

(2) 街角

交通機能のために交差点の隅切りが行われると、そこには広場状の空間ができる。モニュメント的な建築の前庭としての広場ではなく、街路空間の延長として存在する街角は、ジッテ派の唱えるヒューマンな空間の質を備え得る場である。しかし日本の街角において、ジッテ派のモデルのように建物によって囲まれたポジティブな空間としての広場は形成されなかった。街路の直線部分よりもめだちやすい、という特質を生かして様々な角地建築が誕生し、その中には近代の名建築に数えられるものもあるが、そうした建築が生まれるのは、設計担当者の意志次第という極めて担保性の弱いものであった。

ここでは、街角のデザインの具体的な事例として、銀座尾張町の交差点と、丸の内地区を取り上げる。銀座では、煉瓦街計画によって統一的な街並として出発したものが、急速にそのデザイン的統一を失っていったことを既に街路景の所で述べたが、その中であって賑わいの中心ともいえる尾張町交差点を日本の街角の代表的な例として取り上げ、そのデザインの特徴を示す。一方丸の内地区においては、開発の時間的経緯とともに建物のデザインが変化した同地区において、角地建築のデザインが街路景の構成要素として果たした役割を考察する。

銀座尾張町

デザインの特徴：

尾張町の交差点、現銀座4丁目の交差点は、縦横の表通りが交差する銀座地区の中心となる交差点であり、近世においても江戸名所図絵にとりあげられている。銀座煉瓦街計画では当初からこの4つの角はいずれも隅切りがなされた町割りになっており、他の交差点と異なって広場状の空地を生み出している。実現した街割および建物の形状に関しては、藤森によって復元された実現図では、南西の角に位置する敷地の隅切りがなくなり、建物の角も直角に表現されている(図3.3.6)。また南東の角が曙新聞社とされているが、文献[57]、[82]では、曙新聞は南西の角、横浜毎日新聞が南東の角、とされている。

仮に南西の角が曙新聞であるとすると、北西の朝野新聞、北東の絵入り朝野新聞、南東の横浜毎日新聞の各建物の角部を示す写真があり、すべて隅切りされていること



図 3.3.6: 銀座煉瓦街の計画と実現図(藤森による復元)[115](巻末図2.4)

なる(図3.3.7~3.3.9)。これに対して、藤森の復元図どおりであるとすると、南西の直角な角を有した建物の写真が見いだされず、そのデザインが確認できない。なお藤森の近著では、図3.3.10の隅切りのある建物を南西の角にあったらしいとして引用している。また、東京公文書館所蔵の『京橋以南道敷改正一筆毎実測図面』では、当該4敷地は全て隅切りされた形状になっていることが確認された。従って、銀座煉瓦街竣工当時、あるいはその直後の尾張町の交差点の4つの角地は、全て隅切りされていた可能性が残る。この点に関しては、今後検証を必要とするが、本論文の観点からは、以下のように分析する。

まず銀座煉瓦街の設計者であるウォートルスは、交差点部分に隅切りを行い、広場状の空地を生み出すと共に、デザイン的にも歩廊部分の柱をカップリングすることによってアクセントをつける、というモデルを導入した。このモデルは完成時には、完全に受容された、もしくは一つの角のみ何らかの事情で隅切りがされず、不完全ではあるがほぼ受容された。しかし、その後に建替えられた尾張町の建物のデザインには、再びこのようなデザインの調和という思想はみられなかった。つまり後者の点により注目して、以降の街角のデザインを検討する。

銀座煉瓦街には、明治の半ばから時計塔や櫓風の塔を頂く目だっただ建物が次々と出現する。特に交差点では、めだち意匠の建物が次々と現れた。尾張町交差点では、明治27年伊藤為吉の設計による時計塔を頂いた服部時計店が竣工する一方、銀座通りを挟んで反対側には、塔屋をもちいた白亜の3階建て洋風建築の山崎洋服店が建設された(図3.3.11)。服部時計店は昭和7年に渡辺仁設計の現在のものへ建て替え、対する山崎洋服店は、周辺の敷地を合わせて昭和5年、小笠原建築事務所設計の三越銀座支店



図 3.3.7: 尾張町交差点: 曙新聞社 [115](巻末図 15)



図 3.3.8: 尾張町北側: 朝野新聞社 (左端) と絵入朝野新聞社 (右端) [82](p134)



図 3.3.9: 尾張町南東: 横浜毎日新聞社 [57](p20)



図 3.3.10: 尾張町南西の角にあったとされる小倉萬次郎の店 (『東京商工博覧絵・第三編』より [117](p7))



図 3.3.11: 銀座尾張町交差点: 大正初期 [93]

となる (図 3.3.12)。三越の建物も隅切りに壁面を合わせ角に入り口をとった、ネオルネサンス式のデザインで屋上にドーム状のフレームを載せている。これら尾張町交差点に建つ建物は、角地という特色を反映し、街角広場の中心に向けて顔を持つデザインになっているが、建物間で調和が図られることはなかった。つまり、個々の要素が場の特色をよく読み込み、話題性のあるデザインとして競って場を彩る要素となって存在している。

受容のパターン:

欧米モデルの直輸入として完成した銀座煉瓦街では、地区の中心となる交差点には



図 3.3.12: 銀座尾張町交差点：昭和初期 [93]

隅切りと角地建築のデザインによって、街路の要所としての型が提示された。しかし、時と共に角地建築のデザインはそれぞれが目立ち、話題性のある物へと変化し、当初の型は崩れていった。視覚的な統一はないものの、角地という条件を生かし、繁華街にふさわしい話題性を意識した個々の建物が集積することによって、街角のにぎわい、場所の特性が生まれたといえよう。つまり、隅切りという交通機能獲得のために受容された近代の交差点に、角地建築という要素が果積し、場所の特性を演出するという展開を見ることができる。

丸の内地区の角地

デザインの概要：[150],[151],[94]

三菱社によって開発が進められた丸の内では、ロンドンのビジネス街をモデルにして、建物のデザインが統一された街路景をつくりだしていた。明治時代に完成した馬場先通りの一丁ロンドンや仲通りの街並は、煉瓦造の建物によっていたが、大正時代に入ると建物の構造は鉄筋コンクリートへと変わり、デザインも箱型のモダンなものに変化する。

東京駅の開業とともに、大正年間にはビジネス街としての面的広がりが進み、明治の赤煉瓦の建物による街並とは異なるデザインの街並が伸張する。そのなかで三菱社においては、常に最新の建築デザイン、ビル形式を提示し、ビジネス街として最先端また一流であることが意図されていた。例えば、事務所建築における最初のエレベーター導入（三菱21号館、大正3年）、あるいは鉄筋コンクリートの箱型のモダンなビルでは、セセッションの意匠がヨーロッパと大きなタイムラグもなく導入された。民間貸しビル会社として経営の効率化を図るビルの構造と、アビールのための設備やデザインの充実が求められていたためである。

大正末期から昭和に入ると、大正12年(1923)2月完成の丸の内ビルディング(丸ビル)に代表される、当時の高さ制限100尺ほぼいっばいの高さ、1街区のファサードを1つのビルが構成するという新しいタイプのオフィスビルが東京駅付近に登場し、帝都復興計画によって整備された行幸通り、駅前広場とともに、スケールが大きくまた整然とした景観が生まれる。

一方皇居に面した濠端の通りに沿っては、明治44年(1911)ルネサンス様式の帝国劇場、同年の警視庁、コリント式オーダーの列柱を備えた明治生命館(昭和9年(1934))、重厚な印象の第一生命館(昭和13年(1938))、というように、それぞれ規模も大きく、デザインも華麗な建物が建設される。濠とそれに沿った日比谷通りを前景に、ファサードのデザインが映え、また皇城前という場所柄にふさわしい壮麗な建物が並んだ(図3.3.13)。

つまり、更地から開発が始まった丸の内地区は、明治の赤煉瓦の一丁ロンドン型、大正のモダンビル型、東京駅周辺の丸ビル型、そして濠に面した濠端型、とそれぞれ呼び得るような、時代と場所柄を反映したデザインの街並によって構成されていた。それぞれのタイプにおいては、各建物は壁面線や軒高をほぼ揃え、連続した街並を構成

していた。これは、ほとんどの建物の設計が三菱社という一つの組織によって行われていたこと、また三菱のスタッフおよびその他のビルデザイナーが日本のトップレベルの建築家であったためといえる。

こうしてタイプごとに特徴のあるまとまった街並から構成されていた丸の内地区では、角地のデザインにも要所としての配慮が見られる。図3.3.14は馬場先通りの端部の角地、一丁ロンドンのゲートともなる場所であるが、向かって左がコンドル設計の三菱2号館（明治28年）、右が妻木頼黄設計の東京商業会議所（明治32年）であり、共に角地にふさわしいデザインになっている。しかし片や円筒型にドーム、片や隅切りに小塔と、両者の角部のデザインは大きく異なる。赤煉瓦の一丁ロンドンにおいて、独り白色石造の三菱2号館は目立つ存在であった。また三菱社の建物でない東京商業会議所の設計者妻木は、対する三菱2号館と角のデザインを揃えることはしなかった。

しかし伸通りを始め、三菱者のスタッフによって建物が設計された通りには、同じデザインの建物に対して角地に配している場所があり、通りのアクセントとなっている。しかも全ての角地にはなく、街並を構成する建物のデザインが変化する境界部の街角に、こうした配慮は見られる（図3.3.14、3.3.15）。また角部のデザインはそれぞれ建物のタイプに対応している。つまり赤煉瓦の一丁ロンドン型の建物ではドームを載せる、屋根をアレンジして小塔状にする、隅切りしたファサードに変化をつける。モダンビル型では箱型の塔屋を載せる。そして丸ビル型の大規模な建物では角をラウンディングさせる、という具合である。そしておおよそ同じデザインの角地建築が、各ゾーンの入口となる所に“対”をなして配置されている。これによってタイプの異なる街並のまとまりを強めると同時に、異なる街並間の視覚的調和が得られている。

受容のパターン：

銀座尾張町をはじめとし、多くの市街地の街角のデザインには、視覚的な型を見いだすことができず、場所の特性を個々に反映した要素が集積するものが多かった。その中において、単一開発主体によってリードされてきた丸の内地区においては、角地建築のデザインは、単独で目立つことのみを目的としているのではなく、街角において対をなし、街並にまとまりをあたえる効果を持っている。また異なる街並の境界部の識別性と同時に調和を高める効果を有した、計画的な配置と考えられる。

以上のような丸の内地区の角地のデザイン手法が吹米モデルのよるものであるかを、

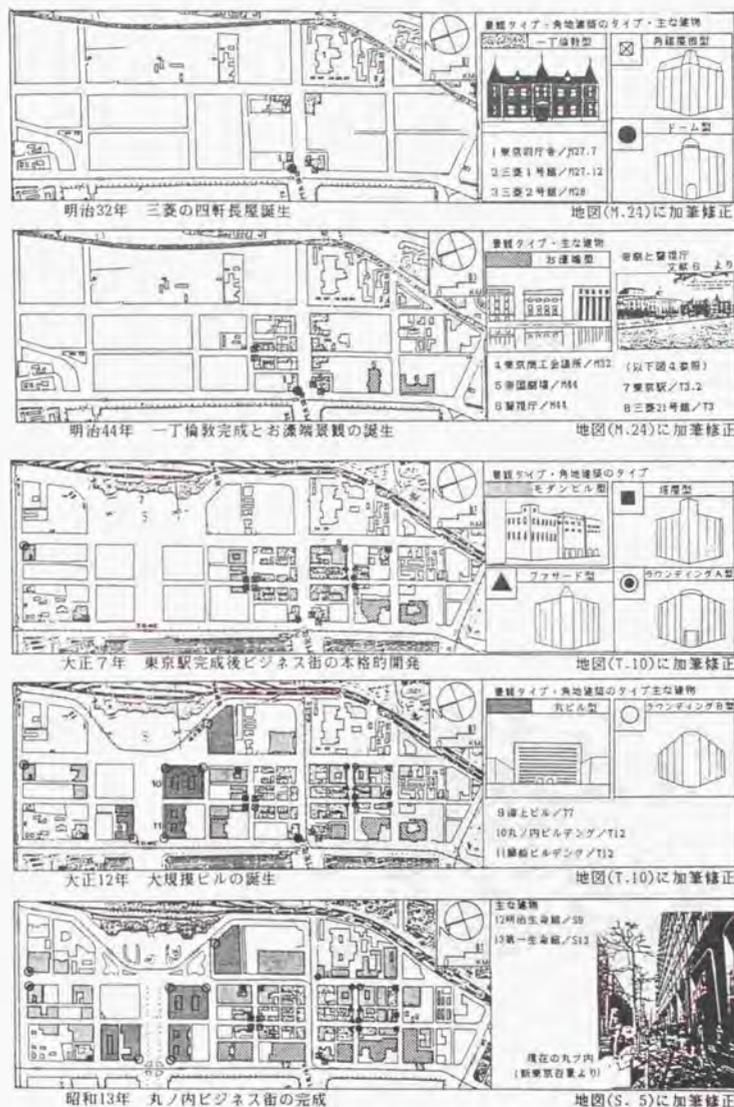


図 3.3.13: 丸の内地区の発展と街並のタイプ



図 3.3.14: 馬場先通りの角地 [93]



仲通りの南の交差点Aの角地建築(三菱地所提供)

昭和13年頃の仲通りの角地建築

図 3.3.15: 仲通りの角地のデザイン

以下に検討する。通りを挟んで同じデザインの建物を配することは、ローマのポポロ広場をはじめ、バロック式の都市デザインにみられる。そこから伸びる街路の軸線構成を強調し、ヴィスタのシンメトリーな構図を引き立たせるために用いられる手法である。丸の内の場合は、そのような街路景の全体構成上の位置づけ、役割はほとんど認められない。馬場先通り、および行幸通りでも、通りの入口の角地に特徴を持たせた建築を配しているが、欧米の例に比べれば街路景自体のパースペクティブな印象が極めて弱く、構図の強調のためのゲート演出の効果は弱い。むしろブロックごとの景のまとまりへの配慮ととして見る事ができる。

3: 2: 3街路景において分析したように、丸の内地区の設計者は通りごとのデザインのまとまりに配慮し、そのために伸通りでは、通りを挟んだ建物のファサードを対称にしていた。こうした街並のまとまりの演出のために、対称、対、という概念によるデザインが、角地のデザインにも適用されたと考えることができる。バロックモデルとは印象が異なるが、”対称性”という景の型を規定するideaにおいては共通点がある。しかし”対”という空間構成のideaはバロック固有のものではなく、普遍性が高い。日本近世の都市、空間デザインにも存在し、例えば、城下町の角地にも櫓屋敷を対にした例をみることが出来る [138]。つまり丸の内地区に見られる角地のデザインは、西洋建築という欧米のデザインボキャブラリーを用い、また欧米にも日本にもあった”対”というideaに基づくデザインの型によって、街並に秩序を与えることが試みられた事例と解釈できる。

しかしこうした配慮は設計者の意志に任せられたもので、担保性が弱い。現に馬場先通りの入口の角地、つまりコンドルによる三菱2号館と、妻木頼黄による三菱社以外の建物である東京商業会議所では、角に特徴のあるデザインをするというレベルでは共通しているが、デザイン自体は対になっていない。伸通りにみられるような正確なデザインの”対”は、同一組織内の設計者が計画的にデザインを行ったがために実現した、例外的なものだといわざるをえない。

一方、異なる街並の境界に配置するという手法については、欧米の都市において、この様に小さな区域に異なる街並が並存するということは見られないため、配置の手法のオリジナルを直接欧米に求めることはできない。街並のまとまりを演出することを意図し、個々の交差点の役割を丁寧に読み込んだ結果といえよう。

なお、隅切りなどによって街角の空間を囲み、ポジティブな空間を作るという、ジッ

テ派のモデルの受容はここでもみられない。角地は視覚的にアクセントがつけられていても、囲われた広場空間を形成してはいない。

以上のデザインへの配慮は、丸の内という民間開発地区のアピールを意図したものと考えられる。時代と共にデザインが変化したビル群によって構成される地区が、全くバラバラな印象を与えてしまうことは、丸の内というビジネス街全体のイメージを散漫なものとする恐れがある。他社のビルも含んでいながら、やはり三菱の丸の内としてのイメージを保ち、差別化を図るために、街並のまとまりへの配慮は重要なことであったと考えられる。

(3) 広場

西洋都市の要所はいうまでもなく広場であろう。その空間とデザインの背後には長いまた多様な歴史がある。建物の残余空間であるとともにそれ自体がポジティブな空間であり、デザインの的にも社会的にも都市における中心的な位置づけを、常に広場は持ってきた。日本の近世都市において広場的な機能を有する空間は、広路や辻、橋詰が存在したが、その空間の質と社会的な意味合いは大きく異なるものであった。近代に入って日本にもたらされた広場は、主に交通機能上必要な空間としてであり、西洋都市における広場のideaと社会的機能は、特にモデルとして導入する対象とは映らなかった。

結果として日本における広場は、交通機能獲得のための平面図の型として受容され、周囲の建物のデザインを含めた、街路景の要所としての型の受容は行われていない。このことを以下に、交通広場、駅前広場の事例によって確認する。

交通広場

デザインの特徴：

交差点の形の所で述べたロータリーも一種の交通広場のデザインであるが、特に不整形の交差点に設けられた交通島や小広場が、街路の要所の景としてどのような役割を持っていたかを考察する。

大正8年(1919)の街路構造令で、交差点の隅切りが規定されたと同時に、第10条では「街路の交会、屈曲其他の箇所にして交通上必要ある場合に於いては広場を設くべし」と規定され、また同13条では広場への植栽があげられているが、広場は、まず交通面からとらえられている。

帝都復興計画では広場の計画、設計に関して以下のように述べている。「震災前には広場とも称す可きもの殆ど無かったが、復興計画に於いては、街路幅員並路線数が甚だ増大したから、其の交叉個所に広大なる広場を生ずるに至った」[119](p68)。つまり広場とは、広幅員の幹線街路が交差するところに生じる空間として、とらえられている。復興計画に伴ってつくられ、またその名前を公募して決めた主な広場は、駅前(上野、丸の内)、橋詰および橋の近傍(駒形、泉、柳、巽)、辻(萬世、江戸辻、横ノ辻、かぶきの辻)に、わけることができる。またこうした街路の交差点に広場ができたのは、街路の設計方針として、「2つ以上の街路の交差は出来得る丈これを避け、己



図 3.3.16: 泉広場平面図 [119]

むを得ざる場合は数線が一点に交らざる様にし、出来得れば小なるアイランド等を設けるの余地を存せしめ、交通整理を容易ならしむる方法を講ずること」[119](pp.49-50)としたこととも関係している。

その結果つくられた広場のデザインは、いずれの場合も交通の錯雑を防止するためにアイランドを設け、それに植樹する、という手法によっている。つまり街路敷内部でのデザインによって自己完結し、広場を囲む敷地との一体的なデザインは見られない(図3.3.16)。また、アイランドへの植栽は、人が踏み込む所以外は芝を張り、そこに数本の高木を不整形に植える、というデザインになっている。アイランドをとりまく歩道に並木がある場合も、アイランド内の高木の配置に共通点はない。従って街路のなかにややまとまった木陰をつくりだし、緑量を増やしてはいるが、街路景の幾何学的な構図をまとめるような景観的効果は見られない(図3.3.17)。

また広場を囲む敷地に建つ建物は、広場を意識したファサードのデザイン例もあるが、広場内でデザインの統一がみられることはない。

受容のパターン:



図 3.3.17: 帝都復興計画による広場 [119]

隅切りやロータリーの場合と同様、街路の交差部の交通を処理するために広場が導入され、そのデザインも動線処理上求められるアイランドに植栽することが主体であった。街路景をまとめるようなデザイン、あるいは広場を囲む敷地との一体的なデザイン、囲まれた空間の創出という景の型は受容されなかった。アイランドの植栽は、むしろ独立した植栽空間として高木、低木、芝等が組み合わされ、街路のなかにまとまりの緑地をつくった。しかしそれは幾何学的な構図を構成するものではない。また緑地自体は、通路として確保された部分以外は立ち入ることができず、眺めるための植栽空間として実現した。

駅前広場

鉄道および駅は全く新しく欧米からもたらされた近代都市の構成要素であり、そのデザインも当初は外国人技師による直輸入の形でもたらされた。欧米都市において駅は必ずしも街路系統上の主要な要素として位置づけられてはいないが、街路の正面に駅舎と広場を配してヴィスタ景をなす場合があり、例えば片岡によって、ニューヨークのグランドセントラル駅が紹介されている[44](p223)。またベックマンによる官庁集計計画でも中央駅は壮大なバロック式デザインの広場と街路の焦点に位置づけられていた。

日本の駅および駅前広場のデザインにヴィスタが用いられたのは、東京駅と、郊外住宅地の開発にともなう田園調布や国立の例があるのみで、その他の市街地の駅については、駅舎のまえに広場がとられても、それが街路も含めてバロック的な景の型を構成する例はない。既に述べたものを除いて、以下に主要な駅前広場で、何らかのデザイン的な特徴が認められる事例をあげる。東京では、新橋駅、萬世橋駅、上野駅、さらに戦前に計画のみ行なわれた新宿駅、渋谷駅、池袋駅、大塚駅を取り上げ、また大阪では御堂筋の起点に位置する梅田駅を対象とする。

デザインの特徴：

明治5年(1872)、日本で最初に横浜-新橋間の鉄道が開通し、新橋駅も開業する。この駅舎はアメリカ人技師ブリジェンスの設計によるもので、中央に出入口をもつシンメトリーの建物である。駅は広い広場内に位置し、その広場に街路と駅舎をつなぐようにシンメトリーな植栽が地図上に認められる。しかしその軸は駅舎の正面と街路に接続する広場の角を結び、建物の対称軸とは大きくずれている(図3.3.18)。また新橋駅を描いた絵図や写真にこの植栽の姿を伝えるものは見いだせない。

明治44年(1911)竣工の萬世橋駅は、駅前に広瀬中佐の銅像があることで知られていた。駅舎は葛西辰野事務所、煉瓦と石を用いたルネサンス様式のデザインで、やはりシンメトリーで横手に長いファサードを持っていた。駅前広場は駅舎に面して奥行きがあまりなく、駅舎東側を通過する須田町通りに近いところに銅像は立っている。つまり、駅、広場、銅像、街路は、特にまとまりある景観を構成するような配置にはなっていない(図3.3.19)。



図 3.3.18 新橋駅（明治5年竣工）の地形図（1883）と外観 [93]



図 3.3.19 萬世橋駅前 [93]



図 3.3.20 上野駅前広場 [119]

帝都復興計画によって整備された駅前広場には、上野駅と東京駅²があり、東京駅は行幸通りとともにヴィスタを形成していた（3.2.1参照）。上野駅は、鉄道駅、地下鉄、市電を連結する複雑な動線を処理するために、地下道を含む立体的な計画が行われ、広場には植栽を施したアイランド、駐車スペースが配置された（図3.3.20）。駅舎は鉄道省工務局建築課で昭和6年（1931）竣工、デザインはそれ以前の煉瓦や石造のクラシックなものに対し、モダニズムに近い。駅自体がL型に大きく折れているが、正面となる南側の広場からは、十分な引きと高低差のために駅のファサードがよく見える。しかし街路は広場の両わき斜めに接続しているため、ターミナルヴィスタは形成されていない。上野駅前広場は最初の都市計画的観点を入れた駅前広場事業とされているが [110] (p203)、その景観デザインに特定の欧米モデルの受容は認められない。

下町を中心とした帝都復興事業以外の東京市内の道路整備として行なわれた、都市計画街路修築事業（大正14年度開始）の一環として、新宿、渋谷、池袋、大塚の各駅前に都市計画広場が計画決定された。新宿駅前は昭和9年（1934）12月、他は昭和11年（1936）4月、それぞれ都市計画決定されている（図3.3.21～3.3.24）。このうち新宿駅のみが戦前に着工され、その他は戦災復興事業に継承される。これらの計画ではいずれも駅周辺に集中する交通動線を処理するために、広場および街路の配置が検討された。いずれも部分的にはシンメトリーを基調とした街路及び広場の構成が見られ、新宿、大塚、池袋の各駅では駅舎に向かう軸線が見られるが、池袋駅で建物の中心とは

²東京駅前の広場状の空間自体は市区改正設計時に確保されている [110] (p202)。

圖之路街及場廣近附驛當新畫計市都京東



圖 3.3.21: 新宿駅前広場計画 [55](p106)



圖 3.3.22: 渋谷駅前広場計画 [88](p225)

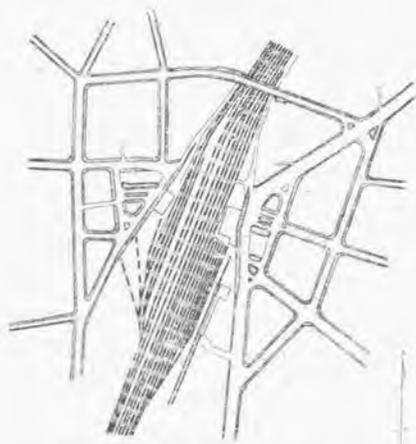


圖 3.3.23: 池袋駅前広場計画 [88](p227)



圖 3.3.24: 大塚駅前広場計画 [88](p228)

ズレをもっている。

以上の平面計画からヴィスタ景や幾何学的な構図の型を読みとることは難しく、次に見る大阪の梅田駅と同様、交通動線計画として、部分的にシンメトリーな構成が採用されたものと考えられる。

以上東京の主な駅前広場を見てきたが、大阪ではメインストリートである御堂筋の起点、終点はいずれも駅前に接続している。その意味では都市の街路系統と駅前広場および駅舎が直接関連づけられていることになるが、3、2、3でみたように、デザイン的にはどちらもヴィスタ景を形成してはいない。一方大阪駅前の広場および街区は、幾何学的でシンメトリーを意識した構成になっている。以下に大阪駅前広場の計画の経緯を述べる。

大阪駅（梅田停車場）は明治7年（1877）の大阪―神戸間の鉄道営業開始と同時にスタートする。駅の位置は当初堂島にという案もあったが、将来の市街地の発展を考慮して、当時はまったくの郊外である梅田に定められた。駅舎は赤煉瓦2階建て、やはりシンメトリーのデザインである。その後の東海道線の延長整備によって大阪駅の利用も多くなり、駅周辺も市街化されるが、駅前には、旅館、茶屋、運送屋などの小規模な木造商店が建ち並び、駅舎とつり合うような近代的な街並は形成されない（図3.3.25）。

明治34年（1901）2代目大阪駅が御影石造りで完成する。また明治36年開催の内国勸業博覧会に合わせた、大阪駅東口から大江橋にいたる梅田新道の開設、明治41年（1908）桜橋筋に市電が開通、その後の伸長、と整備が進む。さらに明治42年いわゆる北の大火で大阪駅前から堂島方面は殆ど焼失し、その後の焼け跡整備によって、第一次都市計画事業以前の大阪駅南側の道路は整備される。また明治39年阪神電鉄が、明治43年箕面有馬電気鉄道（後の阪急）がそれぞれ梅田駅に乗り入れ、複数の駅舎が横に並ぶように規模が拡大し、駅前広場も東の方へ延びた。

第一次都市計画事業では、大阪駅前は図3.3.26のように道路計画が整い、御堂筋は駅前整備を除いて大江橋から阪急前までが昭和2年4月に完成する。大阪の南北軸である御堂筋は駅に至るために大きく西へ曲がっており、都市軸が直接駅に対してターミナルヴィスタを構成していない。中之島から北の御堂筋に沿って延びた視線を受け

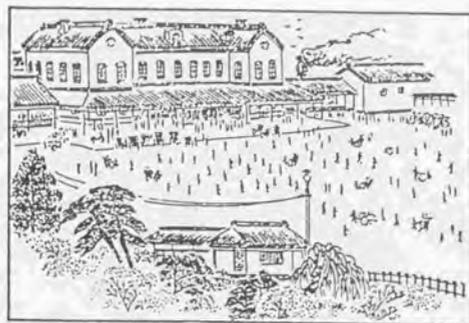


図 3.3.25: 明治末期の梅田駅前

とめるのは、阪急の駅ビルであるが、東側半分は5階建て（大正9年（1920））、西半分は8階建て（昭和4年（1929））という高さの異なるビルであり、ヴィスタの焦点として景をまとめるには不十分である（図3.3.27）。

一方駅前の計画は、大正15年（1926）11月大阪駅前整理計画協議会（国、府、市、および民間私鉄代表者で構成）が開催され、駅前整備の方針が打ち出されることに始まる。これをもとに大阪駅付近都市計画事業が昭和3年決定、昭和3年より6ヵ年計画とされたが、財政上の理由より未着手に終わる（図3.3.28）。しかしこの計画の実施にあたっては大阪駅頭的美観を確保するため、以下のような主旨の計画が決められていた。

- ・大阪駅前の既存の建物の軒下から南へ70間は、全ての建物を取り除く。
- ・大阪駅前の広場の幅員を52間、総面積4200坪とし、広場の東西を貫く緑樹帯を設け、その両側を駐車帯とする。
- ・広場には地下道を設け、周辺ビルへの動線とする。
- ・大阪駅に面しての建物は、都市的美観を保つ上から、高層建築以外は許可しない。

昭和9年、計画に一部変更を加え、また駅前の整理手法が超過取用から土地区画整理に移された。またそれまでに大阪駅前は防火地区（大正12年）、美観地区（昭和9年）に指定され、昭和11年には建物高さの最低限度が指定されている（図3.3.29）。さらに昭和12年、土地区画整理区域の南側も第2土地区画整理として決定するとともに、



図 3.3.26: 第一次都市計画事業による大阪駅前の街路計画（大阪都市計画図（1928）部分に加筆）



図 3.3.27: 御堂筋と阪急ビル



図 3.3.28: 大阪駅前整理計画図（大正 15 年）



図 3.3.29: 建物高さ最低限度指定区域

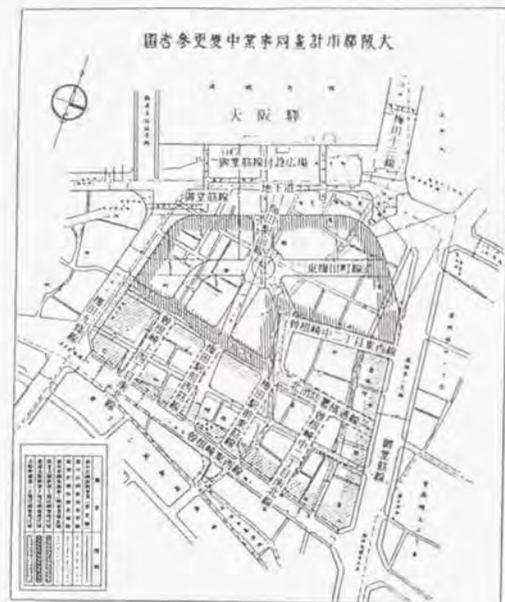


図 3.3.30: 変更後の大阪駅前都市計画図

街路の形態をロータリーを含むものに変更した(図3.3.30)。以上のような経緯によって、またその間の鉄道各線の高架化、地下化計画、駅ビル計画を併せて、幹線街路御堂筋とは独立して、大阪駅前広場の計画がたてられた。そこには駅舎を中心としたシンメトリーな構成、広場を囲む高層建築、広場を貫く緑樹帯などが、構想されていた。

しかし実現への手間取りと時局の変化によって、計画は中断し、今日に至っても完成を見ていない。昭和11年に着工した大阪駅は1、2階のみの完成でその上は骨組のまま開業した。

駅前広場の受容パターン：

駅前広場は交通の結節点として近代に生まれ、日本の都市の新しい核となった場所である。駅の立地状況、既存の街路系統の条件のなかで、交通機能を満足させる街路及び広場の設計が行われ、立地条件によっては、シンメトリーな構成が取り入れられているが、景としてヴィスタや幾何学的な構成が実現した例は、市街地では特例である東京駅丸の内側のみであった。大阪駅においては周辺の市街地開発と一体に計画されたが、その街路パターンの対称性は絶対でない。

つまりほとんどの駅前広場では、交通機能獲得を目的とした動線計画としてシンメトリーな平面構成が参照されたが、場の景の型の受容は行なわれていない。ここでは、駅舎、広場、植樹帯、周辺の建物等が幾何学的な構成をとらずに、それぞれの立地条件のもとで集積することによって、駅前広場という場を造りだし、都市のなかで記憶される場所となっていた。従って広場といえども、建物に囲まれた空間あるいは景の型によって特徴づけられるものではなく、オープンスペースに人々の活動を演出する多くの要素が集積するという展開によって、日本近代都市の新しい場を成立させるに至ったと考えられる。

水路ネットワークの発達した近世都市である江戸、大阪では、都市の要所、名所として橋およびその周辺が位置づけられていた。こうした場所に欧米から輸入された近代橋梁が出現し、また街路の整備とともに欧米の技術を受容した近代橋梁が架設される。そのデザインには、場所のコンテキスト、街路や周辺建物との関係が読み込まれ、また都市における橋梁群の配置にも特色がある。近世から継承された都市の要所としての場に、近代橋梁、あるいは建築、街路が導入される際に、デザインの型はどのように受容されたかを以下のような観点から分析する。

橋周辺を特に対象としたデザインの型を欧米モデルに見出すことは難しいが、そのなかでバロック都市における、橋と広場および建築を軸線構成、シンメトリーに配置したものはモデルとして特徴が明解である。従ってまずこうした特徴が認められる事例をとり上げる（(1) バロック式）。次に、橋や建築、街路という各要素の配置構成には幾何学的な型がとられていないものの、相互の意匠に統一、類似性がある事例を分析する（(2) 橋と建築のセット）。さらに、要素間の意匠に統一性、調和は見られないが、場の特性をそれぞれ折り込んだ要素が集積した代表的な橋詰をとりあげ、既に見た街角のデザインとの共通性を確認する（(3) 橋詰の建築の集積）。

次に、戦前の都市デザインの成果として評価されることの多い橋詰広場のデザインに対して、欧米モデルの影響を検討する（(4) 橋詰広場）。

最後に、短期間に多数の橋梁が都市に架設された際のデザインの特徴からみた配置の特色を分析し、既存研究による考察との対照を試みる（(5) 橋梁の配置）。

(1) バロック式

バロック式の都市デザインにおいては、ローマのサンタンジェロ城とそのアプローチ橋、パリのシャイヨ宮とイエナ橋のように、橋が正面の建築に対するアプローチとなってヴィスタ景を構成する、あるいはまた橋と建築、広場がシンメトリーな配置構成をとる、といった型を見出すことができる。

本研究の対象とする範囲でバロック式のモデルの受容を認められる事例には、パリのシテ島をモデルとした大阪の中之島の橋梁群があり、それ以外には、街路の軸線と橋軸をあわせた鍛冶橋をあげることができる。

大阪市庁舎と淀屋橋・大江橋

大阪の顔、シビックセンターとして位置づけられた中之島では、その地形的な類似性からもパリのシテ島がモデルとされ、島を挟んで同じデザインの橋が配置された。その中でも、御堂筋上に位置する、大江橋、淀屋橋では、日本において橋と建築の一体設計が最も明確に意図され、実現した例である。両橋のデザインは、中之島を貫通するメインストリート御堂筋に面して建つ大阪役所の建物に合わせて、コンペをもとに決められたものである。

デザインの概要：[60],[23],[132]

明治44年(1911)2月、中之島に大阪市庁舎の敷地が確保された。そのころの中之島は、明治24年(1891)の仮公園指定後、敷地を充実させて明治33年(1900)中之島公園と改称し、さらに初代公会堂(1903)、図書館(1904)、日本銀行大阪支店(1903)が建設され、次第にシビックセンターとしての様相を整え始めていた。また後述する難波橋の完成は大正4年(1915)である。

大阪市庁舎は、江ノ子島の大阪府庁舎に間借りして明治31年(1898)市政をスタートさせた後、翌年府庁舎脇に仮庁舎ができ、さらに明治45年(1912)堂島の木造庁舎へ移転する。中之島の用地が確保されるとともに、建物については設計案の懸賞募集を行い、大正元年10月(1912)一等から三等案が決まった。一等案とされたのは、台湾総督府土木局長手小川陽吉の案で、その受賞理由は、地下室の採光などの多少の欠点があるが、地下室や中庭への動線の処理はうまく、外観については「塔の形状大小

他の部分に対し調和を欠けるの嫌あれどもその外観よく市庁舎としての意味を表現し
かつ敷地周囲の状況との調和及付近及日本銀行及図書館の建物との対照亦悪しからず」
[160](p536)とされている。この案をもとに、片岡安、牛村喜勇、今林彦太郎他が実施
設計を行い、大正7年(1918)着工同10年(1921)竣工した。懸賞募集から竣工まで10
年もの歳月を要したのは、建物の規模の大きさもあるが、懸賞発表当時市長が不在
であったこと等から、市内部での調整等にも時間をとられたためである。実現した建
物のデザインは、全体に一層分高くなっており、中央の塔を低くする他、基本的な構
成は継承しながらも、立面のデザインはかなり変わっている。

市庁舎が竣工した大正10年には、第一次都市計画事業(大阪市区改正設計)も内
閣を通過し、実現へ向けて進んでいた。その後関東大震災に鑑み計画変更を行って事
業がスタートし、市役所前にはメインストリート御堂筋が計画、整備される。市役所
を挟んで堂島川、土佐堀川にかかる大江橋、淀屋橋に対して意匠設計の懸賞募集が大
正13年6月(1924)行われた。公募された際の設計条件は、2橋とも幅員20間、橋長
は大江橋30間、淀屋橋45間、主構造は鉄骨鉄筋コンクリートアーチとし、2橋は同
一形式で付近の建築物および背景と調和し、両橋間の道路意匠も合わせて設計するこ
と、とされていた。この条件に、島を挟んだ一対の橋梁、および建築、街路との一体
設計という場の景の型の受容が見られる。

その結果62名の応募があり、一等から三等及び佳作が選定された。一等となった
大谷龍雄案の評は「様式は南欧中世紀の気分ある近代式を用い、東洋趣味の横溢せる
ものあり。全体の形極めて端正剛健、その形状の比例最も洗練を經たり。その主材料
たるコンクリートを様式の上に表現せんとする作者苦心の跡、最も注目すべし。但し、
柱塔の飾壺上に火焰の形を付したるは少しく蛇足の感あるを惜むべしとす。製図の
技極めて巧妙なり。」[157]とされている。この案をもとに、片岡安らによって、ゴン
ペ原案の橋塔を削るなどの修正を加えた実施設計が行われ、昭和10年(1935)竣工し
た(図3.3.31)。

このような意匠設計が行われた理由は、やはりシビックセンターの中心で、しかも
メインストリート御堂筋に架かるという場所柄によるものである。また、第一次都市
計画事業当時の橋梁課長であった堀威夫の回想によれば、両橋の「懸賞募集したころに
は、橋梁のいわゆるアピアランスに対しての思想というものは何もできていない、まっ
たくパリの橋のまね」[29](p10)という状況であった。従って、外部からデザインのア



1. 一等賞案(大谷龍雄) 2. 橋塔の飾壺を削る

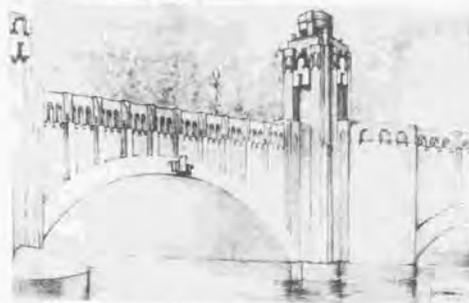


図 3.3.31: 淀屋橋・大江橋意匠設計懸賞募集1等案 [157]



図 3.3.32: 大阪市庁舎と淀屋橋 [132](p104)

アイデアを求めようとしたともいえる。また意匠設計の条件とされた、中之島を挟んで橋梁をペアにするという発想は、難波橋の設計を手がけた清水 燕（大阪市電気局技師長）や直木倫太郎（大阪市土木部長）によって発想され [29](p10)、渡辺橋（着工大正15年4月、竣工昭和2年12月）と肥後橋（着工大正15年1月、竣工同年10月）にも適用された。スケールのにもほぼ同等であるパリのシテ島周辺をモデルとしたものであり、また極めて理解しやすい手法である。近世の中之島の橋梁は、いずれも島を挟んで筋違いに橋がかけられていた。従って街路の折れ曲りを改め直線に通すという機能の確保と同時に、デザインの型も受容されたとみることができる。

難波橋

時間的には前後するが、中之島の橋梁において幾何学的な構成が意識され、橋と公園が一体的にデザインされたものとして、難波橋がある。

デザインの概要：[60],[23],[132]

第一次都市計画事業に先だって、大阪の街路と橋を近代化したのは、市電整備事業である。明治36年(1903)天王寺で開かれた第5回内国勲業博覧会を契機に、大阪に市電が整備される。博覧会の会期終了2ヶ月後、花園橋と築港棧橋間を結ぶ市電第1号が開通し、その後大正期まで4期にわたって市電が敷設された。そのために街路の拡幅、橋梁の新設架け替えが進み、本事業によって50橋以上が整備された。その橋のほとんどは、鋼板桁、スクリューパーブを用いた橋脚という、経済的で工期の短い、一種の標準設計によるものであった。しかしその中にあって、中之島の東端を南北に貫通する難波橋をはじめ、後述する本町橋や木津川橋のような、デザイン上破格の扱いがされたものがあつた。

難波橋は市電第3期線天神橋西筋線（大正4年1月開通）にあたり、中之島を挟んで堂島川、土佐堀川を渡り、水面部が鋼アーチ、中之島部分がコンクリートアーチの橋として大正4年5月開通した。現在は鋼アーチ部が桁に改修されているが、高欄、照明、中之島部分、および最も有名な橋詰のライオンの像が、それぞれ修復されて残っている。



図 3.3.33: 難波橋と中之島公園

この橋は一般にはそのライオン像によって有名であるが、都市デザイン上の特質は、中之島を挟んだ対称な構成によって一つの連続した橋としたこと、および階段による中之島公園との一体設計にこそ求められる。難波橋周辺は、大正4年(1915)の淀川低水工事に伴って中之島の東部への埋立が伸張し、その部分を市が内務省から使用許可を得て公園として整備されつつあつた。こうした条件を反映して、難波橋では公園へ下りる階段、水辺のプロムナードをまたぐコンクリートアーチ橋に配慮が読み取れる。中之島を挟んで両側の橋を一つの橋としてとらえ、中央に方形の踊場と階段を配した構成は、パリのボン・ヌフをモデルとしたと考えてよいだろう。難波橋完成後大正10年(1921)ころに整備が完了する東側の公園は、全体がシンメトリーな構成になっており、難波橋との一貫性が図られている。両者の設計意図や経緯の直接的な関係を伝える記録は見いだされていないが、中之島全体に渡ってシンメトリーな構成を意識して計画されたことは明確である。

難波橋の設計は、大阪市の電気鉄道部によって行われ、当時の技師長清水燕が主に担当したといわれている。またその意匠は宗兵蔵という建築家に委託された。宗は明治23年(1890)帝国工科大学造家学科卒業、宮内省嘱託として帝室奈良博物館の設計監督、東京市技師として淀橋浄水場ポンプ室設計、海軍省入省、西欧各国に出張、といった経歴の後、藤田組臨時建築主任建築部長となり、これを機に大阪に移り住む。大阪においては市の嘱託により柴島浄水場の設計を手がけた。難波橋の設計時期に藤田組を退社し、設計事務所を大阪に開設して、商業ビルなどの作品を残している。宗の作品の特徴としては、基本的には折衷主義であり、全体のプロポーションに安定した調和があり、細部の意匠がきっちりとおさまっている、と評されている [59](p164)。実

際、初期の作品にはオーダーを用いたものがあるが、多くは平面的なファサードにレリーフ状の装飾を施すものが多く、明確に様式を特定できるものではない。難波橋の意匠は、ルネサンス式と言われているが、大阪市の市章をぶらった高欄、石造りの重々しい親柱等はルネサンスと趣を異にしている。なお難波橋の橋詰には、一体的に設計されたと思われる建築はない。南東の橋詰に近年まで存在していた北浜ビルジグ(1921)は、同じ宗兵蔵の設計だが、橋との対応はみられない。

以上のように難波橋においては、建築との一体設計はみられないものの、橋の構成、公園との関係において、シンメトリーな構成というバロックモデルの特徴を受容したデザインが行われ、これが中之島の橋梁におけるデザインの型となった。

鍛冶橋

大阪中之島の橋梁が、その地形的類似性からバリをモデルとしてバロック式の景の型を受容したのに対し、東京においてこうした複数の要素を組み合わせる幾何学的な構成を実現した事例は見いだせない。その中で、街路の軸線と橋軸を合わせることによって、パースペクティブな街路景の演出を意図した事例として鍛冶橋をここではとりあげる。

大正3年(1914)竣工の鍛冶橋については、設計者である樺島正義が詳しくその設計主旨や構造の概要を土木学会誌に述べている[47]。この文献は、橋の意匠、都市デザイン的な特徴の記述が充実したものとしては最初期のもので、その後の橋梁美学の議論の展開のスタートとしても重要である[152]。

デザインの概要:[47]

鍛冶橋は、丸の内の馬場先通りの東の延長が江戸城外濠を渡る所にかかる。江戸時代の橋の詳細は不詳だが、橋詰には桁型があった。明治9年(1874)5月、長さ8間幅6間の石造アーチ橋が架設され、見附の石垣およびその上の松とうまく調和していたという。その後市区改正設計によって、西側の馬場先通りが幅員20間、東側が12間へと拡幅整備され、幅員、線形ともに食い違いが大きくなって架け替えが必要となった。また石造アーチ橋にはゆがみも生じていた。

こうして架け替えが決められた鍛冶橋は、明治44年(1911)夏に地質調査を行い、

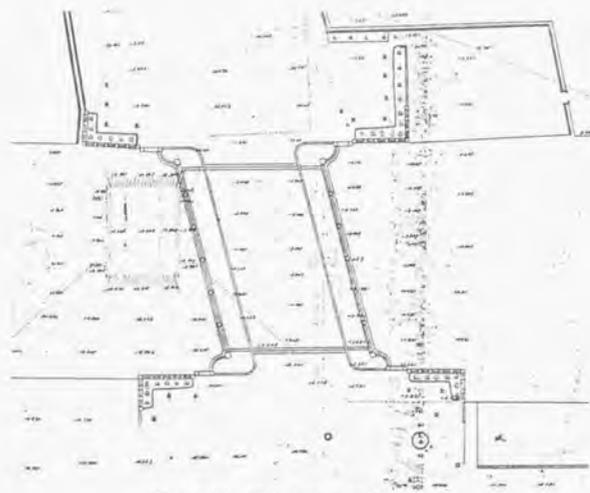


図 3.3.34: 鍛冶橋平面図 [47]

同年9月下旬に予算設計終了、明治45年(1912)2月29日決議され、実施設計後大正2年(1913)6月着工、大正3年(1914)10月竣工、24日に開通式を行った。

その設計主旨は、以下に要約される[47](pp11-17)。

- ・馬場先通りの延長に軸を合わせ、スキュー(斜橋)とした。
- ・外濠の改修により橋を境に川幅が変わる計画であったが、橋の側面景を重視し、橋台を張り出して両側の長さを揃えた。
- ・橋梁形式は斜橋であるため、上路版桁が構造上、経済上は最適。また周辺の雰囲気からは重壮な石造アーチ橋が好ましいが、スパンにやや無理があるため、鉄筋コンクリートアーチとし、石を貼ることとした。

このうちデザインの型を受容という面からもっとも注目すべきは、街路軸と橋軸を合わせ、あえて斜橋としたことである(図3.3.34)。江戸時代の橋はその多くが取付街路と筋を違えており、市区改正設計の街路計画においてもこのような食い違いを改めて、交通上の支障をなくすことが課題の一つとなっていた。しかしその場合も橋詰で橋と街路が接続するよう修正し、屈曲が残ることは多かった。水路を挟んだ兩岸の街路がもともと食い違っていること、橋を斜橋にすることは構造上も経済上も非常に不

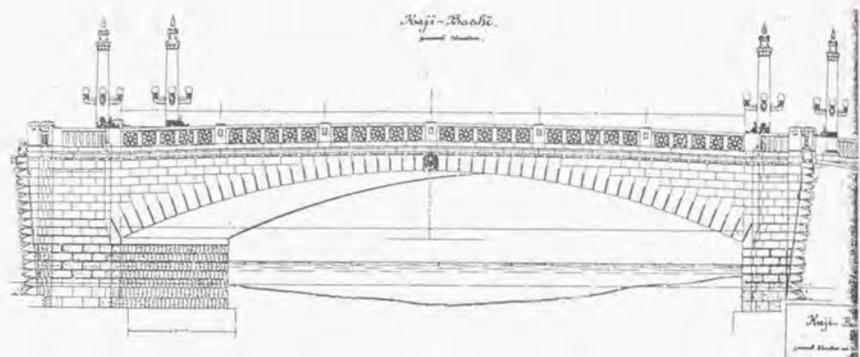


図 3.3.35: 鍛冶橋側面図 [47]



図 3.3.36: 鍛冶橋外観 [47]

利になり兼ねたためである。これに対して鍛冶橋の設計主旨では以下のように唄われている。

西の一路は所謂凱旋道路の続きて其幅二十間一直線に馬場先に至り 更に宮城二重橋に至る大路で左右に大廈高樓相峙ち誠に帝都中屈指の街路である故に此美しき道路と或る角度を為して橋を置くのか如何にも不本意であったかの両路の交差点は前述の通り比較的橋と遠さかって居たので 断然曲線を橋東に投げ込むて橋を凱旋道路と同一直線上に置いた 人若し東より来て橋に入らむとす 大内山の翠りは森厳として中心線か延長する群りに排さるるであろう [47](p12)

つまり、斜橋とした理由が接続道路に軸線を合わせるためであり、とくにパースペクティブな街路景の演出を目的としたためであることが述べられている。ここでいう幅員20間の道路とは、馬場通り、即ち丸の内一丁ロンドンである。鍛冶橋の設計が行われた明治45年当時には、既に馬場先通りに沿って建物が並び、一丁ロンドンは完成していた。従って“西洋”の街並を有した広幅員街路との関係を重視して、鍛冶橋の線形デザインが決められたものといえる。

一方橋自体の意匠は、一丁ロンドンの赤煉瓦の建物との様式的な関係は見いだせない。設計主旨には、橋の意匠は線形の特徴を生かすように、また周囲との景観的なバランスをとるように、石の貼り方、橋台の納め方、橋上の舗装と装飾、橋詰の植栽、等への細かい配慮がなされたことが述べられている。この場合の周囲とは、橋梁のごく近傍の石垣やその上の植栽などとの調和であり、一丁ロンドンの街並との直接的な関連はみられない。なお鍛冶橋と一丁ロンドンの間には、高架鉄道および敷地周囲に囲いを持った東京市役所があり、一丁ロンドンの街並と鍛冶橋とは合い接して一つの構図に収まることはない。そのためか、鍛冶橋自体のデザインはごく近傍の要素とのおさまりを重視し、また意匠そのものはルネサンス様式を基調としつつ高欄などに独自の幾何学的なパターンを採用したものとなった(図3.3.35、3.3.36)。

三吉橋と京橋区役所



図 3.3.37: 三吉橋と京橋区役所 [119]

バロックモデルの特徴である、軸線を有するシンメトリーな構成が見られる事例の最後に、帝都復興事業によって架設された築地の三吉橋とその突き当たりの京橋区役所をあげる。スケールが小さい橋と建築の組合せであるが、その形態上的特徴から、地図の中で周囲から際だって目にとまる。

三吉橋は運河の交差するところに架かる三つ又の特殊橋梁で、復興局により運河改修にともなって設計された、3径間鋼板桁、橋長82.7m、幅員15mの橋である。事業誌には設計主旨などは特に述べられていないが、「形式としては鋼板単桁ではあるが、河川の三つ又になった所に三角形の橋脚をたて、三方より渡れる様にした三吉橋の如き特殊のものがある」[119](p341)と、そのユニークな形状故に写真とともに紹介されている。起工は昭和4年2月(1929)、竣工が昭和5年3月(1930)である。

橋の突き当たりにあるほぼシンメトリーな構成をした建物は、京橋区役所および公会堂ならびに図書館を併合した建物で、東京市土木局建築課の設計、昭和2年10月(1927)着工同4年9月(1929)竣工である[161]。橋に面した角地の部分に正面を向け、南西側の街路に面して、北東側の角、および裏側に入口を設けている。水路に面した側は平坦なファサードで角地の特徴をよく表し、パラペットによって水平線を強調したデザインとなっている。それ故、三吉橋に正面を向けたシンメトリーなファサードデザイン、という印象を強くしている。しかし写真からも図面からもわかるように、橋の軸と建物の対称軸はずれており、橋と建築は完全なシンメトリーを構成してはいない。

橋および建物の設計者間の交流は不明である。両者がバロックモデルによる一体設計を全く意図せずに、それぞれの環境条件を生かしたデザインとしたことによって、結

果的に軸線構成に近いものとなったとも考えられる。建物は、角地という敷地の特徴および橋の大まかな計画を条件とした設計を行ったとみることもでき、また橋の方は、運河の改修に伴う橋であり、たとえ建物がこのようなデザインでなくとも、三つ又になったであろう。設計の経緯をひとまず不問とし、ここでは、橋と建築がシンメトリーに近い配置をした事例が存在し、その幾何学的構成はシンメトリーからズレをもっていったこと、このような組合せは他に例がないこと、を確認しておく。

橋周辺のバロック式デザイン事例における受容のパターン:

橋および周辺のデザインに、欧米モデルによるデザインの型が意図的に受容された例は、大阪の中之島以外には顕著なものを見いだすことはできない。中之島の場合には、地形条件が似ていることから、モデルをバリエーションに求め、島をはさんだ橋梁を同じデザインとし、建築、あるいは公園を含めた一体設計が行なわれた。島を挟んだ橋を対とすることは、橋梁と街路の屈曲をなくし、交通機能の獲得という面からも必要であったと同時に、シビックセンターとしての場所の格付けが目的とされたといえる。しかしモデルは、都市形態の型あるいは街路景の型であるヴィスタとしては受容されず、あくまで橋を“対”とする、橋と建築とを“対”とする、といった場の構成要素の関係のデザインとして受容された。

一方東京においては、パースペクティブな街路景と関係を考慮した鍛冶橋のデザインに、バロックモデルの影響をみることができる。既に欧米モデルによってデザインされていた街路、場所の特性を反映して軸線をそろえたものであるが、橋と街並との距離、高架橋の存在によって、まとまりのある構図が得られたとはいえない。つまりここでも、軸線構成という要素間の関係は受容されているが、絞り込みの効いた場の景の型の特徴は受容されていない。

また運河の交差部という特殊な条件に架かった三吉橋と橋詰の建物の例では、軸線を有したシンメトリー構成となっているが、軸と建物正面とがずれて幾何学的には不完全な構成となっている。他に類例がないことから、この例は、特異な場所の条件を生かした要素のデザインの組合せとみることができる。

以上より、橋周辺におけるバロックモデルの受容は、構成要素を、“対”あるいは軸線上に配置するという関係の手法として受容され、より大きなスケールでのデザインの型の受容を伴わない、局所的な場の演出として実現した。またこうした手法が適用

されるのは、地形条件、場所柄の条件が整った特異的な場所であり、そのため、欧米モデルは適用場所の特徴を強調する効果をもつこととなったが、マスタープラン上の位置づけをもった景の受容ではないといえる。

(2) 橋と建築のセット

既に見たようにバロック式のモデルは場の景の型を構成する要素の関係として受容され、特異的な場所にのみ採用された。これに対して、ここでは、橋と建築の配置の幾何学性が薄れ、デザインモチーフの対応というレベルで要素をワンセットにしたと思われる事例を検討する。

木津川橋と本町橋

デザインの概要：[60],[132]

大阪市電整備事業において、難波橋と並んで意匠に特別な配慮がされたのは、第3期事業の靱本町線（大正2年7月開通）上にある木津川橋と本町橋（共に大正2年竣工）である。この路線のために整備された街路は、海部堀川の北から船場のほぼ中央を東西に貫通する延長約2 km、幅員21.8mで、西から木津川橋、江ノ子島橋、門樋橋、信濃橋、本町橋を含む。このうち木津川橋と本町橋のみが鋼アーチ橋で、他は全て簡単な意匠、標準タイプの鋼鉄桁構造であった。しかもこの2橋はほぼ同じデザインであったため、路線の両端に対をなして印象的な橋が配置されたということになる。

しかし中之島を挟んで同じデザインの橋を配置するのと違って、この場合は、距離がありすぎ、同時体験的に都市デザインの効果を認識することは困難である。それに対して、都市の構造を明確にする手法として理解することも可能であるが、他に同様の例がみられない。そこでここでは、両橋のそれぞれの架橋地点の特色をとの関係を検討する。なぜならば、共に橋詰の位置に規模の大きい西洋建築、つまり、木津川橋では大阪府庁舎が、本町橋では商品陳列所が、それぞれ水辺に面して“西洋”のファサードを呈しているためである（図3.3.38）。

まず木津川橋橋詰の大阪府庁舎は、正面玄関にコリント式オーダーが用いられ、松村も指摘するようにそれが木津川橋の橋脚部にも用いられている。府庁舎の建築の経緯については不明瞭な点があり、大阪府全誌によれば「明治5年官民共同の費用を以て新築の技を決し、同7年7月19日落成」[32](p802)とあり、他の文献には「起工明治5年1月、竣工同7年11月、設計者はキンドルス、様式はルネサンス式⁷⁷玄関ギリシャ風の破風あり、構造は煉瓦及石造」とされている[50](p22)。設計者をイギリス人技師ウォートルスとしている例もあるが[104](p127)詳細は不明である。この府庁舎は、



図 3.3.38: 木津川橋 (左) および本町橋 (右) の橋詰の建物



図 3.3.39: 大阪府庁舎と木津川橋 (佐々木所有)

大正 15 年に東区大手前に新庁舎が完成した後は工業奨励館として使われた。建物は木津川に面してシンメトリーなファサードを持ち、中央部に 2 層分のオーダーに支えられたペディメント、およびドームを配した、堂々たる西洋建築である。また木津川を隔てた反対側は川口の居留地であり、明治のスタートと同時に“西洋”として開発された場所であった。つまり居留地と府庁舎を結ぶ橋として木津川橋は位置づけられ、その意匠に西洋の表現が求められた (図 3.3.39)。

一方本町橋の北東橋詰の位置には、やはり水路に面して商品陳列所という規模の大きい西洋建築が存在する。この建物自体は大正 4 年 (1915) 起工、同 5 年 (1916) 竣工で、本町橋の完成 (大正 2 年) の方が先立つ。従って橋の意匠に西洋の様式を取り入れた理由を橋詰の建築に求めることは難しい。むしろ本町橋自体およびその場所の重

要性にその理由を求めることが妥当であると考えられる。

本町橋は幕府が管理する公儀橋の一つであり、その北東、つまり後の商品陳列所の敷地の一部には、西町奉行所があった。明治になって、この地は大阪府の前進である大阪鎮台となり、引き続き大阪裁判所、大阪府と改称され、その後は大阪博物館となった。博物館は明治 29 年 (1896) 北側に敷地を拡大、また明治 36 年 (1903) の第 5 回内国勸業博覧会を機に動物園を含む施設の充実を図って公園機能をも有する場所となった。そして、堂島にあった商品陳列所の焼失 (明治 42 年) を機に、大正 2 年博物館の建物を取り壊して、あらたに商品陳列所が建てられた。つまり、本町橋の橋詰は歴史的に重要性が高く、また新しいもの、舶来品をあつかう近代のにぎわいの場であった。こうした場所柄から、本町橋は他の市電整備による橋とは別格に扱われ、西洋の意匠が取り入れられたと考えられる。

橋詰の建物のデザインは、本町橋建設以前の博覧場は瓦屋根の大きな葎のような和風の建物であったが、大正 5 年竣工の商品陳列所は、水辺に面して長大なファサードをもち、中央には江之子島の府庁舎、あるいは中之島の図書館とよく似た、オーダーに支えられたペディメントの玄関およびドームを配した、シンメトリーな構成になっている。設計は大阪市管轄部である。ディテールまでをつたえる鮮明な写真が得られず、玄関部分のオーダーの様式と本町橋の橋脚部のそれとを対照させることは難しい (図 3.3.40)。

橋梁の設計の経緯は不明であるが、本町橋、木津川橋ともに、建築家の手が入っていることはそのデザインから明かである。また福田によれば、木津川橋と同じデザインといわれる本町橋の意匠はおそらく野口孫市があたったであろうと指摘し [25](p368)、確証はないものの、当時野口が電気局の顧問であったことと、橋のディテールが野口の作品のそれに似ていることから推察したとしている¹。野口孫市とは明治 44 年 (1911) 完成の石造アーチ橋である心斎橋のデザインを担当した建築家である。心斎橋の橋脚部分と木津川橋、本町橋のそれを比較すると、橋本体が石造とスチールという違いはあるが、橋脚部分は非常によく似ている。心斎橋では基礎の水制の先端がとがっているのに対して、木津川橋、本町橋では丸くなっていること、またオーダーの柱頭上部の横材 (コーニスに相当する部分) が心斎橋の方が厚いこと以外は、写真で確認できる限り殆ど同じである。

¹福田晴彦、大阪市立大学工学部建築学科助教授の談による。



図 3.3.40: 商品陳列所の建物 [21](p116) と本町橋 [132](p189)

以上から、木津川橋、本町橋は、ともにその架橋地点の重要性から、また少なくとも木津川橋は隣接する規模の大きい西洋建築に対応させるために、建築家の参画を得て西洋建築の様式を取り入れた橋梁としてデザインされたと考えられる。また両橋が同一の意匠であるのは、同一路線上で時期を同じくして整備されたためと考えられる。結果的に、大阪の街の中心部の西と東に、西洋建築と西洋橋梁が隣接して立ち並び、印象的な場所が出現したこととなった。

住友本店と西国橋・船町橋および土佐堀川遊歩道

大阪の中之島はシビックセンターとしての位置づけのもとに、既に見た市庁舎と淀屋橋、大江橋に代表されるバロックモデルを踏襲したデザインが行なわれた。また第一次都市計画事業における特殊街路として3、2、3でとりあげた、土佐堀川左岸の遊歩道では、隣接する西国橋と船町橋、さらにそれらの橋詰の住友本店のデザインが一人の建築家によって一体的になされた。この、街路、橋、橋詰の建築のセットの事



図 3.3.41: 土佐堀川遊歩道 (佐々木所有)

例について述べる。

デザインの概要:[60]

土佐堀川から南へ分流する西横堀川にかかる西国橋、船町橋、そして両橋の東側突き当たりに住友本店が位置する。また土佐堀川遊歩道は、第一次都市計画事業で拡幅整備された、一等大路第三類第十一号大川町線(肥後橋南詰から淀屋橋南詰、延長約450m、幅員24~30m)の土佐堀川沿いにつくられた遊歩道である。これらの要素を、住友本店の設計を担当した建築家、住友工作部長の長谷部鋭吉が担当したものである。

遊歩道については、3、2、3ですでに述べたが、「河岸地を埋立て、コンクリート擁壁を施したものであって、河岸には高欄及び花鉢を設置し、これに遮通路と植込を配し、要所にはベンチを置き、小規模ながら快適な河岸遊歩道を成している」[24](p301)もので、昭和10年(1935)の竣工である(図3.3.41)。この遊歩道の設計に際しては、「中心にそびえ立つ住友本社の建築の偉容に尊敬を払って、この辺一帯の意匠設計を西国橋、船町橋をも込めて、当時の住友の工作部長長谷部鋭吉氏にお願いした」[145](p27)ものである。市の事業として行う設計を、民間の建築を意識して特定の建築家に依頼することは、極めて希な例である。その効果は「結果として住友の建築を中心として好くまとまった影響を造り上げ得たもの自信している。地域こそ広くはないが恐らくどこに出しても滅多に退けをとるような事はない風景であろう」[145](p27)と、評されている。以下に、この「好くまとまった影響」の具体的内容を考察する。



図 3.3.42: 西国橋 [11](p7)



図 3.3.43: 船町橋 [11](p9)



図 3.3.44: 西国橋と住友本店 [21](p145)

まず土佐堀川遊歩道のデザインの特徴である、縦線のシンプルな高欄と部分的な壁高欄およびその上部の花鉢は、西国橋、船町橋の高欄、側径間の壁高欄と共通性が高い。西国橋は中央径間が鋼アーチ、側径間がコンクリートアーチ、幅員21.84 m、橋長40.8 m、昭和3年(1928)竣工、船町橋は、3径間ゲルバー鋼桁、幅員8.1 m、橋長38.7 m、昭和5年(1930)竣工である。土佐堀川からよく見える西国橋にはアーチを用い、また高欄などの仕上げの密度も船町橋より高い。西国橋の意匠は「橋梁総覧」によれば、スパニッシュ・ルネサンス式とされており、これは肥後橋(1926)、渡辺橋(1927)と同じ様式である。また長谷部鋭吉の作品である泉屋復古館(昭和4年)にも、南欧風のやや許けた意匠で、レリーフ、花鉢などの装飾要素に特徴のある同様式を見いだすことができる。西国橋、船町橋の壁高欄部分にこの様式の特徴が認められる。また船町橋は3径間のゲルバー桁の構造に対して、側径間の途中から壁高欄を立ち上げているのは、西国橋の側径間がコンクリートアーチの橋台橋形式になっているのに対応させるためと考えられる。つまり両橋とも、中央部はスチールで開放的に、側径間部は石張りの面でマッシュピという構成になっている。

また西国橋の側径間、壁高欄は竜山石が貼られ、これは住友本店の建物の外壁と同じであり、肥後橋、渡辺橋にも使われた材料である。竜山石は兵庫県産の石でやや多孔質のため耐水性に劣るため、側径間部の水につかる部分には同色の花崗石を使用している。船町橋の高欄の材料は人造石貼付けおよび同洗い出しとされており、西国橋よりも格の低い扱いになっている。なお花崗石を貼ったと記述されている文献もあり[11](p9)、部分的な自然石の使用もしくは花崗石に見える人造石が使用されていたと考えられる。

なお住友本店の建物は、住友工作部の設計で、第1期工事(大正11年12月起工、同15年4月竣工)で北側の土佐堀川に面した部分、第2期工事(昭和2年9月起工、同5年7月竣工)で南半分が完成した。長谷部鋭吉は外観および内部の意匠を手がけた。外観は入り口部分にイオニア式の大円柱を設けている他は目立った装飾はなく、竜山石のクリーム色の柔らかな素材感を生かしたデザインになっている。

以上のように、様式や素材に共通性を持った建物、橋梁、街路が近接して存在することによって「好くまとまった印象」をあたえたものといえる。しかしこれらの要素の関係には、平面配置やシーンとしてみた場合の構図上の位置づけにおいて、型となる明確な特徴を見いだすことはできない。

四谷見附橋と赤坂離宮

東京において、橋と建築のデザインの対応が図られた事例として有名なものに、四谷見附橋と赤坂東宮御所（現迎賓館）がある。四谷見附橋のデザインに関しては、伊東孝などによる充実した研究がある[156]、[13]。ここでは、四谷見附橋のデザインは東宮御所の建築様式にあわせたものであり、特に高欄のデザインモチーフは、御所室内の装飾に対応しているとされている。ここではこうした既存研究に基づき、本研究の分析観点から、本事例に見られるデザイン手法の特徴を検討する。

デザインの概要：[156]、[13]

四谷見附橋は市区改正の2等道路第11号幅員12間の道路上に位置する新設橋梁で、橋梁の幅員は基準では8間であり、これを道路幅員と合わせて12間としている。明治43年(1910)設計終了予算通過、大正2年(1913)9月竣工の鋼アーチ橋である。構造設計の主担当は川地陽一、装飾は田島橋造と福田重義、いずれも東京市の技師である。

江戸時代には半蔵門方面から甲州街道へ抜ける要所として升型と四谷門、外堀を渡る土橋があった。近代に入り、升型の取り壊し、外堀の一部を埋めた鉄道及び四谷駅の開設(1894)、市電の開通(1903)によって、近代交通網による郊外との結節点となった。それにとまない、半蔵門方面から甲州街道を一直線につなぐように四谷見附橋および取付道路が新設された。

周辺は、郊外からの買い物客なども急増してにぎわいを増す一方でスラムが形成されるなど、都市の周縁にありがちな複雑なイメージの場所であった。その四谷近くに東宮御所(赤坂離宮)が明治42年(1909)完成し、日本近代の様式建築としてはもっとも力を注いだ大規模な建物がそびえ、また街路景のところで述べたように、橋梁の開通時にはヴィスタ型の景観演出を意図した道路が整備され、場のイメージに新たなインパクトを与えた。

四谷見附橋は、御所の完成翌年には形が決められ、全体の装飾を東宮御所外観に揃えてネオバロック様式に近いものとされた。代替案としてイギリスゴシック調の意匠

の設計があったが、これは非採用になっており、バロックやゴシック等の複数の西洋建築様式を識別したうえで、東宮御所に様式を合わせたものとされている。また、伊東らによって、御所の建物の内部に用いられた装飾モチーフが橋の高欄のそれと対応していることが明かにされている[156](pp137-152)。

しかし、こうした意匠の様式の対応は、景の構成要素のデザインを統一してひとつのシーンに特徴を与えるものとは、デザイン手法として全く異なり、継時的な体験によって認知される場の景の演出の手法である。また伊東らも、四谷見附橋、御所正門、朝日の間という経路を神社の参道から本殿へのアプローチの景観演出と同等のものと解釈している[156](pp152-154)。しかし設計者の本意を伝える資料は見いだされておらず確認はできない。

欧米モデルの受容という観点からは、東宮御所、四谷見附橋はともにネオバロック様式のデザインであり、まず要素のデザインが受容されている。次に場の景の型としては、両者の空間配置にバロックモデルにみられるような特徴は認められない。つまり様式のそろった橋と建築を近接させたものであり、この手法自体は欧米モデルの受容によるものとはいえない。また伊東は、室内と橋の高欄の装飾の対応をはじめ、細部意匠の共通性によって、「地域環境デザイン」[13](pp74-80)の思想が特によく現れているものとしている。しかしこうした細部の意匠モチーフの対応は、記号的なシンボルの付与によるデザイン演出手法と考えられ、シーンとしての景の特徴に明確に表現されるデザイン手法とは異なる。また本事例においてこうしたシンボルの配置を確認できるのは、極少数の特定の人物であり、一般人にとっては、エピソード、つまり言語によるイメージ補強によってのみ成立可能な不安定な手法である。したがって、場の景のデザイン手法としては、これまでみてきた橋と建築のセットの手法の一つとして位置づけられ、欧米モデルの場の景の型として受容したのではなく、構成要素を近接させることによって場所のイメージを形成する手法として解釈する。

橋と建築のセットにおける受容のパターン：

橋と建築のセットとしてとりあげた事例は、具体的には隣接する要素の様式、モチーフ、材料などを揃えるというデザイン手法であり、それによって場所のイメージを形成し、他の場所との差別化が図られるものであった。しかし構成要素間の空間配置、シーンとしてとらえた場合の構図の特徴を規定する特定の型はもたない。さらに、

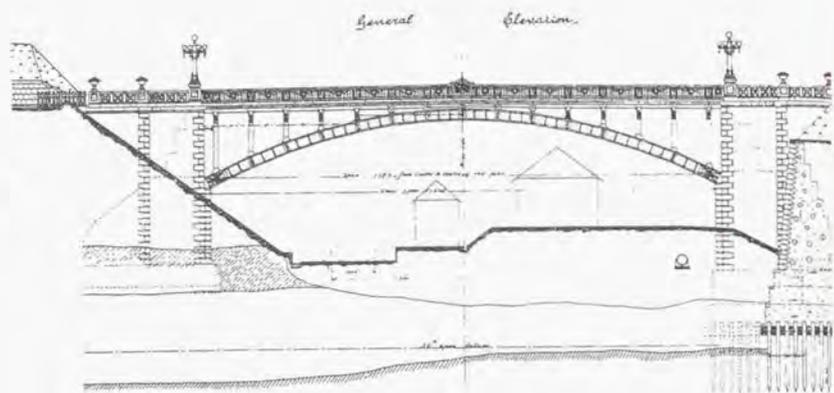


図 3.3.45: 四谷見附橋と赤坂離宮 [93],[156]

セットとされた要素が一つ視野に入る場合もあれば、四谷見附橋と赤坂離宮の例のように、移動にともなって継時的に体験され、そのイメージの再構成によって場の印象が獲得される場合もある。パロックモデルでは、様式の統一された構成要素の幾何学的な空間配置による整然とした構図の型としてデザインの型が規定される。これに対して橋の建築のセットの事例では、シーンの構図的特徴、空間配置の型は受容されずに、要素を場に導入する際にそれらの意匠や様式を揃えること、として実現している。

またこの手法が適用された場所は、都市にあって特徴の明解な場所、または印象の強い要素が出現した場所であり、全ての場所において適用されたものではない。

以上のデザインの手法自体は、欧米モデルの直接的な受容というよりは、欧米からもたらされた要素＝近代のデザインボキャブラリーを導入する際に、独自の都市デザイン手法として展開したものと考えることができる。

(3) 橋詰の建築の集積

多くの橋および橋詰では、近世から都市のにぎわいの場として存在していた場所のポテンシャルを反映するように、やはり積極的に近代、西洋の要素の導入が図られた。例えば、東京、海運橋のたもとの三井組（後第一国立銀行・明治5年（1872）竣工）のように、橋詰にいち早く出現した洋風（擬洋風を含めて）建築は、橋とともにたびたび錦絵や写真におさめられて、文明開化の象徴的な風景をつくりだした。橋梁はそのインフラとしての機能の充実のために近代化が進められ、それは意匠面でも場所毎にさまざまな工夫を伴ったものであった。また建物については、近代の名建築と呼ばれるものが橋詰に立地することも多く、街角の場合と同様、人々の目を引くさまざまな西洋建築が現れた。しかし、これら多くの橋詰空間では、既にみてきたような、要素間の配置構成、あるいは意匠上の対応は特になく、ただ橋詰という場に西洋的な要素が集積したものとみなすことができる。以下にその代表的な例をみる。

日本橋橋詰他

日本橋は市区改正道路1等2類（幅員15間）の日本橋大通りの改修にともない、石造アーチ橋として架設された（明治41年（1908）12月着工、同44年3月竣工）。近世からの商業地の中心に位置し、名所でもあった日本橋の架け替えに際しては、「都市に於ける橋梁は単に実用と堅牢とのみをもって主とすべきでなく、市の装飾物として美観を添えるもの足るべき」、「実用以外に帝都を飾ろうとの主旨」[106](p141)から、その様式、構造、材料、装飾などについてさまざまな議論がされた。結局、ルネサンス式の石造アーチ橋の本体に、麒麟や獅子の橋上装飾を用い、全体に和洋折衷を意図したデザインとなった。

橋本体にも工夫の凝らされた日本橋の周囲には、橋詰の名建築と呼ばれるものが集積した。図3.3.46は大正前期の風景であるが、左から村井銀行（明治43年（1920））、西川商店、通りを隔てて大倉書店（明治43年（1920））、国分商店（大正4年（1915））が見えるが、いずれもルネサンス様式に近い意匠を基本としているが、統一感は弱い。この他にも南東の橋詰に安井武雄設計の日本橋野村ビル（昭和5年（1930））、北西に帝



図 3.3.46: 日本橋橋詰 [93]

国製麻（大正4年（1915））など、水辺からの視線、橋上からの視線を意識したデザインの建築が集積した（図3.3.47）。

つまり個々の要素は場所の特性をよく読み込んだデザインとなっているが、それらの要素間には、配置、構図上の幾何学的秩序、あるいは要素のデザイン、様式の統一といった関係性は認められない。また橋詰の空間を、西洋の広場の空間のように建物で囲って、ポジティブな空間を構成することもない。橋詰という場所に多くの西洋の要素を集積させることによって、にぎわい、イメージの増強が図られていたと考えることができる。

その他の橋詰でも、角地以上に建物の姿が眺めやすいという特徴を生かして、東京においては狸橋橋詰の東京株式取引所（昭和2年（1927））をはじめ、さまざまなデザインの建物が現れた。しかし、橋と建物のデザインの統合、あるいは橋詰に位置する各建物間のデザインに明確な関連性は見いだせない。数寄屋橋橋詰のように、個々の建物はそれなりに質の高いものであっても、それらはある形態的秩序のもとに統合されて景の型を構成するものではなく、橋詰という場所に集積されたものであった（図3.3.48）。

大阪の中之島においては、一方では市庁舎や住友本店の建築の場合のように、橋梁との一体設計が行われていながら、他の橋詰では空間構成要素間のデザイン上の連携を持たずに、しかし単体自体はその場所の特性を織り込んだ建築、橋梁が登場した（図3.3.49）。



図 3.3.47: 日本橋橋詰 [93]



図 3.3.48: 数寄屋橋橋詰 [93]



図 3.3.49: 大阪中之島 [21]

受容のパターン:

橋と橋詰の建築の関係においては、平面配置の型に特徴のあるバロック式、あるいは構図上の型は不定であっても要素間のデザインに統一が図られた「セット」とする手法がみられた。しかしこれらは全体からみれば特定の場所、橋詰において適用されたものである。より多くの橋詰では、欧米に習った意匠の近代橋梁や建築が、単体として導入されて、要素間のデザイン的な関連性を持たずに集積している。つまり構成要素のみを受容し、要素のデザインの統一や配列の幾何学性という欧米モデルに顕著な場の景の特徴は受容されていない。しかしこのことは、より積極的に解釈すれば、近代のポキャラリーを用いた人目を引く要素を集積させることによって、近世から継承されてきた橋詰という場所を演出するという、独自の展開とみなすことができる。これは街角のデザインにおいてもみられたデザインの手法である。

(4) 橋詰広場

橋詰広場という言葉がいつから使われるようになったのかについて、伊東によれば、明治32年(1899)の東京市参事会議決「道路樹木植付けに関する内規」に、橋台広場とともに登場しており、近世以前においては、橋詰、広場それぞれは用例はあっても、橋詰広場と称されるようになった近代に入ってからであろうとしている[12](p199)。用語の如何によらず、橋詰に空地をとることは近世の都市にすでにみられ、水路のネットワークと陸路とが交差する橋詰という場所は、交通、物流、情報の結節点(ノード)となり、そこに設けられるオープンスペースは、名所として図絵にも描かれる場であった。

一方欧米モデルにおいて、すでに述べたように、ヴィスタ景や橋と建築の一体設計のなかで設けられる広場の例はあるが、橋詰特有の広場の型を見いだすことは難しい。以下に具体的にみるように、日本近代の橋詰広場のデザインでは、植栽空間として位置づけられるものが多いが、欧米においては例がなく、図3.3.50の提案を類例としてみるのみであった。



図 3.3.50: ミルウォーキーの河川に提案された橋詰と護岸の一体的デザイン [123](p189)

また近世における橋詰広場のデザインでも、橋詰に面する建物敷地内の植栽はみら

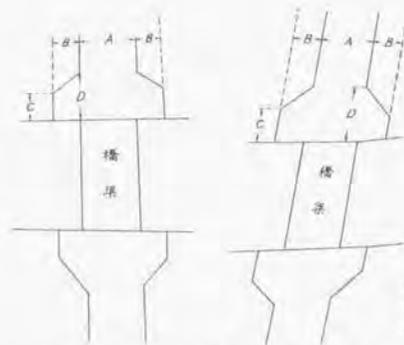
れるものの、橋台地内の植栽は極めて少なく、主要なデザイン要素とはなっていないことが、堀による名所図絵の分析から明らかにされている[124]。したがって、近代の橋詰広場のデザインの直接的なモデルは、欧米にも日本近世にも求めることができない。以下に具体的な事例を分析し、橋詰広場のデザインの特徴を示す。

橋詰の空地の規定

橋詰に空地を設けることを規定したものは、まず明治8年(1975)の道路橋法案で、車両の衝突をさけるために、橋際になるべく余地を残すよう示されたが[12](p199)、この法案は成立していない。また市区改正設計においては、橋台地の幅を橋幅の3倍とするという内規があった[47](p45)。その後大正8年(1919)の街路構造令では、第12条に「橋詰に於ける街路の幅員は必要に応じて相当之を拡大すべし」と規定された。そして帝都復興事業において、橋詰の街路幅員の具体的な算定方法が示されるにいたる(図3.3.51)。帝都復興事業では、橋梁の幅員を接続街路のそれと同じにすることを原則としているので、橋詰部分の街路幅員は橋幅の2倍となる。ただし市区改正設計では橋の最低幅員が街路より狭く規定されていたため、実質的には帝都復興事業の規定の方が広い幅員を橋詰に確保するものとなった。

帝都復興事業における橋詰広場の規定の理由は明記されていないが、当時の橋梁技術者に対するヒアリングから大島らは以下のようにまとめている[34](p175)。

1. 防災用地(類焼防止、消防活動のスペース、一時の避難所、応急橋梁架設用地)
2. 架け替え時の仮橋架設用地
3. 作業用地(架橋時の作業用地、維持補修などに必要な作業用地、架橋時および維持補修時の資材置き場)
4. 橋梁基礎に影響を与える近接構造物の建設防止
5. 交通整理施設収容用地(交差点の隅切、歩道の拡幅)
6. 高欄の末端処理用地(親柱の収容)



BはAの2分の1、最小8m、最大18m
CはAの2分の1、最小6m、最大11m
DはCの2倍、最小12m、最大22m

図3.3.51: 帝都復興事業における橋詰広場の規定 [119](p58)

7. 公共施設取容用地（交番、公衆便所、休憩施設）

8. 植栽用地

以上から、機能的に必要な空地を確保するために設け、そこを利用して植栽を行なったと考えられる。つまり帝都復興事業での橋詰広場の規定は、それ以前の事業での経験を集大成したものといえよう。なお大阪では、第一次都市計画事業においても、橋詰の空地確保は規定として取り込まれることはなかった。

萬世橋、浅草橋橋詰広場

デザインの概要：

明治16、17年(1883、1884)測量の東京の地図に、周囲と際違った空地が萬世橋、浅草橋の南突き当たりに認められる(図3.3.52)。橋の袂に位置する橋詰広場とは異なるが、橋の突き当たり正面の広場に、橋に向かって放射状を成すボタンが植栽によって浮かび上がっている。このような、放射状のボタンは日本の近世都市には見られず、欧米モデルの影響が見られる。

図3.3.52の萬世橋(明治6年(1873)竣工、石造アーチ橋)付近は、江戸時代には昌平橋および見附御門をひかえた筋違橋があり、その周囲は八辻が原、あるいは八辻小路と呼ばれた空地(あけち)であった。江戸市中から奥州街道、日光街道、水戸街道等へ通じる交通の要所であり、また火除け地としてかなり広い空間が確保されていた。

その状況は江戸名所図絵、広重の江戸名所百景にみることができる。神田川の土手の植栽と空地を囲む屋敷の外塀、見附の枳形と門によって空間が規定され、その他には仮設状の小屋以外、固定的な景観構成要素はみられない。

近代に入り升型を取り壊した石を用いて、明治6年(1873)石造アーチ橋の萬世橋ができる。依然として交通の要所であったこの場所に、自費植栽をする願いが明治7年(1874)1月、一民間人から東京府庁宛に出された。この願いの主旨は、旧筋違広場は非常時のために従来より空地とされているが、人家のすぐ前ではないのでゴミなどがたまって掃除が行き届かず、また雨風の強いときには通行が難儀である。それ故、この空地に植栽をして風雨をしのぐと共に、暑さ寒さをやわらげたい。すでに京橋から新橋の間には植栽をしている例もあるので、この空地に自費で雑樹を植えることを許可して欲しい、というものであった。この願いは聞き入れられ、但し樹種など植え付ける木については府に伺いを立てることとされている[89](p20)。

またこのときの許可を願う図が図3.3.53で、石橋と表記された萬世橋へ向かって放射状の通路を示す線が描かれているが、その焦点は橋詰からずれている。通路以外の三角形の部分に植樹をしたいと記されているが、樹木の配置などは一切描かれていない²。これに対して図3.3.52では、両側の通路と三角形の植栽地とがはっきりし、幾何学的なボタンが浮かび上がり、その焦点も橋に近づいている。またこの場所の景は、「新撰東京名所図会」(明治33年)(図3.3.54)によってうかがうことができるが、整然とした配列ではなく、植栽地に不規則に樹木が描かれている。図絵の解説では、柳數百株を植え、さらに松柏花木を追加し、植栽帯によって歩車道分離を行ったとされている[15](p269)。

なお明治9年5月には「萬世橋内床店設置願」が近隣の商主から提出されている。そこでは、旧筋違見附橋様替え、萬世橋架設、租税寮の設置、樹木の植え付けが完了したので、しばらく移転させられていた広場内における床店の営業を許可して欲しいと申請されている。したがってこの植栽はそのころには完成していたといえる。なおこの床店設置の願いは却下されている[90](p468)。

萬世橋以外では浅草橋の南側にも同様の植栽が地図上に認められる。これに関しては、明治10年に「兩國橋詰等ノ販売店禁止」として、兩國橋、浅草橋、萬世橋の橋

²文献[89](p20)に引用されている図では通路を区画する線によって並木状の樹木の書き込みが見られるが、これはオリジナルの図面ではなく加筆されたものである。



図 3.3.52: 萬世橋(左)および浅草橋(右)付近広場(明治16、17年測量図)



図 3.3.53: 旧筋違広場植樹許可付図 [89](p20)

結の樹木植え込みの間へ仮設店舗を出すことを禁止するとされていることから、萬世橋橋詰の植栽とはほぼ同時期に、両国橋の西側、浅草橋にも植栽がされたことがわかる [91](p398)。ただし両国橋については明治16、17年の地図には植栽の表示は認められない。

萬世橋、浅草橋の突き当たりの広場は、植栽地と通路が放射状パターンをなすため、地図上でも目を引き、欧米モデルの影響が推測される。広場のデザインとしてではなく、スケールは極めて小さいながら街路、あるいは苑路にみられる放射パターンが平面構成において受容されている。広場内の動線整理、および歩車道分離という交通機能上の必要性から、放射状の街路のパターンが採用され、通行路以外の場所が砂ほり等を防ぐためにも植樹地に当てられたと考えられ、特に交通量の多い萬世橋では、幾何学的な構成がはっきりしている。しかしその景は、樹木の不規則な配列によって、必ずしもパースペクティブな構図が強調されてはいない。また浅草橋では、植栽地の面



図 3.3.54: 萬世橋と浅草橋付近
『東京市改正設計 1902年の図』(下巻之一、築地巻、85)

図 3.3.54: 萬世橋付近 [15](p269)

積も少なく、放射状の街路パターンは明瞭に浮き上がっていない。また焦点は橋軸からややずれており、特徴が曖昧となっている。

なお、萬世橋、浅草橋の広場は市区改正設計において小公園に指定されたが、明治後期の市電の敷設に伴って緑地は撤去され、駅、交番などの機能上の施設のみが残ることとなった。また両橋のような橋の突き当たりの緑地広場は、その後展開を見せることはなく、橋の西隅に設けられる橋詰広場が定着する。

鍛冶橋

鍛冶橋自体のデザインについては既に述べたが、この事例では橋台部分のデザインに関してもその設計主旨を文献に確認することができる。

デザインの概要: [47]

樺島正義の設計である鍛冶橋の設計主旨および内容の報告には、付帯工事として橋詰部分が含まれている。ここではまず、橋台地は実用上の重要性とともに橋梁そのものの外観に大きな影響を与えるものと位置づけられている。鍛冶橋では市区改正設計の内規によって30間の幅の橋台地をとっている。実現した鍛冶橋の幅員は12間であるが、旧設計の幅員10間によって算定したためである。この部分の護岸の納め方、道路及び両辺地形とのすり付け、人留柵、植栽について、実用面とデザイン面から考慮

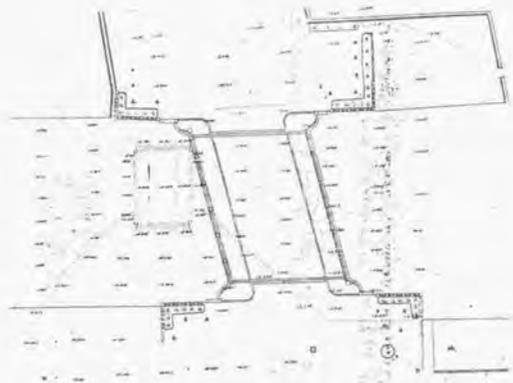


図 3.3.55: 鍛冶橋および橋詰広場平面図 [47]

されたことが以下のように報告されている [47](pp45-49)。

- ・川からの眺めにも配慮して橋台をおさめる。
- ・橋詰は将来的に派出所、便所、なども必要となることを考え、広い橋台地を確保する。通行人が休憩地として利用するために、人留欄をそなえ、緑陰を設ける。
- ・日光の神橋と背後の杉木立、四谷見附橋と堤上の老杉の例にみられるように、橋詰のデザインには樹木が重要な役割を持つ。鍛冶橋の場合は、橋そのものは石張りの白さが荘重な印象を与え、またその付近は広々としているが、水路の水以外潤いを与えるものがなく、これを補うよう橋詰に青木、椎の常緑樹を植えて、白い橋と緑とのコントラストを意図した。
- ・休憩所とするために夏は緑陰、冬は日溜まりを与える落葉樹のイチョウを適当に配置した。

鍛冶橋において、その後の橋詰のデザインの考え方と手法が明確に打ち出されている。つまり通行機能に余裕を与える、休憩スペースとして必要な要素（派出所、便所、木陰など）を設置する空間を確保すると共に、橋の眺めに魅力を添えるための植栽を行なう、という考え方である。またこの植栽は、日光の神橋の例などが出されているように、幾何学的な構図を整えるというよりは、緑そのものの魅力、橋という人工物と自然の樹木とのコントラスト、といった面から捉えられている。

また橋詰という場が人々の休憩のスペースとして重視されているのは、近世から継承されてきた場所性を下敷きしているともいえよう。つまり橋詰広場のデザイン自体は、欧米モデルの受容というよりは、伝統的な場所の特性の継承、街路樹、植栽という要素によるアメニティの付与、近代街路、橋梁の構造、これらを組合せてうみだされたものと考えられる。この点は次の帝都復興事業による橋詰のデザインの分析によっても確認する。

帝都復興事業による橋詰広場

橋詰の街路幅員を拡大する規定によって標準的に設けられた橋詰広場は、帝都復興事業の多くの成果のなかでも高く評価されることが多い。また確保された空地に植栽を施すことによって、緑と水のネットワークが形成されたと評価されている（図 3.3.56）。ここではこのようなネットワークとしての特徴よりも、場の景として橋詰広場自体のデザインの特徴を分析する。

デザインの概要：

帝都復興事業における橋詰広場の規定とその理由は、先述のとおり、機能的要請を重視したものであった。路上工作物の設置場所という機能については、「路上工作物配置標準」（大正 15 年 6 月）および同細則（昭和 2 年 1 月）によって、工作物の種類により設置場所が定められており、第一種工作物とされた巡査派出所、材料置場、共同便所、機具納庫など比較的大きいものは、「広場、橋台地または河岸地等道路有効幅員外に設置するものとする」ことが原則とされている [119](pp95-98)。

また一方で、「道路敷きにして而も交通上利用されざる広場又は橋台敷等は、之を空地の儘放置する時は地先に悪用されるところがあるので、かかる箇所には都市美観上の見地から植樹帯を設置し、張芝、灌木等の植樹或いは水栓を設け道路の風致を添へることとした」[88](p433) との理由から、植栽空間として利用された。帝都復興事業で道路敷内に整備された緑地は、街路樹と広場への植栽であり、幹線街路広場植樹が計画された 114 箇所のうち 97 箇所が橋詰である。それ以外は大規模な街路交差点、見附跡、特定の建物の前等の、既存の空間ストックを利用したものが多い。これに対して



図 3.3.56: 帝都復興事業による街路および広場・橋詰の植栽 [86](p65)

橋詰広場は皇田川の左岸地区にも多く分布し、本事業によって新設されたものがほとんどであり、新たな成果といえる。

橋詰広場の具体的なデザインは、事業誌に掲載された5例の平面図から読みとることができる(図 3.3.57)。橋詰に接続する街路の状況などにより広場自体の形状が異なっていることもあるが、幾何学的なパタンのような一見して読み取れる明瞭な型はない。それぞれの敷地に対して交番などの施設を納め、複数種の植栽を施し、その他の部分には芝を張るというデザインが基調となっている。そのなかで、永代橋では小公園として人が入り休息可能な空間を設けているが、その他は人が入り込みづらいデザインになっている。橋詰や広場に使用された材料には、ほとんどの場所にて、波垣金物が計上され、これは敷地周囲に巡らされたものと思われる。橋詰広場の平面構成は交番、便所等の人の利用のある施設へのアプローチ以外は基本的に人は踏み込まない芝生と植樹によって構成されている。

次に植樹のパタンについては、図 3.3.57の地蔵橋付近平面図では街路軸に沿って並木と並行するように配列されている以外は、歩道部の並木との対応やシンメトリーといった規則性は読みとれない。また地蔵橋においても、街路軸とは直行する方向に樹木が配置されている。したがって橋詰広場の植栽においては、街路樹との連続性は意図されず、個々の広場の状況に応じた独立性の高いデザインとなっている。

帝都復興事業による橋詰広場のデザインは、広場状の空地でありながら人が集まる場所という機能は重視されていない。また街路樹との一体的なデザイン、四方の橋詰

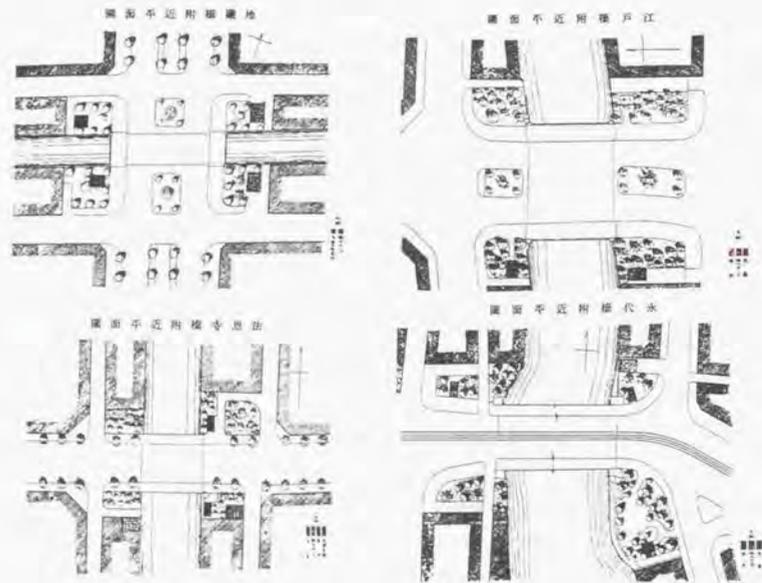
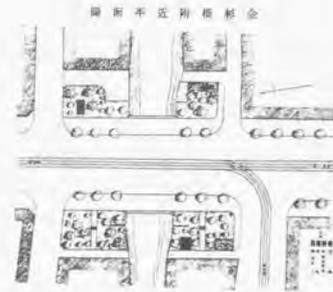


図 3.3.57: 帝都復興事業による橋詰のデザイン [119]

を対にするといったデザインの型は見いだせない。ただし、帝都復興事業による街路網計画は、橋梁の部分で線形を僅かに振るものも多く、その場合には橋詰のまとまりのある緑地が街路景に対するアクセントとしての役割を持つ。また水路からの眺めに対しては、橋の袂に緑をあしらうことによって、鍛冶橋において既に意図されていた修景効果が獲得された。橋詰の緑地が有するこれらの景の特徴は、ヴィスタのような幾何学的な構図の型を構成しないが、既にみた交差点広場のアイランドと同様、場所の地形的な条件によっては、街路景にアクセントとなるものであった。また帝都復興事業においては、都市の広域にわたって整備された橋詰に広場を備え、植栽を施すことが行なわれたため、要素の組合せとしての一つの型が定着し、橋詰という場所の特徴を明確にすることとなった。

橋詰広場における受容のパターン：

橋の袂に広場状の空地を設けることは、水陸の交通機能、橋梁の架設や管理といった機能的な必要性によって近世から行われていた。こうした機能は近代に入っても継承され、むしろ増大する交通を捌く街路に余裕を与え、さまざまな路上施設を収容する空間として機能的な重要性が高まった。と同時に、そこに植栽を施すことが積極的に行われた。一方広場状の空地として近世においては、高札や露店などの人々の活動をサービスする要素が存在し、西洋の囲われた広場とは異なる空間の質を有する、にぎわいの場であった。近代にはいつてからは、こうした人々のさまざまな活動は次第に排除され、修景が主体となった緑地が主流となった。このような橋詰広場の展開に欧米モデルは直接的な影響は与えていない。

萬世橋、浅草橋の広場の例に見られた放射状パターンは、広場のデザインとして受容されたというよりも、交通の処理のパターンと見ることができる。帝都復興事業で整備された橋詰広場のデザインには、欧米モデルの最もわかりやすい特徴の一つである幾何学的な構成は認められず、必要な施設をその場所の状況に応じて納め、独立した小空間へ植栽を施したものとなっている。デザインの型においても、欧米モデルは受容されていない。

しかしこうした橋詰の植栽は、近世からの伝統を受け継いだものともいえない。欧米に習った近代街路の整備と共に、近代橋梁、街路構造、街路樹、広場という構成要

素を用いて、日本近代において独自に展開したものを考えられる。そのデザインはシーンとして見た場合に特定の型を構成するものではないが、地形条件、街路の線形条件によっては街路景にアクセントを与えるものとなった。しかも帝都復興事業においては、都市全域にわたって緑を有する橋詰の空地が確保されたため、橋詰という場所を他から識別させるという景観的成果を得ることとなった。

(5) 橋梁の配置

橋梁という要素自体のデザイン及びその近傍の空間のデザインによって都市の要所の景は演出される。と同時に、東京や大阪のように水路ネットワークが発達し、都市の随所に橋梁が存在する場合には特に、都市における橋梁の位置とデザインの対応が全体を通じてどのような思想のもとに行われているかは、都市デザイン上注目し、価値を置く。帝都復興事業による東京における橋梁の形式別配置に関しては伊東の研究によって、その特徴が明らかにされている[13]。つまり都市の場所性を読み込んだ配置のルールがあったとするものである。またこうした都市デザインの手法は海外にも例がないとされている[13](p156)。

ここでは伊東による指摘を踏まえ、帝都復興事業、第一次大阪都市計画事業による橋梁群の計画設計上の特徴を分析し、近代橋梁という欧米からもたらされた要素を既存の都市に配置する際の技法を、本論文の視点から検討する。

帝都復興事業による橋梁

基本的思想：[119]

帝都復興事業にともなう新設橋梁の数は、事業誌によれば、復興局によるものが東京に115、横浜に35、また東京市が架設するものが310、横浜市が架設するものが64、となっている。震災による火災、倒壊等の被害を鑑み、耐火性、耐震性、耐久性を獲得するとともに、帝都を一新する都市計画にふさわしい構造物という認識のもとに設計されている。また短期間に大量の橋梁を架設するために、形式、部材の標準を規定している。橋梁の設計基準は大正8年(1919)交付の街路構造令に準拠した内務省の細則が既にあったが、これにならうとともに細部設計をも補完して、「復興局街路構設計仕様書」が作成された。これによって、橋梁の幅員は基本的に接続道路と同一とする(第4条)、荷重、部材寸法の規定、等が規定される。その他、河川との関係、あるいは仕様書外でも各種構造形式別に標準的な仕様を設定された。

以下に、事業誌によって確認できる基本的な設計思想をのべる。まず橋梁単体のあ

るべき姿を述べた部分を、多少長くなるが以下に引用する。

橋梁は街路の一部であって、河川に依って遮断せられた両地区の交通を支持すべき重要な構造である。故に、橋梁路面は、街路としての機能を十分に具備し、交通に支障なきは勿論、交通の混乱、不安無からしむを要し、河川水面上に於いては桁下の空間に充分の余裕をとって、船舶の航行を妨げない様にならね。且つ構造の全体は、交通物の重量を安全に支持すべきは勿論、風、温度の諸影響に耐へ、耐震耐火の性質をも兼備しなければならぬ。尚、市街地に架せらるる街路橋は前述の如き実用的構造物であると共に、都市の公共的構造物として、公衆に接し、行人の眼に映ずるものであるから、適当の美観を保ち、快適を與ふるを要する。
[119](p259)

ここに記された各内容を具体化するために仕様書がつくられ、個々の橋梁のデザインが工夫された。また橋梁美については、事業誌において設計要領に「意匠及照明」の項目が当てられ、橋梁美、意匠の実際、照明についてそれぞれ述べられている。このうち少なくとも橋梁美については、復興局橋梁課の筆頭技師である成瀬勝武が記述したと思われ¹、橋梁の形態に関する基本的思想が述べられている。

当時、橋梁美学の議論は、市区改正設計での蓄積をもとに、帝都復興事業にともなって盛んなる展開を見せ始めていた。戦前の橋梁美学の思潮そのものについての詳細は別稿[152]にゆずるが、当時は建築界におけるモダニズム(近代合理主義)の思想の影響も受けて、実用的、機能的な形態は美しいという機能美の概念が日本の橋梁に対しても展開し始めていた。それを体現したのが帝都復興事業の橋梁である。

事業誌に記された橋梁美に対する考えを要約すると、「一般の造形物の美に対する手法」には「美を構造それ自体の中に求めんとする所謂構造主義」と「美しく飾ることによって構造物の美を作らんとする所謂裝飾主義」とを対立させた上で、復興橋梁は構造主義をとるとしている。ただし全く裝飾を排除するものではなく、裝飾の与える「余裕」の効果を認めて必要に応じて採用することも否定していない[119](pp311-313)。

この基本思想をうけ、「意匠の実際」では、主桁の配置、構造形式の選定等を重視して、桁、拱、橋脚等の主要部分のあり方が述べられ、いずれも構造的な役割に基づ

¹事業誌に納められた文章と字句が違う程度の文章が、成瀬勝武著、「橋梁美論」として土木建築雑誌 Vol.6, No.1, 昭和4年(1929)に収録されている

く形態の特徴、例えば拱は「下部構造を踏み占めて、空間に跨れる姿態をして凜然たらしむ」などのように示され、基本的にはモダニズムの美学を実践している。しかし部分的に場の特性に合わせて、「板桁橋に於いて、表面に混凝土の仕上げを施せるものがあるのは、周囲との対照上鋼板桁の甚しく弱く見ゆるを避けんが為である」というように、構造的実体と表現の乖離を許している例もある。コンクリートアーチ橋の表面仕上げについても、そのままのもの、モルタル仕上げ、張石仕上げを併用している。

また橋上景観には、「橋面上より望む橋梁の外観には、茲に橋ありとの感を表示するものと、然らざるもの」とがあり、「川幅廣き橋梁或いは其の感を興ふるにふさわしき地点の橋梁には、前者の主旨を以て、特に親柱を樹て、高欄、燈柱にも趣を興えたが之に反して、街頭繁華にして橋長短き橋梁に於いては、特異の意匠を作さず単純ならしめた」[119](p314)。つまり上路橋と下路橋の選定の根拠である。

橋梁形式の選定方針は、項を改めて述べられおり、その要因は、(1) 地形、(2) 地質、(3) 環境、(4) 載荷重、(5) 使用材料、の5つであるが、(4)(5) は基準によって決められるので、地形、地質、環境が実際上の要因とされている。このうち地形とは主に桁下空間の確保と接続道路とのすり付け、橋台地の余裕を指す。また環境に対しては、「環境の如何により、橋梁の外観ならびに意匠を適当に考慮し、美観を必要とする地点にあっては、他の条件の許す限り、拱橋の如きを選んで風致を添えしめた。」[119](p348)と述べられている。

以上が、事業誌の記述によって確認可能な設計思想と方針である。橋梁本体に関しては、実用的な構造物としての機能を十分発揮し、その形態の美の拠り所を構造美にもとめ、古典的な裝飾橋梁とは袂をわけている。一方、橋梁の配置に関しては、橋梁のデザインに場所の特徴を反映させるという思想が読みとられる。橋梁のデザインとは、上路橋、下路橋の区別、親柱などの付属物の意匠、アーチ橋の採用、として表現される。また場所の特徴とは、一つには川幅や周辺建物の高さ、密度といった空間条件による橋自体の目立ちやすさであり、いま一つは風致、場所柄によって規定されている。以上より、すべてを標準設計的に決めるのではなく、場所に応じて橋梁デザインを選択する思想があり、その場合のおおよその観点として、空間的広がりや場所柄とに応じてデザインの密度を変えろという考え方が確認できる。

橋梁の配置：

一方、復興事業による橋梁の配置の特徴は、伊東の研究によって以下のように提示されている[13],[17]。

- ・ “河川の門”としての橋
- ・ 隅田川の右岸地域と左岸地域の相違
- ・ 河川あるいは地域ごとに統一された橋のタイプ
- ・ 皇居を頂点としたデザインヒエラルキー

これらの特徴は、伊東によって「シンボル橋」と呼ばれているアーチ、下路式トラス、ラーメン橋台橋、その他の下路橋、といった構造形式別の分布、および高欄等付属物や表面仕上げの裝飾性を根拠としている。構造形式別の橋梁配置の特徴は図3.3.58にみられるように、海から隅田川へ、また隅田川から各支流へと入る第一橋梁に相当する場所に門としての下路橋が配置されている。また隅田川右岸にアーチ橋が多いことが読み取れる。こうした配置を可能としたルールは図3.3.59のように整理されている。

なお本研究において、復興局架設の幹線街路にかかる橋梁(96)、同じく運河改修によるもの(18)、東京市架設の補助幹線街路にかかる橋梁(129)について、構造形式を、路線別、河川別に比較したところ、明らかに河川別に構造形式の片寄りがあることが確認された(付録2)。最も顕著にアーチ橋が集中しているのは外濠であり、次いで神田川、そして日本橋、銀座、築地地区の下町商業地の河川に比較的アーチが多い。逆に隅田川左岸ではアーチ橋が全くない河川が多い。一方街路の路線別に分析した場合には橋梁形式の片寄りは特に見られなかった。幹線街路は南北方向、東西方向におおよそ分けられるが、いずれにおいても隅田川右岸、あるいは皇居周辺、中心商業地区を通るものにアーチ橋が多い。

なお伊東は橋梁形式選定をフローシステムとして提示しているが、その結果は事業誌に述べられていた2つの観点のマトリックスとして提示することができる(図3.3.60)。つまり一つの観点である架橋地点の空間的な条件については、河川の合流点をはじめとする広がりのある場合とそうでない場所つまり川幅が狭い、用地取得が困難といった分類であり、いま一つの観点である場所柄については、皇居周辺のように格の高い所や風致を重視するべきところと、そうでないところに大別される。これらの観点から伊東が最終的に分類している橋梁形式を位置づけることができる。



図 3.3.58: 復興橋梁のシンボル橋配置図 [13](p118)

河川の合流点で川幅が広い場所は「茲に橋ありとの感を表示する」よう下路橋、つまり門となる形式を選定する。またこうした場所では船舶の通行が多いことから下路橋は有利となる。また中程度の川幅の場所では、都市においてふさわしいとされている上路のアーチ橋とし、特に落ちついた印象の美観が求められる場合はコンクリートアーチ橋とする。さらに美観が重視されるべき場所柄でありながら空間的な条件が厳しい場合には、橋台橋形式として橋台部をアーチ形式にしたり石を貼る。その他場所柄があまり高くなく空間的な制約も多い場所では簡素なラーメン橋台橋やプレートガーダー、鋼桁、木桁という機能性と経済性から有利なものを選択する。つまり、事業誌に述べられている2つの観点からそれぞれの場所の条件を検討し、適当な形式を選定したものであるといえる。

なお伊東は図 3.3.59 のフローのような明確な考え方が復興橋梁の計画にあったはずであり、このことは当時の報告書や事業誌に一言も記録されておらず大きな謎としている [13](pp156-157)。しかし以上のように、事業誌に明記されている観点から形式の選定を説明することができた。

以上の結果から、復興橋梁については、河川別に橋梁形式の片寄りがあるとともに、個々の架橋地点の空間条件と場所柄を読み込んだ形式選定が行なわれていたことがわかる。このような橋梁形式別分布の特徴は、既に近世から蓄積されてきた都市構造を



図 3.3.59: 橋梁タイプ選定のフロー・システム [13](p157)

		場所柄		
		特に格が高い 落ちついた雰囲気	都心・美観に配慮	郊外・周縁地区
空間条件	河川合流点 広い	河川の門 タイドアーチ ファイレンダールトラス		下路鋼トラス
	中程度	上路RCアーチ	上路鋼アーチ	プレートガーダー 鋼桁 木桁
	狭い	橋台部が アーチ状・石貼の ラーメン橋台橋		簡素な ラーメン橋台橋

図 3.3.60: 復興橋梁の形式選定の観点と分類



図 3.3.61: 帝都の門としての橋梁配置 [18](p144)

忠実に反映した結果であると解釈できる。外濠、神田川、日本橋川は江戸の街のもっとも重要な骨格であり、皇居周辺は言うまでもなく格の高い所である。それに対して隅田川左岸は江戸にとっては郊外であった。2. 1. 3 近世日本都市のデザインで述べたように、日本の城下町を構成する骨格が街路系統よりもむしろ水路ネットワークであったことを考えると、都市の構造および地域の性格は、水路によって特徴づけられるといえる。したがって、近代橋梁の配置によって厚み影りにされたのは、近世からの都市構造であり、場所の特性であったと解釈できる。

なお、空間条件が求める機能的な必要性に対応した結果でもある下路橋梁の配置を、“門”として位置づけ、都市デザインの手法とみなす場合の意味を考察しておく。伊東の近著では帝都の門としての橋梁配置という手法を、帝都復興事業以降の橋梁に対しても読みとっている [18](第4章)。荒川、隅田川、多摩川にかかる主な橋梁を帝都への水路の門、陸路の門、として位置づけ(図3.3.61)、また四谷見附橋と赤坂離宮の事例と対応させ、「このような配置は、JR四谷駅をまたぐ四谷見附橋と赤坂離宮(現在の迎賓館)との関係でも感じたことだが、一の鳥居、二の鳥居という神社の配置関係を連想する。」[18](p126)と述べている。

このように、ある領域への入り口を景観的に演出する手法は、都市の構造を経路の体験によって継時的に把握するという空間認識の特徴のうえに成り立つものといえよう。このような継時的空間認識に基づくデザイン手法としての“門”の演出は、例えば、パリのシャンゼリゼ通りにおける凱旋門にみられる、一点透視的な空間認識に基づくデザイン手法とは、異なる idea に基づいた都市デザインの手法である。とくに近

年、第二凱旋門としてデ・ファンス地区につくられたグラン・アルジュに継承されたバロック式の都市構造の演出手法と比較するとき、その差は明かである。バロック式ではあくまで空間の幾何学的な配置によってその門、中心などを視覚的に位置づけ、固定的な視点からとらえられるシーンの構図に反映する。これに対して、日本において見られる手法は、経路という時間軸上に配置される要素によって都市の景観的な演出を図る。したがって門と位置づけられた橋梁は、要素としては下路橋という特徴は持っていない、周辺要素を含めた構図の型を構成してはいない。単体の要素デザインに場所のコンテクストを読み込むデザイン手法ではあるが、構図の特徴によって特定される場の景の型とは異なる。

大阪市内の橋梁配置

帝都復興事業とわずかに時期をずらし、大阪では第一次大阪都市計画事業によって、市内に157橋が架設された。ここでは、第一次都市計画事業での橋梁の設計思想を概観すると共に、それ以前に市電整備事業などによって架設された橋も含めて、大阪市内の橋梁がどのような意図のもとに配置されたかを分析する。

基本的思想:[60],[24]

第一次都市計画事業においては、「橋梁は特に本市として特徴ある構造物であるために、その機能、地理的条件並びに構造について格別の注意が払われた」。既に述べたように、大阪市の市区改正設計は大正9年(1920)に事業決定していたものが、関東大震災の被害に鑑み変更を加え、中でも橋梁の不燃性、耐震性が強く意識された。その結果、以下のような基本的な思想が打ち出された [24](pp354-355)。

- ・あくまで実用的構造物であると共に都市美の構成要素である。
- ・機能と地理的条件をまず考慮して橋梁形式を選定した。機能には共通点もあるが、地理的条件は常に異なるため、それぞれの場合に応じて選定し、既製の設計を他へそのまま転用することはできなかった。
- ・架橋地点に適応すると同時に、橋梁群としては変化と調和に富むものとする必要がある。

また意匠に関しては、建築家で京都帝国大学教授の武田五一にその指導を委嘱し、一般的な方針として次のように述べられている[24](p361)。

- ・ 予算などの関係もあり、都心部の重要橋梁は充分装飾的に扱い、その他は簡素な美をねらう。
- ・ また初期のものは相当装飾的に過ぎたものもあったが、昭和以降のものはきわめて簡素になっている。
- ・ 大江橋、淀屋橋は本市の幹線御堂筋に付属し、中之島に架けるため、交通、美観の点から万全を期し、意匠設計を全国から公募した。

これらの内容を、帝都復興計画のそれと比較すると、後者の事業誌の記述の方が数倍多いため単純に比較できないとしても、内容全体に大差はない。以下に、適宜東京との比較を含め、本事業の橋全般についての具体的な特徴、注目すべき事例について述べる。

形式別橋梁配置の特徴[60]

各橋梁の形式、意匠の選定においては、架橋地点の場所性、都市の文脈上の位置づけの読みとりがどの様に反映されていたか、ここでは、第一次都市計画事業による橋梁のうち112橋のデータを収録した「大阪都市計画事業橋梁総覧」[28]、(以下「橋梁総覧」と略す)をもとに、整理する(付録3)。

まず先に構造形式別の面積当工費(円/坪)、高欄単価(円/尺)を求めると、表3.3.1に示すようになり、面積当工費の高いコンクリートアーチ橋、鋼アーチ橋は、同時に高欄単価も高く、意匠面での充実も図られている。次に市中心部の構造形式別の橋梁分布を図3.3.62に示す。図3.3.62は、市電敷設事業などによる主な橋も含め、昭和15年ごろの状況を示している。これより、中之島、東横堀川、長堀川と道頓堀川の東部にアーチ橋が多く分布していることがわかる。中之島は、言うまでもなく、近代にはいってシンビクセンターとして位置づけられ、大阪市内でもっとも美観に配慮され、パロッドモデルによるデザインが行なわれた場所である。堂島川および土佐堀川に合流する各川の第一橋梁も、場所柄を反映して、アーチとなっている。

また、近世からの中心地である船場および島之内地区を取り囲む水路である東横堀川、長堀川と道頓堀川の東部にもアーチ橋が多い。さらに船場の南東の角にあたる末

表 3.3.1: 構造形式別工事単価

構造	数	面積当工費 (円/坪)	高欄当工費 (円/尺)	高欄単価 (円/尺)	高欄率 (%)
A	10	301.3		7.1	
A+RC-F	2	331.4		10.1	
A+RC-A	1	331.5	403.9	2.3	41.3
F	1	353.7		14.1	
G	1	384.1	449.7	3.2	1.1
A	3	317.4		11.5	
A+RC-F	2	341.7		14.9	
A+RC-A	2	734.1	315.2	11.4	40.1
F	11	414.4	411.2	12.9	13.1
IG	17	429.9		10.4	
IG+RC-F	1	723.3		18.1	
PG	11	312.4		21.9	
RC-A	1	851.4		18.4	
PG+RC-F	2	834.5	501.9	19.3	11.1
RC-G+RC-G	1	493.9	403.9	11.8	15.1
TOTAL	112		412.4		49.5

1) A:1-F:4、F:1-F:4、G:1-F:1、IG:1-F:1、PG:1-F:1、RC:2-F:1-F:1、S:1-F:1
2) 高欄率(%)は(1)の面積当工費 / (1)の高欄当工費 × 100で算出

吉橋と安面綿橋、南西の角の四つ橋と称される4橋が、それぞれ同じデザインで固められ、他と比較して記憶に残りやすいという特徴を持っている。実際河川別に比較すると、工費、高欄単価とも全112橋の平均を上回っているのは、表3.3.2に示したように中之島周辺および西横堀川を除いた船場島之内を囲む水路である。意匠性の重視の程度を目安として高欄単価をとれば、最も高いのが東横堀川であり、ここは、大阪城の外濠にあたり公儀橋も3本配置されていた格の高い場所である。

このような橋梁形式別の分布の特徴は、近世から継承された場所性を反映していると同時に、地盤の特徴に対応させた結果である。一般的に大阪市内は、地盤が弱く、また河岸の高さが低いために桁下高の確保が難しいので、アーチ橋、コンクリート橋は適さない。その中で当時の橋梁課長堀威夫の言葉によれば、「大江橋付近から天満方面、東横堀川、道頓堀川(東部)、長堀川(東部)、西横堀川あたりの地質は比較的良好」であった[125](pp13-14)。この条件に照らすと、図3.3.62の構造形式別分布は、中之島西部を除き、地盤の特徴に対応している。逆にいうと、中之島西部の肥後、渡辺、田舎、堂島大橋などが例外的で、地盤条件よりも、中之島という場所のアーバンデザイン上の重要性を優先させたと考えられる。現にコンクリートアーチの田舎橋は構造物自体の重量による沈下を後に起こしている[29](p3)。つまり中之島は、橋梁形式の選定においても、場所性が極めて重視された地区であったことがわかる。

次に路線別に橋梁形式および単価を分析する。「橋梁総覧」に収録されたもので一等街路上に位置するものをあげると表3.3.3となる。まず梅田九條線上の肥後橋、渡辺橋

表 3.3.2. 工費・高欄単価が高い河川の橋梁平均工費

河川名	数	①	②
		面積当工費 (円/坪)	高欄単価 (円/尺)
堂島川	5	786.1	50.5
土佐堀川	2	770.0	71.8
中之島堀川	1	665.1	41.6
東横堀川	6	729.8	84.0
西横堀川	9	724.4	38.8
長堀川	7	740.3	36.2
東部	4	762.2	40.6
西部	3	684.4	31.4
道頓堀川	6	722.3	38.8
東部	3	898.6	52.0
西部	3	531.1	28.6

1) 「橋梁総覧」(1931)の面積当工費
2) 同高欄費/(橋長×2)にて算出

表 3.3.3. 一等街路の路線別橋梁形式と高欄単価

路線名	等級	街路幅員 (間)	橋名	主径間 構造*	高欄単価 (円/尺)
梅田九條線	1-2-1	24.0	肥後橋	S A	129.4
			渡邊橋	S A	113.8
西横堀線	1-3-1	13.0	阿古橋	P G	36.6
			江戸橋	P G	42.0
			新橋	P G	40.2
			伏見橋	P G	47.5
			浪速橋	P G	48.5
堂島十三線	1-3-5	12.0	西長堀橋	S A	41.5
			堂島大橋	S A	65.0
鶴橋線	1-3-7	12.0	刺橋	I G	7.0
			南玉松橋	RCG	8.5
紀州街道線	1-3-8	12.0	南栄橋	RCG	2.5
			名興橋	P G	49.1
大川町線	1-3-11	12.0	西国橋	S A	32.0
長堀線	1-3-12	12.0	高津原橋	RCG	9.2
			高末上橋	RCA	57.7
			吉野橋	S A	83.1
北野線	1-3-15	15.0	梅ヶ枝橋	P G	10.4
榮尾線貫線	1-3-19	12.0	中堀橋	RCG	4.4
			嘉平次橋	P G	22.8
			中之島橋	P G	31.0
			老松橋	P G	29.6
天満蒲生線	1-3-24	12.0	板宮橋	S A	23.4

*A:アーチ, PG:プレートガーダー, IG:鋼1桁, G:桁, S:鋼, RC:コンクリート

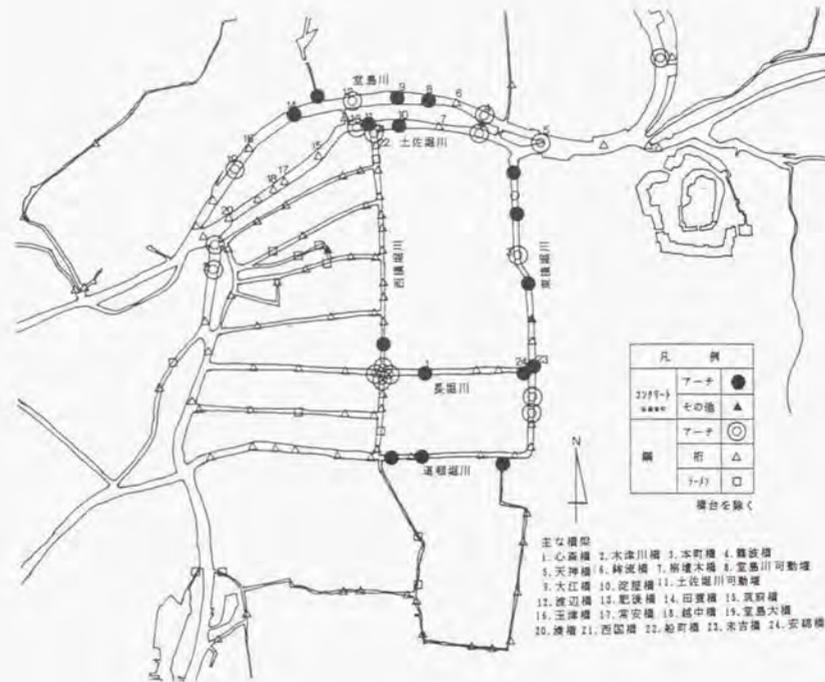


図 3.3.6.2 大阪市形式別橋梁分布図(1940年頃)

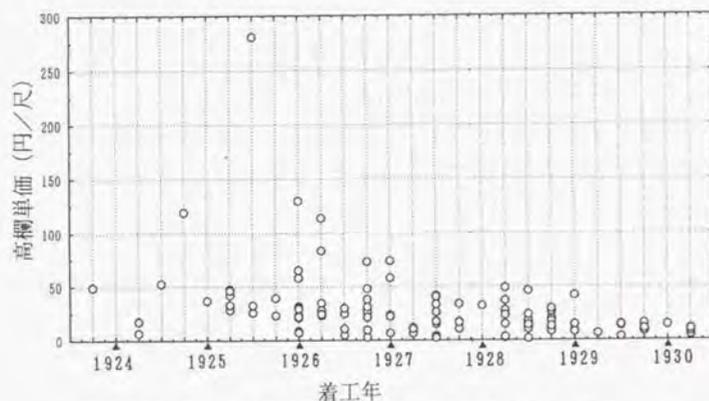
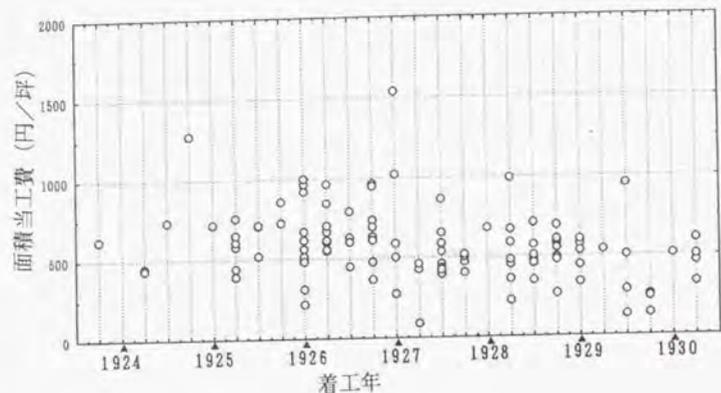


図 3.3.63: 着工年別面積当工費(上)および高欄単価(下)

は、中之島にかかり、しかも事業の初期に設計された装飾的なデザインであるため、極めて高欄単価が高い。その他の一等三類幅員 12 間以上の街路では、路線の位置によって高欄単価に違いがある。つまり、西横堀線、長堀線という、市中心部のそれぞれ南北、東西の幹線となる路線上の橋梁、また近世からの要路紀州街道に位置する名呉橋では、いずれも高欄単価が高い(ただし長堀線の高津原橋は陸橋)。これに対して、島之内の東方向の郊外に位置する鶴橋線は、極めて高欄単価が低い。また尻無川の左岸の郊外を南北に走る泉尾縦貫線は、港湾に近く運河にかかる橋で、平均並の高欄単価となっている。

一方街路幅員は狭くとも、近世からの主要な筋、通り、にぎわいの場に位置する橋梁には高欄単価が特に高いものがある。新町傾城に至る新町橋(コンクリートアーチ、高欄単価 72.7 円/尺)、心斎橋筋にあたる戎橋(コンクリートアーチ、同 119.4)、大手前筋にあたる大手橋(コンクリートアーチ、同 280.4)等である。

以上より、橋梁の構造形式および高欄単価に見られる装飾性のヒエラルキーは、河川、路線との対応傾向が見られるとともに、架橋地点の局所的な場所柄をよく反映している。この場所柄とは、近世から継承されたものと、近代に入ってから計画的に位置づけられたシビックセンター中之島周辺とがある。従って橋梁デザインの選定は、都市の幾何学的な秩序体系をなす河川や街路網上の位置づけによって機械的に定められるのではなく、空間的に独立性が高い個々の場所柄が強く反映されているといえる。

なお伊東によれば、大阪市内の橋梁のデザインヒエラルキーには、東京において別格扱いされた隅田川に中之島周辺が相当し、大阪城を頂点にして東横堀川—(西横堀川)—市電西横堀川の順にデザイン密度が低下した、また通りや筋といった路線との関連で橋のデザインに特徴を見いだすことはできないとしている[17](p887)。このうち東横堀川—(西横堀川)—市電西横堀川というヒエラルキーの根拠に伊東は、「大大阪橋梁選集」[30]という文献に写真が収録されているか否かをあげている。これによると西横堀川と市電西横堀線の順序が逆になり、両者の関係が曖昧となり、それ故西横堀川が()付きの表現となっていると思われる。

これに対して本研究では、高欄単価を目安として河川別、路線別の比較を行って、河川毎、路線毎にも格付けの傾向は見られるが、それは絶対的なものではなく、独立性の高い「場所柄」という要因が、橋梁のデザイン決定に影響していることを示した。また伊東は「通り、筋といった路線別の特徴」の存在を否定しているが、本研究では

路線ごとの特徴および近世からの重要な通り、筋上の橋梁の扱い特徴がみられることも示すことができたと思う。

次に、工費の時間的な変化の傾向を検討する。これは、「初期のものの方が装飾的である」と事業誌に記述されている点を検討するためである。着工時期と工費の関係を示した図3.3.63をみると、工費、高欄単価のどちらも後になるほど減少する傾向にあるが、その傾向は高欄単価の方が顕著である。その理由は、面積当工費のほうは、地盤条件、橋の規模に左右されるところが大きいのに対し、高欄単価は構造と別に意図的に装飾性の多寡、工費を操作できるためといえる。なお、重要な地区の橋、具体的には中之島の橋を事業の初期に重点的に設計、施工したためにこのような傾向が現れたものではない。河川別の橋梁着工年は、いずれもばらつきがある。予算の制約が厳しくなったとともに、設計者の意識においても、大正末から昭和10年頃までの短い期間に、装飾的な橋から経済的で簡素な近代合理主義的な橋梁へと、指向の変化があったためと考えられる。

橋梁配置の手法：

東京と大阪に見た橋梁の配置の特徴は、都市の広領域にわたって配置される要素のデザインによって、都市構造を浮き上がらせる手法と見ることができる。つまり短期間に多数の橋梁が計画設計された場合にも、河川や路線ごとあるいは地区ごとといった一律な標準設計を行なうのではなく、機能面に密接なかかわりをもつ空間条件や地盤条件に従うとともに、既存の都市構造を反映した場所柄を個々の橋梁において読み込んで橋梁形式や意匠を選定した。その結果、河川、路線、地区、場所が重層した都市構造の特徴を浮き彫りにした。その中では近世都市の骨格を構成した水路、河川ごとのデザインの特色が現れたと解釈できる。

またこのような個々の場所の特性に応じてデザインを選択するという思想は、街路景のデザイン、すなわちブルバールや特種街路の配置においてもみられたものであり、明解な都市のマスタープラン上の位置づけによって場の景のデザインが定められるものとは異なる。

東京、大阪という成熟した都市の構造は、河川、通り、地区、特異点の重層したものとして成立していた。このような都市において場所の特性と、橋梁のデザインの特徴を対応させるという手法が、都市全体に適用された結果、幾何学的な街路系統によって

与えられる秩序とは異なる形式による秩序が、都市に与えられたとみることができる。

街路景の型の分析において、明治神宮外苑、浜町公園の事例を既にとりあげたが、本項では、欧米からもたらされた公園という概念の受容および具体的な都市施設のデザインの受容について分析する。

日本近代の公園は、明治6年(1873)1月15日の太政官布達によって定められたことに始まり、またその実態は、寺社の境内、大名庭園の開放という近世のストックの読み替えであったことは、たびたび指摘されている。一方日本初の西洋式公園である日比谷公園のデザインは、ドイツの公園の図面を切り貼りしたものであった。このような既存研究による指摘をもとに、本研究の視点から、公園という概念の受容、および実体であるデザインの受容の手法を分析する。

そのためここでは、東京の市区改正設計および帝都復興事業を対象とし、公園に対する概念や計画思想の特徴と、実際の公園デザインの特徴を検討する。なお公園のデザインの検討は、大公園と小公園にわけて行なう。

(1) 公園の計画思想

市区改正設計の公園

概念と計画手法：[114](1,2,33,34 巻)

交通計画主体であった芳川案を基に、総合的な都市計画へと対象を拡大した審査会案のなかで、公園計画は現実的な成果を残すことができたものである。審査会案に盛り込まれた公園は、都市景観上の効果というよりは、もっぱら衛生上の観点から必要性を論じられている。衛生上の観点とは、緑地の空気浄化機能および空地での運動が市民にもたらす健康上の効果を指し、その次に期待できる効果として、首府としての景観を仕観とする、災害時の避難所、使用方を限定した上での市場としての複合利用、交通混雑を緩和する広場機能があげられている。

公園の計画は、必要な規模の算定から導かれている。人口当たり、あるいは市街地面積当たり必要な量を、欧米都市の値をもとに算定している。具体的には、ロンドン、パリ、ベルリン、ニューヨーク、ローマの市街地面積、人口、空地の数および1空地あたりの人口と市街地面積をあげ、これから人口2万人あたり1空地、市街地1.2平方キロメートルあたり1空地という数値を公園の数の算定基準とする。それぞれの基準より東京に必要な空地の数として44および45を導き出した。同時に、これらの欧米都市の市内外には大公園があることに習い、東京における大公園、計11箇所を指定し、その効果は15区全域に及ぶとして、区民1人あたりの面積を算出している。

小遊園の配置については、各区ごとに人口1人あたりの空地面積をあげて検討し、日本橋、神田、京橋、新橋等の人口稠密地区への充実を意図している。公園計画において、一人当たり公園面積に代表される量的指標を目標値や根拠に用いることは、帝都復興計画でもみられ、その後現在までよく用いられる。

以上の手法によって得られた目標を達成するために、審査会では、公園の数と面積の獲得を重視して計画を行なった。「審査会に於いては公園の区域を定めしのみにして山を築き池を掘る等の計画までは審議せざりしなり」、「只公園の面積を定めたるのみに過ぎざるなり」[114](1巻,pp148-149)という発言が市区改正委員会の議論にみられる。その結果は「修正市区改正図」[114](34巻)および市区改正委員会議事録にみることができる。なおこの段階では大遊園10カ所、小遊園42カ所、計52カ所となってい

る。これを用地の性質によって分類したものが表3.3.4である。大遊園は芝の増上寺周辺、上野公園など、すでに公園に指定されていた寺社境内などの江戸からのオープンスペースと浜町の旧大名屋敷を当てているのに対し、小遊園は市街地の街区に新規計画しているものが多い。これは「スクエール」(スクエア)をモデルとしている。つまり、近代都市の衛生機能を獲得するための施設であり、市街地の稠密な地区に配置されるもの、ととらえられている。

またこのスクエールタイプの小公園は、橋詰の位置にあるものが多い。〇〇橋脇と称される橋に接する街区があてられているものと、〇〇橋内などと称される橋の突き当たりのオープンスペースで、江戸時代には火除け地、見附門の升型の空地であったところなどで、両者をあわせると20カ所、小公園の半数近くにのぼる。その理由は、「小遊園を整える精神は大連脈の角に設くる」[114](1巻,p166)という基本方針の結果、橋詰が多く該当したこと、また近世から空地が確保されていた橋詰は、萬世橋、浅草橋のように公園的利用への転用が容易と考えられたためといえよう。計画当時意識されていたことを確認することはできないが、橋詰に立地する小公園は、実現すれば、街路景に対する景観効果、および公園自体の魅力に関してポテンシャルが高いものである。

なお「修正市区改正図」に表現されている遊園はすべて周囲を樹木で囲ったように描かれており(図3.3.64)、当時の公園の概念がプロトタイプ的に表現されているようで興味深い。つまり、都市の中であって雑踏から樹木によって隔離された空気清浄で健康的な空地、という解釈を示唆する表現になっている。

次に審査会案が市区改正委員会でどのように修正されていったかをみる。まず委員会では小遊園と大遊園の区別が取り払われ、公園に一本化される。審査会案の特徴である市街地のスクエールタイプの小遊園は、既成市街地を新たに公園とする事の困難さから、次々と削除され、代わりに神社を公園とするように修正されていく(表3.3.5)。つまり、公園とは要は、緑のある空地、児童の遊戯場であればよいと読み替えられ、量の確保を優先して、転用が容易な神社へと次々と置き換えられていった。なお、寺院は墓地を有し葬儀を行うという点で公園には不向きとされていた。結果的に、審査会案の角地や橋詰のスクエールの持っていた景観的ポテンシャルは、議論のなかで継承されることはなかった。

つまり欧米モデルに習った公園とは、近代都市の衛生機能を確保するための施設で

表 3.3.4: 市区改正設計審査会案の公園の立地

	旧大名屋敷	寺院	神社	見附 境内・外	橋詰	街区内	その他
大 遊 園	麹町	芝公園	麹町				
	下谷二長町	上野公園	清原神社				
	浜町	浅草公園	赤城明神 神田明神				
小 遊 園	新崎町旧土州邸	両国御内院	護国寺 深川九輪	牛込門内 万原橋内	今川橋脇	今川小路	船越海軍省川島 中環立地
	新崎町旧内藤邸	深川藤原寺	虎ノ門外 平平神社 湯島天神社	浅草橋内 浅草橋内 数寄屋橋外 寺橋外 西谷門外 万原橋外	御橋和泉橋脇 板橋橋 京橋北 京橋南 真摺寺橋脇 三原橋脇 新橋橋 浅草五町 新橋橋脇 浅草保賢橋脇 板橋橋 大塚橋西元町	神田菅田町 京町浮世小路 小伝馬町 新大塚町 新和泉町 横投町水天宮脇 越前町 板本町警視病院跡 浅草小島町 浅草清島町 浅草駒形町 水化橋脇立寄り町	
	芝田橋台邸						

表 3.3.5: 市区改正設計旧設計の公園の立地

旧大名屋敷	寺院	神社	見附 境内・外	橋詰	街区内	その他
下谷	芝	麹町	高田橋	千代田町 (龜屋橋脇)	浅草橋	日比谷公園
安立	上野	富士見	実倉堂	先倉橋 (元御橋脇)	菅田町	徳島山
神乳山	浅草	神田	浅草橋		藤王+池	肉島
麹町	深川	法蓮山 平川 柳原 烏森 虎ノ門 浅草 西ノ久保 水田 市ヶ谷 赤城 虎田 白山 湯島 板津 横須 今戸 西崎 亀戸 品川 王子		板橋	板本町 横須町 高原 四ッ音 高坂 安宅	高輪

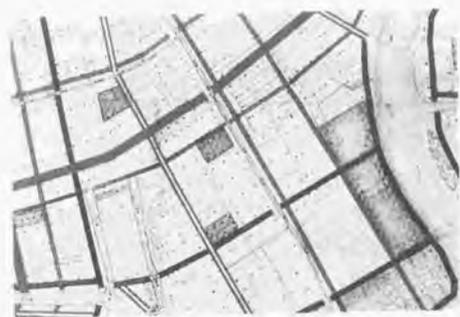


図 3.3.64: 市区改正修正図の公園の表現

あり、それは緑のある空地、遊戯の場として解釈された。景観的な特質は十分理解されなかった、あるいは理解されていたが実現へ向かう段階で欠落していったと考えられる。

最終的に旧設計では49カ所の公園が計画され、このうち坂本町公園(1889年開園)、日比谷公園(1903)、湯島公園(1891)、白山公園(1892)の4カ所が新設計成立以前に実現する。なお、湯島公園と白山公園は神社の境内を公園指定したもので、更地を公園として設計したものは前2カ所のみとなる。新設計では旧設計で指定された49カ所のうち31カ所を削除、4カ所を追加、最終的に22カ所へ修正された。その後1911年の小公園8カ所の追加決定、15カ所の候補地検討をはじめ、逐次追加されて最終的に35カ所となった。

帝都復興事業の公園

市区改正設計以降、帝都復興事業にいたる間に、明治神宮内苑および外苑という造

園界における大事業を経験し、公園、造園のデザインおよび技術は成熟した。一方震災によって、公園の避難地、防火帯としての機能がとりわけ重視されるとともに、神宮外苑において既に導入が始まっていた、スポーツのための施設の充実という概念が取り込まれてくる。これはアメリカのコミュニティ施設としての公園の計画理論による。また復興公園において評価されることの多い、小公園と小学校の隣接配置も、シカゴの例をモデルとしている。つまり復興公園において、公園の概念は、市区改正設計当時の、緑に囲まれた都市の肺臓、淡然とした運動のための空地、という解釈から、目的、利用者を明確にし、都市計画の一環としての公園計画理論に基づいたものへ計画手法も変化している。以下事業誌から復興公園の計画思想を読みとる。

概念と計画手法: [118],[120]

帝都復興事業における公園計画の基本思想は、帝都復興院参与会における本多静六の以下の意見に見ることができる。

- イ 既設の公園を整理拡張すると同時に新に適當の位置に各種公園を設置し就中、大、中の公園は之を公園連絡廣路又は幹線廣路により互いに系統的に聯絡せしめ以て全市の公園を有機的に活用せしむること
- ロ 河海濠池の沿岸は成るべく之を公園又は公園連絡廣路になし船着場、荷揚場、倉庫其他公共用の外成るべく普通の住宅を許さざること
- ハ 公園及び公園連絡廣路並に公園廣路兼用幹線道路の合計面積は全地積の一割以上となすこと
- ニ 以上の諸設備は平時は市の裝飾と保健の用に資し非常の際には何れの住民も数町の距離にして公園又は廣路に出で安全に避難し得せしむるを目的として設計すること [120](p49)

このうち(イ)の公園系統は、街路系統の計画に関する部分では直接配慮事項としてはあげられておらず、実現したものからも、特に公園系統を重視した街路計画は見られない。帝都復興事業においてプールパールと呼ばれることもある昭和通りは、芝公園と上野公園付近に達してはいるが、直接連絡してはいない。あえていえば、幹線道路全線に整備された街路樹と橋詰等の小広場の緑地によって、緑のネットワークは

形成されたが、公園と公園をつなぐことを強く意識し道路自体が公園的要素を持つ公園街路は、わずかに、幹線街路から浜町公園にいたるアプローチ道路に見られるのみである。また(ロ)は、唯一隅田公園において実現し、これは次の大公園のデザインにおいて述べる。(ハ)は以下に述べる具体的な公園計画の到達目標となり、(ニ)の避難距離は、配置計画の目安となっている。以下に具体的な計画内容を見る。

公園の全体計画は、まず焼失被害の多い地域の調査を行い、非常時に避難地となり得る空地としての公園がもっとも必要とされる場所を踏査し、都市面積の1割を公園並びに広場面積とする方針を立てて、焼失区域内の計画案を検討した[118](p10)。これに基づく原案は「焼失区域内新設並に拡張公園計画」として、都市公園8(計72,000坪)、近隣公園15(計180,000坪)、児童公園80(計100,000坪)が設定されている。この値より焼失区域内の人口一人当たり公園面積は0.56坪と算出され、参考値にはワシントン(同18.00)、シカゴ(2.20)、ロンドン(1.80)、パリ(2.10)、ベルリン(1.03)、デュッセルドルフ(5.58)があげられている。

帝都復興事業全体の大幅縮小に伴い、公園計画の原案も縮小される。8ヶ所とされていた都市公園は、隅田公園、江東公園、日本橋公園の3ヶ所になり、これは最終的に隅田公園、錦糸公園、浜町公園となって実現する。これらのデザインは大公園の項で述べる。削除された都市公園候補は、砲兵工廠、お茶の水女子高等師範学校跡、藏前工業学校跡、浜離宮、猿江御料地、であり、公園適地ではあるがすくさま用地を入手できないことが理由にあげられている。しかし後に都市計画以外の新設公園(恩賜公園など)となったものもある。

その後の審議において復興局より出された要望のうち、具体的な設計に直接関与するものは「特別都市計画委員会特別委員公園に関する要望事項」(大正13年3月)である。ここでは、公園内および周辺の防火対策、公園機能を害する建物の禁止とともに「小公園を焼失区域全部の小学校に併置するよう土地区画整理を施工せられたし」[118](p23)が注目される。

小公園の計画は、東京市が作成提出した候補50ヶ所に対し、削除7、追加9の変更を復興局で決定し、最終的に52ヶ所の小公園が決定された。なおこのうち2ヶ所は区画整理によらないものである。これらの配置には、児童数、誘致距離、各区の一人当たり公園面積のバランス、公園配置のバランスなどが根拠とされている。例えば、児童数からの算定は、(通学児童数)×(一人当たり必要面積1.5坪)÷(現在の学校敷

地面積)を各区の不足面積とし、全区の総不足面積に対する当区の割合に応じて、小公園に当てられる総面積50,000坪を配分している。

なお消失地区の総学校総数は117であり、この全てに対して小公園を付属させるよう土地区画整理を行なうには、多額の補償費を要するため、52ヶ所に限定し、その配置を上記のような算定にもとづいて行なっている。それ以外は、39ヶ所の小学校は、現存、新設の大小公園いずれかに近接または隣接するが、残りの26ヶ所は無理であるとしている。ここでいう近接とは、学校から約3町(約330m)の距離とされている。現在公園計画に用いられる誘致距離は、児童公園で250m、近隣公園で500mとされているから、ほぼこの中間の値となる。

最終的に復興公園は、東京において、国施工の大公園3ヶ所(計86,985坪)、東京市施工の小公園52(計44,213.79坪)が完成した。なお都市計画以外の新設公園として、当初原案で都市公園候補にあげられていた猿江御領地をはじめ、旧芝離宮恩賜公園、台場公園、清澄庭園、宮城外苑、等計10ヶ所(内児童遊園3ヶ所)総面積161,832.62坪が設けられた。これらはほとんどは既存ストックの転用である。

以上のように、帝都復興事業における公園計画では、アメリカに代表される公園計画理論を参照し、公園の種類、誘致距離、機能が明確になった点が特徴である。例えば、帝都復興に際してパロック式の街路系統の構想を提案した石原憲治の著書「現代都市の計画」(大正13年8月)には、「都市と公園」および「児童遊園に就いて」の章で、アメリカを中心とする多くの公園計画理論を紹介している。そのなかで、公園の誘致距離(本文では有効半径と呼ばれている)については、諸説があるが小公園と遊技場に対しては4分の1里(3.7町)を石原の考える理想としている[10](p183)。

また小学校と公園をセットにする考え方は、1917年西シカゴ公園委員会において手狭になった公園の拡張計画と、期を同じくして起きた向かい側の小学校の改築計画を一体化するという提案が起こり、これが実現したことによって普及していた。このシカゴの例が震災以前に折下吉延によって日本に紹介されていたことが、陣内らによって指摘されている[71](p277)。

公園の計画思想における受容のパターン：

近世において公園機能を有した名所という空間をすでに持っていた日本の都市に、近代、西洋の公園を導入するには、新たに概念のレベルと、具体的なデザインのレベ

ルとで、公園という欧米モデルを解釈し、新たなものとして受容しなければならなかった。このうち概念については、特に小公園に対して、高密度な都市において空気浄化機能を持つ緑地、プラス、運動のための空間、として受容された。公園の計画に際しては、当初より、一人当たりの面積といった量的指標が用いられている。このことは橋や道路のような物理的な施設そのものとして受容される場合と異なり、都市に必要な機能を概念レベルで受容し、その概念をどのように形にしていくかを、オリジナルの施設のあり方とは比較的独立して思考しやすいと考えられる。このことは特に市区改正設計の小公園の計画において、当初は「大動脈の角」に設けるという施設としての特徴がモデルから継承されていたのに対し、実現への過程で要は「緑に囲まれた空地」であるとして、機能を言葉によって解釈し、それを頼りに場所が選定されていたことに見られる。そしてこの解釈は、公園とは都市の空間から隔離されたものという了解を伴い、これが後々までデザインに影響する。また市区改正期においては運動の内容や利用者の対象は漠然としていたものが、欧米における公園理論の確立とともに公園の計画手法が受容され、帝都復興事業において具体化した。

(2) 大公園

公園という具体的な都市施設のデザインの型として、欧米モデルはどのように受容されたのかを以下に分析する。まず大公園のデザインについて、市区改正設計からは、日本初の近代西洋式公園とされる日比谷公園のデザイン、および実現はしなかったものの、寺社境内の単なる転用とは異なるタイプの既存ストックの活用計画と考えられる水辺の公園の計画を対象とする。また、帝都復興事業からは、国施工による大公園をとりあげる。

日比谷公園

明治36年(1903)6月1日開園した、日本最初の近代西洋式公園である日比谷公園は、その平面図にドイツの庭園図面果からとった形がそのまま採用されていることが、白幡の研究によって明らかにされている。文字どおり西洋の平面図を切り貼りしてデザインされたのが、本邦初の西洋公園であった。以下に日比谷公園のデザインが決まるまでの経緯を整理し、“西洋”というものがどの様に読みとられ、表現されてきたかを検討する。

デザインの概要：[70],[81],[130]

「日比谷練兵場は、皇城に接近し、都市の中央にありて、幽邃の地と為すべき必要あるを以て、周囲に大道路を設け、中央を一大公園と為すの計画を定め」[114](33巻,p179)として、市区改正設計旧設計において日比谷公園が計画される。日比谷公園は審査会案には盛り込まれておらず、道路の議論の最中に古市公威によって提案され、その場で公園として追加することが決定された[114](2巻,17号,p71)。なお、当地を公園とするアイデアは、官庁集計計画の最初期のコンドルによる案および実現した山尾庸三案において練兵場の東側が公園用地として提案されている。古市の提案は、山尾のアイデアによるものであろうとされている[70](p225)。市区改正設計案が明治22年(1889)決定された後、明治26年(1893)用地が東京市に引き渡され、以降東京市の手によって、帝都の中心にふさわしい近代西洋公園を獲得することを目的としてデザインが横索

される。最終案にいたるまでの経緯は、文献 [81][70][130] に詳しく、ここではごく簡単に各案の特徴を述べる(図 3.3.66~3.3.70)。

・日本園芸会(小平義近)案: 明治 27 年(1894) 6 月(図 3.3.65)

公園を通り抜ける馬車道によって区画されたゾーンに日本庭園(庭作地)、植物園、動物園、運動場、馬場などの機能を割り当てている。馬車でアクセスまたは通過すること、公園にある施設、という機能単位で「西洋」を持ち込もうとしている。

・日本園芸会(田中芳男)案: 明治 26 年(1893) 9 月(図 3.3.66)

馬車道の線形が複雑になり、機能によるゾーニングが薄れている。中央に配された築山と水の流れによって敷地全体を一つにまとめ、全体的に均等に樹木をばらまいている。計画に曖昧なところが多い。

・公園改良取調委員会案: 明治 31 年(1898) 11 月(図 3.3.67)

馬車道が敷地の四隅と日比谷通り側の中央の出入口から園内を迷路のようめぐり、中央がややオープンな芝山、周囲は密に松、杉、竹などが植えられ、その中にも狭い園路が複雑にめぐっている。図面の表現は無方向に立ち上がった樹木の姿絵が書き込まれ、和風の印象を与える。兼六園、階楽園、栗林園、水前寺公園、津公園の図面を取り寄せ参考にしたと言われている。

・辰野金吾案: 明治 32 年(1899) 9 月(図 3.3.68)

苑路というよりは街路という印象の道をメトリックに構成したもので、中央の楕円状の広場と池、西側の司法省、裁判所の洋風建築へのアクセスを意識したと思われる 2 本の直線街路、東からのメインアクセス路(ただし軸線から少しふれている)、敷地の四隅へ延びる細い園路からなる。樹木は全体に疎らで、外周に沿って配されている。欧米都市の公共施設の前庭などに見られる平面図をモデルとして、デザインされている。

・東京市吏員 5 名案: 明治 33 年(1900) 8 月(図 3.3.69)

図 3.3.65 小平案と同じ考え方に基つくもの。通り抜ける馬車道で区画されたところに、球技場、運動場、公会堂敷地が割り当てられ、その他に樹木の植栽、池が



図 3.3.65: 日比谷公園 日本園芸会(小平)案



図 3.3.66: 日比谷公園 日本園芸会(田中)案

配されている。機能単位的な配置計画である。図面は立ち上がった樹木の姿絵による、和風の表現になっている。

・本多静六案: 明治 33 年(1900) (図 3.3.70)

図 3.3.65、3.3.69 に見られるような通り抜ける馬車道で区画された部分に、ドイツの公園事例の平面図、および整形花壇、日本庭園を当てはめている。全体の図面表現及び園路のつながりは、参考図書の基調を写している。また引用された図案のスケールと日比谷公園のそれは等しくない。

以上のように各図面の特徴を比べてみると、確かに本多案が他から卓越して西洋式の公園らしく見える。本多案は、図 3.3.70 に示すように、本多がドイツ留学中に入手した Max Bertram 著、「Gärtnerisches Planzeichnen」(「造園設計図集」) に収録され



図 3.3.67: 日比谷公園 公園改良取調委員会案

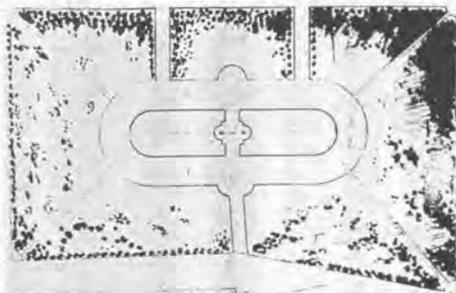
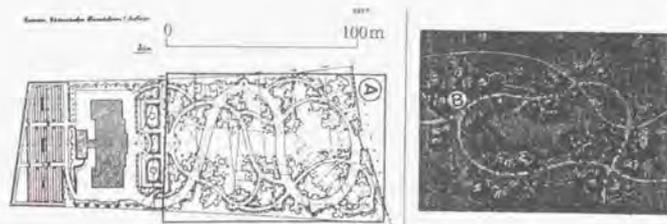


図 3.3.68: 日比谷公園 辰野金吾案



図 3.3.69: 日比谷公園 東京市吏員 5 名案



日比谷公園の原案

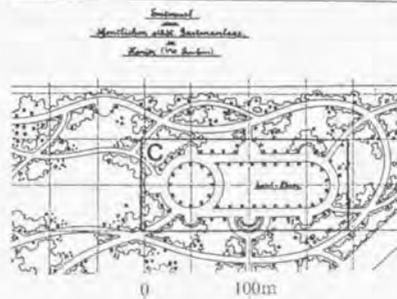
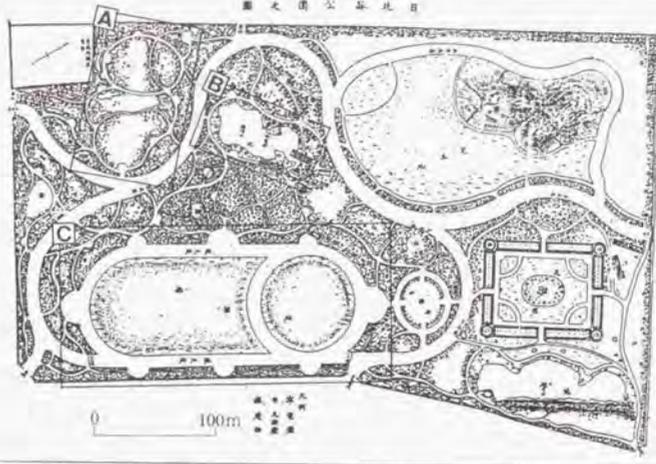


図10 図11

図9

図12

図10, 11, 12はベルトラムの『造園設計図集』の第27, 11, 18図。(原図の大きさはそれぞれ30×39.5cm, 39.5×30cm, 39.5×60.5cm)。
 図9は日比谷公園の開園間もない頃の平面図(花壇はおくれて完成)〔東京の公園50年』より)。

図 3.3.70: 日比谷公園 本多静六案と引用されたオリジナル [70](p234) にスケールを加筆

た図面を部分的にコラージュし、その他の部分を適当に曲線の苑路でつないだものである [70](p234)。なお白幡は指摘していないが、ペルトラムの原図のスケールはまちまちであり、スケールを無視した図柄として写し取られていることが確認された。

他に比較して本多の図面は、はるかに西洋らしい印象を与えるが、デザインの考え方は、小平案および東京市吏案と決定的な違いはない。つまり、馬車が通れる苑路で区画されたゾーンに西洋公園の要素を当てはめるといふもので、それが本多の場合にはモデルの公園の部分的な平面図の形であったのに対し、他の案では運動場、植物園といった機能を満たす施設であった。しかし本多はモデルの図像を写すことにより、幾何学形をした広場や花壇というこれまでになかった公園デザインの型を導入し、また図面の表現方法も、これまでの姿絵とは違った形式をもたらした。公園の機能ではなく、西洋式というデザインの型を受容することを目的として、平面図上での図柄を写し取ることが行なわれた。ただしスケールが変換されて写されているために、空間の質およびシーンは大きく変容しているはずである。

他の事例の平面図をコピーして設計をすることは、現在では問題となるが、当時はどのように受けとめられていたのか。これに対し、日比谷公園の設計案を報じる新聞記事に対し、本多自身次のように語っている。

洋風庭園の内運動場の形状はブロンア、コーニック市公園の運動場に倣い
西南区庭園はペーメン国ベンセンラル市立病院の遊園に拠り中央泉池の形
状はドイツドレスデン国園庭学校教授ペルトラム氏の著園庭設計図案中の
標準図に拠り [70](p236)

つまり、自ら設計図のネタを明らかにしているわけだが、それはすなわち本設計図に根拠を与え、価値を高めることであるとの認識に基づいていると考えられる。このように、あるデザイン、風景をその由来、縁(ゆかり)によって意味付けし、価値を高めるといふこと、つまり風景の verbalization は、日本の庭園設計、名所の成立においては重要な役割をはたすものである。また銀座煉瓦街において、建物はロンドン、街路はパリをモデルとした、と称することで、銀座のイメージが高まった。ここではより具象的に「西洋事例のデザインの写し」というエピソードが、西洋公園の価値付けに用いられ、欧米モデルによるデザインを社会的に了解させる効果をあげていたものと考えられる。

市区改正設計の臨水公園案

欧米モデルに基づいた公園の他に、市区設計委員会で承認された公園の中には、公園機能の獲得のための既存の都市ストックの単なる読みかえにとどまらず、新たな機能的価値、デザインへの展開の可能性をもった例が認められる。隅田川に面した向島公園に代表される、名所を活用しようとした計画である。

デザインの概要：

向島公園は、市区改正設計旧設計において新たに決定され、16万坪余りを有し。上野公園、芝公園に次ぐ規模の大きい計画である。

向島墨田堤は、花時雑踏して遊歩に便ならざるに依り、墨田川治水工事施行と共に一條の大道を堤外に設け永代橋以北大川東岸の二等道路を水神森北に延長し、曲折して木母寺脇に達せしめ、堤外道路敷に至るの間をことごとく向島公園と称し [114](33巻,p179)

として、計画されたものである。江戸時代より水辺の名所であった、隅田川の桜堤と木母寺を連絡する水辺に沿った線状の公園計画で、しかも隅田川の護岸工事と道路整備と一体的に計画したものである。江戸の街のアメニティ空間のストックを活用した計画であり、後に震災復興事業によって隅田公園として実現する。なおこの計画の背景には、公園指定をした上で既存の料亭などの営業許可を与えてその収入を維持費に当てようという、経営面からの動機もあった。既に名所である地を放っておくと工業地になってしまうという恐れも考慮して、公園として維持、保存しようという計画であった。既存ストックの転用といっても、神社の境内をそのまま公園という名に当てはめた小公園に比べて、近代的な機能の整備をあおせた独自の展開への意図がみられる。

また同じく旧設計において計画されながら実現しなかった高輪公園も、鉄道付設のための理立によって得られた用地を、水辺にそって線状に公園用地として確保したものである。この場所も江戸名所図絵に「高輪海辺二十六夜待」と描かれ、夏には浜辺に沿って建ち並ぶ茶屋に多くの人が集まりにぎわう場所であった。それが鉄道の付設

に抱いて大きく印象が変わり水辺を楽しむ機会が減ったとともに、放置しておくも無秩序に茶屋等が建ち、外資の目に触れてみっともない、という意識から、松原等として風致を確保しようという議論がされた。従って近世来の庶民的な名所、これは多分に異様なものでもあったものを、そのまま継承するというよりは、外資の目を意識した新たな緑地へと再生させることが意図されていたように思われる。名所という場所のイメージというストックを、新たな形で再生しようとした計画とみなすこともできるが、実現せずまた設計図もないので、検証はできない。

さらに明治44年追加公園としてあげられた8ヶ所のうちに土手公園と呼ばれる、牛込見附より噴進門に至る外濠沿いの土手、約15,000坪がある。不整形で利用価値が低い土地であったため公園指定がしやすいという実状もあったが、土手沿いの松の老樹を保存し、歴史的に価値のある場所、また緑があって都市に美観を添えている場所を公共の手で保存すべきだという理由をあげて、候補地にあげられている。

以上の公園計画は、「都市の肺臓」として解釈した欧米モデルの機能を獲得するための既存ストックの転用にとどまらず、名所の継承と風致の保全を行い、近代の公園概念と伝統的な日本のそれとを融合させるという展開がみられる。

帝都復興公園

帝都復興公園のうち復興局の施工になる大公園は、既に述べたように都市公園と位置づけられていたものである。最初の変更で3ヶ所に絞られたときは、江東公園（堀江御領地の隣接地、約4万坪、本所深川方面の避難地とする）、隅田公園（隅田川沿いの公園道路とあわせた臨川公園、約4万坪）、日本橋公園（位置は不確定、約1万坪、人口稠密地区で公園不足の日本橋区内）、以上3ヶ所の候補が選出された。その後、江東公園については、当初予定していた本所深川地区には下賜や寄付などによる比較的小規模の大きい公園がつくられることとなったので、位置を見直し、最終的に本所区棚島に約1.7万坪の錦糸公園として決定される。日本橋公園は浜町に位置を確定して浜町公園約1.1万坪となり、隅田公園は原案の位置で規模を縮小し、それぞれ配置が確定した。

大公園の選定に関しては、既存の公園ないしは避難所となり得るオープンスペース

の分布に照らし、避難所の不足を補うようにおおよその位置を決め、用地の取得可能性の観点から最終的な場所が決められた。小公園の配置に見られた誘致距離の具体的な指標は用いられていない。

以下に、各公園のデザインを見るが、浜町公園については、3.2街路景の項で具体的特徴について述べたので、ここでは補足をするにとどめる。

隅田公園

デザインの概要：[118]

隅田公園の原案は市区改正旧設計による向島公園であり、既存ストックを生かした水辺の公園化、河川護岸工事および道路整備と一体化した事業というアイディアは、明治半ばに遡る。帝都復興事業で確認された隅田公園の位置づけは、「平時に在りては四時行楽の地となり一朝非常時に際しては群衆の避難場たらしめんとす。殊に此の地は古来史跡に富めるか故に此等の旧跡を保存すると同時に東都唯一の臨川公園たらしむを得べし」[118](p14)とされ、前半の記述は本多静六の提示した復興公園の基本方針のうちの「(ニ)平時は市の装飾と保健の用に、非常時は避難所とすること」をうけている。

この目的を具体化するために、公園計画は都合6回の変更を重ねた。最初のまともな変更は、隅田川上手に幅員4間として計画されていた都市計画道路を18間に拡幅し、道路および隣接地を公園計画区域に指定して、公園道路としたものである。これによって本多の基本方針(ロ)水辺はできるだけ公園用地として民家の建設を排除すること、が達成された。その他には、隅田川兩岸の線状の敷地をできるだけ利用しやすくするために、幅が狭い部分や施設用地を換地する、隅田川左岸の用地確保のために、市区改正による荒川改修計画に基づいた埋立を行う、といった変更が行われた。つまり一連の変更は、水辺に沿って連続し、まとまりのある空間を確保するためのものであり、最終的に約52,160坪の用地が確保された。

こうして得られた敷地に対して図3.3.71に示したデザインが描かれた。「隅田公園の根幹とも謂ふ可きは、旧墨堤を改良せる並木道路である」[118](p86)と事業誌に述べられており、その特徴は幅員18間、延長650間の公園道路にまず求められる。その幅員構成は、車道6間、歩道各2.5間、川沿いの遊歩道2間、これらの間に1.5間

圖面平園公田隅

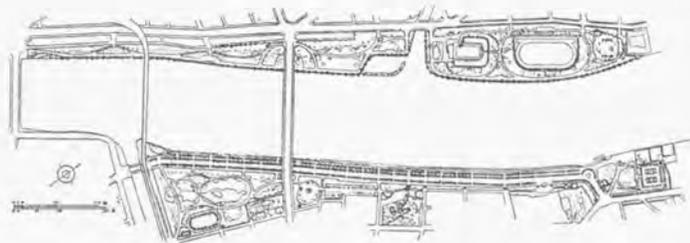


図 3.3.71: 隅田公園 [118]

の芝生帯を設けて¹そこに、旧来の桜堤を再生させるように染井吉野が並木状に植えられた。北側の導入部近くにロータリーが見られる他はこれといったアクセントもなく、連続している。なお、ロータリーに近い部分で一部内陸側の並木が途切れているところは、移転前の牛島神社の神木であった銀杏の大きさを保存するために擁壁を設けた部分である。

公園街路の先例である神宮内外苑連絡道路と比較すると、連絡道路では、並行する鉄道線路から隔離する目的も兼ねて、緑の量をできるだけ増やすことによって風致を確保することが図られていたのに対し、隅田公園では平面構成は似ているものの桜並木の足元は芝のみで、すっきりと開放感のある植栽計画になっている。隅田公園は一般市民のレクリエーション公園として位置づけられており、風致よりも利用を重視したためと考えられる。

レクリエーション公園としての性格は、陸上運動の中心を明治神宮外苑として、こちらを水上運動の中心としている。隅田川は明治初年以來ボートレース場として利用されていたため、大学の艇庫を移転集約し、公園道路の遊歩道をボートレースの観戦用として位置つけた。このように目的を明解にした空間の利用計画に基づいた施設配置、デザインにより、神宮外苑にみられた平面図上の形式にとらわれたきこちなさは

¹これらを合計しても18間にならないが、事業誌にその理由は見いだせない。

感じられない。各施設の形や言問橋の袂にはシンメトリーなパターンが取られているが、それらをつなげる苑路や敷地への納め方がこなれている。また右岸には水際にそって柳が植えられ、伝統的な水辺の印象を継承している。

錦糸公園

デザインの概要：[118]

錦糸公園は、アメリカのリクリエーションセンターとしての近隣公園にモデルを求めている。計画予定のプールやトラックといったスポーツ施設、幼年と少年を分けた運動場、コミュニティ活動を想定したコロネード、管理のための事務所等の施設の導入、これらはモデルに習ったものである。また平面計画もシカゴの近隣公園に見られる対角線を基線とし、敷地角に入り口を設け、周囲を緑で囲うという構成になっている。都市公園の機能と同時に、これらの機能に対応する施設の配置の型が受容されている。復興公園の全体の設計思想において、アメリカの公園計画理論が導入されていたことは既に述べたが、錦糸公園においては、平面構成の型も同時に受容されている。

浜町公園

デザインの概要：[118]

神宮外苑を直接的なモデルとして、ヴィスタモデルの影響が強い浜町公園は、焦点の構造物の小ささと視線のしほりこみの不完全さによって、シーンの型としてのヴィスタ受容は不完全であるが、中心軸を有した対称な平面構成によって、フォーマルな公園の形式は受容されていた。

他の大公園同様、浜町公園にも運動、レクリエーション機能は導入されている。このうちプールは全体の平面構成から浮き上がってその存在が認められる。しかしそれ以外の機能に対応した施設は、シンメトリーな平面構成に上手くとりこまれ、個々の施設が目立たないように配慮されている。敷地南側の半円形の児童遊園、これと対称軸をはきんで反対に位置する楕円形の青少年用の広場と楕円の縁に沿った休憩所、苑路か

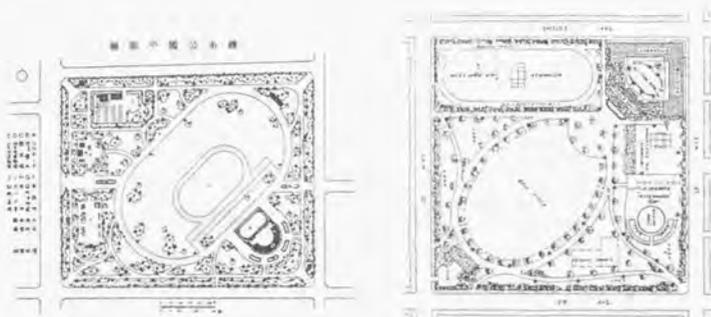


図 3.3.72: 錦糸公園 (左) [118] と新嘉子の公園の例 (右) [64](p245)

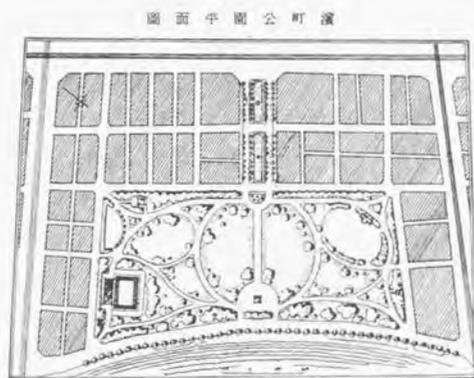


図 3.3.73: 浜町公園 [118]

ら引き込んで目立たぬように配置されたトイレ2ヶ所など、コミュニティ公園としての機能が確保されている。錦糸公園と同様にレクリエーションセンターとしての公園機能を受容しながら、浜町公園ではデザインの型はシンメトリーを基調としたフォーマルな公園をモデルとして採用している。

大公園における受容のパターン:

寺社境内の読み換えではなく、更地に近代を象徴する西洋式の公園をデザインすることが求められた日比谷公園では、欧米モデルの図面をコピーするという手法がとられた。馬車の通行を可能とする苑路、広場、植物園等の施設という機能は確保されていても、その表現が西洋の型を踏襲していない案は採用されなかった。つまり、デザインの型そのものの獲得が目的とされ、それはモデルの平面を図像化して写す、という技法によって受容された。この技法では平面図のスケールが不問とされるため、空間の質の変容を伴う。また、日比谷公園では、そのデザインが欧米モデルの写しであるという由来を言葉によって与えることで、付加価値を得て、社会的な了解を獲得することが図られた。

一方、近世からの名所、旧跡を保存するとともに、そこに近代の公園デザインの型である並木道や運動施設を取り入れて、新たな公園への展開を図ったと見られるものが、水辺の公園計画に見られる。

主にアメリカの公園計画理論をモデルとした帝都復興公園では、公園の施設と利用方法という機能と、平面計画に代表されるデザインの型とを区別して受容していた。錦糸公園では、両者はともにアメリカのモデルを受容し、浜町公園ではシンメトリーな景の型によって、機能を満たす工夫がなされていた。隅田公園では先述したように近世から継承された名所としての場所性および水辺という地形条件を生かした、独自のデザインへの展開が見られた。

(3) 小公園

市区改正設計による小公園

市区改正設計による小公園のデザインについては、小野の研究に詳しい[41][40]。小野は帝都復興期にいたるまでの公園設計を、大公園と小公園に分けたうえで、中心的人物のつながり、また欧米モデルの影響に注目して、公園デザインの系譜を整理している。そのなかからここでは小公園に関する成果を整理したうえで、考察を加える。

デザインの概要：[41][40]

小野は、市区改正設計の小公園のデザインについて、東京市の公園改良設計委員会作成の図面を主たる資料として、小公園の原型といえる特徴を抽出している。なおこの公園改良設計委員会とは、明治41年6月に設置され、その中には日比谷公園の設計に当たった本多静六も含まれており、坂本町公園の改良計画と、お茶の水公園、下谷公園、緑町公園の新設計画が示されている(図3.3.74~3.3.77)。

特徴の第一は、明治22年(1889)東京府土木係の長岡安平設計の坂本町公園の原案によって方向付けられた、広場の存在である。小野は、風俗画報に伝えられる桜の名所としての日本的な名所の姿が坂本町公園の原初の姿ではないことを示した上で、中央に楕円状の広場をとって東屋を配した他は、植え込みのみで構成されているシンプルなものであったとしている。ここにまず、周囲を緑で囲った広場としての小公園の原型を見いだしている。運動、あるいは児童の遊技のための場として緑に囲まれた空地を確保することが、「都市の肺臓」という市街稠密地区における公園の概念を形にした結果ではないかと考察されている。

第2の特徴として、広場周辺に見られる、樹木を直線にならべた列樹があり、これは大正年間につくられた市区改正公園に始まり、復興小公園、その後の戦前の都市計画公園の全てに見られるモチーフであることを指摘している。こうした列樹のモチーフは、実現しなかった緑町公園の図面に見られ、それはドイツの公園実例図集の事例が、ハタンはそのまま、スケールを半分にしてコピーされたものであることが明らかにされている。つまり Carl Hampel 著 "Gärtnerische Schmuckplätze in Städten" (1897) の実例図集 No.81 が、緑町公園の平面のオリジナルであり、そこに列樹のモチーフの

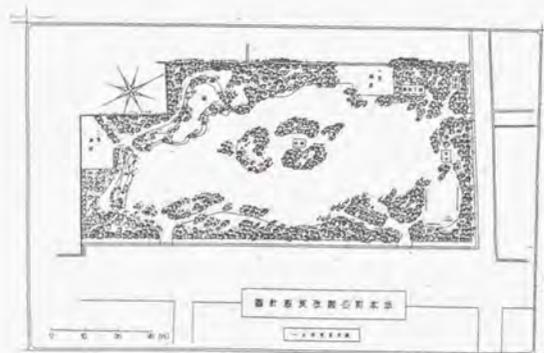


図 3.3.74: 坂本町公園改良設計図 [40]

由来を見いだしている(図3.3.77)。さらにこのモチーフが日本の小公園の原型となり、その後も延々と用いられる。その理由として、近代を象徴する街路樹のイメージにこのモチーフを重ねていたためであろうとしている。

以上の小野の指摘に対して、欧米モデルの受容の手法という観点から考察する。まず「周囲を緑に囲まれた広場」という小公園の原型は、欧米からもたらされた公園を都市の肺臓という機能として解釈し、それを形に表現したものと考えられる。

「緑に囲われた広場」のモデルとなったオリジナル図面の存在について小野は言及していないが、緑町公園の元図が含まれている図面集にも、公園周囲に街路と一体化するように並木を巡らし、中央に整形な広場を設けたデザインは伝えられている。日本の小公園の原型が生まれるに際しては、こうした図面が参照されと考えられる。したがって、オリジナルにみられる周囲の並木状の樹木を、植え込みも含めた充実した植栽へと単独で充実させるとともに、都市の肺臓という機能からの連想によって、「周囲を緑に囲まれた広場」という日本の小公園の型が成立したと考えられる。街路の設計においても街路景の一構成要素である街路樹および植樹帯がひとり歩きして充実していく展開が見られたが、小公園周囲の並木もオリジナルにおいては街路との一体化を図る要素であったものが、日本においては街路空間から小公園を独立させる要素へと展開したとみなせよう。なおこの型は後に井下清(東京市の公園の設計の中心的人物)によって「珊瑚礁式」と命名されている[4](p9)。井下の定義は以下のようである。

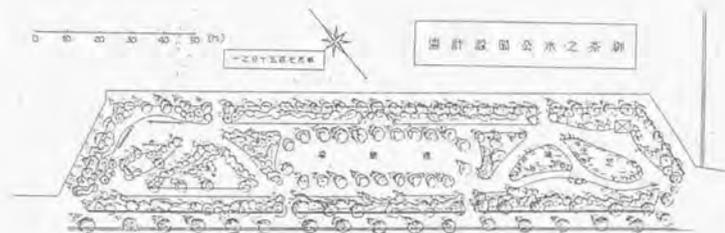


図 3.3.75: お茶の水公園設計図 [40]

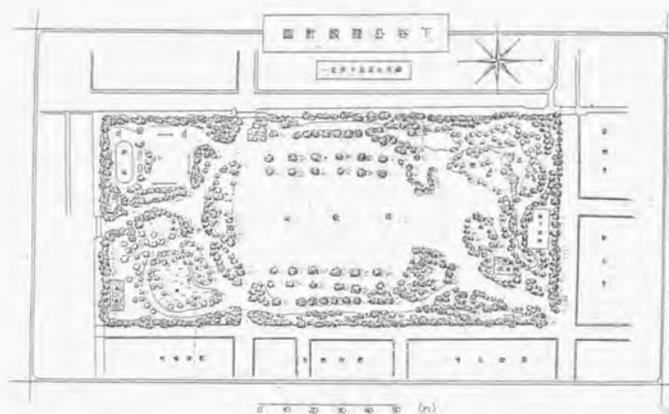


図 3.3.76: 下谷公園設計図 [40]

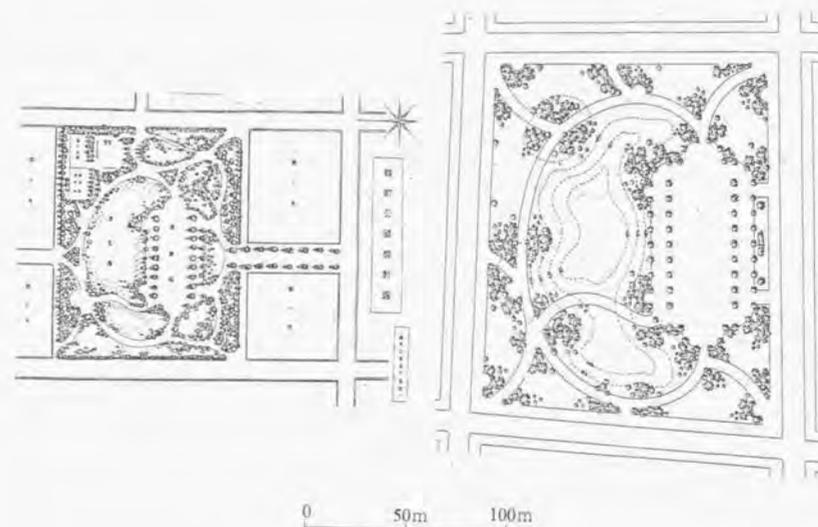


図 3.3.77: 緑町公園設計図とそのオリエシタル [40]

我が東京市で現に実施している様式のものに仮設した名称であって、園の周囲に密植された植込地を有し、内部は総て砂面広場となつて、あたかも珊瑚礁が環状をなして其の内に内海を抱有すると相似て居るのである。即ち市街地としては一つの美しき樹園を眺め其の裝飾とし、其の樹園の内部は空洞とし、其れに運動場を設けるのである。(以下略) [4](p10)

次に列樹のパタンであるが、これ自体は欧米モデルの平面図を圖像化して写すことによつて得られたものである。これはすでに本多静六が日比谷公園で西洋を象徴するデザインの型を受容する際に用いた手法であり、小公園に対しても当時本多が有していた豊富な欧米の参考図集から、適当なものを写し取ることが行われたものと考えられる。こうして受容された列樹のパタンが定着したのは、平面図上で認識しやすく、敷地の状況に応じて適用しやすい独立したパタンであり、しかも、小野も指摘するように日本にはなかった「近代-西洋」を象徴する型であったためといえる。こうした受容と展開の手法は、街路系統における放射パタン、ヴィスタにおけるアプローチを軸線とするシンメトリーなパタンとして、街路のデザインにおいても見ることができた。緑町公園にみられる、オリジナルには存在しない並木を有したアプローチ道路も、幾何学的な配列、アプローチとしての中心軸のパタンが付加されたものとみなせる。

こうした平面図のパタンのコピーという技法は、空間の質を獲得するために手段として行なわれたものとは考えられない。緑町公園はオリジナルの公園のおよそ半分のスケールでありながら、その平面デザインでは園路のパターン、また長方形の広場に規則正しく並べられた並木ではその数まで正確にコピーされている。仮に、並木状に樹木が配置された広場の空間を獲得することが目的とされていたならば、樹木の間隔等に調整が図られるはずである。

一方オリジナルに比べて敷地を囲む樹木の密度はかなり高く図面に書き込まれており、さらにスケールが半分に縮小されていることを考えると、できあがった空間の印象はオリジナルのものからは大きく変容していると考えられる。これには周囲を緑で囲んだ広場という機能の言葉による解釈が影響しているものと考えられる。つまり、曲線の園路と幾何学的な広場の図像が写し取られているが、空間あるいは景観の特質を表現するものとして平面図を写したのではなく、西洋-新しいデザインの印象を与えるために写されているとえよう。さらに写された図像的な平面図は、周囲を高密度な緑で囲むという独自の展開をみせている。

帝都復興小公園

デザインの概要:[118]

東京市の手になる復興小公園のデザインについては、事業誌の記述によってかなり具体的にその主旨と特徴を知ることができるが、その基本となる方針は冒頭に以下のようにまとめられている。

小公園の設計様式は決して一様ではないが、五十二の公園に一貫して居る主調は単純な直線又は円を基調とし、近代的の実用主義に立脚して小面積の地を極めて明快な庭園的風致を味いながら種々の用途に供すべく全然新しい様式を採用したのであって、之等の設計は全面積を実用的な運動場、遊戯場、休憩場として十二分に利用し然も其輪郭なり障界を巧みに造園的に取り扱って、植物による自然美と建築工芸的施設の壮重と堅実味と調和せしめ全園を一の芸術作品たらしめんとしたのである。(中略) 此の設計に於いて若し誇るべきものがあるとせば旧来の造園様式にとらわれず、外国の模倣を為さず郷土味と時代思潮を表現して資かも公園の実用性を庭園的修飾の為に犠牲とせなかつたことである。[118](p151)

小公園の設計において最も重視されたのは、児童および周辺住民の利用という実用性であり、「実用性を庭園的修飾の為に犠牲とせない」、児童の教育も考慮してできるだけ多くの種類の植物を使ったのは、「風致的には反って善い結果をなさぬ」こともあった。緑のある空地といった明治初期の単純な概念に比較して、公園の社会的な位置づけが明確になって、公園の種類、機能が分化したことが確認される。

小公園のデザインの細かな特徴までを読み込んだ分析は、既存研究によって、初期と後期でのデザインの相違、ドイツの公園のデザインの影響、小学校建築との関連などが指摘されているが[40]、本研究の範疇を越えるのでここでは触れない。小公園全体としての特徴は、基本的に市区改正設計で示された小公園の原型である周囲を緑に囲んだ広場および、列樹のような部分的に配置される幾何学的なモチーフに特徴がある。この点は以下のような事業誌の記述にも見られる。

周辺との関係については、「本所深川方面は一律に三尺乃至五尺の盛土を為し、一般から見て公園は道路面より一、二尺高くした所が多い」とされている。その理由は

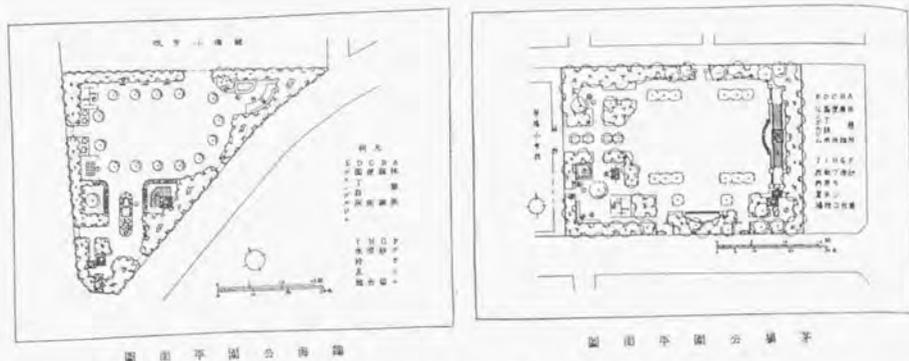


図 3.3.78: 帝都復興小公園の例 [118]

「道路の雑踏より隔離した気分を増すことと保安と植物保護、通風、日射等を幾分でも良くする為」[118](p154)であった。隅田川左岸の工場地帯ではやはり都市の環境から隔離された都市の肺臓としての小公園の位置づけが継承されているのである。

いっぽう列樹のモチーフに対しては、「広場の内周には緑蔭樹として枝下の高い樹姿整然とした落葉樹を並木として配植してある」[118](p152)という説明がある。これによって列樹のモチーフが並木として公園内の他の植栽と区別して認識されていることが確認され、またその機能的な位置づけがしめされた。そのスタートにおいてはスケールを無視した平面図上のパターンであり、「西洋」を象徴する記号であるかのように用いられていた列樹のモチーフが、ここに至って設計者の意味付けが明らかになった。このような認識がいつから存在したのか、あるいはまったくの跡づけであるかを確認することはできない。しかしデザインの印象を獲得するためにおこなわれた、欧米モデルの平面パターンのコピーという技法が、実感化し定着していく過程において、その空間的、景観的特徴が認識され、新たな独自のデザインへと展開したと解釈することができる。

小公園における受容のパターン:

小公園のデザインにおいて欧米のモデルは、機能と平面図の2種類のレベルでそれぞれ不完全に受容され、要素の一人歩き、分かりやすい平面図の幾何学的パターンの組合せという展開をみせた。またその過程で空間の質、街路空間との一体感といった特

質は欠落していった。

まず機能のレベルでは「都市の肺臓」あるいは「緑に囲まれた広場」という言葉による解釈が、周辺の空間から隔離された空間として実体化し、街路樹との一体的デザインを生むに至らなかった。また囲われた広場に西洋としての特徴を付与するために、大公園の場合と同様、オリジナルの平面図のコピーが行われ、それは幾何学的な認識しやすい平面図上のパターンとして定着した。またここでも平面図のコピーはスケールを無視して行われ、空間の質を表現するものではなく、近代-西洋の記号的存在として受容されている。緑に囲まれた広場および幾何学的な列樹のパターンという二つの原則的なデザインモチーフを、敷地の状況にあてはめ、復興小公園では小学校との一体設計によってもたらされた新たな機能的要請に答えるという課題を得て、結果的に平面の様々なパリエーションを生み出した。この過程で、欧米モデルとは異なる日本独自のデザインが実体として定着していった。

3. 3. 4 まとめ

本節で扱った事例は多岐にわたったが、そこでは機能の獲得、あるいはデザインの型の獲得のために欧米モデルが受容された場合の他に、西洋からもたらされた近代の都市構成要素を使って、独自の景の展開、場所の演出を行なったと解釈される事例が多くみられた。都市形態の型や代表的な街路景に比較してスケールが小さくデザインにおける物理的な制約は相対的に小さいと考えられる要所の景においても、デザインの型としての欧米モデルの受容はそのままフルコピーされることはなかった。むしろ近世からの場の特性や都市構造を継承したデザインが行なわれたことが明かとなった。以下にモデル受容のパターンによって、本節で扱った事例分析のまとめを行なう。

機能獲得のための型の利用：

このパターンは、交差点、交通広場の受容においてみられた。交通機能を獲得するために、隅切り、ロータリーという平面形状の型が受容されたが、それらのモデルが有していた街路景の要所としての景の特徴は受容されていない。機能的要請から交差点の形状と広場の設置が街路構造や各事業において標準的に導入され、そこには植栽帯が設けられることがあった。街路の線形条件などによっては、街路景にアイストップの効果が与えられたが、周辺建物、並木と一体となった要所の景の型の受容はみられない。つまり機能を獲得するための型の利用であるパターンII-1bとして、モデルは受容された。

機能を独自の方法で実体化：

同じく近代都市の備えるべき機能を獲得することを目的としながら、独自の方法が採られた場合が公園に見いだされた。都市機能である衛生、社会機能を「都市の肺臓」、「運動のための広場」という概念によって受容し、さらに「緑に囲まれた広場」として解釈を行い、用地獲得の容易な既存ストックの転用によって実体化した。またモデルとする公園計画理論の変化によって、公園に求める機能が細分化、特定化された。機能の獲得を目的とした公園の計画に際しては、一人当たり公園面積、誘致距離などの指標が用いられたが、実際の用地獲得に際しては、特に大公園では、既存ストックに

依存することが多く、個々の場所の事情が反映された。そのためマスタープランとして規定される公園系統は実現していない。一方、近世からの既存ストックである名所と近代的な公園の機能、デザインの型を融合させる展開がみられた。

なおコミュニティセンターとしての公園計画においては必要な機能と施設を獲得するために、その平面配置のボタンが同時に受容された。すなわちボタンII-1bとして機能が獲得されることもあったが（錦糸公園）、機能とデザインの型とが常に一体として受容されていたわけではなく、両者は独立可能なものであった（浜町公園）。

デザイン獲得のためのモデルの受容：

機能獲得のためとは別に、西洋のデザインの型自体を受容することが、公園のデザインにおいて顕著にみられた。そのために欧米デザイン事例の平面図を画像化して写すという技法がとられた。近代の象徴としてのデザインの型を獲得することが最も重視された日比谷公園では、平面図のコピーと同時に言語によってもその由来をアピールし、西洋式であることの社会的了解の獲得が図られた。小公園にもみられた平面図の写しによるデザインの型の獲得は、実際にはスケールが無視されたために空間および景の特徴の変容をともなったが、欧米モデルの印象の獲得という目的のためには問題がなかったといえよう。またこうしたデザインの印象を獲得するためのモデルは、浜町公園のように、機能のためのモデルとは独立して適用される場合もあった。さらに写しとられた平面図は、その組合せ、展開をへて独自のデザインとして実体化、定着していった。

場所の特徴づけのための景の受容：

デザインの型として特徴が明解なパロッドモデルによって、場所の特徴づけを試みた例としては、大阪中之島にみられる橋およびその周辺のデザインがあった。これは地形的な類似性からバリのシテ島を直接のモデルとしたものであり、島を挟んで橋および建築や公園をシンメトリーを基調として配置し、要素の意匠をそろえるという、要素間の関係の手法として受容された。こうしたモデルの受容は、大阪市においてシビックセンターと位置づけられた中之島地区を特徴づけるために行なわれ、都市形態上の位置づけを持つものではなかった。

また水辺の公園の例は、公園機能を名所の活用という独自の方法で実体化するもの

であるが、神社境内をそのまま転用する場合とは異なり、水辺という場所の特徴を強調するために近代のデザインデザインポキョブラリーである公園、および公園街路を受容したものであった。

場の特徴づけのための要素の受容：

近世から継承された都市のノードである辻や橋詰、また近代の新たなインフラの建設によって出現した交差点、駅前広場といった場所に、欧米からもたらされた要素を導入して場所の特徴を演出することが行なわれた。しかしこれらの構成要素のデザインを統合して、シーンに特徴のある特定の場の景の型を形成することはなかった。以下に対象ごとに述べる。

街角

主要交差点での隅切の標準的な採用によって、交差点に広場状の空地がもたらされ、そこには角地という場所の特性を生かしたデザインの建物が現れた。しかし建物間にデザインの統一はみられず、それぞれ特徴ある要素が集積することによって、場所のイメージを演出していた。その中であって単一主体によって開発された丸の内ビジネス街では、地区のまとまりを得るために、要所となる角地のデザインを揃えて対にするといった工夫がみられた特例である。

橋と橋詰の建築のセット、集積

パロックモデルを踏襲した橋周辺のデザインでは、要素の配置に幾何学的な型が認められたが、これに対して、配置に型はなく、隣接する要素の意匠を揃えることによって場の印象の演出を図ることが行なわれた。欧米モデルを構成する要素を導入するに際して、単独で持ち込むのではなく隣接する要素にそるえる、複数の要素をセットとする手法がとられたとみなされる。ただしこれらの要素が一つターンに収まり、特徴的な構図の型を形成するものではない。さらに、各要素間の意匠の統一性もみられず、橋詰という場所性をそれぞれ独自に読み込み、表現した要素が集積することによって、場所のイメージを形成することが、より多くの場所で行なわれた。

橋詰緑地

街路および橋梁の物理的な機能のために近世から存在した橋詰の空地が、近代において機能の重要性を増し、特に東京においては橋詰広場として標準的に設けられた。そこに植栽を施すことによって街路景、水辺からの景にアクセントを与え、また広域的に橋詰広場と緑地のセットが獲得されたために、橋詰という場所に一定の特徴を与えることができた。しかし広場のデザイン自体には幾何学的なパターンや街路樹との一体設計はほとんどみられず、個々に独立した場所としてデザインされ、明解な構図の型を成すには至っていない。また伝統的には種々の活動の場であった橋詰の広場は、修景のための場に変質していった。

要素の配置による都市構造の演出：

都市の広域に配置される要素の個々のデザインに場所の特性を読み込むことが、近代橋梁の計画設計において行なわれ、その結果、橋梁の配置が都市の骨格構造を浮き彫りにするものとなっていた。

橋梁の配置

帝都復興事業、第一次大阪都市計画事業のように、短期間に多くの橋梁が整備された場合には特に、機能を早急に獲得するためある程度標準的な設計を行なうとともに、個々の架橋地点の特性を反映したデザインの選定が行なわれた。デザインに反映された場所の特性とは、主に機能的な要請にかかわる空間条件、地盤条件、および場所のイメージにかかわる場所柄の2つの観点から検討された。このうちの場所柄は、近世から継承されたものと、シックセンターのように近代にはじめて新たに位置づけられたものがある。これら2つの観点から把握された場所の特性が、橋梁形式、高欄などの意匠の密度に反映され、結果的に都市の構造を景観的に表現することとなった。また浮き彫りにされた都市の構造とは、近世の都市構造を規定する水路ネットワークに重なるとともに、独立性の高い特異的な場所、地区ごとのまとまりなどが重層されたものであった。

第4章 欧米モデル受容の手法と思想

第4章 欧米モデル受容の手法と思想

2章で提示した仮説にもとづき、3章では事例分析を行なった。3章で具体的に示されたデザインの特徴および欧米モデルの受容のパターンを、本章においてまとめ、欧米モデルの受容の思想と手法を明らかにする。

まず欧米モデルの受容によって何がどのように獲得されたかを整理してモデル受容の成果と手法を示し(4.1)、ついで、モデルによるデザインを具体化するためにとられたデザインの技法を示す(4.2)。以上は、3章で明らかにされた分析結果からの推論として得られるものである。さらに、以上の手法及び技法を成立させ得る都市構造の特質と空間認識の特徴を考察する(4.3)。

4. 1 欧米モデル受容の成果と手法

本論文は、景観デザインの手法論として、何らかのモデルを参照してデザインを行なう場合の手法と思想を論じるものであり、日本近代の都市デザインにおける欧米モデルの受容を対象としている。そのために景観モデルの概念定義、モデル受容のパターンを論理的仮説として示した(2, 2)。本仮説では、景観モデルを構成する概念(idea および function)とそれを実体化する際のデザインの型とを区別して、何を獲得するかによってパターンを提示した。3章でおこなった事例分析では、欧米モデルを参照することによって、結果的に近代都市に必要とされる機能が獲得された場合と、景およびその印象が獲得された場合とがあることが示された。本節ではそれぞれについて事例を整理して示し、欧米モデル受容の手法としてまとめ、景観モデルに対する仮説の検証とする。

4. 1. 1 機能の獲得

本論文で対象とした街路および公園のデザインにおいて、それぞれが都市において果たすべき機能を獲得することを目的とした場合に、どの様に欧米モデルを受容し、実現したかを以下に整理する。

(1) 交通機能

車両交通の導入は、近世都市の街路構造および系統の変革を必要とし、都市計画事業によってその実現が図られた。市区改正設計の芳川案によって最初に提示された都市スケールでの都市計画は、その主眼を交通計画においていた。その際には、既存の都市構造を踏襲し、部分的改修による近代交通システムへの改革が明確に意図されていた。パリという具体的な都市のモデルが提示されながらも、都市形態の型としてのブロックモデルは採用されなかった。ただし交通ネットワークの形成に際しては、欧米の交通計画が参照され、江戸の都市構造に適応した、放射+環状のパターンが採用された。つまり、最終的に機能を獲得することを目的としてモデルを利用したが、そこではデザインの型の獲得は目的とされなかった。

以降の帝都復興事業、第一次大阪都市計画事業においても、街路系統の計画には、既存の都市構造を踏襲した交通系統のパターンが採用され、都市形態の型としてのブロックモデル、あるいは欧米都市にみられる幾何学的なパターンとしてのグリッドは採用されなかった。また本論文で対象とした各事業においては、いずれも、デザインの型としての欧米モデルを採用することは都市に対する損失が大きいために行なわないことを、当時の計画者が自覚していたことが確認できた。

次に、街路景を規定する街路自体の計画、デザインにおいては、車両交通に対応する構造を獲得することが目的とされた。その最初の事業である銀座煉瓦街計画では、街路と共に沿道の建物が一体的に整備され、機能と同時にデザインの型も獲得した(後述)。しかしそれ以降の事業のほとんど全ては、街路構造は整備されたものの、沿道建物を含めた街並、街路景の型が標準的に獲得されることはなかった。つまり街路の幅員構成、構造は各事業ごとの規定と街路構造令によって獲得されたが、そこには、景の型の獲得を保証する規定は含まれていない。従って、歩車道分離、幅員構成、路面等の構造は交通機能を実際に獲得するためのものとして受容された。

さらに、要所の景となる交差点、広場のデザインでも、デザインの型であるブロックモデルおよびジッテ派のモデルが紹介されていたが、実現したものはデザインの型としての特徴は持たなかった。隅切り、ロータリーという車両交通の安全という機能を獲得するための平面形が受容された。また広場についても、交通動線の輻輳する場所に設けられるオープンスペースとして受容された。

また戦前の都市デザインのなかで高く評価されることが多い、帝都復興事業における橋詰広場の標準的確保は、デザインの型としての何らかのモデルに負うものではない。広場自体を確保することは、街路の交通機能および橋梁の維持管理を直接の目的とし、交通広場という近代街路の構造の一貫としてもたらされた機能を、近世から存在した橋詰の空地によって確保するとともに、機能の複合化が図られたとみることができる。従って橋詰に広場を設けることは直接には機能獲得のためであり、そこに植栽を設けることによって要素の取り合わせという一つの型を形成するに至ったと解釈できる。

以上のように、街路の計画、設計では、街路系統、街路およびその要所において、交通機能を実際に得ることを目的としたモデルの受容が行なわれ、景の特徴は切り捨てられてモデルが参照された。

(2) 衛生機能・社会機能

本論文では街路に加えて公園を分析対象とした。明治6年(1873)の太政官布達において日本近代の公園が定義されて以降、都市計画事業のなかで公園が議論された市区改正設計では、稠密な都市に衛生機能をもたらす、児童を始めとする一般人の運動の場(ここでは社会機能の一環と考える)を確保するための施設として、公園が計画対象とされた。西洋式であることが第一に求められた日比谷公園とは対照的に、機能獲得のための公園の受容が行なわれた。そのためにスクエアという街区内の小公園がモデルとされたが、そのデザイン上の特徴よりも、都市のなかで果たすべき機能の獲得が目的とされ、結果的には目的とする機能を既存ストックである神社境内等に見だし、それを転用することで目的を達成した。

帝都復興期においてはアメリカのコミュニティセンターとしての公園がモデルとされ、その社会的な役割が参照され、小公園と小学校の併置、運動公園としての機能の充実が図られた。これらの公園ではデザインの型が同時に参照された例もあるが(錦糸公園)、浜町公園にみられたように機能とデザインの型は基本的に独立して受容されていた。

4. 1. 2 景の獲得

景観モデルが抽象的な概念モデルと区別されるのは、あるideaもしくは機能が、具体的な形態の特徴によって示されるデザインの型をともなって表現される点にある。このデザインの型の特徴が獲得された事例を、その最終的な目的と考えられるものによって分類し、以下に整理する。

(1) 理想像の提示

景の型の最も完全な獲得を可能とするのは、idea/functionを含め景の型をそっくり写し取る場合である。手本とすべき都市の姿をそっくり欧米に求め、それをフルコピーすることが目的とされたと考えられる例は、構想の段階に終わったベックマンおよびエンデによる官庁集中計画、帝都復興構想、および銀座煉瓦街計画に求めることができる。しかしこれらは実現していない。銀座煉瓦街計画はかなりの部分が実現したが、その直後から完成した街並は変容して原型を留めず、また他の事例への影響力をもたなかった。つまり日本には定着していない。

ベックマン、エンデによる官庁集中計画、ヴォートルズによる銀座煉瓦街計画は、外国人技術者による直輸入によって日本を舞台にモデルが描かれたものであり、その際には日本側からデザインの型自体の獲得が要請された。また個人的に発表された帝都復興構想では、欧米並みの大規模で本格的な都市計画の必要性を訴えるために、具体的なデザインを描いてみせたものであった。従ってこれらはいずれも理想像を提示し、世に影響を与えることを意図して描かれたものである。そのためには、明解な景の型の特徴が受容されていなければならない、多少の変容は認められるものの、ほぼフルコピーに近い形で描かれた。世の中への影響、今後の方針をリードするための具体例の提示という意図においては、現在行なわれる各種の「モデル事業」に共通すると考えられる。しかし戦前の例では、モデルを実現する体制の不備、政治的背景(官庁街計画)、風土への不適合や大衆の不理解(銀座煉瓦街)、実現化の手法がなく非現実的(帝都復興構想)といった理由により、実現をみなかった。

(2) 権威、象徴性の提示

実現した例において、デザインの型の獲得が目的とされた事例は、先ず皇室関係のプロジェクトにみることができる。欧米モデルの街路景の型において、最も特徴が明

解であり、また壮麗な印象を与えるものは、バロックモデルのヴィスタであった。このモデル自体が、その一点透視的空間認識によって権威主義的なideaを表象することもあり、特定の建築に結び付けてモデルが導入された。赤坂離宮、東京駅、明治神宮絵画館である。権威づけが必要とされる対象の性格を、ヴィスタモデルを採用してデザインの型によって表現することが行なわれた。一方オリジナルが有していた、ヴィスタ景の構成要素である広幅員直線街路の機能的必然性や、都市形態の型との関連性は重視されなかった。つまりここでは権威を表象するために特徴の明解な場の景の型の獲得が目的とされた。

またオリジナルの景が表象するideaとは別に、日本において最も西洋らしくみえる景の型、つまり西洋=近代を象徴する景の型を獲得することが目的とされたと考えられる事例があった。街路景においては、やはり特徴の理解しやすいブルーパールをモデルとし、それを皇居周辺、および明治神宮関連道路に適用した例である。広い幅員と豊かな並木として理解されたブルーパールは、西洋都市の街路景を代表するモデルととらえられ、それを獲得することが目的とされた。またオリジナルのブルーパールが有していた都市の骨格をなすという機能的な位置づけを不問として、皇室に近い場所に集中的に導入することによって、皇室の特殊性、権威を象徴する効果も意図されていたと考えられる。いずれにしてもモデルの機能よりは、それが日本において有するイメージ、すなわち“西洋=近代”を象徴するものとしての景の獲得が重視された。従ってオリジナルのモデルを成立させるideaとは必ずしも一致しない。

また公園に関しても皇居に近い日比谷公園では、西洋=近代を象徴するためのデザインの型の獲得が目的とされ、先の衛生機能獲得のための公園に対する考え方とは全く別の動機からデザインが検討された。

つまりこれらの場合は、対象の権威や象徴性を表現するものとして、景の特徴を獲得することが行なわれた。

(3) 対象の差別化

(2)として述べた皇室に関わる対象の権威付けも、一般との異質性を強調することという点では差別化の一種、特例と呼び得るが、3章で取り上げた事例には、同質な対象間において、その差異を強調することによって付加価値を得ることを目的としたと考えられるものが含まれていた。民間の手になる地区の開発であり、市街地における

神田三崎町、丸の内ビジネス街、大阪新世界、郊外住宅地にける田園調布と国立の事例である。丸の内地区以外では、その街路パターンに放射パターンを含むバロックモデルの型を踏襲している。放射街路パターンは近世日本の都市に存在せず、目につきやすいこと、および図像としてその特徴が認識しやすいために採用されたと考えられる。また同時にこうした型の特徴は、西洋=近代の象徴という付加価値も有していた。ただし、オリジナルでは交通システムとしての機能を有していた街路システムの型は、これらの事例ではスケールを圧縮し、機能的必然性は薄れていた。この点からも、景の型自体の獲得が目的とされていたといえる。

また丸の内地区では、煉瓦造の建物が連担する街路景をモデルとした一丁ロンドンが採用された。一般市街地の街並が不連続であった中で、この場所は強い個性をアピールした。丸の内の場合には、開発主体がタウンプランニングの理想を高く持ち、文化施設や最新の建築設備の導入という、idea/functionの獲得も意図されていたが、それを最終的な目的とした街路景の型の受容というよりは、街並の差別化自体が目的とされたと考えられる。商業的に成功する必要があったこれらの民間開発地では、欧米モデルのデザインの型を獲得することによって、その個性とイメージを売ることが行なわれた。欧米モデルはデザインの差別化、付加価値をあたえるという成果を生んだ。

(4) 場の特徴づけ

皇室関連、あるいは民間開発のプロジェクト以外の都市計画事業においても、標準的な機能の獲得のための欧米モデル受容とは別に、場所の特徴を強調し、場所柄を景観的に表現するような景の型の導入によって、都市の場の景に特徴を与える結果となった事例を示すことができた。街路景においては、水辺の並木道、遊歩道、公園街路であり、ブルーパールをモデルとした街路景が、地形的な特徴を生かし、また既存の場所のイメージに絡つけることによって、全く無秩序ではなく都市に導入されていた。各事業における特徴の明解な街路の分布によって、このことが確認された。

また大阪中之島では近代に入りシビックセンターをモデルとして公共建築を集中した地区を位置づけ、またその地形的類似性からバリをモデルとしたデザインが行なわれた。バロックモデルの場の景の型の導入は、その場所の特徴を強調し、大阪市を中心としてのイメージを形成した。ただし都市形態の型としての位置づけを持つものではなく、同地区のみを強調するモデルとして導入された。

(5) 要素・印象の獲得による場の特徴づけ

最後に、複数の構成要素の関係として規定される景の型は受容されていないが、その構成要素単独、あるいは景の印象を導入したと考えられる事例の位置づけを行なう。街角、橋詰では、場所の特徴を読み込んだ要素を複数導入することによって、場の印象を強める効果が認められた。また橋梁の配置のように、場所柄に対応した要素を選択することが都市全域において行なわれていた。さらには、橋詰広場に植栽を施すという要素の組合せを都市全域にわたって行なうことによって、橋詰という場所に通有の特徴を与えることが行なわれた。

これらは欧米モデルの場の景の型に直接習ったものというよりは、欧米モデルを構成する要素を利用して場の特徴を演出した、独自のデザイン手法とみることができる。

4. 1. 3 モデル受容の手法と思想

以上、欧米モデルの受容によって何を獲得し、どのような効果を得たかを、機能と景とに大きく分けて整理した。その結果を表にまとめたものが、表4.1.1であり、本論文で対象とした事例を日本近代の都市景観デザインにおける欧米モデルの受容の手法として整理したものと述べる。

なお事例分析において、当時の計画、設計者が、何を目的として欧米モデルを参照したを確認することができた場合（機能獲得のための受容）もあるが、景の型の獲得については、結果からの解釈であり、またこうした解釈の提示は本論文の成果であると考えられる。従って表4.1.1においては、結果的に獲得されたものを目的として位置づけて示した。また本論文で仮説として提示した景観モデルの受容パターンにそれぞれ対応する事例が具体的に提示されたことによって、本仮説が支持されたと考えられる。

以上の整理より、近代都市景観デザインにおける欧米モデルの受容には、以下のような特徴を見いだすことができる。

- ・ 機能獲得のための欧米モデルと、景獲得のためのモデルとを、わけてとらえた。
- ・ 近代都市機能の標準的な質を確保するために、機能獲得のためのモデル受容に際しては、デザインの型にこだわらず、現状への対応を優先した。また機能獲得のために具体的な標準設計の規定を設けた。
- ・ 一方欧米モデルのデザインの型は、特定の対象、場所の特性を強調するために選択的に導入した。これによって既存の都市構造を継承し、近代のポキャブラリーによって景観演出を行なった。
- ・ また欧米モデルの景の獲得は、都市に新たな特異点、差別化された場所を創り出すためにも行なわれ、既存の都市の特異点の分布をシフトさせ、都市構造を緩やかに変化させた。

これらの特徴は、自らの意志で欧米モデルを日本の都市デザインに導入する際の思想とみなすことができる。こうした思想は、既に成熟した伝統を有する都市に異質なデザインを導入するものとしては、極めて素直な思想ともいえる。そこで次節において、モデルによる景観デザインを実現するために採られた技法を整理することによって、より具体的なレベルでの都市デザインの工夫、特質を明らかにする。

表 4.1.1: 欧米モデルの受容の目的とパターン

機能	目的	モデル		事例		受容のパターン*
					主体	
機能	交通機能	街路系統	グリッド放射+環状	大阪、東京(下町) 東京	官 官	II-1b
			幅員構成 並木	各事業、街路構造令	官	
		交差点・ 広場	隅切り ロータリー 交通広場	各事業、街路構造令 駅前広場、橋詰公園	官 官	
	衛生機能 社会機能	公園	スクエア コミュニティー センター	市区改正設計小公園 帝都復興公園	官 官	II-1b II-2b
景	理想像	街路系統	バロック	官庁集中計画 帝都復興構想	官 民	I
		街路景	西洋(ロンドン)	銀座煉瓦街	官	
	権威主義・ 象徴性	街路景	ヴィスタ	特定建築	皇・官	II-1a III-y
			ブールバール	市区改正計画「皇の道」 明治神宮関連道路	皇・官 皇	
		公園	西洋(ドイツ)	日比谷公園	官	III-y
	差別化	街路系統	バロック	郊外住宅地・地区の開発	民	III-y
		街路景	西洋(ロンドン)	丸の内一丁ロンドン	民	III-y
	場の特徴づけ	街路景	ブールバール	公園街路、水辺の遊歩道	官	III-y
		要所の景	バロック シビックセンター	大阪中之島	官	
		公園	公園街路	水辺の公園	官	
要素・ 印象	場の特徴づけ	角地建築	街角・駅前広場	民	III-z	
橋・橋詰の建築		橋詰	官・民			
並木・植栽		橋詰緑地	官			

* I: フルコピー、
II-1a: idea獲得のための型利用、II-1b: function獲得のための型利用、II-2b: functionを独自の方法で実体化、
III-x: 都市形態の型自体を獲得、III-y: 場の景の型自体を獲得、III-z: 構成要素自体を獲得、

4. 2 欧米モデル実体化のプロセス

4. 1では、都市の近代化において採用された欧米モデルとその成果を整理することによって、欧米モデル受容の手法と思想を明らかにした。本節では、参照された欧米モデルがどのような手順によって実体化されていったか、つまりあるモデルを具体的な場所に適用して実現するために、どのような技法、テクニックがみられるかを整理する。

本論文では、2. 2で仮説として提示したように、異なる文化圏で成立した景観モデルが受容される際の変容を、モデルを解釈する段階、モデルを現実の都市にあてはめて実現するためにとられる調停の段階、モデルに促されたデザインが独自に展開していく段階、という3つの段階によって把握し、3章における事例分析で個々に検討した。ここでは、これら各段階でのモデルの扱いかたを以下に整理し、モデル実体化の技法として位置づける。なお技法の整理は、欧米モデルの受容の目的の大別、すなわち、機能獲得のための技法と、景獲得のための技法とにわけて行なう。またこれらの技法には、モデルを受容する側の景観デザインの認識上の特質が反映されていると考えられ、次節で考察する日本の都市観の根拠とする。

4. 2. 1 機能獲得のための技法

機能獲得を目的とした欧米モデル受容のパターンには、デザインの型を手段とする場合(パターンII-1b)と、直接欧米モデルの機能を参照して、独自の方法で実体化する場合(パターンII-2b)とがあった。それぞれにおいて、どのような手順で目的とされた機能が実体化されたかを、解釈、調停、展開のプロセスを追って整理した(表4.2.1)。以降に順に各技法について述べる。

(1) 型を利用した機能の獲得

主に交通機能を獲得するためにとられたこのモデル受容のパターンでは、オリジナルでは機能を満たすためと同時に特定のデザインの型として提示された欧米モデルに対して、目的とする機能にかかわる形態上の特徴や構造、システムのみが受容され、景

表 4.2.1: 機能獲得のためのモデル受容の技法

受容のパターン	モデル受容の技法			事例
	解釈	調停	展開	
II-1b	・システムモデルとしての理解	・型のトポロジカルな変形 ・局所的ゆがみ		・街路系統
	・平面図・断面図による理解	・景に関わる要素の省略		・街路構造(沿道建物の省略) ・交差点の形、広場
		・既存ストックの転用	・要素の付加	・橋詰広場 ・交通島・橋詰広場の植栽
II-2b	・言葉による機能の定義(公園;都市の肺臓)	・既存ストックの転用		・神社の公園指定
		・新しい型への展開 ・要素の単独充実 ・在来機能と組合せ		・「環状遊歩公園」 ・水辺の公園・公園街路

自体の特徴は省略、変容した。まず解釈の段階では街路系統のモデルに対して、都市形態の型としてではなく、交通ネットワークの型、つまりシステムモデルとして理解、参照した。そのため東京における放射+環状パターン、東京の下町と大阪におけるグリッドパターンは、既存の街路を生かすよう大幅に変形し、経路としての特徴が確保されるよう、トポロジカルな変形、あるいは局所的なゆがみ、という調停を経て機能が獲得された。

次に車両交通に必要な機能の獲得においては、街路の平面図および断面図によって、モデルが解釈された。歩車道分離、幅員構成は主に断面図によって把握され、その際には道路敷以外の要素である沿道の建物は省略された。その一方幅員構成の一部として植樹帯は受容され、近代街路が備えるべき機能の一つとして標準的に確保された。またオリジナルでは要所の景を構成する景の型としてあったロータリーや広場のモデルは、交通安全機能を満たすための平面図として解釈された。交差点、広場を取りまく建物、あるいは交差点内において幾何学的な構図をまとめるためのアイストップなどの要素は省略された。しかし特定の構図の型は構成しないものの、交通島に独立した植栽を施して場の修景が行われた。これは植栽という要素が独自に付加された展開とみることができる。

また橋詰の広場も機能的な必要性から確保されたものであった。その形態自体は直接欧米モデルに習ったものではないが、広場というモデルが街路に付属する平面的な余裕として解釈され、隅切りや交通広場の一環として橋詰においても広場状空気を平面図によって規定し確保したもの、と位置づけられる。従って平面図で解釈された広場の機能を、既存ストックである橋詰の空気を転用することによって確保し、またそこに植栽を施すことは、交通島への植栽同様、独自の要素の付加による展開と考えられる。

(2) 独自の手法による機能の獲得

次に景観モデルの受容のパターン II-2b に相当する、モデルが有する機能自体を直接参照し、その実現においては独自の手法をとる場合の技法を述べる。事例分析においては、公園の受容においてみられた。

まず目的とする機能は、この場合言葉による定義として解釈され、公園においては「都市の肺臓」という言葉が定着した。この定義に相当する実体を獲得するために、「緑

のある空地」としてさらに解釈され、これに該当する既存ストックである神社の境内が公園へと転用された。目的とする機能をできるだけ容易に実現するための調停の技法と位置づけられる。さらに、言葉によって概念化されて理解された機能は、オリジナルのデザインの型とは比較的独立して新しい型への展開を促した。「都市の肺臓」は周囲に緑を稠密に巡らし、周辺の都市空間からは隔離された広場を確保する公園の型、井下によって「珊瑚礁式」と呼ばれた小公園の型を生みだした。また欧米モデルによってもたらされた機能に伝統的に存在した類似の機能を組み合わせることが行なわれた。つまり公園機能に既存のアメニティ空間である水辺を組合せ、水辺の名所の公園化、公園道路化が行なわれた。これらは欧米モデルのデザインの型の直接的な受容によるものというよりは、既存ストックの活用によって独自の展開によって実体化された新たなデザインといえる。

4. 2. 2 景獲得のための技法

景自体の特徴を獲得することが目的とされた場合に、パターンIのフルコピーによってほとんど変容なくモデルが日本に描かれたものは、結局実現、定着しなかった。またパターンII-2aとしてモデルが表象するidea獲得のために景の型が受容された事例でも、モデル実体化のプロセスは、景自体の獲得を目的とした場合と特に違いはない。従って本項ではモデル受容のパターンごとに区別した技法の整理は行なわない。また、都市形態の型の受容は、実際の都市スケールでは行なわれず、スケールを圧縮した地区の計画において実現し、特に市街地に適用された場合は場の景を特徴づけるものとして受容された。従って本論文の対象において欧米モデルのデザインの型が受容されたのは場の景においてのみといえる。

また、景獲得のための技法については、まずモデルの景の特徴を実体化していく際のプロセスである、解釈、調停、展開の技法（景実体化の技法）として整理する。さらに、既存の都市において基本的に異質である輸入されたモデルによる景が、社会的な了解を得て受け入れられ、定着させるための技法と位置づけられるものを整理する（定着の技法）。すなわち、全く恣意的に根拠なくモデルを導入するのではなく、既存の都市に取り込まれ、また受容の効果が発揮されるために取られた技法と考えられるものである。これら両者の技法によって欧米モデルは、受容側である日本の空間認識のidea、および都市観を反映した変容をともなって、日本の都市に受容されたとみることができる。

以上の技法を整理した結果が表4.2.2であり、以下順に説明する。

(1) 実体化の技法

モデルの景の特徴を具体的な場所において再現するために取られた技法は、モデルの解釈の段階で二つに大別できる。一つはモデルの特徴を平面図の形によって理解するもの、今一つは景の型を構成する要素の関係としてとらえるものである。以下順に述べる。

表 4.2.2: 景獲得のための欧米モデル受容の技法

モデル受容の技法			事例
実体化の技法			
解釈	調停	展開	
・平面図パタンの 図像化	・スケール圧縮 ・自己完結 ・ゆがみによる 局所対応		・地区の放射街路パタン ・ヴィスタ ・公園の苑路・植栽
		・図像のアレンジ	・ヴィスタのシンメトリー パタン強調
		・図像の組合せ	・公園(日比谷公園、明治神宮 外苑、帝都復興公園)
構成要素に 分解・再 構成	・シンメトリー ・対		・ヴィスタ ・大阪中之島の橋・建築・公園 ・公園(明治神宮外苑、 浜町公園、錦糸公園) ・丸の内地区の角地建築
	・セット 様式・モチーフ の統一		・ヴィスタ(建物とアプローチ) ・橋と建築
	・主要構成要素 で代表	・要素の単独 充実	・プールパール ・植栽の庭園化
		・要素の集積	・街角・橋詰 ・駅前広場
定着の技法			
・モデル適用対象の特定			・ヴィスタと特定建築
・場所の特性・コンテクストに対応			・特定街路の配置 ・橋梁の配置
・言語によるイメージの定着			・銀座煉瓦街 ・日比谷公園 ・丸の内一丁ロンドン

図像化された平面図による受容:

モデルとされた場の景の型を、特徴的な平面図のパタンとして理解し、それを写し取ることが行なわれた。地区の放射街路パタン、ヴィスタの軸線構成、公園の苑路や植樹のパタンである。特徴が明解なこれらの平面図パタンは、3次元的な景の特徴を表現するための平面図というよりは、図像化されたものとして受容された。

その結果、適用場所に応じてスケールを圧縮、変換してあてはめるといふ調停が行なわれた。また周囲とは無関係に適用対象のみでそのパタンが自己完結する、場所の事情に応じ部分的にパタンがゆがむ、といった調停の技法もとられた。都市形態上の位置づけをもたずに場の景として挿入されたこれらの景の型は、既存都市の街路、敷地割りなどの事情によって、ヴィスタ、放射街路の軸線がゆがんだり、プロポーションの変化という変容をともなって受容された。また公園においては、特にスケールの変換のためにオリジナルの空間の質は受容されなかったが、日本庭園とは異なる公園の空間、デザインホキャプラリーをもたらした。

さらに平面図の図像として解釈されたモデルは、図像自体のアレンジ、組合せによる展開がみられた。ヴィスタのシンメトリーな図像を強調するために、東京駅にみられた焦点となる建物の前に点景を挿入すること、また明治神宮外苑における絵画館へのアプローチ道の入り口や苑路の分岐点のデザインは、以上のような技法によるものと解釈された。また日比谷公園にみられた複数の平面パタンの組合せ、切り貼りにはじまり、公園のデザインでは図像化されたパタンが部分的に組み合わせられることが行なわれた。こうしたデザインの技法は、完結した平面図の図像としてデザインの特徴を解釈し、独自に組合せを図ることによる展開とみることができる。

景の構成要素の関係による受容:

次に、場の景の特徴を、その構成要素の関係に置き換えて受容した場合があり、その関係のとらえ方によって、三とおりの技法としてまとめることができる。まず構成要素の空間配置の型を含むものとして、シンメトリー、対にする、と解釈する技法がある。バロックモデルに顕著なシンメトリーな軸線構成に従って要素を配置する場合にみられる。ヴィスタモデルでは、その平面図の図像パタンとして解釈されるとともに、焦点の建物とそれへのアプローチとして認識されていたと考えられる。橋周辺のバロックモデルとして取り上げた事例では、大阪中之島周辺の橋と建築および公園の

配置計画が顕著な例であり、街路と軸線を合わせた鍛冶橋、不完全ながら橋と建物に軸線構成が認められる京橋区役所と三吉橋もここに含めることができる。また公園においては、明治神宮外苑の絵画館以外の施設配置、浜町公園の公園道路および苑内の平面構成、さらに錦糸公園の対角線を基軸とした施設配置は、構成要素の配置の型によってモデルの特徴が実体化された例である。また、丸の内ビジネス街の角地において、デザインの揃った角地建築を一对に配置することが行なわれた。これは欧米固有の景の特徴を受容したものではないが、ある景の型を構成要素の関係によってとらえる技法である。

次に空間的な配置の型は問題とせず、近接する構成要素のデザインをそろえる、対応させるもので、本論文では「セット」にすると呼んだ技法がある。橋と橋詰の建築の様式をそろえ、視覚的な関係を与えた事例にみられる。ただし日本においては西洋建築様式の細かな差異は認識されず、意匠の大まかな印象の統一や部分的なモチーフの対応によって構成要素は関連づけられた。また要素を「セット」とする場合には、要素の空間的な配置、距離、意匠の共通点の認めやすさによって、シーンとして特徴が認められる場合と、言語イメージ等による補強を必要とする場合とがある。前者の例は大阪府庁舎と木津川橋、商品陳列所と本町橋、土佐堀川遊歩道と住友本店、西国橋、船町橋があり、後者の例には四谷見附橋と赤坂離宮が相当する。

さらに場の景の印象を特徴的な構成要素に代表させ、他の要素との関係は不問とする技法をあげる。ブルバールをはじめ近代街路のデザインは並木によって代表させ、それ以外の要素、つまり沿道の建物のデザインは景の型の構成要素から切り捨てられた結果になった。その反面、代表要素とされたものが単独に充実するという展開を、街路内の植栽帯が低木も含めて高密度化、庭園化していく例にみることができた。街路のパースペクティブな構図を構成する要素としてではなく、単独で要素のデザインが展開している。

また街路景の要所となる街角、橋詰では、視線が集まるという特徴を生かした角地建築が現れた。場所の特徴を反映したこれらの要素自体のデザインは欧米を参照したものであるが、要素間にデザインの関連性はなく、集積するという独自の展開によって日本的な街角や橋詰の場の景を生みだした。ただしそのシーンに特定の型はなく、集積される要素のデザインが場所の特徴を読み込んだものであるかどうかも、設計者にまかされた担保性の弱いものであった。

(2) 定着の技法

以上の技法は、選定されたモデルの特徴を現実の空間にあてはめて実体化する際の技法である。欧米モデルを日本において実現しやすいよう解釈、調停し、さらに展開させるためのこれらの技法によって、個々のデザインが実体化された。と同時に、景の獲得を目的としたモデル受容においては、なぜその景を導入するのか、どこに導入するのかに関して、必然性や社会的な了解が得られなければ受容されにくい、あるいは定着しにくいと考えられる。そのための技法として、以下のものがある。

欧米モデルは結果的に場の景の型として受容された。しかも都市形態を規定するモデルと一体となって機械的に場の景が受容されるのではなく、断片的に欧米モデルが挿入された。その際にモデル導入のルールとして、モデルを適用する対象を特定すること、また、場所の特性やコンテクストに対応してモデルを導入することが行なわれた。すなわちヴェスタ景は特定の建築にのみ適用された。特例ではあるが、丸の内地区では、街並の変化する場所に特徴ある角地建築が配置された。またブルバールをモデルとして植樹帯に特徴を与えた特種街路は、皇居周辺、水辺、公園近傍といった場所の特性の顕著なところに適用されていた。橋梁のデザインでは、個々の場所柄に応じて形式、デザインの密度が選択され、そのルールを都市の全ての橋梁に適用した結果、都市の骨格を浮かび上がらせる分布となっていた。以上のようなモデル導入のルールによって、欧米モデルは無作為ではなく、既存の都市構造を継承するよう導入され、安定化されたと考えられる。

次に、景の型を欧米モデルに求めた場合、その根拠を言語イメージによって補強して、社会的了解を図ることが行なわれた。一般に欧米モデルは、文明的に進んだもの、価値のあるものとして認識されていたが、実体のデザインによってその価値を示すだけでなく、モデルの由来を言葉によって説明することで、より広くその価値を了解させることが行なわれた。銀座練瓦街では、建物はロンドンに街路はパリにモデルを求めたというイメージが広まることによって、実際の景は異なるものであっても欧米モデルのイメージは定着した。また複数の公園の図面を写し取った日比谷公園のデザイ

ンでは、そのオリジナルを明らかにすることで西洋式の獲得というデザインの目的の達成を助けた。丸の内の一丁ロンドンというネーミングも言語イメージによる付加価値の獲得、モデルの定着に寄与した。つまり景の型の獲得の技法として、デザインの verbalization が行なわれていた。

4. 3 欧米モデルの受容にみる都市観

4. 2までに整理した欧米モデル受容の手法と思想、および実体化のプロセスと技法に基づいて、本節では日本の近代都市景観デザインの特徴を考察する。ここでいう特質とは、都市あるいは空間に対する認識の特質である。

近世都市にとって異質なデザインモデルである対象を自らの意志によって選択的に取り入れ、それを解釈、調停、展開して、実体化していくプロセスは、主体の都市空間、景観に対する認識の特徴、すなわち都市観を反映したものであるはずである。従ってその手法およびプロセスを構成する個々の技法を成立させる空間認識の idea を考察することによって、主体の都市観を明らかにする。また2. 2でまとめた近世日本都市の特質に対する横およびベルクの既存研究による指摘が、本論文で行なった欧米モデル受容の分析の結果によって具体的に確認されたことも示す。

4. 3. 1 都市形態と場の景

都市形態と場の景の関係：

景の型を獲得する際に、最も魅力的であった欧米モデルは、やはりバロック式都市デザインであった。そのデザインの型の明解さと壮麗さは、近代初期の都市デザインモデルとしては世界的に影響があった。と同時に日本にとっては、近世の都市空間と最も異質な特徴を有するモデルであり、受容の景観的効果が大きいものであった。日本の都市とバロック都市との相違は、オギュスタン・ベルクの指摘によれば、「面的な空間」と「線的な空間」として対比されている。すなわち、「それぞれの場所がその文脈中で、自らの存在理由となっている」ような日本の空間、それに対して「目印になる若干数の点と、そうした点相互の間の編み目状の結合によって構成される」バロック都市の空間である。また横によれば、日本の都市は中心をもたない部分の集積として指摘されていた(本文 p26)。これらは、本論文の観点でみると、都市形態と場の景との関係の相違として位置づけられる。

バロックモデルの特徴は、代表的な場の景の型であるヴィスタが、都市形態の型の

特徴である放射街路網上に位置づけられるように、両者のデザインの型が相互補完的である所に求められる。これに対して日本の都市は、明確な幾何学的都市形態の型をもたず、独立性の高い場の景が集積、連結されている。このような相違のもとでパロックモデルが日本の都市に受容される際には、以下のような技法がとられた。

まず、都市形態の型であった放射街路パターンは場の景に圧縮し、またヴィスタモデルも、スケールを縮め、都市形態上の位置づけを切り捨てた自己完結した場の景の型として受容した。そのためにヴィスタ景を構成する要素のプロポーションに制約が生じ景の変容を招いたが、周辺とは異質な場の景が都市形態とは独立した特異点として日本の都市に挿入され、受容された。つまり、パロックモデルが受容されることによって、日本の都市形態と場の景の型との関係は変化することなく、既存の都市構造は継承された。

都市の骨格構造：

都市形態のレベルでは、欧米モデルの景の型は受容されず、機能獲得のためのシステムモデルとして受容された。従って日本の都市の骨格が街路系統の型によって幾何学的な秩序を持つものへと変革されることはなかった。しかし、経路としての連続性、ネットワークを確保するように、南北、東西の幹線街路や放射街路が整備された。これらの幹線は都市の骨格に秩序を与える新たな物理的要素となったが、その景の特徴は必ずしも路線ごとに規定されるものではなく、各路線が通る場所によって変化するものであった。

場所の事情によって街路が屈曲し、パタンのゆがみを生じるといった調停の技法は、場の特徴が全体のシステムの幾何学的秩序に優先するという都市構造上の特質を示唆する。また街路自体のデザイン、具体的には植樹帯の特徴、あるいは路線上に配置される橋梁のデザインは、その路線が通過する場所の特徴に応じて変化し、必ずしも路線ごとに統一されていない。このことは、都市の構造が、物理的な路線の形態やパタンのみによって機械的に定まるのではなく、独立性の高い場所の影響をうける、複合的なものであることを表している。また橋梁の配置にみたように、むしろ水路ごとに一貫した特徴がみられ、近世の都市構造を規定していた水路ネットワークによる都市の骨格構造が継承されていた。このような都市構造の重層性は、街路系統がすなわち都市構造を規定するものではなく、地図に表現される形態上の特徴と景観特性とは

ズレがあり、機械的なマスタープランの立案が困難な都市構造という特徴を有しているといえる。

場の景の独立性と都市構造の秩序：

日本の都市は、都市形態からの独立性が高い特異点的な場の景を内包し得る、という特徴を持つが故に、欧米モデルによる異質な景の型を受容することができた。しかし、全く無秩序に異質な場の景が挿入されたのではなく、あるルール、バランス感覚のもとで欧米モデルは取り込まれた。つまり場の景の独立性を担保する秩序が、本論文の対象とした範囲において継承されていたと考えられる。それはまずモデル受容に際しての定着の技法にみられ、モデル適用対象の特定、場所の特性やコンテクストに対応した選択的導入として存在した。さらに景実体化の技法においても、先のパロックモデルにみたように、自己完結、スケールの圧縮という技法は、輸入された景を正しく写しとるためにはマイナスであるが、場の独立性を確保し、局所的な特異点として異質な景を都市全体の秩序のなかに収めるという観点からみれば、プラスの効果を持つものである。従ってこれらの景実体化の技法は、伝統的都市観を継承するためのものであるとみることができる。

しかし、欧米モデルは既存の特色ある場をなぞるだけではなく、新たな特異点を登場させる結果ともなった。鉄道駅や幹線街路の交点のような新たなインフラの登場にともなって生み出された特異点、あるいはシビックセンターのように近代の都市計画によって新たな特徴を付与された場所、などである。また民間の開発にみられたように、特異点となること自体を目的とした場所も出現した。欧米モデルはこれらの場所の特徴付け、差別化のためにも用いられた。従って、都市における特異点の分布の変化によって、都市構造は緩やかに変化したが、その秩序の形式は根底から変革されるものではなかった。

以上の、選択的な場の景の導入の仕方は、楨が「その時々々の平衡感覚をナビゲーターにした、たえまなき動的な秩序形成」として抽象的に指摘したもの(本文p42)を、欧米モデルの受容によって具体的に確認したものと見える。

verbalizationによる場の特徴の付与：

近代に入り新たに創出された特異点は、大阪中之島のように地形的特徴が明確であ

る場合以外は、欧米モデルの定着、社会的了解に言語イメージによる補強を必要とした。新規にビジネス街として開発された丸の内、日本橋の老舗に比べれば場末のイメージすらあった銀座の商店街、これらは景の受容と共に、言語によって場所のイメージを獲得していった。つまり場所の特性を演出する際に、地形的特徴や機能的特徴、また実体としての景の特徴だけではなく、言語イメージを用いることが行なわれ、ひとたびイメージが社会的に了解されると、銀座煉瓦街にみたように、実体としての景の変容は問題とされないという場所の認識の作法の特徴を見いだすことができる。

言語イメージによる場所の価値の創造は日本の伝統的な庭園、風景鑑賞の技法として存在していたが[52]、欧米モデルの受容による場所の差別化を目的とした場合にも用いられた。またこうした技法の背景には、欧米モデルの導入によって選択可能なデザインポキャプラーの多様化、カタログ化が進み、実体としての景の特徴のみによる場所の差別化の限界を、言語イメージによって補完する必要が生じたためであるとも考えられる。

以上の考察より、欧米モデルの受容をとおしてみた日本の都市の都市形態および場の景の特質は以下のように要約できる。

- ・ 独立性の高い特異的な場の景を内包し、明確な幾何学的都市形態の型をもたない都市構造という特徴が、近代都市においても継承された。またこの特徴を生かしたモデル受容の手法によって、欧米モデルという文化的に不連続、異質なデザインを既存都市の秩序を破壊せずに、特異的な場の景として挿入することを可能とした。
- ・ 都市の構造は、近代において整備された街路系統の物理的な形態に機械的に従うものではなく、独立性の高い場所の特性、近世から継承された水路ネットワークに準じた構造等が重層したものとして存在した。
- ・ 欧米モデルによる特異点としての場の景の導入は、既存の場所の特性に習う、モデル適用対象の特定といったルールに基づいておこなわれ、無秩序な導入は避けられた。また、新たな特異点が近代にはいつて出現したことによって、都市構造の緩やかな変化が起きた。

- ・ 欧米モデルの導入は、場所の特徴づけや差別化を実体である景によって表現する方法を多様化、カタログ化する結果となった。そのため、必ずしも実体としての景の特徴だけでなく、言語イメージによる場所の特性の付与、補完と、社会的了解の獲得が図られた。

4. 3. 2 空間認識の特徴

次に、場の景のデザインを規定する idea に密接にかかわる空間認識の特徴を、欧米モデルの景を実体化する技法の特徴から考察する。既存研究によっても、パロック都市の一点透視的な認識に対して、日本のそれは、多視点的、非遠近法的と指摘されることが多い。こうした相違をここでは、欧米モデル実体化の技法によって確認し、日本における場の景の特徴を説明する根拠として位置づけることを試みる。

多視点的空間認識：

ヴィスタのような一点透視的な場の景の型は、ある対象空間を固定的視点から把握し、その実体であるシーンの構図の特徴を識別することによって成立する。これに対して、多視点的空間認識とは、ある景の特徴を必ずしもシーンの構図によって認識せず、それを構成する要素およびそのイメージの集積として認識することと考えられる。日本の空間認識がこのような特徴を有することは、種々の既存研究によっても指摘されている。本論文で取り上げたものでは、ベルクが遠近法の拒否という特徴を説明する際に、「統一的な視点から空間が秩序づけられるのではなく、観察者のその場所の視点から空間が構成されていく」としている(本文 p27)。もちろん日本においても固定的な視点からの空間認識に基づいたと思われる景の型は存在する。構図的にはヴィスタ景と類似の山当て、あるいは庭園のデザインにも景の構図の特徴を重視した型が存在する。従ってここで対照的に示した一点透視的と多視点的という2つの空間認識の様式は、文化圏によって固有、特定のものではなく、両有され得ると考えられ、あえていえば、文化圏、社会集団によって相対的な傾向が観察されるといえよう。

以上の前提を踏まえたうえで、ここでは景の型はそれを成立させる空間認識の様式と密接にかかわっていると考え、欧米モデルの場の景の型の変容の根拠として、空間認識の様式を位置づけることを試みる。

景の獲得を目的とした場合の代表的欧米モデルであるパロック式の景の型は、固定的な視点から得られるシーンの構図の特徴によって規定されるものであった。ヴィスタのような一点透視的空間認識によって規定される場の景の型では、景の構成要素単

¹空間認識の様式や類別は心理学の分野においてもいくつかの定義が示されており、景観デザインのタイポロジーや景の型の定義を論じる際には参照すべき概念が見いだされ、今後の課題である。なお景観デザイン手法にこうした概念の導入を試みた既存研究例としては、筆者も加わったコンテクストモデルによる風景デザイン手法構築の試みがある[92]。そこでは地域の景観構造を認識する際の体験様式として同時的体験、継時的体験、離散的体験をあげている。

体ではなくそれらのプロポーション、バランスによって特徴が規定される。構図の特徴が単純で明瞭なヴィスタ景の受容においても、景の構図をそのまま写し取るのではなく、一旦構成要素に分解し、再構成するという技法がとられた。また橋と橋詰の事例に多く見られた、構成要素をセットにする、集積させるという技法は、固定的な視点から捉えられる実体としてのシーンの特徴を不問としている。こうした技法は、多視点的な空間認識によって成立し得るものと考えられる。3章で分析したように、欧米モデルを参照しながらも、実現した景には特定の構図の型を持たない例が多かった。こうした特徴は、多視点的な空間認識によって場の景が把握されていたと考えることによって理解できる。つまり多視点的空間認識においては、構成要素の構図上のアレンジの差異は大きな問題とはならず、場に配置される個々の要素の特徴と密度とが問題とされたと考えられるからである。

以上のように、ある景の型を成立させる空間認識の様式を考察することは、次に述べる景の展開の背景を理解するためにも意義があると考えられる。

加算的価値観：

多視点的空間認識と一点透視的空間認識の違いは、景に対する価値観に影響を与えたと考えられる。一点透視的認識に基づく景のデザインでは、構図のバランスが重要となる。従って必要な構成要素以外の要素が付加されることは、景の価値を損なうとみなされる。つまり景を構成する要素間の視覚的統合性が重視される。これに対して多視点的認識では、対象とする景に含まれる要素が増えることは、景の体験時間軸に配置される要素の数が増加し、場の印象が強くなると解釈される。ある場に要素が集積する場合も、要素間のデザイン的関連性、構図としての統合性は問題とされず、場の特性に即した要素が多数集積することが場所のイメージ、価値につながっていたと考えられる。

銀座煉瓦街においては、欧米モデルの直輸入によって構図的統合性をもった景が実現しながらもそれはすぐに変容し、その過程では松や楓の街路樹、唐破風や時計塔のような装飾的要素が加算された。それによって、景の構図の統合性は乱れたが、場所としての価値が損なわれることはなかった。つまり新しい要素が付け加えられることによって、実体としての景は変容しても、それ以前の景の価値が失われることがなかった。また街路の植樹帯が単独充実して高密度化、庭園化するといった展開の技法、ある

いは、公園にみられた景の型の組合せにおいても、同様の価値観の存在を読みとることができる。以上の景に対する加算的価値観は、景の多視点的認識によって可能となるものと考えられる。

要素の縁づけ：

多視点的認識による景の構成要素の関係は、視覚的にとらえられるだけでなく、意味のつながりによっても成立する。景を一点透視的に認識する際にも対象要素の持つ意味、シンボル性は重要であるが、それは常に実体としての形態的特徴、あるいはシーンの構図の中での位置づけに反映されている必要がある。これに対して多視点的認識では、各要素の空間的配置、全体形状の関係などの実体的関係は比較的軽視され、縁と呼び得るような関係によっても成立する。四谷見附橋と赤坂離宮のセットのように、一つシーンに収まるには距離が離れてすぎている要素を、その様式および部分的な意匠モチーフの対応によって関連づけることは、意味に依存した両要素の関係、すなわち縁づけとみることができる。構図上の配置や一目で見比べられる要素の意匠の対応を問題とした景の型の特徴とは異なる。また、縁によって成立する要素の関係は、実体としての景の特徴に反映されにくい不安定なものとなるため、それを言語イメージによって補強する必要が生じる。逆にいえば、実体としての景の構図的特徴によって要素間の統合や秩序を保てない状態が生じた場合に、意味に負う関係性である縁や、言語化されたイメージの補完が必要とされとも考えられる。

以上より、欧米モデルの受容の技法をとおしてみた空間認識の特徴は以下に要約される。

- ・ 景を構成要素に分解し再構成することによってモデルを実体化するという技法は、対象となる空間を多視点的に認識するという特徴の存在を示唆する。多視点的空間認識とは、パロックモデルに代表される、固定的な視点からとらえられるシーンの構図の特徴を問題とする一点透視的認識とは異なり、構成要素の集積として対象場を認識するものである。
- ・ 多視点的空間認識においては、シーンの構図上のバランスや統合性は重視されず、場に配置される要素の種類と密度を問題とし、これによって、要素のセット、集積という技法が成立し得ると考えられる。

- ・ また空間の多視点的認識は、場の景を構成する要素の増加がそのまま景の価値につながるという、加算的価値観を生み出す。その結果実際のシーンの構図の統合性は軽視され、整然とした街並や幾何学的な景の型は保持されにくい。
- ・ 多視点的認識では景の構成要素間には、実体としての視覚的關係、構図上の位置づけではなく、意味を媒介とした関係、すなわち縁によっても関係が成立する。その場合には、各要素は記号化されたシンボルとして認識されやすく、その関係は言語イメージによって補強される。

第5章 結論

本論文の終章として、得られた成果を結論としてまとめ（5. 1）、そこから導かれる現代の都市デザインへの示唆と今後の研究課題を述べる（5. 2）。

5. 1 結論

本論文は、欧米を手本としたと一口に評価されることの多い近代戦前期の都市デザインを対象として、景観デザインの手法の一環であるモデル論という観点から、その特質を明らかにすることを目的としたものである。この場合の特質とは、文化的に不連続なデザインを導入する際の思想と手法によって提示される。そのため東京と大阪における代表的な都市デザイン事例を分析することによって、欧米モデル受容の手法と思想を明らかにした。その結果以下のような結論を得た。

1. 明治時代以降昭和戦前期の東京と大阪における都市景観デザイン事例に対して、欧米モデルの受容という観点から、個々の事例のデザインの特徴を明らかにした。
2. 上記分析事例より、欧米モデルの受容の目的には、機能の獲得と景の獲得とが存在し、景の獲得においては、理想像の提示、対象の権威や象徴性の表現、差別化、場の特徴づけにさらに目的が分類され、それぞれの目的ごとにモデル受容のパターンを明らかにした。これによって日本における欧米モデル受容には、多様な手法が存在し、既存の都市構造との調停を図りつつ選択的に行なわれたことが示された。
3. 日本近代都市デザインにおける欧米モデル受容の思想として以下の点を明らかにした。
 - ・ 機能獲得のための欧米モデルと、景獲得のためのモデルとをわけてとらえ、前者においては、主に交通機能の標準的な質を確保するために景の型にこだわらず、現状への対応を優先した。
 - ・ 景獲得を目的とした受容の場合も、特定の対象、場所の特性を強調するために選択的にモデルを導入し、これによって、既存の都市構造を継承しながら近代のポキャブラリーによる景観デザインを実現した。
 - ・ また欧米モデルの景の獲得は、都市に新たな特異点、差別化された場所を創出し、既存の都市構造を緩やかに変化させた。

4. 欧米モデルに基づいた場合の実際のデザインを行なうプロセスを整理し、モデル実体化の技法として提示した。技法はモデルの解釈、調停、展開の各段階に対応させ、機能獲得、景獲得の目的ごとに示した。また景獲得を目的とした技法には、景を実体化するための技法と、異質なモデルである景を既存都市において定着させるための技法とがあることを示した。
5. 以上に示した欧米モデル受容の手法と実体化の技法にみられる日本の都市観を、都市形態と場の景の関係、および空間認識の特徴として考察し、既存研究によって抽象的に指摘される特質を確認するとともに、以下のような特質を導いた。
 - ・ 独立性の高い場の景を内包し、明確な都市形態の型をもたないという近世からの都市構造の特徴が近代においても継承され、欧米モデルの選択的導入においては、こうした特徴が保持されるよう、工夫された。
 - ・ 都市の構造は、街路系統のパターンによって幾何学的に規定されるのではなく、独立性の高い場所、近世から継承された水路ネットワークをベースとした構造などが重層したものとして存在した。
 - ・ 一方欧米モデルの導入によって、場の特徴を表現するデザインの型が多様化、カタログ化し、両者の対応の安定化を図るために言語イメージによる補完も行なわれた。
 - ・ モデルの解釈と展開の技法を成立させる空間認識の特質として、多視点的空間認識を位置づけ、欧米モデルにみられる一点透視的空間認識と対照させた。多視点的空間認識は、構成要素の構図的バランスの変容を許容し、実体だけではなく意味の仲立ちを有する線によっても要素間の関係を成立させる。また景に対する価値観が、欧米モデルでは要素の構図的統合性にあるのに対し、日本のそれは要素の加算性にあるといえる。
6. 作業仮説として提示した、都市景観の分析観点、景観モデルの概念およびその受容のパターンは、具体的な事例分析の結果によって妥当性が示された。すなわち都市景観は、都市形態の特徴と場の景の特徴それぞれの特徴および両者の関係によって、分析が可能である。また都市景観デザインは「都市における理念的、機能的な要求を、具体的な空間およびものの操作によって最終的に実体化すること」

ととらえ、その要求と形態操作の間に安定した関係が成立したものを、「景観モデル」として概念定義できる。景観モデルを、idea と function という概念、および、都市形態の型、場の景の型、および構成要素によって把握されるデザインの型との対応としてとらえることによって、モデル受容の手法、特徴を分析することができる。本論文で提示した以上の分析方法は、異なる文化圏における景観デザインの影響を把握する際の有効な方法として応用が可能と考えられる。

5. 2 現代への示唆

景観デザイン論としての本論文の背景には、第1章の冒頭で述べたような現在の都市デザインに対する問題意識があった。すなわち、都市の個性あるいはアイデンティティの獲得を直接の目的とした場合の景観デザインのあり方である。無論都市景観デザインがそのような目的だけのために行なわれているとはいえないが、最終的な姿形の決定において、個性の演出は重視されている。しかし現実には、恣意的なモデルの選択導入によって他との差別化および付加価値的なデザインのイメージの獲得として行なわれる例も多く、それは景の混乱の一因ともなっている¹⁾。同様な傾向と問題の萌芽は、本論文で対象とした戦前の欧米モデルの受容にもみられた。そこで、主に4章で明らかにした欧米モデルの受容の手法と思想に対して、現在との連続性および対照性を指摘し、本論文の成果から導かれる現代への示唆とする。また最後に景観モデル論としての今後の研究課題を展望する。

景の混乱の原因と対応：

欧米モデルの受容は、目的に応じてモデル自体、および受容の手法を使い分けており、必ずしもフルコピーが目指されていたものではない。自らの意志でモデルを料理して受容していたといえる。このことをまず積極的に受けとめ、欧米モデルそっくりの都市を造ることを我々は必ずしも望んでいないことを確認する必要がある。従って単純に欧米都市と比較して日本の街並が乱雑であるという指摘を行なっても、今後の新たな解決策に直接結びつくとは思われない。むしろ目的に応じてモデルを使い分けながら受容していったその手法を、現代においてどの様にとらえるかが重要となる。

目的に応じたモデル受容の手法のなかで、場所の特徴づけ、差別化（権威づけとして本論文で位置づけられたものを含む）にかかわる景自体の獲得を目的とした場合には、既存の都市構造を継承しながら、あるルールのもとに異質なモデルを取り込むことが行なわれていた。その結果まったく無秩序ではなく近代のデザイン・キャプラリーによる特徴ある場の景が誕生した。こうしたルールは現在再び見直される必要がある。すなわち場の特徴と景の型とに安定した対応関係を与えることである。

¹⁾現在の都市デザインの実態把握には実証的な調査研究を必要とし、それは今後の課題である。ここでは一般に指摘される傾向および筆者の参考論文[63],[62]に基づき、上記のような現状認識を仮定する。

一方欧米モデルの受容においては、多視点的空間認識に起因すると考えられる、実体として景の混乱の萌芽がみられた。明確なシーンの構図の型ではなく、要素の集積および言語イメージの補強によって場所の特徴やイメージを了解し、実体としての景は不安定なものとなっている場合である。こうした特質は現在にも継承されていると考えられる。しかも戦前と比較して、戦略的な差別化を目的とした例が増え、都市における特異点の数が増大した。また都市デザインの構成要素のスケールが拡大したことによって場の景の独立性が必ずしも確保されなくなっている。超高層ビルのように構成要素自体のサイズが大型化するとともに、場所の特徴に大きな影響を与えていた地形が大幅に改変されたためである。またより多くの場において差別化をはかるため、導入されるモデルの多様化、カタログ化も進行している。以上のような状況の変化によって景の混乱は拡大され、その分、景の特徴づけのための言語イメージへの依存が高まっているともいえる。

場の景の独立性、および場と景との対応に関する担保性の弱いルールによって、戦前においてはかろうじて保たれていたと考えられる都市景観のバランスは、いまや新たな手法を必要としているといえよう。つまり戦前にみられた手法および空間認識の特徴をそのまま継承するだけでは、現在の問題を解決することは難しい。あくまで場の景のレベルで特徴を演出することは、場所の差別化や特徴づけに限界をもたらすと同時に、混乱を招いている。そのため、都市形態との関連性を含めた場の景の型が確立される必要があると考えられる。しかしその場合もパロックモデルのように、空間認識のideaが全く異なるモデル、明示的なマスタープラン上に場の景を厳密に位置づけるような秩序化の手法を導入することは、伝統的な都市観の慣性力を考えれば、非現実的であろう。まともな場の景の連結として都市形態が緩やかに構造化されるような秩序化の手法に、自覚的に取り組むことが必要と考えられる。例えば中村らの提唱するコンテキストモデルを参照し[92],[103]、それを複数のスケールで重層的に適用することはその糸口となろう。

既存ストックの活用と広域的コードの採用：

次に、戦前の都市デザインにおいて高く評価される事例がどのような手法によって獲得されたかという観点から振り返る。本論文の対象においては、橋詰広場、帝都復興公園、場所柄を反映した橋梁の配置の例は、評価されることが多い。これらの事例に

みられる特徴として、まず機能の獲得を目的として、既存のストックを利用しつつ新たな機能の組合せを行なっていることがある。近世からあった橋詰の空間ストックの機能を多様化させるとともに植栽という新しい景観構成要素を組み合わせたこと。欧米からもたらされた公園機能という概念とデザインボキャブラリーを、近世からのアメニティ空間であり、名所という特徴を持っていた場所に導入し融合させた水辺の公園。近世都市のインフラである水路ネットワークに密接にかかわる橋によるデザイン演出。以上は、欧米モデルの不完全な受容としてではなく、既存のストックの展開によって独自の景を生みだし得たものと考えられ、現在においてもこうした手法は参照に値する。

さらに、橋詰広場の植栽、小学校と小公園のセット、架橋地点の場所柄と橋のデザインの対応、丸の内地区にみられた街角の位置づけと角地建築のデザインの対応。以上は個別の場所に対するコードを都市あるいは地区全域に適用した点に意義が認められる。従って、マスタープラン上に位置づけられた特定の場所の役割を演出する、つまり構造としての特色を明確にするだけでなく、都市全域にわたってあるコード、ルールを適用することを、都市全体の景の印象に特色を与える手法として積極的に考える必要がある。

景観モデル論としての研究課題：

以上の現代への示唆をより説得力のあるものとするのが、最も大きな将来の課題であるが、本論文によって提示した景観モデル論としての今後の課題について、最後に触れておく。

本論文において仮説として提示した景観モデルの概念、およびそれを受容する場合の手法に関しては、結論で述べたように妥当性が示された。しかし、今後景観モデルによるデザインの手法をより厳密に分析するためには、モデルの拡張が必要であろう。その方向性の一つは、本論文で区別して示した概念（idea/function）とデザインの型（都市形態の型、場の景の型、構成要素）の関係に注目することである。少なくとも、両者の関係がリジッドなモデルとそうでない場合を区別することによって、受容の手法の分析に新たな視点を与え得ると考えられる。今一つの方向性は、デザインの型の定義において時間軸を導入し、シークエンシャルな景観デザインのモデルへの拡張を図ることであり、同時に、本論文では4. 3. 2で触れた景の型と空間認識の様式と

の関係を考察することである。

以上のような景観モデル自体に関する課題と同時に、デザインの手法論としての妥当性、汎用性を検討するためにも、本論文で分析対象とした日本の事例以外への適用が必要であろう。特に、東南アジア諸国への適用は、研究手法の検証と同時に、日本の都市デザインの特徴を相対的に明らかにするという点でも意義があると考えられる。

参考文献

参考文献

- [1] 天野光一, 河合淳. 戦災復興街路の計画設計思想に関する研究. 日本都市計画学会学術研究論文集, Vol. 23, pp. 511-516, 1988.
- [2] 網戸武夫. 情念の幾何学 - 形象の作家中村順平の生涯. 建築知識, 1985.
- [3] 飯沼二郎, 白幡洋三郎. 日本文化としての公園. 八坂書房, 1993.
- [4] 井下清. 小公園に就いて. 都市と公園, pp. 1-24. 成美堂, 1924.
- [5] 石田潤一郎, 沢田清, 柴田正己, 中川理, 福田晴彦, 山形政昭. 近代建築ガイドブック - 関西編. 鹿島出版会, 1984.
- [6] 石田頼房. 日本近代都市計画の百年. 自治体研究社, 1987.
- [7] 石田頼房. 日本近代都市計画史研究. 柏書房, 1987.
- [8] Ishida Yorifusa and Halina Dunin-Woyseth. Urban form and the hidden urban designers in japan. *Sixth International Conference of the European Association for Japanese Studies*, pp. 48-62, 1991.
- [9] 石田頼房. 未完の東京計画. ちくまライブラリー, 1992.
- [10] 石原憲治. 現代都市の計画. 洪洋社, 1924.
- [11] 伊勢戸佐一郎. 埋もれた西区の川と橋. 大阪中部ライオンズクラブ, 1990.
- [12] 伊東孝. 絵地図にみる橋詰広場施設と景観の移り変わり. 日本土木史研究発表論文集, pp. 198-207, 1986.
- [13] 伊東孝. 東京の橋 - 水辺の都市景観. 鹿島出版会, 1986.
- [14] 伊東孝. 明治期における主要な橋の配置計画とデザイン思想. 日本土木史研究発表論文集, pp. 155-162, 1987.
- [15] 伊東孝. 絵地図にみる万世橋と橋詰広場の歴史の変遷. 日本土木史研究発表論文集, pp. 264-273, 1988.

- [16] 伊東孝. 震災復興における橋と公園の配置とデザイン—東京と横浜の比較研究. 東京・成長と計画 1868—1988 東京都立大学都市研究センター, pp. 105-114, 1988.
- [17] 伊東孝. 橋の配置計画にみる近代のアーバン・デザイン思想—東京・横浜・大阪の比較分析. 日本都市計画学会学術研究論文集, Vol. 26, pp. 883-888, 1991.
- [18] 伊東孝. 東京再発見—土木遺産は語る. 岩波書店, 1993.
- [19] William H. Tishler. *American Landscape Architecture*. American Society of Landscape Architects.
- [20] とく名(エス・エム生). 復興事業と公園(二) 施設・計量・設計. 土木建築雑誌, Vol. 10, No. 2, pp. 59-62, 1932.
- [21] 社団法人大阪府建築士会. 近代大阪の建築—明治・大正・昭和初期. ぎょうせい, 1984.
- [22] 大阪市交通局. 市電・市民とともに65年. 1969.
- [23] 大阪市. 明治大正大阪市史第一巻. 1933.
- [24] 大阪役所. 第一次大阪都市計画事業誌. 1944.
- [25] 財団法人大阪都市協会. まちに住まう—大阪都市住宅史. 平凡社, 1989.
- [26] 大阪市土木部. 大阪都市計画事業橋梁総覧. 1931.
- [27] 大阪役所都市計画部. 都市計画図集. 1922.
- [28] 大阪役所. 大阪都市計画事業 橋梁総覧. 1931.
- [29] 大阪市土木技術協会. 座談会 大阪の橋の移り変わり—戦前から近代まで—. 1976.
- [30] 大阪市. 大大阪橋梁選集 1~3. 創生社, 1929.
- [31] 大阪役所. 御堂筋道路竣工記念誌. 大阪役所, 1937.
- [32] 大阪府. 大阪府全誌. 1922.

- [33] 『大阪の歴史』研究会. 大阪近代史話. 東方出版, 1985.
- [34] 大島光博, 中村良夫. 震災復興街路の植栽景観計画に関する一考察. 日本土木史研究発表会論文集, Vol. 3, pp. 173-176, 1983.
- [35] 太田園三. 帝都復興事に就て. シビル社, 1924.
- [36] 小笠原広樹. 大正期の『都市計画』. 日本都市計画学会学術研究発表会, Vol. 11, pp. 283-288, 1976.
- [37] 小木新造, 竹内誠. 江戸名所図屏風の世界—ビジュアルブック江戸東京1. 岩波書店, 1992.
- [38] オギュスタンベルク. 空間の日本文化. 築摩書房, 1985.
- [39] オギュスタンベルク. 日本の風景・西欧の景観—そして造景の時代. 講談社, 1990.
- [40] 小野良平. 震災復興期に至る公園設計の史的展開. 東京大学農学部修士論文, 1989.
- [41] 小野良平. 震災復興期に至る公園設計の史的展開について. 造園雑誌, Vol. 53, No. 5, pp. 73-78, 1990.
- [42] Carl Hampel. *Gärtnerische Schmuckplätze in Städten, ihre Anlage, Bepflanzung und Pflege*. Verlagsbuchhandlung Paul Parey, 1897.
- [43] 柏書房. 東京1万分1地形図集成. 柏書房, 1983.
- [44] 片岡安. 現代都市之研究. 二松堂書店, 1916.
- [45] 片岡安, 吉田信武. 都市計画. 誠文堂新光社, 1935.
- [46] かのう書房編. 東京駅の世界. かのう書房, 1987.
- [47] 榊島正義. 鍛冶橋. 土木学会誌, Vol. 1, No. 3, pp. 813-825, 1915.
- [48] カミロジッテ. 広場の造形. 鹿島出版会, 1983.
- [49] 亀井重磨. 土木工学—市街道路. 1897.
- [50] 近代建築画譜. 1935.

- [51] 北河大次郎, 藤原修. 江戸・東京の都市景観形成原理に関する考察. 土木計画研究・講演集, Vol. 15, No. 1, pp. 889-896, 1992.
- [52] 金在浩. 景観現象における「言語の媒介作用」と「動き」の役割に関する研究. 東京工業大学工学部学位論文, 1989.
- [53] S.Giedion 著, 太田實訳. 空間時間建築 2. 丸善, 1969.
- [54] M. コール, S. スクリプナー著, 若井邦夫訳. 文化と思考—認知心理学的考察. サイエンス社, 1982.
- [55] 越沢明. 東京の都市計画. 岩波新書, 1991.
- [56] 越沢明. 東京都市計画物語. 日本経済評論社, 1991.
- [57] 小森孝之. 写真集 明治大正昭和 銀座—ふるさとの思い出. 国書刊行会, 1983.
- [58] ゴードン・カレン著, 北原理雄訳. 都市の景観. 鹿島出版会, 1975.
- [59] 阪本勝比古. 日本の建築 明治大正昭和—5 巻商都のデザイン. 三省堂, 1980.
- [60] 佐々木葉. 戦前の大阪市内橋梁の景観設計思想に関する研究. 土木史研究, Vol. 11, pp. 25-36, 1991.
- [61] Yoh Sasaki. Japanese preference for the urbanscape design seen in the adoption and transformation of western models. *12th IAPS International conference collecting papers*, Vol. 4, pp. 159-165, 1992.
- [62] 佐々木葉. 橋のデザイン. 建築年報, pp. 10-11, 1992.
- [63] 佐々木葉, 立川貴重. 中小橋梁の景観設計におけるコンセプトとデザインに関する研究. 構造工学論文集, Vol. 38, pp. 563-572, 1992.
- [64] 佐藤昌. 欧米公園緑地発達史. 都市計画研究所, 1968.
- [65] 穴戸修. 感性の都市空間—ロンドンのガーデン・スクエア—. 相模書房, 1992.
- [66] 藤原修. 日本の街並と近代街路設計. 土木学会誌, No. 8, pp. 2-15, 1984.

- [67] 藤原修. 日本人の風景了解と利用思想. 月刊観光, Vol. 3, pp. 3-6, 1990.
- [68] Shinohara Osamu. Vista composition design in Tokyo -an experience of modern westernization in urban design. *Sixth International Conference of the European Association for Japanese Studies*, pp. 77-87, 1991.
- [69] 島秀雄. 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.
- [70] 白幡洋三郎. 近代化のなかの「公園」—日比谷公園の誕生と海外情報. 京都大学人文科学報, Vol. 53, pp. 213-245, 1982.
- [71] 陣内秀信. 東京の空間人類学. 筑摩書房, 1985.
- [72] 陣内秀信. 水の東京—ビジュアルブック江戸東京5—. 岩波書店, 1993.
- [73] 鈴木博之他. 図面でみる都市建築の明治. 柏書房, 1990.
- [74] 鈴木理生. 明治生れの町神田三崎町. 青蛙房, 1978.
- [75] Spiro Kostof. *The City Shaped -Urban Patterns and Meanings Through History-*. Thames and Hudson, 1991.
- [76] Spiro Kostof. *The City Assembled -The Elements of Urban Form Through History-*. Bulfinch Press, 1992.
- [77] 関口エイ太郎. わが国における公園緑地の発達. 庭園の歴史と文化. 養賢堂, 1987.
- [78] 高橋康夫, 吉田伸之. 日本都市史入門 1 空間. 東京大学出版会, 1989.
- [79] 武居高史郎. 都市計画圖譜. 廣陵社, 1940.
- [80] 田中清志. 大阪の都市計画. 日下和楽路屋, 1925.
- [81] 田中正大. 日本の公園. 鹿島出版会, 1974.
- [82] 玉井哲雄. よみがえる明治の東京—東京十五区写真集. 角川書店, 1992.
- [83] 玉置豊次郎. 大阪の都市形成と都市計画の特性. 都市計画, Vol. 84, pp. 6-17, 1975.
- [84] 田村明. 江戸東京まちづくり物語—生成・変動・歪み・展望. 時事通信社, 1992.

- [85] 田園都市株式会社. 多摩住宅地計画図及調布停車場. 建築新潮, Vol. 5, No. 12, 1924.
- [86] 東京都建設局道路建設部道路橋梁課. 東京の橋と景観. -東京都建設局道路建設部道路橋梁課, 1987.
- [87] 東京市役所. 帝都復興區畫整理誌. 1932.
- [88] 東京市役所. 東京市道路誌. 東京市役所, 1939.
- [89] 東京都. 東京市史稿市街篇第56巻, 1965.
- [90] 東京都. 東京市史稿市街篇第58巻, 1966.
- [91] 東京都. 東京市史稿市街篇第60巻, 1969.
- [92] 東京工業大学社会学科中村良夫研究室. 住宅地の風景デザイン手法について, 1985.
- [93] 都市研究会. 街・明治大 昭和一 絵葉書にみる近代日本都市の歩み 1902-1941. 都市研究会, 1980.
- [94] 都市住宅. 都市住宅7405 特集丸の内, 1974.
- [95] 都市デザイン研究体. 日本の都市空間. 彰国社, 1976.
- [96] 土木図書館. 絵葉書に見る日本の橋. 拓植書房, 1992.
- [97] 土木学会. 街路の景観設計. 技報堂出版, 1985.
- [98] 内藤昌. 江戸と江戸城. 鹿島出版会, 1966.
- [99] 内務省神社局. 明治神宮造営誌 - 復興版. 1930.
- [100] 中村順平. 東京の都市計画を如何にすべき乎. 洪洋社, 1924.
- [101] 中村良夫. 第二帝政期のパリ市改造事業 - オスマンの栄光と孤独. 土木学会誌, No. 3, pp. 73-80, 1973.
- [102] 中村良夫. 近代道路計画史試論. 土木学会誌, No. 11, pp. 2-8, 1975.

- [103] 中村良夫. 都市景観のまとめ方. 都市空間論 - 新体系土木工学 58. 技報堂出版, 1993.
- [104] 鳴海邦親, 橋爪伸也. 商都のコスモロジー - 大阪の空間文化. TBSブリタニカ, 1990.
- [105] 社団法人日本道路協会. 日本道路史. 1977.
- [106] 開橋記念日本橋志, 1912.
- [107] 博文館編集部. 大東京写真案内 - 復刻版. 博文館新社, 1990.
- [108] 橋爪伸也. 明治45年・新世界地区開発構想について. 日本建築学会大会学術講演梗概集・都市計画, pp. 315-316, 1987.
- [109] 半澤正時. 横浜絵葉書. 有隣堂, 1989.
- [110] 榛沢方雄, 為国孝敏. 東京の駅前広場計画の変遷 - 明治時代から戦後復興期まで -. 日本土木史研究発表会論文集, Vol. 9, pp. 201-208, 1989.
- [111] 日高胖. 野口博士建築図集. 日高胖, 1920.
- [112] 平野勝也, 篠原修. 日本におけるヴィスタ設計の受容と変容に関する研究. 土木計画研究・講演集, Vol. 15, No. 1, pp. 913-920, 1992.
- [113] Philip Pregil and Nancy Volkman. *Landscape in History*. Van Nostrand Reinhold, 1993.
- [114] 藤森照信監修. 東京都市計画資料集成 (明治・大正篇) (東京市区改正委員会議事録) 各巻. 本の友社, 1988.
- [115] 藤森照信. 明治の東京計画 - 同時代ライブラリー 18. 岩波書店, 1990.
- [116] 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 15 三菱地所. 新建築社, 1992.
- [117] 藤森照信. 銀座の都市意匠と建築家たち. 銀座モダンと都市意匠. 資生堂 企業文化部, 1993.

- [118] 復興事務局. 帝都復興事業誌 - 建築編・公園編. 1931.
- [119] 復興事務局. 帝都復興事業誌 - 土木編 上巻. 1931.
- [120] 復興事務局. 帝都復興事業誌 計畫篇・監理篇・經理篇. 1932.
- [121] フランソワーズ・ショエ. 近代都市 - 19世紀のプランニング. 井上書院, 1983.
- [122] ヘンリー・スミス. 浮世絵にみる江戸名所 - ビジュアルブック江戸東京2. 岩波書店, 1993.
- [123] Werner Hegeman and Elbert Peets. *The American Vitruvius: An Architects' Handbook of Civic Art*. Princeton Architectural Press (reprint:1988), 1922.
- [124] 堀繁, 篠原修, 溝口伸一. 伝統的橋詰のデザイン規範 - 江戸後期の図会類を分析資料にして -. 土木史研究, Vol. 10, pp. 93-102, 1990.
- [125] 堀威夫. 大阪の橋を語る. セメント界彙報, Vol. 358, pp. 4-18, 1938.
- [126] 堀内正昭. 明治のお雇い建築家 エンデ&ベックマン. 井上書院, 1989.
- [127] 堀江興. 東京の市区改正条例(明治時代)を中心とした幹線道路形成の史的研究. 土木学会論文報告集, Vol. 327, pp. 115-127, 1982.
- [128] 堀江興. 東京の幹線道路形成に関する史的研究. 東京大学工学部学位論文, 1990.
- [129] ゴルフガング・ブラウンフェルス著, 日高健一郎訳. 西洋の都市. 丸善, 1986.
- [130] 前島康彦. 東京公園史話. 東京都公園協会, 1989.
- [131] 榎文彦. 記憶の形象. 筑摩書房, 1992.
- [132] 松村博. 大阪の橋. 松籙社, 1987.
- [133] 三田順市. 御堂筋ものがたり. 東方出版, 1991.
- [134] 三菱地所株式会社. 縮刷丸の内今と昔. 三菱地所株式会社, 1952.
- [135] 三菱地所株式会社. 丸の内再開発計画 - 国際業務センターの形成にむけて. 三菱地所株式会社, 1988.

- [136] 三菱地所株式会社社史編纂室. 丸の内百年のあゆみ - 三菱地所社史 上巻. 三菱地所株式会社, 1993.
- [137] 宮本雅明. 近世初期城下町のヴィスタに基づく都市設計 - その実態と意味. 建築史学, Vol. 4, pp. 69-91, 1985.
- [138] 宮本雅明. 櫓屋敷考. 日本建築学会計画系論文報告集, Vol. 355, pp. 128-101, 1985.
- [139] 宮本雅明. 近世初期城下町のヴィスタに基づく都市設計 - 諸類型とその変容. 建築史学, Vol. 6, pp. 72-103, 1986.
- [140] 宮本雅明. 近世初期都市の景観政策と都市造形. 建築史学, Vol. 7, pp. 60-85, 1986.
- [141] 村松貞次郎. 日本建築家山脈. 鹿島出版会, 1965.
- [142] 村松貞次郎. 日本近代建築の歴史. 日本放送出版協会, 1977.
- [143] 村松貞次郎. 様式建築再考 - 日本におけるその意味 -. 日本の様式建築. 新建築社, 1978.
- [144] 明治神宮奉賛会. 明治神宮外苑志. 1937.
- [145] 元良勲. 水都景観. 建築と社会, Vol. 19, No. 6, pp. 22-29, 1936.
- [146] 山口聡一郎, 篠原修. 戦災復興事業における美観道路の設計手法と設計思想. 土木計画研究・講演集, Vol. 15, No. 1, pp. 905-912, 1992.
- [147] 山口半六. 大阪市新街路設計全図, 1886.
- [148] 山口廣. 日本の建築 明治大正昭和 - 6巻都市の精華. 三省堂, 1979.
- [149] 山口廣編. 郊外住宅地の系譜 - 東京の田園ユートピア. 鹿島出版会, 1987.
- [150] 山下葉. 戦前の丸の内地区の景観構成に関する研究. 日本都市計画学会都市計画論文集, Vol. 21, pp. 457-462, 1986.
- [151] Yoh Yamashita. The historical transition of urban space in a modern Japanese city. *11th IAPS International conference collecting papers*, Vol. 4, pp. 188-195, 1990.

- [152] 山下葉. 戦前の橋梁景観設計の思潮に関する研究. 日本都市計画学会都市計画論文集, Vol. 25, pp. 697-702, 1990.
- [153] 山田晴利, 青木英明. 我が国におけるロータリーの盛衰. 土木学会第46回年次学術講演会講演概要集, Vol. 4, pp. 508-509, 1991.
- [154] 山本和人, 下村彰男. 明治期から戦前期に至るブロムナードの系譜と空間形態. 造園雑誌, Vol. 54, No. 5, pp. 353-358, 1991.
- [155] 吉田伸之編. 日本の近世 - 第9巻都市の時代. 中央公論社, 1992.
- [156] 四谷見附橋研究会. 四谷見附橋物語. 技法堂出版, 1988.
- [157] 淀屋橋大江橋意匠設計図案集.
- [158] Raymond Unwin. *Town Planning in Practice*. Benjamin Blom, Inc., 1909.
- [159] 渡辺俊一. 比較都市計画からみた「旧法体制」. 都市計画, Vol. 144, pp. 43-47, 1986.
- [160] 大阪市役所本庁舎設計案審査報告. 建築雑誌, Vol. 27, No. 311, pp. 536-537, 1912.
- [161] 東京市京橋区役所. 建築雑誌, Vol. 44, No. 529, pp. 144-144, 1930.

付録1 都市のスケール比較

主要都市・計画のスケール比較

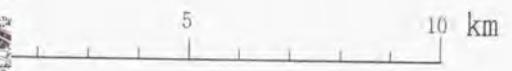
田園都市のスケール比較

ヴィスタ景を構成する街路のスケール比較

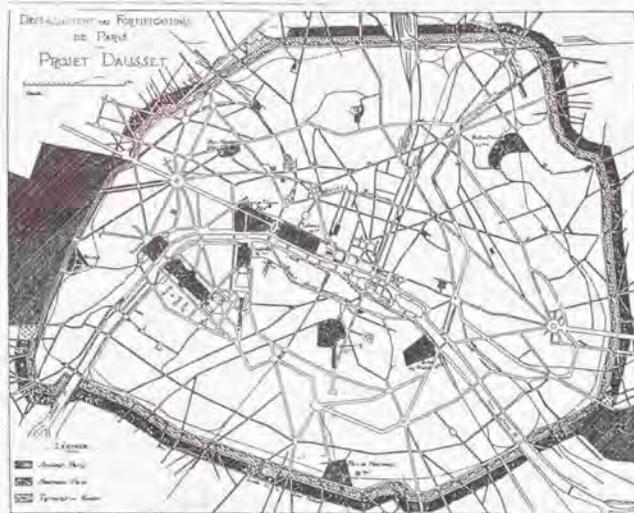
市のスケール比較

DETAILED DE FORTIFICATIONS
DE PARIS
PROJET DAUSSET

尺 1/100,000



中街計画：ベックマン案



パリ：オースマンの計画



ワシントン：ランファンの計画

付図1：都市のスケール比較

縮尺 1/100,000



近世：江戸

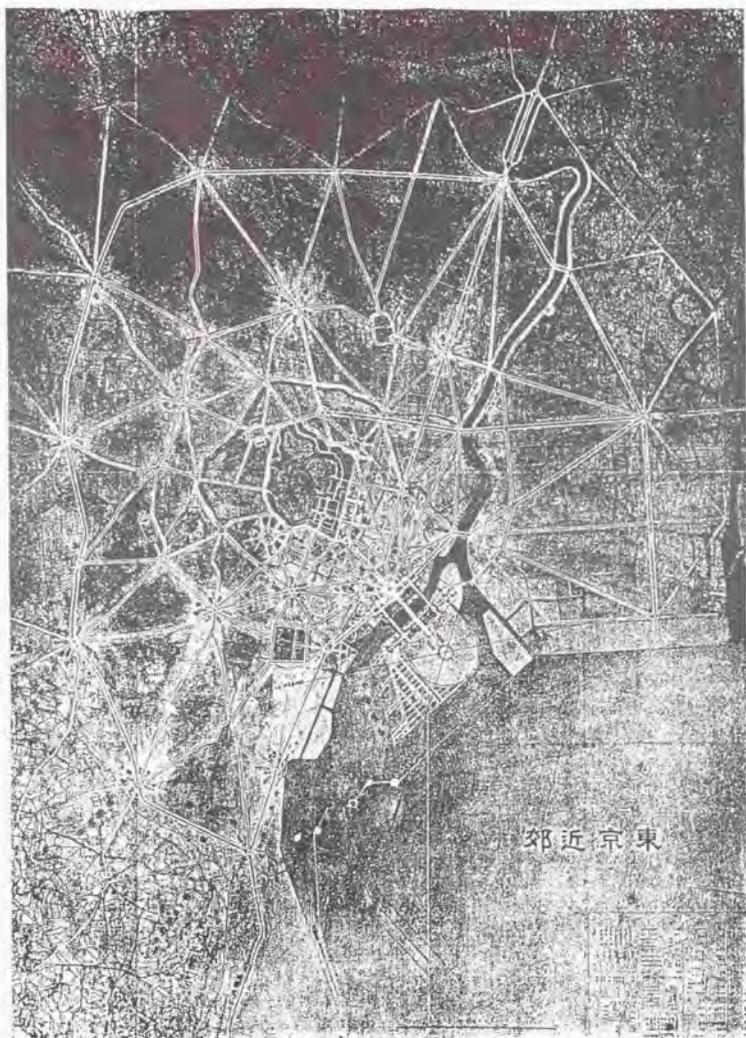


近世：大阪



官庁集中街計画：ベックマン案

0 5 10 km



帝都復興構想：中村案



帝都復興構想：石原案



帝都復興事業

田園都市



Figure 3.1 Plan of Letchworth.

レッチワース

田園都市のスケール比較

縮尺 1/50,000



国立



田園調布



ウェルイン

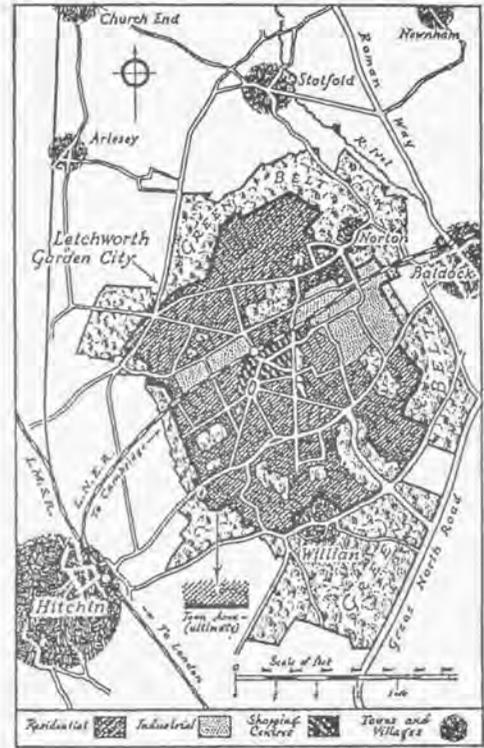


Figure 3.1 Plan of Letchworth.

レッチワース



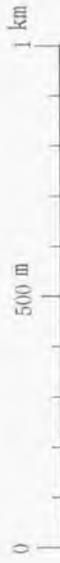
東京：赤坂離宮前

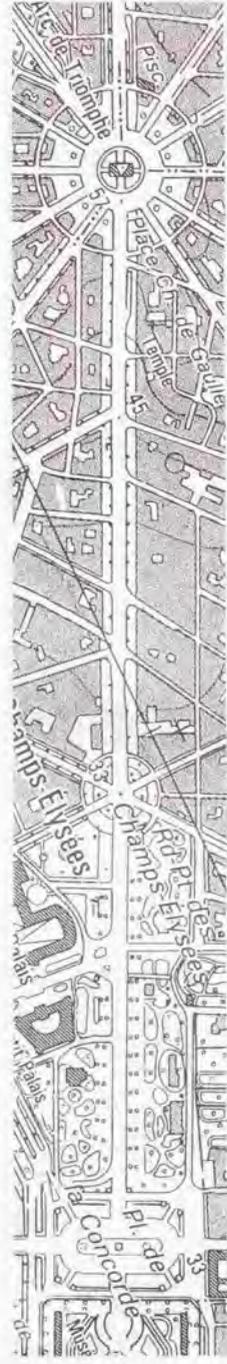


東京：浜町公園

ヴィスタ景を構成する街路のスケール比較

縮尺 1/10,000





パリ：コンコルド広場、シャンゼリゼ通り、凱旋門



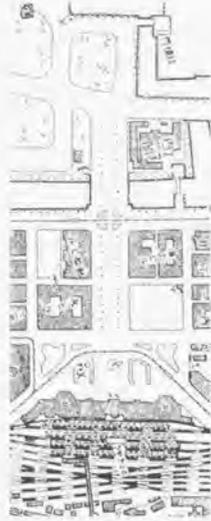
パリ：オペラ座大通り



ロンドン：バッキンガム宮殿とモール



東京：明治神宮外苑絵画館前



東京：東京駅と行幸通り



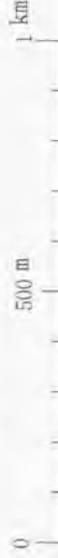
東京：赤坂離宮前



東京：浜町公園

ヴァイスタタ景を構成する街路のスケール比較

縮尺 1/10,000



付録2 帝都復興事業による橋梁リスト

「帝都復興区画整理誌第一編」東京市役所 昭和7年(1932) による

幹線街路上	復興局架設	96
運河改修にともなう橋梁	復興局架設	18
補助幹線街路上	東京市架設	129
	計	243

以上を河川別に並べたもの

帝都復興橋梁リスト（河川別）

*：運河改修に伴う橋梁

橋名	河川名	幹線街路* (復興局)	補助路線 (東京市)	形式	橋長 (m)	幅員 (m)
琴平橋	越中島川			41 S G	18.5	15
越中島橋	越中島川			122 S G	40.5	15
釣り船橋	越中島川			41 W G	22.2	15
調練橋	越中島川			121 W G	15.4	11
松代橋	横十間川	2		S G	39.7	27
天神橋	横十間川	22		S G	30	22
大島橋	横十間川		44	S G	40.5	15
本村橋	横十間川	29		S G	40.4	22
千砂橋	横十間川		119	S G	40.6	11
豊砂橋	横十間川	27		S G	39	22
海砂橋	横十間川		3	S G	40.5	11
柳島橋	横十間川	*		S G	43.8	16.5
三島橋	横十間川		45	S G	40.5	15
鉄道橋	横十間川	*		S G	40	複線
栗原橋	横十間川	*		S G	40.5	10.9
清水橋	横十間川		118	S G	40.6	11
岩井橋	横十間川	28		S G + R C F	45.3	22
旅行橋	横十間川		106	S T	40.6	11
神明橋	横十間川		103	W G	41.8	6
三ノ輪橋	音無川	1		R C F	4.9	22
綿橋	外濠		8	R C	33	22
鎌倉橋	外濠	35		R C A	30.2	22
掘留橋	外濠	14		R C A	25.6	27
新常盤橋	外濠	11		R C A	30.8	27
八重洲橋	外濠	7		R C A	38	44
まないた橋	外濠	2		R C A	24.5	42
常盤橋	外濠	33		R C A	39	27
数寄屋橋	外濠	4		R C A	38.5	36
雉子橋	外濠	14		S A	31.9	27
新有楽橋	外濠		17	S A	37.2	15
一ツ橋	外濠	13		S G + R C F	30.6	27
神田橋	外濠	12		S G + R C F	32.1	33
高橋	亀島川	17		R C A	32.7	22
壹岸橋	亀島川	3		R C G	41.3	33
亀島橋	亀島川	7		S A	31.2	22
新亀島橋	亀島川		27	S G	27	15
比丘尼橋	京橋川	19		R C A	31.7	27
新京橋	京橋川	1		R C A	31.4	44
炭谷橋	京橋川	*		S G	32.8	10
紺屋橋	京橋川	*		S G	31.8	11
白魚橋	京橋川	*		S G	33.1	9.5
栗谷橋	栗谷橋入堀		119	W G	70	10
源森橋	源森川	30		S A	24.4	22
金杉橋	古川	1		R C F	18.2	36
赤羽橋	古川	35		S G	15.7	22
将監橋	古川		13	S G	18.5	15
東元橋	五間堀川		44	S G	14	15
みろく寺橋	五間堀川	10		S G	14.1	25
伊豫橋	五間堀川	29		S T G	10.6	27
駒形橋	荒川	6		S A	149.1	22
永代橋	荒川	3		S A	165.2	22
蔵前橋	荒川	22		S A	173.2	22
相生小橋	荒川	10		S G	45.5	22
相生橋大橋	荒川	10		S G	146.5	22
言問橋	荒川	38		S G	237.7	22
清洲橋	荒川	28		S S	186.6	22
中ノ橋	桜橋川	5		S G	28	33
美芳橋	三好橋入堀		119	W G	7	10

水谷橋	三十間川	20	S A	27.2	15
賑橋	三十間川	22	S G	33	15
紀伊國橋	三十間堀川	19	R C	33	15
豊玉橋	三十間堀川	18	S G	32.4	15
三原橋	三十間堀川	4	S G	30.2	36
木挽橋	三十間堀川	23	S G	33	15
山水橋	山水橋入堀	119	W G	7	10
新三筋橋	山谷橋	94	R C	6.18	11
老松橋	山谷橋	92	R C	6.18	11
地方橋	山谷川	82	S G	11.7	15
今戸橋	山谷堀川	31	S A	24.6	12
山谷堀橋	山谷堀川	79	S G	11.8	15
吉野橋	山谷堀川	32	S G	12.3	22
千石橋	私用堀	42	S G	7.6	14
御堀橋	私用堀	42	S G	7.6	14
土橋	汐留川	19	R C A	28	27
蓬萊橋	汐留川	1	R C A	32	44
洲崎橋	洲崎川	42	S G	19.2	15
平佳橋	十間川	42	S G	20.4	15
井佳橋	十間川	5	S G	18.2	22
高橋	小名木川	10	S A	54.5	25
東深川橋	小名木川	41	S G	55.5	15
小名木川橋	小名木川	5	S G	55.5	22
大富橋	小名木川	40	S G	55.5	22
小松橋	小名木川	117	S T	56.4	11
西深川橋	小名木川	108	S T	56.4	11
新屋橋	小名木川	42	S T	67.3	15
萬年橋	小名木川	116	S T	56.6	15
新高橋	小名木川	109	S T	56.4	11
新金橋	新運河	20	R C F	33.1	15
東新川橋	新川	17	R C A	18.5	22
一之橋	新川	2	S G	10.3	18
日本堤橋	新堀川	23	R C F	10	22
昌平橋	神田川	35	R C A	23.8	30
聖橋	神田川	12	R C A	92.5	22
美倉橋	神田川	34	S A	35.8	22
浅草橋	神田川	5	S A	35.8	30
和泉橋	神田川	1	S A	35.7	44
左衛門橋	神田川	53	S A	35.5	15
後楽橋	神田川	41	S A	21	22
御茶ノ水橋	神田川	9	S F	80	22
飯田橋	神田川	14	S G	18	27
柳橋	神田川	4	S G	38.3	11
水道橋	神田川	13	S G	17.8	27
須賀橋	須賀堀川	5	S G	11	33
丸太橋	仙台堀支川	114	S G	17	11
海辺橋	仙台堀川	10	R C G	29.8	25
上之橋	仙台堀川	99	S A	36	15
千田橋	仙台堀川	117	S G	39.1	11
木更木橋	仙台堀川	108	S G	34.9	11
扇森橋	仙台堀川	27	S G	21	22
龜久橋	仙台堀川	41	S T	34.3	15
崎川橋	仙台堀川	109	S T	36.2	11
葉平橋	大横川	6	R C G	31.9	33
江東橋	大横川	2	S G	38.4	27
紅葉橋	大横川	104	S G	35.4	11
四四A橋	大横川	44	S G	37.9	15
扇橋	大横川	28	S G	40.8	22
菊柳橋	大横川	116	S G	38	11
大横橋	大横川	120	S G	26.7	11
横川橋	大横川	51	S G	33.1	22
清平橋	大横川	105	S G	39.3	11

菊川橋	大横川	29	S G	36.4	22
山石橋	大横川	3	S G	39.4	11
沢海橋	大横川	3	S G	25.7	23
茂森橋	大横川	7	S G + R C F	19.5	22
法恩寺橋	大横川	22	S G + R C F	32.8	22
撞木橋	大横川	106	S T	37.853	14
八反目橋	大横川	38	S T	11.4	22
福壽橋	大横川	119	S T	40.1	11
平川橋	大横川	103	S T	28.4	11
亀井橋	大横堀川支川	11	S G	21	22
巴橋	大島川	121	S G	40.5	11
練兵橋	大島川	*	S G	40.4	9
船木橋	大島川	3	S G	25	3
要橋	大島川	27	S G	19.4	22
福島橋	大島川	3	S G	17.4	33
平木橋	大島川	47	S G	23.4	22
黒船橋	大島川	10	S G	43.8	33
石島橋	大島川	*	S T	39.2	8
東宮橋	大島川	41	S T	40.6	15
巽橋	大島川・西支川	93	S G	21.2	15
元木橋	大島川・西支川	114	S T	26.4	11
木場橋	大島川・東支川	120	S T	27.2	11
二之橋	堅川	10	S A	23.8	25
新堅川橋	堅川	41	S G	36.4	15
西堅川橋	堅川	108	S G	35.8	11
牡丹橋	堅川	117	S G	35.6	11
一之橋	堅川	40	S G	37.2	15
四之橋	堅川	5	S G	35.8	22
三之橋	堅川	11	S G	36.9	11
千歳橋	堅川	107	S T	36.9	11
菊花橋	堅川	109	W G	36.5	11
采女橋	築地川	22	R C A	42	15
南門橋	築地川	*	R C A	45.2	11.2
尾張橋	築地川	*	R C A	80	11
門跡橋	築地川	4	R C F	24.7	27
開国橋	築地川	5	S G	34.3	33
南明橋	築地川	24	S G	33.9	15
祝橋	築地川	*	S G	36.5	15
亀井橋	築地川	18	S G	36.2	15
市場橋	築地川	5	S G	31	33
万年橋	築地川	4	S G	34.1	33
千代橋	築地川	25	S G + R C F	27	27
海幸橋	築地川・南支川	14	S A	27.5	15
曉橋	築地川・南支川	18	S G	31.5	15
新富橋	築地川新	*	S G	34.4	7.8
三吉橋	築地川新	*	S G	62.8	15
大和橋	中ノ川	27	S G	35	22
汐見橋	中ノ川	5	S G + R C F	30.1	33
鶴歩橋	中之川	120	S T	40.13	11
中之橋	中之堀川	99	S G	15	15
八ノ山橋	鐵道	1	S T	42.9	23
松島橋	東京運河	28	S T G	37.1	16.4
小藺橋	東堀留川	39	S A	36	22
親父橋	東堀留川	33	S G + R S F	32.6	22
西宝橋	徳永橋入堀	119	W G	7	10
石佳橋	二十間橋	42	S G	42.8	15
豊佳橋	二十間川	5	S G	38	22
湊橋	日本橋川	2	R C	49	18
江戸橋	日本橋川	1	S A	63.4	44
茅場橋	日本橋川	5	S G	52.1	33
豊海橋	日本橋川	*	S T	45.8	8
新月橋	入谷堀	6	R C	5.4	16

田島橋	入谷堀	65	RC	5.4	11
合羽橋	入谷堀	74	RC	5.4	11
入谷橋	入谷堀	3	RC	5.4	11
栄橋	入堀	96	RC	6.18	11
板小橋	入堀	41	R C F	4.3	14.58
難治橋	入堀	120	SG	21.2	9
古石場橋	入堀	122	SG	19	15
井上橋	入堀	41	SG	6.6	14
永本橋	入堀	119	SG	17.8	11
中之橋	入堀	42	SG	14	15
関口橋	入堀	121	SG	19	11
新辻橋	入堀	42	SG	36.7	15
繁栄橋	入堀	11	SG	20.7	22
新山名橋	入堀	40	SG	9.4	14
永喜橋	入堀	120	WG	7	10
新中橋	入堀	119	WG	10.6	11
豊田橋	入堀	42	WG	8	14
元加賀橋	入堀	109	WG	6.9	10
長鶴橋	入堀	119	WG	9.7	10
宝來川	入堀	117	WG	9.7	10
藤右衛門橋	入堀	41	WG	7.8	14
睦橋	入堀	120	WG	9.3	10
新永久橋	箱崎川	69	SG	37.5	13
菖蒲橋	箱崎川	28	SG + R D F	28.5	22
中ノ橋	浜町川	5	SG	13.7	44
大和橋	浜町川	2	SG	15.9	63.2
小川橋	浜町川	33	SG	13.5	22
鞍掛橋	浜町川	11	SG	13	27
岩井橋	浜町川	34	SG	14.2	22
久安橋	颯川	7	R C A	33	44
新場橋	颯川	27	SG	33.8	15
宝川	颯川	21	SG	33.7	11
松幡橋	颯川	*	SG	33	7.8
千代田橋	颯川	3	SG + R C F	32.3	44
彈正橋	颯川	17	SG + R C F	32.2	22
富島橋	福富支川	11	SG	17.5	22
福富橋	福富川	109	SG	20.4	11
末廣橋	福富川	11	SG	35.8	22
平久橋	平久川	125	SG	31.8	11
石濱橋	平久川	46	WG	27.3	10
海運橋	柳川	*	S A + R C F	35.2	11
兜橋	柳川	*	SG + R C F	31.4	11
永居橋	油堀川	41	SG	24.5	15
富岡橋	油堀川	10	SG	25.3	27
黒龜橋	油堀川	27	SG	25	22
和倉橋	油堀川	108	SG	20.4	11
一本橋	油堀川	89	ST	27.3	11
下之橋	油堀川	99	ST	25.8	15
武田橋	油堀川入堀	120	WG	7.8	10
濱園橋	藍濱川	53	SG	40.7	22
地藏橋	龍閑川	1	R C F	11	44
龍閑橋	龍閑川	19	R C G + A	10.4	27
甚兵衛橋	龍閑川	60	SG	12.4	11
猿子橋	六間堀川	44	SG	13.6	15
汐時橋	六間堀川	115	SG	11.8	11
北ノ橋	六間堀川	29	S T G	9.9	27
稲荷橋	櫻川	25	S A	39.3	15
八丁堀橋	櫻川	54	S T	44	11
蠟濱橋	濱町川	28	R C	15.4	15
濱洲橋	濱町川	61	R C	13	11
間屋橋	濱町川	9	SG	14	16

付録3 第一次大阪都市計画事業による橋梁リスト

「大阪都市計画事業橋梁総覧」大阪市役所 昭和6年(1931) による

改築橋梁	8	1	
街路新設拡築橋梁	3	1	
計	1	1	2

以上を河川別に並べたもの

大阪市橋梁リスト (河川別)

No.	橋名	河川名	素材	主径間構造	橋台構造	着工年	竣工年	橋長 (尺)	幅員 (尺)	面積当工費 (円/坪)	高欄総工費 (円)	高欄単価 (円/尺)	河川別平均工費 (円/坪)	河川別平均高欄単価 (円/尺)
43	松栄橋	阿波堀川	S	P G	P G	T14.10.22	T15.02.14	52.18	24.00	523	2,672	25.6		
37	太郎助橋	阿波堀川	S	F	F	S03.12.03	S04.03.31	51.00	19.80	594	2,058	20.2		
49	奈良屋橋	阿波堀川	S	P G	P G	T15.06.01	T15.11.29	51.48	24.00	514	2,570	25.0		
98	鞆橋	阿波堀川	S	P G	P G	S02.09.20	S03.03.20	48.71	78.00	587	3,921	40.2	579.6	27.7
59	からみ橋	いたち川	S	P G	P G	S02.09.02	S02.02.18	49.00	24.00	421	1,672	17.1		
52	勘助橋	いたち川	S	P G	P G	T15.08.25	S01.12.27	49.20	24.00	500	2,921	29.7		
53	芦柳橋	いたち川	S	P G	P G	S02.08.28	S03.02.22	48.00	19.80	394	207	2.2		
14	中之橋	海辺堀川	S	F	F	S03.12.19	S04.04.25	68.80	19.80	552	2,349	17.1		
81	江戸橋	江戸堀川	S	P G	P G	T14.05.01	T15.05.05	59.10	78.00	442	4,969	42.0		
47	崎吉橋	江戸堀川	S	I G	I G	T15.01.09	T15.09.30	93.00	24.00	513	3,897	21.0		
40	大目橋	江戸堀川	S	P G	P G	S05.05.05	S05.09.17	54.00	24.00	332	507	4.7		
53	江戸堀橋	江戸堀川	S	P G	P G	T15.10.14	S02.04.19	55.00	24.00	632	3,007	27.3		
3	大斉橋	江戸堀川	S	P G	P G	T15.06.01	T15.10.04	54.00	24.00	549	2,980	27.6	493.5	24.5
69	上之橋	海部堀川	S	F	F	S03.07.27	S03.12.13	68.80	19.80	497	1,590	11.6		
76	永代橋	海部堀川	R C	F	F	S03.09.17	S04.04.23	223.00	36.30	571	10,536	23.6		
11	大わたり橋	木津川	S	P G	P G	S05.03.26	S05.08.03	20.40	19.80	509	576	14.1	503.0	12.8
77	松島橋	木津川	S	P G	P G	S04.08.05	S05.08.27	229.00	36.30	502	5,653	14.5		
88	千代輪橋	木津川	S	P G	P G	T15.04.09	S02.01.08	208.80	42.00	503	9,966	23.9		
101	東芦分橋	木場川	S	P G	P G	S03.08.11	S04.02.28	108.58	51.32	351	2,191	10.1		
17	阿国橋	京町堀川	S	F	F	S04.07.23	S04.10.03	57.24	19.90	132	1,534	13.4		
50	千秋橋	京町堀川	S	P G	P G	T15.07.13	T15.12.18	51.29	24.00	531	2,526	24.6		
82	伏見橋	京町堀川	S	P G	P G	T14.05.01	T15.05.05	59.40	78.00	332	5,640	47.5	385.1	28.5
28	塚橋	境川運河	S	I G	I G	S02.01.10	S02.06.18	121.20	24.00	504	5,321	22.0	503.7	22.0
101	西芦分橋	逆川	S	P G	P G	S03.08.11	S04.02.28	52.87	48.02	457	1,908	18.0	457.0	18.0
44	鳴戸橋	摩摩堀川	S	P G	P G	T15.01.20	T15.04.13	48.60	24.30	562	2,686	29.2	523.3	29.2
38	白河橋	三軒家堀川	S	F	F	S04.11.08	S05.03.10	57.40	24.00	244	1,232	10.7	243.7	10.7
57	津守橋	七ノ瀬川	S	P G	P G	S02.05.31	S02.09.20	50.82	24.00	461	1,304	10.7		
32	月正橋	七ノ瀬川	S	F	F	S02.12.08	S03.04.04	54.60	19.80	517	1,817	16.6	488.8	12.7
56	龍津橋	聖天川	S	P G	P G	S02.02.01	S02.05.09	43.20	24.20	91	548	6.3		
8	福島橋	聖天川	S	I G	I G	S02.02.01	S02.05.09	26.50	31.35	275	337	6.4		
71	茶園橋	聖天川	S	I G	I G	S03.10.06	S04.01.27	48.00	26.40	491	1,122	11.7	285.6	8.1
51	富貴嶋橋	正蓮寺川	S	P G	P G	T15.03.28	T15.12.19	399.66	30.00	481	15,916	21.5	480.7	21.5
13	常盤橋	尻無川	S	F	F	S03.12.04	S04.04.25	55.50	23.10	476	911	8.2		
39	花園橋	尻無川	S	P G	P G	S05.04.25	S05.08.20	53.88	30.62	461	1,144	10.6	468.6	9.4
72	茶江橋	十三間川	S	P G	P G	S03.08.06	S04.01.24	47.69	19.80	456	120	1.3	456.3	1.3
90	嘉平次橋	大正運河	S	P G	P G	T14.12.20	S02.04.20	156.00	72.00	857	7,106	22.8	856.9	22.8

