

駅舎建築の保存活用からみるまちの世代継承

横浜国立大学 都市科学部建築学科 4年

建築計画研究室 五嶋薰子

はじめに

私にとって本当に暮らしたいまちは、世代を超えて受け継がれるもの、ずっと変わらない大切にしたいものあるまちだ。それは、行事や風習かもしれないし、景観や自然かもしれないが、それをまちの個性として親しみながら暮らしたい。

私の生まれ育ったまちには、桜並木がある。小学校の行き帰りに毎日通っていたこと、春には家族でお花見をした思い出、一緒に撮った写真など、その桜並木を思い出すと懐かしい記憶がたくさん蘇る。記憶と結びつく思い出深い桜並木はそこにしかないもので、きっと多くの人にとってまちを象徴する大切な存在になっていると思う。これからも変わらずまちのシンボルとして親しまれ、次の世代にも受け継がれていってほしいと願う。

建物も、まちの中でそのような存在になりうると考える。時が経つにつれまちの建物は徐々に入れ替わり、景色は変わっていくが、その中でずっと変わらずにあり続ける建物は、やがてまちのシンボルとして人々から愛され、そのまちの記憶とともに人々の心の中に深く根付いていくだろう。

しかし建物には寿命がある。そのため、まちの中で変わらないものとして次世代へ受け継ぐためには、保存のための取り組みが必要となる。

本稿を通して、建物を保存しまちの個性の継承につなげるためには何が必要なのかということについて、駅舎建築の保存を例に挙げながら考えていきたい。

1. 保存活用される建築物の価値

老朽化や需要の変化などによって寿命を迎えた建物は、通常であれば取り壊され、需要に見合う新しい建物に建て替えられる。一方で、当初の機能としての寿命を迎えて何らかの価値が認められ、その価値を次世代へ受け継ぐために保存される建物がある。そのような建築物の保存について、近年では単に保存するだけでなく、用途を変えて保存した建物を積極的に活用していくことが求められている。

保存活用に結びつく建物の価値は、有形の価値と無形の価値にわけて考えることができ

る。まず建物本体に紐づいた有形の価値に関して、1950年に施行された日本の文化財保護法では、文化財の定義として「有形の文化的所産で我が国にとって歴史上または芸術上価値の高いもの」「考古資料及びその他学術的価値の高いもの」という内容が入っている。また1996年に、より幅広く文化財の保護を進めるために創設された文化財登録制度では、その基準として、建築物・土木建造物において原則50年を経過したもののうち、「国土の歴史的景観に寄与しているもの」「造形の規範となっているもの」「再現することが容易でないもの」のうち1つ以上に該当するものとしている。

長い間まちとともにある建物には、以上のような有形の価値だけでなく、市民の愛着やまちのシンボルとしての性質など、目に見えない無形の価値も認められることがある。そのような見えない価値が比較的大きいと考えられる建物の1つに、駅舎建築がある。

駅舎はその駅という機能から、幅広い利用者が見込まれ、公共性が高く、またまちの玄関口としての性質もある建物である。特徴的な外観であれば、利用や通過の積み重ねで日常的に目にすることによって、その土地のイメージとして人々の意識の中に定着していき、まちのシンボル的な存在になったり、アイコンとしてまちのさまざまな場面で用いられたりすることもある。このようにして駅舎建築は、幅広い層の人々から愛される存在となる建物である。

2. 駅舎建築の保存活用と無形の価値の継承

駅舎建築が、駅としての機能を終えても何らかの形で保存活用される事例は、日本全国で複数見受けられる。まずきっかけとして、路線の廃線や高架化・地下化、駅舎自体の老朽化や需要に見合わないなどといった理由で、駅舎の取り壊しや建て替えが話題に上がると、すでに文化財指定などでその価値が認められている場合を除き、なくさないでほしいという思いから駅舎に愛着を持つ人々による保存運動が起こることがしばしばある。それを契機に駅舎建築の価値が見直され、保存方法やその後の活用方法が議論される。すなわち、市民の愛着という無形の価値がきっかけとなって、駅舎自体の有形の価値も含め残すに値すると認められたときに、保存活用が実現に向かうという流れである。実際には、保存活用を進めるためには、用地や工事費用、活用後の管理運営の担い手の確保など、経済的な面をはじめとして解決しなければならない問題が多くあり、やむを得ず解体されてしまうことも少なくない。

価値の継承を目的として駅舎を保存活用するとき、駅舎自体の有形の価値については、

駅舎が実物としてまちに残ることで大部分は達成されると考えられる。一方で、目に見えない無形の価値については、駅として機能していたからこそ生まれ醸成された価値であるとも考えられ、駅に代わる機能を考慮するなど、その継承に関して意識的に取り組まない限り、いつの間にか失われてしまう可能性がある。先に述べたように、なくさないでほしいという駅舎への愛着から保存活用が実現する場合、その駅舎建築の価値は目に見えない無形の価値の方に重点が置かれるだろう。しかしながら、駅舎本体が残ったことに満足して、世代が変わるにつれてその駅舎建築に対する愛着という無形の価値が失われていってしまっては、保存の意義が問われることにもなりかねない。

ではそのような無形の価値も含めて、駅舎が駅としての機能を終えてもなお次世代へ受け継がれるためには、どのような取り組みが必要なのだろうか。ここからは、市民の声によって保存活用が実現し、2020年4月にまちの魅力を発信する公共施設として生まれ変わった旧国立駅舎の事例を通して考えていきたい。

3. 国立駅の歴史

国立駅は、JR中央線で新宿から立川へ向かう途中の、立川の1つ前の駅である。各駅停車のみが停車する駅で、両隣の立川や国分寺と比べるとまちとしての規模は大きくないが、駅からまっすぐにのびる大学通りやその通り沿いの桜などの美しい景観に定評があり、文教地区指定された文化的なまちとしても知られている。景観に関しては、大学通り沿いの明和地所のマンションを巡る一連の問題が、国立マンション訴訟として話題になったように、景観を守ろうとする市民の意識が高いまちでもある。

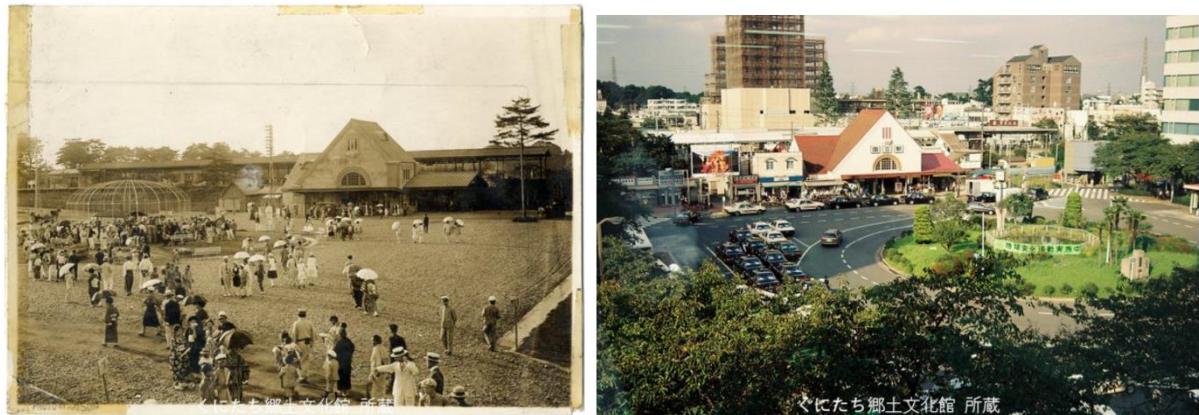
国立は、もともと雑木林だった土地が、大正時代に郊外学園都市として開発され、分譲住宅地となった。国立の大きな特徴は、開発当初から駅がまちと一体となって計画されたことである。国立大学町と呼ばれた部分の主な要素は、駅、駅前広場、大学通り、大学で、これらが計画の当初からまちの骨格として存在していた。



図：昭和2（1927）年分譲のチラシ
(所蔵：くにたち郷土文化館)

赤い三角屋根の国立駅舎ができあがったのは大正 15 (1926) 年のことである。駅舎は大学通りから見たときに目立つよう景観に配慮され、駅から放射上にのびる各道路からのアイストップとなった。駅前には円形公園と呼ばれる緑地帯や水禽舎が設置され、駅前広場は人が集まる空間として使われた。

このようにしてまちと一体となって計画された国立駅であるが、時代が進み人口や交通量が増加したことに伴って、数々の変化が訪れる。乗降客の増加に対応するため駅舎には改修が重ねられ、駅に向かう公共交通の増加から円形公園には人が立ち入れなくなった。また駅周辺の建物の高層化や大学通りの交通量の増加によって、駅から大学通りにかけての視覚的効果が低下し、駅舎が景観上谷底になってしまっていることも大きな変化の 1 つである。



図：国立南口（右は大正 15 年ごろ、左は平成 8 年ごろ）（所蔵：くにたち郷土文化館）

4. 国立駅舎の保存に向けた動き

時代とともに駅や駅前広場の機能、また周辺の景観が変化していく中で、赤い三角屋根の駅舎の原形は当初から変わらずにあり続けた。しかし、まちのシンボルとして国立に定着していたその駅舎にも、いよいよ解体の話題が持ち上がる。

平成 11 (1999) 年、JR 中央線の連続立体化工事のため、JR 東日本が国立駅の解体を発表した。これに対して、まちの景観を守る意識の高い国立市民は、まちにとって重要なシンボルを失うわけにはいかないと、すぐに反対の声を上げた。これを受け、国立市も保存に向けて動き出した。その後、一時は JR 東日本・東京都から曳家工事による保存への協力を得たものの、市議会での予算案否決によって、保存への道は一旦白紙に戻ってしまう。JR 東日本による解体時期が迫る中、国立市は駅舎を国立市の指定文化財としたうえで、丁寧

に解体し保管することで、保存への一応の道筋をつけることとなった。

5. 国立駅舎の一時解体から再築まで

以上のような経緯を経て、国立駅は平成 18 (2006) 年末に惜しまれつつ解体された。そこから国立市は、中央線の高架化に併せて駅周辺を一体として再整備しつつ、旧駅舎の再築を実現させるために職務を進めた。さまざまな行政上の手続きや JR 東日本との土地交渉と並行して、ふるさと納税による駅舎再築のための寄付金集めや、年に数回の市民に向けた報告会や保存部材の見学会も実施した。

土地と費用を確保し、建築審査会の同意を得て、ようやく駅舎再築の準備が整った平成 29 (2017) 年、国立市は旧駅舎復原の実施設計に入ると同時に、再築後の具体的な活用方針の検討も始めた。前提として、文化財としての再築であることや、上位計画の中での位置づけ、また都市再生整備計画の交付金対象事業であることに対する諸制限を踏まえ、市民や関係団体との意見交換の上で、「まちの魅力発信拠点」として活用していく方針が決まった。その後運営方法が検討され、旧駅舎の完成まで、開業に向けた準備が進められた。

6. 現在の利活用状況

旧国立駅舎復原工事は平成 30 (2018) 年に着工し、令和 2 (2020) 年に完成、同年 4 月に新たに公共施設としてオープンした。コロナ禍の影響を直に受け、開業祝祭は中止、またオープン 2 日目に緊急事態宣言を受け臨時休業という想定外の幕開けではあったが、令和 2 (2020) 年 12 月現在、密を回避するための制限を設つつ運営されている。



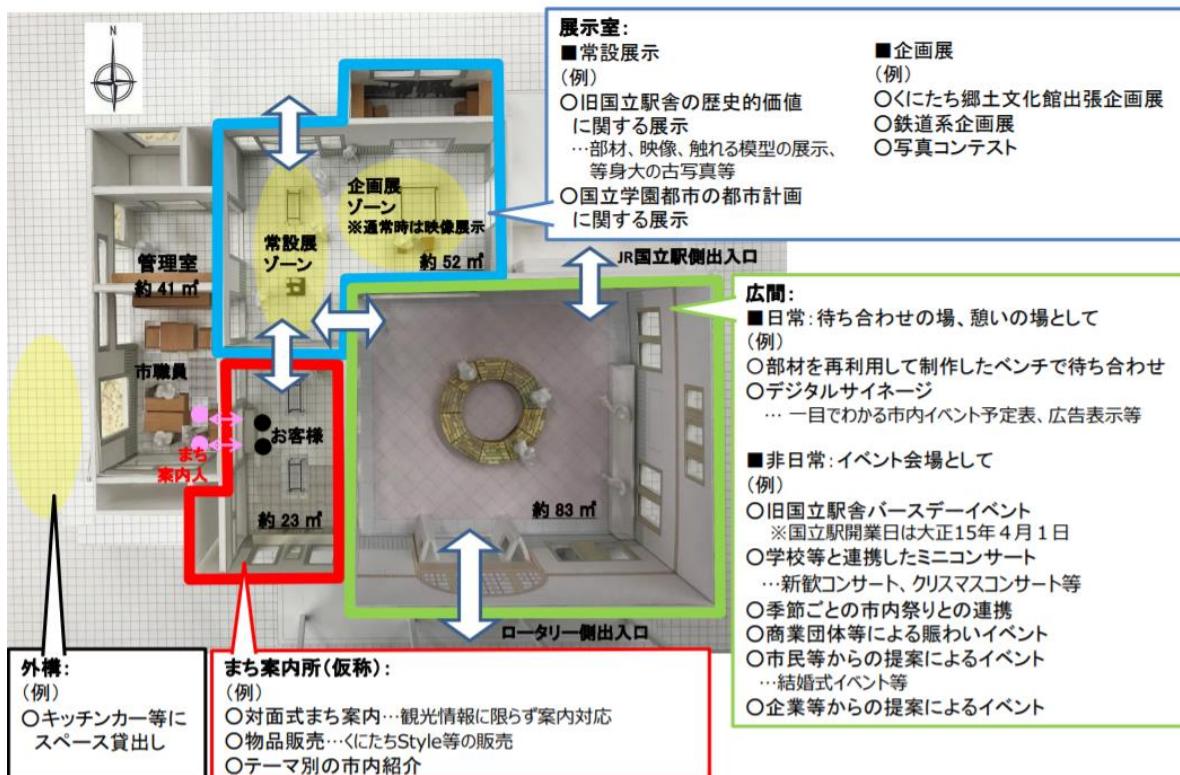
図：再築された旧国立駅舎（令和 2 年ごろ）

再築された旧駅舎は、大正 15 (1926) 年の創建当時の姿で復原されている。下図のように、主に 3 つの部屋に分かれていて、展示室、多目的室、観光案内室として、まちの魅力発信拠点というコンセプトのもとそれぞれに役割が与えられている。

旧国立駅舎全体の企画運営を担う国立市の担当者によると、まちの魅力発信拠点という設置コンセプトを、2 つの文脈で具現化しようとしているそうだ。1 つ目は通常運営とし

(出典：国立市 HP)

て、旧国立駅舎の3つの部屋がそれぞれの役割を果たし、まちの魅力発信拠点として実際に使われるということ。もう1つは、イベントや宣伝のための場所として使ってもらうことだ。このうちのイベントに関してコーディネーターとして意識しているのは、まちの魅力という文脈でなにかを発信したり、すでにまちの魅力を何らかの形で体現したりしている人に使ってもらうことだと言う。コロナ禍で、特にイベントに関してはまだ制限も多く難しい状況ではあるが、すでに展示イベントを中心にさまざまな試みが行われており、今後の活用にも注目を集めている。



図：令和元年時点の事業イメージ（出典：国立市 HP 国立駅周辺整備課）

7. 旧国立駅舎の価値とその継承について

ここまで、国立駅の成り立ちから一時解体を経て再築された現在までを振り返った。ここで改めて、旧国立駅舎の価値とは何かを考える。

まず有形の価値としては、文化財指定される上でも認められているように、現存する木造駅舎としては都内で最も古いという歴史ある建築物であること、また開発当初からまちの骨格であるという都市計画上の重要性があげられる。これに加えて、無形の価値として、市民からの愛着や親しみ、まちのシンボルとしての性質も非常に大きい。まちになくてはならないものという市民の思いが、一時解体されてもなお再築復原されることに結びつい

たのだから、その市民の愛着という無形の価値の方に重点が置かれるといっても過言ではない。

したがって旧国立駅舎は、文化財として創建当時の姿で残されただけでなく、これからも現役の駅舎時代のように幅広い世代の市民から愛着を持たれ、国立のまちになくてはならない存在であり続けてこそ、保存された意義があると言えるだろう。

ではそのように、無形の価値も含め旧国立駅舎が次世代へ受け継がれていくためには、現時点で何が必要なのか。これを考える上で注目したいのが、旧国立駅舎は、平成 18(2006)年の解体から令和 2 (2020) 年の再築までに、14 年の間が空いたという点だ。もちろんその間に、再築に向けた準備は着実に進められていたわけであるが、この 14 年の間に新たに国立に来た人や国立で生まれた人は、今回再築された旧駅舎が実際に駅として使われていた時代を知らない。昔から国立を知っている人々には、再築された旧駅舎を見て蘇る思い出や懐かしい記憶があるだろうが、現役の駅舎時代を知らない人々には、そのようなことはない。まるでまちに新しい建物ができたかのように見えていてもおかしくはないのである。

8. 旧国立駅舎再築に対する各世代の受け止め方

実際に、国立のまちづくりや地域活動に関わる人で、現役の駅舎時代を知る人（以下「第一世代」）と知らない人（以下「第二世代」）それぞれ数名に話を伺ったところ、旧駅舎再築の受け止め方には、以下のような共通点と相違点があることがわかった。

まず共通点として、赤い三角屋根の駅舎が国立を象徴するシンボル的なものであるという認識は、世代を問わずあるということがわかった。第一世代の人々にとっては、当初から駅舎が国立のまちにあったことから、まちを象徴するものという実感に結びついていると考えられるが、第二世代の人々は、マスコットキャラクターやロゴを通じて、また再築された駅舎の外観の印象から、象徴性を感じているようである。赤い三角屋根の形が古くから市民に親し



図：観光ガイドマップの表紙に使われる

「くにニャン」（出典：国立市 HP）

まれていたために、駅舎が解体されている間も多くの場面でロゴやアイコンに使われていたことや、国立市や観光まちづくりを行うNPO法人がマスコットキャラクターを使うなどして積極的にPRしていたことで、「国立のシンボル」という世代を通じた共通認識として捉えられているのだろう。今後も赤い三角屋根の形がまちのさまざまな場面で使われ、さらに旧駅舎が実物としてまちにあり続けることで、象徴性が増していくと考えられる。

世代間のギャップとしては、旧駅舎の景観性や現地性に関して認識の違いが見られた。第一世代の人々は、景観上そこに駅舎があるということに価値を見いだしている。現役の駅舎時代を知る人々のなかでも、駅前の開発が進み高層化する前から国立を知る人々は、特に景観を守ることへの意識が高い。だからこそ、機能は別にして、復原されて元の位置に駅舎が戻ってきたということに対して、良かったと思えるようである。一方で、現役の駅舎時代を知らず、開発が進み高層化した駅前の風景しか知らない第二世代からは、景観性や現地性を重視するような声はなく、そこに駅舎があるだけで価値が見いだされるということは、現時点ではないと考えられる。したがって、第二世代の人々にとっても旧駅舎がまちに必要なものと実感されるためには、駅に代わる機能が重要で、それを実際に使うというプロセスが必要となるだろう。現状旧国立駅舎は、まちの魅力発信拠点となっているが、誰に対して魅力を発信していくのか、その方向性にわかりづらい部分があるように感じる。もちろん公共施設であるから、市内外問わず幅広い利用者を想定していると思われるが、中でも特に現役の駅舎時代を知らない世代に向けた魅力発信に期待したい。

また、第一世代の人々からは、駅舎は自分たちのまちのものだというわがもの意識が窺えた。駅として実際に使っていたという経験に加えて、保存運動や再築を経て、自分たちが残したものとして、その意識はさらに強くなっていると思われる。だからこそ駅舎に対する親しみや愛着も強く、これからも大切な存在として扱われるだろう。一方で第二世代の人々にとっては、ほとんどの場合旧駅舎に対する特別な思い入れはない。そのため何らかの形で彼らが旧駅舎と関わりを持たない限り、旧駅舎に対するわがもの意識は醸成されないと思われる。第二世代の人々にとっても、自分たちのまちのものとして親しみを持って扱われるためには、彼らが直接関わることができるようなきっかけを作っていくことが必要となるだろう。すでに試みは始まっているが、郷土教育への取入れはそのきっかけ作りに良いのではないだろうか。国立市立のある小学校では総合学習の題材として旧駅舎が扱われ、子どもたちが積極的に旧駅舎に訪れて、案内所スタッフを質問攻めにするという光景も見られたそうだ。そして子どもたちが作成した「旧国立駅舎パンフレット」は、週

末に展示イベントとして旧駅舎内で展示され、それを見るために親や地域の人が旧駅舎に訪れるきっかけにもなった。現在コロナ禍の影響で、難しい部分も多いとのことであったが、今後の更なる展開に期待したい。

9. 世代継承に向けて

以上のように、この度の旧国立駅舎再築の受け止め方には、世代によって大きく異なる点があることがわかった。その一方で、世代を超えた共通認識も見つかった。これらを踏まえて今後の活用を考えていくことで、旧国立駅舎が世代を超えて愛され続けることにつながるだろう。

このような世代継承のための取り組みは、当初の役割を終えてもなお保存活用される建物には、共通して必要なことと言えることではないだろうか。つまり、保存活用される建物が、有形の価値だけでなく無形の価値も含めて世代を超えて受け継がれるためには、その保存に対する各世代の受け止め方から、埋めていくべきギャップや世代をつなぐ糸口となりうる共通点を探り、保存後の活用に意識的に取り入れていくことが必要なのではないだろうか。そのような姿勢が、保存されまちの個性となる建物が多くの市民から親しみを持たれ、まちになくてはならない存在として愛され続けることにつながると考える。

おわりに

どのまちにも、世代を超えて受け継がれてきたものや変わらないものがきっとある。しかしそれは、開発によって都市化が進み、利便性や収益性の向上に気を取られてしまったり、反対に過疎化が進み、次世代の担い手が不足したりすることで、見えなくなってしまうこともある。

変わっていくまちの中でも守るべき大切なものを、まちの人々が共通認識として持ち、皆で受け継いでいくことが、いつまでも住み続けたいまちとして愛されることにつながる。そのような大切にしたいものあるまちが、私の本当に暮らしたいまちだ。

参考文献・資料

- 1.『学園都市開発と幻の鉄道』 / くにたち郷土資料館 編
- 2.「国立駅周辺プラン報告書」 / 国立市建設部
- 3.「旧国立駅舎活用方針報告書」 / 国立市都市整備部国立駅周辺整備課