

## JR 国立駅舎の曳家及び保存活用に関する検討

## 1. 国立駅舎の曳家に関する検討

### (1) 検討の目的

大正 15 年に創建した JR 国立駅舎（以下、国立駅舎と呼ぶ）は、文化財的価値、景観的価値、まちづくりにおける価値などが指摘されているところであるが、中央線の連続立体交差事業の伸展に伴い、工事の支障になるという理由から、JR による解体が発表されている。

国立市としては、駅舎の保存活用を強く要望しているところであるが、高架工事の際に駅舎が工事の支障となるため、一時的にせよ、現在位置から撤去しなければならないという事情がある。駅舎撤去後、現在位置へ戻す方法としては、全解体して部材を別の場所へ保管し高架工事終了後現地に組み立てる手法と、曳家を行い建物ごと別の場所へ一時移動させておく手法が考えられる。

現在のところ、前者の方法（全解体）は、解体場所の確保、解体工事に伴う費用捻出、解体に伴う不要部材の発生など課題が多く見られる。そこで、本調査においては、後者の方法（曳家）による国立駅舎の一時移動について、技術面、費用面、法規面などから、その実施方策についての検討を行うものである。

### (2) 曳家の意義

全解体の場合と比較して、曳家を行う場合に期待される効果は以下の通りである。

- 工費が比較的安い。
- 部材保管のための場所確保が必要ない。
- 部材の再利用率が高い（全解体の場合は、いったん解体することにより部材が反る等変形することが多く、再利用できない場合がある）。
- 高架工事の期間中、駅舎が形成する駅前景観を大きく損なうことがない。
- 曳家という耳目をひく工法により、市民の注目を集めることができる。
- 高架工事期間中も駅舎が市民の目にふれることで関心が薄れない。

### (3) 曳家の対象

#### 1) 移動場所

##### ①円形公園へ曳家

国立駅舎を曳家する移動場所としては、駅舎が収まる面積をもつこと、駅舎の近辺にあること、曳家の際の動線上に大きな障害物が無いことなどが条件となる。これらの条件に該当する場所として、国立駅南口駅前広場の円形公園が考えられる。

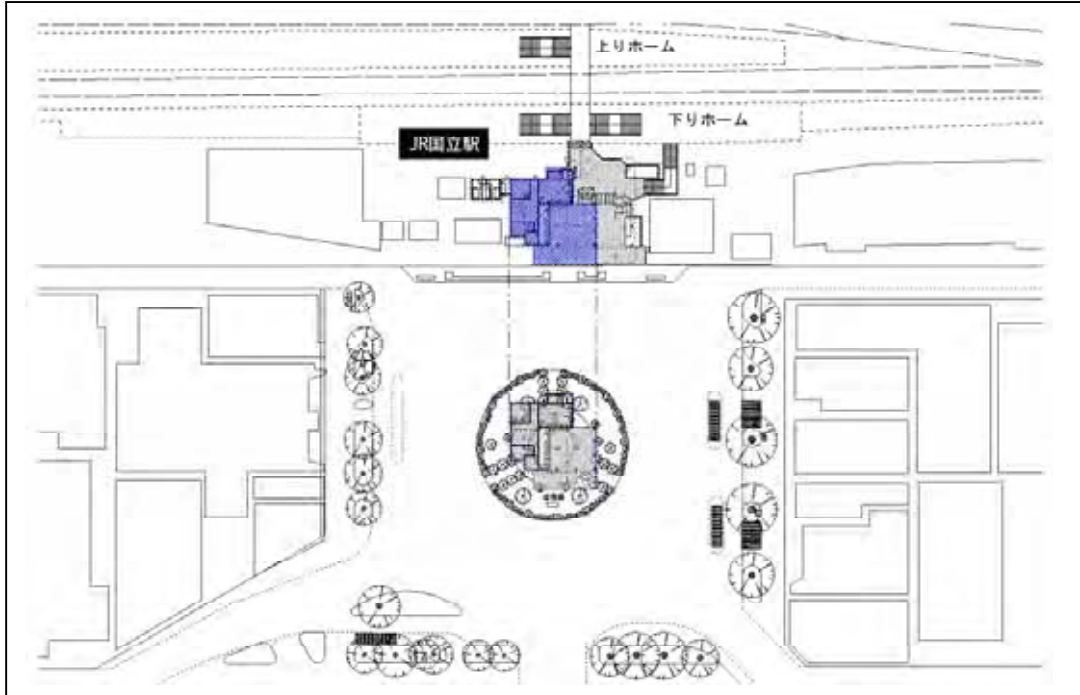
○円形公園（通称）

- ・直径：約 30m（1：2500 地形図上より推定）
- ・面積：706.50 m<sup>2</sup>（推定直径より概算）
- ・高さ：道路面より約 1 m 程度（目視）盛土されている
- ・都市計画：商業地域（容積率 600%、建ぺい率 80%）、防火地域、第二種文教地区
- ・公園部分は、建築基準法 42 条 1 項 3 号の「既存道路（建築基準法施行時にすでにあ

- った幅員 4m (6m) 以上の道路で現に一般の交通の用に供しているもの)」に該当。
- ・公園上には貯水池 (深さ不明)、時計、置石等の構造物と植栽が置かれている。

## ② 曳家距離

円形公園へ曳家した場合、直線移動 (南北) 約 40m、高さ方向約 1 m である。



■ 国立駅舎 曳家の位置図



## 2) 曳家する建物の範囲

### ① 国立駅舎の構成

曳家は大正 15 年に創建した国立駅舎を対象とする。

駅舎は木造切妻屋根の本屋部分 (191.85 m<sup>2</sup>、但し分任室、精算機室含む) 及び前面鉄骨庇 (29.75 m<sup>2</sup>)、及び鉄骨 (レール) 造による上屋部分 (172.9 m<sup>2</sup>、但し更衣室含まない) 仮眠室 (25.70 m<sup>2</sup>) 及び便所 (未調査、仮眠室とあわせて約 45 m<sup>2</sup>) からなる。

このうち、仮眠室は西側に連続した建物であり、便所は別棟となっている。便所を除いた駅舎の延べ床面積は 420.03 m<sup>2</sup>である。

## ②木造本家部分は曳家

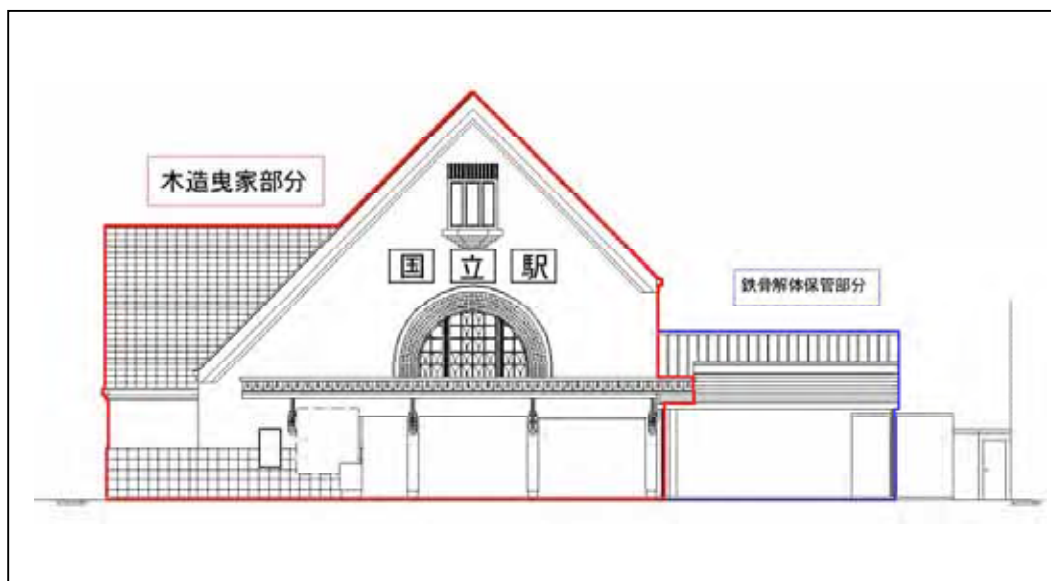
曳家の部位としては、木造本屋部分を想定する（この部分が大学通りからみたときにもっとも目立つ三角屋根を形成している）。また、木造本屋の正面に付属する前面鉄骨庇についても、解体による毀損などをさけるため、木造本屋とあわせて曳家する。木造本屋及び前面鉄骨庇部分は 221.6 m<sup>2</sup>である。

## ②東側鉄骨上屋部分は調査の上解体（将来的に復原）

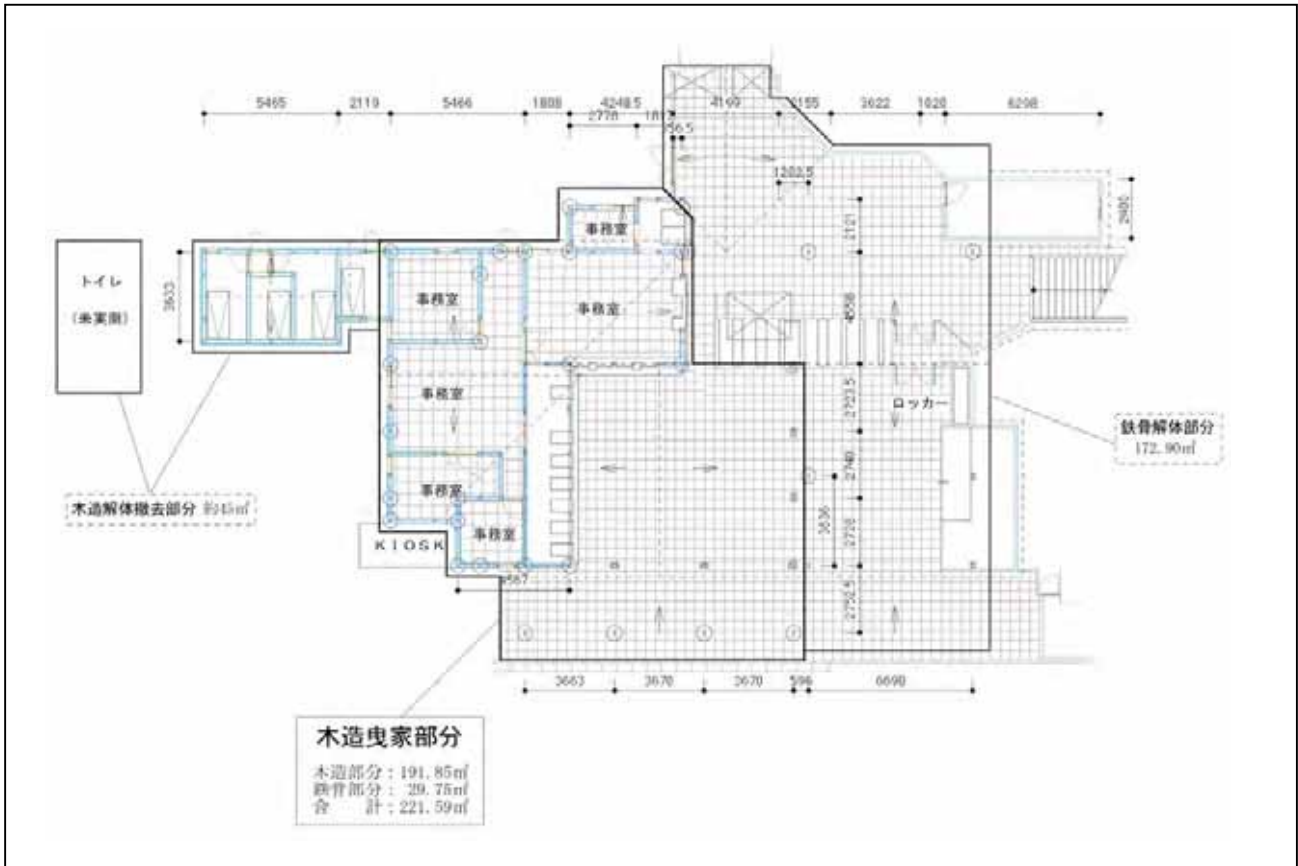
課題となるのが、東側鉄骨上屋（旧集札口）部分、および西側に付属する仮眠室、便所である。鉄骨上屋部分は、駅舎の機能や意匠上、木造本屋部分と一体のものであり、保存を図る必要があるが、円形公園へ曳家を行うとなると、駅舎を現在よりもやや西側へずらして配置しなければならないうえ、公園の範囲ぎりぎりまで駅舎がたつことになり、建物の保護等の観点から望ましくない。この部分は簡易な構造であり、後世付加された部分も多いため、詳細な調査を行いながら解体し、古レール等の再現が難しい部材のみ保存する。将来的に木造本屋部分が復原された後、新しい部材も入れながら復原する方法が適している。鉄骨上屋部分は 172.9 m<sup>2</sup>である。

## ③西側仮眠室、便所は記録保存

西側に付属する仮眠室、便所は、木造本屋部分と同一意匠でたてられており、ある程度の価値を有すると思われるが、改変が激しい点、駅舎と意匠上分離している点、将来的に復原した場合に高架駅に向かう歩行者動線の障害になる点、同様に復原した場合に本来目立たない建物が逆に目立つようになり不自然である点などから、詳細な記録（新築復原が可能な程度）を採取した後、壁、窓枠等特徴的な部材のサンプルを採取して解体撤去することが望ましいと思われる。



■ 曳家の範囲（立面）



■曳家の範囲（平面）

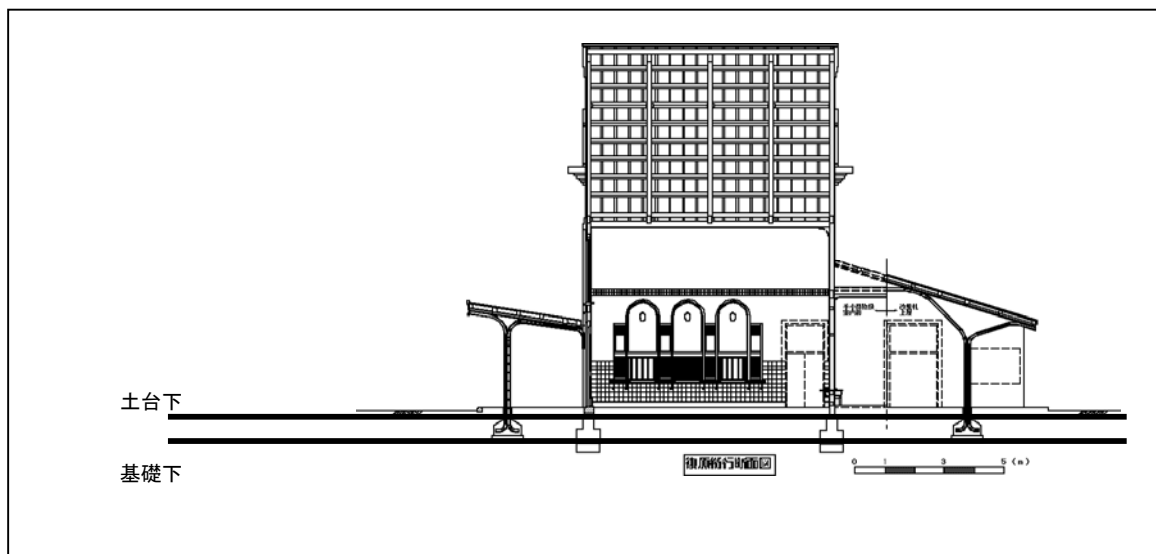
#### (4) 曳家の工法

##### 1) 一般的な工法

工法としては、駅舎の土台下端もしくは RC 基礎下端まで地盤を掘削し、土台下もしくは基礎下に新たに鋼材を設置して、ちょうど鋼材の新たな土台で駅舎全体を受けるような形とする。また、前面鉄骨底部分のように独立基礎となっている場合は、各々の基礎を結ぶように補強鋼材を取り付け固定する。その後、鋼材下にジャッキセットを取り付けジャッキアップする。移動の際は、鋼材下の移動方向にレールをかませ、油圧ジャッキにおいて、ゆっくりと移動方向へ押す。移動用のレール下には人力で枕木を敷く。

こうした工法を下受工法もしくは基礎共移動工法と呼ぶ。鋼材を現状の土台下に設けるか、RC 基礎下に設けるかは、費用・工期の点（基礎下の場合、土工事がよけいに発生し、費用・工期共にかかる）からと、文化財的な観点（基礎まで含めて文化財的価値が考えられる場合など）などから検討し決定する。

なお、曳家に際しては、事前に簡易な補強を行う。これは建物の移動に伴い壁や天井が破損することを防ぐもので、壁や躯体を変更するものではなく、現状の構造のまま、内部に水平・垂直に H 鋼等のサポートを取り付ける簡易な補強である。



■鋼材を取り付ける位置

## 2) 国立駅舎の場合の留意点

大変脆弱、あるいは複雑な構造である場合は、曳家に際して特別な補強を行う必要があるが、現在の駅舎は十分な量の壁があり、柱や壁の倒れや歪みもそれほど見られないことから、通常の内補強のみで、十分に耐えられるものと思われる。

但し、次の点には留意する必要がある。

○土台もしくは基礎の状態を確認するため GL 下の事前調査が必要である。

○曳家の際、建物に固定されていないものは倒壊したり、そのための建物の破損を招く可能性がある。国立駅舎の場合、事前に自動券売機等の機械類の撤去が必要であるが、これは JR が仮設駅本屋への移転の際に実施する予定である。

(固定されていない場合は柱などの躯体へ固定するか、曳家前に移設する必要がある)

○駅舎前面にある障害物が移動時に干渉しないかの確認を行う必要がある。(歩道上のプランターは、駅舎をジャッキアップするため障害とはならない。街灯は進路から若干外れている。電線は干渉すると思われるため、移動時持ち上げる必要がある)。

## (5) 工期及び工程

### 1) 工期

#### ①工事の時期

JR 東日本の発表によれば、高架工事着手の際に駅舎の解体が必要となる。現在示されている工程によれば、仮線工事着工は平成 15 年度、平成 17 年度に在来線を仮線に切り替え、平成 18 年度から高架橋工事に着工し、平成 22 年度に竣工する予定である。

想定される曳家の時期は、高架橋工事着工直前平成 18 年 7 月に仮設駅本屋が新設され、現駅舎内の設備等が全て仮設駅本屋に移動された後ということになる。従って、曳家工事の着手は(調査や、円形公園の準備工事をのぞけば)平成 18 年 7 月に可能と

なる。

その後、高架工事竣工の平成 22 年度まで円形公園に存置し、それから現在位置に戻すこととなる。従って、想定される曳家期間（円形公園に置かれている期間）は約 5 年となる。

## ②設計から工事に至るスケジュール

平成 18 年 7 月に駅舎の解体着工が可能であるとすれば、ここを起点として工程を組む必要がある。

曳家工事の設計に関しては、平成 17 年度中に実施しておくことが望ましい。

現在位置における駅舎の補強、解体工事は 2 ヶ月程度を要し、その後曳家（移動）となるため、曳家（移動）の時期は 9 月初頭となる。その後、円形公園の復旧工事等を行い、工事完了は 9 月上～中旬となる。なお、円形公園における土工事、基礎工事は 7 月以前に着手可能であるが、工期が 1 ヶ月程度ですむため、7 月の解体工事着手と同時であっても間に合う計算となる

		平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	
仮線工事			仮線工事 仮設駅本屋工事						
高架線工事			高架橋工事						
駅舎工事			駅舎曳家工事				駅舎曳家・復原工事		
駅舎仮設置			円形公園に駅舎仮設						
		平成18年2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月
仮線工事 (JR)			仮設駅本屋工事						
駅舎曳家工事	調査設計	曳家工事設計					解体調査	駅舎移動工事 (夜間)	
	駅舎現在地における工事						解体工事等		
	駅舎円形公園における工事							基礎工事等	
	円形公園における工事						円形公園基礎、復旧工事等		

※工事監理は工事期間と同じ

## 2) 工程

### ①駅舎の補強工事

曳家の前には、土台下の状態を確認するための事前調査が必要である。基礎下から施工する場合は、基礎下端まで地盤を掘削する。

その後、土台下もしくは基礎下への鋼材設置、駅舎内部の補強工事を行う。想定される工事期間は、地盤下の状態にも左右されるが、おおよそ 1 ヶ月である。基礎下からの施工を行う場合は、基礎下までの地盤掘削が必要となるため、さらに 1 ヶ月程度

余分に工期をみる必要がある。

## ②駅舎鉄骨上屋部分の解体工事

同時に鉄骨上屋部分の解体工事を行う。解体にあたっては、将来的に新しい材料を入れて復原を図るため、詳細な調査を行う。具体的には、屋根解体、野地板解体、柱・梁の解体、基礎解体など、細かい工程が終了するごとに一旦工事を停止して、記録（図面及び写真）を行い、それが終了後次の工程に進むものとする。そのため、解体工事は駅舎の補強工事と同時進行させながら2ヶ月程度を必要とする。

## ③円形公園の準備工事

円形公園においては、駅舎を一定期間存置するための基礎工事が必要となる。円形公園内の時計等の既存構造物を撤去し、貯水池を埋める必要がある。またこのための土や工事資材の搬入のため、円形公園の一部を切り欠いて工事車両が進入、駐車できるスペースを作る必要がある。

その上で円形公園中央部に RC 基礎を設置する。この工事に要する期間はおよそ1ヶ月である。但し、円形公園の地盤の状態に左右されるため、事前に公園内のボーリング調査等を実施することが望ましい。

## ④移動工事

以上の工程が終了した後、曳家を行う。移動に係る時間は40mの直線移動として約6時間である。曳家にあたっては、円形公園までの車道（3車線）を横断するため、夜23:00～朝5:00までの車両交通が最も少ない時間帯を利用し、駅前広場の交通規制を行う必要がある。移動は、移動用のレール設置用の枕木を人力で敷設していただくため、道路面を傷めることはなく、移動終了後に道路を復旧する必要はなく、すぐに通常の車両通行に復旧することができる。

## （6）費用

### 1）曳家（行き）工事の工費

工費については、文化財建造物の曳家実績が豊富な株式会社恩田組の見積（平成16年度）を参考とする。工事内容は木造本屋及び前面鉄骨底部分を基礎下から曳家し、鉄骨上屋部分は古レール等の貴重な部材以外は解体調査を行いながら丁寧に手解体、撤去する。なお、工事は夜間実施とする。以下、工程を追いながら工費をみていく。

#### ①仮設工事

工事用設備（電気・水）、仮設トイレ設置、駅舎及び円形公園の仮囲、周囲障害物撤去、夜間警備員（通常1人、移動工事時10人）等の費用からなり、約10,712千円である（諸経費込み、消費税は含まれない、以下同様）。

#### ②解体工事



曳家の際には、基礎、土台等をあらわして鋼材による補強を行う。その際に土間コンクリートや柱根元の鋼材取り付け部分のはつり工事が発生する。この解体工事に係る費用が約 900 千円となる。

### ③土工事

基礎下に補強用の鋼材や曳家に伴うジャッキセットをとりつけるため、土間の掘削や、掘削した残土を搬出する土工事が発生する。この費用が約 2,255 千円となる。

### ④移動工事

補強材の取り付け（曳家のための簡易な補強、独立基礎等の堅結など）、ジャッキの設置、曳家（移動）、新設基礎への据付等に係る費用が約 14,367 千円である。

### ⑤新設基礎工事

曳家された駅舎を設置するため、移動先である円形公園に新しく基礎を打設する。その新設基礎工事に係る費用は約 3,999 千円である。

### ⑥円形公園造成工事

貯水池の水抜き及び地盤改良、改良土埋め戻し、既存フェンス撤去、既存構造物（植栽、石、時計台、交通標識、記念碑）の撤去及び運搬、工事車両駐停車場の製作等に係る費用は約 4,164 千円である。

### ⑦鉄骨上屋部分解体工事

木造本屋部分は曳家を行うが、鉄骨上屋部分に関しては、古レール等の貴重な部材を保存し、それ以外は調査を行いながらの丁寧な手解体を行う。この鉄骨上屋部分解体工事に係る費用は約 14,780 千円である。

### ⑧地盤調査工事

円形公園への駅舎の移設、基礎打設に際しては、公園部分の地盤の状況を把握する必要がある。そのためのボーリング調査（15m）に要する費用は約 250 千円である。

### ⑨総計

その他、運搬費（1,800 千円）を加え、総計は約 55,889 千円である（消費税額込み）。

### ⑩含まれていない費用

なお、これらの工費に以下の費用は含まれていない。

- 戻りの曳家及び復原修復工事費（木造本屋及び鉄骨上屋解体部分）
- 曳家後現地に残される土間コンクリートの解体工事
- 円形公園の撤去物の復旧工事
- 鉄骨上屋部分の基礎解体工事
- 鉄骨上屋部分の部材保管に係る費用

## 2) 曳家工事に伴う調査、設計費

### ①曳家工事設計監理費

木造本屋及び前面鉄骨庇の曳家工事に際しては、曳家に伴う補強や基礎に係る設計を行う必要がある。これら曳家工事全般の設計及び工事監理に係る費用は約 1,400 千円である（消費税込み、以下同様）。

### ②解体工事設計監理費

鉄骨上屋部分及び木造本屋基礎など、曳家に伴う解体工事（解体調査が必要な工事）に係る設計及び工事監理に係る費用は約 800 千円である（鉄骨上屋部分は古レール等の貴重な部材のみ保存し、あとは撤去）。

### ③解体調査費

国立駅舎は文化財指定を予定している。文化財建造物の場合、曳家や解体に伴う現状変更箇所は詳細な記録をとる必要があるし、高架工事終了後の復原時に備えて、痕跡等を記録する復原的な調査も必要である。特に、鉄骨上屋部分等の復原のためには詳細な記録を行う必要がある。そこで②の工事に伴い、現場に待機して、細かい工程が完了する度に詳細な調査を行う。この解体調査に要する費用は約 1,800 千円である。

### ④総計

以上を総計すると約 4,000 千円となる。

## 3) 曳家（戻り）及び復原修復工事に係る費用

### ①事業費用の内訳

国立駅舎の保存活用に係る事業費は、国立駅舎の曳家（戻り）工事、国立駅舎の復原修復工事（半解体）、円形公園の復旧工事、及び調査・設計費からなる。以下にその概算を示すが、あくまで既存事例等からの推定であり、おおよその目安である。

### ②曳家（戻り）工事

曳家（戻り）工事については、曳家（行き）工事見積もりが参照できる。曳家（行き）工事から、土工事、新設基礎工事（これは復原修復工事に含まれる）、鉄骨上屋部分解体費用を差し引くと、約 34,000 千円程度と想定される。

### ③復原修復工事

国立駅舎の復原修復工事（活用のための設備工事含む）に関しては、その活用内容に応じて費用も増減する。国指定重要文化財における半解体工事の場合、500 千円/㎡程度の費用を要する場合も多く見られる。しかし、国立駅舎の場合、全体的な部屋数が少なく、高額な部材や装飾が想定されないこと等から、木造本屋部分に関しては約 200 千円/㎡、鉄骨上屋部分に関しては鉄骨柱 4 本からなる簡易な構造となるため約 50/㎡（但し、活用内容に応じて部屋を設けるような場合は増額となる）と見なし、工費

を約 50,000 千円と算定する。

#### ④円形公園復旧整備費

曳家（戻り）工事に際しては、円形公園の基礎を撤去してその跡を復旧し、植栽等の整備を施す必要が生じる。この費用も整備の内容によって増減するが、簡易な植栽程度の整備として、約 5,000 千円である。

#### ⑤調査・設計費

国立駅舎の曳家（戻り）及び復原修復工事にあたっては、これらの工事の設計費、工事監理費、及び曳家（行き）と同様に調査・記録が必要であり、その結果を詳細な報告書にまとめておく必要がある。そのための費用は約 11,000 千円である。

■国立駅舎の曳家及び復原修復に係る費用一覧

工事種別	細目	金額（円）	
曳家（行き）工事	仮設工事	10,712,400	
	解体工事	900,000	
	土工事	2,255,000	
	移動工事	14,367,200	
	新設基礎工事	3,999,200	
	円形公園造成工事	4,164,000	
	鉄骨上屋解体工事	14,780,000	
	地盤調査工事	250,000	
	運搬費	1,800,000	
	合計	53,227,800	
	消費税	2,661,390	
	<b>総計</b>	<b>55,889,190</b>	
	曳家（行き）工事に伴う調査・設計	曳家工事設計・監理	1,400,000
		解体工事設計・監理	800,000
		解体調査	1,800,000
<b>総計</b>		<b>4,000,000</b>	
<b>総計</b>	<b>59,889,190</b>		
曳家（戻り）及び復原修復工事	曳家（戻り）工事	<b>34,000,000</b>	
	復原修復工事	木造本屋	40,000,000
		鉄骨上屋	10,000,000
		<b>総計</b>	<b>50,000,000</b>
	円形公園整備	5,000,000	
	調査・設計	11,000,000	
<b>総計</b>	<b>100,000,000</b>		

## (7) 法規面の検討

### 1) 想定される問題点

国立駅舎の曳家を行う場合、以下の点で法規的な問題が発生する。

- 曳家工事は「新築」に相当し、建築確認申請が必要である。
- 対象地域は防火地域であり、延べ床面積が 100 m<sup>2</sup>を越える建築物は耐火建築物としなければならない。耐火建築物とは主要構造部（柱、梁、壁、床、屋根、階段）を耐火構造とした建物で、外壁の開口部で延焼の恐れがある部分に甲種防火戸または乙種防火戸などを設けたものをいう（一般的なイメージは RC 造）。国立駅舎は木造モルタル塗りであり、防火地域内には建てられない。
- 曳家を行う円形公園は建築基準法上の道路（第 42 条 1 項 3 号道路）であるが、道路内の建築行為は認められない。
- 曳家時、道路使用許可が必要（立川警察署）。

### 2) 課題への対応策

東京都多摩土木事務所へのヒアリング等によれば、上記の問題点への対応策として以下の方法が想定される。なお、いずれの方法による場合でも、警察、消防等との協議が必要である。

#### ①仮設建築物の適用除外

建築基準法第 85 条第 4 項の「仮設建築物」の扱いとする。存置が認められるのは 1 年以内の期間であるため、高架橋工事が終了するまでの間、1 年ごとに更新を行う必要がある。但し、高架工事終了後に駅舎を元の位置に戻して保存する合意が JR と結ばれていない場合は、駅舎が円形公園に半永久的に留め置かれる可能性が生じるため、仮設建築物として認めづらい。

#### ●建築基準法第 85 条第 4 項

特定行政庁は、仮設興業場、博覧会建築物、仮設店舗その他これらに類する仮設建築物について安全上、防火上及び衛生上支障がないと認める場合においては、1 年以内の期間（建築物の工事を施工するためその工事期間中当該従前の建築物にかえて必要となる仮設店舗その他の仮設建築物については、特定行政庁が当該工事の施工上必要と認める期間）を定めてその建築を許可することができる。この場合においては、第 12 条第 1 項および第 2 項、第 21 条から第 27 条まで、第 31 条、第 34 条第 2 項、第 35 条の 2 並びに第 35 条の 3 の規程並びに第 3 章（第 6 節を除く）の規程は適用しない。

#### ②保存建築物の適用除外

文化財保護法に基づく重要文化財か、もしくは文化財保護法に基づく条例による「保存建築物」とすることで建築基準法の適用除外を受ける事ができる。国立駅舎の場合、文化財保護法に基づく重要文化財（国）への指定は難しいと思われるが、文化財保護法に基づく条例（東京都文化財保護条例もしくは国立市文化財保護条例）による指定文化財には充分相当する。この場合、東京都の建築審査会の同意が必要となる。建築審査会においては、耐震、防火等の観点からの検討が予想されるため、消防等との協

議を行う必要がある。なお、文化財保護法に基づく適用除外は指定文化財が対象であって、国登録有形文化財は、現在のところ、適用除外の対象とはされていない。

●**建築基準法第3条第3項**

文化財保護法第98条第2項の条例その他の条例の定めるところにより現状変更の規制および保存のための措置が講じられている建築物（次号において「保存建築物」という。）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。

③**新築復原を行う→市民感情に反する**

鉄筋コンクリート造等による新築を行い、その一部に古レール等の古部材を使用する。近年の国土交通省通達により、外装材等への木材の使用は緩和される傾向にあるため、比較的現状に近い外観を復元することはできる。ただし、この場合、国立学園都市の開闢以来の歴史を持つ貴重な部材の多くは失われ、駅舎そのものの保存を願う市民感情に反する。

④**「建築物の耐震改修の促進に関する法律」の適用→「新築」行為のため困難**

「建築物の耐震改修の促進に関する法律」による耐震改修の計画認定を所管行政庁から受けることにより、建築基準法第3条第2項の適用を受けることができる。これは、耐震改修に関わる部分のみ建築基準法の規定を満足させることで、防火規定等の除外を受けることを可能とするものである。ただし、国立駅舎の場合、曳家の時点で「新築」と見なされるため、この適用は難しい。

3) **文化財指定等とその時期**

①**文化財指定等を行う意義**

国立駅舎は都内で二番目に古い現存木造駅舎であり、意匠的な価値や、まちと一体的に作られた歴史的社会的価値が高いこと。そのため、法規的な面以外の視点からも、文化財指定等により、その価値を知らしめ担保していくことが本来は望ましい。現在、類似制度で活用可能と思われるものには、文化財指定（東京都指定、国立市指定）、文化財登録（国）、東京都選定歴史的建造物等がある。その比較を別表にまとめた。

②**文化財指定の後、現状変更申請して曳家→さらに現状変更して曳家、復原**

現在位置にある時点で文化財指定を行い、その後現状変更手続きをして、曳家を行う場合、曳家に伴う基礎や内部の改変の現状変更をするにあたり、その手続きに時間をとられると、高架駅の建設スケジュールに大きな影響を与えることになる。この手順を採用する場合は、速やかに変更手続きがなされるよう、文化財審議委員を含めた委員会を設け、変更点を一括して審議して工事を進められるような、柔軟な体制を設けることも必要である。

さらに、高架工事竣工後、駅舎を現在位置に戻して復原する際、もう一度現状変更申請を行う必要がある。

③**曳家の後、文化財指定→現状変更して曳家、復原**

逆に、文化財指定を行わずに、仮設認定などを用いて曳家を行い、高架駅が竣工後、元の位置に戻す前に指定を受けることも考えられる。その場合、曳家後の文化財指定が認められるように、やはり曳家の段階で、あわせて詳細な調査を行い、改変部、撤去部等を明らかにしておくことが必要である。曳家の段階で建物の価値を損ねるような内部や構造部材の改変を行ってしまった場合、後の指定が認められない場合もありうる（曳家を JR が行う場合、当然ながら調査は市が行うことが望ましい）。

高架工事竣工後は、②の場合と同様に、駅舎を現在位置に戻して復原する際に、現状変更申請をする必要がある。

#### ■文化財制度の比較

	東京都指定文化財	国立市指定文化財	国登録文化財	東京都選定歴史的建造物
根拠法等	文化財保護法 東京都文化財保護条例	文化財保護法 国立市文化財保護条例	文化財保護法	東京都景観条例
指定者	東京都文化財審議会の答申により東京都教育委員会が指定	国立市文化財審議会の答申により国立市教育委員会が指定	国文化財審議会の答申により文化庁長官が登録	東京都景観審議会の答申により東京都知事が選定
審議会の開催日程	年1回	ほぼ月1回		
所有者同意	必要	必要	必要 (文化庁からの意見 具申は可能)	必要
現状変更	修復工事、曳き屋等の工事全般 教育委員会へ届け出義務 強い勧告	修復工事、曳き屋等の工事全般 教育委員会へ届け出義務 強い勧告（東京都指定よりは緩やか）	「通常望見できる範囲の四分の一以上」の場合文化庁へ届け出義務 緩やかな指導	都知事へ届け出義務 緩やかな指導
補助内容 (国立市施工による修復工事の場合)	修復に係わる工事費の最大50%補助など (曳き屋工事は対象外)	なし	設計監理費の半額補助など	修復に係わる工事費の最大50%（限度額1,300万円）
建築基準法の適用除外	建築審査会の同意をうければ可能	建築審査会の同意をうければ可能	現行では難しい	現行では難しい
メリット	東京都民にとっての資産であるという高い価値の情報発信 保存の担保 修復に係わる補助 建築基準法適用除外	国立市民にとっての資産であるという高い価値の情報発信 保存の担保 建築基準法適用除外	重要な資産であるという高い価値の情報発信 活用等に係わる改変が比較的的自由	重要な資産であるという高い価値の情報発信 修復に係わる補助 活用等に係わる改変が比較的的自由
デメリット	活用等に係わる現状変更には強い規制	活用等に係わる現状変更には強い規制	補助内容が薄い 建築基準法の適用除外が受けられない	建築基準法の適用除外が受けられない
総合評価	○	○	△	△

## 2. 国立駅舎の仮設期間中の保存活用

### (1) 仮設期間中の保存活用上の課題

駅舎は曳家後、5年程度円形公園に仮設されることになるため、その期間中、維持管理上の課題と、活用上の課題が生じる。

#### 1) 維持管理

##### ①防災（火災）：最低限の消火設備、警報装置

駅舎は木造モルタル塗りであり、火災に弱い構造である。円形公園に移築された場合、道路に囲まれているため、周辺への延焼の危険性は少ない。しかし、駅舎自体に文化財的価値があるため、これが火災により焼失することはさけない。駅舎内部で火気の使用は想定されないが、放火等による火災の危険性は排除できない。至近の消防署は立川消防署国立消防出張所であり、やや距離があるため、初期消火体制を充実させておくことが必要である。

具体的な対策は、地元消防署との協議によるが、最低限の消火設備を設置する必要性が生じる可能性がある。

##### ②防災（地震）：現状の構造のまま、ソフト対策で対応

駅舎は大正15年の創建であり、現在の建築基準法に照らすと耐震性に問題がある。さらにその後の改変で壁の撤去や土台の腐朽が進み脆弱化が進行している。土台に関しては今回新規基礎と堅結するため改善されるが、壁量の不足は改善されない。曳家時に行われる補強は移動時に歪まないための簡易的なものであり、さらに曳家後は基本的に撤去されるため、抜本的な解決策にはならない。

ただし、現在も同様の状態で駅舎として使用している建物であり、曳家の際に建築基準法を満たすだけの耐震補強を施す必要はないと思われる（仮に倒壊しても公園内であるため周辺への被害は少ない上、比較的小規模で部屋数の少ない建物であるから避難も迅速に行うことが可能である）。

具体的な対策は、関連機関との協議によるが、駅舎の活用を行う際に、緊急時の迅速な避難が可能となるよう、十分な運営体制を整える等、ソフト的な対策で対応可能であると考えられる（修復前の文化財建造物における実験的活用の中では、このような対応をしているものが多い）。

##### ③防犯（放火、いたずら等）：囲い、もしくは警報装置の設置

円形公園は人通りの多い駅前で、人目が行き届く場所であり、近接して交番もある等、曳家された駅舎が、常時浮浪者等が出入りする可能性は少ないと思われる。ただし、いったん建物内に侵入されてしまうと、外からは確認しづらい。そのため、放火やいたずらによる毀損等の危険性は排除できない。駅舎周辺に何らかの囲いを設けるか、警報装置の設置により、これらの侵入を阻止することが必要と考えられる。悪意をもった侵入と同時に、子供等がいたずら心で入り込み怪我をする等の可能性も排除する必要がある。

#### ④交通安全：視界の確保、高い囲いなどを設けない

円形公園は車両交通が多い駅前ロータリーの中心に位置する。駅舎が円形公園に移築された場合、ロータリーを通した反対側車線の見通しが現状よりも悪化することが心配される。

ただし、現在の状態のまま曳家すれば、駅舎の東側半分は壁がなく反対側への見通しは開けているため、予想されているより視界の悪化はないものと思われる。視界悪化の対策としては警察との協議によるが、防犯等の理由から、駅舎周辺に高い囲いを設けるなどせず、視界の悪化をなるべく防ぐ必要があると思われる。

#### ⑤清掃等の維持管理

駅舎は木造建築であるため、部屋を密閉し、外気を遮断することで、部材の腐朽が急速に進行する。建物内に新鮮な空気を通気させるためには、建物を囲いすぎず、通気性を良くしておくことが必要である。特に、防災上の理由等から、コンコースを囲む開口部等に壁を設けて内部空間を閉ざすことがないようにする必要がある。また、現出札事務室、駅長事務室等については、閉めたきりにならないように、定期的に内部に風を通す日常的な維持管理が重要である。

同時に、定期的な清掃も必要である。

なお、雨水を排水溝に落とし込むための雨樋等の設置も検討する。

## 2) 活用

### ①景観：大学通りからの景観、国立駅からの景観

駅舎を円形公園に曳家する目的の一つは、大学通りからみた赤い三角屋根の景観を高架工事期間も継承することであり、それにより市民の関心を高め、復原後の活発な活用に向けた意識を醸成していくことにある。そのため、大学通りや駅前広場から常に明瞭に見えていることが必要で、防犯上等の理由から駅舎の周囲を囲みすぎることは景観上望ましくない。

また、円形公園は、曳家工事にあたって、時計や高木等の移設が行われるが、地面を復旧し、植栽を施すなど、美観に配慮した仮整備を行っておく必要がある。

景観上のもう一つの課題は、駅舎本家部分の背面（北面）が曳家により露出することである。ただし本来人目につかない面に関わらず、背面にも三角屋根や三連窓がデザインされており、駅からの視線にも耐えられる意匠となっている。従ってこちらの面もあまり隠さずに存置しておくことが望ましい。

### ②活用：仮設設備の設置が課題

駅舎の仮設期間中、そのまま放置しておくよりも、市民による活用を行うことで、駅舎に対する関心を高めたり、復原後の活用に向けた意識の醸成や、活用内容に関するノウハウの蓄積（復原設計時の設備計画に向けた留意事項の抽出なども）などが期待できる。さらに、市民の管理団体の育成などに発展する可能性もある。

一方で、建物は耐震性にやや問題がある他、活用のために円形公園に行くには横断



歩道のない車道を横断するため危険であるなど、常時建物を解放し、不特定多数の利用に供することは大変難しいと思われる。

そのため、仮設期間中の活用方法としては、限定的に内部の見学やその他の活用に供することが望ましい。活用から想定される整備面の課題としては、仮設期間中、電気、水道などの仮設設備の有無を検討する必要がある（電気がひかれていないと内部は暗く、活用内容や時間帯が限定される。水がひかれていないと清掃等の際に支障がある）。

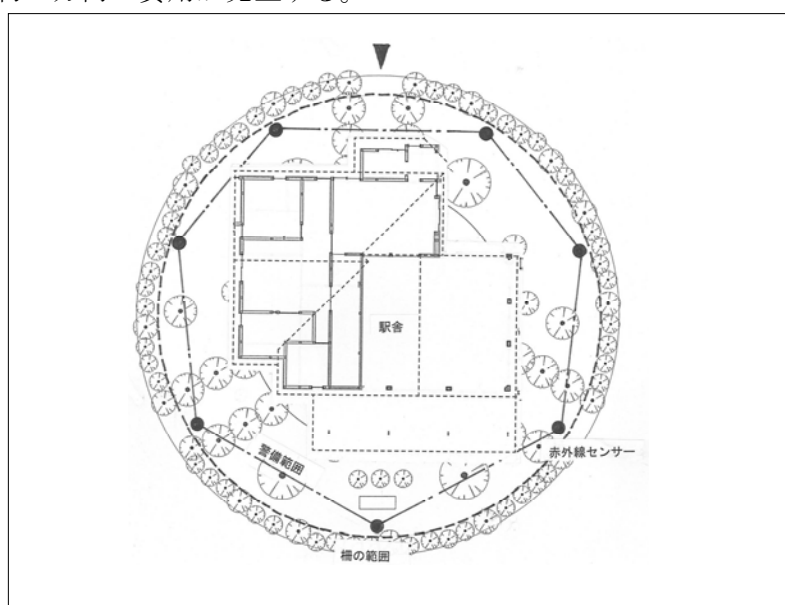
## (2) 仮設期間中の保存活用方針

### 1) 維持管理

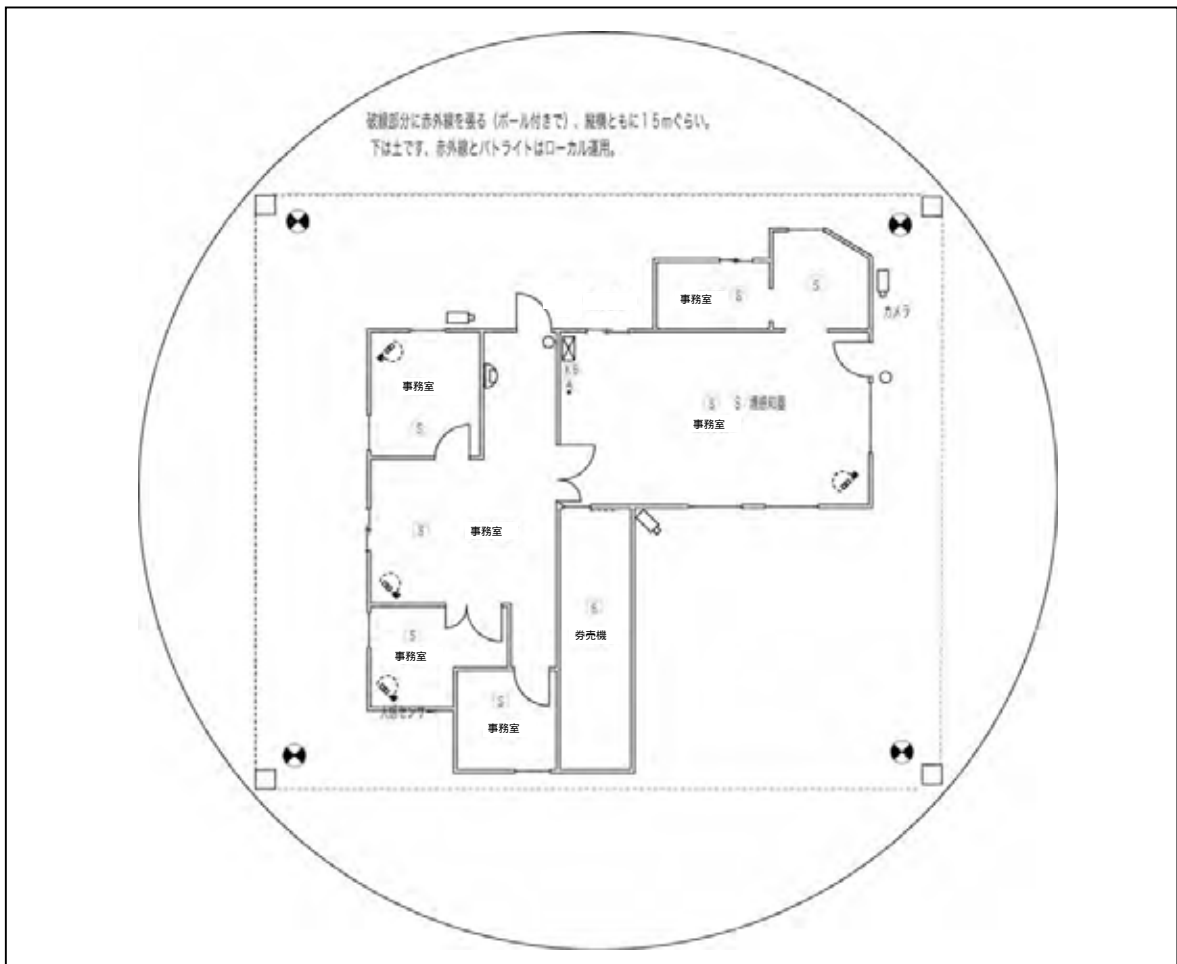
#### ① 透過性のある柵と機械警備による保護

通常、建物の防犯等の理由から高さ 2～3m 程度の鋼板による仮囲いを設けることが多いが、駅舎の場合、維持管理や景観上の理由から、建物の周囲をあまり囲むことは望ましくない。この場合、視線が透過するような柵を囲いとして設けることが適切と思われる。さらに厳重な管理を行う場合、文化財等では赤外線センサーで建物を取り囲む事が一般的に行われているが、通常はある区画がされた中での警備であり、駅前だと犬や猫、人間などの進入が頻繁に想定されるため、あまり実用的ではない（他の文化財で実施されている例では、柵の高さは、人が乗り越えることに心理的な抵抗感を抱く 1.5m 程度とし、その内側に、同じく 1.5m 程度の高さの赤外線センサーを 7 本配置すればよい。下図）。

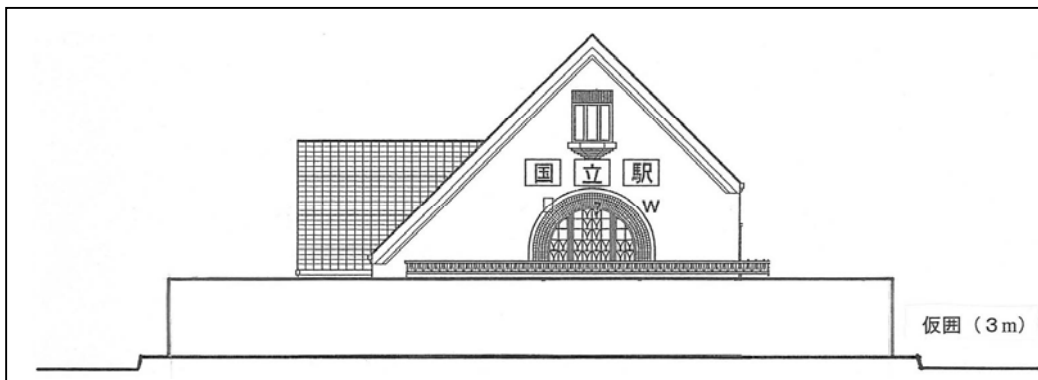
赤外線センサーによらない場合、駅舎内部に煙及び人感センサーを設置する事が考えられる。この場合、警備会社に直結する場合や外部パトランプが点滅して通行人に知らせるタイプ等が想定される。防犯カメラの設置も考えられるが、通行人が映り込むため、プライバシーとの兼ね合いがある。次頁の図に示した警備を行う場合、月額約 6 万円の費用が発生する。



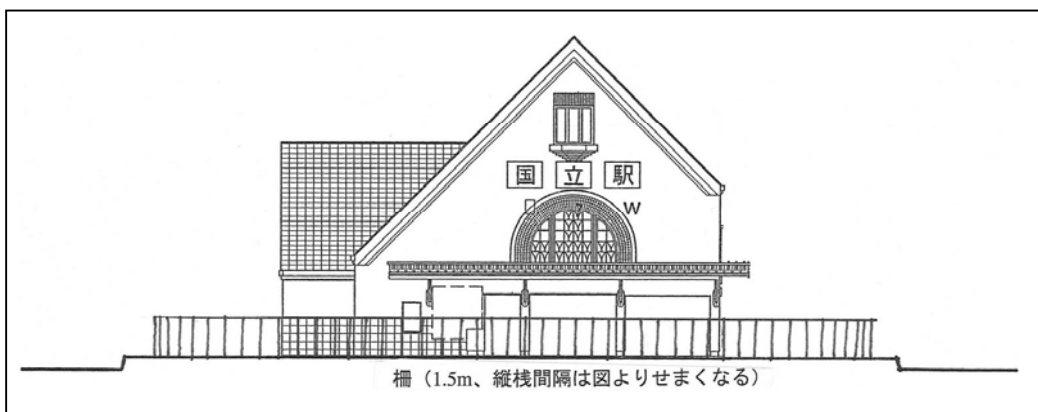
■ 曳家後の柵と警備範囲図

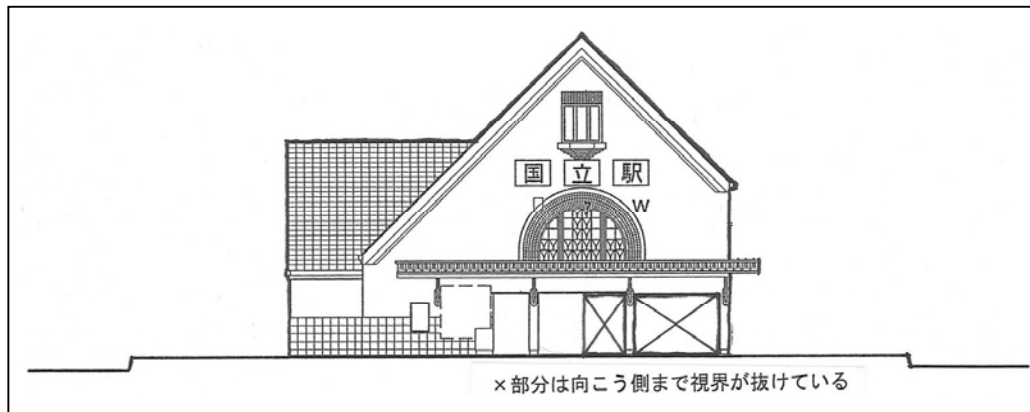


■ 駅舎内の警備機器設置案



■ 上：仮囲を設置した場合の景観 下：柵を設置した場合の景観





■円形公園曳家後の視界遮断

## ②仮設的な補強、最低限の防火設備

駅舎は円形公園に新設された基礎に土台の堅結を図るほか、新たな構造補強は実施しない。耐震壁を新たに設けないことにより、現在コンコースとなっている部屋の東面、南面は開放となり、通気性と車両視界が確保できる。

火災に対しては、最低限消火器の設置を行う。さらに嚴重な防災管理を行うとすれば、室内に煙もしくは熱感知器を設置し、警備会社等へ監視委託をする。

清掃等の維持管理は、シルバー人材センターへの委託や、市民ボランティアにより定期的に行うこととする。

## ③鉄骨古レールの保管

駅舎の鉄骨上屋部分は古レール等の保管養生が必要となる。レールは鉄骨であるため、雨にぬれる野外保管はさけない。屋根がある倉庫や空き地等において養生した上、保管する。保管に必要な面積は通常は床面積と同程度とされ、そうすると 175 m<sup>2</sup>程度となる。古レールを桁行き方向3分割、梁間方向3分割し9つの部材に分ける（柱を含む部材4、棟を含む部材3、垂木のみ2）とすれば、7m×10m程度で高さ3m弱（2段）のスペースに収納できる。

## 2) 活用の方向性

### ①仮設期間中も限定的に活用

駅舎の仮設期間中は、常時不特定多数の利用に供することは困難であり、通常は駅舎の周囲をまわした柵に施錠して、中に入れないようにする。

しかし、前にあげた理由から、定期的に内部を公開し、見学会の開催や、市民団体と連携した活用を行うことが望ましい。活用の際は、建物の耐震性等に配慮し、十分な運営体制のもと実施する。

設備としては、活用の幅を広げるために、仮設の電気は引いておくことが望ましい。前にあげた各種警報装置を設置するのであれば、いずれにせよ電源を設けておく必要がある。水に関しては、清掃の方法などとあわせて設置を検討する。

内部を開放して行う活用と同時に、夜間に駅舎をライトアップするなど、効果的に

見せるような活用も想定される。これらの手法も想定すると、電源は設けた方が良い。

## ②市民団体との連携、協議会の設立

前にあげた、活用ノウハウの蓄積や、活用に向けた意識醸成の効果をあげるため、活用にあたっては、市民との積極的な連携を図る。

駅舎に関しては、既に保存活用を考える市民団体が設立され活発な活動を行っているため、これらの会や地元商工会、商店会、大学、その他関連団体と連携を図り、市民発意の活用を積極的に実施することとする。

復原後の管理運営団体の育成に向けて、行政が主導し、これら諸団体による駅舎の活用協議会のような横断的な組織を設けることが望ましい。

## 3) 今後必要な作業として

- 関係機関との協議（立川警察、消防、多摩建築指導事務所）。
- 文化財指定に向けた調査、文化財審議会との調整
- 曳家工程の調整
- 高架工事工程上、解体撤去を急ぐ部分の調査

### 3. 国立駅舎の復原整備後の保存活用

#### (1) 保存活用の方向性

##### 1) 文化財としての保存活用の方向性

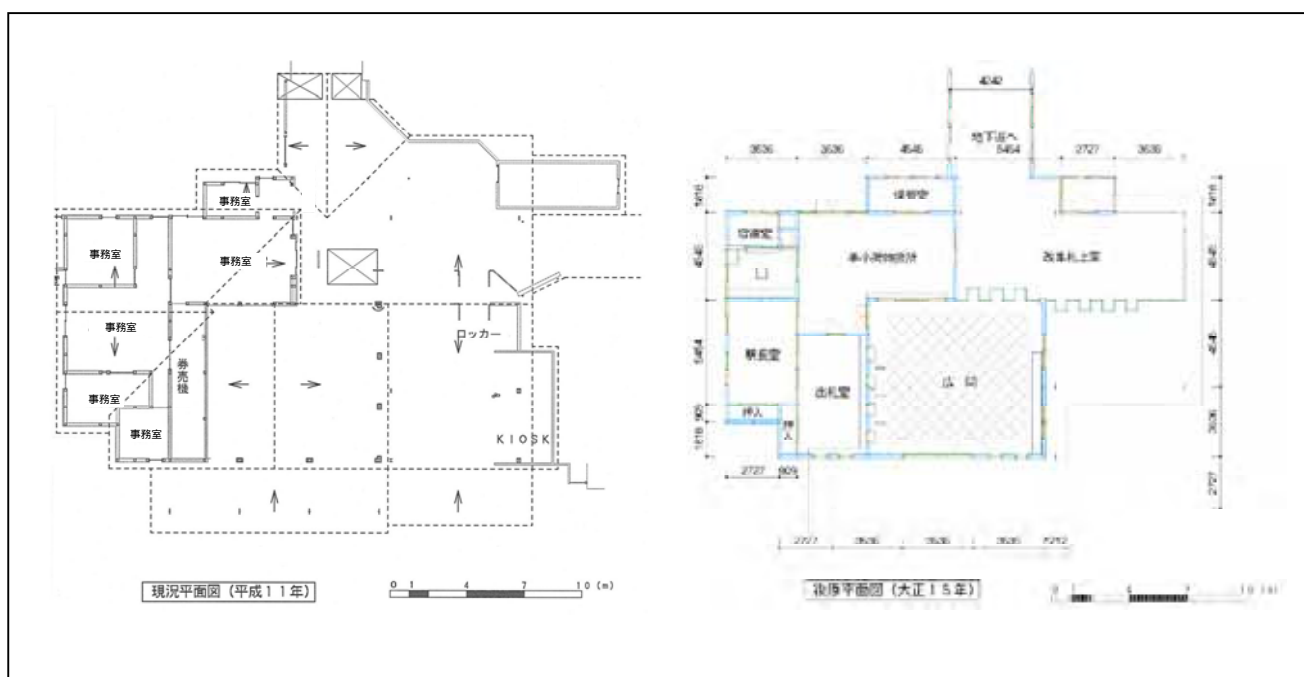
駅舎を文化財指定した場合、建物の文化財的価値を担保するため、下の点に留意する必要がある。

##### ①復原年代を想定する：現状か創建時復原か

文化財指定された場合、その保存にあたって、復原年代を特定しておく必要がある。「国立駅周辺プラン報告書（平成12年3月、国立市）」には、想定される年代として、現状保存（曳家時の平成18年）もしくは創建時復原（大正15年）をあげている。

現状保存とした場合、利点として、市民になじまれた意匠である、壁が少なく高架駅への動線を確保しやすい、復原整備にあたって不明な箇所が出現しない等の点があげられる。一方、問題点として、壁が少ないためどこかに耐震壁を設ける必要がある、創建時駅舎の凝った意匠が再現できない、券売機等が撤去されてしまうため、室内のしつらえに一部再現できない箇所が生じる、等の点がある。

創建時復原とした場合、利点として、創建時の凝った意匠が再現できる、駅舎の当初の機能や歴史的空間を再現できる、壁が増え壁量を確保できる等の点があげられる。一方、問題点としては、現在の市民に比較的なじみのない意匠となる、高架駅への動線が現状保存よりは確保しづらくなる、今のところ詳細復原が可能となるのは図面が残存する広間だけ、等の点がある。



■左：現状平面 右：創建時平面

## ②部材、工法の保存につとめる

文化財は外観のみではなく、外からは見えない構造材や、工法自体にも価値がある。従って、活用にあたって、間取りや部材のむやみな改変は認められない。しかし、一方で、建造物、特に近代以降の建造物に関しては積極的に活用して、その価値を広く享受できるようにすることが望ましい、という通達が文化庁から出されており、活用にあたっての制約は緩和傾向にある。

本建物の場合、壁や柱の基本的なレイアウトは継承する必要があるが、例えば、創建時復原を行う際に詳細が不明である部分や、ホームへの通路と切り離すため切断部が露出する部分等については、比較的自由的な改変が可能と思われる。また、既存の壁等を撤去するのではなく、逆に付加していくような手法は可能である。

## 2) 景観資源としての保存活用の方向性

### ①大学通りからみた景観

駅舎は、大学通りからみたときアイストップとなり、重要な景観資源となっているため、この形態を維持継承することが重要である。そのためには、大学通りに対する駅舎の（東西の）位置関係を維持することが必要である。また、大学通りからみた印象的な景観は、三角屋根の木造駅舎の部分だけではなく、その東側に付設する鉄骨庇部分も重要な構成要素となっているため、この部分の復原も同時に図る必要がある。

### ②その他の方向からみた景観

駅舎を現在位置に復原した場合、本来背面である北側部分が露出し、しかも高架駅から降りた際にまず目に入る箇所となる。曳家の期間中は仮設ということもあり、そのままが良いと思われるが、恒久的な整備にあたっては、何らかの措置を施す必要がある。背面に関しては、三角屋根上部に三連窓があげられる等、視線に配慮したデザインとなっており、問題となるのは、1階部分の付属室や仮設的な壁体、ホームへの接続通路の切断部分等である。駅舎を創建時に復原するのであれば、この部分は詳細が不明な箇所であり、新規のデザインを施すことが考えられる。また、現状のまま保存するとすれば、付属室等の1階壁周りは植栽で隠し、切断部は見栄えよくデザインして、仮設的な壁体は撤去して、コンコースごしに視界が大学通りへ抜けていくような開放的なデザインとすることが考えられる。

さらに、駅舎西側には現在仮眠室が付属しているため、これを撤去した場合、ここに建物の接続痕が残ることになる。この箇所に関しては、ここを西側からの出入口とするなど、活用に配慮した改造を行うことも考えられる。

## 3) 用途からみた保存活用の方向性

### ①高架駅への動線を確保した活用

駅舎を現在位置に復原した場合、高架駅の自由通路の前面に位置することになるため、高架駅への乗降客の動線に配慮する必要がある。

駅舎の位置については、前記した理由から大学通りとの東西方向の関係はくずせないが、南北方向であれば多様の融通は利くため、駅舎を多少前面に出し、自由通路の

間に乗降客が通る幅員を確保することが考えられる。(逆に駅舎を高架駅にはりつけ、駅舎を完全な高架駅のゲートとしてしまう手法の場合、維持管理の区分があいまいとなり JR が難色を示す、高架駅への動線が駅舎の内部を通るものだけとなり、通行量が限定される、等の点から好ましくないと思われる)

自由通路と駅舎の間隔をあけても、それだけで乗降客動線を処理すると、比較的余裕に乏しいため、駅舎内部もある程度乗降客が通過することを想定した方が良い。そのためには、創建時復原の場合も現状保存の場合もコンコース（旧広間）部分の活用を固定し、通り抜け不可能とするのではなく、乗降客の通行と活用を両立させることが必要である。

## ②建物の持つ歴史的役割を再生した活用

駅舎は国立学園都市の開発と同時に創建しており、「国立駅周辺プラン報告書（平成12年3月、国立市）」によれば、駅舎の設計にあたっては、当時文化的な生活の象徴であった西洋館を意匠に取り入れる等「まちの開発意図」が込められており、竣工後は景観上のシンボルであると同時に、国立のまちやまちづくりを象徴する建物としても機能してきた。駅舎の活用にあたっては、駅舎が果たしてきたこれらの歴史的役割を継承し、再生強化していくことが望ましい。

すなわち、「国立のまちやまちづくり」や「国立学園都市の歴史」について情報発信する拠点として活用していくことが考えられる。

また、国立駅の南口駅前広場は、本来市民が集まる文化交流の拠点として計画されており、高架工事後の国立駅周辺のまちづくりにおいては、その機能を再生している。そこで、南口駅前広場の拠点的施設である駅舎の活用にあたっては、市民の文化交流拠点としての役割を持たせていく必要がある。

## ③誰にでも開かれたオープンな活用、多目的な活用

平成15年度に開催された「国立駅周辺まちづくり検討会」が作成した「国立駅周辺まちづくりに関する提案書」によれば、国立駅舎の活用について、「赤い三角屋根の国立駅舎は、国立のシンボルであると同時に、駅や広場と一体のものであり、市民の様々な文化交流を生み出す場所として、現位置において保存活用を図ります」とある。このことから、駅舎は、一部の企業もしくは市民のみが占有して活用するのではなく、不特定多数の市民が活用可能な空間とすること、また、単一の目的に活用するのではなく、市民が望む様々な活用に対応できるような空間としておくことが必要である。

## ④広場と一体的な活用

また、上記提案書によれば、駅舎は、高架工事後の歩行者中心となった南口駅前広場において、広場と一体的に活用されるべきである。そのためには、駅舎内部だけで独立した活用を行うだけではなく、広場と連続した空間を確保し、一体的な活用を図ることが必要である。

#### 4) 管理運営の体制

##### ①市民の積極的関与

これらの活用を進めるにあたっては、市民が主体的、積極的に関与していく体制の構築が重要である。

曳家後の仮設期間中は駅舎の実験的活用を考える協議会を設立し、復元後はその発展形として活用運営協議会を設け、駅舎の活用について、市と協力しながら主導的役割を果たしていく事が望ましい。活用運営協議会においては、駅舎の公開、駅舎を活用した自主企画の企画運営や、活用を希望する諸団体や個人等の調整、などを担うことが期待される。またこのような協議会が単独もしくは他組織と連合を組んで下に示す指定管理者となり、管理運営主体となっていく事も考えられる。

##### ②指定管理者制度の導入

平成 15 年 9 月に地方自治法の一部が改正され、「公の施設」の管理運営方法が「管理委託制度」から「指定管理者制度」に移行されることとなった。これまで「公の施設」の管理は、適切な管理を図る観点から、行政が二分の一以上を出資する財団や公社などの公共的団体に委託先が限定されてきた。しかし、多様な住民ニーズへの対応には、民間事業者の能力やノウハウを幅広く活用することが有効と考えられ、住民サービスの向上と共に経費の削減などを図る目的で「指定管理者制度」が作られた。

指定管理者制度が導入されると、民間の事業者、NPO法人、任意団体等から広く公募して提案書をつのり、行政や学識経験者、住民らによる選定委員会において、維持管理や運営、収支計画などの各条件から選定を行う事となる。指定管理者は通常のコストから想定収益を差し引いた額の指定管理料を受け取る。指定管理者のコスト削減や営業努力により想定収益より多い収益が得られた場合は、その増収分は指定管理者の利益となる。

公有文化財の管理運営に指定管理者制度を導入している事例はまだ少ないが、川上貞奴邸（名古屋市、国登録文化財）、風見鶏の館（神戸市、国重要文化財）等がある。

国立駅舎の場合、維持管理水準の継承、持続可能な運営手法・体制の構築、市民の関与のための仕組みづくり、開かれた活用、などが課題である。指定管理者制度導入にあたっては、公募団体に市民団体との連動を義務づける、選定にあたって地域住民の参加を得る、維持管理のマニュアルを作成する、活用の質が低下しないように第三者の評価員会を設ける、などの方策が考えられる。

##### ③施設の貸し付け

この他、東京都で実施している手法として、公有の文化財を民間事業者に修復や活用の実施を条件に貸与している例がある。旧小笠原伯爵邸は約 10 億円にのぼる修復費用を持つ事を条件に民間のレストラン業者に貸与されスペイン料理店として活用されている。日比谷公園内の旧公園資料館も同様の募集を行い約 8000 万円の修復費を持つ事を条件にブライダル業者への貸与が決定している。