



まちづくりの視点からみた 連続立体交差事業の整備効果について



鉄道高架により複数の幹線道路を立体交差化する連続立体交差事業は、地域の慢性的な渋滞解消や踏切事故を解消するとともに、鉄道の高架化区間が広範囲にわたることから、地域分断の解消による地域の市街地形成に大きく影響するものと考えられている。

しかしながら、本市では、渋滞解消などの整備効果について評価した事例はあるものの、「まちづくり」の視点から連続立体交差事業の整備効果について評価したことはなかった。

本研究では、過去に本市が実施した連続立体交差事業の効果について、まちづくりに関わる様々な観点から、調査・分析をするとともに、他都市における先進事例を参考にしながら、今後の連続立体交差事業のあり方について考察を試みる。

まちづくりの視点からみた連続立体交差事業 の整備効果について

名古屋市都市センター 調査課 岩本 隆裕

1 研究の背景・目的

本市においては、これまで交通の円滑化等を目的とした道路と鉄道との立体交差化を進めている。その中でも、鉄道高架により複数の幹線道路を立体交差化する連続立体交差事業は、地域の慢性的な渋滞解消や踏切事故を解消するとともに、鉄道の高架化区間が広範囲にわたることから、地域分断の解消による地域の市街地形成に大きく影響するものと考えられている。

しかしながら、本市では、交通の円滑化の指標である自動車交通の旅行速度の改善などを事業前後で計測し、評価した事例はあるものの、それ以外の「まちづくり」の視点から連続立体交差事業の整備効果について評価したことはなかった。

本研究では、過去に本市が実施した連続立体交差事業の効果について、まちづくりに関わる様々な観点から、調査・分析をするとともに、他都市における先進事例を参考にしながら、今後の連続立体交差事業のあり方について考察を試みる。

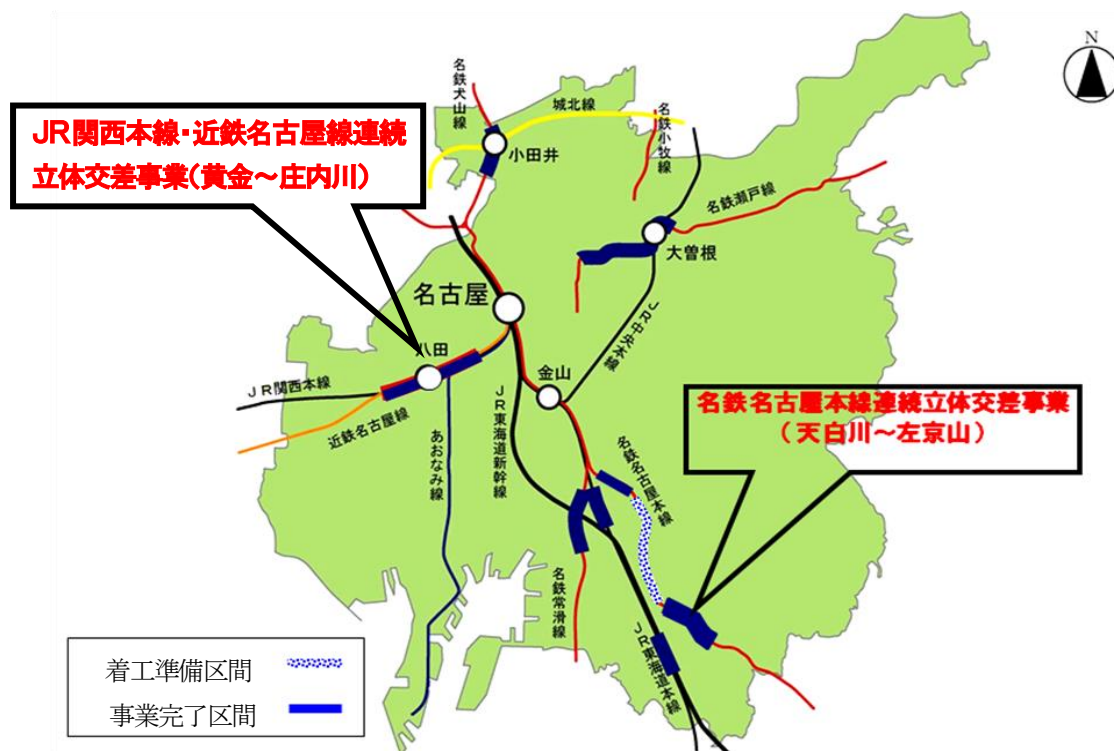


図 - 1 調査地区

2 連続立体交差事業の整備効果

本研究では、名古屋市内で事業が完了した連続立体交差事業のうち、鳴海駅周辺地区（名鉄名古屋本線）及び八田駅周辺地区（JR 関西本線・近鉄名古屋線）の2地域の調査を実施した。

（図-1）

2-1 鳴海駅周辺地区 ～名鉄名古屋本線（天白川～左京山）～

（1）事業の概要

名鉄名古屋本線は、名古屋市を北西部から東南部にかけて縦断しており、名古屋駅方面から豊明市方面へ、途中、山崎川や天白川を渡って運行されている。名古屋駅から山崎川までは、おおむね高架や堀割・地下構造で既に立体交差化されているが、山崎川から豊明市との市域界までは地表式となっていた。

このうち「天白川～左京山」区間は、大半が住宅密集地で、3本の幹線道路が鉄道と交差しているため著しい交通渋滞が発生していた。本事業は、区間の中間点にある鳴海駅付近の「市街地再開発事業」と連携し、約2.3kmの鉄道を高架化するもので、平成5年に都市計画事業認可を取得すると同時に用地の取得を開始している。その後、平成7年に名古屋市と名古屋鉄道㈱で工事協定を締結後、工事着手し、およそ10年の歳月をかけ、平成18年11月に鉄道の高架化が完了し、およそ10年が経過している地区である。

（2）人口の推移

鳴海駅周辺地区の人口については、鳴海学区における高架化完了前の平成17年と現時点である平成27年で比較した。図-2に名古屋市と鳴海学区の人口変化を示す。名古屋市全体の人口については、伸び率が1.03倍と若干の増加傾向がみられる。その大きな要因となっているのは65歳以上の高齢者の人口が増加しており、その伸び率は1.36倍となっている。反対に、64歳以下の人口については減少しており、社会の高齢化を如実に物語る結果となった。一方、鳴海駅周辺地区については、人口総数について市全体を上回る1.08倍の伸び率となり、64歳以下の人口、とりわけ、14歳以下の人口の伸び率が1.11倍となっており、若い世代の増加がみられる結果となった。

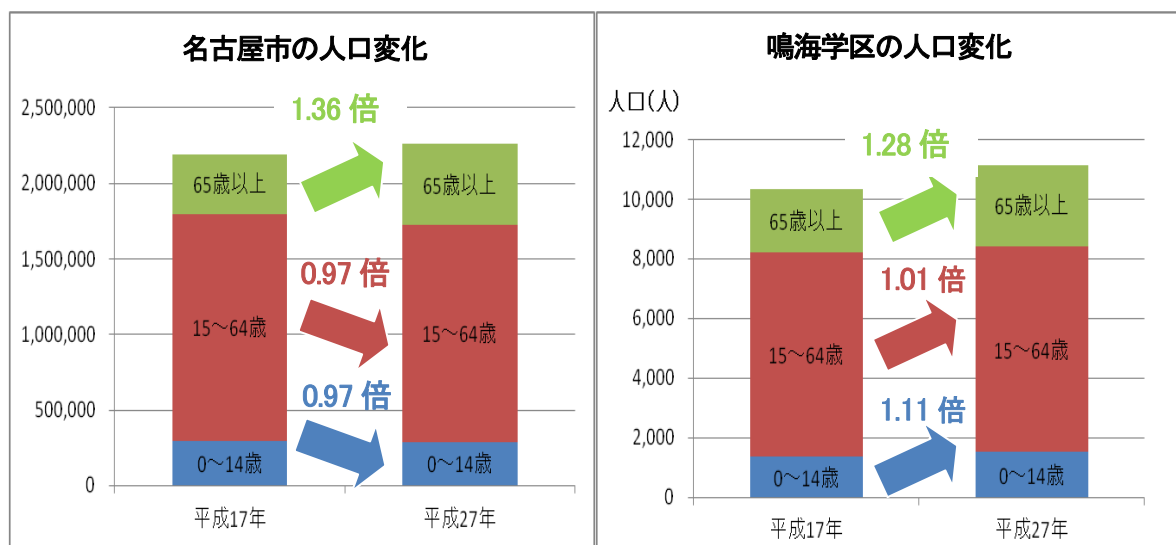


図-2 名古屋市と鳴海学区の人口変化

(3) 世帯数の推移

市全体、鳴海駅周辺地区の世帯数の推移を表-1に示す。市全体については概ね1割程度の世帯数の伸び率となっているのに対して、鳴海については概ね2割の伸び率となっており、先ほどの人口推移と照らし合わせると、比較的多く若い世代の世帯流入があったものと推察できる。

表-1 世帯数の推移

	名古屋市	鳴海駅周辺地区
平成17年	947,576	4,055
平成27年	1,046,978	4,879
伸び率	1.10	1.20

(4) 駅の乗降客数の推移

表-2に鳴海駅における乗降客数の推移を平成17年と平成25年で比較したものを示す。乗降客数は若干の増加傾向がみられる結果となり、伸び率については人口の推移とほぼ同程度となっている。

表-2 鳴海駅の乗降客数

単位：1日平均・人

	乗降客数	うち定期券利用
平成17年	8,640	5,370
平成25年	8,998	5,742
伸び率	1.04	1.07

(5) 駅周辺の路線価の推移

表-3に鳴海駅前における路線価と未だ鉄道が高架化されていない隣接駅である本星崎駅の駅前路線価を、平成18年と平成27年で比較したものを示す。立体交差化された鳴海駅前が約3割程度、路線価が上昇したのに対し、本星崎駅については、若干ながら路線価が下落している結果となった。さらに駅前以外の周辺道路の路線価についても、鳴海駅周辺は1.1～1.2程度の上昇傾向、本星崎周辺道路におい

表-3 路線価の推移

単位：円／㎡

	鳴海駅前	本星崎駅前（南区）
平成18年	105,000	98,000
平成27年	140,000	95,000
伸び率	1.33	0.97



ては0.92～0.97の下落傾向がみられた。

（6）住宅地図からみた建築動向

鳴海駅を中心にして幹線道路内に囲まれた東西南北約1km²を対象とし、立体交差事業前の平成15年の住宅地図と10年後の平成25年の住宅地図の変化を比較した。10年間で新たに建築された高層マンションが、市街地再開発事業で建築されたものも含めて6棟あった。また、更地から建設された住宅が88戸みられた。そのうち比較的規模の大きい住宅街区の形成が3箇所で見られ、1箇所については建築戸数が30戸、その他2箇所の規模は13戸であった。商業施設等については銀行が1、コンビニエンスストアが2、医療施設が2増加していた。

一方で、建物がなくなり更地になったところは32箇所あり、そのうちの半数にあたる16箇所が青空駐車場になっている。

2-2 八田駅周辺地区 ～JR 関西本線・近鉄名古屋線（黄金～庄内川）～

（1）事業の概要

JR 関西本線と近鉄名古屋線は、名古屋市西部を名古屋駅から西へ、中村区と中川区の区界を並行に運行し、庄内川を渡って、四日市方面へと続いている。

このうち「黄金～庄内川」区間は、前述の名鉄名古屋本線と同様に、住宅密集地で3本の幹線道路が鉄道と交差しているため著しい交通渋滞が発生していた。このため、当該区間、約3.5kmを2路線同時に高架化することとし、平成5年に都市計画事業認可を取得すると同時に用地の取得を開始した。その後、平成6年に名古屋市と東海旅客鉄道㈱並びに近畿日本鉄道㈱が別々に工事協定を締結後、工事着手し、JR 関西本線は平成14年4月に、近鉄名古屋線は平成17年5月に鉄道の高架化が完了した。

なお、八田駅は鉄道の高架化にあわせて、JR線と近鉄線に加え地下鉄も含めて総合駅化を実施した地区である。

（2）人口の推移

八田駅周辺地区については、八田駅を中心に概ね東西南北に4学区が分かれている状況となっているため、人口の推移を検証する学区として柳、八田学区（中村区）と常盤、野田学区（中川区）の4学区を選び、その合計を地区の人口とした。図-3に八田駅周辺地区の人口推移を示す。八田駅周辺地区についても、鳴海駅周辺地区と同様、人口総数は市全体を上回る1.08倍となっている。しかしながら、年代別の人口の伸び率については、市全体の傾向とほぼ一致しており鳴海駅周辺地区のような若い世代の増加傾向はみられなかった。

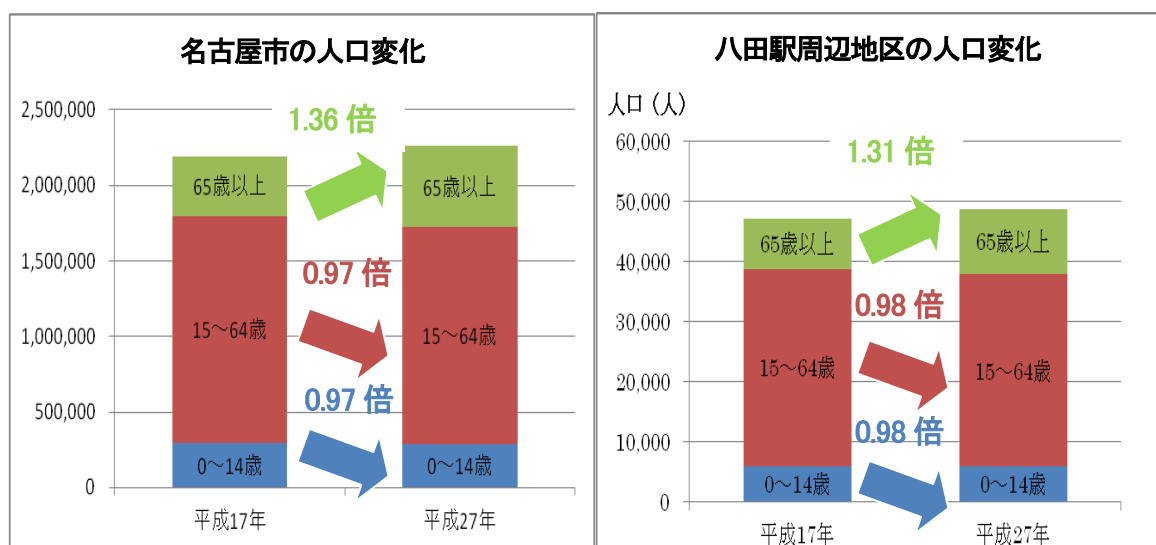


図-3 名古屋市と八田駅周辺地区の人口変化

(3) 世帯数の推移

八田駅周辺地区の世帯数の推移を表-4に示す。市全体と八田について比較すると、若干八田の方の伸び率が高い結果となったが、概ね1割程度の伸び率となっており大きな差異は認められなかった。

表-4 世帯数の推移

	名古屋市	八田駅周辺地区
平成17年	947,576	20,833
平成27年	1,046,978	23,629
伸び率	1.10	1.13

(4) 駅の乗降客数の推移

表-5に八田駅における乗降客数の推移を平成17年と平成25年で比較したものを示す。八田駅については、乗降客数は約3割、定期券利用者は約4割増加している。これは鉄道3事業者による総合駅化により利便性が高まったため、乗降客数が飛躍的に増加したものと考えられる。

表-5 八田駅の乗降客数

単位：1日平均・人

	乗降客数	うち定期券利用
平成17年	7,389	4,191
平成25年	9,413	5,757
伸び率	1.27	1.37

これは鉄道3事業者による総合駅化により利便性が高まったため、乗降客数が飛躍的に増加したものと考えられる。

表-6に八田駅における鉄道事業者別の乗降客数の推移を示す。八田駅の鉄道事業者別の乗降客数の推移をみると、JRの利用者が約6割増えるという結果となった。これは地下鉄駅との総合駅化で近鉄八田駅が約200m東側に移動したのに対して、JR八田駅は約500m東へ移動したことにより、乗り換え利便性が高まったJR八田駅の乗客数を増やす結果につながったと思われる。これまでのJR利用者が名古屋駅で地下鉄に乗り換えていたものが、八田駅で乗り換えるようになったこともある。

表 - 6 八田駅の乗降客数（鉄道事業者別）

単位：1日平均・人

	J R	近鉄	地下鉄	合計
平成 17 年	1,040	1,412	4,937	7,389
平成 25 年	1,642	1,609	6,162	9,413
伸び率	1.58	1.14	1.25	1.27

（５）駅周辺の路線価の推移

表 - 7 に八田駅前における路線価と未だ鉄道が高架化されていない隣接駅である伏屋駅の駅前路線価を比較したものを示す。立体交差化され総合駅が整備された八田駅前が約 1.5 割程度、路線価が上昇したのに対し、伏屋駅については、若干ながら、路線価が下落している結果となった。さらに、駅前以外の周

表 - 7 路線価の推移

単位：円／㎡

	八田駅前	伏屋駅前
平成 18 年	135,000	105,000
平成 27 年	155,000	99,000
伸び率	1.15	0.94



辺道路の路線価についても八田駅周辺は 1.05～1.09 程度の上昇傾向、伏屋駅周辺道路においては、0.92～0.97 の下落傾向がみられた。

これらの結果から、立体交差事業による交通利便性の向上は路線価上昇をもたらし、その効果は駅前のみならず周辺道路にも及ぶことが分かった。

（６）住宅地図からみた建築動向

八田駅を中心にして幹線道路内に囲まれた東西南北約 1 km²を対象とし、立体交差事業前の平成 15 年の住宅地図と 10 年後の平成 25 年の住宅地図の変化を比較した。この結果、新たに建築された高層マンションが 6 棟で、更地から建設された住宅戸数は 104 戸であった。全体的な特徴として、駅北側の中村区内ではマンションの建築が多く、南側の中川区内では一戸建ての住宅建築が多くみられた。商業施設としては飲食店が 2、医療施設が 2 増加した。

一方、建物から更地になった箇所が 36 箇所見受けられ、そのうち半数以上の 23 箇所が青空駐車場となっていた。

2-3 アンケート調査

鉄道高架化によるまちの環境変化に関する住民意識を調べるため、それぞれの駅周辺地域の住民を対象としたアンケート調査を実施し分析を行った。

(1) 調査の概要

①アンケート票の配布及び回収方法

鳴海駅周辺地区については、鳴海学区全体を対象に 400 部、八田駅周辺地区については、3 学区の駅近傍の町内を対象に 2,312 部を配布した。アンケートの配布及び回収方法は、各学区毎まちまちで、鳴海学区については、町内会長による配布及び郵便後納手続きにより行った。八田地区の八田学区及び常盤学区については、関係町内への各戸配布及び郵便後納手続きにより、(312 部) 柳学区では、町内会長による各戸配布及び回収により行った (2,000 部)。

②アンケート項目

アンケートの項目は、個人属性として、①性別、②年齢(年代)、③おおまかな居住地、④居住年数を設定し、居住年数が 10 年以上と回答した方を対象にその後の質問を継続することとし、居住年数 10 年未満の鉄道高架完了後から居住した方については、「現在の居住する場所が住みやすいか、今後も住み続けたいか」という質問と自由意見を述べてもらうこととした。

居住年数が 10 年以上の方については、上述の内容に加え、「交流」、「利便性・安全性」、「まちづくり」の 3 つの観点から鉄道高架化前後の地域環境の変化を調べる質問を設定した。

まず「交流」については、鉄道を越えた向こう側の地区への「移動の頻度」、「人との会話の頻度」、「地域活動の頻度」の変化について質問した。ここでいう地域活動とは、例示として防災訓練やお祭りなどを挙げた。

次に、「利便性・安全性」については、車の運転者と歩行者という 2 つの立場から「利便性」と「安全性」についてどのような変化があったかを質問した。また、駅前広場の利便性についてもあわせて質問した。

最後に、「まちづくり」については、これまでの質問を総括するかたちで「まち」が良くなったかあるいは悪くなったかを質問した。

③回答方法

アンケート回答の選択項目としては、「1」悪くなった、「2」やや悪くなった、「3」変わらない、「4」やや良くなった、「5」良くなったの 5 段階評価項目を設定し、アンケート結果の取りまとめについては、評価「5」と「4」を肯定的意見、「1」と「2」を否定的意見としてまとめることとした。

④アンケート票回収率

鳴海駅周辺地区のアンケート回答数は 301 部で回収率は 75%で、あった。一方、八田駅周辺地区の回答数は 715 部で回収率は 31%であった。両地区とも、回答者のうち約 9 割が居住してから 10 年以上の方であり、鉄道高架前後の比較についての質問に回答を頂いた。

(2) 分析結果

①居住地区の評価

現在の居住地区についてのアンケート結果をまとめたものを表 - 8 及び表 - 9 に示す。「住みやすいところだと思いますか」の問いに対して、両地区とも約 93%の方が住みやすいと思うと回答した。また、「今後も住み続けたいか」の問いに対しては、鳴海駅周辺地区が約 89%、八田駅周辺地区が約 84%の方が住み続けたいと回答した。居住年数による傾向については、予測されたことではあるが、居住年数が長いほど、「住みやすい」、「住み続けたい」と回答する方が若干多い傾向がみられた。

表 - 8 住みやすい場所だと思う人の割合

	思う	わからない	思わない
鳴海駅周辺地区	93%	3%	4%
うち 30 年以上居住者	94%	3%	3%
八田駅周辺地区	93%	3%	4%
うち 30 年以上居住者	96%	2%	2%

表 - 9 住み続けたいと思う人の割合

	思う	わからない	思わない
鳴海駅周辺地区	89%	8%	3%
うち 30 年以上居住者	92%	6%	2%
八田駅周辺地区	84%	12%	4%
うち 30 年以上居住者	90%	9%	1%

②「交流」

鉄道が高架化になる前後で、鉄道の向こう側への移動の頻度、向こう側の人との会話の機会、向こう側の人たちとの地域活動の頻度について質問した結果を表 - 10~12 に示す。

移動の頻度について、鳴海駅周辺地区においては、移動が増えたと答えた人と変わらないと答えた人が、ほぼ半々となる結果となった。一方、八田駅周辺地区については移動の頻度が増えたという人が約 7 割を占める結果となった。これは、鳴海の高架下横断箇所が約 250mに一箇所に対して、八田は約 180mに一箇所となっていることと、鳴海については鉄道と並行して扇川が流れていることにより横断箇所がもともと限定されていたことが要因として考えられる。

表 - 10 移動頻度の増減割合

	増えた	変わらない	減った
鳴海駅周辺地区	46%	51%	3%
八田駅周辺地区	66%	33%	1%

会話の機会について、鳴海駅周辺地区については約 9 割が、八田駅周辺地区については約 8 割が変わらないという結果となった。増えたとの回答が八田の方が約 1 割多いのは上述と同様の理由に

よるものであろう。

表 - 11 会話機会の増減割合

	増えた	変わらない	減った
鳴海駅周辺地区	10%	88%	2%
八田駅周辺地区	19%	79%	2%

地域活動の頻度について、鳴海駅周辺地区については約 8 割が、八田駅周辺地区については約 9 割が変わらないという結果となった。頻度が増えたと答えた人が鳴海の方が 1 割ほど多いのは、地区が鉄道をはさんでも同一学区となっていることに対して、八田地区は鉄道が区界となっており、学区も別れているためと考えられる。

表 - 12 地域活動頻度の増減割合

	増えた	変わらない	減った
鳴海駅周辺地区	18%	80%	2%
八田駅周辺地区	7%	90%	3%

これらの結果から、鉄道の高架化は特に人の移動を増大させる効果の大きいことがうかがえる。

③利便性・安全性

鉄道が高架になる前後で、車および歩行による移動の利便性と安全性について、どのような変化があったのか質問した。またあわせて、駅前広場の利便性についても質問した。

表 - 13 に移動利便性についての回答結果を示す。両地区及び車利用や歩行者にかかわらず、「便利になった」と回答した方が約 9 割を占め、「不便になった」と回答した方はほとんどいなかった。鉄度高架により踏切での渋滞が解消したことで便利になったと感じている方が多いものと思われる。

表 - 13 移動利便性

		便利になった	変わらない	不便になった
鳴海駅周辺地区	車利用	92%	8%	0%
	歩行者	86%	14%	0%
八田駅周辺地区	車利用	92%	7%	1%
	歩行者	90%	9%	1%

表 - 14 に移動安全性についての回答結果を示す。両地区及び車利用や歩行者により、若干の差異はあるが「安全になった」と回答した方が約 8 割を占める結果となった。安全性については、利便性と異なり「危険になった」と回答した方が若干見受けられた。後の自由意見の項でも述べるが、渋滞解消により車のスピードが上がったことや交通量が増加したことにより、逆に危険になったと感じているという意見が多くみられた。また、八田の方が危険になったと感じた人の割合が多いの

は、前述したより多くの高架下道路が通り抜け可能となったことが一因としてあるものと考えられる。

表 - 14 移動安全性

		安全になった	変わらない	危険になった
鳴海駅周辺地区	車利用	86%	11%	3%
	歩行者	82%	15%	3%
八田駅周辺地区	車利用	80%	12%	8%
	歩行者	81%	12%	7%

表 - 15 に駅前広場の利便性についての回答結果を示す。駅前広場が整備され利便性が大きく増すものと考えていたが、「便利になった」と回答した割合が、鳴海で約6割、八田では約5割にとどまる結果となった。自由意見では、「駅前広場が有効に利用されていない」、「狭い」などの意見が多数あり、今後の駅前広場の機能やデザインについて検討していくことが重要といえよう。

表 - 15 駅前広場

	便利になった	変わらない	不便になった
鳴海駅周辺地区	63%	34%	3%
八田駅周辺地区	48%	51%	1%

④まちづくり

最後に、鉄道高架の前後を総合的に判断して、「まち」がどのようなになったかを質問した。

表 - 16 に回答結果を示す。両地区とも「良くなった」と回答した方が約8割を占め、約2割の方は「変わらない」と回答した。自由意見では、特に利便性が高まったことにより、総合的に判断して「良くなった」と判断した方が大多数を占めている。「悪くなった」と回答した方は、ごく少数にとどまったが、八田に比べて鳴海の方が多かったのは、自由意見から判断すると、鳴海の再開発事業が長期にわたり、なおかつ、いまだ完了していないため、駅前店舗の消失などによって、町が寂れてしまったと感じているためと思われる。

表 - 16 「まち」に関する意識

	良くなった	変わらない	悪くなった
鳴海駅周辺地区	77%	17%	6%
八田駅周辺地区	81%	18%	1%

⑤自由意見

自由意見の記入欄には、鳴海駅周辺地区で152人、八田駅周辺地区で169人の方からご意見を頂いた。キーワード別にポジティブ意見、ネガティブ意見をまとめたものを表 - 17及び18に示す。

ポジティブ意見では、両地区とも渋滞がなくなり便利になったという意見が一番多い。その他では、踏切事故が無くなった、ベビーカーの車輪がレールにはまらなくなり安全になったといった意

見や、鉄道高架化事業を今後も積極的に進めていくべきという意見が多かった。鳴海においては、鳴海駅の隣の駅である本星崎駅付近の星崎地区の高架化を求める意見が多かった。鳴海方面から都心方面へ車で向かう場合に、幹線道路である星崎鳴海線の踏切渋滞が激しいためこの解消を求められたことと、現在平成 31 年度にこの地区の事業着手を表明しているため、その期待感があらわれているものと思われる。まちづくりの観点では、まちが良くなった、まちが活性化されたといった意見は、総合駅整備の効果かもしれないが八田では多くみられ、鳴海では少数にとどまった。

ネガティブ意見では、両地区ともまちづくりとの不調和が一番多い結果となった。具体的には、駅周辺に飲食店や店舗がなくなりにぎわいがなく、まちの発展には鉄道高架化は関係ないのではといった意見がみられた。特に、鳴海においては再開発事業により商店街がなくなってしまってさみしいといった意見や再開発地区の一部が空き地になってしまっていることを問題視する意見が多かった。また、これらまちのにぎわいを図るため、高架下に店舗を入れてほしいといった高架下利用の促進を求める意見が多くみられた。安全性については、渋滞解消に伴って、車の量とスピードが増加したことへの対応を求める意見も多かった。八田の治安悪化については、高架下の暗い箇所でのストーカー行為や自転車盗難、高架下への不法投棄などが現実として発生したようで、これらについての意見が多かった。

表 - 17 ポジティブ意見

鳴海駅周辺地区		八田駅周辺地区	
内 容	件数	内 容	件数
利便性が高まった	37	利便性が高まった	70
隣接区間の高架化要望	31	安全性が高まった	33
高架化事業賛成・推進	24	高架化事業賛成・推進	29
安全性が高まった	21	まちが良くなった	20
まちが良くなった	4	有効な高架下利用	2
騒音減	1	騒音・振動減	1

表 - 18 ネガティブ意見

鳴海駅周辺地区		八田駅周辺地区	
内 容	件数	内 容	件数
まちづくりとの不調和	31	まちづくりとの不調和	24
再開発を早期完了すべき	31	高架下利用の促進	19
駅前広場の機能不全	22	治安が悪化した	18
高架下利用の促進	6	交通安全対策が必要	14
交通安全対策が必要	5	駅前広場の機能不全	10
日照・電波障害	1	騒音・振動増加	8
		駅がバラバラで不便	7
		日照・電波障害	1

3 連続立体交差事業の先進事例

3-1 nonowa（鉄道高架下を積極的に利用している事例）

（1）nonowaについて

nonowaは、JR中央線の連続立体交差事業（三鷹～立川間、事業主体：東京都）により生み出された高架下空間を積極的に利用し、中央線の魅力をさらに向上させるプロジェクトである。このプロジェクトは、「緑×人×街 つながる」をコンセプトに、豊かな自然環境の環（わ）、人の輪、心の輪、会話の輪、そして地域とエキとの和などさまざまな「わ」がにつながる社会づくりを進め「武蔵野のわ『輪・和』」になりたいという願いを込めて『nonowa（ののわ）』と名付けられた。事業主体は東日本旅客鉄道株式会社（JR東日本）のグループ会社である株式会社JR中央ラインモールが実施している。

（2）高架下活用状況

nonowaの特徴は、高架下の利用について、これまでの駐車場や防災倉庫だけではなく、駅ショッピングセンターや回遊性を向上させる歩行空間などを整備し、地域と連携したにぎわいやコミュニティを生み出すことで、中央線の沿線価値向上を目指す「中央ラインモール構想」に基づいて行われている点にある。

高架下にある店舗やカフェはどれもお洒落な雰囲気で、有名ファーストフード店も出店しているが、一見しただけではそれとはわからないものとなっている（写真-1）。また、店舗周りにも多くの緑が配置され気持ちが安らぐ雰囲気作りを行っている（写真-2）。

回遊性の向上という観点では、これらの店舗をつなぐ「ののみち」という歩行者空間を整備したり（写真-3）、シェアサイクルである「Suicle（スイクル）」を各駅に配置（写真-4）して向上に努めている。

地域とのつながりに関しては、写真-5のように高架下各所にベンチを設置して、語らいや憩いの場を整備し、この空間においても積極的に緑を配置し安らげる雰囲気づくりに努めている。さらに行政と連携し、高架下に認可保育園を設置して待機児童の解消という社会的問題の解消にも取り組んでいる（写真-6）。

これらの取り組みは、高架下の大部分の利用権を有している鉄道事業者が、行政とも連携し積極的に地域貢献に参加することで具体化したものといえよう。



写真-1 高架下店舗（東小金井駅）



写真-2 高架下店舗



写真 - 3 ののみち



写真 - 4 シェアサイクル



写真 - 5 高架下ベンチ



写真 - 6 高架下保育園

3-2 日向市駅立体交差事業（住民がまちづくりに積極的に参画している事例）

（1）事業概要

日向市は、宮崎県北部に位置する都市である。日向市駅を中心とする中心市街地は衰退が進んでいたため、市街地の整備改善策として宮崎県による連続立体交差事業と同時に、日向市駅周辺土地区画整理事業、商業集積事業を実施し、3事業を一体的に進めることで駅周辺の活性化に取り組んだものである。

（2）事業の進め方

駅周辺の再整備を模索していた日向市では、商業振興を図るため商業者と市の間で協議会を設立し協議が進められてきたが、市と商業者の考えにギャップがあったため当初うまくいかなかった。そのような時期に連続立体交差事業の実施が発表され、上述の3事業をあわせて実施されることとなった。

この事業を推進した大きな原動力となったのが「まちづくり定例会」の設立であった。市と住民、商業者、商工会議所を構成員とする定例会は毎週開催され、通算200回にも及ぶ会合が積み重ねられた。この結果、まちづくりについて話し合う中で、行政と住民・商業者との信頼関係が構築されていった。

このまちづくり定例会がきっかけとなって、中心市街地活性化方策、高架のデザイン、景観などを検討する委員会がこれまでに28設置され「産・学・官・民」協働のまちづくりがすすめられた。

これらすべての委員会に市民、地域住民が参加し、計画検討段階から設計、施工に至るまで、それぞれの立場から将来の使い方等を含めて検討が行われ、事業がすすめられた。

現在地元では、自分たちが作り上げたものとして駅前広場等（写真 - 7）に愛着が持たれており、



写真 - 7 日向市駅前広場

地元の各種団体によ

る広場の自主的な清掃活動や草花の植え替え作業など地域貢献の輪が広がっている（写真 - 8）。

計画、構想段階からの市民参加と連続立体交差事業とともに土地区画整理、商業集積事業を合わせて実施したことが本事業の成功を導き出したといえよう。



写真 - 8 地元ボランティアによる清掃風景

4 今後の連続立体交差事業の展望

4-1 過去に実施した連続立体交差事業の整備効果

本研究では、立体交差化が完了して約 10 年が経過した鳴海駅周辺地区と八田駅周辺地区について、様々な角度から「まち」がどのように変わったのかを検証した。

数量的に把握できる人口、世帯数、駅乗降客、土地の価値については、両地区とも増加・上昇傾向がみられ、立体交差整備後の交通利便性の向上による効果が地区にもたらされたといってい

だろう。さらに、アンケート調査によれば、総合的に判断してまちが良くなったと回答の方が約 8 割にも達している。このことから、立体交差事業の整備効果は大きく地域に浸透しているようだ。しかし一方で、「交流」の観点で質問した会話の機会、地域活動の頻度についてはほとんどの方が変わらないと回答しており、また、自由意見においては、まちのにぎわいがないといった意見が多く聞かれるなど、立体交差事業の今後の課題も浮かび上がってきた。

4-2 今後の連続立体交差事業のあり方

(1) 地域住民、鉄道事業者との連携

連続立体交差事業を契機にまちづくりを成功に導くには、地域住民との連携が不可欠である。これまでの本市の事業における地域のかかわりは、側道などの都市計画説明会や事業認可説明会などの法に定められた説明会や工事説明会などにとどまっており、地域住民と一緒に「まち」をどのようにしたいというような議論はされてこなかった。日向市駅の事例のように、計画・構想段階から地域住民とまちづくりの方向性について議論を重ね、地域住民がより愛着を持てるような「まち」にしていく努力が必要である。

まちづくりを担う委員会や協議会といったような組織をつくり、その中には、自治会を始め、地域住民、商店街、企業、NPO法人といった多様な参加者を募ることによって、地域課題の集約や解決が導きやすくなるものと思われる。これらの活動を通じて地域住民のコミュニケーションが活発になり話し合いの成果が事業に反映されることになれば、今回のアンケート調査結果にあったような地域活動や地域住民相互の会話をする機会などは「変わらない」という結果ではなく、「増えた」という回答になるものと確信している。

また、鉄道高架後の高架下利用については行政が利用できるスペースは限られることから、鉄道事業者との連携も必須であると考えられる。「nonowa」の事例のように、鉄道事業者が積極的な高架下利用計画を立て実践することによって、鉄道事業者も一層地域住民に愛されることになるだろう。

構想・計画段階からの地域住民、鉄道事業者、行政をはじめとしてさまざまな立場の人々が丁寧に議論を重ねていくことによって、地域が望むより良い「まち」の実現につながるものと考えられる。

(2) 他事業との連携

宮崎県日向市駅での事例のように、連続立体交差事業を土地区画整理事業や再開発事業と連携して実施することは、鉄道のみを高架化した場合に比べて、まちづくりを「線」から「面」として実施することが可能となるため、まちづくりを進めていくうえで有効な方策である。前述の地域住民との連携においては、様々な要望や意見が出されるが、鉄道高架化だけでは実現できるものにも自ずと限界がある。他事業と連携して進めていくことにより、地域住民のまちをこうしたいという思いや意見の反映も可能となり、地域住民の望んでいる「まちづくり」も可能となるものと考えられる。

5 おわりに

今回検証した鳴海駅と八田駅周辺については、事業完了から10年が経過しているが、ある程度成熟した市街地が形成されるには、少なくとも20年から30年かかるとすると、連続立体交差事業を「まちづくり」という観点から検証するにはもう少し時間の経過をみる必要があるかもしれない。特に、鳴海駅周辺地区については、市街地再開発事業がまだ事業途中であり、今後事業収束に伴ってまちの発展が望めることから、今後も「まち」の移り変わりを注視していきたい。

《参考文献等》

※nonowa HP 株式会社JR中央ラインモール

※国土交通省 HP 「日向市駅前広場（宮崎県日向市）」

※国土交通省 HP 「公共事業と市民の想いが駅を中心とした新しい景観を築く」

名古屋都市センターが、名古屋のまちづくりや都市計画行政の課題を先取りした研究テーマを設定し、必要に応じ、名古屋市職員や学識者などとも連携して調査研究を行い、報告書としてまとめたものです

No.123 2016.3 | 研究報告書

まちづくりの視点からみた
連続立体交差事業の整備効果について

平成 28 年 3 月

発 行 公益財団法人 名古屋まちづくり公社
名古屋都市センター

〒460-0023
名古屋市中区金山町一丁目 1 番 1 号
TEL / FAX 052-678-2200 / 2211
<http://www.nui.or.jp/>

この印刷物は再生紙を使用しています。