

丸の内における都市建築空間の形成とストリートスタイルの創造：日本で活躍した建築家が果たした役割を踏まえて

法政大学, デザイン工学部建築学科岡本哲志研究室

(出版者 / Publisher)

法政大学エコ地域デザイン研究所

(開始ページ / Start Page)

1

(終了ページ / End Page)

89

(発行年 / Year)

2015-09

丸の内における都市建築空間の形成とストリートスタイルの創造
～日本で活躍した建築家が果たした役割を踏まえて～

2015 年 9 月 28 日

法政大学デザイン工学部建築学科岡本哲志研究室





図 A 1922 年 4 月 12 日の丸の内空撮 1。皇居を訪れる英国のエドワード皇太子を大勢の人たちが東京駅前や行幸道路で出迎える様子を捉える。(写真提供：井上博行氏)

はじめに

丸の内は、日本において群を抜くトップのオフィス街であり、世界にも知られる。超高層ビルが林立する都市風景は、ニューヨークのマンハッタンを思わせ、ロンドンのハイド・パークに匹敵する皇居の巨大な緑地が丸の内のゆったりとした都市景観をサポートする。当然のように、丸の内は都市空間として全てが兼ね備えられているかのように思える。だが、そのような順風満帆の歴史がはじめてから用意され、その歯車に乗って、現在の丸の内があるわけではない。とかく、成功例は右肩上がりのストーリーが描かれやすい。むしろそれ以外の部分に注意深く着目していかなければ、サクセスストーリーの本質が見えてこない。丸の内の研究も、その点を欠くと都市空間としての丸の内が持つ価値のあり様へ到達し得ないだろう。

江戸時代初期、徳川家康が江戸に入府した天正 18(1590) 年、丸の内は日比谷入江と呼ばれる水深の浅い入海だった。この入江を埋め立てた以降、大名の上屋敷が大半を占める武家地となる。これらの土地は、軟弱な地盤の上に整然とつくりだされたものだ。地震大国である日本では、軟弱な地盤が大きな災害を招き、地震と向き合うことが強いられた。地盤の悪い土地に、近代以降の丸の内はビルが林立する都市空間を成立させ、発展する。ただ、土地条件や災害は、都市空間を発展させる上で、常に重要なテーマとなり得るわけで、丸の内は充分な検討を重ね、建築を建て、都市空間を描きだしてきた歴史があった。ここに、丸の内の都市空間としての価値が潜む。

近代以降、丸の内は幾度となく地震の脅威と向き合う。関東大震災(1923 年)、3.11(2011 年)の三陸巨大地震と。三陸で起きた巨大地震は東京でも大きな揺れがあった。軟弱な地盤では、土地が液状化し、建物が倒壊する。だが、丸の内は地震に対する順応性を備える街であり続けてきた。その一例として、2011 年に起きた三陸巨大地震の際、地下に免震構造を組み入れた三菱一号館美術館内、カフェ 1894 では、くつろいでいた人たちがそれほど大きな地震とは気づかなかったとの話を後日耳にした。

地震に対する対応は、すでにジョサイア・コンドルが丸の内に設計した日本のオフィスビル第 1 号、三菱一号館において見事に組み込む。この建物の耐震性の高さは、関東大震災で証明された。構造上の面では積まれる煉瓦の間に帯鉄を入れて強度を増すなどの方法が取られた。地下に目を向けると、建物の自重を支える松杭だけでなく、建物の外周を囲うように松杭が隙間なく口の字に打ち込まれた。その事実は、三菱一号館を復元する際の基礎工事で発見された。目に見えない地下に注意を払いながら、三菱一号館は明治 27(1894) 年に馬場先通りと大名小路が交差する角地に建てられた。

現在の丸の内が近代以降様々な社会経済的な困難を乗り越え、新たな都市の空間像を提示してきた

根本には、二代目三菱社長・岩崎彌之助と三菱の大番頭・荳田平五郎の思いが込められている。初期段階の丸の内には、美術館や劇場、商店街、あるいはアパートメントハウスまで、多様な用途の建築を建てる構想があった。その思いを完全に捨て去り、全く別の方向へ乖離させるのではなく、新たな時代の到来に備え、温め持つ資質が三菱を中心とした丸の内に備わり続けたことも重要視する必要がある。百年の計というが、持続的なまちづくりのタフさが丸の内らしさを現代の都市空間にもにじみでる。

丸の内という場所に様々な英知を働きかけてきた人たちのあり様としては、優れた建築家が集ったことに目を向けたい。ジョサイア・コンドルからはじまる丸の内の都市空間形成には、独自性と関係性が育まれ、多くの建築家が陸上競技のリレーでバトンを渡すように、ストリートとしての街並みをかたちづけてきた歴史がある。これまでは、このような内容が語られ、議論されることが少なかったし、テーマにされてこなかった。

近代以降の日本は、どうも個々の建築の主張が街との関係性を欠き、近世江戸にあったはずの都市景観やストリート性が失われてしまう方向にあった。そのような時代の流れに対し、丸の内は近代日本において様々な建築家が独自性と関係性の両立に腐心した。本報告書は、単に建築家像や作品論を試みるものではない。建築家が個性を街に表現する一方で、意識したはずの関係性の上に描きだされたストリート空間の創造に大いなる価値を見いだそうとするものである。

馬場先通り、仲通り、大名小路、行幸道路のストリート性、そしてお濠端に描きだされた高さ百尺を意識したストリート景観、これらは一時代を刻んだ残骸ではない。深く読み込むことで、新たな時代へと展開するメッセージが込められているからだ。本報告書は、ストリート景観として示された丸の内の価値を探りだし、将来の日本における都市空間の可能性について、都市史的なアプローチから試みた丸の内研究である。

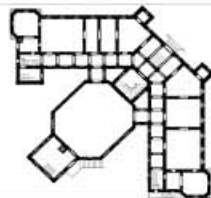
本報告書が扱う時代としては、丸の内が払い下げられた明治 23 (1890) 年から、国家総動員法が制定され丸の内に近代建築が建てられなくなる前年の昭和 12 (1937) 年までとした。その間の 48 年間で 4 つの時代に区分し、論じる。4 つの時代区分は、各通りの都市景観形成のプロセスを意識した。そのために、各時代を年代で明確に分けることはせず、年代の重なりがある。また、丸の内に近代建築が建てられていく前提として、最初の部分に 1 章を設け、銀座煉瓦街の建設、東京市区改正条例に触れることにした。

岡本哲志

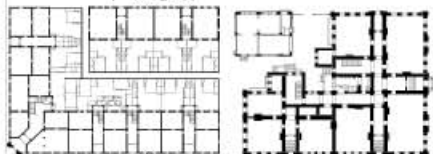


図B、1922年4月12日の丸の内空撮2 (写真提供: 井上博行氏)

東京商業会議所



十七号館



十五号館
十四号館



十六号館

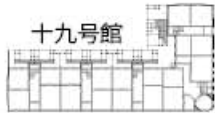


二十一号館

三号館



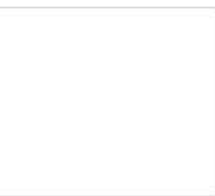
十九号館



十八号館



二十号館



馬場先通り

二号館

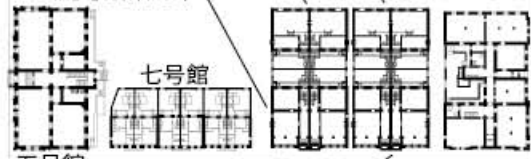


九号館九西寄乙

九号館九西寄甲

九号館東寄甲

七号館

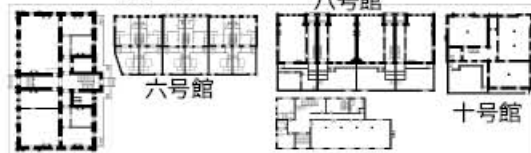


五号館

仲通り

九号館東寄乙

八号館



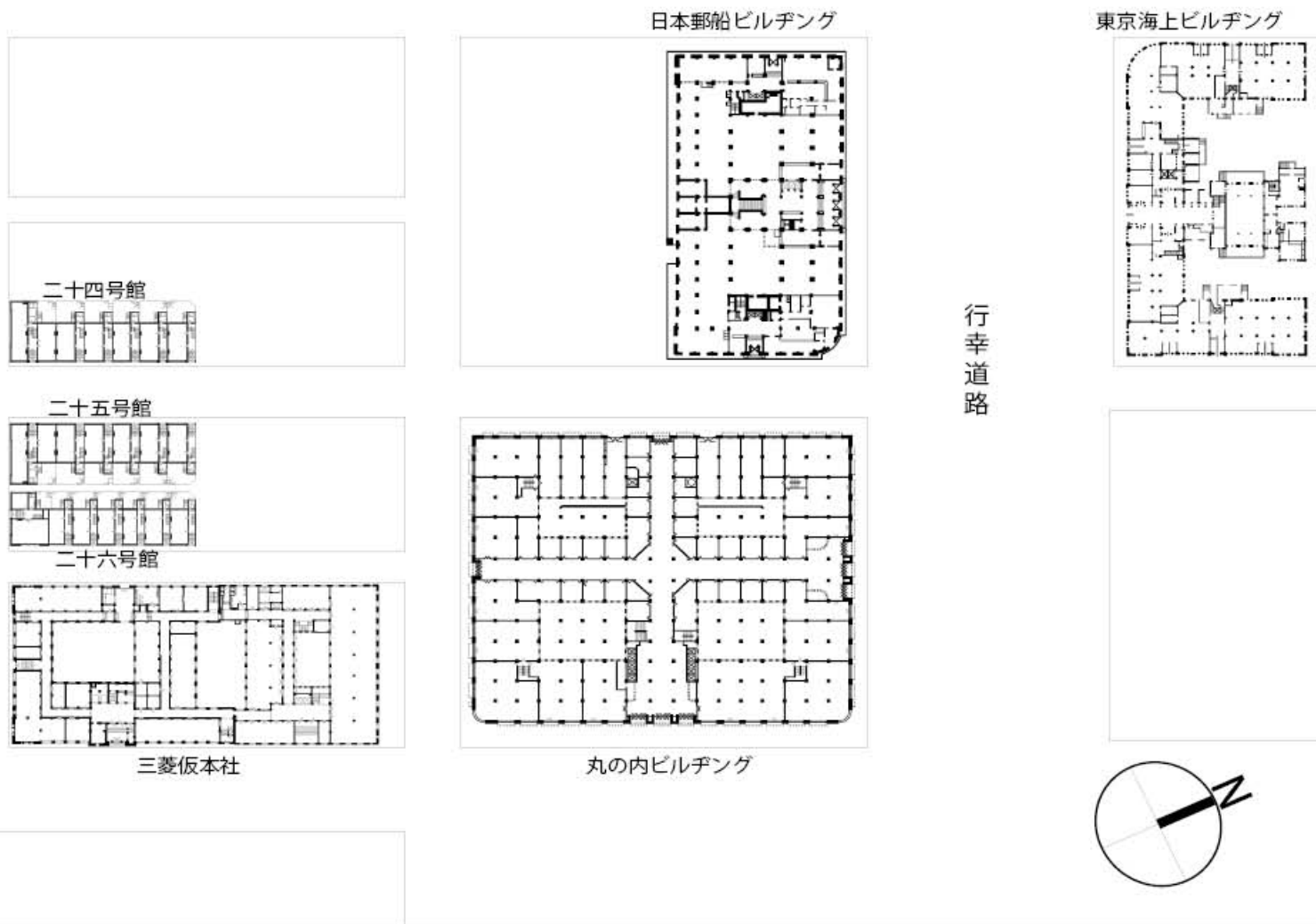
四号館

二十三号館



一号館

大名小路



図D 丸の内に建てられた建築の平面一覧（三菱一号館から丸の内ビルディングまで）

目次

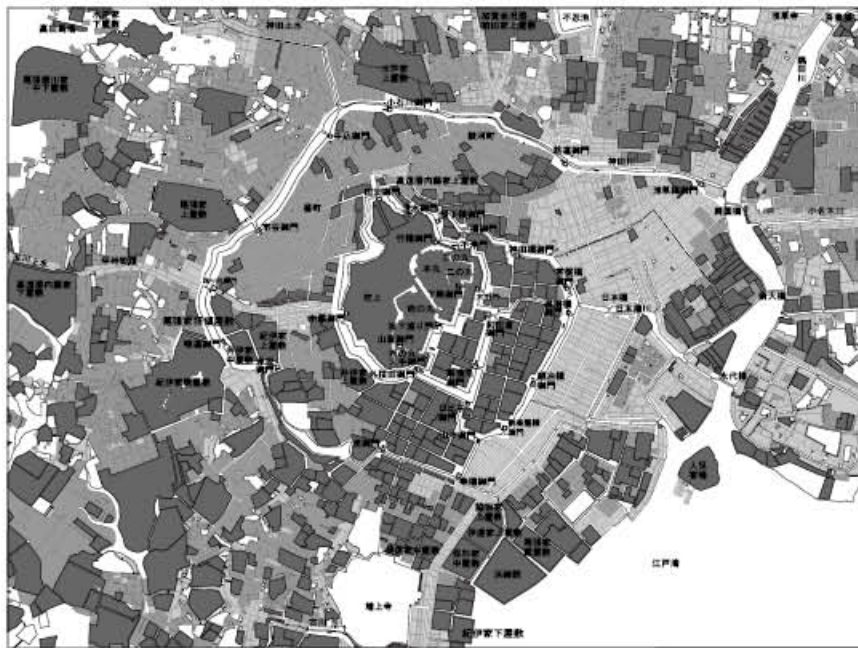
1. 丸の内に街並みが形成される前提として・・・・・・・・・・・・・・・・	11
1-1. 不燃化都市・東京への眼差し	
1-2. 東京市区改正条例による近代化の試み	
1-3. 市区改正計画のモデルとしての丸の内払い下げ	
1章注釈	
2. コンドルから始まる煉瓦建築の時代	
〈明治 23 (1890) 年～明治 44 (1911) 年〉・・・・・・・・・・	17
2-1. 丸の内のストリートを最初に描きだす馬場先通りから	
2-2. 濃尾地震の発生とその影響	
2-3. コンドル・曾禰・保岡が目指した馬場先通りのストリート景観	
2-4. 3 人の建築家と妻木頼黄	
2章注釈	
3. 曾禰・保岡が目指した仲通りの街並み	
〈明治 37 (1904) 年～大正元 (1912) 年〉・・・・・・・・・・	31
3-1. 北側にある仲通りに向けられた丸の内の開発	
3-2. 煉瓦造から鉄骨造・鉄筋コンクリート造へ変わる建築構造	
3-3. 南側にある仲通りに向けられた丸の内の開発	
3章注釈	
4. 三菱二十一号館から三菱仮本社ビルまでの時代	
〈明治 44 (1911) 年～大正 10 (1921) 年〉・・・・・・・・・・	41
4-1. 大名小路におけるストリートの形成に向けて	
4-2. アメリカ式オフィス空間の原点としての三菱二十一号館	
4-3. 保岡退職後の丸の内の都市形成と建築の動向	
4-4. 東京駅開業に伴う都市基盤整備とオフィス街の変化	
4章注釈	
5. 丸ビルから震災復興の時代まで	
〈大正 7 (1918) 年～昭和 12 (1937) 年〉・・・・・・・・・・	57
5-1. 行幸道路と内濠のスカイラインの形成に向けて	
5-2. 行幸道路周辺の変化	
5-3. フラー社のアメリカ式施工技術の導入	
5-4. 関東大震災とその影響	
5-5. 震災復興時代の建築と都市空間形成	
5章注釈	
おわりに・・・・・・・・・・・・・・・・	84

1. 丸の内に街並みが形成される前提として

1-1. 不燃化都市・東京への眼差し

1-2. 東京市区改正条例による近代化の試み

1-3. 市区改正計画のモデルとしての丸の内払い下げ



江戸城を中心とした江戸時代後期の土地利用

1-1. 不燃化都市・東京への眼差し

江戸は火事の多い都市であった。大火といわれる火事だけを拾っても、江戸 267 年の間に 49 回を数える。京都が 9 回、大坂が 6 回、金沢が 3 回であることから比べ、格段に多い。江戸が明治になっても、頻発する火事は衰えることがなかった。明治政府にとっては、火事が悩みの種であり、東京を近代都市に変貌させる目論見の一つとして都市の不燃化があげられる。

冬場の空気が乾燥した時期、東京は北西の季節風が強く吹く。江戸の大火も冬場に集中した。明治初期の大火といえば、明治 5 (1872) 年の旧暦 2 月 26 日 (4 月 3 日) に起きた火事がある [注 1-1]。和田倉門内、旧会津藩邸から転用した兵部省の建物が火元となる。北西からの風に煽られるように、丸の内北側一帯から銀座を含め築地まで、まだ江戸の情景を残す広い範囲が焼失した。

かねてから大都市東京を不燃化する論議があった東京府は、この明治 5 年の大火を好機と見て、直ちに焼失した跡地の測量を開始する。それとともに、東京府下の道路を改修し、煉瓦造などの建築物で不燃化する方針を示す布令が出された。それは、首都となった東京であるにもかかわらず、まだ江戸以来の町の風景が市街の大半を占め、火災後の復興こそが新しい首都づくりの早道と考えたからである。大火から数日後の旧暦 3 月 2 日 (4 月 9 日)、早くも東京府知事・由利公正 (1829 ~ 1909 年) の名で「煉瓦家屋建築・御趣旨告諭」[注 1-2] が公布された。首都にふさわしい広幅員の道路と、煉瓦家屋による不燃化した街並みで構成される東京のイメージが示される。また、焼け跡には勝手に新築しないようにとの指示も出された。旧暦 3 月 13 日 (4 月 20 日)、東京府下に不燃建築の街並みをつくりだすために、焼失跡地の買収についての布令が出され、煉瓦造建築を建てる方法も明らかにされた。当初の計画では、全ての土地を買収することで、思い切った都市改造を試みようとしていたが、この壮大な構想が後々広範囲に進展することはなく、四周を掘割で囲まれた銀座に限定された [注 1-3]。

東京市街の不燃化に関しては、江戸幕府が安政 5 (1858) 年に結んだ安政五カ国条約、いわゆる不平等条約を改正する目論見が背景にあった。明治政府は、まず銀座に煉瓦造の建築を建てることで、首都東京の不燃化をアピールしようとした。このことで、煉瓦という西欧から移入された構造材が日本の建築界に影響を及ぼす。銀座煉瓦街の建設を指揮した人物は、イギリス人技師の T.J. ウォートルス [注 1-4] である。彼は井上馨の推挙により銀座煉瓦街の担当者に選任された [注 1-5]。

ウォートルスは銀座煉瓦街を計画する上で街並みの連続性を意識し、「煉瓦石建築方法」[注 1-6]、「家屋建築方法」[注 1-7]、「屋内間仕切壁の建築法」[注 1-8] を布達に盛り込み守らせることで、西洋的な都市空間として銀座煉瓦街を位置付けた。コンクリートが普及するまでの明治期は、数多くの煉瓦建築が建てられていき、後に丸の内の煉瓦街へと展開する。つまり、銀座における煉瓦街の建設では、実践的な経験を積むことができ、丸の内など東京において煉瓦造建築が進展する基礎を築いた。銀座煉瓦造建設の経験について、三菱の建築技師だった曾禰達蔵は「この大建築工事は多数官民の大小当事者—職工人夫も含む—に新建築の実施教育を短月化に与えた結果となった」[注 1-9] と、丸の内の煉瓦街に向けた職人の育成に大いに価値があった旨を述べている。ちなみに、銀座煉瓦街の煉瓦は、小菅刑務所 (現在の東京拘置所) の囚人がつくっており、通称「囚人レンガ」と呼ばれたものが使われた。日本の刑務所内で製造が行

われた、正真正銘の国産煉瓦である [注 1-10]。

銀座煉瓦街は、大正 12 (1923) 年の関東大震災で、煉瓦の構造壁を残して焼失する。地震では、一部で煉瓦の構造壁に亀裂が入り、火事による 2 階の崩壊などの被害を受けたが、1 階の壁・床・土台は無事であり、煉瓦造による再建が可能な状態だった [注 1-11]。だが、震災が起きた大正 12 年はすでに鉄筋コンクリート造や鉄骨造が建築構造の地位を確立しており、煉瓦造建築による街並みの再生はされず、事実上煉瓦街の銀座は消滅する。

1-2. 東京市区改正条例による近代化の試み

銀座煉瓦街から始まる西洋風街並みの実現を経て、明治 21 (1888) 年には近代化する日本で最初の都市計画法、「東京市区改正条例」が制定された。この改正条例は、明治 13 (1880) 年から官民双方で紆余曲折した議論がなされ、8 年もの年月を経て、明治 21 年によく制定されたものだ。条例制定までの流れは、まず東京府知事の松田道之 (1839 ~ 1882 年) が中央市区に限定した改正条例の草案 [注 1-12] を提示したことにはじまる。だが、松田が突然死去した後、この草案は松田の後任として明治 15 年に就任した芳川顕正府知事 (1842 ~ 1920 年) によって退けられた。新たな案は、東京都市部のみの改革が後世に汚点を残すとの理由から、道路・鉄道・河川・橋梁の整備を軸に、東京市 15 区すべてを網羅した計画案に変更された [注 1-13]。丸の内では、鍛冶橋付近に中央停車場 (後の東京駅) を設ける計画が浮上する。

内務省は芳川案を受け、明治 17 年に東京市区改正委員会が内務省内に設けられた。財界からは、東京商工会代表をつとめる渋沢栄一が委員の一人に加わる。渋沢からは、いくつかの案が出されるなか、丸の内の商業化が提案された。一方、明治 20 年には外務省内に臨時建築局 [注 1-14] が開設された。日比谷の官庁集中計画を進める井上馨 [注 1-15] が率いる外務省は、芳川の計画案に猛反発し、官庁集中計画の案が市区改正計画を退けるかたちとなる。

だが、井上馨の失脚により日比谷官庁街の計画が頓挫すると、東京の都市計画として市区改正計画が再び浮上する。明治 21 年には市区条例が正式に決議され、同年の閣議で日比谷一帯の公園化も決まる。明治 23 年には臨時建築局が廃止された。官庁集中計画は、法務省の煉瓦造建築が明治 28 年に竣工したことで、何とかその名をとどめる。

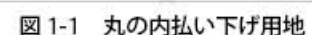
市区改正委員会では、明治 21 年 10 月から明治 22 年 3 月までに 28 回の討議がなされた。委員会討議が行われた後半の明治 22 年には、東京府知事が「市区改正設計に関する区域ならびに建物制限の議につき上申」を内務省に提出する。これには丸の内地区の払い下げにあたり、市区改正に係る道路計画などの要件がまとめられており、建物の構造を定めた建築認可内規と入札心得書も添付された。心得書の内容は、三菱地所株式会社社史編集室編『丸の内百年のあゆみ』上巻に第 2 ~ 4 条が載せられており、都市や建築の観点から見ておきたい。

この入札心得書は、明治 22 年 11 月 15 日付の入札告示の際に若干の修正が加えられたが、ほぼ引き継がれるかたちで丸の内の計画に移行する。第 2 条には「払下地の内街路に沿い 5 間 (9 m) 以内に建物を成すときは、石造・煉瓦造または土蔵造に限るべし。その構造方法は当局の許可を受くべし」と、街路に沿った建物の不燃化が記された。第 3 条には「もし許可したる構造に違ふものは改造を命ずることあるべし」と、違反した建物に対する措置が述べてあ

市区改正事業は、主な事業内容によって大きく3つに分けられる。第1期(明治22～32年)が上水道事業、第2期(明治33～43年)が市街鉄道事業、第3期(明治44～大正7年)が下水道事業となる〔注1-19〕。明治21年に制定され、31年間続いた市区改正条例による事業は、財政難に悩まれ、思うように進捗しない状況下で、大正8(1919)年に都市計画法が制定する前年、一応完了する。

しかし、井上馨が失脚すると、東京の近代化は大きく方向転換し、官庁集中計画から、東京市区改正計画へと移行する。明治 21 (1888) 年には、明治政府により東京の都市計画の根幹となる東京市区改正条例が公布され、丸の内を市街地化する方針が決定する。その時、

最終的に、三崎町の土地と合わせ、丸の内の土地が岩崎彌之助（後に、土地所有は三菱になるが、払い下げ時点は岩崎彌之助名義である）に約 10 万坪（同時に払い下げられた三崎町の面積も含む）、150 万円（三崎町を除く、丸の内だけでは 128 万円）の金額で払い下げられた〔注 1-25〕。これにより丸の内の開発がスタートするが、それらの土地を自由に計画し、開発できたわけではない。道路計画でいえば、市区改正計画により仲通りが新たに通されており、規定条件が丸の内に示されていた。建物に関しても、様々な制約があった。



(第1章注釈)

[注 1-1] 日本の旧暦（天保暦）は、明治 5 年 12 月 2 日（1872 年 12 月 31 日）まで使われ、翌日の 12 月 3 日から、グレゴリオ暦（太陽暦）に改暦となり、1873 年 1 月 1 日となる。

[注 1-2] 煉瓦家屋建築・御趣旨告諭に、「府下は首都となったのであるから、このたびの焼失面積は道路を取り広げ、近日中に公布する煉瓦家屋で再建する予定でいる。費用その他については通達することもあるから勝手に新築することは控えるように」という旨が記されていた。（三菱地所株式会社社史編集室編『丸の内百年のあゆみ』上巻、三菱地所株式会社、1993 年、p.52。）

[注 1-3] 岡本哲志著『「丸の内」の歴史 丸の内スタイルの誕生とその変遷』ランダムハウス講談社、2009 年、p.71.72。

[注 1-4] T.J. ウォートルス（1842 ～ 1892 年）は、アイルランド人であり、幕末に日本に來日した、鉾山技師など土木・建築の様々な職能をこなすスペシャリストであった。（藤森照信著『銀座建築探訪』白揚社、2012 年、p.15。）

三枝進は、現在のところ最も詳しいウォートルス研究者であり、「ウォートルスの経歴に関する英国側資料について」と題した論考を『銀座文化研究』の第 6 号（1991 年発行）、第 7 号（1992 年発行）、第 8 号（1994 年発行）に掲載している。

ウォートルスの手掛けた建築は、銀座煉瓦街のほか、大阪造幣局（1871 年）、竹橋陣営（1874 年）といった官庁建築がある。（上野勝弘著「銀座れんが街」『近代日本建築発達史』日本建築学会、1972 年、p.982。）

銀座煉瓦街建設に関しては、井上馨と由利公正のどちらも自分がやったと主張しており、実際に確証はつかめていない。（藤森照信著『明治の東京計画』岩波書店、1982 年、p.6.7。）

[注 1-5] 前掲書『「丸の内」の歴史 丸の内スタイルの誕生とその変遷』p.71.72。

[注 1-6] 煉瓦石建築方法は、銀座煉瓦街の工事の仕様を規定したものである。（伊藤誠著「文明開化と建築計画」『近代日本建築発達史』日本建築学会、1972 年、p.1141。都市紀要三『煉瓦街の建設』東京都、1955 年、p.69,70。）

[注 1-7] 家屋建築方法は、ウォートルスの構造基準が建物を一等から四等までの四階級にわけてあり、各階級について、その棟高、壁高、各階の壁厚を指定した規定である。（関建世著「明治期」『近代日本建築発達史』日本建築学会、1972 年 10 月、p.393。都市紀要三『煉瓦街の建設』東京都、1955 年、p.70,71。）

[注 1-8] 屋内間仕切壁の建築法は、屋内の間仕切壁の壁厚が煉瓦一辺（七寸五分）より薄くはならないといった、内部空間の間仕切壁、床板、梁、根太などの寸法を指定したものである。（都市紀要三『煉瓦街の建設』東京都、1955 年、p.71。）

[注 1-9] 曾禰達蔵著「建築随想」『建築學會パンフレット』第 3 輯第 4 號、日本建築学会、1929 年、p.2。

[注 1-10] 前掲書『「丸の内」の歴史 丸の内スタイルの誕生とその変遷』p.73。

[注 1-11] 前掲書『銀座建築探訪』p.30。

[注 1-12] 松田道之の明治 13（1880）年 11 月の草案では、「東京中央区劃定之問題」と題する詰問案に対して、築港が市街改造の前提とし、市区経営の準拠とすべき港湾修築の位置を決定すべきだとして、築港調査が行われる。だが、松田の死去や神奈川県の強い反発から、築港計画は後に廃止される。（上野勝弘著「東京市区改正」『近代日本建築発達史』日本建築学会、1972 年、p.985。）

[注 1-13] 松田の後任となった芳川は、2 年間の調査後、明治 17 年 11 月 14 日に、東京の市街改造計画案の必要性を説き、芳川顯正の計画案を明らかにする。（上野勝弘著「東京市区改正」『近代日本建築発達史』日本建築学会、1972 年、p.985,986。）

[注 1-14] 臨時建築局は、明治 19（1886）年に、帝国議会議院その他の官衙を集团的に建設する目的で、内閣に設置された。約 4 年の短期間だが、ドイツ系建築技術が導入され、エンデとベックマンらにより、日比谷一帯の壮大な官庁集中計画が構想された。（関建世著「西洋技術の受入れ習得の過程」『近代日本建築発達史』日本建築学会、1972 年、p.398。）

[注 1-15] 井上馨は、明治 11（1878）年外務卿に就任以来、不平等条約の改正に邁進し、欧化政策を進めた。（前掲書『丸の内百年のあゆみ』上巻、p.54。）

[注 1-16] 前掲書『丸の内百年のあゆみ』上巻、p.108。

[注 1-17] 前掲書『丸の内百年のあゆみ』上巻、p.85。

[注 1-18] 臨時市区改正局は、明治 39（1906）年に市長尾崎行夫の名により東京市参事会が道路改正の速成に向けて市区改正委員会に照会した。この照会に対し委員会も異存なく、同年 10 月に設置された。（上野勝弘著「東京市区改正」、日本建築学会編『近代日本建築発達史』丸善、1972 年、p.992。）

[注 1-19] 前掲書『「丸の内」の歴史 丸の内スタイルの誕生とその変遷』p.87。市区改正計画に関しては、石田頼房著『日本近代都市計画の展開—1868—2003』（自治体研究社、2004 年）が詳しい。

[注 1-20] ジョサイア・コンドル（1852 ～ 1920 年）は、イギリスの様式建築を学び、ロジャース・スミスやウィリアム・パージェスに師事した。この経験が日本において様式建築を十分にこなすコンドルの強みとなる。さらに、画家のワルター・ロンスダールにも師事し、ステンドグラスの製作を学ぶ。その後、ソーン賞を受賞し、日本政府と契約を結び來日する。來日後は、政府のお雇い建築家として建築を設計するかたわら、工部大学校造家学科の外国人教師として西洋建築を教える。東京帝国大学での教え子としては、辰野金吾、曾禰達蔵、片山東熊などがあり、後の建築界をリードする人物がコンドルのもとから輩出された。大学内だけでなく、桜井小太郎を事務所で雇い、教育するなど事務所内での実務的教育の面でも多くの弟子を輩出し、その後の日本建築界に多大な貢献をした。

コンドルは丸の内における開発の仕事から手を引いた後も、様々な作品を手掛けた。なかでも個人の住宅の設計が特に多く岩崎家関係や赤星など三菱に関係する人たちの住宅が目立つ。

また、コンドルは書籍を何冊も出版しており、それらのなかには「日本の花の芸術」や「河鍋晩斎の絵と習作」など建築以外の分野のものも含まれる。コンドルは親日家であり、絵画や版画、庭、舞台芸術、落語など幅広く日本の芸術に興味を抱き、それらを欧米世界に紹介した。

ただし、コンドルは江戸以前のものや仏画・仏像など宗教色の強いものを好まなかったようだ。コンドルの蒐集には、17・18 世紀のものはきわめて少なく、江戸以前の古画に類するものや仏像、仏画も皆無であった。そのことから、コンドルは日本の宗教に関しては執着していなかったようである。ただし、画家の河鍋晩斎に入門して日本画を描き、外国人仲間を自宅に招待した際に自らが演じて歌舞伎上演を行うなど、コンドルの興味は幅広い。（『ジョサイア・コンドル』建築画報社、2009 年、p.198。）

このような興味の幅の広さは、設計の際に家具など多方面に拘りを示すことになる。コンドルは様々なことへの興味のなかから、総合芸術に関心をもち、建築も単体としてだけでなく内部空間に置かれる家具、庭園や敷地周辺との調和など、幅広い視野から設計を試みた。

[注 1-21] 前掲書『「丸の内」の歴史 丸の内スタイルの誕生とその変遷』p.93,94。

[注 1-22] 前掲書『「丸の内」の歴史 丸の内スタイルの誕生とその変遷』p.94。

[注 1-23] 明治 13(1880) 年に三菱に競争を挑むように、渋沢と益田孝が組み、共同風帆船会社を設立する。その後明治 15(1882) 年には共同運輸会社を設立して再び三菱に挑戦する。明治 18(1885) 年になると、三菱の独壇場であった水上運送の一角を切り崩され、共同出資の日本郵船会社誕生に及ぶ。これは三菱にとって屈辱的な後退であった。(前掲書『「丸の内」の歴史 丸の内スタイルの誕生とその変遷』p.94。)

[注 1-24] 前掲書『「丸の内」の歴史 丸の内スタイルの誕生とその変遷』p.94,95。

[注 1-25] 丸の内の払い下げは、岩崎彌之助個人に対して行われた。その後、三菱一号館竣工の 1894(明治 27) 年 1 月 29 日付で岩崎久彌から三菱合資会社に土地が売り渡された。(前掲書『「丸の内」の歴史 丸の内スタイルの誕生とその変遷』p.96。)

2. コンドルから始まる煉瓦建築の時代

〈明治 23（1890）年～明治 44（1911）年〉

2-1. 丸の内のストリートを最初に描きだす馬場先通りから

2-2. 濃尾地震の発生と、その影響

2-3. コンドル・曾禰・保岡が目指した馬場先通りのストリート景観

2-4. 3人の建築家と妻木頼黄



一丁倫敦に建つ第四号館

2-1. 丸の内のストリートを最初に描きだす馬場先通りから

丸の内におけるオフィス街の形成は、丸の内の土地取得を後押ししたとされる荘田平五郎（1847～1922年）〔注 2-1〕と三菱社顧問に就任したジョサイア・コンドル、同年三菱社に入社した曾禰達蔵（1853～1937年）〔注 2-2〕の三人により、その第一歩を踏みだす。

馬場先通りが最初にストリート景観を描きだす時期は、コンドルが三菱社の顧問に就任した明治 23(1890) 年から一丁倫敦と呼ばれた馬場先通りが十三号館の竣工によって完成する明治 44（1911）年までの間である。この馬場先通りがストリート景観としてどのように描きだされたかについてこれから考察したい。

ただし、馬場先通りには、三菱関連の建築だけではなく、妻木頼黄（1859～1916年）の設計による東京府庁舎（1894年）と東京商業会議所（1899年）が建つ。三菱という民間企業に所属する建築家のコンドルや曾禰と対置するかのよう、官所属の建築家である妻木が介在する。このことがストリートとしての馬場先通りの景観にどのような都市・建築上の相違点や共通点を生み出したのかについても同時に見ることにしたい。

2-2. 濃尾地震の発生とその後の影響

濃尾地震の被災状況

三菱は丸の内の土地が払い下げられた明治 23(1890) 年の後、コンドルの顧問就任と曾禰の入社を待つかのように、「丸ノ内建築所」という丸の内の都市・建築の計画を担当する部署が明治 24(1891) 年につくられた。ここから丸の内の開発は本格的にスタートする〔注 2-3〕。

その年、明治 24 年 10 月 28 日には、岐阜県と愛知県にまたがる尾張地方に大地震が発生した。濃尾地震である。この時のコンドルは、丸の内に三菱一号館を明治 27 年に竣工させる以前、官庁集中計画の設計を通じて、日比谷から丸の内一帯が軟弱な地盤であることを理解していた。丸の内をデザインするにあたり、コンドルにとって、濃尾地震は大きな関心事であったはずである。

マグネチュード 8.0 の強大な濃尾地震は、遠く離れた仙台以南まで揺れを感じるほど、広い範囲に影響を及ぼした。『理科年表』（国立天文台編、2001 年）によれば、建物は全壊が 14 万戸余り、半壊が 8 万戸余りで、死者が 7200 人余りであった。午前 6 時 37 分に発生した地震は、農繁期のために農民が早朝から野良仕事に出掛けており、建物被害に比べ、人的被害が比較的少ない〔注 2-4〕。

濃尾地震は、根尾谷断層の運動により起きた地震で、断層に近い根尾村水鳥地区が大きな被害を受けた。根尾全体では総戸数 1039 戸のうち 1031 戸の建物が全半壊した。わずか 8 戸を除き、木造小屋組みの建物のほとんどが影響を受けた。

現在、樽見鉄道が根尾川に沿って山間を北上し、根尾谷断層も平行して通る。断層のある最寄り駅は、大垣駅から真北に位置する水鳥駅である。だが、当時の路線はそこまで延びていなかった。大垣駅から北側の開通は昭和 31（1956）年である。その 2 年後に海神駅まで路線が伸び、その先の工事は一端止まる。水鳥駅までの路線延伸は、平成元（1989）年まで待たなければならなかった。凸凹が激しい地形は、根尾谷に沿う山間の鉄道敷設を困難にし、水鳥駅までの開通に約 60 年の長い年月を要した。このような地理的環境にあった水鳥地区が濃尾地震の震源地だった〔注 2-5〕。

当時すでに開通していた国鉄東海道本線は地震による大きな影響を受けた。『日本国有鉄道百年史・第 2 巻』によると、10 月 28 日

の地震発生後に復旧した路線は、米原と垂井の間が 10 月 30 日、垂井と大垣の間が 11 月 3 日、名古屋と岡崎の間が 11 月 5 日、木曾川と名古屋の間が 12 月 20 日、大垣と木曾川の間が翌年 4 月 16 日に復旧した〔注 2-6〕。岐阜の路線が、名古屋にある路線よりも先だった。それは、港湾から離れた内陸で孤立状態となった人々を救済するために、鉄道による交通手段の回復が急務だったからである。当時自動車が希少であり、鉄道復旧が最優先された。

濃尾地震による日本建築と洋風建築の被害状況の違いは、地震発生前後の鉄道関係の建物に関してまとめられた報告書が明らかにしている。それによると「日本式の木造家屋は概ね著しく被害を蒙った」、「粗造の煉瓦家屋は殆ど大破した」、「被害の少なかったのは洋風の木造家屋であった」という報告がなされた〔注 2-7〕。

鉄道当局は、これらの教訓から、次のように復興の考えまとめる〔注 2-8〕。それは、「新たに建てる（復旧する）家屋はすべて木造とする」、「基礎は煉瓦積みとし、これに木の土台を定着させる」、「柱・桁・梁などの結合には隅鉄具を使用する」、「柱と柱の間に筋違木を入れる」、「小屋組はすべて洋風のトラスとする」ことであった。報告後、日本古来の和小屋は、洋小屋と呼ばれるトラスに変わっていき、耐震強化を施すようになる。だが、この流れは濃尾地震の復興といった限定された地域だけの変化にとどまらなかった。例えばその後の三菱一号館でも、濃尾地震の教訓を踏まえた耐震がより考慮されて建てられた。

濃尾の大地震にいち早く動いた人物に東京帝国大学で教鞭をとる御屋外国人、鉱山学の専門家であるジョン・ミルン〔注 2-9〕がいた。濃尾地震が発生した翌日 10 月 29 日には友人で、技術者であり写真家でもある W.K. パートン（衛生工学の専門家）と一緒に東京を出発し、30 日に名古屋に到着する。彼らは、他に小川一真などの日本の写真家が同行し、大地震の視察を行った。東海道線がまだ復旧していないことから、船で名古屋入りする。名古屋に到着したミルンの一行は名古屋から枇杷島、笠松を経て 11 月 3 日に岐阜に到着し、さらに北上して根尾村に向かった〔注 2-10〕。岐阜と名古屋を結ぶ鉄道がまだ復旧しておらず、彼らは名古屋駅から大垣駅まで、直線距離にして約 32km の間を徒歩で被災現場に向かったと思われる。ミルンは、この視察で日本の木造建築の弱点を写真集『THE GREAT EARTHQUAKE OF JAPAN, 1891』〔注 2-11〕にまとめた。

ミルンが震災で感じた日本家屋の弱点〔注 2-12〕

ミルンは、ヨーロッパ式の木構造の方が、通常の日本式住宅よりも地震に対する抵抗力が大きいという認識があった。その視点から日本式住宅に関する弱点を示す。それは、「屋根が重い」、「筋違（斜材）がない」、「柱が細いのに、のう差などの仕口方法で柱を切り欠き、柱を弱くしている」、「地震に揺されると柱の根本が壊れてしまう」といった指摘であった。国鉄の小屋組みが洋小屋より被害があったことが、ミルンの言葉を裏付ける。濃尾地震が発生する 8 年前、明治 16（1883）年の工学会〔注 2-13〕において、ミルンは「サンフランシスコでは大地震〔注 2-14〕を受けた後、街の建物が木造から石造に移行しつつあるが、富裕階級の美しい住宅の多くは木造であり、ニュージーランドの首都ウエリントンも木造の街であるがいずれも地震を考慮し石の変わりに木材を使っている。耐震を考えると木材が煉瓦で建てるのがよいと思うが、一長一短である。すなわち木材は火災に弱いのが安から一般庶民には適している。一方煉瓦造は火災に強いが、高価だから特殊な用途の建物向きである」と述べていた

〔注 2-15〕。この言葉から、ミルンの興味深い指摘は、煉瓦構造が一番であると考えておらず、状況により木造でもよいとしている点だ。構法を改良すれば木造でも地震に充分に対応でき、さらに建築的な面だけでなく経済的なことも考慮した発言となった。

大地震による建築への影響

ミルン一行が被災地に到着してから遅れること 9 日、当時東京帝国大学教授だった辰野金吾 (1854 ~ 1919 年) と中村達太郎 (1860 ~ 1942 年) が名古屋に到着する。彼らは、名古屋に上陸せず、再び船で大阪に向かい、岐阜を経て愛知入りした。それは、大阪にある紡績工場の被害情報が先に届いたこともあるが、東海道線が不通で、名古屋を通ることは難しいと判断したからであろう。

ここで注目しておきたい点は、帝国大学造形学科の学生が視察調査に同行したことだ。当時の学部生は 3 年生が最高学年で、1 ~ 3 年の 14 名の内、13 名が参加した。伊東忠太 (当時 3 年)、長野宇平治 (当時 2 年)、遠藤於菟 (当時 1 年) など、その後明治・大正の時代を代表する建築家となる人たちが濃尾地震の状況を自分の目で見たことになる。濃尾での体験は個々の人たちが建築家として成長していく過程で、日本における既存の煉瓦造、木造による建築のあり方を自身のものとして考える上で大いに役立ったはずである〔注 2-16〕。開国以来、多くの外国人建築家により洋式のトラス構造が導入されつつあったが、濃尾地震では木造の日本建築の多くが倒壊・半壊するなか、洋風のトラスがより着目されていく。

興味深いことには、日本人の建築家たちによって、日本の伝統建築を中心に据えた規範ではない「在来工法」が同じ時期に誕生し、以降注目されない状況に陥りながら、現在その名が定着している点だ。在来工法は、建築の近代化、伝統的な日本建築の利点、加えて高度な欧米の建築教育が急激にミックスされたなかで、この震災から生まれた特異な産物であるように思える。

それはともかく、地震の視察調査から東京に帰ってきた人たちは、11 月下旬に造家学会で臨時の正員会を開き、その後 3 回に及ぶ報告会が行われた。第 2 回報告会の参加者は 200 名を越え、当時の濃尾地震への関心度の高さをうかがわせる。さらに 11 月 30 日から 12 月 17 日までの間に、臨時正員会が合計 11 回も開かれ、「震害家屋に就き将来の爲の討論研究」が行われた。この会には、辰野金吾 (全 11 回、以下括弧の中は参加回数)、中村達太郎 (10 回)、妻木頼黄 (8 回)、曾禰達蔵 (8 回)、片山東熊 (4 回) といった当時の建築界を背負う人物が参加した。ここで注目したい人物は、辰野金吾と同期の佐立七次郎 (3 回) である。彼は明治 20 年に竣工し、濃尾地震で倒壊した煉瓦造建築の名古屋郵便電信局〔注 2-17〕の設計に関わっており、苦痛の思いでこの会に参加していたことが想像できる。

11 回の正員会が開かれた後、議論の結果が出ないまま解散する。報告書や学会の発表もなかった。1 年が経ち、耐震対策について意向が決定しない前に、事故の意見を公衆に向けて発言しないように決議されたに過ぎなかった。これは造家学会で統一意見がまとまらなかったことを物語る。また、その決議に反対意見が出たようで、決議すらも取り消された。意見がまとまらなかった原因は、煉瓦造や木造の洋小屋について知識がまだ足りず、濃尾地震の調査報告だけでは決定的な耐震対策を示せなかったからかもしれない〔注 2-16〕。

煉瓦造の被害に関しては、明治 24 (1891) 年 11 月に伊東忠太が建築雑誌で述べた論説〔注 2-18〕がある。それを『建築技術』(2000

年 4 月) において杉山英男が的確に要約〔注 2-19〕しており、それに基づき少し整理を試みた。まず、工事・材料・構造などについての指摘がある。工事の疎漏に関しては、「裏側の見え隠れ部分に積む煉瓦の積み方が出鱈目」、「目地の幅が不規則」、「煉瓦をあらかじめ十分吸水させることなく積んでいる」、「目地に用いるモルタルの使用が不十分」という点だった。材料の粗悪に関しては、「材料としての煉瓦が粗悪」、「粘着力の乏しいモルタルが使われている」ことがあげられている。構造の脆弱性に関しては、「壁の厚さが不十分」、「木材梁に過度な重量を負わせ、木材の必要部分を欠損させている」との指摘がある。配合の不良に関しては、「家屋の高さが高すぎる」、「窓・入口などの開口部が広すぎる」、「支柱が細すぎる」、「蛇腹が重すぎる」という内容があげられた。

個別の煉瓦造建物個体の被害と原因に関しては、以下の建築をあげ論じられた。尾張紡績会社〔注 2-20〕は、「壁長に比して壁厚が薄過ぎた」、「煉瓦積み目の前の煉瓦吸水が十分でなかった」との指摘がある。また名古屋郵便電信局においては、「階上の工事が殊に疎漏であった」、「構造計画がやや軽佻に失した」と述べる。陸軍第三師団司令部〔注 2-21〕では、「左右前後の切妻」が破壊された「窓棚の上に梁を架した」ことで、「梁の振動は悉く窓上の迫持を破壊」するに至った」との分析があった。電燈会社〔注 2-22〕は、「切妻壁の構造が脆弱のため崩壊した」としている。

これらの要約から、被災の要因として、煉瓦造に対する当時の知識の足りなさうかがえる。それは、設計者だけでなく、施工者や煉瓦製作者も含まれる。銀座煉瓦街の時にも指摘があった煉瓦の吸水不足は、この時期の煉瓦造にも当てはまる。モルタルは石灰モルタルが使われており、後の三菱一号館に使用された強度のあるセメントモルタルではなかった。

建物の各部分の構造に関しては、脆弱な点が多い。特に窓周りの壁厚が少ないうえに、面外方向にはらんで崩れる現象が多く見られた。ただ、伊東は煉瓦造の被害を述べるだけではなかった。濃尾地震で煉瓦造の被害を見た人々が煉瓦造を全廃させる風潮に対し、煉瓦造の優秀性は否めなく、まだ短期間でしかない煉瓦造の建築すべてが否定されることはないという見解を示した〔注 2-23〕。

ここでもう少し陸軍第三師団司令部の建築を見ておきたい。それは、濃尾地震を教訓にコンドルが三菱一号館の耐震強化を図っており、構造に関しては陸軍第三司令部が参考になるからだ。この建物は明治 19 (1886) 年に東京帝国大学を卒業した田中豊輔が設計した。約 1 年の施工期間を経て、明治 21 年 11 月に竣工する。長方形をした 2 階建て煉瓦造建築である。壁厚は 1 階が煉瓦 2 枚分、2 階が 1 枚半分を積む。明治 20 年の煉瓦の寸法が長さ 7 寸 5 分 (約 22.5cm)、幅 3 寸 6 分 (約 10.8cm)、厚さ 2 寸 (約 6cm) であり、1 階の厚さが最大でわずか 50cm と、伊東忠太の指摘通り煉瓦造にしては壁厚の薄さがわかる。目地モルタルの調合比は石灰 4、砂 6 の石灰モルタルであり、セメントが調合されていない〔注 2-24〕。これも建築学会において伊東が指摘した通りである。

濃尾地震後、建築学会での田中自身の震災報告がある。それによると、煉瓦造の被害は「階下には破損少なくして、階上には破壊多くあり」〔注 2-24〕と記されており、煉瓦造は煉瓦を下から積み上げていく建物であり、階下の方が安定している。また、「煉瓦に合掌組の密接にて居りしたため、突き落されました」〔注 2-25〕と述べていることから、合掌組と煉瓦造は密接するだけで緊結されておらず、そのために煉瓦造が倒れたと考えられる〔注 2-26〕。

明治中期、欧米技術によって近代化する過程で、日本の建築は設計と施工の両面で技術不足がうかがえる。銀座煉瓦街から本格的に取り組まれてきた煉瓦造の建築技術は、経験不足を露呈するが、古くから続く日本の伝統的な木造の耐震力はある程度証明された。同時に、伊東の論説や田中の報告から、当時の日本建築界は原因の明確化や対策が見出された様子も見て取れる。震災発生翌年に竣工した三菱一号館の耐震補強は、濃尾地震による影響の一例といえる。

2-3. コンドル・曾禰・保岡が目指した馬場先通りのストリート景観 スタート前に多様なプログラクを思考した丸の内開発

三菱が丸の内の土地を手に入れた当初、二代三菱社長・岩崎鹵之助と、三菱の大番頭・荏田平五郎（1847～1922年）の脳裏には、美術館や劇場、商店街、あるいはアパートメントハウスまで、多様な用途の建築を丸の内に建設するイメージがあった。しかしながら、これらの構想や計画は、日清戦争（1894～95年）の影響によるオフィス床スペースの需要が予想を越えて拡大したために実現することはなく、オフィス中心の建築が丸の内に建てられていった〔注2-27〕。とはいえ、当時の三菱のトップがそこまで多様なプログラムを内包した都市空間を具体的に構想した点は興味深い。当初の構想すべてが現在実現したわけではないが、美術館（東京ステーションギャラリー・三菱一号館美術館）や商店街（現在の仲通り・丸ビルや新丸ビルの商業施設）があり、この二人が目指した都市空間は少なからず現在の丸の内に実現しつつある。

丸の内の開発が始まる前のエピソードとして、曾禰達蔵から聞いたとされる内田祥三（1885～1972年）の話がある。丸の内の開発にあたり、荏田、コンドル、曾禰の3人が丸の内に建てる建物の材料や軒高を話し合っていたとされることだ〔注2-28〕。その話し合いを経て、三菱一号館（1894年、延床面積1,442坪）・三菱二号館（1895年、延床面積957坪）・三菱三号館（1896年、延床面積1,469坪）と、3つの建築が馬場先通りに姿をあらわす。妻木が設計した東京商業会議所（1894年、延床面積318坪）を加えた建物は馬場先通りの4つの角を占め、「四軒長屋」と呼ばれた（図2-1）。少なくとも、三菱が建設した一号館、二号館、三号館の3棟は、軒高50尺（＝15.15m）で統一された建築であった。

馬場先通りには、その後曾禰が設計した明治37（1904）年竣工の四号館（延床面積732坪）、翌38（1905）年竣工の五号館（延床面積775坪）、保岡が設計した明治43（1910）年竣工の十二号館（延床面積1,384坪）、翌44年竣工の十三号館（延床面積1,489坪）と、順次建てられていき、一丁倫敦と呼ばれる街並みが完成する（図2-2）。一丁倫敦に関わった三菱の建築家は、コンドル・曾禰・保岡の3人であるが、コンドルの一号館・二号館の設計意図を基点に、建築によってはめ込まれた馬場先通りがどのようにパトタッチされながら一丁倫敦の都市景観を形成したかという点に興味はわく。

三菱一号館と、その構造

三菱一号館は、地上3階、地下1階、煉瓦で積み上げられ、窓枠などの要所に石が配された組積造のクイーン・アン様式の建築として、明治27（1894）年に竣工した。施工期間は2年5ヶ月、日本最初のオフィスビルである。

馬場先通り側は、三菱本社が置かれ、その隣のスペースには後の古河財閥となる古河市兵衛の会社が貸オフィスに入り、馬場先通りと大名小路が交差する角に三菱の銀行部が置かれた。大名小路側は、

棟割長屋と呼ばれる1テナントにつき1つの入口が設けられた、縦割りされた貸事務所の形態が採用された。これは、昔の士族が一国一城の主として、自分たちだけの独立した空間を望んでいたからだ〔注2-29〕。そのため、出入口は、東側（大名小路側）に5つ、南側（馬場先通り側）に3つと計8つあり、大名小路側の出入口が多い。設計者はジョサイア・コンドル、現場主任は濃尾地震を視察調査した曾禰達蔵が担当した。一号館の計画は、三菱が丸の内の払い下げを受けた明治23年の後であることから、濃尾地震が発生した明治24年は構想段階、あるいは基本設計の段階であり、濃尾地震の教訓から耐震強化を行ったと考えられる。この一号館は後の大正12年に起きる関東大震災において耐震性が実証された。

ここからは、濃尾地震の経験を踏まえた一号館の構造・施工について見ることにしよう。屋根はトラス構造の洋小屋組で、濃尾地震に耐えた多くの建物が採用していたものだ。当時はクイーンポストトラス〔注2-30〕とキングポストトラス〔注2-31〕の2系統があり、一号館は前者のクイーンポストトラスである。一号館の小屋組は木軸で組まれ、煉瓦壁と充分につなげてある〔注2-32〕。

次に、伊東の論説にあった煉瓦造の問題点と照らして一号館を見ていきたい。壁厚については野村和宣の『生まれ変わる歴史的建築物』が大変参考になるので引用したい。野村は一号館を復元するにあたり、「外壁の煉瓦造は4層にわたって計238段積み、外側の面をそろえながら上へ行くほど壁厚が薄くなっている。煉瓦造の壁厚の長手方向の枚数で表現される。地階が3枚半積（2.70尺）、1階が3枚積（2.31尺）、2階が2枚半積（1.53尺）、3階が2枚積（1.53尺）。矩計図に描かれた外壁には高さ方向に線が引かれていて煉瓦の段数を表している。使用された構造煉瓦（表面に現れない煉瓦）の寸法は、1968（昭和43）年の記録から判明しており、煉瓦寸法0.75尺×0.36尺×0.2尺、目地幅0.25尺という東京型煉瓦〔注2-33〕に一致する。ただし、外壁表面に表れている化粧煉瓦は目地幅間を0.75尺で割り付けており、内部の構造煉瓦に対して若干小さかった。おそらく、化粧煉瓦は目地幅をそろえて綺麗に見せる必要から一枚一枚の寸法精度を高めるために、擦って寸法調整するなどもうひと手間かけていたのかもしれない」〔注2-34〕と、煉瓦と積まれた

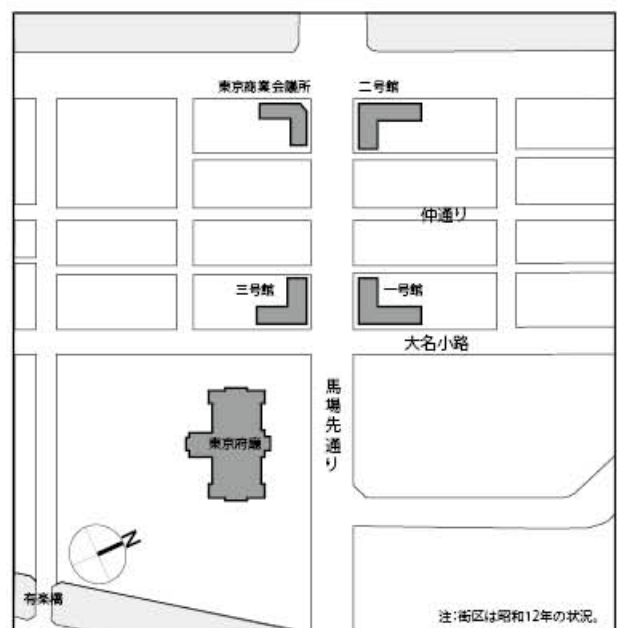


図2-1 四軒長屋時代の建築配置

状況を克明に分析する。

煉瓦の個数は上階に行くほど少なくなるが、これは建物の自重による負荷を上階に行くにつれて小さくする工夫であり、濃尾地震以前の建物にも見られた。また、煉瓦を積む数が増したことで、伊東の論説で壁厚の少なさを指摘を改善する。煉瓦壁の厚さを先の陸軍第三司令部と比較すると、陸軍第三司令部において1階の2枚、2階の1枚半に対し、一号館では1階が3枚、2階が2枚半と、煉瓦1枚分多く積まれた。両方の建物が同じ東京型煉瓦だと仮定すると、約22.73cm (0.75 尺) 壁厚が増したことになる。

開口部の強度に関しては、濃尾地震の際窓周辺の壁厚不足で面外方向にはらんで崩壊する例が多く、陸軍第三司令部の壁の亀裂も開口部の上下部分に入っていた。コンドルは、窓の上下に煉瓦の間の目地にそれぞれ帯筋(細長い鉄板)を敷くことで、開口部の強度を高めた。三菱地所(現三菱地所設計)では一号館復元にあたり、実寸大の壁体を用いて面外曲げ実験を行い、帯筋の形状維持効果が確認された[注 2-35]。

基礎部分は、コンクリート打設の布基礎とし、その下に約7～8mの松杭が打設された。丸の内の弱い地盤を考慮して、曾禰は丸の内の地質調査と敷地測量を明治24(1891)年から約1年をかけて行い、12、13ヶ所を約18～21mの深さまでボーリング調査した。その結果、場所によりバラつきはあるが、地下1.8～2.1mは埋立地、それより下は泥砂、粘土の層が続くことが判明した。約18～21mまで掘らなければ硬盤には辿り着かなかった[注 2-36]。この調査報告を考慮すると、7～8mの松杭は支持杭ではなく、摩擦杭として地中に入れられたと考えられる。

さらに、摩擦杭と囲杭を打った後、捨算盤で杭を連結し、間に割栗石を詰め、その上に布基礎のコンクリートを打設した。この摩擦杭と捨算盤は、地盤が軟弱な鹿鳴館[注 2-37]にも使用されていた[注 2-38]。鹿鳴館は、条約改正を狙う明治政府の欧化政策を代表する

国際社交場であり、当時最新の技術を駆使したと考えられ、コンドルは高度な構法を濃尾地震以前からすでに熟慮していたことになる[注 2-39]。

最後に、一号館に使われたモルタルについてだが、コンクリートモルタルと煉瓦壁の目地モルタルに分けて見ていきたい。コンクリートは、基礎とそれ以外で調合比が異なる。基礎はセメント1：砂3で、それ以外のコンクリートはセメント1：砂3：砂利8.2となっており、濃尾地震の影響もあり、セメントモルタルが使われた。

目地モルタルは、各階、もしくは用途ごとに調合比が分かれる。一号館の目地モルタルに関しては、河東義之が「三菱一号館の主要構造」[注 2-40]においてまとめたものがある。それによると、目地モルタルには、コンクリートモルタルで配合されなかった石灰が混ざっており、石灰とセメントの混合モルタルだった。コンドルは、防火壁や壁の厚い間仕切壁が耐震上大変重要であると建築雑誌で述べている[注 2-41]。濃尾地震が起きた当時は石灰モルタルが主要だったが、セメントを混ぜてより耐震性を高めており、地盤の弱い丸の内であることから、建物の基礎には石灰を混ぜなかった。

ここまでは耐震性を焦点にしてきたが、次にコンドルの考えていた耐火性の強化に関して見ていきたい。日本は江戸時代から火事が多く、地震の二次災害として火災が被害を拡大させてきた。先の『生まれ変わる歴史的建造物』において、「濃尾地震の後、床の構法が鉄骨梁と鉄製折板+コンクリートという防火床に変更されている」[注 2-42]とする野村の指摘は興味深い。この言葉通りならば、一号館の計画図面がまさに作成されている時に、濃尾地震が起きたことになる。明治24年10月に濃尾地震が起きており、一号館の着工が明治25年1月であることから、着工前に何らかの変更があったようだ。そうすると、一号館の設計は、かなり早い段階から進められていたことになる。

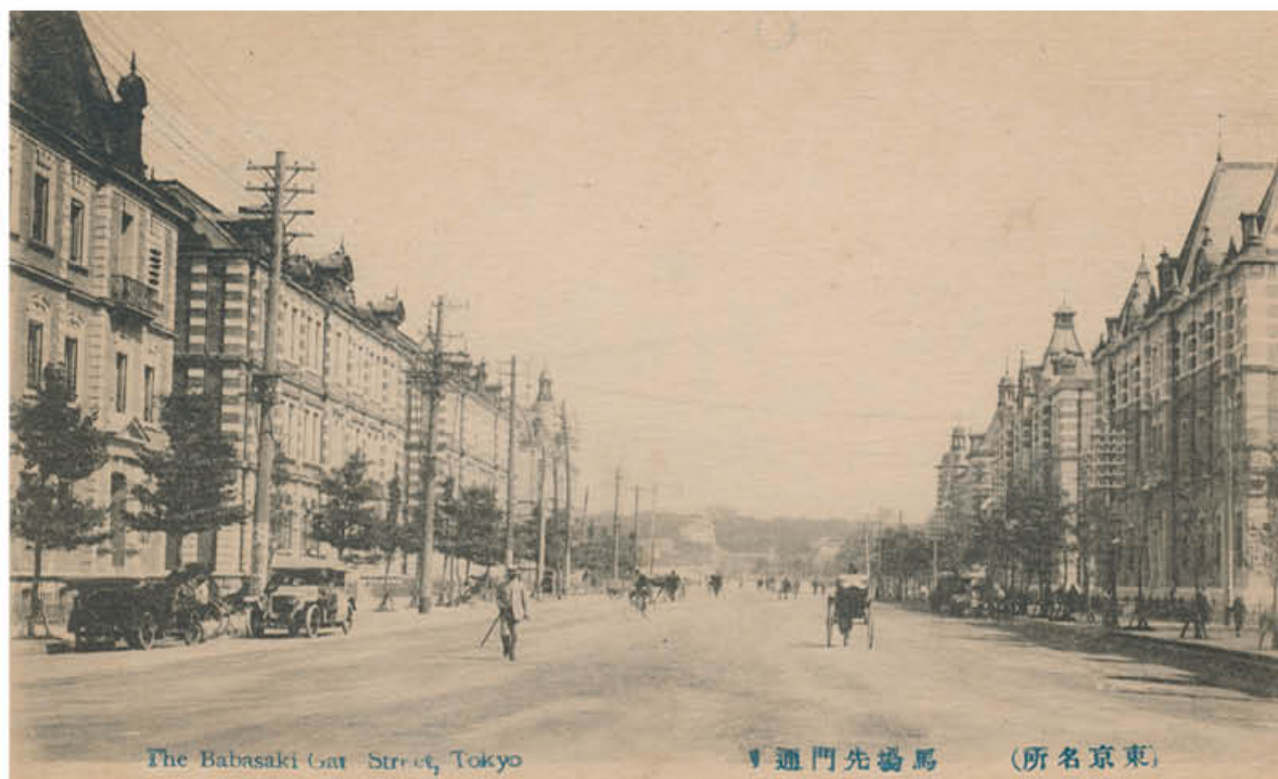


図 2-2 一丁倫敦と呼ばれた街並み

一丁倫敦のはじまりに向けての構造や技術の視点

一号館の着工から1年足らずの明治25(1892)年に第二号館が着工し、2年7ヶ月の工期を経て明治28年に竣工する。また第三号館も、一号館の竣工前の明治26年に着工し、2年10ヶ月の工期で明治29年に竣工する〔注2-43〕。施工期間を意識した理由は、一号館から少しずつ、工期が延びていることに着目したいからだ。まず構造は、一号館が煉瓦造、二号館が石造、三号館が煉瓦造であり、一号館と三号館は共に煉瓦造で地下1階、地上3階建てだが、工期は5ヶ月ほど第三号館の方が長い。これは水圧式エレベーターと近代水道の導入により、設備面で新たな試行錯誤があったためと思われる〔注2-44〕。この水圧式エレベーターは動きが遅く、アメリカではすでに電動式に変わろうとしていた。丸の内での近代水道導入

は三号館が初めてであり〔注2-44〕、その後の四号館以降はすべて最初から近代水道が導入された。丸の内への近代水道敷設は遅れをとっており、明治32年9月14日に三号館に送水し、一号館は三号館より半年ほど遅れた明治33年3月26日であった〔注2-45〕。一号館よりも三号館の工期が長くなった要因の一つには、当時の最新技術導入による長期化があげられる。

東京商業会議所は、一号館と同じ年の明治27年に竣工する(図2-3)。構造は煉瓦造で、防火床が採用された。この点は一号館と同じだが、耐震強化のための構造が異なる。水平方向に帯筋を敷き、鉛直方向〔注2-46〕にも鉄棒を入れ、帯筋を碇着させる構法が取られた。設計者の妻木頼黄〔注2-47〕は、濃尾地震後の造家学会の正員会に8回出席しており、コンドル同様、耐震補強の考えを強く持つ建築家であった。



図2-3 東京商業会議所と三菱二号館

コンドル、曾禰が建てた馬場先通りの建築群のファサード分析

ここからは、コンドルが設計したとされる一号館、二号館、三号館(近



図2-5 三菱二号館馬場先通り側立面

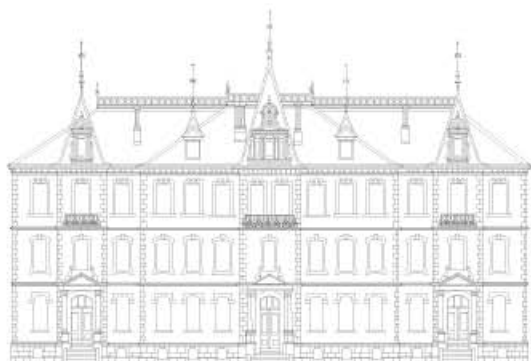


図2-4 三菱一号館馬場先通り側立面

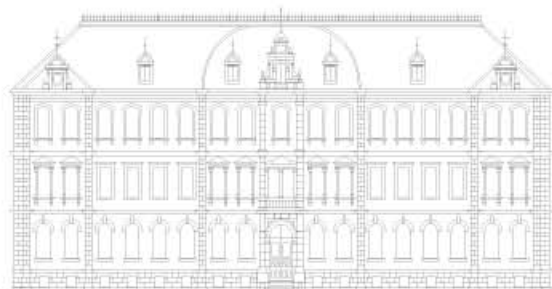
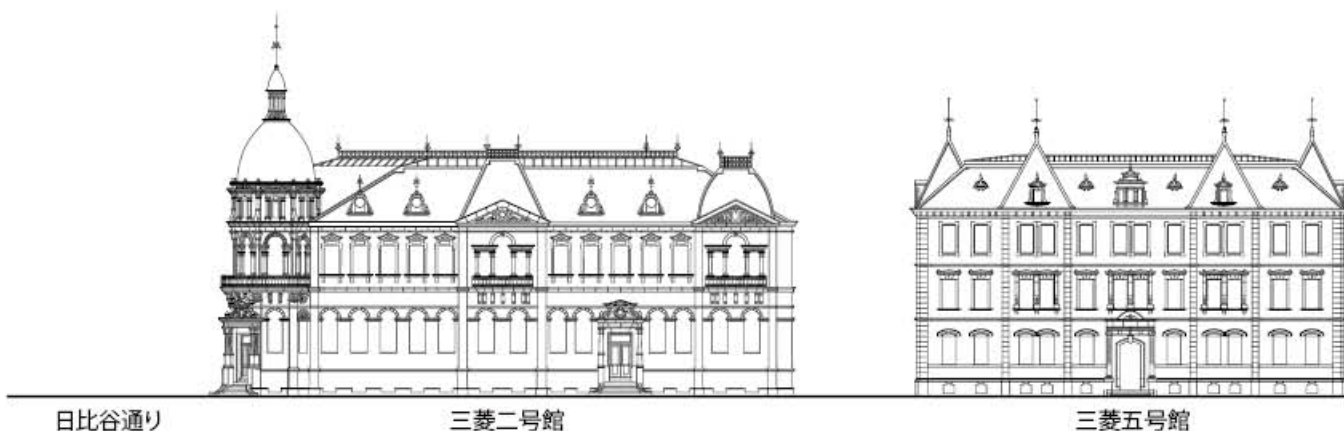


図2-6 三菱三号館馬場先通り側立面



日比谷通り

三菱二号館

三菱五号館

年、三号館はコンドルではなく、曾禰が設計したといわれている。しかし、現時点では、一応コンドル設計と仮にしておく、曾禰が設計した四号館、五号館のファサードの特徴に関して分析を試みたい。

一号館と二号館を比較した時、軒高を50尺に統一する基本原則は2つの建物に貫かれたが、立地、規模、用途、あるいは皇居に面しているかなどの違いから、様々な部分で相違点が見られる〔注2-48〕。一号館の屋根にある3つの塔、窓枠部の装飾、エントランス部分の屋根や柱の装飾が比較的押さえ気味のデザインである。それに対し、二号館のドームや屋根、窓枠の装飾は、デザイン性がより強い。同時に、2つの建築自体が個々に強く自己主張しており、個の建築としての完結度も高い。外壁も主要部分で煉瓦と石の違いがあり、2棟の建築の間に共通点はあまり見られない。2棟が建った時点では、馬場先通りの将来的なストリート性を強く意識していたようには考えにくい(図2-4、図2-5)。三号館のファサードは、一号館、二号館と比べてよりシンプルで、全体的におとなしいデザインとなり、3棟とも共通性に乏しい(図2-6)。

馬場先通り北側の建築に関して、三号館と四号館の屋根を比較してみると、全体の形状の類似性がある。外壁の装飾煉瓦は、一号館と二号館のファサードがデザイン性を強調しているのに対し、三号館の煉瓦は直線的に通され規則正しく積まれており、煉瓦の配列自体のデザイン性が一号館と二号館のように高くない。一号館から三号館までは、軒高50尺の統一、馬場先通りを挟んだ一号館と三号館の建築材料を煉瓦とした他は、デザイン上の関係性がほとんど見られない。

それでは、曾禰が設計した四号館と五号館のファサードはどうだろ

うか(図2-7、図2-8)。一号館と二号館に挟まれた2つの建物は、三号館に見られる煉瓦の配列がよく似ている。さらに、三号館と四号館を比べると、窓枠の装飾がシンプルであることや屋根に一号館と二号館にあるような塔がないことが類似する。このように分析してくると、ファサードのデザイン性からも、三号館の設計はコンドルではなく、曾禰であったと考える方がよいだろう。

曾禰が腐心したファサードの設計におけるストリート性

曾禰が設計した四号館と五号館は、コンドルが設計した一号館、二号館とのバランスを考えながら設計されたものとこれまで藤森照信によって語られてきた〔注2-49〕。そのことを検証するために、一号館、二号館、四号館、五号館をまず並べ、立面図を比較考察してみよう。各建物のファサードを比較した時、一号館と五号館、二号館と四号館のそれぞれが似た建築であることがわかる(図2-9)。藤森照信は「丸の内をつくった建築家たち-むかし・いま」のなかで「街並の連続的な変化のためなら、むしろ、4号館と5号館は入れ替わったほうがよかったのではないか」〔注2-50〕と指摘し、隣同士の建物の共通性の無さからくる不連続性を指摘した。しかし、四号館と五号館の配置が仮に逆だった場合、伸通りを境にしてこれらの建築群は同質の建物(二号館と四号館、一号館と五号館)が並ぶことになり、馬場先通りがストリート性のある連続的な街並み景観とはならず、むしろ伸通りを境に二分された印象を与えてしまい、ストリート空間としての街並みの一体感が損なわれるのではないか。

ここで注視したいことは、個々の建築において図面の点数や書き込まれた内容に違いがある点だ。その違いを検証すると、五号館には「屋

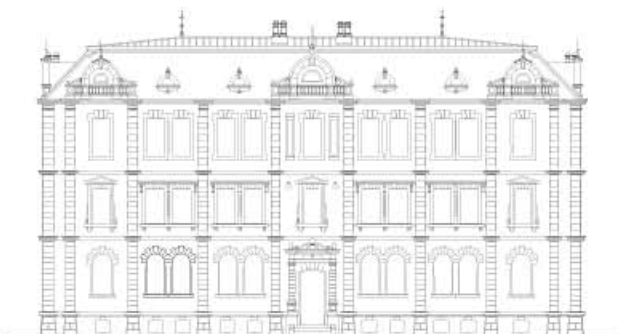


図 2-7 三菱四号館馬場先通り側立面

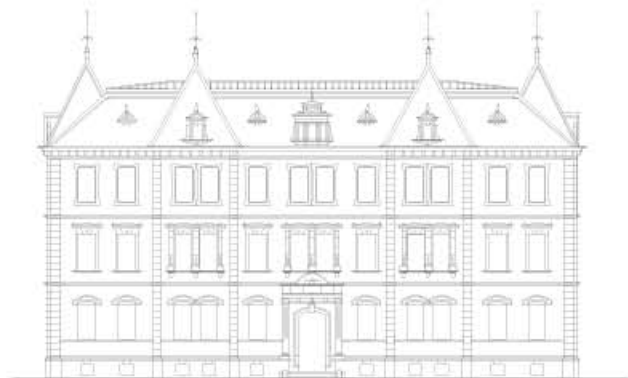


図 2-8 三菱五号館馬場先通り側立面

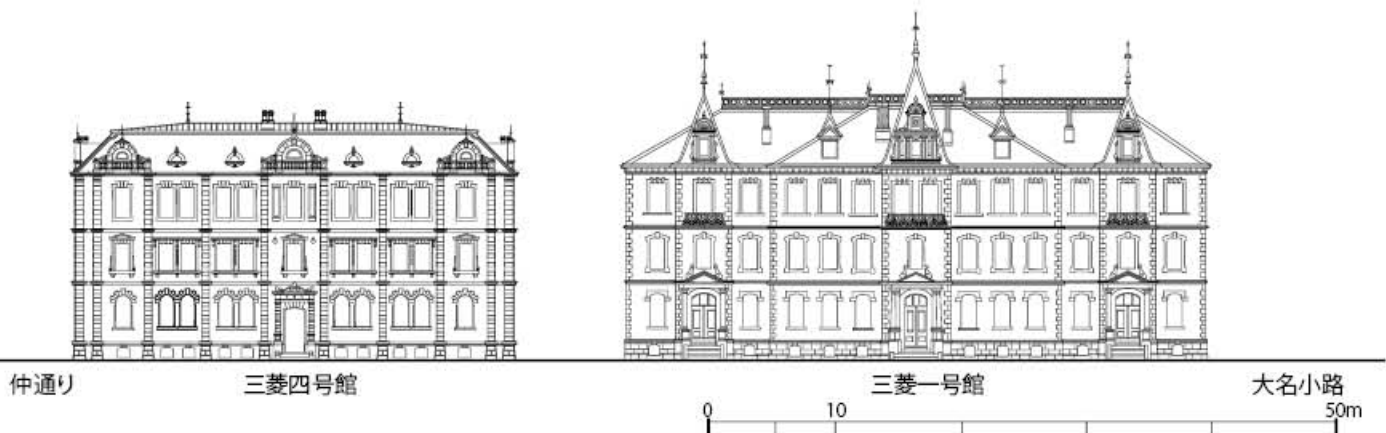


図 2-9 馬場先通り北面連続立面

根正面建図」「屋根裏面建図」という図面が特別にあり、屋根に関する検討が充分になされたと思われる。曾禰は、四号館の設計後、五号館の敷地にも四号館同様の設計を試みると、コンドルの一号館と二号館が街並みとして連続した際には、馬場先通りのストリート景観が描けないと考え、試行錯誤したようだ。その疑念のもとに、一号館と二号館との調和を目指し、細かい部分まで検討を重ねながら、五号館の設計を行ったように思われる。すなわち、四号館の屋根だけをシンプルなデザインとし、五号館は意図的に凝ったデザインにしたという考えに至る(図2-10)。

これらのことから、曾禰は馬場先通り北側の街並みとしての建築ファサードを考える際には、五号館の設計をより慎重に取り組んだ。曾禰の苦心から、馬場先通りの街並みをつくる際には、ストリート空間としての見え方や統一感を重視するよう、意図して四号館と五号館を異なる意匠にしたと考えたい。

保岡が馬場先通りに建てた十二号館・十三号館のファサードデザインの考え

馬場先通りのストリートとしての統一感に関しては、馬場先通りの南側に建てられた十二号館と十三号館も、曾禰が設計した北側に位置する四号館、五号館と同様のことがいえる。保岡勝也〔注2-51〕によって設計された十二号館と十三号館は、その後馬場先通り南側にある仲通りに設計される十四号館以降の建築と比べ、ファサードのデザイン性が強い(図2-11、図2-12、図1-13)。

昭和に入り、伊東忠太や横川民輔など何人かの建築家たちが集まり、明治の建築について議論を行った明治建築座談会が幾度か開かれた。昭和8(1933)年6月16日に開催された第三回目の座談会〔注2-52〕には、曾禰と保岡の名前があり、この座談会の速記資料として十二号館と十三号館に関する両者の会話が記録されており、以下に載せることにする。

曾禰君 保岡さん、三菱十二号館と云ふのはどれですか。

保岡君 それは合議所の一つ置いた隣りのものです。



図2-11 十三号館東側(仲通り側)立面

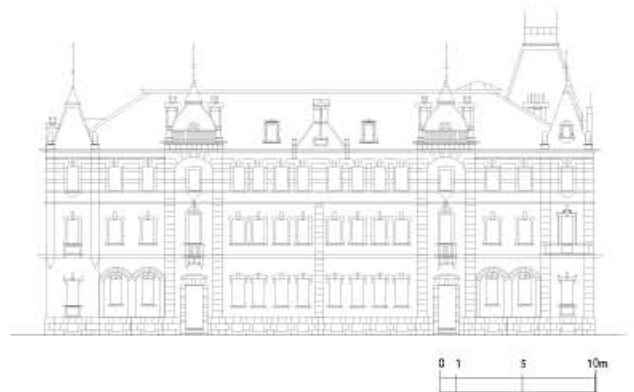


図2-12 十二号館西側(仲通り側)立面



図1-13 十四号館(仲通り側)立面

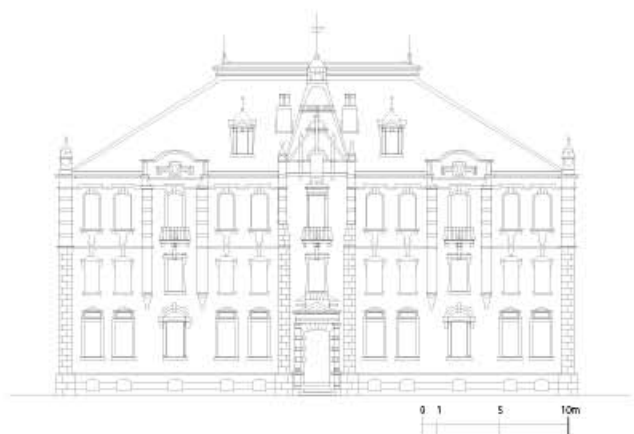


図2-14 十三号館正面(馬場先通り側)立面



二号館屋根



五号館屋根



四号館屋根



一号館屋根

図2-10 馬場先通り北面建築群の屋根比較

しつたのでせう。

曾禰君 顧問が知らぬが見やしない、何も。

塚本君 一向顧みられなかつたのですな。

曾禰君 さうさう。

保岡君 さう御議遜なさつて居らつしやると困ります。(第3回明治建築座談會、1933年。)

この座談会での発言から、保岡が十二号館と十三号館を設計する時に、曾禰に相談したことがわかる。その際、曾禰は四号館と五号館の設計で考えてきたストリートとしてのファサードの統一性を念頭に置きながら、保岡に何らかのアドバイスをした可能性が十分に考えられる。十三号館の図面を見ると、馬場先通り側の図面の名称表記が「第拾参號館正面建圖」と書いてある(図2-14)。そのことから、当時の丸の内の中心軸は馬場先通りであり、それを意識して十三号館

が建てられたとわかる。

曾禰の設計した五号館が明治38(1905)年に竣工した後、仲通り沿いの開発を経て明治43(1910)年には十二号館、翌年に十三号館が建ち、馬場先通りの街並みは完成する(図2-15)。保岡勝也が設計した十二号館と十三号館のファサードを見ると、屋根のデザイン、屋根の棟部分の装飾、開口の装飾などが馬場先通りに建つ他の建築群と意識的に類似性を持たせる設計であるように見える。

この2棟の平面計画には、馬場先通り側にエントランスが1つあり、エントランスを入って左右に1つずつ横長の長方形の部屋を配置することで、四号館、五号館との類似性を高める工夫がなされた(図2-16)。このように、保岡はこの2棟を設計する際に、馬場先通りにおけるストリート空間としての統一感や調和を配慮して設計に取り組んだと想像される。

馬場先通りに建てられた建築群の平面分析

次は、平面図から馬場先通りに建てられた建築の特徴を比較分析したい。一号館、二号館、三号館は、それぞれいくつかの企業がテナントとして入るオフィスビルである。入居企業の状況は、一号館が三菱合資会社と同銀行部、古河虎之介の率いる古河財閥など、二号館が東京海上保険と明治生命保険、三号館が日本郵船と三菱と関係の深い企業となっている。一号館の平面を見ると、主要なオフィスのエントランスは、部屋の割り方から、馬場先通り側に意識的に配されており、馬場先通り側に面したフロアに主要な企業が入居した。一号館に入った銀行部は、馬場先通り側だけにエントランスがある。一号館の銀行部は、平面計画からもともと本社機能扱いだったようだ。大名小路側には棟割り長屋の複数の階段が右側に寄っており、立面と同様平面構成がシンメトリーではない(図2-17)。二号館は角地部分

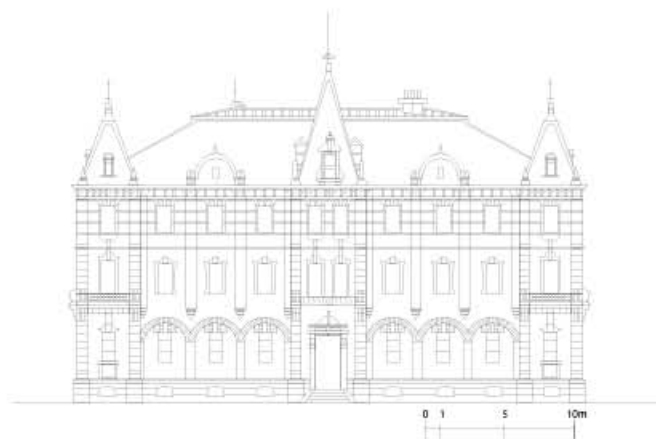


図2-15 十二号館正面(馬場先通り側) 立面

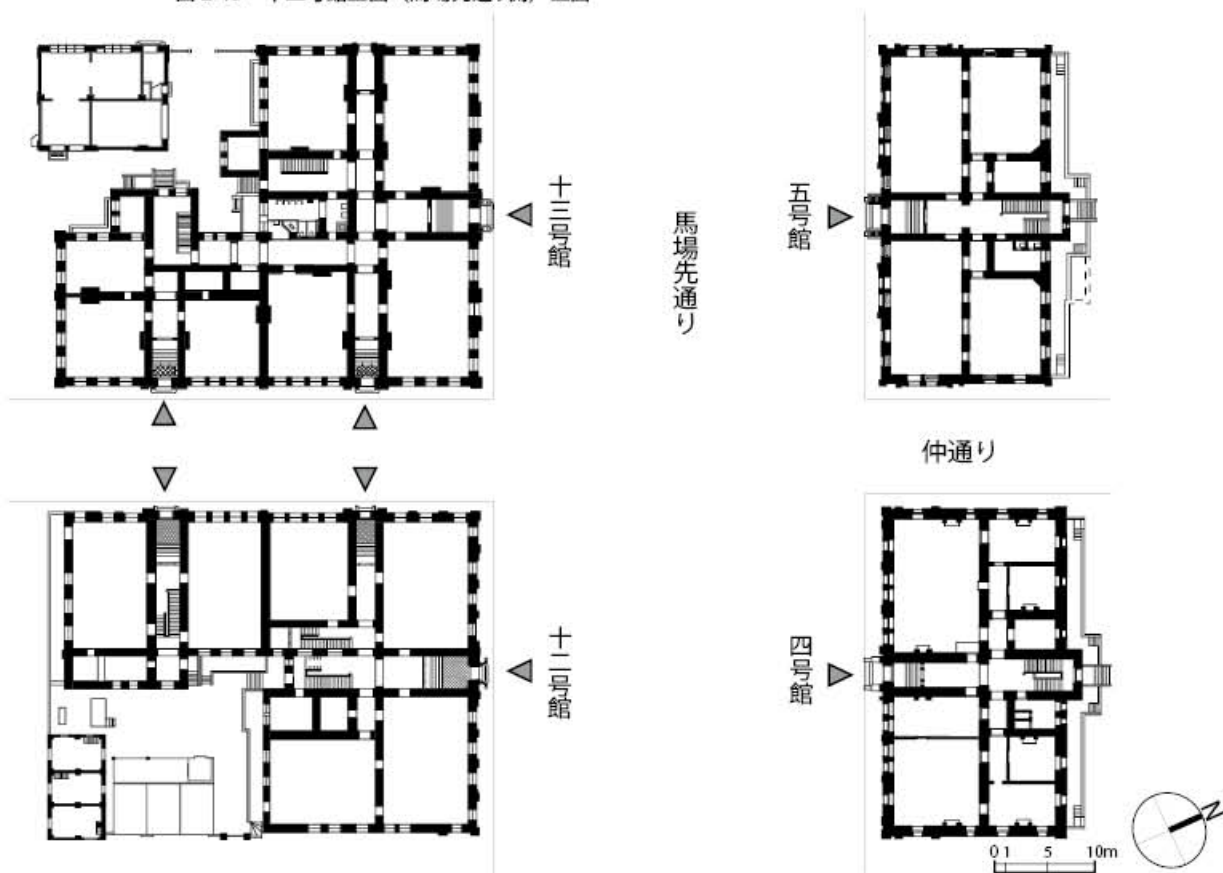


図2-16 馬場先通りの平面比較(四号館・五号館と十二号館・十三号館)

に塔状の屋根を持つ、象徴性を強調したメイン・エントランスがあり、それ以外はエントランスが馬場先通り側にひとつあるだけである(図2-18)。これらのことから、三菱がいかに馬場先通りを重視していたかがわかる。

一号館の平面計画は、本社機能・銀行部・大きな賃貸床スペース・棟割り長屋の賃貸床スペースと、それぞれ平面機能が細かく分かれる。二号館は本社機能として一社が入る他、賃貸部分の利用も一社だけである。三号館は本社機能と棟割り長屋の部分から構成されている。一号館と同様に、三号館は本社機能とするメインの部分が馬場先通り側に配置され、棟割り長屋の部分がサブとして大名小路側に配置された(図2-19)。本社機能は馬場先通り側に、棟割り長屋の小規模な賃貸部分は大名小路側に配置されており、当時丸の内の重心である馬場先通り側が建築意匠としても優先性をもって充分に考え込まれた。四号館と五号館は、本社機能だけが入る。基本的には、最初に建てられた一号館がベースとしてあり、それをもとにケースバイケースで平面計画が変化した印象を受ける。

平面計画の特徴としてあげておきたいことは、各建築がそれぞれ本社機能部分を持ち、本社部分が中廊下を採用して各部屋をつなげる仕組みである。すなわち、この段階ですでに大きな床面積を必要とする本社部分の平面計画は、後に中廊下が本格的に採用されていく初期的な段階を示している。

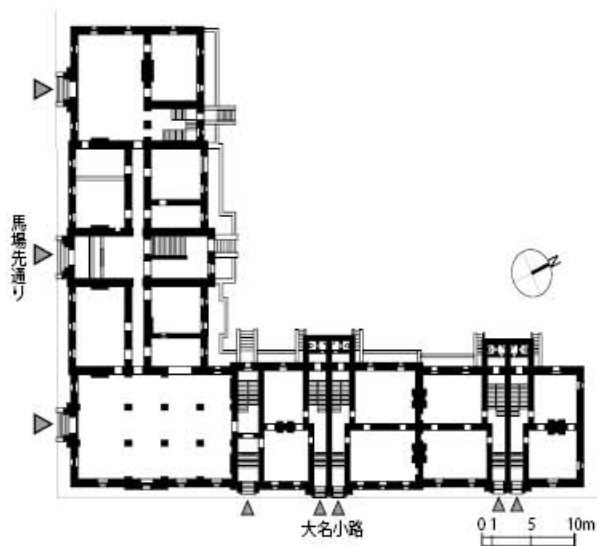


図 2-17 一号館 1 階平面



図 2-18 二号館 1 階平面

ストリート景観をつくりだした建築家たち

現在日本の中心といってもよい丸の内のオフィス街は、三菱という大企業と、そこに所属したコンドル、曾禰という2人の建築家によってスタートする。コンドル、曾禰、保岡の3人は、建築のデザインだけでなく、それに付随する家具や庭、その建築が建つ街との関係、構造や設備、使い手の要望など、様々な要因を加味した設計を試みてきた建築家である。

コンドルが一号館の設計をはじめた頃の丸の内は、三菱ヶ原と呼ばれる更地の状態で、その広大な土地に好き勝手に設計ができる立場にあった。ただ、コンドルはこれから都市空間として発展する丸の内の原点となる建築を強く意識し、一号館の設計を試みた。間近に見てきた曾禰、その曾禰を師として成長した保岡によって、馬場先通りと仲通りをストリート性の高い都市空間として完成させる。

馬場先通りはコンドルによる様式建築である一号館・二号館を皮切りに、曾禰による三号館、四号館、五号館、保岡の十二号館、十三号館と建ち、これらの建築群により構成されて、ストリート性のある

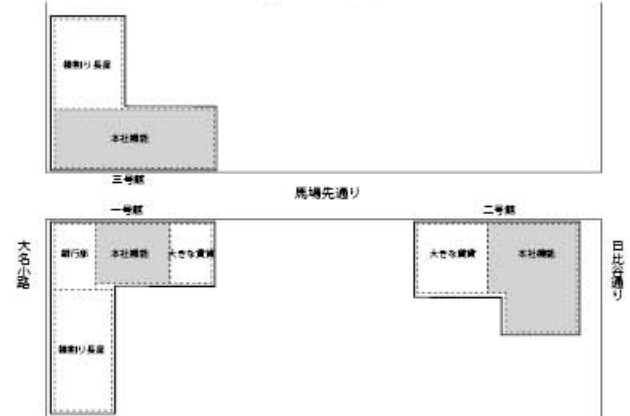


図 2-19 一号館・二号館・三号館の平面の割り方



図 2-20 東京府庁舎

街並みをつくりだした。コンドルは、その後十三号館まで続く丸の内の煉瓦街において、軒高の基準となった一号館、および二十一号館まで長らく採用された塔の意匠の最初期である二号館を設計することで、丸の内の空間形成の基盤をつくりあげる。

曾禰は四軒長屋最後の三号館と異なり、一号館、二号館との調和と馬場先通りのストリートとしての価値を考えた設計に徹して、四号館と五号館を建てることで馬場先通り北面は調和の取れた街並み景観をつくりだした。一方保岡は、四号館、五号館を意識した十二号館、十三号館の設計を行い、馬場先通りのストリート景観を完成させた。この3人は、馬場先通りに単体の建築を建てるだけでなく、ストリートという大きなくりから素晴らしい都市空間を形成し、丸の内における街並みの基盤を築きあげた。

2-4. 三菱の3人の建築家と妻木頼黄

馬場先通りにコンドルの設計した建築(一号館、二号館)が建とうとするころ、同じ丸の内エリアに2つの建築が完成する。妻木頼黄が設計する東京府庁舎(1894年)と東京商業会議所(1899年)である(図2-20、図2-21)。当時、妻木は官所属の建築家として大蔵省など多くの官庁建築を手掛け活躍していた。ここでは、三菱関連の丸の内煉瓦建築群と比較検討しながら、馬場先通り沿いに建つ東京府庁舎と東京商業会議所について読み解いていきたい。

まず、妻木が設計した2つの建物のファサードはどうか。東京府庁舎で目につく意匠は、中央部分にある巨大な塔である。また他の建築部分が三菱一号館とほぼ同等の高さであるのに対し、この塔部分だけ異様に高い。次にファサードを見ると、1階部分は石造と思われ、2階は煉瓦造であり、三菱の一号館や三号館の煉瓦街建築に見られない意匠が採用されている。一号館がシンメトリーを少し崩したファサードに対し、東京府庁舎はシンメトリーな外観が特徴的である。だが、窓のアーチや三角のペディメントには当時流行の様式建築を装飾として取り入れており、三菱の煉瓦街建築との調和もある程度図られた。

東京商業会議所は、隅切部分を中心に全体がシンメトリーとなるファサードである。全体に東京府庁舎と異なるデザインだが、強調された隅切部分の屋根に塔がある点は、東京府庁舎と同様のイメージを持たせる。また、4ヶ所に配置された塔の意匠やファサードの凹凸が強調され、建築の意匠表現には強い主張がある。一方で1階部分開口のアーチや2階部分開口の三角ペディメントなどの様式的な意匠、煉瓦によるファサードの建築意匠を見ると、三菱の煉瓦建築との調和も視野に入れたデザインのようにも思われる。

平面計画については、残念ながら今回東京府庁舎の図面を今のところ手に入れることが出来ておらず、東京商業会議所のみの分析となる。東京商業会議所の平面図からの最初の印象は、一号館、四号館などの三菱の煉瓦建築のように、通りに対して平面上の優劣はない。二号館と同様に馬場先通りだけでなく、皇居に対する強い意識から角をメインにしたデザインになったことが考えられる(図2-22)。平面計画で興味深い点は、角地の隅切部分の中央玄関から入り、その奥に配置された議場に重点が置かれていることだ。ただ、平面形態はシンメトリーだが、各部屋の配置までは必ずしもシンメトリーとはなっておらず、使い勝手によって必要な諸室を当てはめ、象徴的なシークエンスの演出が全体のデザインに影響させることに力点が置かれた。

以上の分析から、東京府庁舎と東京商業会議所の特徴を整理する

と、中心部の強調、シンメトリーとなるファサード、建築自体の存在感の強調という点が共通している。これらの共通性は官庁建築としての威厳や尊厳を表現したものである。当時、丸の内の開発は三菱主導でスタートしようとしていた時代であった。官の施設であることから、東京府としても民間企業の三菱に負けていられないと勢い込んだ気持ちがあったのではないか。着工に三菱一号館から遅れを取った東京府庁舎は、官の意向もあり、やや強引ではあるが、竣工を先じて丸の内の近代建築第一号に名を馳せた点からもうかがえる。

東京府の公的施設としてある程度の存在感や威厳を求める一方で、意匠などの面では三菱の煉瓦建築とある程度の調和が図られた。東京府としても、市区改正計画の目玉の一つである丸の内を近代化する街並みのモデルとして位置づけていたと想像される。しかし、決定的に異なる点をあげれば、馬場先通りをストリートと捉えて設計したのかどうかという点である。妻木頼黄や官庁関係者が馬場先通りを街並みと捉えていなかったとはいき切れないが、三菱煉瓦建築ほどそれが平面や立面に現れておらず、そこが最大の相違点である。



図2-21 東京商業会議所(絵葉書部分)

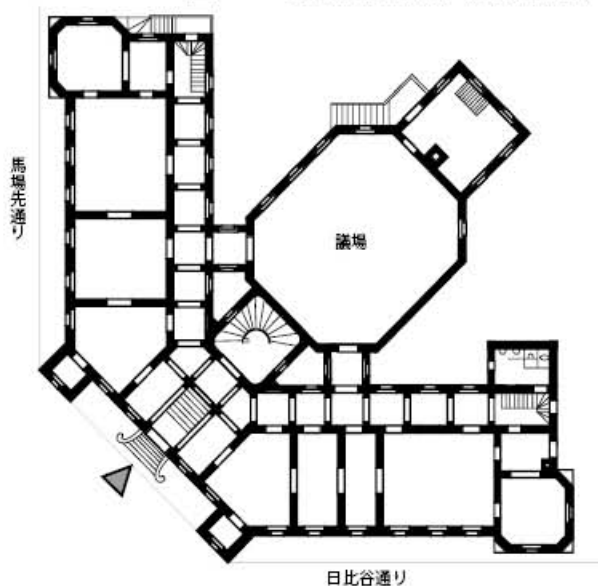


図2-22 商業会議所1階平面

(第2章注釈)

[注 2-1] 当時海外事情の調査に行っていた荘田平五郎が、岩崎彌之助に丸の内にロンドンにあるロンバード街のようなオフィス街をつくろうと相談を持ちかけたというエピソードがある。(岡本哲志著『丸の内』の歴史 丸の内スタイルの誕生とその変遷 ランダムハウス講談社、2009年、P.97。藤森照信著『丸の内のつづいた建築家たち - むかし・いま』別冊新建築日本現代建築家シリーズ③三菱地所 新建築社、1992年、P.200,201。)

[注 2-2] 曾禰達蔵は、明治 12(1879)年に工部大学校(現東京大学)を卒業後、工部省に入る。また、工学会(現(社)日本工学会)の創立にも参加するとともに、明治 14(1881)年には工部大学校助教授に就任する。これは、同年齢でありながら、師弟関係にあったコンドルの誘いがあったからだと考えられる。明治 19(1886)年には、海軍省に入り、鎮守府の建築委員となる。この頃、曾禰は将来的な展望を失い、コンドルに相談して三菱に入社する。三菱入社後は、コンドルの片腕として設計、施工全般に携わる。(http://inaxreportinfo/no167/feature1.html)

三菱退職後の曾禰は、明治 41(1908)年に中條精一郎と共に曾禰中條建築事務所を開設した。主な作品としては、慶応義塾創立五十周年記念図書館(1912年)、東京海上ビルディング(1918年)、日本郵船ビルディング(1923年)などがある。

大正 7(1918)年には建築学会会長に就任するなど、設計以外でも日本建築界への貢献度が極めて高い。建築学会会長に就任した大正 7 年には、建築雑誌の都市と住宅に関する特集号に開会の辞を寄稿した。

建築学会の大正 8 年 4 月号では、都市と住宅というテーマで 9 人が文章を寄稿しており、保岡の文章も収録されている。建築学会会長に就任した曾禰は、工部大学校時代にコンドルの住宅に関する授業を受けており、オフィスビルを建て続けた曾禰が急に住宅への関心が現れたとは考えにくい。曾禰は、座談会で以下のように語る。

曾禰君 訓盲院建築に就いて、一寸私は御話したい、コンドル先生が明治 10 年 1 月来朝して工部大学校建築教師としての傍ら、工部省の命を受けて実際の建築に係る一番はじめに設計に掛かったのは上野の博物館で、後ち帝室博物館と稱へられた建物であり、これは生等(私たち)第一期建築学生が打揃つて時々此建築を見學に行きまして、親しく先生の設計されたものを目撃せるのみならず、トレーシングの御手傳もなしに先生の指示に従つて詳細圖も作つたのであります。(第 3 回明治建築座談会、1933 年。)

このように、当時のコンドルは自身が教える生徒を自分の仕事場に連れて行くとともに、図面作成などの手伝いをさせていた。曾禰は現場経験を通じてコンドルから様々なことを直接教えられたことがわかる。

曾禰の住宅への関心は、住宅を数多く手掛けたコンドルの影響を受けたと考えられる。また、三菱時代は南方計画という住居に関する計画に携わっており、六号館・七号館では住宅の設計も行う。しかし、事務所で仕事は慶応義塾創立五十周年記念図書館や東京海上ビルディング、日本郵船ビルディングなど大規模な建築を数多く手掛けた。住宅に関しては小笠原長官伯爵邸や岩崎小弥太男爵熱海別邸などの設計があるが、大規模オフィスビルの建築に比べ、その数が圧倒的に少ない。

[注 2-3] 前掲書『丸の内』の歴史 丸の内スタイルの誕生とその変遷 P.104。

[注 2-4] 杉山英男著「近代建築史の影に・第 3 回 第 2 章濃尾地震・その 1」『建築技術』株式会社建築技術、2000 年 3 月、p.198。

[注 2-5] 前掲書「近代建築史の影に・第 3 回 第 2 章濃尾地震・その 1」p.201,202。

[注 2-6] 日本国有鉄道編『日本国有鉄道百年史・第 1 巻』交通協力会、1969 年 4 月 p.728。

[注 2-7] 日本国有鉄道編『日本国有鉄道百年史・第 2 巻』交通協力会、1970 年 4 月、pp.229 ~ 231。

[注 2-8] 前掲書『日本国有鉄道百年史・第 2 巻』、p.229 ~ 231。

[注 2-9] ジョン・ミルンは、イギリスの地質学者で、明治 9 ~ 27 年まで、工部省工学会に勤め、日本に地質学を開いたことで有名である。(矢島祐利著「理工系」『資料 御屋外人』株式会社小学館、1975 年、p.132。)

[注 2-10] 前掲書「近代建築史の影に・第 3 回 第 2 章濃尾地震・その 1」p.203,204。

[注 2-11] John Milne & W. K. Burton 『THE GREAT EARTHQUAKE OF JAPAN, 1891』1892 年。

[注 2-12] 杉山英男著「近代建築史の影に・第 4 回 第 2 章濃尾地震・その 2」『建築技術』株式会社建築技術、2000 年、p.226。

[注 2-13] 工学会は、日本工学会の前身である。明治 12(1879)年に工部大学校第 1 回生により設立された。当初の目的は勉強会で、辰野金吾・曾禰達蔵・片山東熊・佐佐七次郎がメンバーだった。(山口廣著「明治建築の形成」、日本建築学会編『近代日本建築学発達史』丸善、1972 年 10 月、p.1552。)

[注 2-14] サンフランシスコ大地震は、明治 39(1906)年に発生する。佐野利器・中村達太郎・大森房吉らは、現地に赴き、煉瓦造・鉄骨造・鉄筋コンクリート造の被害を調査した。ここで架構式鉄骨造・鉄筋コンクリート造が耐震的に優れていることが明らかとなり、耐震・耐火にも有効であることが世界的に認められるようになる。中村・佐野らは日本にふさわしい構造であると確信を持ち帰った後、これらの構造の検討・普及が進められた。(稲垣栄三著『日本の近代建築 [その成立過程]』鹿島出版会、1979 年、p.120。)

[注 2-15] 前掲書「近代建築史の影に・第 4 回 第 2 章濃尾地震・その 2」p.237。

[注 2-16] 杉山英男著「近代建築史の影に・第 4 回 第 2 章濃尾地震・その 2」『建築技術』株式会社建築技術、2000 年、p.224,225。

[注 2-17] 名古屋郵便電信局は、明治 21(1888)年 1 月竣工し、佐達七次郎が設計した 2 階建て煉瓦造建築である。(日本郵船株式会社監修『郵船建築 通信からの軌跡』株式会社建築画報社、p.68。)

[注 2-18] 伊東忠太著「地震と煉瓦造家屋」『建築雑誌』日本建築学会、1891 年 11 月、p.291。

[注 2-19] 前掲書「近代建築史の影に・第 4 回 第 2 章濃尾地震・その 2」p.227,228。

[注 2-20] 尾張紡績会社は、明治 24 年、現在の名古屋市熱田区に煉瓦造 2 階建てで建てられた。(浅井広国著「尾張名所独案内」風祥堂、1893 年、p.24。)

[注 2-21] 陸軍第三師団司令部は、明治 21 年 11 月に竣工し、田中豊輔が設計した煉瓦造 2 階建ての建物である。(前掲書「近代建築史の影に・第 4 回 第 2 章濃尾地震・その 2」p.229。)

[注 2-22] 名古屋電燈会社は現在の中部電力である。

[注 2-23] 前掲書「近代建築史の影に・第 4 回 第 2 章濃尾地震・その 2」p.228。

[注 2-24] 前掲書「近代建築史の影に・第 4 回 第 2 章濃尾地震・その 2」p.230。

[注 2-25] 田中豊輔、市東謙吉著「震災地質報告」『建築雑誌』日本建築学会、1892 年 1 月、P.8。

[注 2-26] 前掲書「近代建築史の影に・第 4 回 第 2 章濃尾地震・その 2」pp.229 ~ 231。

[注 2-27] 前掲書『「丸の内」の歴史 丸の内スタイルの誕生とその変遷』p.106。

[注 2-28] 内田祥三（1885～1972 年）は、曾禰達蔵から直接聞いたエピソードとして次のような内容の話をしている。それは、イギリス風オフィス街を念願していた荘田、これから丸の内を描こうとするコンドルと曾禰、この 3 人がある日馬場先御門内側の石垣の上から三菱カ原を眺め、ここに建てる建物はすべて煉瓦造か石造で建てるとして、軒高はどのくらいがいいか相談したというものである。その結果、20 間（約 36m）道路の馬場先通りにふさわしい高さは、軒高 50 尺（約 15m）と決まった。（前掲書『「丸の内」の歴史 丸の内スタイルの誕生とその変遷』P.108。）

[注 2-29] 三菱地所株式会社社史編集室編『丸の内百年のあゆみ』上巻、三菱地所株式会社、1993 年、p.120。

[注 2-30] クイーンポストトラスは、三角形断面の中央に真東と呼ばれる支柱の立っていない形式で、その代りに体束という 2 本の束をもった形式である。

[注 2-31] キングポストトラスは、洋小屋の形式の 1 つで、三角形断面の中央に真東と呼ばれる支柱を建てた形式である。

[注 2-32] 野村和宣著『生まれ変わる歴史的建造物』日刊工業新聞社、2014 年、p.118。

[注 2-33] 東京型煉瓦は、明治 45（1912）年に竣工した慶応義塾の記念図書館新築工事の施工図のなかに東京型の煉瓦寸法が書き込まれており、それが基準寸法となった。（関建世著「れんが造建築の導入」『近代日本建築学発達史』日本建築学会、1972 年 10 月、p.417。）

[注 2-34] 前掲書『生まれ変わる歴史的建造物』p.116。

[注 2-35] 小川一郎著『構造設計』、岡本哲志監修『一丁倫敦と丸の内スタイル』求龍堂、2009 年 9 月、p.106。

[注 2-36] 前掲書『「丸の内」の歴史 丸の内スタイルの誕生とその変遷』p.105,106。

[注 2-37] 鹿鳴館は、コンドル設計で明治 16 年 11 月竣工の文明開化時代のシンボリック建物。外国の賓客や政府の要人などにより毎夜のように舞踏会が繰り広げられた。（前掲書『丸の内百年のあゆみ』上巻 p.55。）

[注 2-38] 河東義之著「三菱一号館の主要概要」『小山工業高等専門学校研究紀要 No.10』小山工業高等専門学校、1978 年 3 月、p.156。

[注 2-39] 桐敷貞次郎著『明治の建築 建築百年のあゆみ』日本経済新聞社、1966 年、p.127。

[注 2-40] 前掲書「三菱一号館の主要概要」p.158。

[注 2-41] ジョサイア・コンドルは「間仕切壁ヲ外側ノ壁程ナラズトモカニ餘ル程ノ厚サトシテ此處彼處ニ設ケテ外側壁ヲ繋グナドノ事ガ最上ナ構造デアルト思ヒマス」と述べている。（ジョサイア・コンドル著「各種建物ニ關シ近來ノ地震ノ結果」『建築雑誌』日本建築学会、1892 年 4 月。）

[注 2-42] 前掲書『生まれ変わる歴史的建造物』p.113。

[注 2-43] 前掲書『丸の内百年のあゆみ』上巻 p.125。

[注 2-44] 前掲書『丸の内百年のあゆみ』上巻 p.126。

[注 2-45] 日本で最も早い近代水道の敷設は外国との窓口である横浜であった。東京は明治 23 年 2 月の水道条例公布から水道工事が始まる。（前掲書『「丸の内」の歴史 丸の内スタイルの誕生とその変遷』p.122。）

[注 2-46] 鉛直とは、重り（錘）を糸で吊り下げた時に糸が示す方向、あるいは重力の方向をいう。

[注 2-47] 妻木頼黄は、明治 19 年臨時建築局に入り、ドイツへ留学する。帰国後、内務省技師、大蔵省課長などを歴任した。（前掲書『丸の内百年のあゆみ』上巻 p.60。）

[注 2-48] 建物の用途は一号館が本社機能、銀行機能、賃貸機能が複合するビル、二号館は賃貸ビルである。二号館のテナントに関しては、東京海上保険と明治海上保険という三菱と関係の深い企業が入る。建築規模に関しては、一号館の方二号館よりも大きい。

[注 2-49] コンドルの設計による一号館・二号館は、それぞれがバラバラのスタイルで設計されているため、曾禰自身も軒高だけ整えてほかは自由に設計をしても良かったはずである。だが、街並みの統一と調和を重んじたため、1 号館・2 号館の共通点を探しながら設計を行った。（前掲書『丸の内をつくった建築家たち - むかし・いま』、『別冊新建築日本現代建築家シリーズ⑤三菱地所』p.212,213）

[注 2-50] 前掲書「丸の内をつくった建築家たち - むかし・いま」、『別冊新建築日本現代建築家シリーズ⑤三菱地所』p.213。

[注 2-51] 保岡勝也（1877～1942 年）は、東京帝国大学で辰野金吾に師事し、卒業論文と卒業設計は共に銀行建築に関するものだった。卒業後は、三菱に入社し、曾禰のもとで四号館、五号館に携わるが、明治 35（1902）年に一度退社し大学院に進学する。大学院では劇場建築の研究や、学会活動で充実した 2 年を過ごした。（http://inaxreport.info/data/IR175_04_14_130.pdf）

その後再び三菱に戻った保岡は、曾禰の後を引き継ぎ丸の内の開発に携わり、明治 45（1912）年に三菱を退社する。翌年には設計事務所を立ち上げ、地方銀行を中心とした商業建築と住宅をメインに設計活動を行った。商業建築に関しては、三菱での経験や人脈がおおいに役に立ったと考えられる。保岡自身の卒業設計が銀行建築に関するものであり、その作品と辰野金吾設計の日本銀行本店本館を比較した際、非常にデザインが似ていることから銀行建築への関心が高かったようだ。

しかし、保岡は住宅に関して疑問に感じる部分が多かったようだ。当時、豪邸といわれる住宅の設計を建築家に依頼することは珍しくなかった。現にコンドルとともに、保岡は三菱社の重役の住宅をいくつも手掛ける。一方、中小住宅は建築家の仕事としては確立されていなかった。保岡は、建築雑誌における都市と住宅の特集号において「今後の都市住宅」という文章を寄稿している（保岡勝也「今後の都市住宅」、『建築雑誌』建築学会、1919 年）。この文章は、当時の日本の住宅のサイズが大きすぎ、都市へ悪影響を及ぼしているとの指摘がある。また、都市と住宅の関係などの図面を用い、あるいは住宅をいくつかのパターンに分類するなどして考察を加えている。文章のなかでいくつか気になった部分があったので、少し長くなるが以下抜粋する。

日本の都市は歐米のものとは違つて歴史的に継続して居るもののみで、大部数も多くありますけれども、戦国時代以降今日まで種々の變遷を経、又其れまで様々の發達變化をして、其間に破壊も改良も多少加へられた所もありますが、兎に角何れも遂に今日の混亂した都市の状態になつて仕舞つたのであります。

（中略）

一體中流以上の住宅と云ふものに付ては明治の中頃以來我々建築家がどう云ふ風に考へて來たかと申しますと。今まではどちらかと申しますと住宅一つずつに付て考究し來つたのである。又識者として仰がれて居る人々も住宅一つずつに付て改良とか發達とか變遷と云うことを問題にして居りました。併し今日では都市法案も近く帝國議會を通過して大都市は夫れ々々住宅區域を定めなければならぬ場合に立ち至つて居りますので、我々は其個々に關する考究問題の外に概括しての住宅を考究しなければならぬのであります。

（中略）

今はどちらかと言へば悪い方に向つて段々整理されつつあるのでございます。小さいものが段々潰されて大邸宅が之に替るやうになつて居ります。寧ろ我々は其逆を望むのであります。大邸宅は都市の中心即ち「ビジネスクォーター」商業地及び工業地から成る可く遠ざかつて貰ひたいのであります。唯是れは

配置や衛生の點からばかりでなく、大邸宅は都市に於て最も必要なる所の通信機關其他に非常障礙になるのであります。第一大邸宅のために交通遮断と云うことが起る様になつて非常な面積を占める大邸宅が市街に散在するために非常に障礙をして居ります。

(中略)

大邸宅が所々に散在するために迷惑を蒙る所のものは誰かと云へば少數の其持主では無くて大多數の市民であります。

(中略)

日本の中流の住居はどちらかと申せば丁度麵包の焼けたやうにバツと膨れたものであつて、チツともコンパクトになつて居りませぬ。固より外國とは風俗習慣を異にして居りますから、外國の住宅を直寫して真似をせよと云ふ意味ではありませぬが、膨れたものをコンパクトする云う點には大に外國のものを参酌して宜しいと思ひます。

(中略)

住宅は大小論せず新に建設する場合には、今後は必ず建築家にコンサルトして、建築家の意見を尊重して施工すると云ふことを勉めて貰ひたい。又左様ある可きであります、個人の住家には兎角「アーキテクト」を煩はさないものが多いのは困つた現象で在ります。建築條例實施されても建築法規に抵觸しない様にするには勿論其以外に徳義と云ふことを「クライアント」に十分要求することを建築家は努めなければならぬと思ひます。(保岡勝也「今後の都市住宅」、『建築雑誌』日本建築学会、1919年。)

このように書く保岡は、イギリスやアメリカの実例を挙げ、上流階級が住む大邸宅でなく労働者の小住宅にも目を向けるとともに、住宅が都市にどのような影響を与えるのかにも関心を示す。曾禰との関係から、頼まれて書いた可能性もあるが、全く興味がなければこのような文章を書けないし、この文章を書く以前から住宅に関心があったと考えられる。では、保岡がなぜこのようなジャンルに興味を持ち、設計に取り組んだのだろうか。また、保岡は住宅の設計だけでなく、付随する庭園や茶室、家具等にも強い関心を持ち、伝統建築への興味も持っていたが、その広い視野はどのように構築されたのか。そのあたりはあまり明確にされていないが、前述の座談会のなかで一言だけではあるが、保岡は参加者のなかで唯一庭についての発言がある。

保岡君 堀越さん、此前にも御話が出たか存じませぬが、曾禰先生や河合先生には御記憶だらうと思ひますが、澁谷の西郷侯爵の御屋敷でございます。明治天皇が行幸にもなりました所で、現在でも其洋館の一部残つて居ります。所謂西郷山の下の方の西郷さんの御屋敷、あれが何年になりますか。ああ云ふ御屋敷は明治初年の洋風住宅として表の中に書いて御置きになつたら宜いかと思ひます。

河合君 道玄坂の上の屋敷ですか。

保岡君 津村重舎さんの隣になります。上ではなくて下です。

小林君 現在でもある建物の洋館の方がさうですか。

保岡君 あの有名なお庭は隆盛侯の指圖が主となつて居り、且つ日本館の方は明治天皇が行幸になるために御建てになつたのでありますが、今だに保存されて居る。ああ云ふやうなものが段々無くなつて来るやうに思ひます。(第3回明治建築座談會、1933年。)

この座談会の保岡の発言から、当時住宅に付随する庭にも興味を持っていたとわかる。晩年には茶室建築の研究者として講義を行う。

[注 2-52] 伊東忠太他 17 名「明治建築座談會(第3回)」、『建築雑誌』日本建築学会、1933 年。

3. 曾禰・保岡が目指した仲通りの街並み

〈明治 37（1904）年～大正元（1912）年〉

3-1. 北側にある仲通りに向けられた丸の内の開発

3-2. 煉瓦造から鉄骨造・鉄筋コンクリート造へ変わる建築構造

3-3. 南側にある仲通りに向けられた丸の内の開発



十二号館付近から仲通り南側を望む

3-1. 北側にある仲通りに向けられた丸の内の開発

明治 29 (1896) 年にコンドルが丸の内の仕事から手を引いた後、丸の内の開発は曾禰、保岡へと引き継がれていく。

曾禰の設計によって、馬場先通りに四号館と五号館が着工したのに続き、それら建物の後側の敷地に六号館と七号館が着工し、明治 37 (1904) 年に完成した。竣工は四号館と同年、早く着工した五号館よりも完成は早かった。その後、曾禰から保岡にバトンタッチされたかたちで、八号館から十一号館までの建築が明治 40 (1907) 年に完成する。これらの建築は僅か 7 ヶ月と短期間に竣工し、これにより仲通り北側の煉瓦建築街の街並みが完成する (図 3-1)。また、十二号館と十三号館がそれぞれ明治 43 (1910) 年と明治 44 (1911) 年に竣工し、一丁倫敦といわれた馬場先通りの両側の街並みも完成する [注 3-1] (図 3-2、図 3-3)。この十二号館と十三号館に関しては、現場担当者に小寺金治および三浦隼三という技術者が加わる。十二

号館は本野精吾、十三号館は内田祥三と福田重義などの学校を出てまだ 2、3 年の若手が設計を担当した [注 3-2]。このように書くと、八号館以降の設計は保岡がすべて決定したかのように捉えられがちだが、必ずしもそうではない。前出の明治建築座談会の速記資料から曾禰と保岡、両者の同じ会話記録を再度 (p.24,25) 載せておきたい。

曾禰君 保岡さん、三菱十二号館と云ふのはどれですか。

保岡君 それは合議所の一つ置いた隣りのものです。

曾禰君 十三号館も矢張り隣りでせう……是はあなたに関係はないか。

保岡君 是も関係はありますが……圖面は一応先生に御目通しを願つたのですから、御名前を出すのは當然と思ひます。

堀越君 明治何年ですか。

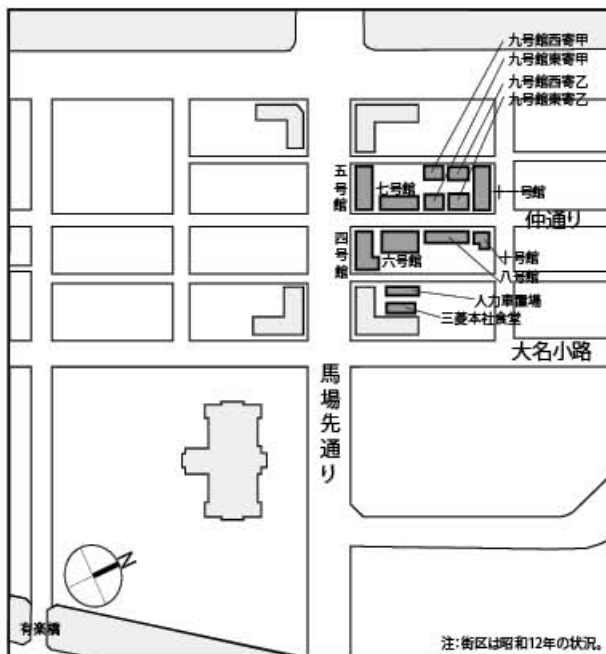


図 3-1 十一号館までが完成した丸の内の建物配置

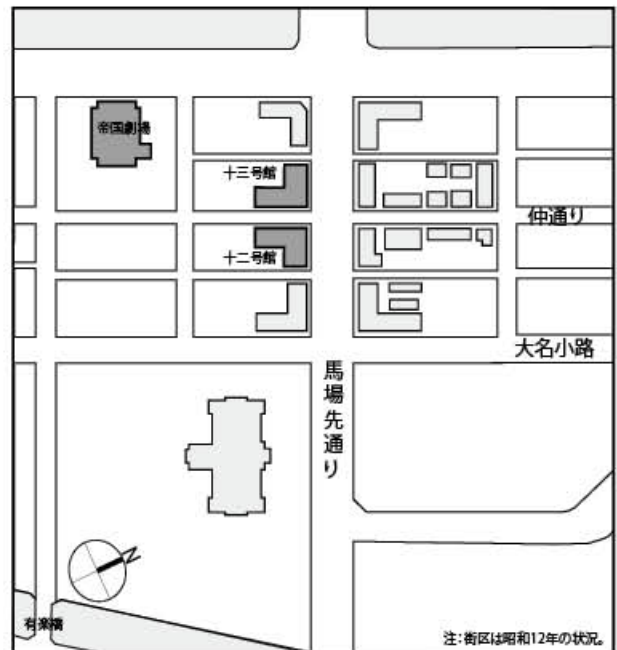
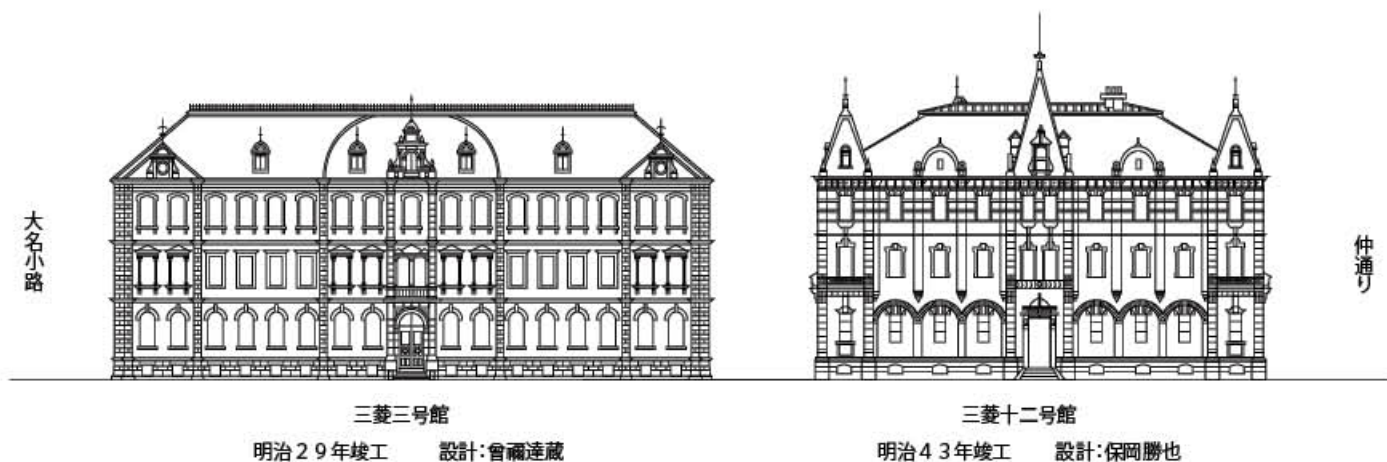


図 3-3 十二号館・十三号館が完成した丸の内の建物配置



保岡君 明治43年です…(中略)それから曾禰先生の御話になつて居るのは43年です。

曾禰君 私は関係ない。

保岡君 御目通しを願つたのですから……。

(中略)

堀越君 十二号館は顧問曾禰と書いてありますが、顧問では居らしたたのでせう。

曾禰君 顧問か知らぬが見やしない、何も。

塚本君 一向顧みられなかつたのですな。

曾禰君 さうさう。

保岡君 さう御謙遜なさつて居らつしやると困ります。

(中略)

曾禰君 私は原案の表を見た時2階建の長屋造りの分かつたと思つたがあれは何号館でした。

保岡君 あれは六号、七号館です。(第3回明治建築座談會、1933)

座談會の會話が進むなかで、曾禰の方は謙遜がみだが、曾禰が丸の内開発の実行部隊から身を引きながらも、保岡は顧問の曾禰に図面を見せて意見や考えを聞いていたことがわかる。ちなみに、十三号館が完成する明治44年時点の三菱関連の建築の入居者を見ると、七号館には三菱を退職して設計事務所を開設した曾禰達蔵が入居し、保岡が設計した九号館には東京大学を退官し東京駅の設計に携わる辰野金吾が入居していた〔注3-3〕。保岡がまだ三菱の顧問であつた曾禰に相談を持ちかけるには充分な環境である。

紆余曲折した初期仲通り開発

次に仲通り沿いに建てられた建築の図面を見ることにしたい。四号館と五号館の建つ馬場先通り北面の建築ファサードを確認すると、四号館と五号館に比べて六号館から十一号館までは、軒高を揃えながら、その高さが低く押さえられたとわかる。これは、当時三菱で貸し事務所の急激な需要の高まりを予測できなかったことが要因としてあげられる。これ以前の馬場先通りに面する一号館などは完成前に三菱関係の企業を中心に、入居がある程度想定出来ており、三層の建

物を丸ごと貸すことに特に不安はあまりなかった。しかし、仲通りにおいて、全く入居者が想定できない状態で建物の三層分を丸ごと賃貸にすることは、財閥へと成長する三菱といえども不安があつたのではないか。そのために、初期段階で丸の内の構想としてあつたアパートメントハウスの建設が浮上する。これは曾禰の設計による六号館と七号館で実現化に向かう(図3-4)。

六号館と七号館が計画される以前の明治32(1899)年、曾禰が「丸の内南方中部建物配置案」というタイトルの図面を残す。これは、馬場先通りから南、後に十二号館から二十号館が建てられる敷地が

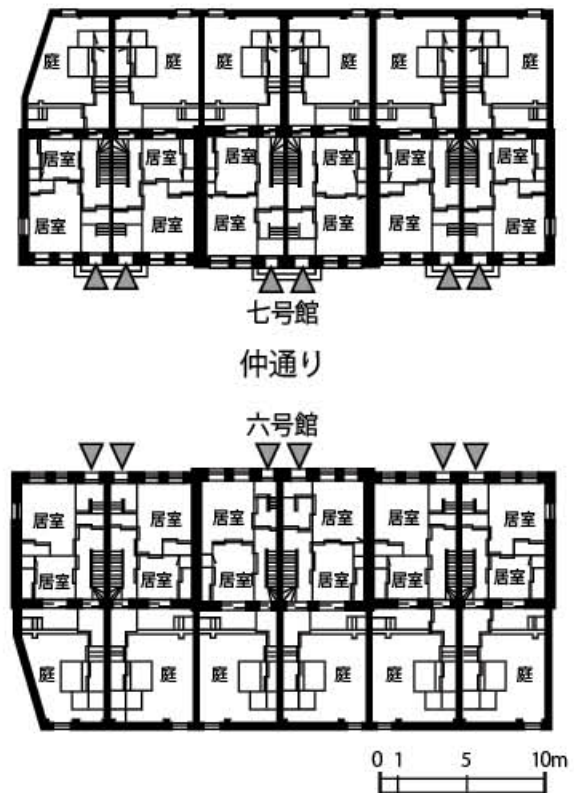


図3-4 六号館・七号館の平面



三菱十三号館

明治44年竣工 設計:保岡勝也



東京商業会議所

明治32年竣工 設計:妻木頼黄

日比谷通り

図3-2 十二号館・十三号館が完成した馬場先通りの街並み

計画エリアであった。図面には、ランク付けされた住戸や湯屋、観工場などが計画され、それぞれの建物規模は銀座煉瓦街を思わせるほど小さい。この時期、丸の内の将来像を描く上で試行錯誤があったようだ。しかし、その後社会状況が大きく変化し、六号館と七号館がオープンする直前にはアパートメントハウス用にしつらえた内装が貸事務所用に変更された。三菱に予測できなかったほどのオフィス需要の高まりがあった。この需要増加の要因としては、八号館から十一号館が完成する2年前の明治38(1905)年に終戦した日露戦争の戦勝景気があげられる。その後、丸の内のオフィス開発も第二段階として仲通りへと早いスピードで事務所ビルの建設が進展した。

馬場先通り北側の仲通り沿い建築群のファサード景観

馬場先通り北側の仲通り沿いに建てられた建築群の意匠を見ていくと、曾禰が設計した六号館と七号館に比べて、保岡の設計した八号館から十一号館のファサードのデザイン性が強くなる(図3-5)。曾禰は、仲通りの開発を行う際、業務空間が軒を連ねる馬場先通りに対して、仲通りを裏と捉え、住居空間の設計を行ったものと考えられる。裏と捉えた点については、四号館と五号館のエントランスが馬場先通

り側だけで、仲通り側にエントランスが無いことから、当初は仲通りを業務空間にすることを考えていなかったようだ(図2-16参照)。仲通りをはじめてから業務中心の通りとして位置づけていたならば、四号館と五号館は後に保岡が設計した十二号館と十三号館のように、平面プランをL字型にした方がオフィス床を提供する上で効率性が高まる。しかしながら、八号館から十一号館のプランニングをあえてアパートメントハウスを選択した六号館と七号館と同様の仕様とした背景には、オフィス需要の拡大があまり見込めないと判断した結果ではないかと想像される。

その後三菱の思惑とは裏腹にオフィス需要の拡大があり、急ピッチな丸の内の開発が望まれるようになり、建設されていったオフィスビルは7ヶ月と非常に短い竣工期間で建てられた。スピードが求められる状況だったが、意匠の簡略化はされなかった。保岡が設計した八号館から十一号館のファサード意匠は、曾禰が設計した六号館・七号館よりも、コンドルが設計した二号館に近いデザインがほどこされた。保岡は通りに向けられたファサードをあえて六号館、七号館のようにシンプルにせず、馬場先通りの建築にない凝った意匠の設計を試みる一方で、通り全体の計画では、曾禰が設計した六号館と七

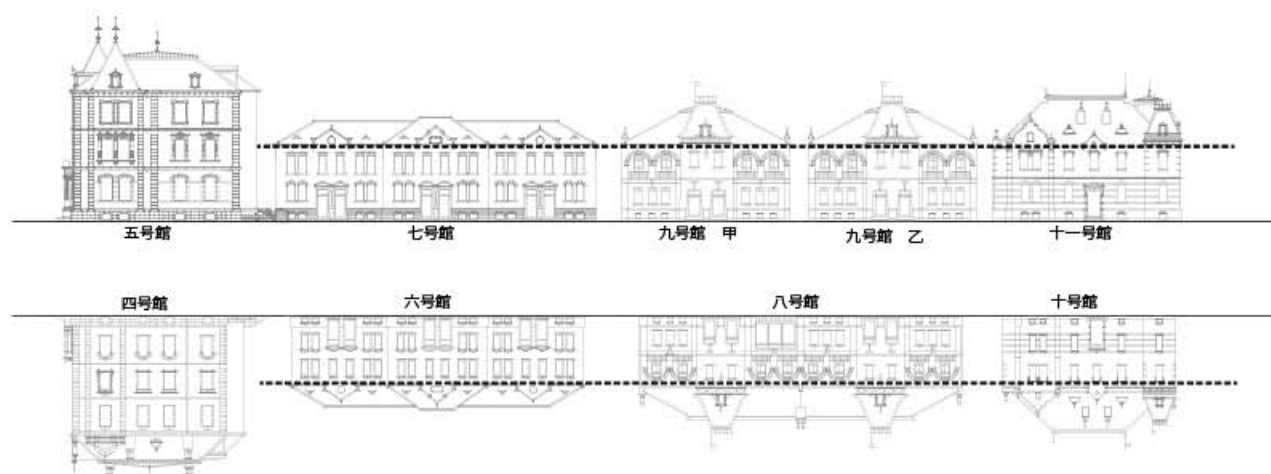
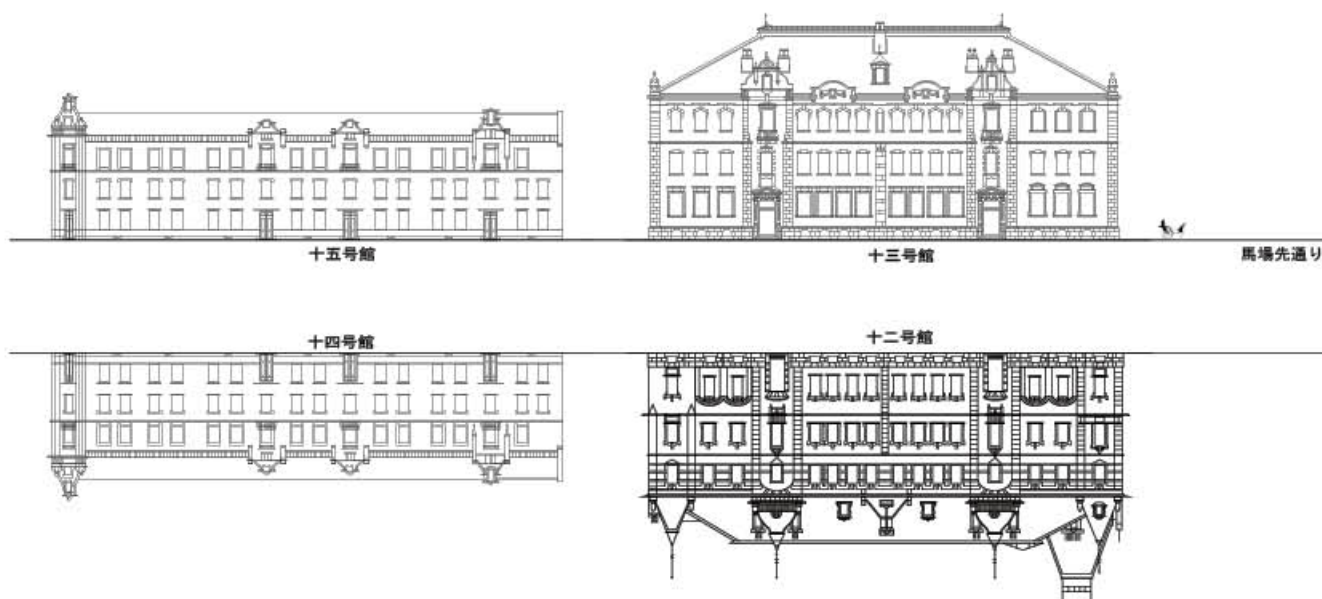


図 3-6 仲通りにおける軒高の調整



号館に軒高を揃えた(図3-6)。さらに、通りを挟んで両側のファサードを統一した六号館・七号館と合わせるように、八号館から十一号館までのファサードも同様に設計された。十一号館が完成した時点で、馬場先通り北側の仲通り全体を見渡すと、保岡のデザインには仲通りのストリート性だけでなく、丸の内全体の景観を意識した設計が心がけようとする意志が感じられる。

馬場先通り北側の仲通り沿い建築群の平面分析

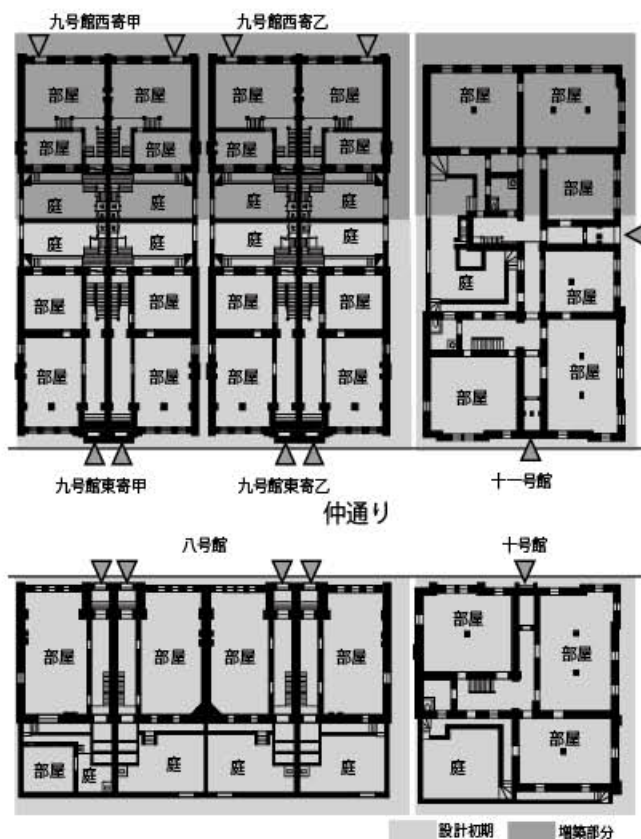


図3-7 八号館・九号館・十号館・十一号館の1階平面比較

次に馬場先通り北側の仲通り沿いに建つ建築群の平面図を見ていきたい。八号館と九号館は、わかりやすい棟割り長屋形式が採用され、一号館や三号館の大名小路側に見られた同様の平面計画である。ただ、南北の通りに面する十号館と十一号館に関して見ていくと、十号館はテナントが1企業のみであることから、棟割り長屋形式ではなく、中廊下形式が採用された。十一号館は、中廊下形式でも、十号館のようなL字型ではなく、コ字型が採用された。入居者リストを見ると、十一号館は三菱合資会社造船部と三菱地所部が入居する。三菱関係の企業だけだったことから、一国一城の日本的な慣習を取り払うために、棟割り形式を採用しなかった。しかし、当初は十号館同様のL字型の平面計画を想定していたようにも思える。あるいは、同様のものを反転させるかたちでコの字型の平面に拡大したのかもしれない。残念ながら、このことに言及した文章が現在残されておらず、図面からの読み取りだけだが、計画段階で時々刻々と変化する社会状況から、変更を余儀なくされるあわただしさを感じられる。

平面からも対称性を持つ状況から変化が見られた。仲通りを挟んで対称であったファサードに対して平面計画は西側の九号館と十一号館は東側の八号館と十号館に比べ、規模を拡大させている。これは九号館の西側が計画途中で増築したことが要因としてあげられる。また、九号館は仲通りの反対側に同様のパターンで新たに建築された。九号館の規模が大きくなったことにより、まとまりのある街区構成を目指したことから、十一号館も増築して、建物規模を拡大させる変更がなされたのではないかと推測される。

さらに、八号館、九号館、十号館、十一号館の1階平面図を再度確認すると、それぞれの建物には、塀で囲われた庭のような外部空間が設けられていることがわかる。これは、建築を密に建てる場合、一部の部屋に光が届かなくなる事態を解消する方法として、明かり取り用のスペースが取られたからだ。それとともに、この時期はまだ汲取り便所のために野外に便所と汲み取り作業のスペースを設ける必要もあった(図3-7)。

ともかく、北側の仲通りは、全体として六号館から十一号館までの軒高や建築の規模をある程度整えたヴォリューム感が統一されたこと

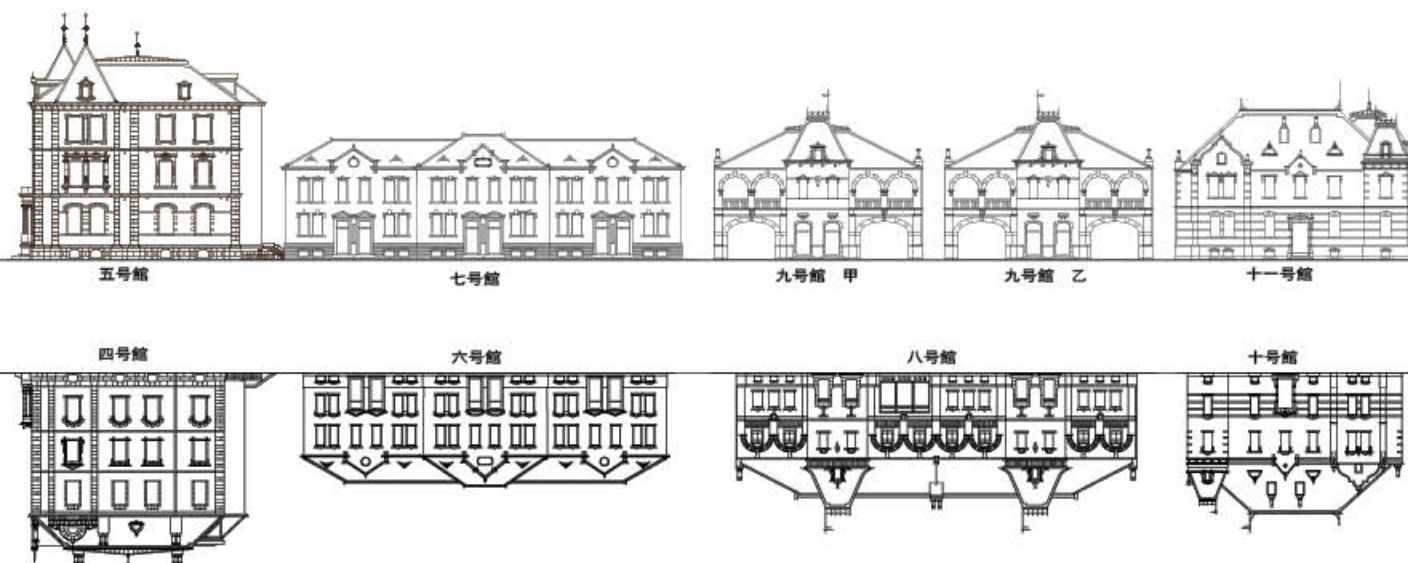


図3-5 六号館から二十号館までの仲通りの連続立面

で、ストリートとしての全体イメージが保たれた。保岡は、曾禰に仲通りの開発に関して相談は持ちかけていたが、それ以上に自分の意志を尊重した設計意図が仲通りの建築群から見えてくる。

3-2 煉瓦造から鉄骨造・鉄筋コンクリート造へ変わる建築構造

3-2-1. 日本の建築に導入された鉄骨造

明治末期には、鉄骨造や鉄筋コンクリート造といった新しい構造があらわれ、日本の建築構造が大きな転機を迎える。そのような時期、横河民輔〔注 3-4〕は明治 36 年に東京帝国大学で鉄骨造学の講義を行う〔注 3-5〕。同じ年に東京大学を卒業した佐野利器〔注 3-6〕が大学院に入る。明治 39 年からは横河の後を継ぎ、講師として鉄骨構造学の講義を始める〔注 3-7〕。この時学生だった内田祥三〔注 3-8〕や内藤多仲は彼の講義を聞いていたはずである。その後、内田が鉄筋コンクリート造、内藤が鉄骨造を大学院での研究テーマとする〔注 3-9〕。

佐野がドイツ留学のために東大を去る明治 44 年には、内田が構造計算と鉄骨造および鉄筋コンクリート造の講義を引き継ぐ〔注 3-10〕。東京帝国大学で鉄骨造の講義が開始された同じ時期、実際に鉄骨造の建築が建つ。雑誌上では鉄筋コンクリート工法が紹介されはじめる〔注 3-11〕。

鉄骨造の建築が建てられた時期は早く、若山鉉吉設計による日本最初の鉄骨造建築となった秀英社印刷工場が明治 27 (1894) 年京橋区西紺屋町 (現銀座四丁目) に建てられた。ちなみに、若山は安政 3 (1856) 年生まれで、横須賀造船所構内学舎で造船学を学び、後にフランスに留学した海軍の造船技師である。明治 29 年には造家学会で横河が鉄骨造について講演し、演題が「鉄骨構造」であった。

「何も新説があるわけではなく、ただ日本造りの家屋の柱部分に鉄柱を使い、家屋の要所要所に鉄梁を掛けて締め付け、柱と梁の交叉部には、悉く燧を入れて、地震の際の変形を防ぎ、壁は矢張り木造家屋の小舞壁のように、煉瓦で一杯に充填しておく。地震時の変形を考えて、煉瓦壁の両側から帯筋を以て締め付け、帯筋は鉄柱、鉄梁に緊結する。あるいはワイヤーラス〔注 3-12〕というものがある。アメリカにあるので、これを使用し両面から漆喰を塗って壁体を構成する。こうすれば、従来のように厚い煉瓦壁は不要になり、有効面積が増え、スケルトン形式だから、間仕切、模様替えが楽になり、出入口、窓も大きくとれて採光も自由になる。そして建築重量も軽くなって地震に有利になる」〔注 3-13〕と語る内容から、横河が新構造に期待を寄せていたことが推測できる。

新しい構造が貸事務所建築に効率的であり、それがアメリカ技術に関心を示した横河の理由としてあげられよう。手掛けた建築が貸事務所のため、同じ建築規模の建物から、多くの床面積が新たに提供できれば、その分家賃収入が増えることを意味する。それだけではなく、大地震にも耐える構造が必要だった。日本の建築界において、明治末期までに鉄骨造、鉄筋コンクリート造が登場することは自然な流れだった。

明治 35 年には、鉄骨構造の三井本館が竣工する。鉄骨造を熱心に研究してきた横河によって建てられたものだ。地下 1 階、地上 4 階の三井本館は、鉄骨が耐火性能の低い弱点を持つことから、煉瓦が被膜材となった。濃尾地震の影響からか、三井の幹部が煉瓦造の使用に躊躇したこともあり、横河自身も三井本館における構造に頭を悩ませた〔注 3-14〕。横河がアメリカのニューヨークで鉄骨造を学んだ経緯もあり、明治 29 年に三井本館の設計はアメリカの技術者に

図面を修正してもらっている。部材はアメリカのカーネギー社製〔注 3-15〕の鉄骨を使用した。鉄骨だけでなく、アメリカからスチームエンジン付きのデリッククレーン〔注 3-16〕も購入する〔注 3-17〕。三井本館には多くのアメリカ技術が導入された。工期は丸の内の赤煉瓦建築よりも長く、7 年半を要した。当時は鉄骨造に関して経験が少なく、直営工事で横河自身が実際の施工現場に出向いて指導しながら工事が進められた。『三井不動産 40 年史』には、日本で最初の鉄骨鉄筋式補強建築のために工事を慎重に進めたとの記述があり〔注 3-18〕、工期が長丁場になったようだ。

三井本館の設計にあたり、横河はまず駿河町北側の敷地測量と地質調査を行う。これは三菱でも一号館の際に見られたことで、地震に対してどれほど慎重になっていたかがわかる。当時の人々にとっては、濃尾地震の被害がまだ印象深い出来事として残っていた。ボーリング調査は 2 ヶ所で行い、21 尺～22 尺 (6.3m～6.6m) の深さに硬い地盤があり、地下 1 階の基礎をその深さで打設した。工事の行程は諸準備と材料購入、基礎工事地下工事、鉄骨工事、石積煉瓦工事、内部増速其他工事の 5 つに分けられた〔注 3-19〕。三井本館は明治 29 年 10 月に着工するが、途中同年 12 月に横河が米国調査を命じられ、調査中に鉄骨の購入を済ませて翌年 4 月に帰国する〔注 3-17〕。この時期、鉄骨構造を深く知る建築家は横河以外数名であり、明治 30 年 4 月までは建築家による本格的な建築の鉄骨工事が行われていなかった。

三井本館の構造は、当時 H 型钢はまだ生産されておらず、鉄骨を躯体とし、煉瓦を耐火被膜で覆った構造で、鉄肉煉瓦造と呼ばれたものが採用された。これは、鈴木禎次による造語であり、その後鉄筋コンクリート造が一般的になり煉瓦が使われなくなったために、この造語は定着しなかった。三井本館の柱について鈴木が建築雑誌で語った記事がある。

「ゼット・バーを四つ集めてエッチ型の柱にしました。そうして入口の両脇には、ラン・インチ〔注 3-20〕のチャンネルバーをやり、その間に窓の入口を拵え、それから確か幅二インチ位のフラットバーで結んだので、そのピッチは石一段について一本づつ。それでラン・インチだから煉瓦が丁度中へ入る。そうして表のバーから裏のバーへ穴を開けて、ボルトを通した。上の方は煉瓦積みだから、やはり石と同じ寸で煉瓦八枚ぐらい、一尺五、六寸の間隔になる。これで煉瓦はバーとバーで挟まれるから宜し。そこで内に火事が起こった場合に、鉄が熱くなると困るから、三枚ばかり煉瓦を内部にとりつけよう、そんなことで、まあ、鉄肉煉瓦造というようなものを拵えたのです」〔注 3-21〕と述べている。

ここで気にしたいのは壁厚だ。横河の講演では鉄骨造ならば壁厚を小さくでき、有効面積が増えるとしている。実際の三井本館は、Z 型钢 2 つで 12 インチ (約 30cm) の幅ができる。Z 型钢の間の空間に煉瓦 1 枚を入れ漆喰を塗った壁なので、実際の壁厚は 30cm 強ということになる。三菱一号館は 2.31 尺 (約 70cm) であるから、三井本館は大幅な壁厚の縮小に成功したことになる。

三井本館を施工した清水組〔注 3-22〕は、シカゴの著名な摩天楼建築家バーナムの事務所で、鉄骨ビルの図面をもらって帰る。これらの図面は後日多くの建築家が巡覧し参考にしたといわれる〔注 3-23〕。また三井本館を建てる上で、横河は米国視察や建築学会で「鉄骨構造」に関して発表する。関東大震災で多大な被害を受けてからわずか 20 年強で建て替えを余儀なくされてしまう三井本館だが、日本の建築界には新構造を提供する建物として重要な役割を担う。

3-2-2. 鉄筋コンクリートの試作と実践

煉瓦造より強度のある鉄骨造や鉄筋コンクリート造の登場で、時代は次第に変化する。最初の鉄筋コンクリートを研究した人物として、京都大学土木科の日比忠彦教授がいた。明治40年に佐野利器は日比から指導を受ける〔注3-24〕。実際の建物は、明治40年の研究からやや遅れ建てられた。鉄筋コンクリート造の先駆けとしては、遠藤於菟〔注3-25〕の三井物産横浜支店と保岡勝也の三菱二十一号館ある(図3-8)。丸の内では、二十一号館とほぼ同時並行して、南側の仲通り沿いにも小規模だが鉄筋コンクリート造の建築群が建つ。ここではまず遠藤於菟の三井物産横浜支店を取り上げ、鉄筋コンクリート造の建設に苦勞する様子を描きだしたい。

鉄筋コンクリート造で建てられた三井物産横浜支店は、半地下階付き4階建ての規模で、明治44年に竣工する。設計は遠藤於菟と酒井祐之介が共同で行った〔注3-26〕。鉄筋コンクリートは、石造や煉瓦造と違い、継ぎ目がなく、丈夫で耐火耐震にも優れており、日本では最も理想的な材料として、急速に使われるようになる。三井物産横浜支店は、一丁倫敦時代の丸の内の煉瓦建築には見られなかったフラットルーフも特徴的である。

遠藤於菟は、明治37年頃から海外の技術書を手に入れて鉄筋コンクリートの研究をはじめた。明治38年竣工する横浜銀行集会所では部分的ではあるが鉄筋コンクリートを使用し、その成果を後に三井物産横浜支店で示す。明治43年、横浜支店の横に竣工する煉瓦造倉庫があり、これは煉瓦壁と木造床を除く他すべてに鉄筋コンクリートが採用された〔注3-27〕。壁と床のみを残し、鉄筋コンクリートを使用していることから、鉄筋コンクリートの試作としては最後の建物となった倉庫といえよう。

三井物産横浜支店は、はじめ煉瓦造の案であったが、重役の益田孝の決断で、躯体すべてを鉄筋コンクリート造とする計画に決まる〔注3-28〕。横河は、煉瓦倉庫で鉄筋コンクリート構造の有効性を確信したことから、鉄筋コンクリートの採用決定づける。明治43年8月に着工して、遠藤自身も施工現場に携わった。当時、鉄筋コンクリート工事の経験者がほとんどいない状況だったが、遠藤は「職人は総て従前からの経験者を直営で使いました」と述べている〔注3-29〕。もしかすると、この「経験者」は横浜銀行集会所や煉瓦造倉庫に携わった職人ではないか。また「全部手ネリ、運搬は肩で担って林の如き足場を登り、唯だ四階の一部だけ釣瓶式のもので巻き上げた」〔注3-30〕と語られているように、コンクリートを手で練っており、大正3年の二十一号館で使用されていたミキサーは使用されていなかった。さらに「林の如き」という表現は打設前の鉄筋の配列に思える。表現の仕方から、やはり鉄筋コンクリート造の施工現場は見慣れないものだったようだ。工法はアンネビック式〔注3-31〕を使用した〔注3-32〕。コンクリートは1:2:4(セメント:砂:砂利)で調合しているが、ワーカビリティを考慮して必ずしも調合通りではなかったようだ〔注3-33〕。工期が1年8ヶ月の二十一号館と比較して、工期が1年5ヶ月と短く、職人たちの技術が劣っていたとはいえない。また関東大震災や第2次世界大戦にも耐え、現存したことから、当時の最新の構造技術を駆使して建てられたと考えられる。

3-3. 南側にある仲通りに向けられた丸の内の開発

様々な試みを行った馬場先通り南側部分の仲通り沿い開発

十一号館までの設計が終了した後、保岡が十二号館と十三号館の

設計に取り掛かり、馬場先通りの街並みを完成させる。十二号館、十三号館の仲通り面のファサードに関しては、馬場先通り面と同様に一号館から五号館までのファサードに似たデザインを採用した。単に馬場先通りのストリート性だけでなく、仲通りも含めたより面的なストリート性を意識したように読み取れる。さらに、馬場先通り北側の仲通りで試みてきたファサード景観の延長線上に馬場先通り南側仲通りへの設計意図が示されていく。

平面計画を見ると、十二号館は十一号館と同様、エントランスは複数あり、棟割り長屋形式だが、一つ一つの部屋の規模は格段に大きくなる。また、十三号館の建物内部は中廊下形式が採用された(図2-16参照)。十三号館の入居者リストを見ると、南満州鉄道、富士生命保険、日本製鋼所といった、この建物が建とうとする時期に成長した企業3社が入居することで、巨大化するオフィス面積を視野に設計がなされた。

明治天皇が明治45(1912)年7月30日に崩御された。この前後、丸の内では十四号館から二十号館が前出の「丸の内南方中部建物配置案」の敷地にわずか半年の間に一挙に竣工する(図3-9)。これらの建築の特徴は煉瓦ではなく、新しい建築材料として注目されてきた鉄筋コンクリートが採用されたことだ。その理由としては、壁厚をそれまでの煉瓦造より薄くできる分、貸部屋部分の面積が大きくなり、営業上メリットがあったことがあげられる〔注3-34〕。

馬場先通り南側の仲通り沿い建築群のファサード分析

十四号館から二十号館までの建築をまずファサードに関して見ていきたい。十四号館と十五号館の立面図は、1階・2階部分と3階部



図3-8 二十一号館の竣工当初の外観

分のファサード・デザインが二号館のように異なっているが、それ以前に設計された八号館から十三号館までと比べてシンプルな意匠となる(図3-10)。十三号館まで曾禰よりもデザイン性に重点を置いて設計を行っていた保岡にしてはおとなしい設計である。これらの建築が半年の工期で竣工していることから、意匠よりも効率を重視したことが考えられる。また、保岡自身がヨーロッパの様式主義の建築から、アメリカの近代建築に関心を示し、模索していた時期でもあったかもしれない。少なくとも、十三号館までの保岡の考えとは異なるベクトルが感じ取れる。

ここで注目すべき点はファサードの意匠より、むしろ交差点の角に設けられた塔の部分である。一号館から十三号館までの建築では、全体的に左右対称に近いデザインが主流だった。それは、棟割り長屋形式によって出入口が多く設けられていたことやストリートとしての統一性を重視していたことが要因としてあげられる。棟割り長屋形式の採用は、通りに面するファサード面の出入口が強調されなかった。しかし、十四号館と十五号館が建てられて以降、二十号館までは立面図から塔が強調されていることがわかる。塔は、交叉点や角地を強調する建築表現である。通りというストリート性に対し、角地に成立する建築のあり方を示すものだ。十四号館から二十号館では、塔部分の意匠によって、中心性を求めるという変化が生じる。それらの塔はファサード部分に溶け込むかたちの意匠となっており、伸通り全体のストリート景観を乱すように、個々の建築の大きな違いとはなっていない。十八号館、十九号館は、3階部分までのファサードが同様の意匠仕上げであるが、屋根部分に関してはドームが採用されている。これにより、交差点の四隅に建つ建築すべてに塔が設けられ、ファサードにアクセントがつくとともに、角地部分の意匠性が強まった。

馬場先通り南側の伸通り沿い建築群の平面分析

次に十四号館から二十号館までの平面計画を見ることにしたい。塔のある部分はエントランスホールのようになり、平面計画からも建物の角のアプローチを強調する。十四号館と十五号館、十八号館と十九号館をさらに詳しく見ると、棟割り長屋形式を採用してはいるが、七号館や八号館等に比べて内部空間の動線上のつながりは強くなり、内部の部屋をある程度自由に变化させ、流動的に移動できるような工夫がなされている。

十四号館の1階を見ると、エントランスの数から5つの棟割りと考えられるが、西側の棟割り部分は内部廊下で部屋がつながってい

る(図3-11)。2階平面図は、さらに内部でのつながりは強くなる。3階平面図を見ると、再びいくつかのエリアに分かれる。同様に、十五号館、十八号館、十九号館もそれぞれ見ていくことにしよう。

十五号館に関しては、1階から3階まで同じ平面計画がなされている。東側の棟割り部分は内部でつながり、エントランス周辺と南面エントランス部分はそれぞれ独立したものとなっている。十八号館、十九号館は同様の平面計画になっており、メインエントランス周辺、北側エントランス部分、西側の棟割りの3つの部分から全体を構成する(図3-11)。このように棟割り長屋形式ではあるが、伸通り南側の開発で採用されていたものとは明らかに異なる。

また十四号館から十九号館の間にも細かな平面上の変化が確認できる。まず中庭部分に着目すると、十四号館、十五号館に比べ、十八号館と十九号館では裏の動線が明快になり、利便性を増す。部屋は、十四号館、十五号館に比べて僅かではあるが、十八号館、十九号館の方は長手側の部屋数が増加する。開口部は、十四号館、十五号館に比べて、十八号館、十九号館の方が割合を増す。このように見てくると、保岡は実際の建築業務をこなすなかで、十四号館か



図3-9 十四号館から二十号館までが完成した丸の内の建物配置



図3-10 十四号館伸通り側立面

ら二十号館を計画する間に、様々な新しい試みと細かい実験を行っていたように思える。

伸通りの開発は、保岡が主に活躍した時代である。保岡は、伸通りの建築設計を通じて、ストリート全体としての統一感や調和というもの意識しながらも、様々な実験的な試みにもチャレンジしてきたようだ。なぜ保岡はこのような試みを行ったのか。十二号館と十三号館に関しては明治44年の建築雑誌に「巻末附圖三菱合資会社第十二號十三號兩館設計説明」という保岡自身の寄稿した文章が掲載されており、以下に引用する。

「この兩館が他の諸館と異なる事は、その部屋の他館のに比して非常に大きいことである。これは借手の希望に従つて大きい部屋は借り手の方で自分勝手に仕切つて使い得る便宜があるからである。

(中略)

この兩館は、今迄の諸館と異なつて入口が非常に多い。これ日本人は共同入口といふことを嫌つて各自専有入口を欲するからと云ふ注文者の意向に従つたのである。又、これと同じ理由で館内の階段は各自の専有としたから、これ迄の諸館に比して其の數も非常に多い。そして便所なども各階に一個所づつ、而も大便器二組、小便器三組、手あらいが二組といふ工合に取つたから全體としては坪敷の割合に非常に多いものとなる。

(中略)

又金庫も、上と同じ理由で、十三號館の如き六疊敷内外の大きさのものを十二設け備え付けて置いた。但し金庫のかく大きいのは、一部屋づつも亦は一階全部をも借り切りにすることが出来るやうになつて居るからである。かくの如きは借家としては極めて不經濟のものであるが之が特に依頼者より注文せられた所である」(建築雑誌、1911年)と述べる。

この文章からは、十二号館と十三号館を設計する当時まだ棟割り長屋形式が主流であったことがわかる。しかし、一方で保岡自身は経済性のデメリットも指摘する。つまり、保岡自身は棟割り長屋形式に対し疑問を抱いており、新たな試行錯誤の試みを通して、次世代の開発の糧にしようとしていた。

伸通りは曾禰による六号館・七号館から始まり、保岡の二十号館により完成した。伸通りの開発は、日清戦争による不況や日露戦争による好景気など、社会状況に左右されながら街並みがつくりだされた時期である。そのなかで主に開発を進めたのは保岡である。伸通り北側では曾禰が設計した六号館、七号館との調和を目指しながらもコンドルが基盤をつくった煉瓦建築街の雰囲気を受け継ぐことを考え、ストリートとしての視点で、各建築が調和する伸通りとなった。

一方で伸通り南側では、それまでの建築形態に疑問を持つ。保岡は鉄筋コンクリートの採用や、平面計画で角地空間を強調する新しい試みを行い、次世代への礎を築く。曾禰と保岡によってつくられだされた伸通りは、多くの建築が建てられていくなかで、様々な試行錯誤を繰り返すことで、馬場先通り同様ストリートとしての完成度を高めた。この2つの通りが現在まで続く丸の内の基盤をつくりだし、丸の内は現在まで続く大オフィス街として存続し続ける。

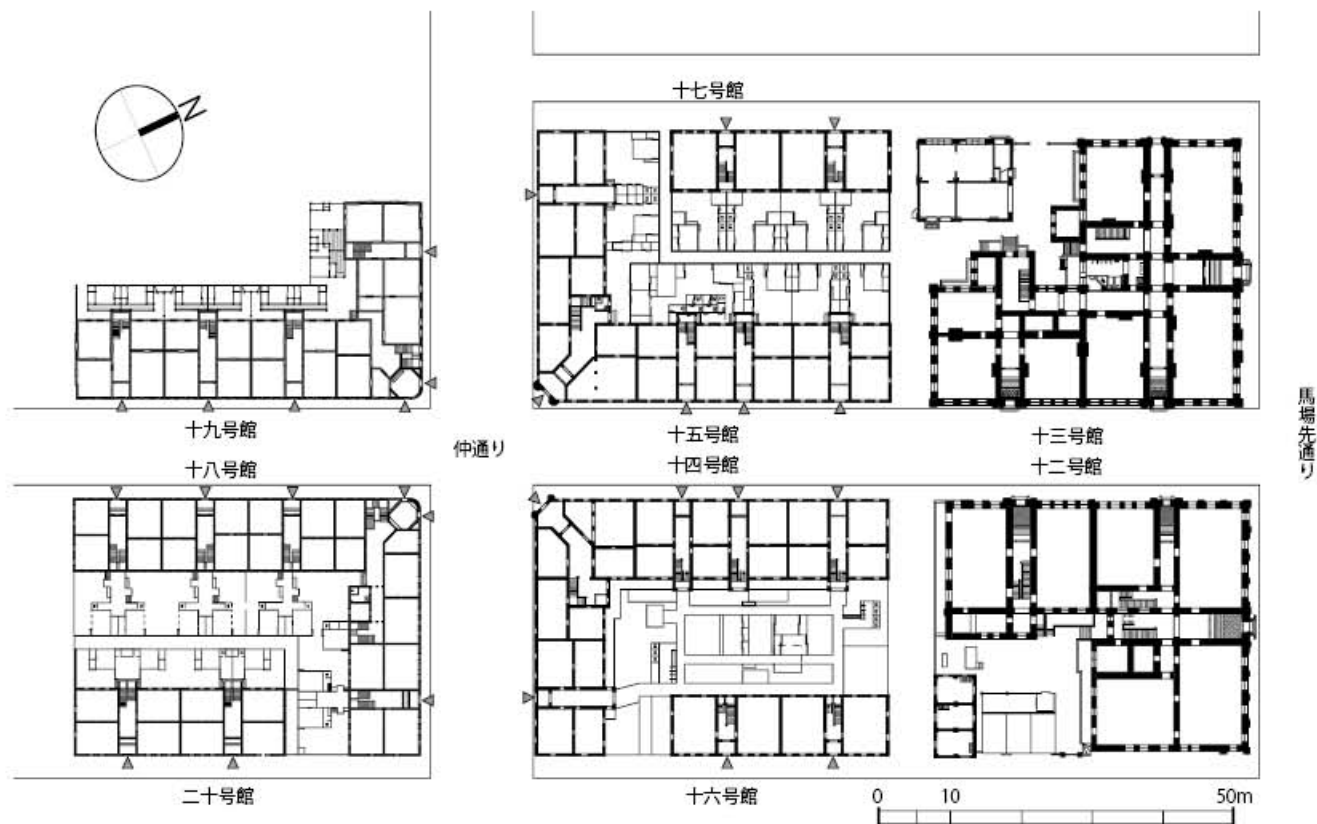


図 3-11 十四号館～二十号館の1階平面比較

(第3章注釈)

[注 3-1] 岡本哲志『「丸の内」の歴史 丸の内スタイルの誕生とその変遷』ランダムハウス講談社、2009年、pp.151～154。

[注 3-2] 近江栄「明治期におけるビジネスセンターの誕生とその発展 三菱煉瓦街を中心として(その2)」日本建築学会論文報告集、1958年10月、pp.673～676。

[注 3-3] 前掲書『「丸の内」の歴史 丸の内スタイルの誕生とその変遷』p.163。

[注 3-4] 横河民輔は、明治23年東京帝国大学工科大学造家学科を卒業と同時に、日本橋区鉄砲町に日本人初となる建築事務所を開く。その後まもなく三井に迎えられ、三井関係の建築を数多く設計する。彼は、三井本館の経験をもとに東京帝国大学で鉄骨構造学の講義を行うようになる。

[注 3-5] 村松貞次郎著『日本建築家山脈』、鹿島出版、1965年10月、p.26。

[注 3-6] 佐野利器(1880～1956年)は、明治36(1903)年東京帝国大学工科大学造家学科を卒業した。後の大学院時代には、横河の後を継ぎ鉄骨構造学と共に、鉄筋コンクリート造りの講義を行う。明治39年には、サンフランシスコ大地震によるアメリカ式建築の被害調査を行った。明治42(1909)年に竣工する丸善の建物は、米視察の経験を踏まえ、鉄骨造で設計された。佐野は、後に清水組に勤務すると同時に、日本大学工学部長、東京工業大学教授を兼任する。(相敷貞次郎著『明治の建築 建築百年のあゆみ』日本経済新聞社、1966年、p.130,131。)

[注 3-7] 前掲書『明治の建築 建築百年のあゆみ』p.130。

[注 3-8] 内田祥三(1885～1972年)は、明治37(1904)年に東京帝国大学工科大学建築学科に入学する。当時の教授陣には中村達太郎、塚本靖、伊東忠太、関野貞、佐野利器などがいた。卒業論文では建築音響に関する研究を深め、卒業制作は劇場だった。同じ年の卒業生は6名おり、その中には後に内田と共に「都市計画法」の成立に尽力した笠原敏郎もいた。明治40年東京帝国大学工学部造家学科卒業後三菱に入社するが、その3年後には三菱を退社し、再び院生として東京帝国大学に戻る。大正10年から東京帝国大学教授に就任し、その後東京帝国大総長となる。本郷の東大キャンパスに内田ゴシックといわれる数多くの建築を設計した。(前掲書『丸の内百年のあゆみ』p.119。)

[注 3-9] 前掲書『日本建築家山脈』、p.54。

[注 3-10] 石田繁之介著『三井本館と建築生産の近代化』、鹿島出版会、1988年、p.32,33。

[注 3-11] 稲垣栄三著『日本の近代建築 [その成立過程]』鹿島出版会、1979年6月、p.149。

[注 3-12] ワイヤラスとは、モルタルを付着させるために、針金を編んで金網状にしたものである。

[注 3-13] 横河民輔「鉄骨構造」『建築雑誌』日本建築学会、1896年6月、p.145。

[注 3-14] 前掲書『日本建築家山脈』、p.193。

[注 3-15] カーネギー社は、アメリカの実業家アンドリュー・カーネギーが製鉄事業の発達に伴い、明治25(1892)年に「有限責任カーネギー鋼鐵會社」として立ち上げた会社である。(桑谷定逸(克堂)著『カーネギー』同文館、1903年6月、p.67。)

[注 3-16] デリッククレーンは、動力を用いて荷物の吊上げ、吊下げ、移動を行う機械装置である。(彰国社編『建築大辞典 第2版<普及版>』彰国社、1993年、p.1136。)

[注 3-17] 前掲書『三井本館と建築生産の近代化』p.24。

[注 3-18] 中井信彦著『三井不動産40年史』三井不動産株式会社、1985年、p.20。

[注 3-19] 前掲書『三井本館と建築生産の近代化』pp.21～23。

[注 3-20] ラン・インチは、アメリカのスタンダード・ユニットで、12インチである。

[注 3-21] 鈴木祐次著「回顧座談会」『建築雑誌 50周年記念号』日本建築学会、1936年4月、p.139。

[注 3-22] 清水組は現在の清水建設である。

[注 3-23] 前掲書『明治の建築 建築百年のあゆみ』p.129。

[注 3-24] 森まゆみ著「黎明期の建築家たち⑤」『建築雑誌』日本建築学会、2003年4月、p.137。

[注 3-25] 遠藤於菟は、明治27(1894)年に東京帝国大学造家学科を卒業し、横浜に日本人初の設計事務所を開設する。作品は三井物産以外に、ゼツエツシオン(分離派)様式の横浜銀行集会所(明治38年)がある。(彰国社編『建築大辞典 第2版<普及版>』彰国社、1993年、p.174。)

[注 3-26] 当時の遠藤は、神奈川県技師として公職の立場であったので、酒井との共同設計となった。(青木祐介著「建築家遠藤於菟と黎明期の鉄筋コンクリート造施工現場」『建築雑誌』日本建築学会、2006年4月、p.11。)

[注 3-27] 前掲書「建築家遠藤於菟と黎明期の鉄筋コンクリート造施工現場」p.11。

[注 3-28] 前掲書「建築家遠藤於菟と黎明期の鉄筋コンクリート造施工現場」p.11。

[注 3-29] 前掲書「建築家遠藤於菟と黎明期の鉄筋コンクリート造施工現場」p.11。

[注 3-30] 前掲書「建築家遠藤於菟と黎明期の鉄筋コンクリート造施工現場」p.11。

[注 3-31] アンネビック式は、スターラップ(あばら筋)やベント筋(折り曲筋)を用いた工法である。(前掲書「建築家遠藤於菟と黎明期の鉄筋コンクリート造施工現場」p.11)

[注 3-32] 前掲書「建築家遠藤於菟と黎明期の鉄筋コンクリート造施工現場」p.11。

[注 3-33] 芦沢不二男、毛見虎雄、桜井良雄著「海上ビルなどを中心とする初期オフィスビルの施工」、日本建築学会編『近代日本建築学発達史』丸善、1972年10月、p.467。

[注 3-34] 前掲書『「丸の内」の歴史 丸の内スタイルの誕生とその変遷』p.159,160。

4. 三菱二十一号館から三菱仮本社ビルまでの時代

〈明治 44(1911) 年～大正 10 (1921) 年〉

4-1. 大名小路におけるストリートの形成に向けて

4-2. アメリカ式オフィス空間の原点としての三菱二十一号館

4-3. 保岡退職後の丸の内の都市形成と建築の動向

4-4. 東京駅開業に伴う都市基盤整備とオフィス街の変化



三菱第二十一号館南側外観

4-1. 大名小路におけるストリートの形成に向けて

大名小路は、江戸時代の丸の内におけるメインストリートでありながら、明治期以降境界的な雰囲気を持つ道路に変化する。それは、大名小路を境界に両側の土地利用が異なる展開を見せるからだ。大名小路西側一帯は、明治初期に陸軍の練兵場になり、その後三菱に払い下げられてビジネス街が形成された。一方、大名小路東側一帯は大名屋敷の跡地を利用して裁判所など官庁施設が立地するエリアを維持し続け、東の官、西の民という構図が定着する。

三菱側の開発は、馬場先通りがストリートとしての景観を描きだし、その後仲通りの開発が進められた。大名小路側の開発は、仲通り側がある程度完成してから、次の段階としてやっと開発の手が加えられた。建築の構造が煉瓦造から鉄筋コンクリート造に変化し、ビル自体の高層化が進む大正期に入ってから、大名小路が本格的に開発されはじめる。

大名小路の東側のエリアに目を向けると、明治中期以降官庁施設が徐々に移転し、広大な土地が空地となり、東京駅が大正3(1914)年に開業する。関東大震災後には、東京中央郵便局と国鉄本社の近代ビルが両側を占める。東京駅の開業と行幸道路の新設は、丸の内全体にドラスティックな都市空間の変化を促した。丸の内の重心が北側の方へ急速に移動し、新たな時代を迎える。実際に丸の内の建築に携わった保岡勝也、桜井小太郎などの建築家は、目まぐるしく変貌する丸の内を至近距離で実感したはずである。大正期のドラスティックな都市空間の変貌は、三菱二十一号館からはじまり、丸の内ビルディング(丸ビル)の完成で一段落する。

4-2. アメリカ式オフィス空間の原点としての三菱二十一号館

二十一号館の計画は、仲通りに建築を建て続けてきた保岡が設計のトップとして携わる(図4-1)。二十一号館には、その後本野精吾(1882～1944年)[注4-1]、内田祥三(1885～1972年)、

藤村朗(1887～1953年)[注4-2]、さらに技師長として後に丸の内ビルディング設計の中心メンバーとなる桜井小太郎(1870～1953年)[注4-3]といった建築家加わるなどして、完成する。二十一号館は多くの建築家が携わった点においても異例の建築ともいえる。

丸の内におけるエポックを語る上では、二十一号館の完成と同じ年、大正3年に辰野金吾の設計による東京駅があげられよう。この巨大な駅舎が丸の内に姿をあらわしたことは丸の内だけでなく、東京や日本における社会経済活動においても重要な意味を持つ。東京駅は、東京でいえば新橋駅、両国駅など、日本全体に目を向ければ、門司駅、両館駅など、終着駅としての概念を越え、道路の基点となる日本橋のように、全国に通じる基点としての駅が完成したからだ。さらに東京では、サラリーマンの通勤スタイルや人々の居住地の郊外地への拡大、利用する交通網が多様化するなかで、交通の中心的位置を占める。

4-2-1. 大名小路に姿をあらわした三菱二十一号館

保岡は、馬場先通り北側にある仲通り沿いの街並みと、一丁倫敦と呼ばれる馬場先通り南側に建てられた十二号館と十三号館を完成させた後、馬場先通りの南側にある仲通り沿いに十四号館から二十号館までの建築を設計した。保岡は設計過程で様々な試行錯誤を繰り返し、新たなチャレンジを建築に試みた。

三菱最後の仕事として、保岡は丸の内における設計の集大成とすべく二十一号館に取り組む。ただ集大成と位置づけるには、これまで語られてきた二十一号館に対する評価があまり芳しくない。二十一号館は、場当たり的で、時流のスタイルや技術を採用した結果に過ぎないとの評価もあった[注4-4]。ある側面を切り取り論じた評価としては、意味を持つかもしれない。だが、ストリートとしての視点をこの建築に加え、今一度図面を詳細に分析すると、そのような評価だけにとどまらない価値や意味が二十一号館に秘められていると気づく。二十一号館は、設備部分の配置や中

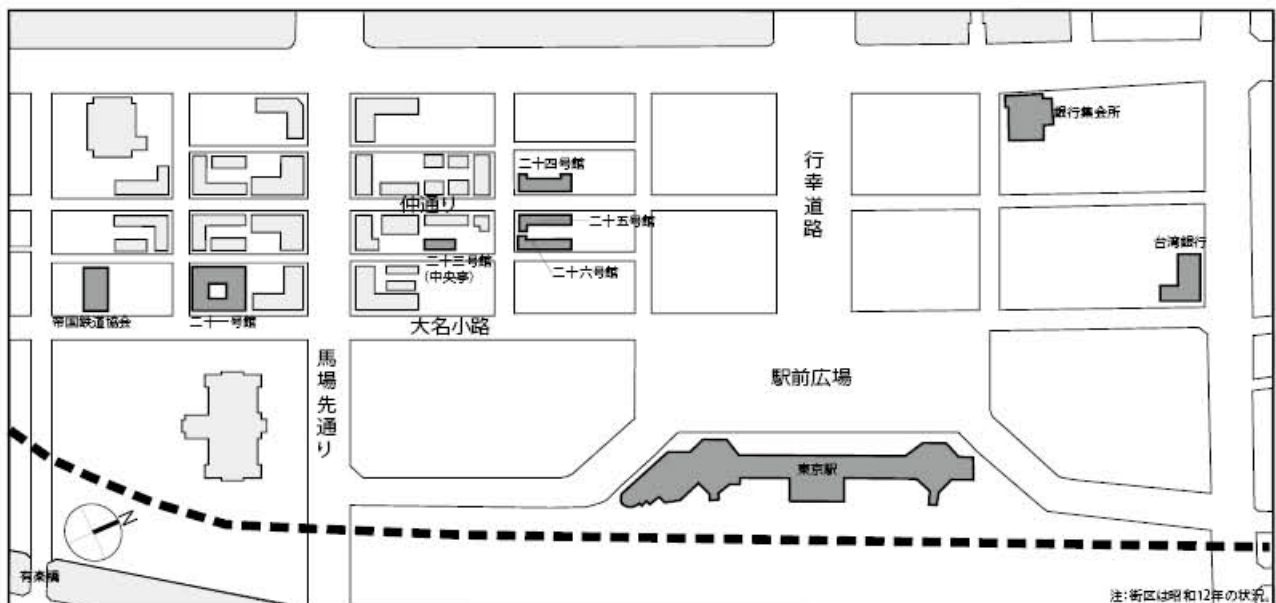


図4-1 三菱第二十一号館が建つ時代の建物配置

庭の使い方、建築意匠の新たな方向性を克服し、ストリートという都市スケールの面においても斬新なアイデアが詰まる。

二十一号館は、明治 44 (1911) 年に当時技師長だった保岡が責任者となり、直接の設計担当者を藤村朗とした布陣でスタートする。基本設計は保岡が在籍中に決まったが、その後の実施設計は保岡退職後に残された本野や藤村が詰めなければならなかった。

入社から 1、2 ヶ月が過ぎたころ、当時技師長の保岡に二十一号館の設計を任されて面食らったと話す藤村朗の懐古談が残る。この建物を設計する主人公が不在のまま、完成した数奇さが二十一号館を評価するに値しないイメージをつくりあげたようにも思える。その後、藤村が兵役に行き、帰ってきた時には保岡がすでに退職した後だった。中心的人物が不在の状態で、工事だけが進んだ [注 4-5]。保岡が退職した翌年、大正 2(1913) 年になり、コンドル事務所などですでに実績を積む桜井小太郎が三菱に入社する。入社後すぐに計画中の二十一号館の実施設計に携わり、建物の角のドームの設計変更などが試みられた [注 4-6]。

保岡が基本設計した二十一号館に対して、先に述べたように多くの人たちはあまりよい評価を与えていない [注 4-7]。しかしながら、二十一号館に関する図面をもとに分析を行うことにより、これまでの評価軸とは異なる観点から、二十一号館の再評価を試みたい。

4-2-2. 三菱二十一号館が丸の内に与えた影響と大名小路の開発

二十一号館が計画段階から実施に移る時期は、鉄とセメントが日本の基幹産業に据えられつつあり、丸の内が近代日本のビジネスセンターとして位置づけられようとしていた。二十一号館は、これらの時代のあり様を受けとめて設計に反映され、多くの特徴が表出した建築でもある。

オフィスビルの形式に関して丸の内の歴史的経緯を振り返ると、二十一号館以前までの丸の内に建てられたオフィス建築はイギリスの様式建築であった。二十一号館はその様式建築をリバイバルしたような赤煉瓦をファサード意匠に採用する (図 4-2)。しかし、

二十一号館が建つ時代は鉄骨造や鉄筋コンクリート造のアメリカ式のオフィスビルへと変化する時代である。二十一号館の構造は鉄筋コンクリート造が採用された。これらの構造が受け入れられた理由として、鉄骨造や鉄筋コンクリート造の構造が地震に強く、地震大国である日本に適した構造であったことがまずあげられる。加えて、日本経済の進展で将来のオフィス需要増加が予想され、時代の要請に応えるべく建築の高層化や大規模化による床面積の飛躍的な拡大が望まれた。それが鉄骨造や鉄筋コンクリート造による建築でかなえられるとの期待があった [注 4-8]。

鉄筋コンクリート造の三菱二十一号館

地階なし 4 階建て鉄筋コンクリート造のアメリカ式オフィスビルである二十一号館は、大正 3 年 6 月に竣工した。このアメリカ式賃貸オフィスは、一号館のような棟割り長屋と違い、部屋ごとに分けてオフィス床を提供するビルである。これにより、1 テナントに 1 つの出入り口を必要としなくなる。その他に共同の便所、共用の廊下や玄関などを設けることで、貸し床面積が増やせ、多くのテナントを入られるメリットが生まれる。貸事務所事業者にとっては利益率が上がる。明治期には見られなかったアメリカ式オフィスが丸の内にお目見えした [注 4-9]。

保岡は、二十一号館の構造を鉄筋コンクリート造にするとともに、担当した十四号館から二十号館までの構造も鉄筋コンクリートを採用した。明治 44 年の日本建築学会の「建築雑誌」に、鉄筋コンクリート造に関する保岡の談話が載せられているので以下引用する [注 4-10]。

「かう云う貸家建築には煉瓦を用ゐずして鐵筋コンクリートを使用すると壁厚を減じ得るを以て貸し部屋の方はそれだけ大きく營業上好都合であるわけであるから目下建築中の十四號乃至二十號は全部鐵筋コンクリートにする筈である」 [注 4-11] としており、鉄筋コンクリートの採用は三菱の貸事務所事業を考慮したものだとわかる。また、遠藤於菟も三井物産横浜支店の設計において有効面積を考慮しており、当時はオフィスビルの有効面積を増加さ

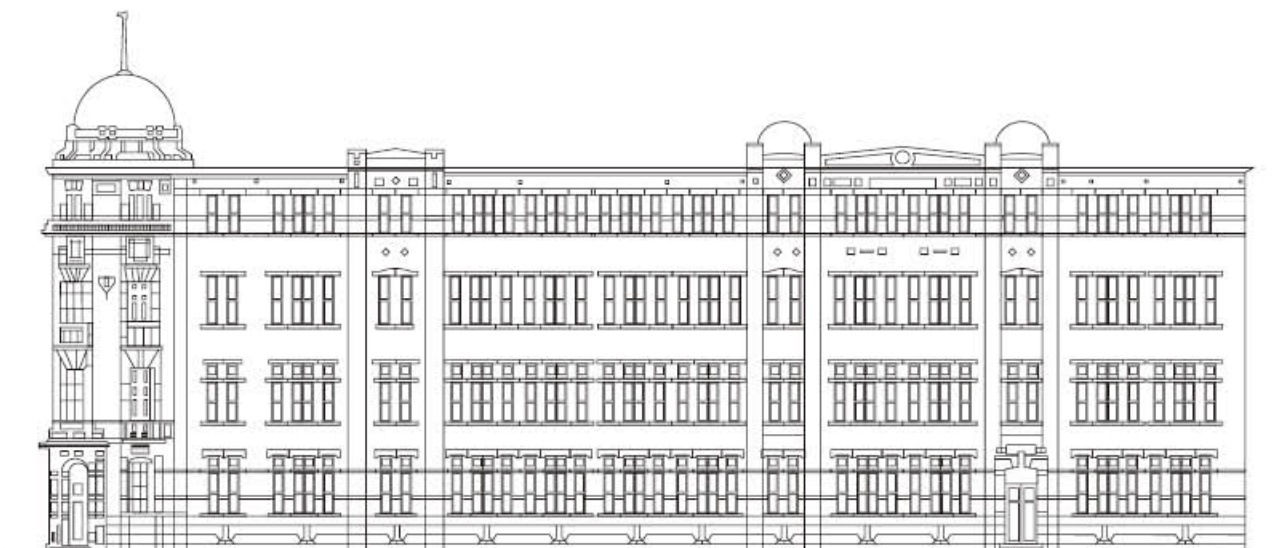


図 4-2 二十一号館の大名小路側立面

せることに重きが置かれていた。遠藤も保岡も建築家であると同時に、貸事務所事業者の一員としての一翼を担う任務も全うしなければならぬ立場にあった。

二十一号館はコンクリートミキサーが使われた。それも、三菱地所部工事係の横山鹿吉が海外のカタログや雑誌を参考に設計した苦心の作だったと回想する〔注4-12〕。二十一号館の工期は2年10ヶ月（大正元年8月着工、大正3年6月竣工）と、思いのほか工期短縮がされていない。それは、ミキサーによるコンクリート打設の工期短縮化ができなかったことが要因としてあげられる。

二十一号館の図面を見ていくと、鉄骨と鉄筋コンクリートの柱が交互に並ぶ不思議な構造となっている。当時は鉄骨と鉄筋コンクリートの構造的利点をあまり理解されずに使われたのかもしれない。二十一号館の工期があまり短縮されなかった点は、鉄骨と鉄筋コンクリートを混在させたことが要因として考えられる。すなわち、鉄骨を先に配してから、コンクリートの養生をしたために、鉄骨がコンクリート養生の邪魔となり、スムーズに作業を行えなかった可能性が指摘できる。

ファサードに描きだされる三菱二十一号館の過去と未来

ファサードから見てくる二十一号館の特徴は、基本的に塔によるファサードデザインの創出である。だが、十四号館から二十号館までと比較してファサードに大きな変化はなく、アメリカ式のオフィス建築を模索してきた延長にあるように感じ取れる。

一方、二十一号館の塔の部分やドーム部分、あるいは開口やエントランス部分の意匠面では、十三号館以前のイギリス式建築の名残があり、十四号館から二十号館よりも意匠に凝ったデザインが多少垣間見られる。意匠を簡素化してきた仲通りで試みた保岡の建築群とは異なる（図4-3）。保岡の設計にはイギリス寄りのデザインを好む傾向があり、後に二十一号館の実施設計に携わることになる桜井もイギリスで建築を学んだ経験が影響したと考えられる。実際には、合理性と経済性、さらには工期の強い制約が現実の設計業務にのしかかる。ただ、三菱にとって二十一号館は、新しい建築へのチャレンジだけでなく、同年に完成する東京駅を意識するように、ある種記念碑的性格を少し許す環境にあったのかもしれない。

丸の内の開発が馬場先通りを境に北側から南側の仲通りを経て、二十一号館へと開発が進む。そのなかで、建築の軒高の変化にも着目しておきたい。仲通り沿いは、馬場先通りの北側が2階建て

の建築であり、馬場先通りの南側に移ると3階建てと一層分増える。大名小路の二十一号館はさらに階数が増え、4階建てとなる（図4-4）。これは構造が煉瓦から鉄筋コンクリートへと変化したことで、オフィス需要の増加に応えるだけの床面積と階数を確保できる技術的な解が得られるようになったプロセスでもある。

大名小路側沿いの街並みを見ると、一号館と三号館が3階建てであるのに対し、二十一号館が4階建てとなり1層分高い。それにもかかわらず、二十一号館の軒高は一号館、三号館とほぼ同じ高さである（図4-5）。その理由として以下のことが指摘できる。技術的な面では、二十一号館が建設される当時、鉄筋コンクリートは使われ始めたばかりであり、技術的にも経験的にもまだ未熟であった。その未熟さがあるとしても、後に関東大震災（大正12年9月1日）が起きた時には被災しておらず、耐震上は充分クリアできていた。施工面では、この当時はまだ機械の導入はほと



図4-3 二十一号館のエントランス内観



図4-4 一号館・六号館・二十一号館の軒高比較

んどなく、職人の手作業が主体の時代であり、工期などとの兼ね合いから階数を増やし、高さを増す限界があったのかもしれない。

しかしながら、都市空間的な面から二十一号館を見ると、別の見解が浮上する。二十一号館の基本設計の責任者である保岡は、二十一号館以前の開発において、ストリート全体の統一感や調和に重きを置いた人物である。新しい技術の導入による未熟さがあった一方で、街並みとしてのストリート性を意識した可能性があったことを指摘したい。二十一号館の並びには一号館と三号館がすでに建ち、尊敬するコンドルと曾禰に配慮するとともに、ストリートとしての都市空間全体のバランスを考慮して、軒高を揃える計画性が感じ取れる。実際保岡がどのように考え、基本設計を試みたかは、保岡自身の言説がなく確たる根拠もないが、これはストリートという都市景観の視点から見えてきた考察である。

このようにして二十一号館が建てられるが、保岡と桜井はオフィスビルがイギリス式からアメリカ式へと変化する過程で大いに悩み、様々な経験を建築計画に重ねたはずである。大名小路では、かつての統一されたイギリス式建築からアメリカ式建築へと変化し、多様なファサードの建築で構成されたグラデーションのようなかたちのストリート景観が描きだされた。

平面から読み取れる三菱二十一号館の特徴

二十一号館の平面計画の特徴としては、それまでのようにテナント規模をはじめから想定する棟割り長屋形式の空間構成から、現代のオフィスビルに近い形式に変化させたことがあげられる(図4-6)。入口、階段、廊下などが共有され、部屋を分割するのではなく広い部屋を必要に応じて仕切った。これらによって賃貸部分の面積がより広く確保できるようになる。

また、階数の増加による変化も見逃せない。それまでの丸の内に建てられた建築は3階までだったが、二十一号館は4階建てである。縦動線には、オーチス社製の8人乗りエレベーターが2基設置された。かつて三号館にもエレベーターが設置されたが、それは機能性よりも、ある種のステータスとしての要素が強く、実用性に欠けていた。だが、階数の増加はエレベーターが実用化する必然の流れをつくりだす。縦方向のスムーズな動線計画により、階数が増え、オフィス床面積がさらに広く取れ、図面上120もの部屋を想定することができた[注4-13]。繰り返すと、棟割り長屋形式の撤廃によるエントランスや階段の減少、鉄筋コンクリート採用による階数の増加、壁厚の減少が理由としてあげられる(図4-7)。

三菱二十一号館と、十四号館から二十号館までの平面比較

二十一号館とそれ以前の十四号館から二十号館までの平面比較から、塔の部分強調することで平面的な求心性をつくりだす点を共通性としてあげることができる。ただ、オフィス空間としての内部の空間構成は全く異なる。二十一号館以前の建築であれば、それぞれの棟割り部分それぞれに廊下が配置された。だが、二十一号館では共有廊下を建築内部で1周まわすことで、共有廊下から各部屋に導けるように計画された。

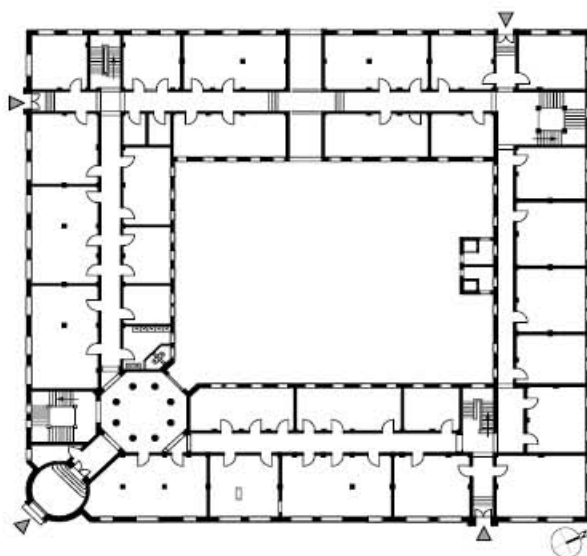


図4-6 二十一号館の1階平面

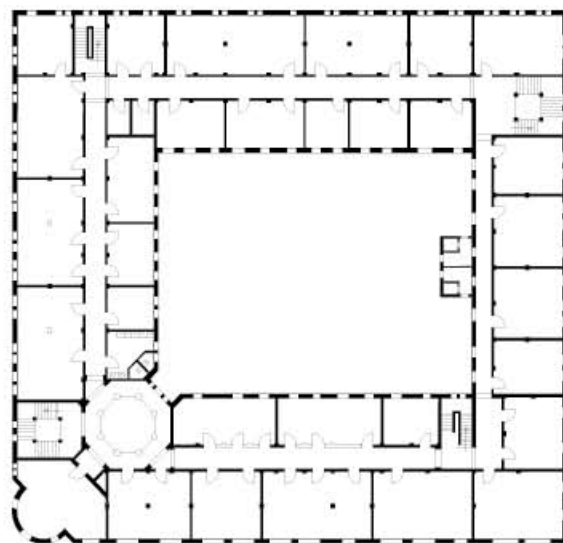


図4-7 二十一号館の2階平面



図4-5 大名小路に建つ一号館・三号館・二十一号館による街並み

各建築の中庭に着目すると、二十一号館以前の建築はL字形に設けられ、中庭（裏庭）に通抜けが出来ていた。しかし、二十一号館では口の字型の四角形になる。通抜けができるようにはなっているが、中庭が閉ざされた空間となる。用途に関しても違いを見せる。二十一号館以前はL字状の中庭部分にトイレ等の設備や物置などがまとめて配置されていた。だが、二十一号館はトイレなどの設備関係が建物内に収められており、採光のためだけに中庭の空地が利用されるに過ぎなくなる。この中庭のあり方は、後の丸の内ビルディング（丸ビル）に継承される（図4-8）。

ではメインエントランスの位置と役割はどうだろうか。二十一号館のメインエントランスは、敷地南東に設けられており、南面にある道路に面する。これは十四号館から二十号館のメインエントランスに関しても同様である。ただ、十四号館から二十号館までのメインエントランスは、他のエントランスよりも強調されているが、二十一号館のように建物の中心となるエントランスではない。南北に抜ける仲通りが一番重要な通りであった。東西に走る道の重要性に関しては、十四号館から二十号館が完成した時点で東京駅がまだ完成しておらず、ほとんど建物が建てられていない大正初期の東京駅方面よりも、むしろ帝国劇場の位置関係や栄えていた有楽町方面を意識して、十四号館の敷地南側の通りが優先された可能性がある（図4-9）。

大名小路に面する二十一号館は、立地条件から、北東と北西向きにはメインエントランスを設けられていない。すなわち、三号館の裏にあたる南面ファサードに向けられるため、塔を設けてもストリート性や都市景観の面から、通りを構成する空間的バランスが非常に悪くなるからだ。必然的に、大名小路側に配置せざるを得なくなり、これらからメインエントランスの位置が決定されたと考えられる。

連続立面・連続平面をさらに読み込むと、十四号館から二十号

館までの建築表現の様々な試みは、二十一号館を建てるための実験であったかのようにも感じ取れる。こうした試行錯誤を経て、二十一号館は現代のオフィスビルの原型としての空間形態が得られた。すなわち、保岡が馬場先通り南側の仲通りで経験した試行錯誤の試みが二十一号館のルーツとなった。これ以降仲通りにおいては棟割り長屋形式に戻る建築も一部あるが、丸の内おいての二十一号館は、現代のオフィスビルの原型として、その後の高層ビル化する開発へとつながる基準となる。

4.3. 保岡退職後の丸の内の都市形成と建築の動向

4.3-1. 突然の技師長保岡退社によるトップ不在の1年間

明治45（1912）年、当時技師長であった保岡は、二十一号館の基本設計を終え三菱を退社した。詳しい理由はハッキリとはしない。だが、桜井小太郎が入社するまでの1年間、技師長不在の状態が続くことから、保岡の退社は三菱側が事前に察知できたものではなく、保岡の予期せぬ突然の退社だったようだ。

保岡が退職した当時、地所部には藤村と山下が在籍していたが、藤村は大学卒業後二年目、山下に至っては大学を卒業したばかりの新入社員だった。保岡のように先頭に立って他の人たちを引っ張り、建築設計を進めることは、この二人の経験から無理であった。桜井が入社するまでの一年間は、二人にとって非常に辛い時期だったと想像できる。だが、トップ不在のなかでも二十一号館の工事が進められた。全体に大きな問題がなく、実施設計がスムーズに移行でき、整合が取れていた点などから、保岡の引いた基本設計は優れたものだったと想像できる。一方で、保岡がいない状況での二十一号館の経験は、現場での人の使い方や工事を予定通りに進めるための計画性の取得、周りの人間の動かし方など、二人にとってプラス面も大いにあったはずである。

丸の内では、二十一号館完成後、仲通り沿いに建てられた

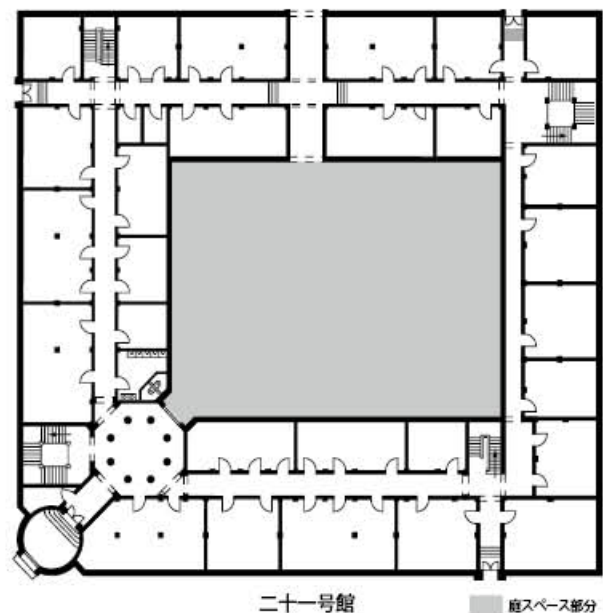
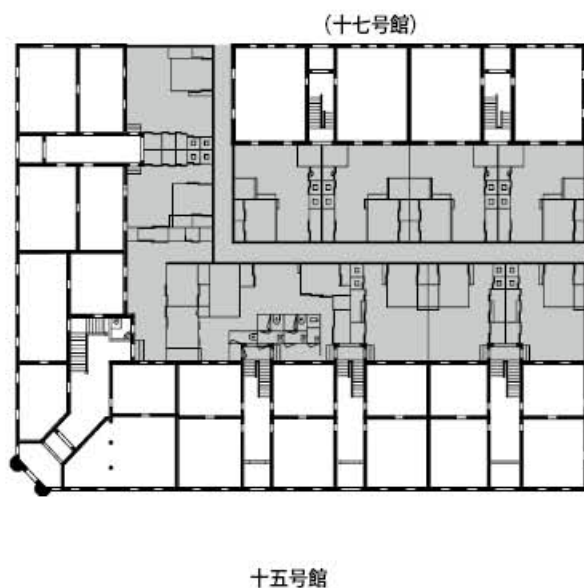


図4-8 十五号館と二十一号館の平面比較

二十三から二十六号館を経て、仮本社ビル建設をきっかけに丸の内の開発のメインは大名小路に移る。二十一号館の完成後、丸ビルが完成する大正 12（1923）年までに、二十三号館（1915 年）、二十四号館、二十五号館、二十六号館（いずれも 1917 年）、三菱仮本社ビル（1918 年、三菱仮本社ビル増築を含む）の 5 棟が丸の内に完成した。大名小路のストリート景観は、二十一号館から、仮本社ビルを経て、その後大正 11（1923）年に完成予定の丸ビルが加われば、ほぼ連続する街並みとして形成される。

この時期先頭に立って丸の内の都市空間形成に尽力した建築家が桜井小太郎であった。桜井は大正 2（1913）年に三菱の建築顧問に就任早々、二十一号館の修正を行った後、二十三号館から二十六号館に携わり、大正 6（1918）年に技師長に就任する。技師長就任後は、仮本社ビル（二十二号館）と丸ビルを手掛けた。

4-3-2. 北側の仲通りに建つ二十三号館から二十六号館

4 棟のファサードの比較分析

仲通りと大名小路に挟まれた裏通り沿いに建つ二十三号館は、

それまで丸の内に建つ建築群の中で異例の建築といえる。テナントは洋食専門レストランの中央亭が入るだけで、レストラン専用の建築であった。中央亭は、それまで仲通りに面する八号館の一室に入居していた。設備が旧式となり、最新設備を備えたレストラン専用の建物として新築することになり、二十三号館が建設された。それは、店主と懇意であった岩崎彌助が中央亭の丸の内出店をサポートしたことも強く影響した〔注 4-14〕。二十三号館の敷地は第八号館の裏手に位置し、大正 4（1915）年に竣工した。装飾を排除したシンプルなファサードが図面から読み取れる（図 4-10）。建物規模は地階付き 3 階建て、延べ床面積 400 坪と、丸の内に建つ建築に比べ小規模であった。

二十三号館に次いで、二十四号館、二十五号館、二十六号館が建つ。二十四号館は当時の一般的なアメリカ式のオフィス建築であるが、塔の存在やエントランスと塔部分の装飾に二十一号館と同様イギリス式からアメリカ式へと変化する狭間でデザインする葛藤が感じ取れる（図 4-11）。二十六号館は、窓枠の簡素化や塔の消失などの特徴から、合理的なアメリカ式建築に移行する状況

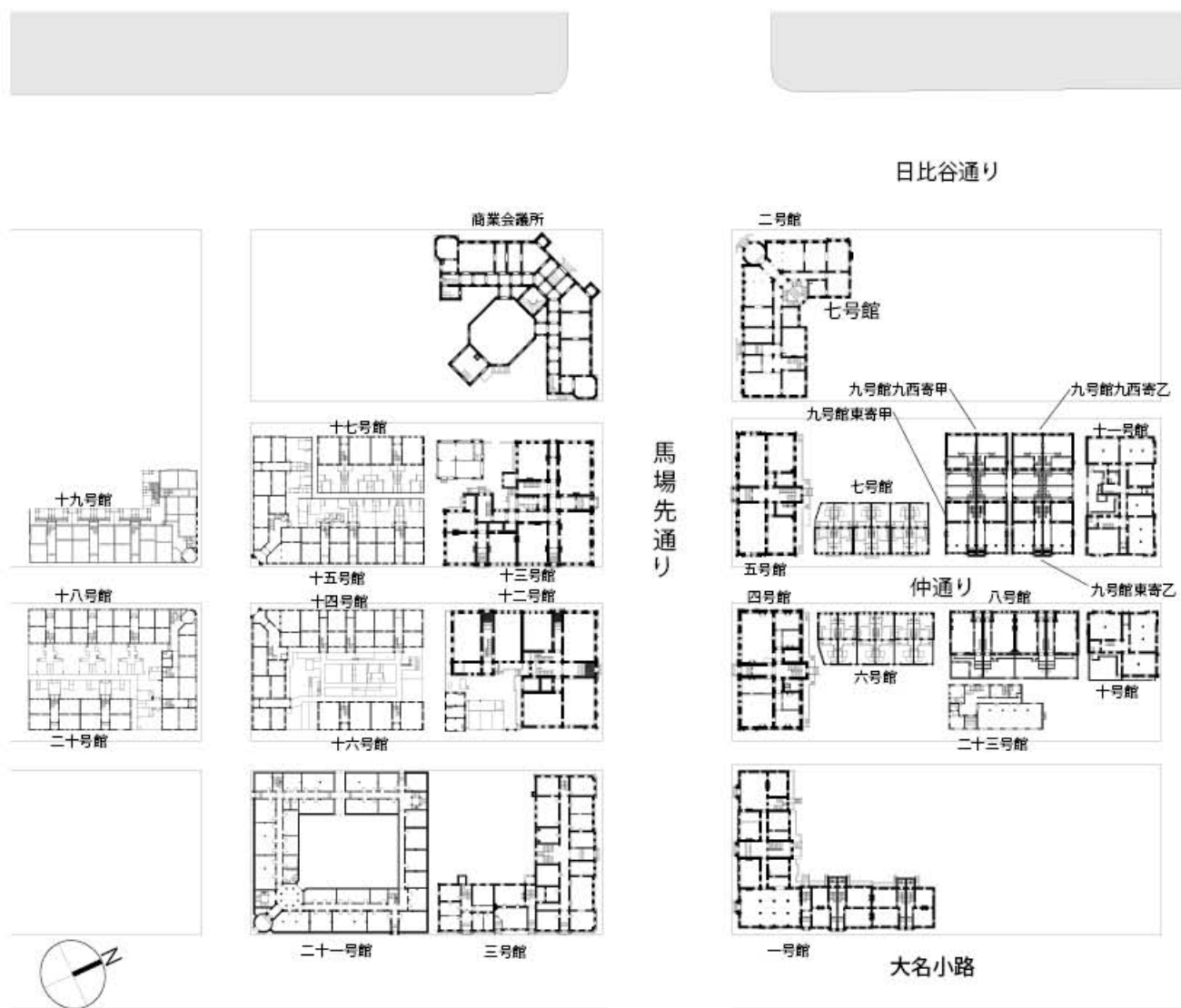


図 4-9 十四号館から二十一号館までの平面比較

が建築の形態にあらわれる（図 4-12）。

二十五号館に関しては、立面図がないため、正確に判断しかねる〔注 4-15〕。だが、平面図を見る限りでは、南西部分に二十四号館の塔の部分と非常に似た空間があったのではないかと想像され、二十五号館も二十四号館と似たファサードを持っていたのではないと思われる（図 4-13）。この 2 つの建築が建つ敷地は、保岡が八号館から十一号館を設計した、馬場先通り北側にあたる仲通りの延長線上にある。桜井は前任者である保岡が設計した仲通りに既に建てられていた建築群のストリート景観を継承し、統一感と調和のある街並みの形成を目指したと考えられる。

二十六号館は、二十四号館と比べよりファサードがシンプルとなり、アメリカ式の建築デザインにより近づく。二十六号館の特徴の一つとして、他の 2 棟に比べて開口の割合が少ない。その理由として、二十六号館の敷地の敷地だけが仮本社ビルのすぐ西に隣接し、敷地条件の違いがあった。二十四号館、二十五号館、二十六号館は大正 6(1917) 年に竣工し、翌年には仮本社ビルが竣工する。これらの建築の規模と竣工年を勘案すると、二十六号館

の竣工後に仮本社ビルの計画を開始したとは考えにくい。二十四号館から仮本社ビルまで、同時期に計画が進行しており、二十六号館は計画段階から後に仮本社ビルの裏側になることがわかった上で建てられたようだ。また、二十六号館の敷地は仲通りや大名小路に面しておらず、それらの間の裏通り面する。そのために、二十六号館は周辺の建築との統一感や調和をあまり考える必要がなく、シンプルなファサードで済ませることも可能だった。想像をたくましくすれば、桜井はこの二十六号館をアメリカ式の意匠に転換する建築と位置づけていたかもしれない。

4 棟の平面の比較分析

平面計画でまず気づく点は、二十一号館以前に主流であった棟割り長屋が復活したことだ。当時、三菱の設計部に所属していた藤村朗によれば、これらの建築はアメリカの初期アパートメント形式のプランと同様で、大正期でもこのような空間形態が求められたという。すでに二十一号館が完成していたとはいえ、当時の日本にはまだ一國一城の主という考え方が根強く残っていたよう

だ。ただ、これらの建築を最後に、丸の内では棟割り長屋形式のオフィスが新築されることはなくなる〔注 4-16〕。

さてここからは、個別に平面図を詳しく見ておきたい。二十三号館は、1 階、2 階、3 階の通りに面した側には客席用の広い部屋が配置される（図 4-14）。当時はまだ



図 4-10 二十三号館の立面

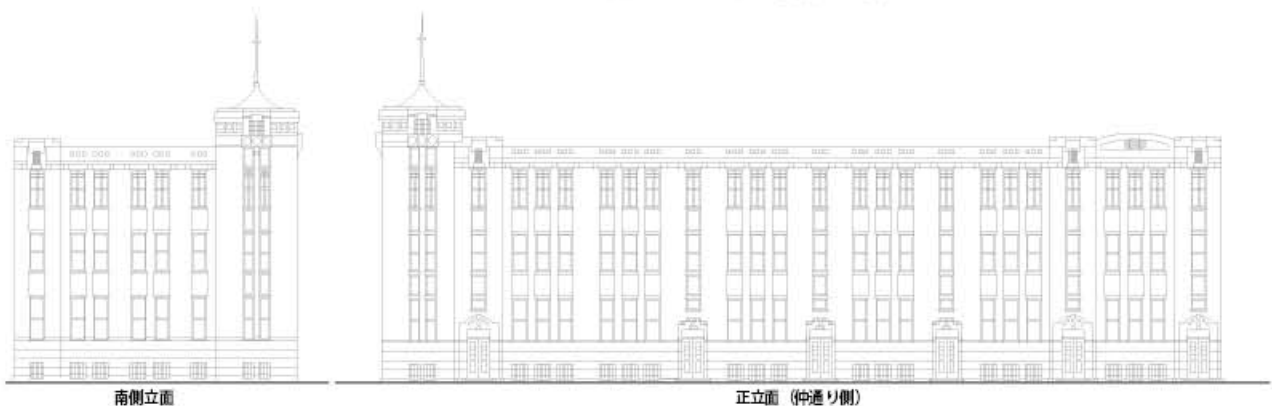


図 4-11 二十四号館の立面

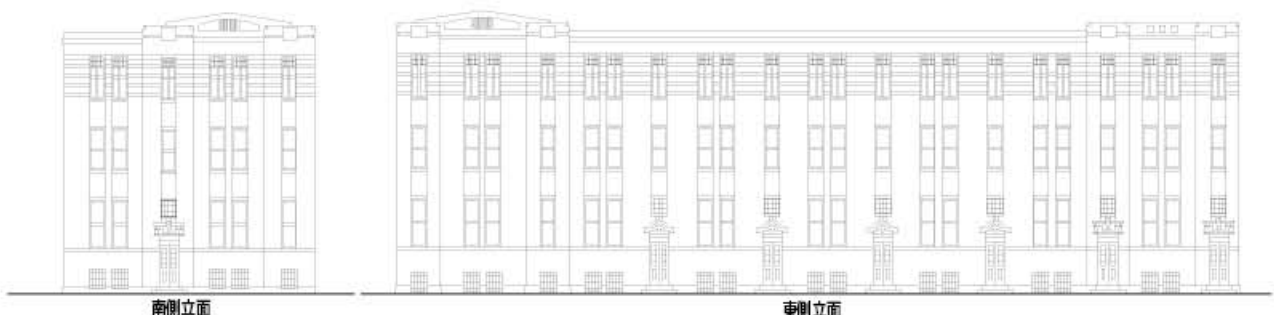


図 4-12 二十六号館の立面

八重洲ビルが建てられる前であり、二十三号館からは東京駅方面に視界が開けていた。厨房などの設備機能は西側の裏手に配置した。背中合わせの八号館との兼ね合いから、八号館が二十三号館に面する側は、汲取場と思われる設備機能が配置された。

では、二十四号館から二十六号館はどうか。平面計画はともに似ている。各階の部屋割りはワンルーム形式となっており、トイレは1階のみにあり、裏庭となる野外に配置された(二十四号館、二十六号館は西側に、二十五号館は東側になる)。二十四号館、

二十五号館と二十六号館の異なる点は、二十四号館、二十五号館のエントランスが長手側となる面だけに限られているが、二十六号館は長手側と短手側の2面にエントランスが設けられたことだ。二十六号館は他の2棟と比べ、棟割り長屋のスペースが1棟分多い。事務所床の有効面積を捻出し、あるいは事務所床の規模を小分けすることで、入居する会社のニーズをリサーチする比較実験的な試みの一つだったのかもしれない。

仮本社増築までのその他の建築を検証する

二十四号館から二十六号館の3棟が大正6年4月に竣工してから、三菱仮本社増築が大正10年8月に竣工するまで、丸の内では三菱の手掛けた幾つかの建物が竣工する。ただ、これらの建物の図面を今回入手することができなかった。そのこともあり、立面図、平面図からの分析・考察が今回できない。

これらの建築は、仲通り沿いに2棟が建ち、仲通りと大名小路に挟まれた裏通りに3棟が建てられていく。まず、仲通り沿いの建物だが、これは仲十五号館といわれ、大正8年4月に竣工する。建物規模は、地下1階、地上4階建ての鉄筋コンクリート造で、延床面積が2,017坪である。二十一号館が2,687坪、三菱仮本社新築が3,111坪、二十四号館・二十五号館・二十六号館がいずれも700坪前後であり、比較的規模の大きい建物といえる。ここには、日立製作所が入居した。建物名称の仲十五号館は、はじめ二十七号館と呼ばれており、一号館から続く数字の号名が消失したビルでもある。ちなみに、仲十五号館の「仲十五」は番地をあらわす。いま一つ、有楽町方面の仲通り沿いに、仲二号館(ユニオン館とも呼ばれていた)が建つ

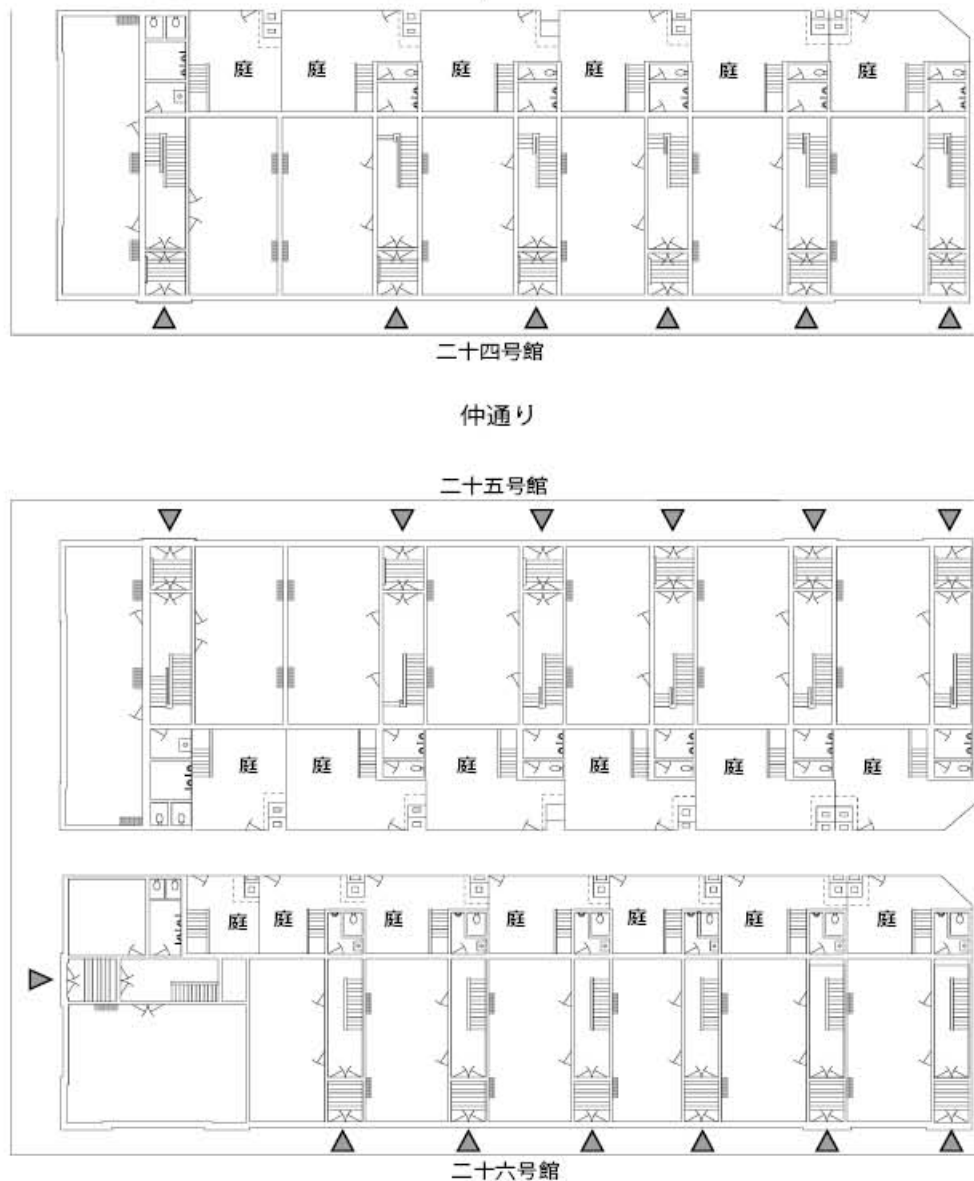


図 4-13 二十四号館、二十五号館、二十六号館の1階平面と配置

が、この建物の実態は現時点ではよくわからない。

次に、裏通りに建てられた3棟について見ることにしよう。3棟の内最初に建てられた建物は、仲十号館八号と呼ばれる建物である。それは、3階建て鉄筋コンクリート造である。古河鋳業が入る四号館の裏に付属屋として建てられた。1階は自動車庫、2・3階は書庫として使われた。この時期、人力車に代わる移動手段として自動車が頭角をあらわしてくる。仲十号館八号の北隣りには、仲十号館九号が地下1階、3階建て鉄筋コンクリート造で、大正8年4月に竣工する。この建物には日本電報通信社（現電通）が入る。仲十号館八号と九号の2つの建物は、後の昭和10年4月に連結改修工事が行われ、1棟の建物としてアメリカンクラブに賃貸することになる。

二十三号館（竹葉亭）の北隣りには、仲十二号館六号が建つ。建物は地下1階、4階建ての鉄筋コンクリート造、延床面積は659坪である。大正9年8月に竣工する。仲十二号館六号の規模は道を隔てて建つ二十六号館とはほぼ同じである。仲通りに建てられた小規模な3棟の建物は、仮本社増築（大正10年8月竣工）、丸ビルの竣工を大正11年に控え、忙しい状況で桜井などの建築家が十分に検討を重ね、設計していたとは考えにくい。例えば、仲通りと大名小路に挟まれた裏通りに3棟の場合は、規模が1,000坪未満と小規模で、同様規模の既存図面をトレースしながら、変更していった可能性もあるからだ。ただ、これは推測に過ぎず、もう少しこの辺りの事情を注意深く検証する課題が残る。

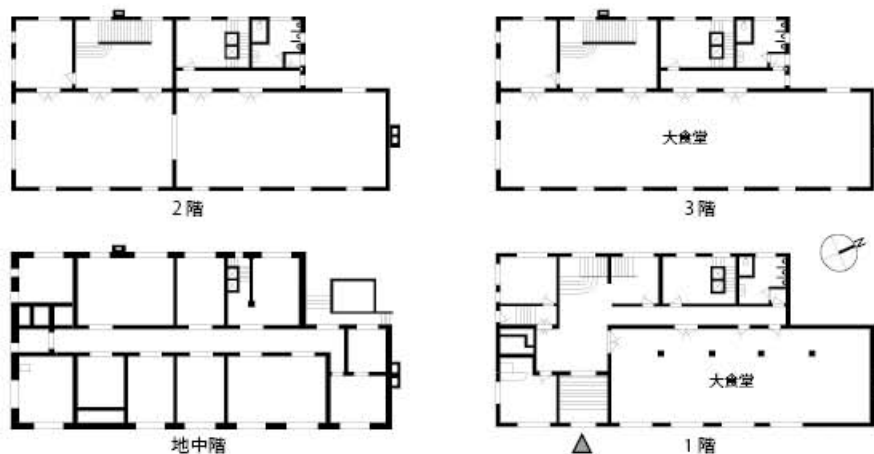


図 4-14 二十三号館の平面

4-3-3. 三菱仮本社ビル

三菱仮本社ビルのファサード分析

三菱仮本社ビル（二十二号館）は、大正7(1918)年に竣工する。当初は設計競技で計画案を決定する予定だった[注4-17]。しかし、なし崩しに三菱の地所部内で設計が進行する。この建築は、本体の新築部分と増築部分の2度に分けて工事が進められ完成した。

増築部分のファサードは、後に建つ丸ビルへの流れを想起させるアメリカ式のデザインである。しかし、先に竣工した新築部分はそうとは言い切れない。二十一号館から仮本社ビル新築部分までの建築には、どこかイギリス式からアメリカ式へと転換することに対する迷いみたいなものがデザインに感じられる[注4-18]。このころ丸の内開発の中心的人物であった桜井は、コンドルの事務所で経験を積み、その後イギリスに留学してロジャー・スミスの事務所で働き、帰国後再びコンドルの事務所に勤めた履歴を持つ。イギリスの建築を身近に感じていた桜井は、三菱に入社後いきなりアメリカ式の建築や都市形成の仕事をする立場に立たされた。その時、建築のスタイルをめぐって自分自身のなかに葛藤があったとしても不思議ではない。

三菱仮本社の新築部分には東面中程に塔があり、1階部分の窓枠にはアーチを多用した（図4-15、図4-16）。これらのファサード意匠に、葛藤のすえに選んだ桜井の意志が表現されているように感じる。しかしながら、アメリカ式への転換を思考する三菱

首脳部の方針は既に動かしがたい路線であった。藤村朗とともに仮本社の設計に携わった地所部の石原信之の回想によれば、設計責任者である桜井技師長の設計によるチュードル式建築の外観がすでにできていた段階で、若い石原に「もう少し近代的なものにせよ」とやり直しが命じられたという[注4-19、注4-20]。この発言には、どこからの指示か明記されていないが、明らかに桜井を飛び越えた経営者側



の判断であったことが想像される。増築とはいえ、仮本社ビルという一つの建築にしては、異なるスタイルがドッキングした。

三菱仮本社の新築部分におけるその他の特徴をさらに見ていくと、1階部分の組石の意匠は東側と南側が端から端まで廻されているのに対し、西側がごく一部だけとなる。北側に至っては全く採用されていない。これは、増築部分が早い段階から計画されており、増築部分に接する北側は不要と判断したようだ。さらに、新築部分から二十一号館までを連続して並べ、ストリート景観として見た時、これらの建築群は、塔の存在や軒高、組石の意匠など、これまで建てられてきた大名小路の建築に対して三菱仮本社の新

築部分がある程度ストリートとしての統一感や調和を意識した設計がなされているとわかる（図4-17）。

では、増築部分はどうか。増築部分では、まず新築部分で採用されていた窓のアーチが全く使用されず、ファサードの意匠として多少イメージさせる程度だ。また、大名小路のストリート景観として意識されてきた塔がなくなる。全体的には新築部分よりもファサードの意匠がシンプルになり、二十一号館よりも後に建つ丸の内ビルディングの意匠に近づく（図4-18）。ただ、2階以上の連続する窓の位置や外壁など、新築部分との調和を図ろうとする意図が読み取れる。大名小路は、個々の建築デザインにそれぞれ

の時代における思いや葛藤が秘められながら、不思議なストリート景観が描き込まれてきており、馬場先通りや仲通りとは異なる通りの雰囲気をつくりだす。

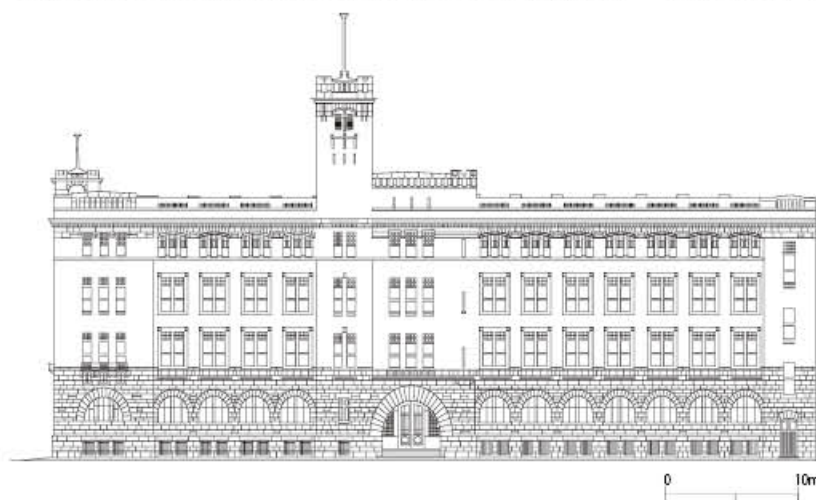


図4-15 仮本社西側立面



図4-16 仮本社南側立面

三菱仮本社ビルの平面分析

次に、三菱仮本社の平面計画を見ることにしたい。このビルは、入居者が三菱のみという理由もあったのか、平面計画は現代のオフィスビルに限りなく近くなり、自由度のある広いスペースを基本としている。新築部分が竣工した半年後には、増築部分の工事が開始する〔注4-21〕。新築部分と増築部分のプランを見比べると、増築部分は増築であるにもかかわらず大きな規模で、延べ床面積は新築部分に近い。階数は新築部分より1階多い6階建てである。初期のコンペティションを度外視した建築のプロセスを理解するために、三菱の従業員数の変化を確認しておきたい。大正2(1913)年に57名だった地所部の社員数は、大正3(1914)年に90名、大正7(1918)年に136名と、5年で倍以上に増える。これは地所部だけの状況ではなく、巨大財閥化する三菱全体の変化でもあった。当時の三菱は、自社内に限っても極度にオフィス床面積の不足に陥っていた。

新築部分では、部屋がある程度細かく分けら



図4-17 二十一号館から仮本社ビルまでの大名小路西側連続立面

れ、平面図にそれぞれ部屋の用途が記載されている。だが、増築部分になると、行き先不透明な経済社会状況を踏まえ、各階が4から5つの大きな部屋で構成されるだけであり、完成後に用途の自由度をある程度残す計画となる（図4-19）。

新築部分をさらに詳しく見ていくと、2階平面図には大名小路側の東南角に社長室、北面に沿った並びに副社長室がある。他のエリアでも、大名小路側に応接室（メインエントランス上部）や各部署の部長室が配置され、当時重要視されていた道が大名小路であり、次いで敷地北側の道という順に部屋割りがされている。

中庭に着目すると、増築部分の完成により、三菱仮本社の建築は2つの中庭を持つ平面構成になる（図4-20）。南側（新築部分）と北側（増築部分）にある2つの中庭は、地階のグランドレベルまで掘り込まれ、地階にある部屋の光取りの役割を担うように工夫された。

大名小路の街並みは、明治27年の一号館からはじまり、大正3

年の二十一号館、大正7年の三菱仮本社ビルと、イギリス式からアメリカ式への転換するなかで、時代を追って独特のストリート景観をつくりだしてきた。この大名小路西側の街並みは、馬場先通りのようにストリートとしての統一感がなく、社会変化によって変化する建築によって反映されたストリート景観であるといえよう。だが、設計に携わった、コンドル、曾禰、保岡、桜井と、それぞれが深く関係づけられた建築家像に光をあて、再び建てられた建築をストリートの一員として考察すると、大名小路という通りには時代性を浮き彫りにした都市景観だけではない、街並みとしての独自性が描かれてもいる。それは、コンドルから始まる丸の内という場においてパトンタッチしてきた建築家の関係性のようなものが一見不連続な景観に見える大名小路の街並みに、独特のストリート性を持たせているように感じるのだ。それぞれの時代性を受けて建てられた建築だが、前時代に若干の配慮をしなからストリート景観をつくる建築家たちの意思ともいえよう。

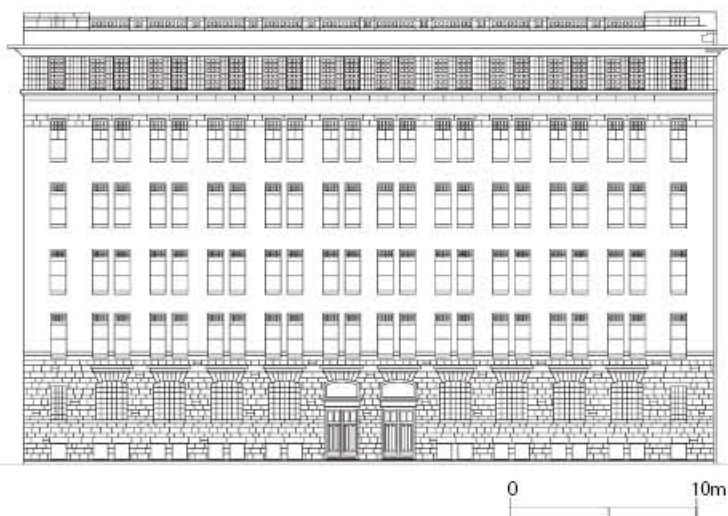


図4-18 仮本社ビル増築部分立面

4-3-4. 桜井小太郎の設計にみる丸の内オフィス街に示された方向性の模索

二十一号館から始まる大名小路の開発は、オフィスビルにおける外部空間、および内部空間の転換期としての変容プロセスをよくあらわす。二十一号館から二十四号館、二十五号館、二十六号館を経て仮本社へと向かうなかで、立面計画は、確実にイギリス式建築からアメリカ式建築へと変化を遂げた。具体的には、それまで塔の部分が強調され、様式的な建築意匠であったものから、徐々にシンプルになり、仮本社の増築部分では極力様式的

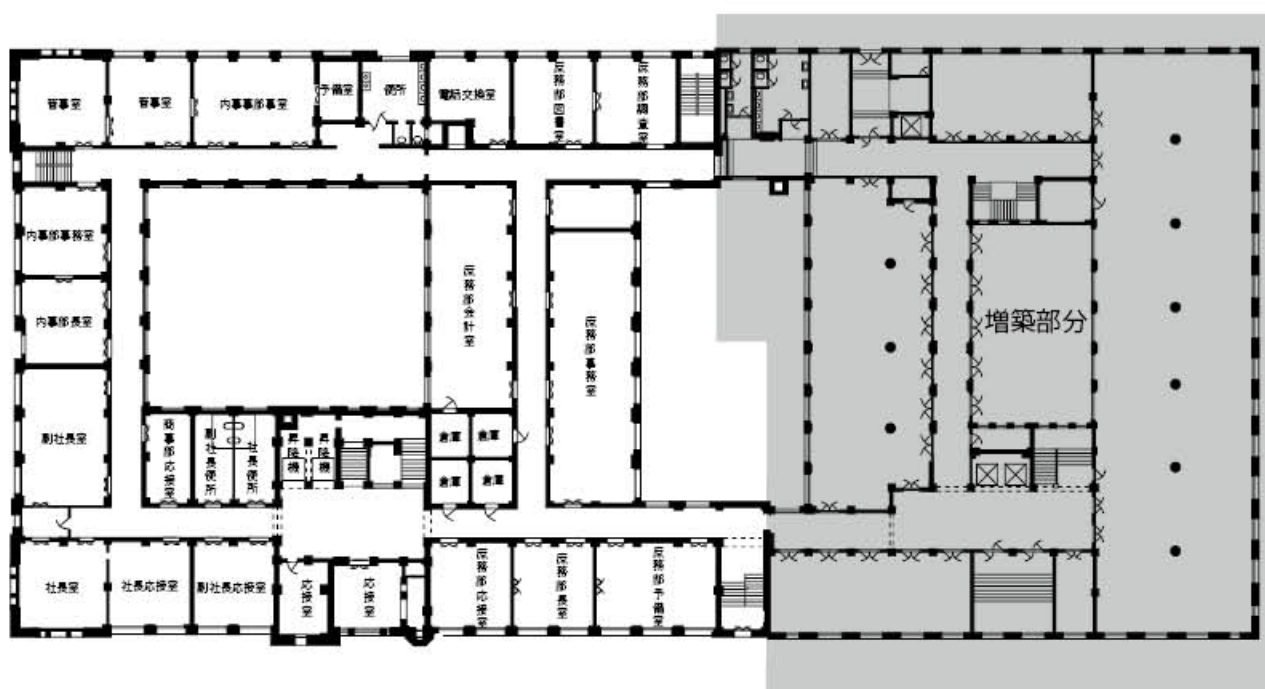


図4-19 仮本社ビル全体（増築部分も含む）の2階平面

な意匠を消し去る試みがなされた。建築下部に設けられたアーチや開口部の装飾も徐々にシンプルになり、アーチや開口部の装飾は姿を消していく。全体的に無駄な装飾等を省き、よりシンプルなデザインへと向う流れが読み取れる。

平面計画では、棟割り長屋形式から脱却し、現代のオフィス空間にまで続く中廊下式の採用があげられる。具体的には、中廊下を通すことで廊下を介してすべての部屋へのアクセスを可能にするプランが確立する。

人の動線では、それまで階段を主流にしていた上下動線が、エレベーターの導入により、階段部分の比重を低下させた。同時に、階段は内部空間における存在感が薄れ、メインエントランスからのアプローチの中心に位置することがなくなる。また、中庭はこれまでのように設備や汲取等の機能が消え、光取りとしての機能だけが残し、便所などの空間としての利用はなくなる。この中庭の扱いは、その後丸ビルに継承される。

4-4. 東京駅開業に伴う都市基盤整備とオフィス街の変化

4-4-1. 約 10 年に及ぶ辰野金吾の東京駅設計

大正 3(1914) 年、辰野金吾の設計による東京駅が丸の内に完成した(図 4-21、図 4-22)。これにより丸の内は東京の中心としての性格をより強める。東京駅開業は様々な人に多くの影響を与えた。特に、サラリーマンの生活スタイルや居住地に大きな変化をもたらす。

東京駅は大正 3(1914) 年に完成を迎えたが、その経緯はなかなか複雑なものがあつた。辰野金吾に設計依頼が出される前に、バルツァーというドイツ人技師が設計を行っていた。バルツァーが設計した東京駅原案は、当初分棟式の配置計画であつた。ファサードに関して、辰野は「恰度新來の西洋婦人が洋服を着て居ながら、赤毛の島田髷に花簪をさし、カラヤカフスの代りに友仙の裂を巻

きつけて、駒下駄を穿いたといふ扮装」[注 4-22] と当時の風俗とからめて記すように、バルツァーの案は和洋折衷でありながら、どこかおかしな意匠であつた。明治 36(1903) 年にバルツァー案が完成したにもかかわらず、同年 12 月には、辰野金吾が東京駅(中央停車場)の設計を依頼される。東京駅は帝都の記念碑的な性格を持つたため、設計に当たってバルツァー案で分棟形式になっていたものを 1 つにまとめるように要求が出された。辰野は東京駅に関して、まず 2 つの案をつくる。この過程で辰野は次のような文章を残す。

「其の當時の建築費豫算は、僅かに四十二萬余圓であつた。これ丈の工費を以て、乗車客の入口と下車客の出口とが、約二丁も離れた一棟の停車場本家を造るとすれば、勢立派な設計が出来よう筈がない」[注 4-23] と述べ、当時大規模な駅舎を建設する予算が不足していたとわかる。

しかし、明治 38(1905) 年に日露戦勝に勝利したことによる戦争景気によって状況が一転する。建設費が増額され、巨大な駅舎へと変貌する予算上の道筋が整う。約 10 年という長い月日をかけ、明治 43(1910) 年に東京駅の設計が終了し、大正 3(1914) 年に完成する[注 4-24](図 4-23)。

4-4-2. 東京駅開設における通勤スタイルの変化

東京駅が開業する以前、丸の内近辺の鉄道駅は、新橋駅かお茶の水駅が最も近い駅であつた。また、明治後期庶民の足となっていた市街鉄道(市電)も、内濠沿いを通るだけで、丸の内内にくまなく通されていたわけではない。そのために、丸の内に通勤するサラリーマンは徒歩か人力車に頼るほかなく、丸の内には多くの人力車置場が設けられた。明治 39(1906) 年には、一号館(東九号館)の西側に東九号館別館として人力車置場が建てられた。

東京駅が開業した後、大正 8 年に東京―神田―万世橋間、大正

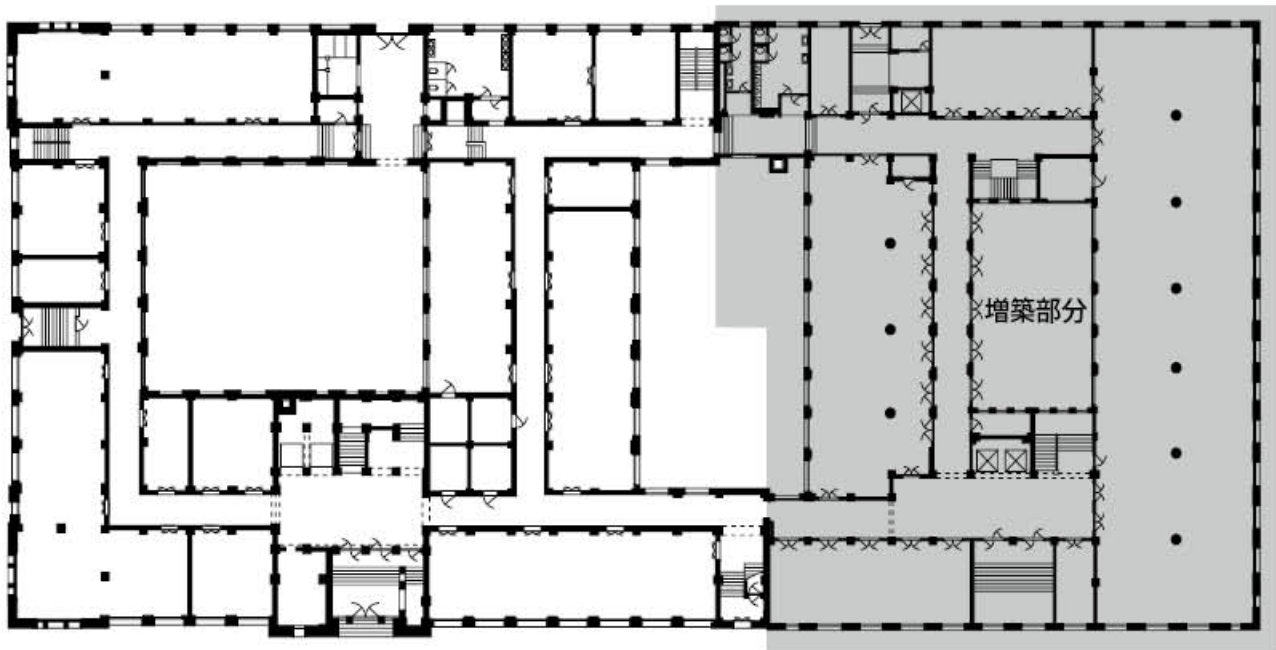


図 4-20 仮本社ビル全体（増築部分も含む）の 1 階平面

14年に東京―神田―秋葉原―上野間の工事が終了し、山手線の全線が開通した。丸の内に勤める人たちの居住区域も変化する〔注 4-25〕。交通網の整備により、明治末期から大正期にかけて住宅地が東京の郊外に広がる。新開地としては鉄道沿線の大久保、淀橋、千駄ヶ谷、大井村などがあげられる〔注 4-26〕。これにより、サラリーマンの生活スタイルは現在のような、通勤ラッシュの電車に乗り、郊外の家からオフィス街へと出勤する風景が見られるようになった。

4-4-3. 東京駅開業による丸の内オフィス街の変化

東京駅開業に伴う鉄道網の整備により、郊外に住居を構えるスタイルが可能となり、現代の通勤スタイルと似た生活が生まれる。サラリーマンは、職場と住宅が近接する必要性はなくなった。これは同時に、丸の内のオフィス街でそれまで幾度か試みようとし

た、住居の計画が必要とされなくなる。サラリーマンは、狭い都心の長屋住いよりも、郊外の広々とした一戸建て住宅が憧れのものになる。職住の分離は、丸の内をよりオフィスに特化した街へと向かわせる〔注 4-27〕。

丸の内に住居空間を計画する必要がなくなり、さらに世の中のオフィス需要が高まることで、丸の内のオフィス開発はより多くの賃貸スペースを求める方向に動く。オフィスビルの供給増加は、より短い施工期間、より広い賃貸スペースの創出など、従来型ではない新たな要望が出されていった。それらを満たすために、丸の内のオフィス街を開発する建築材料は鉄筋コンクリートが主流となり、平面計画は棟割り長屋形式から中廊下形式へ、イギリス式からアメリカ式の建築へと移行する。



図 4-21 東京駅正面立面

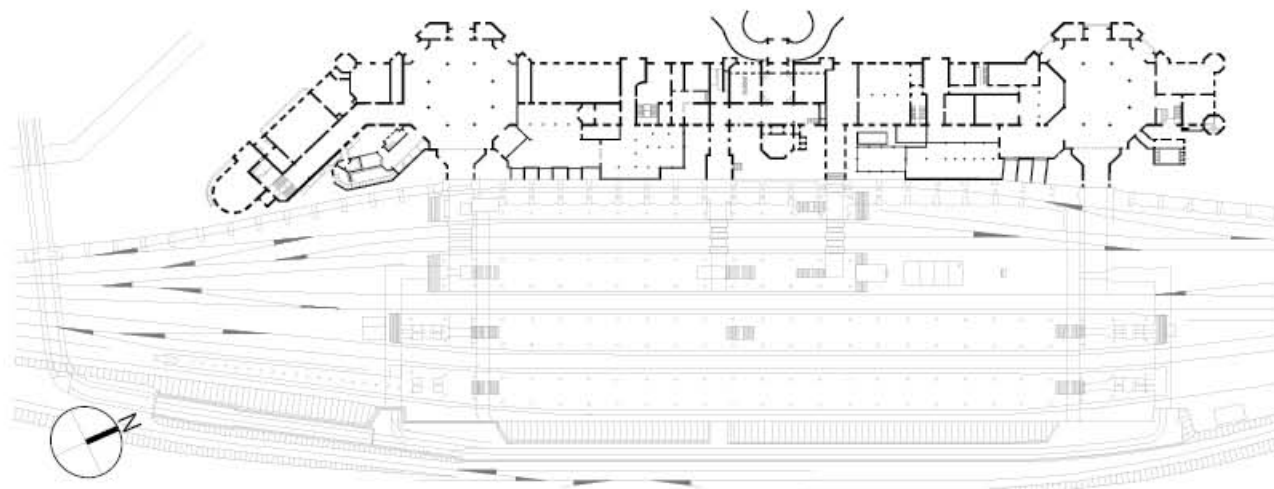


図 4-22 東京駅1階平面



図 4-23 竣工当時の東京駅（絵葉書）

〔第4章の注釈〕

〔注4-1〕本野精吾（1882～1944年）は、明治36（1903）年に東京帝国大学工科大学建築科に入学する。同級生には大阪市中央公会堂（1918年）や明治生命館（1934年）など様式建築の名作を後に手掛けた岡田信一郎がいた。本野の卒業制作はゴシック様式の作品である「INSTITUTE OF ARCHITECTS」だった。（笠原一人著「生き続ける建築家―5 本野精吾」、<http://inaxreportinfo/no171/feature1.html>）

三菱を退社した後の本野は、武田五一（1872～1938年）の紹介で現在の京都工芸繊維大学の母体である京都高等工芸学校の教授に就き、就任後すぐにヨーロッパへ2年間の留学に向かう。これは本野を紹介した武田自身もヨーロッパ留学の経験があり、何かしら影響を受けた可能性がある。留学時は主にドイツのベルリンで学び、モダニズム建築や工業建築の分野の発展に多大な影響を与えたドイツの建築家・ペーター・ペーレンス（1868～1940年）の建築に強い影響を受けた。

帰国後亡くなるまで京都で生活を送った本野は、建築のデザインだけでなく、食器や工芸、グラフィックデザイン、舞台デザイン、船のデザインなど幅広い分野に関心を示し、多くの作品を残した。様々な分野への興味の広がり、三菱時代の上司である保岡の影響が少なからずあったかもしれない。保岡自身も建築の設計だけでなく、庭の設計など幅広い分野への興味を持っていた。

また、本野は着任後35年間という長い年月を京都高等工芸学校の図案科教授として教育現場に身を置き、関西の建築界に大きな影響を与えた。（国立大学法人 京都工芸繊維大学 広報誌、京都工芸繊維大学広報センター、2008年、p.2,3。）

〔注4-2〕藤村朗（1887～1953年）は、明治44（1911）年に東京帝国大学の建築学科を卒業すると、三菱に入社する。

藤村は今回着目した三菱所属の建築家の中では珍しく、三菱地所在任のまま一生を終えた建築家である。藤村は、丸の内がイギリス式の建築からアメリカ式の建築への転換期に三菱に入社し、保岡、桜井のもとで煉瓦造から新しい構造材の鉄とコンクリートによる、近代的な建築の時代をつくる役割を担った。そのなかで、2度の震災と戦争を経験し、帝都の復興という難題に挑戦した。藤村が設計を担当した八重洲ビルディングは震災後の建築として、新しい技術の粋を集めた最先端の建築であり、帝都復興の象徴としての役割を担った。その後、藤村は常務を経て社長にまで昇進することから、設計の腕だけでなく、人の上に立つ能力と、経営手腕も有していたと考えられる。（三菱地所株式会社社史編集室編『丸の内百年のあゆみ』上巻、三菱地所株式会社、平成5年3月、p.308,468,533,534。）

〔注4-3〕桜井小太郎（1870～1953年）の経歴は少し変わっている。第一高等学校に入学するも中退し、コンドルのもとを訪れる。コンドルの事務所経験を経て、明治21（1888）年には辰野金吾に同伴して、ロンドンの大学に入学し建築の教育を受けた。卒業時は学術方面で1位、美術方面で2位の成績を残す。（村松貞次郎他7名著『日本近代建築史再考―虚構の崩壊―』株式会社新建築社、1977、p.53。）

明治23（1890）年ロンドン大学卒業後は、ロジャー・スミスの事務所で経験を積む。明治26年に帰国し、明治29年に海軍技師になり、その後再びコンドル設計事務所へ働く。（石原信之「桜井先生を偲ぶ」、『建築雑誌』建築学会、1954年、p.44。）ここまでの経歴を見ると、桜井がいかに様式建築の経験を多く積んできたかがわかる。大正2（1913）年には三菱合資会社に入社する。

三菱退社後の代表作品を見ると、旧三菱銀行京都支店（1925年）、旧横浜正金銀行門司支店（1934年）、旧横浜正金銀行神戸支店（1935年）などの銀行建築が目立つ。これらは三菱在籍時に携わった旧三菱銀行本店の仕事が大きく関係していると考えられる。同時に、三菱で二十一号館や丸ビルなどのアメリカ式オフィス建築の仕事に携わるなかで、自分が本当につくりたいものはイギリスの様式建築だと感じていたのかもしれない。

独立後の桜井は、昭和3（1928）年に建築学会副会長、建築会館取締役会長に就任する。また、様々な設計競技の審査委員（建築会館競技設計審査委員、第一生命保険相互会社本館競技設計審査委員、東京水工交社本館競技設計審査委員など）もこなすなどして建築界への貢献も大きかった。（『新生き続ける建築家-4 桜井小太郎』、『LIXIL Eye』株式会社LIXIL、2014年、pp.4～14。）

〔注4-4〕「丸の内を作った建築家たち-むかし・いま」の中で藤森照信は「このビルの構造技術について述べると、相当キッカイなシロモノであった。21号館関係の図面に「鉄柱及鉄筋コンクリート柱配置図、大正2年2月8日」と表題された奇妙な図がある。これを見るとオフィスビルなのに平面計画上、柱の位置がちゃんと縦と横、通っていないのである。縦が通れば横は間隔が乱れ、抜けたりもする。どうみても部屋の都合や相互の取り合いで場当たり的に決めたと思えない箇所も多い」と述べている。（藤森照信「丸の内をつくった建築家たち-むかし・いま」、『別冊新建築日本現代建築家シリーズ③三菱地所』新建築社、1992年、p.230,231。）

〔注4-5〕藤村朗が二十一号館に関して話す内容を藤森照信が「丸の内をつくった建築家たち-むかし・いま」、『別冊新建築日本現代建築家シリーズ⑤三菱地所』に掲載した文章中に載せており、以下にそれを引用する。

「私が明治44年に入りまして1、2箇月過ぎますと当時保岡さんが建築の大將でありました。保岡さんから今度はビルディングを拵へると云う話だから君新進の知識で設計しろと云ふので面喰つたのであります。兎に角目暗減法に亞米利加の雑誌なんかを引繰り返しては、成程プランは斯うなつて居るのか、廊下がぐるつと廻つて兩側に部屋がある。さうしてエレベーターをくつ付ける。亞米利加ばかりぢやありません、保岡さんは佛蘭西が好きで佛蘭西の雑誌が澤山あつた、そんなものを色々引繰り返して、稍概念を得ましたので、其等を御手本にして何うやらプランとエレベエーションを作り始めました。さうしてそれが大體出来上がった所で12月に兵隊に行つてしまつたのです。さうして1年余経つて兵隊から出て来ますと云ふと自分の作つた設計を基として實施設計が出来て居て、どんどん工事が進められて居る。喫驚した訳です。あれやつて居るのかと云う工合（中略）。實は私の兵隊に行つて居る間に保岡さんも辭められた。それで主立つた人と云うのはない訳なんです。それでまあ合議制が何かで以て工事はどんどん進む、私が兵隊から出て来たら、もう鐵骨が立つて居る。

さう云うような状態で出来た建物です。それから構造は兎も角プランでもエレベエーションでも附帯設備でも皆今から思はなくとも其當時でも實に變挺子り

んな建物なんです。唯最後に櫻井さんが来られまして余可ましい所は直して下さった。私が今でも覚えて居るのは角の所に丸い塔がある、其の塔の屋根が丸い屋根なんです、私が初め書いて置いたのは非常に恰好が悪い、それを櫻井さん直して下さい、出来上がつてまあ見られると云う工合になりました」と当時を振り返る。(前掲書「丸の内をつくった建築家たち－むかし・いま」、『別冊新建築日本現代建築家シリーズ⑤三菱地所』p.229。)

[注 4-6] 前掲書「丸の内をつくった建築家たち－むかし・いま」、『別冊新建築日本現代建築家シリーズ⑤三菱地所』p.229,230。

[注 4-7] 前掲書「丸の内をつくった建築家たち－むかし・いま」、『別冊新建築日本現代建築家シリーズ⑤三菱地所』p.229,230。

[注 4-8] 岡本哲志『「丸の内」の歴史 丸の内スタイルの誕生とその変遷』ランダムハウス講談社、2009 年、p.173。

[注 4-9] 前掲書『「丸の内」の歴史 丸の内スタイルの誕生とその変遷』p.174。

[注 4-10] 前掲書「丸の内をつくった建築家たち－むかし・いま」、『別冊新建築日本現代建築家シリーズ⑤三菱地所』p.229。

[注 4-11] 松原康雄編「巻末附圖三菱合資会社第十二號十三號兩館設計説明(保岡勝也の談話)」、『建築雑誌』日本建築学会、1911 年 7 月、p.42。十二号館・十三号館の記述が、「十二号館と十三号館との相違は大體に於て同じ構造なるも、たゞ、十三号館の小屋組みが軟鋼製であり、十二号館の方は木材であるの違ひだけである。何故かくしたかと云ふと十三号館の方は、その建築當時鐵が安價であつたからである」とあり、十三号館から部分的に鉄材が使用されていた。

[注 4-12] 前掲書『丸の内百年のあゆみ』上巻、p.191。

[注 4-13] 前掲書『「丸の内」の歴史 丸の内スタイルの誕生とその変遷』p.174,175。

[注 4-14] 前掲書『丸の内百年のあゆみ』上巻、p.200。

[注 4-15] 三菱地所設計が保管する図面一式には存在しない。

[注 4-16] 前掲書『「丸の内」の歴史 丸の内スタイルの誕生とその変遷』p.180。

[注 4-17] 当初、三菱仮本社ビルの設計はコンペティション形式で決定する事になっており、実際に行われた。三菱本社のコンペティションは大正期に建築界で行われた 4 つのコンペティション(日本大博覧会の敷地設計、大阪市役所、大阪市公会堂、三菱合資会社本社建物)として注目された。このコンペティションは民間企業主催としては最初のものとなる。審査委員長は片山東熊、委員にコンドル、曾禰、三菱副社長岩崎小彌太、管事南部球吾、内事部長荏清次郎、地所部長桐島像一が選ばれた。結果は 1 等木子幸三郎、2 等池田稔、3 等内田祥三に決まった。しかし、三菱本社の事務所需要逼迫によりこのような大規模建築の計画を行う時間的余裕が無かったため実現しなかった。(前掲書『「丸の内」の歴史 丸の内スタイルの誕生とその変遷』p.176,177。)

[注 4-18] 仮本社ビル本体の 1 階部分はエントランスや開口部にアーチが多用されているが、増築部に関してはアーチが全く使われていない。また、本体部分はアーチを用いてはいるが、煉瓦建築時代と比べて装飾がシンプルになっている。また、二十五号館・二十六号館では使われていなかった塔が仮本社では再び採用された。

[注 4-19] 『丸の内百年のあゆみ』上巻に、石原の回想(石原信之「私のいた頃の三菱地所部」『日刊建設通信』、1957 年 2 月 24 日付)が掲載されているが、石原に設計変更を命じた人物は明らかにされていない。しかし、状況からして当時の三菱幹部か、幹部に命じられた桜井であると推測できる。

[注 4-20] 前掲書『丸の内百年のあゆみ』上巻 p.197。

[注 4-21] 前掲書『「丸の内」の歴史 丸の内スタイルの誕生とその変遷』p.178。

[注 4-22] 辰野金吾「中央停車場の建築」、『建築文化 1988 年 4 月号』彰国社、1988 年、p.63。

[注 4-23] 前掲書「中央停車場の建築」p.63。

[注 4-24] 藤森照信「このたび東京駅の謎の一つが解けました」、『建築文化 1988 年 4 月号』彰国社、1988 年、pp.52～55。

[注 4-25] 前掲書『「丸の内」の歴史 丸の内スタイルの誕生とその変遷』p.170,172。

[注 4-26] 前掲書『「丸の内」の歴史 丸の内スタイルの誕生とその変遷』p.194。

[注 4-27] 東京駅開業以前は「丸の内南方中部建物配置案」や六号館・七号館の住宅計画など、丸の内の住空間に関する検討がなされている。

5. 丸ビルから震災復興の時代まで 〈大正 7（1918）年～昭和 12（1937）年〉

- 5-1. 行幸道路と内濠のスカイラインの形成に向けて
- 5-2. 行幸道路周辺の変化
- 5-3. フラー社のアメリカ式施工技術の導入
- 5-4. 関東大震災と、その影響
- 5-5. 震災復興時代の建築と都市空間形成



昭和 12 年ころの大名小路の街並み

5-1. 行幸道路と内濠のスカイラインの形成に向けて

大正時代に入ると、第一次世界大戦（1914～18年）による日本の景気拡大とともに、丸の内に進出する企業が急速に増えはじめる。大正3年には、中央停車場（現東京駅）〔注5-1〕ができ、日露戦争の勝利による凱旋道路（行幸道路）が敷設される〔注5-2〕。この行幸道路沿いにはアメリカ式の建築である東京海上ビルや日本郵船ビル、丸ビルが丸の内の新たな都市景観を描きだし

つつあった。

東京駅前広場に面しては、東京中央郵便局など、官主導でアメリカ式の近代ビルが関東大震災以降建てられていった（図5-1）。このように、丸の内の重心が大きく移動し、ドラスティックに丸の内の都市空間を変貌させる状況を保障は目の当たりにした。アメリカ式オフィスビルが林立していく丸の内の都市空間形成に、新たな影響を及ぼしつつある様子を保障は次のように回想する。



図 5-1 東京駅前に建つ近代建築（絵葉書）

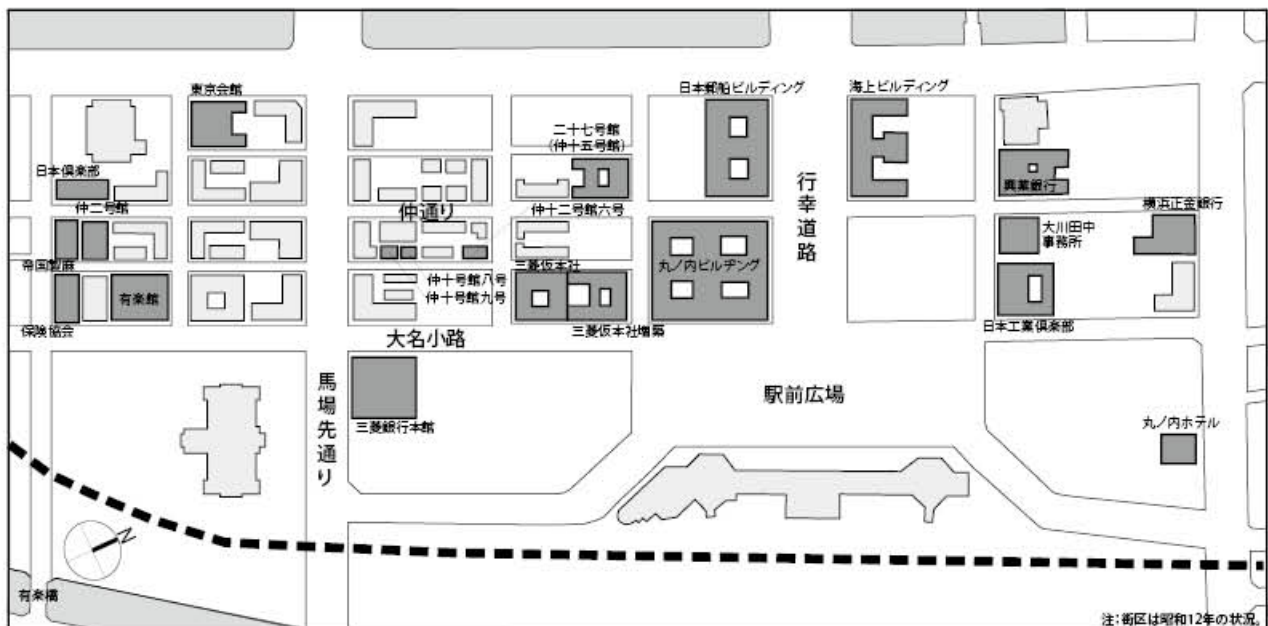


図 5-2 一丁紐育時代の建物配置（関東大震災直前）

「西の丸下の日露戦役記念の凱旋道路ができる前は馬場先通りが丸の内の中枢であり、丸ビル前の大名小路はあまり重要ではなかった。だが、東京駅ができから、丸の内の中心の道路は馬場先通りから北に移り、馬場先通りは宮城の正門通りでありながら、付近の建物を置き去りにして、東京海上ビル、丸ビル、郵船ビル、三菱本社、日本工業倶楽部会館、東京中央郵便局で構成されるアメリカ式ビル群の建つ丸の内一帯が中枢へと変化した」[注5-3]と述べ、変貌する丸の内を切り取る。

東京駅ができる以前、丸の内の重心は馬場先通りであった。しかしながら、大正中期からは東京駅の完成とともに行幸道路が整備され、アメリカ式のオフィスビルが通り沿いに建設された。東京駅から皇居に向かって延びる行幸道路が馬場先通りから移行するように丸の内の重心となっていく[注5-4]。

大正11(1922)年4月26日、マグニチュード6.8の大規模な地震が東京を襲う。丸の内の既存の建築群にはあまり被害がなかったが、8割程度完成していた丸ビルがかなりの被害を被る。

日本が地震大国だとはいえ、大きな地震が翌年にも起こる。大正12(1923)年9月1日には、東京・神奈川を中心に関東を大規模な地震・関東大震災が襲う。

この地震により、東京は甚大な被害を受けた。特に地震後の火事が被害を拡大させた。焼け野原となった東京は、帝都復興事業を経て大きく変化する。あまり被害を受けなかった丸の内にも様々な変化が生じ、都市空間の機能がこれまで以上に多様し、巨大化していく。

5-2. 行幸道路周辺の変化

丸の内におけるオフィスビルの需要拡大

丸の内のビジネスの中心が馬場先通りから東京駅付近の大名小路や凱旋道路(行幸道路)に移る。都市空間は、馬場先にあった赤煉瓦建築の街並みから、鉄筋コンクリート造の建築が占める大名小路の街並みへと変化していき、建物を巨大化させながら行幸道路へと移る流れがあった(図5-2)。一丁倫敦から一丁紐育へと

時代が変化するなか、ビジネスマンの通勤動線も行幸道路に向かう。幅員40間(約72m)の行幸道路は、東京駅開業に合わせ、中央停車場広場と皇居を結ぶ道として整備された[注5-5](図5-3、図5-4)。この通り沿いには、後に東京海上ビル、日本郵船ビル、丸ビルといったアメリカ式の近代ビルが建つ。郊外から通うサラリーマンは中央停車場(東京駅)で電車を降り、行幸道路を通り、新しく建てられた白亜の近代ビルに出勤する。

日本経済に目を向けると、大



図5-3 東京駅前広場



図5-4 行幸道路

正3(1914)年に第一次世界大戦が勃発し、欧米からの輸入が途絶えるが、この戦争に加わらなかった日本は、国内生産を急速に増加させ、欧米などの国々への輸出が拡大することで、日本の貿易収支が黒字となる。産業界では企業の新設や拡張の動きが増し、商業や銀行も活況を見せる。大戦景気が日本経済を大きく成長させるとともに、東京駅開業に伴う交通の利便性を得た丸の内には、事務所を求める企業が増大する〔注5-6〕。この時期、横河民輔の設計した産業界をバックアップする東京銀行集会所〔注5-7〕(図5-5)や日本工業倶楽部会館〔注5-8〕が丸の内の北側のエリアに竣工する。馬場先通り沿いにある商業会議所とともに、銀行、産業界の核となる組織が丸の内に集まる。

三菱地所部による貸事務所ビルの建設も急ピッチに進められた。中央亭が入る二十三号館(1915年5月竣工)を除く、二十四号館(1917年1月竣工)、二十五号館(1917年1月竣工)、二十六号館(1917年1月竣工)の貸事務所ビルは工事中にすべて予約済みとなる盛況ぶりだった。丸の内は日本経済の中心となる都市空間をつくりだしはじめる。

行幸道路に面して最初に建設された東京海上ビルディング

40間もある広幅員の行幸道路に面して、東京海上ビルディングが最初に街並みを形成する基礎をつくりだす(図5-6)。大正7(1918)年に竣工したこの建物は、7階建て鉄筋コンクリート造の建築で、それまで3、4階建ての建物が一般的だった丸の内に、突如として高層ビルが登場した。当時、アメリカ式と呼ばれた高層ビルは、

規模の大きさとともに、施行の長期化を乗り越える必要があった。

東京海上ビルは、曾禰中條建築事務所〔注5-9〕が設計し、内田祥三が構造設計を担当した。建築主の東京海上のビル建設は、直営工事で行った。施工は横河鉄骨橋梁会社が行い、床の鉄筋コンクリート壁と煉瓦積み躯体の工事は戸田組が担当する、分割請負で進められた。東京海上の直営方針により、支給される主要材料は、各種部分工事に使用する83種それぞれが指名入札による



図5-5 東京銀行集会所



図5-6 東京海上ビルディングの外観

請負となった〔注 5-10〕。

横河鉄骨橋梁会社が請負った施工方法を見ると、基礎は直径 80 cmほどの鉄の玉を落とし、4～5 mの穴を開け、そこにコンクリートを流し込むだけで完成させた。コンクリートは 1:2:4(セメント:砂:砂利)の割合で調合された〔注 5-11〕。これは三井物産横浜支店と同じである。ちなみに一号館を建てる際に曾禰が行った地盤調査では、約 18～21m で硬盤にぶつかることがすでにわかっており、コンクリート基礎の下に杭を 9m まで打っていても硬盤に届かない計算になる。一号館の時と同様に、東京海上ビルの杭打ちも摩擦杭の効果を期待する状況にとどまる。東京海上ビルが建設された時代は、日本の建築界ではまだ岩盤に到達する 20m 近くまでの掘削技術が一般化されていなかった。しかしながら、一号館において考察したように、地震による液状化による地表の移動を防ぐ工夫として、建物を囲うように地下に連続して松杭を四方に打ち込む。

建物の高さを増すことは、有効面積が増えることを意味する。東京海上ビルの規模は、延べ床面積が二十一号館(延べ床面積 2,687 坪)の倍近くの 5,185 坪だった。それは同時に施工期間が長くなることも意味した。当時まだクレーンなどの近代的な施工機械はなく、ドラム型のミキサー車がわずかに稼働していたにすぎない時代だった〔注 5-12〕。東京海上ビルは、分割請負による工期の短縮がはかられたものの、抜本的な工期短縮とはならず、大正 3 年 2 月の起工から 4 年 6 ヶ月もの工期がかかった。貸事務所事業の場合、工期の長期化は経営採算に大いに影響するためにネックとなった。工期が 2 年 10 ヶ月であった 4 階建ての二十一号館に対し、7 階建ての東京海上ビルは 2 年近く工期が延びた計算になる。

日本の中心となった丸の内では数多くの事業の進出・拡大が見込まれており、それにとまなう旺盛なオフィスビル需要が続けば、低層のビルでは丸の内の土地が早い時期に埋め尽くされ、丸の内のオフィス床の限界が予想された。その限界を打破するために、

建物を横に伸ばすのではなく、縦に伸ばす必要があった。当時の建築家は、ビルの高層化に伴う工期の長期化に苦慮しながらも、建築の高層化が現実のものとして浮上したのである。

大名小路沿いに建てられた銀行建築、三菱銀行本店

東京駅が完成した大正 3 (1914) 年は好景気となり、金融業界が盛り上がりを見せた。そのなかにあつて、三菱でも銀行建築を新築する計画が練られる。桜井小太郎技師長のもと、藤村朗が計画、佐野利器が構造設計を担当し、川元良一〔注 5-13〕が実施設計を手掛けることになった。三菱地所部技師の藤村朗は、大正 3 年 11 月に申田万蔵銀行部長に工事概算書を提出した。翌 4 年には銀行建築建設のために、横山鹿吉とともにニューヨーク、ボストン、シカゴを視察する。アメリカ視察では主に銀行建築を見て回った。この視察の主目的は、三菱銀行本店の設計に関するものだったが、後に建設されることになる丸ビルの計画においても大いに役立つ視察となった〔注 5-14〕。丸ビル建設に携わる山下寿郎〔注 5-15〕が丸ビル建設のためにアメリカ視察に行く時、藤村のアメリカ視察報告に目を通すことが充分考えられ、当時の三菱はアメリカ建築の事情を知っていた。

大正 11 年に竣工する 4 階建て鉄筋コンクリート造の三菱銀行本店は、カーネギー社から鉄材を購入した。ただここで注目したい点は施工期間である。三菱銀行本店は大正 5 年 5 月に着工して、大正 11 年 3 月に竣工しており、工期が 5 年 10 ヶ月を要した(図 5-7)。7 階建ての東京海上ビルが 4 年 6 ヶ月と短いことを考えると、三菱銀行本店の建設はあまりにも時間がかかり過ぎた。その原因は、大正 3 年に勃発した第一次世界大戦により、資材の暴騰があったと一般にいわれている。確かに、大正 7 (1918) 年 11 月の第一次世界大戦終了までに鉄骨が組み上がるが、途中工事が一時ストップする時期がある。道行く人からは、雨ざらしの鉄骨を見て、スクラップにして売ったらどんなに儲かるのかとささやかれる始末であった。工期が延びたことで工費は大幅に予算を越え、三菱



図 5-7 三菱銀行本館馬場先通り側立面

地所部が三菱の上層部から叱られたという〔注 5-16〕。

ただ疑問に思う点として、東京海上ビルも同時期に工事中であり、大戦による資材暴騰の影響を受けたはずである。東京海上ビルが竣工する大正 7 年 8 月までは、資材の暴騰があったがあまり影響がなかったとすれば、大正 9 年 3 月の東京・大阪両株式市場の大暴落による大戦景気の反動不況〔注 5-17〕と注文から搬入まで長い時間を要する輸入資材とが複合して大いに影響したのかもしれない。株式の大暴落までに東京海上ビルは竣工しており、その後三菱銀行本店の工事に影響が発生した。購入時期やその方法も含め、三菱銀行本店が三菱地所部内で施工期間短縮化を最優先事項とした建物とは感じられない点を指摘しておきたい。

5-3. フラー社のアメリカ式施工技術の導入

5-3-1. フラー社との出会い

三菱は、東京海上ビルの施工期間や三菱銀行本店の工期延長の問題をうけ、施工期間短縮化を目指すべく、フラー社のアメリカ式の施工技術を導入することに踏み切る。

三菱銀行本店の工期延長が問題となった三菱地所部は、旺盛な事務所需要もあり、アメリカ式施工技術の必要性を強く感じはじめる。当時のアメリカ建築は大正 2（1913）年にニューヨークに完成した優に 200m を超えるウールワースビルなどの超高層ビルがすでに誕生し、最先端の施工技術を誇っていた。大正 6 年には、

地所部技師の山下寿郎と理事代理参事である赤星陸治が 4 月のアメリカ視察に向かう。横川民輔や藤村朗も以前にアメリカ視察を行っている点も踏まえ、アメリカの建築技術が当時いかに発展しており、日本の建築界がアメリカの建築技術に興味を示していたかがわかる。

山下は、アメリカ視察の間にフラー社との接点となる人物、当時在米中だった日本人建築家・松井保男〔注 5-18〕と会う。松井の紹介で、山下と赤星はフラー社副社長のウィリアム・スターレット〔注 5-19〕と対面でき、アメリカ事情や、フラー社のことについて多くのことを学ぶ。翌大正 7 年には松井を伴いウィリアムが来日する。ウィリアムはその時の日本の印象について次のように語った〔注 5-20〕。

「狭い街路に沿って半世紀前の様式のヨーロッパ式建物が並んでおり、厚い外壁の袖壁の奥に窓を取り付け、曲がりくねった窮屈な内壁を張り巡らせている英国式商業ビルは、軟弱で水気の多い土壌をもつ日本には向いていない。ここで、第一に考慮されるべきことは、構造物の軽量性と科学的・構造設計である」〔注 5-21〕と、ウィリアムは日本の状況を的確に観察する。

ウィリアムがどの建物を視察したのかは定かでないが、彼のいう英国式商業ビルはおそらく一号館からはじまる丸の内に建つ赤煉瓦建築のことを指しており、明治 5 年から建設が開始された銀座煉瓦街では煉瓦建築内部の湿気が大いに問題となった。湿度の



図 5-8 丸の内ビルディングの外観

高い東京の風土には煉瓦の構造はあまり最適とはいえなかった。外壁の厚さをなるべく薄くすることに関しては、有効面積を増やすことに努めてきた三菱二十一号館や三井本館がすでに存在していた。だが、それはごく限られており、丸の内に数多く立地する煉瓦建築の壁厚を指摘した可能性がある。施工面では、アメリカ技術が日本より先に立っていると、ウィリアムスは自信を深めた。これだけ見れば日本の批判のみに読み取れる。だが、一方で日本の職人の技量や勤勉さは高く評価しており、ポール自身は日本への進出を前向きに考えていた [注 5-22]。

日本視察に好感を持ったウィリアムだったが、社長である兄のポールは日本にあまり関心を寄せなかった。そのことはポールの自伝から読み取れる。

「郵船・三菱（日石ビルのこと）・丸ビルの3件の予備交渉は何週間も続いたが、私は熱心ではなかった。東京は遠く離れていたし、日本は全く見知らぬ国だった。日本の金融不安の話も伝わってきたので、私は実費に15%の手数料を上乗せすることにした。さらに、フラース社の所要資金はすべて紐育のナショナル・シティ・バンクにあらかじめ入金させること、および米国からの建築資材がサンフランシスコから船積みされる以前に、支払いはずっと完了していること、を条件にした。フラース社の役員の中には15%の手数料は法外であり、日本人オーナーは同意しないだろうとさえる者があった。しかし私は日本で今後も事業を続ける見込みはなかりとを考えていた。なぜなら日本人は我々の建築方法を学びたいのであって、その後は彼らは自分でやっていくだろう」[注 5-23]との思いがあったからだ。

実際に日本を訪れたウィリアムの報告を聞いたポールだが、日本の事情から三菱からの仕事にはあまり乗り気ではなく、事実フラース社は日本郵船ビル [注 5-24]、日石ビル [注 5-25]、丸ビル以外は日本の建築に関与しておらず、日本の技術者に施工技術を一度教えれば自分たちの役割は終わるとの考えがあった。それは、ウィリアムの日本視察から見えてきた日本の勤勉さを考え合わせ、日本に建築技術の向上をもたらすだけで充分と結論づけたようだ。

さて、フラース社社長が乗り気でないなかで、契約にこぎ付けた人物は日本郵船社長の近藤兼平 [注 5-26] である。大正8(1919)年1月にパリで講和会議の開催が決まり、日本政府代表委員の1人として近藤はその会議に出席することになった。往路復路をアメリカ経由とし、ニューヨーク滞在中にはポール・ススターレットと会見する。その際に、日本郵船ビルの話を持ちかけた近藤はポールが提示する条件を受け入れ、両者は契約を締結する [注 5-27]。

契約までの途中経緯として、郵船ビルだけでは押しが弱いと思った近藤は、日本石油社、三菱に協力を求め、フラース社が3つの建物を施工することが決定した [注 5-28]。この時すでに、丸ビル

建設の手はずが揃っていきおり、技師長の桜井小太郎が設計図を持参してアメリカに渡り、フラース社と交渉中だったことから、近藤の契約話と同時並行で進められていたことになる [注 5-29]。

フラース社との契約は、当時の日本と異なる契約方法である実費精算加算方式 [注 5-30] で行われた。それは、物価変動に対応できる方式であり、費用の透明性・客観性に優れたものだった。当時の日本は請負制がほとんどで、工事が始まる前に契約費を決める。工事が始まり物価が上がっても、決められた金額内で工事を進めなければならない、施工者側は損失するリスクが高かった。山下はアメリカ視察でこの契約方式を知る [注 5-31]。論理性・正確性を好む性格の山下には、適した方式だったようで、丸ビル竣工後もアメリカ視察で得た施工技術を基に研究を進めた [注 5-32]。山下が得たものは、施工技術だけではなく、建築施工の事務的内容にも及び、アメリカ視察で建築施工に関わる大半を一挙に学ぶことができた。三菱とフラース社の契約も、実費精算加算方式で締結する。これにより、現場管理と原価管理を徹底させることができ、施工側のフラース社と施主側の三菱に密接な協力体制が必要となった [注 5-33]。これまでの日本の施工契約を考えると、この新たな仕組みは職人が仕事に対して義務感や達成感を得やすい環境となり、働き手の奮起が建築にも良い影響を及ぼした。

5-3-2. 丸の内ビルディングの設計 ～フラース社との衝突～

丸の内ビルディングの設計は、今までに類を見ない巨大な平面計画となった。延べ床面積は、実に18,311坪だった。丸ビルの設計は地所部技師長の桜井小太郎が担当した(図5-8)。大正11年竣工予定の地下1階地上8階(一部9階)の鉄骨煉瓦造の丸ビルは、東京駅からすぐの大名小路と行幸道路の角地という好立地である。

地下には設備機器をまとめ、上下移動の人の動線をすべてエレベーターとし、階段はなるべく目につかない場所に配置した。今までの貸事務所と異なる点は、3階以上が貸事務所だが、1階と2階には商店を並べる丸の内ではじめての試みがなされた。商店階の平面図を見ると十字状にアーケードが通された [注 5-34] (図5-9)。一般の人でも通ることができる道が、オフィスビルのなかにつくられた。この今までにないオフィスビルは、時代の最先端を感じさせるとともに、丸の内が日本経済の中心地となったことを印象づけた。また、このビルは三菱を冠して数字の〇〇号館の名称と違い、「丸の内ビルディング」という名前が丸の内の将来を担うかのように付けられた。

オフィス床は、各階の区画を入居者の要求に応じ、大小さまざまな部屋を用意できるようにした。そのためレントラブル比 [注 5-35] が高くなり、丸ビルはオフィスビルとして当時日本一の収益性を持つ賃貸事務所ビルとなるはずだった [注 5-36]。当時これほど大きな建物の事例がないにもかかわらず、予定施工期間が

2年6ヶ月とわずかだった。延べ床面積が18,311坪ある丸ビルは、工期4年6ヶ月の東京海上ビルに比べ3倍強の規模にも関わらず、工期を2年短縮できた。工期が短いことは貸事務所事業者にとっては大変有益な状況であった。実際、丸ビルを従来の日本の施工技術で工事した場合、18年もの工期となる計算になる〔注5-37〕。建設期間からすれば、まさに画期的な事業となった。

しかしながら、三菱地所部技師の山下寿郎は、丸ビルがこれまで日本で見たこともない大建築であることから、耐震に対する不安があった。フラー社から提案された構造図を見た山下は不安をさらに増す。山下は、京都帝国大学教授の日比忠彦〔注5-38〕の地震動による建物各部分に応力計算を適用して演算し、その数値に基づく構造図を作成し、渡米する桜井に託した。フラー社との打ち合わせに向かった桜井がアメリカから帰国後にフラー社の返答を山下が聞き、さらに大きな不安を持つ。山下の主張はうまくフラー社側に伝わらず、フラー社側の技術者は地震力の応力ではなく、風力による応力を基礎として計算した数値に基づいた鉄骨架構材料と、その製作をアメリカ国内にすでに発注していた〔注5-39〕。この時の山下の述懐がある。

「旧丸ビルの計算では、私は最初から不本意だったので、計算中にいろいろと意見を具申したものです。あれは何しろ当時わが国で初めての大ビルで、しかもアメリカの業者フラーにやらせるといので技師長の桜井博士ご自身でその折衝に向こうへ行かれることになった。(中略)

桜井さんはもともと構造のことはおわかりにならないが、さすがに日本は地震国だから、そのことを考えてくれと向こうの構造の技師に言われたらしい。ところが、地震のないアメリカは地震とはどのようなものわからないし、どうしたらいいかもわからない。帰ってきた石原君(桜井と同伴している)に聞くところ「風の強いものと思えばいいだろう」ということになったということです。それは大変なことになった。耐震構造と風に対する構造とは全然違うんだ。風は表面だけで、地震の力というのは自分の重さからくるものであるからまるっきり違う」と述べる〔注5-40〕。

地震を経験していないニューヨークでは仕方のないことかもしれない。ただ、アメリカでも、サンフランシスコなど大地震が発生しており、もう少し広い視野に立てば問題が大きく進展することはなかったかもしれない。しかしながら、フラー社が真剣に地

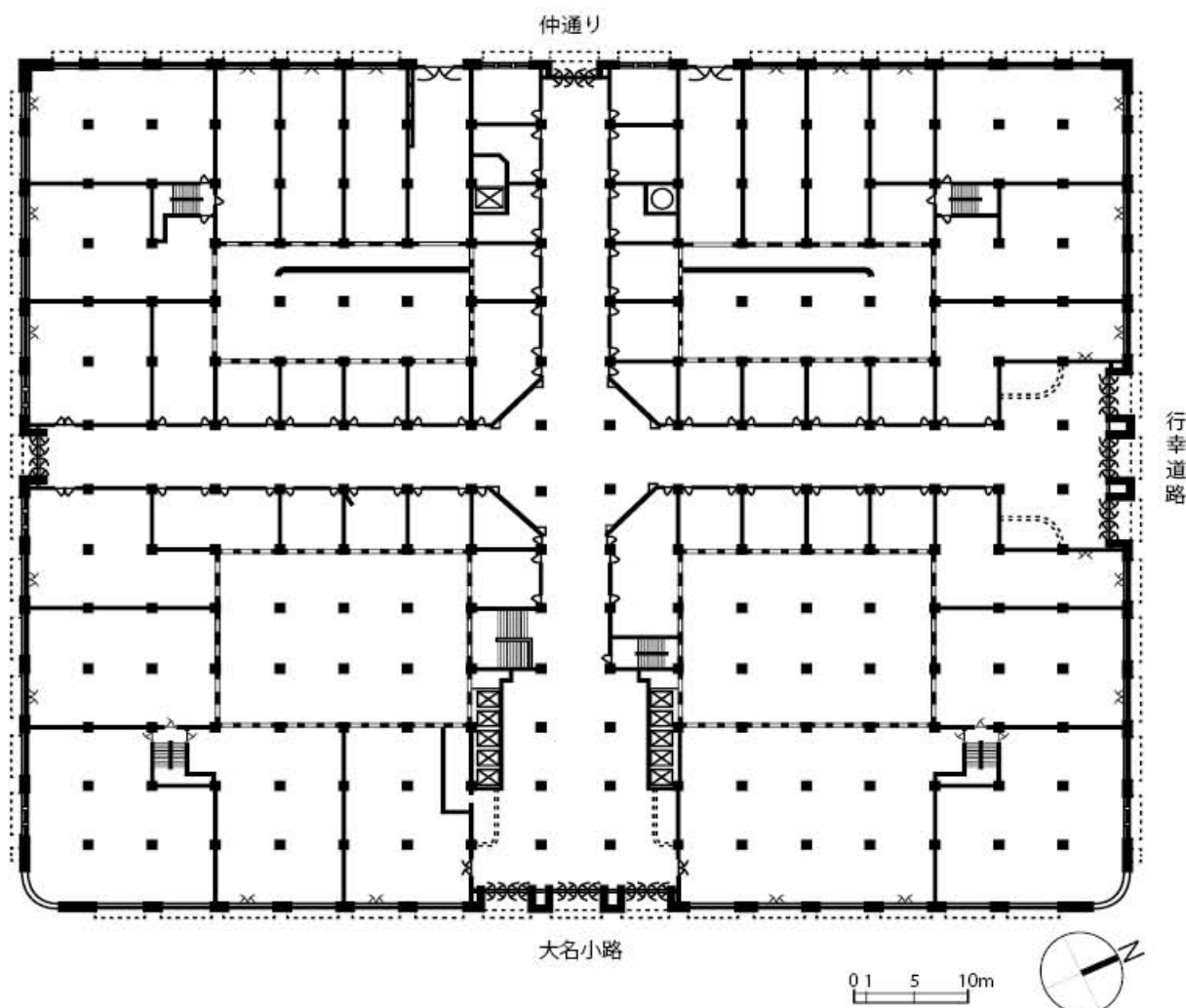


図 5-9 丸の内ビルディングの1階平面

震に向き合わないことで、今後フラー社が施工を受け持った3つの建築に様々な影響を及ぼす。山下は施工責任者だったが、材料発注から現場指揮までフラー社に任せなければならなかった。山下の不安は材料が届いてから、さらに深まる様子が次の発言からうかがえる。

「桜井さんが地震のことを話したというから、何か耐震的なことをやっているかと思ったが、それがさっぱりやっていない。鉄材が実際に現場に来て、それを見るまでは心配していただけですが、到着した鉄材を見てがっかりした。外壁には穴あきレンガが、間仕切壁にはホーローブロックを使うことになっている。これではダメだと」落胆したと語る〔注 5-41〕。

心配が募る山下は、東京帝国大学の大森房吉〔注 5-42〕に耐震的診断を頼む。大森は現場に設置した地震計に基づいて、一応危険なしとの結果がでた〔注 5-39〕。その結果に影響されたかどうかは分からないが、発注はフラー社の考え通りになる。また、丸ビル以外の建物の設計でも同様のことがあった。日本郵船ビルの構造設計を担当した内田祥三もフラー社とのやり取りがあったが、フラー社の設計通りになった〔注 5-43〕。こうした山下や内田の不安をよそに、フラー社の施工が始まる。

5-3-3. フラー社による施工

フラー社の工事監理は、当時の日本で見られなかった、8時間労働制が採用され、徹底した時間の管理がなされた。労働者の管理は、親方から直接雇い入れ、明確な作業条件〔注 5-44〕を付けた。賃金は8時間の時間給で親方に払い、その部下に配当された。労働者は毎日現場に入場する際、フラー建築会社の現場監督からその日の番号札を受け取り、監督が入場時間を記入する。午前・午後には点呼を行い、労働者が退場する時には番号札を返す仕組みとなっていた〔注 5-45〕。このような徹底した時間管理が行われた。これに関して、山下は「労銀に時間を加味しなかった当時のわが国建築労働事情からみれば、まさに隔世の感の人々に抱かせたのも無理がなかった」〔注 5-46〕と述べるように、不満や不安を抱く労働者が出てもおかしくなかったが、思いのほかスムーズに展開する。労働者は、慣習を上回る労働環境を感じたのかもしれない。

フラー社の施工技術に関してはどうか。当時のフラー社はアメリカでの実績があり、世界一の技術があった。丸ビルの建設には、資材運搬用に2.5トントラックが2台輸入された。横浜の船場から丸の内までは、蒸気で走る重量物運搬トレーラーを走らせて運んだ〔注 5-47〕。事前調査から砂土の下に良い基礎地盤があるとフラー社は考えており、長さ50フィート（約15メートル）の基礎杭〔注 5-48〕を1350本、45フィートを4093本打設した。杭打ち工事では蒸気杭打機と、Lidgerwood式双胴巻機付きボーラーが使用された。建込みは、ガイデリック〔注 5-49〕を4台使

用した。現場では、アメリカで施工され、組み立てられた鉄骨を2階分ずつ、巨大なガイデリックが軽々と移動させ、所定の位置に建て込まれた〔注 5-50〕。コンクリート工事では手押コンクリート運搬車が38台購入され、ミキサーを中心に練られたコンクリートを手押しカートで運搬した。連環式のため労働者の動線は同一方向だった。

丸ビルの工事では吊り足場が外壁の煉瓦積み作業に使われ、人々を驚かせた。組み上がった鉄骨からIビームをはね出し、そこからワイヤーロープで足場板を吊ったものだ。一勢に作業し、終わったら一段上げ、また一勢に作業する。これを繰り返して上げていき最上階まで至る〔注 5-51〕。アメリカ式施工技術は、徹底した機械導入で工事の効率化を図った。工事に携わる日本人は、見たことのない機械に、驚きが隠せなかったと同時に、建設の近未来化を期待したはずだ。清水組が最初に5名をフラー社に留学させ、大林組も留学生を送った。日本における建設はシステム化・機械化を目指して、その一歩踏み出した〔注 5-52〕。

5-3-4. 大正11年に発生した東京地震で追放されたフラー社

アメリカ式の画期的な施工技術による工事が進められるなか、大正11年4月26日に、マグニチュード6.8の東京地震が発生する。丸ビルの被害は2、3、4階の外壁に斜め十文字方向に亀裂が生じた。間仕切壁などいたるところに亀裂が生じた〔注 5-53〕。この地震でフラー社の耐震軽視が露わになり、三菱は即座に施工をフラー社から大林組に施行を切り替えて、工事を進めた。しかし、目立った被害がなかった日本郵船ビルと日石ビル（内外ビル）に関しては、フラー社が最後まで施工を担当した〔注 5-54〕。

このことから、三菱地所部内では、以前からフラー社に対して強い不信感があり、三菱の意向でフラー社が追いやられたかこうとなった。しかしながら、実際はフラー社の追放を裏付ける資料がなく、真相はよく分からない〔注 5-55〕。ちなみに大正11年末竣工予定の丸ビルはほぼ工事は終わりに近づいていた状況で、フラー社がいなくても丸ビルの施工にはあまり影響がなかった。

施工が大林組に替わり、山下が直接現場を指揮する。すでに躯体工事は完了しており、構造や躯体材料の変更は不可能で、耐震補強する他なかった。柱と柱の間の壁に鉄骨の筋違を入れ、ラスモルタルで覆う工事が行われた。開口部付近は、外壁の内側に鉄筋コンクリートを打設した〔注 5-56〕。補強工事により、竣工予定日が数ヶ月延び、大正12年の関東大震災前に完成する。

ここまでフラー社の耐震に対する軽視や追放といったマイナス面を見てきたが、それが逆にプラス面ではないかと思えることが1つある。それは大正12年9月1日に起きる関東大震災の前に、その耐震軽視が露わになったことだ。もし東京地震が起きていなければ、予定通り竣工し、補強工事をしていない丸ビルは内外ビ

ルのように倒壊の危険性をはらんでいた可能性がある。そう考えると、東京地震は三菱に丸ビルの補強工事をする機会が与えられたことになり、耐震軽視の発覚が三菱にとってもプラス面となった。これに関しては、鈴木昇太郎の述懐がある。

鈴木は「この工事が八分通り完成した大正十一年の四月に、東京にかなりの地震があった。この時行った補強工事が物を言ったので、この工事なしに関東大震災を迎えられたら、如何ような被害を蒙ったか想像のしようがない。なにしろテナント入居前なので、大正11年の地震は丸ビルにとって、いわば幸運な地震でした」と述べ、関東大震災の前の年に起きた地震が丸ビルの寿命を延ばしたことを示唆する[注5-57]。耐震補強を済ませた丸ビルは、大正12年2月20日に竣工し、開業する。行幸道路沿いに建てられた高層ビル群の丸ビル、日本郵船ビル、東京海上ビルにより、一丁紐育の時代が本格的に到来する。

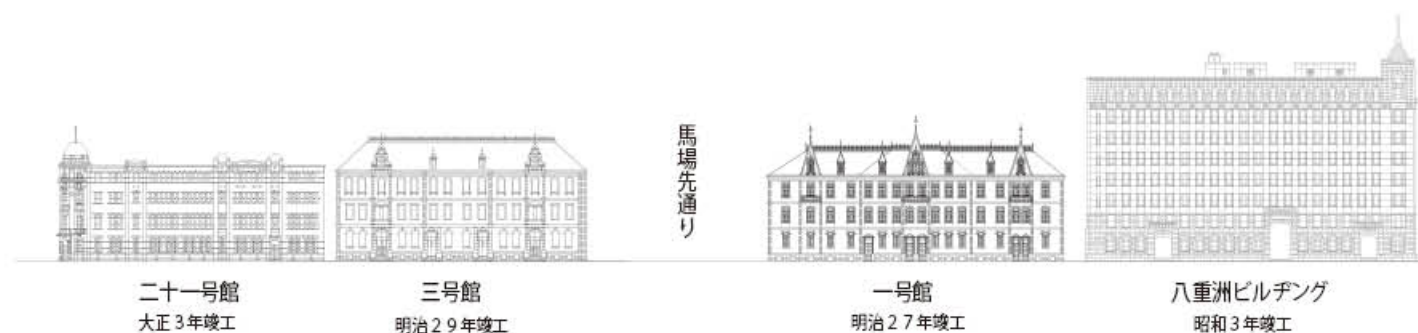
5-4. 関東大震災とその影響

5-4-1. 関東大震災の発生

大正12年9月1日、午前11時58分に関東大震災が起きる。昼前ということもあり、昼食の支度で多くの家々が火を使っており、あちこちで火災が発生する事態になった。火災は丸2日間燃え続けた[注5-58]。その後も余震が続き、1日は210回、翌2日午前134回、午後203回もの余震があった。東京市内では、被害世帯数が31万1721世帯、東京市内の64%に達した。損失は莫大すぎるため計算不可能となった[注5-59]。関東大震災は世界中に知れ渡り、フラー社の対応が早かった。大連にいたフラー社のトラファージェンは9月2日に運よく横浜行きの船に乗ることができ、5日夜に芝浦に到着した。トラファージェンの破壊状況報告には、京橋が100%の壊滅、日本橋が100%の壊滅、神田が100%の壊滅、浅草が95%の壊滅、本所が95%の壊滅、下谷が85%の壊滅、丸の内が20%の壊滅と記された[注5-60]。丸の内



図 5-10 関東大震災で被災した街並み



を除けば、東京市内の中心部がほぼ壊滅状況にあった（図 5-10）。

丸ビルは、東京地震後に耐震補強をしたおかげで、大地震での倒壊を免れた。だが、耐震補強した筋違 163 ヶ所の内、3 分の 1 ほどの 50 ヶ所が無惨にも寸断された [注 5-61]。トラファーズゲンは、2、3 階の煉瓦とコンクリートに亀裂があり、外壁タイルは破損し、剥離落下していた状況を報告した。だが、鉄骨構造に異常はなく、窓ガラスの破損もなかった [注 5-62]。

日本郵船ビルに関しては、窓ガラスの破損がなく、鉄骨構造に異常がなかったが、2 階、3 階の煉瓦壁と塗装のテラコッタにかなりの被害があり、特に角の部分にその被害が甚大であった。上層階外装のテラコッタに部分的に亀裂が見られた。日石ビルも似たような被害であった [注 5-63]。そして丸の内内で唯一全壊したビルが内外ビルである。当時三菱の相談役渡辺武次郎は次のように回想し、「三菱の今の本館の脇にありました内外ビルディングは一瞬のうちにつぶれました」と述べている [注 5-64]。

一丁紐育の新しい建築群が被害を受けるなか、三菱一号館をはじめ一丁倫敦の建築群はさほど被害を受けなかった。だが、火災のため九号館と付属家の屋根の一部と、十二号館の 4 階一部が類焼した [注 5-65]。三号館も、警視庁、帝劇が炎上した火の粉をかぶり、塔に被害を受ける。

コンドルや曾禰、保岡が建てた建物には被害がほとんどなく、濃尾地震後の煉瓦建築が耐震技術をしっかりと配慮していたと証明された。その事実から、煉瓦造に鉄骨を補強すれば、当時の最新技術のアメリカ式オフィスを耐震構造上では上回る建築となることが判明した。

丸ビルが建つ約 30 年前に一号館が竣工し、二十一号館後は煉瓦構造が採用されなくなった。二十一号館に関しては、鉄骨と鉄筋コンクリートの混合になっているが、大地震を経て耐震強度が確かなものと証明された。しかしながら、日本の施工技術の発展はフラータ社なくして成しえなかったことも確かだ。ここに、着工当初フラータ社に依頼した日本側の思惑がある。一例として、日本郵船ビルの構造に関して、霞が関ビルの建設に係わった石田繁之介の記述がある。

鈴木は「郵船ビルの関東大震災による損壊も、フラータ社がアメ

リカ流の構造を、強行したことに原因が求められるが、その裏には、郵船側の経済的思惑が、曾禰中條事務所の意向を阻げた、という事情が介在する」と、施行だけの問題ではなかったことを指摘する [注 5-66]。この記述から、施主側の意向がフラータ社の強引な姿勢を後と押ししたように感じ取れる。建築の安全性と経済性の狭間で右往左往しながらも、地震によって本来のあるべき建築技術が浮き彫りにされた。

さて、丸の内地区以外の状況はどうだったのか。三井本館のある日本橋地区は、丸の内地区のように日比谷入江を埋め立てた軟弱地盤ではなく、江戸前島と呼ばれる陸地であり、地盤がしっかりしていた。そのため、地震の被害はほとんど受けず、鉄骨造が地震に有効であった [注 5-67]。しかし、地震後の火災で東京下町一帯が火の海と化し、日本橋地区も火災にあい、三井本館の屋根部分に葺いた木製地板に着火し、焼失する。その結果、三井本館は全面改修することになった [注 5-68]。焼失してしまった三井本館だが、鉄骨構造の耐震性は証明されたことになり、構造技術上では大きな成果をもたらす。三井本館は、アメリカ式施工技術がまだ登場していない明治 35 年に竣工しており、設計が日本人建築家・横河民輔によることから、日本の建築技術水準がある一定の世界的なレベルに達していたことの証明にもなった。先に述べた耐震強度に問題なかった二十一号館の被害状況からも分かるように、日本は構造技術の面で後れを取ってはいなかった。

5-4-2.2 度の震災を経た丸ビルの存在意義

一丁紐育と呼ばれた街並みの形成

丸ビルを意匠面から見た時、二十一号館から仮本社までの建物と比較すると、丸ビルのファサードに象徴的な意匠が極度に押さえられ、様式的なデザインが試みられていない。出入口部分のアーチや窓枠に凝った装飾があるわけでもなく、シンプルな意匠となっている。三菱が丸の内をより近代的なビジネス街へと発展させる上で、より収益性の高いアメリカ式のオフィスビルが望まれるようになる。馬場先通りで表現された煉瓦建築による軒高 50 尺の街並みと異なる新たな都市空間の到来に、世間の期待が寄せられていた。それは、大名小路に見られる、煉瓦建築の一号館・三号

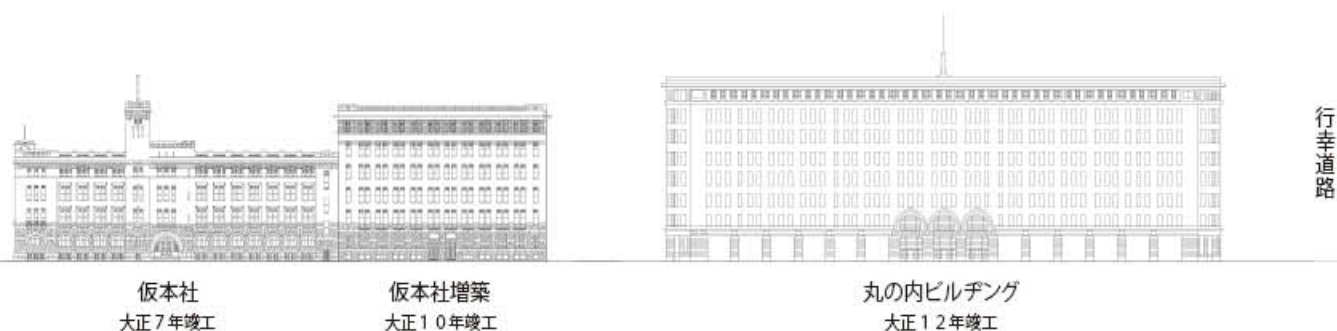


図 5-11 大名小路西側連続立面

館、構造が鉄筋コンクリートを主体とし外壁が煉瓦の二十一号館、塔を持つ三菱仮本社とシンプルなアメリカ式建築に移行するかのような増築部分との合体した不思議な建築、そしてアメリカ式の建築を完全に意識した丸ビルと、大正後期の大名小路は丸の内に込められた様々な時代に建てられた建築の変容過程が凝縮されている(図5-11)。

行幸道路沿いに目を向けると、丸ビルが大正11(1922年)にアメリカ式オフィスビルとして丸の内に姿をあらわし、行幸道路南側には丸ビルと共に郵船ビルが並び、北側には東京海上ビル(1918年)が建つことで、行幸道路がアメリカ建築が占める街並み景観の体裁を整える。これらアメリカ式による白亜の高層ビルが建つ行幸道路一帯は「一丁紐育」と呼ばれるようになり、絵葉書にも名所として登場する(図5-12)。スケールも、馬場先通りに建ち、「一丁倫敦」と呼ばれた低層赤煉瓦建築が軒高50尺であったのに対し、この「一丁紐育」の建築群は軒高100尺で軒が揃えられた。行幸道路には、高さ倍のスケール感を持つ都市空間が誕生した。

平面計画変更に見る丸ビル像

丸ビルは大正11年と翌12年の2度の震災を経験する。これにより、工事途中に設計変更を余儀なくされた。この2回の補強工事は、ブレースの新設、柱や耐震壁の材料変更など、耐震性を向上させる構造変更が主な目的だった[注5-69]。この補強工事により、丸ビルの主構造はS造からSRC造へ変更され、丸ビルの構造部断面積が増加した。このことは貸しビルの収益部面積の減少を意味し、工事費もかさんだ。しかし、デメリットを承知の上で補強工事せざるを得ない状況はそれだけ被害の大きさを物語る。

このようなデメリットを解消しようとする努力もあった。それは、構造面だけではなく、設計変更された中庭部分にも見られた[注5-70]。中庭部分の1階と2階部分に店舗機能を集約させたアーケードの商店街とすることで、床面積を増やしている。これにより、丸ビルは以前の業務専用のオフィスビルと異なる方向性を示す。ビル内はサラリーマン以外の一般の人が気軽に通り抜けでき、



図5-12 「一丁紐育」と呼ばれた行幸道路の街並み

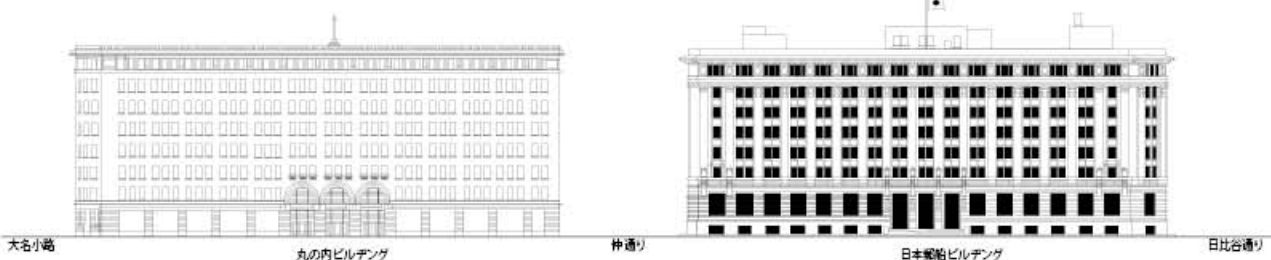


図5-13 行幸道路南側の連続立面

そのなかで特に重要な点は、二十一号館以降行われてきたオフィスビルのアメリカ式建築空間を完成形に近づけたことだ。地震という試練の結果は、アメリカの技術の習得とその弱点の発見が行われ、改善が試みられたことだ（図 5-13）。

地震による直接的な被害だけを見れば、丸の内は日本橋など東京市街の他のエリアと比べ、多大な被害に遭ってはいない。むしろ、被害は非常に少ない方であった。被害を免れたという点で、丸の内は東京の中心としての性格をより強める。震災直後、丸の内には官庁、会社、商店など、約 400 の事務所が仮住まいの場として移転してきたことで、丸の内は東京の経済や政治活動の拠点となる。オフィスビルが林立するビジネス街としてだけではなく、一時的だとしても丸の内が政治と金融の 2 つの顔を都市機能として持つ新たな場所になった [注 5-71]。

関東大震災は、東京のインフラストラクチャー（上下水道などの都市基盤）を寸断した。その一つに、市電があげられる。大打撃を受けた市電はなかなか復旧の目処がつかず、その応急対策としてバスが人々の足として広く東京市内に張り巡らされた。震災

震災後の丸の内には、商いの場を求めて多くの人が押し寄せた。真っ先に露天商が集まりはじめ、丸の内は一時的にバラック街を形成し、丸ビルに行けば何でも揃う状況をつくりだした〔注5-73〕。このような極度に人が集中する環境が丸の内に生まれると、当然衛生的な側面においても意識が集まる。ましてや、東京の中心になりつつある丸の内では、そのような問題に首目しないわけにはいかなかった。三菱の地所部には「共同住宅と衛生価値」という住宅の衛生問題に関する論文を書いた川元良一がすでに在籍していた。川元がこの論文を書いた時期は関東大震災以前である。関東大震災という東京に大きな損害を与えた惨劇にあって、三菱としては川元の人選が大きな意味を持つようになる。

図 5-14 関東大震災後の東京駅を中心とした市バス交通網

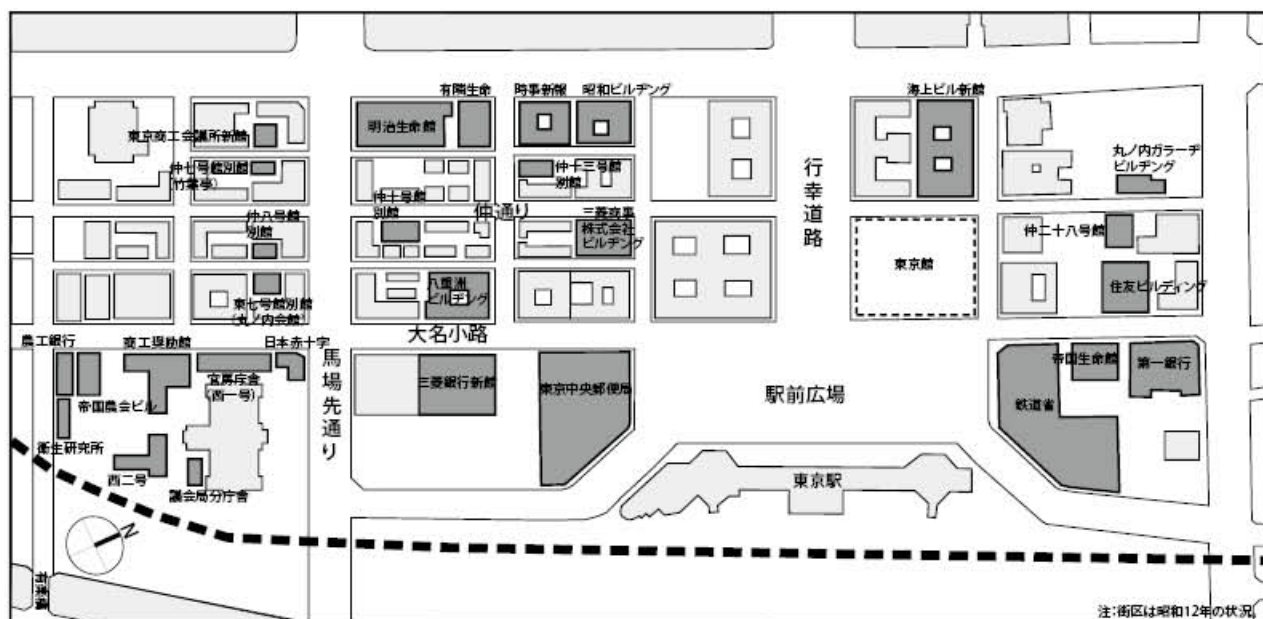


図 5-15 一丁紐育時代の建物配置（関東大震災直前）

空間はスカイラインの統一や施工技術、衛生管理など、ミクロな視点からマクロな視点まで、より多様性を持つ都市空間へと変貌する。

5-5. 震災復興時代の建築と都市空間形成

5-5-1. 東京中央郵便局舎にみる東京駅前の官庁建築

関東大震災後、東京駅前には三菱関係以外の官の建築が建てられていく。そのなかで目を引く建物が昭和6年12月に竣工した東京中央郵便局である。この大規模公共建築は、それまでの様式建築とも、アメリカ式建築とも異なるものであった。他に、昭和12年12月には駅前広場の反対側に国鉄本社ビルが竣工する。三菱は三菱銀行本館に隣接して新館を昭和12年3月に竣工させた。関東大震災以降の時代は、帝都復興に大きな労力を費やされていくなかで、大名小路東側にも様々なタイプの建築が建つようになる。これらの近代建築の誕生により、丸の内はより一層独自の近代都市空間へと歩みを進める（図5-15）。

東京駅前広場の南側に建てられた東京中央郵便局の建物は、昭和4年8月15日に着工し、約2年4ヶ月の工期で昭和6年12月25日に竣工する。この地下1階地上5階の建築設計は吉田鉄郎〔注5-74〕が担当した。郵便局機能を充実させることが目的であった〔注5-75〕（図5-16）。平面にカーブが描かれているが、いままでのオフィスビルと大きく異なる点である。これは土地が矩形ではなく、約135度の角度で曲がった土地条件のもとで設計

されたからである。三菱一号館の平面がL字型で、丸ビルは四方の角が丸くすることで、鉄筋コンクリートの自由さを表現した。東京中央郵便局になると、さらに大きく曲がった平面を可能にした。長方形の建物である一丁倫敦の建物群が建ち並んだ時代から、鉄筋コンクリート造を使いこなす構造技術の進歩がうかがえる。

鉄骨鉄筋コンクリート造の柱と梁の軸組によるラーメン構造は、奥行き深い建物内部へと、多くの外光を取り入れるために階高を高くして窓をできるだけ大きくする。この時代において、画期的な建築表現となった〔注5-76〕。各階の床から天井までは通常の2倍の高さがあり、5階建ての東京郵便局は8階建てのビルの高さに匹敵する〔注5-77〕。それを可能にしたもう一つの立役者は、八角形の太い柱であった。外壁が45度回転しているところでは、柱が2つのグリッドで形成された。東京郵便局の構造で一番重要な柱を詳しく見ていくと、柱に取り付くハンチ梁〔注5-78〕が鉄骨で組まれ、鉄筋が巻かれる〔注5-79〕。その上からコンクリートを打設しており、余裕のある大空間が作りだされるとともに、構造美を演出した。

丸ビルのように、事務所面積の確保といったこれまでの経済性を優先する目的とは少し異なる点で、東京中央郵便局のデザイン表現はより自由度を増した建築となった。それは構造の発展がもたらした結果ともいえる。

5-5-2. 濠端のスカイラインの形成



図5-16 東京中央郵便局外観

岡田信一郎が設計した明治生命館

お堀端に面して明治生命館を建設する計画は、昭和3（1928）年に決定する。三菱二号館に本社を置く明治生命の事業拡大による事務所スペースの確保が目的であった。着目しておきたい点は、関東大震災に耐えた三菱二号館が健在のままで、建替工事が行われたことだ〔注5-80〕。二号館を残しての別棟の新築が初期の考えにあり、増築の可能性が残されていた。まだ現存し続ける二号館には、明治生命以外の他のテナント〔注5-81〕が利用し続けていたからだ。その後の全面建て替えは、岡田がデザイン性の高い

作品を試みたいとの願いが強くあり、また延べ床面積1万坪程度の近代建築を建てるに十分な建築技術の目覚ましい向上が背景にあった。それは、自然災害による倒壊などによるものではなく、新しい建材の誕生による丸の内で最初の建替工事であった。

明治生命館の建設計画には、建築顧問として曾禰達蔵が迎えられた。設計者は指名コンペティション〔注5-82〕によって、岡田信一郎〔注5-83〕の案が選ばれた。岡田は新社屋と旧社屋を1つの建物にすることを進言する。その後の関係者による協議の結果、二号館を取り壊し、大規模な建築を建てるかたちで明治生命館を新築する考えに決まった〔注5-84〕。

明治生命館は、昭和5（1930）年5月に着工し、昭和9年3月竣工する。地下2階地上8階の鉄骨鉄筋コンクリート造は、同時期に建てられた建築としては最大規模であった〔注5-85〕（図5-17）。全面改修した三井本館と同様地下2階であり、延床面積が1万坪にも及ぶ。ただ、丸ビルが地下2階地上8階（一部9階）、延床面積18,311坪の規模ながら、施工期間2年6ヶ月であったことと比較すると、明治生命館は工期が3年10ヶ月と長い。工期の面からすると、工期3年10ヶ月で地下2階地上5階の鉄筋鉄骨コンクリート造、延べ床面積9,584坪の規模で、全面改修した延べ床面積1万坪ほどの三井本館と類似する。工期が延びた要因の一つとして、丸ビルとは異なり、建築意匠にかなりの時間を要したことが考えられる（図5-18）。

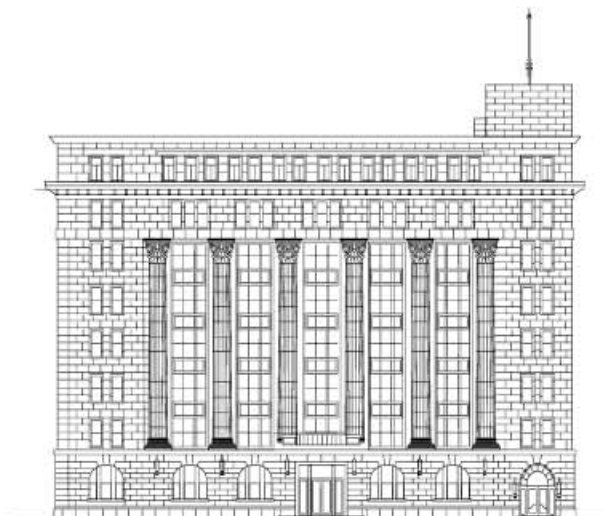


図 5-17 明治生命館南側立面（馬場先通り側）



図 5-18 明治生命館外観（日比谷通り側）

ちなみに、三井本館と明治生命館の建築顧問がそれぞれ丸ビルを担当した山下と、日本郵船ビルを担当した曾禰であり、彼らは時代が異なるが、共に東京帝国大学を出て、三菱に入社した同じ経歴を持つ。異なる点は施工会社で、日本郵船ビルと丸ビルがアメリカの施工会社であるのに対し、三井本館と明治生命館は日本の施工会社という違いがある。明治生命館の施工は竹中工務店であり〔注5-86〕、日本の施工会社による大規模建築の施工が可能となったことを証明した建築の一つともいえる。

三菱二号館と明治生命館にみる保存と開発

現在の丸の内は、新丸ビルなどの建て替えによる新築ビルの開発と、もう一方で明治生命館など歴史的建築物の保存の試みが共生する。このような開発と保存の問題は、関東大震災以降から丸の内において議論されてきた。前述したように、明治生命館の場合は、二号館を存続させながら新館を新築する案から、議論のなかで二号館を取り壊し全面新築の考えへと変化したものだ。この二号館に続き曾禰による六号館も取り壊され、仲十号館別館が昭和12年に建つ。地下1階、7階建ての鉄骨鉄筋コンクリート造で、延べ床面積は1,044坪と、六号館の4倍強の面積に拡大する。土地の有効活用のため、丸の内では建築の高層化が望まれるようになり、徐々にコンドルの意志を継ぎながら、パトンタッチするかのように建てられてきた煉瓦造による都市空間が昭和初期から高度成長期にかけて消滅しはじめる。最終的には、昭和43年にコンドルが設計した一号館が解体される。

当時の技術では、現在行われている保存を視野に入れた開発の考えは無理であったのかもしれない。だが、全く保存せずにすべてを建て替える方法以外にも何かしら手立てがあったはずである。ただ、経済性を重んじる時代であればあるほど、保存する難しが増す。明治建築座談会の第3回の中で曾禰が面白い発言をしているので以下に引用したい。

「曾禰君 濱町公園が大震災後出来た、園内には震災前の日本銀行俱樂部即ちコンドル先生の傑作の一つであるヴェネシヤンゴシックの開拓使物産陳列所の外壁の窓廻りの石を窓の原形に復して四面に据付け之を小型な1基の塔となして園内の一つの飾りとしてある。私は之を大層よい思ひ付と感じます」と。(第3回明治建築座談会、1933年。)

謙虚であった曾禰がこの言葉に託した意味は何であったのか。最低限、建築に宿せた命を場所変えてもよいから、再び新たな命として蘇らせてほしいという願いだったのかもしれない。しかしながら、建築の全部、あるいは一部を別の場所に移す行為は最後の手段であるように思う。明治生命館が極めて優れた近代建築であり、今日においても大変難しい保存の議論ではあるが、より多く保存に関する議論がなされ、方法を探る検討がなされてもよ

かったのではないかと思う。その方法が模索されていれば、現在の丸の内はもっと新旧の建築が入り交じり、歴史の重みを感じられるより魅力的な都市空間になっていた可能性がある。

描かれていく濠端のスカイライン

一丁紐育から始まった高さ100尺の規制から生まれた丸の内の都市景観は、その後、丸の内西側のお濠沿いへと展開した。馬場先通り、仲通り、行幸道路と、通りの両側のストリート景観を意識的に模索し、計画してきた流れは、皇居側から見た片側の景観のあり方へと移行する。同時に、三菱という一企業の意志だけではなく、複数の企業の意志が建築に反映され、連続した景観をつくりだすことになった。それは、これまでにない新たな都市・建築のストリート景観が丸の内に付加することを意味する。

お濠沿いでは、被害を受けた帝国劇場と東京会館の復旧工事が早い段階から着手された。帝国劇場は大正13(1924)年に竣工にこぎつけた(図5-19)。一方の東京会館は被害が激しく、昭和2(1927)年まで工事が延びて完成する。被害が比較的少なかった三菱の建物は、被災した建物の復旧がメインとなっていたため、新築工事が少なかった。そのなかで三菱を退社後、独立していた桜井小太郎は時事新報社(1926年竣工)の設計を行い、お堀端に竣工させる(図5-20)。桜井は関東大震災での丸ビルの苦い経験を踏まえて、かなり入念に杭打ちをしたといわれている〔注5-87〕。

お濠沿いには他に内外ビルが関東大震災で倒壊したために、昭和ビルヂング(1927年竣工)がその跡地に新たに建てられた〔注5-88〕(図5-21)。ちなみに、完成間際だった内外ビルの倒壊により、作業員300人以上が犠牲になった。

昭和9(1934)年に明治生命館が完成することで、お濠沿いに近代建築が建ち並ぶ連続的な街並みをつくりだしていく(図5-22)。一見すると、お濠を挟んで皇居側と丸の内側ではあまりにかけ離れた景観である。しかし、明治・大正・昭和の3時代を経るなかで近代都市として発展に尽力してきた丸の内にとって、このような街並みの形成は自然な流れだったのかもしれない。また、その



図5-19 帝国劇場

後の東京の混沌とした街並みの形成を見ると、この一見ミスマッチのような景観はむしろ日本的でさえあるように感じる。その後、建物高さが100尺で統一されはじめた景観は、日本の近代都市風景として多くの人たちが評価することになる（図5-23）。

5-5-3. 関東大震災後、隙間を埋めて建てられていく建築たち

関東大震災後、華々しく丸の内に登場した建築に比べ、あまり注目されることもなく建てられていった建築について、ここでは少し目を向けておきたい。まず華やかに登場した建物を再確認すると、お濠沿いでは明治生命館が昭和9年に竣工するなど、近代

的な都市風景を意識した連続した街並みがつくりだされる。大名小路では、昭和3年に八重洲ビルディング、昭和6年に東京中央郵便局、昭和12年に三菱銀行新館、同じく昭和12年に国鉄本社ビルが竣工する（図5-24、図5-25）。お濠端同様に、大名小路にも街並みとして連続する景観があらわれる。このようにストリート景観が描かれる一方で、関東大震災後に丸の内の隙間を埋めるように建てられていく建築たちがあった。

関東大震災直後の丸の内には木造のバラック建築が数多く建てられたが、震災後1年半ほどが経過した時点で、三菱の地所部は木造のバラック建築を整理し、本格的な建築を建てはじめる。そ

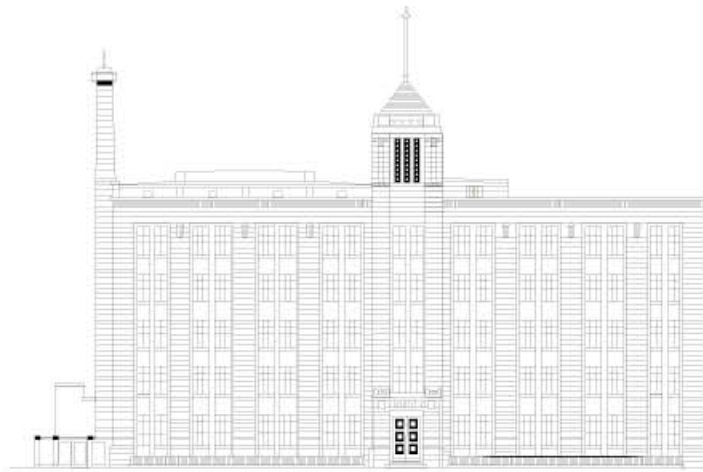


図5-20 時事新報社立面（日比谷通り側）

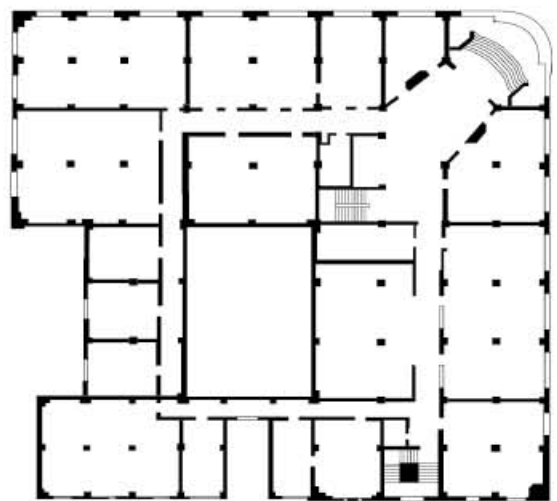


図5-21 昭和ビルディング1階平面



昭和ビルディング

時事新報社



明治生命館

図5-22 お濠端に建ち並ぶ近代建築の連続立面



図5-23 皇居の先に見える丸の内の近代的街並み

の第1号が十三号館の裏手に建てられた仲七号館別館である。3階建て鉄筋コンクリート造の建物が、大正14年4月に竣工する。ここには鰻専門料亭の竹葉亭が賃貸して入居する。

次に仲二十八号館別館が丸の内の北側の端、仲通り沿いに大正15年1月に竣工する。三菱の地所部が建てた最初のオフィスビルとして建つ。規模は地下1階6階建て鉄筋コンクリート造で、延べ床面積1,369坪だった。ただ、三菱の地所部が関東大震災後に設計した建築で、1,000坪を超えるものはあまり多くない。八重洲ビルディング（1928年3月竣工）、丸ノ内ガラーヂビルディング（1929年6月竣工）、三菱商事株式会社ビルディング（1937年3月竣工）、三菱銀行新館（1937年3月竣工）があるくらいだ。昭和4年6月に竣工した丸ノ内ガラーヂビルディングは、日本初の自動車庫専用のビルとして誕生する〔注5-90〕。この建物規模は、地下1階6階建ての鉄筋コンクリート造建築で、延べ床面積が1,602坪である。昭和12年3月に竣工した三菱商事株式会社ビルディングは、三菱本社別館として建てられた。このころになると、仮本社は本社として正式に位置付けられている。三菱本社別館が建て

られた背景には、三菱関連各社の膨張が止まらず、三菱本社の新築と増築では間に合わなくなり、3,400坪規模の建築が建てられた。この建物にはエレベーターが3台設置され、地下道が本館と連絡した〔注5-91〕。賃貸オフィスビルを積極的に増やすというよりも、三菱関連会社への配慮からの新築であった。

丸の内において、三菱が所有する建築は関東大震災の被害をある程度免れた。三菱が所有する既存の建築は多く、三菱以外の新築が丸の内で見立つのと対照に映る。その一つの要因として、三菱は新築より補修・改修に力をそそいだ感があり、その大規模な建築の一例は丸ビルだろう。

5-5-4. 新たな大名小路の景観

大名小路に姿を現した八重洲ビルディング

ここまで丸の内のストリート景観を歴史的に読み解いてきたが、ここで気になる建築が八重洲ビルディングである。それは、三菱がアメリカ式の建築にこだわり、極力シンプルなデザインに固執してきた丸ビルまでの流れと異なる方向に位置するからだ。そのあ

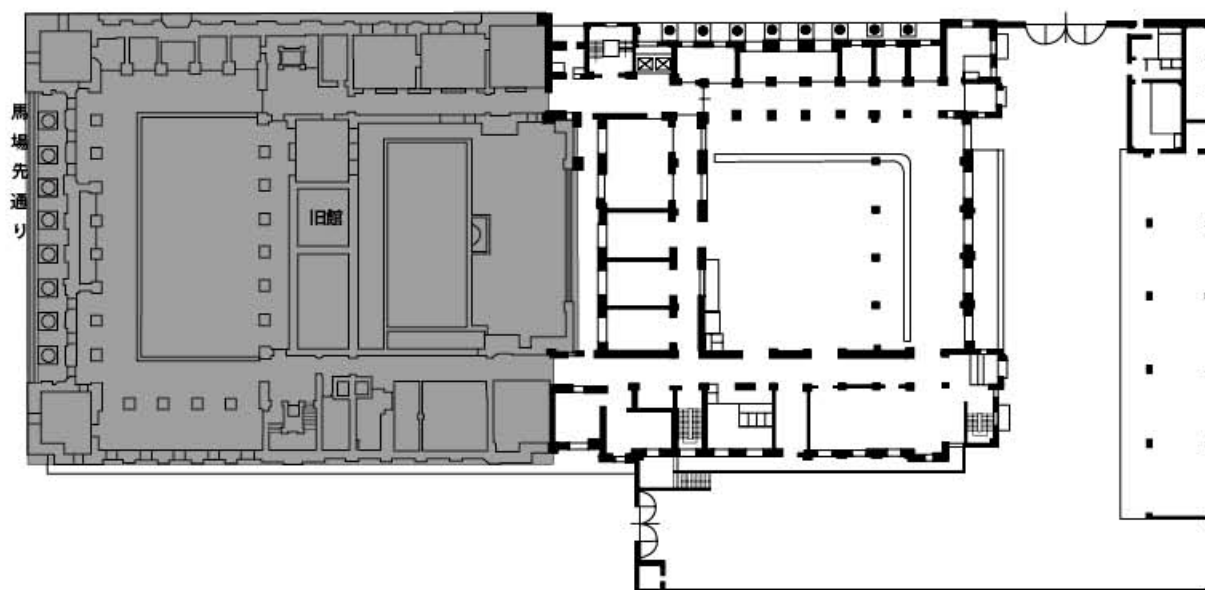


図 5-24 三菱銀行新館 1 階平面

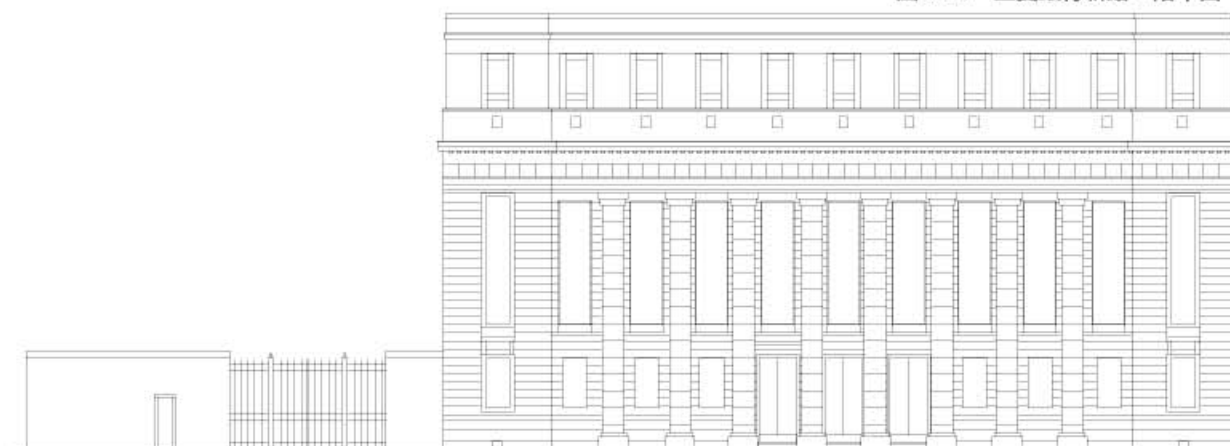


図 5-25 三菱銀行新館大名小路側立面

たりを最後に検証しておきたい。

昭和3(1928)年3月に鉄骨鉄筋コンクリート造、地下1階地上8階建ての八重洲ビルディングが大名小路の仮本社ビルと一号館の間に姿を現す(図5-26、図5-27)。延床面積は5,383坪と、規模からすれば丸ビルの3分の1にも満たない[注5-92]。着工が大正15年2月19日、竣工が昭和3年3月31日と、丸ビルを上回る3年1ヶ月の工期がかかっている。関東大震災後ということもあり、明治生命館同様、慎重に工事が進められたことがうかが

える。

八重洲ビルディングの平面図を地下から順に見ていきたい。平面計画全体の特徴としては、中庭部分が地階まで貫かれていることがあげられる(図5-28)。これは、設備コア形式が採用されていることがあげられる。地階で特徴的な点は、エントランスが地階にも設けられていることだ。八重洲ビルディングよりも前のオフィスビルは、地階に行く時、1階から入り、内部から地下に移動する動線が基本的な形であった。だが、このビルは西側にあること

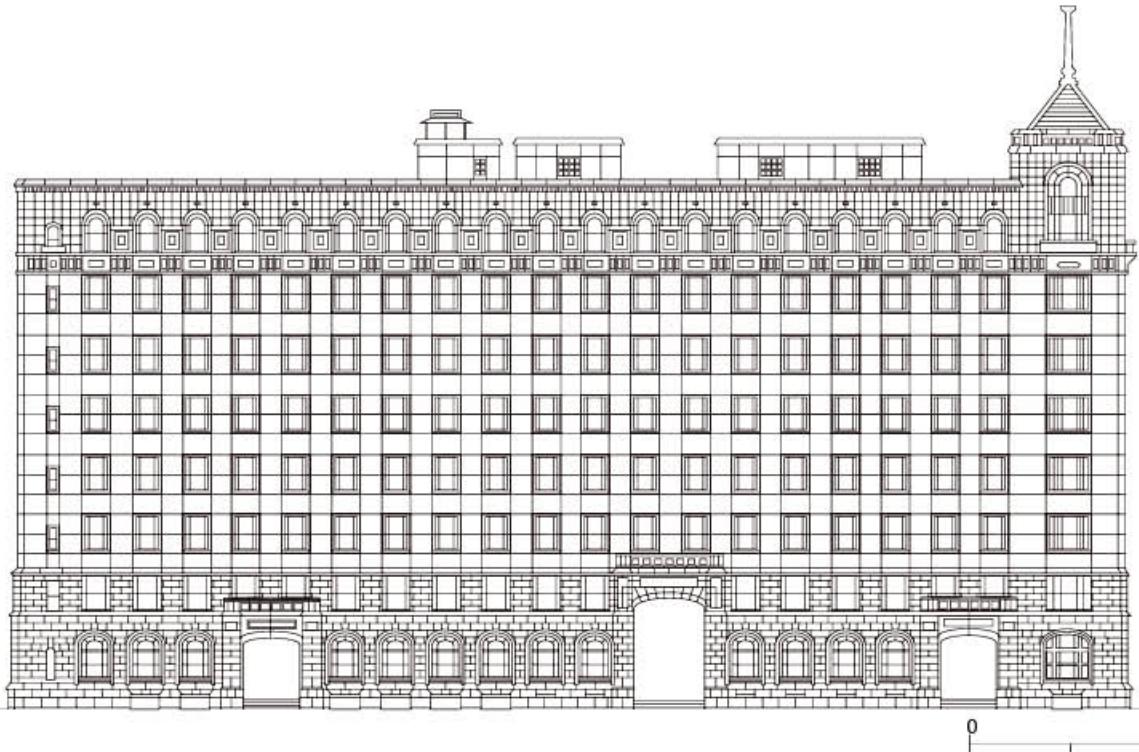


図5-26 八重洲ビルディング西側立面

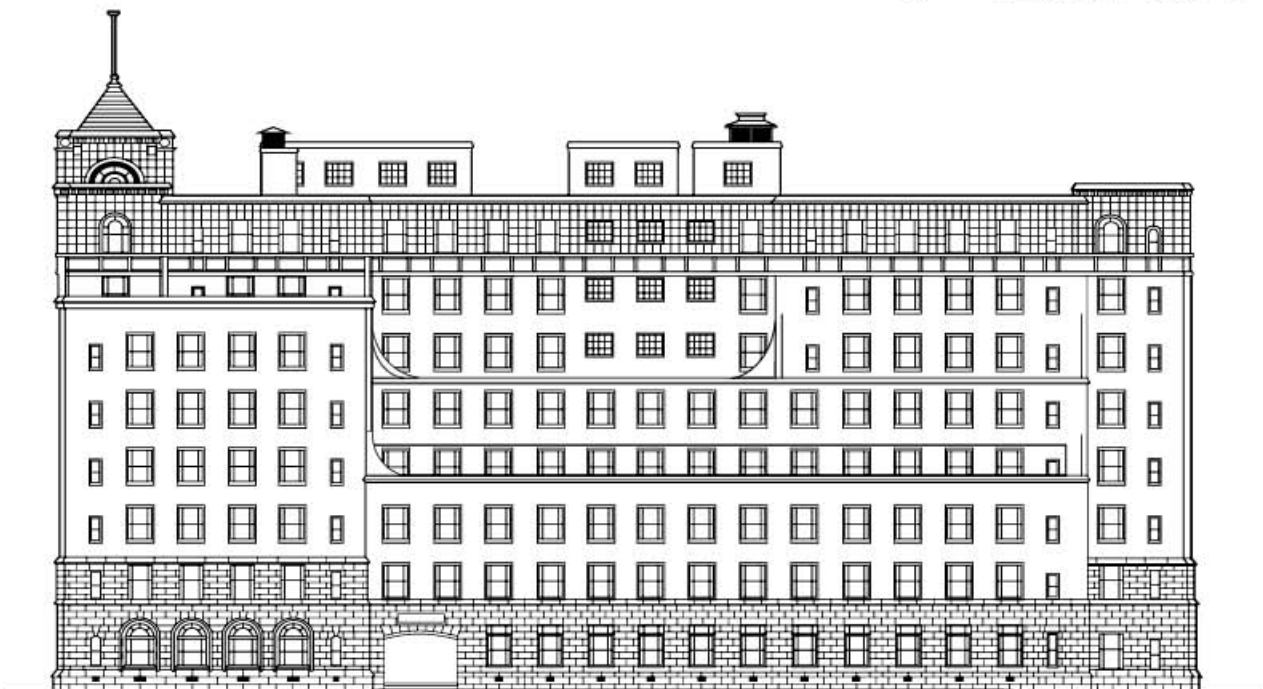


図5-27 八重洲ビルディング北側立面

から、外部空間から直接アプローチして地下に降りるスロープが設けられた(図5-29)。

1階平面は、大きく分けて南側と北側の2つのブロックに分けることができる(図5-30)。南側は大きなワンルームになっており、空間の利用にフレキシビリティがある。一方、北側はある程度大きな部屋を用途に応じて分割するのではなく、事前に各諸室の用途を想定し、それに見合った大きさの部屋を設けた従来通りの典型的なオフィス空間としてある。大名小路側には、メインエントランスが中央に、両側にエントランスが1つずつ、計3つ設けられている。西側のエントランスは裏動線だと考えられるが、1階オフィス部分へのアプローチを考えると1階の従業員は西側、それ以外のオフィス関係者は東側というような使い分けも可能なくくりに見える。

2階以上の構成は、基本的に同じで、廊下を介して外側には大きなオフィス空間が2つから3つ配置され、設備コアの周辺の空いたスペースにはいくつかの小さな事務所スペースが配置された(図5-31)。大きい方のオフィス空間は、それぞれの空間が用途に応じて部屋を分割できるような仕様である。これは丸ビルや仮本社ビルと同様の形式といえる。また、小さい方の事務所空間はそれぞれが中庭に接するように配置され、採光を確保する。設備コア周辺で中庭に接することが出来ない場所は倉庫や採光を必要としない空間になっている。また、階を上がる程オフィス空間が少なくなっている点も特徴的である。これは、建物自体に高さがあるため、裏側に建つ建築が日陰になってしまうことに対する配慮ではないかと考えられる。

このように、八重洲ビルディングはそれまでのアメリカ式オフィス建築同様、平面計画は中廊下式として合理性を重視する一方、ファサードに関しては二十一号館以前のようなある種の記念碑的な要素が加わる。帝都復興に対するシンボリックな意味合いが加味されたのではないかと考えられる。それは、関東大震災をきっかけに、三菱側が丸の内オフィス街の原点である、ストリートとし

ての街づくりに立ち返る必要性を感じたのかもしれない。

八重洲ビルディングと大名小路のストリート景観

八重洲ビルディングの立面図を見てまず目に止まる点は、馬場先通り南側エリアの二十一号館以前の建物で主流となっていた塔が復活したことだ(図5-32)。ただ、二十一号館までは塔の下にメインエントランスがあったが、八重洲ビルではメインエントランスが塔の下にないなど、塔の扱いが異なっている。実用から生ま

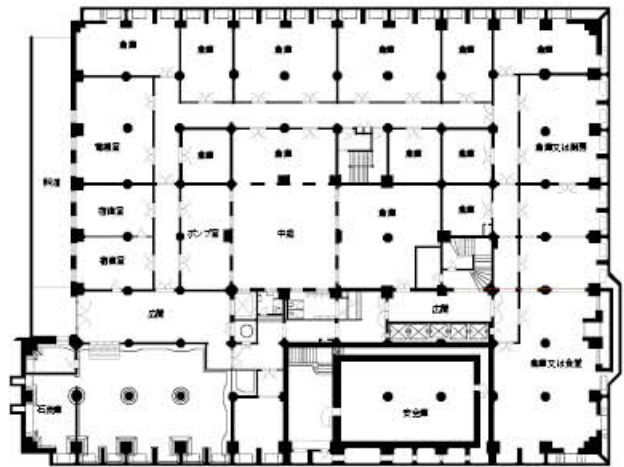


図5-29 八重洲ビルディング地階平面

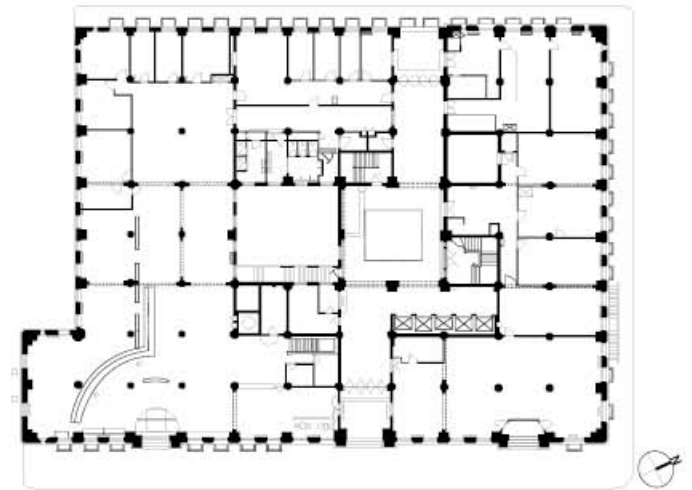


図5-30 八重洲ビルディング1階平面

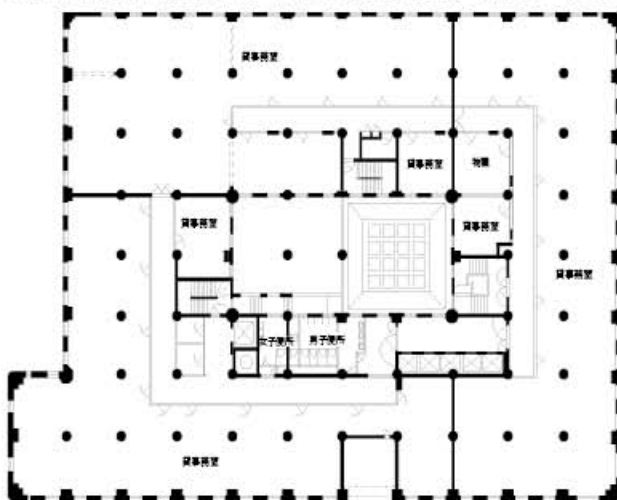


図5-31 八重洲ビルディング2階平面



二十一号館
大正3年竣工

三号館
明治29年竣工

れたものではなく、街並みの景観を意識したシンボリックな意匠であることがわかる。

馬場先通りを挟み三号館、一号館を加えた二十一号館から八重洲ビルまでの4棟を見ると、八重洲ビルは少し高い。だが、塔をつけることで、南端に塔を設けた二十一号館に対して、八重洲ビルは北端に塔がつくられ、4棟のビルにまとまりを持たせる。通りの景観としては馬場先通りや仲通りなどのような統一感が感じ取れる。バラバラに個々の建築が展開してきたかに見える大名小路の建築群に対し、ストリートとしての街並みを整える意識が復活し、そのポイントとなる塔が復活した。行幸道路側に面して建つ丸ビルなどの白亜のアメリカ式オフィス建築群と比べるとその

違いは一目瞭然である。このことから、それまでアメリカ式オフィスを建てることに力を注いだ三菱の方針に少し変化があったように感じる。そのきっかけは関東大震災であろう。震災を経て、三菱は二十一号館以前に試みてきたストリートとしての統一感や調和のある街づくりという原点に少し立ち返ったように思える。しかしながら、戦後の昭和26年に東京ビルディング、昭和27年に新丸の内ビルディングが建てられて以降、八重洲ビルディングのような意匠的な面を強調したビルは建てられなくなった。

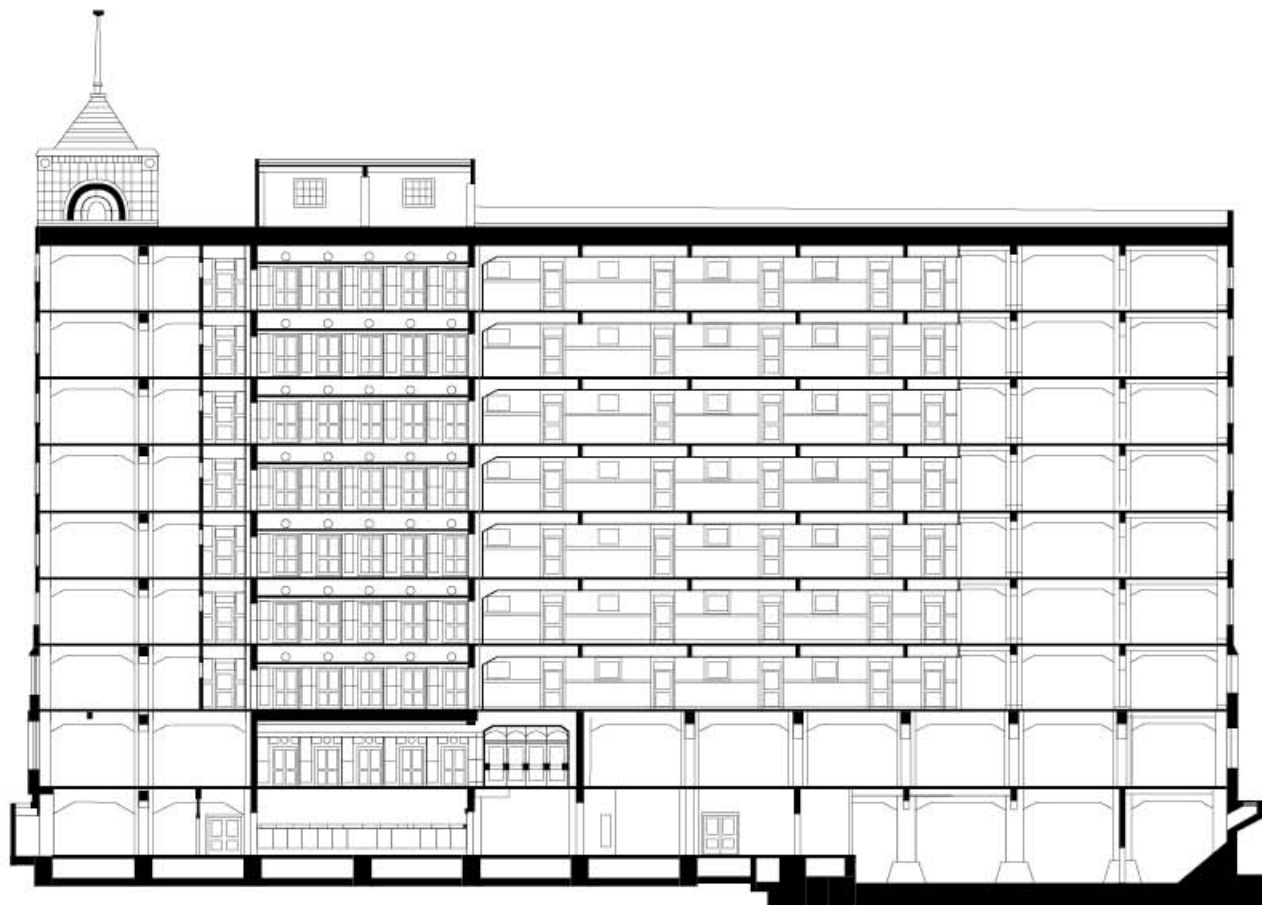


図 5-28 八重洲ビルディング断面

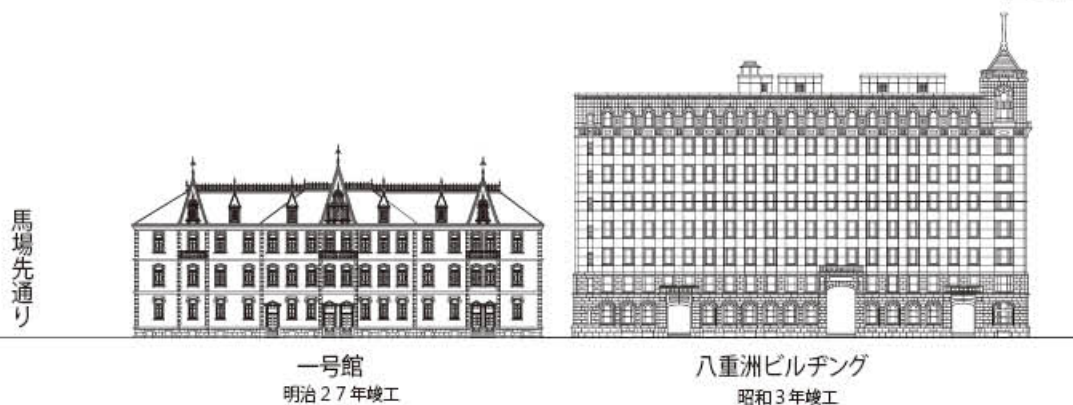


図 5-32 二十一号館から八重洲ビルディングまでの連続立面

第5章の注釈

【注5-1】 中央停車場（現東京駅）は、市区改正事業の一環として明治36年辰野金吾に設計が依頼される。大正3年開業、3階建て鉄骨煉瓦造である。開業後は東京駅と名前を変える。

【注5-2】 明治36(1903)年に「市区改正新設計」が新たに定められ、道路網の再検討が行われた。丸の内では、外濠沿いの一等二類道路が消滅する一方、道三堀の埋め立てによる永代通り、および皇居と新しく誕生する中央停車場（現東京駅）を結ぶ40間（約72m）の行幸道路が、新たに一等一類道路として位置づけられた。新設計になり、路線数が4分の1近く縮小されたなかで、道路整備の面からも丸の内の高い位置づけがわかる。行幸道路は、東京駅の竣工に合わせた大正3(1914)年に、東京駅から内濠手前までの一部が完成した。こうして、大正以降、東京海上ビルを皮切りに、丸の内に新しく登場する建築物は東京駅を要とし、行幸道路を軸にしてアメリカ式の大規模な近代オフィスビルが建ち、丸の内に新たな都市空間の展開が始まる。（岡本哲志『「丸の内」の歴史 丸の内スタイルの誕生とその変遷」ランダムハウス講談社、2009年、p.169。）

【注5-3】 保岡勝也「丸の内の今昔と将来」、『建築世界』1923年7月。

【注5-4】 前掲書『「丸の内」の歴史 丸の内スタイルの誕生とその変遷』p.200,201。

【注5-5】 前掲書『「丸の内」の歴史 丸の内スタイルの誕生とその変遷』p.170,171。

【注5-6】 三菱地所株式会社社史編集室編『丸の内百年のあゆみ』上巻、三菱地所株式会社、1993年、p.211,212。

【注5-7】 東京銀行集会所は、大正5（1916）年に竣工した3階建て（一部4階建て）の煉瓦造建築である。各所には鉄骨や鉄筋コンクリートを補強材として使用した。

【注5-8】 日本工業倶楽部会館は、大正9年竣工した。5階建て鉄筋コンクリート造で、一部鉄骨が使われた。ファサードは松井貴太郎（横川工務所）が担当した。

【注5-9】 曾禰中條建築事務所は、明治39年から建築設計事務所を自営していた曾禰達蔵が明治41年に中條精一郎とともに開設した事務所である。

【注5-10】 芦沢不二男、毛見虎雄、桜井良雄著「海上ビルなどを中心とする初期オフィスビルの施工」『近代日本建築学発達史』日本建築学会、1972年、p.467。

【注5-11】 横尾義賢著「内藤多仲先生・関東大震災を語る」座談会『近代日本建築学発達史』1972年、p.170。

【注5-12】 前掲書『「丸の内」の歴史 丸の内スタイルの誕生とその変遷』p.199。

【注5-13】 川元良一の同期には、遠藤新、小野二郎、石川信之、下元連、清水幸重などがいた。大学在学中には、佐野利器による鉄骨構造学の講義が開かれていた。川元は、三菱に所属中にアメリカ郊外につくられたガーデンアパートメントハウスに着目している。現地の雑誌をトレースするなどのスタディを重ねて、「共同住宅館と衛生価値」を書き上げる。大正13（1924）年には東京帝国大学教授であった内田祥三の誘いにより、関東大震災後の復興のために設立された同潤会に、設立当初から3年間の契約で建築部長に収まる。川元に声がかかった理由としては、大学に籍を置いていた時建築構造に関して研究していたこと、川元が三菱在籍中に三菱銀行本店が関東大震災で全く被害を受けなかったことなど構造面での実績とともに、前述の論文で住環境面に関する知識と興味があった点があげられる。

このことから、川元は意匠設計ではなく、構造や環境等の分野を買われて三菱に入社した可能性が高い。また、同潤会参加後も十分に能力を発揮する。関東大震災後における同潤会の住宅建設活動は、仮設住宅、普通住宅とともに、新たな視点からのアパートメントハウスの建設など、難事業が目白押しであった。だが、過去の経験を踏まえ、川元は青山アパートや柳島アパートなどいくつかの作品を直面する多用で複雑な要望に答えた設計を試みていった。独立後は、丸ビルに事務所を設立し、「軍人会館」の実施設計や「田村町日産館」の設計に携わった。

【注5-14】 前掲書『丸の内百年のあゆみ』上巻、p.207。

【注5-15】 山下寿朗（1888～1983）は、明治41(1908)年に東京帝国大学工学部建築学科に入学した。当時の専門科目は建築士、矩術、透視画法、建築意匠、計画・製図、建築法規、施工法、建築構造、鉄骨構造、応用力学製図演習であり、山下は構造専攻となっているが選択科目の上だけであったようだ。2年からは2つのコースのうち構造学演習、地震学、矩術、建築法規などのコースを受講する。山下は数学が得意であったことに加え、佐野利器が身近にいたことが構造に興味を持つ要因となる。卒業制作は「折り目正しいルネッサンス様式のものであった」と2年後輩の下元連が語るように、様式を重んじた作品であった。

三菱退社後、山下は当時東京帝国大学学部長であった内田祥三の誘いで東京帝国大学の講師となり、その後20年間勤める。昭和4年には山下寿朗建築事務所を設立する。これは現山下設計と現日本設計の母体となる。戦前最大の建築事務所であった曾禰・中條建築事務所は、中條が「デザイン・経営両面に渡る優れた能力」（松貞二郎談）を持っていたため、資本主義社会における建築家がビジネス面でも成功させた一例であろう。この中條精一郎は山下の親戚筋にあたる。山下は事務所開設に向け、中條の指導を受け、手法を真似したといわれる。このようにして、山下は現代の組織設計の草分けとなる。（村田麟太郎著「山下寿郎評伝③ 学生時代と三菱時代」『建築技術』日本建築学会、1999年、pp.242～245、村田麟太郎著「山下寿郎評伝⑤ 山下設計創の頃」『建築技術』日本建築学会、1999年、pp.216～219。）

【注5-16】 村松貞次郎著『日本建築家山脈』、鹿島出版、1965年、p.183。

【注5-17】 前掲書『丸の内百年のあゆみ』上巻、p.211。

【注5-18】 松井保男は、米国建築家協会の会員で、シカゴやニューヨークをはじめ米国各地で高層多目的ビジネスビルの設計に携わった建築家である。

【注5-19】 ウィリアム・スターレットは、スターレット5人兄弟の三男で、フラー社の副社長であった。5人とも建築家もしくはビル施工業者であり、

次男のポール・スターレットがフラー社3代目社長である。(前掲書『丸の内百年のあゆみ』上巻 p.236)

[注 5-20] 前掲書『丸の内百年のあゆみ』上巻、p.233,234。

[注 5-21] 「New Constructions in an Ancient Empire」William A.Starrett, The Scriber's Magazine, September 1923, 前掲書『丸の内百年のあゆみ』上巻、p.234。

[注 5-22] ウィリアムが東洋フラー建築会社の専務取締役・弁護士のカウフマンに宛てた手紙に、「われわれは、処女地に足を踏み入れつつあります。まだ誰も聞いたことのないような建設技術の向上を、日本にもたらそうとして、生気込んでいます」(大正8年10月13日)という内容が書かれていた。(藤森照信「丸ビルが建てられた秘密」『丸ビルの世界』、1985年、p.65。

[注 5-23] 『Changing the Skyline』Paul Starret, The Scriber's Magazine, 1938, 前掲書『丸の内百年のあゆみ』上巻、p.235,236。)

[注 5-24] 日本郵船ビルは、工期が2年8ヶ月で、大正12年5月竣工した。

[注 5-25] 日石ビルは、工期が1年11ヶ月で、大正11年8月竣工した。

[注 5-26] 近藤兼平は、阿波生まれで、明治5年に欧米留学から帰国後三菱商會に入社する。日本郵船設立(1885年)とともに同社に移り、明治28(1895)年より社長となる。(前掲書『丸の内百年のあゆみ』上巻、p.74。)

[注 5-27] 前掲書『丸の内百年のあゆみ』上巻、p.236。

[注 5-28] 前掲書『丸の内』の歴史 丸の内スタイルの誕生とその変遷 p.206。

[注 5-29] 前掲書『丸の内百年のあゆみ』上巻、p.238。

[注 5-30] 実費精算方式は、アメリカにおいて、コスト・プラス・フィー制度と呼ばれている。工事費に計上されるすべての伝票を施工側が施主側に申告し、施主側はこれを詳細に検査して工事実費を確定し、工事の進捗をチェックした。施工側が正確と判断した部分について建築費と報酬を支払う。(前掲書『丸の内百年のあゆみ』上巻 p.248。)

[注 5-31] 村田麟太郎著「山下寿郎評伝③ 学生時代と三菱時代」『建築技術』日本建築学会、1999年、p.245。

[注 5-32] 村田麟太郎著「山下寿郎評伝⑧ ライフワークとなった主張」『建築技術』日本建築学会、2000年、p.207。

[注 5-33] 前掲書『丸の内百年のあゆみ』上巻、p.248。

[注 5-34] 前掲書『丸の内』の歴史 丸の内スタイルの誕生とその変遷 p.211。

[注 5-35] レンタブル比は、貸付可能面積の全体面積に占める比率である。明治43年竣工の三菱十二号館は47.5%、大正3年竣工の二十一号館は73%で、丸ビルは79.4%だった。(『丸の内百年のあゆみ』上巻三菱地所株式会社、1993年、p.244。)

[注 5-36] 前掲書『丸の内百年のあゆみ』p.244。

[注 5-37] 藤森照信「丸の内をつくった建築家たち - むかし・いま」、『別冊新建築日本現代建築家シリーズ⑨三菱地所』新建築社、1992年、p.239。

[注 5-38] 日比忠彦(1873～1921年)は、ドイツ・フランスに留学した後、鉄骨造・鉄筋コンクリート造を研究する。日露戦争後にその研究成果を発表し、従来の補強式鉄骨造が架構式鉄骨造に劣ることを述べた。このことはサンフランシスコ大地震で確証され、それ以来架構式へと進む。(稲垣米三著『日本の近代建築 [その成立過程]』鹿島出版会、1979年、p.120。)

[注 5-39] 山下寿郎著「わが国建築施工史の上からみた丸の内ビルディング建築工事」、日本建築学会編『近代日本建築学発達史』丸善、1972年10月、p.456。

[注 5-40] 村田麟太郎著「山下寿郎評伝④ 旧丸ビルと三井本館」『建築技術』日本建築学会、1999年、p.228。

[注 5-41] 前掲書「山下寿郎評伝④ 旧丸ビルと三井本館」p.229。

[注 5-42] 大森房吉(1868～1923年)は、日本の地震学者である。1898年ごろに常時記録可能な大森式(水平)地震計を制作しており、後に様々な改良がされ、日本だけではなく、海外でも使用された。

[注 5-43] フラー社の設計通りになってしまった点について、内田は「フラー社と議論し日本側設計者の要求を通そうと努めたが、実際に鉄骨がアメリカから到着してみると日本側の要求どおりのものではなく、そのまま実行せざるを得なかった」と述べている。(内田祥三著「四月二十六日の地震に對する感想」『建築雑誌』日本建築学会、1922年7月、p.310。)

[注 5-44] ここで示す明確な作業条件とは、ある仕事を「150日ワーキングデー」以内に仕上げることなどの条件である。(前掲書『丸の内百年のあゆみ』p.251。)

[注 5-45] 前掲書『丸の内百年のあゆみ』上巻、p.251,252。

[注 5-46] 山下寿郎著「わが国建築施工史の上からみた丸の内ビルディング建築工事」『近代日本建築学発達史』日本建築学会、1972年10月、p.458。

[注 5-47] 前掲書「わが国建築施工史の上からみた丸の内ビルディング建築工事」462頁において、「当時トラックの使用が著しくはなかった」と山下が記述していることから、日本でのトラック使用は少ないが当時あったと考えられる。

[注 5-48] 基礎杭は北米産松を使用した。事前の地盤調査では、東京の地盤が河川堆積によるものであり、シルト質沖積層の下に非常に良い砂の層があると、ウィリアムが理解していた。(前掲書『丸の内百年のあゆみ』上巻、p.255。)

[注 5-49] ガイデリックは、控鋼(ガイ)で支えられたマストにブームを旋回させて、重い資材や機械を必要な場所に引き上げる作業のために用いられる機械であり、マストが360度旋回するために広範囲の作業が可能になる。

- [注 5-50] 当時の日本の鉄骨建込みは 1 本建てマストを用いる原始的な工事が一般的だったため、ガイデリック使用の作業は人々を驚かせた。(前掲書『わが国建築施工史の上からみた丸の内ビルディング建築工事』p.463。)
- [注 5-51] 前掲書『丸の内百年のあゆみ』上巻、p.256。
- [注 5-52] 藤森照信著「丸ビルが建てられた秘密」『丸ビルの世界』株式会社かのう出版、1985 年 12 月、p.87。
- [注 5-53] 前掲書『丸の内百年のあゆみ』上巻、p.257。
- [注 5-54] 前掲書「丸ビルが建てられた秘密」p.88。
- [注 5-55] 前掲書『丸の内百年のあゆみ』上巻の 259 頁では、実際にわからないが、追放はなかったとしている。だが、前掲書「丸ビルが建てられた秘密」の 88 頁では、フラー社の追放があっただろうとしている。ちなみに、前掲書『三井本館と建築生産の近代化』の 75 頁では、三菱とフラー社との関係は東京地震（大正 11 年）を境に冷え切たと記されている。
- [注 5-56] 前掲書「丸ビルが建てられた秘密」p.89。
- [注 5-57] 鈴木昇太郎著「関東大震災と丸ビルの思い出」三菱地所社内報『丸の内』50 号、p.44。前掲書『三井本館と建築生産の近代化』p.71～72。
- [注 5-58] 前掲書『「丸の内」の歴史 丸の内スタイルの誕生とその変遷』p.217。
- [注 5-59] 前掲書『丸の内百年のあゆみ』上巻、p.277。
- [注 5-60] 前掲書『丸の内百年のあゆみ』上巻、p.284,285。
- [注 5-61] 前掲書『丸の内百年のあゆみ』上巻、p.281。
- [注 5-62] 前掲書『丸の内百年のあゆみ』上巻、p.285。
- [注 5-63] 前掲書『丸の内百年のあゆみ』上巻、p.285,286。
- [注 5-64] 前掲書『丸の内百年のあゆみ』上巻、p.280。
- [注 5-65] 前掲書『丸の内百年のあゆみ』上巻、p.282。
- [注 5-66] 石田潤一郎著『日本の建築「明治・大正・昭和」』第 7 巻、三省堂、1980 年、p.173。
- [注 5-67] 建築物関係の監督官庁の見解では、構造体に関して充分再利用することが可能だったようだ。だが、三井は事業拡大のために全面改修を行った。(石田繁之介著『三井本館と建築生産の近代化』鹿島出版、1988 年、p.27。)
- [注 5-68] 前掲書『三井本館と建築生産の近代化』p.26。
- [注 5-69] 野村正晴著「震災補強工事による旧丸ノ内ビルディングの建築計画の変化 三菱財閥と丸ノ内地区開発 その 2」、『日本建築学会計画系論文集』建築学会、pp.1491～1497。
- [注 5-70] 前掲書「震災補強工事による旧丸ノ内ビルディングの建築計画の変化 三菱財閥と丸ノ内地区開発 その 2」pp.1491～1497。
- [注 5-71] 前掲書『「丸の内」の歴史 丸の内スタイルの誕生とその変遷』p.216,217。
- [注 5-72] 前掲書『「丸の内」の歴史 丸の内スタイルの誕生とその変遷』p.220。
- [注 5-73] 前掲書『「丸の内」の歴史 丸の内スタイルの誕生とその変遷』pp.257～P259。
- [注 5-74] 吉田鉄郎(1894～1956 年)は、大正 8 年に東京帝国大学建築学科卒業後、逓信省に入省する。営繕課の技師として、東京中央郵便局(1931 年)、大阪中央郵便局(1939 年)などを設計した。退省後は、日大教授となる。ドイツ語で日本建築を海外に紹介した『日本の建築』を著した。(野村和宣著『生まれ変わる歴史的建造物』日刊工業新聞社、2014 年 7 月、p.162。)
- [注 5-75] 野村和宣著『生まれ変わる歴史的建造物』日刊工業新聞社、2014 年、p.162。
- [注 5-76] 前掲書『生まれ変わる歴史的建造物』p.168。
- [注 5-77] 前掲書『生まれ変わる歴史的建造物』p.178。
- [注 5-78] ハンチ梁は、鉄筋コンクリート造の建物において、柱に接合する梁の端部の断面が他の梁厚よりも大きくなっている部分をいう。
- [注 5-79] 前掲書『「丸の内」の歴史 丸の内スタイルの誕生とその変遷』p.237,238。
- [注 5-80] 前掲書『「丸の内」の歴史 丸の内スタイルの誕生とその変遷』p.272。
- [注 5-81] 明治生命以外では、明治火災、東京海上が入居していた。(鈴木博之著「明治生命館という建築」『図録明治生命館』明治安田生命保険、2006 年、p.36。)
- [注 5-82] 設計競技は、曾禰達蔵の推薦により、佐藤功一、鈴木祐次、渡辺節、桜井小太郎、渡辺仁、葛西・田中事務所、横河工務所、岡田信一郎たちによって行った。審査基準は次の 2 点である。ひとつは「旧社屋と新社屋の調和よりも、将来、旧社屋を取り壊した後、新旧両敷地を覆う大建築が完成した時を基本とすること」であり、いまひとつは「建築様式としては壮重、堅実かつ美的外観を失わないこと。またホテル式、デパートメントハウス式に流れず、しかも官庁学校式の単調に陥らないこと」であった。(前掲書「明治生命館という建築」p.52。)
- [注 5-83] 岡田信一郎(1883～1932 年)は、明治 39(1906)年に東京帝国大学を卒業した後、早稲田大学、東京美術学校の教授となる。大正から昭和初期にかけて、様式を巧みに扱う建築家として活躍し、代表作に中之島公会堂(1918 年)、第 3 期の歌舞伎座(1930 年)、ニコライ堂改築(1930 年)などがある。(前掲書『生まれ変わる歴史的建造物』p.213。)
- [注 5-84] 新旧の両館を併立する案は、あくまで暫定的な立案であった。選出された岡田は、東京市内で最も条件の良い敷地をわずか三層の旧社屋によっ

て占められるのは不経済であり、旧社屋の残存が美観地区に不調和であるとして、大建築が壮重な外観を生むと主張した。(前掲書「明治生命館という建築」p.52。)

[注 5-85] 前掲書『「丸の内」の歴史 丸の内スタイルの誕生とその変遷』p.272。

[注 5-86] 前掲書「明治生命館という建築」p.52。

[注 5-87] 前掲書『「丸の内」の歴史 丸の内スタイルの誕生とその変遷』p.234。

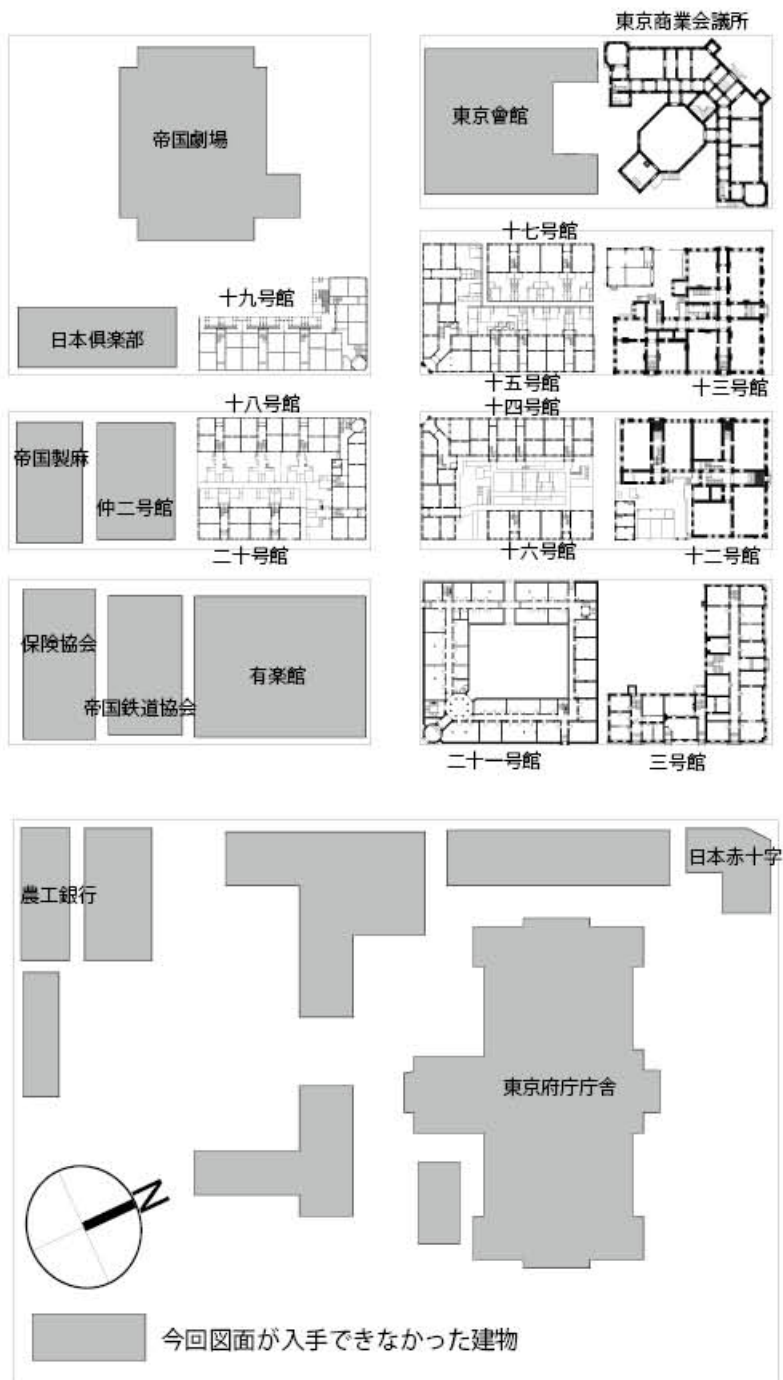
[注 5-88] 前掲書『「丸の内」の歴史 丸の内スタイルの誕生とその変遷』p.235。

[注 5-89] 前掲書『「丸の内」の歴史 丸の内スタイルの誕生とその変遷』p.271,272。

[注 5-90] 前掲書『「丸の内」の歴史 丸の内スタイルの誕生とその変遷』pp.238 ～ 242。

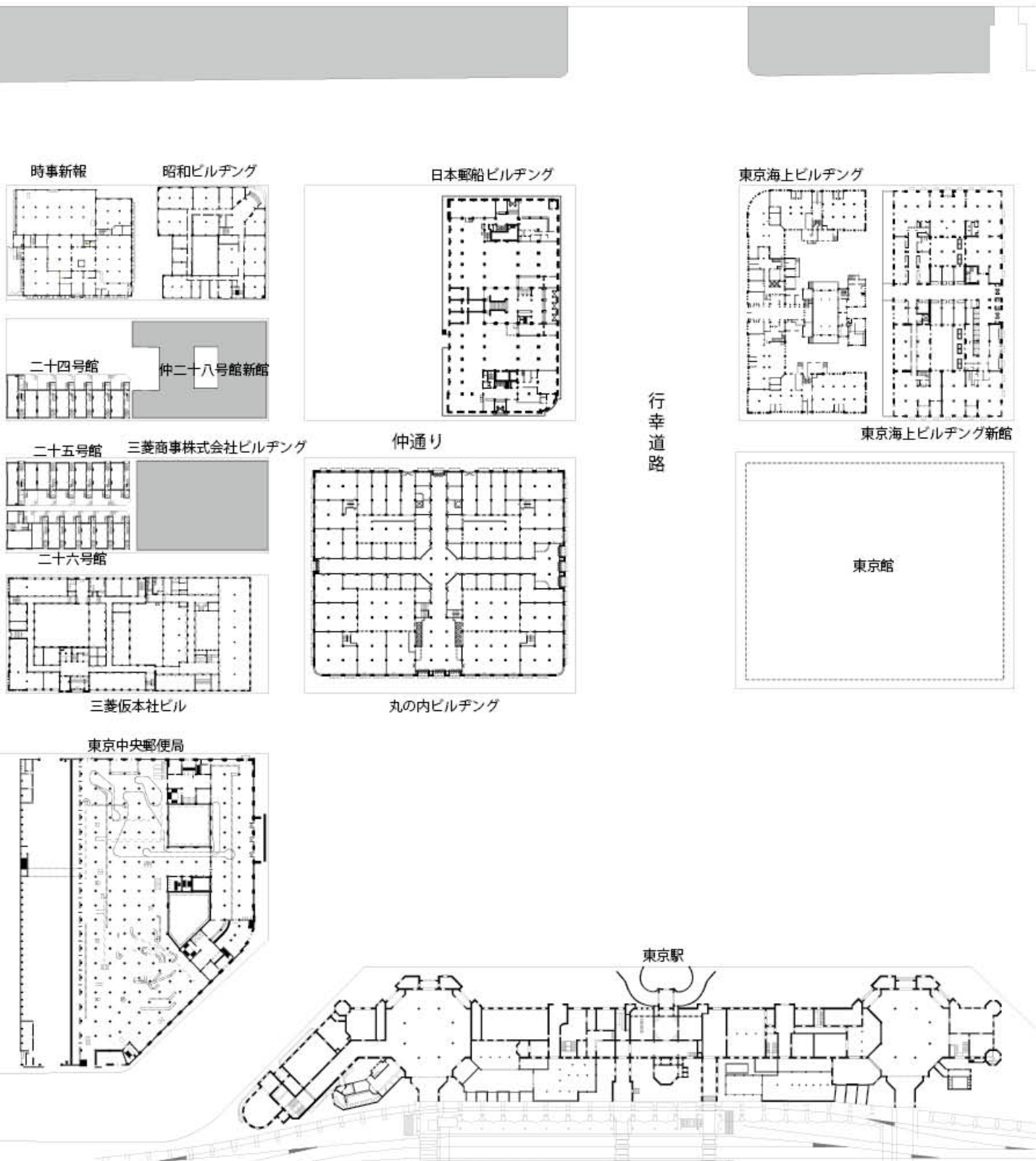
[注 5-91] 前掲書『丸の内百年のあゆみ』上巻、p.397。

[注 5-92] 前掲書『「丸の内」の歴史 丸の内スタイルの誕生とその変遷』pp.238 ～ 240。



馬場先通り





図E 丸の内に建てられた建築の平面一覧（1937年までの丸の内の建築群）

おわりに

本報告書は、『都市センター・丸の内の研究』（財団法人日本文化会議、1988年）から端を発している。ずいぶん長い年月が経過してしまったが、1986年から2年間じっくりと丸の内にに関する研究ができた。それから20年の歳月を経て、再び丸の内に係わる機会を得た。三菱一号館が再現され、美術館として生まれ変わろうとする企画のなかで、歴史資料館と竣工に際して大規模な展覧会を開催する企画・監修を頼まれる。2006年から3年半の間、再び丸の内と向き合うことになった。もちろん、そのベースには『都市センター・丸の内の研究』からの展開があった。

幸いにも、この時展覧会に向けて、2冊の本を出版することができた。岡本哲志著『「丸の内」の歴史 丸の内スタイルの誕生とその変遷』（ランダムハウス講談社、2009年）と岡本哲志監修『一丁倫敦と丸の内スタイル 三菱一号館からはじまる丸の内の歴史と文化』（求龍堂、2009年）である。2010年4月に三菱一号館が美術館としてオープンしてからは、歴史資料館でも独自の企画で小さな展覧会が7回開催された（現在は休止）。「震災と復興」展（2011年）、「ジョサイア・コンドルが愛した日本」展（2012年）など、幾つかの展覧会の監修をさせていただく機会があった。

その後、法政大学に勤めることになり、私の研究室の学生たちを巻き込むかたちで共同研究の新たな展開を模索した。2013年度からは、三陸で巨大地震津浪が起きた3.11以降続けてきた調査・研究を学生たちも加えて行うようになった。三陸の調査に加え、長年調査・研究に携わってきた銀座に関しても、通りと路地に着目し、徹底した実測調査をはじめた。この年度、丸の内の調査研究も試みたかったが、ゼミの学生が学部生だけの5人と少なく、三陸と銀座で手一杯だった。

2013年11月からは新規のゼミ生も加入し、修士生も3人に増えたことで、2014年の年明けから丸の内研究会を岡本哲志研究室で立ち上げた。ジョサイア・コンドルをはじめとする丸の内に係わった建築家を取り上げ、ゼミの学生全員がそれぞれの建築家について発表するかたちで進め、議論を重ねた。これは、歴史資料室で行われた展覧会「丸の内をつくったタウンアーキテクト」展に登場した12人の建築家（ジョサイア・コンドル、曾根達哉、保岡勝也など）を対象とした。

この研究会を通じ、修士生の小柳雄太をはじめ、3人の学部生が丸の内を修士論文、卒業論文のテーマにして調査・研究を進めてくれた。本報告書は、そのうち小柳雄太の「丸の内の都市空間形成の変遷と現在における存在意義と影響力ー三菱所属の建築家を中心に見る丸の内の成り立ちと発展ー」、野崎雄大の「丸の内から発信された構造および施工の発展史ー明治期から昭和初期」、田村耕平の「桜井小太郎時代の丸の内と東京」を叩き台とし、再び岡本哲志研究室の学生コア・メンバーと議論を重ね、論文の再構成を繰り返しながら、研究報告書に向けて再編集したものである。

本報告書では、特に丸の内におけるストリート景観がどのように形成されてきたのかを注意深く分析し、明らかにした。それとともに、これらの景観をつくりだし、支えてきた建築の技術面の変化を都市空間の視点から掘り下げて論じた。この一連の研究の出発点として、『丸の内』の歴史 丸の内スタイルの誕生とその変遷』があったのだが、学生たちの多大な努力と熱意で、大いに進展を見た。その研究成果として、本報告書をまとめることができた。

最後になってしまったが、報告書を作成するにあたり多くの方々にご協力をいただいた。特に、貴重な図面の借用を快く引き受けていただいた三菱地所株式会社、株式会社三菱地所設計の方々には感謝申し上げる。同時に、三菱関連以外の図面などに関しては、法政大学図書館、東京大学図書館、日本建築学会図書館など、多くの図書館、資料館にお世話になった。また、貴重なアドバイスを得ることができた陣内秀信教授、高村雅彦教授をはじめとする法政大学デザイン工学部建築学科の教員の方々にお礼申し上げたい。さらに、長年研究をともにし、研究を支えていただいた法政大学エコ地域デザイン研究所の兼担研究員、兼任研究員、研究生、事務局の方々には感謝の念が絶えない。

2015年9月5日

岡本哲志

図版の出典一覧

表紙及び裏表紙 馬場先通り側の三菱一号館の立面（三菱地所所有・三菱地所設計管理の原図を元に作成）

図A 1922年4月12日の丸の内空撮1。皇居を訪れる英国のエドワード皇太子を大勢の人たちが東京駅前や行幸道路で出迎えている様子を捉える。（写真提供：井上博行氏）

図B 1922年4月12日の丸の内空撮2（写真提供：井上博行氏）（注：井上博行氏に提供いただいた「1922年4月12日の丸の内空撮」は2種類ある。一つは馬場先通りから行幸通り北側一帯のほぼ丸の内全域をカバーするエリアの空撮写真（図A）と、いま一つは行幸道路を中心にズームした空撮写真（図B）である。）

図C 1937年時点の建物配置（岡本哲志『丸の内スタイルの誕生とその変遷「丸の内」の歴史』ランダムハウス講談社、2009年を元に作成）

図D 丸の内に建てられた建築の平面一覧（三菱一号館から丸の内ビルディングまで）

第1章 江戸城を中心にした江戸時代後期の土地利用（岡本哲志図版制作）

第1章

図1-1 丸の内払い下げ用地（岡本哲志『丸の内スタイルの誕生とその変遷「丸の内」の歴史』ランダムハウス講談社、2009年を元に作成）

第2章 一丁倫敦に建つ第四号館（『丸ノ内今と昔』富山房、1941年より転写）

第2章

図2-1 四軒長屋時代の建築配置（岡本哲志『丸の内スタイルの誕生とその変遷「丸の内」の歴史』ランダムハウス講談社、2009年を元に作成）

図2-2 一丁倫敦と呼ばれた街並み（岡本哲志所有絵葉書）

図2-3 東京商業会議所と三菱二号館（岡本哲志所有絵葉書）

図2-4 三菱一号館馬場先通り側立面（三菱地所所有・三菱地所設計管理の原図を元に作成）

図2-5 三菱二号館馬場先通り側立面（三菱地所所有・三菱地所設計管理の原図を元に作成）

図2-6 三菱三号館馬場先通り側立面（三菱地所所有・三菱地所設計管理の原図を元に作成）

図2-7 三菱四号館馬場先通り側立面（三菱地所所有・三菱地所設計管理の原図を元に作成）

図2-8 三菱五号館馬場先通り側立面（三菱地所所有・三菱地所設計管理の原図を元に作成）

図2-9 馬場先通り北側建築群の屋根比較（前掲図面の合成）

図2-10 一号館、二号館、三号館、四号館の煉瓦配列の比較（前掲図面の合成）

図2-11 十三号館東側（仲通り側）立面（三菱地所所有・三菱地所設計管理の原図を元に作成）

図2-12 十二号館西側（仲通り側）立面（三菱地所所有・三菱地所設計管理の原図を元に作成）

図2-13 十四号館（仲通り側）立面（三菱地所所有・三菱地所設計管理の原図を元に作成）

図2-14 十三号館正面（馬場先通り側）立面（三菱地所所有・三菱地所設計管理の原図を元に作成）

図2-15 十二号館正面（馬場先通り側）立面（三菱地所所有・三菱地所設計管理の原図を元に作成）

図2-16 馬場先通りの平面比較（四号館・五号館と十二号館・十三号館）（三菱地所所有・三菱地所設計管理の原図を元に作成）

図2-17 一号館1階平面（三菱地所所有・三菱地所設計管理の原図を元に作成）

図2-18 二号館1階平面（三菱地所所有・三菱地所設計管理の原図を元に作成）

図2-19 一号館・二号館・三号館の平面の割り方

図2-20 東京府庁舎（岡本哲志所有絵葉書）

図2-21 東京商業会議所（絵葉書部分）（岡本哲志所有絵葉書）

図2-22 商業会議所1階平面（『妻木頼黄の都市と建築』日本建築学会をもとに作成）

第3章 扉 十二号館付近から仲通り南側を望む（『日本地理大系 大東京篇』改造社、1930年より転写）

第3章

図3-1 十一号館までが完成した丸の内の建物配置（岡本哲志『丸の内スタイルの誕生とその変遷「丸の内」の歴史』ランダムハウス講談社、2009年を元に作成）

図3-2 十二号館・十三号館が完成した馬場先通りの街並み（三菱地所所有・三菱地所設計管理の原図等を元に作成）

図3-3 十二号館・十三号館が完成した丸の内の建物配置（岡本哲志『丸の内スタイルの誕生とその変遷「丸の内」の歴史』ランダムハウス講談社、2009年を元に作成）

図3-4 六号館・七号館の平面（三菱地所所有・三菱地所設計管理の原図を元に作成）

図3-5 六号館から二十号館までの仲通り連続立面（三菱地所所有・三菱地所設計管理の原図を元に作成）

図3-6 仲通りにおける軒高の調整（前掲図面の合成）

図3-7 八号館・九号館・十号館・十一号館の1階平面比較（三菱地所所有・三菱地所設計管理の原図を元に作成）

図3-8 二十一号館の竣工当初の外観（岡本哲志所有絵葉書）

図3-9 十四号館から二十号館までが完成した丸の内の建物配置（岡本哲志『丸の内スタイルの誕生とその変遷「丸の内」の歴史』ランダムハウス講談社、2009年を元に作成）

図3-10 十四号館仲通り側立面（三菱地所所有・三菱地所設計管理の原図を元に作成）

図3-11 十四号館～二十号館の1階平面比較（三菱地所所有・三菱地所設計管理の原図を元に作成）

第4章 扉 三菱第二十一号館南側外観（『丸ノ内今と昔』富山房、1941年より転写）

第4章

図4-1 三菱第二十一号館が建つ時代の建物配置（岡本哲志『丸の内スタイルの誕生とその変遷「丸の内」の歴史』ランダムハウス講談社、2009年を元に作成）

図4-2 二十一号館の大名小路側立面（三菱地所所有・三菱地所設計管理の原図を元に作成）

図4-3 二十一号館のエントランス内観（岡本哲志所有絵葉書）

図4-4 一号館・七号館・二十一号館の軒高比較（前掲図面の合成）

図4-5 大名小路に建つ一号館・三号館・二十一号館による街並み（前掲図面の合成）

図4-6 二十一号館の1階平面（三菱地所所有・三菱地所設計管理の原図を元に作成）

図4-7 二十一号館の2階平面（三菱地所所有・三菱地所設計管理の原図を元に作成）

図4-8 十五号館と二十一号館の平面比較（前掲図面の合成）

図4-9 十四号館から二十一号館までの平面比較（前掲図面の合成）

図4-10 二十三号館の立面（三菱地所所有・三菱地所設計管理の原図を元に作成）

図4-11 二十四号館の立面（三菱地所所有・三菱地所設計管理の原図を元に作成）

図4-12 二十六号館の立面（三菱地所所有・三菱地所設計管理の原図を元に作成）

図4-13 二十四号館、二十五号館、二十六号館の1階平面と配置（三菱地所所有・三菱地所設計管理の原図を元に作成）

図4-14 二十三号館の平面（三菱地所所有・三菱地所設計管理の原図を元に作成）

図4-15 仮本社西側立面（三菱地所所有・三菱地所設計管理の原図を元に作成）

図4-16 仮本社南側立面（三菱地所所有・三菱地所設計管理の原図を元に作成）

図4-17 二十一号館から仮本社ビルまでの大名小路西側連続立面（三菱地所所有・三菱地所設計管理の原図を元に作成）

図4-18 仮本社ビル増築部分立面（三菱地所所有・三菱地所設計管理の原図を元に作成）

図4-19 仮本社ビル全体（増築部分も含む）の2階平面（三菱地所所有・三菱地所設計管理の原図を元に作成）

図4-20 仮本社ビル全体（増築部分も含む）の1階平面（三菱地所所有・三菱地所設計管理の原図を元に作成）

図4-21 東京駅正面立面（『大正三年十二月東京停車場案内』鉄道院、1914年の図面を元に作成）

図4-22 東京駅1階平面（『大正三年十二月東京停車場案内』鉄道院、1914年の図面を元に作成）

図4-23 竣工当時の東京駅（岡本哲志所有絵葉書）

第5章 昭和12年ころの大名小路の街並み（岡本哲志所有絵葉書）

第5章

図5-1 東京駅前に建つ近代建築（岡本哲志所有絵葉書）

図5-2 一丁紐育時代の建物配置（岡本哲志『丸の内スタイルの誕生とその変遷「丸の内」の歴史』ランダムハウス講談社、2009年を元に作成）

図5-3 東京駅駅前広場（『日本地理大系 大東京篇』改造社、1930年より転写）

図5-4 行幸道路（『日本地理大系 大東京篇』改造社、1930年より転写）

図5-5 東京銀行集会所（『日本地理大系 大東京篇』改造社、1930年より転写）

図5-6 東京海上ビルディングの外観（岡本哲志所有絵葉書）

図5-7 三菱銀行本館馬場先通り側立面（三菱地所所有・三菱地所設計管理の原図を元に作成）

図5-8 丸の内ビルディングの外観（岡本哲志所有絵葉書）

図5-9 丸の内ビルディングの1階平面（三菱地所所有・三菱地所設計管理の原図を元に作成）

図5-10 関東大震災で被災した街並み（京橋及び新橋方面）（岡本哲志所有絵葉書）

図5-11 大名小路西側連続立面（三菱地所所有・三菱地所設計管理の原図を元に作成）

図5-12 「一丁紐育」と呼ばれた行幸道路の街並み（岡本哲志所有絵葉書）

図5-13 行幸道路南側連続立面（三菱地所所有・三菱地所設計管理の原図等を元に作成）

図5-14 関東大震災後の東京駅を中心とした市バス交通網（岡本哲志『丸の内スタイルの誕生とその変遷「丸の内」の歴史』ランダムハウス講談社、2009年を元に作成）

図5-15 一丁紐育時代の建物配置（関東大震災直前）（岡本哲志『丸の内スタイルの誕生とその変遷「丸の内」の歴史』ランダムハウス講談社、2009年を元に作成）

図5-16 東京中央郵便局の外観（『東京の建築』都市美協会、1935年より転写）

図5-17 明治生命館の立面（図録明治生命館の図面を元に作成）

図5-18 明治生命館外観（日比谷通り側）（『東京の建築』都市美協会、1935年より転写）

図5-19 帝国劇場の外観（岡本哲志所有絵葉書）

図5-20 時事新報社立面（建築雑誌 第四一輯 第496号 昭和2年5月の図面を元に作成）

図5-21 昭和ビルディング平面（建築雑誌 第四一輯 第501号 昭和2年10月の図面を元に作成）

図5-22 お濠端に建ち並ぶ近代建築の連続立面（前掲図面の合成）

図5-23 皇居の先に見える丸の内の近代的街並み（『東京の建築』都市美協会、1935年より転写）

図5-24 三菱銀行新館1階平面（三菱地所所有・三菱地所設計管理の原図等を元に作成）

図5-25 三菱銀行新館大名小路側立面（三菱地所所有・三菱地所設計管理の原図等を元に作成）

図5-26 八重洲ビルディング西側立面（三菱地所所有・三菱地所設計管理の原図を元に作成）

図5-27 八重洲ビルディング北側立（三菱地所所有・三菱地所設計管理の原図を元に作成）

図5-28 八重洲ビルディング断面（三菱地所所有・三菱地所設計管理の原図を元に作成）

図5-29 八重洲ビルディング地階平面（三菱地所所有・三菱地所設計管理の原図を元に作成）

図5-30 八重洲ビルディング1階平面（三菱地所所有・三菱地所設計管理の原図を元に作成）

図5-31 八重洲ビルディング2階平面（三菱地所所有・三菱地所設計管理の原図を元に作成）

図5-32 二十一号館から八重洲ビルディングまでの連続立面（前掲図面の合成）

図E 丸の内に建てられた建築の平面一覧（1937年までの丸の内の建築群、前掲図面の合成）

岡本哲志研究室丸の内報告書作成メンバー一覧

監修

岡本哲志（法政大学デザイン工学部建築学科教授、法政大学エコ地域デザイン研究所兼任研究員）

編集

岡本哲志（前掲）

小柳雄太（常和ホールディングス株式会社、2014 年度修了）

野崎雄大（タカラスタンダード株式会社、2014 年度卒業）

鈴木啓太（学部 4 年）

椿進之介（学部 3 年）

執筆

岡本哲志（前掲）（はじめに、1 章、2 章、3 章、4 章、5 章、おわりに）

小柳雄太（前掲）（1-3、2-1、2-3、2-4、3-1、3-3、4 章、5-1、5-4、5-5）

野崎雄大（前掲）（1-1、1-2、2-2、3-2、4-2、5-2、5-3、5-4）

田村耕平（タカラスタンダード株式会社、2014 年度卒業）（4-4）

鈴木啓太（前掲）（5-5）

図面作成

小柳雄太（前掲）

加藤航平（修士 2 年）

宮尾晃平（株式会社建研、2014 年度卒業）

野崎雄大（前掲）

田村耕平（前掲）

西山直輝（修士 1 年）

石見勇太（2014 年度卒業）

中島美樹（学部 4 年）

星山貴則（学部 4 年）

鈴木啓太（前掲）

大野鉄太（学部 4 年）

勸原 梓（学部 4 年）

保坂歩花（学部 4 年）

森 香澄（学部 4 年）

椿進之介（前掲）

岡本哲志研究室丸の内研究会メンバー一覧

研究会コアメンバー

小柳雄太（前掲）

野崎雄大（前掲）

田村耕平（前掲）

鈴木啓太（前掲）

研究会メンバー

加藤航平（前掲）

志田瑛美（修士 2 年）

宮尾晃平（前掲）

西山直輝（前掲）

秋庭伸哉（2014 年度卒業）

石見勇太（前掲）

尾島魁斗（2014 年度卒業）

栗本優介（2014 年度卒業）

菅嶋陸（学部 4 年）

金山透悟（学部 4 年）

酒井駿樹（学部 4 年）

成田健太郎（学部 4 年）

中島美樹（前掲）

星山貴則（前掲）

髙沢碧美（学部 4 年）

大野鉄太（前掲）

勸原 梓（前掲）

鈴木智香（学部 4 年）

保坂歩花（前掲）

森 香澄（前掲）

アドバイザー

石渡雄士（法政大学デザイン工学部建築学科教育技術員、法政大学エコ地域デザイン研究所兼任研究員）

図面閲覧借用協力

三菱地所株式会社、株式会社三菱地所設計

丸の内における都市建築空間の形成とストリートスタイルの創造

～日本で活躍した建築家が果たした役割を踏まえて～

発行日 2015 年 9 月 28 日

著 者 法政大学デザイン工学部建築学科岡本哲志研究室

編 集 法政大学デザイン工学部建築学科岡本哲志研究室

発 行 法政大学エコ地域デザイン研究所

連絡先 〒 102-8160 東京都千代田区富士見 2-17-1 法政大学エコ地域デザイン研究所 電話 03-3264-9517

〒 162-0843 東京都新宿区市谷田町 2-33 法政大学デザイン工学部建築学科事務室 電話 03-5228-1403

印 刷 藤原印刷株式会社

ISBN 978-4-9907970-2-7