

都市開発と駅整備の整合性に関する研究

森田 泰智 研究員

1. 研究の背景・目的

近年、都心の都市開発に伴い、駅構内の混雑が激しくなり、想定容量を上回る旅客のホーム上で滞留等が発生し、駅の利便性が損なわれる箇所がみられる。しかし、上記の政策課題は、他の政策課題と異なり、課題解決に向けた研究・調査事例は少ない。

そこで本研究では、都市開発に伴う駅構内の混雑に着目し、課題解決に向けた検討を行う。

2. 容積率規制の概要

容積率規制は、道路・下水道等の公共施設の処理能力と建築物の容積のバランスをとることが必要となり、規制が導入された。しかし、既存の高容積率で建設された建築物を考慮した現況追認型の緩やかな規制となっていること、また、土地の有効利用の観点から、総合設計制度等の容積率規制の緩和策が行われている。さらに、都市再生策として、2002年に都市再生特別措置法等の法制面の制定・改訂が行われ、近年では、経済性の高い地区の駅周辺を中心に、都心の建築物の床面積が急増し、都心駅の混雑を引き起こしている。

3. 交通アセスメントの概要

交通アセスメントは、開発して利益を得た人が、その一部を交通へ与える負荷の解消のために何らかのを行うことである。例えば、最も普及が進んでいるアメリカの交通アセスメントでは、開発内容及びその規模に応じて整備する交通施設の水準が定められ、これを満足しない場合、受益者・原因者負担の観点で、開発者に負荷相当の交通施設の整備、開発負担金、開発計画自体の見直しを求める。一方、日本では、大規模開発マニュアルに基づき、都市開発の許可申請等、開発行為を行う場合、道路や鉄道駅連絡通路等の処理能力との関係は考慮するが、鉄道の車両内混雑や駅構内施設の処理能力との関係は考慮されない。

4. 日本の容積率規制、交通アセスメントに対する一考察

都心は世界的にみて鉄道分担率が極めて高いため、今後は、都市開発に伴う駅構内施設等への負荷について考慮が必要である。また、六本木ヒルズ開業等に合わせた都営大江戸線の開業のように、これまでは都市開発に合わせ、鉄道容量も増加した。しかし、都心部は鉄道ネットワークが高密度に整備され、今後新たな鉄道路線の整備が困難になると予想されることから、このまま都市開発が進むことで、駅施設等がパンクする恐れがある。さらに、駅改良を実施する際、駅改良と都市開発の進捗スピードに差がみられ、利用者が更なる苦痛を強いられる等の問題がある。そのため、①大規模都市開発マニュアルにおける鉄道へ与える影響の考慮、②計画段階で開発者と鉄道事業者が協議を行い、都市開発に合わせた駅施設等の整備、③混雑を引き起こさない地区での開発の検討など、まち側と鉄道側の連携が今後重要になると考える。

5. 駅構内の混雑の実態把握

ある都心駅を対象に、駅構内の混雑の実態調査を行った。その結果、次の列車が開扉する時、ホーム上の集客が解消していない場合、昇降施設の処理能力低下や捌けきれない旅客流動が拡大し、ホーム上の旅客の安全性、列車遅延の問題が生じる可能性がある。そのため、次の列車に積み残しを残さない観点で、最ピーク時に、次の列車の開扉前に旅客を捌けるかが重要となる。

6. 駅の施設容量を向上させる施策

ソフト・ハードの両面から駅の施設容量を向上させる施策を調査した。ソフト的施策は、抜本的な施設容量の向上にはつながらず、ハード的施策は、物理的な制約により、施策実施が困難な場合がある。そのため、既往の駅の施設容量を向上させる施策では、対策が困難な駅がみられるため、時差通勤を促す施策等の新たな施策の検討が必要である。