

# 西鉄とまちづくり ソラリア計画と他都市再開発との比較

経済学部  
経済学科  
教授

加藤 要一



## 研究シーズの紹介

1989年から2000年代初頭にかけて西鉄による天神再開発であるソラリア計画は、天神の西側に回遊性を高める効果をもたらし、小売業や飲食業の発展を促した。一方、名古屋や札幌の駅ビル再開発では両地域ともに店舗数、歩行者通行量ともに減少しており、比較すれば福岡の特異性が明らかで、「福岡回遊性モデル」といえる。



### 回遊性の重要性

- 都市開発は回遊性の向上が重要、駅ビル一人勝ちは衰退のもと。

統計区	飲食店計		一級飲食店		二級飲食店	
	軒数	坪	軒数	坪	軒数	坪
福岡	1981: 263		1981: 118	186	1999: 349	140 209
	1986: 314		2001: 361	167 194	2004: 373	171 202
	1991: 284		2006: 363	173 190		
大名・舞鶴	1981: 323		1982: 299	196 211.16	1985: 273	232 191.66
	1986: 445		1988: 341	211 209.16	1991: 378	361 245.47
	1991: 479		1994: 378	373 261.93	1997: 404	389 294.42
	1996: 511		2001: 525	217 308	2002: 411	496 303.01
	1999: 492		2004: 561	232 329	2006: 503	220 283
	2001: 525		2007: 474	397 372.30		

出所：『福岡市の商業』各年より作成

→天神の西側に回遊性が高まり、小売業や飲食店が増加

### 名古屋の事例



名古屋駅地区						栄地区					
年	軒	坪	坪/1000坪	店舗数		年	軒	坪	坪/1000坪	店舗数	
				買取り	最善品					買取り	最善品
1985	735	2,159	113,065	191	246	489	791	3,238	200,074	162	408
1988	776	2,274	106,888	213	261	515	825	3,805	217,494	175	434
1991	795	2,824	114,405	247	324	471	1,131	4,885	263,110	186	651
1994	702	2,425	115,113	211	293	409	950	4,708	254,170	185	499
1997	722	2,302	116,193	198	307	415	885	4,438	272,230	163	523
2002	614	2,685	170,119	158	252	362	958	4,085	271,150	151	565
2007	475	2,828	191,558	148	201	274	1,007	4,306	291,512	148	628

資料：『名古屋の商業』各年より作成

→駅ビル開業の影響：栄地区には影響小、名駅地区で店舗数減

### 札幌の事例



札幌駅南口地区						大通地区					
年	軒	坪	坪/1000坪	店舗数		年	軒	坪	坪/1000坪	店舗数	
				買取り	最善品					買取り	最善品
1982	176	617	49,917	124	53	471	123	146	490	1,830	
1985	169	663	48,919	136	50	521	119	142	485	1,872	
1988	252	920	60,074	153	76	729	176	191	565	2,173	
1991	352	1,122	71,681	157	157	905	195	218	565	2,647	
1994	350	1,034	69,265	149	166	733	184	241	513	2,376	
1997	324	982	73,523	134	148	752	176	230	532	2,544	
1999	139	558	38,499	145	60	436	79	122	578	2,438	
2002	269	578	47,422	125	134	180	78	233	6,930		
2004	368	1,140	113,638	100	237	961	131	278	559	1,979	
2007	366	1,204	118,699	101	241	936	125	268	447	1,572	

資料：『札幌駅前口地区はビジネス圏、大通地区はのどかな。又は転居者が、年数は年間売上額。』各年より作成

→駅ビルは、大通地区から「買い回り機能」を吸収した

### JRセントラル開業前後の地下街歩行者通行量 (万人)

	名古屋駅地下街*3		栄地下街*3	
	平日	休日	平日	休日
開業前*1	3.0	2.3	3.1	2.8
開業後*2	2.3	1.9	2.4	2.4
増減率	-22%	-14%	-24%	-15%

注：\*1 開業前は、栄地下街は1993-1999間の4時点、名駅地下街は1992-1998間の4時点の平均。  
\*2 開業後は、栄地下街は2002-2008間の4時点、名駅地下街は2000-2007間の4時点の平均。  
\*3 調査地点は、名古屋駅地下街9ヶ所、栄地下街が18ヶ所。  
いずれも、調査時間の変化による補正済み。  
資料：『地下鉄栄地下街通行量調査』、『地下鉄名駅地下街通行量調査』各年より作成

→駅ビル開業により、周囲の歩行者を駅ビルが吸い取った可能性→回遊性減少

### JRタワー開業前後の歩行者通行量の推移 (万人)

期間	JRタワー開業前後の歩行者通行量の推移 (万人)											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
平日 1996-2002	18.7	21.7	12.3	21.9	14.0	22.1	13.3	10.3	13.9	11.7	12.7	19.8
2004-1010	22.2	15.4	11.4	19.6	10.7	17.8	10.4	8.2	12.4	10.6	11.8	15.9
増減率%	18.6	-29.1	-7.2	-10.7	-23.7	-19.2	-21.3	-20.6	-11.1	-9.0	-6.9	-19.4
休日 1996-2002	17.2	19.4	10.3	16.4	10.9	16.7	13.6	12.4	17.8	15.8	14.3	20.3
2004-1010	22.3	14.3	9.3	14.0	8.1	12.9	11.0	8.7	13.9	12.1	12.0	14.4
増減率%	29.8	-26.2	-10.3	-14.5	-25.2	-22.9	-19.0	-29.5	-21.8	-23.0	-16.2	-29.2

注：各地点は、図表を参照。  
資料：札幌市商店街振興組合連合会『札幌市都心商店街通行量調査』各年より作成

→駅ビル開業により、駅ビル直下のみ通行量増加、札幌駅周辺減少、大通り地区減少  
周囲の歩行者を駅ビルが吸い取った可能性→回遊性減少

## 期待される活用シーン

- 天神ビックバン
- 博多コネクティッド
- 福岡市の開発政策



富山LRTの事例を参考に、交通結節強化により回遊性をさらに上げよう。



- 東京や大阪における再開発



福岡回遊性モデルを参考に自社の利益ばかりではなく、周辺地域への回遊性を高める努力がなされるべきだ。

