

西日本旅客鉄道畝傍駅駅舎 所見

2015 年の調査について

協力：西日本旅客鉄道、奈良県建築士会（奈良県地域文化財建造物専門家スキルアップ講習会第 4 回登録文化財申請実測実習参加者）、NPO 法人八木まちづくりネットワーク、奈良県教育委員会文化財課、柏原市教育委員会石田成年氏（鉄道研究家）
鉄道路線、跨線橋、プラットホーム及び上屋等については 2024 年時点で、調査未了。

国の登録有形文化財候補の棟としては、貴賓室含む駅舎で一棟、南北プラットホーム及び上屋で各一棟、コンコースとプラットホームを結ぶ階段上屋はいずれかの棟に含む、その他記念碑（工作物）が考えられる。



駅舎全景

位置

JR 畝傍駅は、奈良盆地南部の橿原市八木町にあり、万葉の時代を偲ばせる大和三山を望むことができる立地にある。JR 畝傍駅の北にある「八木札の辻」は、古代の幹線道路である「横大路」と「下ツ道」の交差点であり、近世には伊勢神宮への「おかげ参り」でにぎわった界限である。現在は駅の北正

面に国道 24 号線が南北に、JR 桜井線に沿って駅前には国道 165 号線が東西に走っている。

沿革

奈良県の近代の交通史として、幕末には多くの物資移動を大和川など舟運が担い、明治になって乗り物として人力車が現れ、明治 23（1890）年から鉄道が布設された。大阪鉄道の高田・桜井線（現在の JR 桜井線）の延伸にともなって、明治 26 年（1893）に畝傍駅が開業した。

最初の駅舎は、明治 26（1893）年に建てられ、その後昭和 3（1952）年に昭和天皇御大典記念として建替えられ、現在の駅舎は昭和 15（1940）年、紀元二千六百年奈良県奉祝会事業に合わせて建替えられた三代目である。



畝傍御陵と橿原神宮拝殿

畝傍駅は、畝傍御陵（正式には神武天皇畝傍山東北陵）や橿原神宮（明治 23（1890）年創建、神武天皇と媛蹈鞰五十鈴媛命【ひめふむえびらいすずひめのみこと】への皇族が参拝するための乗降駅としての役割から貴賓室を備え、また同事業・同時期に建てられた近畿日本鉄道橿原神宮前駅や畝傍御陵前駅と同様に大和棟【やまとむね】民家をモチーフにしたと思われる特徴をもつ。



近鉄橿原神宮前駅と近鉄畝傍御陵前駅

大和棟と貴賓室



貴賓室正面

奈良盆地に含まれる地域は「国中【くんなか】」とも呼ばれ、水田地帯が広がり、溜め池や集落が散在する。この「国中」の農家建築に用いられる屋根形式が大和棟で、「高塀造【たかべいづくり】」や「落ち棟造」とも呼ばれ、森村家住宅（重文・橿原市）や中家住宅（重文・安堵町）に示されるように、18世紀頃から流行し、幕末から明治にかけて民家にも用いられるようになる。急な勾配の藁葺き屋根の両妻端を瓦葺きにして、一段低く緩勾配の屋根を設けた組み合わせた形状の屋根で、畝傍駅のそれは大和棟の印象からは離れた緩い勾配である。



奈良県地誌 S37 より西ノ京の大和棟の民家
貴賓室とは、皇族など賓客を対象に休憩を目的とした施設で、現在日本の主要な空港や駅、野球場、両国国技館などの施設に存在する。

皇族の利用を主とする貴賓室が現存する駅の一例として宇治山田駅（近畿日本鉄道）があり、伊勢神宮参拝時に使用される。



写真提供：読売新聞大阪本社

S34 今上天皇・美智子妃殿下ご成婚奉告
御休所や貴賓室は目的地へむかう途中に立ち寄るので、常時の使用はなく（数年に一度の場合もある）、現在のこる畝傍駅貴賓室の戦後利用は、昭和27（1952）年に昭和天皇、昭和34（1959）年に今上天皇・美智子妃殿下がご成婚奉告のため畝傍御陵・橿原神宮を参拝されたのみであり、昭和34年以降の利用はない。



棟札によると、駅舎は昭和14（1938）年11月起工、同12月上棟、竣工はその翌年昭和15（1940）年の1月で、施工は水野工務店（京都西七條）、裏面に請負人名義木下組とある（計日数87日間とある）。設計は定かではなく、少なくとも貴賓室部分に関しては、当時皇室建築を担当した宮内省内匠寮（京都事務所？）が関与しているかもしれないがわからない。

八木の町並みと建築



左：旧六十八銀行八木支店（S3 築の登録文化財）

右：奈良県立畷傍高校（S8 築の登録文化財）

畷傍駅のある八木町は近世～近代に遡る良質な町家建築（市指定 1 件、国登録 2 件）によって歴史的町並みを形成している町場で、町家建築のほかにも奈良県を代表する学校建築である奈良県立畷傍高校校舎（S8 築・国登録・RC 造）や奈良県では最初期の RC 造の銀行建築である旧六十八銀行八木支店（S3 築・国登録）などの近代建築も存在する。（国登録＝国登録有形文化財建造物、市指定＝橿原市指定有形文化財建造物）

皇室建築の特徴

皇室建築には、宮殿、離宮、東宮御所（皇太子の居所）、御用邸（別荘）、宮家の住宅、御休所、宮内省庁舎と関連施設、御陵牧場など、博物館、正倉院（修復）、墓所などがあり、貴賓室もそのひとつといえる。近代の皇室建築は明治維新後京都から東京に移り、明治 22（1889）年にできた明治宮殿（S20 消失）が始まりで、その建築のため宮内省に内匠寮【たくみりょう】（M18-S20）が設置されたという。内匠寮は宮殿その他の建築物の保管、建築・土木・電気・庭苑および園芸に関する事務を管掌する部局で木材供給から設計、施工といった一連の造営システムがあり、高度な建築集団であった。

明治宮殿の特徴は「外観は和風の木造殿舎、内装

は折上天井にシャンデリア、寄木張りの床という和洋折衷の内装を持つ」といわれ、その後の皇室建築の特徴を備えていた。

内匠寮で皇室建築に携わった設計者としては、明治期には明治離宮を設計した木子清敬、東宮御所（現迎賓館赤坂離宮、M42、国宝）を設計した片山東熊、大正期には木子幸三（紅葉山御養蚕所、日光田母沢御用邸謁見間など設計）、昭和には権藤要吉（朝香宮邸現東京庭園美術館、S8、重要文化財）など優秀な人材が活躍した。内匠寮による建築は、西洋建築の知識を駆使し、木造以外にもレンガ造や鉄筋コンクリート造もあり、デザインもきわめてオーソドックスな伝統的和風御殿から数寄屋風の和風建築、古典主義的西洋建築、アールデコや表現主義的な建築まで幅広く質の高い設計がなされている。

皇室のための住宅の特徴としては、外観が和風であっても「室内で靴を着用し椅子座の洋風生活」をする特徴がある。和風建築の場合、白木造、無節の桧柱、造作も桧とし、腰壁・長押付き、開き戸（ドア）、窓にはカーテンを使用する和洋折衷スタイルをとる。主室天井には折上格天井にするなど各仕様に最上位・格上のものを用いる。たとえば、随伴者らの使用スペースとは明らかに床レベルを上げる、天井を高くする、また上質の材料を用いる、張付け壁（もしくはクロス張り）、床に赤絨毯を敷くなどである。

配置



国道 24 号線の正面になる畝傍駅

駅舎は、東西に走る JR 桜井線の北側に北面して建ち、その駅北面には奥行き約 30m の広場を持つ。西から東に向かって、貴賓室、駅務室、待合室、団体改札口、便所（団体の使用がなくなり小規模化か、近年の改修あり）が配置されている。建設当初は紀元二千六百年奈良県奉祝会事業に関わる大量の乗降客が見込まれたため、団体改札口の東側南北方向に団体待合室があり（昭和 40 年代に撤去・基礎部分遺存）、広場を囲んで L 型の平面構成となっていた。駅舎すぐ南側のコンコースと一段上がったプラットホームとの間に植栽を施し、貴賓室・待合室・団体待合室からそれぞれプラットホームへの階段があり、上屋が設けられている。



「檀原神宮」の石碑

駅前広場西端には「檀原神宮」（大正 4、題字は八雲都留麻【やぐもつるま】）が建つ。

建物概要

駅舎は間口 53.69m 奥行 13.65m（便所含む、三尺モジュール）、木造平屋建、屋根は切妻造、棧瓦葺及び金属板葺。西側の間口 14.56m の貴賓室部分には、北面・南面に通気口を兼ねた千鳥破風を備える。また貴賓室正面入口にはカラー鉄板一文字葺（当初は銅板葺と思われる）の付け庇を出桁で受けて入口に掛けている。



貴賓室北東からみる

駅務室・待合室部分は棟を高くして他の棟よりやや急な勾配でカラー鉄板瓦棒葺（当初は？）の屋根をかけており、大和棟民家の外観をイメージした可能性がある。北側コンコースと団体改札口及び正面である待合室北側を吹放しとし、駅に開放性と軒深い陰影をもたらしている。



貴賓室南面貴賓室千鳥破風

コンクリート基礎（RC？）の上に擬石風（洗い出

し・砥ぎ出し) 延べ石を載せ、土台(貴賓室部分は 14 cm 高い) に台檜(台湾産檜) の柱(約 13.5 cm 角、橿原神宮造営も台檜) を建てた白木造で、腰壁、腰長押が廻っている。壁上部は真壁造で、短い工期での工事であったこともあり、木摺下地白漆喰塗の上に現在は白ペンキが塗られている。床は、概ね全域モルタル目地切(600角)である。建具は、当初は白木の木製建具で窓は概ね引違い硝子窓、開口部上部には欄間を備える。

貴賓室



貴賓室主室

貴賓室は皇族の休憩所で皇室仕様の特徴である下足仕様で、開き扉(ドア、内開き)を用いた和洋折衷である。ちなみに橿原市には皇室建築として畝傍御陵御休所齋館【おやすみどころさいかん】(S14 頃築)があるので参考になると思われる。



宮内庁書陵部畝傍陵墓監区事務所御休所齋館 小屋組は、貴賓室部分を和小屋、駅務室・待合室・団体改札口部分を木造トラスにし、使い分けている。小屋裏にはペンキ塗りの部材など転用材が多く使われ、建替え前の建物(昭和 3 年築の洋風駅

舎か?)のものかと思われる。

貴賓室正面には花崗岩製延石でアールを描く車路跡を残す(貴賓室とセットになった重要な部分で復元が望まれる)。間口中央に車寄からコンコースに抜ける通路を設け、その両側に貴賓室と駅務室を振り分けている。貴賓室は前室と主室からなり、さらに西側に化粧室と便所がつく。



貴賓室車寄の様子

内装と設備

貴賓室内部は、腰板壁にクロス張りの壁とし、主室は折上格天井(台湾檜の柂目板)、前室は格天井となっている。内装材は白木の檜とベニヤ板(天井など)が用いられ、カーテンやクロスなどとともに当初のものが残っている(家具は某駅貴賓室で使用されていたものを JR が設置)。床はモルタル金鋺仕上げで簡素である(使用時貴賓室にはカーペットが敷かれた?)。



貴賓室便器と衛生陶器

西側に張り出した便所の設備・タイル張り内装も当初のままである。天井は漆喰で一部板貼、壁は上部漆喰下部モザイクタイル、床モザイクタイルとなっている。化粧室奥に大便器室が配置され、仕上げは化粧室と同様となっている。化粧室に設置されている小便器・手洗い及び大便器室の大便器は建設当時の器機がそのまま残されている。大便器の蓋・便座は木製漆塗りとなっていて当初から水洗式であった。



通路

通路は、北側広場と南側コンコースに出る両開きの扉があり、天井は格天井、壁は真壁で上部漆喰

塗、下部は幅広杢目1枚板の腰板、床はモルタル金縷仕上げとなっている。通路入り口の南北開き戸上部には欄間が設置されていたが、現在は板で覆われている。

貴賓室入口正面扉脇の照明器具（ペンダント1灯とブラケット1対）は撤去されて、現在JR某所？にて所蔵となっている。待合室もベニヤ板張りの折上格天井を吊り、内装・外装ともに窓まぐさにこまめに長押を備え、簡素ながらも質の高い空間となっている。



待合室天井 格天井

駅舎

南側改札口に向かって右に切符売り場跡（当初より前に出ているのではないと思われる）と荷受け窓口跡が、いずれも開口部が閉鎖された状態である（S46貨物取扱い廃止）。左には売店跡が見られる。駅務室給湯室の貴賓室側の扉は、貴賓室通路側の扉は、貴賓室出入口と同じ高さ2130mmの重厚な框ドアで、当初の部屋側から左吊元内開きの蝶番跡が残っており、現在の右吊元外開きに付け替えられた跡がある。



駅務室天井

駅務室は格天井風で、天井板はベニヤ板張りペンキ塗りとなっている。西面全部に天井までの収納庫があり、当初のものと思われる木製引戸が設置されている。待合室との間仕切り壁である東面には、待合室側からも伺えた荷物受け渡し口のカウンターや、床が一段高く作られた切符売り場が見られる。南面コンコース側や、北面回廊側にも当初大きな木製の開口部があったと思われるが現在は閉鎖されている。

給湯室から、仮眠室と思われる和室 6 帖、床高さは給湯室土間から 420 mm 上がり。仮眠室西面に一間の押入が給湯室側に張り出しているが、これは後から作られたものと思われる。

待合室出入口は当初の柱、鴨居に木枠を取付けてアルミサッシが設置されている。建具は待合室南側一部を除いてアルミサッシに付け替えられているか、合板で閉鎖した上、外側に鋼板打ち、白ペンキ塗りになっている。東端の便所も軸部は当初かも知れないが改変がみられる。

プラットホーム

プラットホームは、かつて単式ホーム 1 面 1 線と島式ホーム 1 面 2 線であったものを現在は相対式ホーム 2 面 2 線としている。上下とも上屋は木造トラスに波板スレート葺きの屋根がかかり、木部はペンキ塗りである。上りホーム上屋は昭和 3 年の建築（建物財産票による）で、軒の鼻隠しはディンティル（歯状）であり同年築の洋風駅舎と符合する。



左：下ツ道の踏切からみる下りホームと小房線跡
右：S54 頃の写真 跨線橋と貨物用線路



軒先の木鼻隠しのディンティル（歯状飾り）



建物財産標



上り線ホームと上家のドロップ飾り

下りホーム南側には過去に参宮線（小房線）が敷設されていたが、現在は空地となっている。上屋は東西で時代が違い、東側が古いものらしくトラス中央にドロップ飾りと垂木の繰り型がある。西側は新しいものであるようだが今のところ年代は

双方とも不明である。



財産番号 2007 旅客上屋（跨線橋）

跨線橋は昭和 54 年の鉄骨造の建築である。畷傍駅駅舎は総じて、天井が高く落ち着いた空間を持つ。建物全体の平面は、単調に思えるが、駅務室の南北両面の壁面を後退させ、軒下に回廊的な余裕のある空間をとっているのは、多くの乗降客の使用のため機能的な設計といえる。また、柱と真壁（柱・窓枠・腰板・漆喰壁）で構成された壁面は矩形美をみせ、現在古びてなお美しいたたずまいを残している。

所見

当駅舎は一部改変があるものの、当初の形態をよくとどめている。意匠的には簡素でありながら、均整のとれた建物で、昭和戦前期の鉄道駅舎として貴重であるばかりでなく、紀元二千六百年奈良県奉祝会事業の関連施設として、また皇室建築の特徴を持つ貴賓室を備えている点でも重要である。無人駅時代を経て現在は有人化されているものの、駅務室は部分的な使用、貴賓室は閉鎖状態である。いずれも活用のためには、管理・活用主体の問題、駅前公園と連携した活用の問題、建築的な問題（開口部の復元、耐震、修理、設備整備）など多くの課題があると思われる。

現在北側の国道 165 号線の拡幅工事が進み周辺の状況も変化している。これを契機に、駅前広場とともに広大な駅敷地や駅舎の活用を真剣に考えるべきと思われる。2004 年度に行われた活性化懇談会（市と地域団体など）後、2005 年に JR 福知山線脱線事故が起き、実効性のある取り組みができない状態が続き 10 年以上経つ。

今後、所有者である JR の意向を踏まえ、地元自治体である橿原市や地域住民を合わせた何らかの取り組みがなされることが望まれる。

まずは関係者の集う機会がもてないものであろうか。

参考文献



- IR西日本「駅のいまむかし畷傍駅の変遷」（2003）
- 皇室建築内匠寮の人と作品（2005、鈴木博之）
- 明治の皇室建築 国家が求めた〈和風〉像（2008 小沢 朝江著）
- 奈良県の近代和風建築（2011、奈良県教育委員会）
- 奈良県近代化遺産総合調査報告書（2014、奈良県教育委員会）
- 八木の歴史と文化（2010、橿原市教育委員会）
- 朝日新聞記事「ぷらっと沿線旅行JR 桜井線畷傍駅」（2009）
- NPO八木まちづくりネットワーク「畷傍駅のもうひとつの顔」（2011）