

## 鉄道人物伝

No.32

### 反骨の鉄道建築家 渡辺節



渡辺節

小野田 滋 / 情報管理部 担当部長

#### ■ 鉄道建築への道

渡辺節は、1884(明治17)年11月3日、元相馬藩士で陸軍軍人であった父・祺十郎(のち陸軍少将)の長男として東京府麹町区平河町で生まれ、天長節にちなんで節と名付けられました。父親の転勤によって、青森県立第一尋常中学校(現在の弘前高等学校)を卒業し、さらに第二高等学校(仙台)、東京帝国大学工科大学建築学科へ進学して、同校を1908(明治41)年7月に卒業しました。卒業設計は国会議事堂で、大学ではのちに鉄道省の初代建築課長となる久野節<sup>1)</sup>と同期でしたが、渡辺は留年したため卒業年次は1年遅れとなりました。卒業後は、韓国政府(大韓帝国)度支部建築課の建築所技師となりましたが、「度支部」は日本の大蔵省に相当する組織で、1910(明治43)年8月の日韓併合によって朝鮮総督府度支部となりました。

ました。渡辺は建築所釜山出張所在勤となり、釜山税関庁舎や倉庫の設計にあたりました。しかし、度支部の居心地は待遇面を含めて芳しいもの

ではなく、1912(明治45)年に鉄道院に転じ、西部鉄道管理局工務課技師となつて、大阪駅の改良工事を担当することとなりました。

#### ■ 二代目京都駅の建設

明治天皇の崩御によって、大正天皇の即位大礼が1914(大正3)年に京都で行われることとなったため、大阪駅の改良工事は延期となり、渡辺は京都駅の改良工事を担当することとなりました。京都駅改良工事は、1877(明治10)年に完成した七条通りの初代・京都駅を八条通りに移し、あわせて新しい京都駅を旅客専用駅とし、貨物専用駅として梅小路駅を新設して、客貨の完全分離を行う工事でした。

京都駅は、同時期に建設が進められていた東京駅と同様に高架駅として計画され、新永間建築事務所長の岡田竹五郎<sup>2)</sup>がその調査に従事しましたが、工期や予算不足によって、地平駅として開業したのち、10年後に高架駅に改築する計画に変更されました(最終的に高架計画は中止)。

京都駅は皇室の利用が多かったため、本院からは東京駅と同様に便殿(要人の休憩室)を烏丸通りの軸線に一致させて駅の中央に設けることを条件としていました。しかし、年に何度も使わない便殿を駅を中心に設けることは構造上無駄であり、ヨーロッパの王室がある国でも貴賓室は駅構内の端部に配置され、旅客の動線を優先するという考え方が基本であるとし、便殿を駅を中心から外すよう主張しました。この主張は時の西部鉄道管理局長で土木技



二代目京都駅本屋

術者の長谷川謹介<sup>3)</sup>の認めるところとなり、上京した長谷川は平井晴二郎副総裁をはじめとする幹部の前で激論を交わした末、平井の一言によって渡辺の案が認められました。

渡辺は、京都駅の設計にあたって大蔵省臨時建築局で官庁建築に携わっていた建築家・矢橋賢吉の助言を求めたほか、京都駅改良工事の一環として完成した梅小路機関車庫(現在の京都鉄道博物館扇形車庫/国指定重文)の設計では、鉄道に関する経験に乏しかったため、運輸課機関車掛長の石田太郎(のち神戸鉄道局長を経て山陽電鉄の二代目社長)や西部鉄道管理局工務課技師でアメリカ帰りの土木技術者だった大井上前雄の助言を受けながら設計に取り組みました。

京都駅本屋の設計では、辰野金吾の設計により進められていた東京駅の存在を強く意識し、中央に皇室専用口を設けてシンメトリーな建築として完成した東京駅に対して、尖塔をはさんだ片隅に皇室専用口を設けた、アシンメトリーな建築としました。また、鉄骨煉瓦造の東京駅に対して京都駅を鉄筋コンクリート造で設計したいと主張しましたが、工期や工費の関係で断念せざるを得ず、木造駅として1914(大正3)年7月に竣功し、同年8月15日から使用を開始しました(東京駅は同年12月に開業)。

渡辺はのちの回顧談で、「あの人達(辰野金吾と曾禰達蔵を指す)は明治の建築界に対しては非常に功労があったけれど、遠慮なくいわせていただくと、日本建築の進歩を妨げた人ですね。」(原文)と発言しており、大御所であった辰野に対して批判的でした。



現在の商船三井ビルディング  
(旧大阪商船神戸支店)



新京阪鉄道・天神橋駅



現在の綿業会館 (国指定重文)

## ■ 建築家として独立

弱冠30歳で京都駅の設計を任せられ、その期待に応えた渡辺でしたが、鉄道院で建築技術者が軽く見られていることに満足せず、京都駅の完成後に長谷川局長に辞表を提出しました。しかし、長谷川からは海外派遣をさせるので思いとどまるよう慰留されたため、神戸鉄道管理局庶務課長から九州鉄道管理局長となっていた大道良太に仲介を求めてようやく辞表が受理され、1917(大正6)年7月28日付で退官しました(年譜などでは1916(大正5)年5月に辞職し、同年6月に事務所を開設したとしているので、辞令上の退官日である可能性もある)。

退官後の渡辺は、大阪市内に渡辺建築事務所を開設して独立し、1918(大正7)年には早稲田大学建築学科を卒業した村野藤吾を所員に採用しました。村野は1929(昭和4)年に独立するまで渡辺のもとで商業建築の神髄を学び、のちにモダニズム建築の旗手として活躍したほか、近畿日本鉄道やその系列会社かしが関わる建築を数多く手がけました(橿原神宮前駅、佐伯勇邸、近鉄本社など)。

また、1920(大正9)年9月～翌年2月、1922(大正11)年9月～同年11月の2回にわたり欧米各国(とくにアメリカ)を巡りましたが、最初の洋行は受注した大阪商船神戸支店の資材調達を兼ね、テラコッタやプラスター、タイルなどの建築資材を輸入して1922(大正11)年にこれを完成させ、のちにその国産化にも取り組みました。海外視察を通じてアメリカのオフィスビル建築に大

きな影響を受け、帰国後は全国の事務所、銀行、倶楽部、工場、倉庫、病院、個人住宅など手がけました。

1923(大正12)年に完成した日本興業銀行本店は、当時、早稲田大学教授であった後輩の内藤多仲たちゅうに構造設計を依頼しましたが、これが内藤の耐震構造理論を適用した最初の建築物となり、完成の3か月後に発生した関東大震災にも耐えて耐震壁の効果が立証されました。

渡辺は京都駅改良工事を担当した際に、線路の間にパイプを敷設して客車に給水する装置を考案しましたが、独立後も設備の改良に積極的で、強制式温水暖房、空気調和装置(冷房装置)、予備電源用ディーゼル発電機の使用、吊り足場の採用をはじめ、アメリカ流の設計報酬の考え方など先駆的な試みに挑戦し続けました。

鉄道施設では、1926(大正15)年に新京阪鉄道天神橋駅(のち阪急電鉄天神橋筋六丁目駅)を設計し、わが国初の鉄道高架橋と駅ビルを一体化させた鉄道建築としてこれを完成させました(2010(平成22)年に解体)。渡辺が手がけた鉄道建築としては、このほかにも南海鉄道難波駅高島屋地下食堂、難波駅プラットホーム上屋がありました。1931(昭和6)年には代表作ともいべき綿業会館(大阪市中央区/国指定重文)を完成させ、倶楽部建築として各室にさまざまな意匠や様式を取り入れるなど、その手腕が存分に発揮されました。

1943(昭和18)年には戦火を逃れて福井県芦原町あわらに疎開しましたが、戦後とどろは1946(昭和21)年に大阪市淀屋橋に

事務所を開設し、建築家としての活動を再開しました。この時期から団体などの役職に就いて業界の発展に貢献し、1951(昭和26)年には都市不燃化促進連合会会長、1952(昭和27)年には大阪府建築士会会長、日本建築士会連合会副会長などを歴任しました。

また、鉄道80周年を記念して1952(昭和27)年に開催された日本鉄道建築協会の座談会<sup>4)</sup>では、鉄道OBの建築家の一人として招かれ、貴重な証言を残しました。1962(昭和37)年秋に病を得て入院し、一時は趣味のゴルフを楽しむまでに回復して、1965(昭和40)年に行われた鉄道建築関係者の座談会にも出席しましたが、1967(昭和42)年1月21日に他界し、没後に大阪府建築士会による『建築家・渡邊節』<sup>7)</sup>が出版されました。

## 文 献

- 1) 小野田滋：ターミナル建築の第一人者 久野節, RRR, Vol.75, No.9, pp.34-35, 2018
- 2) 小野田滋：高架鉄道と東京駅を完成させた技術者 岡田竹五郎, RRR, No.74, No.9, pp.36-37, 2017
- 3) 小野田滋：鉄道技術の自立 長谷川謹介, RRR, No.54, No.2, pp.28-29, 1997
- 4) 鉄道建築80周年回顧座談会(大阪), 鉄道建築ニュース, No.34, 1952
- 5) 回想の明治大正期の建築界, 大阪府建築士会会報, No.15, 1959
- 6) 馬場知己：国鉄建築界神代時代の人々, 鉄道建築ニュース, No.201, 1966
- 7) 渡辺節追悼誌刊行実行委員会：建築家・渡邊節, 大阪府建築士会, 1969
- 8) 渡辺節先生思い出よもやま話(1), 建築士, No.204, 1969
- 9) 谷川竜一：渡辺節・その若き日の韓国, 月刊しにか, Vol.13, No.3, 2002
- 10) 坂本勝比古：王道を歩んだ様式主義建築家, INAX REPORT, No.188, 2011