

鉄道高架下の土地利用変遷に関する研究 -近代に建設された市街線高架橋を事例として-

新保 貴浩¹・阿部 貴弘²

¹ 非会員 日本都市技術株式会社 都市整備部 (〒271-0091 千葉県松戸市本町 14-1)

E-mail:csta15060@g.nihon-u.ac.jp

² 正会員 日本大学理工学部まちづくり工学科 (〒101-8308 東京都千代田区神田駿河台 1-8-14)

E-mail:abe.takahiro@nihon-u.ac.jp

「市街線高架橋」とは、明治時代に「東京市区改正設計」という当時の都市計画として東京市に鉄道を敷設することを目的に建設された鉄道高架橋である。これらの鉄道高架橋は、鉄道の平面交差により荷馬車などの通行の妨げになることを防ぐ目的で高架化されたものである。本研究ではこれまであまり研究されてこなかった市街線高架橋の高架下空間の利活用の変遷を把握することを目的とした。その結果、高架下利用の変遷は周辺地域の都市機能の変化と連担した商業的な利用に変化していたことが分かった。

Key Words: *under elevated railway space, transition of land use, Tokyo city ward revised design urban line, industry classification, continuous crossover business*

1. はじめに

(1) 背景・目的

我が国では、全国的に鉄道網が整備されており鉄道の役割は社会において大変重要な位置づけである。一方で、都市部において鉄道の線路が市街地を横断する平面交差が各地で実施されたことにより、踏切による交通遮断・人身事故・市街地の分断化が懸念され、1968年に連続立体交差事業による鉄道の立体交差化事業が開始された。その後、連続立体交差事業による鉄道の高架化に合わせ、未利用と化した高架下空間の活用が現代にかけて積極的に行われている。具体的には、秋葉原駅付近に位置し日本全国の「食」の逸品を集めた商業施設である「CHABARA AKI-OKA MARCHE」、秋葉原駅—御徒町駅間の「2k540 AKI-OKA ARTISAN」、中目黒駅周辺に位置する「中目黒高架下」などがある。

これらは、商業利用や観光利用を目的に積極的な活用がされている都市部の高架下空間であるが、それらは近年の連続立体交差事業による鉄道の高架化により、未利用地となった空間を民間企業が再開発した例であり、それらは周辺都市の商業地と連担して行われている。一方で、鉄道の高架化事業は、明治期からすでに行われており100年以上の歴史を有していることから、高架下空間は都市空間とともに現在に至るまでの変遷を辿っていると考えられ、現代の高架下開発では知ることのできない新たな知見を見出すことができると考えられる。

そこで本研究では、長い歴史を持つ鉄道高架下の利用が都市空間の変遷の過程でどのような都市機能としての役割を担っていたかを位置付けると共に、今後の都市空間における高架下利用への知見を得ることを目的とする。

(2) 既存研究のレビュー

近年の連続立体交差事業による鉄道高架下の研究が多くなされていた。中村ら¹⁾の研究では、空間活用の実態を昼夜間人口比、地価の違いから明らかにしていた。これらを横断的に分析した上で今後のまちづくりにおいて有効に機能するものであると示されていた。また、木下ら²⁾の研究では閉鎖的な高架下空間を、都市景観の面から分析していた。具体的には、閉鎖的な高架下空間に影響を与えるとされる隣接空間の構造との関係を明らかにしていた。結論として、不特定多数の人間が利用する公共的な施設でありながら閉鎖的な空間になっていることから、高架下空間の利用への協議が必要であると示されていた。

しかしながら、高架下空間および周辺を含めた土地利用形態において、高架化された年代および路線別についての違いを把握し分析を行っているが、個々の高架下において年代ごとの変化を追った結果は示していなかった。

2. 研究対象

本研究では「東京市区改正設計市街線」として位置づけられた鉄道高架橋を対象とする。

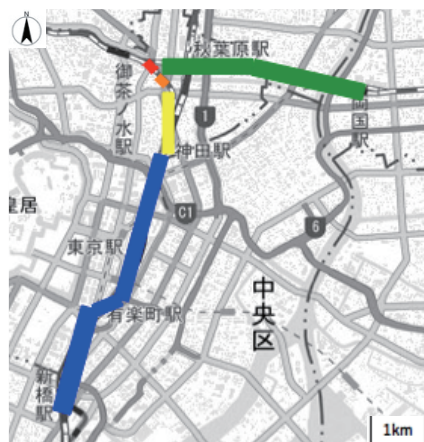


図-1 研究対象図

表-1 研究対象地基礎情報

番号	鉄道高架橋名	竣工年	路線名	区間	総延長
1	紅梅河岸高架橋	1908年	・JR中央線	御茶ノ水駅 旧万世橋駅間	約110m
2	万世橋高架橋	1912年	・JR中央線	旧万世橋駅	約250m
3	東京万世橋間高架橋	1919年	・JR中央線 ・JR山手線 他	旧万世橋駅 神田駅間	約750m
4	新永間市街線高架橋	1910年	・JR中央線 ・JR山手線 他	神田駅 新橋駅間	約2860m
5	御茶ノ水両国間高架橋	1932年	・JR総武線	御茶ノ水駅 両国駅間	約2260m

3. 研究の方法

(1) 業種の変遷による高架下の土地利用変遷

テナント名が判別できる住宅地図³⁾を用いて1960年から2015年を5年ごとに調査し、日本標準産業分類(JSCI)をもとにテナントを15種類に分類し、年代ごとの変化を追った。

表-2 業種分類表

業種	倉庫	工場	事務所	小売店	飲食店	喫茶店	酒場・バー	娯楽施設
色	青	緑	黄	赤	紫	茶	黒	白
業種	サービス施設	医療施設	宿泊施設	教育学習支援施設	住宅	駐車場	その他	不明
色	青	緑	黄	赤	紫	茶	黒	白

(2) 周辺都市の変遷

読売新聞の過去の新聞記事検索（読売新聞の新聞検索システム『ヨミダス歴史館』⁴⁾）より、社会情勢や対象地域周辺の街で起こった出来事などをもとに、高架下利用がどう移り変わったかを推察した。

(3) 運営会社による施策の変遷

ヒアリング調査および過去の新聞記事、日本国有鉄道百年史⁵⁾を用い、研究対象地の鉄道高架下の運営会社である国鉄、JR東日本、JR東日本都市開発における業務施策の変遷から、年代ごとに高架下においてどのようなビジョンを持ち開発を行っている

のかを把握し、実際の高架下利用の変遷と比較し、分析を行った。

4. 結果と考察

(1) 高架下の土地利用変遷

a) 紅梅河岸高架橋

高架下の運営会社の施策の変遷および対象地である鉄道高架下の周辺都市の変遷を表-3に示す。

表-3 土地利用変遷の要因

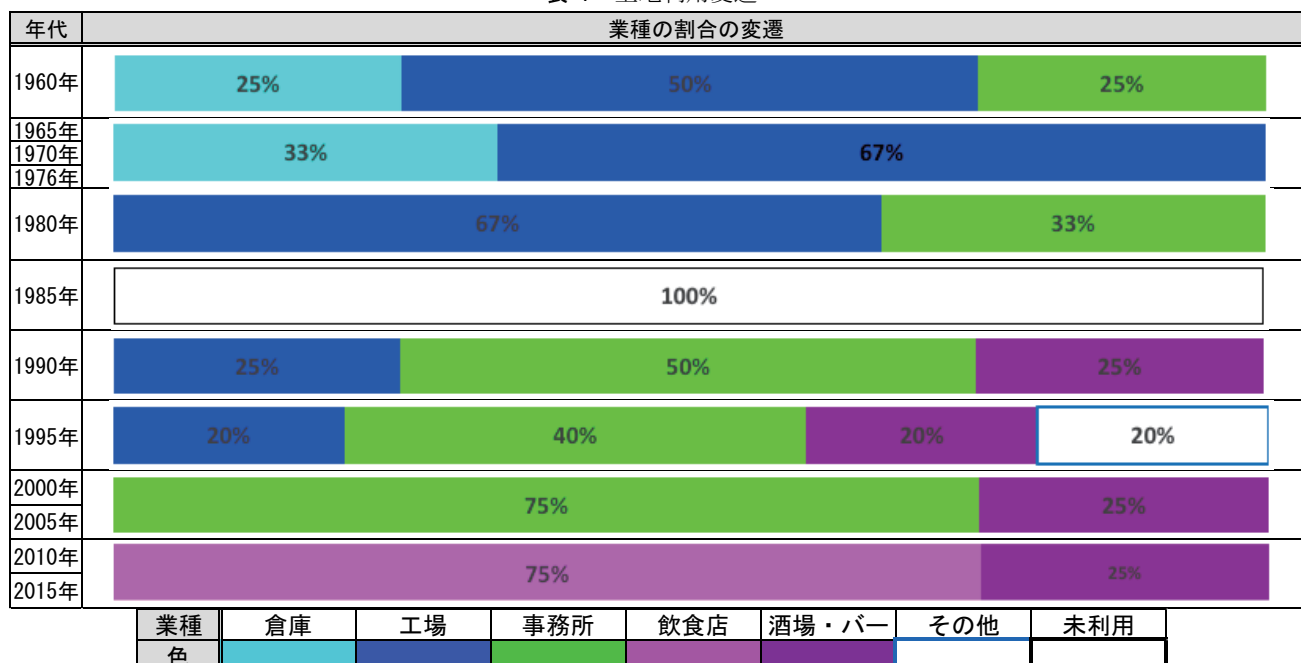
年代	土地利用変遷の要因
1963年	(運営会社の施策) 日本国有鉄道法の政令第329号により駅頭倉庫業への投資が可能になった。
1971年	(運営会社の施策) 日本国有鉄道法施行令第1条の改正により、旅客ターミナル開発を促進する動きが高まった。
1987年	(運営会社の施策) 日本国有鉄道の民営化に伴い、不動産事業の推進が高まった。
1988年	(周辺都市の出来事) 人口減少への対策として土地の高度利用が促進された。
1989年	(運営会社の施策) ・JR東日本により高架下の業種をそれぞれ集約し、周辺地域に調和した魅力ある高架下にする計画が生まれた。 ・JR東日本高架開発株式会社の設立により、高架下の管理・再開発に力を入れる動きが高まった。
2008年	(周辺都市の出来事) 商業の活性化のため、地域の飲食店などへのPR活動が行われた。

表-3に示す通り、1960年から1970年にかけては高架下空間を倉庫などの都市の補完的な目的で利用する施策であった。

しかしながら、1970年代前半から1980年代後半にかけては、既存の鉄道付帯施設である高架下空間において、「付帯事業収入の増大をはかり、国鉄の経営の改善に貢献すること。地域社会の発展に寄与すること。」を目的になり、都市の機能を強化する鉄道付帯施設として変化した。さらには、運営会社が民営化したことにより、鉄道以外での収入拡大を実現することができたことから、不動産事業では高架下空間で収入を得ていた。

その後、1988年は周辺都市である千代田区において人口減少を抑制するために、土地の高度利用の促進により人口を増加させる目的で不動産会社と地権者組合による再開発行為が実施された。その後、運営会社において、高架下空間の改善を目的とした計画が実施されたことや、千代田区の学生が主導となり地域の商業を活性化させるPR活動が活発になっていた。

表-4 土地利用変遷



高架下の業種の変遷を、表-4 および図-2 から図-4 に示す。



図-2 紅梅河岸高架橋 1960年

1960 年は、高架下空間を使用承認などを用い、倉庫などの都市の補完的な目的で利用する施策が行われていたことから、倉庫、工場、事務所といった業種が多く見られた。

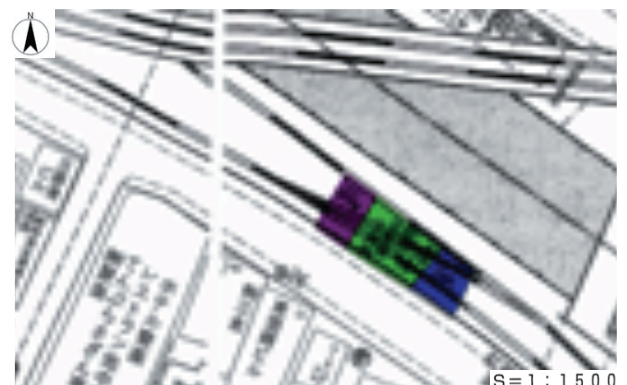


図-3 紅梅河岸高架橋 1990年

しかし、その後運営会社において不動産事業の推進が高まったことや、周辺都市において土地の高度利用を促す動きが高まったことから、1990 年は少数ではあるが酒場・バーといった商業的な利用が見られるようになった。



図-4 紅梅河岸高架橋 2010年

さらに、運営会社において魅力ある高架下を創造する計画や、地域において飲食店などの商業の活性化を測る動きが高まっていたことから、2010 年は飲食店や酒場・バーといった飲食店系店舗が増加していると考えられた。

以上のことから、運営会社による不動産事業の推進による鉄道施設の付加価値の向上や、地元の地権者による土地の高度利用への活動や、地元の商業を活性化させるための PR 活動が、高架下の商業利用へと結びついていることが分かった。

b) 万世橋高架橋

高架下の運営会社の施策の変遷および対象地である鉄道高架下の周辺都市の変遷を表-5に示す。

表-5 土地利用変遷の背景

年代	土地利用変遷の要因
1963年	(運営会社の施策) 日本国有鉄道法の政令第329号により駅頭倉庫への投資が可能になった。
1971年	(運営会社の施策) 日本国有鉄道法施行令第1条の改正により、旅客ターミナル開発を促進する動きが高まった。
1980年	(周辺都市の出来事) 秋葉原で電気店の需要が高まった。
1987年	(運営会社の施策) 日本国有鉄道の民営化に伴い、不動産事業の推進が高まった。
1989年	(運営会社の施策) ・JR東日本により高架下の業種をそれぞれ集約し、周辺地域に調和した魅力ある高架下にする計画が生まれた。 ・JR東日本高架開発株式会社の設立により、高架下の管理・再開発に力を入れる動きが高まった。
1995年	(周辺都市の出来事) 未利用地の有効活用を目的としたマルチメディア体験。

表-5に示す通り、1960年から1970年にかけては高架下の業種の変遷を、表-6および図-5から図-8に示す。



図-5 万世橋高架橋 1960年

1960年は、高架下は交通博物館として利用されていた。

高架下空間を倉庫などの都市の補完的な目的で利用する施策であった。

しかしながら、1971年に既存の鉄道付帯施設である高架下空間において、「付帯事業収入の増大をはかり、国鉄の経営の改善に貢献すること。地域社会の発展に寄与すること。」を目的になり、都市の機能を強化する鉄道付帯施設として変化した。そのなかで1980年に周辺都市である秋葉原において、電気製品を販売する店舗が増加した。さらに1980年代後半には、運営会社が民営化したことにより、不動産事業を拡大し高架下空間で収入を得た。また、運営会社において高架下空間の改善を目的とした計画が実施されたことで高架下空間の見直し、再開発が行われた。1995年には周辺都市である秋葉原において、高架下の未利用地を活用し、秋葉原の特色を生かしたマルチメディア体験ができるテーマパークとする活動が民間企業により行われた。

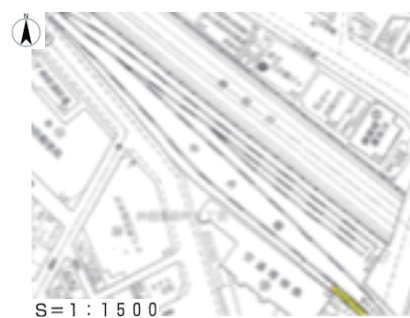


図-6 万世橋高架橋 1985年

その後、1971年に高架下空間を用い地域社会の発展に寄与する施策が生まれたことや、1980年に周辺都市である秋葉原において電器店が流行していた背景より、1985年に電器製品を販売する小売店が見られるようになった。

表-6 土地利用変遷

年代	土地利用変遷			
1960年	100%			
1965年				
1970年				
1976年				
1980年				
1985年	50%	50%		
1990年	33%	67%		
1995年	33%	67%		
2000年	25%	25%	50%	
2005年	25%	25%	50%	
2010年	50%	50%		
2015年	33%	67%		

業種	事務所	小売店	その他
色			



図-7 万世橋高架橋 2000年

また、2000年には新たに事務所としての利用も見られるようになった。これは1995年に周辺都市である秋葉原において、未利用地を積極的に活用する活動が行われていた背景から、万世橋高架橋の高架下も活用する動きが見られるようになった。



図-8 万世橋高架橋 2015年

2015年は、運営会社の再開発行為により新たに2013年に小売店や飲食店を幅広く展開している「マーチエキュート神田万世橋」という商業施設が交通博物館の跡地である万世橋高架橋の高架下に開業し、現在の積極的な利用へと結びついている。

以上のことから、明治時代から、周辺の交差点が栄えていたため、高架下利用も公共的な利用が多く見られた。また秋葉原において、都市の特徴を生かした商業利用が促進されていたことから、高架下においても同様の商業利用が見られた。

c) 東京万世橋間高架橋

高架下の運営会社の施策の変遷および対象地である鉄道高架下の周辺都市の変遷を表-7に示す。

表-7 土地利用変遷の要因

年代	土地利用変遷の背景となる出来事
1946年	(周辺都市の変遷) 戦後の闇市による露天商が常設的な店舗へと変貌.
1952年	(周辺都市の変遷) 区の財源に寄与する目的で区営娯楽センターの建設.
1963年	(運営会社の施策の変遷) 日本国有鉄道法の政令第329号により駅頭倉庫業への投資が可能になった.
1971年	(運営会社の施策の変遷) 日本国有鉄道法施行令第1条の改正により、旅客ターミナル開発を促進する動きが高まった.
1987年	(運営会社の施策の変遷) 日本国有鉄道の民営化に伴い、不動産事業の推進が高まった.
1989年	(運営会社の施策の変遷) ・JR東日本により高架下の業種をそれぞれ集約し、周辺地域に調和した魅力ある高架下にする計画が生まれた. ・JR東日本高架開発株式会社の設立により、高架下の管理・再開発に力を入れる動きが高まった.

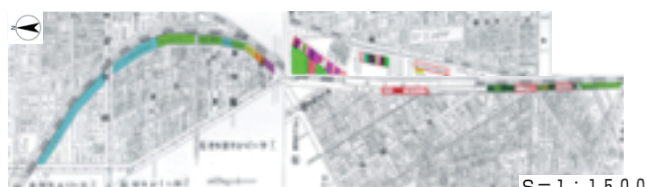
表-7に示す通り、東京万世橋間高架橋が位置する神田地区は、1900年代前半から戦後の闇市として栄えた。その闇市は、1946年に常設的な店舗へと変貌し、小売店、飲食店、娯楽施設などに变化した。また、1952年には区の財源の一つとしての一大娯楽センターの建設が始まった。具体的な内容としては劇場、映画館、観光ホテル、飲食店街、中央広場などの機能を有したものであった。

運営会社の施策では、1960年から1970年にかけては高架下空間を倉庫などの都市の補完的な目的で利用する施策であった。しかしながら、1971年に既存の鉄道付帯施設である高架下空間において、「付帯事業収入の増大をはかり、国鉄の経営の改善に貢献すること。地域社会の発展に寄与すること。」を目的になり、都市の機能を強化する鉄道付帯施設として变化した。さらに1980年代後半には、運営会社が民営化したことにより、不動産事業を拡大し高架下空間で収入を得ていた。また、運営会社において高架下空間の改善を目的とした計画が実施されたことで高架下空間の見直し、再開発が行われた。

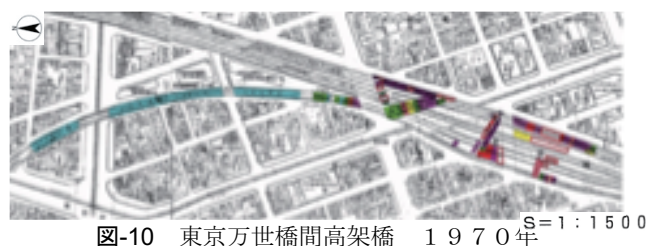
表-8 土地利用変遷



高架下の業種の変遷を、表-8 および図-9 から図-13 に示す。



1960 年は、倉庫、医療施設、住宅といった補完的な利用も見られたが、闇市の名残である小規模な飲食店、酒場・バーといった利用が多く見られた他に、事務所としての利用も多く見られた。



10 年後の 1970 年には、神田駅周辺の繁栄に伴い高架下の利用においても飲食店、喫茶店、酒場・バーといった飲食店系店舗が大幅に増大していた。



さらに 1985 年には、旧万世橋駅から神田駅間の

高架下において周辺都市の施設を補完する倉庫といった利用が無くなっていた。神田駅周辺の高架下に関しては、変わらず商業的な利用が見られた。

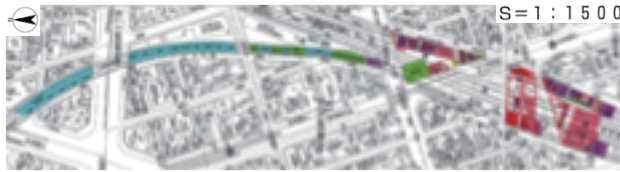


図-12 東京万世橋間高架橋 2000年

2000 年は、未利用になっていた旧万世橋駅から神田駅間に新たに倉庫としての利用が多く見られた。また、神田地区が繁華街として栄えていることもあり、飲食店、酒場・バー、娯楽施設といった商業的な利用が少数であるが増加していた。

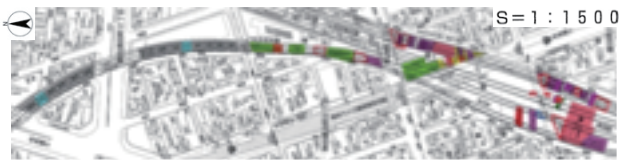


図-13 東京万世橋間高架橋 2015年

2015 年は、倉庫として利用されていた高架下に駐車場としての利用が新たに多く見られた。また、神田地区が引き続き繁華街として栄えていたことから、新たに小売店、飲食店が増加していた。

以上のことから、周辺都市に事務所や町工場が多数存在する地区では、それらを補完する利用が現在まで目立っていた。また、1960 年代から繁華街として栄えている地区であるため、それらと連担した商業利用が見られた。

d) 新永間市街線高架橋

高架下の運営会社の施策の変遷および対象地である鉄道高架下の周辺都市の変遷を表-9 に示す。

表-9 土地利用変遷の要因

年代	土地利用変遷の背景となる出来事
1957年	(周辺都市の出来事) ・有楽町が高度成長期の影響により、盛り場として変貌した。 ・有楽町の映画館が増加し、娯楽の街へと発展した。
1961年	(周辺都市の出来事) 都市計画において、東京駅周辺を1つのターミナルとする構想が生まれた。
1963年	(運営会社の施策) 日本国有鉄道法の政令第329号により駅頭倉庫業への投資が可能になった。
1971年	(運営会社の施策) 日本国有鉄道法施行令第1条の改正により、旅客ターミナル開発を促進する動きが高まった。

1984年	(周辺都市の出来事) 新橋の大型百貨店開業ラッシュにより、街の商業利用が促進された。
1987年	(運営会社の施策) 日本国有鉄道の民営化に伴い、不動産事業の推進が高まった。
1989年	(運営会社の施策) ・JR東日本により高架下の業種をそれぞれ集約し、周辺地域に調和した魅力ある高架下にする計画が生まれた。 ・JR東日本高架開発株式会社の設立により、高架下の管理・再開発に力を入れる動きが高まった。
1996年	(周辺都市の出来事) 千代田区において、空き店舗の活用を促進させる制度が策定された。
2005年	(周辺都市の出来事) 土地の有効利用のための規制緩和による再開発が推進された。

表-9 に示す通り、1957 年は有楽町において高度成長期の影響により盛り場として繁栄し始めたことや、映画鑑賞客が増加したことにより映画館が増加し娯楽の街へと大きく発展した。1961 年は、都市計画において東京駅周辺を、ショッピングなどの商業的な機能、娯楽的な機能を備えた人が集まる場所としての機能を有する1つのターミナルとする構想が生まれた。

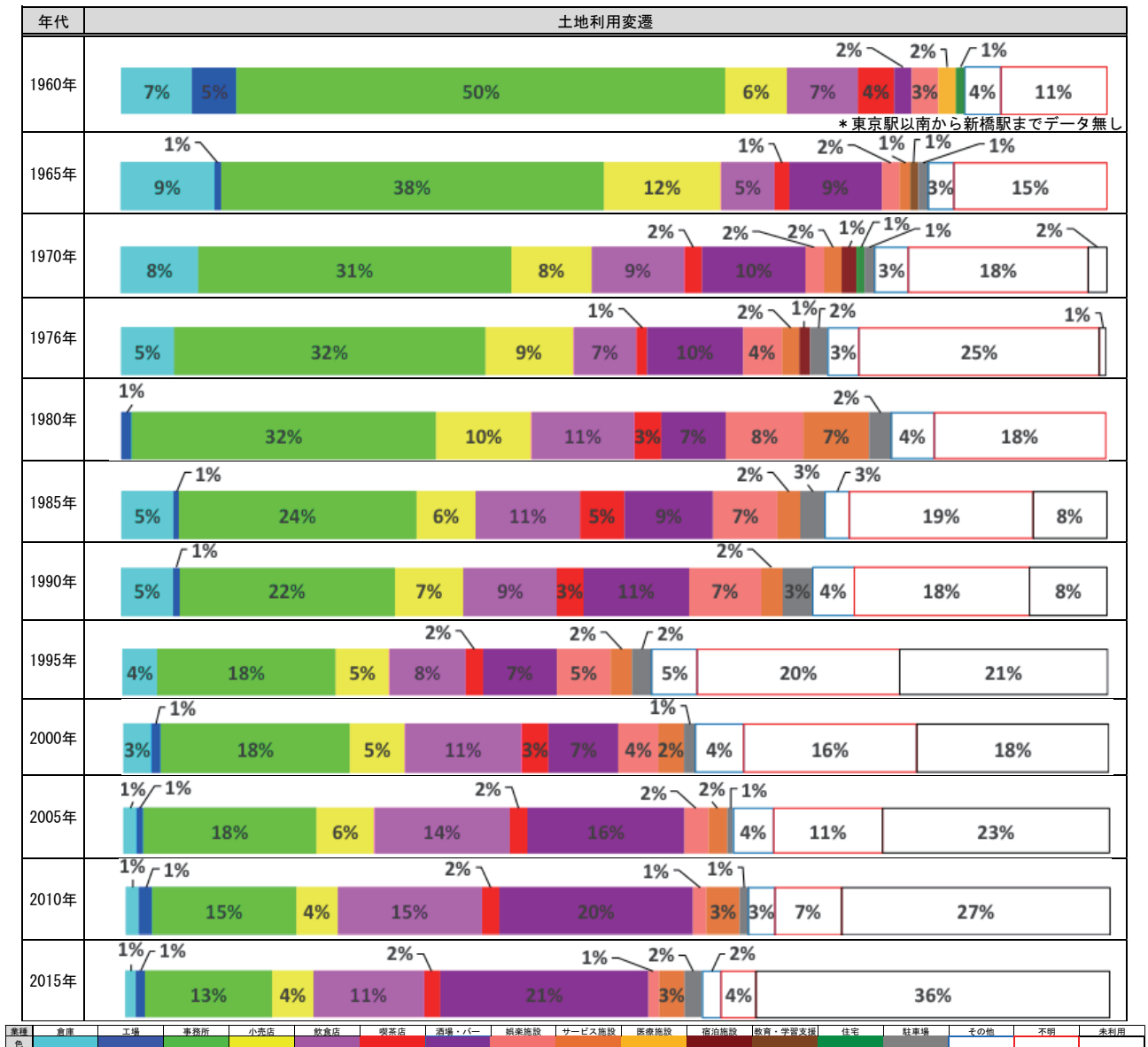
運営会社の施策では、1960 年から 1970 年にかけては高架下空間を倉庫などの都市の補完的な目的で利用する施策であった。しかしながら、1971 年に既存の鉄道付帯施設である高架下空間において、「付帯事業収入の増大をはかり、国鉄の経営の改善に貢献すること。地域社会の発展に寄与すること。」を目的になり、都市の機能を強化する鉄道付帯施設として変化した。

1984 年には大型百貨店の競争が激しくなり、新橋においても開業ラッシュが起こったことにより、街の商業利用が活性化された。

さらに 1980 年代後半には、運営会社が民営化したことにより、不動産事業を拡大し高架下空間で収入を得るようになった。また、運営会社において高架下空間の改善を目的とした計画が実施されたことで高架下空間の見直し、再開発が行われるようになった。

1996 年は、都心区を中心に増加する空き店舗への減少対策として、千代田区において設備投資などへの資金の援助を高める制度を策定し、空き店舗を減少させる動きが高まった。2005 年には、大手町・丸の内・有楽町地区において大規模な再開発により丸ビルなどの商業施設が増加し、ショッピングや観光目的の来訪者が増加した。

表-10 土地利用変遷



高架下の業種の変遷を、表-10 および図-14 から図-17 に示す。

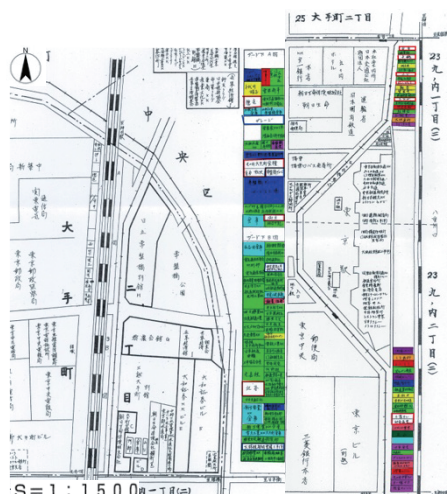


図-14 新永間市街線高架橋 1960年
(左：神田駅から東京駅，右：東京駅周辺)

1960年は、周辺都市の機能を補完するような倉庫，工場，事務所といった利用中心であった。しかしながら、東京駅周辺は人々が集う場所としての大規模ターミナルにするという構想があった背景から、当時から小売店，飲食店，喫茶店，酒場・バー，娯楽施設といった商業的な利用も多く見られた。

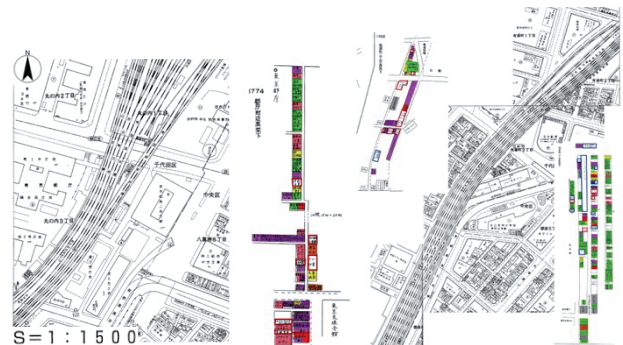


図-15 新永間市街線高架橋 1980年
(左：東京駅から有楽町駅，右：有楽町駅以南)

1980 年は、1957 年に有楽町が繁華街として発展していたことや、運営会社においても 1970 年代に高架下を活用し地域社会の発展に寄与する施策が生まれていたことから、小売店、飲食店、娯楽施設、サービス施設といった周辺都市と連担した高架下利用へと変化していた。

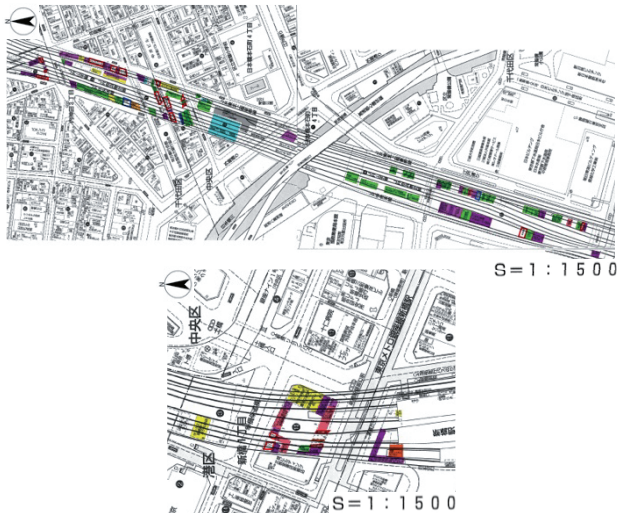


図-16 新永間市街線高架橋 2005 年
(上：神田駅から東京駅間，下：新橋駅周辺)

2005 年は、1980 年代後半に運営会社において高架下を活用し不動産事業において収入を得ること、またそれらの高架下の再開発などにより周辺都市と調和した高架下空間を目指す施策が生まれていたことから、周辺都市と連担した商業的な高架下利用になっていた。また、周辺都市においても 1996 年に空き店舗を活用するための制度が策定されたことや、2005 年に再開発が盛んに行われていたことから、それらと連担した、飲食店や酒場・バーといった商業的な利用が増加していた。

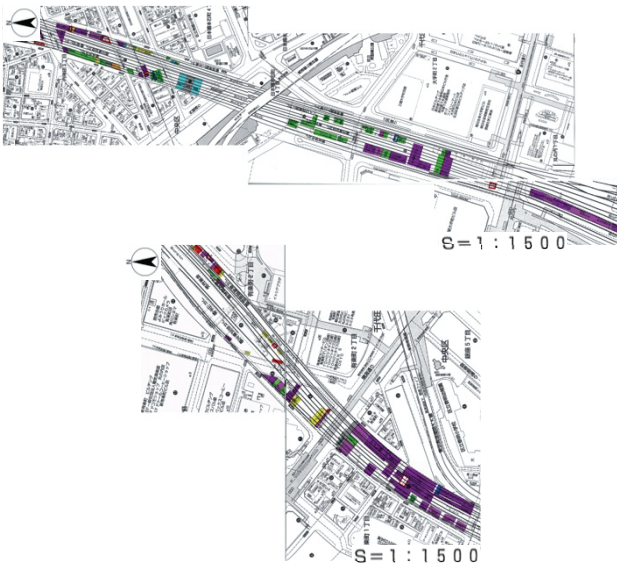


図-17 新永間市街線高架橋 2015 年
(上：神田駅から東京駅間，下：有楽町駅以南)

2015 年は、2005 年に周辺都市において大規模な再開発が行われたことにより、都市の商業性が高まった背景から、高架下においても飲食店、酒場・バーといった商業的な利用がさらに増加していた。

以上のことから、業務集積地区であるため、全体を通して高架下を強化する利用が見られた。また、東京の中心都市であることから生まれる都市計画における構想や再開発行為が、高架下の商業的な利用に結びついていった。他にも、有楽町などにおいては行政の復興計画・高度成長期の発展に伴い繁華街として栄えていたことから、商業的な利用であったことが考えられた。

e) 御茶ノ水両国間高架橋

高架下の運営会社の施策の変遷および対象地である鉄道高架下の周辺都市の変遷を表-11 に示す。

表-11 土地利用変遷の要因

年代	土地利用変遷の背景となる出来事
1950年	(周辺都市の出来事) 秋葉原の象徴とも言える「秋葉原ラジオセンター」が開業した。
1963年	(運営会社の施策) 日本国有鉄道法の政令第329号により駅頭倉庫業への投資が可能になった。
1971年	(運営会社の施策) 日本国有鉄道法施行令第1条の改正により、旅客ターミナル開発を促進する動きが高まった。
1976年	(周辺都市の出来事) ファッション製品を活用し、街に賑わいを与える構想が生まれた。
1980年	(周辺都市の出来事) 秋葉原で、電気店の需要が高まった。
1987年	(運営会社の施策) 日本国有鉄道の民営化に伴い、不動産事業の推進が高まった。
1989年	(運営会社の施策) ・JR東日本により高架下の業種をそれぞれ集約し、周辺地域に調和した魅力ある高架下にする計画が生まれた。 ・JR東日本高架開発株式会社の設立により、高架下の管理・再開発に力を入れる動きが高まった。
2003年	(周辺都市の出来事) 台東区の地場産業を用いたブランドの発信がされ始めた。
2005年	(周辺都市の出来事) 産学連携を目指した新たな大型再開発が行われた。
2012年	(周辺都市の出来事) 台東区が区営観光案内施設を設置した。

表-11 に示す通り、1950 年は「秋葉原ラジオセンター」が開業し電器部品を販売する露天商が続々と入居した。

運営会社の施策では、1960 年から 1970 年にかけて

ては高架下空間を倉庫などの都市の補完的な目的で利用する施策であった。しかしながら、1971年に既存の鉄道付帯施設である高架下空間において、「付帯事業収入の増大をはかり、国鉄の経営の改善に貢献すること。地域社会の発展に寄与すること。」を目的になり、結果的に都市の機能を強化する鉄道付帯施設として変化した。

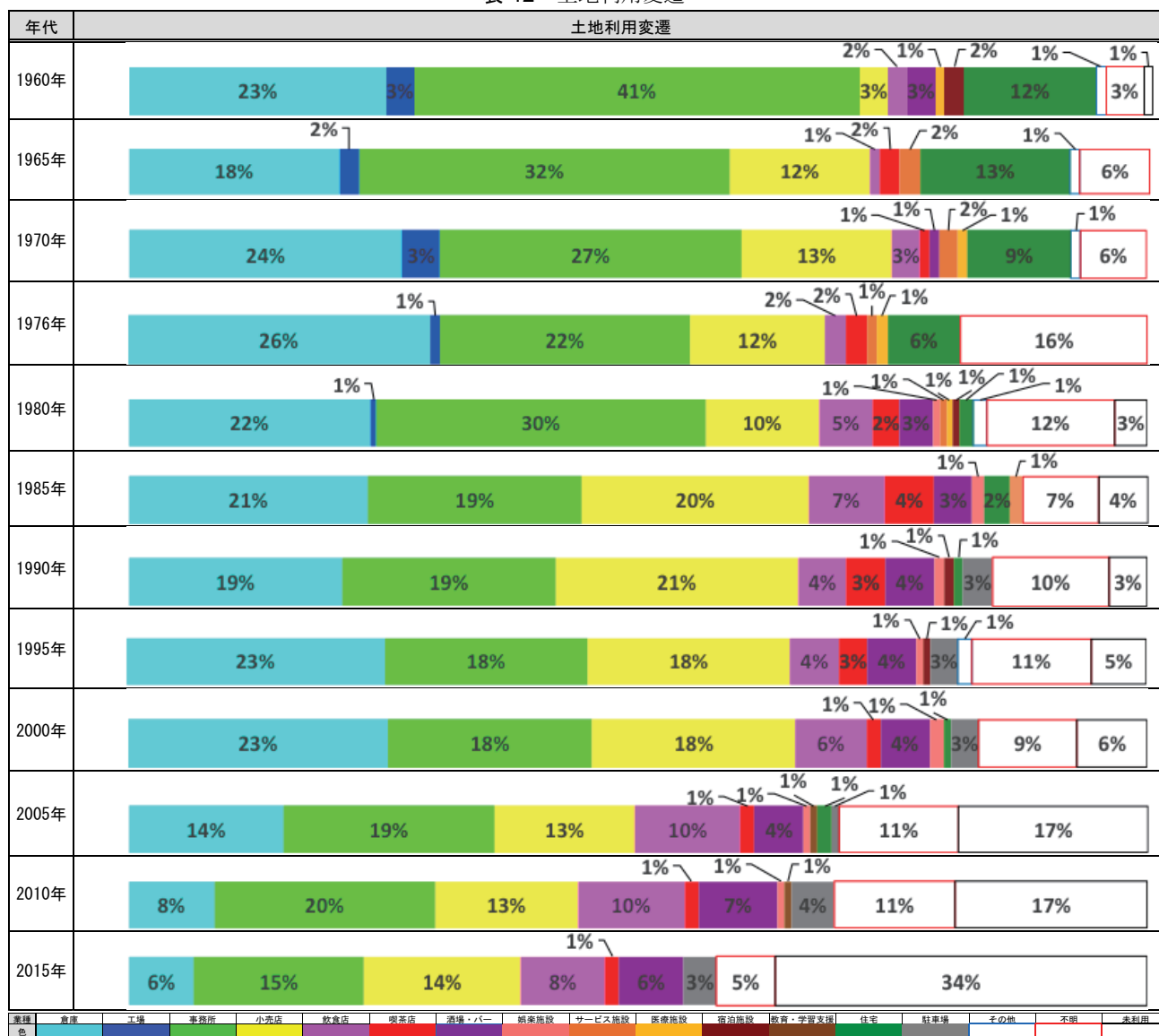
1976年は、台東区において浅草の街をファッション街に生まれ変わらせる思想が生まれた。具体的には、伝統的な軽工業が有望であるとされることから、特に鞆・アクセサリー・帽子・靴などのファッション製品を中心に街に賑わいを与える構想であった。また、1980年には戦後の復興の象徴でもあった秋葉原の電気販売がさらに加速する動きが高まっていた。

さらに1980年代後半には、運営会社が民営化し

たことにより、不動産事業を拡大し高架下空間で収入を得るようになった。また、高架下空間の改善を目的とした計画が実施されたことで高架下空間の見直し、再開発が行われるようになった。

その後、2003年には江戸幕府400年を記念して、台東区が下町の新製品で盛り上げようと「オリジナルグッズ・グランプリ」を開催した。これらは新たな上野・浅草ブランドを発信したいという考えをもとに行われた。2005年は、秋葉原において不足している飲食店、駐車場を補う目的もある中で、教育機関や民間企業を巻き込んだ産学連携の大規模再開発が行われた。2012年は、台東区・浅草の「雷門前」に区営観光案内施設「浅草文化観光センター」が完成した。台東区には年間400万人を超す外国人観光客が訪れているということから、それらに対応するための施設であった。

表-12 土地利用変遷



高架下の業種の変遷を、表-12 および図-18 から図-21 に示す。

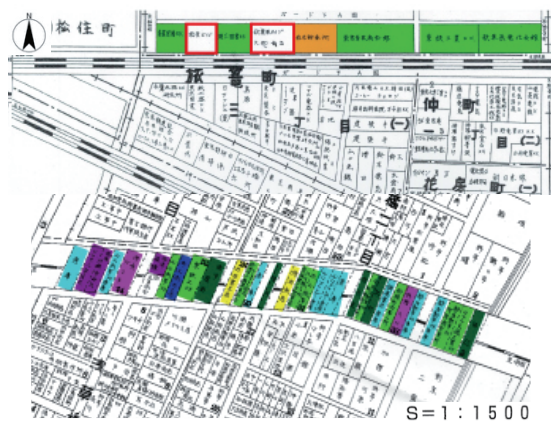


図-18 御茶ノ水両国間高架橋 1960年
(上：秋葉原駅周辺，下：浅草橋駅周辺)

1960 年は、秋葉原において電器製品がすでに流行していたが、高架下では周辺都市の機能を補完するような倉庫，事務所といった利用が多く目立っていた。また、当時は住宅という利用も多く見られた。



図-19 御茶ノ水両国間高架橋 1976年
(上：秋葉原駅周辺，下：浅草橋駅周辺)

1976 年は、秋葉原においては「ラジオセンター」が開業し、電器店の流行が高まっていたことから小売店が増加していた。浅草橋においても、同年に地場産業である洋服などを PR する動きが高まっていた背景から、それらを販売する小売店も増加していた。また、喫茶店も新たに見られた。

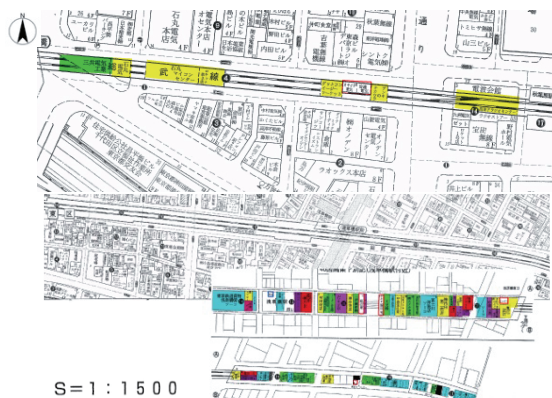


図-20 御茶ノ水両国間高架橋 1985年
(上：秋葉原駅周辺，下：浅草橋駅周辺)

1985 年は、秋葉原で電気店の需要が高まっていた背景から、秋葉原駅周辺の高架下も電気店が多く見られた。また、飲食店、喫茶店、酒場・バーといった商業的な利用も増加していたが、浅草橋に関しては地場産業を支えるための倉庫としての利用も多く見られた。

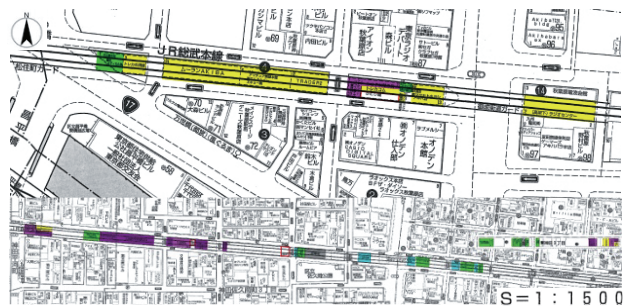


図-21 御茶ノ水両国間高架橋 2015年
(秋葉原駅周辺)

2015 年は、それまで周辺都市において大型再開発が行われたことや観光客が増加していた背景から、倉庫や事務所といった補完的な利用は減少し、小売店、飲食店、酒場・バーといった商業的な利用が多く見られた。

以上のことから、秋葉原において都市の特徴を生かした商業利用が促進されていたことから、高架下においても同様の商業利用が見られた。また、1976 年からの周辺都市の特徴を活かしたまちづくりの施策に伴い、商業的な利用に変化していたことが分かった。また、地元の地場産業などを支える町工場などが多いことから事務所や倉庫の利用が今でも残っていた。

5. まとめ

1970 年代までは、周辺都市において既存の建築物に設けることのできない倉庫・工場・事務所などの施設の収納を目的とした、いわば都市の機能を補完する高架下利用であった。しかしながら、運営会社の体制の変化に伴い、周辺都市と連担した高架下利用へと変化したことから、都市の機能を強化する利用になり、飲食店系店舗や娯楽施設などの周辺都市に調和した魅力ある高架下利用に移り変わっていった。

実際の高架下利用においては、神田地区に位置する東京万世橋間高架橋、新永間市街線高架橋の有楽町地区や新橋地区といった繁華街は商業を中心とした高架下利用が全体を通して見られた。他にも年代を追うなかで商業的な都市へと変化した御茶ノ水両国間高架橋の秋葉原地区は、高架下利用においても飲食店や小売店といった商業利用が増加していた。

駅間の高架下である紅梅河岸高架橋、万世橋高架橋、新永間市街線高架橋の日本橋地区においては、鉄道駅の利用客が減少することや、周辺都市がオフィス街であることから、鉄道駅周辺に比べ補完的な利用が見られたが、年代を追うなかで飲食店、酒

場・バーといった利用も増加していた。また、現在でも倉庫や工場が多い東京万世橋間高架橋の旧万世橋駅神田駅間や御茶ノ水両国間高架橋の浅草橋地区では、それらを補完する利用が現在でも見られた。

このようなことから、今後高架下利用を行うにあたり、周辺都市と連担した1つの都市機能として活用する際には、周辺都市の特徴や変化を捉えた上で展開していくことが重要であることが明らかになった。

参考文献

- 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－，日本都市計画学会学術研究論文集，1999年
- 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，2006年
- 3) ゼンリン他：千代田区，台東区，墨田区，港区，1960年-2015年
- 4) 読売新聞社：ヨミダス歴史館，1874年-
- 5) 日本国有鉄道：日本国有鉄道百年史，第1巻から第14巻復刻版，1997年

(2019.4.8 受付)