

保存運動からみる 駅舎建築の市民的価値の形成と変容

高柳 誠也¹・中井 祐²

¹非会員 東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻
(〒113-8656 東京都文京区本郷7-3-1, E-mail: seiya@keikan.t.u-tokyo.ac.jp)

²正会員 工博 東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻
(〒113-8656 東京都文京区本郷7-3-1, E-mail: yu@keikan.t.u-tokyo.ac.jp)

本研究は、市民的価値という価値を定義し、その形成と変容について駅舎建築の保存運動から考察を行うものである。市民的価値とは対象物単体の機能的な価値、歴史的な価値、文化的な価値といった価値とは異なり、市民との関係性から生まれる価値であり、保存運動などを契機として顕在化してくる。本研究では保存運動が行われた旧国立駅舎、旧田園調布駅舎、旧軽井沢駅舎に着目し市民的価値の形成と変容について考察した。その結果、市民的価値の形成と変容には都市構造と駅舎との関係性、コミュニティのあり方との関係性が影響を与えることを示唆した。

キーワード: 市民的価値, 駅舎建築, 保存運動, 国立駅, 田園調布駅, 軽井沢駅

1. はじめに

(1) 背景

今日も世界の至る所で毎日のように新しい建築が生まれ、新しい風景が作り出されている。その反面、次々と取り壊され、消えていく建築や風景がある。数多くの消えようとする風景がある中で、周辺住民などから「そこにあり続けてほしい、なくなってほしくない」と強く願われるものがある。こうした風景や建築は文化財に指定されていたり、著名な建築家やデザイナーによって設計されたものだけではなく、一見するとどこにでもありそうな風景の場合もあり。研究者や有識者らによって評価されているものではない場合もある。

このようなある対象に対する住民らの「なくなってほしくない」という喪失に対する抵抗感は共通感情として形成され、それが保存運動につながることもある。内田は、共通化の困難な各人まちまちの体験が一つの共通感情となって形成されることがあり、その共通感情に基づく風景の共同態的关系（住民運動等）が現実の経済的利害や合理主義的経済倫理に抵抗することがあると指摘している。¹⁾ つまり、住民らで共有された共通感情は、共同態的关系の動きによって顕在化することがあるのである。

このような「なくなってほしくない」という想いや愛着がもたれ、更にその想いが共有されている風景や建築

には、その風景や建築が文化財的なもの、機能的なものといった従来の基準で評価されてこなかった価値があることを示しているのではないかと、本研究ではそのような価値を市民的価値と定義し、保存運動もしくは現在保存運動が行われている駅舎建築を対象に市民的価値について考察した。

(2) 目的

国立駅、田園調布駅、軽井沢駅における駅舎保存運動の経緯を明らかにし、駅舎建築と周辺地域の都市構造およびそこで形成されているコミュニティとの関係性を明らかにすることで、駅舎建築における機能的・歴史的・文化的ではない価値（本研究ではこれを「市民的価値」と定義する）がどのように形成され、変容するのかを明らかにすることを本研究の目的とする。

(3) 既往研究と本研究の位置づけ

旧国立駅舎に関するものとして、小谷ら²⁾や斉藤³⁾のものがある。これらは駅舎建築の歴史的価値をまとめ、国立駅舎と大学町としての国立との関係やこれからの活用について述べられている。しかし、保存運動の経緯や国立のコミュニティおよび共同体との関係については指摘されていない。

また、駅舎保存運動に関しては桑原ら⁴⁾の研究があるが、保存運動の経緯とステークホルダーとの関係性の変

遷についてまとめられているが、保存運動を行った住民らの共通感情の形成については指摘されていない。

また、風景に対する共通感情の形成という観点では、吉田ら⁵⁾や大藪ら⁶⁾の研究がある。この研究では近代化遺産が時間の経過によって個人的な風景体験、および主観的評価が変化することや時代の変遷とともに価値認識が変化することを指摘しているが、住民同士の共通感情が形成される過程については述べられていない。

本研究では駅舎建築を通して市民的価値という価値を定義した上で駅舎建築と住民の感情との関係性を考察するものであり、他の研究とは異なる独自の研究となっている。

2. 用語・対象・手法

(1) 市民的価値

a) 定義

本研究では、市民的価値という用語を以下のように新しく定義する。

『機能的な価値、歴史的な価値、文化的な価値といった専門家が評価するものではなく、一般市民にとって愛着をもたれ、そのまちにとって重要であると認識されることで形成される価値』

b) 特徴

市民的価値の特徴としては、専門家が評価するものではなく、一般市民から評価されているということ、建築やその環境といったものの自体だけではなく、市民との関係によって価値が形成されること、通常は市民の中に内在するものであり顕在化することはないが、保存運動など市民による活動を契機として内在している価値が顕在化することが挙げられる。

c) 共有感情の形成

本研究では一般市民の対象への思いを日常生活行為で利用のみという段階、ほっとする、愛着を持っているというように個人に内在する潜在的な感情の段階、そしてそれが意識化される段階に分けることとする。

市民的価値が形成されることによって市民は潜在的な感情を抱き、意識化の違いによって市民的価値の変容を見ることができる。そして潜在的な段階および意識化された段階では住民らが感情を共有することがあると考えられる。またそれらが保存運動においては顕在化することがあると考えられるため、本研究では保存運動に着目し研究を行った。(図-1)

(2) 対象の選定

本研究では市民的価値が顕在化すると考えられる保存

運動が行われた駅舎建築を対象にした。保存の要望があったことが確認された駅舎は表-1のようになった。

本研究では市民的価値の形成と変容の様子について比較するため、これらの駅舎建築の中で保存運動や保存復元に関する一次資料、記録が十分に残っているかどうか、保存運動の中で市民と住民、鉄道事業者との関係性が異なるもの、という観点から国立駅、田園調布駅、軽井沢駅を対象とした。

(3) 手法

本研究では保存運動の経緯、概要、都市構造の変遷、コミュニティの変遷について文献調査、および保存運動の経緯についてはヒアリングによって調査を行った。

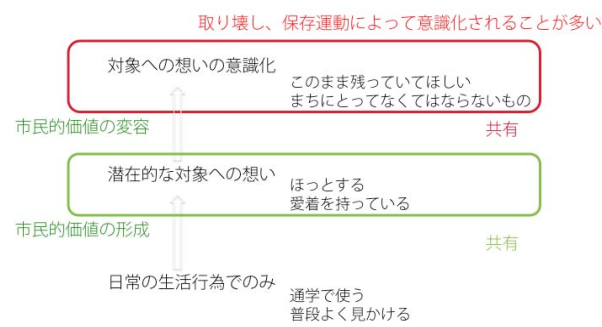


図-1 市民的価値と共有感情の形成に関する模式図

表-1 保存の要望があったことが確認されている駅舎建築

駅名	鉄道会社	所在地	開業年	備考
駅舎として現存				
建部	JR西日本	岡山県岡山市	1900	M33 登録有形文化財
浜寺公園	南海電鉄	大阪府堺市	1907	M40 登録有形文化財
日光	JR東日本	栃木県日光市	1912	M45 JR東日本管内最古
門司港	JR九州	福岡県北九州市	1914	T3 国重要文化財
東京	JR東日本	東京都千代田区	1914	T3 国重要文化財
長瀬	秩父鉄道	埼玉県秩父郡	1914	T3
白河	JR東日本	福島県白河市	1921	T10
原宿	JR東日本	東京都渋谷区	1924	T13
足利	JR東日本	栃木県足利市	1933	S8
小樽	JR北海道	北海道小樽市	1934	S9 登録有形文化財
琴平	JR四国	香川県仲多度郡	1936	S11
改修・復元の上、駅舎として元位置で用いられているもの				
道後温泉	伊予鉄道	愛媛県松山市	1911	M44 1986新築復元
三国港	えちぜん鉄道	福井県坂井市	1914	T3 2010改修
青梅	JR東日本	東京都青梅市	1924	T13 2005改修
三津	伊予鉄道	愛媛県松山市	1931	S6 2009イメージ復元
移築・復元の上、他の用途で活用されているもの				
新橋	JR東日本	東京都港区	1872	M5 イメージ復元。展示、飲食店として活用
(旧)長浜	JR西日本	滋賀県長浜市	1882	M19 現存駅舎では最古。移築されて展示施設として活用
軽井沢	JR東日本	長野県北佐久郡	1888	M21 元位置保存。博物館として活用
二条	JR西日本	京都府京都市	1904	M37 現存和風駅舎では最古。梅小路蒸気機関車博物館のエントランスとして活用
美濃	名古屋鉄道	岐阜県美濃市	1911	M44 1999廃駅。そのまま保存
上熊本	JR九州	熊本県熊本市	1913	T2 ファザード部分のみ熊本市電用の駅として移築
秩父	(旧)上武鉄道	埼玉県秩父市	1914	T9 1984移築。国登録有形文化財。秩父市立民族博物館として用いられていた
島々	松本電気鉄道	長野県松本市	1922	T11 1985廃駅。新島々駅に移築保存。観光案内所として活用
田園調布	東急電鉄	東京都大田区	1923	T12 解体、元位置復元、エレベータ等として活用
船島	JR東日本	福島県郡山市	1924	T13 移築、店舗として活用
栃本	JR東日本	栃木県栃本市	1928	S3 個人美術館のエントランスとして活用
下小代	東武鉄道	栃木県日光市	1929	S4 鬼屋移築。観光案内所として活用
芦野公園	津軽鉄道	青森県五所川原市	1930	S5 元位置保存。喫茶店として活用
奈良	JR西日本	奈良県奈良市	1934	S9 鬼屋移築。観光案内所として活用
現在計画・論争中のもの				
諏訪の森	南海電鉄	大阪府堺市	1919	T8 登録有形文化財。高架化に伴い駅前広場の移設が決定
直方	JR九州	福岡県直方市	1910	M43 初代博多駅の移築と言われている。新駅立て直しに伴い住民から保存運動が起きているが、財政難を理由に解体の方針が打ち出されている
折尾	JR九州	福岡県北九州市	1916	T5 新村一帯を用いた移築復元の方針が決定。しかし復元位置や用途、費用の問題が残っている
掛川	JR東海	静岡県掛川市	1933	S8 新幹線駅舎として唯一の木造駅舎。耐震化を理由としてJR側は建て替えを予定しているが、行政や市民は木造駅舎の保存を訴え募金活動などを行っている
国立	JR東日本	東京都国立市	1926	T15 高架化に伴い、解体され部材が保存されている。復元位置や用途については議論中

3. 旧国立駅舎保存運動

(1) 駅舎の特徴

旧国立駅舎は箱根土地株式会社が国立を大学町として開発する際に建設し、鉄道省に寄付した請願駅であった。着工は大正14年9月、竣工は翌大正15年4月である。設計者については「箱根土地株式会社のライト式建築のベテランで河野という人」という記述のみ残っている。国立の都市計画については箱根土地株式会社の専務であった中島陞がゲッティンゲンを手本にして計画し、土地交換条約の覚え書きでは、停車場について「鉄道省ノ指定ニ従ヒ交通並ニ外観ヲ考慮シ入念ニ建築スルモノトス」と述べられており、大学都市のイメージにあう外観になるように考慮されていたことがわかる。

また、国立駅の特徴として三千坪もの広大な駅前広場が設けられたことがある。大規模ターミナル駅以外では当時としては規格外の広さであり、ロータリーの中央部には水禽舎が設けられていた。この駅前広場と駅舎の組み合わせは大学町を象徴する広告に掲載されていた。

(図-2)



図-2 国立の住宅分譲の広告（昭和初期）

(2) 保存運動の経緯

a) 解体表明から住民運動の発足まで

中央線高架化事業に伴って旧国立駅舎を解体すると1995年にJR東日本から表明された。その半年後には市長名で駅舎保存に関しての要望書を提出しているものの、JR側が高架化工事に支障をきたすこと等から難色を示していた。

そこで国立市は1999年に専門家や学識経験者による「国立駅周辺プラン検討会」を発足し「国立駅周辺プラン報告書」を作成した。そこでは市側の負担がなくては保存できなくなった場合は市民に呼びかけを行い、保存活用に向けた運動を展開する必要があることが述べられている。⁷⁾

この報告書に基づいて、国立市は市民に対して駅舎の

見学会やフォーラムなどを通して市民意識を高めるための活動を活発化させる。その結果、2002年には住民らによって市民組織「赤い三角屋根の会」が立ち上げられ、本格的に住民側からの保存運動が始まっていった。

b) 住民運動の活動の展開

赤い三角屋根の会では、設立当初はお祭りやフェスタが開催される時期にあわせて署名活動を行うなど積極的に活動を行った。署名に基づいて陳情書の提出なども行っていた。

ただし、JR東日本側が2003年に2004年度中に駅舎を撤去したいとの申し出があったことにより、保存に向けた活動は活発化する。商工会や周辺商店街、また住民らによる市民組織が集まって「国立駅舎保存の会」が結成され募金活動などを行った。これらの住民主体の運動は国立出身の著名人らも多く参加し、募金、署名ともに多く集まったという。

これらの運動の影響もあり、一時は曳き家保存することが決定されたが、その後この保存運動は政争の具として利用されてしまい、最終的には解体保存する形となった。

営業最終日であった2006年10月8日には多くの市民が集まり「国立駅舎お別れ会」が開かれ、コンサートや思い出の映像を駅舎に投影するといったイベントが開催された。参加者によると、駅前広場にあふれる程の人が集まり、市民に愛されている駅舎であることを実感する時間であったという。

d) 保存運動の特徴

旧国立駅舎の保存運動の特徴としては以下の点が挙げられる。

- 初期はJRと国立市とのやりとりが中心で住民は取り壊しについて知らなかった。
- 国立市が積極的に市民組織の立ち上げや様々な組織のとりまとめ役になっていた。
- 住民運動としては小さな団体がいくつかでき、それぞれが活動を活発に行っていたものの、組織同士のつながりはあまりなかった。
- 保存の方法に関しては市議会において政争の具となってしまったが、これは大学町当初から存在する南北問題が関係していると考えられる。

(3) コミュニティ

a) 大学町

箱根土地株式会社によって国立が大学町として開発された当初は郊外住宅地ブームも落ち着いた時期であったため、初期コミュニティはとても小さなものであった。初期住民によって設立された国立会という組織は親交も深かったという。ただ、次第に住宅が増えていくにつれ、

国会も細かく分けられ、通常の自治会組織に移行していった。

戦後になると、文教地区に指定され学園都市としての性格がさらに強くなり、人気も高まった。ただ、コミュニティは希薄になり、現在市民の4分の3はどのコミュニティに属していない。

b)南北問題

開発によって発展していく大学町と、開発以前からの住民における関係は良好ではなかった。それは開発開始当時の土地問題に起因する。市南部の谷保地区と北の大学町の住民感情、性格は大きく異なり、そしてその間には高度経済成長期に建設された富士見台団地があり、この3つの地区でわたしたちの地域の範囲というものが大きく異なっている。（表-2）

表-2 わたしたちの地域の範囲に関するアンケート結果
(単位：%)

		「わたしたちの地域」の範囲				
		国立市全域	東、中、西などの地域	町内会地域	1丁目、2丁目といった地域	商店街を中心とした地域
文教地区	北	40.5	16.0	9.2	9.9	4.6
	東	36.0	41.4	3.4	3.9	3.4
	中	42.3	35.0	1.5	5.1	2.9
	西	35.4	33.5	5.5	7.3	4.9
谷保地区	富士見台	49.5	10.5	9.5	7.6	6.3
	谷保	32.6	10.5	21.5	5.2	4.1
	泉	23.3	9.3	20.9	14.0	0.0
	青柳	37.0	7.4	11.1	7.4	1.9
	矢川・石田	40.9	9.1	31.8	0.0	0.0

(4) 市民的価値の形成と変容の要因

旧国立駅舎における市民的価値の形成と変容の要因としては以下のことが挙げられる。また共有感情の形成に関する模式図は図-4のようになった。

- 赤い三角屋根の特徴あるデザインが地域のシンボルとして市民から愛されている。
- 国立の独特の都市空間の中で駅舎は重要な位置にあるという認識が強いため、単に駅舎だけ保存するだけでなく、駅前広場と一体となっている空間が重要だと考えられている。
- 住民運動は小グループが個別に活動し、まとまって活動することはなかった。駅舎に対する愛着は持っているものの、その想いの程度には温度差があり共有しにくい一面があったためと考えられる。
- 地域間の意識の差、コミュニティへの参加割合の低さといったものが住民運動、そして市民的価値の形成に影響していると考えられる。
- 学園都市に対する帰属意識は高いものの、その個人的な思い、愛着というものを共有する機会が少ないことも保存運動には影響した。

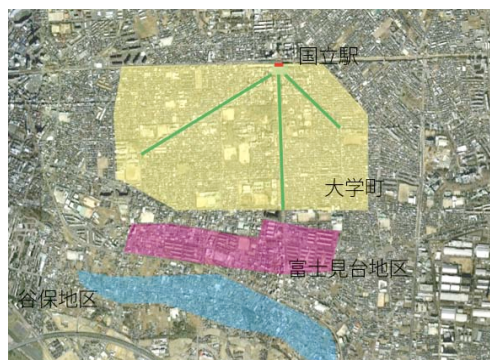


図-3 国立市の地域区分、および駅と都市構造との関係

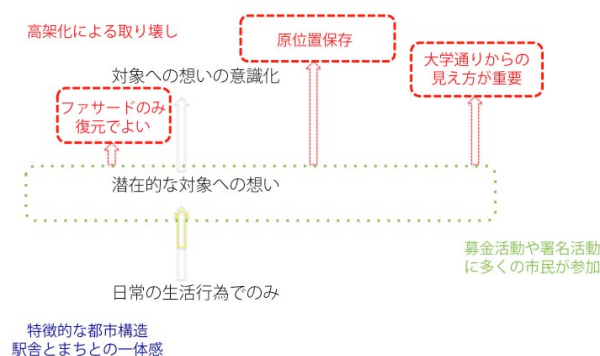


図-4 旧国立駅舎に対する共有感情の形成に関する模式図

4. 旧田園調布駅舎保存運動

(1) 駅舎の特徴

田園調布は澁澤栄一が田園都市株式会社を設立して開発されたものであることは周知の通りであるが、駅舎の建築に関しては、田園調布の都市計画も行った矢部金太郎によって設計された。大正11年に着工し、大正12年に竣工、開業している。

都市計画と建築を同じ建築家が担当したこともあり、街路と駅舎の関係性が整っており、半円状の都市計画の中心に駅舎があり、中心に向かう街路からは駅舎を見ることができる。（図-7）

現在は東急線地下化に伴い、旧駅舎は取り壊され、原位置にイメージ保存という形で復元されている。

(2) 保存運動の経緯

a) 解体表明から取り壊しまで

1987年に田園調布駅舎の建て替えが起こるとの情報が流れたが、東急電鉄による工事計画について周辺住民は詳しく知らなかった。主に西口の住民らで構成される田

園調布会では翌1988年に東急の関係者を招いて直接計画無いようを聞く機会を設けるとともに、計画を住民側に公表しない東急と連携をとるべく「駅対策委員会」を設立し、保存運動の母体となった。

駅対策委員会は有識者と住民代表らで構成されており、毎月のように東急と話し合いを続けていった。その結果2年後の1990年によりやく復元するという方向性で合意する。ただ、現状保存したい住民側と外観復元側で決着したい東急側で相違があった。特に、建築学会からの保存要望に対する回答には、文化史的・学術的価値があるとの判断はなく、あくまでも街と調和した外観にこそ存在価値があると東急が述べている。

結局イメージ復元という形で折り合いがついたが、広場のあり方や復元のあり方については住民側の意向がかなり取り込まれる内容となった。

旧駅舎の取り壊しが行われたのは1990年9月のことであるが、その10日前には駅舎のお別れ会が開かれた。このイベントには田園調布の住民のみならず、かつて住んでいた人、仕事の関係で利用していた人など、かなりの人々が集まったという。（図-6）周辺住民にとって愛着が持たれていた、市民的価値をもっていた駅舎であることがいえる。



図-5 建設当初の旧田園調布駅舎



図-6 取り壊し前に行われたお別れ会の様子

b) 保存運動の特徴

旧田園調布駅舎の保存運動の特徴としては以下の点が

挙げられる。

- 住民の自治組織である社団法人田園調布会が中心となって駅対策委員会を発足させ、事業者である東急との協議を行ったこと。
- 駅対策委員会以外には保存運動を行った住民による団体がなく、住民側の意向は駅対策委員会に集約された。
- 行政が介入することがかなり少なかった。
- 署名運動といったことは行われず、住民は駅舎を重要なものであるということは共有しているという前提のもとで活動が行われたこと。

(3) コミュニティ

a) 田園調布会

田園調布が田園都市として開発され初期に移住してきた住民たちは、住民自治を確立すべく大正15年には「田園調布会」という組織を設立した。設立趣意書には住民らが感じている生活上の問題を解決するための自治組織であることが明確に述べられている。規約も作られ、組織としての基盤がしっかりしていた。

昭和3年には開発主体であった田園都市株式会社の吸収合併にともない、六万円もの信託金を田園調布会に譲渡したことにより、まちづくりにおいて中心の役割をもつ組織としての位置づけが明確になった。戦時中に一時組織が隣組制度に移行されたものの、戦後にも引き継がれ、1982年には田園調布憲章が制定された。

田園調布会は一般的な自治組織に比べて活発な活動が行われている上に、住民が積極的に参加している団体である。

b) 東口側のコミュニティ

田園調布の東口側には分譲地として開発された後、宅地形成によって形成された住宅街が広がっている。西口側とは対照的に下町の雰囲気広がっているが、自治会等のコミュニティへの参加率が高いという。

また、東口側のまちは変化しているものの、田園調布に対する愛着、駅舎に対する愛着は変化していないという。これは、東口側のメインストリートから駅舎を見ることができたことで、日常的に駅舎を見る機会が多かったためだと考えられる。

(4) 市民的価値の形成と変容の要因

旧田園調布駅舎における市民的価値の形成と変容の要因としては以下のことが挙げられる。また共有感情の形成に関する模式図は図-8のようになった。

- 田園調布会という自治組織として充実しており、住民が積極的に参加するコミュニティであったため、駅舎に対する住民の愛着や思いには共通

したものがあることが分かっており、住民の総意を述べる事が可能であった。

- 住民の意見は共有されているものだ、という意識が強く、駅舎がまちにとってなくてはならないものだという意識も強く共有されていた。
- 駅舎と都市構造が一体として意識されているため、田園調布に愛着を持っている住民は駅舎にも愛着を持っており、市民的価値が形成された。
- 駅舎の保存に関しては現物保存よりも原位置にあることを重視した。市民的価値は駅舎がまちの中で位置づけられていることにより依存していると考えられる。



図-7 田園都市株式会社による開発地域と駅、街路の関係

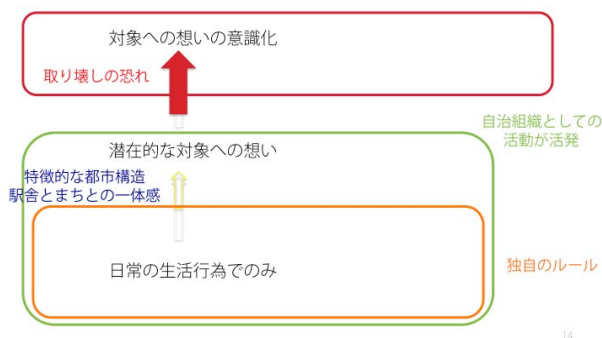


図-8 旧田園調布駅舎に対する共有感情の形成に関する模式図

5. 旧軽井沢駅舎保存運動

(1) 駅舎の特徴

旧駅舎は軽井沢が別荘地として人気が出て来て、一等客を迎え入れるための駅舎のニーズが高まったために改築された駅舎で、明治43年8月に完成した。(図-9)

町の規模に対して駅舎の建築は破格のものであった。

洋風二階建てであり、更に二階中央部分は貴賓室があり、皇族などが利用したという。その後は利用者の増加に伴い改修、増築が繰り返されてきた。

長野新幹線開業に伴い駅舎は解体され、旧軽井沢駅舎記念館として原位置から西側に移動した場所にイメージ復元され、現在は観光案内所と展示施設をかねた公共施設として利用されている。



図-9 改築終了時の旧軽井沢駅舎

(2) 保存運動の経緯

a) 解体表明から取り壊しまで

昭和50年代の北陸新幹線の計画段階から軽井沢駅舎は取り壊される計画は立ったものの、それらは公表されなかった。1993年に具体的な計画が町民に公表されると、別荘所有の文化人および知識人を中心に「JR東日本軽井沢駅舎を求める会」が結成され、署名運動等が展開された。別荘所有の文化人らが立ち上がったことは多方面に大きな影響を与え、別荘所有者の意見をないがしろにできない行政が保存活用できないか動き出すことになった。

また、旧三笠ホテルなどの保存に関わった軽井沢文化協会や別荘調査保存会も活動も影響を与えた。その結果、1993年には取り壊しという方針だったものが1995年には部材の一部保存が決定し、1997年には駅舎の復元および利活用が決定するに至った。1998年長野新幹線開業後、再築保存工事が始まり、2000年に旧軽井沢駅舎記念館として開業した。

b) 保存運動の特徴

旧軽井沢駅舎保存運動の特徴としては以下の点が挙げられる。

- 軽井沢駅を普段利用している住民たちではなく、別荘所有者を中心とした団体が中心となって活動が行われた。
- 復元に関して、場所が移動してしまうことに関しては抵抗感がなかった。

- ・ 駅舎は旧三笠ホテルなどと同様に別荘文化を物語るものとして貴重である、という思いによって保存運動が行われた。
- ・ 復元においては建設当初の姿に戻すことになった。

(3) コミュニティ

a) 軽井沢避暑団

軽井沢が別荘地として発見されて以来、別荘地では別荘所有者による小さなコミュニティによる自治が進められていたが、別荘が増加した大正初期に「軽井沢避暑団」という組織が設立された。

軽井沢避暑団は快適な避暑生活を送るための環境を守ることを目的とし、品行方正な避暑生活を送るためのコミュニティとして組織された。軽井沢避暑団の意志は代々引き継がれ、軽井沢別荘地の雰囲気醸成をいつた。現在も財団法人軽井沢会としてコミュニティを形成している。また、軽井沢避暑団の精神は昭和48年に制定された軽井沢憲章の土台となった。

保存運動を行った文化人、知識人の多くも軽井沢会のメンバーであり、避暑文化の一部として駅舎がとても重要であるという認識を共有していた。

b) 軽井沢文化協会

戦後、アメリカ軍が浅間山を演習地として利用したいという運動があった際に軽井沢の環境を維持するために生まれたのが軽井沢文化協会という組織である。

軽井沢文化協会は地元の住民らが中心の組織であるが、他の別荘所有者や文化人らとのつながりも密であった。環境の維持とともに、軽井沢の別荘地文化の醸成に寄与する建築などに対しては保存運動を活発に行っており、駅舎に対しても積極的に保存運動に関与し影響を与えた。

c) コミュニティの特徴

軽井沢は住民も別荘所有者および観光客によって生計を立てている割合が高いため、別荘所有者によるコミュニティの影響が強い。そして住民同士の関係は希薄である。それに対して別荘所有者や知識人、文化人によるコミュニティは結びつきが強く、行政などに与える影響力が強い。また、住民らは通常の自治会以上の結びつきは少ない。

(4) 市民的価値の形成と変容の要因

旧軽井沢駅舎における市民的価値の形成と変容の要因については以下の点が挙げられる。また共有感情の形成に関する模式図は図-10のようになった。

- ・ 普段利用している住民ではなく、別荘所有者らによって市民的価値が形成されていた。
- ・ 別荘所有者にとって旧駅舎は別荘地軽井沢のイ

メージの一部となっており、駅に降り立つ体験が愛着に結びついていったといえる。

- ・ 駅舎のみならず、軽井沢が別荘地としての環境を丁寧に維持してきており、魅力的な雰囲気を維持しているからこそ、その一部である駅舎についてもなくなってしまうという思いが共有されていた。
- ・ その場所にあることよりも、別荘地としての軽井沢の一部であったことが重要であったため、市民的価値は都市構造における配置よりもまちの雰囲気、文化、歴史によって醸成されてきたと考えられる。

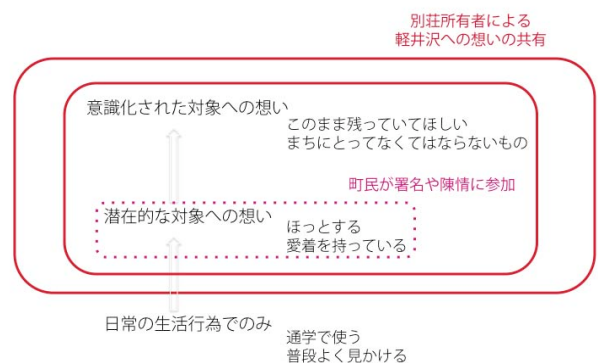


図-10 旧軽井沢駅舎に対する共有感情の形成に関する模式図

6. 考察

(1) 都市構造との関係

都市構造と駅舎建築との間に関係性が結ばれていると、日常の生活行為のみでの感情から潜在的な対象への思いが形成され、さらにそれが共有されやすい。また、まちにとってなくてはならない、といった意識も高まり駅舎の市民的価値が醸成されていくと考えられる。本研究では旧国立駅、旧田園調布駅においては都市構造上重要であったことが市民的価値を形成した主要な要因であることを示唆した。

(2) コミュニティとの関係

個人レベルでは駅舎に対する潜在的な思いがある人とそうでなく日常の生活行為のみの場合でとどまっている人がいると考えられる。その中で、コミュニティが形成されていると、その中で愛着を持っている住民らによって他の住民も愛着を持つことになる場合や、住民同士で感情を共有する場合がある。

コミュニティのあり方によって市民的価値の形成、そ

して変容の仕方が異なり、コミュニティが強固であった旧田園調布駅と希薄であった旧国立駅で大きな違いが見られた。また、旧軽井沢駅では別荘所有者という特殊なコミュニティが市民的価値の形成と変容に影響を与えた可能性がある。

7. まとめ

(1) 本研究の成果

本研究の成果は以下の通りである。

- ・ 旧国立駅舎、旧田園調布駅舎、旧軽井沢駅舎それぞれの保存運動の経緯、およびコミュニティとの関係について明らかにした。
- ・ 駅舎保存運動を通して、駅舎建築における市民的価値の形成および変容に関して、駅舎と都市構造、および駅舎とコミュニティとの関係性が要因であることを示唆した。

(2) 今後の展望

本研究では市民的価値という価値を定義し、駅舎建築の保存運動からその形成と変容について考察を行ったが、市民的価値の定義についてはまだ不明瞭な点もある。そのため、他のビルディングタイプおよび建造物群、対象地における市民的価値の形成と変容について考察を重ねることによって市民的価値についての考察が深まると思われる。

謝辞：本研究の調査および資料収集において、社団法人田園調布会の吉谷和子氏および早苗スミ子氏、中町仁治氏、安仁屋沙知氏、保科隆治氏、大嶋健司氏には多大なご協力を頂いた。厚く謝意を表する。

参考文献

内田芳明『風景とは何か』朝日選書, 1992
原田勝正：『駅の社会史』中公新書, 1987
原田勝正・小池滋・青木栄一・宇田正：『鉄道と文化』中公新書, 1981
国立市：『国立市史 上巻』, 1990
国立市：『国立市史 中巻』, 1990
国立市：『国立市史 下巻』, 1990
国立市：『国立市史 別巻』, 1990
山口廣：『郊外住宅地の系譜 東京の田園ユートピア』鹿島出版会, 1987
田島守保：『町づくりと先達』学陽書房, 1971
堀越義克：『駅の歴史 国立駅』, 1972

社団法人田園調布会：『郷土史 田園調布』, 2000

澁澤秀雄：『記憶飛行』PHP 研究所, 1973

軽井沢町誌刊行委員会：『軽井沢町誌 歴史編（近・現代）』信毎書籍出版, 1988

佐藤不二男『軽井沢物語』, 1971

- 1) 内田芳明『風景とは何か』朝日選書, 1992
- 2) 小谷暢宏, 大原一興, 藤岡泰寛：
旧駅舎保存・活用に関する研究- 国立駅を事例として-,
日本建築学会学術講演梗概集, pp. 369-370, 2007
- 3) 斉藤知恵子：国立駅舎に関する調査報告- 「国立大学
町」との関係から-, 日本建築学会学術講演梗概集,
pp237-238, 2001
- 4) 桑原昇平, 西郷正浩：JR上熊本駅舎の移築計画・設計に
おける住民参加の考察, 日本建築学会学術講演梗概集,
pp607-608, 2007
- 5) 吉田長裕, 宇野陽介, 日野泰雄：土木遺産の変遷過程と
地域住民の関わり方が主観的評価に及ぼす影響, 土木史
研究講演集, No. 26, pp329-332, 2006
- 6) 大藪善久, 中井祐：鎌倉の谷戸風景に対する価値認識の
変化とその原因, 景観デザイン研究発表講演
集, No. 4, pp278-281
- 7) 国立市「国立駅周辺プラン報告書」2000