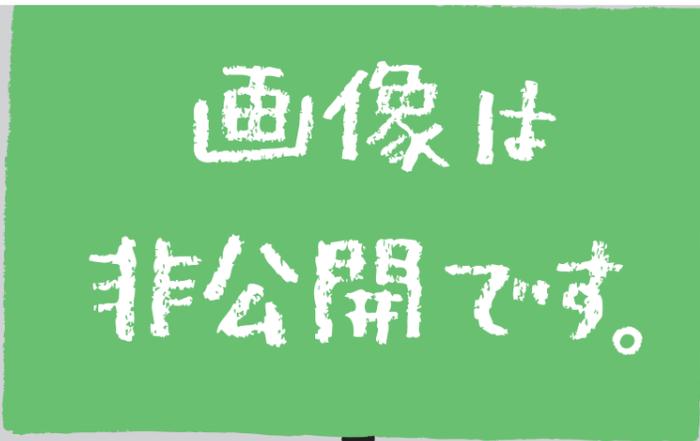


歩行者天国のはじまり

1970年代に入り、経済は安定してきた。同時に自動車が増え、交通じゅうたいが問題になり、排気ガスなどの環境汚染も深刻になった。そのため一時的にでも自動車を制限する、歩行者天国がはじまった。



1970(昭和45)年8月2日、はじめての歩行者天国のようす(銀座通り)。

<歩行者が真んなかの町に>

1970(昭和45)年8月2日、銀座をはじめ、新宿、池袋、浅草の道路が歩行者だけのものになった(現在、浅草の歩行者天国はない)。中央区では、銀座通りが日曜、休日の午後0時から6時まで(冬期は午後1時から5時まで)歩行者天国となった。これは、自動車による騒音や排気ガスのない町を取りもどそうという試みだった。

日本のマクドナルド、1号店だっ!



ものを食べながら、町を歩くというスタイルが出たのもこのころからだ。歩行者天国開始から1年後の、1971(昭和46)年7月20日に、銀座三越の1階にマクドナルドができた。

歩行者天国をはじめ当初は、自動車による移動手段がなくなり人出が減るといった反対意見も出た。しかし人々は道路を自由に歩きまわるとい、町の新しい楽しみ方を受け入れた。最も多かったときに比べて歩行者天国の数は少なくなったが、現在でも各地で行われている。

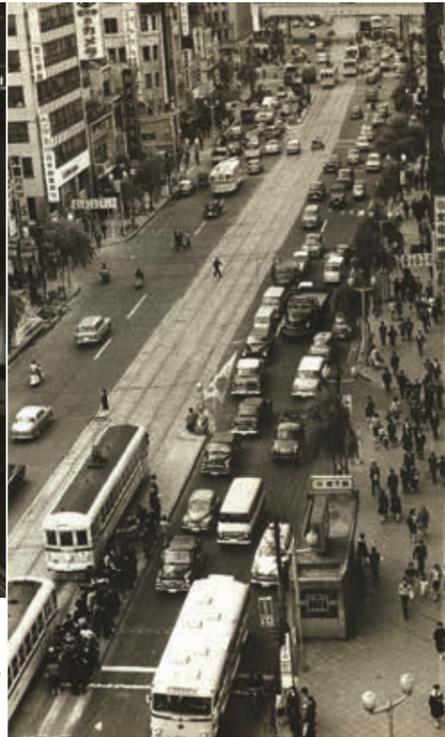


車がいっぱい

1970(昭和45)年の、都内の自動車の数は約280万台となり、この10年で2倍以上にもなった。それと同時に大気汚染も広がった。自動車から出る排気ガスは、紫外線が当たると光化学スモッグという物質に変わり、目やのどがいたくなるなどの被害がたくさん出た。歩行者天国がはじまったのは、こうした自動車社会となった日本がかかえる環境問題が背景にあった。



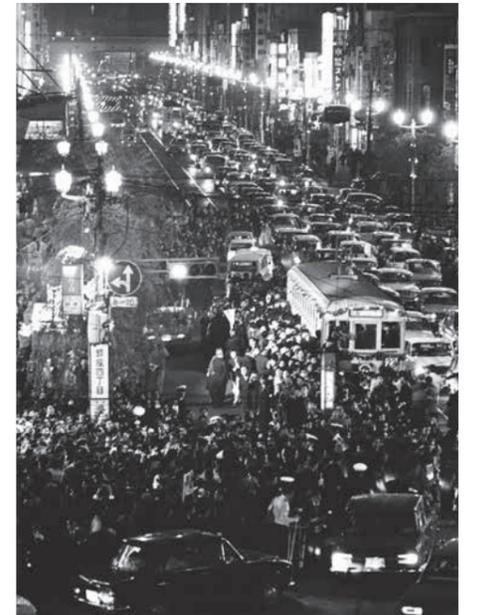
夜でも自動車の交通ラッシュは続く。



車でいっぱいの晴海通り。

●さようなら、都電!

都電は、都内をくまなく走っていた路面電車。「都民の足」と親しまれ、中央区内でも500m以内に停留所があり、どの地点から乗るのに便利だった。しかし都内に会社が集中し、住民の減少によって乗る人が少なくなった。さらに自動車が増え、中央区内を走る都電は1967(昭和42)年でなくなってしまった。



銀座線の最終日、1967(昭和42)年12月9日には別れをおしむ人々でいっぱいになった。

中央区ニュース! 中央区役所ができた



新しい区役所ができたのもこのころだ。京橋区時代から使われていた建物は建てかえられ、1969(昭和44)年に完成した。翌年、京橋図書館は区役所の地下1、2階に開館した。

現在の京橋図書館の入り口。

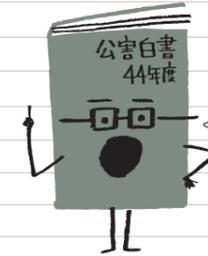
区役所の入り口は、都電線路脇にしかけていた石が使われたそうです。



STOP! 公害問題

1968(昭和43)年、日本は国民総生産(GNP)がアメリカに続き世界第2位になるなど経済成長をとげる一方で、新たな社会問題を生みだした。大気や水の汚染、騒音や悪臭、都市部の光化学スモッグの広がりなど、環境汚染が一気に進んだ。1969(昭和44)年には、公害問題に対する国民の理解と解決のために「公害白書」(当時の厚生省。現・環境白書)が出版された。

環境問題はここから問題だったんだね。



公害に対する対策を決める法律、公害対策基本法、大気汚染防止法、騒音規制法などができたよ。