

平成28年度 第4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) 答申(案)について
 - (2) 提言(案)について

日 時 平成28年11月4日(金)
午前9時30分～

場 所 鳥栖市役所2階第2会議室

鳥 栖 市 教 育 委 員 会

(案)

平成28年11月 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

鳥栖駅本屋の文化財としての価値の検証について(答申)

平成28年5月12日に諮問を受けました標記の件について、文化財保護審議会にて慎重に審議を進めました結果、下記のとおり答申します。

記

鳥栖駅本屋については、別紙概要調書のとおり建築文化財として、また歴史遺産として、文化財の価値を有するものと認められる。

鳥栖駅本屋概要調書(案)

1. 名称 鳥栖駅本屋
2. 所在地 鳥栖市京町 709 番地
3. 所有者 九州旅客鉄道株式会社
4. 建築年 明治 36 年(1903)
5. 設計者 不明
6. 施工者 間組
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(1904)
1 次拡張 明治 44 年(1911)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

- ①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。
- ②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。
- ③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。「参等待合室」と「壹貳等待合室」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(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。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。窓も一部を除き改築されている。

15. 文化財としての価値

- ①南側の2階建て増築部分を除き、軸組構造の改築はほとんどなく原形をとどめている。
- ②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
- ③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。
- ④同規模の明治36年(1903)以前建築の駅舎本屋には明治30年(1897)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(1898)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

- 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、鳥栖駅は北部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、操車場や扇形機関車庫、転車台、自動給炭機などの施設や運輸事務所、保線事務所などの業務機関が所在したが、そのほとんどなくなった今、鳥栖駅舎本屋は、鳥栖の発展を見守ってきた歴史の生き証人である。
- ③建設以降約110年間存続している鳥栖駅本屋は、鳥栖の発展を象徴する建物であり、鳥栖市民にとって、駅を往来する人々にとってふるさとを実感させる原風景である。

(案)

平成28年11月 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(案)

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・活用についてのものである。

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、建築当初の姿に復元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に対し、駅舎の現地保存が弊害となることは本意ではなく、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掲載するので、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元し保存を図るなど、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、以下のとおりであり、それを行うための課題と合わせ記す。全国の事例については別紙のとおりである。

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記録保存の観点での詳細な調査が、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"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・鳥栖駅周辺整備事業における土地利用に制限 ・耐震、防火など構造上や法制上の対策
移築保存	<p>(全体)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特徴的な時期の姿に移築復元して保存する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・移築する用地の確保 (曳屋) ・曳家のための十分な移動空間の確保 ・建物の強度によっては、補強が必要な場合もある。 (解体) ・解体移築に対し、高額な費用、高度な技術の要求がなされる可能性 ・部材の保管場所として相当の広さの用地の確保と、維持管理にかかる負担 ・移築後の活用にかかる、構造上や法制上の対策
	<p>(部分)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・保存価値の高い部分や保存が可能な部分に移築し、復元して保存する。 	
イメージ再現	<ul style="list-style-type: none"> ・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る ・特徴的なデザインを模した築造。 	<ul style="list-style-type: none"> ・規模や再現内容によっては、費用が高額になる。 ・イメージの再現に対する評価が分かれやすい。
資料(部材)の保存・展示	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。

(参考資料)

鳥栖駅舎の歴史遺産としての見地は、概要調書「16. 歴史遺産として」に記したとおりであるが、そこには要点のみ記しているため、ここに補足する。

(1) 鳥栖駅と周辺の歴史

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。

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、到着貨物約 3,200t、発送貨物約 1,100tであり、田代駅の乗客数約 60,000 人、到着貨物約 1,100t、発送貨物約 1,000tを大きく上回っていた(明治 36 年)。

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、集団就職や進学に際しての別れのばでもあった。そして、鳥栖へ帰郷した時に鳥栖駅と周辺の景色をみ、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、鳥栖で暮らしたころの原風景となっているだろう。

鳥栖市文化財保護審議会委員名簿

任期 平成 27 年 10 月 1 日～平成 29 年 9 月 30 日

	氏 名	専門分野	所属・現職
委 員	高尾 平良	地域史	勝尾城筑紫氏遺跡保存整備委員会副会長 鳥栖・基山・小郡クロスロード文化研究会会長
委 員	金子 信二	民 俗	佐賀県文化財保護審議会委員
委 員	宮島 敦子	中世史	佐賀大学名誉教授
委 員	吉田 洋一	近世史	久留米大学文学部准教授
委 員	藤瀬 禎博	地域史	鳥栖郷土研究会会長
委 員	大森 洋子	建 築	久留米工業大学工学部教授
委 員	石山 勲	考 古	宗像市郷土文化学習交流館海の道むなかた館
委 員	重藤 輝行	考 古	佐賀大学芸術地域デザイン学部教授