

帝冠式建築 JR 奈良驛遷移過程概要

撰文／國家鐵道博物館籌備處主任 鄭銘彰

壹、前言

奈良是日本的古都也是知名的文化觀光都市，從 710 年平城京建都迄今已超過一千三百年，市內有多處世界文化遺產的宗教建築或自然景觀。傳統古風的奈良與近代化文明的鐵道在 1890 年 12 月 27 日產生了連結，從初代的奈良驛開業迄今一百三十一年，現役中 JR 奈良驛已經是第三代建築，高架化站場有三座島式月臺五股道的配置，提供關西本線（包含奈良線直通運轉）、櫻井線的客運服務，每日進出站人數約 36,700 人次。¹車站的東側廣場北邊還保存著一座第二代的奈良驛老車站建築，當作奈良市綜合觀光案內所使用。乍看老車站建築的瞬間，彷彿見到了高雄帝冠式車站的遠親，除了特徵有些相像，它在面臨都市開發的拆除危機時，保存過程得到高雄帝冠式車站相關訊息的激勵，有著前後呼應的巧合。



圖 1 第二代 JR 奈良驛保存現況，外貌與高雄帝冠式車站有幾分神似（陳威臣攝）

投稿日期：2021 年 9 月 27 日
接受日期：2021 年 10 月 20 日

- 1 日本政府資料開放平臺，〈奈良県の駅別乗降客数のランキング〉。資料檢索日期：2021 年 9 月 25 日。網址：<https://opendata-web.site/station/29/>。統計數字依據日本國土數值情報下載服務於 2021 年 7 月公開之令和 2 年度（2020）資料編輯。

貳、奈良驛老車站

這座奈良驛老車站於 1934 年竣工，設計者為大阪鐵道管理局工務課主任技師柴田四郎、擔當（專案）技師增田誠一，施工者大林組。由於 30 年代前後日本流行嘗試將和風木造建築語彙改用鋼筋混凝土建材呈現，打造兼顧耐震強度及機能的和洋折衷式建築，柴田、增田兩位設計者思考如何營造古都奈良的第二代驛舍，遂引用奈良常見的寺院元素，例如五重塔屋頂及相輪、水煙、風鐸等特徵，結合新的建築工法，中央挑高三個樓層大廳仿效東大寺大佛殿的平屋氣氛，還以西洋教堂常見的彩繪玻璃畫出東大寺與鹿群的圖樣，同一處空間並存東西方異質元素。奈良驛造型大致被歸屬為帝冠式建築，不過整體風格引用和風寺院的比重來看，還是與其他的帝冠式建築稍異，或許從中能看到設計者在當年試圖開創新樣式的摸索痕跡。²

1960 年代起日本進入高度經濟成長期，在 70 年代田中角榮擔任首相期間還積極鼓吹過「列島改造論」，促使交通與都市迅速發展，老舊驛站汰舊改建不斷地進行。雖然大型建設是社會進步的現象，但是從社會人文的角度，有識者開始關切驛站建築的保存課題，1987 年 4 月 1 日國有鐵道分割民營化改為六個日本旅客鐵道公司（JR），民營化更需要各種商業開發，幾處具有指標性的老車站改建激盪出開發及保存的議論，然而在民營鐵路公司的商業性格主導下，多數是以汰舊改建的商業開發為結局。

為了準備在 2010 年迎接「平城京建都 1300 年」，奈良市很早就超前部署了各種計畫，例如以「古都奈良的文化財」主題將東大寺、春日大社、藥師寺等建築群及平城宮跡提報世界文化遺產，1998 年得到聯合國教科文組織認可登錄成功；更早在 1997 年邀請建築家黑川紀章構思 JR 奈良驛再開發計畫，還由奈良市政府、奈良縣廳、西日本旅客鐵道株式會社（以下簡稱 JR 西日本）與規劃顧問等，組成「JR 奈良驛附近連續立體高架化景觀設計檢討委員會」（以下簡稱檢討委員會），進行 JR 奈良驛改建、站區開發、軌道高架化等專案，視為平城京建都一千三百年事業的重點。

2 鈴木博之、增田彰久、小澤英明、吉田茂、オフィスビル総合研究所，《日本の駅舎とクラシックホテル》（東京都：白揚社，2005），頁 222。

參、奈良驛的拆除 vs. 保存

1999 年 6 月檢討委員會公布初步規劃後，反對 JR 奈良驛拆除改建的聲音小到無法構成政策阻力，然而日本還是文化資產保存觀念較先進的國家，有關 JR 奈良驛舍採現地復原保存，或是拆除後於新的高架站建築留下部分意象，檢討委員會表示會再聽從專家評估，³ 同年 9 月評估後的試算，若採用拆除後的復原保存，單是這個項目的工程費就要新增 22 至 24 億日圓。⁴ 經費有其優先順序，加上初期呼籲保存者意見仍屬少數，例如次年（2000）初檢討委員會做出來的民調，支持 JR 奈良驛採取保存復原的意見只有 18%，保存派終於意識到資訊不對等造成市民對公共事務的冷漠，於是動員市民團體，推動組織性的作為，2000 年 4 月 24 日向奈良縣及奈良市提出全面保存 JR 奈良驛舍的請願。⁵

市民團體與地方的有識之士等組成的保存運動，理念傳播一開始侷限在媒體的地方版面，請願與動員能量有限，反觀檢討委員則持續擬定各種工程規劃及分析，結論均指向奈良驛舍無法全面保存，倡議保存的市民團體無可避免需要面對解體的無奈。

2001 年這一年，JR 奈良驛的保存運動開始得到更大的助力。屬於全國性組織、並有學術與專業影響力的日本建築學會，同年 1 月 24 日由會長岡田恒男名譽教授領銜，分別向奈良縣、奈良市、JR 西日本三個相關機構送交請願書，⁶ 提出 JR 奈良驛舍之保存見解，活化與再利用的訴求受到重視。加上先前的運動已累積了一定數量的民意，2 月 13 日市民團體專程前往大阪，再度向奈良驛的管理機構 JR 西日本總公司遞送 1 萬 3 千多位市民的連署書，保存運動受到媒體的全國版面報導，引發議題關注。接下來各種民意、政治遊說及舉行專家會議，讓政府部門與鐵路公司願意重新考慮，原先幾成定案必須拆除 JR 奈良驛的方向，終於在 9 月 17 日獲得奈良縣及奈良市決定，改以保存為原則，⁷ 縣、市、

3 〈JR 奈良駅舎現在地での復元保存 イメージ残して建て替え 検討委が絞る〉，《讀賣新聞》奈良大阪朝刊（1999 年 6 月 5 日），第 31 頁。

4 〈JR 奈良駅舎の全面保存には 22-24 億円 県試算で用地費が 5 割占める〉，《讀賣新聞》奈良大阪朝刊（1999 年 9 月 9 日），第 27 頁。

5 〈JR 奈良駅舎、全面保存して 市民団体が県・市に要請書〉，《讀賣新聞》奈良大阪朝刊（2000 年 4 月 25 日），第 28 頁。

6 日本建築学会，〈JR 奈良駅舎の保存に関する要望書〉，《建築雑誌》，118（1469）（2001），頁 92-93。

7 〈再開発で JR 奈良駅舎の取り壊しがほぼ決定の方針が一転して保存へ〉，《讀賣新聞》大阪夕刊（2001 年 9 月 17 日），第 15 頁。



JR 西日本三方初步達成採用整座站房以平移方式施工的共識，⁸ 不過建築量體的保存範圍，是要保存全部站體（民間團體主張），或是只留下中央部位（奈良市政府建議），兩者經常熱烈議論。

肆、高雄車站的保存運動討論

進展到 2002 年夏天，臺灣成功地將高雄帝冠式車站移動 82.6 公尺的成果傳回日本後，又引起奈良的關注。2002 年 9 月 15 日「JR 奈良驛問題研究會」（JR 奈良駅を考える会）邀請京都大學名譽教授三村浩史在座談會上為保存量體爭議展開討論，研究會成員提出讓奈良驛現在位置的主體稍向東側位移，正面朝向世界文化遺產的春日山原始林等幾種方案，也介紹高雄帝冠式車站的移動保存的施工，三村教授認為既然車站是奈良的地標，應該要用不同的方案研究廣場的樣貌。至此，高雄車站移動保存的關鍵詞也隨著 JR 奈良驛問題研究會的討論概要，出現在次（16）日的報紙記事。⁹

走在奈良驛前面動工搬移高雄車站的案例，成為保存運動過程中實現構想的借鏡，至於保存量體範圍經過多次協調，2002 年 12 月 13 日奈良市長在議會表示，決定保存 JR 奈良驛中央主樓約 500 平方公尺的面



圖 2 拍攝當時臨時站房已經啟用，奈良驛以圍籬保護，等待隔年的遷移工程（陳威臣攝於 2003 年 11 月）

8 黒沼善博・〈曳家による近代建築の保存活用と都市基盤整備——旧 JR 奈良駅舎本屋を事例として〉・《地域学研究》・25（2012）・頁 48。

9 〈JR 奈良駅舎問題 複数の保存案示すべき「考える会」で専門家意見〉・《讀賣新聞》奈良大阪朝刊（2002 年 9 月 16 日）・第 28 頁。

積，並向廣場北側移動，¹⁰ 保存的量體及工法定案後，預算及施工計畫隨之變更，搬移經費大約四億日圓，由奈良縣、奈良市、JR 西日本分擔，JR 西日本更承諾將無償讓渡這座歷史驛站給市政府。¹¹ 由於車站機能需要先移轉臨時站房才能進行驛舍的搬移，自定案到 2003 年 9 月臨時站房啟用之間，相關單位有充分的時間擬定施工計畫，巧合的是負責總掘工法施工搬移的營造廠，就是 1934 年完成奈良驛的同一家營造廠大林組，正如同高雄帝冠式車站興建、搬移也由同一家營造廠清水組負責，這些日本代表性的營造廠參與這一類專案，應該也是帶著傳承的精神，展現出職人技術的能力。

伍、奈良驛的保存

JR 奈良驛平移距離大約 18 公尺，過程多了一道先原地逆時針迴轉 13 度的工序，站體在 2004 年 5 月 11 日開始移動，以時速 1 公尺的緩慢作業，使用四個工作天完成這棟重約 3,500 噸的歷史建築物搬移。為此，大林組事前規劃了部分視線通透的圍籬讓民眾在施作期間可以保持安全距離觀察迴轉、平移的工項，甚至安排類似復康巴士的服務讓老人及行動不便者前來觀賞，¹² 對一般人而言難得有機會能親眼看到用「曳家」方式的位移工程，因此吸引許多奈良市民前來看熱鬧。

由於鐵路高架化及廣場景觀工程仍在調整，舊的奈良驛在搬移定位後工程圍籬暫時不卸除，直到高架車站機能與周邊設施陸續在 2008 年完成，舊的奈良驛才在 2008 年 7 月 25 日變身為奈良市綜合觀光案內所對外開放，提供遊客資訊指引、奈良物產展售、休憩餐飲使用。¹³ 直到今日，舊的第二代奈良驛已經不復車站機能，但是留下它八十七年來的玄關印象，已經跨越世代刻印在市民的記憶，繼續讓這棟寺院風格的建築延續它的當

10 〈JR 奈良駅舎を 20 メートル北に移転 大川市長、議会で表明〉・《讀賣新聞》大阪朝刊（2002 年 12 月 14 日），第 31 頁。

11 〈JR 奈良駅舎 70 年の“現役生活”に幕 立体交差で 20 メートル移転〉・《讀賣新聞》大阪朝刊（2003 年 9 月 13 日），第 31 頁。

12 大林組新聞稿，〈JR 奈良駅曳家（ひきや）工事の現場で、地域の人々に親しまれる様々な取り組みを行っています〉（2004 年 4 月 28 日）。資料檢索日期：2021 年 9 月 26 日。網址：<https://www.obayashi.co.jp/news/detail/news20040428.html>。

13 奈良市平成 21 年 7 月定例記者會見新聞稿，〈奈良市綜合觀光案內所（JR 旧奈良駅舎）開設について〉（2008 年 7 月 9 日）。資料檢索日期：2021 年 10 月 17 日。網址：<https://www.city.nara.lg.jp/uploaded/attachment/6252.pdf>。

代價值，不枉費自 1999 年保存意識萌發後歷經九年時光的努力及等待。

奈良及高雄這兩座歷史驛站有著外貌及保存工程的巧合，未來也許可藉著高雄帝冠式車站老站新生的機緣，串起兩個城市的鐵道驛站建築交流，互相展現各自在文化資產保存的特色，共同訴說堅持城市文化價值的驕傲。



高雄市立歷史博物館

KAOHSIUNG MUSEUM OF HISTORY