

日本大学理工学部 正会員 榛沢 芳雄

旧土木学会事務局 正会員 ○為国 孝敏

1. はじめに

近年、各地の都市再開発事業では、駅および駅前広場（以下、駅広）を中心とした地域の再開発が、都市の活性化の一つとして多く検討されている。特にターミナル駅では、鉄道と他の交通手段との接続の便を図るのみならず、駅周辺地域を都市の一つの顔として美観上の配慮がなされたり、駅広を市民広場として整備する傾向も見受けられる。都市において多くの人が集中する駅は、その周辺に様々な施設も集中しており、現在では鉄道利用者以外の集中も多く、その社会的ニーズも多様化してきている。また、駅は従来の商業的施設から文化的な複合施設へという位置づけの変化さえ見受けられる。

このような中で、現在の駅広は、都市の急激な発達と相まってその機能（交通広場、環境広場等）を十分に果たしえなくなってきたり、駅広が都市交通のネックになってきている所も見受けられる。そこで、これからの駅周辺整備の方向をさぐる一手段として駅広に焦点をあて、その設置の背景や機能等を、鉄道創設期から戦前までについて考察を加えることとする。

2. 鉄道創設時代（明治3年～41年）

明治5年9月、開業当時の新橋（汐留）停車場では、洋風の石造二階建本屋が建築され¹⁾、またその前面には銀座煉瓦街に向けて広場を有しているような図²⁾も残されている。しかし、このときの駅広設置に関する記述は見当たらない。その後、明治政府が国策として鉄道建設を推進したため鉄道は大いに発達したが、当時の改良計画では、車両以外の輸送力増強策は線路の増設に主眼がおかれ、停車場の改良はなかなか着手されなかった³⁾。明治22年に二見鏡三郎は、停車場に関して「當初之ガ十分ノ建築ヲ爲サンヨリ寧ロ粗糲ナル方法ニ依リテ建設シ其剩餘ノ金額ヲ以テ他ノ必要ナル工事ニ充ツルノ得策ナル」と述べ、さらに当時美しい停車場を備えていた欧米と比較し「歐洲先進國ニシテ始メテ爲ス可ヘキニシテ到底新開國ノ學ブベキ所に非ザルナリ」と述べているが⁴⁾、当時の停車場建設の考えとして興味深い。また、併せてここで停車場に必要な土地を先ず購入すべし、とも述べている。

3. 鉄道院時代（明治41年～大正9年）

明治39年3月、鉄道が国有化され、わが国の幹線鉄道網がほぼ形成されると、停車場の改良についての記述が見受けられる。未延道成は、明治41年1月「鉄道時報」紙上に「新橋停車場擴張論」を述べているが⁵⁾、その中で停車場に通ずる道路の整備を訴え「大道路を開いて停車場へ集中させることにより増大した取扱貨物の停滞を解消しよう」としている。さらに「田舎でも停車場が出来れば懸賞で真先にそれに通ずる大道路を開くと云ふ」とも述べている。この時代に改良された停車場には、第二代新橋駅（明治42年）、旧万世橋駅（明治44年）、第二代京都駅（大正3年）、東京駅（大正3年）などがある。

この頃になると、ようやく停車場前広場として駅広の記述が見られる。竹内季一の「鐵道停車場」によると（大正3年・上編、大正5年・中編）⁶⁾、停車場は一面において鉄道の表玄関であって客貨集散の中心であると位置付け、従来は線路普及が充分でなく資金も乏しかったため停車場としての設備ができていたのが稀であった、としている。さらに、停車場前を中心として市街の多くの道路が通じ、市街鉄道の停留場が本屋に近接されて停車場本屋前は常に人車馬交通の中心となって最も混雑する場所になるため、これらに対処するために広場が必要である、としている。その大きさについては、「旅客の乗降数、車馬交通の程度、市内運輸機関（市街鉄道等）の存否、及び市街の種類等によって考慮し、これに現存の実例を参考にして適当に定める外はない」としている。また、「広場の面積が非常に大きく且つ交通に支障をきたさないだけの余裕がある場合以外は、美観を添えるための噴水や記念像などの設置は好ましくない」ともしている。この当

時の駅前広場は、鉄道停車場構内としての鉄道用地として位置付けられており、その計画にあたっては鉄道が周辺の都市に合わせて単独で造成していたようである⁷⁾。

この時代に造成された東京駅の駅広（丸の内側）は、広場道路として1万坪を有し、旅客が一時的に殺到しても便利のように目を遮るものもない平坦な地として完成したが⁸⁾、その後、単に広場を置いたために自動車自由勝手な行動をとること等、必ずしも評判は良くなかったようである⁹⁾。

また、京都駅では（烏丸側）、従来の広場が狭隘で電車および車馬の交通混雑が激しかったことから、大正天皇の即位式に間に合わせるように新停車場を南側に建設し、その本屋正面を烏丸通りと一致させて3万坪の広大な広場を設けている¹⁰⁾。

4. 鉄道省時代（大正9年～戦前）

旧都市計画法（大正8年）および関東大震災後（大正12年）の帝都復興事業により、広幅員街路の交差箇所が交通の便や防火対策から都市計画上の広場として整備されるようになった。上野駅前広場（広小路、昭和6年）は、幹線街路1号線と6号線が上野駅前で合流する交差路に都市側が設置した広場であるが¹¹⁾、それに併せて鉄道側でも局長通牒をだして¹²⁾、街路と駅を有機的に連絡せしめるために上下2層式の車寄を含めた鉄道用地側の広場を整備した¹³⁾。その後、昭和14年に「鉄道省所管用地ヲ包含セル駅前広場計画ヲ都市計画事業トシテ決定スル場合ハ其ノ区域ヲ都市計画事業ヨリ除外スルコトヲ鉄道省ニ於テ上記計画ニ合致スル様事業施行スルコト」との鉄道次官通達¹⁴⁾が出されるに至った。

しかし、この時代においても駅広には一定の標準がなく設計上の不便さが指摘されている¹⁵⁾。

5. まとめ

以上を総括すると、鉄道創業時代には鉄道の発達を見越した改良計画のために、駅周辺を余裕地として確保されてきたと思われるが、現在でいう駅広の機能はあまり明確ではなかったようである。また、鉄道院時代には駅広が入車馬等の交通混雑が激しさを増したことへの対応、すなわち交通広場としての機能が見られる。さらに、鉄道省時代には防火機能も含めた都市計画として駅広が位置付けられてきており、都市側、鉄道側の共同事業としての進展が見受けられる。

現在の駅広は、都市計画および都市再開発上の重要な位置にあり、また多様な都市交通問題を抱えている中であって、戦前の駅広において既に交通混雑を始めとする問題点が現れていることは、興味深い。まだまだ、多くの資料に当たる必要性はあるが、駅広の原点を探ることによって現状の問題解決の糸口が見出せることを期待し、今後さらなる検討を加えていきたい。

なお、本稿をまとめるにあたり適切にご指導ご助言を賜った、篠原 修東大農学部助教授、並びに駅空間研究会の諸兄に深く感謝いたします。

参 考 文 献

- 1) 帝国鉄道大観編纂局：帝国鉄道大観，運輸日報社，pp.26-27，昭和2年12月。
- 2) 網嶋龜吉：新橋停車場之全景，港区教育委員会・みなと図書館所蔵，明治30年3月。
- 3) 帝国鉄道大観編纂局：帝国鉄道大観，運輸日報社，pp.577-579，昭和2年12月。
- 4) 二見鏡三郎編：土木工学 鉄道篇，敬業社，pp.94-97，明治22年3月。
- 5) 鐵道時報局編：拾年記念 日本の鐵道論，鐵道時報局，pp.311-314，明治42年5月。
- 6) 竹内季一：鐵道停車場 上編／中編，鐵道時報局・工業雜誌社，pp.1-14/pp.354-356，大正3年9月／大正5年12月。
- 7) 6) 及び、横田英男：旅客駅 ― 計画と設計 ―，山海堂，p.163，昭和42年，など。
- 8) 金井彦三郎：東京停車場建築工事報告，土木学会誌，第1巻，第1号，pp.1-28，大正4年2月。
- 9) 木村芳人：旅客停車場建設に就て，土木学会誌，第13巻，第2号，pp.179-192，昭和2年4月。
- 10) 西部鐵道管理局：京都停車場改良工事紀要，pp.1-20，大正6年8月。
- 11) 復興事務局：帝都復興事業誌 土木篇 上巻，pp.68-71，昭和6年3月。
- 12) 鐵道省工務局長通牒 工回4186：都市計画上野駅前広場設置ニ関スル件，昭和5年12月。
- 13) 上野驛互助團：上野開驛50年記念，p.134，昭和7年11月。
- 14) 鐵道次官通達 工第124号：都市計画上野駅前広場ニ関スル件，昭和14年5月。
- 15) 古川淳三・中川一美：鐵道交通全書16 停車場，春秋社，pp.16-20，昭和16年11月。