

平成18年8月4日

## 国立駅舎保存活用の取り組み

国立駅舎を保存するため、現在地に残したままでは、中央線連続立体交差事業の工程に影響が生じるので、平成18年6月議会に曳き家で一時円形公園に移設する補正予算案を提案しました。曳き家に関連する予算は、今回で三度目の提案です。

しかし、高架工事の終了後に戻す用地の確保が不明瞭、全体計画が確定していない、現在地に残したまま保存するようにJR東日本と東京都に交渉すること他の理由から、予算案は否決となりました。

◎市議会開催中の6月9日には、東京都及びJR東日本から文書が市に提出されました。

主な内容については次のとおりです。

◇6月9日付け建設部長宛てに、東京都から提出された文書の要旨

国立駅舎については、当初、本事業により撤去する計画でしたが、貴市議会及び貴市等より駅舎の保存に関する「要望書」が提出され、貴市、都及び東日本旅客鉄道株式会社の三者でその取り扱いについて協議を重ねてきました。(中略)

今回も市議会の承認が得られない場合は、貴市から本事業に影響を及ぼさない具体的な代替案も示されておりませんので、都としては残念ではありますが、当初計画のとおりとせざるを得ません。(以下略)

◇6月9日付け建設部長宛に、JR東日本からも同様な趣旨の文書が提出されました。

◎市議会では、市長におかれては、「議会の意思を尊重するとともに議会と協力してJR東日本と東京都に対し、存置方式を基本にすえた国立駅舎保存に向け、強力的に交渉を進めるよう決議する。」という国立駅舎保存についての決議が全会派一致で6月21日に可決されました。

◎6月23日に東京都及びJR東日本から、建設部長宛に文書が提出されました。

主な内容については、次のとおりです。

◇6月23日付け建設部長宛に東京都から提出された文書の要旨

連立事業工程に支障をきたす駅舎を現在地に存置する案は、認められませんので、ご承知ください。

◇6月23日付け建設部長宛にJR東日本からも同様な主旨の文書が提出されました。

◎市議会で決議されたことを受けて、市長は、6月27日に東京都及びJ R東日本に決議の文書を届けました。その時、市議会議長、副議長、建設環境委員長が同行し、駅舎を現在地に残したまま保存できるよう要請しました。これに対し東京都やJ R東日本は、駅舎を現在地に残したままでは、中央線立体交差事業に影響が生じるので認められないとしています。

また、駅舎を現在地に残したままでは、何故影響が生じるのか、駅周辺に工事が集中するのでそれをどうするか説明していただきたい、と要請しました。

その説明のための懇談会が、J R東日本および東京都の方々が出席され、6月30日に市役所で行われました。

J R東日本からは、国立駅周辺の高架化工事の説明や、駅舎があると工事の方法に変更が生じ、時間がかかることの説明がされ、また保存するのであれば国立市で行うよう説明がありました。

現駅舎の使命が終わっても、残すことで考えてもらいたい。保存については真摯に受け止めてもらいたい。等として駅舎保存への協力を改めて要請しました。

◎懇談会に先立ち、6月28日に決議の文書に対して、東京都及びJ R東日本から回答がありました。回答内容の主なものは、次のとおりです。

◇6月28日付け市長宛に東京都から提出された文書の要旨

駅舎を現在地に存置する案は、本連立事業工程に支障をきたすため、認められません。また、早期に、国立駅舎の取り扱いについて、貴市の方針を示していただきますよう、よろしく願いいたします。

◇6月28日付け市長宛にJ R東日本から提出された文書の要旨

平成18年6月27日の貴市、貴市議会、東京都及び弊社による会議におきましても、東京都の意向を踏まえ、本連立事業行程に影響を及ぼす存置方式は認められない旨、再度申し上げたとおりでございます。

◎平成18年7月6日新駅デザインの提案時に、「解体再築方式」の提案がJ R東日本からありました。「解体再築方式」とは、再利用可能な部位（例えば、円形の飾り窓、飾りの換気ガラリ、駅名標、レールでできた柱や梁材等）を解体時に保存し、他は解体処分する工法です。新築するとき、保存したものを利用することになりますが、この方法はレプリカであり、文化財の指定は受けられません。なお、旧軽井沢駅は、「解体再築方式」により駅舎を新築していますが、この費用は、国庫補助3分の1を受け、町が3分の2を負担しています。

◎7月13日付けJ R東日本から、市長宛に文書が提出されております。その主な内容は、次のとおりです。

平成18年6月28日付、「国立駅舎保存について（回答）」により『連立事業

行程に影響を及ぼす存置方式は認められない』旨を回答し、また、平成18年6月30日に行われた貴市及び貴市議会との意見交換の場においても、その旨をお伝えしたところでございます。(中略)

先般、解体再築方式の事例として軽井沢駅を紹介させていただきましたが、貴市の責任において解体再築方式による駅舎保存を実施するご意向の有無をお示しいただきたいと存じます。(中略)

平成18年7月24日までに、ご回答いただきますようお願い申し上げます。

◎また、7月13日に提出されたJR東日本からの文書に関連して、7月14日付け東京都から、市長宛に文書が提出されております。その主な内容は、次のとおりです。

(前段略)

都としては、平成18年6月9日付18建道建関第171号で、6月議会の貴市議会第二回定例会後、速やかに方針を確認するよう申し伝えておりますが、未だ貴市から、本連立事業工程に支障を及ぼさない駅舎の取扱い方針が示されていないため、駅舎を解体する方針を選択せざるを得ません。

なお、東日本旅客鉄道株式会社から都へ、平成18年7月13日付東工事第585号で、「国立駅舎の取扱いについて」国立市長あて協議した旨、通知がありました。貴市が、貴市の責任において解体再築方式を採用し一部部材を再利用する場合には、期限内に東日本旅客鉄道株式会社へ回答するとともに、速やかに、都及び東日本旅客鉄道株式会社と協議されるよう願います。

◎この回答として、7月24日までには回答できませんと文書を提出しています。

理由としては

「平成18年国立市議会第2回定例会において「国立駅舎保存についての決議」がされ、平成18年6月27日付けで、その内容については貴職に提出してあるとおりです。

駅舎の保存については、市議会の意思を尊重したいと考えます。駅舎保存についての懇談会も貴職の協力により実現されておりますが、市としては、あくまで文化財としての保存を希望しております。貴職の提案する解体再築方式による駅舎保存について検討する段に至っておりません。」

というものです。

現在、第2回目の懇談会を開催していただくようJR東日本に要請しています。この懇談会で再度JR東日本から説明を行っていただき、その後、議会との調整を図り駅舎保存についての方針をたてて行く予定です。

今後、駅舎の取り扱いについて東京都やJR東日本と協議を行ってまいります。

会との協調も必要です。状況については、今後もお知らせしていきます。

## 国立駅舎保存手法の比較表

	曳 家	存 置	全解体保存	軽井沢方式（部分解体保存）
手法の特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工費が比較的安い</li> <li>・部材の再利用率が高い</li> <li>・文化財的価値が保たれる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・理想的な保存方法</li> <li>・工事ヤードが狭くなるので、代替措置が必要になる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・調査に時間を要し、期間がかかる。文化財に指定するため丁寧に手解体する。</li> <li>・復元は、現駅と同様に木造建築物となる。</li> <li>・文化財的価値は保存できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・部材を一部保存し、解体する。</li> <li>・復元は新築建物になり、構造は防火地域に適合したものとする。</li> <li>・レプリカのため、文化財的価値はない。</li> </ul>
建物・部材の保管場所	<ul style="list-style-type: none"> <li>・円形公園が適している</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在地のそのまま保存</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・部材の保管場所や倉庫を確保する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・部材の保管場所や倉庫を確保する</li> </ul>
工 期	<ul style="list-style-type: none"> <li>・曳家設計＝約2ヶ月</li> <li>・曳家工事＝約3ヶ月</li> <li>・曳家正味時間＝約6時間</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高架駅完成に併せて、修復工事＝約6ヶ月</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・解体工期＝約6ヶ月 平成18年12月までに更地化ができない。（JRの調査により図面が作成されているので、短縮できる）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・解体工期＝約2ヶ月</li> <li>・高架駅完成後、新築工事により復元する</li> </ul>
用 地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・再度曳家による復元時に駅舎保存場所を確保する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・財産移管後、土地を購入又は借地し、保存場所とする</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・復元時に駅舎保存場所を確保する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新築時に駅舎保存場所を確保する</li> </ul>
課 題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・曳家に要する工期を考慮すると、平成18年12月までに更地化ができない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東京都及びJRは、存置では事業行程に支障が生じるので、認められないとしている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・防火地域のため、解体前に文化財の指定を受ける必要がある。</li> <li>・文化財価値は屋根組み等の木造部材であり、再使用率が高い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・防火地域のため、耐火構造になるが、木製部材は使用できないので再使用できる部材が少ない。（軽井沢駅再利用の部材は、4点、1％程度）</li> <li>・文化財指定はできない。</li> </ul>
概算費用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1億2800万円（片道分は、連続立体交差事業費から4500万円を負担する）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・修復工事費 5100万円</li> <li>・連立事業遅延の場合、国立市負担額（推定年額1億5000万円）</li> <li>・用地の借地費（推定年額1200万円）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全解体、復元工事費 2億2300万円</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・部材保存、新築工事費 1億6600万円</li> </ul>

国立市役所 建設部 まちづくり推進課  
042-576-2111（代表）内線382