10 東京駅の開業と丸の内の発展

明治22(1889)年の市区改正設計の一環として、新橋駅と上野駅を高架橋で結ぶことが定められました。さらに、明治23(1890)年、両駅の中間地点である丸の内地区に、新たなターミナルとして中央停車場を建設することが決定されました。高架鉄道の建設は、日清戦争や日露戦争の影響を受けて遅れますが、明治43(1910)年に完成しました。中央停車場は、大正3(1914)年12月に竣工、東京駅と命名され、開業しました。丸の内地区は、明治初期においては陸軍等の施設が立地する場所でしたが、明治23(1890)年に陸軍の移転に伴い、跡地が民間に払い下げられました。三菱社が跡地を取得し、煉瓦造や石造による近代的な商業ビルを次々と建設しました。当時は、商業・業務の中心地は日本橋でしたが、丸の内ビルディングの竣工[大正12(1923)年]や、行幸(ぎょうこう)通りの完成[昭和元(1926)年]などにより、丸の内は一大オフィスビル街として急速に発展しました。

新橋駅と上野駅間の高架建設　都立中央図書館蔵
東京市区改正設計の一部として、新橋駅と上野駅の間の鉄道建設を、ベルリンの高架鉄道に倣って煉瓦アーチ式高架橋で行うことが定められました。まず芝新銭座(しばしんせんざ、現・浜松町)―永楽町(東京駅)の工事が着手され、明治43(1910)年に完成。最終的に大正14(1925)年に新橋駅―東京駅―上野駅をつなぐ高架線が開通しました。

帝都の大玄関東京駅の壮観　都立中央図書館蔵
中央停車場の計画は、ドイツ人技師フランツ・バルツァーの提案をたたき台としながら、建築家・辰野金吾がドーム屋根を持つ壮麗なルネサンス様式に設計し直しました。明治41(1908)年に建設が着手され、大正3(1914)年竣工しました。

鉄道網の拡張　(1910年代)
東京駅の開業に伴い、東海道線の起点が新橋駅から東京駅に移りました。また、大正4(1915)年に武蔵野電鉄(池袋―飯能)、大正5(1916)年に京王電気軌道(新宿―府中間)、京成電気軌道(押上―船橋)などの私鉄路線が開業し、東京の鉄道網が拡張しました。
*地形の海岸線は、明治末期[明治42(1909)年]当時の状況を示しています。
出典:東京都交通局『東京都交通局60年史』及び国土交通省関東地方整備局「東京港の変遷」を参考に作成。

一丁倫敦(いっちょうロンドン)と呼ばれた丸の内　『東京風景』国立国会図書館蔵
明治44(1911)年の丸の内の景観。三菱一号館や東京府庁舎[ともに明治27(1894)年竣工]をはじめとする西洋建築が立ち並び、一丁倫敦と呼ばれました。

万世橋(まんせいばし)駅

●大正元(1912)年、中央本線の神田駅と御茶ノ水駅の間に、万世橋駅は開業しました。万世橋駅は、立川―新宿間をつなぐ甲武鉄道[明治39(1906)年に国有化され、中央本線に転換]を延伸した際のターミナル駅としての役割を担いました。市電への乗換えターミナルとしても機能し、多くの人でにぎわいました。東京駅が大正3(1914)年に開業し、万世橋駅と東京駅が結ばれたため、中央本線のターミナル駅としての役割を終えます。同年には万世橋駅近くに神田駅が開業することで、市電の乗換えターミナルとしての役割も低下し、乗客数の減少により昭和18(1943)年に駅としての機能を休止しました。休止後は、遺構が昭和23(1948)年から交通博物館として活用されていましたが、平成18(2006)年に老朽化により閉館され、平成24(2012)年からは、万世橋駅の遺構が「マーチエキュート 神田万世橋」として活用されています。

国鉄 万世橋駅
『日本写真帖』国立国会図書館蔵
駅舎は、建築家の辰野金吾によって設計され、赤煉瓦が用いられたルネサンス様式の外観をしていました。