

<鉄道駅舎について>

◇鉄道施設における駅舎の役割^{1),2)}

「駅」は、鉄道施設のひとつで「旅客の乗降又は貨物の積卸しを行うために使用される場所」のことをいう（「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」第2条）。一方「停車場」は、駅・信号場・操車場を総称したものである。

駅は、ホーム、乗車券・特急券などを発売する出札口、乗車券類を確認する改札口、新聞・雑誌等の物品を売る売店、問い合わせに答える案内所、乗客のための待合室、トイレ、駅員の執務室など、多様な建造物で構成される。このうちホームを除く機能を集めた建物を「駅舎」と呼び、売店、待合室などがホームに置かれている場合もある。

駅は、構造・形態で見ると、「地平駅」「橋上駅」「地下駅」「高架下駅」に分類することができる。

高架化前の旧奈良駅舎は、街の玄関として東側のみに顔を向けた「地平駅」の駅舎で、乗り換え跨線橋で東西を結んでいた。高架化完成（2010年（平成22年））により奈良駅は、駅舎を高架下に配置する「高架下駅」となり、東西自由通路の整備により市街地の分断が解消するとともに東西両側から駅前広場を介してアクセスが可能な交通拠点となった。



写真-1-1 初代奈良駅舎(昭和はじめ)³⁾



写真-1-2 二代目奈良駅舎(1970年(昭和45年))⁴⁾



写真-1-3 奈良駅東口 高架駅と旧駅舎



写真-1-4 奈良駅西口 高架駅

駅は、ターミナルに限らずその地域の公共の空間でもあるので、その設計には工夫を凝らしている。最近では、旅客が乗降する場所に止まらず、地域の人々の生活や文化、情報の拠点となる傾向が強く、百貨店などの商業施設や美術館、劇場、映画館などの文化施設、ホテルなど駅の多機能化も進んでいる。

◇駅舎建築のうつりかわり^{5),6)}

1872年(明治5年)、日本で最初の鉄道が新橋～横浜間で営業開始された日から日本の鉄道の駅舎建築の歴史が始まる。その歴史と概観を、創業時代から旧奈良駅舎(第2代1934年(昭和9年)竣工)が完成した鉄道省の時代までを以下に振り返る。

1. 創業時代(1872年(明治5年)～1908年(明治41年))

1872年(明治5年)から1906年(明治39年)の鉄道国有化法の公布によって、1908年(明治41年)鉄

道院に統合されるまでの36年間である。現在の東海道本線が官営によって、神戸から東へ、新橋から西へ延伸されていった以外は、すべて私営によって進められている。

当時、明治政府による多くの建物は、可能な限り洋風で建てられることが要求され、洋風への需要は公共的建物の全てにゆきわたっていた。この時代の駅舎としては、外国人の設計になる官設の新橋・横浜・大阪・京都等の洋風建築が有名であるが、むしろ写真-2のような和風スタイルが大部分であったと推定される。

初代奈良駅舎（1890年(明治23年)竣工）も和風の木造平屋建で貴賓室が設けられていた。和風スタイルの駅舎としては社寺風木造の旧二条駅舎（1904年(明治37年)竣工、1990年(平成2年)曳家移転、1996年(平成8年)京都市指定有形文化財に指定、1997年(平成9年)移築、現京都鉄道博物館ミュージアムショップ）が有名であり、鉄道省時代の旧大社駅舎（2代目1924年(大正13年)竣工）や旧奈良駅舎（2代目、1934年(昭和9年)竣工）など日本的風調の系譜となった。



写真-2 JR 総武本線 松尾駅⁷⁾
(1898年(明治31年)開業)



写真-3 旧二条駅舎 (京都鉄道博物館)⁸⁾

2. 鉄道院の時代 (1908年(明治41年)～1920年(大正9年))

鉄道院は内閣総理大臣に直屬し、「鉄道および軌道に関する事項、ならびに、南満州鉄道株式会社に関する事項」を統括し、地方には5つの鉄道管理局が置かれた。この組織形態は、鉄道省、運輸省などを経て、1949年(昭和24年)の公共企業体・日本国有鉄道の誕生まで、わが国の鉄道行政及び国鉄運営の基本的な組織形態となり、国有鉄道の業務運営にあたるものであった。明治末期から大正期にかけて、鉄道の新規開業、複線化、電化と鉄道網の完成を目指して、建設はピークに達し、全国各地で鉄道網が着々と張り巡らされていった。また日露戦争（1904年～1905年(明治38年)）後の国力の充実、地方都市の発展といった外的要因に加え、輸送量の増大、駅機能の陳腐化、初代駅舎の狭小化と老朽化という内的要因により、札幌、博多、敦賀、室蘭、渋谷など各地で改良工事が実施された。

経済の発展、国力の充実と共に、明治初期以来の洋風建物の習熟効果が現れ、いずれの駅舎もヨーロッパ古典主義に範を求め、ネオルネサンス、ネオバロックなど、威厳と格調高く設計され、その都市の顔を代表する建物となった。又この時期は、新線開通によって新しい駅舎が誕生していった時代でもあった。

特にこの時期は技術的にも大きな進歩が見られ、煉瓦と鉄骨を組み合わせた「鉄骨煉瓦造」が登場した。初代東京駅(1914年(大正3年)竣工、辰野金吾氏 設計)は地下1階から地上3階建の鉄骨煉瓦造りであった。また烏森(新橋、1914年(大正3年)竣工)と万世橋(1911年(明治44年)竣工、辰野金吾氏 設計)の両駅舎は、建物全体を補強煉瓦造とし、共に床を鉄筋コンクリートで建設され、万世橋駅舎では部分的に鉄骨造を併用し、烏森駅舎では屋根に鉄材が使用された。これら3駅の駅舎は新橋と上野を接続する市街高架線建設工事と併せて建設され、それぞれ高架橋から独立したネオルネサンス様式の堂々たる建物が建てられているが、駅舎から線路直下につながるコンコースから改札を経て直接ホームに達する旅客流動処理上、新しい方式が採られることになった。



写真-4 東京駅丸の内駅舎 竣工時(1914年(大正3年))⁹⁾

煉瓦積構造による高架の空間の制約から高架下の利用は通路だけに止まっていたが、市街高架線建設工事によって誕生した有楽町駅(1910年(明治43年))は駅施設をすべて高架下に設けた日本で最初の記念すべき高架下駅舎となった。



写真一五 有楽町駅 旧南口 『東京市街高架鉄道建築概要/鉄道院 東京改良事務所/1914年』¹⁰⁾

この市街高架線建設工事は、ドイツ人技師の設計、ドイツ人高等技術顧問の指導のもとに実施され、当時日本にはまだ鉄筋コンクリート理論が確立されていなかったために、標準径間12mの煉瓦積アーチ橋とし、基礎杭はすべて松杭が使用された。

明治の中頃まではお雇い外国人の一人舞台であったが、明治の末頃になるとお雇い外国人から学んだ日本人が建築家として巣立ち、外国へ留学し、建築技術を身に付けた建築家の帰朝につれて日本人建築家による洋風建築が次々と建てられていったのである。

門司港駅(1914年(大正3年)竣工)は、ネオルネサンス様式の木造駅舎で、1987年(昭和62年)、鉄道関係の施設で国の重要文化財指定第一号となった。現役駅舎で国の重要文化財指定を受けているのは門司港駅と東京駅丸の内駅舎(1914年竣工、2003年(平成15年)国の重要文化財指定)のみである。



写真一六 門司港駅舎¹¹⁾

3. 鉄道省の時代(1920年(大正9年)~1943年(昭和18年))¹²⁾

関東大震災(1923年(大正12年))により多くの駅舎が損壊・焼失し、これを契機に従来の煉瓦造や石造の建物に代わって、耐震・耐火に優れた鉄筋コンクリート造(以下「RC造」)や鉄骨鉄筋コンクリート(以下「SRC造」)構法が普及した。

また、19世紀末から20世紀初頭にかけて、欧州の建築で伝統的な芸術を否定するウィーン分離派のゼツェーション運動—その建物は幾何学的形態をモチーフにした特色がある—や、米国の建築で「建築は機能を忠実に満足するよう設計せねばならぬ」という建築の機能面を重視した機能主義が展開され、これらが日本にも影響を及ぼして、新建築運動が活発に行われていた時代であった。これら建築思潮の変化を受けて、駅舎の表現形式は明治期のものと異なり、駅舎の機能を追求して装飾を極力省いたために、建物は直線で構成されるようになった。材料も鉄・コンクリート・ガラスが主流を占めるようになり、無装飾で実用本位な建築を行うインターナショナルスタイルが誕生し、日本においてもこうしたモダニズム建築の動きが見られるようになった。

それまでの駅はいったん乗客を待合室に滞留させてからプラットホームへ導くものであったが、御茶ノ水駅舎（1932年（昭和7年））の設計者である鉄道省の伊藤滋氏は、モダニズム建築の様式による駅舎の設計を行った。駅は道路の一部として旅客流動を重視してやってくる乗客を次々に捌く新しい電車時代の駅を設計した。これは駅舎設計の根本的な転換で、以降の通勤電車駅設計の基本理念となった。その後、乗降客数は比喩にならないほど増加したが、その機能を果たし続けている。



写真－7 御茶ノ水駅舎（1939年（昭和14年））¹³⁾

一方で、大正後期から昭和10年代にかけて国力の充実と共に日本としての自信から、日本固有の文化の再認識や日本の伝統が重視され、建築の機能面を重視した画一的な駅舎は旅行の印象を薄弱にさせるため郷土色を演出すべきであるとの考え方から、著名な神社仏閣などを観光の目玉にしていた都市では、駅舎にそのデザインを採り入れるなどそれぞれに郷土色豊かな駅舎が全国各地に多数誕生していった。地域の特色をこれほど強く駅舎に求められた時代はなく、それほど駅舎は地域の顔としてのとしての性格が強かったと言える。

出雲大社の玄関口、旧大社駅舎（2代目 1924年（大正13年）竣工）や古都平城京の都の顔としての旧奈良駅舎（2代目 1934年（昭和9年）竣工）などがその代表例である。前者は、1990年（平成2年）JR大社線廃止後、鉄道記念館として利活用され、2004年（平成16年）国の重要文化財の指定を、2009年（平成21年）近代化産業遺産の認定を受けた。（2021年（令和3年）2月重要文化財旧大社駅保存修理工事開始、2025年（令和7年）12月完了予定）¹⁴⁾



写真－8 旧大社駅舎¹⁵⁾

◇旧奈良駅舎（1934年（昭和9年）竣工）について^{5) 6)}

1. 設計と経緯^{16)、17)}

意匠設計は、鉄道省大阪鉄道局工務課改良掛技師であった柴田四郎氏によって行われ、実施設計は増田誠一氏が担当した。増田氏はこの工事の現場監督をも担当している。

柴田氏の意匠による旧奈良駅舎のデザインは主要部分の両側に陸屋根部分が伸びる左右対称形であったが、実施にあたっては予算不足のため左翼部分は未完成のまま終わった。



写真－9 二代目奈良駅舎（1965年（昭和40年））¹⁸⁾

工事は1933年(昭和8年)に着工され、翌1934年(昭和9年)に主要部が竣工、1958年(昭和33年)に右翼陸屋根部分と左翼部分の一部を増築し、1964年(昭和39年)にクリンカータイルの張替えや青色釉スパニッシュ壁の葺替え等の修理工事が実施されるが左翼部分は未完成のまま終わった。

なお、両翼部分は、主要部曳家移転に先行して2003年(平成15年)に撤去された。

2. 建築作品としての特色¹⁹⁾

社団法人日本建築学会の「JR奈良駅舎の建築についての見解」(2001年(平成13年)) (以下「建築学会見解」という。)によれば、「建築意匠の特色はSRC構造によって内部に吹き抜けの伸びやかなコンコース空間を配しながら、その近代的駅舎建築の上に寺院建築の塔を思わせる相輪をのせた方形屋根を組み入れた和洋折衷様式にある。その和風意匠は相輪状の棟飾りを付した瓦葺き屋根にとどまらず、柱頭部、折上格天井などの和様の構成、軒先に下げられた風鐸や宝相華、忍冬唐草文様などの装飾にも及んでいる。一方、洋風意匠は基壇と中間壁と頂壁部に分節された壁面構成、スクラッチタイル張りの意匠、開口部額縁に収めたスチールサッシュのガラス窓など指摘できる。・・(略)・・」 「こうした近代における和風意匠の建築は、洋風意匠の建物に比べると数少なく、我国の近代建築の特色を表現するものとして貴重である。また、これらの建物は地域性を鮮明に表現した個性を有すものとして、地域の貴重な建築遺産となっている。」と評価している。

3. 都市・景観における価値¹⁹⁾

建築学会見解では、都市・景観における価値について次のように評価している。

一 奈良は古代平城京にさかのぼる歴史を有す都市であり、今日に至る歴史・文化・観光都市としての整備は明治初期の奈良公園の開園に始まっている。そして1890年(明治23年)奈良駅の開設により、そこから東に向かう三条通が近代奈良における東西都市軸となり、その周辺に数々の都市建築が建てられていった。この三条通の西の基点に位置する2代目奈良駅舎の1934年(昭和9年)の竣工に際して、意匠設計を担当した柴田四郎氏は「千二百年の古都奈良市の表玄関として単なる所謂洋風建築を避けたいとの意向が各方面に多かったことは私も首肯できることでした、しかし私は大都市のシティーゲートは絶対に耐震耐火構造でなければならないと考えて居ります。・・・」と記している。

つまりSRC構造によって、伝統的和風様式を取り入れた旧奈良駅舎の建築と駅前広場の整備は、歴史・文化都市として整備されてきた近代奈良のシンボルとしての役割を担って行われたものであった。以来60余年を通して、各地より奈良を訪れた人々の記憶に留められ、また広く市民に親しまれてきた歴史を有しているものである。

このように旧奈良駅舎の建築は地域性を積極的に造形化した建築作品であり、生きた歴史を有する象徴的建築としての価値、景観資源として価値あるものである。一

4. 設計者・関係者のエピソード、評価^{5)、6)}

馬場知己氏(鉄道省OB、増田誠一氏の後輩)は、その著「駅のうつりかわり」において次のように記している。

一 「設計図は、実施設計のほかに純洋風による二試案設計が残されており、それには初代駅舎にあった貴賓室が縮小され、実施設計では消えている。又実施設計で、屋根に相輪をのせる和風デザインを採用したのは、増田氏が前二試案の洋風デザインがどうしても気に入らず、増田氏が自主的に決定したもので、当時漸く流行しかけていた国粹主義的和風デザイン(王冠式とか帝冠式と言っていた)とは無関係であったという。そのことは増田氏が丹念に撮られた奈良の寺院の塔屋や宇治平等院鳳凰堂の写真によっても明らかである。

塔屋に相輪をのせることについては寺院側の反対によって難渋したと言われているが、柴田氏の奈良県社寺課技師や文部省法隆寺修理技師への謝辞からこれらの方々の尽力によって実現できたことがわかる。なお、柴田氏はこの駅舎は両袖が増築されてから評価願いたいと述べておられるが、残念

ながらそのうち増築されたのは左袖の一部のみで*1、おそらく完成後は平等院鳳凰堂の感じを出したいとの増田氏の意図は実現されていない。

この建物はSRC造、屋根は木造で、その木割寸法、相輪の水煙・九輪の形等すべて正確に古式に則っているという。また、屋根の傾斜も緩やかで感じがよい。同時代の軍国調和風様式、国粹主義者の要求により仕方なくやりましたという感じのデザイン（例えば九段会館一戦前は軍人会館と言っていた）とは全く異なる。」

柴田氏は、屋根の形態を「切妻」や「破風」といった伝統的な色合いが濃いものをそのまま採用するのではなく、「感激のみを」写すようにし、その結果として方形の屋根を採用し、しかもその軒を、勾配を工夫して「近代化」することに努めたという。

石田潤一郎氏監修の「関西のモダニズム建築」¹⁹⁾においては、これについて次のように評価している。—「屋根を載せるということは肯定しながらも、日本趣味が西洋建築を支配するといった図式的な帝冠様式*2と違って、和洋の渾然とした調和を目指そうとしたのである。そして、そこに力を発揮したのが、「近代化」つまりモダニズムであったと解釈できるのである。実際に、旧奈良駅舎の屋根の浅く直線的な勾配の美しさは、明らかにモダンなものだ。」—

この鉄筋コンクリート造による神社仏閣を模した手法は、旧長野駅舎（第3代目1936年(昭和11年)竣工）へ引き継がれたが、北陸新幹線乗り入れに伴い1996年(平成8年)解体された。

(備考)

*1 写真-9(1965年(昭和40年))には右袖の陸屋根部分が見られること、下記参考文献16)、17)により、左袖の一部の増築に加えて右袖部分も増築されたものと考えられる。

*2「帝冠様式」とは戦後につけられた名称であり、「建築大辞典」(彰国社)によれば、「昭和初期ナショナリズムの台頭を背景として、無国籍または国際的な様式の近代主義建築に対抗して主張された様式。構造は鉄筋コンクリート造または鉄骨造で、これに伝統的な屋根を載せるのを最大の特色とする。一般的にはナショナリズムとファシズムが高揚した1930～1940年頃のもののみを指す。具体的作品としては神奈川県庁(1928年)、名古屋市庁舎(1933年)、軍人会館(1934年、現九段会館)、…(略)…などが挙げられる。…(略)…」と説明している。

◇参考文献

- 1) 日本民営鉄道協会：鉄道豆知識 鉄道用語辞典 駅
<https://www.mintetsu.or.jp/knowledge/term/16324.html>
- 2) 上浦正樹・須長誠・小野田滋 共著「鉄道工学」p.121
- 3)、4)、18) 国鉄・JR奈良—奈良県立図書情報館
<https://www.library.pref.nara.jp/supporter/naraweb/naraekihukin.html>
- 5) 交建設計・駅研グループ：駅のはなし—明治から平成まで (財)交通研究協会 発行
- 6) 馬場知己：「駅のうつりかわり—鉄道旅客駅変遷史」
- 7) れとろ駅舎 松尾駅 (JR 東日本)
https://www.retro-station.jp/03_kanto/matsuo.html
- 8) 旧二条駅舎 京都鉄道博物館
<https://www.kyotorailwaymuseum.jp/sp/floor-map/the-former-nijo-station-house/>
- 9) 東京駅の概要・歴史
<http://www.tokyostationcity.com/learning/>
- 10) 山手線が渡る橋・くぐる橋 有楽町駅
<https://warpal.sakura.ne.jp/yamanote/26yuuraku/00yuuraku-st/yuuraku-st.htm>

- 11) 日本遺産 関門ノスタルジック海峡 門司港駅（旧門司駅）本屋
<https://www.japanheritage-kannmon.jp/bunkazai/index.cfm?id=1>
- 12) フリー百科事典「ウィキペディア」：御茶ノ水駅, 歴史
<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E5%BE%A1%E8%8C%B6%E3%83%8E%E6%B0%B4%E9%A7%85>
- 13) 古い写真 昭和 14 年の御茶ノ水駅
<https://www.pinterest.jp/pin/476185360593865162/>
- 14)、15) 出雲観光ガイド：旧大社駅
<https://www.izumo-kankou.gr.jp/172>
- 16) 国立文化財機構奈良文化財研究所：奈良県近代和風建築総合調査報告書「奈良県の近代和風建築」
奈良県教育委員会，2011 年
- 17) 岡田隆太郎：大和モダン建築－JR 奈良駅駅舎，2023 年 6 月 30 日
<https://nara-atlas.com/architecture/construction/src/88/>
- 18) 日本建築学会：J R 奈良駅舎の保存に関する要望書 2001 年 1 月 16 日
<https://www.aij.or.jp/scripts/request/document/010125.htm>
- 19) 石田潤一郎 監修：「関西のモダニズム建築－1920 年代～60 年代 空間にあらわれた合理・抽象・改革」，中川 理：「基中堂・JR 奈良駅旧駅舎・清水小学校－モダニズムと日本趣味」

(文責：坂東真一)