

平成18年10月23日

## 国立駅舎の保存に向けて

### ～これまでの経緯と今後の取り扱いについて～

現在囲いで覆われている国立駅舎。市では、保存に向けて関係機関と協議してきましたが、このたび、将来の復原を考慮し、丁寧に解体し、部材を保管することが決まりましたので、お知らせします。

大正15年（1926年）4月1日に開業した国立駅。築後80年もの間、市民に愛され続けた駅舎は、木造建築物としては、都内では原宿駅に次いで旧（ふる）い貴重なものです。

国立のまちと共に生きた証を未来に伝えるため、市では、木造駅舎の再築をめざし、これからも関係機関と協議しながら、進めていきます。

#### 《これまでの経緯》

JR中央本線連続立体交差事業で取り壊される計画にあった国立駅舎については、市として一貫して保存ということで、平成5年と9年に東京都およびJR東日本に要望書を提出しました。また、市議会でも平成14年に保存活用の陳情が採択され、東京都およびJR東日本に対し、その要請も行いました。

そして、市は、国立駅舎を保存する手法として、曳き家方式（建物の土台下等に鋼材を設置し、ジャッキで建物を持ち上げ、移動させる方式）で円形公園に一時移設する計画を立て、平成17年9月、12月および平成18年6月に、曳き家方式による国立駅舎一時移設費用関係予算を、市議会に提案しました。

しかし、市議会では、高架工事終了後に戻す用地の確保や、その財源計画が不明瞭である等の理由により、市からの提案は否決されました。

その後、平成18年6月21日に、市議会で、国立駅舎保存の決議が全会派一致で可決され、市と市議会が協力しながら存置方式（今ある位置に駅舎を置いたまま工事を進める方式）を基本にすえた国立駅舎の保存をすることで、東京都およびJR東日本と交渉を進めてきました。

しかし、6月28日に東京都およびJR東日本から、「JR中央本線連続立体交差事業に支障が生じるため存置方式による保存は認められない」との回答がありました。

また、7月6日にはJR東日本から、解体再築方式による保存の提案、さ

らに、9月15日には、東京都から、「現駅舎については10月8日の仮線切換え後、速やかに解体工事に着手し、12月末までに更地化する予定である」との通知がありました。

それを受け、9月22日に開催された市議会において、国立駅舎を丁寧に解体し保管する決議が可決されました。

これにより、市は、9月25日に、東京都およびJR東日本に対し、次の事項について協力依頼の文書を提出しました。

#### <協力依頼の内容>

1. 駅舎の解体については、木造で再築することを前提に丁寧な解体を願いたい。
2. 駅舎の解体前に、文化財として指定できるよう協力を願いたい。
3. 駅舎の解体費用及び保管場所までの運搬費用については、JR中央本線連続立体交差事業費で負担願いたい。
4. 復原する駅舎用地の確保については、有償を前提として、今後JR東日本と協議をしていく。
5. 解体された駅舎の部材を保管する倉庫の建設費は、JR中央本線連続立体交差事業費で負担願いたい。

その結果、9月29日に、東京都およびJR東日本から回答がありました。要旨は、次のとおりです。

#### <東京都からの回答要旨>

1. 貴市ならびに貴市議会の決議文書に記載のある「残すことを前提に丁寧な解体」を行うことで、確認書の締結協議を行います。
2. 現駅舎の所有者であるJR東日本の了承を得るよう願います。
3. 東京都、国立市、JR東日本が、本連立事業の高架施設割合で負担することで、確認書の締結協議を行います。
4. 駅舎用地の所有者である、JR東日本の了承を得るよう願います。
5. 貴市の責任による保管に附帯する工事であり、連立事業の範囲外であることから、本連立事業で負担することはできません。

#### <JR東日本からの回答要旨>

1. 「丁寧な解体」の具体的内容について、別紙の部材を丁寧に解体しお引渡しいたしますので、部材の保管場所をすみやかに提示願います。
2. 駅舎の解体は平成18年11月1日から工事着手する計画に遅延を生じさせないことを条件として文化財指定には協力いたしますので、国

立市文化財保護条例第4条に基づく文化財指定の同意要請を平成18年10月16日までに弊社八王子支社長まで協議願います。なお、同意要請協議が遅延した場合は、文化財指定に同意できませんので、あらかじめご了承ください。

3. 連立事業の事業主体である東京都からの了承を得るようお願いいたします。
4. 貴市が駅舎を復元するため弊社用地を必要とする場合は、有償を前提に協議に応じる所存です。
5. 部材の保管に要する費用は、倉庫の建設費も含め貴市において負担願います。

とあり、「回答内容にご了承のうえは、その旨ご回答願います」とあります。

#### 別紙

##### 保存部材リスト

構造部材	木造軸組み（柱・梁・合掌） 庇、東側下屋レール造部分（柱・梁）
化粧材	正面丸型飾り窓（杵共） 駅名標 飾換気ガラリ（杵共） 角型飾り窓（杵共） 正面庇幕板（下地があれば下地を含む） 屋根瓦は劣化が想定されるため一部のみ
その他	外壁、野地板は一部のみ

これらの回答をもとに、10月4日付けで国立駅舎の取扱い方針に関する確認書が東京都、JR東日本、国立市の3者で締結されました。

確認書は6項目で構成されています。その内容は次のとおりです。

1. 確認書は、JR中央本線（三鷹駅～立川駅間）連続立体交差事業の施行に伴い支障する駅舎の取扱いに関する基本的事項を定め、三者が相互に協力し事業を円滑に実施することを目的とする。
2. 駅舎の解体工事は、平成18年10月10日に着手し、同年12月末までに更地化を完了する。
3. 駅舎の取扱いについては、別紙1の部材を丁寧に解体する。
4. 別紙1記載の解体した駅舎の部材については、別紙2に示す国立市が

指定した場所に運搬するとともに国立市へ引き渡すものとし、その詳細については、別途国立市及びＪＲ東日本との間で確認する。なお、引渡し以降は、国立市が保管する。

5. 駅舎の解体及び運搬に要する費用は、東京都、国立市及びＪＲ東日本が連立事業の高架施設費割合で負担する。なお、保管に必要な費用は国立市が全額負担する。
6. 国立市は、平成１８年１０月３１日を期日として、市教育委員会に、駅舎の文化財指定に関する手続き（現状変更等の許可を含む）を完了させる。

(※１) 文中の「別紙１」は前述の別紙と同内容です。

(※２) 文中の「別紙２」は国立市泉１丁目の案内図となっています。

この確認書により駅舎の解体や部材の保管が行われることとなります。

#### 《文化財的価値と指定の必要性》

国立駅舎の文化財的価値については、都内では原宿駅に次いで２番目に現存する希少な大正期駅舎の木造建築物であり、特に三角屋根を構造としているキングポストトラス構造が当時のまま残っており、貴重な価値があります。

また、駅とまちが一体につくられた学園都市であることや、大学通りのアイストップとして景観上も優れています。

木造建築物として、概ね現在地に復原する場合の法律的なことを説明いたします。

現在ある場所の都市計画の用途地域等は、商業地域であり、また防火地域に指定されています。建築基準法では、この地域に１００平方メートルを超える建物を計画する場合には、耐火建築物にしなければなりません。三角屋根の木造部分の駅舎は、延べ面積が約１９２平方メートルであり耐火建築物にしなければなりません。すなわち、木造では建築することはできません。

しかし、建築基準法のなかで、適用が除外されるものがあります。

文化財保護法第１８２条第２項の条例その他の条例の定めるところにより保存のための措置が講じられている建築物であって、特定行政庁が建築審査会の同意を得て指定したものであれば、法が適用されません。

したがって、木造建築物で復原する場合には、保存のための措置を講じておく必要があります。すなわち、国立市の文化財として指定しておかなければなりません。文化財指定は、解体後にはできませんので、解体前に行う必要があります。

#### 《駅舎の解体について》

次に、国立駅舎を解体して保管する部材のことですが、これは、円形飾り窓、換気ガラリ、駅名標、角型窓、屋根瓦、幕板(鼻隠し)、レールの柱、このほかに本体建物の木造軸組み材(柱、梁、合掌)、内外壁の仕上げ材等のサンプル材を保管します。そして、復原するときにもとのものと同じように復原できるよう、解体時に仕上げ材や工法も確認していきます。

最近の内装材等を使用し改修したものについては、撤去し処分となります。

解体の日程ですが、J R 東日本から示された工程表では仮線切換え後、10月中に東側の平屋部分と南側のひさし部分が解体され、11月から三角屋根本体の解体が始まる工程が示されています。そして、12月中には、駅舎の建物がなくなるという工程が示されています。

#### 《今後の取り扱い》

将来、国立駅舎を復原するために、今できる最大限のことを行っていきたいと考えます。概ね現在地に木造建築物で復原するには、あらかじめ文化財指定を受ける必要があります。また、駅舎の所有者であるJ R 東日本から文化財指定の同意も得られました。今後、10月25日に開催される予定の教育委員会で文化財指定について判断がされます。

なお、復原の方法や用地の確保等については、今後協議することになりますが、駅舎保存のためには、最大限できるよう関係機関に働きかけていきます。

国立市 建設部 まちづくり推進課

042-576-2111 (代表) 内線382