

鉄道高架下空間の開発・運営手法に関する研究

—京阪神地区の連続立体交差事業による高架下空間を対象として—

Study on the Methods of Developments and Managements for the Space under the Elevated Railroad:

Case Study on the Places by the Continuous Elevated Interchange Projects in the Keihanshin Area

○吉永悠真（神戸大学大学院）*1

栗山尚子（神戸大学大学院）*2

*1 Yuma YOSHINAGA, Kobe University, 1-1 Rokkodai, Nada, Kobe, Hyogo, 657-8501, 214t063t@stu.kobe-u.ac.jp

*2 Naoko KURIYAMA, Kobe University, 1-1 Rokkodai, Nada, Kobe, Hyogo, 657-8501, kuri@kobe-u.ac.jp

キーワード: 鉄道高架下空間, 連続立体交差事業, 都市デザイン

1. 研究の背景・目的・方法

日本では、渋滞緩和等の理由から鉄道の高架化が推進されており、鉄道高架下空間（以下高架下と記す）は都市化の副産物となっている。薄暗い・騒音が絶えないなどの性質から、現在では多くの場所が未利用地や倉庫・駐車場等として使われ、まちの分断が見られる。一方で、高架下のまちに接続しているという特徴は、賑わいを形成できる可能性を秘めており、高架下の整備は地域活性化に寄与すると考えられる。そこで本稿では、鉄道事業者がまちの価値向上・活性化を目的とし、行政や地域団体と連携を取りながら高架下活用を行っている事例を対象とする。そして、それらの開発経緯や運営形態を分析することで、整備が進みにくいとされる高架下の活用につながる、開発・運営手法に関する知見を得ることを目的とする。

高架下の用途と周辺環境に関する既往研究としては、高架下の活用に悪影響をもたらす隣接空間の特徴を示している木下ら⁽¹⁾の研究、地価や昼夜間人口といった観点から高架下の利用状況と地域特性の関連性を明らかにしている中村ら⁽²⁾の研究、用途ごとの面積比と敷地条件の分析から高架下の問題点の把握を行なった宮原ら⁽³⁾の研究、高架下の用途と周辺機能を比較し、どのような機能的関与があるのかを分析した野海ら⁽⁴⁾の研究などがある。いずれの研究も

東京都心部の広域範囲で高架下の現状把握を行なったうえで、それぞれの観点から今後の高架下開発に対する指針を示しており、高架下に関する研究の蓄積をなしている。また、高架下活用と利用者に関する研究として、高架下の用途が周辺に住民に与える影響を明らかにした片山ら⁽⁵⁾の研究や、高架下空間のハード面に着目した研究として、建物の集合形式と高架下空間への接続性といった観点から高架下空間を分析・類型化した齋藤ら⁽⁶⁾の研究などがある。一方本稿では、まだ十分に研究がなされていない関西圏の具体的なプロジェクトに焦点を当て、またその開発・運営手法に着目し、分析するという点で新規性がある。

研究方法について述べる。本稿では京阪神地区の連続立体交差事業により新しくできた高架下のうち、鉄道事業者が行政や地域団体と連携をとりながら開発・運営を行っている3事例を対象とする（表1）。まずは、プロジェクトの概要を整理した上で、土地所有者である各鉄道会社へのヒアリング調査を行う。そして、そこから得られた情報を元に、開発・運営形態の違い・共通点に着目し、分析を行う。

本稿は全4章から構成され、第1章では研究の背景・目的・方法等を整理し、第2章で各事例の概要と開発経緯の把握を行う。第3章で各事例の運営形態に関する分析を行い、第4章でこれらを取りまとめて、結論を記す。

Table1 Basic Information on the Cases

No.	名称 Name	鉄道会社 Railway company	駅名 Name of the station	高架化年 Elevated year	開業年月 Opening date	用途 Usage
1	Taut 阪急洛西口 Taut Hankyu Rakusaiguchi	阪急電鉄 Hankyu	洛西口 Rakusaiguchi	2016	2018.10 ~2021.2	店舗・コミュニティスペース・広場 Shops, Community space, plaza
2	MONTO PARK	南海電鉄 Nankai	泉大津 Izumiotstu	2012	2020.4	公園 Park
3	武庫女ステーション キャンパス Mukojo Station Campus	阪神電鉄 Hanshin	鳴尾・武庫川女子大前 Naruo・Mukogawajoshidai-Mae	2017	2019.9	大学キャンパス・カフェ College campus, Cafe

2. 各事例の概要と開発経緯の把握

本稿では、事業の仕組みや運営手法に関する知見を得るため、高架下の土地所有者である鉄道会社の担当者にヒアリング調査を行なった。調査日時は、2022年12月21日13:30～15:00に阪急電鉄にオンラインで、2023年2月24日16:00～17:00に南海電鉄に对面で、2023年3月6日13:30～14:30に阪神電鉄に对面で実施した。本章では、現地調査・ヒアリング調査で得た情報をもとに、各事例の概要と開発段階における経緯の整理を行う。

2.1. Taut 阪急洛西口

阪急洛西口駅は京都府京都市西京区に位置する、乗降客数9810(人/日)⁽⁷⁾の比較的小規模な駅である。Taut 阪急洛西口は短期的な不動産収益ではなく、洛西エリアを長期的に住み続けてもらえる地域にすることを目標にしたプロジェクトである。用途は、飲食・物販店舗や広場、京都市が所有するコミュニティスペースなど多岐に渡る(図1)。

Taut 阪急洛西口は3期に分けて開業しており、1期は2018年10月、2期は2020年1月、3期は2021年2月にそれぞれ開業している。開発に至った経緯としては、2015年に阪急電鉄による高架下プロジェクトチームが発足し、京都市と包括連携協定が結ばれた。2016年には、洛西ニュータウンエリアのまちづくりNPO団体である、らくさいライフスタイルがプロジェクトに参画し、上記3者で開発検討を進めた。検討段階では京都市による住民向けのワークショップが定期的開催され、住民の理解を得ながら丁寧に事業が進められた。



Fig.1 Taut Hankyu Rakusaguchi

2.2. MONTO PARK

MONTO PARK が位置する泉大津駅は大阪府泉大津市に位置する乗降客数20501(人/日)⁽⁷⁾の駅である。駅前には複数のバス停や大型商業施設もあり、人が賑わう駅である。MONTO PARK は泉大津市が運営する公園であり、キッチンカー事業等、市民や企業がさまざまなイベントに活用する場ともなっている(図2)。また、泉大津市が進める健康増進施策である、あしゆびプロジェクトの推進拠点としても活用されている。整備費は市が負担し、企画・設計・施工を南海電鉄が行なった。

MONTO PARK は2020年4月に開業した。南海電鉄と泉大津市は2016年に高架下開発における協定書を締結しており、2017年には駅直結の高架下商業施設N.KLASS 泉大津を開業させた。南海電鉄はさらなる高架下整備を通して街の活性化を図ろうとしていたが、自社単独で高架下開発を進めるには、経済合理性の観点から難しいとされていた。そこで南海電鉄は、市の施策として広場を整備し、さらに

それと連動した施設 OZU ROOF (2023年2月時点では休止中)を設置することを泉大津市に提案した。それによって、このプロジェクトに共感してくれる人々や事業者を呼び込むことを狙い、事業化に至った。



Fig.2 MONTO PARK

2.3. 武庫女ステーションキャンパス

鳴尾・武庫川女子大前駅は兵庫県西宮市に位置する乗降客数22481(人/日)⁽⁷⁾の駅である。乗降客数は3事例の中でも最大となっているが、その多くは武庫川女子大学の関係者であり、鳴尾エリア自体は高齢化が進んでいる。武庫女ステーションキャンパス(以下MSCと記す)には、市民向けのオープンカレッジが開かれるレクチャールームがあり、テナントのカフェや銀行のロビーは、住民・学生の交流拠点として活用可能である(図3)。

MSC は日本初の高架下大学施設として2019年に開業した。高架下活用の検討は、高架化工事が本格化してきた2015年から、阪神電鉄と武庫川女子大学による「鳴尾駅及び周辺地域活性化研究会」が開かれ、議論がなされてきた。また、2016年からは西宮市を加えた「鳴尾駅周辺活性化に関する三者会議」を開始し、駅高架下や周辺道路や歩道、広場の整備に関して協議を行なった。さらに2018年12月には阪神電鉄と武庫川女子大学が、教育・文化・まちづくりなどの分野で地域社会の発展のために協力していく、包括連携協定を結びプロジェクトを本格化させた。



Fig.3 Mukojo Station Campus

3. 運営形態に関する分析

2章では、ヒアリング調査によって得られた情報から、プロジェクトの概要と開発経緯の整理を行った。本章では、同じくヒアリング調査をもとに、開発後の運営形態に着目し、類型化および共通点の把握を行うことで、今後の高架下開発のためのヒントを得る。

3.1. 運営手法の類型化

3.1.1. 事業者主導型運営(Taut 阪急洛西口) Taut 阪急

洛西口の主な土地所有者は阪急電鉄であり、コミュニティスペースであるまちづくりプラザのみ、土地・建物ともに京都市の所有となっている。これは連続立体交差事業による高架下の一部を行政が所有できることから、このような形態となっている。まちづくりプラザは多世代の交流や、さまざまな活動を生み出すことを目的としており、カフェ・子供たちの遊び場・ライブラリー・多目的室が設置されている。Taut 阪急洛西口の管理・運営は阪急電鉄からの業務委託により、グループ会社のエキ・リテール・サービス阪急阪神が担っており、施設の維持管理やマルシェ等のイベントの企画・運営を行なっている。また、その管理・運営業務の一部をらくさいライフスタイルも請け負っており、市民の窓口や清掃活動、セミナーの講師役などを担っている。

上記の運営形態を図で表したものが図4である。Taut 阪急洛西口は鉄道事業者が自ら運営を行い、行政や地域のNPO 団体が一部の運営業務を担う形となっている。この形態は事業者主導型運営と言える。事業者主導型運営の利点としては、複合用途の施設開発が可能であり、また鉄道会社の関連事業等、新規事業の場としても活用可能であることだ。しかし、鉄道会社の金銭的負担が大きく、鉄道会社が投資のリスクを負う必要がある点が難点である。

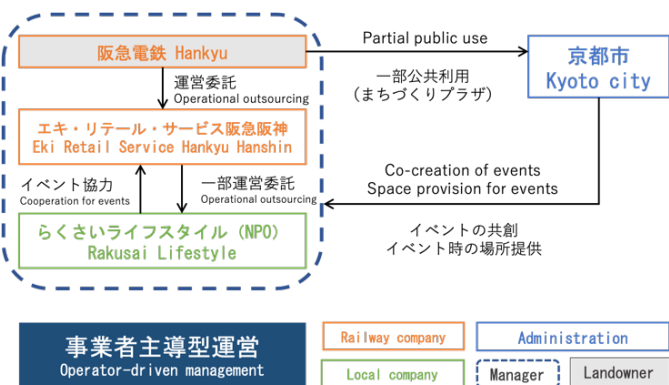


Fig.4 Operator-Driven Management

3.1.2. 行政主導型運営 (MONTO PARK) MONTO PARK の土地は、上述の連続立体交差事業による行政所有分であり、泉大津市が土地所有・管理・運営をすべて担っている。アーチ状の構造物を配したアーチ広場、はだしで遊べる芝生広場、芝生のステージを設けたステージ広場によって構成されている。広場は普段、10時から18時まで開放されており、子育て中の親子や小学生低学年が遊ぶ光景が見られる。また、事前に申請すればイベント（ダンス・音楽・トークショー）の開催やマルシェ・キッチンカー販売を行うことも可能である。

この運営形態を図5で示す。南海電鉄と泉大津市により開発が行われたが、竣工後は泉大津市が主体となって運営がなされていることから、この事例は行政主導型運営と言える。行政主導型運営は、経済合理性に捉われない開発が可能であり、行政のまちづくりビジョンや施策と連携させられる点が利点である。一方難点として、用途が公共的なものに限定されてしまうとといった点が挙げられる。

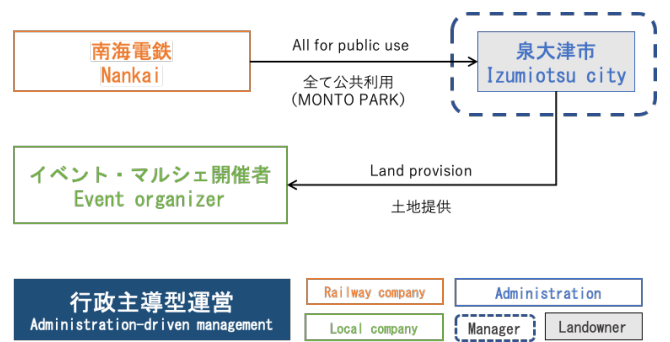


Fig.5 Administration-Driven Management

3.1.3. 第三者主導型運営 (武庫女ステーションキャンパス) MSC は阪神電鉄所有の土地約 2,100m²を武庫川女子大学が定期借地方式で借り受け、企画・設計・建設まで行なった、3棟のキャンパス施設である。建物の管理・運営は武庫川女子大学が行なっており、武庫川女子大学が運営するレクチャールームや Lavy's café の他、みなと銀行や知るカフェがテナントとして入居している。みなと銀行はロビーを銀行閉店後も開放し、住民や学生の交流拠点として活用できる場を提供している。知るカフェは就職活動を支援するエンリッションが運営しており、定期的に交流会が開催されるなど、気軽に学生と企業が交流できる拠点となっている。また、3棟のキャンパスの間には西宮市所有の駐輪場が設置されている。さらに MSC が開業した1年後の2020年には、鳴尾・武庫川女子大前駅周辺の良い環境やエリア価値の維持・向上に向けて、鳴尾エリアマネジメント連絡会が発足した。連絡会は武庫川女子大学、阪神電鉄をはじめ、テナントの企業で構成されており、オブザーバーとして西宮市鳴尾支所長が参加している。このエリアマネジメント活動は、ミニコミ誌の発行や、SNS 等による情報発信、にぎわい創出イベントなどの実施が評価され、2022年にグッドデザイン賞を受賞した。

上記の運営形態は図6のように表される。土地は阪神電鉄の所有であるが、建築の企画から運営まで全て武庫川女子大学が行なっていることから、第三者主導型運営と言える。本形態の利点としては、鉄道会社として予算をあまりかけられない場合でも、第三者の加入によってより多くの予算をプロジェクトに費やすことができる点である。また、コネクションの拡大によって、関係主体を増加させることも可能である。一方、各主体間の詳細な調整が必要であり、事業化までに多くの時間・工程を要すると考えられる。

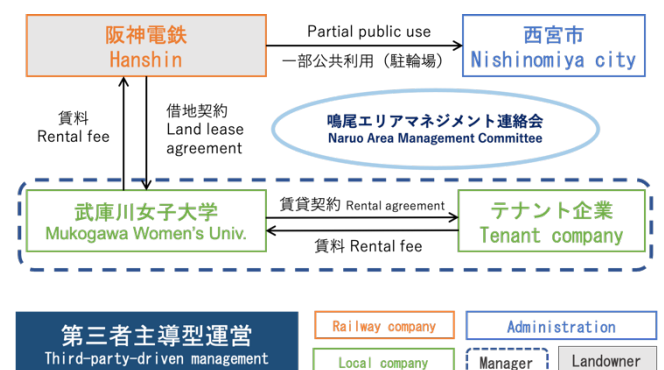


Fig.6 Third-Party-Driven Management

3.2. 3事例に共通する特徴

3事例には2つの共通点が見受けられた。1点目は、元々地域に根付いていた活動がプロジェクトに応用されている点である。Taut 洛西口では、NPO のらくさいライフスタイルによるまちづくり活動、MONTOPARK では泉大津市によるあしゆびプロジェクト、MSC では武庫川女子大学による地域貢献活動がそれぞれ、現在の高架下空間のコンセプトやマネジメントにも応用されている。2点目は、開発後も継続的な価値を生み出すことを目的として、運営やエリアマネジメントがなされていることである。3事例ともイベント・マルシェなどの地域活性化活動の動きが見られる。以上より、①何らかのまちづくり活動が存在するエリアでは、高架下をまちづくり拠点として活用し、その活動を発展させることで活気のある高架下を形成しようという動きがみられること、②賑わいのある高架下を作るためには、単なるハード面の整備だけではなく、開発後も長期的な視点でマネジメントする必要があることが明らかになった。

4. まとめと考察

本稿では、京阪神地区における連続立体交差事業のうち、鉄道事業者が行政や地域団体と連携をとりながら開発・運営を行っている3事例を対象に研究を行った。鉄道事業者へのヒアリング調査で得られた情報を用いて開発経緯や運営形態を類型化した結果、各事例は事業者主導型運営、行政主導型運営、第三者主導型運営3つのタイプに分けられた。各類型にはそれぞれのメリット・デメリットがあり、高架下の開発者はその地域の特性に合わせて、他の関係主体と連携をとる必要がある。また、各事例の共通点を整理した結果、その地域にまちづくり活動が存在する場合、それらを発展させるまちづくり拠点として高架下が活用される傾向にあること、そしてハード面の整備だけでなく、開発後のマネジメントも重要視されていることが明らかになった。

今後は連続立体交差事業に関連しない高架下も調査候補に加え、類似の開発・運営形態が見られる事例について同様に特徴を明らかにする。また、それぞれの高架が存在する街の背景にも着目し、まちの課題に対しどのような手法が取られているのかを分析することで、まちづくりに有効な高架下活用手法を明らかにしたい。

謝 辞

ヒアリング調査にご協力いただいた鉄道会社の皆様に、ここに謝意を表す。

文 献

- (1) 木下雅史, 中村攻, 木下勇, 椎野亜紀夫: 高架下空間の土地利用形態に関する研究-東京23区の高架鉄道の下部空間を対象として-, 日本都市計画学会都市計画論文集, 34巻, 13-18, 1999,
DOI: <https://doi.org/10.11361/journalcpj.34.13>
- (2) 中村真之, 村木美貴: 高架下空間の活用に関する研究, 日本都市計画学会都市計画論文集, 41巻, 3号, 565-

570, 2006,

DOI: <https://doi.org/10.11361/journalcpj.41.3.565>

- (3) 宮原一巧, 田中傑, 南一誠: 鉄道高架下空間の利用に関する研究-JR中央線高架下を対象として-, 日本建築学会大会学術講演梗概集(東北)F-1, 201-202, 2009.
- (4) 野海彩樹, 吉田遼太, 中村航, 尹敏煥, 日詰博文, 古谷誠章: 東京都23区の鉄道高架下空間における機能と周辺都市との関係性の研究, 日本建築学会大会学術講演梗概集(北陸)E-1, 183-184, 2010.
- (5) 片山雄斗, 矢口哲也: リニューアルされた鉄道高架下が地域に与える影響-学芸大学駅周辺における鉄道高架下沿線店舗と地域住民に着目して-, 日本建築学会大会学術講演梗概集(中国), 1085-1086, 2017.
- (6) 齋藤直紀, アルマザンホールへ: 東京都区部における鉄道高架下空間の構成形式-空間構成と利用形態からみた東京都区部の残余空間の再評価(2)-, 日本建築学会計画系論文集, 85巻, 769号, 771-780, 2020,
DOI: <https://doi.org/10.3130/aija.85.771>
- (7) 国土交通省: 駅別乗降客数データ(令和3年度): https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/gml/datalist/KsjTmplt-S12-v3_1.html (参照日 2023年8月29日)