

停車場の変遷に関する研究 (その 26)

停車場内の関連事業について (その 1)

停車場	駅本屋	関連事業
構内店舗	ホテル	停車場図集

正会員 ○保坂 秀人*

1. はじめに

本研究では、これまで、鉄道建築技術者の職能を追うことを基本として、停車場¹⁾に関する鉄道創業期から鉄道発展期²⁾の先達が残した資料を紐解き、駅本屋の設計思想や設備改良の変遷について報告を進めてきた。

本稿では、研究(その 25)にて紹介した、高等建築学「旅客駅」³⁾の附録(図 1)に、参考資料としたとの記録が残る「欧米各国主要停車場図集」、「北米及「カナダ」旅客停車場視察報告」に着目し、この時代の欧米諸国の停車場の実例紹介が、後年日本国内に広がった民衆駅建設⁴⁾、観光ホテル建設⁵⁾などへ与えた影響について考察する。

尚、本稿でいう関連事業とは、国鉄法⁶⁾昭和 23 年(1948)にある、第三条「付帯事業」、(図 1) 高等建築学「停車場」附録第六条「出資事業」にある、「鉄道事業者が行う鉄道事業以外の事業」と位置付けられる以前を対象とする。

2. 関連事業施設の略歴

日本国内での鉄道の関連事業は、鉄道創業期の新橋・横浜停車場における土地貸付による売店・食堂営業に遡る⁷⁾。

その後、日本鉄道会社では、弁当販売を構内営業の第一歩として、上野待合店(飲食店・理髪所・売店)の開設、宇都宮・郡山・仙台などでのホテル営業の記録⁸⁾がある。

この略歴を(表 1)に示す⁹⁾。本稿では、停車場内の構内店舗、宿泊施設(ホテル)を対象として報告する。

(表 1) 停車場内関連事業略歴

鉄道創業期 明治 4 年(1872)	～ 幹線鉄道建設期 明治 21 年(1888)	～ 鉄道発展期 明治 39 年(1906) 昭和 18 年(1943)
▼ 駅構内の新聞立ち売り (M5)	▼ 両替・靴磨・理髪 (T9)	▼ 駅構内商品販売制限 (S13)
▼ 弁当販売 (宇都宮) (M18)		▼ 駅構内営業料金減免 (S19)
《構内店舗》		▼ 鉄道弘済会設立 (S7)
▼ 横浜駅構内売店 (M6)	▼ 両国橋駅 (S5)	▼ 上野駅 (S7)
▼ 新橋駅構内食堂 (M6)	▼ 地下鉄ストア (S5)	▼ 地下食堂 (S7)
本報告の範囲	▼ 上野待合店 (M33)	▼ 東武浅草雷門駅 (S6)
		▼ 南海鉄道難波駅 (S7)
《宿泊施設(ホテル)》		▼ 梅田駅駅舎ビル (S9)
▼ 仙台陸奥ホテル (M20)	▼ 奈良ホテル (M40)	
▼ 山陽ホテル (M35)	▼ 東京ステーションホテル (T4)	
《輸送業》		▼ 人力車営業 (M8)
▼ 列車食堂(山陽鉄道) (M32)	▼ 荷物特別小口扱(宅扱) (S2・S10)	▼ 手荷物運搬 (T9) ▼ 自動車(バス) 事業 (S5)
《広告業》		▼ 有料広告 (M27) ▼ 有料広告廃止 (T13)
▼ 下等客車車内広告 (M11)	▼ ネオンサイン禁止 (S13)	

3. 「欧米各国主要停車場図集」(以下「図集」)について

本書は、鉄道院技手小笠原 鋳¹⁰⁾により 1913 年(大正 2)に編纂発行されている。表紙には、「鉄道院副総裁平井晴治郎閣下題字」、「鉄道院技監野村龍太郎閣下題字」とあり(図 2)、巻頭緒言にて図集の発行意図を述べている(表 2)。

欧米 90 の停車場を、写真と図面、説明書きにて解説し、駅本屋内の関連事業施設についても読取ることができる。

停車場を一流駅、二流駅、三流駅と分けて紹介していることも特徴的である¹¹⁾。

ここでは、アメリカの 10 事例の内、関連事業施設の記載のある 8 つの停車場と、その一部の平面図を示す(図 3)。

(図 2) 停車場図集表紙・抜粋



(国別停車場掲載数)

国 名	紹介数
ドイツ	26
オランダ	2
ベルギー	5
フランス	7
スイス	2
イタリア	5
オーストリア	4
イギリス	24
アメリカ	10
小 計	90
日 本	4
合 計	94

(表 2) 巻頭緒言

- ・停車場は都市の門戸であり、都市繁栄発展の程度を想像するもの
- ・停車場の形式及び設備は、その都市に相応しく快感を与える
- ・停車場建築は、その都市文物の発展繁栄を代表するもの
- ・その都市の快感と便利を永く記憶させるもの
- ・多年鉄道の建築に従事するも浅学微力何ら得る処唯僅か
- ・熱望してたる欧米主要都市停車場の図を蒐集、小冊子に編集
- ・同感の志に対し、幾分でも参考資料となれば幸甚なり
- ・本書材料蒐集其の他竹内技師¹²⁾の特に懇篤なるご指導に深謝する

(図 3) 停車場平面図の例 (アメリカを抜粋)

等級	停車場名	関連事業施設についての記載 (解説文と図面)
一流	セントルイ	(解 説) 「階上のホテルは客室 118」とあり (平面図) lunch Room、store、Barber
	ワシントン	(解 説) 「階上へのエレベータ 2 基配置」とあり (平面図) Dining Room
	フィラデルフィア・レッチェン	下図(左) DININGROOM、RESTAURANT、ELEVATOR (2 基)
	フィラデルフィア・ブロード・ストリート	(解 説) 「食堂は一時に 315 人」とあり (平面図) Dining Room、Restaurant、Barber
	ボストン	(平面図) Restaurant、Barber
二流	シカゴ・ハンクス・ウェルズ	(平面図) lunch Room
三流	ピッツバーグ	(立面図) 12 階建 (平面図) エレベータ 3 基あり
	リッツル・ロック	下図(右) RESTAURANT、BUFFET

4. 工務資料「北米及「カナダ」旅客停車場視察報告」

(以下、「北米及カナダ」)

本報告は、1926 年(大正 15)11 月、鉄道省技師 木村芳之助、遠藤金之助の出張記録として、15 章の構成で、22 の停車場を紹介している¹³⁾。

停車場本屋内の関連事業施設に関する記述については、第 8 章(第七節)「停車場本屋階上の利用」、さらには、第十二章(第六節)「食堂及びランチ室」の紹介が興味深い。日本国内ではまだ少なかった、停車場本屋の複合利用例を積極的に紹介していたことを窺い知ることができる。この概要を(表 3)にまとめる。

(表 3)「停車場本屋階上の利用」「食堂及びランチ室」について

第 8 章「本屋内各室の配置」第七節「停車場本屋階上の利用」			
・一般に高層建築のため階上に停車場附属の詰所を設ける例が多い ・料理店を階上に設ける例もある ・鉄道事務所として利用している ・市の中心に近い停車場では、貸事務所を行う傾向がある ・著名都市旅客駅では事務室に通ずる「エレベーターホール」がある ・停車場に関連して「ホテル」を建設する場合もある ・「ホテル」建設の目的は「旅客誘致」と、賃貸又は営業収益の確保 ・階上利用は、停車場本屋の建築様式と至大の関係がある ・耐火・耐震性は必須、木造での階上利用は危険である			
第十二章「各室構造設備」		第六節「食堂及びランチ室」	
・「食堂」「ランチ室」を設ける例多く重要設備の一つである ・「食堂」ない場合でも「ランチ室」を設ける例がある ・「ランチ室」は食堂に比し収容能力少であるが、供給迅速のため旅客に極めて便利である ・食堂客は乗客・乗換客に多く、旅客以外の客が多い例もあり ・「ランチカウンター」は敏捷に立って給仕する高さであり、座席も之に相応して高く食事には甚だ不安定な座席である	停車場名	座席数	
		食堂	ランチ室
	Detroit	136	50
	Richmond	108	67
	Denver	75	37
	Lasalle, Chicago	350	64
	Toronto	275	104
	KansasCity	150	300
	Indianapolis	50	48
	St. Louis	400	300
	Washington	250	66
	Pennsylvania	250	182
	South Boston	315	199

5. 高等建築学「旅客駅」で読み取れる関連事業施設

あらためて「旅客駅」を紐解くと、第 6 章「停車場実例」にて「線路上」として区分した 4 駅を紹介している(表 4)。

昭和 35 年(1960)発行「国鉄の建築」の冒頭、「戦後の民衆駅の概念は 1930 年代にクリーブランド駅他で用いられた空中権利用に基づくものである(中略)、戦後急速に発達した各都市の都市計画からすれば、駅機能に支障のない範囲で、商業利用し収益をあげることに異存はない」¹⁴⁾とあり、鉄道発展期の調査研究が、後年の停車場設計との関連性を確認できる。

また、第 7 章「旅客用各室及諸設備」では、コンコース・出札所の次に、食堂を解説し、国内実例についての記述がある。この詳細は次稿以降にて報告する。

(表 4)関連事業施設に関する紹介(抜粋)

国名	停車場名	線路	本屋形式	竣工年度
アメリカ	New York Pennsylvania	路下	線路上	1910/1916
〃	Cleveland Union	路下	線路上	1930
ドイツ	Hamburg Hauptbahnhof	路下	線路上	1906
デンマーク	Copenhagen	路下	線路上	不明(未記載)

6. 停車場内の関連事業 小結

鉄道発展期、鉄道各社では、線路上空を活用した複合利用(駅ビル)¹⁵⁾や、地下鉄道における著名百貨店との合築¹⁶⁾など、様々な停車場の複合利用が進められた。

昭和 27 年(1952)の座談会¹⁷⁾にて「上野駅はアメリカ式」との記録が残ることから、あらためて上野駅平面図¹⁸⁾を見ると、1 階広間、地下階に関連事業施設を計画していたことが確認でき、ここでも「図集」や「北米及びカナダ」との関連性を推察することができる。

また、昭和 54 年(1979)発行「鉄道の関連事業と施設計画」では「鉄道省であった頃はホテル・倉庫業を直営で経営しており、昭和 24 年(1949)国鉄として公共企業体に移行した時、この行為能力は継承されたはずであるが、戦後復興が優先された」¹⁹⁾との記載がある通り、鉄道創業期より時代を経て、停車場と関連事業施設の計画は不可分の関係として変遷してきた記録の一端を理解することができた。

7. 付記

本報告では、残された史料を紐解き、先達たちが、鉄道事業を基軸とし、停車場本屋の複合利用の先進事例を海外から積極的に収集・紹介した記録の一部を明らかにした。

現在、JR 東日本エリアでは「お客さまから選択される交通機関として地域活性化への貢献の取組み」²⁰⁾を進めており、駅は今後も変化が続く。このような中、停車場の変遷の一端を知ることは有用と考える。

(参考文献)

- 1) 停車場とは、駅、操車場、信号所の総称。駅とは、列車を停止し旅客、手小荷物、貨物を扱う所。駅本屋とは、旅客、手小荷物を扱う建物/変遷その 8(2007)に詳述
- 2) 「明治の鉄道」昭和 54 年(1979)土木学会 瀧山養(元国鉄技師長)を参考
鉄道創業期…明治元年(1868)～20 年(1887)頃まで
幹線鉄道建設期…明治 20 年～39 年(1906)頃まで
鉄道発展期…明治 39 年～昭和 15 年(1940)頃まで
- 3) 高等建築学「旅客駅」昭和 8 年(1933)建築学会 編
- 4) 「民衆駅と駅ビル型ショッピングセンターの誕生」平成 32 年(2020)12 月 南 亮一
- 5) 「観光駅ビル設計計画について」昭和 24 年(1949)運輸省観光部整備課長 山崎 允
- 6) 「ホテルと日本近代」平成 15 年(2003)5 月 富田昭次
- 7) 「国鉄法」：日本国有鉄道法 昭和 23 年(1948)12 月 20 日 法律第 256 号
- 8) 「鉄道の関連事業と施設計画」昭和 54 年(1979)3 月 財)鉄道建築協会
- 9) 「関連事業のあゆみ」昭和 56 年(1981)1 月 日本国有鉄道事業局
- 10) 「上野開駅五十年記念」昭和 7 年(1932) 上野駅長 清 計太郎
- 11) 「仙台市史」特別編 4. 市民生活 仙台市史編纂委員会編 平成 9 年(1997)3 月
- 12) 「一・二流駅」「三流駅」の区分根拠は不明
- 13) 「工務資料」鉄道省内技術資料 昭和元年(1930)～13 年(1938)まで 47 号発行
- 14) 鉄道建築協会設計部編「鉄道建築の発達-特に駅本屋の変遷について」藤島 茂
- 15) 東武浅草門駅(S6)、南海難波駅(S7)、梅田駅阪急ビル(S9)など 設計:久野 節
- 16) 「メトロ誕生」早川徳治と五藤慶太の攻防(略) 平成 19 年(2007) 中村建治
- 17) 鉄道建築ニュース 昭和 27 年(1952)10 月号 変遷その 2(2002)
- 18) 「上野平面図」上野駅改良工事概要 昭和 7 年(1932)鉄道省東京第一改良事務所
- 19) 鉄道建築協会編「はじめに」日本国有鉄道常務理事 山口茂夫
- 20) JR 東日本グループ経営ビジョン 令和 7 年(2025)7 月による