

S9-2-5.

駅と駅周辺の都市空間の活性化

[土] ○高 木 淳 (JR東日本)

キーワード：ステーションルネッサンス、新駅、駅橋上化・自由通路設置、合築駅舎、容積移転、東京駅復原

1. はじめに

本稿では、駅と駅周辺の都市空間の活性化について、JR 東日本（以下弊社）の取組の一端をご紹介します。

まず、ステーションルネッサンスによる駅の活性化について、続いて地元自治体の都市計画やまちづくりと連携したさまざまな駅改良事業の取組について述べる。最後に、特例容積率区域適用制度にもとづく東京駅丸の内駅舎の容積移転と、周辺の開発計画についてご紹介していきたい。

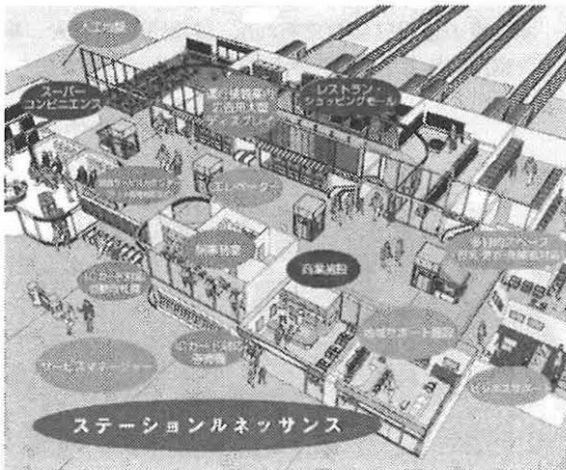
2. ステーションルネッサンスによる駅の活性化

(1) ステーションルネッサンスとは

弊社では、2000 年 11 月に策定した中期経営構想（ニューフロンティア 21）において、駅空間という最大の経営資源について、その可能性を 100%引き出すよう、新たな時間と空間をデザインすることを最重点に位置づけ、21 世紀の新しい駅作り、「ステーションルネッサンス」の実現を事業戦略の一つに掲げている。

【図－1】はそのイメージ図であるが、大別して、

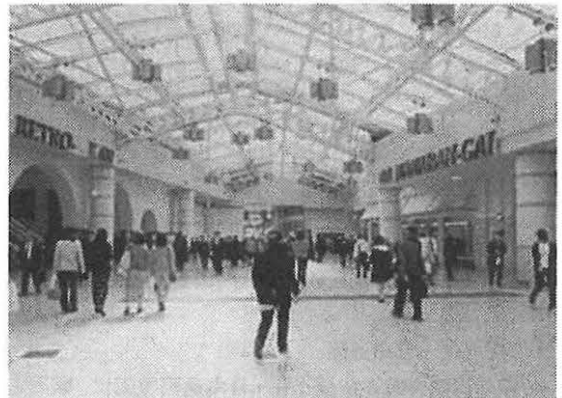
- ・バリアフリー設備やわかりやすい案内表示など、鉄道をご利用いただくお客さまの利便性向上
- ・コンパクトに集約した最適な業務設備の配置
- ・人工地盤の設置などにより創出される空間を最大限に活用した多様な生活サービス事業の展開
- ・地域のコミュニティセンターとしての駅作りの実現を目指すことを表している。



【図－1】ステーションルネッサンス イメージ図

(2) ステーションルネッサンスの具体例（上野駅）

ステーションルネッサンスによる大規模開発第 1 号として、2002 年 2 月、上野駅がリニューアルオープンした。「街と駅との融合」「文化の薫る駅」「地域との共生」をコンセプトに、歴史的な建造物を残しながら駅施設の配置を抜本的に見直すことにより、快適でご利用しやすい駅に生まれ変わった。リニューアル後は、駅をご利用になるお客さまが増え、地元の方々からも好意的なご意見をいただいているところである。



【写真－1】上野駅リニューアル後の様子

このほかに、これまで阿佐ヶ谷（2003 年 5 月）や西荻窪（2003 年 11 月）が開業済みである。今後の大規模開発件名としては、立川・大宮・品川・西船橋・水戸・高崎・宇都宮などが予定されている。

3. 地元自治体との連携による駅及び駅周辺の活性化

ニューフロンティア 21 では、到達すべき将来像のビジョンの一つとして「社会との調和・環境との共生」を掲げている。その具体策の一つとして、地元自治体との連携により以下に掲げる施策を展開している。

(1) 新駅設置

周辺で実施される土地区画整理事業などの街づくりに合わせて新駅設置を要望されることがある。弊社では新駅設置の効果や財源確保の見通しなどを見極めたうえで協力することとしており、最近では上越新幹線の本庄早稲田駅が 2004 年 3 月に開業している。周辺では、154ha、計画人口 6,400 人の土地区画整理事業（地域振興整備公団施行）や 65ha の早稲田リサーチパーク整備事業（早稲田大学施行）が進行中である。



【写真-2】本庄早稲田駅



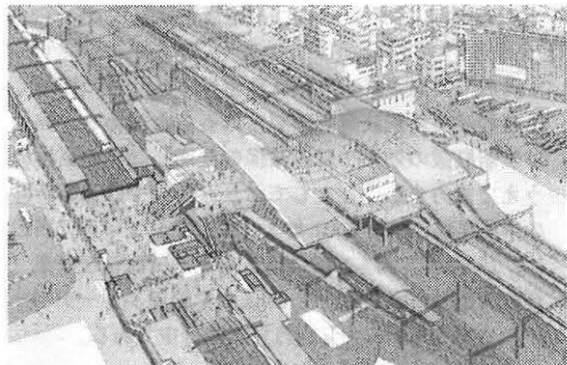
【図-2】本庄早稲田駅周辺土地利用計画図

(2) 駅橋上化・自由通路

駅の両側を結ぶ駅橋上化・自由通路整備は、駅周辺の街の一体化に寄与し、街づくりを促進する契機となる。そのため、橋上化・自由通路には、鉄道駅総合改善事業制度や街づくり交付金制度などさまざまな国庫補助制度が用意されており、それらの活用によって各地で実施されている。

弊社は、地元自治体等から要望をいただいた箇所について、バリアフリー設備整備や駅業務設備の効率的な再配置など、駅構内設備の改良計画との整合を図りながら、事業に協力している。

最近の代表的事例としては、小田原駅橋上化・自由通



【図-3】小田原駅橋上化・自由通路イメージ図

路整備が挙げられる。(2003 年 12 月全面開通)

小田原市では、橋上化・自由通路整備を機に、広域交流拠点整備構想を策定し、駅周辺地区の街づくりを進めようとしている。

(3) 合築による活性化

地方の駅において、駅に地域のコミュニティ施設等を合築するのに合わせて老朽化した駅舎の取替えを行うことがある。弊社にとっては駅設備の更新が図れ、地域にとっては駅を中心とした交流拠点や観光振興施設の整備が図れるため、1987 年の弊社発足以降、2004 年 3 月末現在で 80 駅近い合築駅舎が誕生している。とくに、山形新幹線や秋田新幹線の各駅では、新幹線開業に合わせて新幹線新駅に地元自治体の施設を合築した事例が多い。合築される施設としては、コミュニティセンター、図書館、観光情報センター、物産館、温泉施設などが挙げられる。

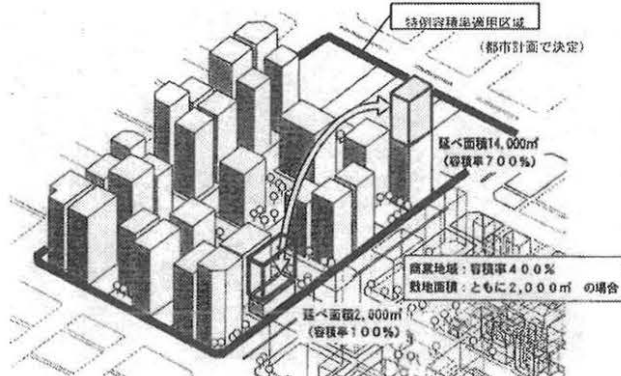


【写真-3】交流施設を合築した飯山線森宮野原駅
(2004 年 4 月オープン)

4. 特例容積率適用区域制度に基づく東京駅丸の内駅舎の未利用容積移転

(1) 特例容積率適用区域制度 (以下特例容積制度)

1998 年の都市計画法及び建築基準法の改正により、本制度の適用区域内であれば、未利用の容積を、離れた場所にある他敷地で活用できるようになった。



【図-4】特例容積率適用区域制度の概念図

特例容積制度の適用区域となるためには、

- ・商業区域内
- ・道路鉄道下水道等の基盤施設が十分に整備された区域であること
- ・区域全体の高度利用を図るため、未利用の容積率の活用を図る必要があること

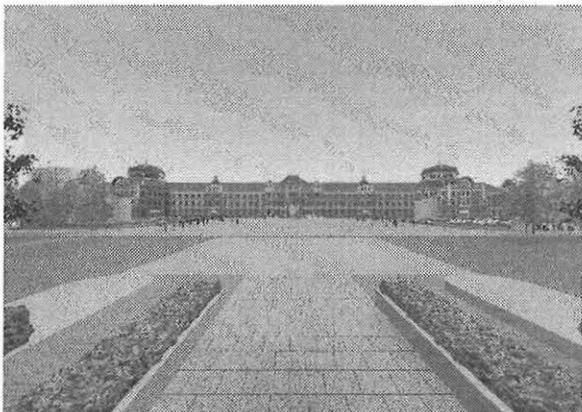
が条件となっており、東京駅を含む大手町・丸の内・有楽町エリア（通称大丸有地区）が、2002 年 6 月に同制度の初めての適用区域となった。

(2) 東京駅丸の内駅舎の未利用容積移転

国の重要文化財にも指定されている丸の内の赤レンガ駅舎は、戦災によって2階建となっているが、1914年(大正3年)の創建当時の姿(3階建)に復原する方向で調査設計を進めている。特例容積制度における容積移転元の敷地条件として、

- ・伝統的建造物が存する
- ・文化的環境の維持創出のため必要な施設が存する
- ・都市環境の向上のため低度利用となっている

があるが、丸の内駅舎の敷地は最初の条件を満たしており、当該敷地の容積率(900%)のうちの未利用容積分を特例区域内の他ビルに移転することとした。



【図－5】丸の内赤レンガ駅舎復原予想図

本制度によるメリットとしては、

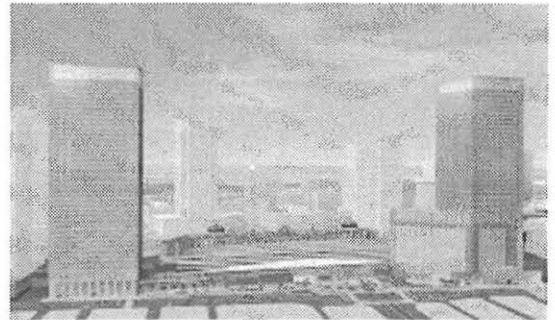
- ・未利用容積の他社への売却益等を原資の一部とすることにより、歴史的建造物の復原が可能となり、地区の文化的環境の維持向上が図られる。
- ・地区全体の容積率の有効活用が図られ、土地の高度利用が可能となる。

ことがあげられる。

(3) 容積移転を行ったビル計画事例

本年9月に着工した八重洲開発ビルは、弊社及び三井不動産他による共同ビル事業であるが、東京駅丸の内駅舎の未利用容積の一部(約8万㎡)を移転し、延床約35万㎡のツインタワーを建設する計画となっている。

適用区域内には他にも高層ビルの建築計画があり、引き続き東京駅丸の内駅舎の未利用容積移転を図っていく予定である。



【図－6】八重洲開発ビル完成予想図

5. 駅を中心とする都市の活性化の今後

首都圏においては、今後も鉄道駅を中心とした人の流れは基本的に変わらないと考えられる。特に都心のターミナル駅においては、ステーションルネッサンスによる駅の活性化で駅をご利用いただくお客さまが増えることによって、周辺の商業地等も賑わうシャワー効果が期待できる。また、郊外駅においては、橋上化・自由通路設置等により、周辺の街づくりと一体となった、地元の方々にとって使いやすい駅づくりが引き続き求められるであろう。

一方、地方都市圏においては、自動車による移動を前提としたロードサイドの大型店舗展開により、駅周辺の中心市街地の地盤沈下が著しい。地元自治体と連携の上、駅だけでなく中心市街地全体で人を呼び込む仕掛けを施す必要があると思われる。箱モノだけでなく、駅と中心市街地を円滑に結ぶコミュニティバスやLRTなど、フィーダー輸送機関の整備も重要な施策と考えられる。

特例容積制度については、現時点では大丸有地区のみの適用に留まっているが、前述した本制度によるメリットを享受できる地域は他にもあると思われる。ただ、現状では適用区域の指定や容積移転についてさまざまな制約条件が課せられているため、場合によってはそれらを緩和することが求められるとともに、容積移転に伴う権利関係の法的取扱など、民法その他関連法制度との整合を図っていく必要があると考えられる。