

## 2 代目御茶ノ水駅舎設計者選定の要因と背景

## A study the factor and background of the 2nd Ochanomizu station designer selection

○鈴木貴博<sup>1</sup> , 大川三雄<sup>2</sup>Takahiro Suzuki<sup>1</sup> , Mituo Ohkawa<sup>2</sup>

Why Shigeru Ito designed the 2nd Ochanomizu station building is made clear from the idea over a railroad situation of those days or Ito's station building.

## 1. はじめに

わが国における鉄道の歴史は 1872 (明治 5) 年に始まり,以来今日まで約 140 年の歴史を積み重ねてきた。鉄道は安全・迅速・安価な移動手段として瞬く間に各地に構築され,モノの考え方や思想といったものが均一化され都市部と地方との文化的な差をわずかな期間で埋め,わが国の近代化への道を邁進させた。

この鉄道の発達にともない,まちと鉄道の結節点である鉄道駅舎 (以下:駅舎) も各地に建設された。そこは生活の拠り所であり,公共の広場・まちの顔でもあったが鉄道事情や利用者の要望により,機能や計画の変更が随時行われてきた。そのため建築史・鉄道史において駅舎を対象とした研究は少ない。そのためわが国の駅舎が現在の機能・形状と発展するためにどのような設計理念や背景により変化を遂げてきたのかを明らかにすることは駅舎の歴史的価値向上に貢献するものと考えられる。

## 2. 研究の目的と研究の方法

本稿では,わが国の駅舎史において旅客動線を重視した駅舎計画の一つとして計画された 2 代目御茶ノ水駅設計者が伊藤滋に選定されるに至った要因を当時の鉄道状況と背景を文献調査により明らかにする。

## 3. 2 代目御茶ノ水駅設計に至る経緯

## 3-1 わが国における駅舎設計の略歴

駅舎に求められた機能は切符を確認する改札,列車の発車まで利用者が待つための待合室などであるが,これらの機能は鉄道を運営しながら次第に増加し,19 世紀後半までに現在の駅舎の基本形が完成した。鉄道後進国として歩み始めたわが国では,鉄道網をいかに安く,早く構築するかに力が注がれたため,必要最小限の設備投資により建設が進められ,駅舎もその後の需要に合わせ必要に応じて増改築することを前提に建設が行われ容易な増改築が可能である木造の駅舎が

好まれた。1923 (大正 12) 年に発生した関東大震災により,19 駅舎が焼失,46 駅舎が倒壊・大破した<sup>1)</sup>。以降,耐震・耐久性に優れた鉄筋コンクリートを用いた駅舎の建築が積極的になる。

鉄道事業を管轄する行政機構は開業以来 1920 (大正 9) 年に鉄道省として独立するまでは,工部省や逓信省内部などの組織の一部に組み込まれていた。当初鉄道事業とは線路敷設の土木事業が主な事業内容であり営繕事業は主事業とされていなかった。1906 (明治 39) 年の国有法により私鉄各社を国有化した結果沿線距離が国有化前の約 3 倍に増大し,管理する駅舎数は 122 駅が 1153 駅と 9 倍以上に増加している<sup>2)</sup>。さらに第一次世界大戦による軍事物資の運搬や大戦終結によるわが国全体の景気の向上当時の内閣総理大臣直轄の鉄道院という組織では対応しきれなくなりより大規模な組織形態として鉄道省が組織される。この鉄道省内において,工務局建築課が設置され初めて施設の営繕を専門に行う部署が設立し駅舎設計を行うようになった。

## 3-2 御茶ノ水駅改築概要

御茶ノ水駅は 1904 (明治 37) 年に甲武鉄道の電車専用駅として開業 (Figure.1) し,現在より西側の御茶ノ水橋の水道橋駅側に建っていた。1923 (大正 12) 年の関東大震災により倒壊し,応急的な駅舎で営業を行っていた (Figure.2)。東京市内の鉄道は 1925 (大正 14) 年には東京上野間の高架線が開通し東海道,東北,中央の三方面の鉄道連絡が円滑に行われるようになったが千葉方面は両国駅止まりのままであり,市街へは市電への乗り換えが必要で不便であった。そこで震災復興に合わせ,両国駅までであった総武線を東京市内まで延線する計画と,新宿以西に拡大を続ける住宅地からの旅客増加に対応し急行列車の運転を行う事が決定し,現御茶ノ水駅舎である 2 代目御茶ノ水駅舎

1 : 日大理工・院 (前)・建築 Graduate Student, Department of architecture, CST., Nihon-U.

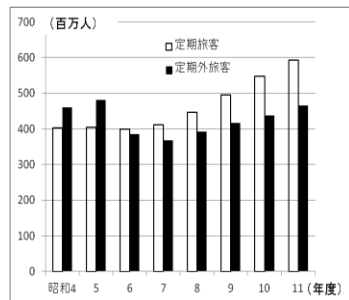
2 : 日大理工・教員・建築 Assistant Professor, Department of architecture, CST., Nihon-U

(Figure.3・4) が 1932 (昭和 7) 年に完成した。

計画は両国駅から御茶ノ水まで七つの工区に分け行われ、1931 (昭和 6) 年二月に着工し同年の六月には完成するというスピード工事であった。設計は東京第一改良事務所と第二改良事務所が共同で行った。計画において、旅客を頻繁にかつ能率的に輸送すること目的とし、4 分間隔での運転を想定した設計が行われた。御茶ノ水駅ホームにおいて総武線・中央線の同一方向が乗り入れる配線計画は、この能率的な旅客輸送に対応するため用いられたと考える。

震災以降鉄道は切符を必要としない定期旅客が増加していた (Table.1)。御茶ノ水駅周辺でも土地利用が住宅の集積地から学校や病院など不特定多数の人が多く利用する施設の集積地へと変化し、多くの定期旅客が利用した。乗降客の状況は、2 代目御茶ノ水駅開業前の 1927 (昭和 2) 年が約 31 万人であったが、開業後の 1933 (昭和 8) 年には 3 倍に近い約 92 万人が利用し列車の発着本数も 1919 (大正 8) 年は 434 本であったのに対し、1945 (昭和 20) 年には 1.5 倍以上の 682 本の列車が運行している状況であった<sup>3)</sup>。

Table.1 定期・不定期旅客数



#### 4. 駅舎の設計者伊藤滋

設計主任者の伊藤滋は当時本省工務局建築課東京第二改良事務所に配属されていた。伊藤は切符を買わないで列車を利用する郊外部からの定期利用客の増加に対して伊藤は駅舎に流動性を持たせることが必要であるという論を次のように発表していた。

旅客にとって停車場建築の成功とは云ふのは、道路と列車の間に停車場の存在を意識せしめなかつたと云ふ事ではなくてはなりません。基所に多少でも旅客に停滞刺激を与えるものがあつたら、それは失敗を意味します<sup>4)</sup>。

このような考えを持っていたため、伊藤は 2 代目御茶ノ水駅舎の設計主任者に抜擢されたのではないかと考える。実際の設計では旅客が駅舎内で滞留することなく短距離でプラットホームからまちへと通り抜けられるよう待合室を設けず、コンコースも小さいものとなっている (Figure.5)。

#### 5. まとめ

2 代目御茶ノ水駅舎は、旅客の利便性の追求を目的に計画された駅舎であった。そのため乗換に便利な東西同一方面の配線計画とされ、駅舎の設計は「駅舎とは旅客に停滞刺激を与えてはならない」という旅客流動の考えを持っていた伊藤滋に任された。

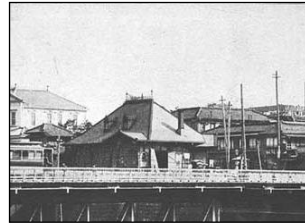


Figure.1 初代御茶ノ水駅



Figure.2 応急御茶ノ水駅



Figure.3 2代目御茶ノ水駅

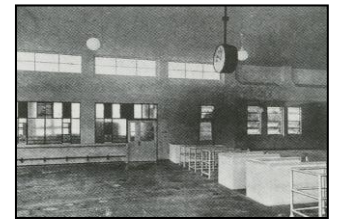


Figure.3 2代目御茶ノ水駅

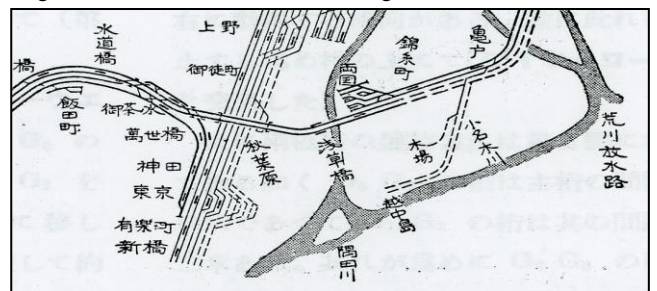
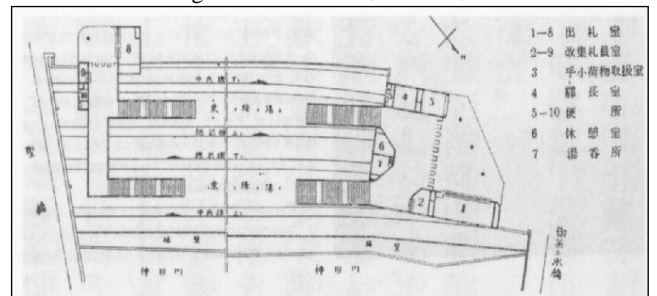


Figure.4 2代目御茶ノ水駅平面



【参考文献】 Figure5 2代目御茶ノ水駅平面図

1) 鉄道省:「関東大震災・国有鉄道震災日誌」,日本経済評論社,2011 2) 佐藤和人:「鉄道院・鉄道省における設計体制について-駅舎建築を通して見る近代建築の成立過程-」,1988 3) 御茶ノ水駅史編纂委員会:「駅史御茶ノ水駅」,御茶ノ水駅史編纂委員会,1972 4) 伊藤滋:「お茶の水駅」,国際建築 1932 年 8 月号  
 [1] 小野田滋:「鉄道の歴史」,基礎工学,2013 [2] 小池滋:「東京鉄道遺産-鉄道技術の歴史を巡る-」,株式会社講談社,2013 [3] 坂内熊治:「駿河台史」1966[4]川口利雄:「御茶水両国高架線工事概要」,土木建築雑誌第 11 巻 7 号,1932[8]平井喜久松:「御茶ノ水・両国間高架線工事に就て」土木学会誌第 18 巻 8 号,1932