

巨大駅ビル開発が都心部に及ぼす影響とまちづくりの戦略

瓜生 宏輝

1. 序論

1-1 研究の背景

近年、建物の老朽化や新幹線の開通等による駅舎の建替えを契機に、駅機能だけでなく商業施設、オフィス、ホテルなどの機能を複合して建設された巨大な駅ビルが出現している。福岡市においても、2011年3月12日の九州新幹線全線開通に伴い旧博多駅が建替えられ、JR博多シティが開業した(図1)。駅舎の単なる建替えという域を超え、既存商業地区、業務地区である都市中心部を脅かす一大巨大施設となっており、都市中心部の衰退が懸念されている。

1-2 研究の目的・方法

このように、巨大駅ビル開発により賑わいの重心が移動し都市中心部が衰退すると考えられている。しかし、他都市からの人々をも惹き付ける求心力を持つ巨大駅ビルと長年地元の人々から愛されてきた都市中心部がうまく共存共栄できれば、一つの大きな核を有する都心部として繁栄することが可能であると考えられる。

そこで本研究では、統計データやGISを用いて巨大駅ビル開発が駅周辺及び都市中心部に及ぼした影響を明らかにし、ヒアリング調査からその動向に対してまちづくり組織が行なっている活動を明らかにすること

で、巨大駅ビル、都市中心部の共存共栄のための短期的な方針や将来の都市像を見据えた長期的なビジョンを明らかにすることを目的としている(図2)。

ここで本研究では、「都市中心部」を商業、業務などの機能が高度に集積したエリア、「都心部」を駅周辺及び都市中心部を含む広範のエリアを示す言葉として使い分ける。

1-3 研究の対象地

本研究では、JR博多シティが開業した福岡市の博多駅地区、天神地区及びその周辺を対象とする。また、駅ビル開発が都市に及ぼす影響を考察する上での参考として、延床、商業床面積の大きな巨大駅ビル保有都市である京都市(京都駅ビル、1997年9月開業)、名古屋市(JRセントラルタワーズ、1999年12月開業)、札幌市(JRタワー2003年3月開業)を取り上げる。これらの都市はいずれも人口100万人以上の政令指定都市であり、駅ビルと都市中心部がやや離れた場所に位置している。

2. 統計データにみる巨大駅ビル開発が駅周辺及び都市中心部に及ぼす影響

2-1 京都市・名古屋市・札幌市¹⁾

駅ビルが開業して10年前後が経過した京都市、名古屋市、札幌市について、指標毎に特徴的な都市を取り上げて影響を明らかにする。

(1) 小売商業指標の伸び率

京都駅地区の売上は2割超増加するも、四条地区は2割近く減少し、結果2地区計の売上は減少しており、都心部全体の市場拡大にはつながっていない(図3)。

名古屋駅地区の売上は2割増加、栄地区の売上は若干減少するも、2地区計の売上は4%増となり、都心部全体の僅かな市場拡大につながっている。ただし、売場効率率は両地区ともに低下しており、特に名古屋駅地区の低下幅が栄地区以上に大きい。

札幌駅地区の売上は3割増加するも、大通地区は2割超減少し、結果2地区計の売上は減少しており、都心部全体の市場拡大にはつながっていない。また、札幌駅地区も売上効率は低下している。

(2) 百貨店の売上変遷

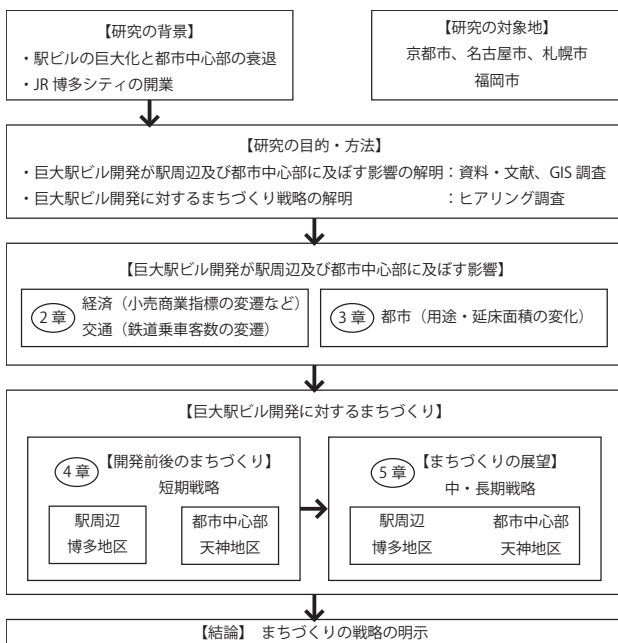


図2 研究のフロー

京都市は、駅ビル内の伊勢丹が売上を伸ばし続ける一方で、既存百貨店は大半が売上減少基調を続け、結果6店全体での売上は減少している。四条地区だけでなく京都駅地区も売上が減少しており、京都駅地区の近鉄は閉店にまで至った。

名古屋市は、駅ビル内の高島屋が売上を伸ばし続ける一方で、既存百貨店は売上減少基調を続けている。

札幌市は、駅ビル内の大丸が売上を伸ばし続ける一方、既存百貨店5店は売上減少基調を続けており、結果6店全体での売上は減少している。また、既存店舗の中では札幌駅地区2店舗の売上、売場効率の下げ幅がより大きく、西武百貨店は閉店に至った(図4)。

(3) 地価の推移

基本的に、駅周辺と都市中心部の地価の差は縮まっている。名古屋市においては、駅周辺と都市中心部の地価の差は縮まっていき、2008年に逆転した(図5)。

(4) 鉄道乗車客数の変遷

京都市、名古屋市においては、JR京都駅、JR名古屋駅の乗車客数の大幅な増加が際立っている。

札幌市においては、札幌駅の乗車客数が増加しているが、その内訳として、JR乗車客数の増加もさることながら、地下鉄乗車客数が大きく増加している(図6)。

2-2 福岡市²⁾

駅ビル開業直後の福岡市について直近の影響を明らかにする。

(1) JR博多シティの来場者の推移

開業1ヶ月で726万人、その後も1ヶ月間で約400～500万人と堅調に推移し、開業半年後には累計3,080万人(1日平均16万6千人)に達し、好調なスタートを切ったと言える。

(2) 百貨店売上高前年比(10-11年度)

福岡市全体の前年比をみると、JR博多シティ開業の影響により3月は17.4%増加した。一方、福岡市の既存3店(天神地区)の伸び率は-12.9%と大きく減少し、

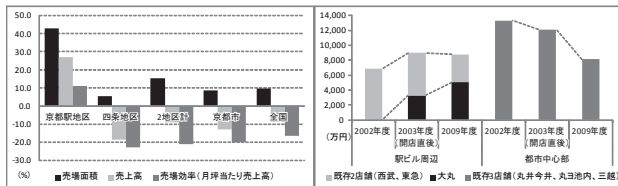


図3 小売商業指標変遷(京都市)

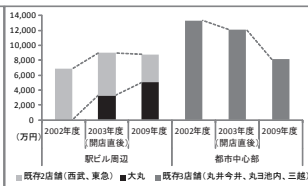


図4 百貨店の売上変遷(札幌市)

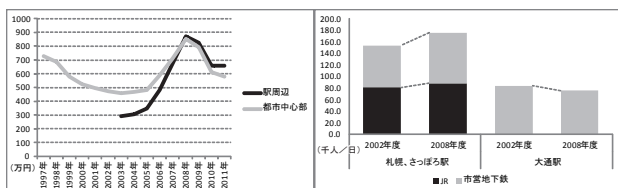


図5 地価の推移(名古屋市)

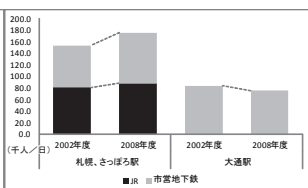


図6 鉄道乗車客数の変遷(札幌市)

JR博多シティ開業の影響を大きく受けた形となった(図7)。

(3) 地下鉄乗車人員前年比(10-11年度)

JR博多シティ開業後、博多駅では大きく伸びているが、天神駅では落ち込んでいる(図8)。

2-3 小結

駅ビル開業により、駅周辺及び都市中心部に主に以下の2点の影響を及ぼす。
 ①駅ビルへの金の流動：小売商業の売上は駅周辺で増加する一方、都市中心部では減少しており、都市全体でも減少傾向にある。百貨店の売上は駅ビルで増加する一方、都市中心部だけでなく駅周辺の既存の百貨店でも減少している。つまり、都市中心部だけでなく駅周辺への回遊性や魅力を高める必要があると考える。
 ②駅ビルへの人の移動：鉄道乗車客数は駅ビルのある駅で増加し都市中心部の駅では減少している。

3. 巨大駅ビル開業が駅周辺及び都市中心部の都市空間に及ぼす影響(名古屋市)

駅ビル開業前後のGISデータが入手可能である名古屋市をケーススタディとして、駅ビル開業前後の用途や延床面積の変化について考察する。調査範囲は、駅周辺は駅を、都市中心部は地価の最も高い地点とし、半径600m未満のエリアとする^{注1)}。

3-1 名古屋都心部の概要

駅の東側は旧来から名古屋の玄関口で、交通の結節点であり人通りが多く商業施設も多い。駅ビル開業以降再開業が進み、今後ますます超高層ビルが林立していくとされている。一方、西側は地権者が複雑であることなどから開業が大幅に遅れており、昔ながらの商店が数多く残っている。

予てからの都市の中心である栄は、南北の軸である久屋大通沿いに公演が整備され、大規模商業施設などが集積している。また、地下鉄栄駅付近の広小路通の地下、オアシス21(公共施設や商業施設の複合施設)の地下、栄駅からテレビ塔周辺までの久屋大通公園地下など、栄には広大な地下街が広がる。

3-2 延床面積の変化

駅周辺は駅ビルを筆頭に一部の大規模再開業が実施された街区で大幅に増加しており、西側でも全体的に若干増加している。一方、都市中心部は全体的に増加傾向にある。(図9, 12)。

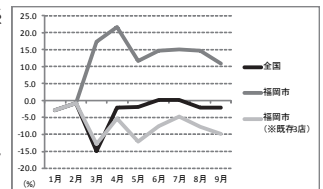


図7 百貨店売上高前年比

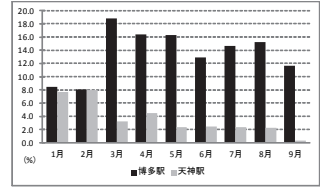


図8 地下鉄乗車人員前年比

3-3 用途別延床面積の変化

(1) 商業

駅周辺は駅ビルのみが大きく増加し周辺にはあまり影響を及ぼしていない。一方、都市中心部は延床面積総量としては増加しているが、数としては減少している街区が多くみられる（図10,12）。

(2) 業務

駅周辺は多くの街区で増加している。一方、都市中心部においても増加傾向にある（図11,12）。

3-4 小結

駅ビル開業により、都市中心部で商業、都心部全体で業務の延床面積がやや増加するものの、全体としては周辺にあまり大きな影響を及ぼさない。

4. 巨大駅ビル開発前後のまちづくりの短期戦略³⁾⁴⁾

福岡市都心部のエリアマネジメント組織が行なっている、巨大駅ビル開業に対するまちづくりについて、4章では駅周辺、都市中心部それぞれの地区が行なっている活動、5章では両地区が協働で行なっている活動や広域・アジアを見据えた活動について述べる。

4-1 博多まちづくり推進協議会の活動（駅周辺）

博多駅周辺を対象としたエリアマネジメント組織である博多まちづくり推進協議会は、JR博多シティ開業後の3月～5月に「九州新幹線全線開業記念はかたんウォーク」を実施し、九州新幹線全線開業を盛り上げた。駅ビル内だけでなく駅周辺も回遊してもらうため、まち歩きマップの作成やスタンプラリーなどのイベントの実施に取り組んだ。2011年9月にはキャナルシティ博多イーストビルがはかた駅前通りから見える位置に開業したことにより、博多駅とキャナルシティが視覚的につながり、はかた駅前通りを往来する人がより増加傾向にある。また、博多地区の魅力である歴史ゾーンの認知度を上げるため、灯明イベントや寺社めぐりコンサートなどのイベントを行なった。

4-2 We Love 天神協議会の活動（都市中心部）

天神を対象としたエリアマネジメント組織であるWe Love 天神協議会は、JR博多シティ開業後の3月～5月に多くの人々が天神にも訪れることが予想されることから、これを天神地区の「タウンセールス」の機会と捉え、「2011天神ウェルカムイヤープロジェクト」を実施した。天神地区の魅力である界限性を活かし、

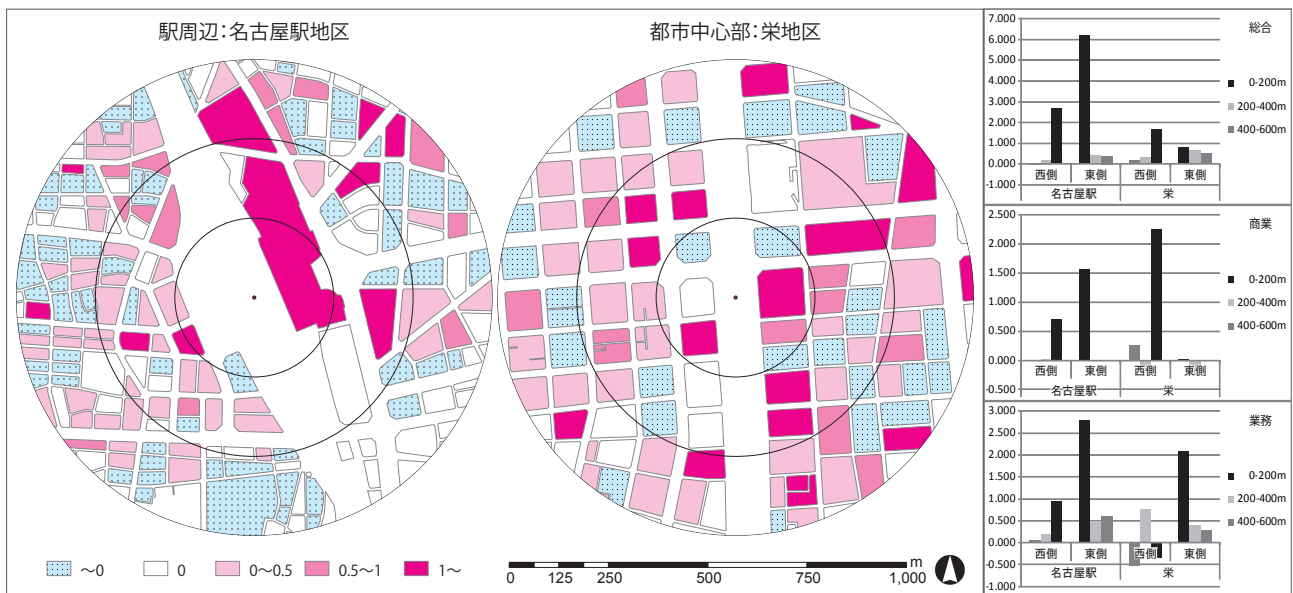


図9 街区面積に対する延床面積の伸び（総合・H08-18）

図12 用途別延床面積の伸びの総量

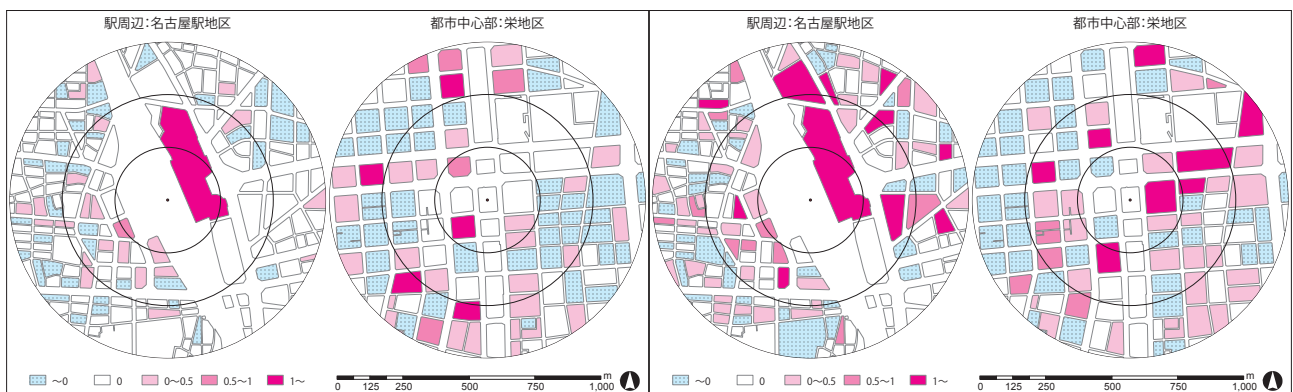


図10 街区面積に対する延床面積の伸び（商業・H08-18）

図11 街区面積に対する延床面積の伸び（業務・H08-18）

歩行者専用道路の実施や天神エリア全体で利用できるベビーカーの貸出しを行った。また、界限性は天神地区の魅力であるが、交通渋滞で駐車場に車を停めるのに時間がかかったり、歩いていて自転車にぶつかったりするとその魅力がなくなってしまう。そこで、パークアンドライドやおしチャリ、チューリンクーポンなどの交通施策を行なった。更に、短期戦略として屋外スケートリンクといった目新しいイベントを行う他、商業施設の合同抽選券といった単発のイベントを行うなどの戦略を実施した。

5. 巨大駅ビル開発に対するまちづくりの中・長期戦略

5-1 両協議会協働の活動

JR 博多シティ開業後、両協議会は連携して「光のコンチェルト」という両地区のクリスマスイルミネーションを一緒に紹介するパンフレットを初めて作成し、県外からも集客を図るために九州や西日本の各地域にも配布した。また、都心部に多くの人を訪れることを見据え、まち全体におもてなしの機運を向上させることを目的に「スペシャルクリーンデー」という清掃・美化活動を両地区で同時刻に一斉に実施した。更に、福岡に不慣れな来街者にも都心部を回遊してもらうため、西日本鉄道は2011年3月2日より博多と天神を循環する新路線、都心快速バス「天神ライナー」の運行を1回あたり100円の運賃で開始した。

5-2 まちづくりの展望

広域・アジアからの集客を見据えた活動は、ボランティアやガイドによる観光案内や外国語のHPやパンフレットといった情報発信に留まっている。更に広域・アジアからの集客力や来街者への対応を強化するためには、博多港や福岡空港などの交通結節エリアとも協働で活動する必要があると考える。

6. 結論

巨大駅ビル開業後、都市中心部だけでなく駅周辺も衰退し、駅ビルに一方的に金や人が流れること（2章）、延床面積については都市中心部で商業、都心部全体で

業務の面積がやや増加するものの、全体としては周辺にあまり大きな影響を及ぼさないこと（3章）を明らかにした。

それに対して福岡市は、博多まちづくり推進協議会、We Love 天神協議会が短・中・長期的な視野に基づいてまちづくりを行なっている。図13に時間軸に沿ったまちづくりの戦略を示す。

JR 博多シティ開業前の都心部は、郊外の大規模店舗隆盛に対する中心市街地の衰退という課題に焦点が当てられており、天神 VS 郊外の構図であった。

JR 博多シティが開業すると、天神 VS 博多という構図に焦点が当てられた。短期戦略として博多まちづくり推進協議会は、九州新幹線全線開通やJR 博多シティ開業を契機に博多への来街者を増やし、We Love 天神協議会としては更に天神への来街者も増やすという、地区それぞれの活動を行なっている。

更に相互の地区のまちづくりを連携して行うため、中期戦略として博多まちづくり推進協議会、We Love 天神協議会が協働して都心部に人を呼び込み互いの地区を回遊してもらうための活動を行っている。

将来は、再び構図が VS 郊外に戻ると両協議会は予想している。しかし、以前と違いJR 博多シティ開業後は天神 & 博多 VS 郊外となる。都心部により多くの人を集客するため、長期戦略としては広域・アジアを見据えた活動を行なっている。更なる都市の魅力の向上のためには、都市圏の拡大に対してまちづくりとして連携する範囲を博多港や福岡空港などの交通結節点などへも広げ、都心部全体として来街者をもてなす機運を高めることが重要ではないだろうか。

【注釈】

1) 調査範囲：街区が範囲の境界線上に当たる場合は、面積の大きい範囲に属するものとする。

延床面積の伸び：街区面積に対する平成8年 - 平成18年の延床面積の伸びとする。

【参考文献】

1) 株式会社日本政策投資銀行「新博多駅ビル開業のインパクト①～地域小売商業への影響と市場拡大に係る一考察～」2009.11

2) 株式会社日本政策投資銀行「JR 博多シティ開業後のインパクト～天神と博多：千人調査から見えた行動変化とそれぞれの魅力～」2011.11

3) 博多まちづくり推進協議会ガイドライン

4) We Love 天神協議会ガイドライン

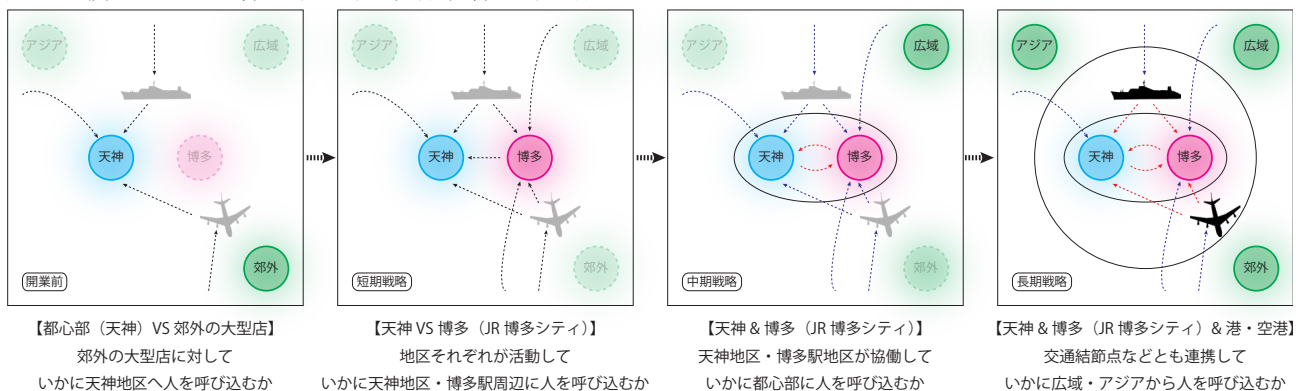


図13 まちづくり戦略のダイアグラム