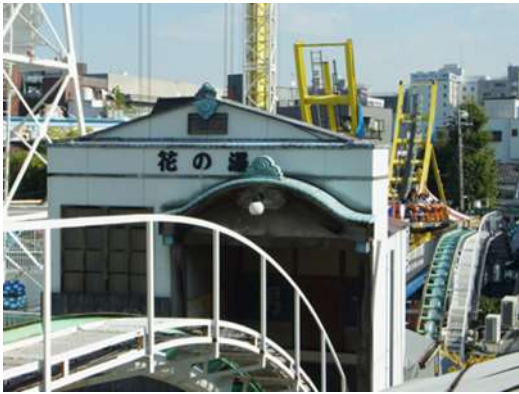


図 2. 銭湯の中を駆け抜ける！



図 3. 左右に迫る軒先・物干し台をかすめて



図 4. 民家のお茶の間にまで飛び込む！

## 5. 哀愁の八幡山

八幡山駅周辺の印象はきわめて“中途半端なもの”だった。

人の栖(すみか)も町も絶えずかたちを変えて止まることを知らない。人の営み・文明の発展も同様であり、すべては過程のうちにある。視界に紛れ込んでくる新築・改築の風景、違和感に慣らされた私たちは何気なくそれらを受け入れて生活している。殺伐とした工事途中の風景には、それでもなにかの活気がある。完成を期待させるイメージ喚起の力だろうか。しかし40年前に高架化された八幡山駅からそうした活気は感じられない。どのような駅前になって行くのかビジョンが見えてこない。むしろ経年による疲労感・すさみ感すら漂ってしまっている。

ありえないことに「八幡山駅が高架化しているから他の駅も」と京王線高架線計画の根拠にされる駅だという。他の駅の高架化を受ける区画整備の用意だろうか、駅周辺には乱杭歯のような空地・駐車場(京王グループの)が目につく。この地区の整備イメージが掴めない。

高架下から環八通り、甲州街道を巡ってみた。「ガード下」という語感には戦後の焼け跡闇市の響きがある。中央線・神田駅や新橋駅のガード下には現在も赤提灯・飲食店がひしめいて、それなりの界隈性を醸し出している。八幡山はどうだろうか？

高架と一体化した駅舎に接してスーパーマーケット・京王リトナードがある。時間帯(午後3時半頃)のセイもあるだろうが人気がない。壁や支柱にクラック・赤錆びが浮きはじめた駅舎と同じように、建物がクスマくたびれている。排ガスや風塵に晒されたセメント・鉄材は傷みが早いと聞かすが、交通量の多い環八通りと甲州街道に接する八幡山駅の構造疲労はどうなのだろう。スーパーの他に目立った施設は見当たらず、続く線路幅のまま高架下は死んでいた。こうしたロートル駅の延命・補修・改修などに予算を使わないで、代田橋から千歳烏山を貫く地下化にリセットすれば、沿線のまちづくりはランクアップ・京王の商業施設も活性化するに違いないのに。将来を展望した大局的な計画の策定を、現在の都や京王電鉄に望むのは無理というものだろうけれど。

環八通りに出て京王線の高架下をくぐり、甲州街道を越える陸橋との立体交差を確認した。このあたりで渋滞が続く環八道り。鉄道の高架化に固執するのではなく、道路との整合性も計算に入れた高いレベルでの計画の見直しを求めたい。甲州街道沿いに歩いて駅前通りを右折して駅に戻った。雑然と続く左右の商店・虫食いのような空地と駐車場、京王グループは駅周辺・沿線のかんりの土地を買い占めているが、立ち退きを拒絶する地権者も多いようだ。結果としての虫食い・乱杭歯。そういえば八幡山駅にはロータリーがない。バス便・路線が少ないからだろうか。駅の住所は杉並区。駅の南側、世田谷区八幡山一丁目～三丁目・人口7,907人・0.659k m<sup>2</sup> (人口密度12,000人/k m<sup>2</sup>:世田谷区の平均約16,000人/k m<sup>2</sup>より若干少ない)の八幡山地区<sup>2</sup>。つなぎ地域と侮ることなかれ。都や

---

<sup>2</sup> 世田谷区の町丁別人口と世帯数 (2017年12月1日現在)

京王電鉄が快適さと利便さを望む住民に寄り添い、小規模でもモデルケースとなるまちづくりを共に目指すなら、三方良しの実績を残すこともできるのに。沿線の住民は電鉄の運命共同体であり、財産でもある。計画の見直し次第で様々な可能性の広がる関係でもあるのだ。

改めて眺め直してみると、高架のコンクリート製構造物にはスサマジい存在感がある。駅周辺ばかりか高架線沿いの地域全体の雰囲気を決めてしまう城郭の壁のような威圧感だ。こうした景観は時代遅れであり未来を疎外するものだ。都による電線の地下化が標榜され災害対策の充実が検討される今日。地上の空間を解放する京王線の地下化こそ選択に値する。うらぶれた高架駅と、雑然とした中途半端な町並みを歩きながら、漠然としたやるせない思いに囚われた。哀愁の八幡山である。