

中央停車場（東京駅）の建設

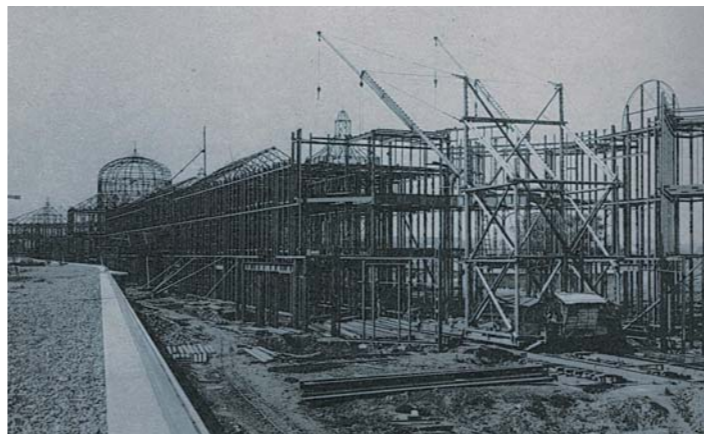
1908年 明治41年～

中央停車場建設工事着工

1908 (41st year of the Meiji Era)
Construction begins for the Central Terminal.

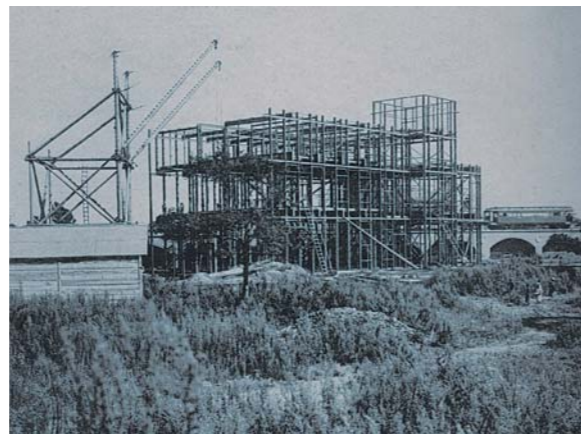
1903年(明治36)、前東京帝国大学工科大学(現在の東京大学工学部)学長で、当時の日本建築界の第一人者、辰野金吾に設計を依頼。当初は小規模な計画だったものの、初代鉄道院総裁後藤新平の意向で設計変更を重ね、予算も当初の7倍にも膨れ上がった。1908年(明治41)駅舎基礎工事がスタート。6年半後の1914年(大正3)12月14日、総坪数3,184坪(内駅舎2,341坪)、正面長334.5m、左右に巨大な2つのドームをもつ荘重な駅舎が完成した。

The design is entrusted to Dr. Kingo Tatsuno, the leading architect in Japan, and the former chancellor of the Tokyo Imperial University Technical College (now the University of Tokyo, Faculty of Engineering). Initially the plan was small in scale but many design changes were made at the insistence of Shinpei Goto, the first Governor of the Railway Agency, and the budget grew to seven times the original amount. Foundation work for the station building begins in 1908, and six and a half years later, on December 14, 1914, the impressive station building is finally complete: 334.5 m in length as seen from the front, with a total area of 10,525 square meters (of which 7738 square meters is for the station building), with two huge domes on the ends.



完成した高架線から見た建築現場
『東京市街高架鉄道建築概要』1914年(大正3)
すでに南側のドームは骨組みも組み上がっており中央部まで進んでいる。1910年(明治43)の様子。

Construction site seen from the completed elevated tracks.
"Summary of the Construction of the Tokyo Urban Elevated Railway," 1914
The steel frame for the southern dome is complete and work is progressing towards the center. Photograph taken in 1910.



鉄骨の組み上げ工事
『東京市街高架鉄道建築概要』1914年(大正3)
南端部から鉄骨の組み上げが始まる。高架線上にはすでに呉服橋駅発着で営業運転を開始している山手線電車の姿も見える。1910年(明治43)の様子。

Erection of Steel Frames
"Summary of the Construction of the Tokyo Urban Elevated Railway," 1914
Erection of steel frames begins from the southern edge. An electric train on the Yamanote Line can be seen in operation on the now completed elevated tracks running to and from Gofukubashi Station. Photograph taken in 1910.

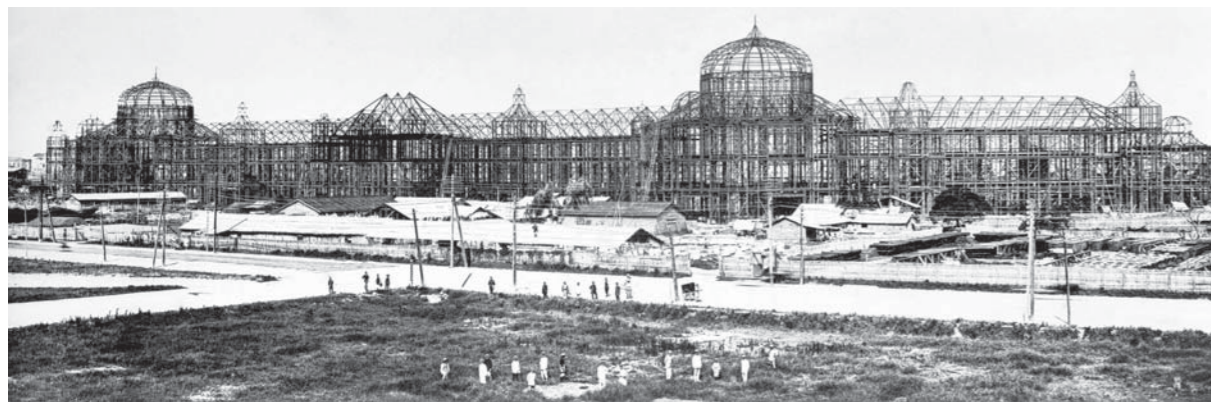


駅本屋南端(後のステーションホテル端部)の基礎工事
『東京市街高架鉄道建築概要』1914年(大正3)
用地買収も完了し高架線工事と並行して1908年(明治41)3月からは中央停車場の建設も始められた。写真中央に見える建物は明治27年に完成した東京府庁舎。
Foundation Work for Main Station Building South End (later to become part of the Station Hotel)
"Summary of the Construction of the Tokyo Urban Elevated Railway," 1914
With the acquisition of land completed, construction begins in March 1908 for the Central Terminal Building, simultaneously with the construction of the elevated tracks. The building seen at the center of the photograph is the Tokyo Prefectural Office, completed in 1894.

中央停車場鉄骨組立工事完成時の全景
『記念写真帖 大正三年十二月』1914年(大正3)

中央停車場の駅舎建設工事は1908年3月に起工された。基礎工事は松丸太1万8000本を打ち込み、鉄骨組立には3157tの鉄材が使用され、1911年9月に組立工事が完了した。

Full view of the steel framework of the Central Terminal Building on its completion.
Commemorative Photo Album, December 1914
Construction for the Central Terminal Building begins in March 1908. Eighteen thousand pine piles are driven into the foundations. 3157 tons of steel are used for the steel frames, and the erection of the steel frames is complete by September 1911.



東京駅工事概要(絵はがき)
当初の建設予算は42万円だったので、およそ7倍をかけて完成した。

Tokyo Station Construction Summary (Picture Postcard)
The initial budget was 420,000 yen, although the budget rose to seven times that amount by completion.

建築大要		使用材料		進行程度		工費概略		使用職工人夫数	
基礎杭打	コンクリート	杭九太	一万八百本	基礎工事着手	四十一年三月	二百七十万円	七十四万人		
側壁及間仕切	鐵骨煉瓦及石材	コンクリート	千八百六十五坪	竣工	四十二年六月				
床及鐵筋	コンクリート	鐵材	八百二十万圓	鐵骨工事着手	四十三年四月				
屋根鐵骨銅	石版	石	八万二千切	竣工	四十四年九月				
建物大サ	石版	セメント	二万五千樽	壁及間仕切工事	四十四年四月				
長サ	百八十四間	木材	一万八千二百本	竣工	大正二年三月				
幅	十一間ヨリ二十二間	銅板	三百四十三圓	屋根及内部工事	四十五年三月				
普通梁高	五十二尺	鐵板	二千三百面坪	竣工	大正三年三月				
塔最頂部	百五十二尺	電燈	三千六百五十燈						
塔延坪	二千三百四十一坪								
塔延坪	七千二百四十二坪								



東京駅の名称

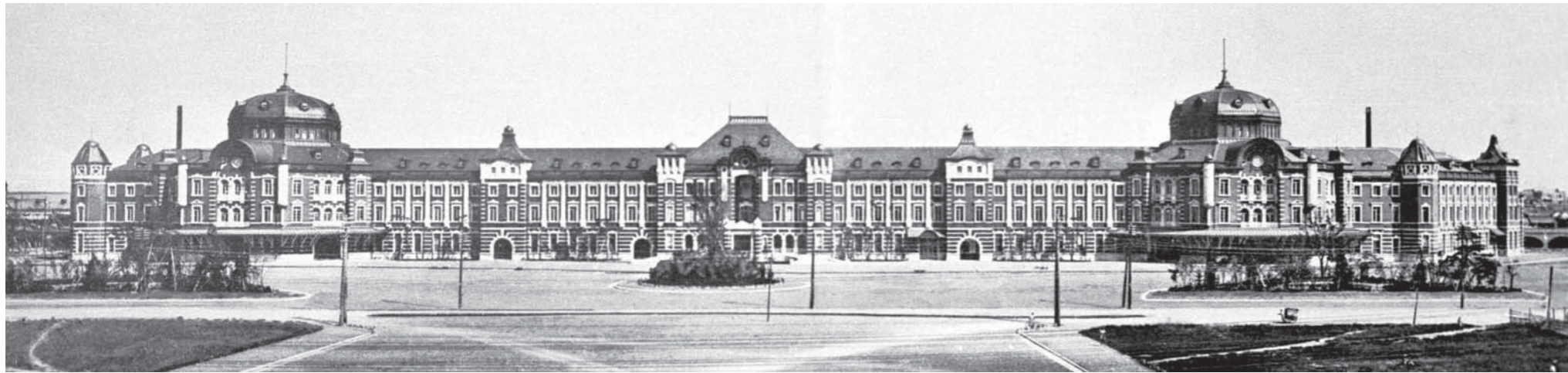
1914年 大正3年

鉄道院告示による
東京駅の名称決定

1914 (3rd year of Taisho era)
The name "Tokyo Station",
finally settled by the announcement
of the Railway Authority.

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、日本の中心東京に完成したことをもって東京駅と命名し、地方の人にもわかりやすくすべきと考える側と、東京には、上野、新宿をはじめたくさんの東京の駅があり、中央停車場だけに東京駅の名称を冠するのはおかしい、外国の例にならない、首都を代表する駅には中央駅の名を冠するべきとする側とに分かれ、議論が紛糾。開業2週間前の1914年(大正3)12月5日、鉄道院告示によってやっと東京駅の名称が決定した。

Tokyo Station was referred to as the Central Terminal during its construction stage. Some people believed it should be renamed Tokyo Station, given its position in the center of Japan, as it would be easy for everyone around the country to recognize. Others argued that there were already many stations in Tokyo, like Ueno and Shinjuku., that giving the name Tokyo Station to the central terminal was not right, and that the station that represents the capital should be called Central Station, as in many other cities around the world. The vigorous debate continued. Just two weeks before its opening, the Railway Authority announced the decision to name it Tokyo Station.



完成まもない東京駅の全景
【記念写真帖 大正三年十二月】1914年(大正3)

正面に皇室専用玄関を設け、右(南)側のドームが乗車口、左(北)側のドームが降車口とされた。乗降口の分離は1948年(昭和23)まで続けられた。駅前は大広場が設けられた。

Full view of Tokyo Station immediately after its completion
"Commemorative Photo Album December 1914," 1914

The entrance at the center was for the exclusive use of the Imperial household. The dome to the right (South) was used as the entrance, and the dome to the left (North) was used as the exit. The separation of the entrance and the exit continued until 1948. A large open space was created in front of the station.



東京駅開業70周年記念入場券
1984年(昭和59)12月1日発行
大正時代の風俗をあしらった錦絵。

A commemorative platform ticket celebrating the 70th anniversary
of Tokyo Station (Issued December 1, 1984)
Colored woodcut depicting the manners of the Taisho Era.

