

การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD) ในประเทศไทย

สัมมนานานาชาติ ศูนย์การวิจัยการขนส่งและท่องเที่ยว ประเทศญี่ปุ่น (JTTRI)

เรื่องการพัฒนารถไฟและการพัฒนาพื้นที่ในประเทศไทย

วันที่ 14 มกราคม พ.ศ. 2563

ศาสตราจารย์เกียรติคุณ ดร. ชิเกรุ โมริชิ

ผู้อำนวยการ ศูนย์วิจัยนโยบาย

สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (GRIPS)



- บทนำ

1. ทำไมถึงต้องมีการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD)
2. การเก็บคืนผลประโยชน์เพื่อสร้างแหล่งเงินทุนให้ระบบทางรถไฟ
3. โครงการพัฒนาย่อยและ TOD
4. เครือข่ายระบบทางรถไฟเขตเมืองในอนาคต
5. ตัวอย่างโครงการพัฒนาระบบทางรถไฟร่วมกันระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) ที่ล้มเหลว

- สรุป

บทนำ

เมื่อเศรษฐกิจเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว;

- จำนวนประชากรที่ย้ายถิ่นฐานเข้ามาในเมืองใหญ่มีจำนวนสูงขึ้น

และ

- * ปัญหาขาดแคลนที่อยู่อาศัย
 - * ปัญหาคนเร่ร่อน
 - * ปัญหาการขยายตัวของเขตชานเมืองอย่างไร้ทิศทาง
 - * ปัญหาขาดแคลนโครงสร้างพื้นฐาน
 - * ปัญหาความไม่เท่าเทียมกันที่มากขึ้น และอื่นๆ
- จึงจำเป็นต้องปฏิรูประบบโครงสร้างนโยบายเพื่อประโยชน์ในการพัฒนาชุมชนเมือง โดยเฉพาะเรื่อง
 - ระบบการวางแผน
 - โครงสร้างเมือง
 - การควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดิน
 - การเวนคืนที่ดิน
 - แหล่งเงินทุน
 - แผนโครงการพัฒนาชุมชน และอื่นๆ

1. ทำไมถึงต้องมีการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD)?

เพื่อแก้ปัญหาการขยายตัวสังคมรถยนต์

และความต้องการที่อยู่อาศัยที่สูงขึ้นภายในเขตมหานคร

- เพื่อโครงสร้างชุมชนสวยงามและน่าอยู่
- เพิ่มมูลค่าให้ระบบขนส่งทางราง
- เพื่อการเวนคืนที่ดินเพื่อพัฒนาระบบทางรถไฟและการพัฒนาชุมชนอย่างมีระบบ

TOD คือกุญแจสำคัญของโครงการ PPP

เขตเมือง

- บริเวณรอบสถานีกลางและสถานีอื่นๆ ตามแนวรถไฟฟ้าสายวงแหวน (เช่นสายสีน้ำเงิน)
 - ย่านธุรกิจ
 - พื้นที่เชิงพาณิชย์

เขตชานเมือง

- บริเวณรอบสถานีหลัก โดยเว้นระยะห่างทุกๆ 5 กิโลเมตรโดยประมาณ
 - เขตศูนย์กลางย่อย; ศูนย์การค้า สำนักงาน โรงพยาบาล และอื่นๆ
 - พื้นที่อยู่อาศัย
- บริเวณรอบสถานีย่อย
 - พื้นที่อยู่อาศัย และ ร้านค้าขนาดเล็ก

2. การเก็บคืนผลประโยชน์เพื่อสร้างแหล่งเงินทุนให้ระบบทางรถไฟ

- รูปแบบที่เหมาะสมต่อการเก็บคืนผลประโยชน์จากการพัฒนา
 - **ภาษี** อาทิเช่น ภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง ภาษีขาย ภาษีที่อยู่อาศัยเชิงพาณิชย์ ภาษีครอบครองที่ดิน ภาษีการพัฒนาชุมชน และอื่น ๆ
 - **พันธบัตร** เช่น การระดมทุนจากส่วนเพิ่มภาษี (TIF) พันธบัตรจากภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้างในอนาคต (เงินลงทุนสำหรับเขตการประเมินพิเศษ)
 - **ค่าธรรมเนียม** เช่น ค่าธรรมเนียมผลกระทบ (IF), ค่าตอบแทนจากเจ้าของที่และเจ้าของอาคาร ค่าธรรมเนียมสำหรับอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมเพิ่มเติมต่อพื้นที่ดิน (FAR) และอื่น ๆ
 - **แผนการฟื้นฟูชุมชน** เช่น การจัดรูปที่ดิน พื้นฟูพื้นที่ชุมชน หรืออย่างในญี่ปุ่น เช่น กฎหมายการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่พิเศษสำหรับในเขตทางรถไฟ (ในสาย Tsukuba Express) และอื่น ๆ

TOD ช่วยเพิ่มมูลค่าการพัฒนาได้

- ข้อจำกัดของ TOD

- จำเป็นต้องมีการประสานงานระหว่างทางรถไฟและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการวางแผนผังชุมชน

“องค์กรที่เกี่ยวข้องกับการวางแผนผังชุมชนยังขาดความเข้าใจที่ว่า TOD มีประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงสร้างชุมชนให้ดีขึ้นกว่าเดิม และเป็นช่องทางสร้างแหล่งเงินทุนให้ทางรถไฟ”

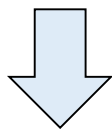
- เข้าใจผิดว่าโครงการการพัฒนาพื้นที่เป็นเพียงช่องทางหาเงินทุนของทางรถไฟ

“ความเสี่ยงในการขาดทุนจากการลงทุนโครงการการพัฒนาพื้นที่”

“ประโยชน์ที่ได้รับจากการพัฒนาชุมชนนั้นเป็นผลที่เกิดขึ้นในระยะยาว และใช้เวลานานกว่าจะเห็นจุดคุ้มทุนที่เกิดขึ้นเมื่อเทียบกับการขาดดุลในระยะแรกของการลงทุนในระบบราง”

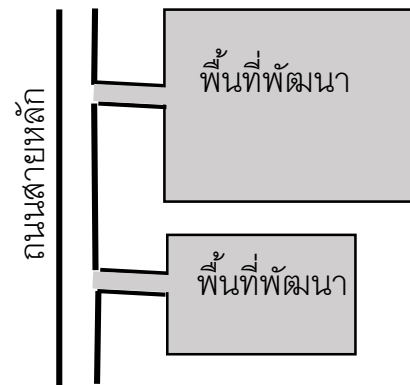
3. โครงการพัฒนาหน่วยย่อยและ TOD

- กลุ่มประเทศอาเซียนมีโครงการพัฒนาชุมชนริมถนนและเลียบทางรถไฟจำนวนมาก
- การพัฒนาพื้นที่อยู่อาศัยจะกระทำได้อีกก็ต่อเมื่อผู้พัฒนาโครงการได้สร้างและบำรุงถนนเข้าออกสู่ถนนสายหลักและโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ภายในบริเวณดังกล่าว
- หลายครั้ง พื้นที่พัฒนาถูกสงวนไว้สำหรับประชาชนภายนอกโดยไม่ได้รับอนุญาตจากผู้อยู่อาศัยเดิม
- ไม่มีการประสานงานระหว่างพื้นที่พัฒนาต่างๆ อาทิเช่น ไม่มีช่องทางที่สามารถเชื่อมต่อโครงการพัฒนาสองโครงการได้โดยตรง (ต้องออกไปทางหลักก่อนรอบหนึ่ง ดังรูป)



▪ แผนแม่บทการบูรณาการการพัฒนาเลียบทางรถไฟในวงกว้าง เป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการวางโครงสร้างชุมชนที่ดีกว่าเดิม

▪ การสร้างลานหน้าสถานีและเชื่อมถนนเข้า/ออกจะช่วยขยายพื้นที่ของ TOD

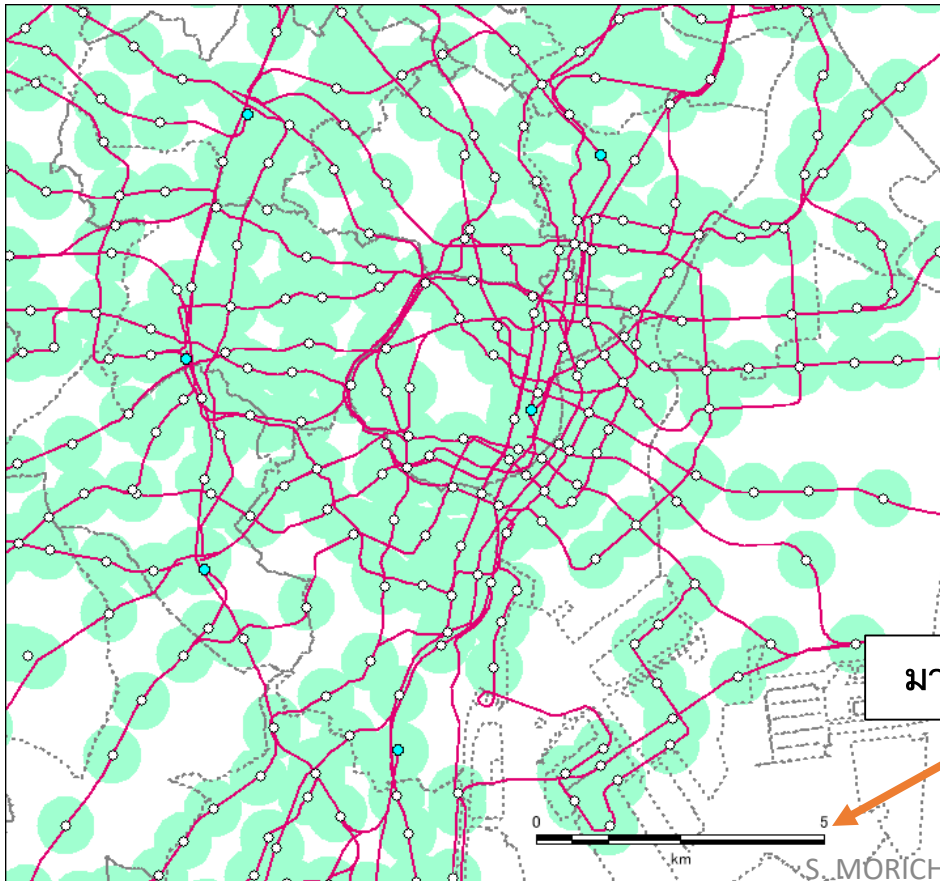


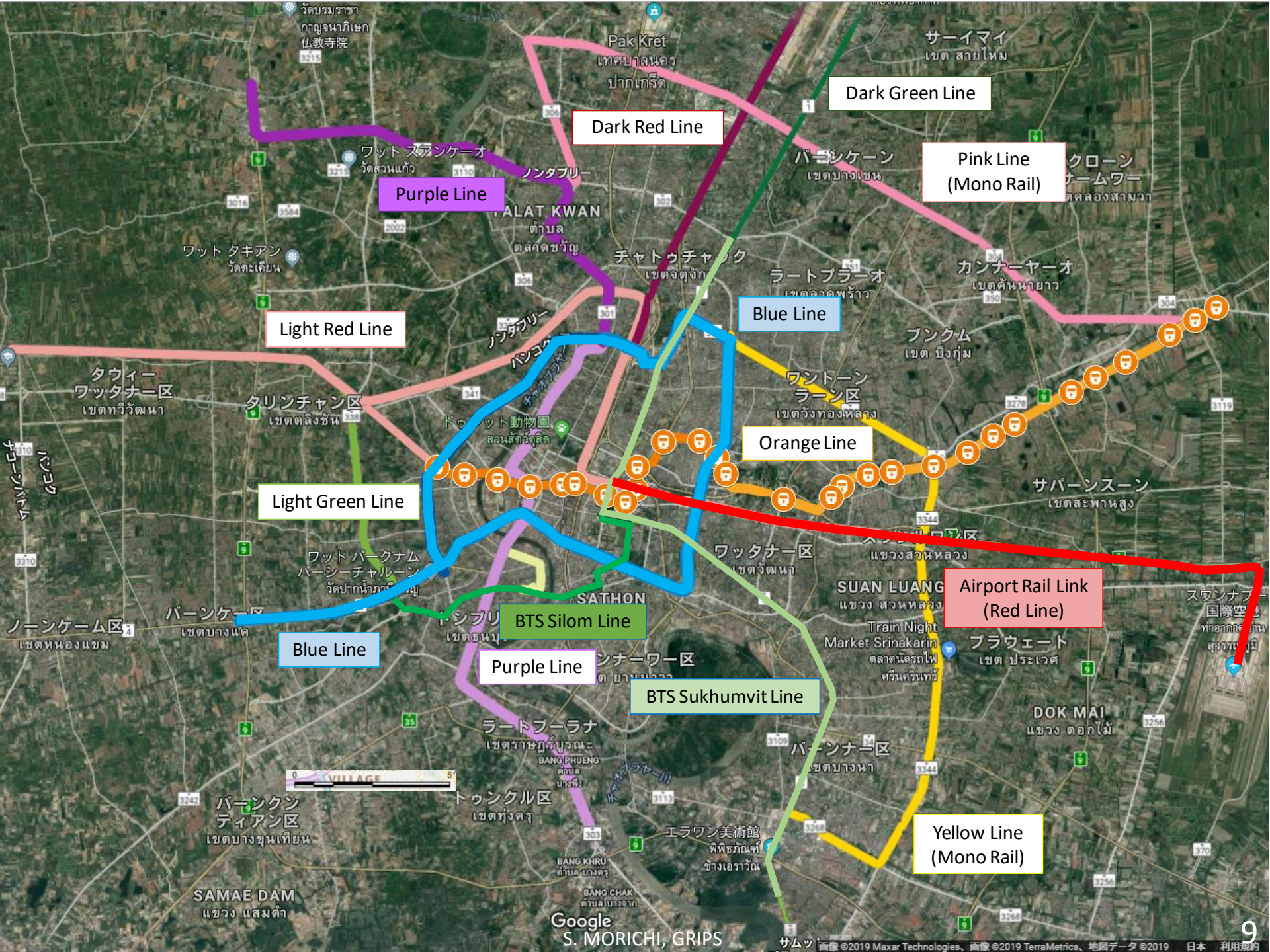
4. เครือข่ายระบบรางรถไฟเขตเมือง

การเข้าถึงสถานีรถไฟ

เขตตัวเมืองของกรุงโตเกียวเกือบทั้งหมดอยู่ในรัศมี 500 เมตร ของสถานี

วงกลมสีเขียว: ระยะ 500 เมตรจากสถานี





Dark Green Line

Dark Red Line

Pink Line
(Mono Rail)

Purple Line

Light Red Line

Blue Line

Orange Line

Light Green Line

Airport Rail Link
(Red Line)

Blue Line

Purple Line

BTS Sukhumvit Line

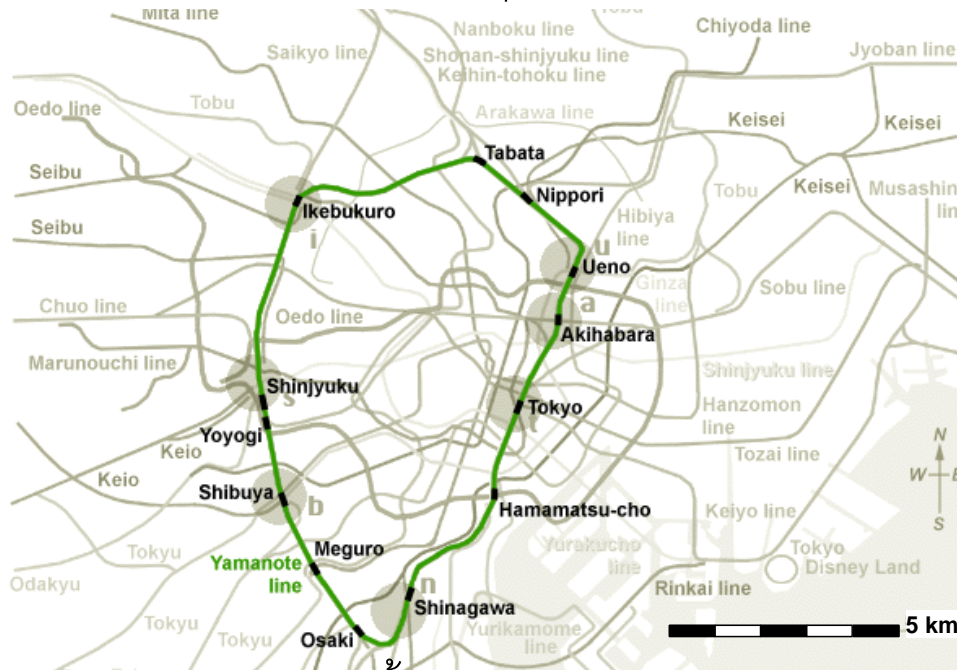
Yellow Line
(Mono Rail)

0 5
KILOMETER
MILE



TOD ในเขตตัวเมืองรอบวงแหวน

เครือข่ายทางรถไฟในกรุงโตเกียว



- สถานีปลายทางของทางรถไฟชานเมืองตั้งอยู่ตามแนวรถไฟสายวงแหวน
- สำนักงานและอาคารพาณิชย์เข้ามาตั้งอยู่ในทำเลดังกล่าวและพัฒนาเป็นศูนย์กลางย่อย อันเป็นจุดกำเนิดของโครงสร้างหลายเขตพัฒนาในกรุงโตเกียว
- มีการเดินรถแบบไร้รอยต่อระหว่างสายรถไฟชานเมืองและสายรถไฟใต้ดินเพื่อแก้ปัญหาแออัดที่สถานีปลายทาง(ถึงแม้ผู้ใช้บริการรถไฟจะเป็นคนละเจ้า แต่ก็สามารถนั่งรถต่อไปสายอื่นได้โดยไม่ต้องจำเป็นต้องเปลี่ยนรถที่สถานีปลายทาง)

5. ตัวอย่างโครงการ PPP ที่ล้มเหลวในทวีปเอเชีย

รถไฟมหานคร สาย 9 กรุงโซล : ตัวอย่างของความเสียหายในประเทศ

- การเปลี่ยนแปลงการรับประกันรายได้ขั้นต่ำ (MRG)
- รัฐบาลขึ้นค่าโดยสารรถไฟและไม่ยอมรับรายงานการควบคุมกระบวนการทางสถิติ
- มีการฟ้องร้องคดีต่อรัฐบาล
- มีการถอนการลงทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน แมคเคียวรี ประเทศเกาหลี (MKIF) และบริษัทฮุนได โรเต็ม

รถไฟด่วน สนามบินนิวยอร์ก:

เปลี่ยนจากภาคเอกชนเป็นภาครัฐหลังจากล้มละลาย → สัมปทาน (ภาคเอกชน)

- การก่อสร้างล่าช้า และเกิดการชำรุดเสียหาย
- ไม่มีอุปสงค์และรายได้
- ขาดรายได้จากธุรกิจเช่าที่
- ถ่ายโอนกรรมสิทธิ์โครงการให้แก่รถไฟมหานครกรุงเดลี (ภาครัฐ)

รถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน:

- ขาดอุปสงค์และรายได้ (เริ่มเปิดให้บริการในปีพ.ศ. 2547)
- อยู่ในสถานะที่ไม่สามารถชำระหนี้ได้ ทำให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (MRTA) ต้องทำการเพิ่มทุนหมุนเวียนและขึ้นค่าโดยสาร (พ.ศ. 2549)
- ปรับเวলাกำหนดเวลาชำระหนี้และเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขการกู้ยืม (พ.ศ. 2551)
- ทบทวนค่าโดยสาร (พ.ศ. 2552) รายได้นำมาทดแทน (พ.ศ. 2553)
- การเพิ่มทุน (บริษัท ช. การช่าง จำกัด พ.ศ. 2556)

กรังวัลลัมเปอร์ รถไฟสายเกอลานาจา (เดิมชื่อว่า รถไฟรางเบาสายพุทธา)

ถ่ายโอนจากภาคเอกชนไปภาครัฐหลังล้มละลาย

- สัญญาสัมปทาน 60 ปี แบบ BOT (รัฐให้สิทธิเอกชนลงทุนสร้าง-ดำเนินการ-โอนทรัพย์สินกลับเป็นของรัฐเมื่อเสร็จสิ้นโครงการ)
 - การก่อสร้างมีความล่าช้า
เริ่มเปิดให้บริการหลังจากกีฬาเครือจักรภพ (พ.ศ. 2541)
 - อุปสงค์น้อย → ขาดดุลสูง
 - ภาวะทางธุรกิจของบริษัทไฮลิ่ง (เรนอง) มีความถดถอยอย่างเห็นได้ชัดในช่วงวิกฤตการณ์การเงินในเอเชีย (พ.ศ. 2540) (บริษัทอื่นเข้าครอบครองกิจการ)
 - รถไฟรางเบาสายพุทธาถูกซื้อโดยบริษัทโครงสร้างพื้นฐานมาเลเซีย (Prasarana Malaysia Berhad, รัฐวิสาหกิจ คล้ายๆ รฟม. ของไทย แต่เดินรถไฟเองโดยบริษัทลูก) เพื่อให้เปิดบริการต่อไปได้ในปีพ.ศ. 2545
 - ราคาซื้ออยู่ที่ 1.6 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ และเงินกู้ (1.5 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ) โอนเป็นพันธบัตรรัฐบาล

รถไฟมหานครเกาสง ประเทศไต้หวัน สายสีแดงและสีส้ม

เริ่มต้นก่อสร้างปีพ.ศ. 2546

- ภาครัฐเป็นผู้บริหารงานวิศวกรรมโยธา สถาปัตยกรรมและโครงสร้างพื้นฐาน
- ภาคเอกชนเป็นผู้บริหารงานโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ
(บริษัทเฉพาะกิจถือครองกรรมสิทธิ์รถยนต์ ระบบสัญญาณ ระบบไฟฟ้า และอื่นๆ)
- การปันส่วนต้นทุน: ภาครัฐ 83.3%, ภาคเอกชน 16.7%

พ.ศ. 2551 เปิดให้บริการสายสีแดงและสายสีส้ม

พ.ศ. 2556 เกิดภาวะที่ไม่สามารถชำระหนี้ได้

การก่อสร้างเกิดความล่าช้า โดยตามแผนเดิม เปิดให้บริการในปีพ.ศ. 2549 → เปิดให้บริการจริงในปีพ.ศ. 2551

อุปสงค์ : ประเมินผู้ใช้งาน ห้าแสนหกหมื่นสองพันคน/วัน/สองสาย → จำนวนผู้ใช้งานจริง หนึ่งแสนสามหมื่นหกพันคน

เมืองเกาสงซื้อต่อโครงสร้างพื้นฐานจากบริษัทเฉพาะกิจ

บริษัทเฉพาะกิจเพิ่มเงินทุน (1.5 ล้านล้านดอลลาร์ไต้หวันใหม่)

รถไฟฟ้ารางเบา3 กรุงเทพมหานคร (รถไฟฟ้ามหานคร 3)

- สัญญาสัมปทานแบบ BLO โดยบริษัทเฉพาะกิจทำการก่อสร้างและเก็บค่าเช่าทางรถไฟ หน่วยงานรัฐบาลถือกรรมสิทธิ์ในการให้บริการ
- เงินค่าเช่าและเงินสมทบการขาดทุนนับเป็น 1.7 เท่าของต้นทุนการก่อสร้าง
- เปลี่ยนบริษัทบำรุงรักษาจากบริษัทญี่ปุ่นไปเป็นบริษัทภายในประเทศ
หลังจากนั้น จำนวนรถที่สามารถใช้ได้ลดลง และเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงขึ้นหลายครั้ง (ตอนนี้ เปลี่ยนกลับไปเป็นบริษัทจากประเทศญี่ปุ่นอีกแล้ว)
- มีการลดค่าโดยสารหลังจากเพิ่งเปิดให้บริการ และการขาดดุลเพิ่มขึ้น
- ในอดีต ระยะเวลาการรอรถไฟในตอนเช้าและตอนกลางคืน เท่ากับสองชั่วโมงทุกวัน ปัจจุบัน ก็ยังนานถึงสี่สิบนาที

มีความเสี่ยงด้านใดบ้าง?

อุปสงค์น้อย, ต้นทุนการก่อสร้างสูง,
การก่อสร้างล่าช้า, การให้บริการที่ไม่มีประสิทธิภาพ,
การพัฒนาพื้นที่ที่ไม่สำเร็จ, และสถานการณ์เศรษฐกิจที่ไม่เอื้ออำนวย

5. ข้อสรุป

การปฏิรูปโครงสร้างสำหรับพัฒนา TOD

- โครงการพัฒนาเมืองมีจำนวนมาก แต่โครงการพัฒนาพื้นที่ชุมชนรอบสถานีรถไฟในกลุ่มประเทศอาเซียนยังมีจำนวนน้อย
- ต้นเหตุมาจากจุดอ่อนเรื่องโครงสร้างพัฒนา TOD

ข้อเสนอแนะสำหรับการปฏิรูปโครงสร้าง :

① เพิ่มการประสานระบบระหว่างทางรถไฟและโครงการพัฒนาชุมชน

② พัฒนาระบบวางแผนผังเมือง

<โครงสร้างการวางแผน> : กระบวนการวางแผน
กฎหมายควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดิน
โครงสร้างพื้นฐานชุมชน และอื่นๆ

<โครงสร้างโครงการ> : แผนการปรับเปลี่ยนที่ดิน
แผนการฟื้นฟูชุมชน
สิทธิประโยชน์สำหรับนักพัฒนา นักลงทุน ผู้ถือผลประโยชน์ร่วมและ
อื่นๆ

③ กลไกสำหรับการทำฉันทามติกับผู้อยู่อาศัย

ขอบคุณสำหรับการรับฟังครับ!

ภาคผนวก

ภาคผนวก 1. ภารกิจและรายละเอียดของการวางแผนผังชุมชนเมือง

ภาคผนวก 2. ระบบการสรรหาที่ดิน: กรณีศึกษาจากประเทศญี่ปุ่น

ภาคผนวก 3. การพัฒนาพื้นที่สถานีใหม่

ภาคผนวก 1. ภารกิจและรายละเอียดการวางแผนผังชุมชนเมือง

ภารกิจ

- ประสานการใช้ที่ดินและโครงสร้างพื้นฐาน
 - สำหรับผู้ถือผลประโยชน์ร่วมและองค์กรต่างๆ
 - ระหว่างสถานการณ์ในปัจจุบันและโครงการพัฒนาใหม่
- ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้ที่ดินและโครงสร้างพื้นฐานในอนาคต
 - ประกอบการตัดสินใจของพลเมืองและองค์กรที่เกี่ยวข้อง



รายละเอียด

1. ขั้นตอนการวางแผน
2. การควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดิน: การแบ่งเขตและอาคาร
3. ตำแหน่งโครงสร้างพื้นฐาน
4. แผนพัฒนาชุมชนเมือง:
 - โครงการจัดสรรที่ดิน
 - การบูรณะฟื้นฟูชุมชนเมืองใหม่ และอื่นๆ

พื้นที่ควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินในประเทศไทย

➤ การวางผังพื้นที่เมือง

- พื้นที่ส่งเสริมความเป็นเมือง (ยูพีเอ)

พื้นที่ที่ได้รับเลือกให้พัฒนาเป็นเมือง → จัดแบ่งเขตสำหรับการใช้ประโยชน์ที่ดินชุมชน

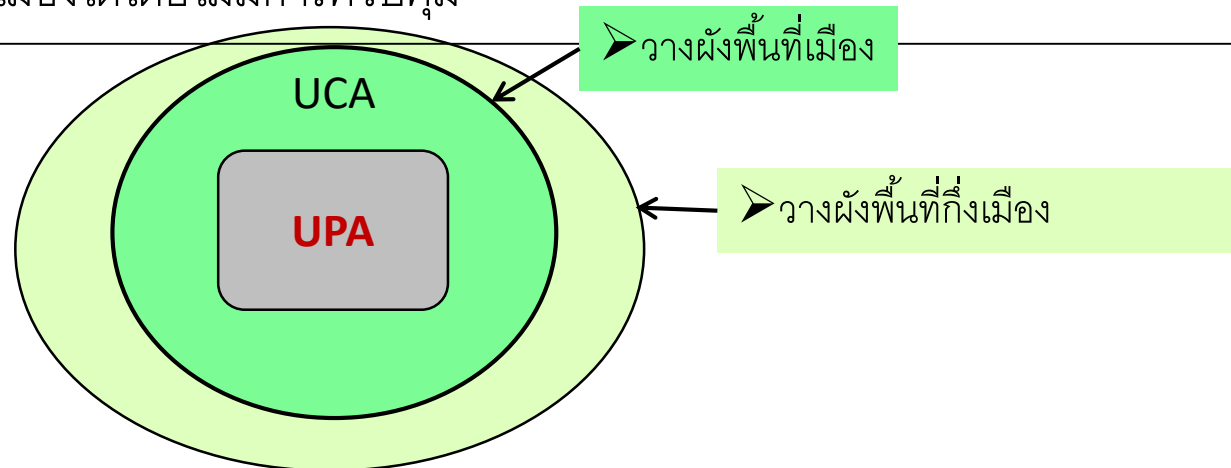
- พื้นที่ควบคุมความเป็นเมือง (ยูซีเอ)

เดิมมีการตัดสินใจเพื่อควมมีประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐาน

→ หลังจากนั้นเป็นต้นมา อนุมัติการพัฒนาโครงการขนาดใหญ่เท่านั้น

➤ การวางผังพื้นที่กึ่งเมือง

- พื้นที่ที่สามารถพัฒนาเป็นเมืองได้โดยไม่มีการควบคุม



สถาบันดูแลการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตชุมชนเมือง

- การกำหนดเขตการใช้ประโยชน์ที่ดิน
 - มีมาตรการควบคุมในแต่ละเขต
- การควบคุมการก่อสร้างอาคาร
 - อัตราส่วนพื้นที่ปกคลุมอาคาร
 - อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน
 - การกำหนดขอบเขตความสูงของอาคาร
- การอนุมัติแผนการพัฒนาที่ดินและอาคาร
- สิทธิประโยชน์สำหรับการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารที่ดีกว่าเดิม
- ระบบการสร้างฉันทามติสำหรับเจ้าของโครงการ ผู้ถือผลประโยชน์ร่วม และผู้อยู่อาศัยใกล้เคียง
- ระบบภาษี

และอื่นๆ

สิทธิประโยชน์เพื่อการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ดีกว่า

- การเปลี่ยนแปลงการจัดเขต
- อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินที่สูงกว่าเดิม
- กำหนดขอบเขตความสูงของอาคาร
- เงินสนับสนุน
- สิทธิประโยชน์ทางภาษี

อาทิเช่น ภาษีโรงเรือนและที่ดิน

สิทธิประโยชน์ยกเว้นภาษีจากการครอบครองที่ดิน ฯลฯ

สิ่งสนับสนุนเพื่อเอื้อให้เกิดสิทธิประโยชน์ดังกล่าว;

- พื้นที่เปิดโล่ง
- ที่ดินหรือพื้นที่อาคารสาธารณะ (อาทิเช่น โรงเรียน ถนน และอื่นๆ)
- การอนุรักษ์อาคารสำคัญทางประวัติศาสตร์
- ความเป็นหุ้นส่วนกับโครงการอื่นๆ

ภาคผนวก 2. ระบบการสรรหาที่ดิน: กรณีศึกษาจากประเทศญี่ปุ่น

ระบบการจดทะเบียนที่ดิน

- ระบบการจดทะเบียนอสังหาริมทรัพย์ : กรรมสิทธิ์และสิทธิ
- ระบบการจดทะเบียนสำหรับพลเมืองและองค์กร (เพื่อระบุเจ้าของที่)
- การรังวัดที่ดิน (ขอบเขตและบริเวณพื้นที่โดยแบ่งตามผืนดิน)

การประเมินราคาที่ดิน

- การประกาศราคาที่ดิน : ราคาที่ดินตามจากมาตรฐาน 26000 หน่วย
- คณะกรรมการประเมินราคาที่ดินกำหนดราคาเดิมโดยพิจารณาจากราคาประเมินโดยผู้ประเมินสองเจ้าและเงื่อนไขอื่นๆ
- ค่าใช้จ่ายในหารสรรหาที่ดินจะประเมินโดยผู้มีใบอนุญาตประเมินอสังหาริมทรัพย์โดยพิจารณาจากหน่วยราคามาตรฐาน
- ระบบการอนุมัติสำหรับผู้มีใบอนุญาตประเมินอสังหาริมทรัพย์และวิธีการประเมินราคาที่ดิน

กระบวนการสรรหาที่ดิน

- อนุมัติโครงการ

 - : รวมถึงกระบวนการให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วม

- กระบวนการเจรจา

- กระบวนการเวนคืนที่ดิน

 - รัฐมนตรีหรือผู้ว่าการรัฐออกใบรับรองผลประโยชน์สาธารณะ

 - กรรมการเวนคืนที่ดินของแต่ละอำเภอ (เทศบาล)

- แรงจูงใจด้านภาษี

 - ยกเว้นภาษีให้สูงสุด 50 ล้านบาท (450,000 ดอลลาร์สหรัฐ)

๔๗

ภาคผนวก 3. การพัฒนาพื้นที่สถานีใหม่

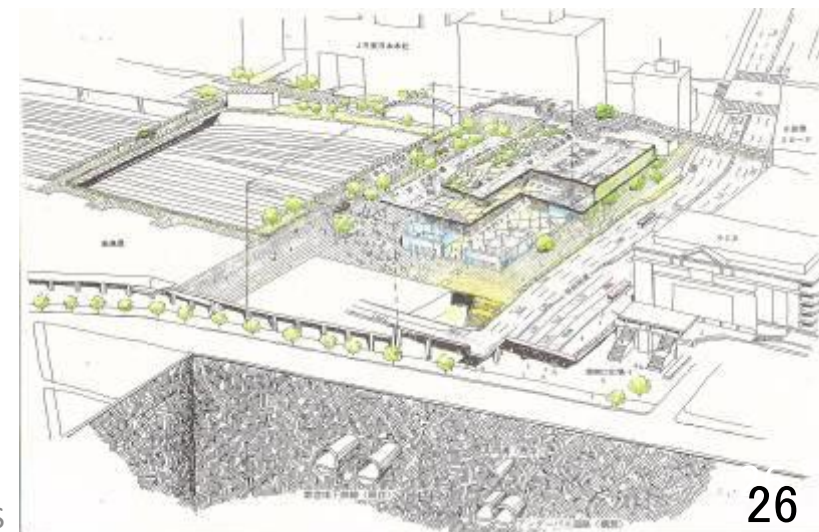
- นับตั้งแต่ภาวะเศรษฐกิจถดถอยในปี 2523 ได้เกิดโครงการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาพื้นที่สถานีและรอบข้างในทวีปยุโรปและอเมริกาเป็นจำนวนมาก
- ในกรณีของประเทศญี่ปุ่น มีการใช้สอยพื้นที่รางรถไฟเดิมซึ่งบริษัทรถไฟญี่ปุ่นตะวันออกได้ขายให้กับเทศบาลหรือภาคเอกชนหลังจากผ่านการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ

ตัวอย่างโครงการบูรณะปรับปรุงพื้นที่สถานีในกรุงโตเกียว

- ① สถานีชินจูกุ
- ② สถานีชิบูยะ
- ③ สถานีโตเกียว
- ④ สถานีโอซากา
- ⑤ สถานีชินากาวะ

① สถานีชินจูกุ

- มีความจำเป็นต้องวางโครงสร้างป้องกันแผ่นดินไหวของทางหลวงเหนือสะพาน
- ทางหลวงมีความแออัดสูง
- ไม่มีพลาซ่าภายในสถานีบริเวณทางออกฝั่งตะวันตก
- ไม่มีท่ารถบัสเดินทางระหว่างเมือง



① สถานีชินจูกุ

ผังการใช้พื้นที่เหนือรางรถไฟใหม่

ลานกว้างสถานีและท่ารถบัสส่วนระหว่างเมือง อาคารฝั่งตะวันออก
สถานี JR

สำนักงานใหญ่บริษัท JR EAST

小田急ミロード

ทางเข้าฝั่งตะวันตก สถานี JR

ทางเข้าฝั่งตะวันออก-ตะวันตก
สถานี JR

ชั้นสี่ ท่ารถบัส

ชั้นสาม ที่จอดรถ

ชั้นสาม ที่จอดรถแท็กซี่

ชั้นสอง ทางเข้าสถานี

ชั้นสอง ลานกว้าง

ห้างสรรพสินค้า

สถานีชินจูกุ กรุงโตเกียว

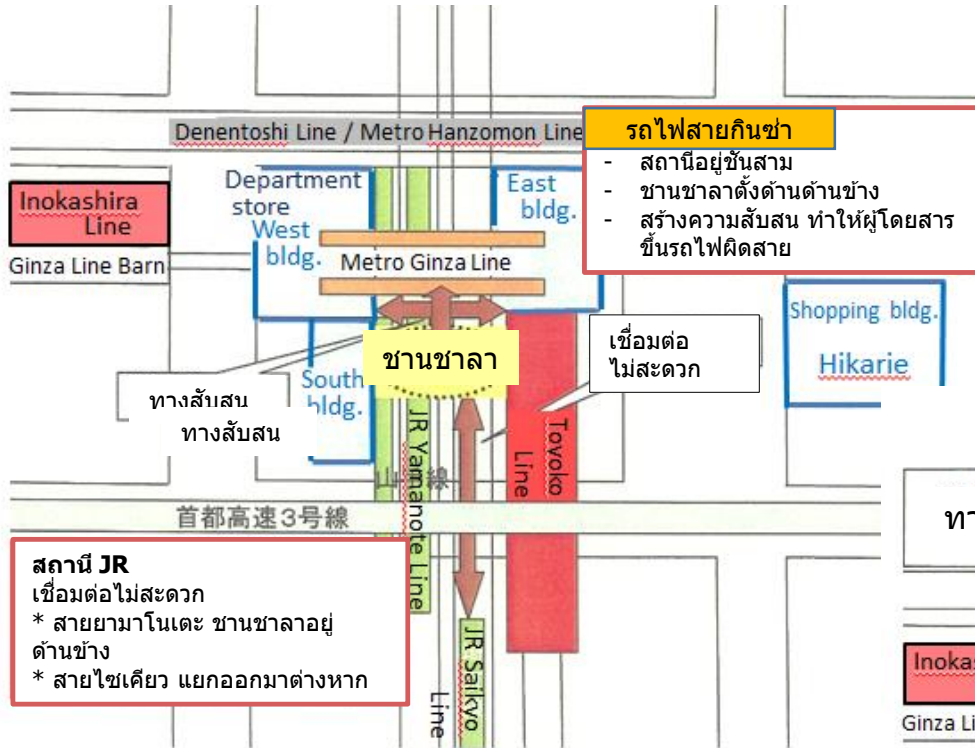
ก่อน (2534)

หลัง (2559)

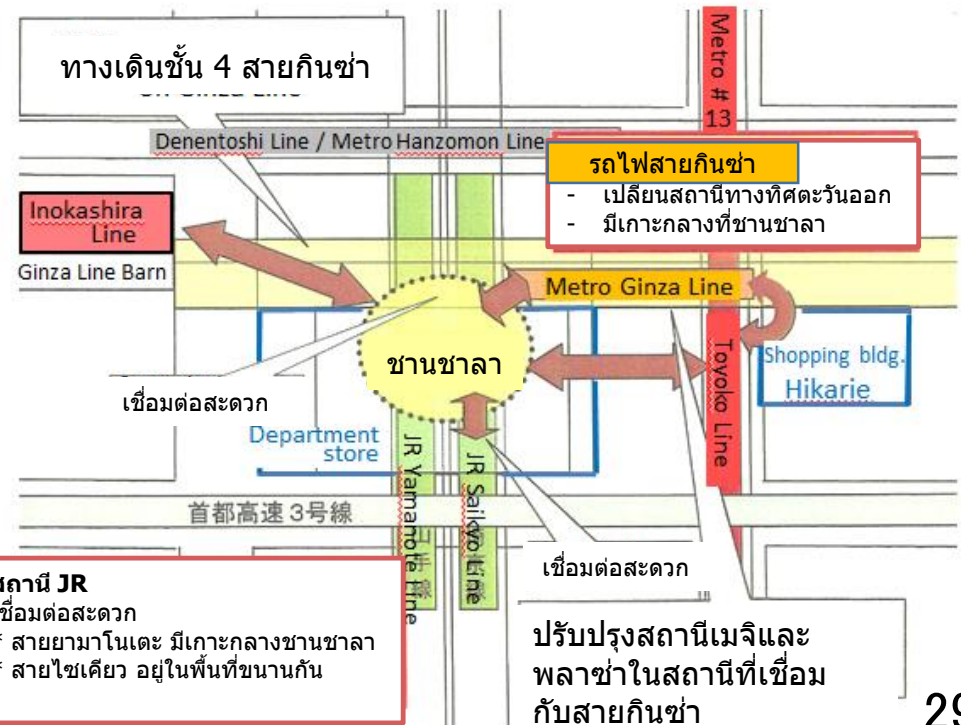


② สถานีชิบูยะ

แผนผังสถานีชิบูยะในปัจจุบัน



แผนผังสถานีชิบูยะในอนาคต



มุมมองของสถานีชิบะในอนาคต

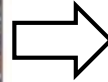


③ สถานีโตเกียว

การปรับปรุงพื้นที่อาคารสถานีโตเกียว

ก่อน (2547)

หลัง (2555)



การปรับปรุงลานกว้างสถานี : ฝั่งถนนยาเอส



④ สถานีไอซากิ

ก่อน



หลัง



⑤ สถานีชินากาวะ



เดิมเป็นสถานีรับส่งสินค้า
ก่อนถูกปรับโฉมใหม่เพื่อรองรับย่านธุรกิจ

บริเวณสถานีรถไฟชินากาวะ

- บูรณะฟื้นฟูสถานีรถไฟชินากาวะ (JR East เคฮิน-คิวโค รถไฟใต้ดิน)
- เขตธุรกิจ (พัฒนาแล้ว)+ สถานีใหม่และการปรับปรุงพัฒนาเมือง
- สถานีชินคันเซ็น (พัฒนาแล้ว)+ สถานีสายรถไฟแม็กเลฟ (MAGLEV)

