



東京停車場全景

DOBOKU ANNIVERSARY

第3回 東京駅開業110周年

2024年、開業110周年を迎えた東京駅。1914(大正3)年12月18日に開業し、その威風堂々たる姿は、今もなお東京の顔、日本の顔として世界に知られている。その開業にいたる歴史と建設事業を紹介する。

中央停車場の計画と規格外な大規模工事

明治時代に入り鉄道が開業し、1881(明治14)年には日本初の私鉄会社「日本鉄道」が設立。以降、全国で50社近い私設鉄道が設立された。全国各地に交通網ができると同時に、官営と私設との間の過当競争や地域輸送の独占など様々な弊害が生まれたため、1906(明治39)年には鉄道国有法が公布。一部を除いて私設鉄道各社が国に買収されるなど、鉄道黄金期を迎えていた。

都内においても新橋をはじめ、上野や新宿など急速にターミナル駅が作られるようになった。都内一帯が次々と変貌を遂げていく中、東京府知事、芳川顕正が内務卿あてに「市区改正意見書」を上申。そこには築港計画や運河計画などとともに「市街貫通鉄道」計画が盛り込まれていた。そして、1889(明治22)年の市区改正委員会で中央停車場の開設が決定。旧江戸城西の丸にたつ皇居(明治宮殿)と道路を介してつながれる、現在の地に建てることが定められた。

設計を担当したのは、日本近代建築家、辰野金吾。当初、中央停車場の基本構造を設計したのは、ベルリンを縦貫する市街高架鉄道にも関わった、ドイツ人技師のフランツ・バルツァーだった。辰野は、駅舎本屋の平面計画やプラットフォームの配置などはバルツァー案を踏襲しつつも中近世ヨーロッパのいくつかの建築様式を自在に取り入れた。予算も鉄道院の初代総裁・後藤新平が大規模な駅にすることを奨励。当初の予算から4倍近くにアップした。

敷地総面積約22万㎡の巨大な建築工事。建設地は、ごく軟弱な地盤で、大重量の建造物を建てるには不向きな土地柄だった



実際に施工された市街高架線の平面図。図の右側にあるのが中央停車場にあたる。「市街線金杉橋銭瓶町間線路平面図全上縦断面図」一部

め、従来では考えられないほどの基礎工事が行われることになった。直径21~23cm、長さ6、7mほどの松の丸太杭が青森などから運ばれ、敷地全体に埋め込まれた。その数は1万を超えたという。その上に煉瓦50万個を敷き詰め、さらにコンクリートが打たれた。

鉄骨の組み立てでは、現在のような足場は一切使わず、レールの上を移動する吊り荷重7t、揚程21mの蒸気クレーンが使われた。大型の重量物は蒸気クレーンが活躍し、設置作業は長梯子で「重量鳶」が活躍した。また、コンクリート打設には初期の蒸気動力によりコンクリート・ミキサーや工事用のエレベータも投入。当時としては最新鋭の技術が次々と導入された。

施工にあたった作業員はのべ75万ともいわれている。1日あたり平均700人が作業にあたりピーク時には1000人にも達したという。こうしてアジア最大級の駅舎が生まれた。



東京停車場本屋南端部の基礎工事

いつの時代も注目を集める存在

頑強な東京駅の駅舎は、関東大震災ではびくともしなかった。東京大空襲では、屋根や天井部分などを焼失。復旧工事で3階建てから2階建てになるなど姿を変えたが、2007年には東京駅丸の内駅舎の保存・復元工事が始まり、2012年に創建当時に近い美しさを取り戻した。

現在では、交通の要としてはもちろん、観光スポットやウェディングフォトスポットとして「東京」を紹介するうえで欠かせない存在となっている。世界に通用する駅を目指して誕生した東京駅。今もこれからも変わらずにその存在感を放ち続けるだろう。

参考文献

- ・老川慶喜「日本鉄道史 大正・昭和戦前篇」中公新書 2016年
- ・林章「東京駅はこうして誕生した」ウェッジ選書 2007年
- ・水野信太郎「日本煉瓦史の研究」法政大学出版局 2013年
- ・東秀紀「東京の建築家 辰野金吾伝」講談社 2002年
- ・佐藤竜一「建築家・葛西萬司」日本地域社会研究所 2023年

※写真・画像は『東京市街高架鉄道建築概要』大正3年12月より引用(いずれも提供：土木学会附属土木図書館)