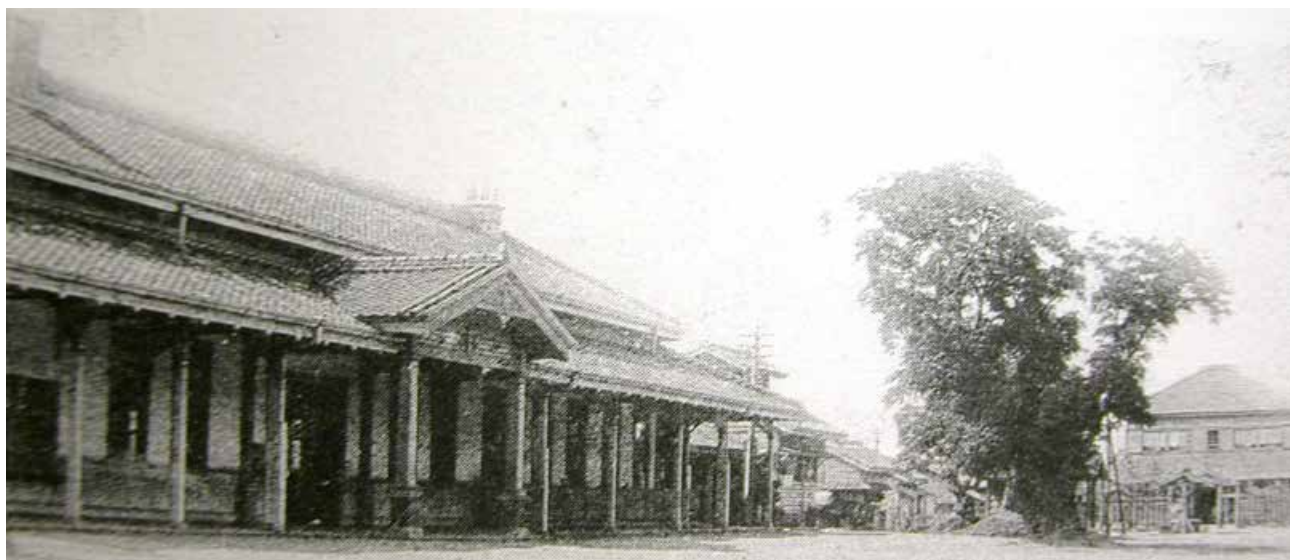


鳥栖駅本屋建築調査報告書



2018

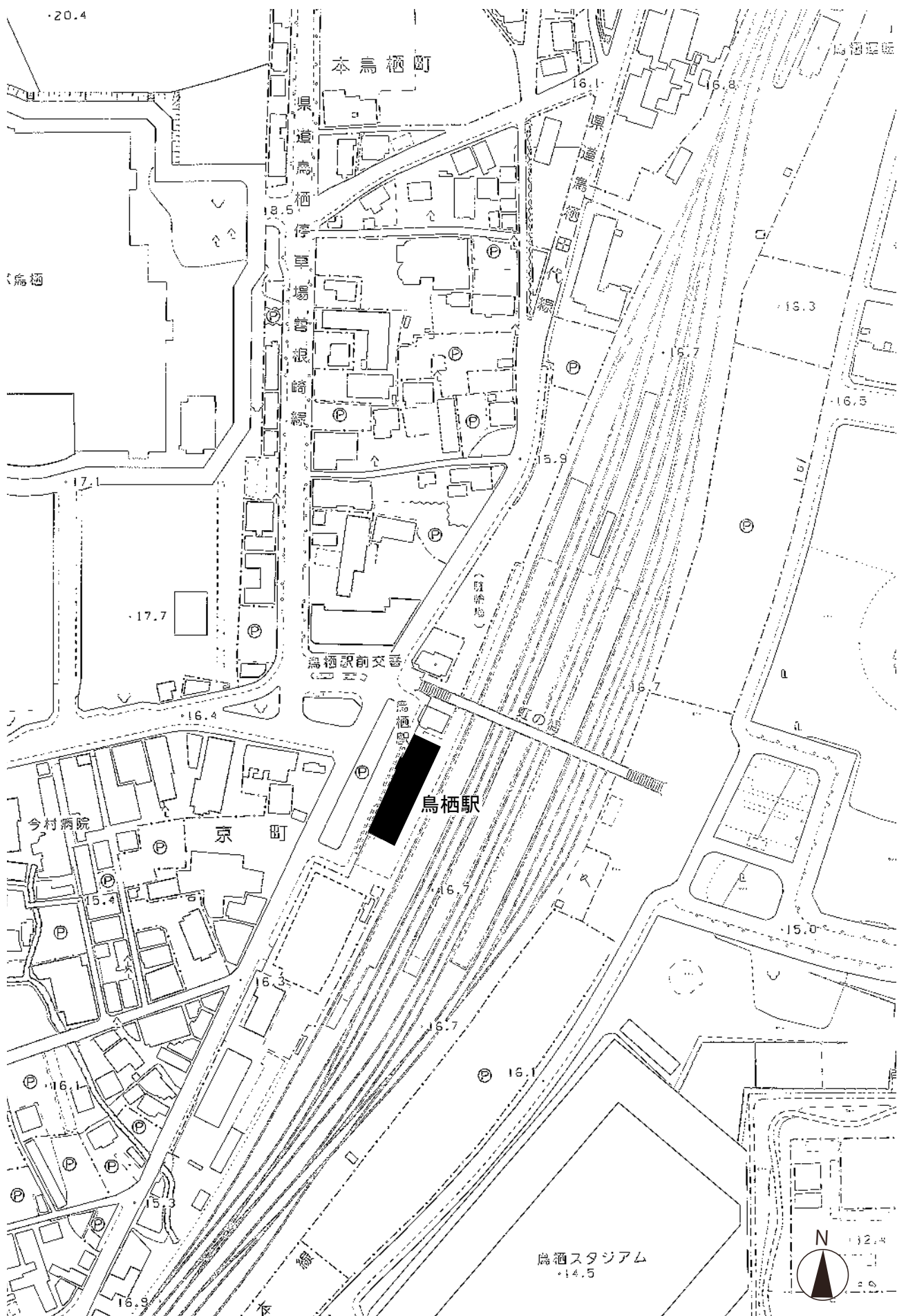
鳥栖市教育委員会

鳥栖市文化財調査報告書第 91 集

鳥栖駅本屋建築調査報告書

2018

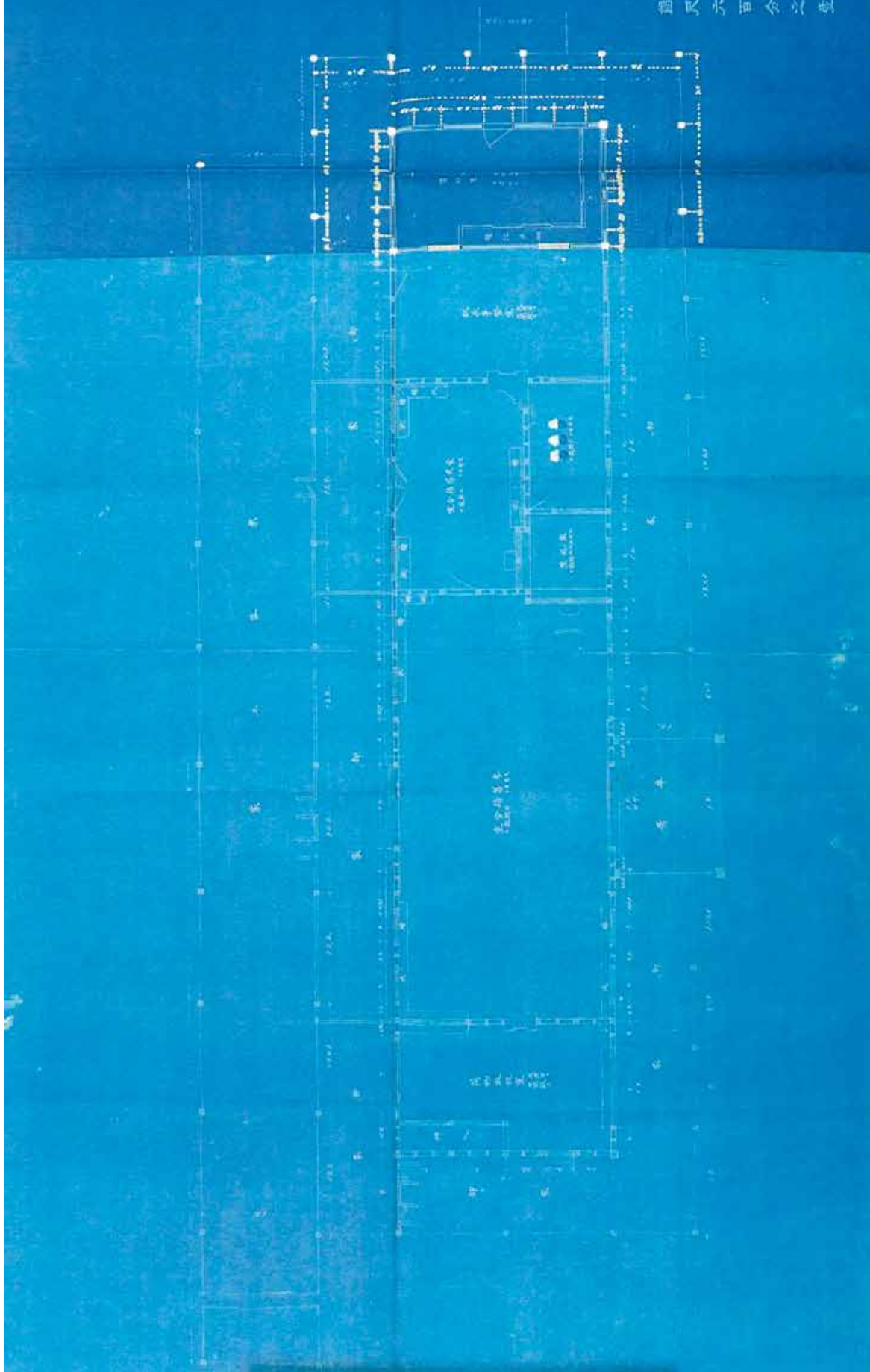
鳥栖市教育委員会



鳥栖駅の位置（都市計画図 1/2500 を加工）

鳥栖停車場本家及乗降場上屋平面図

總尺六百合之壹



宮内公文書館所蔵の「大正5年幸啓録」に保存されていた「鳥栖停車場本家及乗降場上屋平面図」

例 言

1. 本報告書は鳥栖駅本屋の建築的価値を明らかにすることを目的に、鳥栖市より委託を受け久留米工業大学建築・設備工学科教授大森洋子が調査結果をまとめた学術報告書である。
2. 駅舎実測調査に際しては、大森設計室一級建築士事務所大森久司、久留米工業大学建築・設備工学科学部生の伴凌輔、副田優太、平山敬大、山本明秀の協力を得て、本調査を平成 28 年（2016）7 月 22 日に実施し、8 月 3 日と 9 月 12 日に補足調査を実施した。
3. 文献・史料調査に際しては、JR 九州鳥栖駅長種生宏己氏、熊本大学五校記念館客員教授磯田桂史氏、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大量の資料や発表した論文の提供をいただいた。
4. かつての鳥栖駅の姿を把握するために、九州鉄道 OB 会鳥栖支部の中原健吉氏、白水厚吉氏、松隈三郎氏、市役所 OB の大野健男氏の協力を得て、9 月 12 日にインタビューを行った。その後も電話で補足調査を実施した。
5. 本文の執筆は大森洋子が担当し、図版は大森久司が作製し大森洋子が調整を行い、模型は伴凌輔が作製した。編集は大森洋子が担当した。
6. かつての室名等は、当時の図面に書かれている室名を「 」書きでそのまま用いている。
7. 番付（通り芯番号）は確認できなかったが、建築の説明をする上で必要なため便宜上番号・記号を付けた。



南側へ増築後の大正初期の鳥栖駅本屋模型

目 次

第1章 調査の目的と概要	1
1-1 調査の目的	1
1-2 調査の方法	1
1-3 既往研究と基礎資料	1
第2章 鳥栖駅の沿革	2
2-1 九州鉄道株式会社時代	2
2-2 国有鉄道以降	3
第3章 鳥栖駅本屋の建築	6
3-1 鳥栖駅本屋の履歴	6
3-2 初期の鳥栖駅本屋	10
1. 外観	10
2. 平面構成と内部仕上げ	11
3. 構造	12
4. 窓回り意匠	12
5. 車寄せ意匠	12
3-3 明治44年の増築	13
3-4 昭和20年代後半の増築	13
3-5 現在	13
第4章 まとめ	16
4-1 文化財としての価値	16
4-2 歴史遺産として	16
4-3 将来に向けて	16
参考文献・史料	17
図版	18

第1章 調査の目的と概要

1-1 調査の目的

鳥栖駅は鳥栖市京町に所在し、JR 鹿児島本線と長崎本線が分岐する駅である。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だったが、現在ではその殆どが撤去され、鳥栖駅本屋とそれに付随するプラットホーム上屋は数少ない歴史的建築物である。

今回この鳥栖駅本屋の文化財としての価値を明らかにするために調査を実施した。

1-2 調査の方法

建築履歴と建築構成を明らかにするために実測調査を行い、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。実測調査では解明できない部分は、古写真、古図面、かつての駅舎を知る人々にインタビューを実施し、補足した。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、構造については不明な点もある。今後実施されるであろう修理工事の際に新たな知見が得られ、本報告に追加修正されていくと期待する。

1-3 既往研究と基礎資料

鳥栖駅本屋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」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」2006年が代表）があり、「佐賀県の近代化遺産」（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

本屋について記述した「鳥栖市誌研究編第6集 鳥栖の建築」（2008年）や、九鉄時代の鳥栖駅構内の配置図を解説した久山高史氏の「鳥栖駅構内の古図面を読む」（2003年）、鉄道や駅舎について書かれた鳥栖郷土研究会発行の「栖」13号、33号、42号、52号がある。

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。

貴重な古図面としては、大正5年の天皇陛下行幸時に警備のために宮内省に提出された駅舎平面図が「大正五年 幸啓録」（宮内公文書館所蔵）に納められていた。

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、昭和後期の写真も入手できた。

これらの資料を参考に分析を進めた。

第2章 鳥栖駅の沿革

2-1 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、明治21年（1888）に誕生し、先ず博多～久留米間の鉄道敷設から建設が開始された。明治21年9月に着工し翌22年（1889）12月には千歳川（筑後川）北岸に仮駅が設置され営業が開始された。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結節点でもあり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本屋が新築された。「間組百年史 1889-1945」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m²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両線の交叉点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）」両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。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と竣成し垂鉛板葺の二棟のプラットホームも亦落成を告げれり新停車場の構造は現停車場の比し殆と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

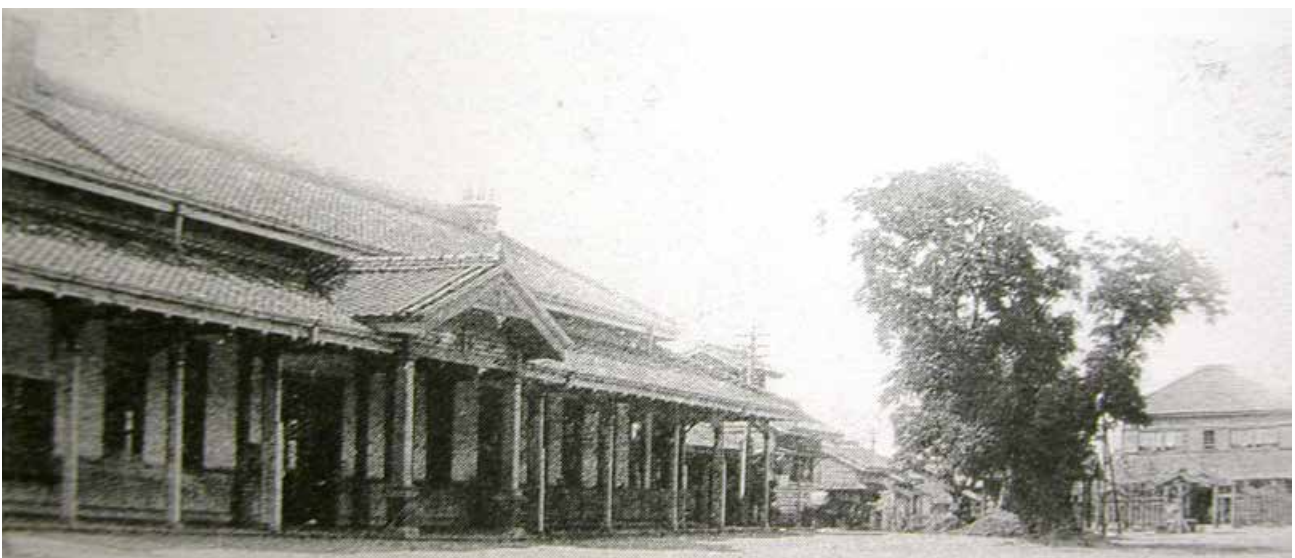


写真 2-1 建設当初の西洋風の西側側正面 煙突が2基ある 車寄せの時計は設置されていない
(九州の鉄道 100 年記念誌『鉄輪の轟き』九州旅客鉄道株式会社 1989 より転載)

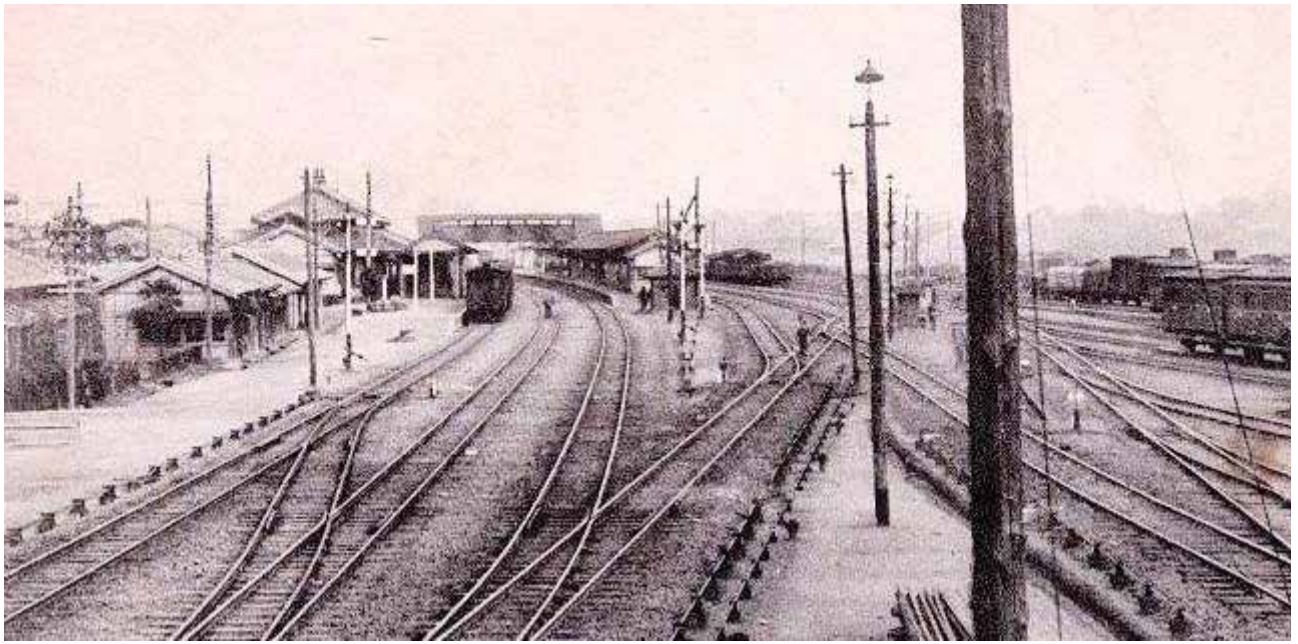


写真 2 - 2 明治の終わりが大正初めの頃の鳥栖駅構内（篠原眞氏写真提供）

尚未たに到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）」

36年7月の時点では駅本屋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。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。

2-2 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、鳥栖はアメリカ軍による空襲を受けた。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



写真 2-3 大正 14 年（1925）頃の鳥栖駅構内（篠原眞氏写真提供）



写真 2-4 昭和 29 年（1954）頃の鳥栖駅構内（鳥栖市写真提供）

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頃の写真には、総面積約 420,000m² 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 2-5 サンメッセ・鳥栖や鳥栖スタジアム建設後の鳥栖駅構内 平成 22 年（2010）撮影（鳥栖市写真提供）



写真 2-6 現在の鳥栖駅正面

第3章 鳥栖駅本屋の建築

3-1 鳥栖駅本屋の履歴

鳥栖駅本屋の設計者は不明であるが、前述のように明治36年(1903)に間組(現安藤ハザマ)の施工で建築された。その後明治44年(1911)に南側に通信室の増築工事が実施され、昭和23年(1948)頃に更にその南側に2階建てが増築された。第1期工事は、「九州鉄道株式会社営業報告」や佐賀新聞に記されているので建築年は明らかであるが、第2期工事についてはそれらの資料に該当する記述が見当たらず、建物財産表及び保守台帳に記載されている明治44年を第2期工事の建築年の根拠としている

「佐賀県の近代化遺産」を参考にして判断した。第3期工事は以下の理由で昭和20年代後半と判断した。九州鉄道OB会の2人の会員が、昭和28年(1953)頃に2階建て部分が建築され、1階は改札・出札係の仮眠室、2階は電務区室として利用され、昭和35年(1960)頃に1階は貨物駐在室、2階は鉄道公安室に利用が変わったと記憶されていたことから、昭和20年代後半と判断した。その後は吹き放しの下屋部分に部屋を増築し、内部の改修や屋根葺き替え等は行われているが、骨格に大きな変化はなく、建設当時の姿を今に伝えている。

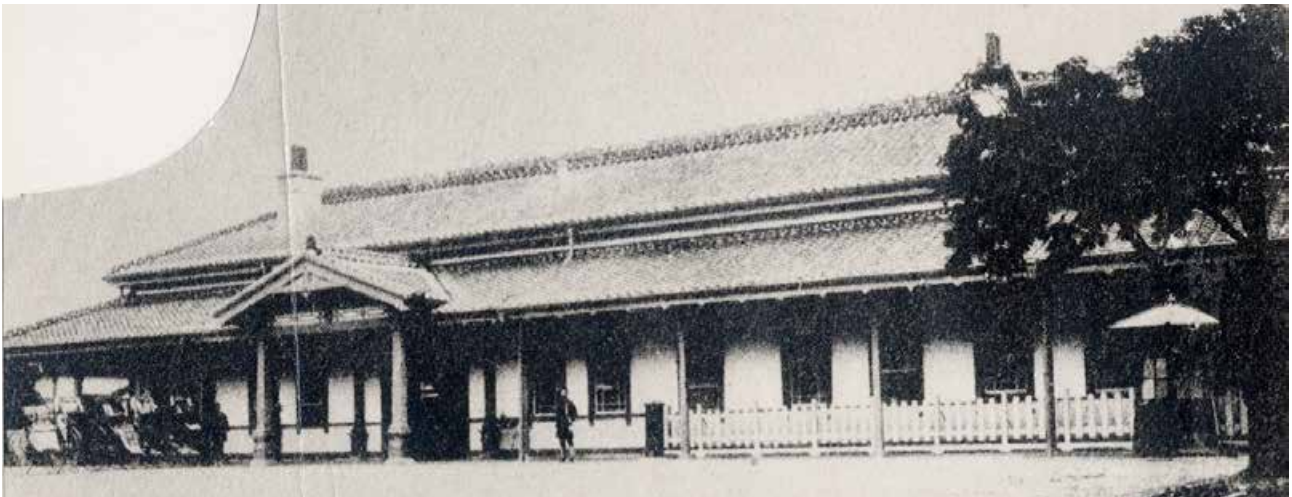


写真 3-1 第2期工事後の姿 棟が南側の煙突より先に延び、下屋も南に延びている (篠原真氏写真提供)



写真 3-2 大正14年(1925)頃 下屋の鼻板飾りや2基の煙突は残る 時計はまだ設置されていない (『鳥栖商工業案内』鳥栖商工会 1925より転載)



写真 3-3 昭和 5 年 (1930) 頃 2 基の煙突はまだ存在し、時計が設置されている (SAGA-LS ウェブマガジン vol.1, No.3 (2008.12) より転載)



写真 3-4 昭和 10 年 (1935) 頃 下屋の鼻板飾りはなくなり、南側の煙突も撤去されている。時計が車寄せ正面に設置されている。(篠原眞氏写真提供)



写真 3-5 上記の写真と同じ頃と思われる (篠原眞氏写真提供)



写真 3-6 昭和 20 年代後半 北側下屋に部屋が増築されている（篠原眞氏写真提供）



写真 3-7 昭和 28 年（1953）頃 ロータリー工事が始まっているが、植栽はまだ行われていない（篠原眞氏写真提供）



写真 3-8 昭和 61 年（1986）車寄せの屋根の一部が葺き換えられている（篠原真氏写真提供）



写真 3-9 南西から見た現在の駅本屋外観

3-2 初期の鳥栖駅本屋

駅本屋の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価値を壊すような増築となっているため、建築分析は初期を主に行い、第2期は追加分析を行い、第3期については建築分析の対象からはずした。実測調査と古写真、及び宮内公文書館所蔵の大正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駅舎平面図(以下、大正5年平面図と呼ぶ)を参考に新たに平面図、立面図、矩計図、部分詳細図を作製し分析を行った。

大正5年平面図は明治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。「電信室」を増築し「駅長事務室」の窓をふさいでいることが分かる。柱や間柱の寸法が判別できる箇所もあるが正確ではない。現在は内部外部とも殆どの部分が新建材などで覆われ写真等からの推察で補わざるを得なかった部分もある。

以下に、初期の建築の特徴をまとめる。

1. 外観

鳥栖駅本屋は木造平屋建て棧瓦葺平入の建物で、四周に5寸角(約150mm角)の独立柱を建て棧瓦葺の下屋を架け下ろす。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2.727m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での近代建築の典型

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。窓の位置も等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板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3-10参照)。欧州の古い駅舎でよく見かけられる金属の鼻板飾りを模したものと考えられる(写真3-11、3-12参照)。

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。車寄せの独立柱は砂岩と御影石を組み合わせた基壇の上に建ち、柱頭はドリス様式風の飾りが付く。車寄せの軒裏の小天井は換気口を細工した小板貼りである。木部は全てペンキ塗りである。

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。窓はモールディ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. 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。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



写真 3-10 現在も残るプラットホーム屋根の鼻板飾り



写真 3-11 イタリア ヴェローナ駅の鼻板飾り

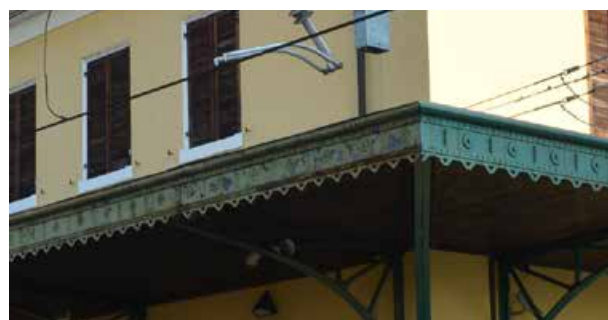


写真 3-12 イタリア デセンツァーノ・デル・ガルダ駅の鼻板飾り

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、壁は漆喰塗りで、腰は縁甲板の



写真 3-13 「参等待合室」と「荷物取扱室」との境の暖炉
(鳥栖観光コンベンション協会提供)

壁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。「壹貳参待合室」や「駅長事務室」も装飾が施された仕上げの可能性がある。床仕上げは大正 5 年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。

3. 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。直方駅などの調査報告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、本屋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からないが、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。真束は足元にプレ止を付け棟には小さな方杖をつける。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。

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。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竪杵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竪杵上部の滑車を回し、軽快に操作できた。^{おおめんどり}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竪 200mm 幅 100mm ほどの持送りがついていた。

5. 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 762mm の基壇の上に、

ドーリア様式風の柱頭飾りを持つ 2,474mm 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が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。

3-3 明治 44 年の増築

明治 44 年 (1911) に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。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) の写真には時計は写っていないが、昭和 5 年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 (1930) の写真には写っているが、昭和 10 年 (1935) の写真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。下屋の鼻板飾りも昭和 10 年の写真には写っていない。

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。最初は 1 階



写真 3-14 大正 14 年頃の車寄せ 建設当初と変わらない妻飾りで、まだ時計も金属の持ち送りが付いていない (『鳥栖商工案内』鳥栖商工会 1925 より転載)

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。

3-5 現在

現在の駅本屋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、113 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。



写真 3-15 西側正面の下屋と車寄せ



写真 3-16 出入口に設けられた付け柱



写真 3-17 車寄せの軒裏は換気口を細工した小板貼り
アールデコの金属持ち送りは昭和になって付いた



写真 3-18 下屋柱上部の構造



写真 3-19 車寄せ独立柱の基壇



写真 3-20 車寄せ軒裏



写真 3-21 本屋下屋とプラットフォーム上屋の取り合い 谷樋が設けられている



写真 3-22 元はペンキが塗られた垂木 露してあった下屋の軒裏



写真 3-23 「参等待合室」であった現待合室の折上げ天井



写真 3-24 内部から見た上げ下げ窓

第4章 まとめ

4-1 文化財としての価値

①南側の二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、鳥栖駅本屋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板飾り等は原形が残り明治期の洋風建築を知ることができる。

③九州内に現存する同規模の明治36年(1903)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、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り、貴重である。小規模駅では明治31年建築の上有田駅や明治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。

4-2 歴史遺産として

①鉄道は、明治の近代化産業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、坂阜や操車場、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、現在ではほとんどなくなり、唯一残る鳥栖駅本屋は、鳥栖の発展の象徴である。

③建設以降113年間存続している鳥栖駅本屋は、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。

4-3 将来に向けて

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、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。全国からだけでなく多くの外国人が訪れるアウトレットモールとともに世界各国から見学者が訪れる施設に生まれ変わることが可能だ。新しい橋上駅と駅前広場、それと共に現駅舎が立地する、高い見地からの整備計画が望まれる。

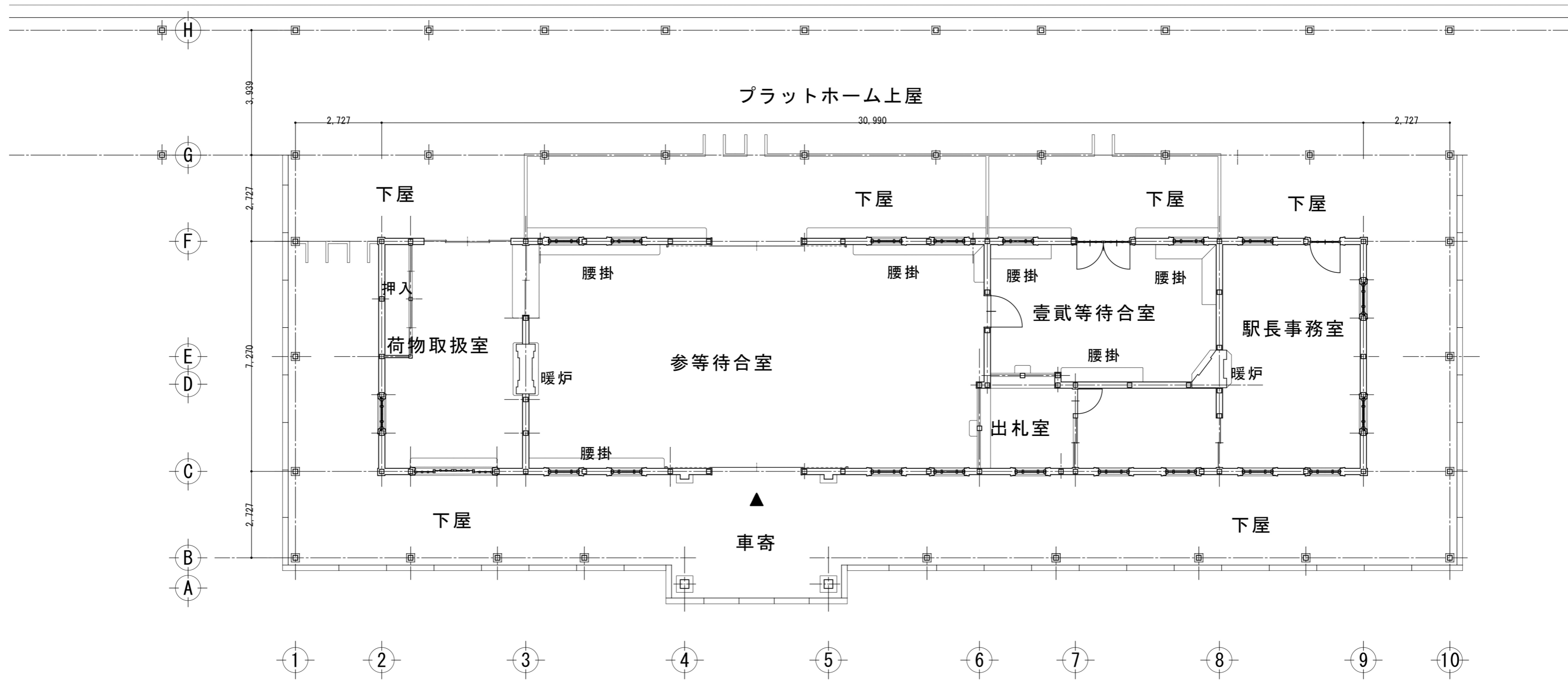
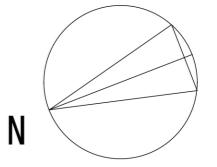
参考文献・史料

1. 長尾篤・丹羽和彦・後藤隆太郎「佐賀県内に現存する中小の駅舎建築—当時の「標準図」との関係から—」日本建築学会九州支部報告第42号、2003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. 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
4. 磯田桂史「九州旅客鉄道(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
5. 「佐賀県の近代化遺産」佐賀県教育委員会、2002年
6. 久山高史「鳥栖駅構内の古地図を読む」『栖』第42号、鳥栖郷土研究会、2003年
7. 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
8. 鳥栖市誌編纂委員会中村尚史編「汽笛の記憶」、鳥栖市誌研究編第5集、2006年
9. 「栖」13号、鳥栖郷土研究会、1988年
10. 「栖」33号、鳥栖郷土研究会、1998年
11. 「栖」42号、鳥栖郷土研究会、2003年
12. 「栖」52号、鳥栖郷土研究会、2013年
13. 熊岡久敬「JR上熊本駅舎及びJR鳥栖駅舎に関する調査研究(その1)」、崇城大学工学部建築学科2005年度卒業論文、2006年
14. 橋間仁「JR上熊本駅舎及びJR鳥栖駅舎に関する調査研究(その2)」、崇城大学工学部建築学科2005年卒業論文、2006年
15. 桑原健・高木宗一郎「JR鳥栖駅舎についての調査研究」、崇城大学工学部建築学科2006年度卒業論文、2007年
16. 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、今岡武久氏(文建協門司事務所)により発見され、佐藤正昭氏(九州鉄道記念館館長)を通して入手した磯田桂史氏により提供を受けた。
17. 九州鐵道株式會社「營業報告」
18. 佐賀新聞
19. 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
20. 「JR直方駅舎記録保存調査報告書」、直方市、2012年
21. 国土地理院 空中写真 1948年撮影

図版

1. 鳥栖駅本屋建設当初復原平面図
2. 鳥栖駅本屋第 2 期工事後の大正初期復原平面図
3. 鳥栖駅本屋建設当初復原立面図
4. 鳥栖駅本屋第 2 期工事後の大正初期復原立面図
5. 鳥栖駅本屋建設当初復原矩計図

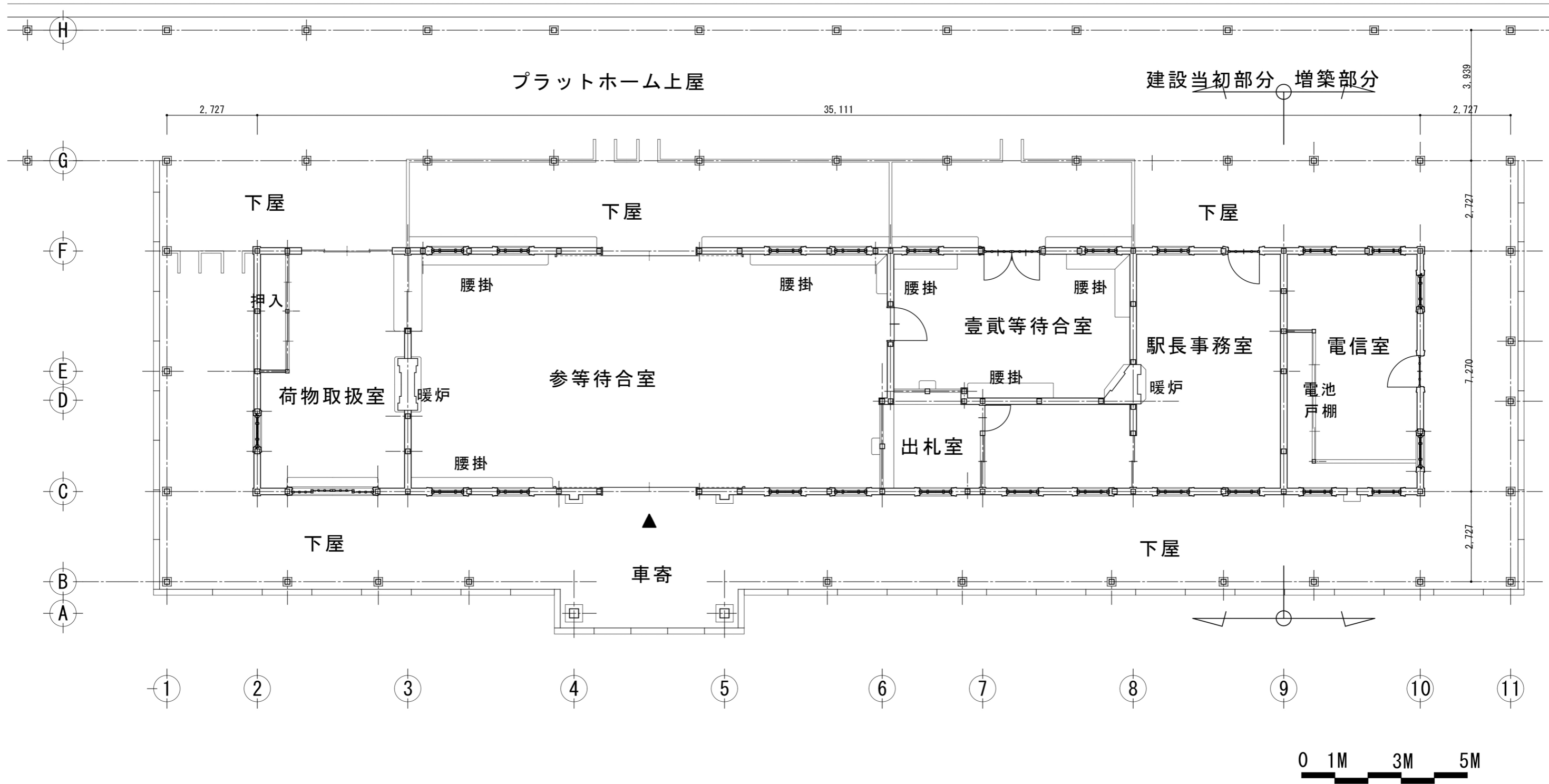
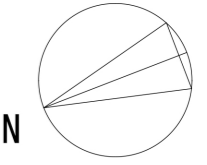
鳥栖駅本屋 建設当初復原平面図



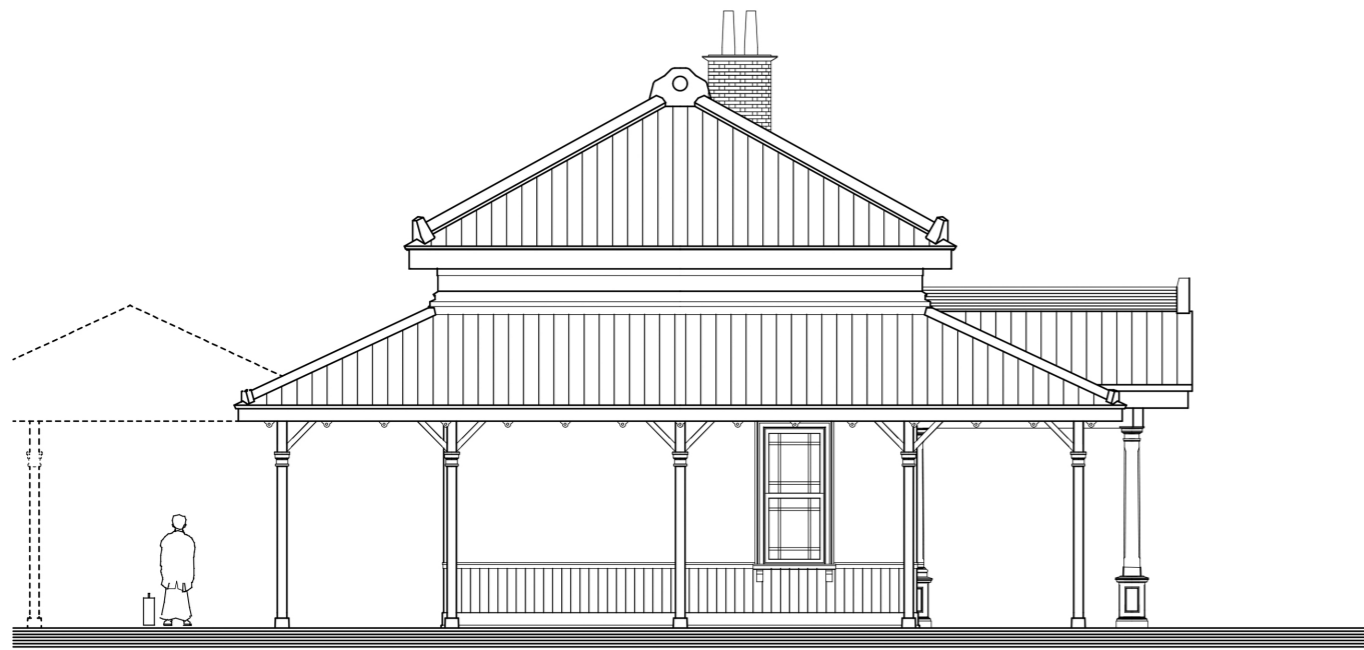
久留米工業大学 大森洋子研究室

平成28年10月

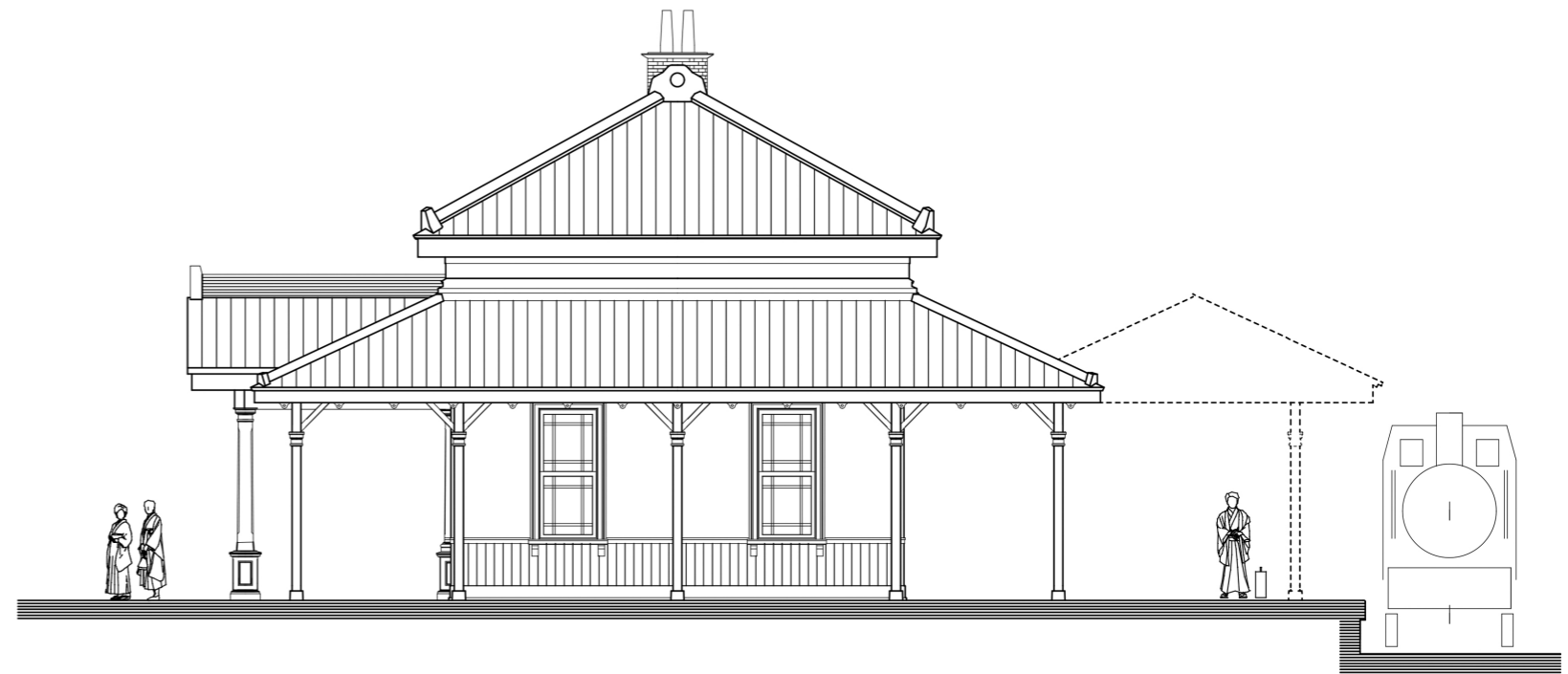
鳥栖駅本屋 第2期工事後の大正初期復原平面図



鳥栖駅本屋 建設当初復原立面図



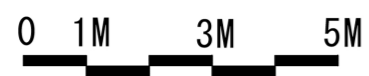
北立面図



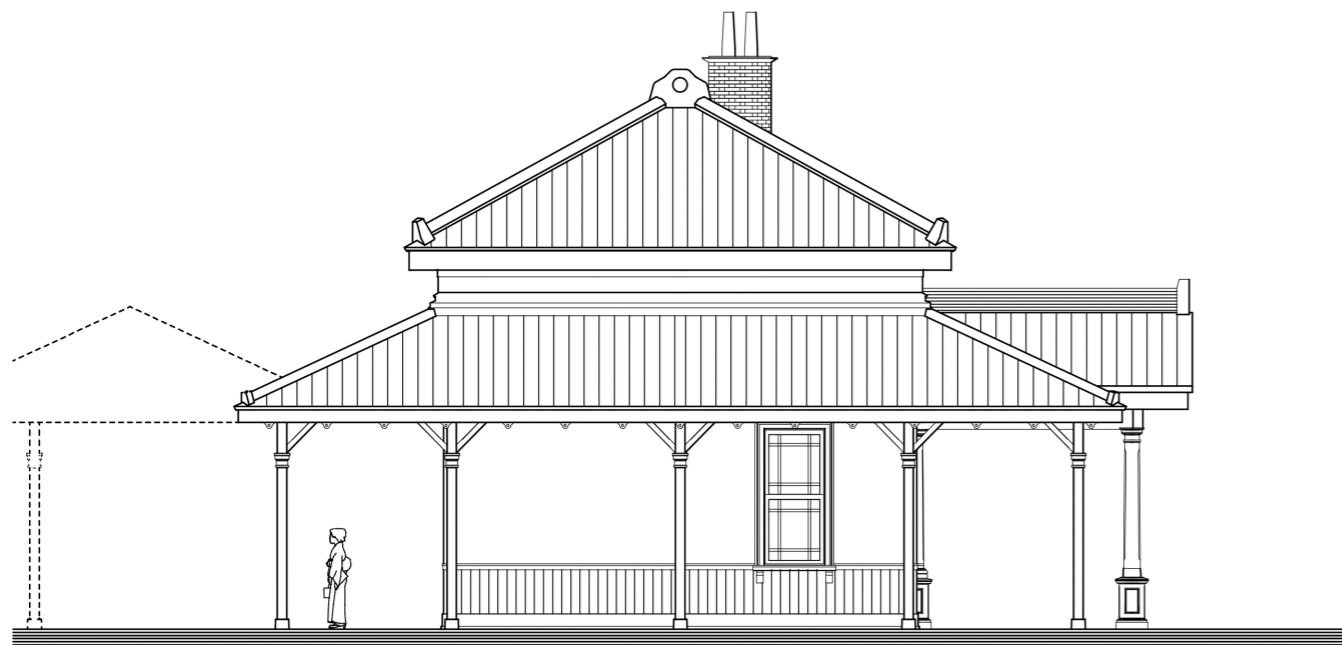
南立面図



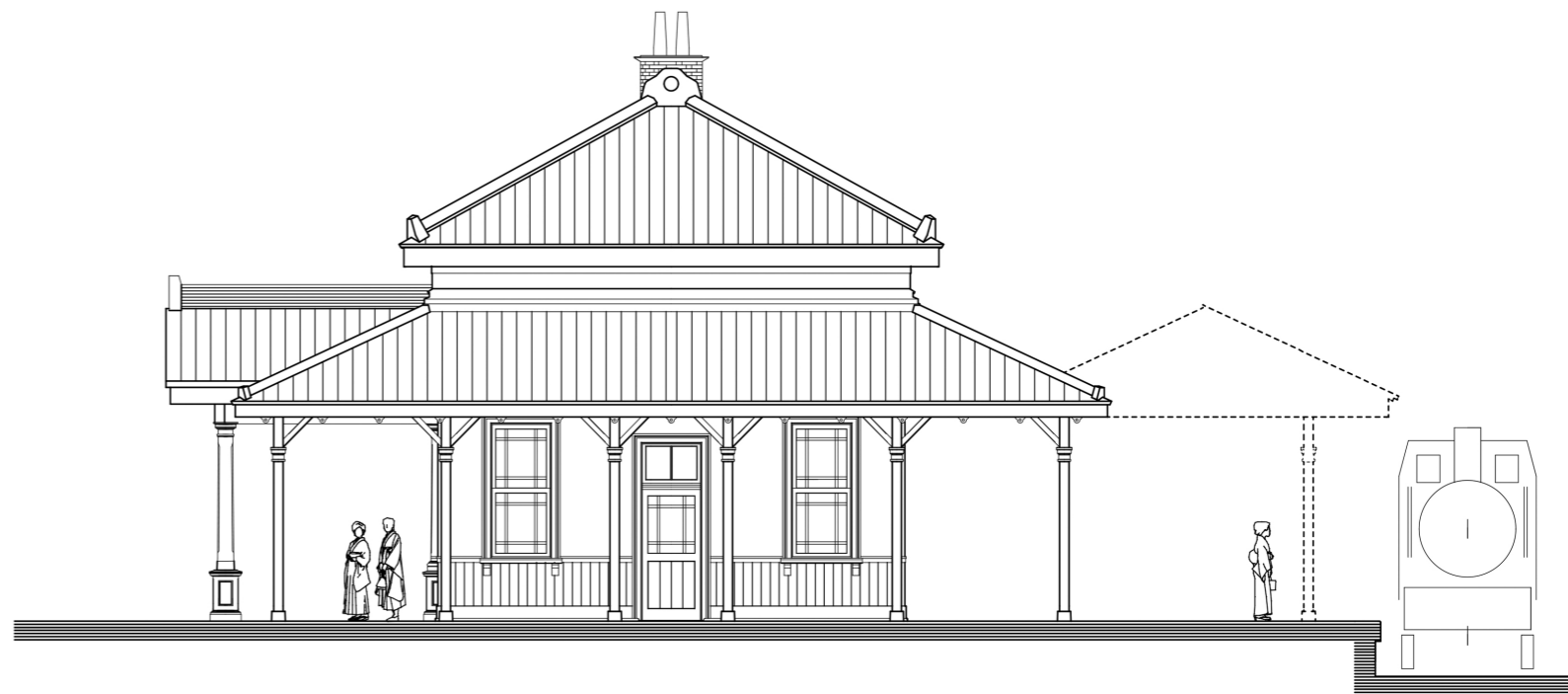
西立面図



鳥栖駅本屋 第2期工事後の大正初期復原立面図



北立面図



南立面図

建設当初部分

2期工事部分

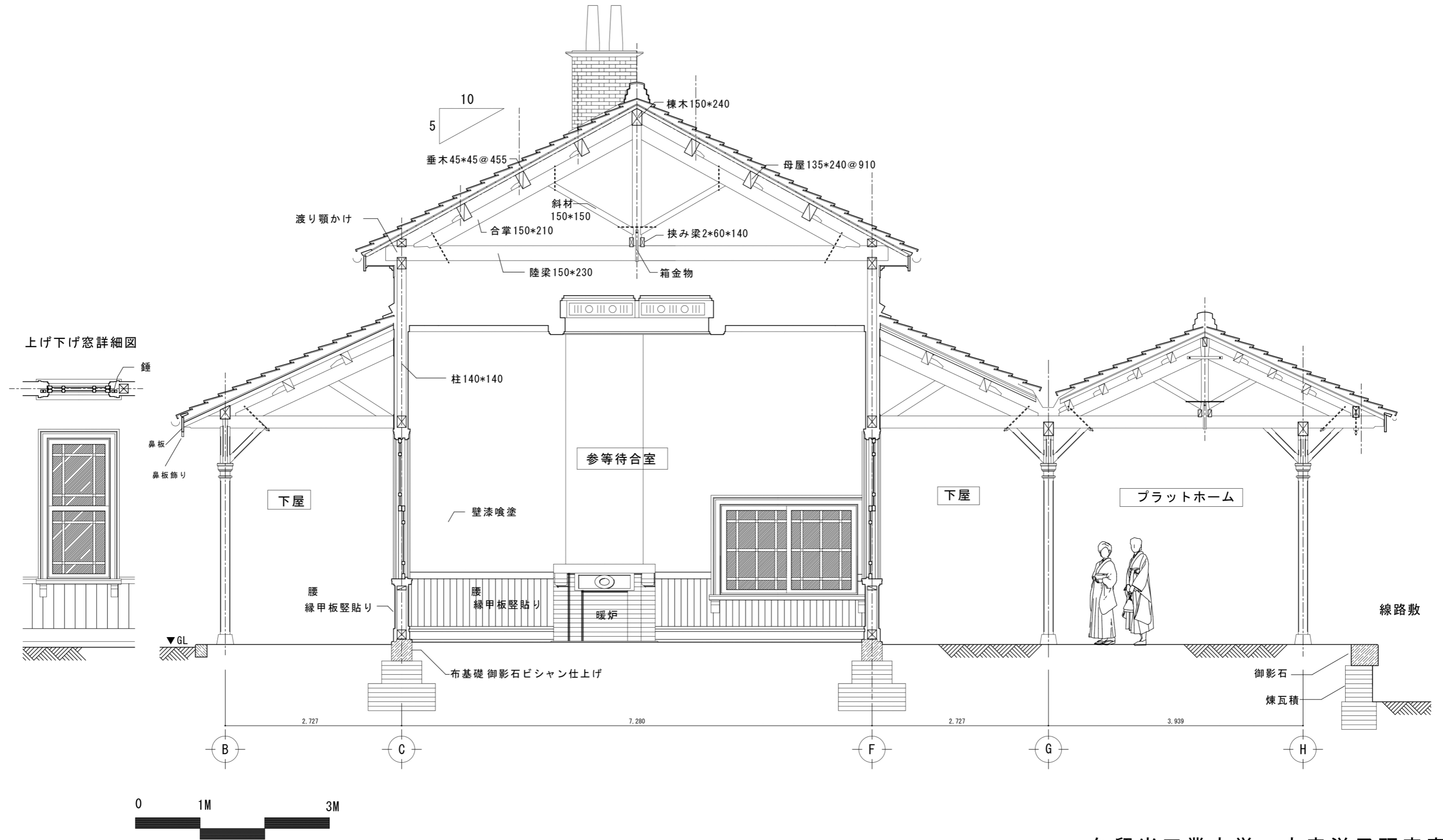


西立面図

0 1M 3M 5M

久留米工業大学 大森洋子研究室
平成28年10月

鳥栖駅本屋復原矩計図



報告書抄録

ふりがな	とすえきほんやけんちくちょうさほうこくしょ							
書名	鳥栖駅本屋建築調査報告書							
副書名	—							
シリーズ名	鳥栖市文化財調査報告書							
シリーズ番号	第91集							
編著者名	久留米工業大学 大森 洋子							
発行機関	鳥栖市教育委員会							
所在地	〒 841-8511 佐賀県鳥栖市宿町 1118 番地 Tel.0942-85-3695							
発行年月日	平成 30 (2018) 年 2 月 28 日							
ふりがな 所収遺跡名	ふりがな 所在地	コード		北緯	東経	調査期間	調査面積	調査原因
		市町村	遺跡番号	°′″	°′″			
とすえきほんや JR 鳥栖駅本屋	さがけん と す し きょうまち 佐賀県鳥栖市京町709	412031	—	33° 22′ 24″	130° 31′ 10″	20160719 ～ 20161031	—	建築調査
	種別	主な時代	主な遺構		主な遺物		特記事項	
	建築物	明治	駅本屋		—		明治 36 年 (1903) 建築、明治 44 年 (1911) と昭和 20 年代後半に増築	

鳥栖市文化財調査報告書第 91 集

鳥栖駅本屋建築調査報告書

平成 30 年 2 月 28 日

発 行 鳥栖市教育委員会
印刷・製本 有限会社 久光印刷

編 著 久留米工業大学 大森洋子