

JIA 保存再生部会 2 月例会記録

2月テーマ

奈良駅、畝傍駅の保存運動について

スピーカー 好川忠延

(好川忠延建築設計事務所)

今日は、建築とノスタルジーというテーマで、奈良駅の保存運動を振り返った文章*を書くように、「建築と社会」誌から依頼を受けました事を書きます。ちょうど、火事で焼失した法善寺横丁の再現が完成した事、それと奈良駅の保存が決まった事を合わせてという企画でした。

*資料2 (建築と社会 2003 年 9 月号 P19-21 JR 奈良駅舎の保存運動を通じて考えたこと)

奈良駅の保存運動というのは、ノスタルジーはない。私はこんなノスタルジーでないものをノスタルジーという表題で書くのはやだと断ったんです。それでも構わんから、そうじゃないということを書いてくれるということなんで、それでこの文章を書いたんです。これは以前から奈良駅の保存運動について、私が話してることをきちっと書いたつもりです。これで、一時存続の危なかった奈良駅が保存される事になった。

明治維新以降、疲弊した奈良をどうやって立て直すのか。昭和になって、志賀直哉が奈良へ移り住んで、奈良文藝サロンとなっていた当時のことなど、そういうバックボーンがあってあの形の奈良駅ができた、ということを書きました。

その文章の最後の方に書いていますが、ノスタルジーというのは、亡くなった者に

対する追慕の気持ちであって、今、建っている建物の保存には使っちゃいかんのだということを書いてきました。ノスタルジーは望郷の念という意味だと私は理解しております。法善寺横丁と、JR 奈良駅、豊郷小学校などの運動が全てノスタルジックな感情が原動力となって成果を上げたと指摘しておられますけれども、そうではないんじゃないかということを書きました。

奈良駅の時も、実はこういうデマがありまして、奈良駅を見るだけで悲しくなるから、早く壊してくれ、という動きがある。それはこの駅で子供を戦争に見送ったからだ、これは建築とノスタルジーに繋がっていく話なんです。誰がこのことを言い出したのか、わからない。誰かがそういうデマを飛ばしたみたいで、結局はそんな人はいないんじゃないかということで、終わったんです。

ノスタルジーという微妙な感覚を持ち込んでしまいますと、こういう変な運動に巻き込まれてしまう。だから保存というのは物理的に物事を残す事、保存というのは修理、修繕なのです。そのことが基本ではないか、変な感情を入れない方がいいのではないかと私は思います。

私が見てきた、畝傍駅の保存運動について

畝傍駅の名前と場所のいきさつ

畝傍駅というのはそもそもどんな駅かという、今井町の南側、市立今井小学校のあたりに作る予定だった。ところが今井町は南下がりだから、ここに駅を造ると、今

井町の排水が困る。それと開通すると、大阪から不良少年がやってくるという噂が広がり、今井町が猛反対した。それで線路は今井の北側を通り、2.5キロ離れた、八木町の町はずれの田圃の中に、畝傍駅を作った。八木町は商業の町で、住人が開放的だったので町はずれの田畑を提供し、この鉄道の駅ができた。その事によって八木町は大発展をする。郡役場や町役場はこの駅の前にできた。そして、今井町が現在、伝建地区となって残った。

なぜ今井町の南側に作ろうとしたかと言いますと、今井町のすぐ南側にある森が畝傍御陵なんです。それで畝傍駅と名前をつけた。離れたところに名前だけが残って駅ができた。これが経過です。あくまで畝傍駅は畝傍御陵のための駅だったんです。

檀原神宮の創建のいきさつ

(資料1の年表を参照)

明治10年(1877年)に、明治天皇が神武陵参拝に来てるんです。そのときはまだ、檀原神宮というものは、何もなかった。檀原神宮とは何かといいますと、初代天皇が即位した場所ということであって、居たかどうかはわからない人が、その即位した場所など、わかるはずがない。もともと、記紀に記載されている伝承を元にこういった場所探しをする事が、いかがかと思えます。このような、伝承の地は畝傍山の南にあったと言われていて、それらしき場所は、複数あったという事です。これは、幕末からの研究者が探索する、ナショナルリズムの発露だったのでしょう。神武から百

何代かの天皇が即位していますが、初めの何代かは、存在しないと言われてます。その初代という人の墓があるというのも変ですが、ましてや、その即位した場所を見つけ出すという事自体、ありえない事だと、今の我々は思います。江戸の末期、こういった議論が沸騰し、調査したら何かわかるという世論だったようです。さらに幕末から日本も一番最初の天皇が都を開いたところを特定せないかという神宮設立運動の団体がかなり強力に働きかけて、檀原神宮というものを作れ、どっかあたりにあるやろうということになった。

何か特定しなきゃいけないっていう動きが幕末に起こるんですけども、場所がわからなかった。それでも大体、畝傍山の近くだろうということで、明治天皇に必要に迫るわけです。宮跡の発掘調査を明治9年にやったがそんなもん出てこなかったんで、10年に明治天皇が、畝傍御陵に参るけども、すぐ横にある、宮跡の候補地に立ち寄らず、そのまま帰るわけですね。

この当時から、檀原神宮を特定しろという神宮設立運動の動きが強烈にあって、明治天皇に迫ったようです。それで、宮跡の碑文建立が明治17年にありますけど、この頃にこの辺だろうということで、当時の神宮設立運動の団体なんか集まって、そこに碑文を作るわけ。それが、檀原神宮の出発点なんです。それで、学者を動員して、圧力をかけるんですけども、明治天皇が檀原神宮造営を決意したのが明治22年なんです。それまで檀原神宮というのは、明治天皇も作るつもりもなかったようです。

それで明治 23 年に官幣大社檀原神宮を称するということになるわけです。実は、明治 26 年（1893 年）初代畝傍駅が今の場所に開業したんです。それはあくまで畝傍御陵に参拝するための駅だった。檀原神宮は何の関係もなかった。

ところが日露戦争が終わったところに、明治天皇が明治 45 年に亡くなりますね。そこで明治神宮を作る動きが出てきた。明治神宮が設立される構想を聞くに及び、檀原神宮というものは現在の神社では、貧相すぎる、もっと立派な神宮が必要だという世論を受けて、それを大きくする第一次拡張計画が始まるわけです。それが大正元年です。だから明治神宮と、並列的に並べて検討すると非常によくわかると思います。

檀原神宮道標のいきさつ



写真 1 檀原神宮道標 畝傍駅前広場西隅

現在も畝傍駅の前にある立派な碑文は、大正 4 年 11 月、畝傍駅前に設置されました。これは明治神宮を設立することが決まったときに、檀原神宮も作れという神宮設立運動の人たちがものすごい立派な文字の碑文を建てた。檀原市で一番最初に檀原という名前が碑文に出てきたのはこれです。それまでは檀原神宮という碑文はなかった。神武天皇陵とか、畝傍御陵という碑文はあったけど、檀原神宮という文字の入った碑文はなかった。幅は 60 センチぐらい、高さは 4 メーターぐらい、御影石の一本石で、揮毫は、八雲都留麻というひとで、『教育勅語さとし歌』という小学校唱歌の作詞、作曲をした人物です。この歌は教育勅語が素晴らしいと歌っています。

檀原神宮駅の誕生

それからその計画が進みまして、近鉄（大軌）が大阪線を檀原神宮前まで作るわけです。そのときの駅が檀原神宮駅です。それは既に大正年間には檀原神宮というのは、地域の神社として存在してましたから、大正 12 年に檀原神宮駅を作るわけです。この駅は昭和 15 年(1940 年)に村野さんの設計により建替えられる。これの 10 年ほど前に近鉄吉野線に吉野神宮駅を、岩崎平太郎という建築家が民家風の駅舎で作るわけです。村野さんがそれを見に行っで、これでいこうと決めたと後に書いておられます。いわゆる、大和造棟で、岩崎平太郎は奈良以外ではあまり知られていませ

んが、武田伍一の、主として和物を担当した建築家で、奈良では名の通った人です。村野さんの橿原神宮駅は、現存していますがどう見ても RC 造に見えますが、これは木造です。

畝傍駅の移り変わり

昭和 3 年(1928 年)になって、畝傍駅は 2 代目の駅ができるわけです。これは一代目のできたのは 1893 年ですから、35 年目に建て替える。そのうちに昭和 15 年(1940 年)に紀元 2600 年をやろうということが決まるわけです。それでたった 12 年しか経ってない駅を潰して今の駅舎ができたということです。戦争の機運が高まり、節約を言われた時代に、たった、12 年で壊すのですから、この二代目駅は、時代に潰されたのです。詳しい資料がありませんが、写真などから判断するとペンキ塗りの洋館の駅舎だったのを和風に変えなきゃいかんということで、京都の和風の大工を連れてきてやらした。外観は長野宇平治の奈良県庁の様式をなぞっています。安普請でして、柱なんか台檜が使われてると世の中の人言ってるんだけど、台湾ヒノキを使ったのは造作材だけで、柱材は全部吉野のヒノキ材で、しかも一等材とまで言いませんが、節の多い木を使っている。だから、決して上等な建物ではありません。小屋裏に入ると、この二代目の駅舎の残骸がそのまま使われてます。ペンキ塗りの古材があります。特に昭和 15 年は木造建築の統制令(S13 年、1938 年)が出たころで、そんなときに建て替えを無理してやった。だから今



写真 2 現在の畝傍駅舎と駅前広場

現在の建物もはっきり言ってバラックなんです。

それに建物は構造がどうなってるのわからん建物なんです。天井貼ってある裏側は、松丸太を使った和小屋で、見えるところだけは角材にしたものを挟み梁にして使ってるということで、かなりインチキ臭い。こんな建物を保存する必要があるのかというのが私の見解です。早く潰したん方がいいんじゃないかということ言ったら殴られそうなんですけど、そう思います。それが畝傍駅の実情なんです。

結局、紀元 2600 年をどう考えるのかっていう話がバックボーンにあるわけです。だから紀元 2600 年を賛美するのだったらあれを残して賛美していただいたらいいと思うんですけど、私は紀元 2600 年は先の戦争にのめり込んでゆく、ファンファーレだったと思います。そのためにこの駅を残すことはなかろうという気はします。特にこれを残すことによって、補修費用が莫大にかかる行政が言ってるが、確かに掛かるかもしれませんが、もちろん杭も打つてませんし、足元は独立のコンクリートの 30 センチ角ぐらいの基礎が独立であって、その上に木造が乗って、基礎の繋ぎを入れな

いと危なくてしょうがないという代物です。必要な補強をして、活用の用途が明確にあるのなら、保存活用すればいいでしょう。だからせめて貴賓室と言われてるところだけ切り取って、そこだけ駅舎として残すのも一つかもしれません。新しい駅舎としてそれだけ残してもいいのではないかと思います。

もう一つこの駅舎は、当時、天皇の馬車が待機し、儀仗兵が並んで天皇を出迎えた広場があります。橿原市の中心市街地に残された、大きな空白なのです。これをどう活用するのも、大きな切り口です。これについては、所有者は将来、どうなるのか、どのくらいの広さが活用に使えるのか、何の情報もありません。

畝傍駅復活への好川提案

この建物は、保存するかどうかって話になってからもう 20 年以上。20 年ぐらい前にこの話が出たときに、僕は二つ提案したんです。

一つは、奈良盆地の東側の観光地は全部この電車が繋がってる。例えば、菩提山（酒の発祥の地）、天理教、大和神社、三輪神社、卑弥呼の墓、長谷寺、談山神社、飛鳥の里、などを巡る、観光列車として、JR 奈良駅から王子まで、SL を走らしたらどうかという。SL は一日に 2 本ぐらいでもいいから走らせて、それが一つの観光になる。

もう一つは、自転車を持ち込める車両にしたらどうか。普通は車両の中に自転車を持ち込んではいけない。畳んだらいいんで

す。畳もうとすると特殊な自転車にしないといけない。だから普通自転車を取り込めれば、安上がりで走れるわけですよ。それを言うたけど、JR はガンとして受けない。市もそれを強力に押そうという気もない。だから駄目です。

そういうことを考えたら、この乗降客は増えたと思うんですよね。それをやろうとする人が誰もいない。行政にもいない。だから廃れます。そういうのが私の意見です。

ここまで廃れたら畝傍駅を、数百 m 西にもっていき、新しい畝傍駅を作って、近鉄八木西口駅と繋げてしまえば、循環ルートができるわけです。今井町の玄関口にもなる。そうすれば乗降客は間違いなく増える。

そんなことは夢にも考えないというのが地元の連中で、そんなことをして誰が何になるのか、えらく保守的なんです。昔のままでここで駅舎があって、前に広場があって、そこで時々市が立って、そういうのがいいんや。結局町の人たち自身が変わろうとしてないし、鉄道もそれにのって、ただただ潰れていくのを待ってるという世界です。

フリーディスカッション-----部会員による

石田：要は、畝傍駅の中に貴賓室があるというだけの話ですか。

太田：昭和天皇が 1940 年にその駅へ行ってそのときの貴賓室の話に繋がってるわけ

です。1940年に、昭和天皇が、奈良から京都方面へ行ったときの細かい日程のようなのが、原武史さんの民都大阪と帝都東京という本に詳しく出てました。

1940年の6月9日に東京駅を經って東海道で京都駅へ、京都御所に泊まれて、京都御所を基地にして、近畿の皇室ゆかりのところへ回るといふ行幸であつた。翌10日は、まず伊勢神宮へ行つてゐるんですけど、このときは草津線から関西本線、参宮線を使って山田に行つた。翌日の11日に、奈良線から桜井線で畝傍へ行つて御陵に行つてゐる。翌12日は京都周辺の御陵に行幸されてゐる。13日に東京へ歸つてゐる。大変なスケジュールで、このときは全部国鉄を使って関西へ来たといふ事が画期的だつたようです。その前に一度関西方面に来ておられるんですが、そのときは近鉄線だとか南海線をご利用になつたといふことです。

好川：天皇陛下が橿原神宮に来るといふのは、上皇后が結婚したときにJRで来てられた。それが最後なんです。それ以降は近鉄です。天皇陛下が、橿原神宮に参るときは、村野さんの建物の横の方に道があるわけだけと、そこから出てきます。

太田：今の話題に出てる畝傍駅は、1940年にフォーカスを当てて、そういう形で使われたといふことのようにですね。

好川：それで、紀元2600年の勤勞奉仕(記念事業としての橿原神宮と社域の整備)が延々と続いたわけですが。勤勞奉仕に行く人たちは、近鉄線を利用されたようです。どういふ経緯だつたんでしょうね。掘り下

げていくと面白い問題があるようにも感じました。



写真3 橿原公苑南西入口の建国奉仕隊碑

(畝傍駅を)このレベルで残すくらいなら、橿原神宮の周辺にある、紀元2600年の遺物を残すのも一つだと思ひますけどね。

今でも木造の児童図書館といふのがありましてね、和風の建物なんです。上に欄間が入つた図書館なんです。それは天理教が寄付した。僕は子供のころ夏休みいつもそこに行つて宿題やつてたんです。林の中にあるから涼しいんですね。今も残つてゐるんですけど、物置になつてゐる。畝傍駅よりよっぽど面白いんじゃないかと思ひます。

あそこの森も全国から寄付を集めたんです。だからものすごい種類の木があるんで、あれの植生調査といふ話は、奈良女の植物学の先生言つてはる。その方がましやないかと私は思ひます。

百合野：2600 年は神話に基づいた歴史だし、そういう天皇制とかを奉賛するものとして殊更寿ぐのはよくないという考え方もあります。

好川：そうじゃなくて、紀元 2600 年であった遺物は他にもたくさんあるわけですよ。だから何もこれだけ取り上げて、しかも潰れかかっているものをね、修復までして残すことはなかろうということも言っているだけなのです。

JR としては潰したいわけです。この駅は 1 日に、乗降客合わせて 100 人で、そのうちの 50 人ほどが畝傍高校の生徒なんです。残り 25 人が乗ったり降りたりするだけなんです。こんな大きな駅を置いとくのは JR としては大変でしょう。だからこれだけの土地があったらこれを全部行政側に売れるのであれば、という話についても誰も調べてない。だからわからない。

窪添：2600 年のことを、事実を掘り下げて、できるだけ立体的に見ようとするのはいいと思うんです。ただ、奈良の建築士会とか大阪の建築士会が、市が買うかもしれないと言ったら喜んで、そういう事実に対して無関心すぎるのが問題かなと。無関心すぎる人が、貴賓室とか、2600 年で、その背景とか、カルト性にまで意識が行かずに、嬉しがるところが問題。本当はそういうのも全部調べ上げて、その上で、一体どうということなのかっていう議論があるのが理想だと思う。何か認識が浅くて、議論がない、日本の建築界の寂しいところ。それと保存の話し方がちょっと問題じゃないかなって思ったりします。何か前の SDGs の

話にしても、盲目的にそういう風潮にバースとなるのは寂しいなとは思う。

百合野：今問題になってる明治神宮外苑の保存運動でも、もう少し冷静に考えたら、あそこはどういう場所なんだということも含めてやるべきだけど、森が自然がといったことが先行しちゃってるから問題だ。

好川：明治神宮の話をここに書いたのはね、橿原神宮の造成を二回やっている。最初やったのは神宮のとこだけ、二回目に外苑の陸上競技場とか、を作ってるんです。作り方が東京の明治神宮の外苑と非常に似てるわけです。野球場を作って、体育館作って、そういうふうに陸上競技場とか作ってるわけです。造成に東大が絡んでるんですけど、それで詳しく調べたら面白いと思いますけどね。だから当時の満州の新京の計画をやった連中が絡んでるはずなんです、その辺は詳しく知りませんがね。橿原神宮の外苑というのが、道路計画なんかもそういうのを一部取り入れられたということは言われてます。

窪添：橿原神宮自体は内務省神祇局がしてて、その資料があんまりわからない。外苑は、東大と内務省とかがされてますね。多分なにかあると思います。

好川：橿原神宮は明治神宮のミニ版を作った。

窪添：橿原神宮と吉野神宮との関係みたいなのは。

好川：それは全然ない。

窪添：吉野神宮も、当時再建してますよね。当初明治に作ったのを壊して昭和に橿原神宮とかと、近代社殿方式で立て替えて

るんです。角南隆(内務省神社局専任技師)です。

百合野：近江神宮(1940年)とか吉野神宮(1932年)とか明治神宮(1920年)とか、その辺りは一気にその時代に、整備されていったということですね。

好川：歴代天皇が百何十人いて、神宮がある天皇は何人いるか知りませんが、かなりそこで選ばれた人ですね。

窪添：明治神宮は明治天皇だから、そのときに官幣社の制度が確立した。国都道府県、市村とやったから、国家的な今の公共工事みたいなもの。もう一つは護国神社系です。

好川：明治神宮というのは、明治天皇が、偉大であったという世論を受けて、べらぼうなものを作ろうとした。松平家か？の屋敷です。外苑も全部含めて、屋敷をそのまま神宮にしてしまった。絵画館は、葬式のとときに明治天皇の遺体をおいた場所だそうです。あそこに遺体を置いて、前のバラ園かなんかあるところが全部会場になって、あそこに移して葬儀をやった。その後聖蹟なので、粗末に扱ったらいかんということで、聖徳記念絵画館っていうのを伊東忠太に作らしたわけです。それが明治天皇の生涯を祀った建物とのことです。

明治神宮が、国家的レベルで壮大に作られていくのを、奈良の田舎から見てて、初代天皇はこれでいいのかというのは、どうも神宮設立運動の団体の中で起こってきたということらしいんです。初代天皇は明治神宮、明治天皇に勝るとも劣らない偉い人ではないかということで、橿原神宮を作ら

ないかん。大正5年にできたやつは小さかったんです。だからもっと壮大に作るということで鳥居もいくつも作って改造したんです。

御陵探索というのは、江戸時代からずっとやってるんです。それで山稜記って本があるんです。御霊の現況図が書いてある。それはスケッチで、筆で書いてあって、遺骨が出てる。それを書いた人が私の近所で、岡本桃里(1806~1885年)という絵描きさんがいた。その絵は、2冊作って、1冊は宮内庁に贈呈した。最近まで橿原で1冊は残ってたんですけどね。今どうなったかわからない。

山稜記というのは、当時の御陵調査の記録なんです。なんで絵描きがやってるのかなと思ったら、あの当時はカメラマンもいませんしね。測量技師もいませんので、絵描きが測量兼カメラマンやってたの。あと文章は、調査する学者がいて書いとるわけです。東西何尺、南北何尺、石でなんとかしてと書いてある。

当時は大和の古墳というのは重要だということで、かなり調査をしてたみたいで。それが明治になって明治天皇家の直系の墓がわからなくて、学者が決めたということでしょう。だから畝傍御陵というのは、神武天皇陵ということでその横に神武の奥さんの墓も横にある。

御陵そのものを丸く作ったり、石積みをしたりするのは、明治以降の整備だと思いますけど、発掘はしてませんからね。富雄丸山古墳なんて、御陵から外れたんで調査

したんでしょう。あんな蛇行剣が出てきたってというのは、天皇の墓と思います。

JR 奈良駅舎の保存活動の記録*について

*資料 3



写真 4 JR 奈良駅舎の保存活動記録 表紙

百合野：運動はうまくいったと評価しているんですか。鳳凰堂のように両翼をのばして残したいといった話もあったようですが。

好川：うまくいったんちゃいます。元々翼はなかった。片方の方は、昭和 30 年代に、安普請で外壁とよく似た色合せして 3 階建て作った。それがボロボロの建物で、1 階にトイレがあって、2 階に事務室があったんですけどね。あれは僕らも残す必要ないって何遍も言うんですけど。黒田睦子さんが翼のこと言っていた。

実際にやったのは、秩父さん、瀧川さん、藤川さん、それから三矢さん、宮本さんそれに私ぐらいでした。

百合野：そういった運動の手法は何か参考にされたのですか。

好川：自分たちで考えてやったんです。

百合野：東京駅を残す会の人を招待したりしてシンポジウムとか聞いたりしてましたけど。

好川：あれは JIA にいた、東京の保存部会長をしていた兼松紘一郎君が、JR 奈良駅の話聞きつけて、東京駅を残す会の、多見貞子事務局長を引き連れてきた。だからあの人に協力してもらいシンポジウムに出してもらうことになった。いろんな人がいましたね。町の人も協力的でした。

好川：最後に駅舎が残ることになってから、内部の仕事について要望書を書いたんです。結局そのようにできなかったのは、黒田さんが要望書を処分した。あな達の様な任意の団体は、行政と話し合いするのは無理です。私のように「まち作りセンター」という社団法人になってる会長でないと無理だと。したがって私が行きます。その結果、県の部長が、“あんたら業者の人は”と一言言ったんだよね。“私は業者じゃない”って、この人は気位高い人で、えらい荒れましてね。それで、“こんな人と話はずきない”踵を返しかえってきた。それで要望書を出せなかった。それで行政が勝手にやった。

そのときの要望書は、例えば、昔の、翼を広げたという形の図面はあるんですよ。だからその図面は、実際にできてないんやから、50 分の 1 ぐらいの模型を作って、駅舎に飾ってくださいということとか、それから中の床のタイルは東大寺の瓦の文様で、その原版があるんです。焼いてそこに張り付けてほしいので、陶器の床材を作ってるメーカーに問い合わせし見積つけて、

クリンカータイルと値段は変わらない。そういうことも全部つけて出したけど、彼女が市との交渉を決裂させたので、だから中は思ったようにはなってません。

上の方に窓があるでしょう。窓の後ろ側の壁に、照明器具がついていて、夜はこの照明器具点けると後ろの反射板が光って、中に電気が点いてるように見える。それを、実現してほしいということでできてます。後は、何もできてない。その辺まででいいのかなという気はするけど。

百合野：そもそもなぜ駅舎にかかるような線路敷の計画を JR がしたんでしょうか。

好川：知事さんがこんなことをすること自体が間違っとるですよ。何でこんな阿呆なことをしたか、部下が失敗したわけですよ。だから行政の無謬性ですわ。JR みたいなところが硬いから、一遍それで図面を引いてしまうと動かさないですよ。びっくりするぐらいな組織ですね。

百合野：好川さんの資料を見てると、JR の人間とかそういうところは大体戦前は非常にえばっていた。国土を作っていくという発想で、そういう技術者が、いろんなことやってると、どうしても権威的になっていきますよね。人の話を聞かない傾向があるんですかね。

好川：人の話を聞いたら収集つかないですよ。ああいう組織は。決まったら動かないととてもじゃないけど、そういう気がしますけど。

朝日選書で、ケネスクリフという人が、紀元 2600 年—消費と観光のナショナルリズム—という本を出してます。克明に調べて

あって、橿原神宮の森の中に、動員をかけた人間のグラフを石に刻んであるんです。それをこの人は探して写真撮って、ほんまにあんのやろかいうことで僕も見に行ったらあった。紀元 2600 年当時の日本の様子が非常によくわかる。あれば、ぜひお読みください。

以上

資料 1 年表

資料 2 建築と社会 2003 年 9 月号
P19~P21

資料 3 JR 奈良駅舎の保存活動の記録

発行 JR 奈良駅舎を生かす会

は国会図書館東京で閲覧できます。

<https://ndlsearch.ndl.go.jp/books/R100000002-1000007393887>

この活動により奈良線高架化工事に伴う線路敷拡張範囲にあたる旧駅舎を曳家にて駅前広場に移設し保存活用をすることになった。活動期間は 1998 年から 2002 年。

2024 年 2 月 23 日

JIA 近畿支部会議室

参加者 (いろは順)

石田俊二郎

好川忠延 (校正)

太田隆信

窪添正昭

百合野耕治 (文字起し)

勝呂栄

資料1 年表

2022/1/10		橿原神宮	畝傍駅	明治神宮関係
和暦	西暦	事象1	事象2	事象3
明治3年	1870	神武天皇祭4月2日		
明治7年	1874	紀元節発足		
明治9年	1876	御宮跡発掘調査		
明治10年	1877	明治天皇神武陵参拝		
明治17年	1884	宮跡の碑文建立		
明治21年	1888	橿原宮趾考証		
明治22年	1889	橿原神宮造営決意（明治天皇） 地元有志185㎡+宮内省5万㎡		
明治23年	1890	官幣大社・ 橿原神宮設立		
明治26年	1893		畝傍駅 1代目開業	
明治31年	1898	日清戦争勝利記念として 神武陵拡張		
明治45年	1912			明治天皇崩御
大正1年	1912	橿原神宮第一次拡張計画		
大正2年	1913			明治神宮建設の機運
大正3年	1914			皇后崩御
大正4年	1915	資金70万政府了解 参道変更、大鳥居建設 4月神武天皇2500祭	11月 橿原神宮道標	5月 明治神宮設立を決定
大正7年	1918			外苑計画策定
大正9年	1920			11月 鎮座祭
大正10年	1921	国会決議予算527万円		
大正12年	1923	関東大震災のため33万	大軌・橿原神宮前駅	
大正14年	1925	頭山満など 寄付金58万円		
昭和1年	1926			神宮外苑完成 聖徳記念館完成
昭和3年	1928		畝傍駅 2代目開業	
昭和8年	1933	坂谷貴族院にて2600年記念事業		
昭和10年	1935	岡田総理を2600年記念事業会長		
昭和13年	1938	紀元2600年記念事業に 全国から延120万人動員		
昭和15年	1940	紀元2600年祭	畝傍駅 3代目開業	

JR奈良駅舎の保存運動を通じて考えたこと

好川忠延

「建築とノスタルジー〜建築の主観的価値について〜」という原稿の依頼を受けた。JR奈良駅舎の保存運動について書くようにとのことである。JR奈良駅舎の保存活用をもとめて、私たちの『JR奈良駅舎を生かす会』は1998年9月以来2002年12月まで活動を続けてきた。この運動の経過をなぞる前に奈良の歴史的背景から話しておきたい。

明治維新の直後、明治4年、興福寺の一隅に奈良県庁が設置された。南都の大寺院は神仏分離で空家状態となったからである。しかし経済的に疲弊していた奈良は県庁を維持することができず、明治9年、堺に合併され「奈良県」は「堺県」となってしまう。それから、県民の悲願の独立分離運動が起きる。これが実って、明治20年再び堺から独立を果たし奈良県となる。その間、奈良は残った古社寺をもとに観光立県をめざすこととなる。京都八坂、東京上野、浅草の社寺跡が公園になっていくのを見て奈良公園設置を願い出て、明治13年認可され興福寺の敷地に奈良公園の建設が始まる。フェノロサ、岡倉天心が仏像の調査に訪れるのもこの頃である。ぼつぼつ観光客が訪れるようになり、観光客誘致に向けて鉄道が敷設される。

大阪鉄道株式会社（現在のJR）奈良駅（初代）は明治23年奈良市街地西郊、春日大社の参道である三條通りに面した場所に設置された。三條通りは古くからの春日神社参道であるだけでなく、真っすぐ西に向かえば生駒山暗がり峠を越え難波宮に通じる重要な道である。「大和は日本の故郷、大和を日本の床の間として飾る」という日本文化への関心から奈良公園の整備が求められた。明治27年、奈良公園内に帝室博物館（片山東熊）ができる。このネオバロック建築にはさすがに奈良の人は吃驚した。奈良県議会では景観論争が起こったと言われているが、おそらく皇室の建物であるこの建築への批判ではなく、今後の建築への規制といったものではなかったかと思う。翌年、近くで竣工した奈良県庁（長野宇平治）は木造で、和風の雰囲気を持った洋風建築である。日本型建築の誕生である。以降これが奈良公園の建築の規範となり、公会堂、図書館、物産陳列館、ホテルと次々とこのスタイルを踏襲した。明治時代のことである。

その後しばらくして、昭和9年二代目の現駅舎が建て替えられる。場所は奈良公園から少し離れているが、春日神社参道に面していることもあり、公園の建築の影響を少なからず受け継いでいると思われる。竣工式当日のこの駅舎を特集した地方新聞の中で、当時の大阪鉄道管理局建築課長の柴田四郎氏は「鉄筋コンクリートで作るとはいえ、陸屋根の建築は差し控えるように」という助言を各方面から貰ったと述べている。この建築の形には、帝冠様式の国家権力の

顕示といった思いはなく、もっぱら奈良盆地の奈良の風景にあわせてのただということがこの文面から読み取れる。

この当時、春日大社近くの高畑には志賀直哉が住んでいた。志賀邸は多くの一流文人、画家、写真家などが集って、一種の文化サロンの様相を呈していたといわれていた。柴田四郎氏の文面から、こういった人たちの助言があったのではないかと私は推測している。この新聞の紙面も広告も、この駅に対する期待と、新しい駅ができたことの喜びに満ちている。このようにして祝福されて竣工した。その後、大軌鉄道（現近畿日本鉄道）の開通で相対的な地位は下がったものの、観光立県のシンボルとして存在し続けた。

奈良にはご存じのように天平時代からの古典建築が目白押しであり、建造物の重要文化財が260件（全国の12%）、国宝62件（全国の30%）あり文化財の、特に建造物文化財の密度は大変濃厚である。こういった古典建築は奈良を象徴するものであったし、その中に収蔵されている仏像などと相まって観光奈良は成り立ってきた。このような環境では近代建築は、建築的価値のないものと見なす傾向があり、おまけに絶対数が少ない。明治期の建築は重要文化財もあり、比較的多いが、昭和初期の鉄筋コンクリートの建築は奈良市内に限れば、商業ビル、学校建築を含め、このJR奈良駅舎が唯一のものではないかと思う。しかし市民にはたかだか70年の建築なんてどうでも良いという反応がある。これがこの建築を取り壊す騒動になった遠因ではないかと考えている。

取り壊しの騒動が起こったのは「JR奈良駅付近連続立体交差事業」と呼ばれ、奈良駅を中心として、南北の3カ所の道路交差部分を立体化する事業が原因である。道路と鉄道との立体化工事は県の事業で、JR西日本がその鉄道施設の改造工事を担当する。駅前広場は奈良市が整備するという役割分担になっている。鉄道の高架事業は通常、仮線を敷設し、そこに車線を一旦移動した後、空いた車線を立体化する。これを順次線り替えして立体化が完成すると仮線を撤去する。この駅舎の取り壊しは、この仮線に架かるという理由であり、現在の駅舎の上に仮線計画をしたわけである。これはわれわれも耳を疑うものであった。それというのも、駅前広場の計画として奈良市が公にしている完成予想の鳥瞰図がある。この中で、現駅舎は用途は分からないが、きちんと保存活用されているように見える。そしてこの鳥瞰図は広く配布されている。しかしある日、市役所でもらった鳥瞰図から現駅舎だけがペロリとなくなって、その場所が単なる広場になっていたのである。それに気付いた人がいた。どうなったんだろうと言っていると、1998年1月、県が現駅舎の取

り壊しを発表した。仮線に架かるのは、敷地が狭いからここに仮線を引くしかなかったからという説明である。私たちは、県と市とJRとの連絡が不十分であったことがその理由で、一旦間違ってしまうと元に戻れない役所独特の論理が、これを必要以上にこじらせてしまったのではないかと思っている。この発表に追い討ちをかけるように、保存するとすれば30億の費用がかかる。財政上こんな費用は到底無理であると発表した。

それから数カ月、どうしたものか仲間内で話し合った。立体化工事事務所、奈良市などへ事情を聞きに行くなどして動き始めたが、市民は30億の保存費用が影響して反応が鈍い。おまけに近代建築蔑視の風潮である。数カ月して「JR奈良駅舎を生かす会」を一般市民を交えて発足させた。まず30億の根拠を県に問い合わせた。自治省からの出向の課長は、滔々と試算の根拠を説明してくれた。この説明から、苦心しながら残す努力をしているという気配は微塵も感じられなかった。「一旦仮線域からこの駅舎を移動し、仮線が不要になる10年先にもう一度もとの所に移動する。その間もちろん用途はなく放置する。最終的に移動した場所の土地をこの保存のために買収する。買収費用は近くの商業地の銀行用地の取り引き事例を参考にして、面積は必要面積の2倍くらいあるが、これが一筆であるからまとめて全部買収する」これでしめて30億である。30億で、市民の愛着も吹っ飛んだのである。

奈良市長にも会った。市長は個人的には残したいと思っているという。あの駅舎は私の子供の頃の遊び場だったと懐かしそうに言う。強い愛着を示しながらも、30億に難色を示した。

前後して、知事は「JR奈良駅デザイン検討委員会」という私的諮問機関を立ち上げ検討に入った。非公開であるから新聞に数行発表される記事だけが頼りで、県の担当課から、わずかな資料をもらって様子を伺う状態が約2年続いた。その間私たちはシンポジウムを開くなど、市民向けの啓蒙活動を始めた。残す費用も4～5億ぐらゐの費用で残せるといふ試算もたてた。その間「JR奈良駅デザイン検討委員会」は新駅舎のデザインを検討していることになっている。この委員会が面談に依る市民団体へのアンケートを試みた。

私たちも一団体としてアンケートを受け、そこで驚くべきものを見た。「レプリカに依る保存」である。保存費用を安くするには、ペDESTリアンデッキの上に現駅舎を載せて保存すれば、地代が不要だといふ。現駅舎のやや小振りの、つまり橋の上に乗る大きさの駅舎をFRPで造り設置する案や、建物の前半分を新駅舎の前に貼り付ける案、等々である。委員会はこれらを「イメージ保存」と称していた。デザイン検討委員会には、著名なプロフェッサー・アーキテクトも有識者も参加しているはずである。何故こんな案で市民団体にアンケートをとることになるのか。

この委員会が2年かかって出した答申は「連続立体化事業の中では現駅舎の保存はできない」であった。記者会見した座長を務めた医科大学名誉教授は「文化的に価値のない建築であるから取り壊しやむなし」と発言した。文化的に価値がないのはどのような根拠によるのか、という記者の質問に「登録文化財としても登録されていないではないか」と言った。県の文化財保護課は、県広報でもこの駅舎の登録文化財登録はしたいのであるが、JR西日本が所有者としてこれに応じないと述べているのを、この座長は知らなかったらしい。

町に出て、署名活動、チラシ作成など活発に活動したのは、それからで、約1年余りにわたって続けた。そして、市民の反応が大変よく分かった。駅前で机を出して座っていると、次々と人がやって来て署名してくれるのである。この駅舎を懐かしがる人や、まだまだ使えるこの駅舎を何故壊すのかという人たちが多いいには驚いた。建築の保存は、根源的には持続可能な社会の構築にかかわっているということが、市民にはきっちり浸透しているのを実感した。恐らくわれわれのように建築にかかわっている人間がこの点に一番疎いことを認識するべきである。余談になるが、保存問題がおこった時に、保存に難色を示し、新築した方が結局お徳ですよと取り壊しをすすめるのは、「専門家」という建築家とゼネコンであることを認識するべきである。今話題の豊郷小学校でも、市民の実感を専門家が認識していないことによる混乱である。この豊郷小学校は耐

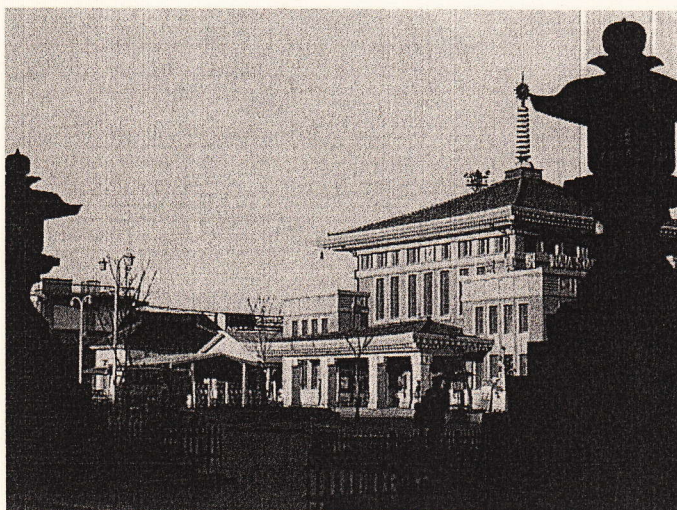


写真1 JR奈良駅舎 撮影/川下 栄穂

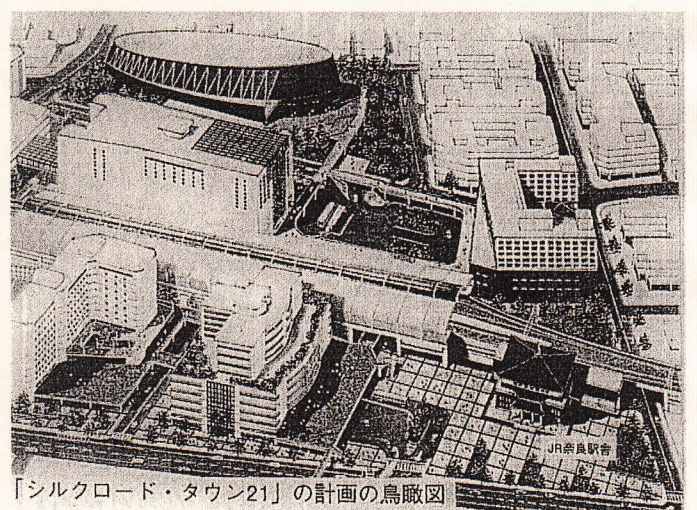


写真2 JR奈良駅周辺再開発事業完成予想図

1995年奈良市が作成したJR奈良駅周辺の全体計画である。公会堂、ホテルなどが見えるが駅前広場のシンボリック的存在として、このJR奈良駅舎があつかわれている。

震補強をしても先が短いと取り壊しを勧めている建築家が大問題なのである。市民は直感的に、少しの補強をして修理していけばまだまだ安全に使用できると分かっているのである。先に述べた奈良の国宝、重文は決してそのまま建っていたはずはない。腐った柱は丁寧に根継ぎをし、瓦を修理して千年持たせてきたのは、奈良の大工たちである。建築保存は古くからこういった日常的な地味な手入れをすることによって長く持たせてきたのである。

また、私たちはこの運動中にアンケートをとった。JR奈良駅前で通りがかりの人に面談で質疑項目の回答を頂いた。その結果は96%が保存を要望したが、その理由の大部分が、立派に使えている建築をなぜ壊すのですかということだった。建築に対する愛着もあるだろうが、こんな立派な駅舎は今後作れないのだから、使えるものはできるだけ長く使うべきであるというごく自然な感情である。昨今の立体化した駅舎のつまらなさを知っている市民には当然の感情である。私は保存活用の原点は、きちんとした建築をできるだけ長く使い続けることであろうと思っている。こう考えることによって、私たちの日常の建築を造る活動が保存につながっていくのだと思っている。

2001年9月、奈良県知事は突然、記者会見して「現駅舎を曳き家して仮線から外し、奈良市がこれを保存活用する」とし、「私はこの建築の文化財としての価値は認めない。市民運動があったから残すということでは更々ない。奈良市長が保存活用をしたいと言うから、その意見を尊重したに過ぎない」と発表した。これで一応、壊されないことが判明し、ホッと一息ついたのであるが、ここでも知事の近代建築観が見える。保存費用は最終的に県は4億と発表した。

さて以上がJR奈良駅舎の保存再生運動の経過であるが、表題にもどって「ノスタルジー」について一言述べたい。

ノスタルジーとは「望郷の念」という意味だと私は理解しておりここで言うノスタルジーとは保存とは関係ないと思う、と依頼のあった編集者に言うと、「古いものへの愛着」だという返事があった。岩波国語辞典によると「故郷を遠く離れた所に居てさびしさに苦しみ故郷を恋しがること。そのさびしさ。郷愁。懐郷病」とある。ノスタルジーには古いものへの愛着という意味より、どちらかと言えば、亡くなったものへの追慕、記憶という意味の方が近いのではないかと思う。そういう意味で、まだ現に存在する建築への愛着はノスタルジーと言っては誤解を招くと思う。

編集者が事例としてあげている中で、法善寺横丁、JR奈良駅舎、豊郷小学校はノスタルジックな感情が原動力となって、いろんな成果を上げたと言及しているが、このような感情で成果が上がった訳ではないと縷々述べたつもりである。失火による類焼で消滅した法善寺横丁と、JR奈良駅舎、豊郷小学校のように現に存在している建築とはまったく別の問題と捉える必要がある。法善寺横丁の復興の努力に水を差す気は更々ないが、なくなったものの復元を「保存」といって良いのだろうか、例えば京都の旧第一勧業銀行や、近江八

幡の八幡小学校のように復元された物も同じように、保存とあって良いのだろうか。復元することの意味はそれなりにあると思うが、復元は保存ではないということをおぼろげにしておく必要がある。先に述べた縮小レプリカをイメージ保存という類いは話にもならないが、曖昧にしておけばこんな話がでてくる。「主観的価値」「市民的価値」といったことで、復元も保存も曖昧にしていくなことがあれば、それは困ったものだと思う。

一方、古い建築や建築の保存に一般市民の関心が高まりつつあり、これは自分の町の歴史に対する関心の高まりを表しているのであり、喜ばしいことだと思う。最近、特に顕著な現象である。この雑誌の編集者たちはこのような現象を「古いものへの愛着」「失いたくない」と捉えたようである。副題にある「建築の主観的価値について」は権威ある研究者の客観的価値ではなく、市民の思いが主観的価値として評価されるべきであるという意味ではないかと好意的に推察する。平成8年文化財保護法が改正され、登録文化財制度ができた。この制度は、いわば「市民的価値」で価値ある建築を登録していこうという趣旨で出発したと聞いている。その地域の人たちにとって大事な建築というものがある。今までは地域の歴史上の人物が関係した建築物にはそれなりの敬意を表するものの、建築学的価値がないとなると、文化財としての指定はなされなかったが、今回は登録であるから、比較的簡単に登録することができるようになった。しかしこの建前と実情とは大分違っている。最近保存が問題になった、JR奈良駅舎、豊郷小学校、神戸高校、旭ヶ丘高校、正田邸などはいずれも登録文化財となっていない。市民が運動しても所有者である官公庁が同意しないからである。問題は簡単でない。建築物に対する価値観はそれぞれ各個人がそれぞれの建築に対して持っているものであることは言うまでもない。しかし、それが市民的価値という所までまとまりをみせ、更に官公庁をも動かすまでには大変なエネルギーが必要である。建築学的価値だけでなく地域の歴史の中での重さを市民的立場で立証して行く努力をしない限り「ノスタルジックな感情」「古いものへの愛着」「失いたくない」だけでは、果たしてどれほどの力になるのだろうか。

私たちは、JR奈良駅舎保存運動の最中、こんな話を聞いた。何人かの老人がある県会議員を訪れて「どうかあのJR奈良駅舎を一刻も早く取り壊してください」と口々に訴えたという。「戦争にいった私の息子たちをあの駅で見送って、彼らはそれから再び帰りませんでした。私はあの駅を見る度にその事を思い出します。一刻も早く取り壊しをお願い致します」という陳情だということである。これは本当だろうか。あるゼネコンが流した噂だという話もある。真偽の程はいまだに分からない。しかしこれは建築にまつわる「ノスタルジックな感情」「古いものへの愛着」「失いたくない」の裏返し感情である。世の中は多様である。こういった感情がどれほどの力になるのか、逆に働く場合もあることを考えてみる必要がある。

(よしかわ ただのぶ/好川忠延建築設計事務所 所長)