

辰野金吾の東京駅丸の内駅舎建築様式と丸の内開発 -ヘリテージ・ツーリズムの視点から-

メタデータ	言語: jpn 出版者: 明治大学商学研究所 公開日: 2021-03-30 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 藤井, 秀登 メールアドレス: 所属:
URL	http://hdl.handle.net/10291/21469

辰野金吾の東京駅丸の内駅舎建築様式と丸の内開発

—ヘリテージ・ツーリズムの視点から—

Architectural Style of Tokyo Station by Tatsuno Kingo and the Marunouchi District

Development: From the View Point of Heritage Tourism

藤井秀登

Hideto Fujii

目次

1. はじめに
2. 辰野金吾と2人のイギリス人
 - 2-1. 工部大学校とジョサイア・コンドル
 - 2-2. 留学とウィリアム・バージェスの建築思想
3. 東京駅丸の内駅舎の建築様式とその意義
 - 3-1. 建築家としての辰野金吾
 - 3-2. クイーン・アン様式と辰野式の特徴
4. 東京駅丸の内駅舎と丸の内における開発モデルの整合性
 - 4-1. 岩崎弥之助と丸の内
 - 4-2. 開発モデルとしてのロンドン
5. おわりに

1. はじめに

本稿は、鉄道をヘリテージ・ツーリズムの視点から、換言すれば、東京駅丸の内駅舎とビジネス街の丸の内をそれぞれ観光資源と認識することで、そこにヘリテージ・ツーリズムが成立できるのかについて考察していく¹⁾。なお、東京駅は1914（大正3）年12月の開業約3週間前まで、中央停車場と呼ばれていた。本稿では、特に記載のない限り、中央停車場を東京駅として記している。

本質的にヘリテージ・ツーリズムのヘリテージ（遺産）とは、未来へと継承される、過去と繋がる現代である。ヘリテージは、社会的な価値フィルターを通じて選択される社会が保存を望む社会の何らかの要素である一方で、この社会的な価値フィルターは文化によって影響を受けており、変容していく。ヘリテージがツーリズムと結びついたヘリテージ・ツーリズムは、国立公園や歴史的建造物のような遺産アトラクションを中心に、海や山のような自然ないし都市のような

文化のうち最低1つを遺産的景観と捉え、遺産アトラクションと遺産的景観という2つの観光資源を組み合わせることによって、遺産のツーリズム化を意図する旅行形態である²⁾。ここでの観光資源とは、第1に観光対象として大きな感動と量感を多くの観光者に付与できるもの、第2にそれを観光対象として利用するに際して採算性が確保できるものを指す³⁾。

こうしたヘリテージ・ツーリズムの概念を踏まえながら、東京駅丸の内駅舎という歴史的建造物を遺産アトラクションとしての観光資源に、丸の内という都市およびその建造物を遺産的景観としての観光資源にそれぞれ位置づけることで、ヘリテージ・ツーリズムが成立する可能性を検討していく。本稿の視点から東京駅丸の内駅舎の特徴を概観しておく、イギリスで19世紀末に流行した美術建築を採用しており、その全長は334.5 m、地上3階・地下1階の日本で最大の駅舎であること⁴⁾、また、1919（大正8）年3月に中央線全通、1925（大正14）年11月に山手線の環状運転化によって東京駅は都市交通の中心になり、現在では日本の鉄道ネットワークの起点ともいえることが指摘できる。2018（平成30）年の東京駅の乗車人員は1日当たり約22万人となっている⁵⁾。ゆえに、現在の東京駅丸の内駅舎は観光資源に値するといえる。

以下において、上記のヘリテージ・ツーリズム成立に要する2つの要素、すなわち遺産アトラクションと遺産的景観について順に考察していく。まず、第2章と第3章で遺産アトラクションとしての歴史的建造物である東京駅丸の内駅舎を設計した辰野金吾に焦点を当て、東京駅丸の内駅舎の建築様式創出に至るまでの過程を辿っていく。その際、辰野が学んだ工部大学校と欧州留学での経験まで遡って検証する。続いて、遺産的景観については、第4章で東京駅丸の内駅舎の隣にある丸の内を設計した人物、ジョサイア・コンドルを中心に、丸の内の開発過程を東京市区改正条例と三菱社の岩崎弥之助の視点から明らかにしていく。

2. 辰野金吾と2人のイギリス人

2-1. 工部大学校とジョサイア・コンドル

1873（明治6）年7月に工部省工学寮の第1期生の募集が行なわれた。入寮の資格は15歳か

- 1) 東京駅丸の内駅舎と丸の内開発に関する研究については、本稿でも参照・引用した林章氏（『東京駅はこうして誕生した』ウェッジ、2007年）、藤森照信氏（『国家のデザイン』三省堂、1979年）、河上眞理氏と清水重敦氏（『辰野金吾—美術は建築に応用されざるべからず—』ミネルヴァ書房、2015年）、辰野金吾（佐賀県立佐賀城本丸歴史館、2014年）、岡本哲志氏（同氏監修『一丁倫敦と丸の内スタイル』求龍堂、2009年）、島秀雄氏（同氏編『東京駅誕生—お雇い外国人パルツァーの論文発見—』鹿島出版会、1990年）、松橋達矢氏（『モダン東京の歴史社会学—「丸の内」をめぐる想像力と社会空間の変容—』ミネルヴァ書房、2012年）、成田龍一氏（『近代都市空間の文化経験』岩波書店、2003年）などによる重厚な蓄積がすでにある。しかし、これらの研究ではヘリテージ・ツーリズムという視点から東京駅丸の内駅舎と丸の内開発を関連づけた考察がなされていない。
- 2) 藤井秀登「イギリスにおける保存鉄道の萌芽とヘリテージ・ツーリズム—タリスリン鉄道とノース・ヨークシャー・ムーアズ鉄道を事例に—」『明大商学論叢』第102巻第1号、19-41頁。
- 3) 藤井秀登『現代の観光事業論』税務経理協会、2014年、81頁。
- 4) 林章『東京駅はこうして誕生した』ウェッジ、2007年、132-134頁。
- 5) <https://www.jreast.co.jp/passenger/index.html>、2020年1月3日取得。

ら20歳の日本人で、生徒数は約50名とされていた。入学試験の科目は英文和訳、和文英訳、英文書取、算術、幾何学初歩、代数初歩、地理学、窮理学初歩⁶⁾であった⁷⁾。83名の第1期生志願者のなかから選考された辰野金吾は、1873年10月9日に工学寮へ入学できた。

工部省工学寮は殖産興業政策の中心的な官庁であり、学問や学理の教育に加えて、外国人教師から近代化に必要な実務を日本人学生へ授けることに狙いがあった。つまり、工学に関する実地教育を中心とすることが重視されていた⁸⁾。1873(明治6)年に開設された工学寮は、イギリスのグラスゴー大学とスイスのチューリッヒ工科大学をモデルとして設立され、グラスゴー大学などから教員を招聘していたため、主要科目の授業を英語で行なっていた。幕末から明治維新にかけての国内における勢力関係が反映され、政府が雇用した外国人技師としてはイギリス人が一番多く、フランス人が続いた⁹⁾。工部省は長州藩出身のイギリス留学組が主導権を確立していたために、イギリス人技術者を各部門の技術職に配置していた¹⁰⁾。

工学寮の就学期間は6年間で、1・2年次の冬期(10月から翌年3月)における予科学では、英語、地理学、数学初歩、機械学初歩、理学初歩、化学、図学(幾何図及機械図)が、3・4年次の冬期(10月から翌年3月)における専門学では、土木学、機械学、電信学、造家学、実地化学及冶金学、および鉱山学の各科目が設置されていた。予科学と専門学の夏期(4月から9月)では、実地作業などが行なわれた。5・6年次の冬期と夏期に設置された実地修業では、3・4年次で履修した専門学を実地で研修することとなっていた¹¹⁾。

工学寮造家学科では、冬期の予科学として英語、地理学、数学初歩、幾何学初歩、理学初歩、化学、図画が、夏期の専門学として測量術、物品堅脆、地質学、造家、図画、画学が設置してあった。夏期の予科学と専門学では実地作業が行なわれた。5・6年次は、冬期と夏期に実地修業に充てられていた¹²⁾。

1877(明治10)年1月に造家師兼工部大学校の造家学専任教授としてイギリス人建築家ジョサイア・コンドル(Josiah Conder)は赴任した¹³⁾。コンドルは、1868(明治元)年に商業学校卒業後、叔父のロンドン大学教授であり、建築家のトーマス・ロジャー・スミス(Thomas Roger Smith)建築事務所に5年間勤務した後、ゴシック・リヴァイヴァルの推進派として著名な建築家ウィリアム・バージェス(William Burges)の事務所に移籍した¹⁴⁾。1876(明治9)年5月に、

6) 窮理学とは、物理学を意味する。

7) 日本建築学会編『近代日本建築学発達史』丸善、1972年、1801頁。

8) 工学に関する講義中心の教育は、文部省が設置した大学南校の理学部が担っていた。

9) 稲垣栄三『日本の近代建築—その成立過程—(稲垣栄三著作集第5巻)』中央公論美術出版、2009年、28頁。

10) 鈴木淳「工部省の15年」鈴木淳編『工部省とその時代』山川出版社、2002年、13頁。

11) 日本建築学会編、前掲書、1802頁。

12) 「工部大学校学科並諸規則(明治10年3月改正)」旧工部大学校史料編纂会編『旧工部大学校史料・同附録』青史社、1978年、222頁、228頁。

13) 造家とは建築を意味する。なお、工部省工学寮は1877(明治10)年1月に工部大学校と改称された。

14) イギリスをはじめ西欧諸国では、自営建築家の仕事を介した徒弟奉公で建築に関わる知識や技術が弟子に伝授されていた。自営建築家が教育者として機能していた(藤森照信『国家のデザイン』三省堂、1979年、102頁)。

コンドルはイギリス王立建築家協会の主催による大会で1等賞(ソーン賞)を獲得した。このことが、その時期に日本で初の工業技術教育機関である工部大学校の造家学(建築学)専門教員を探していたロンドン滞在中の井上馨に伝わり、井上の推薦でコンドルは来日することになった。当時、工部大学校では「工部ニ奉職スル工業士官ヲ教育スル」という方針で、西洋の建築様式に精通した造家学の日本人専門家を早急に育成することに主眼がおかれていたからである¹⁵⁾。1876年10月18日にロンドンで1877年1月28日から5年間、「日本帝国内閣工部省に雇はれ同時に工部大学校教頭を兼ね且内匠寮勤仕す」という内容の契約をコンドルは交わしていた¹⁶⁾。

訪日が決まってから、コンドルはバージェスの勧めもあって、工部大学校の授業準備として建築事務所での仕事に加えてロンドン大学で建築学を修得し、実務だけでなく理論にも磨きをかけ自らの職務を全うしようとしていた。工部大学校着任時の学歴として、「ソアネ・メデルリスト、ローヤル・インスティテュート・オブ・ブリチス・アルキテクツ」(ソーン賞メダリスト、ロンドン大学建築学大学院)となっていた¹⁷⁾。

コンドルが工部大学校へ着任したとき、同校開設と同時に入学した1期生の辰野金吾は造家学科で専門学を学ぶ課程の4年次に1876(明治9)年9月から在籍していた。同学科には、辰野金吾のほか、片山東熊、曾禰達蔵、佐立七次郎がおり、合計4名であった。他学科の在籍者を合わせても、工学寮の学生は全員で23名であった¹⁸⁾。1875(明治8)年10月に造家学科1期生の辰野らが専門学に進級したが、造家学科には専任教員が配置されていなかった。このため、コンドルの着任は造家学科の学生にとって待ち望んでいたことに相違ないであろう。

後に、三菱社で丸の内開発にコンドルと一緒に従事することになる曾禰達蔵は来日直後のコンドルについて次のように回顧している。「専門学期に入った翌年明治11年1月コンドル先生が英国から遙々来任された、その時の吾々建築科学生の喜びは非常なものであった。コンドル先生はロンドンの中央に生まれ育たれたので、言語が寔に明瞭で解釈し易く、而も前二者に比し遙かに品位の高い新進気鋭の紳士であったのはなによりも喜びに堪えなかった。工部大学校の教授の英人中には不遜傲慢な人もあったが、コンドル先生は温順にして懇切であったので実に嬉しかった。先生は建築の歴史も建築の構造も製図も何もかも独りで担当された。間もなく半年後には三人の二期生が進級し、次いで翌年には三期生が進級するに至っても尚依然一人で教授せられてあった。夫れで終日学校に居って熱心に教授の任務を完ふされたが尚其の外に写生を教えられた、而して毎週土曜日には校外写生を課せられても先生自ら指導せられた、時には二重橋、上野公園、芝公園、亀井戸などへ出掛けて建物又は建物の局部をスケッチして其れに対する論文を書かせられた。先生の精力は実に旺盛であって先生来校以前の吾々の不平は之が為め全然消滅した¹⁹⁾。ここか

15) 「工部大学校学科並諸規則(明治10年3月改正)」, 前掲書, 222頁。

16) 「ジョシア、コンドル氏仕官略歴」『建築雑誌』第164号, 1900年, 264頁。

17) 「工部大学校学科並諸規則(明治10年3月改正)」, 前掲書, 220頁。

18) 同上, 349頁。

19) 曾禰達蔵「コンドル先生表彰余滴」『建築雑誌』第403号, 1920年, 331頁。引用個所の「明治11年」については、「明治10年」が正確である。

らコンドルの教育は曾禰ら造家学科学生の期待に対して十分に応えるものであったことが推察できる。

2-2. 留学とウィリアム・バージェスの建築思想

1879（明治12）年11月8日に工部大学校造家学科を首席で卒業した辰野金吾は、帰国後に母校で教鞭をとるべく教育方法を学ぶため、他学科の首席卒業生10名と一緒に欧州への官費留学を命ぜられた。工部大学校の各学科を首席で卒業した者には、3年間の欧州留学と、帰国後にイギリス人御雇教員の後任として教壇に立つことが約束されていた。この背景として、工部省が雇っていた外国人の教師と技師を工部大学校の卒業生と入れ替える建議を工部卿の井上馨が行ない、成績優秀者を選出し、海外へ3年留学させる方針を立てていたことが挙げられる²⁰⁾。

1880（明治13）年2月8日に辰野金吾はイギリスへ向けて横浜港を出港した。途中、香港で船を乗り換え、6週間後にフランスのマルセイユ港へ到着した。そこから鉄道でパリまで行き、ドーバー海峡を船で横断して、イギリスに上陸後、鉄道でロンドン・ピクトリア駅に到着した。日本をたつてから43日後であった²¹⁾。辰野はジョサイア・コンドルの叔父であるロンドン大学教授で建築家のトーマス・ロジャー・スミスの紹介によって、1880年4月からキュービッド建築会社で5ヶ月間の実地研修をした²²⁾。同年9月からは、当時、ロンドン建築界の巨匠と呼ばれていたウィリアム・バージェスの実地見習生として同氏の建築事務所に入った。来日前のジョサイア・コンドルが実地研修をしていた場所が、バージェス事務所であったことも関係しているであろう。だが、辰野が実地研修中の1881（明治14）年4月20日にバージェスは他界した。ウィリアム・バージェスは、日本の美術に関心を抱くジャポニズムの支持者であった²³⁾。このため、師の影響を受けて、来日前のコンドルは日本に関心を抱いていたと考えられる。

辰野を受け入れたイギリスの建築家、デザイナーのウィリアム・バージェスは、ゴシック・リヴァイヴァルの推進派であり、辰野金吾が帰国後に提唱する美術建築（art-architect）という考え方の師匠にあたる人物であった。バージェスは芸術家と建築家は一心同体との信念をもっていた²⁴⁾。ウィリアム・バージェス（1827～1881年）はロンドンで建築事務所を構えていた土木技師の父の影響を受けて、1839年からロンドンのキングス・カレッジ・スクールに学び、卒業後の1843年からキングス・カレッジで建築を専攻していた。だが、1年未滿で退学し、16歳のバー

20) 日本建築学会編、前掲書、1803頁。

21) 白鳥省吾編『工学博士 辰野金吾伝』辰野葛西事務所、1926年、21頁。

22) キュービッド建築会社は、土木技術者兼建築家のルイス・キュービッド（Lewis Cubitt）によって主催されていた。同社設計の建築には、ロンドンのキングス・クロス駅がある（河上眞理・清水重敦『辰野金吾—美術は建築に応用されざるべからず—』ミネルヴァ書房、2015年、46頁）。

23) Ayako Ono, *Japonisme in Britain: Whistler, Menpes, Henry, Hornel and Nineteenth-century Japan*, London: Routledge, 2013, p. 28.

24) Burges, W., “Architectural Drawing”, *Papers read at the Royal Institute of British Architects*, Session 1860-1861, pp. 15-28; Burges, W., “On Architectural Drawing”, *The Civil Engineering and Architect's Journal*, Vol. 24, 1861, pp. 18-20.

ジェスは1844年からエドワード・ブローア (Edward Blore) 建築事務所で弟子として働き始めた。間もなく、バージェスは英国国教会の復活と、宗教と建築の融合を目指すケンブリッジ・カムデン・ソサイエティーに加入し、17歳にしてゴシック・リヴァイヴァルの推進派になっていた。1849年になると、マシュー・ディグビー・ワイアット (Matthew Digby Wyatt) 建築事務所へ職人見習いとして移籍し、1851年にはワイアットが事務局長を担当するロンドン万国博覧会の会場建設に従事した。同年に、エドワード・ブローア建築事務所で年長の同僚だったヘンリー・クラットン (Henry Clutton) の助手になった。この時点で、クラットンもゴシック推進派の建築家として知られていた人物である²⁵⁾。

特筆すべきは、バージェスが行なった国内外における旅である。1845年からイギリス国内におけるスケッチを開始し、21歳になった1849年から初めての海外であるフランスを訪問し始め、その後、1874年までに、イタリア、ベルギー、ドイツ、スイス、スペイン、ギリシャ、トルコを旅し、各国の大理石彫刻物や壁画などをスケッチし、それらの芸術性と建築様式を自分のものとしていった。その間の1856年に、バージェスはリール大聖堂とクリミア記念協会の国際建築コンペで当選した。リール大聖堂の当選では国際的な人物としての地位を獲得し、クリミア記念協会の当選によってその地位を確立した²⁶⁾。

ウィリアム・バージェスが建築家として活躍した時期は、華やかな赤レンガから成るゴシック・リヴァイヴァルの成熟期から、石の古典系と赤レンガのゴシック系が入り混じったクイーン・アン様式の萌芽期に相当した。クイーン・アン様式は赤レンガ住宅に多様な要素を取り入れた折衷様式であり、都市の住宅や校舎を建築するに際して1870年代から1880年代に流行した建築様式である。新しく台頭してきた中産階級のなかでも特に美意識に目覚めた進歩的で教養ある住民が住宅に、新しい教育制度が導入された公立学校の校舎に、どちらも新しさを象徴するためにクイーン・アン様式が採用された²⁷⁾。

バージェスの建築様式は究極的には中世のゴシック様式から生み出されてきている一方で、現実の建造物をみると、クイーン・アン様式のようにゴシックの枠にとらわれない、属人的な新しい芸術もあった。過去を振り返ることと未来をみること、過去と未来の苦闘はバージェスにとって切迫した課題であったからである。バージェスにとって、過去から未来への歩みは憶測的な抽象ではなく、必然的な日々の挑戦であった。この結果、バージェスの建築様式は幻想的で発明の才に富んだ対称的な二面性をもつものが多い。過去を振り返り未来を予測しているのか、あるいは過去と未来を一緒にみているのか、どちらにも解釈できる折衷主義の状態にバージェスの多くの作品はおかれていた²⁸⁾。

25) Crook, J.M., *William Burges and the High Victorian Dream*, London: University of Chicago Press, 1981, pp. 38-43.

26) *Ibid.*, pp. 44-53.

27) Crook, J.M., *The Dilemma of Style: Architectural Ideas from the Picturesque to the Post-Modern*, London: John Murray, 1987, p. 174, p. 181.

28) Crook, J.M., *William Burges and the High Victorian Dream*, p. 103.

バージェス建築事務所を含めて、工部大学校の恩師ジョサイア・コンドルとほぼ同じ修業時代を辰野金吾は辿っていった。辰野は1880(明治13)年10月からロンドン大学と王立芸術院で1年半にわたり建築学を修学、1882(明治15)年3月にロンドン大学にて建築学科の修学を終えた²⁹⁾。ロンドン大学では、ジョサイア・コンドルの従兄であるトーマス・ロジャー・スミスの講義を受けていた³⁰⁾。

渡英してから約1年後の1881(明治14)年6月に辰野がまとめたイギリス建築界の概況によると、当時の新築建築物が様式や類型によって、ゴシック派、ルネサンス派、クイーン・アン派と分類されている。寺院の多くはゴシック様式を、学校やタウンホールの多くはゴシック様式やルネサンス様式を、商店の大部分はルネサンス様式を用いていると記録している。住宅にはクイーン・アン様式が流行し、その理由として、クイーン・アン様式にみられるゴシック様式とルネサンス様式の混合性、赤レンガや白テラコッタの使用による廉価性、建築浅学者による活用の容易性を挙げている。なお、クイーン・アン様式は日本の気候に適するとも述べていた³¹⁾。

1882(明治15)年5月からは、実地研修のため1年間フランスとイタリアを巡るグランド・ツアーに辰野は旅立った³²⁾。フランスでは師匠のウィリアム・バージェスがかつて訪れた都市にある、ゴシック様式の大聖堂を中心に廻ったとされる³³⁾。イタリアでは、ヴェネツィアン・ゴシック様式の建築に興味を抱いたとされる³⁴⁾。こうした辰野金吾の留学中の経験を見ると、工部大学校の恩師であるジョサイア・コンドルとその師匠ウィリアム・バージェスと類似した修業過程を辰野が歩んでいたといえる。

3. 東京駅丸の内駅舎の建築様式とその意義

3-1. 建築家としての辰野金吾

1883(明治16)年5月26日に辰野金吾は3年間の欧州留学から帰国し、同年6月21日づけで工部省に勤務した³⁵⁾。辰野が留学から得た知見の一端は、『工部雑誌』に発表された「家屋裝飾論」を通じて推察できる³⁶⁾。そこには、「我国固有ノ美術ヲ再興シ彼此折衷シテ以テ善良ノ造家美術ヲ造成」すると日本の将来の建築に対する裝飾のあり方が書かれている³⁷⁾。西洋と日本の建築裝飾術を折衷することが説かれ、建築には建築裝飾が必須との認識が示されている。美術と建築の両立こそが建築において重要ということである³⁸⁾。これはウィリアム・バージェスの美術

29) 白鳥編、前掲書、32頁。

30) 清水重敦・河上眞理『辰野金吾』佐賀県立佐賀城本丸歴史館、2014年、19頁。

31) 辰野金吾「蒸材辨及ヒ英国建築ノ概況」『工学叢誌』第5号、1882年3月、209-210頁。

32) 白鳥編、前掲書、33頁。

33) 清水・河上、前掲書、48頁。

34) 同上書、52頁。

35) 白鳥編、前掲書、33頁。

36) 辰野金吾「家屋裝飾論(ハウスデコレーション)」『工学叢誌』第25巻、1883年11月、507-527頁。

37) 同上、526頁。

38) 清水・河上、前掲書、89頁。

建築、すなわち建築は美術を生み出す母体である一方、こうして誕生した美術は多かれ少なかれその細部において建築の影響を受けているという教えに通ずるものであった³⁹⁾。

工部大学校の恩師であるジョサイア・コンドルの雇用契約期間満了後、1884（明治17）年12月より辰野金吾はコンドルの後を受け、工部大学校の教授に就任した⁴⁰⁾。1885（明治18）年4月に発表された夏期と冬期の時間表では、後年に東京駅と丸の内開発で接点をもつ辰野と曾禰達蔵が専門学3年次と4年時に設置してある造家学と造家図画を一緒に担当していた⁴¹⁾。しかし、1886（明治19）年1月に辰野は職を辞し、自営建築事務所を立ち上げたが、4月に帝国大学工科大学の造形家科教授となった⁴²⁾。

大学に復職した1886年4月に、ジョサイア・コンドルの薫陶を一緒に受けた工部大学校の卒業生である河合浩蔵⁴³⁾、曾禰達蔵らと造家学会⁴⁴⁾を辰野は設立し、副会長に就任した。翌年1月からは『建築雑誌』を機関誌として刊行し始めている。1890年代初期までは、外人技師の技術を受容することに終始していた辰野らの日本人建築家であったが、1891（明治24）年10月28日に名古屋の濃尾地方をおそった地震を契機に、日本で造られる建物の耐震構造化を主要な課題としていった⁴⁵⁾。

一方で、西洋建築を日本に導入する点に限定されてはいるが、辰野の恩師であるジョサイア・コンドルは、軟弱地盤に対する基礎的な建築構法と地震大国の日本におけるレンガ造りの建物におけるレンガ壁の鉄組補強のような耐震構造を1880（明治13）年から提唱していた⁴⁶⁾。基礎的な建築構法と耐震構造は、コンドルが設計した三菱1号館や辰野が設計した東京駅丸の内駅舎といた、いずれも赤レンガ造りの建物に活かされている。

辰野は1896（明治29）年にジョージアン様式⁴⁷⁾の日本銀行を完成させ、1898（明治31）年7月には東京帝国大学工科大学学長に就任したが、1902（明治35）年12月に辞職している。翌1903（明治36）年8月に東京で教え子の葛西萬司と共同の辰野・葛西建築事務所を、1905（明治38）年には大阪で教え子の片岡安と共同の辰野・片岡事務所を設立し、辰野は設計技師とし

39) Burges, W., *Art Applied to Industry*, London: John Henry and James Parker, 1865, p. 7.

40) 白鳥編、前掲書、33頁。

41) 曾禰達蔵は1881（明治14）年から工部大学校の助教授に就任していた。

42) 官営事業の払い下げ方針（1880年の工場払下概則）が決定され、1884年ころから工部省諸事業の民間払い下げが開始された。殖産興業政策の中心官庁である工部省も1885（明治18）年12月の内閣制度の設立に際して廃止された。以後、諸官庁の新築工事は1886（明治19）年に内閣に設置された臨時建築局の所管となっていた。

43) 「卒業生生徒氏名及学科等級表」旧工部大学校史料編纂会編『旧工部大学校史料・同附録』青史社、1978年、349頁、351頁。

44) 1897（明治30）年に建築学会と改称。1947（昭和22）年に日本建築学会と改称。

45) 稲垣、前掲書、第6章。

46) 河東義之「コンドルが目指した建築技術の導入と確立」岡本哲志監修『一丁倫敦と丸の内スタイル』求龍堂、2009年、21頁。なお、コンドルが濃尾地方の地震について言及した論文として、ジョサイア・コンドル「各種建物ニ関シ近來ノ地震ノ結果」『建築雑誌』第63号、1892年3月、63-67頁、同第64号、1892年4月、92-99頁、同第65号、1892年5月、132-137頁がある。

47) 白い石を使ってギリシャ、ローマ系的な古典主義に外観を装い、力強さと質実さをみる人に印象づける、イギリス産業革命期の建築様式である。

での職務に従事していた⁴⁸⁾。欧州留学から帰国した辰野金吾は、自営建築家、建設業者とアカデミーを一体化してきたといえる⁴⁹⁾。

その間、1903（明治36）年12月に、辰野・葛西建築事務所は政府から東京駅丸の内駅舎の設計を委嘱されていた。翌年から設計作業に取り組むが、日露戦争のため、最終の設計案が完成したのは1907（明治40）年4月であった。なお、辰野金吾に東京駅丸の内駅舎の設計依頼がある前に、ドイツ人の鉄道技術者フランツ・バルツァー（Franz Baltzer）によって東京駅丸の内駅舎のレイアウトや機能はほぼ決定されていた。バルツァーはお雇い外国人として1898（明治31）年2月から1903（明治36）年2月まで日本に滞在し、東京駅丸の内駅舎とそこに至る高架鉄道の設計を担当した。バルツァーの駅舎デザインは日本の伝統的な城郭や寺社建築で使われている和風様式を屋根に用いて、建物の基礎、柱、梁、壁面、床などは洋風様式という和洋折衷であった⁵⁰⁾。辰野はバルツァーのレイアウトを活かしたうえで、建築様式を本格的な西洋建築に改めたのである。

3-2. クイーン・アン様式と辰野式の特徴

辰野金吾が建築した東京駅丸の内駅舎の建築様式は、クイーン・アン様式⁵¹⁾の系統に分類されている⁵²⁾。クイーン・アン様式とは、イギリスのゴシック様式がクラシック様式へと移行していく過程で生まれたものであり、ゴシックとクラシックの折衷様式と位置づけられている。ゴシックの特性は設計者の自由裁量にあり、クラシックの特性は規範を意味する。したがって、その中間に位置するクイーン・アン様式の内在的な特徴は自由と規範という二面性にある。視覚的な特徴はレンガの赤色と白い石材（テラコッタ）が縦横に配される鮮やかな壁面に象徴される⁵³⁾。赤レンガがゴシックに、白石がクラシックに対応している⁵⁴⁾。クイーン・アン様式は、伝統的な建築様式を正確に再現するものではなく、そうした建築様式を折衷した、非対称で不規則な外観に特徴がある。特にクイーン・アン様式の特徴は、にぎやかな塔屋や屋根のデザインにある。辰野の建築物には、こうしたクイーン・アン様式の特徴がみられる。

1907（明治40）年頃になると、建物の全体を覆うように巡らされた白色の帯石が窓枠やアー

48) 辰野金吾のような最先端の学問と実務に通じた建築家は、民間の建築家に専念できる立場ではなく、官僚、大学、学会、国家と結びついた資本といった拠点で指導的活動をしなければならなかったとされる（日本建築学会編、前掲書、2006頁）。

49) 藤森、前掲書、102頁。

50) 島秀雄編『東京駅誕生—お雇い外国人バルツァーの論文発見—』鹿島出版会、1990年、58-80頁、121-124頁。

51) クイーン・アン様式のアン女王は、ジェームス2世の娘として1665年に生まれ、ウィリアム3世の後に即位し、1702年から1714年まで大英帝国とアイルランドの国王であった。だが、クイーン・アン様式とアン女王との関係は薄いとされている（鈴木博之『ヴィクトリアン・ゴシックの崩壊』中央公論美術出版社、1996年、260頁）。

52) 河上・清水、前掲書、183頁。

53) クイーン・アン様式は、審美家に好まれる建築様式とされる（Lambourne, L., *The Aesthetic Movement*, London: Phaidon, 1996, p. 87）。

54) 藤森、前掲書、140頁。

チと一体化し、建物全体で隅の柱型が肥大化し、屋根に大ぶりのアーチが設けられる、辰野式と呼ばれる建築様式が日本ではみられるようになっていた。辰野式は、ルネサンス様式の骨格を残す一方で、比例や細部を意図的に破調させ、視覚的なインパクトを作り出す、ルネサンス様式とピクチャレスク⁵⁵⁾を折衷したものであった⁵⁶⁾。

辰野式の特徴の1つ目は、赤レンガに白色の石（テラコッタ）がストライプ状に入れられる華やかな壁面デザインである。2つ目が、ゴシック様式とクラシック様式の混合である。3つ目が建物の隅に設けられる量感ある塔屋である。4つ目が、特異なドームや屋根、塔屋によって構成される華やかなスカイラインである。こうした4点は建築様式からみると独立しているものであるが、逆に1つの建築に融合している点が辰野式の独自性とされている⁵⁷⁾。

東京駅丸の内駅舎の建築様式について、辰野自身はルネサンス様式と語っている⁵⁸⁾。なぜなら、南と北に同一形式の大広間（今日の丸の内南口と北口）を設けている左右対称の建物で、全高が低く抑えられ、ここから醸し出される安定感がルネサンス様式的だからである。しかし、東京駅丸の内駅舎には、ルネサンス様式だけではなく、ピクチャレスクな要素が融合されている。したがって、東京駅丸の内駅舎はピクチャレスクなクイーン・アン様式にルネサンス様式が融合された折衷主義の辰野式の建築様式である⁵⁹⁾。辰野式の建築様式は、イギリス留学時代の師匠ウィリアム・バージェスの美術建築と折衷主義という考え方を反映させていたといえる。

さらに辰野式の建築様式である東京駅丸の内駅舎の設計には、耐震構造が組み込まれていた。東京駅丸の内駅舎の建物の基礎は打杭コンクリートを用い、側面と間仕切壁はすべて鉄骨を入れ、赤レンガと白石材でそれが包まれている。「而して此の鉄の骨組は、之を包んでゐる煉瓦やコンクリートの力を借りずに、床の重量や風圧等に耐える様に設計してある。又煉瓦壁も鉄骨がなくても危険でない位に成つて居るから、構造は可成堅牢なものである。何故そんな冗な構造をするかと云ふに、日本には地震が多いから、広い室を造るには何うしても煉瓦や石ばかりでは安心が出来ぬ。耐力の計算が比較的信頼し得らるゝ鉄材を使用する外はない⁶⁰⁾」という言葉に辰野式建築の本質はあるといえよう。イギリス本国のクイーン・アン様式と比べて、軽やかさや伸びやかさ、彫りの深さが劣るが、辰野式にはヨーロッパの建築様式と日本の建築物に必要な基礎的な建築構法および耐震構造とが融合した点に特徴があるとされている⁶¹⁾。

東京駅丸の内駅舎の建築様式を通じて、第1に鉄道発祥の地であるイギリス・ロンドンのオフィス街にあるターミナル駅に匹敵するような駅を造ること、第2に周辺地域をオフィス街に変容する契機としての駅になること、第3に駅によって新興商業勢力の台頭を示すことが読み取れる。

55) 光と色彩が織りなす視的な多様性や不規則性とそれらの全体的な統合を認識しようとする18世紀に考案された美的概念のこと。

56) 清水・河上、前掲書、176頁。

57) 同上書、83-85頁。

58) 辰野金吾「中央停車場の建築」『学生』、1913年1月号、119頁。

59) 河上・清水、前掲書、183頁。

60) 辰野、前掲「中央停車場の建築」120頁。

61) 河上・清水、前掲書、185頁。

それらは、東京駅丸の内駅舎の豊かで華やかな屋根装飾と左右対称な駅舎構成で体现されている。豊かで華やかな屋根装飾はオフィス街に合致する自由を、一方でシンメトリーな駅舎構成は国家の揺らぐことのない安定を想起させる伝統的な規範を表している。東京駅丸の内駅舎の建築様式は新時代に相応しい都市景観の象徴としての意味が込められている⁶²⁾。

東京駅丸の内駅舎の建築様式には、鉄道、都市計画、国家の論理と辰野の考えとが絡み合っている⁶³⁾。東京駅丸の内駅舎は、1880年代の東京市区改正案にて示された中央停車場構想に誕生の起源をもっていた。東京市区改正では、政府、東京府や東京市が先行していた。だが、途中から丸の内一帯の土地を政府から購入した三菱社が関与していく。このため東京駅丸の内駅舎は三菱社による丸の内開発との整合性も求められた。また日露戦争の勝利を契機として日本が西洋列強に並んだことを東京駅丸の内駅舎によって表現する必要もあった。さらに東京駅前に立地する皇居・天皇との関係も考慮しなければならなかった⁶⁴⁾。そうした複数の利害関係者との関係に配慮しながら、新しい東京の都市空間を創出していくための象徴的な役割を辰野金吾は東京駅丸の内駅舎に集約したといえよう。

4. 東京駅丸の内駅舎と丸の内における開発モデルの整合性

4-1. 岩崎弥之助と丸の内

岩崎弥之助は、1851（嘉永4）年1月8日に土佐国安芸郡井ノ口村に誕生した。兄の弥太郎とは18歳の年齢差があった。17歳になると、土佐藩士の子弟が学ぶ致道館にて教育を受けた。翌年には、兄・弥太郎の勧めで薩摩藩士の重野安繹が大阪に開校した成達書院という塾に入学し、漢学、歴史学、洋学などを学んだ。また、弥太郎は弥之助に英語も学ばせていた。1872（明治5）年4月から、弥之助はアメリカへ留学したが、翌年に父親が亡くなったために呼び戻され、1873（明治6）年11月に23歳で帰国した⁶⁵⁾。

兄の岩崎弥太郎が創設し、政府から補助金が支給されていた郵便汽船三菱会社は順調に事業を拡大していた。しかし、同社の独占性が問題となり、三菱商会の発展を抑え込むため、明治政府は1883（明治16）年1月に共同運輸会社を国策で創設し、営業を開始した。しかし、両社は運賃をはじめ熾烈な競争を繰り広げ、共倒れの可能性が出てきていた。これは外国の汽船会社が日本市場へ進出する契機を与えることになるため、政府が介入し、国家の危機を回避しようとした。そうした折、海運事業を立ち上げた弥太郎が1885（明治18）年2月に50歳で亡くなった。兄の志を受け継ぎ、35歳の弥之助が三菱の2代目社長として直ちに就任した。同年9月には、両社幹部の交渉を経て、新会社の資本金1,100万円のうち、郵便汽船三菱会社の出資は500万円、共

62) 藤森、前掲書、143頁。

63) 河上・清水、前掲書、177頁。

64) 松橋達矢『モダン東京の歴史社会学—「丸の内」をめぐる想像力と社会空間の変容—』ミネルヴァ書房、2012年、第3章・第4章。

65) 岩崎家傳記刊行会編『岩崎弥之助傳（上）』東京大学出版会、1979年、616-619頁。

同運輸会社の出資は600万円となり、共同運輸会社側に有利な条件で両社は合併されることになった。1885（明治18）年9月30日をもって岩崎弥之助は経営権を日本郵船会社へ委譲した⁶⁶⁾。ただし、旧三菱側が所有する株は1886（明治19）年度の時点で日本郵船会社全体の41.4%に達し、同社の主要株主であった⁶⁷⁾。

主力の海運事業を失ってから半年後の1886（明治19）年3月29日に、36歳の弥之助は吉岡鋳山および付属銅山、高島炭鋳、長崎造船所、第百十九国立銀行、千川水道会社を主な事業とする三菱社を設立し、多角経営に社の方針を変更した。吉岡銅山と高島炭鋳は郵便汽船三菱会社とは別に経営されており、また長崎造船所は郵便汽船三菱会社として政府より借り受けていたが、これらの事業は日本郵船会社に移譲しないで、これら3社を核として第百十九国立銀行と千川水道会社を加えて弥之助は三菱社の直営としたのである⁶⁸⁾。三菱社の創業時には吉岡銅山が収益を上げていた。1884（明治17）年6月に工部省から三菱へ貸し与えられていた長崎造船所は、1880年に公布された工場払下概則に依拠し、1887（明治20）年6月に政府から三菱社へ払い下げられた⁶⁹⁾。当時の長崎造船所では、技術部門がイギリスの造船所出身者の指揮下におかれていた。そこで、日本人の技術者を養成するために同造船上の払い下げを受けて、三菱は18名の技術員を世界的に最先端の造船技術をもっていたイギリスへ留学させ、最新の技術を習得させた⁷⁰⁾。

主要株主として日本郵船会社に影響力を行使できた旧三菱陣営は、1894（明治27）年3月21日から1895（明治28）年11月12日には日本郵船会社の2代目社長に旧三菱出身者の吉川泰二郎を、1895年11月15日から1921（大正10）年2月9日までは旧三菱出身の近藤廉平を3代目社長として輩出しており、日本郵船会社の経営は旧三菱出身者によって指揮されていた⁷¹⁾。1896（明治29）年3月に公布、10月から施行された航海奨励法と特定航路助成措置の補助金を獲得することに日本郵船会社は成功し、政府からの補助金額は1897（明治30）年度から100万円を超え、1899（明治32）年度には全収益の26.5%に相当する400万円代に達していた⁷²⁾。同時期に外国人依存体制から日本人による自立経営へと社員の質を転換しながら、長崎造船所の規模拡大や近代化を弥之助が推し進めた結果、長崎造船所は1900（明治33）年には遠洋航海ができる6千トン級の大型船を建造できるまでになった⁷³⁾。

岩崎弥之助が始めた新規事業は、不動産事業であった。主力の海運事業を失った三菱は、三菱社として多角経営に積極的であった。その1つが土地の取得であった。弥之助は、有利な投資先として土地を選んだのである。特に重要なものは、丸の内オフィス街の建設である。東京市が丸の内一帯を商業地として開発する都市計画、すなわち東京市区改正計画を受けて政府は「東京市

66) 同上書、258頁。

67) 日本経営史研究所編『日本郵船百年史』日本郵船株式会社、1988年、51頁。

68) 岩崎家傳記刊行会編、前掲書、277頁。

69) 岩崎家傳記刊行会編『岩崎弥之助傳（下）』東京大学出版会、1979年、286頁。

70) 同上書、293-299頁。

71) 同上書、48-49頁。および日本経営史研究所編、前掲書、78頁。

72) 日本経営史研究所編、前掲書、93頁。

73) 岩崎家傳記刊行会編、前掲『岩崎弥之助傳（下）』304頁。

区改正条例」を1888（明治21）年8月に公布，1889（明治22）年1月より施行した。これに先立ち，丸の内にある陸軍省の兵舎や練兵場は麻布へ移転することになっていた。そこで，移転先の麻布に近代的な兵舎施設を建設する費用を賄うために，丸の内の防火や衛生に対する配慮のために⁷⁴⁾，政府は丸の内一帯を一括して民間企業に売却することにした。この東京市区改正計画によって丸の内は市街地として払い下げられることになっていたのである。

しかし，丸の内は交通の便が悪く，土地の利用価値が低いために買い手が現れなかった。そこで政府は1887（明治20）年6月の長崎造船所の払い下げで親交のあった蔵相の松方正義を介して，三菱社長の岩崎弥之助に購入願いを1889（明治22）年末にした。この申し出を受け，国策に協力する意味で，弥之助は1890（明治23）年3月に政府と土地の売買契約を結び，128万円という購入金額を8回に分割して1年かけて支払うことにした⁷⁵⁾。この際，岩崎弥之助個人に対して払い下げが行なわれ，丸の内の土地が三菱の所有になったのは1894（明治27）年1月に岩崎から三菱合資会社⁷⁶⁾へ土地が売り渡された時点からである⁷⁷⁾。

4-2. 開発モデルとしてのロンドン

1892（明治25）年1月になると，弥之助の指揮下で三菱社は買い取った丸の内に英国風の建物，三菱1号館の建築に着手した。設計はイギリスの建築家であり，元工部大学校造家学教授も務めたジョサイア・コンドルに当たらせた。コンドルと三菱との接点は，1886（明治19）年に岩崎弥之助の深川別荘の設計をコンドルが引き受けた時にまで遡れる。コンドルは，工部大学校造家学科の第1回卒業生で辰野金吾と同期であった曾禰達蔵に丸の内開発計画の従事について依頼し，当時，海軍省の技師として呉鎮守府に勤務していた曾禰はこれに応じた⁷⁸⁾。1890（明治23）年9月12日に，曾禰は三菱社に建築士として入社し，コンドルは三菱の建築顧問に就任したとされる⁷⁹⁾。

三菱社の丸の内開発のモデルは，ロンドンのオフィス街であった。この背景には，岩崎弥之助に丸の内を買い取る旨の打診が政府からあった時，ロンドンに出張していた社員の荘田平五郎⁸⁰⁾

74) この背景には，1879（明治12）年12月に発生した日本橋箔屋町の大火によって1万戸を超える焼失家屋があったこと，また江戸から明治への転換後における東京を近代国家の首都たるにふさわしいモデルにしようとする事，これらの意図があった（成田龍一『近代都市空間の文化経験』岩波書店，2003年，46-48頁）。

75) 三菱地所株式会社社史編纂室編『丸の内百年の歩み—三菱地所社史（上巻）』三菱地所株式会社，1993年，95-99頁。

76) 1893（明治26）年1月の商法施行に伴ない，三菱社は同年12月に三菱合資会社（現在の三菱地所株式会社）へと社名を変更した。

77) 三菱地所株式会社社史編纂室編，前掲書，91頁。

78) 「曾禰博士を中心とする座談会」『日本建築士』第17巻第1号，1935年7月，30頁。

79) 三菱地所株式会社社史編纂室編，前掲書，110頁。

80) 荘田平五郎は1875（明治8）年2月に三菱商会へ転入社し，1885（明治18）年の東京市区改正審査時代に，丸の内の商業化を求める東京商工会の建議書の起草も担当していた。1893（明治26）年12月に三菱社から社名変更した三菱合資会社本社の筆頭管事として岩崎弥之助とともに丸の内の開発に携わった。

と末延道成⁸¹⁾がロンドンの近代的なオフィス街をみて日本にも同様のものを作りたいと弥之助に申し出があったことが挙げられる⁸²⁾。

岩崎弥之助、荘田と末延の意図する丸の内には、オフィス街としての機能に加えて、文化や文明の街として帝都の美観を内外に知らしめる役割もあった。このため三菱社独自の見解で、耐震と耐火、景観上の観点から、丸の内では木造建築が禁止され、外観には一定の規格が課されていた⁸³⁾。ロンドンのオフィス街のように丸の内は赤レンガ造りの洋館を建設することに統一されたのである。コンドルが設計し、曾禰が現場主任となって1894(明治27)年6月にイギリスのクイーン・アン様式で建築された三菱1号館が竣工した⁸⁴⁾。三菱1号館の建築様式やレンガ造りの洋館に統一された三菱の丸の内開発は、コンドルの指導を受けた辰野金吾が設計し、1914(大正3)年12月に丸の内に開業する東京駅丸の内駅舎にも少なからぬ影響を及ぼしていると考えられる。

1895(明治28)年には三菱2号館が、翌年には三菱3号館が建築された。日露戦争を契機として丸の内は第2の発展期を迎えた。1904(明治37)年7月には、三菱6号館と三菱7号館、同年9月に三菱4号館と三菱5号館が竣工した。1911(明治44)年までに三菱社は三菱13号館まで完成させていた⁸⁵⁾。三菱1号館から三菱13号館は、当初の計画通りにすべて赤レンガ造りの建築であった。この頃には、馬場先通りの両側には赤レンガ造りの建物が並び、一丁ロンドンと呼ばれるようになっていた⁸⁶⁾。

丸の内は一丁ロンドンと呼ばれるまでに発展したが、交通の不便さは解消されていなかった。丸の内に近い大手町までは東京市街鉄道という路面電車の停留所があったが、大手町から国鉄の新橋駅と上野駅への接続には、両駅を結ぶ東京電車鉄道という路面電車との乗り換えなどが必要であったからである。しかし、徐々にではあるが、竣工した三菱1号館から三菱13号館に三菱合資会社、東京海上保険、明治生命保険、日本郵船、東洋汽船、南満州鉄道などが入居した⁸⁷⁾。

その後、丸の内がオフィス街の拠点として飛躍する契機は東京駅丸の内駅舎の竣成であった。東京駅は開業約3週間前まで中央停車場と呼ばれ、その設置は1889(明治22)年に東京市区改正条例が施行された段階にまで遡れる。同条例は、新橋・上野間を市街線の一部として高架で結ぶことを決定していたからである。1890(明治23)年になると、内務大臣の西郷従道から鉄道庁長官の井上勝に東京市の中央に停車場を設置する訓令があった。鉄道国有化の前であったので、中央停車場から新橋までを官線、秋葉原から上野までを日本鉄道会社にゆだねる予定であった。

81) 末延道成は郵便汽船三菱会社入社後、日本郵船副支配人、明治生命保険取締役や東京海上火災取締役会長などを歴任した。

82) 三菱地所株式会社社史編纂室編、前掲書、91-92頁。宿利重一『荘田平五郎』對胸舎、1932年、463-472頁。岩崎家傳記刊行会編、前掲『岩崎弥之助傳(下)』409-410頁。

83) 岩崎家傳記刊行会編、前掲『岩崎弥之助傳(下)』411-415頁。

84) 三菱地所株式会社社史編纂室編、前掲書、117頁。

85) 1907(明治40)年に竣工した三菱9号館には、東京駅丸の内駅舎の設計中であった辰野金吾の設計事務所が入っていた。

86) 富山房『昔と今丸の内』富山房、1941年、58-74頁。中田乙一『縮刷 丸の内今と昔』三菱地所株式会社、1952年、26-35頁。

87) 中田、前掲書、37-38頁。

だが、調査に入った時点で日清戦争が勃発し、調査は一時中断された。

日清戦争後に、第2次伊藤内閣の下で高架線と中央駐車場の建設が決まり、予算も獲得できた。1896(明治29)年4月から用地買収に着手した。1903(明治36)年12月に政府からの依頼で中央駐車場の設計に携わった辰野金吾は、3種の設計案を描いていた。第1案は1904(明治37)年ごろに作成され、2階建ての平屋5棟をつなぎ、各棟に塔屋をつけたものであった。第2案は第1案を設計図化したものであった⁸⁸⁾。中央停車場は1906(明治39)年10月に起工の予定であったが、日露戦争の勝利をはさんで西洋列強との同等性を国内外に示す必要が生じ、途中で規模を拡大することになった。1907(明治40)年4月に作成された第3案では、駅舎が拡大され、ホテルが併設されたものに変更されていた。1908(明治41)年から建物が起工され、1914(大正3)年2月に竣工し、開業直前の1914(大正3)年12月5日に名称が中央停車場から東京駅へと変更され、内部造作の整備を経て同年12月28日に開業した。東京駅丸の内駅舎を設計した辰野金吾は、丸の内を開発したジョサイア・コンドルや曾禰達蔵と工部大学校で接点をもっていた。これは、当時、丸の内と東京駅丸の内駅舎が、どちらも赤レンガ造りで類似する建築様式を採用していた1つの要因と考えられるであろう⁸⁹⁾。

5. おわりに

本稿で明らかになったように、東京駅丸の内駅舎の設計者辰野金吾は、イギリス人のジョサイア・コンドルから建築教育を受けた後に、恩師コンドルと同じ教育過程を辿るためイギリスへ留学をした。留学中、コンドルの師匠ウィリアム・バージェス建築事務所の見習研修生として彼の建築事務所で働くだけでなく、コンドルと同様にロンドン大学などで建築の勉強もした。またバージェス同様に建築様式を見聞するため欧州へ旅もしている。辰野金吾の建築に関する実務と学問はイギリスのそれらに負うところが大きかった。

辰野が東京駅丸の内駅舎に採用した建築様式は、ゴシック様式とクラシック様式の間位置するクイーン・アン様式に近いものであった。19世紀終わりのイギリスで流行していた、新しい時代を象徴する建築様式で審美家に支持されていた。レンガの赤色と白い石材(テラコッタ)を縦横に配することから生まれる鮮やかな壁面によって、自由と規範が象徴されていた。ゴシック様式で使われるレンガが自由を、クラシック様式で用いられる石が規範を意味した。このため、自由(レンガ)と規範(石材)の非調和が前面に出るかもしれないし、美術と建築の調和と捉えられる可能性もある。したがって、審美眼の有無によって、東京駅のデザイン評価に差異が生まれるであろう。後に辰野式と呼ばれる東京駅丸の内駅舎の建築様式には、そうした二面性を組み込まざるを得ない外的な要因があったからである。

東京駅丸の内駅舎の建築様式に作用した外的要因として、複数の利害関係者の意図が挙げられ

88) 河上・清水, 前掲書, 178頁。

89) 富山, 前掲書, 88-91頁。中田, 前掲書, 39-41頁。

る。まず、東京市区改正条例という都市計画の主体である、政府、東京府や東京市である。オフィス街としての丸の内開発を目指していた。続いて三菱社が丸の内オフィス街をロンドンのそれとして開発に関与していく。そこに国家として日露戦争の勝利に伴う西洋列強との同等性を国内外に示す必要性が加わった。さらに、東京駅丸の内駅舎前に立地する皇居・天皇との関係も課された。これら複数の外的要因を1つにまとめるために、自由と規範の二面性をもつ建築様式、すなわち辰野式が考え出された。

最後に、ヘリテージ・ツーリズムの視点から、東京駅丸の内駅舎を遺産アトラクションとして、丸の内を遺産的景観としてそれぞれ捉え返していきたい。東京駅丸の内駅舎は観光対象化の傾向をもつゆえに観光資源といえる⁹⁰⁾。東京駅丸の内駅舎という交通施設は、クイーン・アン様式の系統に属する辰野式という建築様式であった。そこで東京駅丸の内駅舎を伝統的、歴史的な文化遺産を保存や展示する施設と読み替えれば、東京駅丸の内駅舎は文化的観光資源といえる。また、丸の内というオフィス街も、三菱1号館はクイーン・アン様式を採用しているゆえに文化的観光資源である。ただし、東京駅丸の内駅舎は約5年をかけて2012(平成24)年5月に保存・復元工事が完了している一方で、丸の内では三菱1号館が2009(平成21)年4月にクイーン・アン様式で復元工事が竣工された以外は、明治・大正期の建物は残っていない⁹¹⁾。丸の内の遺産景観としての価値は東京駅丸の内駅舎のそれと比べて劣位にある。このため、東京駅丸の内駅舎と三菱1号館の組み合わせによるヘリテージ・ツーリズムが成立する余地はかろうじて残されている状態である。

なお、本稿で考察した丸の内開発の時期は、1890(明治23)年から1911(明治44)年までの三菱社と三菱合資会社による単独開発だけを対象とした。しかし、三菱合資会社は、途中、三菱地所株式会社となっても丸の内開発を継続している⁹²⁾。このため、1911年以降に三菱が丸の内建築した建物が遺産的景観といえるのかについては明らかにしえなかった。この点は、今後の課題としたい。

本研究は、JSPS 科研費 JP19K12562 の助成を受けたものです。

90) 藤井、前掲書、88-89頁、104頁。

91) 鈴木博之ほか『都市の記憶—美しいまちへ—』白揚社、2002年、105頁。

92) 1937(昭和12)年5月に三井合資会社の不動産部門と建築部門が独立して三菱地所株式会社を設立した。