

時預室ほか手小荷物関係諸室 (4) 駅務施設 駅長室・庶務掛室・分任出納役室・会議室その他・改札掛室・電話交換室などに分化され、これらのものが必要によって設けられるが、その配置は相互の親近性を考慮し、旅客の動線を乱さないように計画されなければならない。

4 駅本屋諸室の配置 駅本屋諸室の配置は旅客の流れに適合し、また駅業務に合致したものでなければならない。そのおもな要点とするところは (1) 旅客の動線をできるだけ簡単かつ短少にする (2) 旅客と手小荷物または乗降客相互の動線の交差をさける (3) 跨線橋または地下道の位置と改集札口の位置との相互関係は、乗降客数とその流動速度とをよく研究し駅前広場・コンコースの流れと総合的にらみ合わせて決定する (4) 旅客の流れおよび駅前の自動車の流れをなるべく左側通行となしうような配置を考えること (5) 諸設備は旅客の順路にしたがって配置する (6) 本屋内諸施設の所在が旅客にはつきりわかるよう計画する (7) 同種類の施設は近接して設ける (8) 大駅では貨物事務室および手小荷物扱室を分離する (9) 大都市の駅では通勤および遠距離旅客を分離する。以上の諸点を適宜考慮し単純明快であることが望ましい。

5 駅本屋の面積 広間・待合室・出札室・便所などの面積、改集札口の数など旅客取扱設備は主として乗降人員・定期客・近距離旅客または遠距離旅客など旅客の性質とその構成割合、その季節的または時間的な変化、列車回数、その時間的密度などによって決定される。手小荷物扱室などはその取扱個数、その季節的变化などによって査定する。手小荷物の中継駅では中継個数も考慮に入れなければならない。駅長事務室などについては執務する職員の数、使用する機器などによって査定される。この査定に当っては国鉄では駅本屋面積査定基準を制定し、これによって行っている。

6 駅本屋の意匠 駅は街路交通の始終点となる場合が多く、したがって都市の1つの中心をなし、都市の玄関口ともいわれている。そのため駅本屋の設計・意匠については(もとより交通建築としての機能を端的に表現することを第一義とするが)このような面もあながち無視することはできない。またその規模についても立体的な美観上相当な大きさを要求されることが多い。また観光地などでは、その趣をとり入れた特殊な意匠が考慮されたこともある(例、奈良・長野)。

7 駅本屋の構造 都会地の大駅では鉄筋コンクリート造のものが多く、ことに大都市の中心地区では駅前付近の高価な土地の立体的利用をはかるため、高層の鉄筋コンクリート、鉄骨コンクリート造とするのがよい。在来の小駅には木造のものが多く、近時保守費の軽減、火災防止の観点から鉄骨造、コンクリートブロック造などが多く用いられてきた。(藤島 茂)

えきまえひろば 駅前広場 (英) station front (独) Bahnhofsvorplatz (仏) place à front de la gare 駅本屋前にあって道路交通を整理するため設けられた広場。駅は鉄道と道路との接続点に当るため乗降客や自動車・バスなどが多く集まるので、その混雑をさけるためこれらの流れを適当に整理し、また適当な箇所に自動車・バスなどを駐留させる広場を必要とする。駅前広場の内容は (1) 歩道・横断歩道・地下道 (2) 車道 (3) バスの乗降場ならびに駐車場—駅前駐車場 (4) 団体広場 (5) 交通整理のため必要な誘導島・隔離島・循環島などの諸施設 (6) 路面電車のある場合はその乗降場 (7) 美観のための植樹・芝生・噴水・像などを設置するための地帯—緑地帯 (8) その他の施設などである。これら施設は駅の規模によってはすべてが必ずしも必要ではなく、小さな駅ではただ駅本屋前に相当の地積を設置するに過ぎないが、乗降人員の多い駅では以上の諸施設を適当に配置して交通の流れを整理し、混雑を避けるようにすべきである。そのため広場内各施設がそれぞれ必要な面積・幅をもつとともに、その流れが平面交差することを極力避けるよう考えなければならない。とくに乗降客の多いところでは人の流れと車の流れとの交差を避けるため、地下道を設けてこれを立体交差とすることがある。駅前広場の配置を設計する場合はその機能的な面に重点をおいて、緑地帯などのためそれが阻害されることは避けなければならない。また駅本屋との機能的関連を十分に考慮しなければならない。

駅前広場の面積は主として交通量によって定まるが、駅本屋の位置、取付道路の位置などもその面積決定の際の1つの要素となる。

わが国で適当とされる面積は図-2のとおりであるが、実情に応じ慎重に検討しなければならない。これが狭小に過ぎる場合は混雑のため危険が多く、また過大にすぎるとは多大な経費を必要とするばかりでなく、人や車の歩行・走行距離が過大・散漫になって整理上不便が多く、また都市の繁栄を妨げる場合もある。

駅前広場は都市交通の始終点となる場合が多く、都市交通の最大の要点となる。したがって各都市とも駅前広場の整備が要望され、都市計画事業の主要な対象として考えられるようになった。そのため駅前広場は都市計画事業によって決定されるこ

1. 東京駅駅前広場平面図

