

# 東京駅とスカイツリーに思う

西村幸夫（東京大学教授）

論壇

2012年10月1日、5年の歳月をかけた赤煉瓦の東京駅の復元工事が完了し、一般に公開された。ランドオープン後、東京駅の見物客だけでなく乗降客も大幅に増えているという。東京駅効果は営業利益ベースで年間100億円近いという試算までなされている。

今年になってダイバーシティ東京、渋谷ヒカリエ、東京スカイツリーと大型の集客施設のオープンが相次ぎ、東京はひとり勝ちのちよつとした観光ブームの様相を呈している。特に東京スカイツリーはマンションでもスカイツリーが見える向きの部屋の人気が高い（したがって分譲価格が高い）など、東京に新しい元気を与える社会現象ともなっている。

東京スカイツリー開業と東京駅再生というふたつのできごとを並べて、その人気の意味とこうした現象をどう考えるかについて論じてみたい。

東京駅の再生は既定路線ではなかった

東京駅が復元再生された今となっては

が、東京駅を復元するという考えはかつて、必ずしもだれもが当たり前のことと思うような既定方針ではなかった。それどころか、赤字にあえぐ1980年代半ばの国鉄にとつて東京駅丸の内口という日本でもっとも Prestige が高いオフィス街の核心地区に低い容積の使い勝手がよくない駅舎が立っているというこ

とは非効率の象徴のようなものであっただろう。これまでも幾度か再開発の声が観測気球のように上がっては消えていた。

一流の建築家たちの間にも新しい駅舎のデザインを実現することを望む声は小さくなかった。赤煉瓦の東京駅が大正時代に当時の建築技術の粋を集めて造られた建物であるとしたら、昭和の時代には昭和の時代の知恵の粋を集めた建物として東京駅を造り替えていくことが、新生東京を支えることであり、現代の建築文化を後世に伝えるということではな

いか、というのが主な主張だったように記憶している。

すべてを革新し、過去を凌駕してしまうような勢いのバブル景気のなかでこうした意見は奇妙な正当性を獲得し、東京駅が本当に消えてしまふかもしれないという危機感が市民の間にも広がってきた。とりわけ1987年4月の国鉄の分割民営化によってこうした懸念は現実のものとなっていた。

そうした中、同年12月に赤レンガの東京駅を愛する市民の会（筆頭代表高峰三枝子氏、三浦朱門氏）が結

てきた。

とりわけ秀逸なのは2月14日のバレンタインデーに愛する会の女性陣が東京駅を訪れ、東京駅長はじめ関係者にチョコレートをプレゼントすることを毎年続けていることである。現場の鉄道マンには赤レンガの東京駅への愛着は強いこともあって、現場レベルでの保存への共感徐徐に築かれていったといえる。

世論の後押しもあり、東京駅を保存すべきという声は急速に広がっていったが、ファサード保存から完全復元まで、保存にもさまざまなレベルがある。とりわけ議論となったのが、震災の影響で3階部分とたまねぎ型のとんがり屋根を失った東京駅をかつての姿に戻すべきか、それとも見慣れた現在の姿（つまり戦後の応急修理の姿）を戦災と復旧の歴史を後世に伝える建物としても活かしていくという保存方法をとるべきかという選択だった。

最終的にはJR東日本と東京都との間で完全復元することで合意が形成された。1995年のことだった。

成され、再開発でもかさぶた保存でもない真正な東京駅の保存を求めた市民運動が始まったのである。その活動は国会請願や保存を求める10万人の署名活動などにとどまらず、東京駅に目を向けてもらうための写真会の開催（この活動はのちに東京を描く市民の会（1992年、理事長前野まさる氏）の結成へとつながった。建物の保存運動がこうした「描く会」の設立に至る例は世界的にも珍しい）、夢の復元のためのアイデアコンクール、オリジナル絵はがきの販売などユニークな活動を続け

ただし、500億円にもぼる復元工費をどのように捻出するかという問題を解決する必要があった。これまでの文化財の制度では、修理費の一定割合を国が負担するという仕組みはあったが、それ以上の支援策はなかった。東京駅のように規模のおおきな建物の場合、工事費の一部補助では所有者の負担があまりに重くなってしまふのである。

おまけに保存された建物は周囲の建物と比較して延べ床面積が限られており、したがって、収益を上げることでできるスペースが不足せざるを得ない。

ここで登場したのが米国の開発権移転制度（TDR）の日本版である。2002年、東京都は大手町・丸の内・有楽町地区約117haを同地区に指定し、一定の条件のもとで区内の容積率の移転を可能としたのである。これによって東京駅は周辺の新開発ビルに東京駅でいまだ利用されていない容積率の部分を売りわたり、その売却益を復元工費にあてることができたのである。



このうち東京駅は2003年に国の重要文化財に指定され、建物保存は動かない事実となった。こうした四半世紀に及ぶ保存への各方面の努力の末に今日の復元なった東京駅があるという事実を忘れないうようにしたい。建物は単純に建っているだけで保存されるわけではないのである。

## 東京スカイツリーの個性とは何か

一方の東京スカイツリーはどうか。

超高層ビルの林立のせいでも、高い電波塔が必要だという声は1990年代から言われるようになってきた。そこへ地上デジタル放送への移行による新しい電波塔の必要性が加わり、新タワーの構想は急速に具体化していった。2003年に在京の放送局6社によって600m級の新タワー推進プロジェクトが進められ、10あまりの提案のなかで2006年に東京都墨田区押上業平橋駅(現、とうきょうスカイツリー駅)周辺に建設することを最終的に決定

した。次点はさいたま新都心だった。東京スカイツリーは2012年5月22日に開業した。総事業費は約650億円と報道されている。開業前からマスコミが熱心に取り上げたことは東京駅の場合と同じだった。開業からの1週間で予想を上回る164万人が訪れたという。634mという世界一の高さを誇る電波塔としてギネスブックにも搭載された。東京スカイツリーは、その未来的なスタイルと最新のテクノロジーによって、停滞する日本社会の中で久々の明るい話題として急速に社会に受け入れられた。高層ビルがその高さ故に厳しい批判にさらされてきたのと比較して、スカイツリーは高さに関する批判がなければか、むしろ類例のない高さを実現させた建築技術に関する賞賛ばかりが目につく。

たしかに夜のスカイツリーのイルミネーションは饒舌すぎず、幻想的でとても美しいし、シンプルなものシルエットにも高度な技術と形態美とが融合した姿を見ることができると。さらに、完成直前の昨年3月にプロジェクトが、2012年という同じ年に完成したことは単なる符合なのだろうか。たしかにそうかもしれないが、偶然的な符合であることを超えて、いくつかの象徴的な意味を持っているとも言える。

第一に、まったく対照的なプロジェクトがいずれも消費者の人気を得ているということは、消費者にもさまざまなタイプがあるということや考慮に入れたとしても、消費者の嗜好がプロジェクトの話題性やデザイン性の高さなど、プロジェクトの表層的な特徴に左右されているということである。

強烈な地震に襲われたにもかかわらず、びくともしなかつたタワーの構造設計はまさしく賞賛に値する。これらのすばらしい資質にもかかわらず、東京スカイツリーのプロジェクトははたして諸手を挙げて賞賛して良いものかどうか、再検討の余地が残っているといえる。

第一に、東京スカイツリーに代表される現代東京のスカイラインが今後の都市のあり方として望ましいのかどうか、という問いである。

世界一の高さを競うような都市のスカイラインは20世紀の風景であって、21世紀が目指す都市の姿ではないという批判はこれまでも言われてきた。高さを競うのではなく足もとの環境を競うという姿勢こそ21世紀の都市の姿ではないか、という主張である。とすれば、それはまさしく東京駅の再生の姿ではないのか。

第二に、百歩譲って上に伸びるスカイラインが不可避なものとしても、それが現在地に建つことが望ましいのかどうか、という疑問が残る。スカイツリーの立地に関するいくつもの提案の中で現在地が選ばれた

両プロジェクトのグラウンドオープンの時の過剰な殺到は、刹那的な消費者が新しい行楽地に浮遊してきていくにすぎないのかもしれない。新しい人気スポットへの集中は、たんに従来の人気スポットから単純に人が移ってきているだけではないか。これは、たんに古くなった人気スポットの陳腐化の裏返しであって、なんら新しいニーズを生み出していないということかもしれない。

しかし、たしかに短期的には浮遊しているように見える消費者も、中長期的に見ると別の見方ができるかもしれない。二度目三度目と繰り返して訪れるかどうかという点で見ると、飽きの来ないしつらえになっているかどうかという点が新たな評価軸として浮かび上がってくるだろう。そのとき、いかに単体のプロジェクトだけでなく、地域全体として魅力向上のための努力をしているかは重要な判断基準となる。それは、まわりの人間がどれだけ当事者として関わったかといった評価軸とつながることになる。

また、単体のプロジェクトを取り

背景には下町を応援することがあったと言われるが、スカイツリーがあたりを睥睨して建っている姿が下町を大切にしているのか、という点に関しては疑問が呈されるだろう。

また、スカイツリーの建設が下町のグラウンドデザインのなかで描かれているわけではないという点も指摘できる。たとえばエッフェル塔を見てもみると、足もとにはパリ万博の公園として整備されている。つまり、エッフェル塔は単に高い塔がたまたま都市の一角に建っているというのではなく、都市構造の中に緑の空間軸を挿入し、新しい眺望景観を提供することにによってしっかりと都市のなかに根を張って、都市を活かすものとして機能しているのである。

日本で言うと、札幌のテレビ塔や名古屋のテレビ塔のように都市軸のアイストッブとして機能している塔はエッフェル塔と比肩できるだろうが、東京タワーや東京スカイツリーは足もとの環境の改善にはほとんど寄与していないのではないのか。少なくとも東京のふたつのタワーが周辺地区にとって公園のように機能して

上げて、歴史の重層性を感じられるということとは、訪れるたびに新たな発見があるということでもあるが、それは復元再生をテーマとした東京駅にまさるにびたりあてはまる。東京駅はこれから古びることによって価値を増していくが、スカイツリーはこれからは価値が低減していくばかりである。

しかし、モダン都市東京がすべてスカイツリーのようなモダンデザインで埋め尽くされたとしたら、便利で刺激的ではあるだろうが、おそらく東京という都市自体が底の浅いインスタント都市のような印象を持たれることになるのではないだろうか。

東京の想いの深さとこだわりの本気さを多くの人に実感してもらいために、再生なった東京駅は必要なのである。しかしそれも、再生の物語を知らないとする、感動も半減するだろう。東京駅は多くのひとびとの想いがあったからこそ、残ったのである。その物語が東京駅をさらに魅力的にしていけるのである。

