

明治五年九月十二日（旧暦）新橋・横浜間の鉄道が開業した。文明開化を標榜する明治新政府にとって、鉄道の敷設は、新生日本のイメージを内外に印象づけるためにも是非ともやり遂げるべき大事業であった。実際、新しい時代のシンボルとして、陸蒸気ほど人々に鮮烈な印象を与えたものは無かったのではないか。その起点である新橋ステーションは、まさに近代日本の始発駅となったのである。

# 新橋ステーションの復元

東京汐留  
鐵道館  
蒸気車  
往返之圖

東京横濱  
年引出車  
八月九日十時十五分  
年引出車  
八月二十四日十時十五分  
横濱迄往來在連  
上等 全一兩二米  
中等 全一兩二米  
下等 全一兩二米  
小兒半價  
事便全一兩



広重：東京汐留鐵道館蒸気車往返之圖 交通博物館蔵

菊池重郎・協力：大林組プロジェクトチーム



# 新橋ステーション復元の夢 菊池重郎

明治五年（一八七二）九月、今から一〇八年前に、日本にはじめて鉄道が敷設され、新橋横浜間がいち早く開通した。その時東京の新橋に建設されたターミナルが新橋ステーションであって、鉄道唱歌にも歌われているように汽笛一声汽車は新橋から出発した。新橋ステーションは云わずと知れた日本の駅の原点であり源流なのである。

鉄道は、駕籠しかなかった世の中に忽然として出現した文明開化の花形であって、庶民はこの文明の利器の出現に驚嘆し興奮したのだ。距離は僅か二十九キロにすぎなかったが、東京から横浜に五十三分で行けるようになった。鉄道は陸蒸気といわれた。陸上を走る乗り合いの交通機関の意味がこの陸蒸気という言葉に託されていた。陸蒸気に乗る人はステーションに行つて発車を待ち、上等中等下等のどれかを懐具合に応じて選んで乗った。

建設工事はお雇いイギリス人技師の手で進められ、レールも機関車も客車もすべてイギリスから輸入し、運転もはじめはイギリス人であって、当初は鉄道全体が舶来品である。ステーションも外人建築家設計のハイカラな洋風建築であって、新橋ステーションは新興東京の玄関口を飾った。東京の明治洋風建築は明治元年の築地ホテル館につき、延遠館（二年）、海軍兵学寮および竹橋陣営（四年）、そして新橋ステーション、第一国立銀行という順序になるが、誰でも何時でも自由に出入りできる点では新橋ステーションが最初であり第一号なのである。

陸蒸気の駅は、はじめの頃は駅とも停車場とも云わず、英語そのまゝを片カナ書きしてステーションといい、新橋は新橋ステーション、横浜は横浜ステーションと称した。ステーションを我流にステーションとかステーション、ステーションなどと訛ることもあったが、ステーションであって、ターミナルは両極ステーションといわれた。如何にもハイカラのようにも思われるが、旧来の街道宿駅との無用の摩擦を避けた苦心の結果であって、後には「停車場」になり「駅」となったわけである。

日本最初の新橋ステーションは、横浜ステーションとともに横浜在住のアメリカ人技師建築家のR・P・ブリジエンス（R・P・

Bridgeans）が設計監理した。当時鉄道寮には大勢のイギリス技術陣がいたのにも拘らず、鉄道の目玉であるステーションの設計を何故民間のアメリカ人がやることになったのか、何も記録がなく不思議なことであるが、何か複雑な理由があったに違いない。ブリジエンスは幕末に横浜に渡来した一人で、築地ホテル館の建築にも関与して、日本特に関東の事情に詳しかったのであろうが、アメリカ公使館書記官A・L・C・ポートマンや高島嘉右衛門などとも関係があったのであろう。彼は間もなく新橋に近い木挽町に後藤象二郎の蓬萊社（後の第十五銀行）の建築も設計していて、当時京浜間ではウオートルスよりも先輩格の著名な外人建築家なのである。しかしご多分にもれず、その出生もその後の消息も残念乍ら杳として知られない。

設計者ブリジエンスのことがよく分からないのと似て、新橋ステーションの建物も明治五年以来大正三年まで、新橋停車場時代を含めて東海道本線の起点として無数の旅客を出入りさせていたのにも拘らず、記録が失われ意外とその実態が分からなくなつてしまった。外人の設計ということもあろうが、日本では災害が多く、開業を真近に控えた明治五年一月二十六日には和田倉大火が起こり築地ホテル館もこの時焼失したが、鉄道の役所である鉄道寮の属した工部省庁舎も焼失し重要な資料もなくなったのであろう。さらに大正十二年九月一日には関東大震災が突如として発生し、由緒ある新橋ステーションも鉄道省庁舎も地震に伴う火事で焼失した。

錦絵や写真が僅かにその偉を伝えているとはいふものの、絶えず改修・改良を重ねて旅客の増加などに順応していったのであるから、開通当初の新橋ステーションは昭和になると次第に幻のステーションになつてしまった。

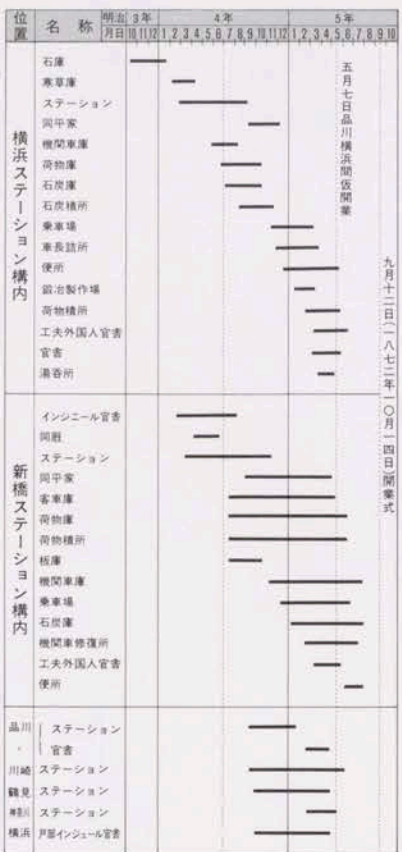
開通当時の工事記録は殆ど見当たらないが、信憑性の高い唯一の記録は明治五年十月付の「從東京新橋至横浜野毛浦・鉄道諸建築箇所分費用綱目」であらう。「箇所分」というのは箇所別の意味で鉄道施設の工事費を表記している。戦前には忘れられていたが、鉄道技術発達史編纂の折利用し、昭和四十五年の国鉄百年史もこれによつて、これによつて新橋・横浜両ステーション

駅とホームとの関係だが、ヨーロッパの駅ではその中間に幅広いコンコースがあり、テーブルや椅子もあつてゆっくりコーヒーもビールも飲める。駅本屋に並行しホームには直角に配置されているこの大きな空間はコンコースの名の通りである。日本との混同を避けるために、私は「横引きコンコース」と呼ぶことにしているが、開業時の新橋ステーションにも小規模にしてこれがあったことを今迄見逃していたのだ。

帰国後も日々建物保存の仕事に追われたが、折をみて当時学生だった有田孝一氏や少し遅れて庄司卓郎氏の協力で復元図の作成を進めた。正面の立面図はできるのだけれども、まだ資料が抜けていて重要な背面が思うように描けない。別の仕事で、知りながら今迄利用しなかった二資料にふと気がつき、検討するとどうやらうまく行く。早速復元論の草稿を書いた。昭和四十九年のことであつたが、製図の手が都合つかず草稿はそのまま懐底に埃にまみれてしまった。

その後、谷口館長から建築模型製作の案がでて、新橋ステーションも加えることにした。模型製作は着手前に慎重な学術的研究が必要である。幸い新橋ステーションは見透しがある。図面ばかりでなく模型まで製作できるなら、夢は果たせる。太田和夫氏にも相談した。復元の夢はどうやら実現しそうにみえたが、谷口氏は昨年二月に急逝された。それからしばらくして、大林組が「季刊大林」の特集テーマを「駅」と定め、新橋ステーション復元の企画を持ち込んできた。太田和夫氏、国鉄の鈴木建築課長のお勧めもあつて復元図作成に着手し、大林組建築設計部門の方々の献身的な協力をえて、廿余年にわたつた明治初期、開業時の新橋ステーションの復元図はここに出来上がった。思うと永い道程であつたが、協力を賜つた大勢の方々から感謝の意を表す。

復元に際しては建築史家として学術的に正確を期したので、近くその過程は学術論文にまとめてご批判を仰ぐこととしているが、やつと日本の近代的陸上交通の源流である鉄道の、百余年前に開通した当時の新橋ステーションの姿が今に甦つた喜びを諸賢とともに分かちあいたい。故人となられた伊藤滋、谷口吉郎両博士も喜んでいて下さることであらう。夢ははてしない。何とかして楽しい新橋ステーションの模範を作りたいためである。



ヨンの建築工事工程をみると次図のようになり、およその全体の工程はわかる。しかしこれだけでは平面も立面も建築的には九月十二日（一八七二年）一月一日開業式

さつぱりわからないのである。

戦後国鉄に入り故伊藤滋氏（元日本建築学会会長、太田和夫氏（株鉄道会館相談役）のしたて建設と研究に若い情熱を傾けるようになったが、私はいつしか幻の新橋ステーションの復元を夢みるようになった。国鉄本社の技術局が合同して鉄道技術発達史の編集を計画したのは昭和二十九年ごろであつたが、命ぜられるままに建築編を担当することになった。先輩・同僚の協力もあつて一応の体裁は整い、無事脱稿して部内で印刷されたのは昭和三十四年一月である。復元の夢を果たす絶好のチャンスではあつたが、部分に捉われては全体は纏らないと思ひ、惜しいが復元作業は放棄せざるをえなかつた。

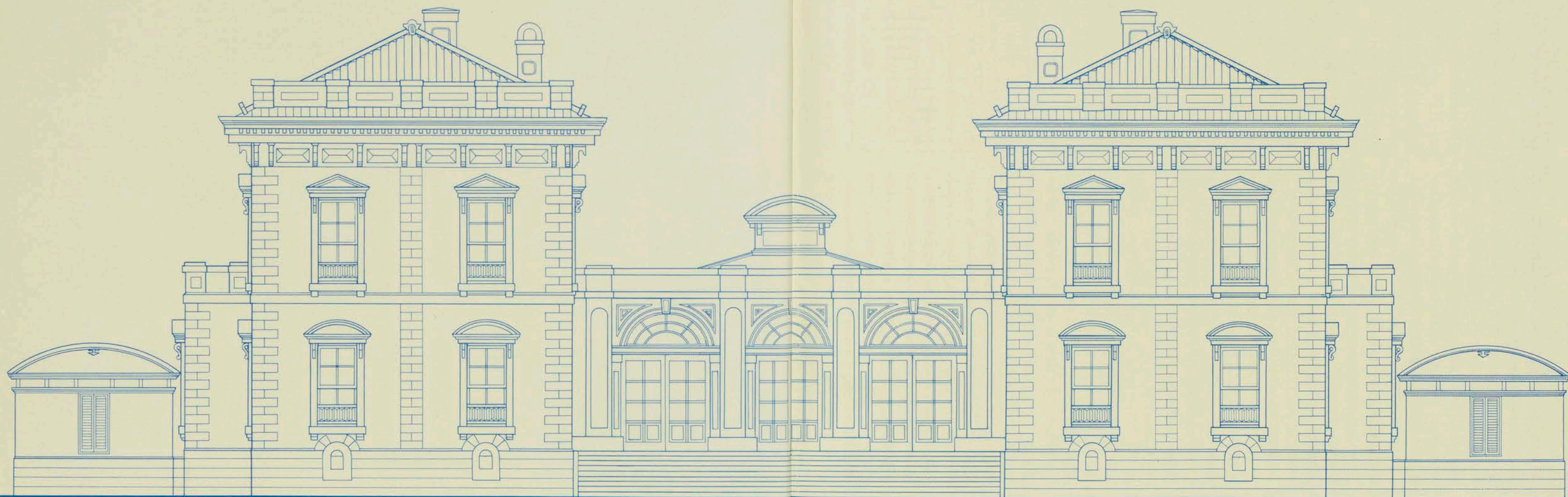
昭和三十五年国鉄を退職して、谷口吉郎先生にさそわれ博物館明治村の創設に関与してからも復元の夢は消えるどころか益々大きく膨らんでいった。昭和四十四年日蘭文化交流シンポジウムで渡欧した時、無理な日程をやりくりしてヨーロッパの古い大駅を眺めることも忘れなかつた。気儘な一人旅のお蔭で、駅の色も機能も、「百聞は一見に如かず」の諺のとおり、良くわかつたばかりか、永いこと気になつている新橋ステーション復元のヒントをようやく掴むことができたのである。

欧米の駅についてはすでにミークスの名著がある。出版直後に読んでいたのであつたが、ミークスはどちらかというとな静的な姿であつて、旅客の動態に対応した動的な事項には視点が向けられていない。欧米の人には当然の姿である。静かな大駅の片隅に行んで鉄骨のシエッドを仰ぎ日欧の相違をあれこれと比



# SHIMBASHI STATION

新橋ステーション復元図



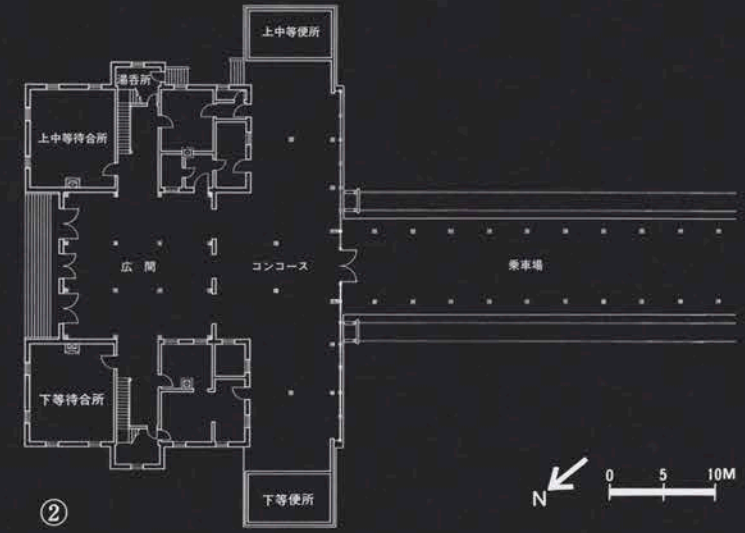
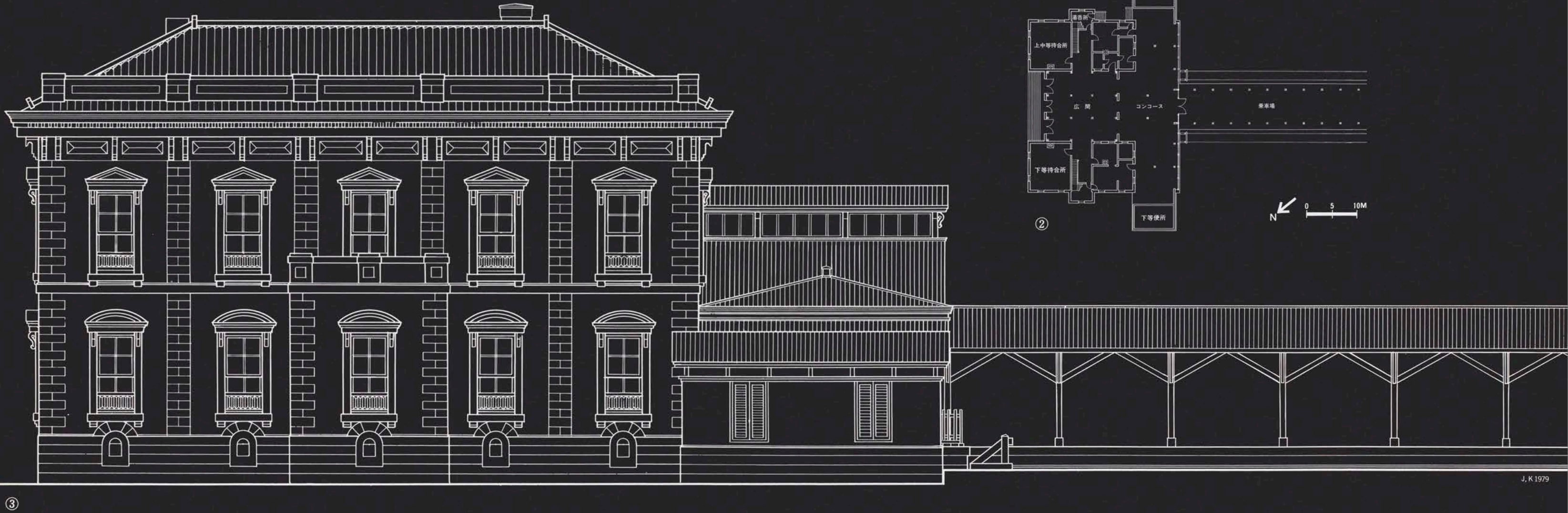
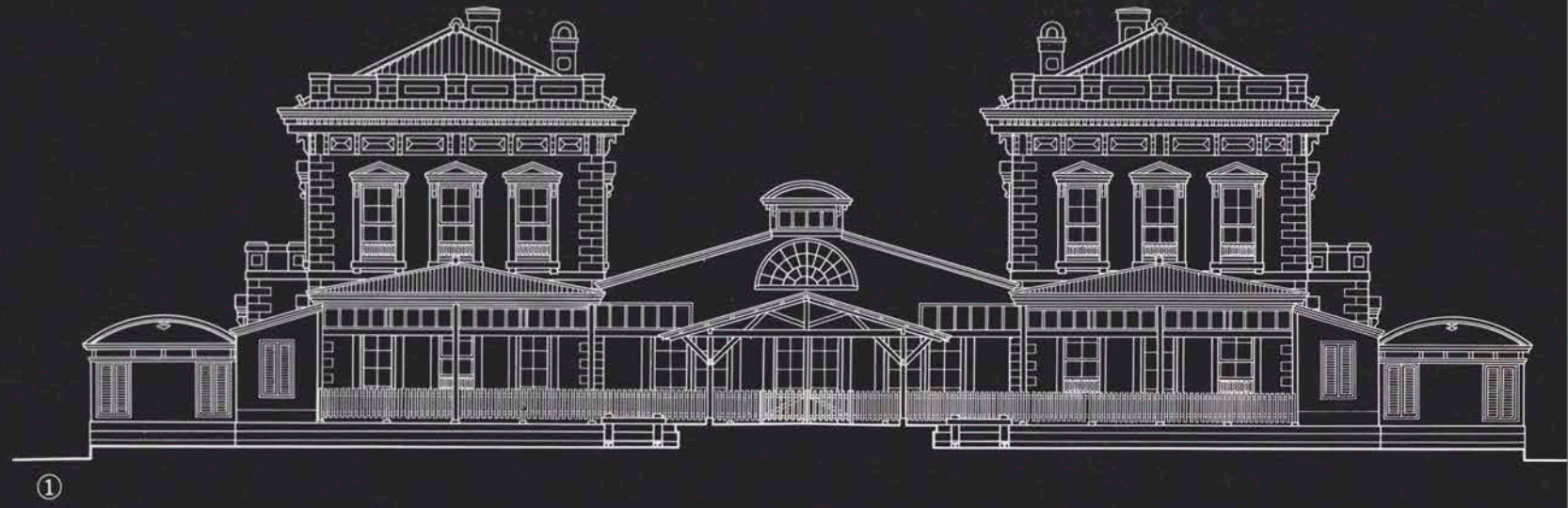
●正面図

0 2.5 5 M

J, K 1979



- ① 背面図
- ② 平面図
- ③ 側面図





# 新橋ステーションの復元をめぐる

「駅」——われわれは今そこに、どのようなイメージを抱いているであろうか。通勤や買い物のための乗降場所、または旅の起着点、あるいは待ち合わせの目標と、駅の利用法は人さまざまだが、われわれにとって今日の駅は、日常生活の中の当然の風景として、建築物というよりは、むしろ「場所」としてより強く認識されているはずである。

だが、かつて駅が存在そのものが、人々に鮮烈なイメージと非日常的な風景を呈した時代があった。それは明治五年新橋・横浜間に鉄道が初めて開通し、その基軸となる新橋ステーションの洋風駅舎が、新都東京に建った時であろう。

以来、百余年。新橋ステーションは、近代的陸上交通の原点として、広く人々に記憶されながら、その実像は歴史の霧の彼方へ埋もれようとしている。われわれは、その霧の皮膜を一枚一枚はがしながら、建設当初の新橋ステーションの復元を試み、「駅」のイメージの原点へ立ち帰ってみたいと考えた。

新橋ステーションは、明治四年三月に着工され、同年十一月に本屋落成。翌五年六月に乗降場が完成した。アメリカ人建築家R・P・ブリジエンスの設計になるこの洋風駅舎は、安藤広重をはじめとする往時の絵師たちの手で、錦絵としてその美しい姿を数多く今に残している。開業式の模様や、陸蒸気に群がる人々の有様を描いた錦絵の華やかな雰囲気は、新橋ステーションが、創設当時どれほど人々の耳目を集めたかを、如実に伝えてくれた。鉄道建築は、まさに時代の花形だったのである。

因みに、開業翌年の明治六年における新橋・横浜間の乗降人員は、年間百四十一万人と伝えられている。当時、東京市民は約八十九万人という記録があるので、一人平均一・五回乗降したことになり、陸蒸気に新時代の夢を託す市民の姿がうかがわれて興味深い。従って大林組プロジェクトの復元対象も、単に明治期の新橋ステーションというだけではなく、ぜひとも開業当時、つまり明治五年九月十二日当時の駅舎の復元へと一歩進んだ。鉄道の「駅」の原点は、極まれば、そこにあると考えたからである。

今に残る錦絵の点数の多さから推察しても、新橋ステーションの復元に関する事情を知ることには、新橋ステーション復元の作業にとつて、いわば前提となる助走路に過ぎないものの、このように時代背景と駅舎建設の周辺状況が鮮明に浮かび上がってきたことは、本来の復元作業に一段と意欲をかきたてることとなった。開業当初の新橋ステーションに関する資料は、一つも残っていないと前述した。確かに、駅舎の図面（平面、立面）や計測された正式な数字の記述は残存しない。また錦絵は、数値的な観点からは役に立たない。だが菊池重郎氏は、復元の際、数値を決定するのに役立つと思われる資料を、長い年月の間、こつこつと集めておられたのである。その資料の中で、今回の復元に一番重要な意味を持つと思われるものは、開業当時の新橋ステーションを写した数葉の古写真であった。

当時、居留地の外国人向けに発行されていた英字新聞『ザ・ファースト』（The Far East）掲載のもの。時代は少し下るが、『日本鉄道紀要』に載ったもの。その他である。これらの古写真は、新橋ステーションの在りし日の姿を、はっきりとわれわれに示してくれた。

新橋ステーションの構造は、洋風の木骨石造二階建て二棟と、それらを結ぶ平屋建て一棟であり、背面に乗降場（ホーム）が直角に伸びる形である。二階建て二棟の屋根は瓦葺きで、軒にはパラペット（手すり壁の一種）を巡らし、一、二階を仕切る外壁部分と軒下には蛇腹が施されている。

菊池氏のご教示を受けながら、これらの写真から各部の構造を読み取る一方、新橋ステーションの在りし日の姿を最も正確に伝えるものは、これらの写真だけであることが判明し、今回の復元の基礎を「写真」に置くことが決定された。つまり、写真からの復元の試みである。

写真から復元図を作成する手法は、通常の透視図描法の逆の作業といえる。平面図と立面図から一つの立体的な透視図を作成する作業が通常のものだが、今回の復元作業では透視図に相当する写真を基に、消点と視点を計測して割り出し、建物全体の輪郭を求め、わずかに残存する数値と符合させてみる作業なのである。

わずかに残存する数値とは、新橋ステーションの平面の一部の寸法（幅）である。菊池重郎氏は独自の研究によって、この寸法が「柱心寸法」であるのか、「外法寸法」（外壁から外壁ま

の復元に役立つ資料は、国鉄関係各機関に何らかの形でかなり残存しているであろうと思われた。そこで、プロジェクトチームは最初の作業として、建設当時の資料の蒐集にかかったのである。

ところが、この第一段階で、早くも作業は難航した。残存しているだろうと思われた新橋ステーション関係の建設資料が、わずかに一点も残っていないのである。この難関を乗り越えるべく、国鉄の協力を仰いだ結果、一人の碩学と出合うことができた。建築史家であり工学博士の菊池重郎氏である。

菊池氏は、単にこの方面での碩学であるばかりでなく、新橋ステーションの歴史的意義を惜しまれ、その復元を自らの手で果たすべく、数少ない資料を長年にわたって蒐集しておられた（この間の事情は、菊池氏ご自身の文章に詳しい）。われわれにとって、この菊池重郎氏との出会いは、まさに稀有の幸運であった。

菊池重郎氏によって、まず新橋ステーション建設の前提ともなるべき諸事情が、明らかとなった。たとえば、新橋ステーションの立地の問題である。

当時の欧州における駅は、従来の都市構造を壊すことなく、その周辺に建設されていた。従って東京の場合も、駅は当然旧市街を壊すことなく、品川辺りに設けられてしかるべきであった。にも拘らず、汐留の地まで中心部へ深く引き込まれたのは——①築地に外人居留地が設けられており、政府の官庁もその近辺にあったため、利便性を考慮した②すぐ西側を走る東海道の旅客業者（旅籠・駕籠屋など）との摩擦を避けた③海沿いに浜御殿があり、そのなかに延邊館（明治期最初の外国貴賓館）のような外交上重要な建物があったため、あまり海際へも寄れなかった——この三つの条件が、いわば三すくみの状態となり、汐留の地に武家屋敷を三軒だけ壊して建設されることとなったわけである。

また、新橋・横浜間の鉄道は、明治政府が、やがて中山道を經由して建設しようとしていた本線に対する支線という構想の下に一つのモデルケースとして敷設したらしいことも判明した。ここであるのかを決定された。復元作業の眼目は、この決定値を基に、新橋ステーションの正確な平面寸法と高さを求めることとなったのである。

ところが、古写真のうちには、建物の垂直線が上部で少し内側に傾斜しているものがあり、正確な寸法を計測できないものがあった。そのため写真技術によってこのあたりを修正する必要が生じた。われわれは、日本写真家協会々長・元日大教授の渡辺義雄氏にご指導を賜わる一方、東洋航空事業株式会社に依頼、写真の歪みを修正する偏歪修正機を利用した修正作業を進め、計測・修正・確認を繰り返すことにより各寸法の割り出しを行い、種々のデータを比較検討した結果、ようやく復元図作成のための基礎的な数値を把握することができたのである。

われわれは、これらの数値をもとに、平面図、立面図を完成したが、さらに大林組のコンピュータを使用したグラフィックディスプレイのプログラム「スペース」を使用し、新橋ステーションの透視図をブラウン管に描出して古写真とその輪郭を比較・検証、予想どおりの結果を得ることができた。

このような現代的な写真技術あるいはコンピュータによる確認作業を経て、われわれの作業は駅舎各所の細部復元に及んでいった。古写真の各部分を可能な限り拡大し、その実像を読み取る一方、錦絵、とくに、明治絵画館所蔵の「京浜鉄道開業式行幸」（小村大雲画）はもとより明治建築として名高い国立京都博物館、大阪桜宮公会堂（旧大阪造幣寮）などもそれぞれ細部の拡大写真を数多く撮影して参考としたのである。

新橋ステーションは、かくして百有余年の眠りの中からその全体像を浮かび上がらせたのであった。新橋ステーションの場合、洋風とはいえ瓦葺きの屋根は和風であり、正面入口上部の壁面は石に模した木造なのである。建築に携わった日本の大工棟梁達の戸惑いはどんなであったろうか。伝統の日本建築技法と、陸続と導入される近代西歐建築技法との狭間にあって、力いっばい技を競い合った彼等の熱い息吹きを感じずにはいられない。新橋ステーションは、文明開化の始発駅であったばかりでなく、鉄道建築の記念碑であり試金石でもあったのだ。

ともあれ、菊池重郎氏のご指導を賜わりここにようやく当初の目標を達成することができた。あとは、同氏が学術的な復元論文を一日も早く完成されることを期待したい。