

## 九州新幹線全線開通に伴う JR 博多シティの開業と福岡都市圏への影響について

九州大学工学部建築学科 3 年  
高村 遥佳

### 1. はじめに

公共交通機関は都市には欠かせないものであり、これらの発展とともに街は成長し、周辺環境にも大きな影響を与えている。福岡では、2011 年 3 月、九州新幹線全線開通に伴い博多駅も新駅ビルとして一新し、JR 博多シティが誕生した。福岡の中心市街地である天神に加え、博多駅周辺も新しい街として開発が進む中で、人々にどのような影響を与えているのか、そして福岡という都市がどのように発展を続けているのか考察する。

### 2. 博多駅周辺の変遷

年	博多駅の歴史
1898	九州鉄道初代の駅として博多駅開業
1890	現在の地下鉄祇園駅付近に移転
1963	現在地に移転
1975	山陽新幹線岡山 - 博多間開業
1983	筑肥線博多 - 姪浜間の廃止
1985	福岡市地下鉄博多駅開業
2011	九州新幹線全線開通 新駅ビル「JR 博多シティ」開業

博多駅は 1963 年に現在の場所に移転され、その後も山陽新幹線岡山 - 博多間の開業や福岡市地下鉄博多駅開業などを経て 2011 年によく九州新幹線が全線開通されると同時に駅ビルの再開発が行われた。それまでも福岡と各方面を結ぶ拠点になっていたため観光客などで賑わってはいたが、福岡の中心部である天神地区に比べると買い物客は少なく、単なる駅としての利用が多いように思

えた。しかし、JR 博多シティの開業に伴い、多くの福岡県民がわざわざ博多駅を訪れて買い物をしたり、友人と博多駅で待ち合わせをしてランチをしたりするようになった。駅ビルの開発が人々に影響を与え、またその人々の行動が博多という街に影響を与えているのである。そこで今回は福岡市全体と博多駅周辺の (1) 人口分布、(2) 小売業年間販売額、(3) 商業地地価、これら 3 つそれぞれの変化について読み解いていく。

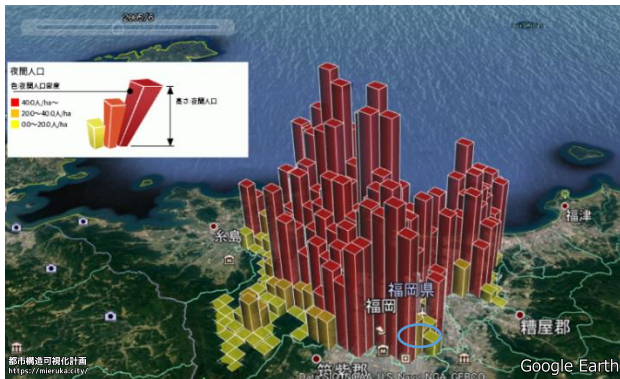
### 3. 都市への影響について

#### (1) 人口分布の変化

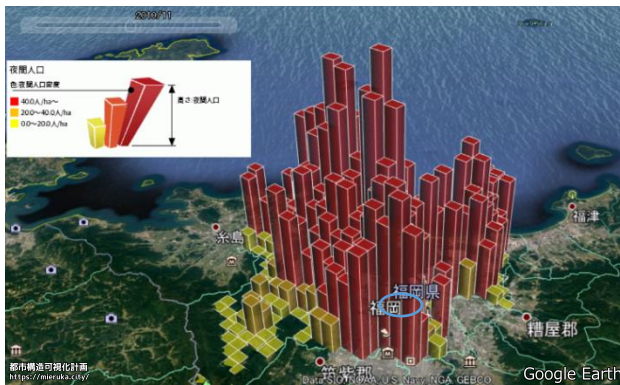
下記に 2006 年、2010 年、2015 年、2020 年の福岡市の人口分布の 3D メッシュデータを示している。青丸を付けた部分が博多駅周辺である。

2006 年から 2010 年にかけて博多駅周辺では人口の変化はあまり見られないが、天神地区周辺では人口の増加がみられる。2015 年にかけては天神地区で増加がみられるのと同時に博多駅周辺でもやや増加しているのがわかる。2020 年になると福岡の都心部では全体的にやや増加しているのに対し都心から少し離れた部分ではやや減少しているため都心部と郊外の人口の差が少しずつ開いていくのがわかる。これらのデータから、九州新幹線全線開通と JR 博多シティの開業により九州から多くの人々が福岡を訪れやすくなっただけでなく、天神に加えて新しい街としての博多が魅力を増すことで福岡市の人口増加に影響を与えていると考えられる。天神地区周辺で増加していた人口が博多駅周辺でも増加し、今後も天神と博多で分散し

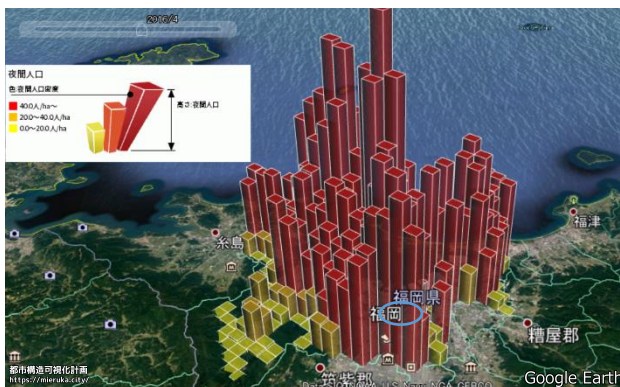
ながら福岡市の人口は上昇し続けると考えられる。



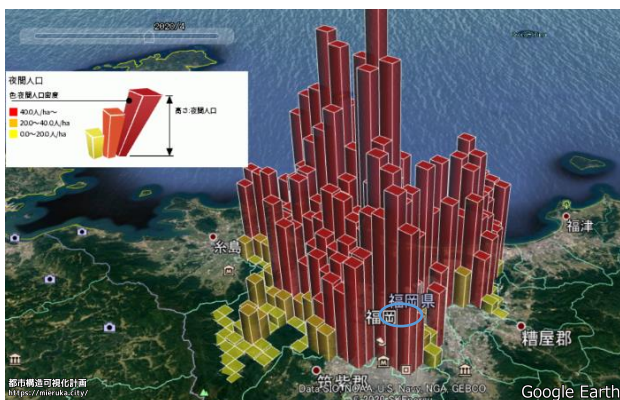
人口分布 (2006年)



人口分布 (2010年)



人口分布 (2015年)

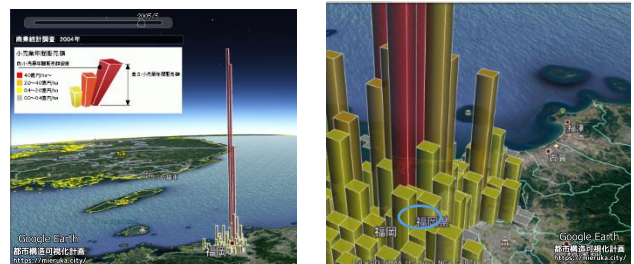


人口分布 (2020年)

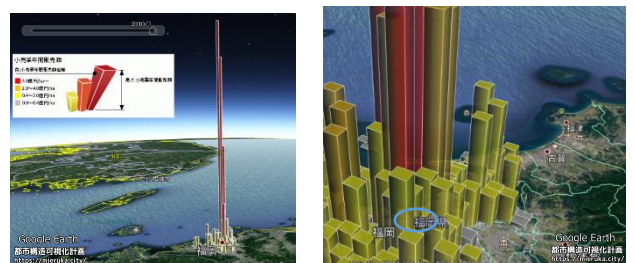
(2) 小売業年間販売額の変化

下記に 2005 年、2010 年、2014 年の小売業年間販売額の 3D メッシュデータを示している。左は福岡市全体のデータ、右は左を拡大した都心部のデータで博多駅周辺は青丸で示している。

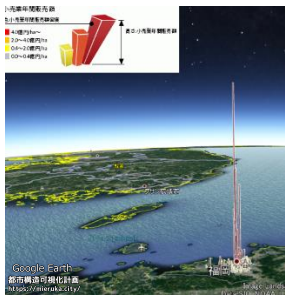
これらの小売業年間販売額についてのデータを見ると、博多駅周辺では 2005 年から 2010 年にかけてやや上昇し、2010 年から 2014 年にかけてはさらに大きく上昇していることがわかる。やはり JR 博多シティの開業により博多駅ビルでの買い物客が増え、その効果で博多駅周辺も同様に売り上げを伸ばしていると考えられる。しかし、都心部全体で見ると、天神地区での年間販売額は 2005 年から 2010 年にかけて上昇がみられるが、2010 年から 2014 年にかけては大きく減少していることがわかる。このことから、今まで天神に集中していた買い物客が博多方面に分散し、天神地区の小売業年間販売額が減少したと考えられる。天神地区は博多駅ビルが新しくなったことで博多とともに売り上げを伸ばすのではなく、むしろ博多駅地区と天神地区が競合するような形になっていることが窺える。



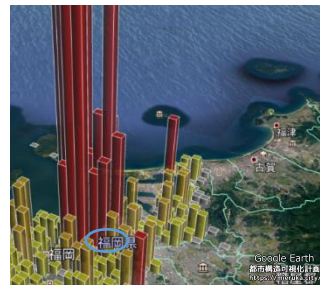
小売業年間販売額 (2005年)



小売業年間販売額 (2010年)



小売業年間販売額（2014年）



商業地地価（2010年）

### (3) 商業地地価の変化

次に下記に示すのは2000年、2010年、2012年、2017年の福岡市の商業地地価の3Dメッシュデータである。博多駅周辺は青丸で示している。

2000年と2010年を比較すると、2010年にかけて博多駅周辺を含め福岡市全体で地価がやや下がっていることがわかる。2012年になると福岡市全体で地価がやや上昇し、博多駅周辺では特に大きく上昇している。2017年になると上昇していた博多駅周辺の地価は少し下がり、天神地区付近も同様に若干の減少がみられるが、都心部から少し離れた市内の地価については安定して上昇しつつあると言える。これらのことから2011年の博多駅の再開発により一時的に博多駅周辺の商業地地価は上昇し、それに伴い福岡市全体の商業地地価も上昇したと考えられる。現在も博多駅地区は天神地区に次いで高い商業地地価となっているが、「天神ビッグバン\*1」とともに「博多コネクティッド\*2」が進む中で博多駅周辺も天神に引けを取らない高価な土地に発展していくだろう。



商業地地価（2012年）



商業地地価（2017年）



商業地地価（2000年）

### 4. おわりに

今回2011年の九州新幹線全線開通に伴うJR博多シティの開業と福岡都市圏への影響を見てきた。九州新幹線が全線開通したことにより各方面から福岡にも人が流入し、主に商業的な部分で福岡全体の価値が上がり、天神地区だけでなく博多駅周辺地区の魅力も増している。博多駅ビルの再開発を行い福岡にもう一つ街をつくることで天神への一極集中を防ぎ、福岡がさらに大きな都市へと発展していく様子が感じられた。このように都市は

公共交通機関とともに成長し、周辺環境と人々の暮らしに大きな影響を与えている。今後、福岡では様々な都市再開発のプロジェクトが進み、天神と博多の二つの街を中心にさらなる発展を遂げるだろう。

## 5. 注釈

### \*1天神ビッグバン

…天神地区におけるアジアの拠点都市としての役割・機能を高め、新たな空間と雇用を創出する開発プロジェクト。付加価値の高いビルへの建て替えとともに人・モノ・コトが交流する新たな空間づくり、さらにひとを中心とした歩いて出かけたくなるようなまちを目指す。

### \*2博多コネクティッド

…2011年の九州新幹線全線開通に伴い賑わいを見せる博多駅周辺地区における開発プロジェクト。地下鉄七隈線延伸やはかた駅前通り再整備など、交通基盤の拡充とあわせ、容積率などの規制緩和により、耐震性の高い先進的なビルへの建て替えや歩行者ネットワークを拡大するとともに、歴史ある博多旧市街との回遊性を高めることで都市機能の向上を図る。

(福岡市 HP より引用)