

新制

工

1221

鉄道駅の機能複合化に関する都市論的研究

臼井幸彦

YUKIHIKO USUI

2001

鉄道駅の機能複合化に関する都市論的研究

臼井 幸彦

YUKIHIKO USUI

2001

— 鉄道駅の機能複合化に関する都市論的研究 —
(目次)

第1章 序論

1-1	研究の背景	1
1-2	既往の研究	1
1-3	研究の目的	3
1-4	研究の構成と特色	3
1-5	研究の対象範囲と用語の定義	6

第2章 駅の形式と駅の立地

2-1	現行の駅の形式	8
	(1) 旅客駅の分類	8
	(2) 現行の日本の旅客駅	8
	(3) 現行の西欧の旅客駅	10
	(4) 駅の形式別特徴	11
2-2	創業時の駅の形式と駅の立地	15
	(1) 日本の駅の場合	15
	① 国鉄の駅 / 金沢駅の具体的事例 / 東京の終端駅の具体的事例	
	② 私鉄の駅	
	(2) 西欧の駅の場合	22
	① パリの駅 / パリの城壁 / 階級的対立 / 土地価格と経済的合理性	
	② ロンドンの駅	
	③ その他の西欧諸国の駅	
	(3) 日本と西欧の比較	29
	① 西欧の駅の立地	
	② 日本の駅の立地	
	③ 駅の立地の概念図	
2-3	駅の形式と駅舎の形態	32
	(1) 頭端式駅(西欧の駅)の駅舎形態	32
	① 駅舎形態の変遷(1830年~1850年)	
	② 現行駅の駅舎形態 / 日本の頭端式駅と頭端式駅舎	
	(2) 通過式駅(日本の駅)の駅舎形態	35
	(3) 私鉄の駅舎形態	38
	① 我国最初の本格的ターミナルビル	
	② 百貨店とターミナルビル	
2-4	まとめ	42

第3章 駅と都市の相互関係

3-1	駅と都市構造	45
	(1) 都市構造の形成と駅の役割	45
	① 日本の場合 / 金沢駅の事例 / 松江駅の事例 / 東京の駅前広場計画	
	② 西欧の場合	
	(2) 都市の拡大と駅	51
	① 西欧の場合	
	② 日本の場合	

3-2	駅と都市の相関モデル	52
	(1) 都市の拡大過程における「駅と都市の相関モデル」の提案	52
	①鉄道敷設当時 ②新興商業の形成 ③2極化 ④2極の融合	
	⑤駅の表と裏の一体化 ⑥駅を核とした都市	
	(2) 相関モデルの課題	55
	①駅の立地条件 ②モデルの一般性と課題	
3-3	将来の駅の形態と都市	55
	(1) 日本の駅の線路跡地開発	55
	(2) 西欧の駅の線路上空開発	58
3-4	まとめ	58
第4章 駅の機能複合化の現状と歴史的変遷		
4-1	機能複合化の現状	60
	(1) 商業機能	60
	(2) ホテル機能	61
	(3) 業務機能	61
	(4) 文化機能	61
4-2	機能複合化の端緒	61
	(1) 商業機能	61
	①新聞販売 ②店舗(物販) ③店舗(飲食) ④駅弁の立売り	
	(2) ホテル機能	64
	①日本で最初の駅のホテル ②明治のホテル事情	
	②実現しなかった駅のホテル建設運動 ④満鉄のヤマトホテル建設	
	⑤東京ステーションホテル	
4-3	機能複合化の進展	70
	(1) 鉄道弘済会の設立	70
	(2) 民衆駅	72
	①事業の仕組み ②鉄道会館事件	
	(3) 旅客ターミナル施設	75
	①駅ビルタイプ ②地下街タイプ ③高架下タイプ	
4-4	私鉄の駅の機能複合化	76
	(1) 私鉄の創業と変遷	76
	(2) ターミナルデパートの出現	77
	(3) 駅と百貨店の結びつき	77
4-5	まとめ	80
第5章 駅の機能複合化と駅の都市性		
5-1	札幌駅の歴代駅と機能複合化	83
	(1) 初代駅	83
	①幌内鉄道の開業 ②北海道行幸とお召し列車	

(2) 2代目駅	86
(3) 3代目駅	88
(4) 4代目駅	91
①民衆駅 ②地下街の開発 ③旅客ターミナル施設の建設	
(5) 5代目駅	94
①高架駅 ②高架下空間の開発 ③駅周辺の面的整備 ④鉄道跡地の開発	
5-2 札幌駅の機能複合化の評価	97
(1) 札幌駅の機能複合化の時代区分	97
(2) 札幌駅の機能複合化促進要因の分析	97
5-3 機能複合化に伴う駅の都市性とその評価手法	97
(1) 駅の都市性	97
(2) 複合比の定義	98
(3) 札幌駅の平均複合比の試算	98
(4) 札幌駅の機能複合化の評価と課題	99
5-4 まとめ	99
第6章 駅の機能複合化と駅の公共性	
6-1 公共性と公共空間特性	102
6-2 駅の公共空間特性の構成要素	103
(1) 「距離感」と「駅の様式性」	103
(2) 「公開性」と「駅の機能」	103
(3) 「共通性」と「駅の事業方式」	103
6-3 県庁所在地駅の実情調査	104
6-4 県庁所在地駅の諸元	104
(1) 現行駅の諸元	104
(2) その他	104
6-5 県庁所在地駅の歴史的変遷	104
(1) 駅の恒久性	104
①駅の世代数 ②駅の寿命	
(2) 駅の様式性	105
①駅の規模 ②駅の形状 ③駅の形態と駅の類型化	
(3) 駅の機能	108
①商業機能 ②ホテル機能 ③業務機能	
(4) 駅建設の事業方式	109
①民衆駅等 ②都市計画事業等	
6-6 駅の形態と公共空間特性	109
(1) 公共の建築デザイン	109
(2) 駅の様式性と公共空間特性「距離感」	110
(3) 駅の機能と公共空間特性「公開性」	110
①駅の本来機能と駅の形状 ②商業機能 ③ホテル機能 ④業務機能 ⑤文化機能	

(4) 駅の事業方式と公共空間特性「共通性」	111
6-7 駅の公共概念の時代的変容	111
6-8 公共施設としての駅	112
(1) 表現的公共性	112
(2) お召列車と駅の公共性	113
6-9 まとめ	114
第7章 駅の機能複合化と「駅らしさ」	
7-1 「駅らしさ」と駅の特徴	116
7-2 既往研究と本研究の手法	116
(1) 既往の研究手法	116
(2) 本研究の手法	117
7-3 予備調査アンケートと分析手法	117
(1) 予備調査アンケートの内容	117
(2) クラスタ分析と分類項目の選定	117
(3) 分類項目の構造化	118
7-4 本調査アンケートと主成分分析	119
(1) 本調査アンケートの内容	119
(2) 本調査アンケートの集計	120
(3) 主成分分析	121
①分析結果 ②分析結果の考察	
7-5 分析結果と駅の機能複合化との関連性	124
7-6 まとめ	124
第8章 終論	
8-1 まとめ	127
(1) 駅と都市の関係について	127
(2) 駅の機能複合化について	128
8-2 今後の課題	131
参考文献	134
図版出典及び所蔵一覧	137
資料出典及び所蔵一覧	142
資料編	i ~ xxxvii

第1章 序論

1-1 研究の背景

公園、広場といった都市施設、建築物では劇場、ホテル等、「都市の基本単位」の主要なカテゴリーは西欧に於いて19世紀後半、産業革命後のブルジョア社会が成熟した段階で出来上がっている¹。そして近代の日本の都市造営もそれらをモデルとして進められてきた。しかし、近年、京都駅に代表されるように、日本の大都市の駅では、その中にデパートがあったり、ホテルがあったり、劇場があったり、更にはそれら全てを包含する巨大なものさえ出現している。

これは駅の機能の複合化・多機能化と考えられるが、日本の駅では商業集積が特に巨大で、西欧の駅にはそのような大規模な商業集積を持つものは少なく、日本の都市の特徴と考えられる。駅機能と商業機能が渾然一体として、その境界さえ区別できない駅も目立っている。駅がきらびやかな商業空間で占められ、旅客の動線計画やサイン計画が阻害され、本来の駅機能に影響を与えている例も認められる。その多くの場合、商業機能を内包する駅ビルが駅前広場を介して都市と向き合うため、駅の顔となるその形態は商業建築に代表されることになる。関西や首都圏の私鉄駅では1900年代前半から駅の機能複合化の傾向（1929年；阪急梅田駅の阪急百貨店、1934年；現東急渋谷駅の東横百貨店等）が見られたが、1987年の国鉄の民営移行後はJRの各駅で多くの事例が認められ、加速している。

駅機能の複合化に伴い、駅とその周辺は形態的にも機能的にも大きく変化していく。大規模な複合機能を内包する駅はその存在自身が都市の構造を大きく変え、都市の均衡を歪める可能性を持っている。しかもそれは今後も増加していく傾向にあり、都市造営の視点からは駅を日本の「新しい都市の基本単位」²として位置づけることは必至の状況にある。

こうして駅は、複数の「都市の基本単位」を包含することにより、一種の都市性を備えることになり、その駅の都市性のあり方が、今後の駅及び駅周辺開発等に当たっては極めて重要な課題となる。

一方で市民が日常的に接する駅は、「新しい都市の基本単位」として人間の生き方や価値観までも規定する可能性を持つ存在であり、本来、公共的な性格を義務づけられた施設である。駅の都市性のあり方によっては、駅が本来持っていた公共性等の特性が失われてしまうのではないかという危惧が生じる。

20世紀の近代的価値観が揺らぎ始めた今日、駅も従来のような効率主義や経済合理主義のみに身を委ねていて良いのであろうか。

今後の都市の造営に当たり、駅の機能複合化のあり方、それに伴う駅の都市性、都市性によって大きく影響されるであろう駅の公共性、更には駅の地域性、歴史性といったものがどのようにあるべきか、これらは十分な検討を要する21世紀の重要な課題である。

1-2 既往の研究

これまでに、駅機能や駅空間のあり方、駅と商業業務地区の相互関係に基づく都市構造の変化等に関する研究としては、武田等³の映画を媒体として駅の現状の機能を把握し、「駅らしさ」を効果的に演出する手法を提案するもの、島兒等⁴の歌謡曲の情景描写から見た駅空間のイメージの変遷に関するもの、貞弘⁵の鉄道駅の存在が都市の商業施設分布に与える影響を統計的に分析したもの、大

塚等⁶の中心業務地区の拡大過程における都市の形態変化について梅田駅周辺を事例として分析したものの、等が発表されている。

しかし本論が課題とする駅の機能複合化の変遷とその要因、機能複合化に伴う「駅の都市性」及び「駅の公共概念」の変容とあり方等、駅の都市的空間特性の歴史の変容に関する研究は、未だ十分ではない。尚、社会の「公的領域」に関する研究は、古くから社会学や哲学の分野で行われており、それらについては第6章で改めて紹介することとし、ここでは具体的な説明は省略する。

又、既往の研究では、駅が他の都市機能に与える影響等を考察するに当たり、何れも駅として捉えられるのは駅舎や駅前広場等、個々の交通機能施設であり、駅と商業施設分布、駅と商業業務地区というように駅機能と都市内の他の機能が明確に区分、対比され、駅に存在する商業機能もキヨスクやコンビニエンスストア等、限られた利便的機能のみを前提に考察されている。しかし近年は駅の機能複合化が進み、駅に大規模な商業施設分布等が発生し、駅機能と他の機能の明確な区分が難しくなっている。駅の空間概念としては駅に包含される機能を敢えてハード的に区分するよりも、複合的な空間全体を新しい都市の基本単位としての駅と捉える必要があると考えられる。

そのため、本論では駅機能と伴に駅が包含する、乃至は駅に併設する大規模な商業機能等、他の複合機能も総体として駅と考え、そのような駅空間の都市性や公共概念のあり方と課題について考察している。

尚、駅の機能複合化が密接に関係すると考えられる成長過程における都市と駅の相互関係、及びその相互関係を左右すると推測される創設時の駅の形式と立地、駅舎の形態などに関する研究としては藤島⁷の研究が注目される。藤島は日本及び海外の当時の事例から都市域に対する鉄道の位置を12の類型に分類し、発生の過程が異なっても、日本と海外とを問わず、鉄道が都市域のいずれか一辺に沿っていることを指摘している。更に鉄道と都市の発達の形態は駅前地区に商業中心が形成されるか、既存の商業中心が帯状に駅前地区に移行することにより、駅と都市の関係が通過式の鉄道では分離型→接触型→沿辺型→通過型へと次第に変化し、終端駅をもつ鉄道では終端型→進入型へと変化したものが多いとしている。

藤島の研究では考察の対象として、日本及び海外の大都市の駅から地方の小都市の駅まで、特に分類、分けすることもなく、無差別に事例駅として取り上げており、当然存在すると推測される都市の規模や都市の性格等に伴う特性や相異点については考察されていない。又、当時の駅の現状のみを対象としており、駅成立の歴史的過程やその後の都市の拡大過程における駅と都市の相互関係、及びそれらの要因等についての詳細な分析や考察は行われていない。

本論ではその多くが近世城下町を基盤とする県庁所在地都市とその中心駅（以下県庁所在地駅という）、及び西欧の主要都市とその中央駅に相当する駅を主な対象とし、駅の創業時から今日までの駅における駅成立の歴史的過程や駅と市街地中心部との相互関係等を調査、分析し、特に札幌駅については更に詳細な事例研究の対象としている。

又、藤島の研究は1962年（昭和37）に発表されたものであるが、新しく建設される駅の形状は1970年（昭和45）以降、都市計画事業に伴い、高架駅や橋上駅が多くを占めるようになり、その後の駅と市街地中心部の関係が大きく変化し、駅の機能複合化も国鉄の経営問題と関連して、その頃から急速に拡大している。本研究は藤島の研究発表以降の駅及び都市を対象とするものがかなりの部分を占め、且つ、重要な考察部分ともなっている。

そのため、本論の駅と都市の相互関係に関する部分については、結果的に、藤島の研究を駅成立の都市的側面とその後の歴史的側面から検証、補完し、更に近年の都市と駅の動向に基づいて深度

化、発展させたものとも言える。

1-3 研究の目的

本研究は主として、次の事項について分析・考察する。

- (1) 駅の形式や駅の立地が都市の拡大と駅の機能複合化に与える影響
- (2) 都市の拡大と駅の機能複合化との関連性
- (3) 駅の機能複合化の要因、及びその歴史の変遷
- (4) 駅の機能複合化によって生じる駅の都市性とその変容
- (5) 駅の都市性に伴う駅の公共概念のあり方とその時代的変容

これらに基づき

- (1) 駅の機能複合化とそれに伴う駅の都市性のあり方と課題
- (2) 機能複合化する駅の公共性のあり方と課題

を提案・抽出し、更に

(3) 駅利用者を対象とした「駅らしさ」に関するアンケート調査結果の分析により、提案した駅の都市性と駅の公共性のあり方についての検証

を行う。

以上により、最終的に本研究は、

- (1) 駅の機能複合化に伴う駅の都市性と公共性の変容について、その課題を考察し、
- (2) 今後の駅及び駅周辺開発に当たり、自治体や開発主体等、開発関係者が留意すべき課題と開発の方向性について提案する

ことを目的としている。

1-4 研究の構成と特色

本研究では鉄道駅として国鉄の旅客駅を対象としている。

国鉄とは一般的には、戦後、公共企業体となった日本国有鉄道を指すが、本研究では明治の官設鉄道と、1906年(明治39)鉄道国有法に基づき、国有化された明治の民設鉄道を含めて国鉄と呼ぶ。又、同年に国有化されなかった明治の私設鉄道とそれ以降に設立された私鉄を併せて私鉄と言う⁸。私鉄の駅については、本研究の直接の考察対象にはなっていないが、私鉄との対比が国鉄の理解に有効である場合等、必要の都度、参考として論述している。

尚、国鉄の旅客駅としては、主に従来から駅が都市の基本単位として、都市の顔、そして代表的公共施設として位置付けられてきた県庁所在地の46駅(西欧の都市でいう中央駅に相当する駅で、本論では県庁所在地駅という)を対象とし、その中でも特に札幌駅については更に具体的な事例研究の対象としている。

本研究は第2章以下、次のように構成されている。

第2章 駅の形式と駅の立地

駅の機能複合化が都市の成長と密接な関係を持ちながら進展するであろうことは容易に推測される。しかしその関係は創設時の駅の形式や駅の立地によって異なったものになると考えられる。

又、都市との関わり方に対する当時の鉄道側の姿勢は駅の形式や駅の立地、駅舎の形態に端的に

表現されていると考えられる。

その点で駅の機能複合化や都市との関わりについて考察するに当たっては、駅の形式や駅の立地、更には駅舎の形態のあり方は関係する極めて重要な要素であり、事前に調査、認識しておくことが前提条件となる。

そのため、本章では過去の研究事例や関係文献を調査・分析し、それに基づき、以下のような考察を行う。

- (1) 日本と西欧の駅の比較から、それぞれの駅の形式、駅の立地などの特性とその相違点、及びそこに至る歴史的経緯や背景、要因について考察する。
- (2) 日本と西欧の駅の比較から、駅の形式と駅の立地との関連性、及び駅の形式と駅舎の形態との関連性について考察する。
- (3) 鉄道建築の先駆的役割を果たした日本の私鉄の駅についても、その立地特性や駅舎の形態について国鉄との対比を基に考察する。

第3章 駅と都市の相互関係

駅の機能複合化は駅と都市の相互関係により、様々な影響を受けると推測される。そして、その相互関係は駅が都市の中でどのような位置付けにあり、都市構造においてどのような役割を果たしているか等によって異なったものになると考えられる。

そのため、本章では次のような考察を行う。

- (1) 過去の研究事例や関係文献を調査・分析し、それに基づき、都市の拡大過程及び、その後の都市形成に於ける駅の役割と駅と都市の構造的関連性について、日本と西欧の駅の比較からその相違点を考察する。
- (2) (1)の考察結果を参考に、札幌駅及び県庁所在地駅5駅の事例に基づき、駅の機能複合化に伴う駅と都市の相互関係を検証し、日本の都市の拡大過程に於ける「駅と都市の相関モデル」を提案する。
- (3) 「駅と都市の相関モデル」に基づき、今後の駅の形態と都市のあり方を考察する。

第4章 駅の機能複合化の現状と歴史的変遷

駅の機能複合化に伴う課題を検討するためには、機能複合化の現状とそれに到る歴史的変遷と背景を把握することが必要になる。

そのため、本章では次のような考察を行う。

- (1) JR各社の協力を得て、県庁所在地駅(46駅)の機能複合化の現状を把握する。
- (2) 過去の関係資料や文献を調査・整理することにより、駅の機能複合化の端著から現在に至る変遷内容とその背景、及びその要因の分析・考察を行う。
- (3) 私鉄の駅の機能複合化、特に百貨店との結びつきについて文献等の調査を行い、機能複合化の特徴と傾向について考察する。

第5章 駅の機能複合化と駅の都市性

駅の機能複合化に伴って駅にもたらされる一種の都市性について検討・評価するため、本章では札幌駅を事例として次のような考察を行う。

- (1) 札幌駅と札幌市に関する詳細な事例調査に基づき、札幌駅の機能複合化の変遷と複合化促進

の要因を分析・考察する。

- (2) 札幌駅の機能複合化が都市・札幌の拡大過程に及ぼした影響とその相互関係を分析・考察する。
- (3) 機能複合化の評価のため、都市機能を駅がもつことにより駅にもたらされる一種の「都市性」を評価項目とし、「都市性」を定量化する手法として「複合比」に基づく手法を検討・提案し、その妥当性について考察する。

尚、駅は都市の1つの基本単位であることから、駅は従来からも都市性を保有していると考えられるが、本論では「駅の都市性」は単一の機能では生まれ難く、極めて小さいとし、種々の都市機能が複合化することによってもたらされる特性であると仮定している。従って駅に多機能が複合化されることにより、駅が都市性を帯びると考え、考察を進めている。

第6章 駅の機能複合化と駅の公共性

駅の機能複合化によって駅にもたらされる都市性のあり方が駅本来の特性である駅の「公共性」に与える影響を検討するため、以下のような分析・考察を行う。

尚、駅の「公共性」を考察する場合、駅本来の平面計画等、駅機能の建築計画（旅客動線計画、コンコースの配置と幅員、待合スペースの配置と規模等）も重要な要素になるが、本論の考察では直接の対象とせず、これらは公共性を維持する一定の条件を満たしていることを前提としている。

- (1) 公共概念に関する過去の研究成果に基づき、駅の3つの公共空間特性、「距離感」、「公開性」、「共通性」とそれぞれの構成要素、「駅の様式性」、「駅の機能」、「駅の事業方式」について考察する。
- (2) 駅の形状と駅舎の形態、駅の構造と規模、多機能化の要因と内容、駅建設の事業方式、駅の寿命等、駅の諸元について、JR各社の資料等に基づき県庁所在地駅46駅の現状、及びこれらの歴史的変遷を調査し、初代駅（創業時）から現行駅までの154駅を、主に形態面から7タイプに類型化する。
- (3) 類型化した7タイプの駅の傾向を把握し、駅の公共空間特性とその構成要素の側面から駅の公共概念の時代的変容を考察する。
- (4) 公共性を具現化する駅（鉄道）の役割について、日本と西欧の比較からその相違点を考察し、今後の駅の公共性のあり方を検討する。

第7章 駅の機能複合化と「駅らしさ」

駅にもたらされる都市性や駅の公共性には、その時代や社会が求めたものであるという側面がある。都市性や公共性といった駅特有の空間特性を「駅らしさ」と言うこととすると、「駅らしさ」もその時代や社会が求めるものであり、駅の利用者や市民も望むものであるべきである。そのような視点から、駅利用者へ「駅らしさ」がどのように認識されているかを分析し、駅に求められる「駅らしさの構成要素」を示すため、札幌駅等に於けるアンケート調査を実施した。その場合、事象に対する認識の構造化を可能にする既往のレパートリー・グリット発展手法を、実情に合わせ手続きを一部変更して採用することを前提にアンケート調査を行った。

それらに基づき、本章では次のような検討・考察を行う。

- (1) アンケート調査結果をクラスター分析や主成分分析等により解析する。
- (2) 駅利用者が持つ「駅らしい駅」に対するイメージを把握し、駅に求められる「駅らしさの構

成要素」について考察する。

- (3) 「駅らしさの構成要素」に基づき、前章までに考察した今後の機能複合化に伴う駅の都市性や駅の公共性のあり方と方向性についてその妥当性を検証する。

第8章 終論

各章の結論を総括し、本論の結論としてまとめ、今後の課題を整理する。

1-5 研究の対象範囲と用語の定義

駅の都市性や駅の公共性について検討する場合、対象となる駅は可能ならば出来るだけ多くの駅について調査することが望ましいが、ここではその対象範囲として県庁所在地駅46駅を取り上げた。これらは西欧の都市では中央駅と呼ばれる駅に該当し、従来から都市の顔や都市の玄関口として位置付けられることが多く、その都市の代表的公共施設であるだけに、その建設時には他の駅に比べ、都市性や公共性といった駅特有の空間特性をより多く意識し、表現されたであろうと考えたことによっている。その中でも、特に札幌駅については都市側のデータを含め、詳細な関連資料を整理し、利用者アンケート調査をはじめ、具体的な事例研究の対象としている。

尚、本論文で使用する主な用語については次のように定義する。

- (1) 都市機能：商業、文化、業務等、都市の基本単位を性格付ける機能をいう。
- (2) 都市化：都市機能が充実していく過程をいう。
- (3) 都市性：都市機能の充実の程度を意味し、公共性や利便性、賑わい性、快適性、文化性、安全性等を要素とする。
- (4) 融合化：本来ある都市機能が相互に影響しあい、範囲を拡大したり、新しい都市機能を生み出したりすることをいう。
- (5) 公共性：公共施設（又は公的な行為）がその公的役割を担うために本来的に備えるべき個々の特性・性質を言う。
- (6) 公共概念：公共性を担う個々の特性・性質を統合して得た内容を公共概念という。
- (7) 駅らしさ：駅の公共性、利便性等、駅が本来的にもつ駅空間特有の性格をいう。
- (8) 駅の形式：線路の配線と乗降場との関係のあり方で分類される旅客駅の種類をいい、線路上の位置関係で分類される、終着駅、中間駅、分岐駅、又は線路と乗降場との位置関係で分類される、頭端式駅、通過式駅、スイッチバック式駅を指す。
- (9) 駅の形状：駅機能の配置状態で分類される旅客駅の種類（地平駅、橋上駅、高架駅、地下駅）をいい、地平駅を本論では一般駅とも言う。地下駅については、県庁所在地駅では東京駅の一部（総武・横須賀線、京葉線）に限られている。
- (10) 駅（駅舎）の形態：駅の形式や駅の形状、更には駅舎の建築様式などの制約に基づき最終的に決定される駅の姿形をいう。

又、本論では駅は旅客駅を指すが、駅が乗降場、駅舎、駅前広場等いわゆる交通・輸送機能以外に旅客ターミナル施設（駅ビル）、駅前広場地下街、高架下施設等の関連施設を持つ場合もそれらを含めて駅という。

尚、これら以外の用語については、それぞれの章で必要に応じて定義する。

脚注

- ¹ 中村良夫・土屋善仁・駒田智之・宇野求：「座談：次世代の都市空間に向けて」、建築文化、Vol.50、No.589、pp.78~85、1995・11
- ² 同：
- ³ 武田嘉雄・天野光一：「駅における機能と駅らしさに関する研究」、日本都市計画学会学術研究論文集、No.31、pp.187~192、1996
映画を媒体として試みた研究で駅の機能の現状を把握し、駅らしい空間を創出するための手法を提案している。
- ⁴ 島兎伸次・仲間浩一・岡田昌彰：「歌謡曲の情景描写からみた駅空間のイメージに関する研究」、日本都市計画学会学術研究論文集、No.2、pp.589~594、1994
- ⁵ 貞弘幸雄：「鉄道駅が商業施設分布に与える影響の統計的分析手法」、日本都市計画学会学術研究論文集、No.29、pp.523~528、1994
- ⁶ 大塚全一・苦瀬博二：「中心業務地区（CBD）の拡大過程の形態的分析」、日本都市計画学会学術研究発表会、p3、1979
- ⁷ 藤島茂：「駅前広場計画論」、鉄道技術研究報告、No. 278、日本国有鉄道、鉄道技術研究所、1962・1
- ⁸ 「民都・大阪対帝都・東京」（原武史、講談社、1998）によれば、鉄道国有法ではその第1条に「一般運送ノ用ニ供スル鉄道ハ総テ国ノ所有トス但シ一地方ノ交通ヲ目的トスル鉄道ハ此ノ限りニ在ラス」（「明治年間法令集」、第三九巻の二、原書房、p.20、1988、）とあるように「一地方ノ交通ヲ目的トスル鉄道」は国有化の対象から除外された。除外された多くの鉄道は私設鉄道条例（1887年公布、1900年に私設鉄道法に改正）による認可を受けた私設鉄道（1919年の地方鉄道法の施行に伴い地方鉄道となる）ではなく、軌道条例（1890年公布）の認可を受けた軌道であった。その結果、この時点で日本の全鉄道の91%が国鉄となっている。
鉄道国有法の制定以前に開業していた軌道には京浜電気鉄道（現・京浜急行電鉄）、阪神電気鉄道、南海鉄道（現・南海電気鉄道）、京都電気鉄道、東京電車鉄道などがあつた。
又、鉄道国有法制定後設立された軌道には、箕面有馬電気軌道（現・阪急電鉄）、京阪電気鉄道、阪堺電気鉄道、京王電気軌道（現・京王帝都電鉄）、大阪電気軌道（略称大軌、現・近畿日本鉄道）などがある。

第2章 駅の形式と駅の立地

本章では主に過去の研究事例、各種文献等を参考に、代表的な日本と西欧の駅の事例比較から、駅の形式と駅の立地、及び駅の形態等の現状と相違点を調査し、そこに至る歴史的経緯や背景、要因等进行分析・考察する。

2-1 現行の駅の形式

(1) 旅客駅の分類¹

一般的に、旅客駅は、(a) 線路網上の位置、(b) 線路と乗降場（ホーム）との位置関係、の2つの要素によって分類される。

(a)によると、終端駅、中間駅、分岐駅（連絡駅）の3つに分類することができる。（図2-1参照）

終端駅とは、一般的に、線路の終端にある駅をいうが、東京駅、大阪駅等のように線路網の途中（中間駅）にあっても、大部分の列車が始発及び終着となる駅を指す場合もある（本論では、これを複合的な駅と言う²）。

中間駅とは、線路網の中間にある駅である。

分岐駅とは、一つの線路の中間駅から他の線路が分岐する場合、この駅を特に分岐駅といい、相互に連絡輸送を行うので連絡駅ともいう（例：高崎駅、米原駅等）。尚、連絡駅の種類であるが、2つの線路が立体交差する場所に設置された駅（例：秋葉原駅、折尾駅等）を、特に交差駅という場合がある。

(b)によると、頭端式駅、通過式駅、スイッチバック式駅の3つに分類することができる。

（図2-2参照）

頭端式駅とは、着発本線が行き止まりになっている旅客駅で、乗降場（ホーム）は楕形になる。

通過式駅とは、本線路が駅を貫通している旅客駅で、乗降場（ホーム）は細長い長方形になる。

スイッチバック式駅とは、急勾配線の途中に旅客駅を設置する場合、構内の勾配を緩和するため、折り返し式に線路を設置したものである。

(2) 現行の日本の旅客駅

日本の駅は現状では大部分が中間駅であり、中間駅は創業時の一部の駅を除き、全て通過式

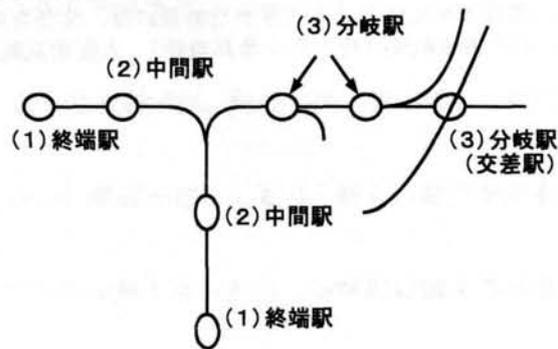


図2-1 線路網上の位置による分類

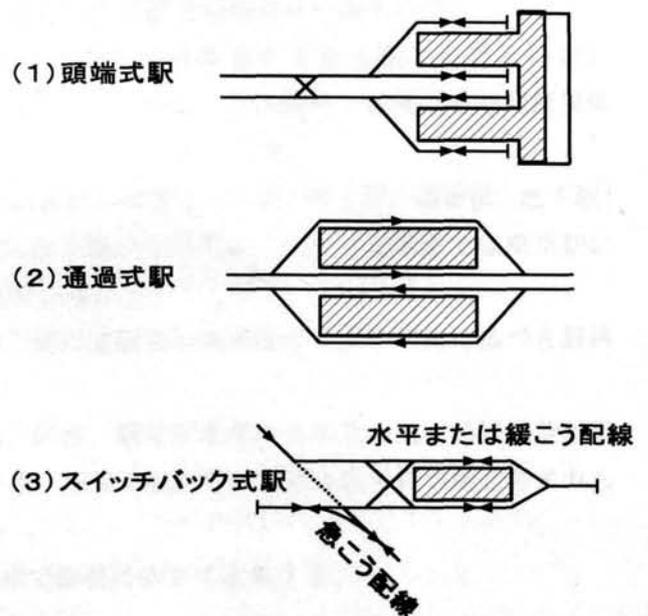


図2-2 線路と乗降場との位置関係による分類

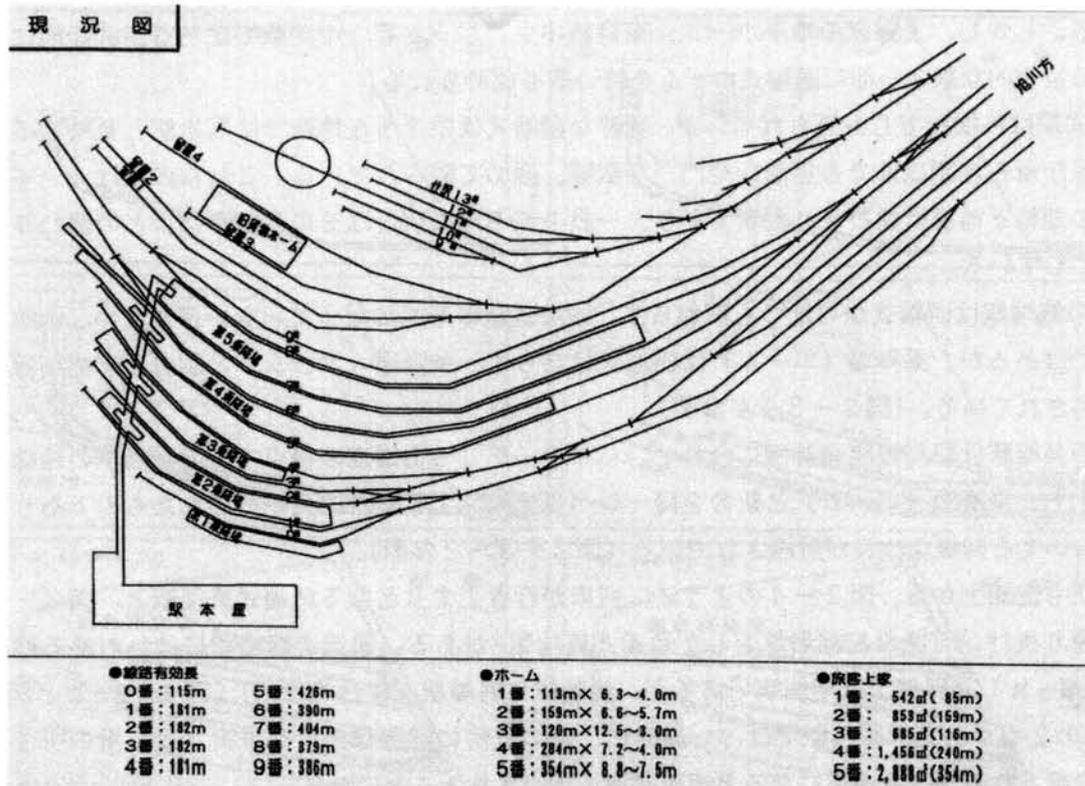


図2-3-1 函館駅構内配線略図《1999年》(北海道旅客鉄道(株)提供)

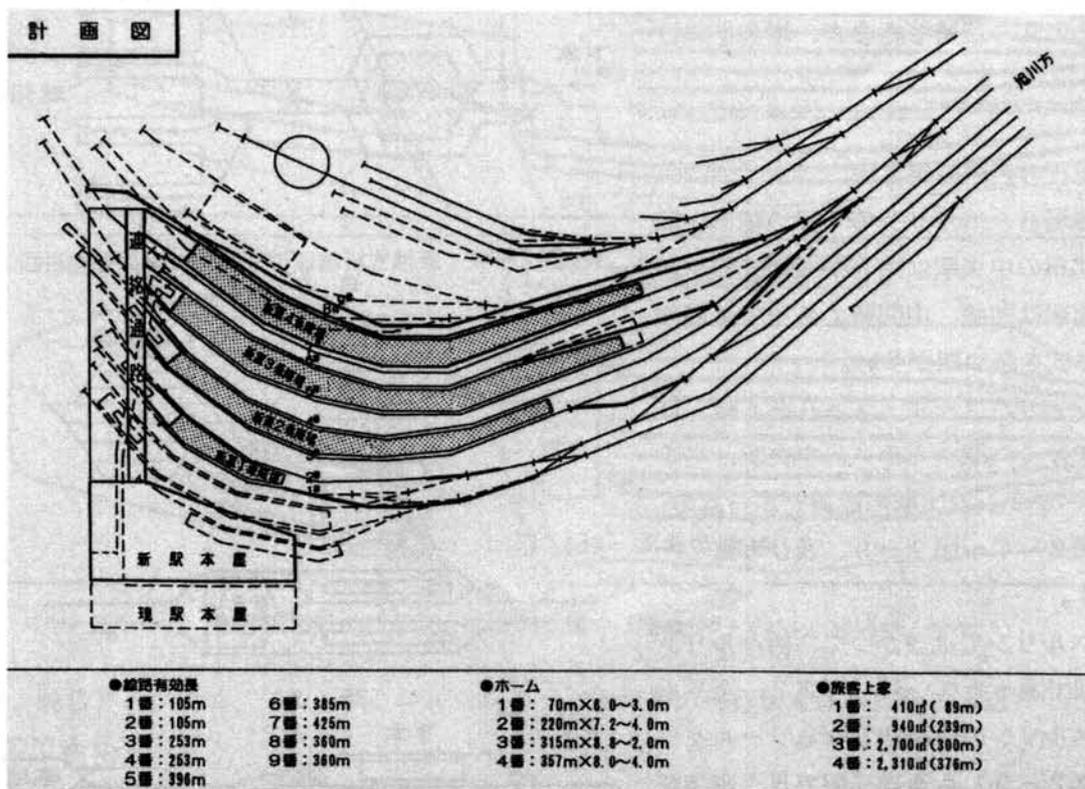


図2-3-2 函館駅構内改良計画図《2001年着工予定》(北海道旅客鉄道(株)提供)

駅である。しかし、上野駅の地平ホーム、東京駅中央線ホーム等、中間駅ではあるが機能的に終端駅である複合的な駅で一部に頭端式ホームを持つ駅も認められる。

頭端式駅は終端駅でしか見られないが、純粋な頭端式は県庁所在地駅では高松駅と長崎駅のみであり、県庁所在地駅以外でも室蘭駅や門司港駅等、極めて限られている。これらの駅は、いずれも海運との連絡を前提に建設された駅であり、一般の都市部の駅とはその役割や都市との関わり方をやや異にしている。

日本の終端駅は頭端式が可能にも関わらず、頭端式駅の形式になっていない例が多い。函館駅も終端駅ではあるが、乗降場（ホーム）は楕形にはならず、乗降場（ホーム）と駅舎は乗換跨線橋のみで連絡されている。（図2-3-1参照）

現行の長崎駅は駅周辺開発計画に合わせ、バリア・フリー化推進の視点で、旧長崎駅の跨線連絡橋を廃止し、乗降場（ホーム）と駅舎を同一レベルで結ぶよう駅舎改良が行われたものであり、函館駅についても同様な改良が計画されている（図2-3-2参照）。

終端駅も配線上から、図2-4のように、列車が行き止まりとなる頭端式終端駅と、図2-5のように通り抜けが可能な配線形態をした通過式終端駅³がある。通過式終端駅にはいわゆる終端駅（図2-5-a）と路線上は中間駅であるが、機能的に終端駅（複合的な駅）（図2-5-bと図2-5-c）の2つがある。終端駅では、一般的に、駅の近傍に留置線群、列車折り返し用の引き上げ線等が設備されるが、大規模になると車両基地も併設されることになる。

一方、私鉄では小田急新宿駅、京王新宿駅、京成上野駅、阪急梅田駅等、関東、関西の多くの終端駅は頭端式である。図2-6には阪急梅田駅の例⁴を示しているが、創業時から今日まで何回もの改良を重ねているにも関わらず、頭端式終端駅の形式を維持したまま、増強を続けている。

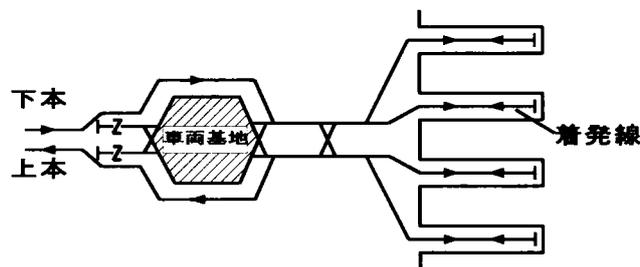


図2-4 頭端式終端駅の配線例（車両基地併設）

（3）現行の西欧の旅客駅

西欧の場合、ベルリン等一部の都市を除き、大都市の中央駅は殆どが頭端式駅であり、終端駅は勿論、中間駅であっても頭端式駅の形式を持つ駅が多い。

ロンドン・リバプール・ストリート駅、ローマ・テルミニ駅、ミラノ・中央駅、バルセロナ・フランシア駅の配線とホームの事例を図2-7～図2-9、及び写真2-1に示す。

尚、ベルリンでは、かつて、西ベルリンの中央駅であったズー駅（写真2-2）も新しくベルリンの中央駅となるレールター駅（写真2-3）も通過式駅で且つ高架駅である。これは西欧の大都市の中央駅としては通過式駅、高架駅のいずれの面でも例外的な事例である。

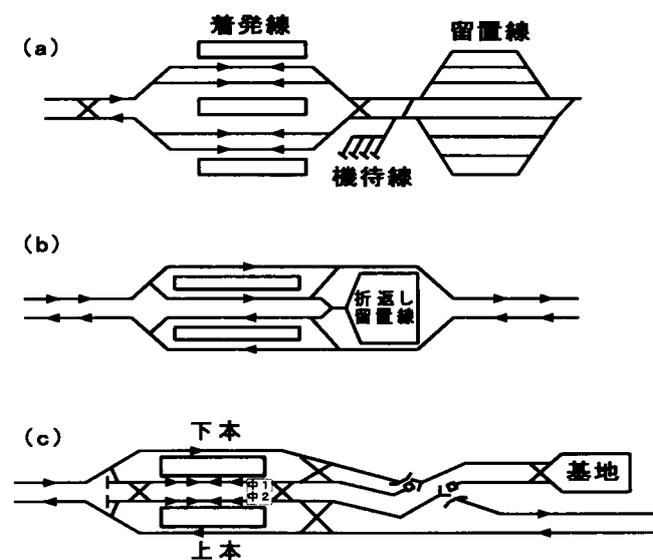


図2-5 通過式終端駅の配線例
（車両基地、折返し留置線併設）

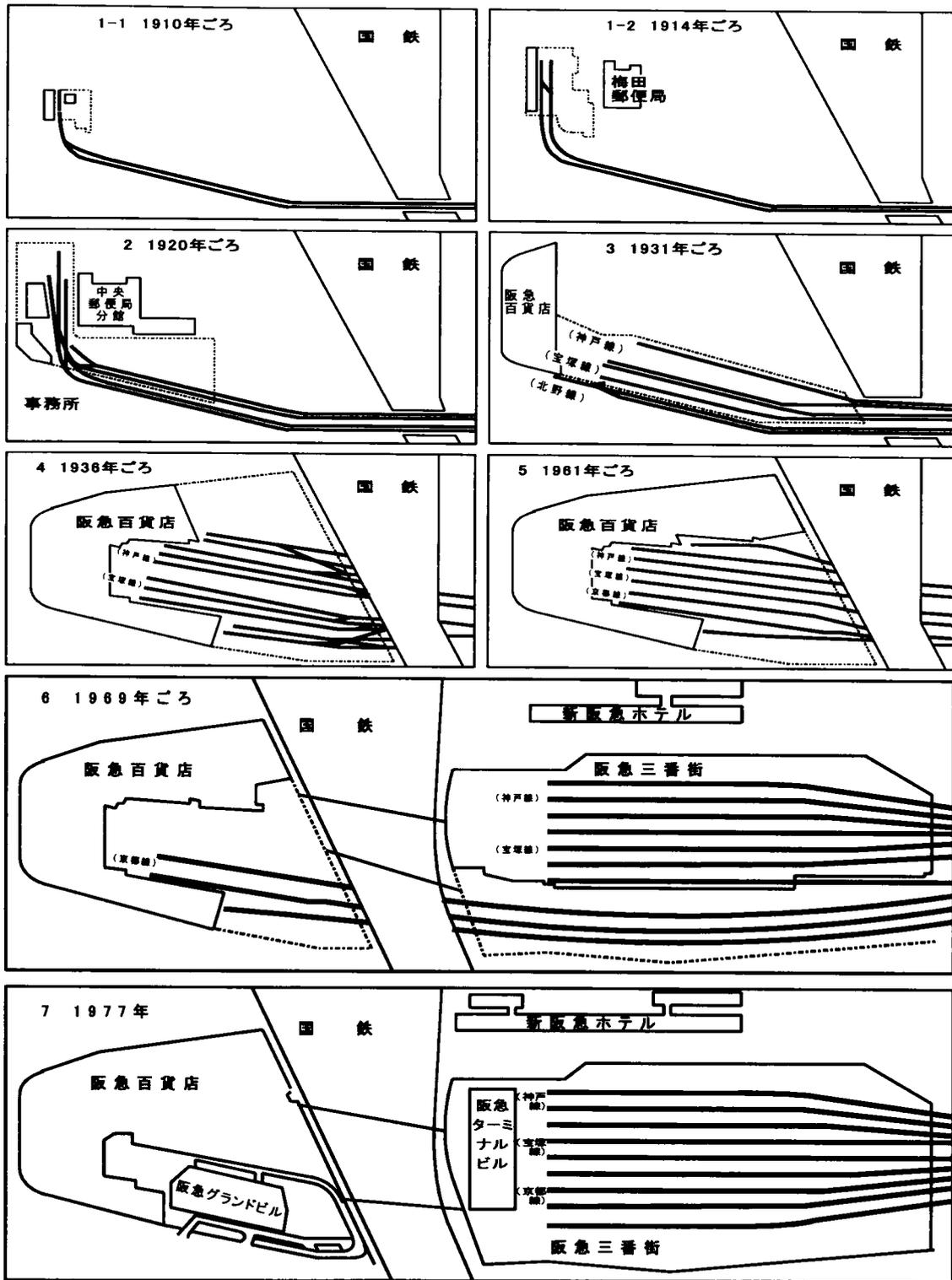


図2-6 阪急梅田駅の駅形式と配線の変遷 (『鉄道ビクトリアル』、Vol.348、1978・5)

又、同じドイツでは、ケルン駅、ニュールンベルグ駅等の現行駅も頭端式から通過式に改良されたものである⁵⁾。

(4) 駅の形式別特徴

頭端式駅の場合、特に留置線群の駅近傍での併設を回避すれば、設備は比較的単純なため、稠密な都心にも比較的乗り入れが容易である。しかし、頭端式の配線では、いずれも駅の入口の交差亘

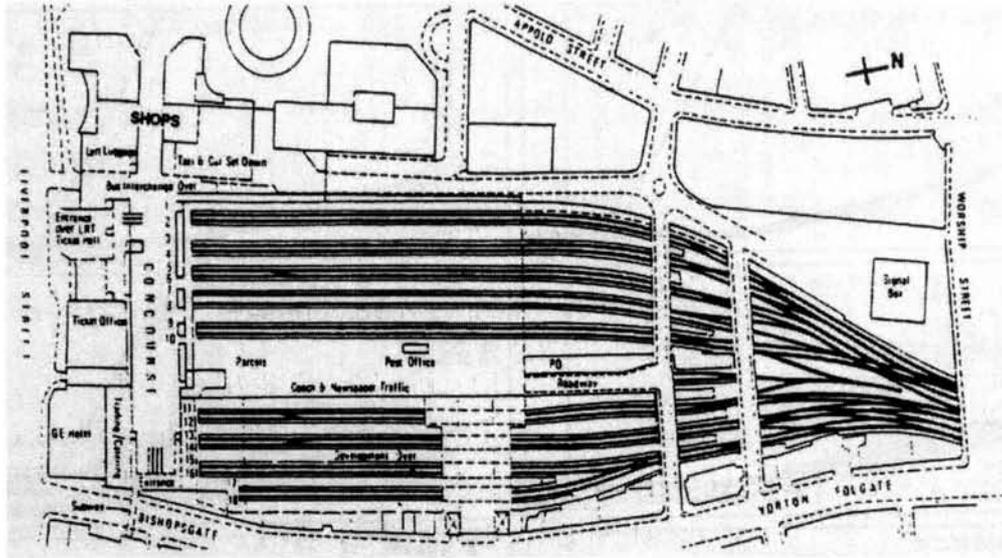


図2-7 駅の配線とホーム〔I〕《ロンドン・リバプール・ストリート駅》

(『JREA』、Vol.36、1993・1)

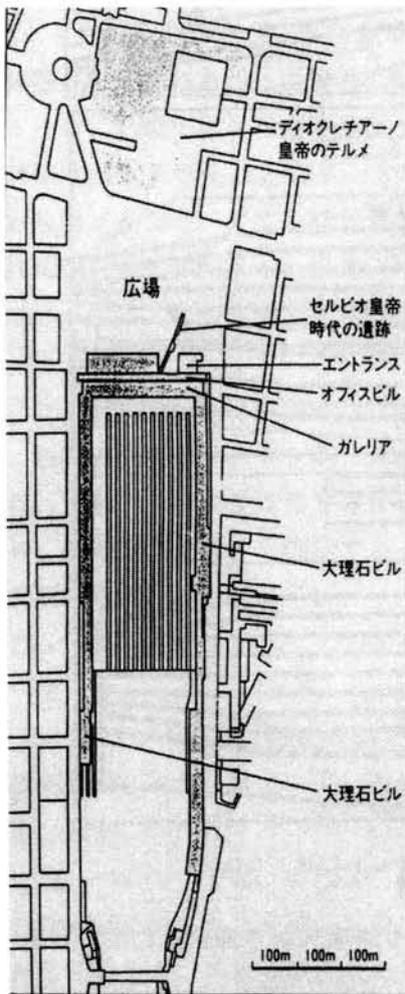


図2-8 駅の配線とホーム〔II〕《ローマ・テルミニ駅》

(『街を内包する駅・空港』、地域科学研究社、1992・7)

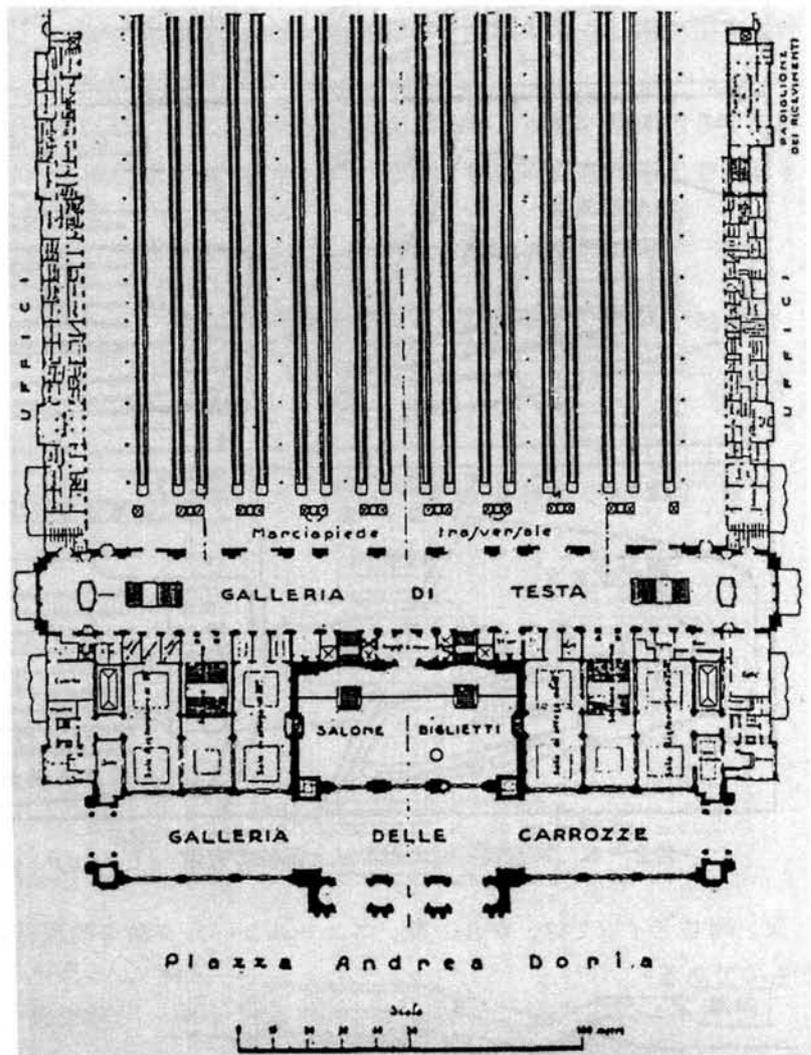


図2-9 駅の配線とホーム〔III〕《ミラノ中央駅》

(『SD』、Vol.344、1993・5)

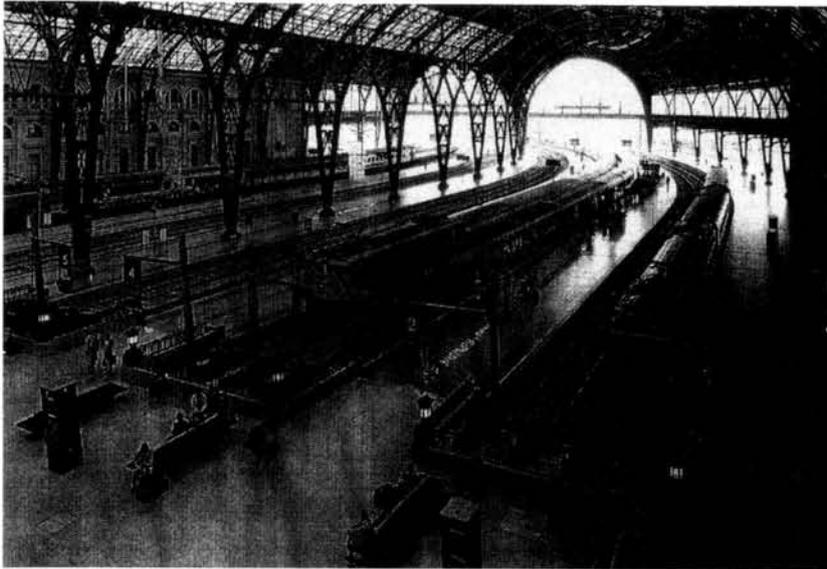


写真2-1 バルセロナ・フランシア駅《頭端式駅》
（『BARCELONA IST EINMALIG』、Direccio General de Turisme、1993）



写真2-2 ベルリン・ズー駅《通過式駅・高架駅》
（筆者撮影）

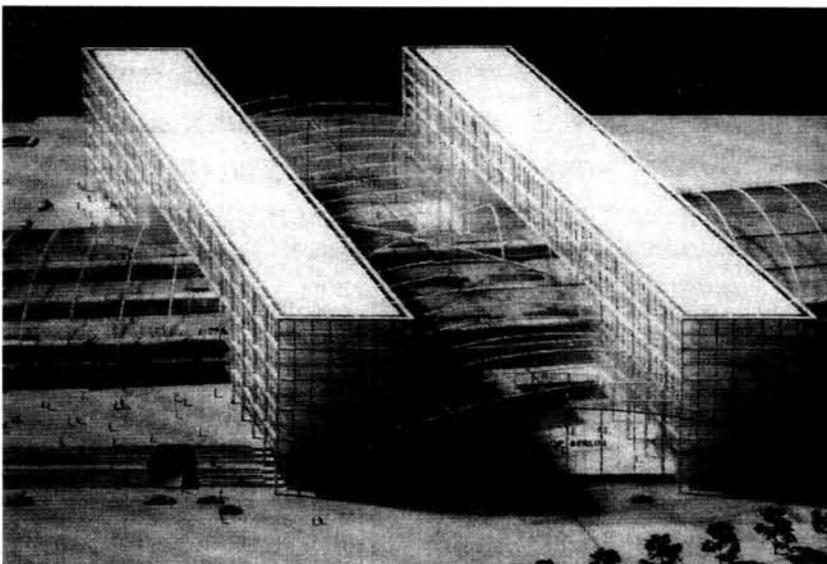


写真2-3 ベルリン・レールター駅・模型《通過式駅・高架駅》
（『Railway Station Lehrte』、PILKINGTON SOLAR INTERNATIONAL）



写真2-4 ロンドン・パディングトン駅<<頭端式駅>>

(『SD』、Vol.344、1993・5)

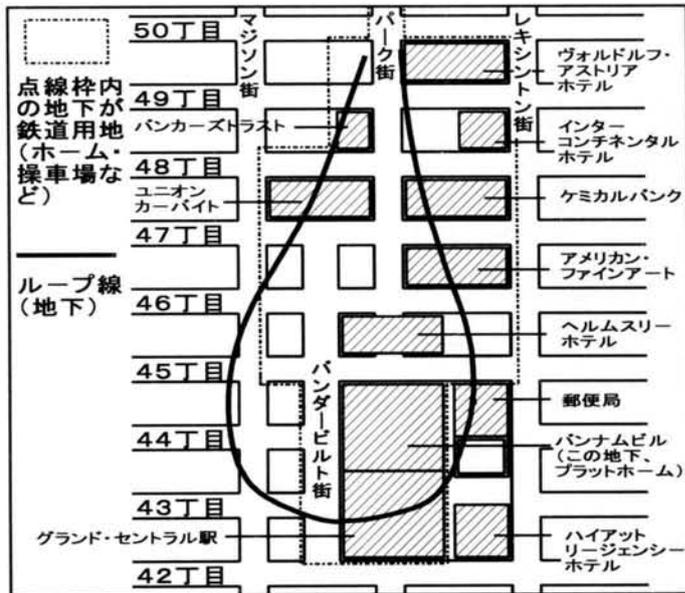


図2-10 折り返し用ループ線

<<ニューヨーク・グランドセントラル駅>>

(『街を内包する駅・空港』、地域科学研究所、1992・7)

線部分で進入列車と出発列車が競合し、相互に支障することから、運転時隔がこの部分で支配され、輸送効率は通過式駅に較べ著しく低下する⁶。

列車の折り返し等による輸送効率の低下という問題解決のため、西欧においても、前述のドイツの各都市以外にも、ブリュッセル駅のように通過式に改良した駅も認められる。又、ニューヨークのグランドセントラル駅では、列車の折り返しのため、大きなループ線を構内に増設している⁷。(図2-10参照)

旅客にとっては、通過式駅は、一般的に駅舎が線路と平行に建設され、ホームから駅舎への移動に、連絡跨線橋を使うため、階段やエスカレータ等、

上下移動が必ず伴うが、頭端式駅は、ホームから駅舎、駅前広場まで縦移動が無いといった利点がある。そのため、ロンドン・パディングトン駅のように、西欧の駅ではホームまでタクシーが乗り入れ可能な駅も見られる。(写真2-4参照)

尤も、図2-3-1の函館駅のような場合には、ホームと駅舎を同一レベルで連絡可能にも関わらず、跨線橋で連絡するため、縦移動が発生し、その利点を生かしきれていない。駅舎の向きと市街地中心部との関係、青函連絡船との接続等から、このような結果になっていると推測される。

一方で頭端式駅ではホーム上の移動距離が長く、乗降客が競合する等の欠点もある。

2-2 創業時の駅の形式と駅の立地

(1) 日本の駅の場合

①国鉄の駅

1872年(明治5)10月、新橋～横浜間に鉄道が開業したが、両端の新橋駅(旧・汐留駅)と横浜駅(現・桜木町駅)は全くの双子駅で、頭端式が採用されていた⁸。図2-11及び図2-12に新橋駅構内平面図と新橋駅舎1階平面図を示している。

1874年(明治7)5月、大阪～神戸間開通に伴い開業した神戸駅でも頭端式が採用されている。但し、大阪駅は当初計画では頭端式で考えられていたが、京都までの延伸計画が具体化しそのルートと大阪駅の位置が再検討される過程で、通過式に変更されている⁹。

1883年(明治16)日本鉄道上野～熊谷間開通に伴い開業した上野駅、1904年(明治37)総武鉄道両国橋駅として開業した両国駅(1931年10月1日改称)も頭端式が採用されていた。これらも、その後の鉄道延長計画に伴い通過式に変更されるか、又は駅の位置変更に合わせて通過式が採用されている。上野駅は1890年貨物線の秋葉原までの延長に伴い、神戸駅は1888年(明治21)1月、山陽鉄道が設立され、1889年(明治22)9月、その起点駅である兵庫駅と結ばれるが、それに合わせて建設された2代目神戸駅は通過式を採用している。

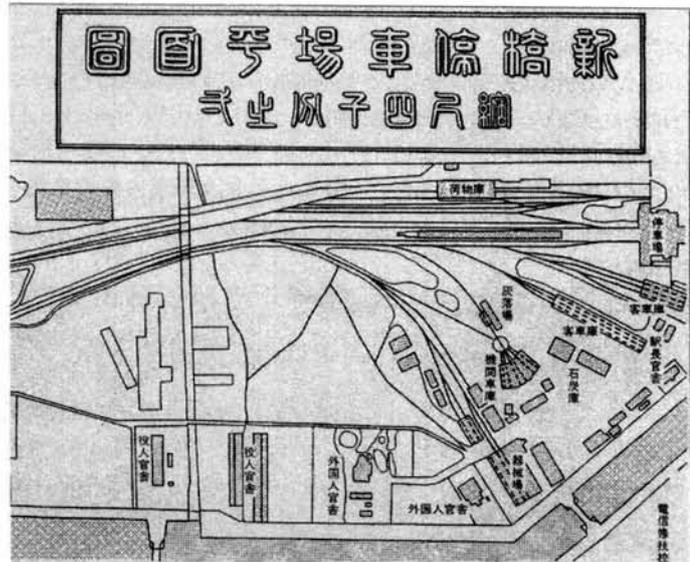


図2-11 開業当初の新橋駅構内図

(『汐留・品川・桜木町駅百年史』)

横浜駅は東海道線の西への延伸に伴い、2回の移転の後、現在の位置に落ちつき、通過式が採用されている。新橋駅は1914年(大正3)の中央停車場(東京駅)開業に伴い、客貨分離の施策の中で、汐留駅(1986年(昭和61)10月廃止)として貨物駅に生まれ変わり、旅客は新橋駅の脇に建設された通過式の烏森駅(現・新橋駅)で扱うことになる¹⁰。

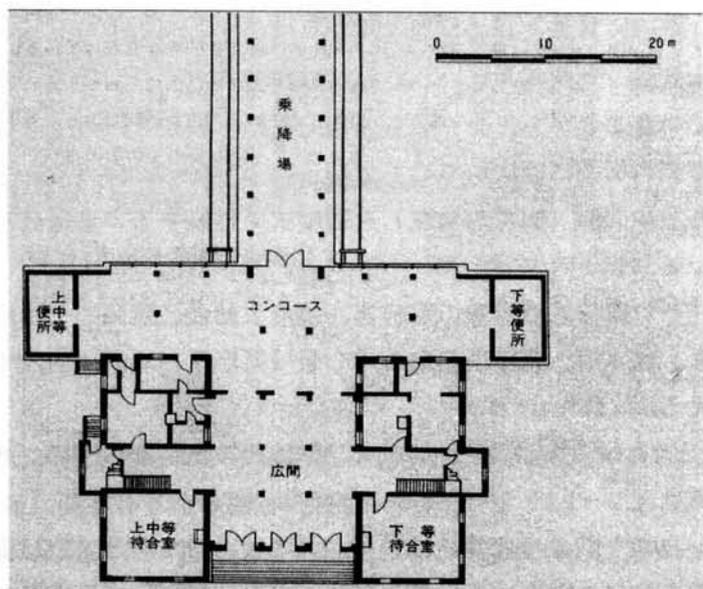


図2-12 初代新橋駅舎1階平面図

(栗山好男氏提供)

東京駅は開業当初には終端駅であったが、高架駅で通過式終端駅の形式が採用されている。将来の上野までの延長を視野に入れ、複合的な駅(中間駅で機能的に終端駅)になった場合の手戻りを極力抑えるため、長距離列車用ホームの先に折り返し線を設け、機回りの外側線を将来のホーム増設余地として確保する等の、配慮がなされていた。(図2-13参

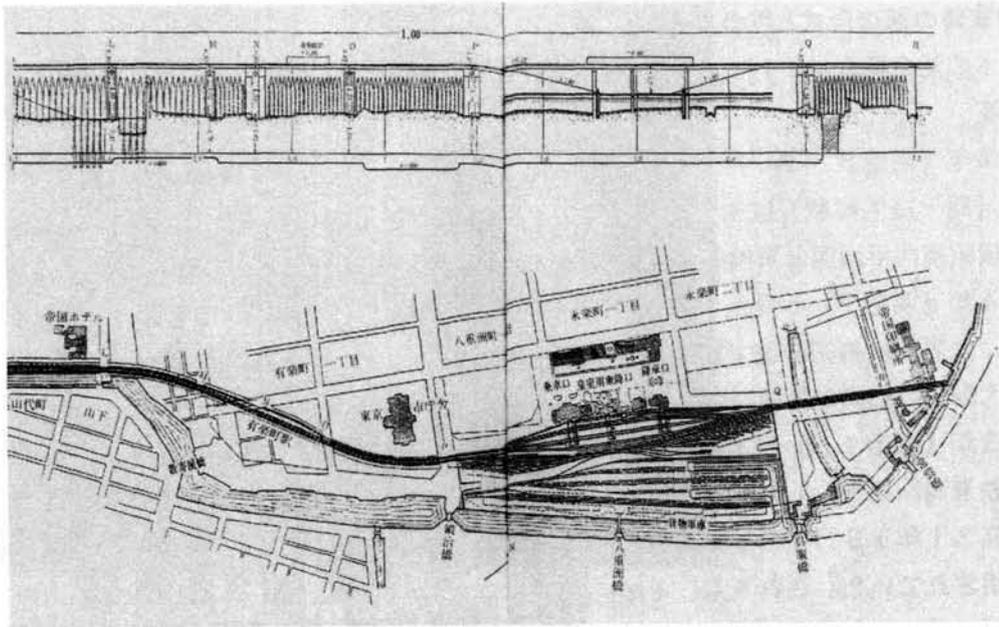


図2-13 東京中央停車場（東京駅）の配線

（島秀雄編：『東京駅誕生』、鹿島出版会、1990・6）

照)

そこには新橋～東京間の高架鉄道建設がベルリンの都心を東西に貫通する高架鉄道計画を担当したドイツ人鉄道技師、ヘルマン・ルムシュッテルの計画、そしてフランツ・バルツァーの設計に基づいたという背景を感じさせる¹¹。

このように日本では、鉄道の創業期には一部で頭端式駅も建設されたが、鉄道網の延伸と伴に次第に通過式駅が取って代わり、頭端式駅が普及することはなかった。特に前述の大阪駅が、様々な議論の結果、頭端式から通過式に計画変更されたことは、それが日本で2番目の鉄道開業と大都市大阪の中央駅であったことから極めて大きな意味があり、その後の駅形式のあり方を決定的に方向付けたと推測される。

全国縦貫鉄道網の早期建設を目標とする明治政府は、それが官設鉄道であっても、日本鉄道、山陽鉄道、九州鉄道といった私設鉄路であっても、幹線の建設は政府の強い指導と保護の下に推進していたことから、当然最も効率的な路線設定を行うことになる。その場合、南北に長い列島縦貫鉄道網の構築には、いちいち大都市の市街地中心部近くまで入って、中間駅又は、機能的に終端駅である中間駅（複合的な駅）を頭端式で建設することは経済的にも期間的にも困難であったとされている¹²。

それは日本鉄道(株)の宇都宮、福島、仙台、盛岡等、山陽鉄道(株)の岡山、広島等、九州鉄道(株)の博多、熊本等、県庁所在地の中心駅（県庁所在地駅：西欧での中央駅に相当する）の事例に顕著に伺える。

例えば、熊本駅と佐賀駅の、駅開設後間もない頃の、それぞれの駅の位置と市街地中心部との関係は図2-14、図2-15の地図から明らかである。

勿論、駅の位置決定は建設側の事情のみで行うことは難しく、鉄道の建設で生じる地元の利害関係も複雑に影響すると思われる。宿場町の近隣を通過する計画が、鉄道の認識が十分でなかった鉄道黎明期には、地元の強い反対を受け、駅の位置やルートを大きく変更し、駅が市街地から大きく離れるといった藤沢駅の場合のような事例等も見られる¹³。

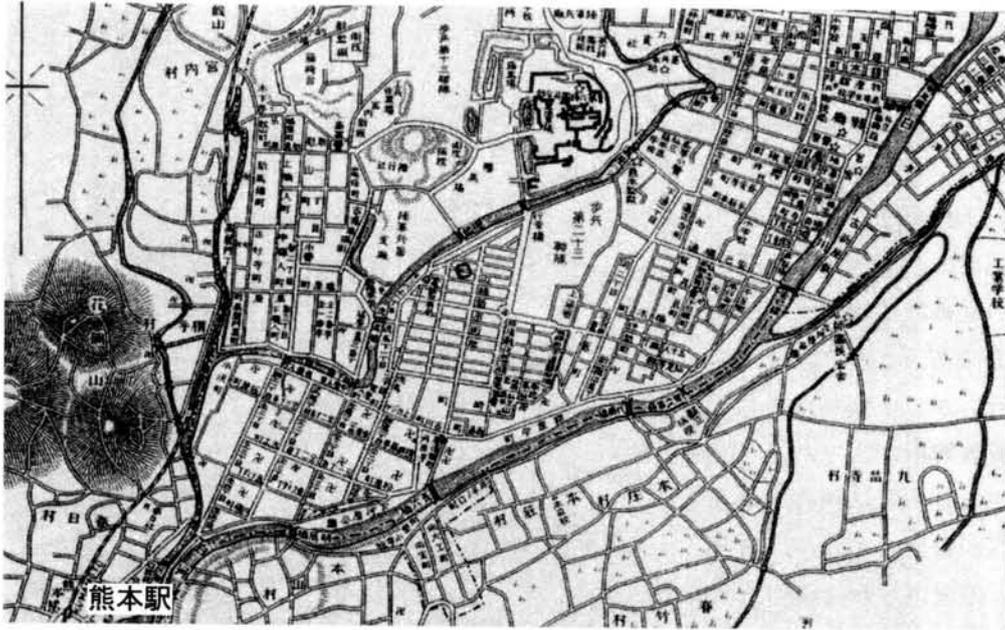


図2-14 明治30年頃の熊本市街図

(九州旅客鉄道(株):『鉄輪の轟き』、1989・10に加筆)

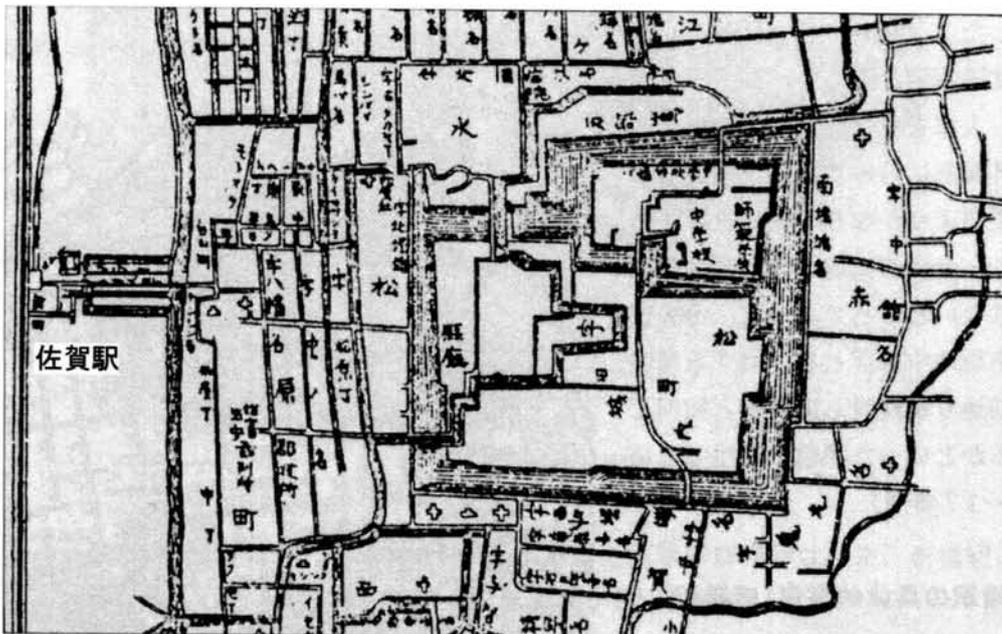


図2-15 明治30年頃の佐賀市街図

(同:図2-14)

金沢駅の具体的事例

土屋の研究¹⁴によると、金沢駅は結果的に市街地中心部から遠く離れた位置に開設されたが、位置決定までには次のように様々な要因が複雑に関連している。(図2-16参照)

1892年(明治25)の鉄道敷設法により、北陸線の建設が決定すると、その後金沢駅の位置について様々な議論が市会で交わされた。市会は決定権を持っていた鉄道庁に対し数々の意見書を上申する。金沢の地形からみて金沢市の西辺に北陸線が敷設されることが分かっていたから、金沢市会は1894年(明治27)6月に駐車場の位置について、金沢とその外港の金石とを結ぶ金石街道に近

く、既成の道路系統を利用できるということから、市街地中心部の真西で、できるだけ金沢の中心部に近いところに要望していた。

1896年（明治29）3月21日の「北国新聞」の記事によると、この要望から導かれた駅の候補地には①宗叔町、②三社、③広岡と3つあったが、①は市の中心部に極めて近いが、人家が密集しているため、土地買収費用が大である。②は土地に高低差があり、駅に不適當である。③は土地買収が容易であるが、市街地から遠すぎる。の理由から3箇所とも駅立地には不適とされた。その結果、最終的には金沢駅は木ノ新保六番丁を中心とした位置に36000坪の広さで（実施は24000坪）決定したと、1896年（明治29）5月6日の北国新聞が伝えている。

つまり、人家を避けて、金沢市街地の北西辺の外縁部に沿って鉄道を敷設し、駅は市の要望よりかなり北側に位置することになり、金沢市街地の北西端の場末で太い道はないところであった。その結果、駅と市街地中心部とを連結する街路として駅前通りを建設し旧街道と如何に関係付けるかといった課題が発生している。（図2-17参照）

東京の終端駅の具体的事例（新橋駅、上野駅）

新橋駅（旧汐留駅）は、図2-18の幕末の江戸市街図、及び図2-19の明治11年時点の東京全図から考察すると、品川～新橋間は東京の外郭に街道沿いに発達した市街地に並行して、市街地と郊外の境目にルートが採られ、北側の密集した市街地の手前に位置している。その要因としては（1）築地に外人居留地があり、政府機関もその近辺にあるという利便性、（2）すぐ西側を走る東海道の旅客業者（旅籠・駕籠屋など）との摩擦の回避、（3）海沿いに浜御殿があり、その中に延喜館（明治最初の外国貴賓館）のような外交上重要な建物があることから、あまり海側にも寄れないという制約、等が複合的に影響しているが、武家屋敷を僅かに3軒だけ壊して汐留の地に建設されたと言

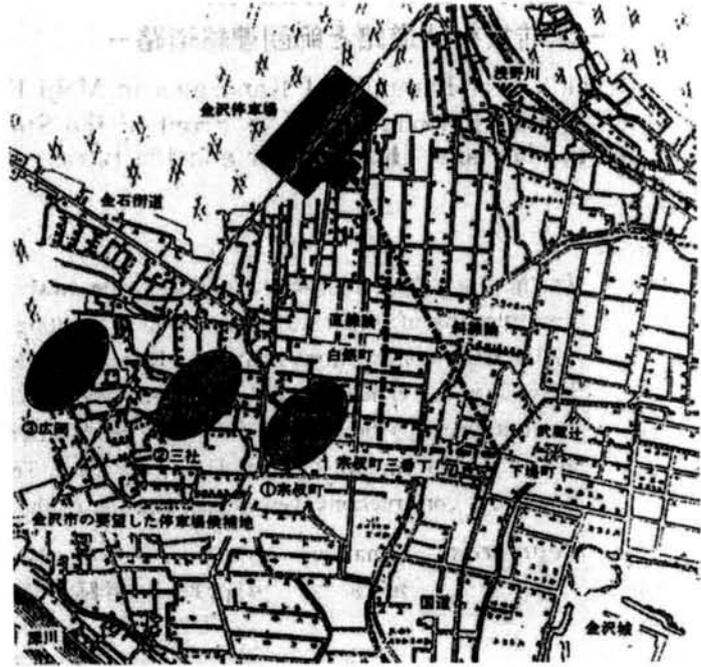


図2-16 金沢駅の位置の検討

（土屋敦夫：『明治期の金沢の街路計画—駅前放射状道路と師団連絡道路—』、日本都市計画学会学術研究論文集、Vol.33、1998）

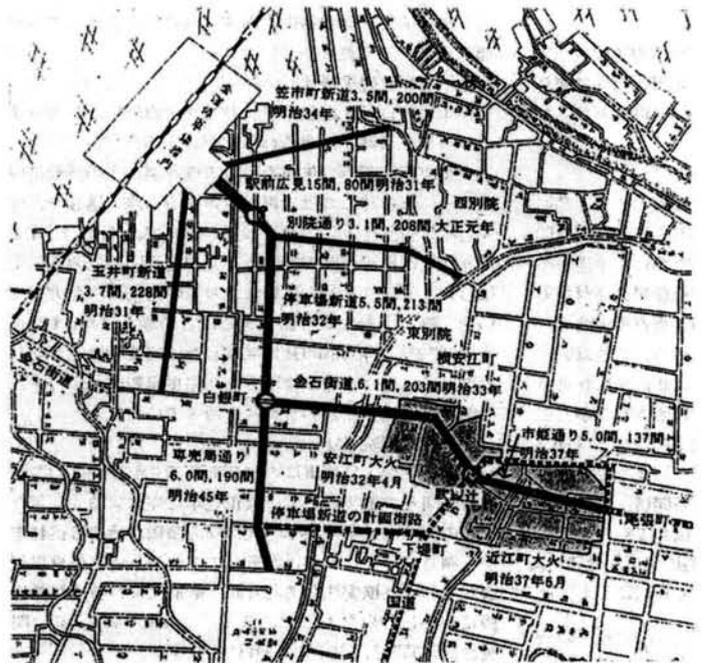


図2-17 金沢駅前放射状道路の建設

（同：図2-16）



図2-18 分間江戸大絵図（安政6年）

われている¹⁵。

尚、1870年（明治3年）の工部省記録¹⁶によると、東京の終端駅は将来、新橋駅以外にも、いくつも造られるであろうという趣旨の次のような文章が見られる。

「横浜鉄道東京ステーション之儀、追々諸街道へ鉄道御取設、東京ステーションも数カ所に可相成候に付、当時汐留ステーション之儀、以来新橋ステーションと相唱え可申候、此段相伺申候也」

パリなど鉄道先進国の大都市の事例から推測された部分もあるだろうが、次の様な事実から日本鉄道(株)の終端駅・上野駅（1883年開業）はこの時点で既に視野に入っていたと推測される。

当時、政府は東京と京都、大阪を鉄道で結ぶことを第一の目標としていた。しかしそのルートは東海道ではなく中仙道で、東京から高崎を経由するものであり、東京の起点として上野駅が検討されていた。従って、新橋～横浜間はその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されたと言われている。尚、最初の鉄道建設は鉄道の効果を最も発揮しやすい路線を選定したいという当時の鉄道建設を指導していたイギリスの強い意向が、政府の意思決定を大きく左右したと言われる¹⁷。



図2-19 実測東京全図（明治11年）

しかし、東京駅は1889年（明治21）の東京市区改正計画に基づく、新橋～上野間・高架鉄道建設計画によって初めて具体化したものであり、この時点では未だ終端駅としての東京駅は視野に入ることはなかったと思われる。

上野駅も大宮方面から南下してきた鉄道が、江戸の市街地の終わる上野で止まり、南の市街地に近接はしているが、入り込まない位置に置かれている¹⁸。（図2-20参照）

首都・東京の2つの終端駅（新橋駅、上野駅）はいずれも江戸の市街地を破壊することなく、しかも、市街地には近接した位置に建設されており、起点駅的位置としては駅の機能上の合理性が伺える。前述したように、その後、全国縦貫鉄道網早期建設の国策の下に敷設された地方の駅の位置選定とは、首都の鉄道網の起点であるだけに、その立地を決定付ける要因や判断基準も異なってくることは、容易に理解される。

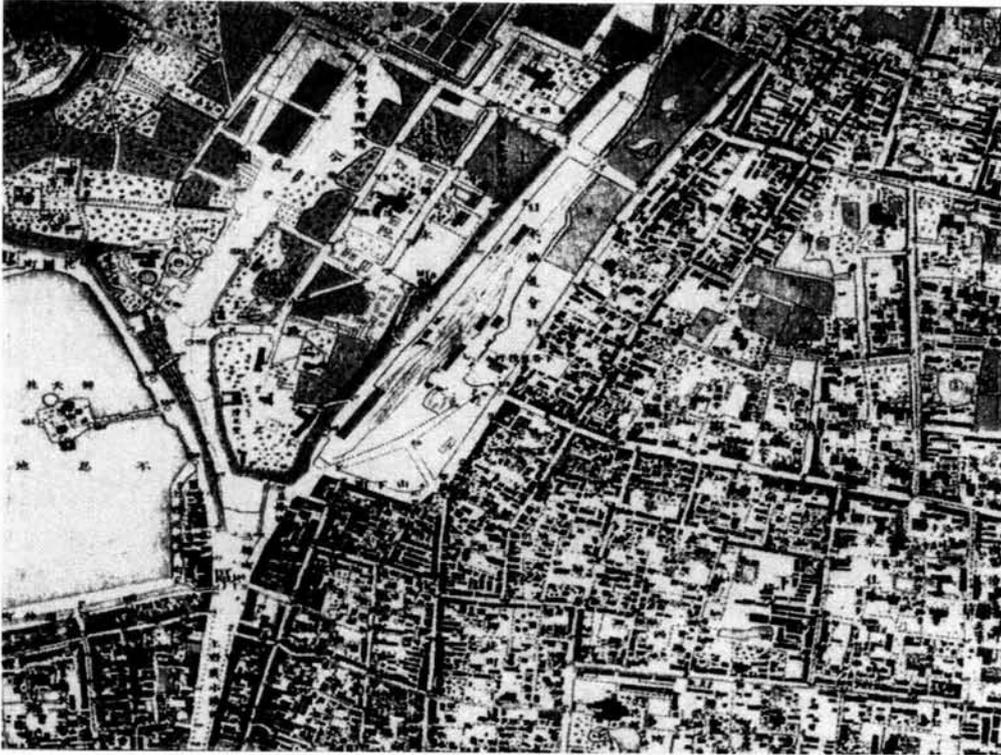


図2-20 明治17年頃の上野周辺（東京図測量原図：国土地理院所蔵）

②私鉄の駅

私鉄の駅の例を見ると、関東では昭和初期になり、山手線に接続する形で相継いで頭端式駅が建設されている。1927年（昭和2）4月に小田急が新宿に、8月には東京横浜電鉄が渋谷に、1928年（昭和3）には西武が高田馬場に、1931年（昭和6）に京成が日暮里にそれぞれ頭端式駅を建設している。更に、1933年（昭和8）3月には京浜電鉄が、それまでの終端駅を高輪から品川駅に頭端式で移転し、8月には帝都電鉄が渋谷に頭端式駅を建設した。また、1945年には四谷新宿（現在の新宿追分）を起点としていた京王が、やはり新宿に頭端式駅を移転している。

これらは前述したように、いずれも1925年（大正14）上野～神田間高架鉄道の開通後、山手線が環状運転を始めた後に建設されており、結果的に図2-21に示すように、国鉄・山手線に接続する私鉄の頭端式駅から山手線の外に向かって放射状に私鉄が延びるといった鉄道網が生まれている¹⁹。

一方、関西の私鉄を見ると、東京に比べ、国鉄の鉄道網整備が遅れていたこともあり、既に明治中期から大正初期にかけて、頭端式駅が数多く建設されている。1885年（明治18）に南海の難波駅、1905年（明治38）には阪神の梅田駅、1910年（明治43）には阪急の梅田駅と京阪の天満橋駅、1914年（大正3）には近鉄の上本町駅が、それぞれ東京における私鉄と国鉄・山手線のような関係を持たず、図2-22に示すように、独立的に建設されている²⁰。

このような関東私鉄と関西私鉄の頭端式駅と国鉄の駅との関わり方の著しい相違は非常に興味深く、その要因に関する研究事例²¹も認められるが、ここではその内容の紹介は省略する。

いずれにしても、私鉄の場合、国鉄に比べ、比較的短い都市間輸送のみを担い、山手線既存駅との効率的な接続（関東の私鉄の場合）や市街地中心部に可能な限り接近することを優先したことから、都市部にも比較的乗り入れが容易な頭端式駅が選択されたと考えられる。

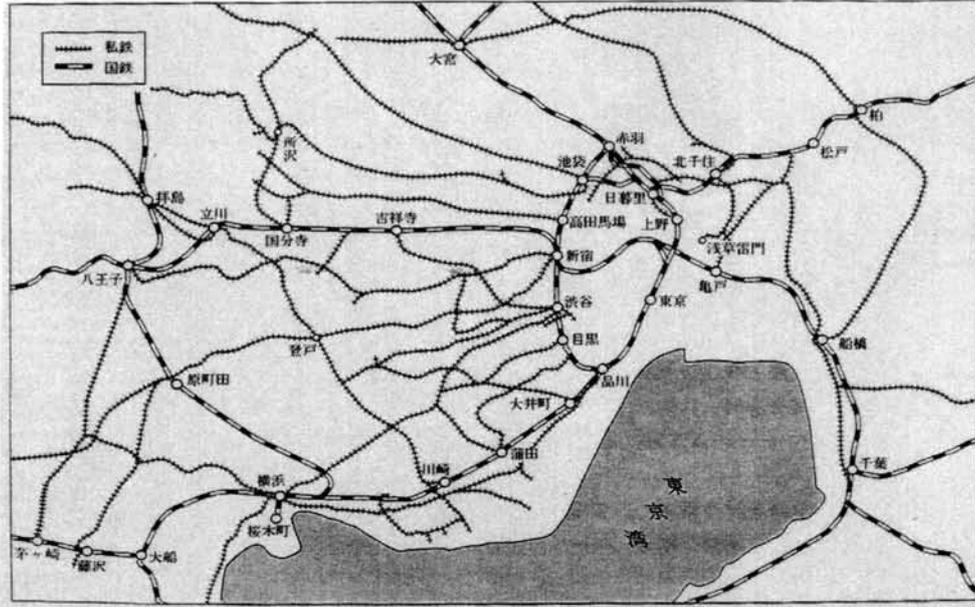


図 2-2 1 昭和初期の東京近郊路線図《1934年12月》

(原武史：『民都大阪対帝都東京』、講談社、1998・6)

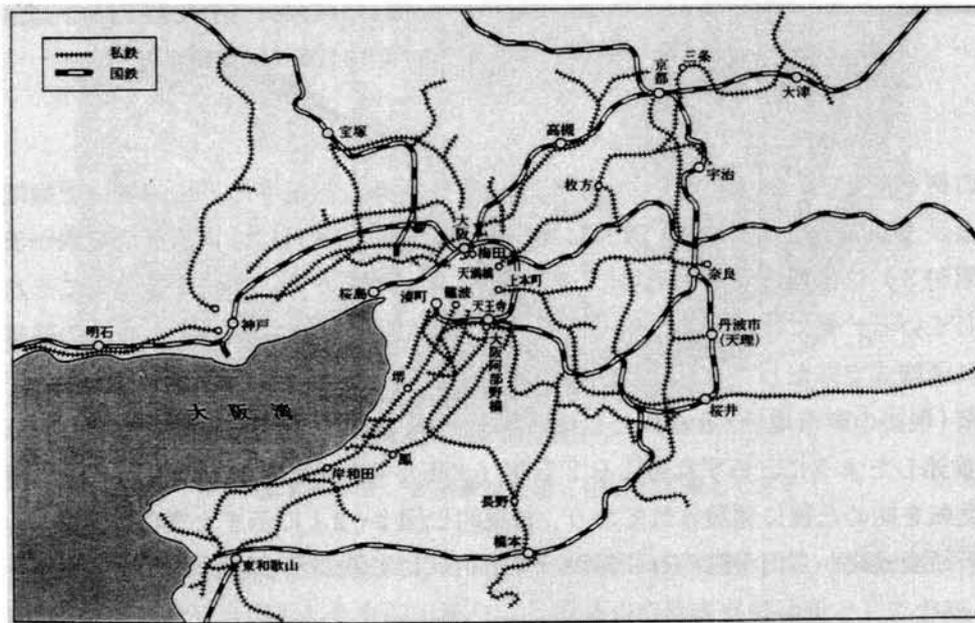


図 2-2 2 昭和初期の大阪近郊路線図《1934年12月》(同：図2-21)

(2) 西欧の駅の場合

前述したように西欧の大都市の現行駅では終端駅に限らず、中間駅でも頭端式駅が多い。そして一般にそれらの駅は、以下で述べるように、現在の市街地はかなり進入しているが、中心部からはやや離れた場所で、かつて市壁のあった旧市街地の周縁部の位置に建設されている例が多い。

①バリの駅

バリの場合、図2-23に示すように現在、6つの頭端式駅(終端駅)が現在の市域にかなり侵入しているものの、市街地中心部からはやや離れた市街地の外縁部に配置されている。私鉄各社がそれぞれに独自で駅を建設し、相互の連絡は取れず、地下鉄で結ばれてはいるが、地下鉄間での乗換が発生するなど、効率的ではない²²。

更に、図2-24の詳細図によると、例えば1851年時点のパリ北駅と東駅の位置はパリの街の中心部でも外れでもない場所であることが理解される。

パリに最初に鉄道が登場するのは、1837年8月のパリ～サン・ジェルマン19kmの開通であり、パリの駅はサン・ラザール駅であった。当初は現・サン・ラザール駅の北側のヨーロッパ広場付近に小さな仮停車場が設けられたにすぎなかった。現在の場所に駅舎がひとまず完成したのは1842年で、その翌年にはルーアン線が開通したために拡張工事が早くも行われ、1847年にプラットホームがはじめて屋根で覆われ、ホームとホームを連絡する構内ホールが生まれている。現在の駅舎は1885年から1889年にかけて西武鉄道会社の専属建築家、ジェスト・リッシュによって大規模な改築工事が施されたものである²³。サン・ラザール駅の位置もパリの街の中心部でも外れでもない場所である。

パリの鉄道駅の立地を考えるに当たっては、他の西欧都市と同様に、かつて城壁都市であったことから、その城壁の存在がきわめて重要になる。パリの城壁は次のような永い歴史を経た後、やがて撤去され現在では僅かにその痕跡を残すのみとなっている。

パリの城壁

図2-25に示すように、パリでは6度に涉り、城壁が構築されている²⁴。

- ① 最初の城壁はローマ時代に築かれたもので、セーヌ左岸に住むようになったパリジ人、276年頃、蛮族の侵攻を受けてやむを得ずシテ島にたてこもり、島の周囲に城壁を築いた。
- ② 1180年から1210年にかけて、フィリップ・オーギュストの命により、強力な城壁がめぐられ、セーヌ河の上流部には櫓の木の堰堤が、また下流部にはルーヴルの城砦とネールの塔



図2-23 パリの6つの頭端式終端駅 (『建築保全』、Vol.93、1995・1)

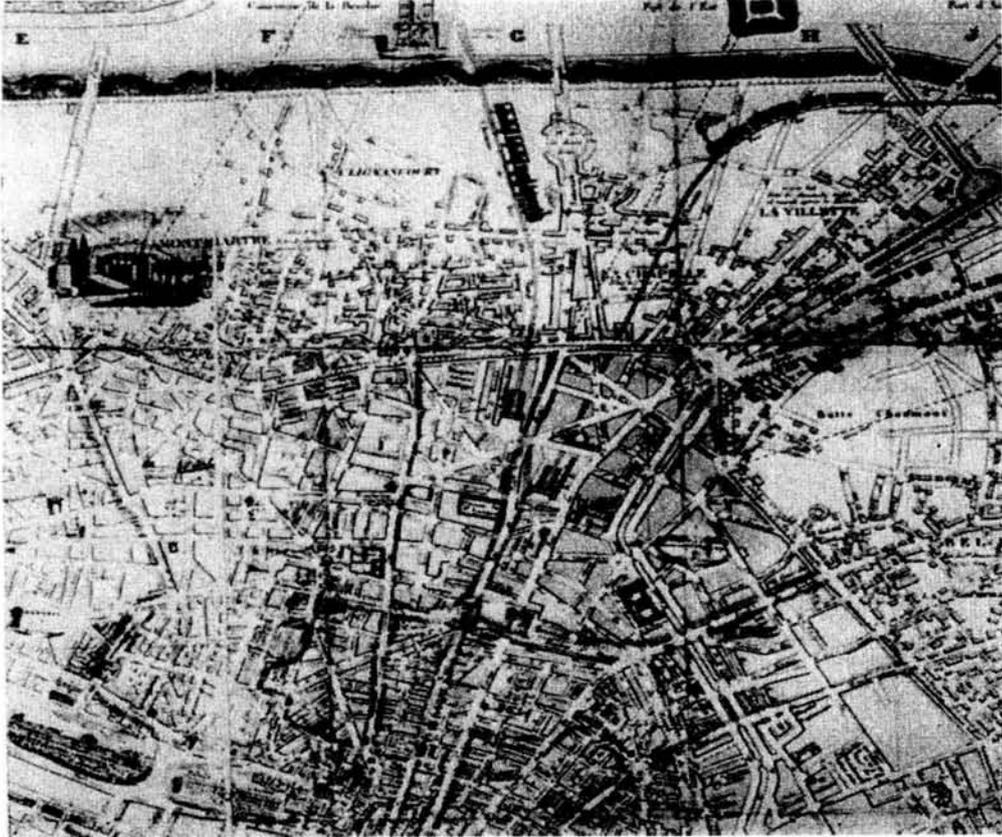


図2-24 パリ北駅とパリ東駅の周辺詳細図《1851年》

(ヴォルフガング・シヴェルプシュ:『鉄道旅行の歴史』、法政大学出版局、1982・11)

が築かれて、城壁の守りを固めた。

- ③ 14世紀の末には、シャルル5世が新たな城壁を造営させ、バスチーユの城砦で東を固めた。
- ④ 16世紀にはパリは発展を続け、シャルル9世とルイ13世は、14世紀に造営された城壁を西に拡張して、ルーヴル宮そのものを城壁の中に収めた。華やかな王権のもとで発展を遂げ、天文台、サン・ドニ門、サン・マルタン門などが誕生する。
- ⑤ 1784年から1791年にかけて、入市税の徴収を目的に新しい市壁（徴税請負人の市壁）が構築された。この市壁には、ルドウーの設計になる57の入市税徴収所が配された。
- ⑥ 大規模産業、鉄道、飛躍的な経済発展などが、モンマルトルやベルヴィル、その他、パリ市周辺の村の発展を招いた。第3共和制の初代大統領となるアドルフ・ティエールは1841年から1845年にかけて、⑤の壁の外側2kmの辺りに城壁（ティエールの城壁）を新たに構築させ、大砲の射程の間隔で16の独立した堡壘を配置した。この城壁は、1854年以降、首都パリの公式の境界線になった。
- ⑦ 堡壘の存在価値は1871年のパリ・コミュンで十分に発揮されるが、その後は放置されたままで残された。しかし、1860年に、パリ市の境界線拡大にともない、徴税請負人の市壁は取り壊され、ティエールの城壁も第3共和制の下、地下鉄が導入されると、第1次世界大戦の終了した1919年から順次取り壊されていった。1925年から1930年にパリ市の境界が最終的に決まり、狭い円型の土地と、ブローニュとヴァンセンヌの森からなる地域に定められた。このティエールの市壁が現在のパリ市の市域とほぼ同じであり、市壁跡には市街地を取り巻く高速道路が環状に走っている。

①～④の範囲がほぼ、現在のパリの中心部を構成しており、6つの頭端駅はいずれもその外側に位置している。

6つの頭端式駅（終端駅）が建設された頃には、パリの市壁は未だ存在していた。それは1784年～1791年に建設された「徴税請負人の市壁」と呼ばれていた⑤の壁である。1841年～1845年にかけて建設された、「テイエールの城壁」は駅の開設時期から判断して、存在していたかどうかは一概に言えそうにない。表2-1のパリの頭端式駅（終端駅）の略史から、サン・ラザール駅、モンパルナス駅の開業時点ではテイエールの市壁は着工もされていない。オーステルリッツ駅開業時には市壁は建設中で、北駅、東駅、リヨン駅の開業時にはこの市壁は既に完成している。しかし、北駅、東駅、リヨン駅の開業は市壁の完成から僅か1～2年後であることから、鉄道敷設工事と市壁の建設は競合していた可能性もある。

いずれにしても、この2つの市壁の間はほとんど野原、畑であったので、鉄道はここを通り抜け、当時の市街地の限界であった徴税請負人の市壁をわずかに数100m入った所、しかもパリの中心部を犯すことのない位置に頭端式終端駅が置かれた²⁵。

そしてパリの城壁の存在は、パリ住民の間に次のような階級的対立関係を生み出し、駅の立地にも微妙で複雑な影響を与えている。

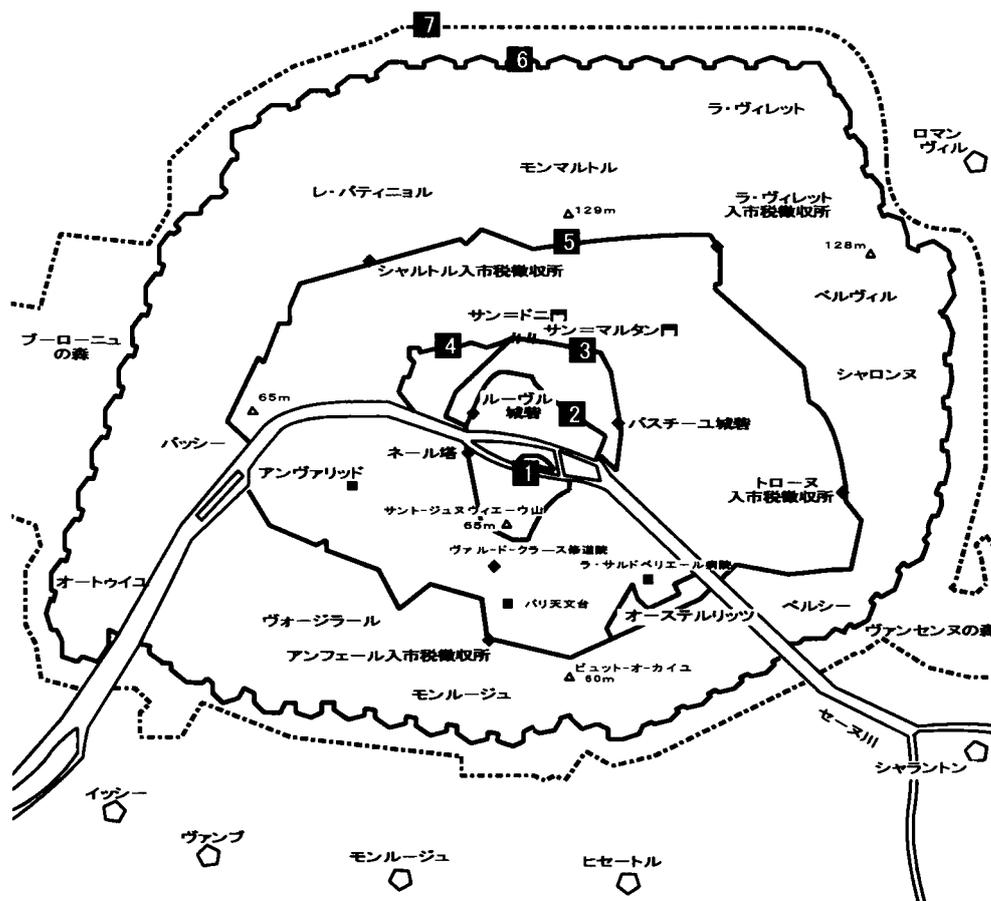


図2-25 パリの城壁

(『パリ』、ミシュラン・グリーンガイド、実業之日本社、1991・6)

サンラザール駅		モンパルナス駅		オーステルリッツ駅	
1837年	サンジェルマン～パリ線の開通、現駅の北側、ヨーロッパ広場付近に仮停車場	1840年	パリ～ヴェルサイユ線開通に伴い現駅舎位置にメヌ駅が開業	1843年	パリ～オルレアン線開通に伴い開業
1842年	現位置にパリで最初の鉄道駅	1848年	ホーム増強等駅舎工事に着工	1865年	全面的な改築開始
1843年	ルーアン線の開通に伴う拡張工事開始	1852年	メヌ駅新装後モンパルナス駅と命名	1868年	現駅舎完成
1847年	プラットホームが屋根で覆われる	1969年	モンパルナス駅周辺の再開発により、現駅舎（近代建築）の完成		
1855年～1867年	パリ万国博を機にコンコース増設				
1889年	改良工事により現駅舎の完成（ジェスト・リッシュ設計）				
北 駅		東 駅		リヨン 駅	
1846年	パリ～ベルギー国境線開通	1847年	パリ～ストラスブール線の開通、フランソワ・デュケネの設計で現駅の建設工事着工	1847年	パリ～リヨン～地中海線（PLM鉄道）開通（木造駅）
1857年	拡大工事の着工（オーネとルジュヌの計画）	1852年	現駅舎完成	1852年	駅舎完成
1865年	現駅舎の原形が完成、その後何度か改良工事	1853年	駅前通り（ストラスブール大通り）が完成（オスマンのパリ改造計画）	1898年	現駅舎建設工事着工
				1902年	現駅舎完成（M. トッドワール設計）

表2-1 パリの頭端式駅（終端駅）の略史

階級的対立

石井²⁶は当時の壁の存在によって生まれた居住地域の差異に否定しがたい階級性を見ており、その構図を市内＝中心部に位置するブルジョアと、場末＝周縁に追いやられた労働者という対立概念で捉えている。徴税請負人の市壁が造られた当時、パリの人口は未だ50万人程度であったが、19世紀に入ると近代産業の発展にともない、その数は急増しテイエールの城壁が建設された頃には100万人に達していた。その頃のパリの状況をアレクシス・ド・トクヴィルは「産業革命がパリをフランス第一の工業都市にし、市壁の内部に、労働者という全く新しい民衆を吸収したが、それに加えて城壁建設の工事があって、さしあたり仕事のない農民がパリに集まった。」と述べているが、周辺の農村からの急激な労働力の流入は、いきおい相当数の貧困者を生み出し、市の治安は必然的に悪化する。特に市門の周辺地域は、近代都市の装いをまといつつあった市の中心部に較べ、場末の面影を色濃く残し、区域によっては様々な犯罪の巣窟となっていた²⁷。

ヴォルフガング・シヴェルプシュは「駅は、都市にとっては長い間異様な添えものであった。駅に密接する一郭は、すぐさま工場街と無産階級街の汚名を受け、悪名高き駅周辺地帯となる。」と述べている²⁸。

更に、ヴォルフガング・シヴェルプシュは『都市住民の駅への反感』と題するA・パルドネの『鉄道便覧（1865年）』の次のような一節を紹介している。

「駅は都市住民にとって関心の中心になるだろうと、長いこと誤って考えられていた。だが、実は反対で、この騒々しい中心から、なるべく早く遠ざかりたいというのが、今日、町の人たちの本音である。駅に近接したところにあるホテルは、通常うまくいっていない。」

以上述べたように、市の中心部と周縁部に階級的対立が生まれ、駅の周辺が荒廃し、駅周辺が市民の忌み嫌う対象であったとすると、中心部の市民、即ちブルジョア階級からは鉄道の中心部への乗り入れが周縁部の悪弊を中心部に運び込むものとして頑強な反対を受けることは容易に理解される。

土地価格と経済的合理性

一方で、シヴェルブッシュは駅の位置についても、パルドネの『鉄道便覧』の次の一節を引用している²⁹。

「駅は、都市中心部における一般的に高い経費が、それに見合う利益をもたらすかぎり、都市の中心に近づくことを必要とした」

「一般に高価な地代の都市の中心に建設される経費が、利益と見合わないかぎり、駅は都市の中心に置かれることはなかった」

即ち、経済的合理性からも駅の位置が決定され、都市中心部の高い地代や建築物撤去に伴う多額の経費負担を避けて、都市の外縁部に置かれたという要因も指摘している。パリ市民の反対もさることながら、寧ろこの経済的要因が相当に大きかったであろうと推測される。

そして、シヴェルブッシュは更に「鉄道は町の中心部ばかりでなく、郊外と荒れた外郭地区の性格づけをした。鉄道は町の成長のテンポと規模を規定し、そして 19 世紀における都市の不動産市場に、おそらく最大の影響を与える要素となった。」³⁰と指摘している。

以上の検討結果から、鉄道の中心部への進入を阻止した主な要因としては、城壁の存在そのもの、居住地域の差異に伴う階級的対立、土地価格と経済合理性ということになるが、更に、パリの中世に造営された強固な歴史的建築物や街並みの保存といった視点も要因として考えることも十分可能であろう。

②ロンドンの駅

ロンドンで最初に開業した駅は 1837 年 7 月、ロンドン・バーミンガム鉄道の終端駅となったユーストン駅であった。ロンドンの市街地の西北外縁部に頭端式駅として開設された。開業時にはバーミンガムまでは開通しておらず、全線開通は翌年、更に 1848 年にはエジンバラに達した。開業時のユーストン駅は、2 本のプラットホームを持つだけであり、その後路線網が伸びるにつれ、プラットホームが増設され、駅機能が整備強化されていくのはパリのサン・ラザール駅と同様である³¹。

ロンドンの場合、城壁都市パリとは都市構造がやや異なり、鉄道駅の立地の決定要因として城壁の存在を挙げる必要はないと思われる。図 2-26 に示すようにロンドンでは、西部ではユーストン駅をはじめ、駅は市街地の周縁部に頭端式駅として開設されたのに対し、東部の産業プロレタリアート居住地域では市街地の内部にまで頭端式駅が入り込んでいる。前項のパリにおける駅の位置決定の要因や背景から推測すると、ウェストエンドとイーストエンドの間には明らかに社会的格差が存在していたと考えることが可能である。そしてその社会的格差に伴う土地価格の格差も当然大きなものがあつたことが推測され、土地価格の安いイーストエンドでは市街地の内部まで鉄道の侵入が可能であつたと推測される。

シヴェルブッシュによれば、ロンドンの鉄道路線はもっぱら無産階級の居住地区に敷設されている。地所はたいていが一握りの大地主の手にあり、したがって土地取得のための取引が簡単であつたという理由以外に、そこは地代と撤去しなければならない家屋が格段と安かつたからであるという。この路線敷設のために、移転を必要とした住民の数は、少なくとも 12 万人に上つたという³²。

当初、私鉄各社がそれぞれ独自に頭端式駅（終端駅）を造つたために、13 駅が近い距離に分散し、相互に結ばれていない。しかし、その後ロンドン中心部の道路交通が混雑してくると、これら終端駅を結ぶ路線として 1863 年に地下鉄が開通し、今日の地下鉄網の中核となっている。

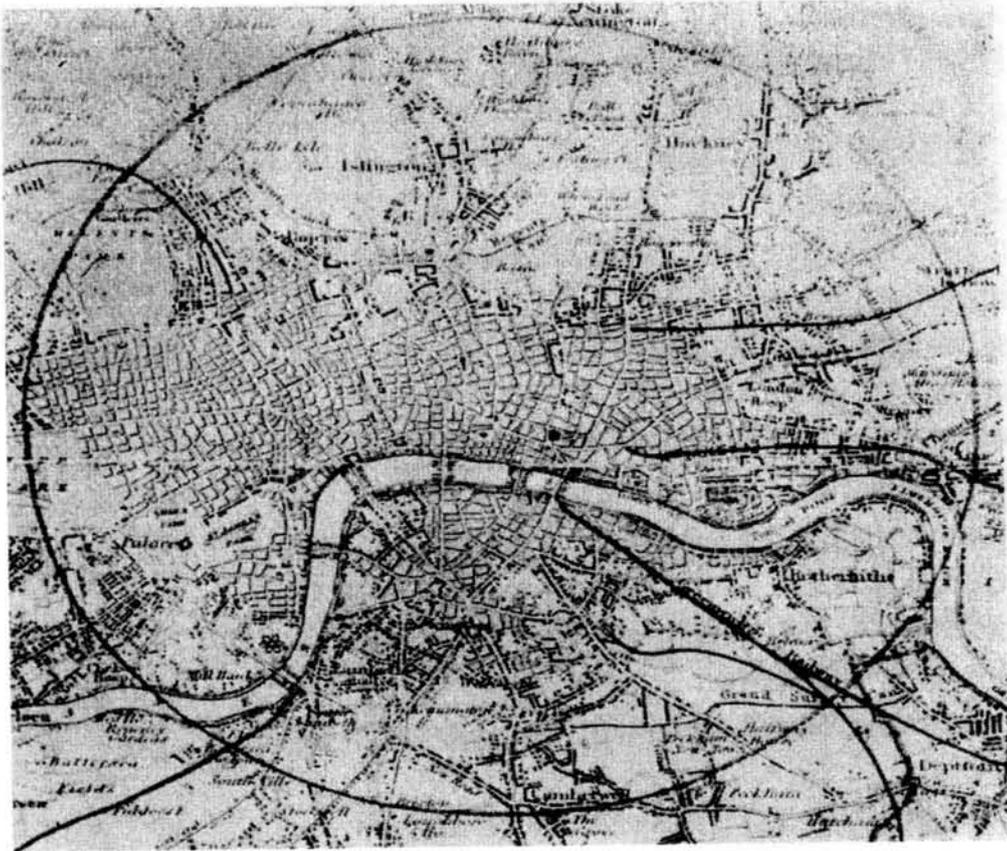


図2-26 ロンドンの鉄道と終端駅《1845年頃》

(ヴォルフガング・シヴェルプシュ：『鉄道旅行の歴史』、法政大学出版局、1982・11)

③その他の西欧諸国の駅

ウィーンに初めて鉄道が登場したのも1837年である。当時、ウィーンもパリと同様に2重の城壁に取り囲まれていた。現在、リング・シュトラッセと呼ばれている環状道路のある位置にあって旧市街を囲む城壁と、それを外側から取り囲むリーニエンヴァルと呼ばれていた城壁である。後者は1704年に造られ、その位置には現在ギルテルと呼ばれる環状道路が走っている。城壁撤去が始まったのが1857年であったから、ウィーンの鉄道駅が建設される時期には城壁は未だ存在し、駅は城壁の外に置かれることになった。ウィーンにも図2-27のように4つの終端駅があるが、いずれもこのギルテルの外側近くに位置している³³。現状では、中央駅は2方面の頭端式駅が集約されて1つの駅を構成し、南駅は2方面の頭端式駅と1通過式駅で1つの駅を構成しており、パリやロンドンには見られない形式をとっている。ウィーンにおいても旧市街と2つの城壁に挟まれた地域（フォアシュタットと呼ばれた）、城壁の外（フォアオルトと呼ばれた）の地域には歴然とした階級格差が生まれていた³⁴。

ベルリンの場合、1846年の地図によると旧市街の周辺部に終端駅があったものが、1860年以降内郭市街地の拡大にともなって、頭端式終端駅は広がる市街地の中に包み込まれていく³⁵。そして市街地を貫通する高架鉄道として頭端式から通過式へと改造されている。1910年時点でのベルリンの鉄道路線の概略は図2-28のようになっており³⁶、ベルリンの中心部を鉄道が東西に貫通している。前述したようにベルリンでは、西欧の大都市の中では、珍しい例外的な駅の形式、形状が認められる。

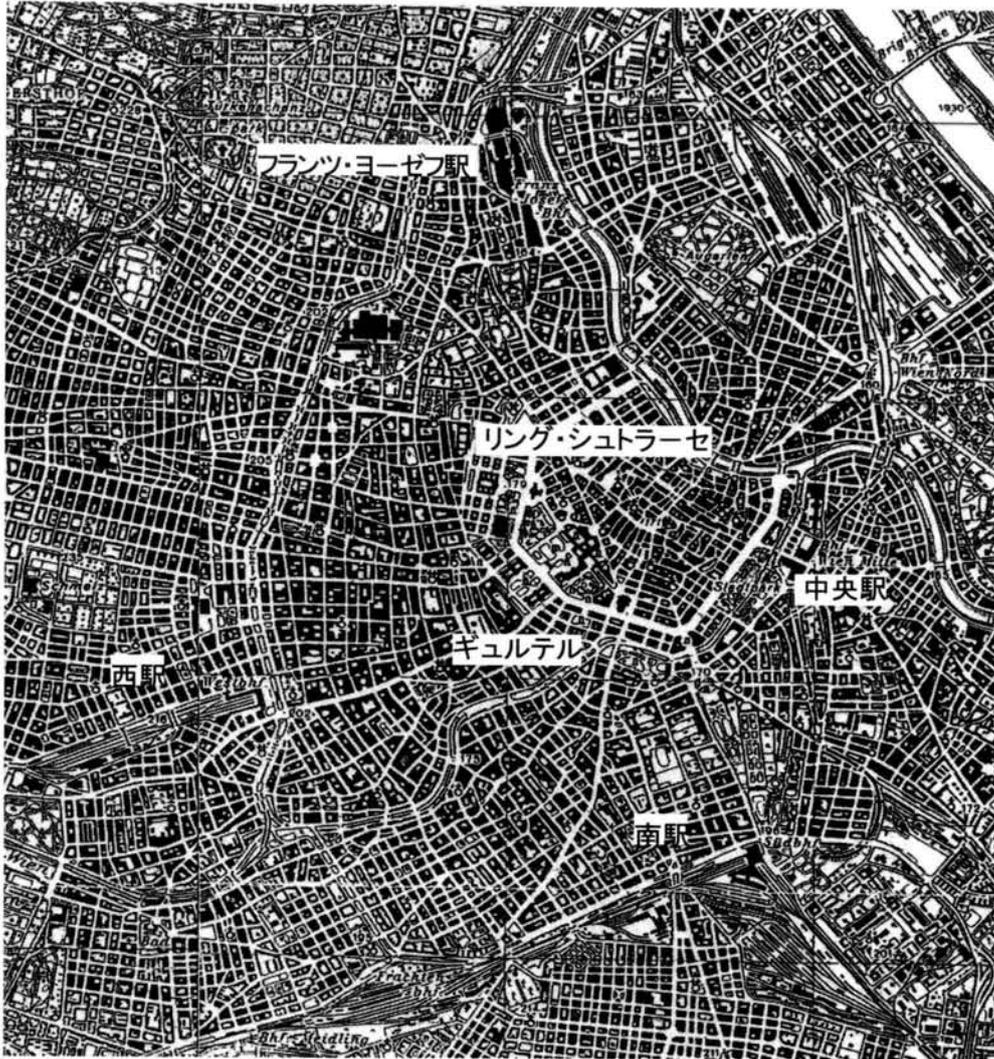


図 2-27 ウィーンの頭端式終端駅《1996年》

(ウィーン市街図に筆者加筆)

(3) 日本と西欧の比較

以上見てきたように、日本の大都市の駅も西欧の大都市の駅も、駅の形式は異なるものの、駅の位置についてはその創業時点では市街地中心部からは離れる例が多かったといえる。しかしそこに至る事情や要因はかなり異なるものになっている。

① 西欧の駅の立地

中央駅は一般的に都市の旧市街地外縁の旧市壁辺りに駅が置かれている例が多い。即ち、民間の鉄道会社は資本の論理に基づいて、頭端式により、駅を都市中心部に可能な限り近づけようとしたが、市民革命と産業革命がもたらした、都市と農村、ブルジョアジー（中心部）とプロレタリアート（外縁部）の階級的対立や都市中心部の高い地代が鉄道の都市内部への深い進入を阻止することになった。勿論、市壁の存在や19世紀の西欧都市の強固な都市構造が阻害要因となったことも容易に推測される。特に、産業革命と市民革命によって形成された近代市民社会が、逆にその後の産業革命推進の大きな原動力になっていく鉄道の都市内部への進入を難しくしたという皮肉な側面は興味深い。

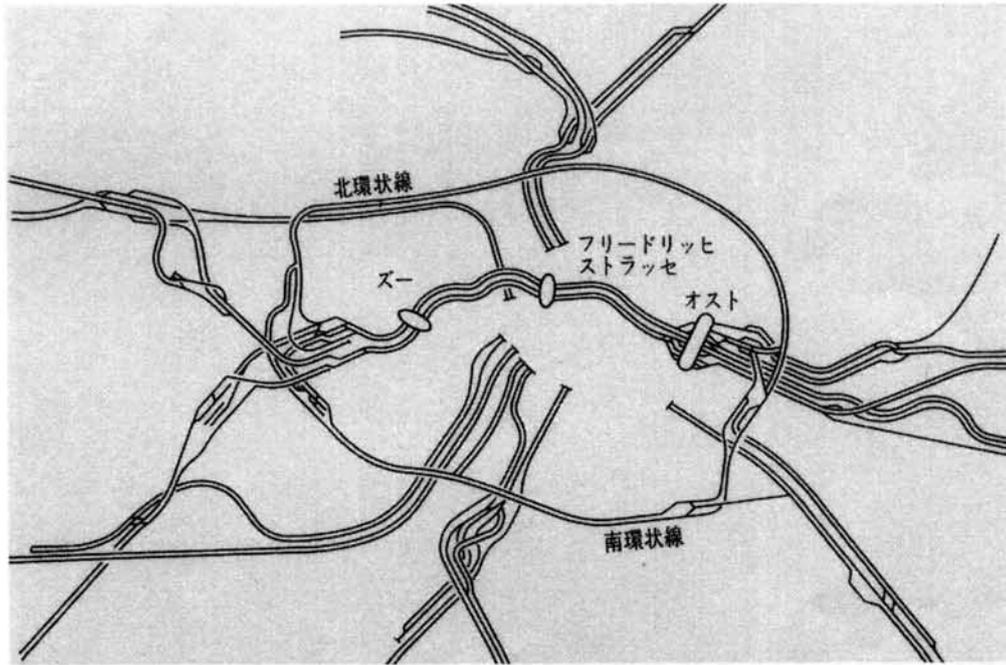


図2-28 ベルリンの鉄道路線略図《1910年当時》

(島秀雄編：『東京駅誕生』、鹿島出版会、1990・6)

②日本の駅の立地

日本の鉄道建設は官設鉄道、民営鉄道に関わらず、明治政府の強力な指導と保護の下に進められ、早期の全国鉄道網、それも長い日本列島の南北縦貫鉄道網の整備が最大の目標であった。産業革命による市街地の拡大はまだ見られず、西欧の産業革命による成果をいち早く導入し、殖産興業と富国強兵を目指すものであった。特に鉄道の軍事的重要性は1877年(明治10)の西南戦争以後、強く認識されるようになっていく³⁷。

西欧の場合と異なり、民間の鉄道会社の経営効率や経済的合理性よりも、国家の鉄道網としての効率が優先された。勿論、路線決定に当たっては土地価格や支障建物に伴う工事費等は十分に比較検討されたのは言うまでもない。即ち、駅を列島各都市の中心部へわざわざ近づけることよりも、早期の、そして効率的な全国縦貫鉄道網整備を優先し、通過式の駅を採用したことから、鉄道が市街地中心部から離れる例が多くなったと言える。

③駅の立地の概念図

以上の考察結果を総括し、路線設定と駅の位置、形式の関係を概念図として、図2-29に示した。

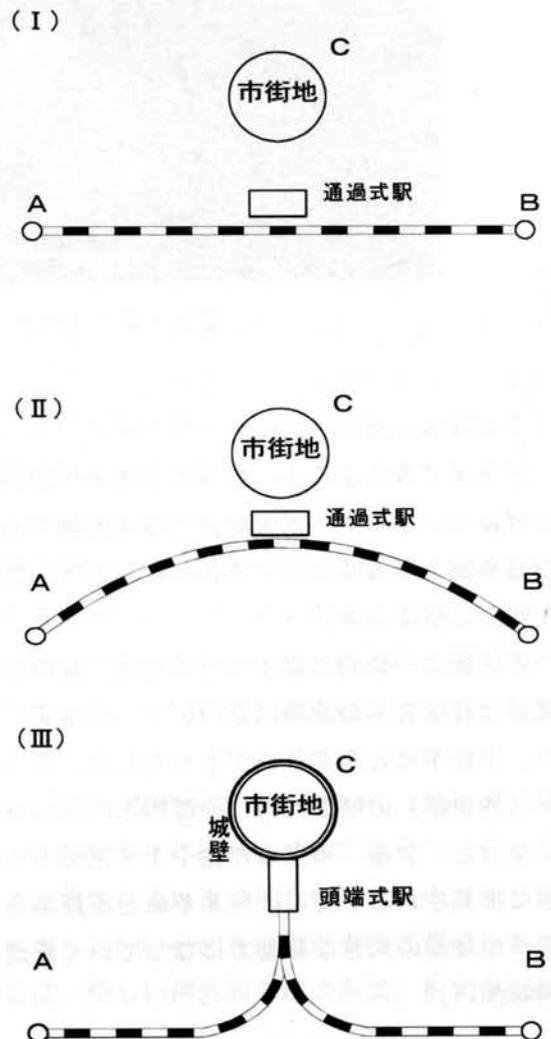


図2-29 駅の形式と駅の立地(概念図)



写真2-5 ロンドン・ユース
トン駅（初代）

（ヴォルフガング・シヴェルプッシュ：
『鉄道旅行の歴史』）

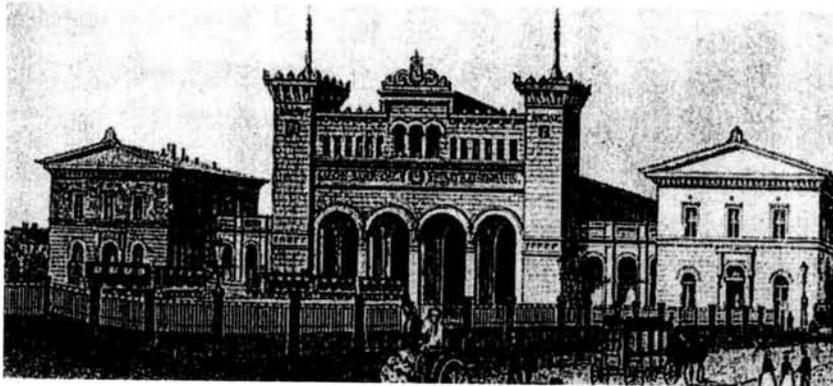


写真2-6 ライプチヒ・チュ
リンゲン駅《1844年》

（交研設計：『駅のはなし』）



写真2-7 ミュンヘン中央
駅《1849年》

（同：写真2-6）

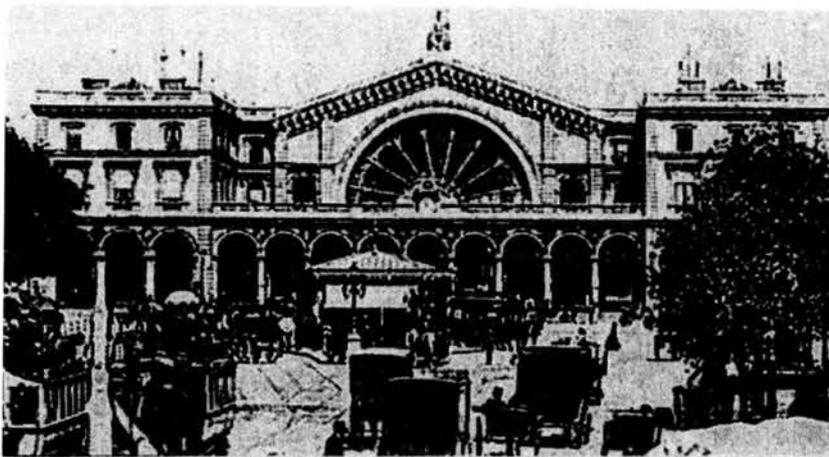


写真2-8 パリ東駅
《1852年》

（同：写真2-6）

これはA都市からC都市を経て、B都市へ鉄道路線を敷設する場合のC都市における、駅と市街地との関係をモデル化しようと試みたものである。

日本の場合、概念図、図2-29の(I)乃至は(II)に示すようになり、日本の大都市の駅は通過式で、市街地中心部からは離れた位置に建設されている。

一方、西欧の場合は概念図、図2-29の(III)で示すように、城壁周辺で頭端式駅が止まり、市街地中心部とは離れた位置に建設されている。

2-3 駅の形式と駅舎の形態

これまで見てきたように、日本の都市の中間駅(複合的な駅も含む)は、通過式駅が一般的であり、終端駅でも頭端式駅は限られている。一方、西欧の大都市の駅では終端駅は勿論、中間駅にも頭端式駅が多い。

これら駅の形式は、結果的に駅舎の形態を規定することになり、駅舎の形態はその後の駅と都市の相互関係や都市の構造にも影響を与えていると考えられる。

(1) 頭端式駅(西欧の駅)の駅舎形態

① 駅舎形態の変遷(1830年代~1850年代)

西欧においても、鉄道営業が始まった直後の1830年代には、現在見られる体系化された駅舎の形態は確立されておらず、つましいものであった。鉄道が生まれたものの、駅に設備すべき、必要な機能が十分には把握されておらず、駅の建設も手探りと試行錯誤が実態であったと推測される。通常、1~2面のホームがあるだけで、出発と到着の建物は分けて建てられ、屋根も木造が多かった³⁸。しかし、1840年代に入り、鉄道の機能が理解され、駅に集中する路線数も増加してくると、駅に対する要望も高まり、駅舎形態も大きく変化していく。

前述したように、19世紀の西欧の都市では、それまで都市と田園を区切ってきた市壁が取り壊され、その跡に環状道路が造られ、それが都市公園と連結されるといった形で、都市がその外部の田園に向かって膨張していった。それは又、都市がその内部に田園を取り込むことでもあった。そして都市と田園との明確な境界が失われていくその場所に鉄道の頭端式駅(終端駅)が存在し、位置していた。そのため、レイモンド・アンウィンがその著、『都市計画の実戦(1909年)』で指摘するように、駅は次第に近代都市のエントランス・ゲートと位置づけられるようになっていく。駅舎には都市のエントランス・ゲートに相応しい、規模と壮麗さが求められ、古典様式を初めとする伝統的な様式によるモニュメンタルな建築が駅の正面を飾るようになった³⁹。

それは産業革命を経て、資本主義経済が拡大していく過程での、民間鉄道会社として必要な企業イメージの表現でもあった。1837年、ロンドンで最初に開業したユーストン駅は、その翌年に駅舎が完成(フィリップ・ハードウィック設計)しているが、古代ギリシャ神殿を模したドーリア式の巨大なゲートと4つの送迎館と乗降場上屋(構内ホール)で構成されていた⁴⁰(写真2-5)。

駅を市門の近代的後継者とする思想がそこには認められ、市門が駅入り口ホールの形態に影響しているのは、明らかである。しかし、駅機能が十分理解されておらず、空間的には一つの建物としてつながっていない。木と鉄とガラスの構内ホールにも2本のプラットホームと40フィートの屋根覆いがあるのみであった。ちなみに、1850年に開設された、ロンドンで3番目の駅、リヴァプール駅になって、当時、世界最長の153フィートの屋根覆いが出現している⁴¹。

1840年代に入ると、駅機能の理解も進み、門と送迎ホールが歩廊で結ばれたり、乗降場上屋が門

と一体になったり、更には歩廊を無くして直接接続し、全体が次第に一体化されていく。駅舎の正面を飾っていた門の装飾性は次第に失われ、門に代わって前面に押し出されてきた乗降場上屋にデザインが施され、その正面に12～13世紀頃の教会建築に用いられたステンドグラスの薔薇窓が取り付けられたりするようになる。

1850年代には、駅舎は完全に一体になった建物として構成される。門と構内ホールが一体となった中央ホール正面はその装飾性が更に豊かになり、薔薇窓が大きくなったりして、現在、西欧の大都市の駅舎に見られる駅の原型が完成する⁴²。

これらの一連の変化は写真2-5～写真2-8（ロンドン・ユーストン駅、ライプチヒ・チュリングゲン駅、ミュンヘン・中央駅、パリ東駅）を比較するとにより、容易に理解される。

②現行駅の駅舎形態

乗降場を覆う構内ホール（現在はトレイン・シェッドと呼ばれることが多い）が現在、西欧の駅でみられる鉄とガラスの大空間で構成されるようになるのは1851年の第一回ロンドン万国博覧会のクリスタル・パレス（水晶宮）の成功以降である。ガラスと鉄からなる大空間の架構技術は長

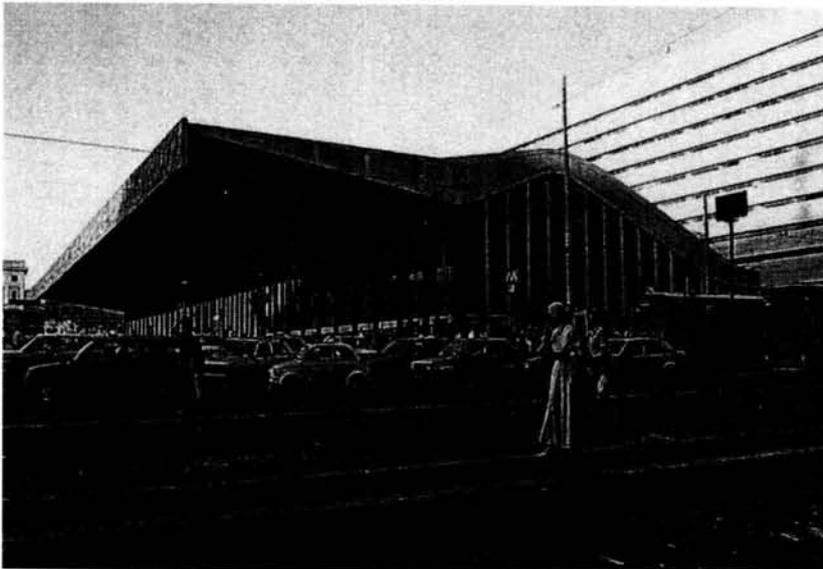


写真2-9 ローマ・テルミニ駅

（『街を内包する駅・空港』、地域科学研究社、1992・7）



写真2-10 ミラノ中央駅

（『SD』、Vol.344、1993・5）

大な乗降場を覆うものとして、構造上、機能上、さらに美観上からも優れた形式であったため、その後、新築、改築された西欧の大都市の多くの頭端式駅で採用されることになる⁴³。

前述したように、西欧の頭端式駅舎は線路と直角方向に、その正面を都市側に向けて建設されるため、駅舎の規模は線路施設、特に線路方向と直角方向の広がりによって左右される。従って、多方面の発着がある大都市の駅では線路数やホーム数が多いことから、線路と直角方向の広がりは大きくなり、駅舎正面はそれに従って大きくならざるを得ない。しかし、列車長やホーム長に影響されることは少なく、必要以上に長大化することもなく、都市のエントランス・ゲートとして必要なランドマーク性を備え、西欧の街並みや街路幅員とは調和した規模のものが多い⁴⁴。

頭端式駅はこのような駅舎と大空間のトレイン・シェッドで構成されているが、パリ東駅（写真2-8）は、5本の線路を駅舎がU字形に囲む馬蹄形の美しい駅であり、同様な駅舎はローマ・テルミニ駅（図2-8、写真2-9）やミラノ駅（図2-9、写真2-10）にも見られる。これらは駅舎正面だけでなく、駅空間全体に巨大なスケール感を生むことになる。

勿論、西欧の大都市の駅にも乗降場全体を覆うトレイン・シェッドを持たない駅も少ないが存在する。例えば、ブダペスト西駅では駅舎正面は西欧の代表的な頭端式駅の表情をしているが（写真

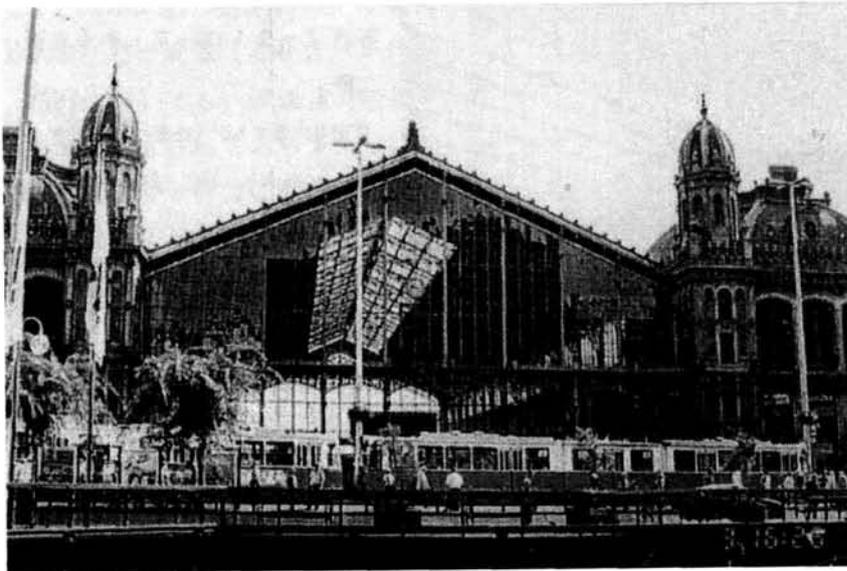


写真2-11-1 ブダペスト西駅《正面》

（『鉄道建築ニュース』、Vol.605、
2000・4）

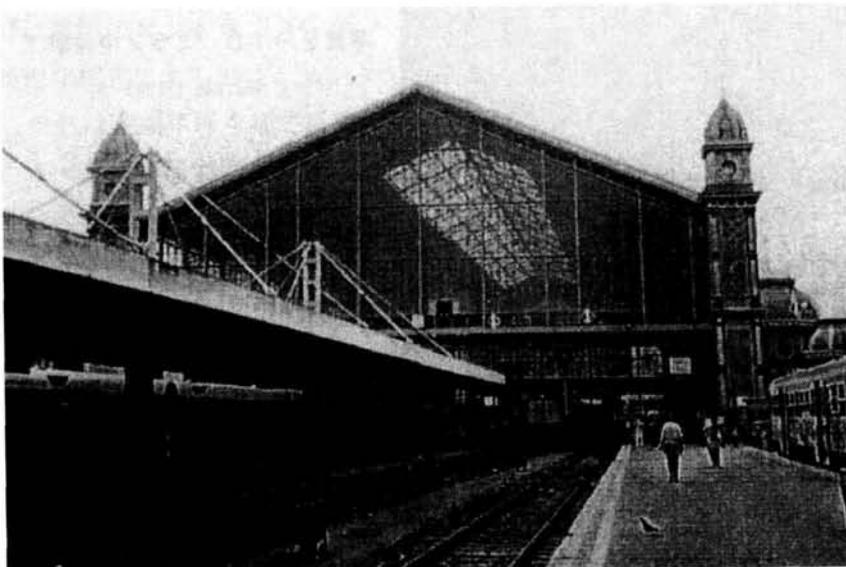


写真2-11-2 ブダペスト西駅《乗降場》

（同：写真2-11-1）

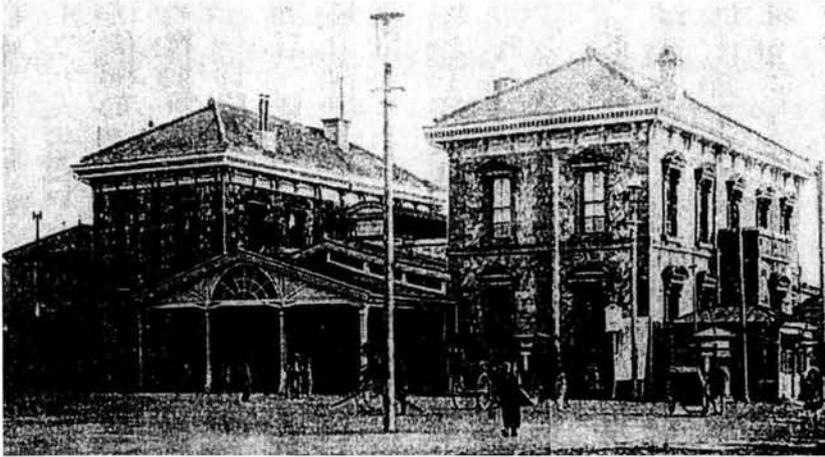


写真2-12 頭端式駅の新橋駅

(交研設計：『駅のはなし』)

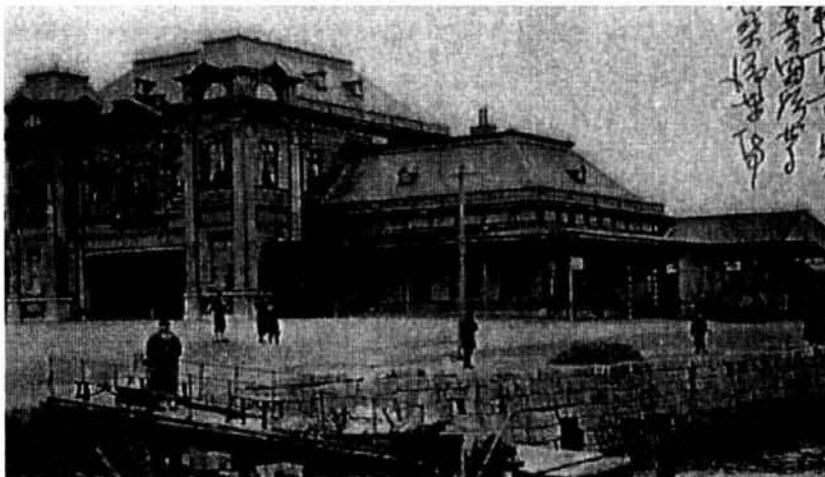


写真2-13-1 門司港駅
《正面》

(九州旅客鉄道株：『鉄輪の轟き』、
1989・10)



写真2-13-2 門司港駅
《乗降場》

(同：写真2-13-1)

2-11-1)、乗降場全体を覆うトレイン・シェッドは存在せず、ホーム上屋のみである。(写真2-11-2)

日本の頭端式駅と頭端式駅舎

1872年(明治5)、新橋～横浜間開業時の新橋駅(旧汐留駅)と横浜駅(現桜木町駅)の駅舎形態は設計が米国人R. P. ブリジェンスであったこともあり、西欧の大都市において、1850年代に完成した、初期の頭端式駅舎の原型にほぼ、忠実であった。(写真2-12)

日本で開業した最初の駅としてはそれなりのスケール感とゲート性を感じさせる駅舎でもあった。しかし、駅の機能は十分に理解されていなかったようで、新橋・横浜両駅はいずれも1年2ヵ月後には2階左右の事務室を連絡する渡り廊下を増設するなどの改良工事が行われている⁴⁵。

日本の終端駅では、1914年（大正3）竣工の現・門司港駅（写真2-13-1、写真2-13-2参照）が現存する代表的な頭端式駅舎と頭端式乗降場の形態であると思われる。前述のブダペスト西駅の写真（写真2-11-1、写真2-11-2）と比較すると類似性が多いことが理解される。

高松駅と室蘭駅は一般的な頭端式駅舎の形態（線路方向に直角に駅舎が建つ）をしているが、現行の稚内駅、函館駅、青森駅、長崎駅等では終端駅であっても、駅舎は中間駅の通過式駅舎の形態（線路方向に並行に駅舎が建つ）で建設されている。

（2）通過式駅（日本の駅）の駅舎形態

通過式駅舎の場合は、駅舎は線路方向と平行に駅舎正面が都市の中心部に向かって建設される。従って、駅舎の建築的規模は最低限の駅の機能を確保するところから始まり、線路数やホーム数など線路施設の規模（数量）に左右されることは、頭端式に比較すると少なく、間接的と言える。

又、駅舎の形態も、ホーム間を結ぶ跨線橋で、乗客を誘導することから、駅の機能も集約しやすく、駅の機能に制約される部分は頭端式駅舎に比較して小さいと言える。そのため鉄道創業期から今日まで、駅の規模やデザインは様々に変容しているが、西欧の頭端式駅舎のように駅舎正面の形態に駅機能が如実に表現されることは少ない。

日本の場合、前述したように、鉄道の黎明期には、財政の苦しい中、全国縦貫鉄道網の早期建設が目標とされたこと、その結果、駅は都市の中心部から離れることが多かったこと、そして駅機能について十分な認識がなかったこと、等から初代駅は西欧都市の中央駅に相当する県庁所在地駅であっても、木造平屋建ての小規模で簡素なものが多く、2～3代目駅舎以降で徐々に改善されていた。（第6章5項参照）

日本の駅については、1898年（明治31）、標準設計にあたる停車場定規が鉄道局から通達され、『鉄道工事設計参考図面－停車場之図』⁴⁶によって、標準となる駅舎の図面が提示されている。これによると、停車場は第壹等停車場、貳等停車場から五等停車場まで5等級に分けられ、それぞれに標準となる立面図、平面図、断面図が明示されている。（資料2-1参照）

第壹等停車場の標準図には2代目大阪駅（石造）の設計図面と同一の図面が載っており（図2-30）、大阪のような限られた大都市の駅が該当していたものと思われる⁴⁷。

県庁所在地駅の多くは貳等～参等停車場に該当していたと考えられるが、貳等停車場以下はいずれも小規模な木造平屋建てが標準になっている。（図2-31）

それだけに、当時の日本の駅では大阪や京都、博多等限られた大都市の駅を除き、西欧の中央駅のように都市のエントランス・ゲートとしてのゲート性やランドマーク性を備えることは難しかったと推測される。

尚、近年は日本の通過式の駅に高架駅が多く見られるようになったが、高い位置にある高架上のホーム長や列車長にどうしても駅デザインが支配されやすいことから、横長の長大な駅舎が出現している。街並みや街路幅との調和が難しく、デザインや景観上の課題を抱えている。

又、本論は考察の対象として県庁所在地駅を中心に考えているが、本研究の資料収集の過程で地方の小駅に対する「小停車場駅本屋標準図」（1930年（昭和5）鉄道省工務局通達）⁴⁸を入手

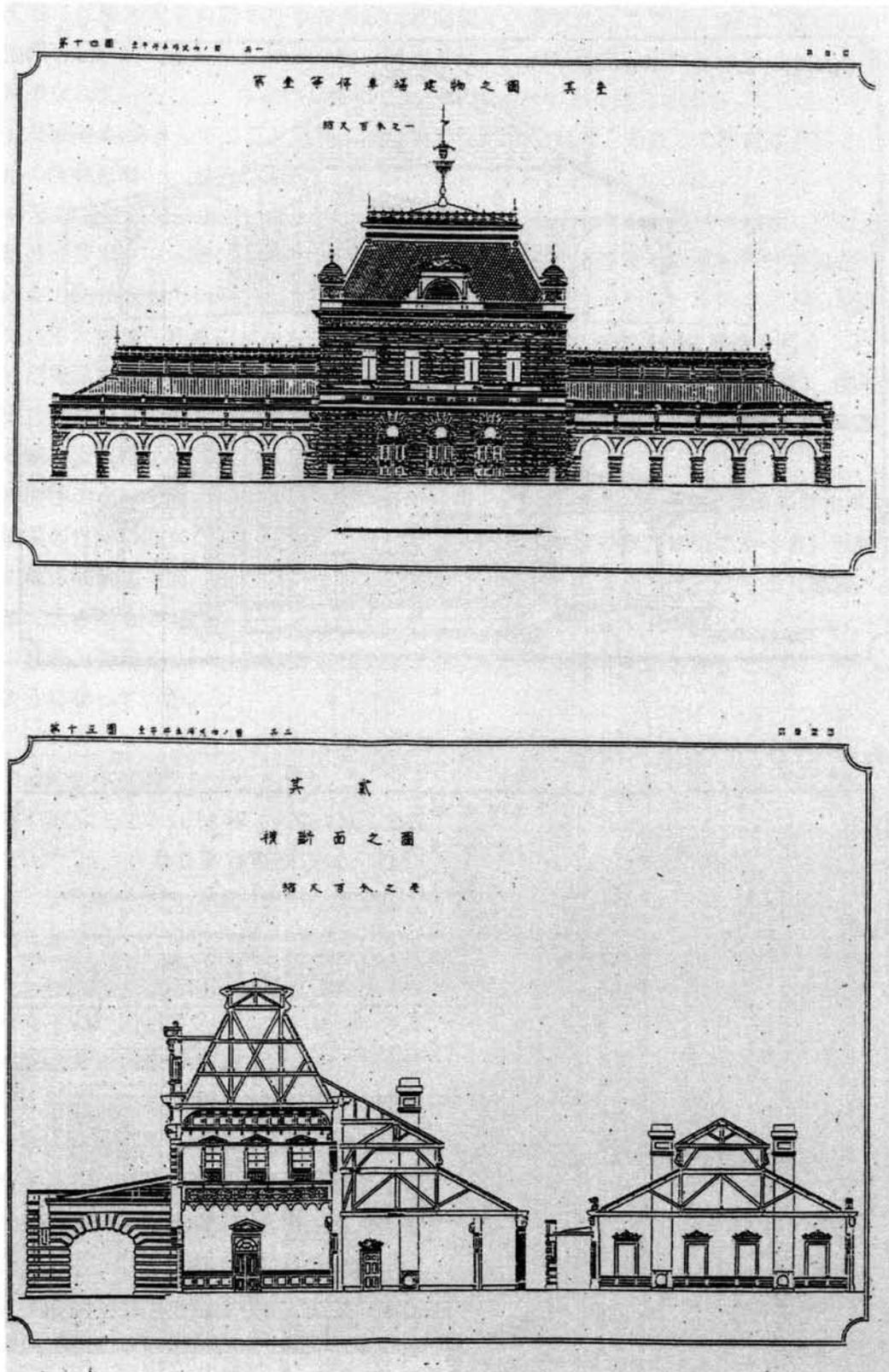


図2-30 第一等停車場標準図（栗山好男氏所蔵）

することができた。（資料2-2参照）

駅勢により一号型～五号型に区分されているが、前述の停車場定規では四～五等停車場に該当する駅と推定され、それらの内容の対比やこの間の変化のあり方は今後の研究対象として興味深いものがある。

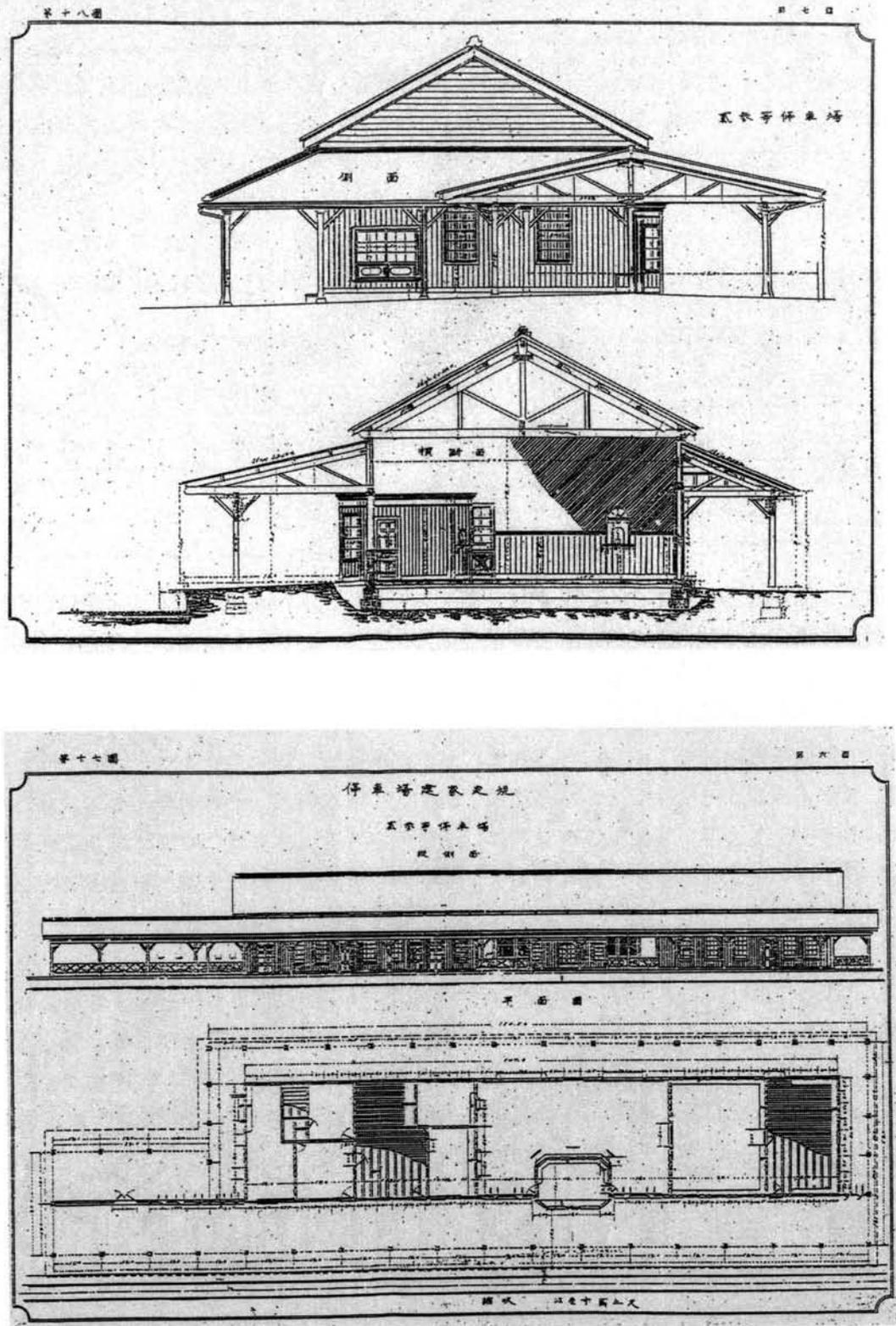


図2-31 第貳・参等停車場標準図（栗山好男氏所蔵）

(3) 私鉄の駅舎形態

本論で定義する私鉄の多くは、創業が明治中期以降であり、国鉄のような関連事業に対する制約も少なかったことから、国鉄の駅ビル開発に相当する開発も大正・昭和初期から、特に関西の私鉄で積極的に行われたこと、又、駅の形式も、私鉄は比較的短距離の都市間輸送を担い、市街地中心

部に出来るだけ侵入する必要から頭端式駅（終端駅）が選択されたこと、駅の位置についても関東私鉄が国鉄の山手線に接続、従属する形で選定され、関西の私鉄は国鉄とは関係を持たず、独立的な位置が選ばれていること、等についてはこれまでに述べてきた通りである。

本論は国鉄を対象としており、私鉄の機能複合化については、国鉄との関連性が高く、国鉄の機能複合化の考察に際し、参考となるものについて論述することとしている。

駅舎の形態は駅の機能複合化と一体で捉える必要があることと、頭端式終端駅に於ける私鉄、特に関西私鉄の所謂ターミナルビルは複合機能建築としての鉄道建築の先駆的役割を果たし、駅舎の形態そのものを代表していること、そしてその後の国鉄の民衆駅や駅ビル開発にも少なからず影響を与えていると推測されることから、私鉄についても、ここでも補足的に考察を行うこととする。

箕面有馬電気鉄道（現・阪急電鉄）や、大軌（大阪電気軌道、現・近畿日本鉄道）、南海電鉄等のターミナルデパートの開発については、いずれも頭端式駅（終端駅）の梅田駅、上本町駅、難波駅に於ける駅の大規模な機能複合化と位置づけられる。

これら関西のターミナルビルの出現は駅舎の形態を語る上では、独創的で画期的な出来事であり、鉄道先進国の当時の欧米にも全く類例が見られない我が国独自の複合建築であった。私鉄の場合、短区間の都市間輸送であったことから、ターミナルビルへの交通手段として自社路線への集客効果も極めて大きなものがあったと思われる。又、そればかりでなくターミナルビルの存在そのものが、その私鉄の企業イメージを構築する役割を果たし、各私鉄の象徴的存在として、その威容を競い合うようになっていた。

①我が国最初の本格的ターミナルビル

小野田⁴⁹によると、1918年（大正7）に北大阪電鉄として設立された新京阪鉄道は、1925年（大正14）10月、天神橋～淡路間開業により念願の大阪乗り入れを果たし、やや遅れて翌1926年（大正15）6月、RC造、地上7階建ての堂々たる我が国初のターミナルビル・天神橋駅を竣工させた。建物の2階部分に2面4線の旅客用ホームと1面1線の荷物用ホームを内蔵し、建物と鉄道高架橋を一体化した構造で、従来の駅舎建築には見られなかった斬新で革新的な建物であった。設計は2代目京都駅も設計した渡辺節である。建物の1階には駅機能（改札口、駅事務室）、食堂、銀行が入り、3階と4階に新京阪マーケット、5階、6階が新京阪鉄道本社、7階が新京阪会館、北大阪倶楽部として利用され、多機能な複合建築であった。（写真2-14）

この天神橋駅の2階部分のファサードに3連のアーチからなる開口部があるが、これは将来の線路延長に備えたものであった。日本の駅舎

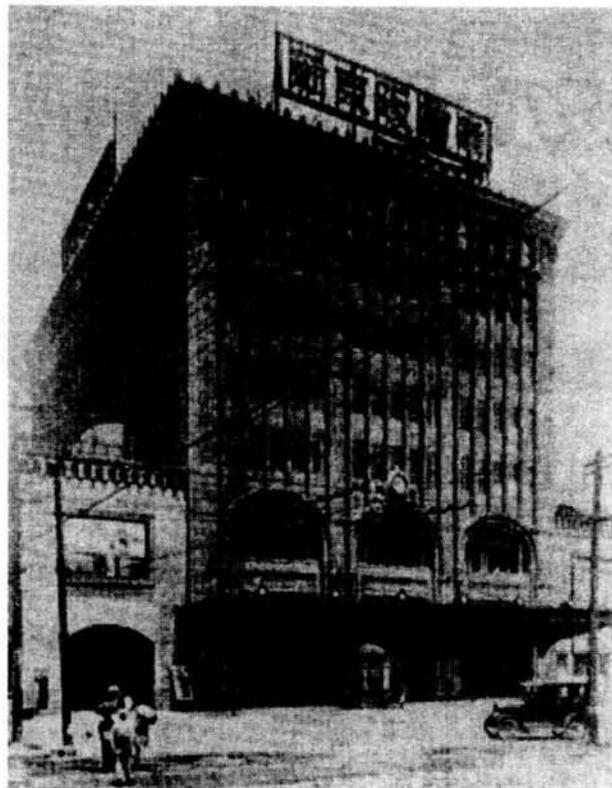


写真2-14 我国初のターミナルビル
《新京阪鉄道・天神橋駅》（『新建築』、Vol.5、No.9、1929）



写真2-15 阪急百貨店《阪急・梅田駅》

(『株式会社阪急百貨店二十五年史』)



写真2-16 東横百貨店《東急・渋谷駅》

(『新築記念 東急百貨店』)

のデザインに駅の機能が如実に表現されている例としても珍しい駅舎である。

この延長計画はその後長期間延期され、1969年(昭和44)になってようやく大阪市交通局堺筋線との相互乗り入れという形で実現した。しかし、同時に天神橋駅が地下化され、偉容を誇った建築も駅舎としての存在価値を失う。この間、1930年(昭和5)の京阪電鉄との合併に伴い、京阪マーケット天六店となり、階上を京阪電鉄本社事務所とした。更に1943年(昭和18)阪急電鉄と合併し、1945年(昭和20)には阪急直営食堂が入店している。1955年(昭和30)には阪急共栄物産に委譲され、阪急共栄ストアとなり、建物も天六阪急ビルと改称し現在に至っている。天六阪急ビルは1970年(昭和45)8月、駅設備を撤去する大改装を行い、現在は単なる商業建築として平凡な姿になっている。

②百貨店とターミナルビル

駅に百貨店が関係するようになるのは、第4章4項で詳述するが、1920年（大正9）に建設された阪急ビルディングの白木屋が最初である。しかし、これは駅舎に隣接して建てられたものであり、百貨店が関係したターミナルビルとしては大軌ビルディングが最初であった。小野田⁵⁰によれば、新京阪ビルディングが完成した直後の1926年（大正15）8月、大阪電気軌道も、その頭端式終端駅である上本町駅にRC造、地下1階、地上7階の大軌ビルディングを竣工させた。地階は市場、1階は駅事務室、百貨店、銀行、売店、郵便局、2階、3階は百貨店と直営食堂、4階以上を会社事務室、集会所とし、百貨店の経営には三笠屋百貨店が当たった。この大軌ビルディングは翼を広げたような独特の偉観で多くの人々に親しまれた。1936年（昭和11）9月には5階までを百貨店に改装、全館新規開店を果たした。1941年（昭和16）には参宮急行電鉄との合併に伴う、関西急行鉄道直営の関急百貨店と改称、更に1944年（昭和19）6月には近畿日本鉄道の発足により、日本鉄道上本町百貨店、1948年（昭和28）に近鉄百貨店と改称した。1969年（昭和44）には地上12階の新館が隣地に建設され、旧館は新しいビルに建て替えられることになり、大軌ビルディングは1971年（昭和46）に惜しまれつつ解体されている。

我が国では勿論、世界でも初の本格的ターミナルデパートは1929年（昭和4）4月開業の阪急の阪急百貨店である。（写真2-15）

この建物は地下2階、地上8階で5階まではSRC造、6階以上がRC造であった。伊藤忠太のデザインによる1、2階吹き抜けの大アーチの装飾が、豪華絢爛に非日常的空間を創出している。

その後、戦前に4期、戦後も第9期工事による阪急グランドビルの完成に至るまで5期にわたる増改築を繰り返し、現在の姿になっている。

この阪急百貨店と並ぶものが、御堂筋に対峙する難波駅・南海ビルディングの高島屋百貨店である。この建物は工事全体を3期に分けて施工し、1930年（昭和5）、一部竣工した部分に入店した高島屋が部分開業を始めているが、全館開店は1932年（昭和7）7月であった。久野節の設計によるRC造、地下2階、地上8階の建物は竣工当時、我が国最大のターミナルビルの出現となった。壮麗なファサード、外壁に張り詰められた国産テラコッタとコリンシアンオーダーのピラスターが特徴の、まさに企業の象徴に相応しい雄渾な建築である。その後、本館の増築工事、難波駅高架化工事等で周辺環境は大きく変化しているが、1932年（昭和7）竣工の本館は現在も健在である。

関西ではその後も、1933年（昭和8）の阪神電気鉄道の三宮駅・阪神ビルディング（そごう百貨店）、1936年（昭和11）の阪急神戸駅・阪急神戸会館、1937年（昭和12）の大阪鉄道の阿倍野橋駅・大鉄百貨店、1941年（昭和16）の阪神電気鉄道の梅田駅・阪神ビルディング（1959年（昭和34）に増築後、阪神百貨店となる）等と百貨店を中心とするターミナルビルが私鉄各社の終端駅に建設されていった。

関東の私鉄でも前述したように、阪急の成功に刺激され、1934年（昭和9）に東京横浜電鉄（現・東京急行電鉄）の渋谷駅・東横百貨店（現・東急百貨店東横店）の開業等が続くことになる。（写真2-16）

大正末期から昭和初期にかけて建設された私鉄の終端駅の頭端式駅舎形態は概して、百貨店を中心とする大規模な複合機能を内包し、企業の象徴的なターミナルビルとして、各社の企業イメージを構築する存在である。威容を誇るそれらの建築は当時の著名な建築家の手によるものも多い。成長期を迎えていた電鉄資本とモダニズムの建築思想が育んだターミナルビルの駅舎形態であったが、私鉄各社が鉄道経営の枠を越えて、電鉄系百貨店として三越、大丸など呉服店系百貨店に拮抗して

いく契機でもあった。

2-4 まとめ

本章では次のような結論が得られた。尚、第1章4項の研究の対象範囲で述べたように、ここでは日本の駅は県庁所在地駅、西欧の駅は中央駅を主に対象としている。

(1) 西欧の駅の形式は、ベルリン等の一部の都市を除き、終端駅では頭端式が一般的であり、中間駅であっても頭端式である例も多い。これは駅の開設時、強固な都市構造の中に進入し、それも都市の中心部へできるだけ近づくには、都市を破壊することの少ない、頭端式が経済的にも、物理的にも有利であったと推測される。

日本の駅の形式は、明治期の鉄道開設時には一部で頭端式駅も採用されたが、その後は通過式に改良され、頭端式駅が普及することはなかった。中間駅、終端駅に関わらず、通過式が一般的である。これは、明治期の鉄道敷設が、国策として長い日本列島の南北縦貫鉄道網の早期完成、そのための効率的な路線設定と鉄道建設とを最大の目標としたことから、駅形式には通過式が有利であったと推測される。

しかし、私鉄になると関東、及び関西でも終端駅は頭端式駅が一般的である。これは比較的短距離の都市間輸送のみを担う私鉄としては、西欧の場合と同様に、駅を都市中心部へできるだけ接近させる強い要請があったことが要因と考えられる。

(2) 日本でも、西欧でも、駅の位置については駅開設時の都市の中心部から、かなり離れて立地されている例が多い。しかしその要因は日本と西欧ではかなり異なっている。

西欧の場合、駅の多くはかつての旧市壁付近に配置されている。鉄道駅の中心部への進入を阻止した要因には、近代市民社会が生んだ、都市と農村、ブルジョアジー（中心部）とプロレタリアート（外縁部）といった階級的対立概念や都市中心部の高い地代、強固な都市構造等があったと推測される。

日本の場合、明治期の鉄道敷設は国策として日本の南北縦貫鉄道網の早期完成を最大の目標としたため、都市中心部への接近を必ずしも優先せず、通過式駅で出来るだけ効率的な路線設定が求められたことが主な要因と推測される。しかし、一方で地元の宿場、商業者等の反対を受け、中心部から離れた駅の例も認められる。

(3) 線路と直角方向で都市に正面を向けて建つ西欧の頭端式駅舎は都市のエントランス・ゲートとしてのランドマーク性やスケール感を備え、且つ、街並みや街路幅員とも調和した規模のものが多く。

線路と平行して都市の中心部に正面を向けて建つ日本の通過式駅舎は、明治期の初代駅には極めて質素なものが多い。2代目、3代目と機能、規模の面で次第に改善されてはいるが、西欧の駅のようなランドマーク性を備えるものは少ない。ホーム長や列車長に駅のデザインや規模が左右されやすいことから最近の駅、特に高架駅には横長の長大なものも見られ、街路の幅員等との調和を欠いた駅も認められる。

日本にも頭端式駅が存在するが、駅舎は通過式駅舎の形式で線路と平行して建てられ、都市の中心部に正面を向けるものが多い。そのため、縦移動が発生しない頭端式駅の長所を発揮していない。

私鉄の頭端式駅舎は、ターミナルデパートの開発等により、複合機能建築として駅舎建築の先駆的役割を担ってきた。いずれも私鉄の企業イメージを構築する役割を果たし、各私鉄の象徴的存在として、その威容を誇っている。

脚注

- 1 本論での旅客駅の分類は、池田本・松田忠義・楠見務：「駐車場の計画と設計」、新鉄道土木シリーズ1巻、pp.68～73、山海堂、1984、を参考にしている。
 - 2 原田勝正：「駅の社会史・日本の近代化と公共空間」、中公新書855、p.54、中央公論社、1987・10。本論では、ここで使われている「複合的な駅」という呼び方を準用することにした。
 - 3 前掲「駐車場の計画と設計」では「貫通式終端駅」と称しているが、通過式駅の配線と基本的に変わらないことから、混乱を避けるため、本論では「通過式終端駅」と呼ぶことにした。
 - 4 和久田康雄：「終端駅梅田界隈七変化」、鉄道ピクトリアル、No.348、pp.53～57、1978・5から抜粋
 - 5 島秀雄編：「東京駅誕生・お雇い外国人バルツァーの論文発見」、鹿島出版会、1990、pp.6～7
 - 6 前掲：「駐車場の計画と設計」、p.72。西欧では鉄道に対する輸送需要の増大が急激に起こることがなく、駅改良のニーズが比較的少なかったことで現行でも輸送効率の低い頭端式駅が存在を可能にしていると指摘している。
 - 7 前掲「東京駅誕生・お雇い外国人バルツァーの論文発見」、p.7。島秀雄は通過式駅の輸送効率面での有利性を強調している。ニューヨークではグランドセントラル駅は頭端式駅で列車の折り返しに苦勞しているが、その一方でペンシルバニア駅は通過式駅でボストン～ワシントンの輸送効率が高いことを評価している。又、西欧では通勤列車の頭端式駅での発着に困難をきたすようになり、列車を推進運転するプッシュプル方式という総括制御列車を生み出したが、長い編成の列車を高速で推進運転することの問題点も併せて指摘している。
 - 8 交研設計・駅駅研グループ：「駅のはなしー明治から平成までー」、p.38、1994・6
 - 9 日本国有鉄道：「日本国有鉄道百年史」、第2巻、pp.166～167、1970・3
 - 10 前掲原田：「駅の社会史・日本の近代化と公共空間」、中公新書855、pp.50～51。日本では創業時の数少ない頭端式駅も通過式駅に改良され、頭端式駅が定着しなかったのは、鉄道史のかなり大きな課題だとしている。
 - 11 前掲島：「東京駅誕生・お雇い外国人バルツァーの論文発見」、pp.6～9。バルツァーは西欧での失敗を避けるため、東京駅はあくまでも、理想的な通過式駅を前提として、暫定的に通過式終端駅を設計したとしている。客車留置線や貨物ヤードを高架から八重洲側の地平に下ろす等、終端駅としての止むを得ない設計も行っているが、駅舎では、南口を乗車口、北口を降車口として分離し、その間の距離も十分にとり、一方通行にしているのは通過式駅の理想から生まれたものだとしている。設計者の辰野金吾も駅の規模や機能についてはバルツァー構想を尊重し踏襲したとしている。
 - 12 前掲原田：「駅の社会史・日本の近代化と公共空間」、中公新書855、pp.54～55。
 - 13 同：東海道本線の藤沢駅は東海道藤沢宿の南を迂回している。現在では駅周辺には商業施設が立ち並び、中心が駅周辺に移動したが、駅の開業当時（1887年（明治20））には当時の中心地であった宿場の旅館、運輸業者の反対があったため、宿場のはるか南に駅が設置されている。
 - 14 土屋敦夫：「明治期の金沢の街路計画・駅前放射状道路と師団連絡道路」、日本都市計画学会学術研究論文集、No.33、pp.397～402、1998
 - 15 ㈱大林組：「季刊大林一特集STATION・駅」、No.6、pp.11～12、1980・2
 - 16 この記録は1870年12月（明治3）に設置された工部省の資料のうち、鉄道に関するものを集録したもので、現在、東日本旅客鉄道㈱本社に所蔵されている。
 - 17 岩見沢市・三笠市：「幌内線史」、p.20、1988・3
 - 18 鈴木宗英：「終着駅と都市の構造」、建築保全、No.93、pp.27～43、建築保全センター、1995・1
 - 19 原武史：「民都・大阪対帝都・東京ー思想としての関西私鉄」、pp.46～48、講談社、1998・7
 - 20 同：pp.50～52
 - 21 同：pp.38～42
 - 22 鯖田豊之：「都市はいかにつくられたか」、朝日選書、pp.41～45、朝日新聞社、1988・7
- 当時、既に鉄道会社による鉄道と地下鉄との相互乗り入れを行っていたロンドンで、郊外への人口流出が相次ぎ、都心部の夜間人口が著しく減少した先例から、パリ市が6つの終端駅と地下鉄の連絡を強く拒否したことから相互乗り入れ案も何度か提起されたが、結局実現していない。
- 23 石井洋二郎：「パリー都市の記憶を探る」、ちくま新書、pp.185～192、筑摩書房、1997・8
 - 24 「パリ」、ミシュラン・グリーンガイド、実業之日本社、1991・6
 - 25 前掲鈴木：「終着駅と都市の構造」
 - 26 前掲石井：「パリー都市の記憶を探る」、pp.24～30、
 - 27 同：p.23
 - 28 ヴォルフガング・シヴェルプッシュ：加藤二郎訳、「鉄道旅行の歴史ー19世紀における空間と時間の工業化ー」、pp.209～210、法政大学出版社、1982・11

²⁹ 同： p.222、

³⁰ 同： p.221

³¹ 鉄道建築協会：「鉄道の関連事業と施設計画－ヨーロッパと日本－」、pp.43～44、1979・6

³² 前掲：「鉄道旅行の歴史－19世紀における空間と時間の工業化－」、p.223

³³ 上田浩二：「ウィーン－「よそもの」がつくった都市」、ちくま新書、pp.194、筑摩書房、1997・3

³⁴ 同：p.119、p.197

³⁵ 前掲シヴェルブッシュ：「鉄道旅行の歴史－19世紀における空間と時間の工業化－」、p.223

³⁶ 前掲島：「東京駅誕生－お雇い外国人バルツァーの論文発見」、p.110

³⁷ 原田勝正：「日本の国鉄」、pp.20～21、岩波新書、岩波書店、1984・2

新橋～横浜間の着工の頃は当時の兵部省（1872年陸軍省・海軍省に分立）は、ことごとくに鉄道建設に反対した。陸軍の西郷隆盛は財政資金の現状から「蒸気仕掛の大業、鉄道作の類一切廃止し、根本を固くし兵務を充実するの道を勤むべし」（「岩倉具視関係文書」第八）と軍備優先を唱えた。

しかし、その西郷を討った西南戦争を通じて、京浜間とか京阪間という局地的鉄道であっても、兵力の輸送に多大な成果を挙げ、軍部の鉄道に対する認識が改められた。その後は停滞していた鉄道建設も軍部の支援のもとに強力に進められることになった。

³⁸ 前掲シヴェルブッシュ：「鉄道旅行の歴史－19世紀における空間と時間の工業化－」、p.212

³⁹ 片木篤：「駅」、スペースデザイン、第347号、pp.105～110、鹿島出版会、1993・9

⁴⁰ 前掲交研設計：「駅のはなし－明治から平成まで－」、pp.15～16、

⁴¹ 前掲シヴェルブッシュ：「鉄道旅行の歴史－19世紀における空間と時間の工業化－」、原注、pp.263

⁴² 前掲交研設計：「駅のはなし－明治から平成まで－」、pp.16～18

⁴³ 三上祐三：「ターミナル駅の魅力」、スペースデザイン、第344号、pp.60～61、鹿島出版会、1993・9

⁴⁴ 鈴木博之：「終着駅と町並み」、建築保全、No.93、pp.16～26、建築保全センター、1995・1

⁴⁵ 前掲交研設計：「駅のはなし－明治から平成まで－」、pp.35～42

⁴⁶ 栗山好男氏所蔵のものを資料2-1として巻末に転載した。

⁴⁷ 1898年（明治31）に通達された停車場定規の壱等停車場の標準図には1899年（明治32）に竣工した2代目大阪駅の設計図が搭載されていることから、大阪駅は、停車場定規に忠実に従ったことになる。しかし、大阪駅は吉井茂則の設計で1897年（明治30）には着工しているので、逆に鉄道局が既に完成していた吉井の設計図を停車場定規の標準図に採用したものと推測される。

⁴⁸ 栗山好男氏所蔵のものを本論との直接的な関連は少ないが、参考のため、資料2-2として巻末に転載した。

⁴⁹ 小野田滋：「関西におけるターミナルビルの成立と発展」、鉄道ピクトリアル、No.519、pp.41～42、1989・

11

⁵⁰ 同：pp. pp.42～45

第3章 駅と都市の相互関係

駅の機能複合化は駅と都市の相互関係により、様々な影響を受けると推測される。その相互関係は駅が都市の中でどのような位置付けにあり、都市構造におけるどのような役割を果たしているか等によって異なったものになると考えられる。本章では、これまでの研究事例や関係文献等に基づき、西欧と日本の事例比較を中心に、日本の駅と都市の構造特性を調査・考察し、都市の拡大過程における「駅と都市の相関モデル」を提案する。そしてその「駅と都市の相関モデル」に基づき、今後の駅の形態と都市のあり方を考察する。

3-1 駅と都市構造

(1) 都市構造の形成と駅の役割

①日本の場合

近世城下町を基盤とする地方都市の都市構造に関する鶴添等¹の研究がある。その中で県庁所在地都市 10 都市を含む 20 都市を対象に基盤となる城下町の立地と構成、そして近代以降都市計画として城下町基盤に重ねられた官公庁施設と鉄道駅の配置、それらと城郭との連結(旧街道筋・旧大手道と新都市軸・駅前通りとの関係)、城下町ゾーニングからの土地利用の変化等を取りあげ、各都市について都市構造を調査・整理している。その中から、県庁所在地都市 10 都市について、筆者が抜粋し、駅前通りと旧街道の関係を図3-1に示した。図3-1は大きな軸として、城郭・鉄道駅・官公庁施設の配置関係(集中⇔分散)と都心の展開(中心部集積-拡大・延伸-二極化-多極化)と都市軸(継承又は移行)の3つで分類されている。

本論で対象にしている県庁所在地駅の多くは近世城下町を基盤として発展した都市の駅であることから、図3-1に基づいて、駅と市街地中心部、及び駅前通りの関係を考察することとした。

図3-1によれば、駅は旧城下域か

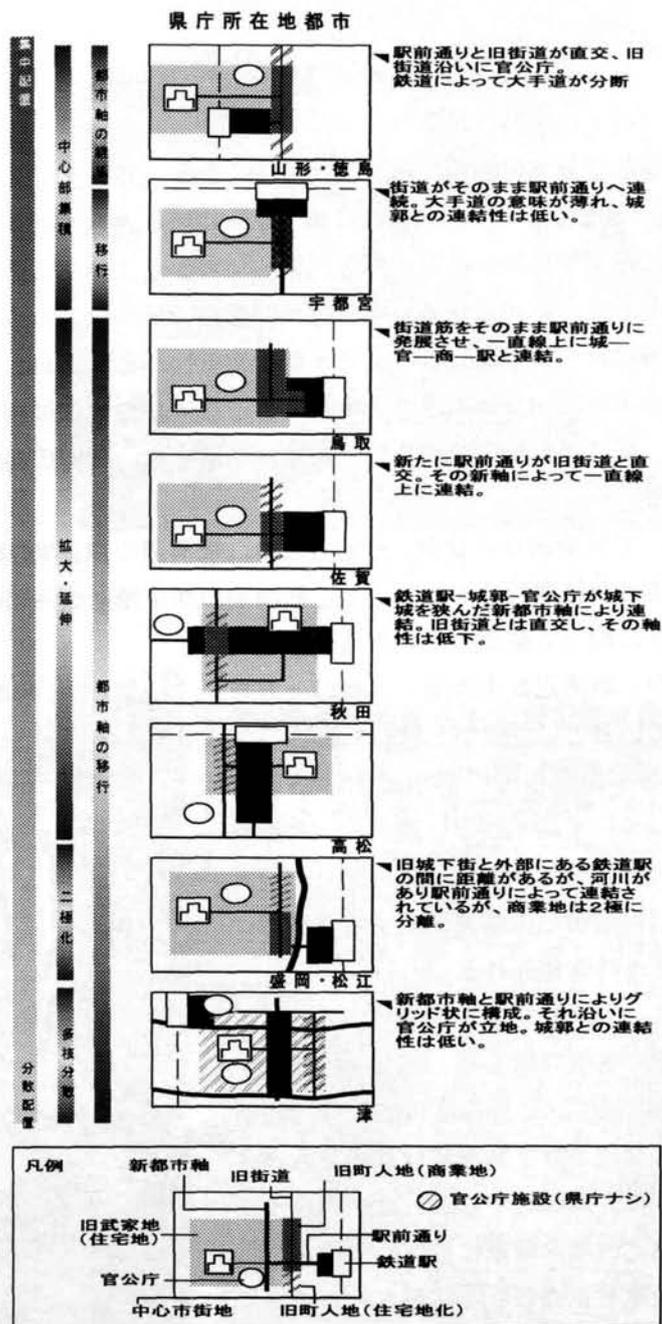


図3-1 駅前通りと旧街道の関係《近世城下町を基盤とする県庁所在地都市》

(『日本都市計画学会学術研究論文集』、No.33, pp.385~390, 1998 より抜粋)

ら外れたところ、もしくはそれに隣接するところに開設されている。そして旧街道と駅を結ぶ通りが駅前通りとなっており、駅前通りと旧街道との関わりは駅前通りが旧街道に直交するもの（山形駅、徳島駅、佐賀駅、秋田駅、盛岡駅、松江駅、津駅）と街道筋がそのまま駅前通りに発展し、連続するもの（宇都宮駅、鳥取駅）の概して2つのタイプがある。これらの駅の中で、高松駅は第2章で述べたように、唯一海運との連絡を使命とした頭端式終端駅であることから、駅前通りと旧街道は平行しており、その関係も、他都市の事例とはやや異なるものになっていると推測される。

図3-1によれば、駅前通りが単独、又は旧街道と一体で新たな都市軸となり、それらに沿って中心市街地が形成されている都市が一般的と考えられる。しかし、駅の位置が旧城下域から大きく離れたり、その間に河川が存在したりする場合には、中心市街地は旧街道筋と駅前地区に2極化（盛岡駅、津駅、松江駅）している。

又、かつては城郭と町人地を結んでいた大手通りは一部の都市を除き、その存在意義と連結性は低くなっている都市が多い。

一般的に日本の都市では、市街地中心部から離れて建設された通過式駅と鉄道線路は、その後の都市の成長過程では、結果的に都市を駅の表と裏に区画する役割をしたと考えられる。図3-1においても都市構造の検討が駅表側のみで終始していることから明らかである。そのため、駅表側の市街地中心部から見ると鉄道線路が都市の外郭線という意識が生まれやすい。鉄道が市民の間に輸送手段として定着してくると、駅の重要性が認識され、都市構造の均衡を図るためにも、機能的に駅を市街地中心部へ取り込もうとする意向が働くのは自然である。その結果、日本の多くの都市では、駅と市街地中心部を結ぶ街路が検討され、駅前広場整備と併せ駅前通りの建設・整備が進められている。

そして駅前通りの建設・整備により、駅周辺の商業機能が更に拡大し、都市中心部と強く連結しているのが特徴的である。そして駅周辺の都市機能が旧市街地中心部の都市機能と融合する形で駅前通りに沿って都市の中心市街地を形成するか、駅周辺が市街地の2極の一方を担っているという例が一般的である。

これら都市構造の形成における駅の役割については、以下に述べる、金沢駅や松江駅に関する事例研究、東京の駅前広場と関連街路の整備に関する文献等によっても、確認される。

金沢駅の事例（第2章、図2-17参照）

土屋の研究²⁾によると1898年（明治31）に開設された金沢駅は前章でも述べたように、市街地中心部とはやや遠く、市街地北西端の場末に位置したうえに、駅は南東を正面にして建設されたのに対し、この地区の道路形態が南北を軸として東西に補助的連絡道路をもつというもので、中心部とは連絡しにくい道路形態

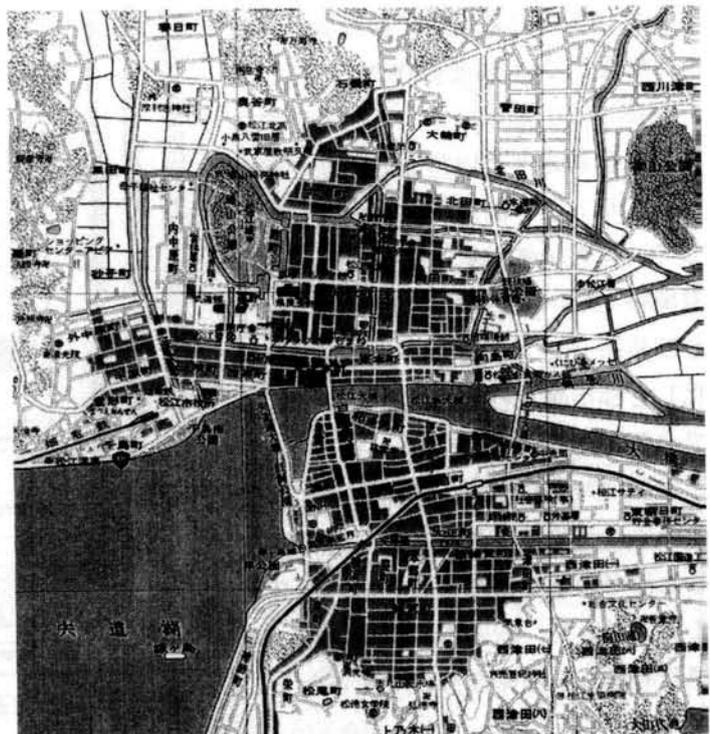


図3-2 松江市市街図《都市の2極化：1997年》

であった。

その結果、金沢では多大なエネルギーを注ぎ、大正元年までに、5本の駅前放射道路を建設し、駅開設を機会に都市構造の積極的な見直しを行っている。5本の放射道路のうち、最大の道路は停車場新道で、幅員5.5間～6間、長さ500間であり、中心街の国道筋の幅員4.5間を上回るものであった。停車場新線により、駅が国道（旧北国街道）と結ばれ、その後の金沢の町は停車場新道と旧街道筋が一体となって新しい都市軸を形成し、それらに沿って中心市街地が形成されている。これは前述の近世城下町を基盤として発展した都市に一般的に認められるものである。

松江駅の事例（図3-2 参照）

1908年（明治41）、松江駅は大橋川を隔て、市街地中心部からは遠く離れた位置に開設された。脇田等³によれば、大正時代に入って駅と市街地中心部を結ぶ道路が建設され、松江駅は市街地中心部と深く結びつくようになる。道路の建設に伴い、沿線に1909年（明治42）栄徳座、その後も松江座、出雲座、八雲館等の遊興施設が次第に移転し始め、1928年（昭和3）には駅の東側に、松江片倉製紙株式会社が創設される。その後、営林署、郵便局、小学校といった公共施設も建設されるなど駅周辺が急速に拡大する。

1914年（大正3）の松江新大橋の建設により、大橋川南北をつなぐ橋も2本となり、更に1934年（昭和9）の松江新大橋付け替えにより、松江駅周辺への都市施設の集積が加速することになる。

こうして近世城下町においては境界として機能していた寺町を超えた位置に、駅周辺を中心とするもう1つの核が形成され、都市は2極化している。駅の位置が、河川が介在するなどして、旧城下域から遠く離れた近世城下町の発展形態の事例といえる。

東京の駅前広場計画

前章で述べたように、東京では昭和初期には、山手線などの主要駅を起点とする私鉄各社の郊外鉄道網がほぼ確定し、現在に至っている。そして郊外電車の利用客はこの時期、



図3-3 新宿駅駅前広場整備計画《1934年4月決定》
(越沢明：『東京の都市計画』、岩波書店、1991・12)



図3-4 池袋駅駅前広場整備計画《1936年4月決定》
(同：図3-3)

急激に増大していった。この結果、私鉄と国鉄、市内電車（路面電車）、バスなどの各種交通機関の乗換駅になる池袋、新宿、渋谷などの山手線主要各駅の混雑は著しいものがあつた。特に、駅前の雑踏と混雑が激しいため、都市計画東京地方委員会はこの解決策として、駅前広場の設置を計画した。1934年（昭和9）に新宿駅、1936年（昭和11）に大塚駅、池袋駅、渋谷駅、そして1939年（昭和14）に駒込駅、巣鴨駅、目白駅、目黒駅、五反田駅、大井町駅、鎌田駅の各駅前広場を都市計画決定した。都市計画の内容は、街路（駅前に通じる幹線道路、即ち駅前通り）、駅前広場（バス乗降場、駐車場、芝生地など）、細道路（駅前周辺の区画街路）をセットで整備するものであつた。しかし、この11箇所の駅前広場のうち、戦前に都市計画事業として実際に工事着工され、完成したのは新宿駅のみであつた。他の駅前広場はいずれも戦後の戦災復興事業の中で着工、完成している⁴。

1934年（昭和9）および1936年（昭和11）にそれぞれ都市計画決定された新宿駅、池袋駅の駅前広場計画を図3-3、図3-4に示す⁵。これらの計画内容から、この時整備された駅前通りや駅前広場が、戦後、新宿、池袋が東京の副都心として成長する端緒になり、そのために不可欠なものであつたとされている。駅開設後の駅前通りや駅前広場の整備によって、駅周辺が都市の核となる都市構造が形成されていった事例といえる。

尚、東京駅は市区改正計画の中で、駅開業に合わせ、駅前広場や駅前通りはほぼ、整備され、又、上野駅は震災後の帝都復興事業の中で区画整理事業として、駅前広場と周辺街路が整備されている。

②西欧の場合

西欧の駅では日本の駅のように駅前広場面積が十分に採られ、バスやタクシー等との交通結節点機能が整備され、日本の駅前通りに匹敵する街路が明確な意思を持って都市計画として整備されている事例は比較的少ない。駅は都市の拡大と共に、都市の一部としてその内部に組み込まれてしま



図3-5-1 サンラザール駅周辺詳細図

《左：『1829年のパリ市街図』：TERRY de Boulevard BonneNouvelle No.37、パリ歴史図書館蔵 ◎：駅の建設位置》

《右：『1849年のパリ市街図』：P. MARIE et A. BERNARD `EDITEURS、パリ歴史図書館蔵》

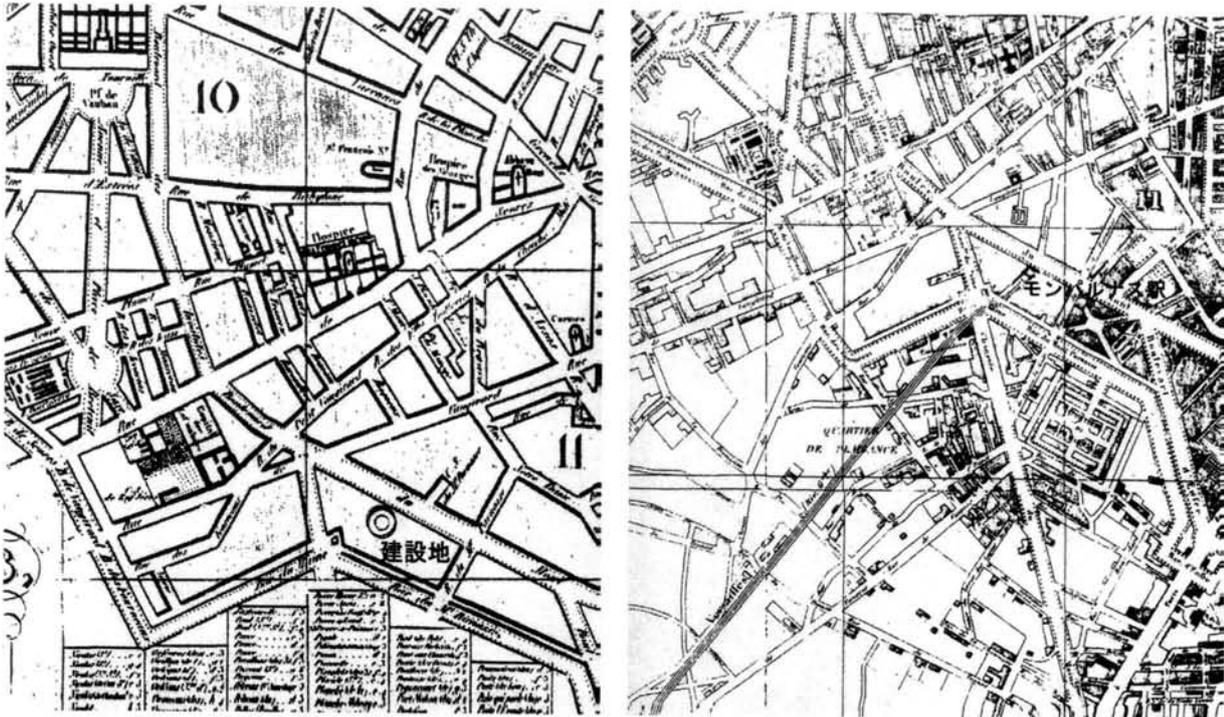


図3-5-2 モンパルナス駅周辺詳細図 《同：図3-5-1》

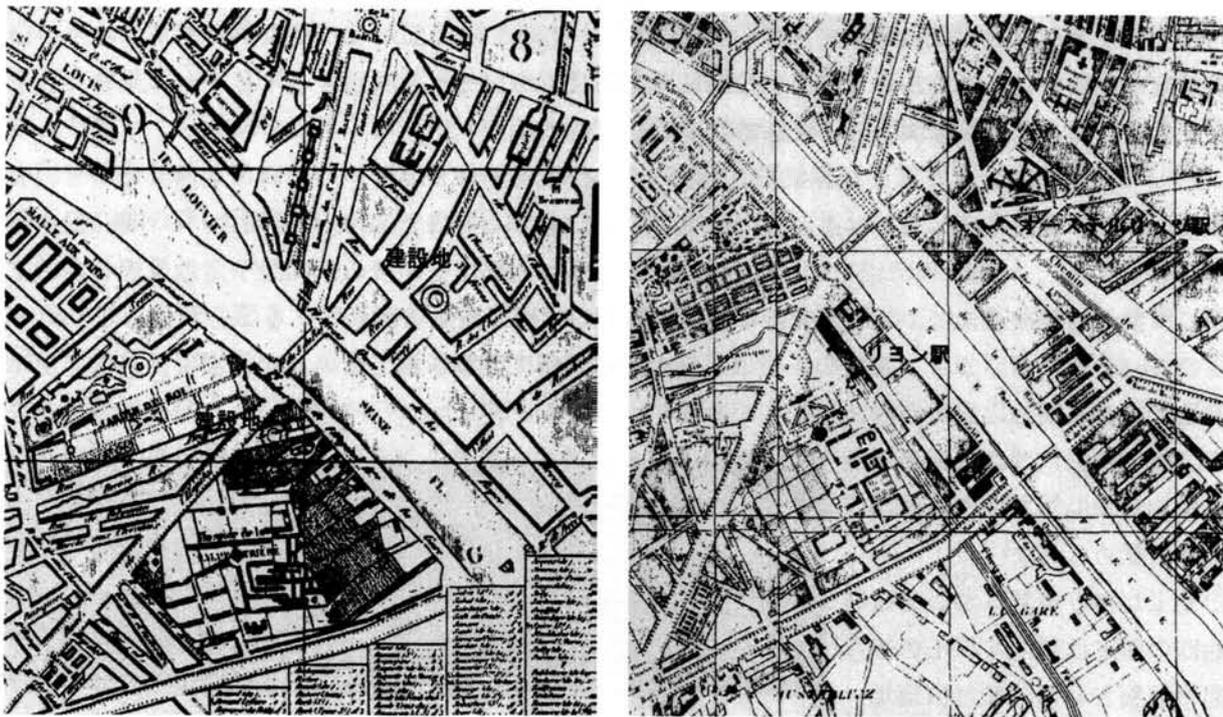


図3-5-3 オステルリッツ駅とリヨン駅の周辺詳細図《同：図3-5-1》

い、駅周辺が都市の1つの核を担うという事例も少なく、都市の拡大が駅を併呑してしまうという事象が推測される。

駅開設時には駅を市壁の外ないしはその付近に止めたが、当時、既に都市広場を中心核とした強固な都市構造が完成しており、その後も駅と都市中心部を強く結ぼうとする計画が生まれにくい構造を有していたと言える。一方で、どの都市も開設された駅の近くには既に旧街路が存在しており、駅の開設によりその街路は大変混雑するようになる。駅は都市交通の結節点となり、辻馬車が都市

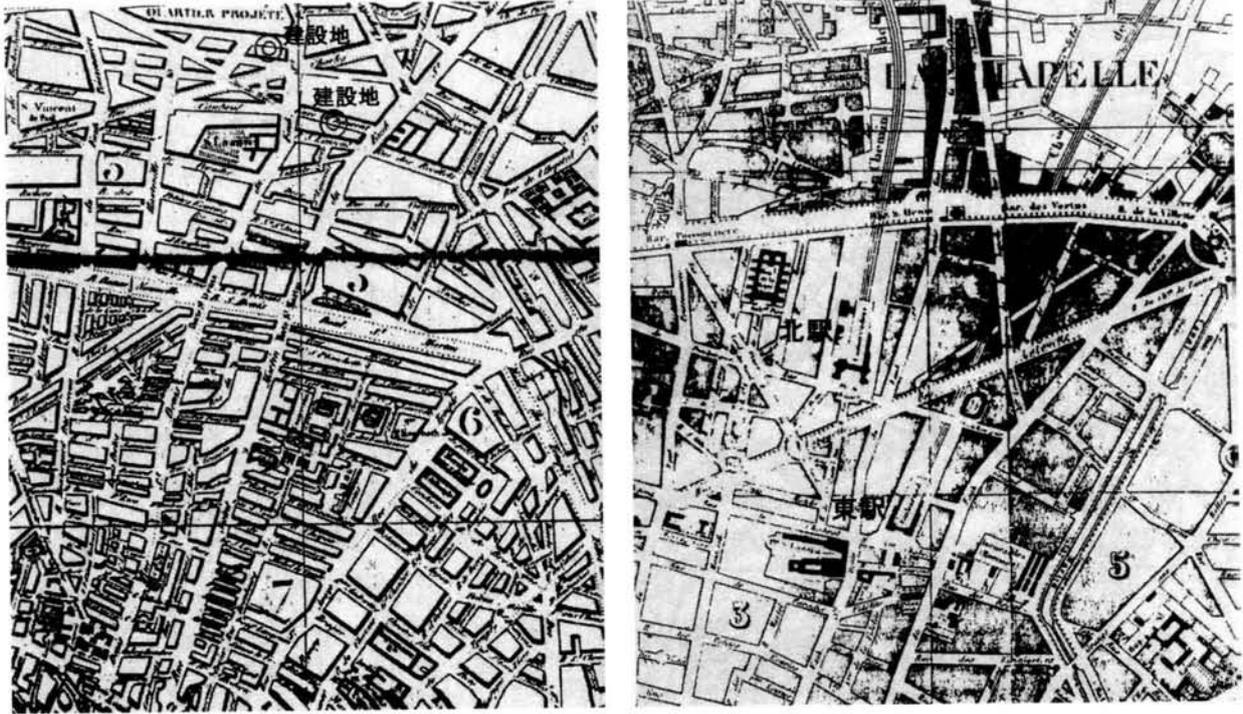


図3-5-4 北駅と東駅の周辺詳細図《同：図3-5-1》

内部への主要な交通手段となっていく⁶。パリでは、当時、中心部からパリ東駅に向かう唯一の街路であった狭いシャブロール通りは、パリ東駅開設後に、毎日それを利用する12千台の乗物交通を全くさばけず、その混雑はひどい状態であったと言われる⁷。

パリの頭端式終端駅6駅の駅開設前（1829年）と開設後（1849年）の当時の地図に基づき、各駅周辺の変状を図3-5（1～4）で比較検討した。（資料3-1：1829年当時のパリ市街図）

これによると、1829年時点では「徴税請負人の市壁」内部はその後の駅開設予定地付近を含め、既に市壁の位置付近まで、街路や広場等強固な都市の骨格が出来上がっていることが伺える。20年後の1849年においても、鉄道の各駅は既存の街路近傍に開設されてはいるが、主要街路など都市構造に大きな変化は認められず、駅のために改めて街路を建設・改良したという顕著な形跡は認められない。

但し、パリ東駅については西欧の駅には珍しく、その後都市計画として、駅と市街地中心部を結ぶ街路の建設が行われている⁸。それはナポレオン三世の統治下、第二帝政時代のオスマン男爵によるパリの大改造によって行われたものである。パリ東駅の正面広場から、ストラズブル大通りがまっすぐに南下し、北

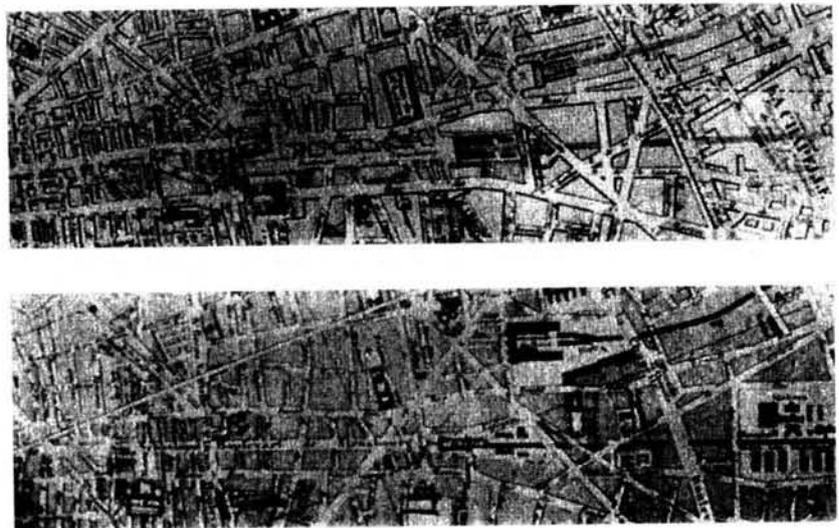


図3-6 パリ東駅と駅前通り《上：1855年と下：1858年頃》

（ヴォルフガング・シヴェルプシュ：『鉄道旅行の歴史』、法政大学出版局、1982・11）

北東から市内へ進入してきた鉄道線路を引き継ぐかのように整備されている。さらにこれを延長してセバストポール大通りがパリの中心であるセーヌ河岸のシャトレ広場まで一直線に貫通している。駅が都市計画として、日本の駅前通り以上の明確な意思をもって、都市中心部に結ばれた例である。まさしく鉄道線路の継続のように、線路と道路の軸線が一致している⁹。これら二本の道路はいずれもパリ東駅の完成後に旧市街を切り開いて通したもので、前者は1853年、後者は1858年に開通している。(図3-6参照)

一方、パリ北駅が正面から南下するドナン通りが、僅か150m程でヴァランシェンヌ広場に突き当たり、マジヤンタ大通りとラ・ファイエット通りの交差によって行く手を阻まれているのは対照的であり、比較的主要街路との接続が容易なパリの頭端式終端駅の中でも、パリ東駅の事例は例外的である。

(2) 都市の拡大と駅

都市の拡大過程における都市と駅の関わり方は、西欧と日本の場合では明らかに異なっている。それは前章で考察した駅の形式や立地、駅の形態等の相違、強いてはその相違をもたらした要因と密接に関係すると推測される。

①西欧の場合

西欧の多くの都市の場合、市壁の近くに私鉄が駅を建設していた19世紀半ば頃には既に産業革命と市民革命を経験していた。その結果形成された近代市民社会での都市と農村、中心部と外縁部、プロレタリアートとブルジョアジーという対立概念が前章で述べたように、鉄道の都市中心部への進入を難しくし、駅を当時の都市の外縁部や市壁の外側に追いやることになった。それでも効率を重視する各私鉄はそれぞれに頭端式終端駅を出来るだけ都市中心部に近づけようとするが、一方で、都市中心部の高い地代や中心部での鉄道敷設の高いコストが障害となるという事業的、経済的側面も抱えていた。

その後、西欧の都市では都市の膨張、拡大に伴い、都市は市壁を取り壊して外側(農村側)に広がっていく。市壁近くにあった駅は拡大する都市の中に、次第に併呑され、取り込まれていくという形で都市が拡大・形成されていった。取り壊された市壁跡には環状道路等が建設される例が多く、現在の駅は都市の外縁部ではなく、拡大した都市全体から見ると、結果として、相対的に中心部に近くなっている。これは現在のパリをはじめとする西欧諸都市の都市構造と駅の位置関係に認められる。(第2章、図2-23参照)

即ち、鉄道開設時に市壁付近に建設された西欧の頭端式終端駅は都市の拡大に当たっては、その中に吸収されやすい構造であり、併呑されやすい都市との相互関係にあったといえる。

②日本の場合

日本の都市の場合、明治期の鉄道黎明期には、産業革命による都市の拡大は未だ起きておらず、都市の中心部から離れた通過式中間駅(又は終端駅)を介して、農村から都市中心部への大量の流入が発生し、都市が拡大していった。そして前述のように、駅前通りの建設と駅前広場の整備により、都市の拡大は旧市街地中心部と駅前市街地の融合、又は2極化という形で進んでいる。

日本の都市の拡大には鉄道と駅が寄与するところが極めて大きい。一方で通過式の駅は都市を二分し、都市の中に駅の表と裏という経済的、社会的格差を生むことになる。そして駅は拡大した都市(駅表側の市街地)の端部、即ち都市の外縁部に位置するという構造には近年まで、大きな変

化はなかった。都市の拡大を外縁部の鉄道が阻害しているという現象も認められる。

駅と関連する日本の都市整備として、駅前広場や駅前通りの整備の他に、近年、特によく見られる連続立体交差事業等による鉄道の高架化や駅の橋上化による自由通路の建設がある。これらはいずれも通過式駅が生んだ駅の表と裏の経済的、社会的格差という都市的課題を都市計画として解決しようとするものであり、都市はこれらの実現により、更に拡大する可能性を持つことになる。

最近の日本の都市計画には通過式駅の都市構造的な欠点を解消するための施策とも言える側面がある。

このように日本と西欧の都市の拡大過程に於ける駅と都市の相互関係の違いが、その後の都市構造に於ける駅の位置づけや役割の違いに影響していると思われる。例えば、日本の大都市の駅では近年、大規模な機能複合化が進み、特に巨大な商業集積が目立っているが、西欧の駅ではこれほどまでの商業集積は見られないといったこと等もこれらの相互関係の違いが要因ではないかと考えられる。

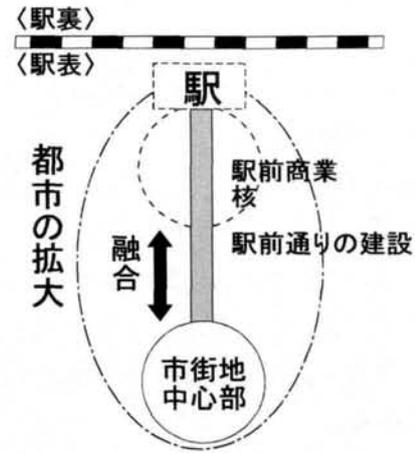
以上の考察結果から、都市の拡大過程における都市と駅の相互関係を、西欧と日本のそれぞれについて概念図として図 3-7 に整理した。

3-2 駅と都市の相関モデル

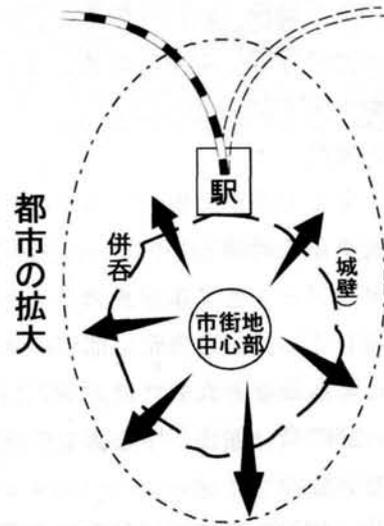
(1) 都市の拡大過程における「駅と都市の相関モデル」の提案

前述した日本における都市の拡大と駅の相互関係を基本に、都市の拡大過程における、一般的な「駅と都市の相関モデル」を検討した。

尚、検討に当たっては、駅の置かれている状況（駅の形状、駅と中心市街地の関係、駅と街路の関係）が比較的良好に似ている県庁所在地駅から札幌駅、岐阜駅、金沢駅、鳥取駅、宮崎駅、佐賀駅の6駅を選び、それらの駅と都市との具体的な相互関係も参考にしている。これらの駅の置かれている共通の状況としては、①1970年以降、鉄道高架化により高架駅となった、②市街地中心部とは離れた立地、③駅と市街地中心部を結ぶ道路が整備されている、等である。



(I) 日本の場合



(II) 西欧の場合

図 3-7 都市の拡大と駅《概念図》

特に札幌駅については商業の郊外化等の変遷状況やそれに関連する諸データを調査し、相関モデルの検証と補強を併せて行っている。

又、札幌駅の機能複合化と市街地中心部との具体的な関係については、第5章において「駅の都市性」に関連して詳述している。

検討の結果得られた相関モデルを図3-8に示す。この相関モデルについては、一般的に次のような説明が可能である。

①鉄道駅敷設当時

鉄道駅敷設時には駅は最小限の駅機能を備えれば十分であった。

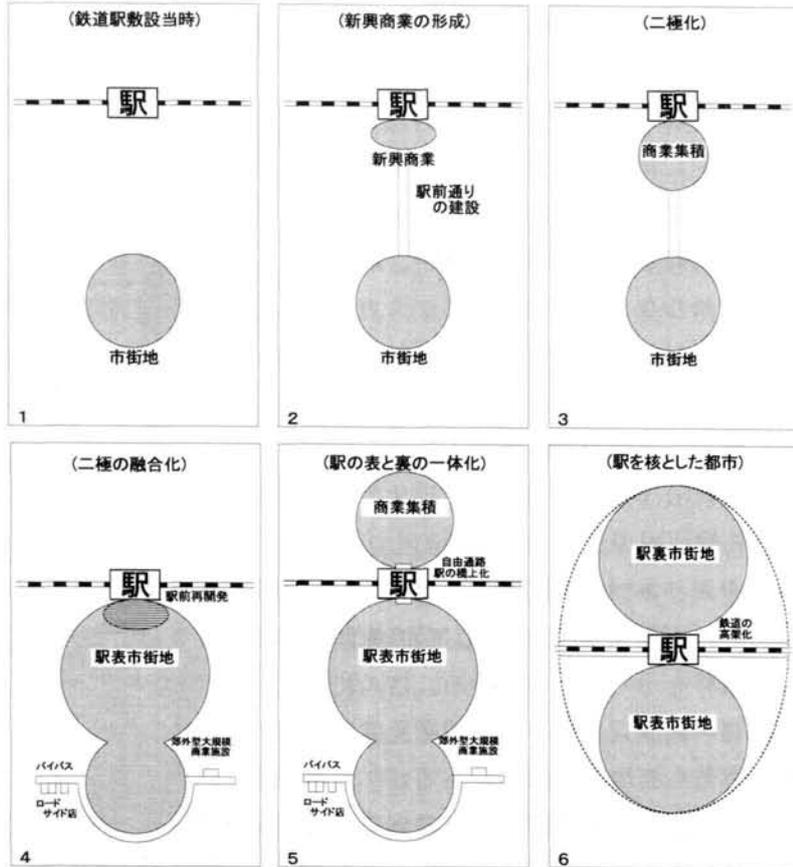


図3-8 駅と都市の相関モデル《日本の都市と駅》

②新興商業の形成

鉄道の利便性が認知され、輸送手段として市民の間に定着すると、多くの人々が駅を利用して中心部に出かける。駅は人々が集散する場所となり、駅及び駅前で徐々に新興商業が形成される。併せて、中心部との往来が頻繁になると、駅と中心部を結ぶ街路（駅前通り）の整備・建設が検討される。

③二極化

中心部の生産活動の進展に伴い、農村や都市周辺部から中心部へ大量の人々が流入する。こうした人々が駅を経由して新たに整備されたバスや地下鉄等により目的地に集散するようになると、駅は交通の結節点として中心部に対する地位が著しく向上する。その結果、駅前に新たな核が形成され、都市が二極化していく。

札幌の場合では、「大通り地区」（中心部）と「札幌駅周辺」が2極ということになる。

(図3-9参照)



図3-9 札幌市街概略図《駅周辺と大通り地区》

④二極の融合化

2つの核は互いの競争により活性化し、相互に影響することにより融合化が始まる。駅前に初期にできた商業区域が次第に老朽化するのに対応して、駅を含めた駅前再開発が盛んになり、駅舎、駅前広場、駅ビルなどが整備される。一方、旧インフラに依存せざるを得ない旧市街地では交通渋滞と環境汚染が都市問題化し、中心部の都市機能が停滞する。

図3-10はその例として最近15年間の「札幌駅周辺」と「大通り地区」(中心部)の売り場面積の推移、並びにJR札幌駅と地下鉄大通り駅(中心部)の乗降客数の推移を示したものである。これによると札幌駅周辺の売り場面積も札幌駅の乗降客数も漸増する傾向にあるが、大通り地区では売り場面積も地下鉄乗降客数も頭打ちの傾向にある。

更に交通渋滞などの解決策として、旧市街地を迂回する形でバイパス道路が建設されると、その沿線にロードサイド店や郊外型の大規模商業施設が張りついていく。商業集積が郊外に進むにつれ、旧市街は相対的に地盤沈下し駅前の核との融合化が更に進む。

札幌でも商業の郊外化は図3-11のように顕著である。図3-11は札幌市9区内、旧市街として大通り地区及び駅周辺を含む中央区を対象とし、それ以外の8区を郊外として、店舗数、店舗面積、商業支持人口について整理したものである。

⑤駅の表と裏の一体化

駅の表側のポテンシャルが高まるに従って、新たに駅裏との格差が問題視されてくる。ポテンシャルの低い駅裏は再開発が容易であり、新たな都市の核づくりが検討される。その手段の1つとして駅の表と裏を結ぶ必要性が高まり、駅に自由通路や地下通路、さらには駅の橋上化が計画される。

⑥駅を核とした都市

都市機能がさらに向上し、都市が飽和状態に近づくと、駅の表と裏の広い範囲の一体的整備が検討され、鉄道の高架化が進められる。鉄道の高架化により発生する鉄道跡地と駅周辺用地に対し、土地区画整理事業などによる面的整備と新たな土地利用が検討され、駅周辺の開発が進められる。その結果、駅と駅周辺のポテンシャルは著しく向上し駅を核とした都市が形成されていく。

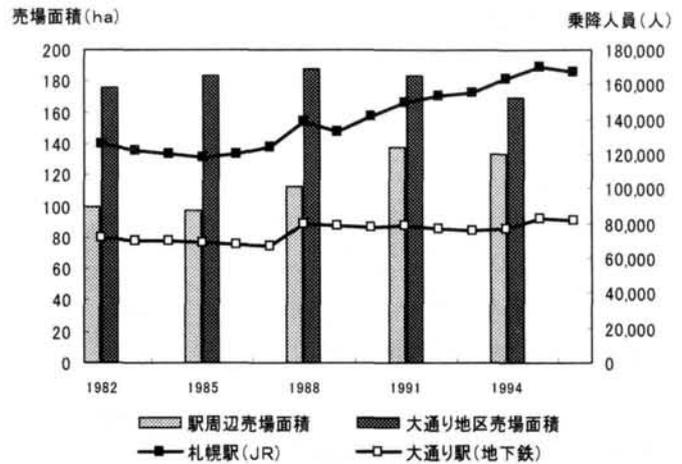


図3-10 売り場面積と駅の乗降人員

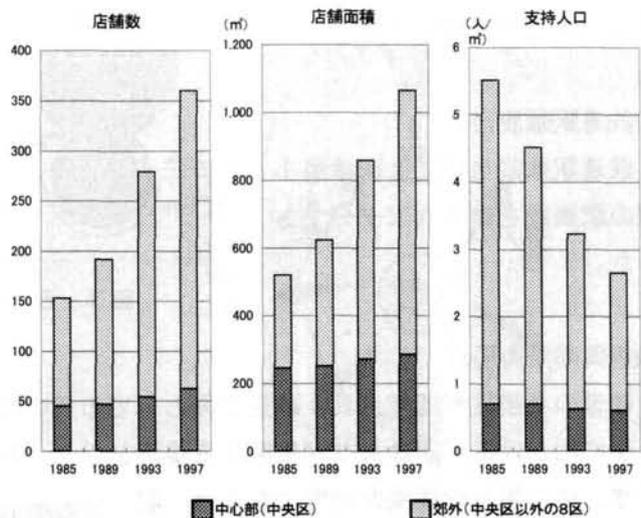


図3-11 商業の郊外化(大型店)

以上の「駅と都市の相関モデル」を用いることで、拡大過程における駅と都市の相互関係の理解を容易にし、今後の駅と都市の課題が明らかになる。

(2) 「相関モデル」の課題

① 駅の立地条件

「相関モデル」を採用する場合、駅の立地条件の違い、特に駅と市街地中心部との距離、駅と街路との位置的な関わりは重要で、十分な検討が必要になる。これまでに述べてきたように明治期、日本の列島縦貫鉄道網の建設時には、地方の主要都市の駅と市街地中心部は離れる例が一般的であったが、その係わり方は都市によって様々であった。

例えば、前述の土屋の研究によると、金沢駅は1898年（明治31）4月北陸線小松～金沢間開通に伴い開業しているが、金沢駅の置かれたのは城下町金沢の縁辺部で市街地場末の北西端であり、市街地中心部からは1.5～2.0km程離れていた。その上、駅は南東を正面にして建てられたのに対し、この地区の道路形態は南北を軸として東西に補助的連絡道路をもつというもので、中央部とは連絡しにくいものであった（第2章、図2-17参照）。そのため、駅と中心部を結ぶ新たな停車場新道他、5本の道路建設に多大な時間と労力を費やしている。

これに較べ、札幌駅の場合には駅の創設時には札幌の街路は条里制に基づいて既に整備を終え、駅も小樽通り（現在の西4丁目通り）に正面を向け、市街地北端とは言え、中心部とは1.0km程度の距離であった。札幌駅は金沢駅に較べると、創業時から、市街地中心部との連携、2極の融合化等に有利な立地にあったと言える。（第5章、図5-3参照）

② モデルの一般性と課題

ここで提案した「相関モデル」は、都市と駅の拡大過程に於ける、駅と都市の相互関係の理解に有効な一つの示唆を与えるものと思われる。そして駅と市街地中心部との相互関係が、将来の都市のあり方に大きく影響し、都市の中心核として駅周辺整備が極めて重要な都市的課題の1つであることも示している。

一方で、モデルの一般性については検証・補強のために選定した県庁所在地駅6駅の間でもそれぞれに地域性を抱えており、都市の規模、都市の成立過程と性格、駅の形状、形式、駅の性格等に応じた個々の検討を更に深める必要があり、今後の研究課題である。

3-3 将来の駅の形態と都市

(1) 日本の駅の線路跡地開発

日本の県庁所在地駅46駅でみると既に高架駅が41%を占め、今後、高架化が計画されている駅は新潟駅、福井駅、奈良駅、徳島駅、高知駅、松山駅、大分駅、熊本駅、長崎駅、鹿児島駅の10駅になり、これらが完了すると実に県庁所在地駅の63%が高架駅となる。橋上駅も含めると県庁所在地駅の74%で駅の表裏が結ばれることになる。（第4章、表4-1、第6章、図6-4参照）

相関モデルで示したように、通過式駅の都市的課題を解決するため、駅の表と裏を一体化する鉄道の高架化は今後も日本の都市計画事業として積極的に進められると思われる。その場合、広大な鉄道跡地が発生することが多く、駅前広場の拡大・整備等の面的整備後は、開発効果の高い駅周辺用地では種々の開発が行われることになる。開発は地権者となる可能性の高い鉄道事業者自らが行う場合が多いと推測されるが、その場合には建築的には高架駅と一体的に利用される開発建物（駅ビル）が計画され、都市に向けて建つその建物が駅の顔になると考えられる。（写真3-1参照）



写真3-1 線路跡地開発《札幌駅：模型（2003年開業予定）》
（手前の高架駅と開発ビルの一体型）



写真3-2 橋上駅《山形駅》
（手前の橋上駅と開発ビルの一体型）



写真3-3 橋上駅階段部分の意匠《秋田駅》

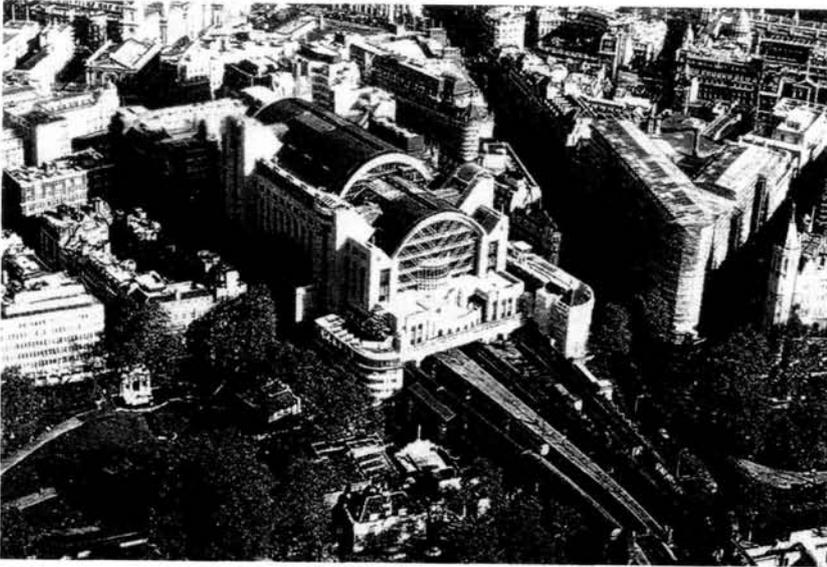


写真3-4 線路上空開発・事例1《ロンドン・チャリング・クロス駅》

(『ABOVE LONDON』, CAMERON AND COMPANY, 1980)

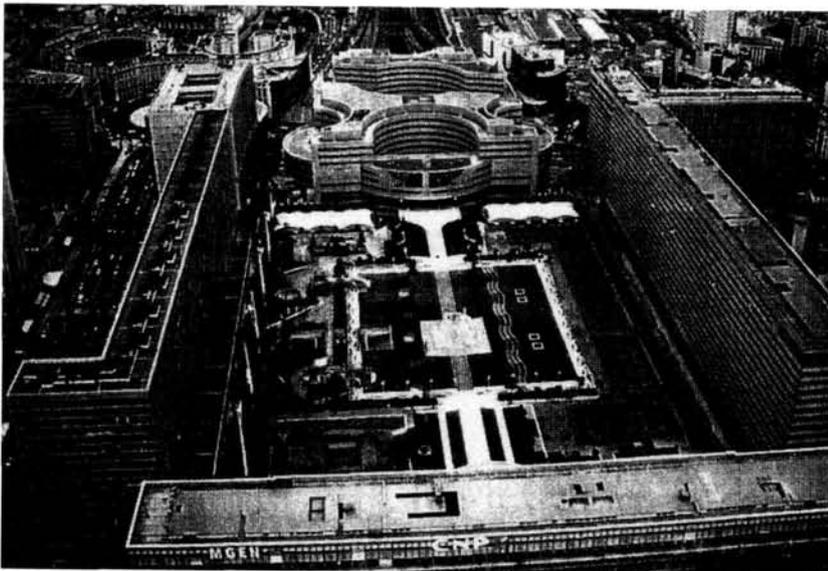


写真3-5 線路上空開発-事例2《パリ・モンパルナス駅》

(『欧州鉄道駅周辺再開発事例調査報告書』、財団法人北海道地域総合振興機構、1994・6)

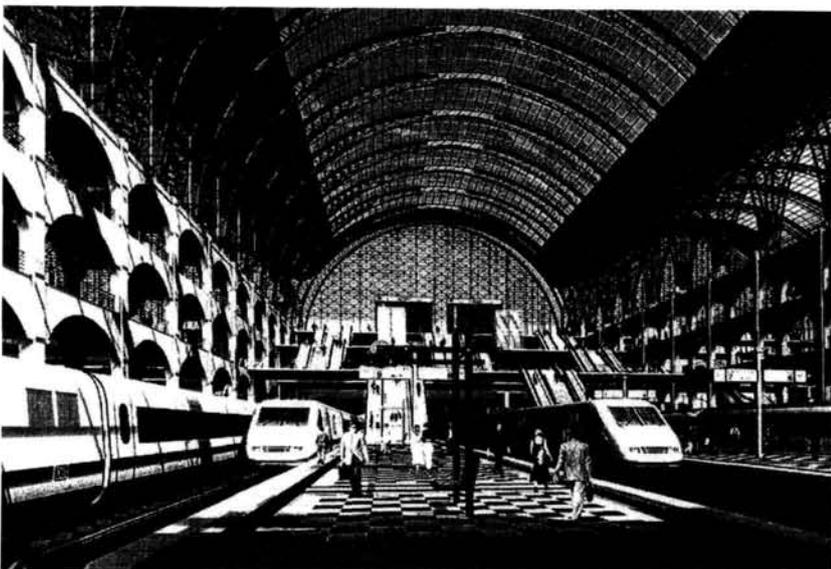


写真3-6 駅の地下開発《フランクフルト中央駅》

(『SD』、Vol.433、鹿島出版会、2000・10)

鉄道高架化の他に通過式駅の都市的課題を解決する手法としては、橋上駅化がある。山形、秋田新幹線のような在来線改良型の新幹線（ミニ新幹線）の開業など大規模プロジェクトに併せて、実施される事例も増えると推測され、駅を橋上化した駅舎跡地が開発用地となる。

この場合、山形駅のように、橋上駅に駅ビルを接続する形の建築計画（県庁所在地駅程度の駅になると最低でもこのタイプになると推測される。）が採用されると、前述の高架駅と一体的に利用される駅ビルの場合と、都市との関わり方については大きく変わることはない。（写真3-2参照）

一方、駅ビルを併設しない橋上駅、又は駅ビルを併設しても自由通路の階段部分を前面に配置するようなデザインの橋上駅（例：秋田駅、写真3-3参照）になると、階段部分の建築デザインが駅の顔を代表することになる。

「駅と都市の相関モデル」も示すように、日本では将来の主要駅の駅形状は高架駅と橋上駅が中心となり、多くの都市が駅を核とした厚い都市構造に移行していくことは、十分に考えられることである。その場合、都市と向き合う、駅ビルや橋上駅の階段部分のあり方が極めて重要になる。

（2）西欧の駅の線路上空開発

頭端式駅の西欧の駅は前章で述べたように、線路と直角に、都市に正面を向けて駅舎が建設されるため、通過式駅が抱える駅表と駅裏の格差というような都市的課題は少ない。そのため、駅機能に大きな問題が発生しない限り、駅の改良、改築を進める都市的要請は小さい。一方で駅開設時も既に形成されていた強固な都市構造に可能な限り進入、接近したことから駅周辺には開発改良の空間的余裕は当初から少なかったと推測される。又、19世紀後半に駅の近傍にあった市壁が取り壊されていくが、市壁の跡には環状道路が建設され、その沿線にも都市施設が整備されると、駅改良の余地は平面的な空間としては極めて少ないと言える。

しかし、近年、ロンドン、パリ等西欧においても、都市部にありながら、非効率な鉄道用地を有効活用しようとする駅開発の要請が高まっている。この場合、西欧の駅では駅周辺の空間的制約から、結果的に駅の線路上空を開発することになると考えられる。ロンドンのチャリング・クロス駅開発(写真3-4)や、パリのモンパルナス駅開発(写真3-5)は、駅周辺の空間的制約を示す代表的な事例であると思われる。最近ではドイツ・フランクフルト中央駅（頭端式駅）のように、更に駅の地下空間開発を計画する事例も出現している。（写真3-6）

将来、西欧の主要駅の形状は、都市中心部に顔を向けた壮麗な伝統的様式の駅舎を生かしながら、その後方に人工地盤の上に建てられた新しい開発ビルが顔を出すといったものになる可能性が十分に考えられる。

3-4 まとめ

本章では駅と都市の相互関係について次のような結論が得られた。

（1）日本の多くの県庁所在都市では、市街地中心部から離れた場所に開設された駅と市街地中心部を連結する駅前通りが建設、整備され、拡大した駅周辺の都市機能と市街地中心部が融合する形で都市の拡大が進んでいる。但し、駅と市街地中心部が大きく離れ、その間に河川が介在するような場合には、駅周辺が市街地中心部と共に都市の2極の一方を担っている例が一般的である。

（2）西欧の都市の場合、空間的制約から日本の駅前通りのように駅開設後、駅と市街地中心部を

結ぶ街路が明確な都市計画の中で整備される事例は少なかったと推測される。都市の拡大は都市の外側（農村側）に向かって広がり、市壁を取り壊すことになるが、市壁付近にあった駅は、都市の拡大の中に併含されたと推測される。その結果、駅は相対的に都市中心部に近づくが、駅周辺が市街地中心部の役割を担うことは少ない。頭端式の西欧の駅は都市の拡大に対し、併含されやすい都市との相互関係にあったといえる。

（3）日本の駅（通過式中間駅）は駅の表と裏に社会的、経済的格差を生み、駅は駅表側の市街地の端部という意識が生まれている。その後、駅の表と裏の格差を解消することを目的に連続立体交差事業などの都市計画事業による鉄道の高架化が推進される。日本の都市は、将来的には高架駅の駅周辺を中心核とした厚い都市構造に移行していく可能性が高いと推測される。

（4）本章で提案した「駅と都市の相関モデル」は都市と駅の拡大過程に於ける、駅と都市の相互関係の理解に有効である。しかし、その前提となる駅の立地条件の違い、特に駅開設時の駅と市街地中心部との距離、駅と旧街道との関わり等は十分に検討しておく必要がある。更に、モデルの一般性についても都市の規模、都市の成立過程と性格、駅の形状、駅の性格等に対応した検討を更に深める必要があり、今後の研究課題である。

（5）日本の主要駅では、将来、高架駅、又は橋上駅と鉄道跡地の開発ビルによって一体的に構成される駅形態が駅を代表する顔となる可能性が高い。

西欧の主要駅では、将来、線路上空が開発され、壮麗な伝統様式を持つ頭端式駅舎と、線路上空の人工地盤上の開発ビルが一体的に構成する駅形態が駅を代表する顔となる可能性が高い。

脚注

¹ 鶴添博士・佐藤滋：「近世城下町を基盤とする地方都市の都市構造と人口変動の関連性」、日本都市計画学会学術研究論文集、No.33, pp.385～390, 1998

² 土屋敦夫：「明治期の金沢の街路計画・駅前放射状道路と師団連絡道路」、日本都市計画学会学術研究論文集、No.33, pp.397～402, 1998

³ 脇田祥尚・田中隆一：「城下町を基盤とした近代都市計画の展開—松江市における都市施設の分布と街路計画に着目して」、日本都市計画学会学術研究論文集、No.34, pp.577～582, 1999

⁴ 越沢明：「東京の都市計画」、岩波新書、pp.100～108、岩波書店、1991・12

⁵ 同：p.103、p.106

⁶ ヴォルフガング・シュヴェルプッシュ：「鉄道旅行の歴史」、pp.224、p.264、法政大学出版局、1982・11

⁷ 同：p.265

⁸ 石井洋二郎：「バリー都市の記憶を探る」、ちくま新書、pp.197～198、筑摩書房、1997・8

⁹ 前掲シュヴェルプッシュ：「鉄道旅行の歴史」、p.226

第4章 駅の機能複合化の現状と歴史的変遷

4-1 機能複合化の現状

JR 6社の協力を得て、駅の機能複合化の現状を把握するため、次のような調査を行った。

調査は1999年（平成11）3月末時点とし、全国の県庁所在都市の主要駅（西欧の大都市で中央駅と呼ぶ駅に相当する駅で、本論では県庁所在地駅と言う。）46駅の現行駅を対象とした。

駅機能以外の複合化する機能としては、商業、業務、宿泊、文化等が考えられるが、特に商業機能については、店舗面積1,000㎡を越える大規模小売り店舗¹を対象とし、それ以下の小規模店舗や旅客の利便施設的な簡易な店舗（キヨスク等）は除外している。しかし、県庁所在地駅では利便施設的な小規模店舗は全ての駅で配置されている。

商業機能については、機能を受け入れる施設（駅ビル、高架下施設、地下街施設）の建築形態別に調査し、特に駅ビルについては、専門店街と百貨店に区分した。

業務機能については、鉄道事業者自らが事業主体であるものは除き、文化機能は劇場、美術館、シネマコンプレックス（複合型映画館）を対象とした。

ホテル、業務、文化の各機能については、高架下施設や地下街には配置されていない実態を考慮して、駅ビルについてのみ、表示している。

以上の調査結果を整理すると表4-1のようになる。尚、この表には駅の機能以外にも、駅の形状（高架駅、地平駅、橋上駅）、駅の建築構造、駅建設の事業方式²（民衆駅、利用債、連続立体交差事業、橋上駅、新幹線）の種別も合わせて記載しているが、これらについては本章3項及び、第6章4項で改めて考察することとしており、ここでの説明は省略する。

表4-1によれば、駅の機能複合化の現状は次のような傾向にある。

(1) 商業機能

72%（33駅）が大規模小売店舗を所有している。尚、今後数年以内に、更に3駅（札幌駅、名古屋駅、長崎駅）で大規模な百貨店と専門店街を開業する計画が進んでいる。

商業施設の保有形態は駅ビル（旅客ターミナル施設）27駅、地下街（駅前広場下）9駅、高架下空間14駅であるが、札幌駅、東京駅、名古屋駅、大阪駅、博多駅は全ての形態の商業施設を保有している。

駅名	形状	構造	駅ビル					高架下商業	地下街商業	駅建設事業方式
			専門店	百貨店	ホテル	業務	文化			
札幌	橋上	架	R	C			○	○	○	連立
青森	高地	平	R	C						新幹線
盛岡	高地	架	R	C				○		新幹線
仙台	台	架	S	R	C					橋上
秋田	橋上	架	S							橋上
山形	橋上	架	S	R	C					橋上
福島	平地	平	R	C						民衆
水戸	橋上	架	S							橋上
宇都宮	高地	架	R	C						新幹線
前橋	橋上	架	R	C						連立
浦和	高地	平	R	C						民衆
千葉	高地	架	R	C				○		民衆
東武	高地	架	R	C				○	○	民衆
横濱	平地	平	S	R	C					○
新潟	平地	平	R	C						○
富山	山地	平	R	C						民衆
金沢	高地	架	R	C				○		連立
福井	平地	平	R	C						民衆
甲府	橋上	架	S							橋上
長野	野	上	S							橋上
岐阜	高地	架	R	C				○		連立
静岡	高地	架	R	C				○		新幹線
名古屋	高地	架	R	C				○		新幹線
津	平地	平	R	C						民衆
大津	平地	平	R	C						○
京都	高地	架	S	R	C					○
大塚	高地	架	R	C						○
大塚	高地	架	R	C						○
茨城	山地	平	R	C						○
和歌山	山地	平	R	C						民衆
鳥取	高地	架	R	C				○		連立
松江	高地	架	R	C				○		連立
岡山	高地	架	R	C				○		新幹線
広島	高地	架	R	C				○		民衆
山口	平地	平	R	C						○
徳島	平地	平	S	R	C					○
高松	平地	平	R	C						○
松山	平地	平	R	C						利用債
高松	平地	平	R	C						○
博多	高地	架	R	C				○	○	民衆
佐賀	高地	架	R	C				○		民衆
長崎	高地	架	S	R	C					○
熊本	平地	平	R	C						利用債
大分	平地	平	R	C						利用債
宮崎	高地	架	R	C				○		連立
鹿児島	平地	平	R	C						○

① ○:保有、●:現在計画中、△:ホテルのレベルにない宿泊機能
 ② 専門店、商業:店舗面積1,000㎡以上の大規模小売り店舗
 ③ 業務:鉄道事業者としての利用は除く
 ④ 文化:劇場、美術館、シネコン等
 ⑤ 関連施設には東京駅に八重洲口駅を、横浜駅に西口駅を含み、構造にはそれらは含まない
 ⑥ 構造種別は主たる材料

表4-1 県庁所在地駅の現状《1999・3》

(2) ホテル機能

ホテルについては、35%（16駅）が保有しているが、今後数年以内に、4駅（札幌駅、名古屋駅、高松駅、長崎駅）で開業する計画が進んでおり、その時点で43%の駅がホテルを保有する。高松駅については駅前広場を挟んで駅舎と向き合った場所にあり、厳密には駅構内とは言えないが、事業主体がJR四国であることから、取り合えずここでは駅の機能として計上する。

(3) 業務機能

業務機能は県庁所在地駅には、現行では存在しないが、今後数年以内に、2駅（札幌駅、名古屋駅）で開業する予定である。業務機能については、国鉄時代には見られなかったが首都圏のJR駅（池袋駅、恵比寿駅等）で国鉄の民営化後、認められるようになった。

(4) 文化機能

文化機能としては、東京駅の美術館、札幌駅³と京都駅の劇場しかなく、現状では駅には極めて少ない機能である。但し、今後数年以内に、2駅（札幌駅、長崎駅）でシネマコンプレックスが開業する予定である。

一般的に大規模な機能複合化は民衆駅や連続立体交差事業等により、駅が新築・改良されることに伴い実施されている。そして殆どの駅が他の機能に比較して収益性の高い商業機能、それも大規模な商業施設を所有しているが、これは既に旅客の利便施設の域を越えており、駅に多くの旅客以外の市民を集めることを前提にしている。それだけに駅を商業主義や効率主義のみに委ねていると、一定の都市性は生まれるものの、サイン計画や動線計画等、本来の駅機能を見失い、駅の公共性を阻害する可能性も危惧される。

4-2 機能複合化の端緒

鉄道創業期から今日まで、駅の機能複合化がどのような形で進捗して、前項で調査した県庁所在地駅の現状に至ったのか、本項以下で時系列的に考察を進める。

尚、駅の機能複合化は当時の国鉄の管理運営と密接に関連しているので、その理解には国鉄の管理運営組織の変遷を十分に把握しておく必要がある。そのため、国鉄の管理運営組織の変遷概要を日本国有鉄道百年史⁴に基づき整理し、図4-1に示した。

(1) 商業機能

駅の機能複合化は駅構内に於ける、旅客の利便・サービス提供のための商行為がそもそもの発端であったと考えられる。

①新聞販売

駅に於ける商行為は、1872年（明治5）の新橋（汐留）～横浜（桜木町）間の鉄道開通時に既に始まっている。それも本開業に4ヵ月先んじた、品川～横浜間の仮営業期間中に、当時開業していた品川、川崎、神奈川（1928年廃止）、横浜の4駅の内、いずれかの駅で新聞の立ち売りが行われたとされている。仮営業開始の1ヵ月後、邦字新聞「日新真事誌」や英字新聞「The Far East」の発行人であるイギリス人ジョン・レディ・ブラックから「旅客の利便のための、駅における新聞販売の許可」を求める請願が鉄道頭井上勝に対して提出され、なんと4日後には承認されたことから

年代	1870		1908 1912		1926		1949		1989	
	明治		大正		昭和		和		平成	
	3		40	41	9		18	20	24	62
機構制度	工部省	内務省	内務省	通信省	帝国 鉄道院	鉄道省	鉄道省	運輸省	日本 国有 鉄道	J R
	鉄道寮	鉄道局	鉄道局	鉄道局	鉄道局	鉄道局	鉄道局	鉄道総局		
建設改良	創設期		主要幹線建設期		幹線整備期		戦時 空白期	戦災 復旧期	再建 増期	
					支線網拡充期					

図4-1 国鉄の管理運営組織の変遷

推測されたものである⁵。

尚、1873年（明治6）には貨物営業も開始されるが、鉄道寮は一般への宣伝のため、この新聞販売人に「鉄道貨物運輸賃銭表」や、更には旅客の利便のための「列車発着時刻表」も販売させている⁶。

②物販店舗

駅構内の店舗も、ブラックの新聞販売と前後して、横浜駅で赤井金次郎が開店しているが、詳細な年月は定かでない。その事実は、1879年（明治12）7月、赤井金次郎が家督を養子甚次郎に譲るに当たり、新橋鉄道局に提出した構内営業承認願の中から知ることが出来る。又、それによれば、当時は店舗とはいっても、はじめは机上に小間物や新聞等を並べる程度の簡便なものであったが、1874年（明治7）頃からは唐物（舶来の洋酒や雑貨）なども陳列し、売店の内容も充実する。1873年（明治6）、旅客の利便を図るため、列車本数を増やすと、各駅の旅客数も増加し、果実、洋酒、旅行用品等の販売を主とする出店請願人も次第に多くなった⁷。1881年（明治14）になると、新橋～横浜間の駅構内店舗（物販）は新橋に2店、品川、鶴見、神奈川、横浜に各1店、合計6店になっていた。（「工部省記録⁸」巻21）

関西の鉄道も1874年（明治7）には大阪～神戸間が、1877年（明治10）には京都～大阪間が開通しており、その間の主要駅では開業後間もなく駅構内店舗が開店していたものと思われるが、実情は明らかではない。しかし、京都駅と大阪駅では1882年（明治15）には売店が存在し、切手、新聞、マッチを販売していたことを示す、売店営業出願書「停車場待合場於テ売物仕度儀ニ御願」（天理参考館所蔵文書）が発見されている⁹。

因みに、西欧では1848年にW・H・スミスがバーミンガム線で書籍や新聞を専売する許可を得て、ユーストン駅で構内書店を開業している。鉄道の発達で19世紀中葉には市民階級の間には、鉄道旅行中の読書の傾向が定着し、駅構内書店には書籍が置かれ、独特な貸本制度も生まれている。1849年にはパデントン駅（ロンドン）の構内書店には小説を中心とする1000冊の書籍が置かれていたと言われる¹⁰。

③飲食店舗

駅構内の飲食店舗（構内食堂）は1872年（明治5）8月、新聞販売開始直後に新橋駅で開店したものが最初であった。上田虎之助が新橋駅構内に地所を借受け、食堂を造作して、旅客に西洋料理・洋酒等を提供し、利便をはかりたいとの願書を鉄道寮に提出し、認められたものであった¹¹。

その後、構内食堂は、大森、鶴見を除く京浜間の各駅に設けられ、1881年（明治14）には、新橋～横浜間で、新橋、品川、神奈川、横浜に各1店、川崎に2店、合計6店が営業をしていた。（「工部省記録」巻21）

西欧に於ける駅の飲食店舗に関する興味深い記述に、1863年（文久3）、江戸幕府から派遣された留学生、沢貞説（太郎左衛門）が、訪れたロッテルダム駅の様子を簡潔に描写した次の記録が『日本国有鉄道百年史』¹²第一巻に所収されている。

「午後七時三十五分、ホルランゼ・スポールウェフ停車場ニ達ス。此所ハ煉瓦造ノ大建築ニシテ広キ待合三カ所アリテ夫々区別アリ。其側ニ『スタンチヨス・コッフヒー・ホイス』と伝フ一寸シタル洋食店アリ。一行ハホフマン博士ノ案内ニテ直ニ上等客車ニ乗込ム。蒸気車ニ乗りシハ此時ヲ以テ初メトス」（沢鑑之丞編「沢太郎左衛門日記」）

現在では駅の飲食店舗としてパリ・リヨン駅（1847年開業、1902年現駅舎完成）のレストラン「ル・トラン・ブルー」（1901年開店）があまりにも名高いが、既にこの時代から、等級別に区分された待合室に付帯する利便機能としての食堂が整備されていたことが伺える。

従って、日本の鉄道開業直後にも利便施設としての食堂が、西欧に習い整備されていることは至極、当然のこととも言える。

④ 駅弁の立ち売り

鉄道が新橋～横浜間（所要時間53分）、京都～神戸間（所要時間2時間58分）程度迄の短区間営業の時代は駅弁の販売は見られなかった。

しかしその後、東海道線・横浜～国府津間、日本鉄道・宇都宮～郡山間、山陽鉄道・兵庫～姫路間と次々に幹線が延長開業される明治20年前後になると、各駅で長距離旅客の増加に対応して、駅で駅弁の立ち売りが行われるようになる¹³。

最初に駅弁が売られたのは、1885年（明治18）、日本鉄道(株)の上野～宇都宮間開通時の、宇都宮駅と言われているが、1890年（明治23）前後になると、30駅を超える程に普及している。鉄道作業局線路案内、鉄道旅行案内（明治39年4月号）によると、1905年（明治38）時点で、東海道線、北陸線、信越線、奥羽線各線の駅弁取扱駅は表4-2の通りであった。

表4-2 駅弁取り扱い駅《1905年（明治38）》

東海道線			北陸線		信越線		奥羽線		
「作業局線路案内」(明治38年7月)					「鉄道旅行案内」(明治39年4月号)				
大船	国府津	敦賀	今庄	横川	軽井沢	米沢	山形		
山北	沼津	福井	金沢	上田		新庄	横手		
静岡	堀ノ内	高岡				秋田	能代		
浜松	豊橋					大館	弘前		
岡崎	大府								
名古屋	大垣								
米原	草津								
馬場	京都								
大阪	神戸								
18	駅	5	駅	3	駅	8	駅		
34 駅									

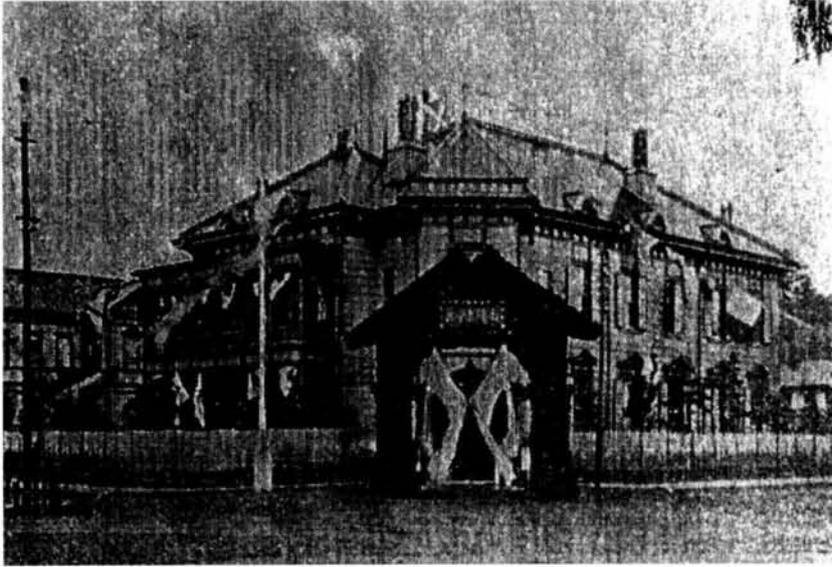


写真4-1 山陽ホテル(初代) (『鉄道時報：明治36年』)



写真4-2 山陽ホテル(2代目)と下関駅舎 (『日本国有鉄道百年史』第2巻)

(2) ホテル機能

①日本で最初の駅のホテル

1902年(明治35)11月、山陽鉄道(株)が下関駅構内に山陽ホテルを建設、1906年(明治39)12月、山陽鉄道が国有化されると同時に、国鉄の直営として開業したのが駅のホテルの始まりである。

当時のその場所は山陽鉄道と九州・朝鮮との連絡交通の拠点であり、旅客の休息、乗換時間待ち合わせを目的としていた。写真で見ると、ホテルは当時の下関駅舎とも調和した、木造2階建てのネオ・ルネッサンス様式と思われる瀟洒な建物である。(写真4-1)

その後、山陽ホテルは1922年(大正11)7月、失火により全焼する。1924年(大正13)、再建し営業を開始したが、ホテルの規模は、1926年(昭和元)当時で、客室30、宿泊定員38人であり、この規模は1936年(昭和11)時点でも変わっていない。この2代目ホテルは地上3階、地下1階、鉄筋コンクリート造、設計は辰野・葛西事務所である。(写真4-2)

このホテルは1945年(昭和20)、戦災により半焼し、翌年営業を廃止している。その後、下関駅が北側に移転したため、その建物は駅からも離れることになり、現在まで、下関保線区、下関



写真4-3 盛岡駅建設当時の陸奥館《写生図》(日本国有鉄道仙台駐在理事室:『ものがたり東北本線史』)



写真4-4 陸奥ホテル
《仙台駅北側》(日本国有鉄道仙台駐在理事室:『ものがたり東北本線史』)

建築区など国鉄の現業事務所等として使用されてきた¹⁴。

尚、『ものがたり東北本線史』¹⁵によれば、日本鉄道(株)は東北本線を北に延伸する過程で、主要都市には直営の洋式ホテルを建設している。宇都宮、郡山、仙台、盛岡、青森の各地に建設され、いずれも「陸奥館」という名称であった。

盛岡駅建設当時の写生図(写真4-3)の中に陸奥館が見えているものがあるが、駅の開業前にホテルは建設されたようである。宇都宮駅が1885年(明治18)、青森駅が1891年(明治24)の開業であるから、これら各地のホテルはほぼ、この間に建設されていると思われる。

仙台の陸奥館は仙台駅の南側真向かいに建てられ、洋風木造3階建てで、1階がロビーとビリヤード、2階は小食堂、3階が洋室であった。

その後、日本鉄道(株)は仙台駅の北側に更に、一部3階建ての旅館を建て、陸奥ホテルとし、最初のホテルは陸奥別館としている。(写真4-4)

これら日本鉄道(株)のホテルは山陽ホテルに先駆けること17年~11年前であった。但し、立地がいずれも駅構内の鉄道用地内ではなく、駅に隣接していないと推測されることから、本論では山陽ホテルを日本最初の駅のホテルとしている。しかし、民設鉄道では鉄道創業期から既に、鉄道営

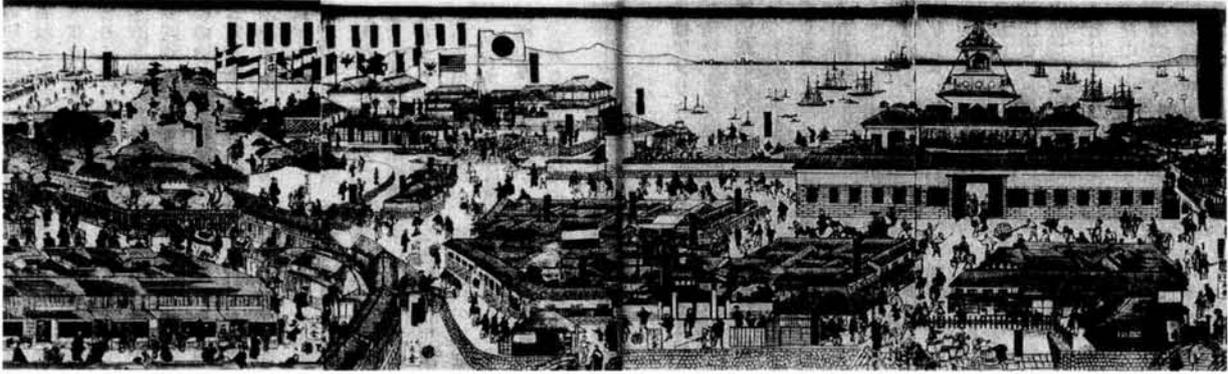


写真4-5 当時の錦絵

上：築地ホテル館（国粋「東京築地鉄砲洲景」：国立国会図書館蔵）

下：新橋駅（広重「東京名所之内新橋ステーション蒸気車鉄道図」：交通博物館蔵）

業とホテル経営を一体的に捉えていたという事実は興味深い。

駅のホテルは1839年にロンドンのユーストン駅で開業したユーストンホテルとヴィクトリアホテルが世界で最初のもと言われている¹⁵。1825年、ストックトン～ダーリントン間に鉄道が開通してから14年後のことである。

山陽ホテルの開業は1872年（明治5）の新橋～横浜間の鉄道開通後、34年を経過している。ユーストン駅のホテルが開業してから67年後のことである。

②明治のホテル事情

日本人によるホテルは1868年（明治元）、半官半民の外国人宿泊施設として開業した、東京の築地ホテル館が最初である。100人の収容が可能で、食堂の他、ビリヤード室、接客室も備えた、当時としては最高級の建物であったようだ。この建物は和洋折衷様式であるが、設計・監理はアメリカ人、ブリジェンス（R.P.Bridgens）が行っている¹⁷。

ブリジェンスは1872年（明治5）開業した新橋駅と横浜駅の設計者でもあった。この駅舎建築は洋風建築だが、屋根のみは瓦葺きの和風であった¹⁸。

ほぼ同時期に、始めて日本に出現したホテルや駅の建物は当時の西欧文化を象徴するものであり、市民に与えた社会的・文化的衝撃は大きかった。それは当時の錦絵に頻繁に登場していることから容易に想像できる。（写真4-5）

尚、築地ホテル館の施工は清水喜助が請け負っており、初田亨は、その和洋折衷様式は清水喜助の影響であると指摘している¹⁹。築地ホテル館はその後、1871年（明治4）に建った精養軒ホテルと共に1872年（明治5）の大火により、焼失している。

全国的には明治初年から10年代にかけて、横浜、兵庫、日光、箱根等、外国人が多く居留する都市や、リゾート地に本格的ホテル²⁰が誕生しているが、東京では収益事業を目的に運営されたホテルは、1873年(明治6)再建された精養軒ホテル(客室数12)と1887年(明治20)開業の東京ホテル(客室数25)程度であった。東京での本格的ホテル²¹は1890年(明治23)に宮内省も出資して誕生した帝国ホテル(客室数60)を待つことになる。

③実現しなかった駅のホテル建設運動

駅のホテル(駅構内で開設)となると、前述のように、山陽ホテル(明治39)が最初であるが、それに先立つ1893年(明治26)、長野宇平治が「停車場とホテルを一体化した設計」を東京帝国大学の卒業制作のテーマとしている。その中で描かれた欧風建築が日本で始めて、駅と一体となるホテル建築が検討された事例だと言われている²²。

1905年(明治38)、日露戦争が終わると、外国人観光客が増加しホテルの絶対数が不足するようになったことから、東京商業会議所が中心となって、ホテル設置調査委員会が設置されている。当時の会頭であった中野武彦は、ホテル完備は戦後経営の急務としてホテル建設を訴え、主要な鉄道停車場構内にホテルを建設し、農商務省の建物を旅館に転用、どちらも鉄道作業局が運営するよう提言している²³。運輸業を営む政府が、旅客の利便を図るため、駅にホテル経営をすることは当然との考えがそこにあったようだ。

又、1916年(大正5)9月、首相官邸で経済調査会貿易連合部会が開催され、外国人観光客誘致に関して、国鉄がホテルを増設直営することを含むホテル普及推進策が決議されている。

更に、1940年(昭和15)1月、鉄道大臣の諮問に対して国際観光委員会はホテル等の観光客に対する施設整備を促進するため、鉄道省が助成策を講ずるよう答申している²⁴。

このように国内では外国人観光客受入れのため、駅のホテル建設の必要性が繰り返し訴えられてはいたが、第2次大戦以前でみると、国内で新たに建設された駅のホテルは東京駅開業の翌年、1915年(大正4)11月に開業した東京駅のステーションホテルのみである²⁵。その後、駅のホテルの新設は、戦後の民衆駅を待たなければならなかった。

因みに、戦前の国鉄直営のホテルには1907年(明治40)、鉄道国有法に基づき関西鉄道(株)から建設中のまま買収し、1909年(明治42)完成、開業した奈良ホテルもあるが、これは奈良駅から離れた市街地にある。

④満鉄のヤマトホテル建設²⁶

一方で、この時期には、ポーツマス条約によってロシアから、遼東半島の租借地を得、旅順から長春までの鉄道管理権を獲得した日本が、中国東北地区や朝鮮半島での大陸侵攻の足掛かりとして、南満州鉄道(株)(以下満鉄という)にヤマトホテルを数多く建設させている。

満鉄は旅順から長春までの東清鉄道及びその支線の経営と沿線開発を担う機関として明治政府が設立したものである。

ヤマトホテルは駅とともに、満鉄が市街地建設や地域支配を実行する際の、不可欠な施設として位置づけられ、都市建設や地域開発の中心的役割を担うと共に、日本からの観光客にとっても日本の一流ホテルと並ぶ高級ホテルとして知られていた。ヤマトホテルの第1号は1907年(明治40)、満鉄開業と同年に開業した大連ヤマトホテルであるが、ロシア統治時代のダルニー・ホテルを急遽回収してホテルをオープンし、その後、新館も竣工させている。国内で山陽ホテルが開業した1年



4-6 奉天駅と駅前広場

(角野幸博:「都市のシンボル・ステーションホテル」、駅とまちづくり、1997)



写真4-7 奉天ヤマトホテル

(同:写真4-6)

後のことである。

ヤマトホテルはいずれも市街地中心部に建設されたが、開業当初は駅舎の上階をホテルに合築する、駅のホテルの形態をとったものもある。例えば、奉天ヤマトホテルは1910年(明治43)7月、奉天駅舎が完成して間もない、同年10月に駅舎階上及び地階の一部を使って開業し、1929年(昭和4)5月、中央広場に新館が完成するまでの間、駅構内食堂と共に、駅のホテルとして営業している。(写真4-6、写真4-7)

同様に、台湾、朝鮮半島でも総督府が1912年(大正元)、釜山ステーションホテル、新義州ステーションホテル等、駅のホテルを開業している例が認められる。

⑤東京ステーションホテル

このように国内と外地では駅のホテルの展開状況が大きく異なっている。大陸侵攻が優先された当時の政府の方針に強く影響されていると思われる。

山陽ホテルや奈良ホテルの経営難から、官営ホテルへの批判も高まる中、駅にホテルを内包する東京駅の設計が辰野金吾の設計で進められていた。しかし、ホテル設置の是非、ホテルの規模等を



写真4-8 東京のホテル（『帝都の展望』、1934年(昭和9)』

巡り、ホテルの対象になった2、3階部分の設計については二転三転している。1913年（大正2）世界周遊船「クリーブランド号」が入港し、1914年（大正3）大正博覧会開催の決定等が契機になり、ホテル案が復活し、難産の末、中央駐車場のホテル併設が決定した。又、ホテルの経営については官営ホテル批判に対応して、民間委託と決まり、精養軒に委託されることになった。客室は56室で内装デザインはチェコ人のヤン・レツルが行い、清水組が工事を請け負っている。ヤン・レツルは築地精養軒ホテル、上野精養軒ホテルや松島パークホテルの内装設計も手掛け、広島原爆ドームの設計者でもある²⁷。

こうして1915年（大正4）11月2日、東京ステーションホテルが開業した。開業4日後の11月6日、京都での即位の大礼のため、大正天皇は東京駅から、お召し列車で出発している。そもそも東京駅は大正天皇の即位を記念するため、その大礼に合わせて建設が進められ、1914年（大正3）に完成したものであったが、実際には昭憲皇太后が死去したため、大礼は1年後に延期

されていた²⁸。

1934年（昭和9）出版された写真集「帝都の展望」²⁹によれば、次のような東京のホテル事情と東京ステーションホテルの評価が述べられている。（写真4-8）

「ホテルとは云っても一泊二十円以上のものもあれば、所謂木賃ホテルもあるというのが我国のホテルである。若しさうしたピンからキリまでのホテルを集めるならば東京市中には四千と降らない数があるだろう。

然しホテルらしいホテルと云えばそれには堂々と市の一等地に店を張って、宏壮、雄大なる館を構え、その内部の設備も最も文化的に、従って宿泊料も高踏的であるということを条件とするならば、自ら飾はれてその数もグット少なくなるだろう。

例えば帝国ホテル、東京ステーションホテル、ヤシマホテル、丸の内ホテル、山王ホテル等はその代表として挙げられるホテルであろう。—中略—

それにしても、ステーションホテルやヤシマホテル、丸の内ホテルは実際主義的な現代に適はしいビル、ホテルで、別に独特の建築美を誇るのではないが、その代わり内部において調度、設備、食料品などに近代的の高級さを示し、又大いにサービスに苦心するなど余程プラグマテックであるといはれている。」

当時は東京ステーションホテルの評価は帝国ホテルと並ぶ、東京でもトップクラスの非常に高いものがあったようだ。

山陽ホテル、奈良ホテル、東京ステーションホテルはいずれも建物としては、現在も健在であり、奈良ホテルと東京ステーションホテルはJRグループが経営するホテルとしてその建物は現在も使用されている。

4-3 機能複合化の進捗

(1) 鉄道弘済会の設立

駅の機能複合化の端緒は前項で述べたように、駅の便利施設としての商業機能であったと考えられるが、それ以降の駅の商業機能を考える時、鉄道弘済会の存在は極めて大きな意味を持っている。

鉄道弘済会は1932年（昭和7）、国鉄の職域的な社会福祉事業を目的として設立され、財団法人として、内務、鉄道両大臣の認可を受けている。その事業は、国鉄の公傷退職者や殉職者遺族を救済するため、駅の構内店舗の経営を鉄道弘済会に委託するものであった³⁰。

鉄道弘済会の店舗や立ち売りは雑貨、菓子類を中心とし、衛生面、設備面への配慮から弁当類や飲食店舗は既存の専門業者が経営するように調整されている。

鉄道弘済会の設立と同時に、上野駅に6店舗が出店されているが、これが鉄道弘済会による構内店舗の第1号である。「上野駅物語」³¹によれば、当時、貨車の入れ替え作業中の事故で手足を負傷する職員が後を絶たず、家族が路頭に迷うという悲劇が相次ぐことを見るに見かねた国鉄の東部鉄道管理局上野運輸事務所の片岡譚郎という営業主任が、それらの救済のため、駅構内の売店を全国的に整備し、公傷者や遺族に就業の機会を与えるべきと提案したのが鉄道弘済会が生まれる契機となっている。上野運輸営業所から提案されたことから、第1号店舗は上野駅で開業されたのは容易に理解される。

鉄道弘済会の本部は鉄道省内に設置され、東京支部は万世橋駅構内にあったが東京駅開業後廃駅

表4-3 鉄道弘済会の営業個所《1936年（昭和11）》

年度	支店種別	北海道		東北		信越		本中部		中部		関西		中国		四国		九州		計		
		売店	立売店	売店	立売店	売店	立売店	売店	立売店	売店	立売店	売店	立売店	売店	立売店	売店	立売店	売店	立売店	売店	立売店	総計
昭和7								25			1									25	1	26
8								30	1	1	1									31	2	33
9								30	8	3	1	1	3					22	6	56	18	74
10								32	14	9	1	5	3	10	1			17	6	73	25	98
11		10	1	20	3			32	16	28	2	11	4	13	2			18	6	132	34	166

注)「鉄道弘済会三十年史」より作成

となった万世橋駅の施設を活用するものであった。東京駅にも上野駅の店舗開業とほぼ同時に5店舗が開店しているが、その営業時間は列車の始発から終電に合わせ、4時から23時50分と長時間に及んでいる。旅客の利便施設としては十分な機能を果たしていたものと思われる。

設立以来、駅の構内業者の経営は次第に鉄道弘済会に

切り換えられ、1936年（昭和11）には、営業個所は表4-3に示すように、全国で約170ヶ所に及んでいる。

その後、国内が戦時体制に移行すると、政府の統制下、食糧事情も急速に悪化し、従業員の不足等、駅の構内店舗の経営も苦境を迎えた。構内店舗での販売は、1940年（昭和15）に菓子類の販売禁止、1942年（昭和17）に主食販売の禁止、1944年（昭和19）にたばこ配給停止、新聞の夕刊廃止等と、販売品の不足から多くの構内店舗が閉鎖された³²。

1945年（昭和20）終戦を迎えると、外地鉄道の引揚者、国鉄の戦争遺家族及び公傷者等が急増した。それらの救済策として鉄道弘済会を中心に、駅構内店舗の増設拡大が推進された。この結果、1949年（昭和24）には鉄道弘済会の駅の営業箇所は2900ヶ所を超え、大幅に増加した。（図4-2）

このように戦後は駅の構内営業は活況を呈し、鉄道弘済会以外の業者からの出店の請願も急増した。そのため、駅構内営業の分野を調整する必要が生じ、運輸省は1946年（昭和21）、「構内営業等各種業種の経営分界」（表4-4）を定めている³³。この表によると、当時の駅でどのような商業機能やサービスが考えられていたかを伺い知ることが出来て、興味深い。

旅客を対象とした弁当類や雑貨類の販売、食堂や喫茶店等の飲食店、靴磨き、両替といったサービスは当然であろうが、ここでは、寧ろ、旅客以外の公衆も対象とした洗濯や理容、映画館、ホテル、浴場、高級商店街等も想定されており、規模やサービスレベルは別として、業種的には大規模に多機能化した現在の駅の内容とほぼ同様なものが既に駅の機能として想定されている。この「構内営業等各種業種の経営分界」はその後の駅機能の方向性を示すものとして、駅の機能複合化に少

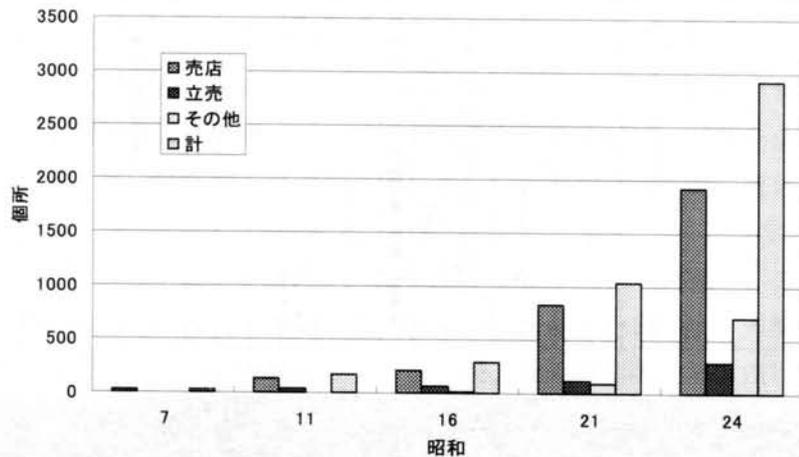


図4-2 鉄道弘済会の営業個所の推移

(日本国有鉄道事業局：『関連事業のあゆみ』より作成)

表4-4 構内営業等各種業種の経営分界《1946年(昭和21)》

昭和21年9月28日
鉄道旅第467号別表

業種又は 担当箇所別	立 当 類	売 貨 類	出 店	業務局旅客課																							
				飲食店	交通業	手回品	一時預	理	浴場	簡易	靴	高	特	映	ホ	列	車	列	備								
業者別	乗 降	車 降	場 内	店	合	喫 茶	簡 喫 茶	専 門 飲 食	自 動 車	人 力 車 、 厚 生 車	馬 車 、 馬	手 回 車	船 の 他	船 の 他	船 の 他	船 の 他	靴 の 他	高 級 商 店	特 産 物 販 売 店	映 画 館	ホ テル	列 車 特 設 売 店	車 庫 食 堂	列 車 食 堂	備 考		
鉄道弘済会		◎	◎	◎		◎	◎						◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎		
日本交通公社																											
日本食堂株式会社	◎	◎			◎	◎		◎																	◎	◎	
駅弁当業者	◎	◎	◎		◎	◎	◎	◎																			
専門業者									◎	◎	◎																
記						和式(汁粉屋)洋式(フルーツパー)	待合室等のスタンド式のもの	麵屋、そばや、天婦羅屋、鱈屋、酒場等																			
事																											

(1) 各業種に対する連絡者として他の業者に優先して承認する業者に対しては◎印を附した。
(2) 船車連絡駅とは本格的に考えられる連絡駅であること。◎印を次位又は諸事情を勘案して承認する業者に対しては○印を附した。



写真4-9 日本最初の民衆駅《豊橋駅》(東海旅客鉄道株提供)

なからず影響したものと推測される。

こうして鉄道弘済会の店舗は小規模なものではあるが、全国の各駅の構内で営業され、1987年(昭和62)、国鉄の分割民営化後もJR各社の子会社「キヨスク(株)」の店舗として承継されている。その後はキヨスク(株)の積極的な業態開発により、ネクタイ専門の衣料品店、コンビニエンスストア等、様々な業態の店舗が駅構内に开店され、著しく多様化している。

(2) 民衆駅

①事業の仕組み

駅の機能複合化に大きな契機をもたらしたものに民衆駅の建設を揚げる必要がある。

民衆駅方式による新駅の建設は戦後生まれたもので1949年(昭和24)に完成した豊橋駅が

最初であった。(写真4-9)

民衆駅とは駅本屋の一部を部外者が使用することを条件として、駅本屋建設資金の一部、又は全部を部外者が負担するものをいい、1981年(昭和56)には、全国で66駅を数えていた。藤島茂によれば、民衆駅概念は1930年代に、クリーブランド駅その他で用いられた空中権利用の概念に基づくものであるという³⁴。都市と鉄道という視点から見ると、鉄道は、単に旅客を円滑に流動させることが、駅本屋計画の最大の課題であって、当時の国鉄としてはそれ以上のモニュメンタルな要素を駅本屋に求める余裕がなかった。しかし一方、戦後急速に発達した各都市の都市計画からすれば、鉄道の駅本屋はその1つの中心であり、駅はその都市の公共建築物の中で最も重要なものの一つであることから、これに相当程度の規模を要求した。しかし都市の側としても、鉄道の必要とする規模以上に、これをすべて自己の負担で建設することは難しい。そこで駅の機能に支障のない部分を商業的に利用するならば、都市の側も、その収益との見合いにおいて建設資金を負担することができ、鉄道の側としても機能に支障は無く、土地の有効な利用によって、収益を上げることができるので問題はない。このように都市側と鉄道側とが、互いに妥協点を商業的に見いだしたものが民衆駅であった。

例えば、豊橋駅の場合で見ると、新駅舎は木造、2階建て、延べ面積3,600㎡で建設し、この2階及び、1階の一部に食堂、喫茶、店舗、理髪店を設置している。建設資金については、豊橋市が駅待合室等の旅客施設の1/2、商業施設の全額を負担している。竣工後の財産は全て国鉄に帰属し、商業の営業者は土地・建物使用料等を国鉄に支払うという仕組みになっている。

②鉄道会館事件

戦後、始まった民衆駅の制度を、最終的に決定付けたのは、東京駅八重洲口本屋の改築を契機にした、所謂、「鉄道会館事件」³⁵であった。

東京駅八重洲口本屋は1949年(昭和24)に失火により焼失し、その後仮設備のまま営業を続けていたが、1952年(昭和27)、国鉄80周年を機に、改築の気運も高まり、ホーム増設など旅客取り扱い上の面からも改築が必要になった。そこで、国鉄は旅客公衆に利便を供し、且つ、駅構内用地の経済的利用をはかり、首都の玄関口にふさわしい駅舎とするため、民衆駅として建設することにした。

1952年(昭和27)9月1日、建設の主体となる(株)鉄道会館が設立され、国鉄は9月25日、建設を承認した。ところが、1953年(昭和28)8月の衆議院運輸委員会において、国鉄と(株)鉄道会館との民衆駅建設に関する契約内容等の再検討と、適正化を促す旨の指摘がなされた。国鉄ではこれを契機として、民衆駅の建設及び運営、固定財産管理のあり方について、根本的な検討を加えるため、同年10月1日、総裁の諮問機関として、学識経験者や政府機関の関係者で構成される「民衆駅等運営委員会」を設置した。同年10月29日、「民衆駅の建設及び運営に関する基本事項」についての諮問が行われ、1954年(昭和29)4月21日、同委員会が提出した答申と、その答申に基づいて同年7月24日に定められた「民衆駅に関する請願の処理方」により、以後、民衆駅の建設が進められることになった。民衆駅等運営委員会の運用により、公正な処理を行い、民衆駅の建設条件に合致するものについては、運輸大臣の承認を得て、総裁が直接、出願者に対し、建設承認することになった。

これらの主な趣旨は、諮問に対する次の答申第1項で十分に読み取れる。

第1項 民衆駅の建設

民衆駅の建設は、国鉄の駅舎の整備を促進し、あわせて経済的価値の高い鉄道用地をその価値にふさわしく立体的に活用できること、及び都市計画の要請にこたえ都市美の形成に貢献すること等の利益がある。しかし、反面において営業施設における営業者の企業性は、駅の公共性と必ずしも相容れぬ場合もあり、又将来の輸送事情の変化に伴う駅施設の改良等を制約するおそれもあるので、民衆駅の建設に当たっては、国鉄はこれらの弊害を生ずることのないように、一定の基準を設けて承認すべきである。

答申は、この他に、建設の対象となる駅、建設承認の相手方、工事の設計及び施行、工事費の負担、営業承認の相手方、営業の監督等11項目で構成されている。いずれも駅の公共性を維持する観点からまとめられていることが重要であり、駅のあり方に対する社会の基本的な要請と受け止める必要がある。

本論文の後章において考察する駅の都市性や公共概念も、ここで述べられた民衆駅のあり方と密接に関連する。

第2章で述べたように、西欧の主要駅では1850～1860年代になると、駅の改良・建替え時、又は開設時に、駅には都市のゲートとしての規模や象徴性が求められ、それを満足するよう建設されてきた。一方、日本の主要駅では開設当時には最低限の駅機能のみが確保され、幹線鉄道網の拡充整備が優先された。その後の駅改良時にも駅の機能性と市街地中心部との関わりや連結は重視されたものの、駅舎の形態については、都市施設としてのあり方を認識する機会は少なかった。日本の駅では、民衆駅によって、初めて駅舎が都市との関連の中で捉えられ、その公共性について社会的な議論がなされたことの意義は大きい。

こうして東京駅八重洲口本屋（地下2階、地上6階、SRC造、延床面積；39,227㎡）は1954年（昭和29）10月21日、第1期工事として竣工し、本館部分には、大丸百貨店が入店した。（写真4-10）

国鉄のターミナルデパート第1号であるが、1929年（昭和4）の阪急・梅田駅の日本最初のターミナルデパート開設から、遅れること25年である。

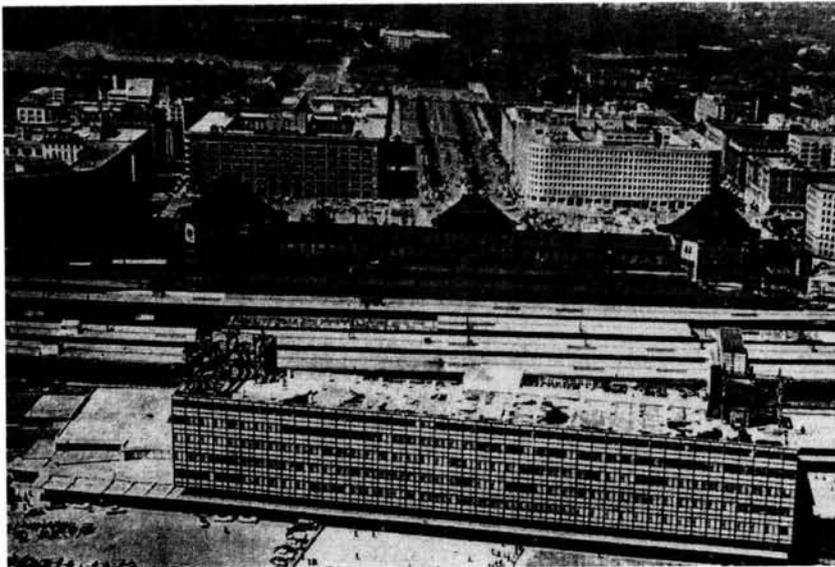


写真4-10 国鉄最初のターミナルデパート 《東京駅八重洲口本屋（民衆駅）》（東日本旅客鉄道提供）

民衆駅に組み込まれる機能としては商業施設が多かったが、宿泊施設が取り込まれた例も見られる。民衆駅の宿泊機能は1952年（昭和27）に開業した福井駅が最初であった。その後、宿泊施設の組み込まれた民衆駅は、小倉、岐阜、天王寺、博多、戸畑、広島、帯広の各駅があり、天王寺駅、博多駅、戸畑駅、広島駅の宿泊機能は当時の政府登録ホテル基準を満たすホテルであった。

こうした民衆駅はその後、全国的に進められる旅客ターミナル施設（駅ビル）開発の原型となっていた。

（3）旅客ターミナル施設（駅ビル）

国鉄が関連事業に出資できるようになるのは、1959年（昭和34）に国鉄法第6条（投資条項）が新設されてからである。当初は投資の対象は施行令で定めるバスターミナル施設や臨海鉄道などの限られた範囲であったが、その後の施行令改正によって、徐々にその範囲が拡大していく。1971年（昭和46）の国鉄法施行令改正により、旅客ターミナル施設（駅ビル）の建設、運営の事業に対する出資が可能となってからは、国鉄の開発への姿勢は一段と積極的になる。一方で、これら出資事業の拡大は国鉄の経営状態の悪化に伴ったものでもあった。

旅客ターミナル施設の原型はかつての民衆駅と言えるが、どちらかと言えば、地元からの要請に対応する受け身の姿勢の民衆駅に対し、旅客ターミナル施設は収益確保のための国鉄の積極的な開発と言える。そして、その後、駅の機能複合化の大きな推進要因となっている。

全国の旅客ターミナル施設第1号は平塚ステーションビルで1973年（昭和48）の開業である。（写真4-11）

その後、旅客ターミナル施設は急速に成長し、1980年（昭和55）時点で、国鉄の出資会社は49社に及び、41社が開業している。

旅客ターミナル施設では専門店、百貨店、ホテル、これらを複合するもの、バスターミナル、駐車場が併設されるもの等、様々な事業業態が見られる。

旅客ターミナル施設にホテルが最初に取り込まれたのも、百貨店が初めて誘致されたのも、1974年（昭和49）開業の名古屋駅・名古屋ターミナルビルが最初である。因みに百貨店としては松阪屋が入店している。名古屋ターミナルビルは建築面積96,340㎡、高層部分が20階建てでホテル客室部分、中層部分は8階建てで、主に松阪屋は地下1階～6階に、バスターミナルが1

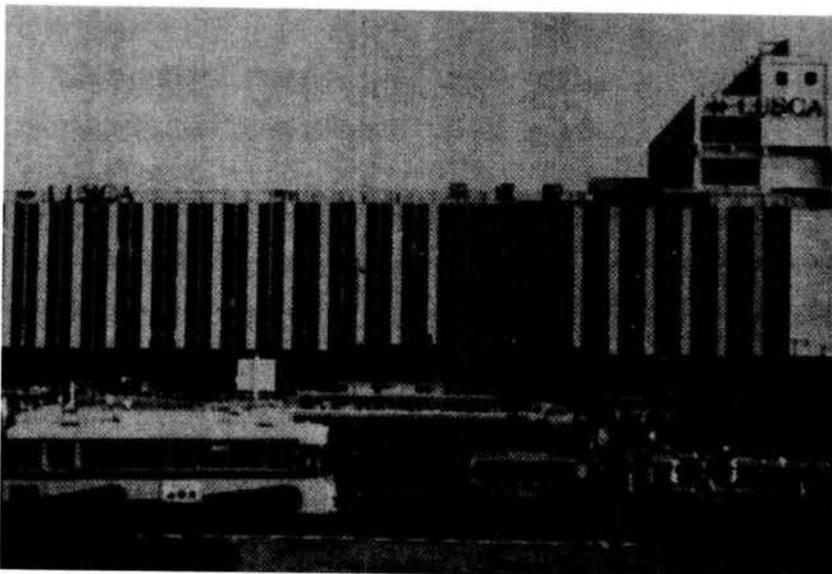


写真4-11 国鉄最初の旅客ターミナル施設《平塚駅》
（東日本旅客鉄道提供）

階という複合ビルであった³⁶。

旅客ターミナル施設最初のターミナルデパートの開業は阪急・梅田駅に日本最初のターミナルデパートが開業した1929年（昭和4）から45年後のことである。

旅客ターミナル施設の建築的形態には、所謂、①駅ビルタイプの他に、②地下街タイプ、③高架下タイプ、の3つがみられる。①は駅構内に（主に駅前広場に面して）ビルを建設・開発するもの、②は駅前広場の地下を地下街として開発するもの、③は鉄道の高架化により発生する駅に隣接する高架下空間を開発するものであり、それぞれ駅の形態と密接に関連している。

これら3タイプの旅客ターミナル施設の特徴は、要約すると次のように言える。

①駅ビルタイプ

駅本屋合築型、駅本屋併設型、その中間型の3つが認められ、いずれも大規模な建築物であることが多く、駅前の景観構成の重要な要素となっている。

②地下街タイプ

主に駅前広場の地下空間を利用することから、都市計画決定に基づき計画される。地下街における種々の防災上の規制を厳しく受けることから、旅客ターミナル施設の事業上も種々、制約を受けやすい。

③高架下タイプ

鉄道の高架化に伴う、高架下空間を利用することから、躯体建設費の負担が少ないなどの有利性がある。しかし、一方で土木構造物である鉄道高架と建築物である旅客ターミナル施設との建築計画及び、デザイン上のスケールの調和が課題となることが多い。

4-4 私鉄の駅の機能複合化

私鉄の事例も考察の参考とするため、ここでは私鉄の駅の機能複合化についても、調査し、考察を行った。

特に私鉄の駅がターミナルデパートとして百貨店と深く関係していく過程は考察の対象として重要であると思われる。日本の百貨店は欧米のデパートメント・ストアに習ったものであったが、日本の百貨店自身が、単なる商業施設として買い物をする場所から、様々な機能を導入し、情報の提供と生活様式の提案により、市民が都市生活を楽しむ空間へと変化し、都市の基本単位としての地位を着実に築いていく過程は最近の駅が多機能化と極めて類似しているように思える。

（1）私鉄の創業と変遷

1906年（明治39）の国有鉄道法により、官設鉄道と伴に、日本の鉄道網拡充の役割を担ってきた私設鉄道の多くは買収され、この時点で日本の鉄道の91%が国鉄となった。私設鉄道として残った鉄道は、鉄道国有法の第1条にいう「一地方ノ交通ヲ目的トスル鉄道」として対象から除外されたものである。このため、当時既に設立していた私設鉄道のうち、南海鉄道（現・南海電気鉄道）、京浜電気鉄道（現・京浜急行電鉄）、阪神電気鉄道などは私設鉄道として残ることになった。

ここで、私鉄という用語は、第1章で定義したように、この時点で残った私設鉄道とその後設立された私設鉄道を指すこととしている。

鉄道国有法制定以降も、明治末期から大正初期にかけて、大阪や東京の周辺を中心に、私鉄が設立・開業している。その主なものは、1910年（明治43）の箕面有馬電気軌道（現・阪急電鉄）と京阪電気鉄道、1913年（大正2）の京王電気軌道（現・京王帝都電鉄）、1914年（大正3）

の大阪電気軌道（略称：大軌、現・近畿日本鉄道）等である。

鉄道国有法による買収をされなかった私設鉄道の多くは、1887年（明治20）に公布された私設鉄道条例（1900年改正により私設鉄道法となる）の認可を受けた私設鉄道（1919年地方鉄道法の施行により地方鉄道となる）ではなく、正確には1890年（明治23）に公布された軌道条例による軌道であった。鉄道国有法制定以降に設立・開業した前述の私鉄も多くはこの軌道であったことは当時の社名でも伺える。軌道とは、専用の線路を持たず、路面に敷設された鉄道を指し、当時は道路に付随する交通手段として捉えられ、私設鉄道（地方鉄道）に較べ、鉄道としての位置づけは低かったと言える。

（2）ターミナルデパートの出現

これら私鉄は創業が明治中期以降であることから、開業当初から旅客の利便私設としての種々の商業機能が備えられていたことは容易に想像できる。そして、国鉄のような関連事業に対する制約も少なかったことから、国鉄の場合の旅客ターミナル施設に相当する開発も大正・昭和初期から、特に関西私鉄で積極的に行われている。

1910年（明治43）3月に開業した箕面有馬電気軌道（現・阪急電鉄）は開業10年後の1920年（大正9）11月には梅田駅に隣接して阪急ビルディング（5階建て）を竣工し、1階部分を白木屋に賃貸して日用雑貨を販売させ、2階には直営の食堂を開業した。同年、神戸駅にも食堂を開業しており、これらが阪急（1920年、神戸線開業に合わせ、社名を阪神急行電鉄と改称）の最初の駅の食堂であった。その後1925年（大正14）6月、白木屋との賃貸契約の満了に伴い、そこに直営の阪急マーケットを開業している。それに合わせて、本社事務所を移転し、1階を乗客待合室、2、3階をマーケットに、4、5階に食堂を移している。1929年（昭和4）4月には新たに地上8階、地下2階の阪急百貨店を建設・開業し、これが日本で、そして世界でも最初の本格的ターミナルデパートとなった³⁷。因みに、阪急梅田駅と隣接する国鉄・大阪駅に大丸百貨店とホテルが開業したのが、54年後の1983年（昭和58）であった。

その後関西では、昭和初期までに1926年（大正15）の大軌上本町駅の大軌百貨店、1932年（昭和7）の南海難波駅の高島屋難波店、とターミナルデパートが相継ぎ、駅の拡張、整備が進められた。

関東の私鉄は関西に比較して整備が遅れたが、東京周辺でも昭和初期にはほぼ、現在と同じ私鉄の路線網が形成されている。（第2章2項参照）

大阪での阪急の成功をみて、1927年（昭和2）12月、東京横浜電鉄（現在の東京急行電鉄）が、渋谷駅の2階に東横食堂を開業した。更に、1934年（昭和9）11月東京横浜電鉄は渋谷駅に隣接して地上7階、地下1階の東横百貨店（現・東急百貨店東横店）を開業している。

（3）駅と百貨店の結びつき

呉服店から出発した日本の百貨店の多くは、明治後期から大正時代にかけて大きく成長・脱皮し、1905年（明治38）1月、三越は日本で最初のデパートメント・ストア宣言をしている。当初は高級なイメージを植えつけ、主として高級品の販売を目的に上流、中流の知識層を顧客としていたが、大正末期の頃には生活必需品を取り揃え、次第に幅広い購買層として大衆も顧客と考えるようになっていた。そのためには大量輸送機関である鉄道との連絡が重要な要素となっていき、阪急のターミナルデパートの成功が如実にそれを教えることになった。

因みに、世界で最初の百貨店は1852年、第2帝政下のパリで、アリストイード・ブチコーが小売業の新業態として開業した「ボン・マルシュ」であった。オスマンによるパリの都市改造が行われた直後であり、百貨店の成立には鉄道馬車等、整備された市内の交通機関が前提となっていた。馬車鉄道が駅で鉄道と接続されることから、百貨店と駅の結びつきはパリにおいても当初から深いものがあつた³⁸。ブチコーはカタログによる通信販売とともに、鉄道を使った各地への無料配達システムも考案している³⁹。

東京の百貨店では、大量輸送機関の鉄道駅と結びつくために、国鉄の駅との間に送迎自動車の運行を行うようになった。三越は1920年（大正9）8月、東京駅との間にバスの運行を開始し、バスの利用者は終日列をなす程であったと言う。その他の東京の百貨店では、白木屋が1929年（昭和4）に東京駅、松坂屋の上野店では1931年（昭和6）に上野駅と万世橋駅、松屋の銀座店が1933年（昭和8）に、東京駅と新橋駅に送迎自動車の運行を開始している⁴⁰。

その後、百貨店は地下鉄とも深く結びついていく。1934年（昭和9）に浅草から上野、日本橋、銀座を経て新橋まで地下鉄が開通した時点で既に、上野広小路で松坂屋、三越前で三越、日本橋で白木屋と高島屋、銀座で松屋と接続されている。三越前駅は1932年（昭和7）4月に開業しており、三越の要請で実現しているが、地下鉄駅の建設費を三越が負担するかわりに、駅から直接、三越に出入りできる改札口がつけられた。上野広小路駅、日本橋駅、銀座駅もそれぞれ、百貨店側が建設費の一部を負担している⁴¹。

このように駅と百貨店は必然的に結びついていったが、それは百貨店側からのニーズが大きかった。その点で、ターミナルデパートの阪急百貨店は時代の要請を先駆けたものとして評価され、駅と百貨店の関係を端的に示す事例となった。

このように公共交通機関と深く結びつくことで、百貨店は結果的に都市の基本単位として公共的な性格を高めていくことになる。

初田亨は著書『百貨店誕生』の中で、昭和初期の内務省計画課技師、菱田厚介の次のような指摘を紹介している⁴²。

「国技館の如き大規模の観物場、或いは三越、白木屋というが如き百貨店、之は日本では買い物というよりは行楽の機関として多数の人を集める、或いは明治神宮の総合運動場というが如きものは、交通網計画と連絡なく勝手に存在することは許されない」

この時期既に、百貨店は都市計画上、国技館や明治神宮と並んで重要な存在と位置づけられていること示している。

百貨店の華麗な建物が建設され、その中には食堂や屋上遊園地等の行楽施設も設備された。そして音楽会、美術展、各種の催し物や、様々な生活様式の提案が行われ、百貨店は流行と文化の発進基地の様相を呈していた。こうして百貨店は、ただ単に買い物をするだけの場所から、娯楽場的性格を強め、市民の都市生活には、欠くことの出来ない存在となっていった。

1934年（昭和9）に発行された写真集「帝都の展望」にデパートを礼賛する次のような文章がある⁴³。（写真4-12）

「今はデパートメントストアの時代である。デパートのない都会は都会でないほどにデパートのない都会はない。デパートは時代の寵児である。

そこで、東京にも三越、白木屋、松屋、松坂屋、高島屋、布袋屋、伊勢丹等のデパートが盛り場にデビューして大資本の豪華さと大量生産の殷盛さを見せつけて大衆を誘惑する。」

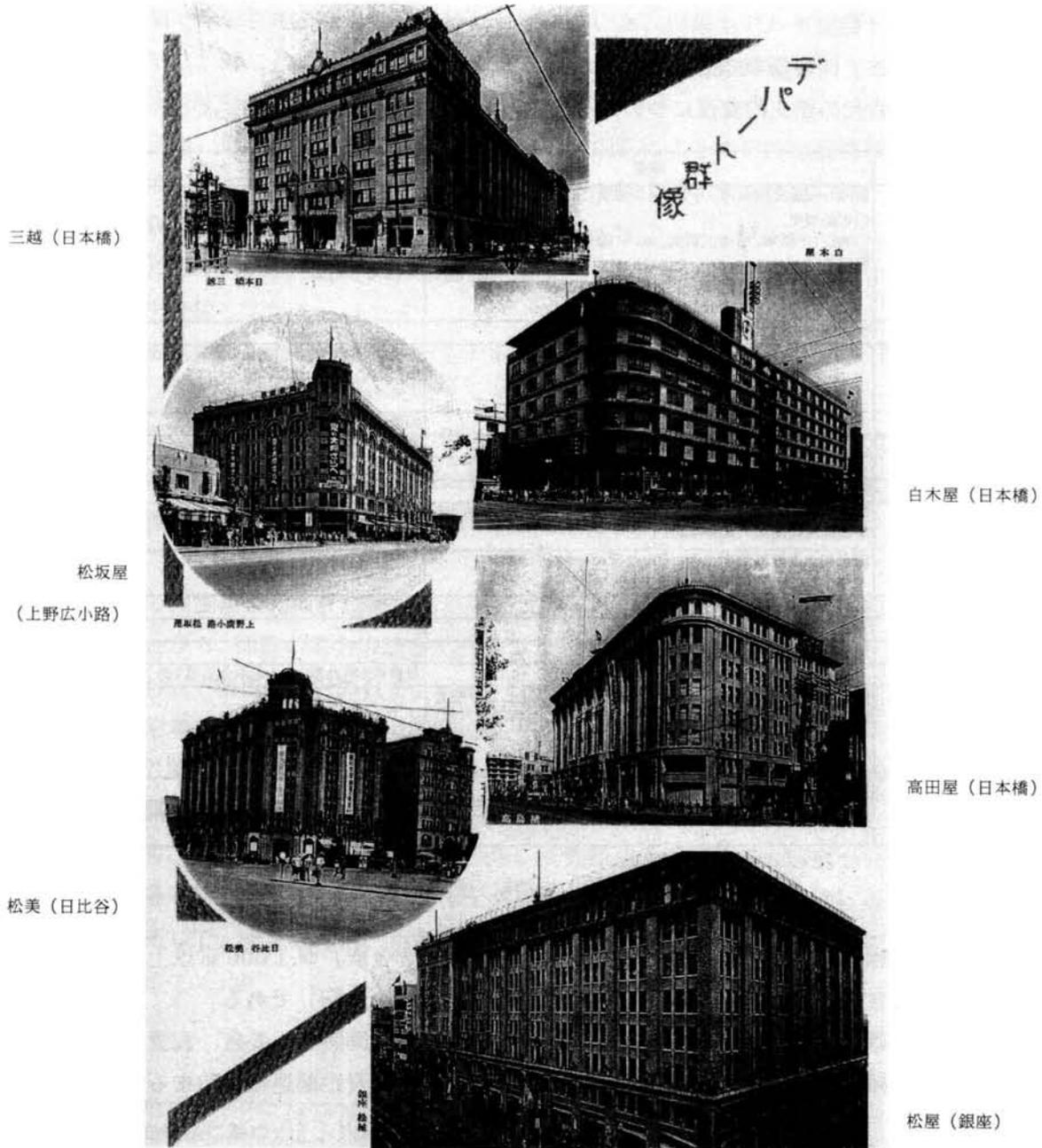


写真4-12 東京の百貨店 (『帝都の展望』1934年(昭和9))

このように駅と深く結びついた百貨店が多機能化していく過程は、近年の鉄道駅が単に交通拠点としての機能から多くの人々を集める様々な機能を複合的に包含していく過程と、本質的な必然性において極めて類似しているように思える。前述のように駅そのものが、ターミナルデパートとして百貨店を内包する駅も私鉄を中心に相当数認められる。駅の多機能化には、阪急百貨店を初めとする百貨店と駅の結びつき、多機能化による百貨店の都市施設化等と同様な必然性がそこに存在していたのではないかと考えられる。即ち、大量輸送機関と多機能化による総合的サービスが結びつくことによる集客効果と、大資本の事業収益の拡大が綿密に計算されていたと同時に、そこには大量の市民が利用する都市施設として負うべき社会的必然性も存在したと考えられる。

4-5 まとめ

本章に於いては、次の様な結論が得られた。

尚、駅の機能複合化の歴史的変遷についてその主要なものを表4-5に整理した。

年	商業	ホテル
1872年(明治5)	新橋～横浜間開業時、乃至はその直後に既に始まる ○新聞販売 ○物販(小間物、唐物)(新橋、品川、鶴見、神奈川、横浜の各駅) ○構内食堂(新橋、品川、神奈川、横浜、川崎の各駅)	
1885年(明治18)	駅弁販売が始まる(宇都宮駅)	
1885年(明治18)～1891年(明治24)		日本鉄道(株)による陸奥館(駅構内ではなかった)(宇都宮、郡山、仙台、盛岡、青森)
1906年(明治39)		山陽ホテル(下関駅)
1910年(明治43)		満鉄による奉天ヤマトホテル(奉天駅)
1915年(大正4)		東京ステーションホテル(東京駅)
1920年(大正9)	阪急の阪急ビルディング(白木屋、食堂、本社事務所等)	
1926年(大正15)	新京阪鉄道(株)による我国最初のターミナルビル(商業を含む多機能複合建築)(天神橋駅)	
1929年(昭和4)	阪急による世界最初のターミナルデパート(梅田駅)	
1932年(昭和7)	(財)鉄道弘済会設立	
1934年(昭和9)	東急による関東最初の東横百貨店(渋谷駅)	
1949年(昭和24)	民衆駅第1号(豊橋駅)	
1952年(昭和27)		民衆駅(福井駅)によるホテル第1号
1953年(昭和28)	鉄道会館事件(東京駅八重洲口本屋の民衆駅としての運営)・(国鉄最初のターミナルデパートとして大丸百貨店が入店)	
1973年(昭和48)	旅客ターミナル施設第1号(平塚駅)	
1974年(昭和49)	旅客ターミナル施設(名古屋駅)によるターミナルデパート第1号	旅客ターミナル施設(名古屋駅)によるホテル第1号

表4-5 機能複合化の変遷

(1) 駅の商業機能については、県庁所在地駅の72%(33駅)が1,000㎡以上の大規模な商業施設を現在、保有している。その内、百貨店については13%(6駅)である。

商業機能はほぼ、1872年(明治5)の鉄道創業時から新聞販売、売店、食堂といった旅客の利便施設として始まっている。明治20年ごろになり、鉄道の長距離運転が始まると駅弁の販売も行われている。

その後の商業機能集積の大きな促進要因には、(a)財団法人・鉄道弘済会、(b)民衆駅、(c)旅客ターミナル施設(駅ビル)の3つがあった。特に、民衆駅は鉄道会館事件を契機として、駅が都市との関連の中で捉えられ、駅の公共的性格について、そのあり方や位置づけが明確になされた点で意義は極めて大きい。

更に民衆駅の仕組みは旅客ターミナル施設へと発展し、今日の大規模な商業施設をはじめとする駅の多機能を推進することになった。

(2) 駅のホテル機能については、県庁所在地駅の35%(16駅)が現在、保有し、今後数年以内に更に、4駅で開業する計画が進んでおり、その時点では43%の駅が保有することになる。

駅のホテルは1906年(明治39)に国鉄が下関駅で開業した山陽ホテルが最初であった。日本鉄道(株)は駅の開業に先立って、1885年(明治18)頃から宇都宮、仙台等主要都市に直営の洋式ホテル・陸奥館を建設した。ホテルの建設位置が駅に隣接する駅構内ではなかったと推測され

ることから、本論では駅のホテルとしては扱われていないが、山陽ホテルを建設した山陽鉄道(株)と同様、私設鉄道では、既に鉄道黎明期から、鉄道とホテルを一体的に経営しようとする経営戦略をもっていたことは興味深い。

日露戦争の終了後、増加する外国人旅行者に対応して国鉄によるホテル建設を望む運動が起きるが結局、実現せず、駅のホテルとしては第2次大戦以前では山陽ホテルの他には、1915年(大正4)開業の東京駅の東京ステーションホテルのみであった。

尚、山陽ホテルは1946年(昭和21)に営業を廃止したが、東京ステーションホテルは現在もホテルとして営業を継続している。

戦後の駅のホテルは、民衆駅や旅客ターミナル施設によって実現している。

(3) 駅の構内営業の分野を調整するために、1946年(昭和21)に運輸省が定めた、「構内営業等各種業種の経営分界」は駅の機能として既に現在の複合化した駅の機能を想定しており、その後の駅の多機能化・複合化に少なからず影響を及ぼしたと推測される。

(4) 私鉄の駅の機能複合化は、創業が明治中期以降であり、国鉄のような関連事業に対する制約も少なかったことから、国鉄の場合の旅客ターミナル施設に相当する開発も、大正・昭和初期から、特に関西私鉄において積極的に行われた。

1929年(昭和4)の阪急百貨店の開業は日本で、そして世界でも最初のターミナルデパートとなり、その後の関西、関東各私鉄のターミナルデパート建設の先駆的役割を担った。

阪急の積極展開と期を同じくして、日本の百貨店は駅と深く結びついていくが、百貨店自身も単なる商業施設から、多機能化・複合化していった。食堂や屋上遊園地等を設備し、様々な催しを開催する等、娯楽場的性格を強め、市民の都市生活には欠かせない、都市計画的にも重要な都市施設となっていく。そして、その過程は、近年の駅における機能複合化の過程と本質的に類似していると考えられる。

脚注

¹ 大規模小売店舗立地法に基づくと、店舗面積1000㎡以上の店舗を大規模小売店舗と呼び、出店に当たり、行政への届け出と地元への説明会を義務付けている。この店舗面積規模以上になると周辺環境への影響が懸念されることから採られている措置であり、ここでも商業面積としてはこれを目安として調査することとした。

² 事業方式の中、連続立体交差事業、橋上駅、新幹線は何れも都市計画事業として計画されている。特に橋上駅という表現は駅の形状種別としても使われているが、橋上駅には必ず駅の表裏を結ぶ自由通路が併設されることから、都市計画事業として計画される。

³ 札幌駅の劇場は、1992年に開設されたが、現在仮設建築物であるため、1999年中に取り壊される計画である。

⁴ 日本国有鉄道：「日本国有鉄道百年史」、全21巻

⁵ 日本国有鉄道事業局：「関連事業のあゆみ」、p.3、1981・1

⁶ 同：pp.3~4

⁷ 同：pp.4~6

⁸ この記録は1870年12月12日(明治3)に設置された工部省の資料のうち、鉄道に関するものを集録したもので、現在、東日本旅客鉄道(株)本社に所蔵されている。

⁹ 前掲日本国有鉄道事業局：「関連事業のあゆみ」、p.5

¹⁰ ヴォルフガング・シヴェルブッシュ：「鉄道旅行の歴史—19世紀における空間と時間の工業化」、p.82、法政大学出版局、1982・11

¹¹ 前掲日本国有鉄道事業局：「関連事業のあゆみ」、p.6

¹² 日本国有鉄道：「日本国有鉄道百年史」、第1巻、p.30、1969・3

- ¹³ 前掲日本国有鉄道事業局：「関連事業のあゆみ」、p.8
- ¹⁴ 角野幸博：「都市のシンボル・ステーションホテル」、駅とまちづくり、p186、インターシティー研究会、1997・11
- ¹⁵ 日本国有鉄道仙台駐在理事室：「ものがたり東北本線史」、pp.153～154、1971・1
- ¹⁵ 種村直樹：「東京ステーションホテル物語」、p135、集英社、1995・10
- ¹⁷ 初田亨：「東京 都市の明治」、pp28～35、筑摩書房、1994・10
- ¹⁸ 株大林組：「新橋ステーションの復元を巡って」、季刊大林、No.6、特集「駅・ステーション」、pp11～12、1980・2
- ¹⁹ 前掲初田：「東京 都市の明治」、pp32～49
- ²⁰ 1878年（明治11）、箱根で開業した「富士屋ホテル」は現存する日本最古のホテルである。しかし、現存する日本最古のホテルとしては、1873年（明治6）、日光で貸し別荘を「金谷カッテージイン」という名称で開業し、後にホテルになった「金谷ホテル」を挙げる場合もある。（「winds」、p.42、JAL、2001・2）
- ²¹ パリの「リッツホテル」が1898年、ロンドンの「サヴォイホテル」が1889年の開業であり、西欧においても本格的ホテルが、かつての宮殿に替わり、華やかな社交の舞台となるのは、19世紀後半から20世紀前半のことであった。（「winds」、p.41、2001・2）東京の本格的ホテルとしての帝国ホテルの開業はその点で西欧の動向に十分に対応したものと言える。
- ²² 前掲種村：「東京ステーションホテル物語」、p137
- ²³ 運輸省鉄道総局業務局観光課：「日本ホテル略史」p55、1946
- ²⁴ 同：pp.76～79
- ²⁵ 駅のホテル以外については、第2次大戦前の昭和初期、国際社会で孤立していた政府は外国人観光客誘致を国策とし、昭和5年に発足した国際観光局が、地方自治体に特別融資をするという形で、ホテル建設の後押しを強力に進めた。融資の恩恵を受けたホテルは昭和8年開業の上高地帝国ホテル、昭和10年開業の雲仙観光ホテルなど全国で15ホテルを数えている。（「winds」、p.42、JAL、2001・2）
- ²⁶ 前掲角野：「都市のシンボル・ステーションホテル」、駅とまちづくり、pp188～193
- ²⁷ 前掲種村：「東京ステーションホテル物語」、pp.144～145
- ²⁸ 原武史：「民都大阪対帝都東京—思想としての関西私鉄」、pp.5～6、講談社、1998・6
- ²⁹ 山崎金一郎：「帝都の展望」、p.57、東京名所刊行会、1934・8
- ³⁰ 前掲日本国有鉄道事業局：「関連事業のあゆみ」、pp.11～12
- ³¹ 塩田道夫：「上野駅物語・上野と浅草を育てたふるさと駅」、pp.140～142、弘済出版社、1982
- ³² 前掲日本国有鉄道事業局：「関連事業のあゆみ」、pp.12～14
- ³³ 同、pp.15～21
- ³⁴ 藤島茂：「鉄道建築の発達—特に駅本屋の変遷について」、p.18、国鉄の建築、鉄道建築協会設計部、有明書房、1960
- ³⁵ 前掲日本国有鉄道事業局：「関連事業のあゆみ」、pp.64～67
- ³⁶ 同、日本国有鉄道事業局：「関連事業のあゆみ」、pp.183～184
- ³⁷ 初田亨：「百貨店の誕生」、pp.211～218、筑摩書房、1999・9
- ³⁸ 前掲ヴォルフガング・シヴェルブッシュ：「鉄道旅行の歴史—19世紀における空間と時間の工業化」、p.234～242
- ³⁹ 浅野素女：「パリ二十区の素顔」、pp.95～97、集英社、2000・3
- ⁴⁰ 前掲初田：「百貨店の誕生」、pp.225～227
- ⁴¹ 同、pp.258～261
- ⁴² 同、pp.255
- ⁴³ 前掲山崎：「帝都の展望」、p29

第5章 駅の機能複合化と駅の都市性

前章では、県庁所在地駅の機能複合化の現状を把握した上で、鉄道創業期から今日まで、商業やホテル等、駅の本来機能以外の機能がどのようにして駅に取り込まれ、現状に至っているかについて、一部私鉄の事例も参考にしながら、全国的な事例と傾向から、その端緒や要因の分析と考察を行った。

本章においては、具体例として札幌駅を選定し、前章の考察結果の検証、補強により、更に駅の機能複合化の考察を深度化する。そのため、現在の5代目札幌駅に至る、歴代駅の機能複合化の要因と進捗状況を調査し、特に成長過程にある札幌の街と札幌駅の機能複合化の相互関係について考察を行う。

又、札幌駅の機能複合化の進捗により、駅に一種の都市性が生まれていると思われるが、本章では、その都市性とその変容について考察し、都市性を定量化する手法として「複合比」による評価手法を提案し、その妥当性について考察を行う。

5-1 札幌駅の歴代駅と機能複合化

検討に当たり参考のため、歴代札幌駅の駅舎平面図と駅舎の写真を図5-1、図5-2、写真5-1～写真5-4に整理した。

(1) 初代駅（1880年～1882年）

① 幌内鉄道の開業

初代札幌駅は1880年（明治13）幌内鉄道・札幌～手宮間の開通に伴い開業している。幌内鉄道は当初から幌内炭鉱の石炭を小樽港に運搬することを主たる目的として手宮～幌内間の鉄道として計画されたもので、札幌までの開業は言わば暫定開業の意味合いが強かった。初代駅も木造、平屋建て、床面積36㎡、石炭庫と水槽各1基、本線1本、測線3本と、最小限の停車場設備のみを備えたものであった¹。

幌内鉄道の建設を指導したアメリカ人技師、ジョセフ・U・クロフォードは工費と工期の圧縮のため、ルートの設定に既に開通していた札幌馬車道を最大限利用した。札幌に入ってからでは当時、幹線道路の1つである空知通りに乗り入れている。空知通りは開拓使本庁敷地の北側を東西に走り、駅は開拓使本庁土塁の北東端の位置に置かれた。当時の札幌の市街地からすると、やや北のはずれということになる。（図5-3参照）

開拓判官島義勇は本府札幌の地を東西に走る幅60間（109m）の大通りを設け、それを境に以北を官地、以南を町屋とする都市計画を定め、その建設は現在の南1条から北3条、東1丁目から西2丁目辺りを中心に始められ、明治の初期には既に東1丁目と西2丁目の間の大通り以南、南1条付近は飲食店や旅人宿がある商業区域として整備されていた。1871年（明治4）遊廓設置に伴い、この区域の私娼を置く接客業者の全てが現在の薄野に移転している。薄野は現在の南4条通り、南6条通り、西3丁目通り、西5丁目通りの土堀で区画されていた。遊廓は人口定着の施策として、開拓使が実施したものと言えるが、1920年（大正9）には創成川の東、菊水に移転され、薄野地区は映画館、料亭、カフェ等で構成される歓楽街へと変化していった²。

札幌駅の開設当時はこの中心部は既にかかなりの成熟をみていたと推測されるが、クロフォードには駅の位置決定に当たって、中心部との関わりを重要視した形跡はない。幌内への早期延長と札幌

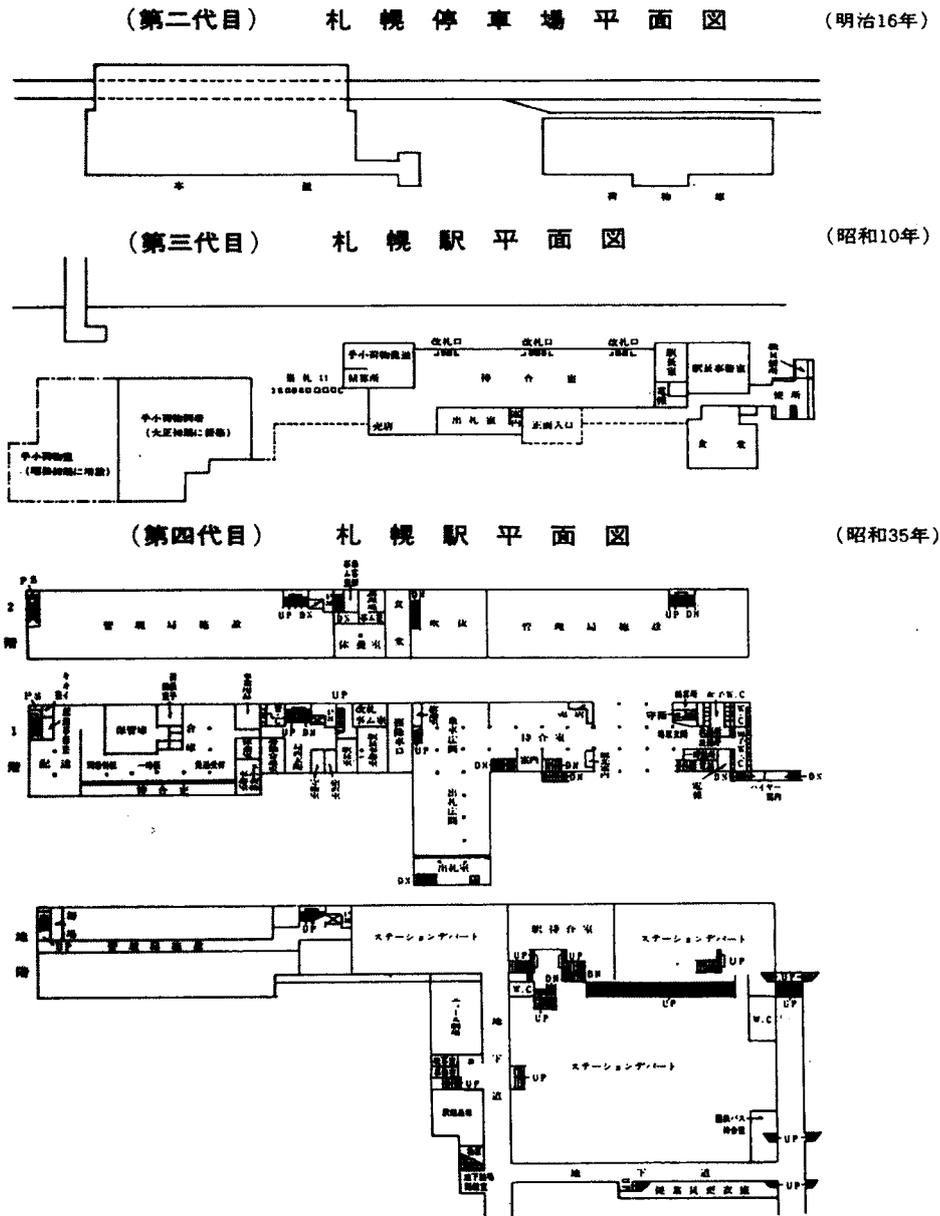


図5-1 歴代札幌駅の駅舎平面図<表示年時点>

(『札幌駅百年史』、札幌駅百年史編纂委員会、1980・11)

馬車道の活用を考えると当然の位置決定とも言える。

その後、札幌駅開業によって、駅と中心部を結ぶ駅前通りの往来が多くなり、市街地中心部は駅前通りと南1条通りの交差する辺りへと、次第に西側に移動していく。

札幌の人口も、札幌駅開業前年の1879年(明治12)には7,452人であったものが、札幌駅開業1年後の1881年(明治14)には8,843人(19%増)と急増し、1883年(明治16)には、1万人の大台を越えている³。

②北海道行幸とお召列車

1881年(明治14)、明治天皇の北海道行幸の際、幌内鉄道・手宮～札幌間にお召列車が走っている。7月30日東京出発、8月27日青森着、29日朝8時半、艦船扶桑に乗艦して小樽へ向け出発、30日午後5時30分手宮鉄道棧橋に到着、休息の後、午後6時45分手宮駅を出発し、



写真5-1 2代目札幌駅

(『札幌駅百年史』、札幌駅百年史編纂委員会、1980・11)



写真5-2 3代目札幌駅

(北海道旅客鉄道㈱提供)



写真5-3 4代目札幌駅

(北海道旅客鉄道㈱提供)

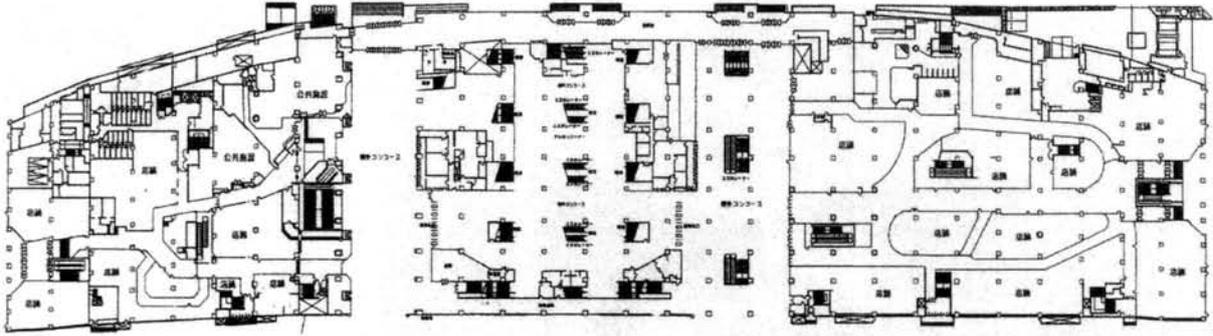


図5-2 現行札幌駅（5代目）の駅舎平面図（1F）《1989年（平成1）11月開業時》（北海道旅客鉄道提供）



写真5-4 現行（5代目）札幌駅《北口》（筆者撮影）

午後9時に札幌に到着、直ちに豊平館に入る⁴。手宮～札幌間の所要時間は2時間15分である。開業当初の時刻表によると、手宮～札幌間の所要時間は、途中で住吉、銭函の2駅に停車して2時間30分となっていた⁵。

小樽行幸時の様子を描いた錦絵（写真5-5）によると、その物々しい警護の状態と国家の威信を表現するきらびやかな演出が伺える。

一方で、当日の函館新聞の記事に次のような記述があり、当時の国民もその演出に参加して、群衆となって歓迎した様子がよく分かる⁶。

「夫より銭函駅御通過の時は殆ど八時過ぎなりき。御沿道戸毎に国旗と球燈を掲げ、拝観人は処処に群衆せり」

創業直後の幌内鉄道（全国で3番目の開業）でお召し列車が運転されたことの意味は大きく、政府の鉄道網建設による全国統治の意図が伺え、明治以降、都市の建設に当たり、鉄道、そして駅が国家権力の儀式の有効な装置として使われていくことを、この時既に物語っている。第6章において、駅の公共性を考えるとき、天皇行幸とお召し列車は日本の表見的公共性の代表的具現の場として重要な要素となる。

（2）2代目駅（1882年～1908年）

1882年（明治15）、幌内鉄道の札幌～幌内間延長開業に伴い、2代目札幌駅が新築された。木造平屋建て697㎡、本線、副本線各1本、側線4本を設備し、初代の駅に比較すると駅設備は

格段に整備されている。

2代目駅の開業時点で駅機能以外の構内売店など旅客便利施設が設置されたという記録はない。しかし、前述したように、1872年（明治5）の新橋～横浜間の鉄道開設時には、既に新聞の立ち売りが行われ、横浜駅の構内売店、新橋駅の構内食堂が営業を開始していることから、10年後の2代目札幌駅の開業時にも何らかの構内での営業がなされたという推測は十分に可能であろう。駅構内の土地使用料を納入したいという1882年（明治15）当時の願書が発見されていることからその可能性は高い⁷。

1890年（明治23）には札幌駅で高田文蔵による弁当、寿司、饅頭の呼び売りが始まり、その後、駅の立ち売りが定着していく⁸。日本最初の駅弁が日本鉄道(株)の宇都宮駅で販売されてから5年後のことである。

1896年（明治29）に「待合茶屋及貨物取扱人取締内規」が制定されており、待合茶屋や荷扱い所などもこの頃には既に出店されていたようだ。

幌内鉄道は官設鉄道として建設・開業されたが、1889年（明治22）北海道炭鉄鉄道に払い下げられ、営業は民間に移管される。その後、1906年（明治39）鉄道国有法により、再び国に買収されている。当時、日本の官設鉄道は工部省の所管であったが、幌内鉄道は開拓使の事業として位置づけられていたため、開業当初は開拓使所管であった。1882年（明治15）11月の開拓使廃止に伴い、工部省鉄道局に移管されたが、1883年（明治16）の工部省の廃止により、

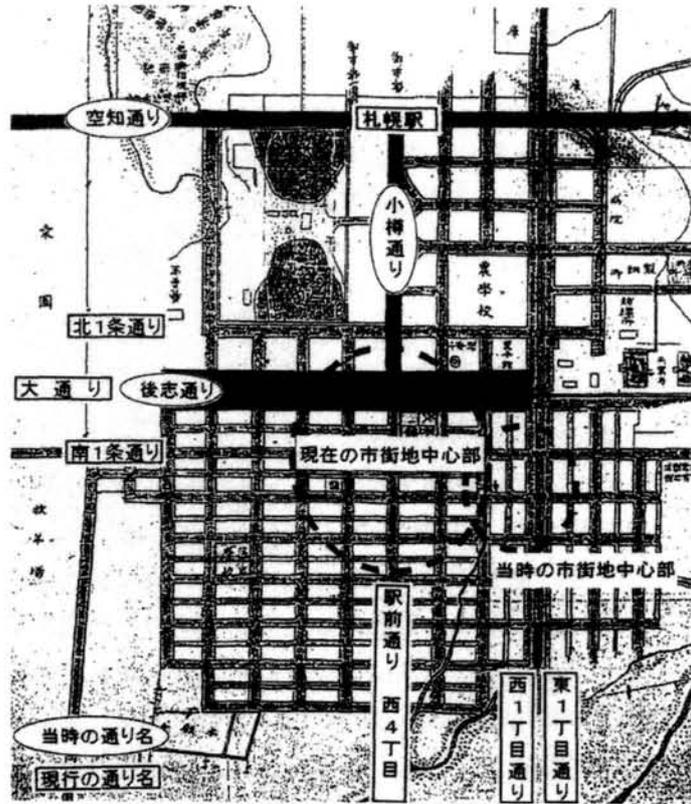


図5-3 札幌市街概略図《明治14年》

（北海道行政資料課蔵の原図に筆者加筆）



写真5-5 小樽行幸時の錦絵
（『北海道の鉄道・米寿のあしあと』、札幌鉄道管理局、1969・4）

今度は農商務省に移管されている。これも北海道の鉄道が拓殖的施策としての側面を持っていたことによる例外的な措置であったと思われる。1886年（明治19）になって、全国の官設鉄道と同様に内閣鉄道局に移管された。（前章 図4-1参照）

この間、札幌駅の旅客と貨物の取扱量は増加し、1890年（明治23）駅本屋、荷物庫を増築、1898年（明治31）西側跨線橋設置、1899年（明治32）駅本屋増築、ホーム拡張等が行われている。

（3）3代目駅（1908年～1952年）

1908年（明治41）3代目札幌駅が開業した。これはその前年、2代目札幌駅の西側半分が焼失したことに伴い新築されたものである。古川源二郎の設計によるもので2代目水戸駅を模したと言われている。木造2階建て、延床面積2,765㎡、ネオ・ルネッサンス様式のシンメトリーで端正な駅舎で、伊藤組の施工であった。

現在までの調査では、3代目札幌駅の詳細図面は見当たらない。しかし、見本としたとされる1903年（明治36）建設の2代目水戸駅の詳細図面がJR東日本水戸支社に保管されていることが、今回の調査で明らかになった。明治期の駅舎の詳細図面は資料として非常に貴重であるため、本論の資料編に収めることとした。（資料5-1）

駅舎の新築に当たって、1、2、3番線の各ホームも改修され、駅の機能は質的にも高まった。更に、飛躍的に増加する乗降客に対応して、1934年（昭和9）には4、5番ホームを増設、1949年（昭和24）には東跨線橋も新設している。

3代目札幌駅の開業2年後の1910年（明治43）、駅前に五番館百貨店が札幌での最初のデパートとして開店した。これは1893年（明治26）、農産種苗機械や雑貨の販売を目的に既に開店していた五番館札幌興農園の経営を小田良治が引き継ぎ、業態を変えたものであった⁹。1905年（明治38）、東京での三越のデパートメント・ストア宣言から5年後のことである。五番館百貨店の建物は2階建て、煉瓦造で3代目札幌駅とともに、駅前の表情を構成する象徴的な建物であった。（写真5-6）

駅前通りには山形屋、旭屋など多くの旅館が並ぶようになり、駅前地区が次第に活性化していく。

1910年（明治43）には助川貞二郎らが設立した合資会社の経営による馬車鉄道が平岸村から駅前まで走っていた。1918年（大正7）開道50年記念博覧会開催に合わせ、助川らは馬車鉄道を電車で切替え駅前通りに路面電車を開通させた。これを1927年（昭和2）札幌市が買収し市電としている¹⁰。札幌駅前から中島公園までの部分は停公線とよばれ、これらにより、駅前と市街地中心部との連続性が一段と高まり、中心部が次第に駅前通り寄り（西側）に移動拡大していく。

1936年（昭和11）、財団法人鉄道弘済会札幌支部が創設された。東京、名古屋、門司、大阪、広島、仙台に次ぐ全国7番目の支部であった¹¹。鉄道弘済会が財団法人として認可された1932年（昭和7）から4年後のことであり、その年には早くも札幌駅待合室で営業を開始している。それは小規模だが駅構内の商業機能として各駅に次第に定着していく。尚、鉄道弘済会については第4章4-3に詳述している。

昭和初期の写真（写真5-2）で見ると、駅前広場にはバスや自動車の駐車スペースも十分に整備され、路面電車を含めて札幌駅には駅と市街地中心部を結ぶ重要な交通結節点機能が強化されて



写真5-6 駅前通りと五番館百貨店(新札幌市史:第三巻通史三)

いったのがよく分かる。

このように駅と市街地中心部が強く結ばれていったことで、図5-4-1～図5-4-6の札幌市街地図から明らかなように、札幌の街はこの間、札幌駅開設当時の市街地中心部(東1丁目～西2丁目、大通り～南1条)から主に駅側及び北側が次第に整備・拡張され、南側への整備・拡張は極めて限られたものになっている。

こうして3代目駅舎は4代目駅舎に取って代わられるまでの45年間に渡って、札幌の象徴的な公共施設として市民に親しまれた。

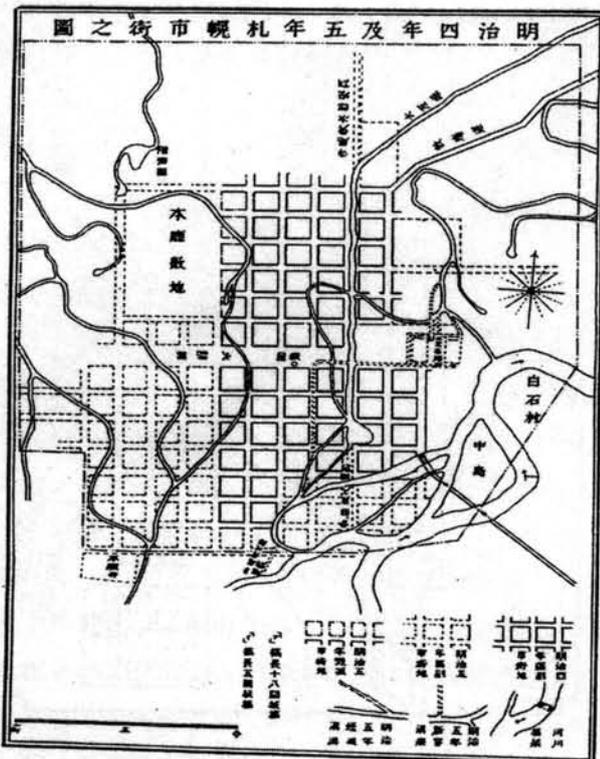


図5-4-1 明治四年乃五年札幌市街之図
(札幌市史・政治行政篇)

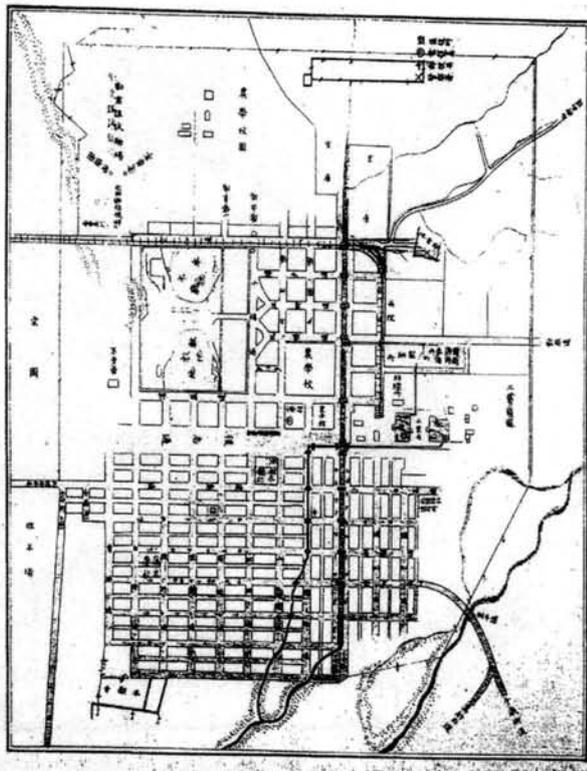


図5-4-2 札幌市街概図《明治14年》
(北海道行政資料課蔵)

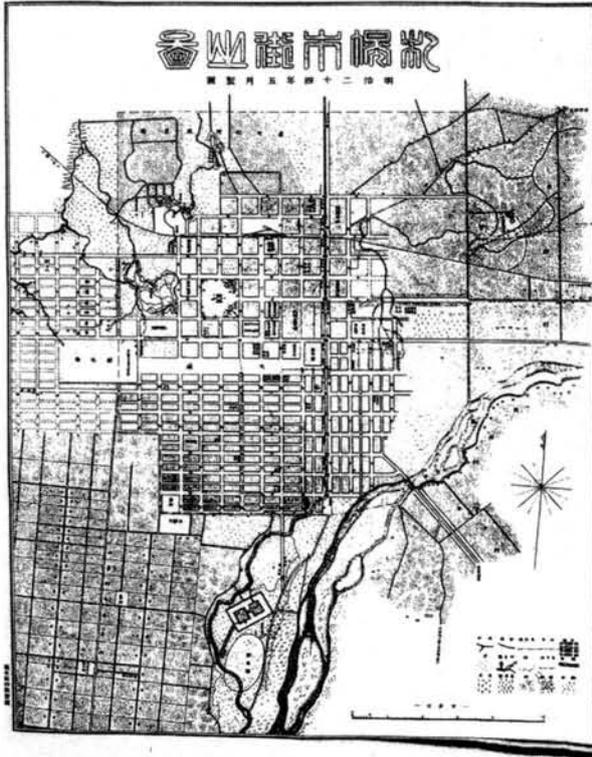


図5-4-3 札幌市街之図《明治24年》

(北大図書館北方資料室蔵)

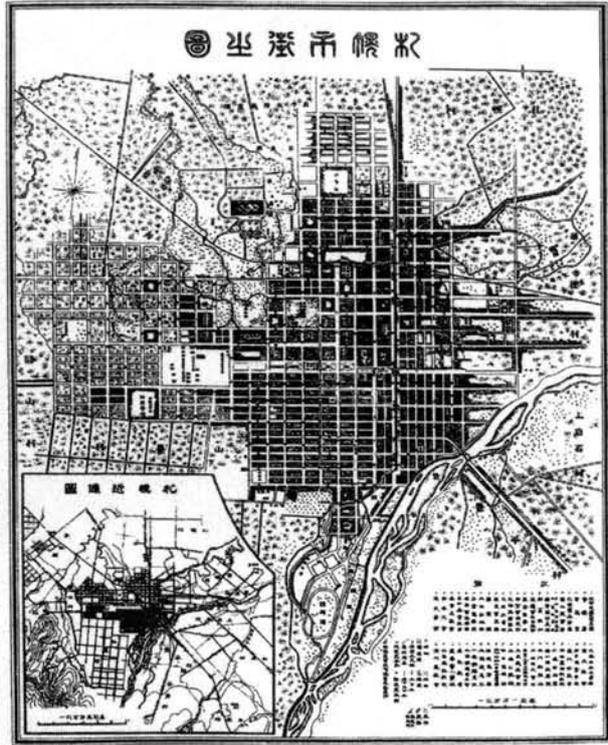


図5-4-4 札幌市街之図《明治36年》

(札幌市教育委員会蔵)

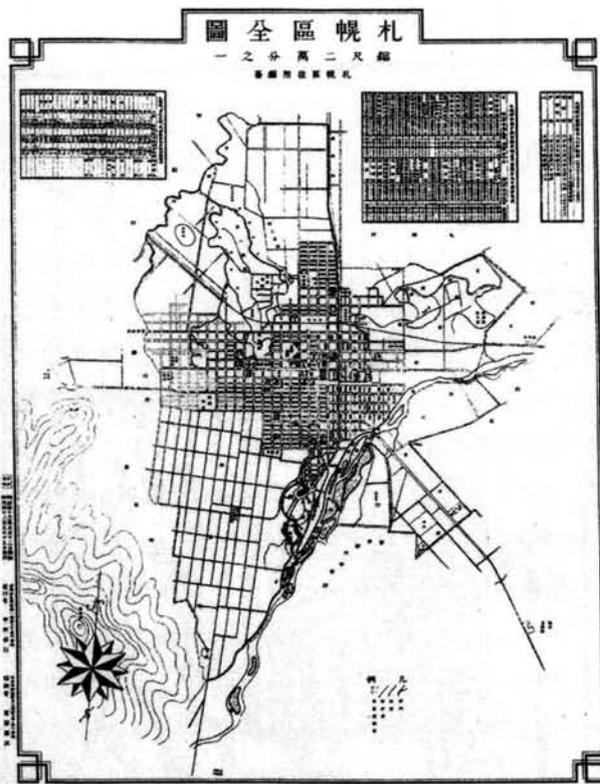


図5-4-5 札幌区全圖《明治23年》

(札幌市教育委員会蔵)

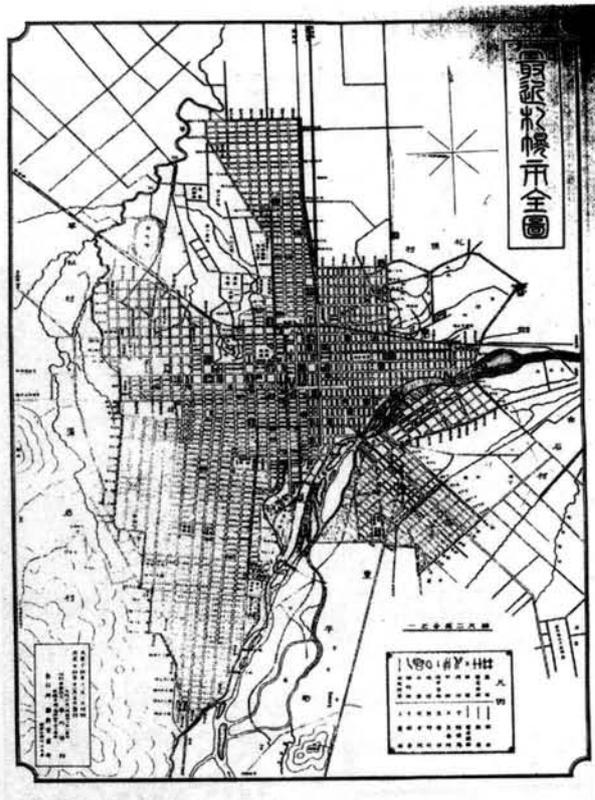


図5-4-6 最新札幌市全圖《大正14》

(札幌市教育委員会蔵)

(4) 4代目駅(1952年～1988年)

①民衆駅

4代目駅は全国9番目の民衆駅(第4章4-3参照)として計画された。計画に当たっては札幌駅の客貨を分離し、旅客専用駅としての設備の拡充を行い、複合機能の建築物として駅本屋、鉄道管理局事務所等の鉄道側施設と民間の商業施設を併設するものであった。RC造(一部鉄骨造)、地下1階～地上4階の建物で、1階は駅、2階以上が札幌鉄道管理局その他事務所、地下に商業施設という内容であった。工事は建物を東西で2つに区分し2期に分けて施工された。1951年(昭和26)に着工し、翌1952年(昭和27)には東側建物1階部分の乗車広間、待合室、出札室等の駅施設が竣工し、一部供用を開始した。同年更に、東側建物の竣工に合わせ新駅舎の開業式が行われ、地下の商業施設も開業した。1957年(昭和32)、鉄道管理局の事務所機能を持つ西側建物の竣工で民衆駅としての札幌駅は完成する。建設費については、1階の旅客施設の2分の1と地下階の商業施設部分を札幌市が民間資金を取りまとめて負担している。ステーションデパートと名付けられた商業施設の延床面積は1,722㎡で札幌市の推薦する地元業者が入店している。(写真5-7)

その後、1965年(昭和40)5階部分を増築(鉄道側事務所機能)した。1971年(昭和46)冬季五輪開催に併せ、地下鉄南北線が開通すると地下鉄札幌駅との連絡地下道が整備され、札幌駅でも地下の出・改札口の新設、駅本屋の増築等が実施される。その時点での民衆駅建物の延べ床面積は25,397㎡となっている。

4代目札幌駅は駅と都市の関わりが駅舎建設の事業方式として反映された民衆駅であったが、その平面形状にも都市を強く意識した計画が認められる。戦後のこの時期の地方都市の駅の平面計画は手小荷物の無償同時輸送制度の廃止と、旅客の取扱方法が変化したことによって戦前の駅とは大きく異なるようになった。特に駅の機能は通勤ラッシュ時の旅客をさばくことに重点が置かれ、大部分のラッシュ時旅客は乗降いずれかの一方方向に流れることから、乗降を分離せず、これを集約する傾向が強い。例えば、図5-5の熊本駅の配置図と駅舎平面図の事例に示すように、駅の平面は開放的で比較的スパンの小さな建築物が桁方向に長く、直線的に配置されることが多くなった¹²⁾。

ところが札幌駅はまるで駅前通り、そして市街地中心部に向かって一部を突き出すような丁字型平面形状をとっている。それは都市から駅に至る旅客の動線上に駅本屋、即ち駅機能を配置することを優先しようとする意思を感じさせる。その突き出した部分には出札室と乗車広間が配置されている。駅と都市の連続性と機能的融合を強く意識した平面形状と言える。(図5-1参照)

しかし、同様な平面を持つ駅舎は1954年(昭和29)竣工した、同じ民衆駅の金沢駅にも認められるが、その他には例がない。札幌駅と金沢駅は同一の設計思想の基に設計された(又は同一の設計者)と推測される。(図5-6 金沢駅の配置図と駅舎平面図参照)

その間、民衆駅が完成した1957年(昭和32)には定山溪鉄道が札幌駅に乗り入れを開始している。(1968年(昭和42)には廃止)

1963年(昭和38)、新たに札幌駅北口が開設され、翌年には駅本屋547㎡が完成し、併せて(株)北口ステーションストアによる店舗が開業している。これはこの頃には既に札幌駅北側の都市化の規模が無視できない状況になり始めたことを意味している。

尚、それにさきがけ交通量の増大に対応して札幌駅に隣接する西5丁目通りには1932年(昭和7)跨線道路橋が架けられ、踏切を廃止し立体化交差化が実施されている。民衆駅として建設された4代目駅舎は3代目駅舎の南側に建設されたため、駅前広場は狭隘になった。その中にタクシ



写真5-7 ステーションデパート《札幌駅(民衆駅)の地下階》(札幌ステーションデパート:『三十年の歩み』)



写真5-8 札幌駅名店街《駅前広場下・地下街の開発》(札幌駅地下ビル(株):『創業十年史』)



写真5-9 札幌ターミナルビル《旅客ターミナル施設・駅ビル》(札幌ターミナルビル(株):『10年の歩み』)



写真5-10 札幌駅高架下開発《商業施設・パセオ》(札幌ステーション開発(株)提供)



写真5-11 JRシアター《札幌駅構内の仮設劇場》(JRシアターの会提供)



写真5-12 札幌駅前広場下の地下街開発《地上に顔を出す商業施設(アピア)のアトリウム》(札幌駅地下街開発(株)提供)

ーブル、自動車駐車場が整備され、北5条通りに面してバスターミナル機能も完成し、交通結節点機能は増強されたものの、次第に駅前の交通渋滞が都市問題化してくる。1971年(昭和46)冬季五輪開催に併せた地下鉄南北線の開通に伴い、駅前通りの市電は廃止される。

②地下街の開発

1972年(昭和47)の冬季五輪開催に向けて地下鉄南北線の建設計画が進められていた19

70年(昭和45)、札幌駅地下ビル(株)は札幌駅前広場西側地下部分に地下街として商業施設を開発する計画(延床面積5,058㎡)を決定した。札幌駅地下ビル(株)は当時の国鉄が法的に出資を制限されていたため、国鉄の意思が反映できる地下街開発の事業主体として財団法人鉄道弘済会の子会社としたものであった。冬季五輪の開催には多少遅れたものの地下街は1972年(昭和47)に札幌駅名店街という名称で開業した。(写真5-8)

地下鉄駅が札幌駅近傍地下に開設され、札幌駅地下部の商業施設に地下街商業施設が加わり、札幌駅は交通結節点機能と商業集積を一気に高めることになった。

丁度その頃、札幌駅前では冬季五輪開催に合わせて、東急デパートも開店している。

③旅客ターミナル施設(駅ビル)の建設

1971年(昭和46)の施行令改正により旅客ターミナル事業への出資が可能となったのを受け(第4章4-3)、1975年(昭和50)札幌駅東側用地の開発の事業主体として札幌ターミナルビル(株)が設立された。国鉄、札幌市などが出資する第3セクターであった。SRC造、地下3階~地上10階、延床面積90,400㎡の開発ビルは、札幌駅の東端に駅前広場に面する形で併設された。(写真5-9)

商業施設、駐車場の他に地上1階部分にはバスターミナルが計画され、バスターミナルには国鉄バス、市営バスを初め、北海道の主要バスが集約された。1978年(昭和53)に開業した商業施設には「そごう百貨店」がテナントとして入店している。この段階で札幌駅前には「五番館」、「東急」、「そごう」の3百貨店が並ぶことになった。

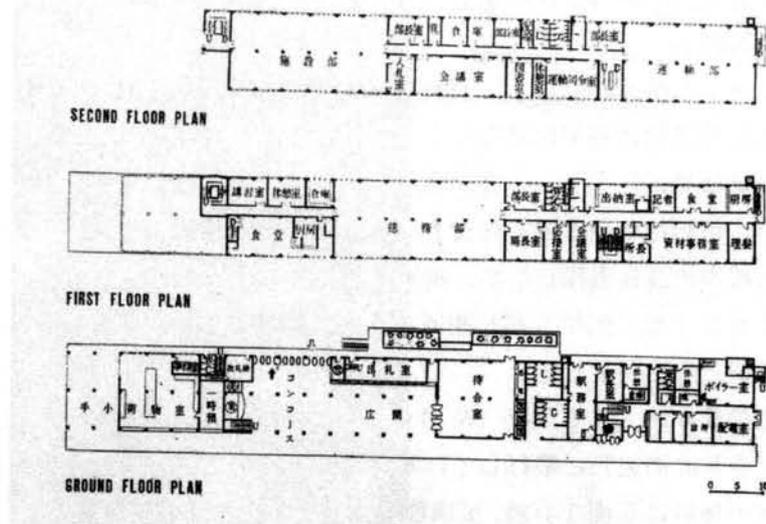


図5-5 駅舎平面図《3代目・熊本駅》

(『国鉄の建築』、鉄道建築協会、1960)

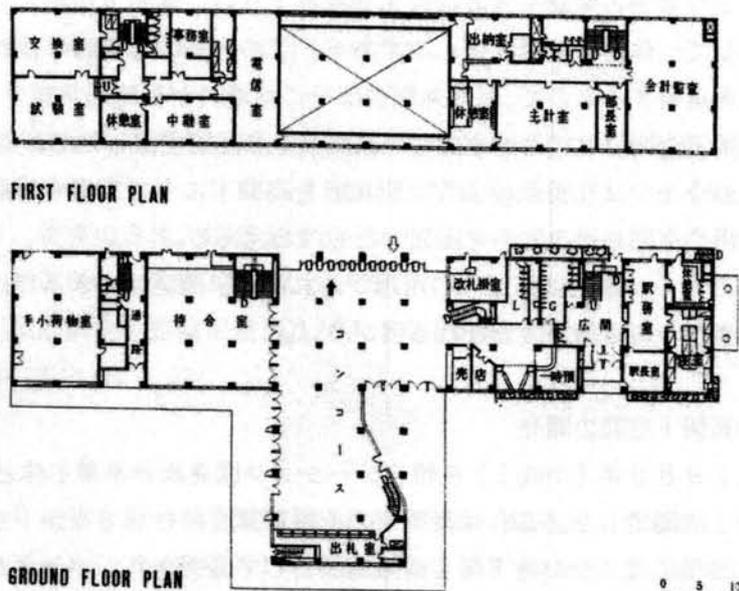


図5-6 駅舎平面図《3代目・金沢駅》

(『国鉄の建築』、鉄道建築協会、1960)

(5) 5代目駅(1988年～)

①高架駅

1976年(昭和51)、函館本線札幌駅付近連続立体交差事業の都市計画決定、翌年の事業認可により札幌駅は高架駅になることが決定する。札幌市は1967年(昭和42)の手稲町合併により市域は更に拡大し、1972年(昭和47)には政令指定都市に移行している。札幌市の拡大に伴い、市街地の南北の一体化を阻害している鉄道を高架化するという施策は日本の他都市の事例からも都市の成長過程として一般的である。

1981年(昭和56)鉄道高架化工事に着工し、1988年(昭和63)には5代目札幌駅が高架駅として開業した。

その前年、1987年(昭和62)には国鉄は分割民営化され、北海道の鉄道は北海道旅客鉄道(株)(JR北海道)に移行している。

駅の施設は5面10線、延床面積13,000㎡で在来線の駅では日本有数の規模である。出札、改札、みどりの窓口、待合室などの駅機能は南北を結ぶ2本のコンコースに挟まれる形で高架下1階に全て集約された。(図5-2参照)

高架駅は通常2つのタイプに分類される。

1つは名古屋駅や大阪駅に見られるように、高架下空間と高架外駅舎部分を建築的には、駅施設として一体的に計画するものである。この形式は客動線の流れ方や効率と共に、建築としての居住性を重視するもので、高架外駅舎部分には職員が長時間執務する出札室、駅務室などの業務機能を、高架下空間には待合室や旅客の流動部分を配置するものである。

もう1つは札幌駅のように駅機能を高架下に全て集約するもので、この形式は居住性よりも土地利用や空間利用の効率を優先したものと言える。

しかし、最近は高架外の用地があれば、駅機能はできるだけ高架下に配置し、商業など多機能な開発ビルの建設が優先される例が多い。

②高架下空間の開発

1989年(平成1)札幌ステーション開発(株)が事業主体となる高架下商業施設(愛称:パセオ)が1次開業した。これは高架下の札幌駅部を挟む形で高架下空間を新たに開発したものである。更に翌年には、その地下階も商業施設として開発され、パセオが全面開業する。この商業施設はRC造、地下1階～地上1階(一部2階)、延床面積56,590㎡の大規模なものである。(写真5-10)

この時点で札幌駅は駅ビルタイプ、地下街タイプ、高架下タイプの3つのタイプの旅客ターミナル施設を全て保有することになった。

③駅周辺の面的整備

1993年(平成5)鉄道の高架化により発生した鉄道南側の駅跡地とその周辺用地の面的整備を目的として、土地区画整理事業の都市計画決定、及びその事業認可が行われた。そして同年にはこの跡地を暫定利用する仮設劇場(JRシアター:1000席)が開業し、ミュージカル専用劇場として道内からの広い交流を誘発している¹³。(写真5-11)

高架駅開業後も4代目駅舎にあった北海道旅客鉄道(株)の本社機能が1995年(平成7)この事業によって、桑園駅に支障移転し、4代目駅舎は解体撤去されている。



写真5-13 札幌駅の複合
開発ビル《南口（模型）》
（札幌駅南口開発㈱提供）

又、区画整理事業により駅前広場が従来の12,000㎡から19,000㎡に拡大されたことから、その拡大後の駅前広場の地下部分を地下街として増改築することになり、1996年（平成8）地下街の都市計画の変更手続きがなされた。そして1999年（平成11）新しい事業主体である札幌駅地下街開発㈱による地下街商業施設（愛称：アピア）がリニューアルオープンした。（写真5-12）

この事業主体は従来の地下街事業者であった札幌駅地下ビル㈱にJR北海道や札幌市が増資する形で生まれた第3セクターであり、従来のステーションデパート㈱、及び札幌ターミナルビル㈱の地下街部分についても営業譲渡を受け、従来の3地下街事業者を一本化したものであった。この時点で地下街商業施設は延床面積29,800㎡の規模に膨らんでいる。

尚、これらに平行して札幌駅の北口駅前広場も整備が進められ、1998年（平成10）駅前広場地下には公共駐車場と融雪槽が完成している。

④鉄道跡地の開発計画

鉄道跡地については延べ床面積280,000㎡の多機能な複合開発ビル（駅施設、百貨店、専門店、ホテル、オフィス、シネマコンプレックス、劇場等）の建設が2003年の開業を目途に進められている。（写真5-13）

この時点で札幌駅には大規模な都市機能が集積され、商業面積だけをみても、新たに140,000㎡が加わり、駅周辺地区と市街地中心部の商業面積は逆転する。そして鉄道高架化で広範囲にわたる南北市街地の一体化が進み、開発余力の大きい駅北側の市街地が、今後整備されてくると、札幌市は駅北側市街地と現在の市街地中心部をも包含する札幌駅周辺を中心核とする厚い都市構造に移行していく可能性が高いと言える。（第3章3-2参照）

以上述べてきた、札幌駅とその機能複合化の変遷について年表を作成し、表5-1に示した。

代目	年月	札幌駅施設の概要	周辺環境の概要
1代目	1880・11 (明治13)	木造平屋建て(仮停車場) 駅舎36.3㎡	幌内鉄道・札幌～手宮間開業
2代目	1882・12 (明治15)	木造平屋建て 駅舎697.3㎡	11月・幌内鉄道・札幌～幌内間開業
	1889・12 (明治22)		北海道鉄道(株)に経営移管
	1890・3 (明治23)	駅本屋、荷物庫を増築	4月・駅弁(弁当、すし、饅頭等)が売られる
	1898・6 (明治31)	跨線橋を新設	
	1899・3 (明治32)	乗降場上屋を新設	
	1906・10 (明治39)		鉄道国有化法により北海道鉄道(株)を国が買収
	3代目	1908・12 (明治41)	木造2階建て 延面積2,765㎡ 設計:古川源二郎
1910 (明治43)			馬車鉄道(平岸村～駅前)開通
1918 (大正7)			路面電車が駅前通りに開通(昭和46廃止)
1934 (昭和9)		4、5番ホーム新設	
1936 (昭和11)			(財)鉄道弘済会札幌支部設立、札幌駅で駅構内売店(道内第1号店)を開店
1949・12 (昭和24)		東跨線橋新設	6月・公共企業体日本国有鉄道の発足
1950・6 (昭和25)			北海道開発庁の発足
4代目	1952・12 (昭和27)	民衆駅(全国9番目)として開業、RC造、地下1階～地上4階	地階にデパート、1,722㎡(札幌ステーションデパート)と映画館が開業、2階以上は国鉄事務所
	1957・6 (昭和32)	西側庁舎増築(2期工事分)	西側庁舎は国鉄事務所となる
	1958・6 (昭和33)	札幌駅は旅客駅となる(客貨分離)	ステーションデパート増床(南口駅前広場東側)4,851㎡
	1964・1 (昭和39)	北口駅本屋完成 床面積547㎡	北口ステーションストア開店
	1965 (昭和40)	5階部分の増築完成(3期工事分)	5階は国鉄事務所となる
	1971・12 (昭和46)	地下出・改札口新設 地下鉄との地下連絡通路新設	地下鉄南北線開通(札幌駅近傍地下に地下鉄駅)
	1972・3 (昭和47)		札幌駅南口駅前広場西側地下に地下街開店、床面積5,058㎡(札幌名店街)
	1977 (昭和52)		函館本線札幌駅付近連続立体交差事業・事業認可
	1978・9 (昭和53)		札幌ターミナルビル開業、床面積90,400㎡(百貨店、専門店、バスターミナル)
	1987・4 (昭和62)		国鉄民営分割・北海道旅客鉄道(株)発足
5代目	1988・11 (昭和63)	高架駅、RC造、1階駅施設(13,000㎡)、2階ホーム	地下鉄東豊線開通(札幌駅近傍地下に地下鉄駅)
	1990・11 (平成2)		駅部の高架下商業施設(パセオ)グラントオープン、地下1階～地上1階、床面積56,590㎡
	1993・7 (平成5)		駅構内にJRシアター開業(ミュージカル専用劇場、1,000席)
	1995・11 (平成7)		北海道旅客鉄道(株)本社、桑園駅に移転
	1998・3 (平成10)	北口駅前広場整備完了 地下駐車場(200台)、融雪槽(24万トン)、バスバースタクシースクール、自家用車乗降バース	
	1999・10 (平成11)	南口駅前広場拡大整備完了予定	南口駅前広場地下街増改修完了予定(事業主体:札幌駅地下街開発(株))
	2003・4 (平成15) (予定)		複合開発ビル開業予定(オフィス、ホテル、シネマコンプレックス、デパート、専門店、劇場等)、床面積280,000㎡(事業主体:札幌駅南口開発(株))

表5-1 札幌駅の機能複合化の変遷(年表)

5-2 札幌駅の機能複合化の評価

前述の調査結果から札幌駅の機能複合化については、次のように評価をまとめることができる。

(1) 札幌駅の機能複合化の時代区分

I期(1880年～1951年)

旅客の利便施設として駅の構内に売店や食堂が設置されていた時代であり、顕著な複合化は認められない。

II期(1952年～1977年)

戦後間もなく建設された民衆駅を機会に、地下街を含め複合化が急速に進んだ。

III期(1978年～1987年)

駅ビルの開業により、商業面積が著しく増加し、駅ビルにはバスターミナルも併せて整備された。

IV期(1988年～)

鉄道の高架化で駅が高架駅になったことに伴い、駅近傍の高架下空間と鉄道跡地が開発され、商業施設を初め、更に大規模な都市機能が集積される。ホテル、オフィス、劇場、映画等、従来駅に無かった機能も複合的に加わっていく。

(2) 札幌駅の機能複合化促進要因の分析

①複合化は戦後の民衆駅から始まり、駅ビルと鉄道高架化がそれを更に促進する契機となった。特に札幌駅の場合、民衆駅が地下部分に商業施設を持ったことの意味は大きい。その後、15年の間に民衆駅の地下商業施設を核にして隣接する駅前広場下に地下街が次第に増築されている。他都市に見られるように民衆駅の商業施設が地下でなく地上に配置されていたら、商業集積のこれほど急速な拡大は考えられなかったであろう。積雪寒冷地に於いて周辺建物と地下で接続された地下商業施設の役割は極めて大きい。

駅ビルは1971年(昭和46)の国鉄法施行令改正で、国鉄の駅ビルへの出資が可能になったことにより実現したが、その原型は民衆駅にあり、駅ビルは民衆駅の発展系と考えられる。その点で駅ビルによる複合化は民衆駅と一体で評価することが妥当であろう。

鉄道高架化の複合化促進効果は特に著しく、将来、札幌の都市構造を大きく変え、高架駅が札幌の中心核として駅の最終形態になっていく可能性は高い。

②民衆駅は鉄道側と都市側の共同事業として進められ、駅ビルのバスターミナル施設と鉄道高架化は都市計画事業として実現している。札幌駅と市街地中心部を結ぶ交通手段も馬車鉄道、路面電車、地下鉄、バスターミナル等が逐次整備され、次第に機能を向上した。札幌駅の機能複合化は都市側と鉄道側の施策の融合の結果、生まれたものとも言える。

5-3 機能複合化に伴う駅の都市性とその評価手法

(1) 駅の都市性

以上見てきたように、駅の機能複合化は都市の成長と複雑に関連しながら、変容していく。そのため、機能複合化の評価には、鉄道駅と都市の両面からの様々な視点を必要とする。

駅の機能複合化によって、様々な都市機能が駅に集積され、駅が新しい都市の基本単位として位置づけられることにより、駅には一種の『都市性』といった性質が生まれると考えられる。ここでは、この『駅の都市性』を機能複合化の評価項目の1つとして、その評価手法を検討する。

都市性といっても、抽象概念であり、それを定量的に表現することは今後の研究を待たなければならぬ。只、それを構成する要素には、安全性、公共性、賑わい性、利便性、快適性、コミュニティ性、文化性といったことが考えられる。

機能複合化の初期段階には、資本の原理からしても、他に比較して収益性の高い商業機能が優先されることになるが、複合化が進むに連れ、商業以外の様々な機能が付加されることになる。例えば、商業施設も一般的には賑わい性、利便性、コミュニティ性といった要素を構成することから、都市性の評価項目として商業集積（商業店舗面積）を対象することも考えられる。しかし、複合化により駅が商業施設で埋め尽くされ、駅が物流装置と化することで駅の都市性が高まるとは決して言えないであろう。従って、都市性を商業集積のみで評価することは危険である。

多機能がバランスよく配置され、都市性を構成する各要素を調和よく醸成していることが都市性が高いと言える。そのためには、公共施設に代表される事業収益性の低い機能も適度に配置される必要がある。そこで建築物を用途別の収益性から見てその財産価値を評価することから、機能複合化による駅の都市性の評価を試みた。即ち、駅には商業施設は必ず、優先的に配置されているという前提条件の下に、商業施設以外にも収益性の低い建物が適度に配置され、複合機能を持つ駅建物の財産価値が下がるにつれ、商業施設のみの場合に較べ、駅の都市性は高まると仮定する。

(2) 複合比の定義

複合比とは一棟の建物（この場合、複合施設を持つ駅と考える）の中の基準とした部分の専有部分を100とした場合の各階・各用途・各位置別の価格格差指数と定義する¹⁴。

ここでは用途別の複合比を用いて駅の駅施設以外の用途別建物価格格差を評価することとする。

e_i ; 用途別複合比 A_i ; 用途別延べ床面積 E ; 駅の平均複合比
とすると、

$$E = \frac{\sum e_i \times A_i}{\sum A_i} \quad (1)$$

駅の平均複合比が大きいことは、駅の複合施設の中で、収益性の高い商業施設が占める割合が大きく、複合比が小さいことは収益性の低い、文化施設、宿泊施設等も相当程度包含し、比較的都市性が高いと言える。

(3) 札幌駅の平均複合比の試算

前項で調査した札幌駅の機能複合化とその進捗状況から、札幌駅の平均複合比を試算し、機能複合化の変遷を相対的に評価、考察することを試みる。

1998年（平成10）の札幌市中央区内の需要動向と賃貸事例¹⁵から実質賃料を査定し用途別複合比を試算すると表5-2の値になる。ここでは専門店（レントブル比50%）の用途別複合比を100とする。

尚、専門店の用途別複合比を100とすると、他のそれぞれの用途別複合比は次のようになる。

専門店の実質賃料を f_s 、レントブル比を l_s とし、求める用途の実質賃料を f_i 、レントブル比を l_i とすると、用途別複合比 e_i は

$$e_i = 100 \frac{f_i \cdot l_i}{f_s \cdot l_s} \quad (2)$$

レントブル比とは建物面積中の貸付可能面積割合をいう。

札幌駅の用途別建物面積の変遷を前項の調査に基づき、表5-3に示す。

表5-2、表5-3の数値を用い、(1)式より計算された札幌駅の駅施設以外の建物の平均複合比とその変遷は、図5-6のようになる。

それによれば、複合比の低下は民衆駅の場合が特に著しい。これは民衆駅が2階以上に国鉄の大規模な業務機能を持ったことによるものである。その後、地下街や駅ビル等の増床に対応して複合比は増加し、鉄道高架化後の跡地開発によって再び低下する。しかし、鉄道高架化から跡地開発までには10年を越える年月を必要とし、都市性向上の効果も民衆駅の場合に較べると小さい。いずれにしても複合比から評価すると、駅の機能複合化によって駅の都市性を高めたのは民衆駅と鉄道高架化と言える。

(4) 札幌駅の機能複合化の評価と課題

鉄道高架化後の跡地開発では大規模な商業機能が更に導入されるにも係わらず、札幌駅の複合比が低下し、都市性向上の視点からは評価される。経済効率性の最も高い、商業機能のみに依存せず、劇場や映画等の文化機能や宿泊機能が導入されることによるものである。しかし、駅の複合比の適正なレベルや機能の適正な構成割合等は駅によっても異なり、今後の研究に待たなければならない。

尚、現状では文化施設についても、シャワー効果を期待して、商業施設の集客装置として導入される場合も多い。所謂、文化を商品化する傾向が強くなると、文化が商業色の強いものになり、本来の文化性とは遊離したも

のになる可能性も生まれる。都市性の評価を行う場合に十分な配慮を要する点であろう。

用途	実質賃料	レントブル比(%)	複合比	備考
商業 専門店	21,000円/月・坪	50	100	構内店舗・地下街店舗
商業 大規模店	9,900円/月・坪	100	94	百貨店・キーテナント
ホテル	6,600円/月・坪	100	63	シティーホテル
オフィス	13,300円/月・坪	65	82	
劇場	3,000円/月・坪	100	28	ミュージカル専用劇場
映画	8,000円/月・坪	100	76	シネマコンプレックス

5-4 まとめ

本章では次のような結論が得られた。

(1) 札幌駅は当時の札幌の市街地からすると、やや北のはずれの位置に創設された。しかし、駅前通りに相当する西4丁目通り(当時の街路名;小樽通り)や、当時の市街地中心部とも繋がる道路網も既に整備されており、他都市に較べ駅の

表5-2 複合比の試算

時代	I 期		II 期		III 期		IV 期	
	3 代目	4 代目	4 代目	5 代目	5 代目	6 代目	7 代目	
時期	1908 ~ 1951	1952 (昭和27)	1965 (昭和40)	1972 (昭和47)	1978 (昭和53)	1990 (平成2)	2003 (平成15)	
商業	駅店舗	70	70	300	300	300	500	500
	地下街			4,851	9,909		21,300	29,800
	百貨店					83,400	83,400	179,300
	専門店		1,722	1,722	1,722	1,722	43,100	79,100
	小計		1,792	6,873	11,931	95,331	148,300	288,700
オフィス		5,184	13,338	13,338	13,338	13,338	28,800	
ホテル							19,800	
劇場						2,500	6,300	
映画							9,000	
合計	70	6,976	20,211	25,269	108,669	164,138	352,600	

表5-3 札幌駅の用途別建物延べ床面積の変遷 (単位: m²)

機能複合化には比較的有利な立地にあったと言える。

駅が創設され、駅前に百貨店や旅館が建つようになり、駅と市街地を結ぶ馬車鉄道等の都市内交通機関も整備されてくると、次第に駅前周辺が活性化し、市街地中心部との連続性も高まった。その結果、南1条から北3条、東1丁目から西2丁目付近にあった市街地中心部が駅前通り寄り（西側）へ移動拡大していった。

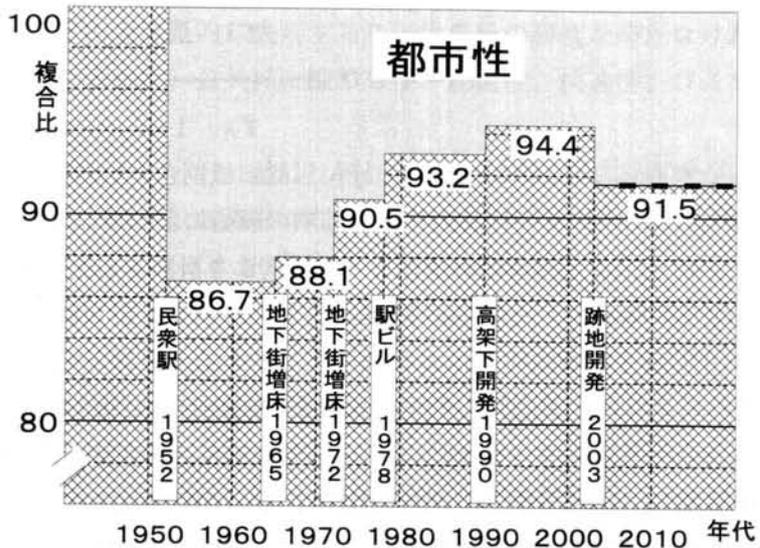


図5-6 札幌駅の複合比の変遷（都市性の変化）

（2）札幌駅の機能複合化は4つ

の時代に分けられるが、複合化促進の大きな要因は民衆駅と旅客ターミナル施設（駅ビル）、鉄道高架化であった。特に民衆駅の地下商業施設は積雪寒冷地に於ける都市的役割が大きく、以後、それを核として地下商業施設が駅前広場や高架下に拡大していったことから、機能複合化には著しく貢献している。

（3）本章で提案した駅の複合比は駅の機能複合化がもたらす駅の都市性の評価手法の1つとして考えられる。複合比で評価すると、札幌駅の場合、その都市性を高めたのは民衆駅と鉄道高架化であったと言える。

（4）現状では駅の複合比は駅の機能複合化の時系列的な比較評価に止まるため、今回提案の複合比は相対的評価手法と言わざるを得ない。今後は、絶対的評価のため、それぞれの駅に求められる固有の都市性と地域性に基づいた最適な駅の複合比と駅の諸機能間の適正な構成等を検討する必要がある。

脚注

¹ 北海道旅客鉄道開発事業本部：「札幌駅・116年の軌跡」、p.90、北海道ジェイアール・エージェンシー、1996・12

² 札幌市教育委員会辺：「札幌の通り」、p.72、1991・9

³ 札幌市：「札幌市史」、第2巻

⁴ 「米寿のあしあと」編纂委員会：「米寿のあしあと」、p.62、札幌鉄道管理局、1969・4

⁵ 同：p.58

⁶ 岩見沢市・三笠市：「幌内線史」、p.36、1988・3

⁷ 前掲北海道旅客鉄道開発事業本部：「札幌駅・116年の軌跡」、p.124

⁸ 同：p.124

⁹ 同：p.147

¹⁰ 同：p.145

¹¹ (財)鉄道弘済会：「鉄道弘済会北海道支部史」、p.6、1964・4

¹² 藤島茂：「鉄道建築の発達—特に駅本屋の変遷について」、pp.16～17、国鉄の建築、鉄道建築協会設計部、有明書房

¹³ JRシアターの会：「北海道における劇場の経済波及効果調査」、pp.124～127、1999・11

¹⁴ この複合比は経済学で通常用いられる「効用比」と同一の主旨のものである。

¹⁵ 北海道旅客鉄道：「札幌駅南口総合開発に関する検討調査」、pp.5～9、日本不動産研究所、1998・9

第6章 駅の機能複合化と駅の公共性

これまで述べてきたように日本の駅では機能複合化、多機能化が進み、駅にはそれだけで1つの都市の基本単位となりうるような大規模な商業機能を始めとする様々な都市機能が内包されるようになった。その結果、駅は新しい都市の基本単位として一種の都市性を備えるようになったが、その都市性のあり方によっては、公共性を初めとする駅本来の機能や特性が阻害される可能性も生じている。そして駅は、多くの市民が日常的に接するだけに、人間の生き方や価値観までも規定する可能性をもつ公共的な施設である。本章では駅の形態や機能の歴史的変遷を調査することから駅の機能複合化が駅の公共概念に与える影響について考察を行う。

尚、改札口、コンコース、待合所の配置状況等、駅の平面レイアウトも駅の機能として、公共概念を検討するに当たっては重要な要素となるが、本論ではこれら駅の本来施設は一定の整備がなされているとの前提に立ち、検討の対象とはしていない。

6-1 公共性と公共空間特性

公共性や公共概念に関する研究については、ハンナ・アレント¹、リチャード・セネット²、ユルゲン・ハーバーマス³、中川理⁴、桜井哲夫⁵等の業績がある。

(1) ハンナ・アレントは、公共領域のモデルを古代ギリシャの共和制の形態に求めている。公的な生活は、市民の広場（アゴラ）で行われるものであって、現世的有用性から離れた言論（会議、裁判）や共同の行為（闘技）だけが「公的」であった。「公的領域」の特性は、そこでの現象が万人に開かれている「公開性」と、そこにいる人々にとって共通の世界が存在する「共通性」にあった。そこでは自分の生命や生活を維持し、種を保存するための家の生活や要素は「私的」なものとして排除され、逆に「私的領域」は、主観的な経験の中に閉じ込められ、個人の生命的寿命を越える恒久性を欠くとしている。（石田潤一郎⁶：「公共空間の概念—その変容」から一部引用）

(2) 桜井哲夫によれば、このように区分された「公的領域」と「私的領域」の考え方は、その後ローマ法の諸定義の中で伝えられ、「公人」と「私人」を対比させる思想を生んでいる。公共性とは「公的な事柄」のことであり、市民が一般的に利用できるもの、事柄を指し、私人の財産に適用される法の範囲外に置かれたものを意味していた。しかし、封建制領主支配の中世の時期には、こうした公共概念は実態とは異なったものとなり、「領主」が「公的」と同義語になっていく。即ち、私的領域と区分される公的な世界は具体的なものとしては存在しなかった。しかし一方で、領主や君主がその社会的地位を誇示しようとする公の場での儀礼、作法の中に、ユルゲン・ハーバーマスが指摘する、「表現的公共性」というべきものが存在していたという。

(3) リチャード・セネットは、近代の逆説として公共性の喪失が起こっているという。近代市民社会は、万人に開かれた公共性を求めて成立したものであるが、市民階級が育つと逆に家族や友愛関係といった私的な領域への関心が肥大化し、やがて公的な領域を浸食することになったとしている。

ユルゲン・ハーバーマスは近代社会においては、公的領域と私的領域の区別が曖昧化し、様々な領域への国家権力の介入によって市民が公の場で議論し、公論を形成していく市民的公共性が変質したことを指摘し、それを「再封建化」と言っている。

ハンナ・アレントは近代社会において、主観的な経験の中に閉じ込められていた私的領域が「社

会制度」によって支配されるという事態が生まれ、それは結局、私的領域と公的領域の区別を完全に消滅させ、両者がともに社会的領域に侵さることになったという。

(4) 中川理は公共空間を「距離感」の場としている。公共施設の宿命として市民と施設の間には、ある種の距離が介在する。公共であることは不特定多数の人々を受け入れることが前提になるが、多様な人々が集うのであれば、特定の個人と「公共」が一体になるのは不可能であり、どうしてもそこには距離が介在するとしている。

これらの研究成果に基づくと、公的領域と私的領域の区分そのものが時代状況により変化し、必ずしも一定せず、公共性は西欧社会においてもその基盤は脆弱なものであったと言える。しかし、「公的」と「私的」の領域区分が曖昧になっても、公共概念の特性として、万人に開かれた「公開性」と、人々にとって共通の世界があるという「共通性」は一般論として不可欠の特性であると考えられる。更に、公共概念の特性を具体的な公共建築とそれが生み出す公共空間を対象に抽出していくと、中川の指摘する「距離感」という新たな公共概念特性が顕在化してくると言える。

本論では公共建築としての性格が強い駅を対象とすることから、以上の「公開性」、「共通性」、「距離感」の3つの特性を公共建築とその公共空間が本来、普遍的に所有すべき公共空間特性と定義し、駅の公共概念とその変容を考察するにあたり、評価の基準とする。

6-2 駅の公共空間特性の構成要素

公共空間特性を構成する要素について、公共的性格の強い駅の場合では次のように考えることが可能である。

(1) 「距離感」と「駅の様式性」

一般的に公共建築に求められる象徴性は前述の公共空間がもつ「距離感」によってもたらされると考えられる。そして距離感は建築の意匠、規模、形状、様式等による建築表現（これらを本論では「様式性」と定義する）から端的に生まれたものである。そこで「駅の様式性」は駅の公共空間特性「距離感」を構成する要素と考える。又、本来、象徴的意味合いは長い文化的経験の上に成立するものであるから、駅には人間の寿命を越える恒久性が求められる。

(2) 「公開性」と「駅の機能」

駅の様々な機能は不特定多数の人々に対し、公開され、利用されることが必要である。そこで「駅の機能」は駅の公共空間特性「公開性」を構成する要素と考える。

(3) 「共通性」と「駅の事業方式」

駅建設に適用される事業方式(都市計画事業、民間開発等)や建設経緯、建設資金の性格等によって、そこに市民参加や地元参加の可能性がある場合には、駅は市民に共通のものとなり、そこには駅に対する共有意識が生まれやすい。そこで「駅の事業方式」は駅の公共空間特性「共通性」を構成する要素と考える。

以上により、駅の公共空間特性とその構成要

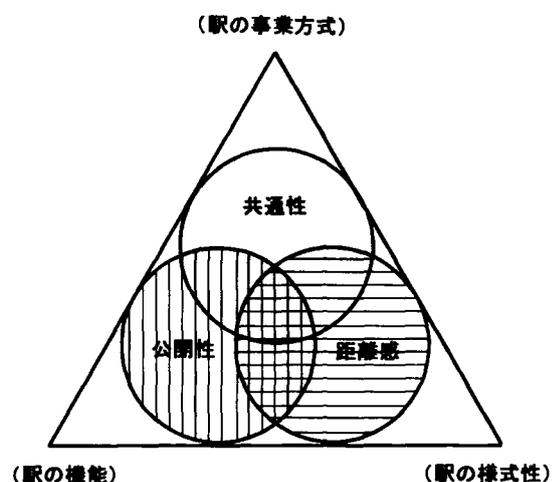


図6-1 駅の公共概念図

素の関係を概念図として表現すると図6-1のようになる。図6-1は3つの駅の公共空間特性構成要素を頂点とする三角形によって駅の空間を表し、その中にそれぞれの公共空間特性を保有する空間が存在することを示す。頂点の構成要素に最も近いところに、それぞれに対応する公共空間特性を三角形の2辺に接する円として配置している。従って円が重なる程、公共空間特性は充実し、空白部分は公共空間特性が介在しない空間を意味している。

6-3 県庁所在地駅の実情調査

本論では県庁所在都市の主要駅（西欧でいう中央駅に相当する駅）を県庁所在地駅と言うこととする。

JR旅客6社の協力を得て、第4章4-1で述べた調査と同時に、県庁所在地駅46駅の初代駅から現行駅までを対象に次の事項について調査を行った。

①建設時期（開業時期）、②存置年数、③駅の形状（地平駅、橋上駅、高架駅等）、④駅の形態（建築様式、当時の写真）、⑤駅の構造（木造、RC造等）、⑥駅の規模、⑦建て替えの動機（災害、老朽、機能改良、都市計画、新幹線建設等）、⑧駅の関連施設と規模（百貨店、ホテル等）、⑨駅建設の事業方式（民衆駅⁷、利用債⁸、都市計画事業等）

JR各社とも県庁所在地駅について、それらの初代駅から現行駅まで、整理された資料として、駅の諸元を一元的に管理しているところはない。そのため種々の雑誌や個人が所有する国鉄時代の部内資料や建築図面から個々の駅に関する断片的な情報を拾う作業が相当量に達した。国鉄時代は東京の本社で情報の一元的管理がなされていたが、そこで駅の諸元に関する資料や情報が保有されていたとしても、現在のJR各社に組織的な承継は行われていない。国鉄本社が所有していた全国的な駅関連の資料も1987年（昭和62）の民営分割時に一部、（財）運輸調査局に移管されているが、多くは逸散し、所在箇所も定かでない。特に初代駅に関するものになると東京駅や京都駅等、特別な駅を除き関係資料や写真も極めて少ない。

そのような状況の中で、今回の作業は本論の目的に加え、駅の歴史的資料の収集整理の側面からも有意義であったと思われる。

6-4 県庁所在地駅の諸元

(1) 現行駅の諸元

前項の調査結果に基づいた、県庁所在地駅の現行駅46駅の諸元（形状、構造、関連施設、駅建設の事業方式等）については、第4章4-1、表4-1に示した通りである。

(2) その他

県庁所在地駅の歴代駅の開業時期、存置年数等、その他の諸元についても、(1)の諸元とあわせて資料6-1に整理している。

世代数	駅数	駅名
初代	1	東京(丸の内)
2代目	7	福井、奈良、山口、松山、高知、佐賀、大分
3代目	20	青森、福島、浦和、千葉、富山、金沢、甲府、名古屋、神戸、和歌山、鳥取、松江、岡山、徳島、高松、博多、長崎、熊本、宮崎、鹿児島
4代目	12	盛岡、仙台、秋田、山形、横浜(東口)、長野、静岡、津、大津、京都、大阪、広島
5代目	5	札幌、宇都宮、前橋、新潟、岐阜
6代目	1	水戸
33代目(平均)	46	初代駅から現行駅まで、154駅を対象

駅の世代数について
 ①天災、戦災の罹日ごともなう仮駅舎は世代数に含まない。(ただし、10年以上存置した場合は世代数に数える。)
 ②新幹線等、建替改良工事に伴う仮駅舎は世代数に含まない。
 ③新幹線の単独駅が在来駅に併設される場合は、在来駅の世代数に含まない。
 ④新幹線駅と一体的に改良された在来駅は世代数を含む。

6-5 県庁所在地駅の歴史的変遷

(1) 駅の恒久性

①駅の世代数

表6-1 駅の世代数

県庁所在地駅46駅は表6-1に示すように平均3.3代目である。結果的に調査対象駅は初代駅から現行駅までの154駅である。

初代駅の原型を留めているのは、途中で戦災の修復工事等が実施され、不完全ではあるが東京駅（丸の内）のみである。

②駅の寿命（駅の恒久性）

46駅の初代から先代駅まで、108駅の寿命を建設年別、構造別に整理すると、図6-2のようになる（東京駅のみ現行駅の存置年を寿命としている）。これによると次のような特徴が認められる。

(a) 人間の寿命を仮に70年とすると、それを超えている駅は2駅のみである。寿命が50年を超えているものでも17駅（11%）と極めて少ない。

(b) 鉄道創業期に建てられた初代駅は極めて短命なものが多いが、2代目駅になると、木造駅であっても40～50年の比較的長期間、駅として存在している。これについては、鉄道創業期の当時には未だ、駅の機能や必要規模等が十分に把握されていなかったため、初代駅はその後の鉄道旅客の急増に対応できず、比較的早期に駅の建て替え、改良が行われたと推測される。2代目駅については、鉄道営業の経験を経て、将来的需要と駅の求められる機能にも、ある程度対応できる施設であったと考えられる。

(c) 戦後の1950年（昭和25）から1965年（昭和40）頃に建設された駅はRC造にもかかわらず、20～40年後には再び建て替えられている。この間に建てられたRC造の駅には3代目の駅が多いが、戦前に建てられたRC造の駅に比べて著しく短命で、2代目の木造駅よりも短命なものが多い。これについては、RC造の3代目駅が建設されてから20～40年後、日本の公共投資が河川や道路といった国土建設から生活基盤整備へとシフトし、次第に都市改良に向けられたことに起因すると推測される。駅も連続立体交差事業等の都市計画事業として、都市改良政策の中で、経年にかかわらず、改築されていったことが要因と考えられる。それに伴い、この頃から高架駅や橋上駅が急増している。（図6-4参照）

(2) 駅の様式性

①駅の規模

駅の世代別の平均建築規模を図6-3に示す。

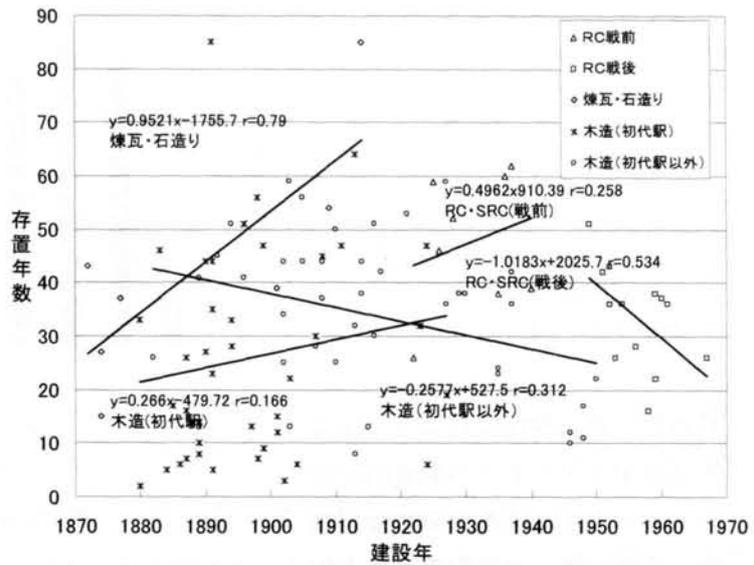


図6-2 駅の寿命

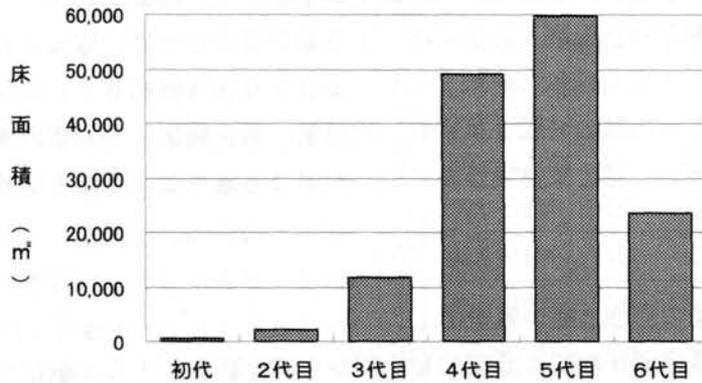


図6-3 駅の世代別平均建築規模

駅の規模は時代とともに大きくなる傾向が認められるが、建て替え時や駅ビル開発に伴う規模拡大が顕著である。

②駅の形状

154駅の形状別、時代別の建設数を整理すると図6-4のようになる。

鉄道創業期、幹線建設期の1910年（明治43）までが駅建設のピークであり、県庁所在地駅では、東京駅、和歌山駅、高知駅等6駅を除く、40駅全てがそれまでに初代駅の建設を終えている。その後は2代目、3代目駅への建て替えを中心に駅建設が続いているが次第に減少していく。

県庁所在地駅46駅の中、13駅が戦災を受け、戦後これらの復旧改築が進められ、やがて復興期の1950年（昭和25）～1960年（昭和35）には再び、駅建設のピークとなる。この時期までの駅の形状は東京駅、神戸駅、名古屋駅、大阪駅の4駅を除き、全てが地平駅であった。その後も一定の駅建設が続くが、前項でも述べたように1960年以降、高架駅と橋上駅が増加している。

③駅の形態と駅の類型化

県庁所在地駅46駅の初代駅から現行駅まで154駅について、駅の建築様式と駅の形態に基づく類型化を試みたが、32駅については写真や資料が不十分なため、122駅について図6-5のように7タイプに類型化した。この7タイプの駅数は表6-2のようになる。（資料6-2参照）

駅の歴史的変遷は国鉄の管理運営組織や鉄道の建設改良の歴史と密接に関連するが、それらにつ

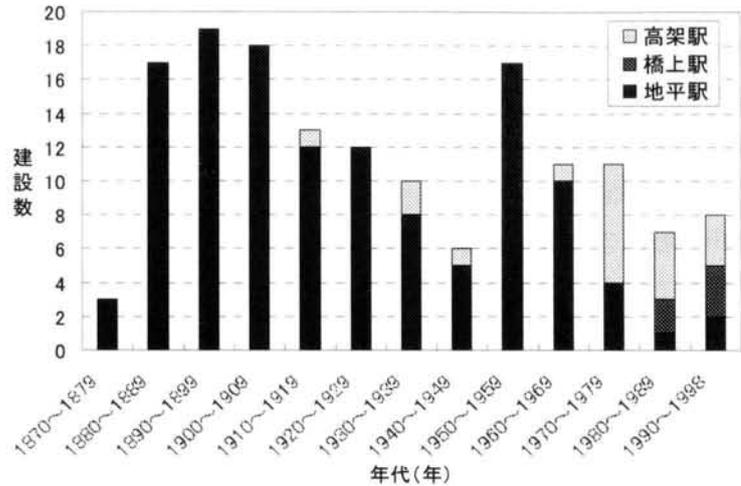


図6-4 形状別・時代別建設数

タイプⅠ	タイプⅡ	タイプⅢ	タイプⅣ
大阪駅・初代・1874年・明治7	青森駅・初代・1891年・明治24	高松駅・2代目・1910年・明治43	広島駅・2代目・1922年・大正11
タイプⅤ	タイプⅥ	タイプⅦ	
富山駅・3代目・1953年・昭和28	札幌駅・5代目・1988年・昭和63	山形駅・4代目・1993年・平成5	秋田駅・4代目・1997年・平成9

図6-5 建築形態による駅の類型化

年代	1870	1908			1912			1926			1949			1989
	3	40			41			9			18 20 24			62
機構制度	工部省	内務省	内務省	通信省	帝国鉄道庁	鉄道院	鉄道省	鉄道省	運輸省	運輸省	日本国有鉄道	JR		
	鉄道業	鉄道局	鉄道局	鉄道局	鉄道局	鉄道局	鉄道局	鉄道局	鉄道局	鉄道局	鉄道局	鉄道局		
建設改良	創設期	主要幹線建設期			幹線整備期			支線網拡充期			戦時空白期	戦災復旧期	再線増期	
駅の類似化タイプ	5 ————— (I) ————— 3													
	13 ————— (II) ————— 3													
35 ————— (III) ————— 10														
11 ————— (IV) ————— 34														
26 ————— (V) ————— 48														
47 ————— (VI) —————														
52 ————— (VII) —————														

図6-6 鉄道駅の建設改良の時代区分と駅の類型化タイプ

いては既に第4章4-2、図4-1で整理している。

この7タイプの駅が図4-1に示した時代区分に沿ってどのように推移したかを整理し、図4-1に追加すると図6-6のようになる。そして7タイプの各駅は、それぞれ次のような特徴を備えている。

【タイプI】：煉瓦造、石造の駅であるが、時代的な傾向性と連続性にやや欠け、特定の大都市の駅に限られた建築形態である。石造は2代目大阪駅（1910年）のみであり、煉瓦造も初代の大阪駅（1874年）、神戸駅（1874年）、東京駅（1914年；鉄骨煉瓦造）と2代目の神戸駅（1889年）、博多駅（1909年）の6駅である。

初代横浜駅（1872年）は木造であったが、石張りで外装されていた。写真で見える限り、これらの駅は神戸駅を除き、規模は小さいが様式性の豊かな建築である。

【タイプII】：鉄道創業期の駅の典型であり、極めて質素な建築である。小規模な木造平屋建ての和風、又は和洋折衷建築で、日本瓦の寄せ棟、又は切妻の主屋に付け卸し回廊、中央正面の切妻屋根の車寄せ等が特徴である。建築の様式性には乏しい。鉄道や駅の機能や特性が十分に把握されていない状況の中で、全国の鉄道網建設が優先されていたことから当然の帰結と推測される。

【タイプIII】：木造平屋建て、又は木造2階建てで、和洋折衷や西洋、又は和風の様式建築で、規模が【タイプII】に較べてかなり大きい。様式性が豊かで2代目駅に多く認められる。旅客需要の急増に対応する等、初代駅が抱えていた課題が機能的にも形態的にも解決されたと考えられる。

【タイプIV】：RC造（一部駅でSRC造）、低中層（1F～6F）の駅で、機能としては本来の駅機能（鉄道事業者の管理業務機能を含む）のみを保有するものである。RC造だが箱型から仏寺風建築まで様式は多様である。

【タイプV】：RC造、低中層（B1F～7F）の駅で、駅機能（鉄道事業者の管理業務機能を含む）の他に大規模な商業機能等を保有するものである。所謂、民衆駅や利用債による駅等に顕著に認められる形態で、箱型の機能主義デザインである。佐賀駅も民衆駅であるが、唯一、高架駅であるため、この形態には該当しない。

【タイプVI】：RC造、S造等で駅機能もそれ以外の機能も全て鉄道高架下に配置した高架駅で、

表6-2 タイプ別駅数

タイプ	年代	駅数	比率
I	1872～1914	8	6.5
II	1880～1914	28	23.0
III	1902～1935	26	21.3
IV	1922～1959	15	12.3
V	1951～1973	24	19.7
VI	1972～1997	12	9.8
VII	1977～1997	9	7.4
	1872～1997	122	100.0

駅ビルを持たない形態である。そのため、駅の外観は土木建造物である鉄道高架の形状に支配される。

【タイプⅦ】：駅ビル（旅客ターミナル施設）と駅機能が一体化された駅である。これは駅の形状が地平駅、橋上駅、高架駅のいずれの場合にも存在する形態で、構造はRC、S、SRC造等が中心である。駅ビルには商業施設やホテルが配置されることが多いため、商業建築やホテル建築が駅の形態を代表する場合が多い。

業態に伴う駅ビルの形態や駅機能と駅ビルとの一体化のあり方が多様なため、全体の形態も多様なものになっている。

(3) 駅の機能

①商業機能

第4章4-2で述べたように、1872年（明治5）、新橋～横浜間の鉄道開設時点から既に新聞の立ち売りが許可され、ほぼ同時期に構内売店や構内食堂も営業を開始している⁹。これらから判断して、県庁所在地駅の多くはその創業時から、構内売店を初めとする小規模な商業機能は配置されていたと推測される。しかし、大規模な商業施設を保有するようになるのは、戦後の民衆駅からである。日本で最初の民衆駅は前述のように1950年（昭和25）の豊橋駅であるが、県庁所在地駅では1952年（昭和27）の富山駅が最初であり、その後、民衆駅を経験した県庁所在地駅は19駅になる。（表6-3参照）

更に、1971年（昭和46）、国鉄施行令の改正により、国鉄の旅客ターミナル施設（駅ビル）事業への出資が可能になったことに伴い、一気に駅の商業機能が拡大されることになった。その第1号は同年の平塚駅であるが、県庁所在地駅では1974年（昭和49）の名古屋駅が最初であった。この駅ビルは民衆駅の延長として捉えることが妥当であろう。

②ホテル機能

駅のホテルとしては1902年（明治35）、山陽鉄道株が下関駅に建設し、1906年（明治39）、鉄道国有化に伴い、国鉄が買収、営業した山陽ホテルが最初である。（第4章4-2参照）その後、国鉄が経営したホテルには1909年（明治42）開業の奈良ホテル、1915年（大正4）開業の東京ステーションホテル（東京駅）があるが、戦後までホテル機能を保有する駅は増えなかった。駅のホテル機能拡大の契機は、商業機能と同様に、戦後の民衆駅と国鉄の駅ビル事業への参入であった。民衆駅に宿泊機能が導入されたのは1952年（昭和27）の福井駅が最初で、その後、ホテル機能が導入された県庁所在地駅の民衆駅は岐阜駅、博多駅、広島駅の3駅である。

駅ビルにホテル機能が最初に導入されたのは1974年（昭和49）の名古

駅の世代	1945～1954 (昭和20～29)	1955～1964 (昭和30～39)	1965～1974 (昭和40～49)	1975～1984 (昭和50～59)	1945～1984 (昭和20～59)
2代目	金沢、福井 松江	大分	高知	佐賀	6 (4)
3代目	富山、松山 徳島	盛岡、秋田 福島、千葉 高松、徳島 熊本	山形 和歌山		12 (8)
4代目	札幌	宇都宮 新潟、岐阜	津、広島		6 (6)
5代目		水戸			1 (1)
計	7	12	5	1	25 (19)

駅名：民衆駅 駅名：現行駅舎 ():民衆駅再掲

表6-3 民衆駅等地元資金が投入された駅（県庁所在地駅）

屋駅であり、岡山駅、盛岡駅、大阪駅等が続いている。

③業務機能

表4-1で明らかなように、現行駅でも業務機能は皆無であり、これまでも鉄道事業者自らの業務機能以外には存在していない。しかし、名古屋駅、札幌駅では現在計画中であり、今後は業務機能も増加することが予測される。(恵比寿駅、池袋駅など首都圏の一部駅ではJR移行後、業務機能が新設されている。)

(4) 駅建設の事業方式

①民衆駅等

民衆駅や利用債等の駅であった経歴をもつ県庁所在地駅を建設年別に表6-3に示す。

②都市計画事業等

都市計画事業として建設された高架駅と橋上駅は、それぞれ15駅、5駅の合計20駅であり、いずれも1960年(昭和35)以降、建設されたもので、そのまま現行駅となっている。(表4-1及び図6-4参照)

6-6 駅の形態と公共空間特性

(1) 公共の建築デザイン

中川¹⁰と石田¹¹によれば、20世紀半ば迄は、公共建築には絶対的価値を象徴するデザインが求められ、端然たる歴史様式が「公共」の建築的具現であった。

しかし、近代的自我の自立を前提として成立した産業社会においては、そうした絶対的価値は否定され、公共の場でも様々な価値観を相対的に意味付けるデザインが必要とされた。そこに個人の恣意を排除し、装飾を極力排除した抽象形態と構造体の露出で建築の原初性を提示するモダニズム建築・機能主義デザインが公共の場に登場することになる。即ち、一元的価値に収斂するのではなく、市民の価値観を計り、確認する場としての、そして万人に共通に開かれた場としての無色透明なデザインが公共建築に採用される。この時期、機能主義デザインは公共建築を代表する全国の都道府県庁舎にも数多く採用されている¹²。公共建築が、本来所有する公開性、共通性、距離感といった公共空間特性は建築様式を超えて求められると思われるが、中川は、産業社会における公共デザインの「距離感」は、機能主義デザインの透明性がもたらし、「意味」を遠ざけようとする理念が「よそよそしさ」の本意であり、時代の要請として与えられた距離感であったとしている。

しかし、その後は消費社会の経済合理主義の中で、モダニズム自体が自壊することになる。そしてポスト・モダニズムと呼ばれた恣意的な形態操作や刹那的な演出が一時的に価値を獲得し、私的領域が公的領域を浸食するという現象も見られるようになる。こうして公共領域が不確定で宙づり状態の混乱した現在は、新しい公共デザインが模索され始めた時代だと言っている。

調査結果から、県庁所在地駅に限って言えば、消費社会に入っても、駅のデザインは機能主義デザインからの大きな変化は見られない。これは駅の公共概念が前述した消費社会で一般的に見られた潮流に影響されることがなかったことを意味していると思われる。しかし、京都駅では、現在の消費社会における公共デザインの混乱状況を打開するため、石田も指摘するように新しい公共デザインへの挑戦の試みが認められる¹³。それは空間の原形質に遡行する方法で、構造自体にも機能主義とは異なる方向性が感じられ、「地形」という空間がとりうる表情の極限值を提示することで、共

有可能な空間を生もうとしている。又、秋田駅でも、「波のうねり」をデザインに採り入れ、空間の原形質に向かう京都駅と同様な試みが伺える。

(2) 駅の様式性と公共空間特性「距離感」

駅の公共空間特性「距離感」は、駅の建築の意匠、規模、形状、様式等によって生まれる建築表現を意味するものと定義した「駅の様式性」によって構成される。そのため、類型化した7タイプの駅それぞれの公共空間特性「距離感」について写真等の資料を参考に、次のように評価した。

タイプIとタイプIIIについては、規模はさほど大きくないが一定の様式を感じさせ、「距離感」は比較的大きいと言える。

タイプIIは規模が小さく、最小限の駅機能だけを持ち、際立った様式もなく、「距離感」は小さい。

タイプIVは規模がタイプI、IIIに較べ大きくなり、機能主義から社寺風建築までデザインは多様であるが、一定の様式が確保され、「距離感」はタイプI、IIIと同等ないしやや大きいと言える。

タイプVはタイプIVよりも更に規模が大きくなり、いずれも箱型を中心とする機能主義デザインが主体である。この時期、駅においても産業社会の新しい価値観に従い、機能主義デザインが採用されたもので、その透明性と規模がもたらす「距離感」はタイプIVよりも大きいと言える。

タイプVIは土木建造物の鉄道高架に駅の形態や意匠が支配されるため、意匠や様式を具現する範囲が狭く、その「距離感」はタイプI、IIIに較べても小さくなりがちである。

タイプVIIは大規模建築で、機能主義デザインを中心に多様であるが、いずれも洗練されたデザインが採用され、一部では公共デザインへの新しい試みも認められる。機能主義デザインの透明性や新しい公共デザインと大規模性がもたらす「距離感」については十分に大きいものがある。

以上の評価に基づき、「様式性」に伴う駅の「距離感」の大きさを、 $Ⅶ > Ⅴ > Ⅳ > Ⅰ・Ⅲ > Ⅵ > Ⅱ$ と位置づけることとする。

(3) 駅の機能と公共空間特性「公開性」

① 駅の本来機能と駅の形状

駅の本来機能の利便性、効率性は地平駅と高架駅等、駅の形状により異なるが、駅の「公開性」を左右するものではない。

② 商業機能

駅の商業機能は不特定多数の市民を対象とすることから、本来、駅の「公開性」を阻害するものではない。しかし、商業建築が駅建築の主要な部分を閉める場合には、経済合理性が優先されることにより、駅の旅客動線の阻害、きらびやかな看板と広告類等、私的領域による公的領域の浸食が発生し、「公開性」を低下させる可能性がある。

③ ホテル機能

ホテルについても、商業施設と同様に不特定多数を対象とすることから、駅の「公開性」を阻害するものではない。ホテル建築については、意匠的にも質的にも商業建築に比較して問題は少なく、鉄道事業との関連性も深いことから、駅には相応しい機能であり、「公開性」も比較的高いと言える。

④ 業務機能（鉄道事業者の業務機能は除く）

業務機能が現行駅で皆無であるのは、従来、鉄道用地や駅の空間は公共的性格が強いものとして、特定の事業者に賃貸し、特定の事業者の使用に供することが一般的な業務機能が、意識的に避けられてきた結果と推測される。しかし、今後は駅の業務機能も増加することが予測され（名古屋駅、

札幌駅で現在計画中)、国鉄からJRへの移行後は、駅の「公開性」にも変化の兆しが認められる。いずれにしても、業務機能の「公開性」は低いということになる。

⑤文化機能

現行駅では例外的な機能であり、事業性が極めて低いことから、通常は公的な事業として行われることが多い。従って、文化機能の「公開性」は本来的に高いものがある。

以上の評価に基づき、駅の機能に伴う駅の「公開性」の大きさについては、駅・文化>ホテル>商業>オフィス、と位置づけることとする。

(4) 駅の事業方式と公共空間特性「共通性」

民衆駅や連続立体交差事業による高架駅のように地元資金や公的資金が駅の建設資金の一部に投入されている場合には、鉄道事業者が単独で建設する場合に比べ、市民が駅に対する意識を共有できる可能性が高いと言える。特に民衆駅の場合には、地元商業者が駅の一部に出店したことから、建設過程でも様々な形で参加し、市民の駅空間への具体的、経験的な関係付けは大きかったと推測される。こうして建設される駅の「共通性」は比較的大きいと言える。

一方、都市計画事業に基づく高架駅や橋上駅になると、都市計画として建設されるものの、実質的には行政と鉄道事業者だけで事業が進められるものも多く、民衆駅に比較して、市民の共有意識はどうしても低くなり、「共通性」も低くなる可能性がある。

以上の評価に基づく、駅の事業方式に伴う駅の「共通性」の大きさについては、民衆駅>高架駅・橋上駅>一般駅、と位置づけることとする。

6-7 駅の公共概念の時代的変容

前項で見てきたように、駅の形態には公共空間特性の構成要素である「駅の様式性」、「駅の機能」、「駅の事業方式」がそれぞれに影響し、駅の形態はそれらの複合体として形成される。従って、駅の形態は公共空間特性を総体的に反映し、所謂、公共概念を結果的に具現していると考えられる。

公共概念の変容は時代的潮流として大きく捉えることが重要であるとの認識から、第2次大戦後の復興期を境として、駅の形態別タイプをA群(I~IV)とB群(V~VII)の2つに分け、A群からB群への変容があれば、それが公共概念の時代的変容であると仮定して考察を行うこととした。

それを踏まえて前項での公共空間特性及びその構成要素の評価と駅の形態との関係を整理すると、表6-4のようになる。

更に、それらの相互関係を図化すると図6-7(その1、その2、その3)のようになる。

図6-7は駅の公共概念が時代的に次のように変容している可能性を示唆している。

①駅の共通性は向上し、駅の公開性は低下している。

②駅の距離感には大きな変化は認められない。

表6-4 駅の形態と公共空間特性

駅の形態	A群				B群		
	I	II	III	IV	V	VI	VII
駅の様式性	建築様式、規模等(図6-5参照)						
(距離感)	VII>V>IV>I・III>VI>II						
駅の機能 (駅機能以外の 主要なもの)	駅のみ	駅のみ	駅のみ	駅のみ	商業	商業	商業ホテル等
(公開性)	駅・文化>ホテル>商業>オフィス						
駅の事業方式	一般駅	一般駅	一般駅	一般駅	民衆駅	高架駅	全タイプ駅
(共通性)	民衆駅>高架駅・橋上駅>一般駅						

6-8 公共施設としての駅

(1) 表現的公共性

前項までに日本の駅について、その公共概念の変容を考察したが、結局、日本の駅では鉄道の機能とその評価が定着した明治中期以降においても、1898年(明治31)の停車場定規『鉄道工事設計参考図面-停車場之図』(鉄道局)にも見られるように、絶対的価値を象徴するような端然たる歴史様式の駅舎は生まれていない。例外もあるが、一般的に鉄道隆盛期に建てられた県庁所在地駅でさえ、機能だけは確保した簡素で非装飾的な駅舎が目立つ。これは日本の伝統として、公共性の表現を建造物に求める一方で、儀式や慣習の中にも求めるという傾向があり、駅舎についてはそれが強く影響していると思われる。

そのような日本の伝統に関して、オギュスタン・ベルクはその著書『都市の日本』の中で、いくつかの興味深い次のような指摘をしている¹⁴。

「日本の伝統が、フランスの場合と比べると、時間的な形(儀式)のコード化に、より多くの重要性を認め、他方、空間的な形(ここでは都市の形)は、それほど重要と考えていなかった事実を指摘できるだろう。」

「歴史的建造物がよそと比べてほぼ完全に欠如しているという、日本の都市のもう一つの注目すべき特徴を並べてみれば、ここで、歴史を記念する働き-共同体のそれ自体への記憶喚起-が、建造物よりも、身振り、しぐさの恒常的繰り返しの中にあることが明らかとなる。-中略-しかしながら、歴史を記念する働きと共に、権力の問題が表面に現れる。-中略-この点で、政治的文化的二つの理念型を対比させてみよう。一つは、権力が、公共の建物の立派さ、壮麗さにより、また都市の形の統一によって、まず居住様式に現れる場合で、歴史を記念する働きは、事物の中に注ぎ

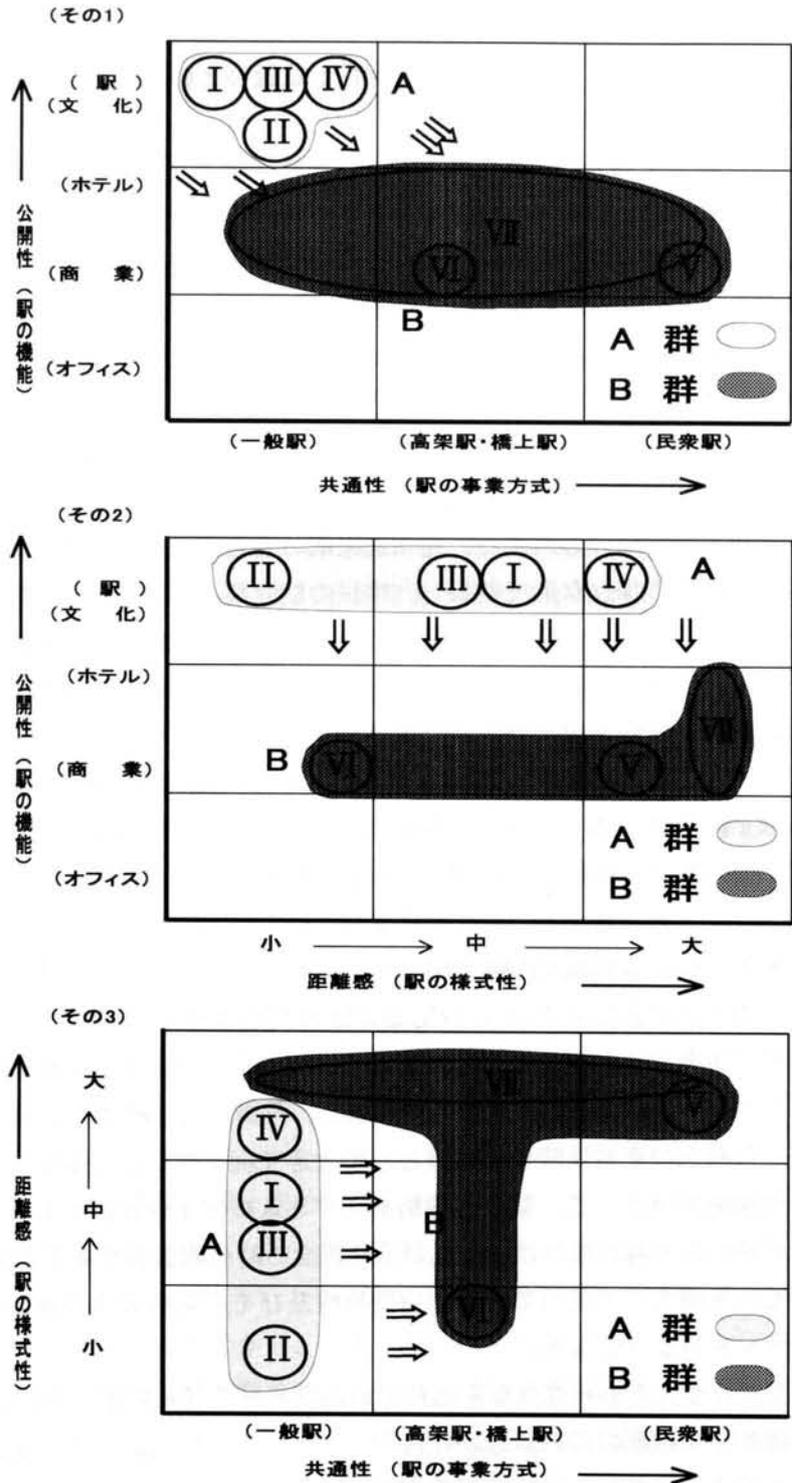


図6-7 駅の公共概念の変容

込まれる。もう一つは、権力がまず慣習の中に刻み込まれるタイプで記念碑的性格は、儀式の不変と豪華さによって、また、行動振る舞いの適切さによって、人間の中に備えつけられる。」

そして西欧文明が、ローマの記念碑的性格から議会制民主主義に至るまで、むしろ第一のタイプに傾いているのに対し、日本文明は第二のタイプに傾いているとしている。

しかし、日本に於いても、近世以降に建造された城郭建築に代表されるように権力を象徴する建築物も数多く存在し、オギュスタン・ベルクが指摘するように、必ずしも日本文明が第二のタイプに傾いているとは言い切れないと思われるが、第二のタイプも公共性の表現として効果的に機能していたことには相違ないであろう。

又、第二のタイプも必ずしも日本だけでなく、その傾向は現代の西欧社会にも残っているという主張も認められる。

ユルゲン・ハーバーマスはその著書『公共性の構造転換』¹⁵で中世盛期の封建社会においては、支配権の公的表現というものが存在していたことを指摘し、それを「表現的公共性」と呼び、次のように説明している。

「この表現的公共性は公共生活圏という一つの社会的領域として成立しているものではなく、むしろ、いわば社会的地位の徴表なのである。領主の社会的地位はどの位階においても、それ自体としては、「公的」と「私的」という基準からみて中性的なものであるが、この地位の保有者は、この地位を公的に表現する。すなわち彼は、なんらかの程度において「高位」の権力を代表的に具現するものとして姿を表し、これを表現する。—中略—これによれば、代表的具現は「公共性の圏内でのみ行なわれうるのであって、私事としての代表的具現というものは存しない」。そして代表的具現は、公衆の前で臨御する君主に人身によって、「或る不可視の存在を可視的にする」という趣旨のものである。」

そして今日でも、代表的具現の場所として、教会があり、そこでの礼拝やミサや行列などの教会的儀式の中には、代表的具現の公共性が生き残っているとしている。

(2) お召し列車と駅の公共性

鉄道はこれまで見てきたように、明治政府の全国統治の手段として建設が進められたという側面がある。そして鉄道の公共性は駅舎の建築様式に求めるよりも、前項の表現的公共性にその成立を求めていたと推測される。それを表現する儀式の一つとして、天皇や皇后の乗るお召し列車が全国各地で計画・運行され、それが代表的具現の場であったと考えられる。

お召し列車については、第4章4-2、第5章5-1において、京都での即位の大礼のため、大正天皇が東京駅から出発した1915年（大正4）東京駅開業の翌年（東京ステーションホテル開業の年）の事例—東京駅はそもそも大正天皇の即位を記念するため、その大礼に合わせて建設されたが、昭憲皇太后が死去したため大礼は1年後に延期された—そして1881年（明治14）幌内鉄道・札幌～手宮間の開業の翌年、明治天皇の北海道行幸の事例（手宮駅から札幌駅まで）をすでに紹介している。

お召し列車が最初に運転されたのは1872年（明治5）7月のことであり、未だ正式開業前の横浜～品川間であった。1月半前から軍艦で西国巡幸中だった明治天皇はこの日、東京帰着する予定であったが、台風のため、東京・品川に着岸できず、急遽横浜に変更され、鉄道を利用したものであった¹⁶。

お召し列車には特別なダイヤが組まれ、特別車両が仕立てられ、駅と沿線では物々しい特別警備

が行われる。そして沿線には大勢の人々が並び、通過する列車に向かって、次々に最敬礼するという儀式が執り行われた。

1928年（昭和3）の昭和大礼の際のお召し列車について原武史¹⁷は次のように述べている。

「たしかに昭和大礼ほど、ふだん地域や年齢、性別、職業などに応じて、バラバラに生活している多くの国民が、一つの共時的体験のもとに同じ天皇の臣民としての意識をもったことは、かつてなかった。そして昭和大礼ほど、国民の共時的体験を演出する上で、鉄道が大きな役割を果たしていることをまざまざと示した「事件」も、かつてなかった。」（『民都大阪と帝都東京』）

ここでは鉄道は近代国家における国民統合の装置として捉えられている。鉄道の発達を日本の資本主義の発展という経済的視点だけでなく、国民の国家意識の形成という思想的な視点からも論じようとしている。

このように鉄道網そのものが国民統合の装置であり、天皇が乗るお召し列車の演出で国民に共時的体験をさせることで、鉄道は、共通性、距離感といった公共概念の特性を十分に備えていると言える。そのため、公共性の表現としては駅舎に絶対的価値を敢えて表現する必要はなかったであろう。これが日本の駅に絶対的価値を象徴する端然たる歴史様式の駅舎が生まれなかった要因の一つと推測される。

6-9 まとめ

本章では鉄道創設時から今日までの県庁所在地駅について、次のような結論が得られた。

（1）これまでの県庁所在地駅の寿命は東京駅等2駅を除き、種々事由はあるものの、結果的に人間の寿命より、はるかに短命である。公共施設に必要な長い文化的経験を可能にする恒久性をこれまでの駅は持ちえなかったと言える。しかし、近年になって県庁所在地駅では橋上駅や高架駅が半数を超えており、これらの駅は都市の基本単位としての位置づけが都市計画上、明確になされ、且つ、鉄道高架のような本格的な土木建造物と一体的に建設されていることから、今後は駅の形態を長期的に維持し、公共建築としての恒久性を確保することも可能と推測される。

（2）商業施設やホテル等、駅の機能複合化が進んでいるが、特に商業の集積が著しく大きい。業務機能は現行駅でも認められないが、今後は増加する可能性が高い。

駅周辺開発等、今後の駅の改良にあたっては駅の機能配置について公共空間特性維持の視点から十分な検討が必要である。

（3）駅の様式性によって生まれる駅の公共空間特性「距離感」には時代的な大きな変容は認められない。特に、消費社会に入っても、ポスト・モダン等、消費社会の一時的潮流に影響されることもなかった。しかし、近年になって、駅空間に原形質の極限値を提示する等の新しい公共デザインへの試みが一部の駅で認められる。

（4）駅の公共空間特性「公開性」が時代的に小さくなる可能性がある。これは著しい商業機能の集積により、経済合理性が優先される結果、私的領域が公的領域を浸食することを示唆している。

（5）駅の公共空間特性「共通性」が時代的に大きくなる可能性がある。戦後、民衆駅が数多く建設され、近年は高架駅、橋上駅が増加しているが、これらは駅空間に市民の共有意識を生み、駅の

公共空間特性の向上に貢献することを示唆している。しかし、現状では共有意識は十分ではなく、今後の駅改良等にあたっては、市民参加が容易な事業方式や制度と具体的な進め方を検討する必要がある。

(6) 日本の場合、鉄道網建設は国民統治の装置として明治政府の主導の基に推進されたにも関わらず、国家の絶対的価値や権力を象徴する端然たる歴史様式の駅舎が生まれなかったのは、日本の伝統として、公共性の表現を建築等の建造物によるだけでなく、儀式や儀礼など恒常的繰り返しによる表現的公共性に求める傾向があったことに起因していると思われる。日本の鉄道の場合、その儀式の代表的なものが全国各地で運行された天皇や皇后が乗るお召し列車であり、それが代表的具現の公共性であったと推測される。

尚、本章では駅の公共概念を考察するにあたり、県庁所在地駅のみを対象としたが、近年、地方の中小駅では、形態的にも公共概念の変容を感じさせる駅も出現しており¹⁸、今後はこれら中小駅についても、十分な検討が必要である。

又、本章に於いては、公共空間特性のそれぞれの評価を、思弁的なアプローチによって行っているが、更に、定量的な分析に基づき、客観的な評価手法を検討し、本章の結論を補完、検証することも今後の研究課題である。

脚注

- ¹ハンナ・アレント：「人間の条件」、筑摩書房、1994・10
- ²リチャード・セネット：「公共性の喪失」、晶文社、1991・6
- ³ユルゲン・ハーバーマス：「公共性の構造転換（第2版）」、未来社、1994・5
- ⁴中川理：「偽装するニッポン—公共施設のデイズニールランダゼーション—」、彰国社、1996・2
- ⁵桜井哲夫：「<自己責任>とは何か」、pp.75～103、講談社現代新書、1998・5
- ⁶石田潤一郎：「公共空間の概念—その変容」、HIROBA、pp.12～13、近畿建築士協会、1998・11
- ⁷第4章、4-3(2)参照。1950年(昭和25)の豊橋駅に始まり、1973年(昭和48)の秋田駅まで全国で66駅がこの方式で改良されている。
- ⁸財政難にあった国鉄が発行する債券を地元の地方公共団体が引受け、その資金で駅を改築するもので、1956年(昭和31)から1985年(昭和60)までに約330駅がこの方式で改良されている。その他に地元が建設費の一部を負担する地元負担金による駅もあった。
- ⁹日本国有鉄道事業局：「関連事業のあゆみ」、pp.3～8、1981・1
- ¹⁰前掲中川：「偽装するニッポン—公共施設のデイズニールランダゼーション—」
- ¹¹前掲石田：「公共空間の概念—その変容—」
- ¹²石田潤一郎：「都道府県庁舎—その建築史的考察—」、思文閣出版、1993・2
- ¹³前掲石田：「公共空間の概念—その変容—」
- ¹⁴オギュスタン・ベルク：「都市の日本—所作から共同体へ」、pp.111～113、筑摩書房、1996・2
- ¹⁵前掲ハーバーマス：「公共性の構造転換（第2版）」、p.18
- ¹⁶岩見沢市、三笠市：「幌内線史」、p.35、1988・3
- ¹⁷原武史：「民都大阪対帝都東京—思想としての関西私鉄」、講談社選書メチエ、1998・7
- ¹⁸前掲中川：「偽装するニッポン—公共施設のデイズニールランダゼーション—」

第7章 駅の機能複合化と「駅らしさ」

7-1 「駅らしさ」と駅の特性

前章までに見てきたように、駅の大規模な機能複合化に伴い、駅が一種の都市性を備えるようになり、公共性など、駅の本来の特性も変化する兆しが認められる。しかし、その変化は産業社会から消費社会へと大きく変貌する時代が生み出したものであり、結果的に、その時代の市民や社会が求めたものであるという側面がある。

駅の都市性や公共性といった駅固有の空間特性は、他の「都市の基本単位」とは異なる、際立った特性であり、それを「駅らしさ」と言うこととすると、「駅らしさ」もその時代や社会が求めるものであり、駅の利用者や市民が望むものであるべきであろう。

一方で、本論で取り上げたように駅の大規模な機能複合化は鉄道駅の今日的課題でもあり、例えば巨大な商業施設が駅に組み込まれることにより、旅客動線をはじめとする本来の駅の機能が阻害され、貧相な商業建築が駅の顔を代表し、駅の「駅らしさ」が失われるのではないかとといった危惧も生じている。

そのような視点から、駅利用者に「駅らしさ」がどのように認識されているかを分析し、駅に求められる「駅らしさの構成要素」を考察するため、札幌駅等に於いて、街頭アンケート調査を実施した。

そして抽出された「駅らしさの構成要素」に基づき、前章までに考察した今後の駅の都市性や駅の公共性のあり方とその方向性についてその妥当性を検証する。

7-2 既往研究と本研究の手法

(1) 既往の研究手法

鉄道駅での、雰囲気を明確化しようとする研究としては、島兎¹、天野²による「駅らしさ」に関する研究がある。島兎らは、歌謡曲の情景から見た駅空間のイメージを対象として駅空間のイメージの変遷を明確にし、類型化を試みている。また、天野らは、映画を媒体として試みた研究で、駅の現状を把握し「駅らしい」空間を創出するための手法を提案している。ここでは、鉄道駅特有の「らしさ」が存在し、それを明確化することで効果的に駅を演出するための提案を行っている。

一方、駅舎の物理的属性、駅前広場の景観要素、駅周辺と周辺街並みの調和の感じ方、また駅前広場の好ましさなどの観点から知覚認識を客観的に評価する研究が行われている。イメージの評価を行う手法として、志水ら³の研究では、物理的属性を基準に駅舎および周辺街並が人々にどのように知覚されているかの検討を行っている。その方法として、駅前広場を評価する場合に受けた印象を形容詞対としてSD法によって抽出した後に重回帰分析を用いて分析している。

また、「駅らしさ」を認知する点からは、認知心理学に基づいた研究がある。讀井ら⁴はレパートリー・グリット発展手法を用いて形状、色彩、広さ、明るさ、落ち着きなどの住環境における認知の評価を個人単位でまとめ、定性的な評価構造モデルによって被験者の中で卓越する要素を取り出す手法を確立した。この方法は、パーソナル・コンストラクト理論より派生したレパートリー・グリット法を背景に開発された面接手法である。これは評価構造のみを、被験者の思考を追及することにより効率的に抽出することができるものであり、認知心理学の観点からイメージの明確化を試みている。

(2) 本研究の手法

本研究では、事象に対する認識の構造化を可能にする既往のレパートリー・グリット発展手法を実情に合わせ、手続きを一部変更して採用することを前提⁵⁾に、「駅らしさ」に関するアンケート調査を行った。アンケートは予備調査アンケートと本調査アンケートの2段階で実施し、被験者の「駅らしさ」に対する認識を正確に捉えるため、設問は追及形式で、回答は記述形式を採用している。又、アンケート実施の際には、被験者に「駅らしさ」に関する共通の認識を確保するため、前段で調査の主旨や用語の解釈等について十分な説明の過程を設けることにした。

①予備調査アンケートより得られた回答から作成される樹形図を基に、被験者の「駅らしさ」に対する認識を構成する多くの「駅らしさの構成要素」を適切に分類するための「分類項目」を選定する。クラスター分析により「分類項目」と本研究手法の妥当性を確認し、階層構造化モデル(I SM)を用いて「分類項目」の構造化を行う。

②本調査アンケートで得られた回答を「分類項目」を基本に属性種別等毎に分類し、主成分分析により、「駅らしさ」に関する種々の分析、考察を行う。又、本調査アンケートの回答から、「駅らしさ」を感じる具体的なものを分類項目別に整理し、分類項目の概念を確認する。

7-3 予備調査アンケートと分析手法

(1) 予備調査アンケートの内容

予備調査アンケートは「駅らしさ」を構成する要素を把握するため、建築関係の業務に従事し、いずれも鉄道駅に関心のある26名(男性22名、女性4名)を対象に表7-1の様式で行った。

その一例として『日本国内の「駅らしい駅」』に関する回答例を図7-1に樹形図として示す。この樹形図は表7-1の設問3:「一言で言うと」、設問2:「駅らしい理由」、設問4:「具体的な要素の順に並べて作成している。被験者毎の樹形図はそれぞれ独立しているが、樹形図を構成する設問毎の回答は被験者の認知構造として相互に関係している。

(2) クラスター分析と分類項目の選定

被験者の「駅らしさ」の認識を構成する要素を抽出するため、回答された具体的な要素についてブレン・ストーミングとKJ法により、表-2に示す16項目の分類項目を選定した⁶⁾。

この分類項目別に図7-1の樹形図をそれぞれに評価し、その評価に基づき、クラスター分析を行った。樹形図の評価については、樹形図が分類項目の内容に全く関係しない場合を【0】、樹形図が分類項目に何らかの形で関わるが、その内容が小さい場合を【1】、樹形図が分類項目に何らかの形で関わり、その内容が大きい場合を【2】として定量化している。

その結果、例えば「日本国内の駅らしい駅」の場合に、クラスター分析によっ

表7-1 予備調査アンケートの内容

<p>【設問】 :</p> <p>あなたの思い浮かべる「駅らしい駅」について質問をします。</p> <p>a) 北海道内</p> <p>設問1 駅らしいと思う駅はどこですか。</p> <p>設問2 その駅をあなたが駅らしいと思う理由は何ですか。</p> <p>設問3 その駅をあなたが駅らしいと思う理由を一言で言うと。</p> <p>設問4 その駅をあなたが駅らしいと思う具体的な要素は何ですか。</p> <p>b) 日本国内</p> <p>同様に ... 以下省略</p> <p>c) 日本国外</p> <p>同様に ... 以下省略</p> <p>【対象者】: 建築関係者26名《男性22名 女性4名》</p> <p>【実施日】: 1998年9月30日(水)</p>

て得られたデンドログラムは図7-2に示すようになる。これを非類似度10で分類したところ、クラスターと駅名の一致状況は表7-3に示すようになり、一定の類似が認められる。同様に「北海道の駅らしい駅」、「日本国外の駅らしい駅」についても同程度の類似が認められたことから、本研究で採用した手法、及び「駅らしさの構成要素」に対する分類項目の妥当性が、ほぼ確認されたと考えられる。

(3) 分類項目の構造化

一般的に「駅らしさ」を構成する要素の認識は、物理的側面と心理的側面の両面から行われると考えられる。そこで本調査の回答を分析するにあたり、16項目の分類項目を再度検証し、16の分類項目を物理的要因と心理的要因に区分し、それぞれに階層構造化モデル(I SM)を用いて、分類項目の概念の相互関係を明らかにするために構造化を行った。図7-3がI SMにより分類項目を定性的に構造化し、視覚的(階層構造)に示したものであり、結果的に4分類項目に構造化されたが、それを構成する各項目の、それぞれの概念を以下に定義する。

『造形』:「空間」は駅空間の奥行きや広さ、高さ等を言い、「新しさ」は駅建物の経年や材料の時代性、「デザイン」は駅の形態や外観、素材の種類等を言う。

『利便性』:「便利さ」は駅施設の機能、例えば自動改札、電光案内表示等を言い、「商業施設」はキオスクやその他商業を目的とした施設、「規模」は駅の大きさを言う。

『雰囲気』:「清潔」は駅空間の快適さを言い、「明快性」は誘導サインなど駅の分かりやすさと、それに伴う駅の安心感等も含む。

『文化性』:「雑踏」は駅の賑わいを言い、「一体性」は周辺地域との関連性、「象徴性」は駅のシ

表7-2 16の分類項目

- ・造形 ・デザイン ・便利さ ・文化性 ・象徴性
- ・商業施設 ・新しさ ・利便性 ・一体性 ・清潔
- ・雰囲気 ・歴史性 ・明快性 ・空間 ・規模 ・雑踏

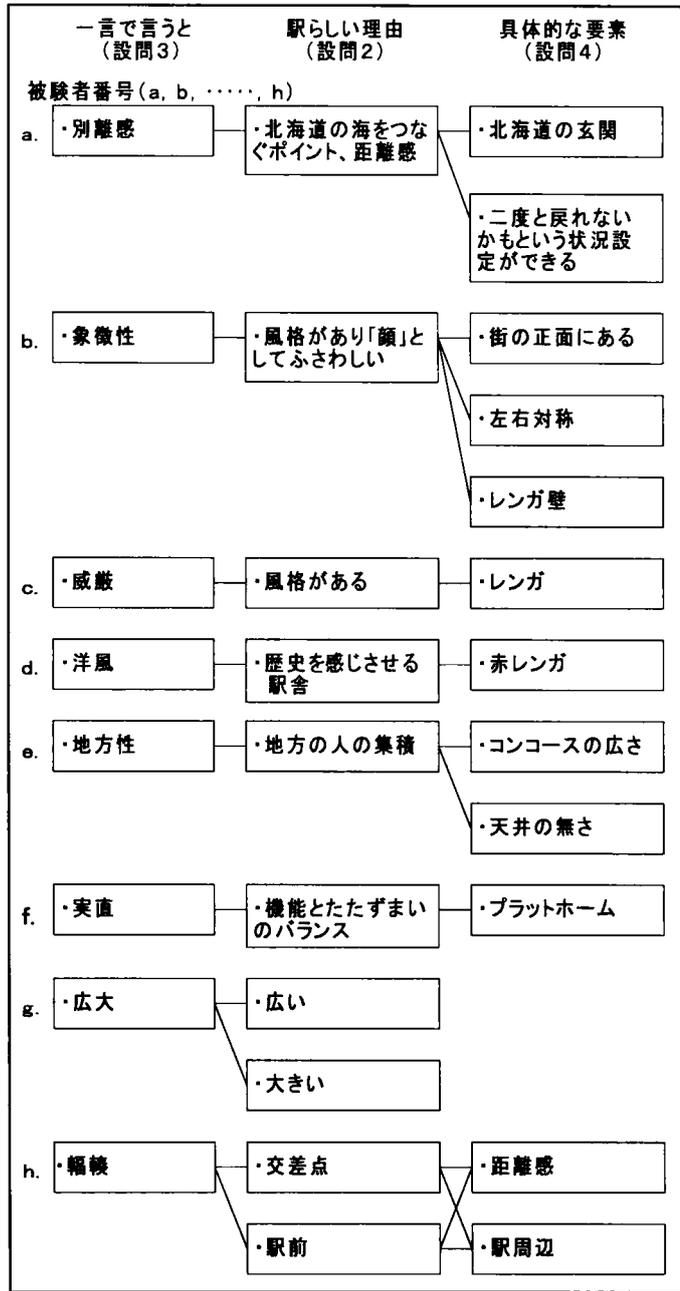


図7-1 回答例《予備調査》(日本国内の「駅らしい駅」)

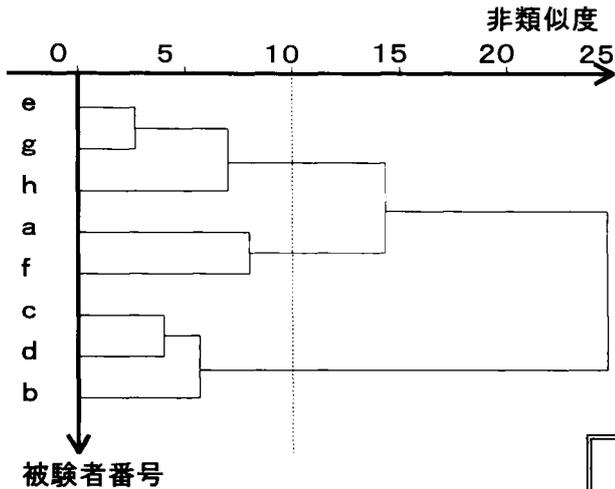


図7-2 クラスタ分析デンドログラム
(日本国内の駅らしい駅)

ンボル性やランドマーク性、「歴史性」は駅の歴史や文化を言う。

次に「物理的要因」と「心理的要因」の、それぞれ2つの分類項目について、その概念を定義する。

「造形」は駅の形態・外観等に関連するものを総称し、「利便性」は駅の交通結節点機能と駅が内包する商業施設等、様々な機能に関連するものを総称する。

「雰囲気」は駅の空間で感じる様々な感情を総称し、「文化性」は駅が街との関わりの中で、街の歴史や街の文化に及ぼす様々な影響を総称する。

7-4 本調査アンケートと主成分分析

(1) 本調査アンケートの内容

本調査アンケートも予備調査アンケートと同様に、表7-4に示す「駅らしい駅」に関する設問を行っている。被験者は札幌駅利用者190名(札幌駅構内で実施)、建築業務関係者20名、大学生116名の合計326名を対象とした。それらの属性については表7-5に示す。設問の内容については、設問3で駅らしいと思う理由に結びつく具体的な場所を選択式で回答を求めている点が予備調査アンケートの内容と異なっているが、予備調査の「具体的な要素」を本調査では更に、

表7-3 クラスタと駅名的一致

クラスター	被験者	駅名
1	e	上野駅
	g	上野駅
	h	上野駅
2	a	函館駅
	f	ローカル線の駅
3	c	東京駅
	d	東京駅
	b	東京駅

駅名一致率 : 75% a, f は不一致とした

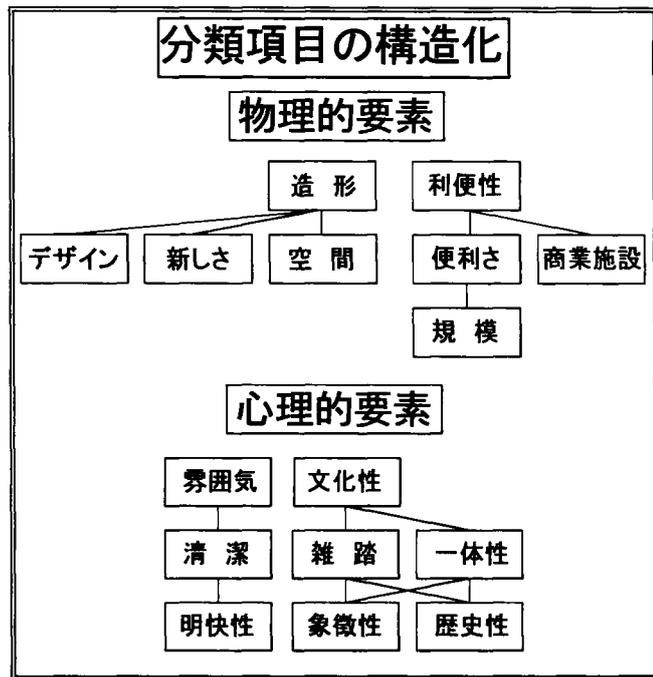


図7-3 ISMによる分類項目の構造化

表7-4 本調査アンケートの内容

<p>【設問】</p> <p>設問1：駅らしいと思う駅はどこですか。</p> <p>設問2：駅らしいと思う理由は何ですか。</p> <p>設問3：駅らしいと思う理由に結びつく場所はどこですか。</p> <p style="text-align: center;">以下の7項目から選んでください。</p> <p>1, 駅を含む周辺の街並み 2, 駅前広場</p> <p>3, 駅の外観 4, 駅の内部 5, ホーム</p> <p>6, 線路 7, その他</p> <p>設問4：駅らしいと思う理由に結びつく具体的なものは何ですか。</p> <p>【実施期間】</p> <p style="text-align: center;">1998年12月3日(木)、12月6日(日)</p>

駅の場所として具体化しようとしたものである。

尚、設問3で示した駅の具体的な場所については、1. 駅を含む周辺の街並み：駅周辺の建築物や都市施設で構成される景観、2. 駅前広場：広場、タクシータッチ、ペDESTリアンデッキ、植栽等、3. 駅の外観：駅舎の形態・デザイン、外装の色彩・素材等、4. 駅の内部：ラッチ内外のコンコース、待合スペース、自由通路等、5. ホーム：乗降場、列車、乗降場上屋等、6. 線路：軌道（レール、枕木）、信号機等、をそれぞれ指している。

表7-5 本調査アンケート・被験者の属性

1. 年齢		3. JR利用頻度	
年齢	回答数	年齢層	回答数
11～20歳	115	低利用者層	213
21～30歳	116	中利用者層	52
31～40歳	22	高利用者層	40
41～50歳	34	無回答	21
51～60歳	21	合計	326
61～70歳	17	4. 職業	
71歳～	1	会社員	62
合計	326	学生	186
2. 性別		主婦	21
性別	回答数	公務員	24
女	91	建築関係者	4
男	235	その他	25
合計	326	無回答	4
		合計	326

(2) 本調査アンケートの集計

本調査アンケートの「駅らしいと思う理由」と「その具体的なもの」について、回答を4分類項目に従い区分けし、「駅の規模」別、「JR利用頻度」別、「年齢層」別の属性種別毎、及び「駅らしさを感じる具体的な場所」別に集計した。尚、「駅の規模」別については、設問1の「駅らしい駅」の回答で得た駅名に基づいて整理・集計し、「JR利用頻度」別と「年齢層」別については被験者の属性に基づいて集計したものである。「駅らしさを感じる具体的な場所」別についてはアンケートの設問3、1～6項目の各場所に基いて集計した。

「駅の規模」については、県庁所在地駅及びそれと同程度規模以上の駅を大規模駅とし、県庁所在都市以外の主要都市駅及びそれと同程度規模の駅を中規模駅、それ以外の比較的小さな都市の駅を小規模駅とした。「JR利用頻度」については、0～5回/月を低利用者、6～20回/月を中利用者、21回/月以上を高利用者とした。

又、「年齢層」については、11～30歳を若年層、31～50歳を中年層、51歳以上を高年齢層とした。

以上により集計した結果は次のようになった。

① 「駅らしいと思う理由」

それぞれの属性種別毎の集計結果を図7-4に示す。

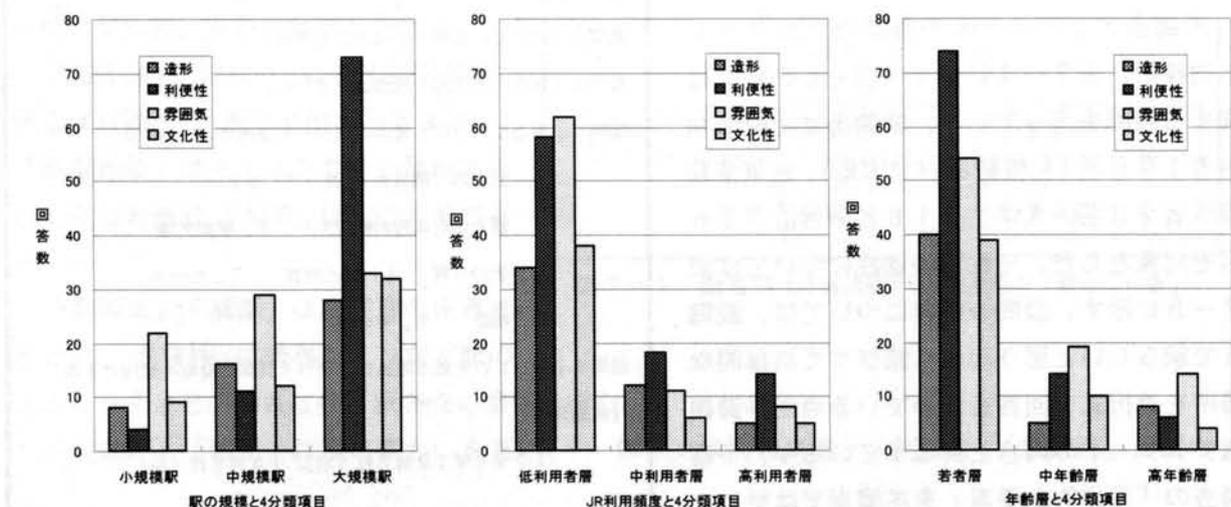


図7-4 「属性種別」別の回答

②「駅らしいと思う理由に結びつく場所」

駅別（回答人数7名以上）の「駅らしさを感じる具体的な場所」は、表7-6のようになった。なお、集計の結果については、被験者の多くが北海道在住者であったため、北海道内の駅、特に札幌駅を駅らしい駅とする回答が多いと考えられる。

表7-6 駅別の「駅らしさ」を感じる具体的な場所

（その他の駅：回答人数6名以下の駅）

代表駅	「駅らしい」駅名	「駅らしい」と感じる具体的な場所 (%)							
		回答人数	周辺街並	駅前広場	駅の外観	駅内部	ホーム	線路	その他
札幌	札幌	116	19	13	12	30	17	6	3
東京	東京	26	13	6	36	21	17	6	0
小樽	小樽	14	20	7	40	20	13	0	0
上野駅	上野駅	9	10	10	20	20	30	10	0
函館駅	函館駅	7	25	8	25	25	17	0	0
その他の駅	その他の駅	118	18	13	24	22	13	7	4
無回答数	無回答数	20	—	—	—	—	—	—	—
合計	合計	326	18	12	21	25	15	6	3

③「駅らしいと思う理由に結びつく具体的なもの」

被験者が「駅らしさを感じる具体的なもの」を4分類項目別に整理し、その1例を示すと表7-7のようになる。

表7-7 「駅らしさ」を感じる具体的なものの一例

項目	具体的なもの
造形	広々とした空間
	レンガのつくり
	自然、緑があるといい
利便性	商店街が多い
	エレベーターやエスカレーターの設置
	電光の案内表示板
	他の交通機関への乗り継ぎのよさ
雰囲気	「ホッ」とできる空間である
	清潔感がある（噴水、綺麗なトイレ）
	安心感（木目調やレンガ）
	哀愁
	素朴な感じ（自然）
文化性	綺麗さ（イルミネーション）
	にぎやかさ（商業施設）
	周辺地域との一体感（商業施設）
	地域らしさ（劇場、図書館等の文化施設）
	歴史を感じる

（3）主成分分析

本研究は被験者（市民）の「駅らしさ」に関する認識傾向、即ち駅の「駅らしさを構成する要素」を考察することを目的としている。4分類項目はそれぞれ独立した概念であるため直行性を有すると考えられるが、属性種別毎の駅のイメージはその4分類項目の複合により「駅らしさ」を構成していると思われる。そのため、主成分分析を用いることで、分類項目に対し卓越する複合要素について寄与率により定性的な判断が可能となる。また、図7-4及び表7-5から明らかなように、属性種別毎の回答数が著しく異なることから、これらの偏りによる影響を避けるため、主成分分析にあたっては集計結果を表7-8のように標準化している。

表7-8 各集計結果の標準化

駅の規模

分類項目	造形	利便性	雰囲気	文化性
小規模駅	-0.048	-0.120	0.265	-0.096
中規模駅	-0.057	-0.097	0.197	-0.044
大規模駅	-0.034	0.091	-0.034	-0.023

JR利用頻度

分類項目	造形	利便性	雰囲気	文化性
低利用者層	-0.095	0.068	0.095	-0.068
中利用者層	0.013	0.344	-0.041	-0.316
高利用者層	-0.222	0.444	0.000	-0.222

年齢層

分類項目	造形	利便性	雰囲気	文化性
若者層	-0.005	0.009	0.001	-0.005
中年層	-0.264	0.075	0.264	-0.075
高年齢層	0.000	-0.143	0.429	-0.286

① 分析結果

「駅の規模」、「JR利用頻度」、「年齢層」の各属性種別及び「駅らしさを感じる具体的な場所」と「駅らしさの構成要素」の関係について主成分分析を行った結果、それぞれの固有値、寄与率、累積寄与率、固有ベクトル、主成分得点は表7-9に示すようになった。集計結果では寄与率は第1主成分で約70%を占め、第2主成分の累積寄与率は100%に近くなる。そのため、2つの主成分による分析を行うこととし、各主成分と各属性種別及び「駅らしさを感じる具体的な場所」の主成分得点の関係を図7-5-1～図7-5-4に示した。

表7-9 主成分分析結果の一覧表

駅の規模	固有値表			固有ベクトル				主成分得点		
	固有値	寄与率	累積寄与率	造形	利便性	雰囲気	文化性	小規模駅	中規模駅	大規模駅
	第1主成分	3.393	0.848	0.848	0.461	0.542	-0.542	0.447	-0.903	-0.491
第2主成分	0.607	0.152	1.000	-0.677	-0.087	-0.062	0.728	-1.089	1.326	-0.238

JR利用頻度	固有値表			固有ベクトル				主成分得点		
	固有値	寄与率	累積寄与率	造形	利便性	雰囲気	文化性	低利用者層	中利用者	高利用者
	第1主成分	2.782	0.696	0.696	-0.102	-0.532	0.598	0.591	1.380	-0.957
第2主成分	1.218	0.304	1.000	0.893	-0.419	-0.073	-0.148	0.308	1.041	-1.349

年齢層	固有値表			固有ベクトル				主成分得点		
	固有値	寄与率	累積寄与率	造形	利便性	雰囲気	文化性	若者層	中年年齢層	高年齢層
	第1主成分	2.745	0.686	0.686	0.312	-0.577	0.476	-0.585	-0.701	-0.713
第2主成分	1.255	0.314	1.000	0.764	-0.261	-0.548	0.219	1.226	-1.221	-0.007

駅らしい具体的な場所	固有値表			固有ベクトル				主成分得点			
	固有値	寄与率	累積寄与率	造形	利便性	雰囲気	文化性	1. 周辺	2. 外観	3. 駅広	
	第1主成分	2.812	0.703	0.703	0.477	0.454	0.553	0.510	0.368	-0.023	0.734
	第2主成分	0.701	0.175	0.878	-0.675	0.736	-0.050	0.029	1.017	-0.066	-2.253

主成分得点		
4. 内部	5. ホーム	6. 線路
1.420	0.385	-1.450
0.614	0.454	0.106

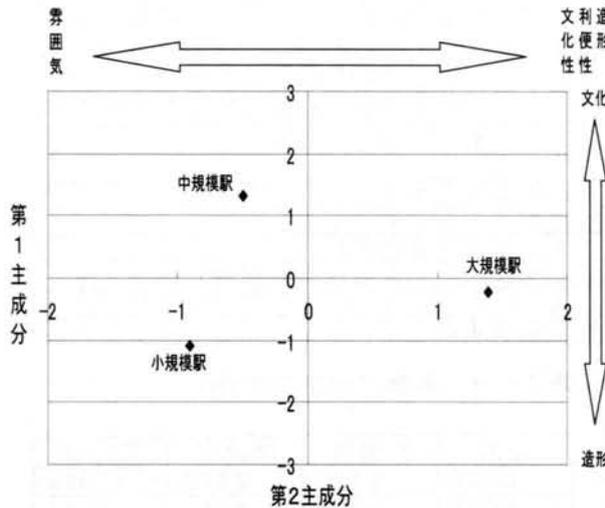


図7-5-1 駅の規模と4分類項目

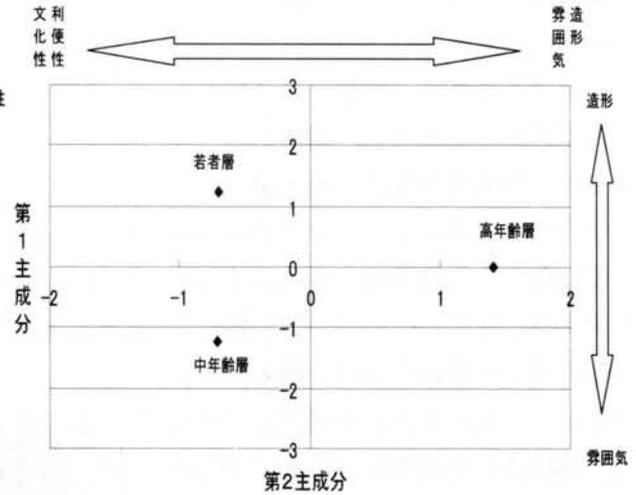


図7-5-2 年齢層と4分類項目

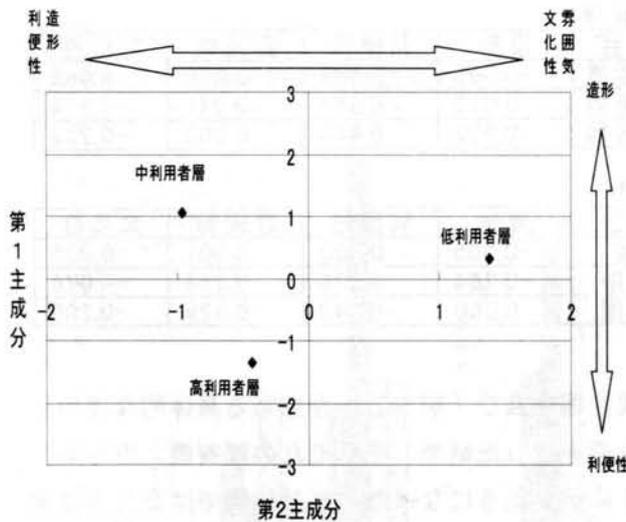


図7-5-3 JR利用頻度と4分類項目

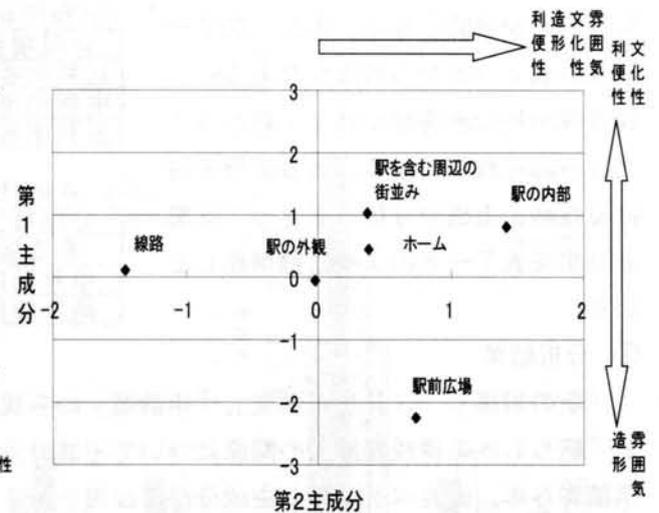


図7-5-4 駅らしく感じる具体的な場所と4分類項目

表7-10 属性種別と「駅らしさ」の構成要素

種 別	範 囲	物理的要因		心理的要因	
		造 形	利便性	雰囲気	文化性
駅の規模	小・中規模			◎	
	大規模	○	◎		○
JR利用頻度	低利用者層			◎	◎
	中・高利用者層	○	◎		
年 齢 層	若・中年例層		◎		◎
	高年齢層	○		○	
具体的な場所	駅周辺街並		○		○
	駅の外観	○		○	
	駅前広場	◎		○	
	駅の内部		◎		○
	ホーム		○		
	線 路				

特に第1主成分の寄与率が高いことから、属性種別に対しては第1主成分によって大部分の説明が可能であると思われる。また、「駅らしく感じる具体的な場所」については第1主成分の固有ベクトルの値が全て0.5程度以上であることから、第2主成分まで加味することにする。そこで表7-9において、第1主成分、第2主成分の固有ベクトルと主成分得点の絶対値が相対的に大きいものについては、それぞれに強い関係があると考えられることから、表7-10において、各属性種別及び「駅らしさを感じる具体的な場所」と、

「駅らしさの構成要素」(4分類項目)に関係があるものに○を付して示し、その中でも特にその関係が強いものについては◎で示した。

②分析結果の考察

《1》「駅の規模」別に見ると、「小・中規模駅」では駅の「雰囲気」に駅らしさが認識され、「大規模駅」では主として駅の「利便性」に駅らしさが認識されている。更に、「小・中規模駅」を第2主成分でみると、「小規模駅」では「造形」に、「中規模駅」では「文化性」に駅らしさが認識されている。

現状では大規模駅で商業施設を始めとする大規模開発が集中していることから、商業施設の存在や自動改札等の便利施設が駅らしさの認識に結びつき、「小・中規模駅」ではむしろ、駅での快適性や安心感といった要素が駅らしさの認識に結びつくものと考えられる。その中でも特に中規模駅では地域との関係の中に、駅らしさの認識があり、又、市民にとっては「小規模駅」程度の規模が、駅のデザイン等に駅らしさの認識が生まれやすい規模であると考えられる。

《2》「JR利用頻度」別に見ると、「低利用者」は「雰囲気」や「文化性」に駅らしさを認識し、「中・高利用者」は「利便性」に駅らしさを認識している。低利用者程、駅に心理的要因で駅らしさを認識し、「中・高利用者」程商業施設の利便性等の物理的要因で駅らしさを認識すると言える。更に、「中・高利用者」を第2主成分で見ると、「中利用者」は「造形」に、「高利用者」は「利便性」に駅らしさを認識している。

《3》「年齢層」別に見ると、「若・中年年齢層」は「文化性」や「利便性」に駅らしさを感じ、「高年齢層」は「雰囲気」や「造形」に駅らしさを感じている。更に、「若・中年年齢層」を第2主成分で見ると、「若年層」は「造形」に、「中年年齢層」は「雰囲気」に駅らしさを認識している。

《4》「駅らしさを感じる具体的な場所」については、第1主成分の「駅らしさの構成要素」の固有ベクトルが全て正の値で、主成分得点の大きい「駅の内部」と「駅前広場」は特に「駅らしさの構成要素」とは強い関係にあり、駅らしさを特に強く認識される場所と考えられる。その中でも、第2主成分で見ると、「駅の内部」では「利便性」に駅らしさが認識され、「駅前広場」では「造形」に駅らしさが認識されている。

7-5 分析結果と駅の機能複合化の関連性

駅の機能複合化に伴う「駅の都市性」や「駅の公共性」の変容について、前章までに考察を行ってきたが、何れも駅における大規模な商業施設の配置が課題となっている。「駅の都市性」の評価項目として提案した「複合比」によると、経済効率性の高い商業施設のみでは都市性は向上せず、業務、宿泊機能等の配置による均衡ある機能配置が望まれ、特に文化施設の導入は「複合比」を下げるといふ点では効果的で「駅の都市性」向上の可能性が高い。

又、駅の公共空間特性「公開性」が時代的に小さくなる可能性が認められたが、それは著しい商業機能の集積により、経済合理性が優先される結果、私的領域が公的領域を侵食する可能性を示唆するものであった。

一方、本章の調査結果から考察すると、今後の駅のあり方について、いくつかの課題が考えられる。

その1つは「利便性」が「大規模駅」、「中・高利用者」、「若・中年年齢層」の何れでも、「駅らしさの構成要素」の大きな要素となっている点である。

今後の都市造営に当たり、大規模に機能が複合化する駅（「大規模駅」）と都市の関係は、今日的課題として極めて重要になる。その中でも大規模な商業施設のあり方は、前述のように、特に駅本来の機能との関わりにおいて課題が多い。しかし、社会の中心世代で、JR利用頻度が高い市民の多くが「駅らしさ」を「駅の内部」の「利便性」に求めている。今後の駅、及び駅周辺の開発においては「利便性」との関わりが強い大規模な商業施設の配置については、十分な検討が必要になる。

その他、駅と都市に関連する「文化性」も都市造営には重要な要素となるが、「駅らしさの構成要素」としての「文化性」については、低利用者が「駅らしさ」の認識の主体であり、今後の駅、及び駅周辺の開発においては高利用者を始め、多くの市民への対応を十分に検討することが必要になる。

本論前章までに、考察の主な対象とした県庁所在地駅はここでは「大規模駅」に該当する。即ち県庁所在地駅程度の規模の駅では、「駅らしさの構成要素」は、駅の「利便性」において認識され、駅利用者の多くと社会の中心世代の多くが、駅の「利便性」に「駅らしさ」を認識する傾向にある。駅の「利便性」には、駅の本来機能である交通結節点機能の他に、駅が内包する商業機能等の複合機能が与える影響が大きく、「駅らしさ」の視点でも駅の機能複合化のあり方は極めて重要な課題となる。

このように市民が認識する駅の「駅らしさ」と「駅の都市性」や「駅の公共性」の抱える課題は多くの面で共通していると言える。そのため、前章までの分析・考察により得られた、今後の駅の都市性や公共性のあり方、及び、今後の駅及び駅周辺開発計画等において配慮すべき課題と方向性については、「駅らしさ」のあり方との整合性も採られ、一定の妥当性が確認されたと言える。即ち、駅の機能複合化による「駅の都市性」と「公共空間特性」の変化が「駅らしさ」を損なわない駅計画のためにはそれらの課題と方向性への配慮が極めて重要になる。

7-6 まとめ

本研究は従来のレポーター・グリッド発展手法を活用したアンケート（予備調査、本調査）に基づき、鉄道駅の「駅らしさの構成要素」の認識傾向を分析・考察することを目的とした。

予備調査アンケートでは回答から得られる樹形図を基に、「駅らしさを構成する要素」を分類する

ための「分類項目」を選定し、クラスター分析により、「分類項目」と本研究手法の妥当性を確認した。更にISMを用いて「分類項目」を構造化し、造形、利便性、雰囲気、文化性の4分類項目に集約した。本調査アンケートでは、得られた回答をクロス集計と主成分分析により、属性種別及び「駅らしいと感じる具体的な場所」と4分類項目との関係を整理した。それらに基づいた考察の結果、次のような結論が得られた。

(1) 本研究で提案したアンケート方式によるレパートリー・グリット発展手法、ISM及び、主成分分析の組合せによる分析は、(2)以下の結論からも明らかなように「駅らしさ」が市民にどのように認識されているかについて一定の理解を可能とし、有効であった。特に面接方式をアンケート方式に変更できたことから、既往の手法に比べ、その実用性と効率性の面で意義があったといえる。

(2) 「駅らしさの構成要素」を物理的な要因として、駅の形態や外観に関する「造形」、駅の交通結節点機能や商業施設等、内包する機能に関する「利便性」、心理的要因として、駅の空間で感じる様々な感情に関する「雰囲気」、駅が街との関わりの中で、街の歴史や街の文化に及ぼす様々な影響に関する「文化性」の4分類項目に分類することができた。

(3) 「駅らしさの構成要素」の認識には「駅の規模」、「JR利用頻度」、「年齢層」別に次のような傾向が認められた。

① 「小・中規模駅」では駅の「雰囲気」に駅らしさが認識され、「大規模駅」では駅の「利便性」に駅らしさが認識されている。

② 「JR低利用者」は「雰囲気」や「文化性」に駅らしさを認識し、「中・高利用者」は「利便性」に駅らしさを認識している。

③ 「若・中年年齢層」は「文化性」や「利便性」に駅らしさを認識し、「高年齢層」は「雰囲気」や「造形」に駅らしさを認識している。

(4) 「駅らしさを感じる具体的な場所」については、「駅の内部」と「駅前広場」が特に「駅らしさの構成要素」と深い関係にあり、駅らしさを強く認識されると考えられる。その中でも「駅の内部」では「利便性」に、「駅前広場」では「造形」に駅らしさが認識されている。

(5) 前章までの分析・考察により得られた、今後の駅の都市性や公共性のあり方、及び、今後の駅及び駅周辺開発計画等において配慮すべき課題と方向性については、「駅らしさ」のあり方との整合性が採られ、一定の妥当性が確認された。即ち、駅の機能複合化による「駅の都市性」と「公共空間特性」の変化が「駅らしさ」を損なわない駅計画のためにはそれらの課題と方向性への配慮が極めて重要になる。

又、本研究においては、市民が具体的な駅のどこを駅らしく感じているかを調査したが、今後は実際に、その場所の現地調査を行い、統計分析結果と重ね合わせることにより、市民の認知構造をより明確にすることが必要と考えられ、今後の研究課題である。

脚注

¹ 島見伸次、仲間浩一、岡田昌彰：「歌謡曲の情景から見た駅空間のイメージに関する基礎的研究」、日本都市計画学会学術研究論文集、第29号、PP. 589～594、1994

² 武田嘉雄、天野光一：「駅における機能と駅らしさに関する基礎的研究」、日本都市計画学会学術研究論文集、第31号、PP. 187～192、1996

³ 志水英樹、鈴木信弘、山口満：「駅舎および周辺街並みの知覚構造に関する研究」、日本建築学会計画系論文報告集、第433号、PP. 41～51、1992・3

⁴ 讚井純一郎、乾正雄：「レパートリー・グリット発展手法による住環境評価構造の抽出」、日本建築学会計画系論文報告集、第367号、PP. 15～21、1986・9

⁵ 既往研究（参考7-1）では面接方式により行い思考過程の構造化を試みているが、本研究では実用性及び効率性に重点をおき、被験者から「駅らしさ」の認識傾向の把握に必要な要素を広く求めるためのアンケート方式によることとした。

そこで本研究では操作Iのようにエレメントの選定を行わず、被験者の最も駅らしいと思う駅名について設問する事にした。操作IIの評価項目の抽出に対しては、被験者の「駅らしい」と感じる理由を求めた。操作IIIのラダーリングに相当するものとして、ラダーアップに該当するものとして理由を一言で表現することを求めた。また、ラダーダウンとしてその理由に結びつく具体的な要素を求めた。

⁶ 上浦正樹、臼井幸彦、高井真希子、竹澤晋一：「鉄道駅における駅らしさに関する研究」、土木学会年次学術講演会講演概要集、第4部門、PP. 262～263、1999・9

参考7-1 レパートリー・グリット発展手法の手順

操作I : エレメントの選定

事象を分類させ、得られた親類度行列を基にクラスター分析を行い、本調査で使用するエレメントを選定する。

操作II : 評価項目の抽出

操作Iで選定した事象を、好ましさを基準に行う。それを基に被験者自身の言葉で理由を求め評価項目として記入。

操作III : ラダーリング

操作IIで得られた各評価項目についてラダーリングを行い、関連する上位及び下位の評価項目を抽出する。

第8章 終論

8-1 まとめ

本論では、近年、顕著になっている日本の駅の大規模な機能複合化に伴い、駅にもたらされる一種の都市性とそのあり方、そして駅の都市性により、駅の本来的特性である公共概念等がどのように変容しているのか、又は変容する可能性があるのかについて考察し、今後の大規模な駅周辺開発等の方向性について検討を行った。特に西欧の大都市駅においては殆ど例がない日本の大都市駅に特有の、百貨店を中心とする巨大な商業集積等は都市構造とその均衡に多大な影響を及ぼすことが考えられる。そこで、その日本と西欧の違いを生んでいる要因が駅と都市の構造的相互関係の相異にあるのではないかというところから考察を始めた。構造的相互関係の相異は駅開設時の駅の形状や立地と、その後の都市の拡大過程での駅の役割に影響されるとの推測から、主に県庁所在地駅を中心に、駅開設時から今日までの駅と都市の構造的関連と、駅の機能複合化の歴史的変遷に関する調査と考察を進めてきた。

その結果、駅の機能複合化における日本と西欧の都市的要因の相異点を明らかにし、今後、大規模に機能が複合化する駅の都市性と公共性のあり方と課題、今後の駅開発のあり方と検証すべき都市的課題等についてその方向性を示すことができた。そして、これらの妥当性について、札幌駅利用者等のアンケート調査の分析結果より、一定の確認を行った。

それらを要約すると以下のようなになる。

(1) 駅と都市の関係について

- ① 都市の構造は、その成長過程において、創業時の駅の形式や駅の立地により、著しく影響されることが、日本と西欧の駅と都市の相互関係を比較分析することから明らかとなった。
- ② 一般に西欧の主要都市の駅は、頭端式の駅が多く、鉄道敷設時の都市の城壁付近に位置し、都市の中心部には進入していない。駅の都市中心部への侵入を阻止した要因には近代市民社会が生んだ、都市と農村、ブルジョアジーとプロレタリアートといった階級的対立概念や都市中心部の高い地代、強固な都市構造等があった。そしてその後も強固な都市構造等、空間的制約から西欧の都市では駅と市街地中心部を連結する街路等が明確な都市計画の中で建設・整備された事例も少ない。
- ③ 西欧の都市の拡大は城壁の外側（農村側に）に拡がるという形で進み、そのため、城壁は取り壊され、駅は次第に都市の拡大の中に併呑される。その結果、駅は相対的に都市の中心部に近づき、都市の一部とはなるが、強固な都市構造は基本的には変化せず、駅周辺が市街地中心部の役割を担うという事例は少ない。又、城壁の跡地には環状道路等都市施設が建設されている事例が多い。
- ④ 西欧の頭端式の駅舎、特に19世紀後半の城壁の撤去とほぼ同時期に建て替え、または新設された駅舎は、当時の時代的要請から、建築的には都市のエントランス・ゲートとしてのランドマーク性やスケール感を備え、且つ、街並みや街路幅員とも調和したものが多い。

しかし、その後の都市の拡大に伴い、都市構造的には駅のゲート性は既に失われているものが多い。

- ⑤ 日本の駅は鉄道創設時の一部の駅を除き、通過式の駅が殆どで、開設時の駅の位置は都市の中心部とは離れる場合が多かった。それは明治期の鉄道敷設が国策として日本の南北縦貫鉄道網の早期建設を目標としていたことから、都市中心部への接近を必ずしも優先せず、通過式駅で効率的な路線設定が求められたためと、推測される。
- ⑥ 日本の通過式の駅舎は明治期の初代駅には木造を中心とした、質素で小規模のものが多く、2代目、3代目と機能、規模の面で次第に改善されてはいるが、一部の大都市の駅舎を除き、西欧の駅のような都市のランドマーク性を備える駅は少ない。
- ⑦ 日本の都市の拡大は、市街地中心部から離れた場所に開設された駅と市街地中心部を連結する駅前通りが建設・整備され、拡大した駅周辺の都市機能と市街地中心部が融合する形で進んでいる。但し、駅と市街地中心部が大きく離れ、その間に河川が介在するような場合には、駅周辺が市街地中心部と共に都市の2極の一方を担っている例が一般的である。
- ⑧ 日本の通過式駅は駅の表と裏に社会的、経済的格差を生み、駅は駅表側市街地の縁端部という意識が生まれている。その後、駅の表と裏の格差解消を目的に連続立体交差事業等の都市計画事業による鉄道の高架化・橋上化が推進される。そのため、日本の都市は、将来的には高架駅の駅周辺を中心核とした厚い都市構造に移行していく可能性が高い。
- ⑨ 日本の主要駅では、将来、高架駅、又は橋上駅とそれらによって発生する鉄道跡地の開発ビルによって一体的に構成される駅形態が駅を代表する顔となる可能性が高い。
一方、西欧の主要駅では、将来、線路上空が開発され、壮麗な伝統様式を持つ頭端式駅舎と、線路上空の人工地盤上の開発ビルが一体的に構成する駅形態が駅を代表する顔となる可能性が高い。
- ⑩ 都市構造的に日本の駅が駅前通りを介して都市中心部と強く結びつき、都市の拡大は駅周辺と中心部が融合する形で進んだことから、日本の駅では大規模な機能複合化が進んだと推測されるが、日本の駅は、西欧の駅に比較して機能複合化が進みやすい都市的条件にあったと言える。
- ⑪ 本論で提案した「駅と都市の相関モデル」は日本の都市と駅の拡大過程における、駅と都市の相互関係の理解に有効である。

(2) 駅の機能複合化について

- ① 駅の機能複合化は1872年（明治5）の鉄道創業時から旅客の利便機能としてその端著が認められるが、駅の機能複合化が拡大するのは第2次大戦後であった。官設鉄道では民設鉄道、私鉄に較べホテル、百貨店等、大規模な機能複合化に関しては、その拡大時期に

において著しい遅れが認められる。

- ② 明治の民設鉄道では、既にその創業期から鉄道とホテルを一体的に運営する経営戦略を立てたところもあり、日本鉄道（株）では1890年（明治23）前後から東北本線の各主要駅の近くで洋式ホテル「陸奥館」を建設している。又、商業機能については、私鉄、特に関西私鉄で、1920年（大正9）の阪急電鉄による阪急ビルディングにおける食堂の営業、日用雑貨の販売を契機に大規模な百貨店経営を行うところが続いている。
- ③ 官設鉄道でも明治末期に、増加する外国人旅行者に対応すべく、駅のホテル建設運動が起こった。しかし当時の大陸侵攻を優先する国策の下、南満州鉄道（株）によるヤマトホテルが大陸各地で建設されたものの、国内では実現せず、駅のホテルとしては第2次大戦以前では山陽ホテルの他には、1915年（大正4）開業の東京駅の東京ステーションホテルのみであった。戦後の駅のホテルは、民衆駅や旅客ターミナル施設によって実現している。
- ④ 戦後の駅の機能複合化を進捗した主要な要因は民衆駅であった。都市のモニュメンタルな公共建築としての駅建設に地元が参加し、その費用負担と利用範囲に関するルールが確立したことも有意義であるが、1953年（昭和28）の鉄道会館事件を契機に、駅が都市との関連の中で捉えられ、駅の公共性について社会的な議論がなされたことの意義は極めて大きい。営業者の企業性が駅の公共性を阻害してはならないという基本理念が確認されており、その後の駅の性格を方向づけたものと言える。又、民衆駅は機能複合化の視点から、その後の旅客ターミナル施設の原型として位置付けられる。
- ⑤ 駅の機能複合化の規模拡大と多機能化の契機は1971年（昭和46）の国鉄法施行令改正による国鉄の旅客ターミナル施設開発への参加であった。駅の機能複合化の最大要因となっており、駅の形状に応じてその建築形態も駅ビルタイプ、地下街タイプ、高架下タイプ、そしてこれらの組み合わせタイプ等多様である。鉄道事業者自らが参加することから、事業性を重視することになり、その建築規模も大規模なものが多く、駅の形態と伴に、都市との相互関係に与える影響も大きいものがある。
- ⑥ 民衆駅は鉄道側と都市側の共同事業として進められ、旅客ターミナル施設はバスターミナルを包含する事例も多く、鉄道高架化や駅前広場下の地下街整備と併せて実施されている事例が多い。これらが都市計画事業の一貫として取り組まれていることから、駅の機能複合化は、都市側と鉄道側の施策の結果、生まれたという側面を有している。
- ⑦ 民衆駅、旅客ターミナル施設等により、駅の機能複合化が進むと駅には様々な都市機能が集積され一種の「都市性」といった特性が生まれる。本論で提案した駅の「複合比」は駅の機能複合化の評価項目として「駅の都市性」を対象としたものであり、評価手法の1つとして考えられる。

- ⑧ 「複合比」による評価手法に基づくと、札幌駅の場合、都市性を高めたのは民衆駅と鉄道高架化であった。札幌駅の場合、商業機能だけでは、都市性の向上には限界があり、都市性向上には経済効率性の最も高い商業機能に加えて、宿泊機能や文化機能の導入が効果的であった。
- ⑨ 駅の公共空間は、過去の研究成果に基づくと、不特定多数の人々に開かれ、利用される「駅の機能」がもたらす駅空間の「公開性」、市民の駅への共有意識を生む「駅の事業方式」がもたらす駅空間の「共通性」、駅の建築デザインやその規模等「駅の様式性」がもたらす駅空間の「距離感」の3つの公共空間特性を保有しているとするのが可能である。
- ⑩ 駅の機能複合化によりもたらされる「駅の都市性」が、駅が本来的に備えるべき駅の公共空間特性に変容を来す可能性がある。
- ⑪ 「駅の様式性」がもたらす駅の公共空間特性「距離感」には時代的な大きな変容は認められない。特に消費社会に入っても、ポスト・モダン等、消費社会の一時的潮流に影響されることもなかった。しかし、近年になって、駅空間に原形質的極限值を提示する等の新しい公共デザインへの試みが一部の駅で認められる。
- ⑫ 「駅の機能」がもたらす駅の公共空間特性「公開性」は、時代的に小さくなる可能性がある。これは日本の駅の機能複合化も近年では商業機能の集積が巨大で、経済合理性が優先される結果、私的領域が公的領域を浸食する危険性を示唆している。駅周辺開発等、今後の駅の改良にあたっては駅の機能配置について公共空間特性維持の視点から十分な検討が必要である。
- ⑬ 「駅の事業方式」がもたらす駅の公共空間特性「共通性」は時代的に向上する可能性がある。これは戦後には、民衆駅が数多く建設され、近年は橋上駅や高架駅が増加し、市民参加や地元参加の機会が増えることから、駅への共有意識が高まる可能性を示唆している。しかし、現状では共有意識は十分ではなく、今後の駅や駅周辺開発に当たっては、市民参加が容易な事業方式や制度と具体的な進め方を検討する必要がある。
- ⑭ 日本の場合、鉄道網建設は国民統治の装置として明治政府の主導の基に推進されたにも関わらず、国家の絶対的価値や権力を象徴する端然たる歴史様式の駅舎が生まれなかったのは、日本の伝統として、公共性の表現を建築等の建造物によるだけでなく、儀式や儀礼など恒常的繰り返しによる表現的公共性に求める傾向があることに起因していると思われる。日本の鉄道の場合、その儀式の代表的なものが全国各地で運行された天皇や皇后が乗るお召し列車であり、それが表現的公共性の代表的具現であったと推測される。
- ⑮ 駅の都市性や公共性といった駅固有の空間特性を「駅らしさ」と定義し、札幌駅利用者等を対象とした「駅らしい駅」のアンケート調査の分析結果によれば、市民の多くは「駅らしさ」を「駅の内部」の「駅の利便性」に認識する傾向にある。駅の「利便性」には、駅の本来

機能である交通機能の他に、駅が内包する商業機能等の複合機能が与える影響が大きく、「駅らしさ」の視点でも駅の機能複合化のあり方は極めて重要な課題となる。

- ⑯ 市民が認識する駅の「駅らしさ」と「駅の都市性」や「駅の公共性」の抱える課題は駅の機能複合化の視点からは、多くの面で共通していると言える。そのため、本論で提示した今後の駅の都市性や公共性のあり方、及び、今後の駅周辺開発等において配慮すべき課題と方向性については、市民の求める「駅らしさ」との整合性も採られ、一定の妥当性が確認された。即ち、駅の都市性を向上し、駅の公共空間特性を高めることは、「駅らしい駅」を構築することにつながると言える。

8-2 今後の課題

駅の機能複合化に伴う駅の都市性と公共性のあり方、及び今後の方向性について、一定の結論が得られたが、更に次のような課題について検討を深める必要があり、これらは何れも今後の研究課題となる。

(1) 駅の機能複合化の評価項目に駅の都市性を位置付け、都市性の定量化手法として「複合比」を提案したが、この手法は現状では個別の駅の時系列的な（又は、個別の駅間の）相対的評価に止まっている。今後は個々の駅固有の特性と地域性に基づく駅の諸機能間の適正な構成を踏まえた最適な駅の複合比を求め、個々の駅の都市性に対する絶対的評価手法を検討する必要がある。

(2) 本論で提案した「駅と都市の相関モデル」については、札幌及び札幌駅と都市構造や相互関係が類似した札幌他5都市の駅を事例にモデル化したものであり、適用に当たっては、その前提となる駅の立地条件の違い、特に駅開設時の駅と市街地中心部との距離、駅と旧街道との関わり等は十分に調査・検討しておく必要がある。更に、モデルの一般性についても都市の規模、都市の成立過程と性格、駅の形状、駅の性格等に対応した検討を更に深める必要がある。

(3) 本論では駅の公共概念を検討するに当たり、県庁所在地駅のみを対象としているが、近年、地方の中小駅では、形態的に公共概念の変容を感じさせる駅も出現しており、今後はこれらのあり方とその要因や背景を十分に検討する必要がある。

(4) 本論においては、公共空間特性のそれぞれの評価を、思弁的なアプローチによって行っているが、更に定量的な分析に基づく客観的な評価手法を検討し、本論の結論を検証、補完することが必要である。

特に第6章、6-6(2)駅の様式性と公共空間特性「距離感」の項で考察した「距離感」と「様式性」について、現段階ではやや、恣意的評価に依存した嫌いがあり、更に客観的な意味付けを行う

表8-1 タイプ別の「距離感」の評価

タイプ別	様式性の評価			備考
	様式	規模	評価点	
タイプⅠ	大 (3)	小 (1)	4	評価点の 考え方 特大 4 大 3 中 2 小 1
タイプⅡ	小 (1)	小 (1)	2	
タイプⅢ	大 (3)	小 (1)	4	
タイプⅣ	中 (2)	大 (3)	5	
タイプⅤ	大 (3)	大 (3)	6	
タイプⅥ	小 (1)	中 (2)	3	
タイプⅦ	大 (3)	特大 (4)	7	
距離感	Ⅶ>Ⅴ>Ⅳ>Ⅰ・Ⅲ>Ⅵ>Ⅱ			

必要がある。

本論では「距離感」は駅の建築の意匠、規模、形状、様式等によって生まれる建築表現を意味する用語として定義した「様式性」で構成されることを前提としているが、「様式性」の評価に当たっては、表8-1に示すように、様式と規模のみに基づいたものであった（第6章では表8-1の表示は省略している）。

古典主義や機能主義をはじめ、様式の確立度合いが高い駅建築の持つ「距離感」は大きいとしている。例えば、端然たる歴史様式はその壮麗さや威厳によって、機能主義は意味を遠ざける「よそよそしさ」によって、それぞれ「距離感」を感じさせると考えられることによるものである。又、駅建築の規模と共に「距離感」は次第に大きくなり、特に規模がヒューマンスケールを超えると、「距離感」は著しく大きいと考えられる。

しかし、様式と規模を基本的にはそれぞれ3段階に区分し、それぞれの総得点で評価するものの、様式と規模の間にはウエイト付けは行わず「様式」と「規模」の「距離感」に対する影響度合いは同程度であることを前提にしている。

以上のように本論での「距離感」の評価にはいくつかの課題が残されており、今後は、「様式性」を構成する様式と規模以外の要素の評価、及びそれらの影響度合いの評価を総合的に考察し、定量的、且つ客観的な評価手法を検討する必要がある。

(5) 駅の都市性を向上し、駅の公共空間特性を高めることが、「駅らしい駅」を構築することにつながるとの結論を得たが、その具体的な手法を検討する必要がある。例えば、都市性のある程度向上させるが、「公開性」の視点から公共空間特性を低下させる可能性のある商業機能のあり方、「共通性」の視点から公共空間特性を向上させ、共有意識を生む駅の事業方式のあり方等については、慎重な検討が必要である。特に事業方式については、今後の駅建設や駅周辺開発に当たって、ワークショップ等市民参加が容易な制度や市民が主体となりうる事業方式の法制化等、都市側、鉄道側の双方で検討していくことが重要である。

(6) 駅の機能複合化には駅と都市の相互関係が大きく影響することが明らかになったが、一方で駅の機能複合化には鉄道側の経営問題も密接に関連している。特に国鉄の民営化後、大規模な複合機能を包含する駅が顕著であり、そこには新しい機能が事業として成立するだけの駅と都市の相互関係が存在するという要素もあるが、どんな機能も事業として成立が可能かという点必ずしもそうではない。新しい機能の成立要件はその事業構造と密接に関連する。鉄道側のみを事業者とする場合は、結果的により収益性の高い商業機能が優先されることになり、事業性の低い文化機能等の導入は難しくなる。西欧の主要駅では大規模な商業機能の集積事例は少なく、例えばパリ・モンパルナス駅のように収益性の低い種々な機能も成立しているのは鉄道側に加えて自治体等、行政の参加が要因と推測される。このように駅の機能複合化はその事業構造によって組み込まれる機能も、そこにもたらされる「駅の都市性」も異なったものになる可能性がある。駅の機能複合化の検討には、鉄道側の経営問題に直結する複合機能の事業構造が今後の重要な研究課題となる。駅周辺の都市計画や開発に当たっては「駅の都市性」や「駅の公共性」に配慮した適正な事業構造の構築を可能とするため、行政の参加を含めた法的整備等を検討する必要がある。

(7) 本論では駅の空間概念として駅機能とその他の機能をハード的に明確に区分することなく、

これらを総体的に駅と捉えて考察を進めてきた。これは例えば、駅舎前面の駅ビルが商業機能を保有した場合、利用者は、きらびやかになりやすい商業ビルである駅ビルを実質的には駅と見なし、駅機能を保有しない駅ビルが駅の顔となる、といった建築、施設計画上の用途との実態上の不整合に現実的に対応する手法として選択したものであった。しかし、特に「駅の公共性」等の検討については、本来駅が保有すべき広さや空間と他の機能の占める広さや空間との整合性、駅本来の機能を満足する駅形状のあり方と他の機能の形状との関連性等、駅と他の機能を明確に区分した建築、施設計画的な視点でも考察を行い、建築計画や施設計画上の課題を明らかにすることも今後の研究課題である。

附

参考文献	P.134
図版出典及び所蔵一覧	P.137
資料出典及び所蔵一覧	P.142

参考文献

・国鉄及び国鉄関係機関出版物

- (1)鉄道建築協会：「国鉄の建築」、有明書房、1960
- (2)鉄道建築協会：「国鉄の建築」、光元社、1970
- (3)鉄道建築協会：「国鉄の建築 1970～1980」、1981・1
- (4)鉄道建築協会：「国鉄の建築 1980～1987・3」、1988・7
- (5)鉄道建築協会：「国鉄建築のあゆみ 1872～1970」、1970・5
- (6)鉄道建築協会：「国鉄建築のあゆみII 1971～1980」、1981・5
- (7)鉄道建築協会：「国鉄建築のあゆみIII 1981～1987・3」、1989・3
- (8)鉄道建築協会：「JR建築のあゆみ 1987・4～1994」、鉄道建築ニュース、ARAN、No. 541、1994・12
- (9)鉄道建築協会：「鉄道の関連事業と施設計画—ヨーロッパと日本」、1979・6
- (10)鉄道省：「小停車場本屋標準図」、昭和五年十月六日達第八七五号、1930・10
- (11)日本国有鉄道：「国鉄建築設計資料集」、1982・1
- (12)日本国有鉄道：「日本国有鉄道百年史」、第1巻～第22巻、
- (13)日本国有鉄道事業局：「関連事業の歩み」、1981・1
- (14)日本国有鉄道仙台駐在理事室：「ものがたり東北本線史」、1971・1
- (15)日本国有鉄道宇都宮駅：「宇都宮駅100年史」、1985・7
- (16)運輸省鉄道総局業務局観光課：「日本ホテル略史」、1946・4
- (17)JRシアターの会：「北海道における劇場の経済波及効果調査」、pp.124～127、1999・11
- (18)北海道旅客鉄道：「札幌駅南口総合開発に関する検討調査」、日本不動産研究所、1998・9
- (19)鉄道弘済会北海道支部：「鉄道弘済会北海道支部史」、1964・4
- (20)札幌鉄道管理局、「米寿のあしあと」編纂委員会：「米寿のあしあと」、1969・4

・自治体及び公的機関出版物

- (21)札幌市：「新札幌市史」、第3巻通史三
- (22)岐阜駅史刊行委員会：「岐阜駅70年史」、1957・6
- (23)岩見沢市・三笠市：「幌内線史」、1988・3
- (24)札幌市教育委員会資料室：「札幌の通り」、北海道新聞社、1991・1
- (25)札幌市教育委員会資料室：「札幌の駅」、北海道新聞社、1979・12
- (26)水戸市立博物館：「水戸駅 開業から百十年」、1999・10

・専門誌等

- (27)株大林組：「季刊大林—特集STATION・駅」、No.6, pp.11～12、1980・2
- (28)中村良夫・他：「座談：次世代の都市空間に向けて」、建築文化、Vol.50、No.589、pp.78～85、1995・11
- (29)小野田滋：「関西におけるターミナルビルの成立と発展」、鉄道ピクトリアル、No. 519、pp.41～49、1989・11
- (30)和久田康雄：「終端駅梅田界隈七変化」、鉄道ピクトリアル、No. 348、pp.53～57、1978・5
- (31)鈴木宗英：「終着駅と都市の構造」、建築保全、No. 93、pp.27～43、建築保全センター、1995・1
- (32)鈴木博之：「終着駅と町並み」、建築保全、No. 93、pp.16～26、建築保全センター、1995・1
- (33)梅本薫：「今ロンドンでは駅再開発が面白い」、JREA、Vol. 36、日本鉄道技術協会、pp.13～17、1993・1
- (34)系原錠：「知られざる東京駅」、レールウェイ '92、pp.96、NHK出版、1992・4
- (35)小池茂：「ヨーロッパの駅と日本の駅」、まちなみ・建築フォーラム、p.6、1998・3
- (36)堀内正昭：「幻の東京駅計画 Fバルツァーの第1案」、建築文化、Vol. 43、No. 498、pp.59～62、1988・4

- (37)片木篤：「駅」、スペースデザイン、第347号、pp.105～110、鹿島出版会、1993・9
- (38)三上祐三：「ターミナル駅の魅力」、スペースデザイン、第344号、pp.60～61、鹿島出版会、1993・5
- (39)山下昌彦：「ベルリン復活のシナリオ」、スペースデザイン、第420号、pp.48～49、鹿島出版会、1999・9
- (40)青木淳・中川理・花田佳明：「公共性」と「表現」をめぐって、スペースデザイン、第371号、pp.52～53、鹿島出版会、1995・8
- (41)石田潤一郎：「公共空間の概念—その変容」、HIROBA、pp.12～13、近畿建築士協議会、1998・11
- (42)中川理：「建築は拡張するか」、スペースデザイン、第371号、pp.38～39、鹿島出版会、1995・8

・著書

- (43)中川理：「偽装するニッポン—公共施設のデイズニーランド化ゼイション」、彰国社、1996・2
- (44)原武史：「民都」大阪対「帝都」東京—思想としての関西私鉄」、講談社、1998・7
- (45)リチャード・セネット：北山克彦訳、「公共性の喪失」、晶文社、1991・6
- (46)ユルゲン・ハーバーマス：細谷貞雄・山田正行訳、「公共性の構造転換」、未来社、1994・5
- (47)ハンナ・アレント：清水速雄訳、「人間の条件」、ちくま学芸文庫、1994・10
- (48)石田潤一郎：「都道府県庁舎—その建築史的考察」、思文閣出版、1993・2
- (49)オギュスタン・ベルク：宮原信・荒木亨訳、「都市の日本」、筑摩書房、1996・2
- (50)オギュスタン・ベルク：篠田勝英訳、「都市のコスモロジー」、講談社現代新書、1993・11
- (51)オギュスタン・ベルク：宮原信訳、「空間の日本文化」、ちくま学芸文庫、1994・3
- (52)北海道ジェイアール・エージェンシー：「札幌駅 116年の軌跡」、1996・12
- (53)山崎金一郎：「帝都の展望」、東京名所刊行会、1934・8
- (54)荒川清彦：「京都駅120年のあゆみ」、留那工房、1997・7
- (55)北洞孝雄：「北海道鉄道百年」、北海道新聞社、1983・9
- (56)池田本・松田忠義・楠見務：「停車場の計画と設計」、新鉄道土木シリーズ1巻、山海堂、1984
- (57)島秀雄：「東京駅誕生—お雇い外国人バルツァーの論文発見」、鹿島出版会、1990・6
- (58)種村直樹：「東京ステーションホテル物語」、集英社、1995・10
- (59)インターシティ研究会：「駅と街づくり」、学芸出版社、1997・11
- (60)交建設計・駅研グループ：「駅のはなし—明治から平成まで」、成山堂書店、1994・6
- (61)平井正：「ドイツ鉄道の旅—蘇るドイツ鉄道」、光人社、1997・9
- (62)ヴォルフガング・シヴェルブッシュ：加藤二郎訳、「鉄道旅行の歴史」、法政大学出版局、1982・11
- (63)桜井哲夫：「自己責任とは何か」、講談社現代新書、1998・5
- (64)太田博太郎監修：「日本建築様式史」、美術出版社、1999・8
- (65)原田勝正：「駅の社会史—日本の近代化と公共空間」、中公新書、1987・10
- (66)原田勝正：「日本の国鉄」、岩波新書、1984・2
- (67)和久田康雄：「日本の私鉄」、岩波新書、1981・6
- (68)鯖田豊之：「都市はいかにつくられたか」、朝日選書、朝日新聞社、1988・7
- (69)上田浩二：「ウイーン～「よそのもの」がつくった都市」、ちくま新書、1997・3
- (70)石井洋二郎：「パリ～都市の記憶を探る」、ちくま新書、1997・8
- (71)藤森照信：「明治の東京計画」、岩波新書、1990・3
- (72)初田亨：「モダン都市の空間博物学—東京」、彰国社、1995・11
- (73)初田亨：「百貨店の誕生」、ちくま学芸文庫、1999・9
- (74)初田亨：「東京 都市の明治」、ちくま学芸文庫、1994・10
- (75)陣内秀信：「東京の空間人類学」、ちくま学芸文庫、1992・11

- (76)浅野素女：「パリ二十区の素顔」、集英社新書、2000・3
(77)塩野道夫：「上野駅物語—上野と浅草を育てたふるさと駅」、p.141、弘済出版社、1982・3
(78)内田録雄編：「鉄道工事設計参考図書—停車場の部」、1898
(79)越沢明：「東京の都市計画」、岩波新書、1991・12
(80)臼井幸彦：「駅と街の造形」、交通出版社、1998・3

・学術論文集等

- (81)臼井幸彦：「鉄道駅の公共概念とその変容に関する基礎的研究」、日本建築学会計画系論文集、No. 357, pp.173~179、2000・12
(82)臼井幸彦・上浦正樹：「鉄道駅の機能複合化とその変遷に関する基礎的研究—札幌駅を事例として」、日本都市計画学会学術研究論文集、No. 34, pp.595~600、1999
(83)武田嘉雄・天野光一：「駅における機能と駅らしさに関する研究」、日本都市計画学会学術研究論文集、No. 31, pp.187~192、1996
(84)島尻伸次・仲間浩一・岡田昌彰：「歌謡曲の情景描写からみた駅空間のイメージに関する研究」、日本都市計画学会学術研究論文集、No. 2, pp.589~594、1994
(85)志水英樹・鈴木信弘・山口満：「駅舎および周辺街並みの知覚構造に関する研究」、日本建築学会計画系論文報告集、第433号、pp.41~51、1992・3
(86)鶴添博士・佐藤滋：「近世城下町を基盤とする地方都市の都市構造と人口変動との関連性」、日本都市計画学会学術研究論文集、No. 33, pp.385~390、1998
(87)脇田祥尚・田中隆一：「城下町を基盤とした近代都市計画の展開—松江市における都市施設の分布と街路計画に着目して」、日本都市計画学会学術研究論文集、No. 34, pp.577~582
(88)貞弘幸雄：「鉄道駅が商業施設分布に与える影響の統計的分析手法」、日本都市計画学会学術研究論文集、No.29, pp.523~528、1994
(89)大塚全一・苦瀬博二：「中心業務地区（CBD）の拡大過程の形態的分析」、日本都市計画学会学術研究発表会、p3、1979
(90)土屋敦夫：「明治期の金沢の街路計画・駅前放射状道路と師団連絡道路」、日本都市計画学会学術研究論文集、No.33, pp.397~402、1998
(91)讀井純一郎・乾正雄：「レパートリー・グリッド発展手法による住環境評価構造の抽出」、日本建築学会計画系論文報告集、第367号、PP. 15~21、1986・9
(92)上浦正樹、臼井幸彦、高井真希子、竹澤晋一：「鉄道駅における駅らしさに関する研究」、土木学会年次学術講演会講演概要集、第4部門、PP. 262~263、1999・9
(93)Yukihiko Usui: 「Multidirectional Management Strategy of JR Hokkaido」、Japan Railway & Transport Review, pp.10~17、1997・1
(94)藤島茂：「駅前広場計画論」、鉄道技術報告、No. 278、日本国有鉄道、鉄道技術研究所、1962・1

図版出典及び所蔵一覧

第2章

— 図 —

- 図 2-1 線路網上の位置による分類
- 図 2-2 線路と乗降場との位置関係による分類
- 図 2-3-1 函館駅構内配線略図 (1999 年：北海道旅客鉄道(株)提供)
- 図 2-3-2 函館駅構内改良計画図 (2001 年着工予定：北海道旅客鉄道(株)提供)
- 図 2-4 頭端式終端駅の配線例 (車両基地併設)
- 図 2-5 通過式終端駅の配線例 (車両基地、折り返し留置線併設)
- 図 2-6 阪急梅田駅の駅形式と配線の変遷 (『鉄道ピクトリアル』、Vol.348、1978・5)
- 図 2-7 駅の配線とホーム〔I〕《ロンドン・リバプール・ストリート駅》(『JREA』、Vol.36、1993・1)
- 図 2-8 駅の配線とホーム〔II〕《ローマ・テルミニ駅》(『街を内包する駅・空港』、地域科学研究所、1992・7)
- 図 2-9 駅の配線とホーム〔III〕《ミラノ駅》(『SD』、Vol.344、1993・5)
- 図 2-10 折り返し用ループ線《ニューヨーク・グランドセントラル駅》(『街を内包する駅・空港』、地域科学研究所、1992・7)
- 図 2-11 開業当初の新橋駅構内図 (『汐留・品川・桜木町駅百年史』)
- 図 2-12 初代新橋駅舎 1 階平面図 (栗山好男氏提供)
- 図 2-13 東京中央停車場 (東京駅) の配線 (島秀雄編：『東京駅誕生』、鹿島出版会、1990・6)
- 図 2-14 明治 30 年頃の熊本市街図 (九州旅客鉄道(株)：『鉄輪の轟き』、1989・10 に加筆)
- 図 2-15 明治 30 年頃の佐賀市街図 (同：図 2-14)
- 図 2-16 金沢駅の位置の検討 (土屋敦夫：『明治期の金沢の街路計画—駅前放射状道路と師団連絡道路—』、日本都市計画学会学術研究論文集、Vol.33、1998)
- 図 2-17 金沢駅前放射状道路の建設 (同：図 2-16)
- 図 2-18 分間江戸大絵図 (安政 6 年)
- 図 2-19 実測東京全図 (明治 11 年)
- 図 2-20 明治 17 年頃の上野駅周辺 (東京図測量原図：国土地理院所蔵)
- 図 2-21 昭和初期の東京近郊路線図《1934 年 12 月》(原武史：『民都大阪対帝都東京』、講談社、1998・6)
- 図 2-22 昭和初期の大阪近郊路線図《1934 年 12 月》(同：図 2-21)
- 図 2-23 パリの 6 つの頭端式終端駅 (『建築保全』、Vol.93、1995・1)
- 図 2-24 パリ北駅とパリ東駅の周辺詳細図《1851 年》(ヴォルフガング・シヴェルプシュ：『鉄道旅行の歴史』、法政大学出版局、1982・11)
- 図 2-25 パリの城壁 (『パリ』、ミシュラン・グリーンガイド、実業之日本社、1991・6)
- 図 2-26 ロンドンの鉄道と終端駅《1845 年頃》(ヴォルフガング・シヴェルプシュ：『鉄道旅行の歴史』、法政大学出版局、1982・11)
- 図 2-27 ウィーンの頭端式終端駅《1996 年》(ウィーン市街図に筆者加筆)
- 図 2-28 ベルリンの鉄道路線略図《1910 年当時》(島秀雄編：『東京駅誕生』、鹿島出版会、1990・6)
- 図 2-29 駅の形式と駅の立地(概念図)
- 図 2-30 第壹等停車場標準図 (栗山好男氏所蔵)
- 図 2-31 第貳・参等停車場標準図 (栗山好男氏所蔵)

—表—

表 2-1 バリの頭端式駅（終端駅）の略史

—写真—

写真 2-1 バルセロナ・フランシア駅《頭端式駅》（『BARCELONA IST EINMALIG』、Direccio General de Turisme、1993）

写真 2-2 ベルリン・ズー駅《通過式駅・高架駅》（筆者撮影）

写真 2-3 ベルリン・レールター駅・模型《通過式駅・高架駅》（『Railway Station Lehrte』、PILKINGTON SOLAR INTERNATIONAL）

写真 2-4 ロンドン・パデイントン駅《頭端式駅》（『SD』、Vol.344、1993・5）

写真 2-5 ロンドン・ユーストン駅《1838年》（ヴォルフガング・シヴェルブッシュ：『鉄道旅行の歴史』）

写真 2-6 ライプチヒ・チュリンゲン駅《1844年》（交研設計：『駅のはなし』）

写真 2-7 ミュンヘン中央駅《1849年》（同：写真 2-6）

写真 2-8 パリ東駅《1852年》（同：写真 2-6）

写真 2-9 ローマ・テルミニ駅（『街を内包する駅・空港』、地域科学研究所、1992・7）

写真 2-10 ミラノ駅（『SD』、Vol.344、1993・5）

写真 2-11-1 ブダペスト西駅《正面》（『鉄道建築ニュース』、Vol.605、2000・4）

写真 2-11-2 ブダペスト西駅《乗降場》（同：写真 2-11-1）

写真 2-12 頭端式駅の新橋駅（交研設計：『駅のはなし』）

写真 2-13-1 門司港駅《正面》（九州旅客鉄道株：『鉄輪の轟き』、1989・10）

写真 2-13-2 門司港駅《乗降場》（同：写真 2-13-1）

写真 2-14 我国初のターミナルビル・天神橋駅《新京阪鉄道》（『新建築』、Vol.5、No.9、1929）

写真 2-15 阪急百貨店《阪急・梅田駅》（『株式会社阪急百貨店二十五年史』）

写真 2-16 東横百貨店《東急・渋谷駅》（『新築記念 東急百貨店』）

第 3 章

—図—

図 3-1 駅前通りと旧街道の関係《近世城下町を基盤とする県庁所在地都市》（『日本都市計画学会学術研究論文集』、No.33、pp.385~390、1998より抜粋）

図 3-2 松江市市街図《都市の 2 極化：1997 年》

図 3-3 新宿駅駅前広場整備計画《1934 年 4 月決定》（越沢明：『東京の都市計画』、岩波書店、1991・12）

図 3-4 池袋駅駅前広場整備計画《1936 年 4 月決定》（同：図 3-3）

図 3-5 バリの終端駅周辺概況図《1929 年、1949 年》（『1929 年のパリ市街図』：TERRY de Boulevard Bonne Nouvelle No.37、『1949 年のパリ市街図』：P. MARIE et A. BERNARD `EDITEURS、いずれもパリ歴史図書館蔵）

図 3-6 パリ東駅と駅前通り《1855 年と 1858 年頃》（ヴォルフガング・シヴェルブッシュ：『鉄道旅行の歴史』、法政大学出版局、1982・11）

図 3-7 都市の拡大と駅《概念図》

図 3-8 駅と都市の相関モデル《日本の都市と駅》

図 3-9 札幌市市街図《駅周辺と大通り地区》

図 3-10 売り場面積と駅の乗降人員

図 3-11 商業の郊外化《大型店》

－写真－

- 写真 3-1 線路跡地開発《札幌駅：模型（2003 年開業予定）》（手前の高架駅と開発ビルの一体型）
写真 3-2 橋上駅《山形駅》（手前の橋上駅と開発ビルの一体型）
写真 3-3 橋上駅階段部分の意匠《秋田駅》
写真 3-4 線路上空開発・事例 1《ロンドン・チャリング・クロス駅》（『ABOVE LONDON』,CAMERON AND COMPANY,1980）
写真 3-5 線路上空開発・事例 2《パリ・モンパルナス駅》（『欧州鉄道駅周辺再開発事例調査報告書』、財団法人北海道地域総合振興機構、1994・6）
写真 3-6 駅の地下開発《フランクフルト中央駅》（『SD』、Vol.433、鹿島出版会、2000・10）

第 4 章

－図－

- 図 4-1 国鉄の管理運営組織の変遷
図 4-2 鉄道弘済会の営業個所の推移（日本国有鉄道事業局：『関連事業のあゆみ』より作成）

－表－

- 表 4-1 県庁所在地駅の現状《1999・3》
表 4-2 駅弁取り扱い駅《1905 年（明治 38）》
表 4-3 鉄道弘済会の営業個所《1936 年（昭和 11）》
表 4-4 構内営業等各種業種の経営分界《1946 年（昭和 21）》

－写真－

- 写真 4-1 山陽ホテル(初代)（『鉄道時報：明治 36 年』）
写真 4-2 山陽ホテル(2 代目)と下関駅舎（『日本国有鉄道百年史』第 2 巻）
写真 4-3 盛岡駅建設当時の陸奥館《写生図》（日本国有鉄道仙台駐在理事室：『ものがたり東北本線史』）
写真 4-4 陸奥ホテル《仙台駅前》（日本国有鉄道仙台駐在理事室：『ものがたり東北本線史』）
写真 4-5 当時の錦絵 上：築地ホテル館（国輝「東京築地鉄砲洲景」：国立国会図書館蔵）
下：新橋駅（広重「東京名所之内新橋ステーション蒸気車鉄道図」：交通博物館蔵）
写真 4-6 奉天駅と駅前広場（角野幸博：「都市のシンボル・ステーションホテル」、駅とまちづくり、1997）
写真 4-7 奉天ヤマトホテル（同：写真 4-6）
写真 4-8 東京のホテル（『帝都の展望』、1934 年（昭和 9））
写真 4-9 日本最初の民衆駅《豊橋駅》（東海旅客鉄道提供）
写真 4-10 国鉄最初のターミナルデパート《東京駅八重洲口本屋（民衆駅）》（東日本旅客鉄道提供）
写真 4-11 国鉄最初の旅客ターミナル施設《平塚駅》（東日本旅客鉄道提供）
写真 4-12 東京の百貨店（『帝都の展望』1934 年（昭和 9））

第 5 章

－図－

- 図 5-1 歴代札幌駅の駅舎平面図<表示年時点>（『札幌駅百年史』、札幌駅百年史編纂委員会、1980・11）
図 5-2 現行札幌駅（5 代目）の駅舎平面図(1F)《1989 年（平成 1）ハセオ開業時》（北海道旅客鉄道提供）
図 5-3 札幌市街概略図《明治 14 年》（北海道行政資料課蔵の原図に筆者加筆）
図 5-4-1 明治四年乃五年札幌市街之図（札幌市史・政治行政篇）

- 図 5-4-2 札幌市街概図《明治 14 年・札幌駅開設直後》(北海道行政資料課蔵)
- 図 5-4-3 札幌市街之図《明治 24 年》(北大図書館北方資料室蔵)
- 図 5-4-4 札幌市街之図《明治 36 年》(札幌市教育委員会蔵)
- 図 5-4-5 札幌区全図《明治 43 年》(札幌市教育委員会蔵)
- 図 5-4-6 最新札幌市全図《大正 14》(札幌市教育委員会蔵)
- 図 5-5 駅舎平面図《3 代目・熊本駅》(『国鉄の建築』、鉄道建築協会、1960)
- 図 5-6 駅舎平面図《3 代目・金沢駅》(『国鉄の建築』、鉄道建築協会、1960)
- 図 5-7 札幌駅の複合比の変遷(都市性の変化)

—表—

- 表 5-1 札幌駅の機能複合化の変遷(年表)
- 表 5-2 複合比の試算
- 表 5-3 札幌駅の用途別建物延べ床面積の変遷(単位: m²)

—写真—

- 写真 5-1 2 代目札幌駅(『札幌駅百年史』、札幌駅百年史編纂委員会、1980・11)
- 写真 5-2 3 代目札幌駅(北海道旅客鉄道(株)提供)
- 写真 5-3 4 代目札幌駅(北海道旅客鉄道(株)提供)
- 写真 5-4 現行(5 代目)札幌駅《北口》(筆者撮影)
- 写真 5-5 小樽行幸時の錦絵(『北海道の鉄道・米寿のあしあと』、札幌鉄道管理局、1969・4)
- 写真 5-6 駅前通りと五番館百貨店(『新札幌市史』: 第三巻通史三)
- 写真 5-7 ステーションデパート《札幌駅(民衆駅)の地下階》
- 写真 5-8 札幌駅名店街《駅前広場下・地下街の開発》
- 写真 5-9 札幌ターミナルビル《旅客ターミナル施設・駅ビル》
- 写真 5-10 札幌駅高架下開発《商業施設・パセオ》(札幌ステーション開発(株)提供)
- 写真 5-11 JRシアター《札幌駅構内の仮設劇場》(JRシアターの会提供)
- 写真 5-12 札幌駅前広場下の地下街開発《地上に顔を出す商業施設(アピア)のアトリウム》(札幌駅地下街開発(株)提供)
- 写真 5-13 札幌駅の複合開発ビル《南口(模型)》(札幌駅南口開発(株)提供)

第 6 章

—図—

- 図 6-1 駅の公共概念図
- 図 6-2 駅の寿命
- 図 6-3 駅の世代別平均建築規模
- 図 6-4 駅の形状別・時代別建設数
- 図 6-5 建築形態による駅の類型化
- 図 6-6 鉄道の建設改良の時代区分と駅の類型化タイプ
- 図 6-7 駅の公共概念の変容

—表—

- 表 6-1 駅の世代数

表 6-2 タイプ別駅数表

表 6-3 民衆駅等地元資金が投入された駅(県庁所在地駅)

表 6-4 駅の形態と公共空間特性

第 7 章

—図—

図 7-1 アンケート回答による樹形図の例(予備調査・日本国内の駅らしい駅)

図 7-2 クラスタードエンドグラム(予備調査・日本国内の駅らしい駅)

図 7-3 クラスタ分析による駅の一致率(予備調査アンケート)

図 7-4 ISM による分類項目の構造化

図 7-5-1 駅の規模と 4 分類項目

図 7-5-2 年齢層と 4 分類項目

図 7-5-3 JR 利用頻度と 4 分類項目

図 7-5-4 「駅らしく感じる具体的な場所」

—表—

表 7-1 予備調査アンケート内容

表 7-2 16 の分類項目

表 7-3 クラスタ分析による駅の一致率《予備調査アンケート・日本国内の駅らしい駅》

表 7-4 本調査アンケートの内容

表 7-5 札幌駅頭アンケート調査の被験者属性

表 7-6 駅別の「駅らしさ」を感じる具体的な場所

表 7-7 「駅らしさ」を感じる具体的なものの一例

表 7-8 各集計結果の標準化

表 7-9 主成分分析結果の一覧表

表 7-10 属性種別と「駅らしさ」の構成要素

第 8 章

—表—

表 8-1 タイプ別の「距離感」の評価

資料出典及び所蔵一覧

第2章

資料2-1 鉄道工事設計参考図面―停車場之図《1898年、明治31》(栗山好男氏提供)

資料2-2 小停車場本屋標準図《1930年、昭和5》(栗山好男氏提供)

第3章

資料3-1 1829年当時のパリ市街図(パリ歴史図書館所蔵)

第5章

資料5-1 2代目水戸駅詳細図面(東日本旅客鉄道(株)水戸支社提供)

第6章

資料6-1 県庁所在地駅(歴代駅)の諸元

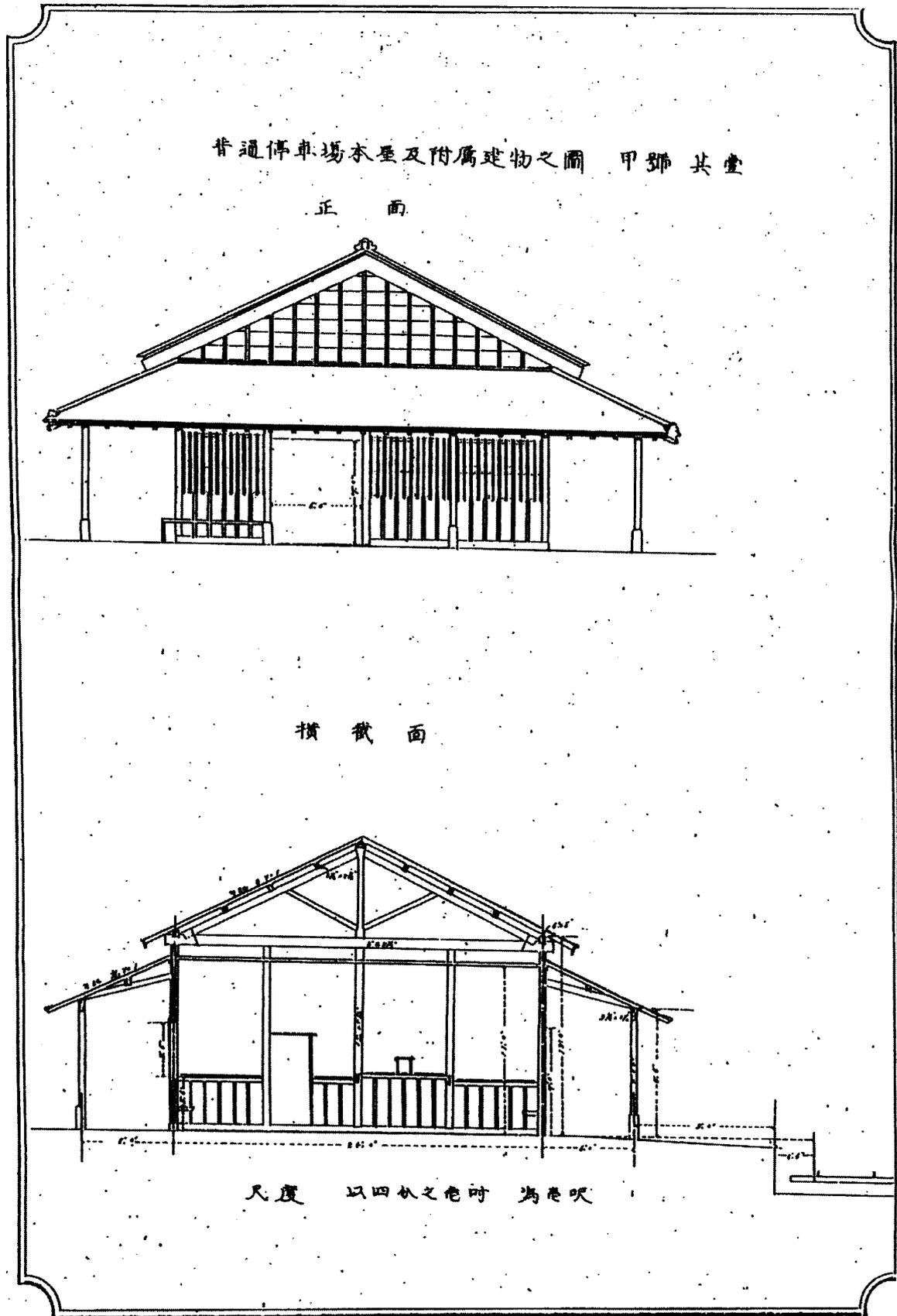
資料6-2 県庁所在地駅(歴代駅)の類型化

資料編

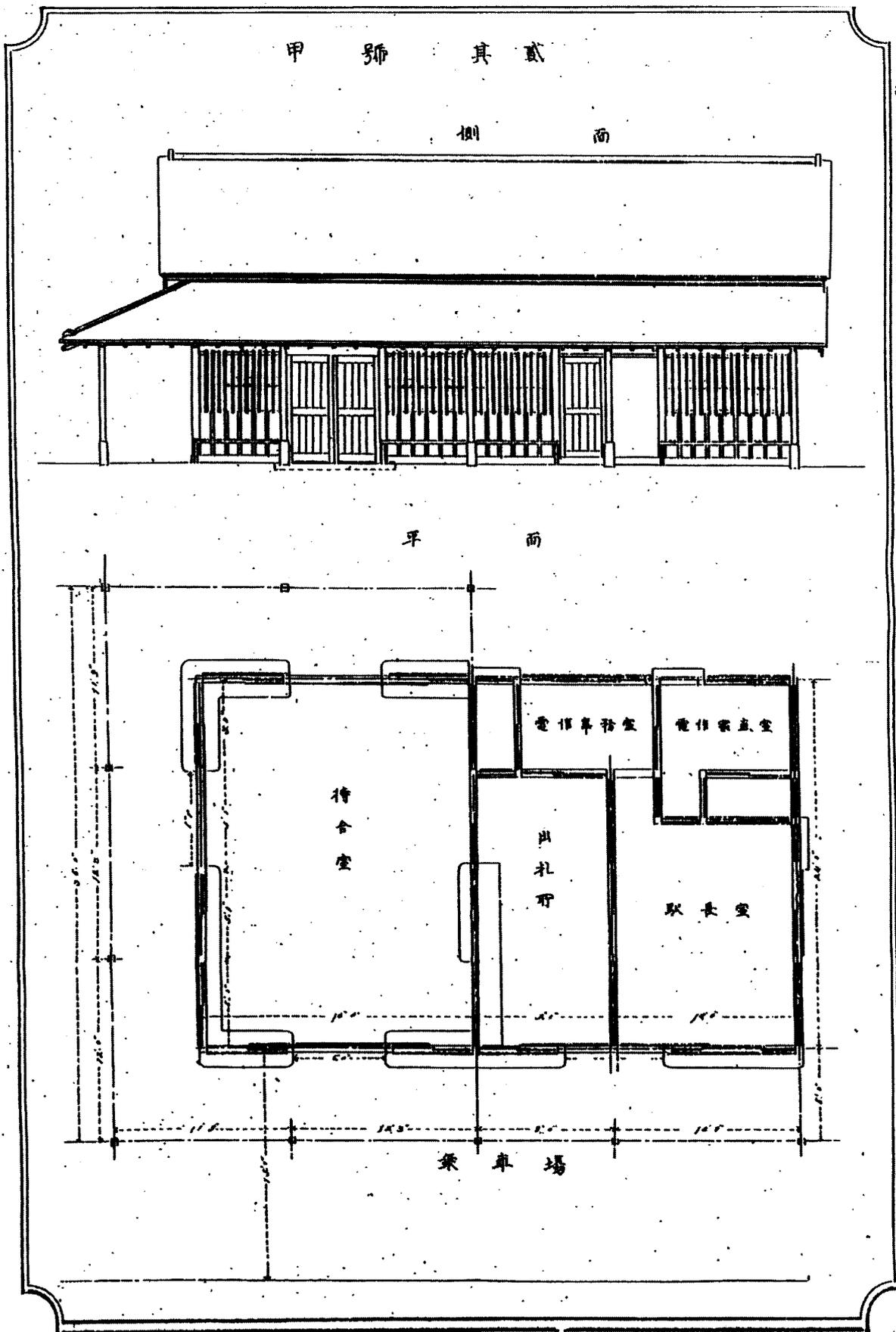
資料 P. i ~ P. xxxvii

資料 2-1	鉄道工事設計参考図面—停車場之図《1898年、明治31》	i
資料 2-2	小停車場本屋標準図《1930年、昭和5》	xx
資料 3-1	1829年当時のパリ市街図	xxiv
資料 5-1	2代目水戸駅詳細図面	xxv
資料 6-1	県庁所在地駅（歴代駅）の諸元	xxxiii
資料 6-2	県庁所在地駅（歴代駅）の類型化	xxxvi

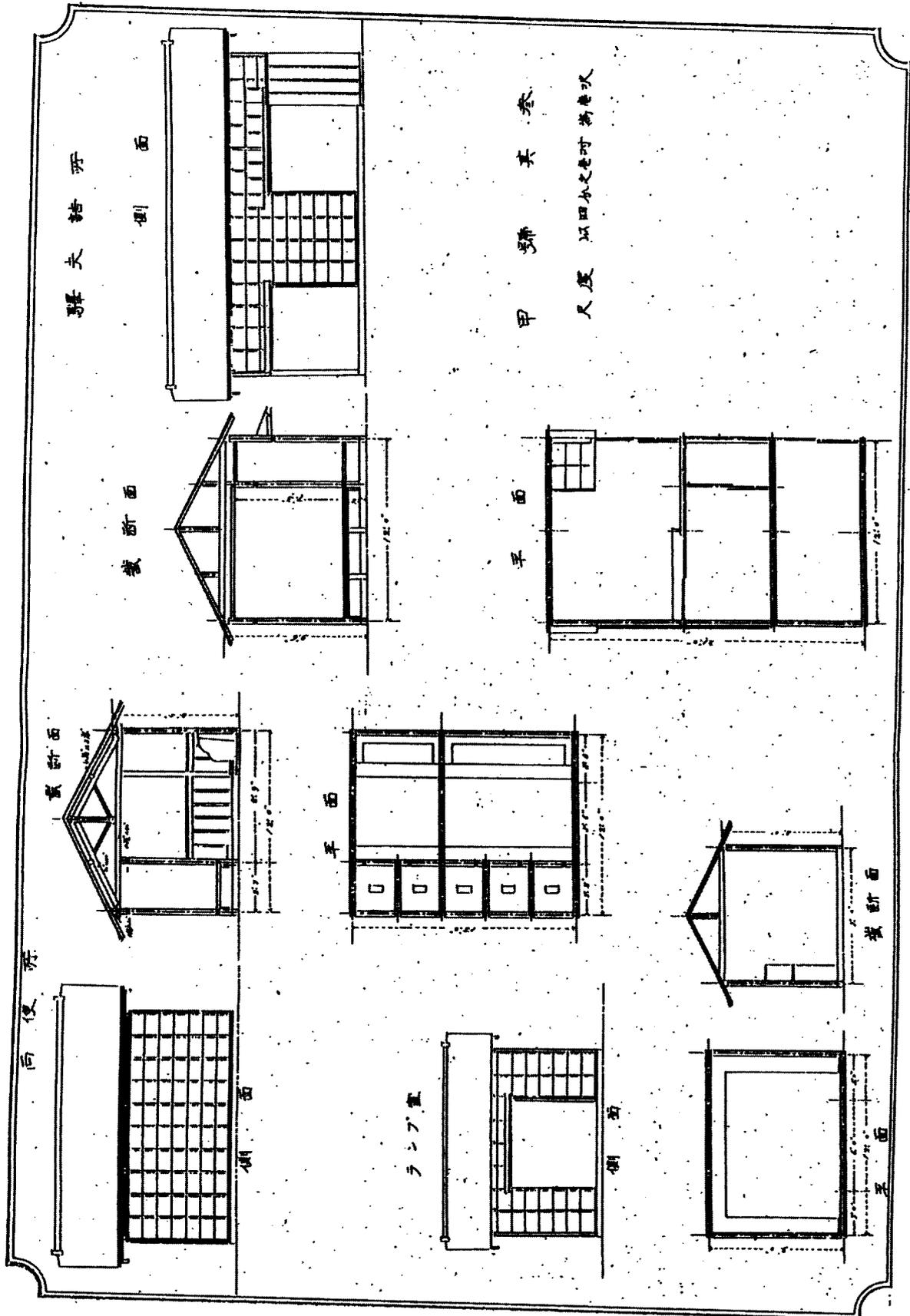
資料 2-1 鐵道工事設計參考圖面—停車場之圖《1898年、明治31》(栗山好男氏提供) 其の1



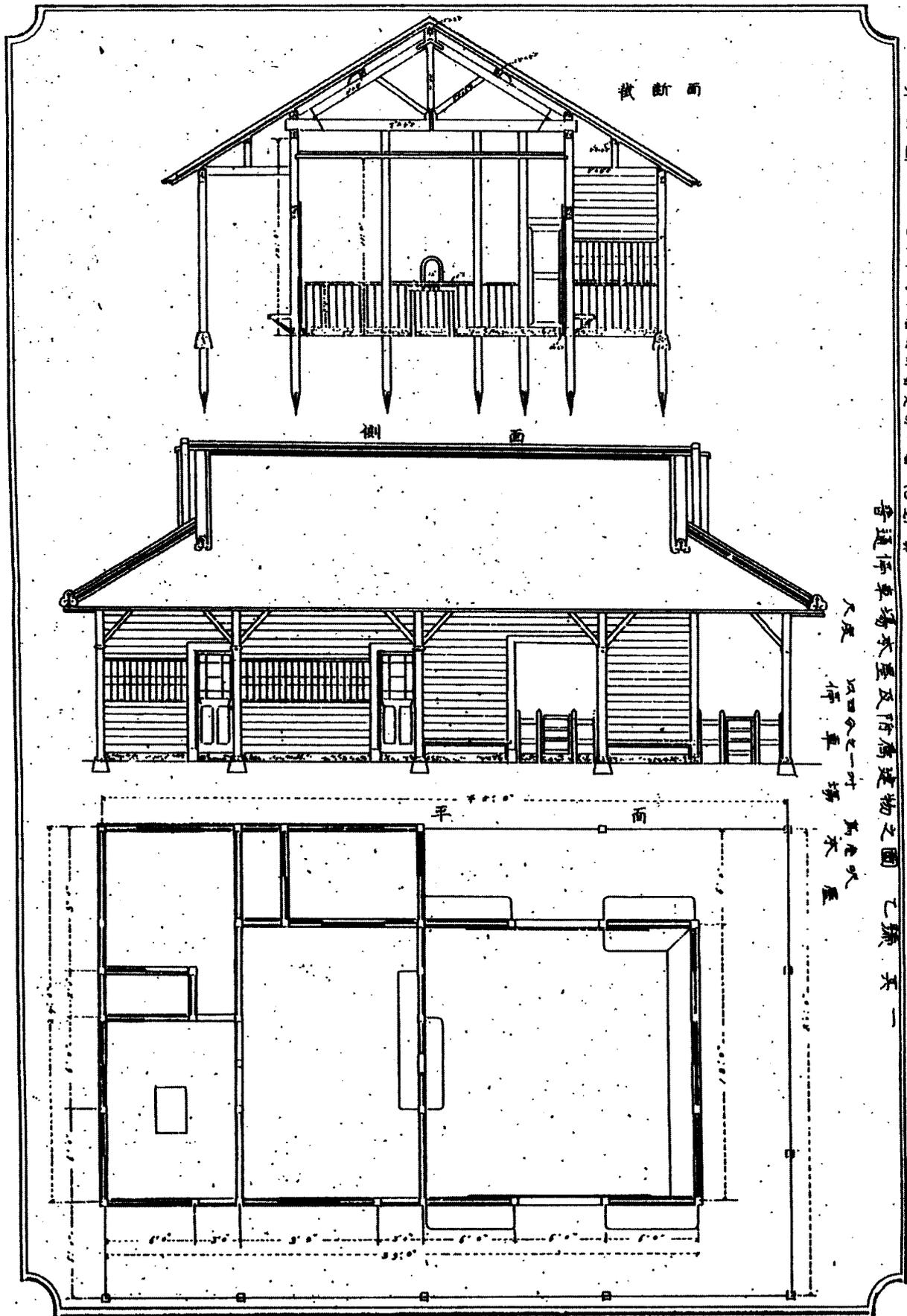
資料 2-1 鉄道工事設計参考図面—停車場之図 其の2



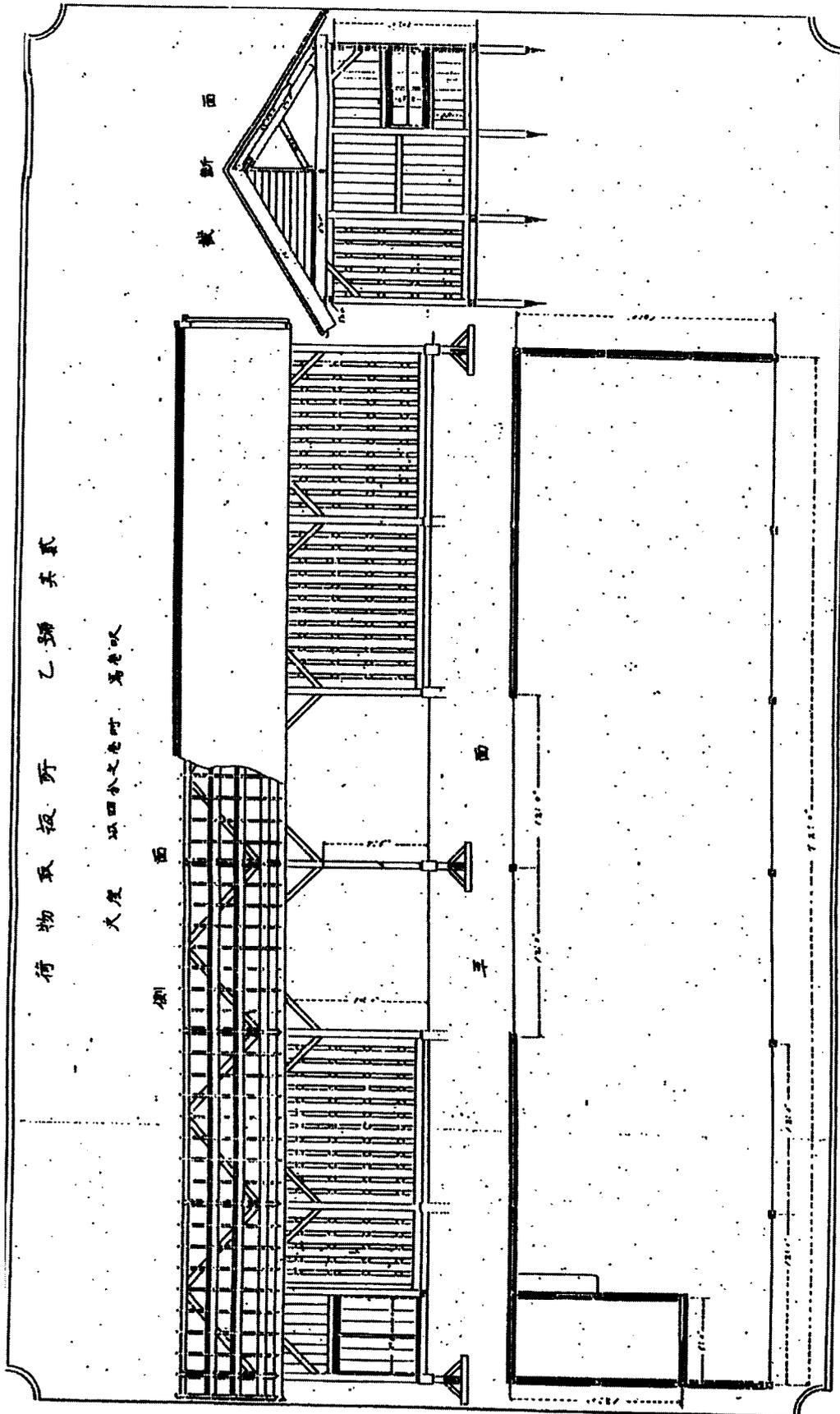
資料2-1 鉄道工事設計参考図面—停車場之図 其の3



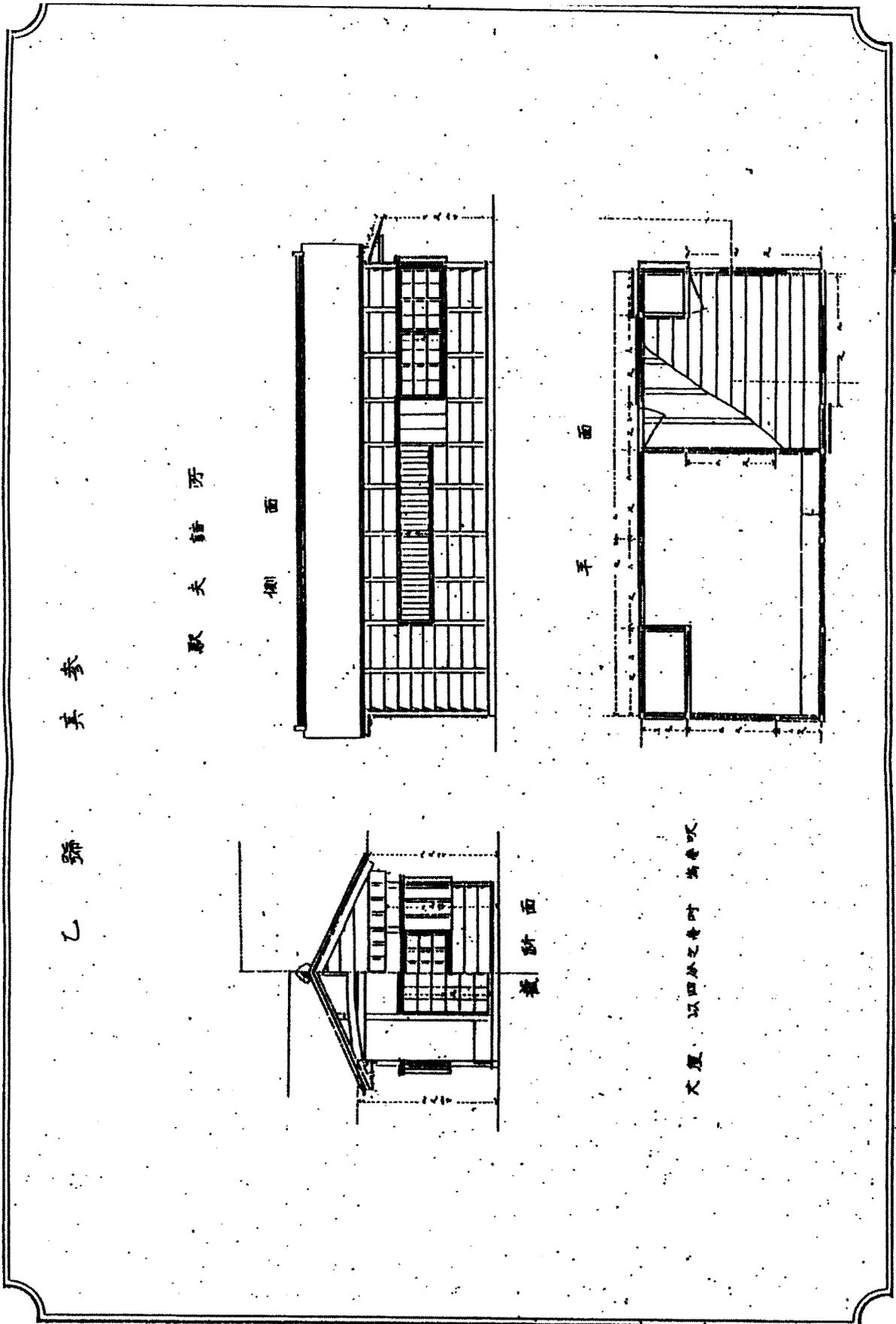
資料2-1 鐵道工事設計參考圖面—停車場之圖 其の4



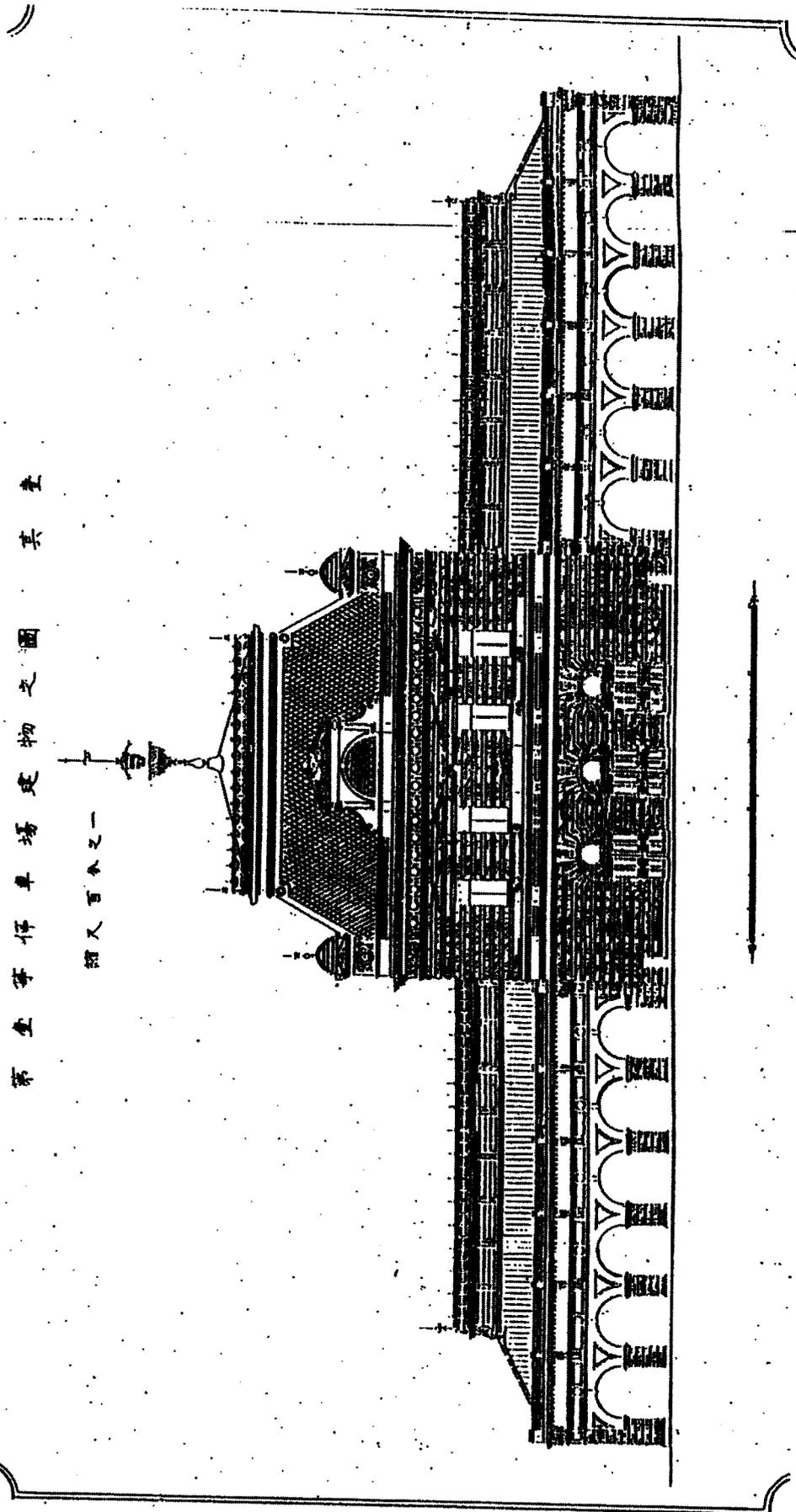
資料2-1 鉄道工事設計参考図面—停車場之図 其の5



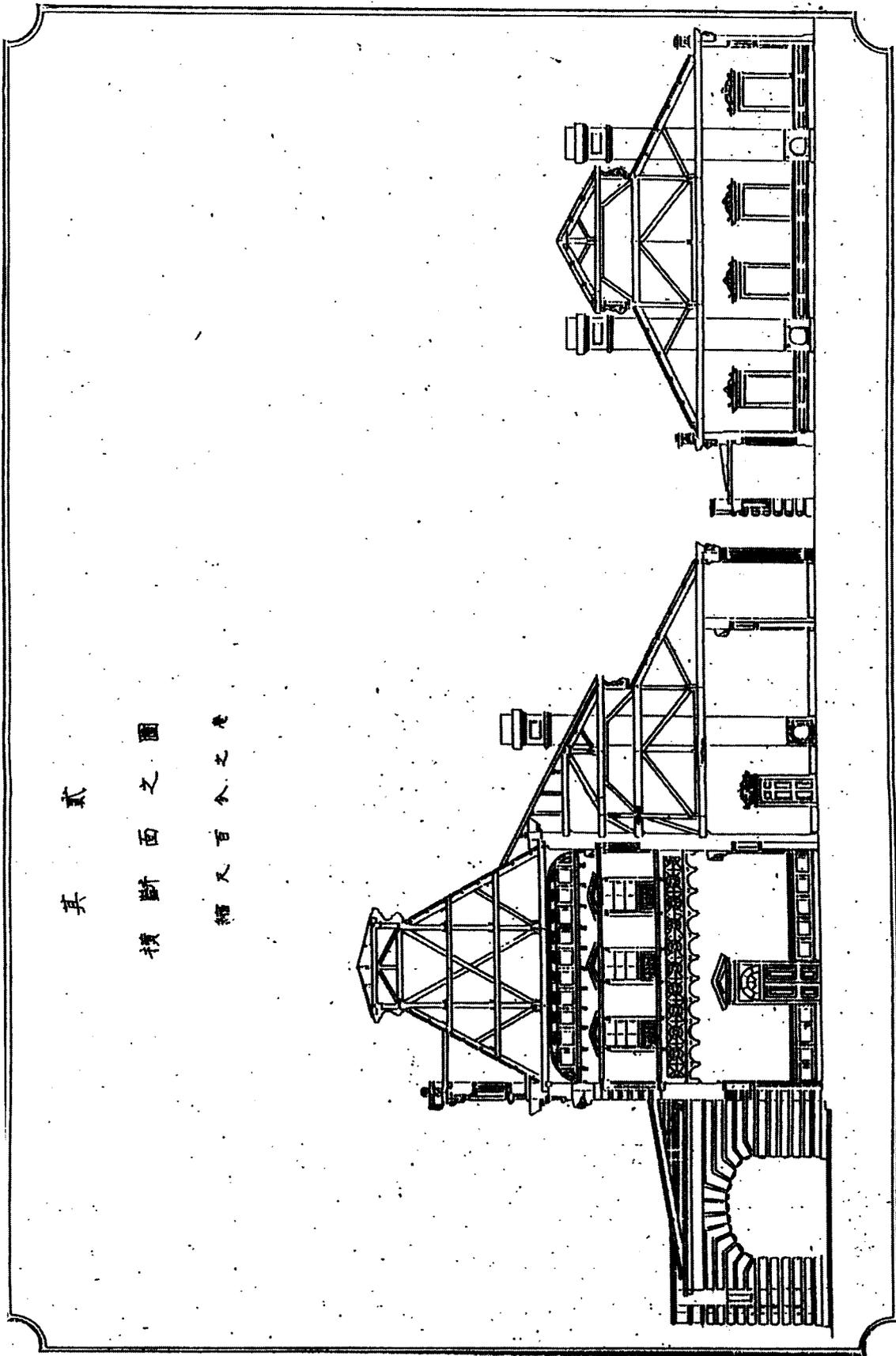
資料2-1 鉄道工事設計参考図面—停車場之図 其の6



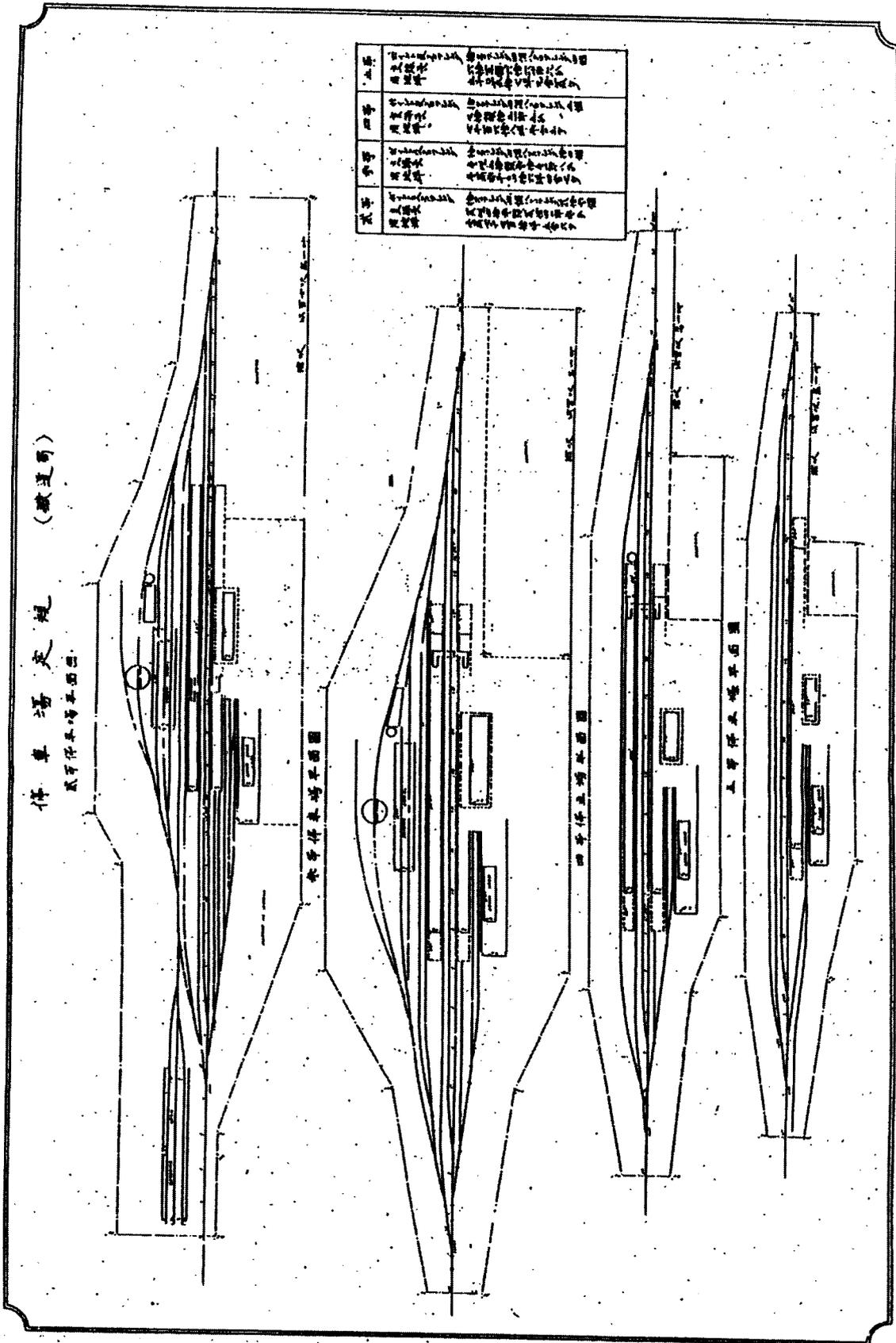
資料2-1 鐵道工事設計參考圖面—停車場之圖 其の7



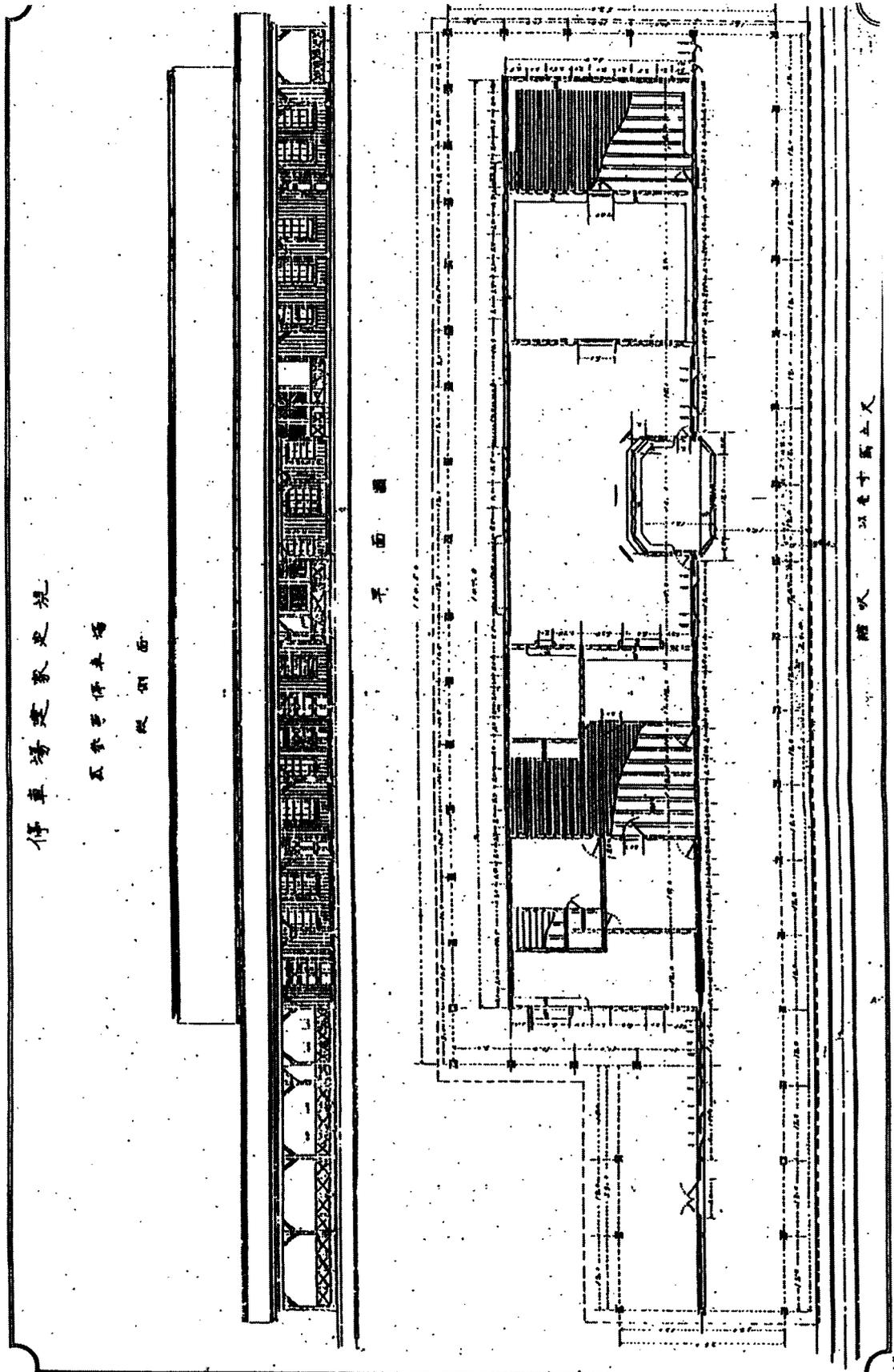
資料 2-1 鉄道工事設計参考図面—停車場之図 其の 8



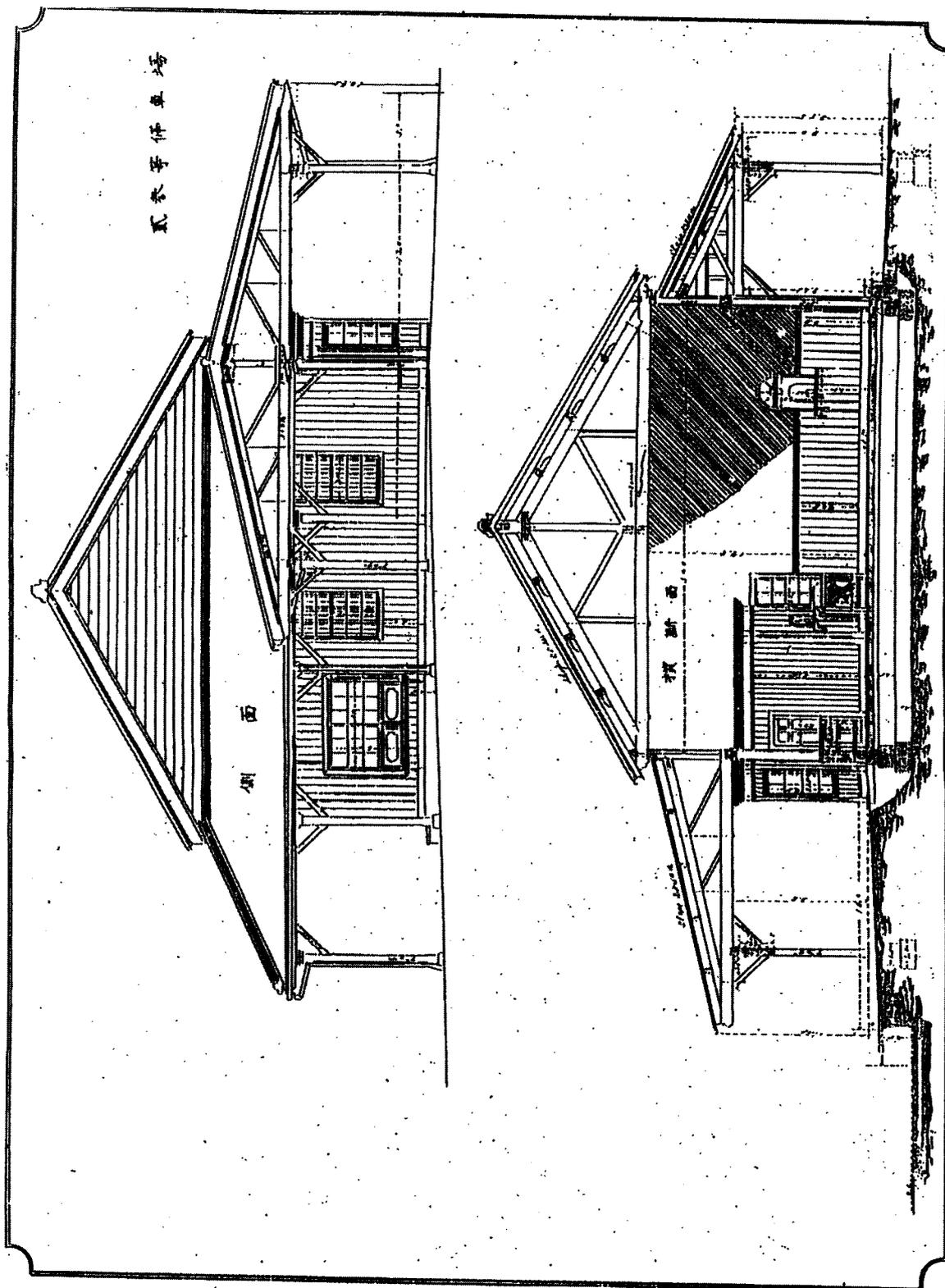
資料 2-1 鉄道工事設計参考図面—停車場之図 其の9



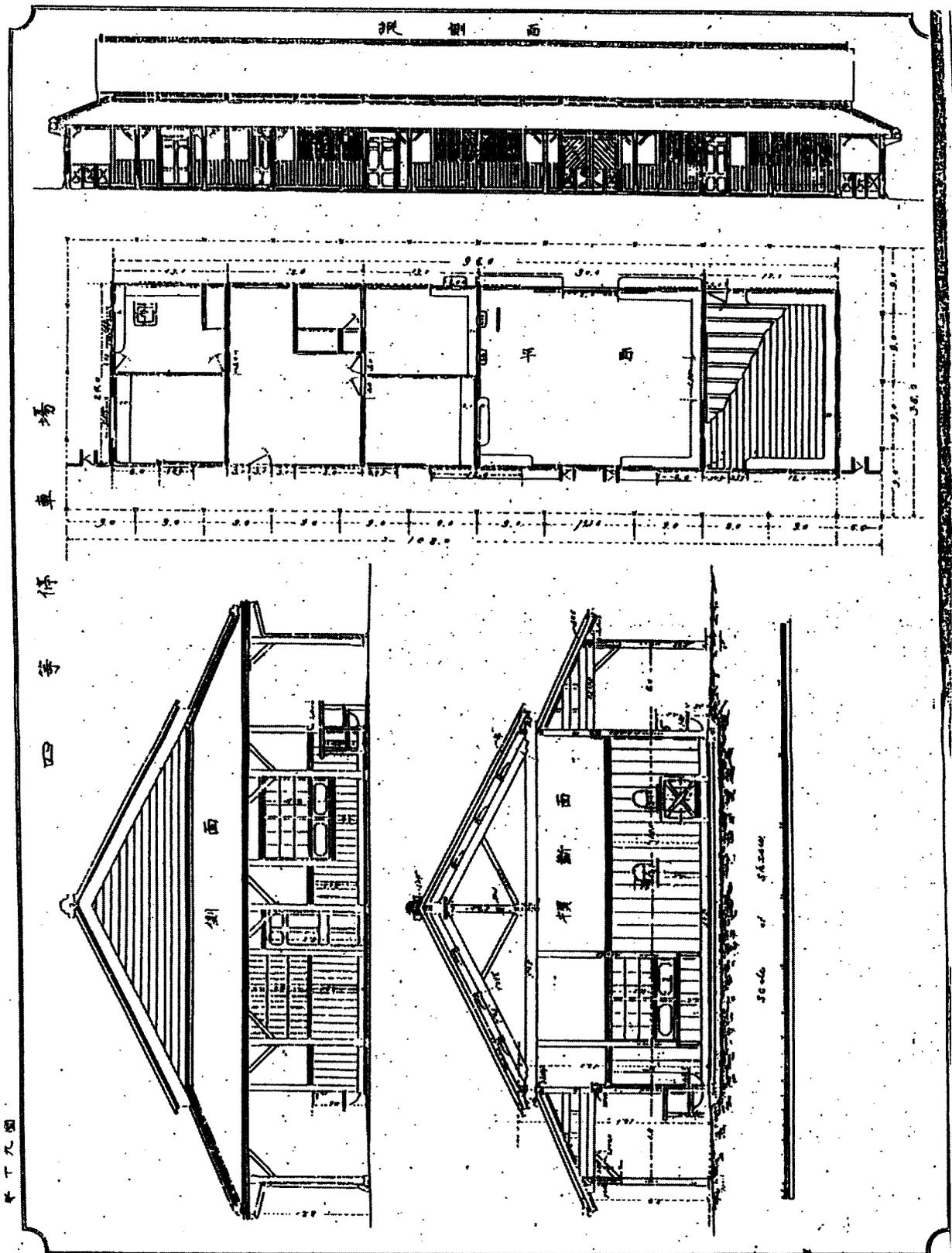
資料 2-1 鐵道工事設計參考圖面—停車場之圖 其の 10



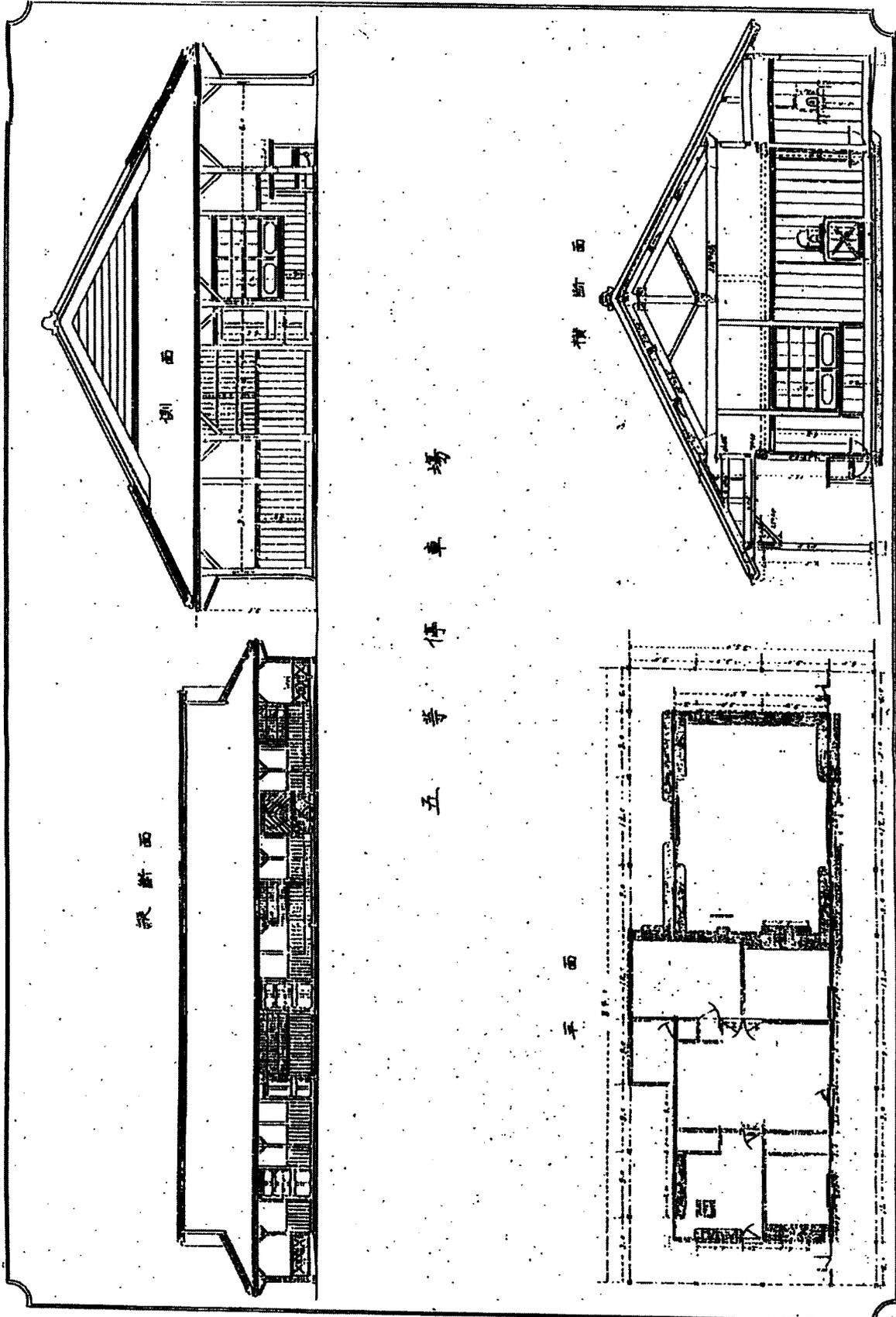
資料2-1 鉄道工事設計参考図面—停車場之図 其の11



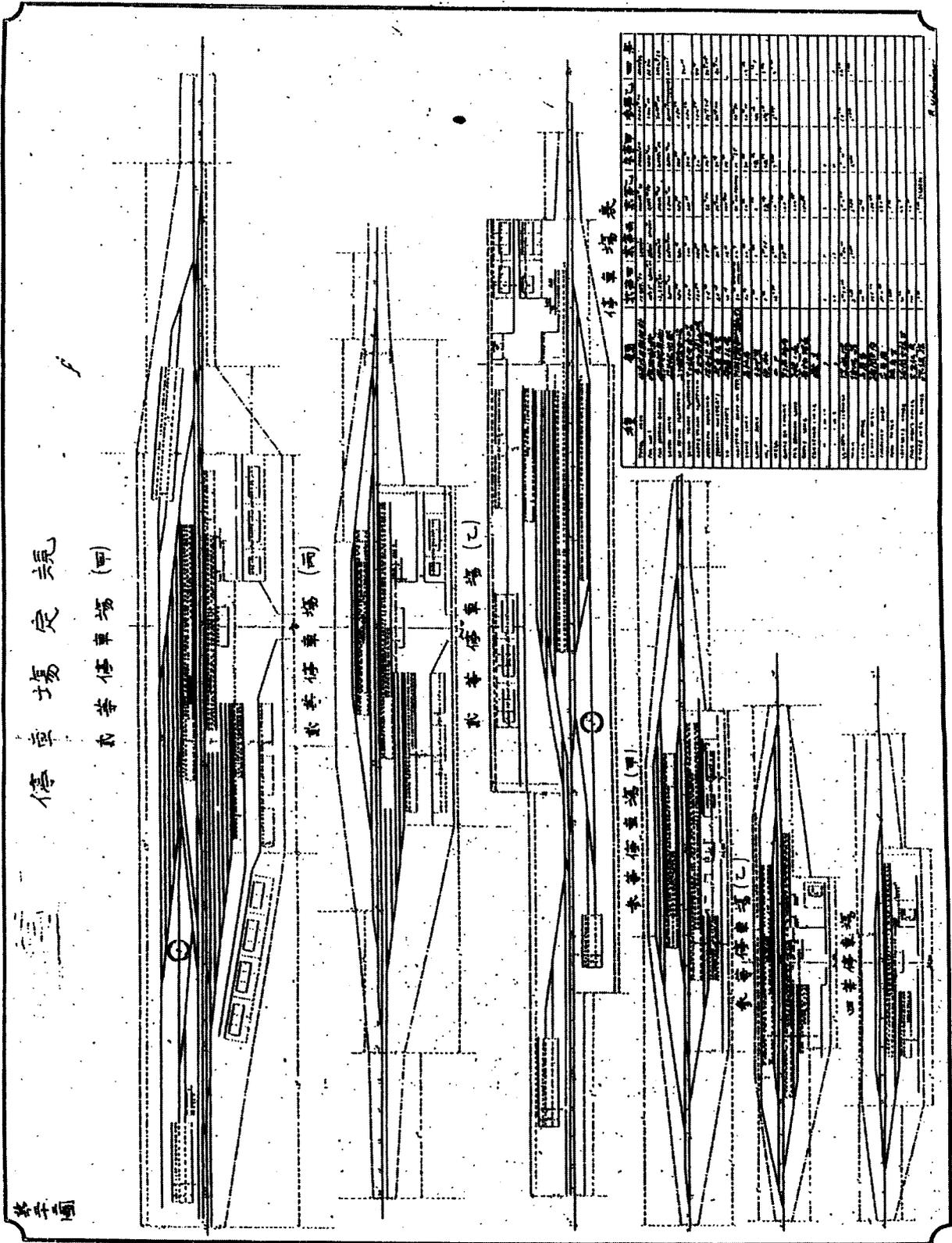
資料2-1 鉄道工事設計参考図面—停車場之図 其の12



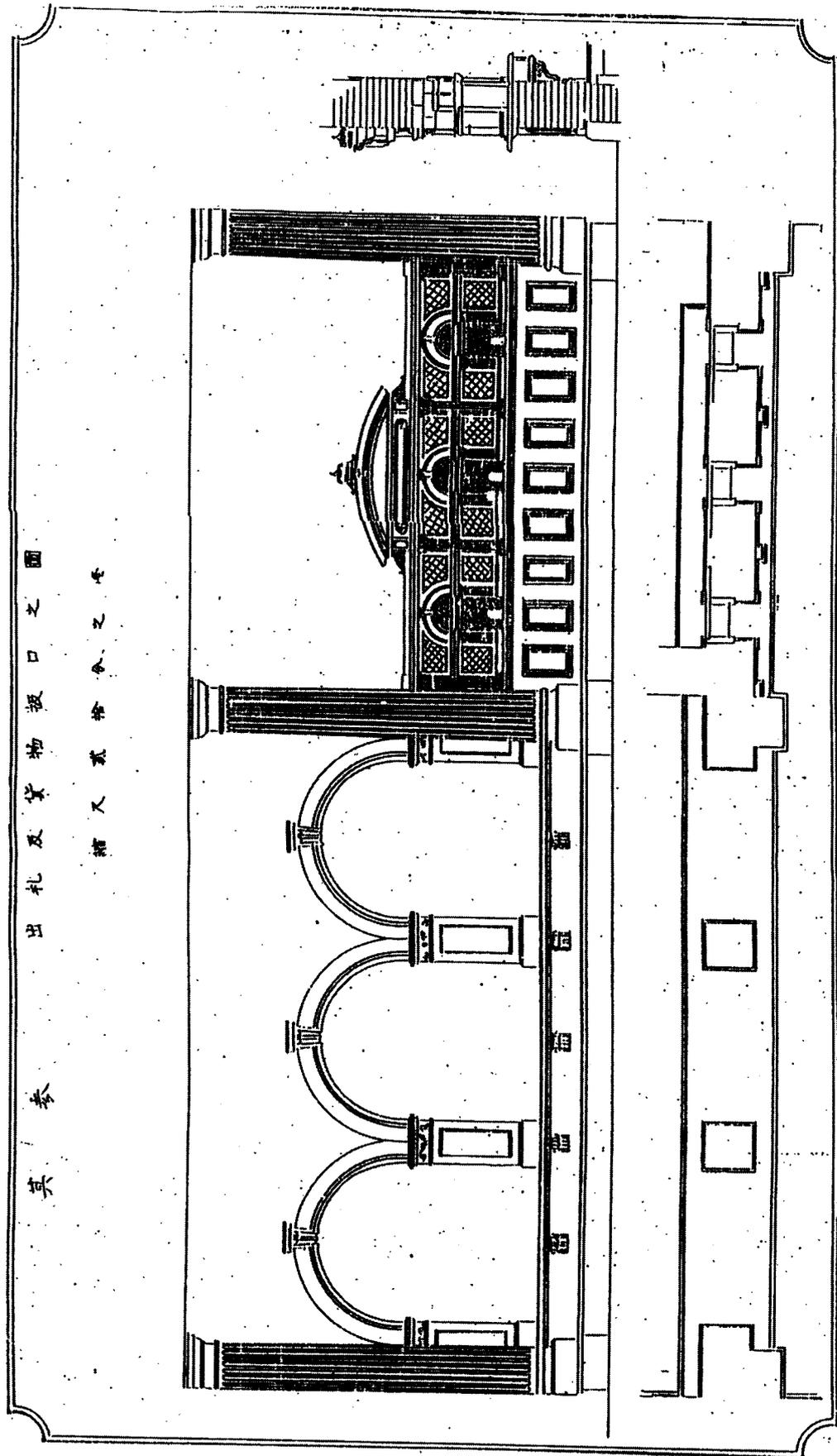
資料2-1 鉄道工事設計参考図面—停車場之図 其の13



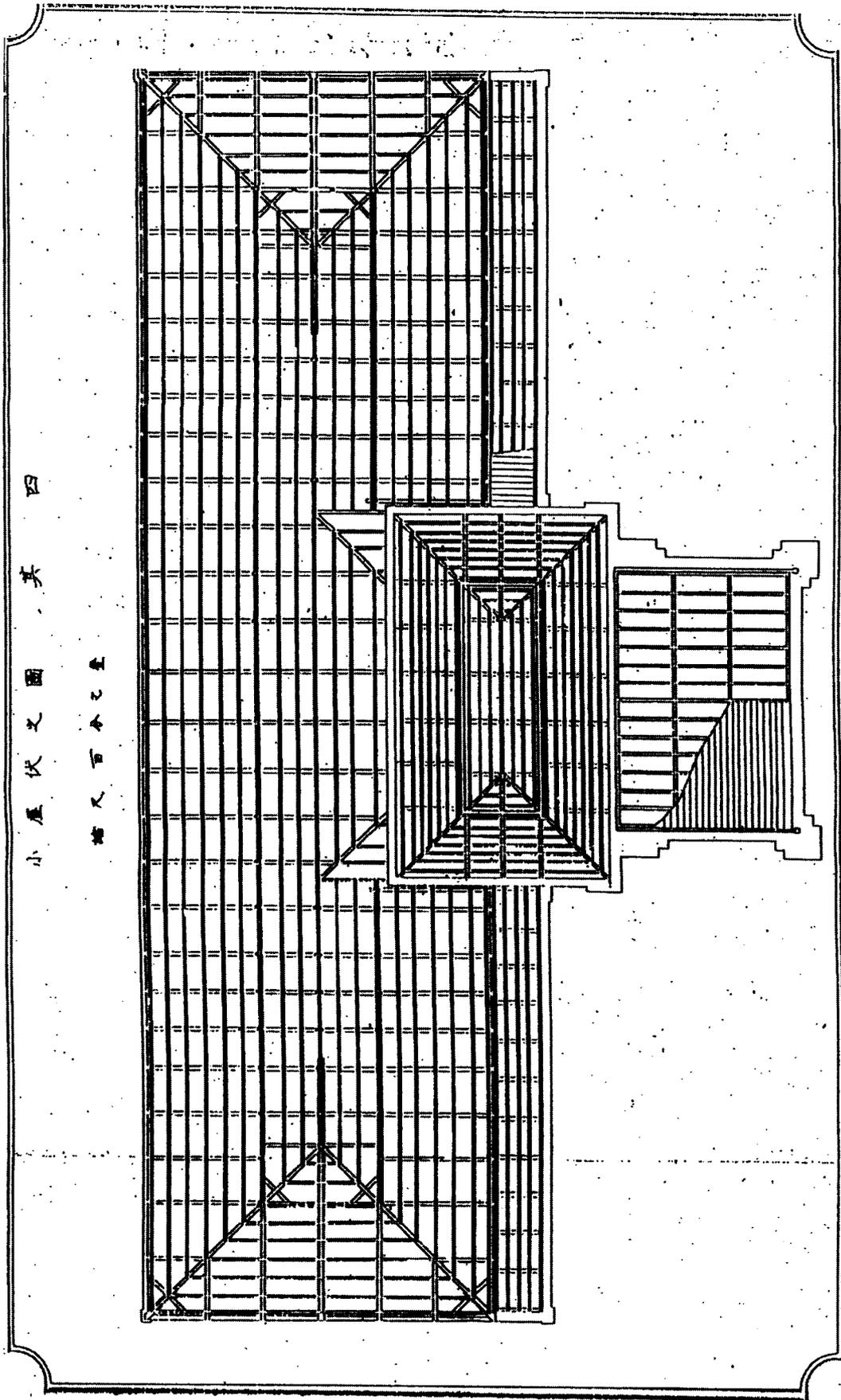
資料 2-1 鐵道工事設計參考圖面—停車場之圖 其の14



資料2-1 鉄道工事設計参考図面—停車場之図 其の15



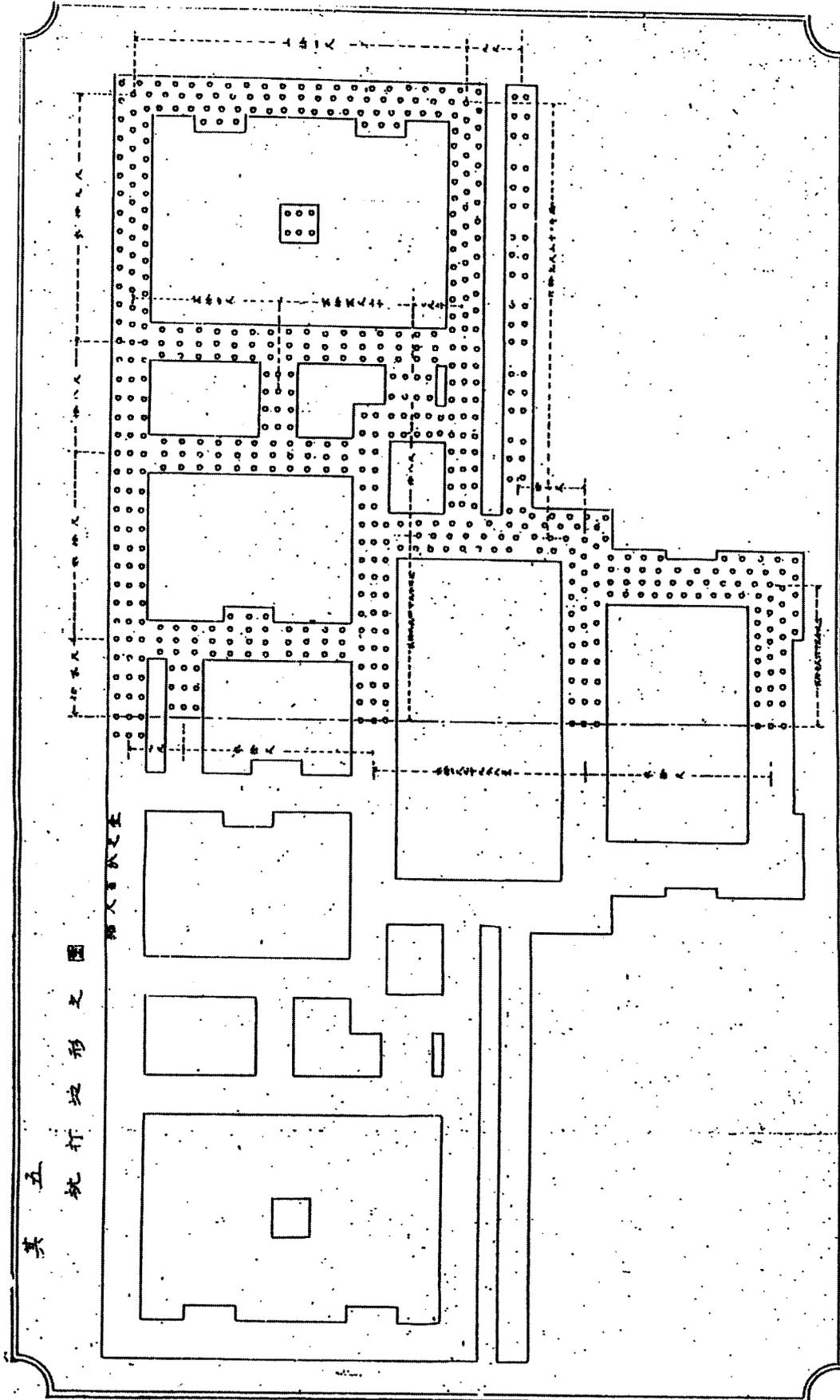
資料2-1 鉄道工事設計参考図面—停車場之図 其の16



四 其 之 圖 伏 屋 小

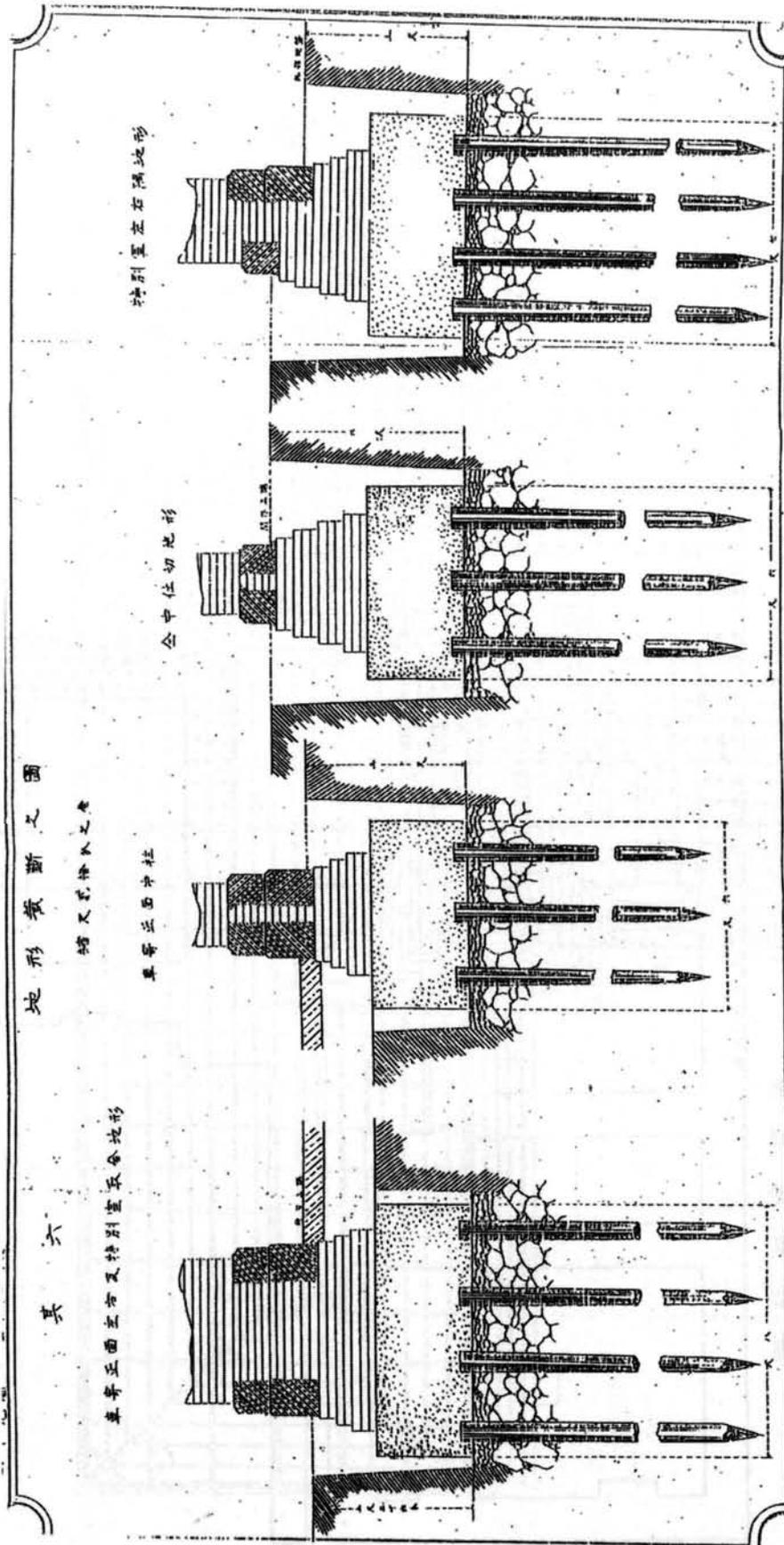
基 之 小 百 八 尺 繪

資料2-1 鉄道工事設計参考図面—停車場之図 其の17

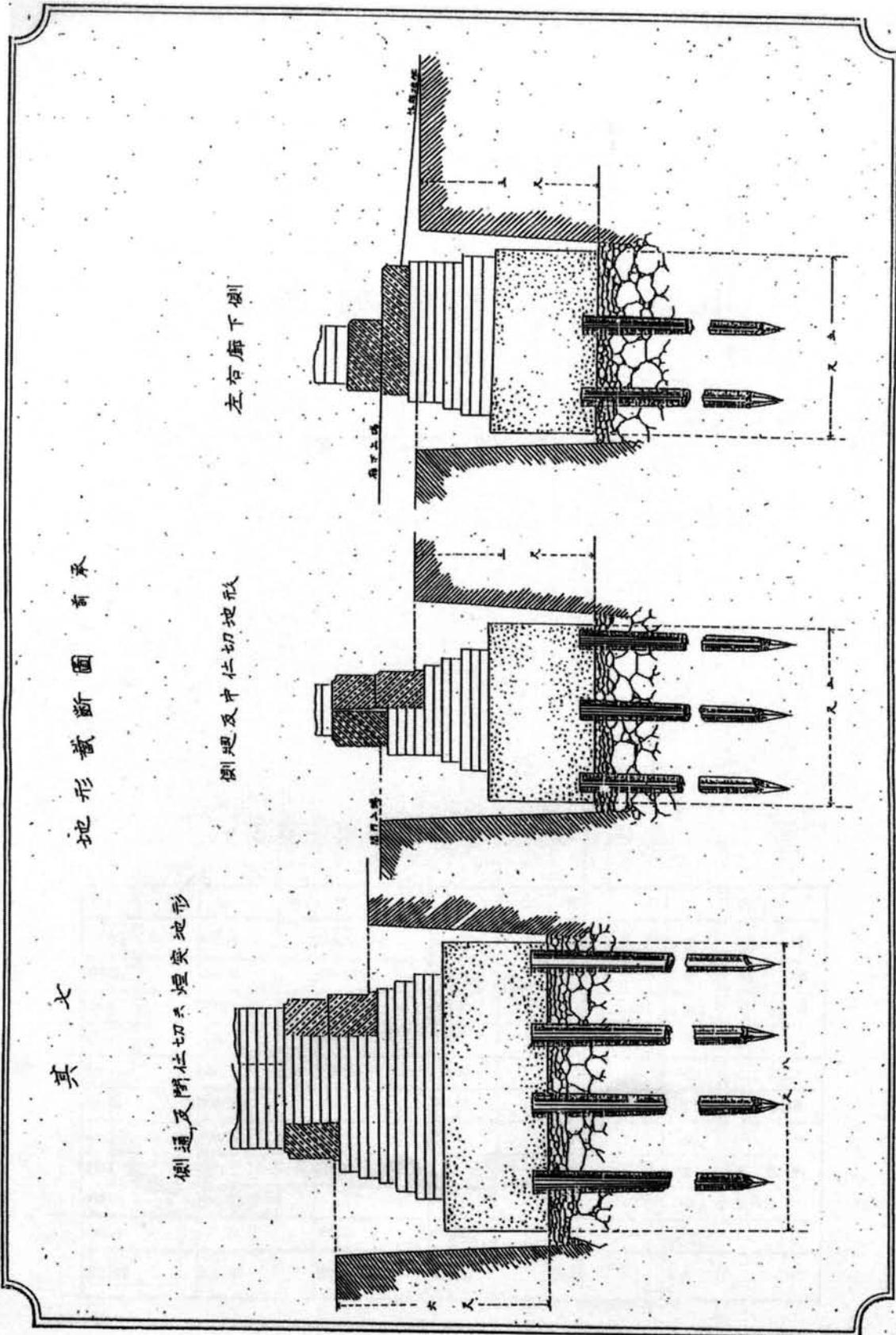


其五 枕打地形之圖

資料2-1 鐵道工事設計參考圖面—停車場之圖 其の18



資料2-1 鐵道工事設計參考圖面—停車場之圖 其の19



資料2-2 小停車場本屋標準図《1930年、昭和5》(栗山好男氏提供) 其の1

昭和五年十月六日達第八七五號

小停車場本屋標準圖

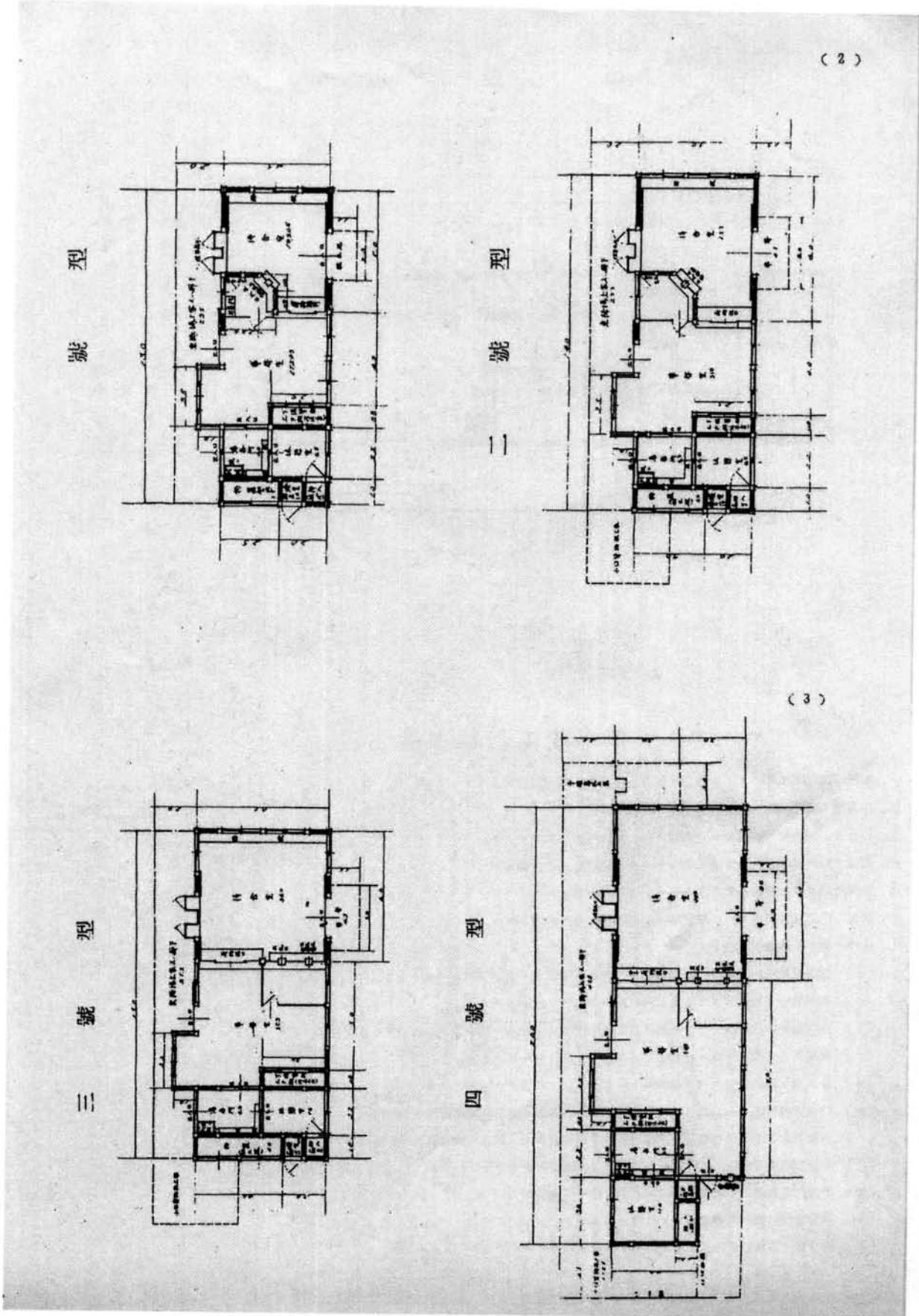
鐵道省工務局

(1)

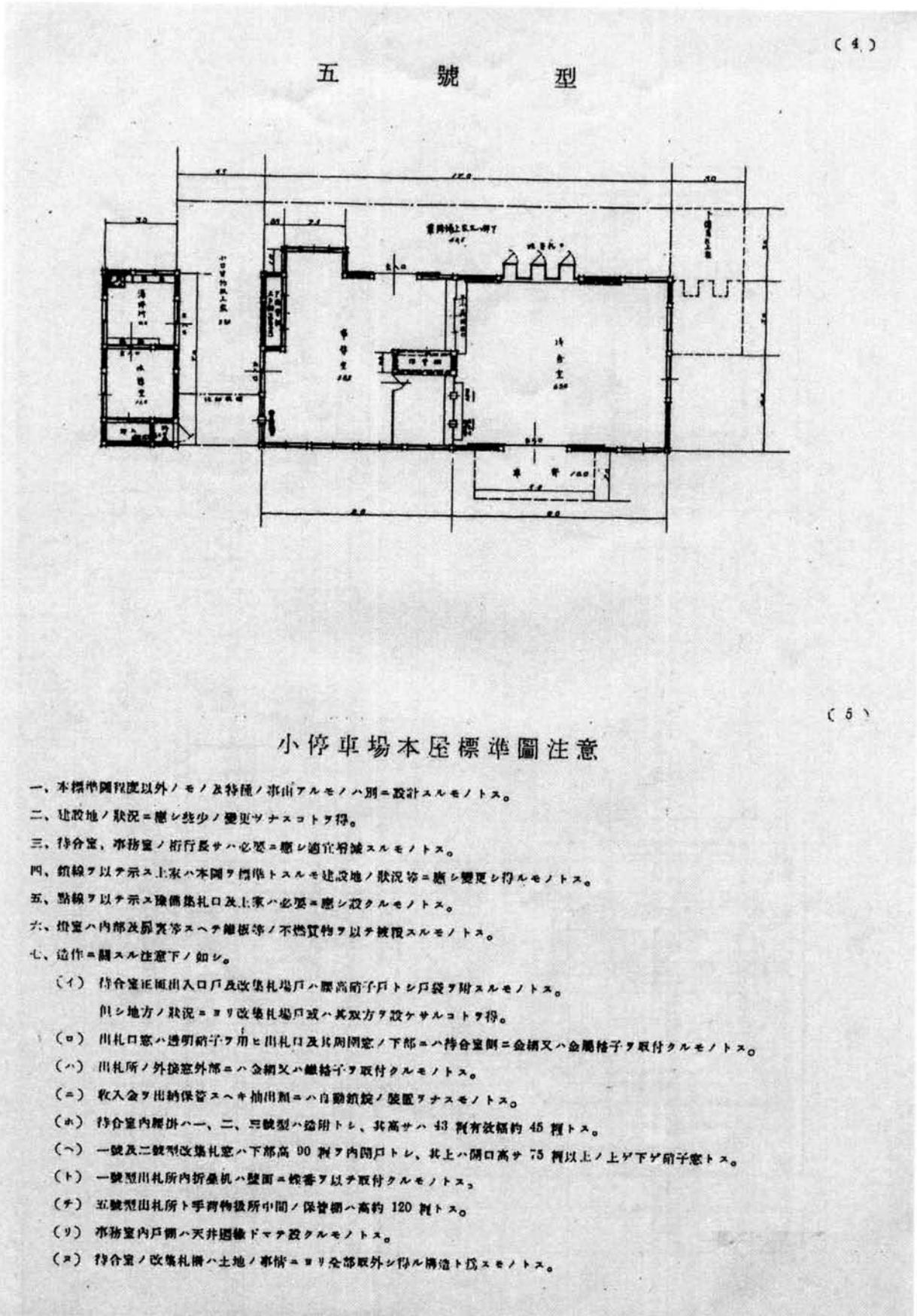
小停車場本屋標準圖面積一覽表

	一 號	二 號	三 號	四 號	五 號
待 合 室	10.305	25.590	30.000	48.000	63.000
事 務 室	27.295	31.000	37.300	50.900	58.500
海 存 所	4.400	5.500	6.600	6.000	9.000
休 憩 室	6.500	6.500	7.600	11.000	11.000
小 計	57.500	68.500	87.500	117.500	141.500
乗降場上家又ハ廊下	23.500	25.500	27.500	47.500	48.500
車 寄	—	4.500	4.500	8.000	10.000
物 置 及 燈 室	3.600	4.000	5.000	—	1.000
小口貨物後場上家	—	—	—	27.250	33.000
小 計	27.000	34.000	37.000	82.750	94.500
合 計	84.500	102.500	124.500	199.250	236.000

資料2-2 小停車場本屋標準図《1930年、昭和5》其の2



資料2-2 小停車場本屋標準図《1930年、昭和5》其の3



資料2-2 小停車場本屋標準図《1930年、昭和5》其の4

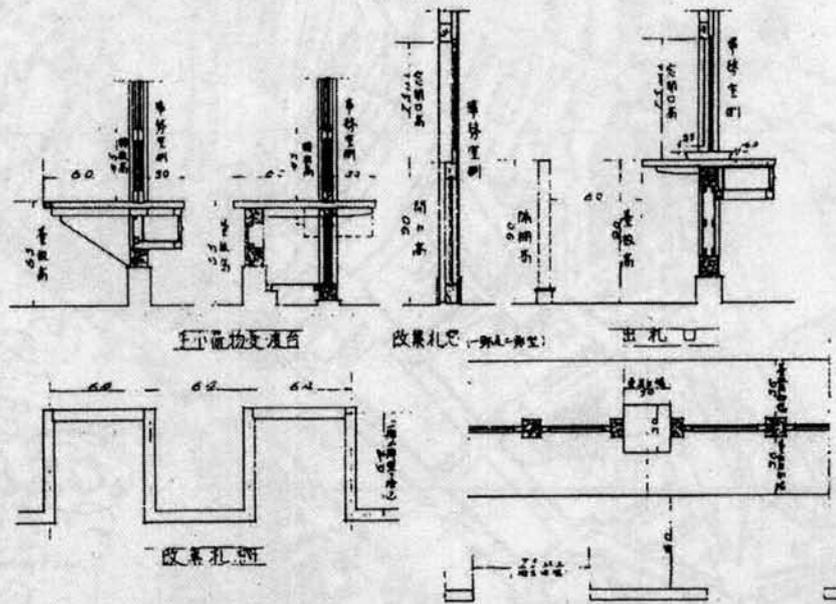
(5ノ表)

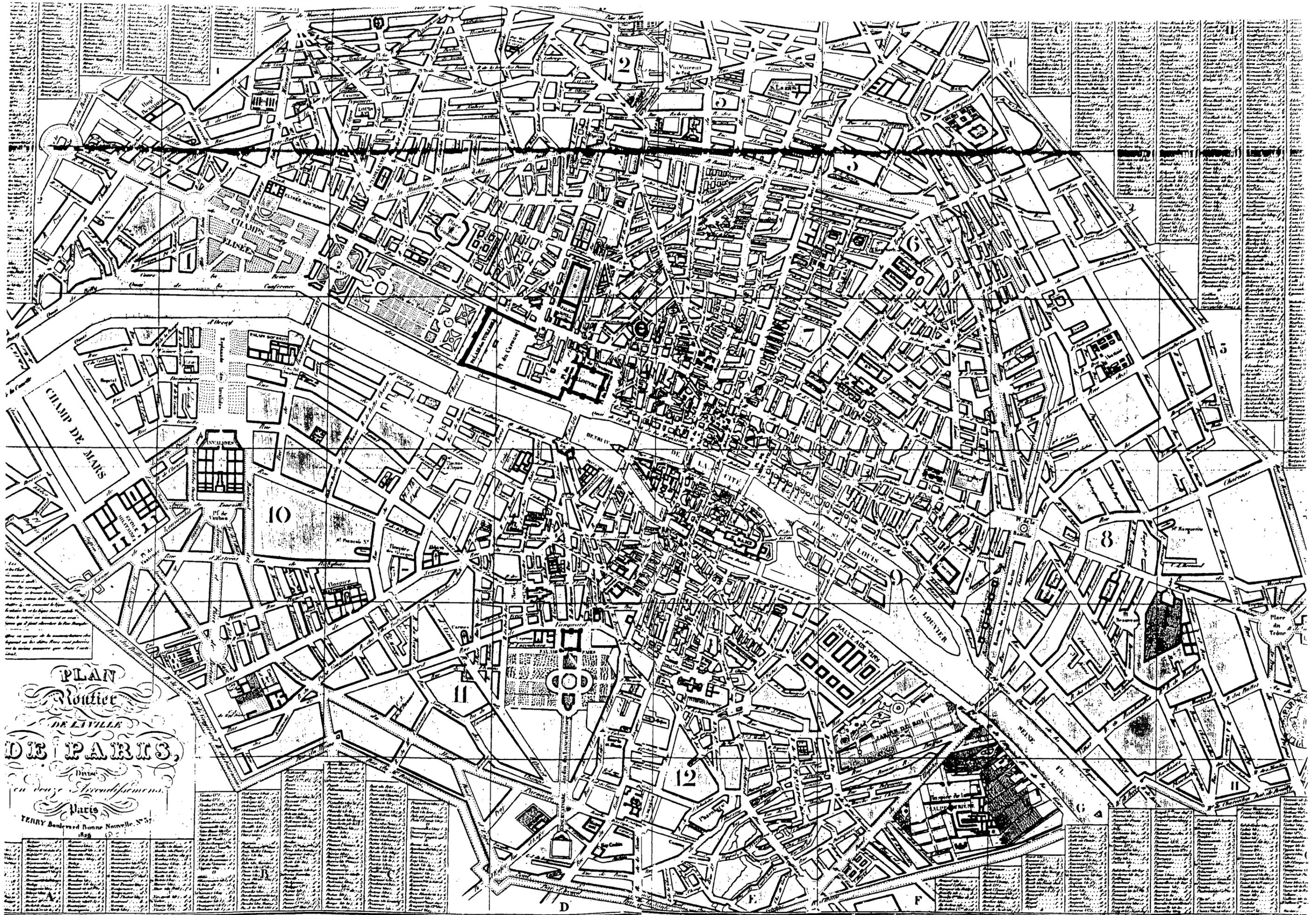
八、各主要部分標準寸法下ノ如シ。(圖面参照)

臺板	臺板ハ出札所及待合室側トモ間口全長ニ亙リテ取付ク。 有効幅ハ其兩側ニ於テ36 釐、高サハ床面ヨリ90 釐トス。 但シ電車線ニ在リテハ事務室側ノ高サヲ約75 釐ト爲スコトヲ得。
出札場	金錢及切符受渡臺 高約6 釐、其前後ハ尖形トシ長及幅各30 釐。 金錢及切符受渡口 有効高サ3.5 釐、幅30 釐。
硝子窓	上ゲ下ゲ窓開口ハ臺板上高サ75 釐以上。
隔欄	高90 釐、臺板トノ有効間隔約60 釐、隔欄相互ノ間隔ハ75 釐以上。
電信接口及貨物受付口	出札口ニ準ズ。
荷物取扱場	臺板高65 釐、幅90 釐、待合室側ヲ60 釐トス。硝子戸ニハ高約45 釐ノ扉板ヲ附ス。
改築札橋	高90 釐、柱ハ8.5 釐角ヲ用ヒ間隔64 釐。
事務室ニ於ケル手小荷物搬出口	有効幅120 釐以上。

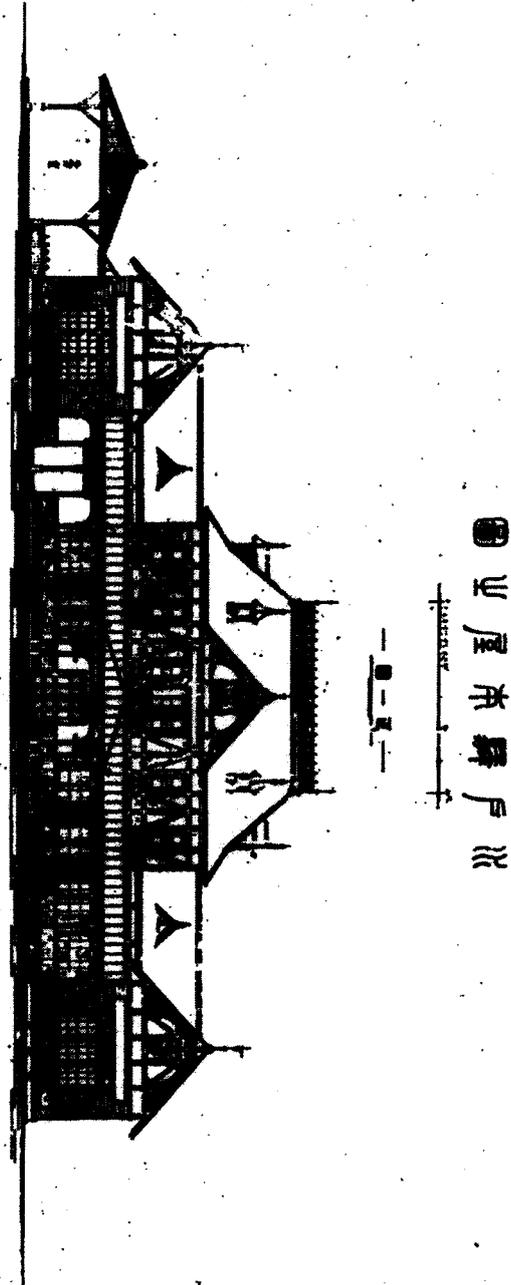
(6)

主要部分標準寸法

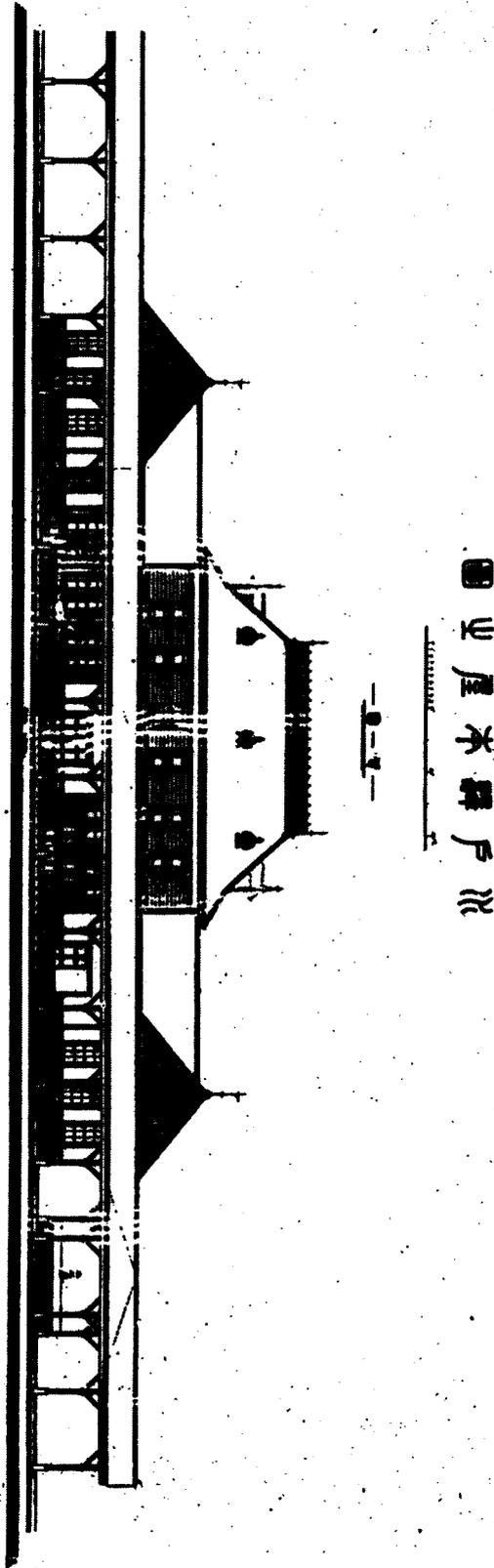




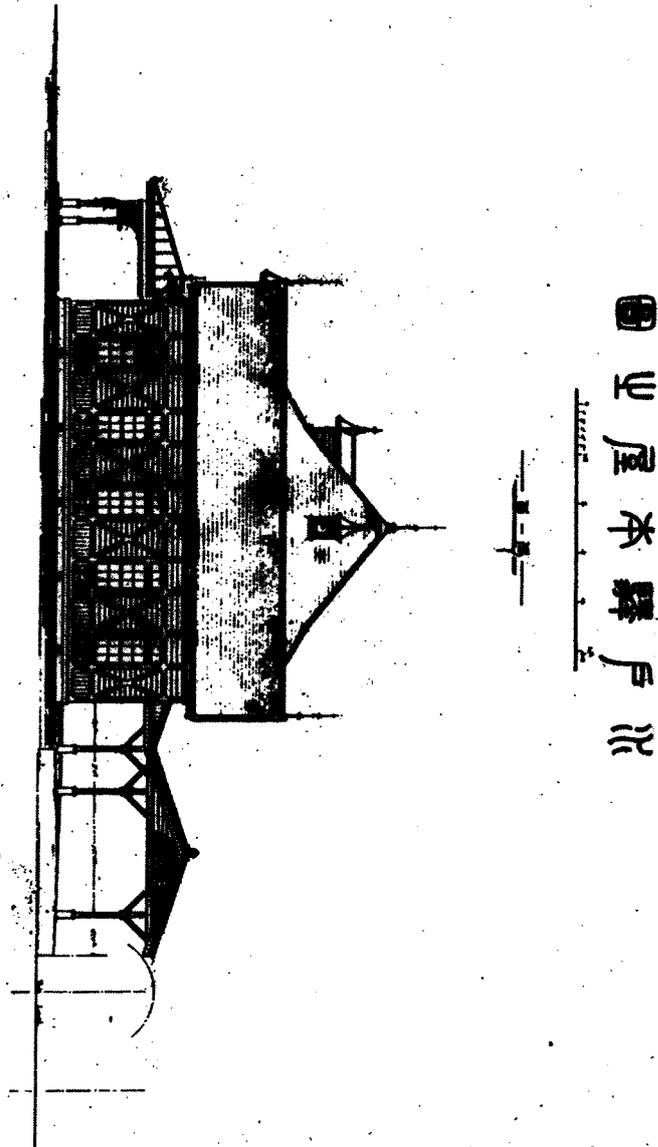
資料5-1 2代目水戸駅詳細図面《その1》



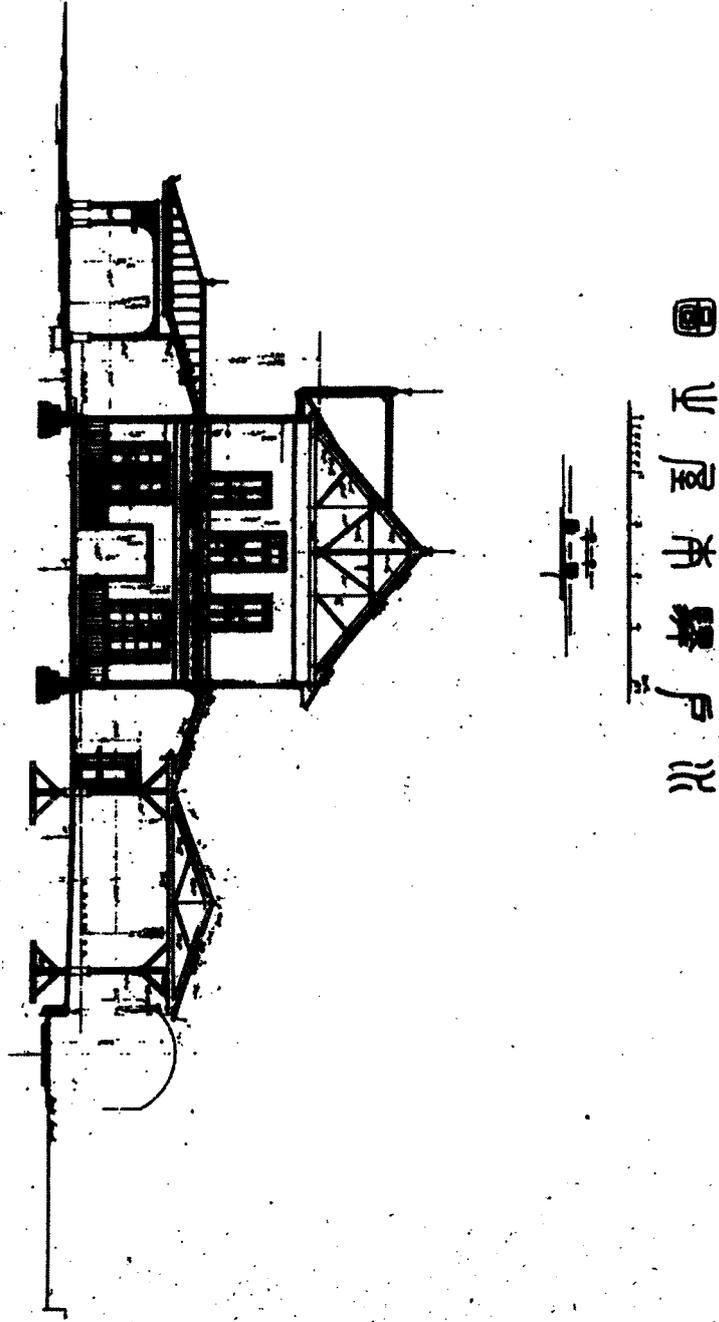
資料5-1 2代目水戸駅詳細図面《その2》



資料5-1 2代目水戸駅詳細図面《その3》



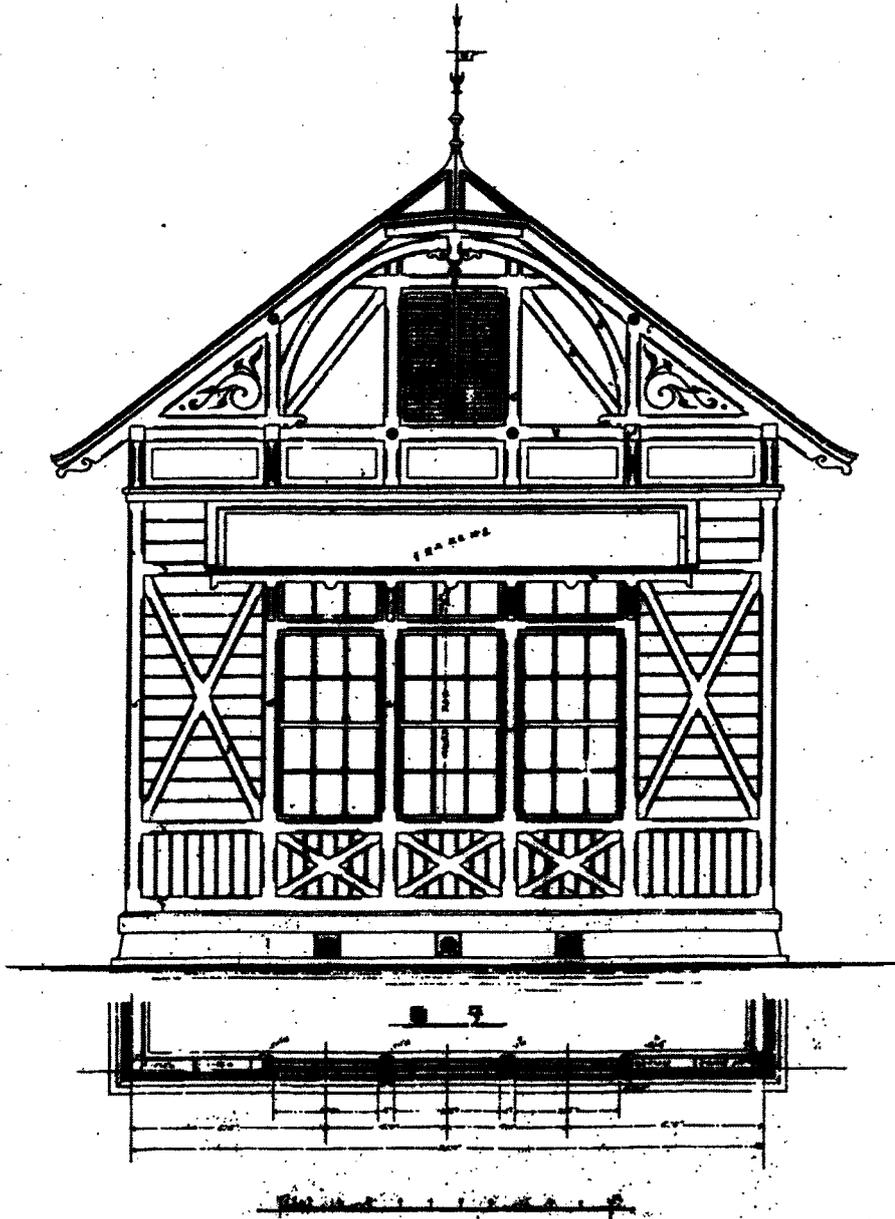
資料 5 - 1 2代目水戸駅詳細図面《その4》



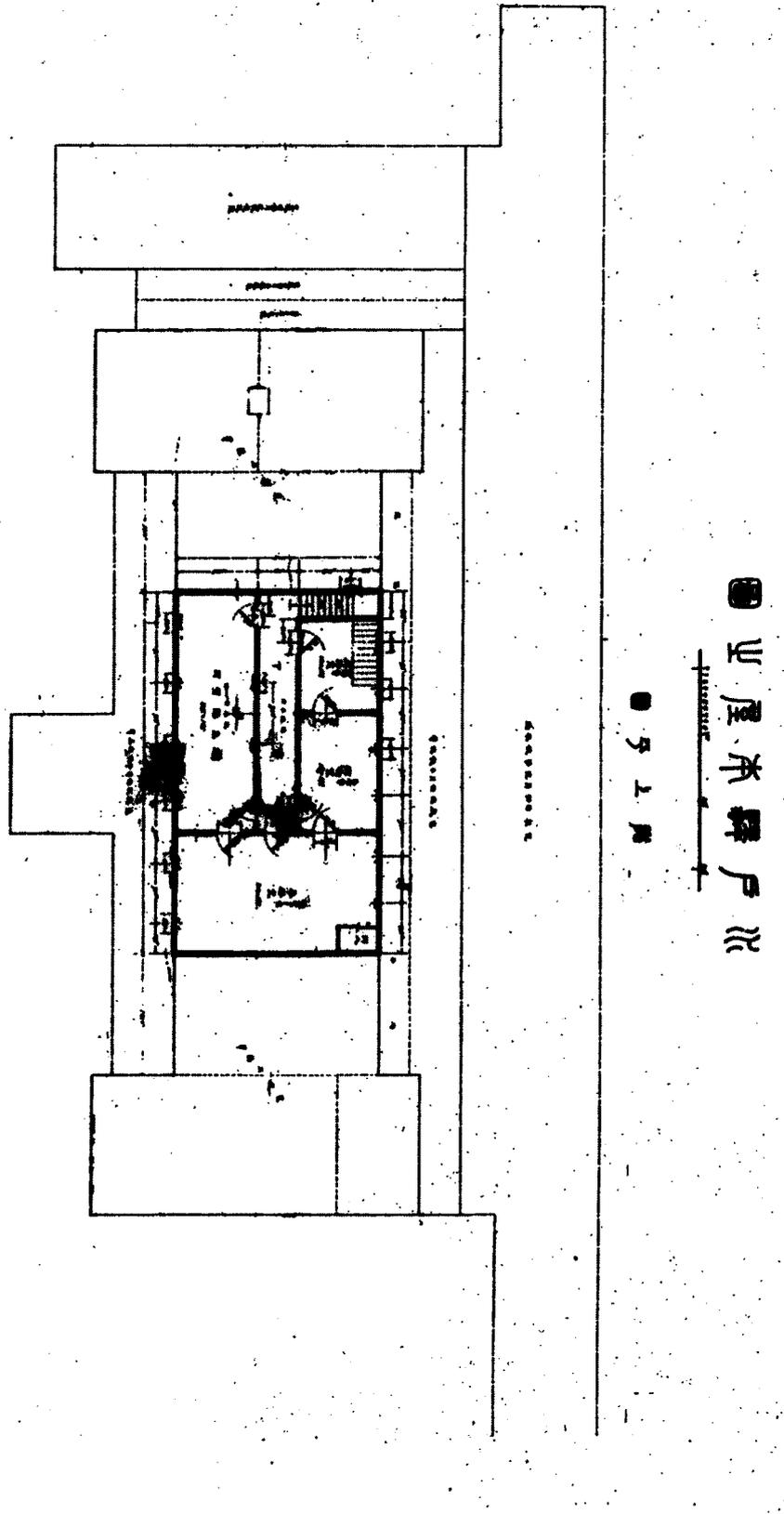
資料5-1 2代目水戸駅詳細図面《その5》

水戸駅本屋上図

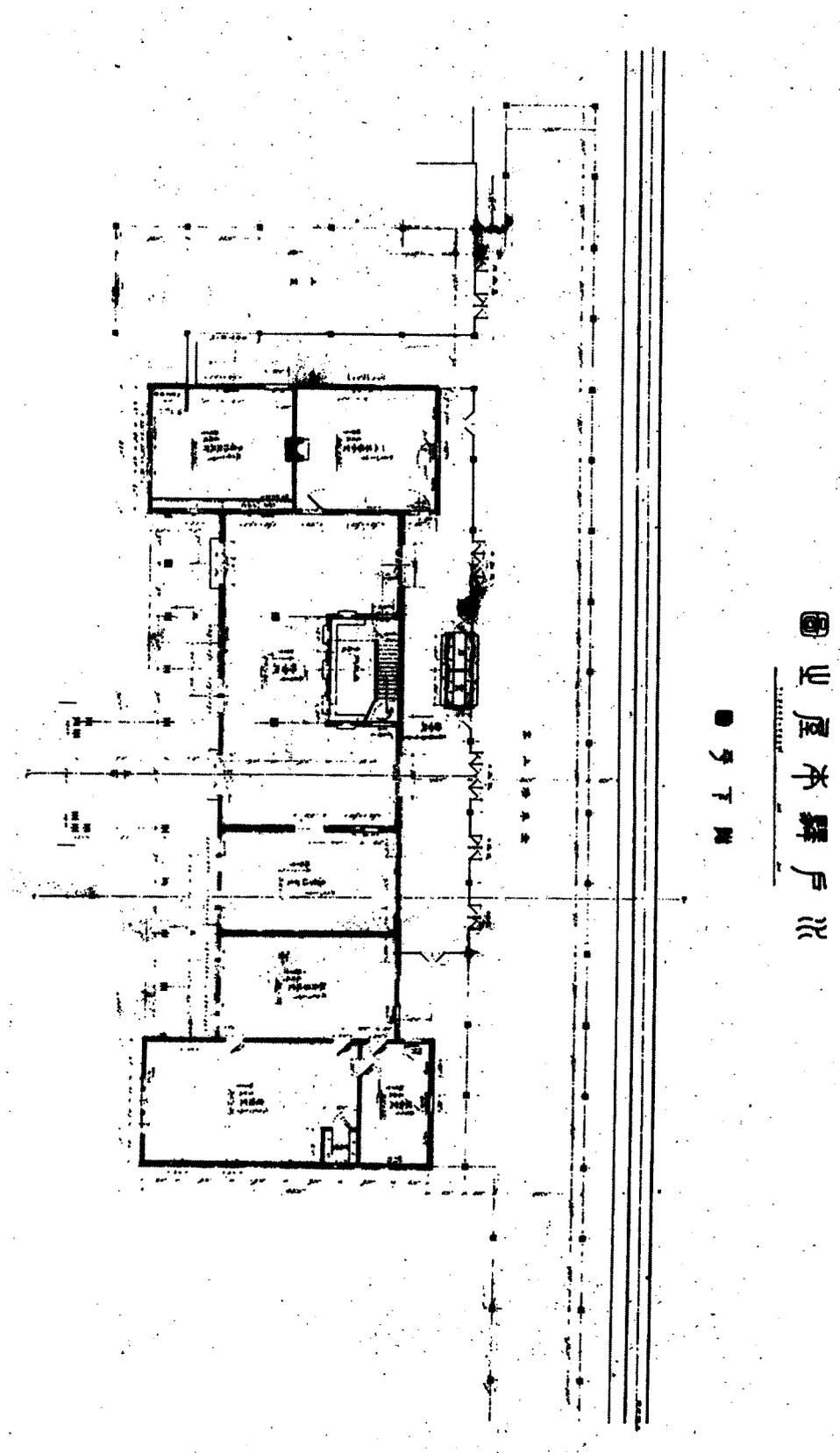
正築西面



資料5-1 2代目水戸駅詳細図面《その6》

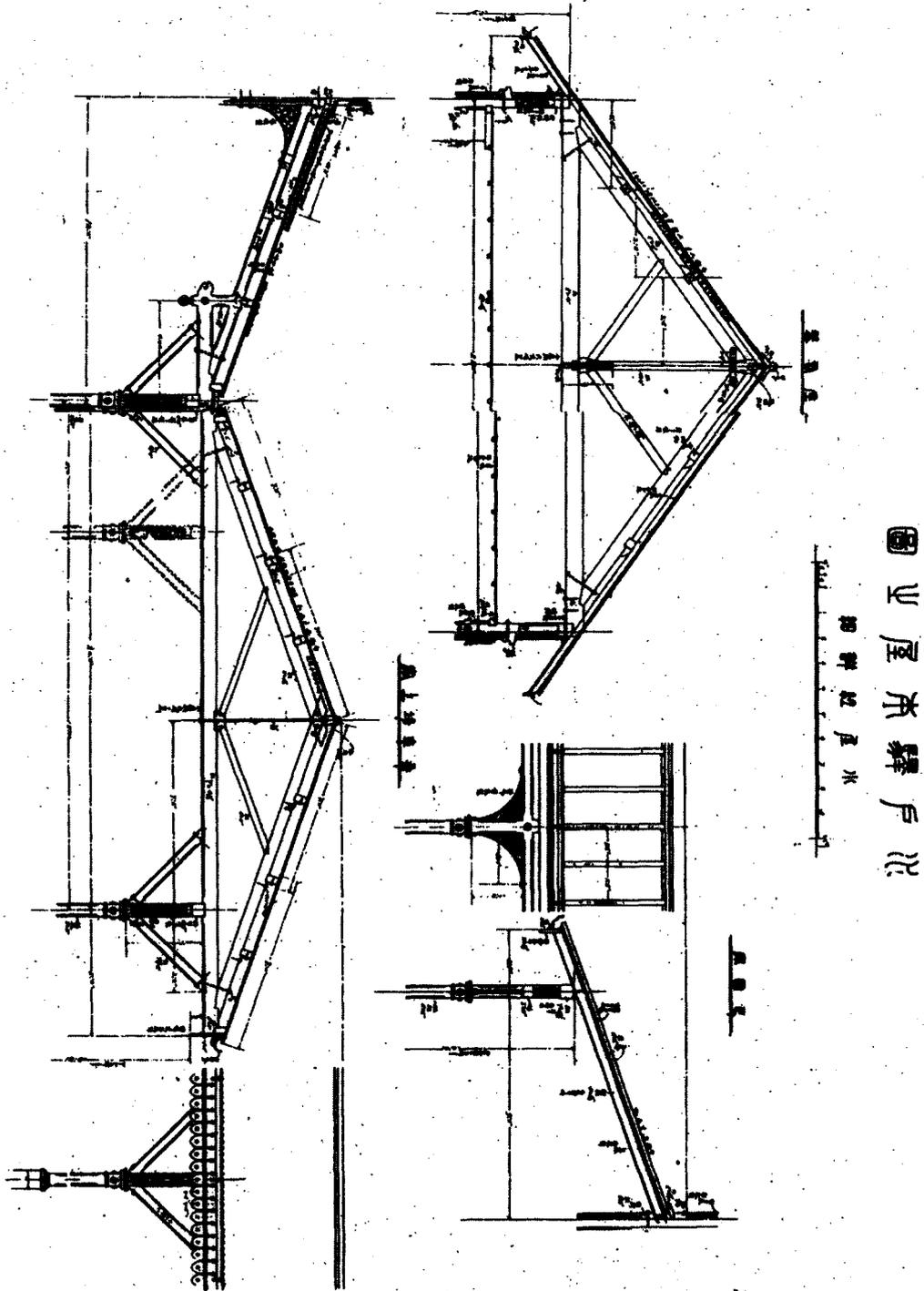


資料5-1 2代目水戸駅詳細図面《その7》



● 2代目水戸駅

資料5-1 2代目水戸駅詳細図面《その8》



資料6-1 その1 駅の諸元の変遷(県庁所在地駅)《1999・3》

駅名 (都道府県)	世代	使用開始	寿命 (年)	延べ床面 (㎡)	構造	民衆駅	新幹線	駅の形状	建築様式	駅ビルの有無 とその内容	その他
札幌 (北海道)	一代目	1880(M13)	2		W-1F			地平駅	和風		
	二代目	1882(M15)	26		W-1F			地平駅	和風		
	三代目	1908(M41)	44		W-2F			地平駅	ルネッサンス様式		
	四代目	1952(S27)	36		RC-5F,B1F	◎		地平駅	機能主義	百貨店	高架下商業施設
	五代目	1988(S63)			RC-2F,B2F			高架駅		専門店、百貨店	地下街商業施設
	六代目	2003(H15)		270,000.0	SRC-38F,B4F			高架駅		ホテル、専門店、百貨店	地下街、高架下商業施設
青森 (青森県)	一代目	1891(M24)	44		W-1F			地平駅			
	二代目	1935(S10)	24		W-1F、一部2F			地平駅	和風		西口(沖館口)開業(S23)
	三代目	1959(S34)		3,297.2	RC-2F,B1F			地平駅	乗降分離型	専門店	
盛岡 (岩手県)	一代目	1890(M23)	27		W-1F			地平駅	和風		
	二代目	1917(T 6)	42		W-1F			地平駅	和洋折衷		
	三代目	1959(S34)	22		RC-2F,B1F	◎		地平駅		ホテル	
	四代目	1981(S56)			RC-2F,B1F		◎	高架駅		ホテル、専門店	
仙台 (宮城県)	一代目	1887(M20)	7	238.0	W-1F			地平駅	和風		
	二代目	1894(M27)	51	1,375.4	W-2F			地平駅	和洋折衷		
		1945(S20)			W-1F			地平駅			仮駅舎(震災)
	三代目	1950(S25)	27	2,023.9	W-2F			地平駅	簡素、大時計		
		1972(S47)									仮駅舎(新幹線)
四代目	1977(S52)		29,600.0	SRC-4F,B1F		◎	一部高架駅		専門店、ホテル		
秋田 (秋田県)	一代目	1902(M35)	3	631.4	W-1F			地平駅			
	二代目	1905(M38)	56		W-1F			地平駅			
	三代目	1961(S36)	36	6,770.2	RC-2F	◎		地平駅		ホテル	
	四代目	1997(H 9)		14,681.0	S-3F		◎	地平駅		専門店、ホテル	
山形 (山形県)	一代目	1901(M34)	15		W-1F			地平駅			
	二代目	1916(T 5)	51		W-2F			地平駅	和洋折衷		
	三代目	1967(S42)	26	9,827.8	RC-2F,B1F	◎		地平駅			
	四代目	1993(H 5)		33,778.0	SRC(一部S)11F,B1F		◎	橋上駅		専門店、ホテル	
福島 (福島県)	一代目	1887(M20)	16		W-1F			地平駅			
	二代目	1903(M36)	59		W-1F			地平駅	洋風		
	三代目	1962(S37)		4,414.2	RC-2F,B1F	◎		地平駅		専門店	西口駅舎、新幹線駅舎
水戸 (茨城県)	一代目	1889(M22)	14		W-1F			地平駅			
	二代目	1903(M36)	13		W-2F			地平駅	ルネッサンス様式		
	三代目	1916(T5)	30		W-2F			地平駅			
	四代目	1946(S21)	10		W-1F			地平駅			
	五代目	1956(S31)	28	2,060.5	RC-2F	◎		地平駅			
	六代目	1984(S59)		23,678.0	S-7F,B1F			橋上駅		専門店、ホテル	
宇都宮 (栃木県)	一代目	1885(M18)	17		W-1F			地平駅	和風		
	二代目	1902(M35)	44	1,000.0	W-2F			地平駅	宮造り		
	三代目	1946(S21)	12		W-1F			地平駅	バラック		
	四代目	1958(S33)	16	2,286.3	RC-2F	◎		地平駅			
		1974(S49)								専門店	仮駅舎(新幹線)、駅ビル併設
	五代目	1982(S57)		98,146.0	RC-3F		◎	一部高架駅		専門店	新幹線駅
前橋 (群馬県)	一代目	1884(M17)	5		W-1F			地平駅			現在の石倉
	二代目	1889(M22)	13		W-1F			地平駅			現在地
	三代目	1902(M35)	25		W-1F			地平駅	和洋折衷		
	四代目	1927(S 2)	59	864.1	W-1F			地平駅	欧州中世風		
	五代目	1986(S61)		2,477.0	RC-1F			高架駅			
浦和 (埼玉県)	一代目	1883(M16)	46		W-1F			地平駅			
	二代目	1929(S 4)	38	345.5	W-1F			地平駅			
	三代目	1967(S42)			RC-2F,B1F			地平駅		ホテル	3線複線化、再開発事業
千葉 (千葉県)	一代目	1894(M27)	33		W-1F			地平駅			
	二代目	1927(S 2)	36		W-1F			地平駅	洋風		
	三代目	1963(S38)		13,940.8	RC-8F,B1F	◎		高架駅		専門店	西千葉方橋上本屋設置
東京 (東京都)	一代目	1914(T3)	85	7,725.3	RC-S-煉瓦-3F(丸の内駅舎)			地平駅	ルネッサンス様式		地下街商業施設
	一代目	1929(S4)			W-1F(八重洲口駅舎)			地平駅			
	二代目	1948(S23)			W-1F			地平駅			松本延太郎設計の名建築
		1949(S24)			W-1F			地平駅			仮駅舎(火災)
	三代目	1955(S30)		44,000.0	SRC-6F,B2	◎		地平駅	日本初の高層	百貨店	
		1968(S43)		62,900.0	7F~12F(増設)			地平駅			本屋増設
横浜 (東口駅舎) (神奈川県)	一代目	1871(M 4)	44		W-2F(礎石張り)			地平駅			現様本町駅
	二代目	1915(T 4)	13					地平駅			高島町に開設
	三代目	1928(S 3)	52	5,396.8	RC-2F、一部3F			地平駅			現在地、西口民衆駅(S38)
	四代目	1980(S55)		44,590.3	SRC-B3~9F			地平駅		専門店、百貨店	地下街商業施設
新潟 (新潟県)	一代目	1904(M37)	6		W-1F			地平駅	和風		
	二代目	1910(M43)	25		W-1F			地平駅			一部改築
	三代目	1935(S10)	23	600.0	W-1F			地平駅	和風		
	四代目	1958(S33)	5	4,656.9	RC-2F,B1	◎		地平駅			
	五代目	1963(S38)		11,250.0	RC-4F一部6F,B1(4代目増改築)			地平駅		専門店	東側に新幹線駅舎併設

資料6-1 その2 駅の諸元の変遷(県庁所在地駅)《1999・3》

駅名 (都道府県)	世代	使用 開始	寿命 (年)	延べ床 積 (㎡)	構造	造	民衆 駅	新幹 線	駅の形状	建築様式	駅ビルの有無 とその内容	その他
富山 (富山県)	一代目	1899 (M32)	9		W-1F				地平駅			西神通川の西側
	二代目	1908 (M41)	37		W-1F				地平駅			現在地
		1945 (S20)			W-2F				地平駅			仮駅舎(震災)
	三代目	1953 (S28)		5,159.0	RC(一部S)-3F		◎		地平駅	機能主義	専門店	
金沢 (石川県)	一代目	1898 (M31)	56	515.0	W-1F				地平駅			
	二代目	1954 (S29)	36	11,327.3	RC-4F,B1F		◎		地平駅	機能主義		西口開設(S60)
	三代目	1990 (H 2)		4,431.1	RC-2F				高架駅			高架下商業施設
福井 (福井県)	一代目	1896 (M29)	51		W-1F				地平駅			
		1947 (S22)			W-1F				地平駅			仮駅舎(震災)
		1950 (S25)			W-1F				地平駅			仮駅舎(震災)
	二代目	1954 (S29)		4,810.6	RC-3F(一部S)		◎		地平駅			専門店、宿泊施設
甲府 (山梨県)	一代目	1903 (M36)	22		W-1F				地平駅			
	二代目	1925 (T14)	59	627.2	RC-1F				地平駅			
		1950 (S25)							地平駅			北口駅舎開設
	三代目	1984 (S59)		1,966.9	S-3F				橋上駅			
		1985 (S60)		13,743.0	RC-6F							専門店
長野 (長野県)	一代目	1888 (M21)	14		W-2F (?1F)				地平駅			
	二代目	1902 (M35)	34		W-2F				地平駅			
	三代目	1936 (S11)	60	1,397.9	RC-2F(一部3F)				地平駅	仏閣形構造	専門店	
	四代目	1996 (H 8)		1,071.5	S-3F		◎		橋上駅			新幹線開業による改良
岐阜 (岐阜県)	一代目	1887 (M20)	26	70.0	W-1F				地平駅			加納駅として開業
		1888 (M21)							地平駅			岐阜駅と改称
	二代目	1913 (T 2)	32		W-1F				地平駅			愛知駅舎を現在地へ
		1945 (S20)			W-1F				地平駅			仮駅舎(震災)
	三代目	1948 (S23)	11		W-1F				地平駅			
	四代目	1956 (S34)	38	4,602.8	RC-2F		◎		地平駅			
	1997 (H 9)		9,100.0	S-2F				高架駅			高架下商業施設	
静岡 (静岡県)	一代目	1889 (M22)	18		W-1F				地平駅			
	二代目	1907 (M40)	28		W-1F				地平駅	時計設置		
	三代目	1935 (S10)	38		RC-2F				地平駅	箱形		
		1964 (S39)										
		1973 (S48)							地平駅			商側に新幹線駅設置
	四代目	1979 (S54)							高架駅			仮駅(高架事業) 高架下商業施設
名古屋 (愛知県)	一代目	1886 (M19)	6	640.0	W-1F				地平駅			
	二代目	1892 (M25)	45	1,193.0	W-1F				地平駅			
	三代目	1937 (S12)		39,372.0	RC-6F				高架駅			百貨店、ホテル 高架下・地下街商業施設
	四代目	1999 (H11)		410,000.0	SRC-				高架駅			百貨店、ホテル 高架下・地下街商業施設
津 (三重県)	一代目	1891 (M24)	5		W-1F				地平駅			
	二代目	1896 (M29)	41		W-1F				地平駅			
	三代目	1937 (S12)	36	328.5	W-1F				地平駅	蔵風和式		
	四代目	1973 (S48)			RC-3F		◎		地平駅			専門店
大津 (滋賀県)	一代目	1880 (M13)							地平駅			環浜大津駅
	二代目	1913 (T 2)							地平駅			馬場駅を大津駅に改称
	三代目	1921 (T10)	53		W-1F				地平駅			現在地に新設
	四代目	1974 (S49)		3,285.8	RC-2F(一部1F)				地平駅			
京都 (京都府)	一代目	1887 (M20)	27	3,725.0	赤煉瓦造-2F				地平駅	洋風		
	二代目	1914 (T 3)	38	4,543.2	W-1F				地平駅	ネッサン様式		
	三代目	1952 (S27)	45	10,261.0	RC-2F(一部SRC-8F)				地平駅	8階建ての塔		
	四代目	1997 (H 9)		238,000.0	S,SRC-B3~16F				地平駅			百貨店、ホテル
大阪 (大阪府)	一代目	1874 (M 7)	27	452.6	煉瓦-2F×2,煉瓦-1F×2				地平駅			
	二代目	1901 (M34)	39	2,559.0	石造-1F				地平駅			
	三代目	1940 (S15)	43	15,789.8	SRC-3F				高架駅			4F以上は未完
	四代目	1979 (S54)		135,100.0	SRC-27F、B4F				高架駅			百貨店、ホテル
神戸 (兵庫県)	一代目	1874 (M 7)	15	796.0	煉瓦-W-1F				地平駅			現在地より神戸寄り
	二代目	1989 (M22)	41		煉瓦-2F×2,一部1F				地平駅			現在地
	三代目	1930 (S 5)		11,498.0	RC-2F				高架駅			高架下商業施設
奈良 (奈良県)	一代目	1890 (M23)	44	235.0	W-1F				地平駅			
	二代目	1934 (S 9)		1,093.0	RC-2F				地平駅	和洋折衷		一期工事
		1958 (S33)							地平駅			二期工事(右側陸屋根を増築)
和歌山 (和歌山県)	一代目	1924 (T13)	44		W-1F				地平駅			東和歌山駅として開業
	二代目	1930 (S 5)	38		W-1F				地平駅			新駅舎を併設
	三代目	1968 (S43)		14,891.0	RC-4F,B2F		◎		地平駅			専門店 東和歌山駅を和歌山駅に改称

資料6-1 その3 駅の諸元の変遷(県庁所在地駅)《1999・3》

駅名 (都道府県)	世代	使用開始	寿命(年)	延べ床面積(m ²)	構造	造	民衆駅	新幹線	駅の形状	建築様式	駅ビルの有無とその内容	その他
鳥取 (鳥取県)	一代目	1907(M40)	30	537.0	W-1F				地平駅			
	二代目	1937(S12)	42	1,055.4	W,RC-1F(一部2F)				地平駅			
	三代目	1979(S54)		11,128.0	RC				高架駅			高架下商業施設
松江 (島根県)	一代目	1908(M41)	45	1,029.0	W-1F				地平駅			
	二代目	1953(S28)	26	1,164.0	RC-S-1F(一部2F)		◎		地平駅			
	三代目	1979(S54)		5,615.0	RC				高架駅			高架下商業施設
岡山 (岡山県)	一代目	1891(M24)	35		W-1F				地平駅			
	二代目	1926(T15)	46	1,783.1	RC-1F				地平駅	広島駅風		
	三代目	1972(S47)		31,844.8	RC-2F			◎	高架駅		専門店、ホテル	地下街商業施設、
広島 (広島県)	一代目	1894(M27)	28		W-1F				地平駅			
	二代目	1922(T11)	26	26,400.0	RC-2F				地平駅			
	三代目	1948(S23)	17						地平駅			
	四代目	1965(S40)		43,915.0	RC-7F,B1F		◎		地平駅		専門店、ホテル	新幹線駅が在来線に併設(S5.11)
山口 (山口県)	一代目	1913(T 2)	64	352.0	W-1F				地平駅			
	二代目	1977(S53)		1,118.0	RC-2F				地平駅			
徳島 (徳島県)	一代目	1899(M32)	47	380.0	W-1F				地平駅	和洋折衷		
		1946(S21)							地平駅			仮駅舎(戦災)
	二代目	1951(S26)	42	1,300.0	RC-2F				地平駅			
	三代目	1993(H 5)		48,120.0	SRC,S,RC		◎		地平駅		ホテル、専門店	
高松 (香川県)	一代目	1897(M30)	13		W-1F				地平駅	和風		現西浜停車場
	二代目	1910(M43)	50	1,450.0	W-2F				地平駅	洋風		
	三代目	1960(S35)	37	2,728.6	RC-5F(一部7F)				地平駅			
		1997(H 9)		1,314.6	S-2F				地平駅			仮駅舎
松山 (愛媛県)	一代目	1927(S 2)	19		W-1F				地平駅	和洋折衷		
		1946(S21)			W-1F				地平駅			仮駅舎(戦災)
	二代目	1953(S28)		1,761.2	RC-2F				地平駅	機能主義		
高知 (高知県)	一代目	1924(T13)	47	252.0	W-1F				地平駅	洋風		
	二代目	1971(S46)		3,033.0	RC-2F(一部3F)				地平駅	機能主義		
博多 (福岡県)	一代目	1889(M22)	20		W-1F				地平駅	和風		馬場新町34に建設
	二代目	1909(M42)	54		煉瓦-2F				地平駅	レザンズ様式		
	三代目	1963(S38)		51,128.0	RC-7F,B1F		◎		地平駅		ホテル、百貨店	現在地・新幹線高架駅併設(S38)
佐賀 (佐賀県)	一代目	1891(M24)	85		W-1F				地平駅			
	二代目	1976(S51)		8,162.0	RC-2F		◎		高架駅			高架下商業施設
長崎 (長崎県)	一代目	1898(M31)	7		W-1F				地平駅			現浦上駅
	二代目	1905(M38)	44		W-2F				地平駅	洋風		
	三代目	1949(S24)		2,089.0	SRC-1F(一部2F)				地平駅			戦災復旧・S34改築(大時計)
	四代目	2000(H12)		122,000.0	S-5F(一部2F,10F)				地平駅		専門店、ホテル	
熊本 (熊本県)	一代目	1981(M24)	23		W-1F				地平駅	和風		
	二代目	1914(T 3)	44		W-1F				地平駅	和風		
	三代目	1958(S33)		5,675.4	RC-3F(一部4F)				地平駅			リニューアル(H3)
大分 (大分県)	一代目	1911(M44)	47	492.0	W-1F				地平駅			
	二代目	1958(S33)		14,650.0	RC-4F(一部S)				地平駅		専門店	リニューアル(H7)・大時計設置
宮崎 (宮崎県)	一代目	1923(T 2)	32		W-1F				地平駅	洋風		
	二代目	1945(S20)	48						地平駅			
	三代目	1993(H 5)		11,548.0	RC-1F(一部S)				高架駅			高架下商業施設
鹿児島 (鹿児島県)	一代目	1901(M34)	12		W-1F				地平駅			
	二代目	1913(T 2)	32		W-1F				地平駅			
		1945(S20)			W-1F				地平駅			仮駅舎(戦災)
	三代目	1950(S25)		714.0	RC-1F				地平駅			

注-1) : 1999・3時点では計画中のもの、東京駅八重洲口駅舎は参考

注-2) 駅の世代数について

- ①天災、戦災の復旧に伴う仮駅舎は世代数に含まない。(但し、10年以上、存置した場合は世代数に数える。)
- ②新幹線等、建設改良工事に伴う仮駅舎は世代数に含まない。
- ③新幹線の単独駅が在来駅に併設される場合は、在来駅の世代数に含まない。
- ④新幹線駅と一体的に改良された在来駅は世代数を含む。
- ⑤増改築によって駅が変わる場合でも世代数には含まない。但し階数増加などの大規模な増改築の場合は世代数を含む。

資料6-2(その1) 県庁所在地駅(歴代駅)の類型化

タイプI	1872年(明治5)～1914年(大正3) 8駅 煉瓦造・石造：洋風建築	
	創設期	横浜駅(初代)：1872年(明治5)、木造に石張り 大阪駅(初代)：1874年(明治7) 神戸駅(初代)：1874年(明治7)
	幹線伸張期	京都駅(初代)：1887年(明治20) 大阪駅(2代)：1901年(明治34)：石造 神戸駅(2代)：1889年(明治2)
	興隆期	東京駅(初代)：1914年(大正3) 博多駅(2代)：1909年(明治42)
タイプII	1880年(明治13)～1914年(大正3) 28駅 (特に明治22～明治24に集中) W-1F、和風建築 特徴：寄せ棟又は切り妻の主屋、付け卸しの回廊、切り妻側を正面に向けた車寄せ	
	幹線伸張期	札幌駅(2代)：1882年(明治15) 青森駅(初代)：1891年(明治24) 盛岡駅(初代)：1890年(明治23) 仙台駅(初代)：1887年(明治20) 山形駅(初代)：1901年(明治34) 千葉駅(初代)：1894年(明治27) 前橋駅(2代)：1889年(明治22) 静岡駅(初代)：1889年(明治22) 静岡駅(2代)：1907年(明治40) 名古屋駅(初代)：1886年(明治19) 名古屋駅(2代)：1892年(明治25) 津駅(初代)：1891年(明治24) 津駅(2代)：1896年(明治29) 富山駅(初代)：1899年(明治32) 福井駅(初代)：1896年(明治29) 金沢駅(初代)：1898年(明治31) 奈良駅(初代)：1890年(明治23) 岡山駅(初代)：1891年(明治24) 広島駅(初代)：1894年(明治27) 徳島駅(初代)：1898年(明治24) 博多駅(初代)：1889年(明治22) 佐賀駅(初代)：1891年(明治24) 長崎駅(初代)：1898年(明治31) 熊本駅(初代)：1891年(明治24)
	興隆期	山口駅(初代)：1913年(大正2) 松江駅(初代)：1908年(明治41) 熊本駅(2代)：1914年(大正3) 大分駅(初代)：1911年(明治44)
タイプIII	1902年(明治35)～1935年(昭和10) 26駅 (特に明治35年～大正13年に集中) W-1F、又はW-2F、和洋折衷様式、又は洋風建築(特に昭和2年～昭和10年)	
	幹線伸張期	秋田駅(2代)：1905年(明治38) 仙台駅(2代)：1894年(明治27) 福島駅(2代)：1903年(明治36) 宇都宮駅(2代)：1902年(明治35)・宮造り 前橋駅(3代)：1902年(明治35) 水戸駅(2代)：1903年(明治36) 長野駅(2代)：1902年(明治35) 長崎駅(2代)：1905年(明治38)
	興隆期	札幌駅(3代)：1908年(明治41) 青森駅(2代)：1935年(昭和10) 盛岡駅(2代)：1917年(大正6) 山形駅(2代)：1916年(大正5) 新潟駅(2代)：1910年(明治43) 新潟駅(3代)：1935年(昭和10) 前橋駅(4代)：1927年(昭和2) 千葉駅(2代)：1927年(昭和2) 水戸駅(3代)：1916年(大正5) 岐阜駅(2代)：1913年(大正2) 和歌山駅(2代)：1930年(昭和5) 和歌山駅(初代)：1924年(大正13) 高松駅(2代)：1910年(明治43) 京都駅(2代)：1914年(大正3) 高知駅(初代)：1924年(大正13) 松山駅(初代)：1927年(昭和2) 宮崎駅(初代)：1913年(大正2) 鹿児島駅(2代)：1913年(大正2)

資料6-2(その2) 県庁所在地駅(歴代駅)の類型化

タイプⅣ	1922年(大正11)～1959年(昭和34) (特に対象14～昭和15に集中) RC、一部駅でSRC、駅機能のみの単独駅舎		15駅
	興隆期	横浜駅(3代):1928年(昭和3) 長野駅(3代):1936年(昭和11) 名古屋駅(3代):1937年(昭和12) 奈良駅(2代):1934年(昭和9) 岡山駅(2代):1926年(大正15) 鳥取駅(2代):1953年(昭和28)	甲府駅(2代):1925年(大正14) 静岡駅(3代):1935年(昭和10) 神戸駅(3代):1930年(昭和5) 大阪駅(3代):1940年(昭和15) 広島駅(2代):1922年(大正11) 松江駅(2代):1937年(昭和12) 長崎駅(3代):1949年(昭和24)
	線増・再建期	青森駅(3代):1959年(昭和34) 熊本駅(3代):1958年(昭和33)	山口駅(2代):1977年(昭和52) 大分駅(2代):1958年(昭和33)
タイプⅤ	1951年(昭和26)～1973年(昭和48) (特に昭和30年代に集中) RC、箱型の機能主義デザイン、民衆駅(その他、利用債、地元負担金の駅)		24駅
	線増・再建期	札幌駅(4代):1952年(昭和27) 秋田駅(3代):1961年(昭和36) 福島駅(3代):1962年(昭和37) 宇都宮駅(4代):1958年(昭和33) 千葉駅(3代):1963年(昭和38) 金沢駅(2代):1954年(昭和29) 福井駅(2代):1954年(昭和29) 和歌山駅(3代):1968年(昭和43) 広島駅(4代):1965年(昭和40) 松山駅(2代):1953年(昭和28) 高知駅(2代):1971年(昭和46) 熊本駅(3代):1958年(昭和33)	盛岡駅(3代):1959年(昭和34) 山形駅(3代):1967年(昭和42) 新潟駅(4代):1958年(昭和33) 水戸駅(5代):1957年(昭和32) 岐阜駅(4代):1959年(昭和34) 富山駅(3代):1953年(昭和28) 津駅(4代):1973年(昭和48) 京都駅(3代):1952年(昭和27) 高松駅(3代):1960年(昭和35) 徳島駅(2代):1951年(昭和26) 博多駅(3代):1936年(昭和38) 大分駅(2代):1958年(昭和33)
タイプⅥ	1972年(昭和47年)～1997年(平成9) (特に昭和50年代に集中) RC、高架駅(駅機能は全て高架下に配置)、高架下の商業施設のみ、駅ビルなし		12駅
	再建期・JR	札幌駅(5代):1988年(昭和63) 宇都宮駅(5代):1982年(昭和57) 金沢駅(3代):1990年(平成2) 静岡駅(4代):1979年(昭和54) 松江駅(3代):1979年(昭和54) 佐賀駅(2代):1976年(昭和51)	盛岡駅(4代):1981年(昭和56) 前橋駅(5代):1986年(昭和61) 岐阜駅(5代):1997年(平成9) 鳥取駅(3代):1979年(昭和54) 岡山駅(3代):1972年(昭和47) 宮崎駅(3代):1993年(平成5)
タイプⅦ	1977年(昭和52)～1997年(平成9) SRC、RC、S、駅ビルと一体型(地平駅、高架駅、橋上駅のいずれもあり)		9駅
	再建期・JR	仙台駅(4代):1977年(昭和52) 秋田駅(4代):1997年(平成9) 甲府駅(3代):1984年(昭和59) 横浜駅(4代):1980年(昭和55) 京都駅(4代):1997年(平成9)	山形駅(4代):1993年(平成3) 水戸駅(6代):1985年(昭和60) 長野駅(4代):1996年(平成8) 大阪駅(4代):1979年(昭和54)