

類似都市との比較からみた

熊本市における都市の中心の移動に関する定量的分析

高野誠二*

Quantitative Analysis on the City Center's Move of Kumamoto in Comparison with Other Relative Cities

by
Seiji TAKANO

(Received October 31, 2013)

Abstract

This research analyzed the spatial structures of the inner city of 400-800 thousand population cities. With results of this analysis, the inner city of Kumamoto was investigated. As a previous research pointed out, the city center is moving toward station from conventional urban core under the influence of the large number of railroad passengers and the accumulation of large-scale retail stores and urban redevelopment projects nearby. However, it was peculiar that Kumamoto city's center moved toward opposite area from the station due to historical factors unique to Kumamoto. Further intensive case study and comparison with morphologically similar city like Kanazawa would help us to understand Kumamoto city's future changes in its inner city.

1. はじめに

近年の日本における地方分権の潮流の中で、地方の中核となるような規模の都市の重要性が大きくなってきた。2013 年秋時点で政令指定都市は全国 20 市、人口 30 万人以上を要件として 1996 年から指定が始まった中核市も全国 42 市となっている。2000 年頃から活発化する平成の大合併によって都市規模が拡大した都市も多く出現し、2000 年以降に政令指定都市となった都市にはさいたま市・静岡市・堺市・新潟市・浜松市・岡山市・相模原市・熊本市がある。また、地方での高速道路網の整備が進んだり、長野・東北・九州の各整備新幹線が地方都市を結んで開業していく中で、地方の中核としての都市の中心性が高まるとともに、中心駅の周辺地区や高速道路のインターチェンジ周辺地区の持つ役割が大きく変わりつつ都市もある。

これらの都市の中で、2011 年 3 月に新幹線が開業し、2012 年 4 月には政令指定都市への昇格も果たした都市

が熊本市である。九州における最大都市は福岡市であるが、これまでの歴史的経緯から熊本市が九州全体の行政や企業活動の統括機能を有している場合も多く¹、都市間競争を勝ち抜くためにも、都市としての更なる中心性獲得が政治上の大きな課題となってきた。その点からも、2008 年以降には隣接する富合町・城南町・植木町と合併して人口規模も拡大させ、政令指定都市への移行へと取り組んできた。

また、新幹線開業に合わせて熊本駅周辺では市街地再開発事業が実施されるとともに、在来線の連続立体交差化事業や駅前広場の整備などの駅を中心とする諸事業が一体的に行われるいわゆる「駅と街づくり」事業が進められている。これらの事業はまだ実施途中のものも多いが、熊本駅周辺の市街地の景観は徐々に近代的なものになりつつある。従来は、市中心部に位置するバスターミナルである熊本交通センターを発着するだけであった都市間高速バスも、2009 年以降には熊本駅前に乗り入れを開始している。

このように、都市としての中心性を高めつつあり、

* 観光ビジネス学科准教授

市域の中心駅である熊本駅の役割も高まりつつある熊本市では、都市中心部の様子も今後にわたって変化していくと予想される。本稿では、これまでの熊本市の都市中心部の様子の変化とその特徴を明らかにすると共に、今後の展望をおこなうこととする。

2. 分析の方法

都市地理学の分野では、これまでも都市についてさまざまな角度から分析してきた。都市中心部の様子についての研究も多くあったが²⁾、そのほとんどは個別都市の定性的な事例研究であった。それらの研究の多くでは、どのような特徴を備えた都市ではどのような変化がみられるのかといったような、都市の特徴と都市中心部の変容の様子の関係についての一般化された知見を得るには至らなかったことは、筆者が高野(2004)において指摘した。現実の都市というものは一つとして同じものが存在しないので、個別都市における事例研究のみが蓄積されてきたとしても、そこから帰納的に理論を構築していくのは困難だからである。

この問題点を克服する工夫として、高野(2004)では全国の人口5万人以上の都市を対象とした悉皆調査を行い、都市の特徴と都市中心部の構造の変容との関連性を計量分析によって明らかにした。この分析結果では、その都市において最も繁栄している地点を意味する「都市の中心」が、従来の中心街から、鉄道開業後に人が集まるようになった駅周辺地区へと移動する傾向が多く都市でみられる点を指摘した。また、その進展の様子は、都市の古さと鉄道駅の乗降客数の多さという2つの要因の影響を受けることも示した。古い都市では、中心街での都市機能の蓄積がもともと大きかったため、中心街から駅周辺地区への都市機能の流出による影響は相対的に小さくて済み、中心街が規模を維持している場合も多い。一方で、多数の通勤通学者が利用するために駅の乗降客数が多い3大都市圏では、駅周辺地区への都市の中心の移動が促進される。

また、大型店の立地や市街地再開発事業は、都市中心部の変容に大きな影響を与えており、これらが駅周辺地区に多数立地している場合には、駅周辺地区への都市の中心の移動が一層促進される点も、高野(2004)において明らかにされた。大型店の立地は都市の新旧による違いはなかったが、市街地再開発事業は古い都市であるほど、中心街において事業がおこなわれる傾向がみられる。大都市圏では、大型店と市街地再開発事業の双方ともに駅周辺地区に多く、非大都市圏では中心街に多くなるという傾向も示された。

本研究ではこの高野(2004)における成果を基礎に

おきながら、熊本市の分析を行う。また、熊本市だけを取り上げて分析するのではなく、熊本市と条件が似た都市を抽出し、定量的な分析手法によって類似都市において指摘できる一般的な特徴をまず示したうえで、それと比較しながら熊本市の都市中心部の変容の様子の分析を進める。

熊本市は1889年に市制が施行され、2010年の国勢調査において人口734,474人である。この点を踏まえ、本研究では以下のように調査対象都市を抽出する条件と調査項目を設定した。一つ目の条件として、2010年国勢調査において人口40万人以上80万人以下の都市とした。ただし、三大都市圏³⁾に含まれる都市は市街地が連担していたり、商業地区が広域に広がっていたり、複数の拠点駅が存在して都市構造が複雑であることも多いために、都市中心部の構造変容の分析をおこなうことが難しいので除外した⁴⁾。二つ目の条件として、市制施行が明治・大正期におこなわれた古い都市を条件とした。古い都市では、規模が大きく確固とした中心街が形成されている場合が多く、中心街と駅周辺地区の関係を分析するのに適しているからである。

以上の条件により、調査対象都市は熊本市とともに、宇都宮市・富山市・金沢市・静岡市・岡山市・福山市・高松市・松山市・長崎市・大分市・宮崎市・鹿児島市の全13市とした。これらの都市は、福山市をのぞき県庁所在地である。旧城下町としての特徴に関する分析は、そのうちの宮崎市と長崎市を除いた11市に対しておこなった。そして、これらの都市における最も乗降客数の多い駅を、その都市の中心駅として分析をおこなった。

本研究では、高度経済成長期後から現在までのおよそ40年間を分析期間とした。分析に用いたデータは、都市の中心の移動の様子を把握する指標として用いる駅から公示地価最高地価点までの距離、大型店と市街地再開発事業の数と位置、駅の様子に関する情報、駅から明治大正期の中心街の主要道交差点までの距離と、駅から明治大正期の地形図で確認できる城郭までの距離、である。公示地価は1975年以降2013年までのおよそ10年間隔のデータを用いた。大型店、再開発事業、駅に関する諸情報など他のデータは、分析対象とした40年間の半ばにあたる1993～1995年のものを用いた。この時期は、バブル景気後の現在まで続く不景気の時代の初期にあたるため、好景気時の異常に高揚した経済活動が一段落し、現在の都市の様子を理解するうえでのベースとなる状態を把握できる時期にあたる。

なお本研究では、以下のように用語を定義する。中心街とは、江戸時代の商人地区がもととなり、その都

市の起源となった商業地区のことである。都市中心部とは、およそ中心街と駅周辺の地区によって構成される範囲を指す。都市の中心とは、その時点のその都市において最も繁華な場所を指し、これは時代と共に場所が移動するものである。

3. 分析の結果

まず、駅から最高地価点までの距離によって調査対象とする都市を分類した。1975 年、1985 年、1995 年、2005 年、2013 年における駅から最高地価点までの距離において、各年を通じて距離が 300m 以下である都市を「都市の中心は既に駅周辺地区である都市」、各年を通じて距離が 300m 以上である都市を「都市の中心は中心街に留まったままの都市」、それ以外の都市を「都市の

中心が移動した都市」、と 3 分類した⁶。このカテゴリー別に、本研究で調査対象とした全 13 市における中心街と駅周辺地区の関係、中心駅の性質、大型店と再開発事業の数などをまとめた表 1 を作成した。これらのデータをもとに、どのような要因が働いて都市の中心部の構造の変容がどのように起こったのかを分析する。

調査対象市における中心駅は、ほとんどはその都市名を冠した JR 駅であるが、松山市の場合は JR 駅ではなく伊予鉄道の拠点駅である松山市駅が該当する。鹿児島市の場合は鹿児島駅ではなく、鹿児島中央駅である。鹿児島市における中心駅としての役割は、かつては鹿児島駅が担っていたものの、中心街に距離的に近かった隣の西鹿児島駅の方がより発展する結果となり、優等列車も 1960 年代半ばには鹿児島駅ではなく西鹿

表 1 分析対象の都市中心部の状況

	調査対象 都市の 中心駅	人口 2010年	駅から最高地価点までの距離					駅から明治・ 大正期の中心 街の主要道交 差点までの 直線距離(m)	駅から 城郭ま での直 線距離 (m)	市内に 他の中 心駅が 存在す る都市	1日乗降 客数 1993年	駅構 内横 断通 路有 1983	駅構 内横 断通 路有 1993	駅ビ ル大 型店 1994	第1種大 型店数 中心街 1993年	第1種大 型店数 駅周辺 地区 1993年	再開発 事業数 中心街 1995年	再開発 事業数 駅周辺 地区 1995年
			1975年	1985年	1995年	2005年	2013年											
中心 は駅 周辺 地区	福山	461,357	0	150	150	150	150	500	200		48,092	○	○	○	1	6	0	2
	岡山	709,584	0	150	270	200	300	1000	1550		118,530	○	○		4	7	1	3
	大分	474,094	300	300	300	300	300	450	950		33,886	○	○		0	5	0	0
中心 が 移動	金沢	462,361	2200	2200	2200	2200	0	2050	1600	○	41,752		○	○	7	2	8	2
	富山	421,953	1200	1400	210	210	1400	1250	1450		39,722	○	○	○	5	3	2	5
	松山市	517,231	1000	150	1200	1200	1200	750	1150	○	30,911			○	5	1	0	0
	静岡	716,197	200	400	400	400	400	850	950	○	109,942	○	○	○	4	4	1	4
中心 は 中心 街の まま	宇都宮	511,739	1100	1100	1100	1100	800	1100	1250	○	65,628	○	○	○	6	3	1	2
	高松	419,429	900	1700	700	700	830	650	350		31,950				2	0	1	0
	宮崎	400,583	900	900	900	900	900	850			8,279				6	0	0	0
	鹿児島中央	605,846	1500	1400	1300	1300	1300	1400	1750	○	29,936	○	○		5	0	0	2
	長崎	443,766	1300	1400	1400	1400	1400	1200			19,556				5	0	2	0
	熊本	734,474	2800	3000	2600	2600	2600	900	2350	○	23,367				5	1	0	1

- 1) 中心駅とは、市域における最大の乗降客数を持つ駅を指す。
- 2) 最高地価点は、各年の公示地価における市内での最高地価を示す点とした。ただし、2005 年と 2013 年の函館市における最高地価点は、駅から 3000m 強の五稜郭公園近接地であるが、この場所は函館の中心街ではなく元は別の街であった旧亀田市内なので、次点の地価点を代わりに用いた。
- 3) 本表では、各都市カテゴリー別に、おおむね 2013 年における駅から最高地価点までの距離が短い順に調査対象駅を並べた。
- 4) 駅から明治大正期の中心街の主要道交差点までの直線距離は、1895 年から 1915 年までの各都市の地形図で計測してデータを得た。
- 5) 駅から城郭までの直線距離は、1895 年から 1915 年までのそれぞれの都市の地形図において、明確に確認できる城郭の外郭部分と駅の最も近接した部分の直線距離を計測してデータを得た。
- 6) 市内に他の中心駅が存在する都市とは、都市中心部において複数の鉄道会社がそれぞれ別個の中心駅を有していたり、現在の駅とは違う駅がかつて中心駅であったなどの場合を指す。
- 7) 駅構内横断通路の存在する駅とは、線路が高架化されたり、自由通路や駅裏改札口が設置されたりして、駅表側地区と駅裏側地区とが通路で結ばれている駅を指す。その有無は、宮脇・原田編(1983・1984)と宮脇・原田編(1992・1993)を用いて判定した。
- 8) 駅ビル大型店とは、駅ビル内に第 1 種大型店をもつ駅を指す。
- 9) 第 1 種大型店の情報は東洋経済新報社(1994)に依拠し、同書における店舗立地が『ターミナル型』、『駅前駅近辺型』である店舗を駅周辺地区に立地する大型店とし、駅より 1km 以内の駅表側に立地する『商店街型』の店舗を中心街に立地する大型店とみなした。また駅から中心街までの距離がそもそも 1km 以上離れている都市の場合は、地図で個別に検証した上で、中心街に立地する大型店かどうかを判断した。
- 10) 市街地再開発事業数は、1995 年 3 月 31 日現在で完了済みと都市計画決定準備段階以上の施行途中である事業数を示す。駅から 250m 以内に位置する事業を駅周辺地区における事業とし、また地図上で個別に検証して中心街での立地かどうか判断した。

児島駅を起終点とするように変更され、九州新幹線が乗り入れると同時に鹿児島中央駅と改称して現在に至っている。

3. 1 都市の中心の移動の様子分析

まず、駅から最高地価点までの距離の推移について検討する。

「都市の中心は既に駅周辺地区である都市」に該当する福山市・岡山市・大分市の3市は、年が下るにつれて駅から最高地価点までの距離が微増傾向にある。これは、駅周辺地区の都市機能の集積が減少したのではなく、むしろ都市機能の集積が一層進んだために駅周辺地区の商業地域が面的に拡大した結果、駅から最高地価点までの距離が若干増加することにつながったと考えるのが妥当である。

「都市の中心は中心街に留まったままの都市」に該当する都市では、明治・大正期の中心街が、おおむねそのまま現在の最高地価点となっている。しかし、熊本市だけは明治・大正期の中心街であった呉服町ではなく、下通に立地する大型店のダイエー前へと現在では移っている。下通は呉服町からみて熊本駅とは正反対の方向に位置しているので、この場合の都市の中心の移動は駅周辺地区への都市機能の集積とは関係がない。この点は高野(2004)において明らかにされた日本の多くの都市の傾向とは異なるものであり、特異な事例である。下通に隣接して現在は交通センターや百貨店などが立地する桜町周辺は、かつての城下町時代の武家屋敷街から軍用地へと変わり、その後の軍用地の郊外移転によって昭和に入って一挙に開発が進んだという点、また、今以上に九州の中心都市としてさまざまな中枢機能が集中していた当時とは、勧業館や公会堂といった公共施設群や大きな中枢管理機能が桜町一帯に立地したことが隣接地である新市街や下通地域一帯の商業化を促進した点、城下町の北側からの入口としては上熊本駅も機能していたために熊本駅前への都市機能の集中が進まず、熊本駅が都市の中心を引き寄せる力が弱かった点、などがその理由と考えられる。

「都市の中心が移動した都市」の4都市は、それぞれ独自の変化をみせている。金沢市の中心は香林坊地区であったが、2013年になって駅前へと移動した。これは2015年の北陸新幹線の金沢駅延伸をにらみ、在来線の連続立体交差化や北陸鉄道駅の地下化、駅前広場の整備や周辺市街地での市街地再開発事業の実施といった典型的な駅と街づくり事業を実施してきた結果、駅周辺地区の近代化が進み、都市機能の集積が図られたことが主な理由と考えられる。富山市の中心はバブ

ル経済の波にのって1990年前後に駅周辺地区での市街地再開発事業が次々と竣工したこともあって、1990年代には駅前に都市の中心が移るに至った。しかし、明治・大正期の中心街である総曲輪地区での市街地再開発事業も引き続き行われ、路面電車網の積極的な整備と活用をはじめとするコンパクトシティを掲げた政策の下で都市中心部での都市機能の集積が促進された効果により、都市の中心は2013年には再び総曲輪に戻ったと考えられる。松山市では1985年のみ大街道から松山市駅前に最高地価点が移動していたが、それ以外の調査年では都市の中心は大街道にある。静岡市の場合は、この分析の調査対象であるJR静岡駅の駅表側に約450m離れて、静岡鉄道の新静岡駅が立地しているという特殊な事例である。その結果として、都市の中心を引き寄せる力が相対的に弱められたと考えられるJR静岡駅と、新静岡駅で囲まれた地区全体が都市機能の集積を担っていると考えられることができるので、鉄道駅が都市の中心を引き寄せてきたという点には変わらない。

3. 2 都市の中心の移動に影響を与える要因の検討

次に、都市の中心の移動に影響を及ぼす諸要因について個別に検討していく。

まず表2において、駅の乗降客数、駅構内横断通路の整備状況と、駅ビル大型店の存在をみる。

表2 各都市の中心駅の状況

	調査 対象 駅数	1日乗降 客数平均 1992年	駅構内横断通路の 存在する駅とその割合 1981年 1992年				駅ビル大型店 とその割合 1994年	
全駅	13	46,273	7	54%	8	62%	6	46%
中心は駅周辺	3	66,836	3	100%	3	100%	1	33%
中心は移動	4	55,582	2	50%	3	75%	4	100%
中心は中心街	6	29,786	2	33%	2	33%	1	17%

「都市の中心は中心街に留まったままの都市」では、他の2つのカテゴリーの都市と比べて、駅の乗降客数は顕著に少ない。乗降客数が少なければ、駅周辺地区での都市機能の集積はあまり進まないで、都市の中心が中心街に留まったままという状況に合致する。

駅裏側地区での市街化が進むと、メインとなる改札口から線路や駅構内で隔てられて駅へのアクセシビリティの悪い状態を改善するために、駅構内横断通路の設置要求が高まる。またその逆に、駅構内横断通路が整備されていけば駅裏側地区においても開発のポテンシャルがそれなりに向上し、駅周辺地区全体においてより広域な都市機能の集積を可能にするという関係性も作り出される。表2をみると、駅構内横断通路が存在する駅は、「都市の中心は中心街に留まったまま

の都市」では少ないままであり、駅周辺地区での都市機能の集積が進まない状況と合致している。ちなみに今回の分析では、都市の中心の移動と、駅ビル大型店の有無との関連性は認められなかった。

熊本駅は中心街から遠く、乗降客数もさほど多くはなかったため、都市機能の集積もはかばかしくは進まない状況が長らく続いてきた。駅構内横断通路も未整備なままであったが、2011年の九州新幹線開業をにらんだ駅と街づくり事業の実施により、更なる都市機能の集積を可能にする環境が整いつつある。今後は、熊本城に隣接した現在地から駅前への国の合同庁舎の移転完了が2014年に、在来線の連続立体交差化事業が2016年に、熊本駅西土地区画整理事業が2016年に、周辺の都市計画道路網も2018年までに完成予定となっている。今後は、金沢市のように駅周辺地区の高度な整備が進んで都市機能の集積が進展していくのか、注目に値するところである。

次に、都市中心部における大型店と市街地再開発事業の実施の動向の様子を表3においてまとめた。

表3 都市中心部における大型店と市街地再開発事業

	第1種大型店 店舗数平均		再開発事業 事業数平均	
	中心街	駅周辺	中心街	駅周辺
全都市	4.2	2.5	1.2	1.6
中心は駅周辺	1.7	6.0	0.3	1.7
中心は移動	5.3	2.5	2.8	2.8
中心は中心街	4.8	0.7	0.7	0.8

まず大型店の動向をみると、「都市の中心は既に駅周辺地区である都市」では駅周辺地区に大型店が集中し、逆に「都市の中心は中心街に留まったままの都市」では中心街に大型店が集中する一方で、駅周辺地区には大型店があまり存在していない。この点は高野(2004)で得られた知見と合致している。また、市街地再開発事業の動向をみると、「都市の中心は既に駅周辺地区である都市」では中心街に比べて駅周辺地区において市街地再開発事業の数が多い傾向がみられる。集客力の大きな大型店や、大型の公共事業である市街地再開発事業の立地は、都市機能の大きな集積との相関が強いのではないかと考えられる。

熊本市では、駅周辺地区での大型店と市街地再開発事業がそれぞれ1つであるのに対して、中心街では大型店は他の「都市の中心は中心街に留まったままの都市」と同程度の5店が存在し、中心街では現在も商業の集積は大きなものとなっている。

最後に、本分析の調査対象都市のうち、宮崎市と長崎市を除いた全11の旧城下町の都市について、駅と中

心街と城郭の位置関係について表4をまとめた。

この表における大きな特徴として読み取れるのは、「都市の中心は既に駅周辺地区である都市」では、中心駅から明治・大正期の中心街までの距離と、城郭までの距離の双方が、他の2つのカテゴリーの都市に比べて短いという点である。これはつまり、1975年以前に既に都市の中心が駅周辺地区へ移動してしまい、本分析の中で「都市の中心は既に駅周辺地区である都市」にカテゴライズされた都市では、そもそも駅・中心街・城郭の3つの要素がコンパクトに近接していた形態であったということを示している。高野(2004)では都市の中心の移動の様子を決定する大きな要因として、駅の乗降客数と都市の古さという2つを示していたが、今回の分析ではそもそも駅と明治・大正期の中心街との距離が短い都市では、駅周辺地区への都市の中心の移動が起こりやすいという新たな要因が把握できたということである。これはつまり、都市の中心部が平面的にコンパクトであれば、駅の開業にともなって都市の商業地区が漸進的に駅の方へ広がりやすいために、都市の中心の移動が早期に起こりやすかったからと解釈される。その逆に、熊本市をはじめとして明治・大正期の中心街や城郭が駅から遠かった都市では、都市の商業地区が漸進的に駅の方へ広がるのは難しく、明治・大正期の中心街とは連担しない独立した新たな商業地区が駅周辺地区で十分に成長するのを待ってからでないと都市の中心は駅周辺地区へ移動できないので、時間がかかったりあるいは現在まで発生せずにいるということである。

表4 旧城下町における、中心駅から明治・大正期の中心街までの距離と城郭までの距離

	調査 都市 数	駅から明治・大正期の 中心街の主要道交差点 までの直線距離平均(m)	駅から城郭 までの直線 距離平均(m)
		991	1232
全都市	11		
中心は駅周辺	3	650	900
中心は移動	4	1225	1288
中心は中心街	4	1013	1425

4. まとめ

本研究では、熊本市の都市中心部における都市の中心の移動に関する変容はどのような様子であったかを、類似都市の一般的な特徴を明らかにしつつ、それとの比較の中で明らかにすることを試みた。

人口が40万人以上80万人以下で明治・大正期に市制施行した3大都市圏以外の都市を対象とした今回の分析でも、高野(2004)で示された都市の中心の移動に関連性の強い要因の存在が確認された。駅乗降客数が

多いこと、大型店や市街地再開発事業の集積が駅周辺地区において進んでいることと、駅周辺地区への都市の中心の移動の発生との相関が強いということである。

このような一般的な特徴を踏まえると、熊本市の都市中心部の変容においては、何が独特な点なのかを明らかにすることができた。それは、熊本市における現在の都市の中心が、明治・大正期の中心街である呉服町周辺に留まるでもなく、熊本駅周辺地区に移動したでもなく、むしろ熊本駅からみて約900mの呉服町よりも3倍も遠方に位置する下通に移ったという点である。これは、軍用地の郊外移転で生み出されたまとまった土地に公共施設や官公庁が立地し、それにあわせて周辺の商業地区が発展を遂げたという、熊本市ならではの歴史の結果であると考えられる。しかしそのプロセスの詳細については、今回のような定量的な分析では把握できないので、定性的な分析を今後おこなうことが必要である。

現実の都市というものは一つとして同じものが存在しないものの、都市中心部の様子を整理した表1をみると、熊本市は金沢市とよく似た状況である点に気づく。中心駅から城郭はかなり遠い。中心駅では新幹線が開業間もないあるいは間もなく開業予定である。下通あるいは香林坊といった中心街は、中心駅からみて城郭の側面に位置する。市内に乗り入れる私鉄の終着駅が中心駅とは別に立地する。というように、都市中心部の地理的形態に共通点が多いのである。本研究の中でも指摘したように、金沢市では数々の市街地再開発事業を含む駅と街づくり事業を金沢駅周辺地区において実施したことにより、都市の中心はついに駅周辺地区へと移動した。熊本駅でも同様の事業が着々進められている先の将来に、金沢市のように都市の中心が駅周辺地区へと移動する、というのも熊本市の中心部における将来の一つのありうる姿であると思われる。

本研究で提示された、この規模の都市の一般的な特徴を理解したうえで、さらに個別の具体事例について定性的に分析したり、非常に類似した都市との比較を詳細に進めてみることで、熊本市においてありうる将来の都市中心部の姿や、そこに出現するであろう課題についての予想や対処の仕方についての考察を深めることができるであろう。この点が今後の研究課題である。

謝辞

本研究を無事におこなえたことを、父なる神と我らが主、愛する兄弟姉妹達と家族に感謝します。また、新たに転居した熊本市での生活や教育研究活動をさま

ざまな形で支援してくれた、家族と東海大学関係者の皆様に感謝します。

文献

- 高野誠二 (2004) : 日本における都市中心部の構造変容—鉄道駅周辺地区と中心街の関係から—。季刊地理学, 56-4, 225-240.
- 東洋経済新報社 (1994) : 全国大型小売店総覧 '94. 東洋経済新報社.
- 宮脇俊三・原田勝正編 (1983・1984) : 国鉄全線各駅停車 全10巻, 小学館.
- 宮脇俊三・原田勝正編 (1992・1993) : JR・私鉄全線各駅停車 全12巻, 小学館.
- 山下博樹 (1991) : 東京大都市圏における近郊都市、八王子・町田両都市における都心部の変化。地理学評論, 64A-4, 280-295.
- 横尾 実 (1993) : 秋田における都市構造の歴史的再編。人文地理, 45-3, 244-260.
- 横尾 実 (2000) : 東北地方の城下町起源都市における地域構造の移行—江戸時代から第2次世界大戦時まで—。季刊地理学, 52-1, 17-34.

注

- 九州全域を管轄する国の出先機関で熊本市に配置されているものとして、例えば現在でも九州森林管理局・九州農政局・九州地方環境事務所・九州総合通信局・陸上自衛隊西部方面総監部などがある。
- 代表例として、山下(1991)・横尾(1993)・横尾(2000)などが挙げられる。
- ここでは、2010年国勢調査において定義された、関東大都市圏・中京大都市圏・近畿大都市圏を指すこととする。
- この条件によって調査対象都市から除外されるのは、八王子市・横須賀市・岐阜市・尼崎市・西宮市・姫路市である。
- 高野(2004)では、公示地価や最高地価点の持つ性質について検討している。この距離が短ければ、その都市の中心は駅周辺地区に移動していると考えられることができる。
- ここで300mの値を境に都市を分類したのは、駅から最高地価点までの距離が300m程度の範囲内で値が増加しても、それは駅周辺地区において商業業務機能の集積が進んで商業地区が面的に大きく広がっていく状態を示し、必ずしも駅周辺地区の退潮を示すものではないと解釈できるからである(高野, 2004)。