

四谷見附橋のデザイン思想と周辺景観の歴史的変遷

法政大学・千葉大学各講師 正会員 伊東 孝

国電四谷駅をまたぐ四谷見附橋(以下「見附橋」)は、その橋灯と高欄が古風で特徴のあるデザインをしているため、道行く人の目を楽しませている。

橋のもとにある千代田区の説明板によると、見附橋は、赤坂離宮(現、迎賓館)東宮御所前に当るところから、景観を損なわぬよう設計された、という¹⁾。

この橋は現在、新宿区の文化財に指定されている。指定理由は、i) 都内最古の陸橋であること、および ii) 文明開化時のおもかげをしるべきことができる都内唯一のもの、だからである²⁾。

ここには、いくつかの意味深い内容を読みとることができる。まず、架橋に際し、赤坂離宮とのデザインの調和を考えたという、当時の橋梁設計思想である。建物の様式を統一するとか、町並みを整えるということとは、昔からよく行われていたことであるが、後述するように、建物の様式に合わせて、橋梁を設計するという考え方は、今日においても非常に示唆的である。それも建物の傍に橋を設計するのであれば、誰しも思いつくことかも知れないが、見附橋と赤坂離宮とは、距離的にかなり離れているのである。赤坂離宮の門庭の距離は370m、建物本体迄は580mもある。

現代の橋梁を見ていると、橋梁自体の美を強調することはあっても、具体的な建造物と様式を統一させることは、まずない。都市内高架道路は、このような考え方は无缘の代物である。今から約70年前、橋梁設計思想に「地域環境デザイン」の考え方があったことに、まず注目してみたい。

オ2には、都内最古の陸橋という点である。これから想像したことは、架橋時にあって、濠は既に埋め立てられていたのではないかと、ということである。景観において水の占める役割は貴重である。見附橋と濠の水との関係を取り合わせが、どのようなものであったのか。これがオ2の課題である。

本稿では、上記2点を中心に検討を行い、特に後者については地図を利用しながら、見附橋の橋梁景観の変遷を考察している。同時に、これらの検討を通じて、現代に提起しているものを探ってみたい。

1. 見附橋の型式と地域環境デザイン

(1) 見附橋の経緯と概要

江戸時代の四谷見附は、道路がコの字型をしており、それには、敵の攻撃をこゝで一阻止しようとする狙いがあった。しかし明治になって交通量が増大してきたため、この変則的な遺物は交通の妨げになるとして、東京市議会で、この部分を市区改正事業の一つとして直線道路にすることを決議した(M43年2月)。橋梁工事は、明治44年4月に着工、2年半後の大正2年9月に竣工した。

橋梁の概要は、次表の通りである³⁾。

項目	概 要
型 式	鋼アーチ橋
橋 長	20間2尺(≒37m)
幅 員	12間(≒22m)、このうち車道部分8間、歩道部分各2間
装 飾	フランス式(ネオバロック様式の赤坂離宮に合わせたもの)
設計及び監督	東京市(橋梁課長樺島正義、川地陽一郎)
装飾設計	東京市(宮務課長田島禎造、福田義、小林英彦)
総工費	27万6748円29銭
鉄 材	米国カーネギー鋼鉄会社より購入

(2) 見附橋の型式と色彩

橋梁型式の考え方について、当時設計したすまわっていた東京市橋梁課長樺島正義・川地陽一郎の報告や発言内容から探ってみよう。

① 上陸式アーチ橋とした理由

見附橋をアーチ橋に決めた理由は定かでない。しかし、橋梁上から赤坂離宮を望み見ることや、逆に赤坂離宮から見附橋を眺めた時、ローゼ橋やトラス橋などの下路橋であると、鉄道線路との建築境界の面で問題がなくても、赤坂離宮との大まな面での釣り合い・上部橋による見通しの点で問題があったと考えられる。上陸式アーチ橋は、他の橋梁型式と比べ、外観的に勝ち、しかも見通しが効くため、採用されたと思われる。

これに対し、橋梁型式の検討は余り行われず、アーチ橋が採用されたことも類推できる。例えば、樺島が市街橋建設に携わっていた頃、く盛んにアーチ、アーチという声があった……とあるからだ。⁴⁾

③「高欄廻り」のデザイン

東京市最初の鉄筋コンクリート・アーチ橋として知られる鍛冶橋の竣工(丁. 3)報告に際し、樺島は、橋灯と高欄について、以下のように述べている。⁵⁾

「高欄廻り」を橋上道路の両側にある高欄とこれと連続してその四隅に配置された親柱と袖高欄とを総称する言葉と考えると、「高欄廻り」は、橋の外貌を引き立たせるものである。橋上高欄は、橋梁の側面美を顕し、親柱と袖高欄は、橋の左右にあつて橋梁の正面美に大きな影響を持っている。

まず、見附橋の橋灯の具体的なデザインについて、みてみよう。

高欄親柱は、袖柱より大きな花崗岩柱を立て、その上に高さ11尺の青銅製のランフ台をのせてある。ランフ台は中央に高さ10尺の円柱を立て、その頂上に高燭光の大ランプ1個を置き、その下方に円柱から入口に長さ2尺の腕金物を突き出し、その端に50燭光の小形ランフをとりつけた。小形ランフは輪状彫刻を施した板で連結されている。⁶⁾

高欄のデザインは、以下のように記述されている。

高欄は、柱と柱を簡単に成形した鉄筋製の間柱と入体的な間隔を立て、その中間に鉄をたてに連ね、これにフランス式彫刻を組み合わせた鉄筋製高欄を取り付けている。これから全ての彫刻は鉄筋物なので、製作が大変なはずが、出来る限り簡単に、簡単な彫刻を意味するだけになっている。高欄の中央部は手法を少し変えて、青銅製の名板を取り付け、外側に面した方は、金メッキをしてある。⁷⁾

④橋梁の色彩

見附橋のアーチ部分は、現在水色に塗られているが、竣工当時の色は茶褐色であり、高欄の色は黒である。⁸⁾ 高欄中央部の橋名板は金色、橋灯は青銅、袖柱・笠石・地覆石・橋台の角は白、ぽい花崗岩、橋台はレンガが使われていたことを考え合わせると、橋梁本体は洗練した感じを出しながらも、全体としてカラフルであり、当時としてはハイカラな感じがしたのではなかろうか。

乙. 赤坂龍宮と地域環境デザイン

さて、以上のようにデザイン的に工夫をこらされた橋であるが、何故にその造りを配る必要があったのであろうか。また、「地域環境との調和」という設計思想は、見附橋だけに限定された考えただけなのだろうか。

(1) 大きな、赤坂龍宮の存在

まず少し指摘しておくべきことは、赤坂龍宮の存在である。四谷見附の周囲でひとまわり立つ建物と言えば、当時この龍宮をのいて他になく、しかも当時の絶対主義的天皇制の時代状況と考えると、その存在は非常に大きな、たゞ、と断言せざるを得ない。

赤坂龍宮との対比で橋梁デザインを考えると、それは龍宮より目立つものではないし、またそれを落としめるものであってもならない。龍宮を生かす形で、デザインされなければならなかった。

更に地域環境の機能的な面を考えると、見附橋は龍宮へのアプローチになっていく、と考えられる。橋を渡りながら、こから訪れる龍宮を眺め、左に折れて正門前の前庭を歩いて行く。まもなく正門をくぐり、龍宮へと向か、て行くのである。それはあたかも神社へ向かって、一の鳥居、二の鳥居へと、敬虔な気持ちを増幅させるが歩みを進めて行くようなものである。このような環境演出上の効果も考えられて、見附橋のデザインが決められた、と推察される。

(2) 橋梁の設計思想であった「地域環境デザイン」

見附橋と相前後して作られた橋に、日本橋(M44竣工)と前述した鍛冶橋とがある。これらの工事記録や報告をみると、橋梁を設計する時、地域環境デザイン条件を検討しながら、橋の型式や装飾を決めていたことがわかる。日本橋は、全国里程の起点という意味に重点がおかれ、鍛冶橋は皇居二重橋へ向かう橋としての意義が強調されていた。日本橋を石造りにしたのは、銀座の煉瓦街と呼ばせたい、と言われる。⁹⁾ このように地域環境のデザイン条件を考えると、橋梁設計思想は、採用されたデザインの適否を別にしても、当時の橋梁設計者が普通に考えていた事柄のようである。しかしながら四谷見附橋のように、建物の様式と一致させて「地域環境の様式的統一」をはかったという事実は、特筆すべき事項といえる。逆に言うと、他の地域では、様式を一致させるに値する(と思われる)建造物が、周囲になかった、とも考えられる。

(3) 鍛冶橋に見られる「地域環境デザイン」の設計思想

しかし、橋梁設計における「地域環境デザイン」の思想には注が必要である。というのは、橋梁美や地域

環境デザインを重視しているのは、道路橋ばかりであって、鉄道橋では、そのような意図が見られないからである¹¹⁾。面白いことに、当時アメリカでも同じ傾向があったという。何故なのであろうか。連続高架という特殊性によるのであろうか。その一つの理由に、鉄道橋はいかに安く早く作るかに重点がおかれ、形について考える余裕のなさがあげられている¹²⁾。

更に付け加えると、鉄道橋と比較した場合、道路橋の「馴染み易さ」があげられる。鉄道橋は普通、眺めるだけであり、渡るのは列車にのり、というように間接的な利用である。人の利用に対して間接的・拒否的である。これに対し道路橋は眺める対象であると同時に自分の足で渡り、立ち止まり、橋から眺めるというように直接的な肉体的体験を通して利用方法である。人の利用に対して間接的・受容的である。デザイン的にもそれは如実に現れている。道路橋には親柱・袖高欄および橋詰め広場があり、橋梁の正面景観にも配慮がみられるのに対し、鉄道橋は、みられない。以上のような人との関わり方・利用の仕方との相違が、橋梁に対する関心の持たれ方や橋の型式デザインにも現れたのではなからうか。

3. 見附橋の景観の変遷¹³⁾

上述した見附橋の橋梁景観は今日、どのように変化してきたのか、それを地図から読みとってみよう¹⁴⁾。ここでは、以下の4点に的を絞って景観の変遷を追っている。

i) 鉄道の敷設による景観の変化

ii) 架橋による景観の変化

iii) 橋梁と赤坂離宮との相互眺望関係

iv) 橋梁と赤坂離宮とをとり囲む周辺環境の変化

①明治19年

- i) 現在の若葉東公園は、草地であり、江戸時代の紀伊殿の屋敷は皇居が炎上したため、明治6年5月より後皇居として使用されていた(後皇居は明治20年1月迄)。当時、正門は喰違土橋に面していた。
- ii) 四谷見附土橋——喰違土橋間の濠の周囲は、草地・植林地・果樹園等が多く、高い建物は余り建っていない。

②明治36年

- i) 若葉東公園用地は、学習院の用地となり、紀伊殿の屋敷は、後皇居の役目を終え、赤坂離宮となっている。また、離宮の北側部分の通りは、それ迄の「へ」の字型から直すぐに直され、道路の線形が整えられている。

- ii) 明治28年4月に飯田町まで延長された甲武鉄道は、学習院および赤坂離宮の用地下を、トンネルで通過している。このため四谷駅周辺の濠が部分的に埋められ、停車場・線路敷用地となっている。

iii) 図面からは、建物の建築状況は判断できない。

③大正元年

- i) 赤坂離宮は、フランスのベルサイユ宮殿を模して明治42年に建設され、正門は喰違土橋側から、現若葉東公園側に設置された。同時に、アプローチとなる若葉東公園の整備も行われた。これに伴って、学習院は赤坂離宮の西側に移動している。
- ii) 四谷見附橋は、工事中であり、図面には橋の位置が点線で示されている。
- iii) 四谷見附土橋と外濠通り(都道405号)には、市電が通っている。
- iv) 建物の建築状況は不明である。この時期、四谷区には田畑は見られず、地域的には商業地であったといわれている¹⁵⁾。

④大正12年

- i) 橋は架設されたが、土橋との間には水があった。架橋と同時に、土橋にあった市電の線路は四谷見附橋につけ換えられた。(図面から判断すると、濠を斜めに横切る線路敷用地の埋め立て部分は、大正元年の図面より多少増加している。)
- ii) 四谷見附橋は、喰違橋からも望見することが可能であり、現在と比較すると眺望地域は、かなり広がったことが推察される。
- iii) 四谷駅周辺は、関東大震災で焼けなかったが、具体的な被害状況は不明である。建築状況もまた不明である。

⑤昭和4年

- i) 四谷見附橋と土橋との間は埋め立てられ、市ヶ谷側も現在の本塩町の境界迄埋め立てられているのがわかる。
- ii) 高島邸のあった敷地は、上智大学の敷地になっている¹⁶⁾。建物の建築状況は、図面から判断できない。

⑥昭和15年

- i) 埋め立ては、更に進行し、濠を横切る線路敷迄埋め立てられ、市ヶ谷側は、現在の外濠公園の区域ができる。
- ii) 図面から判断すると、四谷改札口・麹町改札口が作られたようである。
- iii) 赤坂離宮の下を、通っていたトンネルのつけ換え工事が行なわれたらしい。
- iv) 赤坂記念公園(現四谷中1中学校用地)が整備され、周辺の公園整備も行なわれているため、景観的には、非常に整ったと言えよう。
- v) 周辺は未整備であったが、濠の水面がまだ見られた昭和4年の頃の景観の方が、周辺の公園整備を行ったが線路敷迄埋め立てしまったこの時期の景観よりも秀れていたと思われる。

⑦昭和16年

- i) 四谷駅は拡張され、四谷改札口・南口(新橋寄り)も増設されている。四谷見附橋から赤坂離宮を望んだ時、南口改札口がどのように見えただけになる点である。
- ii) 周辺の建物の建築状況は不明である。

⑧昭和21年

- i) 赤坂離宮は戦災を免れたが、周辺は戦災に遭ってほとんど焼失している。

④昭和28年

- i) 濠は埋め立てられ、上智大学はそれを都から借用してグラウンドに利用している。同時に、大学のキャンパスが拡張されている。
- ii) 戦前にあつた(昭和16年参照)四谷駅南口改札口は、図面に見られない。
- iii) 陸運局の建物が立ち、これが、赤坂離宮の望見を損ねている、と言われた。
- iv) 赤坂記念公園の北側の一部を四谷中1中学が占めているのがわかる。四谷中1中学の校庭は公園と併用され、授業中は中学校で使用し、それ以外の時は公園に開放されている。
- v) 戦後の復興が終えた時期であり、周囲にはまだ高層ビルは建っていないが、たと思われる。赤坂離宮と橋との一体性が、まだ感じられた頃と推測されるが、濠が埋められ、橋梁景観から水が失なわれたのは、大きな損失である。諸によると、震災による建物の破壊を濠の中に処分したため、濠が埋め立てられたと言われている。

⑤現在

- i) 昭和53年の地図によると、赤坂記念公園(現四谷見附公園)は、四谷中1中学によって半分は減らされている。しかも、都市計画図では、校舎が新築されるため、公園は更に半分に減らされ、当初の半分に減らしてしまっている。
- ii) また、都道405・415号が撤中されると、赤坂記念公園の遺産である並木が撤去されることになり、四谷見附公園は、更に縮小される運命にある。
- iii) 地下鉄・国鉄駅舎の建物は、赤坂離宮と見附橋とで構成されていた「地域環境の様式的統一」を全く損ねてしまっている。
- iv) 更に、周辺に林立するビル群によって橋のシンボル性は喪失し、赤坂離宮の背景にある高層ビルと相俟って、見附橋をとり囲む地域環境と景観は、大きく変貌してきている。

図面考察から、見附橋が陸橋であったことは、ほぼ裏付けられるが、それは橋の部分だけであり、その両側には木のあったことがわかる。また先に引用した文献によれば、濠は架橋工事の築堤建設によって埋め立てられたことがわかる。築堤は、交通に支障のないように工事を行うためと推測される。完成図面では、見附橋と土橋との間は埋め立てられているように描かれており、地図の記入と違っている。どちらの叙述が正しいのか不明である。

また橋梁景観の変遷について要約すると、以下のようになる。

昭和15年頃は、周辺整備が不十分であつたとは言え、見附橋とその周辺は、水も緑もある快適な都市景観であつたと言えよう。それが戦後、

- i) 濠が埋められて、水がなくなり、

ii) 学校と駅舎建設による公園の喰いつぶしが行われ、緑を喪失し、

iii) 地下鉄・国鉄駅舎の建設によって、橋の設計意図であつた「地域環境の様式的統一性」は損なわれてしまつた。

iv) また、ビル群・高層ビルの出現は、それに拍車をかけたものであると言えよう。

(注)

- 1) 今日では、見当らない。
- 2) 新宿区文化財基本台帳「四谷見附橋」。見附橋は、老朽化していること及び橋をほすむ新宿側と麹町側の道路は幅幅狭みことから、架け替へにせまれている。
- 3) 表は以下の文献より作成した。
・川地陽一「四谷見附橋工事報告」『工学会誌』No.377, T3, 10.
・東京市会決議録 明治43年1月～12月、2丁～5丁
・四谷見附橋開通祝賀会編「四谷見附橋開橋記念」
・東京都建設局「四谷見附橋調査設計報告書——周辺調査稿」S54.3
4) 樺島正義「欧米における市街橋雑感」『土木学会誌』Vol.11-4, P.12, T14.8.引用した内容が、大正の初期を述べているが否かは定かでないが、時期的には対応していると考えられる。今後、文献的・資料的な確認が必要である。
- 5) 土木学会編「日本土木史 大正元年～昭和15年」(土木学会, P.710, S40.12)によると、架設橋は昭和3年の竣工になっている。これは、ミス・7かと思われる。
- 6) 樺島正義「架設橋(五)」『工学』Vol.2-14, PP.29～30, T4.
- 7) 川島陽一, PP.501～502.
- 8) 同上書, P.502.
橋を板を高欄に取りつけたことに、樺島は批判的である。橋名板は、装飾性につけるべきであり、それは当初の設計設計に含ませておくべきである、という。(樺島正義「橋梁の概観」『土木学会誌』Vol.15-10, PP.21～22, S4.10)
- 9) 川地陽一, P.502.
外環は、見附橋・見附門橋をほす人で、市ヶ谷側が市ヶ谷風致地区に、溜池側が丹後橋風致地区に指定されている。現在、橋に塗られている水色のペンキが、風致に馴染みか否かは、非常に疑問である。
- 10) 「日本橋記念誌」日本橋記念発行所, M44.4.
- 11) 例えば「土木学会誌」Vol.3-1(T6.2)には、く本邦鉄道橋ノ沿革ニ就テ(久保田敬一)と題して、明治以来の鉄道橋の歴史が述べられているが、技術面の叙述のみみられない。
- 12) 谷井陽之助「欧米に於ける市街橋雑感」『土木学会誌』Vol.11-1, P.29, T14.2.
- 13) この項は主に、東京都建設局の報告書(前掲書)から引用している。
- 14) 図面は主に、新宿区教育委員会発行の「新宿区地図集」(S54.3)による。手稿では掲載できなかったため、発表の時に訂正に入れた。
- 15) 「新宿区地図集」P.84.
- 16) 図面では判断できないが、上智大学の創立は大正2年である。
- 17) 濠が埋め立てられたのは、昭和24年である、と言われる。(上智大学へのヒアリングによる。)
- 18) 四谷中1中学は、新制中学校のしくれた昭和23年に創立された。(四谷中1中学へのヒアリングによる。)
- 19) 樺島は、後日「橋梁の美は環境との調和ということであるが、環境中最も重要なものは、水景との調和である」と述べている(欧米における市街橋雑感)。見附橋について、彼はどのように考えたのであろうか。濠の水を消した処、寂しいかあつたのだろうか。
- 20) 川地陽一, P.499.
- 21) この他、アーチ橋の架橋技術の問題と考えられるが、不明である。
- 22) 川地陽一, 平面図参照。