

供用化にある近代化遺産の歴史的評価に関する考察 総武線秋葉原駅を対象として

日本大学 学生会員 ○阿部 悟
日本大学 正会員 五十畑 弘

1. 目的

近代化遺産とは、文化庁が文化遺産保護制度における保護対象のひとつとして定義する遺産である。近代化遺産の中でもとくに土木分野の供用下にあるものでは利便性、安全性、使用性も土木構造物として重要な維持すべき役割である。現在の有形文化財の価値概念と異なるものであるが、供用下にある土木構造物の中には、オリジナルに部分的な変更加えたその箇所までを含め、変化の過程を歴史的、文化的価値として評価をすべきことも考えられる。その変化の過程について、文化財としての価値を考察することで、従来の文化財の価値概念に対し、土木遺産の文化財価値の拡張の可能性についての試論を展開する。

2. 奈良ドキュメントの考え方の整理

文化財の価値の基本となる部分に、真正性（オーセンティシティ）がある。真正性とは、対象構造物に対する真正性、真実性であり、これを証明する項目として材料、施工技術、デザイン、環境の4つがあげられている。

奈良ドキュメントは1964年のベニス憲章の精神に生まれ、それを拡大するものである。

文化と遺産には多様性が確認されている。その多様性とは時間と空間の中に存在しており、異なる文化のすべての側面を尊重することを要求する。すなわち、文化遺産をそのすべての形態や時代区分に応じて保存することは遺産がもつ価値に根ざしている。文化遺産の原型とその後の変遷の特徴及びその意味に関連するこれらの情報源の知識と理解は、オーセンティシティのあらゆる側面を評価するために必須の基盤である。¹⁾

3. 歴史的構造物の保全の方針の整理

これまでの構造物の美観・景観といった文化的価値は構造物の基本性能である用・強に加えて美というオプション的に扱われていたが歴史的土木構造物の保全においては、構造物の文化的価値を基本性能

Table -1 文化遺産保護の基本理念²⁾

基本理念		内容
①	価値の尊重	価値を尊重する姿勢の明瞭化
②	実証性の尊重	実証根拠に基づく復原
③	全体性の保持	建設後の変更・追加を考慮した上での部分部位の整合性確保
④	最小限の措置 可逆的な措置	可逆的措置による最小限の変更・修復
⑤	安全確保 機能維持	本来の構造物の機能の継続的な確保

Table -2 秋葉原駅変遷（筆者作成）

年月日	内容
1886/12/11	上野駅から秋葉原まで路線延長申請
1890/11/1	「秋葉原駅」命名、上野駅までの1マイル15チェーン(約1.9km)を開業
1928	秋葉原駅の高架貨物設備第一期工事(西側高架積卸場)完成
1931/10/1	鉄道倉庫営業開始
1932/7/1	秋葉原駅-高架貨物駅として全面使用開始 総武線御茶ノ水-両国間開通
1962/5/31	営団地下鉄日比谷線秋葉原駅開業
1975/2/1	貨物営業廃止
1987/4/1	国鉄分割民営化によりJR東日本に
2005/8/17	旧貨物駅跡地に中央改札
2005/8/24	首都圏新都市鉄道つくばエクスプレス開業

と分離して考えるものとする。そして文化的価値の「文化的価値の保全」「地域づくり」「環境保全」を「基本性能」と別に考慮しこれらを相互に関連づける。またこれらは優先順位をつけず全体が同等に考慮されるようバランスに留意する。³⁾

土木文化財の保全の基本的な考え方はTable-1に示す。これは前述の4項目の中の文化財的価値の保全について詳しく述べたものになる。

4. 秋葉原駅の変遷

まず秋葉原駅の変遷をまとめTable-2に示す。

私設鉄道の日本鉄道が運営するターミナル駅であった上野駅が旅客・貨物の取り扱い量が増え、営業上の十分なスペースが確保できなく旅客を分離し貨物線を

キーワード 近代化遺産、奈良ドキュメント、秋葉原駅、保全

連絡先 〒275-8575 千葉県習志野市泉町 1-2-1 abe03satoru@gmail.com

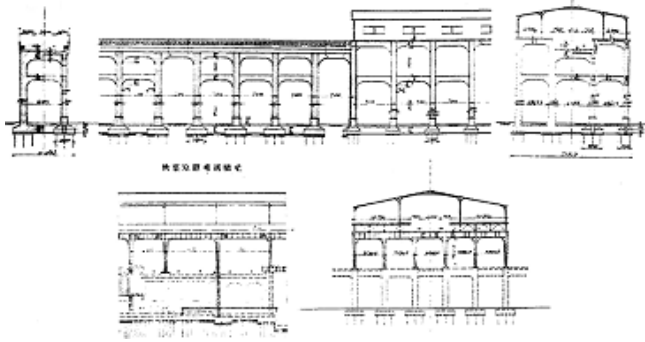


Fig. 1 高架橋側面図断面図⁴⁾

上野駅から延長し秋葉原駅が新設された。⁵⁾

開業当初は地平の鉄道路線だったが上野・東京間が高架化したことにより秋葉原駅も高架化を始めた。

総武線秋葉原駅西口橋梁及び東口橋梁(Fig. 1)を鉄骨コンクリートとし、各径間 7m の 3 径間連続とした。電車線の下は柱中心間隔 7.4m、両側の乗降場になるところは心々 6m の 4 柱形式ラーメンとなっている。西口の基礎は鉄筋コンクリート杭を打ち、東側はこれを省き方形基礎段を置き、3 階に利用できる構造としている。秋葉原駅乗越橋梁は鋼製とし構造はラーメン橋 7 箇所、これを 5 箇所の単下駄でつなぎ秋葉原駅は高架化されていった。⁴⁾

2005 年に首都圏新都市鉄道つくばエクスプレスが秋葉原駅に開業する。この時に駅が大きく改修される。ホーム拡張、改修や高架橋建設等が行われた。柱スパンの短い高架橋部を撤去し柱スパンを 10m にし、高架橋を再設置しコンコース用の空間の確保をした。この高架橋橋脚部を建設時に駅機能を維持し且つ列車運行に支障をきたさぬようにストランド場所打杭工法を採用した。これにより制約の多い秋葉原駅改修工事を行う事を可能にした。⁶⁾

5. 考察

秋葉原駅の変遷は時代に必要とされた結果である。東京と他地域の接続、貨物・旅客の増加、その需要に応えるべく路線の追加や駅の改修が行われてきた。

駅部は 1928 年に高架化されてからも何度も改修されている。改修時に駅の一部を撤去しているため「文化的価値の保全」の 5 項目をそのまま適用させるのは困難である。しかし奈良ドキュメントでは多様性が認められている。奈良ドキュメントを 4 で述べた保全の方針に応用することでオリジナルの部材等を撤去してし

まった近代化遺産に適用できるだろうと考えた。ただし奈良ドキュメントを用い、オリジナルから改変された構造物に歴史的文化的な価値を見出すには原型、変遷の特徴やその意味を理解することは必須でありその根拠となる情報源も示さなければならない必要がある。秋葉原駅では大きな改修が行われるとき、その時代の優秀な技術が採用された。首都圏新都市鉄道つくばエクスプレスが開通時に改修した高架橋基礎部を建設した工法は平成 16 年度土木学会技術賞を獲得し歴史的な価値があると考えられ奈良ドキュメントにより価値を見いだせる箇所の可能性がある。ここに歴史的価値が認められるならば今後保全を考えるときにはこの箇所を建設当初の形に戻すのではなく、ストランド場所打杭工法によってつくられた杭基礎の価値を尊重し、これを残すことも選択肢としてありうる。

6. 結論

歴史的な価値を持つ部分はかならずしも建設時の部分だけではなくその後に加えられた部分も含めることができる。また、保全についても、建設時期に復することが必ずしも必須ではなく、オリジナルに対して加えた部分もそのまま遺しあるいは修復の対象となり得ることを、すでに世界的な認識がされた奈良ドキュメントの考え方にに基づき、具体事例の秋葉原駅を取り上げて示した。

参考文献

- 1)文化庁訳:奈良ドキュメント,第 12 回世界歴史都市会議 奈良宣言 2010 年
- 2)近藤祐斗:土木文化財の保全に関する研究—重要文化財永代橋の事例を対象として— 日本大学生産工学研究科土木工学専攻 修士論文概要集 平成 24 年
- 3)土木学会 歴史的構造物保全技術連合小委員会:歴史的土木構造物の保全 2010 年 9 月 20 日
- 4)橋本敬之:両国御茶ノ水間高架鉄道工事に就いて,工事画報 昭和 6 年 5 月号 1972 年
- 5) 日本貨物鉄道:貨物鉄道百三十年史 下巻,pp.51-52 2007 年
- 6) 笠雅之・築嶋大輔・趙唯堅・本多清暢:ストランド場所打ちぐい工法を適用した市街地駅舎改修工事の省力化施工 コンクリート工学 2001.08