

地域づくりの観点からみた参詣地における「社寺風駅舎」の出現文脈

大正期～昭和戦前期に竣工した 15 駅舎を対象として

正会員 ○永瀬 節治*

参詣地 近代 地域づくり
鉄道 社寺風駅舎

1. はじめに

近年、国立駅や奈良駅といった駅舎の保存運動、登録文化財や近代化遺産としての位置づけ等の動きが見られるようになり、地域に根づいてきた駅舎の景観的価値が広く共有されつつある。「玄関口」という言葉が表すように、まちへの入口となる駅舎の意匠には、そのまちを象徴するイメージが込められることも多く、また駅舎そのものがまちのイメージの中心的な要素となってきた場合も少なくない。

我が国において、まちのイメージを体現する特徴的な駅舎として「社寺風」の意匠を持つものが挙げられる。これらは鉄道網の拡大の中で、全国の参詣地を中心に広く建築されてきた。本稿では、大正期から昭和戦前期にかけて建築された 15 駅舎を取り上げ、地域づくりの観点から、そのような駅舎が出現した文脈について整理する。

2. 既往研究

駅舎の形態・意匠と市街地の関係について論じた研究として、国立駅¹⁾や札幌駅²⁾を対象としたものがある。その他、個別の駅舎建築に関するもの³⁾があるが、一定の時期に竣工した複数の駅舎の成立背景について論じたものは見られない。

3. 研究の対象と方法

本稿では、屋根や柱等において社寺の意匠形態を模した駅舎を「社寺風駅舎」と呼ぶ(図 1)。鉄道による参詣の興隆した大正期から昭和戦前期に竣工した 15 の駅舎⁴⁾を対象に、市史・町史等の郷土資料や鉄道事業者の社史、当時の新聞記事等から、駅舎竣工の背景について整理し、当時の社寺風駅舎の出現のあり方を概観する。なお、本稿は駅舎の意匠そのものについて論じるものではない。



図 1 社寺風駅舎(弥彦駅)

4. 近代における参詣地と鉄道

明治中期以降の鉄道網形成においては、国家的な見地からの幹線の敷設とともに、近世以来の庶民の遊覧文化が受け継がれ、全国各地の有名社寺や霊場といった参詣地にアクセスする鉄道が盛んに敷設された⁴⁾⁵⁾。

参詣客の利便を増進し大量輸送を実現した鉄道は、参詣地に大きな影響を与え、駅はその入口として重要な位置を占めるようになる。

一方で、大正～昭和戦前期は、外国人観光客を対象とした

施策の展開、私鉄による大都市郊外への行楽客輸送の活発化、さらに国立公園等の新たな行楽地も位置づけられ、昭和初年の観光ブームを迎えた後、戦時体制へと至る(表 1)。

本稿で対象とする駅舎は、これらの背景の下で、それぞれの地域的文脈に応じながら竣工している。

表 1 明治末期～戦前期の行楽地をめぐる動き

観光・行楽関連の出来事	関連法制度	国家の出来事
1905 ●日本初の貸切臨時列車	●鉄道国有法	●日露講和条約
1906 ●日本初の貸切臨時列車	●鉄道院設置	●南満洲鉄道設立
1908 ●日本初の貸切臨時列車	●軽便鉄道法	●韓国併合
1910 ●「日光を帝國公園となす請願」(日光町)		
1911 ●「日光を帝國公園となす請願」(日光町)		
1912 ●「日光を帝國公園となす請願」(日光町)		
1913 ●「日光を帝國公園となす請願」(日光町)		
1914 ●「日光を帝國公園となす請願」(日光町)		
1915 ●「日光を帝國公園となす請願」(日光町)		
1916 ●「日光を帝國公園となす請願」(日光町)		
1917 ●「日光を帝國公園となす請願」(日光町)		
1918 ●「日光を帝國公園となす請願」(日光町)		
1919 ●「日光を帝國公園となす請願」(日光町)		
1920 ●「日光を帝國公園となす請願」(日光町)		
1921 ●「日光を帝國公園となす請願」(日光町)		
1922 ●「日光を帝國公園となす請願」(日光町)		
1923 ●「日光を帝國公園となす請願」(日光町)		
1924 ●「日光を帝國公園となす請願」(日光町)		
1925 ●「日光を帝國公園となす請願」(日光町)		
1926 ●「日光を帝國公園となす請願」(日光町)		
1927 ●「日光を帝國公園となす請願」(日光町)		
1928 ●「日光を帝國公園となす請願」(日光町)		
1929 ●「日光を帝國公園となす請願」(日光町)		
1930 ●「日光を帝國公園となす請願」(日光町)		
1931 ●「日光を帝國公園となす請願」(日光町)		
1932 ●「日光を帝國公園となす請願」(日光町)		
1933 ●「日光を帝國公園となす請願」(日光町)		
1934 ●「日光を帝國公園となす請願」(日光町)		
1935 ●「日光を帝國公園となす請願」(日光町)		
1936 ●「日光を帝國公園となす請願」(日光町)		
1937 ●「日光を帝國公園となす請願」(日光町)		
1938 ●「日光を帝國公園となす請願」(日光町)		
1939 ●「日光を帝國公園となす請願」(日光町)		
1940 ●「日光を帝國公園となす請願」(日光町)		
1941 ●「日光を帝國公園となす請願」(日光町)		
1942 ●「日光を帝國公園となす請願」(日光町)		
1943 ●「日光を帝國公園となす請願」(日光町)		
1944 ●「日光を帝國公園となす請願」(日光町)		
1945 ●「日光を帝國公園となす請願」(日光町)		

5. 駅舎竣工時の文脈の整理

各駅舎の概要と竣工時の背景等についてまとめたものを表 2 に示す。これらを整理すると、社寺風駅舎の出現に際しての以下の 5 つの文脈を見出すことができた。

1) 参詣路線の終着駅として開業

参詣客輸送を主眼として民間事業者により敷設された路線であり、終着駅に強いイメージを与える駅舎を計画する典型的なケース。鞍馬駅(No.8)、水間駅(No.11)、高野山駅(No.12)。

2) 沿線の社寺への参詣客誘致を相応に重視

路線自体は参詣客輸送に主眼を置いたものではないが、沿線参詣地の積極的な活用・整備を企図するケース。山寺駅(No.1)は駅の位置についても考慮され⁶⁾、御嶽駅(No.5)は青梅電気鉄道による沿線の観光地開発の流れの中で竣工している。

3) 遊覧都市としてのまちづくりの一環として駅舎改築

参詣地としての性格を備えた都市の中心駅である長野駅(旧駅舎, No.3)と奈良駅(旧駅舎, No.9)。いずれも昭和初年に都市計画法の適用を受け⁷⁾、遊覧都市としてのまちづくりの方針が打ち出された。道路等の市街地整備を実施する中で、まちの玄関として象徴的な駅舎に建替えられる場合。

表 2 社寺風駅舎の概要、竣工年とその背景

N o	駅名 (現駅名)	社寺 (旧社格・宗派等)	駅の所在地	鉄道路線名 (現路線名)	路線上の 位置	路線 開業年	駅舎 竣工年	駅舎意匠の特徴	駅舎竣工の背景など	駅舎備考
1	山寺	立石寺 (天台宗、最上三十三観音)	山形県山形市	国鉄仙山線 (JR仙山線)	中間 →中間	1933 (昭8)	1933 (昭8)	寺院風の屋根など	・奥羽山脈を横断する仙山鉄道の一部区間として開業。 ・霊場立石寺への参詣客を想定し、駅位置・建築意匠等を配慮。	東北の駅百選
2	弥彦	弥彦神社 (旧国幣中社、越後国一宮)	新潟県西蒲原郡 弥彦村	越後鉄道弥彦支線 (JR弥彦線)	終端	1916 (大5)	1916 (大5)	社殿風の屋根、朱 塗りの柱など	・弥彦神社への参詣路線の終着駅として、1912年の大火で焼失した社殿の再建に合わせて開業。開業時に 駅舎竣工。 ・越後鉄道による駅前通りを軸とした新市街の計画と一体。	
3	長野 ※1	善光寺 (無宗派)	長野県長野市	官設鉄道 (JR信越本線)	中間	1888 (明治21)	1936 (昭11)	唐破風などを用い た仏閣型駅舎	・1902年竣工の前駅舎の老朽化、団体客等の利用客の増加。1936年の善光寺御開帳に合わせて建替え。 ・長野の市街地整備の進展：中央道路（善光寺表参道）の拡幅(1922-1924)。長野電鉄線の延長開業 (1928)など。	※現存せず
4	穂高	穂高神社 (旧国幣小社)	長野県安曇野市	信濃鉄道 (JR大糸線)	終端 →中間	1915 (大11)	1940 (昭15)	社殿風の屋根など	・穂高神社の最寄り駅として開業。松本と糸魚川を結ぶ国有鉄道の予定線に敷設され、1937年に国有化。 ・穂高神社の国幣小社への昇格(1940)。	
5	御嶽	武蔵御嶽神社 (旧府社)	東京都青梅市	青梅電気鉄道 (JR青梅線)	終端 →中間	1929 (昭4)	1929 (昭4)	社殿風の屋根、唐 破風の入口など	・同時期に青梅電気鉄道は沿線への観光旅客誘致を本格化。遊園地「案々園」の開園(1928)、御嶽の天然 スケート場の開設(1931)、御嶽登山鉄道の開業(1935)など。	関東の駅百選
6	浅川 (高尾)	高尾山薬王院 (真言宗智山派大本山)	東京都八王子市	官設鉄道 (JR中央本線)	中間	1901 (明治34)	1927 (昭2)	二重の破風を持つ 社寺風の屋根など	・大正天皇の大喪列車の始発駅となった新宿御苑の仮設駅舎が払い下げられ、多摩陵の最寄りとなった浅川 駅に移築される。 ・1961年に高尾山に因んで「高尾駅」に改称。	関東の駅百選
7	神社前 (加賀一の宮)	白山比め神社 (旧国幣中社、加賀国一宮)	石川県白山市	金名鉄道 (北陸鉄道石川線)	終端 →中間 →終端	1927 (昭2)	1927 (昭2)	社寺風の屋根、唐 破風の入口など	・白山比め神社への最寄り駅として開業し、開業当初より大晦日～元旦の終夜運転を実施。1937年に「加賀 一の宮」に改称。金名鉄道は当初、名古屋と金沢を結ぶ路線として、後に森林資源、発電所建設の資材輸 送路線として計画。	中部の駅百選
8	鞍馬	鞍馬寺 (天台宗→鞍馬弘教總本山)	京都府京都市 左京区	鞍馬電気鉄道 (叡山電鉄鞍馬線)	終端	1929 (昭4)	1929 (昭4)	社寺風の屋根など	・大正末期以降の洛北地域の行楽地開発の流れ。 ・鞍馬寺への参詣路線の終着駅として開業。開業時に駅舎竣工。	近畿の駅百選
9	奈良 ※2	春日大社、東大寺ほか	奈良県奈良市	大阪鉄道 (JR関西本線)	終端 →中間	1890 (明治23)	1934 (昭9)	相輪をのせた寺院 建築風の方形屋根 など	・奈良市の観光施策の展開：「奈良名所案内」の発行(1926)、奈良市観光協会の発足・駅に観光案内所を 設置(1931)。観光産業博覧会(1933)。奈良市観光課を独立(1934)。 ・市街地整備の進展：循環道路の整備(1933-)。道路舗装計画・実施(1934-)。	近畿の駅百選
10	橿原神宮前	橿原神宮 (旧官幣大社、創建神社)	奈良県橿原市	大阪電気軌道叡府線 (近鉄橿原線他)	中間	1924 (大13)	1940 (昭15)	神明造り風の大同 棟 ※4	・紀元2600年記念の橿原神宮の社殿大造営・境内拡張整備に合わせて、付近の路線を再編・駅を統合し、 参道口に駅舎を新築。	近畿の駅百選
11	水間	水間寺 (天台宗別格本山)	大阪府貝塚市	水間鉄道	終端	1926 (大15)	1926 (大15)	水間寺の三重塔を 模した寺院風駅舎	・水間寺への参詣路線の終着駅として開業。開業時に駅舎竣工。	近畿の駅百選 国登録文化財
12	高野山	金剛峰寺 (高野山真言宗総本山)	和歌山県伊都郡 高野町	高野山電気鉄道 鋼索線 (南海電気鋼索線)	終端	1930 (昭5)	1930 (昭5)	煉瓦りをのせた寺 院風の宝形屋根な ど	・高野山(金剛峰寺)への参詣路線の終着駅として開業。	近畿の駅百選 国登録文化財
13	那智	熊野那智大社 (旧官幣中社、熊野三山)	和歌山県東牟婁郡 那智勝浦町	新宮鉄道 (JR紀勢本線)	中間	1912 (大元)	1936 (昭11)	社殿風の屋根、柱 など	・熊野那智大社等への最寄り駅として開業。1934年に国有化。 ・観光施策の展開：那智保勝会の結成(1926)。地元の運動により、吉野熊野国立公園に指定 (1936) 。	近畿の駅百選
14	大社 ※3	出雲大社 (旧官幣中社、出雲国一宮)	島根県出雲市	国鉄大社線 (JR大社線 →1990廃止)	終端	1912 (明治45)	1924 (大13)	社殿風の屋根、千 鳥破風など	・出雲大社への参詣路線の終着駅として開業。 ・出雲大社関連の整備：神門通り(表参道)開通(1914)。大鳥居建立(1915)。勸祭社(1917)。神苑会設立 (1921)。神苑整備 (1923-1935) 。	国重要文化財
15	彦山	英彦山神宮 (旧官幣中社)	福岡県田川郡 添田町	国鉄田川線 (JR日田彦山線)	終端 →中間	1942 (昭17)	1942 (昭17)	神殿風の屋根など	・戦時期の国家神道体制の下、英彦山神宮への参拝客が急増する中で開業。同時期に英彦山の国立公園への 指定運動も展開。	

※1 旧駅舎。1996年に現駅舎に建替え。 ※2 旧駅舎。2004年に曳家により移転保存。 ※3 路線は1990年に廃線。駅舎は保存。 ※4 村野藤吾設計。

4) 愛郷意識を背景とした地域づくりの一環として竣工

前記1) 2) の文脈に加え、特に郷土の誇りとして神社を捉える意識が窺えるもの。弥彦駅(No.2)は弥彦神社の社殿再建に合わせて開業し、駅前の新市街地計画と一体となって竣工している⁸⁾。穂高駅(No.4)は穂高神社の社格昇格の年に、那智駅(No.13)は吉野熊野国立公園が指定された年に、大社駅(No.14)は長年の懸案であった出雲大社の神苑整備事業の期間中に竣工し、それぞれ社殿を意識した駅舎となっている。

5) 天皇制国家や国家神道体制との結びつき

戦前期は神社が近代天皇制国家と強く結びついた、いわゆる国家神道の時代であり、このような背景のもとで竣工したケース。浅川駅(No.6)は大正天皇の大喪列車のために設置された社殿風の仮駅舎を移築したものであり、当初は多摩陵への最寄り駅として位置づけられたが、戦後に「高尾駅」と改称され、高尾山の玄関口として捉えられるようになった。

橿原神宮前駅(No.10)は、紀元 2600 年を記念した橿原神宮拡張という国家的事業のもとで竣工したものである。また終戦前に開業した彦山駅(No.15)は4) の文脈も有するが、英彦山神宮への戦勝祈願の参詣客急増の状況下で竣工している。

6. まとめ

本稿では、大正期から昭和戦前期に竣工した 15 の社寺風駅舎を対象に、それらが当時の観光・行楽地を取り巻く状況や愛郷意識、国家神道体制の影響を受けながら、いくつかの地域的文脈のもとで竣工したことを明らかにした。

社寺風の駅舎は各地に多く見られたものであるが、一方で参詣地であっても、琴平駅(1923 年)や宇治山田駅(1931 年)のように、モダンな意匠を備えた場合もあり、必ずしも伝統的なイメージのみが求められたわけではない。

今後は近代における参詣地の具体的な空間整備・まちづくりの実態や、参詣地以外の駅舎のあり方とも比較しながら、これらの駅の位置づけを検討する必要がある。

参考文献・注釈

- 三浦卓也ほか：「国立大学町」の計画について -駅舎の意匠計画をはじめとする景観的な配慮を中心に- 都市計画論文集 Vol.36 pp. 139-144 2001
- 白井幸彦ほか：鉄道駅の機能複合化とその変遷に関する基礎的研究 -札幌駅を事例として- 日本都市計画学会学術研究論文集,1999 年, pp.595-600
- 和田嘉有：旧 JR 大社駅について 日本建築学会中国支部研究報告集 平成 7 年 3 月 pp.533-536
- 東北・中部・近畿の国土交通省各運輸局で実施された「駅百選」への選定されたものや、登録文化財等として位置づけられたものを中心に取り上げた。
- 初期の例として、琴平への讃岐鉄道(1889)や成田鉄道(1897)等が挙げられる。
- ツーリズムと鉄道 (原田勝正ほか編：鉄道と文化, pp.182-201, 日本経済評論社, 1986 年)
- 山形新聞 昭和 8 年 10 月 17 日 夕刊 一面
- 長野市は 1937 年、奈良市は 1938 年に都市計画法の適用を受けている。
- 日刊新潟 大正 5 年 10 月 15 日 三面

* 東京大学大学院工学系研究科 都市工学専攻 博士課程

* Doctor Course, Dept. of Urban Engineering, faculty of Engineering, The Univ. of Tokyo