

東中野駅（その2）

明治39年、東中野駅の前身「柏木駅」が開設されたのと同じ年の10月、鉄道国有化法に基づき甲武鉄道を含む私鉄17社は「官鉄」となりました。（この愛称は、明治41年鉄道院が発足して「院鉄」、大正9年5月鉄道省となって「省線」、以後「国電」「JR」と変わっていきます。）



明治39年ごろの中野駅

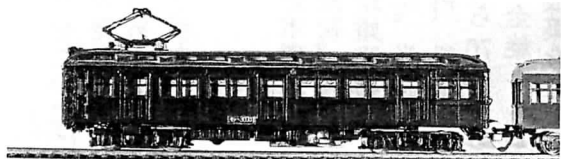
官鉄となった当時、電車運転間隔は最短時6分、定員53人、運賃は中野〜御茶ノ水間が7銭でした。

大正6年1月、柏木駅は「東中野駅」と改称されました。ところがこの年の10月1日、大暴風雨があり、駅構

内の人力車小屋が全壊したという記録が残っています。当時の駅の姿をしのばせるエピソードと言つてよいでしょう。この人力車の営業は、昭和の初めまで続きました。

交通量の増大に伴い、車両の編成は年を経るに従つて増結し、ホームの拡大が要請されました。（旧駅舎は撤去）

ちなみに東京駅は大正3年12月に開業、山手線は同14年11月に上野〜神田間が結ばれることで全周完成しました。昭和に入ると東京の交通網は中央線・山手線を基点とし郊外へと延びて行きました。



昭和初期に中央線で使用された車両（モハ30型）の模型（写真は2点とも中野区立歴史民族資料館提供）

昭和8年9月15日、御茶ノ水〜中野間の複々線化が完成、急行電車（現在の快速）が通るようになりました。停車駅は現在と同じで、東中野は通過駅となりました。

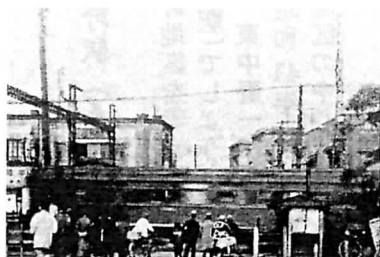
東中野駅（その3）

昭和16年太平洋戦争が勃発、交通機関の役割はますます重要となりましたが、運行はあらゆる面で制約を受けました。その最たるものは昭和20年3月と5月の空襲で、東京全域は灰燼と帰しました。終戦から戦後の一時期、電車や列車が唯一の交通機関でしたが、当時の車両はそれは無残で、ガラスは割れたまま、ラッシュ時は椅子席まで土足で立ち、わたしなどよく連結器に乗ったものでした（夏は涼しく快適）。

しかし年を経るに従い社会の秩序は取り戻され、現在のような華やかな交通時代が到来しました。電車はカラフルで大型化、車両の編成も限度に近いまで増結し、乗客も快適な車両に満足しています。駅の機能も自動化が進み、平成3年9月には改札も自動化、切符にハサミを入れた過去が懐かしく思い出されず。

平成9年12月、都営地下鉄12号線と結ばれてから西口の様子は大きく変わりました。しかし東中野にとつて一番の出来事は「桐ヶ谷の踏切」の廃止でしょう。現在の東口交番前を南北に結んでいたこの踏切は、交通量の増大に伴い開閉機の開閉頻度を増し、これが駅員の殉職や踏切事故につながりました。当然廃止の方向に進み、昭和37年8月5日、日本閣ガード下の迂回路が開通したことで廃止されました。

明治39年6月6日、柏木駅と命名され14日から営業開始した東中野駅も今年で94年。これから更なる発展を期待しています。



桐ヶ谷の踏切。開かずの踏切と呼ばれていた。（昭和7年）