駅前広場空間の設計思想及び手法 に関する史的研究

榎熊谷組 正会員 古田 崇
東京工業大学 正会員 天野 光一

A Historical Study on Design Concept and Technique for the Station Plaza in Japan.

by

T. Furuta and K. Amano

SYNOPSIS

The way in organizing the Station Plaza is often mentioned as "the adjustment of the means of transportation" and "building the gateway to the city."

In recent years, there has been several movements within the self-governing body regarding a large remodel of the public square around the railway station. During the construction there were often some printed phrases in sight, such as, "The gateway of the city needs to be remodeled." Yet, when the construction is over all there are tall buildings everywhere and a deck for the pedestrians. Such are the common results found in several cases.

Hence, this study will refer to the actual photographs, sketchings and other drawn materials.

"Traffic Management" and "Relationship between the City and the station" are the two points from which we are able to find ideas and skills for accomplishing the plan. In addition that they would offer some hints to the future constructing plans.

【キーワード：駅前広場、交通、都市】

1. 研究の背景及び目的

都市交通空間（街路）の中で、駅前広場は交通処理上からも都市の骨格形成、景観計画上からも重要な位置を占めている。実際、駅前広場の整備に際しては、「交通結節点としての整備」とか、「都市の顔づくり」とかがしばしばその目標として挙げられる。しかしながら、我が国の近代の駅前広場の歴史をふりかえてみると、この2つの目標は必ずしも同時に達成されてきたとは限らず、しばしば相反することさえあったといえる。そこで、我が国における近代の駅前広場は、一体どのような姿のものとして計画・設計されてきたのか、またそうした計画・設計となって現われたことの背景にはどのような計画思想・設計思想が存在していたといえるのかを、通史的に素描し、歴史的な流れ・変遷を把握するとともに、先人たちの知恵を明らかにしておくことは、今後の駅前広場空間、ひいては街路の設計に有用な

示唆を与えることができるものと思われる。

以上の様な観点にたちこでは以下の2点を目的とした。

①鉄道導入期から今日までの駅前広場空間の計画・設計においてとられていた思想と手法を抽出し、系統的に整理する。

②駅前広場空間の設計・設計思想が変化する時点を発見し、思想上の時代区分をその背景となった諸要因とともに明らかにする。

2. 研究の構成・方法

一般論としてみれば、駅前広場空間の計画・設計に際しては、①駅前広場空間内および内外の交通をどう処理するかという側面と、②駅と街とをどのように関わらせるかという側面の2つが主要な視点となる。そこで本研究では、まず「交通処理思想及び手法の変遷」と「駅と街の関わりの変遷」の2つに

分け、それぞれについて時代を追って、いつ、どのような思想・手法があったのかを抽出して整理し、ついでそれらの思想・手法が、いつ、どのように変化したのか、またそれは何故かを考察する。つぎに、交通処理および駅と街の関わりの中視点間の比重のおき方に着目して変遷をたどり、以上を取りまとめて、時代区分と背景となった諸要因を考察する。

思想・手法の抽出方法としては、以下の3つのアプローチを取った。

①実際の駅前広場の様子を、写真・図面から読み取る。

②鉄道開業から現代に至るまで各時代に展開されていた駅論・駅前広場論を収集する。

③駅前広場造成に関連した法令や申し合わせ事項等を年代毎に収集し、法令の主旨に関して考察する。

なお、①の方法で収集するサンプルは、県庁所在地レベルの中心駅（大駅）及び郊外住宅中心駅（中駅）の中から、雑誌や報告書等の文献で整備が報告されていたもの、つまり設計当時の持てる設計思想及び手法が存分に発揮されて整備されたものを選定した。駅前広場の様子を読取る資料として、建設当時の駅前広場の様子を捉えた写真や絵はがき、絵画、図面等を収集した。建設当時の資料がなくとも、駅前広場の形態が変化していないことが、ヒアリング等によって明らかになった駅については、鉄道会社及び地方自治体からの図面の収集と実地調査による写真の撮影を行ない資料とした。建設当時の状況のわからないものはサンプルからはずした。その結果、サンプルの総数は83、内国鉄（JR）駅75、私鉄駅8となった。

3. 交通処理の思想・手法の変遷（表1参照）

収集した資料を、交通処理という視点から時代をおって見ていくと、各時代で変化の見られる要素には次のようなものがあることが明らかになった。

①車両交通流、歩行者交通流はどの様に流れるべきだと考えていたのか

②車両と歩行者のどちらを重視しているのか

また、①の視点はさらに、安全、円滑、快適の3つの軸に整理されることがわかった。そこで、歩行者の快適、安全、円滑と車両の快適、安全、円滑の各視点に対応する手法を、年代順に並べてみると次

のような事が明らかになった。

3-1 歩行者交通に対する思想・手法の変遷

1) 歩行者の快適性

鉄道創業から関東大震災前までは、写真1（新橋駅）の他、上野、京都など、多くの駅で駅本屋前面に庇が設置されているのを見ることができる。文献1（土木工学鉄道編：明治22年）によれば、この庇は当初貨物の水濡れを防ぐという意味が大きく、必ずしも歩行者の快適性を目的としたものではないが、結果的には鉄道旅客は、雨雪に濡れる事なく乗り換えられ、快適性が確保されていると考えられる。文献2（鉄道停車場：大正5年）には「停車場設備は主として旅客が愉快にかつ不自由なく旅行を始終し」という記述がみられ、旅客すなわち歩行者の快適性にもかなりの配慮がはらわれていたことがわかる。この庇は車寄せ（歩行者の快適性の意味を持つ）という形に発展していく。車寄についての記述は文献3（第2回改良講演会記録「旅客停車場の設計について」木村芳人：大正15年）に既に現われ、帝都復興から戦前までに建設された駅は、写真2（万世橋駅）のようにかなり立派な車寄せが作られる場合も多かった。この車寄せは歩行者を雨風から守り、基本的なアメニティを担保するばかりでなく、後述する駅舎のシンボル性にとっても重要な役割を果たしたと考えることができる。

しかし、関東大震災後、昭和7年開業の御茶ノ水駅設計者伊藤 滋の発言に代表される駅舎建築は道路の一部であるという考え方が芽生えはじめ（文献4：国鉄建築のあゆみ：昭和45年）、写真3（万

写真1 新橋駅 明治15年頃 文献9

世橋駅、2代目）のように車寄せを持たない、もしくはあっても規模の小さいものとなってしまう。これ以降、地下街やデッキなどが登場するまでは、雨風よけという歩行者の基本的アメニティを保障するという考えはほとんどみられない。

次に歩行者の動線の自由度に着目する。鉄道創業から関東大震災前までの駅前広場内では、写真1に示すような状況であり、車両交通量はまだ少なく、歩行者はその好むところを歩くことができた。関東大震災後になると、大正8年に道路法が制定され、道路の交通安全、構造規格（街路構造令、道路構造令）が決ったことの影響と考えられるが、駅前での車両空間と歩行者空間の分離が始まるが、当初は車両の交通も少なく、必ずしも歩行者動線に大きな影響は与えなかった（写真4：震災復興事業による上野駅前広場）。

しかし、昭和30年代後半以降、車両交通の増大に伴い、防護柵等による歩行者動線の制限が強まる

（写真5：昭和36年の札幌駅前）。これには昭和33年の道路法の改定と非常に大きな関係があると思われる。また、立体横断歩道橋による歩行者動線の立体化が生じ、昭和30年代初頭に端を発する駅の橋上化ともあいまって、歩行者動線は平面的にも立面的にも制限されて行き、歩行の際の基本的な快適性は低下していく。しかし、昭和48年の柏駅を皮切りにする立体的な歩車分離（ペDESTリアンデッキ）によって、歩行者動線の制約は減る方向にあると言えよう。

前述のペDESTリアンデッキには、舗装面の色彩の工夫や、歩行者の滞留空間、ベンチなどいわゆるアメニティに対する配慮をみることができる。また、近年のニュータウン駅、多摩センター等の私鉄の郊外住宅中心駅では、周辺開発も同時に手をつけられるという計画設計上の自由度の高さや、快適性を増加させること自体が周辺の価値の上昇に結びつき私鉄会社の利益に結びつく事などが原因と考えられる

写真2 万世橋 明治45年開業 文献9

写真3 万世橋2代目 昭和初期 文献11

写真4 上野駅2代目 昭和7年竣工 文献12

写真5 札幌駅前 昭和36年 文献9

が、歩行者街路の延長上にシンボルの施設を設けるなど快適な歩行空間を創出するための様々な手法も取られている（写真6：多摩センター駅北口）。

2) 歩行者の安全性

鉄道創業当時は、車両交通負荷が小さく特に設計上の留意点とはなっていない。当時の駅舎の形態の特徴の一つとして、駅が頭端型であったため写真7（上野駅：明治16年）にみられるようなかぎ型をあげることができる。この場合駅前広場はかぎ型の部分に設けられ広場内に通過交通はいりにくい構造となっており、結果として歩行者の安全性を高めていた。

大正8年に旧道路法が制定され、道路構造令とともに街路構造令が定められ、このなかで歩行者安全島や横断地下道など、歩行者の自動車交通からの分離という思想に基づいた歩行者の安全に関する規定が設けられた。前掲写真4上野駅前広場などのようにこの頃から駅前広場内に安全地帯や横断歩道が出現始めるが、これは道路法の安全思想の影響と考え

られる。つまり、震災復興の頃から歩行者を自動車交通から分離することにより、安全性を確保しようという手法がとられ始めたのである。

戦後もこの手法は継承されるが、快適性の項でも述べたように昭和30年代以降、歩行者を物理的に歩行者空間内に押し込める（ガードレールや立体分離による）、つまり自由を制限することによって安全を確保するという形が顕著になっていく。

3) 歩行者の円滑性

歩行者の円滑性については、歩行者の特性によって分離を行なうということが一貫して行なわれていた。最も古くは、乗り口と降り口の分離であり、明治17年開業の上野駅で既に用いられている。昭和7年の両国駅では、列車ホームは頭端駅型、電車ホームは通過駅型とし、駅本屋は高架線とは独立して建設するという手法により、遠距離旅客と近距離旅客（通勤客）の分離という手法がとられていた（前掲文献4）。

震災復興期には、文献5（震災復興誌中の駅広場設計標準：昭和21年）の中に、「必要に応じ団体広場を考慮すること」とあり、滞留する人と移動する人を分離するという考え方も読み取ることができる。しかし、昭和30年代に入るとこの歩行者の滞留スペースは、自動車交通の増大に対応すべく、駐車スペースやタクシープールへと変化してしまうことになる（写真8：仙台駅）。

4) 歩行者交通処理から見た思想・手法の変換点

歩行者交通に対する思想の変換点は、歩車分離の考えが顕著になる関東大震災頃（大正12年）、歩

写真6 多摩センター（昭和64年）

写真7 上野駅初代 明治17年 文献12

写真8 仙台駅 昭和36年頃 文献14

行者動線の制限が明確化する昭和30年代半ば、歩行者用のベデストリアンデッキが登場する昭和48年の3時点が大きなものと考えられる。

3. 2車両交通処理の思想と手法

1) 車両の快適性

震災復興期から戦災復興期にかけて、駅前広場内に、無料の駐車スペースが設けられていた。すなわち、自動車を駅舎に近いところに駐留できるという意味でその快適性が確保されていたと考えることができる。自動車を利用する歩行者の快適性を担保する手法は前述のように抽出することができたが、自動車運転者にとっての快適性という観点は他に見出すことができなかった。

2) 車両の安全性

基本的には駅前広場では自動車は低速で通行することを前提としているため歩行者の安全以外特別なものは抽出できなかった。

3) 車両の円滑性

関東大震災以前、自動車は自由な経路を通っていたが、文献3の中で約1年間の欧米視察から帰国した講演者（木村芳人）が、駅前広場のロータリー化（一方通行化）、タクシープールなどについてふれており、この頃、前述のような交通処理手法等が海外から移入され、駅広空間の機能分化が始まったことがわかる。

戦災復興の駅広では取り付き道路と広場の接続をロータリーによっており、自由な方向への自動車交通を確保しようという思想を読み取れる。この自動車交通思想は「四通八達」と命名されており、信号によらない自動車交通処理が特色とされている。しかし、文献6（第8回停車場講演会記録「駅本屋計画の諸問題」藤島茂）に、「四通八達の大きな広場を造るという考え方は大時代的であり、今日の都市交通にとうてい耐えうるものではない」ともあるように、昭和30年代後半から交通量の増大にともない流入車両と流出車両の交錯等の問題を引き起こし、そのほとんどが信号交差点へと姿をかえている。

また、自動車の円滑性の担保（タクシーやバスの駐留スペース拡大など）のため歩行者空間が削られる、という事態も昭和30年代後半以降頻繁に発生した。昭和48年に始まるベデストリアンデッキのような駅前広場の立体化は、自動車空間と歩行者空

間のせめぎあいという問題の解決も意図されていたが、必ずしも十分な解決策となっていない場合が多い。

4) 自動車交通処理からみた思想・手法の変換点

自動車交通に対する思想の変換点は、駅広空間の機能分化の始まる関東大震災頃（大正12年）、いわゆる「四通八達」の交通処理が限界となってきた昭和30年代半ば2時点が大きなものと考えられる。

3. 3 歩行者と車両間の比重

以上の歩行者、自動車の交通処理を比較してみると、その間の比重については概略次のようなことが言えるものと思われる。震災前は、自動車交通が少ないこともあり歩行者重視であったといえよう。震災後は急速に自動車の便利さが認知されだし、駅前広場も自動車を優先して計画され出す。自動車重視は、戦後も続くが、昭和48年以降駅前広場に対する都市側の要請が高まるにつれ、再び歩行者が重視されるようになったと考えられよう。

3. 4 交通処理からみた時代区分

歩行者交通、自動車交通の処理をあわせ見るとその思想の変換点は、震災復興（大正12年）、昭和30年代半ば、昭和48年であり、この3時点で日本の駅前広場は4期に時代区分することができる。各期の特徴から以下のような名称を付けることができた。

(①) 交通空間未分節期（明治5年～大正12年）

自動車交通量も少なく、また駅前広場内も特別な交通処理はされておらず、人も車も自由に通行していた時代。ただし、雨風よけの施設は見られる。どちらかといえば、歩行者を重視していたといえよう。

(②) 四通八達期（大正12年～昭和35年）

駅前広場内の機能分化（歩車分離、タクシー、バス、自家用車の分離など）の始まる時代。自動車交通の処理に重点がうつりはじめる。

(③) 歩行者受難期（昭和35年～昭和48年）

自動車交通処理（円滑性の担保）のため、また歩行者の安全のため、歩行者動線がかなりの制約を受けていた時代。この時期、駅前への都市交通の集中についての反省もあった。

(④) 立体歩車分離期（昭和48年～）

歩行者と自動車を立体的に分離する（ベデストリアンデッキ）により、歩行者、自動車相方に配慮す

る努力が始められた時代。この頃から、歩行者のアメニティなどに対する配慮も見受けられるようになる。

4. 街と駅広空間の関わり方の思想・手法の変遷（表一2参照）

街と駅広空間の関わりという観点から駅広空間を見ていくと、

①駅前広場自体の魅力化

②街と駅の関係性の強化

の2つの視点を発見できた。また①は駅前広場への象徴性・親近性の付加、駅舎の個性化・シンボル化の手法に、②は街路配置の中での原点性の付加、都市的機能の取り込みの2つの思想と手法に分類できた。各視点から街と駅前空間との関わりを経年的に追った結果、以下のようなことが明らかになった。

4. 1 駅前広場自体の魅力化

1) 象徴性・親近性の付加

鉄道開業時、駅前広場には鉄道のものめずらしさも手伝ってか、前掲写真7初代上野駅にも見られるようにかなりの人々の往来があった。駅前広場もその人々の往来に耐え得るだけの広さをもっており、また文献7鉄道路線変せん史探訪（P46）に上野駅

写真9 大阪梅田駅 明治7年 文献10

写真10 長岡 文献5

前での待合店（臨池亭仲熊）を含めてのにぎわいの記述がされているが、来訪した人々が休むための駅を見ることのできる茶店などもあり、駅前広場は非常に親密な空間であった。この時期には埋め残しの池などを利用して親水空間を形成した例もある（写真9初代大阪梅田駅等）。また、前掲文献2にも、鉄道利用者以外に対する配慮の必要性が記述されている。

日清・日露での戦勝後、中心駅の駅前広場には前掲写真2万世橋駅の広瀬中佐の銅像のように、軍人の銅像の設置など象徴性の高い装飾が施されるようになる。

震災後、安全島の中が緑化される（前掲写真4上野駅2代目）が、これは震災復興街路計画と同様であり、アメニティや都市美に配慮したものと考えられ、これも親近性付加の手法と捉えることができる。

震災復興の駅前広場は、写真10長岡などに見られるように、その都市の主要街路が直角に突当りその交差にはロータリー構造を採用したものが多く、その広場内には噴水、彫刻等で飾られ、格調高いものが多かった。復興の象徴という意味性をもたされていたと考えることができる。

昭和30年代中盤以降の駅広には、駅前空間自体を魅力化する手法は今回の資料からは見出すことができなかった。

しかし、昭和48年以降の立体的な駅広整備では交通処理を下層部分に任せ、上層部を歩行者空間として整備し、歩行者のアメニティ、親近感を担保するような整備が行なわれはじめている。しかし、この傾向は、歩行者にとっての親近性は担保するものの、自動車利用者にとっては駅前広場が、暗い親近性の乏しい空間になってしまうという一面をもっていると考えられる。

また、駅ビルの場合は、写真11大宮駅のようにコンコース幅を広くとり天窓を設けるなど、改札口前の屋内空間を滞留空間とするという手法も現れている。

2) 駅舎の個性化・シンボル化（参考文献8）

開業時、駅舎は財政難から前掲写真1（初代新橋駅）、8（初代上野駅）のように貧弱なものだったが、日清・日露戦争による国力増大にともなう財政の充実に支えられ、前掲写真2初代万世橋のように

写真1 1 大宮 (昭和64年)

シンボル性の高い本格的な建築が行われるようになる。しかし、震災後、万世橋駅の初代(写真2)と2代目(写真3)を比較しても分かるように、駅舎は耐震の配慮、大量集中対応のためか、装飾性がうすれる。また、震災復興時の駅舎は財源の貧困から簡素なものとなった。昭和44年再開発法が制定され、昭和46年に駅ビルの経営が認められるが、駅ビル建築は形態的に駅というよりはふつのビルとなる場合が多く、特に再開発の場合には、駅以外が高層化し駅が周辺に埋没するため、駅舎自体のシンボル性は失われる傾向にある(写真12平塚駅)。

3) 駅前広場自体の魅力化から見た思想・手法の変換点

駅舎及び駅前広場にシンボル性が付加され始める日清、日露戦争後(明治30年代後半)、駅舎の装飾性がうすれはじめる震災後(大正12年)、親近

写真1 2 平塚 (昭和64年)

性は増すものの駅が周辺に埋没し始める駅ビルの導入期(昭和48年)の3時点が、大きな変換点と考えることができる。

4. 2 街と駅との関係性の強化

1) 街路配置の中での原点性の付加

創業当時は町外れに駅が建設される場合が多かったが、鉄道の都市発達に及ぼす影響は非常に大きく、その後日清、日露戦争を経て、駅と街の中心部を結ぶ街路の重要性が高まり、その街路が主軸化するという傾向が見られる。

震災復興期から戦災復興期のほとんどの都市では駅に直交する街路を主要幹線として位置づけ、駅は市街地の中で扇の要的な役割を持っていたといえる。特に戦災復興では図1 富山(震災復興計画図)のように駅前広場が必ずといっていいほど整備され、駅前広場が市街の中心としての位置を確立したとも言えよう。特に、戦前の郊外住宅開発型の私鉄駅及び駅前広場はその周辺地区の中心たるべく、非常に原点性の強い計画がされていた(図2 田園調布)。

図-1 富山 文献5

図-2 田園調布 文献13

昭和30年以降は橋上駅、高架下駅等の普及により、駅の裏表の連絡が活性化し、市街地中心の地位を占めることとなる。

2) 都市的機能の取り込み

日清、日露戦争から戦前までは、前掲文献2にも記述があるが、写真13東京駅前のパレードにも見られるように、出征、凱旋、軍事パレードなどの軍事的な利用が非常に重要視されていた。

また、震災以降は災害時の避難場所ということも常に駅前広場の機能の一つとしてあげられるようになる。

昭和40年代に入ると、写真14下関駅前の写真に広告塔が見られるように、も自治体の広報の場や、広告の場として利用されるなど、広場的な性格が徐々に強まり始めたと考えることができよう。

もともと駅周辺は人の集まる場所であり、象徴性・親近性の付加の項で述べたように商業活動は盛んであったわけだが、昭和48年の駅ビルの導入以降それが顕著になるとともに、昭和50年に入る頃からは駅的设计コンペで市民からアイデアを募集する、市役所の出張所や図書館などを駅に合築するなど、都市的機能を重層的に導入しようとする動きが目立つようになった。

3) 街と駅の関係性の強化から見た思想・手法の変換点

駅前街路の主軸化が始まるとともに、パレードなどの利用の始まる明治後期(明治38年)、避難場所としての機能が出現するとともに、原点性が顕著になる震災後(大正12年)、パレード等のハレの場としての利用が姿をけすとともに、国鉄駅で市街での中心性が顕著になる戦後(昭和20年)、都市

写真13 東京駅前凱旋パレード 昭和13年 文献10

的機能の重層化の始まる昭和48年の3時点が大きな変換点と考えられる。

4. 3 街と駅広空間の関わりに着目した時代区分

駅前広場自体の魅力化と街と駅との関係性の強化の2視点をあわせ見るとその思想の変換点は、明治後期(明治38年)、震災復興(大正12年)、戦後(昭和20年)、昭和48年であり、この4時点で日本の駅前広場は5期に時代区分することができた。各期の特徴から以下のような名称を付けることができた。

(①) 親密空間期 (明治5年～明治38年)

自動車交通量も少なく、休憩のための茶店などもある歩行者のための親密な空間といった色彩の強い時代。親水性に配慮したデザイン等も見られる。

(②) 建築前庭期 (明治38年～大正12年)

駅舎は象徴性の高いものとなり、銅像が立てられ、駅前広場では軍事パレードが行なわれるなど、非常に象徴性の強い時期であり、駅舎の前庭的性格の強い時代と言える。

(③) 原点性重視期 (大正12年～昭和20年)

駅前広場の原点性が顕著になるとともに、避難場所としての機能が付加えられた時代。都市美やアメニティ等の思想が見られるようになるのもこの時代である。

(④) 市街中心期 (昭和20年～昭和48年)

駅前広場が、市街の中心としての位置を確立した時代。この時期後半には、駅舎設計の標準化や、駅前広場への広告機能に付加等の傾向が見られる。

(⑤) 都市機能重層期 (昭和48年～)

駅ビルの登場とともに、様々な都市機能が重層的

写真14 下関駅前 昭和46年 文献9

に駅前広場に持込まれる時代。快適性、アメニティ等も論議されるようになっていえる。

5. 比重の変遷及び総合的な時代区分(表-3 参照)

「交通処理」の視点での思想の変換点は、大正12年、昭和35年、昭和48年であり、「街と駅の関わり」の視点での思想の変換点は、明治38年、大正12年、昭和20年、昭和48年であり、2視点を総合すると、思想の変換点は明治38年、大正12年(2視点とも)、昭和20年、昭和35年、昭和48年(2視点とも)となり、日本の駅前広場は次のような6期に時代区分することができる。また、各期はその特徴から以下のように命名することができた。以下に「交通処理」と「街と駅の関わり」の間の比重、各時代の特徴について、前述の2視点での記述と重なることになるがその概略を各期ごとに述べることにする。

(①) 庭園期 (明治 5年～明治38年)

特に意図的な両立の手法は取られなかったが、町外れに立地した事、水辺に近いこと、駅広利用者数が少ない事などにより、どちらの視点から見ても良好な駅前広場が形成されていたといえる。

(②) 国威誇示期 (明治38年～大正12年)

鉄道院に改組される頃から駅改築が始まるが日清・日露戦争の戦勝を背景として、個性的な駅舎建築がなされ「街との関わり」が重視されるようになっていったといえよう。

(③) 原点性重視期 (大正12年～昭和20年)

関東大震災後の中心駅では、「交通処理」、特に自動車交通の重視へ比重が一転する。また駅舎は震災前の駅が持っていた強い個性を失い、魅力に乏しいものになった。これは同じ駅広に駅だけが改築された写真2、3の万世橋駅の事例を見れば、明らかである。

それに対し震災後の郊外住宅開発型の私鉄駅は駅、駅広共に「街との関わり」を重視したものになった。この背景は、私鉄郊外住宅中心駅が周辺開発と同時に進行したこと、重化学工業の発展と人々の郊外移転により通勤者が増加したこと、駅前広場を取り巻く法制度が整備された事などであると考えられる。

(④) 復興宣伝期 (昭和20年～昭和35年)

戦災復興時は総じて駅が市街の中心的位置にあり、「街との関わり」が重視された。駅広自体は戦前の

自動車交通の円滑性重視を継承しているが、ロータリーや交通島の内部を緑化するなどの手法を用いて魅力化しており、都市美の思想を見ることができる。しかし駅舎自体の魅力は不足していた。つまり、駅から街を見る際には、きわめてレジビリティが高いが、逆に街から駅を見た際の景観は貧弱なものとなっていたといえることができる。

(⑤) 交通処理忙殺期 (昭和35年～昭和48年)

自動車が急増するこの期の駅前広場は「交通処理」を重視しながらも、結果的に目標を達成し得なかったといえることができる。

自動車交通を重視するあまり、歩行者に対し不自然な動線を与えたが、歩行者がそれを守らないことが多くかえって自動車交通の混乱に輪をかけたといえる。自動車交通重視の設計思想が皮肉にもかえって自動車交通の混乱を招いたともいえる。この時代では、駅前広場を魅力化する思想、手法を見出すことはできなかった。

(⑥) 都市主導期 (昭和48年～)

昭和48年以降、交通処理空間と歩行者空間の分離、及びその面積確保のために駅前広場の立体化が行われる。つまり、「交通処理」と「街との関わり」の両立が目標とされ始めたといえよう。

6. 結論

1) 駅前広場設計思想・手法を「交通処理」と「街と駅の関わり」の2視点に分類し、その変遷をおった。その結果、交通処理からみると、①交通空間未分節期(明治5年～大正12年)、②四通八達期(大正12年～昭和35年)、③歩行者受難期(昭和35年～昭和48年)、④立体歩車分離期(昭和48年～)の4期に、街と駅の関わりからみると、①親密空間期(明治 5年～明治38年)、②建築前庭期(明治38年～大正12年)、③原点性重視期(大正12年～昭和20年)、④市街中心期(昭和20年～昭和35年)、⑤都市機能重層期(昭和48年～)の5期に分類することができた。また、それぞれの視点からの時代区分とそれぞれのじきにおける、特徴、思想、手法を、交通処理については表1のように、街と駅の関わりについては表2のように整理することができた。

2) 前述の2視点からの時代区分を総合することに

表-1：各時代にとられていた交通処理手法（先頭のⅠ～Ⅵは見られなくなった時期を示す。○のついたものは、現在も存続）

視点	時代区分	①交通空間未分離期	②歩道優先期	③歩行者受容期	④立体化による分離期
歩行者	快速	Ⅲ駅舎内に広い滞留空間 Ⅲ駅前広場に庇を設けて雨天時の快適性を確保する Ⅲ駅舎と駅広間に高低差なし Ⅲ自由な駅広間の歩行経路 Ⅳ駅正面中央に屋根付車寄せ	Ⅲ固定的な建物はあまり駅 内に作らない Ⅳ駅路上にステーションホ テルを合築する	○駅前広場の歩道幅を広げる	Ⅴ歩行者天国
	安全	Ⅲかき型の駅舎で通過交通を 排除 Ⅴ路面電車乗降場は広場の端	○広場内の夜間照明 Ⅳ歩行速度の異なる通勤客と 遠距離客を分離	○地下道による歩行者の広場 横断	○柵やガードレールによっ て機能的に規制 Ⅵ横断歩道橋
	円滑	Ⅴ鉄道とアクセス交通間の乗 り換え経路の明示	Ⅳ乗車口と降車口の分離	○臨時乗降口の確保	○通り抜け専用のコンコー スによる駅利用者以外の分離 ○フアンアイランドバスループ
車両	円滑	Ⅲかき型の駅舎による通過交 通の排除 Ⅳ駅正面中央に屋根付車寄せ	○主要道路が駅前で交差	○タクシープール制度の開始 ロータリーにより自動車交 通整理 Ⅳ駅と駅広間の交通流を一 体的に計画	○駅広間内駐車禁止 ○特定車両以外進入禁止
	快速		○主要道路の正面に中央口を 設ける Ⅲ固定的な建物はあまり駅 内に作らない	Ⅴ駅前広場内に駐車スペース を設ける Ⅳ駅前に放射状道路網の交 点（駅前住宅地駅）	○駅前広場内駐車禁止 ○特定車両以外進入禁止
社会的背景		・移動・旅行は文化人の特権 ・電報運送の開始による近 距離移動の定着・・・駅前 広場交通密度増加	・関東大震災後の通勤者の増 加、災害時の避難場所とし ての駅広空間の認識 ・軍事情報送達量の増大 ・浜口首相東京駅構内で暗殺 →駅前空間の道路化の要請	・東海道・山陽新幹線の開業 ・自動車保有台数の飛躍的な 増大 ・日曜・祝日の歩行者天国 ・東名・名神高速道路の開通 ・地下鉄と相互乗り入れ開始	・自転車の急増と普及 ・郊外駅でのキスアンドライ ドの急増

表-2：街と駅広空間の関わりに関する手法と思想の対応表

（先頭のⅠ～Ⅵは見られなくなった時期を示している。○のついているものは、現在まで続く）

視点	年代区分	①駅前広場空間期	②駅前空間形成期	③駅前空間生活期	④駅前空間中心期	⑤駅前空間機能期
駅前空間魅力化	象徴性・親近感付加	Ⅳ広大な広場による広がり感 Ⅲ広場に水辺を取り込む Ⅲ駅舎を見通せる茶店や料理店 Ⅲ欧化文明の先端地 Ⅲかき型の駅舎による緊密な 空間	Ⅲ鉄道沿線や軍人の保護	Ⅴロータリーを作りその内部 を緑化 Ⅴロータリー内に池や噴水 を作る	○植栽でバスを隠す ○歩道と車道の境に並木 Ⅵ全国各地の「～銀座」	○立体化された歩行者空間 ○駅ビルに愛称をつける ○雨あがり感の重視 ○夜間のライトアップ ○駅ビル内に改札を見おろす 場を造る ○道路上空の天窓 ○センター駅、～プラザ駅
	駅舎建築の個性化・シンボル化	Ⅲ最終駅に高いシンボル性	Ⅲ中心駅には威厳と風格 Ⅳ地域性を強く打ち出した観 光駅	Ⅴ旅客流動を優先、装飾的な 意匠は減少をたどる Ⅳ三角屋根の駅舎や山小屋風 の駅舎で田舎情緒を演出	Ⅴ新幹線駅を演習とする規格 化・標準化	○街区を構成するビル群の一 つ
街の駅との関係性の強化	道路配置の中での特長性の付与	Ⅲ江戸時代の街道の脇に立地	○駅に直行する道路の発達 →旧市街・駅前街の主体に Ⅲ鉄道の分岐点から街になる	○駅前には幹線道路の交差点を 作る Ⅴ駅を中心とした放射状の道路 →街のどこからでも駅が見える	Ⅴ意図的な直行道路造り ○駅と向き合う市役所や公園 等のシンボリック施設 ○「駅前大通り」の呼称	○ニュータウン駅において谷 に駅を作り街の見通しを確 保 ○歩行者路だけを直行させる
	都市的機能の取り込み	Ⅲ盛大な開通式 Ⅳ水運と陸運の結節点	Ⅲ客と車夫の顔面交渉の場 Ⅳ観光地では旅館の番頭が出 迎える Ⅳ出張、凱歌等の軍事パレ ード 郵便局が駅に付随	災害時の避難場所	Ⅴ復興の象徴として率先して 整備される Ⅴ自治体のPRの場「公開選 挙」等の看板	○駅設計コンペ ○駅コン ○ステーションギャラリー ○商業の集積 ○駅と駅ビル、駅前商業ビル との強い結び付き ○自治体の出所 ○サービスセンターの設置
社会的背景		・宿場町の中には鉄道を縫う 町も ・江戸時代の名残で、貨物は 所蔵が主流	・日清・日露戦争での勝利 ・第1次大戦後の国民生活の 変化	・関東大震災後の通勤者の増 加、災害時の避難場所とし ての駅広空間の認識	・戦後の駅前の都市化 ・23年のシャッフル計画 →利用していない都市計画 税廃止 ・25年民衆駅の登場 ・29年利用法の発行	・再開発による駅広場の 再開発 ・駅前地下街の火事 ・JR化

表-3：交通処理と街と駅の関わりの中の比重の関係

時代区分	①交通空間期	②駅前空間形成期	③駅前空間生活期	④駅前空間中心期	⑤交通処理化期	⑥駅前空間機能期
両者間の比重	広場は歩行者の憩いと駅に美 観を加えるためのもの。交通 処理に関する工夫は特になし	広場内・道路の形成全てがシ ンボル性を重視。交通処理と の両方はいずれも重視で行う	駅は交通処理重視。駅前広 場内は自動車交通処理重視。街 路空間的には駅の中心性重視	全体的には、中心性重視、し かし駅舎は魅力不足 交通処理は理想主義的	広場内の交通処理重視、しか し駅前空間が前期のままで、 取り込みが限定的、中心性は低下	両立を目指し、上層部で中心 性を確保、下層部は交通処理 に専念
この期間中の 法令・申し合 せ事項改訂・ 鉄道界の動き	明治22年：東京市改正条例 例	明治41年鉄道法に改訂 ・大正8年都市計画法、及び 道路法 ・大正9年鉄道法に改訂	・大正12年：震災復興特別 都市計画法 ・昭和5年：鉄道省下達事項 ・6年：都市計画法改正より より土地収用整理事業が登場 ・14年駅前広場事業決定方 →都市計画法の中で駅広場の 位置づけの明確化	21年：3者間申し合せ事項 31年：駅前広場地下施設協 定 →駅前整備財源模索の時代	36年：防災建築街区法 44年：都市計画法 46年：日本国鉄道法施行 改正（駅ビル認可） →駅前高度利用化の背景	47年：申し合せ事項改訂 48年、55年：都市計画法改正 55年：自転車駐車場法 62年：申し合せ事項改訂 →駅広間は鉄道から都市の ものへ

M5

M38

T12

S20

S35

S48

よって我が国の駅前広場の設計思想・手法に関する総合的時代区分を行なった結果、①庭園期（明治5年～明治38年）、②国威誇示期（明治38年～大正12年）、③原点性重視期（大正12年～昭和20年）、④復興宣伝期（昭和20年～昭和35年）、⑤交通処理忙殺期（昭和35年～昭和48年）、⑥都市主導期（昭和48年～ ）の6期に分類できた。また、各期における「交通処理」と「街と駅の関わり」の間の比重についても考察し、表3のようにまとめることができた。

3）また、各視点から設計思想・手法を読取っていく中で、社会的な背景や法令、申し合せ事項等と駅前広場整備の間の関連付けを行い、設計思想・手法の変化の要因を明らかにした。

7. 考察と今後の課題

今回、写真や図面、各種の駅論等から、「交通処理」と「街と駅の関わり」の2視点を中心にその設計思想・手法を読取り、時代区分を行なった結果、駅前広場の鉄道側と都市側の費用分担の変更時期よりは、都市側の街路の計画・設計思想の変換点や、社会全体の情勢の変化の方の影響が強かったように思える。今回の研究は、全体的に流れをおうことに主眼をおいたため、細かい点の変化まではおうことができなかったためとも言えるので、今後は、特定の駅数駅を選んで、さらに細かい調査を行なう必要があると思われる。

また、今回の研究の結果、「街と駅の関わり」が重要な位置を占めていることが、確認できた。考えてみれば、我が国において、都市の発達と鉄道の計画は不可分のものである筈である。したがって、我が国の、都市の発達史、都市計画史と鉄道の計画史を関連させ研究し、その関係を探ることは、今後の我が国および、鉄道に交通の重点をおかざるを得ない国々の都市計画にとって重要な示唆を与えることができるものと考えられる。そこで今後は、都市の発展に着目し、駅および駅前広場の計画・設計と都市の発展との関連について研究を進めていく予定である。

主要参考文献（本文内で参照した物のみ挙げる）

- 文献1 「土木工学鉄道編」：明治22年 敬業社
- 文献2 「鉄道停車場（中編）」
大正5年 鉄道時報局
- 文献3 木村芳人、旅客停車場の設計について、
第2回改良講演会（大正15年）記録、
昭和2年、鉄道工務省
- 文献4 「国鉄建築のあゆみ」、
昭和45年、鉄道建築協会編
- 文献5 駅広場設計標準（昭和21年）
「戦災復興誌」、昭和34年、建設省編
- 文献6 藤島茂、駅前広場計画論
昭和37年東京大学土木工学科博士論文
- 文献7 守田久盛、高島通、「鉄道路線変せん史探訪」、吉井書店、P46、昭和53年
- 文献8 馬場知己、駅のうつりかわりー鉄道旅客駅変遷史ー、昭和63年
- 文献9 日本国有鉄道、「日本国有鉄道百年写真史」復刻発行（財）交通協力会、昭和47年
- 文献10 「サヨナラ国鉄ー鉄道の社会史ー」
毎日新聞社、昭和62年
- 文献11 「写真集山手線」
毎日記念誌出版会、立風書房、昭和55年
- 文献12 「上野駅100年史」
日本国有鉄道、弘済出版社、昭和58年
- 文献13 「街づくり五十年」
東急不動産株式会社、昭和48年
- 文献14 「目で見る復興 まちの今昔」
仙台市開発局編、昭和58年