

東京駅復興

1945年 昭和20年

丸の内本屋、
焼夷弾攻撃によりほぼ全焼

1945 (20th year of Showa Era)
Marunouchi main building
almost completely burned down
by an incendiary bomb

1945年(昭和20)5月25日、米軍のB29による焼夷弾の直撃を受け、開業以来30年、帝都の玄関として親しまれてきた壮麗な丸の内駅舎のドームと3階部分が焼失した。25日深夜、現在の丸の内北口の屋根裏から燃え上がった火はたちまち中央口から南口へと拡大、東京駅のシンボルでもあったドームの屋根が焼け落ちた。しかし翌日には早くも復旧活動が始動し、2日後の27日には列車5本の運転が再開された。尚、1947年(昭和22)、当時の天野東京駅長が従来と同じ駅舎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。

After sustaining a direct hit by an incendiary bomb dropped by a U.S. military B29 on May 25, 1945, the magnificent domes of Tokyo station, the symbols of the Imperial city's gateway, and the third floor were lost to fire. The fire started in the top level of the Marunouchi North Entrance late at night on the 25th and spread rapidly to the Central and South Entrances, destroying the domes that symbolized Tokyo Station. Restoration work began the following day, and two days later, on the 27th, five trains resumed operation.

In 1947, Mr. Amano, the Station Master at that time, insisted strongly that the station be restored to its original grandeur, but the difficult financial situation made it impossible.



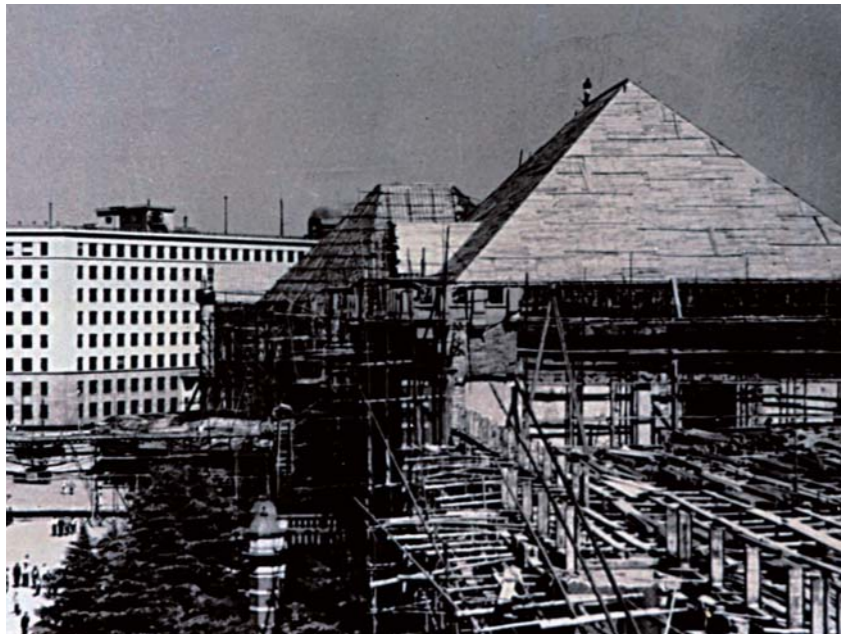
焼失した東京駅 1945年(昭和20)5月
Tokyo Station after the fire (May 1945)
昭和20年5月25日23時過ぎ、米軍B29から投下された焼夷弾により全焼、翌26日朝7時過ぎに鎮火した。象徴であった異国的な丸屋根のドームが姿を消し3階建が2階建になった。
An incendiary bomb dropped by a U.S. B29 bomber some time after 11 p.m. on May 25, 1945 started a fire that burned down the Tokyo Station Building. The fire was extinguished just after 7 the following morning. The distinctive foreign looking domes were gone, as well as the third floor, leaving just a two-story building.



戦災直後の東京駅 1945年(昭和20)
Tokyo Station immediately after the bombing (1945)
丸の内北口側から撮影
Taken from the Marunouchi North Entrance



戦災直後の東京駅の被災状況 1945年(昭和20)
The damage to Tokyo Station immediately after the bombing (1945)



丸屋根を八角屋根として復興中の東京駅 1946年(昭和21)
Reconstruction in progress with the round dome configured into an octagonal roof (1946)



乗車券購入者の行列 1947年(昭和22)頃
People queuing for tickets (around 1947)
入手難の乗車券を求めて八重洲口から埋め立て中の外濠を渡り、外濠通りまでのびた行列。戦後まもなくの八重洲口光景。
The Yaesu Entrance area, with people forming queues to buy tickets. The queue starts at Yaesuguchi, extends across the Sotobori (which is being filled in), and reaches Sotobori Dori. Taken shortly after the end of the war.



東海道新幹線開業

1964年 昭和39年

東海道新幹線開業

1964 (39th year of Showa Era)
Opening of the Tokaido Shinkansen

国中が目前に迫ったオリンピックに湧く1964年(昭和39)10月1日、東京～新大阪間を結ぶ夢の超特急、東海道新幹線が開業した。高度経済成長に伴う輸送量の急増により、旅客・貨物ともに輸送が逼迫していた東海道本線の抜本的改良案として建設が決定された東海道新幹線は、明治以来の宿願だった広軌(標準軌)別線を採用。世界に先駆けた最高時速210kmの営業運転を実現し、高度経済成長を支える大動脈となった。新幹線東京駅建設工事は1961年(昭和36)に着工、突貫工事の末に開業3ヶ月前の7月に完成した。

On October 1, 1964, as the entire country waited with bated breath for the impending Olympics, the dream bullet train connecting Tokyo and Shin-Osaka, the Tokaido Shinkansen, began operation. With the rapid increase in transportation volume following Japan's fast economic growth after WWII, the Tokaido Shinkansen was proposed as a way to drastically reform the Tokaido Main Line, which had become overcrowded with passengers and cargo loads. It ran on a separate broad gauge (standard gauge) track, the laying of which had been a long-standing desire since the Meiji era (1868-1912) and made the world's fastest operating speeds of 210 kph (130 mph) speed possible. The Shinkansen became a vital artery to support rapid economic growth. The construction of the Shinkansen Tokyo Station began in 1961, and in a rush job was completed in July, three months before the train line's debut.



東海道新幹線開業出発式 東京～新大阪間
1964年(昭和39)10月1日

「ひかり1号」(6時00分発)石田国鉄総裁がテープカット。
所要時分:ひかり4時間、現在3時間10分
こだま5時間30分、現在4時間14分

Tokaido Shinkansen Opening Departure Ceremony (October 1, 1964)

Hikari #1 (6:00 am departure) ribbon-cutting by National Railways President Ishida
Travel time
Hikari: 4 hrs (3 hrs 10 mins today)
Kodama: 5 hrs 30 mins (4 hrs 14 mins today)



運転最終日の「こだま」と試運転中の新幹線
1960年(昭和35)9月30日

東海道新幹線の開業により廃止される在来線特急「こだま」と、翌日から主役の座につく新幹線との一瞬の出会い。鉄路の主役の新旧交代を象徴するシーン。

Last Day of Operation for "Kodama" and Shinkansen Trial Run (September 30, 1960)

With the opening of the Tokaido Shinkansen, the old limited express train "Kodama" was slated for decommissioning. From the next day, the Shinkansen would fill the starring role. The two had a brief encounter. This scene symbolizes the exchange of the old and new stars of the railways.



「燕」以来の超特急を名乗った「ひかり」用0系電車
写真 交通新聞社

国鉄マンの夢だった標準軌間の実現。世界に先駆けて時速200キロの営業運転の実施は技術者たちの汗の結晶そのもの。鉄道先進国であったヨーロッパ諸国をアッと言わせ、「SHINKANSEN」の名は世界各国の鉄道の目標となった。

0-Series Train "Hikari" that Took the Superexpress Title from "Tsubame" Photo: Kotsu Shinbunsha

The realization of a standard gauge was a dream of Japan National Railways employees. The achievement of the world's fastest operational speed of 200 kph (124 mph) was the ultimate crystallization of the engineers' efforts. It awed the European countries, who were the leaders in railway networks, and made the "Shinkansen" a goal of countries the world over.



新幹線開業記念碑

開業記念銘板のほか、十河信二国鉄総裁のレリーフと本人の筆による「一花開天下春」の文字が刻まれている。

Shinkansen Inauguration Monument

In addition to the commemorative nameplate, there is a relief of Japan National Railways President Shinji Sogo on which the following words are inscribed: "A flower blossoms, and the world is in Spring"



全国への起点、東京駅

1972年 昭和47年～

東京地下駅開業

1972 (47th year of Showa Era)
The Opening of the Tokyo Underground Train Station

鉄道100年を迎える1972年(昭和47)、総武本線東京～錦糸町間の地下新線開通に伴い、東京地下駅が開業。長大なエスカレーターとエレベーターで地上と結ばれたホームは、地下5階、深さ28mに造られた。1987年(昭和62)に国鉄が分割民営化された後、1990年(平成2)には京葉線地下ホームが誕生、翌年には東北、上越新幹線が東京駅から発着するようになり、さらに1997年(平成9)の長野新幹線、山形・秋田新幹線の開業と、東京駅は、新幹線を中心として全国へ広がる長距離列車の拠点として、そのターミナル機能を飛躍的速度で進化させて続けている。

In 1972, when the railways were approaching their 100th anniversary, the Tokyo underground train station was opened with the introduction of a new underground line, the Sobu-Honsen, which travelled between Tokyo and Kinshicho. The platform was connected from underground to above ground by very long escalators and elevators that went five flights below ground, or 28 meters (92 feet) deep.

Following the 1987 breakup and privatization of Japan National Railways, in 1990 the Keiyo Line underground platform was built, and the following year the Tohoku and Joetsu Shinkansen began departures from Tokyo Station. Then, in 1997, the Nagano Shinkansen and Yamagata-Akita Shinkansen began operation. Tokyo Station thus became the base, centered on the Shinkansen, for long-distance trains extending throughout the country. As such, the functions of the terminal have continued to evolve at a rapid pace.



JR東日本誕生 1987年(昭和62)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)など6つの旅客鉄道株式会社と1つの貨物会社が発足した。

Founding of East Japan Railway Company (April 1, 1987)

Following the division and privatization of Japan National Railways, six passenger railway companies including East Japan Railway Company (JR East) and one cargo company were established.

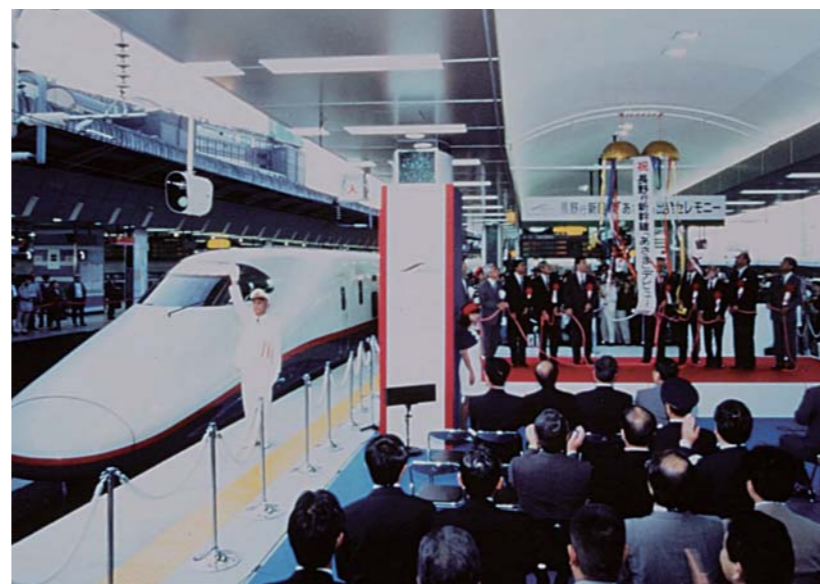


山形新幹線「つばさ」デビュー
1992年(平成4)7月1日

東京と山形を結ぶ新幹線が開業、山形方面へは乗り換えが不要になった。

Debut of Yamagata Shinkansen "Tsubasa" (July 1, 1992)

A Shinkansen connecting Tokyo and Yamagata begins operation, making it unnecessary to change trains to travel to Yamagata.



長野新幹線「あさま」デビュー
1997年(平成9)10月1日

平成2年11月に着工した東京駅改良工事の結果、東京駅はJR東日本管内の5方面(秋田・山形・盛岡・新潟・長野)と高速ネットワーク網で結ばれた。

Debut of Nagano Shinkansen "Asama" (October 1, 1997)

With the improvement work on Tokyo Station that began in November 1990, Tokyo Station was connected in a high-speed network with the five directions of JR East (Akita, Yamagata, Morioka, Niigata, and Nagano).

