

大規模駅ビル再開発と土地利用の変化

－札幌、名古屋、福岡を事例に－

長 聡子 Satoko CHO

九州産業大学工学部都市基盤デザイン工学科講師

芳賀 博文 Hirobumi HAGA

九州産業大学経済学部経済学科教授

要旨：近年、日本の大都市において JR の駅ビルが大規模に再開発され、各々の都市における都心部の空間構造が大きく変容している事例が多くなってきた。本稿では、大規模な駅ビル再開発の行われた札幌市と名古屋市および再開発前の福岡市を研究対象とし、都市計画基礎調査のデータを基に GIS ソフトを用いて、実際に都心部の土地利用が新駅ビルの開業の前後で如何に変化しているかを詳細に検証した。結果として、駅ビルの再開発により、どの都市においても駅周辺地区で各種用途の著しい増加が見られたが、近隣の商業集積地区でも、事務所系や商業系の用途を中心に延床面積が増加する傾向にあることが明らかとなった。ただし、駅周辺地区では駅ビル自体の増加が周辺街区に比べて著しく大きく、諸機能が駅ビルとその近隣のごく狭い範囲の街区のみに一極集中している現状もあることが分かった。

■キーワード：都心再開発、商業集積地、建物用途、都市計画基礎調査

1. はじめに

1.1. 研究の背景と目的

1987 年に国鉄が民営化されて JR が誕生したことで、JR が新たな都市開発主体として台頭し、わが国の主要な都市の構造にも大きな変化が現れてきた。本来、鉄道駅はターミナルとしての機能を担っているため、大きな集客効果が期待できることから非常に有望な都市開発用地であるが、国鉄時代には民業圧迫等の理由により、民衆駅としてテナントを誘致した駅ビルの建設以外に本格的に開発されることは殆どなかった。しかしながら、民営化から 10 年を経た 1997 年の京都駅ビルの再開発を皮切りに、2000 年の名古屋駅、2003 年の札幌駅と立て続けに各地で大規模な駅ビルが建設され、それぞれの都市の構造が大きく変化していることが報告されている。それらは商業施設の売上高や地下鉄の駅乗降客数等に大きな変化が現れ、既存の商業地から大規模駅ビルとその周辺へ人の流れがシフトしているというものである⁽¹⁾。本研究では、そうした大規模な駅ビルの開業によって、駅を含めた周辺地区の土地利用が如何に変化したか

を、駅周辺地区に近接する商業集積地区との比較から検証する。

研究対象とした都市は大規模な駅ビルの開業があった札幌市と名古屋市であるが、これら 2 都市に加えて、2011 年に開業した博多駅ビルの立地する福岡市についても、開業後の影響は未だ計測できないものの駅ビル開業以前のほぼ同時期における分析を併せて行うこととした。基礎資料としては、各都市で定期的に行われてきた都市計画基礎調査¹⁾において集計された「建物現況・土地利用現況」のデータを使用し、これを GIS ソフトによって街区単位で集計し地図化した（札幌市のデータについては 1、2 街区程度の大きさの「小ゾーン」を最小の集計単位としていたためこれに従った）。ただし、都市計画基礎調査の集計方法は各都市により幾分異なっているため、本研究で分析対象とした建物用途は事務所系、商業系、住居系に限定した²⁾。以下、分析対象とする範囲を各都市の都心部において駅周辺とそれに近接する商業集積地との 2 地区を設定し（図 1）³⁾、それぞれの対象範囲内における建築物の総延床面積および各用途別の

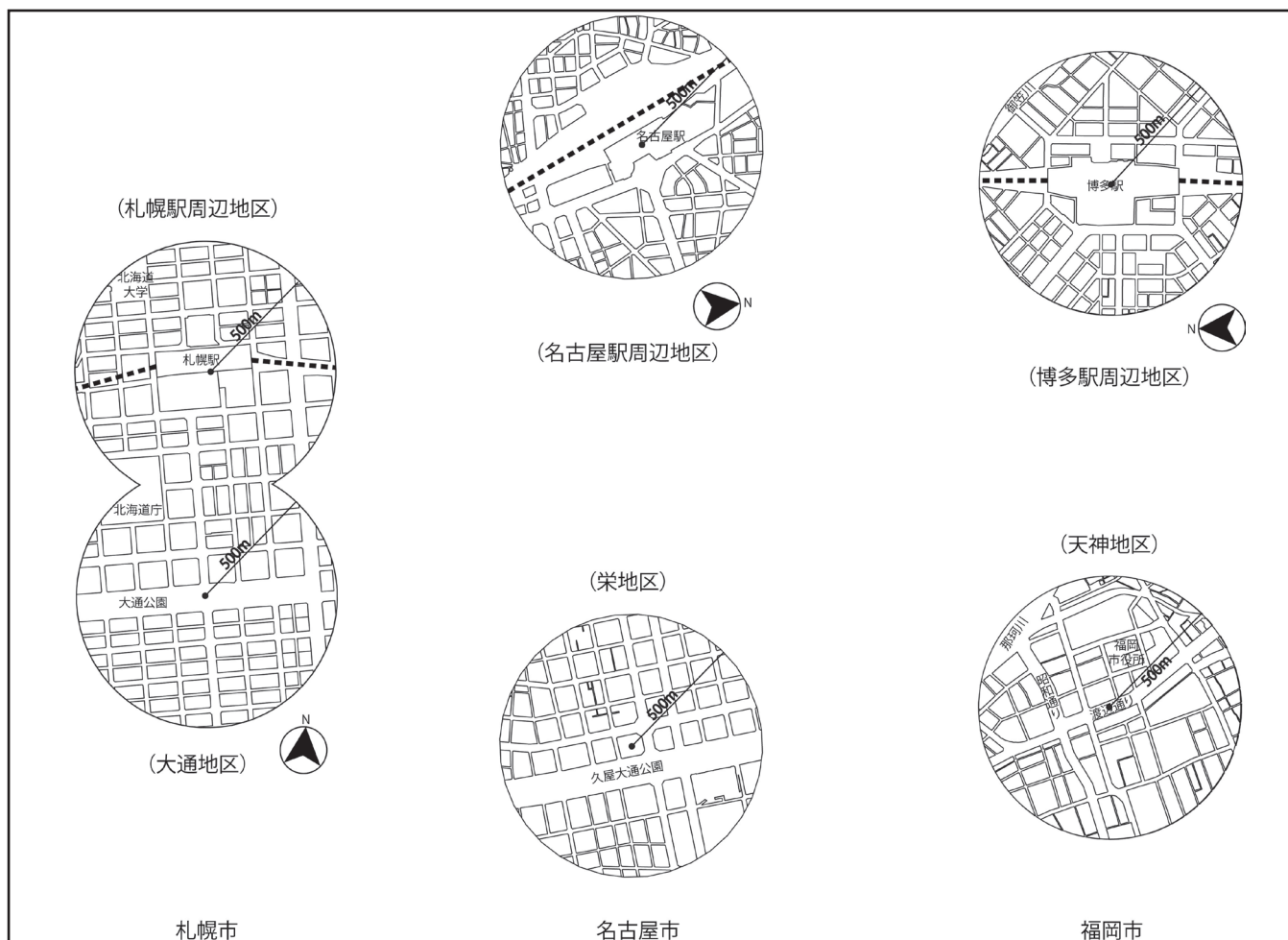


図1 研究対象地区

注) 名古屋市と福岡市における2地区の位置関係は、本図のみ実際の距離に基づいている。

延床面積の増減率、さらにそれらの変化の空間的な特徴等进行分析していく。

1.2. 既往研究

駅周辺地域の土地利用について論じた既往研究は、①既存の鉄道駅を対象にその周辺の土地利用の特徴や課題を抽出したもの、②新たな駅整備に伴う周辺土地利用の変化について分析したもの、の2種に分類することができる。前者については、土地利用現況図や住宅地図、現地調査データを用いて、駅周辺の土地利用の実態やその特徴、課題、過去からの変化について特定の地域を対象に分析した研究⁽²⁾⁽³⁾⁽⁴⁾⁽⁵⁾⁽⁶⁾があるものの、駅ビル再開発を契機とした地域変容について論じたものはない。後者についても、路面電車から地下鉄へ移行した時期の名古屋市を対象に、路面電車廃線後

の路面電車駅周辺の土地利用の変化について分析した研究⁽⁷⁾があるが、ここでは駅廃止の影響について論じており、本研究とは対象が異なる。他にも上海市における鉄道駅の新たな整備による周辺地域への再開発等の影響を分析した研究⁽⁸⁾があるが、これも新駅整備による影響についての分析であり、本研究とは対象が異なる。

上述のように、既存の駅ビルの再開発による周辺への影響を都市計画的な視点から分析した研究はほとんどない。これまで複数の地方都市で大規模な主要駅の再開発が実施され、少なからず周辺へ影響があったと予想されるにも関わらず、その前後での都市構造や土地利用の変化等について十分な検証や都市間比較がなされてきたとは言い難い。とりわけ、九州新幹線の開業を機に複数の地域で

駅ビルの再開発が実施されている九州では、駅周辺での都市開発やまちづくりは重要な関心事のひとつであり、過去の事例を十分検証し有益な情報を得ることが望まれている。従って、大規模な駅ビルが竣工した都市を対象に、駅ビル再開発が周囲へ与える影響について土地利用、建物用途の視点から分析することは意義のあるものと言えよう。

2. 札幌市：札幌駅周辺地区と大通地区

2003年3月に開業した新しい札幌駅ビルは、大規模な複合商業施設となり「JRタワー」と命名されている。ここにはホテルとオフィスのタワー棟に加えて、百貨店の「大丸札幌店」（店舗面積約45,000m²）と専門店街の「札幌ステラプレイス」が入居する。札幌ステラプレイスは運営会社の統合により、2005年から既存の駅併設商業施設である

「アピオ」、「パセオ」、「札幌エスタ」と併せて店舗面積100,000m²以上となる「JRタワースクエア」を形成することとなった。一方、大丸札幌店は立地条件の良さなどを背景に開業2年目で黒字経営となり、2009年からは売上高で大通地区にある老舗の「丸井今井札幌店」を抜いて地域の首位となっている。

ここでは、まず1996年と2000年の都市計画基礎調査のデータを基に、新しい駅ビル開業以前の対象範囲内の総延床面積および建物用途別の延床面積の増減率を算出し（表1）、それらを街区ごとに地図化した（図2）。続いて同様に、新駅ビル開業時点を挟む2000年と2009年の都市計画基礎調査のデータを基に、新駅ビル開業以降の対象範囲内の総延床面積及び建物用途別の延床面積の増減率を求め（表2）、それらの地図化を行った（図3）。

表1 札幌駅周辺地区と大通地区における用途別延床面積の変化（1996－2000年）

札幌駅周辺地区				大通地区			
	1996年(m ²)	2000年(m ²)	増減率(%)		1996年(m ²)	2000年(m ²)	増減率(%)
総延床面積	2,104,382	2,253,523	7.09	総延床面積	2,606,703	2,678,294	2.75
事務所系用途	974,558	1,005,816	3.21	事務所系用途	1,427,082	1,446,873	1.39
商業系用途	272,851	367,859	34.82	商業系用途	465,285	474,744	2.03
住居系用途	97,924	96,833	-1.11	住居系用途	76,219	65,965	-13.45
戸建住宅	12,703	11,991	-5.60	戸建住宅	833	897	7.68
共同住宅	78,401	77,718	-0.87	共同住宅	16,472	10,460	-36.50

(1996年及び2000年の札幌市都市計画基礎調査データより作成)

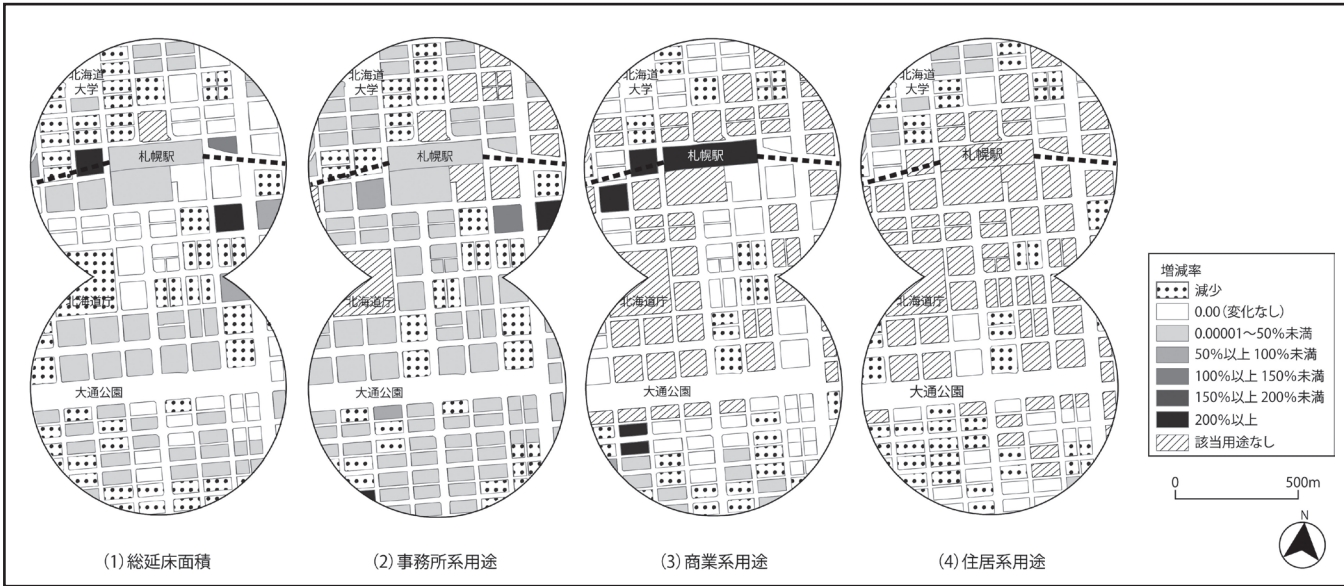


図2 札幌駅周辺地区と大通地区における街区别延床面積の変化（1996－2000年）

(1996年及び2000年の札幌市都市計画基礎調査データより作成)

2. 1. 新駅ビル開業以前の変化 (1996 ～ 2000 年)

(1) 総延床面積

札幌駅周辺地区と大通地区における対象範囲での変化の概要を表1にまとめた。総延床面積の増加率では札幌駅周辺地区の方が7.09%と大通地区に比べて大きな値を示している。空間的な特徴を図2-(1)で見えてみると、大きな増加が見られたところは札幌駅周辺地区内の数街区に留まっている一方、減少している街区は両対象範囲の外縁部に多数あることが分かる。

(2) 事務所系用途

事務所系用途の変化の概要としては、札幌駅周辺地区及び大通地区ともに微増となっているものの、札幌駅周辺地区の方が若干増加率が高い。空間的な特徴を見ても、分散的に事務所系用途の減少している街区が一部あるが、両地区とも全体的には微増傾向を示している(図2-(2))。

(3) 商業系用途

商業系用途を見ると、札幌駅周辺地区での増加率が非常に大きな値を示しているが、これは札幌駅に隣接する街区に「ヨドバシカメラ札幌店」が開業したことが大きく影響したものと考えられる。一方の大通地区では概ね微増の傾向を示しており、1998年に開業した「東急ハンズ札幌店」のある街区のみ大きな増加率を呈している(図2-(3))。

(4) 住居系用途

住居系用途については他の用途とは異なり、新駅ビル開業以前には両地区ともに減少傾向にあったことが分かる。札幌駅の北側で微増した街区がいくつかあるものの、大通地区において増加している街区は皆無である(図2-(4))。

2. 2. 新駅ビル開業以降の変化 (2000 ～ 2009 年)

(1) 総延床面積

表2に示す通り、両地区とも新駅ビル開業以前

表2 札幌駅周辺地区と大通地区における用途別延床面積の変化 (2000 - 2009 年)

札幌駅周辺地区				大通地区			
	2000年(㎡)	2009年(㎡)	増減率(%)		2000年(㎡)	2009年(㎡)	増減率(%)
総延床面積	2,253,523	2,910,307	29.14	総延床面積	2,678,294	3,007,070	12.28
事務所系用途	1,005,816	1,199,657	19.27	事務所系用途	1,446,873	1,608,670	11.18
商業系用途	367,859	663,736	80.43	商業系用途	474,744	524,940	10.57
住居系用途	96,833	275,174	184.17	住居系用途	65,965	107,204	62.52
戸建住宅	11,991	4,290	-64.22	戸建住宅	897	780	-13.04
共同住宅	77,718	265,620	241.77	共同住宅	10,460	55,546	431.03

(2000年及び2009年の札幌市都市計画基礎調査データより作成)

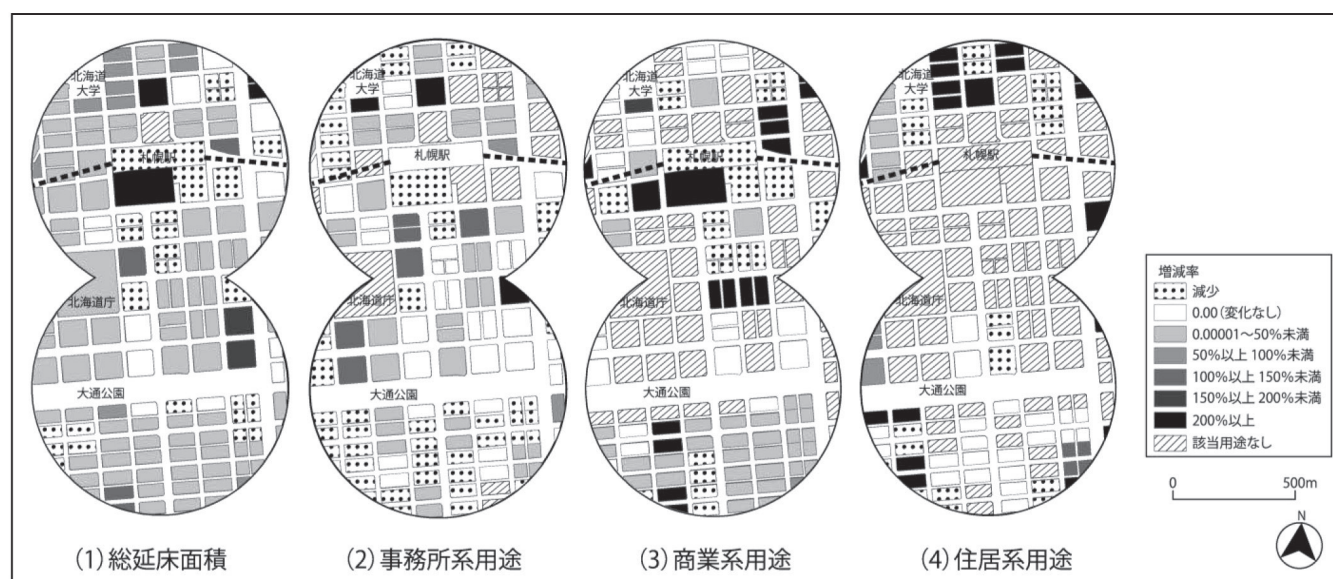


図3 札幌駅周辺地区と大通地区における街区别延床面積の変化 (2000 - 2009 年)

(2000年及び2009年の札幌市都市計画基礎調査データより作成)

と比べて大きな値を示し、札幌駅周辺地区での増加率が29.14%と特に大きくなっていることから、駅の周辺でも再開発が活発に行われたことが推測される。図3-(1)から空間的な特徴を見てみると、札幌駅周辺地区では、駅ビルの大丸札幌店や札幌ステラプレイスのある街区や札幌駅北側での増加率が高く、新駅ビルの開業に伴い札幌駅に近接した北側の街区で再開発が急速に進んだことが分かる。一方、大通地区では全体的に微増傾向を示しているものの、札幌駅周辺地区と比べて大きく増加した街区の数は少ない。

(2) 事務所系用途

総延床面積の場合と同様、両地区とも新駅ビル開業以前に比べて大きく増加しているが、とりわけ札幌駅周辺地区での増加率が19.27%と大きな値を示している。空間的な特徴では、札幌駅周辺地区及び大通地区内のより札幌駅に近い範囲において大きな増加率を示す街区が複数見られる一方、大通地区内では札幌駅から比較的遠い大通公園より南側の範囲で減少傾向を示す街区が半数以上を占めている(図3-(2))。

(3) 商業系用途

新駅ビル開業以前と比べて両地区とも大きな増加となっており、事務所系と同様に札幌駅周辺地区での増加率が80.43%と非常に大きな値を示している。これは新駅ビルに入居した大丸札幌店と専門店街の札幌ステラプレイス等の開業が大きく影響していると言えるが、このほかにも、それまでほとんど商業系用途のなかった場所にコンビニエンスストア等の小規模店舗が開店したことで高い増加率を示す街区もいくつか出現している(図3-(3))。

(4) 住居系用途

新駅ビル開業以前と比べて両地区とも増加に転じ、ともに大きな増加率を示している。特に札幌駅周辺地区での増加率が184.17%と非常に大きい点は注目すべきであろう。両地区とも戸建住宅は減少しているものの、共同住宅の増加が著しいことも特徴と言える。空間的に見ると、両地区とも対

象範囲の比較的外縁部に増加率の高い街区が集中していることが容易に分かる(図3-(4))。

3. 名古屋市：名古屋駅周辺地区と栄地区

単体の建物としては世界一の規模を有する新しい名古屋駅ビルは、「JR セントラルタワーズ」と命名されて1999年に竣工し、翌2000年3月にオフィスとホテルおよび核店舗である「ジェイアール名古屋タカシマヤ」が開業した。ジェイアール名古屋タカシマヤは店舗面積約55,000㎡を有し、直営の百貨店のほか「東急ハンズ」や「三省堂書店」等の専門店舗をテナントとして入居させ、上層階にはレストラン街が併設された。2011年3月には売上高で栄地区の松坂屋名古屋店を抜き、名古屋の5つの百貨店の中で首位となっている。

ここでは、1991年と1996年の都市計画基礎調査のデータを基に、新駅ビル開業以前の対象範囲内の土地利用の変化を求め(表3、図4)、新駅ビル開業時点を挟む1996年と2006年のデータを基に、新駅ビル開業以降の変化を求めた(表4、図5)。

3.1. 新駅ビル開業以前の変化(1991～1996年)

(1) 総延床面積

名古屋駅周辺地区と栄地区の両対象範囲を比べると、総延床面積の増加率は栄地区の方が5.34%と若干大きな値を示している。空間的な特徴を図4-(1)から見ると、名古屋駅周辺地区では増加している街区と減少している街区が混在しているのに対し、栄地区では久屋大通の西側で増加傾向にあり、逆に東側では減少している街区が多数となっている。

(2) 事務所系用途

事務所系用途では、名古屋駅周辺地区で減少傾向にある一方、栄地区では20.05%と大きな増加を呈しており、新駅ビル開業以前は栄地区の方がビジネス地区としてのポテンシャルが高かったことを示唆している。空間的な特徴では、名古屋駅周辺地区において増加している街区と減少している街区が混在している一方、栄地区では対象範囲の

表3 名古屋駅周辺地区と栄地区における用途別延床面積の変化（1991－1996年）

名古屋駅周辺地区

	1991年(㎡)	1996年(㎡)	増減率(%)
総延床面積	1,951,543	1,988,933	1.92
事務所系用途	913,586	913,123	-0.05
商業系用途	431,554	404,468	-6.28
住居系用途	98,496	65,664	-33.33
戸建住宅	59,631	30,867	-48.24
共同住宅	38,865	34,797	-10.47

栄地区

	1991年(㎡)	1996年(㎡)	増減率(%)
総延床面積	2,411,343	2,540,002	5.34
事務所系用途	885,604	1,063,167	20.05
商業系用途	593,041	681,422	14.90
住居系用途	96,287	128,200	33.14
戸建住宅	18,335	13,308	-27.42
共同住宅	77,952	114,892	47.39

（1991年及び1996年の名古屋市都市計画基礎調査データより作成）

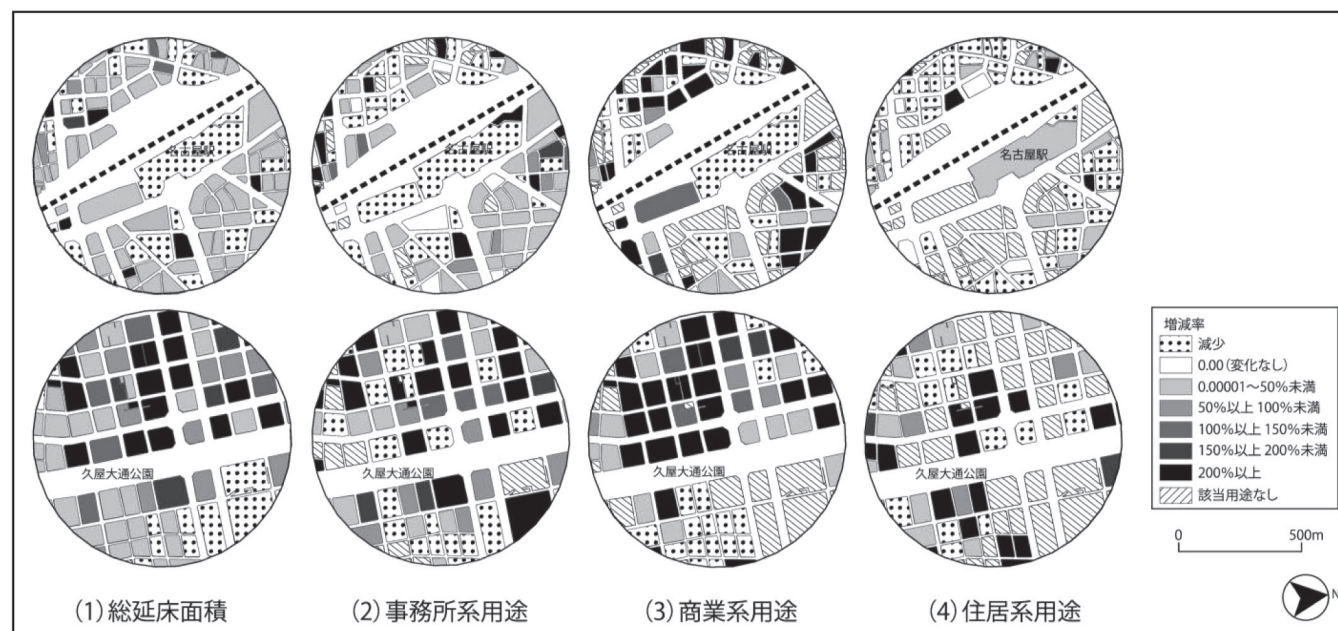


図4 名古屋駅周辺地区と栄地区における街区別延床面積の変化（1991－1996年）

（1991年及び1996年の名古屋市都市計画基礎調査データより作成）

全体的に増加率の高い街区が広く分布している（図4-(2)）。

(3) 商業系用途

商業系用途も事務所系用途と同様に栄地区で比較的大きな増加傾向にあり、新駅ビル開業以前は栄地区の方が商業地としての中心性も高かったことを示す。空間的な特徴としては、総延床面積の場合と類似しており、名古屋駅周辺地区では増加している街区と減少している街区が混在しているのに対し、栄地区では久屋大通の西側一帯では増加傾向にある一方、東側では減少している街区が複数連なっている（図4-(3)）。

(4) 住居系用途

住居系用途についても他の用途同様、名古屋駅周辺地区では減少傾向にある一方、栄地区では33.14%と大きな増加率を示した。名古屋駅周辺地区で

は戸建住宅、共同住宅ともに減少傾向であるのに対し、栄地区では戸建住宅は減少しつつも、共同住宅は増加傾向にある。空間的に見ると、名古屋駅周辺地区では全体的に住居系用途が減少しているのに対し、栄地区では増加している街区と減少している街区が分散して存在している（図4-(4)）。

3.2. 新駅ビル開業以降の変化（1996～2006年）

(1) 総延床面積

表4に示す通り、両地区とも新駅ビル開業前に比べて大きな値を示し、特に名古屋駅周辺地区での増加率が27.26%と大きくなっているが、増加率の高い街区の数は両地区とも少ない。特に新駅ビルの規模が非常に大きいため、駅再開発自体が対象範囲の総延床面積の大幅な増加をもたらしたと言える。また栄地区では、2002年の「オアシス21」の開業が大きく影響したと言えよう（図5-(1)）。

(2) 事務所系用途

新駅ビル開業前に見られた傾向から一転し、名古屋駅周辺地区の増加率が非常に大きな値を示した。名古屋駅再開発では、新駅ビル内に事務所系用途も含まれ、且つ駅ビル周辺でも相次いで大規模事務所ビルが竣工しており、対象範囲の増加率が急激に増加したのである。しかしながら、駅周辺地区で増加率の高い街区は数か所に限られており、新駅ビル開業の影響が広範囲に及んだとは言いがたい。一方、栄地区では、新駅ビル開業以前と様相が異なり、全体的に事務所系用途の減少した街区が目立ち、両地区のオフィス街としてのポテンシャルが新駅ビル開業の前後で逆転したと推測される（図5-(2)）。

(3) 商業系用途

新駅ビル開業前と比べ両地区とも大きく増加し

ており、減少傾向にあった名古屋駅周辺地区でも増加に転じた。増加率は栄地区の方が依然大きい、名古屋駅周辺地区での商業集積が進み、両地区の商業地としてのポテンシャルの差が新駅ビル開業で縮まったと推測される。空間的な特徴を見ると、名古屋駅周辺地区では新駅ビル竣工による増加率は非常に高いものの、駅以外の街区では新駅ビル開業前より増加率は小さくなっており、商業用途は駅ビルに一極集中する傾向にあることが分かる。一方、栄地区では商業系用途が増加した街区と減少した街区が分散的に存在している（図5-(3)）。

(4) 住居系用途

新駅ビル開業前の傾向とは一転し、名古屋駅周辺地区では増加に転じた一方、栄地区では減少傾向へと変化している。前者では戸建住宅は減少しているものの、共同住宅が増加に転じた。空間的

表4 名古屋駅周辺地区と栄地区における用途別延床面積の変化（1996－2006年）

名古屋駅周辺地区

	1996年(㎡)	2006年(㎡)	増減率(%)
総延床面積	1,988,933	2,531,168	27.26
事務所系用途	913,123	1,291,865	41.48
商業系用途	404,468	488,287	20.72
住居系用途	65,664	67,859	3.34
戸建住宅	30,867	24,639	-20.18
共同住宅	34,797	43,220	24.21

栄地区

	1996年(㎡)	2006年(㎡)	増減率(%)
総延床面積	2,540,002	2,772,111	9.14
事務所系用途	1,063,167	1,151,658	8.32
商業系用途	681,422	881,756	29.40
住居系用途	128,200	115,016	-10.28
戸建住宅	13,308	6,666	-49.91
共同住宅	114,892	108,350	-5.69

（1996年及び2006年の名古屋市都市計画基礎調査データより作成）

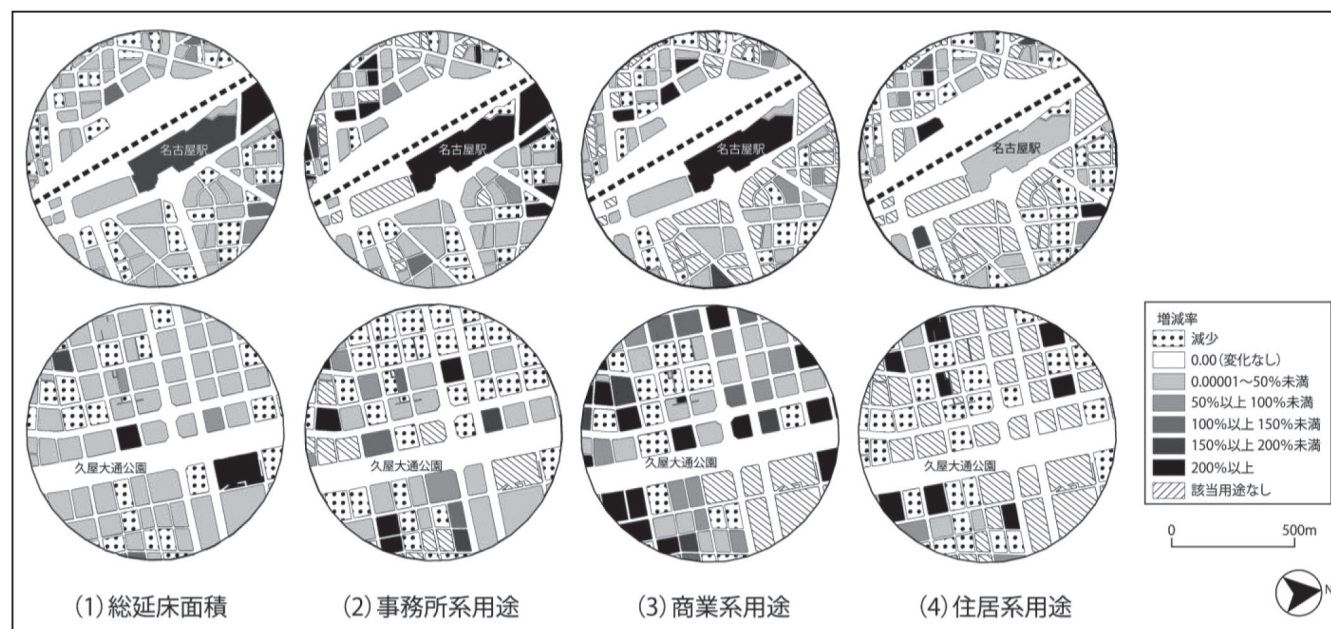


図5 名古屋駅周辺地区と栄地区における街区别延床面積の変化（1996－2006年）

（1996年及び2006年の名古屋市都市計画基礎調査データより作成）

な特徴を図5-(4)で見ると、名古屋駅周辺地区内で戸建住宅が建っていた場所が再開発されて共同住宅が建設されたと考えられる。また栄地区では住居系用途が減少している街区の数が増加した一方、中心部から離れたところで増加率の高い街区が複数分布している。

4．福岡市：博多駅周辺地区と天神地区

現在の博多駅は、1963年に従前の場所から約600 m南東に移動して開業した。周囲は駅が移転するまでは田畑であったが、福岡市は1958年から土地地区画整理事業に着手し、1967年に条例を公布して官民挙げて市の表玄関に相応しい街づくりに取り組んできた。1964年に民衆駅の駅ビルが竣工して大光百貨店（2年後に井筒屋に交代）が入居する。以後およそ40年にわたって博多井筒屋が赤字ながらも営業を続けたが、2011年開業の新駅ビル（JR

博多シティ）の建設に伴い2007年に閉店した。その間に、福岡交通センター（現博多バスターミナル）や大型家電量販店などが開業し、地下街や駅高架下の商業施設（マイング、デイトス）と併せて商業集積を形成していった。

ここでは、2003年と2008年の都市計画基礎調査のデータを基に、駅ビル開業以前の対象範囲内の総延床面積及び建物用途別の延床面積の変化率を算出した（表5、図6）。

4．1．新駅ビル開業以前の変化（2003～2008年）

(1) 総延床面積

博多駅周辺地区と天神地区の両対象範囲を比べると、総延床面積の増加率は博多駅周辺地区の方が11.75%と大きな値を示している。空間的な特徴を図6-(1)で見えてみると、両地区とも変化なし及び微増傾向の街区が多く分布しており、減少傾向

表5 博多駅周辺地区と天神地区における用途別延床面積の変化（2003－2008年）

博多駅周辺地区				天神地区			
	2003年(㎡)	2008年(㎡)	増減率(%)		2003年(㎡)	2008年(㎡)	増減率(%)
総延床面積	1,891,042	2,113,331	11.75	総延床面積	2,476,508	2,630,057	6.20
事務所系用途	1,005,812	1,057,221	5.11	事務所系用途	1,083,009	1,115,706	3.02
商業系用途	80,702	206,531	155.92	商業系用途	748,687	806,453	7.72
住居系用途	229,635	262,710	14.40	住居系用途	186,525	230,089	23.36
戸建住宅	6,559	6,092	-7.12	戸建住宅	10,685	9,411	-11.92
共同住宅	223,076	256,618	15.04	共同住宅	175,840	220,678	25.50

（2003年及び2008年の福岡市都市計画基礎調査データより作成）

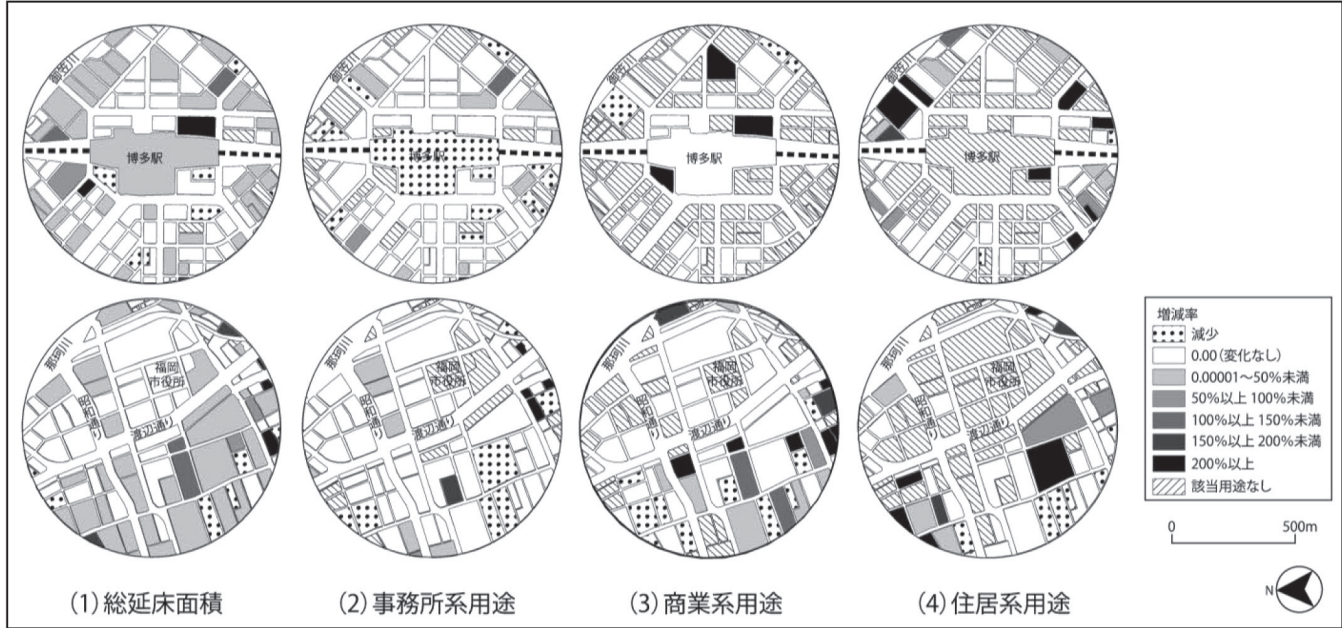


図6 博多駅周辺地区と天神地区における街區別延床面積の変化（2003－2008年）

（2003年及び2008年の福岡市都市計画基礎調査データより作成）

の街区は若干数に留まっていることが分かる。

(2) 事務所系用途

事務所系用途については、両地区ともに微増傾向を示している。また図6-(2)に示す通り、空間的な特徴についても両地区とも類似した傾向を示している。全体的に増減率に変化のない街区が多く分布し、減少傾向にある街区と微増傾向にある街区が分散的に分布している。

(3) 商業系用途

商業系用途では、他の用途とは異なり、博多駅周辺地区での増加率が155.92%と非常に大きな値を示している。ただし実数では、九州の商業の中心地と呼ばれる天神地区の方が圧倒的に大きな値を示している。空間的に見ると、博多駅周辺地区での商業系用途の大幅な増加は、博多駅に隣接する大型家電量販店の開業や福岡交通センターの増築によるものであることが分かる。一方、天神地区では渡辺通り西側を中心に増加傾向を示す街区が複数存在する(図6-(3))。

(4) 住居系用途

住居系用途については両地区とも増加傾向にあり、とりわけ天神地区の方が23.36%と増加率が高い。両地区とも戸建住宅は減少傾向にあるものの、共同住宅は増加している。また空間的特徴については、両地区とも比較的对象範囲の外縁部で住居系用途が増加していることが分かる(図6-(4))。

5. まとめ

札幌市では新しい札幌駅ビルの開業以前から、総延床面積および建物用途別の延床面積の全てにおいて、増加率は札幌駅周辺地区の方が大きな値を示していた。この背景として、新駅ビルの開業以前からその波及効果を見越して、駅の周辺で再開発が進んでいたものと推測される。また特に新駅ビル開業後は、札幌駅周辺地区での商業系用途の増加が著しく、延床面積の実数値でも札幌駅周辺地区と大通地区との規模が逆転しており、札幌駅周辺地区へ商業系用途が急速に集積していったと言える。ただし、札幌駅周辺地区の対象範囲内

で一様に商業系用途が増加したのではなく、新駅ビルとその近隣の一部に増加した街区が集中しており、新駅ビルへ諸機能が一極集中している傾向が強いと言えよう。

札幌市とは異なり、名古屋市では新しい名古屋駅ビルの開業により、名古屋駅周辺地区と栄地区との間で、業務機能や商業機能の中心性の強さが逆転するほどの大きな変化が生じていると推測される。これは、地価にも反映されており、名古屋駅ビルの開業後、駅周辺地区と栄地区の地価の最高値は逆転した。ただし、名古屋駅周辺地区の新駅ビル開業の波及効果は、札幌市での事例と同様に現時点では新駅ビルの極めて近隣のエリアに留まっており、札幌駅と同様、諸機能が新駅ビルに一極集中している。なお、名古屋駅ビルの東側一帯は低利用地が多いため、新駅開業の波及効果が今後より広い範囲へ拡大していくことも予想される。

福岡市の場合は、札幌市の新駅ビル開業前の駅周辺地区と大通地区の關係に似ており、新駅ビル開業以前から駅周辺地区の方が総延床面積近接する商業集積地区よりも大きな増加率を示している。特に駅周辺地区の商業系用途の増加率が非常に高く、新駅ビル開業以前から駅に隣接する街区で商業系用途の開発が進む傾向にあったと言える。

上述してきたように、新駅ビルの開業により、影響時期は異なるものの、どの都市においても既存の商業集積地区よりも駅周辺地区で各種用途の増加率が著しく高まっていることが確認できた。一方で、駅周辺地区だけでなく、近接する商業集積地区でも同時期に、事務所系や商業系の用途を中心として微増する傾向にあることが分かった。ただし再開発された駅ビルはどれも内部完結型の施設構成をしているため、新駅ビル内に諸機能が一極集中し、駅周辺地区一帯への波及効果は現時点ではあまり見られなかった。

しかしながら、地域間競争の激化した現在、多様化する来街者の要求を満たすためにも、駅周辺地区の様々な魅力を活かした一体的なまちづくりが不可欠であり、さらには近接する既存の商業集

積地区とのバランスや連携をも視野に入れた土地利用、建物利用の計画が必要であると考え。本研究では新駅ビル開発以前からの土地利用・建物利用の動向を検証したが、今後、より多様な視点から分析を進め、大規模駅ビル再開発が実施される際の都市計画のあり方について考察することを課題としたい。

謝辞

本研究の分析にあたり、札幌市、名古屋市、福岡市には、都市計画基礎調査のデータ提供をいただきましたこと、記して感謝申し上げます。また、本研究の一部は、九州産業大学産業経営研究所の研究助成によるものである。

注釈

- 1) 都市計画法6条（都市計画に関する基礎調査）に規定された、概ね5年ごとに行われる都市計画区域における人口、産業、市街地面積、土地利用、交通量などの現況および将来の見通しについての調査。都道府県は、関係市町村に対し、資料の提出その他必要な協力を求めることができるとされている。
- 2) 事務所系には官公庁施設を含まず、商業系には宿泊施設および娯楽施設を含んでいない。また住居系は戸建住宅、共同住宅を個別に集計した後に総合している。
- 3) 分析対象とする各都市における2つの地域は、それぞれ以下の地点を中心に半径500m以内の範囲とした(①が駅周辺地区、②が駅周辺地区に近接する商業集積地区)。札幌市：①札幌駅、②札幌駅前通と大通公園の交差点、名古屋市：①名古屋駅、②名古屋三越栄店、福岡市：①博多駅、②天神コア。

参考文献

- (1) 日本政策投資銀行：新博多駅ビル開業のインパクト～地域小売商業への影響と市場拡大に係る一考察～、2009。
(http://www.dbj.jp/pdf/investigate/area/kyusyu/pdf_all/kyusyu0911_01.pdf)
- (2) 桑原宏明ほか：鉄道駅周辺地域における土地利用の実態について－大阪環状線における場合－、日本建築学会大会学術講演梗概集（関東）E、pp.395-396、1993。
- (3) 車文韜ほか：GISを用いた大阪府南部地域におけるJR

- 阪和線鉄道駅の土地利用への影響に関する研究、第31回日本都市計画学会学術研究論文集、pp.19-24、1996。
- (4) 手島朋之、鵜心治、小林剛士：地方都市における鉄道駅周辺の土地利用変遷と駅利用動向に関する研究、日本建築学会大会学術講演梗概集（関東）F-1、pp.645-646、2011。
 - (5) 福谷俊介、水口俊典：流山市における駅前土地利用に関する研究－7地区の変化と課題を比較して－、日本建築学会大会学術講演梗概集（東海）F-1、pp.605-606、2003。
 - (6) 宮崎大樹、磯田節子：熊本駅周辺地域の建物用途・土地利用の変遷に関する研究、日本建築学会大会学術講演梗概集（北陸）F-1、pp.361-362、2010。
 - (7) 中村貴幸ほか：路面電車から地下鉄への移行による駅周辺地域の土地利用変化に関する研究－名古屋市営名城線沿線地域を対象にして－、日本建築学会大会学術講演梗概集（東北）F-1、pp.241-242、2000。
 - (8) 北山社ほか：中国・上海市における軌道交通整備に伴う再開発実態に関する研究・その1－駅周辺地域の土地利用の変化に着目して－、日本建築学会大会学術講演梗概集（中国）F-1、pp.185-186、2008。