

東京駅における鉄道輸送機能の発達

正会員 ㈱ 銭高組 丹羽俊彦

The development of traffic functions of Tokyo terminal station

by Toshihiko Niwa

概 要

停車場は鉄道と社会生活との接点であり、鉄道の営業拠点として極めて重要な役割を果たすものである。特に大都市に輸送サービスを提供するための拠点として建設された停車場は、輸送需要の増大、当該都市の発展に対処するべくターミナル駅としての使命を早くから与えられ、逐次改良が加えられて今日の形態に発達してきたものである。

首都・東京の中央駅を建設する計画は、1889(明治22)年の東京市区改正計画に取り入れられていたけれども、日清・日露の2大戦争の影響で遅延し、ようやく1908(明治41)年に基礎工事に着手、1914(大正3)年に完成して「東京駅」と命名された。

その後の鉄道網の整備、国力の発展は鉄道の輸送需要を大幅に増大し、東京ターミナル駅の乗降客は逐年増大した。特に丸の内周辺のビジネス街の発展は通勤客の増大となり、朝夕の混雑が激しくなった。この増大する輸送需要に対処するため、東京駅においては各種の改良工事が計画され、実施に移されたのである。

1925(大正14)年に降車口・乗車口の分離を止め、両口を通勤客が利用できるような改良から始まり、八重洲口の開設、戦災を受けた駅舎の復旧、ホームの増設、新幹線の開業、地下駅の建設等、鉄道輸送機能は大いに発達し、開業当時の一日乗降約9.6千人程度の輸送規模から、1985(昭和60)年の一日乗降約794.3千人に対処している。

大都市旅客ターミナル駅は当該都市の発展、周辺街区の整備、これに伴う輸送需要の増大に対応して常にその機能を強化してきたものであり、東京駅にその良い例を見ることができる。

(技術史 交通 鉄道 停車場)

1. 序章

首都の中央に代表的な一大停車場を建造して東海道、東北、中央の各幹線を接続し、本州の鉄道網の完成を図ろうとする計画は、1887(明治20)年頃から当事者間で提唱されていたが、経費その他の理由で実現に至らなかった。

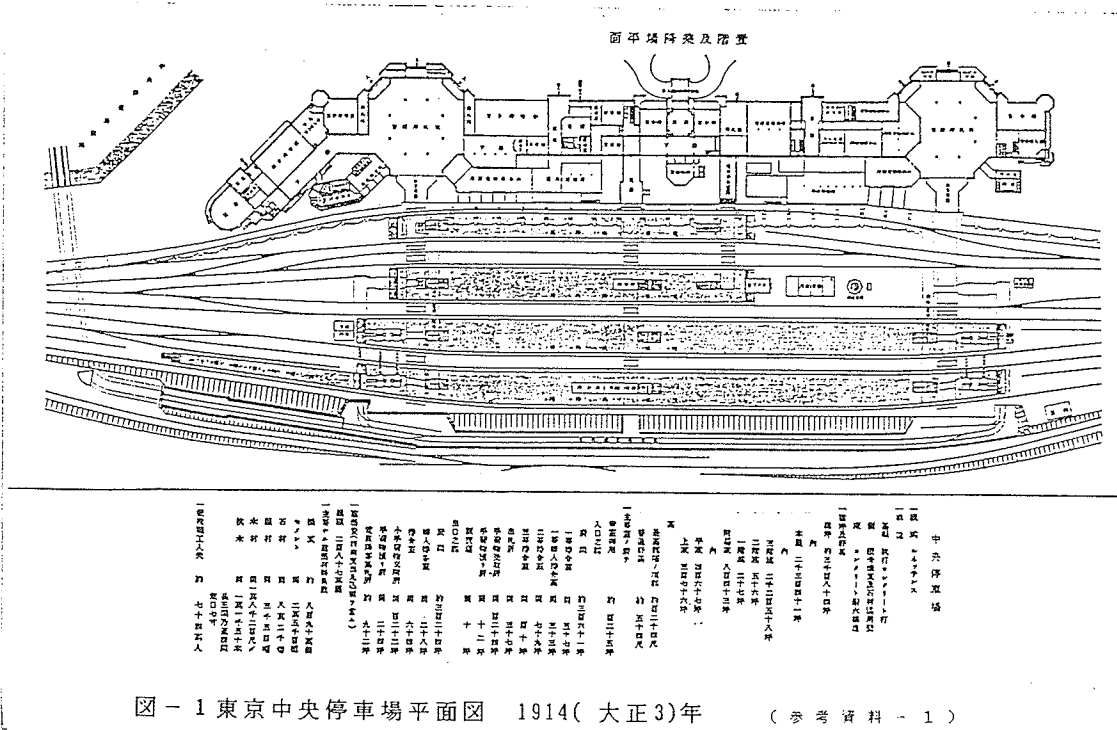
東京市区改正計画が公布された翌1890(明治23)年、当時の内務大臣は鉄道庁長官に対して東京市の中央に大停車場を建設し、新橋～上野間を連絡するよう訓令を発し、鉄道庁は調査を開始した。¹⁾

鉄道庁長官から高架線敷設に関する意見書が提出されるなど、次第に計画は具体化していったが、日

清戦争の影響による一般財政の緊縮のあおりを受けて一時中止の状態となった。1896(明治29)年第9次帝国議会の協賛を得、同年4月に新橋・永楽町間建設事務所が設置されて1902(明治35)年5月に中央通路の神田方から工事が開始されたが、日露戦争の影響で再度中止となった。

日露戦争後鉄道国有論が台頭し、1906(明治39)年3月鉄道国有法が公布される等のなかで工事は再開されて着々と進行した。なお丸の内駅本屋に着手したのは1908(明治41)年である。

やがて1910(明治43)年呉服橋仮駅が開業し、始めて現在地に国鉄線が乗り入れることになった。



これを足掛りとして中央停車場工事に拍車がかけられ、1914(大正3)年12月18日、1908(明治41)年3月の着工以来6年有余の年月と280万円の巨費を投じた中央停車場が竣功し、東京駅と称して12月20日開業の運びとなった。

鉄道庁は帝都の玄関であるため、その建築には特に意を用い、設計は当時本邦建築界の泰斗であった工学博士 辰野金吾にこれを託した。ルネッサンス様式の3階建て、駅本屋の建築面積は約 10,000 m²、長さ 320 mに及ぶ大建築物で、丸の内の原野に立つ姿は世人を驚かせた。^{13) 15)}

図- 1に示す如く線路とホームは盛土高架上、駅本屋と操車場は道路と同一平面場にあり、駅本屋とホームは高架線の下の地下道で連絡していた。

停車場本屋は中央に帝室用車寄せ、及び貴賓室を設け、これを中心として南北対称に吹き抜けドームとホールを設けた。

旅客設備としては完全に乗降客を分離し、丸の内南口を乗車口、北口を降車口とし、中央口は帝室用その北側に小さく電車客専用出口を設けた。従って開業当初の出札口は乗車口だけしかなかった。

また当時は列車が1等、2等、3等に分けられて

いたので乗車口にはこれら各等の待合室があり、更に1階に食堂、2，3階の南口側には鉄道ホテルが設けられた。

建設当初のホームは4面で、2面が電車専用、2面が汽車専用であった。

第1ホーム	山手電車発着	延長	130m	幅	9m
第2ホーム	京浜電車発着	延長	130m	幅	12m
第3ホーム	列車到着	延長	235m	幅	12m
第4ホーム	列車出発	延長	292m	幅	12m

手小荷物は荷物取扱所から高架線の下の地下道によってホーム下まで運ばれ、エレベーターによって列車に積みこまれた。

東京中央郵便局〔1917(大正6)年4月開局〕に発着する郵便物は庁舎内と直通の地下道でホームに運ばれ、列車に積みこまれた。

乗車通路	幅員	7.0m	高	2.25m
貴賓通路	幅員	5.0m	高	2.25m
中央電車通路	幅員	5.0m	高	2.25m
降車通路	幅員	7.0m	高	2.25m

手小荷物専用	幅員	4.0m	高	2.25m
郵便物専用	幅員	4.0m	高	2.25m

第4ホームと八重洲外濠との間の地平には客車操車場、機関区等が設けられ、停留列車の編成、車両検査、洗浄等が行われていた。しかしこれらの設備は当初より移転を考慮した暫定的なものとして最小限のものであった。

このようにして開業した東京駅ではあるけれども当初から既に幾つかの問題点が指摘されていた。³⁾

まず皇室専用口を中央に設けて乗車口と降車口を分離していたため、駅本屋内では両口の連絡通路が無く、風雨の日でも乗客は駅前広場を数百米も歩かなければならなかった。また八重洲口は設けられておらず、日本橋・京橋の利用客は相当の遠回り余儀なくされた。

また電車から列車への乗り換えも中央の地下道が貫通していなかったため、ホーム上を両端の乗換え地下道まで歩行する必要があった。

更に乗車口・降車口の広間に近接して手小荷物の自動車通路を設けたので、駅前広場の利用客に危険な点も指摘されてる。

2. 第2次大戦までの改良工事

東京中央停車場の建設は、首都交通網の完成を目指すものであったが、開業時点では未だ中央線は万世橋から、東北線は上野から出発していた。

まず東京～万世橋間が建設にかかり、1919(大正8)年3月に開通した。¹⁴⁾

この日から中央線の起点は東京駅となり、電車の運転経路も 中野-新宿-御茶ノ水-東京-品川-渋谷-新宿-池袋-上野 という、いわゆる「の」の字運転が開始された。⁶⁾

これに関連する東京駅の改良は、第1乗降場待合室新設、第2乗降場床面及び上家増設、等比較的小規模のものであった。

翌年から引き続き東京～上野間の建設工事に着手し、用地買収を完了して1925(大正14)年3月完成を目途に高架線工事を鋭意進行していた折、関東大震災に遭遇し、準備していた資材や仮設材を焼失する事態となった。関係者の努力により、当初の開業予定より僅か6箇月遅れの1925(大正14)年9月に

は東京～上野間電車線の2線の高架線が完成、11月の秋葉原、御徒町駅の完成により営業を開始し、またこの日をもって東北線の起点も東京駅となった。

なお、2期工事として施工された汽車線の2線も1928(昭和3)年度末には完成、1931(昭和6)年には地平扱いの秋葉原貨物駅も高架化されている。

この営業開始により、東京周辺の運転方式が再び変更された。中央線は東京駅発着となり、山手線は現在のような循環運転となった。京浜電車の運転も上野～桜木町間の運転となり、かくて東京駅は首都東京の中央駅としての役割を果たし始め、利用客は増大し、ラッシュアワーの混雑は激しくなった。⁶⁾

関連の東京駅主要改良工事は

- ・第1(239m)、第2(272m)にホームを延伸。
- ・銭瓶町煉瓦アーチ2線新設。
- ・中央線引き上げ線鉄筋コンクリートアーチ増設。
- ・降車口に出札所新設。電車口閉鎖。
- ・電車線を主体とする構内配線変更。

等であった。

なおこの大震災で鉄道省第一・第二改良事務所が全焼したため、当時の貴重な工事記録も焼失したものが多い。

さて、開業当初に入口が設けられなかった八重洲口について、ここで若干記述しておくが、丸の内本屋を含めて駅本屋の機能については別途発表する機会を持ちたいと思う。

江戸時代から明治の初期にかけて鍛冶橋と呉服橋約800m間は外堀に橋がなかったが、1885(明治18)年に簡単な木橋が架けられた。東京駅の建設が決定して客車操車場のために支障する建物が撤去されると、木橋も1910(明治43)年に撤去された。⁹⁾

その後、震災復興事業の一環として新しい八重洲橋が架設されることになり、1929(昭和4)年6月に竣工した。この橋の竣工に合わせて、日本橋方面の復興の意味もあって、同年12月に八重洲口が開設された。但し乗車券は電車区間のみの発売であった。

なお1929(昭和4)年4月15日には所在地名が、開業時の永楽町から丸の内に変更された。¹⁵⁾

1930(昭和5年)3月から横須賀線も列車から電車運転となった。当時の東京駅のホームの使用方は

- 1 井ホーム 中央線電車発着
- 2 井ホーム 山手・京浜電車発着

3 井ホーム 横須賀線電車発着 列車到着

4 井ホーム 東海道線列車出発

この頃になると東海道線の乗客も近距離、遠距離共に増加し、横須賀線通勤客も増大して電車、列車の増発が急務となってきたが、ホーム面数が2面しかなく、ホーム容量の不足から増発本数が制限される状況となってきた。

この隘路を開闢するべく東京改良事務所の手により、1934(昭和9年)にいたり「東京駅を中心とした大改良工事の基本計画」がまとめられた。¹¹⁾

この改良工事の概要は、東京駅八重洲側に第5、6、7乗降場を新設するため、東京駅の地平操車車を品川に移転することとし、これに関連する尾久、新鶴見、品川のヤードの改良を実施する。さらに東京～田端間に2線を増設する将来計画を含むものであった。¹²⁾

1940(昭和15)年には第12回オリンピック及び万国博覧会が東京で予定されており、これに合せて工事を完成する予定で1935(昭和10年)にヤードの改良工事に着手し、1937(昭和12年)には第5ホームの増設工事に着手した。しかし日支事変の拡大は予算及び資材の不足を来し、工程は大幅にスローダウンされて、1942(昭和17年)9月に至り漸く第5ホームの使用開始に漕ぎつけた。図-2に当時の配線略図を示す。

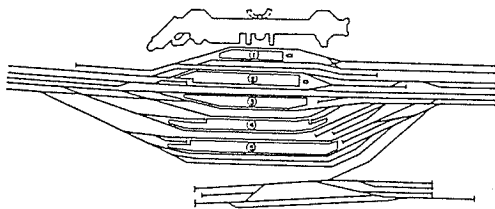


図-2 第5乗降場新設(5面10線 2回送線)

この計画は当時の列車本数、乗降人員を基本として、20年後の1955(昭和30)年時点を想定して作られたものであって、ホーム面数、八重洲旅客通路、八重洲本屋新築、駅前広場整備等、詳細且つ巧みな計画であり、第2次大戦及び戦後の空白を経た後の改良工事においても、若干の見直しが行われただけで殆どそのまま施工に移されたとと言っても良い程の優れた計画であった。

当時の計画と異なった大きい個所について簡単に触れておくとは、新幹線の建設はさて置くとして、京浜急行電車運転計画を中止したことと、従って第3ホームを横須賀線専用として第2ホーム、第4ホームをそれぞれ山手・京浜緩行と京浜急行線で方向別に使用する配線案を現在のような使用区分に切り替えたことである。

3. 戦災と災害復旧

東京駅は1945(昭和20)年5月25日の夜、焼夷弾の攻撃を受けて甚大な被害を受けた。⁸⁾

丸の内本屋は火災により中央ドームの鉄骨は焼けて垂れ下がり、躯体もまた全焼した。ホームの上家は第2ホームの一部と第5ホームを残して焼失した

八重洲側の諸設備は外壕のため奇跡的に焼失を免れ、丸の内側の駅機能が復旧するまでの一時の間、出札室の前には長蛇の列が出来た。このままの状態では終戦を迎え、戦災復旧工事に実際に着手したのは10月からであった。

丸の内本屋の復旧については別途述べる機会があると思うので省略するが、3階建だったものを2階建てとすることに決定し、ドームの形も替わって模様替が完成したのは1947(昭和22)年3月のことであった。当時はとりあえず「5年間もたせる¹⁰⁾」ということで復旧したのであるが、今日までほぼそのままの状態で来てしまっている。図-3に新・旧の本屋の正面図を掲載しておく。

乗降場や階段も徐々に復旧されていき、またこれらと同時に進駐軍のRTO事務室は本格的な事務室として南口旧3等待合室の所に昼夜の突貫工事で建設された。

丸の内本屋と並行して八重洲本屋も立て替えることとなり、木造ではあるが当時としてはモダンな2階建の本屋を建設し、1948(昭和23)年11月営業を開始したが、翌年4月に失火のため焼失した。⁶⁾

なお八重洲外壕は焼け跡整理の残骸を捨てることから始まって逐次埋め立てられ、1947(昭和22)年頃には殆ど埋め立ては完了してしまっている。

1949(昭和24)年頃までが東京駅の戦災復興期と言えるであろう。

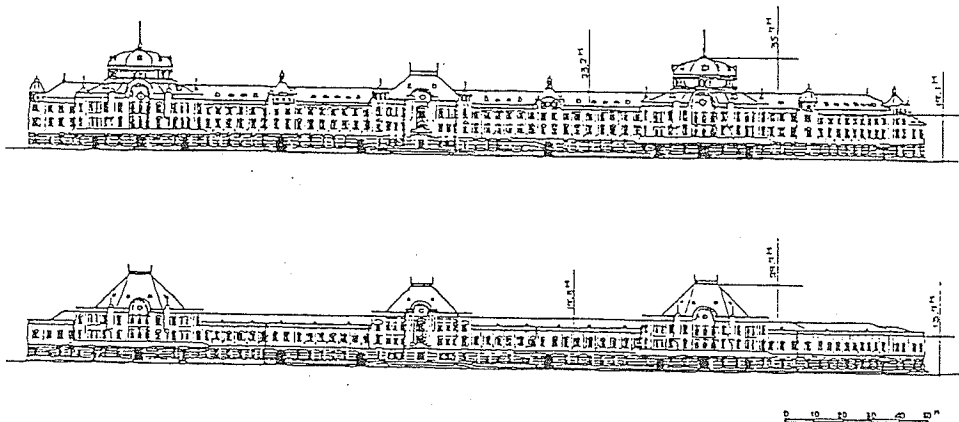


図-3 東京駅丸の内本屋 新旧比較図 (東京第一工事局)

4. 戦後の改良・1 1949(昭24)～59(昭34)年

当時京浜・山手電車線は田町～田端間を共用していたので電車の増発は出来ず、一方都心への通勤客は増大して混雑は甚だしくなってきた。

このため田町～田端間に複線を増設し、京浜・山手線を分離して輸送力をつけようとする計画が1949(昭和24)年12月から着手された。

この計画に関連して施工された東京駅の主要改良工事は次ぎに列記するような内容のものであった。

- ・第6, 7乗降場(延長 230m)新設
- ・第4乗降場 1.27mこう上
- ・構内高架橋新設
- ・手小荷物扱所新設
- ・駅本屋改築
- ・中央通路延伸
- ・第一自由通路新設
- ・ケーブル地下道新設
- ・南部、北部土工
- ・信号扱所新設

を含む大改良工事となった。第6, 7ホームは列車の発着に用いられるもので、第4ホームは第5ホームと同じレベルにする必要からこう上された。

手小荷物扱所は当時丸の内側と八重洲側で分かれて扱われており、利用者にとってはきわめて不便であった。そこで戦前の改良計画にもあったように、これを八重洲南側に新設することにした。

中央通路は電車客通路と称され、丸の内側中央口

から第1, 2の電車ホームまでしかなかった。これを今回の改良工事にあたって4井線から8井線までの線路下を横断して幅員 8 mの地下道を新設した。

しかしこれは在来のものに接続したので、途中に階段があったり、5 mのものに 8 mをつきつけるといった満足のいかない地下道となっていた。

東京駅では呉服橋から鍛冶橋まで約 750 mの間、通り抜け地下道がなく、長年に亘る利用者の願望であった。今回、手小荷物地下道を改良して自由通路幅員3.6m, 高さ2.5mのものを設けることにしたもので、第1自由通路と言われるものである。

これらの工事は多数の列車を運転しながら、大勢の旅客の流動するなかで多くの困難を伴いつつも逐次完成し、1956(昭和31)年11月の京浜・山手分離運転の開業を迎えた。¹⁷⁾

なおこの時期に先に焼失した八重洲駅本屋を再建する機運が高まり、民間資金を導入した民衆駅方式により建設されることとなり、1952(昭和27)年10月に着手、1954(昭和29)年10月に開業した。この時期の配線略図を図-4 に示しておく。

1957(昭和32)年頃からは、第1乗降場の拡幅と第2自由通路の新設が行われた。第1乗降場の幅員は 8 mしかなく、朝のラッシュ時において両側に発着する電車の乗客はホームに溢れ危険な状態すら出現した。そこで留置線を1線つぶしてホームを13 mまで 4 m広げる計画を建てた。拡幅は一晚で行われなければならない、綿密な計画により1957(昭和32)

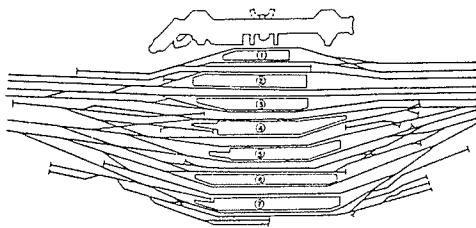


図-4 京浜・山手分離（7面15線 2回送線）

年7月14日の夜に上家とも一夜で完成させた。

これとともに階段の幅員や通路の幅員も徐々に拡張されていった。この時期にはまた第2自由通路の新設が行われた。これは郵便地下道を改良したもので、4mのボックスラーメンを構築して接続し、1959(昭和34)年3月に使用開始された。

5. 戦後の改良・2 1960(昭和35)～64(昭和39)年

日本経済の発展は輸送量の増大をもたらし、これに対処するために1957(昭和32)年に「日本国有鉄道幹線調査会」が設置されて種々検討の結果、東海道新幹線構想が具体化されることになり、1959(昭和34)年4月に新丹那トンネル坑口において起工式が行われ、1964(昭和39)年の東京オリンピックを目標に一斉に建設工事に着手することとなった。

この計画で東京のターミナル駅を何処に設けるかが大問題となり、品川駅も検討の対象となったが、1960(昭和35)年1月に正式に東京駅に決定した。

このため、既に着手していた在来線の東海道線増のルート了新幹線用に転用することになった。

新幹線ホームは在来の第7ホームと八重洲本屋との間に第8、9の2面のホームを設けるものであり北部、中部、南部の高架橋を支障物を移転しつつ構築しなければならなかった。

新幹線東京駅乗り入れによる改造計画として下記の点に重点が置かれた。

- ・新幹線客と通勤客をできるだけ分離する。
- ・電車への乗り換えをわかりやすくする。
- ・出札・改札・案内等の設備をわかり易くする。
- ・駅設備に十分余裕をもたせる。
- ・名店街との旅客流動に支障の無いようにする。

しかし、今回の新幹線工事により東京駅の最終形態が方向づけられてしまうことになるので、将来

の問題として

- ・丸の内本屋の改築、丸の内口と新幹線ホームに直接の連絡。
- ・地下鉄5号線との連絡。
- ・八重洲口広場地下高速道路、横断地下道との連絡
- ・通りぬけ自由通路の拡幅・増設。
- ・東京鉄道管理局用地の使い方。

等についても同時に考慮された。さらに

A 新幹線客と通勤客を平面的に分離するか、立体的に分離するか。

B 新幹線客のフロントの主力を従来通り八重洲本屋とするか、北側の東鉄跡地にするか。

のA、Bの組み合わせによる4つの基本的な形を骨子として検討を進め、八重洲口本屋を主体とする立体分離案にすることになった。

この大工事を当時の関係者は開業設備の決定後、2年足らずの驚異的な工期で仕上げています。

第8、9のホームは開業時の12両運転対応の幅員10.5m、延長360mで施工され、2面3線、ひかり1こだま1(1時間当り)で営業を開始した。図-5に開業時の配線略図を示す。⁵⁾

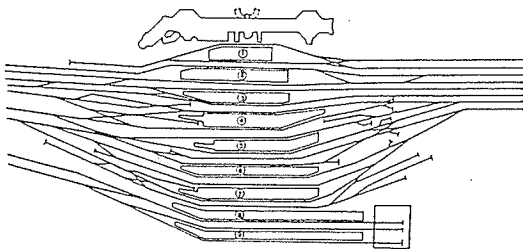


図-5 東海道新幹線開業（9面17線 1回送線）

6. 戦後の改良・3 1965(昭和40)～72(昭和47)年

この時期における主要な工事は東海道新幹線の16井線増設工事で総武・横須賀線を結んだ東京地下駅の新設工事を挙げることができる。

開業当初1日30往復程度の運転で営業を開始した東海道新幹線は、開業後の利用客の増加が著しく、早急に2面4線化する必要が生じ、1967(昭和42)年3月の列車増発を目途に16井線増設工事に着手した。また1969(昭和44)年からのひかり16両化に対処してホームを有楽町方に70mの延伸を行った。

一方国鉄第3次計画の一環として首都圏における通勤輸送対策が検討され、工事費、工事工程、用地買収の困難さ等を考慮して総武線、横須賀線を都心部で地下に乗り入れて東京駅で両線を接続する計画が策定された。

これまでの改良工事が在来とほぼ同じレベルで実施されてきているのに対して、この計画は国鉄としても始めての大規模地下駅の工事となったもので、その意味においても画期的と言える。

地下駅は丸の内広場の地下を利用して深さ約22m地下5階となる2面4線のホームを新設した。工事は1967(昭和42)年頃から始まり、1972(昭和47)年7月の総武線東京・津田沼線増の完成に合わせて営業を開始した。⁷⁾

このホームに横須賀線が乗り入れて来たのは、しばらく後の1980(昭和55)年10月であった。

この時期には八重洲駅本屋が12階まで増築されて1968(昭和43)年5月に完成している。

またこの頃大阪で開催された万国博に新幹線の利用が増大することが予想されたので、八重洲口の新幹線乗換口付近を重点に各種の改良を実施した。

更に地下鉄5号線(東西線)との連絡通路の地下道が1968(昭和43)年7月から使用を開始している地下駅開業時の配線略図を図-6に示す。

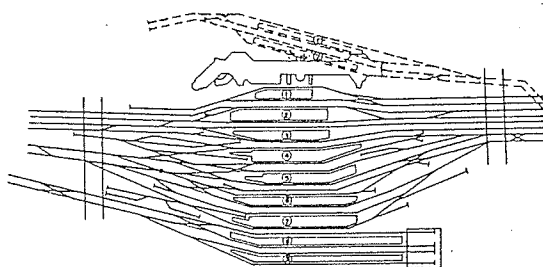


図-6 東京地下駅開業(11面19線 1回送線)

7. その後の改良・1972(昭和47)年以降

新幹線工事はその後山陽方面へ延長されていき、1972(昭和47)年3月には岡山迄が開業し、博多までも1975(昭和50)年4月を目途に鋭意工事中であった。新幹線の乗客は引き続き増加してきたので、山陽新幹線博多開業に間に合わせるべく在来第7ホームを新幹線用に転用する工事が始められた。

第7ホームの使用停止に伴う列車線の配線変更は第7ホーム下の支障移転から工事にかかり、一部八重洲側の支障移転の遅れのため1975(昭和50)年7月の夏期輸送から15井線の使用を開始した。

その後、新幹線の運転距離が長くなるにつれて事故、雪害などによる遅延対策として14井線の必要性が生じ、関連する工事を完了して1979(昭和54)年10月から使用を開始した。

東京駅における新幹線ホームとしては、当初第8・9ホームを東海道・山陽に、第6、7ホームを東北・上越に使用することになっていたが、第7ホームを東海道・山陽に使用せざるを得なくなり、第7ホームの一部と第6ホームだけでは東北・上越の乗入れは不可能となり、上野にサブターミナルとして2面4線の地下駅を建設することになった。現在第6ホームについては東北・上越の東京駅乗入れを目指して鋭意工事中である。図-7に東北・上越乗り入れ時の配線略図を示す。

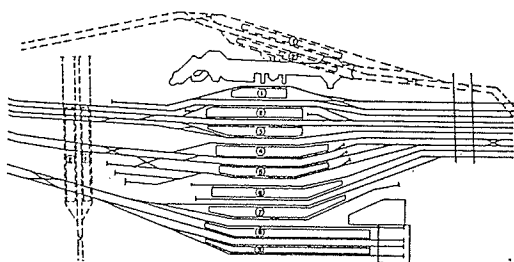


図-7 東北・上越幹、京葉乗入れ(13面26線)

将来は北陸新幹線の東京乗入れも計画され、第5ホームも新幹線用に転用されることになっていて、その際の全面的な配線の検討が行われている。

一方、京浜地区の貨物輸送のメインルートとして計画されていた京葉線が、その後の沿線地域の住宅の増大により旅客線として転用されて東京駅に乗入れることになり、東京駅は鍛冶橋側の都道の地下に建設されることになった。

先に乗入れていた横須賀線の下を通るために地下29mの深さに2面4線の地下駅を設け、地下道で在来の東京駅と連結することになった。都心の非常に困難な工事を完成させて本年3月開業した。これに

より東京駅の駅勢圏の増大が期待される。

東海道新幹線

8. 輸送機能の発達のまとめ

(1) 東京駅乗降人員の推移

一日平均乗降人員の推移をまとめたのが図-8 であり、開業年の 9,600 人はともかく、1920(大正9)年の 24,000 人/日から 1985(昭和60)年の 393,000 人/日と、実に 32.8 倍になっている。

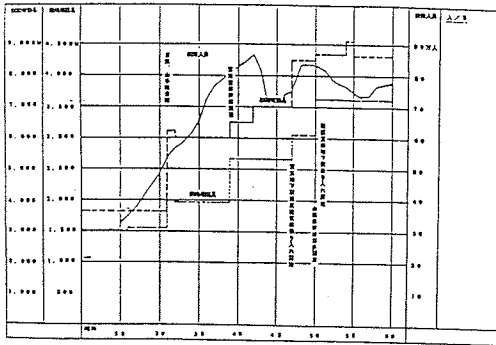


図-8 東京駅乗降人員の推移 (平均人/日)

(2) 東京駅列車発着本数の推移

図-9 に見られる如く発着列車の本数は、1951(昭和26)年の合計1,660 本/日から、1984(昭和59)年には2,680 本へと実に2,000 本/日も増大している。これだけの輸送需要に対応する列車増発要請に耐えうる機能にまで発達してきたと言える。

(3) 列車発着機能の発達

東京駅初期の発着機能 1925(大正14) 年

在来線ホーム 4面

新幹線ホーム 0

発着線名 5線

東海道、横須賀、中央、山手、京浜

東京駅現在の発着機能 1985(昭和60) 年

在来線ホーム 7面

新幹線ホーム 3面

発着線名 7線

東海道、横須賀、中央、山手、京浜、総武

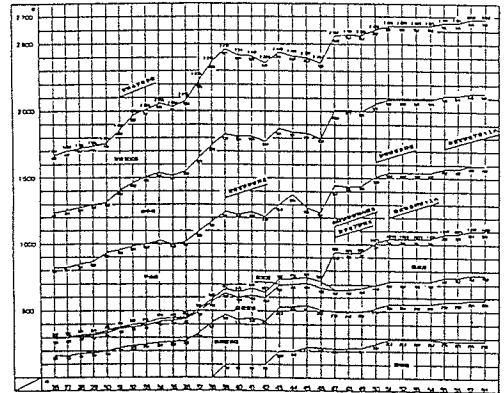


図-9 東京駅列車発着本数の推移 (1951年~83年)

1914(大正3)年開業時、ホームは4面、その延長計 787 mであったものが、輸送要請に対処するために増強され、今日に至った経緯を図-10に列車本数とともに示してある。このことから常にその機能が発達してきたこと(或は発達させるべく努力が払われてきたこと)が理解できるであろう。

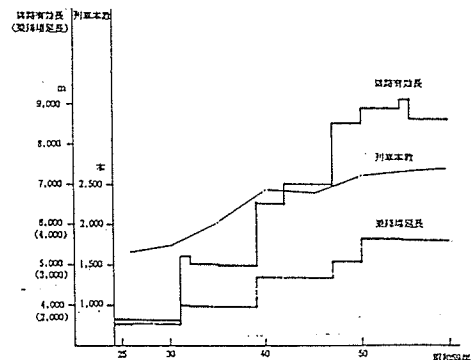


図-10 東京駅の乗降場長、有効長の推移

(4) 関連する機能の進化

勿論ホームを増設するだけでは輸送機能を発達させ得るものではない。構内の配線の変更から旅客通路・階段、出札・改札設備、これらを含む駅本屋・コンコース、等関連して強化されてきた機能は停車場設備として幾つかある。これらについてはまた別

に述べる機会を見付けることとしたい。

9. 結語

東京駅は開業以来、このような関係者の努力によって増大する輸送需要に対処できるように機能を発達させてきた。東京駅とこれに連絡する地下鉄駅から成る駅複合体 (STATION COMPLEX) は日本有数のビジネスセンターとしての丸の内及びその周辺地区の経済活動を支えている。

建設当初の目的であった首都東京の中央ターミナル駅としての役割を果たしてきていると言っても良いと思うし、今後もその使命を果たすべく機能を発達させていく必要があると思う。

参 考 文 献

- 1) 「東京市街高架鉄道建築概要」
東京改良事務所 1914(大正 3) 年12月
第七 停車場 p 20~p 25
- 2) 金井彦三郎 東京停車場建築工事報告 (1)
土木学会誌 1巻 1号 1915(大正 4) 年 1月
p 1 ~p 28
同 (2) 同 1巻 2号 1915(大正 4) 年 2月
p 29~p 64
- 3) 阪岡末太郎 東京停車場建築工事報告討議
土木学会誌 1巻 2号 1915 (大正 4) 年・2月
p 65~p 68
- 4) 「鉄道技術発達史 第2編 施設」
日本国有鉄道 1959(昭和34) 年 1月
第4章停車場 第1節旅客停車場 p 865~
p 1813 第2節駅本屋 p 1813 ~p 1859
- 5) 「東海道新幹線工事誌 土木編」
日本国有鉄道 1965 (昭和40) 年 5月
第5章停車場 第2節東京駅 p 355~p 359
- 6) 「東京駅々史」
国鉄南鉄道管理局 1973 (昭和48) 年 3月
年表 p 158 ~p 205
- 7) 「総武線増工工事誌 (東京・津田沼間)」
国鉄東京第一工事局 1973 (昭和48) 年 3月
第4編土木工事 2 東京地下駅 p 121~p377
- 8) 「国鉄の空襲被害記録」
国鉄施設局 1976 (昭和51) 年12月
5月25日 (金) の項 p 83 ~p 86
- 9) 福田光雄 東京駅改良工事の変遷について
東京第一工事局 東工32巻 2号 1981 (昭和
56) 年12月 p 8 ~p 59
- 10) 「国鉄建築のあゆみ (1870 - 1970)」
国鉄施設局 鉄道建築協会 1970 (昭和45)
年 5月 3-1-1 駅本屋 p 26 ~p 34 年表
p 69~p 137
- 11) 東京駅を中心として起る大改良工事について
東京改良事務所 東改彙報 1巻 2号
1936(昭和11) 年 7月
- 12) 滝山 養 東京駅改良工事の設計及施工につ
いて 国鉄第10回改良講演会 1939(昭和14) 年
3 月
- 13) 「日本鉄道請負業史 (明治編)」
鉄道建設業協会編 1967(昭和47) 年12月
p 494 ~p 498
- 14) 「日本鉄道請負業史 (大正・昭和前期編)」
鉄道建設業協会編 1978(昭和53) 年 3月
p 188 ~p 192
- 15) 「丸の内 今と昔」
富山房 1941 (昭和16) 年 3月 p 123
- 16) 「東京駅の世界」
かのう書房 1987(昭和62) 年 7月
p 218 ~p 226 (辰野金吾「学生」大正 2年
1月号)
- 17) 「東工」90年のあゆみ
国鉄・東京第一工事局編 1987(昭和62) 年 1
月 沿革 p 17 ~p 110 業績 p 353~p 561
- 18) 1947(昭和22) 年~1950(昭和25) 年当時、工
事を担当していた、運輸省東京地方施設部長
(後の国鉄・東京工事局の前身) 小宅習吉氏の
証言