

初富士の鳥居ともなる夫婦岩

山口誓子

新玉の年一。

新幹線の窓から拝した初富士。その神々しい姿に、心が改まります。

東海道新幹線が生まれたのは、日本が高度成長期の真っ只中の昭和39年（1964）。

人々の期待を一身に背負って走り始めた「夢の超特急」は、日本の半世紀を駆け抜けてきました。

日本屈指の技術力を誇る新幹線の名前は、歴代すべて^{たお}娟やかな大和言葉から一。

ひかり、こだま、のぞみ、やまびこ、はやて…。優しい響きを持つ名の夢の超特急。

歴史ある日本の街並みを駅と駅で繋ぎながら、未来に向かって走り続けます。

一富士二鷹三茄子

初夢に富士山は登場しましたか？

ふるさとの風 2015 January

新年を言祝ぐ



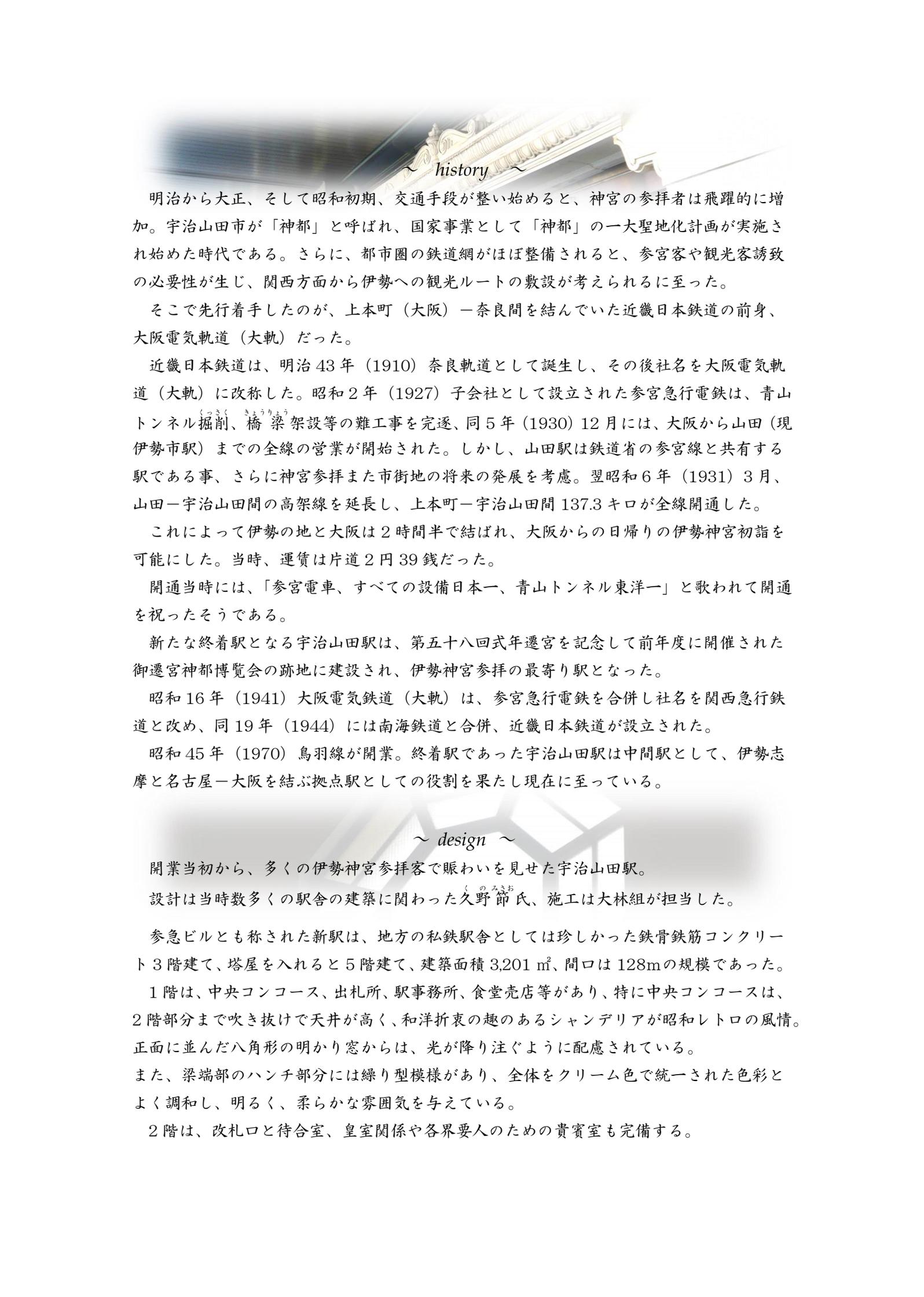
「伊勢に行きたや伊勢路が見たい せめて一生に一度でも」

伊勢音頭に唄われたように、伊勢は日本人の心のふるさと。

江戸時代、日本中から老若男女おかげ参りの人々が伊勢に押し寄せた。

しかしそれ以前から、深い信仰の念を持った多くの人々が片道幾日も要して伊勢神宮に参拝に訪れていた。

古来、伊勢は特別な聖地だったのである。



～ history ～

明治から大正、そして昭和初期、交通手段が整い始めると、神宮の参拝者は飛躍的に増加。宇治山田市が「神都」と呼ばれ、国家事業として「神都」の一大聖地化計画が実施され始めた時代である。さらに、都市圏の鉄道網がほぼ整備されると、参宮客や観光客誘致の必要性が生じ、関西方面から伊勢への観光ルートの敷設が考えられるに至った。

そこで先行着手したのが、上本町（大阪）－奈良間を結んでいた近畿日本鉄道の前身、大阪電気軌道（大軌）だった。

近畿日本鉄道は、明治43年（1910）奈良軌道として誕生し、その後社名を大阪電気軌道（大軌）に改称した。昭和2年（1927）子会社として設立された参宮急行電鉄は、青山トンネル掘削、橋梁架設等の難工事を完遂、同5年（1930）12月には、大阪から山田（現伊勢市駅）までの全線の営業が開始された。しかし、山田駅は鉄道省の参宮線と共有する駅である事、さらに神宮参拝また市街地の将来の発展を考慮。翌昭和6年（1931）3月、山田－宇治山田間の高架線を延長し、上本町－宇治山田間137.3キロが全線開通した。

これによって伊勢の地と大阪は2時間半で結ばれ、大阪からの日帰りの伊勢神宮初詣を可能にした。当時、運賃は片道2円39銭だった。

開通当時には、「参宮電車、すべての設備日本一、青山トンネル東洋一」と歌われて開通を祝ったそうである。

新たな終着駅となる宇治山田駅は、第五十八回式年遷宮を記念して前年度に開催された御遷宮神都博覧会の跡地に建設され、伊勢神宮参拝の最寄り駅となった。

昭和16年（1941）大阪電気鉄道（大軌）は、参宮急行電鉄を合併し社名を関西急行鉄道と改め、同19年（1944）には南海鉄道と合併、近畿日本鉄道が設立された。

昭和45年（1970）鳥羽線が開業。終着駅であった宇治山田駅は中間駅として、伊勢志摩と名古屋－大阪を結ぶ拠点駅としての役割を果たし現在に至っている。

～ design ～

開業当初から、多くの伊勢神宮参拝客で賑わいを見せた宇治山田駅。

設計は当時数多くの駅舎の建築に関わった久野節氏、施工は大林組が担当した。

参急ビルとも称された新駅は、地方の私鉄駅舎としては珍しかった鉄骨鉄筋コンクリート3階建て、塔屋を入れると5階建て、建築面積3,201㎡、間口は128mの規模であった。

1階は、中央コンコース、出札所、駅事務所、食堂売店等があり、特に中央コンコースは、2階部分まで吹き抜けで天井が高く、和洋折衷の趣のあるシャンデリアが昭和レトロの風情。正面に並んだ八角形の明かり窓からは、光が降り注ぐように配慮されている。

また、梁端部のハンチ部分には緑り型模様があり、全体をクリーム色で統一された色彩とよく調和し、明るく、柔らかな雰囲気を与えている。

2階は、改札口と待合室、皇室関係や各界要人のための貴賓室も完備する。

プラットフォームがあるのは3階。伊勢市駅から高架になった路線がここに導かれている。

外観は、^{くけい}矩形のシンプルな形。正面右手に塔屋を持つほかは一直線に建物がのびており、縦長の窓を縦横に等間隔に並べる近代建築の骨格が基本になっている。長大な外観を覆う三連窓は圧巻で、塔屋と共に建物に変化を付けている。

駅のシンボルとなっている塔屋は、昭和11年（1936）から同43年（1968）まで駅構内に市の消防本部（創設当時は消防組常備部）があった名残。1階には消防車の車庫があり、塔屋は火の見櫓として市民の安全を見守っていた当時の様子が偲ばれる。

豪壮な駅舎建物の外壁は、淡いクリーム色のタイルで仕上げられ落ち着いた印象。中央五間分の出入口の上部には華麗なテラコッタ（建築装飾用の焼き物）で彩られた大きな八角窓がひとつずつ並び、壺飾りや柱型などの美しい装飾がアクセントとなっている。

また、軒廻りには茶褐色のスペイン瓦があしらわれ、スパニッシュの様相を見せる。所要所に施された意匠は装飾過多にならず簡素で、自然素材ならではの人間の手の温もりを感じさせている。

全体としては、欧風の建築様式が基調でありながら、和風の雰囲気も加味され、まさに昭和初期の近代建築駅舎の傑作であるといえる。

～ designer Misao, Kuno ～

設計者の^{くのみよ}久野節氏（明治15年（1882）～昭和37年（1962））は、大阪府出身、昭和初期に活躍した建築家である。

元鉄道省建築課長退官後、久野設計事務所を設立。経歴を生かし、東武鉄道浅草駅、南海ビルディング（南海電鉄難波駅、高島屋）、京成電鉄上野駅じゅらくビル（現存せず）等、同時期に数多くの駅舎建築を手がけている。

その他、主だった作品としては、蒲郡ホテル（現蒲郡クラシックホテル）、千葉県立佐倉高等学校記念館（元本館）等がある。前者はパリで産声を上げたアール・デコの様式を取り入れたホテルで、後に近代化文化遺産に認定された。また後者は、国登録有形文化財で、塔やドーム屋根を持つ明治後期の貴重な洋風建築校舎である。

どれも自身が得意とする、時代の先端をいくルネサンススタイルのデザインでまとめ上げている。

神都伊勢の表玄関にふさわしい、品格ある駅舎として誕生した宇治山田駅。

開業当時から、初詣や観光の多数の乗客を受け入れ、都会的な楽しみの味わえる堂々たるターミナル駅で話題となった。

戦時中の空襲被害を受けなかった駅舎は、戦後、伊勢地域の中心の駅として機能してきた。街並みが変わる中でも往時の格調を保ち続け、凛とした存在感の駅舎は歴史的価値が高く、平成11年（2009）第1回中部の駅百選に、平成13年（2011）国の登録有形文化財に指定されている。

新年の陽が昇り、
一筋の光が「近鉄」の文字のある塔屋を照らした。

電車が到着して降り立つのは、地上3階のホームである。
2階の改札を通過して1階に下りる。

コンコースに広がるのは、吹き抜けのある贅沢な空間。
エントランスに並ぶ八角形の明かり窓。

初春の柔らかい光が降り注ぐ…



A HAPPY NEW YEAR

KINTETSU

UJIYAMADA STATION

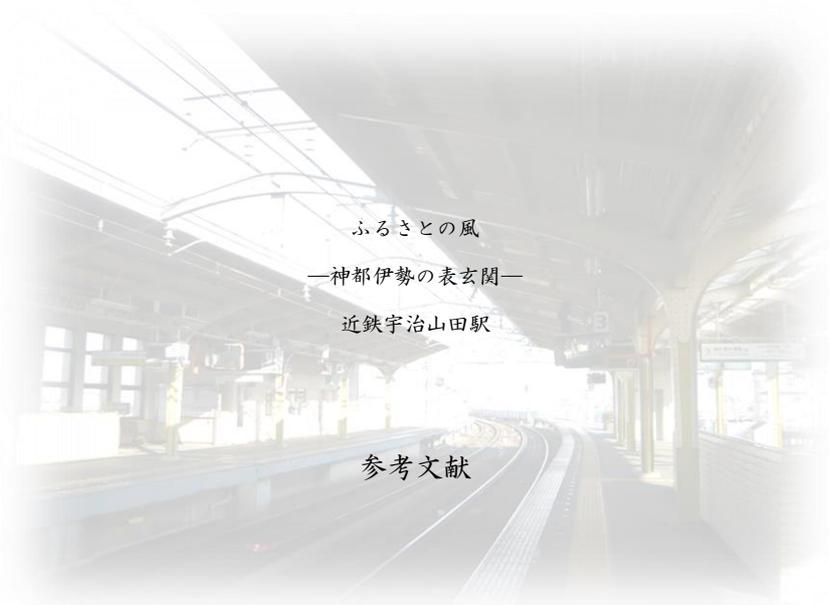
神都伊勢とよばれた時代の偉大なる遺産。
84年目の夜明け。

また、ひとつ歴史を刻む。

図書館だより1月号 No.155 増刊 ふるさとの風 睦月 平成27(2015)年1月1日発行

(編集・発行) 伊勢市立伊勢図書館 指定管理者/株式会社 図書館流通センター (住所) 〒516-0076 伊勢市八日市場町 13-35
(電話) 0596-21-0077 (FAX) 0596-21-0078 (ホームページ) <http://iselib.city.ise.mie.jp/>

© 2015 mami ishikura



ふるさとの風

—神都伊勢の表玄関—

近鉄宇治山田駅

参考文献

「伊勢市史第7巻文化財編」 伊勢市／編 伊勢市 L243／イ／7

「伊勢市史」伊勢市／編 伊勢市 L243／イ

「三重県史別編建築」 三重県／編 三重県 L201／ミ

「三重県の近代化遺産」 三重県教育委員会／編 三重県教育委員会 L520／ミ

「伊勢の建築式拾傑」 湯谷実／編 三重県建築士伊勢支部青年部会 L522／イ

「近畿日本鉄道 100年のあゆみ 1910～2010」

近畿日本鉄道／編 近畿日本鉄道 L686／キ

「近畿日本鉄道のひみつ」 PHP 研究所／編 PHP 研究所 L686／キ

「窓から読みとく近代建築」 酒井一光／著 学芸出版社 5231／サ

「日本の西洋建築」 藤森照信・丸山もとこ／監修 学研パブリッシング 5231／ニ

「大阪建築」 倉方俊輔・柴崎友香／共著 京阪神エルマガジン社 5231／ク

「アール・デコの建築 NHK 美の壺」

NHK 美の壺制作班／編 日本放送出版協会 5230／ア

「すばらしき“みえ”」146 三重の国登録有形文化財