

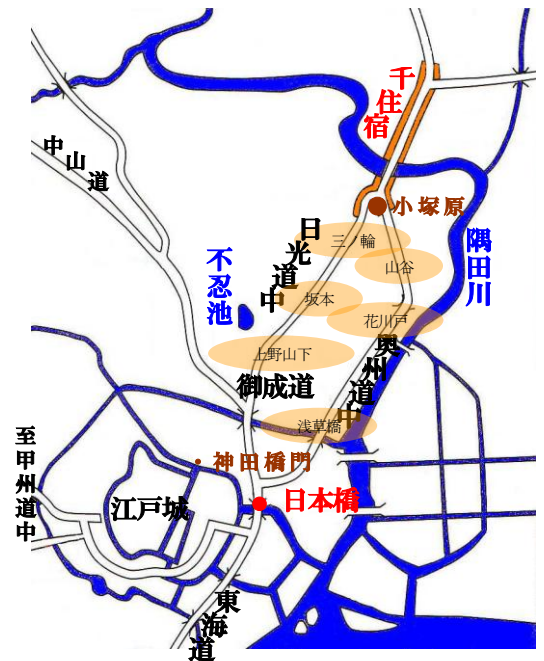
交通網

台東区の交通網は、鉄道網を始めとした公共交通機関の整備状況が高い水準にあります。道路事情としても、交通量の多い幹線道路が縦横に走り、23区の中で第2位の道路率となっています。

●江戸五街道

江戸幕府の開府とともに、日本橋を基点とする東海道、中山道、日光道中、奥州道中、甲州道中の五街道（日光道と奥州道は、宇都宮までは同一）とその最初の継立駅として、品川宿、板橋宿、千住宿、高井戸宿（後に内藤新宿）の四宿が整備されます。

台東区内では、千住宿に至る道筋として、日本橋から浅草橋を通る奥州道中と、神田橋門から上野山下までの御成道を経て三ノ輪を通る日光道中があり、現在の江戸通りや吉野通り、金杉通りや昭和通りが、その道中にあたるとされています。



●北の玄関口・上野駅

新橋－横浜間でわが国最初の鉄道の開業から 11 年後の明治 16 年、生糸の生産地・高崎と輸出港・横浜を結ぶ「シルクロード」建設のため、既に赤羽－熊谷間を走っていた高崎線を上野まで延伸し、東京の「北の玄関口」上野駅がスタートします。この時期は鉄道が著しく発達し、上野駅の関連路線だけでも山手線・東北本線・常磐線などの原形が形成されつつありましたが、当時の上野－新橋間は、住宅密集地域であったため、遠回りとなる武蔵野台地を通る「シルクロード」の形成となりました。

山手線が、環状運転となるのは、上野駅開業から 40 年以上を経た大正 15 年のことで、最後につながったのが、わずか 2.3km の上野－神田間だったのです。



明治期の上野駅



大正期の上野山下
(山手線高架工事 上野～神田間)

●帝都復興事業

大正 12 年の関東大震災で東京は、壊滅的な被害を受けますが、その直後に内務大臣に就任した後藤新平は帝都復興院を設立、その総裁を兼務し、直ちに震災復興再開事業に着手します。

当初の計画よりも大幅に予算を削減されたものの、この事業により、昭和通りをはじめとする 53 路線が整備されるほか、蔵前橋・厩橋・駒形橋・吾妻橋・言問橋を含む東京市内で、96 もの橋が新改架されました。

また、防火帯や避難所としての公園の重要性が認識され、隅田・浜町・錦糸の三大公園が造られるなど、都心や下町の街路の大規模な整備が行われ、現在の東京の原形ともなっています。さらに復興小公園が区内 15 か所に整備され、現在も区民の憩いや潤いの場のほか、地域の防災拠点として重要な役割を担っています。

●鉄道網の形成

昭和 2 年、わが国初の地下鉄（銀座線）が上野－浅草間 2.2km を結びました。本来は、新橋－浅草間を開通させる計画でしたが、関東大震災後の不況の中、資金調達が困難になったことから、当時の日本一の繁華街・浅草から上野までの収益性のある区間の建設となりました。

昭和 6 年、東武伊勢崎線が浅草雷門駅（現・浅草駅）まで、昭和 8 年には、京成電鉄が京成上野駅まで延伸するなど、昭和初期までには、現在の区内の鉄道網が形づくられます。

そして、戦後「上野に新幹線の駅をつくりましょう」を合言葉に、区民・区議会・区が一体となって新幹線誘致運動を展開し、昭和 60 年、北の玄関口・上野駅を起点に東北・上越新幹線が開業します。

また平成 12 年に都営地下鉄大江戸線、平成 17 年にはつくばエクスプレスが開業し、区民や来街者に欠かすことのできない交通手段となっています。

鉄道交通機関がない地域の利便性確保のため、平成 13 年、区内初のコミュニティバス「北めぐりん」を開業しました。続いて平成 16 年に「南めぐりん」、平成 18 年に、「東西めぐりん」、平成 28 年に「ぐるーりめぐりん」が加わりました。

区民の大切な交通手段のみならず、観光客の気軽な散策の足として皆様に愛される「めぐりん」は、令和 8 年 1 月、乗客数が 3,000 万人に達しました。



昭和初期の昭和通り



地下鉄上野駅入口
(写真はがき：江戸ネット所蔵)



地下鉄浅草駅ホーム
(写真はがき：江戸ネット所蔵)



新幹線開業



ぐるーりめぐりん