

阪神・淡路大震災における鉄道駅の復興過程に関する研究

Research on reconstruction process of railroad station in Great Hanshin Earthquake

大西一嘉*・吉田明弘**・西野秀樹***

Kazuyoshi Ohnishi, Akihiro Yoshida, Hideki Nishino

The Great Hanshin Earthquake caused a lot of damage to the city between Hanshin in January 17 of 1995. The railway damage due to this earthquake was serious, and not only the railway track but also damage concerning the station was extensive. It can be said that the necessity for make the station the basic point of the revival community design with rebuilding station, work on a creative revival jointly by three people (the entrepreneur, the administration, and the resident), and aim at new relation making between station and community design is high. This study was aimed to clarify the earthquake revival process from the aspect of relation between rebuilding station and reviving community design.

Keywords: 震災復興、都市計画、鉄道、駅とまちづくり、阪神・淡路大震災
reconstruction, urban plan, railroad, station and community design, Great Hanshin Earthquake

1. はじめに

1-1. 研究目的

1995 年 1 月 17 日発生した阪神・淡路大震災は多くの被害を阪神間の都市にもたらした。この震災による鉄道被害も深刻であり、線路のみならず、駅舎に関する被害も甚大であった。未曾有の被害を受けた鉄道事業者は 13 社あり、復旧費用総額は鋼索鉄道、索道を含み 2,380 億円と推計された。鉄道事業は復興の根幹に関わる事業として復旧が急がれ、当時の運輸省が指導、協力、補助して復旧していった。一方、都市側は建設省や自治体の都市計画部局を中心とした住民との合意を図りながらの計画が進められたが、両者の足並みは必ずしも揃わず、駅舎とまちの一体的復興は、復興の共通のテーマとして掲げられることはなかった。しかし、駅舎の再建を契機に駅を復興まちづくりの基点とし、事業者・行政・住民の三者が共同で創造的復興に取り組むことで駅とまちづくりの新しい関係づくりを目指す必要性は高いといえる。

震災復興まちづくりと駅の再建過程については、それぞれ個別的研究は数多く行われているが、両者の関係性に言及した研究は無く、土井¹⁾らによる日常的な駅とまちの相互関係に着目した成果が知られている。本研究では、震災復興過程を駅舎再建と復興まちづくりの関連性という視点から明らかにすることを目的としている。

1-2. 研究方法

被害を受けた鉄道事業者 13 社のうち阪神間で営業を行っている鉄道会社 7 社に加え、神戸市、近畿運輸局に対してヒアリング調査を行うことで個別事例を分析し、事実と可能性を明らかにした。

2. 「駅」の変遷

2-1. 日本における鉄道と駅

日本では 1872 年、新橋～横浜間に鉄道が開通して以来、ほぼ 30 年間で主要幹線の整備を終えているが、駅の位置決定の考え方は西欧の場合と異なりまちの中心部にまで入って頭端式ターミナル駅を建設することには、経済的条件をはじめ種々の困難があった。我が国の鉄道駅は通過式の間駅となり、駅の位置もまちの中心部から遠く離れることが多かった。こうして設置された当初の駅は最小限の駅機能を持てばよかったが、街の経済活動の拡大に伴って駅と街のかかわりは切り離せるものではなく、鉄道事業を核に沿線開発を推進することで一体的経営を目指した阪急電鉄の小林モデルのように、自らの鉄道事業を発展させるために企業がまちづくりに積極的に関わる手法も定着してきた。

2-2. 海外事例

鉄道の先進国である欧州においては、現在都市再生及び国家再生の手段として駅舎のリノベーションが進められている。鉄道が都市再生のツールであるとの認識が国全体にあるようであり、官・民だけの協力ではなく、住民も積極的に発言できる場を法律で定めている例もある。国土上、歴史上の違いはあるものの、日本の従来の鉄道に関する考え方は国家施策として事業者・行政で取り決め、住民には情報公開程度であったことは否定できない。

2-3. 日本の現状

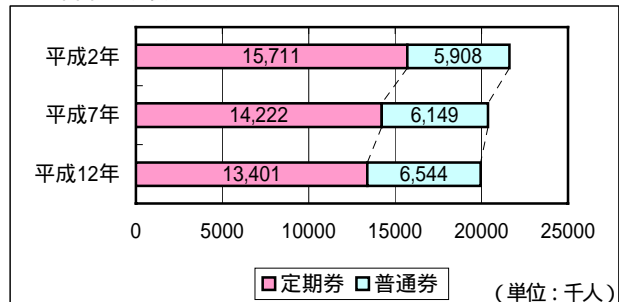


図1 近畿圏の使用権種別利用数推移

* 正会員 神戸大学工学部建設学科 (Dept. of Construction, Faculty of Engineering, Kobe-University)

** 非会員 大成建設 (Taisei Corporation)

*** 非会員 神戸大学大学院自然科学研究科建設学専攻 (Graduate School of Natural Science, Kobe-University)

高度経済成長時代を経ると鉄道駅に関して利用者も企業側も安全性、効率性、といったことだけが至上命題であるとの認識が広がった。駅舎が街のシンボルという発想はいつの間にか薄れていくことになった。現在では、国鉄も民営化により、大都市圏では鉄道事業者間の競争原理による経営の効率化が求められる一方で、人口減や少子高齢化、モータリゼーションの進行などといった社会の変革期への対応も大きなテーマとなっている。

3. 阪神間の電鉄会社被害と国・自治体の対応

阪神大震災による各鉄道事業者の被害額と補助金は表1のような配分となった。鉄道駅自体に被害を受けたものとその周辺地区とのまちづくりの関連を表したのが表2である。

表1 鉄道駅の被害額及び補助額 (単位: 億円)

	事業者	復旧費用	減収額	補助費
日本開発銀行による 低利融資	JR西日本	1,020	520	0
	阪急電鉄	440	21	0
	JR東海	50	350	0
	北大阪電鉄	3	0	0
鉄道軌道整備法による 事業費補助 +	阪神電鉄	457	17	99
	神戸高速鉄道	140	35	35
	神戸電鉄	87	18	21
	山陽電鉄	54	20	13
	神戸市交通局	42	12	10
日本開発銀行による 低利融資	神戸市新交通	34	31	9
	JR貨物	17	104	3
	北神急行電鉄	4	0	1
補助無し	大阪市交通局	20	4	0
	六甲摩耶鉄道	4	1	0
	神戸市都市公社	6	1	0
	合計	2,378	1,134	191

3-1. 激甚災害の指定

政府は、阪神大震災の被害の甚大性に鑑み、これを激甚災害に指定するとともに、当該災害に適用すべき措置として、まず公共土木施設災害復旧事業等に関する特別の財政補助の措置を指定した。この指定を見ても、一番に公共土木施設の災害復旧を挙げており、被災した鉄道施設の復旧に際しては、被災施設は我が国や地域の経済社会にきわめて重要な役割を果たすものであることから、国として復旧を急いだことが分かる。

3-2. 復旧支援のための財政支援措置

鉄道の復旧には、緊急に財政支援措置を講じることが不可欠と考

えられたが、具体的措置の検討の基礎となる災害復旧費用の算定は、各鉄道事業者とともに十分な把握ができない状況であり、概算するのも困難な状況であった。

最終的には鉄道軌道整備法に基づく災害復旧事業費補助と日本開発銀行からの災害復旧融資により支援することの二つが確認された。個別の支援策については鉄道軌道整備法に基づく補助要件への適合を基本としつつ⁽¹⁾、各社が被害規模、将来の経営見直しなどを総合的に勘案して希望する支援策を基に決定された。その結果、13事業者のうち補助金については阪神電鉄など8事業者、日本開発銀行の低利融資についてはJR西日本など4事業者を対象とすることとなり、大阪市については被害額が少なことから財政支援措置は見送られることとなった(表1)

4. 駅と復興まちづくり

本研究では大きな被害を受けた表2の駅のうち、阪急三宮駅・阪急伊丹駅・JR新長田駅・神戸高速鉄道大開駅に加え、駅とまちづくりを関連付けた復興事例として特徴のある阪神岩屋駅を取り上げる。その他の事例は一つ一つ個性的であるが、その殆どが補修や震災前の状態に早期に戻すことを目標に行われている。

4-1. 阪急三宮駅



写真1 震災前後の阪急三宮駅(左:震災前、右:震災後)

震災前の阪急三宮駅は、他社が多く乗り入れている三宮で特徴ある都市景観として三宮のアイデンティティを担っていたが、地震により駅舎の屋根より上方部分が倒壊した。

阪急電鉄は阪神間主要三線のなかでJR西日本と共に復興支援を受けられない企業であったために、自己資金での再建を必要とした。震災の応急措置として仮施設を建て、その中に震災前から入っていた映画施設などを入れ込み、本格再建に備えた事業計

表2 被害駅と周辺事業の関連

会社	駅名	被害	復旧タイプ	周辺地区の震災復興事業
JR	須磨駅	駅舎損傷、ホーム破壊	補修型復旧	被害小
	新長田駅	東口駅舎破壊、ホーム損傷	復元型復旧	震災復興再開発事業地区
	六甲道駅	駅舎損傷、ホーム破壊	復元型復旧	区画整理[六甲道駅北地区、六甲道駅西地区震災復興市街地再開発事業地区]
	住吉駅	ホーム破壊、ホーム上屋根損傷	復元型復旧	市街地再開発[JR住吉駅東地区、JR住吉駅南地区]
	芦屋駅	駅舎損傷、ホーム破壊	復元型復旧	被害小
阪急	三宮駅	駅舎損傷	仮駅型復旧	震災復興事業地区
	伊丹駅	駅舎破壊、ホーム破壊	創造型復旧	震災復興事業地区
阪神	西灘駅	駅舎破壊、ホーム損傷	改良型復旧	密集住宅市街地整備促進事業地区
	大石駅	駅舎損傷	改良型復旧	住宅市街地整備総合支援事業
	石屋川駅	ホーム崩壊	改良型復旧	被害小
山陽	山陽垂水駅	ホーム破壊	補修型復旧	市街地再開発[垂水駅東地区、垂水駅西地区]
	山陽塩屋駅	ホーム破壊	補修型復旧	被害小
	山陽須磨駅	ホーム破壊	補修型復旧	被害小
	板宿駅	駅舎損傷、ホーム倒壊	改良型復旧	被害小
高速	大開駅	駅舎破壊	復元型復旧	被害小
ポート	三宮駅	駅舎損傷、ホーム階柱傾斜	補修型復旧	震災復興事業地区
	ポートターミナル駅	駅舎損傷	補修型復旧	震災復興事業地区
六甲	住吉駅	駅舎損傷	補修型復旧	被害小
	魚崎駅	駅舎損傷	補修型復旧	被害小
	南魚崎駅	駅舎損傷	補修型復旧	被害小
	アイランド北口駅	駅舎損傷	補修型復旧	被害小

画を打ち出した。自己再建の目処がつけられた段階で新駅を設けようという事業計画は、その後の様々な経済情勢の変化が影響し、他の多くの駅が復元型や補修型であるのに対し、三宮駅は仮施設をそのまま使用している応急対応型となっているが、現状でも一定の機能を有していることが、新事業に二の足を踏む結果となった。三宮駅はまちのアイデンティティ形成を担っていたことから、早期復旧ではないスローリカバリーを選択したことでまちのシンボル性の回復が遅れている点が大きな課題といえる。

4-2. 阪急伊丹駅



写真2 震災後の阪急伊丹駅 (左:震災直後、右:仮設駅)

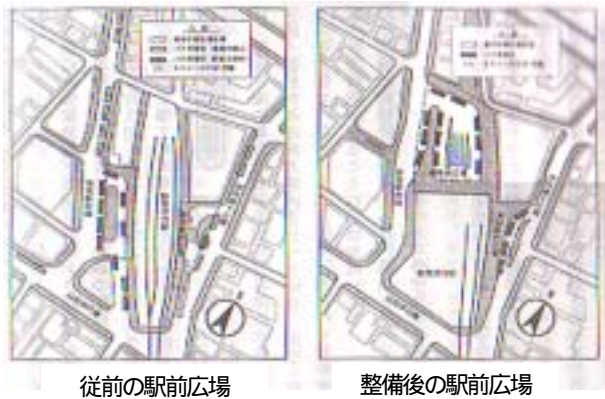


図2 震災前後の阪急伊丹駅の変化

震災で倒壊した阪急伊丹駅の当時の復興方針は以前から検討していたエレベーターを設ける程度の現状復元型であった。しかし、交通エコロジー・モビリティ財団(以下、エコモ財団)のモデル事業に採択されたことで新しい復興財源を確保し、一方で伊丹市が福祉のまちづくりへの関心が高かったことからバリアフリーを復興テーマにし、新たなまちの第一歩として住民(障害者)と共に駅再建計画づくりに取り組んだ点が特徴である。営業エリアが京阪神一帯に広がり、被災による営業収入への影響が一定割合に止まることから復興補助金を鉄道軌道整備法から受けられなかった阪急電鉄にとって、日本財団がバックアップしているエコモ財団からの支援要請と伊丹市と協同することは、制度面での優遇や金銭面の補助、駅施設の更新など多くの点で有利になる点がある。また、行政側にとってはバリアフリーのモデル事業

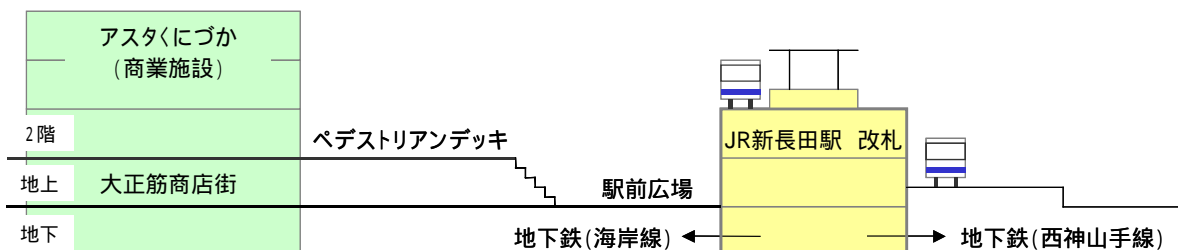


図4 新長田駅周辺の断面構成

を求めている段階で先進的事例づくりに取り組んだ成果は後の交通バリアフリー法づくりに影響していることを意味している。伊丹市にとっても、バリアフリー化を駅前広場と一体的に行うことができ、復興まちづくりの発信と福祉まちづくりの前進を達成できる点などが特徴として挙げられる。障害者が本格的に駅づくりの計画段階から参加できる事業は初めてである。ただ、これはあくまでも先導的モデル事業であるので、今後はこういった形で福祉優先の理念を持った駅再建費用の財源を確保するかが課題である。

4-3. JR 新長田駅

長田区は震災により多大な被害を受け、新長田駅は倒壊し、周辺地区は再開発地区に指定された。神戸市は難区の六甲道周辺地区を東部副都心と位置付けるのに対して、長田地区は西部副都心と位置付け、創造的復興を目指していた。

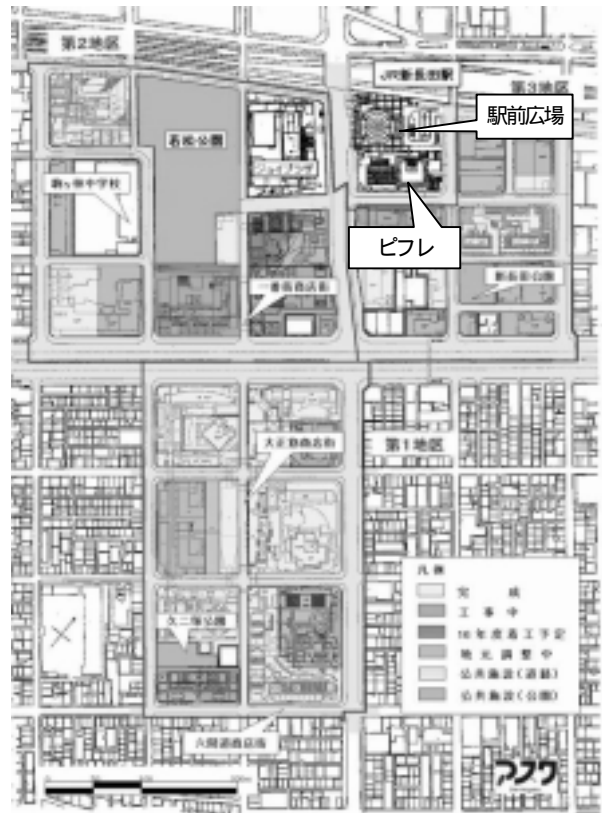


図3 新長田駅南地区再開発事業指定地区

ところで、再開発地区では新長田駅、駅前広場、駅前商業施設「ピフレ」が地区指定から除外されている。これは、駅前広場と駅前商業施設「ピフレ」については震災以前から計画が進められていたこと、駅は鉄道会社が自己資金で再建すべきだという神戸市の考えによる。鉄道駅は行政との折衝をすることがないまま、限られた財産の中で早期の再建を目指さざるを得なかった。その

ため、図4に示すように新長田駅南地区再開発事業では、地下、地上、空中(ペDESTリアンデッキ)という3層の動線を計画しているが、再開発商業施設「アスタくにづか」から駅へと向かうペDESTリアンデッキは新長田駅の2階改札口までは延びておらず、駅前広場で止まる計画となっている。仮にペDESTリアンデッキが新長田駅と繋がっていれば、駅とまちの連続性が高まり、動線にも駅を介して駅北部との繋がりが深まる可能性もあったと思われ、残念である。

新長田駅南地区再開発事業は震災10年が経つ現在でも計画は途中段階であり、保留床の未解消や商業の不活性化など様々な問題を抱えている。こうした原因は、動線計画の検討不足、快速電車の停車駅になっていない(大阪圏との時間距離)²⁾、壮大な計画の市場性の検討不足、などが考えられる。地下鉄海岸線と地下鉄山手線のターミナル駅としての性格、西部副都心という計画上の位置付けから、快速電車を新長田駅に停めることを神戸市はもっと強く要求すべきであったと考えられる。以前六甲アイランドの開発にあたっては、JR住吉駅には快速を停めるように神戸市はJRに要求し、それを実現している。長田駅周辺再開発は大規模な都市計画事業である故に、神戸市はJRに快速列車停止に必要とされるホーム長の延長問題解決のために積極的にに関わり、意見や権利を調整する必要があったのではないだろうか。もし、再開発指定区域に駅を取り込むことができたのなら、土地の権利変換を上手く組み合わせて、ホーム長を今より延ばすことも可能であったと考えられる。快速電車が止まることはまちの活性化に大きく貢献するだけに惜まれる。

4.4. 神戸高速鉄道大開駅

神戸高速鉄道は発行済み株式のうち神戸市が4割、阪急電鉄・阪神電鉄・山陽電鉄・神戸電鉄の4社が4割を保有する第三セクターである。地震が発生しても大きな被害が少ないといわれてきた地下駅であるが、予想に反して、大開駅を含む地下軌道一帯が大きな地震被害を受けて、上部の道路が陥没してしまった。



写真3 震災時の大開駅(左: 駅上、右: 駅構内)

震災直後は、破壊規模は比較的小さくとも「過去に被害の経験が無い(運輸省)」ため、復旧の見通しが立たないとされた。資本金20億円の会社にとって総額380億円の被害(後に減額)は厳しく、国からの補助金35億円に加えて神戸市から特例で50億円の債務保証を受けることが決定したが、それでも自力再建は困難といわざるを得なかった。

大株主である神戸市が震災で多大な被害を被っている中では一鉄道だけに資金援助することは難しく、国による補助を受けて大開駅は再生した。新たな大開駅を創造するという視点は重要であったものの、国や日本鉄道建設公団、学識経験者を交えて調査及び計画策定を行ったことから、住民を計画作りに参画させる余

裕は無かった。

地下駅ではそのアクセス性の改善について利用者である住民の意向を踏まえた計画づくりが求められるが³⁾、大開駅では以前からの要望であったエレベーターを設置することができたものの、アクセス改善については触れられず、最終的には復旧型の駅再建となった。地域活性化の点から見ると、震災前に比べて駅は綺麗になり、バリアフリーが考慮された点は評価できる。



写真4 現在の大開駅(左: 駅入り口、右: 駅構内)

4.5. 阪神岩屋駅

阪神岩屋駅は阪神大震災で被害を受け、その部分を補修しつつ営業していたが、新たに大規模な開発が進んだHAT神戸地区の最寄り駅であることとホームの狭小性による安全面の問題から建替えられることとなった。しかし、災害補助金の返済などにより、その再建費用を企業の一般会計から捻出することができなかつたため、近畿運輸局と話し合いを重ねた。それにより誕生した新しい支援制度が鉄道駅総合改善事業である⁴⁾。阪神岩屋駅は駅更新に伴い、駅舎のみならず駅前広場と一体的となったバリアフリー整備をすることができ、まちとの連帯性が強く意識された整備手法として当事業の有効性は際立っている。この鉄道駅総合改善事業は駅再建の新たな補助制度として、駅舎に留まらず駅前広場などの一体的整備を含む事業手法であることから、今後の活用が待たれる。



写真5 震災前後の岩屋駅(左: 震災前、右: 震災後)

5. おわりに

5-1. 阪急伊丹駅とJR新長田駅の駅再建過程の違い

阪急伊丹駅とJR新長田駅の事例を比較して取り上げ、それを成した要因をモデル化したのが図5、図6である。まちと一体となった駅再建のためには駅成立やまちの発展時期の背景といった歴史的要因や物理的要因に加え、補助制度や財政的要因、非常事態時における管轄を超えた連携と住民参加を保証する制度の構築、妥当な事業計画の選択が重要である。

5-2. 考察

震災が起きると駅や駅周辺に起こる被害のパターンとして図7の4パターンが考えられる。パターン3ではまち側の被害が少ないことから復興事業指定を行うことは不可能である。しかし、鉄道駅総合改善事業を活用することで、バリアフリーという

テーマからまちと一体的に復興することが可能になり、住民の参画と財源確保が期待できる。パターン4は阪急伊丹駅とJR新長田駅の事例からわかるとおり事業選択と領域の検討を十分に行い、かつ阪急三宮駅のようなスローリカバリーに伴う問題も注視しながら、迅速すぎる都市計画決定ではなく、真に創造的復興の方向性に沿った事業内容を目指すことで、駅づくりとまちづくりの整合性を図る必要がある。鉄道駅の復興の在り方が地域の将来ビジョンをも左右しかねないという意識を住民、企業、行政が共有することが重要である。

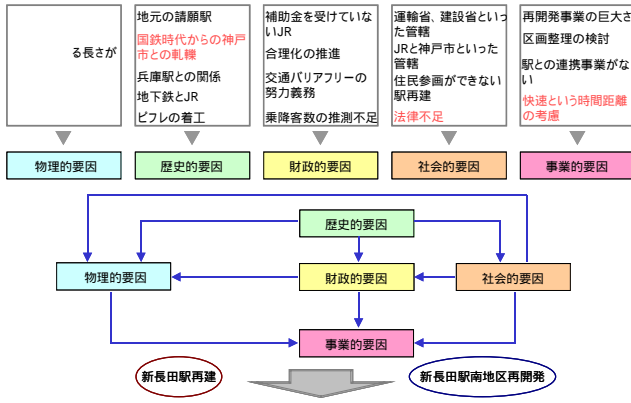


図5 阪急伊丹駅の要因関係

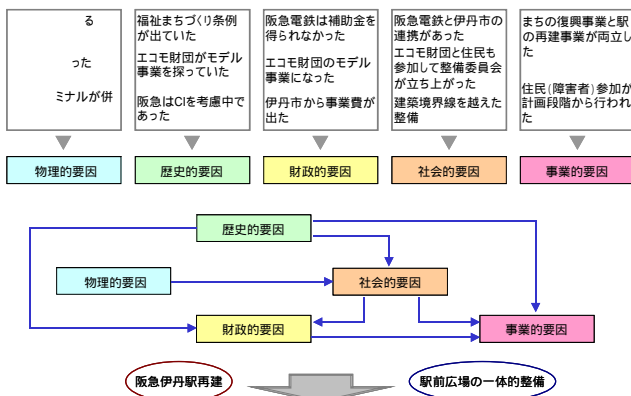


図6 JR新長田駅の要因関係

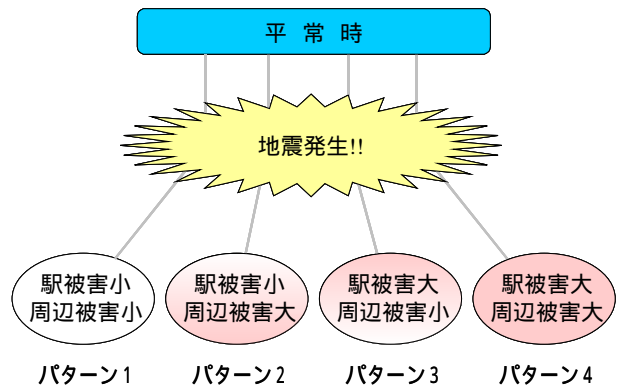


図7 駅・周辺被害の考えられる状況

5-3. 今後に向けて

駅と駅前周辺地区との一体的復興過程における計画づくりへの住民の参画の重要性を今後のテーマとして述べた。既存の制度を利用した改善方を以下に示す。

鉄道駅総合改善事業は先にも述べたように、駅舎が破壊された場合に、従来は駅は鉄道会社、駅前広場は自治体となっていた復興主体の住み分けを一体的に行える柔軟な事業手法である。両者が協力して地域にとって本当に必要な施設として住民と検討し、同時に駅前広場と連携した再建が可能である。しかし、第三セクターのみに適用である点、事業域が広い為に1/3という補助率でも大きな負担になる点がネックである。に関しては、第三セクターのみではなく、民間企業も事業主体として認めることが検討されるべきである⁽⁵⁾。に関しては、交通バリアフリー法の活用が検討されるべきである。日本財団等の資金により財源が確保されており、駅の震災復興をバリアフリーというテーマと関連づけて行うことにより財源と制度の選択肢が増えるというメリットがある。阪急伊丹駅は交通バリアフリー法の制定に先行するモデル事業であったが、震災復興での駅再建の新たな取り組みのモデル事業であったと読み取ることもできる。

同法では重点整備地区を指定するが、整備にあたっては各鉄道事業者・国・自治体・警察・公安委員会など駅を中心とした施設や、道路管理者・駅前広場の所有者といった駅を中心に関わる権利保持者が一同に集まって計画立案に取り組むことが求められ

表3 各被害パターンと鉄道会社・行政・住民の対応

	鉄道会社	行政	住民
パターン1	・補修など ・行政側と住民側との接点を持つ ・日常対策と同様	・補助すべきものに助成 ・活性化案の検討 ・日常対策と同様	・自力復興 ・まちづくり検討事項の把握 ・日常対策と同様
パターン2	・補修など ・行政側と住民側との接点を持つ ・街側の復興まちづくりに積極的に参加 ・CSの把握 ・CIの確立	・復興都市計画の決定 ・復興への駅の重要性の認識 ・住民と企業を巻き込む協議会の設定、運営 ・日常の検討課題の実行	・行政側とまちづくり協議会を通して連携 ・鉄道駅がまちのシンボルと気付く ・企業との協調 ・復興まちづくりへの積極的参加
パターン3	・早期復旧計画の策定 ・仮駅舎建設 ・鉄道駅総合改善事業の展開 ・住民参画を企画 ・日常検討課題の実行 ・CIの確立	・復興策の根幹としてインフラ整備への補助や指導 ・鉄道駅総合改善事業やその他の事業選択 ・住民と街と企業の連携の調整	・まちづくり協議会の運営 ・都市再生の課題の検討や実行 ・駅再建に積極的に参加
パターン4	・早期復旧計画の策定 ・仮駅舎建設 ・住民参画を企画 ・日常検討課題の実行 ・CIの確立 ・まちの活性化のチャンスと捉える	・復興都市計画の決定 ・復興策の根幹としてインフラ整備への補助や指導 ・住民と街と企業の連携の調整 ・適切な事業の選択	・まちづくり協議会を通じて行政側と折衝 ・駅再建に積極的に参加 ・復興まちづくりのシンボルが駅再建であると気付く ・日常検討課題の実行

る。ここに住民が参画することで、地域にとってあるべき駅の姿をまちと一体的に描き直す好機となる。従来、駅の再建は、周辺のまちづくりとは無関係に進められるものという考え方が主流であった。新長田駅周辺再開発事業の現状で見たように震災復興という大きなプロジェクトにあたっては、駅とまちとの関係に着目することで、地域の持続的発展にとって有益な相乗効果が期待できる計画へと修正できる可能性が示された。こうした柔軟な計画づくりには、行政、事業者の双方の思惑を超えた、まちづくりへの将来ビジョンの共有が欠かせない。新長田駅の再建事例では、こうした意識の欠如が大きな反省点と言えるのではないのか。

補注

- (1) 鉄道軌道整備法とは、経営困難な鉄道事業者が大規模な天然災害を受けた場合、そのすみやかな復旧を図るため、当該災害復旧事業費を国と地方公共団体が1/4以内ずつ補助するものであるが、その適用条件は復旧費が年間路線収入の10%以上である、経営が3年間赤字である、又は災害年以降5年間の赤字が確実視される、という厳しい条件がつけられている。
- (2) 神戸市へのヒアリング調査により、六甲道駅と新長田駅の一歩の差は大阪との時間距離であるという回答を得られた。JR新長田駅に快速電車を停められない原因としては、大正筋商店街の賑わいから生まれたので国鉄の全体構想には無かった駅、隣駅の兵庫駅が利用度の高い和田岬線を有していることから売上対サービスが良く、兵庫駅に快速電車を停めていた、東海道線と山陽線の管理区間の変更点があり、立体交差をさせるために盛土をして駅を設けたので、JRの所有する土地だけでは、快速電車を停めることのできるプラットフォームを造ることができなかった、という3つの点が主な理由である。
- (3) 地下駅の入り口は、歩道に設けようとするとき開口部分は自社負担で作る必要があり、また、開口により歩道が狭くなるので、歩道の幅を3.5m残して造らなければならない。そうなることと入り口を設けるスペースは限定的になり、住民側が望んでいる位置には開口が設けられない。歩道以外に入り口を設ける手段としてビルに設ける方法がある。これはビルの所有者が建築・補修の際に鉄道事業者と協力または事業として開口部を提供するというものであるが、これは建設費が折半になることが多く、住民としてのビル所有者として駅づくりをする可能性がある。
- (4) 鉄道駅総合改善事業の補助対象は第三セクターのみであり、阪神電鉄は第三セクターではない。そこで阪神電鉄は、元町駅以西は神戸高速鉄道(第三セクター)に乗り入れていることから、事業主を神戸高速鉄道とし、その工事受注者を阪神電鉄とする手法をとった。よって、完成した駅は神戸高速鉄道所有、線路は阪神電鉄所有となり、阪神電鉄が神戸高速鉄道から駅施設を借りて営業しているということになる。この工事は運輸省の「鉄道駅総合改善事業」の適用を受けた初めての事例である(現在は全国に数例有り)。

- (5) 近畿運輸局へのヒアリング調査によると、鉄道駅総合改善事業の対象が第三セクターに限定されている点については、民間企業はまちづくりには関心を示さないのだからと認識しているのではないかと回答を得られた。

参考文献

- 1) 土井勉(2004),「近畿圏の鉄道網と沿線の変遷(抜刷)第9章ターミナル・コンプレックスの展開」,大阪:関西鉄道協会都市交通研究所
- 2) 北村隆一(2004),「鉄道でまちづくり 豊かな公共領域が広がる賑わい」,学芸出版社
- 3) 安藤元夫(2004),「阪神・淡路大震災 復興都市計画事業・まちづくり」,学芸出版社
- 4) 阪神・淡路大震災鉄道復興記録編纂委員会(1996),「よみがえる鉄路 阪神・淡路大震災鉄道復興の記録」,山海堂
- 5) 国土交通省(2004),「国土交通白書」,ぎょうせい
- 6) インターシティ研究会(1997),「駅とまちづくり ひと・まち・暮らしをつなぐ」,学芸出版社
- 7) 交通エコロジー・モビリティ財団(2001),「究極のバリアフリー駅をめざして 阪急伊丹駅における大震災から再建までの軌跡」,大成出版社
- 8) 第三書館編集部(1995),「写真集 大震災で壊れたマンション・ビル・鉄道」,第三書館
- 9) 阪急電鉄株式会社,「社内用阪急伊丹駅写真集」
- 10) 阪急伊丹駅アメニティターミナル整備検討委員会、交通エコロジー・モビリティ財団,「阪急伊丹駅アメニティターミナル計画の概要 パンフレット」
- 11) 西日本旅客鉄道株式会社(1996),「よみがえれ!線路よ街よ 阪神・淡路大震災」JR西日本100人の証言」,交通新聞社
- 12) 神戸市都市計画局再開発部新長田南再開発事務所,「新長田駅南地区震災復興第二種市街地再開発事業進捗状況図」,神戸市
- 13) 神戸高速鉄道株式会社(1997),「報道記事に見る神戸高速鉄道の被災と復旧」,神戸高速鉄道株式会社
- 14) 神戸市(2001),「神戸市交通バリアフリー基本構想」,神戸市