

東京の「ランドマーク」といえば何を思い浮かべますか。

東京湾にかかるレインボーブリッジ、観光客でにぎわう浅草・雷門、渋谷駅で待ち合わせといえば忠犬八公前、副都心を見下ろす東京都庁のツインビル、なんとといっても東京タワー？

ランドマークとは、その土地の目印や象徴となる場所や建造物を意味します。目を引く外観だけでなく、歴史や場所にまつわるさまざまな思い出が人々の記憶に刻まれることで、その存在感は増すのではないのでしょうか。

隅田川沿いに浮かぶ奇妙な形をした金色のオブジェ、「世界一」の高さを誇る東京スカイツリー、ほろ酔いサラリーマンたちの聖地・新橋駅前SL広場。今回は、誰もが知るこれらのランドマークに隠された、兵庫との意外な縁を訪ねます。

いつもの東京の光景が、新たな輝きを放って見えてくるかもしれません。

(神戸新聞東京支社編集部)

ここにも兵庫?! 東京のランドマークに息づく 物語を訪ねて

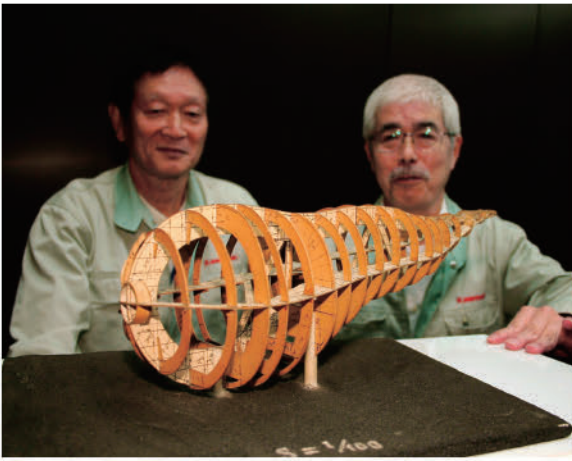
ビールジョッキをイメージした隅田川沿いのアサヒグループ本社ビル(左)と、金の炎がたなびく聖火台を模したスパードライホールム(中央)。右奥に東京スカイツリーも見える

造船技術の粋集めた「金の炎」

いずれ劣らぬユニークな形状を誇る巨大な建造物が三つ、隅田川のほとりに並び立つ。

東京スカイツリーとピアジョッキ型のアサヒグループホールディングス本社、そして金色の雲のようなオブジェをいたたく同社のスーパードライホール。都内有数の観光スポット・浅草エリア随一のランドマークだ。

ひときわ目を引く金のオブジェは、長さが44メートルあり、先端の十数メートルは、逆台形型の建物本体の外にはみ出している。「このオブジェが、実は神戸生まれ。川崎重工業（神戸市中央区）が神戸工場で、造船の技術を駆使して作り上げました」と、ホールを管理するアサ



川崎重工業グループが手掛けた「聖火台の炎」の模型＝神戸市中央区東川崎町3



「聖火台の炎」の重さは360トン。支える建物の枠からはみ出た部分に暖房を内蔵し、つららの落下を防ぐ＝東京都墨田区



オブジェの銘板に刻まれた「川崎重工」の文字（アサヒグループホールディングス提供）

ヒプロマネジメントの今泉慶一さん。

ホールは1989年、同社の創業100年を記念して本社と共に建てられた。デザインは、フランス人ファイリップ・スタルク氏。新世紀に向かって飛躍する企業の燃える心を表すべく、聖火台をかたどった建物の上に、金色の炎がたなびくさまをイメージした。

そのイラストを図面化したのが、豊岡市出身の建築士、野沢誠さん。当時は東京で独立したばかりだったが、別の仕事で組んだスタルク氏から指名された。従来の建築の手法では表現し切れないと考え、思い浮かんだのが、以前見学した川重の造船工場だった。いくつものパーツを溶接し、巨大な船に仕立てていた。「あのやり方なら、一つの大きな炎ができるかも」

川重の子会社、川重マリンエンジニアリングが工法も含め設計を担当した。造船とは無関係のオブジェを手掛けるのは初めてだったが「船首を造る要領で対応できるのでは」。

微細な凹凸やうねりを、船と橋に使われる技術と構造を駆使して再現した。造船の熟練工らが、神戸のドックで仮組みを終え、パーツに分解して東京へトラックで送り込んだ。

宙に浮かんでいるように見える巨大なオブジェは下の建物の柱3本で支えられている。地上31メートルにパーツをつり上げて組み立て、溶接する作業は容易ではなかったが、関係者の努力で着工から約1年で完成させた。当時のアサヒビールの樋口広太郎社長は「アサヒの飛躍の基地であり、東京の新しい『川の手文化』の一翼を担うビル」と胸を張った。

あれからまもなく30年。兵庫生まれの「金の炎」は東京を代表する景色の一つになった。「船は造ったら最後、まず会えないが、オブジェの仕事はいつでも見られるし、ずっと伝えられる」と、川重マリンエンジニアリングの花房誠取締役。

2020年の五輪・パラリンピック開催で、あらためて世界中の目を引きつけることになりそうだ。

「世界一」支えるメイドイン兵庫

「金の炎」の向こう側には、東京スカイツリーがすらりとした姿を見せる。今年5月で開業6周年を迎える。すっかり首都の顔となった。

高さ634メートルは自立式電波塔としては世界一。観光名所のイメージが強いスカイツリーだが、本来の役割は地上デジタル放送を中心とするテレビの電波塔だ。高さ450メートル地点にある展望台からさらに上、棒状に約140メートル伸びる「ゲイン塔」の先端に、一般にはほとんど知られていない小部屋がある。

ゲイン塔は放送用送信アンテナが取り付けられているツリーの「心臓部」。小部屋の中には巨大な装置が2基。塔の安全を守り、電波障害を防ぐこの装置が、兵庫生まれだという。

「ゲイン塔が風で大きく揺れると、アンテナ機能に障害



下町にそびえ立つ東京スカイツリー。兵庫ゆかりのものづくり技術が多く使われている＝東京都墨田区



ツリー最上部の細長い部分が「ゲイン塔」



ゲイン塔の風揺れを抑える制振装置（三菱重工機械システム提供）

が起きる可能性がある。その揺れを抑える制振装置です」と、三菱重工メカトロシステムズ（事業統合に伴い「三菱重工機械システム」、神戸市兵庫区）の久保充司さん。パネなどの上にそれぞれ40トンと25トンの重りが載り、逆さまになった振り子の原理で揺れのエネルギーを吸収している。

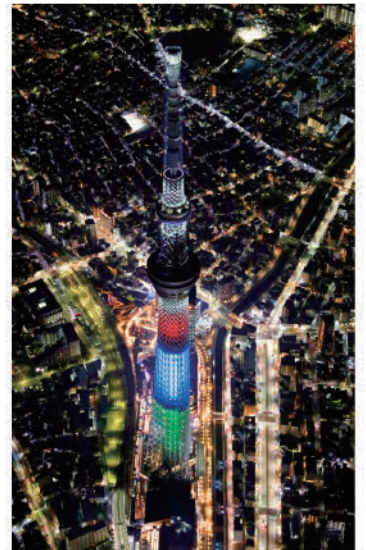
装置は100年間は耐えられるよう設計されているが、年に一度の点検は欠かせない。ゲイン塔にはエレベーターがないため、40〜50分ほどかけて階段を上り、1日ばかりで異常がないか確かめているという。

部品のパネは、東海パネ工業（大阪市）の伊丹工場（現在は豊岡市に移転）で造られた。重いもので1本約800キロあり、両端に金具が付いたパネでは同社史上最大級だ。強さを左右する金具の取り付け、さびを防ぐ処理など、職人らが蓄えてきた知識と経験を注ぎ、完成させた。

ゲイン塔を構成する柱の約半分もまた「兵庫製」だ。建築用の鋼材としては国内最高強度を誇る円形鋼管。神戸製鋼所（神戸市中央区）の加古川製鉄所で製造した鋼板を、佐々木製罐工業（伊丹市）が加工した。



スカイツリーの柱の一部に使われた円形鋼管のサンプル=兵庫県伊丹市、佐々木製罐工業



東京パラリンピック開幕まで千日となりシンボルマークの3色に彩られた東京スカイツリー=11月29日夜

通常は1枚を円形に曲げるが、ここでは板の厚さが最大8センチもあったため、国内最大級の圧力がかかるプレス機で半円状にし、2枚を溶接して筒状にした。佐々木製罐工業の佐々木正文社長は「開業後まもないスカイツリーに社員旅行で行き、みんなで柱を見た時は感慨深かった」と振り返る。

兵庫関連企業では他にも、精密板金加工の丸十（加古川市）による発光ダイオード（LED）投光器のケース、雷対策機器メーカーの音羽電機工業（尼崎市）による避雷器なども採用されている。

日本の技術の粋を集めたタワーを「兵庫発」のものづくりが支えている。そう思っで見上げると「世界」がより身近に、誇らしく思えた。

鉄道発祥の地と播州の深い縁

もう一つ、昔ながらの東京の名所と兵庫の不思議なつながりを紹介しよう。

新橋駅西口広場。千鳥足のサラリーマンがテレビのインタビューを受ける場所といった方がなじみ深いだろうか。通称「SL広場」に鎮座する本物の蒸気機関車「C11292」の物語だ。

新橋は日本の鉄道発祥の地だが、その車両は一度も東京を走ったことはない。遠く離れた兵庫の播但線と姫新

播但線などを走ったSL「C11-292」
=東京都港区、新橋駅西口広場



線が現役時代の活躍の場だった。

東日本鉄道文化財団（東京）によると、終戦直前の1945年2月に名古屋で製造され、戦後復興から高度経済成長期にかけて姫路機関区を走り続けた。72年春に「引退」。東京・品川の車庫で一時保管された後、同年9月27日未明、トレーラーに載せられて新橋に向かった。

その年は、新橋―横間で鉄道が開通して100周年の節目。「街ににぎわいを」と地元商店主らが要望したところ、当時の国鉄が港区に無償貸与することとなった。

多種多様な店が入る駅前の「ニュー新橋ビル」で管理組合理事長を務める長尾武次さんは、運ばれてきたSLの車両が国鉄の高架をくぐれず、煙突部分を外していたの思い出出す。新橋は戦後間もなく闇市が立ち並び、やがて場外馬券場がある盛り場に。「SLがあるとないとでは街の雰囲気違った。シンボルができたという思いだった」。

現在は安全面から乗れないが、当初は車両の中に入ることもできたという。

役目を終え、廃車となったSLが全国で展示され始めた時期だった。なぜ、新橋ではこの「C11形の292台目」



復元された旧新橋停車場。江戸時代は龍野藩脇坂家の藩邸があった＝東京都港区東新橋1

が選ばれたのか？鉄道博物館（さいたま市）に聞くと「状態がよかったなど、偶然的な可能性が高いのでは」との回答が返ってきた。

SL広場から高架をくぐって汐留方面に向かうと「旧新橋停車場」がある。2003年、明治の開通当時の姿に復元され、鉄道歴史展示室として開館した。実はこの場所、江戸時代には龍野藩脇坂家の屋敷があったと記録に残る。新橋と播州の不思議な縁にまたも感じ入る。

正午、午後3時、同6時とSLは汽笛を鳴らす。蒸気を吐いて播磨や但馬をひた走った雄姿を思い出させるように。

夜、広場周辺のビル街がネオンで輝き始めた。2度塗り直されたという黒い車体が不夜城の明かりに浮かぶ。今年2月で「73歳」。世の移り変わりと、さまざまな出会いや別れを見届けてきた。変わらぬ武骨な姿で、今日も広場に集う人々を見守っている。

※この特集は、2017年2月～10月、神戸新聞朝刊に掲載された「ぶらり東京 兵庫を探して」「続ぶらり東京 兵庫を探して」を基に、加筆、再編集しました。

◆旧新橋停車場・鉄道歴史展示室◆

1872（明治5）年10月14日に開業した日本最初の鉄道ターミナル新橋停車場の外観を、発掘された遺構や資料を基に当時と同じ位置に忠実に再現した。1996（平成8）年、一部が国の史跡に指定。1階展示室の床はガラス張りで、開業当時の駅舎基礎石の遺構を見ることができる。正面玄関階段とプラットホームの先端でも遺構の一部が見える見学窓を設けている。2階の企画展示室では、鉄道の歴史や汐留の郷土史などをテーマとした企画展が随時開かれている。JR新橋駅銀座口から徒歩5分。午前10時～午後5時。月曜休館。無料。

◆江戸時代の汐留◆

寛永年間（1624～1644年）、徳川家康の江戸入府以後の埋め立てによって陸地化した汐留地区に、最初に屋敷の拝領を受けたのは龍野藩脇坂家で、寛永9年成立の『武州豊島郡江戸之庄図』に初めてその名が記されている。その後も埋め立て工事は続き、寛永16年に会津藩保科家、同18年には仙台藩伊達家が屋敷地を拝領し、江戸幕府解体まで続いた。1991年に始まった汐留遺跡の発掘調査の結果、各藩邸地の造成に伴う土留めや建物跡、井戸や樋などの上下水道施設、地下室や埋桶等の埋設施設、池跡、鹿芥留めの土杭、石垣など多種多様の遺構とそれに伴う多量の遺物が検出されている。脇坂・伊達・保科の3藩の敷地は、海に直接面していることから、屋敷内に「船入」が設けられ、船で運んできた物資を、直接海から陸揚げすることができた。江戸に置かれた各藩の屋敷には、大藩では常時千人を超えるような家臣が居住し、参勤交代による藩主の江戸入府時には、それ以上の家臣が生活していたとされる。これらの屋敷には、各国元から大量の物資が送られてきたことは想像に難くない。遺跡から出土した遺物は、海路・陸路によって産地や国元から直接邸内に運び込まれたものと、必要に応じて江戸市中で購入したものがある。こうした遺物は、江戸時代に各藩邸に生きた人々の生活の証しといえる。（港区ホームページ「港区の地名の歴史」より抜粋）

鉄道発祥の地であることを示す「0哩（ゼロマイル）標識」



正面階段遺構の見学窓