

# 駐車場の変遷に関する研究（その21）

昭和初期 1930年代の停車場設計資料（その1）

正会員 ○保坂 秀人<sup>\*</sup>

停車場 建築雑誌 建築設計資料集成  
 基準駅 旅客駅作業図

## 1. はじめに

本研究では、これまで鉄道発展時代<sup>1)</sup>における駐車場の計画・設計資料の整備進展<sup>2)</sup>について、先達の残した記録を紐解き、報告を進めてきた。

本編では、旺盛な取組みが進められたこの時代<sup>3)</sup>において、鉄道省外へ提供された設計資料群に着目し、資料概要と後年に与えた影響について報告する。

本稿は、その1として、建築学会建築雑誌の建築設計資料集成にある「停車場」の掲載概要について報告する。

## 2. 建築設計資料集成「停車場」の概要

昭和15年(1940)8月号の建築雑誌には、建築設計資料集成の編集目標について「我国建築界が持つ設計技術に関する全資産の最高現在高を集積記録し、建築界が次の飛躍をするための原動力となる事です」との記載がある。

この構成は、A. 基本事項、B. 設計基準、C. 各種建築資料であり、停車場<sup>4)</sup>は、第1期計画<sup>5)</sup>に31種あるC. 各種建築資料の20番目として、9回にわたり(1)～(50)に分類された資料が連載されている。その掲載内容を(表1)に示す。

(表1) 建築設計資料集成「停車場」記載抜粋

発行月・号	停車場に関する記載抜粋
今回報告	(1)～(8) 鉄道種別、旅客列車編成図、列車長さ、列車種類、駅従事員職務・指揮系統図、国有鉄道車両図、地方鉄道・軌道車両図、国有鉄道規格(建築限界・車両限界)等
[1]昭和14年(1939)11月号(第656号)	(9)～(12) 南満洲鉄道規格、旅客駅作業図、旅客・手小荷物の種類、旅客駅諸施設関係図等
[2]昭和15年(1940)1月号(第658号)	(13)～(16) 駅本屋の種類、計画要点、駅本屋の面積、駅本屋専有面積実例、駅本屋基本平面図
[3]昭和15年(1940)2月号(第659号)	(17)～(20) 駅本屋基本平面図、駅本屋の平面実例(名古屋・静岡・仙台・三ノ宮・神戸・伊東・八王子・水道橋・お茶の水・ウィースバーデン(独)、両国)
[4]昭和15年(1940)4月号(第661号)	(21)～(24) 駅前広場、駅前広場面積の実例、駅各室面積標準(駅長事務室、出札室、手小荷物室・保管庫、配達荷物室、電信室等)
[5]昭和15年(1940)5月号(第662号)	(25)～(28) 駅各室面積標準(駅広間・待合室)、旅客通路幅員、出札広間、待合室、売店等
[6]昭和15年(1940)6月号(第663号)	(29)～(36) 貴賓室、待合室の椅子、出札室、手小荷物扱室、駅務室、駅務諸物品等
[7]昭和15年(1940)7月号(第664号)	(37)～(40) (45) (46) 電話交換室・電信室、乗降場・上家構成、駅名標・掲示板(種類・大きさ)
[8]昭和15年(1940)9月号(第666号)	(41)～(44) (47)～(50) 乗降場上家、洗面所・水吞器、地下道、跨線橋、階段、貨物荷卸場・貨物上家、地下鉄道、高架橋、市電停留所等
[9]昭和15年(1940)10月号(第667号)	

## 3. 「停車場」(1)～(8)について

～昭和14年(1939)11月号(第656号)の記載より～

1)冒頭、鉄道輸送システム全般の紹介を目的とし、鉄道の種別(表2)、駐車場の定義(表3)が掲載されている。

2)更に、(図1)の通り、停車場と不可分の関係にある旅客列車編成と基準駅<sup>6)</sup>を図示し解説している。

3)また、車両と駐車場の接点である建築限界図<sup>7-1)</sup>(図2)、乗降場終端と、乗降場にある建築物との距離<sup>7-2)</sup>(図3)を鉄道営業法に基づく省令の一部として解説している。

これらの考え方は、現在、認定鉄道事業者の実施基準として踏襲されている。

(表2) 鉄道の種別

区分	種別
動力から見た区分	蒸気鉄道 電気鉄道 燃油鉄道 鋼索鉄道 馬力鉄道 人力鉄道
軌間から見た区分	広軌鉄道 狭軌鉄道
法令上から見た区分	国有鉄道 地方鉄道 軌道 専用鉄道 専用軌道

(表3) 駐車場の定義

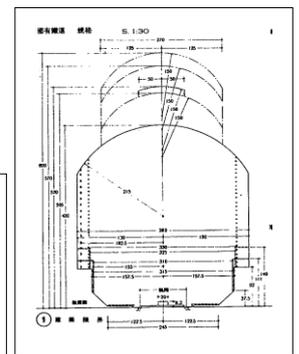
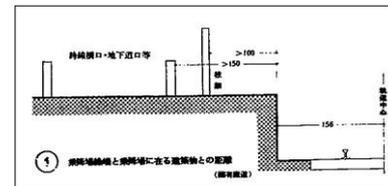
- 停車場とは次の各項に示すものをいう
1. 駅 列車を停止し旅客又は荷物を取扱う為設けられた場所
  2. 停車場 専ら列車の組成、車両入換えをする為設けられた場所
  3. 信号所 駅でなく列車の行違い待合せをする為設けられた場所



↑(図1) 基準駅と旅客列車の編成(復元図)

→(図2) 建築限界図(国有鉄道規格)

↓(図3) 乗降場終端と乗降場に在る建築物との距離



## 4. 「停車場」(9)～(12)について

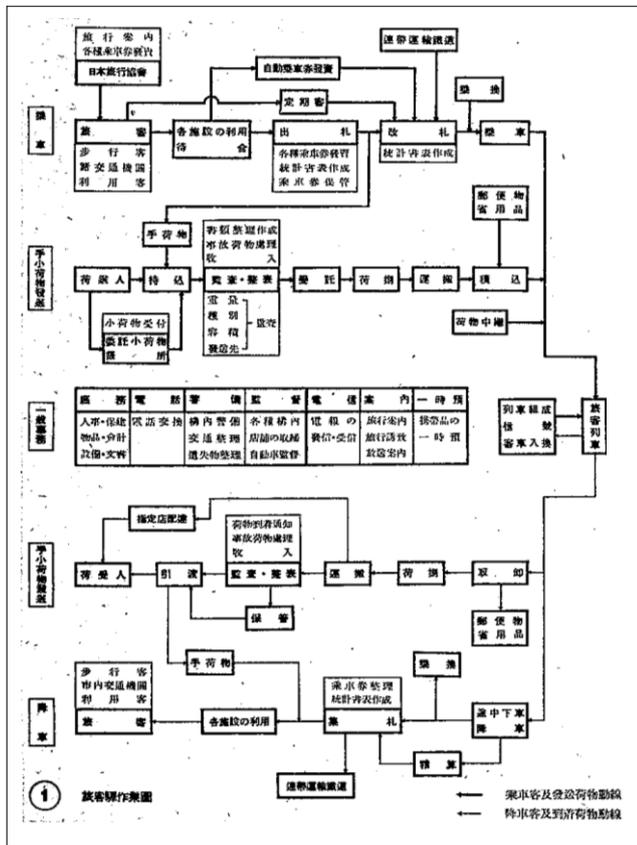
～昭和15年(1940)1月号(第658号)の記載より～

ここでは、旅客駅作業図<sup>8)</sup>が紹介されていることが特徴的である。この図は、到着・発車する旅客列車に対し、乗車動線(旅客と発送荷物)と、降車動線(旅客と到着荷物)をそれぞれ矢視し、駅構内諸施設の関係について、駅事務

内勤業務も含めた人・物の流れを図示している。

駅舎のプランを検討する上で必要な与条件整理のプロセスを可視化するために作成されたものと考えられる。

(図4) 旅客駅作業図



5. 「停車場」(13)～(16)について

～昭和15年(1940)2月号(第659号)の記載より～

ここでは、駅本屋の種類(表4)、駅計画の要点(表5)、基本平面図など、実際に駅の計画と設計を進める上での基本事項や参考情報が掲載されている。特に、駅前広場の関係から左側通行を基本とするなどの記述は興味深い。

(表4) 駅本屋の種類

線路の形式に依る分類		線路と路面との高さに依る分類	
イ 通過駅		イ 路面駅	
ロ 終端駅	通過式終端駅 頭端式終端駅	ロ 路下駅	掘割式 地下式
ハ 連絡駅		ハ 高架駅	

(表5) 駅計画の要点

計画の要点
イ 乗降場と降車場の配置が駅前広場の左側通行を可能にする
ロ 歩行者と車両の動線分離
ハ 乗車口と降車口の分離
ニ 乗車口と降車口の連絡容易
ホ 旅客の歩行距離及労力を少なくすること
ヘ 旅客動線の単純性
ト 旅客及荷物の動線の交叉を避けること
チ 乗降客相互の動線の交叉を避けること
リ 遠行列車客・近行列車客(通勤旅客)・団体旅客の分離
ル 旅客の流動部分と滞留部分の分離
ロ 手小荷物室は外部に近いこと
ヲ 手荷物室は乗車口広間・降車口広間に設けること

また、本屋占有面積事例<sup>9)</sup>(表6)では、32駅の1日平均の乗車人員と、駅本屋面積を参考として紹介している。

(表6) 駅本屋占有面積事例

駅名	乗車人員 (/日)	建築面積 (㎡)	駅名	乗車人員 (/日)	建築面積 (㎡)	駅名	乗車人員 (/日)	建築面積 (㎡)	駅名	乗車人員 (/日)	建築面積 (㎡)
上野	39,449	9,621	仙台	4,942	2,695	天王寺	21,731	3,961	御茶ノ水	35,469	1,527
横浜	18,214	7,444	青森	1,839	1,325	三ノ宮	13,359	7,368	水道橋	21,961	702
岡山	15,955	3,213	長野	2,745	1,283	神戸	13,267	9,880	飯木町	35,469	294
八王子	3,844	961	秋田	2,710	1,047	兵庫	9,497	3,607	×大連	3,935	3,800
前橋	1,706	1,011	新潟	1,590	1,141	奈良	4,036	1,033	×京橋	6,700	2,355
大塚	1,341	362	北前	2,366	1,265	山田	3,899	5,115	×大田	1,100	776
下関	8,150	2,801	札幌	5,295	2,387	名古屋	13,833	16,802	×台北	6,643	4,615
	2,294	10,381	大塚	59,374	6,646	静岡	5,688	2,317	×台東	3,142	1,638

上表は昭和11年度実績を示し、駅本屋面積とは本屋並に本屋附属設備を含み乗降場関係のものは除外している。表中、下線は計画、斜字は電車站、×は本邦外

6. 小結

駐車場の計画設計に関する研究文献リストは、既に報告済<sup>3)</sup>であるが、本稿との関係性からその抜粋を示す(表7)。

この時代は、鉄道組織内はもとより、外部に対しても計画設計資料が紹介されていたことを知ることができた。

特に、鉄道輸送システム全般から駅本屋内の諸設備に至るまで幅広い内容であったことは特筆すべきことと考える。

現在、JR東日本エリアでは「ランドマークとなり交流の価値を高める魅力的な駅づくり」<sup>10)</sup>を進めており、駅は今後も変化が続く。このような環境の中、駅本屋計画の一過程を知ることは有用なことと考え研究を進めたい。

(表7) 駅本屋の計画・設計に関する文献(変遷その20より抜粋)

年月	教育資料・面積査定法
S5(1930)	10月 小停車場駅本屋標準図 / 鉄道省
建築学会 S8(1933)10月	高等建築学第19巻 建築計画7 旅客駅旅客駅の形式、中間小駅などを解説 / 遠藤金之助
S9(1934)	8月 事務室面積其他査定標準案(小駅本屋旅客施設面積査定)「建築課立案にとどまる」との記載あり / 鉄道省
S14(1939)	3月 第一回建築技術会 中駅本屋主要各室面積の査定広間及待合室他3室の面積算定法 / 鉄道省
建築学会 S14(1934)11月～15年10月	建築設計資料集(20)「停車場」停車場の設計資料(1)～(50)を9回連載 / 建築雑誌
S15(1940)	3月 第二回建築技術会 中駅本屋主要各室面積の査定駅長事務室他5室の面積算定法 / 鉄道省
建築学会 S18(1943)4月	「停車場の変遷」伊藤滋 / 建築雑誌

7. 引用・参考文献

- 1) 鉄道延伸と停車場計画との関係を理解する点から「明治の鉄道」昭和54年(1979)土木学会 瀧山養(元国鉄理事技師長、元土木学会会長を参考としている。鉄道創業時代…明治元年(1868)～20年(1887)頃まで、幹線鉄道建設時代…明治20年～39年(1906)頃まで、鉄道発展時代…明治39年～昭和15年(1940)頃まで。
- 2) 「停車場の変遷についての研究」その12(2012)～その19(2019)にて報告。
- 3) 先達の既往研究の文献については、その20(2020)に詳述。
- 4) 「停車場」の執筆者は、主査)伊藤 滋、執筆)土井治人、久世喜吉、岡田大、阿部秀男、布袋健治、山崎 兌、吉武 巖、半澤憲二との記録がある。
- 5) 第1期編集後、第2、第3期の計画があり、昭和15年9月号～16年8月号掲載分は別冊有料頒布予定(1部金壹円)の旨、昭和15年8月号に記載がある。
- 6) 「国有鉄道では旅客列車の編成順位を定める為、各線に基準駅を定めている(東海道本線・神戸駅、中央本線・新宿駅、東北本線・上野駅)」との解説あり。
- 7-1) 鉄道営業法第一条に基づく鉄道省令(日本国有鉄道建設規程)による。(図2)上記規程第17条「建物其/他/建造物等」建築限界内へ入るコト得ず」とあり。
- 7-2) (図3)上記規程第37条「乗降場にある柱類100cm、跨線橋口・地下道口等の壁から150cm」との記載あり。
- 8) 旅客駅作業図の次に「旅客の種類」として普通旅客(遠行客・近行客・季節客)定期旅客(通勤通学客・行人)、団体旅客(普通・特別・観光)の解説あり。
- 9) 駅本屋面積の決定要素は多岐であり、人口、生産高等の市勢域、旅客・手小荷物の種類、旅客の発着数量、遠距離客と近距離客の割合、定期客と普通客の割合、旅客の季節変化等の要素により決定するものであるとの解説あり。
- 10) JR東日本グループ経営ビジョン「変革2027」平成30年(2018)7月による。