

遠野駅舎の価値についての私論

長岡造形大学 造形学部 建築・環境デザイン学科 准教授
修復建築家(建造物保存再生)・一級建築士・修士(工学)
津村泰範

※重要文化財岩手銀行(旧盛岡銀行)旧本店本館保存修理・整備活用工事の設計監理を担当し
2013年～16年に盛岡市に常駐していたため、岩手県の文化財(歴史的)建造物事情に詳しい

1950(昭和 25)年に建設された遠野駅舎は、2019(令和元)年現在、70年近くの年月を経過した歴史的建造物である。文化財保護法に拠れば、建造物(建築物、土木構造物及びその他の工作物)のうち、原則として建設後50年を経過したものは、文化財建造物の必要条件を満たしており、もちろん遠野駅舎は、これに該当する。

遠野駅舎は、国鉄時代に建設された、岩手県内で初めてのコンクリート造駅舎と言われ、その構造は、柱、梁、床版、基礎、階段を鋼筋コンクリート造とし、所々に耐震壁を入れ、その他の壁に帳壁式L型ブロックを積む形式となっており、小屋組は鋼構造で、混構造二階建である。寄棟造棧瓦葺の屋根と少し黄味がかかったグレー色のブロック帳壁の間に規則正しく並ぶ黒枠の窓によって構成される表情が、特徴的な外観を呈している。

駅舎建築には、鉄道利用者が乗降する際に、最初に、もしくは最後に目にし、通過する建築であるという機能的宿命がある。鉄道を利用し、単にある場所から異なる場所へと移動したい欲求行動を満たすためには、必ず通らねばならない。したがって、その駅舎建築が置かれている街にとっては顔のような役割の建築である。こと、この遠野駅舎は、その独特の景観にとけこむ佇まいから、来訪者の旅情を掻き立て、「永遠の日本のふるさと」たる遠野の玄関口として、来訪者のみならず遠野が本当の故郷である出身者の帰郷も迎え入れてきたことが、容易に想像できる。

ここに、景観的な価値があると言えまいか。景観とは、『大辞林 第三版』に拠れば「人間の視覚によってとらえられる地表面の認識像」のことであり、大きくは、山川・植物などの自然景観と、耕地・交通路・市街地などの文化景観に分けられる。建築という人工物は、その周辺の環境要素と相まって一つの文化景観を形成している。遠野駅舎は70年近く、遠野駅周辺の景観の主たる構成要素である。遠野に生まれ育った方々の大多数、もしくは観光目的での来訪者や何らかの形で遠野にかかわった方々の大多数は、遠野駅を利用し、景観として認識していた。

また、近世城下町が近代都市に移行する際に新たに敷設する鉄道の駅をどこに造るかは重要なことであり、旧城下の既成中心市街地を避けて配置するのが常だが、この遠野駅舎は、旧城下町の中心軸である中央通りの正面に位置し、現代に至る約70年に渡って町の景観の中心的な役割を担ってきたものである。まさに遠野のシンボリックな存在である。

したがって、遠野駅舎は「国土の歴史的景観に寄与しているもの」と言えよう。これは、平成8年8月30日文科省告示第152号(改正：平成17年3月28日文科科学省告示第44号)に示された、国登録有形文化財の登録条件の三つのうちの一つである。

さらに、この風土に根ざした景観をもたらす要因のひとつに、伝聞ではあるが、外観の主要素である当初の屋根瓦とブロックがいずれも遠野産の可能性があるということも挙げられる。終戦から5年後、わが国の経済が復興期から成長期へと移行し始める過渡期に竣工され、当時において不可避の課題であった不燃構造技術を積極的に導入した際に、地域性を失う画一的な工業技術に至る前の地場の技術を用いることのできたまだギリギリ手前の時代の稀少性が窺える。

したがって、遠野駅舎は「造形の規範となっているもの」と言えよう。これは、平成8年8月30日文科省告示第152号(改正：平成17年3月28日文科科学省告示第44号)に示された、国登録有形文化財の登録条件の三つのうちの一つである。

技術的に見れば、わが国における戦後の都市・建築の発展過程は、戦時中に壊滅的にダメージを受け灰燼に帰した都市において、木造での応急的な復興建築から再出発し、ブロック造による過渡的な不燃構造を経てコンクリート造建築へと展開したことが知られている。遠野駅舎が建設された1950年前後の時期は、駅舎建築に限らず、ブロック造による不燃化建築の可能性が積極的に模索された時期であり、木製型枠の節約や施工の簡便さを目的として、戦前に中村鎮(1890-1933)が考案した「中村式鉄筋コンクリート(通称「鎮ブロック」)」などを応用し、ブロックの形状や工法などの観点から、ブロック造の可能性が様々に提案されていた。しかしその実例は全国的に見ても皆無に近く、あっという間にコンクリート造の時代に移行していく。ゆえに、遠野駅舎は、過渡期ならではの技術を用いた、そもそも全国に実例のほとんどない類稀な実例の中の貴重な残存遺構である。ブロック造そのものがロストテクノロジーに近いが、遠野駅舎は、その技術が70年近くも継承可能であることも示しており、そのこと自体が大きな価値を有する。

したがって、建築技術史あるいは鉄道技術史的な観点からも稀少性が高く、遠野駅舎は「再現することが容易でないもの」と言えよう。これは、平成8年8月30日文部省告示第152号(改正：平成17年3月28日文部科学省告示第44号)に示された、国登録有形文化財の登録条件の三つのうちの一つである。

このように考察を巡らせると、遠野駅舎は、登録有形文化財の登録の条件を複数満たしている建築であることが認識できる。この建築が戦後半世紀以上に渡ってこの場に醸成してきた歴史的・文化的・景観的価値は、容易に置換できるものではなく、一度失ってしまうと再生することが困難な、かけがえのないものと評価できる。

登録文化財制度は、特に近代以降の建造物を活用しながら保存・継承し、こうした地域固有の資産を緩やかに受け継いでいくのに適している制度であり、1996年に制度ができて23年を経た2019年10月現在、全国に12,261件ある。しかしながら、岩手県においては、その量が91件と全国ワースト2で、登録件数が二桁なのは最下位の沖縄県の82件と岩手県の2県のみである。岩手県の面積や近代以降の歴史を考えると、災害等の滅失を考慮に入れても、残念ながら制度の浸透が芳しくないことは否めない。これは行政・市民双方の課題であろう。

ところが、そんな岩手県でも一関市の「世嬉の一酒造」は現役を終えた酒蔵を再生して様々な用途で活用し、一戸町の映画館「萬代館」はレトロな映画館として現役、盛岡市の米内浄水場の諸施設は現役の浄水場に加え旧事務所棟を記念館に再生活用、そして、雫石町の小岩井農場の諸施設はまず登録文化財としたものを国指定重要文化財になってなお、現役の農場施設であり、「使い続ける文化財」が増えつつある。

鉄道関連施設の文化財としての活用を見ると、群馬県・栃木県を走る「わたらせ渓谷鉄道」は、駅舎のみならずプラットフォームや橋梁やトンネルまで38件を登録文化財とし、付加価値を演出して現役利用している。同様な取り組みは、千葉県の「小湊鉄道」、福井県の「えちぜん鉄道」、岐阜県の「長良川鉄道」、静岡県の「天竜浜名湖鉄道」、鳥取県の「若桜鉄道」、熊本県の「くま川鉄道」など枚挙にいとまがない。一方、ひとたび現役を引退した駅舎でも、長野県山ノ内町の旧湯田中駅舎のように、鉄道会社の所有を離れ、地域の交流施設として活用している例も多数ある。

東京駅舎、門司港駅舎は国指定重要文化財でもなお現役の駅舎であることは周知の通りであろう。

本年4月より改正文化財保護法が施行された。文化財が観光振興等を通じて地域経済の活性化にも貢献できる可能性を活かすことを趣旨として、歴史的遺産の活用を推進する姿勢が一層強調された改正と捉えられる。価値を有する建造物等を建て替えずに保存・継承・再生し、文化財とすることで、活用に伴う改修等に関して、建築基準法の適用除外制度を視野に入れることもでき、歴史まちづくり計画の立案と支援制度の活用も可能性が考えられる。

当たり前前の日常が豊かであれば、訪れたい方は自ずと増えるだろう。価値のある建築が当たり前にある風景は、成長時代の手法である新規な開発よりも大いなる魅力を感じる人は多いと思う。活用されている歴史的建造物は、これからの時代に適したまちづくりに資するキラークンテンツだと信じている。