

東京駅丸の内駅舎

「東京都・千代田区」

写真Ⅱ 東京駅研究家 佐々木直樹

東京駅丸の内駅舎の開業は、1914年(大正3年)。110年の歳月を経て、なお変わらぬ印象的なオーラを放つこの建築の設計は、日本近代建築の父と呼ばれる辰野金吾だ。関東大震災や東京大空襲を経験し、高度成長から現在に至る目まぐるしい変化の中、2012年に保存・復原された開業当時のその姿は、今年7月に発行された新1万円札の裏面のデザインに採用され、再び注目を集めている。

東京駅は、象徴的な赤レンガ駅舎が人びとから愛される重要文化財であると同時に、JR東日本、JR東海、東京メトロの3社15面30線が乗り入れ、1日約100万人を超える乗降客が利用するビジネス拠点でもある。日本近代の幾多の物語を内に秘め、これまでも、これからも、東京の玄関として多くの人の心に残り続けるだろう。



取材協力:

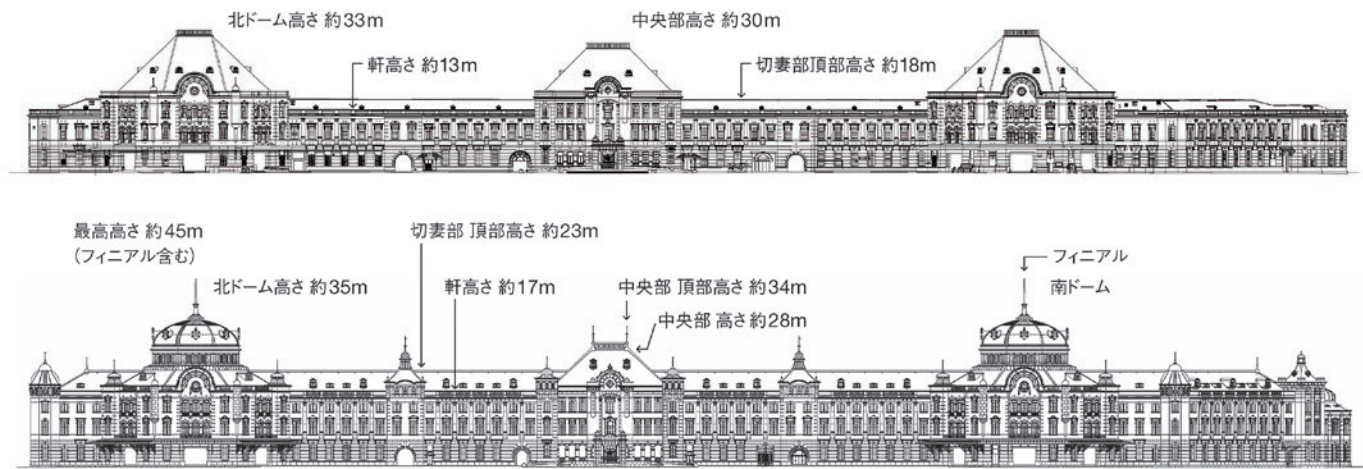
京都正芸繊維大学 清水重敦教授

東京ステーションホテル

東京ステーションギャラリー

参考文献:

河上眞理、清水重敦著『辰野金吾』ミネルヴァ書房、2015 『建築画報368号東京駅丸の内駅舎 保存・復原 JR東日本の変革と継承』建築画報社、2016
佐々木直樹著『東京駅～赤レンガの丸の内駅舎～』日本写真企画、2008 佐々木直樹著『東京駅の扉』日本写真企画、2019



(上) 1947年より2012年までの東京駅。東京大空襲での焼失により南北ドームは八角形の屋根に、全体は2階建てになっていることがわかる。

(下) 2012年以降の東京駅。南北ドーム、そして建物全体が3階建てとなって1914年当時の姿で保存・復原されている。

資料提供：東日本旅客鉄道株式会社



ドームなどさまざまな形の屋根や塔が、個性的なスカイラインを描いている。これも辰野金吾建築の特徴のひとつだ。

日本における 西洋建築のパイオニア、 辰野金吾

建築家辰野金吾は、1854年に現・佐賀県唐津市で生まれた。1873年(明治6年)工部大学校(現在の東京大学工学部)の前身である工部省工学寮に第1期生として入学し、ロンドン出身の建築家ジョサイア・コンドルの教えを受け、造家(建築)学科を首席で卒業する。1880年よりイギリスを中心にフランス、イタリアにおいて3年間建築を学び、多様な建築物やデザインをスケッチしながら自身の目で確かめる経験を通して、「美術建築」という考え方に強い影響を受ける。帰国後は工部大学校教授に就任し、1902年に退職するまで多くの建築家を育成したことから、日本近代建築の父と呼ばれている。

大学退職後は東京と大阪に建築事務所を構え、本格的な活動期に入り、銀行や学校、ホテルなど数多くの建築を手掛ける。辰野金吾のデザインの特徴は、後期に“辰野式”と呼ばれるようになる、赤レンガに白い

辰野金吾のめざした 美術建築

辰野金吾は、欧州留学や建築家W・パージエスから学んだ美術建築という概念を自身の建築で実践し、学生たちにも伝えた。建築は、構造などの数理と同じように美術が重要であり、施工する建築会社だけでなく、絵画や彫刻などの美術家と共に作るものでなければならぬという考え方だ。東京駅では、外観にも内観にも至るところに独自の装飾やデザインを見ることができ、特にドーム内は、石膏や彫刻、柱頭などの装飾が多く復原されている。私たちが普段利用している駅の中に、110年の時を超えた作品が残され、見ることができる。



南北ドームは、戦災により屋根が焼失し、内側もアーチ型レリーフのごく一部以外はすべてが欠失した。白黒写真や文献などの史料をもとにドーム内の意匠の検証を行い、創建時の姿に復原された。



戦災復興工事のドーム内天井には、ジュラルミンと鉄板を使用し、ローマのパンテオンを手本にしたデザインが施されていた。保存・復原工事で解体されたこの天井のデザインは、現在の南北ドームの床面の模様としてそのイメージが保存された。



(上) ドーム内壁面のアーチ型レリーフ。兜や剣などの日本の意匠が精緻に復原されている。

(左下) 天井下の八角のコーナーに取り付けられている、幅約2.1mの精巧な大鷲の彫刻。

(右下) 8つのコーナーに配置された干支(えと)の彫刻。



東京大空襲による焼失

ストライプの石が帯状に配された外観で、19世紀のイギリスにおけるクイーン・アン様式の影響と言われているのが、塔やドームなど多様な形状の屋根による不規則なスカイラインで、東京駅のような横に長いファサードの建築では際立った効果を発揮している。

地震の多い日本の耐震建築というものを熟慮した辰野金吾の設計は、マグニチュード7.9という激震が襲った1923年(大正12年)の関東大震災においても、駅舎はほとんどダメージを受けなかったが、1945年の東京大空襲では南北ドームの屋根や3階が焼失してしまった。しかし鉄道網の中心としての役割を持つ東京駅は、翌日には復旧工事に着手し、2日後には列車の運転を再開している。その後中央部と南北ドームを除く部分を3階建てから2階建てにし、南北のドーム屋根の形状を八角形にするなど、応急的な復旧工事を1947年に終える。



1947年より65年間、八角屋根で2階建てのこのフォルムが東京の玄関だった。 撮影：増田彰久



東京大空襲では、ドーム屋根や3階部分が焼失した。(1945年5月) 資料提供：東日本旅客鉄道株式会社

以後保存・復原プロジェクトが完成する2012年までの65年間は、この急ごしらえの駅舎が東京の顔となった。



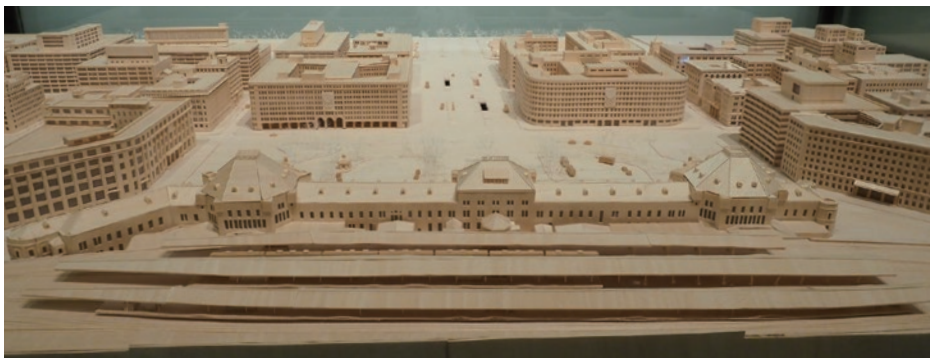
東京駅の歴史を物語るレンガ壁。内装仕上げ材留め付け用に、木レンガが埋め込まれている。木レンガが黒いのは、東京大空襲で被災した時に高熱で炭化したからだ。(東京ステーションギャラリー)



東京駅丸の内駅舎の構造躯体は、強固な鉄骨と頑強なレンガを組み合わせた「鉄骨レンガ」で、関東大震災でもびくともしなかった。この強靱な躯体をできる限り現在の構造体として活用し、足りない部分を補強することで保存・復原が行われた。（東京ステーションホテル）



1914年、東京駅創建時の丸の内ジオラマ。南西に「一丁倫敦」と呼ばれる日本最初のオフィス街が見られるが、駅前は未開発で「三菱ヶ原」と呼ばれた空き地が広がっていた。(東京ステーションギャラリー所蔵)



1964年、東京駅創建から50年後の丸の内ジオラマ。都市景観の保護のために、建物の高さが百尺(31m)以下に規制されていたため、ビルの高さが一様に揃っていた。(東京ステーションギャラリー所蔵)

日本のビジネスを支え続けた110年

日本の玄関である東京駅の歴史は、日本のビジネスの中心地である丸の内の歴史と重なる。1894年竣工の三菱一号館を皮切りに赤レンガ造りで統一された洋風オフィス

スビルが次々と建てられ、二丁
倫敦(ロンドン)／二丁紐育(ニュー
ヨーク)」と呼ばれた時代。オ
フィスビルの大量供給・大容量化の
波が押し寄せた高度経済成長期。
その後、東京駅にも高層化の案が
何度か浮上した。しかし1987年、
作家の三浦朱門や女優の高峰三枝子
など有志による「赤レンガの東京
駅を愛する市民の会」の運動が起
き、社会の関心を集め、それが東京
都や国、ＪＲを動かした。3階建て
の東京駅が本来建てることのでき
る高層の容積率を、「空中権」として
周辺のビルに売却することで、約
500億円のコストを捻出。建て直
しによる高層化ではなく、保存・
復原という方向性が決まった。

使い続ける
重要文化財

日本のビジネスの中心で国内外の賓客をお迎えする東京駅は、数々の文豪や政治家などに愛された歴史ある名門ホテル「東京ステーション



駅舎という長大な建造物を支えていたのは、地中に0.5m間隔で打ち込まれた約1万本の松杭だ。(東京ステーションギャラリー所蔵)

ホテル」が駅舎の中にあることも大きな特徴だろう。また1988年には、小さくとも薫り高い文化を発信する場として、「東京ステーションギャラリー」が誕生した。ここでは、東京大空襲で焼かれたレンガ壁や鉄骨などを文化遺産として生かし、復原された3階も美術館の展示室として生かすなど、他では味わうことのできない空間として多くの来場者を集めている。

辰野金吾が110年後の日本を
どう思い描いていたのかはわから
ないが、東京駅丸の内駅舎は当時
の姿のまま、今も人々のビジネス
や生活を支えている。この先も、
「使い続ける重要文化財」として
私たちの日常に変わらず存在し
続けることだろう。

文豪たちが愛した空間

東京駅開業の翌年より営業を開始した東京ステーションホテルは、川端康成や内田百閒、江戸川乱歩など多くの文豪が常宿にし、数々の名作を世に送り出した場所でもある。特に松本清張が名作『点と線』を構想し、時刻表のトリックを思いついたと言われている部屋は、改装されてはいないが同じ場所に2033号室として今も存在し、廊下には時刻表と第一回目の連載が額装されて飾られている。



編集の都合上本文は4頁からになります		1 11 31 33 35 3 37 39 7 13 41															
料 程	線 名	愛 称 駅 名	1 11 31 33 35 3 37 39 7 13 41														
			1	11	31	33	35	3	37	39	7	13	41	1	11	31	41
31改 正 ・ 11 ・ 19	東 海 道 本 線	東京	903	930	1003	1030	1100	1230	1509	1530	1830	2009	2030	903	930	1003	1030
0.0		東京	903	930	1003	1030	1100	1230	1509	1530	1830	2009	2030	903	930	1003	1030
4.1		東京	903	930	1003	1030	1100	1230	1509	1530	1830	2009	2030	903	930	1003	1030
29.1		東京	903	930	1003	1030	1100	1230	1509	1530	1830	2009	2030	903	930	1003	1030
45.8		東京	903	930	1003	1030	1100	1230	1509	1530	1830	2009	2030	903	930	1003	1030
81.7		東京	903	930	1003	1030	1100	1230	1509	1530	1830	2009	2030	903	930	1003	1030
101.9		東京	903	930	1003	1030	1100	1230	1509	1530	1830	2009	2030	903	930	1003	1030
125.3		東京	903	930	1003	1030	1100	1230	1509	1530	1830	2009	2030	903	930	1003	1030
177.5		東京	903	930	1003	1030	1100	1230	1509	1530	1830	2009	2030	903	930	1003	1030
254.4		東京	903	930	1003	1030	1100	1230	1509	1530	1830	2009	2030	903	930	1003	1030
290.9		東京	903	930	1003	1030	1100	1230	1509	1530	1830	2009	2030	903	930	1003	1030
365.3		東京	903	930	1003	1030	1100	1230	1509	1530	1830	2009	2030	903	930	1003	1030
395.6		東京	903	930	1003	1030	1100	1230	1509	1530	1830	2009	2030	903	930	1003	1030
407.3		東京	903	930	1003	1030	1100	1230	1509	1530	1830	2009	2030	903	930	1003	1030
445.2		東京	903	930	1003	1030	1100	1230	1509	1530	1830	2009	2030	903	930	1003	1030
500.9		東京	903	930	1003	1030	1100	1230	1509	1530	1830	2009	2030	903	930	1003	1030
510.9		東京	903	930	1003	1030	1100	1230	1509	1530	1830	2009	2030	903	930	1003	1030
553.7		東京	903	930	1003	1030	1100	1230	1509	1530	1830	2009	2030	903	930	1003	1030
584.3		東京	903	930	1003	1030	1100	1230	1509	1530	1830	2009	2030	903	930	1003	1030
586.8		東京	903	930	1003	1030	1100	1230	1509	1530	1830	2009	2030	903	930	1003	1030
588.8		東京	903	930	1003	1030	1100	1230	1509	1530	1830	2009	2030	903	930	1003	1030