

線路脇空間における「親鉄行動」
江ノ島電鉄沿線地域を対象として

“Railway-Familiar Activity” in the Space by the Railway Tracks :
A Case of Enoshima line in Kamakura City

37196143 應武遥香

This study evaluated the actual situation and history of the usage in the space by the railway tracks from the perspectives of "activity" and "safety", and suggested "Railway-Familiar Activity" that sblates both.

In the same way that the concept of "water-familiarity" has been proposed for rivers since the 1970s, this study proposed the concept of "railway-familiarity" for railways, that is, values other than transportation that railways bring to the region. Then, activities in the space by the railway tracks is focused on and called "Railway-Familiar Activity." This study assessed whether the activities contributed to the regional value of railways and whether they ensured safety, which was an issue, and extracted "Railway-Familiar Activity" that satisfied these two aspects.

The survey was conducted in areas along the Enoshima Electric Railway, where entry onto the tracks is an issue and the railroad is a tourism resource. The background, actual conditions, and evaluation of Railway-Familiar Activity were clarified through maps, legal documents, administrative documents, interviews and questionnaires, and observation surveys.

It is presented that Railway-Familiar Activity is a necessary for the background of regional values of railways, such as landscape and commercial promotion, that is, values other than traffic transportation. The prospect of evaluating the value of railways in terms other than transportation is also suggested.

序論：鉄道の地域価値化に向けた親鉄性の必要性

1. 背景・先行研究 —鉄道の使いこなしへの着目と歩行者安全性の課題

都市内のリニアなボイド空間として鉄道線路空間と河川空間が挙げられる。両者には課題や価値のアナロジーがあると思われる。都市河川の水害や水質汚濁などの課題に対し、治水・利水の観点から「カミソリ堤防」の整備や暗渠化がなされていた。しかし、「親水」機能が提唱されて以降、治水・利水機能に加え親水機能も考慮し、河川の地域価値寄与が図られている。一方、鉄道線路空間では「開かずの踏切」や騒音・振動などの課題に対し、輸送の観点から立体交差化事業などがなされてきた。しかし、鉄道景観が言及されている景観計画など¹を見るに、鉄道には輸送以外の機能もあるのではないか。本稿ではこれらの輸送以外の機能に着目し、景観を始めた多様な価値を鉄道の地域価値の可能性として模索することを目指す。この際、鉄道の地域価値の背景にある人の営みを「使い

こなし」と呼び、これを研究対象とする。

ところで、鉄道は線路脇の歩行空間の空間構成によって移動交通・景観交通・路面交通・街中交通に大別されるとの先行研究が存在する²。中でも街中交通に着目すると、これらは駅間距離が短いため走行中の加減速が多い。加減速時には近景を注視する傾向があるとの車窓景観研究³を踏まえると、近景が重要だと考えられる。近景の景観形成を担う線路脇空間での使いこなしに着目すると、線路内立入・線路脇建物からの表出などの生活景が形成されており、現在では観光対象になっているケースも見られる。しかし、人と鉄道の物理的距離の近さ故に安全性が課題である。故に、安全性を含んだ使いこなしが輸送以外の面からの鉄道の地域価値化に必要と考えられる。本稿ではこれを「親鉄行動」と呼ぶ。

線路脇空間での使いこなしに関する先行研究には、表出の実態調査を行った研究がある⁴⁵。これらは表出の物的状況を対象としており、それに伴う人の行動や歴史的背景は扱われていな

い。安全性に関する研究にはトランジットモールやシェアードスペースでの歩行者乱横断を対象にしたものがあるが⁶、街中交通での線路内立入を扱ったものは見られない。また、路面交通・街中交通を有する事業者に対し、線路脇空間をまちづくりの資源と捉えているか全国的なアンケート調査がなされているが⁷、住民・行政などの事業者以外の多様な地域主体を対象とした研究は見られない。

本研究は特定地域の線路脇空間における生活景に着目し、その背景・実態・地域からの評価を明らかにした上で、「使いこなし」や「安全性」との関連を含めて評価し、鉄道の地域価値化方針を探るものである。

2. 目的と枠組み — 「親鉄行動」の解明

線路脇での使いこなしには安全上の課題がある。一方で、使いこなしは生活景を形成しており、観光対象となるなど新たな動きも見られるほか、地域社会の記憶のアーカイブスや地域アイデンティティの表現に寄与する可能性もある⁸。鉄道の地域価値化のためには、歩行者安全性を含む使いこなしである「親鉄行動」を見出す必要があるのではないかと。なお、今後使いこなしとしての価値判断を挟まない線路脇空間利用全般を「対鉄道行動」と呼ぶ。

本研究の目的は対鉄道行動の実態やその経緯を「使いこなし」や「安全性」の観点から評価し、安全性を含む使いこなしである「親鉄行動」を見出すことである。

本研究では江ノ島電鉄（以下、江ノ電）沿線地域のうち、鎌倉-鎌倉高校前間を対象とする。江ノ電は街中交通に分類されており、その中でも使いこなしのある暮らしやその評価、安全性の課題が顕著に現れている地域である。故に本研究の目的に適した地域であると言える。以降、対鉄道行動について3章でその背景をヒアリングや現地観察、文献資料から、4章でその実態をヒアリングやアンケート、現地観察から、5章でその評価をヒアリングやアンケート、文献資料から明らかにし、6章でこれらに基づき親鉄行動とは何か考察する。

ヒアリング調査は2020年8月～10月に行った。建築許可について鎌倉市建築指導課に對面にて聞き取りを行い、保安強化対策などについて江ノ島電鉄にメールにて問い合わせた。対鉄道行動の内容や課題について、鎌倉市の紹介を通じて町内会(2ヶ所)や地域新聞社の紹介を通じて沿線住民(3名)、筆者が地図から抽出・依頼

した線路沿いに立地する店舗の経営者(9名)に對面(1名のみ電話)にて半構造化インタビューを行った。子育て施設における園外活動での江ノ電の活用について、鎌倉市の紹介を通じて鎌倉市内の子育て施設にアンケート調査(3施設)及び對面での半構造化インタビュー(1施設)を行った。また、各家庭での江ノ電の活用について鎌倉市の紹介を通じて、鎌倉市内の子育て施設でのヒアリング(1施設13件)及び鎌倉市内の子育て施設を通じたアンケート(4施設、配布数103、回収数47、回収率45.6%、有効回答数39)をそれぞれ子育て世帯に対して行った。

現地観察は2020年10月24日～26日に1:200平面図を作成の上で調査者が各敷地に30分程度滞在し、ヒアリング・アンケート調査から抽出された対鉄道行動を図面上に記録した。

本論：対鉄道行動の背景・実態・評価

3. 線路脇空間を組み込んだ都市構造と成立経緯

建物への線路脇からのアクセスが対鉄道行動に影響を与えていると考えられるとの先行研究があるように²、対鉄道行動の背景に線路内立入の存在が考えられる。本章では線路敷の生活道路化の実態や、線路脇生活景の主要な要素である勝手踏切・線路脇建物の分布、成立経緯、今後の動向を明らかにする。

線路敷に出入口が面している建物（以下、線路脇建物）や線路敷がアクセス路として必須の建物（以下、線路アクセス必須建物）をプロットした。また、通常の道路ネットワークと、これに線路内立入がある箇所を加えた歩行者ネットワークを元に各駅からの到達圏分析をそれぞれ行い、各道路での両者の駅からの距離の差を表示した。結果、線路脇建物は66軒、線路アクセス必須建物は89軒、線路内横断・通行箇所の存在により駅からのアクセス性が向上する箇所は大まかに4か所存在し、線路敷が歩行者ネットワーク・建物アクセス路に用いられていることが明らかになった。

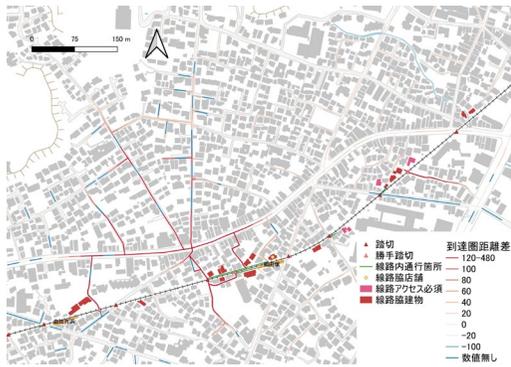


図 1：線路敷の生活道路化の実態と線路脇建物の分布 (例) (現地調査及び航空写真を基に筆者作成)

しかし、現在では「勝手踏切」という言葉に象徴されるように、線路内立入は公には認められていない。この背景には交通安全法制・鉄道事業者による対応の経緯があると考えられる。特に、江ノ島電鉄に対するヒアリングより、1961年の踏切道改良促進法制定を受けて昭和40年代後半から江ノ電では保安強化対策が行われたことが把握できたが、これを経て線路内通行や線路横断のうちいくつかは側道や踏切として整備され、いくつかは「線路内立入」「勝手踏切」として排除するべきものと見なされるようになったと考えられる。現在は「勝手踏切」とされた横断場を「踏切」として追加で認めることは出来ない⁹ため、この判断は重要な意味を持っていたと言える。

また、地図資料を基に各年代の線路脇建物の立地状況を比較し、線路脇建物の物理的・形成過程を調査すると、およそ7つの形成パターンがあることが明らかになった。

今後の動向を建築許可制度から見ていくと、建築基準法第43条第2項第2号許可により、線路脇建物は接道義務化後も同一用途建物への建替えが可能である。線路敷に直接面しているわけではないが、勝手踏切がアクセス路の一つになっている建物は新規建築も可能である。

以上より、線路脇空間を組み込んだ都市構造は今後も残り、継続的に向き合うべき特徴だと言える。

4. 対鉄道行動の内容と空間

本章では対鉄道行動の実態として、対鉄道行動の内容を地域住民や店舗経営者へのヒアリング及び子育て世帯に対するアンケート調査から

抽出、KJ法によりグルーピングした。また、それらが行われる空間を現地観察により整理した。

対鉄道行動の内容は鉄道の存在を楽しむ「活用行動」(トレインビュー、車窓景観、線路脇空間に植木鉢を置く、楽しむことを目的とした線路内立入など)、鉄道を暮らしに役立てる「利用行動」(建物アクセスのための線路内立入、線路空間からの日光の利用など)、身の安全を確保する「安全確保行動」(線路内立入のタイミング把握、列車接近時の待機場所の把握など)に大別された。また、対鉄道行動に付随する「合併行動」(飲食、公園遊びなど)も聞かれた。

表 1：対鉄道行動・合併行動の内容と行動主体

		観光客	住民	子ども	
対鉄道行動	活用行動	トレインビュー、	○	○	○
		撮影	○	○	○
		車窓	○	○	○
		リズム	○	○	○
		園芸	○	○	○
	利用行動	歩行	○	○	○
		撮影(立入)	○	○	○
		子どもの遊び	○	○	○
		進入	○	○	○
		時間把握	○	○	○
安全確保行動	目当たり	○	○	○	
	柱隠しの扉・植栽	○	○	○	
	タイミング把握	○	○	○	
合併行動	危険箇所把握	○	○	○	
	待機	△	○	○	
	飲食	○	○	○	
	休憩	○	○	○	
	遊び	○	○	○	

中でも安全確保行動の主な行動主体は住民であり、その習得背景には子供のころの線路脇での遊びや日常生活での経験がある旨が聞かれた。これは親水と安全性において議論されている安全の確信が情報投入量に応じて増大するという説¹⁰に対応していると推測される。

さらに、アンケートの回答者の居住地(町丁目単位で調査した)と対鉄道行動の場を紐づけると、線路脇空間は線路脇の住民だけの場所ではなく、広い範囲に居住している子ども達に利用されている実態が見られる。

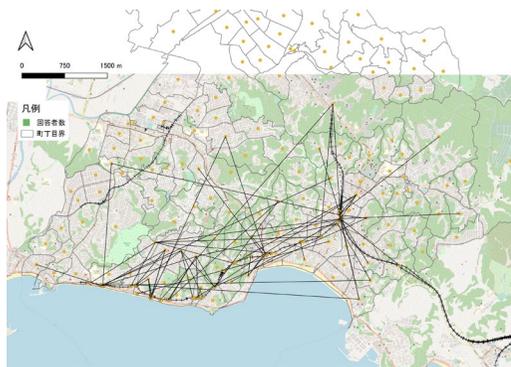


図 2：回答者居住地と対鉄道行動場所

また、現地観察の結果を基に対鉄道行動毎に各敷地での行動主体や内容を整理し、空間構成要素とその対鉄道行動への影響を抽出する形で対鉄道行動とそれが行われる場の対応関係を整理した。例えば、線路脇建物はトレインビューや撮影に対し、人物や建物と鉄道の組み合わせを生み、行動の対象物を提供していると考えられる。

表 2：各空間構成要素の対鉄道行動への影響(一部)

行動	主体		空間構成要素		
			線路脇店舗	線路脇建物	オープンスペース
観光客・住民・子ども	トレインビュー 撮影	停車している 様子を眺める	行動の場	対象物：人物・建物 と鉄道との組み合わせ	行動の場
		走行している 様子を眺める	対象物：人物・店舗 ・食事と鉄道との組み合わせ	行動の場	
活用行動	観光客・住民	車窓		対象物	
		リズム	行動の場	行動の場	
観光客	立入	歩行	心理的障壁低減	心理的障壁低減	
		撮影	心理的障壁低減 対象物：人物・店舗 ・食事と鉄道との組み合わせ		
住民	開業		行動の場：出入口	行動の場：出入口	

5. 対鉄道行動に対する各主体の課題/ 評価

本章では対鉄道行動の評価として、対鉄道行動に対する各主体の認識を安全性の問題と地域価値評価の観点から整理する。

安全面の課題は住民の線路内立入と観光客の線路内立入や江ノ電への接近を伴う観光行動について見られる。住民の線路内立入については、3章で見たように線路を通らないと家に帰れない住民だけでなく、駅からかなりの遠回りを強いられるなど日常生活に支障が出る住民は広範囲に存在すると考えられる。また線路内立入に際してその危険性を軽んじているわけではなく、むしろ注意を払っている様子が住民に対するヒアリングから窺えた。実際、4章で見たように必要な安全確保行動が伴っている。江ノ電によ

る勝手踏切閉鎖の際には住民から閉鎖箇所再考の陳情が 2014 年に鎌倉市に提出され、住民と江ノ電の軋轢が生まれている¹¹。しかし住民の中でも安全対策は必要であり、多少の不便は仕方がないという声もある。いずれにせよ、生活に支障が出ないように安全対策を進めていくことを望む声が聞かれる。

江ノ電側も基本的には勝手踏切を閉鎖していく方針だが、ヒアリングの中で「沿線住民の私生活に影響するような安全対策の施行は慎重に行う必要がある」との回答があり、住宅アクセス確保のため線路内立入を黙認した上で安全柵や渡り板を設置するなど踏切以外の形での安全対策を講じるケースも見られる。

この状況に対して鎌倉市は、自治体が鉄道事業者に対して指導できる法的根拠が無いため、住民と事業者の話し合いのコーディネートを担うとしている¹²。また国も、踏切の新設は認められないため勝手踏切を「踏切」と新たに認めることはできず、無くしていく方針を示しており、住民と事業者の話し合いに期待するにとどまっている。

近年顕著になってきた課題に、観光客への対応が挙げられる。線路内や線路脇ギリギリでの撮影や、線路脇建物への出入りではなく歩行を目的とした線路内立入の存在が住民・店舗へのヒアリングや現地観察から窺えた。線路脇建物を使用した店舗の中には江ノ電が店内から見えることを店舗の魅力の一つにしている事例が見られるが、観光客の線路内立入への対応に苦慮しているケースも見られる。注意喚起を行ってはいるもののその場限りの対処となってしまう、継続的な解決には至っていない旨がヒアリングでは聞かれた。ヒアリングでは江ノ電側もこうした実態を把握しており、住民と観光客では「慣れ」の面で安全上の問題が異なるため、不特定多数の線路横断については防止する必要があるとしている。こうした状況に対して住民からは安全面の不安な声が聞かれたが、行政側では線路脇での店舗営業の規制は現状できない旨が鎌倉市建築指導課に対するヒアリングで聞かれ、実効的な管理は行われていないと考えられる。

一方で、江ノ電は輸送機能以外にも景観や観光など多様な面から評価を受けており、その背景には対鉄道行動がある。例えば 2016 年に計画認定された鎌倉市歴史的風致維持向上計画では、江ノ電は「周遊観光に始まる『江ノ電』に見る歴史的風致」と位置付けられている。江戸期からの周遊観光を担っていることや車窓景観

だけでなく、市街地の景観に溶け込む姿やそれが市民・来訪者に親しまれる様子(対鉄道行動)が評価されている¹³。また住民・店舗に対するヒアリングからは、住民が江ノ電に対して日常の楽しみとしての景観的価値を見出している様子や、観光客が沿線の風光明媚さだけでなく、江ノ電との距離の近さを「面白い」と感じ、トレインビューや撮影などの行動をとっている様子、流入者がこうした需要に気付き、江ノ電を店舗の魅力に取り入れる動きが窺えた。観光客や流入者の動きを見て住民が観光的価値に気付き、新たに江ノ電を店舗の特徴として宣伝したり、園芸活動などで線路脇や店舗の景観向上に取り組んだりするケースも見られる。江ノ電の評価の背景には対鉄道行動があり、江ノ電に対する評価は対鉄道行動の評価でもありと考えられる。

結論：親鉄行動とは
6. 親鉄行動とは

各対鉄道行動を使いこなし・安全性の観点から評価する。例えば、トレインビューは鉄道の景観的価値を享受していると言える。また、こうした人々の様子が線路脇に賑わいをもたらしたり、トレインビューを取り入れた店舗の存在に見られるように観光的価値・商業的価値を生み出している。人々の視線によって線路脇での園芸に組み始めた事例もあり、更なる景観形成に寄与している。しかし、フェンスから身を乗り出しているの撮影がヒアリングで聞かれたり、線路脇ギリギリの場所での撮影が現地観察で見られたりした。全てが安全に支障が無い場所での行動ではなく、一部は悪影響を及ぼしていると思われる。

このように各対鉄道行動を評価すると、対鉄道行動には鉄道の景観的・利便的価値を享受する「享受」、享受の質を高める・新たな価値を形成する「形成」、享受を持続可能なものとする「維持」の機能があると考えられる。また、住民の行動については「形成」「維持」に寄与しない対鉄道行動が安全確保行動によってこれらの機能を補完されていると考えられる。

以上より、親鉄行動とは「享受」「形成」「維持」の機能を果たす複合的な行動であると考えられる。

表 3：各親鉄行動構成要素・合併行動の機能

影響	対鉄道行動				利用行動				安全確保行動				合併行動		
	対鉄道行動 活用行動														
撮影	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
ビュー	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
撮影	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
形成	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
維持	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

(○)：該当、△：主体によって差がある、×：悪影響、無印：明確な関連無し

1章からここまで鉄道の輸送以外の価値の背景に親鉄行動があると考え、着目してきたが、実際、親鉄行動は江ノ電の地域価値化をもたらしていると考えられる。住民による線路脇での生活が親鉄行動として生活景を創出し、その景観を住民や観光客が楽しむ形で新たな親鉄行動が誘発されている。さらに、この実態が江ノ電を歴史的風致の一つに位置付けるなどの評価につながっている。

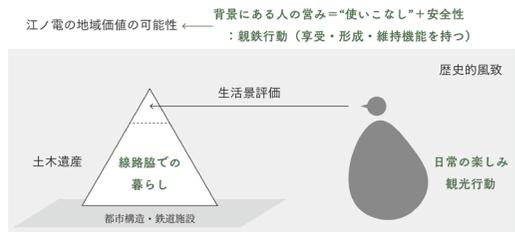


図 3：親鉄行動が地域価値をもたらす可能性

今後の親鉄空間のあり方について考えてみる。5章で一部の危険な観光行動への対応が課題になっていると述べたが、観光行動は親鉄行動の一つで、江ノ電沿線地域の重要な営みであると考えられるため、単純に排除すべきとも考えにくい。まず考えられるのが視点場の把握と管理である。4章で考察した空間構成要素のように、視点場となり得る場所とその場の危険性を把握し、安全な場所に関しては「親鉄スポット」のように観光に積極的に活用することが考えられる。こうした場所の棲み分け以外に考えられるのは、具体的な注意喚起である。地域の人々が持つ安全確保のノウハウを具体的に伝える。これは特に不特定多数の人々が訪れる線路脇店舗で重要な対策であると考えられる。列車の接近は音やランプの点滅で判断できること、待機する際には列車運転士からも安全が確認できる場所、あるいは運転士から見えない場所まで下がって待機することなどである。その上で、安全確保行動を取りやすくするような安全対策も重要である。勝手踏切付近ではランプ・安全柵・渡り板の設置がなされているが、これらは踏切

を新たに設置できない中でも柔軟な形で保安設備を整備していると評価できる。地域住民だけでなく、観光客にも「形成」「維持」機能を担う親鉄行動を充実させることで、観光客も線路脇の魅力を「享受」するだけでなく「維持」し、歴史的風致として「来訪者からも親しまれ」と表現されるような新たな価値を「形成」する主体の一員となれるのではないか。

最後に鉄道の機能を整理してみる。これらの機能に親鉄行動は享受・形成・維持の形で対応している。

表 4：鉄道の機能

鉄道の機能	対応する親鉄行動
輸送機能：人を運ぶ機能	
線路敷通行：線路敷を地域の歩行者ネットワークや建物アクセス路とする	進入、安全確保行動
空間機能：線路空間の利用	
目当たり：線路空間からの目光を利用する	目当たり、園芸、安全確保行動
時間把握：鉄道の音・振動による時間把握	時間把握
親鉄機能：人間の心理への寄与	
心理的満足：鉄道に接することによる	トレンビュー・撮影、リズム、車窓、子どもの遊び、安全確保行動
社会性：社会とのつながりを感じる	子どもの遊び、安全確保行動
景観：景観を形成	トレンビュー・撮影、園芸、進入、安全確保行動
商業：顧客の誘引	トレンビュー・撮影、車窓、リズム、安全確保行動

研究の課題として、ヒアリング調査対象や分析手法に恣意性が残り、結果の検証を行う必要がある。ここでの結果は全体的な傾向ではなく、親鉄概念の発展可能性として検討されたい。また、本研究は街中交通である江ノ電を対象としたが、江ノ電は街中交通の中でも観光路線の性格が強い。他の街中交通や、他類型の鉄道についても研究対象を広げることで、線路脇空間や生活景以外のアプローチから親鉄性概念を拡張出来るだろう。鉄道を一律に捉えるのではなく、大河川や小川、用水路など多様性を持つ河川のように、各鉄道の性質に応じたきめ細かな検討が必要である。

参考文献

- [例えば] 鎌倉市, 鎌倉市景観計画 (平成 29 年 7 月 1 日施行), pp. 33, <http://www.city.kamakura.kanagawa.jp/keikan/shinkeikankeikaku.html>, 2020 年 12 月 25 日参照
- 櫻井祐輔, & 山本早里 (2015), 「街づくりに

寄与する鉄道及び線路脇空間の特性に関する類型研究: 多次元尺度構成法を用いた日本の鉄道類型調査」, 日本デザイン学会研究発表大会概要集, 62, pp.84

³ 古田五波, 後藤春彦, & 三宅論 (2001), 「車窓シークエンス景観における注視特性に関する研究: 都電荒川線の車窓景観によるケーススタディー」, 日本建築学会計画系論文集, 66(540), pp.213-220.

⁴ 櫻井祐輔 (2014), 「住居密接型の交通による住民活動の実態: 江ノ島電鉄沿線を事例として」, 日本デザイン学会研究発表大会概要集, 61, pp.221

⁵ 安田康佑, 横山俊祐, & 徳尾野徹 (2012), 「路面電車と沿線市街地との同化に関する研究: 阪堺電車を事例として」, 日本建築学会 2012 年度大会 (東海) 学術講演会・建築デザイン発表会, pp.1063-1064

⁶ [例えば] 波床正敏, 塚本直幸, 吉川耕司, & 伊藤雅 (2013), 「トランジットモールにおける歩行者の LRT 軌道横断に関する分析—ドイツの 2 都市における現地調査に基づく分析—」, 都市計画論文集, 48(3), pp.411-416

⁷ 櫻井祐輔, & 山本早里 (2016), 「市民との協働運営を推進する鉄道等沿線空間の活用内容と評価」, 日本デザイン学会研究発表大会概要集 日本デザイン学会 第 63 回研究発表大会, pp.12

⁸ 日本建築学会, & 後藤春彦 (2009), 「生活景身近な景観価値の発見とまちづくり」, pp.24-26, 学芸出版社

⁹ 鉄道に関する技術上の基準を定める省令(平成 13 年 国土交通省令第 151 号)

¹⁰ 畔柳昭雄, 土屋十園, & 渡会由美 (2002), 「親水と安全性」, 日本建築学会, 『親水工学試論』, pp.169-194, 信山社サイテック

¹¹ 平成 26 年度陳情第 5 号「津波避難路確保の為に閉鎖箇所を鎌倉市から江ノ電に求める陳情」

¹² 鎌倉市議会, 平成 28 年 9 月定例会(第 4 号 9 月 12 日), <http://www.kensakusystem.jp/kamakura/cgi-bin/3/ResultFrame.exe?Code=du32u7113jr9vz7q59&fileName=H290911A&startPos=-1>

¹³ 鎌倉市(2015), 鎌倉市歴史的風致維持向上計画, pp.108-113