

# 南海本線(堺市)連続立体交差事業における旧駅舎の保存活用施策

ふるかわ まさふみ  
古川 真史

南海電気鉄道(株) 公共交通グループ 鉄道事業本部 えきまち計画推進部 堺工事事務所

## 1 はじめに

南海電気鉄道(株)は、大阪ミナミの中心地である難波を起点に、和歌山市・関西国際空港方面を結ぶ南海本線と高野山方面を結ぶ高野線の二つの路線を中心とした、100駅・総延長約154kmの路線を有する。また、今後はグループ会社である泉北高速鉄道(株)との合併や、鉄道新線である大阪市都市高速鉄道なにわ筋線(整備主体：関西高速鉄道(株))の整備に伴い、路線の更なる拡大を見込む。当社路線の変遷として、1885年に南海本線の基になる難波～大和川間の開業を皮切りに、南海本線は1903年に、高野線は1930年に現在の営業路線の原型が形作られた。次年度には開業140年を迎えることとなる。各路線においては、輸送増強のための複線化工事や、道路との平面交差の解消を行う連続立体交差事業等を進め、路線強化を図っている。

本稿では、創業初期に建設された鉄道施設で、地域に愛される美しい木造建築の駅舎を、今後の都市開発が進む中でも残していき、まちづくりに活用する施策について報告する。

## 2 当社が関わる連続立体交差事業

当社ではこれまでに大阪府内で複数の連続立体交差事業に関わっている(図1)。立体交差の方法は高架化形式を採用しているが、周辺環境に合わせて仮線・別線・直上の各方式を採用している。現在は三つの事業を各自治体と協力して取り組んでいる。

そのうち、南海本線では二つの事業を進めている。一つ目は、大阪府が事業主体として進める高石市内連続立体交差事業(羽衣駅・高石駅の2駅を含む南海本線約3.1kmと高師浜線約1.0kmの計約4.1kmの鉄道高架化工事)で、2024年4月の高師浜線高架化により鉄道高架化工事が完了した。現在は、高架下整備や側道整備工事を実施している。

二つ目は、堺市が事業主体として進める堺市内連続立体交差事業(以下「堺連立事業」という)である。本事業の特徴の一つとして、事業主体である堺市と協力して高架化工事に伴い、支障となる駅舎の保存・活用方法を検討している。以下に詳細を記載する。

## 3 堺連立事業概要

### 1) 事業概要

堺連立事業は諏訪ノ森駅・浜寺公園駅を含む南海本線約2.7kmの鉄道高架化工事(堺市域約2.3km・高石市域約0.4km)で、本工事によって除却される踏切は7カ所である(図2)。また、当事業に並行して、諏訪ノ森駅及び浜寺公園駅の駅前広場整備や都市計画道路

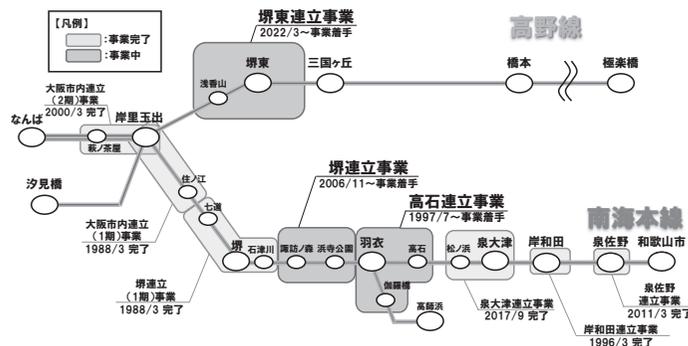


図1 当社の連立事業



図2 堺連立事業の計画平面図及び縦断面図

の整備が計画されている。堺連立事業は、2003年の新規着工準備採択を経て、2005年8月に都市計画決定され、翌年、都市計画事業認可を受けた。その後、2007年から堺市による用地買収が進められ、2013年から当社による鉄道工事に着手している。

## 2) 施工の流れと工事進捗状況

堺連立事業は周辺環境の特性を考慮し、仮線方式と別線方式を組み合わせる施工を進めている(図3)。仮線施工区間は、現在線の西側に上下線を切り替えた後、東側の下り線側から高架橋を構築する。別線施工区間は、現在下り線の東側に高架橋を構築する。仮線への線路切替が不要なため、他区間での仮線工事と並行し、本体工事を進めている。また、南海本線は現在、阪堺電気軌道(株)の路線である阪堺線と諏訪ノ森駅～浜寺公園駅間で立体交差している。阪堺線は南海本線をオーバーパスする構造であり、今後の高架化工事に支障するため、高架化工事に合わせて、阪堺線を南海本線東側に移設する。別線区間下り線の施工完了後、順次阪堺線の移設工事が進められる予定である。

鉄道工事の進捗状況としては、2013年に鉄道工事着手した後、2016年に浜寺公園駅の仮駅舎、2019年に諏訪ノ森駅の仮駅舎の供用を開始した。2022年5月には浜寺公園駅付近、2023年1月には諏訪ノ森駅付近、2024年7月には高石連立事業取付部

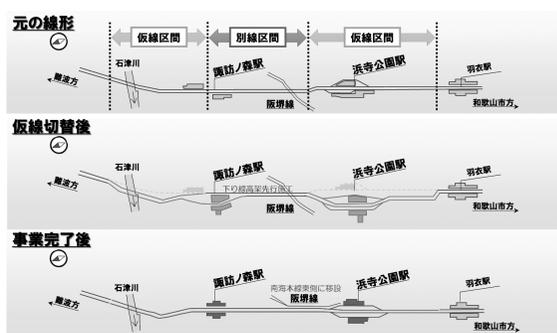


図3 堺連立事業の切替ステップ

にて、各仮上り線への切替工事を実施した。現在は、諏訪ノ森駅周辺及び浜寺公園駅周辺の仮下り線構築工事を進めるとともに、別線施工区間(諏訪ノ森駅～浜寺公園駅間)における高架工事等も並行して進めている。

## 4 各駅舎概要と保存活用施策

### 1) 駅舎概要

浜寺公園駅駅舎(写真1・2)は、1907年に建築された木造駅舎である。この駅舎は東京駅などの設計で知られる辰野金吾博士が所属した辰野・片岡建築事務所の設計によるもので、現存する最古級の木造駅舎として全国的に見ても希少性が非常に高い。駅舎正面の右手には、待合室として利用されていた空間があり、ここは「南海ステーションギャラリー」として広く一般に開放され、現在は、明治時代の雰囲気の残る室内で様々な催しが

開かれ、積極的に活用されている。

日本の近代建築の中でもその価値が高く評価されている建造物で、1998年には、後述の諏訪ノ森駅西駅舎とともに大手私鉄として初めての登録有形文化財に登録され、2000年には第1回「近畿の駅百選」に選出、2002年には第9回「堺市景観賞（まち部門）」を受賞している。かつては近辺に海水浴場などが広がっていたことから、海辺リゾート地の玄関口として機能していた経緯があり、沿線の良好な景観資源の一つとして地域に親しみを持たれた建築物である。

諏訪ノ森駅西駅舎(写真3)は、1919年に建築された小規模な木造駅舎で、屋根、破風、待合室など、セセッション(ウィーン分離派)の影響を受けたと思われるデザインが随所に見られることが特徴として挙げられる。本駅舎のステンドグラスには、浜寺から淡路島に向かう当時の海岸の様子が描かれており、この地域ならではの歴史と文化が感じられる。現存する木造駅舎の一つとして希少性が高く、土木学会「現存する重要な土木構造物2800選」、「近畿の駅百選」にも選定されている。諏訪ノ森駅西駅舎は、小さいながらも、地域のシンボルとして周囲に溶け込んだ建築物となっており、地域の人々に長く親しまれてきた。

このように、両駅舎は歴史的・文化的価値の高い建築物だが、堺連立事業の鉄道高架化工事に支障する箇所に位置していた。一方、地域住民の方々から、両駅舎を保存してほしいという意見を多数いただいたことから、両駅舎の保存及び活用方法が課題となっていた。

## 2) 旧駅舎保存活用に向けた検討

こうした中で、市民、堺市、学識経験者、当社等により、駅舎の保存活用のあり方について検討を進めてきた。2006年には地元市民等によるワークショップや勉強会が開催され、2007年には市民、学識経験者、当社で構成する「浜寺公園駅及び諏訪ノ森駅駅舎保存活用懇話会」を開催し、両駅舎



写真1 浜寺公園駅駅舎



写真2 浜寺公園駅駅舎(明治時代)



写真3 諏訪ノ森駅西駅舎

の保存・活用方法を検討した。その結果を踏まえた方策を提案し、堺市に提出している。2008年9月には、「浜寺公園駅及び諏訪ノ森駅駅舎保存活用構想」(以下「保存活用構想」という)を策定し、駅舎の保存活用の考え方や方向性を明らかにし、具体的な取組みを進めていくための方針を明確にした。現在、本構想に基づいて、次世代へこれらの

建築物をどのように継承していくべきか、両駅舎の保存活用方法を検討している。

### 3) 駅周辺空間のデザインコンペについて

保存活用構想では、両駅舎を高架後の駅前に保存し、市民や民間活力を活用して運用していくことになっている。また、新駅舎のデザインは、旧駅舎や整備予定の駅前広場など周辺施設と調和し、一体的な景観形成が図られるよう検討することになっている。

歴史的価値の高い旧駅舎をまちのシンボルとして長く保存活用し、周辺施設と調和のとれた景観を創り上げていくため、両駅周辺空間の基本計画案を募集する「浜寺公園駅・諏訪ノ森駅駅舎及び駅前交通広場等計画提案競技」を2013年に開催した。一級建築士や建設コンサルタント等の専門家を対象としたコンペで、提出されたデザイン案の中で最優秀賞に選ばれた案を施工時の基本的な目標とし、最優秀賞の提案者には、提案関係個所のデザインアドバイザーとして計画の検討に関与いただくことになった。

コンペの主催は堺市で、当社は協力機関の立場で参画した。デザイン案の選定委員は、堺市、当社の二者に加えて、各大学の学識経験者を迎えており、「景観の調和性」のほか、「地域との関係性」「現駅舎との関係性」「市民や地域住民との関係性」などの観点から、ハード面及びソフト面ともに総合的に優れた提案を最優秀賞として選定した。また、最優秀賞選定後、2014年には市民との意見交換会を実施し、市民意見等を反映させて駅周辺空間の基本計画案を策定した。今後、基本計画に基づき、新駅舎や駅前広場、旧駅舎など駅周辺空間の総合的な検討を進めていく予定である。

### 4) 旧駅舎の曳家工事について

当社では、保存活用構想に基づいて両駅舎を保存するため、曳家工事を実施して高架化工事に支障しない位置へ移動させた。曳家工事の流れについて、浜寺公園駅での例を紹介する。

曳家工事にあたっては、まず床面及び壁面の一部を解体し床タイルや腰壁板等、将来的に復旧する部材や歴史的に貴重な部材については、適切に養生・保管している。続いて、曳家時の建屋自体の強度の確保、変形・歪みへの影響を低減させるため、木材による補強を行った。なお、煙突部はレンガ積みの構造で崩れやすいため、切断面にH鋼を挿入して固定することで、移動時の変形を抑制した。これら補強完了後に、曳家を実施した(写真4)。

まずは根がらみ鋼材を設置し、70cm ジャッキアップした。次に、レールと転動装置を設置し南西方向へ19.8m 移動させ、転動装置の配置替えを行ってから、北西方向へ10.8m 移動させた。その後、70cm ジャッキダウンして定着、根がらみ鋼材を撤去して曳家工事が完了した。

曳家工事に関して、浜寺公園駅駅舎は2017年12月に、諏訪ノ森駅西駅舎は2020年3月に完了した。現在は、地元NPOが試験運用しており、将来の施設運営検討が進められている。具体的には、ギャラリーやカフェ利用、地域の方による日替わりの商業スペース等の利用が行われている。

今回の曳家は一時的な移設であり、高架化工事完了後には、再度曳家を実施する。浜寺公園駅旧駅舎は新駅舎のエントランスとして、諏訪ノ森駅旧駅舎は新駅舎とは別の憩いの場として活用される。所有権は当社から堺市に譲渡し、市民や民間活力を活かしながら運営していく予定である。



写真4 浜寺公園駅駅舎 曳家の様子