

港湾地域における鉄道廃線跡の活用実態

-東日本に立地する港湾を対象として-

Actual utilization of abandoned railroad tracks in port areas

- Ports and harbors located in the eastern part of Japan-

○森田健太郎<sup>1</sup>, 鈴木貴之<sup>2</sup>, 菅原遼<sup>3</sup>

\*Kentaro Morita<sup>1</sup>, Takayuki Suzuki<sup>2</sup>, Ryo Sugahara<sup>3</sup>

Abstract : Since 1985, measures have been taken to redevelop ports and harbors as centers for urban development. Therefore, it is necessary to consider how to utilize abandoned railroad tracks in ports. In this study, we surveyed the actual condition of abandoned railroad tracks in ports and harbors in eastern Japan to understand their shapes and land use. As a result, the following findings were revealed. The results show that about 60% of the abandoned railway tracks exist in the ports, and all of them are being used as public lands. Most of them are used as public land.

1. はじめに

近年、全国の港湾では、港湾を核とした地域活性化の取り組み（以下、みなとまちづくり）が展開されており、港湾が都市環境の一要素として捉え直されてきている。みなとまちづくりの取り組みとしては、港湾施設の改修や背後地域との連続性の確保のための空間整備等が挙げられる。しかし、港湾の鉄道廃線跡に着目すると、現在でも線のな土地形状が残存することで、背後地域から海際へのアクセスを分断し、港湾の回遊性を阻害している事例が散見される。一方、横浜港や東京港では、鉄道廃線跡を鉄道遺構として活用することで、港湾の回遊性を高めている事例も存在する。そのため、みなとまちづくりに資する港湾の鉄道廃線跡の活用方策を検討していく必要がある。

そこで本稿では、筆者ら<sup>[1]</sup>による調査成果を踏まえ、東日本における重要港湾以上に指定されている港湾を対象に、鉄道廃線跡を有している港湾における土地形状の残存状況と、そこでの用途転換の傾向を捉えることを目的とする。

2. 調査概要

Table.1 に調査概要を示す。本稿では、東日本において重要港湾以上に指定されている 46 港を対象とした。一次調査は、野尻ら<sup>[2]</sup>により廃線が最も増加したことが指摘されている 1974-1978 年に撮影された国土地理院及び Google Earth の空中写真に基づき、鉄道廃線跡の範囲を把握し、二次調査では、鉄道廃線跡の土地形状と用途転換の状況を確認した。

3. 港湾の鉄道廃線跡の実態

3-1. 過去の鉄道線路と現在の鉄道廃線跡の有無

Fig.1 に対象港湾における 1974-1978 年の鉄道線路の有無を示す。1974-1978 年における鉄道線路の整備は、

Table.1 Survey outline

調査項目	概要
一次調査	調査方法 web調査 国土地理院の1974-1978年の航空写真を参照
	調査対象 東日本の重要港湾以上に指定されている46港
	調査項目 鉄道の有無・廃線跡の有無
二次調査	調査方法 web調査 国土地理院の1974-1978年の航空写真, GoogleEarthの2024年8月時点を参照
	調査対象 廃線跡を有している27港
	調査項目 形状の有無・土地利用転換状況

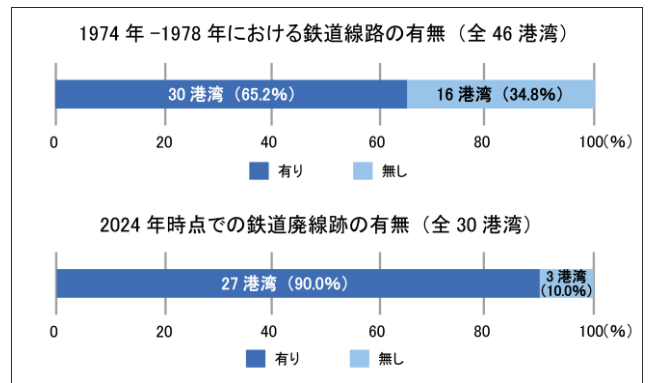


Figure.1 Actual condition of abandoned railroad tracks

46 港中 30 港 (65.2%) と、6 割以上の港湾が鉄道線路を有していたことが分かる。また、鉄道線路を有していた 30 港の内、2024 年時点で鉄道廃線跡を一部でも有している港湾は 27 港 (90.0%) 確認できた。

4. 鉄道廃線跡の形状の土地活用状況

Table.2 に土地形状別にみる鉄道廃線跡の用途転換の傾向を示す。港湾の鉄道廃線跡の形状を単線・複線、操車場の 2 項目に分類した上で、土地利用用途を商業用地、工業用地、住宅用地、公共用地の 4 項目に整理した。まず、鉄道廃線跡を有している 27 港の内、鉄道廃線跡の形状を残した上で用途転換が行われた港湾は、

1 : 日大理工・学部・海建 2 : 日大理工・院 (前)・海建 3 : 日大理工・教員・海建

Table.2 Actual conditions of land use at abandoned railroad sites

No.	地方	港湾名	商業用地				工業用地				住宅用地				公共用地							
			形状を残す		形状を残さない		形状を残す		形状を残さない		形状を残す		形状を残さない		形状を残す		形状を残さない					
			単線・複線	操車場	単線・複線	操車場	単線・複線	操車場	単線・複線	操車場	単線・複線	操車場	単線・複線	操車場	単線・複線	操車場	単線・複線	操車場				
1	北海道地方	室蘭港	●		●		●		●				●		●		●					
2		苫小牧港		●			●		●				●		●		●					
3		稚内港		●				●		●		●		●		●		●				
4		留萌港			●				●				●		●		●		●			
5		釧路港	●	●	●		●		●		●		●		●		●		●			
6		小樽港	●	●	●		●		●		●		●		●		●		●			
7		八戸港				●			●				●		●		●		●			
8	東北地方	青森港		●	●		●		●		●		●		●		●		●			
9		宮古港							●				●		●		●		●			
10		大船渡港									●				●		●		●			
11		仙台塩釜港(塩釜港区)	●		●				●				●		●		●		●			
12		仙台塩釜港(石巻港区)							●				●		●		●		●			
13		秋田港	●		●				●				●		●		●		●			
14		船川港	●				●		●		●		●		●		●		●			
15		酒田港							●				●		●		●		●			
16		小名浜港		●	●				●				●		●		●		●			
17		関東地方	鹿島港		●				●		●		●		●		●		●			
18	千葉港				●	●			●				●		●		●		●			
19	東京港				●				●				●		●		●		●			
20	川崎港		●	●	●			●		●		●		●		●		●		●		
21	横浜港		●	●	●	●			●				●	●	●		●		●	●		
22	横須賀港								●				●		●		●		●			
23	甲信越地方		新潟港(東港区)			●		●		●				●		●		●		●		
24		新潟港(西港区)			●				●		●		●		●		●		●			
25		直江津港			●				●				●		●		●		●			
26	静岡県	清水港			●			●				●		●		●		●		●		
27		田子の浦港	●						●				●		●		●		●		●	
合計(港)			9	9	16	3	7	5	23	9	1	1	6	2	27	19	23	14				
			18		18		12		32		2		8		46		37					

27 港と全ての港湾において確認でき、鉄道廃線跡を有する港湾については、その形状を残しつつ用途転換が行われている傾向がみられた。

4-1. 単線・複線の土地利用状況

廃線跡を有する 27 港の内、単線・複線の形状を残した上で用途転換が行われた事例に着目すると、公共用地が 27 港、次いで、商業用地が 9 港、工業用地が 7 港、住宅用地が 1 港と続いた。次に、単線・複線の形状が残されていない用途転換の事例に着目すると、公共用地・工業用地が 23 港、次いで、商業用地が 16 港、住宅用地が 6 港と続いた。単線・複線の廃線跡の敷地は線的な形状を有しているため、単線・複線の形状を残した上で用途転換を行う場合、建築行為が行われない公園や道路、駐車場を含む公共用地への転換が行われる事例が多く見受けられる。公共用地以外の用途においては、単線・複線の形状を残さず用途転換が行われる傾向が確認できた。一方で、単線・複線の形状を残した上でも、飲食店を含む商業用地や、戸建て住居を含む住宅用地への用途転換が行われる事例も一部確認できた。

4-2. 操車場の土地利用状況

東日本に立地する鉄道廃線跡を有する港湾において、操車場を有する港湾は 27 港中 23 港 (85.2%) 確認できた。その中で、操車場の形状を残した上で用途転換が行われた事例に着目すると、公共用地が 19 港、次いで、商業用地が 9 港、工業用地が 5 港、住宅用地が 1 港と続いた。操車場の形状が残されていない事例に着

目すると、公共用地が 14 港、次いで、工業用地が 9 港、商業用地が 3 港、住宅用地が 2 港確認できた。操車場の用途転換についても、単線・複線の用途転換の傾向と同様に公共用地への転換が多く確認できた。操車場の跡地では、面的な敷地を確保することができるため、操車場の地形を残した上で大型ショッピングモールを含む商業用地や、共同住宅を含む住宅用地への用途転換が行われる事例が見受けられた。

5. おわりに

本稿では、東日本に位置する重要港湾以上に指定されている港湾における鉄道線路の廃線跡の残存状況と土地形状に応じた用途転換の実態を把握した。その結果、従前より鉄道を有していた港湾は 30 港確認でき、その内、鉄道廃線跡の用途転換が行われている港湾は 27 港確認できた。特に、単線・複線、操車場の土地形状を保持しつつ、公共用地への用途転換された事例が多く見受けられた。今後は、鉄道廃線跡の多様な用途転換に向けて、単線・複線、操車場、双方の形状を残した上で用途転換が行われている事例の課題や要件を明らかにしていく必要がある。

参考文献

[1] 森田健太郎, 鈴木空, 菅原遼: 港湾地域における鉄道廃線跡の用途転換の実態, 日本建築学会大会(関東)学術講演会 海洋建築, pp.89-90, 2024.8  
 [2] 野尻彰, 大沢昌玄, 岸井隆幸: 鉄道跡地の実態と再活用状況に関する研究, 都市計画論文集, No.44-3, pp.151-156, 2009.10