



山崎隆司
論説委員
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

東京は世界の大都市の中で最も鉄道が発達しておりその成因要素は歴史に負うところが大きい。都市が鉄道を育て、また鉄道により都市が発展してきた相互作用がある。「鉄道が創りあげた世界都市・東京」(2014. 3 矢島・家田編著 計量計画研究所)では鉄道が都市交通を担う状況と鉄道により東京が発展してきた歴史的経緯をまとめている。東京は最も鉄道の発達した都市であるが、エネルギーや環境の問題を考えると、さらに鉄道と駅を使い易いものにして東京の都市作りを進めていきたい。

今後の鉄道整備では、空港アクセスや未接続区間の整備などのプロジェクトもあるが、街づくりに焦点をあて駅・駅前広場を大幅にリノベーションして、より使い易くより快適な空間にしていくことが必要である。更なる駅を中心とした街づくりを推進する取り組みを考えたい。

1. 立体鉄道制度

鉄道について近年大ターミナルの開発が進んでいるが、建築物の中に鉄道を貫通させて鉄道と駅ビルを一体的な建築物として構築した方が効果的な場合がある。鉄道空間は未来永劫保全する必要があるため、鉄道と建築物の一体化は鉄道会社の土地のみで行う場合は可能であるが、他者の土地を活用して共同で進める場合は非常に制約がある。建築物と一体化する場合、鉄道空間も法的には所有床利用となり、現行では床の権利保全は区分所有法しか適用法が無い。区分所有法は床持ち分比率の議決権で決まるため、鉄道会社の持ち分が少ないと鉄道空間が権利保全されない場合がある。

一方鉄道会社の土地のみで計画することは制約が多く、駅周辺の密集地域ではより良い計画を進めることが難しい状況にある。大きなターミナルは複数の鉄道会社が乗り入れているが、これらと隣接民間用地を活用して建てれば、都市計画面でも機能面でも優れたものが出来る。

道路の場合は道路と建築物を一体的に整備する手法として立体道路制度があり、環状2号線の整備などで活用された。鉄道でも道路と同じ様に建築物と一体的な整備ができないだろうか。立体道路制度と同じ様な「立体鉄道制度」が出来れば、鉄道空間が権利保全され複数の他者用地を含む建築物と一体的な駅整備が可能となる。駅を中心とした都市計画はもっと進むと思うし、より良い計画のものが出来るであろう。

2. 立体駅広制度

交通の結節点で街の玄関である駅前広場は、都市側と鉄道側で役割分担しつつ都市計画手法で整備されてきた。その機能は自動車交通の乗換空間から緑地を配した都市公園的要素が加わり、近年は歩行空間整備や防災避難の貴重な都市空間の役割もある。駅前広場は狭いところが多く、その重要性や役割が指摘されながらも土地手当てや整備コストから中々整備が進まないのが現状である。これを改善するには新しい発想で整備が促進される手法を考える必要がある。

公共と鉄道で協力して広場整備が進む仕組みが取れないだろうか。これには駅・駅前広場と建築物を一体的に整備することが得策で、これにより機能的な空間整備が可能となる。双方が土地と空間を出し合い、駅空間、広場空間、通路空間、商業空間を複合的に配置した建築物を整備したらどうか。この建築物の中に利便性が高くかつ賑わいと魅力ある駅・駅前広場・通路が一体的に複合的立体的に整備できる。このためには駅空間や広場通路空間の公共空間の権利保全する「立体駅広制度」が必要であろう。駅空間や公共空間が建築物の区分所有床という形でなく、権利保全と管理が可能な法的制度があれば、建築物と一体化した駅・駅広空間が出来るであろう。駅空間と公共空間と商業空間が一体的に整備出来る「立体駅広制度」は今後の新しい駅空間整備に是非必要と思う。

3. 柔軟なタウンマネジメントの推進

駅前広場と駅空間はその所有に基づき管理区分があり、都市と鉄道が独自に管理している。近年歩行空間の重要性が高まり人の流れや回遊性を得るため、空間的にも機能的にも高品質な駅周辺整備が重要となっている。賑わい、イベント、照明、緑化、清掃など通常の公共空間以上の品質を求められることがある。昔も今も駅前商店街が地域振興策として飾り付け、イベント、花壇整備、特別清掃などに取り組む例はあるが、質と規模が格段に高くなっている。これらの整備費、維持管理費の対応は行政的にも民間的にも難しくその捻出に官民協力体制を検討する必要がある。この対応のためタウンマネジメント手法が一部試行されている。これをどこでも成り立つようにするにはどうすればよいか。民間に期待をしても商業的売上げ増が期待できる範囲では協力できるであろうが、一部の地域を除き大きな期待はできない。このためには建築物を含めた官民協力空間から得られる空間使用料や広告収入をその地域の施設維持管理や活性化策に回せるように柔軟な法的制度を整備したい。民間が中心となり管理運営して財政的にも負担を減らすような方策が必要と思う。

いくつかの事例を述べたが、このような整備手法の検討を進め、駅を中心とした街づくりが進んでいくことを願って止まない。