

Effect of Redevelopment around the Station in Local Cities*

By Kota MASUYAMA** · Yuji HOSHINO*** · Ichiro KOBAYASHI****

Diagram illustrating the urban structure of a city with a station. The diagram shows a central area labeled '都心部' (Central Business District) and a surrounding area labeled '中心市街地' (Central Urban Area). A station is located within the '中心市街地' area, and the '駅周辺整備' (Station Surrounding Development) area is shown as a shaded region around the station. Arrows indicate the flow of people and goods between the '都心部' and the '中心市街地' area.

中心市街地については、2006年8月22日に内閣に設置

された中心市街地活性化本部より以前の中心市街地活性化推進室のHP⁴⁾に掲載されている資料を参考とする。

(2) 分析の指標

a) 駅周辺整備の事業スケジュール

研究対象の駅周辺整備で行われる鉄道高架化、新幹線整備、区画整理事業、再開発事業やほかの面的整備について駅表と駅裏で整理した事業スケジュール表を用い、以下に示す主要な事業の特性を考慮して、整備中にもたらす都市への影響の要因を分析する指標とする。

各駅周辺整備の事業については、整備パンフレットや自治体のHPを参考とする。

- ・ 鉄道高架化：鉄道による地域の分断が解消されるのは事業完了時
- ・ 区画整理事業：事業開始時から換地等の整備が進み、徐々に整備が完了していく
- ・ 再開発事業：土地の高度利用が図られるのは事業完了時

b) 駅周辺整備と中心市街地の地図

研究対象の駅周辺整備の整備区域と中心市街地の範囲、都心である中央地区（以下、中央）、駅表地区（以下、駅表）、駅裏地区（以下、駅裏）、ほか主要な地区を示した地図を用い、駅周辺整備がもたらす各地区への影響とその要因を分析する指標とする。また、地図からは各地区の位置関係のほかに、周辺の地勢や都市の骨格を読み取って分析を行う。

各都市の地図については、国土交通省国土地理院の地図閲覧サービスHP⁵⁾の地図を使用する。

c) 地価の相対グラフ

研究の対象が鉄道駅や再開発事業の場合、鉄道利用者や商業者数の動向を分析の指標とすることがあり、これらは鉄道利用や再開発地区内の分析には有用である。ただし、本稿のように都市的なスケールで駅周辺整備がもたらす都市への影響のような、面的で動的な拡がり時間がともに変容する様子を把握することは難しい。

そこで、本稿では都市で広く一様に調査が行われており、影響の変遷を追うことができる地価を指標とする。地価の取り扱いについては山田⁶⁾の研究を援用し、駅周辺地区以外で地価の最も高い値を100（中央）とする相対値で分析を行う。これは、地価を絶対値のまま示すと、年次間の比較が困難で局地的な変化を見落とす可能性があることと、地価そのものの変動要因ではなく整備による都市への影響とその要因が重要なためである。

もちろん、都市全体の地価変動を考えた場合、駅周辺整備のみが要因となっているとは言いきれない。しかしながら、地価の相対グラフによって表される変化は、都市における駅周辺地区の位置づけの変化と言い換えることができ、このような変化をもたらした大きな要因と

して駅周辺整備を考えることは可能であろう。これより、以上の3つを分析の指標とする。

各都市の地価については、国土交通省の土地総合情報ライブラリーHP⁷⁾に掲載されている資料を参考とする。

4. 事例分析

(1) 事例の分類

比較対象の駅周辺整備において、地価の相対グラフより都市に及ぼす影響の大小と事業の進捗から表-1のように12駅を分類し、参考事例として金沢⁸⁾、富山⁹⁾、旭川¹⁰⁾、宮崎¹¹⁾、福井¹²⁾を選定する。尚、整備時期が古く地価が得られなかった鳥取と佐賀、中心市街地を定めていない奈良は対象から除く。

表-1 事業の状況と影響による分類（06年度時点）

	変化大	変化小	その他
全事業完了		札幌・宮崎	鳥取・佐賀
鉄道高架化完了	金沢・岐阜	福井	
一部事業完了	富山		奈良
事業中	旭川・高知・大分		

(2) 事例分析

a) 金沢の事例

金沢は2006年度時点において、鉄道高架化が完了し、駅周辺の面的整備がほぼ完了した事例である。

鉄道高架化が1978年から91年で完了している金沢では、1970年から2006年にかけて駅表と駅裏で6箇所の区画整理事業と駅表で3箇所の再開発事業を継続的に進めている。これらの事業は2006年度でほぼ完了しており、今後新幹線整備が進められる（図-2、図-3）。

地価を調査した「片町地区（中央）」「本町地区（駅表）」「広岡地区（駅裏）」「武蔵町地区（中間地区）」の4地点（図-2）について、各地区への影響を図-4のグラフから相対的に読み解くと、1990年以降では「駅表」と「中間」が「中央」に年々迫ってきており、「駅表」は2004年には「中間」と同程度まで、2007年には「中央」と同程度まで上昇していることがわかる。

この影響の要因を図-4の事業スケジュールと照らし合わせて詳述する。まず「駅表」と「中間」が上昇傾向を示し始めたのは、1986年、90年、94年に再開発事業が駅表で完了した頃である。1990年から2000年まで「駅表」と駅から約1kmの位置にある「中間」が上昇を続けていることは、駅表での再開発事業を発端に、91年の鉄道高架化完了や駅裏での区画整理事業が継続的に進められたことが要因だと考える。つぎに「駅裏」に着目すると、「駅裏」が上昇を示したのは1991年と96年以降である。これは1991年の鉄道高架化完了、1996年までに3箇所の区画整理事業が駅裏で完了したことが要因だと考える。

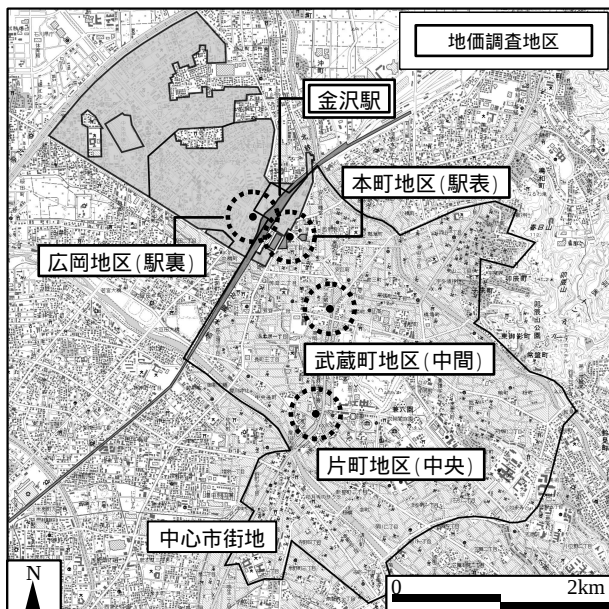


図 - 2 金沢の中心市街地と駅周辺整備



図 - 3 金沢駅周辺整備の事業区域

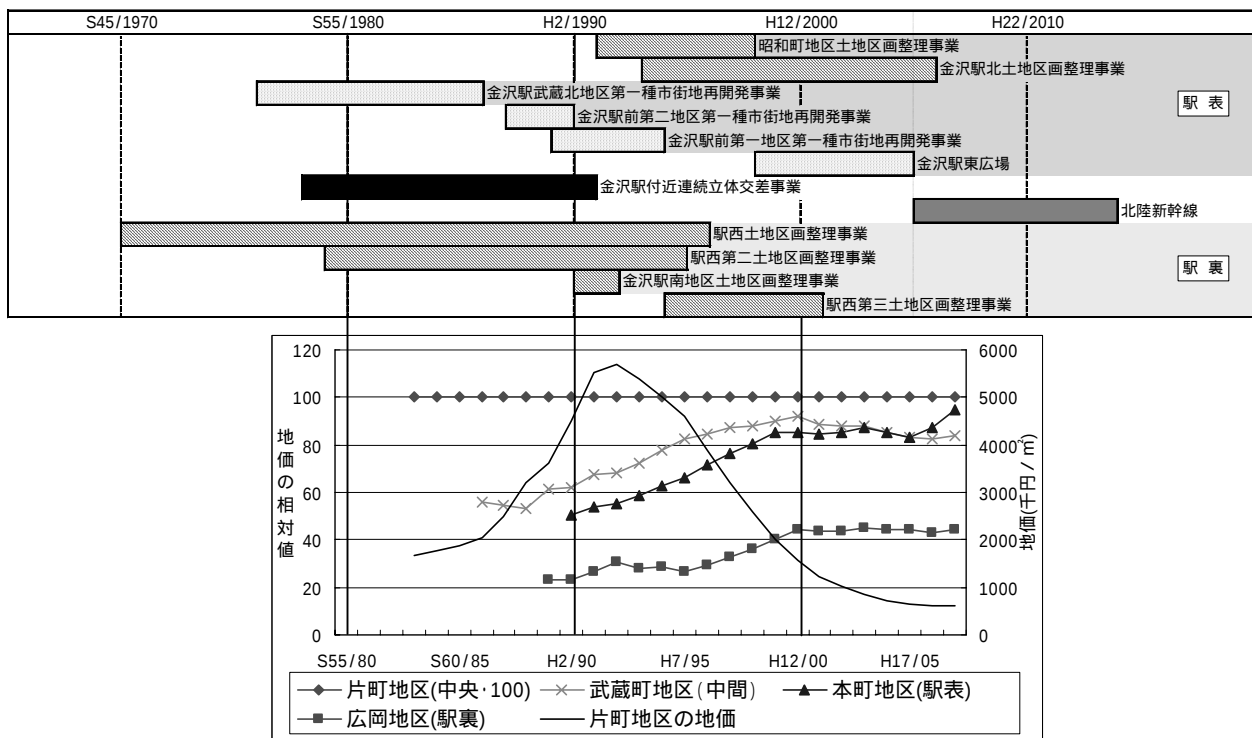


図 - 4 金沢駅周辺整備の事業スケジュールと地価の相対グラフ

金沢の場合、鉄道高架化が完了する以前から駅表で再開発事業を完了させ、追従するように大型再開発事業が完了したことが重要である。また、比較対象の駅周辺整備のなかでも、最も多くの事業を最も広い区域で展開しており、とくに駅裏での区画整理事業が特徴的である。現段階では「駅表」や「中間」の変化と駅表での整備との連関がみられ、「駅裏」への影響はまだ小さい。今後の新幹線整備による影響で、各地区がどのように変化するのが注目すべき点である。

b) 富山の事例

富山は2006年度時点において、鉄道高架化は事業計画中で、駅周辺の面的整備が一部完了した事例である。

鉄道高架化を2005年から16年までで事業計画している富山では、1984年から92年までに駅表で4箇所の再開発事業を行い、1988年から2002年までに駅裏で区画整理事業を中心とした面的整備を進めてきた。駅周辺の面的整備は2006年度でほぼ完了しており、今後鉄道高架化と新幹線整備が進められる(図 - 5)。

地価を調査した「総曲輪地区(中央)」「桜町地区(駅表)」「奥田寿町地区(駅裏)」の3地点(図 - 5)について、各地区への影響を図 - 6のグラフから相対的に読み解くと、1980年代に急上昇した「駅表」は1995年に「中央」を上回り、それ以降「駅表」が最も高い位置づけとなっていることがわかる。

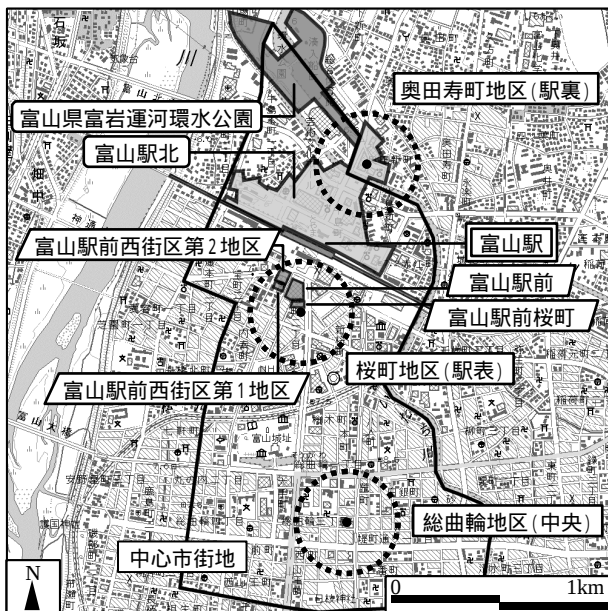


図 - 5 富山の中心市街地と駅周辺整備

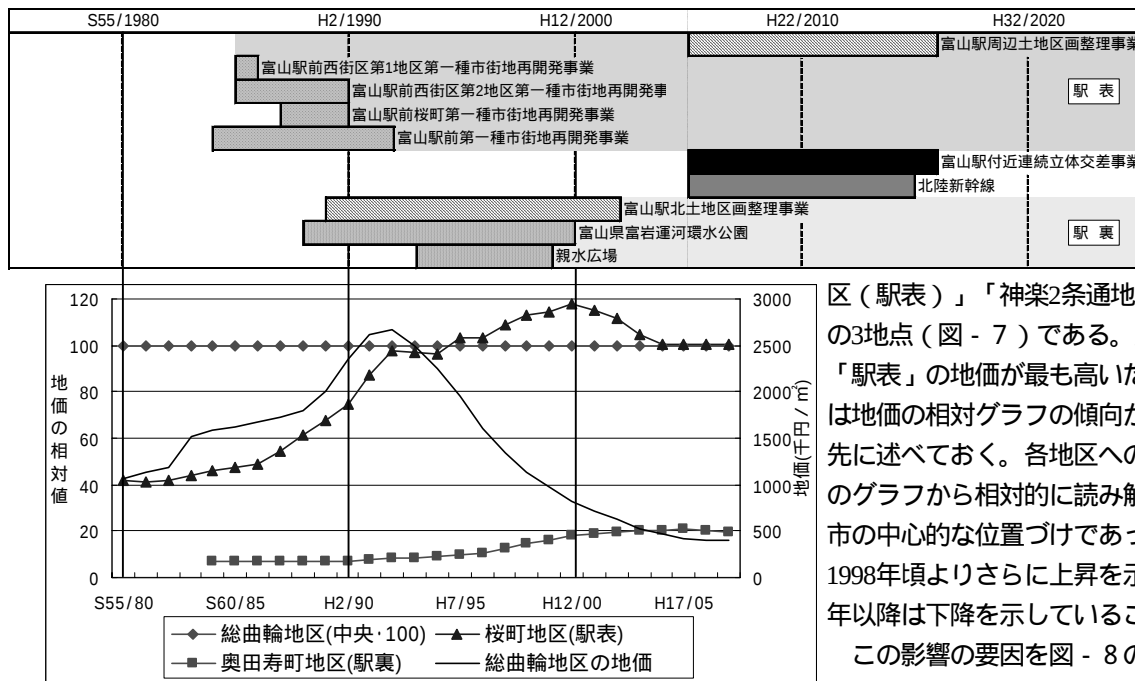


図 - 6 富山駅周辺整備の事業スケジュールと地価の相対グラフ

この影響の要因を図 - 6 の事業スケジュールと照らし合わせて詳述する。まず「駅表」が急激に上昇し始めた1987年頃は、4箇所の再開発事業が駅表で動き出した時期である。また、再開発事業が完了した頃に駅裏で区画整理事業と公園整備事業が動き始め、駅裏での各事業が完了した2001年頃に「駅表」の上昇はピークを迎える。その後、鉄道高架化と新幹線整備の開始までは新規事業が無く、2004年には「駅表」と「中央」が同程度となり駅周辺と都心部の均衡が取れた状態となっている。つぎに「駅裏」に着目すると、駅裏で区画整理事業や公園整備事業などが行われているが、鉄道高架化が完了していないこともあり、「駅表」のような変化はみられない。

富山の場合、鉄道高架化の開始よりも先行して駅周辺

整備を進めており、金沢と同様に駅表での再開発事業が全体の整備を牽引する形となっている。富山では駅裏の全体整備を『とやま都市MIRAI計画』という計画の下進めていることが特徴的である。この計画では区画整理区域を“ビジネスパーク”、公園整備区域を“歴史的な運河を活かした公園”という方針を持ち、駅裏を都市の新たな位置づけとして整備を行っている。現段階では「駅表」の変化と駅表や駅裏での整備との連関がみられる。今後の鉄道高架化による影響で、「駅裏」がどのように変化するのは注目すべき点である。

c) 旭川の事例

旭川は2006年時点において各事業とも進行中であり、1996年に駅周辺で区画整理事業、1998年に鉄道高架化と駅裏の河川整備を含めた面的整備を開始している。(図 - 7)。

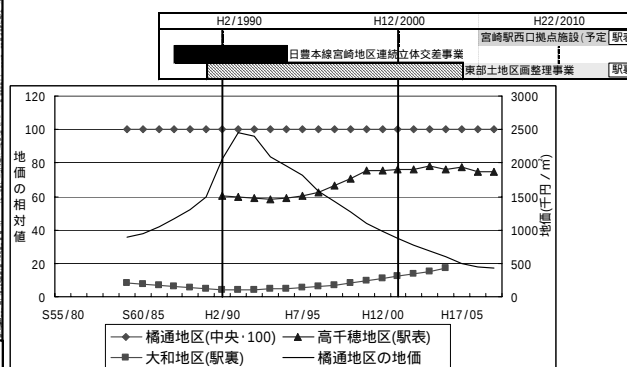
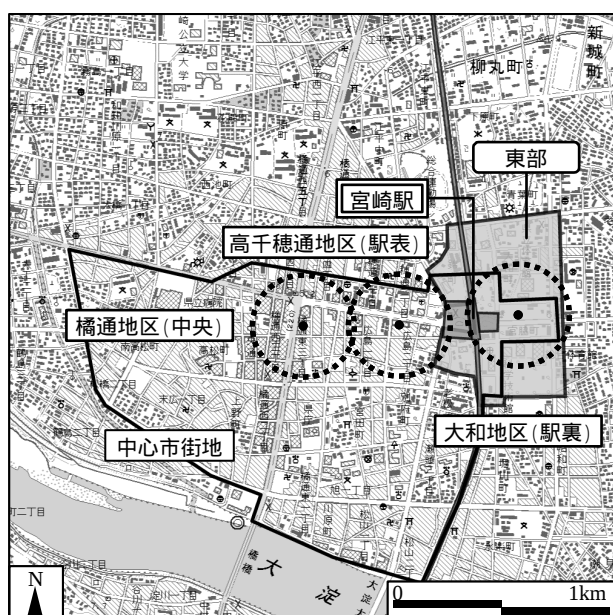
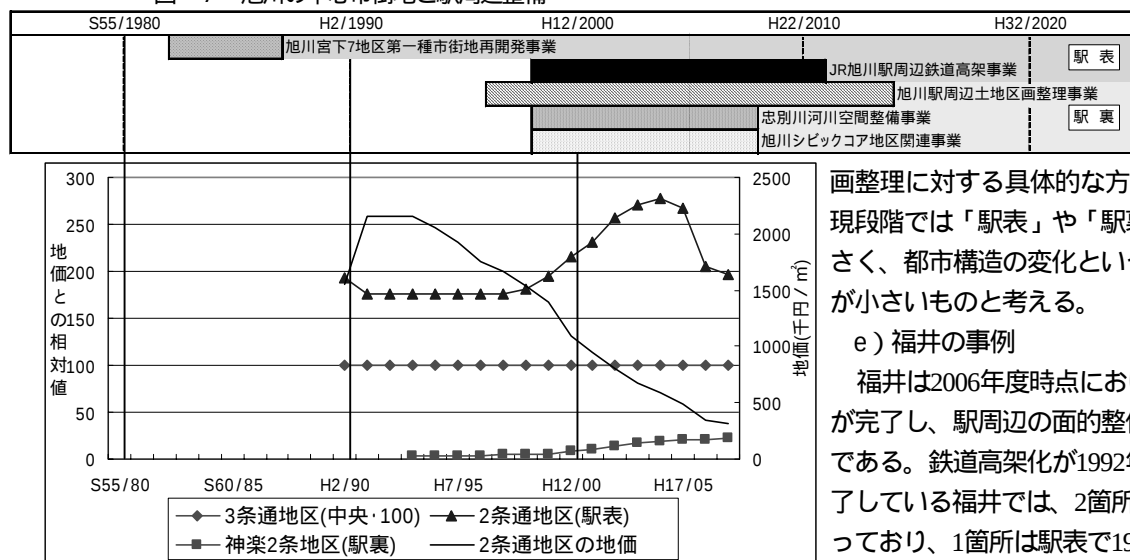
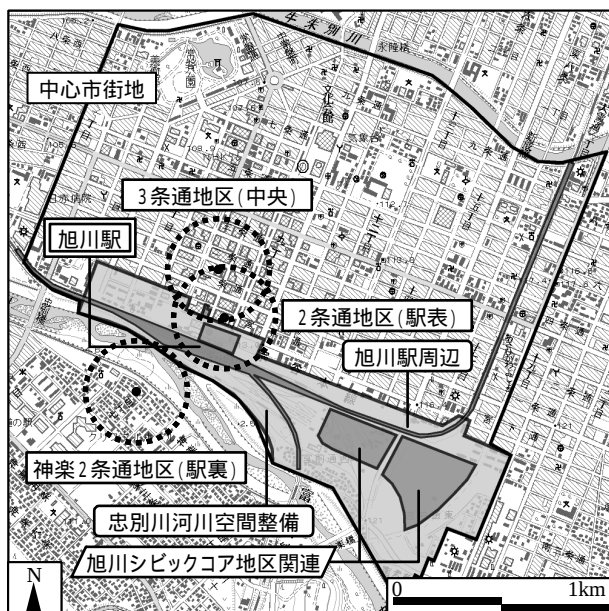
地価を調査したのは「3条通地区(中央)」「2条通地

区(駅表)」「神楽2条通地区(駅裏)」の3地点(図 - 7)である。旭川では元来「駅表」の地価が最も高いため、他事例とは地価の相対グラフの傾向が異なることを先に述べておく。各地区への影響を図 - 8のグラフから相対的に読み解くと、元々都市の中心的な位置づけであった「駅表」が1998年頃よりさらに上昇を示したが、2005年以降は下降を示していることがわかる。

この影響の要因を図 - 8 の事業スケジュールと照らし合わせて詳述する。まず「駅表」が上昇し始めた1998年は鉄道高架化を

含めた駅周辺整備が開始した時期である。金沢や富山の場合、各地区への影響が表れたのは再開発事業の完了が契機であったが、旭川では各事業の開始とともに影響が表れていることが特徴的である。

旭川の場合、富山での駅裏整備のように、駅周辺の全体整備を『北彩都あさひかわ』という計画の下進めている。この計画では“忠別川を活かした駅空間の形成”という方針を持ち、駅周辺全体を都市の新たな位置づけとして整備を行っている。このように駅周辺整備を統括する計画があるため、各事業の進捗がほぼ同時期で、鉄道高架化の完了に合わせた周辺整備が進められている。現段階では「駅表」の変化と整備によって将来変貌する駅周辺との連関がみられる。今後「駅裏」や「中央」へ



の波及がみられるかは注目すべき点である。

d) 宮崎の事例

宮崎は2006年度時点で全ての事業が完了しており、1986年から1993年まで鉄道高架化、駅周辺で1988年から2004年まで区画整理事業を行っている（図 - 9）。

地価を調査した「橘通地区（中央）」「高千穂地区（駅表）」「大和地区（駅裏）」の3地点（図 - 9）について、各地区への影響を図 - 10 のグラフから相対的に読み解くと、「駅表」と「駅裏」とともに緩やかな上昇がそれぞれ1994年と1992年からみられることがわかる。この影響の要因を図 - 10 の事業スケジュールと照らし合わせて詳述すると、「駅表」と「駅裏」が上昇し始めた頃は、鉄道高架化の完了時期だとわかる。ただし、ここでの特徴は金沢、富山、旭川と比べると変化が小さいことである。宮崎の場合、金沢や富山のように駅表での拠点となる事業を行っておらず、富山や旭川のように区

画整理に対する具体的な方針を示していない。現段階では「駅表」や「駅裏」への影響は小さく、都市構造の変化という点では整備効果が小さいものとする。

e) 福井の事例

福井は2006年度時点において、鉄道高架化が完了し、駅周辺の面的整備が進行中の事例である。鉄道高架化が1992年から2005年で完了している福井では、2箇所で再開発事業を行っており、1箇所は駅表で1990年から2003年で完了、もう1箇所は駅裏で2002年から06年で完了している。駅周辺の区画整理事業は1992年から始まり2008年で完了の予定である。今後新幹線整備が進められる(図-11)。

地価を調査した「中央地区（中央）」「中央地区（駅表）」「日之出地区（駅裏）」の3地点（図 - 1 1）について、各地区への影響を図 - 1 2 のグラフから

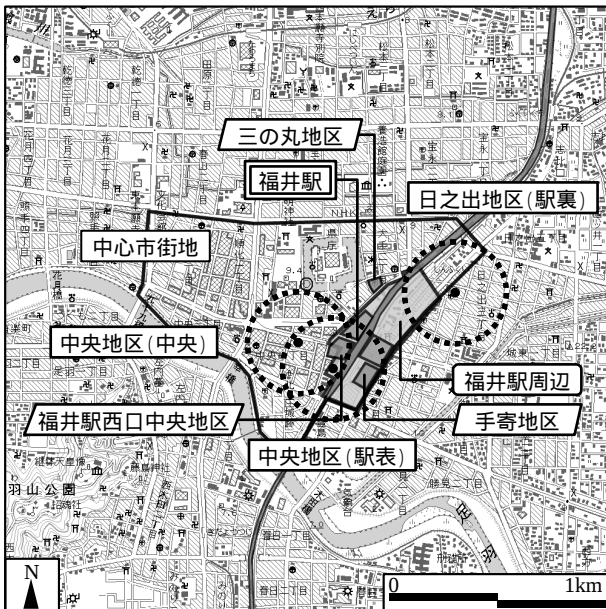


図 - 1 1 福井の中心市街地と駅周辺整備

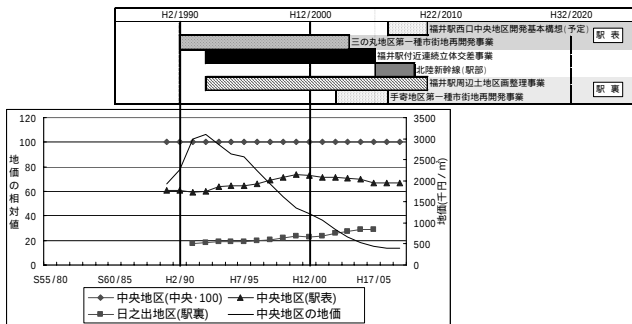


図 - 1 2 福井駅周辺整備の事業スケジュールと地価の相対グラフ

相対的に読み解くと、「駅表」「駅裏」とともに1991年以降緩やかに上昇していることがわかる。

この変化の要因を図 - 1 2 の事業スケジュールと照らし合わせて詳述すると、「駅表」や「駅裏」で変化がみられた1991年は、前年に駅表での再開発事業、翌年に鉄道高架化が始まった時期だとわかる。ただし、ここでも宮崎と同様に変化が小さいことが特徴である。

福井の場合、宮崎とは異なり駅表や駅裏での再開発事業を行っているが、都市構造の変化まではみられない。現段階では「駅表」や「駅裏」への影響は小さく、都市構造の変化という点では整備効果が小さいものとする。

(3) 事例分析のまとめ

事例分析で取り上げた5事例のうち、とくに駅周辺整備の影響が大きかった金沢、富山、旭川について、『駅周辺整備の事業スケジュールの視点』と『「駅周辺」と「都心部」との関係の視点』で整理する。

a) 駅周辺整備の事業スケジュールの視点

駅表の整備で駅周辺への関心を喚起する

金沢や富山では、駅表の再開発事業を他事業に先行して集中的に行ったことが、その後の整備への弾みとなったと判断できる。つまり、両事例から駅表の

整備によって駅周辺への関心を喚起出来るといえる。

駅裏の整備について具体的な整備方針を示す

富山や旭川では、駅裏の整備方針を具体的に示していたため、鉄道高架化が完了前であっても各事業が順調に進捗し、都市の新たな位置づけとしての整備となっていると判断できる。また、具体的な整備計画が立てられている両事例では、事業の進捗がほぼ同時期に設定しており、事業スケジュールが比較的スムーズである。

b) 「駅周辺」と「都心部」との関係の視点

「駅周辺」が都市の多様性を生み出す

富山や旭川では、「駅周辺」の整備において「都心部」とは異なり、また補完するような整備方針を立てている。これより、都市構造が「駅周辺」と「都心部」で二極化した場合でも、お互いが競合せず、都市全体として良好な発展が見込まれる。

「駅周辺」から発展していく

金沢や富山では、駅周辺整備によって「駅周辺」が「都心部」と同等かそれ以上の発展をみせている。金沢のように「駅周辺」だけではなく「都心部」との中間に位置する地区の発展や、富山のように「駅周辺」と「都心部」が均衡の取れた状態となることは、都市全体の発展が促されていると判断できる。このように都市全体の発展性を考慮した駅周辺整備を目指すことが望まれる。

5 . 熊本駅周辺整備への一提案

(1) 熊本駅周辺整備の概要

熊本は2006年度時点において、旭川と同様に各事業が進行中である。鉄道高架化を2001年から16年までで事業計画している熊本では、2005年から13年までに駅表で再開発事業と合同庁舎建設を進めている。また、2001年から18年までに駅裏で区画整理事業を進めている(図 - 1 3、図 - 1 4)。駅表で拠点整備を行い、駅裏で面的整備を行う区域設定は、富山や金沢と同様である。ただし、熊本では新幹線整備が、鉄道高架化の完了である2016年から6年前倒しした2010年完了になったため、新幹線整備と鉄道高架化を二段階整備で行う日本初の試みを計画している。

また、旭川のような全体整備の方針として熊本駅周辺整備では、公園のような駅を目指す“パークステーション構想”が示されている。これは県が掲げている方針であり、これとは別に市が提唱する“日本一使いやすい駅”という2つの方針が存在している。

(2) 熊本駅周辺整備への一提案

a) 駅周辺整備の事業スケジュールの視点

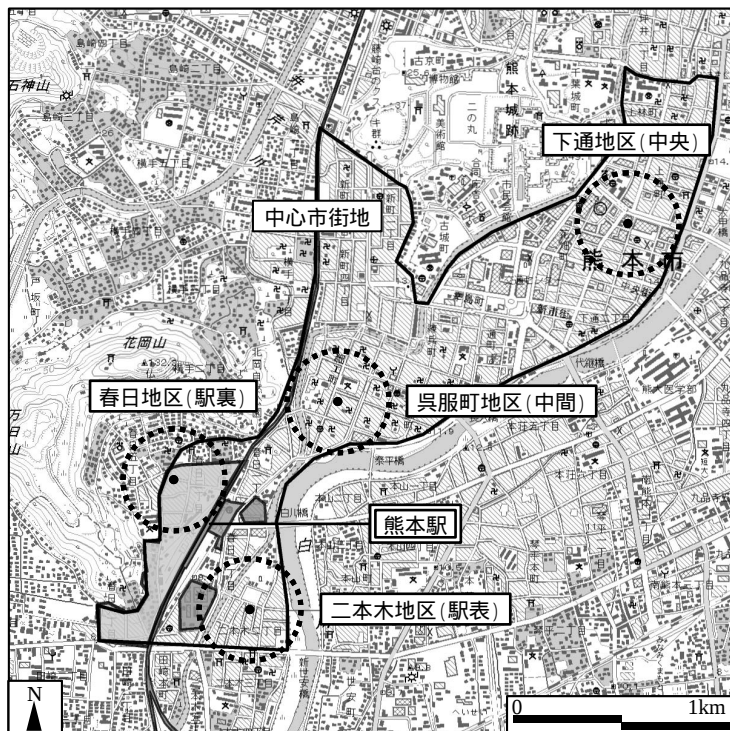


図 - 1 3 熊本の中心市街地と駅周辺整備



図 - 1 4 熊本駅周辺整備の事業区域

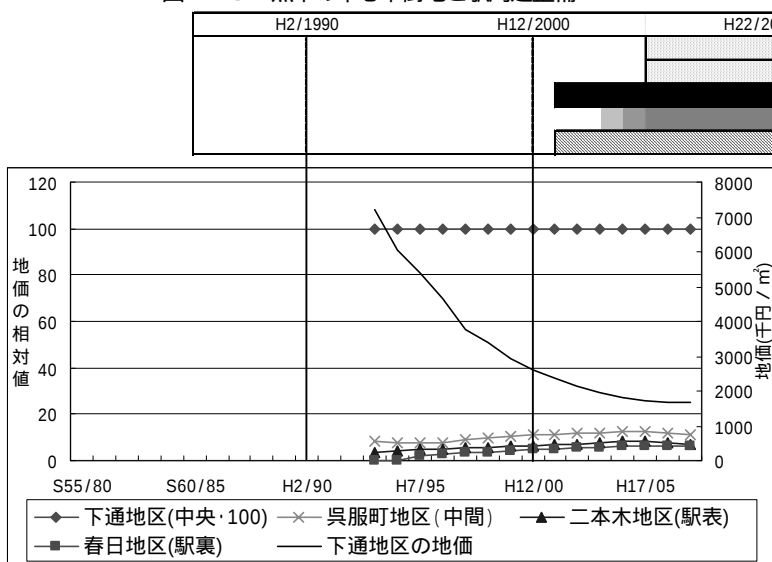


図 - 1 5 熊本駅周辺整備の事業スケジュールと地価の相対グラフ

熊本駅周辺整備では、他の事業に先駆けて2010年に完了する再開発事業を駅周辺への喚起となるように仕掛ける必要がある。この年には新幹線整備も完了するため、必然的に注目を集めるものと考え、鉄道高架化は完了しておらず、駅前広場も暫定形での新幹線開業となる。この時点で、新幹線駅は駅裏に開かれた状態となるので、2010年には駅裏の区画整理事業と新幹線整備が連携することが望まれる。つまり、現段階で熊本駅周辺整備に存在している2つの方針を早急に見直し、駅裏の区画整理事業をどのような方針で進めるのかを示す必要があるものとする。

b) 「駅周辺」と「都心部」との関係の視点

熊本駅は駅裏を山に囲まれ、駅表には二本の川が流れているため、周辺への面的な発展は望めない。県が掲げ

ている“パークステーション構想”は駅周辺の地勢や、「都心部」から約3km離れているという条件から示されており、商業の中心である「都心部」とは違った位置づけを「駅周辺」に与えようとしたものである。周辺の地形を活かした整備や、公園のような駅というコンセプトは理解できるが、具体的にどのような整備を進めていくのかを明示する必要がある。

図 - 1 5のグラフをみると「下通地区(中央)」と「二本木地区(駅表)」や「春日地区(駅裏)」との差が他事例よりも大きいことが分かる。また、「呉服町地区(中間)」も「駅表」「駅裏」と同様に低い位置づけとなっている。「中間」は元々、城下町として栄えていた地区であったが、商業の中心が「中央」へと移って以降、衰退してしまっている。ここでは、金沢を参考とし「都心部」と「駅周辺」が約3km離れてはいるが、「都心部」と「駅周辺」とをつなぐ役割として「中間」を位置づける必要がある。つまり、熊本では「駅周辺」の整備とともに、「中間」に位置する「呉服町地区」の活性化の仕掛けが重要だと考える。

6. 結論

(1) まとめ

本稿では、地方都市における駅周辺整備の重要性とそ

の可能性に着目し、整備がもたらす都市への影響を計ろうとした。また、駅周辺整備には様々な事業が存在し、長期に渡って行われるという特徴があるため、整備期間中の都市への影響を分析する必要があると考えた。そこで、分析指標を「駅周辺整備の事業スケジュール」「駅周辺整備と中心市街地の地図」「地価の相対グラフ」の3つとし、熊本の比較対象とする金沢、富山、旭川、宮崎、福井の事例分析から考察した。ここで得た考察から、駅周辺整備の事業スケジュールの視点で、駅表の整備で駅周辺への関心を喚起すること、駅裏の整備について具体的な整備方針を示すこと、また「駅周辺」と「都心部」との関係の視点で「駅周辺」が都市の多様性を生み出すこと、「駅周辺」から発展していくことの4点が重要であるとした。以上の4点について、熊本駅周辺整備に対するいくつかの提案を行った。

(2) 今後の研究の視点

本稿では、駅周辺整備の各事業を進める上で見逃されがちな整備中の影響の評価と都市への波及効果について、事業スケジュールや都市全体の地図から分析を行った。しかしながら、駅周辺整備のように日々事業が進行していくプロジェクトの場合、事業スケジュールの変更や具体的なデザインの変更など流動的な要素は常に存在し、その都度対応する必要がある。また、各事業の事業主体が異なればお互いの調整を行うだけでもかなりの労力が必要とする。今回取り上げた富山や旭川の事例にあった「とやま都市MIRAI計画」や「北彩都あさひかわ」のような組織体制を確立することは一つの対応策だといえる。逆に言えば、このような体制がなければ柔軟な対応を取ることも出来ないのではないかと考える。本稿で提案を行った熊本駅周辺整備では、産学官が協働できる体制を模索しながらも構築しようとしている事例である。これ

より、今後は熊本駅周辺整備を中心とした組織体制に着目した研究を行っていきたい。

参考文献

- 1) 文釵, 佐藤滋, 戸沼幸市: 新幹線駅が立地した地方都市における駅周辺の一体化のための駅前広場の空間的整備に関する研究, 日本都市計画学会学術研究論文集, 第32回, pp.421-426, 1997.
- 2) 文釵, 佐藤滋, 戸沼幸市: 新幹線駅が立地した地方都市における駅周辺の市街地整備特性に関する研究, 日本建築学会計画系論文集, 第497号, pp.137-145, 1997.
- 3) 田村亨, 栢谷有三, 斎藤和夫: 札幌都市圏の都市鉄道整備が地価に与える影響の分析, 日本都市計画学会学術研究論文集, 第28回, pp.313-318, 1993.
- 4) 中心市街地活性化推進室HP: <http://chushinshigaichi-go.jp/oldindex.htm>
- 5) 国土交通省国土地理院地図閲覧サービスHP: <http://watchizu.gsi.go.jp/>
- 6) 山田浩久: 地方都市における地価変動の特異性とその地域的要因について, 日本都市計画学会学術研究論文集, 第30回, pp.109-114, 1995.
- 7) 国土交通省土地総合情報ライブラリーHP: <http://tochi.mlit.go.jp/>
- 8) 金沢市: 金沢の区画整理2006
- 9) 富山県・富山市 - とやま都市MIRAI計画/パンフレット, 2000
- 10) 旭川市 - 旭川市都市建築部駅周辺計画課事業課HP: <http://www.city.asahikawa.hokkaido.jp/files/ekikeikaku/kitasaito1.htm>
- 11) 宮崎市 - 東部土地区画整理事業/パンフレット
- 12) 福井県・福井市 - 21世紀のまちづくり 福井駅付近連続立体交差事業 福井駅周辺土地区画整理事業/パンフレット, 2002

地方都市における駅周辺整備がもたらす都市への影響に関する研究*

増山晃太**・星野裕司***・小林一郎****

本稿では、地方都市で行っている駅周辺整備がもたらす都市への影響という視点から、整備が始まった熊本駅周辺整備に対して提案を行うことを目的とする。熊本の比較対象として選定したこれまでに駅周辺整備が進行している事例について、「地図」と「事業スケジュール」基礎データとし、地価に着目した指標として「地価の相対グラフ」を作成し分析と考察を行った。駅周辺整備の事業スケジュールの視点と「駅周辺」と「都心部」との関係の視点について、事例分析から得た活用点と熊本における問題点を整理し、これから熊本駅周辺整備を進めていく上での提案を行う。

Effect of Redevelopment around the Station in Local Cities

By Kota MASUYAMA**・Yuji HOSHINO***・Ichiro KOBAYASHI****

This paper focuses on the effect of the redevelopment around the station in local cities and aims at the proposal for the case with Kumamoto. At first, analysis cases used for comparison with Kumamoto are 5 stations. Next, analysis tools are “Map”, “Schedule” and “Graph where price of land was edited”. From the analysis result of five cases, considerations to schedule and relation of city are arranged. In addition, use point that case analysis showed and problem of case with Kumamoto are extracted. Finally, it proposes the redevelopment around Kumamoto Station from these results.
