東京駅丸の内駅舎保存復原

本日完成

誕生からまもなく百年。赤レンガ駅舎として親しまれてきた東京駅が百年の時を越え、創建時の姿に。これまでの百年を、これからの百年へ。

平成24年(2012)東京スカイツリー開業

平成10年(1998)長野オリンピック開催

平成14年(2002)丸の内ビルディング 全面改装オープン

平成15年(2003)丸の内駅舎が国の重要文化財に指定される

平成19年(2007)丸の内駅舎保存復原工事着工

工事前の東京駅

未来へ継承すべき貴重な歴史的遺造物として、残存している建物を可能な限り保存するとともに、創建時の姿へ復原する工事がスタート。戦災で失われていた3階部分、南北ドーム等を蘇らせるとともに「駅ニホテル」「キャラリー」等として、恒久的に活用するために必要かつ十分な安全性・耐久性を確保し、免震工法を採用した。

平成23年(2011)東日本大震災発生

平成23年(2011)東日本大震災後49日ぶりに東北新幹線全線運転再開

3月11日に発生し東北地方に甚大な被害を及ぼした東日本大震災。迅速な復旧作業が続けられ、4月仙台駅ホームの天井落下など新幹線29日に全線で運転再開を果たす。

東北新幹線「はやぶさ」

平成4年(1992)山形新幹線開業

平成7年(1995)阪神・淡路大震災発生

平成9年(1997)秋田・長野新幹線開業

復原工事中の東京駅

平成31年(2019)東京駅丸の内駅舎保存復原

昭和63年(1988)「東京ステーションギャラリー」開業

平成3年(1991)東北・上越新幹線東京開業

昭和57年(1982)に大宮～盛岡間で東北新幹線が、大宮～新潟間で上越新幹線が開業。昭和60年(1985)にはそれぞれ上野～大宮間が開業、そして「つばさ」「あさひ」「とき」の東京駅乗り入れが実現。新幹線の利便性が向上した。

秋田新幹線「こまち」デビュー

長野新幹線「あさま」デビュー

昭和39(1964)東海道新幹線開業

昭和45(1970)日本万国博覧会開催

昭和47(1972)札幌オリンピック開催

昭和48(1973)オイルショック発生

昭和62(1987)国鉄分割民営化

4月1日、国鉄の分割民営化によって東日本旅客鉄道株式会社、JR東日本(東京駅)、JR東海(東京駅)、JR西日本(大阪駅)、JR九州(博多駅)、JR北海道(札幌駅)、JR貨物(東京駅)の7つの旅客鉄道株式会社と1つの貨物会社が発足した。

東海道新幹線開業出発式 東京～新大阪間

出発式

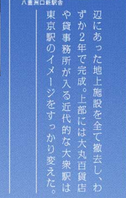
7つの新会社(JR)最初の日

営業運転を実現し、高度経済成長を支える大動脈となった。

昭和33(1958)東京タワー完成

昭和39(1964)東海道新幹線開業

わが国の鉄道第2の夜明けとなった(1964)10月1日、東京～新大阪間で開通した。世界に先駆けた最高時速210kmの営業運転を実現し、国中が前に迫ったオリンピックに湧く昭和39年。



八重洲口新駅舎

昭和24(1949)湯川秀樹 日本人初のノーベル賞受賞

昭和29(1954)八重洲口新駅舎完成

復興に伴い増加の一途をたどる乗降客への対応と、朝夕の通勤・通学ラッシュを緩和するため、山手・京浜東北線の複々線化工事と併せて、昭和27年(1952)10月1日、東京～新大阪間で開通した。世界に先駆けた最高時速210kmの営業運転を実現し、国中が前に迫ったオリンピックに湧く昭和39年。

東京駅に集まった被災者たち

昭和20(1945)空襲による火災で丸の内駅舎の屋根等が焼失

5月25日、米軍のB29による焼夷弾の直撃を受け、後の5月29日には列車5本の運転が再開された。同年敗戦後、興工事が開始される。

再建された東京駅

昭和14年(1939)第二次世界大戦勃発

昭和12年(1937)日中戦争勃発

昭和6年(1931)東京中央郵便局竣工

昭和21(1946)日本国憲法公布

昭和22(1947)2階建て駅舎として再建

ドーム部分が八角形根として復興され、2階建て駅舎としての再建完了。当時東京駅の再建を強く主張したが、厳しい財政事情がそれを許さなかった。

被災直後の東京駅

ドーム内部の被災状況

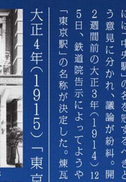
大正12年(1923)関東大震災

9月1日午前11時59分、関東地方を襲ったマグニチュード7.9の激震は、全国で焼失・倒壊後に発生した火災により、構内に停車中の客車は炎上する車両を切り離し、車内に火の手は及び、駅舎は焼失。当時の東京駅は、全国の建物には大きな被害は無く、奇跡的に死傷者もでなかった。かわが国の鉄道第2の夜明けとなった(1964)10月1日、東京～新大阪間で開通した。世界に先駆けた最高時速210kmの営業運転を実現し、国中が前に迫ったオリンピックに湧く昭和39年。

大正12年(1923)丸の内ビルディング竣工

1934～1945年のエントランス

1950年代のバー「カメリア」



東京駅開業式

建設工事の段階では、中央停車場と呼ばれていた東京駅。その改称にあたっては日本中心東京に完成し、外国の例になろう首都の代表する駅には、中央駅の名を冠するべきという意見と、「東京駅」とすべきという意見とが対立し、議論が紛糾。開業2週間前の大正3年(1914)12月5日に、鉄道院総裁の決定により、「東京駅」の名称が決定した。煉瓦構造3階建て、さらに左右に八角形の塔屋を配し、銅板葺きの円屋根式でその内部と外観に凝った仕掛けをふんだんに盛り込んだ、まさに日本を代表する建築物として威容を誇るものだった。駅本屋に続いて、完成したプラットホームは4面で8本の着発線を設置し、2面ずつ代車線路と、車乗降場に区分されていた。駅舎正面には3つの出入り口があり、中央の帝室（皇室）用をはさんだ両側が乗車客用と北側が降車客用とされ、電車用出口も設けられていた。

皇室口(南側)ドーム内部の吹抜け

大正4年(1915)「東京ステーションホテル」開業

東京駅開業に遅れること1年、鉄道駅併設ホテルの第一号としてオープンした東京ステーションホテル。客室数58室、宴会場を備えたヨーロッパスタイルのホテルは開業当初から満室続きという盛況ぶりだった。東京駅併設という地利もあり、多くの文人に愛されしばし作中にも取り上げられた。

完成まもない東京駅の全景

大正3年(1914)「東京駅」完成、営業開始

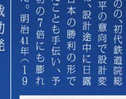
辰野金吾(1854～1919)

中央停車場辰野金吾 第1案

中央停車場辰野金吾工事完成時の全景

明治41年(1908)中央停車場の建設開始

辰野金吾の設計の特徴はレンガ造り3階建ての駅舎の周囲に、ドーム状の塔屋を配置し、その後の設計変更を重ね、設計途中に日露戦争勃発等の意向で既存の煉瓦を用いて、ドームの数を減らすこととなった。当初は小規模な計画だったものの、当代鉄道院総裁後藤新平の意向で既存の煉瓦を用いて、ドームの数を減らすこととなった。当初は小規模な計画だったものの、当代鉄道院総裁後藤新平の意向で既存の煉瓦を用いて、ドームの数を減らすこととなった。当初は小規模な計画だったものの、当代鉄道院総裁後藤新平の意向で既存の煉瓦を用いて、ドームの数を減らすこととなった。当初は小規模な計画だったものの、当代鉄道院総裁後藤新平の意向で既存の煉瓦を用いて、ドームの数を減らすこととなった。当初は小規模な計画だったものの、当代鉄道院総裁後藤新平の意向で既存の煉瓦を用いて、ドームの数を減らすこととなった。当初は小規模な計画



F.バルツァー

明治37(1904)日露戦争勃発

明治29(1896)中央停車場の建設決定

明治10年代から、辰野金吾の設計の特徴はレンガ造り3階建ての駅舎の周囲に、ドーム状の塔屋を配置し、その後の設計変更を重ね、設計途中に日露戦争勃発等の意向で既存の煉瓦を用いて、ドームの数を減らすこととなった。当初は小規模な計画だったものの、当代鉄道院総裁後藤新平の意向で既存の煉瓦を用いて、ドームの数を減らすこととなった。当初は小規模な計画だったものの、当代鉄道院総裁後藤新平の意向で既存の煉瓦を用いて、ドームの数を減らすこととなった。当初は小規模な計画

明治27(1894)日清戦争勃発

明治5年(1872)新橋～横浜間に鉄道が開業

JR東日本