



TOP > 中野の歴史 > 近代編 > 【中野の歴史－近代編9－】東中野駅、開かずの踏切30年物語

シェア

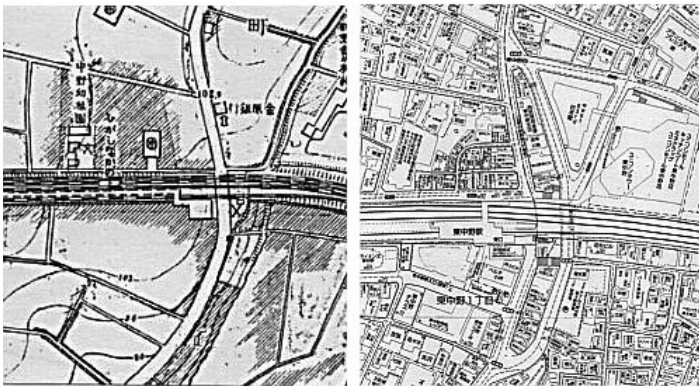
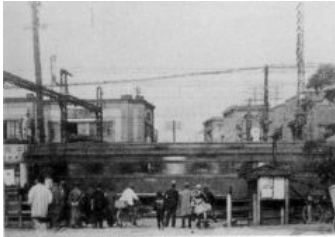
ツイート



## 【中野の歴史－近代編9－】東中野駅、開かずの踏切30年物語

2017.01.13 UP 投稿者：中野区

[\[中野の歴史\]](#) [\[近代編\]](#)



上／昭和7年(1932)の東中野駅あかずの踏切 左下／昭和20年(1945)頃の東中野駅 右下／現在の東中野駅

鉄道には開かずの踏切がつき物ですが、東中野駅東側にあった桐ヶ谷踏切は中でも最高クラスでした。東中野駅は、明治39年(1906)に柏木停車場として開設され、大正6年(1917)に現在の名称となりました。

関東大震災以降、中央線の走行車両は増加し、そのため踏切に大きな影響が出はじめました。開かずの踏切の誕生です。昭和7・9年の2回、地下道・跨線橋(横断橋)の設置の請願書が地元の人々から東京鉄道局長あてに提出されました。それによると昭和9年7月23日の午前7時から8時の調査では、約1時間に80本の通過電車があり開いていたのはそのうち12分間ということでした。

やがて昭和10年(1935)に跨線橋(横断橋)ができ、徒歩の人の不便は解消され、自動車・自転車については改善されませんでした。昭和12年(1937)2月27日の朝日新聞夕刊には、地下道建設が年内に完成する目途がついたという記事が掲載されています。

ところが、同様の記事がそれから23年後の昭和35年(1960)8月3日の朝日新聞朝刊にも出ていたのです。つまり、昭和12年(1937)には工事は着工されなかったのです。理由は、立ち退き・土地取得が進まないうちに戦時体制に突入し、中止となったということです。結局、昭和37年(1962)に迂回路は完成し、桐ヶ谷踏切はこの時まで、開かずの踏切として君臨していたのでした。

(中野区立歴史民俗資料館 館長 比田井克仁)

---

※問い合わせ先の記載がない記事については、まるっと中野編集部までお問い合わせ下さい。

掲載場所近隣の区民の皆様にご遠慮いただきますよう、お願い申し上げます。

※掲載情報は全て記事取材当時のものです。