台湾交通部鉄道局訪日団との交流

2026年6月23日

右から順に、林玲香 上級技師、簡宇伶 上級技師、黄世明 土木建築部門長

■開催概要

2026年6月23日、台湾交通部鉄道局関係者が運輸総合研究所を来訪し、意見交換会を実施するとともに、渋谷駅及び虎ノ門ヒルズ駅周辺地区におけるTOD（公共交通指向型都市開発）の状況を見学した。台湾鉄道局及び関係機関から10名、当研究所から7名が参加した。

台湾交通部鉄道局と運輸総合研究所は、2025年7月に鉄道をテーマとした共同ウェビナー（「運輸総研だより」Vol.16 2025秋号P.93参照）を開催し、お互いのTOD事例や計画について活発な情報交換を行っている。今回の訪日メンバーは鉄道局、鉄道・道路・交通安全局、交通産業発展・国際局等の台湾交通部関係者に加え、台湾の民間企業4社の関係者で構成され、駅周辺開発事例の概要や活用可能な制度、駅施設の技術的な内容等について、幅広い意見交換を行った。

■開会挨拶

山腰 俊博　運輸総合研究所 主席研究員・国際部長

昨年まで国土交通省に行政官として勤務していた経験を振り返り、台湾との関係で特に印象に残っていることとして、2点挙げる。一つ目は台湾高速鉄道事業である。鉄道局国際課長としてインド高速鉄道事業に携わった際、常に参考としていたのが、台湾と日本の官民が一体となって実現した台湾高速鉄道の事例だった。二つ目は、航空局審議官時代に台湾交通部民用航空局から招待を受けた際のことである。幹部と行政上の範囲を超えて個人的に議論を行い、日本と台湾が自由と民主主義という価値観を基本方針としていることを共有でき、大変心強く感じた。そのうえで、日本と台湾は互いに学び合える点が多い。

本日は渋谷駅に続いて虎ノ門ヒルズを紹介し、日本側の取組が参考になれば幸いである。日本での滞在が良い思い出となることを願っている。

黄 世明　台湾交通部鉄道局 土木建築部門長

今回の訪日は、台湾交通部、台湾交通部鉄道局、台湾企業の関係者で構成され、日本の優れた鉄道駅及び周辺開発事例について学ぶことを目的としている。また、昨年は運輸総合研究所と共同で鉄道に関するウェビナーを開催したが、台湾と日本の交流機会はとても重要と考えており、今後もさらなる連携を続けていきたい。台湾高速鉄道に関しては、整備自体は民間事業者が手掛けているが、計画及び開業後の管理は当局が担っている。また、当局は台湾国内の全ての鉄道ネットワークについて、運営は民間に委託しながら計画・管理している。設計に関しては、日本に協力を依頼しているものも多い。今後も継続的な交流をお願いするとともに、台湾を訪問する機会があれば、ぜひ歓迎したい。

■意見交換

◇日本のTOD事例の紹介

武藤 雅威　運輸総合研究所 主任研究員

日本のTODには大きく以下の2つのタイプがあると説明した上で、今回はタイプBに該当する複数の事例を紹介した。

・タイプA：鉄道の整備と併せて実施する沿線開発（2025年7月のウェビナーで紹介）
・タイプB：駅を中心とする都市再開発

タイプBの事例として、①東京駅の空中権取引事例とその調達額・用途（丸の内駅舎復原費用）、②JR社宅跡地を活用した駅直結型の「大井町トラックス」、③鉄道高架橋下の空きスペースを商業利用した「東京ミズマチ」、④築100年を超える煉瓦アーチの高架橋下を活用した商業施設「日比谷OKUROJI」、⑤京王電鉄が高架下を開発した「ミカン下北」を紹介する。①東京駅周辺の再開発については、JR東日本と周辺の再開発ビルのデベロッパーの双方にとって、win-winの関係が構築されており、駅ナカや地下街の形成による東京駅の商業的な成功は、日本の鉄道会社が駅周辺の商業施設を活

用した収益性の高い事業を継続的に模索してきた結果である。
③「東京ミズマチ」については、東武鉄道の浅草駅からとうきょうスカイツリー駅の間において、水辺の空間開発と併せて高架下に商業施設を整備し、川辺には遊歩道が設けられ、浅草とスカイツリーの観光スポットを徒歩で回遊しながら、下町の魅力に出会えることを目指したまちづくりをしている。

◇東京駅周辺開発の経緯と成功要因

金山 洋一　運輸総合研究所 主席研究員・研究統括

1890年頃、方面ごとに整備されていた中央線、東海道線、東北線等を相互に結ぶネットワーク形成を担う直通型の駅が必要とされたという、東京駅整備（1914年開業）の経緯とともに、東京駅周辺開発の成功要因を紹介する。

東京駅の西側には皇居との間に武家屋敷の跡地という広大な土地が広がっており、その土地を三菱地所が取得した。すなわち、東京駅西側エリアは、地権者が複数存在する地域ではなく、1つの地権者が約半分の土地を所有していたため、合意形成を図りやすい下地があった。また、東京駅西側の地下街は、丸ノ内線の整備や、総武線・横須賀線の地下連絡通路の整備に伴い生まれた地下空間を基に、周辺ビルの開発とともに地下街が拡張されたという経緯がある。一方、東京駅東側の八重洲エリアは、東京駅八重洲口が整備された当時は周辺道路と駅との間の空間が狭いという課題があったため、地下街や地下駐車場の整備が進められた。

さらに、東京スカイツリーの開業を契機として進められた沿線価値向上という「東京ミズマチ」の開発経緯や、渋谷駅に関しては、地下鉄との相互直通運転に伴う東急東横線渋谷駅の移設、空中回廊といった構想に触れ、日本の民間鉄道事業者が取り組むTODは、沿線ブランドの価値向上という観点から実施されている。

◇質疑応答

Q（台湾側）：台湾でも駅改良や周辺開発のプロジェクトが複数あるが、地権者が多く、駅周辺の土地の取得が難しい。今回紹介された駅周辺開発の事例では、いずれの場合も1つの財団や鉄道会社が周辺の土地を所有していたのか。

A（JTTRI）：民間鉄道事業者のTODモデルでは、開発されていない市街化前の土地をあらかじめ購入し、その後に路線や駅を整備している事例がある。また、日本では、鉄道事業者が開発を進めることで地域が活性化するという期待や、鉄道事業者自体に対する信頼感があり、地権者との合意形成が図られやすい要因となっている。さらに、日本では土地区画整理事業が活用されている。こうした制度が存在することで事業手法の選択肢が増えるため、事業を推進する上で有効であると考えられる。

Q（台湾側）：駅周辺開発において、店舗を運営する地権者と協議すると、移転先となる新しいビルでは、従前よりも広いスペースを要求される場合がある。このような場合、有効な対応策にはどのようなものがあるか。

A（JTTRI）：日本で実施されている土地区画整理事業においても、一般的には減歩により各地権者の所有地の面積が減少する。一方で、駅周辺開発によって地域が活性化し、店舗への来訪者が増加するなど、減歩による負担を上回るメリットが期待できることについて、地権者の理解を得ることが重要である。

■現地見学

（1）渋谷駅

東急電鉄の案内により、渋谷駅を訪問した。東急東横線渋谷～代官山間の線路切換工事について説明を受けた後、現地では、東急東横線渋谷駅のデザインや、列車から排出される熱風を屋外へ排出するため、曲面壁等を活用した自然換気システムを見学した。また、旧東急東横線渋谷駅のアイコンである「かまぼこ屋根」や「目玉壁」の再現、渋谷ヒカリエの展望フロア等を見学した。

渋谷駅デザイン及び自然換気システムについての説明

（2）虎ノ門ヒルズ

UR都市機構の案内により、虎ノ門ヒルズを訪問した。国家戦略特区事業への指定や環状第二号線の整備概要等、当該地域の開発経緯とともに、東京メトロ日比谷線を運行しながら整備された虎ノ門ヒルズ駅の施工方法について説明を受けた。現地では、地下鉄駅前広場であるステーションアトリウムや、虎ノ門ヒルズステーションタワーと虎ノ門ヒルズ森タワーをつなぐ歩行者デッキ「T-デッキ」等を見学した。