

研 究 報 告

令和 8 年 4 月 1 日

公益財団法人 前田記念工学振興財団

理 事 長 岸 利 治 殿

研究代表者

所 属 : 東京大学未来ビジョン研究センター特任助教

氏 名 : 齋藤直紀

研究課題名 : ロンドンにおける高架下空間を活用した都市再生評価手法の構築

助成金額 : 100 万円

研究実施期間 : 自 令和 7 年 4 月 1 日 ~ 至 令和 8 年 3 月 3 1 日

ロンドンにおける高架下空間を活用した都市再生評価手法の構築

Development of an Evaluation Method for Urban Regeneration

Utilizing Under-Railway Spaces in London

所属 東京大学未来ビジョン研究センター 特任助教 齋藤直紀

1. 研究背景と目的

ロンドンの鉄道高架下空間は、19世紀の鉄道網整備に伴い形成された都市空間である。1890年代までに主要鉄道路線の多くが完成したが、当時すでに都市化が進んでいた市街地に鉄道を敷設する必要があったため、既存の都市構造を貫通・迂回する形で鉄道が建設された。とくに南部および東部では軟弱地盤の影響により高架構造が多く採用された。当初は都市を分断する障壁として懸念されたが、その後は倉庫や工房、小規模製造業など多様な用途へと転用されていった。さらに近年では、DLRやジュビリーライン延伸などの都市交通整備を契機として、高架構造と都市空間の関係が再構築され、高架下空間は都市の残余空間から都市資源へと再評価されつつある。

現在、ロンドンには約10,000軒の高架下空間が存在し、そのうち約4,000軒がテナントとして利用されているとされる。一方、2019年には鉄道インフラを管理してきたNetwork Railが約5,200軒の高架下空間を民間企業Arch Companyに売却したことで、賃料の急激な上昇や既存テナントの撤退など、ジェントリフィケーションの問題が顕在化している。このように、高架下空間は市場価値の上昇とともに都市再開発の重要な対象となりつつあり、その空間構成や利活用をめぐる議論が活発化している（図1）。

しかしながら、ロンドンにおける高架下空間については、都市全体を対象としてファサード、規模、構造といった空間構成や、建物用途および分布状況といった利用実態を体系的に把握した研究は十分に行われていない。そこで本研究では、ロンドン市内に分布する高架下空間を対象に、ファサード、規模、構造などの空間構成と、建物用途および分布状況といった利用実態を分析し、これらを類型化することで、高架下空間の構成形式の一端を明らかにすることを目的とする。ロンドンには煉瓦造の高架が多く現存しており、近年では日本と同様に高架下空間を含むエリア一帯の再開発が増加しているため、本研究で得られる知見は、日本を含む他都市における高架下空間の利活用や都市再生のあり方を検討する上で有益な示唆を与えるものと考えられる。

2. 研究の方法

2.1. 高架下空間の選定

Google MapおよびGISツール（Blender GISアドオン）を用い、ロンドンの主要鉄道路線を対象として高架構造の位置と高架下空間の分布を把握した。具体的には、各鉄道路線の始点からロンドンの都市境界または終点までを対象とし、高架構造の有無および高架下に配置された施設の存在を確認した。その上で、不特定多数の利用者を想定した公共用途または商業用途を含む街区を抽出した。

抽出された街区のうち、公共用途・商業用途を含む街区が連続する区間を調査対象として設定した。公共用途を含まない街区が一部に存在する場合でも、その前後の街区が公共用途

を含む場合には連続する街区群として扱い、都市空間としての連続性を考慮した調査対象を設定した。その結果、ロンドン市内において 40 箇所の調査対象エリアを抽出した（図 2、表 1）。

2.2. 高架下空間の分布

ロンドンにおける高架下空間の分布状況を把握するため、鉄道路線および地区ごとの分布を整理した。ロンドンには 36 種類の鉄道路線が存在するが、そのうち高架下空間を含む路線は 16 種類であった。路線ごとの事例数をみると、South-eastern が 861 事例と最も多く、次いで Southern が 619 事例、Thameslink が 556 事例であり、これらの路線に高架下空間が集中していることが確認された（表 2）。

さらに、交通運賃区分である London fare zones による分布を整理すると、Zone1 では 384 事例、Zone2 では 2,094 事例、Zone3 では 315 事例が確認され、高架下空間は都市中心部よりもやや外側に位置する Zone2 に最も多く分布していることが明らかとなった。Zone1 では地下鉄路線が多く高架構造が比較的少ないこと、Zone3 では郊外化が進み高架下空間の利用が減少することが、この分布傾向の要因として考えられる（表 3）。また Postcode ごとの分布では、SEL（South East London）で 1,219 事例、EL（East London）で 897 事例と多く確認され、ロンドン南東部および東部に集中していることが明らかとなった。以上より、ロンドンの高架下空間は都市中心部ではなく、南部・東部を中心とした都市周辺部に多く分布しており、この傾向は 19 世紀の鉄道建設の歴史的経緯と都市構造を反映したものであると考えられる（表 4）。

3. 高架下空間の構成形式と利用実態

3.1. 高架下空間の構成形式

高架下空間の建築的特徴として、「規模」「構造」「ファサード」の三つの要素に着目した。規模について、一層利用（Small）と二層利用（Large）に分類し、高架下空間の断面構成の違いを整理した（表 5）。構造について、ロンドンの高架下空間



図 1. 映画館として活用されている Curzon Camden Cinema

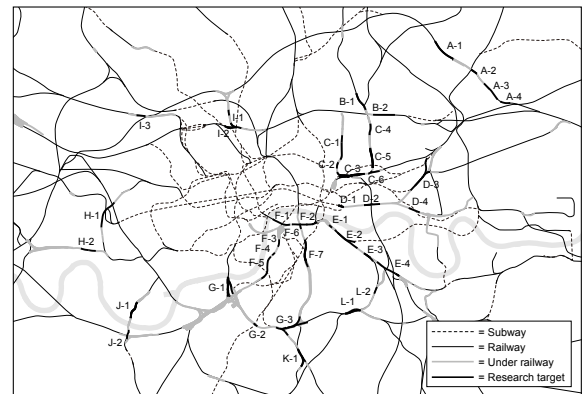


図 2. 高架下空間の分布図

表 1. 高架下空間リスト

	Under-railway unit	Block	Year	Railroad company
A	1. Boundary Road - Layton Midland station	6	1894	Suffragette line(L.O.)
	2. Laytonstone High Road Station - Strode Road	2	1894	Suffragette line(L.O.)
	3. Harrow Road - Strode Road	8	1894	Suffragette line(L.O.)
	4. Wanstead Park Station	2	1894	Suffragette line(L.O.)
B	1. Hackney Downs Station	3	1872	Weaver line(L.O.)
	2. Hackney Central Station - Homerton Station	4	1968-70	Mildmay line(L.O.)
	1. Haggerston Station - Union Walk	9	1860s	Windrush line(L.O.)
	2. Drysdale Street - New Inn Yard	3	1860s	Windrush line(L.O.)
C	3. Shoreditch High Street Station - Brady Street	5	1872, 2010	Windrush line(L.O.), Central
	4. London fields Station - Beck Road	9	1872	Weaver line(L.O.)
	5. Cambridge Heath Station - Birkbeck Street	7	1872	Weaver line(L.O.)
	6. Bethnal Green	5	1872	Central
D	1. Fenchurch Street Station	5	1841-54	DLR
	2. Railway Arches - Shadwell Station	3	1876	DLR
	3. Bow Road - Mile End Park	7	1840	c2c
	4. Three Colt Street - Westferry Station	3	1840	DLR
E	1. London Bridge Station-1	2	1836	Thameslink, Southeastern, Southern
	2. Tower Bridge Road - St James's Road	9	1836	Thameslink, Southeastern, Southern
	3. Almond Road - Rotherhithe New Road	2	1836	Thameslink, Southeastern, Southern
	4. Folkstone Gardens - Edward Street	4	1836	Thameslink, Southeastern, Southern
F	1. The Queen's Walk - Waterloo East Station	8	1864	Southeastern
	2. Hat fields - Borough Market	13	1864	Southeastern
	3. Carlisle Ln - Lambeth Road	4	1869	South Western Railway
	4. Old Paradise Street - Black Prince Road	2	1848	South Western Railway
G	5. Salamanca Street - Carnation Way	10	1848	South Western Railway
	6. London Industrial Park	3	1864	Thameslink
	7. Rockingham Street - Carter Place	9	1863	Thameslink
	1. Battersea Power Station - Battersea Park Station	4	1867	Southeastern
H	2. Queenstown Road Station	2	1877	Windrush line(L.O.)
	3. Wansworth Road Station - Cambria Road	14	1863-67	Windrush line(L.O.)
	1. Freston Road - Goldhawk Road	6	1908	Hammersmith & City line
	2. Ravenscourt Park Station - Cambridge Grove	5	1873	Piccadilly, District
I	1. Kentish Town West Station	3	1867	Mildmay line(L.O.)
	2. Camden Market - Camden Road Station	4	1860s	Mildmay line(L.O.)
	3. Kilburn Station	3	1914	Lioness line(L.O.)
	1. Munster Road - Putney Bridge Station	4	1880	District
J	2. Putney Bridge Road - East Putney Station	2	1889	District
	1. Herne Hill Station	3	1862	Southeastern, Thameslink
	1. Peckham Rye Station - Brayards Road	5	1865	Windrush line(L.O.), Southeastern, Southern
	2. Brimington Park - Queens Road Peckham Station	2	1866	Windrush line(L.O.), Southern

Table 1* L.O. =London Overground

表 2. 鉄道路線リスト

Railroad	Block	Bld.	Railroad	Block	Bld.	Railroad	Block	Bld.
Weaver line(L.O.)	19	179	Southeastern	49	861	Central	8	107
Mildmay line(L.O.)	11	138	Thameslink	31	556	Hammersmith & City	6	115
Windrush line(L.O.)	37	538	South Western	16	236	Circle	6	115
Suffragette line(L.O.)	18	248	DLR	11	84	District	11	136
Lioness line(L.O.)	3	30	Piccadilly	5	58	c2c	8	123
Southern	23	619						

表 3. London fare zones

Zone	Block	Bld.	Zone	Block	Bld.	Zone	Block	Bld.
Zone 1	47	384	Zone 2	135	2094	Zone 3	22	315

表 4. Postcode

Area	Block	Bld.	Area	Block	Bld.	Area	Block	Bld.	Area	Block	Bld.
EL	77	897	SEL	70	1219	CL	5	14	NWL	2	12
NL	8	105	SWL	27	316	WL	15	230			

の大部分が 19 世紀に建設された煉瓦造アーチ構造であることが確認された。調査対象の大多数は煉瓦造であり、RC 造は近年の再開発によって建設された少数の事例に限られている。この結果は、ロンドンにおいて歴史的インフラが長期にわたり都市資源として活用されていることを示している（表 6）。ファサードについて、高架下空間のファサード形態には明確な傾向が存在することが明らかとなった。ファサードを外部から内部への視認性によって分類すると、シャッターを主体とする半閉鎖型のファサードが最も多く、全体の約七割を占めている。このことは、高架下空間が倉庫や工房など産業用途として利用されてきた歴史的背景を反映していると考えられる（表 7）。

表 5. 規模

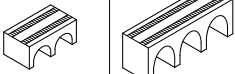
S	2305	L	488
			

表 6. 構造

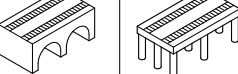
Brick	2764	RC	29
			

表 7. ファサードタイプ

a: No facade(I-2-iii)	152	e: Shatter + window(J-1-ii)	668
b: Door(D-3-ii)	60	f: Glass(H-1-iii)	296
c: Shatter(G-3-viii)	1295	g: Building-integrated(A-3-viii)	204
d: Shatter + small window(F-7-i)	101	h: Wall(F-5-iv)	17
			

3.2. 高架下空間の利用実態

高架下空間の用途を、バー・レストラン、小売店舗、文化・福祉施設、娯楽施設、産業用途、オフィス、倉庫・駐車場、未利用の八種類に分類し、都市中心部と周辺部における用途分布の違いを整理した（表 8）。高架下空間の用途構成は都市中心部と周辺部で大きく異なることが明らかとなった。都市中心部である Zone1 ではバー・レストランやオフィスなどの公共・商業用途が多く分布しているのに対し、Zone2 および Zone3 では自動車修理工場や製造業などの産業用途が高い割合を占めている（表 9）。この結果は、高架下空間が都市中心部では都市文化や観光の拠点として利用され、都市周辺部では都市経済を支える産業基盤として機能していることを示している。

表 8. 用途

Program	Bld.	Program	Bld.	Program	Bld.	Program	Bld.
Bar & Restaurant	400	Culture & Welfare	184	Industry	937	Storage & Parking	188
Gym & Amusement	219	Shop	196	Office	496	Rent & Unused	173

表 9. 用途と地域の関係

	A				B			C	Total
	Bar & Restaurant	Gym & Amusement	Culture & Welfare	Shop	Industry	Office	Storage & Parking	Rent & Unused	
EL	115 (12.8%)	88 (9.8%)	91 (10.1%)	24 (2.7%)	320 (35.7%)	164 (18.3%)	23 (2.6%)	72 (8%)	897
NL	24 (22.9%)	1 (0.9%)	11 (10.5%)	40 (38.1%)	18 (17.1%)	11 (10.5%)	0 (0%)	0 (0%)	105
SEL	186 (15.3%)	72 (5.9%)	43 (3.5%)	83 (6.8%)	417 (34.2%)	215 (17.6%)	123 (10.1%)	80 (6.6%)	1219
SWL	44 (13.9%)	47 (14.9%)	22 (7%)	13 (4.1%)	54 (17.1%)	93 (29.4%)	30 (9.5%)	13 (4.1%)	316
CL	13 (92.9%)	0 (0%)	0 (0%)	1 (0.7%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	14
NL	16 (7%)	11 (4.8%)	16 (7%)	35 (15.2%)	119 (51.7%)	13 (5.7%)	12 (5.2%)	8 (3.5%)	230
NWL	2 (16.7%)	0 (0%)	1 (8.3%)	0 (0%)	9 (75%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	12
1	97 (25.3%)	68 (17.7%)	22 (5.7%)	12 (3.1%)	38 (9.9%)	110 (28.6%)	25 (6.5%)	12 (3.1%)	384
2	276 (13.2%)	140 (6.9%)	136 (6.5%)	175 (8.4%)	720 (34.4%)	357 (17%)	151 (7.2%)	139 (6.6%)	2094
3	24 (7.4%)	11 (3.4%)	26 (8%)	9 (2.8%)	182 (56%)	29 (8.9%)	12 (3.7%)	22 (6.8%)	325

3.3. 高架下空間の構成類型

最後に、街区単位ファサード構成と用途構成を組み合わせることで、高架下空間の構成類型を抽出した（表 10）。〈類型①〉は Open なファサードを持ち、Zone1 の都心部に位置して飲食店などの公共・商業用途が集積する再開発型の類型である。〈類型②〉は Semi-Open なファサードを持ち、Zone2 に分布し、飲食店や店舗などの公共・商業用途が多い。これに対し〈類型③〉は同じ Semi-Open 型であるが、工業用途やオフィスが集積する産業系の類型であり、より限定された地域に分布する傾向がみられる。〈類型④〉は Semi-Closed 型で娯楽施設などが集積する類型、〈類型⑤〉は同じ Semi-Closed 型で自動車修理工場などの産業用途が集積する類型であり、特に事例数が多い。〈類型⑥〉は Closed 型で用途の偏りが少なく多様な用途が混在する類型であり、〈類型⑦〉はファサードの傾向が混在し用途の分散

表 10. 高架下空間の構成類型

[illegible]

Block	Facade	Railway	London fare zones	Postcode	Area	Bar & Restaurant	Gym & Amusement	Culture & Welfare	Shop	Industry	Office	Storage & Parking	Rent & Unused	Structure	Scale	Year	Market	Redevelopment	Typology
F-1-iii	I	Se	1	SWL	La	2								⊗	L	18L		●	Bar & Restaurant 36
F-1-iii	Se	1	SWL	La	3									⊗	L	18L		●	
F-1-iv	Se	1	SWL	La	2									⊗	L	18L		●	
F-2-i	Se	1	SEL	So	6									⊗	L	18L		●	
F-2-iii	Se	1	SEL	So	7	2								⊗	L	18L		●	
F-2-xi	Se	1	SEL	So	3									⊗	L	18L		●	
F-2-xii	Se	1	SEL	So	10									⊗	L	18L		●	
D-1-i	DLR	1	CL	CL	2									⊗	L	18EL		●	
D-1-v	DLR	1	CL	CL	3									⊗	L	18EL		●	
F-6-i	Ts	1	SEL	So	7	2								⊗	L	18L		●	
F-6-ii	Ts	1	SEL	So	2									⊗	L	18L		●	
F-6-iii	Ts	1	SEL	So	4	1	2			3				⊗	L	18L		●	
C-1-ii	Wi/L	2	EL	Ha	4	1								⊗	L	18E		●	
F-7-v	Ts	2	SEL	So	5									⊗	L	18L		●	
F-7-viii	Ts	2	SEL	So	16									⊗	L	18L		●	
G-1-i	Se	2	SEL	Wa	7	1	5	2						⊗	L	18L		●	
G-2-i	Wi/L	2	SEL	La	5									⊗	L	18L		●	
I-2-ii	Wi/L	2	NL	Ca	13	1	8	5		3				⊗	L	18L		●	
F-2-x	Se	1	SEL	So	2						2	1		⊗	L	18L		●	
F-5-v	SNR	2	SWL	La	1									⊗	L	18E		●	
F-7-iv	Th	2	SEL	So	9	1								⊗	L	18L		●	
F-2-vii	Se	1	SEL	So	2					2				⊗	L	18L		●	
F-1-viii	Se	1	SWL	La	7	3			6					⊗	L	18L		●	
F-2-viii	Se	1	SEL	So	2	4								⊗	L	18L		●	
C-3-i	Wi/L	1	EL	Ha	4									⊗	L	20		●	
C-3-ii	Wi/L	1	EL	Ha	9									⊗	L	20		●	
D-4-i	DLR	2	EL	TH		8		1						⊗	L	18E		●	
H-2-i	Pi, Di	2	NL	HF		5		4						⊗	L	18L		●	
I-2-iii	Wi/L	2	NL	Ca	3									⊗	L	18L		●	
E-1-i	Ts, Se, So	2	SEL	So		1	1							⊗	L	18E		●	
E-1-ii	Ts, Se, So	2	SEL	So		1								⊗	L	18E		●	
G-3-iv	Wi/L	2	SEL	La	10	1	11							⊗	L	18L		●	
G-3-v	Wi/L	2	SEL	La	1	9								⊗	L	18L		●	
I-2-iv	Wi/L	2	NL	Ca	3				4					⊗	L	18L		●	
G-1-ii	Se	2	SEL	Wa	3					32				⊗	L	18L		●	
H-2-ii	Ce	2	EL	Ha						10				⊗	S	19L		●	
W-1-iii	HC, Ci	2	NL	HF	13					14				⊗	S	19E		●	
C-5-iv	Wi/L	2	EL	TH	5	1	3	3	2					⊗	L	18L		●	
C-4-ii	Wi/L	2	EL	Ha	1									⊗	L	18L		●	
E-1-iii	Wi/L	2	EL	Ha	1									⊗	L	19L		●	
C-4-viii	Wi/L	2	EL	Ha	5									⊗	L	18L		●	
D-1-i	DLR	1	CL	CL	3									⊗	L	18EL		●	
D-1-iii	DLR	1	CL	CL	3									⊗	L	18EL		●	
E-2-ii	Ts, Se, So	2	SEL	So	25			2	4	11				⊗	L	18E		●	
I-1-iii	Wi/L	2	NL	Ca	7			1	1	4				⊗	L	18L		●	
K-1-ii	Se, Ts	3	SWL	La	7	3		6		1				⊗	L	18L		●	
C-4-i	Wi/L	2	EL	Ha	1	2								⊗	L	18L		●	
C-5-i	Wi/L	2	EL	TH	8									⊗	L	18L		●	
G-1-iii	Se	2	SEL	Wa	5	3		5	2					⊗	L	18L		●	
C-1-iv	Wi/L	2	EL	Ha		5								⊗	L	18L		●	
C-1-v	Wi/L	2	EL	Ha		5								⊗	L	18L		●	
D-2-i	DLR	2	EL	TH	5	1	9	4	5		1			⊗	L	18L		●	
F-1-v	Se	1	SEL	La		2								⊗	L	18L		●	
A-1-v	S/L	3	EL	WF	3					16				⊗	L	18L		●	
A-3-i	S/L	3	EL	WF						1	6			⊗	L	18L		●	
A-4-i	S/L	3	EL	WF						8	1	4		⊗	L	18L		●	
D-2-iii	DLR	2	EL	TH		4	5							⊗	L	18L		●	
D-3-iv	c2c	2	EL	TH		2				4				⊗	L	18E		●	
D-3-v	c2c	2	EL	TH						6				⊗	L	18E		●	
E-2-iv	Ts, Se, So	2	SEL	So	4			5	10					⊗	L	18E		●	
E-2-ix	Ts, Se, So	2	SEL	So				2	19					⊗	L	18E		●	
E-2-viii	Ts, Se, So	2	SEL	So	1			2	38		1			⊗	L	18E		●	
F-2-iv	Se	1	SEL	So				7						⊗	L	18L		●	
F-5-i	SNR	1	SWL	La	1			13	8					⊗	L	18E		●	
F-5-vii	SNR	2	SWL	La	3	1		16	6					⊗	L	18E		●	
G-3-x	Wi/L	2	SEL	La	1	8	6	62	1					⊗	L	18L		●	
L-2-ii	Wi/L, So	2	SEL	So						13				⊗	L	18L		●	
C-1-vii	Wi/L	2	EL	Ha	4	7				10				⊗	L	18L		●	
C-1-viii	Wi/L	1	EL	Ha	1	4		1	6					⊗	L	18L		●	
C-2-ii	Wi/L	1	EL	Ha		2			4					⊗	L	18L		●	
C-3-v	Ce	2	EL	TH	3	1	7	25		2				⊗	L	18L		●	
C-4-iii	Wi/L	2	EL	Ha	1			7	1					⊗	L	18L		●	
C-4-ix	Wi/L	2	EL	Ha				1	3					⊗	L	18L		●	
F-3-iii	SNR	1	SWL	La		2		25	2					⊗	L	18L		●	
F-3-iv	SNR	1	SWL	La		2		3	11	6	2			⊗	L	18L		●	
F-4-ii	SNR	1	SWL	La	1				8					⊗	L	18L		●	
D-2-ii	DLR	2	EL	TH	1	3		2	8					⊗	L	18L		●	
E-2-vii	Ts, Se, So	2	SEL	So	2			2	2	6		1		⊗	L	18E		●	
E-3-i	Ts, Se, So	2	SEL	So	1	1		3	23	24		4		⊗	L	18E		●	
E-3-ii	Ts, Se, So	2	SEL	So	2			11	6					⊗	L	18E		●	
E-2-iii	Ts, Se, So	2	SEL	So	3	6	1	7	2		3			⊗	L	18L		●	
C-4-i	Wi/L	2	EL	Ha	3	1		3		3				⊗	L	18L		●	
B-2-i	Wi/L	2	EL	Ha	8	1	3	7	1	1				⊗	L	19L		●	
C-1-ix	Wi/L	1	EL	Ha	3									⊗	L	18L		●	
C-5-vii	Wi/L	2	EL	TH	6					2				⊗	L	18L		●	
D-1-iv	DLR	1	CL	CL	2				1					⊗	L	18EL		●	
F-2-xiii	Se	1	SEL	So	2									⊗	L	18L		●	
F-5-iii	SNR	1	SWL	La	7	2				2				⊗	L	18L		●	
F-7-iii	Ts	2	SEL	So	5	3		3	3					⊗	L	18L		●	
F-5-vii	SNR	2	SWL	La	1									⊗	L	18E		●	
G-2-ii	Wi/L	2	SEL	La	5						4			⊗	L	18L		●	
D-2-iii	Wi/L	1	EL	Ha	7									⊗	L	18L		●	
C-5-v	Wi/L	2	EL	TH	6	13								⊗	L	18L		●	
C-6-iii	Ce	2	EL	TH	4									⊗	L	18L		●	
C-6-v	Ce	2	EL	TH	8	1		4						⊗	L	18L		●	
D-4-iii	DLR	2	EL	TH	5									⊗	L	18E		●	
F-2-v	Se	1	SEL	So	2	7				3		3		⊗	L	18L		●	
F-5-iv	SNR	1	SWL	La	7	15		5	3	2				⊗	L	18E		●	
F-5-vi	SNR	2	SWL	La	3	5	1	1			4			⊗	L	18E		●	
G-3-xii	Wi/L	2	SEL	La	1	3								⊗	L	18L		●	
G-3-xiii	Wi/L	2	SEL	La	4			3			3			⊗	L	18L		●	
D-3-viii	c2c	3	EL	TH	4	4		1	1		1			⊗	L	18E		●	

Block	Facade	Railway	London fare zones	Postcode	Area	Bar & Restaurant	Gym & Amusement	Culture & Welfare	Shop	Industry	Office	Storage & Parking	Rent & Unused	Structure	Scale	Year	Market	Redevelopment	Typology
C-4-v	III	Wi/L	2	EL	Ha									⊗	L	18L		●	Industry 66
H-1-i	HC, Ci	2	NL	HF		5								⊗	L	19E		●	
E-2-vi	Ts, Se, So	2	SEL	So				7	1					⊗	L	18E		●	
H-1-vi	HC, Ci	2	NL	HF		2			32					⊗	L	19E		●	
I-2-i	Wi/L	2	NL	Ca	3				30					⊗	L	18L		●	
C-5-iii	III	Wi/L	2	EL	TH									⊗	L	18L		●	
F-7-ii	Ts	1	SEL	So	2				3					⊗	L	18L			

施設などの公共用途が集積する再開発型の高架下空間が多くみられた。一方、都市周辺部では半閉鎖型のファサードを持ち、工場や倉庫などの産業用途が集積する産業型の高架下空間が広く分布していることが確認された。

4. まとめ

本研究ではロンドンの高架下空間を対象に、ファサード、規模、構造といった空間構成と、建物用途および分布状況といった利用実態を分析・類型化することで、高架下空間の構成形式の一端を明らかにした。これにより、ロンドンにおける高架下空間が都市の立地条件や歴史的背景に応じて多様な機能を担っていることが確認された。

一方で、ロンドンでは東京と同様に、高架下空間の老朽化に伴う安全性や維持管理の課題が指摘されており、近年では改修や再開発が進行している。しかし、市場原理に基づく都市再生は、景観の均質化や空間の閉鎖性をもたらし、地域コミュニティの希薄化や都市空間の排他的な性格を強める可能性も指摘されている。高架下空間は、その歴史的背景や場所固有の条件を活かすことで、地域の個性を引き出す都市資源となり得るため、その特性を踏まえた活用手法の検討が重要である。

今後は、高架下空間が市街地全体に与える影響や、そのソフト面での活用可能性を検討するため、本研究で得られた知見を基礎として、用途の変遷、周辺地域への波及効果、さらには運営形態や利用形態などの指標を用いた分析を進める必要がある。また、本研究では対象としていない未利用・低利用の高架下空間についても、空間的・制度的制約を整理し、どのような条件下で再生が可能であるのかを明らかにすることが求められる。こうした検討を通じて、高架下空間の多様性を尊重した持続的な都市再生の評価手法を構築し、新たな都市計画の枠組みを提示することが期待される。

5. 発表論文等の成果

本研究助成期間中の成果に限定されるものではないが、本助成金によりロンドンにおける高架下空間の詳細な実地調査および資料収集を実施することが可能となり、その成果として以下の研究成果を取りまとめ、公表することができた。

- ・ 齋藤直紀：ロンドンにおける鉄道高架下空間の構成形式—空間構成と利用形態からみた残余空間の再評価—，日本建築学会計画系論文集，第 837 号，pp.2559-2570，2025 年 11 月
- ・ 齋藤直紀：ロンドンにおける高架下空間の構成形式と利用実態，日本建築学会大会（九州）学術講演会，日本建築学会，2025 年 9 月
- ・ 齋藤直紀：ロンドンにおける鉄道高架下空間の構成形式と分布特性に関する研究，2025 年度日本図学会大会，2025 年 11 月

これらの成果は、ロンドンにおける高架下空間の空間構成および利用実態を体系的に整理し、その構成形式を明らかにしたものであり、高架下空間の都市再生に関する研究の基礎資料として位置付けられる。