

日本の鉄道駅舎における構造形式と外観デザインに関する一考察

-日本鉄道株式会社・奥州線の駅舎を対象に-

A study on the structure and appearance design in Japanese railway station building

-Subject to the Japanese railroad Co., Ltd.・Ohsyur rain station-

○ 鈴木貴博¹, 大川三雄²*Takahiro Suzuki¹, Mituo Ohkawa²

In recent years, station has had a significant impact on the development and dissemination of the newest building technology. So the station is preservation and restoration are performed and historical value is accepted increasingly. This research reveal the architectural history of the station by focusing on the design for the structure and appearance of the railway station at dawn of the railway station at the time of the Meiji era.

1. はじめに

近年わが国において建築技術の発展・普及に大きな影響を与えてきた貴重な建築遺産として、鉄道駅舎（以下：駅舎）の保存・復原が行われるなど、日本の近代期に建設された駅舎の歴史的・郷土史的価値が認められるようになってきている。

しかし、著名な建築家により設計された駅舎や駅舎の建て替え以前に保存活動が行われていた駅舎に対しての調査・研究は行われているが¹⁾、駅舎の焼失、建て替えなどにより現存しない駅舎も対象とした駅舎の竣工年代による構造形式や外観デザインの変遷についての論考は少ない²⁾。全国各地に存在している駅舎を対象に、駅舎の地域的・年代的特徴について把握し、駅舎からみる日本の近代期における建築の変遷を明らかにすることは駅舎の歴史的な価値をさらに高めることになると考えられる。

そこで本稿では、明治期の鉄道黎明期に最初に建設された駅舎（以下：初代駅舎）が建てられた駅を対象に、現在まで建て替えられた駅舎の構造形式・外観デザインに着目し、駅舎建築の変遷を考察することを目的とする。

2. 調査対象事例の選定

鉄道黎明期当時、文化・情報の中心地であった東京府と、鉄道を通して後から伝わった地方都市との違いを比較する。そのため本稿では、東京近郊と地方都市を結ぶ路線であり、初代駅舎が明治期に建設され、かつその後駅舎の建て替えが行われている日本鉄道株式会社（以下：日本鉄道）・奥州線（以下：東北線）の主要都市の駅であった（現在の東日本旅客鉄道株式会社（以下：JR 東日本）・東北本線、東北新幹線の駅）14 駅舎を対象とする。

3. 各事例の調査結果

対象事例の 14 駅中那須塩原駅・二戸駅を除く 12 駅の初代駅舎は、日本初の民営鉄道会社である日本鉄道が上野ー青森間を 1981（明治 24）年に全通させた際に建設されていた駅である。その後 1906（明治 39）年に公布された「鉄道国有法」により国有化され国が管理する駅となり、1987（昭和 62）年に日本国有鉄道の分割民営化に伴い JR 東日本の駅となっている。

対象事例の 14 駅について調査した結果、各駅の建て替えを含めた延べ駅舎数は 47 舎となった。構造形式を木造、煉瓦造、鉄筋コンクリート造（以下：RC 造）、鉄骨鉄筋コンクリート造（以下：SRC 造）の 4 つに、外観デザインを和風、洋風、折衷、モダニズム、その他の 5 つに区分して、以下の表（Table1）にまとめた。各分類は参考文献から筆者が判断してまとめたものであり、空欄の箇所はその駅舎について記載のある参考文献を発見できず確認することができなかった箇所である。

3-1. 構造形式

構造形式における大きな特徴は、煉瓦を用いた駅舎が初代上野駅以外には無いという事である。これは関東大震災（大正 12）時に煉瓦造の万世橋駅や新橋駅が全壊したことを受け、明治三陸地震（明治 29 年）、昭和三陸地震（昭和 8 年）など頻繁に大きな地震が発生する東北地方では構造形式に煉瓦を用いる事を避けたのではないかと考える。そのため、地震により消失した駅舎は確認されなかった。また関東大震災以降、木造モルタル造や RC 造の駅舎の不燃化を進めていたが、戦争などの物資不足により不燃駅舎への建て替えは進んでいなかった。そのため木造駅舎であった 2 代目宇都宮駅舎、2 代目仙台駅舎は空襲により消失して

1 : 日大理工・院(前)・建築 Graduate Student, Department of architecture, CST., Nihon-U.

2 : 日大理工・教員・建築 Assistant Professor, Department of architecture, CST., Nihon-U.

いる。東北線初の RC 造の駅舎が建設されたのは 1951 (昭和 26) 年の 4 代目郡山駅舎である。それ以降、木造駅舎の新築はなされていない。昭和後期になると新幹線対応駅舎として SRC 造の駅舎が建設されるが、すべての新幹線対応駅舎が SRC 造ではない。

東北線では煉瓦造の駅舎は建設せず、1954 年を契機に木造駅舎から RC 造駅舎へと構造形式が変化したことがうかがえる。

3-2. 外観デザイン

明治後期から大正期にかけて新築された駅舎において和風を用いたのは 2 代目宇都宮駅舎のみである。2 代目宇都宮駅舎が和風を採用した背景には、一つには宇都宮が日光への玄関口であるため、もう一つは軍都であるため^[7]とされているが、宇都宮以外の軍都であった期間に存在した 3 代目郡山駅、2 代目仙台駅、2 代目盛岡駅はマンサード屋根やバジボード、ドーマーなどを用いた洋風デザインの駅舎となっている。特に仙台駅、盛岡駅は陸軍師団が駐屯（仙台：明治 21 年、盛岡：明治 42 年）後に建て替えが行われている。軍都と和風駅舎との関係性は東北線沿線に関しては関係性が無く、2 代目宇都宮駅舎の和風デザインは日光の影響であると考えられる。東北線全体の駅舎デザインを見ると、東京近郊では折衷駅舎を、北関東、南東北では洋風駅舎を用いている。初代宇都宮駅舎、初代郡山駅舎、初代仙台駅舎のデザインは似ているが、駅舎の最も古い設計標準である通信省の「鉄道建築定規」は 1898 (明治 31) 年の作成であり、当時はまだ存在していない。日本鉄道内部で独自の設計標準があったのではないと思われるが、今後の調査の課題である。近代化の象徴であった明治、大正期の駅舎は地方都市では洋風を用いたのではないかと考える。RC 造、SRC 造の駅舎になって以降はモダニズム建築となっている。デザインは、ガラスのカーテンウォールや外装ボードなど、新技術、新素材が取り入れられている。

4. まとめ

本稿における調査により東北線における駅舎建築の変遷において以下の 3 点がうかがえた。

- ・関東大震災の影響により、構造形式は煉瓦造の駅舎は建設せず、木造駅舎から 1954 年を契機に木造から RC 造駅舎へと構造形式が変化した。
- ・明治期から大正期の駅舎の外観デザインは主に、マンサード屋根やバジボード、ドーマーをもちいた洋風である。
- ・和風を用いる理由として軍都との関係性は薄く、名所旧跡などの影響が強い。

Table1 : 対象事例駅舎表⁴⁾

駅舎 駅名	代	竣工年	構造	外観デザイン		特記
				様式	特徴	
上野	初	M16				開業前の仮駅舎
	初	M18	W・煉	折	煉瓦葺切妻・バジボード	
	初	T12				関東大震災による仮駅舎
大宮	2	S7	SRC	モ	煉瓦葺・コンクリート	
	初	M18	W	折	煉瓦葺切妻・バジボード	
	2	S9	W	折	煉瓦葺切妻・看板建築	
小山	3	S42(S57)	SRC	モ	煉瓦葺・外装ボード	
	初	M18				
	2	S9	W	洋	神隠し屋根・ドーマー窓・下見板	
宇都宮	3	S52	SRC?	モ	煉瓦葺・ガラス張り・無機質	
	初	M18	W	他	切妻煉瓦葺	
	2	M35(T14)	W	和	煉瓦葺入母屋・鼠尾・宮づくり	
	3	S21	W	他	スレート葺・バラック建築	震災後失後の応急駅舎
	4	S33	RC	モ	煉瓦葺・スリット	東北線初の民衆駅 ^[2]
	5	S49	RC?	モ	煉瓦葺・コンクリート打ち出し	
那須塩原 (東那須野)	6	S55	SRC?	モ	煉瓦葺・外装ボード	
	初	M31	W	他	煉瓦葺切妻・民家風	
	2	S57	SRC	モ	ガラスカーテンウォール	
郡山	初	M20	W?	他	煉瓦葺切妻・民家風	
	2	M35	W	他	煉瓦葺切妻・民家風	
	3	T2	W	洋	シンメトリー・ドーマー・ファンライト・下見板	
	4	S26	RC	モ	煉瓦葺・コンクリート打ち出し	東北線初の RC 造
	5	S55	SRC	モ	煉瓦葺・色ガラス	
福島	初	M20				
	2	M36	W	洋	マンサード屋根・シンメトリー・ドーマー・ポーチ	
	3	S57	SRC?	モ	煉瓦葺	
仙台	初	M20	W	他	入母屋・民家風	
	2	M27	W	洋	洋瓦・シンメトリー・ペランダ・バジボード・下見板	
	3	S20	W	他	切妻	震災後失後の応急駅舎
	4	S25(S27)	W	他	上げ下げ窓	
	5	S47	RC?	モ	煉瓦葺・連続水平窓・外装ボード	新幹線開業に伴う仮駅舎
	6	S52	SRC	モ	煉瓦葺・連続水平窓・外装ボード	
一ノ関	初	M23				
	2	T1	W	洋	ドーマー・下見板張り	
	3	S44	SRC?	モ	煉瓦葺	
北上 (黒沢尻)	初	M23				
	2	S12	S?	モ	煉瓦葺	
	3	S56	SRC?	モ	煉瓦葺・ピンクの塗装と壁飾り	
盛岡	初	M23	W	他	煉瓦葺切妻屋根・車寄せ	
	2	T13	W	折	煉瓦葺切妻屋根・マンサード屋根・ドーマー・縦板	
	3	S34	RC	モ	煉瓦葺・ガラスの帯	
	4	S56	SRC	モ	煉瓦葺・3代目のデザインを踏襲	
いわて沼宮内 (沼宮内)	初	M24				
	2	H14	S?	モ	煉瓦葺切妻屋根・那須塩原と同じ外観だが上げ下げ窓 煉瓦葺・ガラスのカーテンウォール	
二戸 (福岡・北福岡)	初	M24				
	2	S24	W?	他	スレート葺切妻屋根・モルタル	
	3	H14	S?	モ	ガラスのカーテンウォール	
八戸 (辰内)	初	M24				
	2	S8or11	W	他	煉瓦葺切妻	
	3	H14	S?	モ	ガラスのカーテンウォール	

【参考文献】 [1]馬場知己:「駅のうつりかわり-鉄道旅客駅変遷史-」,1988 [2]交通設計・駅研グループ:「駅のはなし-明治から平成まで-」,成山堂書店,1994 [3]国鉄の建築図書編集委員会:「国鉄建築のあゆみ」,社団法人鉄道建築協会,1970 [4]株式会社鉄ジャーナル社:「日本の駅—鉄道 100 年記念写真集—」,交通文化協会,1972 [5]株式会社鉄道画報社:「1700 の肖像—JR 東日本全駅写真集—」,株式会社ジェイアール東日本建築設計事務所,2009 [6]中村建治:「日本初の私鉄「日本鉄道」の野望 - 東北線誕生物語 - 」,交通新聞社,2011 [7]大川三雄(他):「近代和風を探る[上巻]」,エクスマレッジ,2001 [8]日本国有鉄道上野駅:「上野駅 100 年史」,弘済出版社,1983 [9]JR 東日本仙台駅:「仙台駅百年史」,JR 東日本仙台駅,1987 [10]日本国有鉄道宇都宮駅:「宇都宮駅 100 年史」,日本国有鉄道宇都宮駅,1985 [11]JR 東日本郡山駅:「郡山駅百年史」,JR 東日本郡山駅,1989

- 1) 関根路未(他):「東京駅丸の内駅舎保存・復原に関する調査・試験(その 1) 解体による創建時基礎等残存物の現状報告」,日本建築学会大会学術講演梗概集,2008.9 などがある
- 2) 高山大志(他):「鉄道駅舎のデザインに関する研究 その 1 鉄道駅舎デザイン変遷と残存要因の検証」,日本建築学会大会学術梗概集,2003.9 などがある
- 3) 駅舎建設にあたり,一部の費用を部外者が負担する代わりに,駅舎の一部を部外者が使用し,店舗等を設ける駅舎
- 4) 参考文献より筆者が作成