



ル・コルビュジエのサヴォワ邸

鉄道人物伝

No.39

ル・コルビュジエに 入門した鉄道建築家 土橋長俊



土橋 長俊
(つちはし ながとし)

小野田 滋 / 情報管理部 担当部長

■ ル・コルビュジエのもとへ

土橋長俊は、1901(明治34)年3月7日、現在の長野県諏訪市で生まれました。旧制松本中学(現在の県立松本深志高校)、旧制松本高等学校理科甲類を経て、1923(大正12)年に東京帝国大学文学部美学科へ進学しましたが、わずか1年で退学して、早稲田大学理工学部建築学科へ再入学しました。東京帝国大学を中退した理由は明らかではありませんが、早稲田大学建築学科には、考現学(社会現象を特定の時間と場所で調査して世相を読み解く学問)で知られる今和次郎が教授として在籍しており、土橋はその思想に憧れていたと伝えられます。

1927(昭和2)年3月に26歳で同校を卒業した土橋は鉄道省に入省し、本省工務局建築課を経て翌年、技手と

なりました。最新の建築様式に関心の高かった土橋は、1929(昭和4)年2月9日付で鉄道省を退職し、私費でフランスへ渡って世界的建築家として活躍していたル・コルビュジエの門をたたき、前川國男、牧野正巳に次いで日本人として3人目の弟子となりました。当時のコルビュジエはパリ市内にアトリエを構え、世界各国からコルビュジエを慕う若者が集まって仕事を手伝いながら建築を学んでいました。

土橋の私費留学は、鉄道大臣の小川平吉が伯父にあたるという縁故と、片倉製絲に勤務していた父親の退職金を留学資金にあてることができたため実現したとされますが、コルビュジエに入門することができた経緯については明らかではありません。パリに滞在した土橋は、当時の建築関係の雑誌にフランスの最新事情を寄稿し、日本の建築家たちに大きなシンパシーを与えました。コルビュジエの代表作でもあるサヴォワ邸は、土橋の滞在期間中には完成しませんでした。1929(昭和4)年の初冬にピエール・ジャンヌレ(コルビュジエの従兄弟)の運転する車で仕上げにかかっていたサヴォワ邸の建築現場を訪れており、そのルポは「コルのサヴォア邸を見る」と題して『国際建築』誌で報告されました。

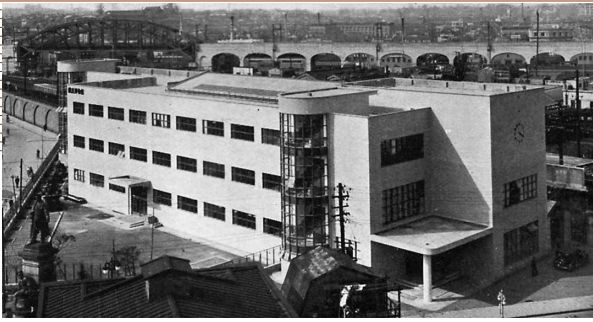
土橋は、1年後の1930(昭和5)年2月7日付で鉄道省工務局建築課に復職しましたが、同年にはソビエト連邦で公募されたハリコフ市・ウクライナ劇場の国際設計競技に単独で応募し、選から漏れたものの『国際建築』誌でその応募

作が紹介されたほか、同年10月に行われた日本建築学会の第4回建築展覧会懸賞競技(テーマは「地方小都市ニ建ツ公会堂」)にも応募して、金賞を獲得しました。また、1931(昭和6)年に出版された今和次郎の『考現学採集』で、東京鉄道局によって1929(昭和4)年に実施された省線電車旅客流動調査の結果を紹介しました(土橋自身は留学中で調査には加わっていない)。

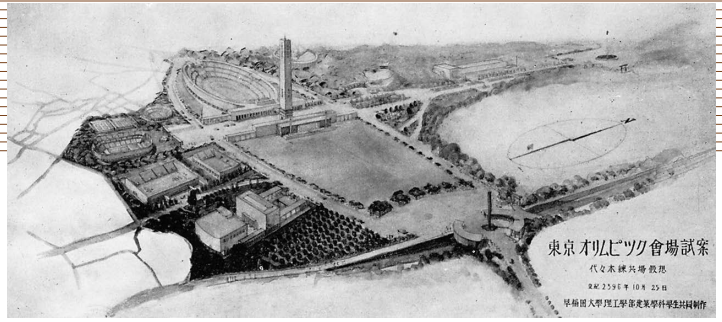
■ 御茶ノ水駅と鉄道博物館の建設

1932(昭和7)年に完成した中央本線の御茶ノ水駅は、鉄道省東京第二改良事務所技師の伊藤滋(本誌1997年9月号)によって設計され、明朗なインターナショナルスタイルを採用してモダニズム建築の模範を示しました。伊藤は、1923(大正12)年に東京帝国大学建築学科を卒業して鉄道省に入省しましたが、機能性と合理性を重視したモダニズム建築に傾倒し、1930(昭和5)年には山陽本線兵庫駅を完成させていました。しかし、先輩の不祥事で海外派遣の機会を逃したため、土橋を介して最新の海外情報を入手し、土橋は本省建築課の立場でしたが伊藤の下で御茶ノ水駅の設計に協力しました。

御茶ノ水駅の特徴は、単にインターナショナルスタイルを採用したというだけでなく、いったん待合室に旅客を滞留させてプラットフォームへ導くという従来の駅本屋と異なり、街路から駅構内を経て乗降場へ至る動線を連続させ、次々と旅客をさばく電車列車の時代にふさわしい駅本屋を実現した点



土橋が設計した鉄道博物館(のち交通博物館)



土橋が協力した早稲田大学学生による東京オリンピック中央駅と新宿駅試案

にありました。こうした旅客流動を重視した駅は今日ではごく一般的ですが、その原点が御茶ノ水駅でした。

土橋は、1933(昭和8)年11月18日付で東京改良事務所建築課の技手となり、晴れて伊藤滋のスタッフとなりました。鉄道博物館の設計は、新たな鉄道建築のあり方を追求する両者が、上司と部下という関係ではじめて取り組んだ仕事となりました。鉄道博物館は、予算の関係から旧万世橋駅の基礎をそのまま使用するという前提があったため、建物の規模や平面計画は著しい制約を受けることとなりましたが、カンチレバー構造を多用して展示スペースや回遊スペースを確保し、吹抜けの展示ホールを設けて展示物を俯瞰する視点場を設けるなど、見学者の順路を考慮した動線を実現しました。また、ガラス張りの階段室や、鉄骨を室内に露出させるなど従来の博物館建築とは異なる斬新な技法を採用し、外観は四角い窓が規則的に並ぶ典型的なインターナショナルスタイルでまとめ、1936(昭和11)年に完成しました。

同年10月には、早稲田大学大隈講堂で、早稲田大学建築学科学生によるオリンピック大会建築施設展覧会が開催されましたが、土橋はこの企画にOBとして協力し、コルビュジエ流の軸線を重視した壮大な設計案をまとめました。東京改良事務所在任時の土橋は、このほかにも品川駅、新宿駅、上野駅などの構内諸施設の設計に関与したほか、八王子駅本屋の設計を行ないました。また、1938(昭和13)年に開

催された第1回鉄道省建築技術会では、東京改良事務所から研究担当者として出席し、中野駅本屋における旅客通路の幅員をテーマに発表を行ないました。

■ 華北交通への転出と戦後

土橋は、1939(昭和14)年2月1日付で北支の鉄道業務に従事することを命ぜられ、技師に昇進のち、同年6月30日付で鉄道省を退官して華北交通工務部建築課へ転出しました。華北交通は、日華事変後に日中合弁で設立された国策の鉄道会社で、揚子江以北から旧満洲国の国境までの鉄道を管理していました。土橋が華北交通行きを決意した理由は明らかではありませんが、1937(昭和12)年には伊藤滋が本省建築課へ去ったため(翌年3月までは東京改良事務所技師を兼務)、これを潮時として大陸に活路を見いだそうとしたのかもしれませんが。

最初は華北鉄道工務部建築課調査室長として北京に在勤しましたが、1940(昭和15)年には山西省の太原営繕所主任(所長)に転じ、1943(昭和18)年には北京に戻って工務局主任(副主幹)となりました。華北交通時代は、同社の社員住宅や北京駅改造計画をはじめ、華北交通の建築設計全般に従事したとされます。

終戦によって1946(昭和21)年3月に天津経由で家族とともに帰国し、鉄道弘済会大阪支部施設部長を経て、1953(昭和28)年9月、早稲田大学の後輩である大野泰弘と日本橋室町に土橋大野建築事務所を設立して独立しま

した。この頃の作品には、西宮ミルクプラント、京都駅構内喫茶・グリル・売店、鉄道弘済会上野業務所ビル、営団地下鉄御茶ノ水駅、国際観光イワキヤホテル、諏訪湖畔ホテル、原宿宮澤邸(宮澤喜一元首相の実父で鉄道政務次官・宮澤裕一小川平吉の女婿)の邸宅)などがあります。

1956(昭和31)年から始まった鉄道建築協会作品賞では審査員を委嘱され、鉄道建築のOBとしてその選考にあたりました。恩師であるコルビュジエの設計による国立西洋美術館が上野公園に開館したのは、1959(昭和34)年6月10日のことでしたが、土橋はその1週間ほど前の6月2日、病のため58歳の生涯を閉じました。

文献

- 1) 土橋長俊：自在鉤，民俗藝術(造形美術號)，Vol.1, No.11, 1928
- 2) 土橋長俊：Mr.コルビュジエの伝言一つ，國際建築，Vol.6, No.4, 1930
- 3) 土橋長俊：コルのサヴォア邸を見る，國際建築，Vol.7, No.12, 1931
- 4) 今和次郎，吉田謙吉：考現学採集，建設社，1931
- 5) 土橋長俊：鉄道博物館設計後記，國際建築，Vol.12, No.5, 1936
- 6) 土橋長俊：新鉄道博物館について，東改彙報，Vol.1, No.1, 1936
- 7) 早稲田大学理工学部建築学科学生：東京オリンピック大会建築施設設計画試案報告(オリンピック競技場，國際建築協会，1936所収)
- 8) 土橋長俊：昭和十三年に於ける東改建築物の記，東改彙報，Vol.3, No.2, 1938
- 9) 土橋長俊：東京改良事務所研究報告(中野駅本屋旅客通路幅員)，第壹回建築技術会記録，鉄道省工務局，1939
- 10) 土橋長俊：大阪駅商店街の復旧について，建築文化，No.35, 1949
- 11) 佐々木宏：巨匠への憧憬，相模書房，2000
- 12) 小野田滋，田澤貴志：土橋長俊とその時代，鉄道建築ニュース，No.683, 2006