

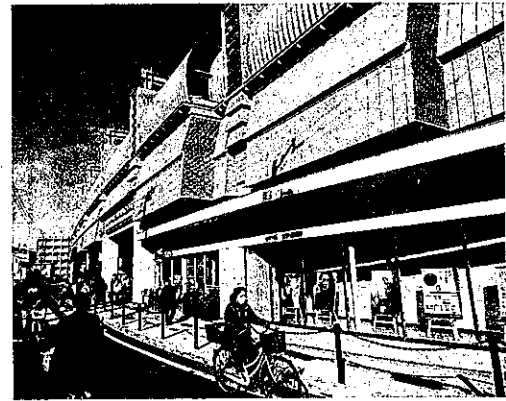
高架下 大学も住宅も

鉄道各社の 主な高架下の活用例

企業	最寄り駅	取り組み
阪神電鉄	尼崎センター プール前	無農薬でレタスを水耕栽培し、レストランやスーパーに出荷。日照は人工光でクリア
	新在家	カルチャー教室やハンドメイドの品物の販売、市民の交流などに用いるレンタルスペース
阪急電鉄	中津	「食」で起業を目指す人を支援する施設。飲食などのイベントスペースも併設
京阪電鉄	淀	駅近くにある保育所の分園を開設
南海電鉄	難波～ 今宮戎	昭和初期のレトロな高架橋の雰囲気を生かしたテナント誘致。レストランや家具、自転車など14店が入居

騒音や振動減 活用広がる

鉄道各社が、高架下のスペースを活用する取り組みに力を入れている。近年は飲食店だけでなく、大学のキャンパスや賃貸住宅など、従来の高架下の「うるさい」「暗い」といったイメージを覆す施設も登場。騒音や揺れの軽減も図られ、駅に近くて便利な高架下に多くの人たちが集う。一方で、高架の耐震性の確保に課題も残る。



■明るく静か

兵庫県西宮市の阪神電鉄鳴尾・武庫川女子大前駅の改札を出ると、同女子大のサテライトキャンパスが見える。同女子大の大路巧事業課長は「電車を降りてすぐに『武庫女の街』とわかってもらえる」と喜ぶ。

阪神と包括連携協定を結ぶ同女子大が昨春秋、高架下に全国で初めて大学を設置。学生だけでなく、市民向けの講座や健康相談なども開かれていく。併設のカフェは、駅の利用客や学生らでにぎわう。先月10日に開かれた「食育」の講座を受けた西宮市若草町の主婦久保ゆき恵さん(41)は「静かで明るくて高架下じゃ

耐震性には課題

ないみたい。勉強したり、カフェでお茶をしたりと楽しめる駅になった」と歓迎する。

一方、阪急電鉄は京都市と協力して、2015年から洛西口―桂駅間の総延長約1キロの高架下に、「T A U T (トート)」を整備。飲食店だけでなく、子育て支援や生涯学習などの施設を作り、20年度中に全面開業を目指す。

阪急は「高架下を多くの人が集える空間にしたい」と意気込む。関東エリアでは、住宅として活用。JR東日本のグループ会社は今春、中央線東小金井―武蔵小金井駅間の高架下に食事付きの学生向け賃貸住宅をオープンさせる。学生向けの賃貸住宅は全国的にも珍しいという。

■鉄道以外の収入源

人口減で利用客の減少に悩む鉄道各社は、鉄道事業以外の収益の確保に迫られている。

しかし、地価の上昇で駅周辺の一等地に、商業施設の利用地を確保するのは難しく、阪神など各社は「高架下なら、自社の土地で、取得費用が不要。駅に近くて利便性が高い」と着目するようになった。

これまで高架下にテナントを誘致するには、騒音や振動が大きいなどのデメリットを抱えていた。近年は、車道の軽量化や線路の改良で改善され、大学や住居に使えるようになったという。

■多額の費用ネック
高架下を活用するには、高架橋の耐震性などが必要となる。

1995年の阪神大震災では激しい横揺れで、高架橋の柱がずれて切れる「せん断破壊」が発生。国は鉄道各社に耐震補強の実施を求めている。首都圏の私鉄がほぼ完了した一方、関西の対応は遅れ気味だ。JR西日本は9割で済ませているが、阪急と南海電鉄は昨年12月時点で約7割にとどまる。

遅れの原因の一つとされるのが、高額の費用だ。鉄道会社と国、沿線自治体の3者で分担する制度があるが、財政難の自治体が拠出を拒めば、鉄道会社の負担が増える。南海は「多くの工事の費用を負担している」と明かす。

高架下に入るテナントの反発で工事が難航するケースもある。JR元町―神戸駅(神戸市中央区)間の高架下に続く三丁町高架通商店街にはレトロな雰囲気の店が入居していたが、JR西が耐震化に合わせて再開業する方針を2016年に表明した。移転後の賃料の値上げに反発した一部の店主らが立ち退きを拒否。JR西によると、立ち退きに応じた店舗は7割超という。JR西は「計画通りに24年の全面開業を目指す」としている。

①高架下に大学のキャンパスが開設された阪神電鉄の鳴尾・武庫川女子大前駅
②高架下のキャンパス内の講義室で学ぶ受講生ら(兵庫県西宮市で)＝沢本浩二撮影