

日本一進化しつづける 鉄道駅



東京駅の裏側を探検



東京ステーションシティ完成
予想図(提供: JR東日本)

学生が行く今月の 土木日本一

DATA: 8

JR東京駅

敷地面積: 東京ドーム約3.6個分

ホームの数: 14面28線

発着列車本数: 約3500本/日
(JR東日本)

工事継続期間: 102年間

(1908年~現在)

開業: 1914(大正3)年

ある日、学生班は「東京駅に面白い日本一がある」という話を耳にした。毎日膨大な数の人や物が集散するJR東京駅は14面28線のホーム数と1日約3500本の列車発着本数を誇るが、そのことではないようだ。気になって調べてみると、どうもこの東京駅、1908(明治41)年の東京駅建設工事開始から現在まで工事が途切れたことがないらしい。その期間なんと102年間! この間、東京駅は進化し続けている。その変化の足跡を感じてみたい! 学生班はJR東日本東京工務所東京工事区へと向かった。

東京駅の裏側を 地下通路へ

事務所は八重洲南口よりやや南の新幹線高架下にあった。JR東日本の石渡和彦さんのお話を伺っていると、東京駅が建設された時代は、鉄道の郵便車を使った郵便輸送が行われていたそうである。そのため、当時の東京中央郵便局と東京駅は郵便物運搬用の通路でつながっていた。実は現在でもその地下の通路の一部が残っていて特別に見せていただけるという。石渡さんのご案内のもと、普段は決して見られない東京駅の裏側を通過して当時の郵便物運搬用の通路へと向かう。事務所(2階)をスタートしてエレベーターで地下1階に下り、左に曲がって、右に曲がって、また右へ。もう方向がわからない。東京駅の裏側はまるで迷路のようなのだ。はぐれないようにしっかりとついていくと、赤れんがで囲まれた

古めかしい通路が現れた(写真1)。脇には3台のエレベーターがある。「この通路は東京駅創建時の赤れんが建築がそのまま残っている部分です。当時はこのエレベーターでホームへと郵便物が運搬されていました」と石渡さん。インターネットなどがない時代、数えきれないほどの人びとの思いがこの通路を通ったのだろう。当時の通信インフラとしての鉄道の重要な役割をこの赤れんが通路が支えていたの



写真1 赤れんが通路とエレベーター



写真2 扉を開けるとそこは…

は工事をせず現場を壁とシャッターで完全に隠しているが、営業時間外になるとシャッターが開いていっせいに工事が始まり騒がし

だ。現在は役割を変え、主に物流のための通路として活躍しているという。ここから東京中央郵便局までつながる地下通路は現在閉鎖されているが、一部見ることができるといつことで、案内してもらおう。また迷路を通過して入口までたどり着きドアを開けると、真つ暗闇のなかには確かにその通路はあった。閉鎖して寂れてしまっているのはやや寂しいが、それはまたこの空間を新たな用途に使うことができるということでもある。この地下通路が将来、どんな空間に使われるのか考えると楽しくなってくる。

「それでは次にいつてみますか」と石渡さん。次はどこに案内してくれるのだろうかと思いがながら、階段を上り(1階)、その先のドアを開ける(写真2)。うわっ！なんだこれ！目の前に現れたものすごい人込み、一瞬状況を理解できなかった。そうかここは東京駅だった！実はこのドアで東

土木工事版 ナイトミュージアム!?

京駅の裏側から表側に出てきたのであるが、これまで通ってきた裏側はともて東京駅だと思えない雰囲気だったので、東京駅の中にいたということすらすっかり忘れていたのだ。そんな不思議な感覚を体験しながら、八重洲口へと向かった(写真3)。

現在、八重洲口は大規模な再開発工事のために仮通路が設けられている。その仮通路のところまで来ると、「この通路両脇の壁とシャッターの奥は実は工事現場になつていんですよ」と石渡さん。これまでこの仮通路は何度か利用したことがあったが、奥に工事現場があると思つてころか、それがシャッターであることも気づかなかつた。それほどきれいなシャッターなのである。駅の営業時間内



写真3 作業服を着て東京駅を歩く。貴重な体験である

くなるという。なんだか楽しそうである…が終電(午前1時頃)から始発(午前4時半頃)までのたった3時間半程度の間に工事を進めなくてははいけなため、そんなのんきなことは言っていられないようである。できるだけ普段の流れを変えずに、またできるだけ利用者に迷惑をかけずに工事を行うことを非常に重要視しているということだ。これまでの東京駅の工事における長い歴史のなかでは、このような努力はめずらしいことではないという。営業をしながら工事を行うことは制約や課題も多いが、それによつて新たな技術や工夫が生まれることもあるのだという。

進化し続ける 東京駅と先見の明

東京駅が開業したのは1914

(大正3)年。当時ホームは4面しかなかったが、その後の在来線需要増加や新幹線開業、地下鉄の乗り入れに対応し続け、今では14面まで改良されてきた。また、東京駅開業当時、駅舎は丸の内駅舎だけであったが、1948(昭和23)年には八重洲口駅舎が完成し、丸の内口と八重洲口をつなぐ自由通路がつくられた。しかし利用者の急増によりこの自由通路も容量が足りなくなり、1983(昭和58)年には現在の北部自由通路が完成して使用されることとなった。近年では、これまでの輸送力重視からまちづくりとの連携重視へと方向を変え、2013(平成25)年の東京ステーションシティ完成に向けて、東京大空襲で焼けてしまった丸の内駅舎の復原工事や八重洲口の再開発など大規模な工事が続けられている。「東京駅は開業当時は頭端駅(行き止まり駅)だったのですが、後に通過駅になることを考慮して駅舎の配置などが計画されていたんです」と石渡さん。現代では通過駅が当たり前であるが、当時欧米では大都市の中心となる駅は頭端駅がほ

Column

進化を支えるもの

JR東京駅は1914(大正3)年の開業以来多くの改良工事を行い、現在の姿、そしてさらに進化した東京ステーションシティに変わろうとしている。これらの進化を支えたものは、駅を利用する乗降客の想いとそれを実現しようとするエンジニアの集団なのだろう。利用者の想いに応えるため今日も工事は進んでいる。

学生編集委員 松尾 幸二郎

葛西 誠

とんどで、通過駅とする設計思想はまれだったという。もし完全に頭端駅としていたら、開発が行き詰まり、現在の東京駅ほど発展しなかつた可能性もあるという。長きにわたつて使われる土木施設において、「計画」というものの大切さを改めて感じた。

時代の変化に伴って進化し続け、ふとした瞬間には過去とつながっている、そんな東京駅の一面も魅力的である。そう感じるのも、今回特別に裏側をのぞいているからだろうか。次に東京駅へ来るときにはなにが変わっているのだろうか。東京駅へやってくる楽しみがまた一つ増えた。