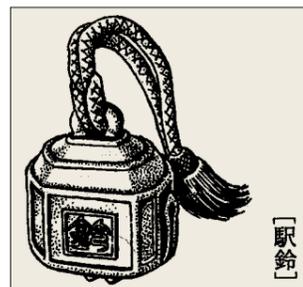


|                             |  |
|-----------------------------|--|
| 特集<br>駅<br>人々の触れ合う空間創出を目指して | Special Features<br>Station<br>Aiming to create spaces where people interact with each other |
| <h1>日本の駅</h1>               |  |
| <h2>その歴史と再生</h2>            |  |
| <h3>宇田 正</h3>               | UDA Tadashi<br>追手門学院大学/経済学部/教授   |

### 1——律令国家の駅制

「駅」について日本史の文献に見える最初の記載は『古事記』に第10代崇神天皇の治下、「駅使(官用を帯びて駅を利用する使者)ヲ四方ニ班チ」とある一節である。また『日本書紀』にも「駅使」「駅馬」などの語が散見するので、7世紀中頃にはすでに局地的ながら本邦固有の駅伝制度(以下「駅制」と表記する)が施行されていたと見てよい。それが大化改新を機に唐朝の制度を基に、大宝令により全国の統一的な交通・通信制度として整備、確立された。駅制は国内統治のため、中央集権の必要から政府が設けたもので、官用の交通・通信とくに緊急の命令や報告を伝達するために、国内の主要道路上に4~5里毎に「駅(家)」を設置し、駅馬を継替え駅使を宿泊させる機能を備えていた。駅使はその資格の証として駅鈴を授与され、それを旅中携帯し各駅で提示して必要な人馬を徴発する権限を持ち、駅鈴を鳴らしつつ街道を駆行した。

要するに「駅」とは元々古代国家の官用物品・通信を送達するための人馬の中継場所であり、それを意味する漢字が馬扁で、古い日本語で「うまや」と訓むのも、当時主要な輸送手段が馬であったことに由来する。ところで、駅の正字体「驛」の旁としての「𠩺」は獣の屍体が骨も皮もほぐれてボロ切れのようにつらなるという無惨な象形であり、それが馬という扁と結びつくと、「早馬」とよばれる官用特急便の激しい使役に耐えきれず斃死する馬が日常的に多かったことまでも想像させられてしまう。



■図1—駅鈴 出所:「新版 角川日本史辞典」(1996年11月刊)

### 歌人折口信夫が

人も 馬も 道ゆきつかれ死に、けり  
旅寝かささるほどの かそけさ  
と詠ったのも、思えば大和民族の原体験に根ざしているものであり、律令時代の「道の駅」は、現代の道路であちこちに見られるそれとは違って、いささか暗いイメージを否めない。

### 2——昔の街道と宿駅

古代の宿駅には、地元の有力者が駅長に任じられていた。平安時代、右大臣菅原道真が政敵の策謀で太宰権帥に左遷され任地に赴く途中、明石の宿駅で「駅長驚ク勿レ時ハ変改ス 一栄一落 是レ春秋」と詠じた故事や、能楽の名曲「熊野」のヒロイン熊野が遠江国池田宿の駅長の娘であったとする設定は一般によく知られている。しかし律令国家以来の駅制はやがて衰退し、鎌倉時代に入ると幕府のある関東と京都との政治上の連絡の必要から、東海道に63の宿駅が定められた。その後戦国時代には国内に群雄が割拠し、駅制は区々として統一性を失い、その全国的再編成は徳川氏の天下平定を待って実現を見た。すなわち東海道などの五街道を中軸に諸街道が整備され、東海道では53の宿次が定められ、人馬に依る中継輸送や宿泊などの宿駅機能、助郷・飛脚の制度も設けられて国内の陸上交通体制が確立され、幕末維新まで維持されたのである。

こうして近世以後の駅制も、国内の陸上交通・通信手段として、人の移動は徒歩に、貨物の輸送は馬背に拠るという原則を踏襲してきたが、維新を機に明治政府は国内交通体制を近代化政策の一環としてとらえ、旧来の駅制を廃止するに至った。街道から駅は姿を消した。

ところで、とくに通信労務を担う脚夫が一刻も早く自身

の分担継走区間を走破するという人的交通の伝統的コンセプトがその後近代の陸上スポーツに採り入れられ、現代も「駅伝」競争として旧称をとどめているのは興味深い。

### 3——街道の駅から鉄道の駅へ

明治政府の交通近代化政策は、わが国土の地形上難点の多い道路交通やそれまで国内物流を主体的に担ってきた河川・沿岸航運よりも、あらたに文明の利器として移植した鉄道の建設と改良という面に、より多くの資本を投下することによって。そして本来道路交通用の人馬の中継機関であった駅を、もっぱら鉄道輸送の現場での旅客・貨物の取り扱いサービスの施設として位置づけ、その築造と整備を進めた。駅の主役がその漢字の扁としての馬から汽車に替わったのである。

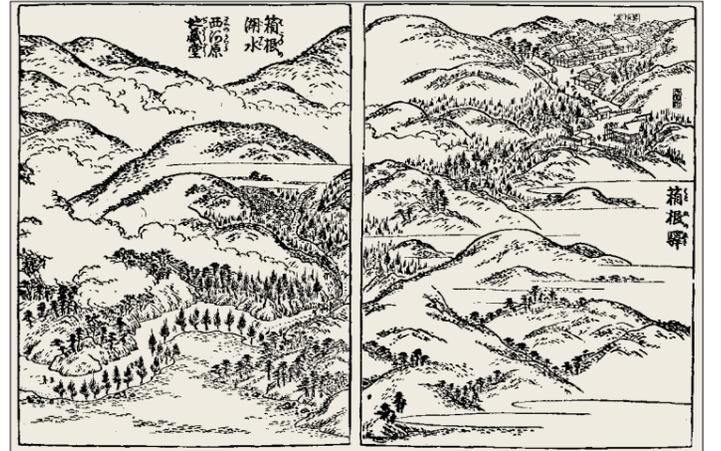
明治5年9月(旧暦)13日開業したわが国最初の官設鉄道の起点新橋「停車場」(旧国鉄の建設規程では「駅」・「操車場」・「信号場」の総称)をはじめ、以後全国各地において鉄道の建設・開業に伴い駅が設置され、鉄道を主軸とする国内陸上交通の拠点としての機能を一世紀近くの長きにわたり果たしてきた。昭和40年度には、わが国内の国鉄・私鉄を併せての全駅数は、11,519に達していたのである。(運輸省『数字でみる鉄道'91』)

その間、鉄道は国内での大量人口の移動と再配置を促進した。地方の鉄道の小駅は農村の人々にとって大都市での成功に向けて開かれた門戸であり、大都市の玄関に当たる巨大な鉄道ターミナル駅はかつて石川啄木が「ふるさとの訛なつかし停車場の人ごみの中にそれを聴きにゆく」と詠った東北本線上野駅のように、大都市の人波に根無草のように漂う地方出身者にとっての自己再確認の場でもあったのである。

その間、鉄道は国内での大量人口の移動と再配置を促進した。地方の鉄道の小駅は農村の人々にとって大都市での成功に向けて開かれた門戸であり、大都市の玄関に当たる巨大な鉄道ターミナル駅はかつて石川啄木が「ふるさとの訛なつかし停車場の人ごみの中にそれを聴きにゆく」と詠った東北本線上野駅のように、大都市の人波に根無草のように漂う地方出身者にとっての自己再確認の場でもあったのである。

### 4——無人駅を「故郷の廃家」にするな

しかし昭和戦後のわが国の経済が、自動車製造や道路建設を主軸として急激な発展をとげる間に、当然ながら国内陸運市場できびしい競争にさらされた鉄道は、しだいに「斜陽化」の一途をたどった。公共輸送の担い手として鉄道は、その使命を果たす



■図2—旧街道と宿駅 出典:「東海道名所図会」

べく組織の改革やサービスの見直しなど経営全般の合理化を余儀なくされた。その一例が過疎地など鉄道の非採算路線の廃止や、駅の無人化であった。

かつての鉄道全盛期を体験した世代の人々は、それぞれ「心のふるさと」としての駅を持っている。いつも利用する駅での親しい人々との出会いや触れ合いのあたたかさは、まさに「ふるさと」そのものの持味として、人々の心に永く保たれていく。汽車通学の仲間といつも待合わせた駅、顔なじみになった若い駅員たち、プラットフォームの片隅に花壇を作って季節の花を咲かせていた助役さん、そして集団就職の団体列車で故郷の駅を出発した時、別れを惜しむ見送りの親達のためにわざと発車時刻を遅らせてくれた駅長さん—しかし、駅を舞台とする人生ドラマのそうしたなつかしい登場人物は、単なる乗降客の「出入口」にまで無機能化・無用化された無人駅ではもはや存在しない。無人駅には、故郷と人とを結びつける心の絆を生み出す力がない。故郷の駅へ降



■図3—明治に入っても宿駅は生きていた 出典:榎井達之助編「旅行必要 諸国道中記 全」(明治18年5月刊)



■図4—日本最初の鉄道駅(新橋)はさすがに「頭端式」だった

り立っても、そこにはなつかしい人たちの気配がないのである。まさに、無人駅は「故郷の廃家」のイメージだ。

そして、無人駅から一歩外へ出ると、そこは過疎の村というのが、残念ながら今日のわが国のまぎれもない現実である。

故郷の駅にふたたび昔のような人のぬくもりと賑いをとり戻すには、いまさら駅員の再配置というような「他人まかせ」ではなく、地元に住む人々がそれぞれ身につけた知恵や腕前をボランティアの形で駅に持ち寄り、鉄道という情報の受信・発信装置を備えた手造りの「ふれあいホール」を開設することであろう。そこに住む人々やそこへ帰ってくる人々のパワーで、昔以上の有人駅を復活させたいものである。

ところで、JR東海飯田線の佐久間駅は無人駅だが、駅舎に町立図書館が併設されていて、列車待ちの旅行者には有難い。しかし、名古屋や東京方面から休日を利用してこの地を訪ねる人が平日よりも多いはずの日曜日が休館というのは如何なものか？ 佐久間は古く栄えた町で、今も駅周辺に町並みが続く。地元の住民で志あ



■写真1—大軌ビルの落成を伝える新聞記事(大阪毎日新聞) 出所:「近畿日本鉄道50年のあゆみ」(昭和35年9月刊)P29



■図5—絵に描かれた日本の鉄道駅(木村荘八の作品)

る人たちが、せめて日曜日一日だけでも、自身の生涯学習かたがた開館奉仕をして頂ければ、佐久間駅は立派な有人駅としてよみがえり、旅行者の思い出にその駅名がなつかしく刻まれることであろう。

### 5—鉄道駅による新「公共空間」創造

ヨーロッパの主要大都市の玄関に当たる鉄道中央駅は、中世以来の都市形成の歴史を反映して「頭端式」駅舎が一般的であり、宮殿にも見まがう大理石造りの壮麗な大建築が遠来の旅客の目を奪う。一方、わが国では首都の玄関東京駅をはじめとして元日本国有鉄道の主要駅がみな例外なく「通過式」駅舎であるのが対照的である。それというのも、鉄道創業以来つねに国家財政や法制のきびしい制約下、久しく発展途上過程に置かれたわが国国有鉄道の当局者は、ひたすら路線網の拡張と独占依存型増益にのみ腐心してきたからである。その結果、とくに旅客向けの乗・降両端におけるサービス拠点としての駅は、必要最小限の便宜を提供するだけの、いとも殺風景な「通過式」とされた。経営上、駅はすべて大・中・小の通過点として記号化され、機能的ではあっても建築物としての重厚な風格や、「ゆとり」空間のふさわしいアメニティ感覚に欠けるという印象は拭い難いものがあった。

これに対し、わが国でも大都市圏の私有電鉄の多くが都市の玄関として、それぞれ「頭端式」のターミナル駅を早くから整備していたことは周知のことである。たとえば大阪市では阪急電鉄の梅田駅・南海電鉄の難波駅・近畿日本鉄道の上本町駅などが、昭和戦前期すでに大都市の玄関駅にふさわしい現代的建築としての存在価値を示現していた。

ようやく近年、旧国鉄時代のしがらみから解放されたJRがそうした先進的な私鉄による民間のアイデアに学び、それをさらに拡充、新展開しようと動きつつある。

「通過式」とはいえJR西日本の京都駅は、それなりに新しい駅空間の構築に成功した一例である。これからの駅はすべからく鉄道の持つ人・物・情報の流通機能を軸に、商業・レジャー・スポーツ・文化・教育・社会厚生など多方面のサービスを組み込んだ公共のパビリオンとして、地域活性化の始動点となることが望ましい。もちろん、大都市圏のみならず、全国各地方の鉄道駅も、これまでの「金太郎飴式」合理化路線を切り替えて、それぞれの地域の歴史・文化に根ざしつつ、住民や来訪者に有用なサービスを取り揃えた個性的な公共のローカル・パビリオンとして再生することが期待される。

### 6—建築文化財としての駅舎の保存

先に述べたJR西日本の京都駅のように、近年になって大都市の玄関駅に見られる多目的公共空間としての超モダンな駅ビルとは別に、戦前もかなり古い時代に当時の西洋風都市感覚を採り入れて建造され、今ではその古典的な様式美に独自の風格がたどよう駅舎が国内にまだ少し遺存している。それらは、国や地方自治体などにより建築文化財の指定を受け大切に保存されつつ、同時にそのまま現役の駅舎として日常的に利用され、その公共的役割を担いつつある。高名な建築学者辰野金吾が設計した東京駅は、一部戦災で損傷したが修復され、名建築として鉄道文化財に指定されつつ今も現役の駅舎として機能している。また、関門海峡トンネル開通までは久しく九州の表玄関として賑った門司港駅は、端正な木造洋風建築の美観を今も失わず、鉄道文化財に指定されつつやはり現役のJR九州鹿児島本線の始発駅として健在であり、とくに近年は関門レトロ観光の重要なスポットとして脚光を浴びている。

それら西洋風の駅舎に対し、日本ないし東洋風の建築様式を採り入れた現存の駅舎としては、まず明治中期の私設京都鉄道の本社が置かれた二条駅が木造二階建の和風建築であり京都の古風な街並によく調和していた。その後、国有化され山陰本線二条駅として昭和戦後も近年まで現役だったが、線路が高架式に改築され新駅舎が設置されるのに伴い、元の駅舎は解体、移築されて近くの梅小路蒸気機関車館の管理棟建物に転用するという形で保存されている。次に、JR西日本関西本線の奈良駅は、国鉄時代の昭和9年に第



■写真2—旧奈良駅舎移動工事風景(平成16年5月11日 朝日新聞大阪版夕刊より)

二代目駅舎として建造された石造三階建の重厚な建物であり、その寺院風の屋根に九輪と水煙を備えた塔の先端部を天高く掲げて、いかにも仏都奈良の玄関駅にふさわしい風格をたたえ、長い間奈良を訪れた内外の旅行者に親しまれてきた。その後JR時代に入って、奈良駅周辺の都市再開発計画が進むなか、当世風経営合理化的発想でJR西日本当局は、当然貴重な鉄道文化財と評価されてよいこの駅舎を取り壊し、新駅舎を作ることを安易に選択した。しかしさすがに地元の市民団体が自分たちの歴史的遺産を守るべく立ちあがり、強力な反対運動を展開して、ついに保存の決定をかちとったのである。すなわち、元の駅舎は現状のまま隣接地(18メートル北方)に「曳家」という工法で移動され、その後は観光情報センターとして再活用する形で保存されることになった。その移動工事がさる五月十一日に始まったので早速現場へ見に行ったが、かなり大がかりな工事であると実感した。たしかに文化財保存にはコストがかかるが、しかし文化財の価値はそのコストを上廻るものであると信じてたい。



■写真3—同上(筆者撮影)



■写真4—同上(筆者撮影)