

# 明治の駅舎

## 建設ルールを色濃く残す肥薩線駅舎群

磯田桂史 五高記念館客員教授

2020年7月、人吉球磨地方を大雨が襲った。いわゆる線状降水帯が居座り、その結果球磨川が大氾濫し、住家全壊1491棟(熊日2021年4月3日)など未曾有の災害となった。洪水は住家のみならず、道路、鉄道などのインフラも破壊した。JR肥薩線も大きな被害を被った。被害に遭われた方々には、紙上を借りてお見舞い申し上げます。

今回被害を受けた肥薩線には、明治末に開業した当時の木造駅舎が現役として活躍していた。そして、それらの駅舎は、一定数が現役で使われているため、駅舎建設の共通のルールが見て取れる。そのルールは、個別駅舎に適用されるものと、一連の駅舎に共通して適用されるものの二つがあった。なお現在の肥薩線は、

昭和2年に海岸線まわりのルートが完成するまでは鹿児島線と呼ばれ、肥薩線は海岸まわりのルートの名称だった。海岸まわりのルートが完成すると、海岸まわりの方が鹿児島線、人吉まわりのルートが肥薩線となった。本文で使う肥薩線の呼称は人吉経由のルートに使っている。本文は八代から嘉例川までの駅舎を実測調査及び図面調査した結果である。

まず、個別駅舎に適用されるルールを紹介する。

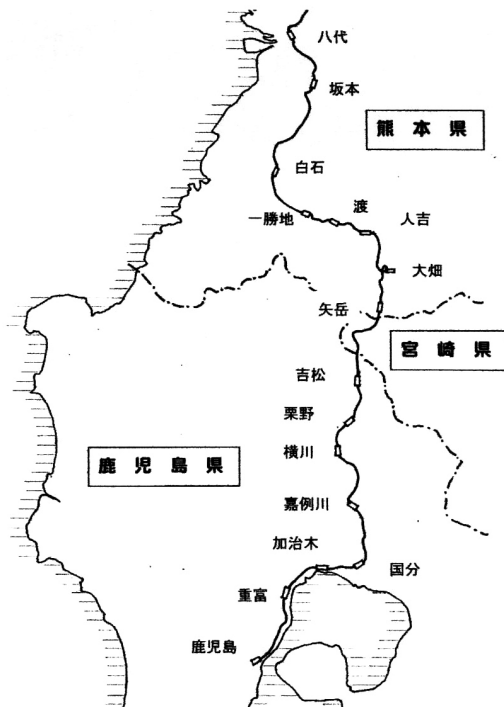
駅舎の平面形は線路に棟を平行とする長方形である。駅舎の梁間方向の寸法は3間又は4間である。

駅舎は、切妻の形に3方にひさし(下屋、上家)がつく。駅舎に向かって右側に待合室、左側に事務室がある。

その待合室は正方形で一辺が3間(以下3間型駅舎という)又は4間(以下4間型駅舎という)である。

長方形平面の4隅には、7寸角の通し柱が立つなどである。ただし、大畑、真幸駅は開通時開業でないため少し規則から外れるところがある。

一連の駅舎に適用されるルールは、次のようなものである。



鹿児島本線(1909年当時)の路線と駅



坂本駅舎 磯田撮影

大規模な駅(八代、人吉)の隣の駅は、小さい方の3間型駅舎が建つ。その隣の駅は大きい方の4間型駅舎が建つ。その様子は図のようである。

例えば、大規模駅舎八代駅舎の次(下り方向)の坂本駅舎は3間型、その次の白石駅舎は4間型、大規模駅舎人吉駅舎の次(上り方向)の渡駅舎は3間型、その次の一勝地駅舎は4間型となっている。一勝地駅舎は開業の数年後、焼失したが、同じ形で再建されている。

坂本駅は開業後現在までの間に増築され当初の形が分かりにくい、よく注意してみると3間型駅舎である。当時坂本には九州製紙の工場があり、他の駅よりも多くの乗降客や貨物の取り扱いが予想されたはずにもかかわらず、ルール通り小さい方の3間型駅舎でつくられている。逆に矢岳駅舎は、大きい方の4間型駅舎である。当時の九州日日新聞によれば、矢岳駅周辺に人家がなく利用者はほとんど期待できなかったと思われる。にもかかわらずルール通り大きい方の4間型駅舎がつけられた。駅舎の規模は、乗降客や貨物量の多寡を想定し決められると思込んでいる者にとっては戸惑いを生じる。

駅舎に、以上のようなルールがあることは、肥薩線の駅舎で発見したが、その後、吉松から東に向かう宮崎線(建設当時の名称、現在は吉都線)の加久藤(現在のえびの駅)駅についてえびの市が図面をつくっていて、それによれば4間型の駅舎となっており、大規模駅舎である吉松の隣(京町駅、現京町温泉駅)の隣の駅舎であるため4間型となっているものと思われる。肥薩線のルールは近隣の駅舎にも適用されていたのである。

このような駅舎群を実現させるためには、標準設計の存在が推測される。明治33年3月鉄道作業局長官決定の「停車場定規」があり、3間型駅舎は停車場定規の五等甲の図と一致する。しかし、4間型駅舎は一

しないが、近い数字を使っている。

このように、多数の駅舎の工事を行う際、個々の駅舎を一つ一つ設計するのではなく、いわゆる標準設計というものをつくり、工事の合理化を図っていった状況が見取れる。なお、全国の駅舎の概要調査では、明治期に建設され、現存している駅舎の密度(単位距離あたり駅舎の存在数)は、肥薩線が最も大であるようである。

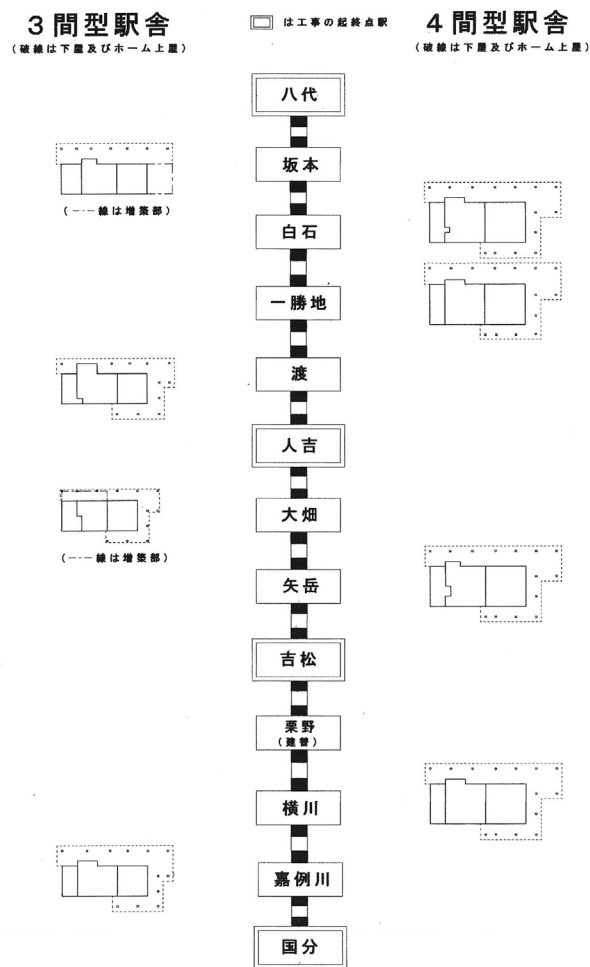


図 3間型駅舎と4間型駅舎の配置 磯田作成



白石駅舎 磯田撮影



大畑駅舎 磯田撮影