

目次  
はじめに

Ⅰ章 工法・造形・素材

① 工法

- No.01 東京駅その1 002
  - No.02 東京駅その2 008
  - No.03 豊平館 016
  - No.04 リアス・アーク美術館 022
  - No.05 富岡製糸場 028
- ② 木造
- No.06 スイスシャレー 034
  - No.07 出雲大社 040
  - No.08 ウィールド&ダウンランド野外博物館 046
  - No.09 夏の家 052
  - No.10 聖パウロカトリック教会 058
  - No.11 聴竹居 064
- ③ コンクリート
- No.12 モニエの給水塔 070
  - No.13 ル・ランシーの教会 078
  - No.14 ミュンヘンに残る二つの遺産 084
  - No.15 ウルムの兵営附属教会 092
  - No.16 ゲーテアヌムその1 098



No.15 ウルムの兵営附属教会



No.05 富岡製糸場

No. 33	東京逋信病院と大島測候所	202	196
No. 32	多治見市モザイクタイルミュージアム		196
No. 31	マジヨリカハウス	190	
No. 30	坪川家	184	
No. 29	雄勝天然スレート	178	
No. 28	伊豆長八美術館	172	
<b>⑤ 素材</b>			
No. 27	ミュンヘンオリンピックスタジアム	166	
No. 26	ボフダネツチの温泉の家	160	
No. 25	京都駅	154	
No. 24	旧神奈川県立近代美術館鎌倉	148	
No. 23	歌舞伎座	142	
No. 22	水戸芸術館	136	
<b>④ 造形</b>			
No. 21	シドニー・オペラハウス	130	
No. 20	旧鶴巻邸	122	
No. 19	本野精吾邸	116	
No. 18	中国の碉楼	110	
No. 17	ゲーテアヌムその2	104	



No.28 伊豆長八美術館



No.18 中国の碉楼

## II章 人物

### ① 丹下健三

- No. 34 国立代々木競技場 212  
No. 35 戦没学徒記念館 若人の広場 218  
No. 36 香川県庁舎 224  
No. 37 サンパウロ美術館とセスキ・ボンペイア 230  
② **ル・コルビュジエ**  
No. 38 ジャンヌレ邸・シヨウオブ邸・シユトツツアー邸 236  
No. 39 西部への門 242  
No. 40 ブラジリア 248  
No. 41 サヴォア邸 254  
No. 42 スイス学生会館と国立西洋美術館 260  
③ **アドルフ・ロース**  
No. 43 ミュラー邸 268  
④ **ミース・ファン・デル・ローエ**  
No. 44 チューゲンハット邸 274  
⑤ **フランク・ロイド・ライト**  
No. 45 落水荘 280  
⑥ **ダニ・カラヴァン**  
No. 46 ネゲブ記念碑 286



No.45 落水荘



No.37 セスキ・ボンペイア

## III章 宗教

### ① イスラム教

No. 47 ウマイヤモスク 294

### ② キリスト教

No. 48 死海写本神殿 300

### ③ 教会

No. 49 聖墳墓教会 306

No. 50 サグラダファミリア 312

No. 51 シナイアの僧院 318

No. 52 ヴォロネツ修道院附属教会 326

No. 53 スルデシュティ村の教会 334

### ④ 修道院

No. 54 メテオラの修道院 342

No. 55 ル・トロネ修道院 348

No. 56 サン・ピエール修道院 354

No. 57 モン・サン・ミッシェル修道院 360

## IV章 歴史

### ① 戦争

No. 58 ナチスドイツの建築 370

No. 59 芸術の家とナチス本部 376



No.61 エピダウロスの円形劇場



No.52 ヴォロネツ修道院附属教会

② 史跡

- No. 60 クノッソス宮殿 382  
No. 61 エピダウロスの円形劇場 388  
No. 62 パルテノンとパエストウム 394  
No. 63 パンテオン 400

③ 建築様式

- No. 64 ストロベリー・ヒルの家 408  
No. 65 セセッション館 416  
No. 66 ソウル駅 422

④ 中国美

- No. 67 瀋陽故宮 428

⑤ 神話時代

- No. 68 ウォータース・ブラザーズ・カンパニー 436

⑥ 近代化

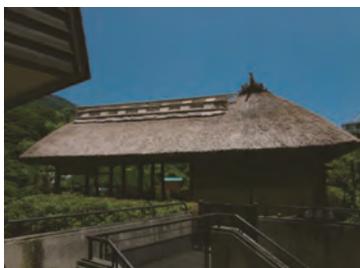
- No. 69 網走監獄 442

⑦ 茶室

- No. 70 万葉亭 450  
No. 71 国宝 待庵 456

くおわりにくに代えて  
建築探偵の足跡を辿る

※本書は一部敬称を省略して記載しております。ご了承ください。



No.70 万葉亭



No.65 セセッション館

# 第I章

## 工法・造形・素材

# 東京駅その1 — 日本人好みの赤煉瓦 —

## 甦る東京駅

東京駅が甦った。正確にいうと、第二次大戦中の東京大空襲で上半身を焼失した赤煉瓦駅舎が、2007（平成19）年から5年に及ぶ復原・修復工事を終えて、1914（大正3）年完成時の姿を再び現した。

建築史家の私にとって、夢のよう、と言えなくもない。なぜなら、取り壊して高層化する計画は戦後何度も出ているし、最後に出た時は反対運動も試み、加えて、東京駅を設計した辰野金吾は私の主要な研究テーマでもあったからだ。

辰野研究に手を付けた昭和50年代、明治時代の日本の建築家はまだ歴史研究の対象になっていなかったし、大正3年完成の建物など建築界は無論、建築史家も市民もまるで無関心。

だから困難もあったが、喜びの方が勝り、無人の野を往くようにして東京駅の歴史を明らかにすることができた。



写真1 東京駅丸の内駅舎。今回の工事で3階部分の外壁が復原された

## 東京駅誕生の歴史を紐解く

まず調べたのは、丸の内に面した今の位置に誰が何故、何のために計画したか、だった。

東京駅のスタート点ということになるが、この事情とは建築の研究からは明らかにならず、明治初期の東京の都市計画を調べて解明できた。1884（明治17）年、東京府知事の芳川顕正が〈市区改正計画芳川案〉を発表し、この中に東京駅が初めて登場する。ただし、東京のための駅というより、新橋駅発の東海道・山陽道の列島南西側の鉄道と、上野発の列島東北側の鉄道の二つを丸の内で連結し、日本列島縦貫鉄道の中心駅として、だから東京駅ではなく（日本の）中央駅と名づけられ、実は、大正3年の東京駅開業直前までは、そう呼ばれていた。

芳川の発表した日本列島中央駅を計画した人物は分かっている、原口要という鉄道技師で、彼はペンシルベニア大学に学び、現地で技師として活躍した後、帰国して東京府に入り、〈市区改正計画芳川案〉を立案している。

しかし、予算のことからなかなか実行には至らず、立案より5年して1889（明治22）年、〈市区改正新設計〉が公布され、上野駅と新橋駅を結ぶ鉄道の計画が緒につく。

### 再現された3つの画

担当したのはドイツ人鉄道技師のフランツ・バルツァー。ベルリン鉄道でも活躍した一流技師で、彼の設計と指揮により新橋駅から東京駅位置までの赤煉瓦のアーチと鉄橋



図1 東京駅バルツァー案



写真2 東京駅中央部。威風堂々とした佇まい

（道路を跨ぐ）の高架鉄道が敷かれた。現在、有楽町駅の前後に続く赤煉瓦のアーチトリベット打ちの鉄橋はこの時のもの。

山手線の長年にわたる繰り返し加重と風雪に耐えてビクともしないのだから、赤煉瓦と鉄の構造の丈夫さは見上げたものだ。こと日本の気候下での耐久性については、鉄筋コンクリートよりずっと強いのもかもしれない。

バルツァーは鉄道技師として東京駅の建築の配置計画を決めた。高架からの昇降のこと、線路の下を通る人の通路のことがあり、駅舎の配置を決めないことには高架の構造を作ることができないから当然の決定であったが、これが謎の配置計画で、南端（有楽町側）に入口棟、北端に出口棟、その間に皇室玄関棟と市街鉄道改札棟を置くというトンデモナイ計画。一つの駅舎を四棟に分けて置き、なぜか入口と出口の改札棟を両端に分けて置くばかりか、その距離はなんと3335m。

どうしてこんな分棟化を試みたのか今もって分からない。とりわけ、出口と入口の改札を遠く離れたのは何のためだろう。ヨーロッパでもこんなことはしないという。日本側は疑問視しなかつたんだろうか。今となつては分からない。

でも、この計画どおり高架鉄道は完成してしまつた。

勢いづいたバルツァーの暴走とか暴走は止まらない。鉄道だけに留まらず、駅舎の設計まで自分でしてしまつた。それも、和洋折衷の奇妙な姿で（図1）。

この姿については、辰野が一文を残しており、洋服に文金高島田を結つたような奇図」と酷評していたが、実際どんな姿かは分かつてい

なかった。

ところが、ある時、現役引退した島秀雄さんから電話があった。島さんは工学と技術の世界では「新幹線の生みの親」として知られており、私も名だけは承知していた。その島さんが「見てほしいものがある」と言うのである。急いで出かけると、そこには一冊の古びた冊子があった。バルツァーが東京の鉄道についてドイツ帰国後書いた報告書である。ページをめくると、そこには辰野が批判した奇図が載っている。島さんのおじいさんも鉄道技師で、バルツァーの下で働き、バルツァーから報告書を贈られていたのだ。幸いバルツァーの駅舎案は没となり、辰野が設計者となる。

辰野の東京駅の最初の案を、私はガラス会社の宣伝誌に載るといふ妙な形で知った。すぐその編集部に連絡を取ったが、誰がなぜそんな原図を持っているかは「答えられない」という。東京駅が国鉄が所蔵する原図が何らかの事情で流出したのだろう。それから25年以上経つが、二度とあの図を見ることはないし、誰が持っているかも謎のまま。

この第一案は、バラバラの四棟を無理して一棟化した苦心の作で、バラバラ感は克服できず、平屋に巨大な塔が載り、デザインニランドみたいな面白さはあるが、建築としてはヘン(図2)。

その後、中央部に大きな塔を立てた辰野の第二案が作られているが、これでも一棟感には欠ける(図3)。



図2 東京駅辰野第一案



図3 東京駅辰野第二案



写真3 東京ステーションホテル。小説の舞台としても数多く登場している

平屋である限り建築としての一棟感は乏しく、この根本的難題が克服されたのは、辰野の腕とは別の、時代の力

だった。計画の途中で日露戦争に勝ち、その凱旋の式典に東京駅が使われることになり、予算が付き、平屋が三階建てに急増し、やっと一棟の建物としての体裁を整えることができた。そして、大正3年、ついに完成した。

こうした経過が分かった後、私は建築探偵の連載をしていた『週刊朝日』誌上にバルツァーの案、辰野第一案、第二案を公表しようと考え、画家の森物介さんにそれぞれの案を提供し、同一スケールと同一タッチで描いてもらい、それを建築写真家の増田彰久さんが写真にして発表した。その図は私が持っているかもしれないので、森さんに勧めて交通博物館（現さいたま鉄道博物館）に寄贈した。今回、本誌上を飾る図は、その時の図にほかならない。

長々私と東京駅<sup>①</sup>について書いてしまったが、お祝いと思つて許していただきたい。

### 赤煉瓦に匠の技を見る

さて、その東京駅で一番目に付く材料といえば、やはり赤煉瓦だろう。東京駅の赤煉瓦は、幕末にスタートした日本の赤煉瓦の最終到達点を示している。まずヨーロッパに学び、明治の

45年間を通して日本人好みに洗練し、完成させた赤煉瓦である。

日本人は、ヨーロッパのように構造用の実用的煉瓦を表面の仕上げとして使うことには躊躇ちゅうちゆがあり、より美しくより整然と見せるため、構造用と仕上げ用を分けるばかりか、仕上げ用は煉瓦の形態の定石から逸脱し、小口煉瓦こぐちなるものを発達させる。定型の煉瓦の小口の形はしているが、奥までは伸びず、数センチの厚さしかない。タイルとしては厚過ぎるが、構造煉瓦を積み上げた上に仕上げとして積むタイル的煉瓦にはかならない。

今回の復原・修復設計の重責を担ったJ R東日本設計の建築家 田原幸夫さんによると、辰野が作った小口煉瓦はあまりに正確にピンが立ち、普通の煉瓦工場の製造精度では間に合わず、L I X I Lの常滑工場で特別に焼いてもらったという。

煉瓦だけでなく目地も特別で、今となつては伝説のみぐり覆輪目地ふくりん。煉瓦と煉瓦の間のあのせまい中にカマボコ状の目地を盛り上げるばかりか、T字状の目地の交点にはカマボコどうしが突き当たった形を正確に表すべく、職人用語でいうところの「カエルマタ」を作る。日本にしかない目地で、カエルマタの出来を見ると腕が分かる、とかつては言われた。

まさかカエルマタまで再現するとは思ってもよらず、嬉しかった。読者におかれても、日本最初の煉瓦積みみの再現を、目をギリギリまで近づけて眺めていただきたい。

煉瓦だけでなく、外観に限っても、土台から壁から屋根までのテラゾー、銅板、スレートと、戦前の最高の職人技術が再現されており、本書の読者なら見飽きることはないだろう。



写真4 赤煉瓦。整然と並ぶ様が美しい



写真5 赤煉瓦の目地部分