

# 鉄道駅を核とする地区開発による周辺エリアの変容に関する研究

- 九州圏内鉄道駅周辺開発を対象として -

塚本 宣

## 1. はじめに

### 1-1. 研究の背景

昭和 62 年（1987）に日本国有鉄道（以下国鉄）が民営化し JR が誕生して以来、JR が新たな都市開発主体としてターミナル機能だけでなく様々な機能を複合した施設開発を行ってきた。近年、特に九州では九州新幹線の開通を契機に、駅舎の建替えが進み、それに伴い鉄道駅を核とした地区開発が多く行われている。

これらの施設は大きな求心力を持つ施設であり、大規模な鉄道駅地区開発により既存の都市中心部から都市の賑わいの重心が変化するなど都市構造に大きな変化をもたらす。特に地方都市においては中心市街地の衰退や人口減少が大きな問題となる中、鉄道駅周辺開発が様々な変化をもたらしていると考えられ、その変化を捉え、開発の効果や課題を明らかにすることは重要である。

### 1-2. 研究の目的

本研究では以下の 3 つを目的とする。

- 1) 鉄道駅施設開発の変遷の把握及び全国 JR 駅地区開発の分類・体系化
- 2) 鉄道駅地区開発がもたらす都市規模による周辺エリアの変容の特徴の把握
- 3) 鉄道駅地区開発を踏まえた都市デザインにおける課題や特徴の把握

### 1-3. 既往研究と本研究の位置付け

鉄道駅地区開発に関する研究は、鉄道駅の機能複合化のプロセスや整備手法に着目した松田らの研究<sup>1)</sup>や新博多駅ビル開業による経済の変化に着目した日本政策投資銀行による研究<sup>2)</sup>、大規模駅ビル開発による駅周辺と既存都心部の土地利用の変化に着目した長らの研究<sup>3)</sup>、統計データを用いて巨大駅ビル開発が都心部に及ぼす影響に着目した瓜生の研究<sup>4)</sup>などがある。

しかし、既存中心市街地との関係性から全国の JR の鉄道駅施設開発の動向について論じた研究や都市規模に着目し、鉄道駅地区開発による駅周辺エリアの変容の相違について論じた研究は見られないことより、本研究の成果は新たな知見を与えるものとして位置付けられる。

## 1-4. 研究の方法

まず研究対象とする鉄道駅地区開発について定義した後、JR 各社の HP に掲載の鉄道駅施設開発を抽出し全国の開発の分類・体系化を行うとともに鉄道史及び鉄道駅施設開発の変遷について把握し、鉄道駅地区と中心市街地の関係性について考察する。次に、九州圏内の 4 鉄道駅地区開発を対象に、統計データを用いて鉄道駅地区開発前後における変化の分析、考察を行う。更に、福岡市と鹿児島市を対象に開発前後における、土地・建物の変化について分析を行う。最後に、福岡市へのヒアリングをもとに鉄道駅地区開発を含めた都市デザインにおける特徴や課題の把握を行う(図 1)。

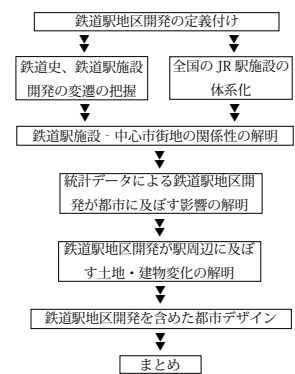


図 1 研究のフロー

## 1-5. 研究の対象

本研究では JR 各社 HP から抽出した 129 の鉄道駅地区開発を研究対象とする。なお東京都の鉄道駅地区開発は他の都市と都市構造や、開発形態が異なるため本研究における研究対象から除外した。

## 2. 鉄道史及び鉄道駅地区開発について

### 2-1. 鉄道駅地区について

本研究で駅ビルを「駅に直結、あるいは近接する商業施設やショッピングセンター」、エキナカを「改札内外で駅構内にある店舗あるいは駅の地下にある店舗で駅構内の地下にある施設」と定義し、総称して「鉄道駅施設」と定義する。また鉄道駅施設及び駅周辺の開発を総称して「鉄道駅地区開発」と定義する。

### 2-2. 鉄道史及び鉄道駅施設開発の変遷

日本における鉄道駅施設開発について、5 つの時期に分類し、変遷を把握した(表 1)。<sup>5)6)</sup>

#### 1) 鉄道駅商業発祥期

日本で鉄道駅における商業は明治 5 年(1872)の駅構内の新聞の立ち売りから始まる。その後、駅構内の弁当販売や小規模店舗が中心に設置された。

## 2) 私鉄駅ビル建設期

大正9年(1920)に駅舎と百貨店等の商業施設を一体化させた最初の駅ビルとして阪急本社ビルが建設され、それを契機に関西私鉄が相次いでターミナル駅にビルを建設した。これは地方鉄道法で鉄道事業と商業施設等との兼業を禁止されていたが、軌道である関西私鉄各社には規制が適用されなかったためである。

## 3) 国鉄民衆駅建設期

昭和24年(1949)年には国鉄が設立され翌年に日本初の民衆駅の豊橋駅が開業した。その後最後の民衆駅である秋田駅の開業までに66の民衆駅が作られた。

## 4) 国鉄駅ビル建設期

昭和46年(1971)に日本国有鉄道法改正により、国鉄が出資できる事業範囲が広がり、駅舎・自由通路・駅ビル3セットでの開発が本格化した。

## 5) 巨大駅ビル建設期

昭和62年(1987)に国鉄が分割されJRが誕生し、10年後の平成9年(1997)の京都駅ビルの再開発を皮切りに各地で大規模な駅ビルが建設された。

## 2-3. 全国のJR駅施設開発

全国では1989年以前に開業した鉄道駅施設が最も大きな割合を占めている(図2)。また東日本においてその割合が顕著であった。これは国鉄時代に建設された鉄道駅施設がそのまま残っているためと考えられる。西日本においては2010年以降に開業した鉄道駅施設が45%を占める。これは対照的に建設された鉄道駅施設が2010年以降に建替えが多く行われ、新たな鉄道駅施設が開業したためと考えられる。

1990年代後半までは延床面積100,000㎡を越す大規模な鉄道駅施設は建設されていないが1997年の京都駅ビルの再開発を皮切りに名古屋、札幌、福岡、大表1 鉄道史及び鉄道駅地区開発の変遷

時期	西暦	鉄道・法律	鉄道駅地区開発
発 祥 商 期 業	1872	09.12 日本初の鉄道開通 新橋・横浜間	駅構内の新聞の立売り
	1887	05.18 私設鉄道条例公布	
	1890	08.23 軌道条例公布	
	1906	03.13 鉄道国有法公布(全国17私鉄買収)	
	1919		
私 建 鉄 設 期 ビル	1920	05.15 鉄道省設置	阪急本社ビル(初の駅舎と百貨店の一体化)
	1921	04.14 軌道法公布	
	1925	11.01 山手線環状線へ	
	1926		新京阪ビルディング、大軌ビルディング
	1927	12.30 東京地下鉄開業	
	1948	12.20 日本国有鉄道法公布	
	1949	06.01 日本国有鉄道設立	
衆 設 期 国 鉄 建 民	1950		日本初の民衆駅、豊橋駅開業
	1964	10.01 東海道新幹線開業(東京・新大阪間)	
	1970	05.18 全国新幹線鉄道整備法公布	最後の民衆駅、秋田駅開業
設 期 ビル 国 鉄 建 駅	1971	日本国有鉄道法改正	平塚駅ビル・ラスカ開業(出資第一号)
	1972	03.15 山陽新幹線開業(新大阪・岡山間)	
	1987	04.01 国鉄分割・民営化、JR7社誕生	
	1997		京都駅ビル開業
ル 巨 建 設 期 ビル	2001	国土交通省設置	
	2005		JR東日本が「ecute大宮」を開業
	2011	03.12 九州新幹線開業(博多・新八代間)	

阪で大規模な鉄道駅施設が建設された(図3)。

## 2-4. 鉄道駅地区開発 - 中心市街地について<sup>注1)</sup>

129の鉄道駅施設のうち政令指定都市、中核市及びそれに含まれない都道府県では、県庁所在地における主要駅の鉄道駅施設の1つを対象に都心部との距離と両者による空間構成について分析を行った(図4)。距離が2km以上離れている都市は政令指定都市にのみ見られる。中核市とその他の都市の多くは鉄道駅地区の発展により拠点が移動し面的に一体となって中心市街地を形成する(拠点一体型)。一方で数都市では鉄道駅地区の発展により新たな中心市街地を形成したが、既存中心市街地は大きく変化せず、2つの拠点をもち、政令指定都市に多く見られる(拠点分散型)。鉄道駅地区開発により、鉄道駅地区の拠点性がより強くなると考えられ、人口規模の小さな都市でこの傾向が高い。

## 3. 統計データに見る鉄道駅地区周辺エリアの変容

九州圏内の主要鉄道駅の博多駅、小倉駅、長崎駅、鹿児島中央駅を対象に統計指標を用いて開発前後の鉄道駅地区と既存中心市街地の変容を明らかにした。

### 1) 小売商業指標<sup>7)</sup>

福岡、北九州では鉄道駅地区の売場面積の伸びが顕著であるが他項目は減少した(図5)。長崎では鉄道駅地区で開発後、売場面積の増加が見られたがその後全項目で減少するとともに中心市街地は開発により減少が加速した。鹿児島は鉄道駅地区で開発後事務所数の若干の減少が見られるがその他項目は増加が見られる。今後如何にこの状況を維持向上するかが重要となる。中心市街地では長崎同様減少が加速した。

### 2) 全企業数・従業員数<sup>8)</sup>

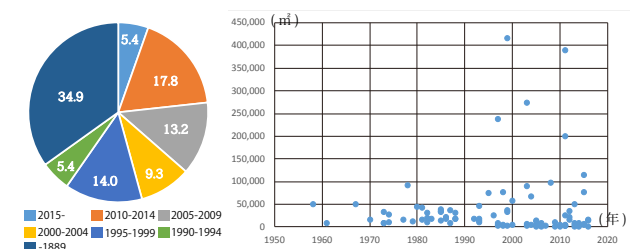


図2 JR駅施設開業年

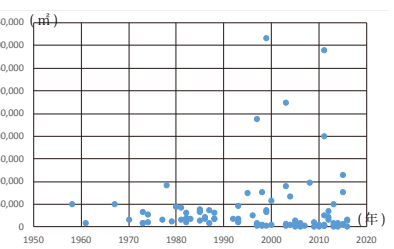


図3 JR駅施設開業年別の延床面積

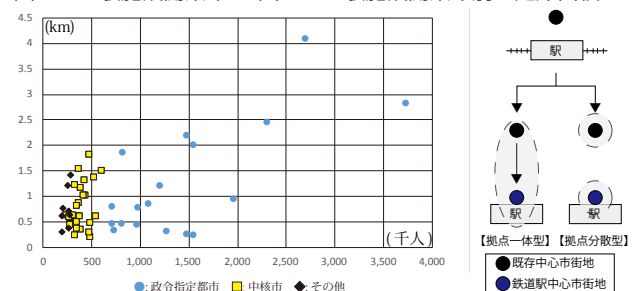


図4 都市規模別鉄道駅施設 - 中心市街地距離と形成モデル

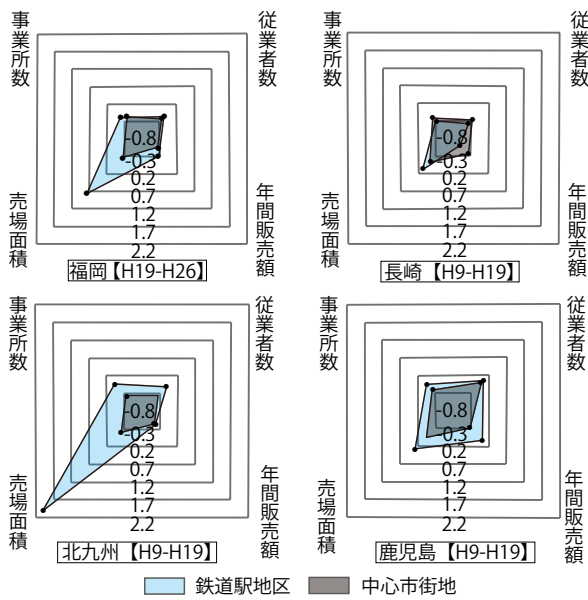


図5 小売商業指標の伸び率

福岡では、開発により両地区とも両項目で増加している（増加型）（図6）。北九州では鉄道駅地区が両項目とも増加し、中心市街地が減少している（市街地減少型）。鉄道駅地区開発の大きな求心力と市街地の多くが商店街で形成されており、減少の割合が大きい事が要因の1つと推測される。長崎では両項目とも減少しており（減少型）鹿兒島では鉄道駅地区の事務所数が若干減少はあるが中心市街地の両項目の減少が顕著である（市街地減少型）。長崎は今後、新幹線開通による開発で市街地減少型となる事が推測される。

### 3) 地価の推移<sup>9)</sup>

福岡と鹿兒島では開発により鉄道駅地区の上昇が見られ、長崎でも減少はしているが減少率が小さくなっている（図7）。北九州では減少率が大きくなっており、開発による影響がほとんど無かった事が推測される。

### 4) 鉄道乗降客数の変化<sup>注2)</sup>

福岡、長崎、鹿兒島では開発により鉄道乗客数の増加が見られるが北九州では若干の減少が見られる（図8）。これは市営のモノレールの乗降客数の減少が要因の1つであり市内交通に開発の影響がほとんど見られなかったことが推測される。

## 4. 鉄道駅地区開発による土地・建物変化

都市計画基礎調査を基に博多、鹿兒島中央駅において開発による土地・建物の変容について分析を行う。

### 4-1. 土地利用・建物変化

福岡では開発前後で鉄道駅地区における建蔽率、容積率が減少した。鹿兒島では鉄道駅地区で建蔽率の減少は見られたが、容積率と延床面積の増加が顕著であった。開発を1つの契機に駅周辺で大規模な建物

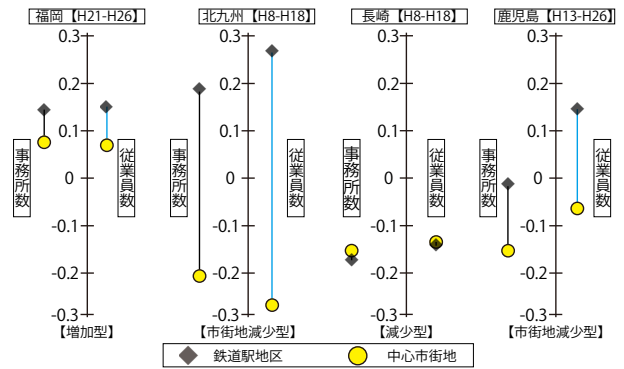


図6 企業数・従業員数伸び率

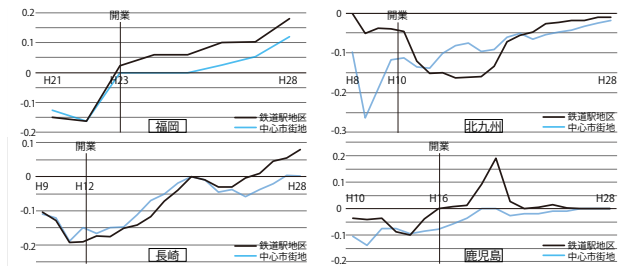


図7 地価の前年比の推移

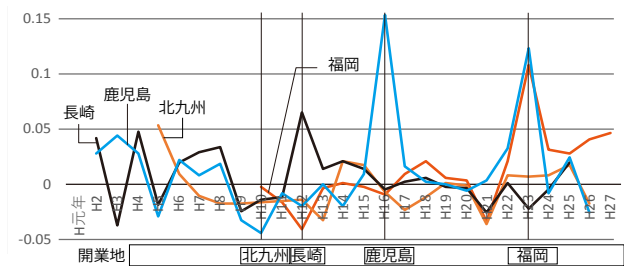


図8 鉄道乗降客数の前年比の推移

の開発が進んだことが要因の1つと考えられる。

### 4-2. 用途別延床面積の変化

鉄道駅から500m圏内において、GISによって街区単位で集計を行い分析を行った。<sup>注2)</sup>

福岡では総延床面積は増加した。特に商業延床面積の伸びが顕著であった。これは大規模な商業面積を持つ鉄道駅施設の建設が要因の1つと考えられる。一方で250m-500m圏内では商業が唯一減少していた。これは鉄道駅施設の高い求心力の影響で商業施設が減少したためと考えられる（図9）。鹿兒島でも総延床面積は増加した。特に商業の伸びが顕著であった。業務だけが唯一減少した。また0-250m圏内では宿泊施設が最も増加していた。新幹線の開通で観光客が増加し、鉄道駅付近にホテルなどの宿泊施設が建設されたことが要因の1つであると推測される（図10）。

## 5. 鉄道駅地区開発を含めた都市デザイン

福岡市にヒアリングを行い、鉄道駅地区開発を含めた都市デザインの特徴や課題を分析した。

博多駅地区開発では各段階において福岡市とJR九州、その他民間企業で多くの協議が行われてきた（図11）。公共部分では福岡市の誘導が多く見られ、また

表2 H19-H24 博多駅周辺における延床面積の変化

	0~250(m)		250~500(m)		0~500(m)		伸比率
	総延床面積		総延床面積		総延床面積		
	H19(m)	H24(m)	H19(m)	H24(m)	H19(m)	H24(m)	
総延床面積	770,915	904,649	1,493,147	1,569,541	2,264,062	2,474,190	0.0928
住居	13,698	14,460	306,065	324,343	319,763	338,803	0.0595
商業	171,361	310,874	36,932	31,266	208,293	342,140	0.6426
業務	355,891	345,137	-0.0302	753,115	796,669	1,109,006	0.0296
宿泊施設	122,336	172,986	0.4140	161,732	181,624	284,068	0.2483
その他	107,629	61,191	-0.4315	235,303	235,639	342,932	-0.1344



図9 H19-H24 博多駅周辺の街区に対する用途別延床面積の変化

表3 H15-H25 鹿児島中央駅周辺における延床面積の変化

	0~250(m)		250~500(m)		0~500(m)		伸比率		
	総延床面積		総延床面積		総延床面積				
	H15(m)	H25(m)	H15(m)	H25(m)	H15(m)	H25(m)			
総延床面積	275,556	409,538	0.4862	580,139	636,320	0.0968	855,695	1,045,858	0.2222
住居	71,098	105,047	0.4775	388,593	461,903	0.1887	459,690	566,951	0.2333
商業	90,169	142,528	0.5807	36,712	39,985	0.0891	126,881	182,513	0.4385
業務	42,069	34,639	-0.1766	57,886	47,327	-0.1824	99,956	81,966	-0.1800
宿泊施設	9,409	25,127	1.6706	25,323	17,273	-0.3179	34,732	42,400	0.2208
その他	62,812	102,197	0.6270	71,624	69,832	-0.0250	134,436	172,029	0.2796

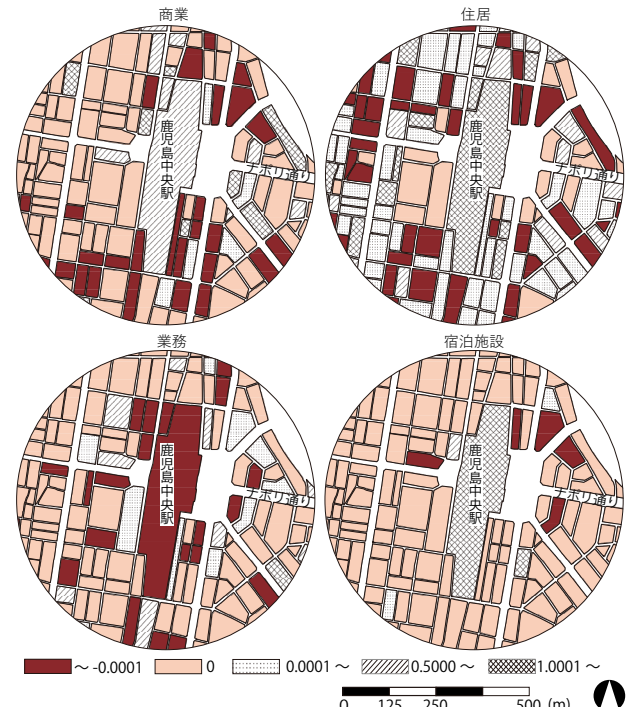


図10 H15-H25 鹿児島中央駅周辺の街区に対する用途別延床面積の変化

動機

- ・駅前広場の歩行者・広場空間の不足
- ・動線の不明確さ
- ・歩行者動線と車両交通の交錯

⇒ 九州新幹線全線開業を契機に

計画

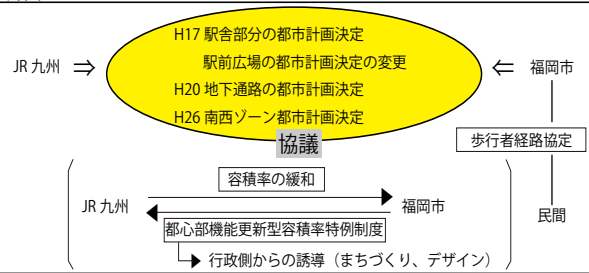


図11 博多駅地区開発の変遷

容積率の緩和や補助金の適用の代わりに都心部機能更新型容積率特例制度を適用する等、行政側からまちづくりやデザインの誘導を行っており、協議を行う中で如何に折り合いをつけるかが今後重要となってくる。

6. まとめ

本研究の成果を以下に示す。

- 1) 国鉄時代に建設された鉄道駅施設はエリアによって建替えの進捗に差があるが、開発により鉄道駅地区の拠点性がより高まること。
- 2) 都市規模の小さな都市では、開発により中心市街地の人や経済の減少がより加速し、また鉄道駅周辺エリアの建物の変容も大きいこと。
- 3) 鉄道駅開発において、JRと行政が協議を重ね、また新たな制度の適用等により、まちづくりやデザインを誘導していくことが重要となること。

都市の変容の要因は様々であり今後はより多面的な視点で研究を行っていく事が重要となる。

【注釈】

- 1) 鉄道駅地区は駅舎、中心市街地は鉄道駅や百貨店、交差点等の代表的な場所をそれぞれの地点とし距離の計測を行った。
- 2) 博多駅は鹿児島本線と福岡市営地下鉄、小倉駅は鹿児島本線と山陽新幹線、モノレールの乗降客数の合計を各駅の乗降客数とした。
- 3) 長聡子、芳賀博文「都市主要駅再開発の都市土地利用への影響 - 二極都市を事例に -」日本建築学会大会学術講演梗概集(東海)、2012年9月
- 4) 瓜生宏輝「巨大駅ビル開発が都心部に及ぼす影響とまちづくり戦略」2011年3月
- 5) 国土交通省「鉄道主要年表」2012年7月
- 6) 高橋亮子「駅施設における店舗立地が地域経済へ与える影響の分析」2015年12月
- 7) 経済産業省「商業統計調査」
- 8) 総務省「事務所・企業統計調査」、「経済センサス」
- 9) 国土交通省「地価公示」