

# 19世紀フランス駅舎平面計画の変遷

金井 昭彦<sup>1</sup>

<sup>1</sup>正会員 ジェイアール東日本建築設計事務所（〒151-0053 東京都渋谷区代々木二丁目一番五号）  
E-mail:kanai@jred.co.jp

19世紀フランスにおいては鉄道黎明期から、エンジニアや建築家によって駅舎配置計画類型の理論的分析が行われた。その中で標準型とされたのは、出発と到着の諸室を線路両側に配置する両側面型であった。また、フランスにおいては、旅客は荷物を預けた後は、出発直前まで待合室にいらなくてはならず、ホームに立ち入ることは許されていなかった。当初からこの搭乗方式は批判が相次いだ。自由入構制度が導入されるまでには半世紀近くも要した。やがて、新方式が導入されたことによって、駅舎配置も影響を受け、待合室よりエントランスホールが機能上重要となり、徐々にL型配置が採用されるようになる。本研究では、フランスにおける駅舎配置計画の理論的分析と、実際の歴史の変遷の影響関係を明らかにする。

**Key Words :** フランス駅舎、配置計画論、平面計画、待合室と乗降分離

## 1. はじめに

19世紀フランスにおいて建設の駅舎は、鉄道黎明期からさまざまな平面計画が考案、実践されてきたが、それは、当時の鉄道利用者の搭乗手続や待合の方式、スイッチバックをはじめとする蒸気機関車の操車方式等に影響を受けてきたものである。しかしながら、歴史上初めての機能的建築であるといえる駅舎について、エンジニアを中心として、フランスでどのような計画論に関する議論が交わされ、実際にどのように発展していったのかは、経年的に明らかにされてはいない。本稿では、特に頭端駅の配置計画の理論と実際の平面計画の歴史の変遷、および、両者の影響関係を、当時のエンジニアの分析や駅の利用実態に着目して明らかにする。

## 2. 配置計画の類型とエンジニアの分析

頭端駅の配置計画は、旅客の乗降が線路に対してどの位置で行われるかで、主として、正面型、両側面型、L型が考えられるが、実際には、搭乗手続や待合に正面と側面を併用するU型も存在した。（図1）当時の専門誌に現われた最初の配置分析は、黎明期である1840年のエ

コール・セントラル出身の鉄道エンジニアのカミーユ・ポロンソーとヴィクトール・ボアの「駅配置序論」で、その中で正面型・両側面型・T型・側面型に分類していた。より理論的な類型化は1846年の建築家セザール・ダリによって行われ、乗降位置によって、正面・両側面・側面、そして新たにL型の4つに分類している。この記事においては、主として正面型と両側面型の比較分析が行われ、旅客・荷捌動線や諸室の配置に関する合理的計画論が初めて登場する。ただ、この時期には事例が多く存在しなかったこともあり、最適配置を決めることはできなかった<sup>1</sup>。駅舎配置論を完成させたのはポリテクニシャンであり、エコール・セントラルで教鞭もっていたオーギュスト・ペルドネであり、1858年の「鉄道基礎概論」の第二版では40ページに及ぶ配置論が、当時の豊富な事例とともに展開されている。彼もダリと同様に配置を正面型と両側面型に単純化し、特に標準駅舎平面として両側面型を定義している。また、1858年のポリテクニシャンである建築家のレオンス・レイノーの「建築概論」では、ダリの4分類に習っているが、やはり最適配置を決めることはできなかった。次に、配置毎にエンジニアの考えを整理する。

### (1) 正面配置

現代の頭端駅は正面配置が普通であるが、鉄道黎明期においては事情が異なっていた。まず、旅客は荷物を預け、駅員が専用車両に積み込み、乗客は出発まで待合室で待つという方法が一般的であった。ポロンソーとボアは、一等車両が先頭の機関車に近い部分に連結されてあ

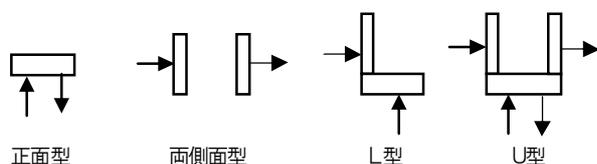


図-1 駅舎配置計画の類型

った実情を踏まえ、正面配置は「(行き止まり部にある)待合室と客車の距離が遠く、さらに、(正面一箇所)に諸室を(すべて)配置すること難しい<sup>2</sup>。」という欠点を述べている。さらに、駅正面に立派な様式主義の建築を造れば建設費がかさむというコストの問題、手荷物取扱所と待合室の配置が悪いので、荷物運搬と旅客の動線が交錯するという機能上の欠点を挙げている。この記述の中に機能主義の起源、すなわち、駅舎計画における動線処理の考え方が芽生えていることが読み取れる。ペルドネも正面配置に関して、短所ばかりあげている。これらの批判に対しダリは監視の容易さ、経済性、広々とした陽気な待合室から駅すべてを見渡せること、将来の線路増設に対応可能であること<sup>3</sup>等の利点をあげている。また同様に、建築家レイノーが入口のわかりやすさといった計画の基本を示していた。さらに、機能一箇所に集中による監視の容易さ、側面に建物がないことによる増築に対する柔軟性などの一連の長所の列挙は、彼の手がけた唯一の駅である初代パリ北駅(1847)が正面配置を採用していることから納得のいくことである。監視や増築を重視する建築家とは違い、エンジニアが動線処理の観点から正面配置を否定的に見ていたことは、当時、ホーム上の混雑がひどかったことをうかがわせ、配置を判断する基準として旅客と手荷物の動線をどのように扱うかが、エンジニアにとっては重要であったことがわかる。

## (2) 両側面配置

両側面配置は正面配置の動線の交錯を解決する配置であるが、はじめて平面配置に関する記述を表したのはダリで、「手荷物と貨物は、旅客動線の妨げとならないように、専用車両へとつながるホームを移動させることができる<sup>4</sup>」ように、エントランスホールを手荷物取扱所と待合室の間に配置するのが最適であると提案している。短所に関しては、増築の難しさや入口が分かりづらいことをあげている。一方、ペルドネの基礎概論では、駅の各機能を要素として分解し、客車や蒸気機関車の操車に重点がおかれた説明がなされていて、ポリテクニシャンでもある彼は、駅をあたかも機械のように捉え、より機能分析的な視点で配置計画を展開していた。そして、頭端駅の配置において、線路を覆うトレイン・シェッドを、車両や諸設備を保護するために必要な設備と考えていて、出発と到着のホームを分離すること、乗換線を用いた出発側ホームへの機関車と客車の移動の必要性や、機関車庫としての中間線の存在意義を唱えていた。また、手荷物預所や手荷物受取所の位置に関しても、車両編成との関連が述べられていて、「手荷物預所の位置は、運搬の容易さを考慮して、荷物専用貨車が連結される先頭になるべく近いほうがよいし、反対に、手荷物受取所は、到

着側ホームの行き止まり部の近くが望ましい。<sup>5</sup>」と記述している。

平面計画として両側面型の標準化がさらに完成されるのは、レイノーの建築概論で、「出発側では、出札所のあるエントランスホールが中央に配置され、一方が待合室に、一方が手荷物取扱所に通じている。手荷物取扱所は、列車の先頭部側に配置されるので、荷物は決して旅客動線と交錯せず、専用車両へ運搬するのにホームを経由するだけでよい<sup>6</sup>。」といった記述があり、待合室はエントランスホールを挟んで、線路の行き止まり側、すなわち、到着側に設ければよいこととなる。レイノーはダリの配置論をさらに進め、出発方向側に手荷物扱所を設置して、荷物の移動距離が最短となるように規定している。この厳密性は到着側の計画にも表れていて、ダリは手荷物受取所の設置に触れているだけでのに対し、レイノーは、郵便扱所、駅務室等も含んだすべての諸室の配置を規定している。ここに、ペルドネによって機能要素に分解された平面計画が、レイノーによって、荷物と旅客の動線を交錯なしに最も効率よく捌くという「フランス方式」の計画へと標準化される過程を読み解くことができる。

## (3) L型配置

L型配置は左右対称が原則の様式主義建築にとっては大胆な解決法であった。レイノーは出発側の機能を正面に配置し、荷物受取が短時間でなされる必要があることから、到着側の機能の側面配置を奨励したのに対し、ダリにとっては、出発・到着機能の分割と、増築に対する柔軟性を両立させるためのイギリス方式の「妥協案」であり、評価が分かれた。当然ながら、両側面型を推奨したペルドネはいかなる機能も正面側に配置することを好まなかった。この配置が最も優れたものであると考えていたのは、ポリテクニシャンでポンゼ・ショセのエンジニアでもあるC.A.オッペルマンで、二代目パリ・オステルリッツ駅建設の際の1870年に「建設年鑑」に投稿した駅舎配置論の記事で、(将来の増築に対して)「弾力性に富み、無限に発展可能な配置」が必要であると考えたのは、「高速鉄道の旅客や貨物の発展はあまり急速で全く予測が不可能である<sup>7</sup>。」という認識があったからである。彼の考えでは当時「馬蹄形」と呼ばれたU型配置よりL型配置の方が適していて、現代の駅でも同じように、出発する旅客の動きは「永続的」かつ時間を要するものであり、到着する旅客の動きは「断続的」であるというように、出発と到着の移動時間に注目して判断している。ゆえに、同じL型配置でもレイノーとは対照的に、手続等に時間を要する出発側を側面、到着側を正面側に配置している。さらに、この考察は規模にも及び、到着側機能に必要な諸室の所要面積は、出発側の1/2か

ら1/3程度でよいとしている。また、パリの駅舎配置計画はこの「本質的な観測」に基づいておらず、「50m足らずの駅の幅で、フランス全土、いや地球上に増え続ける旅客や荷物を賄いきれるのだろうか」という疑問を投げかけ、増築に対する柔軟性のないU字型配置を皮肉っている。しかしながら、この記事が掲載された時期に計画された二代目オルテルリッツ駅では、実際には完全なL型配置ではなく、左右対称なL型平面が、線路を挟んで背中合わせに配置された折衷案であり、この配置が時代の趨勢にあった対応を迫られ実現するまでには、さらに20年の年月が必要であったのである。

## (5) まとめ

この時期のエンジニアが配置計画で重要視したものは、監視や増築の容易さというより、むしろ動線処理であった。このことは、正面配置における運用上の問題を解決することが先決であった当時の状況を反映しており、いかに旅客と荷物の動線を分離し、移動距離を最短にするかという、動線を合理化して、流動をコントロールしようという意図を汲み取ることができる。この類型化とその比較分析の中で誕生したのが両側面型の標準型であるが、諸室の配置も動線処理の最適化の過程で確定していた。しかし、この合理化の前提となっていたのは、当時のコントロールされたフランスの搭乗方式であり、やがてそれ自体が検討の対象になっていくのである。

## 3. 待合室と搭乗方式

### (1) 制限されたホーム入場

配置計画の分析では、両側面配置が標準型として認識されていたが、この理由として当時のフランスにおける待合室の利用形態と搭乗方式のことをあげねばならない。鉄道黎明期においてイギリスでは、待合室は開放され、出発までの時間は旅客は自由にホーム内に出ることができたのに対し、前述したようにフランスでは乗客は待合室に「閉じ込められ」ていて、ホームに出ることができるのは、出発の数分前であった。この搭乗方式は1840年にすでにポロンソーから、「待合室は単調で耐え難く、鐘の音になると同時に座席を奪い取るために殺到する」と批判されていた。また、監視の問題にもふれていて、「この混乱に乗じて、所持している切符の等級以上の座席を占有するようなことが頻繁にあるのではないか<sup>8</sup>？」と述べていて、実施されて間もない頃からその効用に関して疑問視されていたのである。

### (2) 鉄道技術に親しむためのホーム空間

さらに興味深いのは、「列車待ちの時間ホームに自由に出来るほうがよいのは、線路や操車の様子をつぶさに

眺めることができるからだ。そうすれば運転手が機械を自由に操り、その機械が動いているのを見ることに慣れ、そのことによって、しばしば鉄道への批判から生ずる空想上の恐怖心を少しずつなくすことができるのだ<sup>9</sup>。」という、鉄道や機械に親しむ手段として、ホームからの光景を眺めることを提案していることである。そしてこのホームへの自由入構方式は、列車の出発が「頻繁かつ規則的な」場合に推奨されていた。待合室からホームを眺めるといふ記述は、具体的にはT型配置で、行き止まり部に待合室があるベルサイユ右岸駅を取りあげてなされているが、ここではガラスの扉から「駅で行われるすべての光景」が見える反面、待つのに耐え切れなくなった群衆に割られる恐れがあるといった、安全面とのジレンマも指摘されていた。つまり、ガラスという透明な物理的な境界が、自由入構方式となればなくなるということでもある。ダリの初代パリ北駅に対する考察<sup>10</sup>においても、その正面配置には苦言を呈してはいても、待合室の6つのガラス・アーチ越しに「壮大なトレイン・シェッドに覆われた線路とホームを全て眺望できる」ため、出発の合図を待っている乗客のいらいらをなだめる効果があると記述しており、さらに、「小さな窓しかない全く換気ができない狭い木箱」のような車両に乗らなくてはならない二等以下の乗客の肉体的・精神的状況も鑑みていた。また、ペルドネも鉄道基礎概論のなかでも、フランス方式とイギリス方式の比較を行い、イギリスの待合室の大きさはフランスより小さく、フランスは混雑時には10分前に乗車することがふれられていて、明らかにイギリス方式のほうが好ましいと述べている。ペルドネもポロンソーと同様に、ホーム上の光景が「鉄道会社の強さと自由さ」を示すものであり、イギリスのようにホームを散策すれば、乗客たちは機械に慣れ親しみ、理解し、そのことによってさらに、鉄道が普及していくのだという同様の考え方を提示していた。これに対しフランス方式は、鉄道会社が技術の力を信用せず、「恐ろしい」機械類を大衆に対して全て「隠そうとしている」ことの表れであるとも述べていた。エンジニアによるこの社会的な考えは、技術空間に対する象徴的な効果を述べたものであり、非常に興味深いものである。

ペルドネとポロンソーに加えて、もう一人の鉄道エンジニアであるフラシャを加えた「鉄道エンジニアの新画集」では、「イギリス、ドイツ、ロシア、イタリアのように、ホームにつながる待合室の扉を開放し、この屋根で覆われたホームに、手荷物取扱所を埋め尽くす荷物の一部を運ばねばならない。」と述べられていて、フランスだけがホーム入構の制限をかけていたことも認識されていた。

ただし、イギリス方式がすべてよいと考えられていたわけではなく、1862年のシャバの「鉄道建築」ロンドン

のパディントン駅の部分では、「イギリス人は、社会で生存していくために学ぶ、すべての賢明さ、用心深さに変わる、先を予測し、規律正しく、法制化された制度を放棄してしまった。」<sup>11</sup>という監視制度に対する肯定的見解が見られる。その反面、フランスでは、手荷物が確実に受け渡されることを評価しながら、「乗客は、抜かりのない監視員の目にさらされながら、（待合室に）閉じ込められなければならない。」と皮肉を述べていた。

### (3) 遅れた自由方式採用

鉄道黎明期からほとんど全てのエンジニアが自由方式採用を望んでいたのにもかかわらず、実際に省令が施行されたのは、1885年1月10日を待たねばならなかった。実は、鉄道会社が新方式を採用することを意図した、政府の通達が出されたのは、1863年7月22日と1866年12月22日であったのにもかかわらず、20年もの間実施されなかったのである<sup>12</sup>。ここで指摘しておかなくてはならないのは、最短時間で旅客や手荷物を処理する計画としての標準型である「両側面型」が、旅客を待合室内で出発直前まで待たせる搭乗方式を前提にしていることである。つまり、自由方式を採用すれば、動線が集中することを避けられるので、正面配置でも混雑は生じない。出発直前の混雑を避けるために、移動距離が最短となる合理的な両側面型が奨励されたのである。乗客やエンジニアからは、切符を買い、荷物を預ければ、玄関や待合室で滞在することなく、ホームを散策し、あるいは、座席に着くため車両に乗り込む方式が好まれていた。にもかかわらず、実際の施行が遅れたのは、フランスの鉄道運営が抱えていた、管理方式への強いこだわりと、自由方式採用への慎重な姿勢が背景にあったことが、空白の20年にうかがえるのである。実施されてから教育の分野で新方式が確認されるのは、19世紀後半のポンゼショセの鉄道の授業の教科書であって、「今日では列車到着前に自由にホームにアクセスすることできる規定があり、待合室は、寒さや雨をしのぐときに使用される。かつては、列車到着から列車編成の最後の瞬間まで、待合室に閉じ込められていた。しかし、ホーム入構が自由になったことで、駅の建築に変化をもたらされた。現在、主要な駅でも待合室は小さくなり、ホームを覆う屋根やトレイン・シェッドを建設することのメリットが出てきた<sup>13</sup>。」と、自由にホームに入ることができれば、滞在時間も長くなり、その空間を美化する意味が見出せるという考え方が表れていた。

## 4. 駅舎平面計画の変遷

エンジニアは配置計画を分析し、フランスには特有の搭乗方式があったが、ここでは、実際の平面計画はどの

ように変遷し、搭乗方式がそれにどのような影響を与えたかを考察する。

### (1) 黎明期の不整形平面

鉄道黎明期の1830年後半から1840年ごろにかけては、各鉄道会社が実験的に様々な配置計画を試みていて、平面形状も不整形なものが多かった。初代モンパルナス駅（1840）は正面配置でエントランスホールや切符売場は1階、待合室は2階に計画され、平面も不規則な三角形であった。ル・ペック駅（1837）は、正方形の本屋が線路に対して45度程度傾いた不規則平面で、入口は正面右側から、出口は正面からで、行き止まり部の周囲は六角形のホームで囲われていた。この2駅は、祝日は出発・到着線が可変であった。ベルサイユ右岸駅（1837）は、T型配置で、正面本屋にはエントランスホールと対称配置の手荷物預所が、線路中央部のホーム上に縦長の待合室が計画されていた。パリの最初の駅である初代サンラザール駅（1837）も、出発側は不整形の3角形平面で、かつ間仕切りも不整形であり、線路を跨ぐ橋の上に立っていた。さらに、待合室は等級別に分かれ、線路の両側の別々の階段を経由して掘り込み式のホームに下りていたので、必ず一方の等級の乗客が線路を横断する必要があった。この駅の配置はいわば運河を原型としたものであった。

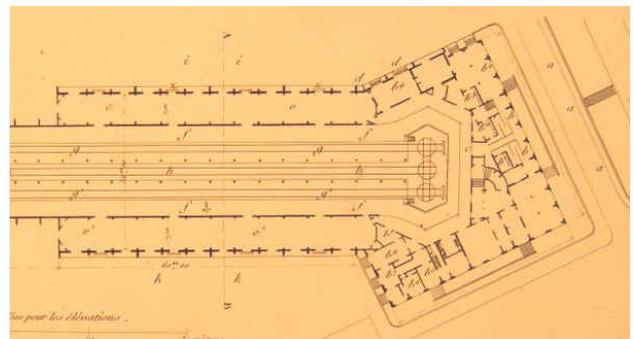


図2 変則正面型 ル・ペック駅（1837）変則正面配置  
(2) 初期における配置計画の合理化

1840年以降になると両側面型が採用され始めるが、当初建物があったのは出発側だけであり、到着側は省略されるか単純化されている場合がほとんどであった。出発側の配置は、エントランスホールが側面本屋の中央に配置される。初代パリ・オステルリッツ駅（1843年）は、方面別の三つのエントランスホールを持ち、その間に二つの1等待合室が、両端に2等待合室が計画された。この時期は、出発と到着側は線路の両側面に分割するという合理化の原則は共有されていたのだが、待合室と手荷物取扱所の配置は固定されていなかった。

### (3) 1850年代のパリの駅配置

ポリテクニシャンであったレイノーの構想した初代パ

リ北駅（1847）は、現在の駅舎によく見られる正面配置で、極めて合理的な計画であった。玄関ホール背後には、中央に等級別待合室、その両端に出発と到着の手荷物取扱所があり、グリッドシステムを用いた整然とした平面であった。しかし、当時の複雑な搭乗方式を考えると、やや時代に先んじていた計画であった。2代目のサンラザール駅では、乗客は手前のコの字型平面の建物からアプローチして、横断コンコースを経由してそれぞれ方面別の6つの待合室に移動した。計画されたというより、隙間を埋め、違う形態の空間を繋ぎ合わせたような空間であったが、正面配置を採用したおかげで、将来においても建物を撤去せず増築することができたのである。初代パリ東駅（1849）では、例外的にエントランスホールと手荷物預所を正面配置に、待合室を等級別に分け側面に配置するU字型配置を採用した。正面ファサードにバラ窓と列柱を持つこの駅は、建築の正面性と、待合室と客車の近接性を両立させようとした。

#### (4) 標準型としての両側面配置

初代パリ・リヨン駅（1853）は両側面型配置の実例である。出発側の側面本屋の中心にエントランスホールが、行き止まり部に等級別待合室、出発側に手荷物取扱所が配置されていた。一方、到着側は線路を挟んで点対称、つまり、手荷物受取所は行き止まり部に近い位置に計画された。しかし、この合理的な標準型は二代目パリ・オステルリッツ駅（1869）の例外を除いて、長い期間配置計画に影響を与え続けることはできなかった。

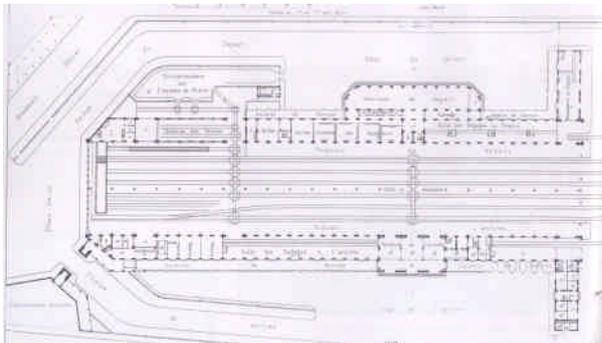


図-3 両側面型 パリ・リヨン駅 I（1853）

#### (5) L型配置の登場～崩れた標準型と自由方式への適用～

自由搭乗方式を認める通達が出された3年後の1888年にル・アーブル駅で初めてL型配置が採用された。出発側の諸室は側面に配置され、エントランスホールの面積は、手荷物預所や、三つの待合室の合計よりも大きかった。一方、到着側の諸室の配置は単純化され、広い手荷物受取所と待合室が正面に配置されていた。さらに、斜めに設けられた降車側専用出口だけでなく、正面からも出ることができたことを考えると、乗降分離の原則も絶

対ではなかったことがうかがえる。ところが、同じL型配置でも、リール・フランドル駅（1892）とニース北駅（1892）の配置はル・アーブル駅とは逆で、出発側が正面、到着側が側面であった。両駅の共通点は共に広いエントランスホールを持っていたことであった。ここで問題となるのは、諸室の面積の大きい出発側の配置が、必ずしも側面ではなかったことであり、むしろ、正面配置へ向かう傾向が見られることである。これには、自由搭乗方式により、待合室で待つ必要がなくなった乗客が、かつてのように側面に迂回せずに、正面から入っていくことが、頭端駅の構造上合理的であり、広いエントランスホールを設ければ、動線上問題生じないと考えていたことが想定される。ピエロンは、記事の中でフランスの配置が、待合室と手荷物預り所の面積を小さくしながら、徐々にイギリスの配置に近づいていることも指摘していた。

ここで指摘しておきたい事は、L型配置が、黎明期のエンジニアの分析では将来への増築に対する柔軟性への解決策として考えられたのに対し、実際は新しい搭乗方式によって、動線計画上合理的な両側面配置が変遷した結果誕生したことである。その証拠に、L型配置で増築可能な建物がない側に増築された例はなく、駅の拡張は新築か、既存の建物を撤去して行われたのである。しかしながら、ホームに自由にアクセスできる新方式によって、諸室の面積が小さくなったり、一部縮小することができるようになり、より駅平面は自由度が増したのである。

ブリッカのポンゼジョセの講義録の中で、両側面型とL型配置の比較分析を行っているが、両側面型は頭端駅においては、ホーム間の移動の際、行き止まり部を介して迂回せねばならないので非合理的な配置であると考えていた。また、乗降車が短時間に集中する、郊外近距離線においても不便であると考えていた<sup>14</sup>。路線が増加すると、当初は両側に一つしかなかったホームが、車庫や乗換線として利用されていた部分にも配置された、いわゆる櫛型配置が必要となるが、ペルドネ等の黎明期のエンジニアはこのことは想定していなかったと考えられる。ブリッカはL型配置に対し、レイノーと同じく、出発側の機能を正面に配置し、手荷物受渡所を側面に配置することが、到着後の混雑を避けるために最も優れていると考えていた。また、荷物の少なさから、郊外線用の諸室は行き止まり部に計画することを奨励していた。さらに興味深いのは横断プラットホームを意味する次の記述である。「この配置（L型）を採用したときに、頭端部の本屋と線路の間に、乗客や荷物が円滑に移動できる広大なフリースペースが必要である<sup>15</sup>。」

パリ北駅は、新しい搭乗方式の影響が既存駅の増築（1890）に現れた興味深い事例である。2代目（1865）

は、遠距離旅客用に両側面、郊外旅客に関しては正面に諸室を配置したU型配置であったものを、増築時には、入口を2箇所から4箇所に増やして、正面本屋周辺に集約し、L型に近い配置とした。また、出発側の待合室を約9割撤去したスペースを活用して線路拡張に充て、線路を後退させて広げられた横断プラットホームは、出発側エントランスホールと直接結ばれた。駅改築の際に、新しい搭乗方式に必要となくなった待合室を線路拡張のスペースに充てただけでなく、出発側を正面配置に近づけた合理的な解決策を打ち出したのだ。

### (5) U型配置

二代目パリ・リヨン駅（1895）と三代目マルセイユ・サンシャルル駅（1895）は、共に両側面配置であった既存側面本屋を活用しながら、街の顔づくりとして正面本屋を新築した事例である。マルセイユ駅は、出発側を側面に、到着側は、手荷物受取所と出口を正面側に配置し、到着側手荷物取扱所のみが側面にあったので、旅客動線に関してはL型配置であった。これに対し、パリ・リヨン駅Ⅱは、遠距離・近距離旅客の配置を組み合わせたパリ北駅Ⅱ(1865)同様のU型配置であった。自由方式が採用してからも、遠距離旅客には両側面配置が採用されたのは、 Fresco画に彩られた有名なレストランを持つこの駅が、外国への玄関として、荷物を多く持つ旅客の利用が多かったことによると考えられる。

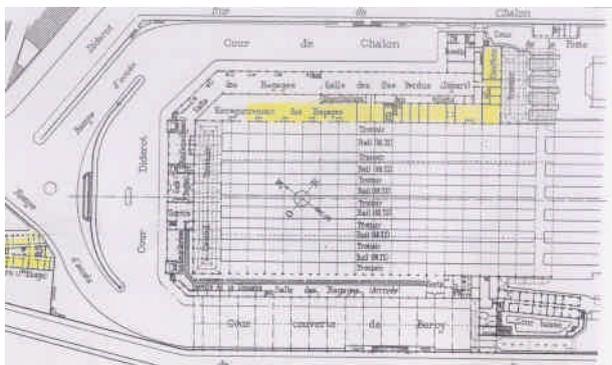


図4 U型 パリ・リヨン駅Ⅱ (1895)

### (6) L型配置から正面配置へ～駅空間の統合～

20世紀を迎える頃に作られた二つの駅舎は、自由搭乗方式の概念を一挙に計画論から空間論のレベルまで押し上げたといえる。まず、L型配置であるオルセー駅（1900）は、出発側の側面本屋コンコースとホームとの境界である壁はなく、駅空間の一体化がなされている。橋上駅でもあるこの駅の待合室はブリッジ上にあり、到着した荷物は、ホームから伸びる巨大なベルトコンベヤーで、正面出口ホールに運ばれていた。次に、ツール駅Ⅱ（1895）は正面配置で、出発・到着の諸室が巨大な大屋根の下に左右に並んでいた。この駅のファサードは、トレイン・シェッドとつながる二つの半円窓

が外部に露出していて、出発と到着の機能を表現しているだけでなく、ホームとコンコースの空間的統合を達成している。



図5 L型 オルセー駅 (1900)

## 5 まとめ

本研究では、フランス駅舎平面配置に関して、乗客の自由なホーム立ち入りを認めない方式下において、エンジニアが動線処理上合理的配置としていた両側面型が、自由方式が導入され、待合室が小さくなると、エントランスホールを重視した計画となり、さらにL型配置から正面配置へ変遷した経緯を明らかにした。それは配置理論と搭乗方式が歴史的に相互に影響・干渉し合いつつも、増築の容易さを長所としていた理論とは違い、実際はホームに自由にアクセスできる制度に適した動線計画上の発展をとげたことを示しているのである。

### 参考文献

- <sup>1</sup> C. Daly, «Des gares de chemin de fer», in *Revue Générale de l'Architecture et des Travaux Publics*, 1846, p.517.
- <sup>2</sup> C. Polonceau et V. Bois, «De la disposition et du service des gares et stations sur les chemins de fer», *R.G.A.*, 1840, p. 524.
- <sup>3</sup> C. Daly, *op. cit.*, p. 513.
- <sup>4</sup> C. Daly, *op. cit.*, p. 515
- <sup>5</sup> A. Peironnet, *Traité élémentaire des chemins de fer*, Vol II, 1865, p.268.
- <sup>6</sup> L. Reynaud, *op. cit.*, p. 423.
- <sup>7</sup> C.A. Oppermann, «La nouvelle gare du chemin de fer d'Orléans», 1870, in *Nouvelles Annales de la Construction* p 1.
- <sup>8</sup> C. Polonceau et V. Bois, *op. cit.*, p. 520.
- <sup>9</sup> C. Polonceau et V. Bois, *op. cit.*, p. 521.
- <sup>10</sup> C. Daly, «Gare du chemin de fer du Nord», in *R.G.A.*, 1845, p. 530.
- <sup>11</sup> P. Chabat, «Gare de Paddington à Londres», Vol2, in *Bâtiments des chemins de fer*, 1862, p.7.
- <sup>12</sup> Bertrand Lemoine, «La gare, temple de l'industrialisation et porte de voyage», in *Architecture intérieure*, nov/déc, 1994, p.36.
- <sup>13</sup> Charles Bricka, *Cours de chemins de fer, professé à l'école nationale des Ponts et Chaussées*, Tome II, 1894, p. 199
- <sup>14</sup> Charles Bricka, *op. cit.*, p. 275.
- <sup>15</sup> Charles Bricka, *op. cit.*, p. 277.