

表1 大都市地下鉄のサービス(過去の公共事業の恩恵)

	札幌市営地下鉄	東京メトロ	名古屋市営地下鉄	京都市営地下鉄
初乗り料金	200円	165円	200円	210円
総延長	48.0km	195.1km	93.3km	31.2km
200円以内で行ける範囲	15駅/45駅 起点「札幌駅」を除く 全駅数の33%	118駅/142駅 起点「東京駅」を除く 全駅数の83%	11駅/86駅 起点「名古屋駅」を除く 全駅数の13%	0駅/30駅 起点「京都駅」を除く 全駅数の0%
最初の供用	1971年(昭和46年) 地下鉄南北線開業 (真駒内~北24条間)	1927年(昭和2年) 初の地下鉄営業開始 [現在の銀座線] (浅草~上野間)	1957年(昭和32年) 地下鉄東山線開業 (名古屋~栄町間)	1981年(昭和56年) 地下鉄烏丸線開業 (北大路~京都間)

出典:札幌市交通局HP、東京地下鉄(東京メトロ)HP、名古屋市交通局HP、京都市交通局HP

列島保全への課題

関東大震災からの復興と都市インフラの整備

1923年(大正12年)9月1日、神奈川県を中心に関東から静岡県東部に至る広い範囲を大震災が襲った。死者・行方不明者10万5000人、住宅の全潰11万戸、焼失21万2000戸にもものぼる、わが国災害史上最大の犠牲者を出した関東大震災である。この凄まじい災害からの復興が、今日の東京という街の基礎的な骨格を形成することになった。

後藤新平による大復興計画は、欧米の最新の都市計画を適用し、そのための土地収用を強力に行い、復興費に30億円をかけるという大胆なものであった。しかし、国家予算が15億円の時代にこれだけの事業が行えるはずもなく、5億7500万円に縮小された帝都復興審議会の復興計画も、国会では地方議員の反対もあって、さらに2割がカットされて成立した。

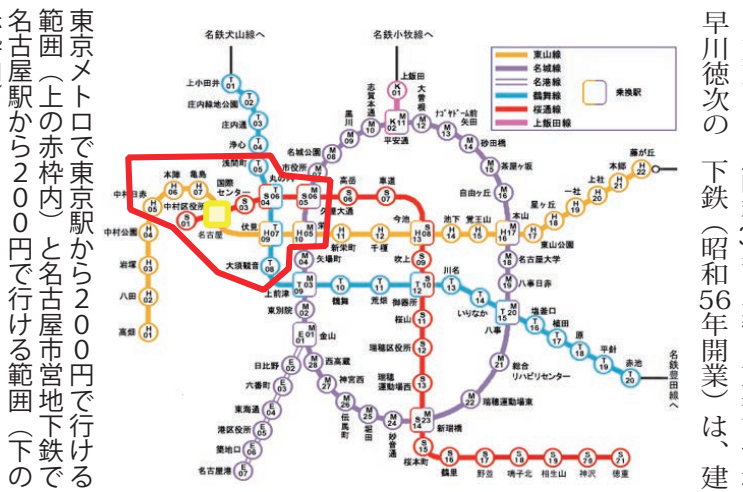
それでも、道路では内堀通る橋梁も建設された。また、小学校校舎の鉄筋コンクリート化が行われ、墨田公園・錦糸公園・浜町公園、横浜の山下公園などの公園事業なども実施された。

このように、多くの復興事業が行われ、それが私たちの貴重な社会資本として現在に引き継がれて、今日の生産や生活を支えているのである。東京や大阪などの大都市でも、他の先進国の大都市と同様に、地下鉄の利用なくしては生活ができないと言ってもいい。

東京の交通を支える地下鉄網

り・八重洲通り・靖国通り・昭和通りなどが整備された。隅田川の清洲橋・両国橋・蔵前橋などの100を超えているのだ。

東京では(昭和32年開業)、京都市営地下鉄(昭和56年開業)は、建



国土と日本人
災害大国の生き方
大石久和著

本書では日本の国土の地形的・社会的特徴や国土への働きかけの歴史が明らかにされています。日本人は今、何を考えるべきか、に気づくことの出来る好著。発行:中央公論新社 定価:882円(本体840円)

4基の碑

宮城県南三陸町志津川
志津川字汐見町

宮城県南三陸町志津川地区の松原公園に4基の記念碑が立つ。3基は昭和35年数回にわたって襲来し、大被害をもたらしたチリ地震津波の碑。「異常な引潮津浪の用心」と刻まれた津浪津波の碑。

アンデスの花崗岩の台座に、チリから志津川町民へ友好のメッセージを刻む。「30年前、チリ国南部海岸地帯を襲い、貴町にも津波の大きな被害をもたらした悲しむべき災害を記念されることに、チリ国民は深い共感を覚えます。記念碑は、両国民の友好と相互理解をより深め、将来にわたり両国間の絆を一層強めていく証となるでしょう。」

残る「大震嘯災記念」は、「地震があったら津浪の用心」と刻まれた昭和8年の昭和三陸地震津波の碑。地震がなくても津波に襲われたチリ地震の被災が悲しい。

和20年代の人々が地下鉄建設に費用を回してくれたおかげで、東京では充実した交通ネットワークを安い料金で利用できることを、今に生きる私たちは忘れてはならない。

災害記念碑は、東日本大震災の津波で台座から外れて転倒した。

他の2基はチリ地震津波の災害30周年に、チリ共和国との友好の碑として建立。「志津川町の皆様へ」の碑は志津川町での津波の波高5.5mから、チリの国鳥コンドルがはるか祖国をのぞむ。

碑の記憶⑤



大震嘯災記念
津浪災害記念碑
志津川町の皆様へ
津浪災害記念碑