

編集委員会委員

田中正典

TANAKA, Masanori

ジェイアール東日本コンサルタンツ株式会社代表取締役社長

最近「エキナカ」など鉄道駅の変貌が話題として取り上げられることが多く、長年実務者として駅と駅前広場などの改良整備プロジェクトに携わった者として大変喜ばしく感じている。

私が担当したプロジェクトで、最も印象深いものの一つは新宿駅南口地区基盤整備事業である。国鉄時代から新宿駅南口前の老朽化が進む甲州街道の架替えの議論がされていたが、交通渋滞と大量の旅客が改札から直接歩道に出ざるを得ない構造上の課題もあり、対処方がないままになっていた。94年春に、建設省(国道工事事務所)から路外駐車場施設整備事業で甲州街道隣接の線路上空に広場を整備したいとの提案があった。鉄道側としては、駐車場施設と駅施設を一体で建設することにより旅客の利便性と安全性にも寄与できることから、駐車場建物に隣接して駅ビルを建設することを前提に協議を推進することとした。森地東大教授(当時)を委員長とする「新宿駅南口地区基盤整備調査委員会」での95-96年度の二年にわたる議論を経て基本的方向性、規模、レイアウト、アクセス形態などの整理が行われ、2000年着手の甲州街道跨線橋架け替え工事に引き続き06年4月に着工した。線路上空を活用することにより、用地買収を行わずに1.5万㎡の公共駐車場(高速バス、タクシー、一般車)と歩行者広場が確保できたこと、この整備に伴い新たな改札口が設置でき、また人工地盤の容積を活かして高層の駅ビル建設が可能となるなど、道路・鉄道双方の事業者にとってメリットのあるスキームとなっている。駅利用者にとっては、新しい改札口と広場で南口地区へのアクセスが改善されるとともに旧来の南口改札の混雑緩和が図られる効果と、道路の面からは甲州街道のタクシーなどの路上駐車減少と車線数増加によるスムーズな通行が可能になることが期待できる。

もう一つ印象に残るプロジェクトとしては、東京駅周辺の整備・開発がある。国鉄の分割民営化で東京駅周辺の余剰土地はすべて清算事業団の所有となり、土地の売却が予定される中、長く懸案であった八重洲口、丸の内口ほか各広場の整備について建設省、東京都、清算事業団、鉄道事業者などの関係者の協議が始まった。八重洲側については、「Tokyo Station City」開発の中で、従前約1.1万㎡の広場であったものを公開空地などを含めて約2.4万㎡の広場機能を確保することで整備が進んでいる。丸の内側については、当初地下広場の整備と費用負担の議論からスタートした。その費用を捻出するために丸の内駅舎(赤レンガ駅舎)の敷地の容積を、道路を越えた建物に移転し活用するアイデアを提案したとこ

ろ、さまざまな検討経緯を経て、「特例容積率適用区域制度」として実現することとなった。丸の内駅舎については、過去から超高層化、ファサード保存、全面保存など各種の案が検討されていたが、容積率の移転が可能になったことで、土地の活用と歴史の保存の両方の目的が同時に果たせる保存復原案に決定した。地下に免震装置を入れたうえで、戦災で焼け落ちた三階部分を復旧して、創建当時の姿に戻すことで工事が進められている。丸の内広場(約1.9万㎡)については、皇居に至る行幸通りの整備、赤レンガ駅舎復原とあわせ、風格ある首都東京の「顔」を創出することを目指して整備が進められることになっている。

このような経験から、駅関連のプロジェクトを円滑に推進するための条件を私なりにまとめてみた。

1 計画関係者が理想形を共有できること。

新宿南口では、新たな広場、交通結節点機能が実現すればすばらしいという点で関係者が一致できていた。丸の内駅舎の議論では、関係者全員が単なる鉄道の駅舎ではなく、国民共有の財産と言うことで議論し、その復原に立場を越えて力になれたらという気持ちを持っていた。

2 理想を実現するために、新たなアイデアが提示できるか。

新宿南口では、路外駐車場整備と言う仕掛けを基盤施設整備に持ち込んだこと、丸の内では空中権移転のアイデアがキーになった。過去からの懸案の課題の解決に向けてブレークスルーする力になるのは、新たなスキームのアイデア。逆に理想へのニーズが強ければ、アイデアも出やすいとも思える。

3 時間の制約があること。

逆説的だが、時間に制約があるから結論が出ると思う。新宿南口では、阪神淡路大震災後で、老朽化した甲州街道の橋梁を早く架け替える必要性があったこと、丸の内(東京駅周辺整備)では清算事業団の用地売却期限をきっかけとして周辺の整備議論が一気に進みだした。

最終的には、上記1~3に続き関係者で費用負担の整理が出来るかが、スタートのための条件になる。応益負担が理想的ではあるが、応能負担が現実的な解であることも多い。公的な資金に限られ、容積その他のインセンティブも万能ではないが、将来の可能性を担保しつつ、段階的整備を行うなどの方策も組み合わせ、プロジェクトの実現を図ればと思う。

運輸政策研究にも、「駅と広場・まちづくり」という分野にもっと多くの研究・報告が寄せられることを期待したい。