第十八輯・第一十號・昭和十年十一月一日

大正六年九月十九日第三種郵便物認可・昭和十年十月二十五日印刷納本・昭和十年十一月一日發行(每月一回一日發行)

土地問題

停車場建築

日本建築協會



寫眞ハ最近竣工ノ大阪そごう

弊店ハ煖房・冷房・衞生水道・氣送裝置工事
其他施工ノ光榮ニ浴セリ

施工　村野建築事務所殿
設計　大倉土木株式會社殿

諸建築材料及附帶設備一式
設計監督・工事請負並材料販賣

三機工業株式會社大阪支店

大阪市北區中之島3丁目（大阪三井ビル內）
電話土佐堀（44）8365(3) 1776. 3103

本店　東京市麹町區有樂町（三信ビル內）
電話銀座（57）5140. 5941(9)

支店　大阪・名古屋・福岡・大連・京城
出張所　札幌・新京・奉天・臺北・廣島

工場　東洋鋼材株式會社川崎工場…川崎市渡田

取扱店　三井物産株式會社各地支店出張所

（型錄贈呈）

商標 OHNO SHUTTER PATENTED 登錄

日英米特許三一個・實用新案登錄六三個併用

大野式防火捲上ヶ戸

〔特許大野式シヤッター〕

主要製品

大野式**シヤッター**
大野式**ルーブルシヤッター**
大野式融金付自働閉鎖戸
大野式工場用軸承
大野式轉子入軸筐・戸車
大野式廻轉軸抵抗測定機
各種防火扉・鋼製建具類
應用特殊機械類設計製作

日英米佛獨特許三七個・實用新案登錄八四個併用

特許不二サッシ

東京市大森區新井宿七丁目
株式會社不二サッシ製作所提携

合資會社 **大野製作所**

東京市芝區三田四國町二番地・**電話三田**(45)三七三七 三七三八 三七八七

取付出張員詰所・大阪市此花區上福島中二・**電話福島**(45)五八八

建築と社會

第18輯第11號　昭和10年11月發行

停車場建築

目　　次

大停車場の計畫と大阪驛……酒見佐市（25）

驛前廣場に就いて……遠藤金之助（30）

歐米に於ける停車場本屋の現況……永田悆郎（36）

名古屋停車場に就いて……坂本鎭雄（66）

地下鐵道停車場……伊藤和夫（69）

大阪驛前都市計畫事業に就き技術的一考察……本田長次（89）

停車場と百貨店……佐竹三吾（86）

明治初年に於ける京阪神間の國鐵建設工事費に就いて……佐古慶三（92）

下呂・高山紀行……新名種夫・岡田孝男（98）

停車場建築寫眞……（1）

株式會社そごう新築寫眞……（105）

國際新建築……（117）

建築法規に關する質疑應答欄……（104）

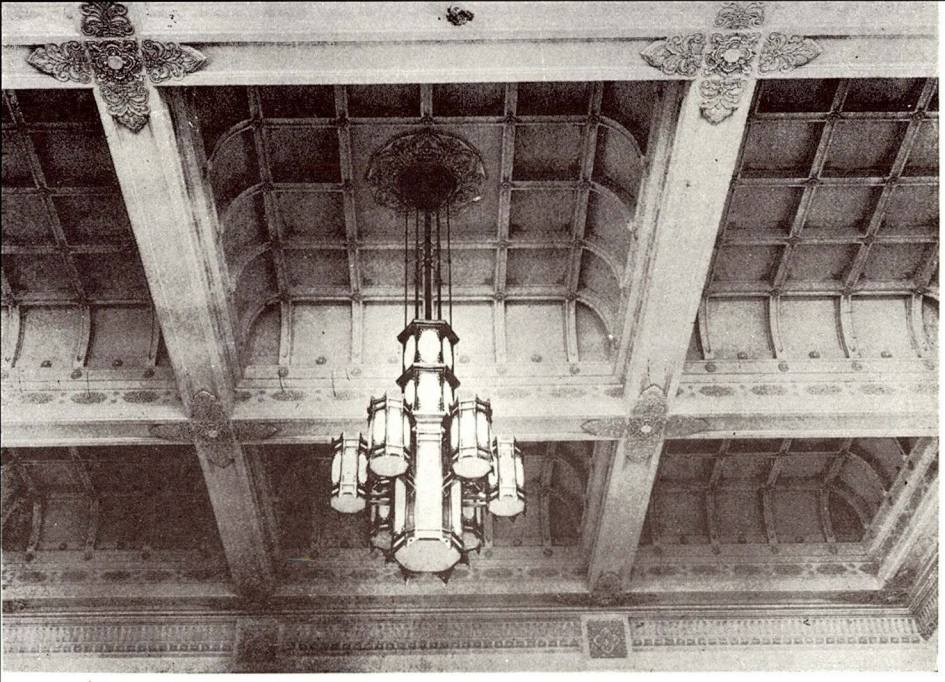
會　　報……（129）



國有鐵道關西線奈良驛本屋外觀第 1 期完成



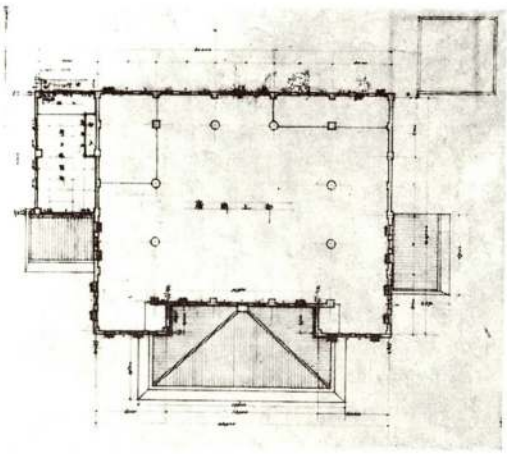
國有鐵道關西線奈良驛本屋廣間屋根棟飾



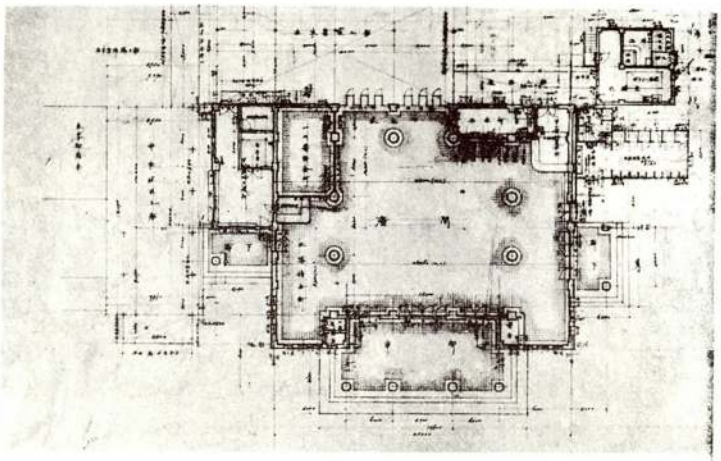
國有鐵道關西線奈
良驛本屋廣間天井



國有鐵道關西線奈良驛
本屋廣間及2等待合室



國有鐵道關西線奈良驛本屋2階平面圖 第1期完成



國有鐵道關西線奈良驛本屋1階平面圖 第1期完成

奈良驛本屋の設計其他

柴田四郎

奈良驛本屋は現在の國有鐵道に於ては唯一の特異な建築物である。

奈良驛はシーズンによる內外觀光客所謂團體客以外の乘降客は問題にならぬ程少ない。從つて平面計畫としては普通の中都市驛としても平凡なものに過ぎない——斯ふ謂ふ種類の驛には一般待合室と團體待合室とを分けて、しかも適當にそれ等をコンバインする事が使用上及び建築物保守上好ましい事ではあるが、一方種々の難點もある此種のものは最近一つ實現して見る積りで苦心してゐる——。

旅客驛本屋の外觀もその都市に相應しいものに設計するのは望ましい事ではあるが、國有鐵道では國有鐵道である事と矢張り官廳式豫算に縛られる事とで却々思ふ樣には出來ない。

奈良驛本屋は現在に於ては多少ともさう云ふものが出來た唯一のものである。あの外觀が千年の古都寧樂に眞に相應しいかどうかは設計者の私にも斷定する事は出來ない。

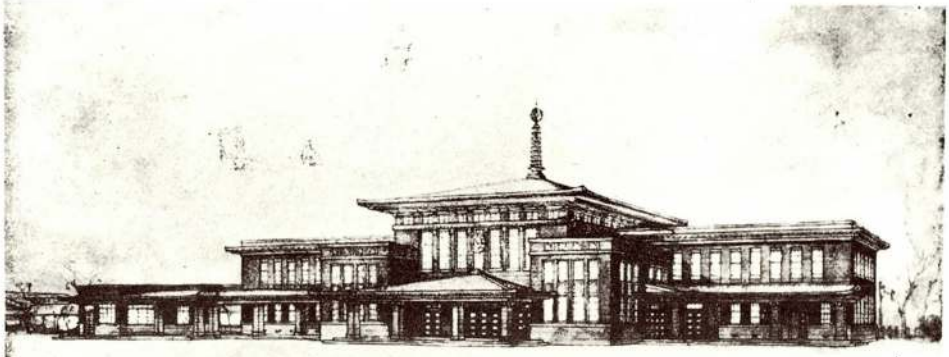
中都市以上の驛本屋には私が必須條件だと思考する鐵骨鐵筋コンクリート造で、そして多少在來のものと趣を異にしてゐるに過ぎないかも知れない。しかし幸ひに今の處好評を博してゐるので喜んでゐる。

唯殘念なのは豫算の關係で全部を完成する事が出來ずに變な處で打ち切らなければならない事であつた。以上の寫眞はその中途半端な第1期完成の姿である。來年は何んとかして次頁透視圖の樣に後を完成したいものだと思つてゐる。

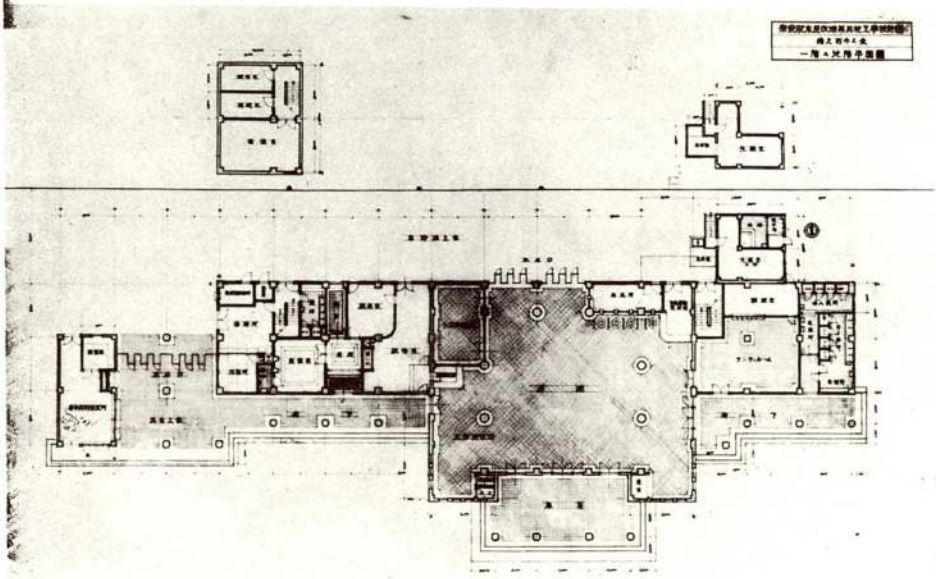
口繪寫眞の最後の頁(21·22)にある樣に私の管內にはまだまだ改築すべき澤山な變な驛本屋が殘つてゐる。此等の寫眞は私が出張する折に觸れてスナップして來たものゝ中から吉田信武君が見苦しくなささうなものを撰ばれたのだ。

その撰ばれたのがこの有樣である。他の非道さ加減が推察されると思ふ。田舍は田舍の樣に、小さいものは小さい儘においおい良いものに改良して行きたいと努力してゐる。

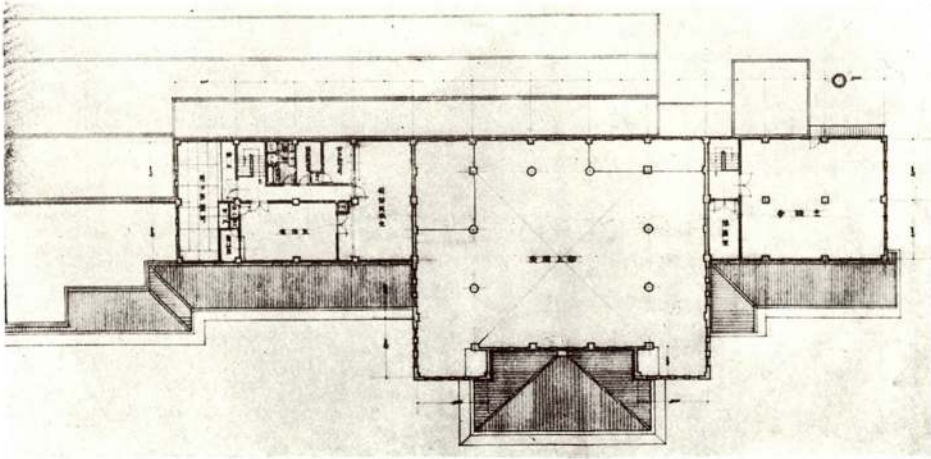
此の處非常に多忙を極めてゐるので編輯者の御課題に對する責任を果し得ずこんな文章でお茶を濁さして貰つて心苦しく思つてゐる。次の機會に何かを一生懸命に書かして貰つて御詫をする事とし度い。



國有鐵道關西線奈良驛本屋透視圖・第2期完成場合



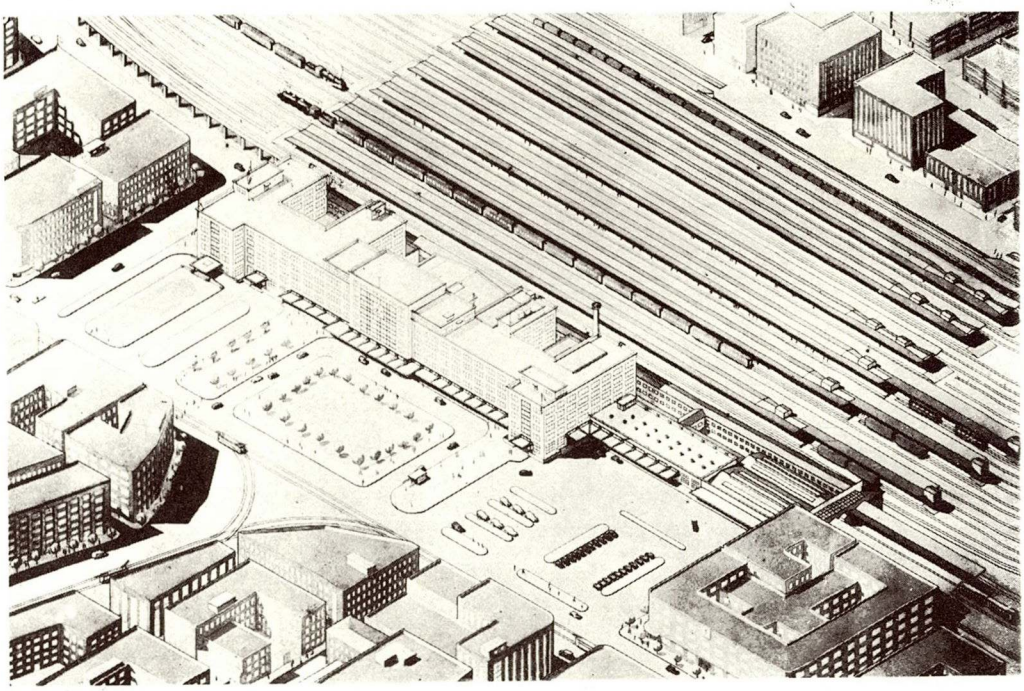
國有鐵道關西線奈良驛本屋1階及び地階平面圖・第2期完成場合



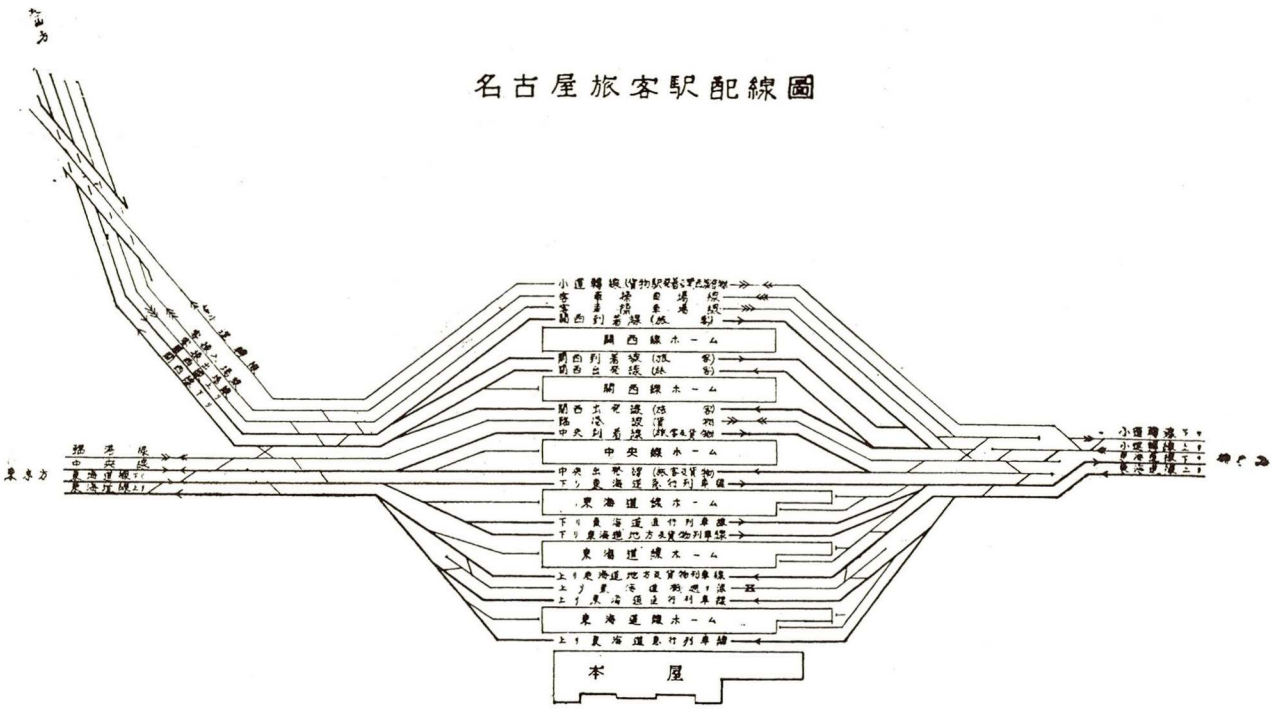
國有鐵道關西線奈良驛本屋2階平面圖・第2期完成場合



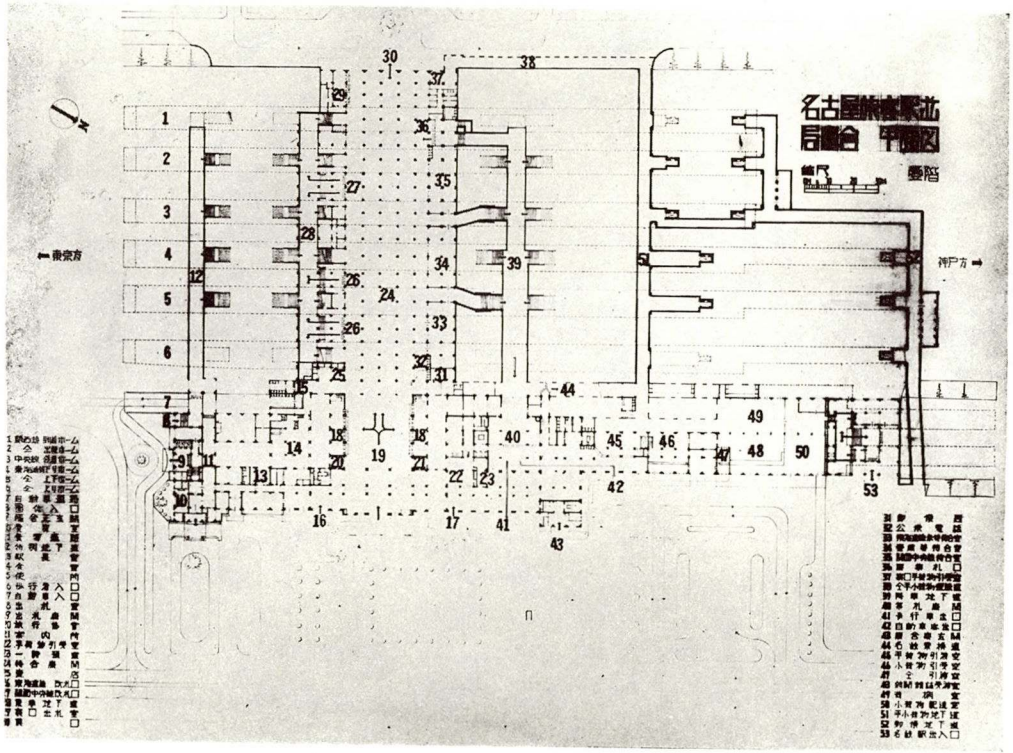
國有鐵道東海道線名古屋驛本屋透視圖



國有鐵道東海道線名古屋驛鳥瞰圖



國有鐵道東海道線名古屋驛配線圖



國有鐵道東海道線名古屋驛本屋第 1 階平面圖

坂本鎭雄氏〝名古屋停車場に就て〟本誌解說參照



大阪電氣軌道上本町驛外觀

（10月4日午後3時15分撮影）



大阪電氣軌道上本町驛コンコース

（10月4日午後3時20分撮影）



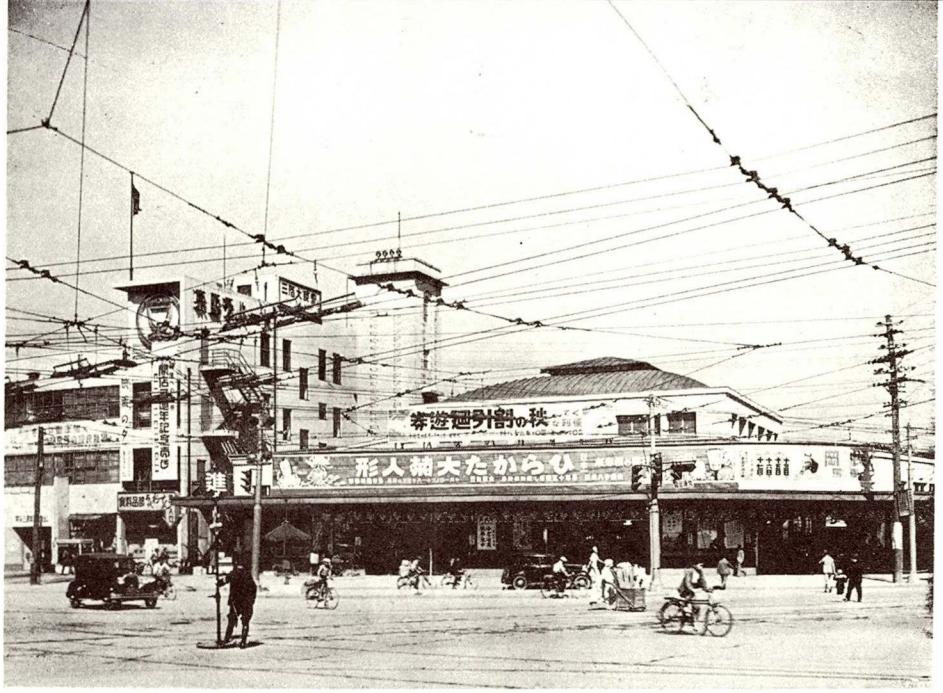
京阪電氣鐵道
天神橋驛外觀

（10月4日午後1時50分撮影）



京阪電氣鐵道
天神橋驛廣間

（10月4日午後1時55分撮影）



京阪電氣鐵道
天滿橋驛外觀

（10月4日午後1時40分撮影）



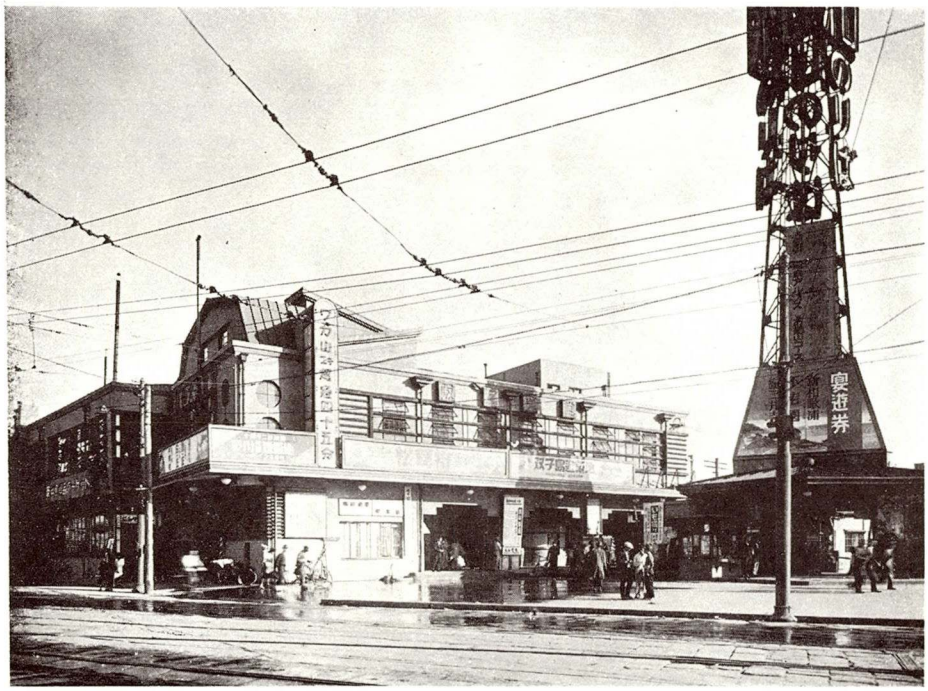
阪神電氣鐵道
大阪驛外觀

（10月5日午前9時20分撮影）



阪神急行電鐵
梅田驛外觀

（10月4日午後2時撮影）



阪和電氣鐵道
天王寺驛外觀

（10月4日午後3時40分撮影）



南海鐵道難波驛
外觀

（10月16日午後1時0分撮影）



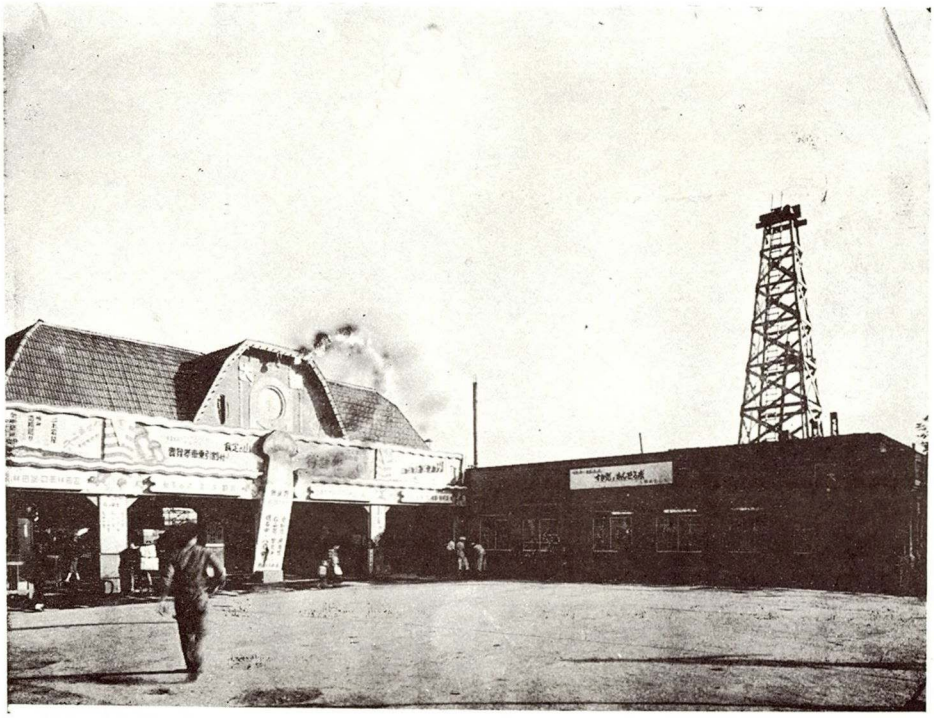
南海鐵道難波驛
コンコース（1）

（10月4日午後5時撮影）



南海鐵道難波驛
コンコース（2）

（10月4日午後5時撮影）



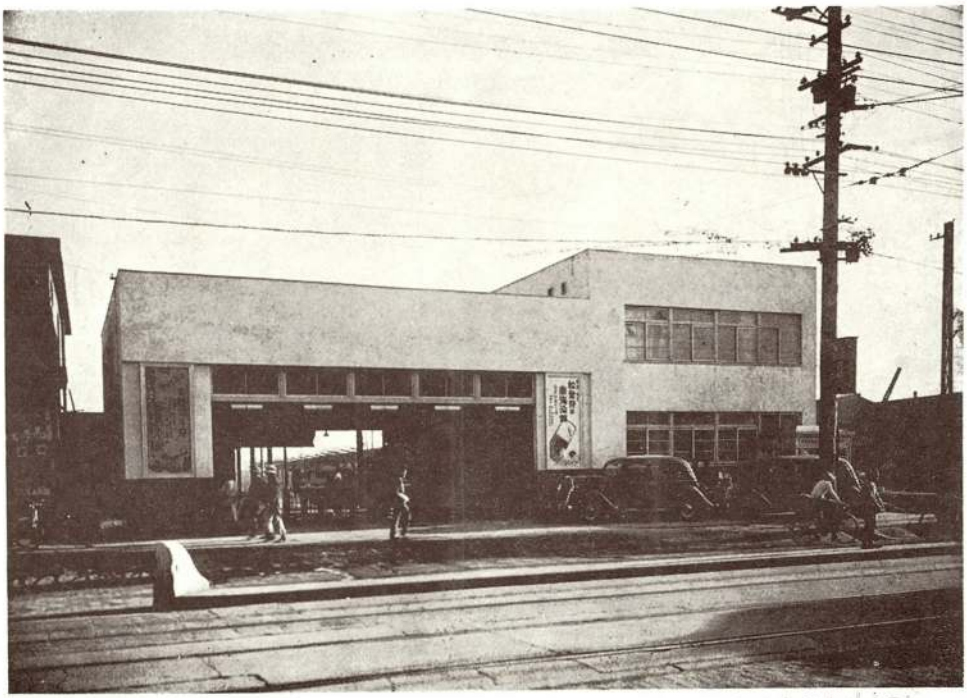
大阪鐵道阿倍野
橋驛外觀

（10月4日午後4時撮影）



南海鐵道惠美
須町驛外觀

（10月5日午前10時30分撮影）



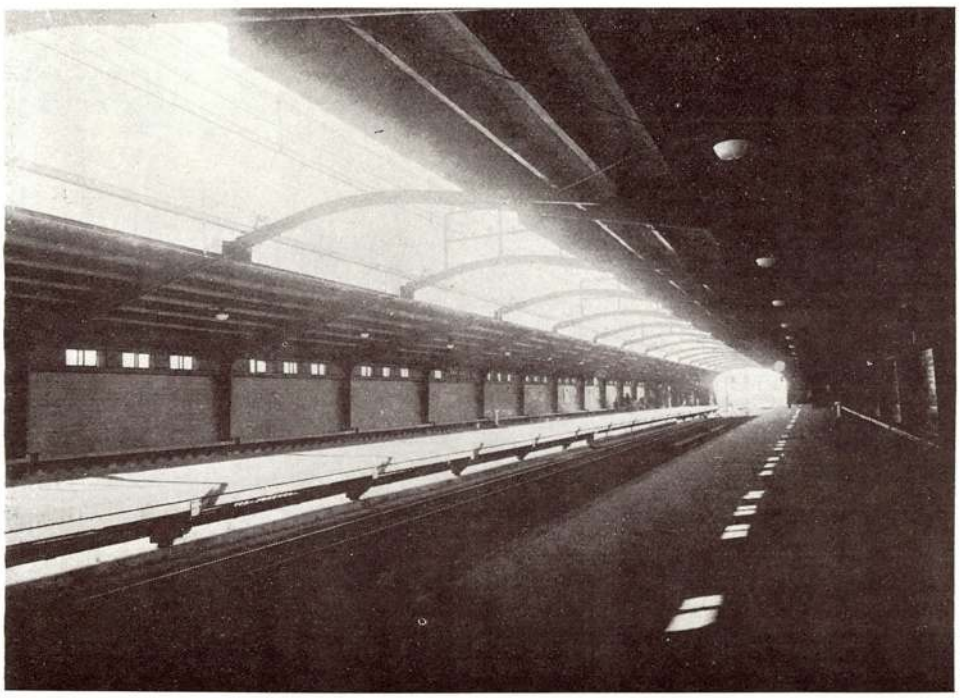
南海鐵道汐見
橋驛外觀

（10月4日午後4時30分撮影）



國有鐵道東海道線大阪驛乘降場

（10月4日午後2時20分撮影）



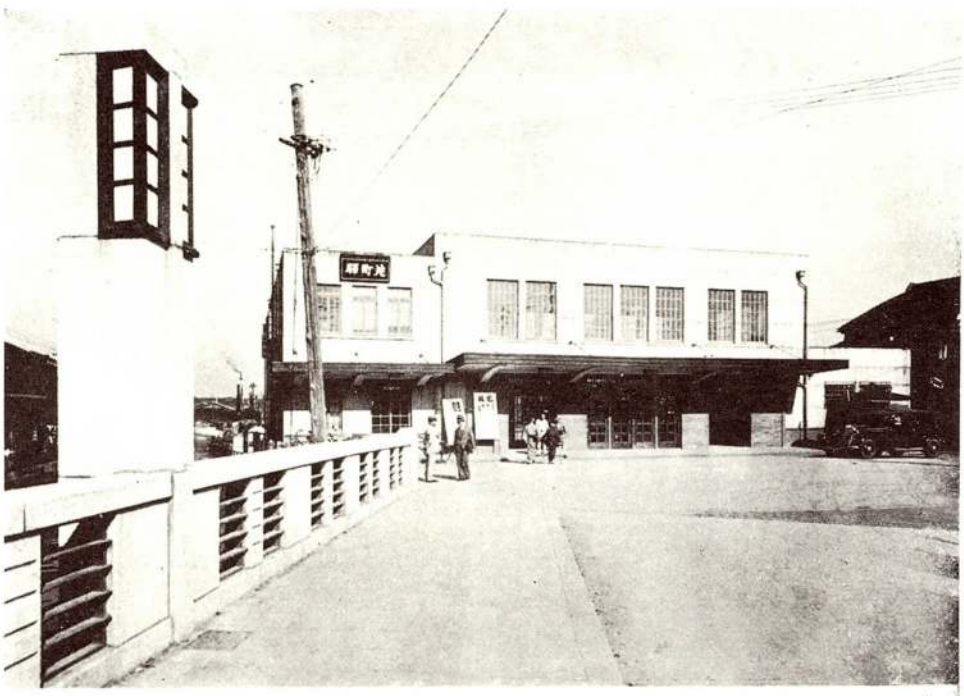
國有鐵道城東線鶴橋驛乘降場

（10月4日午後3時撮影）



國有鐵道城東線
鶴橋驛本屋廣間

（10月4日午後3時撮影）



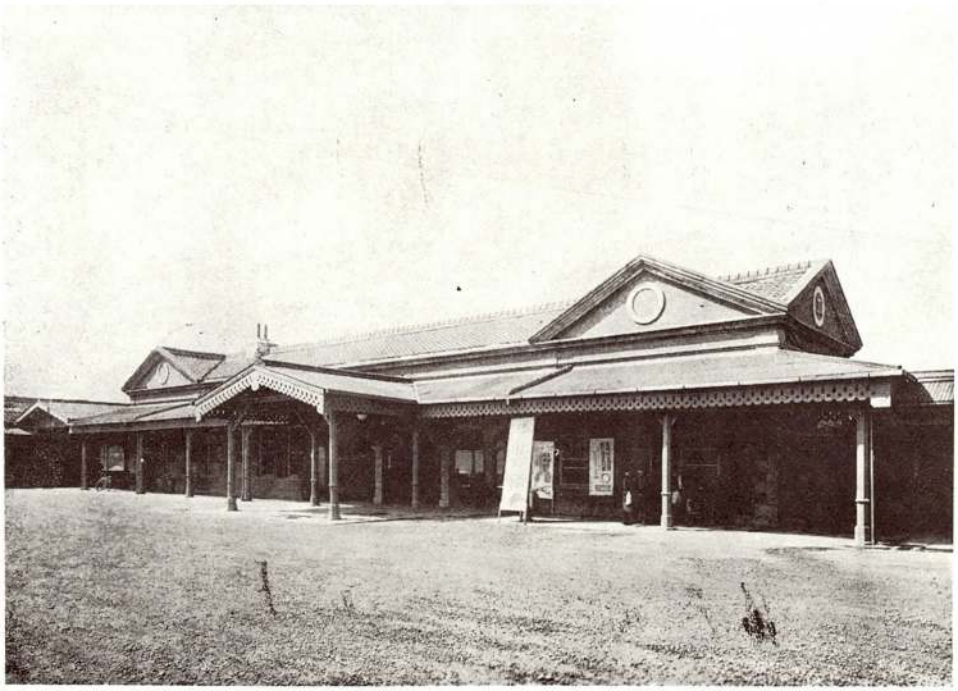
國有鐵道片町線
片町驛本屋外觀

（10月4日午後2時30分撮影）



國有鐵道東海道線甲子園口驛本屋外觀

（10月14日午後1時0分撮影）



國有鐵道關西線湊町驛本屋外觀

（10月5日午前9時30分撮影）



國有鐵道東海道線
京都驛本屋外觀

（10月15日午前11時40分撮影）



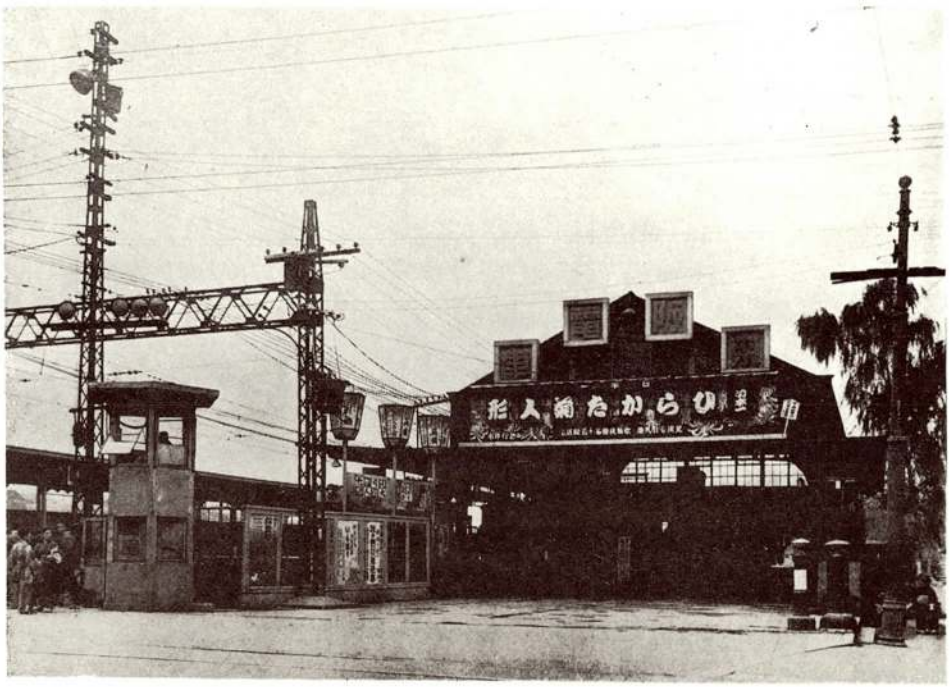
京阪電氣鐵道京阪
京都驛外觀

（10月15日午前11時0分撮影）



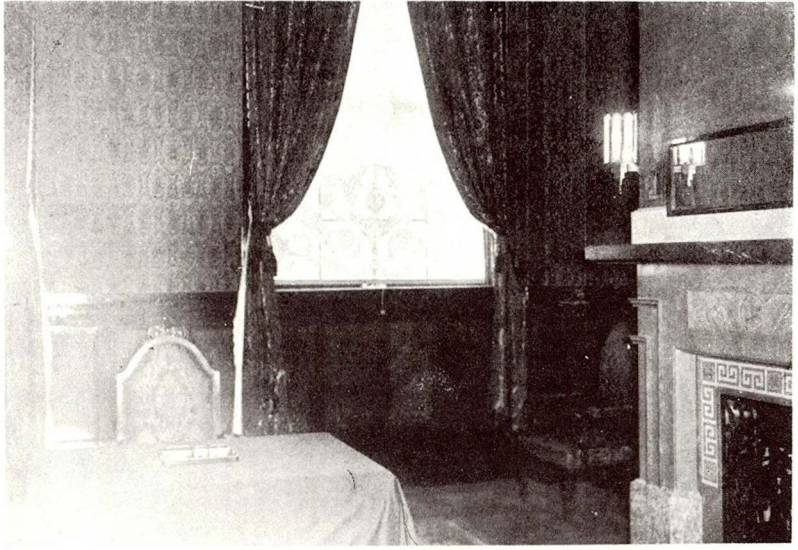
阪神電氣鐵道
神戸驛外觀

（10月14日午後1時30分撮影）

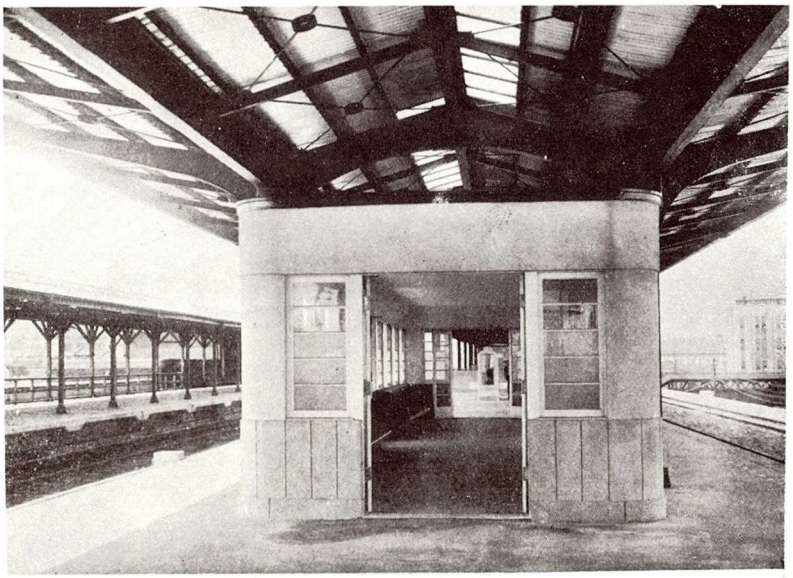


京阪電氣鐵道
四條驛外觀

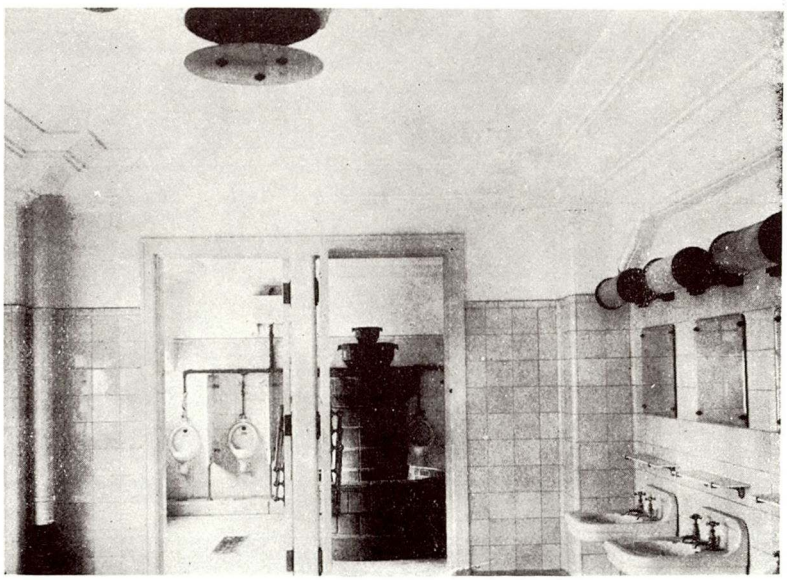
（10月15日午前11時20分撮影）



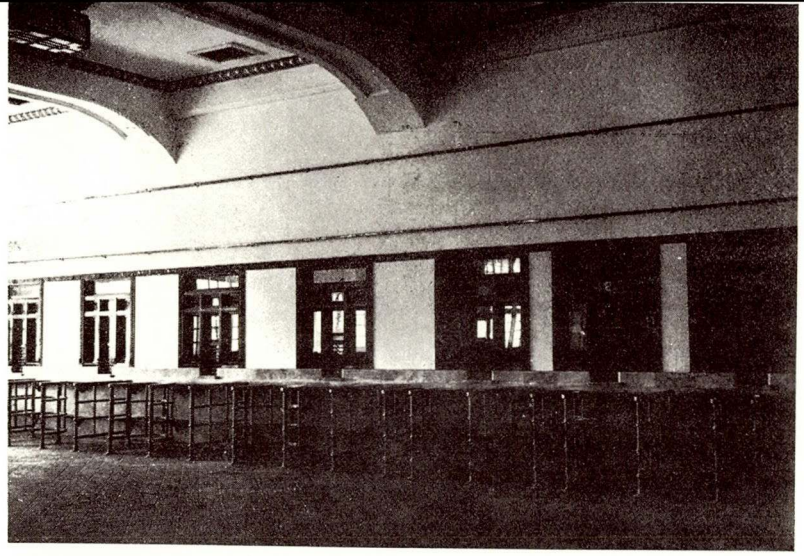
國有鐵道東海道線神戸
驛本屋貴賓室



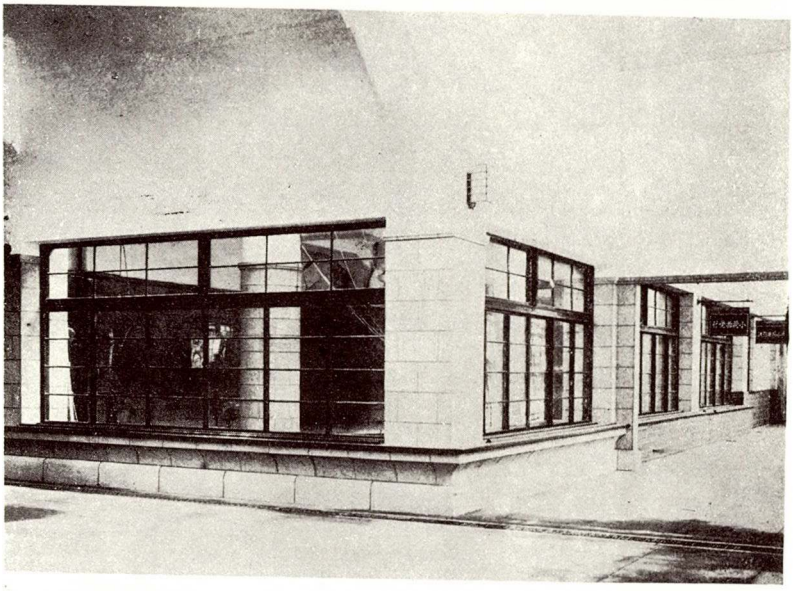
國有鐵道東海道線神戸
驛乘降塲待合室



國有鐵道東海道線神戸
驛本屋洗面所及び便所



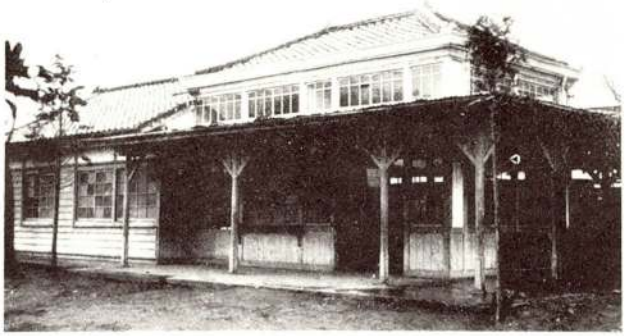
國有鐵道東海道線三ノ宮驛本屋廣間出札口



國有鐵道山陽線兵庫驛本屋手小荷物受渡場



阪神電氣鐵道神戸驛改札口



國有鐵道宇和島線吉野生驛本屋



國有鐵道參宮線山田驛本屋



國有鐵道櫻井線畝傍驛本屋



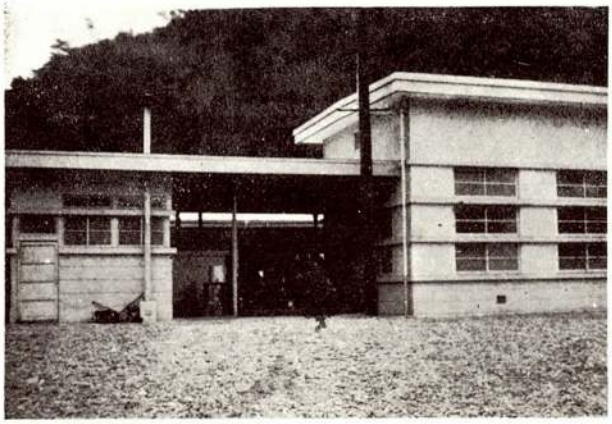
省營バス雲藝線三刀屋驛本屋及車庫



國有鐵道山陽線姫路驛本屋



國有鐵道高知線高知驛本屋



國有鐵道紀勢西線白濱驛本屋



白濱驛遠き



國有鐵道豫讃線高松驛本屋



高松驛遠き



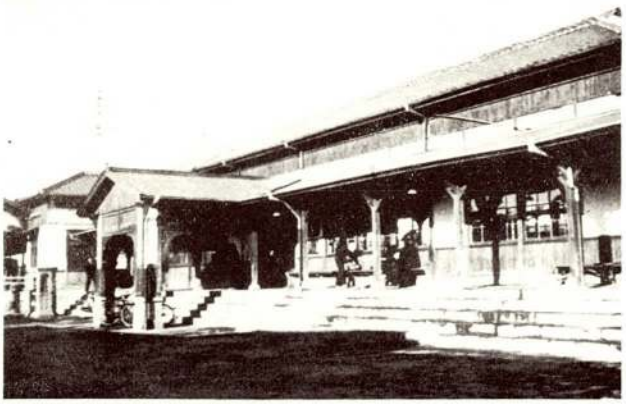
國有鐵道豫讃線松山驛本屋



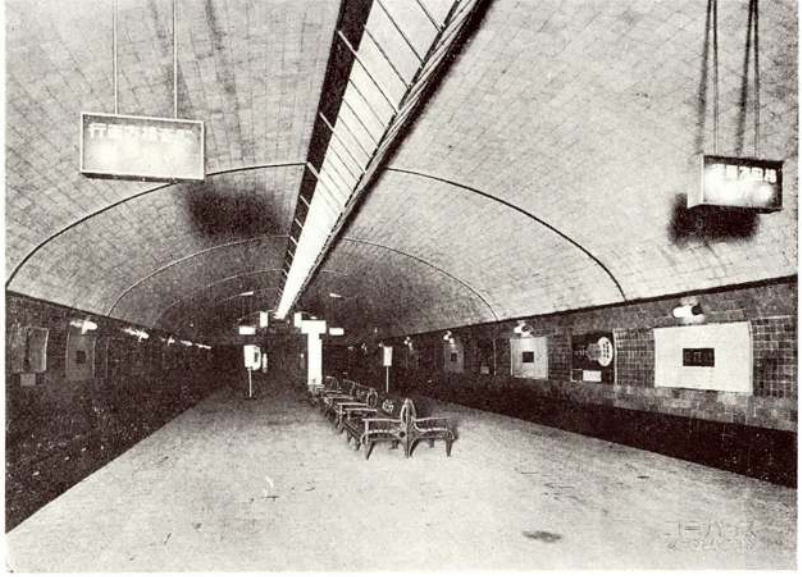
省營バス豫土線松山自動車所及び車庫



國有鐵道高德線屋島驛本屋



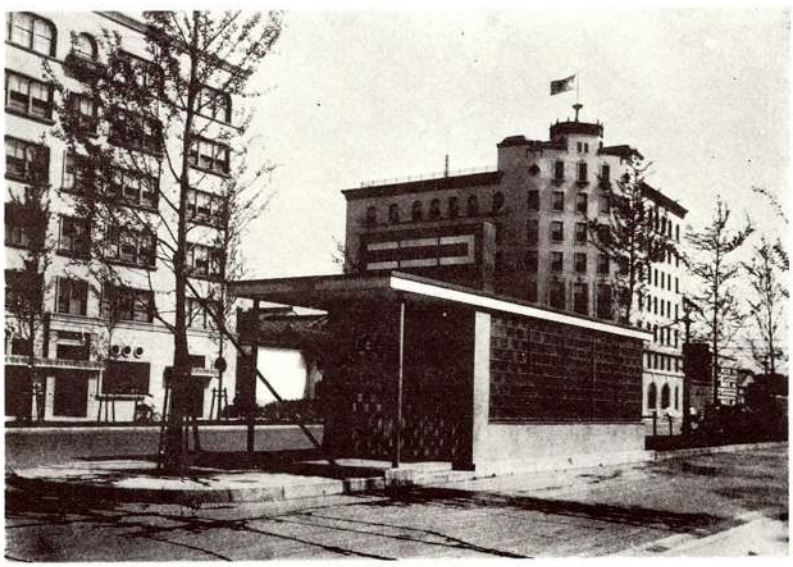
國有鐵道豫讃線丸龜驛本屋



大阪地下鐵・淀屋橋停
留場プラツトホーム



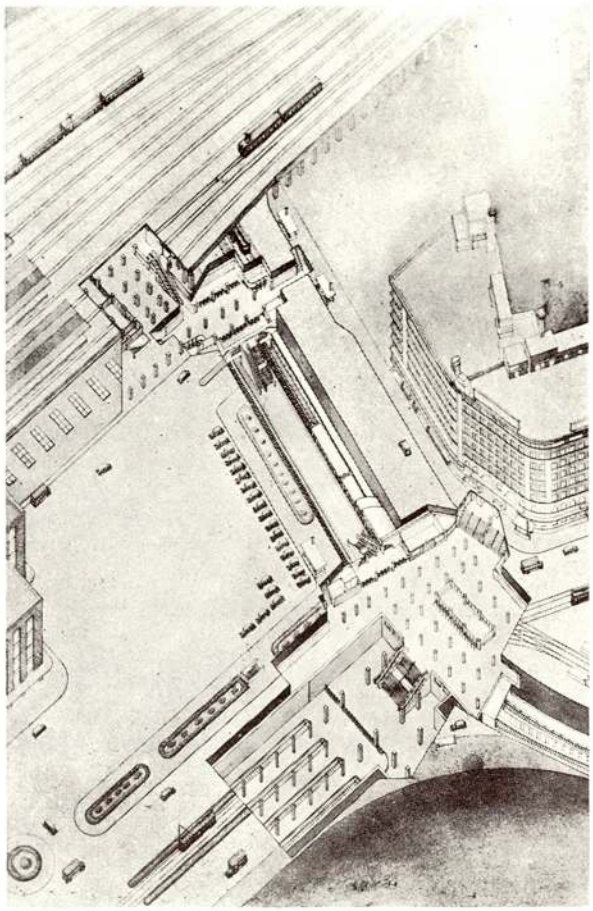
大阪地下鐵・心齋橋停
留場プラツトホーム



大阪地下鐵・本町停留
場出入口上屋



大阪淀屋橋停留場河岸出入口上屋



地下鐵梅田驛附近透視圖



ロンドン市のウツド·グリーン·
ステーション(地下鐵)



ロンドン市のマノア·ハウス·
ステーション(地下鐵)

大停車場の計畫と大阪驛

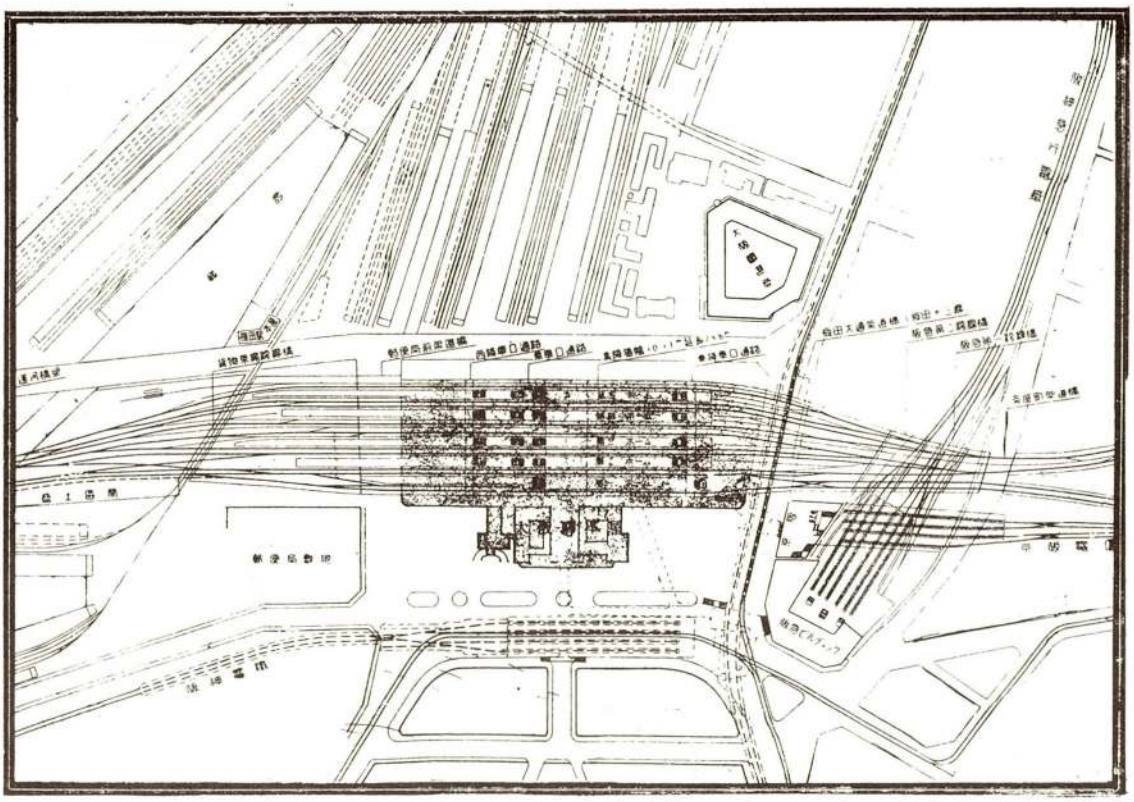
酒見佐市

（1）停車場の種類

停車場又は驛とは汽車電車の如き軌道上を走る交通機關が停車をして旅客の乘降貨物の積卸をなす場所を云ふのであつて、旅客及小荷物のみを扱ふ驛を旅客驛、荷物のみを扱ふ驛を貨物驛と稱してゐる。旅客驛には大驛中驛小驛と分類することがあるが是等には確然たる區別があるわけでない。即小驛とは田舍又は中間の簡單なる驛で旅客も貨物も共に扱ふものであつて、電車驛の如く乘降車人員多くとも其作業の簡單なる驛は矢張小驛に屬すべきものである。相當なる都市に在り乘降車人員も多く又は主要線の接續點になる驛を中驛と稱すべく之も主に旅客と貨物を兩方扱ふ場合が多い。此處では一部列車の始發終着をやるが爲に、從つて線路も小驛の如く上り下り線のみでなく列車の留置線とか引上線とか貨物側線など線路も複雜してゐる。例へば奈良岡山岐阜豊橋靜岡の如きものである。大驛は大都市に在り旅客の乘降數最も多くこの場合には旅客と貨物を同一の驛で扱ふ事は都市の中心地に非常に大なる用地を要するのと、線路が複雜になるが爲に貨物を分離して旅客專用驛とし別に適當なる所に貨物專用驛を設けてゐる場合が多い。東京大阪京都神戸横濱名古屋の如きものである、又米原の如く旅客の乘降少きも驛の作業の複雜なのは大停車場に屬すべきものである。

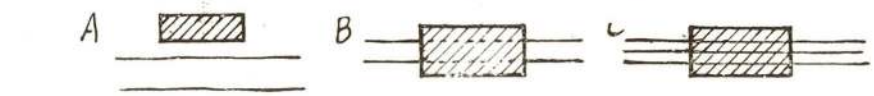
驛をその線路の位置により分けると地平式高架式地下式となすことが出來る。地平式とは線路が路面と同高又はそれに近くあるもの．高架式は線路が路面の上にあり街路と立體交叉したるもの、地下式は路面の下にあり街路と立體交叉せるものを謂ふのである。中小驛は地平式が多いが大驛は大都市にあるが爲都市交通の障害を避けんが爲に高架式又は地下式になり又なしつゝある。我國に於ては都市の地形上東京を始め大驛は殆んど高架式が多く採用されてゐるが．之は線路が主に海岸線に近く之と平行して走つて居る爲に都市の近くに於て大なる川に直角に交り地下式の採用が困難であつた爲であると思はれる。唯天王寺驛のみは地下式の珍らしき例であるが、電車驛では東京の御茶の水市ケ谷四谷目黒等を數へることが出來る。

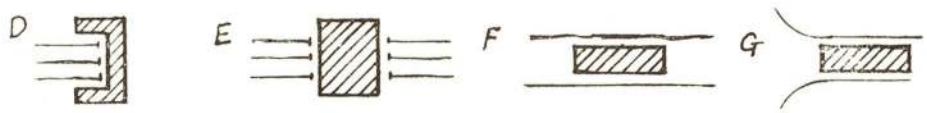
又之を線路の型式上より分類して通過驛、終端驛、接續驛と謂ふとがある。通過驛とは或線路に沿ふ驛、終端驛は或線の終端に位する驛で接續驛は線路の分岐又は接續する所に在る驛である。我國では國土が細長く都市が一列に位する爲に終端驛は少く通過驛接續驛



が多いけれども「アメリカ」の如く國土が廣く都會が散在し、又鐵道が多くの會社に分れて居る所に於ては大驛と云へば終端驛に限らると云ふ狀態である。

驛の位置に依つて次の七種の型を考へる事が出來る。(A)側面型 (B)線路上型 (C)線路下型 (D)頭端型 (E)雙頭型 (F)島型 、G, 楔型である。此の內我國に多く採用されてゐるのは主に A. C. D. で他は殆んど無いと云つてもよい位である。





(2) 大停車場の構成

停車場と云へば旅客が乘降する所であるから如何なる大なる驛も線路と「プラツトホーム」と出札. 改札と有れば事足りると考へらるゝも併し大停車場となればなるだけ內部構

成が複雑多岐に分れ大規模なる設備を要するのである。先づ「プラツトホーム」は特急急行等長列車が停車する爲少くも十五輛分即300米以上を要し巾も10米以上なり、その數も上り下りの外に電車のある場合は電車ホーム及び始發ホーム到着ホーム等のみで、神戸横濱の二本東京の四本大阪の五本の如く大驛と雖も簡單である。併し大驛に於ては列車の始發終着があるが先づ「プラツトホーム」は特急、急行等の長列車が停車する爲に少くも十五輛分即300米以上を巾も 10 米以上を要し其數は上り下りホーム外に電車ホーム始發ホーム到着ホーム等數個を要する、又手小荷物積込の爲に別に荷物ホーム數本を附屬せしめなければならない。

驛構内では線路が多岐に渉る爲に列車の運行も又頻繁且複雑である。之等の列車が安全に且迅速に移動し得る爲には完全なる保安設備を要する。之が爲に大驛に於てはその見通しのよく利く場所に高い信號扱所を建て此處にその扱を集中して所謂「ワンマンコントロール」をやつてゐる。

驛の本屋は大停車場に於ては前にも述べた様に是非貨物を分離して專ら旅客專用驛としなければならない。驛としては旅客に直接必要なるものは車寄、廣間、待合室、出札、窓口、改札口、集札口、手荷物引受引渡所等、驛としては驛長室、助役室、休養室等は大驛にも小驛にも必要欠ぐべからざる要素である。大驛に於て大驛にては之が規模大きく且その種類も多くなる。車寄は殺到する自動車の爲に廣い面積を要し待合室も一二等、婦人及三等の各待合室、特別待合室に區分し、出札の窓口にも二十乃至三十個を要するし切符保管も常に五百萬枚乃至千萬枚位に昇り貯藏する爲に可成の面積の切符庫を必要とする。手荷物は之を迅速に列車に積み込む爲に「トラクター」や「エレベーター」「コンベーヤー」等の機械設備を設け又客の交叉をせない様地下道等の運搬路を設けなければならない。大驛では五百人以上の人々が作業に從事するからその庶務掛室、集會室、又之等の從業員は主に一晝夜交代で夜間終列車より初列車迄の間約三時間は休養するが爲にその休憩室を置かなければならぬ。

小荷物の扱所は手荷物扱所とは全然分離して設けなければならない。小荷物は手車自轉車等にて來るもの多く一般旅客との混雜を來すからである。小荷物扱所には一般荷主より直接小荷物を引受ける他に市内の荷扱所で扱つた小荷物及中繼の小荷物を扱ふ。中繼と云ふのは例へば東北線より東海道線に行くものは上野驛で取卸し東京驛で東海道の列車に積み込むもので是等は總て「トラツク」を用ひてゐる。

逆に驛に到着した小荷物は之を運送店に引き渡し之が仕分けをして運送店が配達をする此の他東京大阪の如き新聞紙の發送の多い驛ではその扱所に特種な設置を要する。新聞紙は一刻を爭ふもので驛の列車に積み込む新聞はその十五分前迄輪轉機を運轉して之を十五分で疊んで荷造をして「トラツク」で驛迄運送し列車に積込むのであるから之が爲に廣い扱所と特種の「エレベーター」や「コンベーヤー」を造らなければならぬ。

尙始發列車の出る様な驛には車掌が乘込む爲に車掌所を置かなければならない。之も百人以上の車掌が常に晝夜共に出入するからその事務室詰所休憩所等は可成の面積を占める、其他之等の人々の浴場便所湯呑所等各所に設けなければならぬ事は勿論變電室や煖房室の要ることも他と變りはない。

又旅客の「サービス」上手荷物一時預り食堂や賣店、浴場理髮室、「ホテル」郵便局、諸種の案內所等も旅客に便利なる位置に設けなければならぬ事も當然な事である。

(3) 大停車場設計の原則

以上の如く大驛の機構は復雜多岐であつて是等を一つの建築物の中に纏めることは常に大に苦心を要する所である。特に鐵道に於ては安全、迅速快適を「モツトー」として居り驛內でも旅客は安全迅速快適に目的の列車に達せしめることを原則とすべきである。

迅速である爲には車掌から列車迄の歩くべき距離を短かくせなければならない。極度に短かくして狹くし客の混雜なを來す様な事は避けねばならない、客は驛に於ては切符を購入し手荷物を預け所定の列車迄時間を待ち合せて改札を受けて列車に乘る。故にその客の流れの順序に廣間出札手荷物、改札口を配置する様心掛けねばならない。

乘車客と降車客は常に反對の方向に流れるが爲に同一の場所を乘降に使用することはそこに旅客の流れの濁を生ずるから極力之を避けねばならない。即ち乘車口と降車口とを分離する事でその目的を達し得られる。至極簡單な様であるが之は分離すると勢ひ乘車口と降車口との連絡が斷たれ甚だ不便なものになる。之を分散するのに平面的に分けるのと立體的に分けるのとあるが平面的の場合には(1)乘車口と降車口を可成近く隣り合せるもの(2)中央を乘車口その兩翼を降車口とするもの(3)中央を乘車口その兩側又は片側に直角に降車口を置くもの等考へられる。(1)は京都神戶等(2)は大阪がその例であり(3)は主に地下式驛の場合に應用せらるゝもので我國ではその例は稀である。立體的の場合は乘降を上下に分離するもので主として乘車口を一階降車口を地階に配置する物で此の場合にも「プラツトホーム」から直に地下に導き降車客を强制的に乘車客と分離する場合と改札後地下に導き旅客の自由に任せて一部を分離するものとある。上野驛は後者の適例である。

以上の廣間待合出札、手荷物受場所の諸室は常に同一の平面にあることが必要であり是等に附隨して驛長室、手荷物一時預室、郵便局賣店等は矢張同一平面にある事を得策とする

小荷物は旅客の入口とは離れて之を設ける事が大驛に於ては大切な事である。尙之は本屋の手荷物引受所引渡所と地下道其他に依つて結びつけなければならない。驛の事務室や集會室などは高架又は本屋の二階以上に「レストラン」「ホテル」も入口を別にして地階又は二階以上に取る事は普通である。驛前の交通整理や市街電車社線電車地下鐵道などの聯結は緊密にせなければならない、最近自動車は激增して今後も益々增加することは明かな事である。この自動車の整理は各自の都市共頭を惱ましてゐる所であるが驛に於ても面倒なものである。我國に於ては自動車の駐車を許してゐる關係上廣なる駐車場を要する。自動車は多少廻り道になつて常に一定方向のみに限つてその混雜を緩和する方針を取るべきである。他の電車地下鐵道との聯絡は主に地下道を繫つたのであるが之もあまり四通八

達複雑にすると地下に於ては方向の觀念を誤りやすいので終に迷路になつてしまう憂がある故に之は單純にして簡明且便利なる樣計畫する事が肝要である。

孰れの都市に於ても停車場は都市の玄關であり自らその都市を代表すべきものである。門構へと云ふ如く驛構へと云ふ言葉があつてもよい筈である。驛はその都市を象徵する樣なものであることが望ましい。

（4）大阪驛の計畫

大阪驛は我國第一の商都大阪市の玄關である事は勿論大阪を中心とする關西の玄關であり我國に於て東京に次ぐ大驛である。東京の樣に東京新橋品川と分れる事なく大阪に於ては大阪驛一つなるが爲にその乘車人員も汽車のみにては東京驛上野驛を凌駕するものである。即大阪驛の一日の乘車人員を東京及上野等と比較する時は次の如くなる。

名稱	一日平均乘車人員（昭和八年度）	大阪	66.4 6人
東京	35.160人	上野	39.529人

是に依る時は東京に次ぎ第二位に位するも電車開通以來激增し今年の四月には一日平均 66.091 人となり東京驛のそれに近づいて來てゐる。東京驛は既に飽和の狀態にあるも大阪は電車運轉の延長により東京を凌駕することも近いことであらう。

大阪は貨物は梅田驛に操車は宮原に置いてゐる旅客專門驛である。型式は高架式通過驛で一部福知山線の終端驛城東線西成線の接續驛を兼ねてゐる。本屋は側面型及線路下型の併用した物である。「プラツトホーム」は巾 10 米長 260 米五本で汽車ホーム二本電車ホーム二本西成線城東線一本である。旅客驛の原則として乘降車口を分け中央を乘車口として宏大なる本屋を建てその中央を廣間その兩側に出札口 35 個と手荷物引受室待合室を置き高架下に大なる客溜所謂「コンコース」と改札口を設けて居る。降車口は東及西に配し中 2 階通路によつて集札口に導いてゐる。

降車口の附近には手荷物引渡や一時預所自動車の乘場を設ける。別に東の方阪急寄及北側に近距離列車の旅客の爲に別に乘降口を設け遠行列車の旅客を障害することを避けてゐる小荷物扱所新聞扱所は離れて西寄の高架下に配置してゐる。

高架下は建坪約 30.000平方米の廣大なるものなるが爲に前記「コンコース」乘降車口及小荷物扱所にて占むる殘りの部分に車掌所、變電所、電車庫分室、驛事務室、驛員詰所、倉庫等を充當に尙殘る部分は食堂貸店賣店等に充てる豫定である。本屋も二階以上に鐵道局の事務室を置き之を利用する事につとめてゐる。尙貴賓室は本屋の西寄に別棟にて建てることになつてゐる。而してその面積は建坪 4500平米高架下を加へて約 35.000 平米即約 10.000 に及ぶ物である。

驛前は都市計畫によつて民家が約 24 間後退する事になつてゐる爲完成の上は廣場は約 10.000 坪となる。此下には高速度地下鐵道が南北に貫き阪急電車が西より來り此處に終點が出來る筈で、之等を貫ねて驛と地下鐵及阪神電車を結び、兼ねて廣場を橫斷安全道とする地下道が南北に二本東西に一本驛と地下鐵を結ぶ地下道一本が計畫されてゐる。眞にその完成の曉は四通八達し所謂大阪驛前の交通地獄も一時に解消する事だらう。

驛前廣場に就いて

遠藤金之助

鐵道の驛の前には大きかれ小さかれ其驛前の交通と驛へ出入する人の量に隨つて廣場が必要である。驛は其市の交通の中心で道路が四方八方から茲に集中してゐるので勢ひ前面は交通の輻輳を來し、また驛の出入口附近に自動車の發着場、之に相對してタキシーの駐車場、バスの發着場を必要とし、其上路面電車や地下鐵と驛相互間の連絡も考へなければならぬのでよく整理されたる適當な大いさの廣場が必要である。無整理にして餘りに大きいと反つて交通地獄を現出した例は 12,3 年前の東京驛である。之は約 36.000 平米の廣さがあり世界中でも最大なものゝ一つであらうと思はれるが當時は歩道、車道の整理無く植込みも無かつたので交通が無秩序に陷り非常に困難したのであつたが研究の結果幾度か整理の方式を改められた後現在の狀態に落付いたのである。然し整理はされても矢張り廣過ぎて横切るのに困難を感する狀態である。京都驛前も未だあまり自動車が多くないから現在では左程困難は感ぜられないけれどもやがては屹度交通地獄を現出しさうな廣さである。

驛前の廣いのは都市美から言つて重要なことである。幸ひ我國の都市の驛に於ては大概相當な大いさの廣場があつて、驛の建築が其都市の代表的な建築の一として異彩を放つてゐるのと相俟つて此廣場は都市の交通の中心であると同時にまた美觀の中心を形成してゐるのである。此傾向はヨーロツパ大陸殊にドイツに於て優れてゐるやうに見える。廣場を全く公園風とし芝生や植込としたものさへよくあるのである。其の最も著しいものはライプチツヒの驛であらう。此驛は歐洲最大の驛の一つであるが其前面には宏大なる廣場がありこの廣場へは 11 の街路が注ぎ込み電車線は 9 方面から集つてゐる　此の廣場の前面に續いて芝生と植込の遊園地があり、爲めに驛前廣場の美觀から言へば申し分無しであるけれども之が爲め一般の建築物が直接廣場に顔を出して居らぬので、市の中央に在る驛としての町の活氣が失はれてゐるやうに思はれるのは遺憾である。此點我が東京驛のやうに廣場の周圍は高層建築で取卷かれて中央街路を遙かに宮城前廣場と相對してゐるのは甚だ効果的である。廣場周圍の高層建築も未だ未完成の所があり、今のところオフイスビルヂングのみであるけれども之がホテル有り百貨店有りと云つた具合に、町の活氣其ものを展開させたならば啻に旅行者にとつて便利であるばかりではなくまた活氣ある廣場の美觀上百パーセントの効果があるだらうと思ふ。

小都會の驛は驛前を遊園地風に扱ふ事も面白いと思ふ。殊に遊覽地、溫泉地、避暑地な



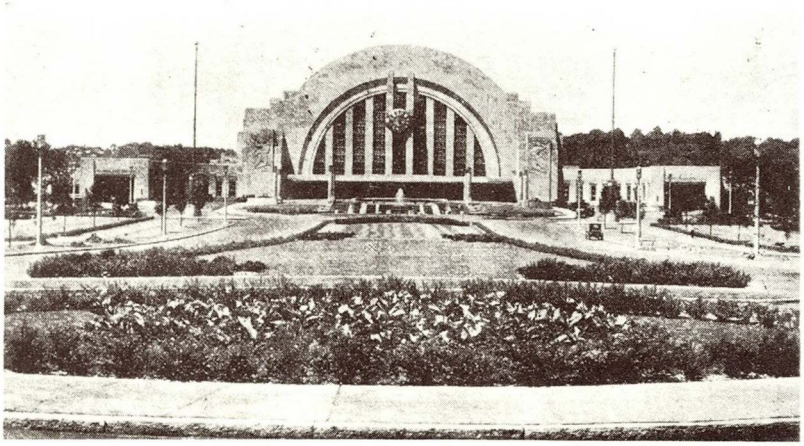
フイラデルフイア　ペンシルバニア驛　三方道路にして大きな廣場を有せず最新式驛の標本

どの驛前は驛を出て直ちに其土地の氣分を味はしむる意味に於て遊園地風にすることは甚だ効果的であらう之は我國に於ては其例に乏しいのであるが奈良　日光とか鎌倉と云つたやうな所は驛を品るや否や直ちに遊覽氣分に接せしむる意味に於て驛前計畫の樹て直しがありとすれば必ず考へなければならない事であると思ふ。

ドイツあたりでは此効果を狙つたものが可なり諸所に在る。例へば相當な市ではダルムシタツト驛とか田舍の町でオルデンブルグとが其著しいもので其他斯ふ云つた扱ひのものが隨分あるのである。アメリカで都市の中央の驛で公園風の廣場を持つてゐる唯一のものはワシントンユニオンで、



ミラノ　セントラル驛　紀念建造物的な建築に對し廣場も亦宏大。自動車は南側面大入口から入り正面より出る

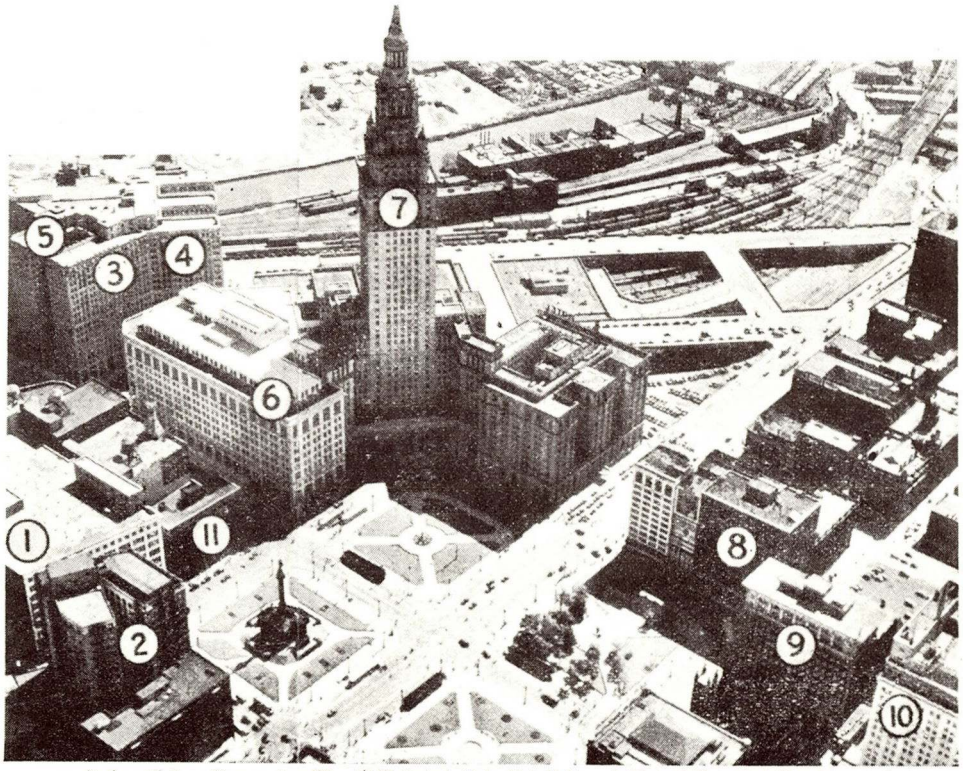


シンシナテー　ユニオン驛　市の端に在り、前面は芝生、噴水、植込ありて全く公園化す



ライプチツヒ驛　驛前は宏大なる廣場と公園がある

之は驛前の宏大な公園風な廣場から約800米隔つて議事堂に相對してゐるが、此邊一帶に公園風で恰も公園の中の驛と云ふやうな感じがあつてアメリカでは寧ろ異例に屬するのである。アメリカでは然し乍ら中都市に於て町端れの家屋稠密ならざる所に驛が新設



クリーブランドユニオン驛　廣場は大きけれども整然、自動車乘場及駐車場は驛の右背部にある

さるゝ場合が相當あつて斯ふ云ふ場合には思ふ存分驛前の公園化を行つてゐるのである。其例にしてシンシナテーユニオン驛或はリツチモンドユニオン驛など其好例である。

然し之は小都市の場合或は市の端れに建つ驛に限らるゝのであつて一般には市の中央に

ある驛廣場の公園化は交通の中心たること又市の活氣の中心たることと兩立しないから考へものである。

驛前の廣場は四方八方から茲に集中し來る交通機關と驛との連絡の爲めに使はるゝものであるが夫れは路面電車、自動車、乘合自動車の三つである。

路面電車は驛本屋前間近く走らせるのは歩行者及び自動車の邪魔になるので一般に驛本屋から自動車の發着場と駐車場とを隔て電車線が敷かれてあり、本屋への出入に多少遠くて不便はあつても致し方無しとしてゐる。そして歩道を東京驛のやうに驛の出入口から電車停留場近くまで突出せしめて其間の連絡を圖つてゐるのである。

アメリカの中都市の驛で電車線を驛本屋前面に接近させたもの或は本屋前面地下室にまで導いて此處に停留場を設けたものも二三あり又大驛でもワシントンユニオンのやうに電車線を本屋前歩道に沿ふて設けた例もあるけれども路面電車が今日のやうに勢力を失つてゐる時代に於ては之を餘りに重要視する必要は無い。自動車の邪魔をしないやうに本屋前から少し離す方が得策である。

次に乘合バスであるが近來我國では大都市ばかりではなく都市附近の驛、遊覽地、溫泉地、等至る所の驛に於て各方面行のバスが集り、又驛相互間の連絡の爲めのバスもあり、近來非常な勢で驛前廣場を占領するやうになつてきたのであるが其大さから云つても運轉の自由さから云つても電車と乘用自動車との中間をゆくものであるが電車が既に過去のものであり乘用自動車を未だ我國ではアメリカの如く大衆化しない今日では此のバスが急激に發達したのも無理のないことで、之れが爲めに廣場の擴張を餘儀なくせられたものが2,3に留まらぬのである。

此バスの扱ひかたも近來アメリカ、イギリスあたりではバスだけの停車場としてバスターミナルと云ふものが出來てゐるが斯様なものは無論屋內に乘降場があるけれども、鐵道驛前のバスの連絡としては一般都市に於ては矢張り電車並みに扱ふほか仕方が無いやうに考へられる。即ち本屋の出入口附近に餘り接近せしめず東京驛に於ける如く本屋とは離れた廣場の一角に駐車場兼乘降場を設けるほかないのである。東京驛では乘車口と丸ビルとの中間に在るバスの駐車場は東京市營自動車 11 系統のもの 200 臺が集散し約 2 分間隔に運轉されてゐる現在一般の驛ではバスが今日のやうに激增する以前に出來たものが多いのでバスとの連絡に就いて根本的に考へて計畫されたものは無いけれども理想的にバス連絡を考慮して驛を建てるとしたならば驛の側面に一つの廣場を設け此所をバス專用の廣場とし驛の出入口を此方面にも開いてゐるならば理想的ではないかと思ふ。アメリカで近來出來た驛でバスを本屋前地下室に導いて乘降場を設けた例もあるけれども一般には東京驛でやつてゐるやうに扱つてゐるだけである。

數多のバスの占めるだけの大いさの地下室若くは連絡上家を建てるといふことは甚だし

く大袈裟になつて夫程までの必要もないであらう。

然し乍ら我國の驛で交通の重要な役割をなしてゐるバスに對してもう少し根本的に本屋への出入に對しバスの扱方について考へてみる必要があるやうに思はれる。

中都市以下の驛で驛前交通が餘り激しくない所でタキシーの扱の少い所で出入の旅客の大部分が此のバスを利用するやうな所ではバスの爲めに本屋前面に於て連絡の上家を設け此處でバスの乘降をするのが理想的である。例へば小田原驛の箱根行バス、湯川驛の伊香保其他溫泉行バス等此處で降りる人の大部分はバスを利用する人であるから斯様な所で乘降の爲めに本屋の前面若くは側面に上家を設けてゐるのは當を得た扱方である。

我國ではバスがこれから將來益々殖へて行くと思はれるからバス乘降場の位置を驛前廣場の交通に對して猶よく研究するの餘地があらうと考へられる。

次に都市の驛に於て最も問題になるのは乘用自動車の扱である。今現在ある驛の大多數は其開設當時は自動車の扱を考慮しての廣場ではなく驛前には廣場あるべしといふ概念の下に廣場を設けたものと推察されるのであるが今日自動車が殖えて此廣場は有効に効力を發揮してゐるのである。

自動車の到著、出發は一般に驛出入口前面に於て扱つてゐるのが普通である。アメリカでは驛の側面の自動車の乘車專用の廣場を設けた所もあるけれども一般の出口のほかに自動車乘車の爲めの出口を設けるといふことは旅客の意に無理を生じて有効ではないやうである。必一般の出入口附近で自動車も扱ふべきである。そして出口即ち自動車乘場附近に廣場の交通を妨げない部分に駐車場を設けることが必要である。

東京驛本年8月9日の乘車口諸車乘入調の統計をみると一日の臺數は

乘用自動車	6,172	自轉車	1,234
トラック	166	人力車	13
オートバイ	98	合計	7,698
荷車	15		

といふ大きい數字を示してゐる。

東京驛前の駐車場に駐車するタクシー臺數は普通 70 臺程で之の乘用回數は一日平均 1500 回最大 2500 回に達してゐる。自家用自動車の駐車は東京驛では乘車口の前面廣場を當ててゐるが大都市になると之も相當な問題となつてゐるやうである。

以上のやうに廣場の必要は要するに電車、バス、自動車の乘降、駐車の爲めと云ふことが出來るのであるが其の乘降だけの爲めならばさして場所も要らない。主として駐車の爲めに廣い場所が要るのである。然らば斯等を地下に入れる工夫は無いかといふ事になるが電車とバスとは其大いさと運轉の不自由なる關係上地下に入れることは困難である。バスは運轉時分をコントロールして驛前に一時に多數駐車せしめないやうにすることも可能であらう。自動車だけはどうしても駐車場が無くてはならない。

自動車の發著場を驛の地下に設け、道路から坂路で降つてゐるもので最もよく工夫を凝らされてゐるのはアメリカのニューヨークペンシルバニア驛、シカゴユニオン驛であつて斯等は市の中央に在り、全く驛前廣場といふものが無く、道路から坂路で降り込み、待合室又は驛廣間の側面に接してゐるところに發著場が設けられてゐる。前者は駐車場が無い爲めに此の地下坂路は恰も道路と等しく始終流しタクシーが列を爲して坂路を昇降してゐる狀態で、之が歩道と交叉する所は非常に危險で困つてゐるやうであるが之より後れて出來たシカゴユニオンの方は地下に駐車場があつて此缺陷を救つてゐる。

またもう一つのニューヨークの大驛グランドセントラルは2階に當る高さに本屋周圍に道路があり1階と2階とで自動車の乘降を爲し、之も廣場といふものが少しも無く市中の一ビルデングに異らず四周は餘り幅廣からぬ道路がまわつてゐるだけである。此外ニューヨーク市中及びシカゴ市中の五つ六つの中驛は孰れも全く廣場といふものを缺いてゐて、我々が大きな廣場のある驛のみを見て驛に廣場は附き物の如く考へてゐる目からみると甚だ奇異に感ぜらるゝのである。けれどもアメリカの大都市のやうにタキシーが始終圓滑に動いてゐる場合はこれで不便は感ぜられないのである。

斯様な廣場の無い驛では不便どころか驛に出入するのは全くビルデング若くはデパートに出入するの感じに等しく甚だ氣安く思はれて驛の廣場の立派さなどといふものが恰も昔の遺物の如く思はれてならないのである。

であるから大都市の中に驛を設けるならば自動車の發著場と駐車場さへ地下に設けるだけの建築費さへ許されるならば廣場の無いに越したことはないのである。

例へば東京驛から出て直ちに銀座通位の道路を一つへだてて直ちに丸ビルなりデパートなりへ飛び込めるならば想像するだけでも愉快である。

公園風の廣場は交通の中心たる驛前に求むべきではない。寧ろ交通の中心をはづれた他の所に求むべきではないか。理想としては自動車の扱を全く地下に入れて驛前廣場を無くすることである。然し乍ら之には相當大きな建築費を伴ふことであるから我國では仲々急に實現しさうもない。

上野驛前廣場は地形の關係もあるけれども自動車の乘降場を本屋正面上下に重ねたのは驛の出入には大いに便利であるけれども廣場を上下二段に2分するといふことは驛と其向側との緣を切ることゝなり廣場は淋れる結果となつて廣場の繁華といふことから云へば有難くないことである。

東京驛前の交通が約 12 年位前から問題になつてからといふものは地下道が驛出入口と其對岸との間に幾度か計畫され、廣場橫斷の人を此處を通すことによつて幾分でも交通禍を救はふといふのであるが、之が地下街でもあれば相當通行人もあるであらうけれども唯の地下道だけとすればどれだけの人が階段を上り下りして地下道を使つてくれるかは、全く疑問と言はざるを得ない。驛前の交通禍を救ふ上に於ても廣場が無く街路丈けならば交通の整理といふものが甚だ簡單になるのである。

歐米に於ける停車場本屋の現況

永田悫郎

歐米主として米國及び獨逸の停車場本屋の狀況を述ぶるに先ち米國及び歐洲に於ける交通發達の歷史を考ふるに甚しく相異の點があると思はれる。米國は建國以來未だ日淺く歐洲の諸國に比し歷史の若い國であるが非常に天然の富源に惠まれて居る事は歐洲諸國の比でないが此の富源は廣大なる面積を有する米國の全土に及んで居るのでなく日本に近い西部沿岸地方、東部五大湖の附近及び東部海岸地方にのみ限られ兩地方中間の大部分は砂漠又は此れに類する不毛の地が多いのである。建國直後に於ては、此の遠隔の兩地方の交通は宗教の力により主として宣教師の指導によつて作られた道路を乘馬に依り隊商をなして往復して居つたが、後世鐵道の敷設さるの以前迄は馬車を使用して居つた事は周知の事實である。當時に於て斯樣な遠距離の砂漠の中の旅行は決して容易な事でなかつたであろう歐洲に於ては何れの國も相當に古い歷史を有し、加之此等の國々の面積は何れも比較的小であるので其の交通距離も米國の例に比し又極めて小であり數日間を人跡稀なる砂漠中を旅行するなどと云ふ事は歐洲では見られない所である。

猶又旅行者も概して其の素質を異にし歐洲に於ける旅行者の中には或程度迄觀光氣分があつた事であろう。從つて米國に於ては鐵道を敷設するに當つても可及的最長區間に此れを敷設し最短時間に之れを旅行し得る事に最善を盡し居るに對し歐洲に於ては此等のみにては滿足し難く其の附帶設備をも完備せしむる樣努めて居つたのである。米國では良い鐵道線路を可及的長距離に及んで敷設しスピートの大なる又數日の汽車旅行を愉快に爲し得る樣な列車を運轉する事にのみ努力し居るのに對し歐洲に於ては更に停車場本屋の如き建築及び其他の附帶設備迄完備することを努めて居つた樣である。鐵道の使命は旅客貨物の輸送にあるのであるから此の目的に直接關係のない停車場本屋の如きものが米國に於て最近迄重大視されなかつた事は理由のない事ではない。Los Angeles や New York の市中を電車線路と同一平面に敷設された線路を步行者や自動車の輻輳する中を貨物列車が鐘を鳴らしながら走つて居る樣は實に意外な感を起させるのである。

米國に於ける大都市の停車場本屋にして見るべきものは何れも最近約20年間の建築に依るものである。紐育市のペンシルバニア、ステーション (Pennsylvania) は大正 10 年 (西曆 1921 年)。グランドセントラル、ステーション (Grand central) は大正 5 年(1916 年)。クリーブランド (Cleaveland) のニユオン、ターミナル、ステーション (Union Terminal) は昭和 5 年 (1930 年)。シンシナチー (Cincinnati) のユニオン、ターミナル

ステーツョン（Union Terminal）は昭和8年（1933年）の完成である。機關車並に客貨車の如きものゝ組合修繕工場の如き主なる大工場は何れも大正７８年以後即世界大戰による好況時代に建築されたものが多い。然るに歐洲に於ては主要なる大停車場本屋の多くは何れも世界大戰以前の建築に係るものにして、最近に於て建築されしものが極めて少いのである。然れども歐洲に於ては此の種の建築物に對しては既に鐵道創始の頃より相當の注意が拂はれて居り停車場本屋の建築に對して既に優越者なるの感があつた。特に獨逸の鐵道は我が國に於けるが如く國有にして獨逸鐵道者は各建物の大さ各室の大さ配置等を統一、規格化し時代の趨勢要求に相應しきものとして居つた。伊太利、塊太利、亦同樣である。佛國の鐵道は私設三大會社の經營によるものであるが、將來國有となるべき約束の下に經營さるゝもので國有鐵道と大差がない。從つて歐洲各地の停車場本屋は何れも相關聯した統一性を見出し得るのである。米國の鐵道に於ては約16の大會社により經營さるゝもので此等の會社によつて建築さるゝ停車場本屋の如き全然統一なく此の點に於ては見るべきものがない。世界大戰前後以降に於て現出したる大停車場本屋は此等の多數の會社が各自適當と考ふる一般建築家に依頼し建築されたものである。猶又ニユオンターミナル會社（Union Terminal Company）なるものがクリーブランド、（Cleavland）ワシントン（Washington）シシナチー（Cincinnati）等に設立されユニオンターミナル、ステーション、を建築し此處には數會社の鐵道線路を導き其の列車の發着回數旅客數貨物量等に應じて各鐵道會社より料金を取つて居るものがあるが斯る會社が停車場本屋を造る時も前者同樣に一般建築家に依頼し建築されて居る。從つて歐洲に於て見るが如き統一したる點を見出し得ないのであるが、何れも市內の相當に地價の高き所に建築さるゝ關係上、狹隘なる敷地を巧に利用し、歐洲に於ける既設停車場本屋の長所を採つて建築さるゝものが多いのである。

停車場本屋は其の前面廣場と共に其の計畫は其の都市の都市計畫と最も密接なる關係を有し大都市に於けるもの程其の關係する處が大である。大停車場の建築は實に其の都市の性狀を探究し現在及び將來に於ける主要幹線道路の位置、都市の交通機關の狀況を究め其の圓滑なる交通計畫と相關聯して計畫しなければならぬ。

又大都市の中央に建築さるゝ停車場本屋は其の必要なる各部分各室を單に平面的に配置する事は其の敷地を經濟的に使用する上より考ふるも、亦各部分相互事務の管掌を簡單に且又密接ならしなる上より考ふるも不利なる點が多い。從つて官廳並に會社が高層建築を造り立體的、集團的に各部所を一ケ所に集め其の事務の能率の向進を謀るが如く停車場本屋に於ても此れを立體的に考慮し其の計畫に從事する事は歐米殊に米國に於ける建築家の努力の焦點である感がある。次に獨逸並に米國に於ける實例を揭げて見やう。（歐米に於ける各鐵道は**スペイン、ポルトガル**を除き何れも右側通行である）

獨逸に於ける停車場本屋の形狀並に線路との關係は大體次ぎの５種である。

第1種　停車場本屋が線路に平行して其の一方にあるもの

第2種　二つの線路群の中間にあるもの

第3種　線路が地盤面より低所にあるとき建物が此の線路上に橋梁を設け其の上部に配置されたるのもの

第4種　線路が高架線なるとき停車場本屋が此の線路下に設けられたるもの

第5種　終端驛として用ゐられ停車場本屋が線路の末端にあるもの

設計上特に注意されて居る事項は 1. 停車場本屋の正面廣間に入つた旅客は直に出札所手荷物扱所、待合室、便所の如きものゝ位置を知り得ること 2. 出札所、手荷物扱所、驛員詰所の如きは右側に待合室、左側に配置すること 3. 乘車客及び降車客が**ホーム**に到るには線路を横斷せず地下道又は跨線橋に依ること、通路には段數の少き階段を避けること、4. 旅客通路と貨物通路の平面交叉を避くること 5. 改集札口の位置を考慮し使用人員の數を少くすること等である。

第1種　停車場本屋の床面と線路面との關係は同一平面なるとき、線路が高架線なるとき、及び線路が本屋床面より遙かに低きときとがある。本屋よりホームに達するには第1の場合に於ては旅客、荷物共地下道に依るのであるが地下道の床面より天井迄の高さは 2.3 米乃至 2.5 米と定められて居る旅客は本屋より階段にて地下道に下り再び階段でホームに達するが荷物が昇降機による事は我が國の例と全く同樣である。

第3の場合に於ては本屋床面と同一水平床面を有する跨線橋を設け階段と昇降機により旅客及び荷物をホームに至らしむ。

乘車客と降車客との通路を分つことは混雜を防ぐ事が出來る。第7圖は此の目的の爲めの配置されたものであるホームより降車客用地下道を經て本屋出口に達する距離を短からしめ此の通路は降車客にのみ使用せしむる目的であつたが、實際上には然らず乘車口を利用する人もあるので此の目的は達せられない。猶又此の配置にては手小荷取扱所は乘車客用の改札口と降車客用の集札口との中間にある爲め、歐洲に於て行はれつゝある特急小荷物及び郵便物は直接外部より受付ける事が出來ない。以上の如き理由の爲めに今日に於ては此のプランが用ゐられない。

第6圖はハンノーバー驛（Empfangsgebäude Hannover）の最初のプランである旅客用地下道の數多く從つて改集札口を3ケ所も必要とし使用上不便不經濟の點が多いので今日では斯る實例を見ない。今日に於て適用されて居るものは第8圖及第9圖に示すものである。敷地及び前面廣場の形狀に應じ其の何れかゝ適用されて居る。旅客用地下道の巾を大にし1ケ所として居り手小荷物扱所は右端に配置されたので直接外部からの連絡もよいと云ふことである。

第8圖又は第9圖の何れを適用するとしても線路より 6.00 米後退せしめて居る 6.00 米と云ふ數字は汽車の振動を建物に直接及ぼさない爲めにも本屋の一部が線路方

面から光線を採るにも最も經濟的な距離だと云ふことである。

乘車客は中央廣間より右側にある出札口にて切符を買ひ、手荷物扱所にて手荷物を渡して後改札口を經てホームへ直接出るか或は待合室に入るのである。旅客が右側より左方にある待合室や便所へ行くとき到着して集札口を通つて來る降車客の流れと廣間の中央で交叉するのであるが集札口より來る降車客の流れは、既にこの口を出るや分散するので、此の交叉は忍び得るものであり又降車客が集札口を出て手荷物渡所へ行くとき其の一部は乘車客と交叉する事があるが、普通の場合に於て彼地では乘車客は群を爲して改札口へ行かすから此の心配は無用だと云ふ事である。特に注意すべき事は小荷物の出入口は必ず手小荷物扱所の前面の通路に限り使用し此の附近に乘用自動車の停滯する事を嚴禁して居る。

第2種　此の形式のものには標準型がない。第1種に準據して計畫されて居る。

第3種　及び第4種、多くの場合市街地の停車場本屋に用ゐられる形式である。第3種の室の配置は第1種に準據するがハンブルク停車場（Hamburg Bahnhof）第16圖、第17圖が其の標準型である。乘車側には廣間の外に切符賣場、手小荷物扱所、降車側には廣間の外に手荷物一時預所及び手小荷物渡所がある。改集札口の位置は乘換の場合に便なる樣に配置されて居る。

第4種は高架線下に設けられて居る。降車客は可及的短い通路で、外へ出られる樣にして居る。第18圖第19圖に示すベルリン、フリードリツヒ街停車場は、其の一例である。

第5種此の型によるものは線路の終端に配置さるゝ爲めに列車の運轉、操作上より考ふれば不便なれども都市繁華の中心地近くに設くる事が出來るので都市としては望ましき形式である。線路面は1階床面と同一なることもあり或は高架式なる事或は地下なる事等あれども獨逸に於ては地下なる例がない。地盤面より高い場合が多い樣である。第20圖は其の標準型を示す。主要入口は1階の右側大なる奥行を有する廣間の正面にある。此の廣間の片側又は兩側に出札口がある。主要出口は左端にあつて2階の集札口より建物外に簡單に出る事が出來る。以上出入口の中間に手小荷物扱所がある。入口の廣間に近い處に手荷物受付所があり手荷物渡所及一時預り場は出口に近い處にある、手小荷物は直に後方線路下に運搬され昇降機でホームに出るのである。旅客正面入口を入り出札口にて切符を買ひ手荷物扱所にて荷物を托し正面階段に上れば正面は改札口である。此の改札口の正面即本屋前側の2階の部分は待合室である。伊太利ミラノの驛、及び東京の上野驛は此の型を髣髴たらしめるのである。

米國に於ける最近の大停車場本屋は前記の通り必要なる各部分を立體的に配置するの外混雜の原因の一となる本屋の步行旅客の出入口、自動車による旅客の出入口の小荷物運搬自動車出入口を夫々分離して配置する事に努めて居る。

グランドセントラル・ステーション (Grand Central Station)

紐育市の中央最も繁華雜沓の場所にありニユーヨークセントラル鐵道會社に依つて建築せられたるもの此の會社經營の鐵道線路の外に他の二三會社の鐵道を此に導いて居る。各線路は紐育の中心地迄地下線にて來り此の停車場本屋下にて2層のループを描いて居る。上方の線路は急行列車用、下方の線路は郊外列車用のものである。旅客は下方線路面にあるコンコースより直に傾斜道で市内の地下鐵道を用ゐる事が出來る。此の2層の線路のある上方の床には手小荷物室あり、此の所に來る手小荷物は此の兩側の口より集散する。上方線路の床と略床面を同じうする廣間あり、歩行旅客は此の正面の出入口即前面の橋梁下及び下方地下鐵道口より出入する自動車による旅客は此の廣間兩側の出入口より出入す出札口は此の廣間の周圍に散在して居る。(第21圖乃至第24圖參照)

ペンシルバニア・ステーション (Pennsylvania)

此の建物は又前者と同じく紐育の中央にあり、ハドソン河(Hudson)の水中地下をTubeにて越えて來たペンシルバニア鐵道の終端驛である。ペンシルバニア鐵道會社によつて建築されたものであるが他の二會社經營の鐵道も此處を終端驛として居る。鐵道線路は第2地階 Ⓒ にあり、主要廣間及び手小荷物扱所は第1地階 Ⓑ にあるが主要廣間に集る歩行旅客は三方の道路より階段を下つて此處に集り地下鐵道を利用して來つたものは前面及び背面にある圖示の通路によつて集る。自動車を利用するものは兩側の自動車專用通路により傾斜面を下つて廣間の兩側即兩側道路より來る旅客の爲めに設けられた階段下の入口より入り來るのである。此の廣間の周圍には切符賣場待合室、手荷物扱所がある。前面第1地階 Ⓑ にある小荷物室の荷物は建物正面兩端の傾斜面を利用して入つて來たトラツクに依つて集散されるのである。(第25圖乃至第27圖參照)

クリーブランド・ニユオン・ターミナル・ステーション (Cleaveland Union Terminal)

クリーブランド市の中央繁華なる地に建築されて居る。クリーブランド・ユニオン・ターミナル會社によつて建築されたもので鐵道會社の線路による旅客貨物を收容するものである歩行旅客は前面入口より傾斜道により第1地階に相當する廣間に來るのであるが自動車による旅客は左方の道路より、傾斜道により廣間の左側に入り來り此處の入口より廣間に入るのである小荷物は右側の道路より傾斜道で地下小荷物室に至り荷物を集散する鐵道線路は第　地階に相當する面を横走するので乘車客は中央廣間より階段で此のホームに下るのである。(第28圖乃至第30圖參照)

シンシナチー・ユニオン・ターミナル・ステーション (Cincinnati Union Terminal)

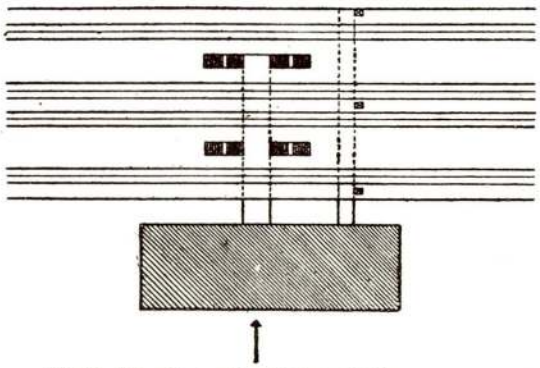
シンシナチーの中心地に近くユニオンターミナル會社によつて建築されたもので7會社の鐵道を收容して居る。オハイオ河 (OhioRiver) 及びミルクリーク河 (Mill Creek River) の流域に近く洪水の虞ある場所なるを以て線路面は最高洪水面を考慮し 12 呎乃至 16 呎の地盛を爲した上に敷設し建物主要階の床面を線路上 20 呎の位置に定めて居る。停車場

本屋として必要なる各室各部分は何れも此の階に設けられて居るが此の下階は自動車道並に小荷物扱所となつて居る。即旅客用自動車、バス、及び小荷物運搬車は混雜を避くる目的で前記主要階の下方の傾斜道にて入らしめ此の部分に來た旅客は階段又は昇降機で上部主要階に運ばれ、小荷物は此の後方にある小荷物室に運搬され更に線路に直交し其の下部に設けられ此の部分に及んで居る地下道でホームに運搬される。第31圖は此の本屋の位置、第32圖は其の主要階の平面を第33圖は其の正面を示すものである。

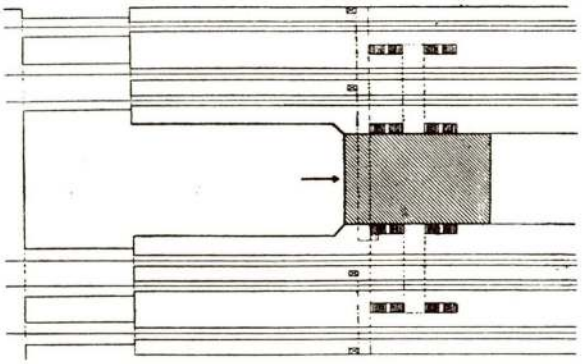
ミラノ（伊太利）ステーションMailand Bahnhof)

伊太利政府により 1930 年に建築されたもので歐洲に於ける最近に於ける唯一の大停車場である。獨逸の第5種型に酷似した形式によるもので線路は高架式である。正面及び第2階廣間の兩端は主として旅客の通路で正面玄關の兩側は手小荷物及び自動車にて來た旅客の出入口である。（第34圖乃至第38圖參照）

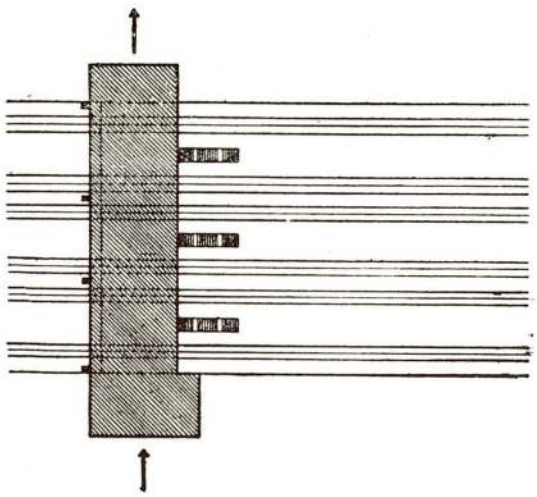
以上は歐米に於ける停車場本屋の概況であるが、最近に於ける停車場本屋は興味ある計畫が澤山に行はれて居る樣であるが費用の點で實現されないものが多い。上記の如き大規模の本屋は此れを直に我が國に適用する事は費用の點で不可能であらうと考へられるのである。



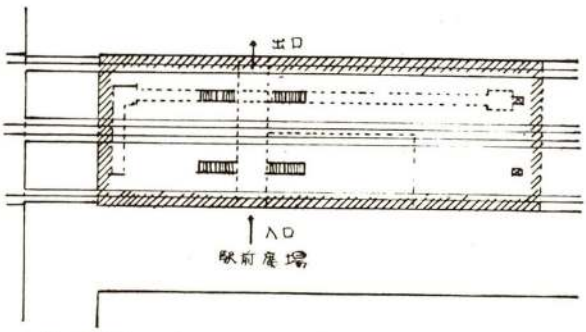
第 1 圖 （本文「第1種」型參照）



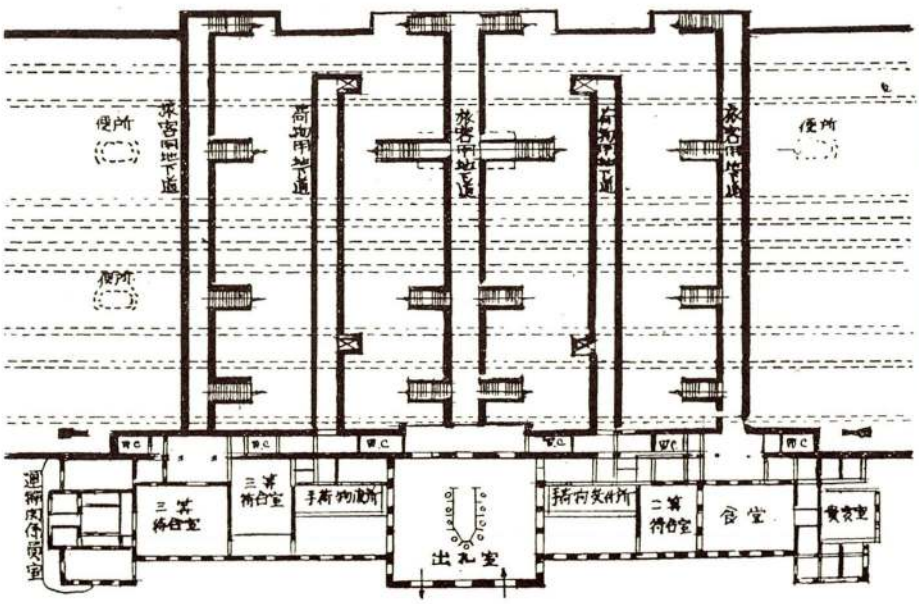
第 2 圖 （同「第2種」型參照）



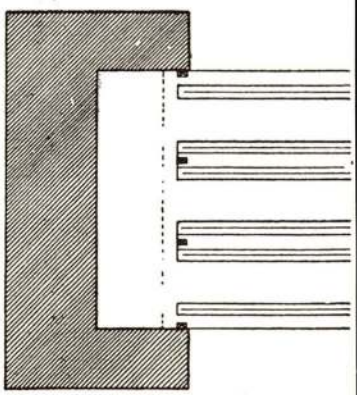
第 3 圖 （同「第3種」型參照）



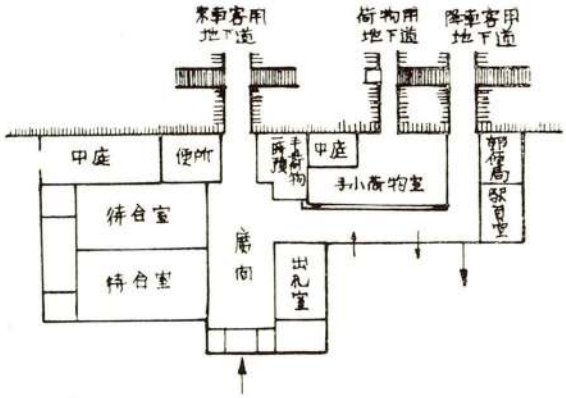
第 4 圖 （同「第4種」型參照）



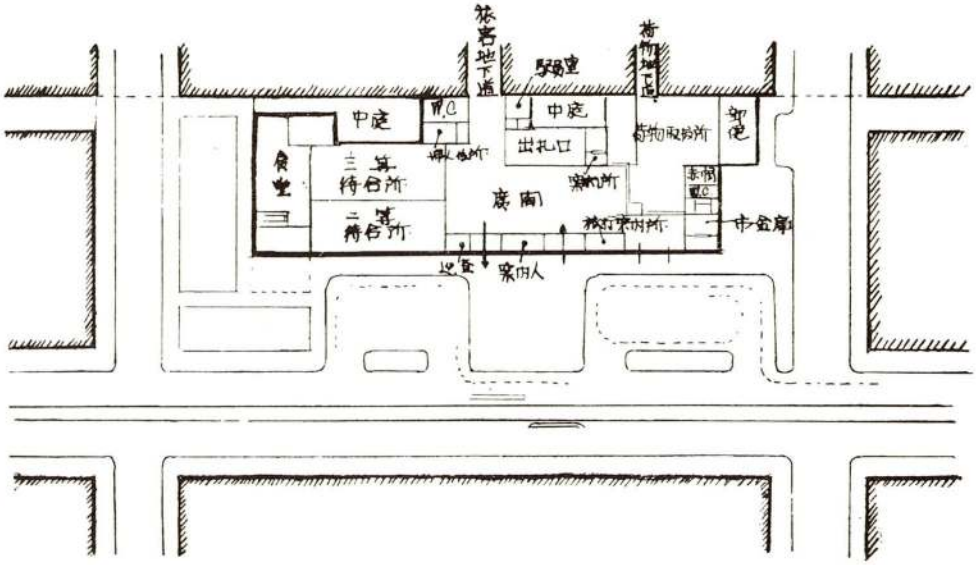
第6圖·獨逸ハンノーバー驛平面圖



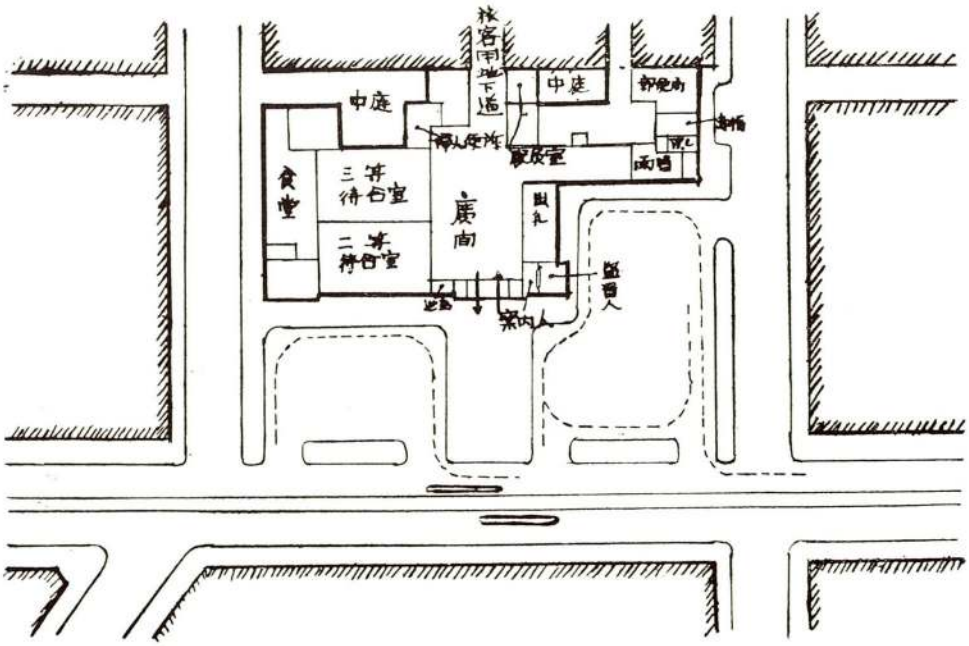
第 5 圖 （同「第5種」型參照）


荷物用地下道
中庭
便所
待合室
特合室
廣間
出札室
中庭
手小荷物室
郵便局
駅員室

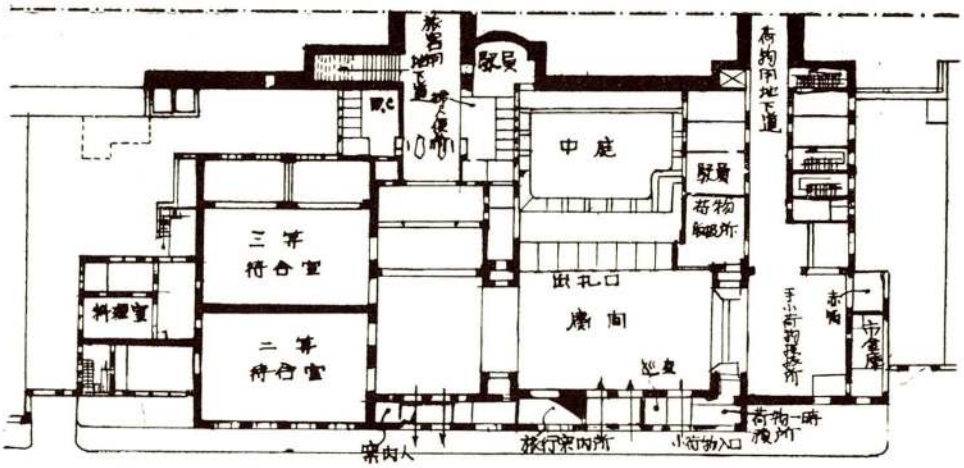
第７圖


旅客地下道
荷物地下道
駅長室
中庭
出札口
荷物取扱所
郵便
食堂
三等待合所
二等待合所
廣間
案内人

第８圖


旅客用地下道
中庭
食堂
三等待合室
二等待合室
廣間
出札
案内人

第９圖



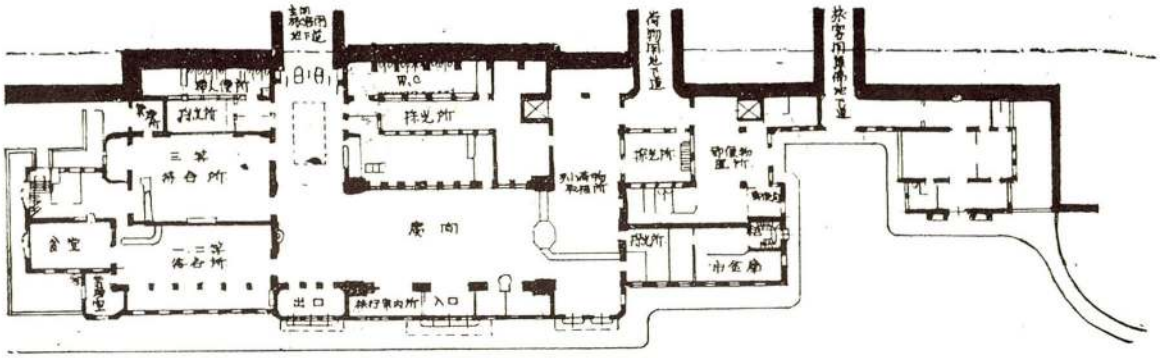
第10圖
獨逸ケルン・ミユールハイム驛平面圖



第11圖
獨逸ケルン・ミユールハイム正面圖



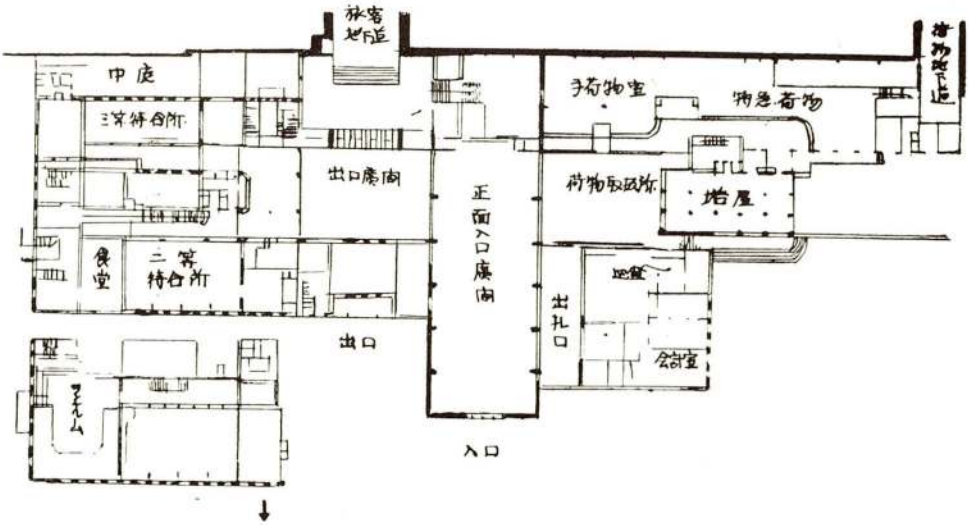
第12圖
獨逸ワイマー驛正面圖



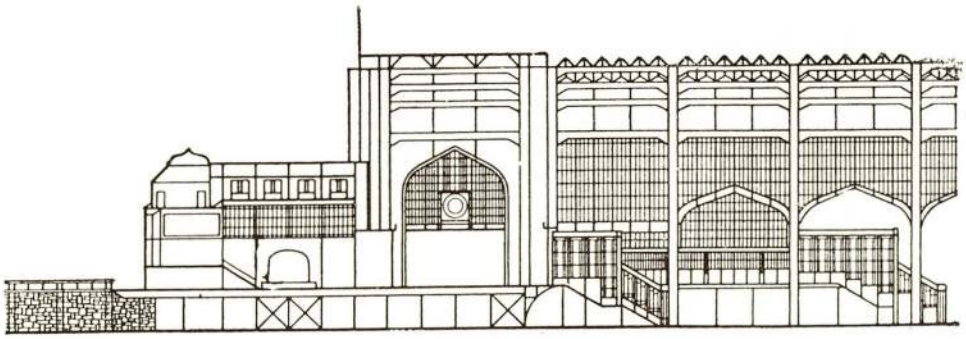
第13圖・獨逸ワイマー驛平面圖（1922年完成）



第14圖
獨逸オーベル
ハウゼン驛正
面圖



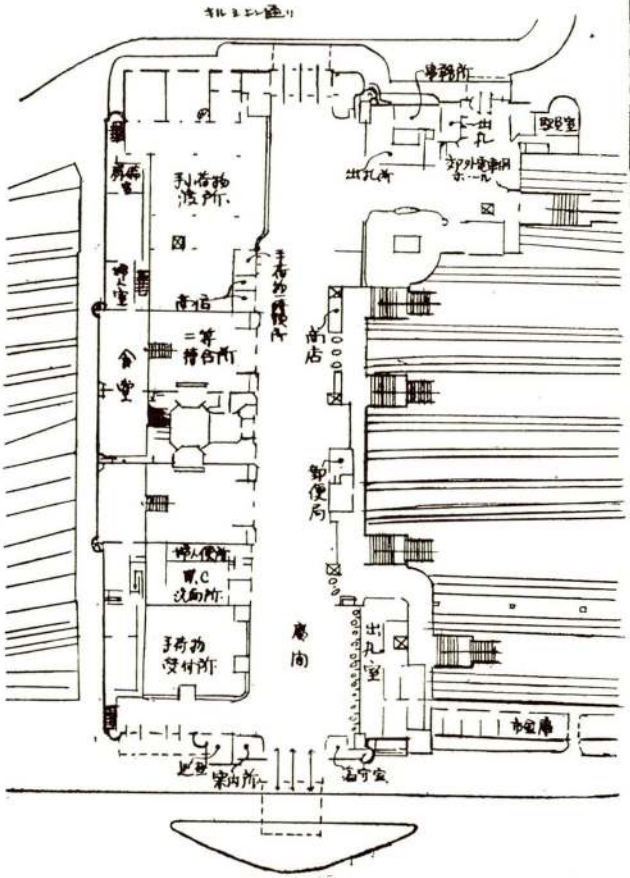
第15圖・獨逸オーベルハウゼン驛平面圖



第16圖(1)・獨逸ハンブルグ驛３等待合室斷面圖

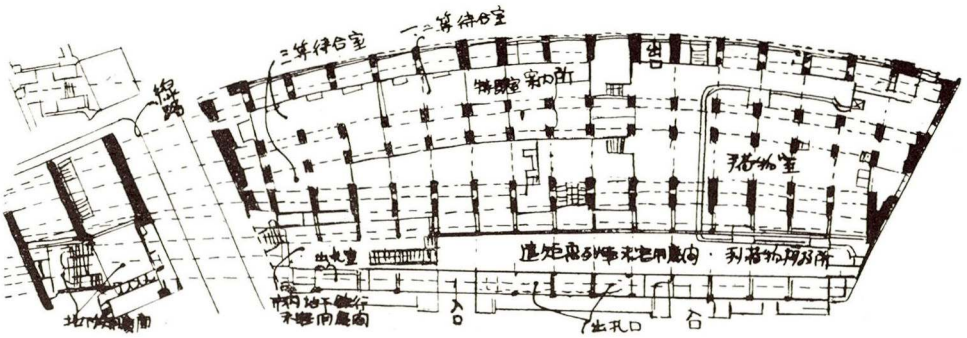


第17圖・獨逸ハンブルグ驛の外觀

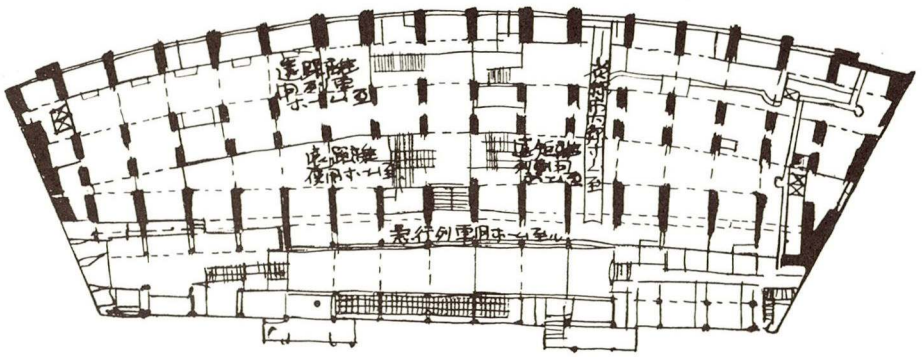


第16圖(2)・獨逸ハンブルグ驛の平面圖

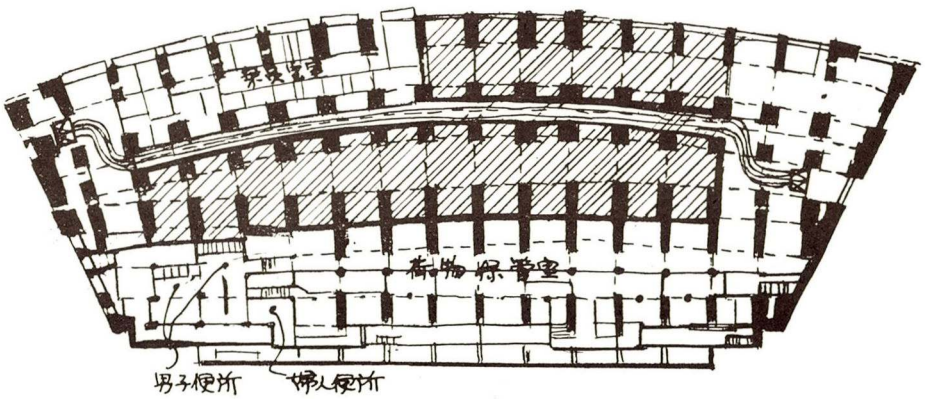
第 18 圖 ・ 獨逸ベルリン·フリードリツヒ街驛の平面圖



1 階 平 面 圖



中 2 階平面圖



地　下　室

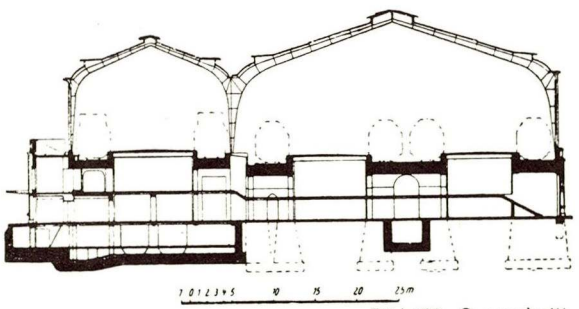
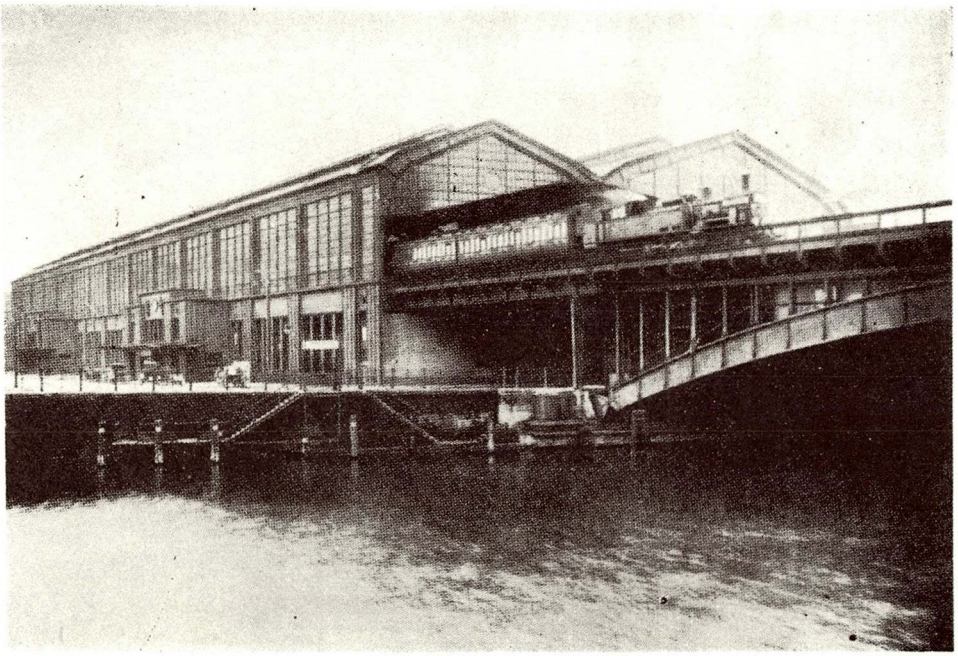


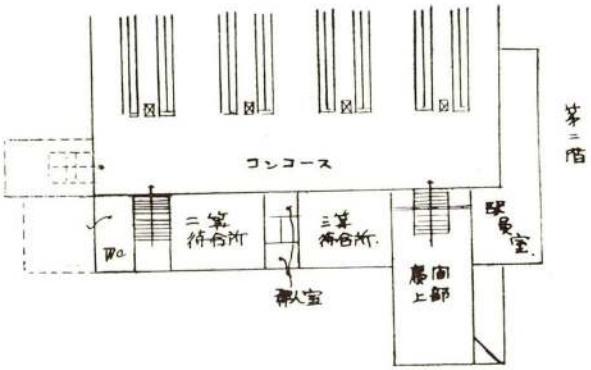
Bild 136. Querschnitt

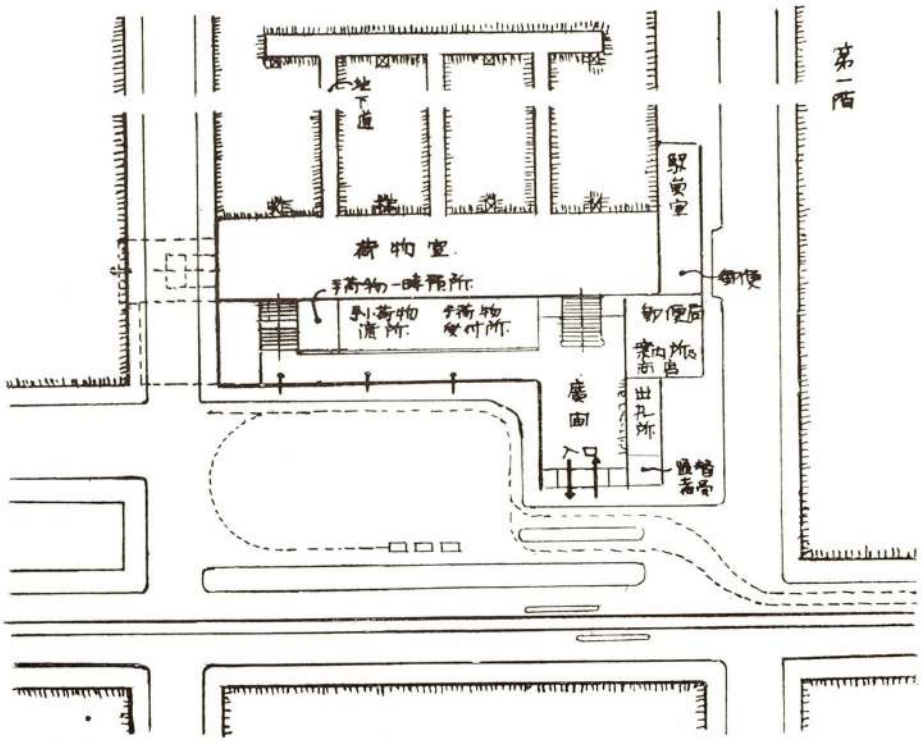


第19圖（1）
獨逸ベルリン
フリードリツ
ヒ街驛の外觀
（1922年完成）

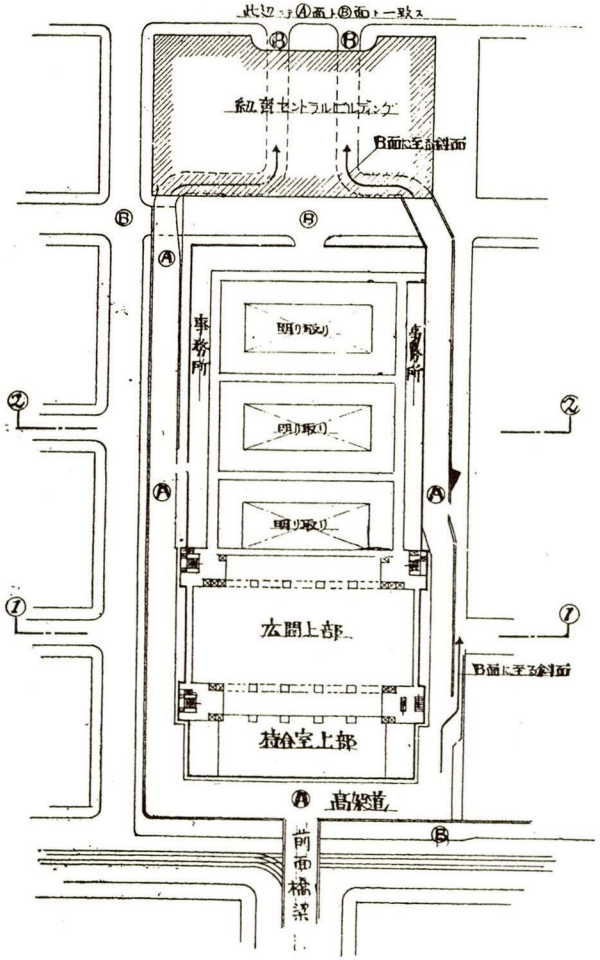


第19圖（2）
獨逸ベルリン
フリードリツ
ヒ街驛の外觀
（1922年完成）

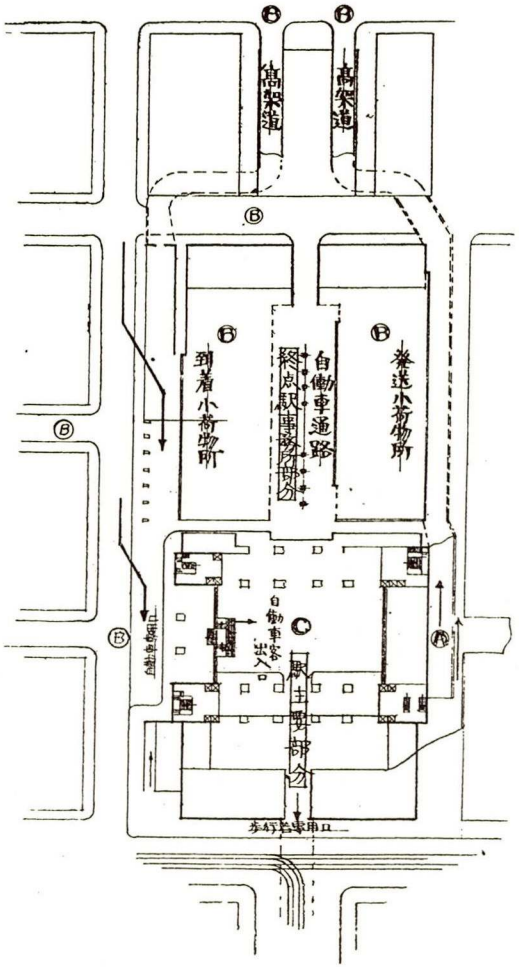

第二階
コンコース
二等待合所
三等待合所
駅長室
改札口
荷物上部
改札室


第一階
地下道
駅長室
荷物室
手荷物一時預所
郵便
手荷物受付所
手荷物渡所
郵便局
案内所
出札所
改札口
荷物置場

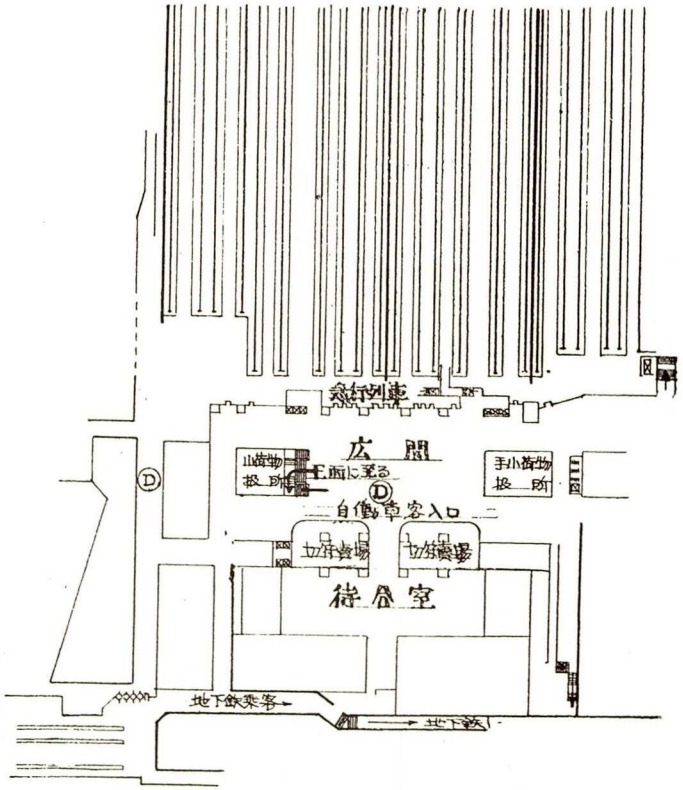
第20圖



Ⓐ Ⓑ 床平面圖



Ⓑ Ⓒ 床平面圖

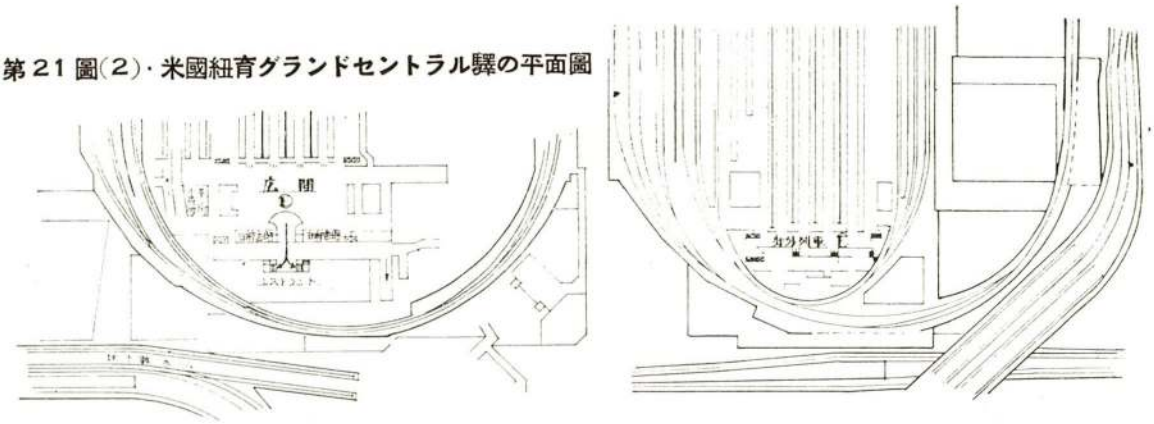


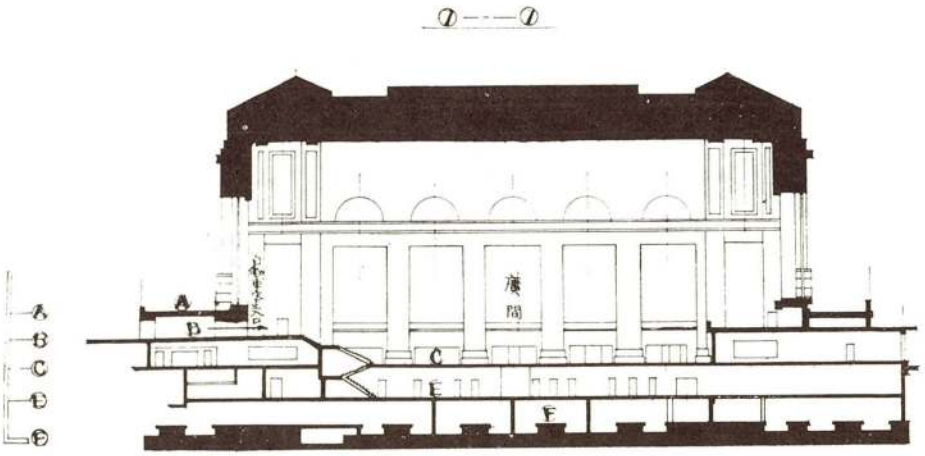
Ⓓ 床平面圖

第21圖(1)・米國紐育グランドセントラル驛の平面圖

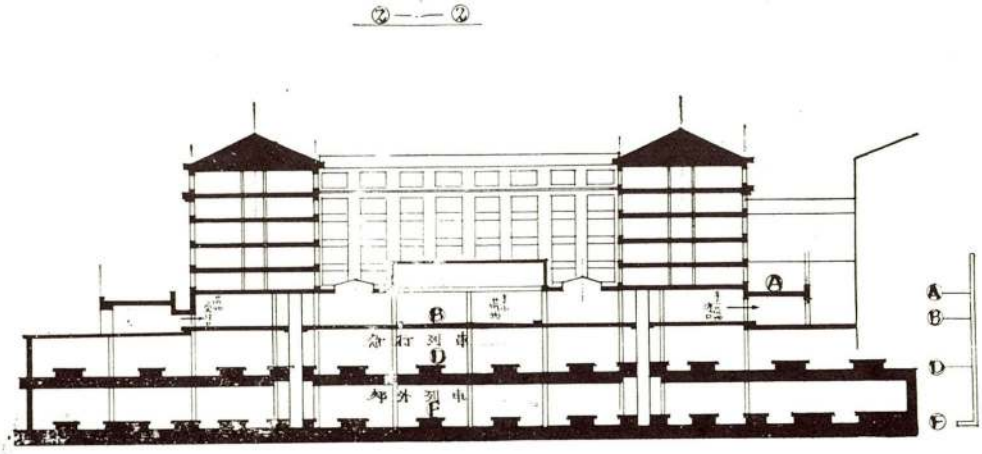
（平面圖は各部分の配置を明瞭ならしむる爲に作りしものにして正確なる縮尺に據るものに非ず）

第21圖(2)·米國紐育グランドセントラル驛の平面圖

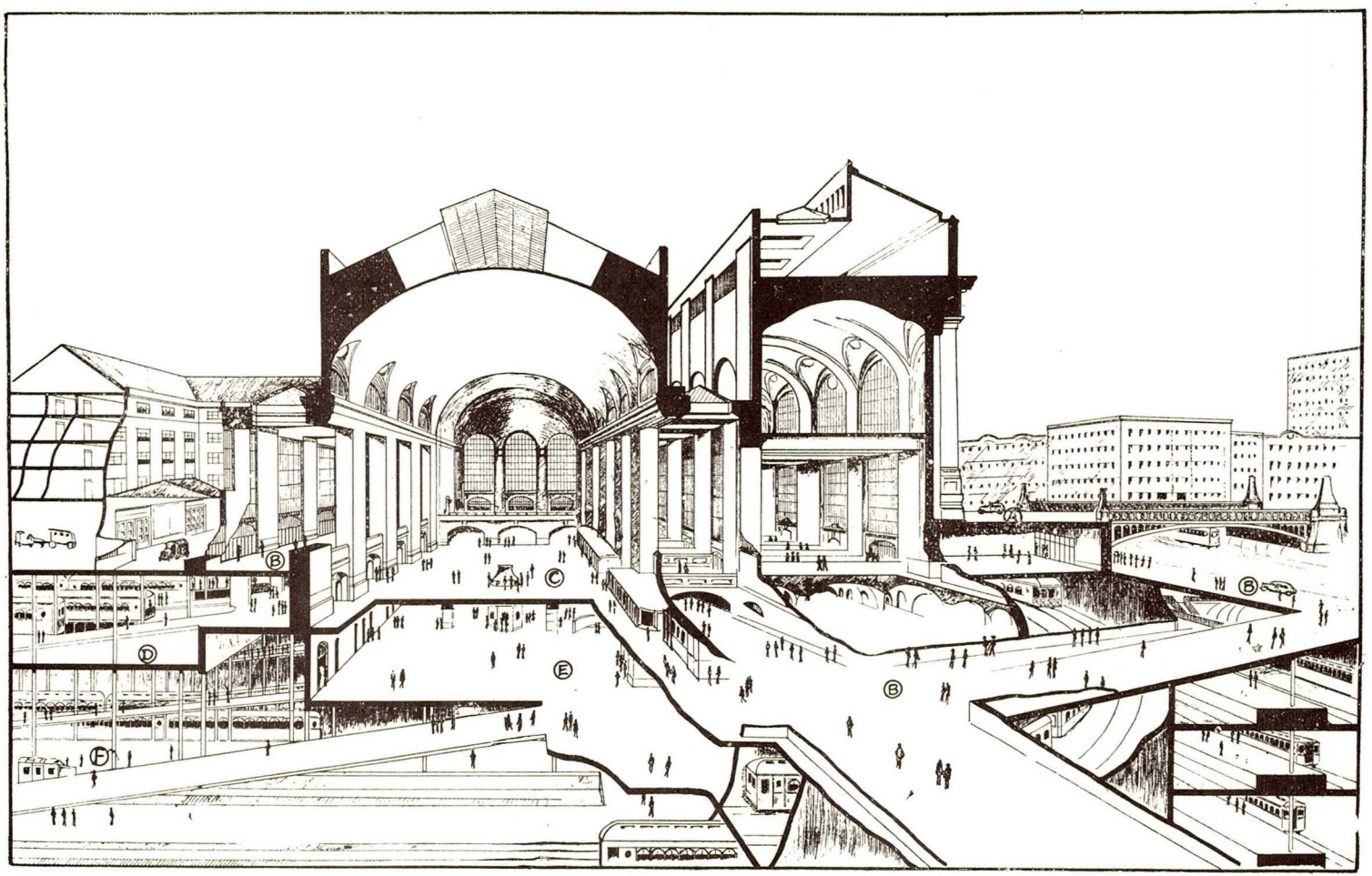




第22圖
同上・横斷面圖



第22圖
同上・横斷面圖



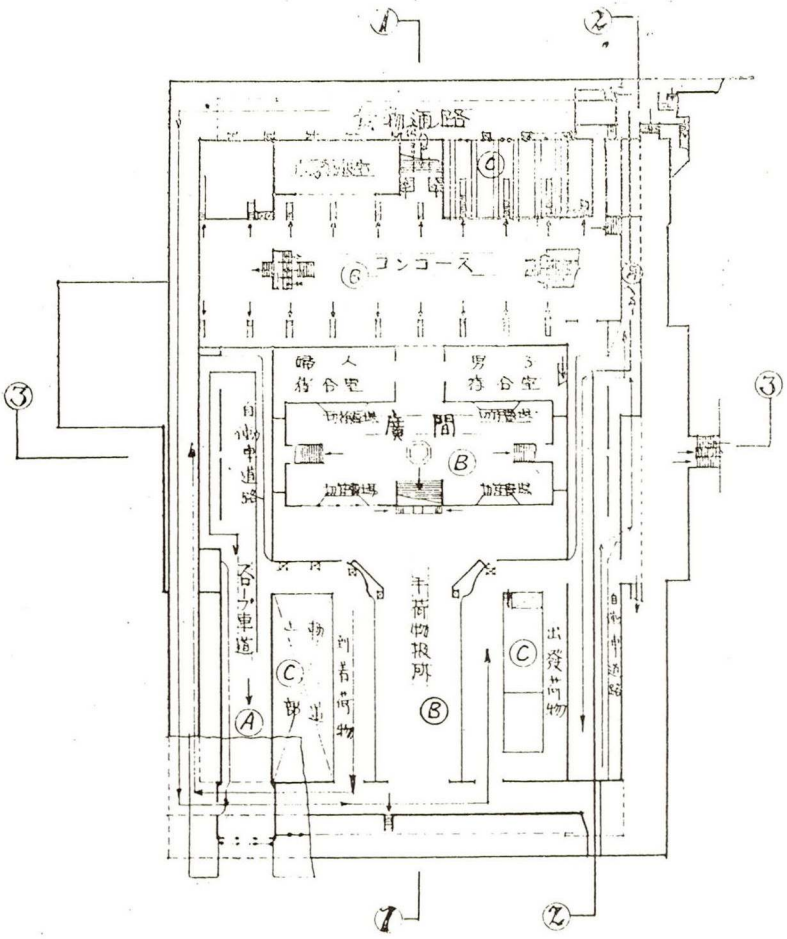
第23圖 · 米國紐育グランドセントラル驛の縱斷面圖



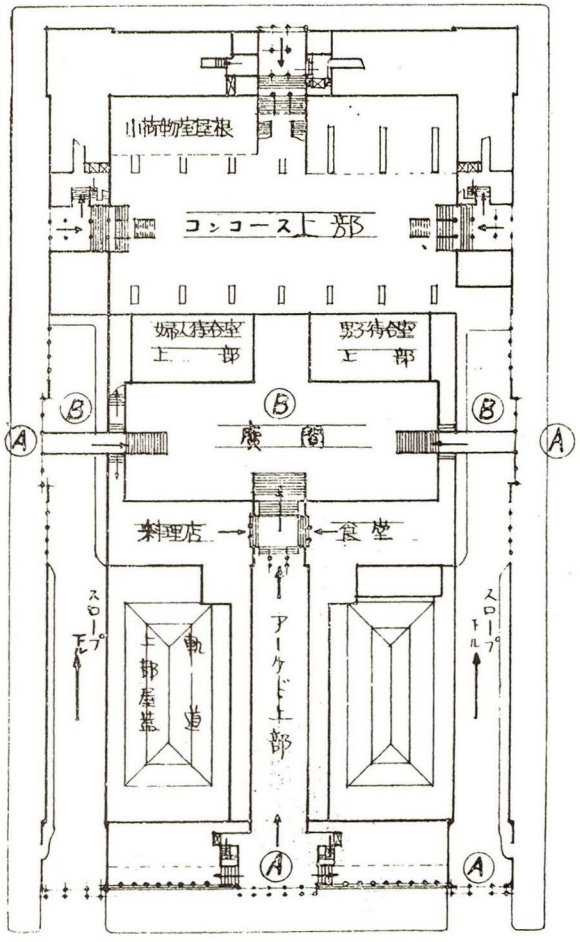
第24圖 · 同グランドセントラル驛背面



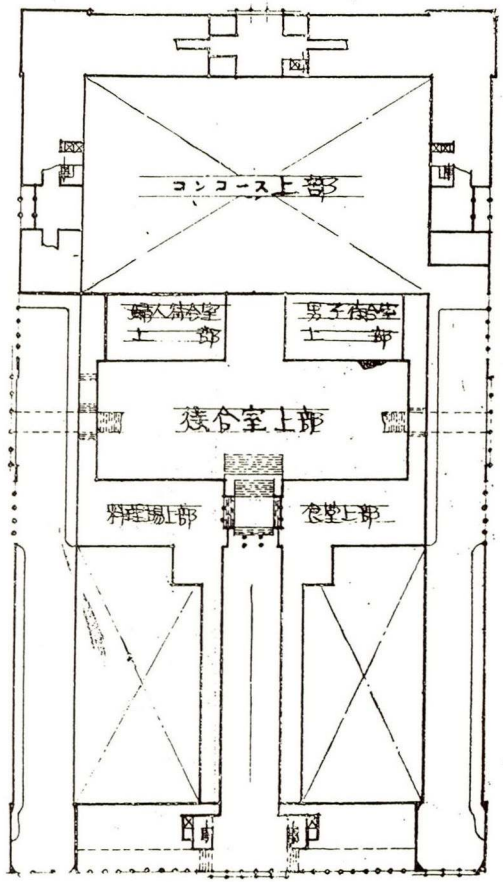
グランドセントラル驛正面



第25圖・米國紐育市内ペンシルバニア驛の地階平面圖
（平面圖・斷面圖共各部分の配置を説明するために作りしものにして正確なる縮尺に據るものに非ず）



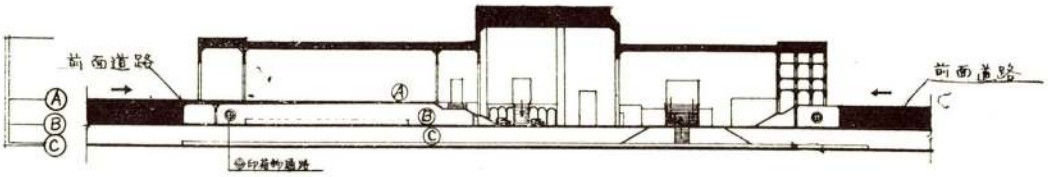
同・1階平面圖



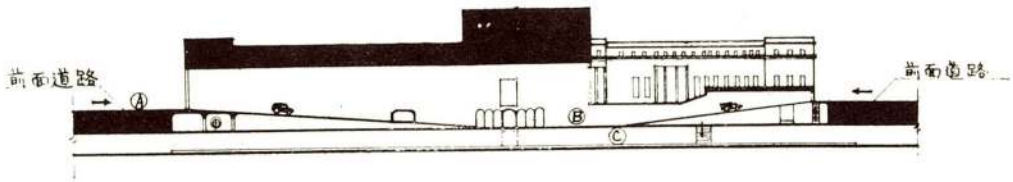
同・上階平面圖

第26圖・紐育市内ペンシルバニア驛斷面圖

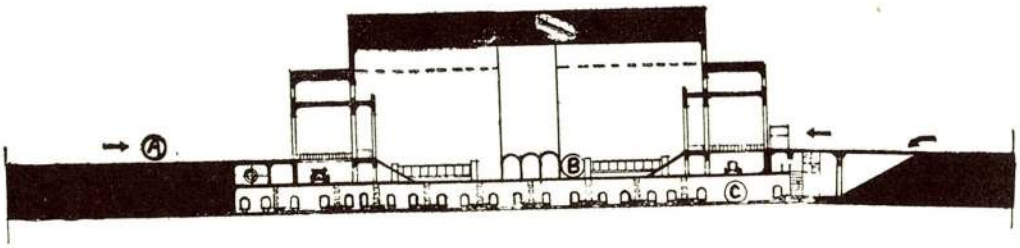
①—①



②—②



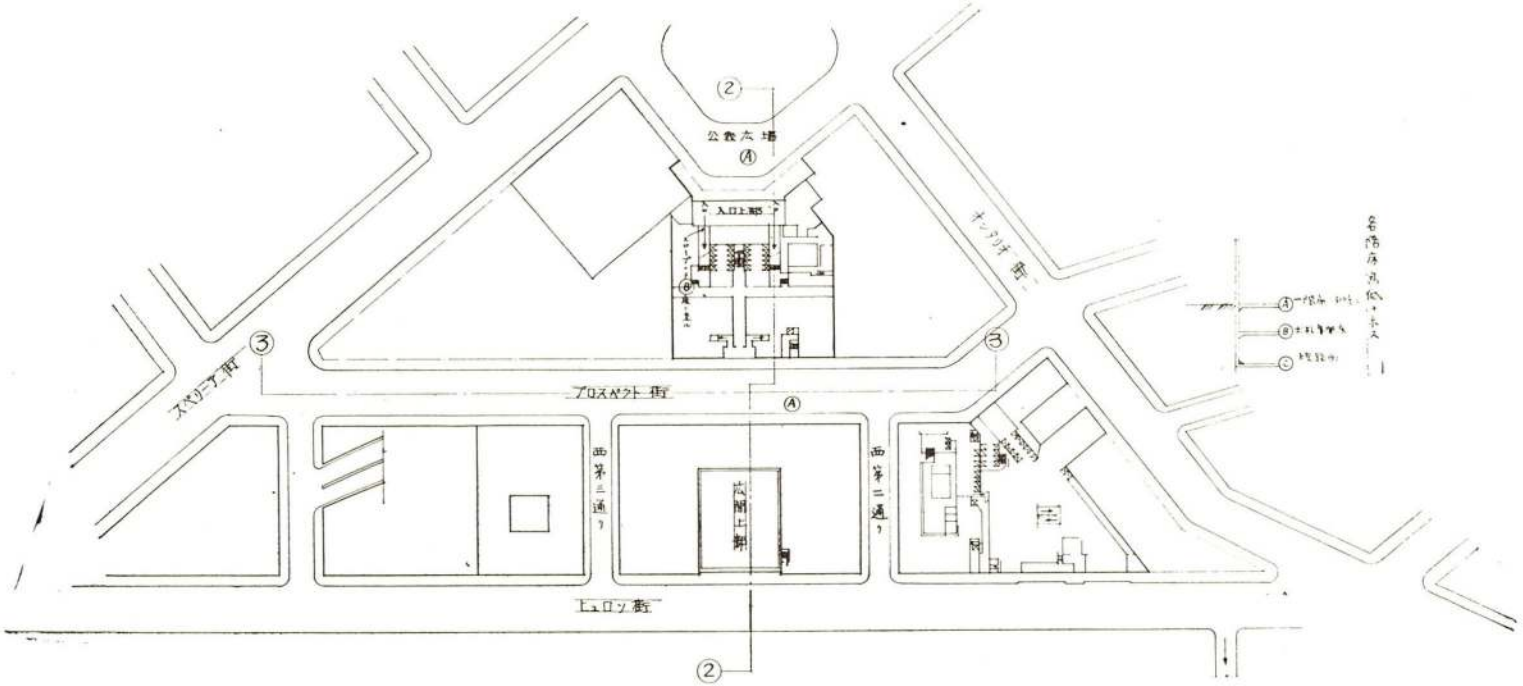
③—③





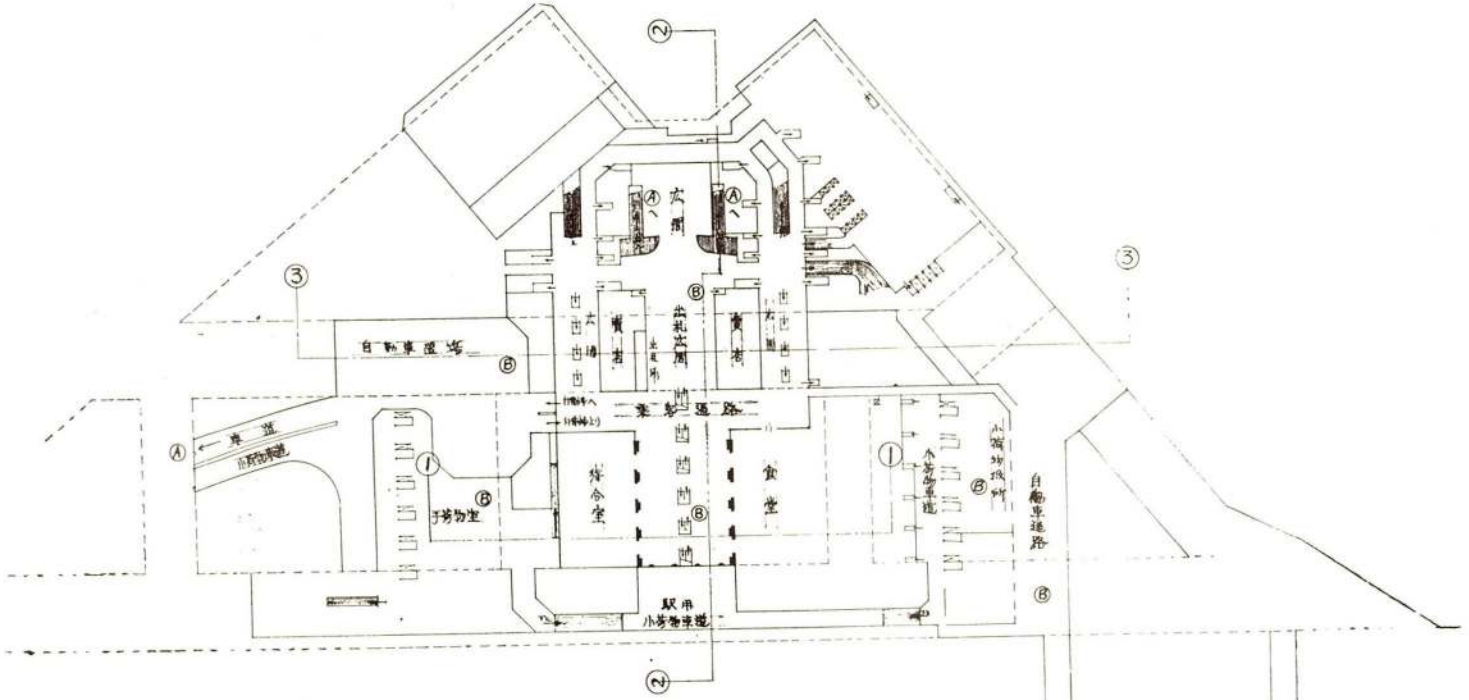
第27圖・ペンシルバニア驛外觀

第28圖・米國クリーブランド・ユニオン・ターミナル驛平面圖



第十階④層平面圖

同上·米國クリーブランド·ユニオン·ターミナル驛平面圖

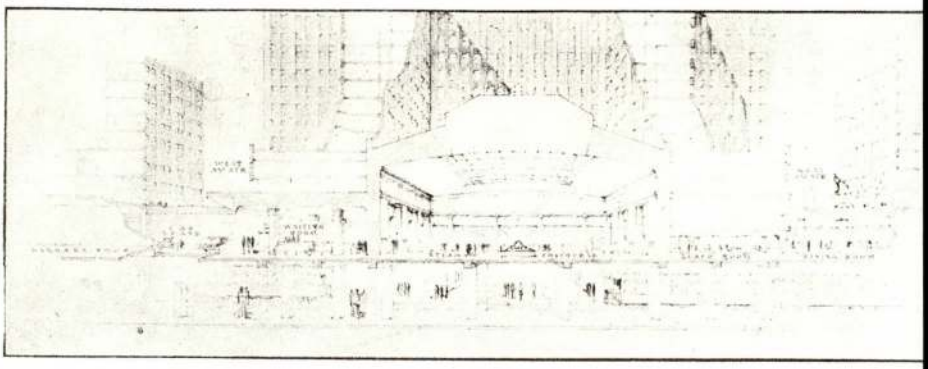


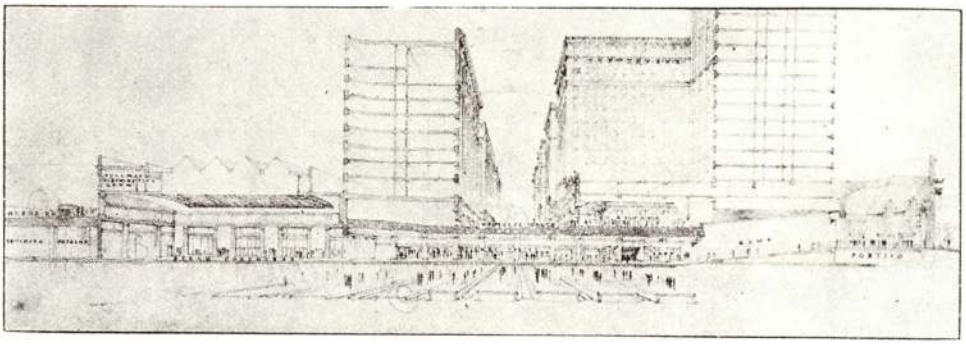
第壹圖Ⓑ階平面圖



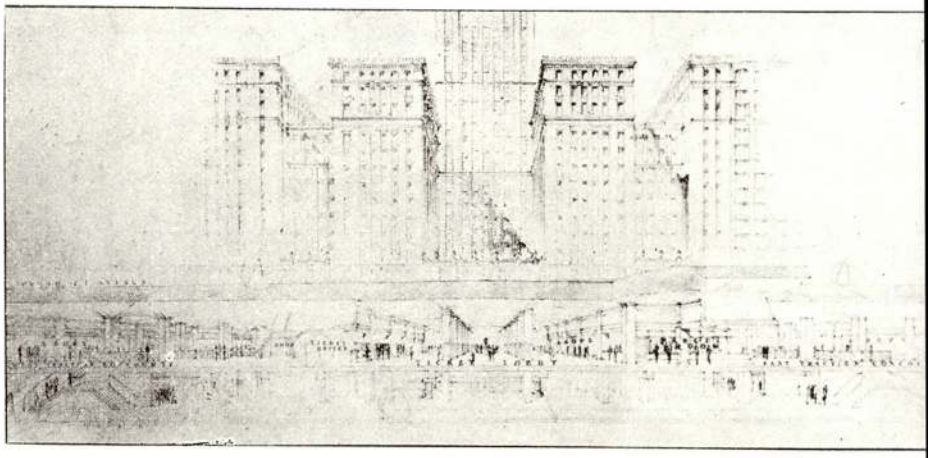
第29圖 · 米國クリーブランド·ユニオン·ターミナル驛正面出入口を望む

第30圖 · 同上驛横斷面圖



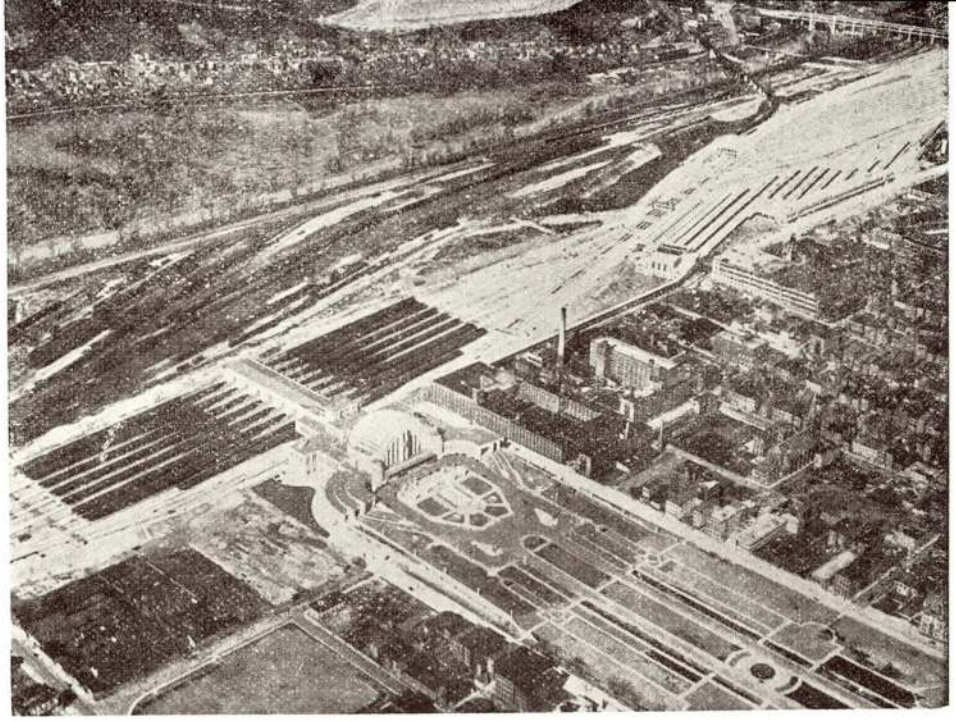


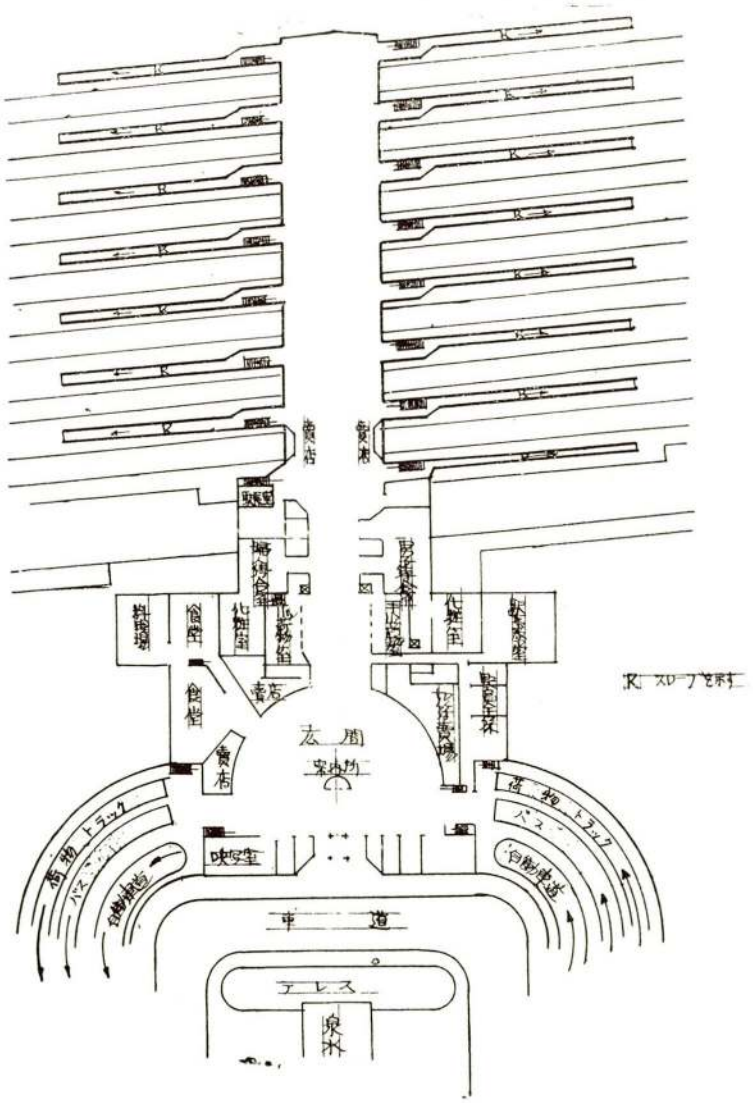
同上 · 縱斷面圖



同上 · 横斷面圖

第31圖
米國シンシナチー市ユニオンターミナル驛の位置を示す



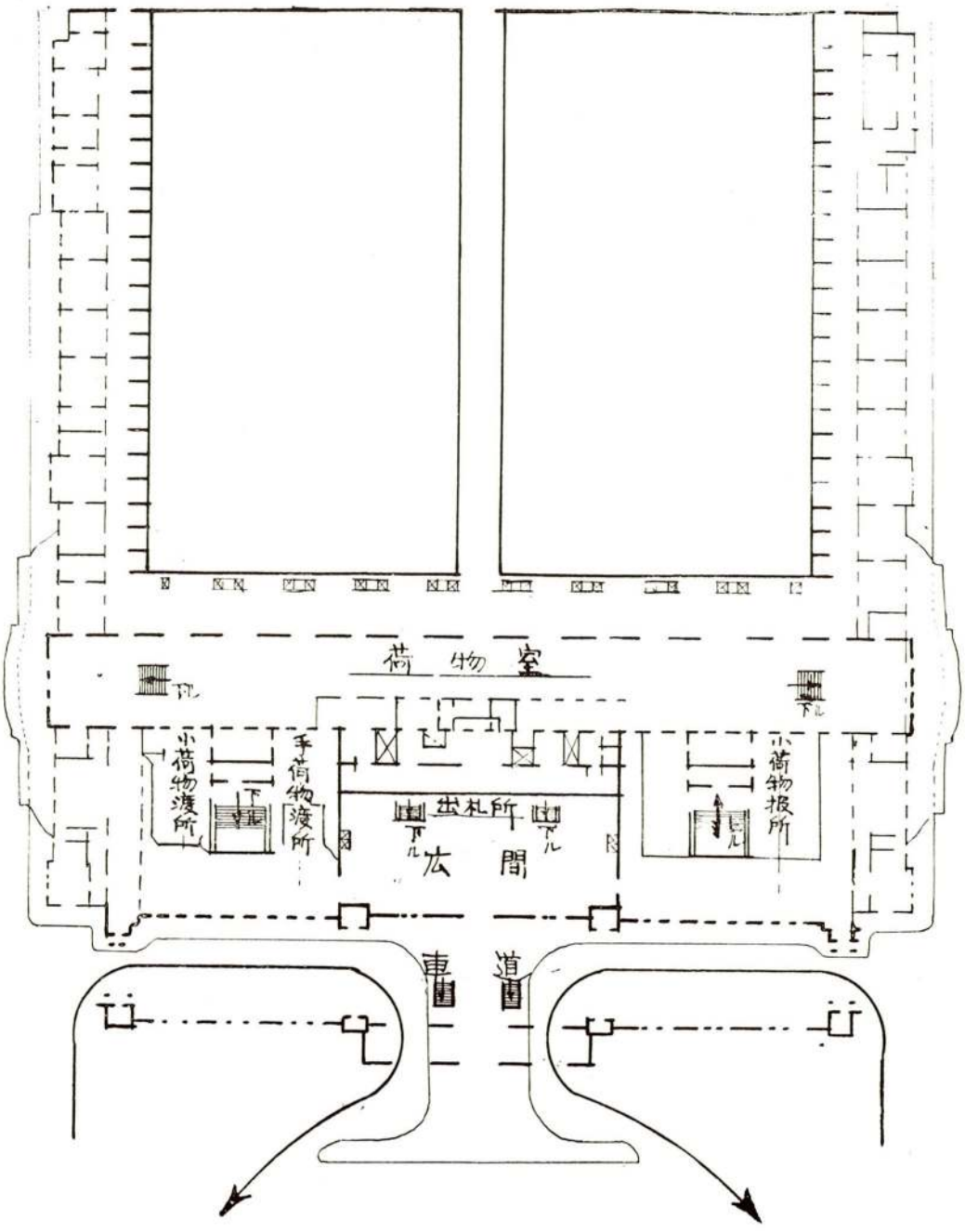


シンシナチー停車場主階平面圖

第32圖
同上・主要階平面圖



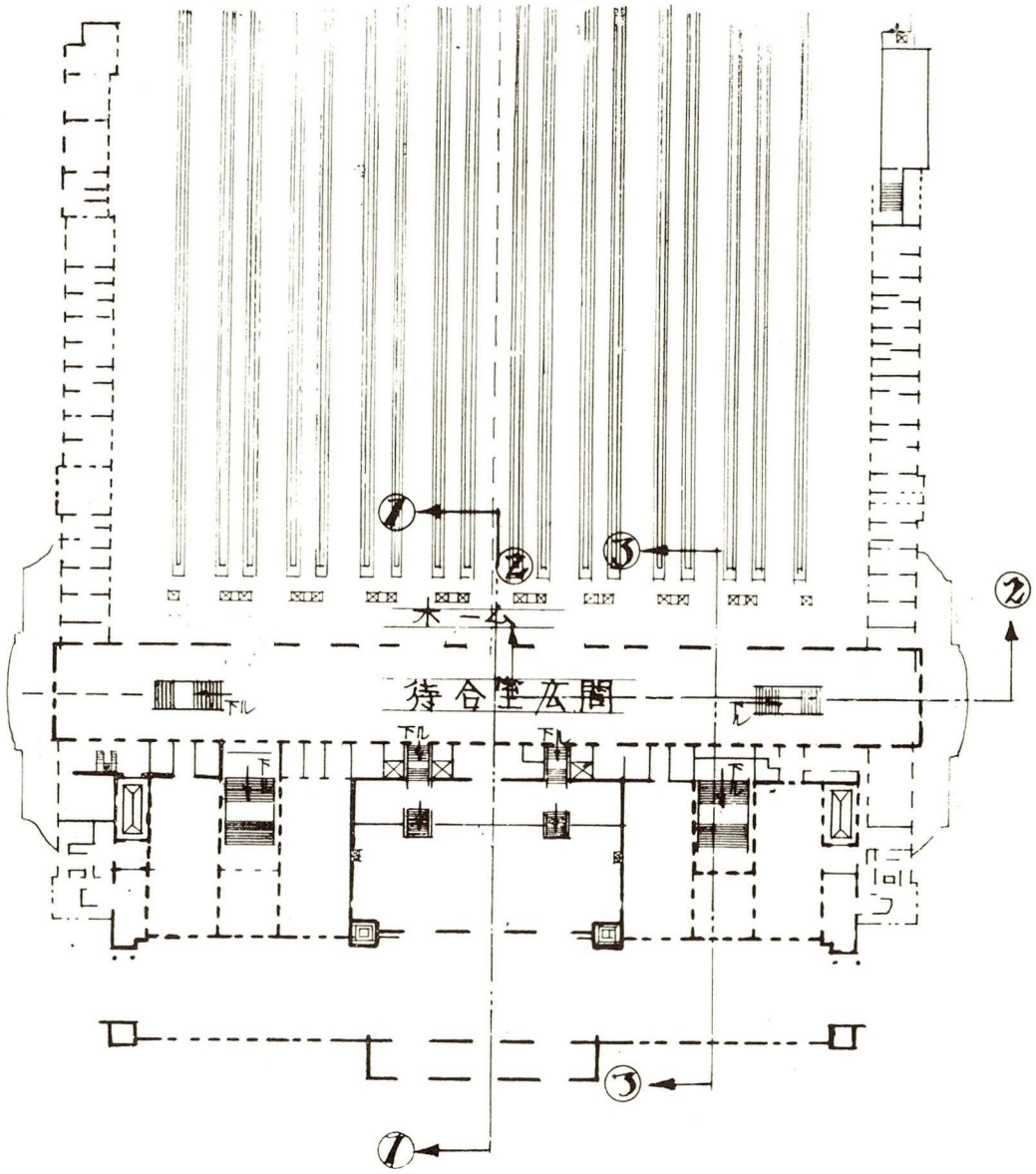
第33圖
米國シンシナチー
市ユニオンターミ
ナル驛の外觀



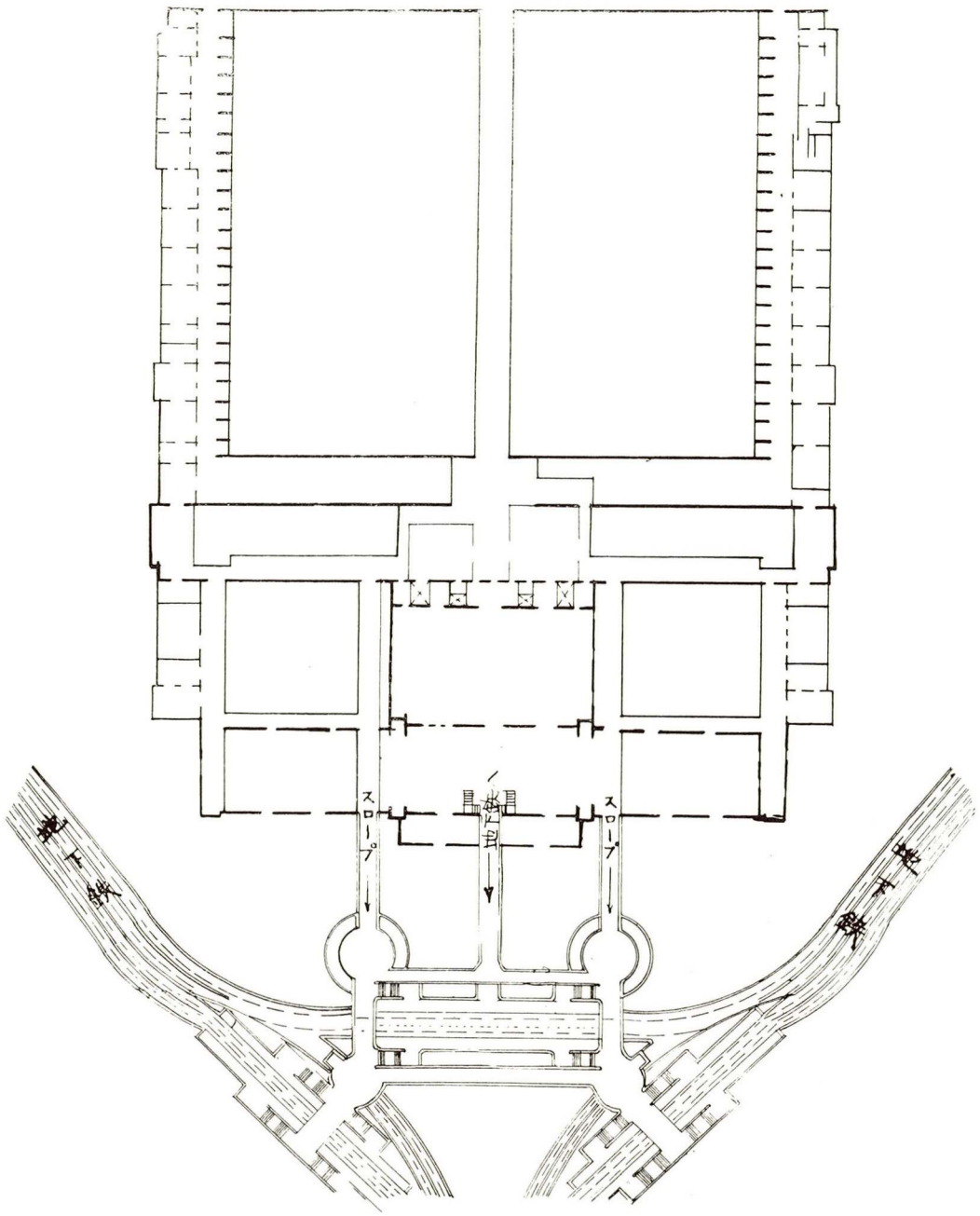
第34圖
伊太利ミラノ
驛1階平面圖

一階平面圖

同上・伊太利ミラノ驛2階平面圖

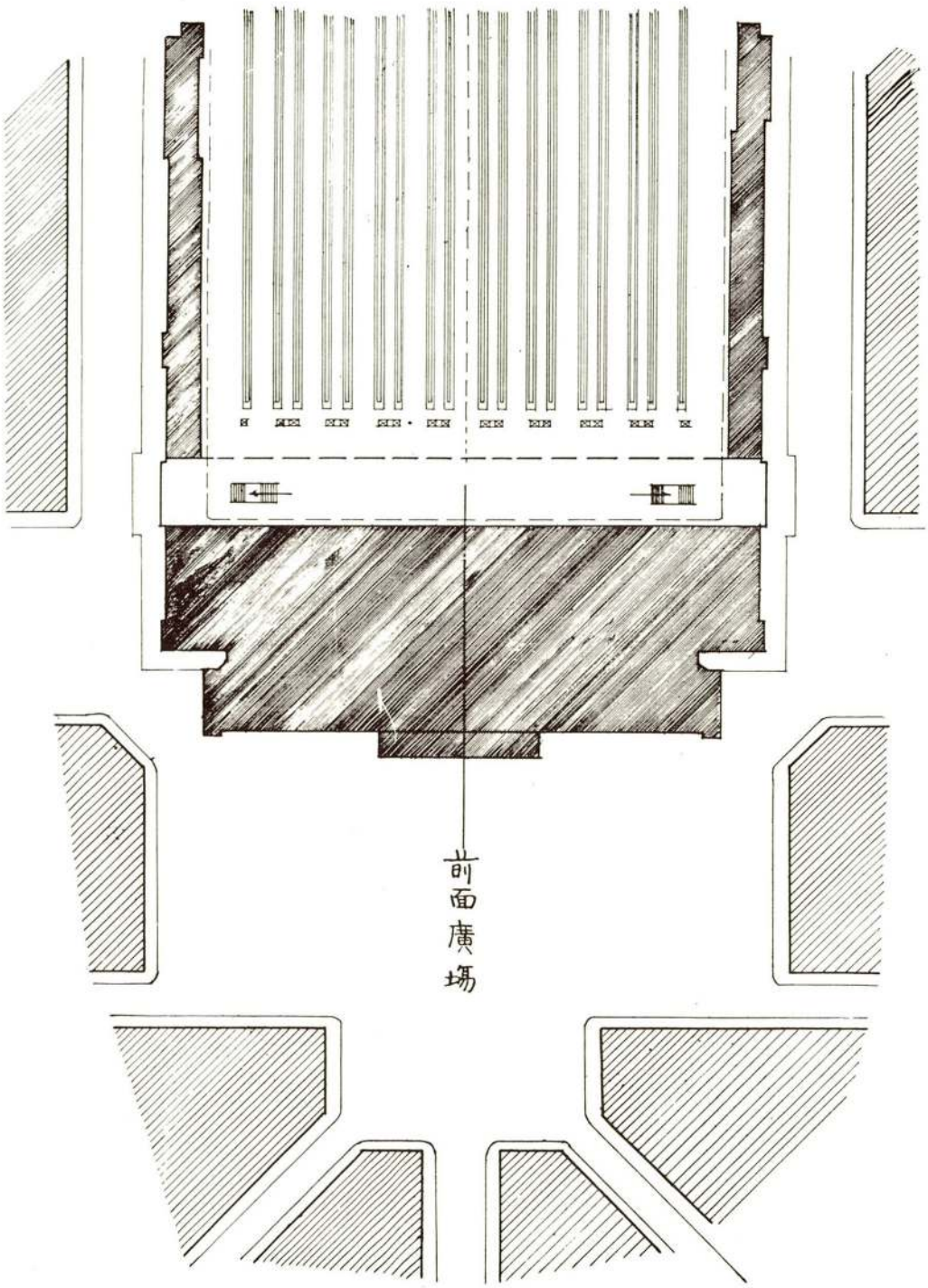


同上・伊太利ミラノ驛地階平面圖

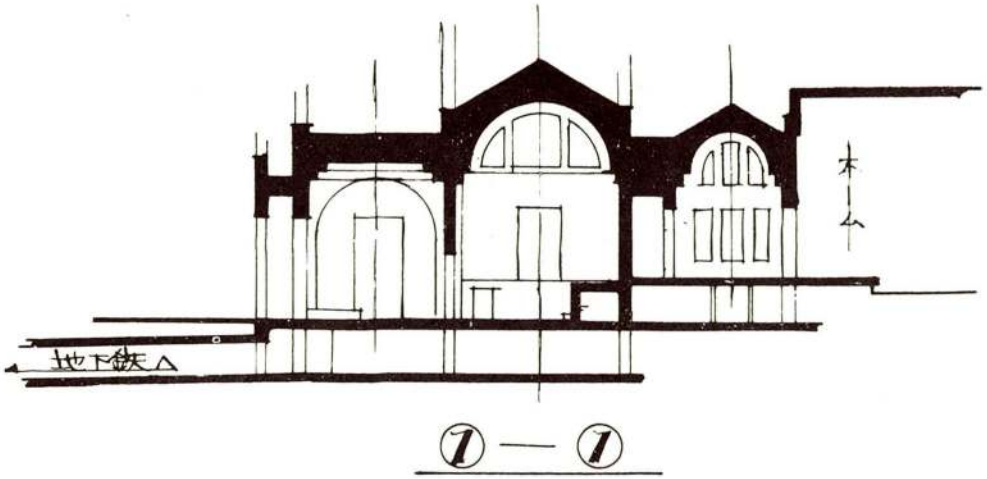


地階平面圖

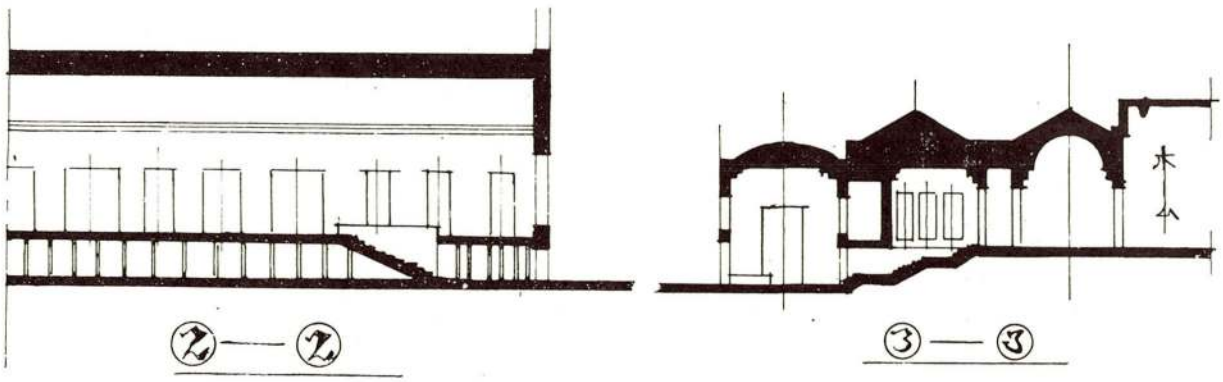
同上・伊太利ミラノ驛建物配置圖



建物配置畫



第35圖・伊太利ミラノ驛斷面圖





第36圖・伊太利ミラノ驛外觀



第37圖
伊太利ミラノ
驛內部廣間



第38圖
伊太利ミラノ
驛ホームの上
屋

名古屋停車場に就て

坂本鎭雄

1. 緒　　言

名古屋市は中部日本に於ける産業の中心地にして逐年殷盛を極め、殊に歐洲大戰後各種工業は急激に勃興し、旅客の乘降、貨物の集散俄然激增を來し、爾來年々增加の趨勢を辿つてゐる。又關東大震災以來東西都市との各種取引も活況を呈し、近時市勢の發展は益々顯著となつた。然るに名古屋驛は、明治19年東海道線開通當時の創立に係る木造建築のまま、各線開通毎に擴張せられたるが、何れも一時的應急設備に過ぎず、之が爲めに運輸量の激增に伴ひ諸般設備の不完全は大正時代より改築の機運を醸生し、根本的改良工事の施行を必要とするに至つたのである。

一方に於て名古屋鐵道局廳舍は鐵道局創立以前より運輸、保線兩事務所廳舍として永く使用したものを、增築に增築を重ね、今日に及び、腐朽、狹隘その極に達し、一朝災事に際して、その危險計り知るべからざるものあつた。此處に於て、廳舍改築の議起り、次の三案を得たのである。即ち

（A）現位置に改築する案。（B）新驛裏口附近地價低廉なる箇所に新築するの案。（C）驛本屋の階上に合築するの案。などであつて、之が經濟調査の結果(C)案を採用する事となり、驛本屋は即ち名鐵局舍其他事務所を包含する一大總合建築として全く面目を一新する事になつたのである。

2. 旅客驛の型式

從來の名古屋驛は旅客貨物及び之れに伴ふ操車作業をなす普通一般の混合驛に過ぎなかつたのであるが、今回の大改良工事に於て、之れを旅客驛、貨物驛、客車操車場、貨物操車場に分離設置せんとするもので、此處には其中の旅客驛のみに就いての記事に留む。

旅客驛は現在の位置より少しく西北方即ち都市計畫24間廣路の正面に驛本屋を移し、驛前廣場は約1萬5千平方米を擁する事となる。尙西側に裏本屋を設けて表裏連絡に至便とした。驛の形式から云へば、東海道線、臨港線に對しては直通驛であり、關西線、中央線に對しては、頭端驛である。

メーンコンコース、待合室、乘車用改札所等は全く高架線下に伸び、高架線外の建築プロパーの部分と合せ考ふる時驛平面型式としては所謂丁字型といふを得べく、米國カンサス驛の丁字型に相似たる遇然の一致であつて只、待合室と乘降場との位置が上下轉倒した

るに過ぎない。

3. 乘　降　場

本屋側より見ると（口繪第3圖參照）

東海道線	延長 250米	上り 3面	3本
	幅員 11米	下り 3面	
中央線	延長 250米	上り 1面	1本
	幅員 9.8米	下り 1面	
關西線	延長 250米	上り 2面	2本
	幅員 9.8米	下り 2面	

但し當分は東海道線2本、關西線1本とす。

乘降場の長さ。東海道線急直行列車は概ね14輛編成を標準とし、關西線、中央線は8輛編成なるも、季節による長大の臨時列車及東京鳥羽間の直通列車等を考慮して、何れも 250米とした

幅員。東海道線はホームの兩側に列車のある場合を考へて、降車客に對しては8米、乘車客に對して3米とし、計11米とした。關西、中央兩線は終端驛なると且手小荷物ホームを特設せざる爲め8米とし、手小荷物運搬の爲め1米8を加へて9米8とした。

4. 地　下　道

（イ） 乘降地下道（口繪第4圖參照）

乘車客と降車客とは完全に分離して、混雜を避くるを要するを以つて、スラブ式高架の兩端に、乘車客用、降車客用の地下道を設置した。その幅員各7米3、高さ2米7を有する　然して此の最大通行人員は乘車通路に對し1日平均25.791人、繁忙期には36.000人と推定して設計した。現在混雜時には一時間の通行客は一日中の 20% に當るを以て、混雜時一時間の通行人員 7.200 人となる。

（ロ） 特別地下道（口繪第4圖參照）

貴賓の乘降せらること多きを以つて乘車地下道の南寄に幅員5米5、高さ2米7の特別通路を設くる事にした。尙此地下道は團體客の特別扱ひ用にも使用出來るものである。

（ハ） 手小荷物及郵便地下道 口繪第4圖參照）

手小荷物地下道は各乘降場の北寄に表裏本屋手小荷物扱所に通じ、郵便地下道は其外側に驛前中央郵便局に通する筈で、運搬車の行違を考慮し幅員4米6、高さ2米4の通路となる。

5. 驛本屋工事概要

驛本屋は地階付6階建、鐵骨鐵筋コンクリート造であつて、1 階及地階の一部を驛務關

係諸室に充當し、2 階以上は鐵道局、運輸、保線事務所などに充當するものである。

敷地面積　　約 8.300 平方米

建築面積

本屋　建面積　7.672 平方米

延面積　35.832 平方米

内譯　地階　8.042 平方米

1 階	7.672 平方米	4 階	4.546 平方米
2 階（中 2 階を含む）	5.182 平方米	5 階	4.546 平方米
3 階	4.546 平方米	6 階（屋階を含む）	1.298 平方米

高架線下　7.923 平方米

附屬家　2.828 平方米

乘降場上家　12.248 平方米

軒高　地般上中央正面 6 階建部分のパラペツト上端迄　27.8 米

5 階建部分のパラペツト上端迄　21.3 米

建物用途

地階　印刷所、電氣室、煖房汽罐室、喞筒室、旅客食堂調理室、浴室、倉庫、省用品扱室、驛手荷物保管室、自動車車等

1 階　出札室、手小荷物扱室、旅客食堂、驛長室、驛會議室、其他驛關係諸室、貴賓室、廳舍玄關、ツーリストビユーロー等

2 階　廳舍事務室、通信所

3 階　局長室、廳舍事務室、第一會議室

4 階　廳舍事務室

5 階　廳舍事務室、職員食堂、圖書室、衛生試驗所、寫眞室

6 階　大會議室、無電室

高架線下　各等待合室、賣店、郵便局、メーンコンコース

地下鐵道停車場

伊藤和夫

輓近都市の急激な發達につれ、人口の增加、市域の擴張、郊外住宅地の發展等は必然的に都市の高速度交通機關を必要とするに至つた。此の事に就ては「建築と社會」第16輯第9號に「都市の交通施設」として述べた事があるので此所には重ねて述べる事は省略するが、1863年始めて倫敦に於て 4.8 粁餘の地下鐵道が出現して以來各都市に於て續々建設され今日では人口 200 萬以上の都市中高速鐵道を有せざるものは上海のみと云ふ有樣である尙人口 200 萬以下の都市に於てもフヰラデルフイヤ、ボストン、ハンブルグ、マドリツド、バルセロナ等は夫々純粹な高速鐵道を有し、又郊外電鐵が地下鐵道として都市中央まで入つて居るものは十指を屈する有樣である。我が國に於ても東京、大阪の兩市は夫々純粹な都市高速度交通機關としての地下鐵道を有し、又京都、神戸等も郊外電鐵が地下線で市中心部に乘り入れて居る。

以下少しく地下鐵道停車場に就いて述べて見度い。

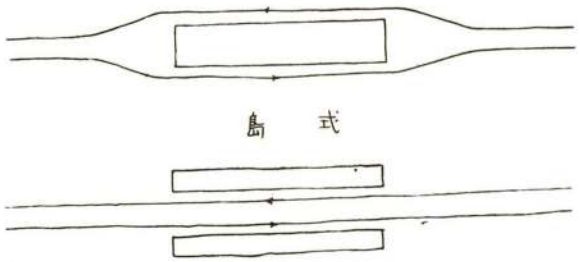
乘降場の配置

先づ第一に乘降場の配置に就いて考へて見る。平面的に見て乘降場は島式と對向式との2種に分類出來る。對向式は最も簡單な形であつて普通の復線軌道の兩側に夫々步廊を有するものであり、島式は復線軌道を停車場區間に於て擴げその中間に步廊を挾んだものである。今兩者の利害を比較して見るに、對向式のものは島式のものよりも少ないスペースで濟む利點がある。即ち島式のものは停車場兩端に於て漏斗部を有し其れ丈餘分の構築をしなければならぬ又運轉の點から見ても島式のものは兩端に S カーブが入る爲めに對向式のものよりも多少の困難を供ふものと云へやう。併し一方に於て島式のものは出札改札等の設備が對向式の場合の半分で濟み又驛長の如きも同一步廊上で凡ての操業が出來、從つて從業員經費乃至諸設備費の點で島式の方が優つて居る。又感じの上から見て島式の方が優美であり且つ廣々と感ぜられる事は勿論である。尙停車場に待避線を要する場合の如きものは島式の方が配線の具合が良好である。今建設

第 1 表

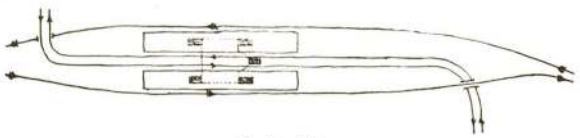
市名	人口
ニューヨーク	6,930,000
東京	5,486,000
ロンドン	4,397,000
ベルリン	4,202,000
シカゴ	3,376,000
パリ	2,891,000
モスコー	2,750,000
上海	2,674,000
大阪	2,654,000
ブエノスアイレス	2,153,000

費の點を別とすれば都市の高速鐵道停車場としては島式の方が適當ではなからうかと思はれる。若し凡てを島式にしないまでも少なくも主要な停車場又は少なくも三ツ目乃至四ツ目位には島式停車場を配置する必要がありはしないかと考へられる。

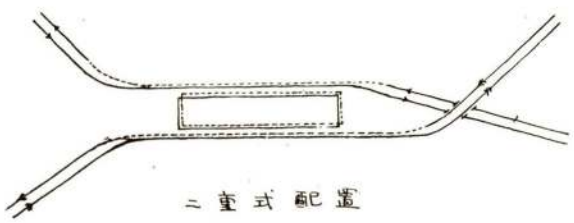


第　1　圖

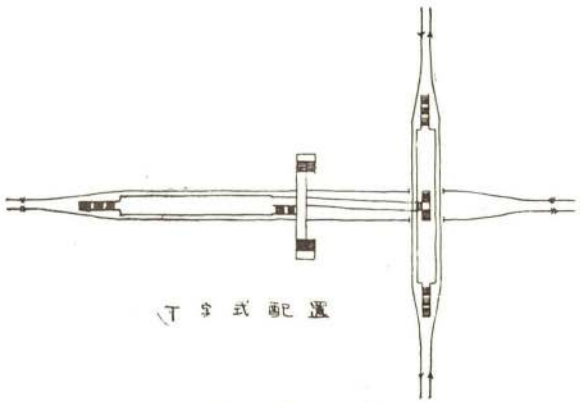
次に乘替停車場の場合を考ふるに、歩廊の平面式配置、2 重式及び交叉式の三ツの場合が考へられる。平面式とは前述の島式歩廊を二ツ並べて其側に四線を配置したもので最も普通に用ひらるゝものである。唯此の場合特に注意される事は各歩廊別に對する配線方法である。唯單に乘替丈を考慮するならばⅠ號線の兩線を一ツの歩廊の兩側に配しⅡ號線の兩線を他の歩廊の兩側に配しても足りるのであるが、之では乘替する乘客の凡てが一々地下道及び階段によつて歩廊を替へなければならぬ。今第2圖の如く一方の歩廊の兩側にはⅠ號線及びⅡ號線の上り線を集め一方の歩廊には兩線の下り線を集めるやうな配線にすれば、乘替客の大部分は地下道階段によつて歩廊を替へる事なく、同一歩廊上で簡單に乘替をする事が出來るのである。勿論かくの如き配線をする爲めには、高速鐵道に於ては軌道の平面交叉は絶體に避けなければならぬ關係上停車場の前後に於て一方の軌道を勾配によつて下げ他の軌道の下を潜つて反對側に出さなければならぬ事になる。之は建設費は非常に嵩むが都市の高速鐵道としては是非考慮しなければならぬ。分岐停車場に於ても同樣の考慮が拂はれ同じやうな配線が工夫されなければならぬ。


平面式配置
第　2　圖

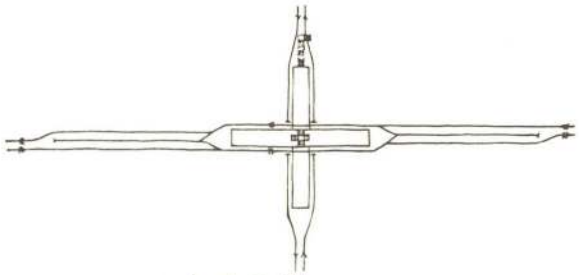
然るに之等平面式配置は幅員が廣くなる關係から特に廣い道路或ひは廣場等を有する場合でないと施行上に困難を伴ふ場合が多い。其の爲めに道路幅員の狭い場合には二重式の歩廊配置を用ふる事がある。第3圖はかくの場合の配線を示すものである。此場合にも前述の場合同樣に、同一方向に向ふ二線が夫々同一平面の歩廊兩側に配置されて乘替に便ならしめるやうに設計されて居るのである


二重式配置
第　3　圖

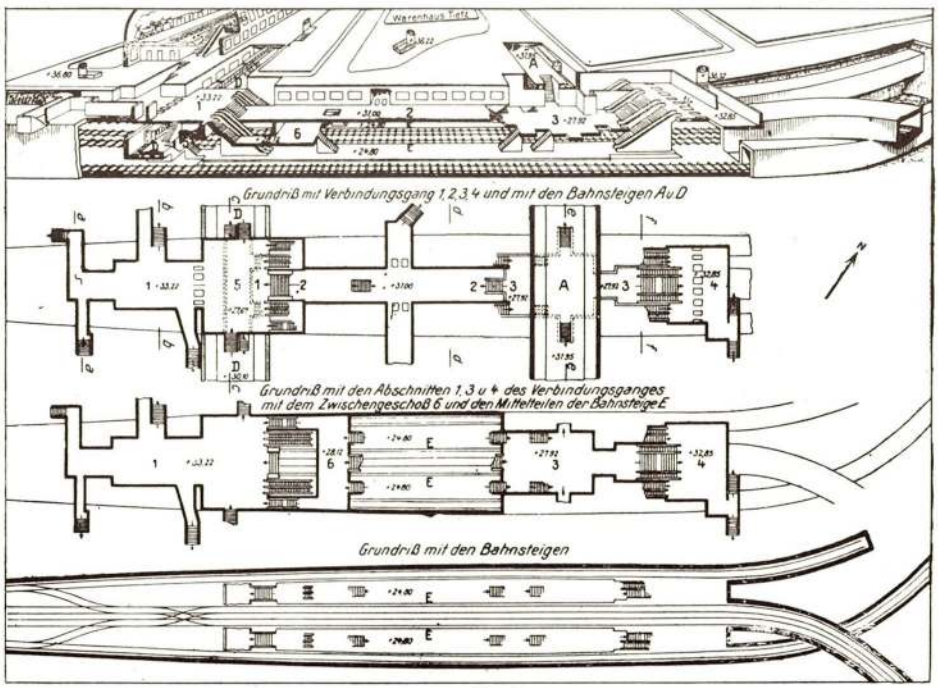
更に二つの路線が互に直角に交叉するやうな乗替停車場に於ては十字式又は丁字式の配置が考へられなければならぬ。第4圖は丁字式配置を示すもので、此の配置は從來普通に用ひられて居る形である。而して此の配置によれば一方の步廊から他の步廊へ移るには相等距離の地下道階段を步かなければならぬ缺點がある。第5圖は十字式配置を示すもので、之によれば一方の步廊から直接階段又はエスカレーターによつて他の步廊へ移る事になり乘替に要する時間を非常に短かくする事が出來る。勿論停車場部分に於て十文字に



第　4　圖



第　5　圖



U-BAHNHOF ALEXANDERPLATZ LÄNGSSCHNITT UND GRUNDRISSE.

第 6 圖　伯林アレキサンダープラツツ停車場

交叉する事であるから構造も複雑になり歩廊巾も廣く要するので建設費は嵩むが主要な乗替停車場に於ては最近しばしば試みられて居る。

更に路線が二つ丈でなく三つ乃至四つ集まると云ふやうな場合には以上述べた各種の配置の組合せとなり非常に複雑なものとなるのである。第6圖は伯林アレキサンダー・プラツツの最近に完成した停車場で、此の廣場には從來伯林地下鐵の A 路線 D 路線の 2 本が夫々並行して停車場を持つて居り、更に之等に直角に E 路線が設計されたものである。而かも E 路線の停車場は將來更にもう 1 路線を收容し得るやうに複々線の配線を有するから結局 4 路線が集まつた事となる。

乘降場斷面の決定

乘降場の斷面の決定は地下停車場の形を決定する主要な一つの要素である。勿論之は停車場の規模の大小によつても左右されるものであるが、之によつて其の停車場の美醜が分れる場合が多い。

最も多く用ひられる形は單柱式のものである。即ち島式歩廊に於ては歩廊中央に、對向式に於ては線路の中間に柱が設けられ比較的低い天井を支へた形のものである。此の形は構築の各部材が小さくて濟み最も經濟的な形と云へやう。更に歩廊巾の非常に廣いものに於ては歩廊上に 2 本の柱を並べたものもしばしば用ひられる。紐育等の古い停車場に於ては單に經濟的の意味から狹い歩廊の場合にも二本の柱を用ひられたものがあるが、之は美觀上から見ても感心したものではない。

然し乍ら主要な停車場、特に美觀を要する停車場等に於てはなるべくならば無柱式の構造が望ましいものである。即ちアーチ型又はラーメン式構造になるものである。之は有柱のものに比して各部の構造が大きくなり、天井高さも高く工費は非常に高くなるが見通しの利く點、スケールの雄大な點に於ては有柱式に優る事數段である。巴里の地下鐵、マドリツド、バルセロナの地下鐵等に於ては多くアーチ型が用ひられ、伯林の新しい停車場に於てはラーメン式のものがしばしば用ひられて居る。

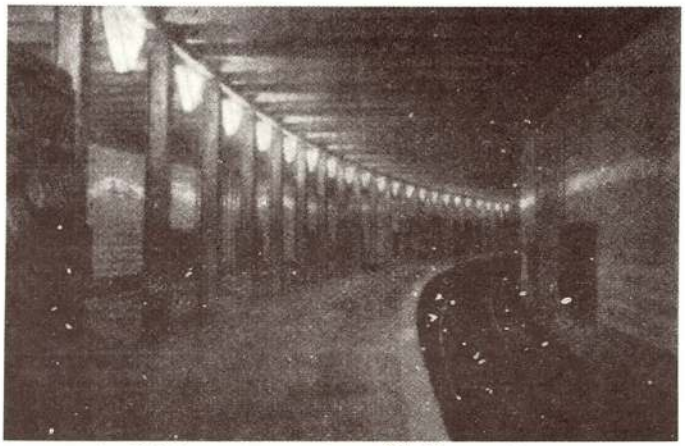
乘降歩廊の幅員は各停車場の乘降客の多少によつて定めらる可きものであるが、普通少なくも對向式の歩廊に於ては巾員 3 米以上、島式に於ては 6 米以上を要する。第 2 表は外國に於ける諸例及び東京、大阪の場合を示したものである。對向式歩廊の場合には出入口又は階段附近に於て幅員を擴げて乘降客の混雜を緩和する方法もしばしば用ひられ、島式歩廊に於ても軌道を曲線にして中央で廣く兩端で狹い歩廊も度々見られる。尙島式歩廊で中央に階段が降りて來る場合には階段外側に歩廊緣で少なくも 1 米半の距離を置かなければならぬ。

乘降場の天井高さは中央柱の有る場合には歩廊面上 3 米內外有れば用は足りるのであるが、之では唯でさへ地下停車場として陰鬱なものを頭を押へられるやうな感じを與へて益

々重苦しいものにする恐れがある。少なくも4米以上の天井高さが望ましい無柱式の場合には構造上自然高い天井高さが得られ6米乃至7米位に達するが、之によつて得られる壯大な感じは地下鐵停車場にして初めて見らるゝものである。伯林のヘルマン・プラツツ驛は十字交叉を有する停車場で構造上一方の線は充分な天井高さを得られ、他方の線は天井高さに極端な制限を受けなければならぬ。從つて一方は天井高さ7米20となり他方は2米80しかない。かくの如く極端に天井の低い場合には天井面に梁形を現はさず、平滑な天井面とする事によつて多少重壓感を減ずる事を考慮する必要がある。

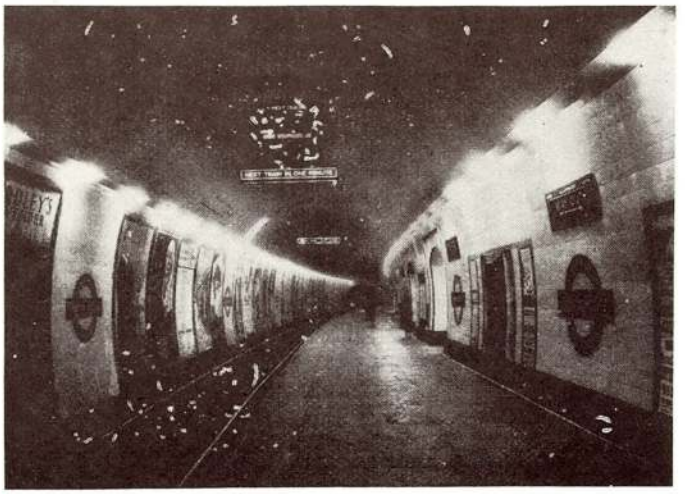


伯林クロイツベルグ停車場


ハンブルグ市クロスターシユテルン停車場

出札廣間の配置

次に出札廣間の配置に就いて考へて見たい。最も簡單な形としては、乘降歩廊と同一平面に出札廣間を有するものであつて之等は淺地下構造の地下鐵に多く用ひられ、又中間の乘降客の比較的少ない停車場に用ひられる。占有するスペースも少なく、又構築の堀鑿も淺く最も建設費が廉い。併し此の型は出札廣間に充分な廣さを取る事が困難であり、又島式の場合には道路面上で綠樹帶又はアイランドが有る場合でないと困難である。紐育地下鐵の普通車驛には多く前者が用ひられ、伯林の南北線の舊い部分には後者が用ひられて居る。


倫敦マノールハウス停車場

併し主要な停車場で出札廣間に相當な廣さを要する場合には之を中階に設ける場合が多い。即ち乘降場歩廊から階段によつて中階に達し、此處に改札口及び出札室が設けられ、更に此の中階から階段によつて路面に出るものである。かゝる中階に於ては乘降場歩廊及

び軌道の全幅員に亘つて中階を取り得るので出札室もゆつくり取られ、又改札口も充分な數を設けられる便がある。最近の伯林の地下鐵では主に此の型が用ひられて居る。

一列車の編成が 4～5 輛迄の場合には之等出札廣間は一ケ所でも足りるのであるが、7～8輛乃至10輛編成の列車が豫想される場合には歩廊長さも 180 米乃至 200 米に達し、一ケ所の出札廣間では一部に偏する嫌がある。かゝる場合には中階は歩廊の兩端に夫々一ケ所又は歩廊の中間に二ケ所、場合によつて兩端及び中央とに三ケ所設けらるゝ場合もある。更に特に乘降客の密集する停車場に於ては歩廊の全長に亘つて中階が設けられる場合がある。此の場合には中階の隨所に乘降歩廊へ降りる階段を設け得るので乘降客の混雜を防ぎうる便利がある。

出入口の配置

出入口の配置に就いて考へて見るに、地下停車場が淺く且つ島式乘降場配置を持つ場合には必然的に道路中央に安全地帶を設けて之に出なければならぬ。伯林地下鐵南北線の舊い停事場に於ては多く此の型が用ひられて居る。然し之によれば乘降客は道路面で激しい自動車の流れを横切つて出入口に達しなければならぬ不便がある。之に對して對向式停車場又は中階廣間を有する場合には出入口は直接又は地下道に依つて歩道に設けられる。現在殆んど大部分の停車場に於ては此の型が用ひられて居る。歐洲の各都市に於ては歩道幅が比較的廣く、又道路の各所に廣場が設けられてあるので、此の歩道上に出入口を設くる場合も充分な幅員が得られ且つ歩道の効用を阻害する事が少ないのであるが、米國の諸都市又は我國の都市の如く歩道巾の比較的狹い場合には充分な幅員がとれない場合が多い。かゝる場合には出入口を二股にして幅員を半減するとか、或は道路の一部を擴張して歩道巾を取擴げ此處に出入口を設ける等の方法を講じなければならぬ。尙又道路の交叉點に於て街角隅剪が大きく取られて居るやうな場合には此處に中階廣間を設け隅剪部分の歩道幅を擴げて之に出入口を設ける事も考へられる。

倫敦地下鐵に於ては從來出入口は獨立の建築物を建て其の一部から地下へ入るやうにしたものが多いが、獨立の建築物を建てなくとも他の建築物の一部を借りて地下鐵の出入口に宛てる場合もしばしば見受けられる。紐育のタイムス・スクエアの如きも出入口はタイムス・ビルヂングの一部にあり、新しいものでは伯林のネアンダー街の地下鐵出入口の如きがそれである。特に大百貨店とか大きな貸事務所建築とか或ひは他の郊外電車の停車場等の如きものがある場合には之等とタイアツプして其の建物の一部に出入口を設ける事は面白い試みであらうと思はれる。大阪に於ても心齋橋停車場南中階に於て十合百貨店の新築に際し其の建物の一部に地下鐵の出入口を附屬して設計して貰つた例がある。

出入口上屋

出入口上屋には單に腰廻りに勾欄丈を廻らしたもの、屋根丈を持ち周圍は吹抜きのもの屋根及び側壁を有するもの並びに獨立した一つの建築として建てられたものゝ四種がある雨の少ない地方に於ては勾欄丈の出入口で充分であるが、雨の多い地方特に我が國に於ける如く吹き降りの激しい所では出來る限り　屋根と壁とによつて完全に風雨から保護されなければならぬ　唯出入口が狹い歩道上に出る場合に、壁があると街路の見通しを遮り且つ前面商店等の正面をかくす恐れがあるので、かゝる場合には屋根丈にして吹抜きにした方が適當である。倫敦に於ては從來から地下鐵出入口は直接歩道から出入するものは少なく特別の建築物を持つて出入口、出札廣場、換氣機械室等に宛てられてゐる場合が多い。

出入口の形態、意匠は地下鐵の設計中最も重要なものゝ一つである。即ち晝も夜も遠くからよく見え、且つ附近の建物其の他とはつきり區別されるやうなものでなければならぬ。そして成る可く全線を通じて同一の形態意匠のもので統一したいものである。凡てを同一形態に出來ないまでも全體の感じ意匠を統一して一眼で地下鐵出入口と感じさせるやうなものでなければならぬ。

出入口には又各地地下鐵夫々の標識がつけられて居る。即ち晝間は上屋建物によつて認められ、夜間は標識燈によつて遠くから認められるやうにしなければならぬ。出入口廻りに勾欄を廻らした丈のものに於てはポスト又はポータルを設け此の上に標識を載せたものが多い。標識は成可く簡單で鮮明なものを意匠し且つ晝間と夜間とで感じの異なるやうなものは好ましくない。伯林地下鐵に於ては藍青色の大きな硝子面に大きく白く U 字を抜き出したものを標識として居るが各種の標識中最も理想的なものと云へやう。

照　明　設　備

地下鐵道停車場の照明が一般建築物の照明と特に異なる點は、地下鐵道に於ては晝夜の別なく常に電燈照明によらなければならぬ點である。即ち夜間に於ては大差ないが晝間は太陽光線によつて直射されて居る路面から直接地下に入るために乘客が完全に地下鐵の明るさになれるやうに特殊の考慮が拂はれなければならぬ。此の爲めには路面から直接入る階段地下道地下道に續く中階廣間、中階廣間から乘降場と云ふ風に三段位に分けて照度を段々に減じて行く必要がある。今各國地下鐵の例を見るに次表の如くである。

第　2　表

都市名	驛名	照度（ルツクス）	
		中階	歩廊
Hamburg	Stephan Pl.	94	31
Berlin	Nollendorf.		23
London	Piccadilly Cir.	54	14
New York			21.6
Philadelphia			23.8
東京地下鐵	上野	41.4	49.4
同	雷門	24.2	25.1
大阪	標準	60	30

各國地下鐵の照度

照明の方式としては裸灯、直附グロ



小梁式の場合(伯林ウキツテンベルグ驛)



大梁式の場合(伯林ベルグ街驛)

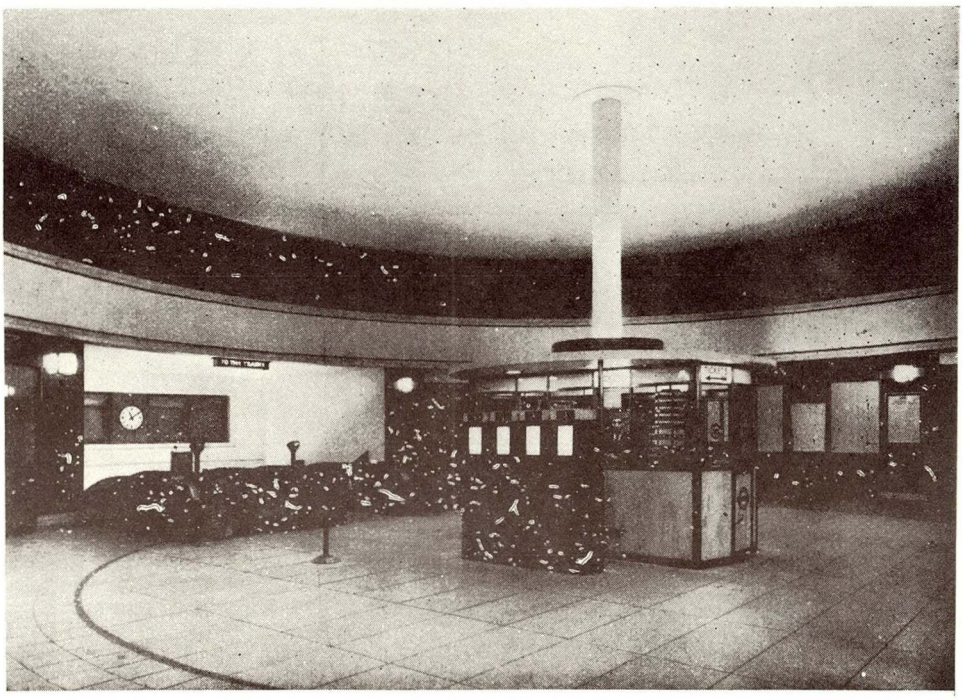
ーブ、ペンダント式或は間接照明等各種が用ひられて居るが、裸灯は眼に眩暉を感じやすいので成る可く避けたいものである。天井の低い乘降場や中階廣間等に於ては天井に直附けのグローブ、又は直附けの箱型照明器具が用ひられる場合が多い。此の場合に天井構造が小梁式になつて居ると電灯の無い梁間に於て天井に陰を生ずるが之は暗い感じを與へる。成る可く天井を平版にするか、梁があつても梁間を大きく取り各梁間に電灯を置いて陰の出ないやうに注意する必要がある。更に天井高さが特に低い場合には間接照明法を用ひて之を補ふ事も考慮されなければならぬ。ベルリン地下鐵のノレンドルフ地下驛及びヘルマンプラツツの GN 線乘降場の如きは此の式を用ひて居る。ノレンドルフに於ては天井の中央部に取附けられた樋型金物が目立つて餘り成功したものとは云へないが、ヘルマンプラツツに於ては二列柱の梁型に添ふて設けられて居る爲めに非常に感じが良い。倫敦ピカデリー線の最近の延長線停車場に於ては出札廣間エスカレーター階段等に盛んに間接照明を用ひ効果を擧げて居るが、經濟的問題を別にすれば地下停車場



平版な天井の場合（伯林モリツプラツツ驛）

の照明方式としては之が最も適應したものと云へやう

アーチ型のやうな天井の高い乘降場に於てはペンダント式とし、天井を明るい色に仕上げて之からの反射光線を合せ利用する場合がしばしばある　此の場合床面への光力分布又は天井からの反射を考慮して平たい器具を用ひ勝であるが之は竣功間際又は硝子掃除をした時には非常に明るいが直き塵埃が上面に積つて天井からの反射を殆んど無くしてしまう場合が多い。寧ろ竪長の器具を用ひて塵埃の積もるのを避け壁面からの反射を利用する方が良いやうに思はれる　大阪地下鐵に於ても心齋橋停車場には平型を用ひたが梅田停車場には竪型を用ひて見た。



出札廣間の間接照明（倫敦サウス・ゲート驛）

換氣設備

地下鐵道に於ては自然換氣による場合と機械的換氣に賴る場合とがある。自然換氣の場合には停車場前後の隧道部に排氣孔を設け路面のアイランド又は歩道に鐵格子を嵌め列車のピストンアクションを利用して之から換氣せしむるものである。紐育地下鐵道では主と

して此の方法に依つたものが多い。ヨーロツパ方面では氣候の差にもよる事であらうが換氣に就いては特別の設備はされて居らない。唯倫敦地下鐵は非常に深い爲めに各停車場に排氣設備が設けられシヤフトを通じて機械的に排氣されるように設計されて居る。

我が國に於ては歐米の各都市とは氣候狀態が異なり非常に多濕高溫な時期が多いために自然換氣のみに委せる事は不充分であつてどうしても機械的換氣を併用する必要がある。大阪の地下鐵道に於ては各停車場に於て路面より空氣を取入れ之を送風機にて乘降步廊下に吹込みダンパーを調節して步廊全長に均一に空氣を送るやうに計畫され、一方排氣の方は各停車場中間隧道部に排氣用送風機を設け之によつて一時間約8回の空氣交換をなし得る設備になつて居る。

以上地下鐵道停車場の概略に就いて述べた尙細部に亘つて詳しく述べて見度いとは思ふものゝ紙數にも制限あり且つ細部の點では一般停車場建築と共通の點多く重複する恐れもあるので此所には省略する。

德島市公會堂建築設計圖案懸賞募集規程要項

1、審査員

工學博士　武田五一
名古屋高等工業學校長　土屋純一
德島市長　藤岡直兵衛

2、賞金

1等　700圓　1名　2等　300圓　1名
3等　200圓　1名
前項の外等外佳作若干名を選び賞金を授與することあるべし
追而1等に該當するものなき場合は2等2名となすことあるべし

3、締切期日

昭和11年1月6日

4、應募條件

德島市公會堂建築設計圖案懸賞募集規程に據る應募せむとする者は住所、職業、氏名を明記し郵券10錢封入の上昭和10年11月30日迄に德島市役所土木課長宛懸賞募集規程の返附方郵便を以て申込まるべし

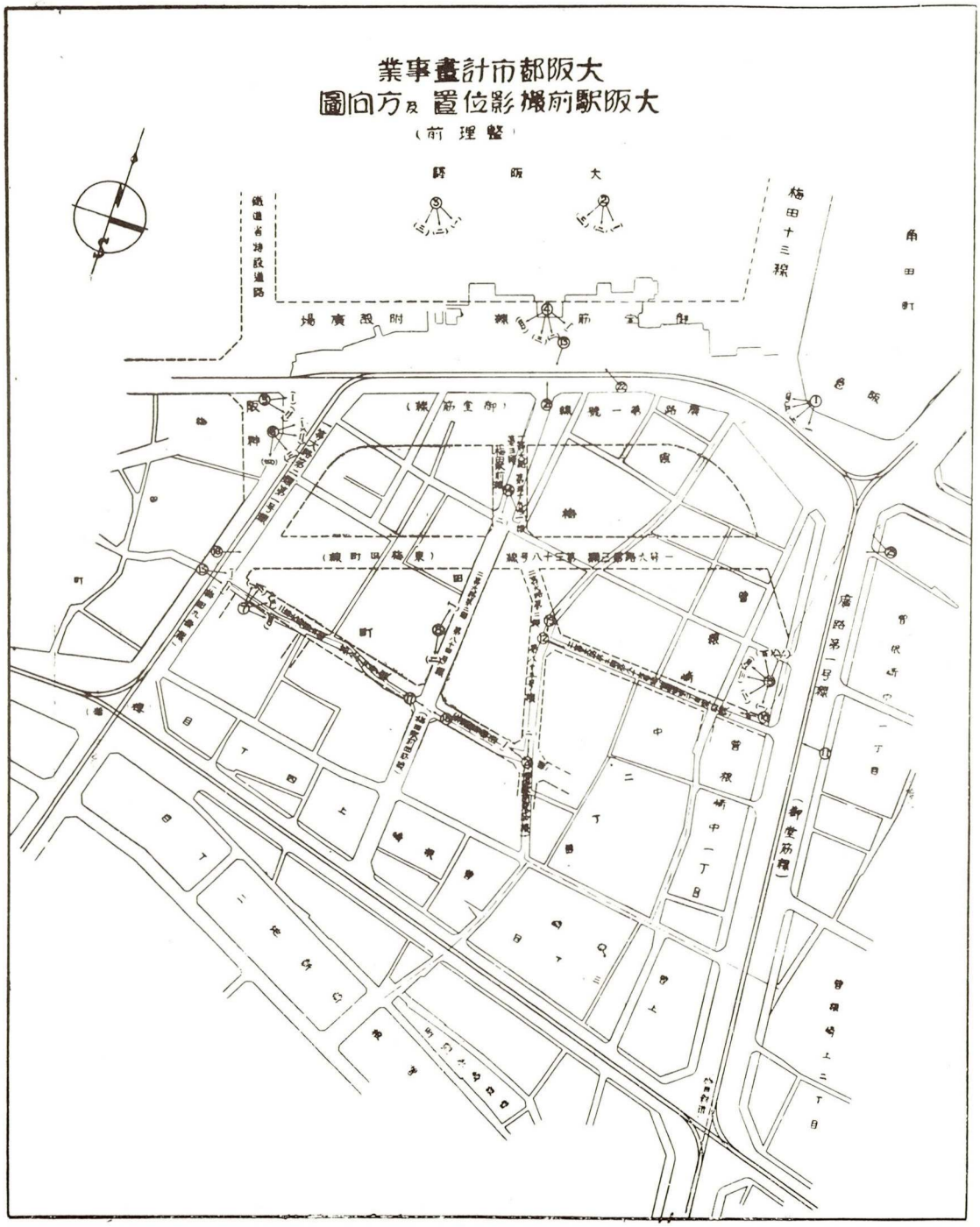
德島市役所

大阪驛前都市計畫事業に就き技術的一考察

本田長次



大阪驛前附近
空中測量寫眞圖


大阪都市計畫事業
大阪駅前廣場位置及方向圖
（整理前）
梅田十三線
南田町
鉄道省線設置路
廣場附設
（御堂筋）
（線町四福東）
（御堂筋）

住宅には一般に玄關口が有り玄關室がある。兩者の總稱を通常玄關と云ふのであります

同樣に都市の玄關口は驛であり驛附近は住宅の玄關室に相當する。我が國都市の玄關は大中小都市共一般に田舍家式又は農家に無理に近代的玄關を增置した程度で都市の玄關として何の計畫設備共に誇り得るものは殘念乍ら求め得ないのであります。

一口に山師の玄關と云ふ俗語がありますが斯うした玄關を目立つて立派にすることを嫌惡する民族的慣習から來たものとも思はれないのでありまして、都市には長年の歷史があり各々特異性を持つて近代の如き交通機關其他の都市設備の發達する以前既に集團的に發展し都市の形式を備へたものである關係上換言すれば田舍家式で充分だつたものが近代都市の玄關の必要を後から認め都市の中心は既に餘地が無いから近郊で中心に近い所を玄關として其の設備をしたと云ふ場合が多い爲かとも考へられないでもないのであります。

理由の詮議は兎も角事前に計畫を立て位置、設備等近代的考察をなしたものは皆無の狀態であり同樣の歷史を經たであらう諸外國に比し雜然として居り其の設備に著だしく缺くる點が多い事は事實であつて我が國都市計畫上遺憾なる問題として都市計畫法發布當時より之れが改善設備の改良方法につき研究せられて居つたのであります。

我が大大阪市の玄關も御承知の如く殘念乍ら御多聞にもれずの現狀なのであります。

此處でその理由の說明に代へて、大阪の玄關即ち驛前の經移を說明しますれば、當該地附近は明治初年概ね田畑であつたものを明治7年5月大阪神戶間の鐵道建設と同時に梅田驛が開設せられ、明治10年2月5日京都大阪神戶間の鐵道全通するに及び驛前施設として運送店簡易なる飮食店等漸く新設せられたるものゝ如く明治36年第5回內國勸業博覽會を本市に開設せられ梅田新道の開通を見るに及び、次第に繁榮に赴き爾後線路の延長增設に伴ひ益々發展して大阪の咽喉を爲し、旅舍、運送店は軒を連ね料理店を初め飮食店其他凡百の肆店は開設せられ、と大阪府志に散見せらるゝより推定するも現在の驛前附近は最近新設擴築せられた驛前及阪神、阪急前街路並に前記梅田新道以外は當時の田畑の畦畔が改修されたものであり其の宅地割は田畑割の改稱に過ぎない上に明治42年8月30日の北區の大火にも燒失を免がれた爲め寫眞の如く雜然たる狀態も當然の事と思考し得るのであります。

此の現狀は一日も早くなんとかせねばならぬ。驛舍の改築諸設備の新設改良は勿論驛附近地即ち玄關室の改善は數年以前より力說せられまして當事者間の實施研究となり漸く去る昭和3年5月22日に第一計畫として街路の新設並擴築計畫と驛舍に平行なる新設街路の兩側を建築敷地造成の爲地帶收用すると云ふ計畫が都市計畫事業として內閣の認可を得て實施せらるゝ事となつたのでありますが、其の後尙研究の結果昭和9年3月30日に更に進んで前記街路計畫を一部變更すると共に地帶收用案に替ふるに附近一帶を都市計畫として土地區劃整理をすることに變更計畫され一ケ年を經過するも關係者間に於て組合設立の意志表示が無かつたので事業は緊急事業でもあり一ケ年後の昭和10年4月22日に內務大臣よ



(1) 阪急8階より　其の 1　　昭和 10. 6. 11



(1) 阪急8階より　其の 2　　昭和 10. 6. 11



(1) 阪急8階より　其の 3　　昭和 10. 6. 11



(1) 阪急8階より　其の 4　　昭和 10. 6. 11

り本市に對し都市計畫事業として前記土地區劃整理事業施行方を依命されたので本市役所内に臨時驛前整理事務所が新たに設けられ去る 6 月29日の市會で事業豫算が決定し爾後一意專心關係法規上の諸手續を進行すると共に他面現狀調査を開始し取敢ず第一施行部分である驛前街路擴築部分の移轉料及土地買收價格を發表し目下折角關係者と移轉並買收の協議中であります。

大阪都市計畫事業大阪驛前土地區劃整理施行規程及同設計書につき一々御說明致したいのでありますが限られた誌上で到底盡し得ませんし事業の現況が右の次第でありますから今回は事業內容殊に本事業の特異性即ち一般都市計畫と相違する點等を箇條的にあげて說明するに止めて事業の相當進行した時期又は完了の時に再度の機會を得まして詳說する考へであります。

先づ第一に本事業は既設主要市街地の災害に起因しない集團的整理改善を短期間に施行する一事でありまた、之れは我が國都市計畫又は都市計畫事業始まつて以來の特異事業であり本事業の成果如何は都市計畫關係者の注視の的となつて居るのであります。

第二には普通都市計畫としての土地區劃整理の持つ使命又は効果以外に特に內務大臣の依命中には都市計畫當時の設計方針を其儘包含する事になりますので當時の設計方針が區域內の街路は都市計畫事業として決定したるものに據る事及劃地は高層建築物の建築に適應せしむる樣決定を



(4) 大阪驛時計臺上より整理地區を望む　其1　　昭和 10. 4. 22



(4) 大阪驛時計臺上より整理地區を望む　其2　昭和 10. 4. 22



(4) 大阪驛時計臺上より整理地區を望む　其3　　昭和 10. 4. 22



(4) 大阪驛時計臺上より整理地區を望む　其4　昭和 10. 4. 22

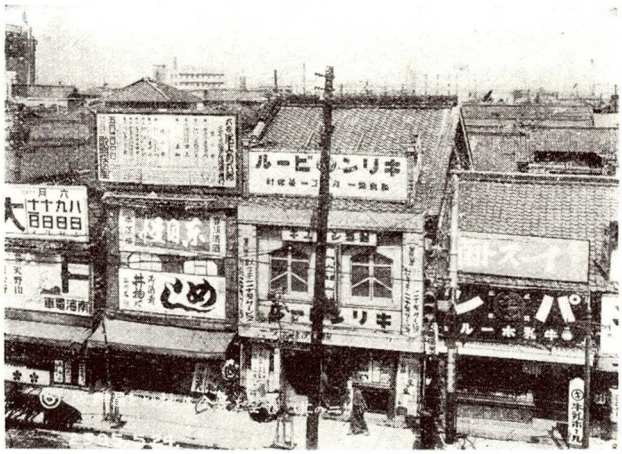
要する事等の特異な點が在るのであります。

前記の關係上技術的に見て東京の復興事業又は函館復興土地區劃整理の場合と相違する點は建物其他工作物等の地上物件が建設後三十年前後の年齡にあることゝ區域內建物及工作物は特殊のもの以外は全部換地外に移築する事でありまして此の補償の關係が一般土地區劃整理が換地に移轉をする場合に比し甚しく相違するのでありまして各物件に就いても災害後建築されたものに比して現在價値が低下してゐるが移築費は割高となり尙其の家屋內に最近に占有者の造作した附加工作物があるといふ樣な狀態で非常に複雜化して居るのであります、この狀態は一般街路の擴築の場合も同樣なのでありますが現在迄部分的で集團的でなかつた關係から？參考となるべき技術上の基本的調查研究をされたものが見當らないので本事業の重大性を考慮し相當技術的考察のもとに一定の基準を立てる必要を感じまして帝都復興計畫當時の調查其他の資料に基き相當研究考慮した次第でありますがその說明は後日適當の時期に讓る事としまして更も角災害後の整理に比し補償關係が複雜となる事は事實であります。

次に高層建築敷地としての劃地の決定でありますが、かゝる換地の設計方針の指示は今回が初めてゞありまして其の決定については區域內**各劃地**につき其の**地價**に對する一宅地（劃地）の**最大**



(6) 阪神屋上より　其の 1　　昭和 10.5.24



(6) 阪神屋上より　其の 2　　昭和 10.5.24



(6) 阪神屋上より　其の 3　　昭和 10.5.24



(6) 阪神屋上より　其の 4　　昭和 10.5.24

利用價値(可及的立體的にも)**に在る形狀**及び**大さ**とを研究する必要があるのであります。即ち其の劃地に建つ建物の大きさ高さ等により市街地建築物法其他の法規上の制限もあり（但し法規上の制限は多く最低限度であつて最も有効なる利用狀態とは相違するのでありますが）他面同法に據り區域内全般につき近く建築物の最低限度を**都市計畫的方面**から決定されるとの事でありますが、(この場合は其の土地の私權に關する制限をなし其の制限の如何により其の土地は勿論附近一帶の消長に關する事になります以上前記劃地に關する研究事項は建築物最低限度決定の全面的理由とはならずとも前記事項を無視する事は出來ない關係にあり一部の理由となるであらうと思考致しますので）其の決定基準及理由等を參考として**地方的標準各地の形狀大きさ**等を決定し尙區域内整理後**其**の位置、形狀により地價に相當大なる高低を生ずる事をも考慮し、之れが換地位置を決定されねばならぬと思考する次第であります。

本事業は我が國最初の主要市街地に對する外科手術で現在の法規下に於ては相當困難なる點もあり事業の成果如何は斯界注目の的となつて居る事でありますから技術的にも愼重に研究すべきものは研究し此の難事業を豫定通り完成し得ば幸甚と思考する次第であります。



(7) 北消防署屋上より整理地域を望む　其の 1　　昭和 10.5.3



(7) 北消防署屋上より整理地域を望む　其の 2　　昭和 10.5.3



(7) 北消防署屋上より整理地域を望む　其の 3　　昭和 10.5.3



(7) 北消防署屋上より整理地域を望む　其の 4　　昭和 10.5.3

寫　眞　說　明

（一）　此の寫眞は整理前と整理後適當の時期とに同所より同方向の寫眞を比較したい爲めに圖面の如く計畫を建てゝ撮影したものゝ一部を掲載したもので大阪都市計畫事業大阪驛前撮影位置及方向圖々示の内（1）（4）（6）（7）の箇所（二重丸印）から各々四方向寫圖示矢印方向を撮影したものである。一見して之れが大大阪の玄關であり**經濟都市大阪の最も高價なる土地の利用狀況であると云ひ得よう？**

（二）　航空寫眞は區域内全部に亘り 2,000 分の 1 に直上撮影をしたものに同縮尺にて計畫街路を記入したもので空から見た雜然たる現狀と整理後の將來を推察し併せて附近一帶の狀態を察知し得るであらうと至考するのであります。

停車場と百貨店

佐竹三吾

1. ターミナルデパートの特徴

大都市にターミナルを持つ電鐵が百貨店を自ら兼營するか、若くは之を他に賃貸することは電鐵經營を合理化する一方法であるかの如く考へらるるに至り、最近其實例も數指を屈するに至つた。

何が故であるかと云へば、自動車の進出に依て電鐵が嘗て有したりし獨占的交通機關たる地域を年々侵蝕せられ、最早今日に於ては電車の運轉だけでは經營漸次困難となり、電燈電力とか其他何等かの副業を求め、之を收入の補ひとなす必要を痛切に感ぜらるるに至つたからである。

百貨店の經營と雖も決して樂でない。否此頃の樣に各百貨店の競爭激甚となり、中小小賣店の保護と百貨店統制の傾向著しくなりつゝある際に、電鐵が之を經營して果して豫期の利益を收むることを得るや疑なきに非すと雖も、ターミナルデパートなるが故に他の百貨店の追從を許さゞる二三の特徵あるを以て、今日迄のターミナルデパートは大體に於て良好なる成績を擧げ、電鐵經營の補强工作たる効果を認むることが出來る。

然らばターミナルデパートの特徵とは何か

（第1） 電鐵沿線の居住者が日々通勤の序を以て百貨店を利用し得ること即ち之に依て態々方々の百貨店を漁り廻る時間と交通費とを節約し得ること換言すればターミナルデパートは沿線住民と云ふ固定の恒久的常得意を持つことこれである。

（第2） 斯の如くターミナルデパートは日々何萬と云ふ電鐵の乘客の關所であるから少くともこれだけの人は每日招かなくても必ず來て貰へる御客である。今日百貨店が一番苦心するのは何んであるかと云へば如何にして多數の人を其店に呼ぶかと云ふことにあるらしい、來てさえ貰へば自然に何か買物をして呉れるそうである、來ない人に買はせることは出來ない相談である。であるから買ふ買はぬは第二の問題であつて先づ其店に客足の付く樣にすることが商賣の秘訣であるらしい、各店が競ふて宣傳、新聞廣告、催物、特賣等に多額の經費を投するのは皆此理由からである。

日々何萬かの人が風雨を論せず招かずして來て呉れるターミナルデパートが他の百貨店に比して著しく宣傳廣告の費用を節約し得て、夫だけ經營が樂になるか又はそれだけ商品の値段を安くすることが出來るのは當然である、最近數ケ年間に於て各百貨店が新聞に廣



大鐵百貨店

告した統計を見るに大丸百貨店は大阪毎日と大阪朝日に各15萬行宛を廣告したに拘らず阪急は僅かに其5分の1以下の3萬行宛に過ぎない事實はターミナルデパートの特徴を如實に物語るものである。

（**第3**） 乍併ターミナルデパートは電鐵の乘客だけを顧客とするものでなく、ターミナル附近一帶の消費階級並に市內一般大衆は豈へ電車の乘客でなくとも百貨店の華客として大に歡迎すべきである。故に此點に於てターミナルデパートも亦普通の百貨店と何等異る處なき性質を有するものであるからこれと同樣の施設經營を爲すべきである。

（**第4**） ターミナルデパートは沿線住民と極めて密接の關係あり延て電鐵自體の經營とも不可分の關係あるものなれば百貨店は沿線の產物を紹介取次販賣することに依て相互の利益を確保するのみならず更に進んで養豚、養鷄、養魚、蔬菜、花卉栽培、果樹園等の副業を授けこれを商品化することに依て沿線の開發と住民の福利を增進せしむることを得べく、其結果は沿線に新なる移住者と電鐵の乘客を增加し沿線の土地及住民と百貨店と電鐵とは百貨店經營の方法宜しきを得れば相互に因となり果となりて、共存共榮の實を擧ぐることが出來よう。これ亦ターミナルデパートの持つ特徵と云ふべきである。

（**第5**） 百貨店の狙ふ客層又は商品の品種はターミナルデパートなるが故に普通の百貨店の場合と異るものがあるであらうが、これは阪急百貨店の如く已に堂々たる第一流百貨店となり切つたものとこれより將に生れむとする大鐵百貨店などは固より同日に論ずべきものでない、若し新にターミナルデパートを經營せむとする場合には顧客層は中流階級を目標とし商品は食料品、生活必需品、普通雜貨などに重を置き高級呉服其他高價品などは可成之を避けた方が間違なきことと思はれる、又食堂經營は確かに有利にて必ず成功すべ

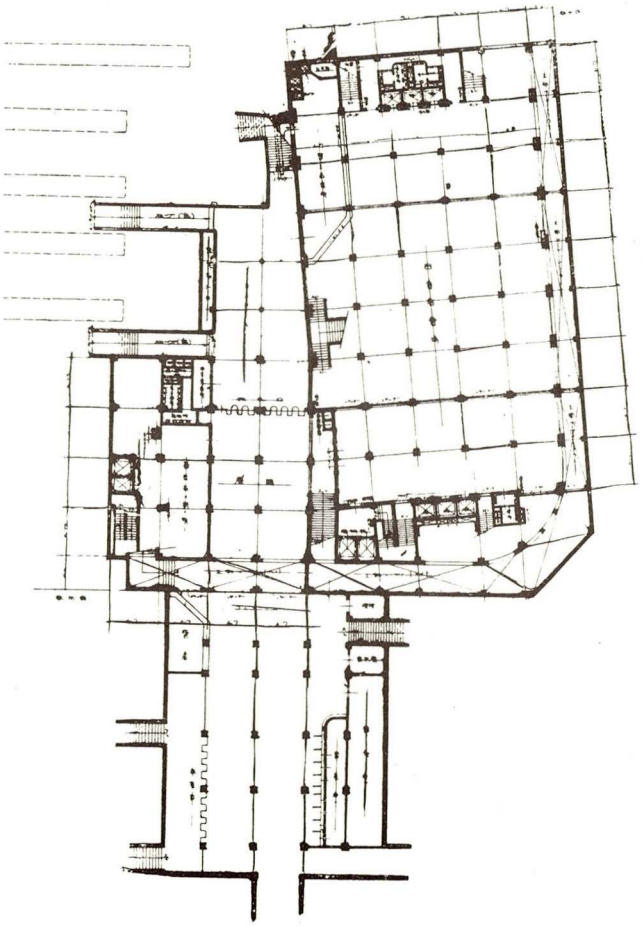
く、斯くて年と共に高級品に進出すべきであらう。

（第6） 御買上品の配達は百貨店として相當多額の負擔を召來するサービスであるがターミナルデパートは電鐵の便を利用して沿線は配達することを得ることに依りて少からずハンヂーを持つものと思ふ。從て經費輕減の點に於て特徴の一と數へて差支なからうと思ふ。

2. ターミナルデパートの規模

ターミナルデパートは電鐵の補強事業であつて乘客と云ふ常得意先を持つもこれだけでは充分なる効果を期待し得ないから、ターミナル附近一帶並に廣く市內一般の大衆に向つて呼び掛けねばならぬことは前に申した通りである、從て百貨店として他に遜色なき程度の大さの賣場と商品と設備上の魅力を必要とするのである。

然れば先づ其規模はどれ位にすべきか、數年前まではまだそれ程でもなかつたが今日では1萬坪を當然と考へる樣になつた、阪急、大丸、そごう、南海高島屋、松坂屋皆1萬坪內外である、東京には反て4～5千坪で立派な成績を擧げて居る樣であるが、大阪では7,600坪の三越支店は何んだか見劣りがする樣であるし、長堀高島屋も10年前は堂々たるものであつたが今では如何にも淋しくなつた其他1,000坪 2,000坪のものもあるにあるが餘りにも他が立派に大規模となつた爲め比較にならぬ次第である。



大鐵百貨店平面圖

乍去、阪急も始めは2,000坪足らずであつた、大丸、そごう、松坂屋何れも皆然り、決して忽然として1萬坪の超弩級の摩天樓が出來た譯でないから大鐵百貨店の如く全く新規の計畫で暖簾もな

ゝ得意先もなき無經驗者が始めから1萬坪の大百貨店を企てることは確かに無謀である、さりとて餘り貧弱では電鐵の常得意迄之を喰ひ止むること困難である、茲に於てか程度を定むることが重大問題とならざるを得ない、私は此點に付て大に頭を惱まし幾度か百貨店人即玄人の意見を敲き又學者や商賣人や素人の批評も聞いた、其他朝夕に於ける阿倍野橋の交通量、住吉區の人口增加並に開業の曉は大鐵百貨店の勢力範圍となるべき天王寺區其他の消費狀態等を研究し結局阿倍野橋附近は遠からざる將來東京に於ける新宿の如き繁榮を見るに至る可能性あるを以て、大鐵百貨店も1萬坪を目標として計畫すべきものと信ずるも差當り少くとも4,000～5,000坪程度のものとなすべしとの結論に到達せり、尤も是に對し堅實なる見方を爲す人は阪急等の例を引き 2,000坪程度のものとなすべきとを注意せられたりと雖も、一昨年10月開業したる神戸に於ける阪神電車の ターミナルデパートは3,000坪であり又昨年11月開業したる東京澁谷に於ける 東橫電車の ターミナルデパートは3,500坪であつて、何れも新規の開業なるに拘らず賣場面積の狹隘の苦情を聞くなどより考ふれば矢張時勢の變化と百貨店一般の發展したる狀況より少くとも4,000～5,000坪のものとなすに非ざれば百貨店としての機能を發揮するとの困難なるとを示すものと思ふ。

又ターミナルデパートであるからと云つて高級品を置かなければ安もの百貨店の評判を取つて結局良き顧客を失ふこととなるであらう、なぜかなれば良い御客も普通品の買手であるからである、要するに百貨店は良品を廉價に賣ると云ふ以外に品種が豐富であつて高級品から並製品に至るまで選擇の餘地の多きことが客足を停める要件であるから賣場面積の廣ければ廣き程繁昌する譯である、これ即ち少くとも4,000～5,000坪を持つ必要の生ずる所以である。

大鐵百貨店は1萬坪を目標とし第1期から 4,500坪とし第2期第3期と順を逐ふて擴張すべく必要なる用地を準備した次第である。

3. 百貨店併用の停車場

電鐵の本屋をターミナルデパートに併用した場合に驛と百貨店との調和を計る爲に設計上考慮を拂ふべき點數からず、本篇を依頼せられた編輯者の希望も恐らく此點に關する小生の意見を求められたものと思ふから、私は兩者の經營者の立場から氣の付いた二三の點を擧げて見たいと思ふ。

先づ斷つて置くことは電鐵のターミナルが高架又は地下の場合と地平上の場合に依て驛本屋の設計に相異のあることは言ふを待たないが、百貨店併用の趣旨に於ては地平の場合と差したる變化を認めないから以下主として地平上の場合に就て述ぶるのである。

（イ） 驛の玄關と百貨店の玄關

玄關の住宅に取つて大切なることは申す迄もないが大業相手の驛と百貨店に取つては尙一層玄關は重要性を有するものである。即ち百貨店に於ては玄關及第1階は全館の使命を制するかと思はるる程大切なるものであつて、何れの百貨店に付ても柱壁エレベーター前より天井に至るまで裝飾を凝らしこれに陳列する商品、商品ケースの選擇からイルミネーション等に至るまで之を2階以上に比すれば實に霄壤の相異を認めることが出來る。

停車場の設計に於ても玄關を宏莊にし待合所、大ホール等に意匠を凝らし乘降客の出入に便ならしむる爲め多くの面積を提供すべきことは百貨店と異なる所がない。

ターミナルデパートに於て此兩者を如何に調和すべきか。阪急及南海に於ては重點を電鐵に置き其餘れる部分を百貨店の賣場に提供したるものなることは明かであつて電鐵本位の設計と云ふべきである。東京淺草の東武のターミナルは高架にして2階にプラツトホームあるも南海と同じく1階正面玄關に大階段あり1階賣場は百貨店として餘り重きを置かれざるものと認むべきである。神戸の阪神ターミナルは驛の玄關は百貨店の玄關と一部併用の爲め1階は百貨店としても相當の能率を擧ぐることと思はる。

大鐵のターミナルは之等各驛の設計を比較研究し且つ地下鐵及省線との連絡並に將來の計畫であつて未確定のものなるも南海上町線が阿倍野橋上にターミナルを持ち常時2輛は引返へし運轉の爲め交通最も頻繁なる阿倍野橋交叉點と省線天王寺驛前を閉塞し、交通上至大の障害を與ふるを以て之を阿倍野橋南側迄後退せしめ、東に折れて新設今宮平野線上大鐵ターミナルの北側にターミナルを移し、市電は阿倍野橋を越えて右上町線のターミナルと併行し、乘換に便にすることとなすべき計畫あり、傍ら地上及地下との連絡等を考慮に加へ正面西側上町線に沿ふ部分は全部百貨店とし、驛の玄關は其後方東側に北口を玄關となすこととした。其結果正面西側より見れば驛は全く百貨店に隱れ、玄關及1階は全部百貨店として使用し驛の玄關及ホールは百貨店の通路を經て連絡することは勿論なるも主たる出入口及待合所は北側及裏面にあり、故に此設計は百貨店を主とし電鐵を從としたるものと云ふことを得るも、前述の如く電鐵の乘降客は其大部分が市電、省線又は地下鐵に依て市內に往復するを以て之等の各線との連絡を便ならしむることが最も重要なる次第なれば、此點より云へば電鐵を主としたる設計となるべし。果して然れば此設計は兩者の長所を最も良く調和し各其最高の能率を發揮し得るものと考へらる。

尤も斯る設計は幸に大鐵の北側に22間と云ふ廣き新設道路の出來ること、市電上町線地下鐵及省線との連絡が恰も百貨店の背面北側を利用することに依て都合能く達成せらるる爲めで何れの場合にも適用し得る譯ではない。

（ロ） 路面電車・乘合自動車及地下鐵との連絡

大衆相手の百貨店は市內各種交通機關との連絡を便利ならしむること極めて必要であつて此點電鐵自體に於ても同樣である。就中地下鐵との連絡が百貨店の繁昌に大關係ありと考へられることは各百貨店が多大の連絡設備費を負擔してこれが達成に努力した事實から想像出來る。三越支店は此連絡を得る爲め御堂筋に移轉するとかの噂がある。長堀高島屋松坂屋支店共に頭痛の種と思はれる。

大鐵のターミナルは幸にして地下鐵と接近併行し僅かに數間の地下道に依て驛のホームから又は百貨店の賣場から地下鐵の改札場に行けるから恰も同一構內の感がある位である

市電及び上町線との連絡は現在は阿倍野橋を渡る必要あるも將來は大鐵北側の新道路に市電も南海上町線も相並んで共同のプラツトホームを設け階段を下つて地下鐵中段と連絡することとなるから大鐵及百貨店との連絡も極めて便利になる譯である。

（ハ） 天王寺驛との連絡

天王寺驛の將來は北の梅田驛に劣らざる樞要なる交通の中心となるものと思はる。即ち現在は城東線のターミナルに止まるも數年後には關西線のターミナルとなり、湊町驛は主として貨物扱を爲し、旅客は天王寺、湊町間電車を運轉となるべく又臨港線は現在は貨物線なるも電化計畫既に決定し、必要なる豫算も配付濟なる由なるを以て天王寺驛改良工事の完成と同時に大阪港埠頭棧橋と神戸との間に天王寺驛を介して電車の直通運轉を見るに至るべきである。

又阿倍橋橋は交通量の多きは大阪第二に位し、交通地獄と稱せらるる有樣なるを以て鐵道省は之を緩和する爲め省線の上をカバーし橋梁の巾を2倍以上に擴張し、之を天王寺驛の廣場とし其東方に驛本屋を建築し阪和省線地下鐵及大鐵を連絡せしむるを以て地上を橫斷することなく大鐵より阪和に出づることを得べし、故に大鐵は天王寺驛との連絡に付て特に考慮を拂つた次第である。

（ニ） 驛前廣場團體客出入口及自動車置場

自動車でデパートにショピングに行く人はまだ我國では少くないかも知れぬが將來を考慮すれば普通の百貨店でも自動車置場を持つ必要があろう。然るにターミナルデパートに於ては驛前廣場の必要は特に著しいものがある。又團體客としては藤井寺の野球又は吉野の花見の時などは1時間に1萬人位の人が電車目がけて殺到するのであるからこれが若し百貨店の通路を通るものとせば容易ならざる混雜を來すであらう。40～50人の團體客の場合でも春秋の季節には幾組かの往復があるから團體取扱の別口を設けることは極めて必要である。

大鐵ターミナルに於てはデパートの西側を3メートル、北側を4メートル後退せしめ自動車置場とした外に驛の南側に10メートル以上の團體客取扱口を別に設けることとした。

驛前の廣場としては目下右の外に特に之を設けざるも將來雜沓の曉には驛東側の構內にこれを設置することの出來る餘地を持つてをる。

（ホ） 降乘客のホーム

乘降客に對するプラツトホームを區別することは大阪郊外電鐵の不文の鐵則であるかの如く思はるるも大鐵に於ては用地の關係上之を許さぬが客の便否から云へば同じホームにして差支ない樣である。然し今後の設計ではホームの交互に依て乘降を區別し、降りホームは階段に依て地下道に導き百貨店の地下室と地下鐵への通路としたから乘降の混雜は大に緩和されることと思ふ。然しこれを實行するには車輛にドアーエンヂンを設け自動式開閉とせなければ乘り降りを間違へる人が出來て反て不便かも知れぬ。

以上は今回大鐵に於てターミナルデパートを建築するに當り取調べた二三の點を順序も立てず申述べたに過ぎないものであつて、たいして御參考になる資材と思はないが、大鐵百貨店の設計は東京久野節君に賴み工事は大林組にて施行することとなり、去る10月10日地鎭祭を行ひ地下及地上1階は昭和12年3月開業、其他全館完成は昭和12年7月中の豫定にて今後尙ほ餘日の多きことなればターミナルデパートの設計及營業方針等に付て御氣付きの點は何卒御敎示に預り出來得る限り便利にして又經濟的のものと致したい。本篇執筆の目的も實は大方各位の御高見を歡迎せんが爲めである。

明治初年に於ける京阪神間の國鐵建設工事費に就いて

佐古慶三

南では千日、北では梅田、ともに昔は三昧のあつたところである。年に一度の7墓巡りとて、陰暦7月15日の于蘭盆に7ケ所の墓をば歴訪し、夜もすがら念佛鉦を叩き回向する輩が押掛ける外は、人の嫌がつて寄付かぬところであつた。そこが時勢の推移するにつれ今では熱閙の巷と化し、道頓堀の芝居町を凌ぐ千日の歡樂街になり、梅田は梅田で商都大阪の表玄關となるに至つたのである。

東京・横濱間にわが邦最初の鐵道が開通し(明治5年9月)、次いで明治7年5月に大阪・神戸間の20哩27鎖が開通し、大阪驛がこの梅田の地に設けられた當時は、北郊曾根崎村の田圃の眞ン中に、ステンショの赤い煉瓦(バニガハラ)造の建物だけが、そばだつてゐたのに過ぎない。されば北之新地の裏町より、地上を走る陸蒸汽(マカジヨウキ)さへ容易に望み見ることが出來たと云はれてゐる。陸蒸汽とは汽車を指していふた言葉であつて、ステンショはステーションを贅六流に約めた發聲法である。梅田のステンショと大阪驛を時人が呼んでゐたことは、梅田に所在するからではあるが、貨物專用の梅田驛が別に開設された今日でも尙、旅客專用の大阪驛に使ひ慣れたところの梅田を冠せて呼ぶくらゐ愛惜をもつてゐるに拘らず、その梅田が「埋め田」といふ卑濕な荒地を寓する由來をば知つてゐない。また如何に物價の低くかつた明治初年とはいへ、驛用地としての買上げの値が反當り四十五圓といふ見當(坪十五錢替)、これで高く買取つて貰つたとうれしがつてゐたと聞かされたら、驚かぬ人は先づあるまいとおもふ。

最近取毀された石造の驛本屋は、明治35年3月に改築されたものであつて、最初の煉瓦造の建物はすつと西寄りにあつた。即ち靜觀樓の北裏あたりに建つてゐて、東への通路をとつて漸く櫻橋、渡邊橋筋に出ることになつてゐたので、凡その判斷はつけられる筈。驛前には半月形の庭園を設け、數十株の植樹を添えてゐたが、何時しか失くなつてしまつたことは甚だ殘念である。鐵道亡國論を唱ゆる輩も出て、一時は建設工事の中止を請願するなど騒いだものであるが、さて出來てみれば流石に文明の利器だ、重寶なことが判かつてしまへば、京都・大阪間の開通を待ちこがれるやうになり、明治9年8月に大阪・向日町間の22哩57鎖、翌9月には向日町・京都間の4哩7鎖が引續き開通して、京阪神を結ぶ47哩11鎖の完通をみた。そこで梅田のステンショが愈々繁昌する。參考までに明治9年12月當

時の發車時刻なり賃銀表を下に擧げておく。

西京行　大阪發

前	6.40	大阪より片道	
	9.40	上等	1圓35錢
後	0.40	中等	81
	3.40	下等	40
	6.40		
	8.40		

神戸行　大阪發

前	7.00	大阪より片道	
	8.30	上等	1圓00錢
	10.00	中等	60
	11.30	下等	30
後	1.00	2.30	
	4.00	5.30	
	7.00	8.30	
	10.00		

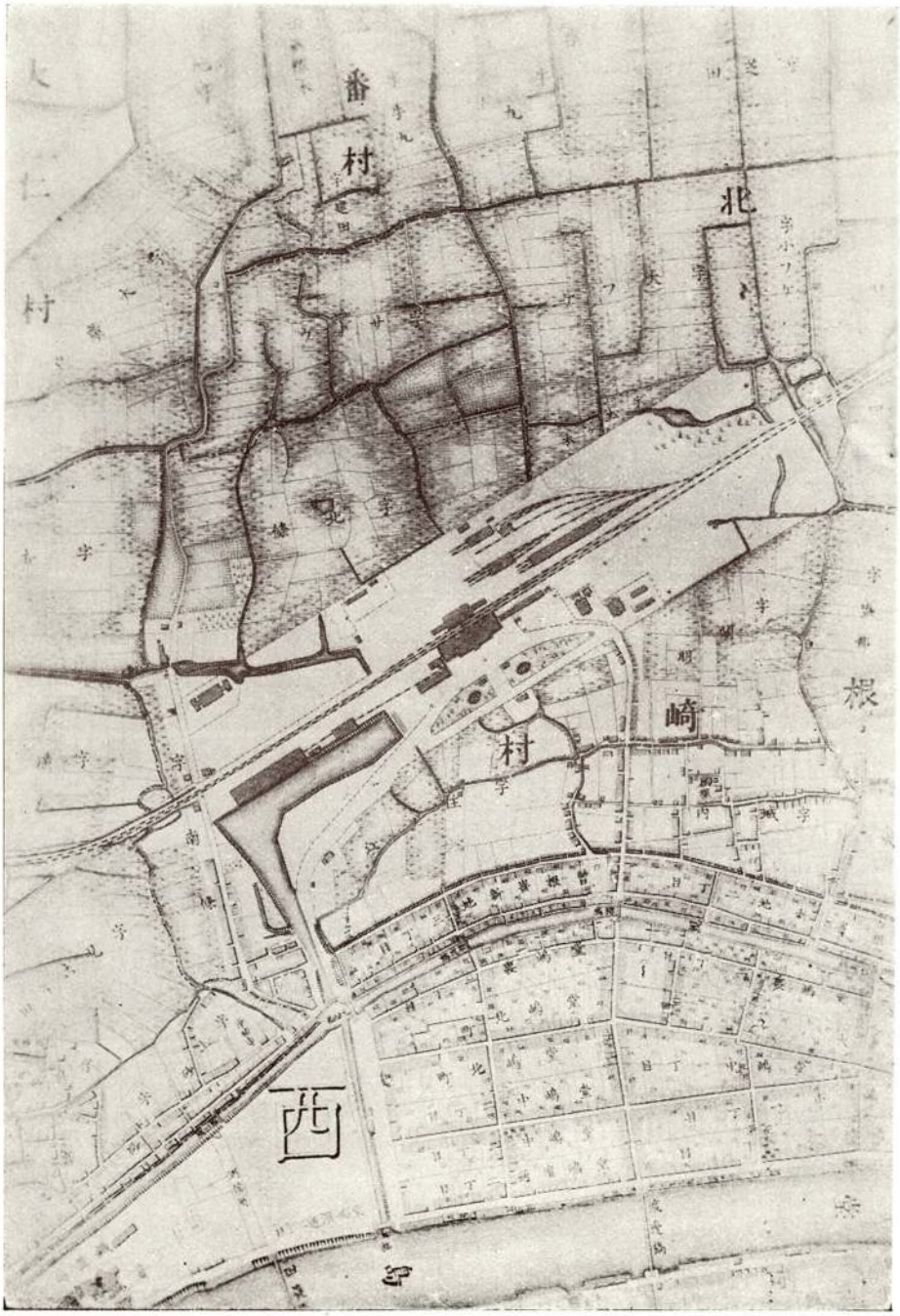
越えて明治22年7月には東海道線が貫通して貨客ともに激增を來たし、よつて京阪神間の複線工事に手を着けた（明治27年1月に著手 同 32年2月に竣工）ので、大阪驛は規模狹隘を告ぐるに至り石造の新驛をば營むことになつた。建てる場所も都心との連絡に省み東に移し、驛前の廣場も充分ゆとりを取つてゐる。現在市電が通つてゐるところは即ち鐵道省の用地（廣場）内であつて、市道は大下水の蓋石が敷かれてゐる以南の、僅か一間足るか足らずといふ貧弱さだ。尤も施行中の都市計畫で、かゝる市民としての不面目は近く拭はれることになつてはゐるが、巨額の用地費を支出せねばならなかつたことを忘れてはならない。國鐵建設に際し先づ單線を敷くに留めておいても、早晩これを複線に直さねばならぬことを洞察して、用地の買收にせよ築堤、切取、橋臺の土工にまで相當の準備を了してゐたことは、賢明な遣り方と評すべきである。新驛の移建が容易に爲し得た事由は、驛構内に充分の餘地が殘してあつたからではないか。複線工事も亦さうであつて、手許に藏せる京都・大阪間の鐵道建設費見積書を一讀しても窺はれる筈。

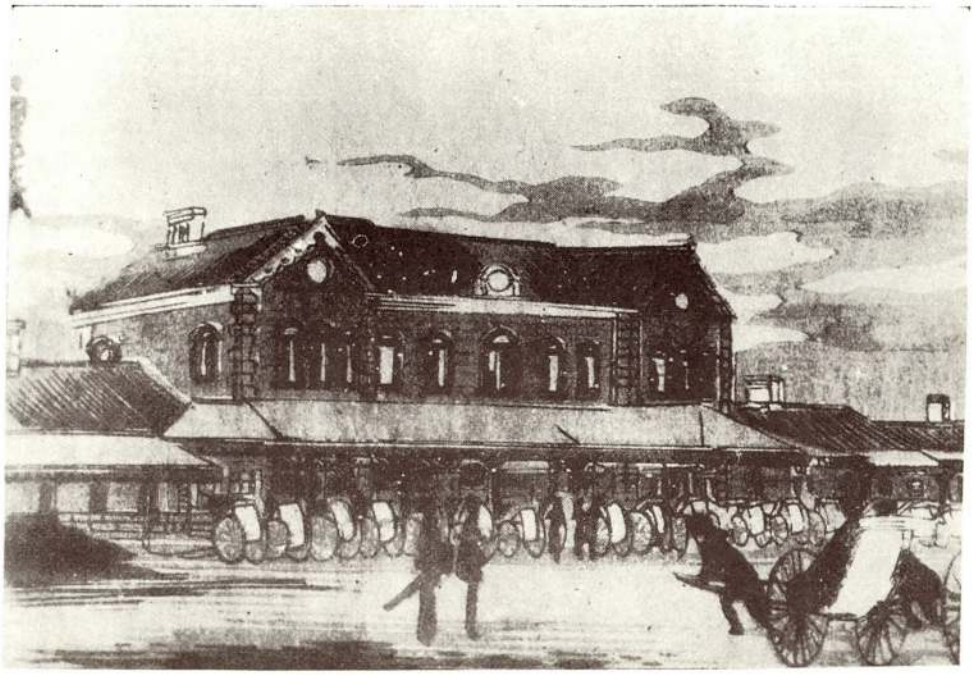
大阪京都の間鐵道、長さ27マイル5分の1、巾3フート6インチ單線之校正估算

但し複の爲めの溝渠の石工、及驛亭井運轉器械を籠む

地所	369.5エークル	洋銀 72.490元
内譯		

大阪驛附近實測圖 (明治19年)





梅田ステーション（貞信畫）



梅田ステーション（巨泉畫）

大阪より桂川まで	312.5	180元	56.250
桂川より京都まで	25.0	240	6.000
京都驛亭	32.0	320	10.240
土工(內譯省略)	1.091.750ヤルド立方		87.073元

(1マイルに付 40,138 ヤルド立方、1 ヤルド立方に付 8 セントの割)

柵(內譯省略)			9.910元
鐵の橋梁	2.310フート		238.877元

內譯

十三川	560		57.910
神崎川	1.330		137.535
桂　川	420		43.432
石煉瓦、石桁の橋梁(內譯省略)	23橋		135.550元
溢水除ケ並水門(內譯省略)	2.442フート		102.180元
路下の渠(內譯省略)			3?.522元
鐵の水樋並木の水口(內譯省略)			7.000元
線路を渉る横路	102個	60元	6 120元
河堤修繕(內譯省略)	35チエイン		14.000元
下水道路付替	27.2マイル	100元	2.720元
堤坡に竹の植付	460チエイン	凡 640元	2.945元
里程並高低標	27.2マイル	50元	1,360元
鐵路(內譯省略)			343.438元

總長 27.2 マイル、驛亭避路等の增 1 マイルに付二割增、5.44 マイル、
合 32.64 マイル、1 マイルに付 10.522 元

轉車臺、合圖			20.000元
驛亭			90.000元

內譯

大阪驛	半高		25.000
途中驛	5個	3.000	15.000
京都驛	1個		50.000
住宅(內譯省略)			43.000元
運轉器械			42·937磅
			(206.097元)

內譯

自轉車	10輛	2.200磅	22.000
1 等客車	5	310	1.550
2 等客車	10	270	2.700
3 等客車	20	270	5.400
蔽ヒ付荷車	30	90	2.700
船賃諸雜用、組立費			8.587
外に定費並臨時入費　上の1割			142.228元
計			1.564.510元
1 マイル			(57.518元75)

明治7年7月　　建築師長　ボ イ ル

有蓋貨車を蔽ひ付荷車とするは未だいゝ。蒸氣機關車をば自轉車となすに至つては、どう名付けてよいか迷つてゐた樣子が偲ばれるではないか。數字の羅列を甚だ恐縮するが尙大阪・神戸間の武庫川鐵橋架設費(精算)明細を序に認めてをかう。

	円　錢厘毛
見積高	31,030.4000
精算額	35,401.2918
內譯	
鐵材其他材料代	21,298.0040
鍛冶賃	4,639.7564
大工賃	3,867.8361
木挽賃	127.6360
左官賃	22.0020
ペンキ塗賃	180.7070
運送賃	1.835.4784
ハウス其外小家建築	2,898.5079
出張所諸費	330.3560
小頭給料	21.5080
怪我人手當	79.5000

訂　正　第18輯第1C號　吉田五十八氏本文〃近代數寄屋住宅と明朗性〃中第2圖と第4圖は反對に付き訂正す.

下呂・高山紀行

＊　秋季大會の記錄



第 2 圖

10月19日(土)　晴

秋晴の絶好の旅行日和である。

行程が二日に渉り、建築協會の大會として異例の遠距離旅行であつたが、時は秋、行先は既に紅葉して居るであらう飛驒路である。山の冷氣の中に湯の煙が立ち昇つて居よう湯の町下呂である。恵まれた天候とこうした期待との下に參加の會員總數56名。これ亦稀に見る盛況であつた。寫眞は在阪會員の大阪驛頭に於ける颯爽たる姿である。

扨、午後0時35分、汽車は正確に大阪驛を出發而も最も穩讓を知る普通車である。忘られ勝な東海道の驛々にいとも叮嚀に挨拶しては行く。車窓内は談笑の聲、煙草の煙、窓外は秋の陽の光り、柿の實、實れる稻田。

京都、安土、岐阜、鵜沼等の驛々に大和君の協會旗が車窓に飜る毎に會員の數は殖えて行く。

午後4時32分、岐阜驛にて高山線に乘換へ、各務原飛行場附近の平蕪を行くこととしばし、鵜沼附近より日は暮れ初めて、急用にて參加出來ないことを鵜沼まで斷りに來られた名古屋の佐藤氏の姿を薄暮の中に送ると、あとは夜。

隧道を通る氣配と驛の灯とを感じつゝ、車中は談笑と假睡の夢と。やがて行手の山に一杯の灯を認め、ネオンの光りが山の氣を破つて眺められると下呂である。下車。

先發の清水氏湯の宿の番頭姿もよろしく、宿の旗を振り振り一同を迎へる。宿より廻された自動車に分乘して益田川の畔より急坂を登ること數丁目的の宿湯の島館に着く。

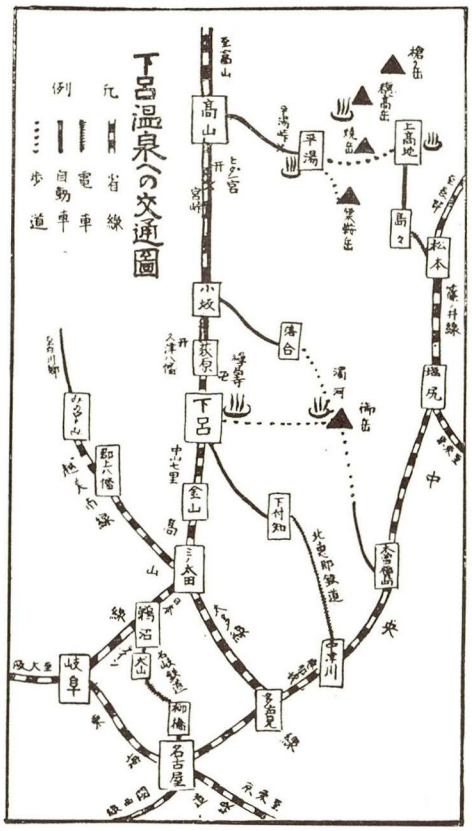
松井秋期大會委員長、北垣、阪口、西谷の諸氏先着準備を調へて一行を待つ。

山の湯に來ては何は兎もあれ一浴びである。一浴びのどてらの肌に冷え冷えと浸む山の氣を感ずると扨、下呂へこそ來つれと思ふ。

下呂溫泉

筆者は下呂に就いて「見學地案内」の中に次の様に書いておいた。

村上天皇の頃より今の湯の峯の山中にあつた溫泉の湧出が、龜山天皇の文永2年に俄に止んで、飛驒川の上流益田川の磧に噴出する様になり、疥



第 1 圖

癩癘毒に偉効ありとして、當時遠近の病者の入湯が非常に多かつたが、安政年間の大出水で湯口が埋沒し、爾來殆んど壞滅の狀態にあつたのを、昭和3年名古屋の岩田武七氏が行つた數回のボーリングが的中して久振りに湯の煙が昇つた。これが今日の下呂温泉である。以來土地の發展著しく、旅館の數も〻餘を數へ、絃歌町に溢れ、嬌聲館に滿つる繁昌振である。

温泉は温度華氏120度乃至170度、成分は鹽分を主成分とし、其他クロールカリ、クロールカルシウム、硫酸カルシウム、硫酸マグネシウム、重炭酸カルシウム、硅酸、酸化鐵、礬土、硼酸、硫化水素等を含んで居る。醫療効能は皮膚病を第一とし、胃腸病、リウマチス、神經痛、痔疾、婦人病等にも奇効ありと言ふ。

以上は筆者の作文であるよりも、より多く久保太四郎氏の著書の抜萃であるが、湯の町下呂の説明としては、これ以上に加へる必要はないであらう。

扨、午後8時。一同打寛いで別館の大廣間に集つて開宴、山の珍味よりも美女の姿にはるばる來つる飛騨路を偲びつゝ10時30分頃、款を盡して懇親會を終る。

懇親會後、下呂の湯の源を訪ねつゝ三三五五山を下つた人々が多かつたが、この報告に就いては大會のプログラム以外であるから、筆者の與り知らない所である。それよりもこの留守中の閑寂を利用して、飛騨山中の宮殿と言はれる湯の島館に就いて書く方がこの場合筆者の務であらう。

湯の島館

君と吸ふ下呂湯の島の初夏の
　風はいみじき香をふくむかな

時佳龍南氏の歌であるが、案内書の「初秋」は誤植である。だが秋の旅行の案内書としては「夏」より「秋」の方が適當であつた。

下呂30餘軒の旅館中唯一の内湯旅館であり、我國温泉旅館中に於ても恐らく白眉であらうと思はれるのがこの湯の島館である。建物は通稱下呂富士と呼ばれる翠巒の中腹に建てられ、總延坪約1.300坪、工費約700.000圓を費したりと稱せられる。設計は洋館丹羽英二氏、日本屋戸田示造氏、庭園は五十住石松氏である。寫眞はその全景であり、挿圖はその平面圖であるが、丁度山の湯館に聯絡して客室及女中室を含む數寄屋風の第二別館の新しく竣工した所であつた。

次に建築各部の概要説明書を掲げ、この建物の説明に代へやう(久保氏の著書より抜萃)。

湯の島館建物概要説明

1. 玄關　延坐60坪

車寄、玄關廣間、休憩室、事務室、休養室等を含み外部は入母屋造彫子下見板張、上部砂壁塗仕上とし、休憩室内部は柱北山丸太、長押は竹、腰網代組、壁は砂壁、天井は折上天井とし、周圍は杉皮竹小舞折上げ中央部蟇芯棹緣面皮附。

1. 本館　延坪591坪

客室、階段室、客用湯殿二ケ所、各階に化粧室便所、料理場、配膳室、女中室、其他賣店、夜警室、電話室、變電室、地下道、從業員浴室及便所等あり。

1. 別館　延坪120坪

廣間、客室、見晴し臺、各階化粧室、便所、電



第 3 圖

話室、物置等。

本館、別館共外部仕上は玄關と同樣、内部仕上は客室は柱雜作材共凡て檜を用ひ、天井は杉棹緣天井、壁は何れも砂壁仕上、客室は總數28室凡て控間付き、東又は南面して疊敷椽側を仕拵へ各室一戸構への戸締りをなし、夫々洗面所及保管庫を備ふ。

客用湯殿は浴槽腰壁洗場床共全部磁器「タイル」張、上部壁及天井は檜材仕上とし、化粧室便所は床「モザイツク・タイル」張、腰壁「ビトロライト」、其他は漆喰仕上とす。

別館大廣間は柱長押等檜材、天井杉棹緣天井、壁は砂壁仕上、床の間地袋付とす。

1. 娯樂館　延坪235坪

化粧室脫衣室付客用浴槽四ケ所、子供運動室兼舞踏室、音樂室、球戲場、階段室及便所等あり。

外部仕上は切妻造、腰自造石張、其他面皮下見上部は「リソイド」仕上、建具は主として木製とし一部「スチール・サツシユ」を使用す。内部は球戲室は雜作材は「ラワン」なぐり仕上「ワニス」塗、天井「エラスコ」壁紙張、床寄木張。

子供運動場兼舞踏室は2階吹貫きとし天井「カセイン」塗仕上、壁模樣入「カセイン」仕上、木部「ペンキ」塗仕上とす。

小浴場は浴槽、腰壁、洗場床共凡て磁器「タイル」、天井檜材、化粧室、便所は床「モザイツク」、腰壁「ビトロライト」その他漆喰塗仕上とす。

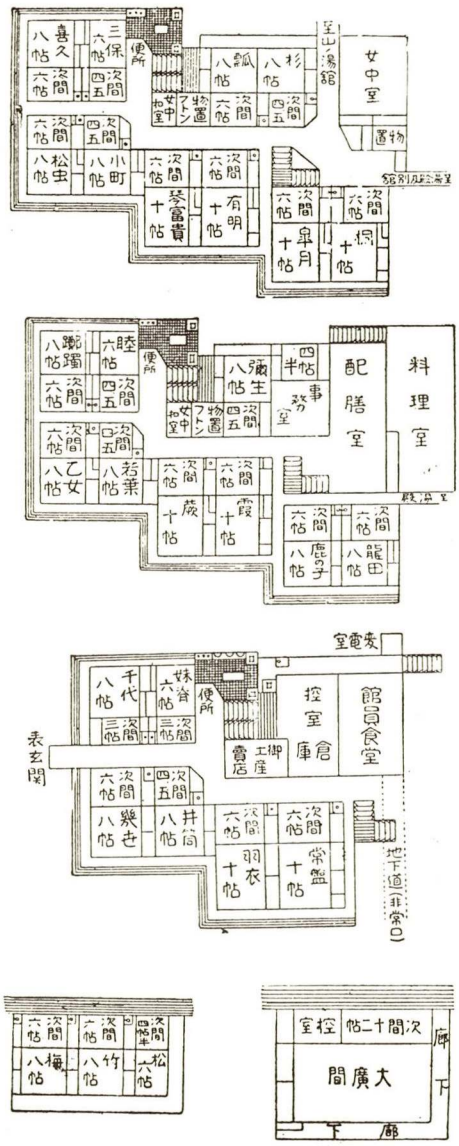
1. 山之湯館　延坪237坪

化粧室付男女大浴場各 1、社交室、讀書室、「サン・ルーム」、食堂、「バー」、喫煙室、各階廣間、便所、眞空現像室、料理場、配膳室、裏玄關等あり。

外部仕上は概して娯樂館と同樣、内部仕上は浴室内は壁鐵平石張、天井「ストンコート」仕上、窓「ステンドグラス」入、浴槽及床は磁器「タイル」張。

社交室は雜作材欅「ラツカー」仕上金泥撒き、天井「エラスコ」壁紙張、床寄木張、煖爐は日華石仕上

湯之島館平面圖



第 4 圖

食堂、讀書室は天井壁共「コンビネーション・ペンキ」拭取仕上、雜作材は「ラワン」又は檜材「ワニス」仕上、床寄木張、「バー」は壁タイル張、天井「カセイン」仕上、「ニツチ」及噴水を設く。

「ヴエランダ」は床「タイル」張、鍊鐵又は木製手摺付「ペンキ」塗。

日光浴室は全部「アポログラス」張。

上の外衛生設備としては加藤式「フオルマリン」瓦斯消毒機を備へ、1客毎に客室内を消毒し、又「ソワー」式電氣洗濯機を用ひて夜具等の洗滌を行ふ。

便所は全て水洗式。

室内電話としては共電式「アントワープ」型卓上電話機を設け、又各階に消火栓を設置して火災に備ふ。

温泉は敷地内の鐵筋「コンクリート」造「タンク」に下方の源より動力を以て揚水し、自働的に隨時各浴室に給湯する。

10月20日(日) 快晴

第1班 午前7時3分 汽 にて下呂發高山行 1行26名

第2班 午前11時 自動車にて中山七里ドライブ1行29名

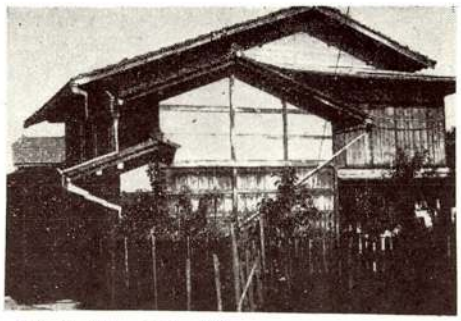
大會のプログラム編成に當つてその氣配はあつたが、時間的に幾分無理があつた爲に、豫定の中に入らなかつた高山行が、豫め踏査濟の阪口委員の勸誘よろしきを得て俄然實現、本日の行程の最初は次の2班に分れてスタートを切ることになつた

第1班は朝7時出發だから遲くとも6時前には起きなくてはならないから、別名早起組と呼び、第2班は10時頃まで寢床にもぐつて居られるから朝寢組と稱へられても已むを得まい。

だが、1班2班の所屬は必ずしも昨夜の動靜を證明するものでないことを、第2班參加の人々の名譽の爲に茲にことわつておかねばならない。

高　　山

第2班が下呂温泉でゆつくりして居る間に第1班は高山行を遂ぐべく朝起きした。一風呂浴びて温泉の朝景色を賞しつゝ朝食を採り7時に宿を出た。この日は、小春日和にめぐまれ、驛前にはコ



第 1 圖 （高　山）



第 2 圖 （高　山）



第 3 圖 （高　山）



第 4 圖 （高　山）



第 5 圖（高　山）

スモスが小山の如く咲き、さはやかな朝風にゆれて居た。

7 時33分下呂發。沿線には桑畑が多く、その間に點在する民家は飛騨特有のなごやかなものである。第1圖、第2圖に見られる様な、柿葺の石を乗せた緩勾配の一枚屋根、軒の出、蔀羽の出、共に五六尺の大まかな形である。

倉庫の上屋根も軒出が多い。いづれは雪の爲のやむを得ない形であらうが、雨と夏の日射に惱まされる我々は、この形に共鳴するところが多い。（第2圖　第3圖參照）この民家を見ただけでも高山行の價値があると思つた。

高山に近づくに從つて今迄の秋晴れの山の上に靄がかかつて來た、アルプス連山の遠望を樂しみにして居たがうまく行かぬらしい。

9 時高山町着。高山は飛騨盆地の中央にあつて人口２萬２千、海拔573米である。天正年間金森長近が京都にならつて都市計劃をやつたので小京都の名がある由である。

次の汽車が出る迄１時50分の間に見物せよとのことで、タクシーに分乘し町廻りをする。

先づ行つたのが醫王山國分寺、本堂は室町時代の由、ここにある藥師及聖觀音の二像及平家の重寶小烏丸の太刀は國寶である。三重塔は江戸時代のものであるが天平當始の礎石が史蹟として保存してあつた。それより八幡社、高山別院等を見て城山に登る。金森氏六代の居城であつたところ今は城はなく櫻と松の樹が徒に參差するのみであるここに廣瀨中佐の銅像があるが、中佐は高山に生れた由。

この城山より日本アルプスの遠望がよく、乘鞍より藥師迄の連山が　望のもとにあるそうだが生憎朝靄の爲に眺望のきかなかつたのは遺憾であつた。城山を下り物產館で土產物を見て停車場に歸り11時56分高山發、飛騨金山で第２班に合流した。

沿線の民家は高山より下呂迄は第 1、2 圖の様なものばかりであるが、下呂から金山に近づくに從つて屋根勾配が急になり、瓦葺も多くなり遂に急勾配の藁屋根が出現して來たのは面白い移り變りであると思つた。

第１圖は下呂より高山迄の沿線に多く見る緩勾配柿葺一枚屋根の民家、軒出蔀羽出共に5-6尺ある

第２圖はやはり高山近くの民家で倉庫の屋根も軒出が多い。

第３圖は高山近くの民家の倉庫で倉庫の前面が部屋になつて居るのが面白い。

第４圖は高山町の一民家である瓦葺で柿葺の形を模した軒出を持つて居る。雨水が戻りはしないかと思はれるが、それよりも雪の爲に備えるのが第一らしい。棰は出桁ひ受け肘木で差へて軒天井が張つてあるのが多い。

第５圖は高山町の招魂社の社務所の建物である瓦葺で地方色の出たものとして揭げる。

山中七里

中山のみちのななざと千さとにも
ひきのばさなむ見るにあかなくに

坂　正臣

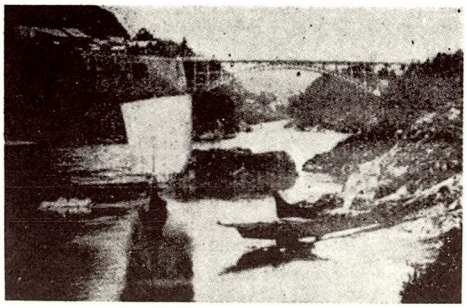
紅葉には幾分早い中山七里であつたが、益田川の水は花崗石の奇巖を洗つて秋の空の色と共に益々清澄。川に沿ふ山腹、松の綠の間に氣の早い紅葉ところところ、眞中の秋を忍ばせて却つて妙

「車は走せ景は移り」、迫つては開ける空の色、山の姿、川の形。道のななざとを１時間にて走り過ぎた文明の利器を恨みつつ正午金山に着く。

金山發の汽車を待つ間この山峽の町が珍らしくて、打連れ立つて歩く人々。ウドンを食ふ人々。土產物を買ふ人々等。

午後零時50分金山發、車中にて第１班と合同する。古い高山の諸建築、朝霧の間に望み得たアルプス連峰の雄姿、さては、名席角正の醍醐味、精進料理の話等、朝起組の舌鋒當るべくもあらず。

「高山は、それはもう滿目の紅葉でしたよ」第２



第 5 圖

班として朝の睡眠を妻にした筆者は、一朝寢の手前を以てしても、これに對抗すべき言葉もない。況や未知の町高山の禮讃なるに於て。

「午後1時50分、金山より1時間にして古井驛に下車、徒歩5分にして日本ラインの岸に出る。

5 艘の船に分乘して、愈々本大會の最後のコースである日本ラインを下る。

日本ラインは岐阜電鐵の沿線の遊園地から下るのが最も普通のコースであるそうであるから、ライン下りに經驗のある人達も古井よりの乘船は始めてであり、沿岸の眺めは奇巖怪石の多い下流に止めを刺すことは言ふ迄もないが、激流に棹をさす面白さに於て、且は近くまで山の迫つて居ない曠大なる兩岸の眺めに於て寧ろ上流の方を賞讃するもの多く、秋期大會の最後を飾るものとして參加者の全てに非常に有意義なコースであつた。

僚船が摺れちがふ毎に、觀聲が揚る。16ミリの射撃。ライカの雨。

夕陽が磐潭に映ずると一同の顏も明るく輝く。

岩蔭に山女釣る男、川邊に船を停めて河原の石を玩ぶ乙女。

そして山の裾を一廻りして、彼方に犬山城を望むと船は既に鵜沼に着いて居た。時に午後4時40分、古井を發して約2時間の行程であつた。

上陸と同時に犬山城を遠望にとゞめて午後5時解散。

筆者も亦、犬山城に就いては、見學地案內書の再錄にとゞめて、秋期大會の記錄を閉ぢやうと思ふ。

犬山城

犬山町の北方木曾川の清流に臨む丘陵上にあつて、一名白帝城と稱せられる。永享年中斯波元勳初めてこゝに城を築き、次で織田氏一族の居城となり、小牧の役には羽柴秀吉の據る所となる。其後元和3年、(西歷1,617) に成瀨正成、德川義直の傅として此地を戍つてより代々成瀨氏が尾州家の家老としてこゝを居城とした。今日尙壯麗な天主閣が殘つて居る。歷史と風光とを兼ね備へた名城である。

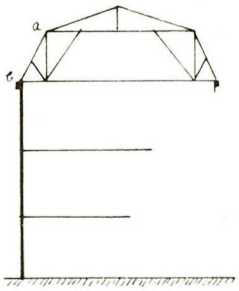
(新名種夫・岡田孝男記)

建築法規に關する質疑應答欄

應答　法制委員會

問　下記條項は實際のものならざれば御研究致し難きことも有之べく存候へ共一般的解說を承知致し度し。

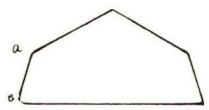
(1) 施行規則第二十九條但書地方長管用途に依り已むを得ずと認めらるゝもの大體の用途上使用上範圍に付て（勿論そのものより認定せらるべきものなるも先例又は如何なる程度に活用せらるゝや）



(2) 令第五條木造建物の軒高9米マンサード小屋に對する軒高の算定に付一般的定義a點の部分外壁と認めらるべき構造の限度

答　(1) 特に許可せらるゝ用途は實際に直面せねば一々例を擧げることは困難であるが一例すれば大工場にてグレーン等の取付にて防火壁が工場操作に影響ある場合又は其他非常に能率を損ふ樣な場合は許可せらるゝでせう。

(2) (b) の箇所が施行令第五條の規定の軒に該當する事は勿論なるも特種な構造をなす時は



(a) の箇所を軒(軒桁上端)と認めねばならぬ樣な場合が起る事も豫想せられます。

問　近頃又府建築課にてコンクリート材料調合を夏冬別に替へましたが各期ベロセメントを使用した時の調合を御尋ね申します。

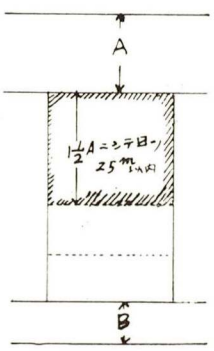
答　冬期に於ける高級セメント使用には調合については特に取扱ひを變へては居ない樣です、設計に於ける許容强度が45瓲毎平方糎の場合は12月より3月迄に施工する際は

施工ケ所	現物調合比	水セメント比
基　礎	1, 2.7, 3.3,	65%
其　他	1, 2.6, 2.8,	65%

表を御使用下さい、但しベロセメント使用の場合は假枠除去期間は多少短縮されて居ります。

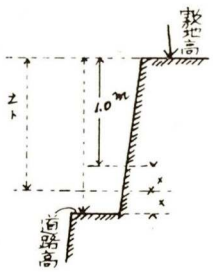
問　市街地建築物施行令第八條に……其道路幅員の1倍2分の1以内にして且25米以内の區域の内にある建築物各部分の高……に以上の道路に接する建築物の高さは前面道路巾の1倍半迄を限定せられたること明らかなれども更に25米以内の區域とあるは道路に接せざる部分を前面道路よりの奥行を限定せしものなるや一寸解釋に苦しみますから御教示を御願致度

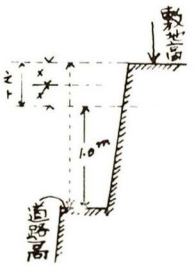
答　右の圖解にて御理解を願ひます、即ちAが大になれば此區域の範圍が增大することになるが限りなく增大する事は出來ないのでAが如何程大になつても此區域は道路境界線より25米突以内でなければならぬと云ふ事です即ち $1\frac{1}{2}A \geqq 25m$



問　市街地建築物法施行細則第十一條敷地の高底1米突以上の場合K氏A氏の意見相違せることを發見仕候間右の2樣の圖解を御說明なし被下度懇願奉候。

右圖の如き2樣の御意見にて何れが正當なるものに候や、即ち1米突は差より取るべきものなるか足元にて1米突を取るべきものに候や是れ相互に理由ある如し。





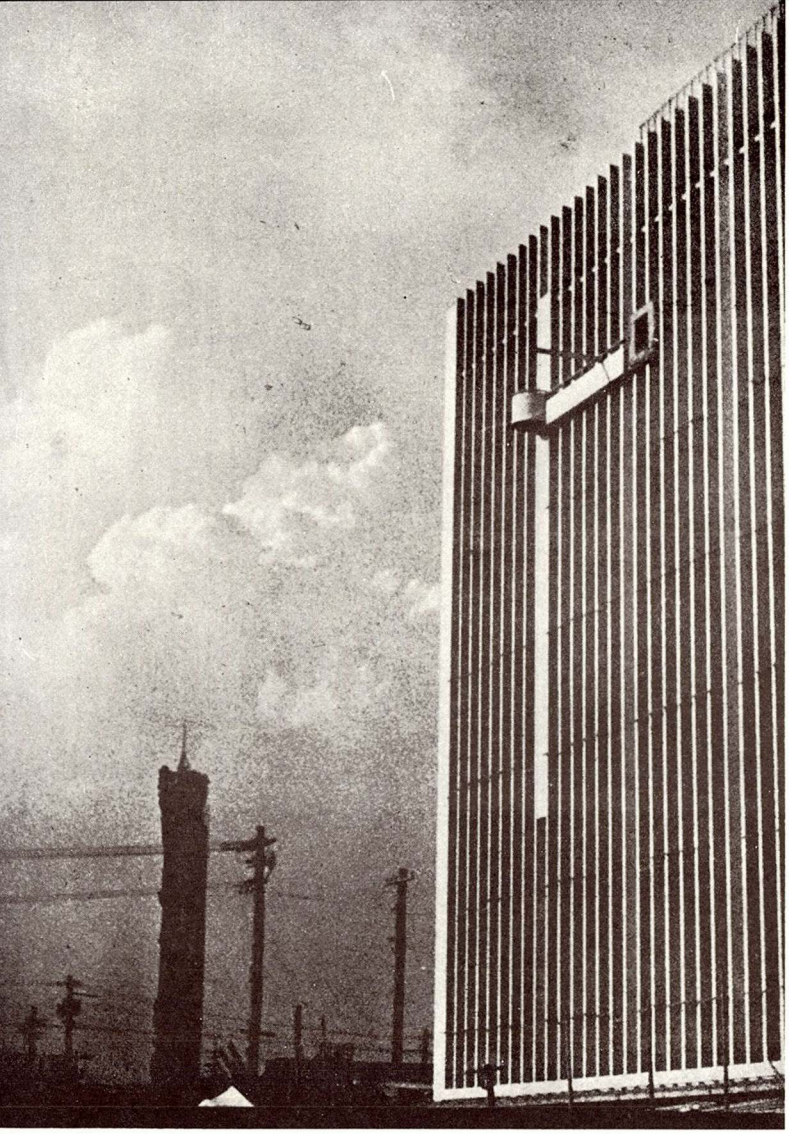
答　圖の如きお考へでなく尺數丈けが1米以上のものは1米を拂除し殘りの半分の實際中央地盤より高いものと考へれば解決します、府もそのお考へであります。



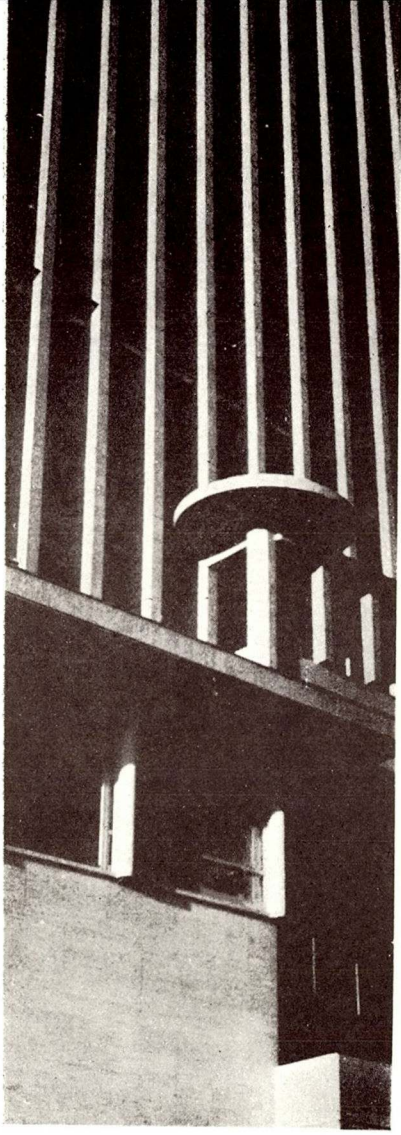
外觀の一部　（御堂筋側）

庇より上部柱型は全部伊太利産トラバーチン張り・下部は獨逸産トラバーチン張りとす

株式會社そごう　設計・村野藤吾氏・施工・大倉土木株式會社

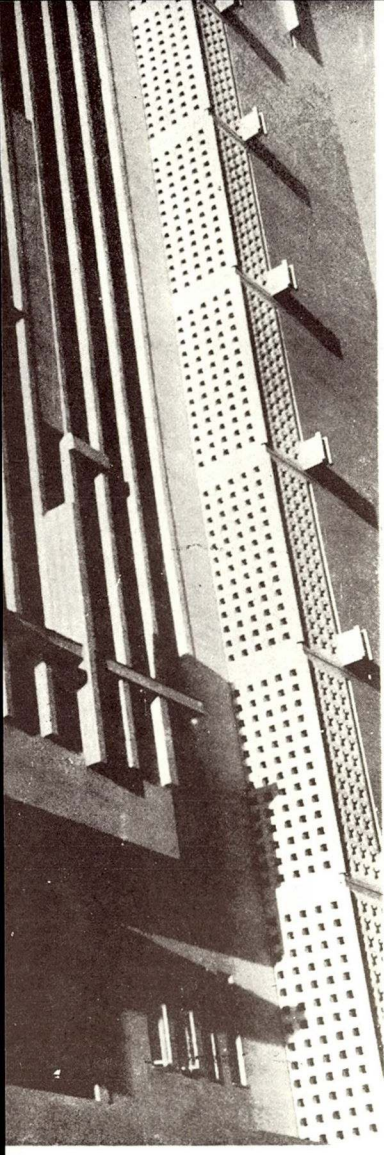


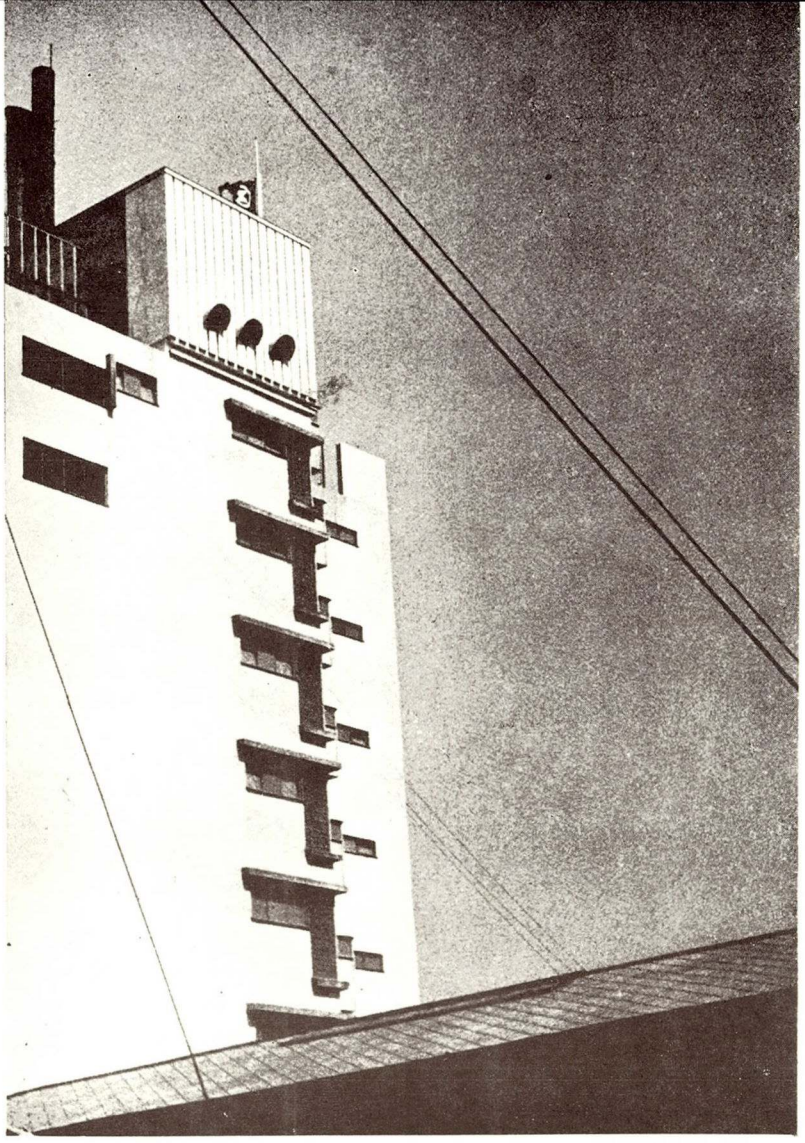
外觀の一部



大寶寺側外觀の一部

株式會社そごう　設計・村野藤吾氏・施工・大倉土木株式會社





外觀の一部

株式會社そごう　設計・村野藤吾氏・施工・大倉土木株式會社

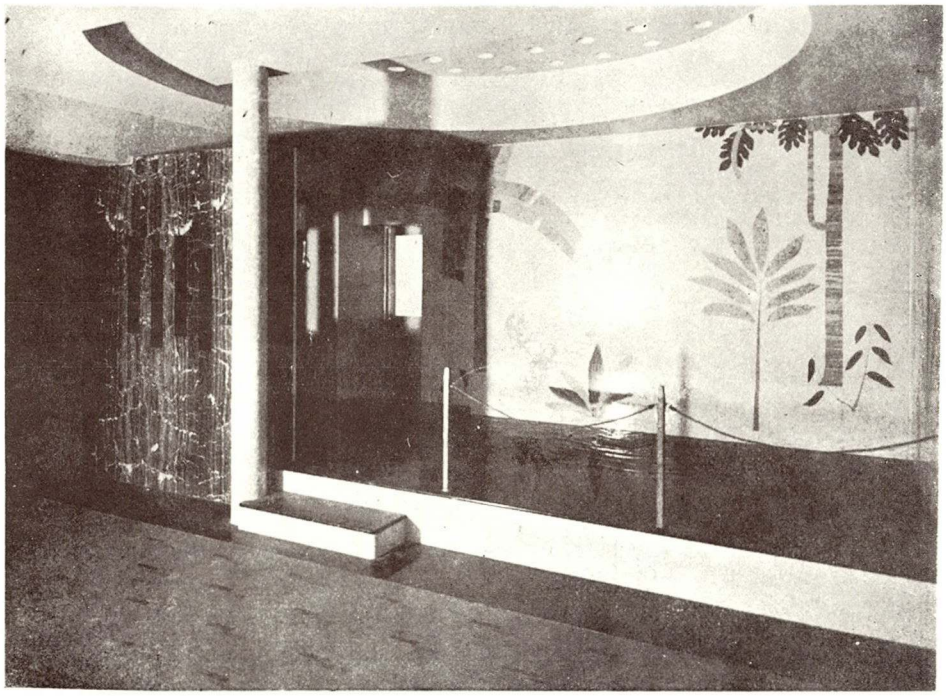


外觀の一部

株式會社そごう　設計・村野藤吾氏・施工・大倉土木株式會社



1階客用エレベーター前
壁・伊太利産大理石



8階客用階段噴水
池・伊太利産大理石張り・壁トラゾーブロツク模様は大理石象眼

株式會社そごう　設計・村野藤吾氏・施工・大倉土木株式會社



心齋橋筋玄關天井



1階客用エレベーター出入口

株式會社そごう　設計・村野藤吾氏・施工・大倉土木株式會社



出入口廻り金物はホワイトブロンズ製
エツチング模様入り扇の模様は漆蒔繪



心齋橋筋入口吹抜の一部　2階バルコニーより喫茶室を望む、壁及柱は伊太利産大理石・天井は銀箔張り

株式會社そごう　設計・村野藤吾氏・施工・大倉土木株式會社



1階賣場の一部
床トラゾー・柱伊太利産大理石・天井プラスター石膏模様ペンキ塗



6階特別食堂
床ゴムタイル張り
柱及壁栓ベニヤ張り・天井プラスターペンキ塗り



地下1階賣場の一部
柱及壁は特製テラコツタタイル張り・床はモザイツクタイル張り

株式會社そごう　設計・村野藤吾氏・施工・大倉土木株式會社

株式會社そごう
新築工事概要

位置　大阪市南區心齋橋筋１丁目38

面積　（單位平方米）

敷地面積	3849.77
建築面積	3278.55
地下３階	3528.93
地下２階	3528.93
地下１階	3286.30
中　２　階	408.67
地上１階	3278.55
中　２　階	12.30
２　階	2982.95
３　階	2823.67
４　階	3094.82
５　階	2823.86
６　階	2798.41
７　階	2798.41
８　階	2411.34
塔屋１階	278.43
塔屋２階	271.75
塔屋３階	181.82
總延面積	34509.13

構造　鐵骨鐵筋混凝土造

様式　新興建築型

使用　商業地區防火地區

建物の大きさ

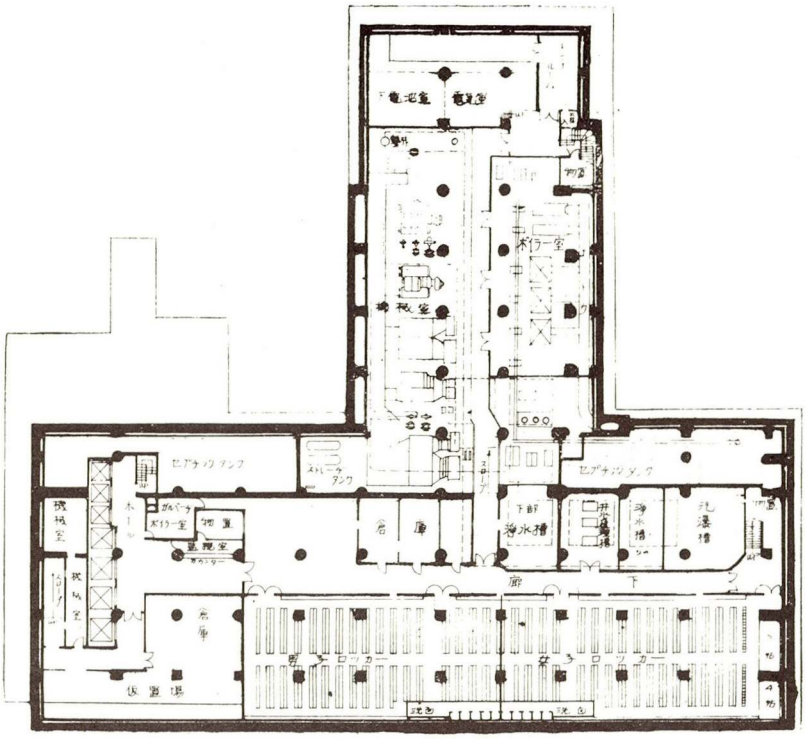
間口（御堂筋側）	72米
同　（心齋橋筋側）	26米33
奥行	63米80
同　（地盤より塔屋上端迄）	40米00
深さ（地盤より地下３階床迄）	14米19
同　（地盤より基礎下端迄）	15米14
建物總高	59米34

工期　起工　昭和６年10月

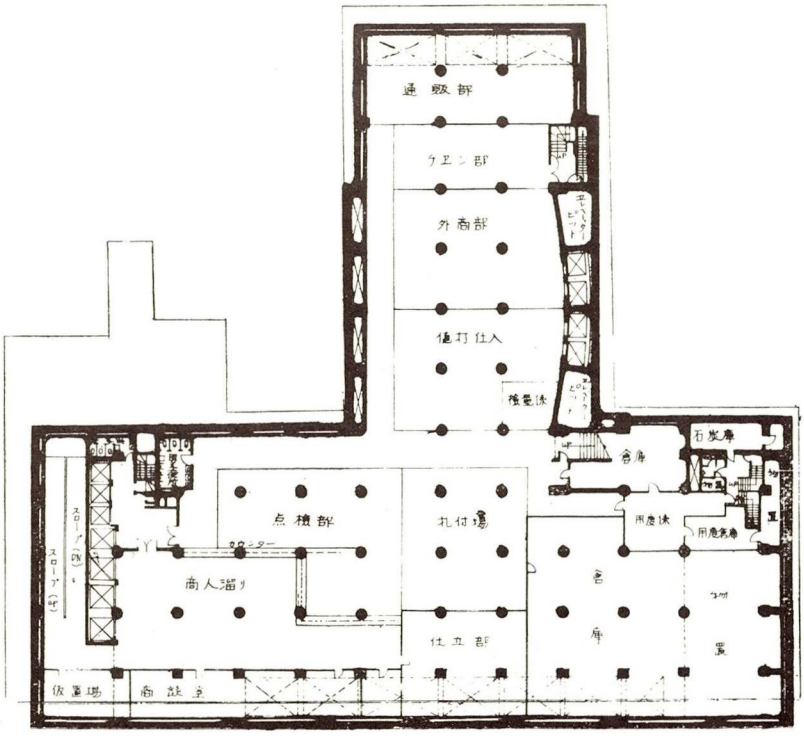
竣工　昭和10年９月３日

設計及監督　村野建築事務所

施　　工　大倉土木株式會社

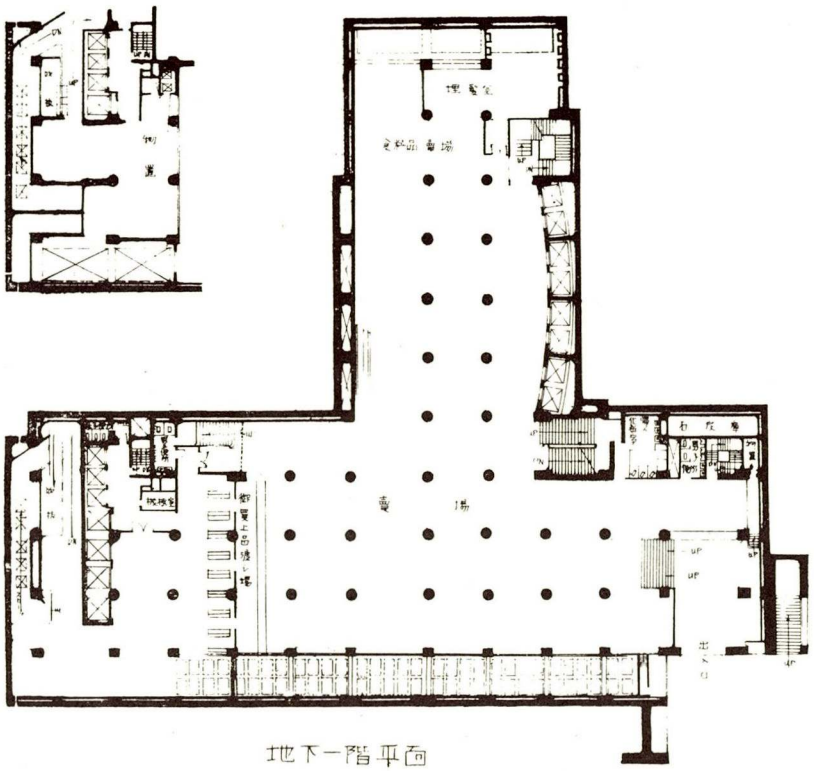


地下三階平面

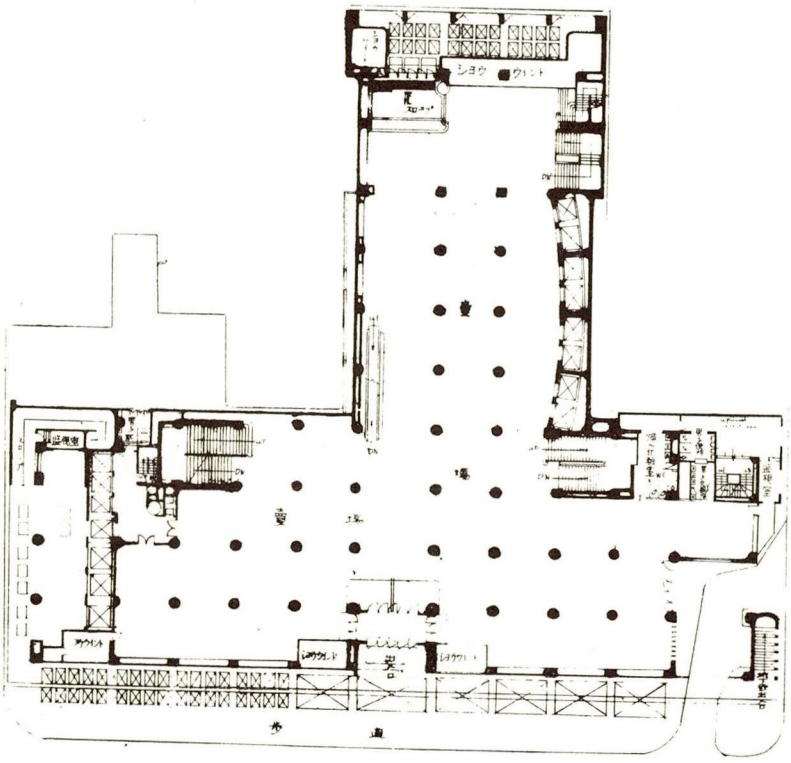


地下二階平面

株式會社そごう　設計・村野藤吾氏・施工・大倉土木株式會社

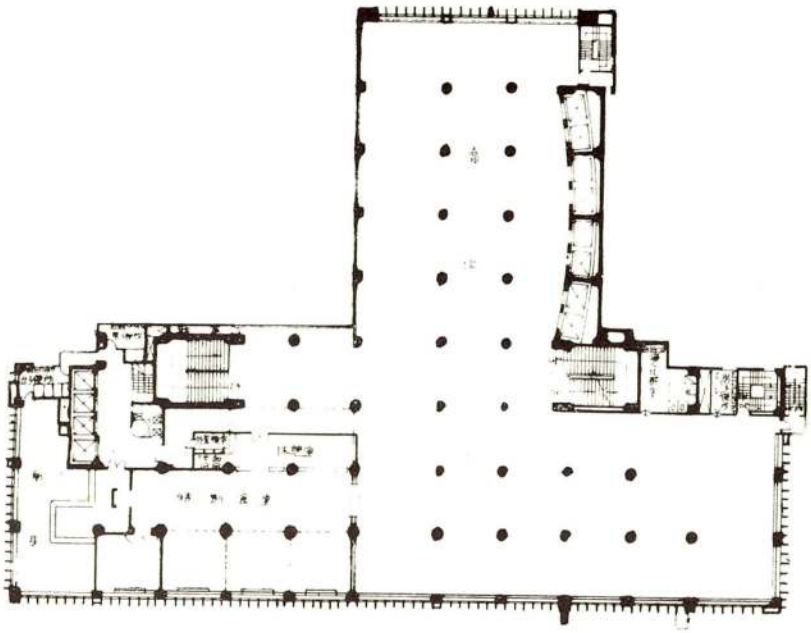


地下一階平面

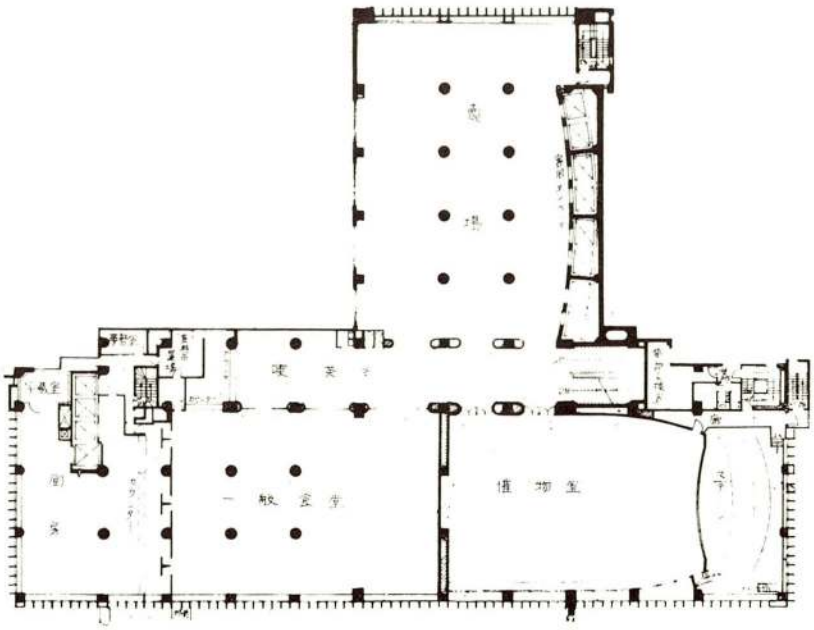


一階平面

株式會社そごう　設計・村野藤吾氏・施工・大倉土木株式會社

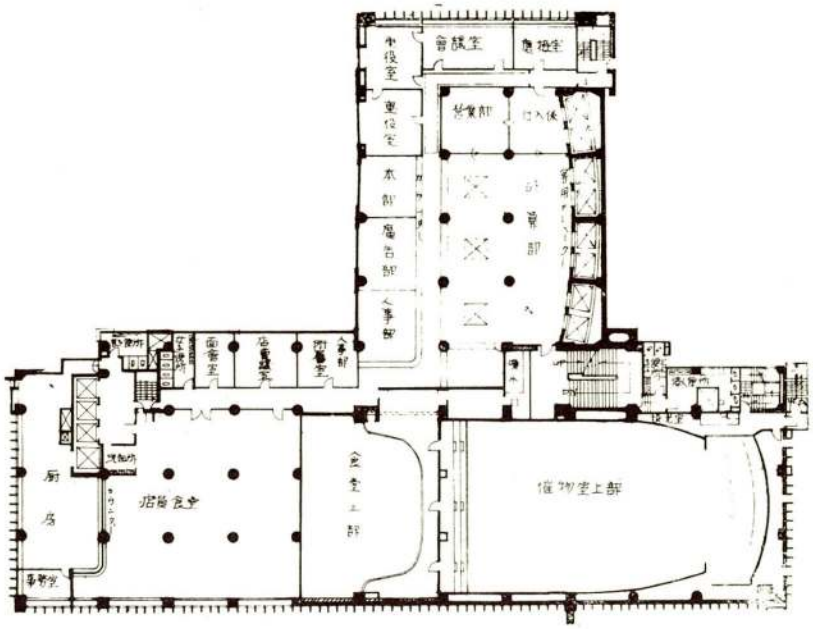


六階平面

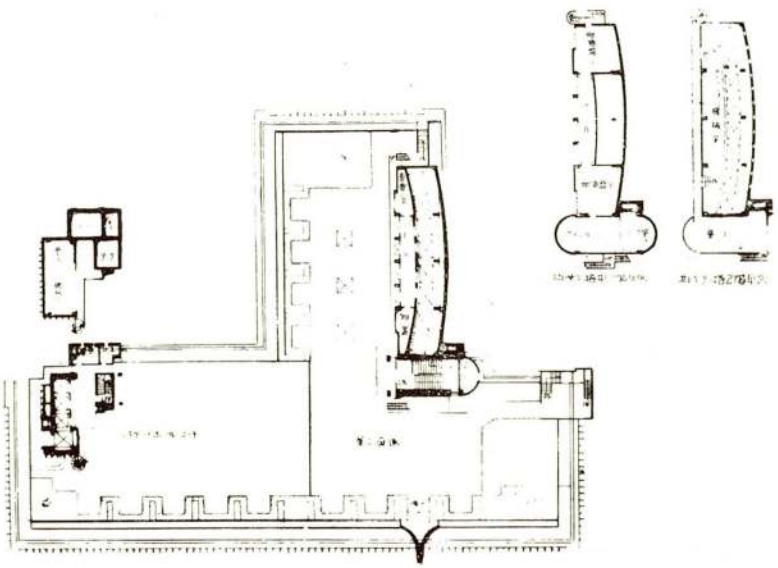


七階平面

株式會社そごう　設計・村野藤吾氏・施工・大倉土木株式會社



八階平面



屋階平面

株式會社そごう　設計・村野藤吾氏・施工・大倉土木株式會社



外觀

古都エルサレムの城廓の北側に位し、建物は中央部と兩翼部とからなる。中央部は長方形の中庭を圍み博物館の本體をなすものであり北翼は事務室、實驗室、研究室、書庫、讀書室等、南翼はパレスチナ政府の考古局事務室及講演場等がある建物主體は石灰石造、平天井は鐵筋コンクリート、窓はブロンズ製である。



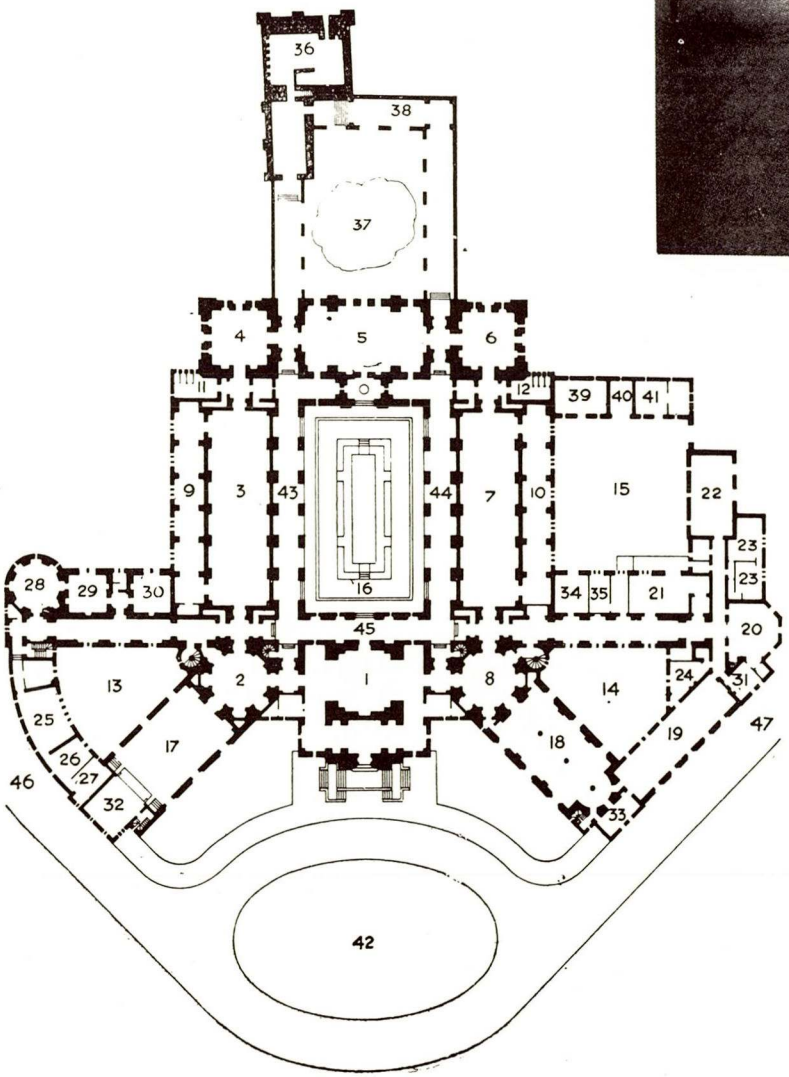
正面入口外觀

(パレスチナ) 考古學博物館

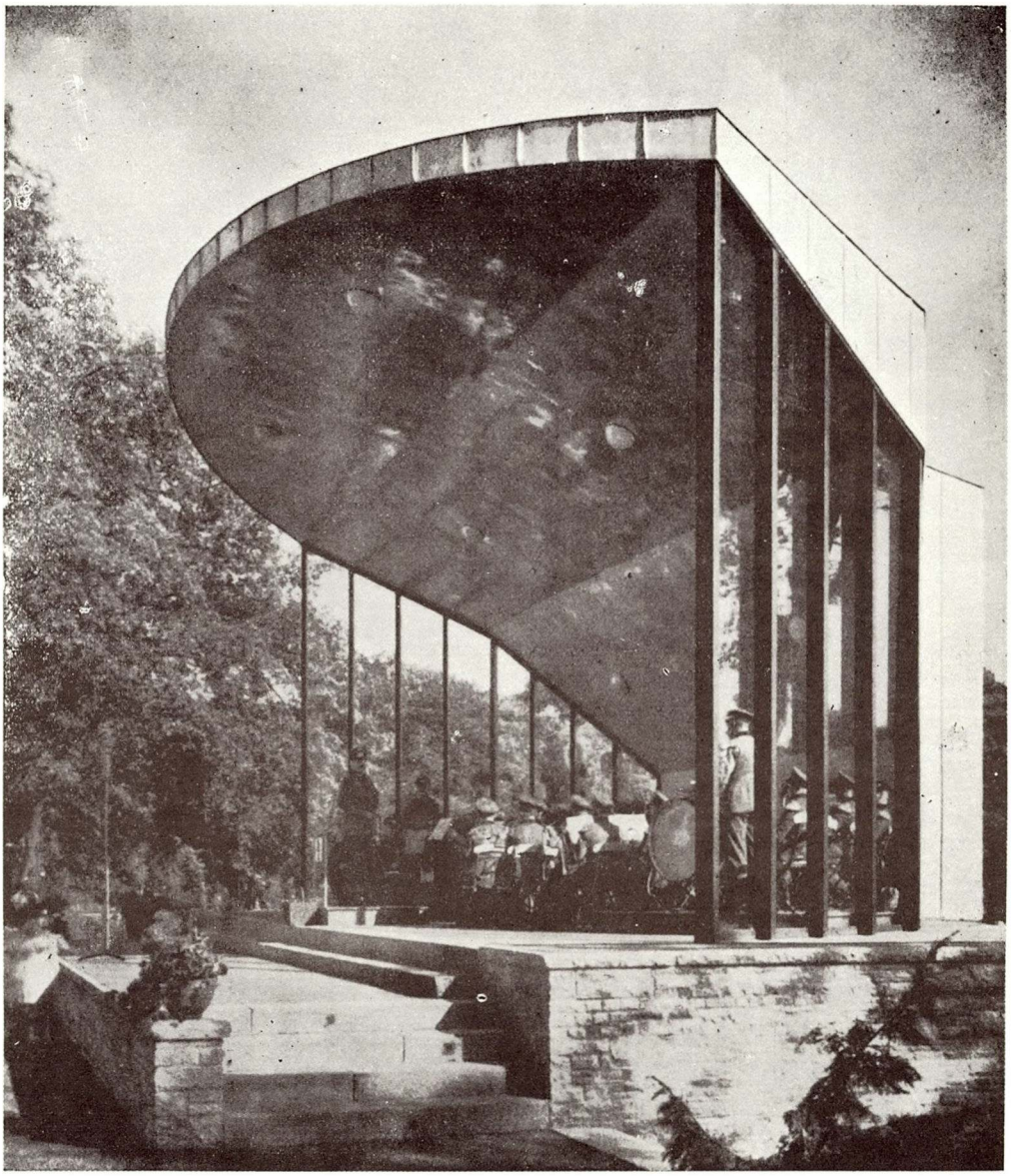
建築家 Austen St. B. Harrison

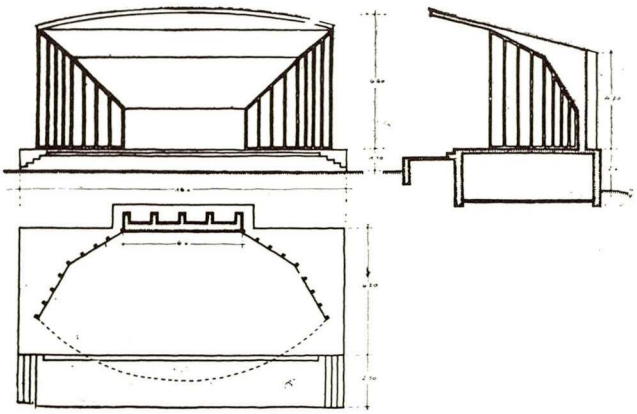


北側大展覽ギヤラリー
西側のギヤラリーによつてカーテンや窓を自由に開閉する事が出來る。
(Architectural Review 誌より 本多正道)



1. 塔下ホール、2.8. 八角形室、3.7. ギヤラリー、4.6. 方形室、5. 西ギヤラリー、9.10. 學生室、11. 男子手洗室、12. 女子手洗室、13.14. 中庭、15. 配給用中庭、16. 中央中庭、17. 講演場、18. 讀書室、19. 記錄室、20. 整理室、21. 應接室、22. 研究室、23. 暗室、24. 圖書係員室、25. 登記室、26. タイピスト室、27. 目錄室、28. 考古相談所、29. 考古學主席室、30. 監督官室、31. 主事室、32. 光學燈室、33. 圖書目錄係室、34. 次席主事室、35. 博物館目錄室、36. 古代建築物、37. 樹木、38.43.44.45. 廻廊、39.41. 倉庫、0. 車庫、42. 前庭、46.47. 車道

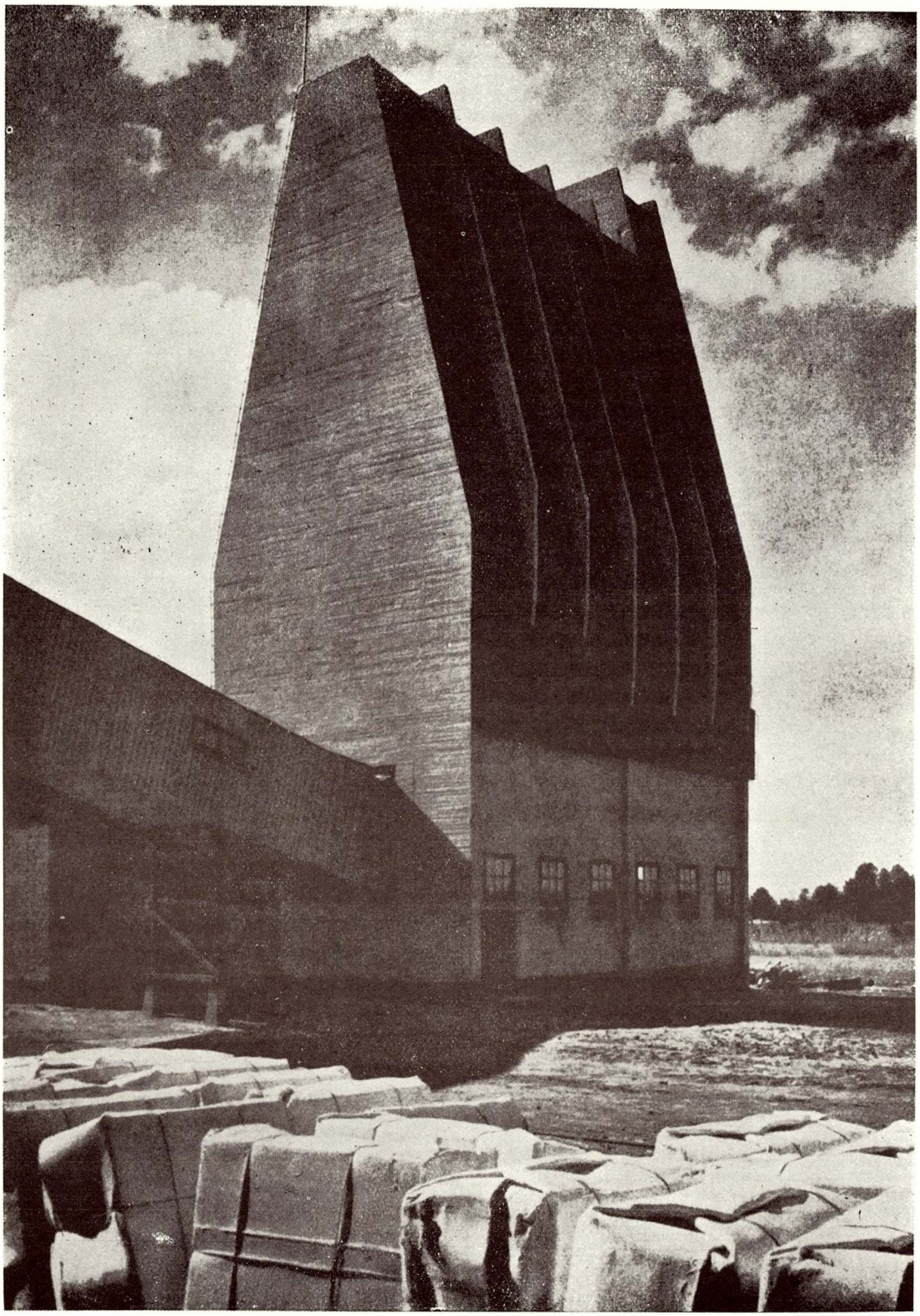




多數の展覽會建築群の中心にあつて、專ら音響的見地から此様な形を決定し、又材料として大部分アルミニウムとガラスを用ひたものである。

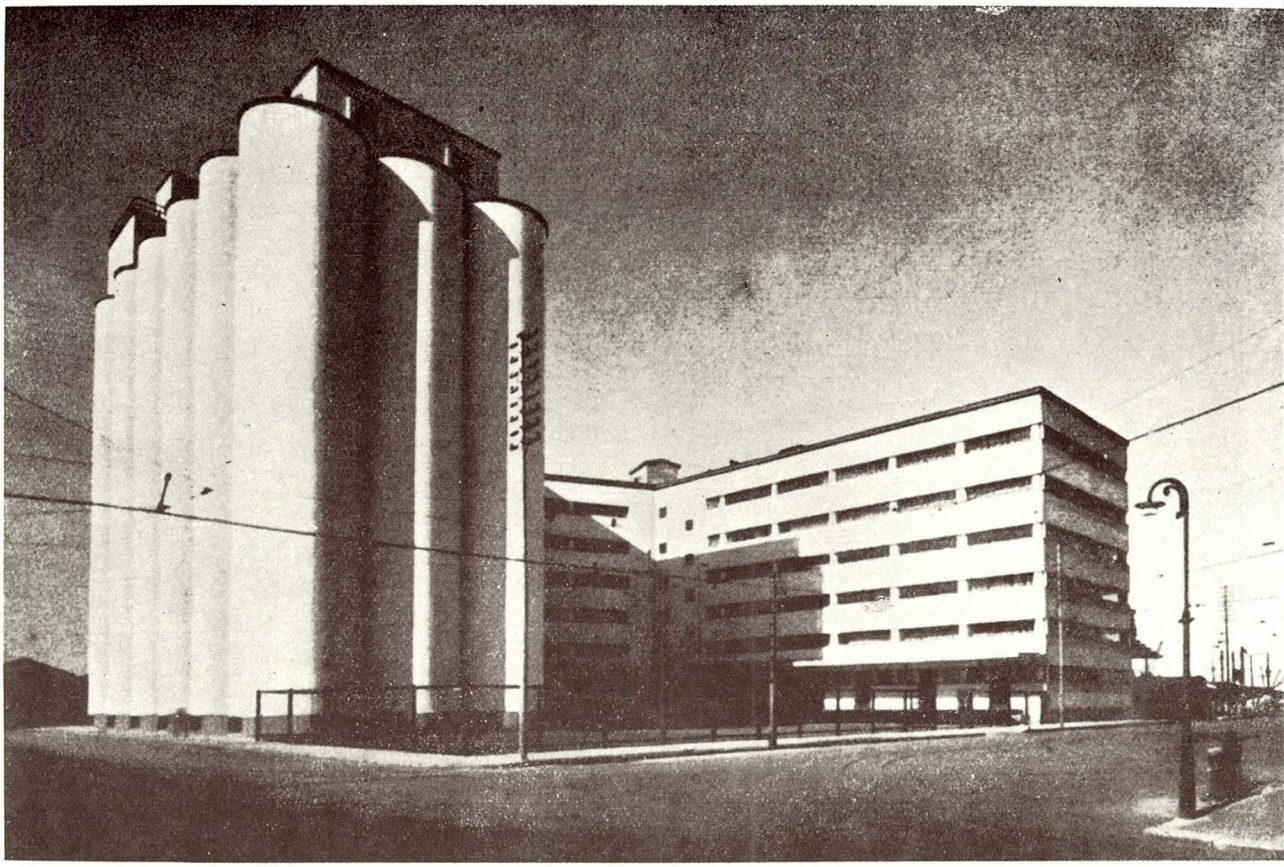
(Moderne Bauformen 誌より 本多正道)

(ドイツ) ハンブルグ園藝展覽會の音樂堂　建築家 Walter Purity



バスニヤ湖畔 Oulu 近くの人跡稀な森の中に建てられた硫酸パルプ工場
(Architectural Forum 誌より　新名種夫)

XI 120　(フインランド) O. Y. Toppila の硫酸パルプ工場　建築家 Alvar Aalto

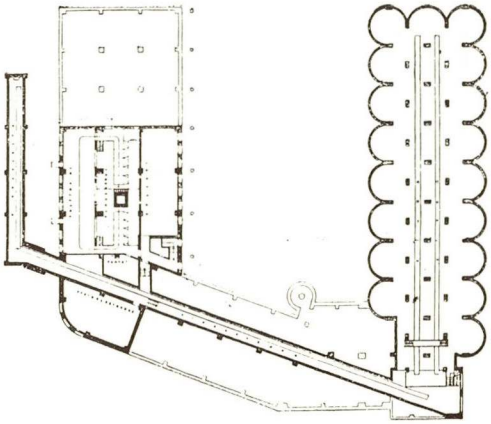


外　觀

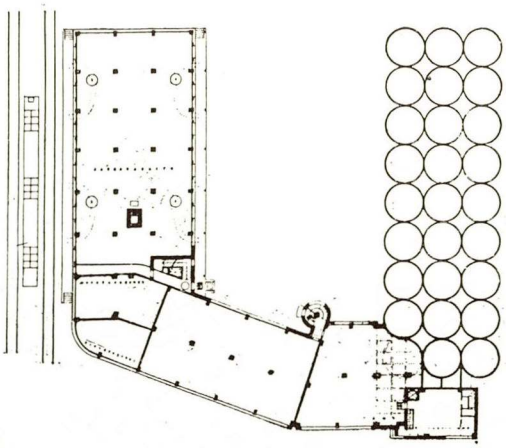
古い建築的傳統を持たないフインランドは、建築の外觀の機能的取扱ひが行はれ易い。この製粉工場兼穀物倉庫は、それの成功したもの丶1例である。

簡明な手法、大摑みな輪劃、それから使用材料（主としてモルタル粗面仕上）の肌色等に依つて、充分勝れた効果が得られて居る。

（Architectural Forum 誌より　新名種夫）

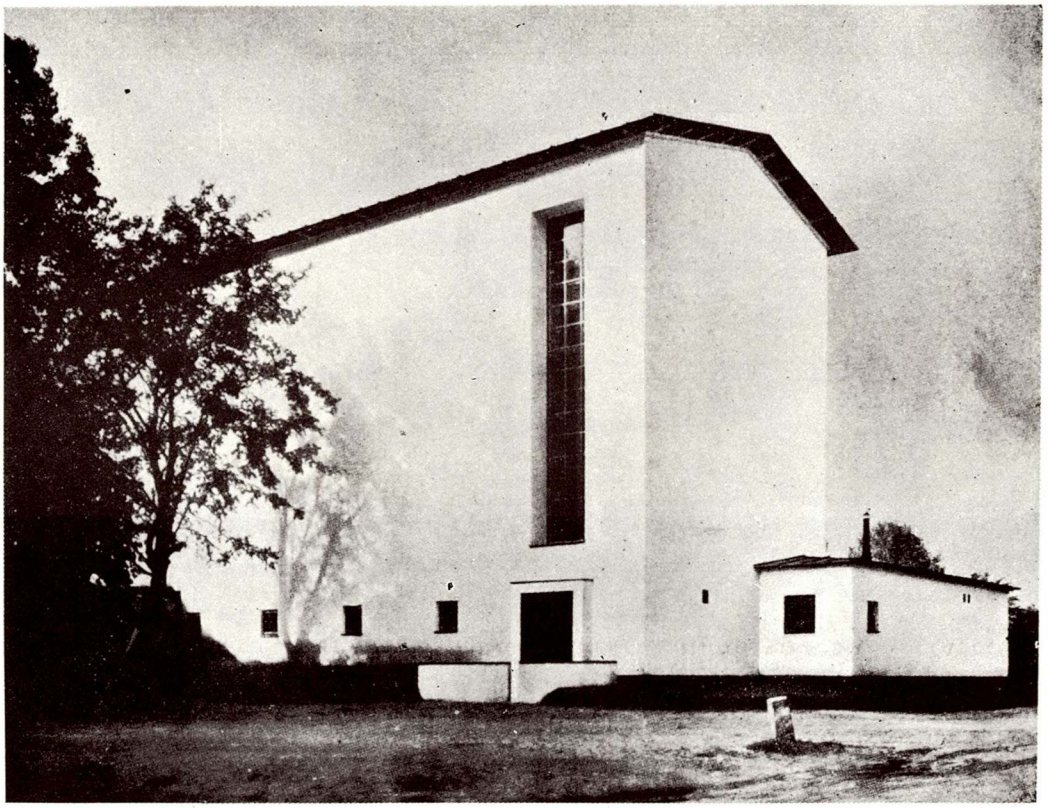


地階の運搬系統を示す平面圖



1 階平面圖、左方主要道路に面した部分より全ての作業がスタートする

（フインランド）Viipuri の製粉工場兼穀物倉庫　建築家　Valde Aulanko 及 Erkki Huttunen

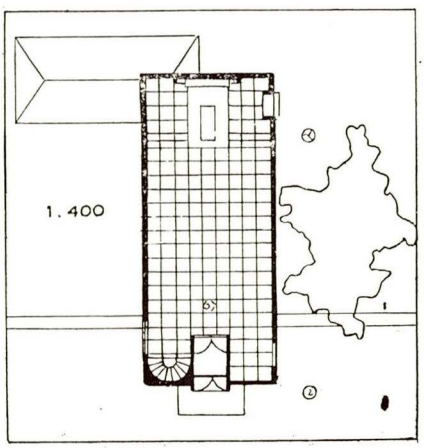


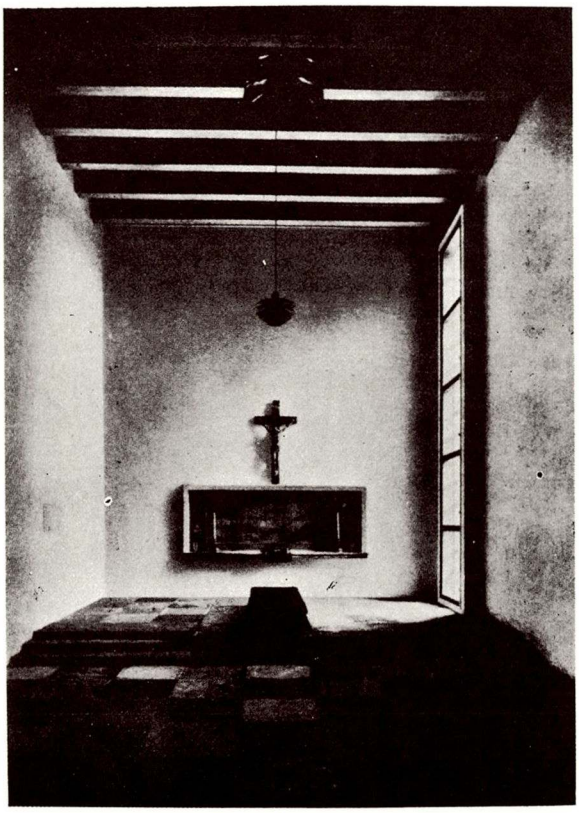
外　觀

全然裝飾のない、何等企まざる所、この純白の建物に哀愁と敬虔の心持が如實に表現せられて居る。建築の外觀に表はされたこの素朴さは、嚴肅な死の必然性の前に何のごまかしをも試みない北方民族の純朴な信仰の表現でもある。

（Architectural Review 誌より　新名種夫）

平面圖





内　部

×I 122　（フインランド）Parainen の祭場　　建築家 Frik Bryggman

入口　この部分に玄關、勘定場、屋上の椅子及タオル等の貸場、タオル置場、電話室、男女化粧室、ドリンキング・フアウンテンのある小さな中庭等がある。

本館　客入口、廣間、外套室、電話室、理髪室物置、海水衣賣場、配膳室及カフエー調理室、テラスの客席、調理場入口、調理場中庭、石炭受入口、汽罐への階段等がこの部分にある。

婦人浴場（化粧室附）
預り室、使用人室、各個浴室及同廣間、ペルゴラ、芝生への段階等

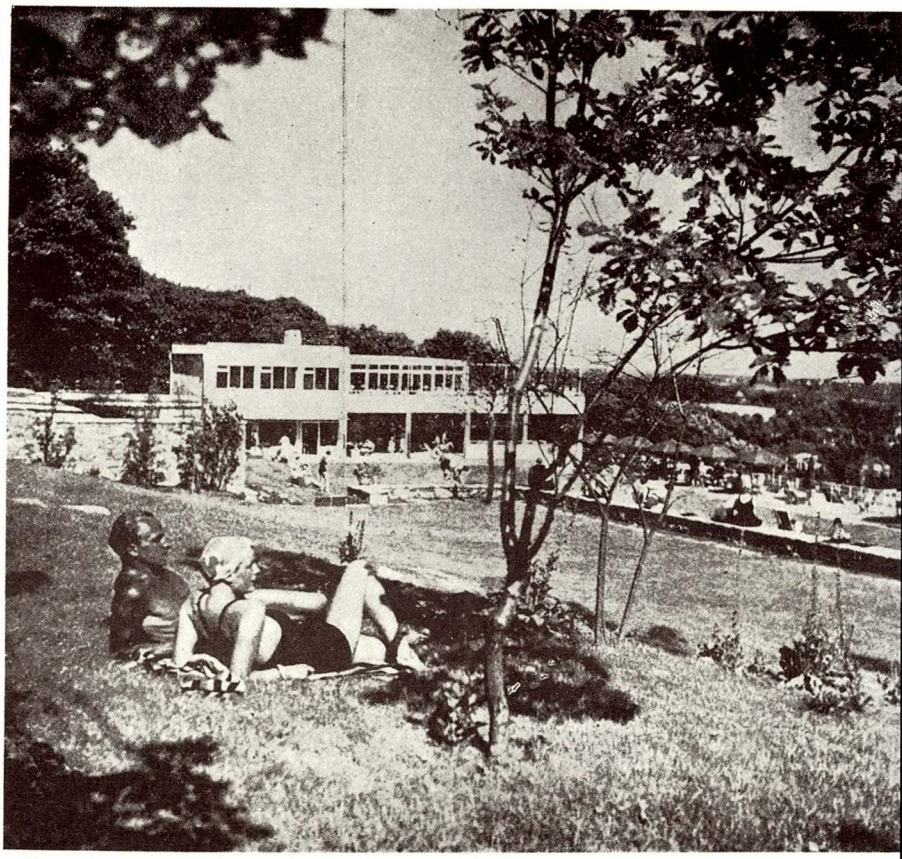
日當りよき芝生　ビーチ・アンブレラのあるテラス、浴場及婦人化粧室への主要階段、螺旋階段等あり。

上部芝生

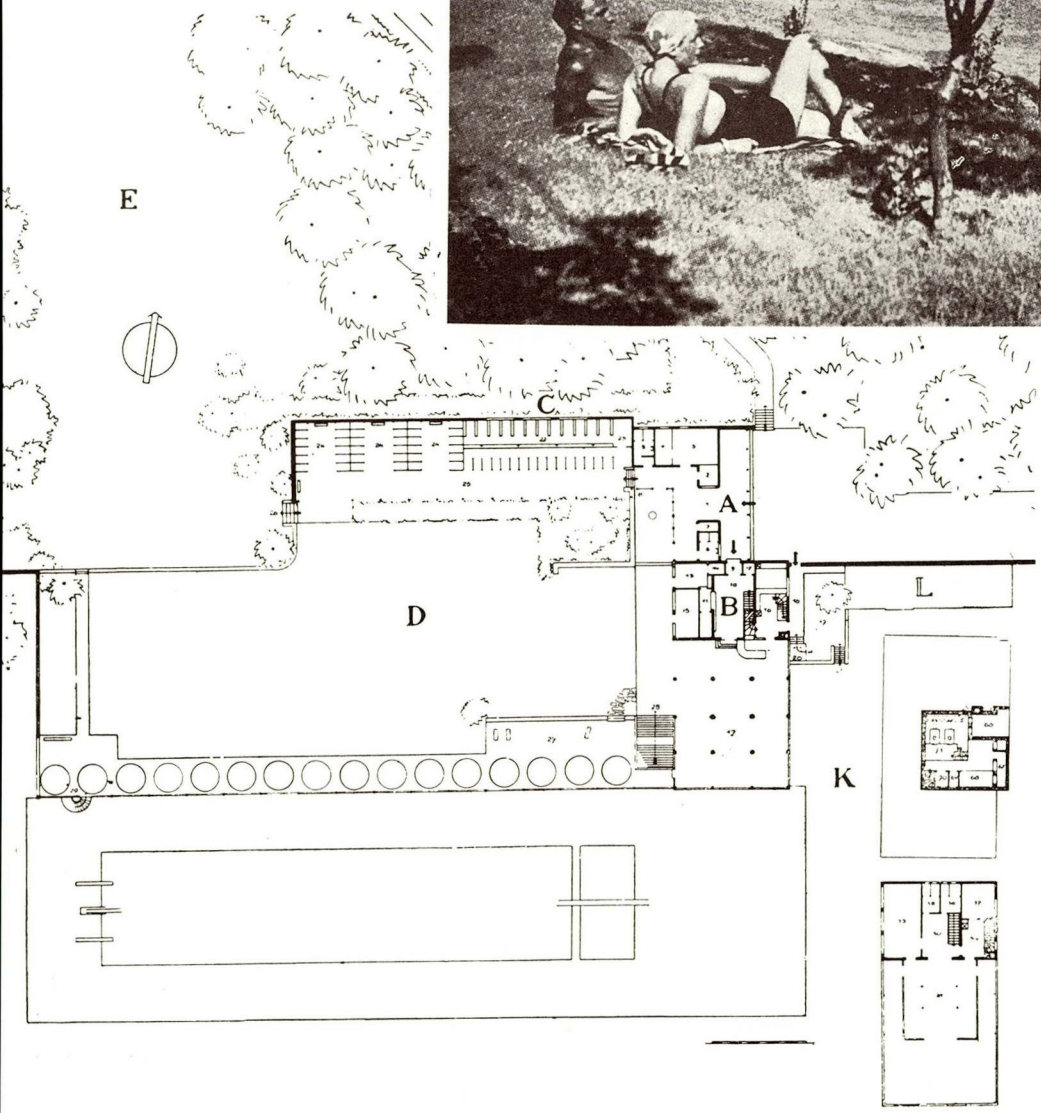
本館2階　廣間、硝子張ベランダ、パーゴラのあるテラス、倶樂部室、調理場、婦人便所、男子便所、事務室等を取る。

本館地階煖房設備室　ポムプ、調節機及モーター、煖房機關等が据附けらる。

（Architectural Record 誌より　新名種夫）



第2圖　東北丘上芝生よりの全景

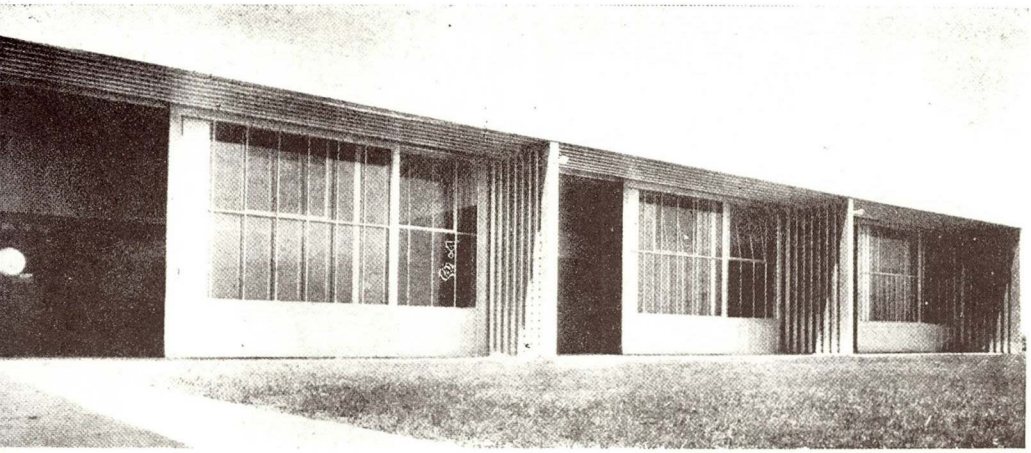


第1圖　平面圖

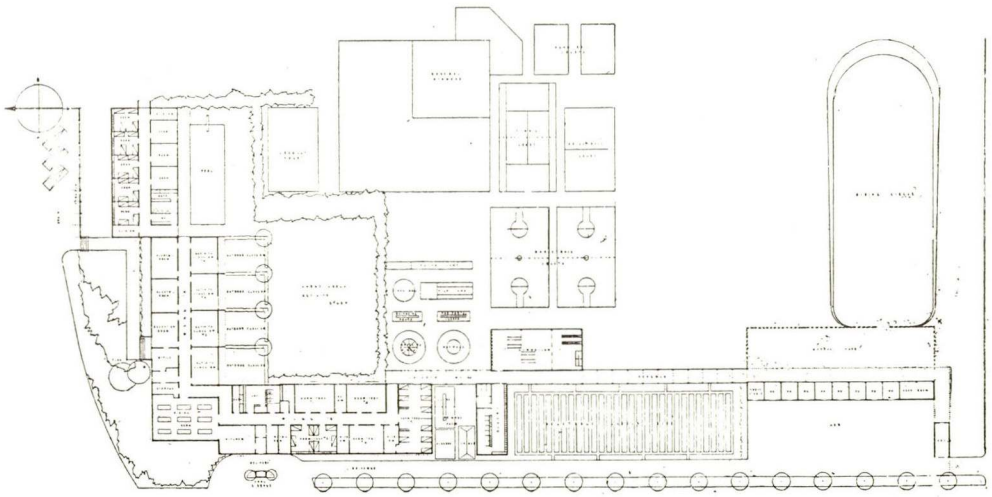
（ドイツ）ウイースバーデンの浴湯

建築家　Franz Schuster & Edmund Fabry
庭園家　Wilhelm Hirsch

國際新建築



教室外觀

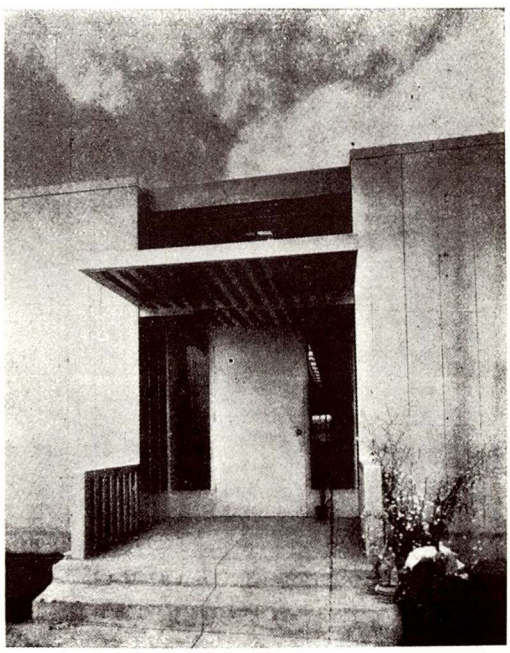


平面圖

廊下内部



玄關



東にロスアンゼルスの平野、サン・バーナルデイの山の姿を望み、西に海を見渡すボールドウインの丘の上にある。

現在出來て居るものは第1期工事で、基礎教育程度の生徒の寄宿舍、食堂及厨房、教官室、事務室、教室、浴室、シヤワー、洗面所、便所、厩、馬場等が設けられて居る。現在計畫中の第2期工事ではその上に年長者の宿舍、プール及體育場が加はる。強烈な運動は屋外の廣大なる運動場で行はれる。

建物の軸部には主としてロバートソンの組立鋼材が最近のNeutra一流の行方で使用せられて居る。各鋼材の接合部はホーンの粘着劑を充塡する。

外壁面は熱の反射の爲にアルミニユーム・ペイントを吹着ける内部間仕切壁はメタル・ラス、セロテツクス・ラスを心としてモルタルを塗る。教室及宿舍の廊下は連續した長い天窓から採光せられて居る。

(Architectural Record誌より 新名種夫)

×1 124 (アメリカ)カリフオルニヤ陸軍幼年學校

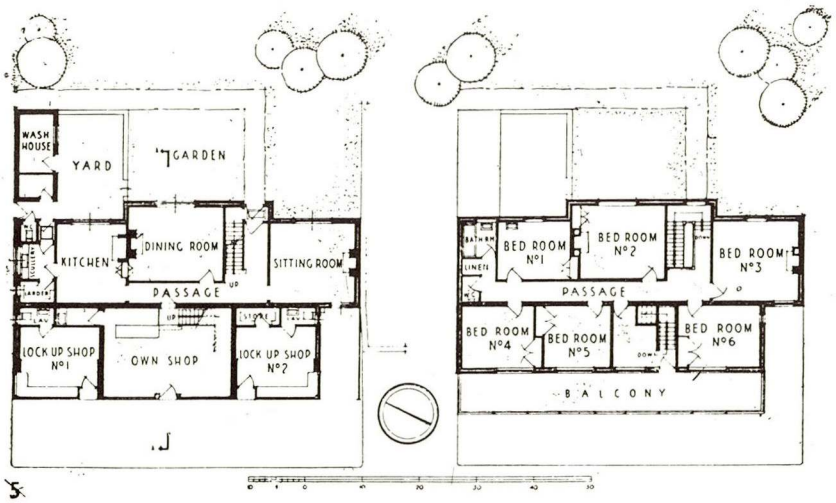
建築家 Richard Neutra



外　觀

1 階は 3 個の商店、2 階は住宅で、中央の店舗が住宅居住者の店である。そして此の店は寢室及バルコニーをとり込んでカフエーを經營する事が出來るやうに出來てゐる。

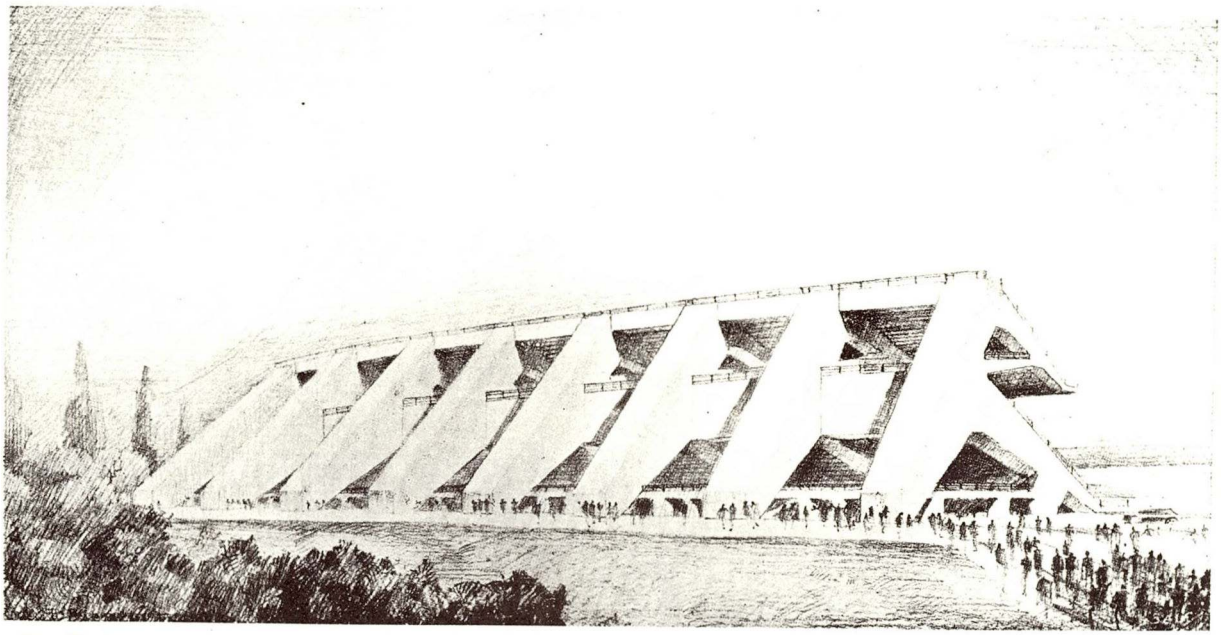
(Architectueal Review 誌より　本多正道)



平　面　圖

(イギリス) チエシヤイヤーの商店

建築家 J. S. Allen



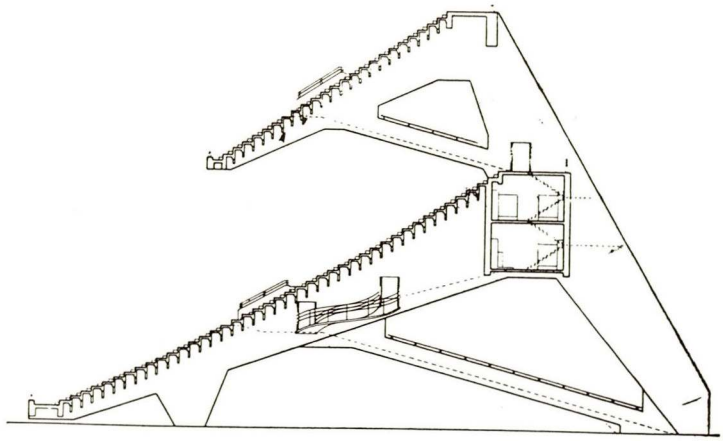
配景圖

この競技場はオリムピックの標準陸上競技のフィールド全部を備へ、100,000 乃至 120,000 の觀衆を收容するべく設計せられたものである。これだけの人數を收容する爲に、觀覽席は丁度オハイオの競技場の基本計畫と同樣に、2 重にすることが必要であつた。

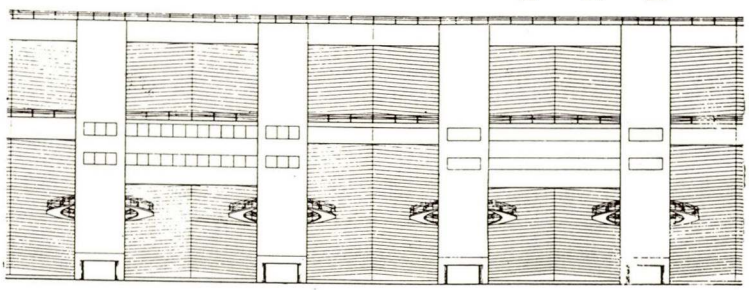
この設計案の特徵として擧ぐべきは、觀衆の視野を妨げない爲に、この2重の觀覽席に1本の柱もないことである。柱の代りにダイヤゴナルの方杖を用ひて上部の觀覽席を支へて居る。下部の觀覽席へは斜道に依つて觀衆を運ぶ樣になつて居り、上部觀覽席への道はその斜道の途中より圓形に分れ、更に階段にて2階分だけ登つたのち、方杖を利用して作られた斜道を經て觀覽席に至る。競技場として必要な各種の部屋は各架構の間の部分に取られ、(斷面圖參照)その壁は架構を聯絡する橫のブレーシングとして役立つて居る。各架構は約70呎毎に配列せられ、最小の材料を以て最大の强度を得る爲に、巨大な中空の斷面に設計せられて居る。

腰掛けの椅子は觀覽席の蹴上の部分にカンテイレバーとして取附けられて居るが、各架構間に觀衆が非常に偏つて居る場合にも架構に捻れが生じない樣に工夫せられて居る。

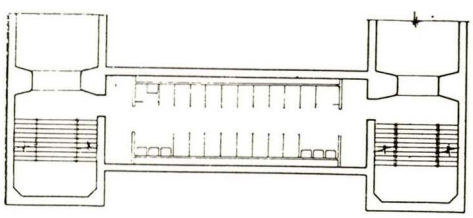
(Architectural Record 誌より　新名種夫)



斷面圖



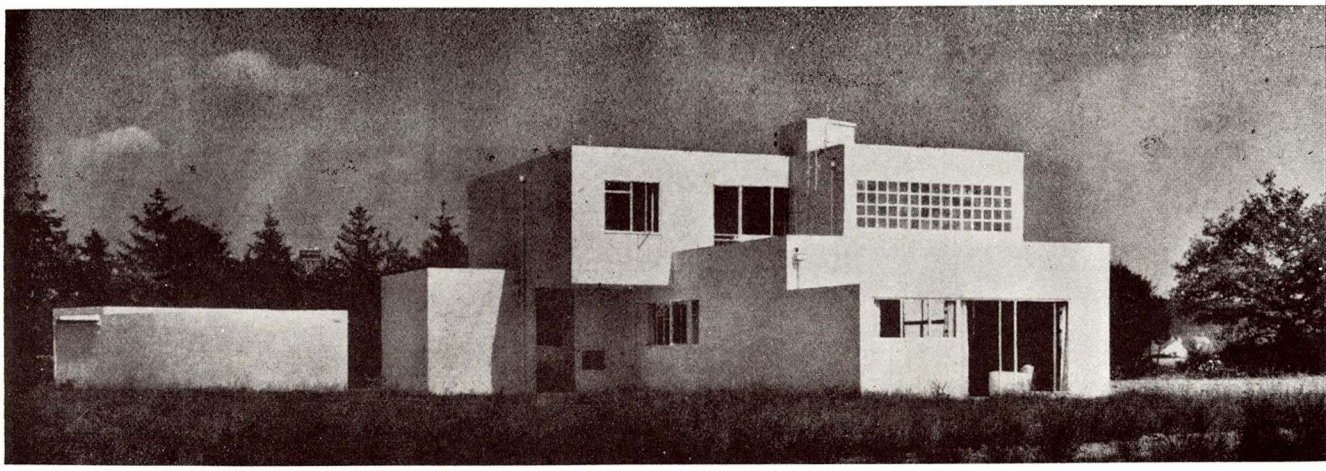
背立面圖



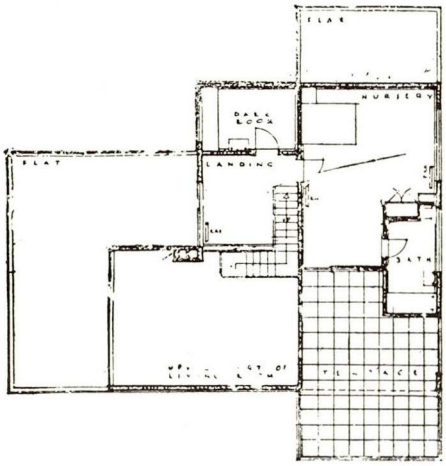
化粧室平面圖

XI 126　(アメリカ) 競技場試案

建築家　Arthur J. Barzaghi

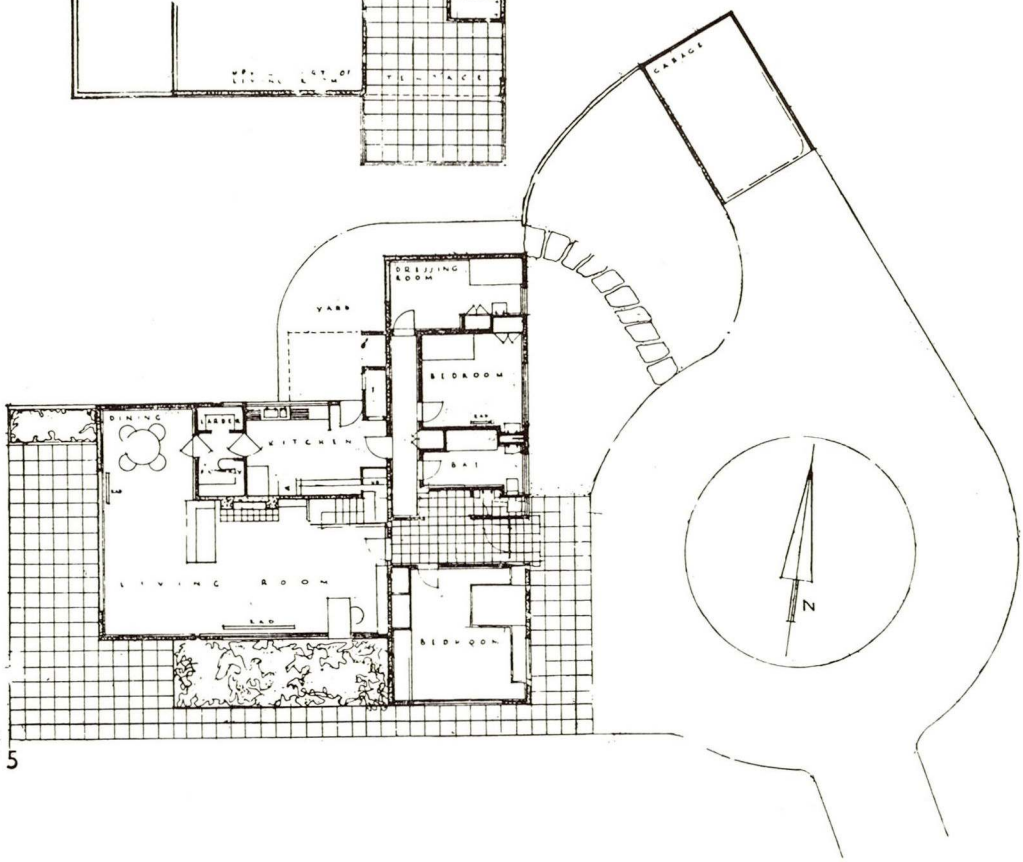


西北側外觀



2階平面圖

全部鐵筋コンクリート造、
外部はピンク色ペンキ塗
(Architectural Review
誌より　本多正道)

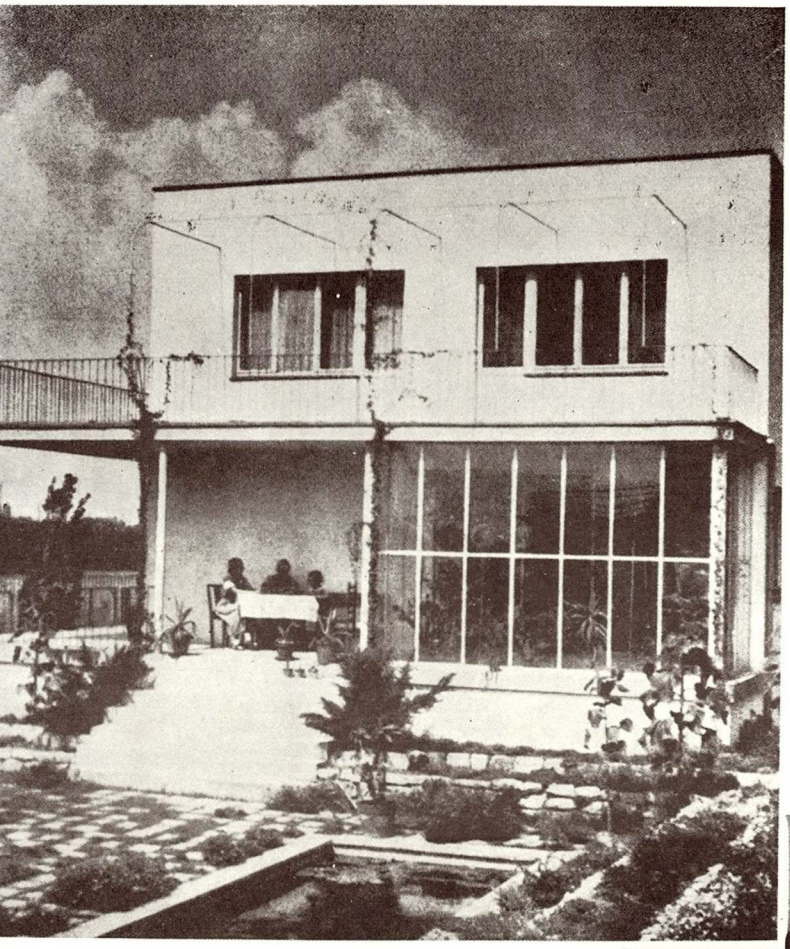


1階平面圖

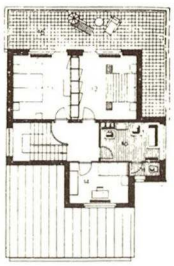
5

(イギリス) バットフイールドの住宅

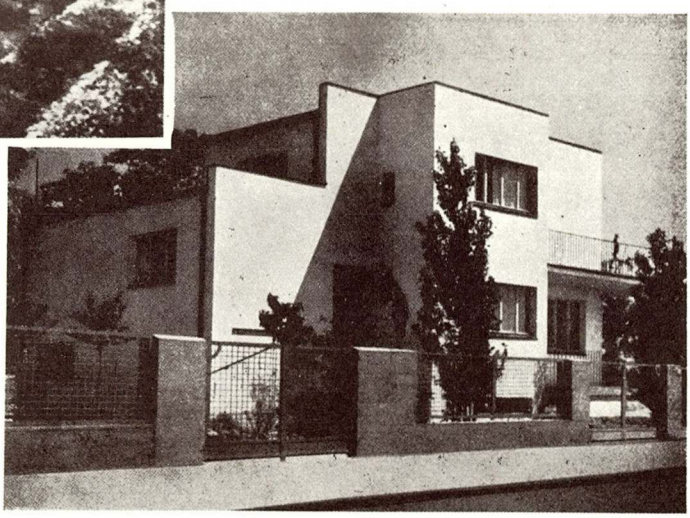
建築家 F. R. S. Yorke



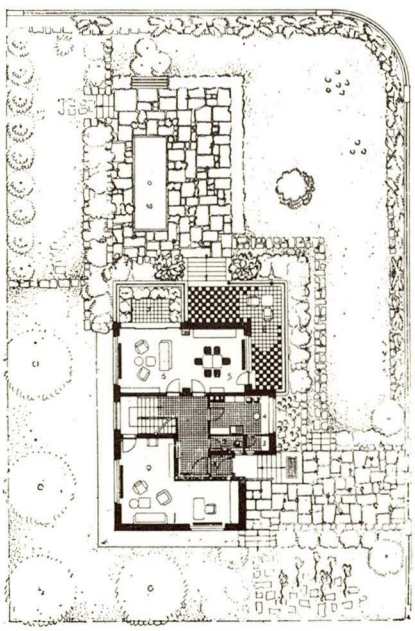
前 裁 側 外 觀



2 階 平 面 圖



道 路 側 外 觀



1 階 平 面 圖

XI 128　（ドイツ） F. Holz 教 授 の 住 宅

設計 F. Holz

會　報

今回阪神防空演習擧行せられし際下記建議を當局に提出したり

昭和10年10月10日

社團法人日本建築協會會長
工學博士　片岡　安

內閣總理大臣　岡田啓介閣下
內務大臣　後藤文夫閣下　各通
大藏大臣　高橋是清閣下

拜啓　時下愈々御淸穆奉賀候
陳者昨秋本協會は日頃唱導せる防火防空建築物の普及促進に關し建議致し幸にして御淸鑑を得候得共未だ御方策の樹立を見るの運びに至らず此處に重ねて別紙の通り同樣趣旨に依り建議仕り候條何卒一層の御盡力を賜り度此段奉願上候　敬具

建　議　書

現下の時局に鑑み都市の防備に關し防火防空建築物の普及促進方に就き愼重研究の結果左記具體的項目を實施せらるること極めて緊要なりと確信するものにして速かに機宜の方策を樹立せられんことを切望す
右建議候也

記

1　現行防火地區を擴大すること
（說明）
大都市は我國社會經濟機構の中樞にして保安上は勿論國防上の重要性に鑑み防火防空的見地より最も適切なる防備施設として現行防火地區を擴張するの急務を認む
2　防火地區に於ける耐火建築促進の爲左記方法を實現すること
（イ）耐火建築物に對する補助金の交付
（ロ）耐火建築物に對する低利資金の融通
（ハ）耐火建築物に對する家屋稅の減免
（ニ）耐火建築物に對する不動產收得稅の減免
（說明）
耐火建築物の建築に對しては徵稅上の見地のみに依らず都市の災害の防備か都市の經濟的發展の基礎を爲すとの見地に立脚し前記諸稅の減免を斷行するのみならず進んで之が補助助成の途を講ずるの要ありと認む
3　防火地區完成促進の爲地區內に於ける木造建築物を强制的に除却すること
（說明）
防火地區の効果を速かに發揮せんが爲には現在の如く徒らに木造建築物の改築期を待つことなく防火地區中重要部分より年次的に木造建築物の除却を命ずると共に特別補助金を交付し耐火建築物の實現を期するの要あり而して之が爲法令の改正又は規定を設くるの要あらば速に立案實施を爲し其の實現に努力せられんことを望む

理　由

都市計畫防火地區が都市の火災特に震火災の防備として重要なる施設たるは言を俟たず而して今日の非常時局に當り防空的見地よりするも國土防衛上其完成を促進せしむる必要切實なりと謂ふべし然るに今日に於ける防火地區は未だ其効用を期する域に達せず今尙木造家屋を以て充滿せるの狀況に在るは防火地區の重要性に鑑み甚だ寒心に耐へざる所にして速に之が完成に障害ある原因を除去し之を促進せしむる爲に積極的方策を建つるを要す
即ち防火地區を單に土地の經濟的負擔に堪ゆる區域に止めず都市の災害防備上必要なる區域は之を防火地區とし諸稅の負擔にして之が完成に障害あるものは之を減免し更に補助金の交付並に低利資金の融通を講じ以て之を促進すること極めて緊要なり曩に帝都復興に當りては防火地區建築補助金の交付並に低利資金の融通に依りて耐火建築の促進に資する處ありたるは誠に機宜の處置なりと云ふべし將來大都市の防火地區に在りては宜しく時期を定め木造建築物を除去改築せしめ之に對しては充分なる補助を爲すを以て策の得たるものと信ず政府は之に對する法令の制定をなし帝都復興に對する趣旨並に其の實績に徵し防火地區の完成促進に資する樣確然たる方策を樹立するの要あり

尙上記建議書の寫に下記添書を以て各府縣知事其他各方面に援助方依頼したり

拜啓　時下愈々御清穆奉賀候陳者本協會に於ては防火防空建築物の普及促進に關する件に付今回別紙の如く建議書を當路へ提出稟請致候に就ては本協會の建議趣旨に付御賢察の上之が實現に關し何分の御援助を切望致候此段御依頼旁得貴意候

敬　具

昭和10年10月10日

社團法人日本建築協會會長

工學博士　片　岡　　安

常　務　會（第17回）

時　　9月3日午後5時10分—6時

所　　建築倶樂部別室

出席者　理事　片岡會長　　武田副會長

松井副會長

監事　岡部監事　　澁谷監事

常務　池田主記　　北垣主記

中澤主記　　伊東主計

清水主計　　島田編輯

議　事

1　建築倶樂部併合に關し折衝委員選定の件

2　第2回關西4建築會聯合大會及臺灣博覽會見學參加希望者募集の件

3　始政40周年記念臺灣博覽會開催（10月10日より40日間）に關し回答の件

4　國產振興能率展覽會開催(10月11日より15日間)に付參考品出陳依頼の件

5　大阪都市協會より懸賞論文募集に付無料廣告方依頼の件

6　會員詮衡

報　告

9月例會に關する件準備報告

常　務　會（第18回）

時　　9月16日午後5時30分—7時30分

所　　建築倶樂部別室

出席者　理事　松井副會長

常務　北垣主記　　清水主計

岡田編輯　　新名編輯

島田編輯　　三浦編輯

議　事

1　秋季大會開催に關する件

2　第2回關西4建築會聯合大會並臺灣見學旅行に關する件

3　今秋擧行の防空演習に參加に關する件

4　經費支出に關し都市武裝促進委員會より要求の件

5　大阪府、市、補助金に關し都市武裝促進委員會より建議の件

6　建築年鑑編輯委員依囑の件

7　昭和11年度「建築と社會」表紙圖案懸賞募集の件

8　新聞社學藝部へ雜誌寄贈新刊紹介依頼の件

9　建築倶樂部合併に關する折衝委員會合の件

10　映畫作製特別委員會幹事1名東京へ出張の件

11　朝鮮總督府より依頼に係る懸賞募集を會誌に無料紹介の件

12　青森縣立工業學校建築展覽會に圖表貸與の件

13　久田原龍吉氏より鑑定照會に關する件

14　會員詮衡

報　告

1　8月分會計報告

2　9月例會準備報告

3　懸賞募集映畫脚本當選者及審査概評報告

常　務　會（第19回）

時　　10月7日午後5時—6時30分

所　　建築倶樂部別室

出席者　理事　片岡會長

常務　池田主記　　北垣主記

中澤主記　　伊東主計

清水主計　　島田編輯

議　事

1　住宅委員會より要求に係る住宅實地見學及旅費支出の件(小川幹事出席說明)

2　關西4建築會第2回聯合大會及臺灣見學旅行に關する件

3　都市武裝促進委員會より要求に係る豫算の件

4　都市武裝促進委員會より要求に係る委員增員の件

5　都市武裝促進委員會より建議に係る大阪府、市より補助金要求に關する件

6　都市武裝促進委員會より防空防火建築物普及に關する建議の件

7　都市計畫委員會より要求に係る阿倍野橋附近

改造に關する考案懸賞募集の件
8 敎化委員會報告に係る實業敎育振興に關する所見の件
9 會員名簿新調に付照會の件
10 昭和11年度雜誌表紙懸賞募集に關する件
11 都市武裝促進委員會記錄1部寄贈方の件(2件)
12 映畵作製特別委員會幹事東京へ出張の件
13 防空演習に關する圖表貸與の件(2件)
14 11月例會照明に關する講演の件
15 大朝主催防空講演會講師に關する件
16 昭和11年度豫算編成に關する件
17 會員詮衡

報 告

1 秋季大會準備報告
1 9月分會計報告

常 務 會 (第20回)

時 10月21日午後5時30分—6時
所 建築倶樂部別室
出席者 理事 武田副會長
監事 岡部監事
常務 池田主記 伊東主計
谷 主計 岡田編輯
新名編輯 島田編輯
三浦編輯

議 事

1 4 建築會聯合大會に於ける本協會提出議事に關する件
1 昭和11年度豫算に關する件
1 評議員會並總會開催日取決定の件
1 第2回工業博覽會後援方の件
1 防火に關する圖表貸與の件
1 會誌に無料紹介の件
1 都市武裝記錄1部寄贈方の件
1 會員詮衡

報 告

1 秋季大會終了報告

映畵作製特別委員會幹事會 (第7回)

時 9月6日午後7時—8時
所 協會事務室
出席者 委員長 池田
副委員長 波江
幹 事 龜井 新名 鳥井

1 應募原稿の審査方法下の如く決定す
(1) 第1豫選 龜井、新名、兩幹事にて行ふこと
(2) 第2豫選 下記3氏に依頼すること
P.C.L 松崎氏
松竹下加茂 長江氏
大朝計畫部 前田氏

映畵脚本審査會 (第9回)

時 9月12日午後7時—9時
所 みやけ(朝日ビル10階)
出席者 審査員 會長 片岡安氏
都市武裝促進委員會委員長 池田實氏
京都松竹下加茂撮影所監督 衣笠貞之助氏
大阪朝日新聞社出版部長 大道弘雄氏
委員 都市武裝促進委員會副委員長 波江悌夫氏
映畵作製特別委員會幹事 龜井幸次郎氏
京都松竹下加茂撮影所職員 長江道太郎氏

1 午後7時審査會を開き當選者を決定す

建築と照明座談會

時 9月20日午後2時—7時
所 大阪市電氣局5階普及館講堂
出席者 當協會よりの出席者石川純一郎氏外25名
電氣局側出席者25名

1 工學博士伊藤奎二氏の視科學に關する講演あり
1 次で建築と照明に關する座談會を開催す

9 月 例 會

時 9月21日午後 時30分—4時
所 吹田操車場見學
出席者 浦英之助氏外45名

1 本日は昨年近畿地方大風水害の記念日にして朝來の降雨は止む時なく定刻午後1時30分迄に秋雨降りしきる中を熱心なる會員諸彦は省線吹田驛に集り操車場運轉掛小宮山龜吉氏の懇切なる案内により豫て用意せる別仕立列車に乘込み出發を待つ
1 1時40分吹田驛を發し同50分操車場(總坪數225,000坪)着直に驛長室の階上會議室に入る

同室には既に机上に土産袋を配布しあり一同着席5分許り休憩

1　午後2時吹田操車場驛長櫻井福太郎氏の熱心にして且諧謔を交へたる操車場一般に付て說明を聞き2時35分說明終る

1　武田本會副會長一同を代表し本日の見學に付謝辭を述べ一同拍手を以て之に和し會議室を退場し傘差しにて操車實況を見學す

1　午後3時30分其處を引上げ再び別仕立列車に乘込み歸路に着き同3時40分吹田驛着解散す

そごう百貨店新築見學

時　　9月28日午後1時　4時
所　　そごう百貨店新館
見學者　約140名

1　午後1時より4時までの間に於て協會員の隨意見學を擧行す

映畵作成特別委員會(第10回)

時　　10月1日午後6時15分—8時
所　　建築倶樂部別室
出席者　理　事　片岡
　　委員長　池田
　　幹　事　龜井　鳥井
　　委　員　浦　小笠原　小川
　　中澤　內藤　吉田

1　午後6時15分池田委員長座長となり開會

1　龜井幹事より懸賞募集映畵脚本當選者決定したる經過を報告あり尙映畵製作會社も P.C.Lに決定したる旨を述ぶ

1　本月擧行の防空演習までに BK より映畵物語として放送ある旨を報告

1　次で製作上に關し種々協議を行ふ

1　次に建議に關し中澤總務部長より會長及委員長に諮る處あり大體の方針を定む

映畵脚本懸賞金贈呈式

時　　10月8日午後5時　6時
所　　建築倶樂部
出席者　第一等當選者　野原善三郎氏
　　第二等　同　　住江　英二氏
　　第三等　同　　蔦井　英地氏
　　都市武裝促進委員會委員長　池田　　實
　　同　　委員　　伊東　恒治
　　同　　松井清之助

1　午後5時開式

1　會長代理池田都市武裝委員長より受賞者に夫々當該賞金賞牌並に賞狀を贈呈し一條の挨拶をなす

1　次で懇談の上午後6時閉式す

防空講演會

(主催大阪朝日新聞社)

時　　10月9日午後1時　4時
所　　朝日會館
出席者　無慮500名

1　講師　參謀本部附　小倉中佐
　　第四師團司令部附松村少將
　　日本建築協會
　　都市武裝促進委員會副委員長波江悌夫氏

大阪の都市美座談會

(主催日本建築協會後援大阪朝日新聞社)

時　　10月15日午後7時—10時10分
所　　朝日倶樂部別室
出席者　大阪府建築課長　中澤誠一郎氏
　　同　保安課主任　稻葉　竹治氏
　　大阪市公園課長　椎原　兵市氏
　　大阪市電氣局電燈部長　木津谷榮三郎氏
　　大阪朝日新聞社學藝部長　小倉　敬二氏
　　同　記者　恩田和子女史
　　同　航空部次長　新野百三郎氏
　　畵家　生田花朝女史
　　廣告協會理事　八木常三郎氏
　　堂島ビル營業部主任　藤原伊勢松氏
　　大阪中央放送局長　廣江　恭造氏
　　大阪朝日新聞社記者　原　　清氏
　　日本建築協會會長　片岡　安
　　同　副會長　武田　五一
　　同　會員　池田　　實
　　同　松室　重光
　　同　葛野壯一郎
　　同都市計畫委員會委員長　鳥井　　信

同　　同幹事　加藤　善吉
同　　　　吉田　信武
同　　同委員　龜井幸次郎
同　　　　福知　秀夫
（要項は追て會誌に掲載）

映畵作製特別委員會幹事會（第11回）

時　10月26日午後1時30—3時30分
所　建築倶樂部
出席者　幹事　新名　龜井
P.C.L.　松崎氏

1　松崎氏より下記の件につき處理及報告を聞きたり
(1) 映畵作製狀況の中間報告
(2) 大阪へロケーションに來る時期
(3) AK の放送に付て

會員動靜

入會者

會員

池田　正二君　此花區玉川町3ノ34（都市計畫大阪地方委員會）
大久保梅太郎君　天王寺區生玉前町一乘寺內（合名會社竹中工務店）
草野　正男君　神戸市灘區德井中鄉355ノ2（合名會社竹中工務店）
志保井正夫君　兵庫縣武庫郡住吉村字戀野1347（長谷部竹腰建築事務所）
川瀨喜久雄君　府下豊能郡岡町幸通1ノ906（合名會社竹中工務店）
西山　卯三君　京都市左京區北白川小倉町33中山方（京都帝大大學院）
橋岡　昇君　神戸市須磨區戎町1丁目86ノ4（大阪府營繕課）
匂坂　弘美君　住吉區住吉町 1294 北畠アパート（大阪府警察部建築課）
佃　末義君　京都市伏見區深草寺內町864（市外守口町役場）
西村駿一郎君　神戸市灘區德井池尻20（合資會社清水組大阪支店）
山口　松次君　住吉區濱口町393番地14號（合資會社清水組）
山本　勝君　神戸市灘區神前町27（合資會社清水組大阪支店）
吉村　孝義君　住吉區住吉町1375交樂莊（大阪四天王寺伽籃復興工事々務所）

普通賛助員

堂園　廣二君　此花區上福島北4ノ28出木場方（和田建築事務所）
大久保喜彦君　東成區勝山通9ノ114（自營）
大內　重夫君　神戸市葺合區宮本通5ノ62（大塚工務店）
中島　敏夫君　兵庫縣武庫郡精道村打出宮川入（日本ポルトランドセメント同業會）

退會者

會員

滿田　秋義君、山之內啓七君

地方會員

岸田林太郎君

特別賛助員

鹿島彦三郎君、深川　重義君

普通賛助員

安藤　金吾君、佐々木俊一郎君、清水六郎太君、高瀨　吾郎君、大橋　登潮君

轉居轉勤

會員

伊藤　和夫君　西宮市川西町7番地
板越　末吉君　兵庫縣伊丹町櫻ケ丘3丁目
松本　英雄君　兵庫縣川邊郡小田村東洋紡績神崎工場社宅
元吉勇太郎君　住吉區住吉町1294北畠アパート
柿原廣太郎君　府下三島郡三島村中城2
飯田　榮一君　府下岡町幸通3丁目
角田　政一君　（事務所）東區京橋2ノ48 京阪ビル
今津　忠幸君　京都市東山區本町通20ノ433
柿本　清治君　府下八尾町字山本西通中3ノ630
中井新一郎君　住吉區住吉町1294北畠アパート
牧　毅君　京都市左京區北白川西町18

地方會員

坂本　義信君　大連市若葉町95
高橋　君三君　那覇市壺尾町郡是製糸㙴事所那覇支所

森　茂樹君　和歌山縣有田郡廣村內海紡織株式會社廣分工場建築部
神戶　重次君　姬路市西中島92東洋紡績株式會社姬路工場
永野　房吉君　東京市大森區馬込町東3ノ695
柳原　義平君　東淀川區元今里南通3ノ18
吉原侑三郎君　鹿兒島市東千石町千代田旅館內
井戶田國松君　名古屋市西區天神山町1ノ17
山田　芳雄君　西成區粉濱東ノ町1ノ42

終身贊助員

湯淺　乙吉君　神奈川縣川崎市幸町2ノ698（日本製綱株式會社）

普通贊助員

海妻　郁夫君　神戶市灘區德井大和町173
山邊　政吉君　滿洲國國務院總務廳需用處營繕科
佐藤　光雄君　新京特別市興安大路532 石橋ビル第206號室
鶴田　勝君　神戶市須磨區大谷町1ノ39
古賀　繁登君　旭區今福町138
西口巳一郎君　此花區吉野町2ノ36　西野方
室谷　山水君　神戶市灘區青谷町2ノ20
安家　正明君　兵庫縣武庫郡本山村字小路91
津田善治郎君　天王寺區勝山通2ノ57
松本　秀雄君　神戶市中山手通7ノ43　深瀨方

本號執筆者紹介

伊藤和夫　京都帝國大學建築學科卒　大阪市技師　高速鐵道部
遠藤金之助　東京帝國大學建築學科卒　鐵道技師　鐵道省建築課
佐古慶三　希有文庫主　前大阪商科大學講師　商業史家
佐竹三吾　法學博士　大阪鐵道株式會社社長
酒見佐市　東京帝國大學建築學科卒　鐵道技師　大阪改良事務所
坂本鎭雄　東京帝國大學建築學科卒　鐵道技師　鐵道省建築課長
柴田四郎　東京帝國大學建築學科卒　鐵道技師　大阪鐵道局工務課
永田念郎　東京帝國大學建築學科卒　鐵道技師　鐵道省建築課
本田長次　東京工業專修學校卒　大阪市技師

十一月號

編輯後記

◆近世都市の特性とも云ふべき、都市中心部特に商業中心地の立體的生長、並に郊外住居地の發展、更に地域制による住居、商業・工業各地域への分離は、都市内外の交通をして益々煩雜ならしむるに至れるを以て、それに伴つて發生する所の混亂と騒音と事故との防止に愼重なる對策を講ぜねばならぬことゝなつたのである。

◆都市交通の根本的統制を圖るには、先づ都市の主體たる各種建築物との關係を明かにしなければならぬが、特に都市内外の交通を取り扱ふ建築物、例へば停車場・航空港・築港・自動車收容庫等に對する深甚なる考慮が最も必要である。

◆就中、都市の停車場は、その本來の使命たる交通上の機能よりは勿論、常に凡ゆる階級の男女老若が出入し、又旅行者にとつてはその都市の第一印象を受くる所なるを以て、意匠的にも、世に範を垂れるに足る建築物であらねばならぬ。

◆斯かる見地より、本特輯號を刊行する計畫を樹立したのであるが、鐵道省關係の方々を始め斯界の權威者が、幸これを諒とせられ御多忙中にも拘らず、或は有益な記事を、或は精密な圖面を、或は貴重な寫眞を御惠贈下さつた爲め、既に讀者諸兄の御覽の通りの堂々たる内容が構成されたのである。厚く御禮申し上ぐる次第である。

（吉田信武）

建築と社會

第18輯第11號

毎月1回1日發行　定價　1册 .50圓(郵稅2錢)　12册 6.00圓(同 24 錢)

昭和10年10月25日印刷　昭和10年11月1日發行

發行・編輯　印刷人　小板常男
大阪市北區朝日ビル日本建築協會内

印刷所　大阪活版所
大阪市東區内淡路町1丁目7番地

發行所　財團法人　日本建築協會
大阪市北區中之島3ノ3朝日ビル
電話長北濱、23)4501番(9)
振替口座大阪 39 975番

特約販賣店　柳々堂書店
大阪市西區京町堀羽子板橋西
電話土佐堀 2440番
振替口座大阪 2084番

禁轉載

本號に掲載せるものは、一切これを無斷にて轉載し又は單行本に上梓その他の複製行爲をなすことを禁ず。

廣告掲載料金

普通	1頁	1回	15.00
普通	1/2頁	1回	8.00
普通（前附第1頁）	1頁	1回	45.00
普通（前附第2頁）	1頁	1回	40.00
普通（後附第1及最終頁）	1頁	1回	25.00
アート（中插）	1/2頁	1回	20.00
表紙2	1頁	1回	60.00
表紙3	1頁	1回	45.00
表紙4	1頁	1回	80.00
建築事務所錄	1欄	1回	1.50
（建築關係業者案内）	1欄	1回	5.00

廣告掲載御申込は本會直接願ひます。
本誌購讀御注文はすべて前金で本會直接又は特約店へ振替貯金又は爲替で御拂込を願ひます。郵券代用は一割增、代金引換はお斷り致します。

改版 構造強弱學 上卷

工學博士 大藤高彥
工學士 近藤泰夫 共著

四六倍判500頁　挿圖425圖
定價6圓50錢　送料22錢

構造強弱學は基礎工學の一分科に屬し、土木建築工學の根本的原理を教ふる最も重要なる學科であるが、その理論は深奥にして遽に理解し得ない憾がある。本書は斯學權威によりて苦心縷說せられた懇切なる教導書たるものにして、前後の脈絡に注意して、粗より細に入り、顯より微に入る秩序整然たる叙述は、多數の應用例及問題等の附載と相俟つて基本的理論も平易に理解せしめて、實地の運用にも示唆多きものである。

好評嘖々として舊版は四版を重ねたが今回改版せらるゝに當つては、昭和八年日本工學會用語統一調査委員會より發表の應用力學の決定用語、及昭和六年土木學會鐵筋コンクリート調査委員會發表の鐵筋コンクリート標準示方書に依つて、用語其他を訂正し、全編悉く活字を改め完璧を期してゐる。

〔下卷〕　四六倍判593頁　挿圖337圖　定價8圓50錢　送.22

図解力学

工學博士 平野正雄著

菊判338頁　挿圖253圖
定價3圓80錢　送料14錢

増補改訂版

本書は土木建築等の設計に必要缺く可からざる應用力學の一般を、幾何學的作圖に依つて說けるもの。まづ其原理より說き起し、順次梁、トラス、石工、アーチ、構造物等に及ぼし、更にその應用を論盡してゐる。大正五年圖式力學の名で初版が上梓され、以來好評を以て十版を重ねたが、時宜に適應せしむべく、今や全的に改訂かつ增補を行ひ図解力学の表題で新版が刊行された。

舊版の文語體を讀み易い平假名書き口語文に改め、術語は總て昭和八年三月日本工學會選定のものに準據し、單位はメートル法を採用し、曩に省略した不靜定トラス及鋼アーチ、鐵筋コンクリートアーチの應力決定法を加へ、荷重應力等に關しては規定の改廢に應じて適宜に之を變更し、卷尾に單位換算表を附して全然面目を一新してゐる。

（發行所）東京・日本橋通
丸善株式會社
大阪 神戸 京都 名古屋 横濱 福岡 仙臺 札幌 京城
（振替東京第五番）
東京＝神田・芝三田・早稻田・丸ビル

建築材料陳列場出品者

棚番號	材料種別	出品者
1・6	鋼製建具建築材料	三機工業株式會社
2～4	ギルソイドルーフキング	田島應用化學工業所
2～4	エターナイト	木下謹三商店
5	合板寄木フローリング	富士建築工藝株式會社
7	リノリユーム其他附屬品	東洋リノリユーム株式會社
8～9	六甲スレート日本石綿盤六甲タイル	野澤幸三郎商店
10	トラペーチン	金王石工所
11	ロールプラッグストツプリーグ	ユニオントレーヂングコンパニー
12	チツソライト板	日本窒素肥料株式會社
13～14	銅眞鍮アルミニウム	古河電氣工業株式會社
15	特許能美式自働火災警報裝置及消火裝置其他	合資會社能美商會
16	衛生器具	大阪城口研究所
17	衛生器具	株式會社須賀商會
18	衛生器具	西原衛生工業所
19	テツクス、コルク板、ルーフイング、スレート	佐藤合名會社
20～21	衛生陶器附屬品	東洋陶器株式會社大阪出張所
22	銅鐵製窓枠	榮進社大阪出張所
23	內裝用藥掛タイル	淡陶株式會社大阪支店
24	カールプラグ及カールエキスパンシヨンボールト	合名會社小野逞三商店
25	タイル	山本窯業商店
26	各種タイルテラカツター	大阪窯業株式會社
27～28	テラカツター衛生陶器	大阪陶業株式會社
29	タイル	有田製陶所
30	洋家具裝飾	船木由松商店
31	テラカツタータイル等	伊奈製陶株式會社
32	金庫寫眞カタログ	大谷金庫店
33	硝子製品、旭ラッカー	旭硝子株式會社
34	ドアーチエツク、フロアーヒンヂ、スプリングヒンヂ	日本ドアーチエック製作所
35	町野式水道消防器具	デヨイント商會大阪支店
36	ドアーハンガー	平松釣戸車製造所
37	建具金物	近江セールズ株式會社
38	大理石及人造石	矢橋大理石商店
39	大理石	大理石工業株式會社
40	建築參考塗料見本	關西ペイント株式會社
41	木工品	日本樂器製造株式會社大阪支店
42～43	建築用金屬材料ホワイトブロンズ水道銅管	住友伸銅鋼管株式會社
44	プリズム硝子、鑄造硝子、彫刻硝子其他各種建築用硝子	岩城硝子製造所
45～46	ラス類一式	奥村重兵衛商店
47	スチールサツシュ、シヤツター見本	合名會社汎建製作所
48	板硝子	日本板硝子株式會社
49	ケンテキス	淺野物產株式會社建材部
50	建建金物	大塚定治郎商店
51	ベニヤ板及加工品	ベニヤ商會
52	金屬天井板	佐渡島西店建材部
53	各種マーブリック	守谷建材株式會社大阪支店
54	一般石材	關西石材株式會社
55	石綿スレート	淺野スレート株式會社
56		
57	オリエンタルメタル浪板	オリエンタルメタル製造所
58	ベニヤ板見本ドアーセクシヨン	內外木材工藝株式會社
59	專賣特許特殊ゴム床敷物	ライトラバー工業合資會社
60	田中式カストストーン	合名會社田中タイリング商會
	アスファルト	榎商店
61	屋根瓦各種	高松菊治郎商店
62	ルーフキング	佐久間パブロ工業株式會社
63		
64～65	キングブロックアスファルト鐵鋼類	マルエス工業株式會社
66	纖維製絕緣板、エールテツクス	株式會社大同洋紙店
67	建築諸材料	合資會社建材社
68	セメント防水劑モリノイト保溫盤ウオータイト	日本セメント防水劑製造所
69	防水劑ロータス	關城化學工業株式會社大阪營業所
70	スカイライト、エービーメタル	內外土木建築材料合資會社
71	日之出アスファルト加工品	日本建築紙工大支店
72	硝子製品	株式會社島田硝子製造所
73	洋瓦各種	宇野洋瓦株式會社
A		
B. 1		
B. 2	美素	美素工業所
B. 3	清光塗料 其他	清光社
B. 4	人造大理石	旭マーブル研究所
C		
D. 1	ステインレス、スチール及グラナイト	モンソン商會

建築と社會第18輯第11號　廣告索引

ア　淺野物産株式會社……13
　　阿部鐵工所……51
　　旭硝子株式會社……17
　　朝日建材株式會社……前附 1
　　淺野スレート株式會社……23
　　淺海商會……44
イ　岩元商店建材部……44
　　磯田塗料工店……11
　　伊藤元商店……48
エ　榮進社……34
　　英進商會建材部……14
　　荏原製作所……6
オ　大阪窯業セメント株式會社……中挿
　　大阪伊丹商店……22
　　大阪組立コンクリート製作所……38
　　大野製作所……前附 3
　　奥村重兵衛商店……41
　　大阪アスファルト商會……7
　　大倉土木株式會社大阪出張所……前附 2
　　大澤商會……5
　　岡田建材店……19
カ　關城化學工業株式會社……表紙 4
　　住住屋商店……13
キ　木下謹三商店……24
　　桐田商會……45
　　協和製作所營業部……38
ク　黒川化學工業所……25
　　久保商店……36
ケ　建盛商會……47
コ　後藤商店……22
　　工英社……56・57
サ　佐渡島西店……28
　　三機工業株式會社大阪支店……表紙 2
　　坂本商會大阪支店……40
　　坂田ベンチレーター製作所……14
ス　須賀商會……27
　　杉本製作所……9
セ　政正合資會社……20
　　清光社……36
タ　大日本アスファルト工業株式會社……10
　　高島屋裝飾部……前附
　　田島應用化學工業所大阪支店……58
　　大洋組建材部……42
　　ダンロップ護謨株式會社……中挿
　　タカラ商會……31
　　田村商會……49
　　田中昌司商店……50
チ　チヨイント商會大阪支店……29
　　チヨーホー商會……48
ト　東洋リノリユーム株式會社……30
　　東洋陶器株式會社……16
　　東京電氣株式會社……52
ナ　内外土木建築材料合資會社……46
　　南滿鑛業株式會社……42
　　中井商店大阪支店……55
　　中野石材販賣店……50
ニ　日本建築紙工株式會社……20
　　日本金具株式會社……中挿
　　日本建鐵工業株式會社……18
　　日本窒素肥料株式會社……表紙 3
　　日本洋瓦株式會社……21
　　西原衛生工業所……35
　　西孫南店建築金物部……31
ノ　野澤幸三郎商店……32
ハ　パグナル株式會社……12
ヒ　日立製作所……54
　　ヒーロ特許工業所……中挿
　　平松釣戸車製作所……19
フ　福島合名社……33
　　富士建築工藝株式會社……15
ホ　ボルネオ物産商會……47
マ　マルエス工業株式會社……26
　　松井商店……25
　　松信工業社……40
　　丸善株式會社……奥附
ミ　三井物産株式會社……39
ヤ　矢橋大理石商店……18
　　大和護謨製作所……37
ヨ　横河橋梁製作所……43
　　米本榮商店……18
ラ　ライトラバー工業合資會社……53
レ　玲光社(木内眞太郎)……33