

## 高架下のコミュニティ ～駅をつなぐ歩行空間ネットワークの形成～

### 1. はじめに

モータリゼーションの進行に伴い、世の中の車は溢れ、かつては遊歩道的に人が通り、集い、自然とコミュニティが発生していた地域の細街路にまでその波は押し寄せている。この車中心社会の中で、歩行者は常に危険にさらされ、道の端に追いやられている。しかも細街路にまで歩道が整備されているのは稀であり、特に高齢化が進行する今日では、かつてのコミュニティ空間はお年寄りにとっての危険地帯となっている。また、お年寄りに限らず危険を感じたことのある人が多いのではないだろうか。

そこで本稿では、古くは通称「ガード下」と呼ばれ親しまれていた鉄道高架下に焦点を当て、バリアフリー、コミュニティといった視点により、低利用地の代表格とも言える高架下を有効利用してコミュニティ道路としていくことを提案する。

### 2. 高架下の利用の現状

高架下利用の現状としては、一部では店舗や公園、道路等、不特定多数の人々のための利用もあるが、大部分は資材倉庫（図1）や駐車場（図2）などの低未利用地であり、多くの人にとって無意味で使えない「無駄な空間」となっている。

しかし、神戸元町高架下のように、いわばショッピングモール化して、人々が集い賑わいのある連続した空間を形成している事例や、行政が地域住民に高架下利用の提案を募集している地域もあり、少しずつではあるが、行政、住民双方に高架の有効利用に対する意識の変化が芽生えつつある。



図1. 資材置場利用（新幹線）



図2. 駐車場利用例（福北ゆたか線）

### 3. 高架下利用のメリット

高架下をコミュニティ道路に利用することによるメリットとしては次のような点が考えられる。

- ・ 安全性・・・車の進入が無いいため、交通事故などの危険性が少ない
- ・ 利便性・・・雨に濡れないなど、気象の影響をあまり受けずに移動することができる
- ・ 連続性・・・道路などによる分断はあるが、駅間を結ぶネットワークが既に形成されている

- ・ 容易性・・・新たに用地を確保する必要が無く、使用許可が得られれば利用可能となり整備が容易で迅速に行える

#### 4．歩行空間としての活用方法

本提案では、前述したように「無駄な空間」となっている鉄道高架下に連続的な歩行空間を整備する。具体的な整備イメージは次の通りである。

##### 1) 整備イメージ

単に歩道としての整備ではなく、歩道沿いに地域毎に特色を活かす事のできる、「地域のひろば」を確保する。ここでは、地域住民による植栽をしたり、地域の子供たちの絵画作品を展示したり、お年寄りの自慢作品を展示したりと、屋外のコミュニティセンターとして様々な利活用が考えられる。通行人は歩きながら移り変わる「地域のひろば」を眺めることで、時間を忘れる憩いの歩道空間として、地域住民にとっては不特定多数の人々と繋がることのできる地域表現の場として、互いのコミュニティ空間としての意味を持つてくると考えられる。

また、管理方法としてはアドプトプログラムを活用して、この高架下歩道と「縁組」することで、地域住民独自の歩道空間を形成し、地域内外の通行人が楽しめる歩道を創り上げていく。

##### 2) 整備後の利用イメージ

お年寄りには車が無く快適な歩道空間で日課の散歩を楽しみ、「地域のひろば」でご近所さんと世間話、子供たちは安全な通学路として、自分の作品を眺めながら登下校、大人は地域の活動を眺めながらその利便性を実感することができる。

#### 5．おわりに

高架はその本来の公共輸送の利用用途から、その下の空間である高架下も公共空間としての意味合いが強いものである。よってこの空間を、ビジネス利用などによる限られた対象への使用により、多くの人にとっての「無駄な空間」とするのではなく、公共空間として利用とすることの意義は大きいと考えられる。実際に利用するための許可を得るまでには、課題も多いと思うが、地域の働きかけなどによって公共空間としての利用を推進していくことが望まれる。

福岡市周辺でも、竣工間近の筥松立体交差事業（JR 鹿児島本線：福岡市東区）および西鉄天神大牟田線（春日原～下大利）の立体交差事業認可など高架化は進み、渋滞の解消や地域の分断の解消などその効果は大きいですが、これまではその下部の空間活用までには行き届いていなかったのが現実である。今後はこの駅と駅を結ぶ高架下のネットワークを有効活用することで、様々な 効果 を期待したい。

以上