

131 ふらり東京駅探検 (2.0km)



東京駅（模型）

【街歩きの概要】

1914年（大正3年）に創建された東京駅丸の内駅舎は、辰野金吾により設計され、その堂々たる姿で多くの人々に愛されてきた。しかし、1945年（昭和20年）、戦災により南北のドームと屋根・内装を焼失した。戦後になって、3階建ての駅舎を2階建て駅舎に復興していたものを、今回の創建時の仕様・工法を努めて採用しながら保存・復原した。

その東京駅とその周辺のポイントを巡る。



創業時・旧東京駅・新東京駅（「KITTE」から）

ちなみに東京駅の「復原」は「復元」ではない。

文化財（建造物）の分野で、失われた建物を当時のように再現することを「復元」、改修等で形が変わっていたものを当初の姿に戻すことを「復原」（あるいは推測に基づく場合は復元、旧部材や文献等が残っており根拠が確かな場合を復原）と使い分けられることがある。たとえば、吉野ヶ里の住居は復元であり、東京駅は復原である。

丸の内駅舎が建設された当時は、杭打ちや鉄骨建方等の作業には建設機械を使用していたが、それ以外の殆どの作業は職人による手作業で行われていた。今回の保存・復原にあたっては、それらの創建時の仕様・工法を努めて採用した。そして「駅」「ホテル」「ギャラリー」の外部建具等については、安全性や利便性の向上を考慮し、必要に応じて現代の仕様・工法等で施工したという。

地図豆知識：辰野金吾

東京駅を設計した辰野金吾は、嘉永7年(1854)佐賀県唐津市で生まれ。

明治3年、17歳の時に藩の英語学校に入学。教師は高橋是清で、同級生に曾彌達蔵がいた。明治5年に曾彌と辰野は上京し、明治6年、20歳の時、工部省工学寮第1回入学試験に合格。赤坂葵町旧川越藩邸大和屋敷（現ホテルオークラ）に置かれた工学寮は、のち虎ノ門（現霞ヶ関ビル）に煉瓦造の校舎を新築して移転する。



辰野金吾

辰野は教養課程終了後、造船志望をやめて造家科（建築科）に進む。宮伝次郎（病死）、曾彌達蔵、片山東熊、佐立七次郎の5名が第一期生。明治10年、工学寮は工部大学校と改称、25歳のジョサイア・コンドルが教授として着任する。明治12年11月、26歳で工部大学校を首席で卒業し、明治13年、化学、土木（鉄道・灯台）電信、機械、造船、紡績、冶金、鉱山、造家など工部大学校の各科の首席卒業生とともに官費留学。

ロンドン大学の建築過程および美術過程で学ぶ傍ら、キューピッド建築会社、ついで建築家ウィリアム・バージェスの事務所の研修生として建築の実務を学ぶ。明治16年帰国。

その後辰野金吾は建築設計と教育の両面で活躍する。明治17年には、ジョサイア・コンドルの後任として工部大学校教授に就任、明治19年33歳の時には、銀座に辰野建築事務所を開設。その後、建築家として日本銀行と中央停車場（東京駅）など多数の建築設計をした。

【道順】

JR 東京駅丸の内北口→ステーションギャラリー・北口ドーム→東京駅正面→南口ドーム・ステーションホテル・虎屋→はとバス乗り場→「KITTE（キッテ）」6F テラス→丸ビル1F→新丸ビル7F テラス→八重洲口連絡通路/八重洲北口→東京駅構内へ

【街歩き解説】

【東京駅と正面口について】

（開業当時の）新駅（東京駅）で驚くべきことは、…新しい東京の玄関口が、、（天皇陛下の方向を向いて）丸の内を正面にしていたこと…。これによって古くからの下町は駅の裏手にされてしまった。

(もう一つは、) …新駅を東京駅と名づけたこと…これではまるで、…新橋をはじめとして、市内のほかの駅はみな地方駅だと (されてしまった)。

…京橋や新駅の東にあたる日本橋の人々は… (しばらくの間) 汽車に乗る時は新橋駅を利用した。大正9年、ようやく東口を設けることが決まったけれども、…掘割に橋を架ける位置をめぐる…京橋と日本橋とで意見が対立し、…決着は大震災で両方の区がほとんど壊滅するまでつかなかった。(「東京下町山の手」E・サイデインステッカー p124)



明治17年測量・大正5年修正

・ステーションギャラリー

ギャラリーの階段まわりにあるレンガの壁には、黒い穴が沢山見えて、それは木レンガといって、内装の部材を取り付けるために埋め込んだ木の跡だという。また、一部に鉄骨もむき出しになっていて、この建築がレンガ造というよりは、鉄骨レンガ造というべきもので、鉄骨で造った骨に隙間なくレンガを詰めたものであったことを示す。



ステーションギャラリー入り口壁で

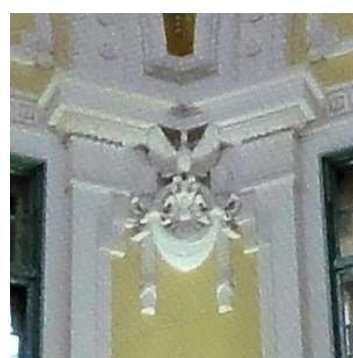
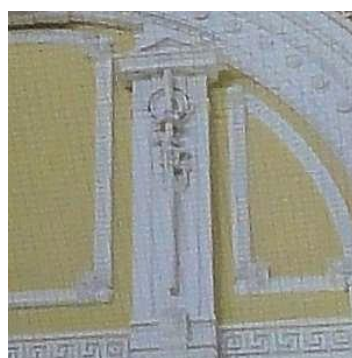
・東京駅ドーム天井

創業時は、北ドーム（左側）が入口で、南ドーム（右側）で出口に区分され、中央は皇室の専用出入り口だった。

約2mにもなる鷲の彫刻・花飾りのレリーフ、方角を示す干支を示すレリーフ・豊臣秀吉の兜をかたどった飾りなどを見ることができる。飾られている干支は、建物の構造上、丑、寅、辰、巳、未、申、戌、亥の8つである。残りの子、卯、午、酉は、なぜか武雄温泉楼門にある。



- 1：クレマチスレリーフ、2：鷲レリーフ、3：秀吉の兜のモチーフ、
4：干支のレリーフ、5：剣と鏡のレリーフ、6：鳳凰、動輪と矢束のレリーフ



ドーム3、4階と天井は干支や約2.4mにもなるワシの彫刻なども復原した。

ドーム内部の多種多様なレリーフは見どころの一つ。レリーフの色が不規則なのは所々に戦災で焼けた既存レリーフを再利用しているためだという。

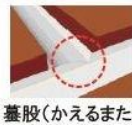


武雄温泉楼門

【使用しているレンガについて】

東京駅舎に使われているレンガは2種類ある。1つは、建物を支える構造用レンガ、そしてもう1つが外壁にみられる化粧レンガである。構造用レンガは、日本煉瓦製造(株)製でイギリス積み、化粧レンガは品川白煉瓦(株)製で小口積みになっている、そして目地は覆輪目地と呼ばれるものであるなど、各所に煉瓦についての説明がある。

⑪ 覆輪目地



墓股(かえるまた)

覆輪目地〔ふくりんめじ〕
断面が半円形の化粧目地のことである。
縦目地と横目地が交差する部分において、墓股(かえるまた)といわれる形状で施工している。覆輪目地には専用の目地鏝(こて)を使用し、熟練した職人が施工にあたった。目地幅は縦目地3分(9mm)、横目地2分5厘(7.6mm)と縦横で異なっていた。

・原首相遭難現場と浜口首相遭難現場

原首相は、1921年(大正10年)11月4日、京都へ向かう途中、南口ホールで刺殺された。浜口首相は、1930年(昭和5年)11月14日、岡山県下の陸軍特別大演習参観に向かう途中第4ホーム(現在の東北新幹線改札付近)で銃撃された。いずれの場所にも小さなマークが残されている。



原首相遭難現場と浜口首相遭難現場

☆ 原敬首相

大正10年11月4日、午後7時20分、内閣総理大臣原敬は、京都で開かれる政友会京都支部大会におもむくため、丸の内南口に向かっていった。そのとき、一人の青年が飛び出してきて案内にあっていた高橋善一駅長(初代)の肩をかすめ、いきなり刃わたり5寸の短刀で原首相の右腹部を刺した。原首相はその場に倒れ、駅長室で手当を受けたが、すでに絶命していた。犯人は原首相の率いる政友会内閣の強引な施策に不満を抱いて凶行におよんだと供述し、背後関係は不明であった。原敬暗殺事件は、1921年(大正10年)11月4日、当時の首相原敬が、鉄道省山手線大塚駅職員の中岡良一によって東京駅乗車口(現在の丸の内南口)で暗殺(刺殺)された事件。

大塚駅の転轍手であった中岡良一は、以前から原敬首相に対して批判的な意識を持っていた。良一の供述によれば、**原が政商や財閥中心の政治を行ったと考えていたこと、野党の提出した普通選挙法に反対したこと、また尼港事件（ロシア内戦中の1920年（大正9年）3月から5月にかけてアムール川の河口にあるニコラエフスク（尼港、現在のニコラエフスク・ナ・アムーレ）で発生した、赤軍パルチザンによる大規模な住民虐殺事件。日本人犠牲者の総数は判明しているだけで731名にのぼり、ほぼ皆殺しにされた。）が起こったことなどによるとされている。**その他一連の疑獄事件が起きたことや、反政府的な意見の持ち主であった上司・橋本栄五郎の影響を受けたことなどもあって、良一は原暗殺を考えるようになった。

1921年11月4日、原は京都で開かれる立憲政友会京都支部大会へ向かうために東京駅乗車口の改札口へと向かっていたが、午後7時25分頃、突進してきた良一に短刀を右胸に突き刺された。原はその場に倒れ、駅長室に運ばれ手当を受けたが、すでに死亡していた。突き刺された傷は原の右肺から心臓に達しており、ほぼ即死状態であったという。

原は、初の衆議院に議席を持つ政党の政友会党首で首相。首相就任前の民衆の原への期待は大きかったが、就任後の積極政策とされるもののうちのほとんどが政商、財閥向けのものであった。対英米協調主義と内政における積極政策、そして高等教育の拡張に力を入れたことに特徴がある。

☆ 浜口雄幸首相

昭和5年11月14日午前8時58分、内閣総理大臣・浜口雄幸は、岡山県下の陸軍特別大演習参観のため、午前9時発の特急「つばめ」号の1等車に向ってプラットホームを歩いていた。このとき、一発の銃声がおこり浜口首相は腹部をおさえうずくまった。かけつけた医師の手によって応急手当が加えられ、東京帝国大学医学部附属病院で手術を受け、一時は快方に向ったが翌昭和6年8月26日死去した・・・犯人は、**立憲民主党の浜口内閣が、ロンドン条約批准問題などで軍部の圧力に抵抗したことに不満を抱き、凶行におよんだものとされている。**濱口雄幸(1870~1931)は第27代内閣総理大臣(任期1929~1931)で、謹厳実直な性格で、その風貌から「ライオン宰相」と国民から親しまれた。世界大恐慌で混乱した経済を立て直すために金解禁や緊縮財政を断行。しかし、緊縮財政の一環として行われた軍縮、特に1930(昭和5)年に調印されたロンドン海軍軍縮条約は、内容が日本に著しく不利であると右翼からの激しい攻撃に晒されていた。

1930年(昭和5年)11月14日、濱口は現在の岡山県浅口市で行われる陸軍の演習の視察と、昭和天皇の行幸への付き添い及び自身の国帰りを兼ねて、午前9時発の特急燕に乗車するため東京駅を訪れる。午前8時58分、特急燕1号車に向かって第4ホーム(現在の東北新幹線改札付近)を移動中、愛国社社員の佐郷屋留雄に至近距離から銃撃された。銃撃された首相は周囲に大丈夫だと声を掛けるなど、気丈で意識ははっきりとしていたが、弾丸は骨盤を砕いていた。自身の回想によれば、銃撃の直後は小さな音と共に腹部に異状

を感じたが、激痛というべきものではなく、ステッキくらいの物体を大きな力で下腹部に押し込まれたような感じであったと云い、同時に「うむ、殺ったな」「殺されるには少し早いな」というような言葉が脳裏に浮かんだという。駅長室に運び込まれた濱口首相はかけつけた医者の手によって応急処置が施され、様態の安定に伴い、東京帝国大学医学部附属病院に搬送され、同病院にて腸の 30%を摘出する大きな手術を受けて一命を取り留めた。一時は快方に向ったが翌昭和 6 年 8 月 26 日死去した。犯人は、立憲民主党の浜口内閣が、ロンドン条約批准問題などで軍部の圧力に抵抗したことに不満を抱き、凶行におよんだものとされている。

明治生まれでは初の内閣総理大臣浜口は、初めて当時最新のメディアであったラジオを通じて国民に自身の政策を訴えた首相。英米との対決は不可能であることを理解し、軍拡よりも軍縮・国際協調を、積極財政から緊縮財政へという信念を貫き通したことが特徴である。

・東京ステーションホテル/虎屋喫茶店/東京駅前交番

東京駅ドーム天井などを身近に見るためには、東京ステーションホテル 2F の回廊に出るといい。そこには虎屋（喫茶店）があり、ここから見るドームのデザインがおもしろい。そして、東京駅にちなむ商品が売られている。



錯覚を利用したドームのフロア・これも免震構造のすき間か？

・中央玄関（皇室専用）と東京駅の石碑

東京駅の正面玄関、丸の内中央口にある石碑で「東京駅」と刻まれている。この石碑、八重洲の外堀にかけられていた八重洲橋を支えていたモノだという。また、石碑を囲むように正面玄関に続いている「御車（みくるま）寄せ」は、天皇、皇后両陛下や国賓、公賓、皇族などが東京駅をご利用になる際に乗用車をつけるところ。

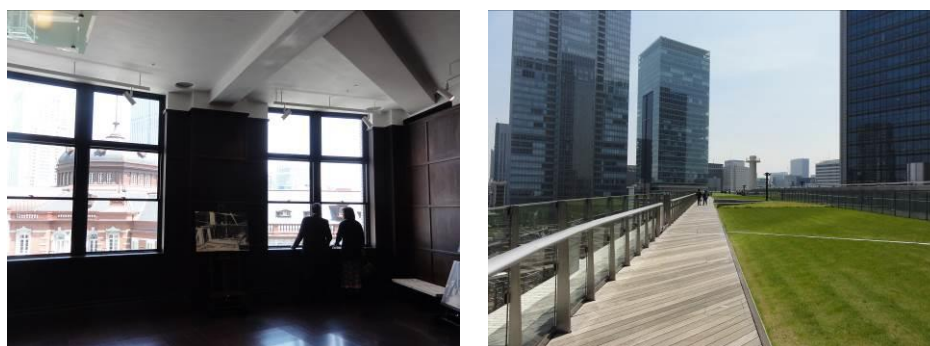
・「KITTE（キッテ）」6F テラスと新丸ビル 7F テラスから

いずれからも東京駅の全景が見られる。1931 年（S6）に日本最大級の郵便局として建造

された東京中央郵便局の跡地で、旧局舎の姿を可能な限り残した 38 階建てのビルが JP タワー「KITTE（キッテ）」。

中央郵便局長室の残されているほか、6F レストランやテラスから東京駅と新幹線ホームなどの眺望を楽しめる。3F の東京大学のインターメディアテクの展示物は見ごたえがある。郵便局内には各種グッズが販売されている。

新丸ビル 7F テラスからは、東京駅をほぼ正面から見ることができる。



中央郵便局長室・「KITTE（キッテ）」展望庭園

・旧丸ビルを支えた松杭（丸ビル）

1923 年に竣工した旧丸ビルを支えたのは、長さ 15m、5443 本の松杭であった。その 1 本が保存されている。東京駅は、約 1 万 1000 本の松の杭の上に立っていたが、復原工事によって松の杭は全部撤去された。現在は、松杭に代わる約 450 本の新しいコンクリート杭が地中 20m まで打ち込まれて、その上に乗った鉄筋コンクリートの地下室をつくって、さらにその上に駅舎全体を乗せている免震構造である。北口の改札を入れて右に進むとレンガ造の駅舎とコンコースの間が空いている。免震構造だから、最大 50cm 移動すると想定して開けてあるのだという。

東京駅を支えた松杭は、駅長室に保存されているらしいが、これは見学不可。

【松の杭について】

明治 19 年、中央官庁を日比谷練兵場に集結させる計画を立て、ドイツ人技師の意見を求めることに決める。…ところが、莫大な費用をかけて大きな穴を掘り、地盤を調査してみると、（このような）本格的な煉瓦と石の西洋建築は支えきれない地盤であることが判明し、…霞が関の方が適当であると結論が出た。



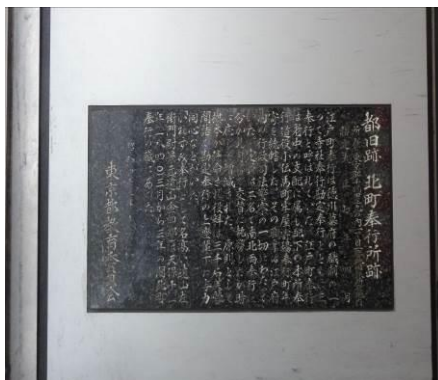
松の杭：丸ビルで

・ 動輪広場

丸の内地下北口には、蒸気機関車の大きな動輪のある広場がある。この動輪は、かつて東海道線を走っていた C62-15 型蒸気機関車のもので、直径 1m75cm の動輪が 3 つ並んでいる。



蒸気機関車の大きな動輪（動輪広場で）



北町奉行所跡碑・江戸城外堀石垣

・ 北町奉行所跡 1, 2 ・ 江戸城外堀石垣碑

江戸には北と南の奉行所があり、交代で業務をおこなっていた。丸の内トラストタワー一本館の車寄せ近くの出入りに北町奉行所跡（碑）がある。近くに、鍛冶橋門周辺で発見された江戸城外堀の石垣がほぼ当時の形で積み直されている。

ちなみに、大岡越前で有名な南町奉行所跡は、東京駅の隣の駅、有楽町駅の近くで再開発工事中に発掘された。

・その他鉄道関連（東京駅構内）

☆ 東京駅のゼロキロポイント

ゼロポストとは JR 鉄道の基準点の標識である。走行方向に関係なくこの点に至るルートが上り列車となる。

1 番線（中央線）は、4 号車乗車口の線路の向こう側に凝ったレンガの台座マークがある。2 番線もほぼおなじだが新しいもの。3 番線は、5 号車乗車口に年代物がある。4 番線も比較的新しく金属の立派なもの。5 番線も同じもの。6 番線と 7 番線には段差が有り標識は段差上に設置されている。あとは、…。



中央線（1 番線）・山手線（5 番線）のゼロキロポイント

☆ 明治時代の架線柱

5, 6 番線ホームには、緑色に塗られた架線柱とベージュ色の柱があり、どちらも旧駅舎と同年代のもの。これは、第 2 次世界大戦の東京空襲の際にホームの屋根は焼け落ちたが、柱には損傷がほとんどなかったため再利用したもの。



緑色の架線柱（5, 6 番線ホーム）

☆ 中央郵便局への地下通路

東京駅南口の有楽町寄りに赤レンガの見事な通路がある。この通路とホームがエレベータで結ばれ、かつては郵便物を上げ下ろししていた。赤レンガ通路には線路が敷かれ、郵便物を載せたトロッコのような車両が、当時4本あったホームの東側に出たあとバックしてトンネルに入り、中央郵便局の地下とつながっていた。現在は、この赤レンガ通路は車椅子の乗降客用通路として利用されているとか。

☆ 霊安室

東京駅には霊安室が2室あり、一つは地上の第2自由通路付近、もう一つは地下2階にある。東京駅は利用者数が多いため、自殺や事故、病気などで利用者が亡くなることがあり、その数は年間数人であるとされている。それでも二部屋を同時に使用することはほとんどないとか。

地上の霊安室のドアには数字の「7」が記されていることから、駅職員は他の利用者に配慮して？ 遺体をこの霊安室に移送する際は「7号室のお客さん」と呼んでいるという。

☆ 新幹線・ホーム下の清掃室

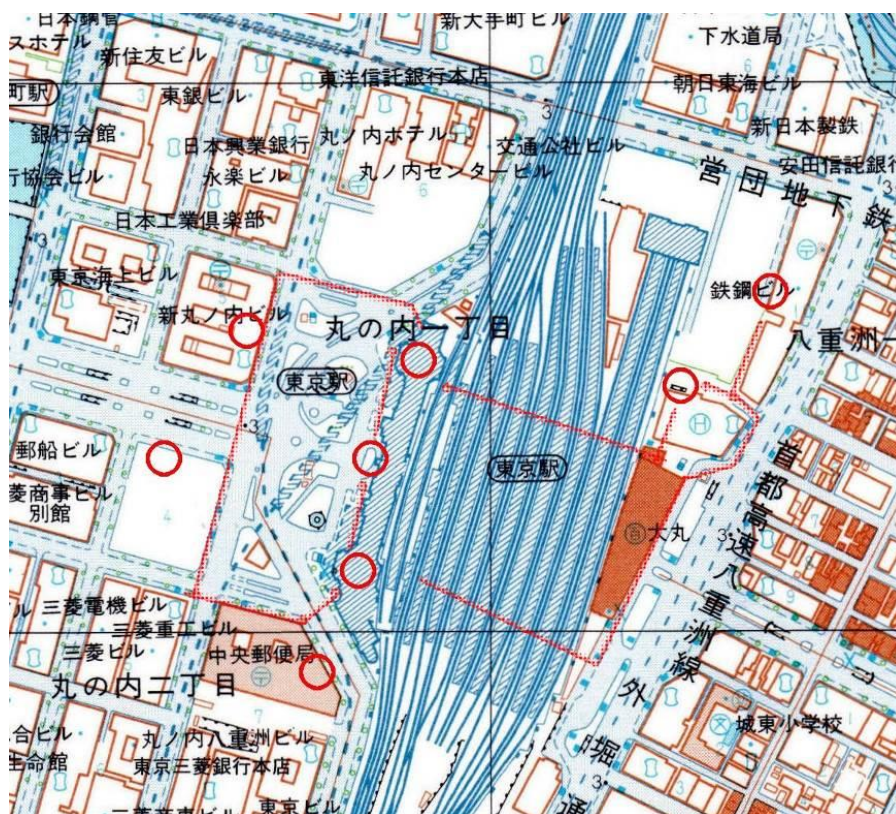
新幹線ホームの下に清掃室があり、ホームから見た人もいることだろう。短時間に車内清掃をする男女のことは「新幹線お掃除の天使たち」といわれている。それは、JR東日本グループ会社の鉄道整備株式会社、通称“テッセイ (TESSEI)”の人たち。

「東京駅の東北・上越新幹線などの折り返し時間はわずか12分。降車に2分、乗車に3分かかるので、清掃にさける時間はわずか7分だという。その間に、車両清掃、トイレ掃除、ゴミ出し、座席カバーの交換、忘れ物のチェックなどを完璧に終える。

☆ 十河信二の記念碑

1973年に東海道新幹線の東京駅18・19番ホーム先端に東京駅新幹線建設記念碑が建立されたが、その碑には十河の功績を讃えて、レリーフと座右の銘である「一花開天下春」の文字が刻まれている。ちなみに、そのレリーフの自分の肖像を見た十河はひとこと、「似とらん」と言ったとか。

ルートマップ



+ * * * + オフィス 地図豆 yamaoka mitsuharu + * * * +