明海大学不動産学部

不動産の不思議

学生たちの視点と発見

第402回

企業用不動産戦略と東京駅

容積移転で建て替え費用賄う

藤原 龍男
不動産学部3年

【学生の目】

開設100年を記念して14年に建て替えられた東京駅は、様々な人や物が行き交う日本の顔となった。コロナ禍で中断されているが、プロジェクションマッピングなどで駅自体が観光名所になった。その東京駅にはいくつかの特徴がある。

第1に、明治時代の設計図を基に新築した点である。近代建築の父、辰野金吾が設計した東京駅は第二次世界大戦で焼失し、暫定的に2階建てに復元していたが、今回の建て替えでは可能な範囲で原設計に忠実に新築した。このため、新築ながらクラシックな外観になっている。周囲の最新式ビルのガラスのカーテンウォールと対照的だ。

第2に、企業用不動産（CRE）戦略の先駆的事例という点である。駅舎は3階建てながら細部まで緻密にデザインされていることや地下が深いことなどから、建設費は500億円ともいわれる。建設費を運賃で賄おうとすると値上げが避けられないところだが、都市計画法の特例容積率適用地区制度を利用して容積率の再指定を受け（ダウンゾーニング）、その容積を周囲の土地の容積率の再指定に回した（アップゾーニング）。

その上で移転容積に相当する金額を受領して工事費に充てた。容積を移転した対価で建築費を賄い、運賃を据え置いたことはCRE戦略の優れた事例といえる。

容積移転は建築基準法を根拠法とする連担建築物設計制度でも可能である。公法の都市計画法や建築基準法は容積移転を認める一方、対価の評価法や金額については規定がなく、当事者間で決める。そこで問題なのが、立地が良い土地と悪い土地の間で容積を移転する場合、どちらの価格を基にするかという点である。東京駅の場合、移転する側も受ける側も立地に差異がなく、問題は少なかったと思われる。

第3に、低層にしたことで風の通り道が確保できた。東京湾からの海風が内陸部まで届き、ヒートアイランドの緩和に役立っている。この点で、次々建築される巨大ビルが風を阻害しないか気がかりだ。

第4に、駅が小さかった明治時代の設計で大きな駅の機能を確保する点だ。理由は、ホームはホームごとに小さな屋根で覆っているからだが、大阪駅のようにホームを一体的に覆うと巨大な構築物になる（金子信孝「不動産の不思議第333回」20年5月12日号）。あらゆるものが大型化する中で、東京駅がかわいく見える。

【教員のコメント】

コロナ禍で人の移動が制約され、鉄道会社の経営は逆風にある。駅舎建て替えの費用をCRE戦略で生み出した知恵は今に大きい。海外の主要駅は始発駅や十字に交差する線路上の駅を中心に大架構が多いが、コンパクトな表情が東京駅の特徴だ。

明治の面影を残す東京駅の駅舎