

# 天王寺民衆駅

石田 潤一郎

再読 関西近代建築

モダンエイジの建築遺産

## ■「民衆駅」という響き

ここでは1962年（昭和37）10月号の『建築と社会』誌に掲載されたときの名称にしたがって「天王寺民衆駅」という表題を掲げた。現在の呼び方を採用するなら、JR天王寺駅と「ステーションプラザてんのうじ」ということになろう。

「民衆駅」とは、国鉄駅舎を建設する際に、民間が一部出資して商業活動をおこなうスペースを駅舎内に設置する形式をいう。そもそも戦災を受けた駅舎の再建のために国鉄がひねり出したアイデアといわれる。出資者は多くの場合、地元の商業資本であるわけだが、それを「民衆」と呼んだところに、駅舎再建に協力してもらおうという姿勢がうかがえる。と同時に、国鉄が官業中の官業として、商業活動には手を染めようとしなかった時代の雰囲気も伝えている。

ただ、こうした辞書的な説明からはみ出す、一種はなやかな響きが「民衆駅」にはあった。要するに大都市でなければ生まれない存在というイメージである。実際は必ずしもそうでもなく、小都市が2階建て止まりの駅舎を建てた例も多いのだが、鹿児島で育った筆者にとって博多民衆駅がまぶしく見えたこともまちがいないのである。

1987年（昭和62）の国鉄民営化によって、「民衆駅」は死語となった。取って代わったのは「駅ビル」というまことに即物的な単語である（1970年代には「駅関連事業ビル」と称していた。これはこれで官僚臭がただよう）。

## ■変わりえない天王寺駅

今、いささかの郷愁とともに「民衆駅」を振り返ろうとすると、天王寺民衆駅は実にふさわしい。というのも多くの「民衆駅」が

建て替えられたり、大改修を受けて当初の面影を失っているなか、天王寺駅はなお往時の骨格をたもっているからである。東側の正面から見たときのLの字を横に倒したような輪郭と、幅100メートルを超える水平連続窓の連なりは、48年間変わっていない。

形態が継承されてきたのにはいくつかの理由がある。一つには、他の大規模民衆駅が次々と更新されたり大改造されたりしたのは、新幹線の開通が大きな原因だったのだが、ここではそれがなかったことがある。しかし、なにより大きかったのは、天王寺駅が橋上駅であるためである。このことを説明するにはやや紙幅が必要であろう。

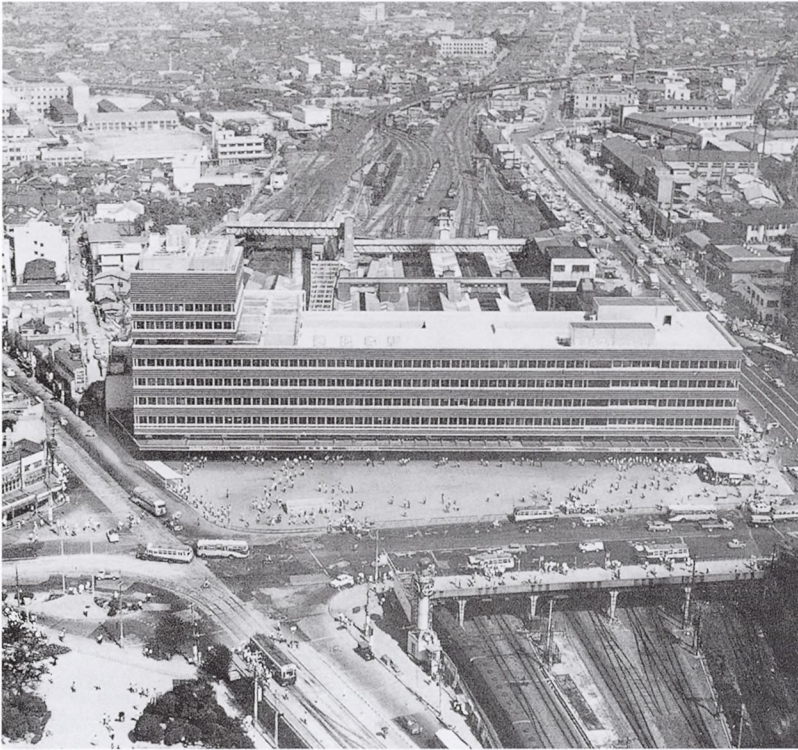
地図を見ると一目で分かるように、駅舎の北側過半は掘割の中を通過する5線路の上にある。ということは、線路のあいだに基礎を組んで躯体を立ち上げている。そもそも、この地下部分の工事は1937年（昭和12）に開始されたものであった。それまで跨線橋だけだった線路上に地上4階建ての建屋を設け、橋上駅と大阪鉄道局大阪管理部の庁舎とに充てる、という大計画が実施に移されていたのである。あわせて駅西方の線路上にかかる阿部野橋を改築拡張して、駅と一体化した広場とする工事もおこなわれた。

しかし、着工後ほどなく日中戦争が勃発する。鉄骨工作物の統制が進行し、ついに工事は中絶を強いられる。地下部分の鉄骨架構は組み上がった段階であったのでそのまま残置することとなったが、地上部分は準備ができていた鉄骨を回収されてしまい、駅舎本体は木造の仮設駅舎のまま推移する。完成をみたのは前面の阿部野橋だけであった。ちなみに大阪駅も同時期に地上5階建ての計画で着工し、躯体の鉄骨を組み上げていたが、やはり資材統制にかかる。中央部をのぞいて3階以



①北西側外観（現在）2003年に外装を一新して、色調も白へと様変わりした

所在地／大阪市天王寺区悲田院町10番48号  
設計／安井建築設計事務所ほか  
施工／奥村組  
竣工／昭和37年9月  
構造／鉄骨鉄筋コンクリート造  
規模／地下2階地上5階一部9階  
種別／駅舎  
（一部中2階）



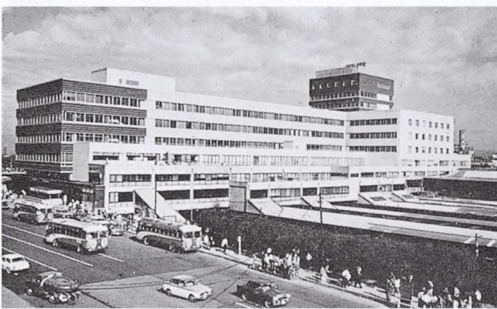
②



③



④



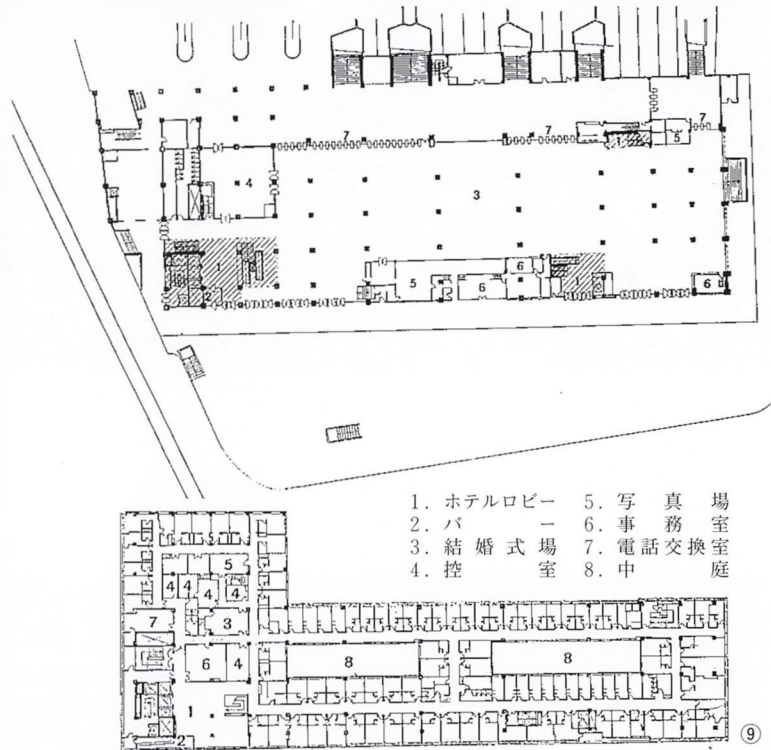
⑤



⑥



⑦



⑧

- 1. ステーションデパート入口
- 2. ホテル案内
- 3. コンコース
- 4. 待合室
- 5. 出札
- 6. 案内
- 7. 改札

- 1. ホテルロビー
- 2. パーラー
- 3. 結婚式場
- 4. 控室
- 5. 写真場
- 6. 事務室
- 7. 電話交換室
- 8. 中庭

⑨

② 外観 (上空から)

屋上部分には当初から増築の準備がされていたことがうかがえる。画像右端のあびこ筋をはさんで、近鉄百貨店(村野藤吾設計、1957年竣工)があった。

③ 西側立面

山形アルミの外装材は、以後よく模倣されることになる。

④ 南西角詳細

⑤ 東側外観

天王寺MIOができて、今はこのアングルからは眺められない。

⑥ 駅コンコース

⑦ 大阪都ホテルフロントおよびロビー (4階)

大阪都ホテル(のち天王寺都ホテル)は2001年に営業を終え、4階は主にレストラン街、5階はソフマップとなっている。

⑧ 1階平面図

⑨ 5階平面図

⑩西側ファサード(現在)

北側は玉造筋まで増築され、また9階建て部分も二度にわたって増築されている。

⑪西側ファサード南側から(現在)

長さ130m近い水平連続窓は、壮観である。

⑫1階外周柱詳細(現在)

外周の柱のステンレス仕上げは変わっていない。(写真④参照)

⑬1階コンコース内柱詳細(現在)

中2階がある入側の柱は、大理石のみで仕上げられる。

⑭1階コンコース(現在)

中央にステンレスの帯を走らせた大理石張りの柱と天井のルーバーは、当初のままである。(写真⑥参照)

⑮中央階段(現在)

民間部分は、原形をしのべる箇所は少ないが、階段まわりは、手すり、テラゾーなど当初の面影を残す。

⑯北側階段(現在)



⑩



⑪



⑫



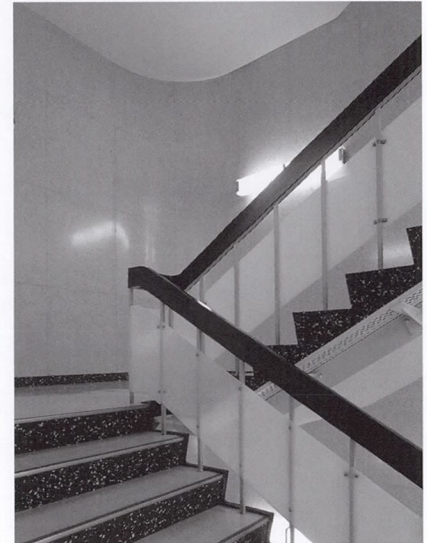
⑬



⑭



⑮



⑯

上は解体・回収されてしまい、1940年に2階建てをもって完成ということになった(戦後3層部を増築)。

天王寺駅は、終戦後も長く仮駅舎のままで推移した。狭隘をきわめたため、改築を切望したが、国鉄本社は戦災駅舎の復旧を優先した。民間資本から民衆駅方式で改築したいという請願が現れたのは1951年(昭和26)ごろからといわれる。しかし民間側がまとまらず、いずれも流産した。1959年にいたって、株式会社ステーションビルディングが組織され、その請願を承けて、1960年に新しい駅の建設に着手する。

その際、戦前からの地下架構を活用することとなった。前記のように、この構造体は4階建ての建築物を想定したものであり、これに補強を施し、地上部分を極力軽量化しても新駅ビルは地上5階が限界であった。ただ、北側の旧阪和鉄道天王寺駅部分は上町台地上に設けられた頭端型のホームである。これは、元来、1929年に阪和電気鉄道(1940年に南海と合併)天王寺駅として設置されたもので、1944年にこの駅舎を鉄道省天王寺駅に統合していたのである。この一角に関しては新たな基礎を築くことができたため、階数が自由に設定できた。この時点の高さ制限上限である31メートルいっぱいを使って9階建てとされた。

ここで、やっと、なぜ天王寺民衆駅の姿が変わらないか、という話題に戻ってこられる。天王寺民衆駅のなによりの特徴であるL字型のファサードは、基礎構造物に規定されているものであり、いわば前世からの宿縁なのである。5階建てをもっと高くしようとする、環状線がひっきりなしに通るいわゆる活線の上で、文字どおり根こそぎ構造体を更新するよりほかない。そこまで踏み切れないために今日に至っているといえるのである。

## ■建設の過程

あらためて戦後の天王寺民衆駅の建設経緯を整理してみよう。

1959年(昭和34)9月9日近鉄・南海・鉄道弘済会・日本交通公社・日本食堂・都ホテルが出資する株式会社天王寺ステーションビルディングが設立された。翌1960年(昭和35)2月に民衆駅建設の認可が下り、4月7日に地鎮祭をおこなって、仮設駅舎・ホームの建設に着手した。7月11日に鉄入れ式を挙行。2年間の工事を経て、1962年9月20日に完成、翌21日に竣工式が挙行され、ステーションビルが開業する。全国で27番目に竣工した民衆駅とされる。総工費は約28億円、このうち国鉄の負担は約3億円であった。

当初の使い方を『建築と社会』誌の平面図から見てみよう。地下は2層(中2階を含めると3層)で地下2階は機械諸室だが、地下1階は売店・食堂・理髪店はふつうとして、「コーヒースタンド」は言葉自体がなつかしく、ニュース映画館があったのは「このころでもまだ」といぶかしいが、従来この地で営業していた館を収容せざるをえなかったためという。1階は当然駅コンコースで、その上部、吹き抜けを囲んで中2階が設けられ、駅務室が配される。2・3階はステーションデパートとなる。「証券店舗」の存在が目を惹く(今でも野村証券が3階に入っている)のは、竣工前年の1961年(昭和36)が空前の証券ブームだったせい。4・5階は大阪都ホテルが使用した。誌面に和室も紹介されているのがやはり時代であろう。北側の高層部は基本的にエレベーターシャフトなのだが、6階・7階の南面は従業員用諸室が置かれ、8階は倉庫、9階が機械室となる。この部分は1964年に6階が南側に1.5倍ほど広げられ、68年には7・8・9階も6階と同様に増築された。このときにはまた、下層部分も含めて、玉造筋の際まで拡張されている。

設計監理者としては国鉄の東京工事事務所・大阪工事局・大阪電気工事局・天王寺鉄道管理局の4部署、そして安井建築設計事務所、天王寺ステーションビルディングの計6者が掲げられている。この間の事情について、当時、安井建築設計事務所社長だった佐野正一氏は『建築と社会』誌で次のように説明している。

民衆駅の原則にしたがって、躯体と国鉄部分の内装設計は国鉄大阪工事局建築課で、民衆部分の内装設計は私どもが担当して進める取り決めであったが、建物面積も大きく内容も複雑だから両者の作業の錯綜は避けられない。それがうまく強調して進み得たのは、根底に関係者相互間の強い信頼と協力があったことが何よりも特筆されなければならない。

通例は、国鉄側で設計の骨子を固めて、外部の設計事務所は部分的に参加することになるのだが、ここでは佐野氏が国鉄OBで、京都駅をはじめとする駅舎設計の実績があることから設計を主導する立場にたった。なお、国鉄側の実質的な設計者として、当時大阪工事局の田中進一郎氏の名前が挙げられている。

佐野氏は、前記『建築と社会』誌で、設計者間で決めた基本的な方向4点を紹介する。

1. 軽量化すること。旧基礎をそのまま使い地上5層とするために鉄骨造

パーライト防火被覆の構造体にアルミニウムの外装。

2. 駐車場のよき典型であること。明快な駅プランと材料、色彩の選択。
3. 民衆駅のよき典型であること。民衆部分のプランの整理と品格の向上。
4. 設備の充実。

ここで挙げられたなかの「アルミニウムの外装」は意匠的にも大きな意味をもった。グレーの山形パネルがストライプを描いて、長大な立面を引き締めた。この色の選択について、佐野正一氏にうかがったところ、四天王寺の麓を踏まえたとのことであり、今でも強い愛着を示しておられた。

佐野氏の面目躍如といえるのが、高層部の6階部分の壁面を下げて、立面をいったん見切り、7・8・9階のボックスを浮かしたところである。佐野氏がアーティキュレーションに長けた建築家であることは増築での手腕に明らかだが、ここでは、一層だけカーテンウォールをやめるという小技が延べ3万5000㎡の大建築の印象を決めているといつてよい。

また、竣工写真を見ていて、いいなあと思うのは、都ホテルのフロントまわりである(写真⑦参照)。近年注目されている60年代モダニズムのエッセンスといっても過言ではないだろう。

ただ、1990年代後半以降、改修とテナントの変更が繰り返され、内装で竣工当時の様子をとどめる個所は1階コンコースのほかはほとんど見出せない。立面も外装材が取り替えられて青灰色から白に変わり、右背後には12階建ての天王寺MIOがそびえる。冒頭に述べたように、輪郭とファサード構成だけが保たれている。しかし、その切れ味鋭い直方体は、喧噪をきわめる街並みのなかでなお凛然たる美しさを見せる。

## 【参考文献】

- ・佐野正一『建築家三代』(相模書房、2003年)
- ・日本国有鉄道大阪工事局『大阪工事局40年史』(1968年)
- ・天王寺鉄道管理局『天王寺鉄道管理局三十年写真史』(1981年)
- ・馬場知己『駅のうつりかわり』(私家版、1988年)

(いしだ じゅんいちろう)  
／京都工芸繊維大学大学院教授