

都市整備事業によるストック効果の事例

# JR鹿児島本線等連続立体交差事業によるストック効果の発現

にしむらとしき  
西村 俊 槻\*

## 1. はじめに

熊本県と熊本市では「熊本駅周辺地域等の整備は21世紀の県市の発展に欠かせない緊急かつ重要な事業である」との認識から、平成9年に協定を締結し、相互に連携・協力して駅周辺の整備を行ってきた。その中でも柱となる「JR鹿児島本線等連続立体交差事業」は、「九州新幹線建設事業」と同時に並行して施工する全国初のケースであったことから、県、熊本市、JR九州と、鉄道建設・運輸施設整備支援機構を含めた4者で整備を進め、平成29年度に全線高架切替が完了した。

今回は、鉄道高架化が全て完了したことで、熊本駅周辺に発現しているストック効果について紹介する。

## 2. 事業概要

本事業は、「熊本の陸の玄関口」である熊本駅及び上熊本駅を含む、JR鹿児島本線上下線約6km区間とJR豊肥本線約1km区間の鉄道高架化を行ったものであり、事業期間は平成13年度～平成30年度、総事業費は約626億円となっている。

平成23年3月12日の九州新幹線全線開業後に在来線高架化工事が本格化し、平成27年3月14日に鹿児島本線上り線全線と下り線北側約4km区間の一部高架切替が完了、併せて上熊本駅舎が完成した。その後、残る鹿児島本線下り線2km区間と豊肥本線全線の整備を進め、平成30年3月17日に全線高架切替が完了し、平成31年3月16日に新しい熊本駅舎が完成した。

## 3. ストック効果

本事業の目的は、踏切を除却することによる交通渋滞及び踏切事故の解消と鉄道により分断された市街地の一体化による都市の活性化を図り、都市機能の強化を図るものである。本事業によって高架化が実現し、関連道路の整備や熊本駅周辺の開発が加速したことで、これまで様々なストック効果が発現されている。

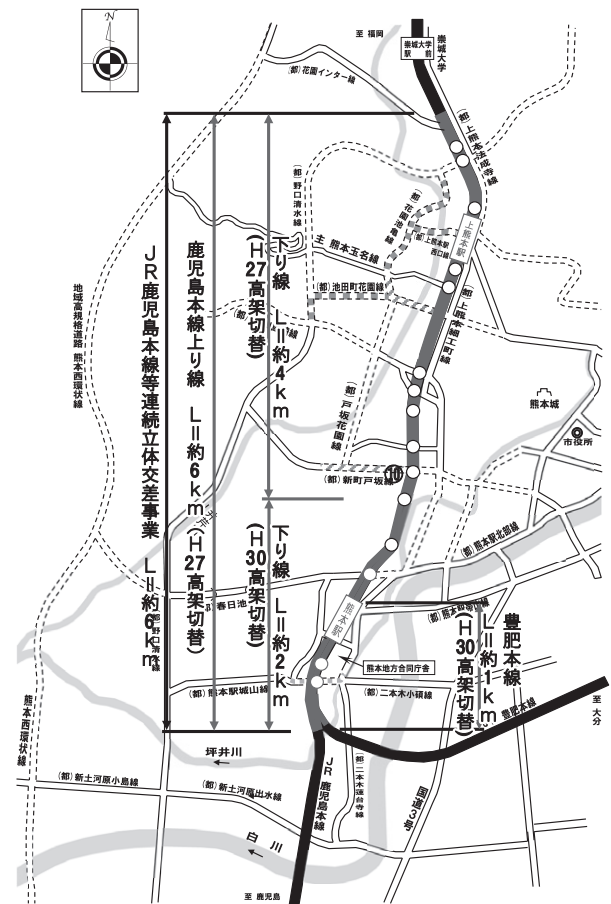


図-1 事業区間

\*熊本県 土木部 道路都市局 都市計画課

### 1) 踏切除却による効果

事業区間内には、15箇所の踏切が点在しており、それぞれの場所で踏切遮断による慢性的な交通渋滞が発生し、踏切内での事故も頻発していた。

特に、緊急対策踏切に指定されていた本妙寺踏切では、高架化前に最大渋滞長約600m、1日あたりの最大踏切遮断時間174分であったものが、高架化が実現した結果、交通渋滞や踏切事故が全て解消された。さらに、踏切がなくなったことで、子どもたちが安全に通学できるようになったり、緊急車両の緊急性・安全性の向上にも繋がるなど、安全安心な生活環境を実現させることができた。



写真-1 高架化前の本妙寺踏切



写真-2 高架化後の本妙寺踏切

### 2) 市街地の一体化による効果

熊本駅および上熊本駅周辺は、様々な商業施設や住宅が建ち並ぶ密集地で、これまでは、南北に走る鉄道により市街地が分断され、東西を繋ぐ交差道路は、事業区間約6km内に20箇所（踏切15箇所、陸橋3箇所、地下道2箇所）あり、踏切や陸橋を渡ら

なければならなかったため、大変不便なものであった。

しかし、今回の連立事業に伴い既存の交差道路整備を行ったことに加え、新たに15箇所の交差道路の整備と、交差道路を繋ぐ側道の整備も行ったことで、東西を繋ぐ交差道路は35箇所（平面交差33箇所、陸橋1箇所、地下道1箇所）となり、東西の往来がスムーズにできるようになった。また、高架下の空間を有効的に活用して地域のイベントを開催したり、公園を整備することで一体的な地域交流を図ることができ、多くの賑わいが創出できるようになった。



写真-3 高架下でのイベントの様子（写真上下）

さらに、東西への移動が容易になったことで、災害発生時などに使用する避難所の選択肢が広がり、地域住民の皆様が安心して暮らせる街に生まれ変わることができた。

### 3) 熊本駅周辺のストック効果の発現

このように、踏切除却による効果と市街地の一体化による効果によって駅周辺の拠点性と魅力が飛躍的に向上したことで、様々なストック効果が発現されている。

基準地価を見てみると、近年では熊本市の平均地価が上昇・下降を繰り返している反面、熊本駅周辺の商業地価・住宅地価は、いずれも上昇の一途をたどっている。

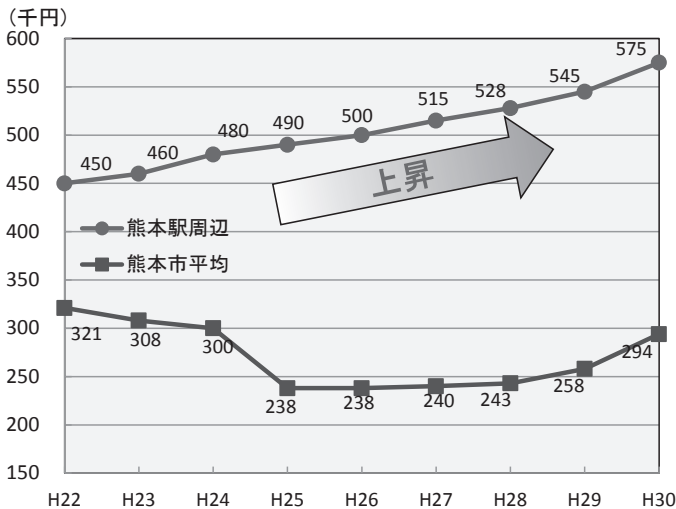


図-2 商業地価の推移

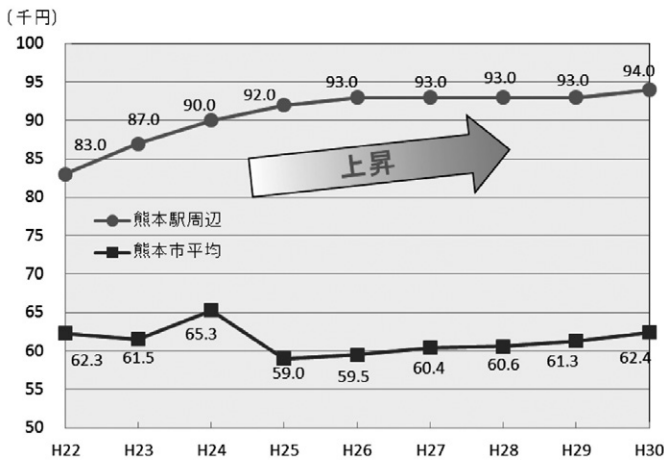


図-3 住宅地価の推移

また、熊本駅周辺（春日地区）の居住人口についても年々上昇を続けており、平成30年度には、平成22年度の2倍近くまで人口が増加している。

さらに、マンションや専門学校、国の合同庁舎などが建設されたことで、駅前広場の歩行者交通量（8時～20時）が年々増加し、平成22年度までは1日2,000人前後だったものが、平成29年度は1万人近くに増加するなど、顕著な効果が現れている。

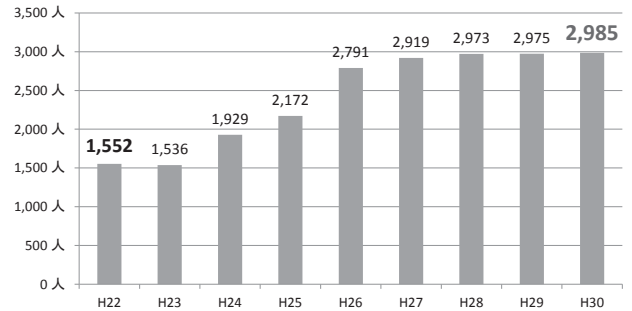


図-4 春日地区の人口の推移

#### 4) 地域の皆様の声

ここで、本事業を行ったことで地域の皆様から様々な声を頂いたので、その一部を紹介する。

(学校・保育園)

- ①線路がなくなって道路が整備され、児童が安全に通学できるようになった。
- ②東西に行きやすく、校外学習の範囲が広がった。

(警察・消防)

- ①踏切がなくなって渋滞が解消し、救急時に反対車線を走行するリスクが減った。
- ②線路上は消防ホースを跨ぐことができなくなったため、消防活動の幅が広がった。

(バス会社)

- ①渋滞がなくなり、定時制が向上した。
- ②駅への乗り入れがしやすくなったため、路線を増やせないか検討している。

(地元自治会)

- ①各地区で行っていたイベントが合同で開催できるようになり、賑わいが増えた。
- ②街全体が明るくなり街のイメージが良くなった。

#### 4. おわりに

連続立体交差事業によって、様々なストック効果が発現されているが、熊本駅周辺では現在、令和3年春の開業を目指して、熊本市による駅前広場拡張整備やJR九州による駅ビル建設も本格化している。これらの整備により、熊本駅周辺の拠点性と都市の魅力がこれまで以上に高まっていくことが期待されるので、更なるストック効果の増大に繋がっていくのではないかとと思われる。