

平成28年11月10日

鳥栖市教育委員会 様

鳥栖市文化財保護審議会

会長 高尾 平良



鳥栖駅本屋の保存・活用について(提言)

標記の件について、文化財保護審議会にて協議を進めてまいりました結果、別紙のとおりとなりましたので、提言します。



# 鳥栖駅本屋の保存・活用についての提言

## 1. はじめに

この提言は、鳥栖駅本屋が文化財としての価値を有するとした答申に基づき、駅本屋の保存・活用に関するものである。

## 2. 保存・活用について

鳥栖駅周辺整備事業の実施に伴い、鳥栖駅本屋の文化財としての価値の検証について諮問を受け、文化財保護審議会で慎重に審議を行った。その結果、建築学的見地からも、鳥栖駅に関わる周辺の歴史と人々が鳥栖駅を利用してきた歴史からみた歴史遺産としても、鳥栖駅舎は貴重な文化財であるとの認識で一致した。このことから、建築当初の姿に復原した状態での現地保存を求める。

一般的に、後世に伝えるべき貴重な文化財は、文化財保護の観点から、現地で保存することが第一に求められる。

しかし一方で、鳥栖駅とその周辺の利便性の充実と、駅利用者の安全性の確保を目的とした鳥栖駅周辺整備事業が進行中であり、よりよいまちづくりのために、鳥栖駅本屋の保存と事業との最善の調整を図られることを強く望む。

以下に、保存・活用の方法と課題、そして全国の駅舎の取扱い事例を、末尾には歴史遺産としての価値を示した概要調書「16. 歴史遺産として」の具体的な内容を掲載した。鳥栖市にとって貴重な文化財である鳥栖駅舎の保存・活用についてご検討いただきたい。

## 3. 保存・活用の方法と課題

建築物の保存・活用については、現地保存が困難な場合には取り壊してしまうのではなく、部分的に移築して復原し保存を図るなど、よりよい状態での保存・活用の検討がなされている。鳥栖駅舎本屋の保存・活用の手法としては、次頁のとおりであり、それを行うための課題と合わせ記す。なお、保存・復原の方法によっては、その程度によって経費が必要となり、耐震・防火等の構造上や法制上の対策が必要となる。また、全国の事例については一覧表と個票を添付した。

なお、今回の審議に合わせた建築物調査は、駅舎の価値検証が目的であり、保存・活用の手法に関わらず後補の作業を除却した丁寧な痕跡調査と軸組が見える状態にした構造調査が、今後必要であることを申し添える。

保存・活用の種類	内容	課題
現地保存	<ul style="list-style-type: none"> <li>・もともと特徴的な時期の姿に修復しつつ、現位置で全体を保存する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鳥栖駅周辺整備事業における土地利用に制限</li> </ul>
移築保存	<p>(全体)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特徴的な時期の姿に移築復原して保存する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移築する用地の確保 (曳屋)</li> <li>・曳家のための十分な移動空間の確保</li> <li>・建物の補強 (解体)</li> <li>・部材の保管場所・用地の確保、維持管理にかかる負担</li> <li>・移築後の管理と活用</li> </ul>
	<p>(部分)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・保存価値の高い部分や保存が可能な部分に移築し、復原して保存する。</li> </ul>	
イメージ再現	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ほぼ同じデザインの建築物、工作物を新築(再現)する。</li> <li>・旧建築物の部材を一部使用あるいは再利用する。</li> <li>・特徴的なデザインを模して築造する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・イメージの内容についての評価予測が困難</li> </ul>
資料(部材)の保存・展示	<ul style="list-style-type: none"> <li>・部材、装飾などを別の建築物、工作物として利活用する。</li> <li>・新駅舎、博物館、資料館などで展示する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・適切な資料展示</li> <li>・展示を行う場所の確保</li> </ul>

他駅舎の活用事例

保存活用方法	駅名	所在地	駅舎供用開始年	廃止年	指定・登録	現状	備考
現地保存	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	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	曳家により移設後、さらに現在地へ解体移築
イメージ再現 (部材利活用)	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(再現新築)	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 (復原後、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 (将来復原予定)	復原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)	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原について現在検討中。

(参考資料)

鳥栖駅舎の歴史遺産としての具体的な内容を記した。

## (1) 鳥栖駅と周辺の歴史

### ① 鳥栖駅の開業と拡張

鳥栖駅は、明治 22 年(1889)に博多―久留米間(開業当時は千歳川仮停車場)で開通した。明治 24 年(1891)には鳥栖―佐賀間が開通し、現在の東町に駅舎が2棟並んだ状態であった。鉄道の需要が高まり、広大な敷地が必要となったため、明治 36 年(1903)に現在の場所で鳥栖駅が開業した。

その後、鳥栖駅には広大な操車場とともに坂阜や扇形機関車庫、転車台などの施設が作られ、さらには自動給炭機なども設置された。また、移転開業後まもなく運輸・保線・機関庫の 3 事務所が開設され、後には管理部が設置されるなど、北部九州における鉄道の拠点であった。

また鉄道は、産業の近代化を支える石炭の重要な輸送手段であり、鳥栖駅はまさに日本の近代化に寄与したといえることができる。

### ② 鳥栖駅周辺のにぎわい

鉄道の大量輸送力を求めて、周辺には企業・工場が進出した。大正時代の進出企業は、片倉製糸(明治 44 年<1911>、工場操業は大正 3 年<1914>)、日清製粉(大正 14 年<1925>九州製粉(株)と合併、大正 15 年操業)、(株)日の本石鹼製造所(マルハン石鹼、大正 6 年)がある。これらは、戦後に(株)キューピーや太田種鶏場が国道 34 号沿いに進出したことに類似する。

一方で、駅には人々が集まることから、商店街が形成された。鳥栖駅が東町に所在したころには、江戸時代から続く町場であった瓜生野新町(現秋葉町)から東町にかけて旅館が建ち並ぶなど北部九州における商業活動の拠点となっていた。しかし、駅が現在地に移動すると今の本通りに店舗を移し商売を始めた人たちによって商店街が形成され、今でも鳥栖の顔として位置づけられている。

鳥栖駅に所在した鉄道の隆盛の象徴である操車場をはじめとした坂阜や扇形機関車庫、転車台、自動給炭機はすでに撤去され、当時をしのばせる遺産は市重要文化財の 268 号機関車と鳥栖駅だけである。鳥栖駅は、鳥栖発展の歴史を見守ってきた歴史の生き証人であり、鳥栖の発展の象徴ともいえる。

## (2) 鳥栖駅を利用した人々の歴史

鳥栖駅が明治 36 年に現在地に移転新築された当時、西洋風の意匠を配した巨大な建物の出現に、人々は驚きと誇らしさと鳥栖発展の期待をもって見ていたことだろう。当時、鳥栖

駅の乗客数約 87,000 人/年、到着貨物約 4,100t/年、発送貨物約 3,500t/年であり、田代駅の乗客数約 55,000 人/年、到着貨物約 1,500t/年、発送貨物約 1,100t/年を大きく上回っていた(明治 37 年「佐賀県統計書」)。

列車の便数は、現在ほど多くなく、多少の遅れもしばしばあった。そのため、深夜に及ぶ便もあり、待合客は三等待合室の腰掛に横たわり、仮眠をとりながら汽車を待っていた。

現在では、近隣に通勤・通学として日々利用する人もあるが、遠方への進学や就職での利用者もある。過去には、戦地へ出征するための惜別、就職や進学に際しての別れの場でもあった。そして、鳥栖へ帰郷した時に鳥栖駅と周辺の景色を見て鳥栖にたどり着いた思いを抱き、さらに、ホームに降り立ち、地下道を通って改札をくぐり、駅舎を出たところで鳥栖に帰郷した実感をかみしめていたことだろう。

鳥栖駅は、ふるさとを実感させる存在である。鳥栖駅のある風景は、鳥栖で暮らす人たちだけではなく、鳥栖を離れた人たちにとって鳥栖で暮らしたころの原風景となっているだろう。