

特集 東京駅

ミレナリオの夜を迎えた丸の内駅舎
南北の長さは 335 メートル



いまの東京駅丸の内駅舎



大正3年頃の絵葉書から

実った「赤レンガの東京駅を愛する市民の会」の活動

東京駅舎の復元工事はじまる

昭和62年の夏、丸の内一帯の再開発の一つとして、東京駅を高層ビルに建替える計画がにわかにくローズアップされた。この動きに対して、都心の重要な景観の一つであり、建築文化遺産でもある東京駅舎を保存しようという市民運動が起こった。

この「赤レンガの東京駅を愛する市民の会」は、活発な運動を展開したのち、ついに駅舎は国の重要文化財として指定された。さらに駅舎を復元、保存する計画が固まった。いよいよ今年の春から復元工事ははじまる。

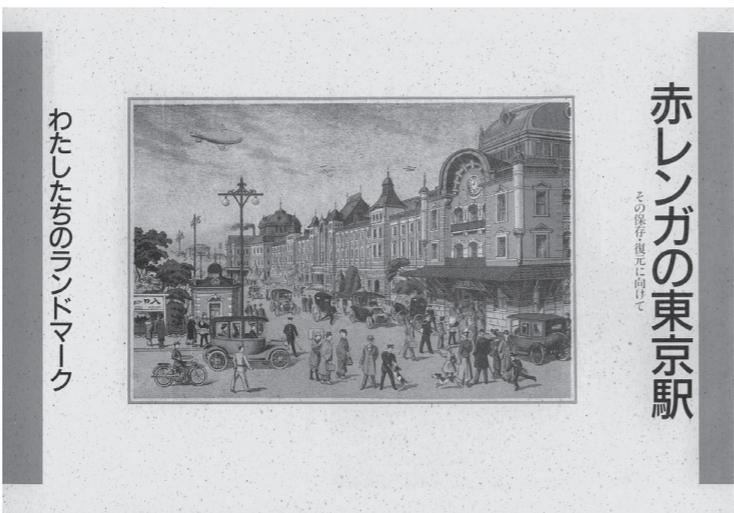
行動の中核となった「愛する市民の会」には発起人代表として、三浦朱門(作家)、高峰三枝子(女優)が名を列ね、その他多くの文化人が参加した。

JR 東日本株)、東京駅長、運輸省、

建設省、国土庁、文化庁に要望書を提出、丸の内周辺の近代建築を中心にした「歴史的ランドマークを考える」シンポジウムを開催、また街頭で署名を行なうなど「愛する市民の会」の方々の熱意は並々ならぬものであった。

よく知られているように、明治のはじめ、丸の内一帯の払い下げを受けたのは三菱の岩崎弥太郎であった。辰野金吾の設計により、工期六年半をかけて大正三年竣工した。

しかし関東大震災に耐えた東京駅は、戦災で不幸にも美しいドームを失い、内部の華麗な装飾をも失った。それでもなお、東京の玄関口として品格をもった姿は人々を惹きつけてきた。幾多の人が夢を抱いてここに降り立ち、またここから巣立っていった。不安や、悲しみや、また喜びとともに。出会い、別れていったのだった。



赤レンガの東京駅
その保存復元に向けて

わたしたちのランドマーク

編集 森まゆみ
発行 谷根千工房
一九八八年三月二〇日
改訂 一九九三年二月二〇日