

供用下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

日大生産工(院) ○阿部 悟
 日本大学 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を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 近代化遺産

2-1 近代化遺産の評価に関して

近代化遺産の評価方法に関しては平成17年度に土木学会から出版された「日本の近代土木遺産 現存する重要な土木構造物2800選」でも用いられた評価基準を本研究でも採用する。

この評価基準は表-1で示すように4-5つの項目を有する3つの指標からなっている。指標内の項目の1つが際立って高い評価を得るか、全項目が平均的に高い評価を得ればその構造物はAランクと評価し、順にB, C, ランク外とする。構造物の総合評価を行うときは3つの指標に対

し前述の操作を行い、得られた結果の総和から総合評価を下す。²⁾

2-2 近代化遺産の保全

近代化遺産等の保全を行う場合、留意しなければならない点がある。それは対象となる構造物の歴史的価値を有すると証明するために必要となる創建時から残る材料や、施工技術、環境の4項目を可能な限り、失わないようにすることだ。これらは文化財の価値の基本となる部分であり、オーセンティシティ(真正性)の確認に必要な要素である。

オーセンティシティを損なわぬように構造物の持つ価値を尊重し、保全することが望ましい。しかし、土木構造物の場合には部材の腐食や社会的要請等により部材の取り換え、構造の改変が行われていることがある。このためにオーセンティシティを損ない、歴史的価値を認めることが困難となることがある。

3 オーセンティシティの見直し

3-1 奈良ドキュメント

奈良ドキュメントとは1994年にユネスコやイコモスの関係者や専門家によって奈良においてオーセンティシティの見直しのための会議が開催された。この会議で交付されたのがオーセンティシティに関する奈良ドキュメントである。この奈良ドキュメントでは、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、文

表-1 近代化遺産の評価指標¹⁾

項目数	1	2	3	4	5
指標① 技術	年代の早さ	規模の大きさ	技術力の高さ	珍しさ	典型性
指標② 意匠	様式との関わり	デザイン上特筆すべき事項	周辺景観との調和	設計当初のデザインに対する意識の高さ	
指標③ 系譜	地域性	土木事業の一環としての位置づけ	故事来歴	地元での愛着度	保存状態

Considerations on The Historical Assessment of Shared Inheritances of
 Modernization
 Incase of JR Akihabara Station of the Soubu Line.

Satoru ABE and Hiroshi ISOHATA

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³⁾とされている。このことから、対象となる構造物の歴史を追い、構造の変更や部材の取り換えが行われていたとしてもオーセンティシティを認めることのできる可能性がある⁴⁾と解釈できるのではないかと考える。

4 適用例

4-1 対象選定

本研究の目的に沿えば、対象とする構造物の条件は、①創建時より改変されていること、②近代化遺産の評価指標に適用すること。以上の2つが考えられる。

以上の条件に合う土木構造物として鉄道駅を選定し、中でもJR総武線秋葉原駅を選んだ。まず、鉄道駅は供用開始時より取扱量が増えることや利用目的の変更によりその構造を変えていくことが多い。次に秋葉原駅は構造変更をする際にその当時では優れた技術を採用しており、表-1の指標①で高い評価を得ることのできる可能性があったため、本研究対象に選定した。

4-2 秋葉原駅

秋葉原駅が開業したのは1890年。当時は高架駅ではなく地上を走る貨物駅として建設された。1925年の上野-東京間の高架化に伴って高架駅となる。そして、1932年に総武本線御茶ノ水両国間が開業し、3層構造の乗換駅となり現在の秋葉原駅の原型が出来た。

構造物の歴史的価値を評価する場合、創建時の状態と現在の姿を比較し、オーセンティシティを確認していくことが一般的だが秋葉原駅を対象とした本研究では現在の原型ができた総武線秋葉原駅を中心に試論を進める。

総武線秋葉原駅の特徴は現在でも珍しい高々架駅である事、及び3径間連続鉄筋コンクリートラーメン構造であることが挙げられる。高々架駅は当時の日本国内には存在せず、秋葉原駅が高々架駅の形式をとった初めての駅である。また、3径間連続鉄筋コンクリートラーメン構造は後に、新幹線の高架橋の標準的な工法として定着⁴⁾した雛形の形式である。これらの表-1の指標①にある年代の早さ、技術力の高さの項目で高い評価を得られる可能性がある⁴⁾と考える。このことが認められれば総武線秋葉原

駅に歴史的価値があったことの証明になるだろう。しかし、秋葉原駅は2005年の首都圏新都市鉄道つくばエクスプレス(以下:TX)が開業することにより秋葉原駅の一部が改変されてしまう。このことにより、秋葉原駅全体のオーセンティシティを損なってしまう事である⁴⁾と考える。

従来の考え方に沿えば、この改変により秋葉原駅全体を通して歴史的価値を認めることは困難である⁴⁾と考えるが、奈良ドキュメントを適用することにより、歴史的価値を認めることができる可能性がある。

ここでTX開通に伴う工事の特徴をまとめる。既存鉄道駅の地下にプラットフォームを建設するために限られた空頭制限の中、杭を打ち高架橋の一部を取り換えた。この杭を打つ際に用いた工法が既存鉄道駅の改修工事に適用された初めての例となるストランド場所打杭工法である。既存鉄道駅に適用した初めての例ということは表-1にある指標①において評価される対象になりえるのではと考える。

奈良ドキュメントにある遺産をそのすべての形態や時代区分に応じて保存するという考え方を適用させれば、TX開通時の改変にも歴史的価値が認められる可能性がある⁴⁾のではないかと考える。

5 まとめ

奈良ドキュメントを適用すれば改変した箇所に対してもオーセンティシティを確認することができる可能性があり、文化財価値の拡張ができる⁴⁾と考える。

改変の多い鉄道駅に対してオーセンティシティを認めることができれば他の構造物に対しても広く適用できる可能性がある⁴⁾。

「参考文献」

- 1) 文化庁歴史的建造物調査委員会, 建物の見方・しらべ方 近代土木遺産の保存と活用(1998) p. 18-75.
- 2) 土木学会, 日本の近代土木遺産 現存する重要な土木構造物 2800選 [改訂版] (2005)p. 10.
- 3) 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, 六項及び九項
- 4) 五十畑弘, よくわかる最新「橋」の基本と仕組み, 日本建築学会計画系論文集, No. 433 (1992) p. 41-51.