

JAPIC シンポジウム 基調講演

駅とまちの魅力づくり

エル・大阪：エルシアター

2024. 2. 29

政策研究大学院大学
客員教授
森 地 茂



内 容

はじめに ー鉄道駅周辺開発の背景の推移ー

1. これからの駅まち空間のあり方
2. 設計思想の変わりつつある欧州の駅
3. 鉄道駅とまちの一体性

おわりに

補章 日本の事例

はじめに — 鉄道駅周辺開発の背景の推移 —

- 既存の都心には入れなかった鉄道
縁辺部に整備 → 駅周辺の都市開発、新たな都心 ex. 欧州、日本も
- 複数路線のターミナル駅 → 拠点的都市開発、副都心
- 小林一三の沿線開発(1910) → 日本の私鉄のビジネスモデルへ
→ 80年後 米国の学者がTODを提唱(1993) → 世界の潮流へ
Peter Calthorpe, “The Next America Metropolis: Ecology, Community and American Dream”, Princeton Architectural Press, 1993.
- 1975 独仏の国鉄(DB、SNCF)による利用者意向調査の結果
“運賃と速度ではなく、駅の環境改善が求められている”
- 1983サミット：サッチャー、レーガン、中曽根の新自由主義
規制緩和と民活：欧州の事業化の多くが駅周辺開発
- 国鉄民営化：清算事業団用地の一般入札凍結、
自治体用地へ → 都市再開発の進展
- 地球環境問題による鉄道重視
- 規制緩和と低金利による不動産開発

S.MORICHI, GRIPS

3

1. これからの駅まち空間のあり方

空間の魅力の5つの要件

- ① **広域性**：鉄道サービス改善による集客力
：まちの個性と魅力
- ② **国際性**：インバウンド観光
：外国人居住
：海外からの直接投資
- ③ **多様性**：各世代等それぞれにとっての魅力
：地元、近隣県、全国、世界の人にとっての魅力
：食・遊・買物・交流・宿・住
：域内各地区の個性
- ④ **歩行者の回遊性と分かり易さ**
- ⑤ **快適性と雑踏性**

4

2. 設計思想の変わりつつある欧州の駅

ロンドン: カナリー・ワーフ駅 Canary Wharf Station

- ・ 東部の大規模ウォーターフロント開発地域
- ・ 地下鉄 (JUBILEE LINE)
CROSSRAIL (エリザベスライン)
ライトレール (DOCKLANDS LIGHT RAILWAY)
- ・ 駅の屋上は公園



S.MORICHI, GRIPS

5

オランダ ハーグ中央駅 Den Haag Central Station, Dutch Rail

駅とまちの再開発による新たな空間コンセプト

- 列車を見せる設計思想
- 開放的な駅内の歩行者空間
- 国際線駅の2階にLRTを導入



S.MORICHI, GRIPS

6

パリ サンラザール駅 Gare Saint-Lazare

- 日本の駅中商業施設を見て計画
- 地下鉄入り口のデザイン



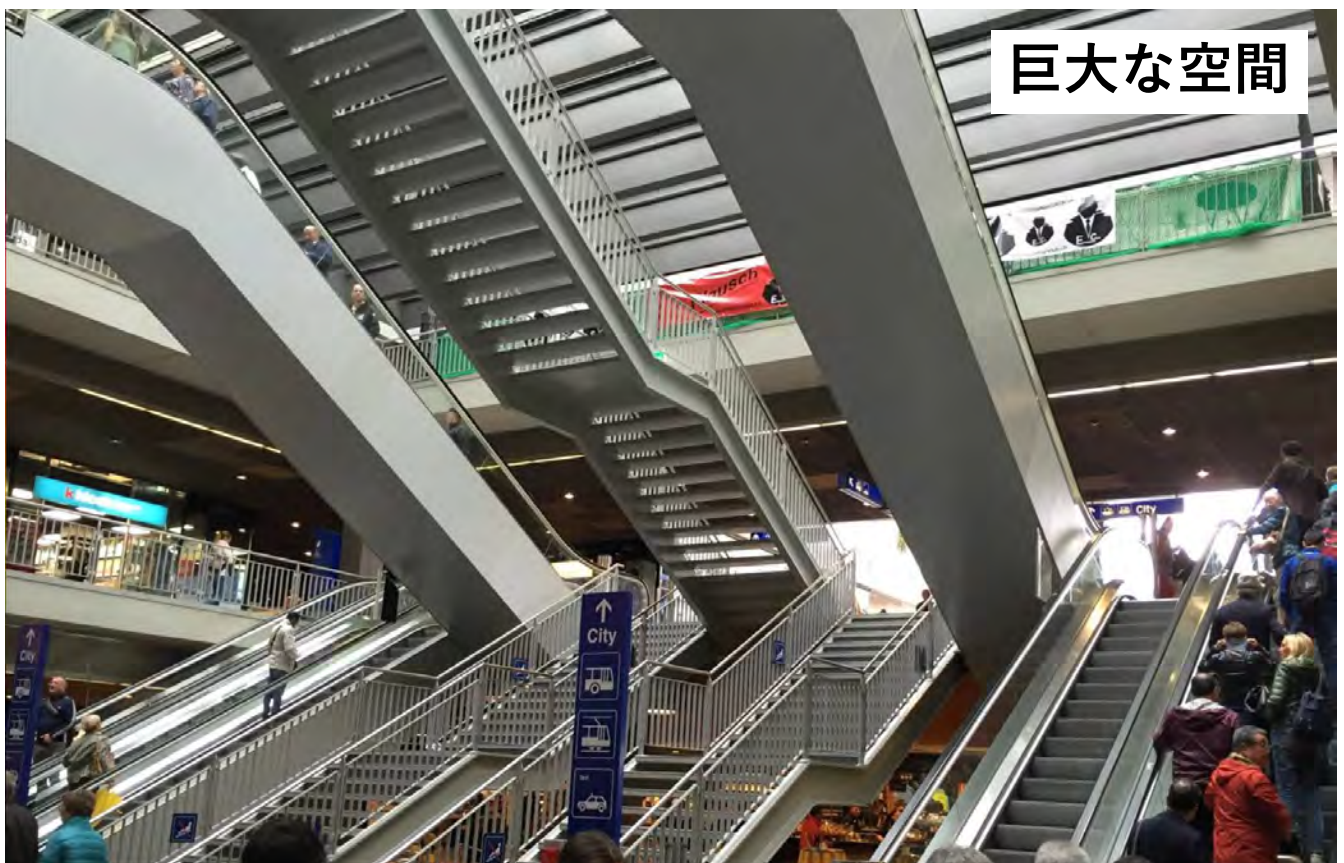
駅舎前の地下鉄入り口



S.MORICHI, GRIPS

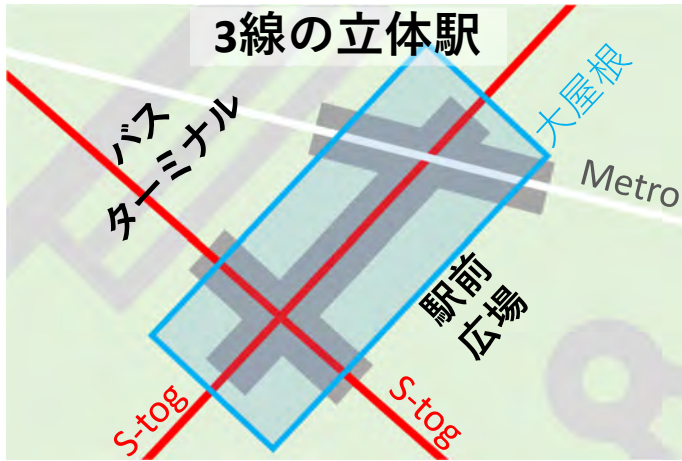
7

スイス ベルン中央駅 Bern Haupt-bahn Hof



S.MORICHI, GRIPS

8



S.MORICHI, GRIPS

9

3. 鉄道駅とまちの一体性

駅前広場

整備効果：
 フィーダー交通による利便性の広域化
 複数のアクセス道路による駅周辺街区の拠点性
 駅前ビルの複数化
 駅の視認性 → ランドマーク、デザインの視点場



乗換客・通過客の多い場合 → 駅周辺の開発ポテンシャル
 ex. 高田馬場、自由が丘、恵比寿 ↔ 十三駅

駅広がまちへの分断空間：**地下道、スカイウェイ**
歩行者空間としての駅広(Ex. 姫路駅)

地下鉄の出口

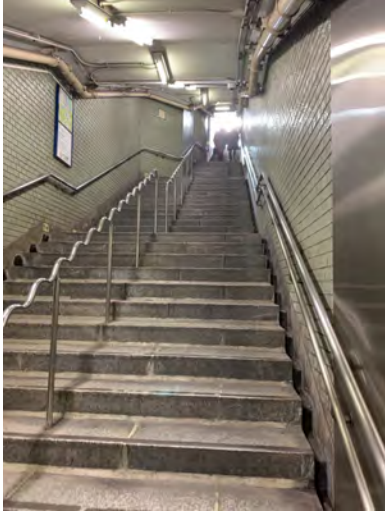
歩道への狭隘な階段、民間ビルへの接続、コンコース、公開空地
 → 周辺ビルとの一体開発、地下駅前広場

S.MORICHI, GRIPS

10

地下鉄出口の計画

歩道に向かって狭くなる階段



歩道直結
東西線 茅場町駅



鉄道用地
副都心線 雑司が谷駅



民間敷地・建物
東西線 日本橋駅



民間敷地・ピロティ
千代田線 大手町駅



公開空地
南北線 溜池山王駅



公開空地・サクンガーデン
銀座線 溜池山王駅



公開空地・アトリウム
東西線 大手町駅



連続立体交差によるまちの一体化

地平駅の存在：まちの分断（自動車、歩行者）、駅裏開発



連続立体交差事業

採択の条件：複数の都市計画道路の存在

道路による分断解消を前提（自動車）



歩行者の分断解消を目的とする制度に改革が必要

駅構造による分断解消

橋上駅化：自由通路の整備

駅中の街路事業

ノーラッチ駅：入場料制度改革 → 普通券の途中下車制度の導入

駅中の入場券割引（JR東日本）

地下街の整備：駅と複数ビル相互間

駅前広場の事業スキーム

整備制度：鉄道と道路の負担割合制度

- ・負担割合に応じた鉄道事業者の用地所有の弊害
→ **公共空間整備の社会貢献に対する容積率付与など
望ましい空間整備事業の組み込みへ**

運用制度：制度がなく、多くは民間の協定で運用

- ・バス、タクシーの既得権
バスバースの非効率な運用
コミュニティバスの駅広からの排除
- ・入構許可制度によるタクシーの配車義務
→ **公共空間としての運用ルールが必要**

おわりに

事業実現のための要件

- 少ない公共投資で民間投資を誘導：有効な景気対策
- 先行者不利益の解消が課題（政府の部局間、民間事業間）
- 合意形成のための仕組み
- 必要に応じた制度改正
- 工期遅延対策（複数発注者による意思決定遅れ）
- 実効性あるエリアマネジメント