

東京都内で木造では原宿駅に次ぐ歴史があるJR国立駅(国立市)の駅舎が中央線の高架工事に伴い解体の危機にある。市、市議会、住民とも保存を希望し、東日本旅客鉄道(JR東日本)や都も協力姿勢をみせるが、問題は工事中の移設と活用を巡る費用負担。撤去期限は迫る。誰も望まないのに駅舎は解体されてしまうのだろうか。

高架工事で誰も望まぬ「解体」の危機

駅前ロータリーから一橋大学キャンパスに向かう大学通りは春は桜、秋にはイチョウの黄葉が鮮やか。南西には富士見通りが、南東には旭通りが延びる。駅舎はこの扇の要に一九二六年(大正十五年)、街を開発した箱根土地(現プリンスホテル)が建てて当時の鉄道省に寄付した。絵本から飛び出たような赤い三角屋根は街のシンボルとして親しまれてきた。

「国立の風景が昔と変わらず懐かしく思えるのは駅舎のおかげ」。市内にある国立音楽大学附属中学、高校に通ったピアニスト小原孝さん(45)も駅舎の保存を熱望する一人。昨年十二月には駅舎などをモチーフにした自作のクリスマスソング「くにたちのサンタ」を収録したCDを発売した。市内に長く住む女性(47)も「毎年ツバメが巣をつくり子育てする。こんな季節感のある駅舎

国立駅舎保存「立ち往生」



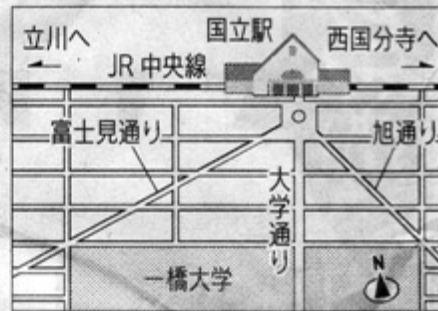
一時移設の計画が頓挫し、赤い三角屋根の駅舎が国立の街から姿を消そうとしている(東京都国立市)

は珍しい」と訴える。

事業主体となる中央線・都条例により中心市街三鷹―立川間の連続立体交差工事が現実化した一パチンコなど娯楽系店舗の制限されている国立。九九年ごろ浮上。住民の間で早速保存の動きが起り、市議会は二〇〇二年、市民団体から出た大マンションを巡る訴訟でも有名になったが、もともとこの通りに歩道橋を架けるだけで激しい反対運動が起きるほど、住民が景観にこだわってきた街だ。

全会一致で採択

駅舎撤去の話は、都が提案。その後、移設費六



千円を都が高架工事の事業費で賄うことや、JR東日本が建物を市に無償譲渡することが決定。保存に向けた動きは順調に進むか見えた。

ところが昨年九月、市が提出した駅舎の移設費用六千万円を〇五―〇六年度に一時立て替える補正予算案に、野党が多数の市議会は「駅舎を元に戻す時の用地確保ができていない」「財政負担が重すぎる」などと反対。

迫る工期に妙案なく



十二月議会への再提案も否決された。

「曳き家」断念

議会の指摘通り、市は木造駅舎活用の青写真をほとんど描いていない。引き戻して修復するのに別途必要とみられる九千万円の確保もこれから本格的に始める。新たに駅舎の配置場所も取得しな

ければならないが、人の流れなどを考慮すると周辺を含め七百平方メートルを要とみられる。仮にこの規模の土地を買収するとさらに五億―六億円が必ず必要とされた。JRは現駅舎跡地を高架工事の資材

ず都やJRに駅舎保存交渉のテーブルについても「先だつた」と話す。実は駅周辺開発ではJR主導で駅ビルを造りに

ぎわいをもたらしとういふ考えと、閑静な住宅街にイメージを合わせ市が広範囲な土地を買収すべ

なりの了承を市議会で得るには六月がぎりぎり。もう少し早く世論を盛り上げることでできていた「と無念さをにじませるが打開策は見えない。(地方部 岩崎樹生)

開発？保存？渦巻く議論

開発と環境を巡る衝突は各地で起きている。「狭い路地が育てた文化、魅力が失われる」救急車や消防車が入れない民、地権者、働く人など

下北沢・湘南…各地で

い十四階建てマンションの建設計画が表面化。海岸から富士山や丹沢、箱根の山を望む湘南の原風景が失われると、市民から反対が叫ばれた。こちらは東京が計画を中断。自主的な地域の景観ルールの策定などについて住民らと協議することで合意した。関係者が納得できるルールを作るには時間が必要だ。

連続立体交差事業をきっかけに動き出した東西横断道路と下北沢駅の駅前広場整備計画を巡り、住民、地権者、働く人など市では昨年八月、海岸沿

け用地買収交渉などに入