

中流住宅の平面構成に関する研究

第13報 北入り系列平面事例による発展過程の実証的考察 —その1 官舎系・国鉄仙台

- 正会員 川崎 光敏*5 同 青木 正夫*1 同 竹下 輝和*2 同 磯貝 道義*3
- 同 友清 貴和*3 同 宮里 義文*4 同 中園 真人*6 同 宮崎 信行*5
- 同 岡 俊江*5 同 秋元 一秀*5 同 川島 浩孝*5 同 長嶋 洋子*5

はじめに

本報以下3報では、北入り系列の発展過程を、官舎系、社宅系の事例をもとに考察する。まず本報では、国鉄仙台管区の官舎を取り上げ官舎系住宅の発展を考察する。

① 国鉄仙台管区官舎の概要

鉄道官営政策のいきづまりの結果、明治4年に日本鉄道会社が設立され、その後この会社は国有化される。以下本報で取り上げる国鉄仙台官舎は、日本鉄道会社の時期に建設されたものである。時期的には明治24年の上野-青森間全線開通前後で、官舎系では非常に早い時期に建設されたものである。なお、設計は工部省鉄道局によるものと考えられるため、ここでは官舎系として位置づける。

② 玄関のつき方

まず玄関のつき方をみると接客空間の格式的なあり方においては、次の向入りが基本的であるが、国鉄福島の場合、図-2のように座敷と次の間との中間に玄関の間が位置する。いわゆる、座敷と次の間の両方に入出りできる両入り型のプランである。このプランは、明治21年建設のもので、座敷及び次の間への出入り戸は両方とも開き戸であった。しかし、写真-1のように現状では、座敷側が引き戸、次の間側が開き戸となっている。いづれにしても、おさまりは悪い。

次に図-3は、明治23年のものであるが玄関の間が座敷と次の間の中間に位置しており、出入り戸は座敷側のみである。つまり、おさまりは両入り型と同じだが、写真-2のように玄関の間と次の間との境界は壁で仕切られている。座敷への出入りのみが考えられ、次の間への客の出入りは排除されている。これは、次の座敷直入り型への過渡的プランといえよう。

図-5は、明治30年のものであり、次の間は座敷への客の動線上から完全に切り離され、茶の間に接して配置されている。いわゆる座敷直入り型のプランで

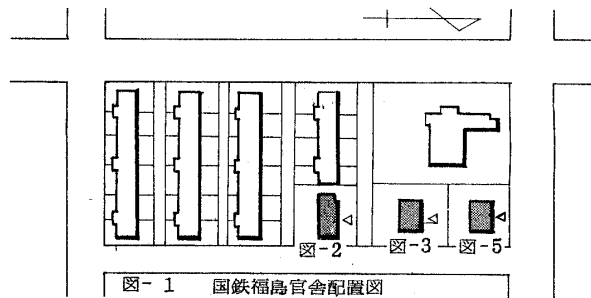


図-1 国鉄福島官舎配置図

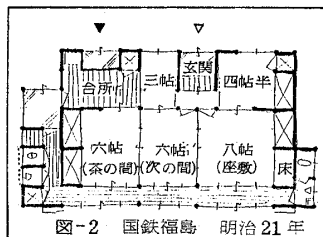


図-2 国鉄福島 明治21年

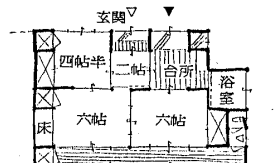


図-3 国鉄福島 明治23年

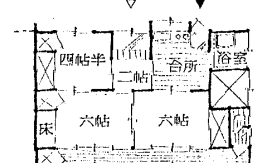


図-4 国鉄仙台 明治22年

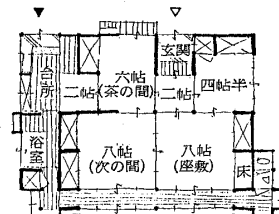


図-5 国鉄福島 明治30年

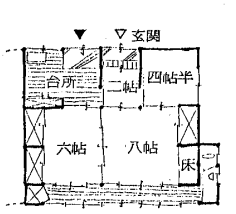


図-6 国鉄矢吹 明治20年

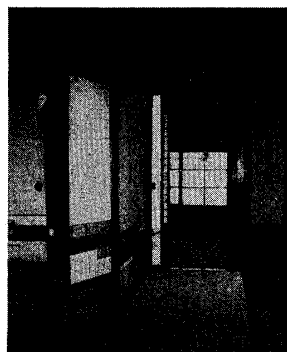


写真-1 (図-2)
座敷より玄関の間を見る

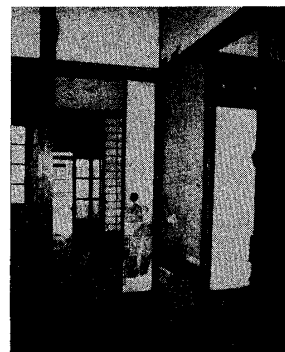


写真-2 (図-3)
座敷より玄関の間を見る

A Study on the Planning of Middle-class Houses

Pt.13 Positive Consideration of the Developmental Process by Cases of

Housing Plan of the Northern Entrance (1) — J.N.R.Sendai

KAWASAKI Mitsutoshi et al.

ある。したがって、次の向は、家族生活空間の一部としての性格が、より強くなる。

以上のように、国鉄福島官舎の玄関のつき方は、昨年の発展モデル仮説に沿ったものであることが、認められる。

③ 第1段階 設備の集中化とタテ中廊下の発生 STEP 1 (図-8、図-9)

図-8、9は、便所が座敷側に位置しており、発展モデル仮説では、北入り住宅の基本型に位置づけたプランである。図-8では、女中の便所への動線は、家族生活空間である4.5帖の室(茶の間)及び、8帖次の間を通過する。来客時の家族の便所への動線も、8帖座敷前の縁側を通過せざるを得ない。したがって、この段階では、便所への動線の問題は、未解決である。

STEP 2 設備の集中化 (図-10、11、12、13)

図-10、11では、便所が座敷側でなく次の間側に位置している。これにより、来客時の家族の便所への動線は解決された。しかし、図-10では、来客の宿泊時に、その浴室への動線は、台所を通過し、女中の便所への動線も、6帖次の間を通過するという問題が残る。また、来客の便所への動線は、家族生活空間である6帖次の間の縁側を通過することになり、ここに新たな問題が生じてくる。これは、STEP 6の段階、つまり設備部分が、ヨコ中廊下北面へ集中するまで未解決である。

図-12では、浴室を通り抜けることにより台所から便所への動線を確保している。また、来客が宿泊した場合、その浴室への動線は、以前のように台所を通過せずにすむようになっている。

STEP 3 設備部分にタテ中廊下の発生(図14,15)

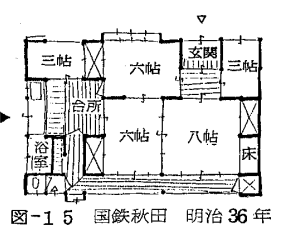
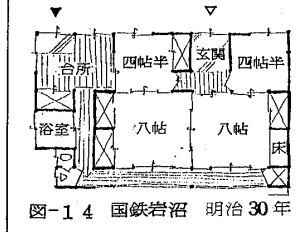
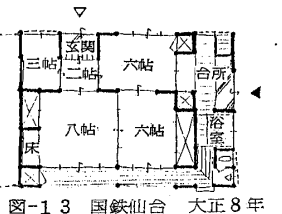
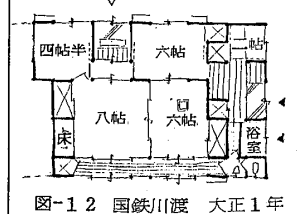
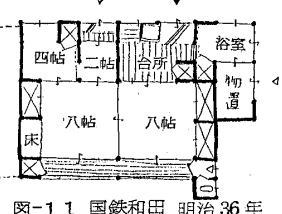
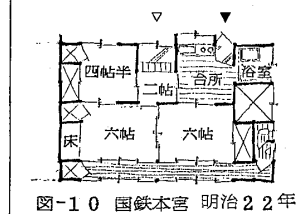
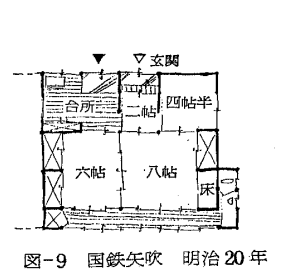
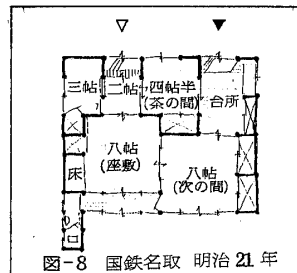
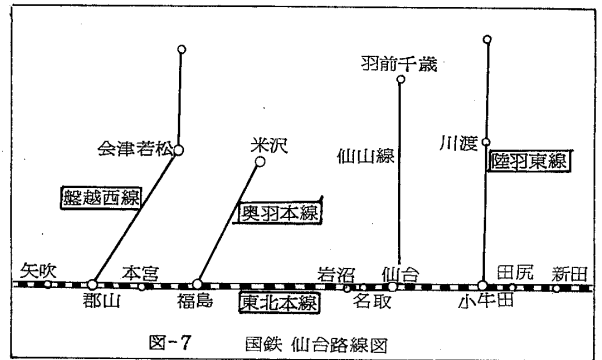
図-14は、浴室の前にタテ中廊下がとられ、南縁と連結している。図-15は、そのバリエーションであり、タテ中廊下の両端、つまり台所側と便所側に開き戸が付けてある。どちらかというとなテ中廊下というより、図-12の浴室通り抜けに近いものといえる。

以上のように、本報では、国鉄仙台管区下の官舎プランについて、タテ中廊下発生までを、段階的に追ってきた。その結果、明治の終りから大正の始め頃に、タテ中廊下が発生しているといえる。その後終戦まで、タテ中廊下発生プランにとどまっている。

これは、大正9年より鉄道省において、官舎の規格化計画が進められ、昭和5年の官舎平面標準図が公布されることとの関連性が考えられる。

参考文献

- *1「鉄道技術発達史」 第二編(施設) I 日本国有鉄道 昭和34年
- *2「近代日本経済史」 山本弘文 寺谷武明 森倉文二 (有斐閣新書)



*1九大教授・工博 *2同講師 *3同助手 *4同技官 *5同大学院生 *6大分大助手