



東京駅丸の内駅舎保存・復原

鎌田雅己

「赤レンガ駅舎」として国民に広く親しまれている東京駅丸の内駅舎は、わが国近代建築の祖、辰野金吾氏の設計によって大正3年（1914年）に開業した。以来、先の大戦末期の戦災、戦後の応急復旧と大きくその姿を変えてきたが、東京の中央停車場として人々と共に歴史を歩んできたわが国の明治・大正を代表する建築である。今回、戦災復旧された丸の内駅舎を創建当時の姿に保存・復原する。

キーワード：駅、文化財、保存・復原、レンガ、天然スレート、免震

1. はじめに

平成13年（2001年）度に東京都が主催した『東京駅周辺の再生整備に関する委員会（委員長：伊藤滋早稲田大学教授）』において、東京駅周辺の再生整備に係る都市計画上の諸課題の整理とその解決のための基本的方向が検討された。その中で、首都東京の顔としての景観形成が重要であり、そのためには丸の内駅舎の保存・復原が必要不可欠だと認識され、保存・復原の目標を次のように定めた。

安全性や機能性の向上を図りながら『赤レンガ駅舎の恒久的な保存・活用』を実現するとともに、都市景観の役割並びに歴史的価値を認識して、『風格ある都市景観の形成・歴史的建造物の継承』を目指す。

すなわち、東京駅丸の内駅舎を現役の建物として恒久的に利用しつつ、創建当時の姿に復原するというものである。

この委員会の終了後、JR東日本では学識経験者を交えた専門委員会を設けて保存・復原に関する検討を進め、東京駅丸の内駅舎保存・復原の着手を決定した。

2. 丸の内駅舎の歴史

(1) 開業に向けて

明治22年（1889年）に東京府知事より告示された東京市区改正計画において、新橋・上野両停車場を結ぶ市内貫通高架線の建設が定められ、翌年、東京市中央に停車場を設置する旨の訓令が出された。

設計は当初逋信省工務顧問として雇われていたドイツ人フランツ・バルツァー（Franz Baltzer）によっ

て進められた。その外観は西洋風煉瓦建築の上に瓦葺の屋根を載せ、出入口上には唐破風を載せるなど和洋折衷であった。しかし、この案は、「ステーションのごときは、外国式がよい」という明治天皇の意向で却下されたとされている。

そこで、辰野金吾（辰野葛西事務所）が設計を担当することとなる。一時は、予算や機能の見直しにより規模が縮小されたが、日露戦争に勝った後、当時の鉄道院総裁・後藤新平の「大国ロシアを負かした日本にふさわしい、世界があっと驚くような駅を」という要望により、3階建ての大規模な駅になった。

工事施工については、鉄骨の製作・組立てを石川島造船所が、建屋の工事を主に大林組が、ホテル内部の造作を清水組が、衛生・排水設備を鉄道院が直営で行った。

建設当初は、地上3階・一部地下1階建てで、背面（ホーム側）には平屋付属部分があり、総建築面積は約10,600㎡であった。創建当初の出入口については、南ドームが「乗車客用」、北ドームが「降車客用」であり、中央部分には「帝室専用昇降口」とその北方に「電車線専用の出口」があった。1階には、駅長室、皇室用休憩室および待合室、1, 2, 3 等待合室、食堂、



写真—1 外観（創建時）

小手荷物交付諸室等が設けられた。2, 3階については南側約半分がホテルの客室や食堂であり、北側が鉄道院の事務室であった（写真—1）。

(2) 震災と戦災

大正12年（1923年）関東大震災が起り、火災による被害を含め、周辺の建物等には甚大な被害が生じたが、東京駅丸の内駅舎には特に被害はなかった。

しかし、昭和20年（1945年）5月25日、空襲による火災で屋根や天井部分が損壊した（写真—2）。



写真—2 戦争による被災状況

屋根の復旧工事においては、陸軍から本省建築課に移籍した高山馨氏が木造トラス等の構造設計を行った。当時、屋根葺材はトタン板を亜鉛メッキして葺き上げてペンキ塗り仕上げがされた。

その後、昭和27年（1952年）に、平屋部（切妻部）は雄勝産の、南北中央のドーム部は登米産の天然スレートによって全面葺き直された。

ドーム部天井は、今村三郎氏が設計を行った。戦争終結により、専ら飛行機に使用されていたジュラルミンの入手が容易になったため、鉄骨で裏打ちしたジュラルミン板張りペイント仕上げと決定された。そして、旧3階建てから現在の2階建てへの復旧工事は昭和22年（1947年）3月に完了した。

その後解体されることなく、現在もその姿を留めている。

3. 復原工事の概要

(1) 外観の保存・復原

(a) 外壁

① 広場側外壁

・化粧レンガ

創建当初の化粧レンガは、品川白煉瓦株式会社にて

製作され、いわゆる「下駄歯積み」された構造煉瓦の表面に、厚さ15mmと45mmのものが交互に貼り付けられている。

切妻部における3階部分の復原（増築）にあたっては、現存部分との風合いをあわせ、調和させることを目標としている。

・石

腰部、窓台、まぐさ等に北木島産及び稲田産の花崗岩が用いられているが、現在、腰部の多くはモルタルで補修されている。また、石は全体的に変色しており、今後復原・改修される部分との色の違いが明らかになると思われるため、色の違いの対処について検討を深める。

・擬石

柱形のエンタシスならびに窓枠の一部は、花崗岩粉を用いた擬石塗で仕上げられており、化粧レンガとの鮮やかな対比が、外観を強く印象づけている。しかし、経年等による変色（汚れ）があるため、復原・改修部との色の違いの対処について検討を深める。

② 線路側外壁

創建当初は広場側と同様に化粧レンガが貼られ、石や擬石による柱形や窓枠のアクセントが設けられていた。しかし、昭和20年（1945年）に受けた空襲によってその多くが失われ、その結果、現在は線路側全面にわたってモルタル補修の上塗装が施されている。復原にあたっては、化粧レンガ、柱形、開口部枠などの設置を行う。

(b) 屋根

創建当初、屋根は雄勝産の天然スレートで葺かれていたが、戦災復興を含むこれまでの葺き替えによって、現在は登米産の天然スレートが使用されている。南北及び中央ドームは魚鱗葺で、その他の切妻部は一文字葺である。創建当時が一文字葺であったことが、今回調査で確認できたことから、今回一文字葺で復原する。

(2) ドーム内観（見上げ部）の復原

いくつかの写真や文献等から、創建当初の仕様が概ね明らかになってきた。壁のレリーフには兜、剣の他、干支等の日本的モチーフが用いられていたこと、天井の色漆喰塗が「黄卵色」であり、全体として「麗（はれ）やか」な色彩であったことなどの記述が残っている。更に客観的情報を集め、意匠の特定を進める。

現在、ドーム天井の裏の壁には、創建当初のレリーフの一部が残存している。その表面のほとんどは焼け落ちているが下地は健全であり、保存・修復の方法について今後更なる検討を行う（写真—3, 4）。



写真一3 ドーム（創建時）



写真一4 ドーム（現在）

(3) 耐震性能の確保～免震工法の採用～

前述のように、「赤レンガ駅舎の恒久的保存・活用」が本計画のテーマのひとつである。そこで、目標とすべき耐震性能を以下のように設定した。

- ・震度5クラスの地震時：レンガ壁に、ひび割れが発生しない。
- ・震度7クラス（想定される最大級クラス）の地震時：レンガ壁にひび割れが発生するが、大きな補修をすることなく、建物を使用できる。（人命の確保に加え、十分な機能を確保できる。）

次に既存レンガ内壁の保存量や3階復原部の架構形式の想定（後述）を行い、上記耐震性能を確保するために必要な耐震補強量を算出した。その結果、免震工法を採用した場合には耐震補強がほとんど不要であることに対して、在来工法の場合には、想定される内壁の概ね5割に対して耐震補強が必要であることが分かった。よって、安全性・活用自由度・保存精度等が向上すること等から免震工法を採用する。

(4) 架構の保存・復原方針

(a) 既存床

建設当初の床スラブに用いられている炭殻コンクリートについては、圧縮試験結果にもとづき、安全性に配慮して撤去することとした。しかし、床組鉄骨については可能な限り保存・利活用に努めるべく検討を進める。

(b) 既存鉄骨

火害を受けた鉄骨の再活用を図るために、強度試験や化学成分分析を行った。その結果、火災による鋼材の強度・材質の影響は小さく、溶接する場合に注意は要するが再活用が可能であることが分かった。ただし、

局部座屈などの変形が著しいものについては、補強材を用いての保存・活用を図ることとする。また、機能上、施工上、あるいは施設利用上、現位置での保存が困難な場合は撤去することを考えている。

(c) 復原部架構

復原（増築）する部分の架構・壁については、耐震性・保守性を重視して、SRC造とする。屋根小屋組についても同様に、現代の材料・構法によって施工する。

4. 計画概要

(1) 丸の内駅舎施設計画

復原後の駅舎においても、現状と同様に「駅」、「ホテル」、「ギャラリー」の機能を継続する。また、地下に2層の躯体を新設し、付置義務駐車場、機械室、駅業務施設および将来利活用の店舗スペースを配置する。

また既存内部レンガ壁を保存上の観点から極力残すことにも配慮しつつ、施設計画を行った。駅の施設計画は、出改札口や兼掌窓口等の営業施設は現状と同様に南・北ドーム及び中央3箇所に配置する。

ホテルについては、2階・3階を客室として利用する。全長で300mを超える建物内の宿泊客動線の短縮化を図るため、中央1階にフロントを、2階にレストランを配置する。ギャラリーは、1階広場側にエントランスを設け、北ドーム周りの2階・3階部分を展示スペースとしてお客様の回遊性を持たせた計画とする。

5. おわりに

平成19年5月30日起工式及び起工祝賀会も終了し、丸の内駅舎の保存・復原工事に着手した。平成23（2011）年度末の竣功に向けて、将来も現役の建物として、広く国民に親しまれるような駅舎をすることを目標に、施工段階においても更なる詳細な検討を進める。

JICMA

【筆者紹介】

鎌田 雅己（かまた まさみ）
東日本旅客鉄道(株)
東京工事事務所
東京駅復原プロジェクト
課長

