

## 鉄道人物伝

No.18

### ターミナル建築の 第一人者 久野節



久野節

小野田 滋 / 情報管理部 担当部長

#### ■ 鉄道建築への道

久野節は、1882(明治15)年2月21日、元岸和田藩士であった父・宗興の長男として現在の大阪府岸和田市で生まれました。地元の堺中学校(現在の府立三国丘高校)の第1期生として卒業し、第三高等学校大学予科(第二部工科)を経て東京帝国大学工科大学建築学科へ進学しました。同校を1907(明治40)年7月に卒業したのち、ただちに千葉県建築監督員として千葉県に採用されました。しかし、同年12月には志願兵として近衛歩兵第四連隊第拾弍中隊に入隊し、翌年6月に除隊となりました。

復帰後は千葉県技師となり、千葉県内務部臨時県庁舎建築掛を命じられ、先輩の矢橋賢吉(1894(明治27)年東京帝大建築卒→工手学校教授→大蔵省臨時建築部技師)のもとでルネサンス

様式による千葉県庁舎の建設工事に従事しました。その後、1910(明治43)年には佐倉中学校校舎(現在の県立佐倉高校記念館)を設計し、同年7月には千葉

県軽便鉄道管理所を兼務しました。千葉県軽便鉄道管理所は、当時の千葉県知事の有吉忠一が県の事業として計画を推進した千葉県営鉄道の経営にあたる組織で、1911(明治44)年に柏～野田町間、成田～三里塚間、三里塚～多古間が開業しました。

久野は1911(明治44)年8月に鉄道院へ入庁し、鉄道院中部鉄道管理局技師となり、工務課に配属されました。当時の鉄道院には専門教育を受けた建築技術者が少なく、久野に続いて東京帝国大学建築学科の1年後輩である渡辺節が、朝鮮総督府度支部を経て1912(明治45)年に鉄道院へ入庁し、鉄道院西部鉄道管理局工務課で京都停車場改良工事を担当したほか、1912(明治45)年には東京帝国大学建築学科を卒業した渡辺仁が鉄道院に入庁して東部鉄道管理局工務課に在籍しました。

当時は、東京駅や京都駅、門司駅(現在の門司港駅)など大規模な停車場が建設されつつある時期でしたが、これらを除くと既存の停車場施設や官舎などの修繕工事(いわゆる「営繕」)が主体でした。また、建築分野もその存在が組織の中で確立されていなかったため、建築技術者が主体的に活動する余地はほとんどありませんでした。こうした待遇面での不満もあって、渡辺節や渡辺仁は鉄道建築に見切りをつけ、ほどなくして建築事務所を構えて独立してしまいました。



現在の佐倉高校記念館(千葉県佐倉市)

#### ■ 初代・鉄道省建築課長として

渡辺節は、独立後に大阪商船神戸支店(現在の商船三井ビル)、綿業会館などの設計を手がけ、渡辺仁はホテルニューグランド、服部時計店などを手がけて、建築家としての才能を開花させました。しかし、久野は鉄道院に残り、1913(大正2)年に東京鉄道管理局技術課勤務のち東京改良事務所勤務となり、さらに中部鉄道管理局工務課、東京鉄道管理局工務課を経て、1919(大正8)年には東京改良事務所勤務(東京鉄道管理局兼務)となりました。

1920(大正9)年5月15日付で鉄道院は鉄道省に昇格し、同時に工務局に建築課が新設され、久野は初代建築課長に就任しました。久野の回顧談によれば、建築の予算が増加したため課として独立することとなり、石丸重美次官、岡野昇工務局長の尽力によって発足することとなったとされます。久野はさらに地方機関にも建築課を創設すべきと考えて奔走しましたが、時期尚早と判断されて本省のみにとどまりました(東京と大阪の鉄道局に建築課が創設されるのは1937(昭和12)年)。

1923(大正12)年に発生した関東大震災では、被災した本省庁舎や鉄道諸施設の早期復旧をめざすため、復旧資材の確保や仮駅や仮庁舎の建設を短期間で行い、発足したばかりの建築課の存在感を示しました。久野は1924



現在の宇治山田駅(三重県伊勢市)



現在の蒲郡クラシックホテル(愛知県蒲郡市)

(大正13)年9月から「停車場本屋其他鉄道関係建築物一般」を調査するため欧米に派遣され、翌年8月に帰朝しました。建築課長在任中は、大阪鉄道局庁舎、東京鉄道病院、名古屋鉄道病院、仙台鉄道病院、横浜駅、広島駅、岡山駅、山陽ホテル、大宮工場、大井工場、浜松工場の諸建築、青梅電気鉄道本社などの設計に携わり、建築課のスタッフがインハウスアーキテクト(組織内の建築家)として直轄で鉄道建築の設計に携わる体制が整えられました。

1926(大正15)年4月に通信技師兼任となったのち、1927(昭和2)年2月に行われた大正天皇大喪儀の御大喪委員会工事部委員として、新宿御苑仮停車場と東浅川仮停車場の設計にあたりました。このほか、大蔵省官繕管財局工務部長の矢橋賢吉のもとで進められていた帝国議会議事堂(現在の国会議事堂)の建設計画にも、中央諸官衙建築準備委員会幹事として関与しましたが、1927(昭和2)年3月に鉄道省を退官し、同時に準備委員会幹事も免じられました。

### ■ターミナルアーキテクトの第一人者として

久野は鉄道省退官後も鉄道省の囑託として、引き続き大阪鉄道病院、東京汽力発電所などの新築に関する設計業務を行っていましたが、ほどなくして独立し、丸ビルの3階に久野建築事務

所を設立しました。

独立後の久野は、1931(昭和6)年に東武鉄道・浅草雷門駅(松屋浅草店)を完成させ、さらに南海鉄道・南海ビルディング(難波駅/高島屋南海店)、参宮急行電鉄(現在の近畿日本鉄道)・宇治山田駅、蒲郡ホテル(現在の蒲郡クラシックホテル)、阪神電鉄三宮駅(そごう神戸支店)、京浜電気鉄道・品川駅(京浜百貨店)、京成電気軌道・上野駅(京成本社/京成聚楽)、大阪鉄道・阿部野橋駅(大鉄百貨店)、阪神電鉄・阪神百貨店第一期工事、台湾総督府台北鉄道工場・同庁舎、中山競馬場、東京競馬場などを次々と手がけました。

後輩の伊藤滋(第4代鉄道省建築課長、のち日本建築学会会長)<sup>5)</sup>の追悼記事によれば、鉄道の初期の時代に建てられた大量の仮設建築をどうにかしなければならぬという機運の中で、久野が鉄道に招かれたとしています。さらに、久野が千葉県庁から鉄道院に移り、在任18年で独立して事務所を構えた転身の鮮やかさを難じつつも、その時々に合わせて臨機応変に対応したことは建築家の職能を広めた活動だったとして敬意を表し、鉄道建築の育ての親としてその功績を讃えました。

久野建築事務所は、鉄鋼統制などによって新たな建築需要が少なくなる中で1941(昭和16)年頃に閉鎖され、久野は戦争の激化とともに1945(昭和

20)年春には東京を離れて山梨県の山中湖畔へ疎開しました。東京の自宅が戦災に遭ったため、静岡県伊東市に移り、畑作りをするなど晴耕雨読の隠居生活を続けていました。その後、1948(昭和23)年に旧知の戸田利兵衛(二代目)が経営する戸田組(現在の戸田建設)の顧問となりましたが、戦後は建築家としての活動を再開することはないまま、1962(昭和37)年8月7日に8歳の生涯を閉じました。数多くの停車場建築をこなしたことからターミナルアーキテクトの第一人者と呼ばれ、クライアントからの要求に応じて無難に設計をまとめあげる手腕は高く評価されました。

ちなみに子息の久野宗彦は、1946(昭和21)年に運輸省鉄道技術研究所第四部に入り、1968(昭和43)年には国鉄鉄道技術研究所化学研究室長となりました。

### 文献

- 1) 伊藤滋, 久野節, 他: 鉄道建築80周年回顧の座談会, 鉄道建築ニュース, No.34, pp.5-46, 1952
- 2) 久野宗彦: 父のこと, 鉄道建築ニュース, No.152, pp.29-30, 1962
- 3) 伊藤滋: 鉄道建築育ての親, 鉄道建築ニュース, No.152, pp.30-32, 1962
- 4) 国鉄の建築 図書編集委員会: 国鉄建築のあゆみ1870-1970, 鉄道建築協会, 1970
- 5) 小野田滋: 鉄道建築のモダニスト 伊藤滋, RRR, Vol.54, No.9, pp.32-33, 1997