



# 消えた街角・富岡畦草・記録の目シリーズ 昭和34年、東京駅最後のS-L通勤列車

終戦直後から五十年以上も、東京駅は間断なく修復と改良の工事が進められた。それは、日本の経済状態と輸送形態の進化とを脱した涙ぐましい努力であった。筆者も通勤途上でその模様を目にしなが、刈穂やリベット打ちの轟音の中、日々変動する仮設通路をくぐり抜けたものである。それでも各々は将来像に夢を託して不自由を忍んだ。それより迷惑意識は労使紛争による乗客無視のスト行為にあつた。いずれにしても、物事はすべて日かたては懐かしい思い出に転化されてしまふがその中でもこの写真の七番線ホームから出る東京駅最後のS-L列車、常磐線平駅現いわき駅行きは懐かしい。国鉄にすれば通勤難の時代に精一杯のサービスダイヤであつたと思ふが夕方五時、二十一分汽笛、声力強い蒸気を吐いて去りゆく汽車を八番線、停車中の湘南電車の窓から見送つた感情は忘れられない。このS-L通勤列車は常磐線の電化が進んだための存在であつたが撮影した九月一杯でダイヤでダイヤ引退して引退した。一方八重洲側では昭和三十九年、一九六四開催決定の東京オリンピックに呼応して、東海道新幹線ホーム建設が始まつていた。その後も、東京駅は総武快速横須賀線用の東京地下駅新設、京葉線地下駅新設に伴つて連絡通路さらには東北・上越新幹線乗入れのためのホーム増設と続き、ついにはそのスペースづくり中央線を持ち上げ、世界に例のないホームの重層化、事が実行された。すべては限られた地域での難工事であつたが、素人目にも日本の土木、建築技術の進歩と巧妙さを垣間見るやうで頼もしくもあつた。現在では、世界一の地下空間といわれる中央通路も完成して、目標は達成されたやうである。

文 富岡畦草とみおか (けいそつ)  
大正15年8月、三重県生まれ 日本写真協会、日本写真家協会、自然科学写真協会などの会員

平成13年11月5日 富岡畦草撮影



東京の玄関口といわれている「東京駅」。この写真は、その「東京駅」の7番線ホーム(東海道線)から撮ったものである。写真右側に見える大きな建物は「丸ビル」で、現在「丸の内」を中心に行われている大規模再開発の先陣をきって今年8月に誕生する予定である。再開発計画の一つに、「東京駅」駅舎復元(大正13年の開業当時の赤レンガ3階建)が含まれているのに魅力を感じる。なぜなら、開発と保全。本来対極であるはずの要素が調和し、さらには都市の景観を意識した新しいオフィス街が誕生するからだ。この開発は今後の都市のあり方を考えるいい機会となるだろう。(文:渡辺邦博)

