

奈良県奈良市
JR関西本線「奈良駅」から徒歩すぐ

資料提供: 1.2.交通博物館 3.公益社団法人 土木学会土木図書館 撮影: 4.5.大村拓也

近代技術と古典美の融合駅舎

旧奈良駅舎は、昭和9（1934）年に竣工した2代目の鉄道用駅舎である。初代駅舎は、大阪鉄道株式会社が開業した明治23（1890）年、奈良の東西軸を形成する三条通の西の起点に日本瓦葺きの木造平屋構造として建てられた。明治33（1900）年の関西鉄道との合併、明治40（1907）年の国有化などの変化を経て、老朽化と増大する荷客に対応するために建て替えられることになった。

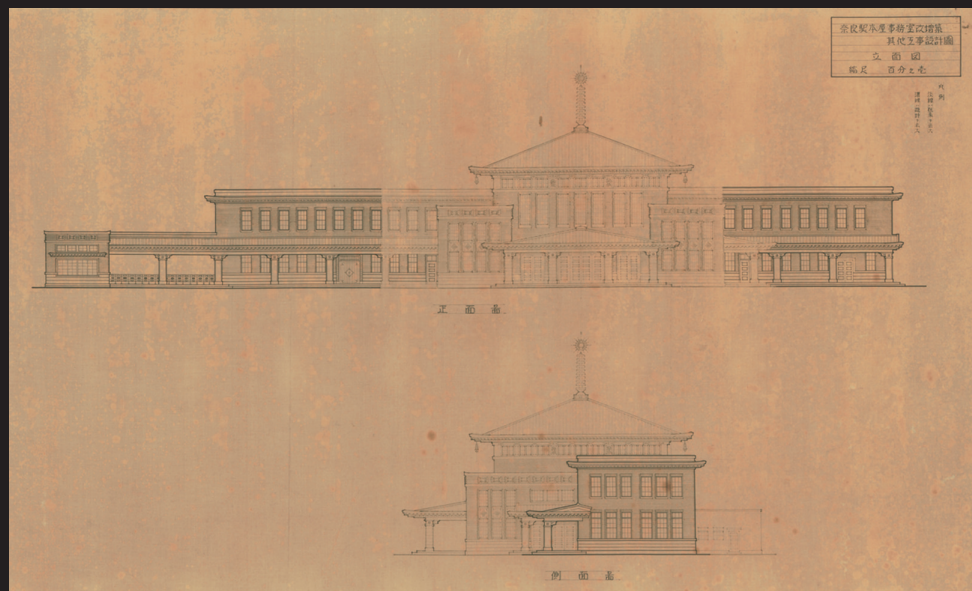
2代目駅舎は、鉄骨鉄筋コンクリート構造の2階建て、初代の和風駅舎とは異なり、古都奈良の寺院風のディテールと近代化を象徴する鉄骨鉄筋コンクリート造を組み合わせた折衷様式で、吹き抜け構造による高い天井を備え、国際観光都市の玄関口を強く意識した駅舎である。このように、鉄道駅が当時の時代背景や周辺環境を強く意識したものは極めて希であり、設計を担当した技師増田誠一も「鉄道省の諸

建築物の中、最も特殊なるもののひとつに数えられることと思います」と述べている。

本駅舎が建設された昭和初期は、主流はモダン様式であったが、日清・日露戦争後のナショナルリズムの台頭を背景に、鉄骨鉄筋コンクリート構造に瓦屋根を載せたデザイン様式が生まれた時代でもあった。奈良駅舎は、転法輪の水煙、相輪をもつ方形屋根、風鐸、折り上げ天井、唐草文様などの古都奈良の寺院などに見られる美しい建築様式が随所に取り入れられ、緩やかな屋根の傾斜とともに鉄骨コンクリートの耐震耐火構造とうまく調和が図られている。

設計は、大阪鉄道管理局工務課の主任技師柴田四郎、技師増田誠一で、竣工当日の昭和9年7月21日の地元紙大和日報夕刊に、柴田と増田が次のように述べている。柴田は、「古都奈良の表玄関として単なる在来の所謂洋風建築を避

けたいとの意図が各方面に多かった」、「大都市のシティーゲイトは絶対に耐震耐火構造でなければならない」、「そうすると建築界近頃流行の日本趣味を加味したる近世式建築になってきます」、「洋風建築様式との渾然たる調和はかなり難しい問題です」、「国有鉄道の駅本屋である性質上もとより華美なものは許されません」、などと背景について説明した上で、「近頃多くできた同じ目標の建築の亜流にいたずらに情せず、何等から新味を少しでもだそうとしたところに苦心がある」とし、近代的技術を用いながらも古典美の発揮に努めたと語っている。一方、増田は「古都奈良の古美術行脚の人々が、一番にこの駅に入り、瓦紋入りのタイルの上に立たれた時、日本固有のもつ芸術が如何に近代的な美意識の中に復興しつつあるかを幾分かでも感得して頂けたらと思います」とし、近代化と和風を融合することの価値を明確に述べている。（吉田 長裕）



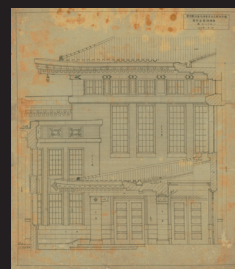
1.奈良駅立面図
設計図には主要部兩端に建物が設計されていたが、左翼部分はずいぶん完成しなかった。



3.竣工時の奈良駅舎



4.現在の奈良駅舎
曳屋によって動かされ観光案内所として使用。



2.広間詳細図
唐草文様などの和風要素が取り入れられている。



5.現在の奈良駅舎
緩やかな傾斜屋根と和風様式が調和する。

和歌山県和歌山市
南海本線「和歌山市駅」から徒歩15分

資料提供: 3-8.南海電気鉄道株式会社
出典: 1.『南海鉄道発達史』昭和13年発行 撮影: 2.大村拓也

大阪と和歌山を結ぶ希望の橋

紀ノ川橋梁は、大阪難波と和歌山をむすぶ南海鉄道（現在の南海電鉄）の一部として、明治36（1903）年に架けられた橋である。

大阪から南に延びる線路は、まず明治21（1888）年に難波一塚に阪堺鉄道が開業した。翌明治22（1889）年には堺と和歌山市をつなぐ計画で鉄道会社が設立された。しかしながら明治23（1890）年の和歌山市の大洪水や経済恐慌などが相次ぎ、その計画は頓挫する。しかし、商業の中心であった大阪と和歌山を鉄道で結ぶことは、地元からの要望が熱烈であったため、地元有力者などを中心に鉄道敷設の動きは継続され、明治31（1898）年になって阪堺鉄道と合併し、難波と和歌山北口を結ぶ南海鉄道が開通した。最初の鉄道会社設立から11年後のことであった。

それまで大阪に行くには、沿岸を航行する船で5時間かかっていたが、2時間で行けるようになった。ただ、和歌山側の終点は紀ノ川の手前の野崎村までであった。紀ノ川は川幅600m以上あり、背後に数々の山岳を抱えているため、ひとたび雨が降れば洪水も激しく、橋を架けるのは容易ではなかったのである。

鉄道開通時は貧相な木橋しか架かっておらず、和歌山の産物を大阪に運ぶには不便であった。和歌山商工会議所などは和歌山市内までの延伸を盛んに求め、5年後の明治36（1903）年に紀ノ川橋梁が架かり、ついに大阪と和歌山市内が鉄道で繋がることとなった。

しかし、たびたび洪水の起こっていた紀ノ川に鉄の橋を架けるとなると治水上の問題も心配された。河川を管理していた和歌山県に鉄橋架設の出願をした際、和歌山県からは洪水が起こらないように万全の準備をすることや、何か不都合が発見された場合は会社の費用で全て撤去するようになどの厳しい命令書が出されたほどであった。

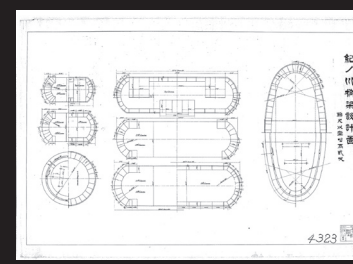
大正11（1922）年に複線化して現在の下り線が出来て2本の橋梁になった後も、洪水などで壊れることなく、110歳を越える鉄道橋は今も現役である。（真田 純子）



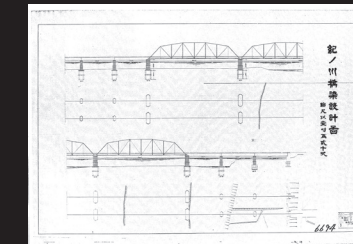
1.昭和初期の紀ノ川橋梁



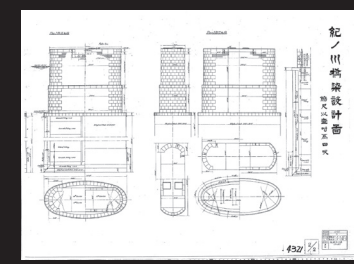
2.現在の紀ノ川橋梁



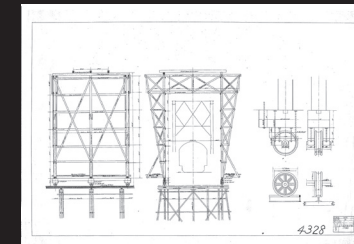
3.橋脚断面図



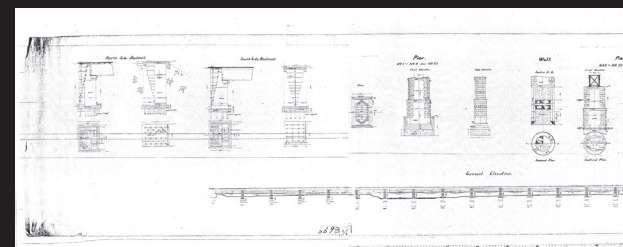
5.側面図



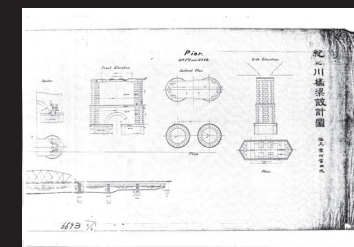
4.橋脚側面図及び断面図



6.移動足場の図



7.橋脚部分図



8.橋脚部分図