

**山手線環状運転 100 年**  
**—山手線の成立とターミナルの発展—**

小野田 滋

■山手線とは何か？

山手線の存在は、単に都心における鉄道輸送の根幹をなしているばかりでなく、都市としての東京を規定する座標軸として、その骨格形成そのものに大きな影響を及ぼしている。私たちが東京をイメージする時、常に山手線を頭の中に描きながらその内側か外側か、北か南か、東か西かといった大まかな区分によって、およその場所を把握することができる。「山手線なくして、現在の東京の姿はあり得なかった。」と称しても過言ではない。

今回は、山手線環状運転 100 年にちなんで、山手線が環状運転を開始するまでの歴史と、山手線の成立によってもたらされた「ターミナル」について解説してみたい。



▲『東京附近鉄道線路図・市街線東京上野間線路開通記念』鉄道省, 1925 より（筆者所蔵）

1925（大正 14）年 11 月 1 日に東京～上野間の高架線が完成し、山手線が環状運転を開始した際の鉄道路線図で、山手線に接続する私鉄も、小田急電鉄、東横電鉄などは未開業で、池上電鉄も五反田駅には達していない。中央線に注目すると、その後廃止された万世橋駅や牛込駅が描かれ、御茶ノ水～両国間の高架線は未完成である。当時は、関東大震災の発生からまだ 2 年しか経っておらず、帝都復興事業の途上であったため、事業の象徴であった隅田川の橋梁群は具体的な姿として描かれていない。

## ＜第1部＞山手線の成立

### ■新橋駅の開業

1872（明治5）年に新橋・横浜間の鉄道が開業した際の新橋駅は、武家屋敷の跡地を利用して現在の汐留の地に設置された。開港地である横浜と新しい日本の首都となった東京を結ぶことは、すでにイギリス人技師のヘンリー・ブラントンによって調査が進められ、高輪沖と高島沖に海上築堤を築いて線路を敷設した。旧東海道にそった繁華な場所であったため、



▲旧新橋停車場 鉄道歴史展示室（筆者撮影）

家屋の移転や補償を行いながら工事が進められたが、こうした面倒を避けるために海上築堤が建設されることになった。東京の玄関口となった新橋駅は、横浜駅とほぼ同一の設計で建てられ、中央をコンコースとし、両側に待合室や駅事務室を備えた2階建の建物をシンメトリーに配置した。新橋駅は終着駅だったため、プラットホームは行き止まり式（頭端式）であったが、横浜駅は将来の延長工事に備えて片側を通過式とした。駅本屋は木造石張りで、横浜在住のアメリカ人建築家であったリチャード・ブリジェンスにより行われた。新橋駅は、当時と同じ大きさの建物が「旧新橋停車場 鉄道歴史展示室」として現地に復元され、今も開業時の姿を偲ぶことができる。

### ■私設鉄道の登場と上野駅の開業

新橋～横浜間の鉄道は国の鉄道として建設され、のちの鉄道省や日本国有鉄道につながる母体となったが、鉄道の建設を国が独占していたのでは、全国に鉄道のネットワークを建設することは、いつになるのかわからなかった。こうした中で民間からも鉄道会社を設立する動きが活発となり、1881（明治14）年には日本鉄道の臨時株主総会が開催され、実現へと大きく動き出した。日本で最初に設立された私設鉄道は、その名も日本鉄道という会社であった（1880（明治13）年に設立され東京馬車鉄道を最初の私鉄とする場合もあるが蒸気鉄道としては日本鉄道が最初となる）。発足時の日本鉄道の計画路線は、「日本」の名にふさわしく東京～高崎・青森、高崎～京都（中山道経由）、信越～羽越、門司～長崎・熊本といった路線が含まれ、「全国区」をめざしていた。日本鉄道の出資者となったのは、岩倉具視を中心とする華族で、明治維新で失職した士族授

産なども意図していた。

日本鉄道は、手始めとして中山道鉄道の一部を構成する東京～高崎間の路線を最優先で建設することとし、1882（明治 15）年 9 月に川口で起工式を行い、上野駅を東京のターミナルに定めた。新橋駅が武家屋敷の跡地



▲上野駅（筆者所蔵）

を利用したように、上野駅の設置も寛永寺の下寺跡地（廃仏棄却で廃止された上野周辺の末寺）をまとまった用地として確保できたため、その払い下げを受けて建設され、1883（明治 16）年 7 月 28 日に上野～熊谷間が開業した。上野駅は、鉄道庁から派遣された三村周が工事を担当し、初代駅本屋として赤煉瓦造の駅本屋が完成した。その後、1890（明治 23）年に上野～秋葉原間の貨物専用線が地平線として開業し、1893（明治 26）年には船溜りと神田川に接続する運河が完成し、舟運を介した市中への流通経路が確保された。

#### ■日本鉄道品川線＋豊島線＝山手線

日本鉄道品川線は、東海道と東北方面を短絡する目的で敷設された路線で、品川を起点として新宿、板橋、赤羽を經由し、川口までを結ぶ計画あった。この路線は、荏原台、目黒台、淀橋台、豊島台など武蔵野台地を構成するいくつかの台地を通過しなければならず、台地を切り崩して掘削した土砂で谷地形を盛土で埋めながら建設され、起伏を繰り返す複雑な地形を克服した。特に、目黒川から目黒に至る区間（現在の五反田～目黒間）は、権之助坂付近をサミットとした最初の難関で、延長 120 フィート（36.58m）の永峯トンネルが建設された。工事は、品川～新宿間を少技長・原口要、新宿～川口間を権少技長・増田禮作がそれぞれ担当し、1885（明治 18）年 3 月 1 日に品川～赤羽間が単線で開通し、渋谷、新宿、板橋の 3 駅が設置され、やや遅れて同年 3 月 16 日に目黒駅と目白駅が開業した。

その後、目白駅で分岐して田端へ至る豊島線が計画され、上野、秋葉原（当時は貨物駅）と品川線を結ぶとともに、田端駅構内を經由して日本鉄道隅田川線（のちの常磐線）と直結することとなった。しかし、1899（明治 32）年に開催された東京市区改正委員会では、「巢鴨監獄に接近しており機関車の騒音で囚徒が騒ぎ出すおそれがあるため少し離してはどうか？」との意見が出されたため、翌年には起点を目白から池袋に変更し、池袋に分岐駅となる新駅を設けることとなり、1903（明治 36）年 4 月 1 日に開

業した。また、これに先だって 1901（明治 34）年 8 月の定時株主総会で品川線、豊島線の名称を廃止して、これらを統合した「山手線」の名称が正式に与えられた（一般にはそれ以前から「山手線」の名称が用いられていたとされる）。こうし



（月二年三正大） 内標野宿新線央中 雪積ノ都

▲積雪の新宿駅構内を走る電車（筆者所蔵）

た経緯から、線路名称としての山手線は品川を起点として渋谷、新宿、池袋を経て田端が終点となり、現在も品川駅 1 番線ホームの線路際に 0 キロポストが建植されている。

#### ■山手線の複線化と電化

豊島線を含む開業時の品川線は単線であったが、輸送量の増加とともに複線化され、1904（明治 37 年）11 月の新宿～池袋間の複線化を皮切りに、1905（明治 38）年 10 月の渋谷～新宿間、1906（明治 39）年 10 月の大崎～渋谷間、1909（明治 42）年 11 月の品川～大崎間と進められ、1910（明治 43）年 4 月の池袋～田端間複線化によって完成した。また、電化は 1909（明治 42）年 12 月の東京市街高架線の開業と同時に行為れ、品川～池袋～田端間が一挙に電化されて、烏森（現在の新橋）から山手線を経由して上野までの電車運転が開始された。ちなみに、日本鉄道の国有化を目前にして行われた目黒駅周辺の複線化工事の様子は、白柳秀湖の短編小説『駅夫日記』に描かれている。

#### ■東京市街高架線の建設と中央停車場

東京の南のターミナルであった新橋と、北のターミナルであった上野を結ぶ鉄道は 1889（明治 22）年の東京市区改正委員会の計画に基づいて具体化され、浜松町付近で本線から分岐し、のちに東京駅となる中央停車場までの高架線を建設することとなった。当時の鉄道は地平に敷設することを基本としていたが、市街化していた都市部では道路との平面交差を避け、高架式または地下式で建設することを前提とした。地下鉄道は海外でもまだ普及していなかったため早い時期に高架式に絞られ、海外の高架鉄道を調査した結果ベルリンの高架鉄道をその模範とした。

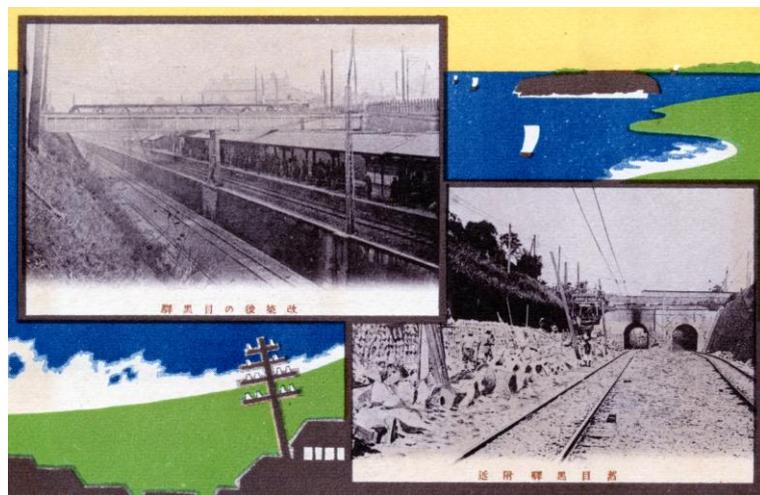
高架橋の構造はベルリンに倣って、煉瓦積みの連続アーチを主体とし、道路との交差部分は径間長と空頭を確保するために鉄桁を用いたほか、バックルプレートによる有道床式を採用して都市部における騒音に配慮した。また、都市鉄道が使用する複線の線路と、長距離列車が使用する複線の線路を完全に分離して、複々線の高架橋として設計さ

れた点も、ベルリンの高架鉄道と同じ発想に基づいていた。この高架鉄道は、新銭座町（新橋付近）と永楽町（大手町付近）を結んだことから新永間市街線とも呼ばれ、1900（明治 33）年に建設工事に着手した。初めての高架鉄道の建設であったため、ドイツ人技師のフランツ・バルツァーを招聘してその指導を受けた。

東京市街高架線のうち浜松町～烏森（現在の新橋）間が 1909（明治 42）年に開業し、翌年には中央駐車場のやや北に設置された呉服橋仮駅まで達した。呉服橋仮駅は中央停車場が完成するまでの仮駅で、中央停車場が東京駅として開業するのは 1914（大正 3）年 12 月になってからであった。

### ■山手線の複々線化と山手電車線の完成（客貨分離の実現）

大正時代になると、山手線の改良工事が大々的に行なわれることとなり、東京市街高架鉄道にならって品川～田端間を電車線と貨物線（当時は「汽車線」と称した）からなる複々線とし、池袋～赤羽間（のちの赤羽線で現在の埼京線の一部）を単線から複線とすることとなった。この際に新設されたのは現在の電車線側で、明治時代に開業した路線を貨物線とし、客貨の完全分離を実現した。



▲複々線化工事と目黒駅・永峯トンネル（筆者所蔵）

貨物線は非電化で蒸気機関車の牽引であったため最急勾配も 10%であったが、電車線はある程度の勾配でも登攀できるため、最急勾配は 20%を採用した。電車線と貨物線の分離運転や、続く中里トンネルの建設（1928（昭和 3）年開業）、品鶴（ひんかく）貨物線の建設（1929（昭和）4 年開業）などによって、東海道方面と東北方面の貨物輸送はより効率的になり、そのインフラは、現在の湘南新宿ラインのルートとして活用されている。山手線の複々線化は、1918（大正 7）年 12 月の品川～大崎間複々線化によって開始され、1925（大正 14）年 3 月の品川～池袋～田端間の山手電車線の完成と同時に達成されて、同年 4 月 26 日に山手線複々線開業式が挙行された。

ちなみに、現在の湘南新宿ラインが走る線路（貨物線）が日本鉄道によって最初に開業した山手線の線路で、山手線電車が走る線路が複々線化の際に追加された電車線の線路にあたる。

■東京～上野間の接続（山手線結びの地）

環状運転を行うために最後まで残った東京～上野間は、日本鉄道の時代に新橋～中央停車場～上野間を結ぶ鉄道として計画され、1887（明治20）年に九州鉄道顧問として来日していたドイツ人技師のヘルマン・ルムシュッテルに調査を委嘱して計画が進められていた。しかし、す



▲ラーメン構造を用いた東京・上野間の高架橋（筆者所蔵）

でに都市化が進んでいた地域であったため計画は容易に進展せず、長らく棚上げにされたままであった。1919（大正8）年には鉄筋コンクリートアーチ構造による高架橋を用いて、中央線の万世橋～神田（開業時の神田駅は中央線ホームのみ）～東京間の高架線が完成して中央線の電車が東京駅に乗り入れ、同時に吉祥寺～中野～新宿～御茶ノ水～神田～東京～品川～新宿～池袋～田端～上野間を往復するいわゆる「の”字運転」による電車の運転が開始された。この「の”字運転」は環状運転実現への布石となり、懸案となっていた上野～東京間の建設が本格的に開始されることとなった。東京～上野間は高架線として建設されることとなり、1923（大正12）年1月に着工したが、同年9月の関東大震災後によって工事が遅延し、1925（大正14）年11月1日に開業して山手線の環状運転が開始された。この時代になるとコンクリートの技術が進歩し、以後の高架橋の構造は鉄筋（または鉄骨）コンクリートラーメン構造を基本とした。鉄筋コンクリートラーメン構造は耐震性に優れ、関東大震災後における鉄道高架橋にふさわしい構造物として普及した。東京～上野間の高架橋は、鉄道省としては本格的なラーメン高架橋の最初の適用例となり、今日の新幹線などの鉄道高架橋の基本構造となった。

<第2部>山手線のターミナル

■ターミナルの形成

日本は、海外の都市のように城壁で囲まれた都市ではなかったが、山手線は東京の旧市街地（東京市・十五区）の主要部分を取り囲む「城壁」のような存在となり、交通機関の多くは山手線の「内側」と「外側」で「分断」されることとなった。交通機関の「分断」は、その後の地下鉄との相互乗り入れなどによって解消されたが、それ以前に始まっていた「分断」によって形成された山手線のターミナルは、1932（昭和7）年に

行われた東京市域の拡大（15区→35区制）、1943（昭和18）年に行われた都政施行などを経てさらに発展し、副都心として成長した。

山手線内の都市交通機関としては、明治時代から人力車や馬車鉄道（のち東京市電を



▲関東大震災の発生と東京市街高架線（筆者所蔵）

経て東京都電）が機能していた。また、かつての鉄道は山手線を含めて貨物輸送が物流のための重要な役割を担い、駅構内には貨物の積卸し設備や貨車の留置線が設けられ、駅前には荷役のための馬車や大八車が集中した。さらに、山手線の各駅には、都心と郊外を結ぶ私鉄が接続するようになって乗降客数も急増し、周辺地域と都心を結ぶ結節点として発展することとなった。こうした結節点のうちに「ターミナル」と総称され、その周辺には繁華街が形成されて流行の最先端としての都市文化を象徴したが、こうした傾向に拍車をかけたのが関東大震災であった。大震災をきっかけに、人々は安全で環境の良好な郊外の住宅地に住むようになり、郊外と都心を結ぶ鉄道が建設されて通勤通学輸送を担った。また、ターミナルは、自動車の普及によって大きく変化し、駅には人力車や大八車に代って、新しい交通機関としてバスやタクシー、トラックなどが発着するようになった。1930（昭和5）年には日本最初の道路信号機が日比谷交差点に設置され、秩序ある交通機関の実現は喫緊の課題となった。

「駅前」という空間は、鉄道用地の外であるため、管理区分や費用分担なども曖昧で、鉄道と自治体で個別に協議しながら整備が進められ、必要に応じてそれぞれの地域で対応していたのが実情であった。しかし、新しい交通機関と歩行者との関係を限られた空間で合理的に処理するためには、これに関与する様々な組織が「都市計画」という枠組みの中で一堂に会して議論する必要があると、東京では明治時代の市区改正委員会を源流とする都市計画東京地方委員会（内務省が管轄）でその計画が進められ、新宿、渋谷、池袋、大塚の各駅の駅前広場を整備することとなった。

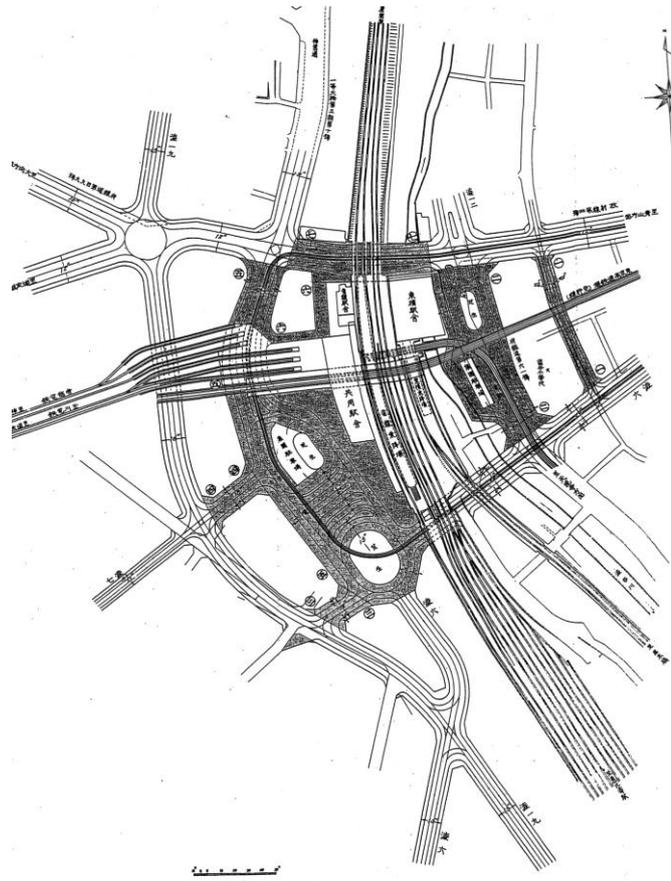
## ■副都心の形成

### ●渋谷駅の発展

渋谷は、山手線の駅では最も早い時期にターミナルデパートが開業し、地下鉄が接続するなど、東京のターミナル発展の先駆的な役割を果たしたが、その原動力となったの

は、東横線の開業とそれに続く東急電鉄の主導による駅周辺の開発事業であった。

内務技師（のち東京都建設局長を経て早稲田大学教授）の石川栄耀は、都市計画東京地方委員会で、「渋谷駅には現在でも駅前広場があるように見えるが、実際には広場がない。」とし、さらに渋谷川の存在が大きなハンディキャップとなっていると指摘した。さらに、玉川電車（玉川電気鉄道）と東京市電を分離することや、玉川



参考  
 東京都市計畫渋谷驛附近街路計畫圖

▲渋谷駅前広場計画

『都市計画東京地方委員会議事速記録・第8号』  
 都市計画東京地方委員会, 1936-1938) より)

電車を高架線で2階に乗り入れさせて帝都電鉄（現在の京王井の頭線）、東京高速鉄道（現在の東京メトロ銀座線）を合体して駅ビル内に集約すること、バスやタクシー乗場を駅に近接させること、ロータリーを設置すること、受益者負担制度を導入して鉄道側にも出資を求めて事業を推進すべきことなどを具体的に提案した。

渋谷駅の駅前広場計画は1935（昭和10）年12月16日付で「渋谷駅附近街路決定」として告示され、西口広場に面して玉電ビルの建設が開始されたが、ほどなく戦時体制へ移行したため本格的な整備には至らなかった。戦後は、戦前に告示された都市計画案をベースとして事業が再開され、東急電鉄とその依頼によって基本設計を行った建築家の坂倉準三の主導によって計画が進められた。西口には東急会館（のち東急百貨店東横店西館）、東口には東急化会館などが次々と完成し、西口と東口の広場はバスターミナルとして機能した。さらに、渋谷地下街（現在の「しぶちか」）の整備や、渋谷川の改修、東急百貨店東横店南館の建設、玉川線の地下化（新玉川線→田園都市線）、半蔵門線の開業と玉川線乗入れ、東京メトロ副都心線と東横線の直通、渋谷マークシティ、渋谷ヒカリエ、渋谷スクランブルスクエア、渋谷サクラステージの完成など、大規模なプ

プロジェクトが次々に展開され、都市計画で整備された駅前広場を中心に今も進化を続けている。



▲新宿駅西口広場完成予想鳥瞰図

〔『東京市土木読本』東京市土木事業常設委員会, 1936 より〕

### ●新宿駅の発展

新宿は、甲州街道の宿場町として江戸時代から栄えていたが、その中心地は新宿駅からやや東側のあたりであった。

1889（明治 22）年

には中央線新宿～八王子間となった甲武鉄道新八線の起点駅となり、1915（大正 4）年には京王電気軌道の新宿追分～調布間、1921（大正 10）年には西武軌道の新宿駅～荻窪間が全通して、郊外と都心を結ぶ各路線が接続した。また、乗降客数も山手線で最も多くなり（一時期を除いて現在も全国一位を保つ）、1930（昭和 5）年には三越百貨店、1933（昭和 8）年には伊勢丹百貨店が開店するなど、発展する下地は整っていた。

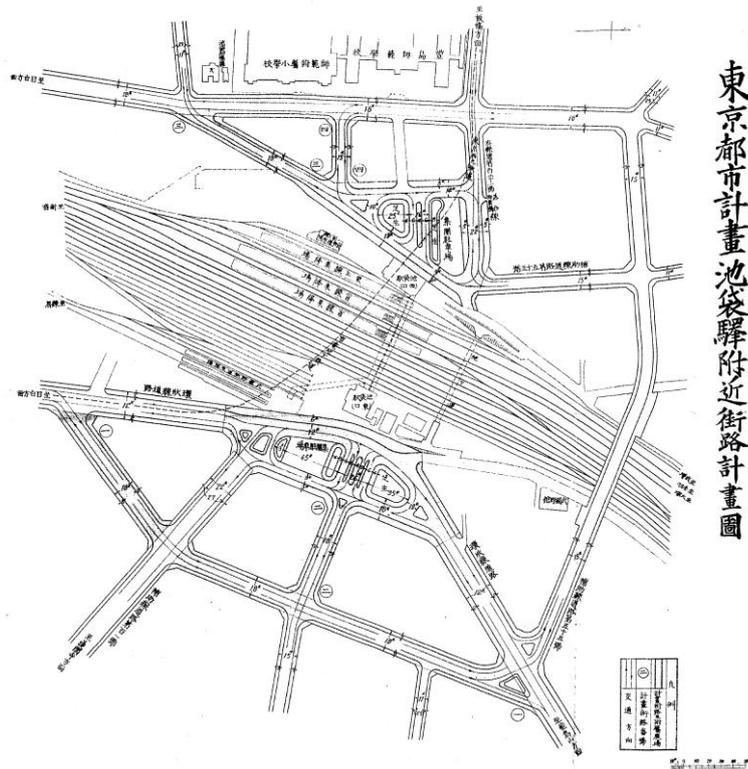
都市計画東京地方委員会では、東京における最初の駅前広場計画として 1933（昭和 8）年 8 月 15 日付で「新宿駅附近広場及街路」を告示し、西口については専売公社工場の跡地を再開発して本格的な駅前広場を設けることとした。計画では、地下鉄や東横電鉄の乗り入れ（当初は東横電鉄東横線の支線が新宿駅西口に乗り入れる計画であった）などが考慮された。この計画には小田急電鉄から復興局に出向していた土木技術者の池辺稲生が関与し、用地買収などが進められたが、戦争の激化とともに実現しないまま終戦を迎えた。

新宿駅西口広場の計画は戦後も継承され、地下鉄丸の内線の開業、京王電鉄や小田急電鉄の新宿駅整備、小田急百貨店や京王百貨店の開店などが行われた。駅前広場の設計もロータリー式の地下駅前広場が 1966（昭和 41）年に完成し、新宿駅西口の象徴となった。地下駅前広場の設計は、坂倉準三建築研究所によって行われ、同所に入所したばかりの東孝光（のち大阪大学教授）がこれを担当した。

新宿駅西口にあった淀橋浄水場跡地も再開発され、1971（昭和 46）年の京王プラザホテルの完成を皮切りとして高層ビル群が次々と完成し、1991（平成 3）年には都庁も有楽町から移転して副都心としての姿が整えられた。新宿駅西口の駅前広場は、都市計画に基づく駅前広場のさきかげとなったが、新宿駅の拡大はとどまるところを知らず、現在も再開発事業が続けられている。

●池袋駅の発展

渋谷駅、新宿駅が1885（明治18）年の山手線開業時から存在していたのに対して、池袋駅の開業は1903（明治36）年と出遅れ、その後も1914（大正3）年には東上鉄道（現在の東武鉄道東上線）の池袋～田面沢（たのもざわ/現在の川越市）間、1915（大正4）年には武蔵野鉄道（現在の西武鉄道池袋線）の池袋～飯能間が開業したものの、両社とも開業時は蒸気鉄道であっ



参考  
 東京都市計畫池袋驛附近街路計畫圖

▲池袋駅前広場計画

『都市計畫東京地方委員会議事速記録・第8号』  
 都市計畫東京地方委員会, 1936-1938) より)

た。また、東京市電による市内への接続も遅れていたが、実現しなかった武蔵野鉄道護国寺線の特許を継承して、護国寺前～池袋駅前間が1939（昭和4）年4月1日に開業した。その後、1922（大正11）年には武蔵野鉄道が電化され、東上鉄道も1929（昭和4）年に電化されて近郊電車が運転されるようになると乗降客数も次第に増加し、1935（昭和10）年12月10日付で隣接する大塚駅とともに駅前広場計画が告示された。

しかし、本格的な発展は1950（昭和25）年に西口に建設された国鉄池袋民衆駅を借受けて開店した地上4階建の東横百貨店池袋店の完成を待たなければならなかった。1952（昭和27）年には東口に西武百貨店が第1期工事を完成させて開店し、1957（昭和32）年には三越百貨店と京都から進出した丸物百貨店の2店舗が東口に開店、1962（昭和37）年には西口に東武百貨店が開店して5大百貨店と呼ばれる時代を迎えた。こうしてごく短期間に都内有数の百貨店街に変貌を遂げた池袋駅周辺であったが、過当競争のあおりでたちまち淘汰の時代を迎え、1964（昭和39）年には業績不振によって東横百貨店池袋店が閉店して東武百貨店に譲渡され、解体ののち1971（昭和46）年には「ぶらんで～と東武」として地上15階建の当時日本で最も高い百貨店が誕生した。また、東口でも丸物百貨店が経営不振に陥ったため1969（昭和44）年に閉店して西武グループに譲渡され、同年11月に池袋パルコとして生まれ変わった。

▼表 都市と山手線の発達史

項目	明治期	大正～昭和戦前期	昭和戦後期～現在	
都市の発達	ライフスタイル	職住接近（家も職場も都心）	職住分離（家は郊外、職場は都心）	大家族→核家族 集合住宅の普及
	鉄道の輸送需要	都市内の通勤・通学輸送	都市近郊の通勤・通学輸送	中・遠距離の移動
	鉄道の種類	市内電車	郊外電車 高架鉄道	地下鉄+郊外電車との相互乗入れ、連続立体交差化・複々線化
	その他の交通機関	人力車・大八車・馬車	自動車（バス、タクシー、トラック）	モノレール、新交通システム ※厳密には「鉄道」に含まれる
	都市の構造	インフラは都市内で完結	郊外の発展 市域拡大→都政施行	ドーナツ現象
	インフラの立地	都市内に立地	学校、軍事施設などの郊外移転	学校、工場の郊外移転と大規模開発
山手線の歴史	山手線の原型（日本鉄道品川線）	「の」字運転を経て環状運転へ、ターミナルの形成	副都心の発展と再開発	
	単線・蒸気→複線・電化	複々線化	ターミナルの発展、貨物の衰退→湘南新宿ラインの実現、赤羽線→埼京線・りんかい線	

池袋駅は1966（昭和41）年に新宿駅の乗降客数を抜いて全国一位となったことがあり（ただし国鉄駅のみ）、1978（昭和53）年には東口にあった東京拘置所跡地を再開発してサンシャイン60ビルが完成し、西口にあった東京学芸大学付属小学校跡地も池袋西口公園を経て、1990（平成2）年には東京芸術劇場となるなど再開発が進められた。

### ■山手線がもたらしたもの

山手線は、意図して環状運転を行うことになったわけではなく、時代も目的も異なる路線をつなぎ合わせて結果として形成された。そのインフラは東京の骨格を形成し、東京を循環器のように機能し、都市を発展させるための原動力として機能した。都市としての東京の発展と山手線の関係の歴史を大雑把に区分すると下表のように示され、東京が都市と鉄道の相互作用により「鉄道都市」として発展したことが理解できる。

### <参考文献>

- 1) 『山手線複線工事概要』鉄道省,1925
- 2) 『東京市街高架線東京上野間建設概要』鉄道省,1925
- 3) 小野田滋「武蔵野鉄道による東京都心接続計画とその挫折」『土木計画学研究講演集』No.16(1),1993
- 4) 小野田滋「山手線におけるターミナル形成史」『鉄道ピクトリアル』No.693,2000
- 5) 小野田滋「山手線のトンネル」『鉄道ファン』No.588,2010
- 6) 小野田滋『東京鉄道遺産』講談社,2013
- 7) 小野田滋「鉄道都市「渋谷」を創った三人のカリスマ」『東京人』No.322,2013
- 8) 小野田滋「鉄道人物伝 13 小田急の礎・池辺稲生」『RAILFAN』No.720,2013
- 9) 小野田滋「都市の変化と駅の移転」『東京人』No.435,2021