

〔論 文〕

鳥栖駅舎の建築的変遷と特徴に関する研究

大森 洋子^{*1}

A Study on the Architectural Transition and Characteristics of Tosu Station

Yoko OMORI^{*1}

Abstract

Tosu Station was built in the Meiji era. It is a heritage site for industrial modernization and tourism. This study addresses the architectural transition and characteristics of Tosu Station. The Station was built in the style of European stations in 1903, and its original facade is nearly intact. This is one of the oldest stations in Kyushu; therefore, it helps to preserve the cultural heritage of the area. Tosu Station acts as a symbol of development and anchors the landscape in Tosu.

Key Words : Tosu Station, Heritage of industrial modernization, Traditional building, Tourism Resources

1. 研究の背景と位置づけ

1・1 研究の背景と目的

近年インバウンド観光の資源として歴史的建造物への関心が高まりつつある。平成28年（2016）3月に政府が発表した「明日の日本を支える観光ビジョン」には、訪日観光客数を2020年に4,000万、更に2030年には6,000万に増やすという目標数値が掲げられ、観光を地方再生の切り札とし、国を挙げて基幹産業へ成長させ、観光先進国を目標とすることが述べられている。その中の三つの視点の一つ、「視点1. 観光資源の魅力を高め、地方再生の礎に」の施策には「文化財の観光資源としての開花」「景観の優れた観光資産の保全・活用による観光地の魅力向上」「滞在型農山漁村の確立・形成」が謳われている。文化財や町並み及び農山漁村景観は重要な観光資源であり、それを活かしたまちづくりがインバウンドに大いに期待されている。また、文化財保護においても寺社仏閣を中心とした近世の文化財だけではなく、近代の産業遺産の保存活用への取組も活発化してきている。平成27年（2015）には日本の近代化を担ってきた「明治日本の産業革命遺産」が稼働資産も含めて世界遺産に登録された。その構成資産の多くが九州に所在し、物流の拠点として三池港や三角西港等の石炭の積み出し港は構成資産として特定されているが、鉄道駅は一つも特定されていない。

石炭の運搬に貢献した鉄道や駅も重要な産業遺産であるが、明治期に建設された駅舎は建て替えが進み、現存するのは少なくなっている。その中で、鳥栖市京町に所在する鳥栖駅は明治期建設の貴重な駅舎である。現在も一日平均乗降客が約14,000人の現役の駅として稼働している。JR 鹿児島本線と長崎本線が分岐する重要な駅である鳥栖駅は、かつては操車場や機関庫、転車台、自動給炭機などの施設や運輸事務所、保線事務所などの機関が所在し九州の鉄道施設の一大拠点であったが、現在ではその殆どが撤去され、明治期建設の建築としては、鳥栖駅舎とそれに付随するプラットフォーム上屋のみが残っている。

これまで鳥栖駅舎に関しては建設年に関する論文や現在の鳥栖駅舎の姿に関する論文はあるが、建設当初の鳥栖駅舎の平面や外観、及びその後の増改築に関する論文は見当たらない。鳥栖駅舎を歴史的建造物として位置づけ観光資源として利用するには、まずは建築の文化財的価値を明らかにする必要がある。そこでこの論文



写真1 現在の鳥栖駅舎西側正面

^{*1} 建築・設備工学科
平成29年11月8日受理

では、鳥栖駅舎の価値付けをするために建設年や増改築年を検討し駅舎の当初の姿やその後の変遷をたどり、駅舎の建築的特徴を明らかにすることを研究の目的としている。今後の文化財指定や観光資源としての活用の一資料となると考える。

1・2 既往研究と基礎資料

鳥栖駅舎は多くの文献で紹介されている。建築研究で代表するのは磯田桂史氏の一連の研究（「九州旅客鉄道（株）鳥栖駅舎について¹⁾」2007年が代表）や丹羽和彦氏の一連の研究（長尾篤志・丹羽和彦「わが国近代における中・小規模駅舎の標準設計について²⁾」2006年が代表）があり、「佐賀県の近代化遺産³⁾」（2002年）では、JR 鹿児島本線と長崎本線の敷設の歴史と駅舎について記述されている。この他に現在の鳥栖駅舎について記述した「鳥栖市誌研究編第6集 鳥栖の建築⁴⁾」（2008年）や、鉄道と駅舎について書かれた鳥栖郷土研究会発行の雑誌「栖⁵⁾」13号、33号、42号、52号がある。鳥栖駅舎の建築年に関して丹羽和彦氏は「佐賀県の近代化遺産」で明治44年（1911）とし、「栖」には明治36年（1903）、或いは37年と違いがあり、それらを疑問視した磯田桂史氏により当時駅を所管していた九州鉄道株式会社及び鉄道院の資料と新聞に基づき詳細な考察が行われ、明治36年の可能性が高いことが述べられている⁶⁾。一方で、前述のように駅舎の当初の平面や外観、及びその後の変遷について書かれた論文はない。駅舎は一部増築や内部改修が進み現況調査だけでは初期の平面は分からない。詳細な履歴調査や古図面の存在が必要であるが、JR 九州には鳥栖駅舎の図面が保管されていないこと、及び稼働している駅であるため建築の痕跡調査ができなかったことが、研究が進まなかった要因と考えられる。建設当時の平面構成の解明は現況調査や古写真だけでは困難であった。

だが、大正5年（1916）の天皇陛下行幸時に警備のために宮内省に提出された鳥栖駅舎平面図が「大正五年 幸啓録⁷⁾」（宮内公文書館所蔵）に納められていたのが、現在修理中の門司港駅（重要文化財）の調査過程で今年発見され、それ入手できたことで、当時の平面構成とその後の増築を把握することができた。判読しにくい青焼きの図面であるが、それと古写真を照らし合わせ当時の姿を復原することができた。当時の鳥栖駅の様子を記す資料としては「佐賀新聞」や年度の工事を上半期と下半期に分けてまとめられた「九州鉄道株式会社営業報告」がある。また、かつての駅舎の姿を知る重要な資料となる明治期、大正期、昭和初期、昭和後期の写真がある。これらの資料を参考に駅舎の分析を進めた。

1・3 研究の方法

研究は以下の手順で行った。

- ①鳥栖駅の歴史的位置づけを明らかにするために、鉄道関係の資料、鳥栖市史などから分析をおこなった。
- ②駅舎の建築履歴と特徴を明らかにするために実測調査及び痕跡調査を行い、上記の大正5年の平面図と古写真を参考に平面図、立面図、矩計図、部分詳細図を作製し、特徴を分析した。建設年や増改築年については、かつての新聞、関係各社の資料、かつての駅舎を知る人々にインタビューを実施し検討した。尚、駅舎が現役で使用されていることから安全のために、小屋裏の調査や壁内部の調査が許可されず、構造については、鳥栖駅から提供された小屋裏や壁内部の写真に基づき図面を作製した。

2. 鳥栖駅の沿革

鳥栖駅の位置づけを明らかにするために、日本の鉄道史の明治期から昭和初期までの概要について主に国土交通省がまとめている「日本鉄道史⁸⁾」を参考に、また鳥栖駅の沿革については上記の資料を参考に、以下に述べる（表1参照）。

2・1 日本の鉄道史の概要

明治の新政府は富国強兵、殖産興業政策を推進するために、近代的輸送機構の確立を急務とし、鉄道は陸運における重要な輸送手段として整備が始められた。明治2年（1869年）11月に我が国における最初の鉄道建設計画となる東京と京都を結ぶ幹線と、東京・横浜間、京都・神戸間及び琵琶湖畔から敦賀までの三支線、計四路線の鉄道建設計画が、政府決定された。明治5年（1872年）に新橋・横浜間で初めて鉄道が開通して以降、国の直轄事業および民間事業により、明治末期までにはほぼ全国の幹線網が完成されるに至った。明治20年代には私設鉄道建設ブームが訪れることとなったが、25年（1892）に設立した鉄道敷設法により鉄道は国が建設することを建前とし、これを推進する方針が確立し、さらに日露戦争後の明治39年（1906）の鉄道国有法により私設鉄道の買収が実施され、明治末期においては全国の鉄道の約9割を官設鉄道が占めることとなった。その後も続けられた鉄道敷設により大正8年（1919）度末には、国有鉄道の経営

業キロは9,982km、地方鉄道は3,227kmに達した。同年には、電気機関車が国産化されたのをはじめとして、同時期に生産された大型蒸気機関車18900形（のちのC51形）は、当時の狭軌鉄道では速度・牽引力において世界最大級のものであった。さらに昭和11年（1936）度末の開業路線は約17,422kmに延びている。

九州においても明治20年代の私鉄建設ブーム期に、地元の財政界を中心に鉄道会社が設立された。最も早いのが九州鉄道株式会社で、明治20年（1887）に創立され、翌年に政府より認可を受け正式に会社として設立された。明治22年には博多～久留米（洪水被害のため千歳川（筑後川）右岸に急遽仮駅を建築）間が開通している。直方でも筑豊炭田の興隆による石炭運搬の必要性から筑豊興業鉄道株式会社が設立され、明治22年（1889）に認可を受け、明治24年8月に若松から直方までが開通している。その2年後の明治26年7月には若松～飯塚間が全線開通した。

初期の駅舎のデザインは、鉄道に関する知識が皆無であったため設計は外国人技師が担当し西洋のデザイン様式となっている。明治5年の新橋・横浜間の鉄道開業に伴い誕生した新橋駅と横浜駅は、アメリカ人建築家R.P.ブリジエンスの設計で、寄棟木造石張り2階建ての2棟を平屋の建物で結んだ洋風建築であった⁹⁾。その後西洋建築を学んだ日本人建築家による駅舎が設計されることとなるが、大正初期までは洋風のデザインを踏襲している。辰野金吾により皇居への玄関口として設計された大正3年（1914）完成の東京駅などの主要駅舎はレンガ造が中心で、中小駅舎は木造が多い。同年に完成した門司港駅（当時は門司駅）はドイツ人技師ヘルマン・ルムシュッテルの監修の下に建設された木造駅舎で、ネオ・ルネサンス様式と呼ばれる左右対称の外観デザインが特徴である。昭和63年（1988）に駅舎では初めて重要文化財に指定された。東京駅も平成15年（2003）に重要文化財に指定されている。昭和9年（1934）建設の奈良駅は高架の新駅建設時に除却される予定であったが、住民らの保存運動の結果、平成16年（2004）に18m曳家をして保存され奈良市総合観光案内所として活用されている。

表1 鉄道史年表

○国の施策、◆事業開始、●鳥栖駅に関する事

年	西暦	出来事	年	西暦	出来事		
明治	2	1869	明治	33	1900	○私設鉄道法と鉄道営業法公布	
				34	1901	◆山陽鉄道、神戸・馬関（下関）間全通	
	3	1870		36	1903	◆東京電車鉄道の新橋・品川間開業（東京初の市内電車） ◆大阪市の路面電車開業（我が国初の公営鉄道） ●鳥栖駅が現在地に移転新築となり、現駅舎完成	
				37	1904	●現駅舎供用開始、運輸・保線の事務所も開設	
	4	1871		39	1906	○鉄道国有法公布、全国主要17私鉄、総延長4,800kmを買収 ●鳥栖駅に機関庫完成	
	5	1872		40	1907	○帝国鉄道庁官制公布 ●九州旅客鉄道が国有化される	
				41	1908	○鉄道院官制公布、鉄道行政を通信省から内閣に移管	
	6	1873		42	1909	●鹿児島本線全通	
	7	1874		44	1911	◆中央本線、飯田町・名古屋全通	
	10	1877		45	1912	◆山陰本線、京都・出雲今市間全通	
				大正	3	1914	◆東京駅落成
	14	1881			8	1919	○地方鉄道法公布（私設鉄道法及び軽便鉄道法廃止）
					9	1920	○鉄道省設置
	15	1882			10	1921	○軌道法公布
			14		1925	◆神田・上野間が開通し、山手線が環状運転となる	
	18	1885	昭和		2	1927	◆東京地下鉄道、浅草・上野間開業 （我が国初の地下鉄開業、現在の銀座線）
	20	1887			3	1928	○陸運監督権限が通信省から鉄道省に移管
	21	1888			5	1930	●鳥栖駅に350t積みの自動給炭機を設置
	22	1889			13	1938	○陸上交通事業調整法公布
					15	1940	○陸運統制令公布（民営鉄道22社、1,051kmを買収）
	23	1890			17	1942	○配電統制令に基づく9配電会社発足（電鉄業と電力業が分離）
					18	1943	○運輸通信省設置
	24	1891			20	1945	○運輸通信省から通信部門を分離、運輸省となる ●鳥栖駅周辺が米軍の空襲を受ける
					23	1948	○鉄道復興5か年計画策定
	25				24	1949	○鉄道が重点産業となる（傾斜生産方式） ○国有鉄道運賃法、日本国有鉄道法公布
							○日本国有鉄道（JNR）設立、運輸省設置 （日本国有鉄道を分離） ●鹿児島本線がオール電化される
	28	1895		36	1961	●鹿児島本線がオール電化される	
	32	1899		62	1987	○国鉄分割・民営化、JR7社誕生	

2・2 鳥栖駅の沿革

(1) 九州鉄道株式会社時代

九州における鉄道建設を担う民間会社、九州鉄道株式会社は、前述のように明治21年（1888）9月に博多～久留米間の鉄道敷設に着工し、翌22年12月には博多～久留米（千歳川仮駅）間で営業が開始された。この時に鳥栖駅が開業したが、現在の京町ではなく、瓜生野に所在した。更に明治24年（1891）には鳥栖～佐賀間が開通した。

鹿児島本線と長崎本線の分岐点でもある鳥栖駅は、乗降客や乗換客の増加に伴い駅構内を拡張することとなり、明治36年（1903）に間組（現安藤ハザマ）の施工で京町に現鳥栖駅舎が新築された。「間組百年史1889-1945¹⁰⁾」には、「鳥栖駅停車場本家及び付属屋建築工事（明治36年度上期工事） 入札1万6780円」と記され、その他にも社宅新設工事や駅構内拡張工事を受注し、鳥栖駅関係だけで6万5338円78銭3厘と高額になっていること、3万3千㎡の土地を買収して新駅舎の他に運輸、機関、保線などの各事務所と連動装置や機関車庫を併設する計画であったことが記述されている。明治36年5月5日付けの佐賀新聞は、以下のような記事を掲載している。

「●鳥栖の新停車場 九鐵本線鳥栖田代の間に新設中の鳥栖停車場は（中略）本館は最近の建設たる戸畑八幡驛の建物と概して同様の模型なるが只三等客待合所は廣さを増すべく是は驛の長崎八代兩線の交叉點にて乗替の多きに由るものにて既設九鐵各驛中にては第一等の驛となるべし（以下略）」

最近完成した戸畑八幡駅に姿が似ているが、兩線が交わる駅であるため乗換客の多さを考慮して、3等待合室が他の駅に比べ広くとられていることが述べられている。鳥栖駅と同規模で最近まで現存していた明治41年完成の二代目の直方駅や大正2年（1913）完成の二代目の上熊本駅と外観が似ており、標準設計に基づいて設計された可能性があるが設計者は不明である。また同年7月10日の佐賀新聞は以下のことを記している。

「●鳥栖近況 ▲新停車場の工事 鳥栖に関し第一に記すべき事は新停車場の工事なり同停車場は三養基郡役所の直左に當り鳥栖宿の中間より郡役所前を経て新道直線に開け停車場の工事は殆ど竣成し亜鉛板葺の二棟のプラットホームも亦落成を告けれ新停車場の構造は現停車場の比し殆ど三倍の大きさありて建築も亦美麗なり全体の竣成は本年九月頃なりと云えど彼の九鐵會社と人民との間に於ける土地買収一件の訴訟尚未たに落着せず且豫定通りに諸般事業の進行せんこと如何なれば新停車場の開始は或いは明春に至るならんかと云う（以下略）」

明治36年7月の時点では駅舎とプラットホームの上屋もほぼ完成し、美しい姿であると書かれている。このことから建築年を明治36年と判断した。大規模洋風建築を当時の人々は大変モダンに感じたことと考えられる。ただ、建物は完成しても訴訟を抱えており、開業が来年の春になる見通しであることが述べられている。事実新鳥栖駅の供用開始は明治37年（1904）6月であった。駅の新築移転と同時に、運輸・保線の事務所も開設している。その後明治39年（1906）には機関庫が落成した。当時所有していた機関車は30輛、担当区域の北は吉塚、南は八代、西は早岐までであった。



写真2 建設当初の西洋風の西側側正面 煙突が2基ある
車寄せの時計は最初は設置されていない¹⁾

(2) 国有鉄道以降

明治40年（1907）には九州鉄道株式会社は国有化され、九州地方の国有鉄道は九州鉄道管理局が一元的に管理することとなった。明治42年（1909）に鹿児島本線門司～鹿児島間が全線開通し、輸送手段としての鉄道が益々重要となり、産業の発展に大いに寄与した。鳥栖駅には、電力区や治療所、物資部などの鉄道機関が次々に設置された。明治45年3月の佐賀新聞によれば、九州鉄道管理局は、九州の各駅を規模や重要性により1等から7等まで等級付け中で、福岡県、佐賀県、長崎県は既に決定されている。1等駅は博多、門司（現門司港駅）、若松、長崎とし、2等駅は鳥栖、佐賀、西唐津、早岐、佐世保としている。鳥栖駅は重要な駅として位置づけられている。これら1、2等駅で当時の駅舎が現存するのは門司駅（門司港駅として重要文化財指定）と鳥栖駅のみである。

その後も長崎本線と鹿児島本線の分岐駅である鳥栖駅構内には、操車場や転車台、自動給炭機等が設置された。特に昭和5年（1930）に設置された350t 積みの自動給炭機は、SL時代のシンボリック的存在であった。第二次世界大戦では、昭和20（1945）年8月11日にアメリカ軍による空襲を鳥栖市は受けている。鳥栖市のホームページで、鳥栖は「鉄道輸送の要の地であったこと、火薬原料の製造に従事した日清製粉鳥栖工場、航空機部品製作を行っていた片倉航機製作所、精米精麦を業務とする笠井食料工場などの軍需工場や、それらを守るため高射砲陣地などの軍事施設があったことから狙われたとされています。」と考察されているとおり甚大な被害を被ったが、駅構内の被害は少なく駅舎も奇跡的に無

被害で残った。昭和36年（1961）に鹿児島本線が電化される直近の写真（写真3参照）には、総面積約420,000㎡の駅構内に、駅舎、操車場、自動給炭機、東車庫、西車庫、転車台、運転室、鳥栖駅客貨車区研修線、給水池が写っており、SL最盛期の鳥栖駅の諸設備機器の充実ぶりが窺える。電化後はこれらの施設は順次撤去され、シンボルであった自動給炭機も昭和52年（1977）に解体された。昭和62年（1987）には国鉄は民営化され、JR九州鳥栖駅となった後、操車場の線路は撤去された。その跡地にサンメッセ・鳥栖や鳥栖スタジアム（現ベストアメニティスタジアム）が建設され、現在に至っている。



写真3 昭和29年（1954）頃の鳥栖駅構内⁽²⁾

九州内に現存する同規模の明治36年以前建築の駅舎には明治30年建築の早岐駅があったが、平成26年（2014）に建て替えられ、鳥栖駅と同じ36年建築の三角駅は大幅な改修が加えられており、鳥栖駅は建築当時の姿を残す最も古い駅舎の一つである。小規模駅の木造駅舎には明治31年建築の上野田駅や明治36年建築の嘉例川駅（登録有形文化財）や大隅横川駅（登録有形文化財）があるが、いずれも現在は無人駅となっている。

3. 鳥栖駅舎の建築的特徴

3・1 鳥栖駅舎の建築年とその後の増築年代の特定

鳥栖駅舎の完成は前述のように佐賀新聞の記事により明治36年であることが特定できた。さらに古写真（写真4参照）と宮内公文書館所蔵の大正5年（1916）の駅舎平面図（図1参照）から、駅舎は大正5年までに増築が行われていることが判明した。大正5年平面図は青焼きの図面であり、明治36年当初の図面に第2期工事の増築部分をつなぎ合わせてある。また、初期の写真では、2基の煙突のうち、南側の煙突は棟の端に位置しているが、写真4では煙突より南へ棟が延びていることから南へ増築されていることが分かった。第2期の増築時期については、当時鳥栖駅を管轄していた鉄道院の工事を記録した年報にも見当たらず、佐賀新聞にも記載がなく大正5年以前であることしか明確でないが、鳥栖駅舎正面入り口右上部には「鳥栖駅第1号 駅本屋 明44・3・30」と書かれた財産票らしきものが釘打ちされており、明治44年の可能性が高い。第3期の増築工事は現在のように一部が2階建てとなったもので、住民や「九州鉄道OB会鳥栖支局」へのインタビュー調査と古写真より昭和20年代後半と判断した。

2期工事は南側に初期の建築様式と同様に増築が行われて、オリジナルな建物の特徴を引き継いでいるが、3期の2階建て増築工事は建物の様式を引き継いでおらず、建物の価値を壊すような増築となっているため、建築の特徴については初期から2期工事について主に分析をおこなった。

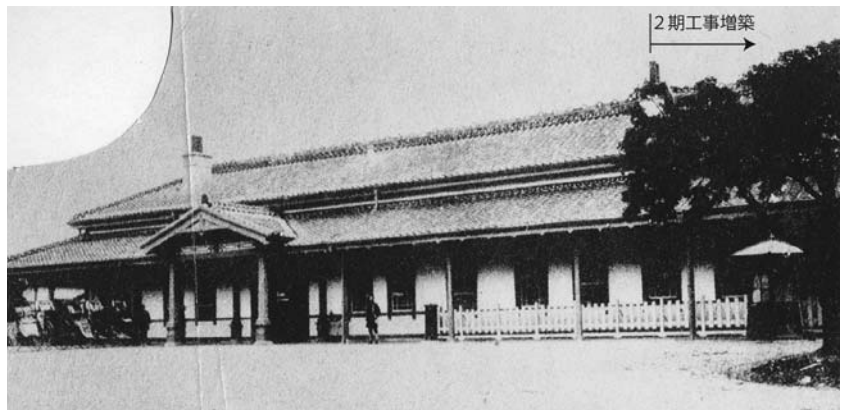


写真4 2期工事後の姿 棟が南側の煙突より先に延び、下屋も南に延びている。⁽³⁾

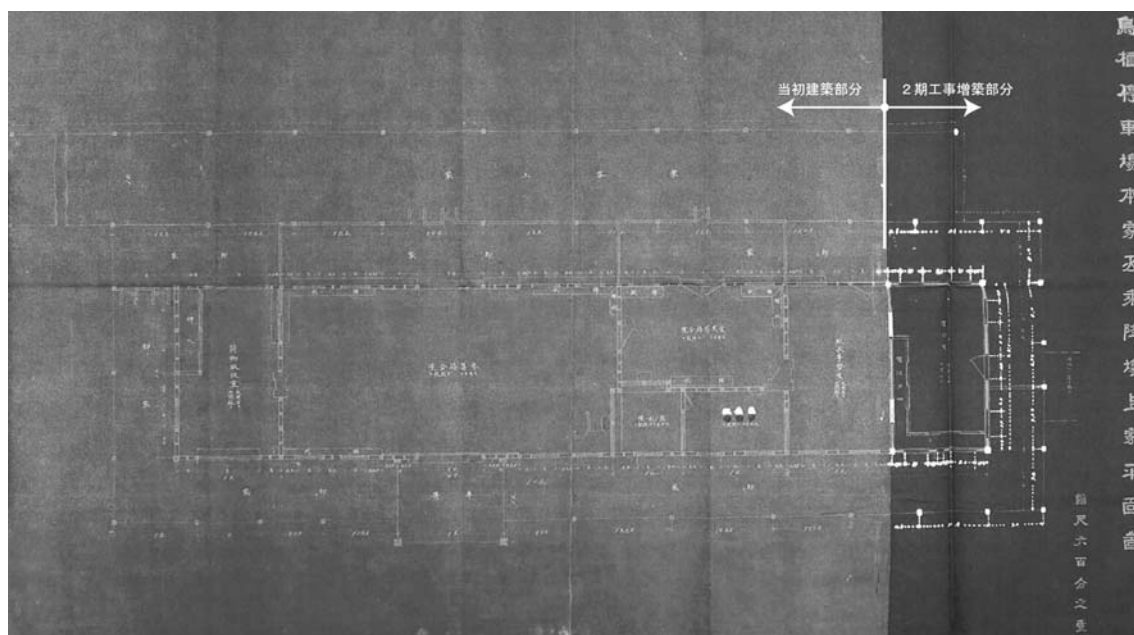


図1 「大正五年 幸啓録」に納められていた鳥栖駅舎平面図（宮内公文書館所蔵）

3・2 建設当時の鳥栖駅舎

(1) 外観

鳥栖駅舎は木造平屋建て寄棟棧瓦葺平入の建物で（図2参照）、四周に5寸角（約150mm角）の独立柱を建て棧瓦葺の下屋を四周に架け下ろす。下屋部分は吹き放しである。ほぼ南北に走る線路の西側に線路と平行して棟を配置し、西側を正面とする。上屋は梁間7.27m、桁行き30.99mで、上屋から下屋の独立柱までのスパンは2,727mmである。正面中央よりやや北寄りに切妻棧瓦葺の車寄せを設ける。東側の下屋はプラットホームの屋根と繋がり、間に谷樋を設ける。煉瓦造モルタル塗りの煙突が屋根の左右に2カ所付く。屋根に煙突を立てるのは日本の近代建築の典型的なデザインで、アクセントになっている。

西側正面の下屋柱は10スパン11本（車寄せの独立柱2本を含む。）、プラットホームに面する東面が9スパンの10本、北面と南面が4スパンの5本ずつである。すべて台形状の御影石の独立基礎の上に建てる。特徴的なのは、西側と東側の柱間寸法に統一された基準寸法がなく、それぞれ大きく異なっていることである。一般的に柱間寸法は基準寸法を用いて統一され、そうでないと施工が難しくなるが、大正5年平面図を見ても基準寸法がなく柱間寸法が異なっている。このことから施工の段階の変更ではなく計画段階から意図的にこの寸法が使用されていると考えられる。既往研究でもその理由が検討されているが、明らかにされていない。基準寸法がない理由として長さが異なる転用材を桁に用いたのではと考えられるが、小屋裏を調査できなかったため痕跡の確認はできていない。現段階では不明である。窓の位置も間隔ではなく施工はその不規則性に対応する高度の技術を要した。当時日本でも有数の近代建築技術者集団を擁した九州地区の職人の技量がうかがい知れる。

下屋は、下屋柱から陸梁と軒桁へ方杖を出して支える。現在の軒裏は不燃材料により天井が張られているが、垂木がペンキ塗りであることから、初期は天井を張らず、垂木や野地板を見せる化粧軒裏であったことが分かる。古写真を見ると下屋の鼻隠しには木を細工した飾りが付いており、プラットホーム上屋にはその飾りが残る（写真10参照）。欧州の古い駅舎でよく見かける金属の鼻隠し飾りを模したものと考えられる（写真11参照）。

外壁仕上げは大壁造の漆喰塗りで腰は縁甲板縦板貼りである。下屋の軒裏は化粧野地板垂木露しとなっている。正面と東面の出入口は両引き板戸で、その両側の4通りと5通りには車寄せ独立柱と同じデザインの付け柱がつく。窓はモールドイングを施した上げ下げガラス窓である。正面左手の「荷物取扱室」の窓は4枚の引違いガラス窓である。

(2) 車寄せ意匠

切妻棧瓦葺き妻入の車寄せが駅の正面玄関として上屋から張り出している。屋根のケラバ近くには、2列の丸瓦を葺く。前面には御影石と砂岩を組み合わせた高さ830mmの基壇の上に、ドーリア様式風の柱頭飾りを持つ2,260mmの長さの角柱が2本建つ。上屋の外壁の付け柱とともに屋根を支えている。所謂パラディアン様式である。妻面の柱上部に梁と指物を渡し、中央に束をたて、左右に装飾した板を嵌める。その模様は、中央に「工」の文字を円で囲み、左右に

バルブのような十字形を菱形で囲んだ浮き彫りとなっている。破風板中央から水平に化粧繋ぎ梁を渡し真束をたて、板を嵌める。真束の下には懸魚風の飾りを付ける。初期には時計は設置されていない。軒桁の下のアールデコ風の金属製の持ち送りも最初は付いておらず、後補の物である。軒小天井は換気口を細工した小板貼りペンキ塗りである。全体に西洋風のデザイン要素を用いて装飾している。

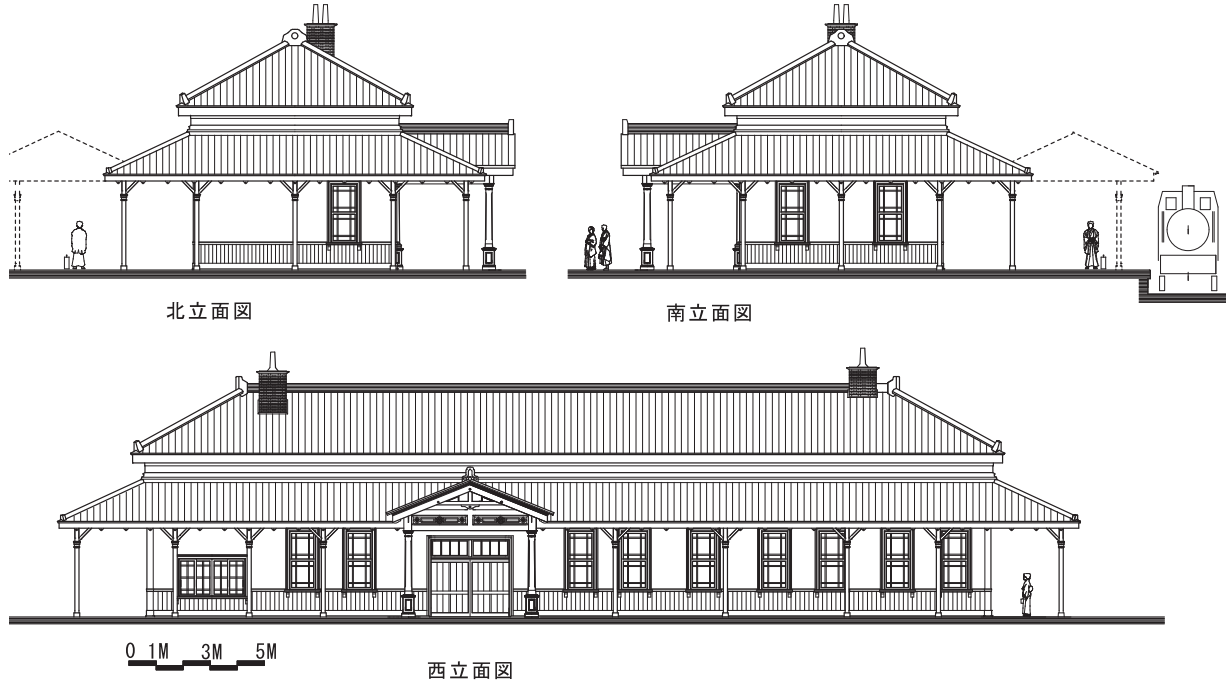


図2 建設当初復原立面図



写真5 正面下屋の柱と方杖



写真6 入り口横の付け柱



写真7 車寄せの軒裏 アールデコの持ち送りは後補。



写真8 車寄せ独立柱の基壇



写真9 時計がない初期の意匠 軒先に鼻隠し飾りが付く。⁽⁴⁾



写真10 現在も残るプラットホーム屋根の鼻隠し飾り



写真11 イタリア デセンツァーノ・デル・ガルダ駅の鼻隠し飾り



写真12 正面入り口 右上の鴨居に財産票らしきものが残る。

(3) 平面構成と内部仕上げ

正面車寄せの奥に出入口を設け、広い「参等待合室」がある(図3参照)。待合室の北側に「荷物取扱室」があり、境には両方から使用する暖炉と荷物の受け渡しカウンターが付く。待合室には壁際に造り付けの「腰掛」が付く。「荷物取扱室」には西面にも外部から直接荷物を受け渡すカウンターが設けられ4枚の引違い窓を嵌める。「参等待合室」の南側には「壹貳等待合室」と「出札室」があり、「出札室」の奥には室名不明の部屋(おそらく事務室か電信室)があり、更に南に「駅長事務室」が配置されている。「壹貳等待合室」と「駅長事務室」の間には両方から使用する暖炉が設けられている。「壹貳等待合室」の壁際にも造り付けの「腰掛」が付く。「参等待合室」と「壹貳等待合室」の東側には下屋に出る戸(「参等待合室」は両引き戸、「壹貳等待合室」は両開き戸)があり、下屋部分は柵で仕切られた外部待合となっていた。それぞれの外部待合の東側中央にはホームへ出る改札口があった。

平面で特徴的なのは、前述の佐賀新聞に書かれていたように、乗換客が多いことから「参等待合室」が広いことがあげられる。また、「壹貳等待合室」や「駅長事務室」の境に暖炉が1基設置されているだけでなく、「参等待合室」と「荷物取扱室」の境にも暖炉が1基設けられている。暖炉は部屋の境に設置され中央を仕切り、両方の部屋から使用する暖炉となっている。そのため、屋根上部に出ている2基の煉瓦の煙突カバーからはそれぞれ2本の煙突が延びている。

内部仕上げは、現在新建材で覆われているため分からないが、「参等待合室」の内装改修時写真を見ると、壁は漆喰塗り、腰は縁甲板の貼りペンキ塗りである。天井は板貼りペンキ塗りで天井の中央部が折上げ天井となっており、立ち上げ部に通気口がとられている。折上げた部分は格天井の竿縁を外した痕跡がある。中央部に何らかのシーリングメダリオンを設け、照明器具を付けたと考えられる。「壹貳等待合室」や「駅長事務室」の天井も装飾が施されていた可能性がある。床仕上げは大正5年の平面図には全部屋が「土間」と書かれているが、現在は変えられており、三和土の土間だったのか他の左官仕上げだったのか不明である。

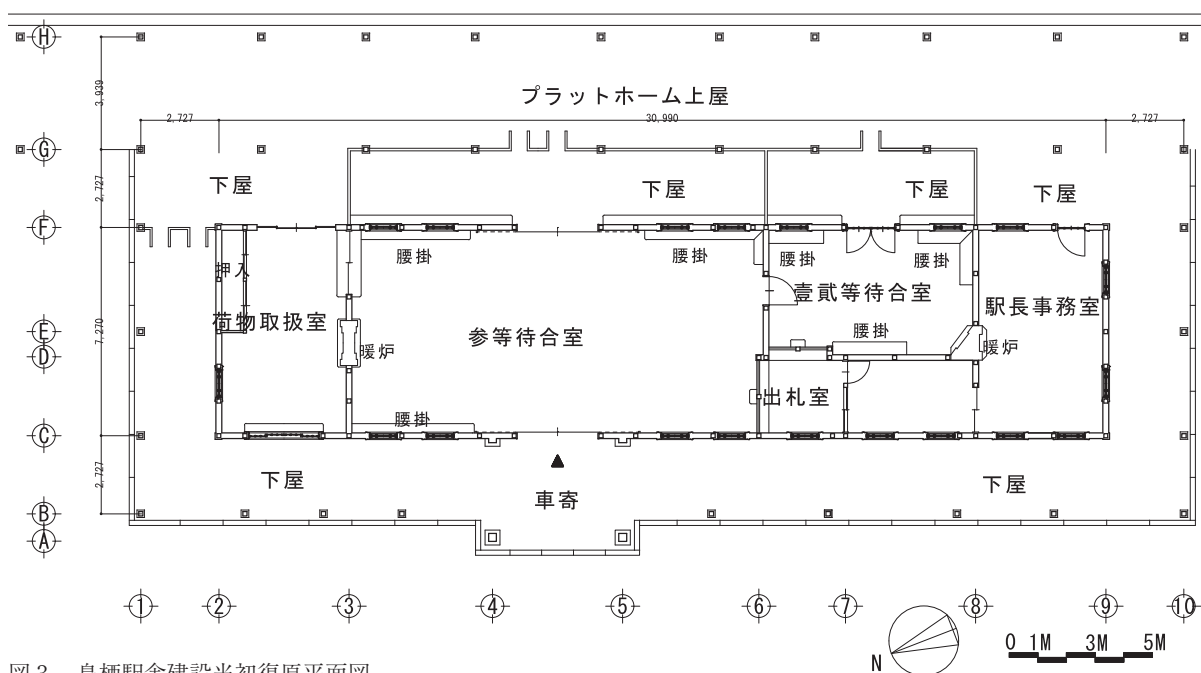


図3 鳥栖駅舎建設当初復原平面図



写真13 内部改修時の暖炉と豎板張りの腰壁⁽⁵⁾



写真14 待合室の折上げ天井



写真15 上げ下げ窓

(4) 窓回り意匠

駅舎の西洋的な雰囲気を感じさせるのが凝った意匠の縦長の上げ下げ窓である(図4参照)。上部窓を固定し下の窓を上げ下げするガラス窓で、棧の配置が美しくデザインされている。バランスを取る錘が堅枠の中に仕込んであり、麻繊維を芯にした真田紐状のロープで堅枠上部の滑車を回し、軽快に操作できた。大面取した化粧額縁幅は165mmもある。シーマ&レクタ状の加工をほどこした窓台には外部に縦200mm 幅100mm ほどの持送りが付く。

(5) 構造

基礎は丸面を施した御影石の布基礎が外壁及び主要内壁を支えている(図4参照)。直方駅などの調査報告書¹¹⁾やプラットホームの一部露出部分から御影石基礎の下はレンガ積と予想される。駅周辺のボーリングデータからは比較的軟弱地盤であることがわかるが、駅舎は軸組の歪みも少ない。杭を打つかグリ石を丁寧に締固めた地業工事が行われたことが伺える。下屋柱の独立柱は御影石の独立基礎である。

軸組は土台を布基礎にのせ柱を建て筋違を入れている。柱寸法及び柱や間柱の詳しい位置は分らないが、一般的在来工法である。柱は140mm 角前後で横架材間距離も大きい。木摺板が内外とも整然と張られおり現在も損傷がなく高い面剛性がとれていると考えられる。

小屋裏には入れなかったが、JR から提供された写真を見ると上屋の小屋組みはキングポストトラスを組み母屋と棟をかけ垂木を載せている。トラスは箱金物やボルトを入れて組み立てている。真束は足元にブレ止を付け棟には小さめの方杖をつける。陸梁端部は軒桁と端母屋で挟み渡り顎掛けにしている。外壁の柱とトラス位置は必ずしも重なっていない。母屋は金輪継ぎ手で連結し登梁に転び止めを付けてとめている。

下屋小屋組みは前述したように、上屋から下屋柱へ陸梁を架け、登り梁と斜材と共にトラスを構成する。軒桁は陸梁の上に架けられ垂木を受ける。下屋柱から陸梁と軒桁へそれぞれ方杖を出して支える。

3・3 第2期工事(明治44年頃)の増築

2期工事では駅長事務室の南側に電信室が増築され、下屋も増築されている(図5, 図6参照)。初期のデザインが踏襲され、寄棟の棟を南に伸ばして屋根形状を変えず、窓意匠も継承されている。「電信室」は「駅長事務室」とは壁で隔てられ、出入口は南側の外部からのみである。この頃までは車寄せ屋根の妻側の時計はまだ設けられていない。大正14年(1925)の写真(写真16)には時計は写っていないが、昭和5年(1930)の写真には写っており、この間に設置された。また、2基の煙突も昭和5年の写真には写っているが、昭和10年(1935)の写真(写真17)には南側の煙突は写っておらず、この5年の間に撤去されている。下屋の鼻隠し飾りも昭和10年の写真には写っていない。

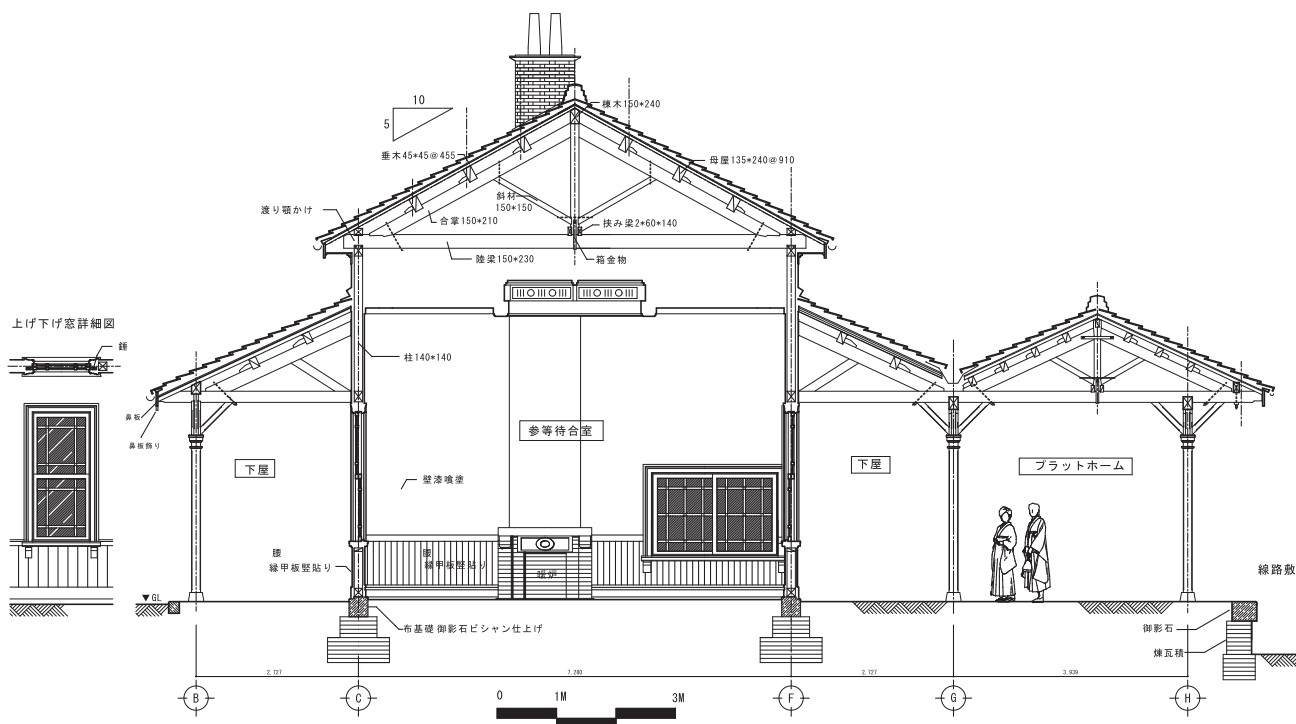


図4 鳥栖駅舎建設当初復原断面図

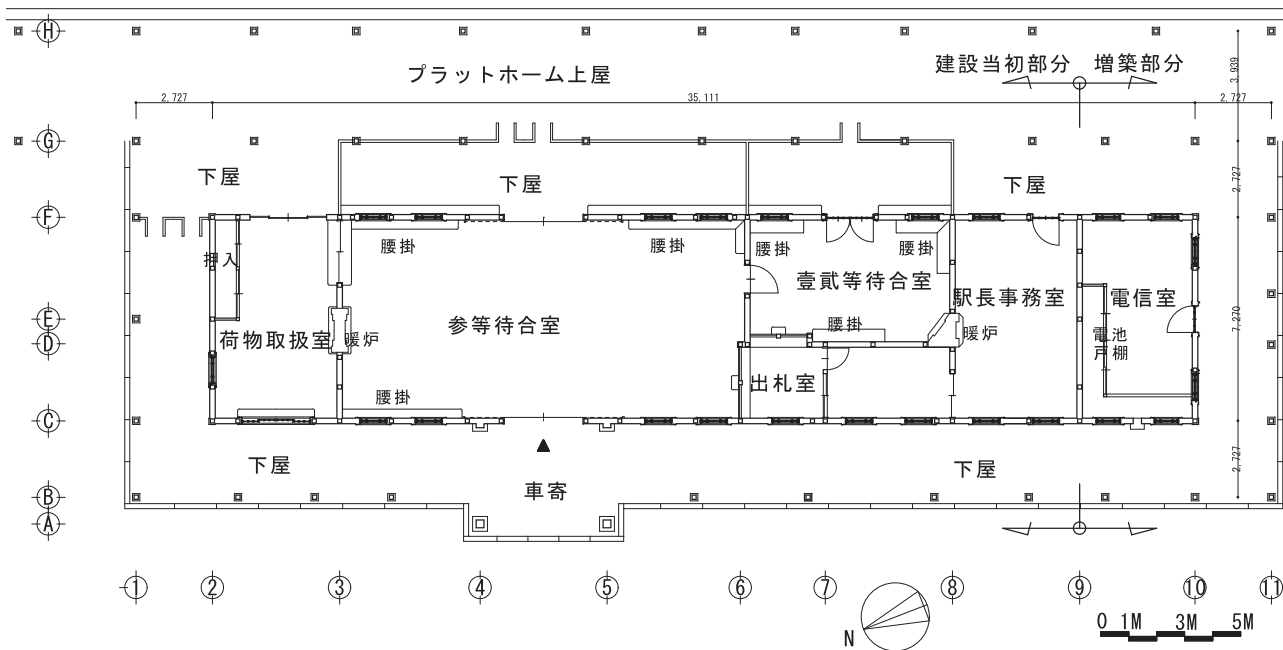


図5 鳥栖駅舎2期工事時の復原平面図

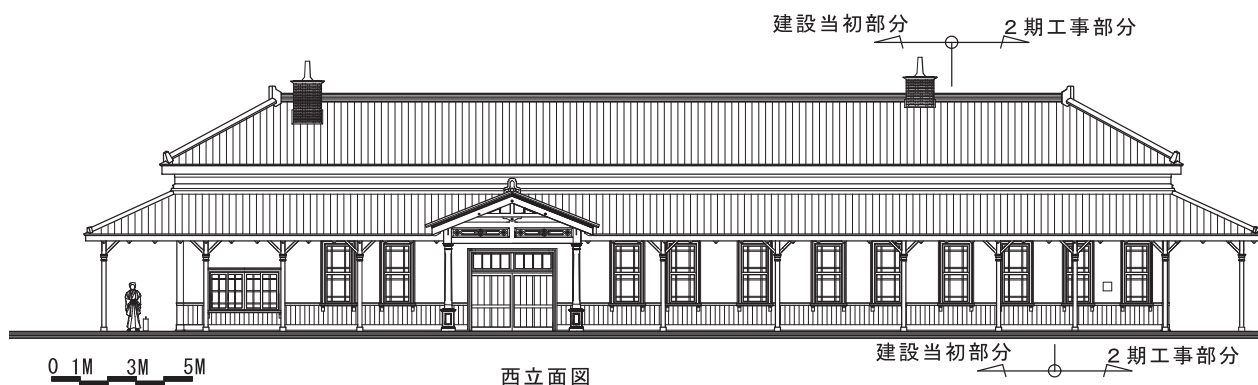


図6 鳥栖駅舎2期工事時の復原西立面図

写真16 大正14年頃 下屋の鼻隠し飾りや2基の煙突は残る。時計はまだ付かない。⁽⁴⁾写真17 昭和10年頃 下屋の鼻隠し飾りはなくなり、南側の煙突も撤去。時計が設置されている。⁽³⁾

3・4 昭和20年代後半の増築

昭和20年代後半には更に南側に木造切妻棧瓦葺2階建ての建物が増築された(写真19参照)。最初は1階に改札・出札係の仮眠室、2階に電務区室が入り、昭和35年(1960)頃に1階は貨物駐在室、2階は鉄道公安室に用途が変わった。その後通信関係の部屋や会議室等、時代に応じて使用されている。



写真18 昭和61年 車寄せの屋根の一部が葺き変えられている⁽³⁾



写真19 南西から見た現在の駅舎 屋根が瓦から化粧スレートへ葺き替えられている

3・5 現在

現在の駅舎は吹き放しであった下屋の北側と東側にも部屋が増築され、内部も改修されている。「参等待合室」は狭くなり、現待合室となり、待合室の北側はパン屋、うどん屋、サガン鳥栖グッズ販売店となっている。南側は改札室や駅事務室、駅長室となっている。外観は屋根が化粧スレート葺になり、外壁は新建材が張られ、軒裏も不燃材料が張られている。窓も一部を除き改変されている。このように仕上げの改変はあるが、骨格である軸組は残り、構造的にも歪みが少なく、114年を経ても目立った損傷がない。外観も一部増築はあるが、当時の姿を留めている。

4. 結 論

鳥栖駅舎は明治36年（1903）完成の木造駅舎で、当時の姿は線路に平行に南北に棟を持つ寄棟棧瓦葺き平屋建で、四方に下屋を回す洋風建築であることが分かった。初期の平面構成やその後の建築的変遷についても明らかにすることが出来た。2階建ての増築部分以外はほぼ当時の姿をとどめ現役で使用されている貴重な歴史的建造物である。以下に特徴をまとめる。

（1）駅舎の文化財的価値

- ①駅舎内部の平面に関しては改変がされているが、基本的な間取りは維持されている。駅舎南側の2階建て増築部分を除き、軸組構造の改変は殆どなく原形をとどめている。軸組の歪みも少なく、損傷も少ない。江戸時代に制限されていた木材の伐採が解放され、良質の木材が大量に入手できた時代であり、鳥栖駅舎には良質の木材が用いられている。
- ②車寄せ柱の基壇や柱頭飾り、正面出入口の両側に残る上げ下げ窓、待合室の折上げ天井、駅舎東のホーム側に残る下屋の鼻隠し飾り等は原形が残り外観は改変が少なく、明治期の洋風建築の特徴を持つ質の高い建物である。
- ③九州内に現存する明治期建築の駅舎は少なくなっており、鳥栖駅は建設当時の姿を残す最も古い駅舎の一つであり、貴重である。

（2）歴史遺産として

- ①鉄道は明治の近代化に貢献した重要な輸送機関であり、鳥栖駅は九州における輸送機関の象徴である。
- ②鳥栖駅周辺には、操車場や扇形機関庫、転車台、自動給炭機などの施設や運輸事務所、保線事務所などの機関が所在したが、現在ではその殆どがなくなり、唯一残る鳥栖駅舎は、鳥栖の発展の象徴である。
- ③建設以降114年間存続している鳥栖駅舎は、鳥栖のランドマークともなる建物として住民に親しまれてきた。鳥栖市民にとっては故郷を代表する風景となっている。

（3）まちづくりや観光の資源として

戦火を潜りぬけ、現役として稼働している鳥栖駅舎は歴史の生き証人である。鳥栖の発展のためには、現在検討されている東西をつなぐ橋上駅は必要であり、現駅舎はやがて駅としての機能は終焉を迎えるであろう。しかし、駅としての役目を終えても明治期の住民が歓迎した明治36年の建設当時の姿での活用が望まれる。例えば鉄道博物館や観光施設としての利用が考えられる。大牟田や長崎などの「明治日本の産業革命遺産」と関連付けることもできる。国が進めるインバウンド観光の資源としても十分応えることができる建築物である。

【謝 辞】

この論文は鳥栖市からの受託研究を基に作成した。文献・資料の収集には、JR九州鳥栖駅長種生宏己氏、元崇城大学教授磯田桂史氏、鳥栖市教育委員会生涯学習課文化財係久山高史氏・大庭敏男氏の協力を得た。特に磯田桂史氏には、

これまで磯田氏が鳥栖駅に関して収集した資料を提供をいただいた。また駅舎実測調査と図面作製には、大森設計室一級建築士事務所大森久司氏の協力を得た。ここに記して感謝申し上げます。

【補 注】

- (1) 九州の鉄道100年記念誌「鉄輪の轟き」, 九州旅客鉄道株式会社, 1989, より転載
- (2) 鳥栖市写真提供
- (3) 篠原眞氏写真提供
- (4) 「鳥栖商工案内」, 鳥栖商工会, 1925より転載
- (5) 鳥栖観光コンベンション協会写真提供

【参考文献】

- 1) 磯田桂史「九州鉄道(株)鳥栖駅舎について」日本建築学会九州支部報告第46号, 2007年
- 2) 長尾篤・丹羽和彦「我が国における中・小規模駅舎の標準設計について」日本建築学会九州支部報告第43号, 2004年
- 3) 「佐賀県の近代化遺産」佐賀県教育委員会, 2002年
- 4) 佐藤正彦「鳥栖駅舎」, 鳥栖市誌研究編第6集「鳥栖の建築」, 2008年
- 5) 「栖」13号, 鳥栖郷土研究会, 1988年
「栖」33号, 鳥栖郷土研究会, 1998年
「栖」42号, 鳥栖郷土研究会, 2003年
「栖」52号, 鳥栖郷土研究会, 2013年
- 6) 磯田桂史「九州旅客鉄道(株)鳥栖駅舎の建築年代について」日本建築学会学術講演梗概集, 2006年
- 7) 鳥栖停車場本家及乗車場上家平面図「大正五年幸啓録」, 宮内公文書館所蔵, (図は、文建協門司事務所の今岡武久氏により発見され、九州鉄道記念館館長の佐藤正昭氏を通して入手した元崇城大学教授の磯田桂史氏により提供を受けた。)
- 8) 日本鉄道史: 国土交通省ホームページ, <http://www.mlit.go.jp/common/000218983.pdf#search> (2017年9月28日入手)
- 9) 清水克将「駅」RRR Vol. 71No. 7, 鉄道総合技術研究所, 2014年
- 10) 間組百年史編纂委員会編集「間組百年史1889-1945」, 株式会社間組, 1989年
- 11) 「JR 直方駅舎記録保存調査報告書」, 直方市, 2012年