



研究の背景と目的

背景

「駅前広場」という言葉が日本で一般化したのは戦後の戦災復興事業によって日本全国に整備されるようになってからである。戦前に駅前広場として整備されたのは上野駅や東京駅などの主要駅にとどまっていた。

そのころ中国東北部では南満州鉄道株式会社が明治後期から昭和初期にかけて付属地経営を行っており、付属地経営の初期段階から各付属地において市街計画を立案した。

付属地を一括して行っていた満鉄にとって、付属地の基点となる駅前空間は重要な空間であった。満鉄による駅前空間の形成は、**日本の駅前広場草創期における先駆的な事例**として位置づけられる。

目的

- 駅前空間構成要素による付属地の分類
- 日本の駅前広場との比較



付属地における駅前空間の位置づけを明らかにする

対象・・・文献に記載のある26の付属地

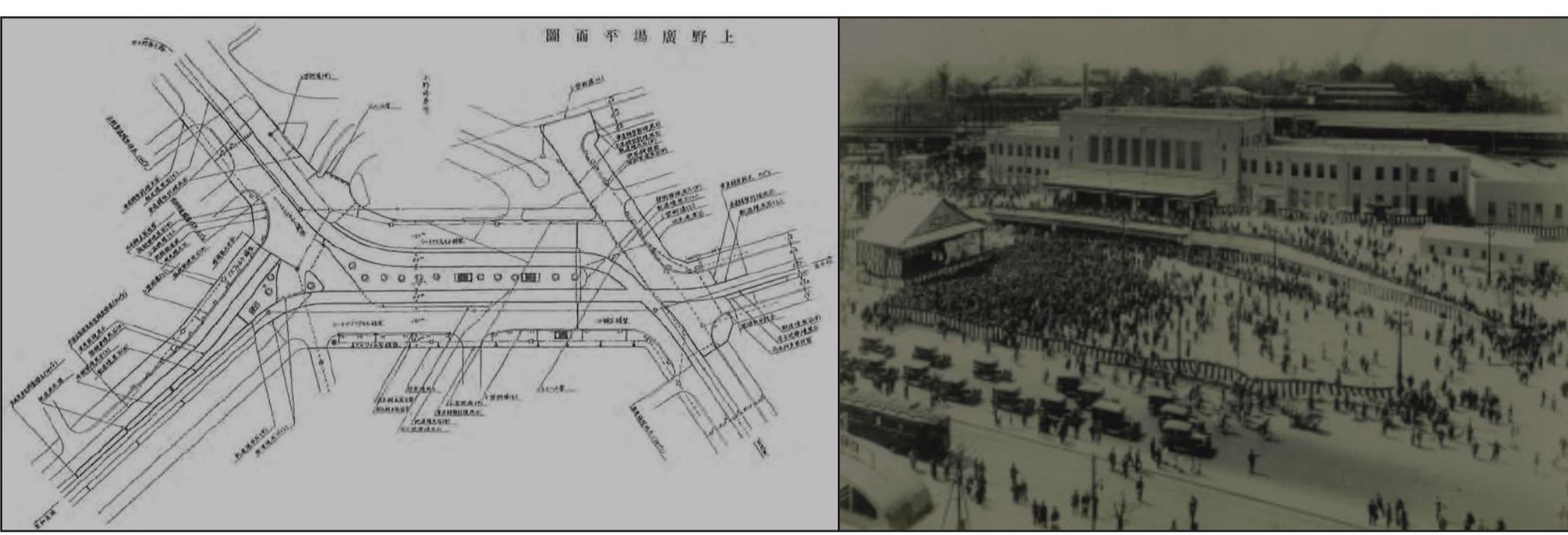
1. 瓦房店 (二等駅)	14. 開原 (二等駅)
2. 松樹 (四等駅)	15. 昌圖 (二等駅)
3. 熊岳城 (特等駅)	16. 雙廟子 (四等駅)
4. 蓋平 (三等駅)	17. 四平街 (一等駅)
5. 大石橋 (一等駅)	18. 郭家店 (四等駅)
6. 営口 (一等駅)	19. 公主嶺 (二等駅)
7. 海城 (二等駅)	20. 范家屯 (三等駅)
8. 鞍山 (二等駅)	21. 長春 (特等駅)
9. 遼陽 (二等駅)	22. 本溪湖 (二等駅)
10. 蘇家屯 (特等駅)	23. 橋頭 (四等駅)
11. 奉天 (特等駅)	24. 連山關 (四等駅)
12. 撫順 (駅等級無)	25. 鶴冠山 (四等駅)
13. 鐵嶺 (二等駅)	26. 安東 (一等駅)

戦前日本における駅前空間構成

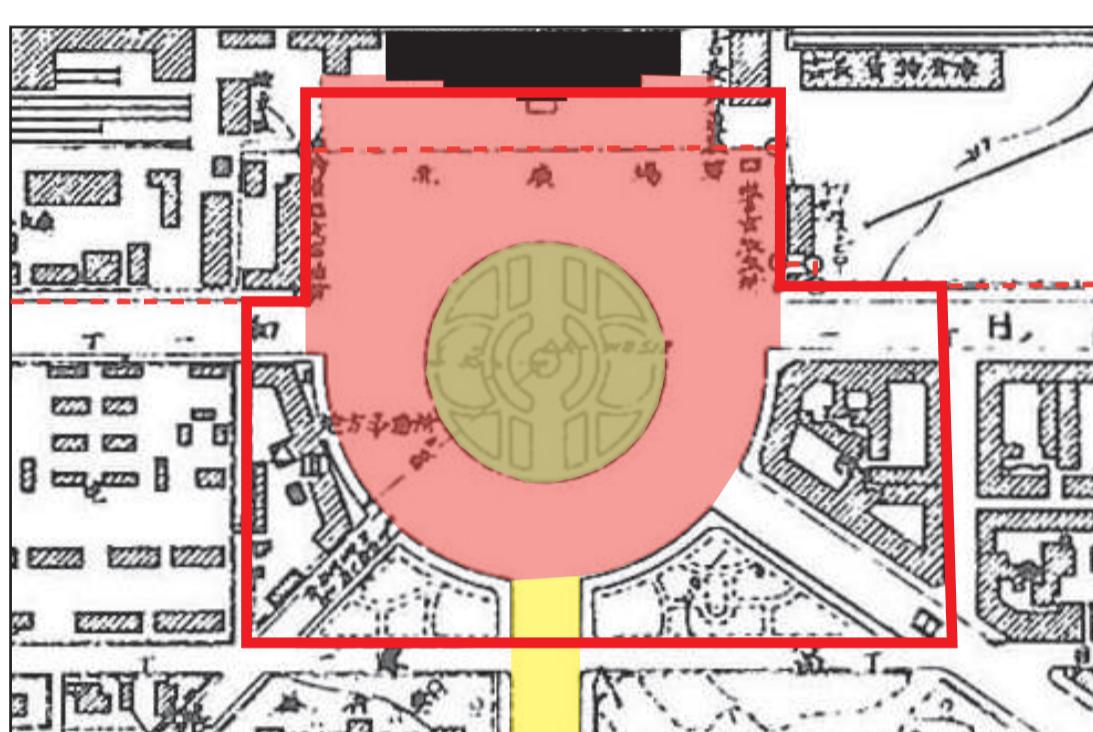
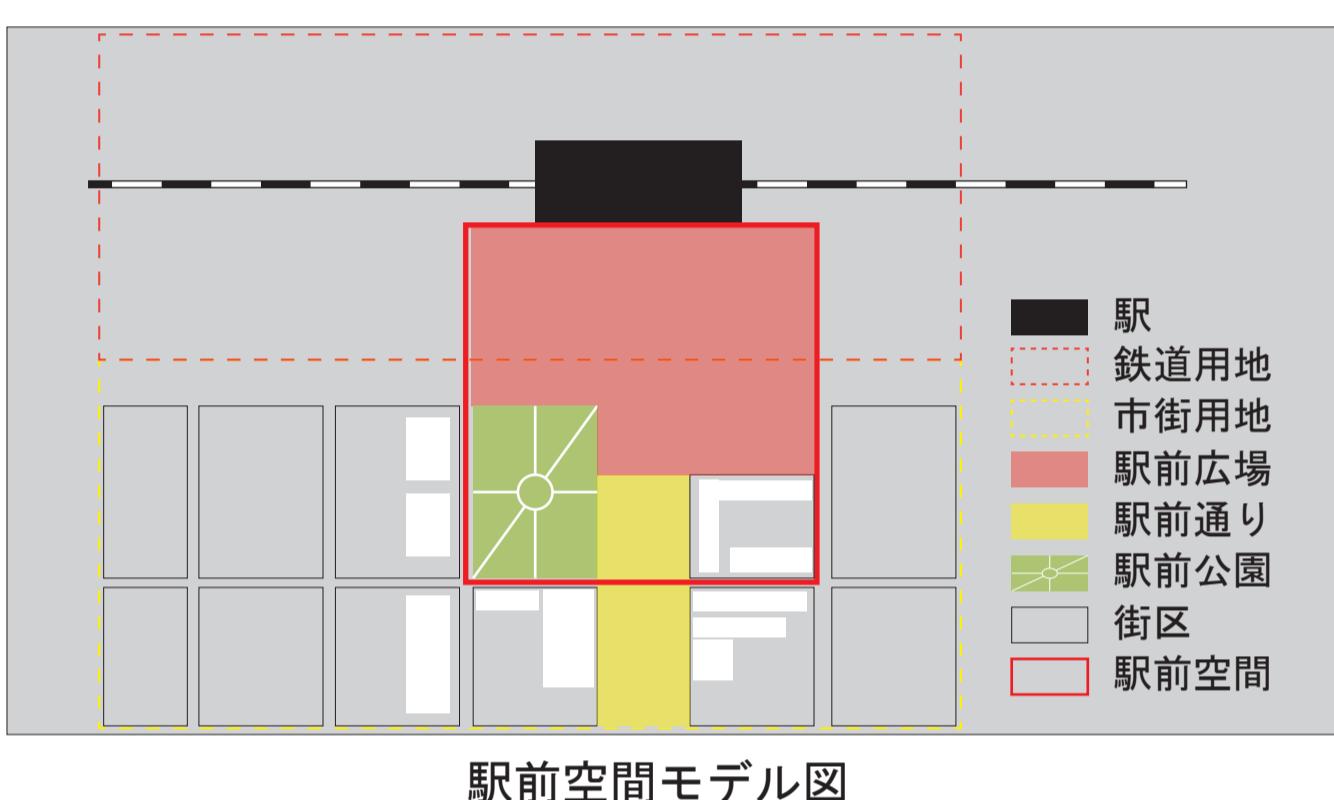
鉄道開業当初の日本における駅前空間は人が滞留する空間として前庭的な役割を担っており、鉄道側が提供する簡素的な広場であった。その後大正12(1923)年の関東大震災によって甚大な被害を受けた東京は帝都復興計画によって再建される。その計画の一環として計画された上野駅の駅前広場が都市計画で位置づけられる日本最初の駅前広場であり、歩車分離の考えが取り入れられている。

戦前は上野駅に加え、東京駅、新宿駅で都市計画上の駅前広場が整備されるにとどまり、多くの駅前は鉄道側が提供する用地に過ぎなかった。

戦後、戦災復興事業によって行政側と鉄道側の持つ用地をまとめて駅前広場として整備するようになり、現在に至っている



駅前空間の構成要素と定義



駅前空間（対象地：26）		
駅前広場	駅前通り	駅前公園
駅舎前にある 隣接道路より 広い空間	駅舎から 直線的に 伸びる大通	鉄道用地から 一区画以内に 整備された緑地
(22/26)	(21/26)	(8/26)
分析要素の定義		

駅前空間構成要素の付属地間比較

駅前広場

用地条件をもとに【鉄道用地型】、【市街用地型】、【鉄道・市街用地一体型】、【未整備型】の4タイプに分類。

日本内地で見られる鉄道用地型が多い一方で、**市街用地まで駅前広場が広がる付属地**が存在する。

駅前広場一覧

【鉄道用地型】	
鉄道用地側に駅前広場	瓦房店、営口、海城、鞍山、蘇家屯、奉天、開原、昌圖、雙廟子、四平街、公主嶺、橋頭
市街用地側に駅前広場	范家屯、本溪湖、連山關、鶴冠山 (16)
遼陽、撫順、安東 (3)	
【鉄道・市街用地一体型】	
鉄道用地と市街用地にまたがって広場を形成	大石橋、鐵嶺、長春 (3)
【未整備型】	
交通を捌くための余裕のある空間が不十分	松樹、熊岳城、蓋平、郭家店 (4)



駅前通り

駅前通りに限らず付属地において街路整備は重要とされた。特に幅員の決定に際しては後藤新平が携わっており、当時の日本では見られない広幅員の通りが整備された。

そのため長春、奉天、撫順、安東の駅前通りは幅員36mで整備されており、当時の内地とは異なる点である。

規模の小さい駅になると22m、18mといった幅員もある。



駅前公園

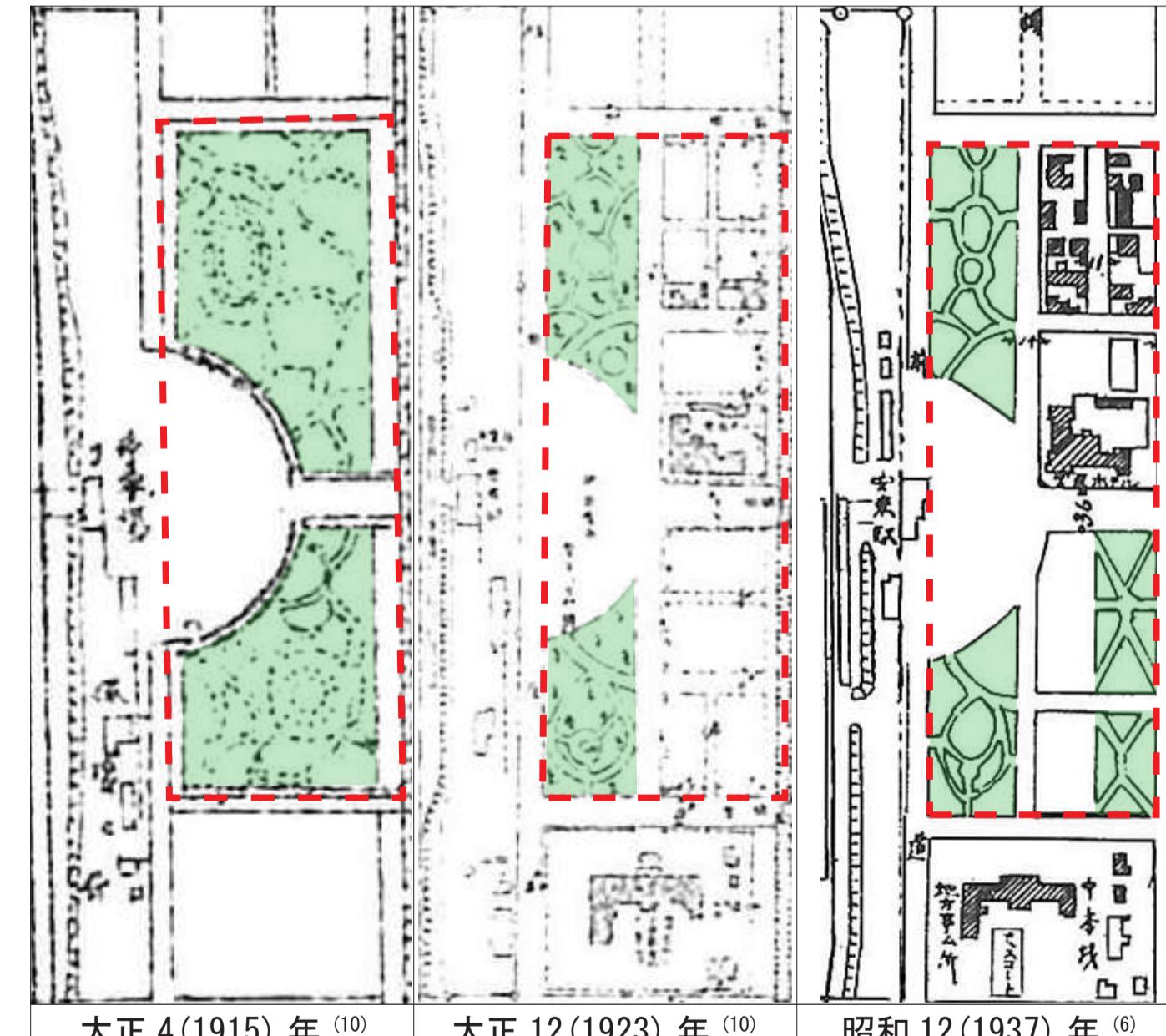
駅前公園を有する付属地は8つである。付属地内全域に対する駅前公園の面積比を算出する。付属地内の公園が駅前にのみ整備されている付属地を除くと面積比は1割に満たないものが多い。

また、瓦房店、安東付属地においては駅前公園が縮小されており、**駅前公園の必要性は低かった**と考えられる。

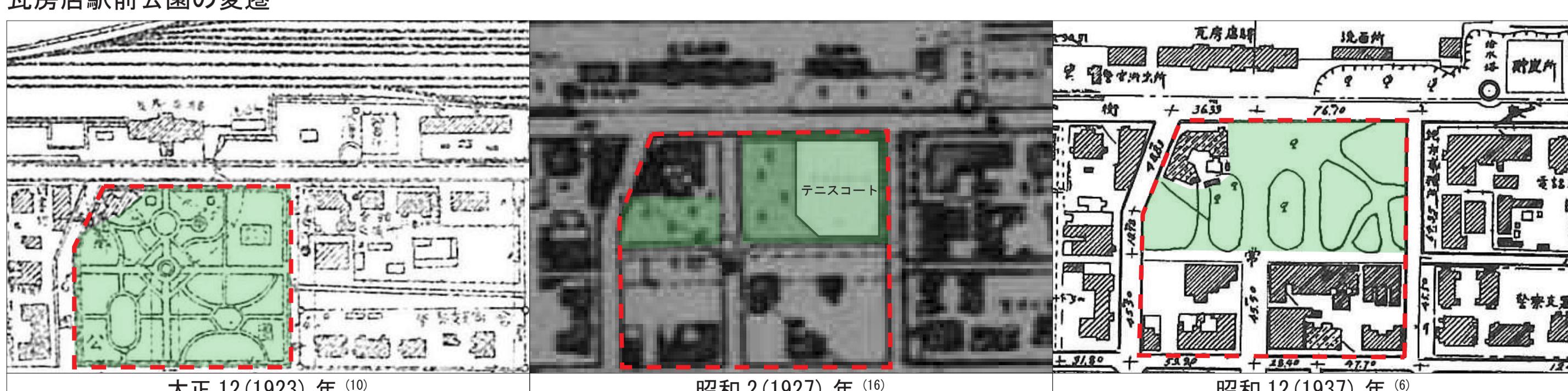
駅前公園一覧

駅名	公園名称	公園面積 (m ²)	付属地内公園 総面積 (m ²)	公園総面積に占める 駅前公園の割合
瓦房店	駅前公園	4,198	121,157	0.035
大石橋	石橋公園	3,980	376,985	0.011
鞍山	駅前公園	36,029	488,643	0.074
遼陽	駅前小公園	2,747	71,712	0.038
范家屯	范家屯公園	4,255	4,255	1
長春	北広場	25,950	242,818	0.107
橋頭	橋頭公園	35,381	35,381	1
安東	駅前遊歩地	3,500	300,764	0.017

安東駅前公園の変遷



瓦房店駅前公園の変遷



結論

- 市街用地と一体で広場整備されている点や駅前通りの幅員においては内地との違いが見られた
- 駅前公園の優先度は低く、**交通処理に特化した駅前空間**が多いことが考えられる

文献

- 「中国商工地図集成」柏書房 1992
- 「南満州鉄道株式会社土木十六年史」南満州鉄道株式会社 1926
- 「満鉄付属地経営沿革全史上中下」南満州鉄道株式会社
- 「南満州鉄道株式会社第二次十年史」南満州鉄道株式会社 1928

本研究はJSPS科研費17H0495の助成を受けたものです。