

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

熊本大学大学院 学生会員 ○増山 晃太 熊本大学工学部 正会員 星野 裕司
熊本大学工学部 正会員 小林 一郎

1. はじめに

近年、連続立体交差事業を中心とした鉄道高架事業¹⁾（以下、鉄道高架）が活発に進められている。鉄道高架は、鉄道を挟んだ両地区の一体化といった劇的な変化をもたらすため、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実施している場合が多い。この状況は、駅周辺における地域活性化の切り札として、さらに市域・県域における都市再生の起爆剤として、鉄道高架に伴う面的整備への期待の大きさを示している。但し、駅周辺整備の波及効果は広域に渡るため、複雑に絡まりあう関連事業の様々な事業主体がいかに同じ目標に向かっていくのかが重要となってくる。そこで、本研究は複雑な整備上の項目の単純化に焦点を当て、対象として選定した鉄道高架と駅周辺整備が行なわれている事例について、おもな面的整備全体をいくつかの指標を用いて整理することで俯瞰し、各事業間の関係性の類型化を目的とする。

2. 研究対象

本研究の対象は、都道府県の中核として「玄関口」や「顔」と概念的に位置づけられ、鉄道の高架化によって一体的な周辺整備が行われている駅を前提にするので、以下の3項目を選定の条件とする。

- ①都道府県庁所在地（北海道のみ道北、道央、道東、道南それぞれの中心都市とする）の都市名を駅名に冠していること
- ②駅付近で鉄道高架化（新幹線整備事業も含む）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（以下、区画整理）や市街地再開発事業（以下、市街地再開発）といった面的整備がされていること

以上を踏まえ、平成17年度でこのような整備が完了または予定されている駅として札幌、旭川、富

山、金沢、福井、岐阜、奈良、鳥取、松山、高知、佐賀、熊本、大分、宮崎の14事例を選定する。このうち、富山、金沢、福井、熊本に関しては整備新幹線の工事が動き出している。

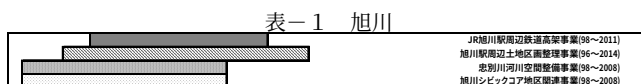
3. 分析指標による研究対象の整理

研究対象である14事例における駅周辺のおもな面的整備について、いくつかの分析指標で整理する。

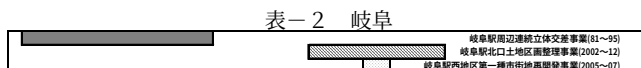
（1）時間軸でみる駅周辺整備

それぞれの事例で行なわれている面的整備を列举し、整備順序や時代背景との関係を把握するために時間軸に沿ってまとめていく。平成17年度の整備状況をみていくと、全ての事業が完了している事例は事業着工が早い順に鳥取、佐賀、札幌の3駅。一部完了している事例は同じく金沢、岐阜、宮崎、奈良、富山の5駅。ほか6駅では全ての事業が整備中か整備予定にあたる。つぎに、それぞれの事例で各事業の事業期間に着目すると、以下の3つに分類できる。

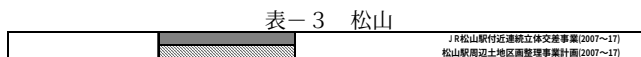
・「連続」



・「断続」



・「同時」



また、鉄道高架<高>と区画整理<区>の事業着工の順序に着目すると、「区→高」「高→区」と事業期間の分類で「同時」のように<高><区>が同時に着工する3つに分類できる。「区→高」は旭川²⁾（表-1）、「高→区」は岐阜³⁾（表-2）、「高=区」は松山⁴⁾（表-3）がそれぞれ当てはまる。鉄道高架は地価を上昇させるため、一般的には事業着工が周辺整備よりも早い傾向にある。

(2) 中心市街地における駅周辺地区

各都市における駅周辺地区の整備上の位置づけを把握するために、平成 10 年に施行された中心市街地整備改善活性化法⁵⁾より全国の市町村が提出している中心市街地の基本計画を基に、中心市街地と駅周辺地区の関係を整理する(奈良市は基本計画を提出していない)。まず、いずれの事例も駅周辺地区を中心市街地の区域に含めている。但し、中心市街地における駅周辺地区の位置をみていくと、駅周辺地区が地理的に「内」と「縁」にある事例で分類できる。また、中心市街地における機能的な構造をみていくと、駅周辺地区が「核」を担っている事例、いわゆる中心地があり駅周辺地区と「一体」もしくは「2 極」という都市構造を形成している事例に分類することができる。ここでは、駅周辺地区と中心地の距離が最も近い福井⁶⁾(図-1)と、最も遠い熊本⁷⁾(図-2)の事例を示す。図の太線枠は中心市街地の区域、点線枠はおおまかな中心地の区域、塗りつぶし面は鉄道高架、斜面は区画整理を表す。

・「縁-核」

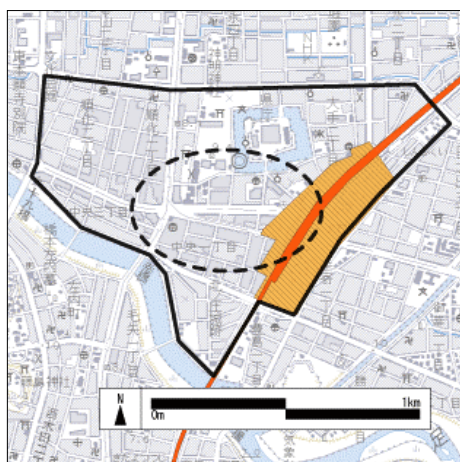


図-1 福井

・「縁-二極」

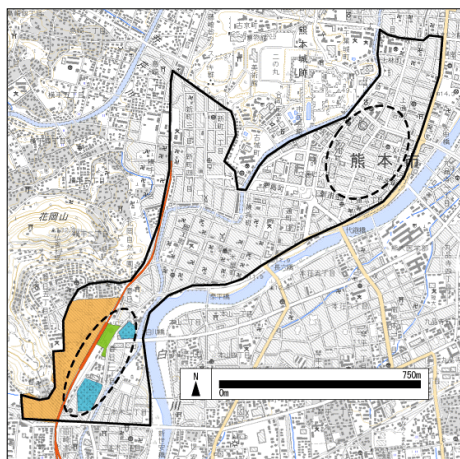


図-2 熊本

(3) 駅周辺地区における面的整備

各事例において、鉄道を挟んだ両地区の地表部分での一体利用を促進する鉄道高架と(1)で整理した他の事業との面的な関係を把握するために、各事業の整備区域をまとめていく。また、(2)で整理した各事例の都市構造との関係性も考慮する。まず、駅周辺地区の面的整備で基幹となる区画整理の整備区域をみていくと、鉄道を挟んで市街地の中心がある地区のみで行なわれている事例、もう一方の地区のみで行なわれている事例、両地区それぞれで行なわれている事例、両地区で一体的に行なわれている事例に分けることができる。次に、区画整理と市街地再開発や他の面的整備との関係をみていくと、区画整理と市街地再開発が別々の区域に指定されている事例や区画整理の区域に市街地再開発が含まれている事例があることがわかる。これによると、福井(図-1)は駅の両地区で一体的に整備が行なわれ、区画整理の区域内で市街地再開発を行なっている事例である。また、熊本(図-2)は中心地のある地区で市街地再開発を行い、もう一方の地区で区画整理を行なっている事例となる。

(4) その他の分析指標

(2)や(3)で行なった各事例の面的な把握のほかに、駅周辺整備で広報用に配布されているパンフレットや、完了している事例での関連文献を参考にして、それぞれの自治体の整備方針などを基に各事業の関係性を整理する。

4. 鉄道高架化における駅周辺整備の類型化

鉄道高架化を行なう駅周辺整備の各事例を比較してみると、事業の進捗や順序、区域の設定に様々な違いがあるけれども、それぞれに共通項を見出すことができた。3章で整理した分析指標を基に、整備上の共通項目における特徴を精査し、各事例での駅周辺整備の関係性を明快に類型化したい。

<参考文献> 1) スイス・シティ大作戦 HP: <http://www.suisui-city.com/index.html>, 2) 旭川市-北彩都あさひかわ HP: <http://www.city.asahikawa.hokkaido.jp/files/ekikeikaku/kitasaito1.htm>, 3) 岐阜市-駅前広場整備推進室 HP: <http://www.city.gifu.gifu.jp/myweb/index.htm>, 4) 松山市-松山駅周辺整備課 HP: <http://www.city.matsuyama.ehime.jp/matsuyamaeki/>, 5) 中心市街地活性化推進室 HP: <http://chushinshigaichi-go.jp/>, 6) 福井県-福井駅周辺整備事務所 HP: <http://info.pref.fukui.jp/toshi/ekisyuu/jimusy.html>, 7) 熊本市-熊本駅周辺整備整備事業 HP: <http://www.city.kumamoto.kumamoto.jp/toshiseibi/kumamotoeki/index.htm>