

「二条駅周辺の再開発と〈まちづくり〉」

(自由課題)

研究代表者 加藤政洋 (立命館大学文学部・准教授)
共同研究者 河角龍典 (立命館大学文学部・准教授)
同 稲田七海 (大阪市立大学・特別研究員)
同 本岡拓哉 (同志社大学・助教)
研究協力者 森田耕平 (立命館大学文学研究科院生)
同 坂田晃彦 (立命館大学文学部生)
研究協力部署 建設局都市整備部整備推進課

1. 研究概要

本研究の目的は、立地にまつわるオルタナティブな概念——「立地創造」——を手がかりにして、二条駅周辺の歴史と近年の再開発事業にともなう空間変容を踏まえつつ、新しい〈まちづくり〉の可能性を探究し提示することにある。JR 山陰線の京都駅から数えて二つ目の停留所である二条駅とその周辺は、線路ならびに駅の高架化、ヤードの撤廃ならびに周辺一帯を含む土地区画整理事業の施行、そして市営地下鉄東西線の開通などを背景に、部分的かつ段階的に諸種の都市機能が集積し、著しく中心性の強度を高めた場所である。

注目すべきは、このような大規模な再開発事業に特徴的な景観上の視覚的変化のみならず、東西を分断するかたちとなっていた建造環境の改変を通じて、駅前(東側)／駅裏(西側)という従前の空間構造が開かれたことであろう。これによって、JR 二条駅は東のみならず西側へも開かれた空間的起点となり、来街者の東西間の移動や交通、そして周辺一帯の回遊行動をも可能としたのである。この空間構造の変容は、大規模な商業施設や集合住宅の立地を促進したのはもちろんのこと、周辺の商業・業務環境にも多大な影響を及ぼした。

その影響が最も明確にあらわれた場所のひとつが、本研究で詳細に取り上げる小倉町界限にほかならない。山陰線のすぐ西側、区画整理事業によって町域の北半分が立ち退きの憂き目にあった小倉町には、なかば取り残されたように連棟の町家が建ち並んでいた。その多くが空き家となって放置されていたものの、2000年以降の約10年間で、リノベーションした個人商店——いわゆる「町家ショップ」——として生まれ変わり、もとは駅裏であった当の場所に、賑わいを生み出す新たな空間が創出されたのである。しかも近年、これらの町家ショップが中心となって、山陰線の東側までをも含めた商店との間に緩やかなネットワークが生まれ、〈まちづくり〉への機運が着実な高まりをみせている。まだ緒に就いたばかりであるとはいえ、内発的な取り組みが展開されようとしているのだ。

本研究では、これら一連の動向を、既存の立地不利を克服して好条件へと転換する「立地創造」の過程として捉え返すことで、既存の商業地区をベースとした〈まちづくり〉と

は異なる、新たな空間創造の可能性を探究してみたいと思う。

京都市中京区の西部に位置する JR 山陰線二条駅付近は、1990 年前後から、京都市のなかでもひとときわ注目を集める場所のひとつとなった。というのも、駅とその周辺の再開発にともない、二条駅新駅舎の完成（1996 年）、地下鉄東西線の開通（1997 年）につづいて、大規模集合住宅ファミール二条ステーションサイド（2000 年 10 月）、商業コンプレックスである BiVi 二条（2005 年 6 月）、JR 二条駅 NK ビル（2006 年 3 月）、立命館大学朱雀キャンパス（2006 年 9 月）、佛教大学二条キャンパス（2011 年 4 月）、そしてライフ二条駅前店（2011 年 12 月）など、比較的規模の大きい建造物が相次いで立地し、種別的な都市景観として一新されたからである。

この境界の来歴を振り返ってみるならば、そもそもここは江戸期を通じて城下町京都の縁辺にあたり、その後も大正末期にいたるまで、（山陰線よりも西側は）いまだ農業的な土地利用のつづく近郊農村であった。ところが、昭和戦前期を通じて急速に市街地化が進み、現在につらなる街並みの原風景——連棟する町家や長屋によって象られる街景——が形成されるところとなる。

また、駅のヤード機能の強化にあわせて関連する事業の集積が見られたほか、製材を中心とする小中規模の工場立地もあいまって、住工が混在する地帯としての特色を強めていった。つまり、昭和戦前期・戦後期を通じて、この一帯は近代都市一般に共通する「インナーエリア」であったと言えよう。

二条駅周辺の地理的性格を考える上で決定的に重要となるのが、上述のヤードを含む二条駅の存在である。複数の引き込み線を併設した二条駅は、この地区を東西に二分するかのごとく、空間的な障壁として存在していた。御成列車の着地として貴賓室を備えた旧駅舎は、当然のことながら東の千本通り側に向かって開かれており、結果としてこの地区には、駅前／駅裏という明確に空間化された物的構造が現前していたのである。

ところが、高度成長期以降の脱工業化ならびに人口の空洞化が相乗して、住工の混在する地区としての〈場所の力〉は著しく低減してしまった。そしてバブル経済にわく 1980 年代なかば以降、駅周辺はにわかに「再開発」の対象地区として脚光を浴び、つづく 1990 年代を通じて土地区画整理事業が施行され、空間の構造転換がはかられることとなる。

2013 年 2 月末現在、整備された土地区画上の大規模な空閑地は、西側の一部（佛教大学用地）を除いて存在せず、都市機能の充填もほぼ完了したものとみてよい。ただし、結果としては、市全体を俯瞰した施設配置にまつわる当初の構想が二転三転し、都市政策上のこの境界の位置づけも初期の理念からはずいぶんとかけ離れたところに帰着したこと、さらに小倉町の北半分が立ち退きをとまなう再開発地区となったことで、景観上の断絶が生じたことには留意をしておきたい。

2. 研究のオリジナリティ

本研究は、以下のような共同研究体制のもと、2012 年 7 月から 2013 年 3 月 31 日までを

期間として実施された。

〔研究代表者〕

カトウマサヒロ 加藤政洋	立命館大学文学部・准教授	社会地理学	研究の総括
-----------------	--------------	-------	-------

〔研究分担者〕

カワシタツノリ 河角龍典	立命館大学文学部・准教授	地理学・GIS／デジタル 人文学	主としてGISを活用した調査・研究担 当。
イナダナナミ 稲田七海	大阪市立大学都市研究プラザ・ 特別研究員	福祉地理学	主として聞き取り調査とそれに基づく研 究担当。
モトオカタクヤ 本岡拓哉	同志社大学人文科学研究所・助 教	近現代の住宅・居住問題	主として社会・歴史地理学的な調査・研 究担当。

〔研究協力者〕

モリタクウヘイ 森田耕平	立命館大学文学研究科地理学専 修前期博士課程2年	主として二条駅に関する高架化・再開発前の地理学的分析と考察。 その他の研究補助。
サカタアキヒコ 坂田晃彦	立命館大学文学部人文学科地理 学専攻4回生	主として人口からみた地域の概観に関する地理学的な分析と考察。 その他の研究補助。

上述の目標を達成すべく、以上6名の研究メンバーで次のような四つのフェイズを設定し、調査・研究に取り組んだ。すなわち、① 二条駅の建造環境・役割改変と周辺地区への影響、② 二条駅周辺の再開発と機能集積、③ 個人商店・事業所の集積とまちづくり活動、そして以上の①～③を踏まえた④ 二条駅周辺における空間変容と〈まちづくり〉の可能性である。こうした多角的なアプローチに、本研究の特色（オリジナリティ）がある。

3. 研究内容

まず①についてであるが、ヤードを備えた二条駅の（建造環境の改変を随伴する）役割変化が周辺地区にいかなる影響を及ぼしてきたかは、これまでほとんど明らかにされていない。この点に関しては、全国の貨物駅に関する詳細な調査を進めている森田耕平が、主として戦後の変容を中心に調査を進めた。

次いで②は、ソフト／ハードの両面を区別して整理している。すなわち、再開発の計画・理念ならびに実際の事業の推移については本岡拓哉を主担として、その他のメンバーが協力するかたちで調査を進めた。なお、京都市建設局都市整備部整備推進課より同課発行の『二条駅周辺整備事業 ニュース』のバックナンバー（計164号分）を提供いただき、事実関係を通時的に知ることのできる貴重な資料として使用させていただいたことを付記しておきたい。

同じく②の範疇の1990年代以降の整備事業を通じて起こった劇的な空間変容と機能変化については河角龍典が主担となり、GISを活用して明らかにした。なおこれとは別に、対象地域の人口地理に関する概略を坂田晃彦が示している。

③は本研究の核となる領野で、2000年を前後するころから二条駅周辺に立地した町家ショップをはじめとする店舗・事業所の集積過程とその背景を把握するとともに、そのなか

から内発的に取り組まれるところとなった「まちづくり」活動に関して、稲田七海を主担として、ヒアリングを基軸に据えたフィールドワークを行ない、その成果をまとめている。

④は本研究の主題である「立地創造」という視点から、〈まちづくり〉の可能性を追求するものであり、二条駅周辺における〈場所の力〉の創出過程を明らかにすると同時に、将来を展望する枠組みの構築にメンバー全員で取り組んだ。詳細は本論で述べるが、「立地創造」概念を包摂するとして、「場所の再創造 place-recreation」概念を提示した。

以上の内容は、研究期間内に発行した報告書『二条駅周辺の再開発と〈まちづくり〉』（加藤政洋研究室、2013年）において、詳細に論じられている。

4. 結果と考察

4. 1. 再開発について

未来の都市像を思い描いて新たな都市地理を形成するためには、鉄道や道路を敷設するなどして場所／立地間の空間諸関係を改変するか、あるいはダイレクトに特定のひろがり^{ロケーション}を有する〈場所〉に介入して空間を生産するほかはない。だが、都市はタブラ・ラサではないのだから、既存の建造環境を選別的に除去し、投資を促し、そして高い収益をあげるであろう利用者が選ばれて空間を占有するという、そうした一連の過程を経ることなく、新たな環境が打ち立てられることもない。

これは（シュンペーターにならって）「創造的破壊」と呼ばれることもあり（ハーヴェイ『ポストモダニティの条件』）、市街地の再開発事業はその典型と言えるだろう。ここで重要なのは、この新たな都市地理をつくりだす過程において、「しばしば暴力が要請され」たり、あるいは「移転と略奪が必然的に」ともなわれる、ということだ——地理学者のハーヴェイはそれを「都市開発による資本吸収の醜い裏面」と呼ぶ（『資本の〈謎〉』）。

都市が真に創造的であるためには、さまざまな「出会い」（ルフェーブル）ないし「交通」（マルクス）を可能にするような開放性と節度ある寛容性を前提しつつ、集積をその本源として空間的に組み込む必要がある。このことは、本来、近代的な都市計画思想の埒外にあるのであって、どちらかと言えば、都市の原基形態に見いだされるものなかもしれない（ジェイコブズ『都市の原理』）。

さて現実の日本都市では、戦後一貫して規模の大小を問わず再開発が行なわれてきたわけだが、それらが「創造的」であったかどうかは、歴史が答えを出してくれるのを待つほかはない。けれども、二条駅周辺の再開発に関する本研究を通じて、実践的な部面にまつわるいくつかの知見を得ることができたので、それらの成果を踏まえつつ整理しておきたいと思う。

4. 2. 場所のイメージ／ダメージ

貨物ヤード時代の二条駅は、構内から分岐する複数の引込線（専用線）を有しており、また周辺には（取り扱い貨物の推移によって変化はあるものの）関連する機能が集積して、

複合的な産業地区を形成していた。二条駅とその周辺は、西部インナーエリア空間を編成する磁極のような役割を果たしたといっても過言ではあるまい。しかも、本線・引込線とその他関連施設が一体化した建造環境は、まさに物理的な障壁となって東西間の一般交通を妨げ、当時の市街地を完全に分断していたのである。ここに、駅前／駅裏という空間構造が生産されたのだった。

結果的に、この空間構造を打破したのが、ヤードの撤廃と高架化、そして土地区画整理事業を基盤とした再開発事業にほかならない。「駅裏」という言葉（とその響き）が含み持つ——あるいは言葉／音韻が喚起する——場所イメージは、空間の物理的な改変によって時間とともに払拭されることだろう。

だが、そもそもこの再開発事業は、西の副都心とも目される壮大な計画として起ち上げられ、20年近くの紆余曲折を経た後、報告書の図0-4に示されるような現況に帰着した。報告書の第3章でも繰り返し指摘された通り、この地域一帯には製材に関わる業種が集積しており、それらが脱工業化の波に洗われるかたちで遊閑地が発生したことも事実ではあるが、一連の再開発事業で現住者の立ち退きが強制されたことにはやはり最大限留意しておかなくてはなるまい。

いみじくも、「住めば都」という言葉に示されるように、それが借家であれ、どれだけ狭小であろうとも、居住空間への愛着が育まれることは往々にして起こるものであり（もちろんその逆もあるが）、代替となる住宅さえ準備すればよいというものではない場合も多いのである。1995年の阪神・淡路大震災や2011年の東日本大震災など突発的な事態によって、住まいを失った多くの人びとが非自発的転居を迫られる現実を我々はすでに見ているが、その後、皆が皆「孤独死」にまでは追い立てられないまでも、かれらが周囲の地域との関係に苦慮する姿を忘れてはならない。住宅という物理的な居住空間が変化することで、住まい方や生活のあり方（平山洋介氏の言葉で言えば、生き方の景観—ライフスケープ—）の変化を余儀なくされ、何らかの精神的なダメージをとまうリロケーションエフェクトが引き起こされるのである。とりわけ高齢者や居住経験が長い人ほどこの影響は大きいと言われている。よりわかりやすい例で言えば、それまでの長屋など地に根付く住宅から、団地など積み上げ式の住宅へ転居するだけでも生活のあり方は大きく変化するものである。

また、この点は住まいを変えずとも（転居を迫られずとも）、周囲の地域が大きく変容することで同じような効果が生み出されたということも考えられる。場合によって、コミュニティの紐帯に大きな影響がでかねないことは言うまでもない。

小倉町の姉小路界限は、「立地創造」の注目すべき事例として取り上げたものの、聞き取りを重ねるうちに明らかになってきたのは、立ち退きのみならず、人口変化などもあいまって、この約20年のうちに〈場所〉が深刻なダメージを受けており、たとえばこの地区で「まちづくり」を推進する場合には、ゼロどころかマイナスの地点／時点から出発せねばならない、というスティグマを負わされた状態にあるということであった。近隣住区としてのひろがりや、事業範囲の内外で視角的／景観的に分断されているのみならず、（住民の

心中も含めて) 目に見えない分断線も輻輳しているようだ。

4. 3. 場所のリハビリ(リ)テーション

研究対象地区の人口変化を概観した研究協力者の坂田晃彦は、「これからの人口流入に期待できる環境が整いつつある」と述べ、この地区が旧来のインナーエリアの性格を残しつつ、新しい街のカタチを模索しはじめることに期待を寄せている。すなわち、「既存の住民だけではなくこういった流入してきた人々が『町家ショップ』などを媒介することで二条駅の西と東を回遊し、多様な人々が交わり二条駅界隈の街に対して包括的な関心を抱くことで、『駅前／駅裏』という空間構造を本来的に打破し新たな賑わいや『まちづくり』の形を生み出せるのではないか」、と。

ひとりの学生の目に映るこの希望は、本研究にとっても示唆的である。なぜなら、ダメージを受けた場所の再建(rehabilitation)は、まさに再び住まわれること(re-habitation)を通じてはじまるであろうからだ。大規模な集合住宅の立地が、(京都市内のあちらこちらで起こっている建設反対運動に如実に示されるように)必ずしも直截的に場所の再建に資するとは限らない。あるいは、大規模な娯楽施設の立地が、多くの来館者を惹き付けるとしても、それが場所の再建に直結するわけでもない。

けれども、住まうこと、来街して空間を愉しむこと、あるいは雇用の場として就業することなども含め、空間と機能が一對一の関係に還元されることなく、さまざまな機会や用途に開かれていることは、本書の最初の節で述べた「創造性」の——あるいは再開発の理念でもあった「交流」と「創造」の——基本的な条件ではあるまいか。いちど構築された建造環境は次なる創造的破壊を坐してまつほかはない、とは地理学者ハーヴェイの卓抜した指摘であるが、そうである以上、空間消費者としての居住者／労働者／来街者……の実践は、場所をリハビリする上で重要な役割を果たすはずだ。

この点で、再開発地区とその周辺は、まさにこれからの重要な局面ということになる。

4. 4. 立地の創造から場所の再創造へ

小倉町の姉小路に面した連棟の長屋を例にとり、リノベーションによる町家の再生、さらには小規模ながらも町家ショップの集積が当該地区にもたらす影響、すなわち「にぎわい」の創出につながったことについても具体的に検討した。ここでキー概念として言及されたのが、「立地創造」である。繰り返せば、立地とは、単に場所の選択にとどまるものではなく、開発されたり創造されたりするような側面をも併せ持つ。

注意すべきは、駅裏の空き家群が自然と商業地化したわけではない、ということだ。再開発事業にともなう建造環境の大規模改変が旧来の「駅裏」を消滅させ、それによって小倉町という「立地」の意味合いも地経学的に大きく異動したのであり、またそこに不動産業者の機敏な立地誘導が奏功し、長屋全体のリノベーションが一気に進行したのである。立地が開発され、創造されたのだ。

とはいえ、ここ数年間、入居した店舗に異同はなく、かといって周辺に同じような店が増えるわけでもなく（近傍の月光町には多少の動きがある）、この地区は安定期に入っているのかもしれない。それはそれで意義のあることだが、報告書の第6章で明らかにされたのは、ここを核として山陰線の東西にまたがる（フェイス・トゥ・フェイスの）ネットワークを通じて、積極果敢に「まちづくり」が模索されているという現況である。「二条界隈まちづくり実行委員会」の活動は、再び「立地創造という概念は、『地域活性化』や『まちづくり』といったものときわめて深い関係にある」という川端基夫の指摘を想起させるはずだ。

とはいえ、この取り組みは、地域と取り結ぶ関係性にも焦点を合わせている。それは、必ずしも「福祉」という言葉だけに収斂するものではないにせよ、地域への「配慮」が前景化し、「かいわい」なる空間的語彙をもって「まちづくり」を志向しているのである。この時点で、すでに立地創造の段階を離れていると言えるのかもしれない。立地創造は、どちらかと言えば、商業活動にまつわる考え方であり、むしろ（地理学的な概念としてここまで多用してきた）「場所」を再創造する能動的な活動と捉える方がよいように思われる。さしあたりここでは、これら一連の動きを「場所のリクリエーション」という語句をもって概念化しておくことにしたい。

原語の「recreation」は、二重の意味を帯びている。すなわち、一方に「休養、気晴らし、娯楽」から、「元気を回復する（enlivening）」という意味が派生する。他方、「re-creation」と読むならば、それは再＝創造を意味することになる。つまり「場所のリクリエーション」とは、衰退／低落した〈場所の力〉を取り戻しつつ、場所を再創造し活性化していく一連の過程を指す。重要なのは、これがクリアランスをとまなう「再開発」とはまったく異なるタイプの再活性化のあり方を明示しているという点である。

大規模再開発地区のすぐ隣に、このような「場所の再＝創造」のタネが播かれたことは興味ぶかい事実である。とはいえ、こうした〈まちづくり〉には、旧来の商店街や市場といった「ひとつ屋根の下」型ではないがゆえの困難がともなわれるだろう。空間的範囲はどうするのか、誰が参加するのか、そして何を指すのか（＝理念は何か）？ まだこの取り組み自体が緒に就いたばかりであり、長い目で行く末を見守る必要はあるのだが、さきほど挙げた予想される困難は、逆にこの地区の可能性へ転化するのではないだろうか。

というのも、「ひとつ屋根の下」には収まらない、点在／散点する店舗をネットワークするという方向性は、京都の旧市街地を俯瞰してみただけでも、さまざまな地区ないし部面で実践できるものであり、〈場所の力〉を蓄えていくための第一歩になると思われるからだ。小さな小さな拠点活動がネットワーク化され、空間的にも社会的にも開かれていくこと。そうした可能性を、わたしたちは二条駅周辺に感じているのである。

5. 京都市への実践的な提言

本研究で得られた知見を踏まえて、以下の3点を提言したいと思う。

1) 再開発事業に際しては、時間・空間スケールを十分に考慮すること。これは、事業の長期化にともない、地元住民が完全に分断された結果、現在のまちづくりもマイナスからの出発となり、活動それ自体のポテンシャルを阻害していることを踏まえてのことである。今後そうそう大規模な再開発が起こるとは思われないものの、教訓にすべきである。

2) 市場や商店街のような「ひとつ屋根の下」型や、特定の街路や町内が主体となるようなタイプではない分散型のまちづくりに対しても支援可能な制度的枠組み等を構築する必要がある。結節点となる公園や公共性の高い施設の使用などでも後援することが可能ではないだろうか（西陣中央学区の朝市が想起される）。

3) 空き家流通の促進と立地誘導をリンクさせる仕組みができると、「立地創造」を生み出しやすい基盤ができるのではないだろうか。

6. 報告書『二条駅周辺の再開発と〈まちづくり〉』

以上の内容はすべて報告書に基づいて書かれている。最後に、参考のため、目次を挙げておく。

はじめに

- (1) 研究の背景と目的
- (2) 対象地域の概観
- (3) 研究の概要

第1章 二条駅再開発前史

- (1) 貨物ヤードの概要
- (2) 戦後～高度経済成長期中葉
- (3) 1960年代後半のヤード改造
- (4) 遊休化するヤードとその終焉
- (5) 小括

第2章 二条駅周辺の再開発をめぐる経緯と動向

- (1) 構想の原点と再開発計画の胎動
- (2) 居住者の動向と再開発住宅
- (3) 変転する計画と理念
- (4) 変転の末に

第3章 二条駅周辺地域における都市景観の変遷

- (1) 地形図から見た都市景観の変遷（明治30年頃～昭和30年頃）
- (2) 空中写真から見た二条駅周辺地域における都市景観の変遷
- (3) 空中写真による町家の判読と減少過程の復原
- (4) 小結

第4章 再開発と人口の変化

- (1) はじめに
- (2) 1995-2010年の人口変化
- (3) 高齢化と職業従事者の脱ブルーカラー化
- (4) 今後の二条駅界限における可能性

第5章 町家リノベーションと立地創造

- (1) 二条駅西側の景観スケッチ
- (2) 立地誘導と町家リノベーション
- (3) 建物の用途履歴
- (4) 駅裏の立地創造
- (5) 小括

第6章 二条駅周辺における地域の変容とまちづくり

- (1) 二条駅周辺の元学区における人口動態
- (2) 二条駅周辺のまちづくり
- (3) 二条駅かいわいまちづくり実行委員会の取り組み
- (4) 周辺住民へのインタビューにみるまちの変容と生活
- (5) おわりに——まちづくりへの期待——

第7章 二条駅周辺と〈まちづくり〉の可能性

- (1) 再開発について
- (2) 場所のイメージ／ダメージ
- (3) 場所のリハビリテーション
- (4) 立地の創造から場所の再創造へ

「二条駅」関連記事目録