

鉄道高架化に伴う駅周辺諸整備の関係性の類型化に関する研究

Proposal for Grouping Linkage of Redevelopments according to Elevated Railway Project around the Station

増山 晃太

Kota MASUYAMA

This paper analyzes the relation between the railway and the city. In general, the railway divides into parts the region. Recently, some local cities plan the elevated railway project. In addition, this project redevelops the region around the station. This redevelopment has the possibility of making the city energetic. The research objects are 14 cases where the station elevated railway project is planned. There are two ranges of the object of the research. One is an urban range. Another is a district of the redevelopment. This paper analyzes the relation between the urban area and the redevelopment around the station and the relations of the redevelopment of the district around the station. The influence that these analysis results and schedules of the redevelopment bring to the district around the city and the station is analyzed. Finally, the redevelopment around the station in 14 cases is classified.

Key Words: elevated railway project, local city, redevelopments around the station, schedule of redevelopment, urban area

1. 序 論

1.1 背景

近年、鉄道高架事業を中心とした連続立体交差事業が全国的に進められている。これまで都市の分断要素とさえいわれてきた鉄道を高架化することは、鉄道を挟んだ地域にとって平面での一体化という劇的な変化が訪れる。このため、とくに駅を中心とした周辺地区では、鉄道施設の改良ばかりでなく大規模な面的整備を行っている場合が多い。

この要因の一つとして、鉄道高架事業と同時に駅周辺の一体的な整備を行うことが、事業主体に求められていることが挙げられる。またこれに加え、ここでの整備に対して駅周辺地域にとどまらず、より広範囲な都市域への波及効果が期待されているように思う。これは、中心市街地の活力の低下が著しい地方都市において、鉄道高架事業とそれに伴う駅周辺整備が活発に行われていることから見て取れる。

駅周辺整備とひと括りにいっても、そこには様々な事業が計画され、それぞれ異なる事業主体によって行なわれている。それゆえに、適切な構想・計画に従って整備を進めなければ、ちぐはぐな結果になってしまいかねない。また、地方都市のなかでも都道府県庁所在地の中心となる駅の場合、その都道府県を象徴する「顔」や「玄関口」の創出といった要請にも答えなければならない。最近では、旭川の「北彩都あさひかわ」¹⁾や熊本の「パークステーション構想」²⁾といった従来の開発型の整備ではなく、駅周辺の自然条件を活かした整備の将来像を目指す事例も出てきている。

このように、多くの事情が複雑に絡まりあっている駅周辺整備では、統一したコンセプトが必要であり、各事業がスムーズに進んでいけるような、スケジュールの管理が重要となってくる。これより、鉄道高架化に伴う駅周辺整備というプロジェクトに携わる場合に、重要となる視点を以下に挙げる。

- ・整備の波及効果が広範囲に渡るため、都市における駅周辺地区の位置付けを行うこと
- ・駅表地区と駅裏地区の一体的整備が可能となるため、各事業の配置関係を検討すること
- ・複数の事業が長期間に渡って整備を行うため、段階的なスケジュールによる効果を検討すること

これまでの整備事例を上記の視点によって整理しておくことが、今後も各地で進められていくであろう鉄道高架化に伴う駅周辺整備において、必要だと考えた。

1.2 目的

鉄道高架化に伴う駅周辺整備のようなプロジェクトを計画する場合、整備区域内で行われている事業間の関係性がその都市にとってどのような役割を持ち、どのくらいの波及効果があるのかが重要となってくる。このように、駅周辺整備における事業間の関係性に着目した研究は、関連資料から抽出したキーワードを基に各事業間の構造を分析した研究³⁾などがある。これらは整備範囲内や駅前広場、単独の再開発事業における関係性の分析が主流である。駅周辺整備における各事業間の関係性が、いかに都市への影響を及ぼすのかといった研究は少ない。

本研究では、背景で示した視点を分析の指標とし、研究対象とする鉄道高架化に伴う駅周辺整備の事例を類型化する。そして、類型化の結果を基に各事例の事業評価、今後の駅周辺整備に関する一提言を行いたい。

2. 研究対象及び調査概要

2.1 研究対象

研究対象は、都道府県象徴的な中心として「顔」や「玄関口」と概念的に位置付けられ、鉄道の高架化によって一体化の図られた地区で面的な整備が完了、または予定されている駅を前提にする。そこで、以下に挙げる三項目を、対象とする事例の選定条件とする。

- ①都道府県庁所在地（北海道のみ道北、道央、道東、道南の中心都市とする）の中心となる駅であること
- ②駅付近で鉄道高架事業が行なわれ、鉄道を挟んだ両地区の一体化が図られていること
- ③駅周辺において、土地地区画整理事業や市街地再開発事業といった面的整備が行われていること

以上の項目を踏まえ、札幌⁴⁾、旭川⁵⁾、富山⁶⁾、金沢⁷⁾、福井⁸⁾、岐阜⁹⁾、奈良¹⁰⁾、鳥取¹¹⁾、松山¹²⁾、高知¹³⁾、佐賀¹⁴⁾、熊本¹⁵⁾、大分¹⁶⁾、宮崎¹⁷⁾の14事例が選定できた（2005年度で鉄道高架化に伴う駅周辺整備が完了または予定されている事例）。本研究の基礎資料は各事例の鉄道高架事業と駅周辺整備に関する事業パンフレットやその他関連資料であるが、北陸新幹線の工事が動き出している富山、金沢、福井、2011年度に九州新幹線の開業を控える熊本の4事例のほか数駅で現地調査を行っている。

2.2 鉄道高架事業と駅周辺諸整備の整理

対象駅とした14事例において、本研究で着目する駅周辺整備の各事業を整理していく。ここでは、鉄道高架事業と主な面的整備について簡単に説明したい。

<鉄道高架事業>

- ・連続立体交差事業¹⁸⁾：鉄道の一定区間で高架化などをすることで、多数の踏切を除去でき、鉄道により分断された市街地の一体化に寄与する事業である。連続立体交差事業にはいくつかの採択基準があり、基準に満たない場合に国からの補助を受けながら鉄道の高架化を行う「限度額立体交差事業」という手法もある。どちらも、高架下空間の有効利用や鉄道を挟んだ両地区の一体的な整備が可能となり、阻害されていた市街地の発展が見込まれるなど、周辺地域に与える影響が大きい事業である。

<主な面的整備>

- ・土地地区画整理事業¹⁹⁾：駅付近の鉄道高架事業では、高架事業本体のほかに周辺のまちづくりなどを同時に進めることが求められており、駅周辺での面的整備で基幹となるものが土地地区画整理事業である。土地地区画整理事業には様々な課題に対応できるように種々の施策が打ち出されており、他の法律で位置付けられている「特定土地地区画整理事業」や、補助金の運用で特に名称を付けている「ふるさとの顔づくりモデル土地地区画整理事業」などがある。研究対象としている14事例のうち、いくつかの駅周辺整備ではこれらの土地地区画整理事業が適用されている。
- ・市街地再開発事業²⁰⁾：土地地区画整理事業と同様に、駅周辺整備における重要な面的整備のひとつである。市街地再開発事業は、地価の高い駅前などでの有効な高度利用を図る場合に行なわれる。事業費の一部を高度利用が図られた建築物の床を売ることなどで捻出するため、高層建築物を建設することがしばしばある。

面的整備に関してはほかにもいくつかの事業があるが、駅周辺整備の大部分の敷地面積を占める土地地区画整理事業と、事業費や機能面で主要な事業である市街地再開発事業を取り上げる。以下に示す表-1は、研究対象の14事例で行なわれている鉄道高架事業と主な面的整備を並べた表である。網掛けの事業は、鉄道高架事業に伴う事業ではないが、駅周辺整備として行われている事業を示す。2005年度以降は全て予定の年度である。

表－1 14 事例の鉄道高架事業と主な面的整備

旭 川	・中心市街地：区域面積／計画提出日（最終変更）	約414ha	H.12.3.6(H.15.2.24)
・鉄道高架事業と主な面的整備	事業年度 事業費 敷地・延長 事業主体		
JR旭川駅周辺鉄道高架事業	H10～H23 約542億円 約3.5km 北海道		
旭川駅周辺土地区画整理事業	H8～H26 約299億円 約86.2ha 旭川市		
忠別川河川開整備事業	H10～H20 未定 約2km 札幌市		
旭川シビックコア地区関連事業	H10～H20 未定 約10ha 国、旭川市		
→旭川地方合同庁舎			
→旭川市障害福祉センター			
→旭川市科学館			
→共同利用駐車場			
旭川宮下7地区第一種市街地再開発事業	S62～H2 個人施行 約0.2ha 約24億円		

札 幌	・中心市街地：区域面積／計画提出日（最終変更）	約445ha	H.14.7.5
・鉄道高架事業と主な面的整備	事業年度 事業費 敷地・延長 事業主体		
JR函館本線・JR札沼線連続立体交差事業	S51～H3 約872億円 約9.2km 札幌市		
札幌駅南口土地区画整理事業	H4～H11 約93億円 約6.3ha 札幌市		
→札幌駅南口駅前広場	H10～H11 約13億円 約1.9ha		
札幌駅北口広場総合整備事業	H5～H10 約2.0ha		
北4西5北地区第一種市街地再開発事業	S60～S63 約154億円 約1.1ha 組合施行		
大規模公共施設			
→札幌第一合同庁舎			
→札幌中央郵便局			
→札幌エネルギー公社			

富 山	・中心市街地：区域面積／計画提出日（最終変更）	約243ha	H.11.10.14(H.15.2.19)
・鉄道高架事業と主な面的整備	事業年度 事業費 敷地・延長 事業主体		
富山駅付近連続立体交差事業	H17～H28 約250億円 約1.8km 富山県		
北陸新幹線	H17～H27 約2.8km 鉄道・運輸機構		
富山駅北土地区画整理事業	H1～H13 約20.5ha 富山市		
富山県富山運河環境公園	S63～H12 約100億円 約9.7ha		
多目的広場（親水広場）街区整備事業	H5～H11 約6.0ha		
富山駅北口広場地下道・地下広場			
交通広場			
→南口、北口、西口交通広場			
富山駅周辺土地区画整理事業	H17～ 約10ha		
富山駅前西街区第1地区第一種市街地再開発事業	S60～S61 約10億円 約0.1ha 個人施行		
富山駅前西街区第2地区第一種市街地再開発事業	S60～H2 約27億円 約0.5ha 個人施行		
富山駅前桜町第一種市街地再開発事業	S62～H2 約18億円 約0.2ha 個人施行		
富山駅前第一種市街地再開発事業	S59～H4 約108億円 約0.8ha 組合施行		

金 沢	・中心市街地：区域面積／計画提出日（最終変更）	約860ha	H.10.11.5(H.16.7.8)
・鉄道高架事業と主な面的整備	事業年度 事業費 敷地・延長 事業主体		
金沢駅付近連続立体交差事業	S53～H3 約445億円 約2.8km 石川県		
北陸新幹線	H17～H26 約2.8km 鉄道・運輸機構		
駅西土地区画整理事業	S45～H8 約177億円 約110.4ha 金沢市		
→金沢駅西広場			
駅西第二土地区画整理事業	S54～H7 約208億円 約124.0ha 金沢市		
金沢駅南地区土地区画整理事業	H2～H4 約4億円 約3.5ha 金沢県		
昭和町地区土地区画整理事業	H3～H10 約19億円 約1.8ha 組合施行		
金沢駅北土地区画整理事業	H5～H18 約599億円 約11.9ha 金沢市		
駅西第三土地区画整理事業	H6～H13 約26億円 約2.6ha 金沢市		
金沢駅武蔵地区第一種市街地再開発事業	S50～S61 約49億円 約3.8ha 金沢市		
金沢駅前第二地区第一種市街地再開発事業	S62～H2 約153億円 約1.4ha 組合施行		
金沢駅前第一地区第一種市街地再開発事業	H1～H5 約375億円 約1.5ha 組合施行		
金沢駅東広場	H10～H17 約172億円 約1.9ha 金沢市		

熊 本	・中心市街地：区域面積／計画提出日（最終変更）	約270ha	H.11.4.19(H.16.10.18)
・鉄道高架事業と主な面的整備	事業年度 事業費 敷地・延長 事業主体		
J R鹿児島本線連続立体交差事業	H13～H28 約550億円 約6.0km 熊本県		
九州新幹線	～H23 約113億円 約1.8ha 鉄道・運輸機構		
熊本駅西土地区画整理事業	H13～H30 約240億円 約18.1ha 熊本市		
東A地区市街地再開発事業	H17～H23 約128億円 約1.4ha 熊本市		
合同庁舎建設計画	H17～H25 約29億円 約2.5ha 国		
熊本駅前北地区第一種市街地再開発事業	S61～H4 約102億円 約0.5ha 組合施行		

大 分	・中心市街地：区域面積／計画提出日（最終変更）	約197ha	H.12.8.8
・鉄道高架事業と主な面的整備	事業年度 事業費 敷地・延長 事業主体		
大分駅付近連続立体交差事業	H8～H20 約550億円 約5.6km 大分県		
大分駅南土地区画整理事業	H8～H21 約727億円 約49.6ha 大分市		

福 井	・中心市街地：区域面積／計画提出日（最終変更）	約105ha	H.11.5.18(H.14.5.13)
・鉄道高架事業と主な面的整備	事業年度 事業費 敷地・延長 事業主体		
福井駅付近連続立体交差事業	H4～H17 約583億円 約3.3km 福井県		
北陸新幹線（駅部）	H17～H20 約2.8km 鉄道・運輸機構		
福井駅周辺土地区画整理事業	H4～H21 約417億円 約16.3ha 福井市		
→西口広場、東口広場			
手寄地区第一種市街地再開発事業	H14～H18 約116億円 約0.5ha 福井市		
福井駅西口中央地区開発基本構想（予定）	H18～H20 約0.9ha 未定		
三の丸地区第一種市街地再開発事業	H2～H15 約68億円 約0.5ha 組合施行		

岐 阜	・中心市街地：区域面積／計画提出日（最終変更）	約650ha	H.11.5.6(H.14.4.10)
・鉄道高架事業と主な面的整備	事業年度 事業費 敷地・延長 事業主体		
岐阜駅周辺連続立体交差事業	S56～H7 約671億円 約5.0km 岐阜県		
岐阜駅北口土地区画整理事業	H14～H24 約98億円 約6.2ha 岐阜市		
→北口駅前広場	H14～H21 約220億円 約2.7ha 岐阜市		
南口駅前広場	約77億円 約0.5ha		
岐阜駅西地区第一種市街地再開発事業	H17～H19 約150億円 約0.5ha 岐阜市		

奈 良	・中心市街地：区域面積／計画提出日（最終変更）	指定なし	指定なし
・鉄道高架事業と主な面的整備	事業年度 事業費 敷地・延長 事業主体		
JR奈良駅付近連続立体交差事業	H7～H22 約450億円 約2.2km 奈良県		
JR奈良駅周辺土地区画整理事業	S63～H16 約19.6ha 奈良市		
JR奈良駅南特定土地区画整理事業	H12～H22 約14.6ha 奈良市		
JR奈良駅周辺地区第一種市街地再開発事業	H2～H9 約0.8ha 組合施行		
JR奈良駅周辺地区密集住宅市街地整備促進事業	S63～H11 約17.0ha 奈良市		
なら100年会館	H4～H10 約1.0ha 奈良市		

鳥 取	・中心市街地：区域面積／計画提出日（最終変更）	約165ha	H.11.3.24(H.16.5.6)
・鉄道高架事業と主な面的整備	事業年度 事業費 敷地・延長 事業主体		
山陰本線・因美線連続立体交差事業	S46～S55 約5.6km 鳥取県		
鳥取駅南土地区画整理事業	S36～S47 約5億円 約75.5ha 鳥取市		
鳥取駅南第二土地区画整理事業	S43～S52 約4億円 約37.8ha 鳥取市		
鳥取駅前土地区画整理事業	S45～S55 約103億円 約12.5ha 鳥取県		
鳥取駅前第二土地区画整理事業	S17～S34 約1億円 約14.8ha 鳥取市		

松 山	・中心市街地：区域面積／計画提出日（最終変更）	約450ha	H.11.6.17(H.14.6.28)
・鉄道高架事業と主な面的整備	事業年度 事業費 敷地・延長 事業主体		
J R松山駅付近連続立体交差事業	H19～H29 約2.4km 愛媛県		
松山駅周辺土地区画整理事業計画	H17～H29 約300億円 約16ha 松山市		
→東口駅前広場（拡張）、西口駅前広場（新設）			

高 知	・中心市街地：区域面積／計画提出日（最終変更）	約270ha	H.11.5.13
・鉄道高架事業と主な面的整備	事業年度 事業費 敷地・延長 事業主体		
J R土讃線連続立体交差事業	H8～H20 約4.1km 高知県		
高知駅周辺土地区画整理事業	H8～H20 約340億円 約29.5ha 高知市		
住宅市街地総合整備事業	H8～H19 約88億円 約19.7ha		

佐 賀	・中心市街地：区域面積／計画提出日（最終変更）	約174ha	H.10.10.23(H.17.1.19)
・鉄道高架事業と主な面的整備	事業年度 事業費 敷地・延長 事業主体		
長崎本線及び佐賀線連続立体交差化事業	S46～S53 約83億円 約3.6km 佐賀県		
神野土地区画整理事業	S42～S56 約340億円 約50.2ha 佐賀市		

宮 崎	・中心市街地：区域面積／計画提出日（最終変更）	約217ha	H.10.12.25(H.14.1.17)
・鉄道高架事業と主な面的整備	事業年度 事業費 敷地・延長 事業主体		
日豊本線宮崎地区連続立体交差事業	S61～H5 約5.6km 宮崎県		
東部土地区画整理事業	S63～H16 約174億円 約42.8ha 宮崎市		
宮崎駅西口拠点施設（予定）	未定 約1.0ha 宮崎市		

3. 分析の概要

3.1 分析の範囲

本研究は、鉄道高架化に伴って、駅を中心とした周辺地域で行なわれる諸整備の関係性を明らかにすることが目的であるため、研究対象とした事例の駅周辺で実施されている土地地区画整理事業や市街地再開発事業といった、全ての面的整備を含んだ整備区域を分析の範囲とする。

3.2 分析の視点

序論で述べた三つの視点を以下の項目に言い換え、分析の指標を定義する。

- ①広範囲な駅周辺地区の位置付け
- ②駅周辺整備の事業区域の面的な配置
- ③各事業の工程

①と②は各事例における整理項目となるため、それぞれの項目において整理を行う範囲と整理のための指標について説明をする。

まず、①について説明をする。鉄道高架化に伴う駅周辺

整備は市街地の分断の解消や本来交通結節点として拠点性のある駅周辺地区の再開発を行うため、その波及効果は駅周辺地域にとどまらず、より広範囲な都市域レベルにまで及ぶ事業である。しかし、事業パンフレットなどには、広範囲な駅周辺地区の位置付けは明確にされていないことが現状である。このため、駅周辺整備の構想・計画段階では都市的な視点を持ってして駅周辺地区の位置付けをする必要があるものと考えた。そこで、広範囲な位置付けを整理するための都市的な範囲として中心市街地の範囲を参考にしたい。1998年7月に施行された中心市街地整備改善活性化法²⁰⁾によると、中心市街地は「相当数の小売商業者や都市機能が集積し、市町村の中心としての役割を果たしていること」などを条件とし「基本的に一つの市町村に一つと考えられ、面積に特に制限はないが、土地利用や機能集積の実態、想定される事業の範囲などを考慮して、適切な規模の区域とすること」と記されている。つまり、表-2に示されているように人口規模では格差のある14事例ではあるが、中心市街地の範囲では、その位置及び範囲に関する基本的な要件を共有している範囲であり、事例比較をする条件としても有用であると考えたため、①で整理を行う範囲を「中心市街地の範囲」と定義する。但し、各都市で中心市街地が定められたのは1998年以降であり、研究対象の大半の事例では駅周辺整備がすでに始まっている時期である。しかし、基本的な市街地の枠組みには大きな変動がないものと考え、中心市街地が定められる以前の事例にもこの範囲を当てはめて考えていく。①の整理指標としては、中心市街地における駅周辺地区の機能的な価値の位置付けを行っていききたいので、土地の価値を示す「地価」を定義する。

次に、②について説明をする。①で整理してきたことは、駅周辺整備の中心市街地における戦略的な整備方針に通じ、例えば駅周辺地区を機能的に中心市街地の中枢にするのか、または副都心にするのか、といった構想・計画を練る段階である。②では、①で立てた構想・計画を駅周辺整備の中でどのように表現すれば、実施に移行できるのかといったことを明らかにするため、駅周辺整備の事業区域の面的な配置をみていく。整理を行う範囲については、駅周辺整備の全ての事業を含む「整備区域」を定義する。また、整理指標としては、各事例での駅周辺整備が駅表地区と駅裏地区、またはその両方のいずれに重点を置いているかに着目するため、全ての事例に含まれている駅周辺整備で面的整備の基幹となる土地地区画整理事業の「敷地面積と事業費による投資重要度」を定義する。この場合、市街地再開発などの他の面的整備は駅表地区、駅裏地区それぞれで実施されている数を整理していく。

最後に③については、①と②の整理結果と関連付けるために整備スケジュールを時間軸上に列挙したものである。

3.3 分析の流れ

前節で、定義した分析の視点の範囲と指標を参考に、それぞれの視点を言い換えたい。分析では、まず①を「Ⅰ. 中心市街地における駅周辺地区の位置付け」とし、②を「Ⅱ. 駅表地区と駅裏地区の面的整備の重要性」とする。また、③についても「Ⅲ. 駅周辺整備の時系列表示」とする。研究対象の14事例において、中心市街地と地価の視点をを用いてⅠを整理し、事業パンフレットなどを参照しⅡを整理する。その結果とⅢを照らし合わせながら分析を行い考察していく（4章）。ⅠとⅢ、ⅡとⅢの分析から得られた考察を基に、駅周辺諸整備の関係性を類型化していく（5章）。

表-2 14 事例の人口規模と中心市街地の範囲

	人口(人)	都市名	中心市街地(ha)	
1	1,868,357	札幌	445	4
2	670,945	熊本	270	6
3	512,565	松山	450	3
4	461,040	大分	197	10
5	456,569	金沢	860	1
6	422,321	富山	243	8
7	418,590	岐阜	650	2
8	371,785	奈良	—	-
9	368,012	宮崎	217	9
10	356,931	旭川	414	5
11	335,681	高知	270	6
12	269,252	福井	105	13
13	207,020	佐賀	174	11
14	201,421	鳥取	165	12

平成16年10月1日の推計人口

注) 奈良市は中心市街地の基本計画を提出していない

4. 駅周辺諸整備の関係性の分析

4.1 中心市街地における駅周辺地区の位置付け

ここでは、事業パンフレットなどで明確に定義されていない広範囲な駅周辺地区の位置付けを、各事例で分析していく。そこで、分析の留意点を以下に示す。

各事例の中心市街地の範囲において、都市の機能的な価値の測る指標として、土地のポテンシャルや価値を数値で判断することのできる地価²²⁾を用いて整理していく。地価の取り扱いとしては、もっとも高い地点を市街地の「中心」とし、そこから徒歩で事業区域にアクセスが容易な地域（～500m 程度）と定義される²³⁾直径 500m 円の範囲を「極」となる都市機能を持つ中心地区とする。このように、二番目に地価の高い地区、三番目以下の地区も同様に定義する。整備手順を考えると、駅周辺地区の位置付けは鉄道高架化に伴う駅周辺整備が開始される以前に行われることである。そこで、駅周辺整備開始時の地価を基に整理していきたい。

上記の手順に従って、各事例の鉄道高架事業を含む駅周辺整備が開始された年度の中心市街地における地価のもっとも高い地点と中心地区以外で地価の高い地点を調査したところ、駅周辺地区と中心地区との関係より『中心』『一体』『次極』『多極』の四つに都市構造を大別した。

1) 駅周辺地区が中心市街地の中で『中心』となっている事例は、福井、鳥取、大分の三つである。この分類は、駅周辺地区に地価のもっとも高い地点がある事例である。各事例での駅周辺整備開始時の駅周辺地区の地価を以下に示す。

(図-1・表-3)

表-3 『中心』の事例の地価

(千円/㎡)	福井(1992年)	鳥取(1975年)	大分(1996年)
駅周辺地区	3,100	390	2,280

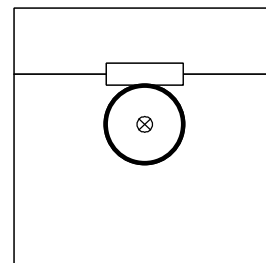
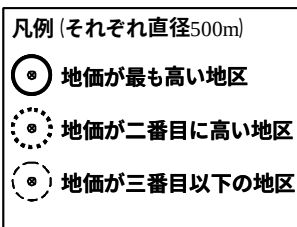


図-1 中心

2) 駅周辺地区が中心地区と『一体』となった都市構造を構成している事例は、旭川、高知、宮崎の三つである。この分類は、駅周辺地区に中心地区以外で地価のもっとも高い地点があり、両地区の範囲が重なっている事例である。各事例での駅周辺整備開始時の各地点の地価を以下に示す。(図-2・表-4)

表-4 『一体』の事例の地価

(千円/㎡)	旭川(1982年)	高知(1996年)	宮崎(1986年)
中心地区	675	2,100	1,050
駅周辺地区	332	1,540	470

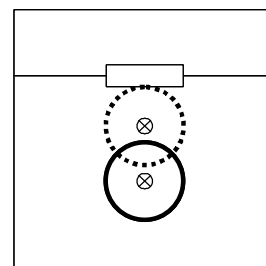


図-2 一体

3) 駅周辺地区が中心地区の次に地価の高い『次極』となった都市構造を構成している事例は、札幌、富山、岐阜、奈良、佐賀の五つである。この分類は、駅周辺地区に中心地区の次に地価の高い地点があり、両地区で都市機能を分担している事例である。各事例での駅周辺整備開始時の各地点の地価を以下に示す。(図-3・表-5)

表-5 『次極』の事例の地価

(千円/㎡)	札幌(1976年)	富山(1984年)	岐阜(1981年)	奈良(1988年)	佐賀(1975年)
中心地区	1,300	1,580	910	1,250	235
駅周辺地区	930	727	632	730	151

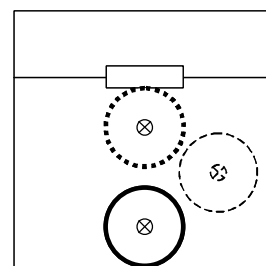


図-3 次極

4) 駅周辺地区と中心地区とが『多極』を形成している事例は、金沢、松山、熊本の三つである。これらは城下町の趣が色濃く残っている都市で、駅舎がもともと旧城下町を避けて市街地の場末のような位置に建設されている事例である。各事例での駅周辺整備開始時の中心地区と第二地区の地価を以下に示す。(図-4・表-6)

表-6 『多極』の事例の地価

(千円/㎡)	金沢(1976年)	松山(2004年)	熊本(1986年)
中心地区	955	820	1,060
第二地区	363	303	463

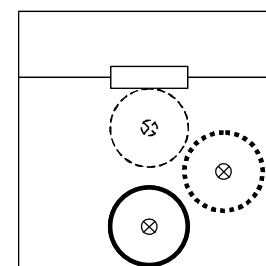


図-4 多極

以上のように、各事例での駅周辺整備開始時の中心市街地における、駅周辺地区の位置付けとなる都市構造の分類を行った結果を以下の表-7に示す。

表-7 中心市街地における駅周辺地区の位置付け（整備開始時）

／	駅 名 (整備開始年)	駅と中心の距離 (m)	駅と第2地点の距離 (m)	区 分	中心市街地 (ha)
1	熊 本 (1986)	2200	1600	多極	270
2	金 沢 (1976)	1810	1020	多極	860
3	松 山 (2005)	1640	1020	多極	450
4	富 山 (1984)	1330	280	次極	243
6	札 幌 (1976)	1170	230	次極	445
5	佐 賀 (1975)	1100	50	次極	174
7	岐 阜 (1981)	1020	310	次極	650
8	奈 良 (1988)	890	230	次極	—
9	宮 崎 (1986)	750	160	一体	217
10	高 知 (1996)	700	390	一体	270
12	旭 川 (1982)	560	190	一体	414
11	大 分 (1996)	390	690	中心	197
14	鳥 取 (1975)	280	1020	中心	165
13	福 井 (1992)	270	640	中心	105

4.2 駅表地区と駅裏地区の面的整備の重要性

鉄道の高架化によって駅表地区と駅裏地区の一体的整備が可能となることから、各事例とも駅周辺地域で面的な整備を行っており、とくに面的整備の基幹となる土地区画整理事業に関しては全ての事例で実施されている。但し、面的整備の範囲設定、また敷地面積や事業費には事例ごとに特徴がみられ、これは都市的な位置付けや駅周辺地域の状況などから駅周辺地区に必要とされる機能を配置した結果だと考える。そこで、駅周辺整備における面的整備のうち、とくに土地区画整理事業を取り上げ、面的整備の配置関係による分類を行い、敷地面積と事業費を基に各事例における投資重要度を整理していきたい。さらに、面的整備の配置と敷地面積、事業費との関係を整理することで、駅表地区と駅裏地区または駅周辺のどれに重点を置いているのかも考察する。ここでは、市街地再開発事業などの土地区画整理事業以外の面的整備に関しては、事業費の算出方法などが異なることから、駅表地区と駅裏地区における数を把握し、場合に応じてそれらも投資重要度の指標のひとつとしたい。上記の手順に従って、各事例の土地区画整理事業と他の面的整備の配置を図化した。それぞれ、駅表地区と駅裏地区における土地区画整理事業の範囲によって『リンク型』『リンクプラスα型』『ユニット型』『セパレート型』の四つに大別した。

1) 土地区画整理事業の配置が『リンク型』である事例は、松山、高知、佐賀、大分、宮崎の五つである。この分類は駅周辺整備において、主な面的整備が駅表地区と駅裏地区を一体とした土地区画整理事業のみ行なわれている事例である。駅表地区と駅裏地区の敷地面積をみていくと、どの事例も駅表地区は駅前広場を含む程度の範囲とされ、敷地面積の多くが駅裏地区に設定されていることが特徴である。また、松山、高知、大分については全ての事業が整備中か整備予定の事例であることから、比較的新しい駅周辺整備でみられる配置計画だといえる。(図-5)

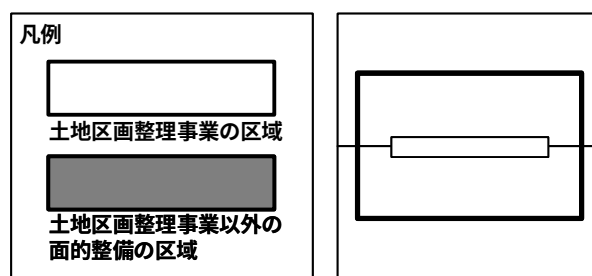


図-5 リンク型

2) 土地区画整理事業の配置が『リンクプラスα型』である事例は、旭川、福井の二つである。この分類は駅周辺整備において、主な面的整備が駅表地区と駅裏地区を一体とした土地区画整理事業で行なわれ、その範囲内で他の面的整備が行われている事例である。このような整備手法は同時施行²⁴⁾（合併施行）と呼ばれ、建築物の整備を計画的に促進することができない土地区画整理事業における、施行区域内での部分的課題への対処という点からみると、同時に適用する他の事業手法は、土地区画整理事業を推進する補完手段だといいうこともできる。(図-6)

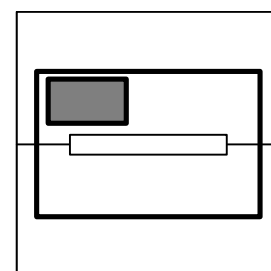


図-6 リンクプラスα型

3) 土地区画整理事業の配置が『ユニット型』である事例は、札幌、富山、岐阜、熊本の四つである。この分類は駅周辺整備において、単独の土地区画整理事業が駅表地区もしくは駅裏地区の一区域で実施されていることが特徴である。また、市街地再開発事業といった他の面的整備も行われているが、整備区域は重ならず別々の場所で実施されている。但し、富山の「とやま都市 MIRAI 計画」²⁵⁾や熊本の「パークステーション構想」のように、全体をひと括りにして駅周辺整備としている事例もある。(図-7)

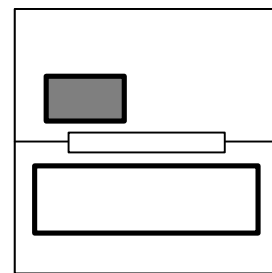


図-7 ユニット型

4) 土地区画整理事業の配置が『セパレート型』である事例は、金沢、奈良、鳥取の三つである。この分類は駅周辺整備において、複数の土地区画整理事業が駅表地区もしくは駅裏地区の複数の整備区域で実施されていることが特徴である。それぞれで敷地面積、事業費、工程が異なっており、また市街地再開発事業も同じく別々の場所で行われている。奈良の事例では二種類の土地区画整理事業を実施しており、JR 奈良駅周辺土地区画整理事業は整備区域内で市街地再開発事業などの面的整備を行っている。(図-8)

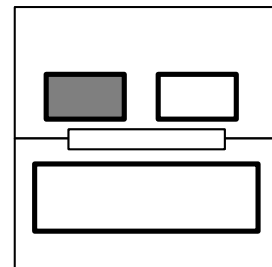


図-8 セパレート型

以上のように、各事例での駅周辺整備で実施されている土地区画整理事業を基幹とした面的整備を、駅表地区と駅裏地区の配置から分類し、各面的整備に対する重要性を投資重要度として整理した結果を以下の表-8 に示す。

表-8 駅表地区と駅裏地区の面的整備の重要性

リンク型

駅名	敷地面積 (ha)	事業費 (億円)	億円/ha	他の面的整備	投資重要度
松山	16.0	300	18.8	表0/裏0	駅裏
高知	29.5	340	11.5	表0/裏0	駅裏
佐賀	50.2	340	6.8	表0/裏0	駅裏
大分	49.6	727	14.7	表0/裏0	駅裏
宮崎	42.8	174	4.1	表0/裏0	駅裏

リンクプラスα型

駅名	敷地面積 (ha)	事業費 (億円)	億円/ha	他の面的整備	投資重要度
旭川	86.2	299	3.5	表0/裏2	駅裏
福井	16.3	417	25.6	表0/裏1	駅裏

ユニット型

駅名	敷地面積 (ha)	事業費 (億円)	億円/ha	他の面的整備	投資重要度
札幌	6.3	93	14.8	表1/裏1	駅表
富山	20.5	—	—	表4/裏2	駅裏
岐阜	6.2	98	15.8	表1/裏0	駅表
熊本	18.1	240	13.3	表2/裏0	駅裏

セパレート型

駅名	敷地面積 (ha)	事業費 (億円)	億円/ha	他の面的整備	投資重要度
金沢	3.5	4	1.1	表4/裏0	駅表
	1.8	19	10.6		
	11.9	599	50.3		
	合計:17.2	合計:622	平均:17.4		
	110.4	177	1.6		
	124	208	1.7		
奈良	2.6	26	10.0	表0/裏3	駅裏
	合計:237	合計:411	平均:1.73		
	総計:254.2	総計:1033	平均:4.1		
	19.6 (表裏一体)	—	—		
	14.6	—	—		
	総計:34.2	総計:—	平均:—		
鳥取	12.5	103	8.2	表0/裏0	駅表
	14.8	1	0.1		
	合計:27.3	合計:104	平均:3.8		
	75.7	5	0.1		
	37.8	4	0.1		
	合計:113.5	合計:9	平均:0.1		
	総計:140.8	総計:113	平均:0.8		

注) 網掛け部分は、駅裏地区を示す

1) 『リンク型』の場合は、土地区画整理事業以外の面的整備が行われていないため投資重要度は測りづらいが、駅表地区と駅裏地区との整備区域の敷地面積には差がみられるので、そこから敷地面積の広い地区を投資重要度の高い地区とした。

2) 『リンクプラスα型』の場合も土地区画整理事業だけでは投資重要度を測りづらい。そこで土地区画整理事業以外の面的整備に着目すると、旭川、福井ともに駅裏地区で面的整備が行われているため、投資重要度が高いのは駅裏地区ということになる。

3) 『ユニット型』の場合は判断がしやすく、土地区画整理事業が駅表地区で行われている事例が札幌と岐阜、駅裏地区で行われている事例が富山と熊本となり、土地区画整理事業が行なわれている地区を投資重要度の高い地区とした。

4) 『セパレート型』の場合は、駅表地区と駅裏地区での土地区画整理事業の事業費の合計で投資重要度を測りたい。敷地面積をみると金沢、鳥取とも駅裏地区の整備区域が広いことが分かるが、地価の影響で駅表地区の整備区域で事業費が高くなっている。このように、投資することを基本に考えると、敷地面積ではなく事業費を基準にしていくようになる。

4.3 駅周辺整備の時系列表示

各事例の鉄道高架事業と土地区画整理事業、市街地再開発事業などの主な面的整備のスケジュールを時系列に並べたものが表－9である。表中で網掛けがされている事業は、鉄道高架化に伴う駅周辺整備には含まれない事業であり、これらは個々の駅前再開発事業にあたるが、駅周辺に対する影響力があるものとし、駅周辺整備の事業の一つに含めることとする。また、2000年度付近にみられる一点鎖線は各都市で中心市街地の基本計画が提出された年度を示している。

表－9 駅周辺整備の時系列表示

和暦/西暦	S15/1940	S25/1950	S35/1960	S45/1970	S55/1980	H2/1990	H12/2000	H22/2010	H32/2020
旭川									
札幌									
富山									
金沢									
福井									
岐阜									
奈良									
鳥取									
松山									
高知									
佐賀									
熊本									
大分									
宮崎									

4.4 事業効果の分析

4.1で整理した「中心市街地における駅周辺地区の位置付け」と4.2で整理した「駅表地区と駅裏地区の面的整備の重要性」のそれぞれについて、4.3で整理した「駅周辺整備の時系列表示」との関係から事業効果分析を行っていく。ここでは、事業効果を計る指標として「地価変動」を用いる。そこで、4.1で調査した駅周辺整備開始時を起点に地価を追ったデータと、4.2で整理した駅表地区と駅裏地区の地価を追ったデータを組み合わせた地価変動グラフを作成する。このグラフにおけるいくつかの留意点については、各事例でグラフを参照するときに随時説明していくこととする。各事例の分析では、地価変動グラフと駅周辺整備の時系列表示の図を用いて、「中心市街地における駅周辺地区の位置付け」と「駅周辺整備の時系列表示」との都市構造分析(A)、「駅表地区と駅裏地区の面的整備の重要性」と「駅周辺整備の時系列表示」との周辺整備分析(B)を行っていく。

14事例の中から、4.1で分類した『多極』『次極』『一体』『中心』から金沢、富山、宮崎、福井を代表事例として取り上げ、事業効果の分析を示していく。

(1) 金沢の事例

図－10は金沢の中心市街地と駅周辺地区を示したものである。この図には、地価のもっとも高い地区と二番目に高い地区の変遷を載せている。図－10は地価変動グラフであり、年度ごとに地価のもっとも高い地点、二番目に高い地点と駅表地区、駅裏地区の地価を示している。ここで、地価変動グラフのいくつかの留意点を説明しておく。グラフをみると、線グラフの途切れた箇所がいくつかあることがわかる。これは地価公示地点に変更があり、次年度もしくは前年度の同じ地点の地価が不明の場合である。このようなことに対応するため、地価のもっとも高い地点などは年度ごとのものを採用している。図－11は「駅周辺整備の時系列表示」で整理した図を、駅表地区と駅裏地区の整備ス

スケジュールがわかるように変えたものである。図では鉄道高架事業を中心に置き、上側を駅前地区、下側を駅裏地区に分けている。同様に以下の3事例についても三種類の図を示して分析を行っていく。

まず、金沢における都市構造分析（A）を行っていく。図-9のように中心地区の「片町地区」から約2km離れた位置に駅があるため、整備開始当時の1976年の「中心市街地における駅周辺地区の位置付け」は『多極』に分類される。他事例と比べてみても、中心地区からこれだけ離れていれば駅表の「本町地区」や駅裏の「広岡地区」といった駅周辺に都市機能が集積することは地理的に難しく、実際に集積していなかったことがわかる。当時、中心地区に次いで地価が高かった第二地区は「武蔵町地区」であった。図-10をみていくと、急激に高騰していた地価が1991年前後を境に下降線をたどっている。これは全国的な地価の傾向であり、中心の「片町地区」でも同じような傾向がみられる。しかし、第二地区の「武蔵町地区」では1991年から1995年までほぼ横ばいの傾向にある（A-i）。これは他事例の同時期の地価変動と比べても特徴的である。1991年以降地価は下落し続けるが、2004年に初めて第二地区が「武蔵町地区」と駅表地区の「本町地区」の二地区になる。これより、2004年に金沢の「中心市街地における駅周辺地区の位置付け」が『多極』→『次極』のように移行している（A-ii）。

- ・（A-i）については、図-11をみると鉄道高架事業が1991年に完了し、駅表地区では1986年、1990年、1994年に市街地再開発事業が完了、駅裏地区では1992年に土地区画整理事業が完了した時期の出来事である。これは、鉄道高架事業といくつかの駅周辺整備が完了した事業効果が第二地区の「武蔵町地区」まで波及し、中心地区の「片町地区」までは及んでいないといえる。

- ・（A-ii）については、（A-i）以降に駅裏地区の三つの土地区画整理事業が完了し、駅周辺整備がほぼ完了を迎えた時期の出来事である。地価の下落傾向が続く中、2004年に駅表地区の「本町地区」（620千円/m²）が「武蔵町地区」と並んで第二地区となり、中心地区の「片町地区」（730千円/m²）ともほぼ二分する都市構造となっている。

次に、周辺整備分析（B）を行っていく。図-11をみていくと、駅表地区の「本町地区」では、1991年から1995年までほぼ横ばいの傾向にある（B-i）。また、駅裏地区の「広岡地区」では、全国的な傾向である1991年の地価高騰を受け、地価の上昇と下降が見て取れる（B-ii）。これは他事例ではあまりみられない傾向であり、一般的な駅裏地区の地価の傾向は1991年前後でも地価の変動がほぼなく、常に横ばいといった状態である。地価の変動がみられる地点では、ある程度の土地のポテンシャルがあるということだと捉えると、駅裏地区ではあるが「広岡地区」にはポテンシャルがあるといえる。

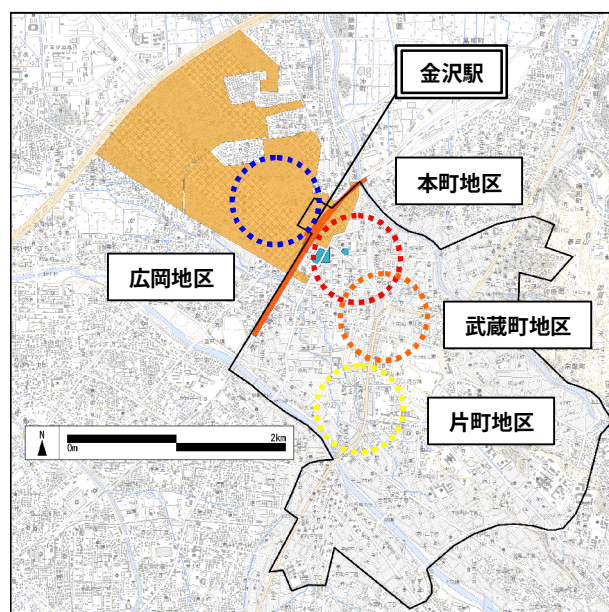


図-9 金沢の中心市街地と駅周辺地区

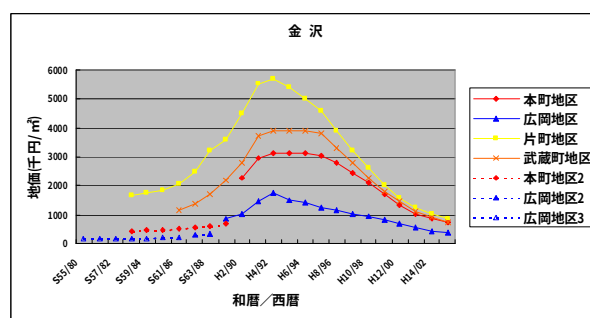


図-10 金沢の主要地点の地価変動グラフ

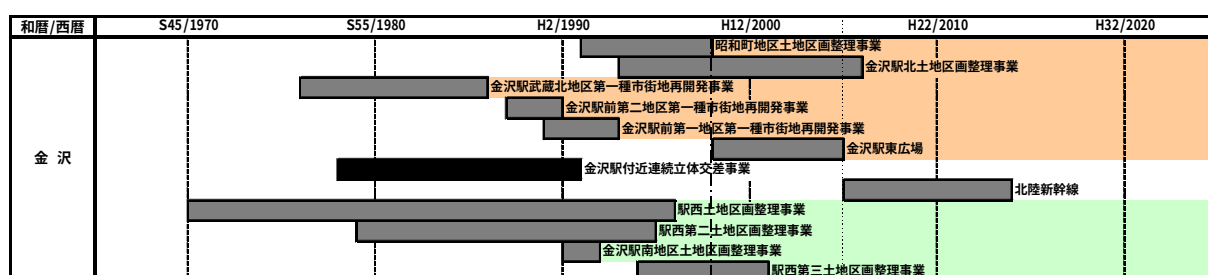


図-11 金沢の駅周辺整備の時系列表示

- ・(B-i)については、(B-i)と同様に鉄道高架事業、駅表地区の三つの市街地再開発事業、駅裏地区の一つの土地地区画整理事業が完了した時期の出来事であり、駅表地区の「本町地区」から第二地区の「武蔵町地区」まで事業効果が及んだものとする。
- ・(B-ii)については、鉄道高架事業が1991年に完了しているが、駅裏地区に関しては1992年に一つ土地地区画整理事業の完了を除いては、全て整備中である。このため、駅周辺整備の事業効果だとは言いが、中心地区や駅表地区と同様に、地価の変動がある駅裏地区では再開発の効果が期待される。

以上より、金沢の事例での都市構造分析(A)と周辺整備分析(B)の考察を行っていく。金沢の特徴は、地理的に駅表地区と中心地区との距離が約2kmあるにもかかわらず、整備開始時の1976年には『多極』であった都市構造が、ほぼ整備完了時の2004年には『次極』に変わったことである。金沢の「駅表地区と駅裏地区の面的整備の重要性」では、投資重要度が『駅表』の土地地区画整理事業であるが、整備スケジュールでは最後に完了する整備となっている。

(2) 富山の事例

まず、富山における都市構造分析(A)を行っていく。図-12のように駅表地区であり第二地区の「桜町地区」と中心地区の「総曲輪地区」とは約1.3km離れた位置にあり、整備開始時の1984年の「中心市街地における駅周辺地区の位置付け」は『次極』に分類される。図-13をみていくと、地価がもっとも高かったのは駅表地区の「桜町地区」と中心地区の「総曲輪地区」とも1992年である。しかし、地価の上昇率では中心地区の「総曲輪地区」よりも駅表地区の「桜町地区」のほうが高い(A-i)。整備開始時の1984年の地価は、駅表地区の「桜町地区」が727千円/m²、中心地区の「総曲輪地区」が1580千円/m²で倍以上の差があったが、1992年にはそれぞれ2,600千円/m²、2660千円/m²、1995年にはそれぞれ2,020千円/m²と1,950千円/m²となり、駅表地区の「桜町地区」が中心市街地の中心地区となっている。これより、1995年以降の富山の「中心市街地における駅周辺地区の位置付け」は『次極』→『中心』となっている(A-ii)。

- ・(A-i)については、図-14をみると駅表地区で1986年、1990年に二つ、1992年に市街地再開発事業が完了している。これは、駅表地区で市街地再開発事業が完了した事業効果が駅表地区の「桜町地区」の地価を押し上げ、中心地区の「総曲輪地区」とほぼ二分する都市構造となったことがわかる。
- ・(A-ii)については、(A-i)以降に新たな面的整備は完了しておらず、1990年前後の市街地再開発事業の影響と、1988年から始まっている駅裏地区の整備によって、駅周辺地区の地価の下落幅が縮小されたものと考えられる。

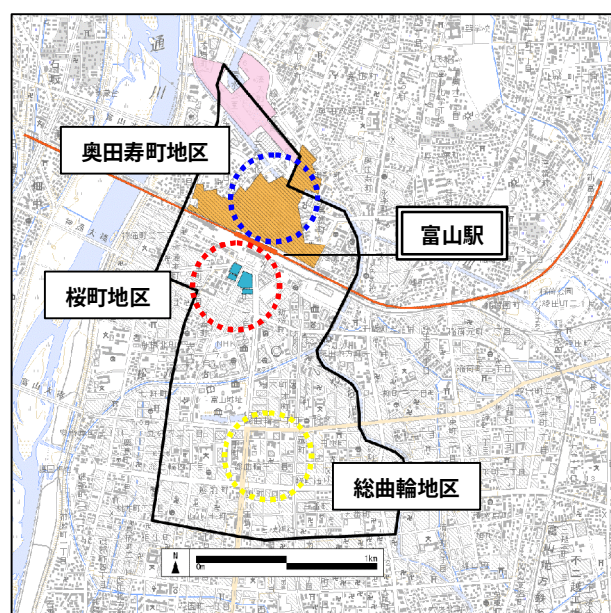


図-12 富山の中心市街地と駅周辺地区

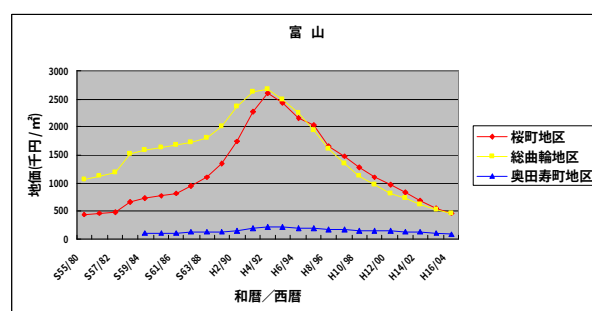


図-13 富山の主要地点の地価変動グラフ

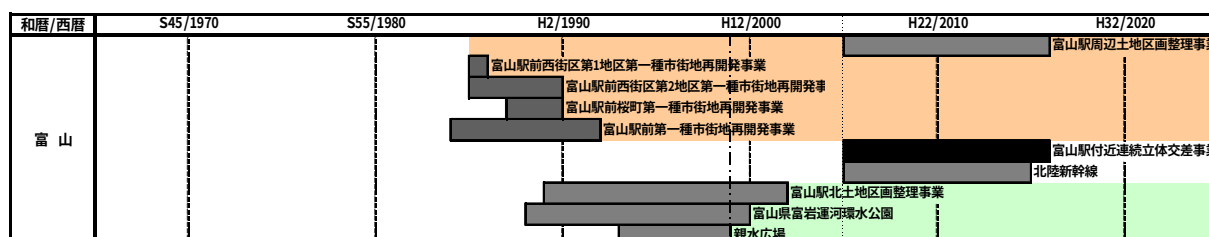


図-14 富山の駅周辺整備の時系列表示

次に、周辺整備分析（B）を行っていきたい。図-13 をみていくと、駅表地区に関しては都市構造分析（A）での分析と同様である。駅裏地区の「奥田寿町地区」では、一般的な駅裏地区のように地価の変動はほとんどなく、常に横ばいといった状態である。駅裏地区でも地価の変動がみられた金沢の「広岡地区」とは異なり、富山の「奥田寿町地区」では再開発の効果はあまり期待されない。

以上より、富山の事例での都市構造分析（A）と周辺整備分析（B）の考察を行っていく。富山の特徴は、駅表地区で集中的に行われた市街地再開発事業によって、整備開始時の1984年に『次極』であった都市構造が1995年には『中心』に変わったことである。富山の「駅表地区と駅裏地区の面的整備の重要性」では、投資重要度が『駅裏』の土地区画整理事業である。駅表地区で行われた市街地再開発事業は鉄道高架化に伴う駅周辺整備の先行整備であるため、富山の場合は投資重要度の高い駅裏地区から整備しているといえる。

（3）宮崎の事例

まず、宮崎における都市構造分析（A）を行っていく。図-15 のように中心地区の「橘通地区」と駅表地区であり第二地区の「高千穂通地区」とは約750m離れた位置にあり、整備開始時の1986年の「中心市街地における駅周辺地区の位置付け」は『一体』に分類される。図-16 をみていくと、地価がもっとも高かったのは中心地区の「橘通地区」と第二地区の「高千穂通地区」とも1991年である。これは、これまでみてきた金沢、富山と同じように全国的な地価の上昇と下降によるものだと考える。整備開始時の1986年以降、「中心市街地における駅周辺地区の位置付け」は『一体』のままである（A-i）。

・（A-i）については、図-17 をみてみると1986年から1992年までで鉄道高架事業が完了し、1988年から2004年までで駅周辺地区の土地区画整理事業が完了している。この規模の中心市街地の場合、都市構造には大きな変化はなく、中心地区、駅表地区ともに駅周辺整備による変化はみられない。

次に、周辺整備分析（B）を行っていく。図-16 をみていくと、駅表地区に関しては都市構造分析（A）での分析と同様である。駅裏地区の「大和町地区」では、富山の「奥田寿町地区」と同じく一般的な駅裏地区のように地価の変動はほとんどなく、常に横ばいといった状態である。宮崎の「大和町地区」でも再開発の効果はあまり期待されない。

以上より、宮崎の事例での都市構造分析（A）と周辺整備分析（B）の考察を行っていく。宮崎での特徴を、富山との比較をしながらみていく。宮崎と富山の人口規模は、約36万人（2004年）と約42万人（2004年）で若干宮崎が小さい程度である。地理的には、宮崎の方が駅表地区と中心地区との距離が近く、整備開始時点でも都市構造はそれぞれ『一体』と『次極』であり、宮崎の駅周辺整備の影響が富山よりも大きいように思える。しかし、地価変動グラフをみると、駅周辺地区の地価が急上昇した富山（図-13）と駅周辺地区の地価に一般的な変動と変わりのない宮崎（図-16）という整備効果が見て取れる。富山の場合、「とやま都市 MIRAI 計画」と銘打って駅裏地区にビジネスパークを構想し、中心市街地における新都心を目指した整備を行っている。これは宮崎の場合も同じであり、駅裏地区にインテリジェント・シティ構想²⁶⁾を立て、分散型の都市構造を図ろうとしていた。つまり、どちらも開発型の整備を目標とした駅周辺整備を行ってきたのである。

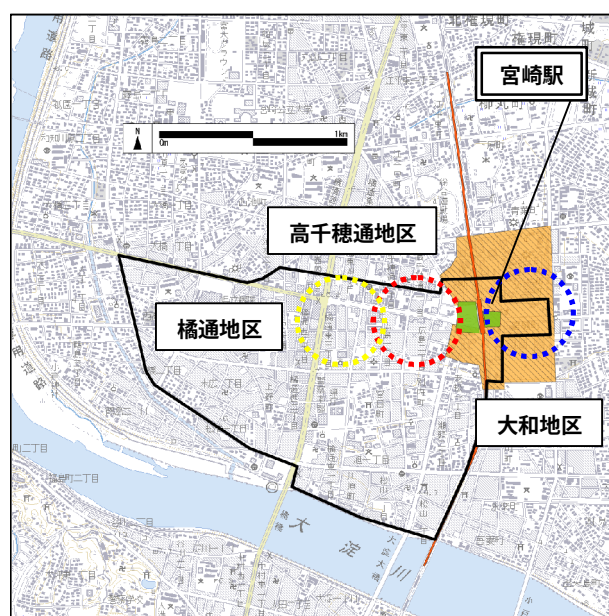


図-15 宮崎の中心市街地と駅周辺地区

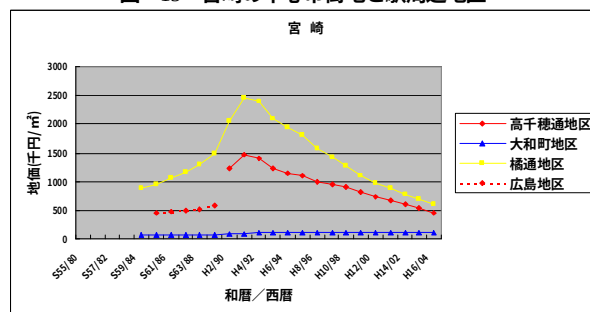


図-16 宮崎の主要地点の地価変動グラフ

和暦/西暦	S45/1970	S55/1980	H2/1990	H12/2000	H22/2010	H32/2020
宮崎				日豊本線宮崎地区連続立体交差事業	宮崎駅西口拠点施設(予定)	
				東部土地区画整理事業		

図-17 宮崎の駅周辺整備の時系列表示

宮崎の「駅表地区と駅裏地区の面的整備の重要性」では、投資重要度が『駅裏』の土地区画整理事業である。ここで、富山の事例と比較していく。富山では、駅表地区で地価が急上昇した際に、駅表地区での集中的な市街地再開発事業を行っていた。宮崎の場合、駅表地区への投資はされていない。金沢のように、駅裏地区にもある程度のポテンシャルがあれば、駅裏地区の開発を先行させても良いかもしれない。しかし、富山や宮崎のように駅裏地区に再開発の効果があまり期待されない場合、駅表地区への先行投資から駅周辺地区のポテンシャルを上昇させておくことが必要であるように思う。実際に、富山と宮崎の現地調査を行ったが、駅裏地区の再開発の目標の達成具合は歴然としている。

(4) 福井の事例

まず、福井における都市構造分析 (A) を行っていく。図-18 のように駅表地区が中心地区の「中央地区」である福井は、整備開始時の 1992 年の「中心市街地における駅周辺地区の位置付け」は『中心』に分類される。図-19 をみていくと、駅表地区の「中央地区」で地価がもっとも高かったのは 1992 年である。これも全国的な地価の上昇と下落によるものだと考える。但し、他事例と比べると、幾分地価の下落が緩やかな曲線をたどっている。整備開始時の 1992 年以降、「中心市街地における駅周辺地区の位置付け」は『中心』のままである (A-i)。

・(A-i) については、図-20 をみてみると 1992 年から 2005 年までで鉄道高架事業が完了し、1990 年から 2003 年までで駅表地区の市街地再開発事業が完了している。宮崎の場合と同様に、この規模の中心市街地の場合、都市構造には大きな変化はなく、駅表地区でも駅周辺整備による変化はみられない。

次に、周辺整備分析 (B) を行っていく。図-20 をみると、駅表地区に関しては都市構造分析 (A) での分析と同様である。駅裏地区の「日之出地区」では、富山や宮崎の駅裏地区よりは地価変動の動きがみられ、再開発の効果も多少は期待できる。

以上より、福井の事例での都市構造分析 (A) と周辺整備分析 (B) の考察を行っていく。福井での特徴は、やはり駅周辺地区が『中心』を形成していることである。人口が同規模の福井(約 27 万人・2004 年)、佐賀(約 20 万人・2004 年)、鳥取(約 20 万人・2004 年) を比べてみると、駅表地区の地価はそれぞれ 535 (千円/㎡・2004 年)、325 (千円/㎡・2004 年)、398 (千円/㎡・2004 年) であり、都市構造が『中心』ではない佐賀の中心地区の地価は 357 (千円/㎡・2004 年) である。これをみてもわかるように、福井では駅周辺地区に都市機能の集積がされており、中心地区の地価としては、30~40 万人の人口規模の都市と同格である。福井の「駅表地区と駅裏地区の面的整備の重要性」では、投資重要度が『駅裏』の土地区画整理事業である。

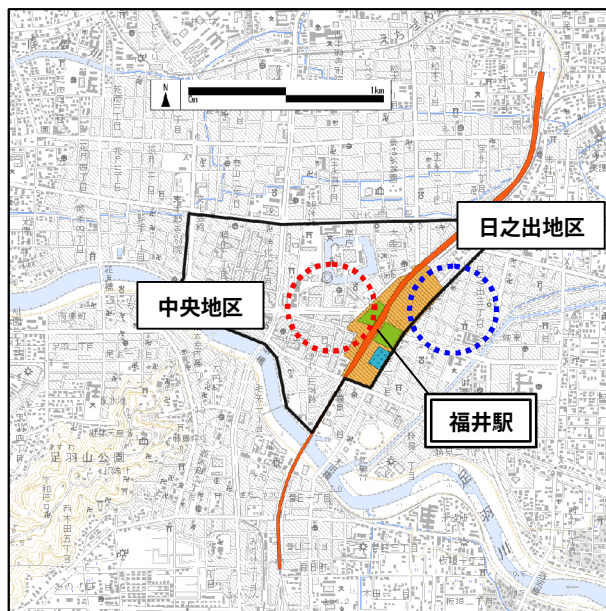


図-18 福井の中心市街地と駅周辺地区

以上のような分析を研究対象である 14 事例で行っている。この結果から 5 章で対象事例の類型化を行っていく。

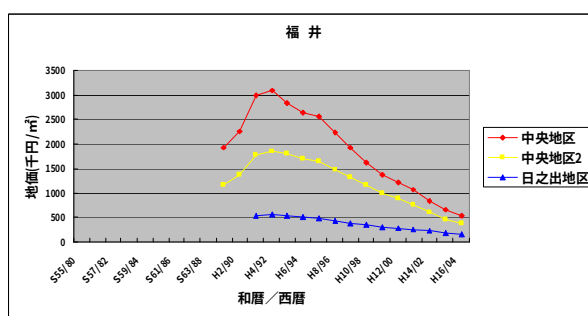


図-19 福井の主要地点の地価変動グラフ

和暦/西暦	S45/1970	S55/1980	H2/1990	H12/2000	H22/2010	H32/2020
福井					福井駅西口中央地区開発基本構想(予定)	
					三の丸地区第一種市街地再開発事業	
					福井駅付近連続立体交差事業	
					北陸新幹線(駅部)	
					福井駅周辺土地区画整理事業	
					手寄地区第一種市街地再開発事業	

図-20 福井の駅周辺整備の時系列表示

5. 鉄道高架化に伴う駅周辺諸整備の関係性の類型化

5.1 研究対象の模式化

4章で行ってきた分析から、「中心市街地における駅周辺地区の位置付け」では駅周辺地区と地価のもっとも高い中心地区とで『多極』『次極』『一体』『中心』に分類することができた。この四分類は、駅周辺整備の各事業間の関係性を分析する類型化においても、基礎的な各事例の分類の指標として用いていきたい。「駅表地区と駅裏地区の面的整備の重要性」では、まず土地区画整理事業と他の面的整備から整備区域内を『リンク型』『リンクプラスα型』『ユニット型』『セパレート型』に分類することができた。このように、駅表地区と駅裏地区との関係から土地区画整理事業と他の面的整備の敷地面積と事業費を用いて、投資重要度を示した。これら、駅表地区と駅裏地区の関係性も類型化の基礎的な情報として用いていく。この二つの分析と「駅周辺整備の時系列表示」から、中心市街地における駅周辺整備の整備効果と、駅周辺地域における整備効果を見出した。これは、4.4で14事例のうち、「中心市街地における駅周辺地区の位置付け」で異なる四つの分類に属している、金沢、富山、宮崎、福井で個別に整備効果の分析を行った。この分析から、「中心市街地における駅周辺地区の位置付け」が変化していくこと、そのきっかけに駅周辺整備が影響を及ぼしていることなどがわかった。このような分析結果を基に、研究対象の14事例の類型化を行っていく。

まず、駅周辺諸整備について整理した結果を図-21に示す。図-21は、縦軸を「中心市街地における駅周辺地区の位置付け」の四分類を用い、横軸は整備開始年を起点とした駅周辺整備の変遷を示している。各事例は、整備開始時の「中心市街地における駅周辺地区の位置付け」による分類から始まり、事業完了時点で各事業の記号が増えていくという仕組みである。その過程で、各事例での『位置付け』が変わりゆく様子や、各事業がどのような期間で完了しているのかを把握することができる。

- ・○や□が現れる地点は、各事業が整備開始から何年後に完了しているのかを示している。
- ・□は土地区画整理事業を示し、「表」は駅表地区での整備、「裏」は駅裏地区での整備を意味する。同じ地区で連続して事業が完了した場合、□が二重になり、三連続の場合は□が三重になる。
- ・○は主な面的整備でを示し、内容は土地区画整理事業と同様である。
- ・網掛けがされた□に「高」は鉄道高架事業を示し、同じく「新」は新幹線整備事業を示す。
- ・実線の矢印は2005年度以前の流れを示し、破線矢印は2005年度以降に予定されている流れを示す。
- ・オレンジの矢印は中心市街地における駅周辺地区の位置付けの変化を示している。

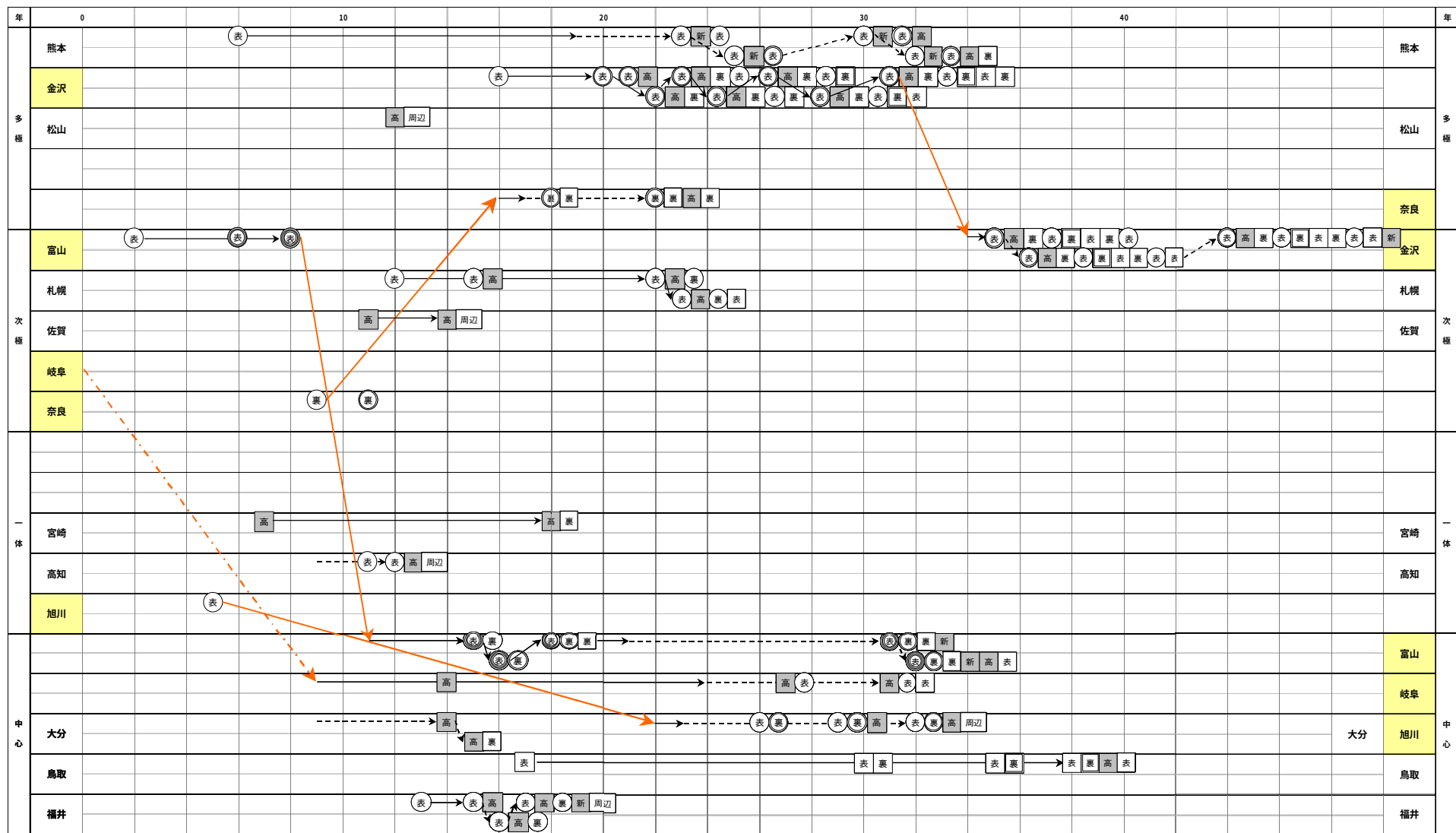


図-21 鉄道高架化に伴う駅周辺諸整備の整理図

5.2 研究対象の類型化

「中心市街地における駅周辺地区の位置付け」で大別した四つの分類は、『多極』から『中心』に向かっていくに従い、駅周辺地区の拠点性が高まっていくことを意味する。この傾向は、金沢（多極→次極）、富山（次極→中心）、旭川（一体→中心）の三事例で際立った結果として示されている。この三事例では、駅表地区での面的整備が完了した後に『位置付け』の変化が起こっていることから、駅周辺整備の事業効果だと考えることもできる。この他に『位置付け』の変化から拠点性の高まりがみられる事例として、岐阜（次極→中心）が挙げられる。岐阜の場合は、鉄道高架事業の整備期間中に『位置付け』の変化が起こっている。これは、鉄道高架事業を見据えた変化だと捉えることもできるが、この模式図からは計り難いものがある。『位置付け』の変化の傾向として、奈良の変化は興味深い。鉄道高架事業と駅周辺整備に多額の投資が行われるため、一般的には駅周辺の拠点性が高まる傾向にある。しかし、奈良の場合は『次極』から『多極』へと『位置付け』が変化している。これは、奈良駅周辺地区でいわゆる地盤沈下が起こったわけではない。この変化の傾向は、4.4 (1) で分析した金沢の「武蔵町地区」をみることで説明することができる。駅周辺整備開始時の金沢の中心市街地において、「片町地区」に次いで地価の高かった「武蔵町地区」は、駅周辺地区の開発によって、第二地区の座を駅表地区の「本町地区」に譲ることになる。ここで、「武蔵町地区」の中心市街地における位置づけの変化を示すと『次極』→『多極』という傾向になる。つまり、奈良駅周辺地区や「武蔵町地区」が示す傾向が意味していることは、それぞれ中心市街地の拠点が『分散』の傾向にあることである。このように考えると、金沢、富山、旭川でみられた傾向は、『集約』としてまとめることができる。また、これら二つの傾向に当てはまらない事例は、『維持』としてまとめる。これから駅周辺整備を行う事例は、『維持』に分類されている。これらを整理し、図-22 に示すような駅周辺整備の類型図を作成した。このうち熊本の事例について一提言を行っていく。

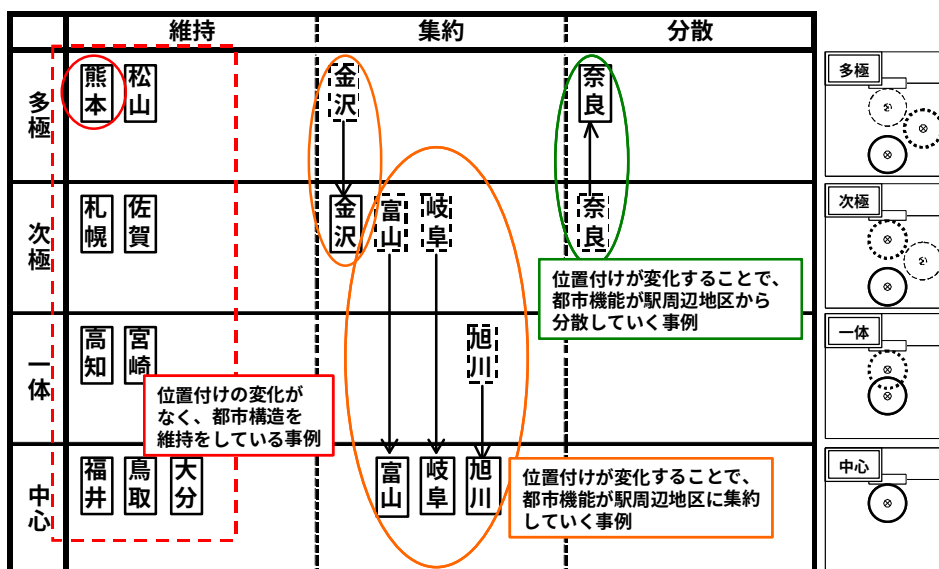


図-22 駅周辺整備の類型図

5.3 熊本駅周辺整備への一提言

(1) 熊本駅周辺地区の位置付け

熊本駅周辺整備は図-24 より、2001 年に連続立体交差事業や土地区画整理事業が始まった。2005 年からは駅表地区での面的整備が始まっている。このように、2005 年の段階で駅周辺整備の全ての事業が進行中の事例である。

2005 年の熊本の都市構造を図-23 よりみていくと、「下通地区」の中心地区、「花畑町地区」の第二地区があり、両地区と駅表地区の「二本木地区」とは2km以上離れている。これより、熊本は『多極』の構造を形成しているといえる。熊本は研究対象とした14事例のなかでも、中心地区と駅周辺地区との距離がもっとも離れており、中心市街地を取り巻く地形的条件からも、駅周辺整備の位置付けが他事例とは特異なものとなってくる。

これらを踏まえ、熊本において今後の「中心市街地における駅周辺地区の位置付け」を提言していきたい。熊本の参考事例とし

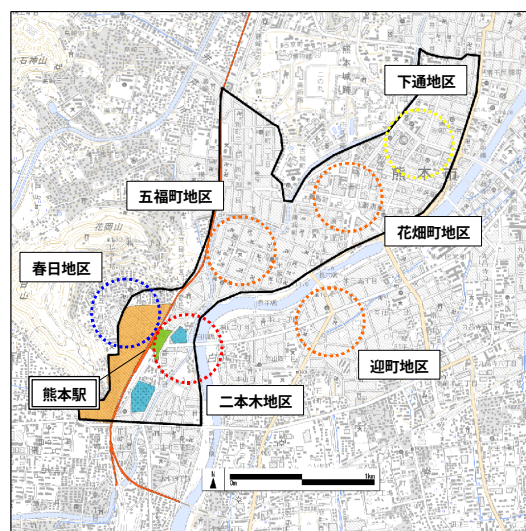


図-23 熊本の中心市街地と駅周辺地区

和暦/西暦	S45/1970	S55/1980	H2/1990	H12/2000	H22/2010	H32/2020
熊 本				熊本駅前北地区市街地再開発事業	東A地区第一種市街地再開発事業 合同庁舎建設計画 JR鹿児島本線連続立体交差 九州新幹線	熊本駅西土地区画整理

図-24 熊本の駅周辺整備の時系列表示

て、金沢を取り上げる。金沢で重要なことは、駅周辺の再開発地区と中心地区が二極化していないことだと考える。ここでは、中心市街地が均衡の取れた発展をしていく要として、駅周辺地区と中心地区の間にある、中間地区の「武蔵町地区」の存在が大きい。熊本の場合、中間地区となりうる「花畑町地区」があるが、駅周辺地区と中心地区との距離が2km以上と離れているため、さらに中間となる地区があるべきではなかろうか。これより、図-23に示している「五福町地区」や「迎町地区」といった場所に、拠点が必要だと考える。以上より、熊本駅周辺整備では、『集約』ではなく『分散』の都市構造をうまく形成していく必要があるものと考え。

(2) 熊本駅周辺整備の方針

(1) では、中心市街地における熊本駅周辺地区の位置付けをみてきた。この位置付けを踏まえて、駅周辺整備での整備方針を提言していきたい。熊本駅周辺整備図を図-25に示す。

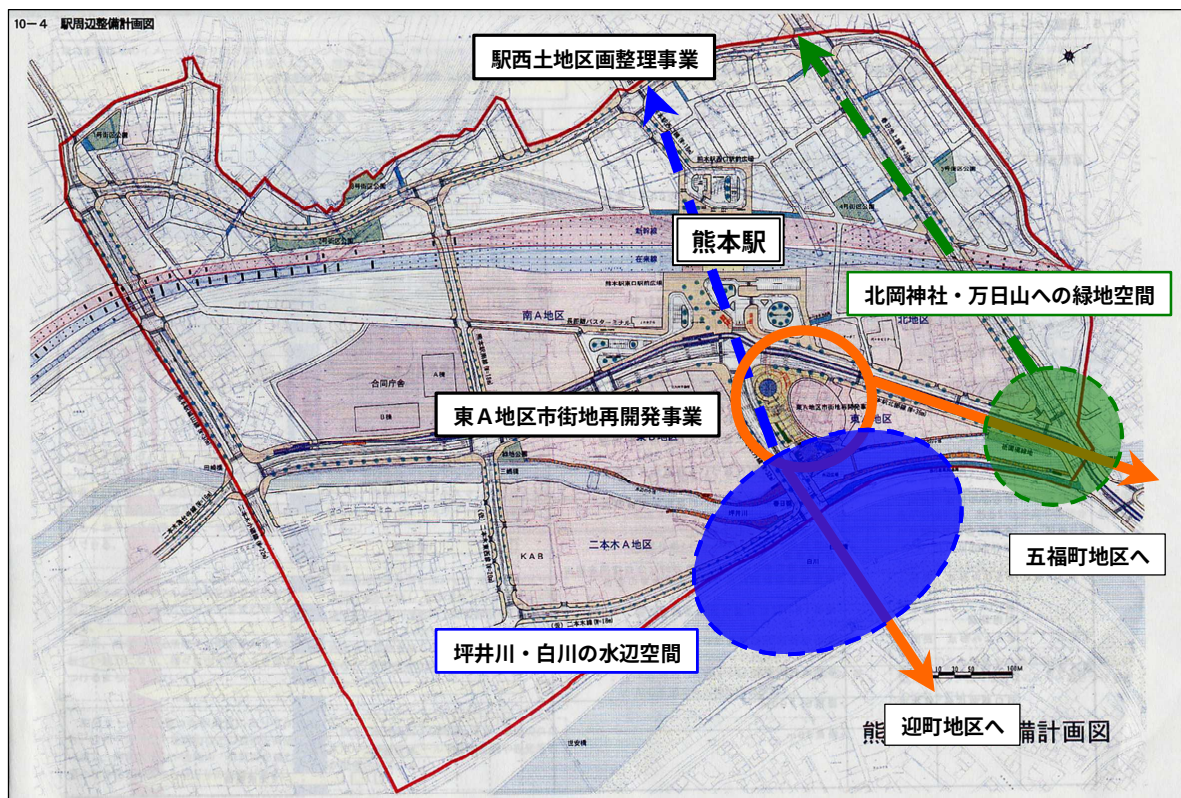


図-25 熊本駅周辺整備図

熊本駅周辺整備では、駅表地区で市街地再開発事業が行なわれ、九州新幹線の開通とともにもっとも早く事業が完了する。他事例を参考にすると、まず、この事業を起点として整備を考えることが必要であるとわかる。そして、『分散』を促すように、図-25に示している「緑地空間」や「水辺空間」を重点的に整備する必要があるものと考え。これらが次の起点となり、駅裏地区で行われている土地区画整理事業へと波及していくような整備を進めていくと良いのではないかと。

6. 結論

6.1 まとめ

本研究の成果を以下に示す。

- (1) 鉄道高架化に伴う駅周辺整備で重要だと考える「①広範囲な駅周辺地区の位置付け」「②駅周辺整備の事業区域の面的な配置」「③各事業の工程」を三つの視点を示した。
- (2) 上記の三つの視点から「Ⅰ.中心市街地における駅周辺地区の位置付け」「Ⅱ.駅表地区と駅裏地区の面的整備の重要性」「Ⅲ.駅周辺整備の時系列表示」の三つの点で分析を行った。
- (3) 「Ⅰ.中心市街地における駅周辺地区の位置付け」の分析では、研究対象の各事例の都市構造を『中心』『一体』『次極』『多極』の四つに分類することができた。
- (4) 「Ⅱ.駅表地区と駅裏地区の面的整備の重要性」の分析では、研究対象の各事例の面的な駅周辺整備を『リンク型』『リンクプラスα型』『ユニット型』『セパレート型』の四つに分類することが出来た。
- (5) 「Ⅱ.駅表地区と駅裏地区の面的整備の重要性」の分析ではまた、研究対象の各事例の面的な駅周辺整備における敷地面積と事業費から、投資重要度という分析結果を見出すことが出来た。
- (6) 「Ⅰ.中心市街地における駅周辺地区の位置付け」と「Ⅲ.駅周辺整備の時系列表示」並びに「Ⅱ.駅表地区と駅裏地区の面的整備の重要性」と「Ⅲ.駅周辺整備の時系列表示」を地価という指標を用いて、整備効果を見出すことができた。
- (7) 鉄道高架化に伴う駅周辺諸整備の類型化として、鉄道高架化に伴う駅周辺諸整備の整理図と駅周辺整備の類型図を示した。また、これらを基に熊本駅周辺整備への一提言を行った。

6.2 今後の課題

本論文では、鉄道高架化に伴う駅周辺諸整備を面的整備に着目し、分析を行ってきた。面的整備だけでも、ある程度の都市と駅周辺地区との関係性を見出すことはできた。しかし、都市側からの整理は数多くできたが、各事業から都市へのアプローチには物足りなさがある。また、具体的に駅周辺整備のデザインへの提言は出来ていない。

本論分の分析からも、駅周辺整備の都市にもたらす影響が大きいことは把握できた。そして、駅周辺整備というのは、その整備区域内を形成するだけのものではなく、都市の中心市街地を形成するパーツであることが明らかとなった。つまり、熊本駅周辺整備への提言でも述べたが、駅周辺地区と中心地区を結ぶ「間」のデザインも重要となってくる。駅周辺整備に関していえば、その「間」へとつなぐ部分のデザインを重点的に行う必要がある。

本論分では、その重点箇所の提言は行ったが、その根拠や具体的なデザインに関しては至らなかったものと考えている。そこで、重点箇所のデザインを如何にするのか、そしてその効果は得られるのか、といった点を今後の課題として挙げておきたい。

謝 辞

本研究を進めるにあたり、多岐にわたる御指導をしていただきました小林一郎教授に、心から感謝を申し上げます。また、3年間という短い年月で、研究だけの枠に収まらないご指導をしてくださいました星野裕司助手に深謝申し上げます。お二人は研究を進めるにあたり、物事の考え方から論文の書き方に至るまで、懇切丁寧な御指導、御助言を下さいました。また、修士2年の中島幸香さん、橋本大志さん、松尾和人さん、松尾賢太郎さん、山口修平さん、ほか研究室の皆様、本研究にご助言を下さった方々に厚く御礼を申し上げます。そして、私の家族には本当に感謝をしています。これより、本論文の結びとさせていただきます。

平成 18 年 2 月 15 日

参考文献

- 1) 旭川市：都心ルネッサンス北彩都あさひかわ 整備計画の概要とまちづくりのイメージ・No9 パンフレット
- 2) 熊本市一都市整備局熊本駅周辺整備整備事業 HP：http://www.city.kumamoto.kumamoto.jp/toshiseibi/kumamotoeki/index.htm
- 3) 慎重進, 佐藤滋：駅前再開発と関連事業の連鎖的展開に関する研究, 日本建築学会計画系論文集, 第 478 号, 1995.12, pp.151-160
- 4) 山本雄二郎監修：鉄道高架とまちづくり (上), 地域科学研究会, 1994, pp.139-157
- 5) 旭川市一旭川市都市建設部駅周辺計画課・事業課 HP：http://www.city.asahikawa.hokkaido.jp/files/ekikeikaku/kitasaito1.htm
- 6) 富山県・富山市一とやま都市 MIRAI 計画パンフレット, 2000
- 7) 山本雄二郎監修：鉄道高架とまちづくり (上), 地域科学研究会, 1994, pp.277-298
- 8) 福井県・福井市一21 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
- 9) 岐阜県・岐阜市一岐阜駅周辺連続立体交差事業パンフレット
- 10) 奈良市都市計画部 JR 奈良駅開発事務所一シルクロード・タウン 21 JR 奈良駅周辺地区都市拠点総合整備事業パンフレット
- 11) 山本雄二郎監修：鉄道高架とまちづくり (上), 地域科学研究会, pp.106-108, 1994
- 12) JR 松山駅付近鉄道高架事業促進期成同盟会一JR 松山駅付近連続立体交差事業パンフレット
- 13) 高知市一高知駅周辺土地区画整理事業 魅力と活力のあるまちづくりパンフレット, 2000
- 14) 佐賀市一建設部都市政策課 佐賀市の土地区画整理事業 HP：
http://www.city.saga.saga.jp/doc/965502971cadd25a49256e840083434d.html
- 15) 熊本市一都市整備局熊本駅周辺整備整備事業 HP：http://www.city.kumamoto.kumamoto.jp/toshiseibi/kumamotoeki/index.htm
- 16) 大分市一大分駅南土地区画整理事業パンフレット
- 17) 宮崎市一21 世紀への架け橋 東部土地区画整理事業パンフレット
- 18) スイス・シティ大作戦 HP：http://www.suisui-city.com/index.html
- 19) 建築知識スーパーブック：都市・建築企画開発マニュアル'99, 建築知識, 1999.1, pp.226-227
- 20) 建築知識スーパーブック：都市・建築企画開発マニュアル'99, 建築知識, 1999.1, pp.236-237
- 21) 中心市街地活性化推進室 HP：http://chushinshigaichi-go.jp/
- 22) 国土庁土地鑑定委員会：地価公示
- 23) 社会法人再開発コーディネーター協会：市街地再開発事業の費用便益分析マニュアル
- 24) 大阪市建設局区画整理部監修：実務者のための 100 のまちづくり手法 (第 3 版), 財団法人大阪市都市整備協会, 1999.11, pp.36
- 25) 富山県一とやま都市 MIRAI 計画 HP：http://www.pref.toyama.jp/cms_cat/301010/kj00001337.html
- 26) 山本雄二郎監修：鉄道高架とまちづくり (上), 地域科学研究会, 1994, pp.319-335