

■私鉄最古の歴史が生み出した近代化遺産——

駅舎は、 端末なり——南海電鉄駅舎

写真・文
下村 純一



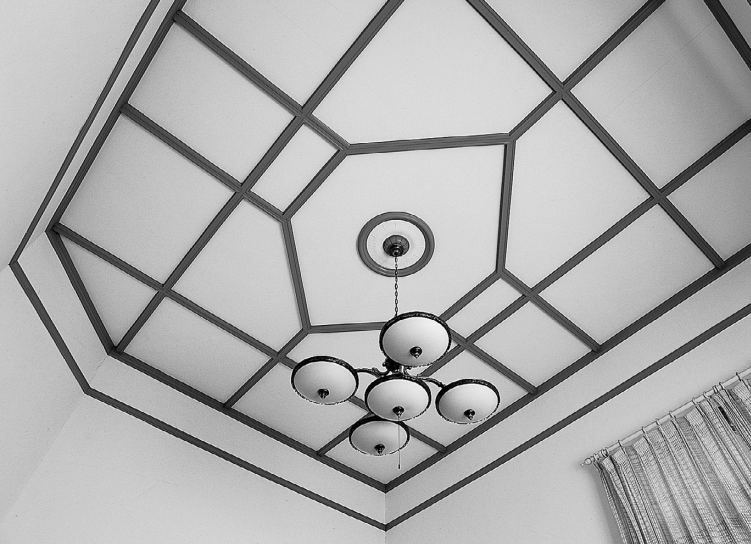
玄関ポーチからの見返し。徳利型の4本柱は、辰野の師であるコンドルの「鹿鳴館」の写しともいうべきデザイン

はまでらこうえん たかしのほま すわのもり
■ 南海電鉄駅舎(浜寺公園駅・高師浜駅・諏訪ノ森駅)

日本の私鉄としては最も古くに開通した南海電鉄本線。その沿線にある浜寺公園駅は、明治40(1907)年に、東京帝国大学工科大学学長だった辰野金吾と片岡安の設計によって建てられた洋風木造建築物として知られている。また、近隣にある高師浜駅は、大正8(1919)年に作られたもので、小さな支線の終着駅であるにも拘わらず、入口上部の窓にステンドグラスがはめ込まれた洋風建築の駅舎が建てられている。さらに、諏訪ノ森駅の上り線の駅舎(通称「西駅舎」)は、大正8(1919)年に作られたもので、入口の上の小窓には、一枚の風景画のようなステンドグラスが現存している。



下村 純一(しもむら・じゅんいち)
写真家、早稲田大学・武蔵野美術大学
講師。1952年東京生まれ。早稲田大学
第一文学部で美術史を学んだ後、フリー
の写真家となり、ヨーロッパの近代建
築の取材、評論活動などをはじめ。主
な著書は、『織りなされた壁』(グラフィ
ック社)、『不思議な建築』(講談社現代
新書)、『アール・ヌーヴォーの邸宅』(小
学館)、『銭湯からガウディまで』(クレオ)、
『感性のモダニズム』(学芸出版社)など。



浜寺公園駅舎の一等待合室の天井。一分の隙もない純西洋館仕様である



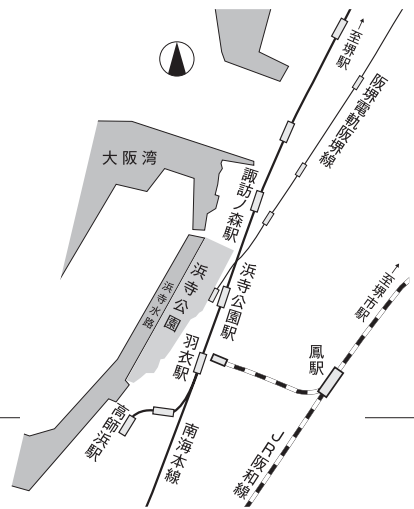
浜寺公園駅舎の控えの間と奥の一等待合室。現在は、常設ではないがギャラリーとして活用されている

駅舎は左右対称形につくられているのだが、その中心軸と浜寺公園まで一直線に伸びる道路の角度が、微妙にズレているのだ。道路中央からは、駅舎に向かって右半分が見えないし、ポーチからは少し左に振った方向へ道路が走る。端末としての駅舎の第一の役割は、街や道路とのスムーズな連結だろう。それを、やや阻害するかのようなこの角度のズレは気になるところだ。ところで道側からは見えにくい駅舎の右半分は、当時の一等待合室である。2部屋に分かれていて、両者に暖炉が備えてあるのだが、その暖炉の仕様や内装のいずれも、ホーム側の一室が勝っている。一等待合室を利用した当時の上

端末というお堅い印象の言葉が、パソコンの普及で身近になったが、端末は、都市の近代化を促すインフラにもある。運河、道路、鉄道、ガスや水道など地域の隅々にまで線をめぐらし、ものやエネルギーの移動の円滑化をはかる諸設備をインフラと考えると、水道の蛇口やガス栓は、実は端末なのだ。鉄道では、ホームや駅舎が、それに当たるだろう。

これまで駅舎を建築作品と見ることはあつても、都市の近代化遺産とは考えなかった。けれども、人や物資を街へと輸送する鉄道機能の端末だととらえると、造形美ばかりではない、別の何かが見えてくるように思う。

私鉄では日本最古といわれる南海電鉄沿線には、幾つかの古い駅舎が残されている。明治40（1907）年竣工の浜寺公園駅舎もその1つで設計は明治・大正の建築界の重鎮であつた辰野金吾と大阪商工会議所会頭でもあつた片岡安である。玄関ポーチの徳利型の柱やハーフ・ティンバー様式など建築意匠として見るべきものは多い。だが、端末という目で改めて見直すと、1つおかしな点に気付く。



浜寺公園駅舎全景。中央の玄関を挟んで、手前に一等待合室、奥は駅務室になっている





高師浜駅舎では、アーチや窓など大正時代の木の意匠に、現代の電子化された改札機が見事に納まっている



紀貫之の歌を題材にした浜千鳥のステンドグラスを正面上部にはめ込んだ高師浜駅舎

流階級の人たちは、駅まで馬車を使っていたに違いなく、それを操る大勢の従者を従えていただろうから、その控えの間に道側にとられたと思われる。もしかしたら道路との角度のズレは、その人たちの出入りを街の視線から守る配慮があったのかもしれない。

大正の半ばにつくられた諏訪ノ森と高師浜両駅舎は、入口上部にステンドグラスをあしらった小体な洋館風。海を控えた高級住宅地であったこの浜寺一帯には、同様の西洋館が建ち並んでいたことだろう。それを受けたデザインと考えられる。駅が街や時代を映し出すのは、それが街と鉄道をつなぐ端末施設だからこそこのことではあるまいか。

券売機の横にある諏訪ノ森駅舎のベンチ。柱や窓枠のリボンのような飾りが印象的



諏訪ノ森駅舎は、屋根や軒など小粋な洋館風で、入口上部に海辺の松原を描いたステンドグラスがはめ込まれている

