

平成28年度 第3回

鳥栖市文化財保護審議会

1. あいさつ

2. 議 題

鳥栖駅舎について

(1) 文化財としての価値の検証 …………… 1~2

(2) 駅舎活用の事例 …………… 3~19

日 時 平成28年10月18日(火)
午後2時30分~

場 所 鳥栖市役所2階第1会議室

鳥 栖 市 教 育 委 員 会

鳥栖駅本屋概要調書(案)

- | | |
|---------|--|
| 1. 名称 | 鳥栖駅舎本屋 |
| 2. 所在地 | 鳥栖市京町 709 番地 |
| 3. 所有者 | JR九州 |
| 4. 建築年 | 明治 36 年(1903) |
| 5. 設計者 | 不明 |
| 6. 施工者 | 間組(確認中) |
| 7. 構造 | 木造 |
| 8. 階数 | 平屋建て |
| 9. 屋根形式 | 寄棟棧瓦葺、四周に下屋を回す |
| 10. 略歴 | 供用開始 明治 37 年
1 次拡張 明治 44 年カ
2 次拡張 昭和前期 |

11. 明治 36 年建設当時の本屋の特徴

(1) 構造と外観

木造平屋建て棧瓦葺平入の建物で四周に独立柱を立て棧瓦葺の下屋を架け下ろす。下屋部分は吹き放し。上屋は梁間約 7.27m、桁行き約 31m で小屋組はキングポストラスとなっている。

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。正面に中央よりやや北寄りに切妻棧瓦葺の車寄せを設ける。

外壁は大壁造の漆喰塗りで腰は縦板張りペンキ塗り。軒裏は化粧野地裏垂木露しのペンキ塗り。窓はモールディングを施した上げ下げ窓。車寄せは天井を張る。外部の木部は全てペンキ塗り。

(2) 平面

正面車寄せの奥に出入り口を設け、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を受け渡すカウンターがある。荷物取扱室には西面に外部から直接荷物を受け渡すカウンターが設けられ引き違い窓を嵌める。参等待合室の南側には壹式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。壹式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。参等待合室と壹式待合室の東側には下屋に出る戸があり、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室の東側中央にはホームへ出る改札があった。

12. 明治 44 年の増築

明治 44 年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。寄棟

の屋根も南に延びている。電信室は駅長事務室とは壁で隔てられ、出入り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には時計がまだ設けられていない。

13. 昭和前期の増築

昭和前期に更に南側に木造切妻葺瓦葺 2 階建ての建物が増築された。1 階は通信関係の部屋として、2 階は鉄道公安事務室として利用された。

14. 現在

現在は増改築され、待合室が狭くなり、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ている。窓も一部を除き改変されている。

15. 文化財としての価値

南側の二階建て増築部分を除き、軸組構造の改変はほとんどなく原形をとどめている。

特に以下の部位は原形が残り、明治期の洋風建築を知ることができる。

- ・車寄せ柱の基壇や柱頭飾り
- ・駅舎東のホーム側に残る下屋の鼻板飾り
- ・正面入り口の両側に残る上げ下げ窓
- ・参等待合室の折り上げ天井

小屋組は洋風建築の影響を受け、キングポストラス構造で、ボルトや箱金物で補強されている。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下はレンガ積と予想される。軸組の歪みも少ない。

同規模の明治 36 年以前建築の駅舎本屋には明治 30 年建築の早岐駅があったが、2014 年に建て替えられ、同じ 36 年建築の三隅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。

16. 歴史遺産として

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、鳥栖駅は北部九州における輸送機関の象徴である。

鳥栖駅周辺には、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たが、現在ではほとんどなくなり、唯一残る鳥栖駅舎本屋は、鳥栖の発展の象徴である。

建設以降約 110 年間存続している鳥栖駅舎本屋は、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。

2. 駅舎活用の事例について

(1) 駅舎の保存活用の方法と事例

別紙のとおり。

(2) 保存活用に伴う課題

①全体保存(原位置での保存)

- ・整備事業の土地利用が制限される。
- ・耐震、防火など構造上や法制上の対策が必要

②移築

- ・移築する用地を確保する必要がある。

(曳屋)

- ・曳家のための十分な移動空間の確保が必要である。
- ・建物の強度によっては、補強が必要な場合もある。

(解体)

- ・解体移築に要する費用が高騰する可能性、高度な技術が求められる可能性がある。
- ・部材の保管場所として相当の広さの用地が必要となり、その維持管理に負担がかかる。
- ・移築後の活用のためには、構造上や法制上の対策が必要となる。

③イメージ再現(一部部材の利活用)

- ・規模や再現内容によっては、費用が高騰する。
- ・イメージの再現に対する評価が分かれやすい。

④資料(部材)の保存・展示

- ・適切な資料展示が求められ、中途半端な展示だと、印象が薄れやすい。
- ・展示を行う場所の確保が必要となる。

(1) 他駅舎の活用事例

保存活用方法	内 容	駅名	所在地	駅舎供用開始年	廃止年	指定・登録	現状	備考
全体保存	・修復しつつ現位置での保存。	門司港駅	福岡県北九州市	1914年 (大正3)		国重要文化財(1988) 近代化産業遺産(2007) 近代化産業遺産(続・2009)	駅	2012年～駅舎保存修理工事(～H30.3予定)
		小城駅	佐賀県小城市	1903年 (明治36)		国登録有形文化財(2015)	駅	2013～14年度改修
		長浜駅	滋賀県長浜市	1882年 (明治15)	1903年 (明治36)	鉄道記念物(1958)	旧長浜駅舎鉄道資料館 (長浜鉄道スクエア)	現駅舎(3代目)にデザインを踏襲
		室蘭駅	北海道室蘭市	1897年 (明治30)	1997年 (平成9)	国登録有形文化財(1999) 準鉄道記念物(2010)	観光案内所、休憩所等	1912年(大正元年)に現在地に移転。
		大社駅	島根県出雲市	1924年 (大正13)	1990年 (平成2)	国重要文化財(2004) 近代化産業遺産(続・2009)	現状保存、資料展示	
移 築	・ほとんど全体あるいは保存価値の高いものや保存が可能な部分の移築、再現。	奈良駅	奈良県奈良市	1934年 (昭和9)	2003年 (平成15)	近畿の駅百選(2002)	観光案内所	曳家により移設
		二条駅	京都府京都市	1904年 (明治37)	1990年 (平成2)	市有形文化財(1996) 近畿の駅百選(2002)	京都鉄道博物館	曳家により移設
イメージ再現 (部材利活用)	・ほぼ同じデザインの建築物、工作物の新築(復元)。旧建築の部材を使うこともあり。 ・特徴的なデザインを模した築造。	伊予鉄道道後温泉駅	愛媛県松山市	1911年 (明治44)	1986年 (昭和61)		駅舎(復元新築)	一部建材を再利用、旧駅舎を忠実に再現
		上熊本駅	熊本県熊本市	1913年 (大正2)	2006年 (平成18)		市電駅舎(ホーム上屋)	一部移築
		折尾駅	福岡県北九州市	1916年 (大正5)	2012年 (平成24)		部材保存、 駅舎の外観再現	計画
		東急電鉄田園調布駅	東京都大田区	1923年 (大正12)	2000年 (平成12)	関東の駅百選 (復元後、2000)	地下施設出入口	
		国立駅	東京都国立市	1926年 (大正15)	2006年 (平成18)	市有形文化財(2006) 関東の駅百選(1998)	部材保存 (将来復元予定)	復元可能な状態で解体保存。
		小松島駅	徳島県小松島市	1913年 (大正2)	1985年 (昭和60)		公園内展示	跡地に整備された公園、蒸気機関車等と一緒に展示
資料保存 (イメージ再現)	・部材、装飾などを別の建築物、工作物などで利活用。 ・新駅舎、博物館、資料館などでの展示。	武蔵高萩駅	埼玉県日高市	1940年 (昭和15)	2005年 (平成17)		展示コーナー	新駅舎に緑色の瓦を使用したデザインを踏襲。駅舎内に旧駅舎の瓦と車寄せの柱を使った展示コーナーを設置。
		直方駅	福岡県直方市	1910年 (明治43)	2011年 (平成23)		検討中	資料保存のうえ旧駅舎を解体。三角屋根など一部の復元について現在検討中。