

東京駅 —100 周年を迎えるにあたって—

青梅特快豊田行き



復元工事の進む東京駅舎と TOKYO STATION CITY のビル(現在外見工事は終了)

1. 東京駅とは

東京駅は約 100 年前の 1914 年に完成した大ターミナルである。その赤レンガ駅舎は国の重要文化財に指定されていて、現在は日本一の旅客収入がある駅、プラットホームの数が日本一多い駅であるなど名実ともに日本の中心的存在である。日本に住んでいれば必ず一度は行ったことがある、そんな存在である

東京駅は新宿駅などとは違い初めからターミナル駅としての宿命を持って誕生した。1889 年の市区改正計画によって上野-新橋間の高架線の建設と中央停車場の建設が策定された。これが後の東京駅となる。その後長い年月をかけ計画そして建設が行われた。駅舎は数々の案を得て最終的に辰野金吾による設計となった。案の中には例えば日本家屋風のものもあり、そのような建設されていたらずでに取り壊されていた公算が大きい。ちなみに開業に際して駅を“中心”“太陽”鉄道路線を“光線”に例えた有名な演説を行ったのは大隈重信である。こうして現総武本線の両国駅、中央本線の万世橋駅、東海道本線の新橋駅、東北本線の上野駅と分断されていた鉄道網がまとまっていくこととなる。

赤レンガ駅舎は東京大空襲の際に3階部分と屋根を焼失し、当初のものとは違う形になっていた。その応急処置は非常に評価が高く以降 80 年間その形で使われた。そして 2007 年から開業 100 周年に向けて当初の姿への復元工事が行われていて、現在は全体像も見られるようになっている。

2. 東京駅の貴重性について

日本の鉄道は外国に比べてネオ・ルネッサンス様式、いわゆる象徴的な駅舎が少ない(下左図)。現在の日本に現存するこのような駅舎はこの東京駅や九州の門司港駅があげられる(門司港駅はこれから約5年間工事で外見を見ることができなくなる)。東京駅の貴重さはあらゆる面から指摘できる。

・地震大国である日本でネオ・ルネッサンス様式でこれだけの規模を持つものは他に存在しない。また現役であるということも特筆される。(外国では直通運転も行われるようになってきているなどこのような駅舎は減少傾向にある。)

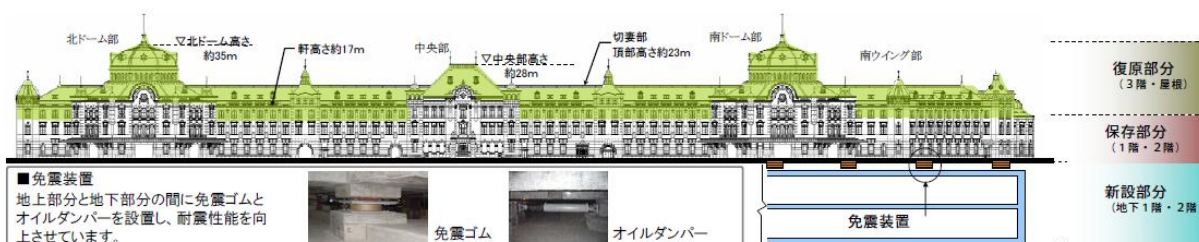
・設計…前述のとおり数々の案が考えられた。計画当初はネオ・ルネッサンス式は考えられていなかった。東京駅が大社駅(廃駅)に代表されるような日本家屋風の建物になる可能性もあったわけである。またもう少し計画されるのが遅かったらコンクリート製になっていた可能性もある。

・戦災…第一次世界大戦では襲撃されるようなことはなかったが、第二次世界大戦では襲撃対象となった。東京駅は全壊こそ免れたが3階部分とホーム部分に損害を受けた。この際の復旧で屋根が角型に、3階建てが2階建てになった。現在行われている工事もこの際の損害を復元するためのものである。

■復原前の立面図

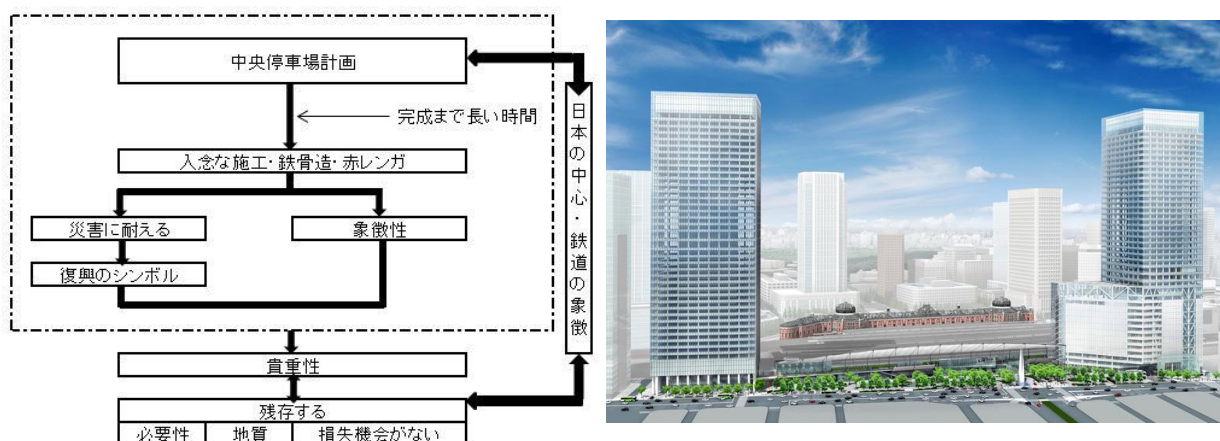


■復原後の立面図



・災害…東京駅が完成して間もない1923年に関東大震災が発生した。多くの建物が倒壊し大きな惨事となった。同じネオ・ルネッサンス式の新橋駅が倒壊するなど駅舎も例外ではなかったが、東京駅は無傷であった。この決定的な違いを生んだのは「鉄骨」である。東京駅は設計から完成までに時間がかかった、その間に技術が向上した鉄骨造りに変更することができたのである。実際、これを機に鉄骨造りの強さが認知されるようになりこれ以降は鉄筋コンクリートが一般的になっていく。東京駅は鉄骨造りに出来たこと、他の駅と比べて入念な施工が行われていたということやまたま地盤が良かったということなどこれらの条件が重なった偶然によってこれを乗り切った。また東京駅は東日本大震災の際にも倒壊することはなかった。

・多くの駅舎は老朽化や設備不足などが露呈すると建て替えが行われる。これは都市部でも田舎でも同じことが言える。都市部の駅舎の建て替えは構造などの面で広がりすぎているため行われにくいがあくまでこれはここ4、50年ほどの話である。例えば京都駅は開業130年ほどの間に4回駅舎を建設している。東京でも新宿駅や渋谷駅など大きな駅で開業当初の駅舎(駅ビル)がそのままの面影を残しているものはほとんどない。東京駅は前述のように不便さも多く指摘されており建て替えの動きもあった。しかしこのような中でも東京駅が建て替えされることはなかった。この要因として考えられるのは「大震災や戦争など復興のシンボルであったということ」「象徴性希少性」「必要性が薄い(丸の内側は官公庁街化している。八重洲側に駅舎を立てることで経済性もあがる)(入念な施工が行われたため設計由来の面以外での不備はあまり指摘されなかった)」ことがあげられる。これらの偶然が偶然を呼び重なりあって、東京駅は今もその赤レンガ駅舎と共に君臨する。



3. 今後について

東京駅は地下も含めてこれ以上の発展は難しい。この中で登場したのが「東京ステーションシティ」計画である。JRグループや企業が一体となって取り組む一大プロジェクトである。駅舎復元工事もこの一環であるが、「東京ステーションシティ」の文字通り東京駅を“街”にしてしまおうという計画である。コンセプトは「東京駅が街になる」だ。「東京駅が単なる通過点ではなく、丸の内の伝統と八重洲の先進性をあわせもち、多くの人々が交流し、新しい文化がそこで発信されるような、世界で一番の駅＝街となるよう願いがこめられている。」ということである。八重洲側の土地所有者の協力の下新しい駅舎とデッキを作り、それらを覆う屋根:Gran roofを設ける。関東大震災、そして都内でもショッピングモールや会館が崩れるなど日本に甚大な被害をもたらした東日本大震災も東京駅は乗り越えた。屋根を建造当初のものへと復元する工事もまもなく完成しようとしている。この東京駅がいつまで“中心”にあり続けるのか想像もつかない。

4. 参考文献など

- 株式会社エスエス『八角屋根の東京駅赤レンガ駅舎』(朝日新聞出版 2009)
- 林章『東京駅はこうして誕生した』(ウェッジ選書 2007)
- NHK エンタープライズ『駅文化を考える』(日本放送協会出版 1988)