

F-52

## 地方都市における地方自治体と鉄道事業者との協働による高架下空間の活用に関する研究 —岐阜駅高架下空間に着目して—

A Study on utilization of the underpass space by the collaboration with a local government and the railway company  
in the local city

- Pay your attention to the Gifu Station underpass space -

○池田宗平<sup>1</sup>, 川島和彦<sup>2</sup>

※Shuheiki Ikeda<sup>1</sup>, Kazuhiko Kawashima<sup>2</sup>

In late years, in the railroad underpass space born new, various utilization is done by consecutive grade separations business. However, railway business predominates in the metropolitan area, and underpass space is utilized, but the utilization of the underpass space does not advance too much because it does not lead to local activation in the local city. Therefore a local government and utilization of the underpass space by the collaboration with the railway company will be necessary in future.

### 1. はじめに

近年、連続立体交差事業<sup>1)</sup>により新しく生まれた鉄道高架下空間（以下高架下空間という）の活用事例として、派出所や保育所、集会場、公園、ホテル、スポーツ施設、商業、住戸などさまざまな活用がされるようになってきた。

高架下空間は、主に所有者である鉄道会社によって活用が図られる。首都圏では積極的に活用されるが、地方都市での高架下空間の活用は利益が少なく、必ずしも地域の活性化につながらないことから鉄道事業者による高架下空間の活用はあまり進んではいない。そこで地方自治体は、駅の高架下空間を観光や地域の拠点とし、まちの玄関口となるような高架下空間の活用を考えるようになった。また、高架下空間の活用にともしない駅周辺整備を行うことで公共交通機関の利便性の向上を図り、中心市街地の活性化につながることを期待している。そこで近年、地方自治体と鉄道事業者と協働して高架下空間を活用しようと協議・検討を行っている地方自治体はあるものの実施に至った例は少なく、具体的な活用方策を模索している段階である。

そこで本研究では、地方都市において地方自治体と鉄道事業者との協働による高架下空間を活用している都市をすべて抽出する。そのうえで高架下空間の活用にともしない駅周辺整備も同時に行って中心市街地の活性化を図った岐阜駅高架下空間を先進事例としてケーススタディを行う。地方自治体や鉄道事業者、民間事業者に対するヒアリング調査<sup>2)</sup>を行い、高架下空間の活用経緯や状況、管理・運営、駅周辺整備などの実態を把握・分析し、地方自治体、鉄道事業者、民間事業者間の関係性と各主体間の協働の経緯や実態、課題を明らかにすることを目的とする。

### 2. 岐阜駅高架下空間活用の経緯と実態

#### 2-1. 各主体の活用経緯

1999年のJR線の高架事業に先駆け、新しく生まれる高架下空間の活用策を検討する委員会が、1994年に市や県、鉄道事業者の三者により設けられた<sup>(1)</sup>。それにより、それぞれが活用する開発区域を定め、それぞれの責任と負担で高架下空間を開発することになり、市、県および鉄道事業者がそれぞれの目的で高架下空間の活用を図ることとなった。

県および市は、貸付可能面積の15%相当内で鉄道事業者と協議して公租公課相当額で活用できている<sup>(2)</sup>。しかし、貸付面積の15%の高架下空間の活用では面積が限られることから、岐阜駅高架下空間では鉄道事業者の定める貸付規則等による使用料を岐阜市や岐阜県が支払って高架下空間の一部を活用することとした。

岐阜市では、図書館や体育施設の老朽化にともしない、新たに市民サービスのための施設を建設することになった。そこで、駅からのアクセスがよく、市民の利便性から駅の高架下空間に生涯学習センターの拠点を設けたいという希望があった。一方岐阜県では、岐阜県の玄関口にふさわしい魅力やにぎわいを図ることが高架下空間の活用目的であったが、高架下空間を活用できる資金や管理・運営などのノウハウがないという課題もあった。さらに鉄道事業者は、岐阜駅で利益を得ることは困難であることを考慮し、高架下空間の具体的な活用方策を模索していた。

#### 2-2. 各主体の活用実態

岐阜駅高架下空間は、在来線高架高さが23.8mあり、3層で構成されている。その中に岐阜市が生涯学習拠点としてハートフルスクエアGを、岐阜県および民間事業者が地場産品の商業施設としてアクティブGを、

1 : 日大理工・学部・建築 Undergraduate student, Department of architecture college of Science and Technology, Nihon University  
2 : 日大理工・教員・建築 Associate Professor, Department of architecture college of Science and Technology, Nihon University

J R 東海が商業施設としてアスティ岐阜を活用している (Figure 1)。

1階 平面図 駅区間600m 延べ床面積 61,000㎡

アクティブG 西自由通路	アクティブG (岐阜県) 延床面積 3,304,633㎡ 中央コンコース	J R 岐阜駅 改札口 東コンコース	アスティ岐阜 (J R 東海) 東自由通路	ハートフルG (岐阜市) 延べ床面積 1,155㎡
-----------------	---	--------------------------	-----------------------------	------------------------------------

Figure 1 (Summary of the Gifu underpass space)

### 3. 地方自治体による岐阜駅高架下空間の取り組みの経緯および実態

#### 3-1. 岐阜市の高架下空間の活用

岐阜市では、図書館、体育施設や会議室などの生涯学習拠点を設け、市民サービスを行っている。また、鉄道事業者が当駅の高架下空間に対する投資に不安を抱えていたため、高架下空間の活用にとまない駅前広場や駐車場等の駅周辺整備 (約 26,500 ㎡) も同時に行って活性化を図ることも目的であったという。それらの整備で駅の周辺が、民間事業者により 2004 年にリブラ 21、2005 年に大岐阜ビル、2007 年に岐阜シティ・タワー・43 などの商業施設や集合住宅の開発が行われた。これらの開発により、図書館利用者数は、岐阜駅高架下空間の開設前年の利用者数 18,604 人に対し、高架下空間を活用した開設翌年の利用者数が 168,556 人と大幅に増加したことがわかった。

#### 3-2. 岐阜県の高架下空間の活用

岐阜県は、高架下空間の活用にとまなう資金や管理・運営などのノウハウがないことから公設民営運営方式を採用し、岐阜駅高架下空間の一部を岐阜県が所有するかたちをとった。また岐阜県では地場産品の宣伝となる店舗の導入を位置づけ、管理・運営などは民間事業者に任せた。高架下空間では岐阜県のコンセプトに、ご当地を活かした「食・健康・文化」という岐阜を体感できる飲食・物販施設、天然温泉とフィットネスを融合した健康施設や専門学校、地場産品の店舗など計 55 店舗を導入して、岐阜県の地場産業の宣伝になるような情報の発信機能とすることとした。しかし、アクティブ G 運営室担当者へのヒアリングによれば、開設直後は、アクティブ G は付近に名鉄岐阜駅があり多くの人は岐阜駅から名鉄岐阜駅に流れるため、アクティブ G は利用者に背を向ける形となっている等の立地の悪さから利用者数も少なく閑散としていたという。

#### 3-3. 活用後の課題

以上から、岐阜市のような市民サービスでの活用はアクセスのしやすさから利用者数が増える等の効果がみられたが、岐阜県のような高架下空間の活用にあたり、立地条件が悪い場所で商業施設として活用して

ぎわいの創出を図ることは単独の主体では限界があったことがわかった。

### 4. 課題解決策としての JR 連携推進促進協議会の取組み

地方都市である岐阜駅高架下空間の課題として、各主体が単独で高架下空間のにぎわいを創出するには限界があったことを受け、市や県、鉄道事業者、民間事業者の四者が協働となり中心市街地活性化を図っていくことを目的として 2008 年 5 月に「JR 連携推進促進協議会」(以下協議会という) が設置された。設置以前は同じ高架下空間を活用しているものの、フロアマップを各主体が独立して作成していたが、協議会設置後はお互いの活用実態を把握する意味も含めてフロアマップの統一を図り、また岐阜県が幹事役となりイベント情報を共有するようになった。さらに、今後高架下空間の活用のためにタウンマネジメントなどの勉強会を開催するようになったという。その結果、市や県など各主体のイベントと協議会で開催するイベントが共有されたことで、お互いがどのようなイベントを行うかが把握できるようになり、各イベントが定着し、イベント数も月に数回から約 50 回行うまでに増加していることがわかった。

### 5. まとめ

岐阜駅高架下空間を活用するうえで、はじめはそれぞれの責任と負担で高架下空間を活用していたが、市民サービスというでは独自で活用することに効果があったが、商業施設を活用してにぎわいの創出を図るには高架下空間の立地条件が悪いことから単独では限界があり、市や県、鉄道事業者、民間事業者と協働となり高架下空間を活用することとなった。これらから、地方都市で高架下空間を活用する際には、はじめから市や県、鉄道事業者、民間事業者の四者が協働して高架下空間を活用するべきと考えられる。

#### 【注釈および参考文献】

- 1) 連続立体交差事業とは、市街地において道路と交差している鉄道を一定区画連続して高架化しているもの指す
  - 2) 調査方法：ヒアリング調査 (直接対面式による)  
調査日時：平成 24 年 8 月 26 日・27 日  
調査対象：岐阜市駅周辺事業推進課、岐阜県商業流通課、森ビル都市企画株式会社 アクティブ G 運営室  
調査内容：岐阜駅高架下空間の活用の実態について
- (1) 「岐阜駅周辺活性化起爆剤の役割を担う体感型複合施設のアクティブ G」, 月刊地域づくり, 2002 年 12 月
  - (2) 建運細目協定第 15 条「高架下使用料」