

研究ノート

東京中央郵便局沿革史

日本初の地下電車—郵便物搬送用地下軌道—

井上 卓朗

① はじめに

昨年10月1日に東京駅が約5年間に及ぶ復元工事を終え開業時の雄姿を甦らせたばかりであるが⁽¹⁾、隣接する東京中央郵便局敷地に建設されたJPタワー⁽²⁾が平成25（2013）年3月21日にグランドオープンし脚光を浴びている。かつて、この二つの建造物の間には郵便物を搬送するための地下隧道が存在した。そこには上下2線の軌道が敷設され、この上を電気機関車が郵便物を搭載した台車を牽引して搬送していたのである。

地下鉄と呼ぶにはあまりにも規模が小さく、しかも旅客は運んでいないが、「レールの敷設された地下隧道を通して電気機関車が荷物を運搬する」という点では日本初の試みであった。

竣工は東京駅開業の翌年、大正4（1915）年3月であり、昭和2（1927）年に開業した上野・浅草間の東京地下鉄道⁽³⁾（現在の東京メトロ浅草線）より12年も早いスタートであった。

この郵便物搬送用地下軌道に関しては、『通信事業史』、『郵政百年史資料』など正史による若干の記載以外に正確な情報や記録が少なく、今まで調査研究等による報告も行われていなかった。そのためか、新聞・雑誌やインターネットのブログ等に掲載された地下軌道についての記事の内容にかなりの差異がみられるので、本件に関して詳細を明らかにする必要がある。

現在、筆者は東京中央郵便局の沿革について調査を行っているが、その調査対象史料のひとつである『東京中央郵便局沿革史草稿』⁽⁴⁾の中に、この地下軌道設置の詳細が記録されていたので、本稿において同史料を中心に報告することとする。

② 郵便物搬送用地下軌道設置までの経緯

明治20年代になると鉄道建設を優先した交通政策が採られ、官設だけでなく政府の援助を受けた私設鉄道等により全国的に鉄道網が整備されていった。陸運の中心が主要街道の宿継から

- 1 大正3（1914）年12月18日に開業式、東京駅と命名され、同年12月20日に開業。昭和20（1945）年戦災により焼失、戦後、3階建ての駅舎を2階建てとして復興、以降その姿であったが平成19（2007）年より復原工事着工、平成24（2012）年10月完成。
- 2 日本郵便(株)と東日本旅客鉄道(株)（JR東日本）、三菱地所(株)との共同事業で、東京中央郵便局敷地に建設された延床面積約212,000㎡、地上38階、地下4階、塔屋3階の超高層ビル。その敷地にあった東京中央郵便局局舎の一部は保存され、日本郵便(株)東京中央郵便局と(株)ゆうちょ銀行本店が営業している。
- 3 浅草・上野間（2.2km）が開業。旅客輸送を目的とした日本最初の地下鉄道。
- 4 東京中央郵便局の開局から昭和10（1935）年までの沿革を記録したもので昭和8（1933）年から10（1935）年にかけて制作されたものと思われる。200字詰原稿用紙3千枚を越える草稿で、現在その所在は不明となっているが、平成初期に当館の中村日出男主任資料官が調査し、コピーしたものが現存している。

鉄道輸送に切り替わるという大きな変革期に入っていたのである。当然のことながら郵便輸送もそれまでの人力によるものから鉄道輸送へと大きくシフトしていった。

明治22(1889)年、新橋から神戸までの東海道線が全通し、当時「三菱が原」と呼ばれた皇居(宮城)正面の原野に中央停車場(東京駅)を建設することが、明治29(1896)年の第9回帝国議会で決定され、明治41(1908)年から駅舎工事が開始された。

逓信省においても、東京駅の建設計画に合わせて日本橋にある東京中央郵便局の新築・移転の検討を開始した。これは、駅の完成によって東京の交通の中心が丸の内に移ることに対応するためであったが、日本橋にあった東京中央郵便局の局舎が郵便物の増加によって狭隘を極めていたことも新築理由のひとつとなっていた。

明治44(1911)年の報知新聞⁵⁾は、「逓信省は狭隘となった東京中央郵便局の新局舎建設のため195万円の予算を計上したが、大蔵省は査定の結果これを削除した。しかし同省は次年度もこれを計上するであろうと予測し、郵便局と停車場プラットホームとの間に地下電車2線を敷設し、列車に積み込む行囊は総てプラットホーム南側より、また降ろす行囊は同北側より機械にて積み下ろしを行い、電車にて運搬を行い、敏活に取り扱いを為したい希望である。」と報じている。

局舎の新築工事が開始されたのは大正5(1916)年2月であるが、東京駅構内の郵便物運搬用隧道の工事はそれより早く、明治43(1910)年1月4日からであり、大正3(1914)年12月14日に完成した⁶⁾。新局舎敷地まで通じる地下軌道が完成したのは大正4(1915)年3月であり、局舎の完成より早かったため、郵便物は日本橋の本庁舎と地下軌道搬入口との間を自動車が往復して搬送することとなった。

丸の内に新局舎及び付属舎が竣工したのは大正6(1917)年1月30日であり、同年4月1日から業務を開始している。

このように、東京中央郵便局の局舎移転・新築と地下軌道設置の検討は、大蔵省への予算要求の時期等と併せて考えると、東京駅建設計画とほぼ同時期に開始されたのではないかと考えられるが、地下軌道の工事については、なかなか予算の認められなかった局舎建設とは違って、駅舎施設と一体的に設計する必要があったために、同工事の一環として先行して行われていたのではないだろうか。

3 完成時の地下軌道の概要

大正4(1915)年に完成した地下軌道は、総延長60鎖⁷⁾90(約1,225m)⁸⁾で、軌条幅員は61糎(cm)、12匁(cg)のレールを使用していた。地下隧道の幅員は4m、高さは2.25mであった⁹⁾。

地下軌道の1,225mという距離については、東京駅と東京中央郵便局との距離は200m程度であることから疑問が残るが、報知新聞には約半哩(800m)と記載されている。局内線路から八重洲側線路までの距離と、そこから分かれたホーム地下隧道南北2線等の距離を合わせると600m程度になるため、この距離数は上下2線の合計ではないだろうか。

5 『報知新聞』、1911.6.12。

6 『東京市街高架鉄道建築概要』鉄道院東京改良事務所、1914。

7 鎖(チェーン)イギリスで使われた距離の単位で、日本は同国の鉄道技術を導入したため鉄道路線の距離の表示にマイルとチェーンが使われた。1鎖=20.1168m。

8 大正15(1926)年に7鎖09延長。

9 『東京市街高架鉄道建築概要』鉄道院東京改良事務所、1914。

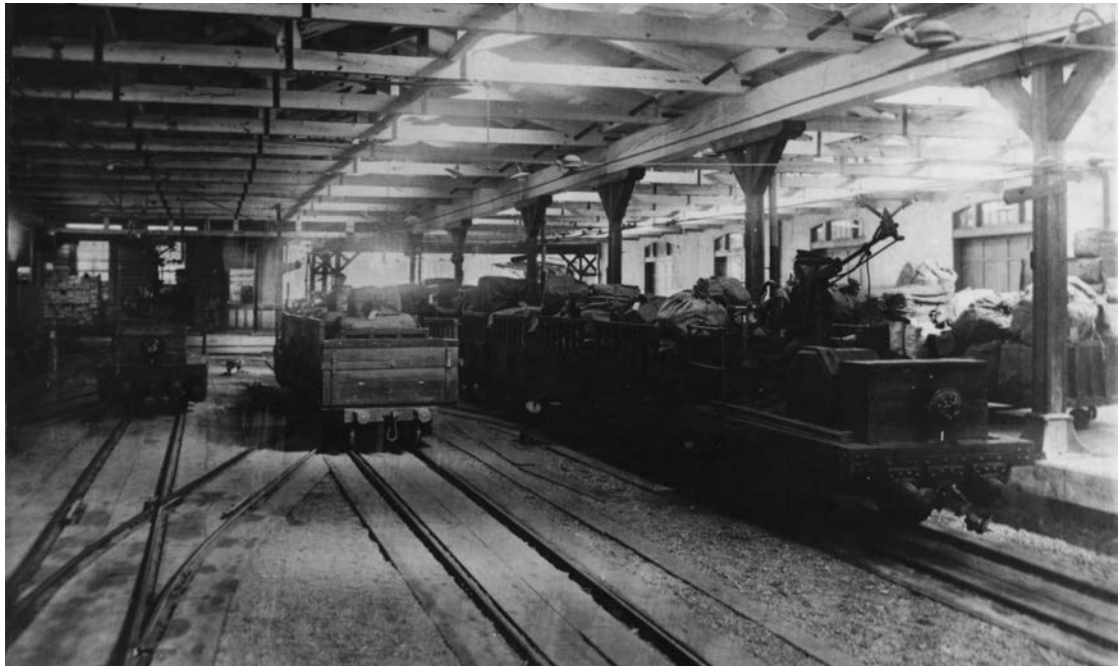


写真1 大正4年に完成した郵便搬送用地下軌道東京中央郵便局内1階ホーム（通信総合博物館所蔵）

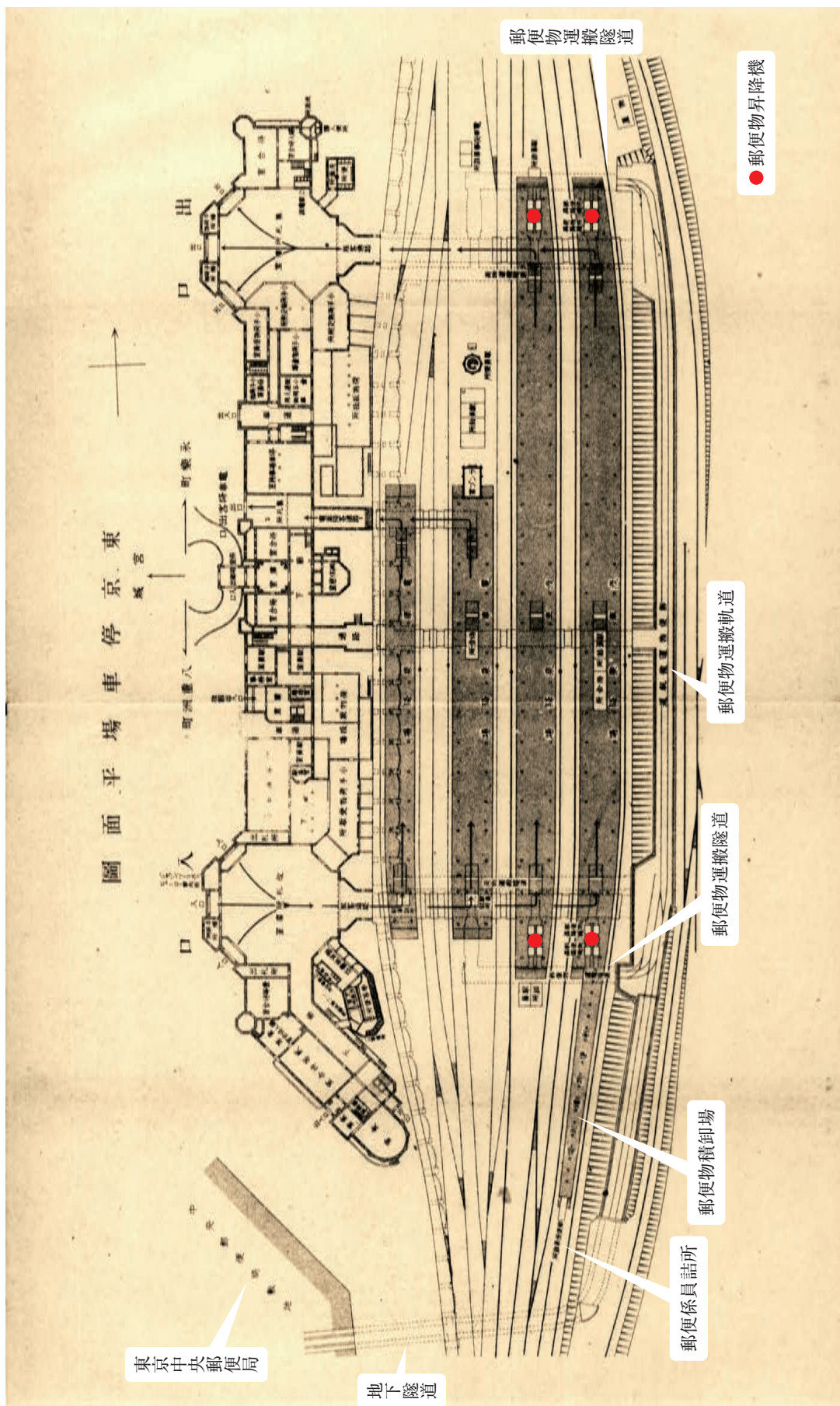
電気機関車は、軌道着工と同時（大正3（1914）年12月）に2台を購入して交互に使用していたが、大正11（1922）年9月には発着回数の増加に伴い更に3台の機関車を購入している。架線は直流220V単線架空式、電気機関車は直流220V20馬力であった。機関車1台に付最大5両の台車が連結でき、台車には郵便物を積んだ三輪車を直接搭載することができた。通常は機関車3台で交互運転し、繁忙期には4台を使用した。（写真1）

地下軌道路線の詳細を図面上で確認してみよう。「東京停車場平面図」（図面1）、「東京中央郵便局平面図」（図面2）によると、この軌道は2線あり、まず新局舎1階の郵便物受渡所（皇居側）から左折して地下隧道へ入り、駅側道路の地下を経て高架地下を直角に横切っている。東京駅西南端の八重洲側から地上に出た線路は、同駅八重洲側を高架線外側に沿って進み、第4ホーム外側の南端と北端からそれぞれ左折して、汽車発着第3、第4ホームの乗車口（南口）側と降車口（北口）側の地下に通じている駅構内の郵便物搬送用地下隧道に入った。郵便物搬送車は、発着する列車の郵便車の連結位置により、その方面に停車することができた。東京駅は南口が乗車専用口、北口が降車専用口となっていたが、郵便物も同じく南口側路線が差立郵便物用（上り）、北口側路線が到着郵便物用（下り）となっていた。

同駅の第3ホーム、第4ホームの両端には、駅備付のエレベータが各2基、計8基設置されていた。その内、各ホーム両最先端部の1基、計4基が郵便専用として使用された。エレベータは9馬力電動機で昇降し、地下隧道から郵便物を搭載した三輪車ごとホームに引き上げることができた。

第4ホーム南端（新橋側）には郵便物専用の積卸場があり、その先には郵便係員詰所が設けられていた。

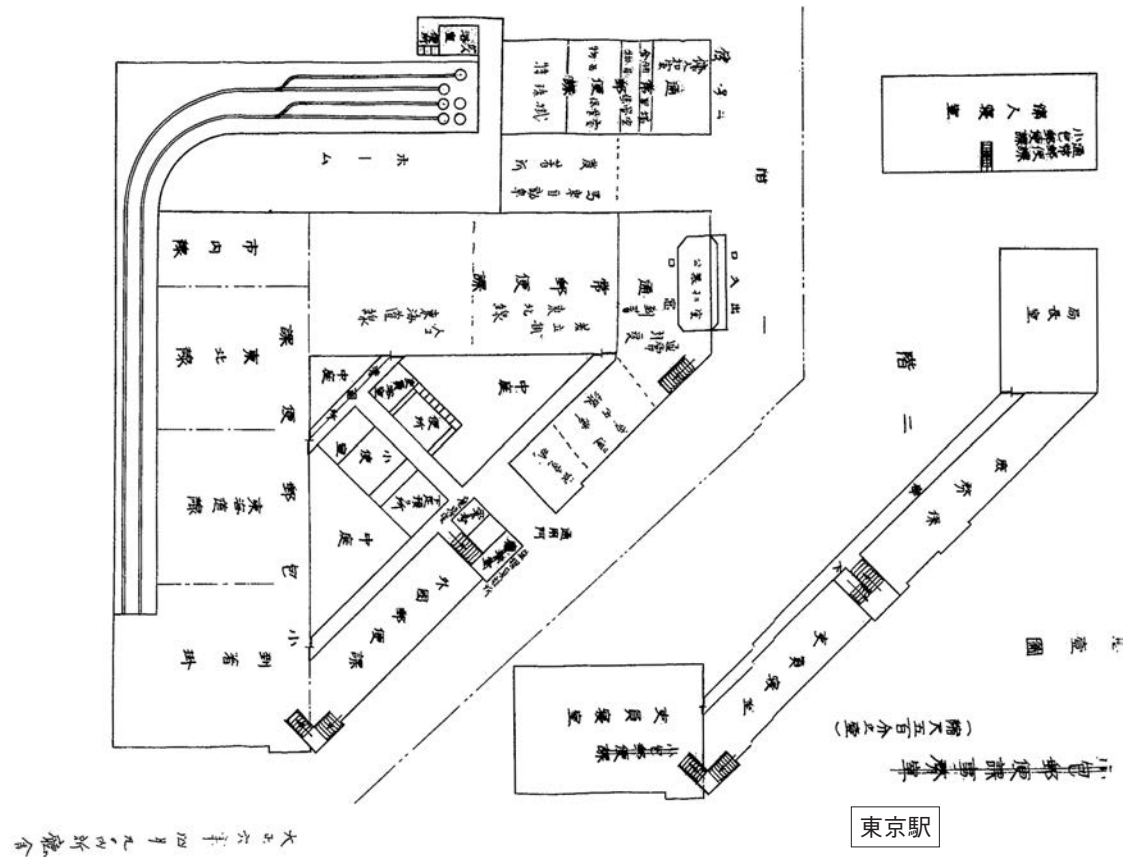
郵便専用隧道の内側には、旅客通路を挟んで、同隧道と並列に荷物搬送用の地下隧道が設けられていた。両隧道はそれぞれの専用地下エレベータに通じており、第2ホーム両端の地下で繋がっていた。



図面1 東京停車場平面図 (鉄道院編『鉄道旅行案内、大正5年版』 国立国会図書館所蔵)

【国立国会図書館のデジタル化資料】『鉄道旅行案内、大正5年版』54コマ目 (<http://dl.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/952037/54>)

(国立国会図書館ホームページから転載)



図面2 大正6年東京中央郵便局平面図（『東京中央郵便局沿革史草稿』より転載）

4 丸の内における東京中央郵便局局舎の変遷

(1) 初代局舎

写真2は、大正6（1917）年完成の東京中央郵便局の姿である。丸の内における最初の東京中央郵便局であり、当時の住所は麹町区八重洲町二丁目⁽¹⁰⁾、敷地総面積3,563坪（11,779㎡）、建坪855坪（2,836㎡）、木造一部二階建て、外部両煉瓦化粧の瀟洒な建物であった。

この局舎は、大正3（1914）年に建築が開始され、大正5（1916）年12月には消火栓、拾水栓、下水、土管理設等の工事を終え、翌年1月30日に局舎及び付属舎が完成している。同年3月には電燈設、電報昇降器、私書箱等の設備工事も完了し、同月18日に銭瓶町にあった小包分室が局内に移転、厩舎課及び小包郵便行囊掛を除き、同月31日に全て新庁舎に移転を完了した⁽¹¹⁾。また、本工事と同時に同敷地の一部に建設された元東京鉄道郵便局派出所⁽¹²⁾についても模様替と2階の増設を行い分館とした。この移転に伴い、当敷地にあった丸ノ内郵便局⁽¹³⁾（二等）は廃止され、移転した東京中央郵便局が大正6（1917）年4月1日より業務を継承、同時に丸ノ内郵便局東京駅内分室⁽¹⁴⁾が東京中央郵便局分室となった。

10 昭和4（1929）年4月15日より区割調整の結果麹町区丸ノ内二丁目三番地ノ一に改正。現在の住所は千代田区丸の内二丁目7番2号。

11 日本橋本材木町の旧局舎本館は小包郵便行囊掛室の一部を残し、他は全て東京中央電信局の専用庁舎となり、分室跡に日本橋郵便局（二等局）が新設された。

12 大正4（1915）年建設。

13 明治36（1903）年2月設置。

14 大正3（1914）年12月15日設置、駅開通と同時に業務開始。電信・電話と郵便の一部を取り扱った。

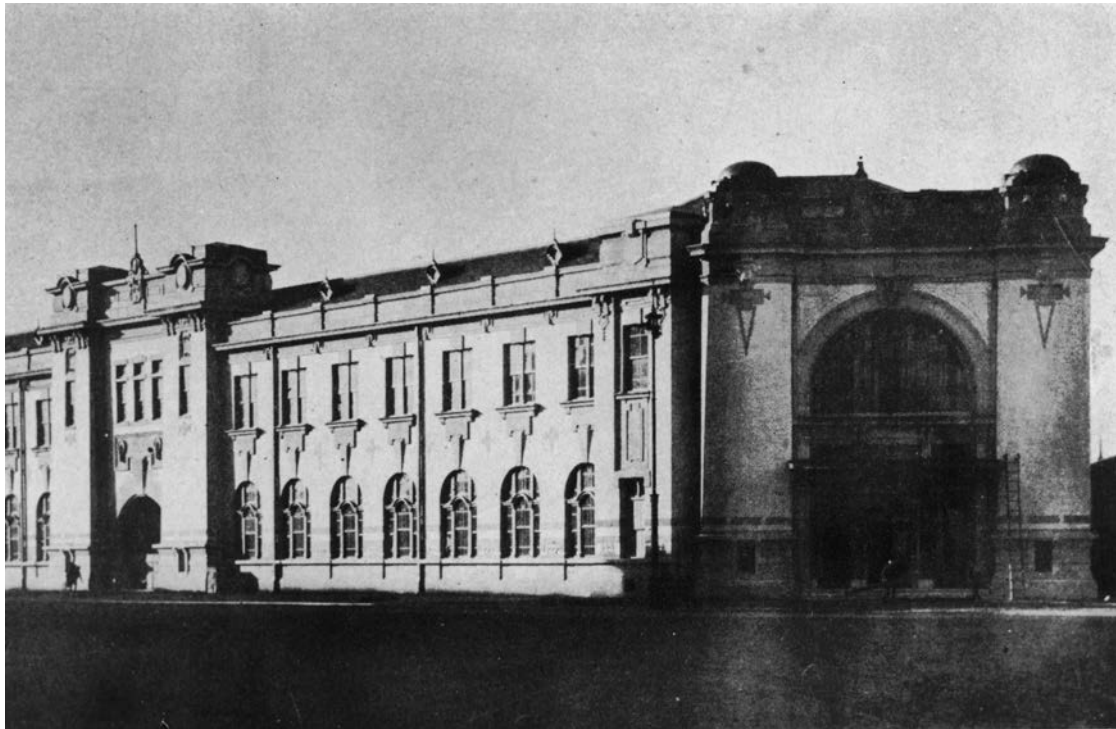


写真2 大正6年に完成した東京中央郵便局局舎（通信総合博物館所蔵）

残念ながら、この新局舎は、完成後間もない大正11（1922）年1月4日、本館小包課東海道線差立区分室天井付近から発火し、焼失してしまった。火災の原因は漏電であったという。

(2) 日本における近代主義建築の扉を開いた新局舎

新局舎の設計は、局舎焼失後すぐに開始され、大正12（1923）年8月にはその設計図がほぼ完成していた。ところが、同年9月1日に関東大震災が発生したため、その設計は大幅な見直しが迫られることとなった。

そのため、新たに予算を組み直して再度設計を開始、昭和2（1927）年から基礎工事に着手、昭和4（1929）年8月には局舎工事が開始された。そして、昭和6（1931）年12月には新局舎が竣工、昭和8（1933）年12月1日には開局披露式が行われ、同月6日から新装となった局舎において業務が開始された。

写真3は、東京中央郵便局の竣工直前の姿である。設計は通信省技師の吉田鉄郎⁽¹⁵⁾、敷地総面積3,554.38坪（11,750㎡）、総建坪11,034.93坪（36,479.11㎡）、SRC（鉄骨鉄筋コンクリート）構造、外部白偽石タイル張り、地下1階、地上5階、丸の内の一区画を占める巨大ビルではあったが、白い箱のようなシンプルな装いの建物であった。

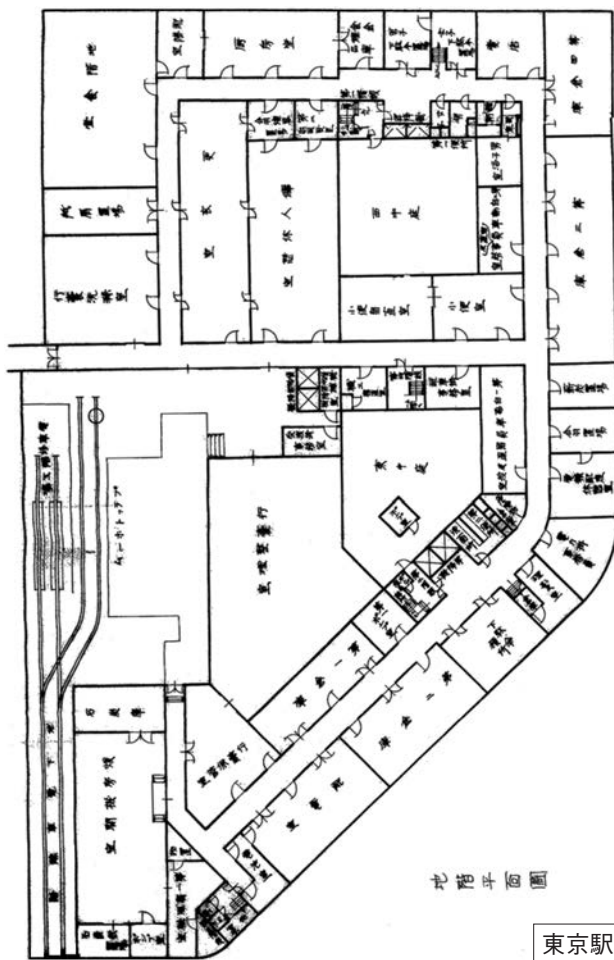
『東京中央郵便局沿革史草稿』では「無意味なる装飾を省き、純白の壁面と純黒の枠を持つ大窓との対照によりて、明快にして清楚なる現代建築美を求めることに苦心せり」と表現されている。洋風建築の極致とも言える東京駅の姿とは実に対照的であるが、当時としては機能、構造、デザインとも世界最高水準の超近代的なビルであった⁽¹⁶⁾。

15 1894-1956通信建築の代表的な建築家であり、近代建築のパイオニアとして日本建築史に大きな足跡を残した。旧京都中央電話局、旧別府市公会堂など彼の手掛けた建物は歴史的建造物として各地で保存されている。

16 竣工1年半後に来日したドイツの建築家ブルーノ・タウトが日本における近代主義建築の代表として絶賛した。



写真3 昭和6年 竣工直前の東京中央郵便局舎（大倉土木株式会社編『東京中央郵便局新築工事記念写真帖』より転載）



図面3 昭和8年 東京中央郵便局平面図（『東京中央郵便局沿革史草稿』より転載）

ビル内部には、ベルトコンベアー、昇降機、スパイラルシュート、気送管など当時としては最新鋭の搬送機器類が、郵便物処理の流れに沿ってシステムチックに設置され、集塵装置など職場環境に配慮する機能も付加されていた。昭和8（1933）年の「東京中央郵便局平面図」（図面3）によると、完成した新局舎においては地下軌道のホームは階段を五段上がった地下中1階に設置されている。オートメーション化され郵便物処理能力のアップした新局舎において、地下軌道による郵便物搬送の重要性は高まり、昭和15（1940）年には1日平均100回の往復運転を行うまでに至っている。（写真4）

5 地下軌道の終焉

東京駅の開業以来、丸の内には東京海上ビル、丸ビル、日本郵船ビルなど近代的なビルが相次いで建築された。それらは巨大なアメリカ式オフィスビ

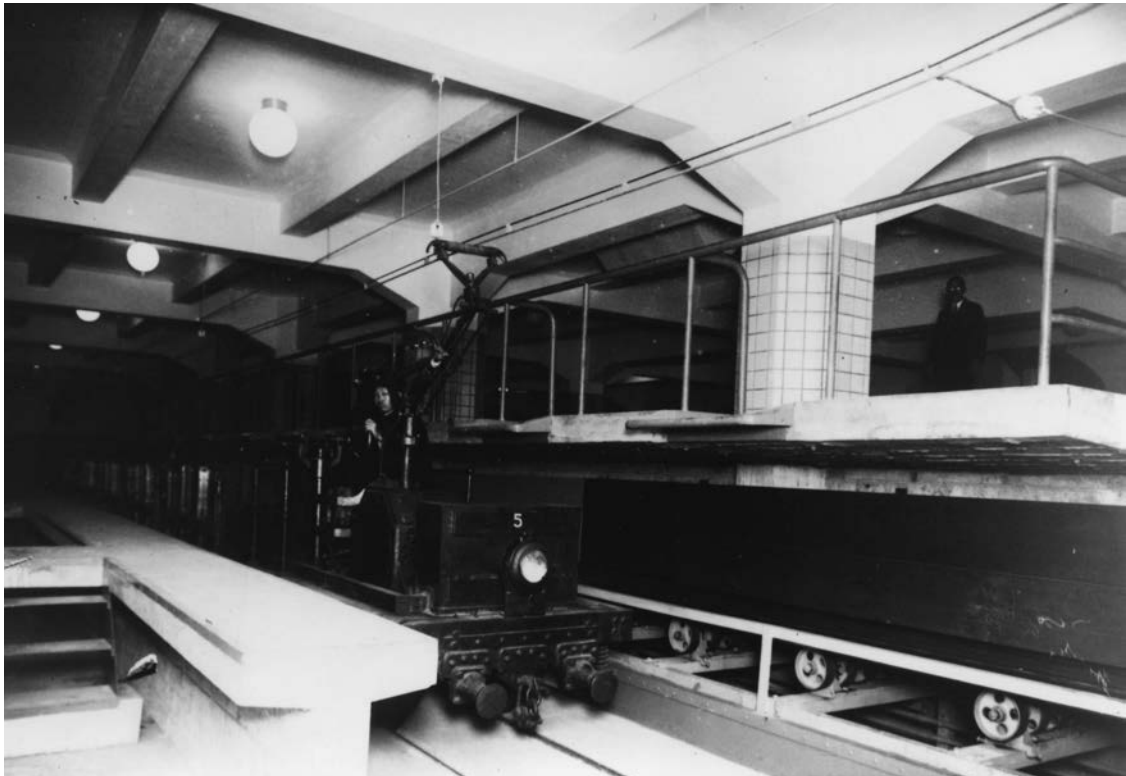


写真4 昭和8年に完成した郵便搬送用地下軌道局内地下中1階ホーム（通信総合博物館所蔵）

ルであったため、この地域は「一丁ニューヨーク」とも称されるようになった。

丸の内の発展と歩調を合わせるように、東京駅も、大正8（1919）年3月1日に中央本線が、大正14（1925）年11月1日に東北本線が乗り入れ、昭和4（1929）年12月16日には八重洲口が開設されるなど旅客、通勤客の利便性を格段に向上させていった。それに伴い乗降客数は増加し、ラッシュアワーの混雑は日々激しくなってきた。

そしてついに、東京駅構内拡張工事が開始されることとなった。この工事は、昭和9（1934）年鉄道省東京改良事務所によりまとめられた「東京駅を中心とした大改良工事の基本計画」に沿ったものであった。この計画では、東京駅八重洲側に第5、第6、第7ホームを新設することになっており、まず第5ホームの増設工事が昭和12（1937）年10月に開始されたのである。

そのため、この工事の対象エリアとなった東京駅北口側路線の郵便物搬送用軌道は閉鎖せざるを得なくなった。閉鎖に伴い、列車に連結される郵便車は駅南口側に停車するよう連結方法が改められ、郵便物の搬送は南口に向かう路線のみを使用して行われるようになった。そして、この工事が完了⁽¹⁷⁾する直前の昭和16（1941）年4月、鉄道省と逓信省による協議が行われ、その結果、ついに従来の電気機関車による軌道運搬が廃止されることとなったのである。

『東京鉄道郵便局75年史』⁽¹⁸⁾では、鉄郵の先輩の談として、「昭和15年ころに撤去され路面をコンクリートで固め、蓄電式運搬車が三輪車を牽引し、郵便物搬送を行った。」との記述があり、廃止された理由は「シナ事変の関係で軍需品調達のために撤去された。」として鉄製レールの供出が原因と捉えられている。戦争による物資不足は東京駅第5ホームの増設工事にも影響を与え、工程が大きく遅れている。昭和16（1941）年には「金属類回収令」⁽¹⁹⁾が制定され家

17 第5ホームは昭和17（1942）年9月に使用開始となった。

18 『東京鉄道郵便局70年史』東京鉄道郵便局史刊行会、1973。

19 昭和16（1941）年、戦局悪化により武器生産等に必要な金属資源不足を補う目的で制定。



写真5 電動牽引車による郵便物搬送 昭和26年（通信総合博物館所蔵）

庭用の鍋、釜まで供出された。鉄製ポストなどもコンクリート製などの代用ポストに替えられていった。当然、不要となった地下軌道のレールが供出されてもおかしくないが、しかしそれが廃止理由とは考えられない。やはり、前述のとおり、東京駅拡張工事による第5ホームの建設が直接的な廃止理由であると考えられる。

このような経緯により、地下軌道による郵便物搬送は25年余りの歴史に幕を閉じることとなったが、その代わりに、同じ地下隧道をそのまま利用し、電動索引車によって郵便物の搬送

を行うことが決定された。新規に出力4馬力1/2の電動索引車が6台、2馬力1/4のものが3台、電気機関車用の台車に代わる大型の郵便物搭載用索引三輪車90台が配備され、4月11日より搬送が開始された。地下軌道用隧道を利用した電動牽引車による郵便物搬送は、その後も引き続き行われた(写真5)が、昭和53(1978)年10月の東京駅発の鉄道郵便の廃止に伴い行われなくなったため、ついにこの地下隧道も閉鎖されることとなった。

6 おわりに

筆者は、昭和55(1980)年頃に、閉鎖された東京中央郵便局側地下隧道に入った経験を有している。その時は、局内から数メートル先まで一つのトンネルとなっており、その先は二つに分かれて続いていた。

残念ながら、その先はブロックによって塞がれていたため見ることはできなかったが、先輩から「俺たちはずっと昔から薄暗いこのトンネルを通過して郵便物を東京駅まで運んでいたんだ。」という話を聞いたときは、なぜか感動が胸に湧いてきたことを覚えている。

この地下隧道が役目を終えた6年後の昭和59(1984)年2月には、鉄道を主体とした郵便輸送体系が自動車を主体としたシステムに改編され、昭和61(1986)年10月には鉄道郵便局が全廃された。鉄道自体が郵便輸送の表舞台から去ることとなったのである⁽²⁰⁾。

郵便物の鉄道輸送のために駅に隣接して建設された多くの郵便局は、鉄道輸送の廃止によって立地的意義が無くなり、現在の東京中央郵便局も窓口機能を残すのみとなったが、その白亜の殿堂と称された局舎正面部分は保存され、復元された東京駅とともに現在もその雄姿を見ることが出来る。

(いのうえ たくろう 公益財団法人通信文化協会 郵政資料部担当部長兼主席資料研究員)

20 その後の地域区分局・集配郵便局の再編に伴い、鉄道コンテナによる郵便物輸送は行われている。