

◆TEKU・TEKU 2019★東京の鉄道ターミナル企画（活動記録）◆

企画■旧東京市の鉄道ターミナルを巡る（上野・汐留・飯田町・両国橋・万世橋）

日時■2019年9月23日（月・秋分の日）14時～18時

コース■上野駅（1932年駅舎）～上野新橋間高架線＜電車利用＞～汐留シオサイト（1872年新橋駅舎・鉄道歴史展示室）～東京万世橋間高架線＜電車利用＞～飯田町アイガーデン（旧飯田町駅遺構探索）～御茶ノ水両国間高架線＜電車利用＞～両国駅（1929年両国橋駅舎、江戸のれん）～＜電車利用＞～旧万世橋駅（1912年駅遺構+高架下mAAch）※旧万世橋駅は当日オブションで追加

参加者■◎大竹 亮、井手幸人、伊藤貴敏、上野朋子、栗原 徹、重永真理子、清水俊哉、高橋 謙、谷口文彦、永田 毅、西田 敬、野中るみ子、橋本めぐみ、古里 実、谷貝葉月、谷貝 等、吉川盛一（以上17名、◎コーディネイター）

企画主旨■ヨーロッパ都市では、どこも複数の鉄道駅が独自の格調と存在感を持っています。その多くは行止り式の終着駅（ターミナル）であり、壮大な大屋根の下を多くの列車が発着し、大勢の人々が行きかい、その喧騒と雑踏は人恋しさと旅情をかき立てます。日本の都市にはこのような情緒ある鉄道駅があまりないように思いますが、かつて日本に鉄道が導入された当時は、欧米式のターミナル駅が基本でした。明治期の東京の鉄道路線は、江戸期以来の都心部を避けてこれを取り囲むように、南に新橋（現在の東海道線）、西に飯田町（同・中央線）、北に上野（同・東北線）、東に両国橋（同・総武線）という4大ターミナル駅が形成されています。しかしながら、その後郊外部の住宅開発に伴い急増する都心への通勤通学客に対応するため、4大ターミナル駅の間を高架線で結び、都心直通の近距離電車（院電、省線、国電）を運転することになります。そして、帝都の威容を内外に誇示するための新たな中央駅として、皇居前に東京駅が開設されました。

このように都心部で鉄道を連結したことが、欧米諸都市と異なり、都市機能増進に莫大な効果を上げているのは言うまでもありませんが、一方でターミナル駅の存在意義を弱めた面も否定できないでしょう。4駅のうち、わずかに上野駅（常磐線）だけが往時の面目を一部保っていましたが、先年の上野東京ライン運転開始で、ほとんどその残滓も失われました。それは、4駅に代わって登場した郊外私鉄ターミナル駅（池袋、新宿、渋谷等）の著しい発展ぶりとは極めて対照的です。そこで今回は、かつての東京にあった欧米諸都市の面影を求めて、4大ターミナル駅の現在を訪ね、後年それらを結んだ都心鉄道高架線も電車内から検分します。壮大な終着駅の空間構造が今も実体験できる上野駅、大規模都市開発に際して駅の復元と資料館が設けられた汐留の新橋駅、わずかに線路際に当時の施設の名残が偲ばれる飯田町駅、かつて賑わった立派な駅舎が観光施設に転用されている両国橋駅、それぞれの姿から往時の東京の都市構造を想像しましょう。そして、都市にとっての鉄道駅の意味を考えてみましょう。

<参加者の意見・評価>

1 ■上野駅（1932年駅舎+現在の駅全体）

評価:4.23 内訳:AAAAAAAABBBBBB

評価A●かつてのターミナル駅の面影を残しつつも、現代の新たな機能をうまく取り入れている。

評価A●ターミナル駅部分と高架の電車線駅部分の二重構造であったこと、ターミナルとして使用された1932年駅舎に貴賓用の2階建の車寄せと一般客用の出入口があったこと、は新鮮な視点だった。

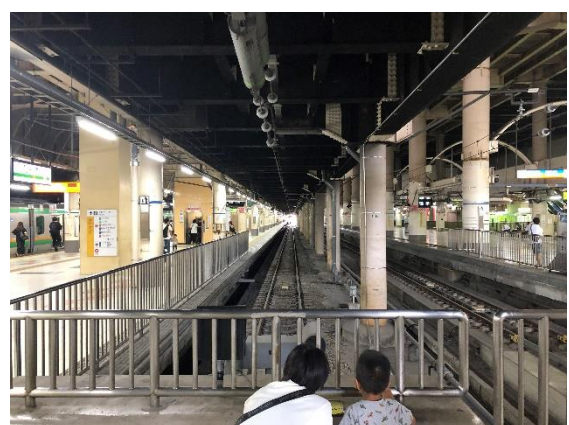
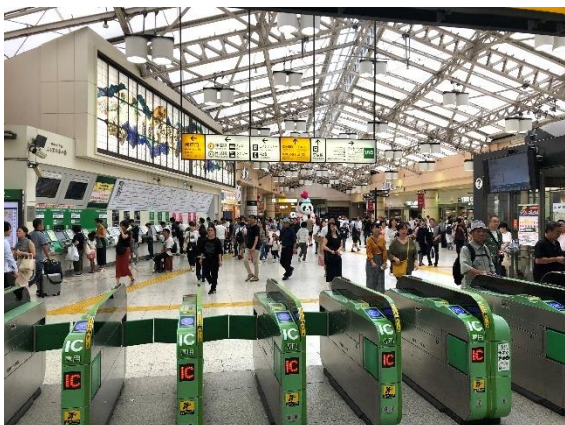
評価A●大ターミナルらしい造りであること。かつての雰囲気を受け継いだ改修が行われていること。新たな機能が付加され利便性が高まっていることなどが評価されると思います。

評価A●下のホームはターミナル（終着駅）の形態を残して機能している東京における唯一の駅。

評価A●コーディネイターの語る往時の状況を想像しつつ眺めると、良さが2割増しに感じました。

評価A●以前の上野駅は、駅のまわりも胡散くさく暗い感じでしたが、今回の訪問で1932年の駅舎はおしゃれで立派な建物だった、と改めて発見しました。

評価A●格調ある駅舎であり、貴重な遺産だと思います。



評価A●ターミナルとして現役の部分がある。あちこちに遺構の活用がある。

評価B●地上ホームはターミナル感があってよかった。

評価B●新日がほどよく一体化して馴染んでいる様がよかったです。通勤で使用していた時期は、常磐線が東京駅直通ではありませんでした。その頃とは構内も人の動きも異なるため、興味深かったです。

評価B●継ぎ足しでどんどん広がってきたが、現状では有効活用されているとは言い難い。

評価B●当時としては画期的な計画だったが、戦後は乗り換えが不便で東京一の混雑駅になってしまった。直通でそれが解消した現在は、廃墟感もたよう地平ホームの有効活用が課題。上野公園の文化ゾーンと東側の下町ゾーンが駅で分断されているので、戦後復興の大高正人案のように、両者を結ぶことも必要と思う。

評価B●1932年の駅舎が保存、活用され、雰囲気は伝わることは評価できる。膨大で複雑化する鉄道そのものの交通量をさばくための線路、施設の計画と、駅構内の人の動線計画だが、そもそも長期計画などあったのでしょうか(大変に苦労していることが感じられた)。上野駅のターミナル性が希薄となる中で、これからは、東京最大の文化ゾーンへの接続を意識した整備ではないでしょうか。

2■汐留シオサイト/旧新橋停車場(1872年駅舎復元+展示室) 評価:2.69 内訳:AABBBBBBBBCCCC

評価A●1914年に新設の東京駅にターミナル機能が移るまで東海道線のターミナル駅であったことが、復元された新橋停車場の駅舎を見て再認識した。銀座の市街地のために延長できなかった事情や、現・新橋駅が電車線の旧・烏森駅だったという話面白い。

評価A●再開発で鉄道発祥の地がこのように復元されたのは大変すばらしいこと。展示室のさらなる充実を願う。

評価B●復元駅舎はとても良い。ただ、展示室が狭く、新橋駅に関する展示が少ないと思いました。少々期待外れ。

評価B●駅舎の中はどのようなものだったのだろうか？

評価B●鉄道の街として上手く出来ていると思います。

評価B●復元したのは良いが、鉄道としてつながっていないことなど、少し中途半端な感じがある。

評価B●周辺との調和がもう少しあるとより良かったと思います。

評価B●ももとは大名屋敷跡だったことがわかった。

評価C●旧新橋停車場は復元させているが、周辺の街全体と馴染んでいない。

評価C●規模的に難しいのかもしれませんが、常設展示が思いのほか少なく、旧新橋停車場としての情報が物足りなく感じました。イベントは適宜開催されているようですが、もっと活用されてもいい気がしました。

評価C●鉄道遺構の復元というよりは普通の再開発。つながる線路がない。円形モチーフの空間が至る所にあるのにターンテーブルがない。もっと鉄分が欲しい!! それはそれとして、お昼休みの散歩や買物には良さそう。

評価C●歴史的にも重要な遺構であるが、駅舎、展示室ともに見せるだけで魅力が感じられない。ここから鉄道が横浜に通じ、その後、全国と繋がっていったことがイメージできると良い。



3■アイガーデン/旧飯田町駅(イメージ保存等) 評価:1.85 内訳:AABBBBBBBBCCCC

評価A●当地が再開発されたことは認識していたが、かつて中央本線のターミナル駅や貨物駅(それも紙の物流拠点)があったことは、以前東京に住んでいながら認識していなかった。

評価A●戦前には旅客駅が廃止された地味なターミナルなので、復元の必然性は乏しいのであろうが、再開発に伴って線路と0標識を歩行者ゾーンにさりげなく謎解きのように配しているのは、なかなか粋な計らい。

評価B●飯田町駅の存在も跡地も知らなかった。

評価B~C●線路と0標識、評価したいが、なかなか伝わらないのでは。再開発自体を評価しなければいけないとすると、川の記憶を伝えていること、緑に囲まれた道などよいと思います。アイガーデンテラスは、設計意図(なぜあの場所に、あの色彩の、あのデザインなのか)がよく理解できなかったのですが、小さく区切られたヒューマンスケール、テラスを介した外部空間とのつながりなど、面白いと思いました。

評価C●良く出来ていると思います。

評価C●アイガーデンエアの開発自体は悪くないが、鉄道施設の跡であることはほとんど知られていない。

評価C●アイガーデンの一角に線路が埋め込む工夫がよかったです。言われないと気がつかない0（ゼロ）地点は、もう少し案内があってもいいように思いました。

評価C●外構デザインとしての線路と再開発建物がつながっていない。

評価C●線路の入れ方が残念でした。

評価C●イメージ保存がわかる人は少ないと思う。

評価C●今やここに貨物ターミナルがあったということを知る人も少ないと思う。飯田橋駅周辺には旧飯田町駅当時の遺構等が残されているので、活用してほしい。

評価D●飯田町駅があったことを示す仕掛けがあまりにも無さ過ぎる。そこに駅があったことを知らない人は、歩道に埋め込まれた線路でさえ、線路であるとは認識できないと思う。



4■両国駅（1929年駅舎+江戸のれん等）

評価:2.50 内訳:ABBBBBBBBCCCCー

評価A●両国駅の1929年駅舎がかつて総武本線のターミナルとして使われ、内部の構造がそのまま残っていることを初めて知った。

評価B●駅舎の中に相撲の小さなテーマパークがある感じ。

評価B●両国という街に合っていると思います。

評価B●上野に比べるとこじんまりとした駅舎がかわいかったです。

評価B●ターミナルの遺構を観光に活用している点は評価できる。

評価B●駅舎の保存活用は評価できるが、内部は商業施設になりすぎて残念。休止地平ホームも、もっと活用を。

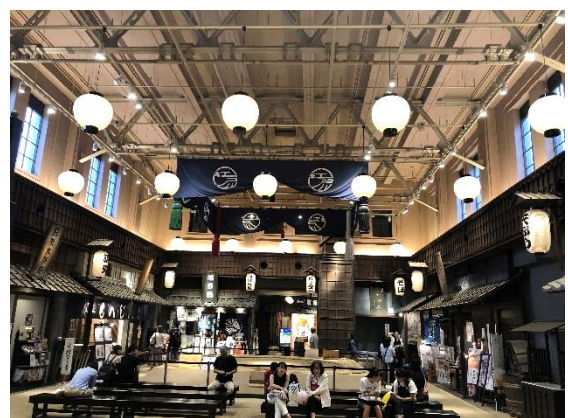
評価B●駅舎はなかなか立派で、外観も良いと思った。ただ、内部の改装が、かつての雰囲気あまり伝えていないように思えず、そこは残念。

評価B●旧駅舎を再生して商業施設にしており、立地的にはやむを得ないと思うが、観光地的な施設になってしまっている。

評価C●コンセプトと異なるかもしれませんが、飲食店・土産店以外に、両国駅やその界隈にまつわる説明（展示など）があると、訪れるひとにとっては面白いのではないかと思います。

評価C●駅前広場側に商業施設がなく駅舎の施設が孤立している。終着駅であった時代のホームと駅舎が残されているので、今後は下町地区への入口として駅前地区が機能していけると良い。

評価C●駅舎の活用は評価したいが、この場所は「店舗」なのではないでしょうか。駅周辺の現状は、歴史を感じさせる高架線路のコンクリートに存在感があります。しかし、安田庭園、国技館、江戸東京博物館があるのに落着ける雰囲気が不足、回遊したい気持ちにならないのでは。両国駅北口地区再開発促進地区計画で謳う回遊性はどうか実現されるのか。国技館隣接地が宿泊地区となり、アパホテルが建築中、新居千秋設計とのこと、どんな空間になっていくのでしょうか。駅舎と3番線も埋もれてしまわないよう自己主張してほしい。



5 ■万世橋駅 (1912年駅遺構+高架下mAAch)

評価:4.27 内訳:AAAAAABBBBー

評価A●全体として店舗の選択にこだわりが感じられ、高架下の連続するアーチの通り抜けや、プラットフォームのレストランなど、空間構成も面白い。

評価A●高架下の構造をうまく生かした店舗が連なり、素敵な空間になっていると思いました。中を進むと次々と店舗巡りができるのはよかったです。

評価A●高架下の空間を上手に利用していて素敵。高架上も電車を眺められるスペースは、楽しい。

評価A●1912年駅遺構は良く保存しており、高架下mAAchは面白い店舗が多いと思います。

評価A●駅舎そのものは全く失われてしまっているものの、駅の遺構をその雰囲気や空間をうまく利用しつつ、重厚でいとおしゃれな商業施設に蘇らせていることは評価できる。

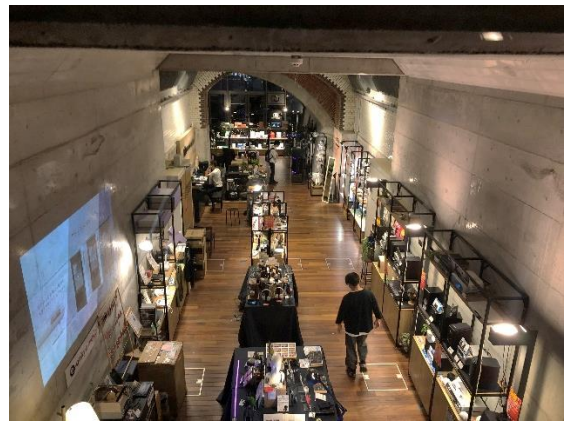
評価A●かつて東京一の繁華な場所だったことは想像できないが、廃止された駅舎の遺構を活用した商業施設は、レトロ感あふれる空間と個性的なテナント構成が相まって、戦前のモダン都市・東京を彷彿とさせる。
(子供の頃からここに残されたホーム跡が不思議だったが、それがビールを飲める場所になるとは！)

評価A●かつて中央本線のターミナル駅だった面影は感じられなかったが、赤レンガの高架橋は趣良く再生され、ホームの遺構で中央線の通過を展望しながらの懇親会は今回の企画の締めとして最も相応しいものだった。

評価B●当時の駅が良く残っていたと思う。高架下を細長く商業施設として使うのは面白い。ホーム上で行きかう電車を見ながらビールを飲めるもの良い。

評価B●高架下のショップとしての活用は雰囲気が良い。

評価B●立体的で楽しい空間となっていると思います。



6 ◆今回の企画で最も印象に残ったこととその理由

4大ターミナル★4大ターミナルの遺構を一度に見て回れたこと。

4大ターミナルの栄枯盛衰★どこもさびれてしまい、池袋・新宿・渋谷の新興ターミナルに繁華が移ったこと。

4大ターミナルの栄枯盛衰★移転で一度はさびれたものの、都市再生に活用されて再興しているのが感慨深い。

上野駅★新日がほどよく一体化して馴染みながら現役で使われているという点が印象的です。

上野駅の地上ホーム★夏休みの家族旅行で福島へ行った子供の頃の雰囲気が残っていた。冷凍ミカン必須？

上野駅の空間構造★欧米諸都市の面影が感じられる。

上野駅の1932年駅舎★かつてのターミナル駅としての状態が最も保っている。

上野駅の大改札★ターミナル(終着駅)は、そこに発着する列車の行先と直接繋がっていることが重要。近年、直通運転化が進みターミナルの形態を残す駅が少ない中、現役で機能している下のホームと大改札は貴重である。

上野駅の中央改札★大竹さんの語りに圧倒されました(うふふって感じです)。

上野駅や万世橋駅のEcuteのアーチ★同潤会清砂通アパートや三信ビルもそうですが、昔のビルの天井やトンネルのアーチは、なんて素敵なのだろうと改めて思いました。

旧飯田町駅の「甲武鉄道始点の地」プレート★こんなところにプレートを設置するとは！

7 ◆あなたが好きな国内・外国の駅とその理由

岩見沢駅★かつて使われていたレールの再利用や市民の刻印レンガを使うなど地域の文化を継承した設計、地域コミュニティを担う複合施設、威圧感のない端正できれいなデザインなどが気に入っています。

大槌駅★街の震災復興のシンボルであり、ひょうたん島のイメージが楽しい。

下今市駅★東武鉄道が駅舎改良に際して、昭和レトロ調の建物へ。SLの車両基地にもなっています。

幸手駅★日光道中の宿場町をデザインコンセプトに内装材に埼玉県産材の杉を活用。床には日光道中及び御成道の宿場名を記載した瓦タイルが埋め込まれています。

東京駅★辰野金吾の建築の一つとして、日本を代表する駅だと思います。

東京駅★赤レンガ駅舎は風格があり、多くの商業施設などもあってとても便利。

東京駅★皇居の御幸通から見た東京駅は首都東京の中心であることを表出している。
 東京駅★外観が好き。外観夜景がウエディングフォト背景に使われるのも頷ける。
 東京駅★駅舎を見て写真をとっている人々が、みな笑顔。
 東京駅★好きというほどではないが、駅舎の復元は大したもの。子供の頃からいつもどこかを工事している駅。
 国立駅★駅舎が2020年に駅前広場に戻ります。
 戸越銀座駅★東急が駅舎改良に際して木質化を頑張った駅です。戸越銀座商店街の雰囲気とも合っています。
 たまプラーザ駅★建替えて空港のようにかっこよくなりつつ、往時のモニュメントを駅前広場に残す等の記憶の継承を意識しています。
 大井川鐵道井川線・井川駅★大学の演習林の最寄り駅で、思い出の駅です。
 金沢駅★鼓門ともてなしドームがいい。
 京都駅★駅ビルの屋上から京都の街並みが眺められるのが良い。
 阪急梅田ターミナル★御堂筋の最北端に構える1929年の阪急百貨店（世界初の駅ビル）から、ゴシック大聖堂を彷彿とさせる長い回廊を抜けて10面9線ホームの大空間に至るのは、日常生活としても贅沢な時間。
 南海なんばターミナル★御堂筋の最南端に屹立しミナミの繁華街を睥睨する1932年の駅舎＋高島屋本店に、1990年超高層サウスタワー、2003年なんばパークスが加わって複合都市に。地下鉄から3階ホーム（9面8線）の大改札口まで、天光さすパロッキの吹き抜け大空間を上っていくのは、すばらしい体験。
 門司港駅★創建時の姿が素晴らしい。門司港レトロもいい。
 パリ・オルセー美術館★現役の駅ではないが駅舎を活用した美術館。ターミナル駅の雰囲気が遺っていて印象的。
 パリ・リヨン駅★華やかで感動した記憶がある。
 パリ・サンラザール駅★モネの絵のおかげか、ヨーロッパ鉄道駅のイメージの代表。
 パリ・RERオベール駅★深さを活かし、サンラザール駅やメトロのオペラ座広場駅と有機的につながっている。
 パリ・RERシャトレ＝レアル駅★歴史的市街地の地下にこんなにも壮大なもう一つの人工都市があるとは！！
 アヴィニョンTGV駅★郊外の広い駐車場に囲まれた斬新なモダンデザインの駅舎は、まるで空港のよう。
 プラハ駅★アールヌーボーの素敵な駅。
 グランドセントラル駅★天井、ドームが素敵。



活用の余地がありそうな旧両国橋駅の地平ホーム



再生された旧万世橋駅ホームで通過電車を見る

8◆鉄道駅は多くの人が集まる都市内の重要な拠点ですが、大量の旅客流動を効率的にさばくという機能と、旅立ちや帰還にふさわしい場を用意するという役割があります。近年では商業施設化が顕著ですが、都市の鉄道駅の今後のあり方と空間計画について、あなたはどのように考えますか？

●新幹線などによる鉄道的高速化、効率化が進み、少なくとも首都圏の駅は機能優先とならざるを得ず、今は旅立ちの空間としては、空港や客船ターミナルの方が相応しいのだと思います。また、鉄道駅の商業施設化は客の利便性という点では良いのですが、駅と街の関係からみると疑問が残ります。

●駅舎も建築と同様に、機能性とともな造形美や地域の文化を象徴するものであって欲しい。商業施設化については、駅周辺のまちのにぎわいを奪うものであってはならないと思う。

●商業施設化により成り立つ仕組みではあるかと思いますが、空間としての鉄道駅が画一化されがちです。それぞれの都市として魅力を活かせるような空間計画が必要であると考えます。

●大都市の鉄道駅が機能と商業化優先なのは止むを得ないと思いますが、今回の上野駅の1932年駅舎や両国駅の1929年駅舎のような趣きある建築をうまく生かして少しでも愛着ある駅にしていけたらよいと思います。

●最近の駅は、商業施設が入って明るい雰囲気になっていると思う。乗り換えの案内表示も床に明記していて、わかりやすい。重い荷物を持った人も、初めて訪れる人も、スムーズに快適に移動できる駅が「良い駅」だと考える。

●東京駅は商業施設化が進みすぎて人が常時滞留しており、乗り降りで疲れてしまう。もはや駅舎というより小さな都市だ。大宮駅は機能がコンパクトに整理されて使い勝手がいい。各機能の優先順位を考えて配置すべき。

●駅は最も人が集まる場所であり、これは過去も現在も変わらないと思う。第一の目的である乗換等の交通機能の利便性を確保した上で、駅前地区と連携して商業施設などの導入を図り街の魅力と活力を高めていけると良い。

●利用者が快適に利用できることを目指すと、都市の鉄道駅の場合は、効率的に旅客をさばくことが大切と考えます。ただしエキナカも過ぎると、駅の外へ出るきっかけを奪うことになり、もったいないと思います。

●大量の人を便利快適かつ効率的にさばく機能性と、移動の節目として精神を高揚する文化性との両立した計画が望ましい。大都会の駅でも、阪急梅田駅や南海なんば駅は、そのようになっている。それに対して東京駅は効率に偏り、上野駅は機能不全。商業施設はほどほどに、空港のように無料で休憩できる快適な場所がもっと欲しい。

●旅立ちや帰還にふさわしい場所、この視点は長いこと忘れていました。私の生活では駅は通過点、残念です。しかし、大量の交通を効率的にさばいてこそ、落ち着ける場もできる。そう考えると、駅の本来の機能は、まず、交通、効率的動線。次はトイレと休息。この不安を解消することでは。

●古い外観の保存と利便性の共存。オリンピック開催に向けて相当改善されていると思うけれど、ただでさえ複雑なのだから、スッキリと情報を伝える工夫を絶えず追求してほしい。商業広告や看板がバタバタと駅構内～周辺エリア内にあるのは、恥ずかしいほど汚いと感じられるから。フォトジェニックな見せ方とそれをゆったりと楽しめるほどの周辺空間の整備もあるといいな。

9◆今回の企画に対する感想など

●鉄道という視点での企画はいつもと違いかなりマニアックな内容でしたが、駅の機能が時代とともに変化しているのが感じられて、非常に面白かったと思います。(K/T)

●今回の企画は素晴らしかったと思います。普段使っている駅舎について、深く考える契機となりました。Oさんの説明も大変良かったです。ありがとうございました。(T/K)

●四大ターミナルの遺構を一度に見て回れ、東京の鉄道整備と都市の近代化の歴史をたどることができ、とてもためになる企画でした。Oさん、忙しいなか企画とご案内ありがとうございました。(F/M)

●普段の日常生活の中で何気なく通り過ぎていたところに過去のターミナルがあった。現在、遺構として残されているところ、過去のイメージを残して再開発されたところ、商業施設として活用されているところ、規模を縮小して現役として機能しているところなど様々であった。今回まとめて見て歩いて東京駅まで鉄道を伸ばすことが非常に大変であったことを実感しました。(Y/Hi)

●東京は主要な駅が、山の手線という環状線でつながっていることの便利さを改めて認識し、なぜパリやロンドンは環状線がないのか、なぜできなかったのか・しなかったのか、とても疑問に思いました。(N/R)

●東京の歴史を改めて振り返り、知らなかったことも多く、興味深かったです。上野東京ライン、湘南新宿ラインなどにより東京の都市の骨格自体が変わってきました。東横線と副都心線の乗り入れなど私鉄、地下鉄の動向もあり、東京はもはや放射・環状の都市構造ではないことを実感。今回訪れたターミナルができた時代から、ほぼ1世紀。首都圏をマクロ的にとらえ直すことも必要と思いました。(S/M)

●乗り降りが多く、今までにない企画だったと思います。このような企画もおもしろいと思いました。(H/M)

●移動時間が短く、短時間で多くの興味深いものを説明とともに見られて、非常に密度の濃い企画でした。(T/F)

●今回初めて参加させていただきましたが、鉄分の多い話は新鮮でした。途中離脱が残念でした。(N/T)

●Oさんありがとうございます。鉄道への熱い熱い想いを感じた数時間でした。楽しかったです。(U/T)

コーディネーターより◆今回の企画の狙いは、4大ターミナルの衰退が東京の街をつまらなくしたのではない、山手線に依存しすぎた都市構造は問題ではないか、という逆説です。歴史都市ロンドンやパリの方式を採用せず、新興都市ベルリンの方式を採用した東京ですが、上野・東京間の高架線が開通してから90年目にやっと上野東京ラインが運行開始されるばかばかしさ、新宿・東京間は直通地下鉄があれば5分なのに中央線快速で15分かかかるばかばかしさ……。皆さん、古き良きターミナルの残景を十分お楽しみいただけましたでしょうか。(O/R)

