

執筆：マーケット・プレイス・オフィス代表 立澤芳男（たつざわよしお）

- 流通系企業の出店リサーチ・店舗コンセプトの企画立案
- 都市・消費・世代に関するマーケティングの情報収集と分析
- 現ハイレイフ研究所主任研究員・クレディセゾンアドバイザー
- 元「アクロス」編集長（パルコ）／著書「百万人の時代」（高木書房）ほか



JRが巨大な規模で本格的な都市開発(ステーションシティ)に挑んだ

今春開業の JR 博多シティと大阪ステーションシティは今までの駅ビルとは桁違い

今年の春に入って、日本は全国的に大地震や原発事故と向き合う緊張した生活や節電生活を求められてきたが、そのような情勢の中、西日本ではそれとは裏腹に活気ある情景が多くみられた。一つは、関西の最大の台所のJR大阪駅に空を見上げるような巨大な駅(大阪ステーションシティ)が、もう一つは、九州の最大拠点である福岡・JR博多駅に巨大な駅(博多シティ)が誕生し多くの人を集め売上也好調だったという。この二つのシティは、欧米諸国のグランドステーションを超える巨大空間と床面積の規模を持つ。

大阪ステーションシティ(大阪駅構内を含む)の総延床面積は約53万㎡、名古屋駅(JRセントラルタワーズ・41万6,565㎡)を上回る。また、博多シティは天神地区に対抗し、駅ビルが本格的な百貨店・専門店・映画館・レストラン街を誘致した。その結果もともと大交通拠点であった両駅にびっくりするほど人が集まった。物珍し好きの関西人とはいえ、5月4日の開業初日には約50万人、6月3日の開業1カ月で来店客数が1千万人を突破したという。

この二つの駅は駅開発を超え大都市空間を持つ一つの商業・業務街である。今回はこの二つの新しいシティを中心に、いままで開業した京都、札幌、名古屋の大規模駅ビルについてもまとめてみた。また、合せて、第二部では、実地調査した大阪と博多の熾烈な地域内競争・地域百貨店商戦について報告する。

目次

第一部 今春開業で巨大パワーを見せた大阪・博多シティ&名古屋、札幌、京都の駅ビルについて

- I-大阪ステーションシティ 2011年5月4日グランドオープン p.4
名古屋駅(JRセントラルタワーズ)を上回る巨大な空間都市
- II- JR博多シティ 2011年3月3日オープン p.8
九州の新たなランドマークに。国内の駅ビルにおいて最大の規模
- III-名古屋 JRセントラルタワーズ 1999年12月23日オープン p.11
駅ビル大規模複合化「大ステーション」の先駆け
- IV- JRタワー／札幌 2003年(平成15年)3月6日オープン p.14
完成時は北関東以北で最も高い建築物になった札幌タワー
- V-京都駅ビル(JR西日本) 1997年(平成9年)9月11日オープン p.16
JRが古都京都で大ステーションビルに初挑戦

第二部 大阪と博多の地域間及び百貨店競争見聞記(執筆者メモ)

- I-大阪商戦をみる JR大阪伊勢丹三越の影響は? p.18
- II-福岡商戦をみる JR駅前対天神地区の熾烈な争いが始まった p.20

テーマ; JRが巨大な規模で本格的な都市開発(ステーションシティ)に挑んだ

第一部 今春開業の大阪・博多シティ&名古屋、札幌、京都の駅ビルについて

全国日本の地方大都市の地域交通の大拠点であった JR 駅が、駅舎の改築・改装を含め大規模ビル化をすすめ、高層のオフィス棟、ホテル棟、巨大な営業面積を持つ商業・サービス施設を複合して建設し、駅舎のたんなる改築を超え、当該地域の旧商業地区・繁華街地区を上回る一大業務・商業街づくりを行なっている。大規模駅ビル構内に地域交通との乗換えや乗降のための複数のコンコースを導入し、構内からの出入り口は、百貨店、ファッション専門店街、大レストラン街、食品ファーストフード地下街、加えてシネマ・劇場・ホールなどに直結するように整備している。

新幹線と駅ビル開発で駅前を活性化した昭和の駅ビルづくり

多くの地方大都市では古くから駅からむしろ離れた地区がその地域の商業・繁華街として繁盛しており、市電やバスなどの拠点から生活エリアへの交通網を広げていた。しかし、昭和 40 年代に都市改造や新幹線や高速道路建設を基軸にする高成長経済を受けて日本の社会は大きく変わる。

東京と地方中核都市とを結ぶ新幹線の全国展開網拡充により、新幹線が止まる中核都市の駅前開発を活性化させ、駅前整備や駅前ビル建設を促進させた。その結果、例えば東海道新幹線でいえば、静岡・浜松・名古屋、東海道山陽新幹線でいえば、岡山・広島、東北新幹線でいえば仙台・盛岡など、それらの新幹線 JR 駅前は業務・商業ビル化が進み、それにつれ駅から離れた商業地区の集客パワー販売力が徐々に弱体化していった。かれこれ 10~20 数年以上経つが、この動きは遅ればせながら今、鹿児島市で起こっている。九州新幹線の福岡~鹿児島間のルートがこの 3 月に稼働し、鹿児島では旧市街地である天文館地区と新幹線駅・鹿児島中央駅地区での熾烈な商業競争が始まっている。新しくなった鹿児島中央駅の大規模な駅ビルにはファッション街、レストラン街、映画館が入り、九州新幹線の始発駅であることでの集客力が営業活動を盛況に導いている。

不動産ビジネスに目覚めた駅の開発で駅の建物空間構造は高層複合化へ

今回取り上げるテーマの「最近の JR 駅前大規模開発」は、上述した動きとは異なる動きである。

かつての駅前開発は旧商業地区との競争を生んだが、そこには農業や工業経済社会からサービス経済社会への転換、あるいは交通手段の選択幅の拡大、あるいは通勤や通学、買い物などの生活のスタイルの変化が強く反映して起きた戦後日本の固有の社会的現象であったといってもよい。そこには地方・地域社会の都会生活・便利な生活志向をみることができた。そしてそれらの開発は、どちらかといえば、駅の駅舎構造の改修や改造、あるいは駅前の道路整備、そして付随しての商業・サービス施設の充実であり、いわば交通拠点の場としての駅主導による再開発であり、開発主体の鉄道会社であった。不動産ビジネスの旨みは見えなかった。

しかし、最近の JR の大規模駅ビル開発プランは、駅という大集客装置を核として不動産ビジネスを展開するかのようになってきている。

例えば、今年の 5 月 3 日に開業した大阪ステーションシティは、駅ビル全体に三つの商業施設、ホテル、オフィスが入る二つの超高層ビルができ、その建築総床面積は 5.3 万㎡、総事業費は 2,100 億円に及ぶ。現在の当駅の平均乗降客数は 85 万人だが、JR 西日本では大阪ステーションシティの開業で 91 万人にまで増えると想定し、開業後の当駅の増収効果を鉄道業や流通業、ビルのテナント料収入などで年間 725 億

円と試算している。開業当初は減価償却費などがかさむが、5-6年後には利益を生み始めると見積っている。

京都、札幌、名古屋の巨大駅ビル化の地域への影響は計り知れないが・・・。

JRの大規模駅ビルが注目され始めたのは、1997年(平成5年)の「京都駅ビル」の建設からである。歴史と文化の伝統地に景観問題を巻き起こしたあの「京都駅ビル」である。古都京都の古の駅・京都駅が大変身を遂げたのである。その駅ビルには、大丸や高島屋や丸物といった老舗の百貨店とは異なり、東京の百貨店である伊勢丹とJRが提携した「JR京都伊勢丹」が入居したことも大きな話題を呼んだ。しかも、そのJR京都伊勢丹の売上高は年間620億円(10年度)、京都大丸の売上高690億円(同)とほぼ並ぶまで成長している。大規模な複合型駅ビルとしてのJRでは第一号に当たるが、京都駅ビルは延床面積23万8千㎡であり最近の大規模複合駅ビルを下回るが、それなりの特徴を持っていたことが市民の支持を受けた。例えば、他都市の駅ビルが面積のかなりの部分を企業向けの賃貸オフィスに割いているのに対して、京都駅ビルはそうした部分をほとんど持たないことが特徴である。つまり、京都駅ビルは関係者以外でも立ち入り可能な空間が広いのである。さらに、中央コンコースの巨大な吹き抜け空間、比高差35mの大階段、中央口南側の屋上広場、西ゾーンの屋上庭園、高さ45mで東西を結ぶ「空中径路」などの公開空間をふんだんに取り込んでいる。こうした結果、京都駅ビルは自由に立ち入りできる部分が他の駅ビルに比べて圧倒的に広がっていると同時に、建物全体が開放感にあふれた印象を与えるものとなっている。また、京都駅ビルは、建築物の高さに敏感な京都の市民感情を反映し、高さは60mに抑えている。

以下、最近開業した「大阪ステーションシティ」「博多シティ」を中心に、JRの大規模駅ビル開発の現況を追う。JRの大規模駅ビルの本格的開発は、あとは、首都東京の東京駅「グランドステーションシティ」を残すのみとなった。

◆JRが開発した大規模複合駅ビル

名称	中核主力店舗	敷地面積(㎡)	建築延床面積(㎡)	届出小売店舗面積(㎡)	テナント数	駐車台数
大阪ステーションシティ 2011年5月4日	大丸梅田店・JR伊勢丹三越・ルクア	58,000	530,000	134,000	-	-
JR博多シティ 2011年3月3日	博多阪急 アミューズプラザ	22,000	200,000	100,000	229	600
JRタワー 2003年3月6日	大丸札幌店 ステラ	65,500	350,609	105,000	583	1,100
JRナゴヤ 1999年12月23日	JRナゴヤ高島屋	-	416,565	55,429	-	-
京都駅ビル 1997年9月11日	JR、京都伊勢丹	-	238,000	88,000	-	-

* なお、以下レポートでの使用写真は各社ホームページ、ウィキペディアから転載しました

I

大阪ステーションシティ

2011年5月4日グランドオープン

総事業費は2,100億円 1日の平均乗降客数は91万人に
 総延床面積は約53万㎡で名古屋駅(JRセントラルタワーズ)を上回る巨大な空間都市

大阪ステーションシティは、大阪府大阪市にある西日本旅客鉄道(JR西日本)大阪駅の再開発エリアを含む駅全体の総称。2004年より、大規模改良・再開発事業である「大阪駅開発プロジェクト」の一環である。



大阪ステーションシティは、駅北側の「**ノースゲートビルディング**」と、駅南側の「アクティ大阪」を増築した上で改称された「**サウスゲートビルディング**」の2棟のビルから構成され、「大阪ステーションシティ」の南北にそびえる玄関口であることをシンプルに表現したものである。

南北2つのビルは南北連絡橋によって往来できるようになり、橋上駅舎には直結する改札口「連絡橋口」が設置された。さらに、北側には阪急電鉄の梅田駅、南側には歩道橋に繋がるデッキを設置、現在開発中の大阪駅北地区(梅田北ヤード)にもデッキは繋がる予定。

南北2つのビル間には、大屋根が設置された。東西長約180m、南北長約100mで、高さは最も高い地点で約50mに達する。一部ガラス製で自然光が差し込む造りである。

ステーションシティ全体(大阪駅構内を含む)の総延床面積は約53万㎡で名古屋駅(JRセントラルタワーズ・41万6,565㎡)を上回る。(とはいえ2つのビル自体の延床面積の合計はノースゲートビル約21万㎡、サウスゲートビル約18万㎡で約39万㎡程度であり、JRセントラルタワーズの延床面積41万㎡には及ばない。) また、大阪シティの店舗面積(三越伊勢丹+大丸+ルクア)は、13万4,000㎡と大規模なものとなり、ららぽーとTOKYO-BAY(千葉県船橋市、11万5,000㎡)を抜き、西日本最大にして日本2位の規模を誇る商業施設となる。第一位は、埼玉越谷の「イオンレイクタウン」の24万5,233㎡である。

総事業費は2,100億円に及び、大阪駅の1日の平均乗降客数は約85万人だが、JR西日本では大阪ステーションシティの開業で91万人にまで増えると想定。開業後の同駅の増収効果を、鉄道業や流通業、ビルのテナント料収入などで年間725億円と試算。

▼ノースゲートとサウスゲートビルディングの概要

ノースゲートビルディング		
用途	オフィス、店舗、駅施設	<ul style="list-style-type: none"> ・大阪駅北側の駅ビル(ビルの正式名称は「大阪駅新北ビル」) ・JR 大阪伊勢丹三越(店舗面積約 5 万㎡)、ファッションビル「ルクア」(LUCUA 店舗面積約 2 万 ㎡²・198 店舗)、大阪ステーションシティシネマ、伊藤忠商事大阪本社入居 ・2011 年 5 月 4 日に開業し、初日には約 50 万人が訪れた ・同年 6 月 3 日、開業 1 カ月で来店客数が 1 千万人を突破
施工	大林組、竹中工務店	
建築主	大阪ターミナルビル、西日本旅客鉄道	
敷地面積	約 58000㎡	
建築面積	56738.88㎡	
延床面積	21 万 ㎡	
階数	地上 29 階、塔屋 2 階、地下 3 階	
入居テナント	JR 大阪伊勢丹三越、イトパラダイス、ファッションビル「ルクア」(LUCUA)、LUCUA DINING(ルクアダイニング)、大阪ステーションシティシネマ、コナミスポーツクラブ グランサイズ大阪、ラグナヴェールプレミア(レストラン&ウエディング)、サポートプラザ(託児所、コンビニ、カフェ、旅行代理店、鉄道グッズショップ ATM)、オフィス(伊藤忠商事大阪本社ほか)、大阪駅 JR 高速バスターミナル	
サウスゲートビルディング		
旧名称	アクティ大阪 (正式名称は「大阪ターミナルビル」)	<ul style="list-style-type: none"> ・駅南側の駅ビル「アクティ大阪」を増築し、改称したものである(ビルの正式名称は「大阪ターミナルビル」) ・既存のアクティ大阪(27 階建て・高さ 122.3m)の南側に 15 階建て・高さ約 70m のビルを建設し、2011 年 3 月 16 日に開業。増築した部分に「大丸梅田店が増床」出店。大丸梅田店の増床後の店舗面積約 6.4 万㎡(増床前 4 万㎡) ・ホテルグランヴィアは継続入居。
用途	店舗、駅施設、ホテル	
延床面積	18 万 ㎡	
高さ	地上 27 階。70m	
竣工	2011 年 3 月	
改築	2008 年 5 月	
入居テナント	大丸 梅田店(アクティ大阪時代から継続営業)、東急ハンズ、ポケモンセンターオーサカ、トミカショップ、大丸エキウエダイニング・美食区、ホテルグランヴィア大阪(アクティ大阪時代から継続営業)、うまいものプラザ(旧アクティ大阪カジュアルダイニング)、総合クリニック(旧アクティ大阪総合クリニック)	

主力の商業ビル概要

■JR 大阪伊勢丹三越(開業平成 23 年 5 月 4 日、ノースゲートビル内)

大阪初の伊勢丹の店舗である。店舗面積は約 5 万 m²で、ビル西側の地下 2 階から 10 階に入居する。三越と伊勢丹の経営統合に伴う伊勢丹三越ホールディングスの誕生に伴い、ジェイアール京都伊勢丹を運営しているジェイアール西日本伊勢丹が運営。

三越と伊勢丹の両方の名が付く初めての店舗(2005 年に閉店した三越大阪店の後継店舗)

クレジットカードは、「JR MI CARD(ジェイアール・エムアイカード)」を発行している(ジェイアール京都伊勢丹とも)。

店舗構成

海外の超高級ブランドはテナントに入居せず、「ファッションの伊勢丹」の独自色を強く打ち出すため、「イセタンメンズ」や「イセタンガール」など、百貨店が独自に商品の品揃えや売場作りを手掛ける「自主編集売り場」の比率を売り場面積の 3 割にまで高めた異例の構成となっている。

店頭のロゴは伊勢丹のものがベースになっており、「ISETAN」「MITSUKOSHI」のローマ字表記が入っているが、三越でおなじみの「O越」マークは使われていない。

■ルクア(開業平成 23 年 5 月 4 日、ノースゲートビル内)

ノースゲートビル東側の地下 1 階から 10 階に入居する JR 西日本 SC 開発の専門店街

「ルクア(LUCUA)」という施設名は「Lifestyle」「Urban」「Current」「Axis」の頭文字

延床面積約 4 万 m²、店舗面積約 2 万 m²(B1 階～10 階)、テナント店舗数 198 店舗

セレクトショップや飲食店などのテナントが 198 店出店する。そのうち 24 店が日本初、40 店が関西初、54 店が梅田初のブランドである。20 代から 30 代の女性がメインターゲットであるが、カップルの買い物客を想定して 4,300m²を男女共用ブランド店に割り当てたのが特徴

ターゲット

トレンドに敏感で「人と違ってみえること」「自分らしさを表現すること」を志向し、前向きに新しいライフスタイルを生活に取り込もうとしている、ファッションに購買意欲がある 20～34 歳の女性及び男性
ファッションやトレンドに敏感な働く女性をメインターゲットに、「日常生活における手の届く贅沢」「高感度で洗練されたライフスタイル」を提案。“ここにしかない価値”を提供する、梅田地区で No.1 のファッションビルを展開。Lifestyle(ライフスタイル) + Urban(都会の) + Current(流行の) + Axis(軸)の頭文字をとっており、「高感度で洗練されたライフスタイルを実現していただくためのステージを提供。また、「Look up(見上げる)」「アルク(歩く)」をかけて、回遊して楽しんでいただきたいという思いも込めている。

■大丸梅田店(平成23年年 4 月 19 日増床グランドオープン、サウスゲートビル内)

サウスゲートビルディングの地下 2 階から 15 階に入居しており、増築部にも出店し同店の売場面積は約 40,000m²から約 64000m²へと大幅に増床。

J.フロント リテイリングが進める「新百貨店モデル」の集大成となり、「ポケモンセンターオーサカ」「トミカショップ」(いずれも 2010 年 11 月 26 日に先行開店)の他、「東急ハンズ」や「ユニクロ」などの大型テナントも出店している。平成23年年 4 月 19 日に、東急ハンズを含む全館がグランドオープンした。

[参考:大阪駅]

大阪駅概要

大阪の玄関口としての地位を占め続けている西日本最大の駅で、大阪府の代表駅(府庁所在地駅)。

大阪の中心地である梅田に位置し、駅前や駅の東側・南側を中心に繁華街が広がっている。

東京・山陽・九州方面への長距離列車については、1964年開業の新大阪駅を発着する東海道・山陽新幹線に地位を譲ったものの、当駅は現在でも北陸方面との特急の始発・終着駅であり、新快速を始めとする京阪神の都市間連絡列車や、信州・北近畿・山陰方面との特急、新潟駅・青森駅・東京駅・札幌駅発着の寝台特急などの在来線特急が発着している。

所在地	大阪市北区梅田三丁目 1-1
所属事業者	西日本旅客鉄道(JR 西日本)
駅構造	高架駅、ホームは6面11線
乗車人員	401,485人/日(降車客含まず)-2009年-統計年度-
開業年月日	1874年(明治7年)5月11日
所属路線	東海道本線(JR 京都線・JR 神戸線・JR 宝塚線)、大阪環状線
乗換	梅田駅(阪神本線・阪急京都本線・神戸本線・宝塚本線・地下鉄御堂筋線)、西梅田駅(地下鉄四つ橋線)、東梅田駅(地下鉄谷町線)、北新地駅(JR 東西線)

利用状況

大阪府統計年鑑によると、2008年度の1日平均乗車人員は422,429人で、その内訳は定期233,298人・定期外189,131人である。この数値はJR西日本の駅の中では1位である。JR全体で見ても新宿駅、池袋駅、渋谷駅(以上、JR東日本)に続き第4位である。なお、JR西日本の発表によると2007年度の1日平均乗車人員は425,010人。

駅周辺:大阪開発プロジェクト

駅周辺は西日本最大の繁華街、ビジネス街となっている。

改札を出てすぐの駅構内に、土産物屋やショッピングモール、観光案内所があり、利用者の便宜が図られている。

高速バス乗り場やタクシー乗り場、ビジネス街も近いところから、近隣の交通や経済の要となっている駅である。リッツ・カールトンやヒルトンなどの有名ホテルも近い。

当駅北側には梅田貨物駅があるが、これを廃止して跡地を再開発する計画がある。

大阪駅の歴史

- ・1874年(明治7年)に大阪駅 - 神戸駅間の鉄道開業と共に開業した。当時の駅舎はゴシック風の赤煉瓦造り2階建てで現在地より西の大阪中央郵便局付近に当たる場所にあり、周辺は民家がわずかにあるだけで田圃が広がっていた。初の計画では市街地に近い堂島付近に建設される予定であったが、「汽車の火の粉で火事になる」などと住民から猛反対され、当時町外れの梅田に建設されることになったという。
- ・1874年(明治7年)5月11日 - 国有鉄道(官設鉄道)の駅として開業(当駅 - 神戸駅間の鉄道開通と同時)。
- ・1983年(昭和58年)4月27日 - 大阪ターミナルビル「アクティ大阪」開業。
- ・1987年(昭和62年)4月1日 - 国鉄分割民営化により西日本旅客鉄道(JR西日本)の駅となる。
- ・2010年5月4日 - 大阪ステーションシティとして開業。

II

JR 博多シティー

2011年3月3日オープン

九州の新たなランドマークに。国内の駅ビルにおいて最大の規模

新幹線と空港需要に対応した福岡の新しい街が出現

福岡県福岡市博多区博多駅中央街にある博多駅博多口の駅ビル。

九州旅客鉄道株式会社の子会社、博多ターミナルビル株式会社が管理、運営する。

開発面積約 2 万 2000 平方メートル、床面積約 20 万平方メートル(旧駅ビルの約 7 倍の延べ床面積)。

地上高は約 60m。近年建築される政令指定都市のターミナル駅の駅ビルとしては比較的低層であるが、これは博多駅付近が航空法第 49 条に規定する、福岡空港の水平表面下に入っており、建築に際して地上高制限がかかるため。

博多駅



ビル本体区画は地下 3 階、地上 10 階建の「博多駅新ビル JR 博多シティー」は、売り場面積こそ約 10 万 m² であるが、地下街を含めた商業スペースの延べ床面積は約 18 万 m² で、これは日本国内の駅ビルにおいて最大の規模である。

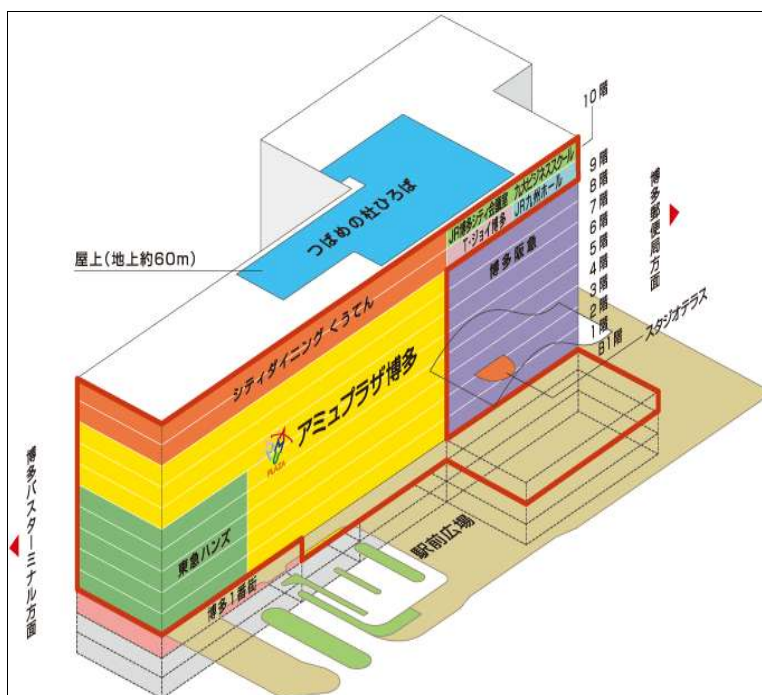
駅周辺は天神地区と並ぶ福岡市の中心部、並びに繁華街となっており人波が絶えない。また新幹線の主要駅と言う立地もあり、各企業などの支社、支店が多数存在している。博多口・筑紫口を問わず、商業施設・オフィスビル・ビジネスホテルが混在する。

JR 博多シティー施設概要

ビル内の運営主体と言う観点では、JR 博多シティーは博多阪急、アミュプラザ博多と博多一番街に大きく区分される。東急ハンズをはじめ約 230 の専門店ゾーン「アミュプラザ博多」、九州初出店の百貨店「博多阪急」、日本最大級のレストランゾーン「シティダイニングくうてん」、そして屋上庭園、イベントホールや会議室といった文化施設までを備えた九州の新たなランドマーク。

東急ハンズ、レストランエリア「くうてん」、ティ・ジョイ博多、JR 九州ホール、屋上・「つばめの杜ひろば」ほか各種施設(駅前広場地下 1 階の「アミュ地下」など)はアミュプラザ博多の所属・内テナントの位置付けとなる。

店舗概要	
所在地	福岡県福岡市博多区
開業日	2011年3月3日
施設所有者	九州旅客鉄道
施設管理者	博多ターミナルビル
敷地面積	約 22,000 m ²
商業施設面積	約 180,000 m ²
延床面積	約 200,000 m ²
中核店舗	博多阪急 アミューズプラザ博多
店舗数	229 店舗
駐車台数	約 600 台



阪急百貨店(博多阪急)

博多阪急は、駅ビル・JR博多シティの南寄り部分地下1階～8階にある核テナントとなっている。

平成23年3月3日 開店

商業施設(営業)面積 42,000 m² 初年度370億円を目標 総投資額は200億円

<主要テナント>アーキペラゴ ユナイテッドアローズ、アルファエー、ドロシーズ、ピンクマース、ノジェス、エル・カフェ、イパールシク TOKYO、阪急 チャーミングプラザ

アミューズプラザ博多

北寄り部分の地上1階から地上10階が専門店街。博多ターミナルビル株式会社が運営。

アミュプラザ博多内に「東急ハンズ」(1-5階)、シネマコンプレックス「ティ・ジョイ」(9・10階)、レストラン街「シティダイニング くうてん」などが入居。駅ビルと同時の2011年3月3日に開業

<主要な専門店> CA4LA、フランフラン、ツモリチサト、丸善、ポケモンセンターフクオカ、鉄道模型「ポポンデッタ」、タワーレコード、無印良品

地下街

ビルの地下1階部分・駅前広場南寄りの地下1階部分はアミュプラザ博多の地下街路「アミュ地下」「食堂街一番街」をリニューアルした「博多一番街」。

博多阪急の地下1階(「うまちか」、食品売場「博多小径」(はかたこみち)などがある。

「つばめカフェ」もある

{参考;博多駅}

- ・九州・福岡を代表するターミナル駅で、九州地方最大の駅
- ・当駅を拠点に、九州の主要都市とを結ぶ特急列車や福岡都市圏等を走る多くの快速・準快速・普通列車が発着する山陽新幹線の終点にして東海道・山陽新幹線系統の西端であり、大阪・名古屋・東京など本州とを結ぶ多くの新幹線列車が発着している。

- ・2011年(平成23年)3月12日には九州新幹線(鹿児島ルート)が当駅まで延伸・全線開業し、当駅はその起点となった。

所在地	福岡市博多区博多駅中央街 1-1
所属事業者	九州旅客鉄道(JR九州)、西日本旅客鉄道(JR西日本)
駅構造	高架駅、ホームは3面6線(新幹線)、4面8線(在来線)
開業年月日	1889年(明治22年)12月11日
所属路線	山陽新幹線 622.3km(新大阪起点)東京から 1174.9km
	九州新幹線、鹿児島本線、博多南線
新幹線駅は JR 西日本 在来線駅は JR 九州管理、* 両線で相互直通運転実施	

- ・2007年駅ビル(博多ステーションビル)が解体され、阪急百貨店や東急ハンズ、シネマコンプレックス「T・ジョイ」などが入居する新駅ビル(JR博多シティ)が建設、

九州新幹線開業前の2011年3月3日に開業

- ・福岡市地下鉄空港線の駅はJRホームの真下にあり、福岡市地下鉄の駅の中では天神駅に次いで二番目に利用者が多く、同線の拠点駅である。また、福岡市地下鉄七隈線が天神南駅からキャナルシティ博多近辺を經由して延伸し当駅へ乗り入れる構想がある
- ・1日平均乗車人員の合計は約17万人。九州の駅では最多。

JR九州 - 1日平均乗車人員 96,518人(2009年度) - JR九州では最多。

JR西日本 - 1日平均乗車人員 15,853人(2009年度)

福岡市交通局・地下鉄 - 1日平均乗車人員 52,731人(2009年度)年度

博多駅の歴史

- ・1889年(明治22年)12月11日に後の出来町公園付近に開業
経済の発展に伴い鉄道輸送量は急速に伸びていき、九州の鉄道で最大の需要のある駅に。
- ・1945年(昭和20年)6月20日には福岡大空襲で被災
- ・1963年(昭和38年)12月1日に、2010年まで使用された昭和の駅舎が開業した。
- ・1975年(昭和50年)3月10日には、山陽新幹線が延伸してきて博多駅まで開業した。
- ・1983年(昭和58年)3月22日には福岡市交通局の地下鉄が博多駅まで開業した。
- ・1987年(昭和62年)4月1日に国鉄分割民営化が行われ、博多駅のうち在来線部分がJR九州に、新幹線部分がJR西日本に承継された。
- ・1993年(平成5年)3月3日には福岡市地下鉄が福岡空港まで延伸され、博多駅から2駅で空港へ
- ・2011年(平成23年)3月3日昭和期の旧駅ビル(博多ステーションビル)を取り壊し、新しい駅ビル(JR博多シティ)を建設する工事が行われ完成・開業

Ⅲ 名古屋 JR セントラルタワーズ

1999年12月23日

駅ビル大規模複合ビル「大ステーション」の先駆け

名古屋の商業中心を栄地区から名古屋駅前地区に変化させた

JR セントラルタワーズは、愛知県名古屋市中村区の名古屋駅に併設されている複合施設（駅ビル）である。竣工時は中部地方で最も高い建造物であったが、現在はミッドランドスクエア（名古屋市中村区名駅にある東和不動産、トヨタ自動車、毎日新聞社の共同所有ビル。正式名称は豊田・毎日ビルディング）にその座を譲っている。



名古屋駅の旧駅舎の老朽化に伴い、旧駅ビルと東海旅客鉄道（JR 東海）本社ビルを解体して高層ビルを建設。1990 年末のバブル期に構想されバブル崩壊後に竣工し、一時はその成功が疑問視されたが、竣工後（1999 年）はデパート、オフィス、ホテルとも人気で名古屋の商業中心を栄地区から名古屋駅前地区に変化させ、いわゆる「名古屋摩天楼」の先駆けとなったビル。

地上 18 階建ての低層部と、地上 53 階と 51 階の 2 つのタワーから成り、両タワーとも高さは 200m を超える。晴れた日には岐阜県や三重県からでもその姿を見ることができ、名古屋のランドマークとして人気スポットになっている。

駅ビルとしては世界最高の 245m の高さを誇り、「世界一背の高い駅ビル」としてギネス・ワールド・レコーズに登録されている。また、単一の建物として竣工時には日本一延べ床面積が広いビルでもある（駅ビルとしては世界最大で 41 万 6565m²）。

2000 年（平成 12 年）ジェイアール名古屋タカシマヤ、名古屋マリオットアソシアホテルオープン。

JR セントラルタワーズ 施設情報	
所在地	愛知県名古屋市
開業	1999 年 12 月 23 日
使用目的	複合商業施設
最頂部	オフィス棟：245m（地上 51 階） ホテル棟：226m（地上 53 階）
延べ床面積	416,565 m ²
管理運営	ジェイアールセントラルビル

JR セントラルタワーズの完成(2000年)は、旧来から名古屋の玄関口で都心の一つであり、各種バスと地下鉄・近鉄・名鉄やJR間の乗り換え客などで人通りが多く商業施設も多い駅前地区をより活性化させ、高島屋・三省堂書店・東急ハンズなどを商業テナントの核とする、駅前再開発は大成功を収めた。

再開発によって1999年に竣工した駅ビル「JR セントラルタワーズ」は世界一売り場面積の広い駅ビルとしてギネス・ワールド・レコーズに申請(2010年現在)されており、新たな名古屋のランドマークとなり、利便性を生かして強力な集客力を誇っている。このビルを発端として駅周辺は数多くの再開発が進められ、複数の超高層ビルが立ち並ぶ。

低層階

ジェイアール名古屋タカシマヤ(一部東急ハンズ)からなり、15階にあるスカイストリートより上層部はオフィス棟とホテル棟のツイン構造となっている。

オフィス棟 最上部には展望室があり、JR 東海本社、大成建設名古屋支店など多くの大企業が入っている。

ホテル棟 名古屋マリオットアソシアホテルが入っている。

51階(最上階)にある展望台「パノラマハウス」は、ジェイアール名古屋タカシマヤがエステ、ワインバー、カフェなどが連なる「パノラマサロン」として改装し再オープンしている。

テナント料の関係上オフィスを撤退する企業も少なくはない。しかし同時に入居する企業もあるので、名古屋の経済状況をあらわすひとつの例としても考えられている。

*JR セントラルタワーズの開発に誘発され2006年には旧豊田ビル・毎日ビルの跡地にトヨタ自動車・毎日新聞・東和不動産の共同ビル「豊田・毎日ビルディング(ミッドランドスクエア)」が建設され、2007年にはトヨタ自動車・中部電力・名古屋鉄道などを中心とした牛島市街地再開発組合により、名駅地区の北側に位置する変電所及びバス車庫の跡地に市内でオフィス面積の最も大きい名古屋ルーセントタワーが建設された。また、名鉄百貨店などに近接する旧三井ビルディング南館・東館跡地には、専門学校を主体とする超高層ビルモード学園スパイラルタワーズが完成(2008年)するなど若者の街としても更なる発展を遂げた。さらに2009年には名古屋市交通局旧那古野営業所跡地においてオフィスビルと分譲マンションの複合再開発が行われ名駅地区では初となる東京建物と丸紅による超高層マンション・ブリリアタワー名古屋グランスイートが完成した。未曾有の不景気真っ只中の完成であったが、最上階の一部を除いてほぼ売約済みとなるなど注目を集めた。

ミッドランドスクエア



モード学園スパイラルタワー

[参考;名古屋駅]

東海旅客鉄道(JR 東海)・日本貨物鉄道(JR 貨物)・名古屋臨海高速鉄道・名古屋市交通局(名古屋市営地下鉄)の駅

中部地方最大の都市・名古屋市の中心駅であり、JRは東海道新幹線の全列車が停車、在来線は当駅を中心に各方面へ特急列車が発着し、中部地方の広範囲輸送の一端を担っている。また都市間輸送でも、各路線で周辺都市に向けた快速列車が頻りに運行されている。市内各所を結ぶあおなみ線、名古屋市営地下鉄も乗り入れており、近接する近鉄名古屋駅、名鉄名古屋駅と合わせ中部地方最大のターミナル駅である。略称の名駅(めいえき)は地名となっている。

利用状況

2009年度の年間乗車人員(括弧内は1日平均)

JR 東海	- 68,733,940 人(185,387 人)
名古屋臨海高速鉄道	- 4,321,323 人(11,839 人)
名古屋市交通局	- 59,828,917 人(163,915 人)
東山線	- 42,895,323 人(117,521 人)
桜通線	- 16,933,594 人(46,393 人)

名古屋駅周辺の状況開発

・駅東側

2006年公示地価の名古屋地区商業地上昇率では桜通口を含む「名古屋市中村区名駅」が1・2位他トップ10の内6つ(他4つ中2つは中区栄)を占め、栄地区に圧倒的な差をつけた。

桜通口や広小路口周辺にある主な大型商業施設はジェイアール名古屋高島屋や東急ハンズ名古屋店などが入るJRセントラルタワーズを筆頭に、近鉄パッセ(K'intetsu Pass'e)・名鉄百貨店本店(本館・メンズ館(旧MELSA)・ヤング館(旧SEVEN))・ミッドランドスクエア商業棟・名鉄レジャックなどがある。また市バスターミナルの他、日本最古の多層型で市内最大のバスターミナル「名鉄バスセンター」などもある。地下には広大な地下街が延々と広がり、サンロードやメイチカ・テルミナ・ユニモール・ミヤコ地下街と複雑に形成されている。

・駅西側(太閤通口)

「駅裏」と呼ばれることもある。これは戦後、太閤通口周辺に闇市が建ち並び、また江戸時代から売春防止法 施行までは、いわゆる赤線地帯だったこともあって、あまり治安の良い地域とは思われていなかったためである。

太閤通口側には地下街「エスカ」がある。駅北西には大手予備校・学習塾が多数進出し学生街や若者街として発展している。2000年以降、ビックカメラやソフマップの進出、丸の内地区からの大洋薬品本社の移転新築などによりさらに活気が出てきている。付近にはアニメショップや同人ショップが林立しオタク街としての一面も持つ。

・名古屋駅前地区の将来像(今後の再開発計画)

JR東海や日本郵政グループが主体となり、名古屋ターミナルビルを地上46階・高さ220mの超高層ビルに、名古屋中央郵便局名古屋駅前分室を地上41階・高さ200mの超高層ビルにそれぞれ建て替える方針を発表。両者のビルを合わせた床面積は約45万平方メートルとなり、JRセントラルタワーズ(約41万平方メートル)を上回る規模となる。また名古屋鉄道は2008年9月、本社ビルの建替えを検討している。

IV JR タワー／札幌 2003 年(平成 15 年)3 月 6 日

**完成時は北関東以北で最も高い建築物になった札幌タワー
雪国の北海道に元気を与えた大ステーションに**

JR タワーは、JR グループの駅ビルとしては、1997 年(平成 9 年)の京都駅ビル、2000 年(平成 12 年)の名古屋駅(JR セントラルタワーズ)に次いで竣工した大規模な再開発建物群である。

2000 年(平成 12 年)3 月に「札幌駅南口総合開発ビル」という計画名称で着工し、2003 年(平成 15 年)3 月 6 日にオープンした。



施設情報	
所在地	北海道札幌市中央区
使用目的	駅ビル、オフィス、商業施設、駐車場
屋上	173 m・38 階(タワー棟)
延べ床面積	274,459m ² (施設全体)、90,627m ² (タワー棟)
所有者	札幌駅総合開発、北海道旅客鉄道 朝日生命保険、大丸
管理運営	札幌駅総合開発、朝日生命保険、大丸

2005 年(平成 17 年)10 月 1 日に、運営会社の札幌駅南口開発(株)が札幌ターミナルビル(株)・札幌駅地下街開発(株)・札幌ステーション開発(株)を吸収合併し、社名を札幌駅総合開発(株)に変更。また、合併を機に札幌ステラプレイス・札幌エスタ・Apia・パセオの共通ブランドとして「JR タワースクエア」が設けられた。

駅西側(大丸札幌店)・中央(札幌ステラプレイス センター)・東側(タワー棟)の 3 ブロックに、百貨店、シネマコンプレックス、ホテル、オフィスなどを擁している。

東側のタワー棟は高さ 173m(地上 38 階)で、完成時は北関東以北で最も高い建築物だったが、その後、仙台市内や札幌市内においてタワーマンションや超高層オフィスビルが竣工した事に伴い、首位の座から退いている。

札幌タワーの構成

札幌駅 1 階の東西にあるコンコース(および、その直下にあるパセオ内の通路)と一体化した形で 1 階・地下 1 階に広い通路があり、これを境に 3 つに区切られている。

- ・西側 地上 9 階地下 4 階(店舗は 8 階まで、地下 2 階以下は駐車場)で、大丸札幌店が入っている。
- ・中央 地上 9 階地下 1 階建てとなっている。多くの物販・飲食店テナントが連なる駅ビル・ショッピングモールの「札幌ステラプレイス／センター」と、国内初の日本映画大手 3 社の共同出資によるシネマコンプレックス「札幌シネマフロンティア」がある。

- ・東(タワー棟) 地上 38 階(最高 173m)地下 1 階で、地下 1 階から地上 6 階までは「札幌ステラプレイス/イースト」がある。
- ・7 階から 20 階には多くの企業が事務所を構える「JR タワーオフィスプラザさっぽろ」となっている。オフィス区画の一部は事業主の朝日生命保険が所有し、賃貸を行っている。
- ・22 階から 36 階の高層部には「JR タワーホテル日航札幌」、そして 38 階には関東以北一番の高さ(160m) に位置する展望室「JR タワー展望室 T38(タワー・スリーエイト)」が入っている。
- ・JR タワースクエア 札幌駅の周辺に位置する 4 つの商業施設の総称。札幌駅総合開発株式会社が発足した 2005 年 10 月 1 日から、この名称が使用されるようになった。エリア内の施設。

エスタ、アピア、パセオ、ステラプレイスの売場面積の合計は 103,967m²

核となる施設名 札幌エスタ、アピア、パセオ、札幌ステラプレイス

店舗数 ファッション・雑貨 - 434 店、レストラン・カフェ - 119 店、

エステ・アミューズメント -28 店

[参考:札幌駅]

札幌市の中心駅。北海道内各地への特急列車が発着する列車運行システムの主軸である。近年は JR タワーのオープンや周辺地域の再開発に伴い近郊都市からの利用客が増加し、大通地区やすすきの地区を凌ぐ市の中心街へと発展を遂げることに成功した。

南口広場を挟んで札幌市営地下鉄のさっぽろ駅と隣接している。JR 駅は漢字、地下鉄駅はひらがなを正式名称として区別されている。

1 階の駅本体以外の部分と地下 1 階は付属商業施設「パセオ」となっている。

南口には大丸札幌店や札幌ステラプレイスなどを擁する駅ビル「JR タワー」がそびえ立つ。南口地下街「アピア」は地下鉄さっぽろ駅に直結しているほか、周辺のデパートやいくつかのビルとも地下道で結ばれている。ホーム全体を覆う屋根の上は JR タワーに付属する駐車場の一部を兼ねる。

利用状況

JR 北海道によると、2009 年度の 1 日平均乗車人員は 87,490 人。JR 北海道で最も利用者の多い駅。

駅周辺は札幌の中心市街地の北端であり、オフィス街と繁華街が混在した地区となっている。

札幌駅の歴史

- ・1880 年(明治 13 年)、手宮(小樽市)・札幌間に開通した幌内鉄道の終点に、札幌停車場として開業
 - ・1965 年(昭和 40 年)に五階建てに増築
 - ・1971 年(昭和 46 年)には、札幌市営地下鉄が開通、南北線のさっぽろ駅と改札を隔てて連絡するようになり、同時に駅前を通る市電は廃止
 - ・1972 年には地下名店街(現在の「アピア」)が、1978 年には駅東口に接してエスタという駅ビル開業
- * 札幌駅は現在に至るまで北海道の交通の中心であり、1970 年代まで本州方面からの長距離旅客者も多くこの駅に降り立った。しかし 1970 年代には航空機に押されはじめ、1977 年(昭和 52 年)からは東京・札幌間の旅客利用者数で航空機が鉄道を上回るようになった。現在は本州～北海道間が航空機に完全に押されてしまったが、道外の旅行者が千歳線を空港アクセスとして認めており、新千歳空港駅(同駅開業前は千歳空港駅)～当駅間を乗車する航空機利用者は多い。

北海道新幹線は当駅までが整備計画区間となっている。札幌市電を再び駅前まで延伸する構想がある。実現した場合、南口広場かバスターミナル跡を改装して停留場を設けることが提案されている。

V 京都駅ビル (JR 西日本)

1997年(平成9年)9月11日開業

JRが古都京都で大ステーションビルに初挑戦

今では、新しい京都市の顔となりつつある。

1997年(平成9年)9月11日に京都市民だけでなく日本人の目が京都駅に向けられた。京都駅ビルの誕生である。

地上16階、地下3階(高さ60m)、敷地面積38,000m²、延床面積は238,000m²、東西の長さは470mにのぼり、鉄道駅の駅舎としては日本有数の規模の駅ビルである。今は、この新しい駅舎は新しい京都市の顔となりつつある。



京都駅は、駅が発展するとともに増築に次ぐ増築を重ねたため、地下街を含む商店街や連絡通路などを含めると構内の構造は複雑化し、不便なものになっていた。また駅舎本体にも老朽化に伴う種々の問題が生じて来た。そこで、抜本的対策として駅ビルの新築が計画された。

これは1994年の「平安遷都1200年記念事業」の一環でもあった。

京都駅ビルの構造

京都駅ビルの延床面積238,000m²の内訳は、駅施設が約12,000m²、ホテルグランヴィア京都が約70,000m²、百貨店などの商業施設が約88,000m²、「美術館・えきKYOTO」などの文化施設が約11,000m²、駐車場が約37,000m²、行政関係施設などが約38,000m²、となっている。

京都駅ビルは、東側に「ホテルグランヴィア京都」、西側に百貨店の「ジェイアール京都伊勢丹」が位置する。その間の中央コンコースは、4000枚のガラスを使用した正面と大屋根で覆う広々とした吹き抜け(横幅147m、奥行29m、高さ50m)になっている。吹き抜けの最上部には地上45mの空中径路が通っている。吹き抜けから東西へは溪谷状の階段が設けられている。

伊勢丹側の大階段は段数171段、高低差は11階建てビルに相当する35m、全長は70mある。大階段はコンサートやイベント会場としても利用されるほか、カップルや観光客の憩いの場ともなっている。また、非常時の避難経路となることも想定されている。

[参考;京都駅]

西日本旅客鉄道(JR 西日本)・東海旅客鉄道(JR 東海)・近畿日本鉄道(近鉄)・京都市交通局(京都市営地下鉄)の駅。

日本有数の観光都市である京都市の玄関となる駅であり、東海道新幹線の全列車が停車するほか、JRには北陸・山陰・関西空港・南紀方面、近鉄には奈良・橿原神宮・伊勢志摩など、各地からの特急列車が発着する。

JRについては在来線特急の発着種類が日本一多い駅である。観光客はもちろん、京都市内あるいは各線乗換利用の通勤通学客も多く、1日平均の乗降人員が各社合計で63万人を超える日本でも有数のターミナル駅である。

利用状況

2007年度のJRの1日平均の乗車人員は180,412人である。

1日平均乗車人員は2008年度の1日平均の乗車人員はJR東海33,255人(JR東海の駅では第7位)、JR西日本は182,534人(西日本の駅では大阪駅に次いで第2位)である。

京都駅の歴史

- ・1877年(明治10年)2月5日 - 明治天皇を迎えて鉄道開業式を挙げる。
- ・1952年(昭和27年)5月27日 - 3代目駅舎完成。
- ・1964年(昭和39年)10月1日 - 東海道新幹線が開業。
- ・1987年(昭和62年)4月1日 - 国鉄分割民営化に伴い、新幹線部分を東海旅客鉄道(JR東海)、在来線部分を西日本旅客鉄道(JR西日本)が継承。
- ・1997年(平成9年)7月12日 - 4代目駅舎となる新・京都駅ビル完成。駅部分供用開始。同時に近鉄京都駅と改札を分離する。
- ・1997年(平成9年)9月11日 - 京都駅ビル全面開業。ジェイアール京都伊勢丹開業。
- ・2007年(平成19年)8月23日 - JR京都駅NKビル開業。ビックカメラ JR京都駅店が入店
- ・2008年(平成20年)2月13日 - 南北自由通路の西側橋上(西口改札前)に「スバコ(SUVACO)・ジェイアール京都伊勢丹」開業。

* 京都駅ビルは延床面積238,000m²であり、延床面積で日本最大のJR名古屋駅のJRセントラルタワーズ(延床面積416,565m²)やJR札幌駅のJRタワー(延床面積274,459m²)にはおよばない。JR東京駅のグラントウキョウノースタワー(2011年現在の延床面積212,158m²)も増築を完了すると京都駅ビルを抜く。

しかし、それら他都市の駅ビルが面積のかなりの部分を企業向けの賃貸オフィスに割いているのに対して、京都駅ビルはそうした部分をほとんど持たないことが特徴である。つまり、京都駅ビルは関係者以外でも立ち入り可能な空間が広いのである。

さらに、中央コンコースの巨大な吹き抜け空間、比高差35mの大階段、中央口南側の屋上広場、西ゾーンの屋上庭園、高さ45mで東西を結ぶ「空中径路」などの公開空間をふんだんに取り込んでいる。こうした結果、京都駅ビルは自由に立ち入りできる部分が高層の駅ビルに比べて圧倒的に広がっているとともに、建物全体が開放感にあふれた印象を与えるものとなっている。

第二部 大阪と博多の地域間及び百貨店競争見聞記

I- 大阪商戦をみる

1. 大阪駅「春・夏」の陣の実際 大坂伊勢丹三越の一人負け！

①大阪駅ステーションシティの開業一ヶ月の売上実績は5万㎡のJR三越伊勢丹が45億円(開店1ヶ月)と大幅予算割れペースなのに対して、2万㎡のルクアは41億円と肉薄している。6月の売上実績も発表された大阪駅商戦だが、JR大阪三越伊勢丹は絶不調で、5月の42億円に続いて6月も29億円と売り場面積規模で四掛けのルクアに抜かれ、初年度目標の550億円を100億円を下回り450億円も難しい。ルクアは5月の38億円(開業一ヶ月では41億円)に続いて6月は31億円と初年度目標の260億円を4割近く上回るハイペースを継続しており、このまま行けば360億円に迫る勢いだ。大丸梅田店も好調で、5月上は前期比73.6%増とかなり予算を上回っているようだ。年間予算の760億円(テナント売上計上)をやや上回る800億円ペースで進行しているようだ。

▼オープンしたばかりで、月坪売上げが20万円を達成できない「大阪伊勢丹三越」

営業数値	営業面積(㎡)	5月	6月	7月	年間目標予算
大阪三越伊勢丹 5月4日開業	50,000	売上高(億円)	42	29	×550億円
		月坪効率(万円)	27.7	19.1	
ルクア 5月4日開業	20,000	売上高(億円)	38	31	◎260億円
		月坪効率(万円)	62.7	51.2	
大丸梅田店 4月改装開業	64,000	売上高(億円)	推定 78		○760億円
		月坪効率(万円)	40.2		

* 大丸梅田店 2009年度年間540億円(40,000㎡)、心齋橋店768億円(77,500㎡)

▼増床で迎え撃った大阪高島屋・大丸に打撃を与えられなかったJR大阪伊勢丹三越

大阪の百貨店売上高月別前年同月比	＜11年5月4日 JR大阪伊勢丹三越開業＞					
	11年1月	2月	3月	4月	5月	6月
阪急(6店)	101.9	102.5	97.9	100.6	96.1	96.5
近鉄(7店)	97.9	9.8	94.8	100.7	96.0	97.8
高島屋(4店)	108.1	109.4	98.6	103.3	102.9	106.0
大丸(2店)	86.9	90.7	97.3	120.7	116.8	116.5
阪神(4店)	101.7	98.5	94.8	102.5	95.7	97.5
京阪(4店)	108.1	107.6	104.0	109.8	107.6	106.2
西武(3店)	98.6	100.5	92.7	102.0	106.2	102.1
松坂屋高槻店	89.2	88.7	96.7	103.4	100.4	97.5

* 大阪百貨店店舗別の5月の売上高前年同月比、速報値

大阪ステーションシティの開業で、新たな人の流れを生み出しているとともに、増床改装をした大丸梅田店、高島屋大阪店は好調、シティ開店に備え十分に態勢を整えたか否かが明暗を分けた

アップ 大阪大丸梅田店 ↑73.6%、高島屋大阪店 ↑4.7%

ダウン 阪急うめだ本店 ↓-4.5%、阪神梅田本店 ↓-4.6%、大丸心齋橋店 ↓-9.5%
大丸神戸店 ↓-7.4%、高島屋京都店 ↓-3.3%、大丸京都店 ↓-4.6%

参考 大阪地区主要百貨店店舗の2010年度売上高及び売上げ効率						
	10年度売上 高(百万円)	前年度比 (%)	店舗面積 (㎡)	同(坪)	10年度年間平均 月坪効率(万円)	備考
阪急梅田本店	131,097	▼9.0	50,114	15,163	72.1	10年度店舗面積20%以上 減少⇒12年度84,000㎡に
高島屋大阪店	114,907	6.5	72,869	22,047	43.4	10年度増床改装⇒11年度 は78,000㎡に
阪神梅田本店	96,045	4.2	53,395	16,155	49.5	10年度増床改装
大丸心斎橋店	88,344	15.2	77,490	23,446	31.4	09年度増床改装
近鉄阿倍野本店	87,210	▼4.9	62,000	18,759	38.7	10年度店舗面積20%以上 減少
大丸梅田店	37,286	▼31.1	40,416	12,228	25.4	10年度工事⇒11年度は 64,000㎡に
大阪伊勢丹三越	55,000(初 年度目標)	—	15,128		目標 30.3	11年5月3日開業
参考						
JR京都伊勢丹	64,078	▼0.6	44,231	13,383	39.9	

②JR三越伊勢丹の不人気の理由は、駅ビルとのハイブリッドを謳って大衆価格でOL層もカバーした大丸梅田店の親しみ易さに比べ、小奇麗なブランド揃えと伊勢丹流の統一環境売り場(編集平場)にこだわって親近感を欠き、大阪人の好みに合わなかったというのが大方の見方である。コテコテ好みの大阪風に対してスッキリ気取った関東風が空振ったという見方も出来る。不思議に思うのは、料理の味付けは関東が濃い味で関西が薄味なのに、ファッションの味付けはどうして逆になるのだろうか。関西人が力入れてコテコテに着飾るのに対し、関東人はサラッと薄味に着流してしまう。文化の違いは時として大企業の思惑も狂わせるのだろうか

2. 阪急梅田本店の大増築オープンが迫っている。どうする三越伊勢丹

- ①JR大阪三越伊勢丹は、梅田地区4店目の百貨店として鳴り物入りで開業したが、ファッションなどで主導権を握る伊勢丹の「東京流」は現段階では受け入れられていない。
- ②伊勢丹のセールスポイントは、社員自らが仕入れから売場の編集、販売までを一貫して行う「自主編集売場」。ブランドに関係なく商品を選べるのが東京では人気で、売場全体の約3割を占める。しかし、関西ではブランドごとに区分して販売するケースが多いため、買い物客にとっては「わかりにくい」。
- ③追い打ちをかけたのが、梅田地区のライバル店が「自店で展開する高級ブランドに三越伊勢丹への出店を控えるよう求めた」ため、結果、「自主編集の多さにつながった」とも言われ、「特選婦人服のそろいが悪い」との指摘もある。
- ④伊勢丹三越の売場の不人気は、典型的なのが、地下2階の菓子売場でも「陳列ケースの上に商品を置かない」東京流を貫いていること。一方、気軽さを重視する大阪ではケースの上にも並べる店が多く、

東京流は「堅苦しく、親しみにくい」ようだ。

レストラン街も伊勢丹三越は「イートパラダイス」ゾーンとして高級路線で区別し、中級路線の LUCUA DINING(ルクアダイニング)に圧倒されている。三越伊勢丹の「食について」の独りよがりが目立ち、結果、集客力が全くない。

- ⑤若い女性をターゲットに美と食をテーマにした伊勢丹三越は開業から数カ月間、売上高が当初の想定を大きく下回っている。ヤングファッション店を大集合させごちゃごちゃ感で売る気が一杯の「LUCUA」(かつての池袋パルコに似ている)と、売り場を広くし品揃えの豊富さでOLやキャリア女性に焦点を当てた「梅田大丸店」に比べ、大阪伊勢丹三越はあまりにも伊勢丹にこだわり、品揃えが希薄。

吹き抜けとなっている二階の「化粧品売り場」はそこまでやるのかという独りよがり。ファッション雑貨も含め婦人・紳士服など売り場は品薄で冷たい。

- ⑥大阪三越は、当面「アンチ大阪の顧客」を拾い集めることしか手立てはなさそうだ。なぜならまもなく大阪最強の百貨店である阪急梅田本店の増築グランドオープンが控えているからだ。

梅田阪急ビル全館の建替工事は、2012 年春に完成する。建て替え後の梅田阪急ビルは地上 41 階 - 地下 2 階(高さ 187 メートル)、延べ床面積が 25 万 2000 平方メートルとなる予定であり、百貨店は、営業面積を 6 万㎡から 8.4 万㎡へと拡大し、日本最大の売り場を持つ店舗になる。

II - 福岡商戦をみる

1. 九州新幹線駅と大規模ターミナル新ビル(百貨店、専門店街、地下街、

シネマコンプレックスなど)で、動員客数は好調な滑り出し

- ・西日本最大の規模となる延べ床面積(駅施設、百貨店、専門店ビル、大地下街、映画館)を持つ JR 博多シティが今年の 3 月 3 日に開業したが、開業初日は約 22 万人、初の週末には各 30 万人を超える来店者数を記録するなど好調な滑り出しを飾っている。
- ・博多ターミナルビル会社は 6 月 22 日、「JR 博多シティ」来店者が 2000 万人を突破したと発表。特に、開業以降変わらずにくうてん(JR 博多シティの飲食フロア)と東急ハンズが好調だという。
- ・各月の来店者数は 3 月=約 726 万人、4 月=約 503 万人、5 月=約 487 万人、6 月=約 284 万人(22 日までJR九州発表))。アミュプラザ博多の 6 月 22 日までの累計売り上げ高は計画比 119%となっている。一方、JR博多シティー(駅ビル)に開業した博多阪急は 8 月 8 日、カード会員数が開業初年度の目標だった 30 万人を突破したと発表した。週末は福岡県外からも多く集客できたことが早期達成につながったとしている。開業前に会員約 15 万人を獲得し、開業後半年ほどでその倍に達した。年代別では、中心顧客の 25 歳前後の働く女性、50 歳前後の主婦層が多かったそうだ。

2. 売上高は目標達成しそうだが、月坪効率は良いとはいえない。

ターミナルの大動員数におんぶに抱っこでアミュ博多・レストラン・地下街に活気

- ・博多阪急及びアミュプラザ博多が開業してから 4 ヶ月を経過した。
- ・博多阪急百貨店の売上高は、開業月(3 月 3 日オープン)は、43 億円、アミュ博多は 38 億円と爆発的ではないが好調なスタートを切った。その後の 4, 5, 6 月は開店景気も静まるものの毎月の売上高

は 30 億円を上回っている。アミュ博多も予想外に人気で百貨店並みの数字を作っている。

- ・博多阪急の年間売上高予想は 370 億円(今の動きから見ると 400 億円弱になりそう)、福岡市内における占有率が 20%は現実となっている。
- ・阪急博多店・アミュ博多の月坪売上高は、5 月では 25 万円台を越えまあまあの出だしたが、6 月には 25 万円を切った。しかし、月坪 20~25 万円というのは、百貨店としては低め、専門店街としては妥当なところである。

■三越福岡店の売上高を上回った「博多阪急」。大健闘のアミュ博多は阪急百貨店を上回る。

▼2011 年 1 月～5 月売上高推移(単位:百万円)「売上高」単位:百万円								
	売り場面積 (㎡)	11 年 1 月	2 月	3 月	4 月	5 月	6 月	6 月坪効率 (万円)
岩田屋本店	49,554	6,499	4,853	5,701	4,993	5,131	4,980	33.2
博多大丸	66440	5,700	5,010	4,471	4,641	5,179	5,048	25.1
三越福岡店	41,445	3,119	2,669	2,496	2,545	2,476	2412	19.2
福岡パルコ	12,500	1,291	929	1,142	948	1,052	829	21.9
博多阪急	42,000	3 月 3 日開業		4,289	3,430	3,268	2,402	18.9
アミュ博多	39,400			3,844	3,168	3,064	2,645	22.2
山形屋鹿児島	33,236	4,110	3,193	3,956	4,047	3,849	3,143	31.3
アミュ鹿児島	32,400	2,294	1,401	1,900	1,754	1,865	1,637	16.7

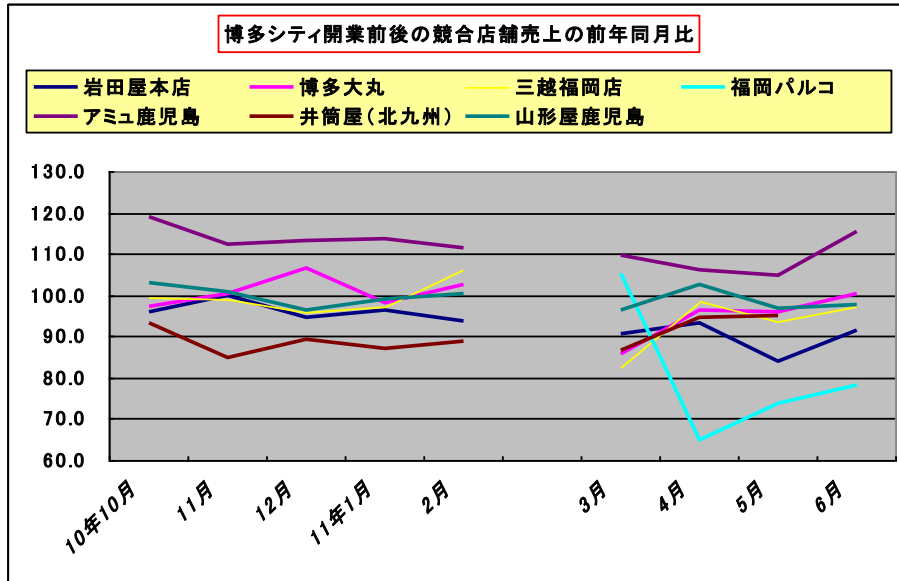
■博多阪急は福岡の全百貨店シェアの 20%を獲得したが力不足も見えはじめた

▼福岡百貨店シェア 2011 年 1 月～5 月月別売上シェア推移(福岡百貨店売上高計=100)						
	11 年 1 月	11 年 2 月	11 年 3 月	11 年 4 月	11 年 5 月	6 月
岩田屋本店	42.4	38.7	33.6	32.0	32.0	33.6
博多大丸2店	37.2	40.0	26.4	29.7	32.3	34.0
三越福岡店	20.4	21.3	14.7	16.3	15.4	16.3
博多阪急(3 月 3 日オープン)	-	-	25.3	22.0	20.4	16.2
百貨店小計	100.0	100.0	100.0	100	100.0	100.0

3. 天神の百貨店売上げは 1~2 割減。アミュ博多の開業後福岡パルコに打撃

- ・博多シティー開業後の天神地区の百貨店の売上げ動向、福岡パルコの売上げ動向を見ると開業の 3 月は、前年比 80 から 90%まで落ち込んだものの、4 月 5 月は 90%台に落ち着いている。博多シティーの商業規模が天神地区の 3 分の 1 ということからして、天神地区全体で 85%前後というのは想定内の数字である。
- ・強いて天神地区の問題点を挙げれば、博多阪急の毎月の売上高が最も弱小といわれていた福岡三越の売上げを上回っていることである。ここでも伊勢丹三越岩田屋グループのかけりが見え始めた。
- ・もうひとつは、福岡パルコである。3 月の前年比は 100%を超えているが、これはパルコの開店が昨年 3

月の中旬(19日)であったためであり、4, 5, 6月の前年同月比65%、74%、78%という数字は明らかにファッションショップの多いアミュ博多の影響であるが、二年目ということも伸びない理由に挙げられる。



* 博多大丸2店(天神店、長崎店)、井筒屋2店(小倉店、黒崎店) * 福岡パルコ10年3月19日オープン
 ・参考に新幹線の最終駅鹿児島商業についてみると、山形屋、アミュ鹿児島も好調に推移しており、博多シティの商業吸引パワーの影響は見られなかった。九州新幹線始発駅となった新鹿児島駅利用客が増加し駅ビルのアミュ鹿児島は絶好調に推移している。

* なお、JR大規模の複合ビルに、開業当時から出店してきた百貨店の年間売上高を見ると、該当地域での売上げトップ百貨店と対等の売上高となっており、全国店舗別百貨店ランキングのベスト30に入っている。

- ・JR 名古屋タカシマヤ 997 億円(第 11 位) = 名古屋タワーズ内
- ・JR 京都伊勢丹 641 億円(第 25 位) = 京都駅ビル内
- ・大丸札幌店 545 億円(第 30 位) = JRタワー

今年開業した大阪ステーションシティの伊勢丹三越、博多シティの博多阪急百貨店が、開業1年でどこまで売上高を伸ばせるのか、目が離せない。

オープン日	SC名	所在地	ディベロッパー	総計・店舗面積(m ²)	キーテナント名
3月3日	JR博多シティ	福岡県福岡市博多区博多駅中央街1-1	九州旅客鉄道(株)、博多ターミナルビル(株)	81,400	博多阪急
5月4日	大阪ステーションシティ	大阪府大阪市北区梅田3-1-3	JR西日本SC開発(株)	70,000	伊勢丹三越 ルクア

以上