

## 赤レンガの東京駅に三か月寝起き

二十七回生 萩原 直大

昨年十月、東京駅が六年間の長い工事を経て、正三年開業当時の姿へと復元された。

凄い人気で連日、見物客でごった返しているところ、コミで報じられていた。それを聞いて私の足は鈍り、訪れたのは今年の三月であった。

南口ドームからステーション・ホテルを眺め、中央貴賓通路、そして北口ドームへとゆっくりゆっくり歩を進め、舐めるように見て回った。そのうちツーンと目頭が熱くなるのを覚えた。

**昭和四十三年の初夏のこと。**窓の外で鳩が羽ばたく音で目が覚めた。時計を見ると朝の六時である。ゆっくりと布団から身を起こし、窓の外を眺めると、右端に国鉄本社、正面には丸ビル、その左手に新丸ビルがそびえている。視界の左端には中央郵便局が見える。

別に私はステーション・ホテルに泊まっていたわけではない。あの赤レンガの東京駅・北口ドームの二階にある一室で目覚めたのである。

私がこの赤レンガで寝泊まりしていたのは、この年の七月〜九月の三か月間。

大林組の土木技師としてこの東京駅の現場に配属された。

下の写真は当時よりずっと後の時期で既に都電もなくなっているが、この北口ドームの時計の下、二階が私の部屋であった。

八重洲側の新幹線ホームの下に工事事務所があり増設中で、それが出来るまでの仮住まいであった。



その後ろは丸ビルと新丸ビルがそびえ建ち、ずつと後ろに皇居がある。背後はあの赤レンガの東京駅。「何で、俺がこんなとこに居るんやろか？」ついでこの前まで三島に居たのに。

昼間、危険なことをやっていた鷹に「アカン！アカン！そんなことしたらアカンで」と叫ぶと、首から足首までクリカラモンモンの鷹が「アカン？ アカンって何語だ」と私の大阪弁をからかった。

\* 一日の乗降客が八十万といえど、八重洲側はともかくこちらの丸ノ内側は、夜も八時を過ぎると、ひっそりしている。時計がなくても皇居前広場から帰路に就くアベックを見ているとだいたいの時間が解る。

八時台はお互い手を繋いでルンルン気分。それが次第の一つになって濃厚になってくる。十一時、十二時ともなると、独身男性である私には少々刺激が強過ぎた。

\* 一度、下請けの世話役が「監督！」と私を呼び、

終電車や始発電車の車掌・運転手や、改札業務に携わる駅員のために、東京駅にはかなりの規模の宿泊設備があった。工事中使用出来なくなった一部の部屋を、大林組で借りたのである。

赤レンガの東京駅と丸ビル・新丸ビルの間の広場が、「東京駅地下乗降場建設現場」であり、工事は昭和四十三年に始まり、四十七年に総武線、次いで横須賀線が乗り入れる予定であった。地下三十メートルに駅ができ、総武線・横須賀線の相互乗り入れが実現すれば、房総半島の先端から三浦半島の先端まで、一本の線で結ばれるのである。但し、この地下駅は赤レンガの東京駅と、北口改札口で交差する設計であった。

この赤レンガの丸ノ内側東京駅は大正三年に開業されたものであるが、基礎は直径15センチ、長さ8メートルの松杭が、一辺が一尺(30センチ)の正三角形・千鳥配置されたものであった。

土木・建築構造物は車やバスの大きさではない。一般的には巨大なものである。それを下から造るのではなく、既にあるものの下を掘り下げて造る。まあ日本人以外は発想だにしないであろう。

ある女性の方を指差している。

「あれは兼高かおるだ」というのである。タクシ―乗り場に立っていた。そこで、野帳にサインを貰った。今も大事に持っている。TVで見て可愛らしい女性と思っていたが、鳩胸の結構でかい女性であった。でなければ、時に撮影機材まで担ぎ、世界中を旅出来ないだろうと納得した。

\* 先にも言ったが我々の事務所は八重洲側。日に何度と八重洲―丸ノ内側を行き来する。そんなある日、八重洲の大丸デパートの前に見慣れた女性がオープンを待っている。でも今日は大丸の定休日である。よく見ると「お花はん」の櫻山文枝ではないか。

「あの一今日はお休みですが」と言ったら、真つ赤な顔をして一言礼を述べ、走り去っていった。

このほか、新幹線で遠征先から帰ってくる巨人軍の選手や、他のアスリ、ト、芸能人も見た。

中学時代、高校時代の友にも会った。東京駅ならでは であろう。

北口改札口とその前の都電の下を30メートルも掘るのだから、当然、それらを先に別のもので受け直さねばならない。アンダーピニング工法という。

東京駅は何と言っても日本の玄関口である。

正面奥には皇居が控えている。丸の内界隈に勤める何十万の人々が毎朝・夕、行きかう場所でもある。万が一にも事故を起こせば、甚大な人身・物損被害を与えてしまう。大難工事であった。

夜勤者はいるが、万一の場合に備え、役に立つ若い元気な男を現場に置いておけということになり、この私に白羽の矢が当たったと言うわけである。

ここに私の東京駅時代経験した、幾つかのエピソードを紹介させていただきたい。

\* 当時の私の住所は、東京都千代田区一の一 であつた。住民票を移す必要もなかったが、多分、移せなかつただろう。

\* ある真夏の夜八時半、私は夜勤であつたが、その日は暇であつた。建設資材の上に横になり、不思議な思いに耽っていた。向こうの方を都電が走り、



## 東京駅の歴史

鉄道唱歌でお馴染みのように、最初の鉄道 東海道線の起点は新橋であった。(まずは横浜まで)

当時のこの辺りは「三菱が原」と呼ばれ、草ぼうぼうの湿地帯。そもそも三菱がこの一帯を買った時には、「将来、ライオンでも放し飼いにするつもりか」と馬鹿にさたという。

しかし、皇居を正面に見る帝都の表玄関に、相応しい駅を造るということから、辰野金吾氏の設計で地上三階、地下一階の駅が出来あがった。

明治三十六年(1903)に基礎工事が始まったが、日露戦争が始まり中止。

明治四十一年再開され、大正三年(1914)に開業した。東京に足がかりが欲しい大林組が清水組(現清水建設)を破り受注。

下の写真は昭和初期であり、開業当時ではないがほぼ同じであったろう。先の写真と比べて欲しい。北口・南口のドームの形状が異なっていると、先のもものは一般部が2階である。これは戦災によるものである。

先の戦争時の東京大空襲で駅舎も被爆。

南北のドームの3階一般部の屋根・内装を焼失。1947年に再建。

2007年、創建当時の姿に再現するとともに、機能を拡大し、巨大地震にも備える工事が始まった。

