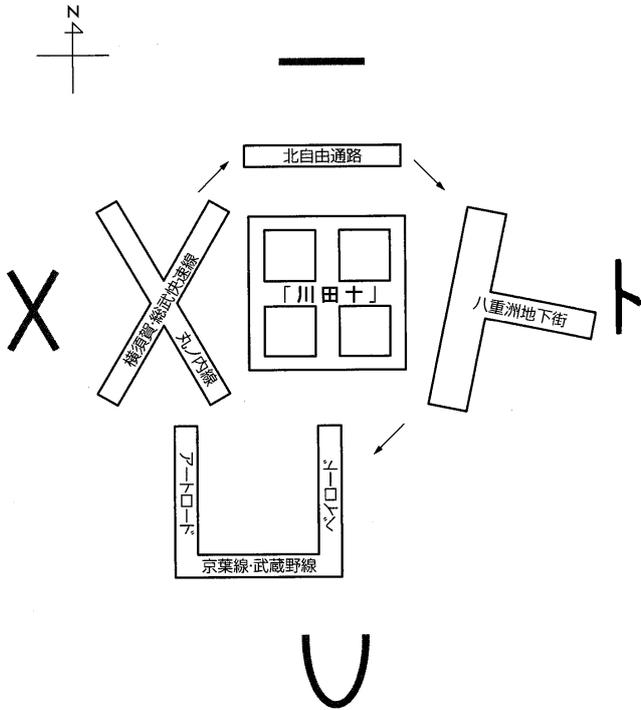
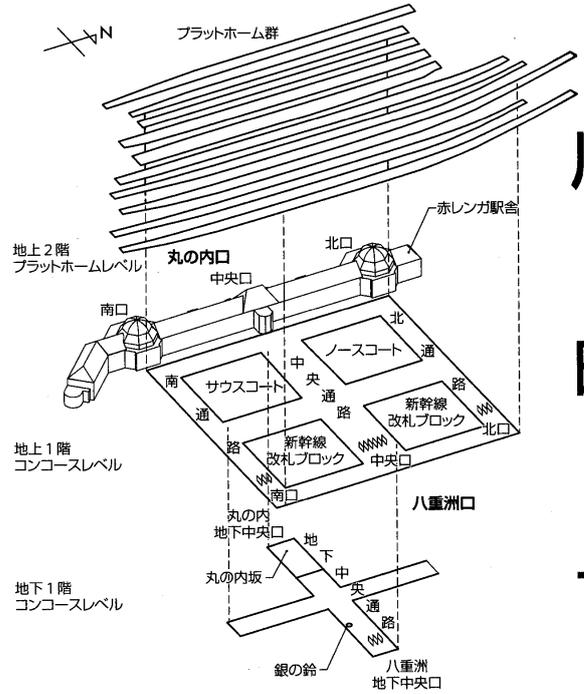


「東京駅 X-トU 川田十」(バツイチというかわだじゅう)

X-トU



川田十



川
田
十

イギリス人のジョージ・スチーブンソンが蒸気機関車を実用化したのは1825年。それからおよそ30年後、産業革命を牽引したイギリスの鉄道が黒船に乗って日本に上陸した。最初の黒船が来航した1853年（嘉永6年）7月から半年後の1854年2月、幕府に突きつけた通商の回答を求めて再びアメリカ人のペリーが浦賀に入港したときに、大統領から幕府への献上品として蒸気機関車の模型があったのだ。つまり通商のための営業用の「おみやげ」として鉄道模型が日本に持ち込まれたのであった。ただし、模型といってもチャチな代物ではなく、蒸気で走る本物の蒸気機関車の縮小版であった。これが横浜の海岸で運転され、多くの人々を驚かせた。その模型を披露した場所は現在も、横浜の港の見える丘公園の足下にある。ただし、線路は跡形もなく木々に覆われており、ただ平らな土地の小さな広がりがあるだけであるが。

幕府の役人はその鉄道模型にまたがり、環状に設置された線路の上を走った。当時の人々は、黒船とともに、鉄道という最新の文明テクノロジーを見せつけられ、西洋そして近代と自分たちとの間に横たわる大きな差を痛感させられたことであろう。

鉄道が運搬する物資のな

かで重要なものの一つは郵便物であり、丸の内オフィス街を行き交うたくさんの郵便物のためにも、中央郵便局と中央駅が道路をはさんで建つのは機能的である。両者の間では、**地下通路を通じて郵便物のトロッコ輸送が行われていた**。これは1978年に廃止され、地下通路は他の用途として現在も使われているようだ。

現在のように、

山手線内回りと**京浜東北線北行き**とが、**山手線外回り**と**京浜東北線南行き**とがそれぞれ同じプラットフォームで乗り換えができるようになった。

東京駅の敷地はかつて波打ちぎわであった場所を埋め

立てて造った。だから**地下水の水位**が高く地下3階のレベルにあるのだ。いくらコンクリート製だから重いとはいっても、それだけ大きければ上に行こうとする浮力という力が働くのだ。**その浮力の大きさは船が巨大なだけにその浮力の力も大きい**。ちょうど海に浮かぶ大きな鉄製のタンカーのような船を想像してほしい。肩には赤レンガ駅舎が乗っているのだから、このコンクリートの船が浮いてしまうと赤レンガ駅舎までが傾いてしまう。そこで、浮上を防止するために鉄製のおもりを置いたり、アンカーといって地下深いところからこの巨大なコンクリートの船を浮かさないように引っ張ってとめているのである。

現在の待ち合わせ場所である「銀の鈴」は、1968年（昭和43年）に1階の中央通路に設置されたが、1階中央通路に待ち合わせ場所があつては通行者の妨げになるということで、新設の**地下中央通路**に移された。だから、「**銀の鈴**」は待ち合わせ場所なのに分かりにくいと聞かすが、そのような事情があつて現在の地下の位置にあるのである。「銀の鈴」が1階の人通りの多い中央通路にあることを想像してみれば、多少は分かりにくくても地下にあつたほうがよいのは分かるだろう。

2012年の赤レンガ

駅舎の復原工事の際にできた待ち合わせスポットがある。1階の丸の内中央口の脇にある「**貴賓室**」といわれる場所である。

・・・

「**貴賓室**」のあた

りなら、中央通路の脇なのでアクセスに便利で、ちょっと奥まっているので人の流れの妨げにもならず、**待ち合わせ場所として最適だ**。

東京に勤める人たちの平均通勤時間は、現在のところ 1 時間 47 分だという。

「東京ステーションギャラリー」は復原工事のために長らく休館していたが、場所を移し、丸の内北口ホールの 3 層の北端部を利用した施設として 2012 年（平成 24 年）10 月から再開している。赤レンガの内装は継承されており、角の塔を利用した展示室や 3 層吹き抜けの赤レンガ内装を持つ階段など、大変趣のある美術館である。

その階段を下りるとき歴史の奥へと導かれていく感覚を得るのは筆者だけではないであろう。展示室からミュージアムショップへ渡る通路が丸の内北口ホールの 2 階のバルコニーを利用しており、行き交う人々を見下ろしながらホールを空中散歩する体験ができるのは大変興味深い動線である。

しかし、この免震工法では建物が基礎の上に免震装置（アイソレータ）をかましてただ乗っているだけなので、地震のときは基礎は地盤と一緒に揺れるが、建物は基礎の上で滑るようにして異なる揺れ方をするのである。アイソレータは、建物は支持するが、水平の向きには柔軟に動くので、建物は揺れるが、地盤と一緒に揺れない。ただし、それだけでは揺れすぎるので、ダンパーといって建物の揺れを抑える装置を設置している。アイソレータとダンパーを合わせることで、地震の直接的な揺れからのダメージを避け、建物を揺らさないようにしているのである。地震に耐えるのではなく、地震の揺れから免れるのである。アイソレータは金属板とゴムを交互に重ねたものが広く使われる。

・・・

また、アイソレータだけでは建物の揺れは通常 30～50 センチメートルほどになるが、近接する第 1 プラットホームとぶつかることを避けるため、158 台のオイルダンパーを使って赤レンガ駅舎の揺れを 10 センチメートル程度に抑えている。そして、建物と建物の間にはこの揺れを吸収する溝が設けられる。これをエクспанションジョイントという。赤レンガ駅舎の足下に手すりがついている箇所があり、赤レンガの壁面を守っていると思う人がいるかもしれないが、実はその手すりはエクспанションジョイントの溝に人が落ちないように保護している柵なのである。