

2002 年度修士論文

西日本地方における鉄道高架事業と市街地との関連に関する比較研究

A comparative study of the relation between the elevated railroad project
and urban area development in western-part-of-Japan

2003 年 1 月

指導教員 荒木英昭

高知工科大学工学研究科基盤工学専攻社会システム工学コース2 年

1055154

原 拓弥

要旨

西日本地方における鉄道高架事業と市街地との関連に関する比較研究

高知工科大学工学研究科基盤工学専攻社会システム工学コース 2 年

1055154 原 拓弥

1、研究の背景

鉄道高架事業は市街地を平面の鉄道が分断している弊害を除却し、中心市街地をダイナミックに改造しようとする都市計画の一環として行われるべき事業である。各都市でそう頻繁に行われることのない大規模プロジェクトである。既存の中心市街地と明治、大正、昭和初期等に敷設された鉄道並びにその中心駅の位置関係は各都市によって種々異なる。様々な都市で行われている鉄道高架事業が、どのような都市で、どのような傾向で、どのような効果を及ぼしているのかを、西日本 38 都市を対象に調べた。

2、研究の目的

本論文は中心市街地と鉄道との位置関係を幾つかのタイプに分類し、それぞれのタイプごとに鉄道高架事業を企図した場合の鉄道高架事業の傾向を把握する。鉄道高架事業を実施した事例、実施していない事例を比較検討し、地価の変動とホテルの増加数より評価を行う。その評価を基に今後の都市開発プロジェクトを推進するうえで鉄道高架事業を戦略的に用いる方策を探る。

3、鉄道高架事業の目的

大半の鉄道高架事業は土地区画整理事業もしくは駅前再開発事業と同時進行で行われている。鉄道高架事業の発意は、自動車交通の激増に伴い、踏切遮断による駅表駅裏の自由な横断の妨げを解消することである。鉄道高架事業を施行する際、鉄道事業者の費用負担は 5 ~ 14 %、残りは行政が受け持つことになる。鉄道を高架化し、駅を作り変えるだけでは鉄道事業者にばかり恩恵があり、86 ~ 95 %負担する行政のメリットが少ない。そのため線路を高架化するこの機会に土地区画整理事業を同時に行い、分断されている駅表駅裏の一体的発展を目指す。よって鉄道高架事業の目的は駅表駅裏の市街地の一体的発展の大きな障害を取り除くことにより新たな拠点の形成を目指すことである。本論文では二つ目の目的について調査した。

4、研究の対象

西日本（中国、四国、九州地方）の 10 万人以上の都市及び主要駅を対象とする。

表1 本論文の対象都市一覧

	都市名	人口		都市名	人口		都市名	人口		都市名	人口
1	福岡	1341489	11	福山	378793	21	宇部	174427	31	延岡	124762
2	広島	1126282	12	八幡	341056	22	佐賀	167955	32	今治	117931
3	熊本	662123	13	高松	332866	23	松江	152618	33	防府	117726
4	岡山	626534	14	高知	330654	24	鳥取	150436	34	八代	106145
5	鹿児島	552098	15	宮崎	305777	25	山口	140458	35	岩国	105765
6	松山	473397	16	徳島	268116	26	米子	138702	36	春日	105146
7	大分	436490	17	下関	252390	27	大牟田	138635	37	徳山	104658
8	倉敷	430239	18	佐世保	240837	28	都城	131918			
9	長崎	423163	19	久留米	236529	29	別府	126518			
10	小倉	401073	20	呉	203147	30	新居浜	125539			

5、都市タイプ別分類

都市一つ取ってみても様々な地域性、都市構造、駅周辺を持っている。対象都市の駅と中心市街地の関係を下記の3つに分類する。

1、 中心市街地一体化タイプ

中心市街地が駅表駅裏に均等な開発が進んでいるタイプ

である。このタイプに該当する都市は別府と防府である。

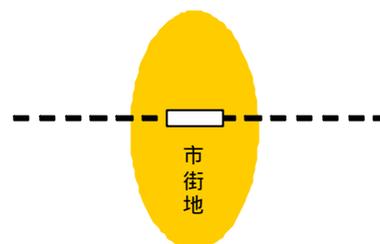


図1 中心市街地一体化タイプイメージ図

2、 中心市街地隣接タイプ

中心市街地が駅に隣接しているタイプである。駅表は栄えているものの、駅裏には人の吸引力となるめばしい拠がないのが特徴である。このタイプに該当するのは岡山、大分、倉敷、小倉、福山、徳島、佐世保、松江、鳥取、米子、大牟田、都城、新居浜、延岡、岩国、春日、徳山である。

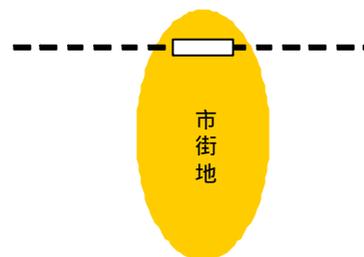


図2 中心市街地隣接タイプイメージ図

3、 中心市街地分離タイプ

駅と中心市街地が完全に分離して整備されているタイプである。中心市街地が駅から離れたところで整備されているため、駅周辺がさびれているのが特徴である。このタイプに該当するのは宇部、福岡、広島、熊本、鹿児島、松山、八幡、高松、高知、宮崎、下関、久留米、呉、佐賀、山口、今治、八代である。

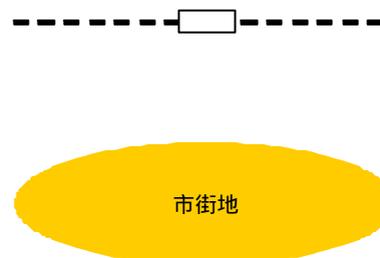


図3 中心市街地分離タイプイメージ図

6、地価と都市計画

地価は駅表、駅裏の地価が上昇、もしくは二つの差が縮まっていれば、企業が参入してきて需要が増えてきたことはすなわち都市開発事業の効果があったと推測できる。逆に地価が下がるようであると上記（鉄道高架事業の目的）の目的の二つ目が達成されなかったことになる。

表2は、駅表に対する駅裏側の地価を比率で表したものである。100%を超えるものは駅裏が駅前よりも開発されていると判断でき、今治、防府、鳥取については効果があったと推測できる。70%以上の久留米、博多、佐賀、宮崎も効果があったと判断できる。地価の面では松江、下関、別府はあまり効果がなかったと推察できる。

表2 駅表に対する駅裏の地価の比率

今治	175.00%	宇部	61.90%
防府	125.49%	徳島	59.89%
鳥取	117.95%	倉敷	56.04%
延岡	98.88%	高松	56.03%
大牟田	95.97%	松江	52.15%
福山	92.59%	松山	49.12%
久留米	89.96%	広島	47.00%
春日	88.68%	新居浜	42.29%
小倉	87.80%	下関	41.18%
博多	85.20%	佐世保	39.13%
鹿児島	81.98%	岩国	36.42%
高知	78.61%	米子	31.20%
佐賀	77.75%	別府	29.42%
熊本	74.19%	徳山	28.38%
宮崎	72.41%	岡山	22.62%
大分	66.39%		

- 1 は鉄道高架事業を行った都市
- 2 各都市駅前を100%とする。

7、本事業とホテルの関係

鉄道高架事業を行なった都市の駅表と駅裏のホテルの増加数を比較した。さらにホテルの増加数が鉄道高架事業の効果によるものか、自然増加によるものかを判断するために、鉄道高架事業をおこなっていない同人口規模の都市のホテルの増加数とも比較した。同人口規模の他都市比較し、ホテルが多く建設されたということは、産業、商業、観光などの分野でこれから伸びてくるであろうと民間が認めた都市と推察される。博多、佐賀、松江、別府がそれにあたる。

表3 駅表と駅裏のホテル増加数

都市名	従前のホテル数		現在のホテル数		都市名	従前のホテル数		現在のホテル数	
	駅表	駅裏	駅表	駅裏		駅表	駅裏	駅表	駅裏
博多	0	0	25	16	久留米	5	2	8	2
広島			30	3	呉			4	0
熊本			31	0	佐賀	0	0	5	6
岡山			39	4	松江	4	1	13	4
鹿児島			38	2	鳥取	5	0	9	3
松山			31	0	山口			1	0
大分			22	1	米子			20	0
倉敷			13	1	都城			8	0
長崎			31	8	別府	2	0	6	3
小倉			14	5	新居浜			6	0
福山			13	6	延岡			8	0
高松			19	7	今治	4	0	6	0
高知			33	0	防府	4	1	4	1
宮崎	18	1	21	1	八代			5	0
徳島			24	3	岩国			7	0
下関	0	0	8	3	徳山			13	1
佐世保			14	0					

8、地価の変動、ホテルの数から読み取れる鉄道高架事業の総合評価

今回作成したデータ（地価の変動、ホテルの数）から鉄道高架事業の効果を解析し、簡単な評価をおこなう。評価は三段階に分けた。

1、鉄道高架事業が効果を及ぼし成功した都市

鉄道高架事業の効果により、駅表と駅裏の地価の差が縮まり、ホテルの新規建設状況が著しく良くなったと判断できるもの。該当都市は福岡、佐賀である。

2、事業の効果は見られるが成功とまでは言いがたい都市

駅表と駅裏の地価の差が縮まったが、ホテルの新規ホテル建設が増加していないと判断できるもの。あるいはその逆の都市。該当都市は久留米、松江、鳥取、別府、今治である。

3、本事業の効果が見られない都市

駅表と駅裏の差がまったく変わっていきなく、縮まっておらず、ホテルの新規建設状況も他都市に比べて劣っているもの。該当都市は宮崎、下関である。

9、総合評価

鉄道高架事業が、効果を及ぼし成功したと評価できる福岡と佐賀は中心市街地分離タイプであった。中心市街地分離タイプの場合、現状では吸引力のない地区に駅をつくることになる。それにより駅が地域の拠点性を高め、駅周辺が発達していく。何も無いところに駅をつくれば、その周辺を計画的に整備することが容易であるため、その地域が発展する傾向にある。鉄道高架事業を別線方式で、新規に駅および市街地を形成するのが成功の要因であると考察できる。

ではどのような都市が鉄道高架事業に適しているのか？

ここまでの成功と評価される都市のデータをまとめると、

- 1、中心市街地分離タイプである。
- 2、別線方式である。
- 3、従前の位置から主要駅を大幅に動かしたタイプ。
- 4、現状では駅裏に人の吸引力となるような拠点が無い。
- 5、駅裏の開発が行いやすい（田畑、工場）

以上の4つである。西日本の都市の中で上記の条件に適している都市は八幡と呉であった。

10、総括

本論文では鉄道高架事業の評価を行い、そこから新しく鉄道高架事業をおこなうのに適したプロジェクトの地区選定を試みた。今回、都市の評価に用いるために作成した指標は、都市構造イメージ図と地価、ホテルの建設状況だけであった。本当の都市計画の効果はもっと広範囲に及んでおり、今回の指標のみで決定することはできないが、一つの考え方として提案した。

ABSTRACT

Many cities in Japan have been executing Elevated Railroad Project .

In each city elevated railroad project is very big construction work to separate rail-level from ground level and make up novel main station.

In this study I take note of the enormous effect of the elevated railroad project which could bring drastic change of land use and reorganize urban structure.

I classified the relation between the planning site of the elevated railroad project and CBD (Central Business District) of 37 provincial cities in western part of Japan.

.According to the classification of these patterns I surveyed the land price and distribution of the location of various hotels.

Analyzing the result of several pattern , I have reached at the deduction.

The deduction is thus.

- 1) The project site of elevated railroad project should be apart from existing CBD or amusement center.
- 2) The rebuilding main station and railroad line also should be apart from existing central station and present railroad track.
- 3) The present land use of station's backyard is almost vacant yet.
- 4) large-scale urban development project could easily apply the station's backyard.

The project sites applicable to these limitation are Yahata-Ward,Kitakyusyu and Kure.

In these two case there exist big factories in the reverse side of main station. So, If the conversion of land use become necessary, they could easily shift the location of the main station to the middle of that factory.

The elevated railroad project should be operated in accordance with the strategy of urban development initiative.

目次

要旨

abstract

序章	1
研究の背景	1
研究の目的	1
本論分の構成及び研究の方法	1
第1章 鉄道高架事業について	3
1.1 鉄道高架事業の経緯	3
1.1.1 我が国における鉄道の敷設と市街地	4
1.1.2 踏切の除却・鉄道と道路との立体交差化	4
1.1.3 鉄道の連続立体交差化	4
1.1.4 都市側発意の原因者負担とする都市計画事業方式の成立	6
1.2 鉄道高架事業の概要	7
1.2.1 道路特定財源による都市整備事業	7
1.2.2 100年に1回の都心部における大心臓切開手術	8
1.2.3 鉄道連続立体交差事業の諸方式	8
3-1) 高架化と地下化	8
3-2) 現在線の単純立体交差化と線増関連連続立体交差化	11
3-3) 高架化の場合	11
1) 仮線による現在線の位置踏襲	11
2) 直上高架	12
3) 別線方式	12
3-4) 土地区画整理事業等都市行政との一体的推進	12
3-5) 鉄道事業者との連携	13

第2章 都市タイプ別分類	14
2.1 都市構造別タイプ	14
2.1.1 中心市街地一体化タイプ	14
2.1.2 中心市街地隣接タイプ	15
2.1.3 中心市街地分離タイプ	15
第3章 地価と鉄道高架事業の関係	17
3.1.1 地価と都市計画	17
3.1.2 地価と本事業	17
3.2.1 福岡	18
3.2.2 宮崎	20
3.2.3 下関	22
3.2.4 久留米	24
3.2.5 佐賀	26
3.2.6 松江	28
3.2.7 鳥取	30
3.2.8 別府	32
3.2.9 今治	34
3.2.10 防府	36
3.3.1 地価から読み取れる本事業の評価	38
第4章 ホテルの立地状況について	39
4.1 ホテルと市街地の関係	39
4.1.2 本事業とホテルの関係	39
4.2.1 福岡	41
4.2.2 宮崎	42
4.2.3 下関	43
4.2.4 久留米	43
4.2.5 佐賀	44
4.2.6 松江	45
4.2.7 鳥取	46
4.2.8 別府	47
4.2.9 今治	48

4 . 2 . 1 0 防府	4 8
5 . これからの鉄道高架事業	5 0
5 . 1 いままでの鉄道高架事業	5 0
5 . 1 . 1 本論文における本事業の成功	5 0
5 . 1 . 2 地価、ホテルから読み取れる本事業の評価の概要	5 0
5 . 1 . 3 地価から読み取れる本事業の評価	5 1
5 . 1 . 4 ホテルから読み取れる本事業の評価	5 1
5 . 1 . 5 地価、ホテルから読み取れる本事業の総合評価	5 2
5 . 1 . 6 総合評価	5 2
5 . 2 総括	5 3

謝辞

参考文献

付録

序章

研究の背景

鉄道高架事業は市街地を平面の鉄道が分断している弊害を除却し、中心市街地をダイナミックに改造しようとする都市計画の一環として行われるべき事業である。各都市でそう頻繁に行われることのない大規模プロジェクトである。既存の中心市街地と明治、大正、昭和初期等に敷設された鉄道並びにその中心駅の位置関係は各都市によって種々異なる。様々な都市で行われている鉄道高架事業が、どのような都市で、どのような傾向で、どのような効果を及ぼしているのかを、西日本 38 都市を対象に調べた。

研究の目的

本論文は中心市街地と鉄道との位置関係を幾つかのタイプに分類し、それぞれのタイプごとに鉄道高架事業を企図した場合の鉄道高架事業の傾向を把握する。鉄道高架事業を実施した事例、実施していない事例を比較検討し、地価の変動とホテルの増加数より評価を行う。その評価を基に今後の都市開発プロジェクトを推進するうえで鉄道高架事業を戦略的に用いる方策を探る。

研究の対象

西日本（中国、四国、九州地方）の 10 万人以上の都市及び主要駅を対象とする。

表 1 本論文の対象都市一覧

	都市名	人口		都市名	人口		都市名	人口		都市名	人口
1	福岡	1341489	11	福山	378793	21	宇部	174427	31	延岡	124762
2	広島	1126282	12	八幡	341056	22	佐賀	167955	32	今治	117931
3	熊本	662123	13	高松	332866	23	松江	152618	33	防府	117726
4	岡山	626534	14	高知	330654	24	鳥取	150436	34	八代	106145
5	鹿児島	552098	15	宮崎	305777	25	山口	140458	35	岩国	105765
6	松山	473397	16	徳島	268116	26	米子	138702	36	春日	105146
7	大分	436490	17	下関	252390	27	大牟田	138635	37	徳山	104658
8	倉敷	430239	18	佐世保	240837	28	都城	131918			
9	長崎	423163	19	久留米	236529	29	別府	126518			
10	小倉	401073	20	呉	203147	30	新居浜	125539			

本論分の構成及び研究の方法

1 章 鉄道高架事業について

鉄道高架事業、連続立体交差事業とは、どのようなもので、どのような歴史をもち、どのような概念のものであるのかを簡潔に述べる。

2 章 都市構造

都市と駅と市街地の位置関係から、都市のタイプ別分類をおこなう。都市一つ取ってみ

ても色々な地域性、都市構造、駅周辺を持っており、どのような都市で本事業が行われているのかを、都市の鉄道及び代表駅と中心市街地の位置関係のタイプ別分類から把握したい。

3章 地価から見る鉄道高架事業の効果

本事業をおこなった都市と行っていない都市で、地価がどのように変化したのかを探り、比較することで、本事業の効果はどのくらいあらわれているのかを探る。

4章 ホテルから見る鉄道高架事業の効果

鉄道高架事業のポテンシャルを評価して、一番早く、そして効果的に動く業種であろうと考え、ホテルの立地状況を調べてみる。ホテルが立地するということは、その地域にビジネスマン、観光客が訪れるポテンシャルを秘めている。その地域の新しい可能性を民間が評価したということである。そこでホテルと本事業の関係を調べてみる。

5章 これからの鉄道高架事業

2章、3章、4章の結果を踏まえ、これから鉄道高架事業を行う必要があるか、どのような都市に行えばいいのか、どのような条件がそろえば本事業は成功するのかを考察する。

第1章 鉄道高架事業について

1.1 鉄道高架事業の経緯

1.1.1 我が国における鉄道の敷設と市街地

1872年イギリスからのお雇い鉄道技師エドモンド・モレルの指導により我が国で初めて東京新橋、横浜桜木町間に鉄道が敷設されて以来、我が国での鉄道建設は、急傾斜な山岳と過密な市街地への挑戦と調整に追われ続けていた。

緩やかな平原に都市が散在するヨーロッパや、アメリカと異なり、小さい山岳国で、限られた狭い平野部に都市が密集して立地する我が国では、鉄道の路線選定も容易ではなかった。新橋・桜木町間の鉄道創設期においても、市街地や軍用地を避けて八ッ山沖の海中に路線を選定せざるを得ない苦勞をしている。その際、早くも当時の幹線道路東海道とは八ッ山、御殿山で立体交差としている。

江戸時代の主要都市であった各城下町は、それぞれお城の近傍に中心市街地を形成しており、明治維新以後においてもこれら旧城下町がそれぞれ地方の主要都市へと移行しているため、東京を中心とする幹線鉄道の整備を明治政府が推進するに当たっても、旧来の中心市街地へ鉄道路線を近づけ、各都市の代表駅を市街地に便利なところに設けようという努力はそれぞれの地区でなされたようである。しかし、木造でかつ、藁葺きの屋根がまだ多かった明治初期・中期においては、いかに明治政府の施策とはいえ、それまで見たこともなかった蒸気機関車の吐く煙と火の粉に対する市民の恐れと火事に対する恐怖はかなりのものがあつたようで、各都市ともその鉄道線路の敷設は、中心繁華商店街等を避け、代表駅は市街地のはずれに設けざるを得なかったのが通例であつた。

東京、大阪等の大都市や、市街地が膨張してきた主要地方都市においては、鉄道は市街地外に追い出すということも物理的に思うようにはいかないことから、はやくも高架方式による鉄道にたいする市街地の分断対策がなされるようになってきた。

1937年3年の工期を要して完成した東京本所（現錦糸町）～両国間の総武鉄道会社による鉄道建設に当たっては、軟弱な沖積層での高架構造の建設になるため、地平方式で建設したいという申請者側の要請を当時の認可権者である内務省に認められず、高架で建設する条件付で認可され、我が国最初の市街地内の高架鉄道として建設されたものである。

東京においては1925年に東京～上野間の市街地内高架橋建設により、40年ぶりに東京の市街地の外周部に発展しようとしていた都市拠点である渋谷、新宿、上野等を環状につなぐ山手線がほとんど市街地を地平で分断することなく完成したのである。

同じく大阪においても東京よりもはるかに遅れはしたが、1933年に大阪市の都市計画委員会において、大阪環状鉄道の建設計画の建議がなされた。大阪環状線建設に当たっては、往時、旧国鉄（現JR）大阪駅東方において阪急電車の方が上で国鉄が地平にあつたにもかかわらず、非常な難工事の未敢えて、阪急を下に切り替え、国鉄東海道本線並びに環状線（当時は城東線）を高架に切り替えたのである。このような、長期的見通し

の下に環状線をすべて高架化等により何が何でも市街地を分断させないという強い政策的意図が現在の大阪市を形成している。その後、当該阪急の大阪梅田～淀川を始め、国鉄・JR 各私鉄の鉄道高架事業等による努力で大阪市内はほぼ完全に鉄道は連続立体交差化されたのである。

1.1.2 踏切の除却・鉄道と道路との立体交差化

明治以降の富国強兵の過程において、我が国の軍部は、内陸の幹線の輸送をもっぱら鉄道に依存したが、敗戦を経て、米国を主体とする GHQ が支配すると、先進工業国で日本ほど道路整備をないがしろにして来た国は欧米にまだまだかつてないと鋭く指摘され、道路整備に眼が向けられるようになった。1952年の道路法の全面改正により、鉄道と道路はそれぞれの交通量、列車本数が少ない場合以外は、原則として立体交差とすべきこととされる。

昭和30年(1955年)代以降は、我が国の高度経済成長に伴い、大都市へは人口・産業が集中し、地方都市においても急激な商工業機能の発達と集中が見られるようになり、モータリゼーションの進展により、自動車交通が各地、各幹線道路で激増し、交通渋滞が深刻になりだした。このため、地方の各主要都市においても、市街地中心部等の要所にある幹線道路の踏切が、重要な渋滞箇所として、槍玉に上がるようになった。特に主要駅の前後に一般的に存在した踏切りは、列車の発車時刻になると、発車して当該踏切が通過するかなり以前からもう遮断機が降りだし、特に電化以前の蒸気機関車牽引の場合は、スピードが上昇するまでにかなり時間を要したことや、貨物列車の場合は長大編成で、なおかつよりスピードも遅いために踏み切りをふさぐ時間も長時間になりがちであった。また、機関車の取換え等入れ替え作業により長時間支障をきたす例も少なくなかった。このため、特に主要駅の前後にある踏切の除却は、各都市において、重点的になされ、大掛かりな跨線橋やアンダーパスが建設された。

1961年に至ると、自動車の交通渋滞は、交通事故の増加の一因であることも痛感され、交通安全の見地からも踏切道の改良促進が叫ばれるようになり、踏切道改良促進法が制定・施行された。踏切道における交通量、事故の発生状況等が基準を上回る踏切道に関しては、鉄道事業者と道路管理者は、協議して立体交差化計画、または構造改良計画を作成し、5箇年計画に基づきその整備にととめなければならないとされた。その後の道路特別会計の著しい伸びもあって、物理的に立体交差さえ可能であれば、全国主要都市の主要踏切は、ほとんどが立体交差化された。

1.1.3 鉄道の連続立体交差化

跨線橋は、全国の主要都市の幹線道路と鉄道の交差箇所において、必ず眼にする都市施設となったが、商店街等中心商業業務地においては、跨線橋は、取り付け部分において、6,70mもの擁壁部分を余儀なくするため、商業地等の中心市街地を完全に分断する

障害を派生する。アンダーパス方式の場合は、擁壁が、地平部以下に構築されるために、心理的な分断感は、跨線橋方式ほどではないが、その両サイドの通行は跨線橋の場合はクリアランス2.5mの歩行者の空頭が確保されれば連絡可能であったにもかかわらず、アンダーパスする車道のクリアランス4.7mを確保しなければその上を横断できないことから、より連絡はし難くなる。いずれにしても、主要駅の近辺等中心市街地で、道路を単独で立体交差させた大きな構造物を作るのは市街地にとって極めて障害となる。したがって、個別にこれらの箇所を立体交差化するよりも、鉄道側を連続的に高架もしくは地下化を計って地平から切り離す方がスマートな収まりとなる。しかし、通常、鉄道が中心市街地を分断していてその両側の市街地の一体化が切望されているのは、中心商業業務地である。商業・業務地の場合は、幹線道路だけが鉄道と円滑に立体交差されればよいものではなくて、地区として歩行者等が主体の細街路も含めて面的に立体交差が確保されていることが望ましい。

別の観点から見ると、住宅地等においては、いかにその地域分断が厳しくとも、鉄道のそれぞれの側で互いに他と独立的に住区を形成すればよいだけであって、幹線道路さえ立体交差されれば、地域として面的に一体化させる必要性は、商業的地域よりはるかに低い。

しかし、幹線道路だけでなく、鉄道両側の中心商業業務地等が面的に一体化することが望まれているような地区は、ほとんど例外なしに主要駅をその区間に含む。実際、これまで、全国で実施された鉄道連続立体交差事業のなかで、その区間に駅を含まないものは1箇所（名古屋市東海道本線）に過ぎない。また、今回調査対象とした西日本（中国・四国・九州）の事業箇所において、その都市の代表駅を事業対象に含まないのは、徳島市佐古、高松市琴電長尾線等数箇所に過ぎない。

鉄道の連続的交差化は、1本1本道路側で高架構造物もしくは跨道構造物を造るより、土地利用上、土木事業実施上はるかに合理的であるにもかかわらず、都市によってはかなり巨大な停車場そのものを高架上に新設移転しなければならないという大事業に好むと好まざるを得ず事業規模を大幅に膨らませてしまうことになる。また、それに付随して、そのような主要駅に通常付随している広大な面積の貨物ヤード設備や、車両基地を都心部で高架上に移設する愚は選ぶわけに行かず、どこか広大な面積を地平部で確保しても不合理でない郊外部に移設することが不可欠になる。したがって、代表駅を含む鉄道の連続立体交差は、かなり巨大な主要駅を高架事業に含めても、都市にとっては、都心部に存在していてほしくない障害となっている広大な貨物ヤードや車両基地を遠隔の郊外部に移転する等十分都市側に土地利用上メリットが生じる場合のみその効用が認められることになる。実際、多くの都市で、巨大な旅客駅を都市側の負担で高架に変えることに敗れて踏み切っているのも、それだけの大きな土地利用上の利点を認識しているからに他ならない。

1.1.4 都市側発意の原因者負担とする都市計画事業方式の成立

単独で各踏切箇所に跨線橋等を建設することで、既存の踏切を除却することに関しては、従来、都市（道路）側と鉄道側が折半でその費用を負担してきたが、連続的に鉄道を立体交差化させる場合も、戦後においてこれを踏襲してきたが、主要駅を含む連続立体交差化が数百億円もの巨費を要する大事業であることから、赤字に苦しむ旧国鉄等の鉄道側がその巨額な負担に耐え切れず、都心部において膨大な交通量と耐え難い長時間の遮断時間に悩むネックとなる踏切を抱えた各都市は、鉄道側との協議を急がざるを得ず、各都市の鉄道連続立体交差化が安定的な事業として確立されるよう鉄道事業所管の運輸省と道路・都市行政所管の建設省が協議を重ねた結果、「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する協定」1969年9月運輸事務次官・建設事務次官として事業方式が確立された。この協定は、国鉄が民営化されるなどのその後の周辺条件の変化に対応して、1992年3月運輸省鉄道局長、建設省都市局長、同道路局長の協定として、若干の修正が施され現在に至っているが、基本的な理念は変更されていない。

この連続立体交差事業に関する基本協定の考え方は、複雑な個々の踏切箇所ごとの費用負担の考え方を排し、基本的に連続立体交差事業は都市側発意の都市計画事業とし、既設分に関しては基本的に都市（道路）側がすべて負担して、鉄道側は受益分のみを負担すればよいとしている。

その費用負担原則は当該協定によれば次の表の通りである。

鉄道連続立体交差事業における費用負担原則

表 1-1 単純連続立体交差化の費用負担原則

		鉄道事業者	鉄道計画事業者
高架施設費	鉄道既設分	鉄道受益相当額	残額
	鉄道増強分	全額	
貨物設備等の移転費	鉄道既設分	移転先用地の取得に要する額	施設の移転に要する額
	鉄道増強分	全額	

表 1-2 線増連続立体交差化の費用負担原則

		鉄道事業者	都市計画事業者
高架施設費	鉄道既設分	用地費の額及び鉄道受益相当額	残額
	鉄道増強分	全額	
貨物施設等の移転費		全額	

この受益相当額なるものは、積み上げ計算した場合は容易に算定しがたいもしくは合意に達しがたいものであるが、基本線が都市側が一方的に原因者負担の考えに組み入れられてもやむを得ないという譲歩した協定であるため、細目協定（1992年3月改正）において、

鉄道受益相当額は

A 地域	高架施設費のうち鉄道既設分の	14%
B 地域	高架施設費のうちの鉄道既設分の	10%
C 地域	鉄道既設費のうちの鉄道既設分の	7%
D 地域	鉄道既設費のうちの鉄道既設分の	5%

- 注 *A 地域 東京都特別区部、
- *B 地域 首都圏、近畿圏の既成市街地、既成都市区域、近郊整備地帯、中部圏都市整備区域のうちの「首都圏、近畿圏及び中部圏の近郊整備地帯等の整備のための国の財政上の特別措置に関する法律施行令」別表に定める区域（ただし、A 地域を除く。）および政令指定都市
- *C 地域 近畿圏近郊整備区域、中部圏都市整備区域、および人口 30 万以上の都市の区域（ただし、A 地域、B 地域を除く。）

と単純に便宜上定め

て事業の迅速化を図っている。鉄道側の受益は、主として高架事業によって新たに出現した高架下の広大な空間の利用価値であり、大都市等の繁華な地域では商業床当への利用価値が高く、地方の中小都市では、せっかく地平にあった鉄道施設が高架になってその下に有効に利用可能な空間ができたからといってさして商業的な魅力が無かろうと推量して受益分を低く設定したものである。

1.2 鉄道高架事業の概要

1.2.1 道路特定財源による都市整備事業

鉄道高架事業（鉄道連続立体交差事業）は、都市計画事業として、位置づけられたが、踏切道を一挙に多数除却し、自動車交通の円滑化が図られることから、道路緊急措置法の対象として、道路特定財源で事業の推進が図られている。平成 14 年度においては、都市側事業費 1、528 億円（平成 13 年度 1、329 億円）と厳しい財政状況の下でも、対前年度 15% の大幅な伸び率で全国 62 箇所で行われている。

揮発油税等の目的税を財源にする道路特定財源が、各地方の山間僻地等投資効果の薄い道路に投資されているのではないかと批判が絶えず、困窮している国家財政のもとで、その用途が聖域化されている状況はおかしいとの意見にさらされているため、所管する国土交通省も地下鉄等にその用途を広めようとしているが、当鉄道高架事業は、都市開発に与えるインパクトが極めて大きい事業として、胸を張って推進できる性格のものと言える。

1.2.2 100 年に 1 回の都心部における大心臓切開手術

鉄道高架事業は、主要都市の代表駅を含む都心部の 100 年に 1 回ともいえる大心臓切開手術である。それは、都市側が主導する都市計画事業と位置づけられているように、

単なる踏切道の除却ではない。

巨大な主要駅を高架構造に移設する場合、後述するように、現在多くの乗降客が利用し、多くの列車が発着する停車場を、営業を止めずにそのまま直上に高架構造物を建設して切り替えることは技術的にかなり困難であるし、危険な作業であり好ましいものではない。したがって、鉄道連続立体交差事業は、できる限り現在線と切り離れた別線方式で施工することが安全で望ましいし、主要駅も現在未利用な、空闲地を利用して、のびのびと施工することが安全であり、事業の進め方としてもスマートである。

そのため、明治時代に当時の土地利用を前提として、当時の都市計画的判断で位置選定がなされた代表駅に関して、千載一遇の好機として、この際、次の 100 年を見越した最高の場所に移設しようとする思い込みがぜひとも必要である。

したがって、中心市街地における大規模な鉄道高架事業は、代表駅と鉄道線路の大幅な移設とそれを活かしたあらたな都市拠点形成事業であると認識して、事業の計画・設計・実施に当たらなければならない。

1. 2. 3 鉄道連続立体交差事業の諸方式

3 - 1) 高架化と地下化

鉄道を連続的立体交差化する場合、当然、鉄道施設を高架化する場合と、地下化する場合と二通り考えられる。通常、地下化は生み出される地平部を評価しない場合、地盤の良否、地下水位の如何等で工事の難否は大きく左右されるが、一般的な場合で、事業費を比較すると、高架化の 2.5 倍以上の費用を要するといわれている。したがって、地形的に地下化に適している特殊なケース（北見市 JR 石北線、長野市長野電鉄線、神戸市山陽電車等）を除いて、ほとんどの場合が高架化である。

現在、事業が最盛期を迎えている高知駅周辺の鉄道連続立体交差事業も他都市同様高架方式をとっている。したがって、地下式が極めてまれであり、他地域においても、鉄道連続立体交差事業のことを鉄道高架事業と称することが一般的であるので、本論文においても、実態にあわせるため、便宜的に特に地下式をも包含して表現すべき場合を除いて、鉄道連続立体交差事業を鉄道高架事業（以下本事業）と称することにする。

事業中、構造物完成後の周辺住宅地等との関係は、環境上断然地下式の方が優れていて、高架式は好ましくない。したがって、踏切道なり、地平部で地域を厳しく分断している軌道が周辺地域にとって極めて邪魔な存在であったからといって、商業的な面で利益を享受できない一般の住民からは、高架構造はかなりの抵抗を受ける。1. 2. 2 で述べたように、住宅地の場合は、長い間地平部にあって地域を分断していた鉄道によって、それぞれのサイドが別の住区を形成してしまっているの、現在渋滞している幹線道路以外にそんなにどこでもここでも、立体的に地域が連絡していなくても日常生活上痛痒を感じず、それだけ、高架への抵抗感は強い。

当高知駅周辺地区においても、かつて、当事業が最初に計画された30年ほど前に時期においては、地元の抵抗感は大きくかなりの反対が生じ、長年月の事業中断を余儀なくされたほどである。また、東京都世田谷区では、東京都が施行中の私鉄小田急線の複々線線増高架に対して猛烈な反対運動が根強くあり、訴訟にまで持ち込まれ、東京地裁では建設省（現国土交通省）の事業認可が無効であるとの判決までで、現在高裁で争っているほどである。

高架方式と地下方式を比較した場合高架方式が劣っている点は次の諸点が挙げられる。

地域の分断

地平部に鉄道が存在していた場合に比べてはるかに、両サイドの一体化に貢献しているのではあるが、地下式に比べると、長大な高架構造物の場合分断感は強い。高知駅周辺のJR土讃線の場合は、従前も単線であり、高架に移設後も単線のままであるので、高架構造物はかなりスレンダーなものであり、事業者である高知県も景観に与える影響については大いに気を遣い、本事業に関する景観形成の委員会を組織して、圧迫感のない構造物を設計することに気を使い、細い円形のピアや、角を面切りしたまるやかな印象を与える桁を用いるなどの配慮をしている。しかし、線増で複々線にする場合などでは、構造物の幅も大きくかなり分断感は大きくなる。

景観

高架構造物は、万里の長城のように、市街地のなかを貫通するので、上述するように沿線からの景観だけではなくて、都市全体に与える景観上の影響も考慮しなければならない。

日照障害

高架構造物が建設されることにより、沿道の家屋や、公園緑地、残存している農地等に日照障害が生じる。これはかなり重視しなければならない障害であるので、本事業の場合、鉄道高架構造物から外側に両側幅員各6m以上の側道をその6m分に関しては本事業の一部として施行すべきことが決められている。

騒音

鉄道騒音は、地平部の在来線でもかなりのものがあるが、いまさら止めようがない既得権のようなものとして、環境基準でも対象外とされてきたが、高架になって、市街地の上に鉄道施設が抜きん出るようになると、従来鉄道騒音が届いていなかった地点にまで騒音が届くようになり、トラブルが生じる。

電波障害

高架構造物が建設されることにより不可避免的に生じる障害であるが、公共補償の

対象として、十分対応策は技術的にも講じることは可能である。

いわゆる黄害

かつて、列車のトイレットが前近代的な垂れ流し方式であった場合は、地平部の在来線でも垂れ流しであっても、これが高架上からとなると、汚い糞尿が頭上からばらまかれると嫌われたものである。高松市の栗林駅周辺等で例を見る。現在は車両の近代化により問題はない。

地下の方が優れている場合がだんぜん多いが、工事費がかさむ以外に地下方式の欠点ともいえることを列挙すると下記の通り。

列車の利用者の環境問題

さわやかな風が吹き抜け、眺望が効く高架線を列車が通過するのに比べ、地下の場合は薄暗い空間で眺望はゼロであり、騒音も大きい。何十年もその区間を利用する通勤者にとっての環境上のマイナスはかなりのものと評価したい。

施工の困難さ

特に営業中の活きた鉄道軌道の直下や直近で地下の大工事を行うことは、安全上好ましいことではないし、かなりの困難を伴う。現在の土木技術では十分可能であるが、工費の著しい高さにもこのことが反映している。

開業後の安全確保

高架上に比べると、地下の場合、防火等の対策は、より十分にしなければならない。車両も地下の火災事故に強い不燃仕様のものとしなければならない。

地下化した場合のその上部の使い勝手

地下化した場合その上部に空き地が発生し、これは緑道にしたり、自転車置き場にしたり、技術的に努力さえすれば建築物も建築可能であるが、商業・業務的な用途であるならば、高架下の場合の方が一般的にははるかに使い勝手がよい。

今後、このような議論、比較等を踏まえて、地下化が若干は増えるとは思うが、大勢的には依然として、鉄道連続立体交差事業の大部分は、鉄道高架事業の方式が占めるものと思われる。

3 - 2) 現在線の単純立体交差化と線増関連連続立体交差化

主要駅を含む鉄道の幹線において、輸送力に限界がかねてから生じていた場合、大

改造である鉄道連続立体交差を行うからには、この際、線増工事もあわせて実施したいと思うのは当然である。また、都市側が連続立体交差化を望む以上に鉄道側が線増を強く必要としている場合も少なくない。東京とかの多年の懸案である三鷹～立川の中央本線の線増や、東京都世田谷区の小田急の線増などはその例である。鉄道連続立体交差事業は、都市側の強い要請の下、年側の原因者負担的な基本的な理解の下で、都市側に偏した負担協定で推進されているが、こと、線増ということになると問題は異なる。すなわち、鉄道側の線増の強い要請があっても、連坦する市街地においては、線増する新線部分は、もはや平面のまま線路を増設することは不可能に近く、地平部を走る南部線に平行して武蔵野貨物線を地下で平行して敷設している例が川崎市内であるが、そのようなことでもしない限り、地元の詳細は得がたい。新線のみを高架で建設した場合は、在来線の既設の踏切道の見通しを悪くして好ましくない。したがって、鉄道側が線路増を行いたい場合は、逆に都市側が鉄道連続立体交差事業で付き合うこととなる。大都市周辺に線増関連で本事業が少ないのはこのためである。

高知のような地方都市の場合、千載一遇の好機とはいえ、土讃線の線路容量に余裕があるため、JR 耕地駅前後で単線をこの際複線にするという線増はなされなかったが、高知駅に付帯していた車両基地を 2 駅多度津寄りの土佐一宮駅東方の布志田地区まで都市側の全面負担で移設したので、若干この間の回送が増えることになり、途中の薊野駅に待避線を都市側負担で実施している。これは、JR も事業主体の高知県も予算逼迫下でやむを得ない対応であったとはいえ、この際、多少の追加投資を厭わず当該新車両基地・高知駅間だけでも複線に線増しておけばよかったのにと悔やまれる。

3 - 3) 高架化の場合

1) 仮線による現在線の位置踏襲

一番通常他都市他線区でも採択される工法である。現在営業中の線路の直上に高架構造を建設することは制約が多すぎるので、地平部に仮線を設け、その仮線で営業しながら、空いた現在線の位置にピアを建植し、その上に新線を敷設し、完成後仮線から移設する。在来線が複線の場合も仮線は 1 本でよく、1 本ずつ切り替えながら 2 本分の高架線を施工する。

主要駅の場合、ちょっとずらしたぐらいでは、施工の複雑さは変わらず、仮線方式で現在線の位置を基本的に踏襲する場合も、主要駅は裏側の車両基地や停留線等を活用して現在駅の直上に新駅の構造物を建設する計画・設計は避けるべきである。対象とする駅の裏側の土地利用も既に建て込んでいる場合は現役ホームの上空に高架構造を作らざるを得ないが、そのような場合は、駐車場の大小に関わらず、高架構造を半分ずつ作って、下り本線側、上り本線側等片方だけ高架に切り替えて営業し、そのあと他の半分を施工して切り替えるという段取りを取らざるを得ない。

2) 直上高架

現在線の直上に高架構造を作っていく方式で、周辺地域を壊さない点に利点があるが、途中駅が小さい場合しか施行し得ない。一般的に活きている現在線の直上に高架構造を建設することは非常に危険で施工しにくく、東京の京浜急行線に例を見るのが唯一であるほどまれである。また、高架の起点、終点の勾配部の取り付け部分は、建築限界の関係で変なカーブを設けざるを得ない。特に高電圧の交流電化区間では、余分なクリアランスを取らざるを得ない。

3) 別線方式

現在線とまったく別の位置に土地区画整理事業か、用地買収により、高架施設と6mずつの側道用地を確保してそこにまったく新たに新線を建設する。特に中間の駅が当該市の代表駅である場合、複雑な大工事を営業中の鉄道線路、営業中の代表駅と切り離して別に施工できるメリットは大きい。したがって、都市側の長期的展望により、代表駅の現在位置から意図的にかなり離れた位置（でき得れば、開発余地が十分残された駅裏的地区の遠方に）巨大な都市拠点新たに創造する意気込みでプロジェクトがなされる方が望ましい。従来の駅の後方のその時点ではまだ水田が残っていた位置に大規模な新駅を建設した福岡市博多駅はその格好の好例である。

地下方式は工費がかさむと3-1で概述したが、土地区画整理事業で生み出された長野大通りにおいて、道路交通に未供用の時点で、現在線と切り離れた別線で地下構造物を施工した、長野市の長野電鉄線は、非常に容易に安い事業費で地下方式で連続立体交差事業が施行できた好例である。

3-4) 土地区画整理事業等都市行政との一体的推進

本事業が都市側にかなり巨額の負担を強いられる大規模プロジェクトであるから、なおさら、単に多数の踏切を除却することのみに満足してはならない。本事業は100年に1回の都心部の切開事業であり、その都市の顔とも言える代表駅を大改造しかつ移設するのであるから、その効果が広く周辺に及ぶ計画・設計上の配慮が必要である。そのため、土地区画整理事業、市街地再開発事業等の面的都市開発事業は必ず連動させて、その代表駅等を包含する中心部で施行されなければならない。通常、そのような面的開発事業も含めて鉄道高架事業と広義に呼ぶ場合も少なくない。

3-5) 鉄道事業者との連携

本事業は、都市側発意の都市計画事業とはいえ、実態的には鉄道施設を大改造するのであるから、都市計画事業者と鉄道事業者の密接な連携は不可欠である。実際は、鉄道構造物の施工は、かなり専門的技術を要することから、すべて、上記別線方式の

長野電鉄線を都市側の長野県土木部が直接施行したのを唯一とも言える例外として、すべて、都市側から鉄道側に一括して委託して鉄道側の発注・監督の下に施行されているのが通例である。

より良い都市、より良い代表駅、主要駅、鉄道構造物とすることは、都市側・鉄道側共通の願いであるから、両者が連携して千載一遇の機会をできるだけ活用するべくお互いに長期的視野にたって協力し合うべきである。その場合、通常、かなり広大な、貨物ヤード跡地等が発生するが、都市の発展こそ鉄道の発展でもあることから、跡地利用についても妥当な総合計画が都市側にあるならばできる限りそれに沿った活用を鉄道側も考えるべきである。本事業とそれと関連付けた土地区画整理事業によって始めて広大な鉄道跡地も有効活用できるのだということを鉄道側もよく認識して対応すべきである。

地方都市においては、鉄道はもはや過去のものとみなされがちで、明治以来100年近くもその都市の玄関として君臨してきた代表駅、並びにその周辺地域が見捨てられそうになっている場合は少なくない。そのような斜陽化しかけている地域に敢えて巨額の投資を集中的に行う可否こそ本論分が関心を持って取り組んでいる課題ではあるが、都市側の強い都市計画的意図に鉄道側も最大限呼応してこそ本事業は花を咲かせることができると考えられる。

第2章 都市タイプ別分類

この章では都市のタイプ別分類をおこなう。都市一つ取ってみても色々な地域性、都市構造、駅周辺を持っている。どのような都市で本事業がおこなわれているのかを、都市の鉄道及び代表駅と中心市街地の位置関係のタイプ別分類から把握したい。

都市構造別タイプは3種類あり、

- 1、中心市街地一体化タイプ
- 2、中心市街地隣接タイプ
- 3、中心市街地分離タイプ

である。

2.1 都市構造別タイプ

2.1.1 中心市街地一体化タイプ

中心市街地一体化タイプは中心市街地の中心に駅、鉄道が整備されているタイプである。図2-1がその都市構造のイメージ図になる。駅表、駅裏にも同規模の商店街がある。

このタイプの地価は下図の黒線のように、駅周辺の地価が一番高く、駅のところを中心に山なりの線を描いている。そして駅表、駅裏側両方とも同じように距離が遠のくほど地価が安くなる。このタイプは駅表と駅裏が均等に開発されているといえる。そう捉えれば本事業を実施する必要性はなさそうであるが、ここまで完成された都市であると逆に本事業を行い、高架化したほうがより都市を発展させることができると判断できる。地価は左の点線のようにになると推測できる。この中心市街地一体化タイプに該当する都市は別府と防府である。

表2-1 中心市街地一体化タイプの
地価と施行後の予想地価変動表

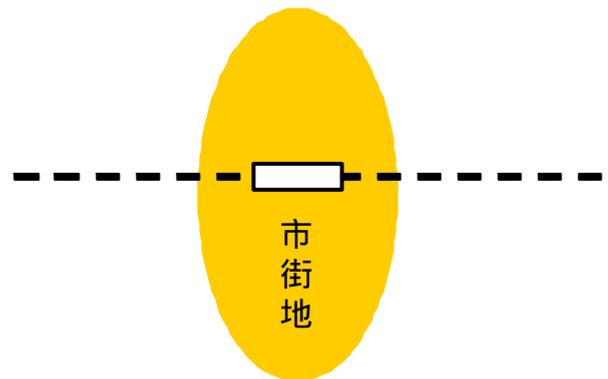
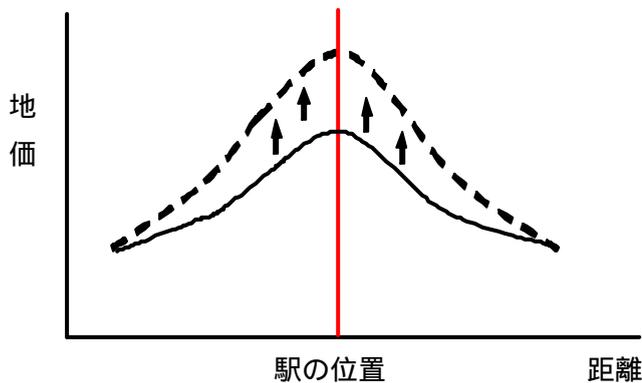


図2-1 中心市街地一体化タイプイメージ図

2.1.2 中心市街地隣接タイプ

中心市街地隣接タイプは駅の前に中心市街地が整備されているタイプである。図 2-2 がその都市構造のイメージ図になる。駅表は栄えているものの、駅裏にはさびれた商店街や平凡な住宅地があり、駅裏がかなり大きな主要駅に近接しているという利点を活かしきれておらず、郊外部のありふれた平凡な地点との差別化がなされていない。このタイプの地価は下図の黒線のように、駅から少し離れた位置の地価が一番高く、そこから離れるにつれ段々地価が下がる。そして駅表、駅裏側で比べると地価に格段の差が表れる。このタイプは駅表と駅裏が均等に開発されておらず駅裏がさびれているといえ、本事業を行う必要があると考えられる。本事業を行ったときの予想される地価のラインを左グラフの点線で示してみた。駅前と駅裏の格差が解消され、それにつられ中心市街地の地価も上がる。この中心市街地隣接タイプに該当するのは岡山、大分、倉敷、小倉、福山、徳島、佐世保、松江、鳥取、米子、大牟田、都城、新居浜、延岡、岩国、春日、徳山である。

表 2-2 中心市街地隣接タイプ[°]の地価と
施行後の予想地価変動表

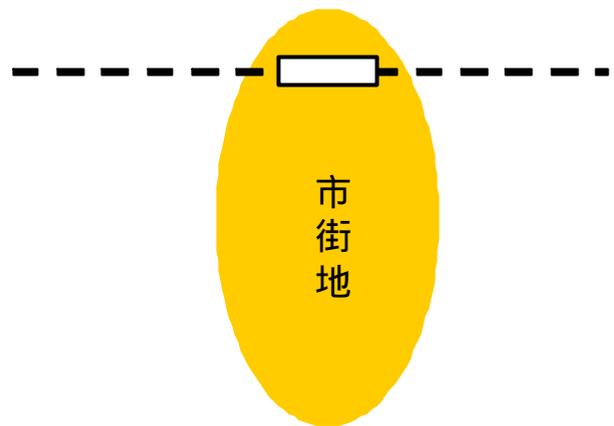
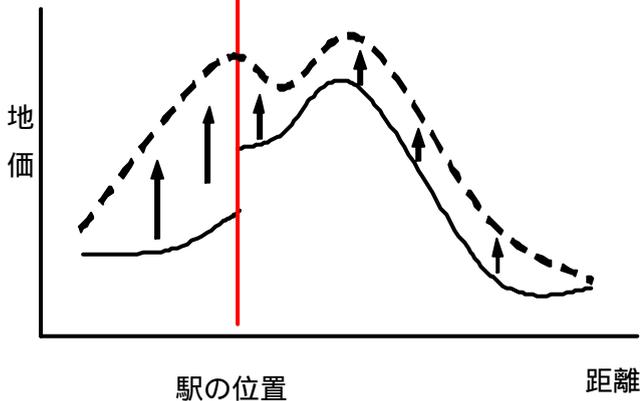


図 2-2 中心市街地隣接タイプ[°]イメージ図

2.1.3 中心市街地分離タイプ

中心市街地隣接タイプは中心市街地と駅が離れて、完全に分離して整備されているタイプである。図 2-3 がその都市構造のイメージ図になる。つまり中心市街地は駅から距離のあるところで栄えているために駅はさびれている。このタイプでは駅表と駅裏に地域格差はないが、駅表、駅裏ともに魅力のない地域になっていると言える。このタイプの地価は図の黒線のように駅から離れたところにある中心市街地の地価が高い。そして中心市街地から離れると地価が下がる。表 2-3 中心市街地分離タイプ[°]予想地価 にそんなに需要がないために地価に開きがない。このタイプは駅表と駅裏に格差はないものの、評価をされていない。本事業をおこなうことによって駅表、駅裏を開発し、魅力ある都市空間形成をおこなう必要があると考えられる。本事業をおこなったさいの効果は表 2-3 の点線である。駅から離れているため

に中心市街地にはあまり効果を及ぼさないが、駅周辺は開発の効果により、中心市街地に見合った地域形成ができると思われる。中心市街地分離タイプに該当する都市は宇部、福岡、広島、熊本、鹿児島、松山、八幡、高松、高知、宮崎、下関、久留米、呉、佐賀、山口、今治、八代である。

表 2-3 中心市街地隣接タイプ[°]の地価と
施行後の予想地価変動表

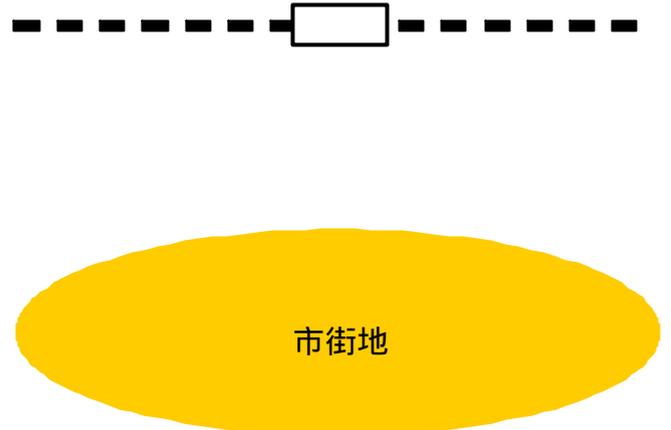
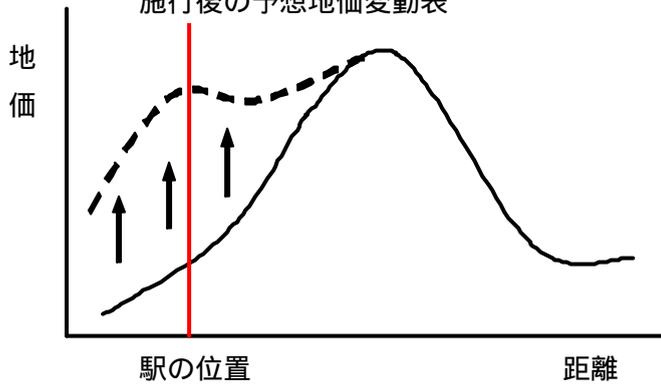


図 2-3 中心市街地分離タイプ[°]イメージ[°]図

3章 地価と鉄道高架事業の関係

3.1.1 地価と都市計画

本章では地価について述べる。鉄道高架事業を行うさい、土地区画整理事業もセットで行われることになっている。土地区画整理事業、もしくは再開発事業には保留地、保留床が存在する。施工者は対象地を整備し、それを転売することにより、事業費を捻出する。

整備して開発されなければ当然地価は上がり、その土地に需要がなくても、また地価は上がることはない。

3.1.2 地価と本事業

駅周辺で施工されることを考えると経済発展が重要なキーポイントになってくる。鉄道高架事業を行うのは、体力のある自治体である。当然体力のある自治体とはそれなりに規模の大きい地域である。大規模であるのはそれだけの需要があるため、住むことを目的としている人はわざわざ地価の高い地域に住まずとも他に条件の良い選択肢が存在する。駅裏、駅表の地価が上昇していれば、企業が参入し、需要が増えることで都市開発事業の効果があったと推測できる。

3章では地価について述べる。

本事業を行った都市と行っていない都市で、地価がどのように変化したのかを探り、比較することにより、本事業の効果はどのくらいあらわれているのかを探る。

A、 駅裏と駅表の地価の差

駅裏と駅表の差が、本事業を行うことによってどの程度縮まったのか、駅裏がどのくらい開発されたのかを地価のデータを用いて調べる。

B、 地価の上降率

地価がどの程度上昇したのかを調べる。バブル期にどのくらい地価が上昇し、またバブルがはじけた後に駅裏の地価がどのくらい低下していったのかを調べる。

C、 同規模の都市との比較

同人口規模の都市との比較をおこなう。同規模の都市の駅裏と対象都市の駅裏の比較をおこない、本事業の効果があったのかどうかを調べる。

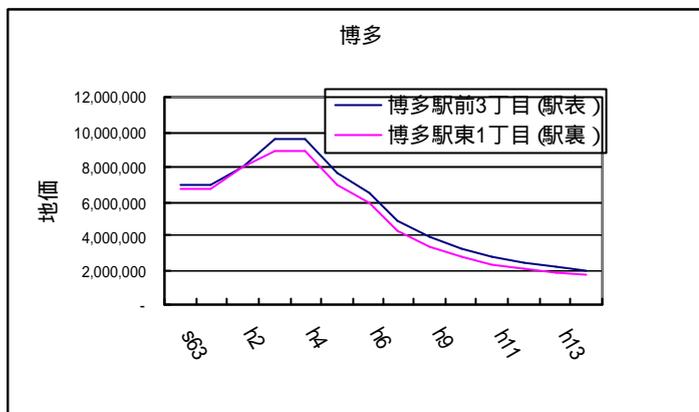
以上のことを人口規模の大きい都市から紹介していく。

3.2.1 福岡

A、 駅裏と駅表の地価の差

表 3-1 博多の駅表駅裏の地価の比較表

右図は博多の駅表と駅裏の地価を一点ずつピックアップし、グラフにしたものである。博多駅前3丁目が駅表側の地価で、博多駅東1丁目が駅裏側の地価になる。博多は昭和38年に高架部が鉄道と供用し始めている。これをみると昭和63年に地価が上がり始め、



平成2年から平成4年でピークを迎えている。そしてその後は、駅表、駅裏の地価が徐々に下がっていく。ここで注目したいのは地価の上下の推移である。駅表と駅裏がほぼ並行して動いている。これは駅前と駅裏が同等の評価を受けていると判断することができるケースである。

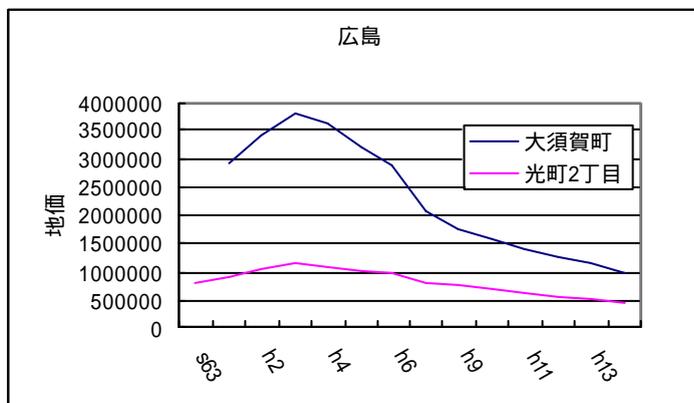
B、 地価の上降率

博多の地価の上降率（前年比）について述べる。博多では昭和53年から平成3年までのあいだに地価が上昇している。駅表が最高106%の上昇率なのに対し、駅裏は最高275%まで上昇している。確かに駅裏で275%地価が上昇してはいるのだが、これは平成3年度だけで、駅裏で、他の年度、他の地域で地価の上昇率が駅表に勝っているところはない。他の地域と比べてみると地価の上降率は並行している。すでに地価を取り始める以前に、博多駅周辺では駅裏と駅表の地価の差があまりなくなっていたと考えられる。

表 3-2 広島地の地価の駅表駅裏比較表

C、 同規模の都市との比較

同人口規模の都市、広島と比較してみる。右の図は広島の駅表（大須賀町）と駅裏（光町2丁目）の地価のグラフである。バブルの絶頂期には約250万円の差がある。一番新しい平成14年度でも地価の開きは約50万円あり、光町2丁目の約2倍の差がある。それに比べ、博多は地価の上昇、下降ともに並行しており、

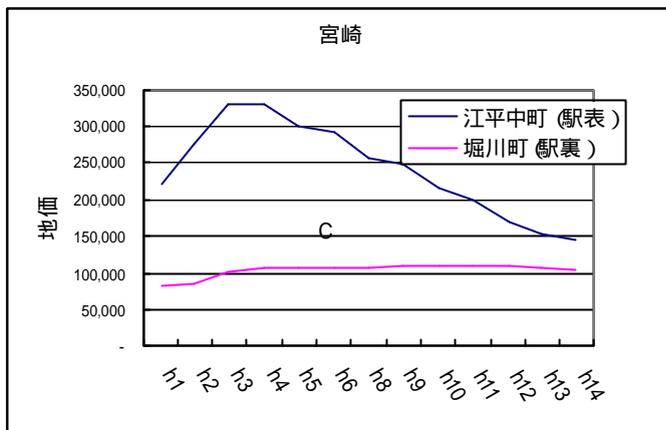


3.2.2 宮崎

A、 駅裏と駅表の地価の差

右図は宮崎の駅表と駅裏の地価を一点ずつピックアップし、グラフにしたものである。江平中町が駅表側の地価で、堀川町が駅裏側の地価になる。宮崎は平成5年に高架部が鉄道と供用し始めている。これをみると駅表側の江平中町は平成2年から平成4年でピークを迎え、徐々に下がっているのに対し、駅裏の堀川町の方は平成2年に少し地価が上昇しているが、駅表の江平中町と比較すると微々たるものである。そしてその後は、あまり変化がない。バブルがはじけた後も地価がまったく下がらないところを見るとそれだけの体力を本事業が持たせることができたと考えられる。

表 3-5 宮崎の地価の駅表駅裏比較表



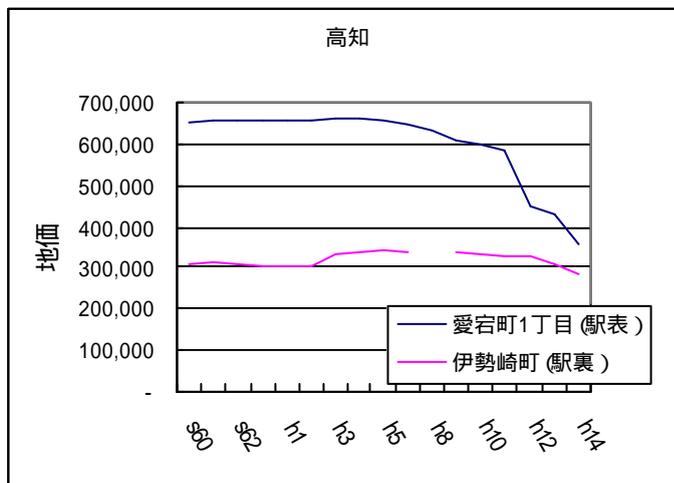
B、 地価の上降率

宮崎の地価の上降率（前年比）について述べる。宮崎では昭和59年に75%急上昇しているが本事業は平成に入ってから施工しているのでこの地価の上昇はバイパスが通るなどのほかの原因であると考えられる。それを除くと昭和63年から平成5年までのあいだに地価が上昇している。駅裏側は2年遅れて平成3年から地価が上昇している。駅表は昭和59年を除くと最高37%の上昇率なのに対し、駅裏は最高17%しか上昇していない。その後も駅裏の大和町、堀川町はほとんど下降していない。

C、 同規模の都市との比較

同人口規模の都市、高知と比較してみる。右の図は高知の駅表（愛宕町1丁目）と駅裏（伊勢崎町）の地価のグラフである。駅前の愛宕町1丁目は昭和60年から平成6年まであまり変化がなく、ほぼ並行線である。平成6年から徐々に下がり、平成11年から急落しほぼ50%になっている。地価の値段と比べてみてもほぼ1/3になっている。宮崎の駅表は地価が変動しているものの、駅裏の地価の変動には高知と似たラ

表 3-6 高知の地価の駅表駅裏比較表

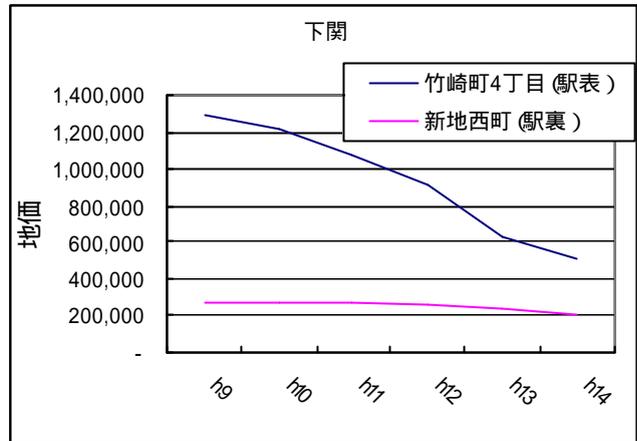


3.2.3 下関

A、 裏と駅表の地価の差

右図は下関の駅表と駅裏の地価を一点ずつピックアップし、グラフにしたものである。竹崎4丁目が駅表側の地価で、新地西町が駅裏側の地価になる。下関は昭和17年に高架部が鉄道と供用し始めている。データが少なく平成9年度からのものしかないが、駅表側の江平中町は平成9年度から徐々に下がっている。駅裏の新地西町の方も徐々にではあるが下がっている。

表 3-9 下関の地価の駅表駅裏比較表



B、 地価の上降率

下関の地価の上降率（前年比）について述べる。平成10年から地価が急降下している。駅裏側でも1年遅れて平成11年から地価が急降下している。平成12年には駅裏側と駅表側の地価の降下率に25%の差があり、一見駅裏側に降下があったように見受けられるが、あまり地価が上がらなかったためであると考察できる。あまり地価が上がらなかったものが、下がらないのは当然である。あまり効果がなかったととることができる。

C、 同規模の都市との比較

同人口規模の都市、徳島と比較してみる。右の図は徳島の駅表（東大工町3丁目）と駅裏（南前川町3丁目）の地価のグラフである。駅前の東大工町3丁目は昭和5年から平成14年まで徐々に下がっている。逆に駅裏の南前川町3丁目は平行線で22万5000円付近で変動している。下関と比べると、駅表は地価の上降率は同じぐらいだが、駅裏では徳島の地価がほとんど変化していない。下関における本事業は失敗だったと判断できる。

表 3-10 徳島の地価の駅表駅裏比較表

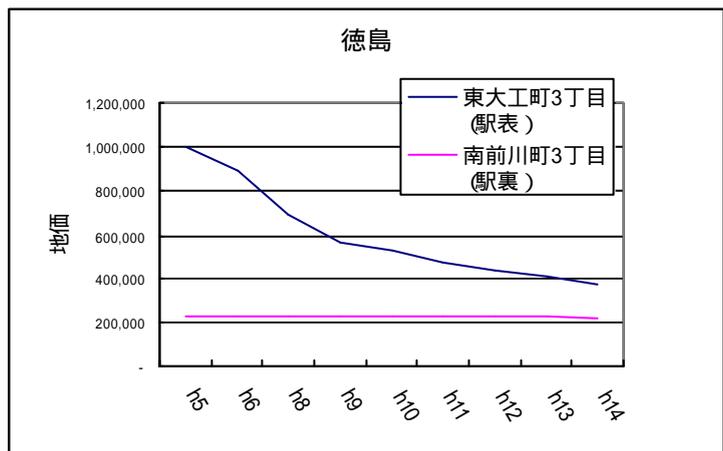


表 3-11 下関の地価上昇率の前年度比

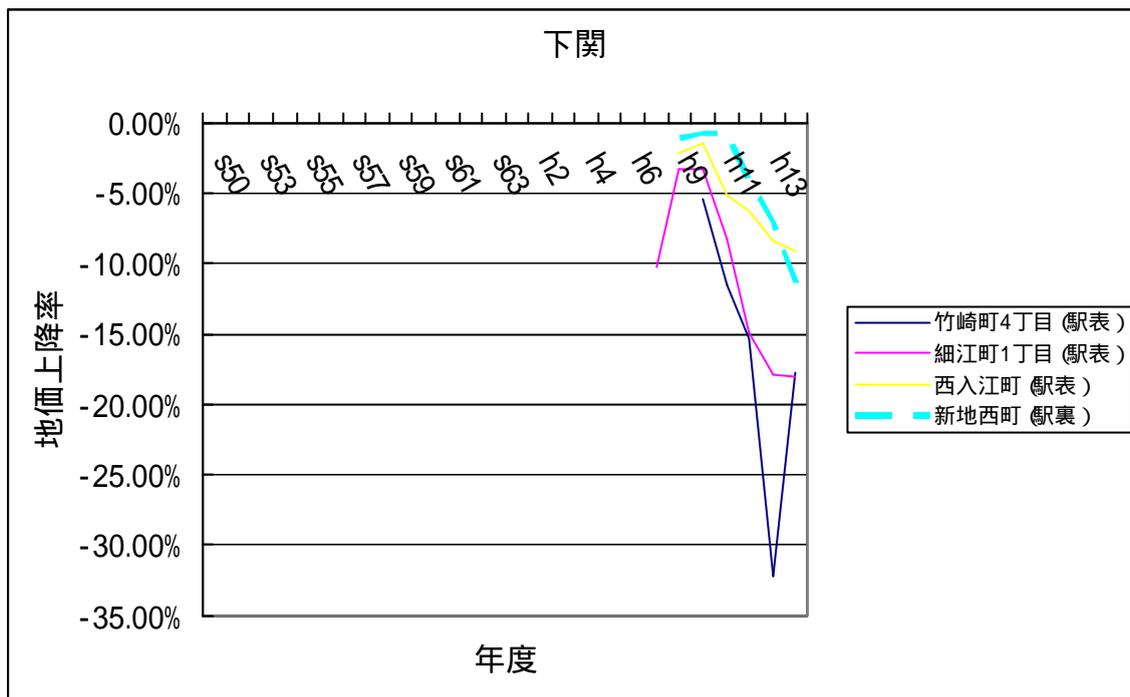
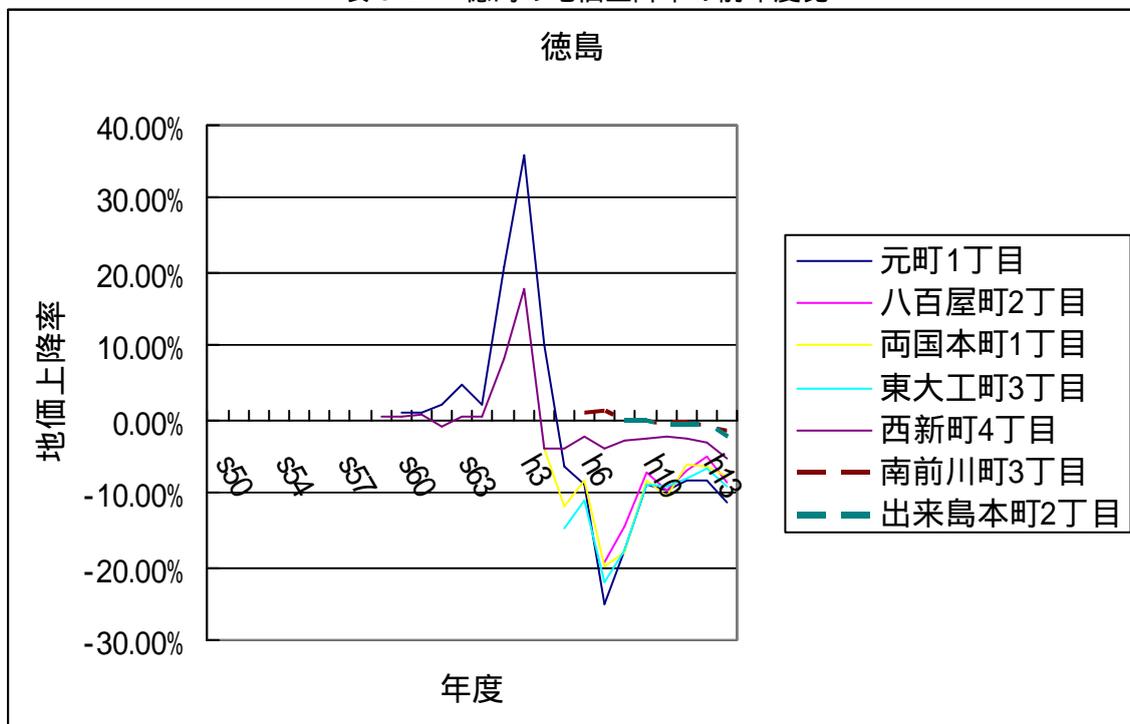


表 3-12 徳島の地価上昇率の前年度比

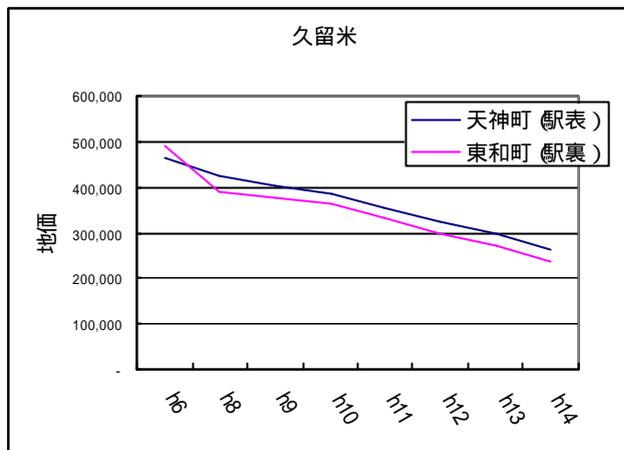


3.2.4 久留米

A、 駅裏と駅表の地価の差

右図は久留米の駅表と駅裏の地価を一点一点ずつピックアップし、グラフにしたものである。天神町が駅表側の地価で、東和町が駅裏側の地価になる。久留米は昭和44年に高架部が鉄道と供用し始めている。これをみると平成6年から、駅表、駅裏側ともに地価が下がっている。しかも平成6年度にいたっては駅裏の地価が駅前の地価に勝っている。地価の動き方を見ると駅表と駅裏がほぼ並行して動いている。これは駅前と駅裏が同等の評価を受けていると判断することができるケースである。

表 3-13 久留米の地価の駅表駅裏比較表



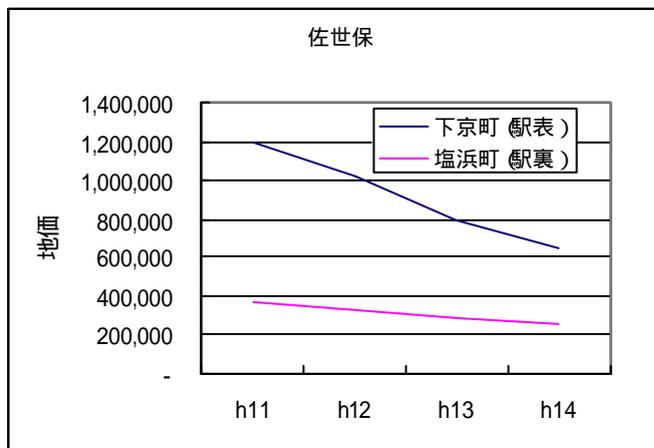
B、 地価の上降率

久留米の地価の上降率(前年比)について述べる。久留米では駅裏側が昭和52年に86%、56年に159%急上昇している。駅表側は昭和63年から平成4年まで上昇してはいるが20%とまりである。バブルの時期からは離れているし、この年代にここまで駅裏側の地価が上昇したところはないところから考えると、本事業が完了し、その効果による地価の上昇であると考えられる。駅裏だけが評価された非常に珍しいケースである。

C、 同規模の都市との比較

同人口規模の都市、佐世保と比較してみる。右の図は佐世保の駅表(下京町)と駅裏(塩浜町)の地価のグラフである。駅表の下京町は平成11年から平成14年年までに地価が半額近くまで下がっている。駅裏側の塩浜町は約2/3の地価になっている。駅表と駅裏で地価に大きな差がある。駅表、駅裏の地価が似かよっているということは駅表と駅裏が同等の評価を受けているということなので、久留米における本事業は成功したと評価することができる。

表 3-14 佐世保の地価の駅表駅裏比較表

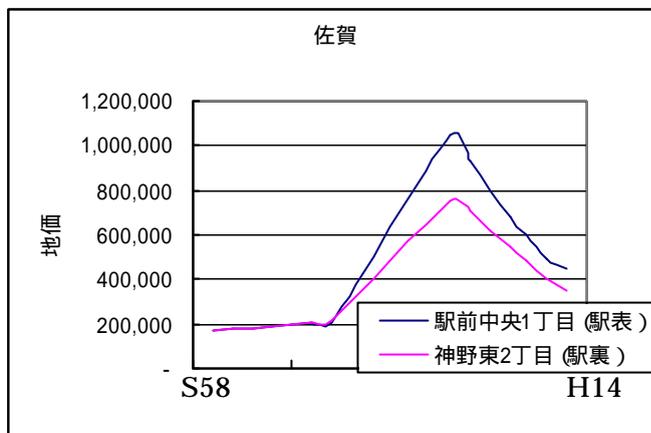


3.2.5 佐賀

A、 駅裏と駅表の地価の差

右図は佐賀の駅表と駅裏の地価を一点ずつピックアップし、グラフにしたものである。駅前中央1丁目が駅表側の地価で、神野東2丁目が駅裏側の地価になる。佐賀は昭和51年に高架部が鉄道と供用し始めている。これをみると駅表側、駅裏側ともに平成1年から上昇をはじめ平成3年でピークを迎え、徐々に下がっている。しかし地価の上がり方には差があり、駅表側の駅前中央1丁目が105万円なのに対し、駅裏側の神野東2丁目は76万円までしか上がってない。地価が上昇したのはバブルの時に評価に値するだけの地域づくりが行えたということである。しかし佐賀駅から南に伸びる中心市街地に敵わなかったということが読み取れる。

表 3-17 佐賀の駅表駅裏比較表



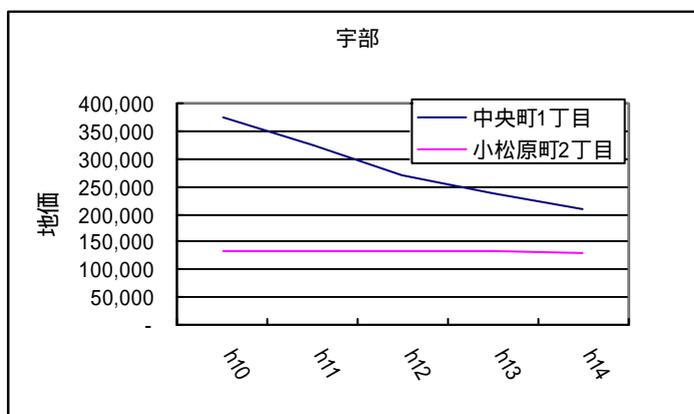
B、 地価の上降率

佐賀の地価の上降率（前年比）について述べる。佐賀では昭和63年まで5%前後の上昇を続けている。駅表側は平成元年から平成3年まで地価が急上昇している。特に中央本町は250%も地価が上昇している。しかし中央本町をのぞけば、他の地域では20%前後の上昇率である。駅裏側は30%から60%程度の上昇率になっている。中央本町にはかなわなかったものの、まずまずの効果があらわれているのではと考えられる。

C、 同規模の都市との比較

同人口規模の都市、宇部と比較してみる。表 3-18 は高知の駅表(愛宕町1丁目)と駅裏(伊勢崎町)の地価のグラフである。駅表の中央1丁目は平成10年から14年までの間に地価が1/3下降している。駅裏の小松原2丁目はほぼ並行線である。駅裏が平行線であるということは、バブルの時期に評価を受けることができなかつたので、バブルがはじけた後でも地価

表 3-18 宇部の地価の駅表駅裏比較表



の変動がなかったものであると推察できる。同人口規模の都市に比べたら佐賀における本事業は効果があったといえる。

表 3-19 佐賀の地価上降率の前年度比

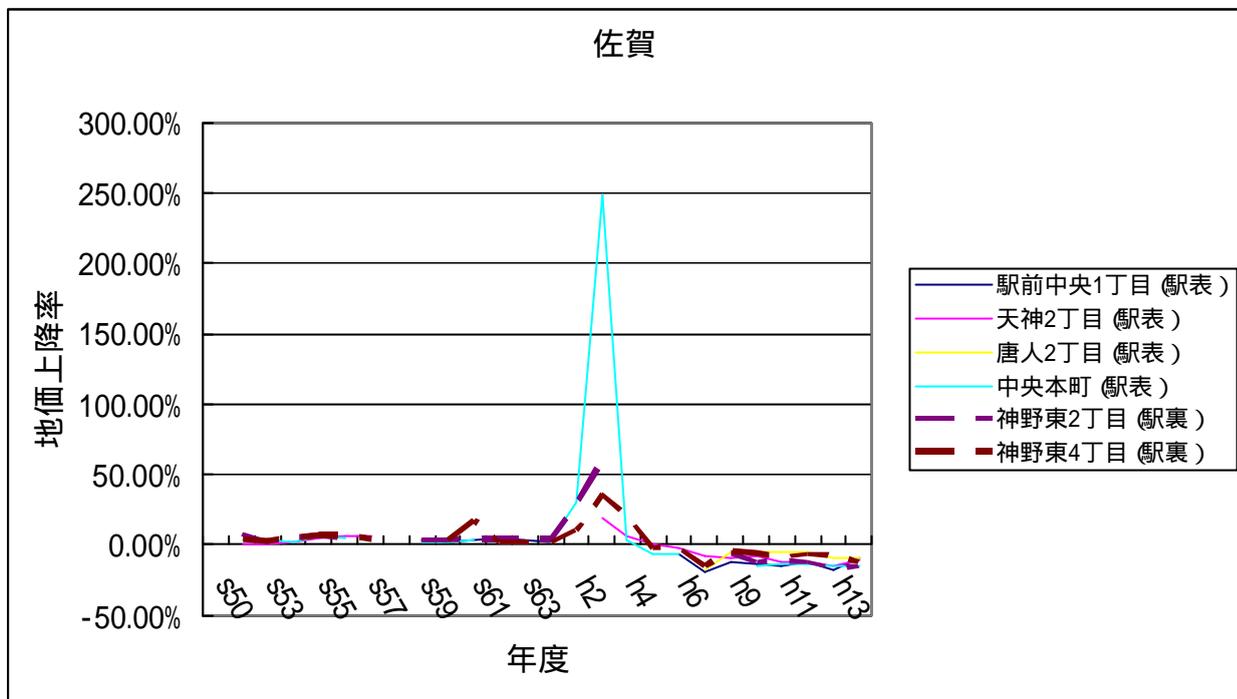
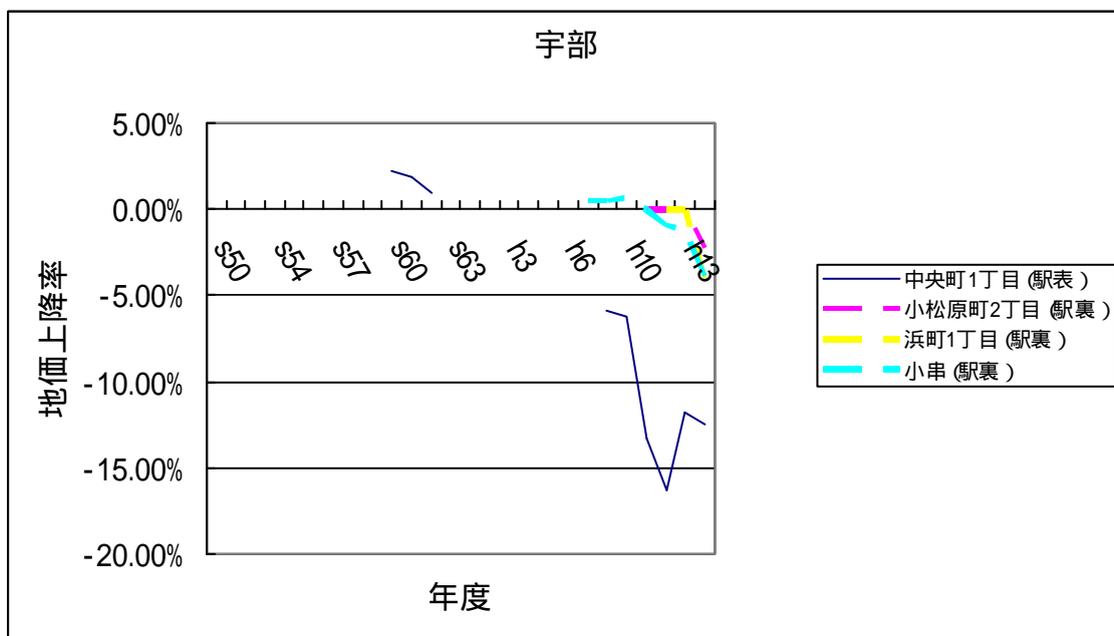


表 3-20 宇部の地価上降率の前年度比

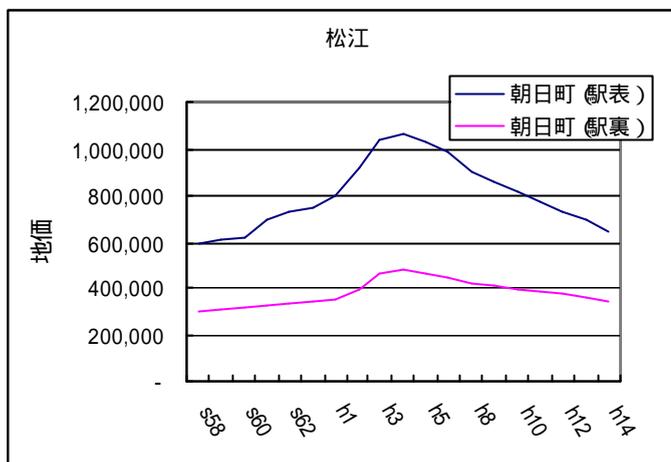


3.2.6 松江

A、 駅裏と駅表の地価の差

右図は松江の駅表と駅裏の地価を一点ずつピックアップし、グラフにしたものである。青色のラインの朝日町が駅表側の地価で、桃色のラインの朝日町が駅裏側の地価になる。松江は昭和 55 年に高架部が鉄道と供用し始めている。これを見ると駅表側は昭和 58 年から、平成 4 年までの 9 年間地価が上昇し続けている。その後平成 14 年まで徐々に下降して

表 3-21 松江の地価の駅表駅裏表



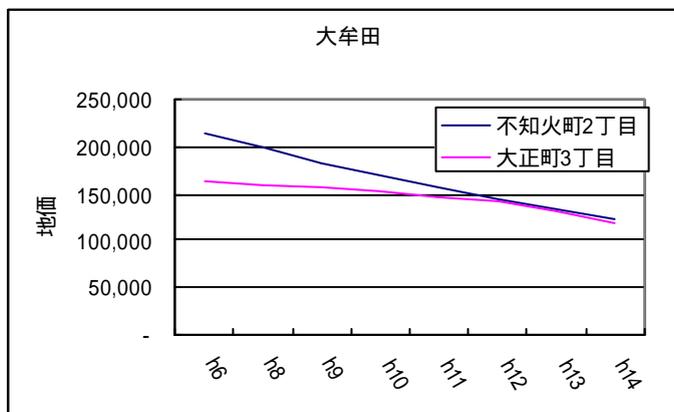
に下降していつている。駅裏側は昭和 63 年度まで徐々に上昇していき、少し山をつくって平成 14 年まで下降していつている。駅表側の朝日町が 106 万円なのに対し、駅裏側の朝日町は約半分の 47.5 万円までしか上がってない。駅裏側に反応はないが、平成元年からバブルの波にのって上昇しているところを見ると、駅表側の昭和 60 年から昭和 63 年までの山は純粋に本事業の効果が表れたと考察できる。

B、 地価の上降率

松江の地価の上降率（前年比）について述べる。松江では昭和 53 年から平成 5 年まで地価が上昇している。とくに駅裏側は昭和 59 年に 27%と上昇という高い数字をだしている。駅表側は昭和 61 年から平成 5 年までに大きい地価上昇の山を二つ作っている。駅前と駅裏で比べてみると、平成元年から

表 3-22 大牟田の地価の駅表駅裏比較表

平成 5 年までの山の形が似ている。これはバブルの時期に地価で同等の評価を受けるだけの材料が駅表にも駅裏にも存在したということである。駅裏の開発に限定して言えば、本事業はなかなかの効果があつたといえるだろう。



C、 同規模の都市との比較

同人口規模の都市、大牟田と比較してみる。右の図は大牟田の駅表（不知火町 2 丁目）と駅裏（大正町 3 丁目）の地価のグラフである。駅表の不知火町 2 丁目は平成 6 年から 14 年までの間に地価が約 1/3 下降している。駅裏の大正町 3 丁目も 2 割程度下降している。これを見ると大牟田の地価は駅表、駅裏大差ない。しかし松江とは駅表で 50 万円近くの差、駅裏で見比べても 20 万円の差がある。駅表、駅裏の格差の解消にはいたらなかったが、他の都市との差別化には成功している点で本事業の意味があったととらえることができる。

表 3-23 松江の地価上降率の前年度比

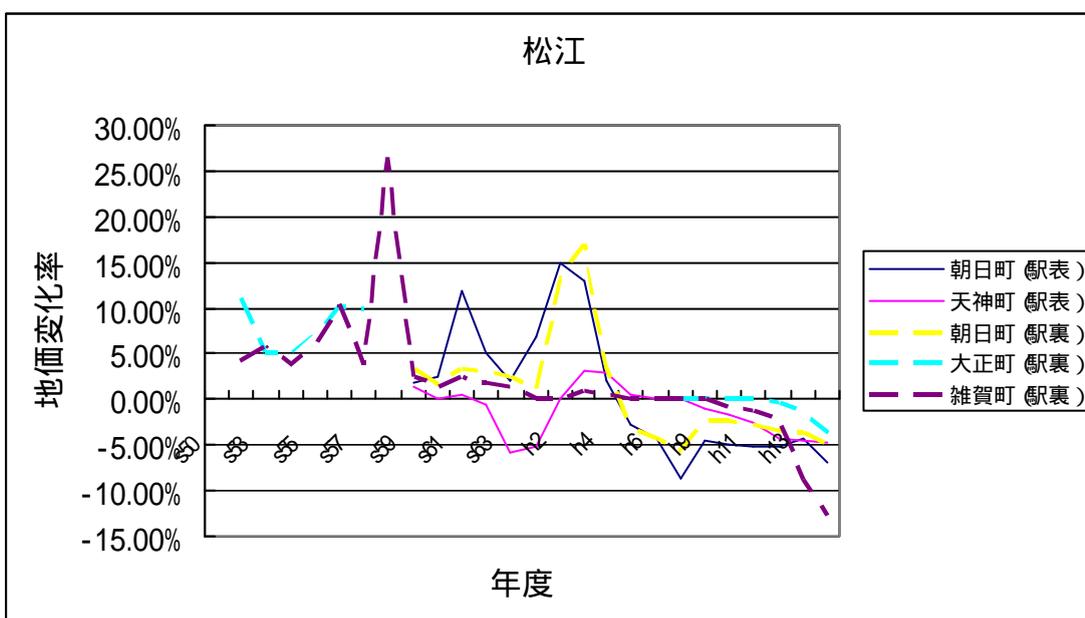
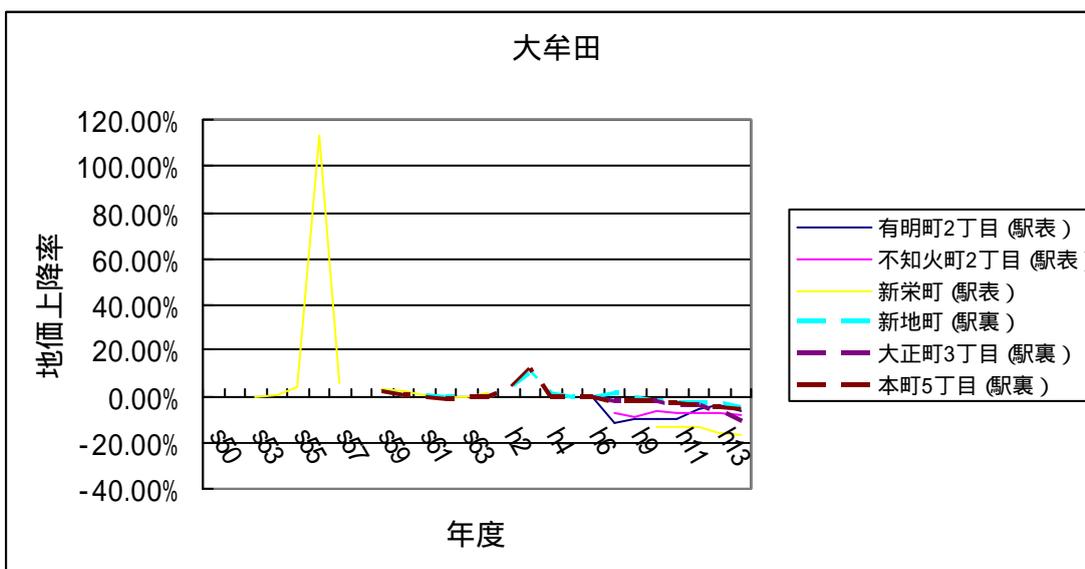


表 3-24 大牟田の地価の上降率の前年度比

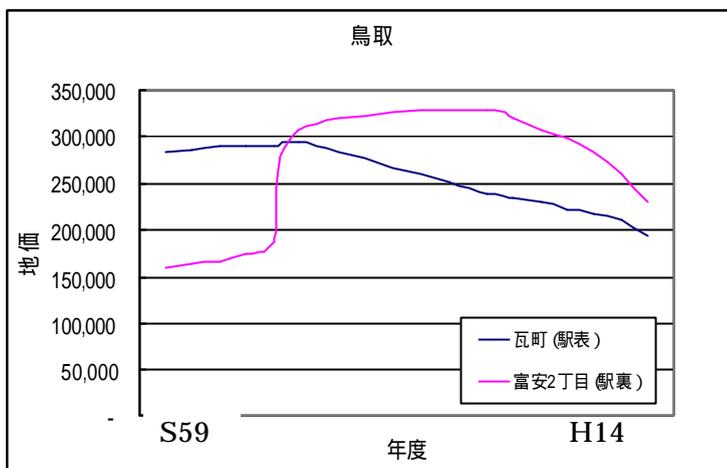


3.2.7 鳥取

A、駅裏と駅表の地価の差

右図は鳥取の駅表と駅裏の地価を一点ずつピックアップし、グラフにしたものである。瓦町が駅表側の地価で、富安2丁目が駅裏側の地価になる。鳥取は昭和53年に高架部が鉄道と供用し始めている。これをみると平成元年にグンと地価が上がり、駅前の地価よりも上回っている。その後も駅裏の地価が徐々に下がっていくのに対し、駅裏の地価は一定期間上昇を続け、平成14年のいまでもまだ駅表より地価の高い結果を出している。駅裏にバブルがはじけた後も耐えうる体力をもたせることができたようだ。

表 3-25 鳥取の地価の駅表駅裏比較表



B、地価の上降率

鳥取の地価の上降率について述べる。鳥取では平成元年から平成3年までのあいだに急激に地価が上昇している。駅表が最高38%の上昇率なのに対し、駅裏は最高86%も上昇している。駅裏に需要が集中していることがわかる。バブルの時期とかぶってはいるが、バブルの時であろうと地価が駅表以上に上昇するということは駅表と同等もしくはそれ以上の評価を受け、需要があるということである。

C、同規模の都市との比較

同人口規模の都市、米子と比較してみる。右の図は米子の駅表(加茂1丁目)と駅裏(道笑町3丁目)の地価のグラフである。駅裏の道笑町のデータが少ないので判断しにくいですが、すくなくともここ3、4年を見比べると3倍以上の差が開いている。鳥取は地価の面からを見ると、本事業の効果があらわれていると判断することができる。

表 3-26 米子の地価の駅表駅裏比較表

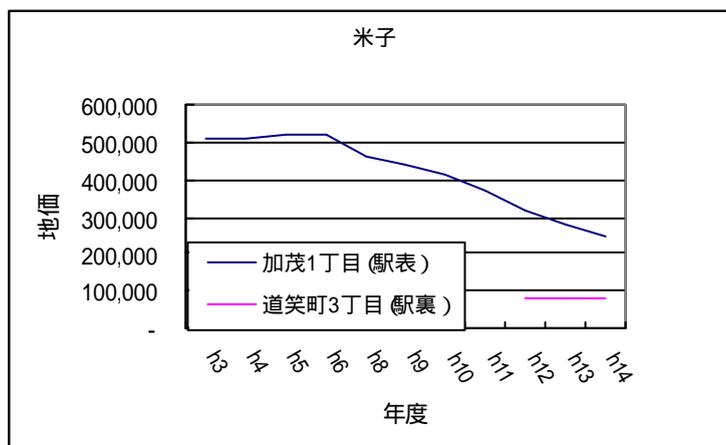


表 3-27 鳥取の地価上降率の前年度比

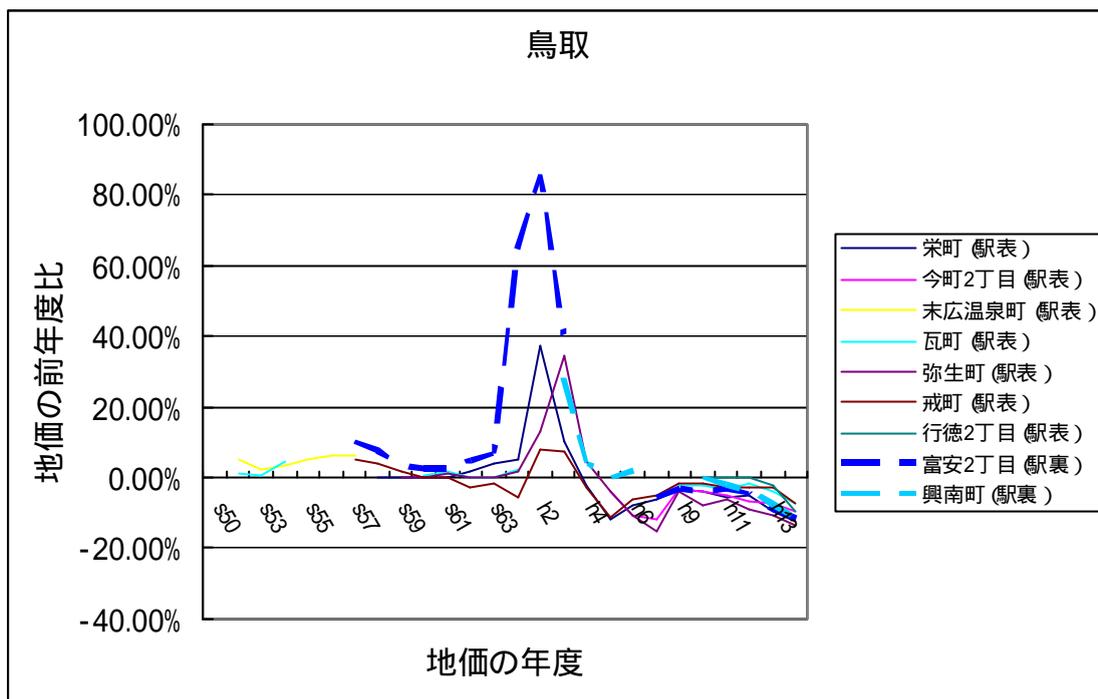
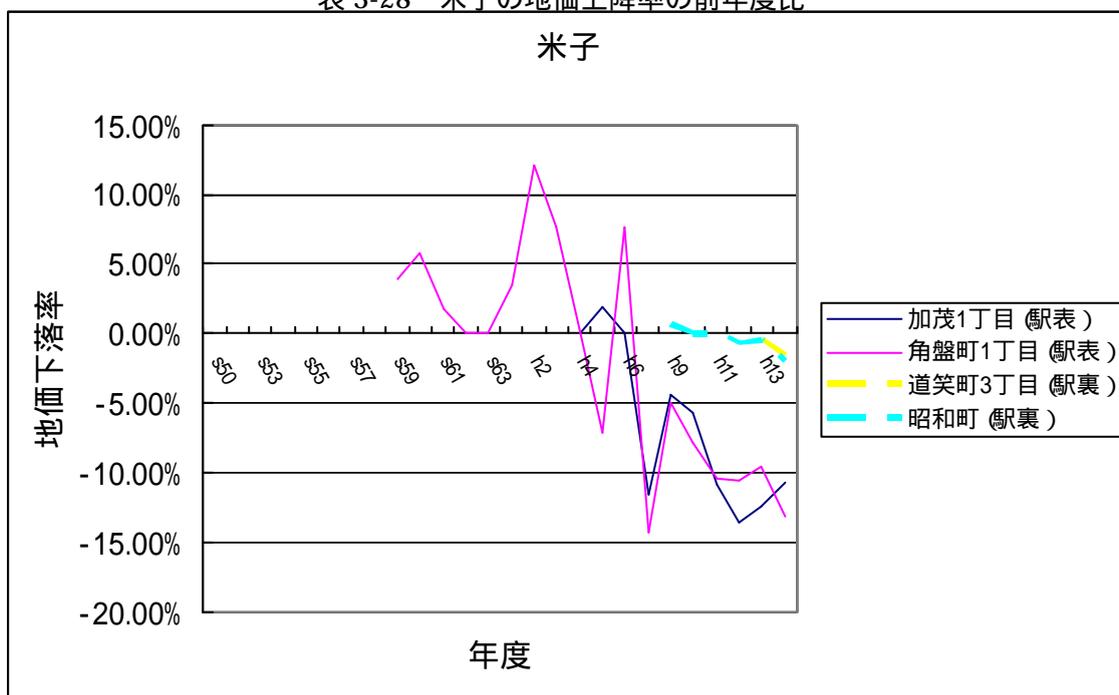


表 3-28 米子の地価上降率の前年度比



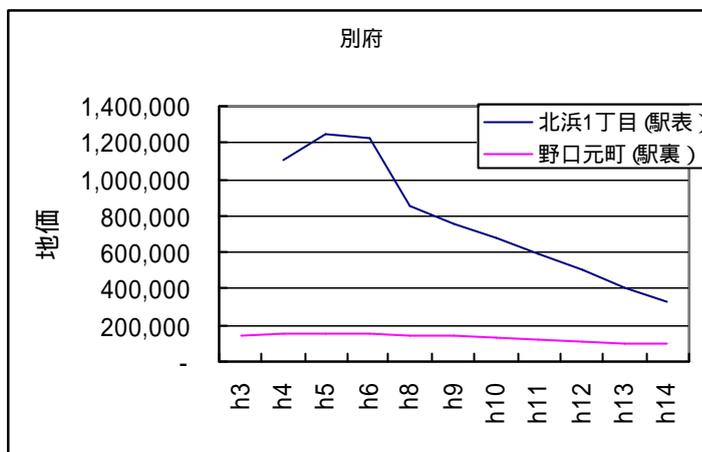
3.2.8 別府

A、 駅裏と駅表の地価の差

右図は別府の駅表と駅裏の地価を一点ずつピックアップし、グラフにしたものである。北浜1丁目が駅表側の地価で、野口元町が駅裏側の地価になる。別府は昭和41年に高架部が鉄道と供用し始めている。これをみると駅表側は平成4年から平成6年までがピークで、そこから、平成14年まで地価は下降して

っている。駅裏側は平成3年から徐々に徐々に下降していている。駅表側の北浜1丁目が124万円なのに対し、駅裏側の野口元町は約17万円までしか上がってない。

表 3-29 別府の地価の駅表駅裏比較表



B、 地価の上降率

別府の地価の上降率について述べる。別府では平成元年から平成4年までのあいだに地価が微増している。駅表が最高7%の上昇率なのに対し、駅裏は最高10%上昇している。駅裏に需要があることがわかる。バブルがはじけた後も、駅表が最低31%の下落率であるのに対し、駅裏は12%の下落率であり、20%の差がある。他の地域でも5%以上の開きがある。体力をもたせることができたと推察できる。

表 3-30 新居浜の地価の駅表駅裏比較表

C、 同規模の都市との比較

同人口規模の都市、新居浜と比較してみる。右の図は新居浜の駅表(坂井町1丁目)と駅裏(坂井町3丁目)の地価のグラフである。データが少ないので判断しにくいですが、すくなくともここ2,3年を見比べると、地価に3倍以上の差が開いている。別府は地価の面から見ると、本事業の効果があらわれていると判断することができる。

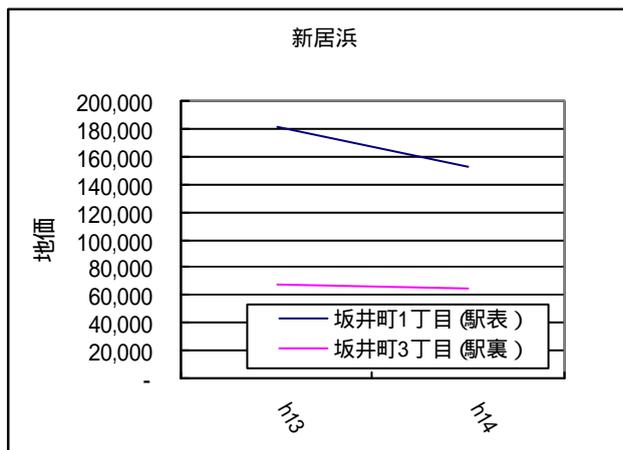


表 3-31 別府の地価上降率の前年度比

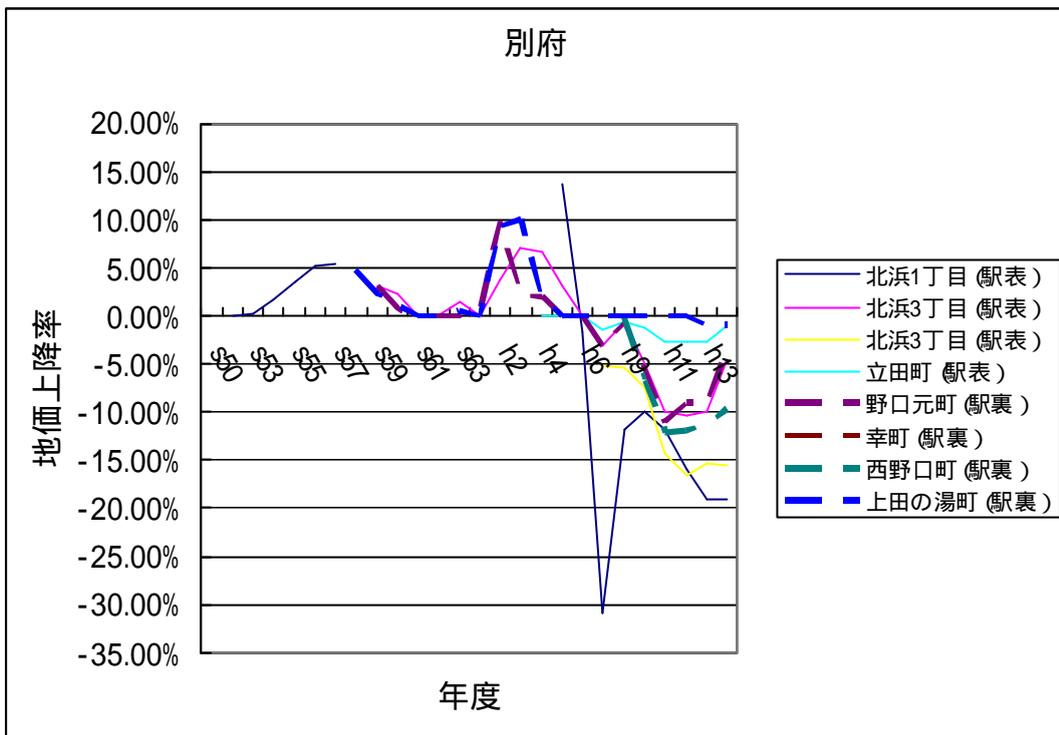
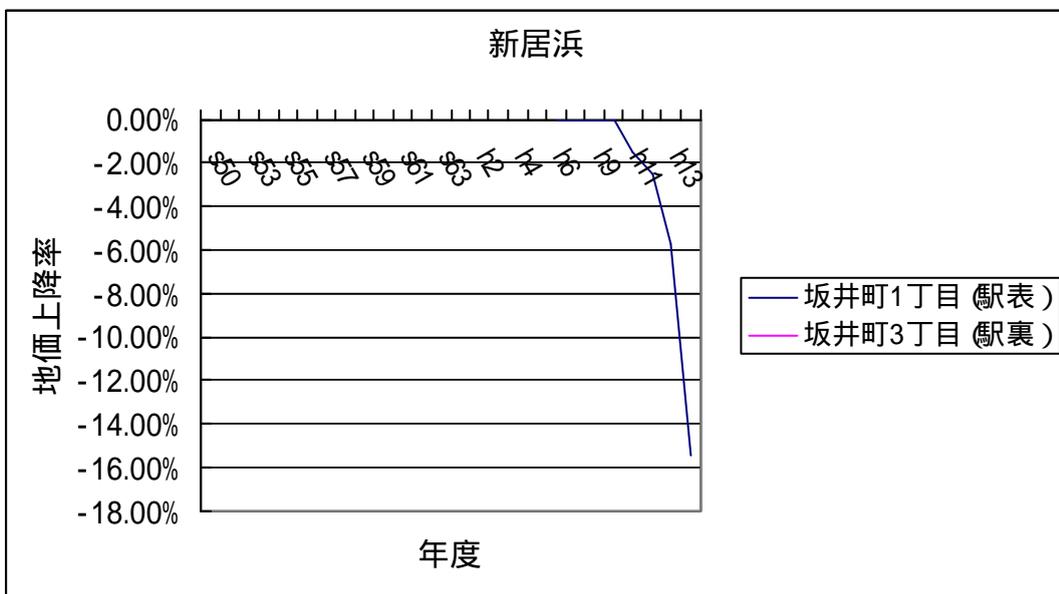


表 3-32 新居浜の地価上降率の前年度比

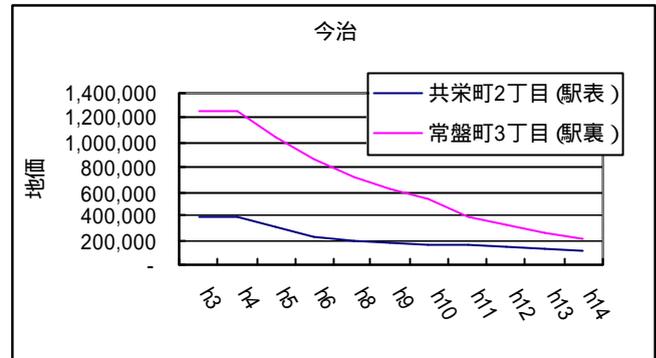


3.2.9 今治

A、駅裏と駅表の地価の差

右図は鳥取の駅表と駅裏の地価を一点ずつピックアップし、グラフにしたものである。共栄町2丁目が駅表側の地価で、常盤町3丁目が駅裏側の地価になる。今治は平成4年に高架部が鉄道と供用し始めている。平成3年にピークを迎え駅表、駅裏の地価が徐々に下がっている。今治は他の都市に比べると異例のケースである。駅裏の方が地価が高い。駅前比べると4倍の地価である。本事業が供用し始めたのが平成4年であるから、バイパスができるなどの別の理由で駅裏側の地価に開きができたと思われる。

表 3-33 今治の地価の駅表駅裏比較表



B、地価の上降率

今治の地価の上降率について述べる。今治では昭和52年から平成3年までのあいだに急激に地価が上昇している。駅表が最高38%の上昇率なのに対し、駅裏は最高86%も上昇している。駅裏に需要が集中していることがわかる。バブルの時期とかぶってはいるが、バブルの時であろうと地価が駅表以上に上昇することは駅表と同等もしくはそれ以上の評価を受け、需要があるということである。

C、同規模の都市との比較

同人口規模の都市、延岡と比較してみる。右の図は延岡の駅表(中川原町)と駅裏(昭和町)の地価のグラフである。延岡は平成14年の段階で、駅表と駅裏の地価の開きがほとんど見られない。しかし地価を比べてみると延岡の地価は今治の半分以下である。この結果から判断しても、地価の面にて同人口規模の都市の倍の地価を持ったということは、本事業が成功したと判断できる。

表 3-34 延岡の地価の駅表駅裏比較表

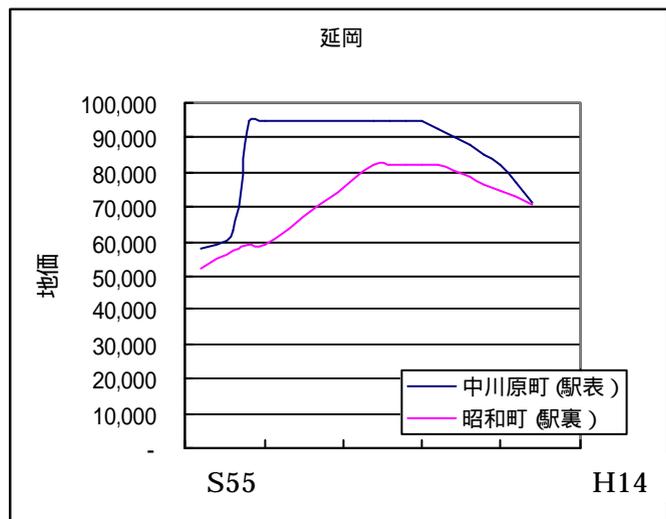


表 3-35 今治の地価上昇率の前年度比

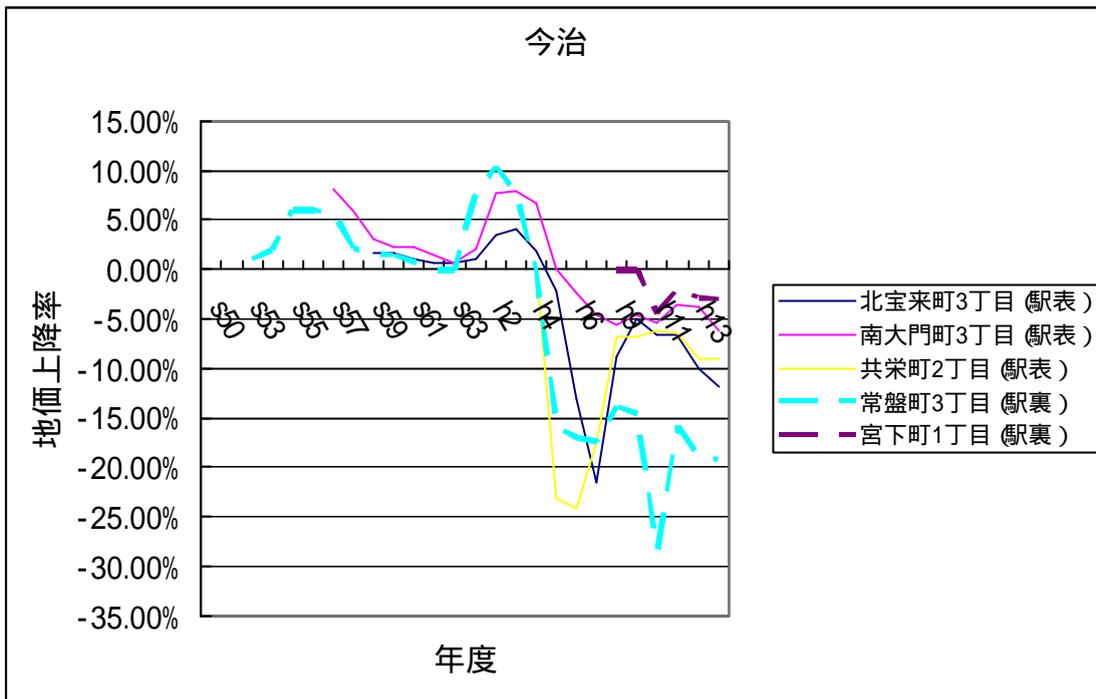
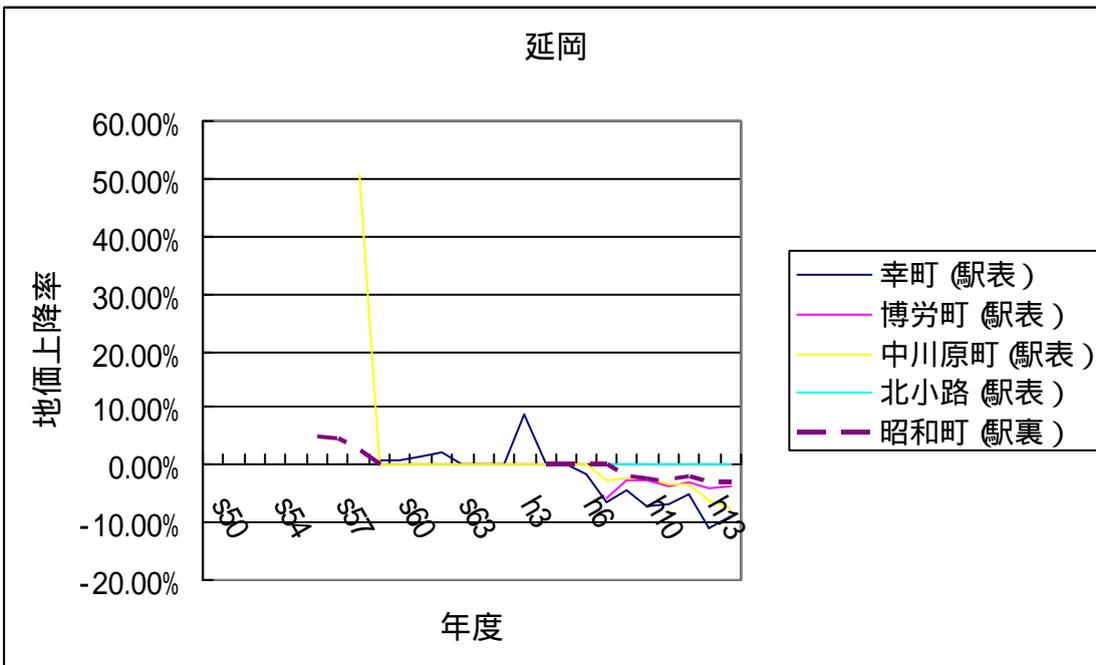


表 3-36 延岡の地価上昇率の前年度比

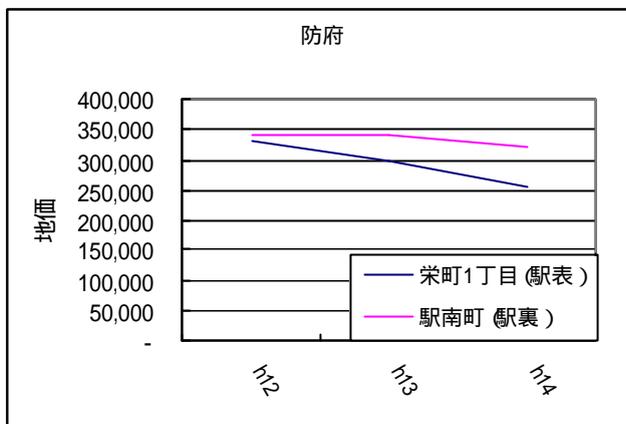


3.2.10 防府

A、駅裏と駅表の地価の差

右図は防府の駅表と駅裏の地価を一点ずつピックアップし、グラフにしたものである。栄町1丁目が駅表側の地価で、駅南町が駅裏側の地価になる。防府は平成6年に高架部が鉄道と供用し始めている。これをみると駅表側は平成12年から平成14年まで地価はなだらかに下降していった。駅裏側と駅表側では駅裏側の駅南町の方が地価が高い。平成12年度には差が一万円以下だったのに対し、平成14年には地価が8万円程度開いている。

表 3-37 防府の地価の駅表駅裏比較表



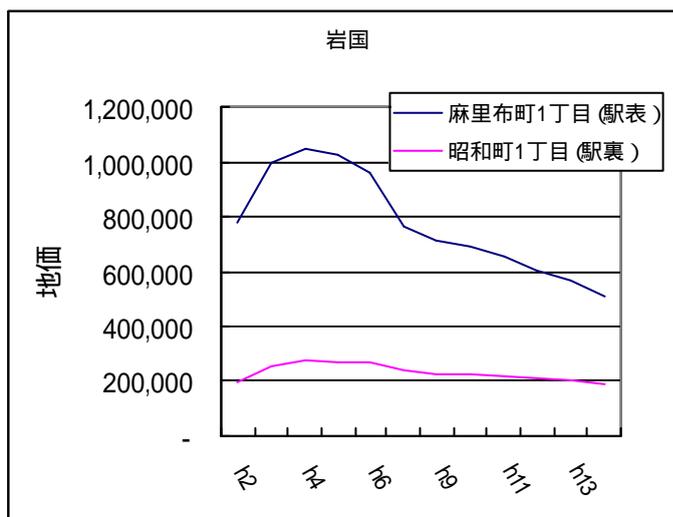
B、地価の上降率

防府では昭和56年を除き、昭和52年から平成7年までのあいだに地価が微増し続けている。駅表が最高13%の上昇率なのに対し、駅裏は最高6%上昇している。バブル期の高騰時には駅表に需要があることがわかる。駅裏側と駅表側は同じようなラインを描き上昇してきたので、バブルがはじけた後も、同じように下落していった。駅表が最低14%の下落率であるのに対し、駅裏も14%の下落率である。

C、同規模の都市との比較

同人口規模の都市、岩国と比較してみる。右の図は新居浜の駅表（麻里布町1丁目）と駅裏（昭和町1丁目）の地価のグラフである。見比べると一番高い地価で1.5倍近くの差が開いている。しかし別府は駅裏の方が地価が少し高く、岩国と比べると駅裏側は5万円ほど高い。駅裏、駅表の開発ができたという面では本事業は効果があったと判断できる。

表 3-38 岩国の地価の駅表駅裏比較表



3.3.1 地価から読み取れる本事業の評価

表 3-41 は、駅表に対する駅裏の地価の比率を、比べてみたものである。100%を超えるものは駅裏が駅前よりも開発されていると判断でき、今治、防府、鳥取については効果があったと推測できる。70%以上の久留米、博多、佐賀、宮崎も効果があったと判断できる。地価の面では松江、下関、別府はあまり効果がなかったと推察できる。

博多を例にとり、本事業施行後の地価の推移について見てみる。博多は中心市街地分離タイプである。本事業施行前は中心市街地隣接タイプであった。それを、本事業を施行するにあたり、駅を約 600m も南に移した。当時の駅移設予定地には田畑しかなく、駅表、駅裏の差は皆無であった。そこに駅を移し高架化し、土地区画整理事業をおこなったのである。下の表 3-42 は博多の予想される地価の変動を表にまとめたものである。

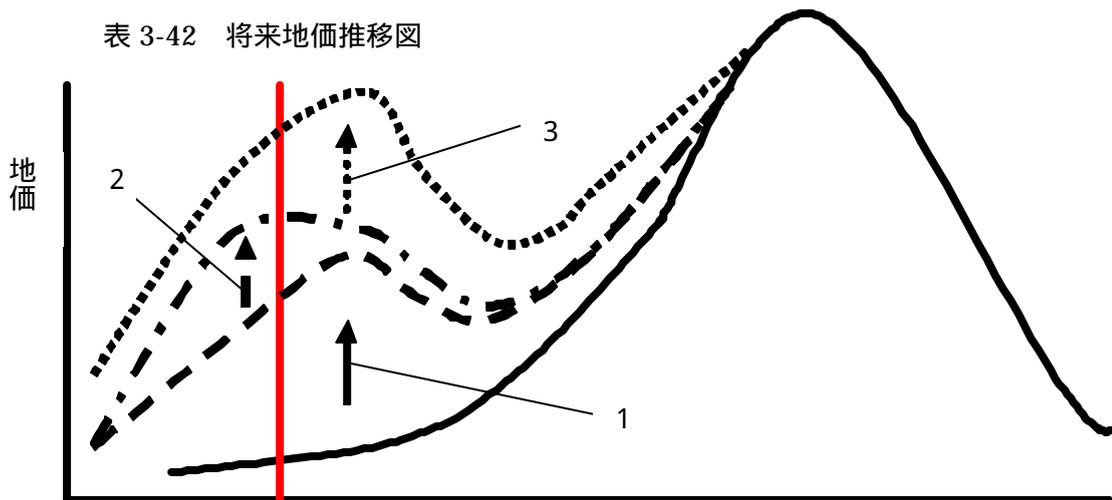
今治	175.00%	宇部	61.90%
防府	125.49%	徳島	59.89%
鳥取	117.95%	倉敷	56.04%
延岡	98.88%	高松	56.03%
大牟田	95.97%	松江	52.15%
福山	92.59%	松山	49.12%
久留米	89.96%	広島	47.00%
春日	88.68%	新居浜	42.29%
小倉	87.80%	下関	41.18%
博多	85.20%	佐世保	39.13%
鹿児島	81.98%	岩国	36.42%
高知	78.61%	米子	31.20%
佐賀	77.75%	別府	29.42%
熊本	74.19%	徳山	28.38%
宮崎	72.41%	岡山	22.62%
大分	66.39%		

1、一番最初は田畑であったので地価は低い。駅表と駅裏の差異もほとんどない。そこに駅が整備されることにより地価が急激にはねあがる。(下表矢印番号 1) 駅が整備されても人は駅表、駅裏に均等に流れてはいかない。既存の中心市街地のほうに人は流れていくので、上がった地価の山は駅表側にくる。駅裏側は駅表側に比べて少し劣る形になる。

2、二番目には、基本的に駅表側に人が流れていくものの、駅自体に人が集まることと駅からのアクセスシビリティが評価され、そこに需要が生まれ、駅裏側の地価が駅表側の地価に並ぶ、または追い越す形になる。(下表矢印 2)

3、駅裏が栄えてきたことにより、駅に人が集まるようになり、駅表が栄える。さらに中心市街地に向かう街路周辺も栄えてきて、山が連なるようなラインになる。(下表矢印 3)

駅表、駅裏がお互い好敵手として開発を促進しあう。この動きが都市の持続的発展に欠かせないものであると考察される。



第4章ホテルの立地状況について

この章では本事業とホテルの関係について述べる。

4.1 ホテルと市街地の関係

本来、鉄道高架事業と（連続立体交差事業）は、土地区画整理事業もしくは駅前再開発事業とセットで行われることになっている。土地区画整理事業が行われると、駅表、駅裏が開発され、駅前広場もしくは公共空間が整備された地区になる。どの駅であっても、駅裏は駅表と比べるともともとマイナス要因の多い土地である。それは、駅表が広場、中心市街地などがあったり、バス、タクシーのターミナルなどの近隣地域の交通の要所になっているのに対し、駅裏はゴミゴミとした空間、密集市街地であったり、駅へのアクセスが悪いなどが地価の格差の要因になっている。そこで都市開発事業を行うことにより、駅表と駅裏の格差が埋め、駅裏をポテンシャルの高い土地にするのが本事業の大きな目的の一つといえる。

その駅裏のポテンシャルには

- 1、開けた空間。
- 2、コミュニティの大幅な改善。
- 3、駅からの交通アクセスシビリティが高い。
- 4、安い地価。

があげられる。

地域住民にも多大な恩恵があるが、この条件に一番喜ぶのは地権者と、特に企業であると考えられる。地権者は住むことを目的としていると仮定すると、駅へのアクセスはよくなったとしても、駅の改札への徒歩の時間が7分から4分へなるなど、恩恵は微細なものであると考えられる。逆に企業、商店にとってみれば駅からのアクセシ

ビリティが高い、安い地価であることは企業の業績にも関わる死活問題であるといえる。これらの条件一つとっても条件がいに越したことはない。

表 4-1 ポテンシャルの対象別効果

	地域住民	商店 企業
開けた空間		
コミュニティの改善		
アクセシビリティの向上		
安い地価		

4.1.2 本事業とホテルの関係

企業の新規参入なくして地域の持続的な発展は望めない。企業の参入は都市開発事業の重要なポイントであり、民間の開発がすすむということは、都市開発事業が地域に根ざした地盤作りをおこなえているということである。企業の立地に必要な条件には、安い地価、交通アクセスのよさ、来客を呼びやすい開けた空間が上げられる。しかし、企業の参入には企業の規模が大きく関係してくる。従業員数が数千人の企業ならば自社ビルを建設するなどが考えられるが、従業員が百人前後の企業ならばビルのフロアを借りる、ワンスペー

スも借りるなど規模の小さいものになると考えられる。しかし大きい企業を追うのが本論文に効果的であるかというところとは考えられない。従業員 100 人で 100 億円稼ぐ企業もあれば従業員 1000 人で 100 億円を稼ぐ企業もあるので一概に企業の規模で判断することができない。また、都市開発事業をおこなってすぐに企業が立地していくとは考えられない。ホテルを選んだ理由は都市開発事業の中で、特に上記の鉄道高架事業のポテンシャルを評価して、一番早く、そして効果的に動く業種であろうと考えたからである。ホテルが立地するということは、その地域にビジネスマン、観光客が訪れるポテンシャルを秘めている。その地域の新しい可能性を民間が評価したということである。そこでホテルと本事業の関係を調べる。

本事業をおこなった一つ一つの都市について 3 つの観点から論じていきたい。

1、ホテルの開業年度と本事業の高架をおこなった年度の関係

ホテルの開業年度と鉄道が高架してから
 の関係を調べる。右は本事業をおこない、
 鉄道が共有しはじめた年月日である。本事業が効果的におこなわれたさい、ホテルが駅前、駅裏にホテルが建築されと考えられる。高架され鉄道が共有された年と、ホテルの開業年度がリンクしているのかどうかについて調べる。

表 4-2 高架部供用開始年度

場所	年号			西暦
下関	S	17		1942
福岡	S	38	12月1日	1963
別府	S	41		1966
久留米	S	44	3月	1969
福山	S	50		1975
佐賀	S	51		1976
鳥取	S	53	11月8日	1978
松江	S	55	3月21日	1980
今治	H	4	3月30日	1992
宮崎	H	5		1993
防府	H	6	5月	1994
岡山	H	13	12月16日	2001

2、都市構造とホテルの関係。

第 3 章で述べた都市構造の分類、都市の規模と、ホテルの立地の関係について調べる。どのような都市構造のタイプに一番効果をもたらすのか、どの程度の都市の規模に一番効果をもたらすのかをホテルの立地の状況から述べる。

3、都市の規模とホテルの関係。

都市の規模（人口）とホテル立地の関係について比較する。博多や、広島などの大規模な都市は、都市として成熟しているために本事業もしくは土地区画整理事業の効果が薄れやすい。それは地域のポテンシャルを高めるのを目的としておこなうのでは

なく、交通の面を考慮しての施行であると考えられる。本事業をおこなった都市と、同規模の本事業をおこなっていない都市と比較することにより、どのくらいの効果があるかわれているのかを述べる。

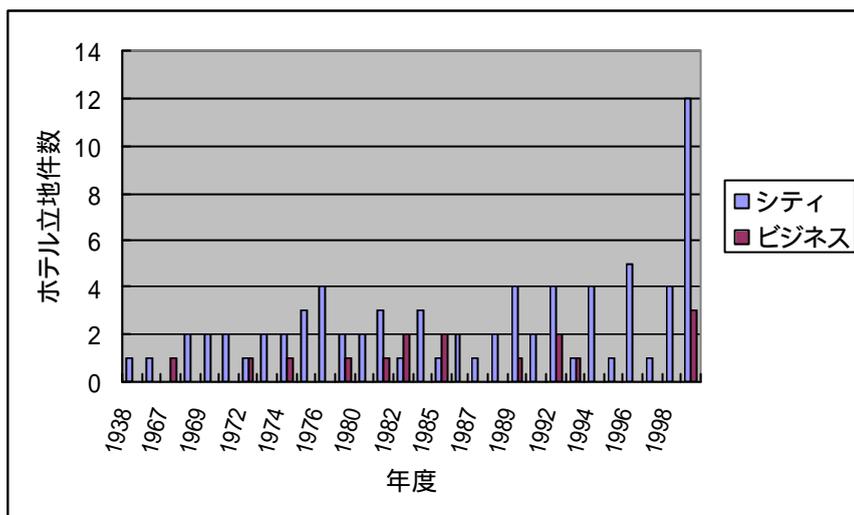
4.2.1 福岡

a、ホテルの開業年度と本事業の高架をおこなった年度の関係

福岡は連続立体交差事業を採用し、

表 4-3 福岡の年度と立地の関係

1963年に地平部の鉄道が除却され、高架部が鉄道と供用され始めている。福岡市内にホテルは全部で91件建っている。シティホテルは41件で全体の45%となっている。ビジネスホテルは50件で全体の55%となっている。1963年前後に立地したホテルは2件しかない。これは平行しておこなわれている土地区画整理事業、駅前開発



事業が、地権者が多いために完成に長い期間を要したためであると推測される。1968年までは2件しかホテルが建設されていないにもかかわらず、1973年からホテル建設ラッシュが始まり、1999年までに91件のホテルが建設されている。バブルの影響を考慮してみたが、バブルのはじける時期まではむしろホテルの立地件数は減少していった。1999年には地価が底値と判断されたためか12件もホテルが立地している。

b、都市構造とホテルの関係

福岡は中心市街地分離タイプである。駅の北西の方角に中心市街地があり、駅と中心市街地が離れている形になる。駅表側に立地しているホテルは75件で全体の82%となっているが、駅表側に中心市街地に立地しているホテルもある。徒歩でいける1.5キロ圏内のホテルで考えると、駅表側にシティ

表 4-4 福岡のホテル現況

福岡	駅表		駅裏	
	シティ	ビジネス	シティ	ビジネス
件数	36	39	5	11
	75		16	
割合	40%	42%	6%	12%
	82%		18%	

ホテルが10件ビジネスホテルが14件の計24件。駅裏側は全てのホテルが1.5キロ圏内に入っており、シティホテルが5件、ビジネスホテルが11件の計16件となっている。

数字だけを見ると本事業を行いながらも駅表の方が栄えていることになるが、駅裏に結婚式や宴会を行えるシティホテルが 5 件建設されている。シティホテルが建設できるほどすばらしい空間が駅裏に展開しているということを考えると、福岡駅における本事業は成功していると推測できる。

c、都市の規模とホテルの関係

西日本で一番人口に近い広島と比較してみる。福岡市の人口は 1341489 人、広島市の人口は 1126282 人である。福岡市はホテルが 91 件なのに対し、広島は 45 件のホテルしか立地していない。

4.2.2 宮崎

a、ホテルの開業年度と本事業をおこなった年度の関係

宮崎は鉄道高架事業を採用し、1993 年に地平部の鉄道が除却され、高架部が供用され始めている。宮崎駅近辺にホテルは 21 件建っている。シティホテルは 16 件で全体の 73%、ビジネスホテルは 6 件で全体の 17%となっている。シティホテルの割合が非常に高い都市である。1993 年前後に立地されたホテルは 6 件のほり、全体の 27%になる。内訳はシティホテル 3 件、ビジネスホテル 3 件となっている。ビジネスホテル 4 件のうち 3 件は本事業完成前後に建設されたということになる。

b、都市構造とホテルの関係

表 4-5 宮崎のホテル現況

宮崎は中心市街地分離タイプである。中心市街地が駅の西側に離れている形になる。駅表側に立地しているホテルの割合が 95%、駅裏側に立地しているホテルの割合が 5%である。高架後、供用開始の 1993 年前後に建設されたホテルをみると、平均 760m のところに立地している。一番近いホテルでも 480m である。都市開発事業があまり効果を表していないと考察される。

宮崎	駅表		駅裏	
	シティ	ビジネス	シティ	ビジネス
件数	15	6	1	0
	21		1	
割合	68%	27%	5%	0%
	95%		5%	

c、都市の規模とホテルの関係

同規模の都市、高知と比較してみる。宮崎市人口は 305777 人、高知市の人口は 330654 人である。宮崎市が 21 件のホテルが立地しているのに対し、高知市は 33 件である。ホテルの件数では高知市の方が上回っているが、同時期でさらに駅近辺に立地され

てホテルをみてみると、2件ずつである。

4.2.3 下関

a、ホテルの開業年度と本事業をおこなった年度の関係

下関は関門トンネル開通にあわせて駅の移動を行い、そのとき同時に鉄道の高架化を行っている。1942年に地平部の鉄道が除却され、高架部が供用され始めている。下関駅近辺にホテルは11件建っている。シティホテルは5件で全体の45%、ビジネスホテルは6件で全体の55%となっている。1942年前後に立地されたホテルは1件も存在しない。一番1942年に近いホテルで1970年に開業した下関グランドホテルである。

b、都市構造とホテルの関係

下関は中心市街地分離タイプである。中心市街地が駅の東側に離れている形になる。駅表側に立地しているホテルの割合が73%、駅裏側に立地しているホテルの割合が27%である。下関の駅裏は海に面しているにもかかわらずホテルが3件建設されている。しかし本事業が行われてからかなりの時間を要しており、本事業の効果であるとはいいがたい。

表 4-6 下関のホテル現況

下関	駅表		駅裏	
	シティ	ビジネス	シティ	ビジネス
件数	5	3	0	3
	8		3	
割合	45%	27%	0%	27%
	73%		27%	

c、都市の規模とホテルの関係

同規模の都市、徳島と比較してみる。下関市の人口は252390人、徳島市の人口は268116人である。下関市が11件のホテルが立地しているのに対し、徳島市は27件である。ホテルの件数では徳島市の方が上回っている。

4.2.4 久留米

a、ホテルの開業年度と本事業をおこなった年度の関係

久留米は連続立体交差事業を採用し、1969年に地平部の鉄道が除却され、高架部が供用され始めている。久留米駅周辺で10件のホテルが立地しており、シティホテルは5件で全体の50%、ビジネスホテルは5件で全体の50%となっている。1969年前後に立地されたホテルは7件ののぼり、全体の70%になる。1984年まで約2年周期でホテルが建設されている。内訳はシティホテル4件、ビジネスホテル3件となっている。

b、都市機能とホテルの関係

久留米市は中心市街地分離タイプである。久留米市には 2 本の鉄道が走っている。一本は JR 九州鹿児島本線（久留米駅） もう一本は西鉄大牟田線（西久留米駅）である。久留米市で栄えているのは西久留米駅（西鉄大牟田線）の方である。ホテルの立地位置でもそのことが結果に現れている。久留米駅近辺に立地しているのは JR 系列の久留米ステーションホテルのみである。他のホテルは中心市街地に立地しているか西久留米駅周辺に立地しているかのどちらかである。中心市街地は久留米駅と西久留米駅に挟まれている形になる。全体では駅表側に

表 4-7 久留米のホテル現況

久留米	駅表		駅裏	
	シティ	ビジネス	シティ	ビジネス
件数	4	4	1	1
	8		2	
割合	40%	40%	10%	10%
	80%		20%	

立地しているホテルの割合が 80%、駅裏側に立地しているホテルの割合が 10%である。高架後、供用開始の 1979 年から建設されたホテルをみると、平均 230m の場所に建設されており、駅周辺が栄えていったことがうかがえる。

c、都市の規模とホテルの関係

同規模の都市、佐世保と比較してみる。久留米市の人口は 236529 人、佐世保市の人口は 240837 人である。久留米市が 10 件のホテルが立地しているのに対し、佐世保市は 14 件である。ホテルの件数では佐世保市の方が上回っている。同時期でさらに駅近辺に立地されてホテルをみると、久留米で 1 件、佐世保が 2 件である。

4 . 2 . 5 佐賀

a、ホテルの開業年度と本事業をおこなった年度の関係

佐賀は鉄道高架事業を採用し、1976 年に地平部の道路が除却され、高架部が供用され始めている。佐賀駅近辺にホテルは 11 件建っている。シティホテルは 7 件で全体の 63%、ビジネスホテルは 4 件で全体の 36%となっている。1976 年より前に建設されたホテルは 0 件で、11 件のホテル全てが 1976 年以降に建設され、1987 まで断続的に 6 件のホテルが建っている。内訳はシティホテル 3 件、ビジネスホテル 3 件となっている。

b、都市構造とホテルの関係

佐賀は中心市街地分離タイプである。中心市街地が駅の南側に離れている形になる。駅表側に立地しているホテルの割合が45%、駅裏側に立地しているホテルの割合が55%である。高架後、供用開始の1976年前後に建設されたホテルをみると、平均690mのところ立地している。このうちの2件は佐賀城近辺に立地されている。これを除いたら平均400mのところ立地していることになる。

表 4-8 佐賀のホテル現況

佐賀	駅表		駅裏	
	シティ	ビジネス	シティ	ビジネス
件数	5	0	2	4
	5		6	
割合	45%	0%	18%	36%
	45%		55%	

c、都市の規模とホテルの関係

同規模の都市、宇部と比較してみる。佐賀市の人口は167955人、宇部市の人口は174427人である。佐賀市が11件のホテルが立地しているのに対し、宇部市は10件である。ホテルの件数では佐賀市の方が上回っているが、佐賀市のほうの2件は佐賀城近くに立地しており、ホテルの件数では劣っていると云わざるをえない。しかし、佐賀市の駅表と駅裏の割合がほぼ均等であるのに対し、宇部市は90%が駅前に立地しており駅表、駅裏が均等に開発されているとは言いがたい。佐賀市は本事業の効果があつたのではと推測できる。

4.2.6 松江

a、ホテルの開業年度と本事業をおこなった年度の関係

松江は鉄道高架事業を採用し、1980年に地平部の道路が除却され、高架部が供用され始めている。松江駅近辺にホテルは16件建っている。シティホテルは9件で全体の56%、ビジネスホテルは4件で全体の43%となっている。1980年前後に建設されたホテルは10件で、全体の63%にあたる。内訳はシティホテル5件、ビジネスホテル5件となっている。

表 4-9 佐賀のホテル現況

b、都市構造とホテルの関係

佐賀は中心市街地分離タイプである。中心市街地が駅の北側、大橋川を渡った地域に形成されている。駅表側に立地しているホテルの割合が75%、駅裏側に立地しているホテルの割合が25%である。高架後、供用開始の1980年前後に建

松江	駅表		駅裏	
	シティ	ビジネス	シティ	ビジネス
件数	8	4	1	3
	12		4	
割合	50%	25%	6%	19%
	75%		25%	

設されたホテルをみると、平均 720m のところに立地している。このうちの 2 件は中心市街地近辺に立地されている。これを除いたら平均 540m のところに立地していることになる。

c、都市の規模とホテルの関係

同規模の都市、山口と比較してみる。松江市の人口は 152618 人、山口市の人口は 140458 人である。松江市が 17 件のホテルが立地しているのに対し、山口市は 1 件である。同時期でさらに駅近辺に立地されてホテルをみると、2 件ずつである。ホテルの件数では松江市の方が断然上回っている。

4 . 2 . 7 鳥取

a、ホテルの開業年度と本事業の高架をおこなった年度の関係

鳥取は鉄道高架事業を採用し、1978 年に地平部の鉄道が除去され、高架部が供用され始めている。鳥取駅近辺にホテルは全部で 12 件建っている。シティホテルは 8 件で全体の 66%、ビジネスホテルは 4 件で全体の 34% となっている。1978 年前後に立地されたホテルは 5 件ののぼり、ホテル全体の 41% になる。うち、シティホテル 2 件、ビジネスホテル 3 件となっている。

b、都市構造とホテルの関係。

鳥取は中心市街地分離タイプである。駅の北側に中心市街地があり、中心市街地の端に駅がくっついている形になる。全体では駅前側に立地しているホテルの割合が 83%、駅裏側に立地しているホテルの割合が 16% である。高架後の供用開始の 1978 年前後の状況を比較してみると、建てら

表 4-10 鳥取のホテル現況

鳥取	駅前		駅裏	
	シティ	ビジネス	シティ	ビジネス
件数	6	3	2	1
	9		3	
割合	50%	25%	16%	9%
	75%		25%	

れたホテルのうち 4 件が平均 0.2 キロの位置に立地されている。ビジネスホテルが 1 件のみ駅裏側に立地、残り 4 件は駅前側に立地している。駅裏に一件ではあるがホテルが立地したことを考えると、都市開発事業の効果が表れているのではと推測できる。

c、都市の規模とホテルの関係。

同規模の都市、米子と比較してみる。鳥取市の人口は 150436 人、米子市の人口は 138702 人である。鳥取市はホテルが 12 件なのに対し、米子市には 20 件のホテルが立地している。米子は駅表近辺に 15 件のホテルが立地している。同時期でさらに駅近辺に立地されてホテルをみても、4 件ずつである。これから判断すると米子市は鳥取市よりも栄えているということになる。しかし、米子市には駅裏に一軒もホテルが立地されていないし、駅裏に通じる自由通路もない。駅表と駅裏が均等に開発されていないのである。米子市は本事業をおこなうことによって鳥取市よりも発展する可能性を秘めていると言える。

4.2.8 別府

a、ホテルの開業年度と本事業をおこなった年度の関係

別府は鉄道高架事業を採用し、1966 年に地平部の道路が除却され、地下部が供用され始めている。別府駅近辺にホテルは 9 件建っている。シティホテルは 2 件で全体の 22%、ビジネスホテルは 7 件で全体の 78%となっている。1966 年前後に建設されたホテルは 5 件で、全体の 55%にあたる。内訳は 5 件で全てビジネスホテルとなっている。

b、都市構造とホテルの関係

別府は中心市一体化タイプである。中心市街地が駅の北側、南側に形成されている。駅表側に立地しているホテルの割合が 67%、駅裏側に立地しているホテルの割合が 33%である。少し傾いているものの均等に開発されているといえる。高架後、供用開始の 1966 年前後に建設されたホテルをみても、平均 80m のところに立地している。駅から 100m 圏内で開発された非常に珍しいケースであると考えられる。

表 4-11 別府のホテル現況

別府	駅表		駅裏	
	シティ	ビジネス	シティ	ビジネス
件数	2	4	0	3
	6		3	
割合	22%	44%	0%	33%
	67%		33%	

c、都市の規模とホテルの関係

同規模の都市、新居浜と比較してみる。松江市の人口は 125539 人、新居浜市の人口は 125539 人である。別府市が 9 件のホテルが立地しているのに対し、新居浜市は 6 件である。ホテルの件数では別府市の方が上回っている。また新居浜の 6 件のホテルは全て駅表側に立地しているのに対し、別府は駅表、駅裏均等に開発されている。しかし別府は全国に名を轟かす観光地であるので、新居浜と比べるのは酷かもしれない。

4.2.9 今治

a、ホテルの開業年度と本事業をおこなった年度の関係

今治は鉄道高架事業を採用し、1992年に地平部の道路が除却され、高架部が供用され始めている。今治駅周辺にホテルは6件建っている。シティホテルは3件で全体の50%、ビジネスホテルは3件で全体の50%となっている。1992年前後に建設されたホテルは3件で、全体の50%にあたる。内訳はシティホテルが1件で、ビジネスホテルが2件となっている。

b、都市構造とホテルの関係

別府は中心市分離タイプである。中心市街地が駅の北東側に形成されている。駅表側に立地しているホテルの割合が100%で駅裏側には一件もホテルが立地していない。高架後、供用開始の1992年前後に建設されたホテルをみると、平均220mのところ立地している。駅裏側には立地していないものの、高架前の倍の数のホテルが立地したのだから、成功したと推測できる。

表 4-12 別府のホテル現況

今治	駅表		駅裏	
	シティ	ビジネス	シティ	ビジネス
件数	3	3	0	0
	6		0	
割合	50%	50%	0%	0%
	100%		0%	

c、都市の規模とホテルの関係

同規模の都市、延岡と比較してみる。今治市の人口は117931人、延岡市の人口は124762人である。今治市が6件のホテルが立地しているのに対し、延岡市は8件である。ホテルの件数では延岡市の方が上回っている。今治市は鉄道の高架化は終わったものの、土地区画整理事業がまだ終わっていないのでまだ見守る必要がある。延岡市に追いつく可能性はあるのでは？にとどめておきたい。

4.2.10 防府

a、ホテルの開業年度と本事業をおこなった年度の関係

防府は鉄道高架事業を採用し、1994年に地平部の道路が除却され、地下部が供用され始めている。防府駅周辺にホテルは5件建っている。シティホテルは3件で全体の50%、

ビジネスホテルは3件で全体の50%となっている。1992年前後に建設されたホテルは3件で、全体の50%にあたる。内訳はシティホテルが1件で、ビジネスホテルが2件となっている。

b、都市構造とホテルの関係

防府は中心市分離タイプである。中心市街地が駅の北側に形成されている。

駅表側に立地しているホテルの割合が80%で駅裏側は20%ホテルが立地していない。高架後、供用開始の1994年前後に建設されたホテルをみると、駅裏側は駅から350mのところ立地している一件のみである。駅裏側には立地していないものの、一件のホテルの建設に、2件のホテルの改築がおこなわれているので街の活性化に貢献できたのではと推測できる。

表 4-13 防府のホテル現況

防府	駅表		駅裏	
	シティ	ビジネス	シティ	ビジネス
件数	2	2	1	0
	4		1	
割合	40%	40%	20%	0%
	80%		20%	

c、都市の規模とホテルの関係

同規模の都市、八代と比較してみる。防府市の人口は117726人、八代市の人口は106145人である。防府市が5件のホテルが立地しているのに対し、八代市も5件である。しかし八代のホテルは平均1170mのところ分布しており、駅周辺が開発されているとは言いがたい状況である。

4.3 鉄道高架事業とホテルの増加数の関係

鉄道高架事業を行なった都市の駅表と駅裏のホテルの増加数を比較した。さらにホテルの増加数が鉄道高架事業の効果によるものか、自然増加によるものかを判断するために、鉄道高架事業をおこなっていない同人口規模の都市のホテルの増加数とも比較した。同人口規模の他都市比較し、ホテルが多く建設されたということは、産業、商業、観光などの分野でこれから伸びてくるであろうと民間が認めた都市と推察される。博多、佐賀、松江、別府がそれにあたる。

表 3 駅表と駅裏のホテル増加数

都市名	従前のホテル数		現在のホテル数		都市名	従前のホテル数		現在のホテル数	
	駅表	駅裏	駅表	駅裏		駅表	駅裏	駅表	駅裏
博多	0	0	25	16	久留米	5	2	8	2
広島			30	3	呉			4	0
熊本			31	0	佐賀	0	0	5	6
岡山			39	4	松江	4	1	13	4
鹿児島			38	2	鳥取	5	0	9	3
松山			31	0	山口			1	0
大分			22	1	米子			20	0
倉敷			13	1	都城			8	0
長崎			31	8	別府	2	0	6	3
小倉			14	5	新居浜			6	0
福山			13	6	延岡			8	0
高松			19	7	今治	4	0	6	0
高知			33	0	防府	4	1	4	1
宮崎	18	1	21	1	八代			5	0
徳島			24	3	岩国			7	0
下関	0	0	8	3	徳山			13	1
佐世保			14	0					

5 . これからの鉄道高架事業

5 . 1 いままでの鉄道高架事業

5 . 1 . 1 本論文における本事業の成功

都市計画事業の成功、失敗、優劣を決めるのは非常に難しい。特に本論文で対象とした道高架事業は、単に鉄道を高架するだけではなくて、それに関連して中心市街地の抜本的な市街地改善を図る。簡潔に言っても鉄道高架事業の効果の及ぶところが、都市整備、交通だけでなく産業、経済、商業など幅広い範囲に及んでおり、またどの分野も数字として捉えにくい。また分野によって、効果の現れてくる期間が短いものもあれば、非常に長期間に及ぶものもあり、一概に図りきれない。鉄道高架事業の何をもって成功とするのか非常に難しいところであるが、本論文にはかかせない要素である。ここでは大胆に非常に大きな要素であると思われる地価と産業（ホテル）から大胆な考察を述べたい。

本来、都市計画事業の評価とはどのようにおこなわれるものなのか？実は今現在都市計画事業の優劣、成功、失敗を評価する方法はない。都市計画事業の評価を試みようとした論文には並木昭夫氏の論文がある。「都市における道路と鉄道の連続立体交差事業に関する計画論的研究」である。（後並木論文とする）並木論文では分野ごとの評価はしていたものの総合評価にまでは及んでいなかった。そして土木分野での評価で止まっており、経済を評価する項目はなかった。並木論文で書かれていた評価を参考に、地価、ホテルの面から評価を加え、本事業が成功した都市、失敗したといえる都市に分類を行い、何が成功と失敗に分けたのかを考察してみたい。

5 . 1 . 2 地価、ホテルから読み取れる本事業の評価の概要

今回私が作成したデータ（地価、ホテル）から本事業の効果を解析し、簡単な評価をおこないたい。評価は三段階に分ける。

1、本事業が効果を及ぼし成功したと言えるもの

本事業の効果により、駅表と駅裏の地価の差が埋まり、ホテルの立地状況、新規建設状況も他都市と比べて勝っていると判断でき、その地域の土地の需要を促し、産業の発展を成し遂げたと評価できるもの。

2、本事業の効果は見られるものの成功とまでは言いがたいもの

本事業の効果により、駅表と駅裏の地価の差が埋まっているか、もしくはホテルの立地状況、新規ホテル建設状況が他都市に比べて勝っていると、どちらかの効果を判断できるもの。

3、本事業の効果が見られないもの

本事業の効果が見られないもの。駅表と駅裏の差がまったく変わっていきなく、縮まっていけない。ホテルの立地も他都市に比べて劣っているもの。

5.1.3 地価から読み取れる本事業の評価

評価軸の一つ、地価から考えていきたい。右の表 5-1 は、本事業をおこなった都市の駅表と駅裏の地価を、比べてみたものである。一番左側の「駅表が高い」の列は、駅表の方が地価が高かった都市である。これは駅裏と駅表の均等な開発を目指しているにも関わらず、駅裏に効果があらわれなかった、もしくは及ばなかった都市である。対象都市は松江、下関、宮崎、別府である。

真ん中の「僅差」の列は、本事業を行った都市の中で、駅表と駅裏の地価の差が僅差だったものである。つまり、当初の目的通り駅表と駅裏の均等な開発を地価の面では実践できたという都市である。対象都市は博多、久留米、防府、今治、佐賀である。

一番右側の列、「駅裏が高い」は本事業を行った都市の中で、駅表と駅裏の地価を比べたときに、駅裏の方の地価が高かった都市である。当初の目的であるさびれた駅裏を開発し、駅表に近づけようとする目的の枠を超えて、追い抜いてしまったのである。非常に優秀な都市であるといえるだろう。対象都市は鳥取である。

表 5-1 駅表に対する駅裏の地価の比率

今治	175.00%	宇部	61.90%
防府	125.49%	徳島	59.89%
鳥取	117.95%	倉敷	56.04%
延岡	98.88%	高松	56.03%
大牟田	95.97%	松江	52.15%
福山	92.59%	松山	49.12%
久留米	89.96%	広島	47.00%
春日	88.68%	新居浜	42.29%
小倉	87.80%	下関	41.18%
博多	85.20%	佐世保	39.13%
鹿児島	81.98%	岩国	36.42%
高知	78.61%	米子	31.20%
佐賀	77.75%	別府	29.42%
熊本	74.19%	徳山	28.38%
宮崎	72.41%	岡山	22.62%
大分	66.39%		

5.1.4 ホテルから読み取れる本事業の評価

本論文のもう一つの評価軸、ホテルの立地状況から考えていきたい。右の表 5-2 は、本事業を行なった都市のホテルと、同人口規模の都市のホテルを、本事業施行完了年度の前後に開業したホテルを選抜、比較し、どちらの都市がビジネス、シティホテルの数、距離で勝っているかを示したものである。

表 5-2 ホテルの都市比較表

立地してる	同じ	立地してない
博多	宮崎	下関
佐賀		久留米
松江		鳥取
防府		今治
別府		

左側の「立地している」の列は、本事業を行った都市と、行っていない他都市とを比べてホテルが立地していた都市である。同人口規模の他都市に比べてホテルが多く立地したということは、産業、商業、観光などの分野でこれから伸びてくるであろうと民間が認めた都市ということになる。該当する都市は博多、佐賀、松江、防府、別府である。

真ん中の「同じ」の列は本事業を行った都市と、行っていない他都市とを比べてホテ

ルの立地がほぼ同じだった都市である。同人口規模の他都市と比べて同じであったということは、本事業の効果はあまり現われていなかったか、何かの要因で差が開こうとしていた都市になんとか食いついていくことが出来たと判断できる。これに該当する都市は宮崎である。

一番右側の「立地していない」の列は、本事業を行った都市と、行っていない他都市とを比べて、ホテルの立地が芳しくなかった都市である。同人口規模の都市と比べて芳しくなかったということは本事業の効果があらわれていないのだと推測できる。これに該当する都市は下関、久留米、鳥取、今治である。

5.1.5 地価、ホテルから読み取れる本事業の総合評価

上記の結果より、5.1.3の基準で本事業を行った都市を評価してみたい。

1、本事業が効果を及ぼし成功した都市

本事業の効果により、駅表と駅裏の地価の差が埋まり、ホテルの立地状況、新規建設状況も他都市と比べて勝っていると判断できる都市は福岡、佐賀、防府である。

2、本事業の効果は見られるものの成功とまでは言いがたい都市

駅表と駅裏の地価の差が埋まっているか、もしくはホテルの立地状況、新規ホテル建設状況が他都市に比べて勝っていると判断できるのは久留米、松江、鳥取、別府、今治である。

3、本事業の効果が見られない。

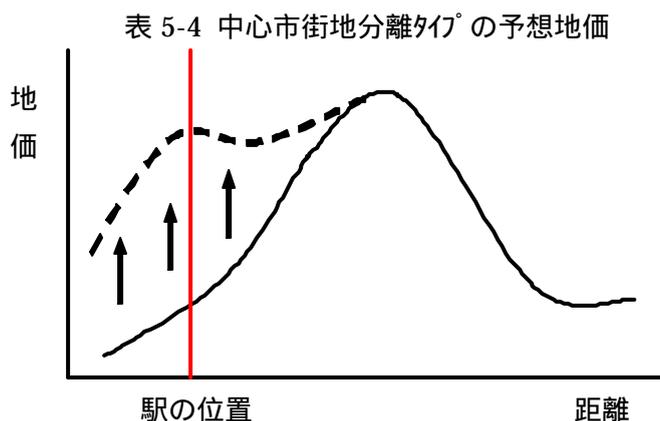
駅表と駅裏の差がまったく変わっていきなく、縮まっておらず、ホテルの立地も他都市に比べて劣っている都市は宮崎、下関である。

表 5-3 都市の評価

成功	効果あり	効果なし
福岡	久留米	宮崎
佐賀	松江	下関
防府	鳥取	
	別府	
	今治	

5.1.6 総合評価

本事業を行ったにも関わらず、なぜ上記のような差が現れたのか考察したい。本事業が効果を及ぼし成功したと評価できる、福岡と佐賀は中心市街地分離タイプである。中心市街地分離タイプであると目立ったランドマークのない土地に駅をつ



くことになる。そこが駅自体がランドマークの役割を果たしその駅周辺が発達していく。何も無いところに駅をつくれればその地域が発展するのは当たり前であるが、それが成功

の要因であるように思われる。

逆に同じ中心市街地分離タイプでありながら久留米、今治はなぜ「効果あり」程度に収まってしまったのか。理由は地価の需要に見合わない急上昇にあると思われる。久留米は駅裏側が昭和 52 年に 83%、昭和 56 年に 160%もの急上昇を遂げている。今治も駅表側に勝る地価上昇率を見せている。地価が上がった理由は本事業以外の理由（近くにバイパスが通るなど）も考えられるが、地価が急上昇したためにホテル、ひいては産業、商業が新規出店しにくい状況を生み出してしまったと考えられる。投資額が大きいとそれだけ企業の利益に影響してくる。当たるかはズレるかわからないのに莫大な投資を行う企業はなかったのだろう。

また、中心市街地隣接タイプである松江と鳥取が「効果あり」と評価された原因は、町の移り変わりがあまり進まなかったためであると考察できる。もともと中心市街地が駅に近い。その位置で駅を高架化したとしても顧客は従来どおり中心市街地に流れていく。駅裏側に新規出店して来ようとも、駅表側の商店はある程度の初期投資額を回収していると考察できるので、値段やサービスで集客力に欠けてしまう。中心市街地隣接タイプで、駅表、駅裏の均等な開発を目指すには余程のテコ入れが必要となるだろう。

5.3 総括

ここまでの成功と評価される都市のデータをまとめてみると、

- 1、都市のタイプは中心市街地分離タイプである。
- 2、今の位置からは大幅に動かしたほうがよい。
- 3、駅裏にランドマークがない。
- 4、駅裏の開発が行いやすい。

である。

西日本の中で上記の条件に適している都市は八幡と呉である。実際に本事業を呉、八幡で取り組んでみたと仮定してみる。呉も八幡も海沿いに面している。そしてどちらも駅裏には工場がある。この工場が本事業の進行をすごく助けてくれるのではないかと考えている。本事業に関わらず、都市計画事業は広範囲に及んでいるために、土地の入手、地権者の合意を得るのが非常に難しい。工場群であると元から大規模であるために対象者が少なくすむ。そして昔の日本の物流といえば鉄道しかなかったわけだが、今ではトラックが90%のシェアを占めている。これが何を意味しているかという点必ずしも駅の裏に工場をかまえている必要はないのではなかろうか。駅裏に工場をかまえているメリットはなくなったのではないかと考えられる。されば容易に土地の入手、もしくは地権者の合意を得て移転してもらうのは可能なはずである。呉、八幡は海に近く、サンポート高松や、みなとみらい 21 のように海を生かした開発事業が可能である。集客の見込める開発ではないかと考

えられる。

本論分では鉄道高架事業と連続立体交差事業の評価をおこない、そこから新しく本事業をおこなうのに適した都市を選ぶことを試みた。今回、都市の評価に用いるために作成した指標は、都市構造イメージ図と地価、ホテルの立地状況だけであった。本当の都市計画の効果はもっと広範囲に及んでいる。今回の指標のみで判断することはできないが、一つの考え方として提案してみた次第である。

謝辞

本論分は、自分が経験不足、勉強不足であるために、いろんな人々に支えられ、ようやく完成にいたりました

荒木先生には本当にご迷惑をおかけいたしました。2年間の熱い指導本当にありがとうございました。就職がなかなか決まらなかったさい、自分のために他の先生にまで頼みこんでいただいたり、正月の帰省を一日はやく切り上げて高知に帰ってきてくださったり、新年会を早々に切り上げてくださったり、どんどん夜型になっていく私たちに付き合って深夜まで指導してくださったり・・・感謝してもしきれません。荒木先生の最初で最後の弟子であったことを誇りに思います。本当にありがとうございました。

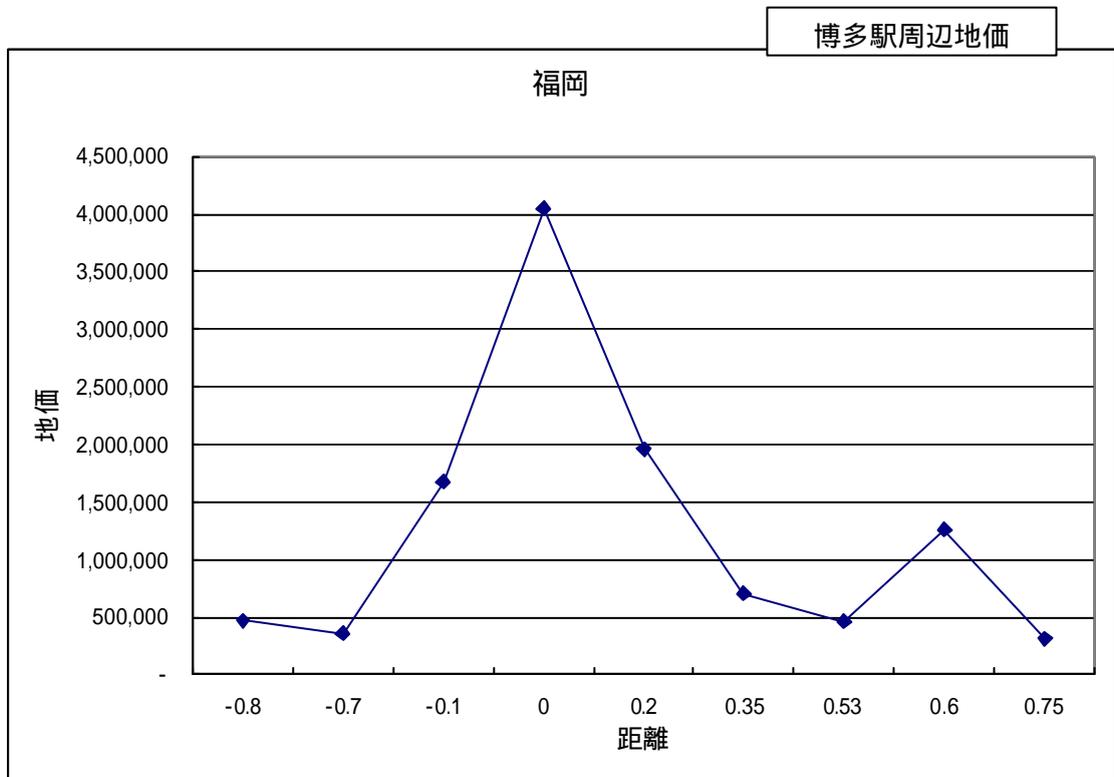
また、論文の方向性や位置づけの相談に乗ってくださった草柳先生、いつも議論をし、情報を交わしあいお互いの論文の質を高めていった重岡君、横浜から応援してくださった家族、1500枚とゆう膨大な量のコピーを文句一つ言って引き受けてくれた彩水さん、完成品の見せ合いをしようと約束したものの、お互い直前まで忙しく約束を果たせなかった安達君、英語訳を手伝ってくれた北さん、最後まで底辺の二人でどちらが先に論文をしあげるか争った好敵手の大久保君、珈琲をおごってくれた西谷君、梅のど飴のおいしさを教えてくれ、健康を気づかせてくれた本坊君、気分転換にいつも東@荘に付き合ってくれた徳弘君、休憩に誘ってくれた津野君、私の論文の行く末をいつも心配してくれた有元君、ぶしつけな慣れない電話質問にも限らず、親切、丁寧に対応し、教えてくださった役場の方々、皆様方の協力と応援のおかげで本論分を書き上げることができました。お世話になった皆様に感謝の意を表します。本当にありがとうございました。

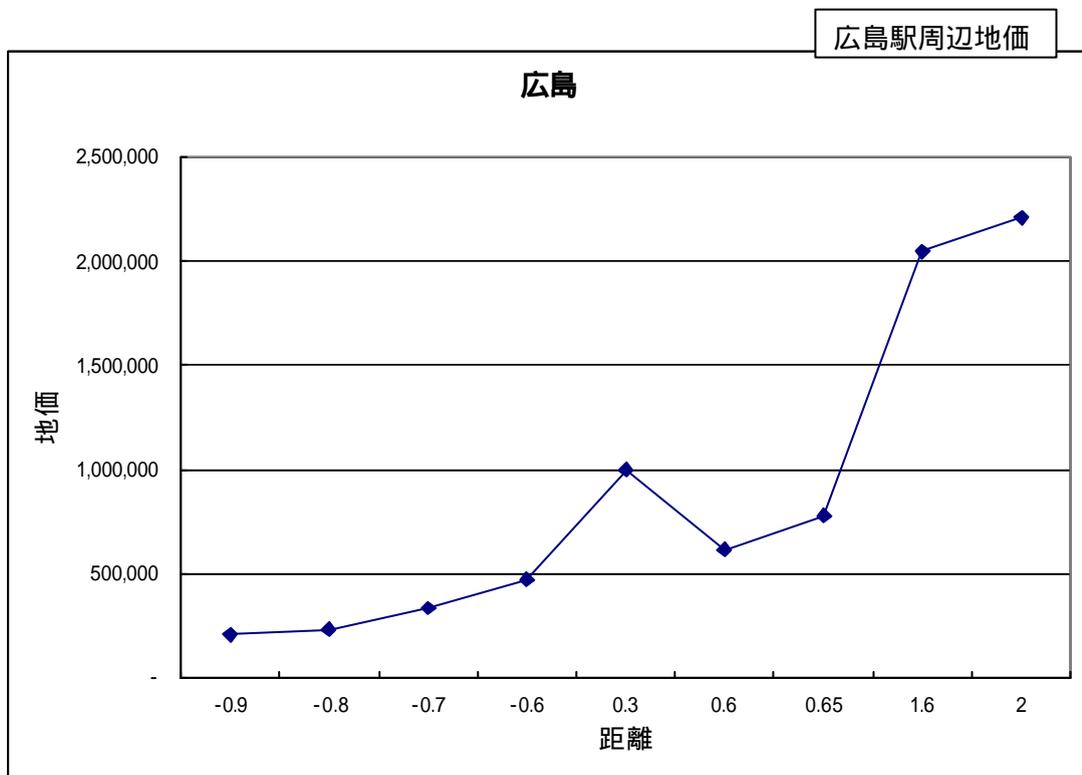
参考文献

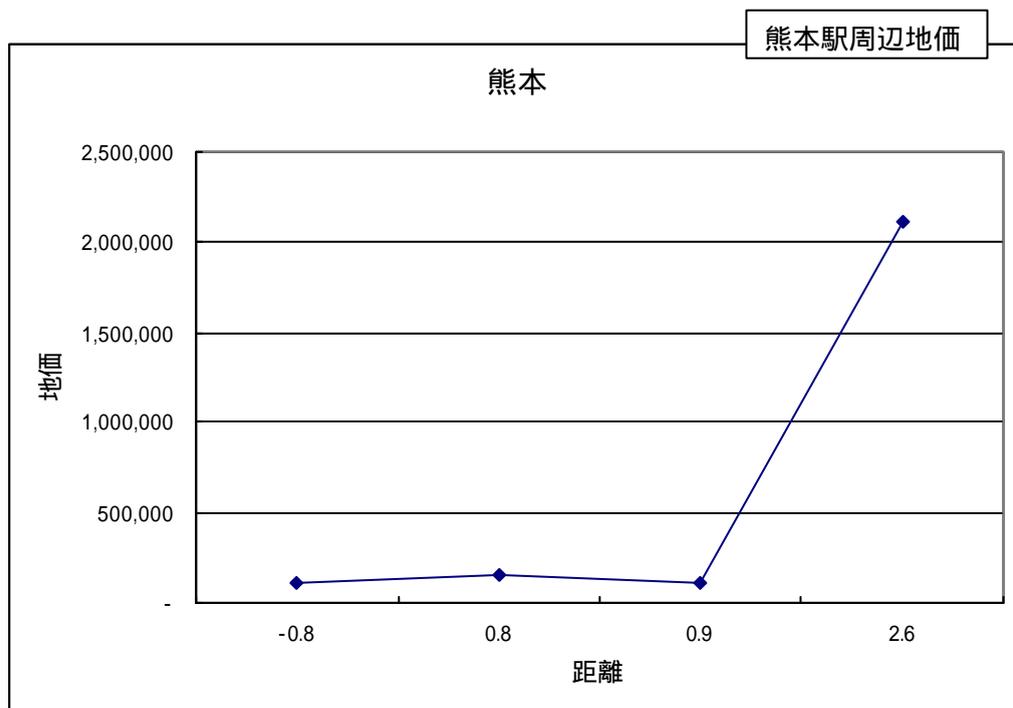
- 長門晃、松山昭共著 建設業における都市開発営業の進め方と実務知識
法令出版 平成 12 年 2 月
- 2.交通研究会 交通[軌道系編] H11.06
- 国土交通省鉄道局 数学で見る鉄道 2001 年版 平成 13 年 10 月
- 全国ホテルガイド 実業之日本社 2001 年 2 月 19 日
- 多摩の交通と都市形成史研究会編 多摩 鉄道とまちづくりのあゆみ
(財)東京市町村自治調査会 1995 年 11 月
- 海道清信 地域振興型都市開発プロジェクトの計画経営論に関する研究 1994.11
- 佐藤一夫、青山? 編 首都圏計画地図 かんき出版
- 建設省土地鑑定委員会編 地価公示 昭和 50 年
- 建設省土地鑑定委員会編 地価公示 昭和 52 年
- 建設省土地鑑定委員会編 地価公示 昭和 53 年
- 建設省土地鑑定委員会編 地価公示 昭和 54 年
- 建設省土地鑑定委員会編 地価公示 昭和 55 年
- 建設省土地鑑定委員会編 地価公示 昭和 56 年
- 建設省土地鑑定委員会編 地価公示 昭和 57 年
- 建設省土地鑑定委員会編 地価公示 昭和 58 年
- 建設省土地鑑定委員会編 地価公示 昭和 59 年
- 建設省土地鑑定委員会編 地価公示 昭和 60 年
- 建設省土地鑑定委員会編 地価公示 昭和 61 年
- 建設省土地鑑定委員会編 地価公示 昭和 62 年
- 建設省土地鑑定委員会編 地価公示 昭和 63 年
- 建設省土地鑑定委員会編 地価公示 平成元年
- 建設省土地鑑定委員会編 地価公示 平成 2 年
- 建設省土地鑑定委員会編 地価公示 平成 3 年
- 建設省土地鑑定委員会編 地価公示 平成 4 年
- 建設省土地鑑定委員会編 地価公示 平成 5 年
- 建設省土地鑑定委員会編 地価公示 平成 6 年
- 国土交通省土地鑑定委員会編地価公示 平成 8 年
- 国土交通省土地鑑定委員会編地価公示 平成 9 年
- 国土交通省土地鑑定委員会編地価公示 平成 10 年
- 国土交通省土地鑑定委員会編地価公示 平成 11 年
- 国土交通省土地鑑定委員会編地価公示 平成 12 年
- 国土交通省土地鑑定委員会編地価公示 平成 13 年
- 国土交通省土地鑑定委員会編地価公示 平成 14 年

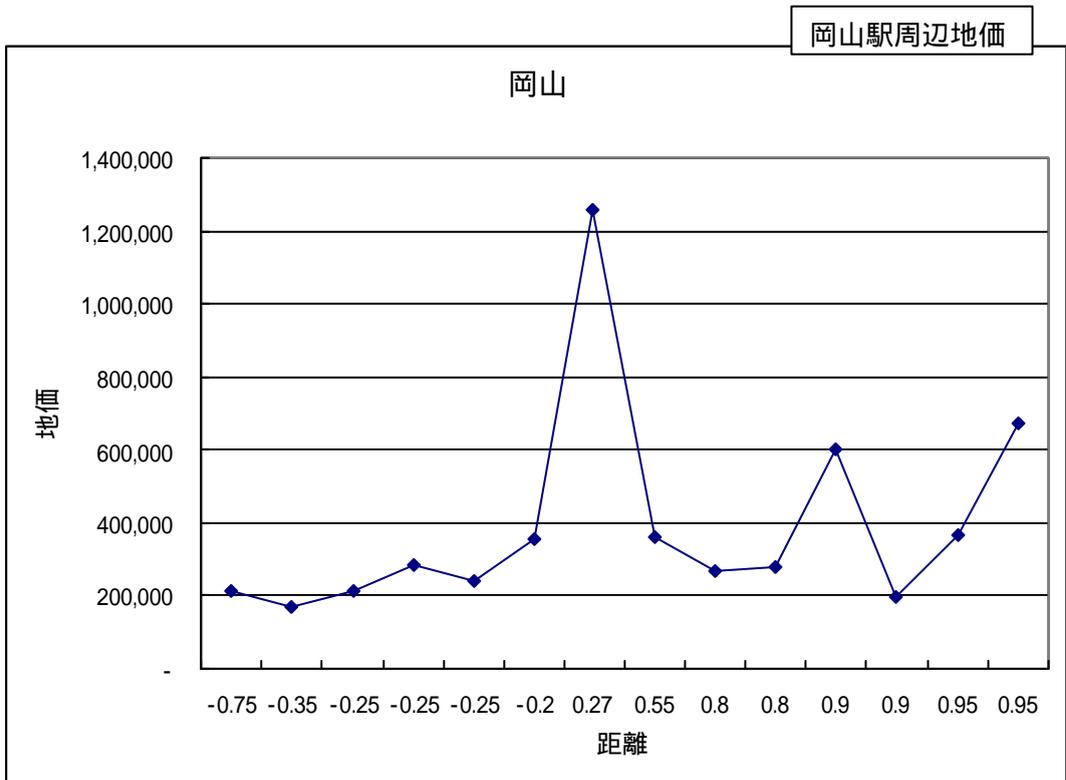
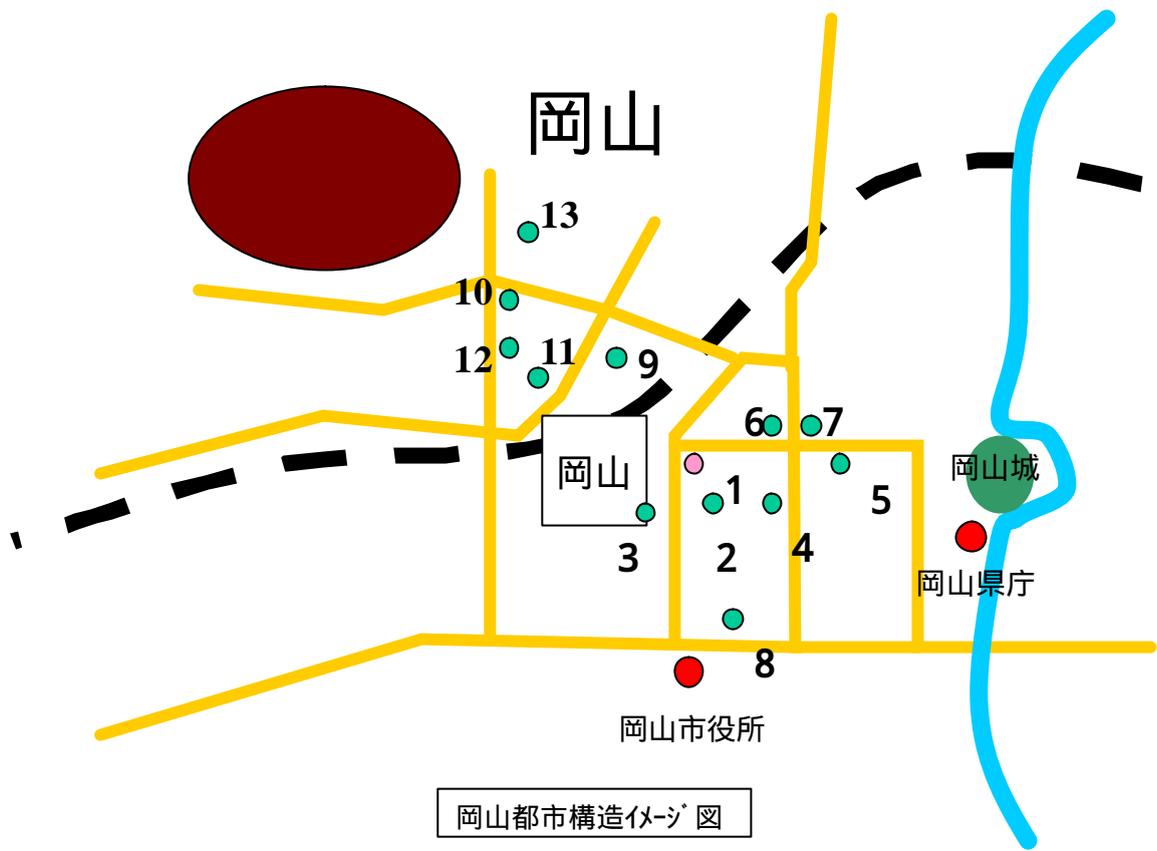
- 並木昭夫 都市における道路と鉄道の連続立体交差事業に関する計画論的研究
- 荒木英昭・重岡誠一郎・原拓弥 四国内の主要駅の市街地再開発の比較
平成 14 年度土木学会四国支部第 8 回技術研究発表会講演概要集 PP . 323-324
- 東洋経済 2002 地域経済総覧 H14.04

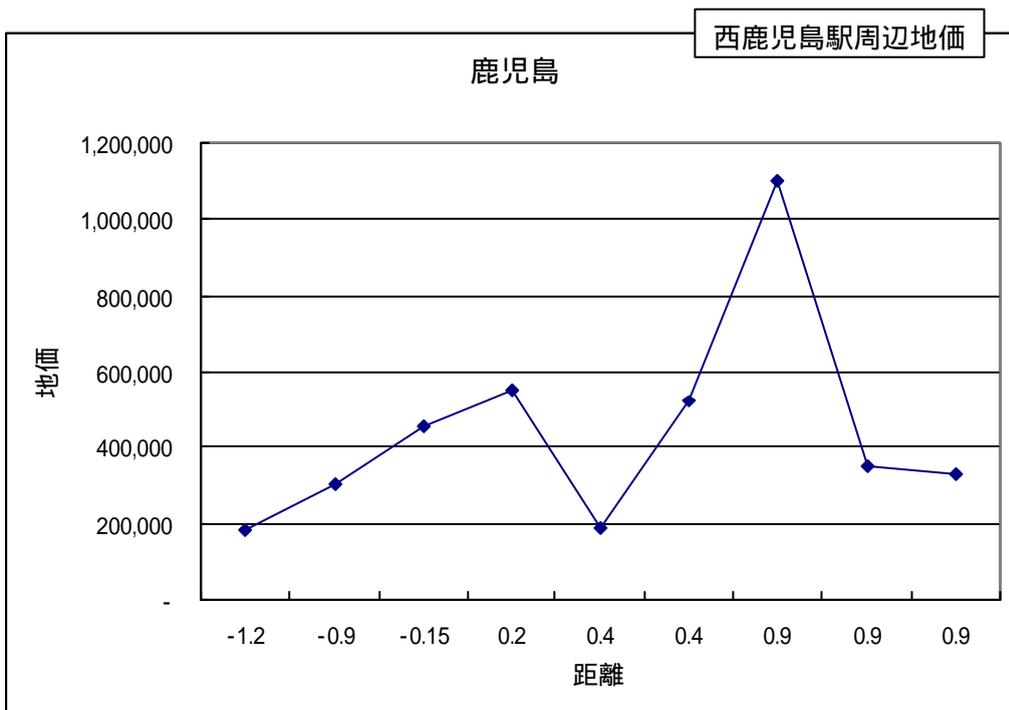
添付資料

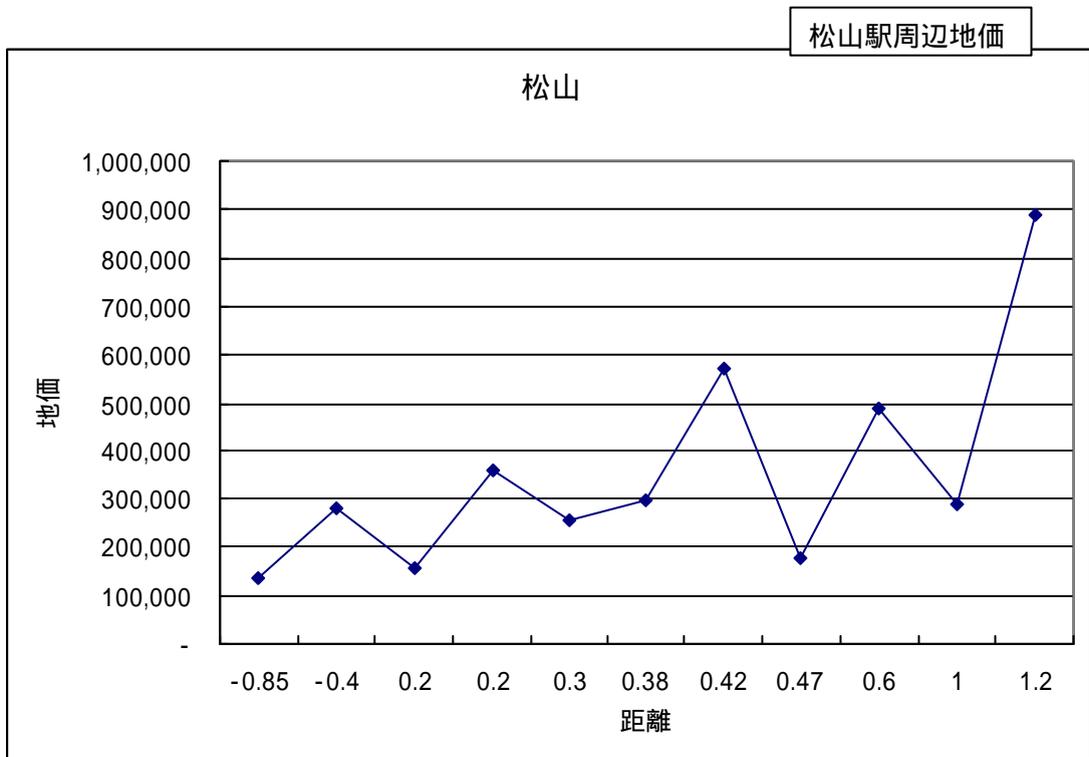
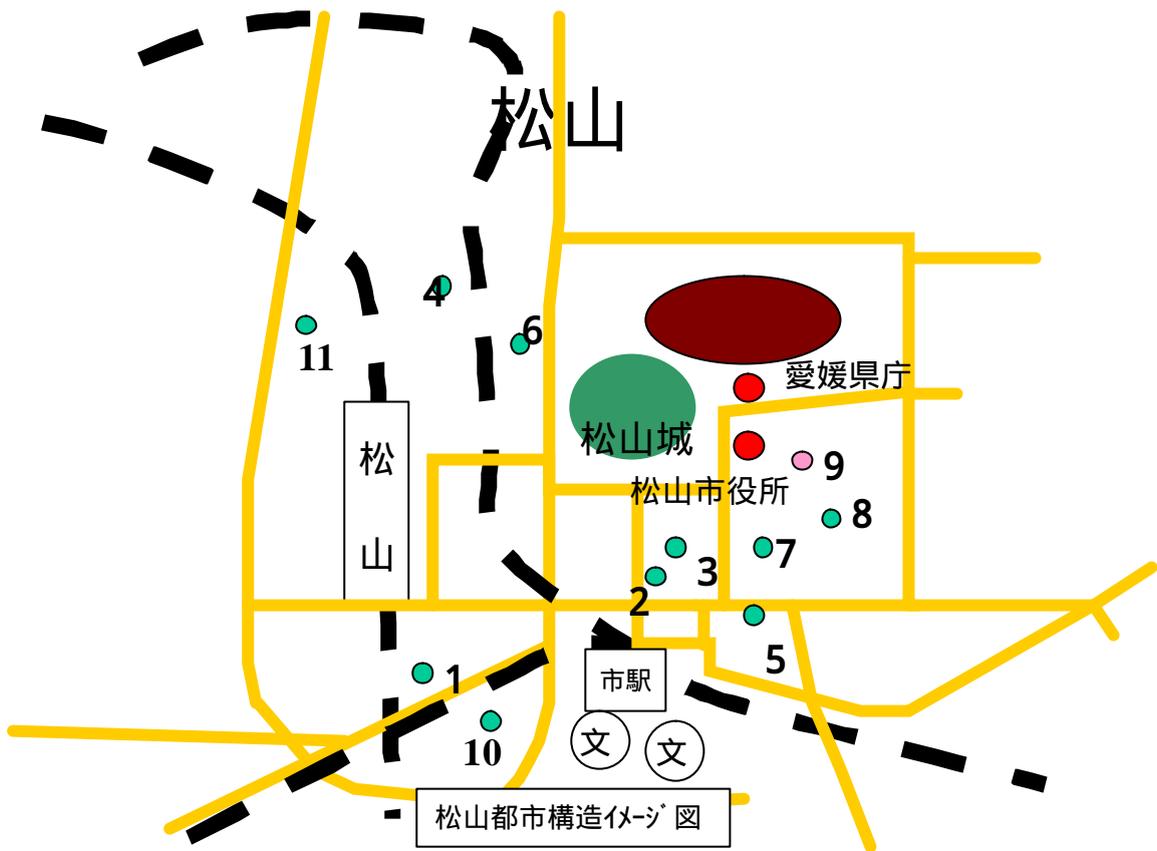


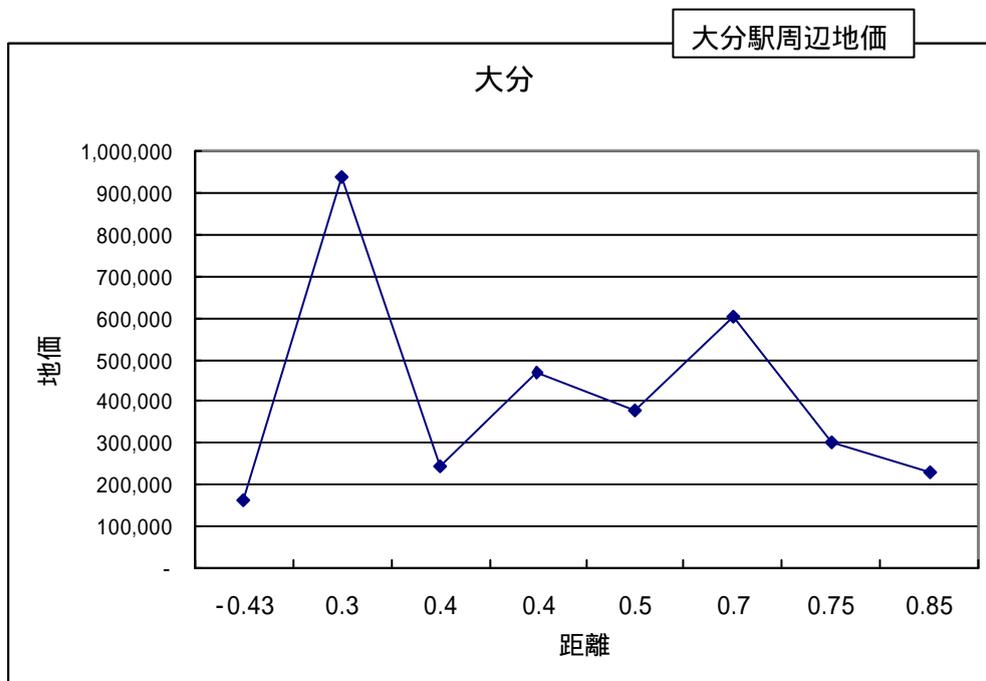
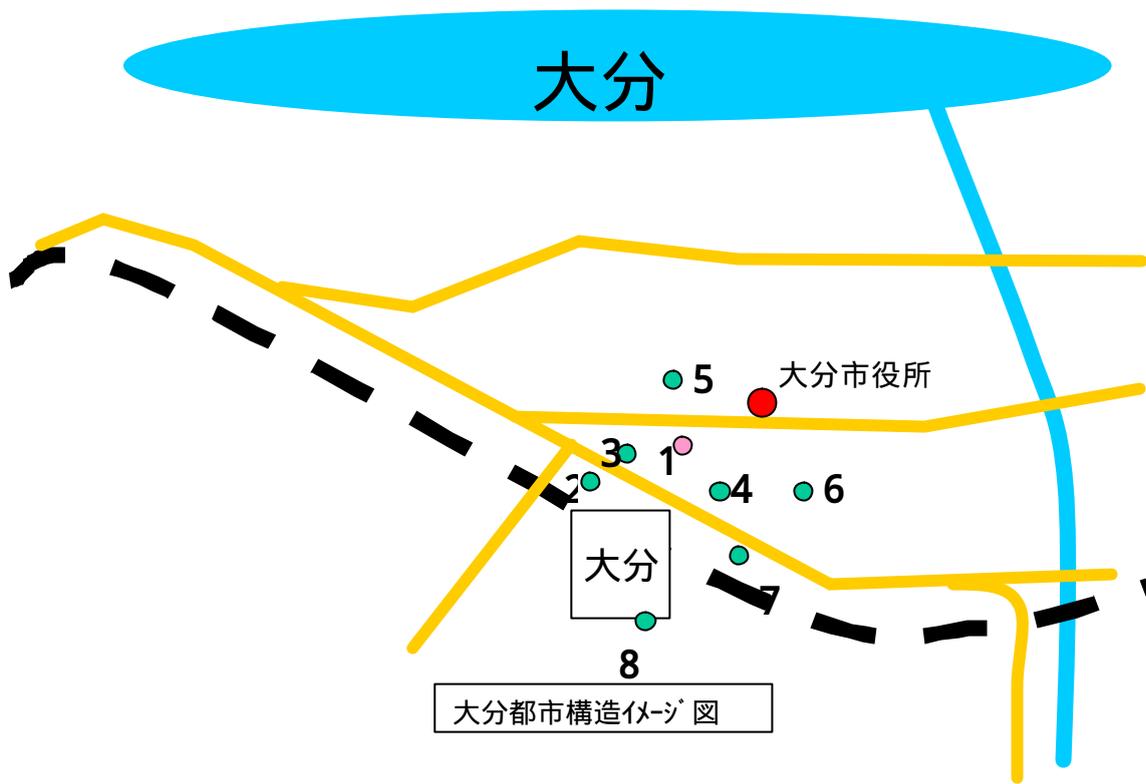


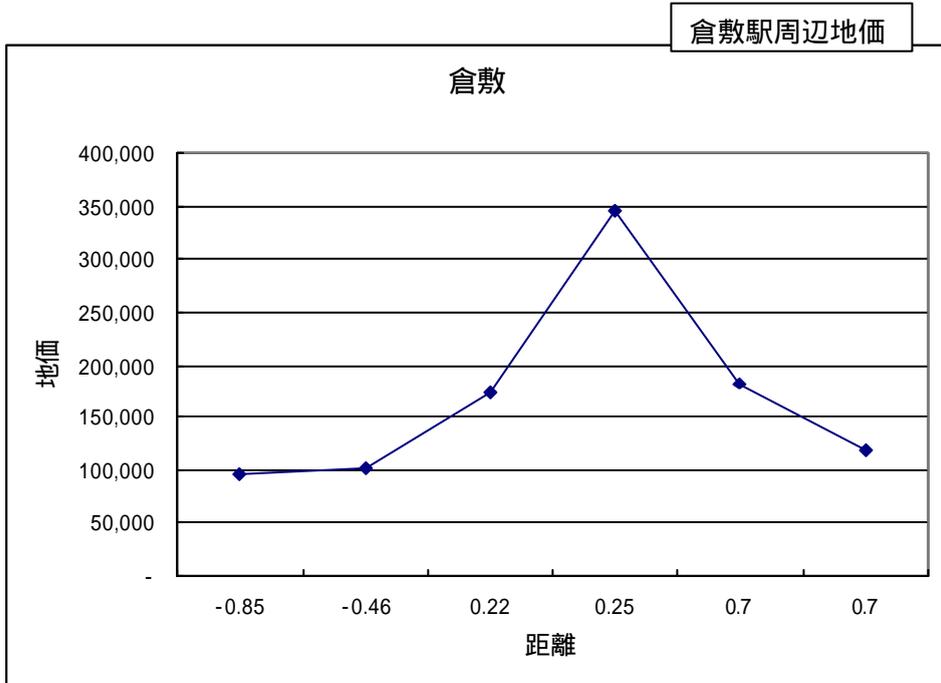
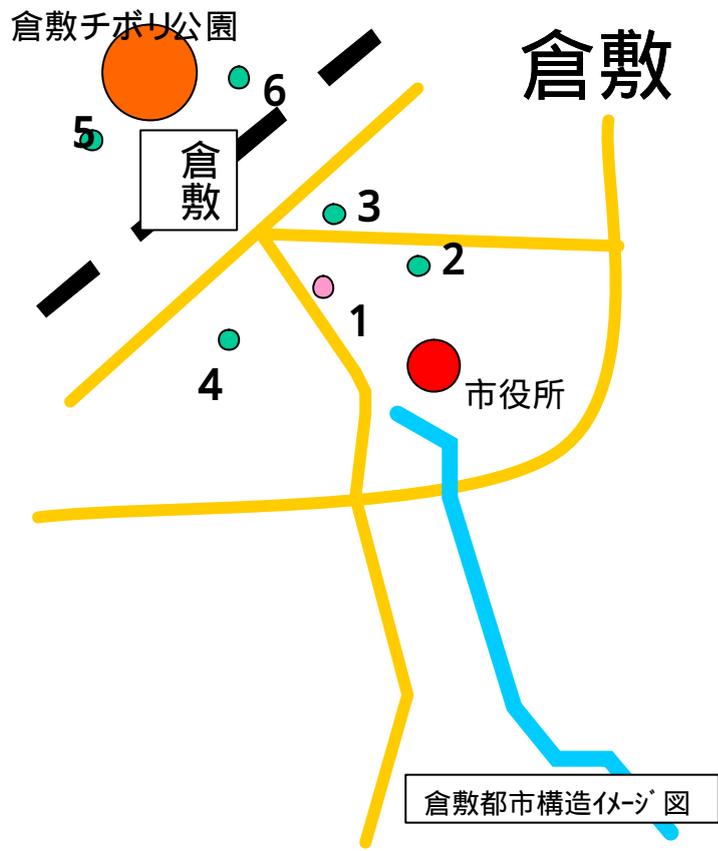


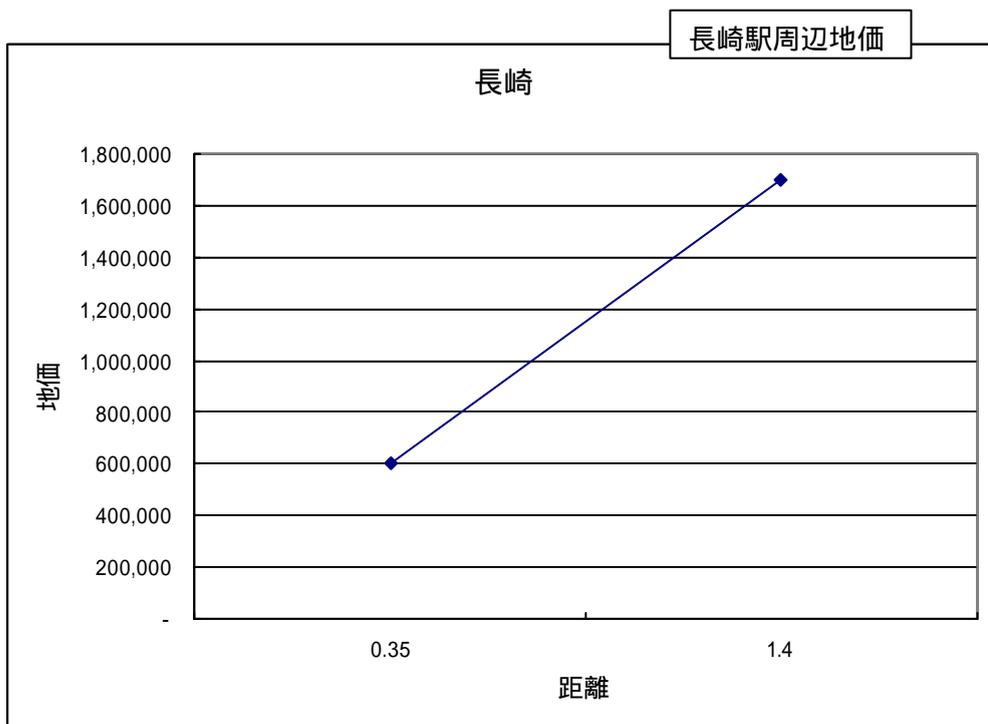
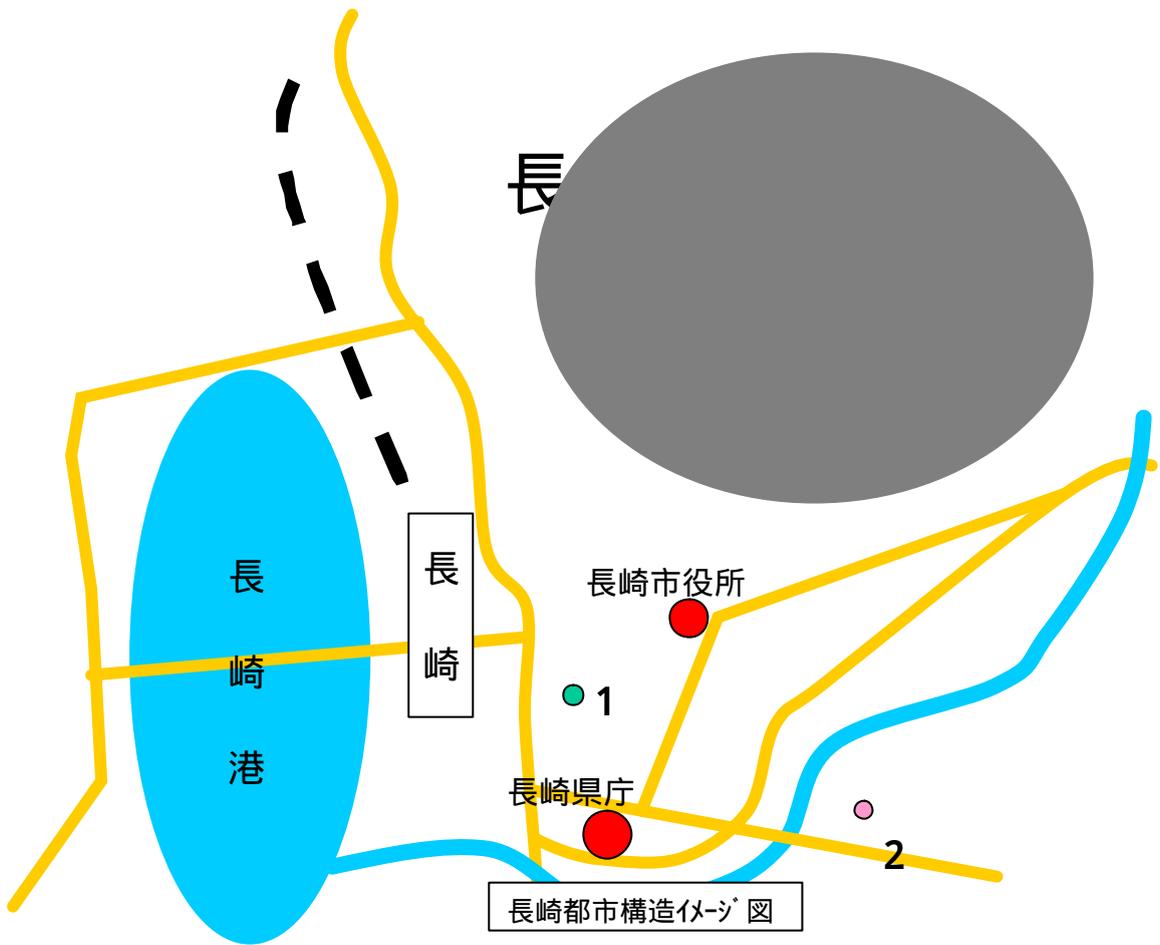


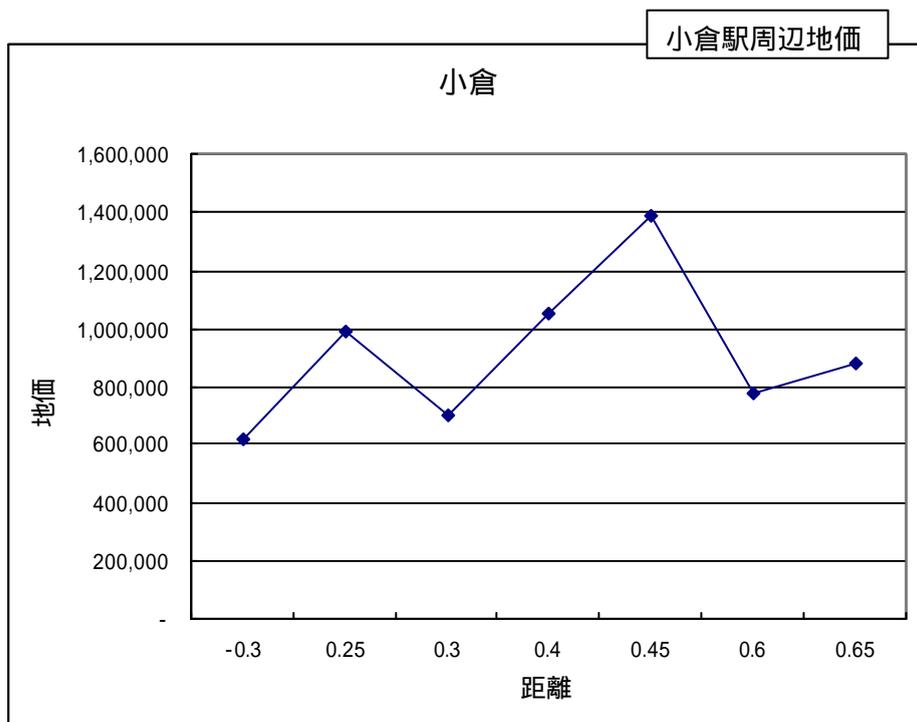


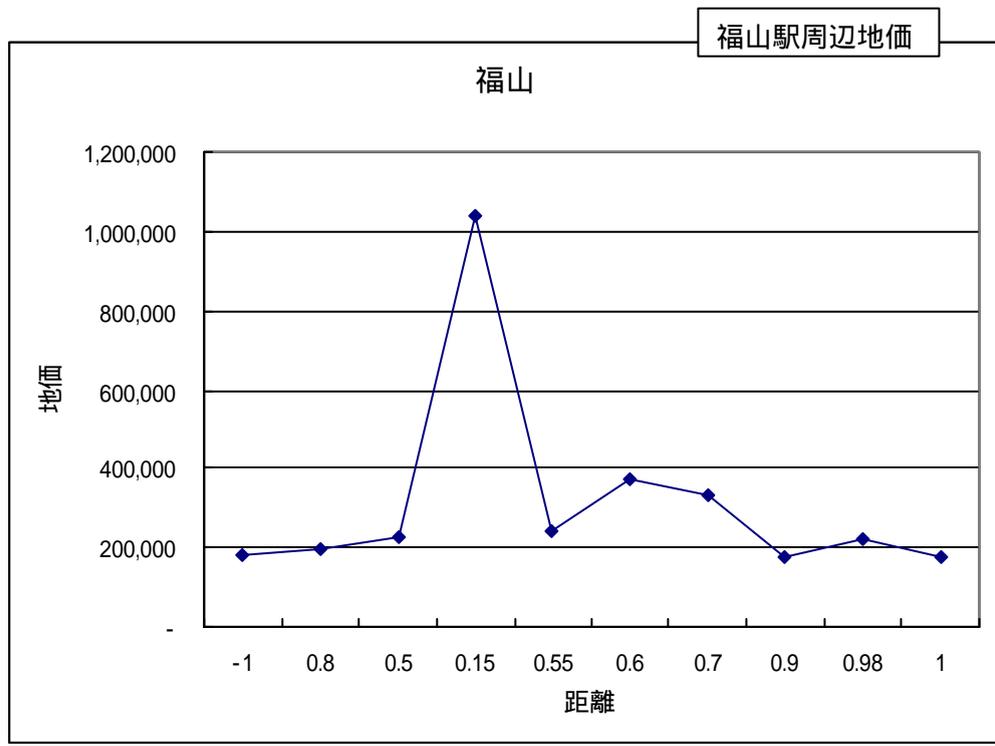
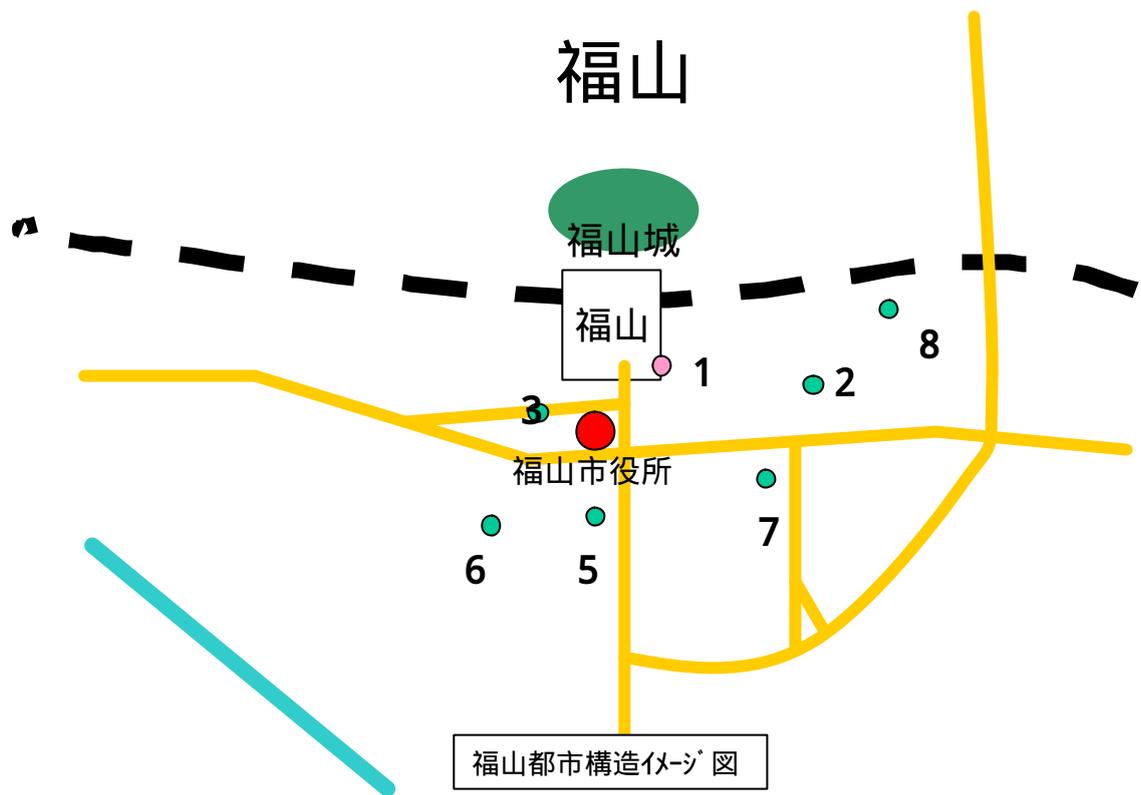


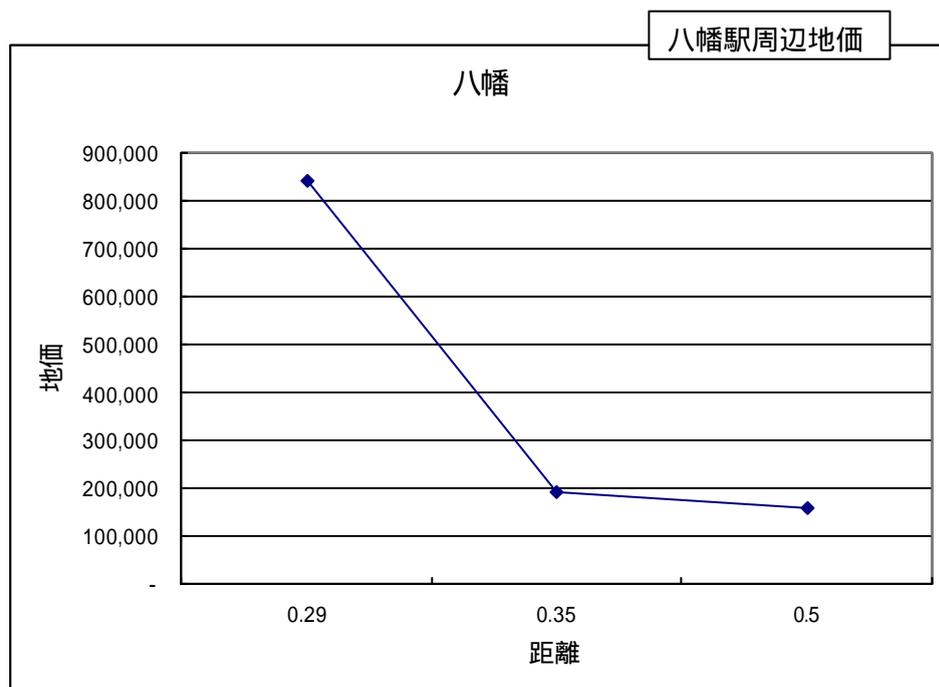
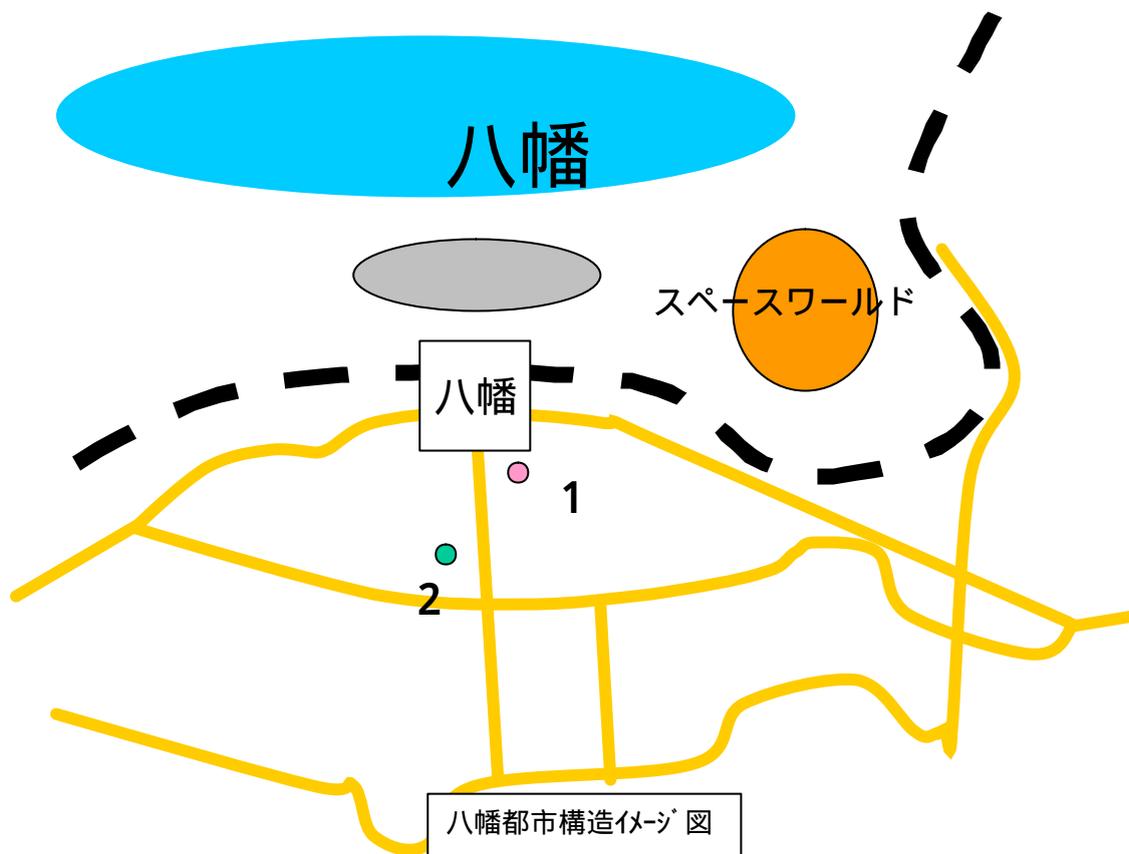




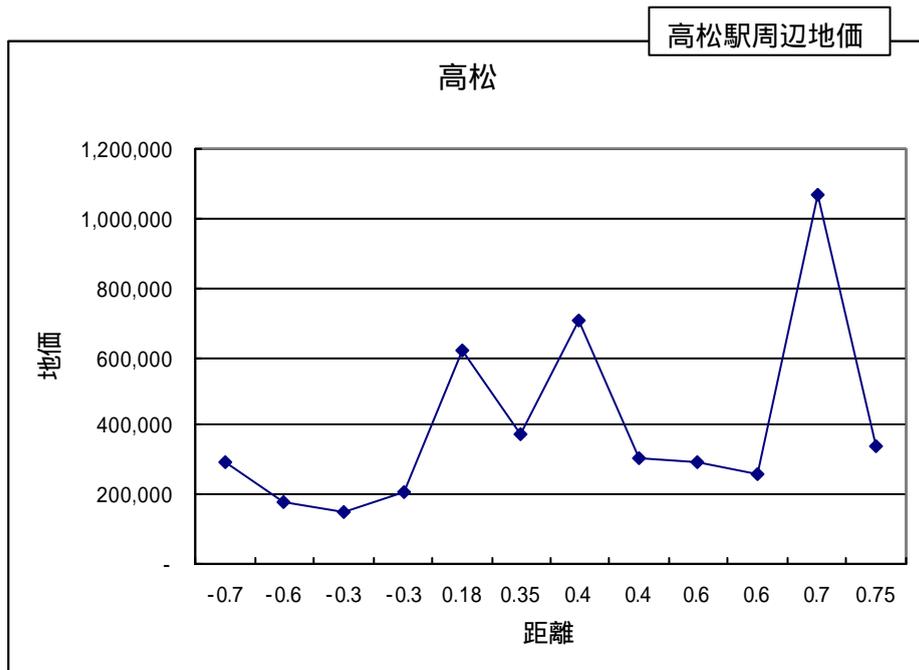
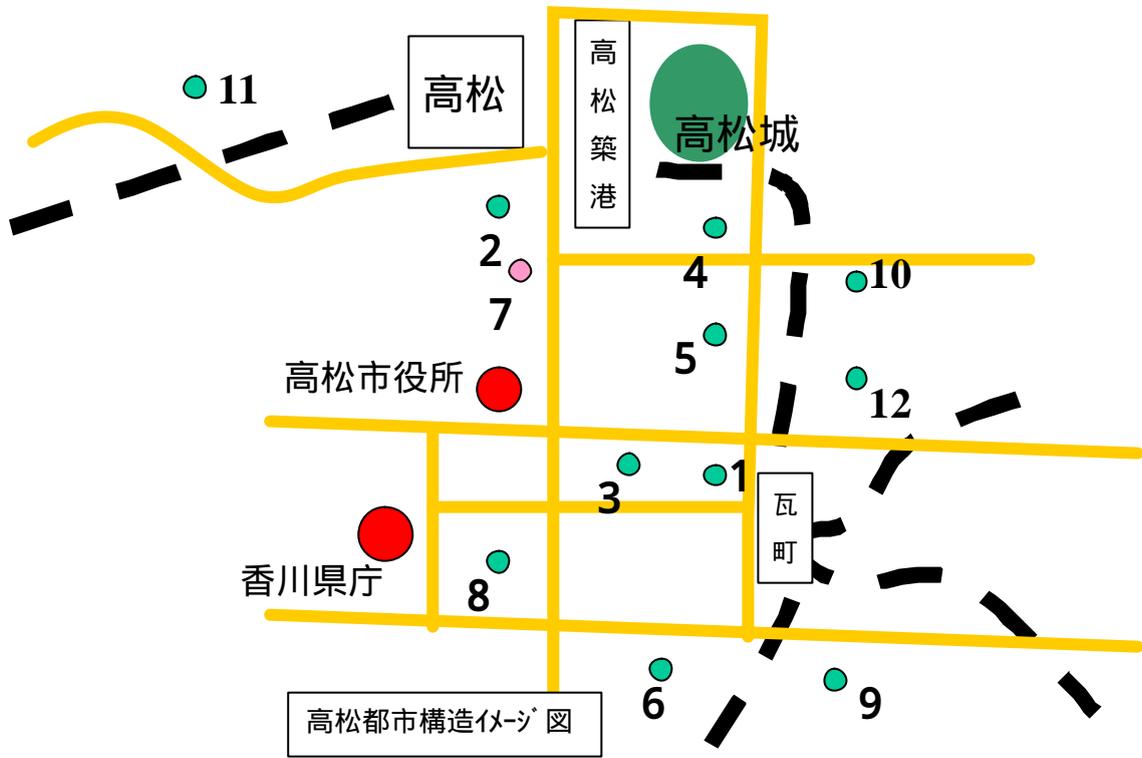


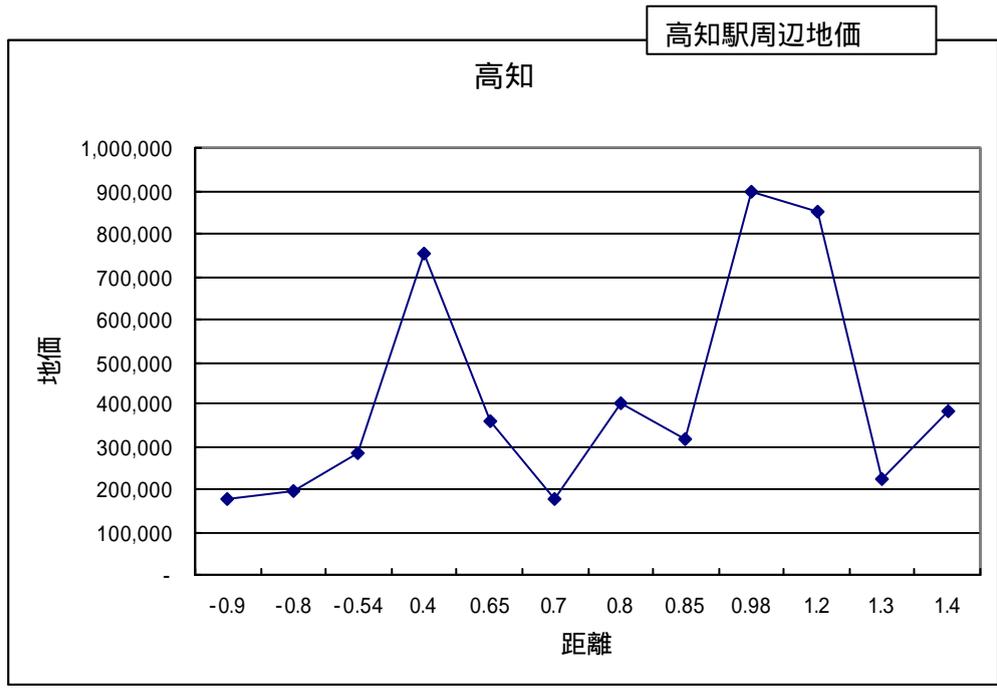
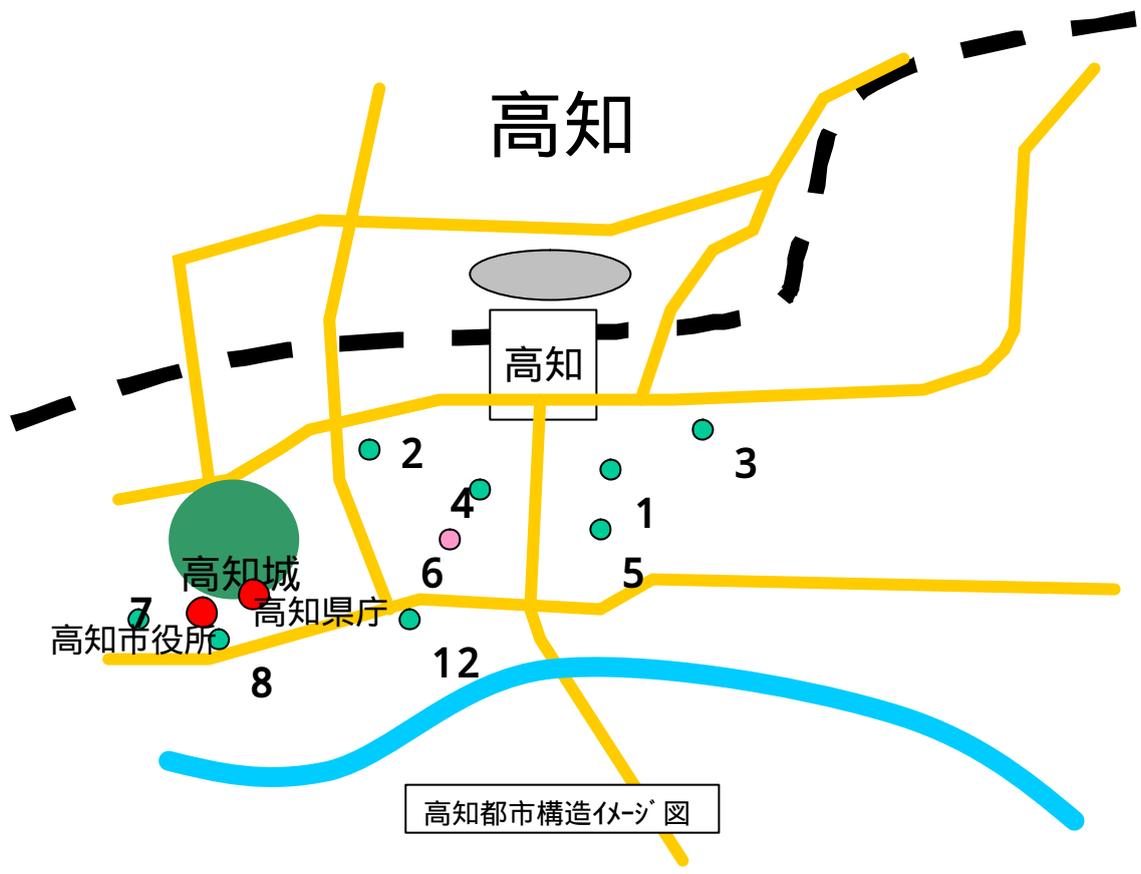


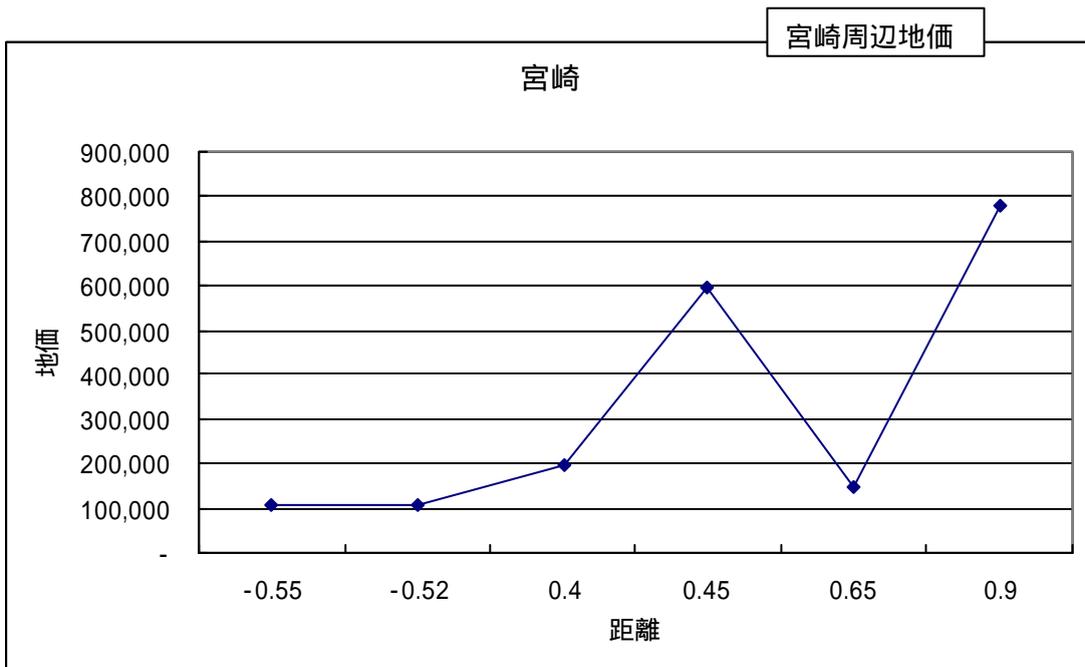


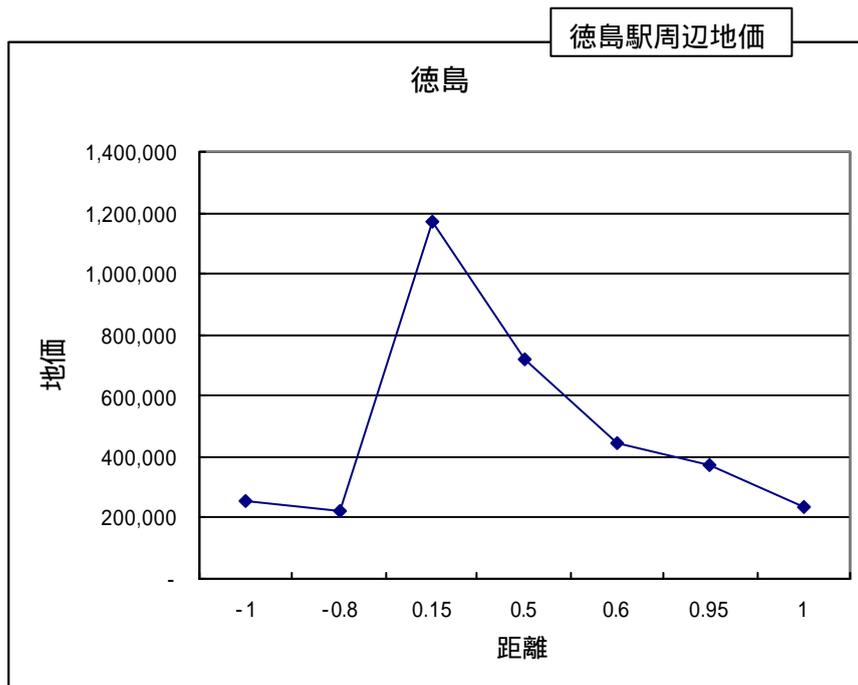
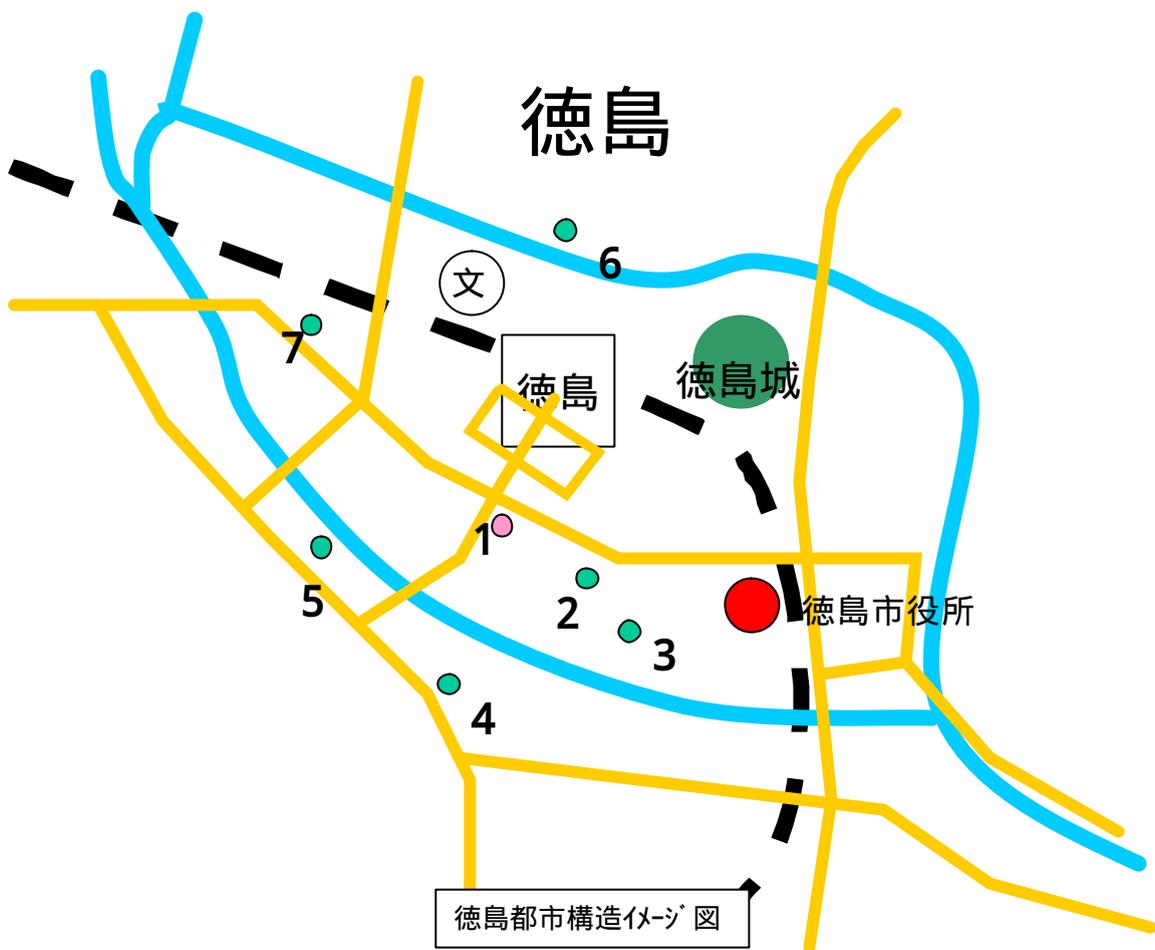


高松

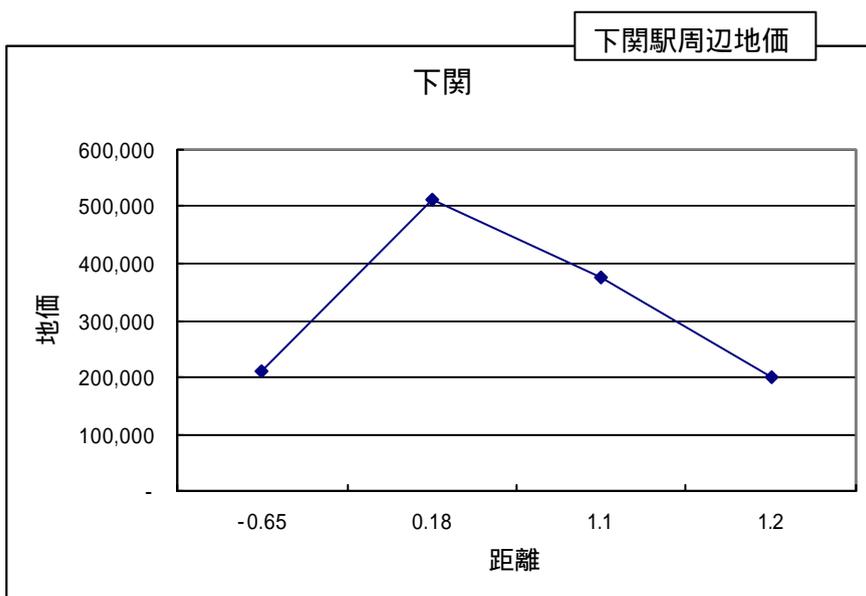


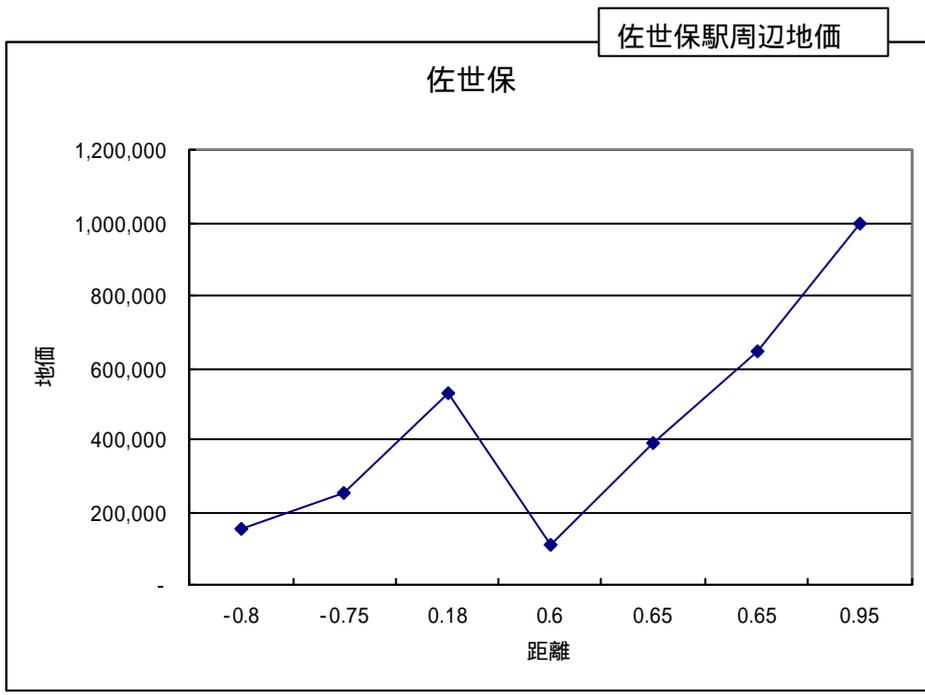
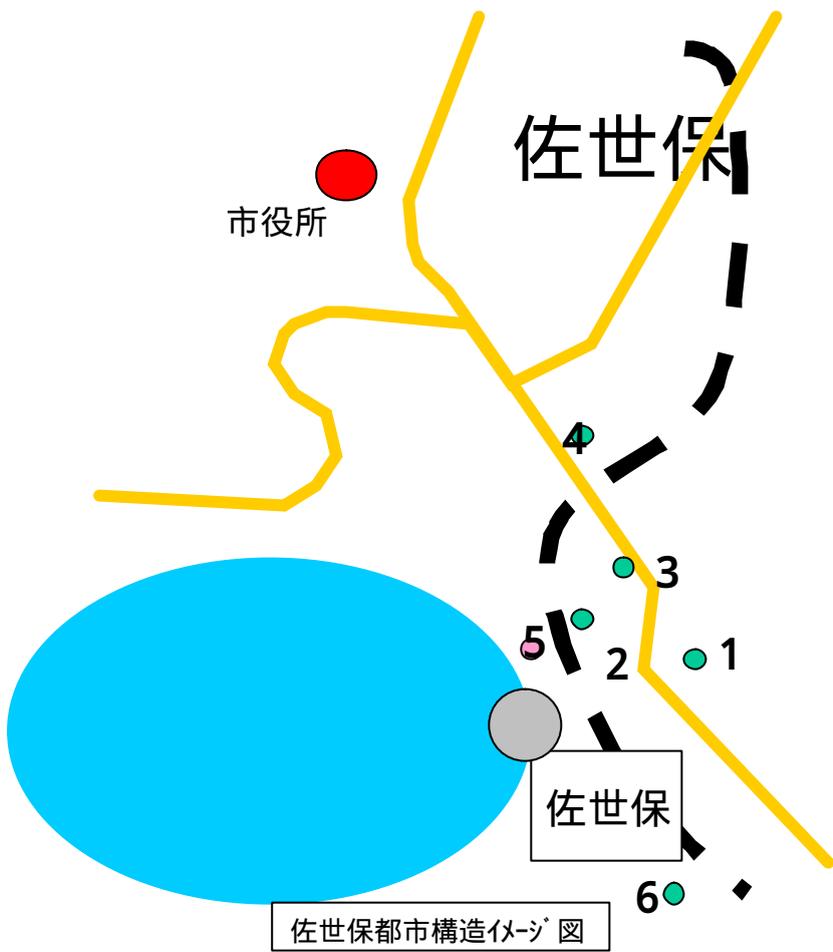


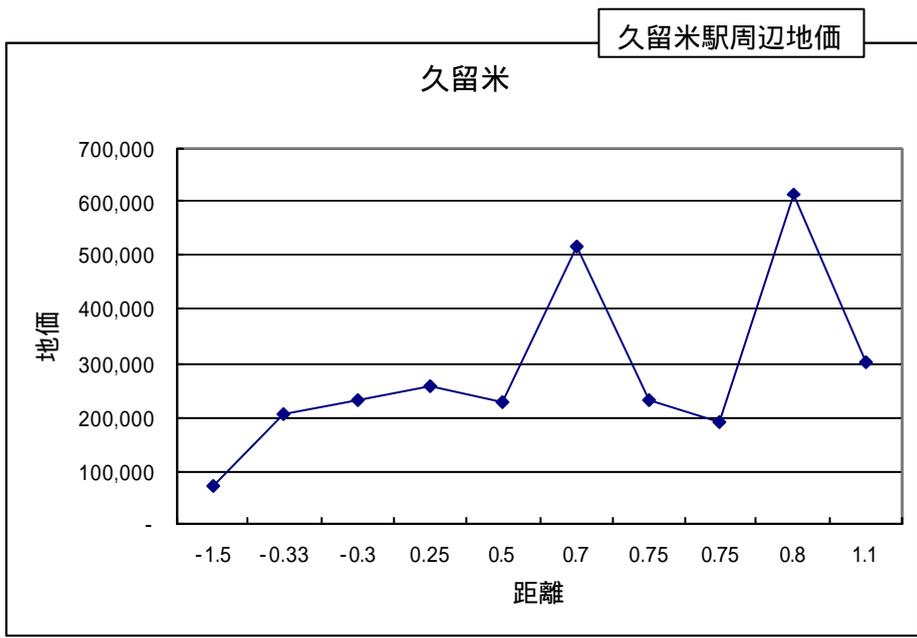
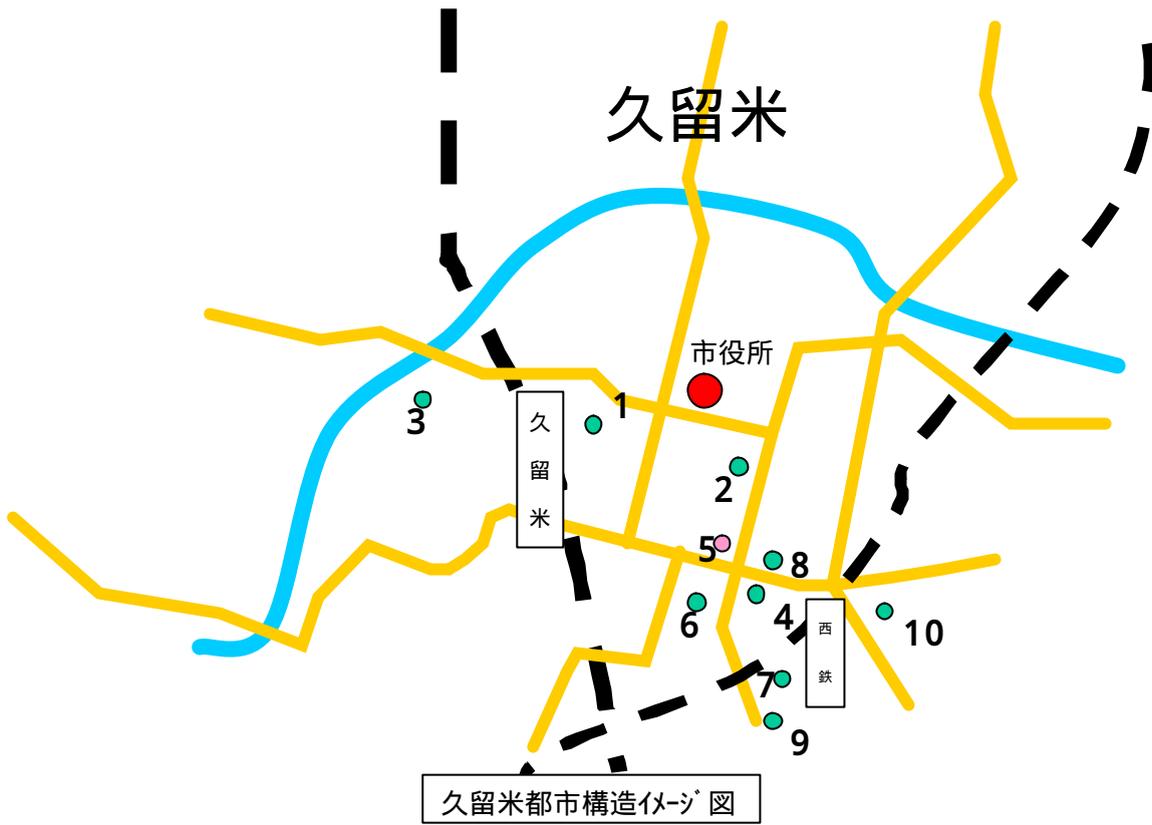


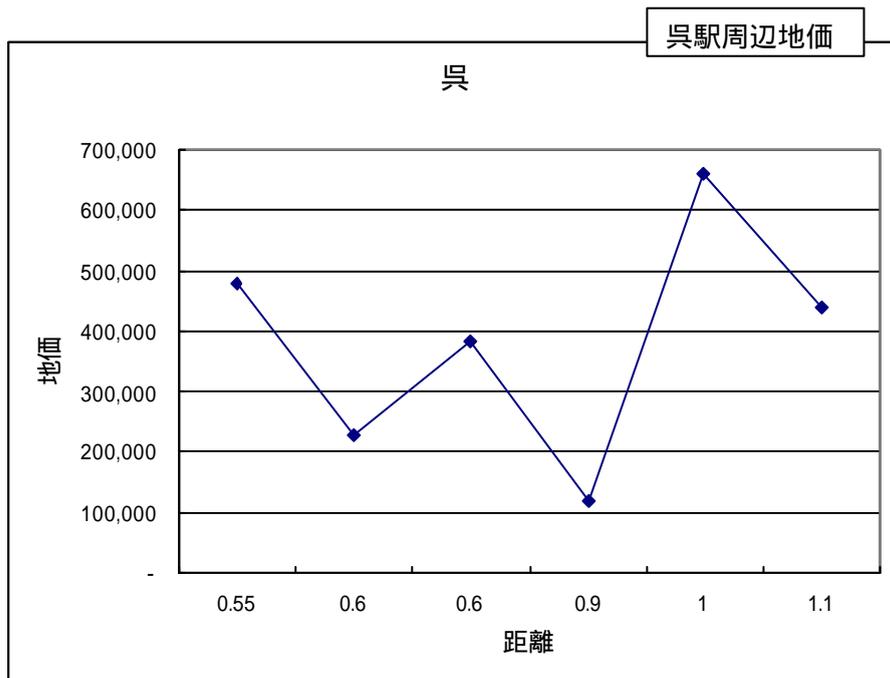


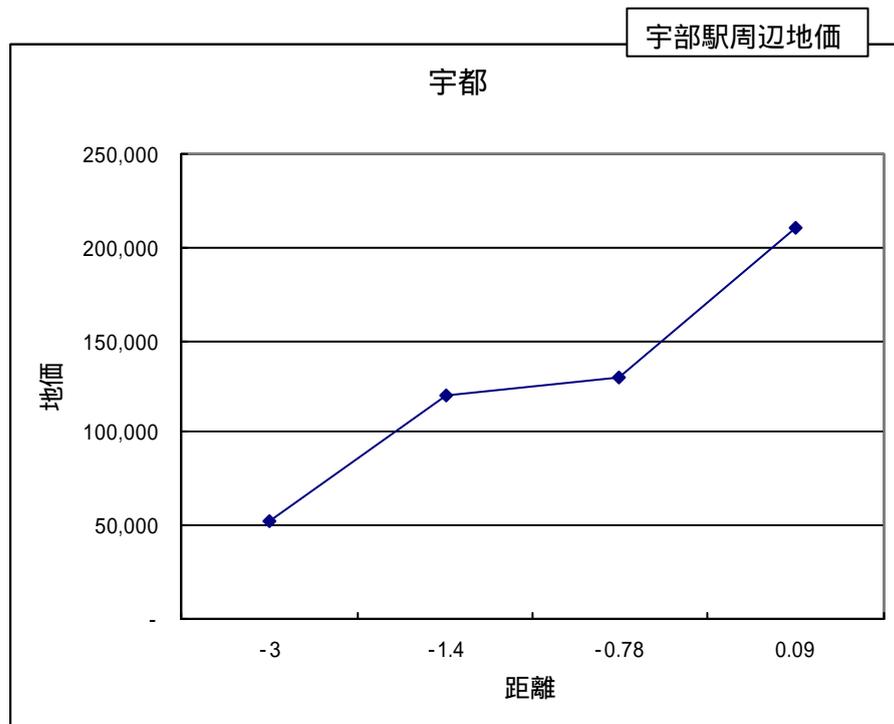
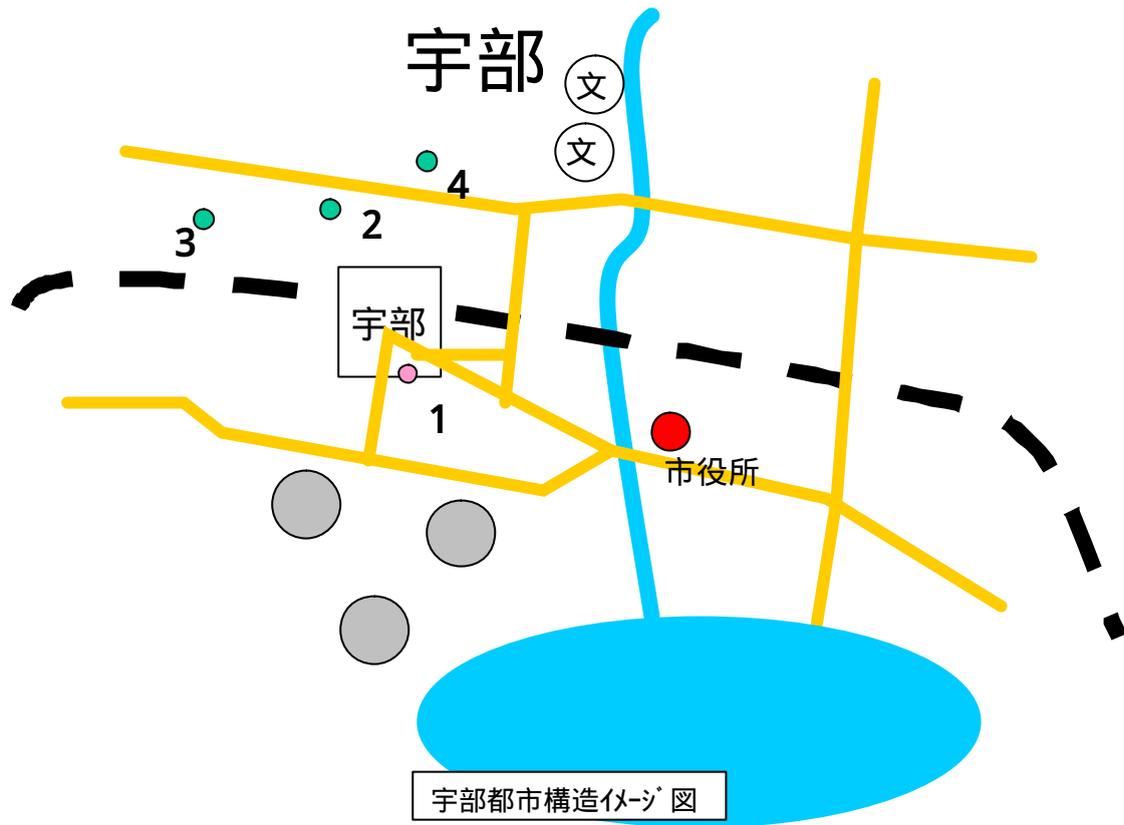
下関

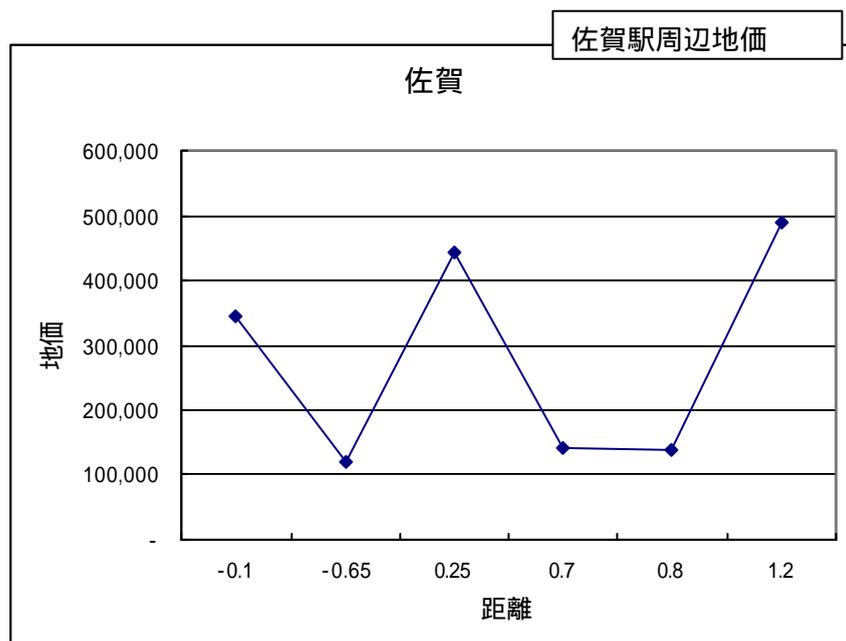






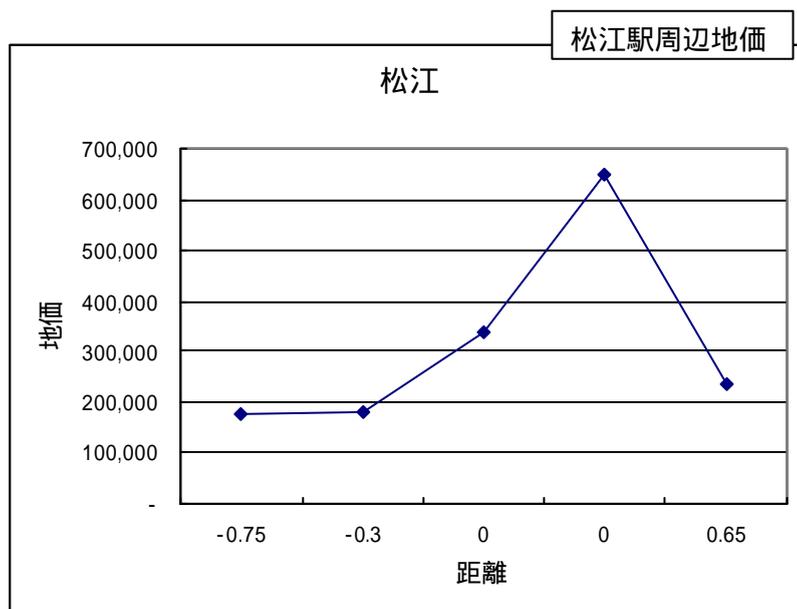


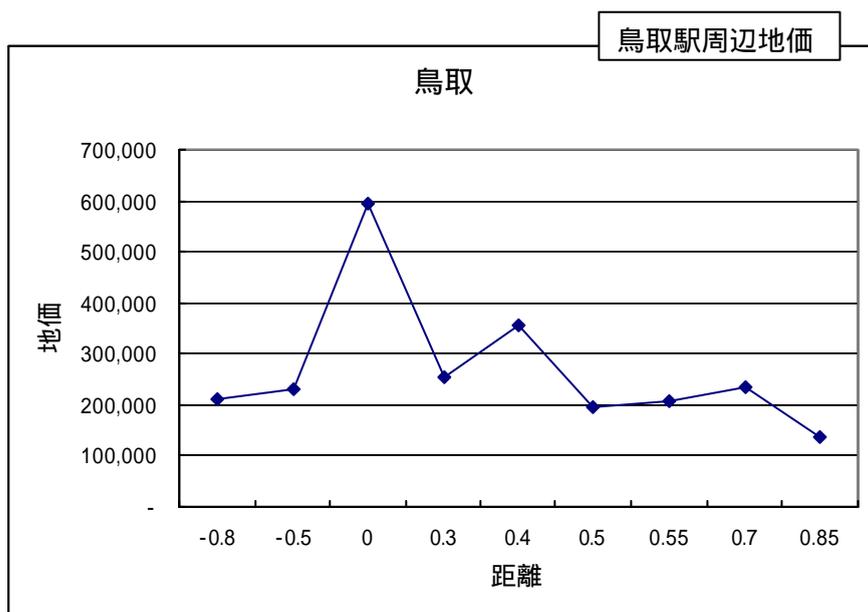


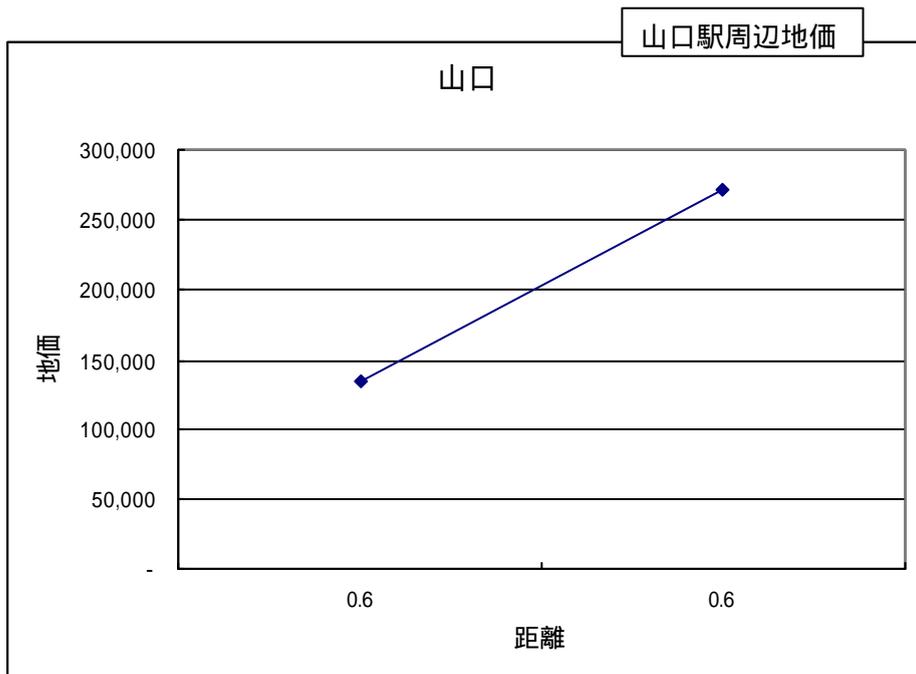
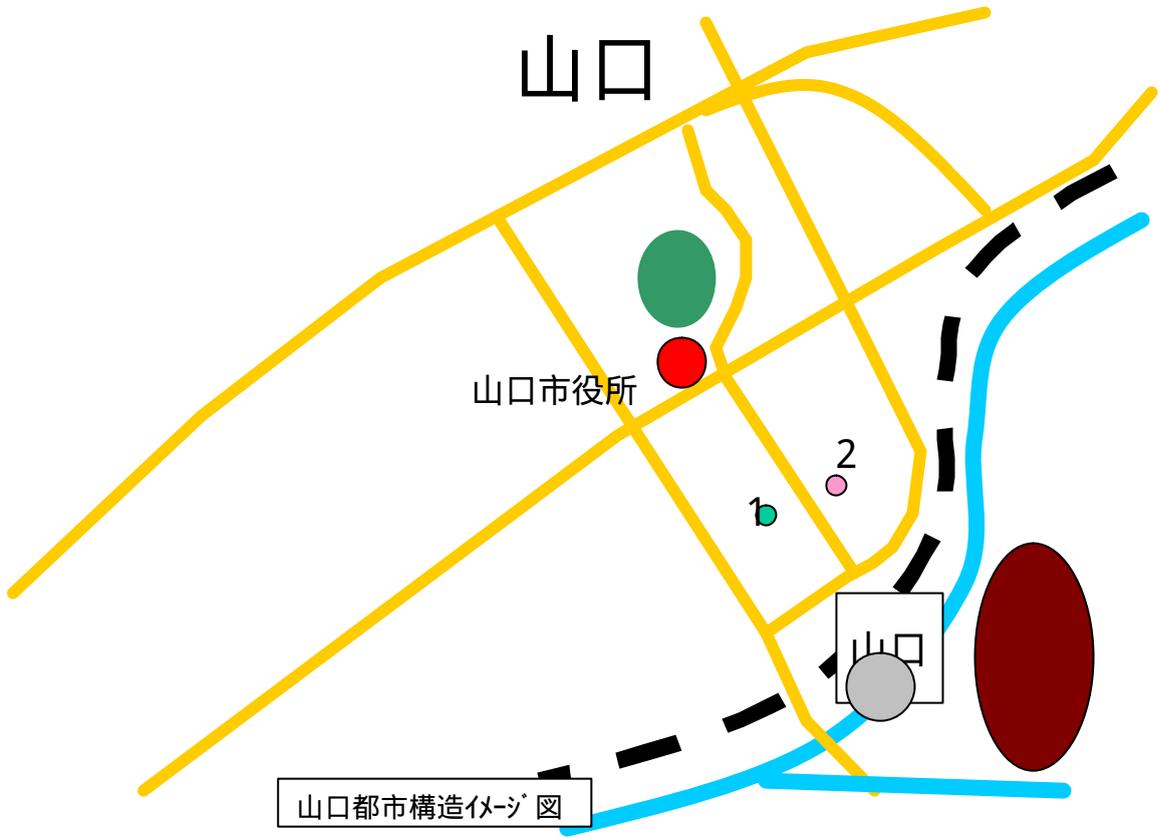


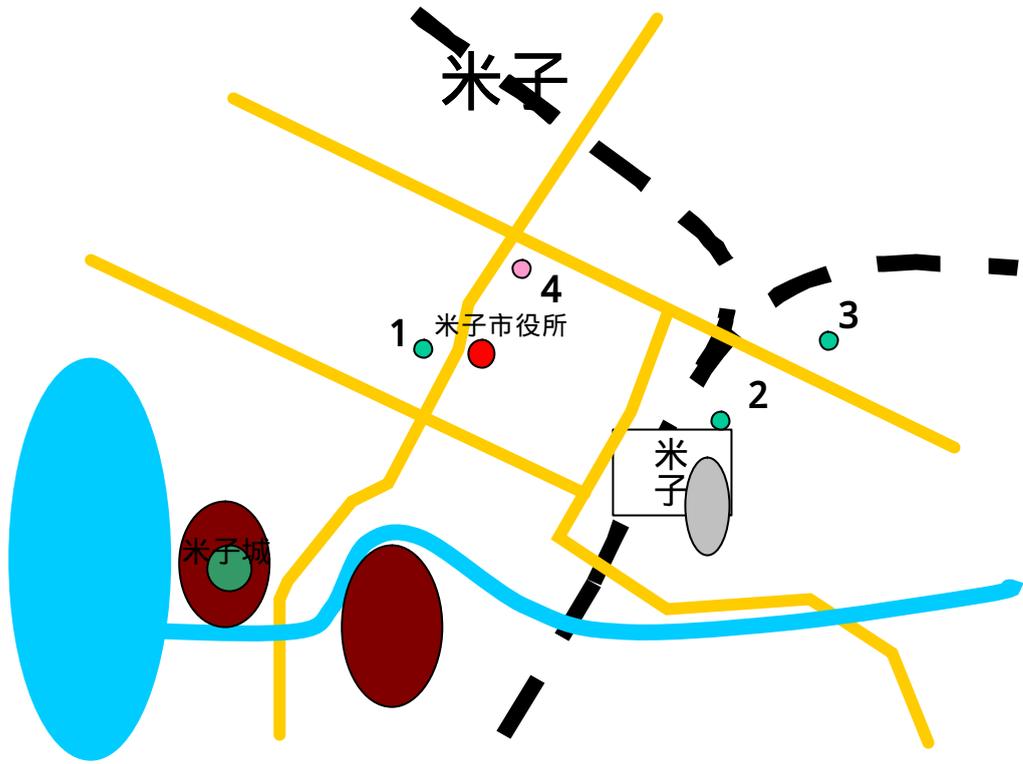


松江都市構造イメージ図



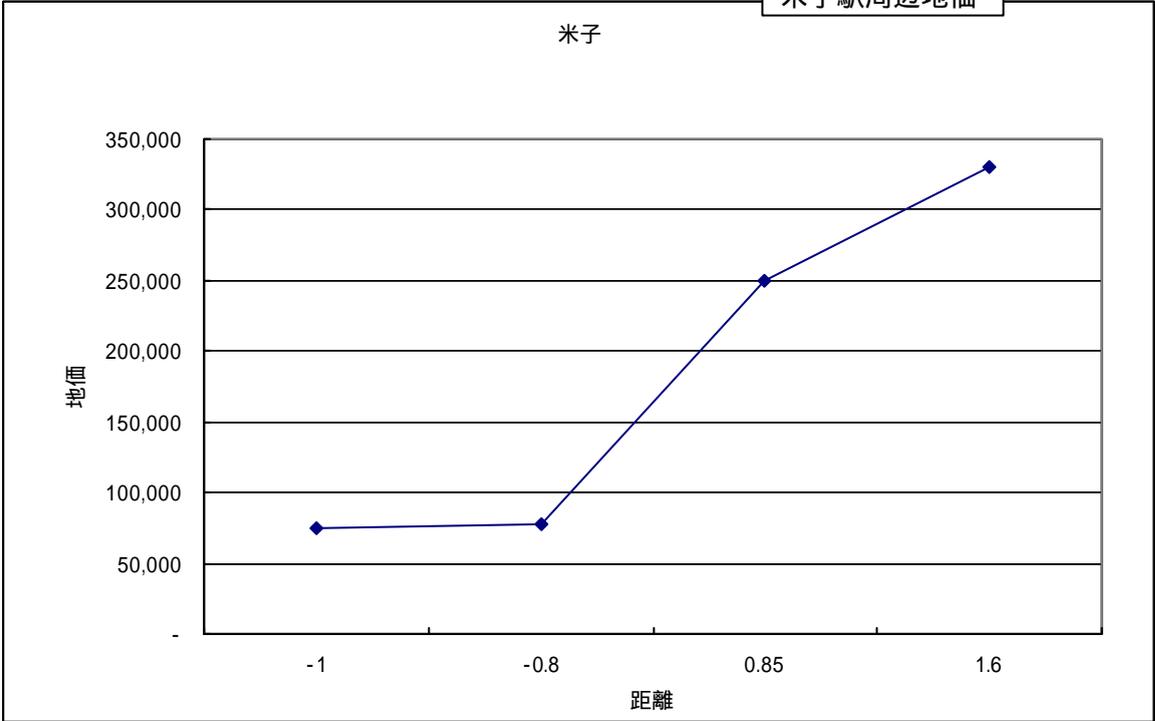


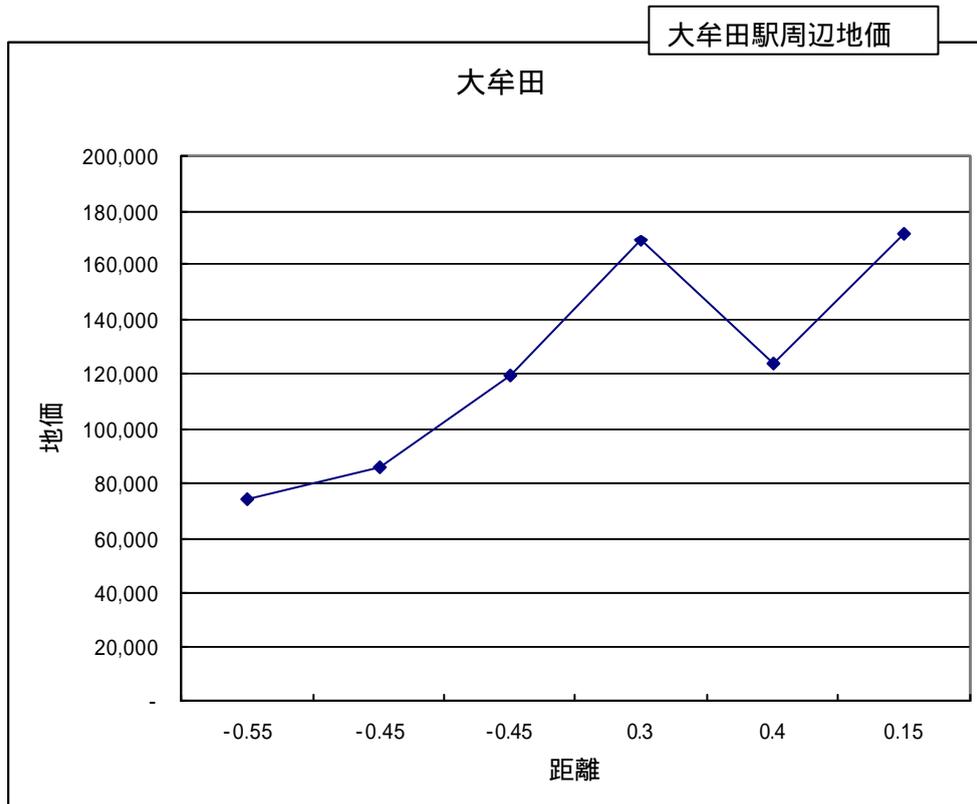


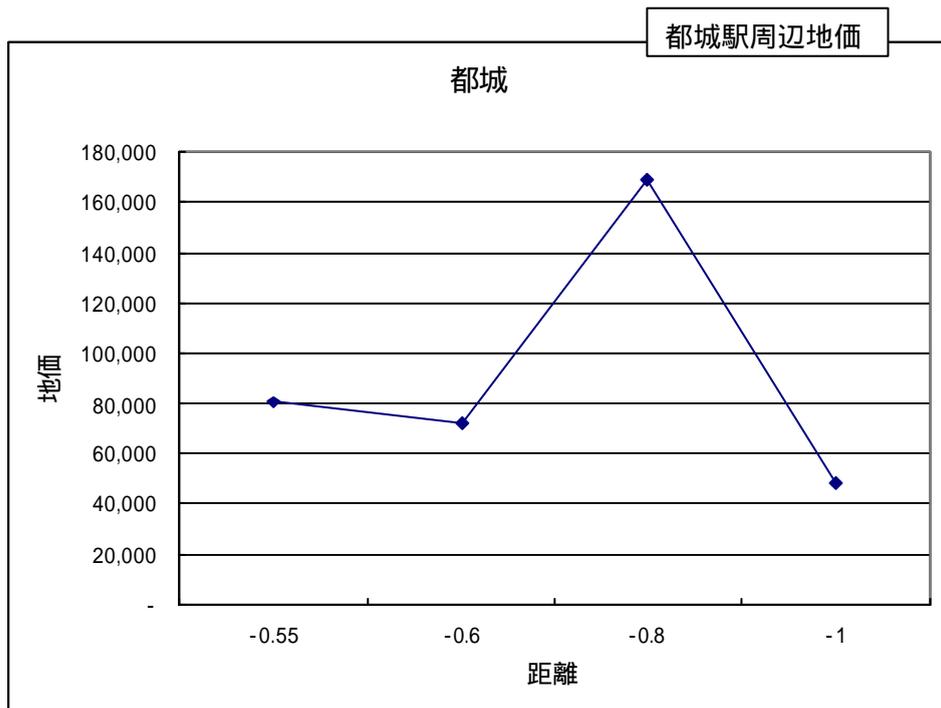


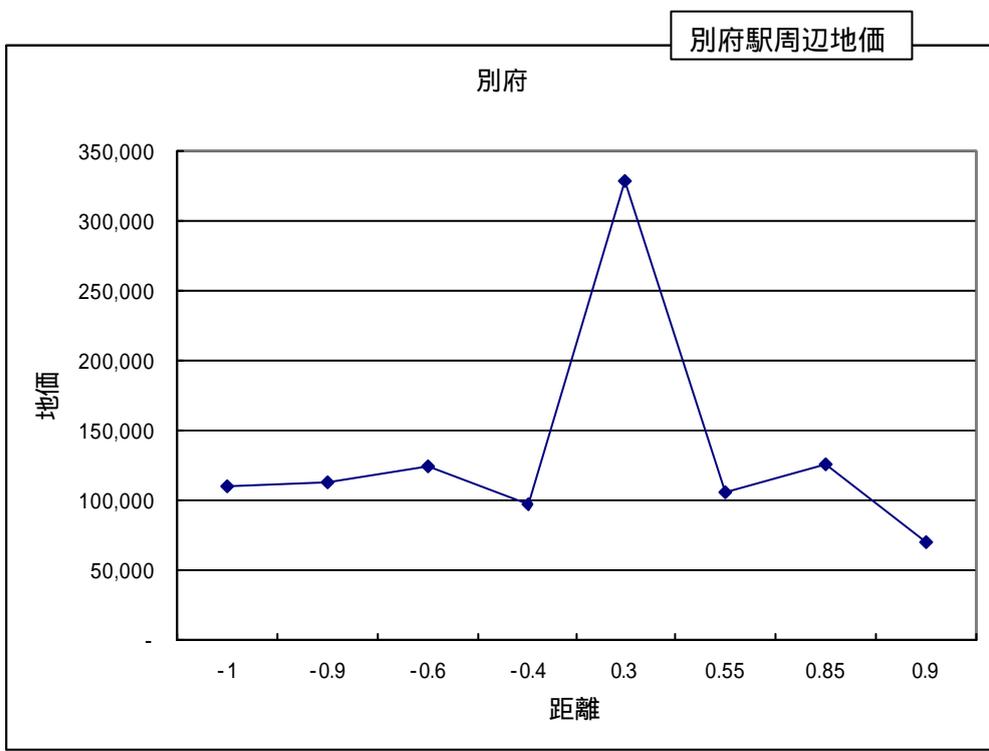
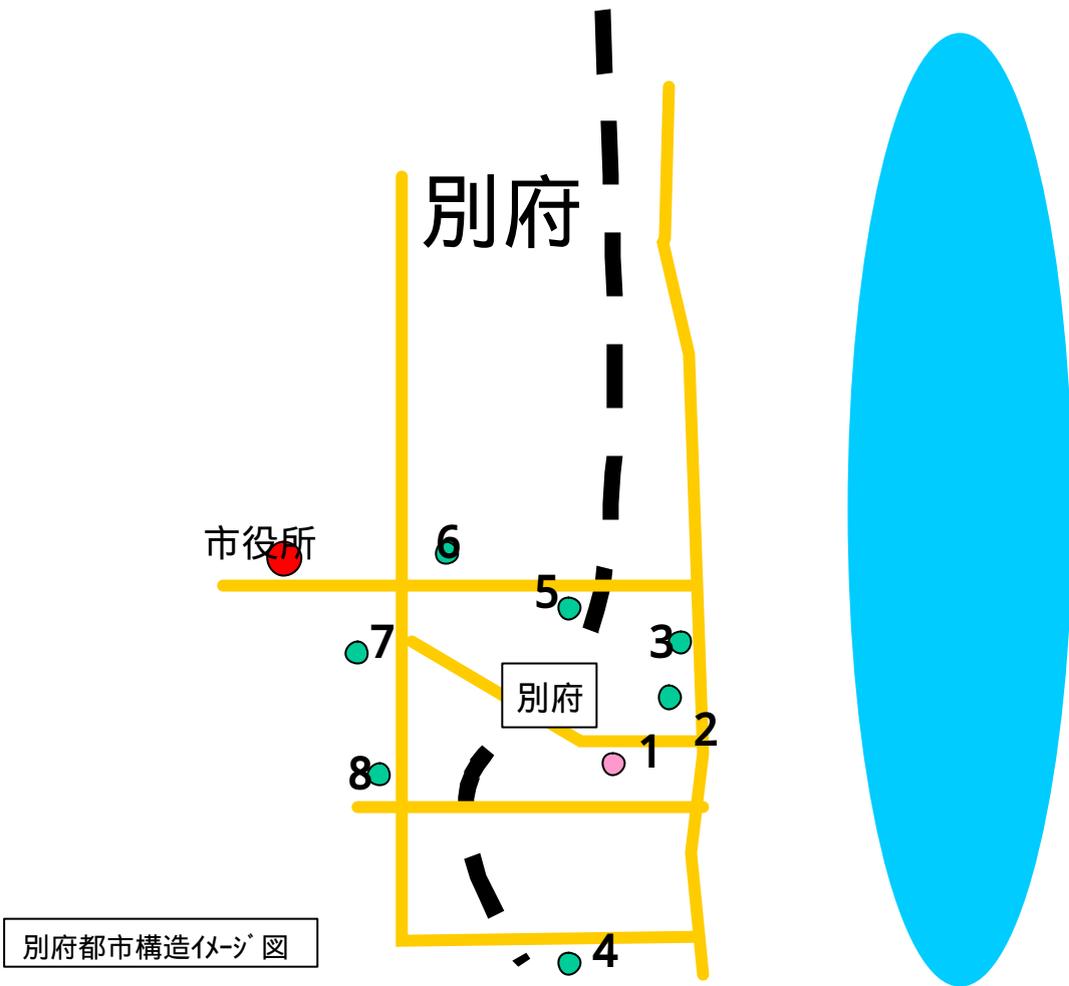
米子都市構造イメージ図

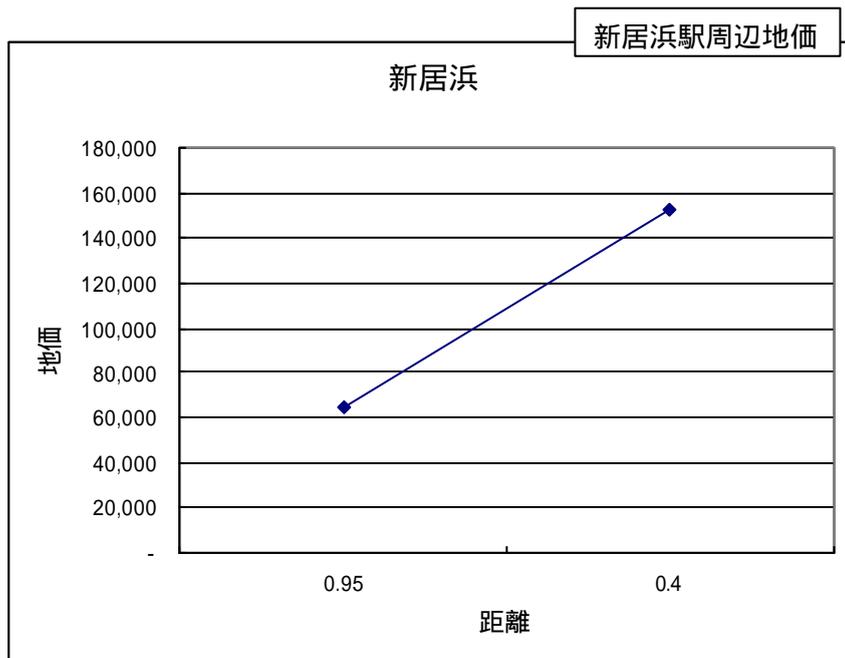
米子駅周辺地価

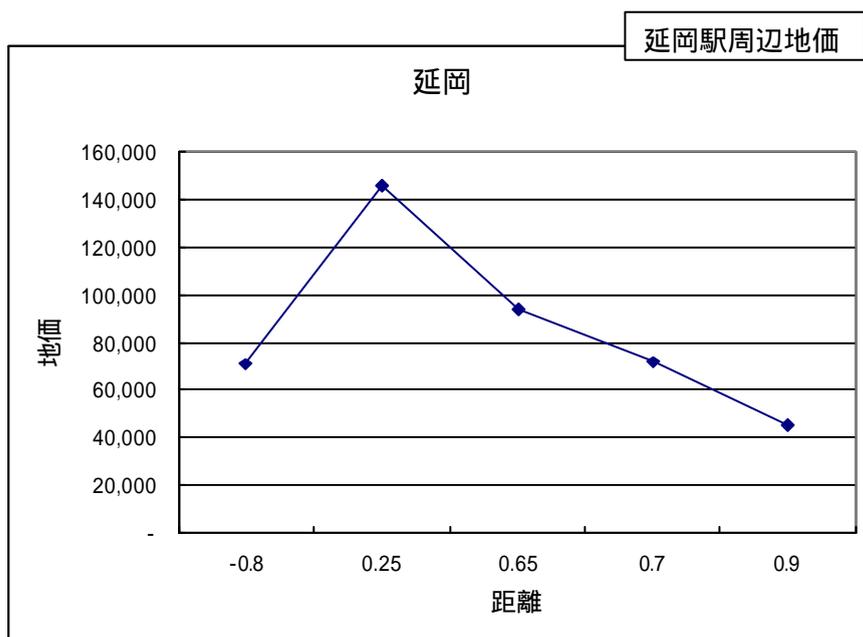


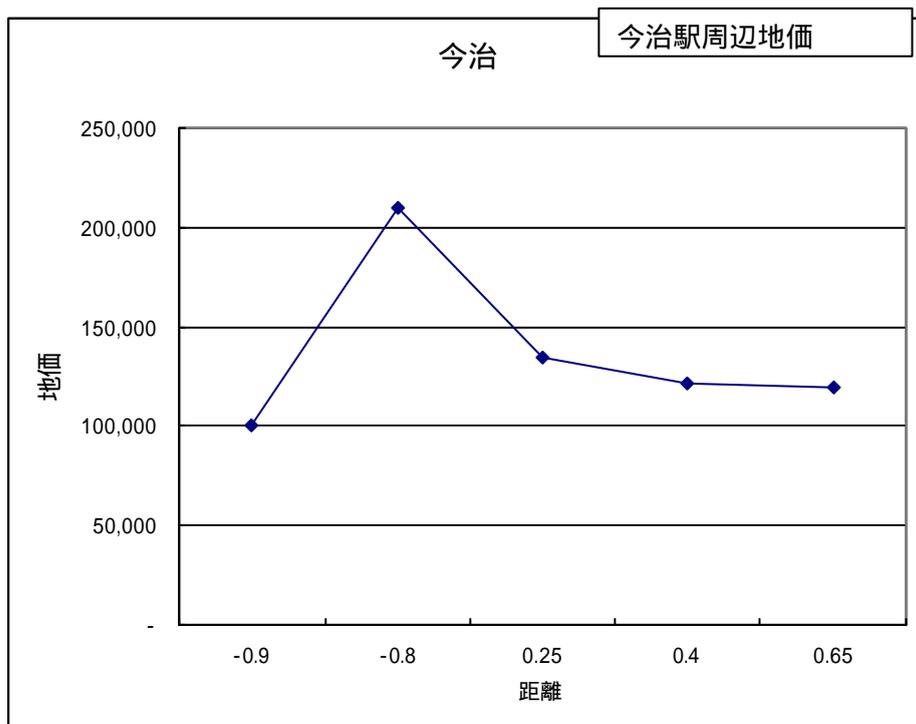
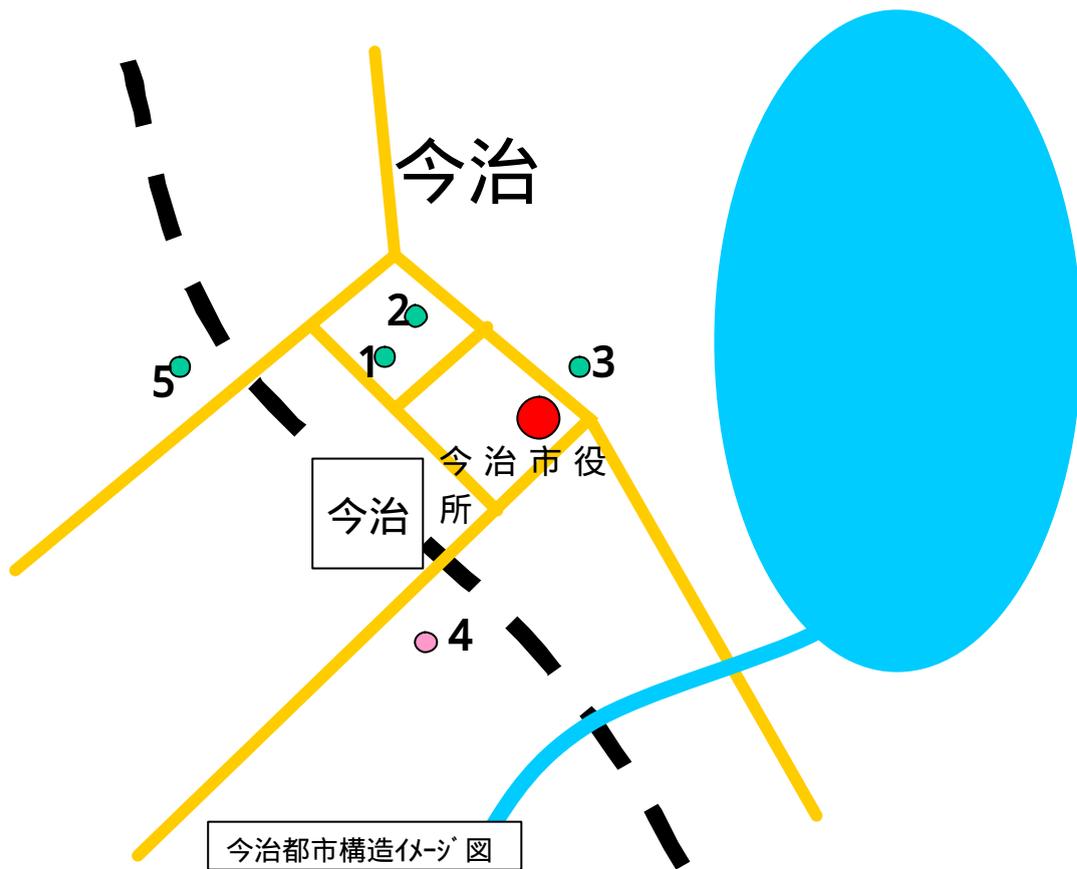




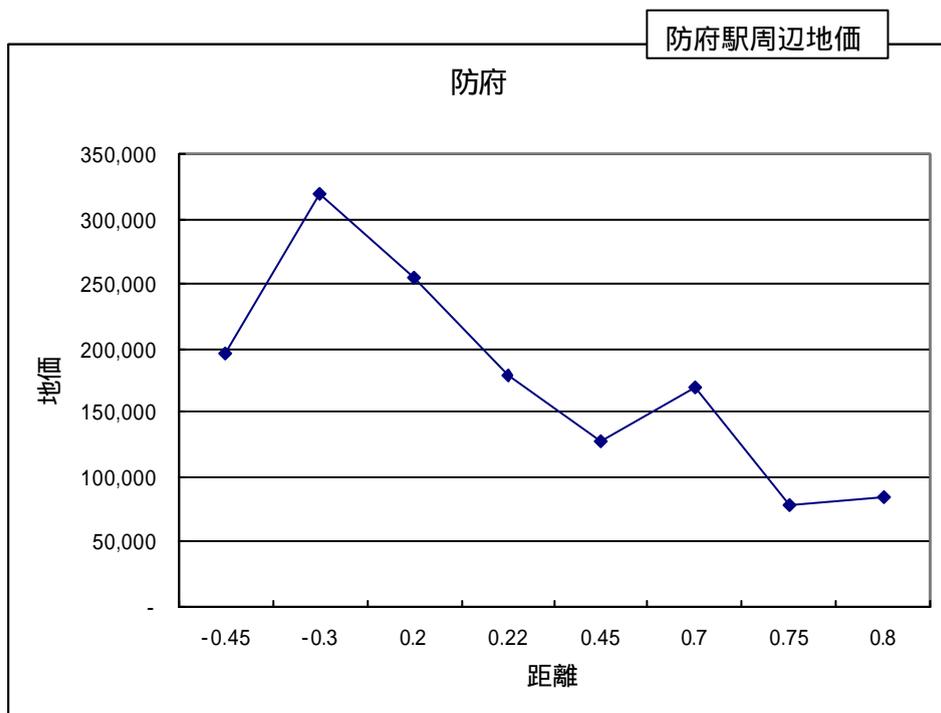


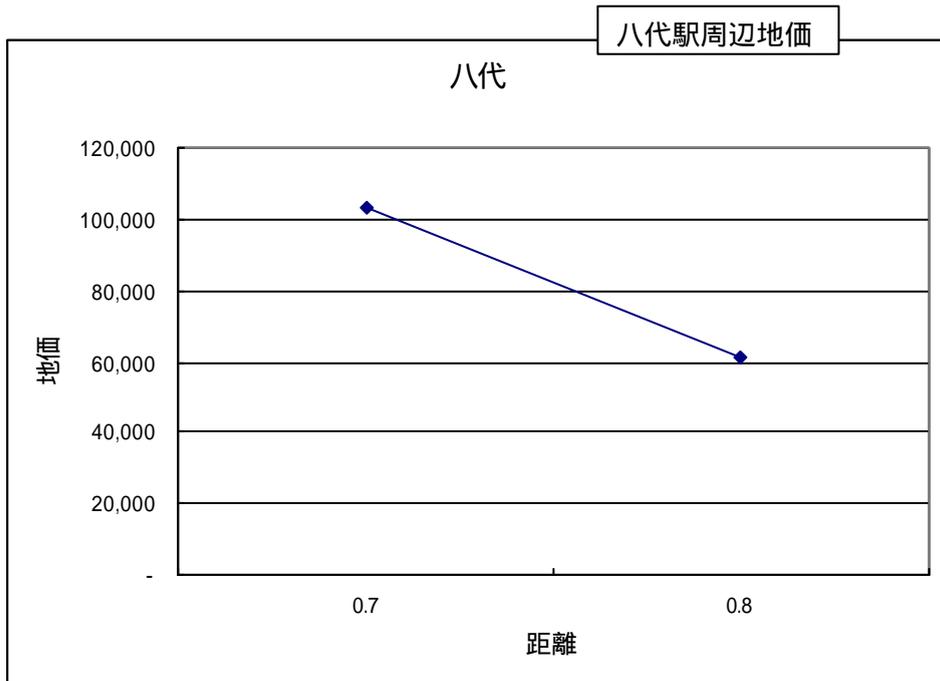
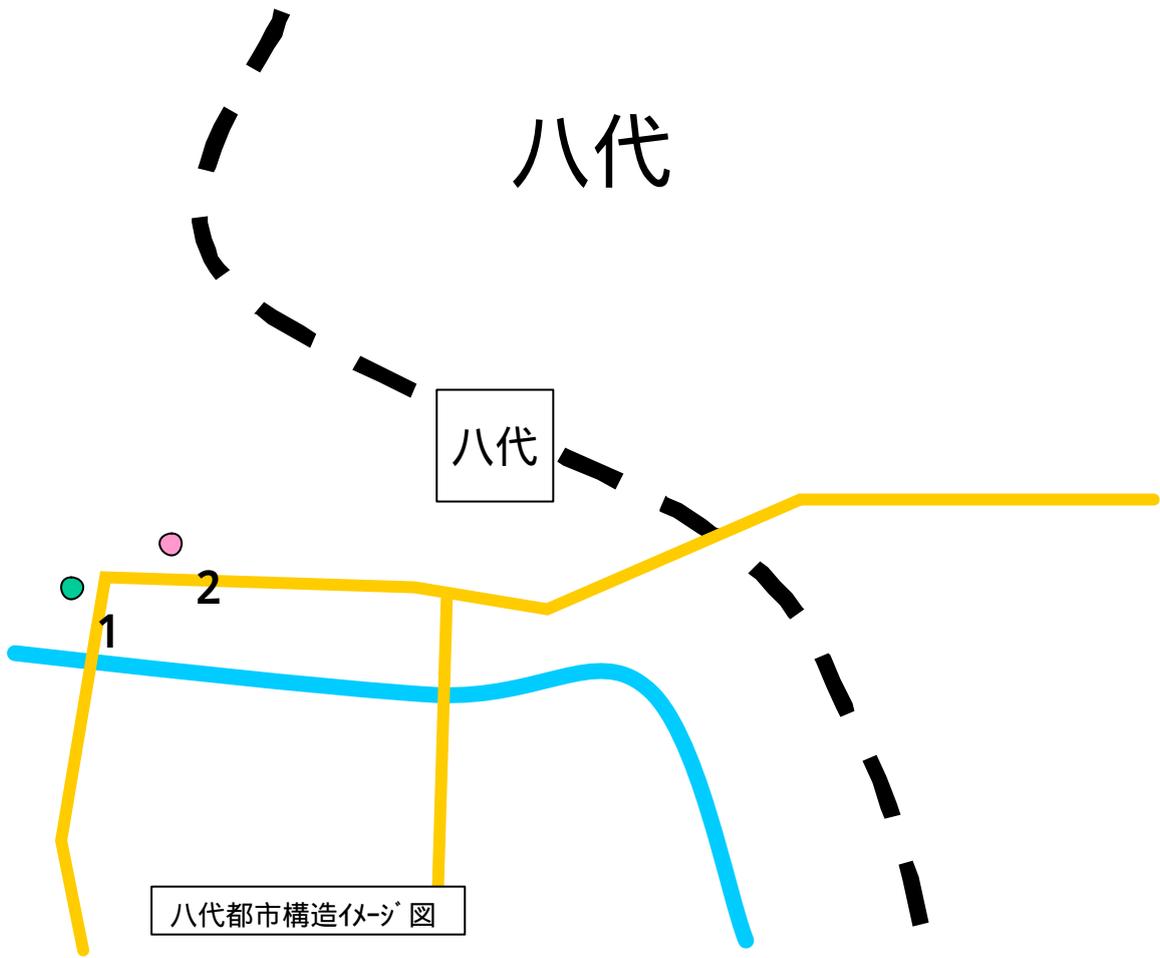


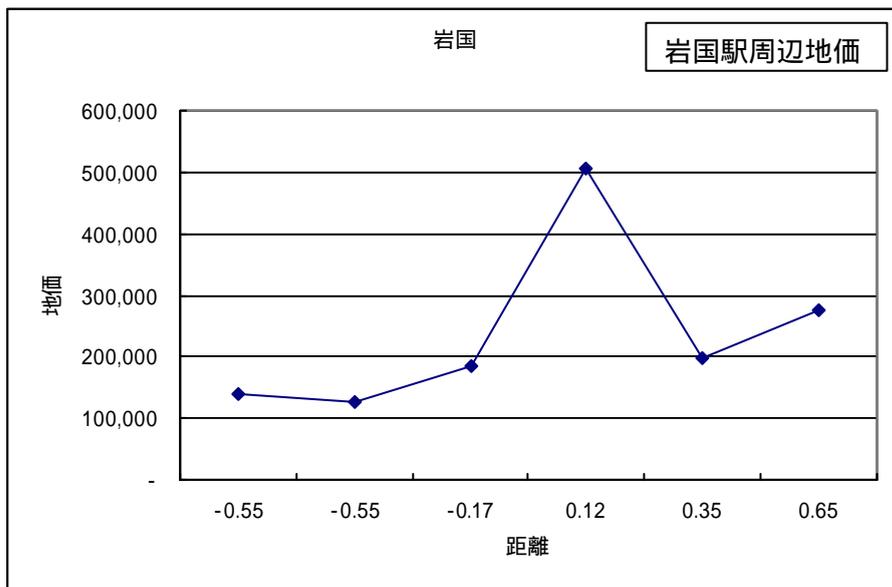


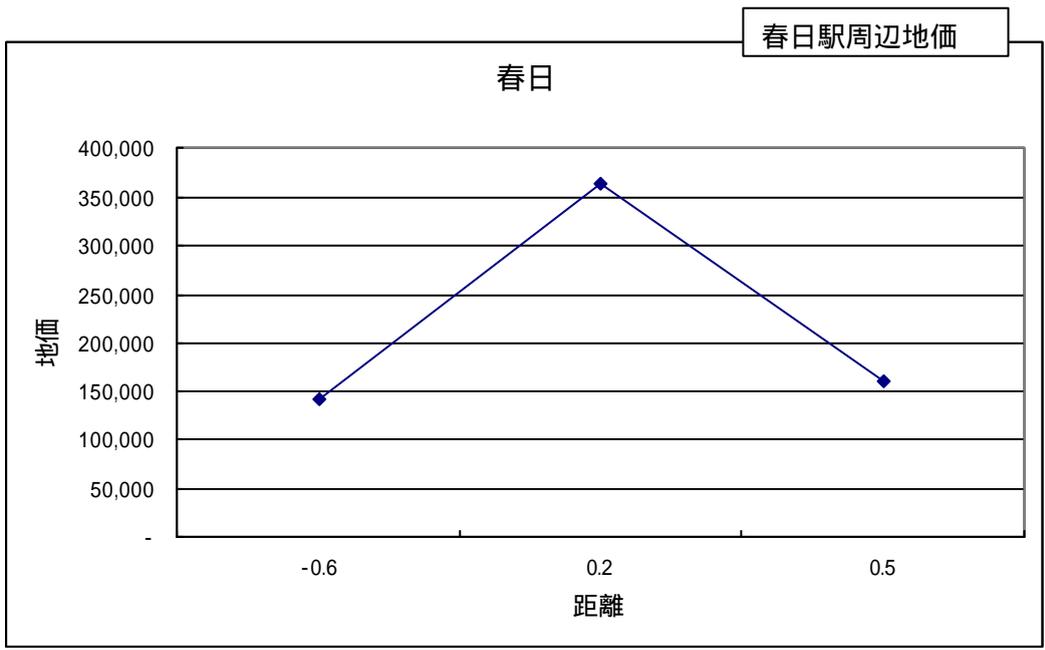


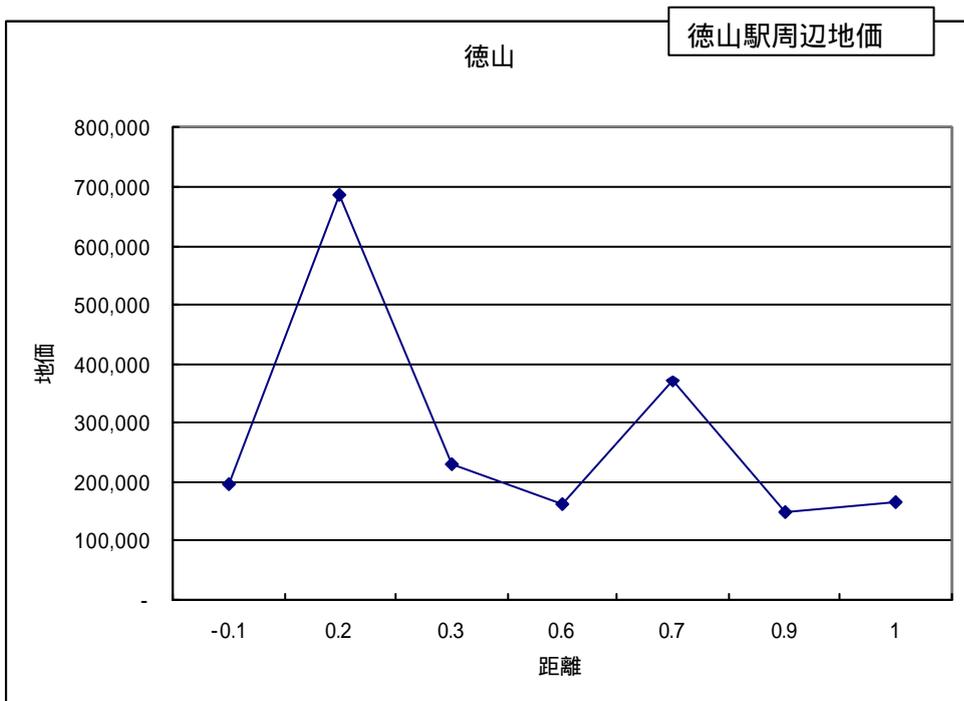
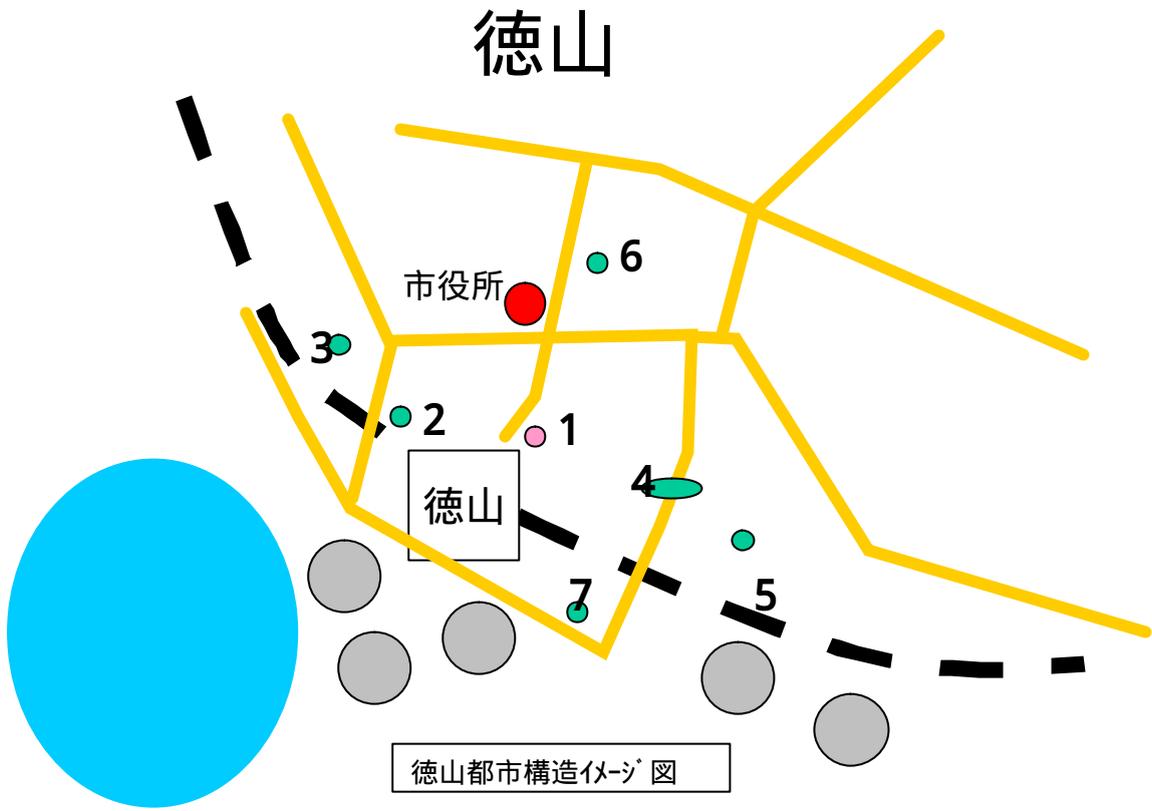
防府











福岡のホテル詳細 1

福岡	名前	立地位置	距離	開業	改装	シティ	ビジネス
1	はかたりバーサイドホテル		1.50	1938	1994		1
2	ホテル一楽		1.80	1958	1998	1	
3	博多第一ホテル		0.15	1967	1982		1
4	ホテル法華クラブ福岡		1.00	1968	2000		1
5	タカラホテル福岡		2.30	1968	1998	1	
6	博多東急ホテル		2.25	1969		1	
7	西鉄グランドホテル		2.55	1969	1998	1	
8	ホテルステーションプラザ		0.16	1970		1	
9	博多城山ホテル		2.00	1970		1	
10	K K R HOTEL HAKATA		3.50	1972	1999	1	
11	博多都ホテル		0.09	1972		1	
12	博多パークホテル		0.35	1973	1997	1	
13	アークホテル博多		2.96	1973	1998	1	
14	三井アーバンホテル福岡		0.56	1974	1998	1	
15	福岡オリエンタルホテル		1.90	1974		1	
16	博多グリーンホテル		0.06	1974	1995		1
17	冷泉閣ホテル駅前		0.33	1975	1992		1
18	東京第一ホテル福岡		2.00	1975		1	
19	セントラルホテルフクオカ		2.10	1975	1994	1	
20	ハカタビジネスホテル		0.05	1976			1
21	博多全日空ホテル		0.23	1976		1	
22	パーソナルホテルリュウ		3.20	1976		1	
23	平和台ホテル荒戸別館		4.95	1976			1
24	ホテルニューオオタニ博多		2.00	1978	1988	1	
25	福岡ガーデンパレス		2.40	1978	1994	1	
26	サンライフホテル 1		0.08	1978	1999		1
27	サンビジネスホテル		0.09	1980			1
28	博多シティホテル		0.37	1980	1998	1	
29	福岡東映ホテル		2.25	1981	1994	1	
30	福岡サンパレスホテル		3.00	1981		1	
31	平和台ホテル大手門本館		4.00	1981			1
32	サンライフホテル 2・3		0.14	1981	1999		1
33	冷泉閣ホテル川端		1.50	1982		1	
34	博多ターミナルホテル		0.14	1982	2000		1
35	東洋ホテル		0.17	1982	2000		1
36	リコホテル博多		1.73	1984		1	
37	天神センターホテル		2.80	1984	1999		1
38	平和台ホテル球場前別館		4.20	1984			1
39	チサンホテル博多		0.49	1985		1	
40	ホテルセンターザ博多		0.07	1985		1	
41	ホテルクリオコート博多		0.07	1985		1	
42	マルコーイン博多		0.36	1986			1
43	博多マリンホテル		3.00	1986	1996		1
44	博多コーケンホテル		1.86	1987		1	
45	福岡ビューホテル		1.75	1988		1	

* は駅表、 は駅裏を示す。

福岡のホテル詳細 2

福岡	名前	立地位置	距離	開業	改装	シティ	ビジネス
46	博多サンヒルズホテル		2.60	1988		1	
47	ホテル日航福岡		0.24	1989		1	
48	ホテルイル・パラッツォ		1.60	1989		1	
49	ソラリア西鉄ホテル		2.40	1989		1	
50	ホテルサンライン福岡		4.70	1989		1	
51	ホテルセンチュリーアート		0.07	1989		1	
52	博多駅前エスビーホテル		0.21	1991			1
53	緒方家ホテル		1.80	1991			1
54	博多エクセルホテル東急		1.85	1992		1	
55	アリマックスホテル330天神		1.90	1992	1998		1
56	博多ホテルぞんたあく		2.50	1992			1
57	アークホテル博多ロイヤル		2.93	1992		1	
58	ホテルブラッサム福岡		0.21	1992	1999		1
59	グラン・パークホテル博多		1.08	1992			1
60	マリンホテル新館		2.50	1993			1
61	ハイアトリジェンシ-福岡		0.30	1993		1	
62	プレジデントホテル博多		0.30	1994			1
63	福岡アルティイン		2.00	1994			1
64	天神センターホテル新館		2.90	1994			1
65	プラザホテル天神		3.10	1994			1
66	博多中洲ワシントンホテルプラザ		1.50	1995			1
67	デュークスホテル博多		0.08	1996			1
68	キャナルシティ福岡ワシントンホテル		0.66	1996			1
69	東横イン博多祇園		1.00	1996			1
70	グランド・ハイアット福岡		0.73	1996		1	
71	スーパーホテル博多		1.70	1996			1
72	スーパーホテル博多駅前		0.36	1997			1
73	ホテルレガロ福岡		1.80	1998		1	
74	ホテルハミングバード中央イン		2.00	1998			1
75	デュークスホテル中州		2.20	1998			1
76	プラザホテルブルミエ		2.80	1998			1
77	R&B博多駅前		0.20	1999			1
78	アコードホテル		0.54	1999			1
79	八百治博多ホテル		0.33	1999		1	
80	アメニティホテルin博多		1.60	1999			1
81	ホテルオークラ福岡		2.00	1999		1	
82	ホテルブレイブイン博多		2.00	1999			1
83	西鉄イン天神		2.30	1999			1
84	レディースホテルプチ天神		2.65	1999			1
85	ホテルアセント福岡		2.70	1999			1
86	北天神エスビーホテル		3.20	1999			1
87	平和台ホテル天神		3.30	1999			1
88	ハイパーホテル赤坂		3.70	1999			1
89	ホテルサンルート博多		0.06	1999			1
90	博多グラン水晶ホテル		0.16	1999			1
91	東横イン博多駅南		1.10	1999			1

* は駅表、 は駅裏を示す。

広島のホテル詳細

広島	名前	立地位置	距離	開業	改装	シティ	ビジネス
1	ホテル石岡		2.50	1905	1984		1
2	ホテル松屋		0.60	1926			1
3	ホテルフレックス		0.40	1953	1994	1	
4	ホテルやまと		0.24	1955	1986		1
5	広島国際ホテル		1.50	1966		1	
6	広島ビジネスホテル		0.14	1969			1
7	広島グリーンホテル		1.80	1969	1986	1	
8	広島錦水ホテル		1.20	1970		1	
9	広島リバーサイドホテル		0.40	1971		1	
10	メレパルク広島		1.70	1972	1991	1	
11	広島セントラルホテル		0.80	1973	1992	1	
12	法華クラブ広島		1.75	1973		1	
13	ホテルニューヒロデン		0.24	1974		1	
14	アークホテル広島		0.40	1974	1998	1	
15	広島インテリジェントホテルアネックス		0.75	1974			1
16	並木ホテル		1.60	1974	1987		1
17	広島東急イン		1.55	1974	1994	1	
18	ホテルシルクプラザ		1.10	1975	1987	1	
19	シティホテル広島		0.24	1976	1987	1	
20	八丁堀シャンテ		1.20	1978	1988	1	
21	ホテルサンパレス		0.24	1979			1
22	ホテル28広島		1.50	1982			1
23	ホテルかめまん		1.50	1982			1
24	チサンホテル広島		1.00	1983		1	
25	広島全日空ホテル		1.80	1983		1	
26	パークサイドホテル		1.60	1983			1
27	広島駅前グリーンホテル		0.24	1984	1990		1
28	広島パシフィックホテル		1.00	1984		1	
29	広島ステーションホテル		0.24	1985	1971	1	
30	紀ノ国屋ホテル		0.56	1985			1
31	ホテルセンチュリ-21広島		0.24	1985		1	
32	サンホテル広島		1.00	1985			1
33	広島ガーデンパレス		0.40	1986		1	
34	ホテル川島		0.08	1986		1	
35	チサンホテル広島第2		1.00	1986		1	
36	ホテルグランヴィア広島		0.01	1987		1	
37	ホテルチューリッヒ		0.40	1987		1	
38	広島インテリジェントホテル		0.40	1987		1	
39	マルコーイン広島		1.20	1988		1	
40	三井ガーデンホテル広島		1.75	1989		1	
41	広島ワシントンホテルプラザ		1.50	1993		1	
42	ホテルオークランド広島		2.00	1994		1	
43	ホテルサンルート広島		2.20	1994		1	
44	リーガロイヤルホテル広島		1.55	1994		1	
45	ホテルJALシティ広島		0.49	1999		1	

* は駅表、 は駅裏を示す。

宮崎のホテル詳細

宮崎	名前	立地位置	距離	開業	改装	シティ	ビジネス
1	宮崎オリエンタルホテル		0.21	1973	1983	1	
2	宮崎観光ホテル		1.30	1954	1993	1	
3	ホテルマリックス		0.74	1964	1988	1	
4	ホテルフェニックス		1.25	1966		1	
5	宮崎第一ホテル		1.20	1970	1988	1	
6	宮崎グリーンホテル		2.10	1973	2000		1
7	宮崎レマンホテル		3.00	1973	1984	1	
8	ホテルビッグマン		1.10	1974	1980		1
9	ホテルサンライト宮崎		2.00	1974	1996	1	
10	ホテルプラザ宮崎		1.30	1975		1	
11	ビジネスホテル橘		1.20	1979		1	
12	宮崎ワシントンプラザ		1.01	1981		1	
13	宮交エアラインホテル		0.70	1981	1988	1	
14	宮崎キャッスルホテル		0.72	1981		1	
15	宮崎シティホテル		0.96	1984	1990		1
16	宮崎厚生年金会館		0.22	1985		1	
17	ホテルメリージュ		0.48	1989		1	
18	宮崎ライオンズホテル		0.80	1990			1
19	ホテルプラム		0.49	1994			1
20	ホテルケンジントン宮崎		0.49	1994			1
21	ホテルマリックスラゲーン		1.55	1995		1	
22	シティホテルカイト		1.20	1998		1	

* は駅表、 は駅裏を示す。

高知のホテル詳細 1

高知	名前	立地位置	距離	開業	改装	シティ	ビジネス
1	サンライズホテル		1.05	1925	1985	1	
2	高知共済会館		1.40	1963	1984	1	
3	高知ビジネスホテル別館		1.20	1972			1
4	高知第一ホテル		0.24	1973	1995	1	
5	ビジネスホテル白天光		0.52	1974	1985		1
6	サウスブリーズホテル		1.00	1976	1996	1	
7	高知パレスホテル別館		0.32	1977		1	
8	ビジネスホテル一兆		0.48	1977	1993		1
9	高知グリーン会館		1.50	1978	1993	1	
10	ビジネスホテル廿代橋		0.33	1978			1
11	ビジネスホテルタウン		1.00	1978			1
12	高知グリーンホテル		0.24	1979			1
13	ビジネスホテルときわ		1.50	1979	1996		1
14	ホテルサンルート高知		0.15	1980		1	
15	ビジネスホテルシティ高知		0.20	1980			1
16	ビジネスホテルたつみ		1.00	1980			1
17	ホテル高知プラザ		1.50	1980	1991		1
18	タウンセンターホテル		0.49	1981			1
19	ビジネスタウンホテル錦川店		0.73	1981	1994		1
20	ビジネスホテルタウン駅前		0.12	1982			1

* は駅表、 は駅裏を示す。

高知のホテル詳細 2

高知	名前	立地位置	距離	開業	改装	シティ	ビジネス
21	高知ワシントンホテルプラザ		0.80	1982			1
22	ホテルロスイン高知		0.14	1984	1998	1	
23	国際ホテル高知		0.78	1984		1	
24	高知新阪急ホテル		1.30	1985	1993	1	
25	ビジネスホテル香訪苑		0.08	1987	1991	1	
26	オリエントホテル高知		1.70	1989		1	
27	高知ホテル		0.04	1990		1	
28	高知グランドホテルアネックス		0.27	1990	1995		1
29	ホテルサン高知		0.56	1993			1
30	高知パレスホテル新館		0.35	1995		1	
31	マンハッタンホテル		0.70	1995			1
32	高知パシフィックホテル		0.16	1999			1
33	スーパーホテル高知		0.38	2000			1

* は駅表、 は駅裏を示す。

久留米のホテル詳細

久留米	名前	立地位置	距離	開業	改装	シティ	ビジネス
1	久留米翠香園ホテル		1.25	1878	1983	1	
2	久留米第一ホテル		0.75	1955	1980		1
3	セントラルイン		0.70	1974	1989	1	
4	久留米グリーンホテル		0.80	1977	1997	1	
5	エンナンホテル		0.35	1979	1990		1
6	クルメターミナルホテル		0.15	1980			1
7	ホテルニュープラザ KURUME		0.55	1981		1	
8	ハynesホテル久留米		0.10	1983		1	
9	久留米ステーションホテル		0.02	1984			1
10	久留米ワシントンホテルプラザ		0.25	1998			1

* は駅表、 は駅裏を示す。

佐世保のホテル詳細

佐世保	名前	立地位置	距離	開業	改装	シティ	ビジネス
1	レオプラザホテル佐世保		0.08	1913	1987	1	
2	佐世保グリーンホテル		0.08	1972	1992	1	
3	ビジネスホテルピブロス		0.90	1973	1990		1
4	富士国際ホテル		1.40	1973	1986	1	
5	セントラルホテル佐世保		1.00	1977	1998	1	
6	サンホテル飯田		0.49	1982		1	
7	させぼパレスホテル		2.00	1983			1
8	佐世保シティホテル		0.07	1985		1	
9	佐世保第一ホテル		0.07	1985		1	
10	佐世保ターミナルホテル		0.06	1987		1	
11	ホリディ・イン佐世保		1.45	1994		1	
12	佐世保ワシントンホテル		0.14	1995		1	
13	ホテルロータスハウス		1.00	1995			1
14	ホテルサンルート佐世保		1.00	1997		1	

* は駅表、 は駅裏を示す。

下関のホテル詳細

下関	名前	立地位置	距離	開業	改装	シティ	ビジネス
1	下関グランドホテル		2.50	1970	1995	1	
2	下関ステーションホテル		0.16	1975	1988	1	
3	下関東急イン		0.14	1978		1	
4	ホテル38下関		0.08	1981			1
5	下関グリーンホテル		0.32	1983			1
6	東京第一ホテル下関		2.50	1984		1	
7	プリンスホテル下関		0.14	1987			1
8	プラザホテル下関		0.80	1988		1	
9	ホテルウイングインターナショナル下関		0.10	1991			1
10	ヴィアイン下関		0.08	1996			1
11	下関駅西ワシントンプラザ		0.15	1999			1

* は駅表、 は駅裏を示す。

徳島のホテル詳細

徳島	名前	立地位置	距離	開業	改装	シティ	ビジネス
1	ビジネスホテル笹田		0.80	1912	1980		1
2	ホテル越久		0.88	1922	1978	1	
3	ホテル春日		0.35	1949	1993	1	
4	阿波観光ホテル		0.13	1950	1989	1	
5	剣山ホテル		0.49	1954	1999	1	
6	ホテルアストリア		0.24	1968	1988	1	
7	ビジネスホテル船場		0.70	1969	1984		1
8	徳島ステーションホテル		0.04	1971			1
9	徳島国際ホテル		0.06	1972			1
10	徳島パークホテル		0.50	1972	1988	1	
11	ホテルニュー東洋		0.40	1974			1
12	ホテルサンルート徳島		0.35	1975	1987	1	
13	プラザ イン 徳島		0.73	1976	1992	1	
14	徳島グリーンホテル		1.00	1978	1999		1
15	ホテルグランドパレス徳島		0.21	1980	1983	1	
16	ビジネスホテル鈴の屋		0.35	1980			1
17	徳島東急イン		0.15	1983		1	
18	ホテルコスモス		1.25	1986			1
19	ホテルサンシャイン徳島		0.48	1989	1997	1	
20	ホテルマーストングリーン		0.37	1989		1	
21	アルファホテル徳島		0.75	1989		1	
22	徳島ワシントンホテルプラザ		0.85	1989		1	
23	徳島第一ホテル		1.15	1989			1
24	ホテルクレメント徳島		0.04	1993		1	
25	ビジネスホテルメイアップ		0.90	1993			1
26	徳島プリンスホテル		1.30	1993		1	
27	徳島駅前第一ホテル		0.18	1999			1

* は駅表、 は駅裏を示す。

佐賀のホテル詳細

佐賀	名前	立地位置	距離	開業	改装	シティ	ビジネス
1	ホテルニューオオタニ佐賀		1.70	1976		1	
2	佐賀観光ホテル山水荘		1.75	1978	1984	1	
3	第一栄城ホテル		0.21	1980	1993		1
4	佐賀東急イン		0.03	1981	1998	1	
5	ビジネスホテルサンシティ1号館		0.06	1986			1
6	佐賀ニューロイヤルホテル		0.40	1987	1995		1
7	ビジネスホテルサンシティ2号館		0.23	1995			1
8	佐賀ワシントンホテルプラザ		0.18	1996		1	
9	ルネッサンスホテル創世		0.41	1996		1	
10	サガシティホテル		0.35	1998		1	
11	サガシティホテル北口館		0.25	2000		1	

* は駅表、 は駅裏を示す。

宇部のホテル詳細

宇部	名前	立地位置	距離	開業	改装	シティ	ビジネス
1	ビジネスホテルみつや		0.08	1938	1983		1
2	ビジネスホテル翠月		0.55	1951	1992	1	
3	国際ホテル宇部		0.40	1972		1	
4	グリーンシティホテル		0.24	1975	1982	1	
5	ビジネスホテル新川		0.24	1980	1983		1
6	宇部全日空ホテル		0.40	1983		1	
7	ロイヤルシティホテル		0.14	1989	1996		1
8	宇部ステーションホテル		0.08	1991			1
9	ホテルリンクス宇部		0.32	1992			1
10	ホテルメディアウベ		0.32	1993			1

* は駅表、 は駅裏を示す。

松江のホテル詳細

松江	名前	立地位置	距離	開業	改装	シティ	ビジネス
1	ホテル一畑		1.70	1968	1992	1	
2	ホテル白鳥		1.50	1972	1986	1	
3	ヤングイン松江		0.80	1977			1
4	ビジネスホテル北松江		1.60	1978	1981		
5	松江プラザホテル		0.10	1979	1988		1
6	グリーンホテル松江		0.25	1982		1	
7	ビジネスホテルレークイン		0.60	1982			1
8	松江シティホテル		0.80	1982	1996		1
9	松江東急イン		0.10	1983	1999	1	
10	太平ホテル山陰		0.90	1983			1
11	松江ワシントンホテル		0.80	1984		1	
12	松江ニューアーバンホテル本館		1.25	1984		1	
13	松江アーバンホテル		0.20	1988		1	
14	ホテル - 1松江		0.20	1989			1
15	ホテル - 1第2松江		0.12	1990	2000		1
16	松江ユニバーサルホテル		0.20	1991		1	
17	松江ニューアーバンホテル別館		1.25	1993		1	

* は駅表、 は駅裏を示す。

山口のホテル詳細

	名前	立地位置	距離	開業	改装	シティ	ビジネス
山口	サンルート国際ホテル山口		0.56	1981		1	

鳥取駅周辺ホテルの詳細

鳥取	名前	立地位置	距離	開業	改装	シティ	ビジネス
1	ホテルうさぎや		0.28	1960	1983	1	
2	芙蓉第一ホテル		0.49	1967		1	
3	ホテルモナーク鳥取		0.36	1974	1996	1	
4	ホテルニューオータニ鳥取		0.22	1975		1	
5	ホテル太平		0.20	1977			1
6	鳥取シティホテル		0.61	1980	1991	1	
7	ニュー鳥取ホテル		0.19	1981			1
8	鳥取グリーンホテルモーリス		0.19	1984	1996		1
9	鳥取厚生年金会館		0.24	1988		1	
10	鳥取ワシントンホテルプラザ		0.25	1989		1	
11	ホテルユニオンプラザ		0.40	1990		1	
12	ホテル -1鳥取		0.27	1991			1

* は駅表、 は駅裏を示す。

米子駅周辺ホテルの詳細

米子	名前	立地位置	距離	開業	改装	シティ	ビジネス
1	米子国際ホテル		0.76	1971	1980	1	
2	ホテルアクシス米子		1.50	1973	1986		1
3	米子ホテル		0.19	1977		1	
4	米子シティホテル		0.24	1978			1
5	ホテルわこう		1.80	1978		1	
6	ビジネスホテルアジェンダ		1.20	1978			1
7	ホテル真田		0.31	1980	1997		1
8	米子ターミナルホテル松田		0.14	1982	1990		1
9	米子タウンホテル		0.10	1983			1
10	ホテルフロンティア		0.15	1985			
11	米子ニューアーバンホテル		0.80	1987		1	
12	グリーンホテル米子		0.28	1988			1
13	ホテル - 1米子		0.29	1988	2000		1
14	米子ワシントンホテルプラザ		0.11	1994		1	
15	ホテルハーベストイン米子		0.17	1994		1	
16	ビジネスホテルアジェンダ 駅前館		0.36	1999			1

* は駅表、 は駅裏を示す。

別府駅周辺のホテル詳細

	名前	立地位置	距離	開業	改装	シティ	ビジネス
別府	亀の井ホテル		0.30	1911	1997	1	
	ビジネスホテル松美		0.21	1965	1997		1
	ビジネスホテルフジヨシ		0.06	1968	1997		1
	ビジネスホテルニューはやし		0.05	1970			1
	別府第一ホテル		0.04	1974	1992		1
	ビジネスホテルスター		0.05	1979			1
	ホテルアーサー		0.24	1995		1	
	ホテルシーウェーブ別府		0.07	1997			1
	ホテル亀の井イン別府		1.00	1997			1

* は駅表、 は駅裏を示す。

新居浜駅周辺のホテル詳細

	名前	立地位置	距離	開業	改装	シティ	ビジネス
新居浜	ビジネスホテルにいほま		0.14	1976	1995		
	ニューグランドホテル		2.20	1977	1990		
	ビジネスホテルマルニ		0.16	1981			
	ホテルレディバード		1.10	1989			
	リーガロイヤルホテル新居浜		2.30	1990			
	ホテル -1新居浜		1.00	1991	2000		

* は駅表、 は駅裏を示す。

今治駅周辺のホテルの詳細

今治	名前	立地位置	距離	開業	改装	シティ	ビジネス
1	ホテルニュー白石		0.24	1935	1997	1	
2	ホテル菊水		1.40	1950	2000	1	
3	今治ステーションホテル		0.04	1969	1993		1
4	今治アーバンホテル		0.03	1987	1999		1
5	今治プラザホテル		0.33	1993			1
6	今治国際ホテル		0.30	1996		1	

* は駅表、 は駅裏を示す。

延岡駅周辺のホテルの詳細

延岡	名前	立地位置	距離	開業	改装	シティ	ビジネス
1	ホテルごかせ		0.77	1950	1987	1	
2	延岡第一ホテル		0.49	1973	1989		1
3	ビジネスホテルフクハラ		0.70	1976	1996	1	
4	ビジネスホテルくどう		0.16	1979			1
5	延岡グリーンホテル		0.06	1980	1992	1	
6	延岡ロイヤルホテル		0.80	1984	1998	1	
7	シティホテルプラザ延岡		0.04	1992	1997		1
8	ホテルA&A		1.00	1994			1

* は駅表、 は駅裏を示す。

防府駅周辺のホテル詳細

	名前	立地位置	距離	開業	改装	シティ	ビジネス
防府	ビジネスホテルみやま		0.56	1973	1988		1
	ザ・グランドホテルパレス愛		0.70	1982	1995	1	
	ホテルサン防府		0.32	1983	1998	1	
	チャンピアホテル防府		0.49	1984		1	
	ホテル -1防府		0.35	1992			1

* は駅表、 は駅裏を示す。

表 4-35 八代駅周辺のホテル詳細

	名前	立地位置	距離	開業	改装	シティ	ビジネス
八代	八代オリエンタルホテル		0.49	1974			1
	八代ロイヤルホテル		2.00	1981		1	
	八代グランドホテル		0.64	1982		1	
	セントラルホテル八代		0.90	1992			1
	ホテル -1八代		1.80	1993			1

* は駅表、 は駅裏を示す。