



■創建当時（大正3年）の丸の内舎の写真



だが個人としては、戦後の歴史を消すことはしたくない、復元することも、復元したところはそのとおりわかるようにしてはどうかと考えるところであった。

さてそれもどうかなく、私は強いのである。復元するなら、新設の3階のみならず、傷んでい



戦災前の東京駅



現在の東京駅（ドームの形に注意）

る今の表面のレンガも石もすべて張り替えざるを得ないから、見たところすべて新しいものとなるだろう。それはもつレンガとどろが違つのである。中身の壁材は本物ですといっても、建築家だけが通用しない論になる。

レプリカ論と現物論は、もつと論じられな

ければなるまい。

### 風景の保全はどうなる

東京駅の保全に関しては論が進んだが時間が足りなかったせいか、風景の保全に関しては、横河さんが若干述べたが論の展開はないし、都市計画学会での検討にもなかつた気がある。

とにかく復元できれば万歳として、そのための容積移転の手法を検討するという、これも技術論には精を出したろうが、肝心の東京駅とその周辺の風景を保全する計画はどれほどなされたのだろうか。

八重洲側の大丸や観光会館などの土地に容積移転するらしい。今の丸を取り壊して、左右に分かれてかなり太い超高層ビルが2本建つようだが、今の横にひろがる邪魔な丸に替わって、今度は縦方向の建物が、赤レンガ駅舎の背景の視界にはいつてくるのだろうか。

### 建築復元はいつも正しいか

ところで、JRR東日本は文化貢献だけで復元をやるのだろうか。そうならばたしかにすごいことだ。それにもかかわらず、わたしは戦災前の姿に復元することに反対である。今の姿を保つてもらいたいのである。

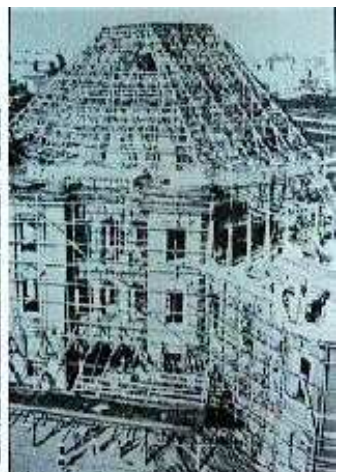
都市計画学会での検討も、保存部会長が建築構造学者であることから推して、復元することを前提として始めたらしく、復元の技術と方法は検討されても、復元は是非論・意味論の論議はなかつた気があるが、どうなのだろうか。

はたして復元はいつも正義であるか。

わが復元反対論（現姿保全論）は、ひとつはあの赤レンガ駅舎は、西の原爆ドームに匹敵する東の貴重かつ重要な戦争記念碑だからであり、ふたつ目はわたしたちの戦後の歴史を抹殺するなということである。

### 戦争記念碑としての東京駅赤レンガ建築

あの駅舎は、第一次大戦と第二次大戦の両方の記憶を、下半身と上半身に明確に形態に刻み込んだ。いまはもう日本では稀有な歴史的記念碑なのだ。1914年東京駅開業イベントに、ドイツ領中国の青島占領の凱旋参内行事を合わせたように、これは第



1945年焼け落ちた鉄骨ドームは、早くも翌年に木造で修復された（「駅と街」より）

一次世界大戦の戦争景気のもたらした記念碑なのだ。

原爆ドームと大きく違つのはそれが今も使われ続けている市民の文化資産であることであり、そこに大きな意義がある。

また原爆ドームが戦争破壊の姿であるのに、東京駅は戦後復興の姿なのである。あの物資の極端に不足しているときに、あの姿に復興した当時の国鉄建築家の意気に、本当に頭が下がる。

### 今の姿に認められた国鉄建築家の努力

復元推進論には、今の姿は戦争直後の応急修理の姿だから早く直せという意見がある。本当に急務措置ならば、ドームは台形スレート葺きでなくて切り妻トタン葺きでよかったし、ホールの天井はアルミ成型丸天井でなくてベニヤ板で平らに張ればよかった。柱頭オーダーなど付け替えてもよかった。本当に急務で半世紀以上も保つた。

今の姿と昔の姿を見比べて、今の形が当初の形に十分に匹敵するデザインであることを誰が否定できようか。戦後復興にあたって、国鉄建築家の画

たパース（完成予想図）の美しさ。これを見ると、ドームが丸屋根でなく、角屋根でなければならぬデザインの必然性さえも見えてくる。まさに近代建築保全再生の模範といえるものである。

日本建築界の大御所辰野金吾の設計だから復元せよとの論もあるが、それでは国鉄の建築家は辰野より劣るのか。

### わたしたちの歴史風景としての東京駅

そもそもつとつと、1914年から45年までと46年から現在までの時間を比べてみよ。人々の記憶と口々に、東京駅は今の姿が生きているのだ。戦争から復興してきた時代と、その後のわたしたちの歴史を表している現在の姿を、復元の美名のもとに抹殺してはならない。

今の姿には、日本の繁栄と悲劇の両面の歴史が込められている。もしも戦後の姿を捨棄してしまつたら、戦後の近現代建築保存の論理はどつとなるのか。駅前広場のことと、背景の八重洲鉄道会館（大丸）を取り除けば、それでよろしい。ゆずつても4本の尖塔の復元くらいか。もちろん、木造屋根を鉄骨造に直すなど構造補強は必要だろう。

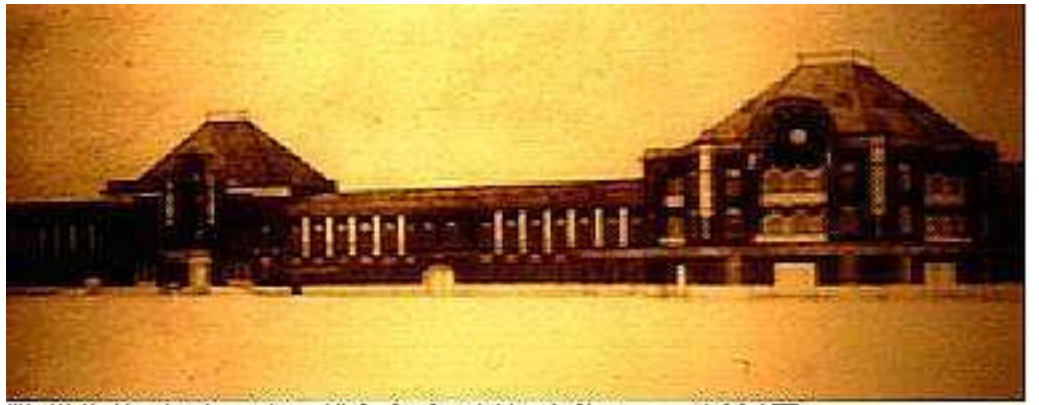
### 都市風景としての東京駅はいつまで

ところで、八重洲側の大丸はいつまでなのだろう。今は赤レンガ駅舎の背景景観として邪魔である。これから大丸も建てて直したら、駅舎の背景としてどうなるのだろうか。

どつしても後ろに建てたいなら、金屏風みたいなビルにして、そのままに赤レンガ駅舎が建っているのでもいいかもしれない。とは、村松貞次郎先生（88年当時の八十島委員会）の言であることを思いだした。

もしも赤レンガ駅舎の敷地の未利用容積率を他の敷地へと移動するならば、移動された坪はつとつと00%とかのどつともなく高い容積率となるから、当然超高層建築の巨大ビルとなる。その巨大ビルの足元にひれ伏して赤レンガ建築が横たわるのだから。復元は言われても、それが周辺との関係でどうなるのが見えない。

### 東京駅開発の論議は繰り返された



戦災修復計画の時に描かれた建築デザインの透視図

面白いくらい、東京丸の内あたりでは赤レンガ駅舎建て替え問題も含め、11年周期で開発騒ぎがおきてくる。丸の内美観論争の1966年から77年88年、99年とあり、次は2010年かと思つていたのが早くも実現している。

東京駅の保全方法は、当初形態復元ではなく、現在の姿を保つべきというわたしの復元反対論は、じつは1988年頃から唱えている。

そのきっかけは国土庁、建設省、運輸省、郵政省が共同して調査した、東京駅周辺地区総合整備基礎調

査（報告書は1988年3月にでた）の、通称「八十島委員会」の作業班として携わつたことである。当時、中曽根内閣の都市開発推進で、東京の中で東京駅周辺、汐留駅周辺（新橋駅）、13号地埋立地（レインボータウン）がビッグプロジェクトとしてとり上げられたのであった。国鉄の分割民営化の前夜であり、バブル経済の前夜とも言つべき民生活推進時代であった。

私は国土庁と建設省のコンサルタントとして都市計画と赤レンガ駅舎保全問題を主に、まじめ作業を担当した。ここで当時の、いわば同僚側のインサイダー情報といつても秘密にするようなことは何もないが、を、若干記しておくこととする。

### 3つの姿を持った東京駅

私の専門は、都市計画と都市再開発が専門だが、実は大学では建築史の勉強をして出ているから私としては赤レンガ駅舎保全問題におおいに傾注したのであった。当時、師匠の平井聖一（土木大教授）（当時）によく相談したものである。

当時の平井先生のお考えは、既に冒頭のシンポジウムでの発言のように、建築保存は時代の文化を伝えることであり、古ければよいのではない。東京駅は戦争後の今の姿が大切であるとするものである。私もその通りと思ひ、作業を続けた。

ところで数年のこと、平井先生はある計画コンペに、東京駅復元計画案を応募して佳作となった。その案は、赤レンガ駅舎の南半分は現在形態のまま、北側半分は戦前形態に復元、そして中央のドームは戦災時の焼けただれた姿に復元というのであった。つまりあの駅舎がこれまでに持つた3つの姿を見せることで、だれもが歴史を体験することができるのである。これはまさに、安易な復元論に対するまことにドラスティックな批評であると思う。

### 村松先生の復元論

八十島委員会のなかで建築系は、建築家の芦原義信さんと建築史家の村松貞次郎先生であった。村松先生には、たびたび指導を受けた。そんな委員会の様子を、当時の雑誌「東京人」に、東京駅を失つことは東京の顔を失つことだ、のタイトルで書いておられる。

村松先生はその10年程前の美観論争当時、建築雑誌に丸の内地区の建築について書かれたことがあり、時代の変遷を気にしておられた。最悪ならファサード保存でも良いから、当初の姿に復元して保存したいとも言つておられ、上述の金屏風論もその文脈のなかであった。

辰野金吾の作品の中で、東京駅の評価を伺つたところ、Aクラスの下といつところか、とおつやつた。あのくらいレベルの様式建築は、植民地だったアジアの都市に行けば、どこにもある、と。

### 88年八十島委員会

当時は、国鉄の民営化直前であり、東京駅の敷地全体を民営化後にどう分割するかについてさまざまの動きもあり、東京駅赤レンガ駅舎もその中で翻弄された。

委員会は都市と建築各界の大御所たちであったが、赤レンガ駅舎は総じて保全の方向で推移し、結論は「現在地で形態保全する」方針となった。この現地保全となった重要なフレームスの原案は、もちろん運輸建設両省の官僚の作であるが、実はその「形態保全」をひねり出したのは、わたしであった。

そこに至るには、委員会での討議検討によることはもちろんだが、国鉄民営化で分割する会社間のかげ引き、運輸建設両省の縄張り争い、政治家の動きなどとともに、赤レンガの東京駅を愛する会の運動などが背景にあることは言つてもよい。

国鉄分割民営化にあたって、鉄道事業再建のために民営化会社に移る土地を高度利用したい、一方で赤レンガ駅舎の形態保全もしたい、その間にたつての「形態保全」である。その方法として「駅舎の背後に駅舎の形態保全に十分配慮しながら新しい建物を建築する方法、駅舎の上空の容積率を本地区内の他の敷地に移動する方法等」（上記調査報告書より）として表現したのであった。JRRの最近の発表では、この後段のくだりの方向となりつつある気配である。

### 「形態保全」の意味

ここで「形態保全」としたときのわたしの気持ちは、現在の姿かたちを保全しながら機能は現在と未来に使いやすく、という期待を込めたのであった。今もその気持ちは変わらぬ。

もちろん当時は諸般の事情で、どの形態で保全するかまで書けるほどに機は熟していなかった当初形態復原論(例:村松貞次郎「愛する会」、現在形態保全論(例:平井聖)、イメージ継承新規範意論(例:丹下健三)など)とさまざまであったので、玉虫色にも読めるようになったのである。

これにより、少なくとも現地で赤レンガ駅舎が何らかの形で、その姿が保全されることが決まったことは確かであり、愛する会も運動の成果と喜ばれた黒衣の私も密かに嬉しかったものであるが、それを復元と解釈されたのは、私の考えとは違っていた。それだけに、読みよむようにはどうにもなる危険性を感じたので、第13回国町並みゼミ(1990、京都)分科会で、形態保全の意味と拡大解釈の可能性を私は発表したのだが、とくに注目されなかった。

だがやはり、復元への危懼を読み取った愛する会は復元運動を継続した。復元を期待するのは、建築家たちもその一つであるように、辰野全吉設計だから復元せよという建築界でしか通用しない論も聞かえるので、日本建築家協会での私の形態保全論を話したこともあった。しかしどうも、私の現形態保全論は蟬螂の斧である。

### 建築家T氏の新復元提案

88年の八十島委員会の作業のなかで、東京駅の保存に関して、各界の著名人たちの意見を伺ってまわったことがある。そのうちで興味深い二人のお話を思い出す。

建築家のTさんに予約するのは時間がかかったが、オフィスをたずねて驚いたことに、畳2枚もあるつかという丸の内から東京駅にかけての大きな模型を見せられた。その模型の中心に、Tさん提案の東京駅計画案の模型が立っている。

わたしは、建築を計画するときはその周辺のこれくらいの範囲まで模型をつくるのですよ。まさか、待たせられた間に、これを作っておられたわけではあるまいが、時間と金がかかりそうな精巧なる代物である。以前から東京駅に関して独自の開発案を発表しておられたが、それを改めて模型で見せてくださったのである。

### 高さ100メートルの赤レンガ駅舎

その駅舎建築の形は、戦災前の東京駅の姿をそのまま、高さ100メートルまで縦に引き伸ばしたといえは分かりやすい。もちろん駅前広場のデザインや交通計画など、新たな提案も盛り込まれているが、2階建ては30階建てくらい、赤レンガが壁となり、スカイラインの屋根には尖塔やドームが辰野設計の形で復元されている。

辰野先生の設計当時は、周りにはなにも建物が無いといつてよかつた時代です。そのとき先生は、街並みを創りたかつたに違いないと思います。あの長さ多様なスカイラインを見ればよく分かるのです。今、それと同じに復元しても、周囲の街並みが100メートルを超えるスカイラインであるとき先生の意図した街並みは埋没するばかりです。今ならば辰野先生がこつしたであろうと思つたのが、この模型なのです。

Tさんは熱をこめてこのようなことを丁寧にお話いただいたと記憶している。説得力があった。

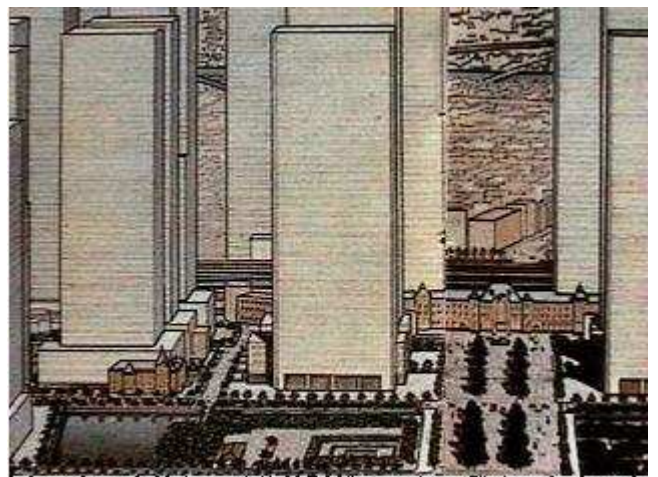
### 学者C氏は日本のシンボル建築を提案

経済学者C氏はオーストラリア出身の方だがその考えも実に面白かつた。

シドニーのオペラハウスは、国のシンボルとなる建築であるが、日本にはそれに相当する建築があるだろうか。東京駅こそは、そのような建築を創るのに最も適したところであると思ふ。この趣旨で、保存や復元よりも世界の建築家の設計競技などで、日本の新たなシンボル建築をつくることを提案したいとおっしゃった。

わたしは建築史の出身だからかめつたなことで、建築物を見て心を動かされるようなことは無いし、特に現代建築では皆無である。ところが、あのオペラハウスだけは例外だつた。すばらしい建物だと知つてはいたが、50歳近くなつてはじめて現物を見て、わわながらちよつと列はすかしくなるほど感動したものである。

Cさんの話で、そつが、オーストラリア人も誇りに思つているのだと、改めてあの建築のすばらしさを感じ、これまたお話しが説得力があったものである。日本にそのような現代建築が果たしてあるだろうか。



丸の内大の地主・三菱地所が1988年に発表した丸の内マンハッタン計画

### 巨額の復元費用はこれから

それからかれこれ15年、2002年の2月に発表されたJR東日本の復元の投資額は500億円とか。今の時代では敬服すべきまことに大変なものである。庶民としては、これがために運賃値上げになるのじゃなくて、文化貢献で儲けていただいて値下げになることを祈るのである。

公式に持ち主から復元という考え方はされたが、まだまだどうなるか分からない要素がありそつだ。事業主のJRが復元資金を捻出するには、その容積移転による稼ぎをあてにするとしても、それは果たして事業採算的に可能なのだろうか。

### 最大投資の当初形態復元計画

単純に考えれば、今の場所で大規模な新建築に建て替えるのが、最も収益が上がるはずである。それをあえて金が最もかかり、それに見合う収益がそのものからは期待できない当初形態復元保全を行うから、公益企業や社会還元としての貢献は誠に崇高であるが、それにはそれ相応の理由を株主に説明責任だつて生じるだろう。

我田引水のように、駅舎そのものへの投資は、

現在形態保全が最も少なく、容積移転するのであれば残る赤レンガ駅舎が2階であるところ3階であるところと関係ないから、これが最も経済的な開発投資方法であるはずだ。

形態保全の技術論や文化論ばかりじゃなくて、企業の経営論としてこれから多くの検討がなされて当然である。

### またまた考えたい形態保全

景気の先行きは不透明過ぎる。これまで何回も復元や建て直しの話が出ては消えてきた「歴史」があるから、これから最短でも15年ばかりかかるとであろう復元事業が、果たして円滑に行くかどうか。

11年周期説から言えば、その前に出直しがあるかもしれない。

会場の建築家から保存復元と持ち主でないものが唱えても、持ち主の経済的補償の手段がないままでは限界があると問題提起の発言もあったように、東京駅だから容積率移転しても開発が可能だが、開発ポテンシャルを持たない地方都市では意味を持たない。

前から私は唱えているのだが、空中開発権を公が買い取る方法はないものか。公園が公共施設であるように、ある条件のもとでは見渡すことのできる広い空という空中もつならないものか。倉敷の背景条例の実例もある。

とにかく今こそ、形態保全の意味をしつくりと市民が考えるべきである。ここまで時間がたつたのだから、またまたじっくり考えても、遅れているとはいえない。(20203116)

関連ページ：[東京駅復元反対](#)・[歴史の遺跡](#)・[赤レンガが東京駅保存問題をめぐって](#)・[超高層の不安な風景](#)・[都市再生十一年](#)・[東京駅を生きた戦争記念碑](#)

[まちなり通信の表紙](#)・[目次に戻る](#)