



カメラマン：山田新治郎(表紙、並びに当ページ)、2020年3月撮影

原宿駅

東京都渋谷区神宮前

二〇二〇年三月二十日、都内最古の木造駅舎であったJR原宿駅が駅舎としての役割を終えた。この建造物の完成は一九二四(大正十三年)、西側に広がる明治神宮が造営された四年後のことだ。それ以前の原宿駅は代々木側に二五〇メートルの地点にあった。この駅舎は二代目ということになる。初代駅の開業は一九〇六(明治三十九)年。明治神宮へ向かう参詣客の利便性を考慮して二代目が新設された。設計は二代目横浜駅の建築にも関わった鉄道省技師の長谷川馨による。中世北欧の木造建築技法である壁と柱や梁などの木部が半々に露出するハーフティンバー様式が採用された。明治期に整備された西洋風のイチヨウ並木を擁する明治神宮外苑との調和を考慮したという見方もある。大正期の日本には北欧の田園都市に対する憧憬の念が強く、帝都に「モダン」な都市景観を創造しようとする機運が高まっていた。屋根に装飾として施された風見鶏が付いた尖塔や、駅舎の出口に飾られたステンドグラスからも、その想いが伝わってくる。そうした意匠があったからこそ、百年近く原宿のシンボルとして愛されてきた。

駅舎の正面に建設された真新しい複合ビルから最後の雄姿を見下ろすことができた。南側に線路をまたいだガラス張りの新駅舎、その先に国立代々木競技場の体育館、彼方には渋谷の高層ビル群が見える。背後に広がる神宮の杜に抱かれて、今や「レトロモダン」の象徴となった原宿駅が佇む。思わず、長い間お疲れさまでしたと声を掛けたくなった。

東京大空襲でも奇跡的に焼失を免れた旧駅舎は今後解体されることが決まっている。耐火性能、バリアフリーのハードルを越えられなかった木造駅舎だが、保存を望む声は大きい。JR東日本は、4分の1程の面積とはなるが、できるだけ今の駅舎の形を再現した建物をつくと発表している。

