

論文 / 著書情報  
Article / Book Information

題目(和文)	二心都市の都心の変化に関する研究 地価と地価には反映されにくい指標の比較を通して
Title(English)	
著者(和文)	土屋泰樹
Author(English)	Yasuki Tsuchiya
出典(和文)	学位:博士(工学), 学位授与機関:東京工業大学, 報告番号:甲第12463号, 授与年月日:2023年3月26日, 学位の種別:課程博士, 審査員:中井 検裕,齋藤 潮,土肥 真人,那須 聖,真野 洋介,坂村 圭
Citation(English)	Degree:Doctor (Engineering), Conferring organization: Tokyo Institute of Technology, Report number:甲第12463号, Conferred date:2023/3/26, Degree Type:Course doctor, Examiner:,,,,,
学位種別(和文)	博士論文
Type(English)	Doctoral Thesis

2022年度 博士論文

二心都市の都心の変化に関する研究

—地価と地価には反映されにくい指標の比較を通して—

東京工業大学環境・社会理工学院  
建築学系都市・環境学コース

指導教員 中井 検裕教授  
氏 名 土屋 泰樹



# 目次

第1章 はじめに.....	7
1.1 研究の背景.....	8
1.1.1 都市の中での都心の位置付け.....	8
1.1.2 これまでの都心研究の対象.....	10
1.1.3 都心の移動や二極化.....	10
1.1.4 二心都市固有の課題の存在.....	11
1.1.5 二心都市研究において様々な指標を見ることの意義.....	13
1.2 研究の目的.....	13
1.3 研究の対象.....	14
1.3.1 地方都市に限定して研究対象とする理由.....	14
1.3.2 研究対象都市の一覧.....	14
1.3.3 都心を調査する観点及び都心の変化.....	15
1.4 既往研究及び本研究の位置付け.....	16
1.4.1 都心の内部機能及びその範囲に着目した研究.....	17
1.4.2 都心の計画手法に着目した研究.....	18
1.4.3 都心の移動及び二極化に着目した研究.....	18
1.4.4 本研究の特徴及び新規性.....	20
1.5 研究の構成及び手法.....	20
【第1章 参考文献】.....	22
第2章 都心の数及び性質による都市の分類.....	29
2.1 本章の目的.....	30
2.2 本章で利用する指標と都心の判別方法.....	30
2.2.1 公示地価を指標として利用する理由.....	30
2.2.2 等地価線図の作成と都心の範囲の判別.....	31
2.3 各都市の調査結果.....	32
2.3.1 二心都市における都心の特徴.....	32
2.3.2 個別の都市における都心の位置.....	40
2.3.3 都心の範囲に影響を及ぼすと考えられる地理的特徴.....	42
2.4 都心の数別の結果.....	44
2.5 各都心の性質とその分類.....	45
2.6 都心の類型と地価の高低による都市の分類.....	49
2.6.1 都市の分類の作成.....	49
2.6.2 各分類の特徴.....	49
2.7 本章のまとめ.....	51

【第2章 参考文献】.....	52
第3章 時系列的な都心の変化パターン.....	55
3.1 本章の目的.....	56
3.2 都市の分類の変化.....	56
3.2.1 都市の分類の時系列的な変化の調査.....	56
3.2.2 最高地価の立地の変化.....	58
3.3 各分類の変化フローの特徴と傾向.....	59
3.3.1 変化がない分類(1C型:城下町+鉄道駅型一心都市)について.....	59
3.3.2 1A型:城下町・その他型一心都市の変化フロー.....	60
3.3.3 1B型:鉄道駅型一心都市の変化フロー.....	60
3.3.4 2A型:城下町・その他型優位二心都市の変化フロー.....	61
3.3.5 2B型:鉄道駅型優位二心都市の変化フロー.....	61
3.3.6 本節のまとめ.....	61
3.4 都心の変化パターン.....	62
3.4.1 都心の変化パターン.....	63
3.4.2 都心の変化パターンに当てはまらない都市.....	64
3.4.4 本節のまとめ.....	66
3.5 二心都市の継続年数.....	66
3.6 個別の都市における都心間の地価の変化.....	67
3.6.1 札幌の都心間の地価の変化.....	68
3.6.2 宇都宮の都心間の地価の変化.....	69
3.6.3 新潟の都心間の地価の変化.....	70
3.6.4 富山の都心間の地価の変化.....	71
3.6.5 金沢の都心間の地価の変化.....	72
3.6.6 岐阜の都心間の地価の変化.....	73
3.6.7 名古屋の都心間の地価の変化.....	74
3.6.8 岡山の都心間の地価の変化.....	75
3.6.9 広島の都心間の地価の変化.....	76
3.6.10 福岡の都心間の地価の変化.....	77
3.6.11 長崎の都心間の地価の変化.....	78
3.6.12 鹿児島県の都心間の地価の変化.....	79
3.6.13 本節のまとめ.....	80
3.7 本章のまとめ.....	80
【第3章 参考文献】.....	81
第4章 商業及び業務機能の集積の実態と変化.....	84
4.1 本章の目的.....	85

4.2 本章で用いる指標	85
4.3 商業及び業務機能集積の現状	86
4.3.1 調査方法	86
4.3.2 都心の産業別事業所数及び割合	86
4.3.3 二心都市の一般的な特徴	89
4.3.4 二心都市の都市毎の特徴	92
4.3.5 本節のまとめ	100
4.4 商業及び業務機能集積の時系列的変化	101
4.4.1 事業所数の推移	101
4.4.2 産業別の事業所数の割合の差の推移	102
4.4.3 本節のまとめ	105
4.5 経済的な観点(地価)の指標との比較	105
4.5.1 都心の類型と事業所数の関係	105
4.5.2 ピークの空間的なずれ	110
4.5.3 地価と事業所数の関係	113
4.5.4 本節のまとめ	120
4.6 本章のまとめ	121
【第4章 参考文献】	122
第5章 都心の施設配置と計画	124
5.1 本章の目的	125
5.2 都市の内部の施設配置	125
5.2.1 札幌	126
5.2.2 宇都宮	128
5.2.3 新潟(旧二心都市)	129
5.2.4 富山	130
5.2.5 金沢	131
5.2.6 岐阜(旧二心都市)	132
5.2.7 名古屋	134
5.2.8 岡山(旧二心都市)	135
5.2.9 広島	136
5.2.10 福岡	137
5.2.11 長崎	138
5.2.12 鹿児島	139
5.2.13 本節のまとめ	140
5.3 計画における都心の位置づけと将来像	141
5.3.1 都市計画マスタープランにおける都心の位置づけ	141

5.3.2	都心の計画における都心の位置づけ	144
5.3.3	中心市街地活性化基本計画における都心の位置づけ	146
5.3.4	各計画における都心へ誘導する機能や位置づけの差異	147
5.3.5	都心間の接続部分の計画上の位置づけ	149
5.3.6	本節のまとめ	151
5.4	大型再開発の進展と都心の変化	151
5.4.1	本節の調査内容	151
5.4.2	用途別延床面積の推移と大型再開発	151
5.5	本章のまとめ	154
	【第5章 参考文献】	155
第6章	滞在人口における都心の特徴	158
6.1	本章の目的	159
6.2	利用するデータの概要	159
6.3	滞在人口における都心間の差異	162
6.4	居住地別割合の都心間の差異	163
6.4.1	札幌における都心間の差異	164
6.4.2	宇都宮における都心間の差異	165
6.4.3	富山における都心間の差異	166
6.4.4	名古屋における都心間の差異	167
6.4.5	広島における都心間の差異	167
6.4.6	福岡における都心間の差異	168
6.4.7	長崎における都心間の差異	169
6.4.8	鹿児島における都心間の差異	169
6.4.9	岡山における都心間の差異	170
6.4.10	本節のまとめ	170
6.5	地価からみる都心との観点の比較	171
6.6	本章のまとめ	173
第7章	本研究の結論	176
7.1	各章の研究結果のまとめ	177
7.2	2つの都心を考慮した都心の変化パターンと今後の都市の想定	180
7.3	都心を調査する観点としての地価の特徴及び他の観点とのずれ	182
7.4	今後の二心都市における2つの都心のマネジメント	184
7.5	今後の研究課題	185
	【第7章 参考文献】	187
付録		188
	付録 ピークの空間的なずれの調査結果(4章)	189

## 第1章 はじめに

## 1.1 研究の背景

### 1.1.1 都市の中での都心の位置付け

本研究では地方都市で都心を複数持つ都市(以下、二心都市)に着目して研究を行う。本研究において都心に着目する理由は、都市において都心は重要な空間であると考えているからである。初めに本研究で対象とする都市及び都心がどのように定義されてきたかを整理し、都市の中での都心の位置付けを整理する。

そもそも都市自体を定義することはドイツの社会学者のマックス・ウェーバーは「都市の定義は、われわれはこれをきわめて種々さまざまな仕方で試みることができる<sup>1)</sup>」としているし、エリソンは「都市を具体的かつ正確に定義することは難しく、神と同じく定義しにくい<sup>2)</sup>」とまでしているように困難である。困難であることを象徴するように、都市は様々な側面から定義が行われている。例えば、スペインの社会学者のM・カステルは都市を「経済システム、政治システム、イデオロギー・システムの諸次元、あるいはその組み合わせからなる社会構造の空間的表現として分析<sup>3)</sup>」している。そのほかにも、矢崎武夫は都市を権力統合機関と捉えた統治機関説を提唱した。例えば政治権力による統治組織が例に挙げられており、政治以外の経済、軍事、宗教及び教育など様々な機関が存在しうるとされている<sup>4)</sup>。人口に着目したものとして、考古学から都市形成について研究を行った都出比呂志は都市を「過度な集住と外部依存<sup>5)</sup>」と指摘している。マンフォードは都市の磁力性に着目し、「都市は、固定した住居の場となるより先に、人々が定期的に戻ってくる集まりの場として始まった。すなわち容器より先に磁力があった。そして、交易ばかりでなく交際や精神的な刺激のために住民でない人々を都市に引き寄せるこの力は、外部の人々に敵意をもつ固定的で内向的な村の形に対立するものであり、都市の本質的な動力の証拠である<sup>6)</sup>」として都市の魅力を磁力という形で表現している。

これらの定義において共通する点は様々なものの集中に着目している点である。この点から定義を試みたものとして、ドイツの社会学者のゾンバルトは都市をより多くの標徴が集合するもの<sup>7)</sup>とした定義した。以上のような定義の共通点を踏まえると、都市は人口、経済、商業、財及び権力など様々な機能が集中している場所であると定義することができる。

都市の定義を踏まえたうえで、都心の定義について整理を行う。前述した都出は都市の要素の一つとして「特殊機能が発達し、何らかのセンター機能を持っていること」を指摘している。更に、社会学者の服部銈二郎は「一般に都市地域の中心付近に位置し、都市を動かし、都市圏を統御・サービスするような中枢管理、教養文化、商業サービスなどの機能が凝集する空間である。<sup>8)</sup>」と述べている。これらの指摘を踏まえ、都心は様々な機能が集中している都市のなかでも更に集積が進み、中心性が高い空間であると捉えることができる。

そのため、都市と同様にこれまでの都心について言及した研究では多様な面から指摘がなされている。商業機能に着目し磯村英一は「一般的にいて都心地域は、商店街を中心とする繁華街をその基盤とする。<sup>9)</sup>」と述べ、盛り場研究を行った。業務機能に着目した地理学者の服部銈二郎

は、都心を業務機能や行政機能の中心として捉え、「資本主義の高度化に伴って、政治・経済の動きは活発化し、流動化する。上述の動きを的確に把え、情勢判断し、新しい行政・企業行動を促進するためには、調査、研究、企画、情報交換、宣伝、交渉などの中枢的業務が中心地(都心)の機能として要求される。」としている<sup>10)</sup>。そのうえで都心を構成する要素等を整理し、図1-1の都心性の概念図を提示した。

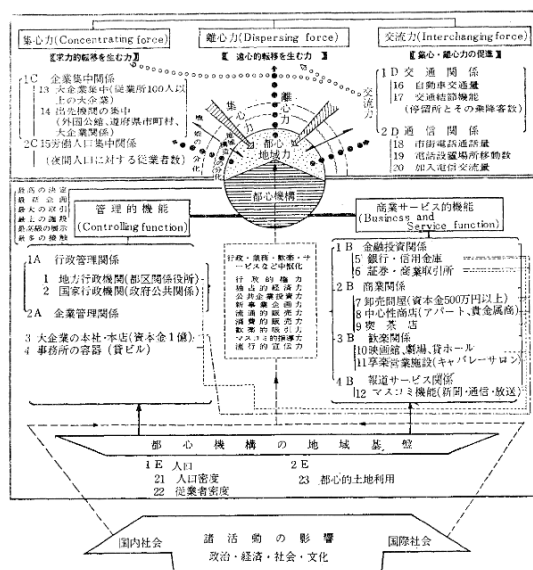


図1-1: 服部の都心性の概念図<sup>11)</sup>

そのほかにも、前述した権力統合機関説を唱えた矢崎は都心を権力集中の中心として捉えた統治機関説を提唱した<sup>12)</sup>。同様に物質的な側面よりも内部に着目した木内は「東京の都心が全国名声の頂点にあることはたんなる物質的中心であるだけでなく、市民の心理的中心である<sup>13)</sup>」と述べ、心理的な観点に着目している。また服部は「都心は歴史の出発点であると共に、市民共通のシンボルである。」とも述べ、歴史的な中心やシンボル性を強調している<sup>14)</sup>。

盛り場的な機能に着目した既往研究では「都市の磁性も、盛り場の魅力も、なにかやらなければいけない人間の性のようなものから出発しているのだ。催し物、祭り、パーティ、団欒、講習会、カンパ、イカサマ、犯罪、…、なんでも表現しようとしている。<sup>15)</sup>」と述べ、都心の磁力を強調したうえで盛り場の性質は人間の性質から生まれていることを指摘し、人間の欲望からその機能を文化的、商業的、外食的、社交的、レジャー的及び性的享楽機能の6つに整理している<sup>16)</sup>。その他にも多様な面から都心は言及されてきており、都心は様々な機能を持ち、人や情報、財が集積している空間であるといえる。以上のように都市及び都心は様々な観点から定義が行われており、その共通点は集積や集中である。このように定義が様々なことは時代や社会の変化によって着目する点異なることが要因の一つであると考えられる。

様々な機能の集積が、人や研究者の興味を引き付けてきた。田辺は都心を「都市機能の代表

的な活動が営まれるのであつて、市内外からの交通機関が集中し、高層建築が並び、資本の集中がある。それ故、ある都市の特色、地域社会として、乃至は人文地域としての特色が、都市を含めた周辺地域までも特色が、この都心地区に表現されるので、都心の研究は都市研究の1つの焦点である。<sup>17)</sup>と述べ、都心の研究の重要性を指摘している。現在においても例えば国は「中心市街地の活性化を図るための基本的な方針<sup>18)</sup>」において、「商業、業務、居住等の都市機能が集積し、長い歴史の中で文化、伝統をはぐくみ、各種機能を培ってきた「まちの顔」とも言うべき地域である」と謳っている。現在流行しているコロナ後の社会においてもリアルな場として文化やエンターテインメントといったオンラインで代替しがたい経験を提供する機能が都市において求められることが指摘されており、今後も都心は都市の中で様々な機能を持ち、人を引き付ける重要な空間と考えられる<sup>19)</sup>。

### 1.1.2 これまでの都心研究の対象

都市の中で様々な機能の集積である都心は都市地理学の分野において多くの研究がなされてきた。それらの研究のうち、都心に着目したものは大きく二つに分けられる。1つは都心の範囲を調査したものであり、もう一つはその内部の機能に着目したものである。都心の範囲を調査するものとして、初期の都市地理学研究において都心部の範囲を空間的に画定する試みが盛んに行われた<sup>20)</sup>。初期の研究としてはMurphy and Vance(1954)<sup>21)</sup>が挙げられる。彼らは地価が最高であり、事業所や小売商の最大の集中が都心であるとした。

その他にも、Davies(1959)<sup>22)</sup>ではケープタウンの都心の範囲について①土地利用、②最高地価からの割合、③交通網を指標として都心の範囲を調査している。日本においても、杉村(1965)<sup>23)</sup>は地価の最高点から地価が急に下がる点を遷急点と定義し、遷急点を境界として都心の範囲を調査した。その理由は地価が「商業的な要素や歓楽的な要素をはじめとする様々な現象を量的に反映したもの」であるためである。更に近年の研究では、クレジットカードの決済データを用いて都心を調査する研究も行われている<sup>24)</sup>。このように地価や土地利用などに着目がなされ、都心の範囲が調査されてきた。

一方でその内部機能や都心の内部での現象に着目した研究も行われてきた。商店街の立地やその商店構成に着目したもの<sup>25)</sup>、高層化に着目したもの<sup>26)</sup>、土地利用に着目した研究<sup>27)28)</sup>や事業所数や小売商店数のメッシュデータを用いた研究<sup>29)</sup>、業務及び機能を加えた研究<sup>30)</sup>などが行われてきた<sup>31)</sup>。その内部の現象に着目した研究としては、例えば考現学を提唱した今和次郎は銀座を歩く人々の服装を調査している、人々の都心でのふるまいに着目した<sup>32)</sup>。また、人の動きに着目した研究では回遊性に着目した研究<sup>33)34)</sup>も行われている。これらの研究では都心の特徴である集積について様々な着目してその量の違いや集積の進展に着目がなされている。

### 1.1.3 都心の移動や二極化

このように都心の範囲や内部機能が研究されるなかで、地方都市の都心部においては都心自体の移動についても着目がなされてきた。米国においては都心部の過密が課題となり、郊外へ都

市機能が移転したエッジ・シティが生まれていることが指摘されている<sup>35)</sup>。エッジシティでは住宅及び商業機能に加えて業務機能までもが移動していることが特徴である。郊外都市を研究したFrey (1993)<sup>36)</sup>ではエッジシティの条件の一つが都心として住民意識や小売業の集積が認められることである点を指摘し、郊外の核がマグネットとなっていることに言及している。

国内においては鉄道駅への都心の移動が指摘されている。例えば佐藤ら(1988)<sup>37)</sup>は城下町を基盤とする都市を対象に、都市の類型化を行った上で、自治体へのアンケート調査から城下町時代の商業地区が衰退し、鉄道駅周辺へ移動している都市が存在することを指摘している。また、杉村(1987)<sup>38)</sup>は大正15年と昭和61年の二時点の最高地価の場所の移動を元に検討を行い、商業中心の移動を指摘している。杉村と同様に高野(2004)においても最高地価の立地の変化から都心の移動を指摘している<sup>39)</sup>。

更に、個別の都市を対象とした研究では都心の二極化を指摘する研究も存在する。名古屋を対象とした戸所(1975)<sup>40)</sup>では地価の変化や映画館やバーなどの商業機能の立地、高層建造物の建設などを調査し、旧来からの都心である栄と都心化した名古屋駅前の都心の二極化を指摘している。戸所は地価が都心部の立体化の実態を端的に表すものとしている。更に、福岡を対象とした芳賀(2010)<sup>41)</sup>では歴史的な文脈を考慮しながら天神と博多の二極化を指摘し、駅ビルの再開発に言及をしている。また、有村(2019)<sup>42)</sup>は鹿児島を対象として鉄道駅周辺と中心市街地の二極化や機能集積について調査している。

近年では長他(2012)<sup>43)</sup>が札幌、名古屋及び福岡を対象とした研究において、国鉄民営化後の駅ビル再開発を契機に駅ビル周辺に人の流れがシフトしていることを指摘したうえで二極化についても言及している。これらの研究からは研究対象とする他の地方都市においても、都心の移動や二極化による2つの都心の存在(二心都市)が想定される。

#### 1.1.4 二心都市固有の課題の存在

都心の移動や二極化が起こっている場合には一心都市と異なり、以下のような課題が生じることが考えられる。

第一に、都心の移動後の旧都心についてである。すでに既存の中心市街地から鉄道駅への都心の移動が一部の都市において指摘されているが、移動元の都心が衰退してしまう可能性がある。更に、一時的に二極化したとしても結果的にはどちらかの都心に集約してしまう可能性も存在する。このような場合にも片方の都心が衰退してしまう可能性が存在する。そのため、前述した高野(2004)や杉村(1987)では最高地価の立地の変化を論拠に既存の中心市街地からの都心の移動を指摘しているが、既存の中心市街地の地価と比較し、差が広がっていて都心の移動と考えられるのか、それとも二極化なのかを判別する必要がある。更に、地価だけではなく他の観点からも調査を行う必要がある。なぜなら既存の中心市街地はこれまでの商業や業務機能や様々な都市施設の集積があり、地価の移動が行われたとしても、他の指標における減少の有無やその程度は異なる可能性があるためである。これまでの既往研究では地価の最高点の移動と新都心の形成に着目がなされているが、都心の数や都心間の盛衰の具合によって、様々な都心の組み合わせがあ

り、各都心に必要な機能集積の政策は異なると考えられる。そのため、双方の都心の変化の過程や比較を行うことが必要である。

第二は都心の内部機能についてである。都心が研究される一方で政策的な課題としては東京を中心とする大都市においては過密、地方都市においては空洞化が課題となってきた。東京においては戦後の高度経済成長期に首都圏への人口流入が進み、過密が課題となっていた<sup>44)</sup>。その要因は、業務機能、特に中枢管理機能の集積が要因である<sup>45)</sup>。解消策としていわゆる「通勤五方面作戦(1964)」<sup>46)</sup>など交通インフラを整備して過密を解消しようとするものや首都圏や近畿圏における工場の立地を制限することで人口や産業の集中を防ごうとする工場等制限法が存在する。工場等制限法では大規模工場の増設や新設ができなくなり、指定範囲内での工場の閉鎖が起きた<sup>47)</sup>。更に都市構造を変化させて解消しようとするものとして多心型都市構造が打ち出されて<sup>48)</sup>、新宿や臨海部を副都心として計画の作成や都市機能の誘導が行われてきた。計画だけではなく複数の研究において実態としても多心型の都市構造となっていることが指摘されている<sup>49)50)51)52)</sup>。

一方、地方都市においては商業機能の空洞化が課題となってきた。この要因は「高度経済成長期以降の高速道路等の整備に伴いモータリゼーションが進展するとともに、大型商業施設や公共施設の郊外立地が進んだ結果<sup>53)</sup>」として中心市街地の商店街が衰退した事である。その他にも要因は様々挙げられており、例えば、森村(1998)では中心市街地空洞化の原因を①中心部商業活動の衰退、②夜間人口の減少、③昼間就業人口の減少、④かつて中心部に存在していた公的施設の郊外化の複合として整理している<sup>54)</sup>。都市によって都心の空洞化の程度や状況は異なるものの<sup>55)</sup>、本研究の対象とする地方都市<sup>1)</sup>においても例えば百貨店の閉店が象徴的な現象として取り上げられている。その他地方の県庁所在クラスの都市や百万都市においてもCBDの縮小が指摘されている<sup>56)</sup>。中心市街地の空洞化の対応策として中心市街地活性化制度(1998)や近年では立地適正化計画制度(2014)が用意された。双方の政策では都心に機能を集中させる方向性が打ち出されており、都心部に機能を集中させる必要が今後の地方都市において現在においても存在している。

更に、人口減少期に移行した地方都市においては、地価以外の面からも都心を評価する必要があると考えられる。これまでは都市の成長に伴って新都心の形成や都心が拡大する時期となっており、前述したように都心を扱った研究や論説では新たな事務所ビルの開発や商業施設の開業などに象徴するような都心の形成過程や拡大の様相に主に着目がなされていた。その際には地価が開発の動向等をチェックする定量的な指標として有効となっていたと考えられる。一方で現在やこれからの地方都市は人口減少が進み、再開発事業がどこでも成立するという状態ではなくなっている<sup>57)</sup>。そのため、地価以外の観点から都心を調査する必要も考えられる。

そのうえ、一心都市であれば一つの都心に機能を集中させることで充分であるが、二心都市の場合には2つの都心のどちらに都市機能が集積されていくのか、集積していくのか、機能を分担す

---

<sup>1)</sup> 例えば、宇都宮市では百貨店の閉店や郊外への移転が相次ぎ、5店舗あった百貨店が現在では1店舗になっている。

る場合には機能分担をどう計画し誘導するのかなどの二心都市特有の課題が生じる。その際には地価の高低からはわからないこれまでの二心都市における都心の機能や特徴の把握、機能分担の変化を明らかにしておくことが必要である。

以上の2点の課題へ対応するための必要な知見として、これまでの地方都市における2つの都心の衰退の有無や二極化の実態解明が地価だけではなく多角的な観点から必要である。

### 1.1.5 二心都市研究において様々な指標を見ることの意義

これまで項毎にまとめてきた背景を整理する。1.1.1及び1.1.2ではこれまでの都心に関連する言説の整理を行い都心は特に機能が集中する魅力的な場所であり、都市研究上重要であることを示した。二心に限定しない一般の都心研究においては、地価と他の指標を重ねることで、地価が都心に集積している機能や集積の度合いを定量的に反映したものとされ、地価の有効性が指摘されている。一方でこれらの研究は二心都市に着目したものではなく、都心間の比較などは行うことができていない。

一方で、1.1.3及び1.1.4で言及した二心都市においては一心都市と異なる特有の課題があるため、二心都市の実態と変化過程の把握を行ったうえで、対応する必要がある。

その際に、これまでの複数の都市を対象にした二心都市の研究では地価が主に利用され、都心の移動の根拠とされているが、地価が移動したとしても他の観点として考えられる事業所や土地利用がすぐには変化しないことも考えられ、地価だけではなく複数の観点から二心都市を研究することで新たな知見が得られると考えた。特に人口減少により成長期から縮退期に移行している地方都市においては地価以外の観点が重要である可能性がある。

更に今後は研究対象とした札幌や名古屋では新幹線やリニア中央新幹線の開業が控えており、都心の変化のきっかけとなりうる。そのため、これまでの地方都市における都心の変化の実態を明らかにするべきという認識のもと本研究を行うこととした。

## 1.2 研究の目的

前節の背景を踏まえ、以下の2点を小目的として、地方都市の都心を対象として、地価以外の観点からも2つの都心に着目した研究を実施することとした。

1点目は複数の地方都市を対象として、二心都市の判別から都心間の差異やその変化の調査までを行うことで、二心都市の実態とその変化のパターンを明らかにすることである。これまで都心の移動や二極化が指摘されているが、最高地価の立地の変化を論拠としており、移動元と移動後の都心間の地価比較やその時系列的な変化には触れられていない。更に、複数の都市を対象とすることで二心都市の都心の変化の傾向を見出し、都心の変化過程のパターンをあきらかにする。

2点目は2つの都心の変化を調査する際にこれまで利用されてきた地価に加えて他の3つの指標を利用することで、地価の変化とともにどのような変化が起きているかを明らかにすることである。地価は定量的な指標であり、比較やデータの入手が容易であるが、その高低が示す集積の内容や

その構成の違いは表現できないため、都心の変化の実態解明には他指標の利用が必要である。地価の高低だけではなく、都心間の内部構成や特徴を踏まえた比較をすることで、地価には表現されにくい都心の姿を明らかにすることができる。

以上の小目的を達成することで、成長期から縮退期に移行した今後の地方都市における2つの都心のありかた及びマネジメントについて考察することを目的とする。

## 1.3 研究の対象

### 1.3.1 地方都市に限定して研究対象とする理由

本研究では東京を含まず、地方都市の都心に限定し研究対象とした。その理由は東京と地方都市が抱える都心の課題が異なるためである。前述したように東京において過密解消のため、多心型都市構造が計画として打ち出され、多心型の都市となった。川上(1986)<sup>58)</sup>では、都心と副都心の機能集積の実態を明らかにした結果として、計画と実態の両面から副都心が階層的な機能集積関係が存在していることを指摘している。地理学の分野においても服部(1966)<sup>59)</sup>が都心の階層構造の存在と都市の規模から東京の特殊性を指摘している。

これらの研究は東京の都心にはヒエラルキーが存在していることや規模が巨大であることなどを理由として特殊性を強調している点で共通する。この点から東京では地方都市と異なり、都心の移動や二極化が起こっていないと考えられる。また、背景となる都市問題も異なり、立地適正化計画や中心市街地活性化基本計画も区部では作成されていない。そのため、本研究では地方都市に限定して研究を行うこととした。

仮に研究対象として比較するのであれば地方都市における副都心開発などが類似している。例えば飯田他(2007)<sup>60)</sup>では地方中枢都市における副都心の機能集積の計画と実態を調査し、札幌市の副都心(厚別副都心)について都心の副次的機能を期待されたものの、機能集積が進まず地盤沈下が進んでいることを指摘している。

### 1.3.2 研究対象都市の一覧

本研究では表1-1に示す人口40万人以上の地方都市で首都圏及び近畿圏の都市を除く計22都市を対象とする<sup>2)</sup>。人口40万人以上という条件は人口がある程度多く無ければ複数の都心を維持することができないと考えられているためである。蔵敷(2014)<sup>61)</sup>は都心の数や機能構成について人口規模によって数が異なることを指摘しているほか、都市をモデル化した複数の研究<sup>62)63)64)</sup>においても人口増加や集積の増加によって複数都心が生まれることが明らかにされている。これらの研究を踏まえて人口規模を一つの条件とした。

---

<sup>2)</sup> 豊田市及び倉敷市については、第一部で指標とした公示地価のポイントが少なかったため、除外した。

表1-1: 研究対象都市一覧

番号	自治体名	人口	番号	自治体名	人口
1	札幌	1,973,395	12	広島	1,200,754
2	仙台	1,096,704	13	福山	460,930
3	宇都宮	518,757	14	高松	417,496
4	新潟	789,275	15	松山	511,192
5	富山	413,938	16	北九州	939,029
6	金沢	463,254	17	福岡	1,612,392
7	岐阜	402,557	18	長崎	409,118
8	静岡	693,389	19	熊本	738,865
9	浜松	790,718	20	大分	475,614
10	名古屋	2,332,176	21	宮崎	401,339
11	岡山	724,691	22	鹿児島	593,128

更に、首都圏及び近畿圏の自治体では東京都と大阪市の影響が大きく、自治体内の都心の影響と明確に切り分けることが困難であると考えたため、対象から除外した。これらの自治体では東京都や大阪市を中心とする巨大な都市圏の一部<sup>3</sup>となっており、独立した都市圏の内部の都心と比較することは適切ではないと考えたためである。

### 1.3.3 都心を調査する観点及び都心の変化

地方都市の都心を調査するにあたって本研究では地価を中心として他の3つの観点を利用した。背景において前述したようにこれまで複数の研究において地価は都心を調査する指標として利用されている。これらの既往研究を踏まえ、都心を表徴する定量的な指標として地価を中心とすることとした。さらに利用した公示地価であれば全国で統一の基準で毎年土地価格の鑑定が行われており、時系列で継続的に比較が可能である。本研究ではデータの入手ができた1983年以降の都心の地価を利用した。

利用した公示地価については主に都心の経済を反映していると考えられる。公示地価の鑑定手法については既成の市街地であれば取引事例比較法と収益還元法が存在し、前者は周辺の土地取引事例を参考に定めるもの、後者は不動産の将来収益から価格を求めるものとなっている<sup>65</sup>。公示地価は地価ポイントごとに鑑定書が作成されており、鑑定書にはその鑑定に利用した手法や周辺の土地価格の将来予測などが書かれている。例えば本研究でも利用した2020年の札幌の地価の最高点は中央区南1条西4丁目1番1外の4丁目プラザに位置しているが、取引事例比較法と収益還元法によって価格を算出したあとに、それぞれの価格を比較して価格が決定されている。さらに鑑定書<sup>66</sup>の市場の特性や鑑定の決定理由の記述では、周辺の容積率緩和などが価格を左右する要因として記述されており、公示地価の鑑定が都心の経済や開発的な側面に影響されていることが考えられる。

<sup>3</sup> 例えば2020年のDIDでは東京を中心として周辺に横浜市やさいたま市等のDIDが接続している。

以上のように経済性については公示地価によって表現され、その高低の変化を追うことや最高地価の立地の変化を調査することで、都心の移動を経済的な観点から明らかにすることができる。

一方で、その都心内部の機能については地価からは明らかにすることができず、比較検討を行うことができない。そこで、他の観点からも都心を調査し、内容について明らかにすることとした。観点は3点で事業所数、都市施設の配置及び滞在人口である。それぞれが都心の機能集積の大小と性質、都市の歴史や文化、賑わいなどを表している。これらの観点は経済性とも一致する点もあると考えられるが、ずれも生じている可能性があり、比較することで検証することとした。

1点目の事業所数については商業店舗や事務所数などを表し、都心の商業及び業務機能の集積の大小を測る指標として採用した。産業別の事業所数を利用することで都心ごとの性質の違いや時系列的に増減を調査することができる。前述した服部の都心性の概念図(図1-1)においても商業サービス機能や企業管理機能、事務所として記載されているほか、集積の大小や産業別の割合などを利用することで都心の内部構成について明らかにすることが可能である。

2点目の都市施設の配置については、前述した長らなどの既往研究でも指摘されている都心に変化を与えると思われる大型再開発事業や鉄道駅ビルの建替の変遷、百貨店や市役所庁舎など都心を象徴する施設の立地を調査することで、歴史や文化の観点を踏まえた都心の特徴とその変化を明らかにすることとした。調査項目等については服部などの都心を象徴する機能として触れられているほか、既往研究によって都心の変化に影響を及ぼしていると指摘されているものを選定した。加えて行政機能の配置や大型の再開発事業においては行政の意図が影響する可能性があり、計画等の記述についても調査を行った。

更に、3点目として携帯電話の位置情報を元にした滞在人口を指標として利用し、都心のにぎわいを評価する。事業所数や都市施設の配置によって都心の魅力は左右されるが、地価以外の都心を定量的に測る指標として採用した。地価との比較を行うことで都心を測る定量的な指標においてどのような違いや関連があるかを調査するためである。加えて、滞在する人の居住地別の分析も行うことで、都心を利用する人の特性の違いにも着目した。携帯電話の位置情報を元にした滞在人口のデータはアンケート等が必要な回遊性調査やPT調査等と比較して容易にデータの取得が可能<sup>67)</sup>であり、近年よく利用されているデータである。以上の地価や事業所数、滞在人口は中心市街地活性化計画の達成指標などでも採用されており、都心を評価し調査する指標としても適当であると考えた<sup>68)</sup>。

以上の観点と指標を用いて本研究では都心の変化を分析した。本研究における都心の変化とは初めに地価を用いて都心の範囲や都心の数を調査し、その後その範囲内の地価の高低の変化や他の指標の増減等を分析するものである。これは地価をベースとして他の指標と共に分析することで地価と他の指標のずれを明らかにすることを目的としている。

#### 1.4 既往研究及び本研究の位置付け

#### 1.4.1 都心の内部機能及びその範囲に着目した研究

都心の内部機能に着目した研究は1.1.2で触れた研究以外にもこれまで数多く行われているが、都市の内部構造研究について論述した古賀(2016)<sup>69)</sup>は水平的機能分化から垂直的な機能分化に着目が移ってきたこと、都市の内部機能の分布が調査されてきたことを指摘している。

都市機能の内部構造に着目した研究では、服部(1964)<sup>70)</sup>が東京を対象としてメッシュ単位で指標を23挙げ、都心に集積するものと郊外に集中するものなどを分類している。その結果として都心の機能の専門化や副都心の形成を指摘している。牛垣(2006)<sup>71)</sup>は長期の土地利用と建物利用の変化を調査し、用途変化や飲食店街としての性格の強弱の変化に着目している。これらの研究からは都心の内部機能が多様であることや、性質が分化している都心の存在に言及がなされている。

次に地価に着目した研究について触れる。都市の地価を扱った論文の研究史を扱った脇田(1972)<sup>72)</sup>では石川栄耀の「地価は都市の言語である」という言葉を引用しながら地価を用いてどのように都市が調査されてきたかを論述している。それによれば地価に関する研究は地代論から始まり、都市の地価が経済学者の関心となってきたことが指摘されている。都心の地価については国内外の多数の研究を引用したうえで、「位置上優位性を持つ市街地内部の価格は、周辺地域よりも高地価帯を形成している。特に市街地においては、アクセシビリティ(近接性)が最も有利な都心に最高地を形成し、それより外部に至るにつれて地価は遞減していく」ことが共通しているとし、地価の最高点に都心が形成されていることが指摘されている。

そのほかにも例えば杉村(1965)<sup>73)</sup>は地価を用いて都心を定義することができるかを検証するために、商店街に着目し、専門店率、高級買い廻り品率、照明度(商店街内の明るさ)の4指標と地価の相関を調査している。その結果として、「路線価格を都市地域の調査に利用すると、他のいくつかの指標を取りあげた場合とおおむね同じような結果が認められ、指標として取り扱うには最も適した価値ある指標といえることができる。」と結論付けているが、都市内に2つの都心があった場合の地価と商店街の指標との関係性や業務機能や他の都市機能との検討は行われていない。同様のアプローチを試みたものとして石垣(1968)<sup>74)</sup>では名古屋市を対象として、地価と他の都心を評価しうる指標を複数検討し名古屋市の中心地域の範囲を決定しようと試みている。メッシュを作成し、その中での指標毎の指数を足し合わせることで都心性を調査しているが、その基準は主観的なものにとどまるほか、時系列的な変化には着目していない。その他にも杉村(1972)<sup>75)</sup>、野澤(1978)<sup>76)</sup>、戸所(1975)<sup>77)</sup>、足立ら(1993)<sup>78)</sup>、塩川ら(2011)<sup>79)</sup>が地価を用いて都心の範囲を調査している。近年では賑わいや商店密度と地価の関係性について共分散構造分析を行い、関係性を評価する大平ら(2019)<sup>80)</sup>、大庭ら(2014)<sup>81)</sup>も存在している。

これらの研究では地価を用いて都心の範囲を調査しているが、足立らを除いては一時点の比較にとどまるほか、他の指標との当てはまりの良さを強調しており、そのずれについては着目がなされていない。さらに、2つの都心間の差異にも着目がなされていない。これらの点を踏まえ、地価を利用して都心の範囲を調査したうえで、本研究では都心間の差異や時系列の変化、他指標とのずれに着目する点が特徴である。

#### 1.4.2 都心の計画手法に着目した研究

東京の多心型都市構造の実態と計画に着目した川上(1986)<sup>82)</sup>では都心の集積を抑制するための規制・管理による分散は不可能に近いとして、副都心部での開発によって多心型の都市構造を誘導することを指摘している。そのうえで、計画を行う際に、各種の調査結果を用いることへの言及がなされている。

地方都市の都心について調査を行ったものとしては、立地適正化計画において都市機能を誘導する区域として設定される都市機能誘導区域内の機能や立地について調査を行った研究がある。肥後ら(2014)<sup>83)</sup>では都市マス上の拠点について都市機能の集積状況を調査し、都市機能の集積が低く、実体を伴わない拠点が設定されていることを指摘したうえで、拠点を集約することの重要性を強調している。浅野他(2018)<sup>84)</sup>は都市機能誘導区域内の大型小売店の立地及び撤退の動向に着目して研究を行っている。宇都宮市を対象としており、都市機能誘導区域内の売り場面積が減少傾向にある一方で区域外では増加傾向にあり、大型店を誘導するための一定のインセンティブが必要であるとしている。更に、鉄道駅周辺では大型店が立地する傾向があることを示しており、鉄道駅の周辺の可能性に言及している。

また、立地適正化計画について範囲設定に言及したものでは、饗庭(2017)<sup>85)</sup>は「自治体が重要視するエリアと民間が重要視するエリアは得てしてズレることが多い。例えば2000年代における中心市街地活性化の取り組みの中で、多くの自治体が中心部に公共投資を重ねて公共施設を集積させ、商店街の街路を整える一方で、民間はそれに呼応せずに郊外部に新規出店を重ねた、ということが起きている。」として、十分な調査を行ったうえでのエリア設定の必要性や広すぎるエリア設定に警鐘を鳴らしている。

浅野(2019)<sup>86)</sup>は都市機能誘導区域の指定について、都市縮小はサービスニーズの変化を生じさせ、将来の不確実性を高めることで誘導範囲の広域化を指向する意向が強いのではないかとし、都市縮小を背景として範囲を狭める必要がある一方で、コアの場所を特定することが困難であるとしている。そしてその対応策として、細かな施設配置を書き込んだ将来築造を描くことを提案している。

これらの都心の計画やその手法についての研究を踏まえると、今後人口減少が進む都心においては、都市機能誘導区域や都市のコアを設定するうえでは十分な調査が必要であることや、都心を狭めていくことが必要であると思われる。

#### 1.4.3 都心の移動及び二極化に着目した研究

都心の内部機能に着目した研究の他に、都市経済学や都市モデル研究の分野では地代や集積による効用をモデル化し都市モデルを作成したうえで都心をモデル化する研究が行われてきた。アロンゾ(1964)<sup>87)</sup>は付け値地代理論を提唱し、CBDで商業機能や業務機能が集積することを経済的に示した。その後、Fujita他(1988)<sup>88)</sup>では企業と家計の行動をモデル化した都市モデルを作成し、多心を含めた12の均衡状態が存在することを示し、Fujita and Ogawaモデルを提示した。

その後、太田(1996)<sup>89)</sup>では東京の副都心から発想し、同一企業の中の部門を2つに分けることで、事業所立地が分離し副都心が成立することをモデル化することで示した。更に太田他(2001)<sup>90)</sup>では複数都心の都市構造の動的な安定性について検証し、パラメータを変化させることによって、均衡が崩れること及びロックイン効果(形状が一度安定すると、自然にはより状況が変化しても効率的な状態に移行が難しい)を指摘している。さらにFujita and Ogawaモデルを元にした山口他(2019)では円周都市と線分都市を比較しながら複数都心の安定性を指摘し、交通費用パラメータの減少により複数都心から単一都心に変化することを指摘している。また、高山他(2010)<sup>81)</sup>や高山他(2011)<sup>92)</sup>では、部門を分けるのではなく交通費用のパラメータによって複数都心が成立することを示した。これらの研究からは都心間の機能分担が複数都心に重要であることや、一度二心都市になってしまうと自然には一心になりにくいことを示唆している。一方でこれらのモデル研究は直線や円周上を都市として限られた空間設定となっており、現実の都市に適用可能かどうかという点が研究課題として残されている。

一方、現実の都市に着目して国鉄時代を含め鉄道駅と中心市街地の2つの都心について言及した研究はこれまで多く行われている。個別の都市を対象としたものとしては、札幌市における札幌駅の駅舎における機能の複合化の推移を見た後に、既存の中心市街地との関係について駅と都市の相関モデルを作成した白井他(1999)<sup>93)</sup>がある。名古屋市においては都心の立体的機能分化に着目した戸所(1975)<sup>94)</sup>、名古屋駅の再開発に着目した林(2012)<sup>95)</sup>がある。福岡市では博多と天神の二拠点の構造や変容に着目した野沢(1978)<sup>96)</sup>、芳賀(2010)<sup>97)</sup>がある。

これらはいずれも個別の都市について都心の二極化に着目し、商業施設の立地や開発動向から調査が行われているものである。しかし、高野(2013)<sup>98)</sup>はこのような個別の都市の分析は、一般化された知見を得るには至っていないため、複数の都市を比較分析することの意義を指摘している。

高野の指摘を踏まえ、複数の都心について都市を横断的に比較分析した研究について概観する。駅と中心市街地の関係性としては、前述した佐藤ら(1988)<sup>99)</sup>は近世城下町の基盤とする101都市に着目して街道、大手町、城、鉄道駅の位置関係から都市構造を類型化し、自治体へのアンケート調査を根拠として都心の旧城下町から駅周辺への移動を指摘している。一方でアンケート調査を根拠としているため、都市の実態や店舗数の変化など都心の変化の実態を十分に明らかにしているとは言えない点が課題である。

更に高野(2004)<sup>100)</sup>は451都市を対象として1975年と1995年の最高地価の立地の変化から都心が鉄道駅周辺へ移動する傾向があることを指摘している。高野は多数の都市を調査しているものの最高地価の立地のみを調査しており、移動した側の既存の都心の地価やその変化については着目がなされておらず、二極化なのか都心の移動なのかが判別されていない点に課題がある。

鉄道駅との関係に触れつつ二心都市に着目したものとしては、長ら(2012)<sup>101)</sup>では、札幌、名古屋、福岡を事例とし駅ビルの再開発の前後での周辺の土地利用の変化について都市計画基礎調査を基に分析している。建替えの進捗状況などから都心の二極化や鉄道駅周辺の都心の発展を指摘しているが、その他の滞在人口や地価の推移などには着目できていない。

#### 1.4.4 本研究の特徴及び新規性

前項までの既往研究の整理を踏まえた本研究の特徴及び新規性を整理した(図1-2)。1.1 研究の背景などにおいて、記述したように都市全体の規模が縮小するなかで地方都市の都心には都市機能を集約していくことが求められている。そのため、今後も都心の変容が想定される。その際2つの都心が存在している場合には固有の課題が存在する可能性がある。これらの都心の変容や課題に対応するためには多様な観点からの都心の研究が求められる。

前述したようにこれまでの研究では都心の様々な機能に着目がなされ、地価はその指標として利用されてきた。指標間の関係性についても杉村(1965)など一部の研究では複数の都市を対象として検証が行われているが、二心に着目した研究は行われていない。

二心に着目がなされた研究では、地価やその他の指標に着目した研究も存在するが二心間の地価の比較や時系列的な研究が行われていない。更に、地価が低下した場合の他の指標の変化についても研究が行われておらず、その部分の検証が必要である。地価が仮に低下したとして商業店舗、事業所及び人の流れなどはすぐには変化しない可能性もあるのではないだろうか。既往研究では既存の中心市街地から鉄道駅への都心の移動が指摘されているが、既存の中心市街地はこれまで長い歴史の中で文化、伝統をはぐくみ、各種機能を培ってきており<sup>102)</sup>、仮に地価の最高点が移動したとしても、これらの機能が残っている可能性が存在する。そこで本研究では複数の都市を対象として、2つの都心に着目し、地価以外の指標にも着目する点が特徴である。

		用いている指標	
		地価	地価以外
都心数	1つ	杉村(1972)  服部(1964)、 <b>杉村(1965)</b> 、石垣(1968)、足立ら(1993)、塩川ら(2011)、大平ら(2019)、大庭ら(2014)	有村(2019)
	2つ	<b>高野(2004)</b> 、高野(2013)  戸所(1975)、野澤(1978)、 <b>本研究</b>	臼井他(1999)、林(2012)、芳賀(2010)、 <b>佐藤ら(1988)</b> 、 <b>長ら(2012)</b>

\* \_\_\_\_ は複数の都市を対象としたもの

図1-2: 既往研究の中での本研究の位置づけ

#### 1.5 研究の構成及び手法

これまで整理した論点を踏まえて、本研究では以下の手順と構成(図1-3)で調査分析を行うこととした。

2章では、地価を用いて経済的な観点から都心の範囲を調査し、2020年時点でどの都市が二心都市であるのかを明らかにしたうえで、都心の成り立ちや交通インフラに着目して都心を類型化した上で、都心の数と地価の高低から都市の分類を行う。

3章では、1983年以降の公示地価を用いて、各都市において都市の分類がどのように変化しているのか、そのパターンについて明らかにする。各都市における地価の変化を調査することで、経済的な都心の変化について傾向や一般化を行う。以上、2章と3章を合わせて第一部とし地価を用いて都心を調査し、都心の変化の基礎調査とする。

4章では、都心の質的な変化のパターンを明らかにする。都心は様々な機能が集積しているものであるが、都心の範囲内の産業別の事業所数を指標として各都心にどのような機能が集積しているのか、その変化について経済センサスや事業所・企業統計調査の500mメッシュを用いて調査を行う。以上の調査を通して、都心の類型による変化の傾向などを明らかにするとともに、二心の機能分担の状況を調査する。また、事業所数のピークと地価のピークの空間的なずれの有無や地価と事業所数の関係についても明らかにし、観点間の差異についても考察を行う。

5章では、都市施設の配置を調査したうえで、これまでの都市整備の状況について明らかにする。都心の変化に影響を与えていると思われる鉄道駅ビルの建替えや大型の再開発、文化施設などの都市施設の状況について調査を行い、これまでの都市の歴史や経緯を踏まえた都心の実態を明らかにする。

6章では、滞在人口について調査を行う。都心毎の滞在人口のデータを用いて、都心の特性を滞在人口の大小と居住地別の割合から明らかにする。さらに地価との比較を行い、地価と滞在人口という都心の定量的な指標間の特性の比較を行うこととした。

以上、4章、5章及び6章を合わせて第二部とし、指標間の地価とのずれや重なり具合を明らかにするとともに、二心都市における都心の変化の実態を明らかにする。

7章では、それまでの第一部と第二部の結果をまとめ、総合考察とする。各都市の都心の変化について複数の観点からの調査結果をまとめ、二心都市の都心の変化の実態と傾向を明らかにする。更に、地価を用いて都心を調査することの特徴について第二部の結果と照らし合わせることで考察を行う。

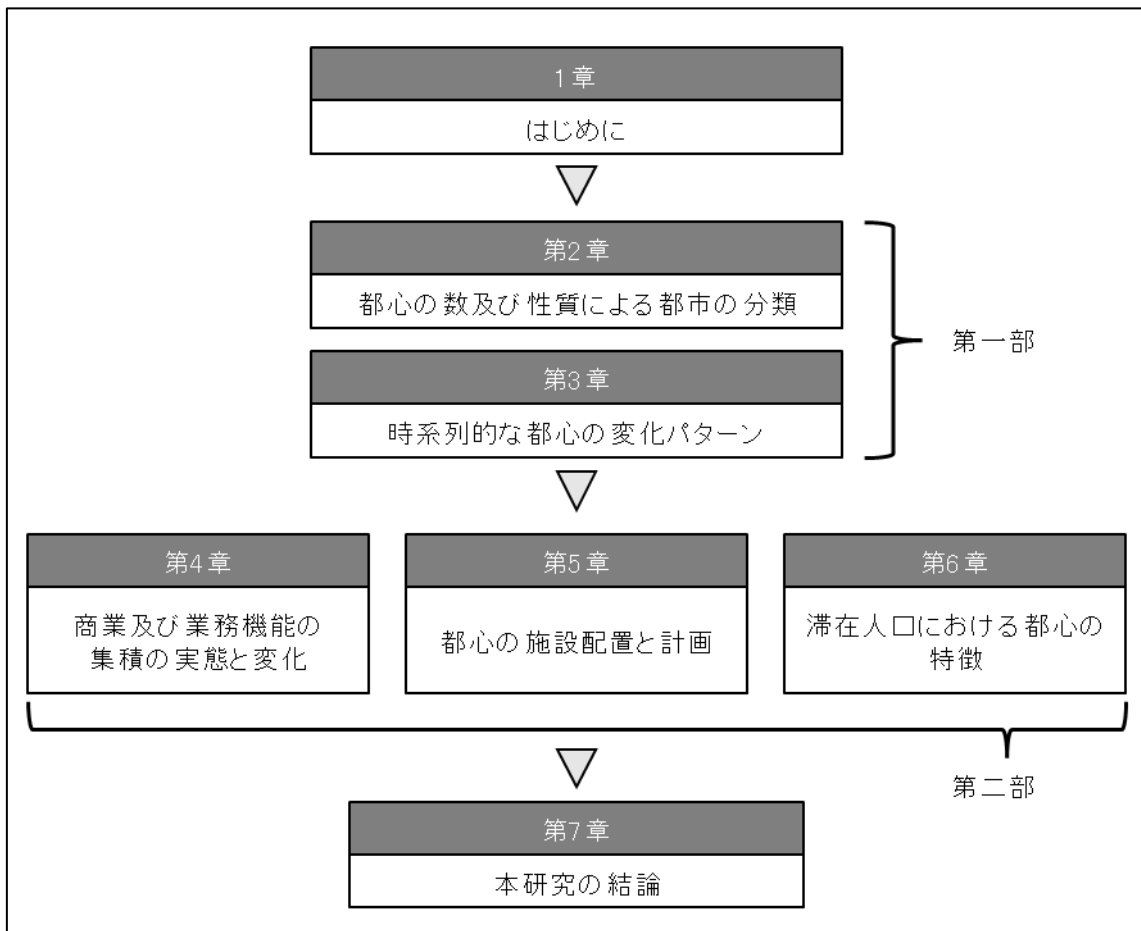


図1-3:本研究の構成

### 【第1章 参考文献】

- 1) マックス・ウェーバー(1956)「都市の類型学」, p. 3, 世良晃志郎訳, 創文社.
- 2) Larry M. Elison(1964) "The Finances of Metropolitan Area", p. 1, Michigan Legal Publications.
- 3) 倉沢進, 町村敬志(1992)「都市社会学のフロンティア 構造・空間・方法」, p. 74, 日本評論社.
- 4) 松尾浩一郎, 柴田彩千子(2001)「統合機関説と戦後日本の都市社会学の展開」, 関東都市学会年報, 3, pp. 10-21.
- 5) 都出比呂志(1997)「都市の形成と戦争」, 考古学研究, 44(2), pp. 41-57.
- 6) ルイス・マンフォード(1969)「歴史の都市、明日の都市」, 生田勉訳, p. 83, 新潮社.
- 7) ゾンバルト(1943)「近世資本主義 第一巻第一冊」, 岡崎次郎訳, p. 189, 生活社.
- 8) 服部銕二郎(1971)「大都市地域」, p. 55, 山鹿誠次編, 鹿島研究所出版会.
- 9) 磯村英一(1959)「都市社会学研究」, p314, 有斐閣.
- 10) 服部銕二郎(1971)「大都市地域」, p. 56, 山鹿誠次編, 鹿島研究所出版会.

- 11) 服部銚二郎(1966)「巨大都市における都心・副都心について」, 人文地理, 18(1), pp. 21-47.
- 12) 松尾浩一郎, 柴田彩千子(2001)「統合機関説と戦後日本の都市社会学の展開」, 関東都市学会年報, 3, pp. 10-21.
- 13) 木内信蔵(1959)「都市の地域構造の変化と土地政策」, 都市問題, 50(12) pp, 61-70.
- 14) 服部銚二郎(1981)「盛り場」, p. 8, 鹿島出版会.
- 15) 服部銚二郎(1981)「盛り場」, p. 6, 鹿島出版会.
- 16) 服部銚二郎(1981)「盛り場」, p. 70-73, 鹿島出版会.
- 17) 田辺健一(1957)「大都市の構造」, 集落地理口座, 第2巻, p, 239, 朝倉書店.
- 18) 内閣府「中心市街地の活性化を図るための基本的な方針」, 平成18年閣議決定(令和2年最終変更).
- 19) 国土交通省(2020)「新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性」.
- 20) 林上(2012)「現代都市地理学」, p. 133, 原書房.
- 21) Raymond E. Murphy, J. E. Vance(1954)「Delimiting the CBD」, Economic Geography, 30(3), pp. 189-222.
- 22) D. Hywel Davies(1959)「Boundary Study as a Tool in CBD Analysis: An Interpretation of Certain Aspects of the Boundary of Cape Town's Central Business District」, Economic Geography, 35(4), pp. 322-345.
- 23) 杉村暢二(1965)「路線価格の地理学的研究」, 人文地理, 17(3), pp. 248-265.
- 24) Yuji Yoshimura, Paolo Santi, Juan Murillo Arias, Siqi Zheng, Carlo Ratti(2020)「Spatial clustering: Influence of urban street networks on retail sales volumes」, Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science, pp. 1-17.
- 25) 杉村暢二(1958)「中心商店街の範囲とその都市人口の大きさおよび主要産業」, 地理学評論, 31(9), pp. 548-555.
- 26) 鈴木奏到(1979)「仙台市における高層建築物の立地と立体的機能分化」, 東北地理, 31(4), pp. 242-249.
- 27) 牛垣雄矢(2006)「東京の都心周辺地域における土地利用の変遷と建物の中高層化」, 地理学評論, 79(10), pp. 527-541.
- 28) 石丸哲史(1988)「福岡市における都心周辺地域の土地利用変化」, 人文地理, 40(2), pp. 99-117.
- 29) 秋月裕子, 小浦久子(2001)「中心市街地の機能混在からみた市街地構造 一福岡市都心地区を事例として一」, 都市計画論文集, 36, pp. 319-324.
- 30) 松村公明(1992)「郡山市中心部における都心機能の分布と集積過程」, 地理学評論 Ser. A, 65(12), pp. 889-910.
- 31) 太田明(2016)「スペース・シンタックス指標を用いた名古屋都心域の繁華性要因の分析に関する研究」, 名古屋工業大学博士論文,

- 32) 今和次郎(1987)「考現学入門」, ちくま文庫.
- 33) 山城興介, 斎藤参郎(2013)「都市空間情報行動研究所(FQBIC)研究報告(福岡大学):九州新幹線全線開業で九州の人の流れはどう変化したか?」, 日本不動産学会誌, 26(3), pp. 12-13.
- 34) 氏原岳人, 阿部宏史, 入江恭平, 有方聡(2014)「二極の特性の異なる商業エリアを有する中心市街地内の回遊行動の実態分析 一岡山市の中心市街地を事例として一」, 都市計画論文集, 49(3), pp. 801-806.
- 35) 中井検裕(2005)「データで読みとく都市居住の未来」, 都市住宅学会編, p. 36.
- 36) William H. Frey(1993)「The New Urban Revival in the United States」, Urban Studies, 30, pp. 741-774.
- 37) 佐藤滋, 重松諭, 久保勝裕, 福岡京子(1988)「近世城下町を基盤とする地方都市の都市構造の類型化」, 都市計画論文集, 23, pp. 229-234.
- 38) 杉村暢二(1987)「都市の地価変動」, 大明堂.
- 39) 高野誠二(2004)「日本における都市中心部の構造変容 一鉄道駅周辺地区と中心街の関係から一」, 季刊地理学, 56, pp. 225-240.
- 40) 戸所隆(1975)「名古屋市における都心部の立体的機能分化 一中高層建造物を中心に一」, 地理学評論, 48(12), pp. 831-846.
- 41) 芳賀博文(2010)「双子都市から二極都心へ 一博多と福岡の共存的発展史一」, 都市地理学, 5, pp. 57-65.
- 42) 有村友秀(2019)「鹿児島市中心部における都心機能の分布とその変容」, 地理空間, 12(1), pp. 21-35.
- 43) 長聡子, 芳賀博文(2012)「大規模駅ビル再開発と土地利用の変化 一札幌、名古屋、福岡を事例に一」, 都市政策研究, 13, pp. 11-20.
- 44) 石田頼房(1987)「日本近代都市計画の百年」, p. 266, 自治体研究社.
- 45) 石田頼房(1987)「日本近代都市計画の百年」, p. 276, 自治体研究社.
- 46) 吉田樹(2014)「東京を中心とした都市構造と交通計画との関係」, 地学雑誌, 123(2), pp. 233-248.
- 47) 土屋泰樹, 中井検裕, 沼田麻美子(2019)「大規模工場跡地の土地利用転換に関する研究 一神奈川県に着目して一」, 都市計画論文集, 54(3), pp. 1237-1244.
- 48) 吉田樹(2014)「東京を中心とした都市構造と交通計画との関係」, 地学雑誌, 123(2), pp. 233-248.
- 49) 中島泰, 伊藤滋, 島淑子(1970)「副都心地域の市街地構成と情報量の関係についての検討」, 都市計画論文集, 5, pp. 83-91.
- 50) 小川剛志, 大西隆, 石川允(1988)「大企業情報処理部門の都心部からの移転に関する実証的研究」, 都市計画論文集, 23, pp. 265-270.
- 51) 小川剛志, 石川允(1991)「東京圏における新都心の業務集積に関する実証的研究」, 都市

- 計画論文集, 26, pp. 685-690.
- 52) 高橋洋二, 志水茂(1993)「新宿副都心における業務機能と業務トリップの変化に関する研究」, 都市計画論文集, 28, pp. 355-360.
  - 53) 中西信介「中心市街地活性化政策の経緯と今後の課題 : 中心市街地の活性化に関する法律の一部を改正する法律案」, 立法と調査, 351, pp. 97-111.
  - 54) 森村道美(1998)「地方都市の多様性と中心市街地の再生 - 都市計画マスタープランの重点的深化と運用への期待-」, 地方都市における中心市街地の再活性化 - 市街地像の確立とその実現方策をめぐって-, 1998年度日本建築学会大会(九州) 都市計画部門研究協議会資料, pp. 115-122.
  - 55) 中出文平(1998)「地方都市100都市の分析から見た地方都市の多様性」, 地方都市における中心市街地の再活性化 - 市街地像の確立とその実現方策をめぐって-, 1998年度日本建築学会大会(九州) 都市計画部門研究協議会資料, pp. 53-58.
  - 56) 古賀慎二(2016)「日本における都市内部構造研究の成果と課題に関する覚書」, 立命館文學, 645, pp. 396-384.
  - 57) 中井検裕(2020)「近未来社会における再開発事業の役割とあり方」, 市街地再開発, 598, p. 29-41.
  - 58) 川上光秀(1986)「東京の中心市街地動向と多心型都市構造論」, 都市計画論文集, 21, pp. 13-18.
  - 59) 服部銚二郎(1966)「巨大都市における都心・副都心について」, 人文地理, 18(1), pp. 21-47.
  - 60) 飯田健, 村木美貴(2007)「地方中枢都市における副都心開発の有効性に関する研究」, 都市計画論文集, 42(1), pp. 75-80.
  - 61) 蔵敷明秀(2014)「都心・中心市街地の再構築」, p. 57, 大成出版社.
  - 62) 高山雄貴, 赤松隆(2011)「空間競争を考慮したSocial Interactionモデルによる複数都心の創発」, 土木学会論文集D3, 67(1), pp. 1-20.
  - 63) 太田充, 佐藤仁志(2001)「複数都心を持つ都市構造の動的安定性に関する研究」, 都市計画論文集, 36, pp. 919-924.
  - 64) 山口修平, 赤松隆(2019)「複数都心形成モデルの確率安定性解析 - 線分都市vs.円周都市一」, 土木学会論文集D3, 75(2), pp. 109-127.
  - 65) 国土交通省(2020)「令和2年地価公示」, <[https://www.mlit.go.jp/totikensangyo/totikensangyo\\_fr4\\_000380.html](https://www.mlit.go.jp/totikensangyo/totikensangyo_fr4_000380.html)>(2023/1/5確認).
  - 66) 国土交通省(2020)「鑑定評価書(令和2年地価公示)」, <<https://www.land.mlit.go.jp/landPrice/html/2020/01/2020011010501.html>>(2023/1/14閲覧).
  - 67) 菊池雅彦, 岩館慶多, 羽藤英二, 茂木渉, 森尾淳(2018)「全国PT調査データと携帯電話基地局データを用いた地方都市でのOD表の実務的推計」, 土木学会論文集D3, 74(5), pp. 677-691.

- 68) 内閣府(2022)「中心市街地活性化基本計画令和3年度最終フォローアップ報告」.
- 69) 古賀慎二(2016)「日本における都市内部構造研究の成果と課題に関する覚書」, 立命館文學, 645, pp. 396-384.
- 70) 服部銚二郎(1964)「巨大都市化にともなう東京都心の役割」, 都市問題, 55(4), pp. 53~72.
- 71) 牛垣雄矢(2006)「東京の都心周辺地域における土地利用の変遷と建物の中高層化」, 地理学評論, 79(10), pp. 527-541.
- 72) 脇田武光(1972)「都市の地価に関する研究史と方法論について」, 新地理, 19(4), pp. 1-30.
- 73) 杉村暢二(1965)「路線価格の地理学的研究 —中心商店街の繁華街指数および業務中心地区設定の指標として—」, 人文地理, 17(3), pp. 248-265.
- 74) 石垣富子(1968)「名古屋市における都心地域の研究 —特に地域限界の決定について—」, 地理学報告, 30, pp. 35-40.
- 75) 杉村暢二(1972)「路線価格による中心商店街の類型化への試案」, 地理学評論, 45(1), pp. 28-32.
- 76) 野澤秀樹(1978)「福岡市CBDの構造と変動」, 史淵, 115, pp. 185-217.
- 77) 戸所隆(1975)「名古屋市における都心部の立体的機能分化 —中高層建造物を中心に—」, 地理学評論, 48(12), pp. 831-846.
- 78) 足達健夫, 高野伸栄, 佐藤馨一(1993)「路線価を用いた都市軸の設定と地方中枢都市の発展動向に関する研究」, 地域学研究, 24, pp. 177-193.
- 79) 塩川亮, 黒木康史(2011)「静岡市都市部における機能分化」, 静岡大学教育学部研究報告, 61, pp. 49-63.
- 80) 大平悠季, 桑野将司, 中川貴裕(2019)「空間構造に着目した中心市街地の賑わい形成要因の分析」, 土木学会論文集D3, 75(5), pp. 387-397.
- 81) 大庭哲治, 松中亮治, 中川大, 北村将之(2014)「現地調査に基づく商店街の賑わいと土地利用及び業種構成の関連分析」, 土木学会論文集D3,
- 82) 川上光秀(1986)「東京の中心市街地動向と多心型都市構造論」, 都市計画論文集, 21, pp. 13-18.
- 83) 肥後洋平, 森英高, 谷口守(2014)「「拠点へ集約」から「拠点を集約」へ —安易なコンパクトシティ政策導入に対する批判的検討—」, 都市計画論文集, 49(3), pp. 921-926.
- 84) 浅野周平, 森本章倫(2018)「大規模小売店舗の立地動向に着目した都市機能誘導区域の評価に関する研究 —宇都宮市を事例として—」, 都市計画論文集, 53(3), pp. 1000-1006.
- 85) 饗庭伸(2017)「立地適正化計画の実態と都市機能誘導のあり方」, 不動産研究, 59(3), pp. 12-22.
- 86) 浅野純一郎(2019)「立地適正化計画の理念と拠点形成の課題」, 土地総合研究, , pp. 48-56.
- 87) William Alonso(1964)「Location and Land Use」, Harvard University Press.
- 88) Masahisa Fujita, Hideaki Ogawa(1982)「Multiple equilibria and structural transition of no

- n-monocentric urban configurations], *Regional Science and Urban Economics*, 12(2), pp. 161-196.
- 89) 太田充(1996)「企業の分離立地にともなう副都心成立の均衡土地利用分析」, 都市計画論文集, 31, pp. 67-72.
  - 90) 太田充, 佐藤仁志(2001)「複数都心を持つ都市構造の動的安定性に関する研究」, 都市計画論文集, 36, pp. 919-924.
  - 91) 高山雄貴, 赤松隆(2010)「Beckmann型都心創発モデルの均衡解の一意性と安定性」, 土木学会論文集D, 66(2), pp. 232-245.
  - 92) 高山雄貴, 赤松隆(2011)「空間競争を考慮したSocial Interactionモデルによる複数都心の創発」, 土木学会論文集D3, 67(1), pp. 1-20.
  - 93) 臼井幸彦, 上浦正樹(1999)「鉄道駅の機能複合化とその変遷に関する基礎的研究:札幌駅を事例として」, 都市計画論文集, 34, pp. 595-600.
  - 94) 戸所隆(1975)「名古屋市における都心部の立体的機能分化 —中高層建造物を中心に—」, 地理学評論, 48(12), pp. 831-846.
  - 95) 林上(2012)「大都市主要鉄道駅の進化・発展と都市構造の変化:名古屋駅を事例として」, 日本都市学会年報, 46, pp. 33-42.
  - 96) 野沢秀樹(1978)「福岡市CBDの構造と変動」, 史淵, 115, pp. 185-217.
  - 97) 芳賀博文(2010)「双子都市から二極都心へ —博多と福岡の共存的発展史—」, 都市地理学, 5, pp. 57-65.
  - 98) 高野誠二(2013)「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」, 東海大学経営学部紀要, 1, pp. 69-74.
  - 99) 佐藤滋, 重松諭, 久保勝裕, 福岡京子(1988)「近世城下町を基盤とする地方都市の都市構造の類型化」, 都市計画論文集, 23, pp. 229-234.
  - 100) 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, pp. 225-240.
  - 101) 長聡子, 芳賀博文(2012)「大規模駅ビル再開発と土地利用の変化 —札幌、名古屋、福岡を事例に一」, 都市政策研究, 13, pp. 11-20.
  - 102) 内閣府「中心市街地の活性化を図るための基本的な方針」, 平成18年閣議決定(令和2年最終変更).



## 第2章 都心の数及び性質による都市の分類

## 2.1 本章の目的

本章及び第3章では経済的な観点から各都市における都心の位置や数を調査し、その変化を明らかにする。本章においては都心を地価を用いて定量的に定義する手法を確立し、2020年の地価を用いて現時点で二心都市がいくつ存在するのか、都心の面積や距離などについて分析を行う。

これによって、二心都市の基礎的な情報を整理するとともに、地価という経済的な観点から各都市の都心の範囲を分析することを目的とする。なお、本章の一部は発表済みである<sup>1)</sup>。

## 2.2 本章で利用する指標と都心の判別方法

### 2.2.1 公示地価を指標として利用する理由

本章では経済的な観点から都心を分析するために地価を用いる。前章で前述したように杉村(1965)<sup>2)</sup>は地価を「商業的な要素や歓楽的な要素をはじめとする様々な現象を量的に反映したもの」とし、都心性の指標としている。本章においても杉村を参考に地価を指標として利用することとした。

また、公示地価は1983年から毎年GISデータとして整備されており<sup>4)</sup>、全国で同様の水準で整備されているため、長期的に複数都市を比較検討できる指標として適している。また、公示地価は標準値の代表性(標準地は、市町村(都の特別区及び政令指定都市の区を含む。)の区域内において、適切に分布し、当該区域全体の地価水準をできる限り代表しうるものであること。)に留意して選定<sup>4)</sup>されており、土地の地価を代表する点が選定され、密度分布も一定程度配慮されて選定されている。そこで、公示地価<sup>5)</sup>を利用して分析することとした。

その他、前述した高野<sup>5)</sup>にならい地価が最高の公示地価点を都心の中心として扱う。高野は「地価公示の最高地価点を実際の最高地価点と便宜上みなして論じることは一般的である。」としている。また、都心を地価が高い順に第一都心、第二都心とする。第二都心の範囲の中で地価が最高の公示地価点を第二都心の中心とする。また、第二都心の中心は都市の中心の地価の50%以上の地価を持つものとし、50%未満のものは副都心や地域拠点であると考え、研究対象としない<sup>6)</sup>。そのうえで、都心が2つある都市を二心都市と定義する。

---

<sup>4)</sup> 国土交通省「国土数値情報」<sup>3)</sup>にてGISソフトで利用可能なshpファイルとしてDLが可能であるため、都市間および時系列的な比較を行うことができる。

<sup>5)</sup> そのほか、都道府県が実施する都道府県地価調査が存在するが公示地価とは時期が半年ずれていること及び土地価格の鑑定が1名(公示地価は2名)であることなどから、公示地価を利用することとした。さらに相続税及び固定資産税算出のための路線価も公的な土地価格ではあるが、デジタルデータとして整備されておらず分析が困難である。そのうえ、固定資産税の路線価については市区町村ごとに行われるため統一性の観点から適切ではないと考えた。

<sup>6)</sup> 戸所(1975)<sup>6)</sup>では名古屋の都心を調査し、最高地価の40～59%の地区が出現したことを中心地の形成としており、本研究でもこれに習い50%以上とした。

## 2.2.2 等地価線図の作成と都心の範囲の判別

次に具体的にどのようにして公示地価を用いて都心と判別するかを記述する。本研究では前述した杉村を参考に都心の範囲について公示地価から等地価線図を作成して、遷急点を都心の境界とすることで決定する。

等地価線図を作成の手法としては、公示地価のポイントデータからIDW法(逆距離荷重法)を用いて、ポイントが存在しない空間の地価を計算し、等地価の線を引き作成を行った。IDW法は、ポイントデータをサーフェスのデータに補完するためのものであり、周辺のポイントデータの地価を距離の逆数を重みとして平均することで地価を推定するものである<sup>7</sup>。

等地価線図を元に5%ごとに面積を調査し、急に面積が増加している点を遷急点とする。本研究では面積の増加量が2倍になる点を遷急点とした。例えば、表2-1に示すように、札幌では地価割合50%から45%の変化率が830%となっており、遷急点となる。この場合、札幌の都心の範囲は地価割合が50%までの範囲となる。基本的にはこの手順で都心の範囲を決定したが、仙台のように地価が高い範囲が広く、地価の山が凸凹している場合には考慮して、都心を含めた。以上の手法で第一の都心の範囲を決定した。

---

<sup>7</sup> IDW法では地価 $u(x)$ を周辺の公示地価ポイントの地価 $u(x_i)$ から以下のように計算を行った。計算にはArcGIS Proを利用した。

$$u(x) = \frac{\sum_{i=1}^{12} w_i(x)u(x_i)}{\sum_{j=1}^{12} w_j(x)}$$

ただし、 $w_i(x)$ は重みで $w_i(x) = \frac{1}{d(x, x_i)^2}$

表 2-1: 札幌市の地価割合毎の面積

地価割合	面積[m <sup>2</sup> ]	変化率
100～95%	3,610	-
95～90%	4,365	21%
90～85%	5,241	20%
85～80%	6,457	23%
80～75%	8,088	25%
75～70%	10,293	27%
70～65%	13,668	33%
65～60%	18,847	38%
60～55%	27,925	48%
55～50%	46,147	65%
50～45%	428,940	830%

その後、第二の都心の範囲を決定した。等地価線図から2つ目の都心の有無を求めた。第一の都心の範囲外に地価の最高点の50%以上の地価ポイントがある場合、その点を第二の都心の中心とした<sup>8</sup>。このようなポイントが無い場合には、一心都市となる。その後、第二の都心の中心からの割合で等地価線図を作成し、同様の手順で第二の都心の範囲を決定した。以上の手順を研究対象とした22都市について2020年の公示地価を用いて行った<sup>9</sup>。

## 2.3 各都市の調査結果

### 2.3.1 二心都市における都心の特徴

#### 2.3.1.1 二心都市の都心の範囲

前節で記述した都心の判別方法を用いて、研究対象都市の22都市について、2020年の地価を用いて都心の数や位置、面積を調査した。初めに、各都市の都心の範囲を地図上に図示したものを図2-1に示す。二心都市は札幌、宇都宮、富山、金沢、名古屋、広島、福岡、長崎、鹿児島<sup>9</sup>の9都市である。

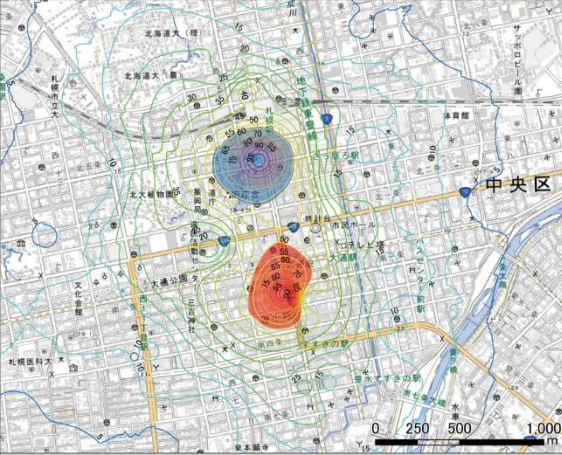
<sup>8</sup> 戸所(1975)<sup>6)</sup>では名古屋の都心を調査し、最高地価の40～59%の地区が出現したことを中心地の形成としており、本研究でもこれに習い50%以上とした。

<sup>9</sup> なお、研究対象都市のうち、倉敷及び豊田については公示地価のポイント数が少なく、分析が困難なため対象から除外した。

二心都市-1

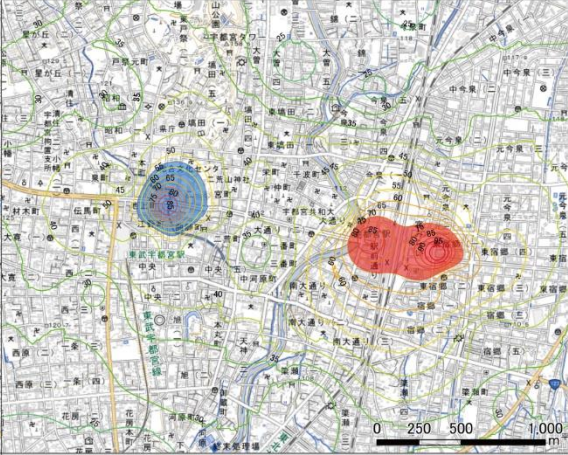
札幌 都心間距離:809m

第一都心:144,641m<sup>2</sup>、第二都心:170,295m<sup>2</sup>



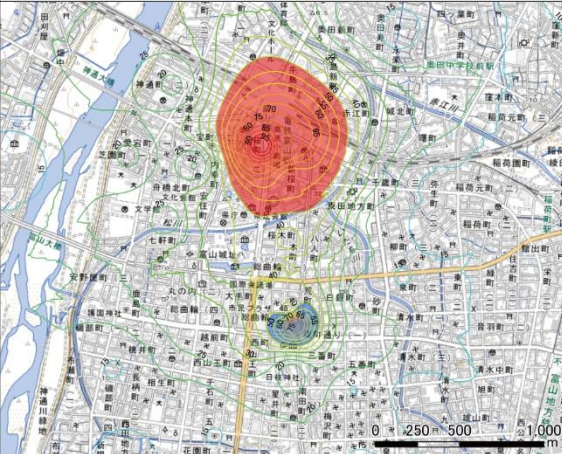
宇都宮 都心間距離:1,634m

第一都心:190,330m<sup>2</sup>、第二都心:136,233m<sup>2</sup>



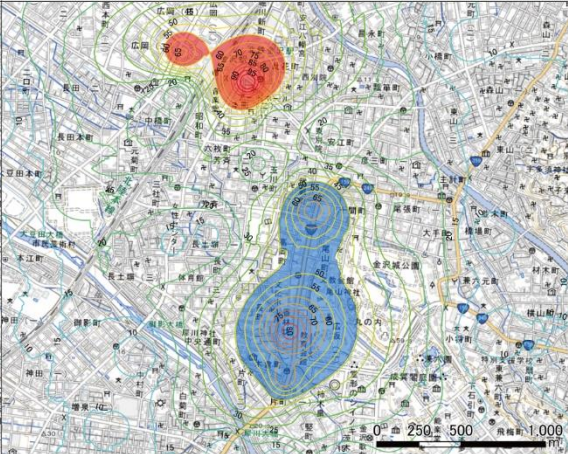
富山 都心間距離:1,079m

第一都心:563,130m<sup>2</sup>、第二都心:53,983m<sup>2</sup>



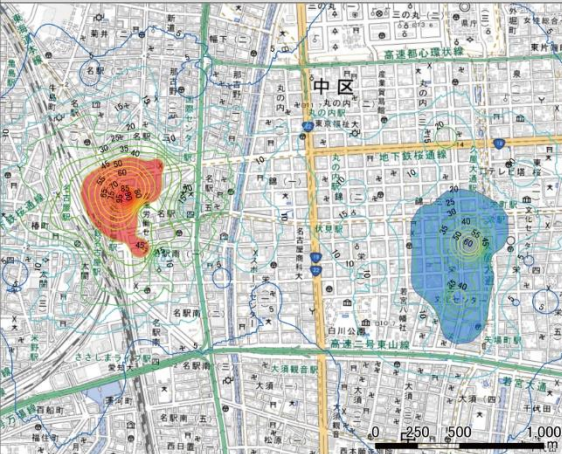
金沢 都心間距離:1,507m

第一都心:192,509m<sup>2</sup>、第二都心:598,726m<sup>2</sup>



名古屋 都心間距離:2,062m

第一都心:182,533m<sup>2</sup>、第二都心:381,403m<sup>2</sup>



広島 都心間距離:1,015m

第一都心:871,050m<sup>2</sup>、第二都心:126,910m<sup>2</sup>

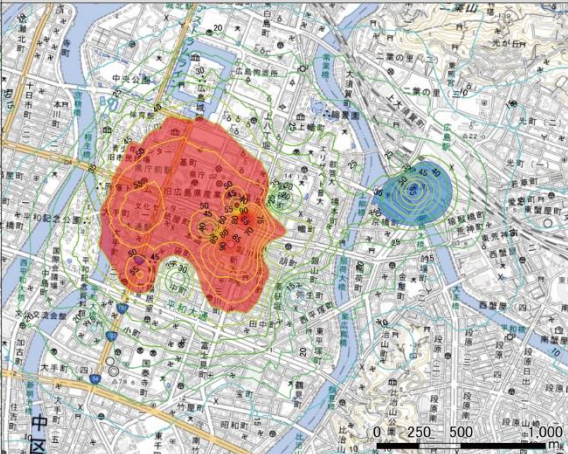


図2-1:各都市の範囲と面積-1

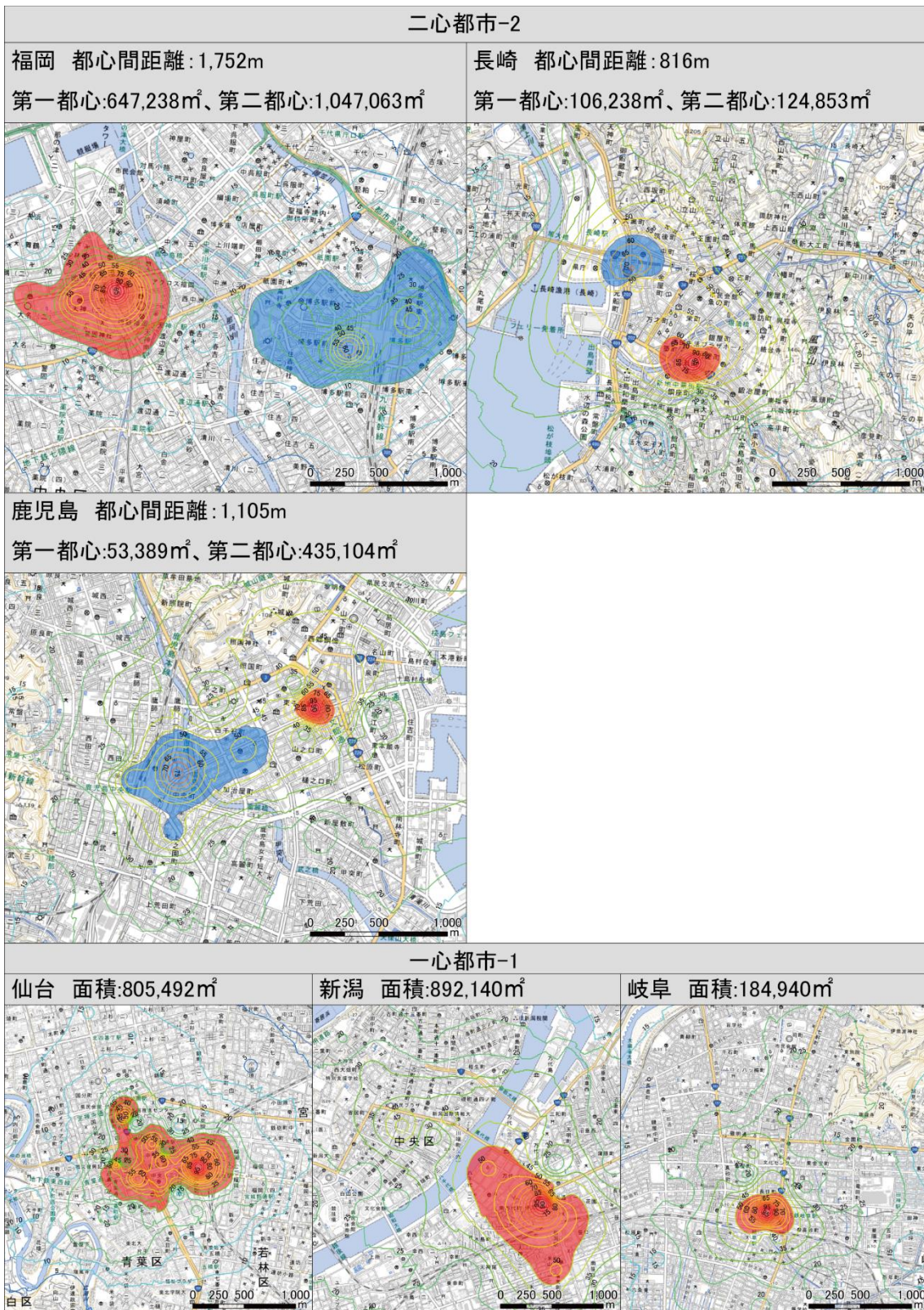


図2-1:各都市の範囲と面積-2

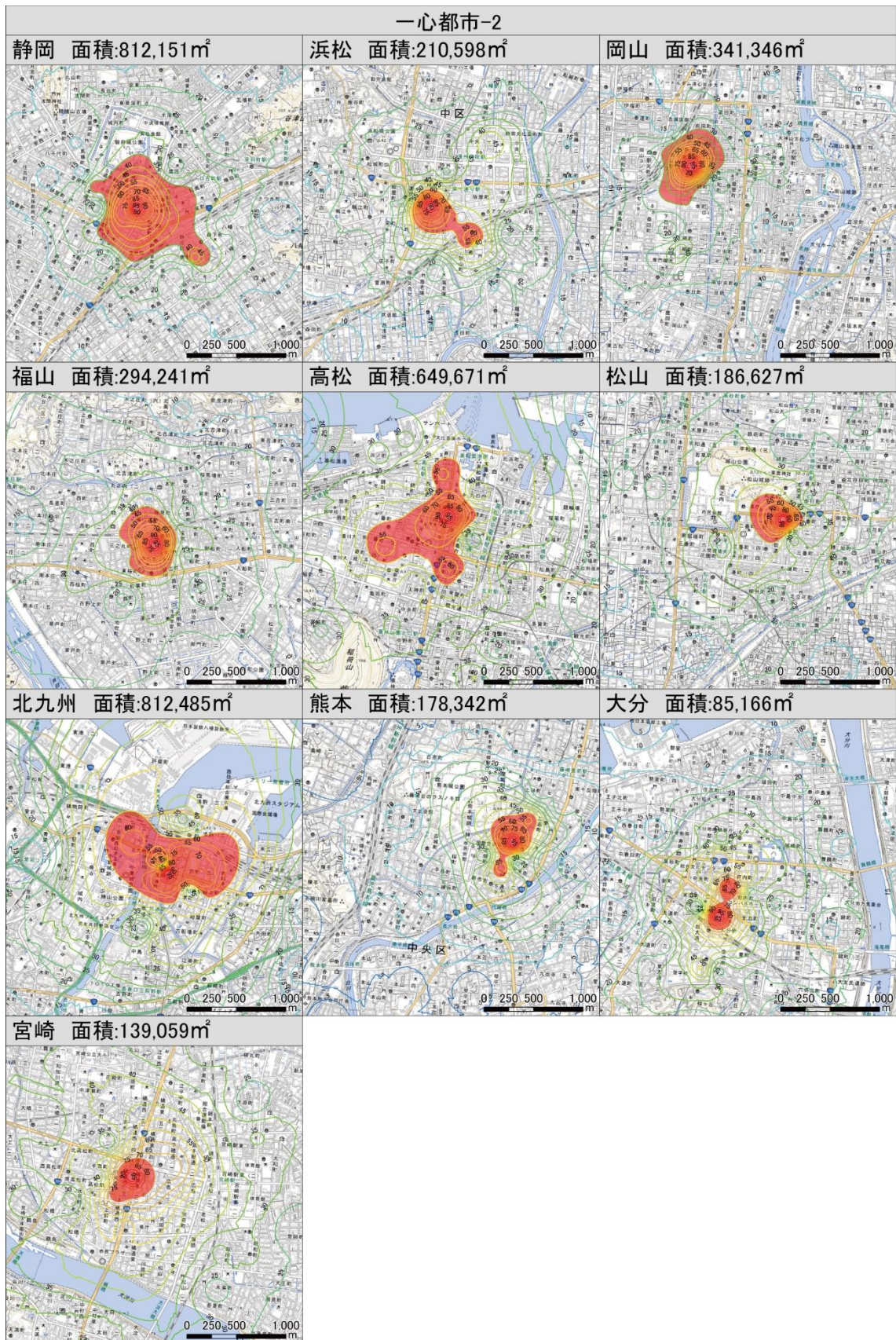


図2-1:各都市の範囲と面積-3

### 2.3.1.2 二心都市の都心の面積

各都市における都心の面積は表2-2の通りである<sup>10</sup>。

表 2-2: 各都市における都心の数と面積[m<sup>2</sup>]

二心都市					
都市名	第一都心名称	第一都心面積	第二都心名称	第二都心面積	
札幌	大通	144,641	札幌駅	170,295	
宇都宮	JR 宇都宮駅	190,330	東武宇都宮駅	136,233	
富山	富山駅	563,130	総曲輪	53,983	
金沢	金沢駅	192,509	香林坊他	598,726	
名古屋	名古屋駅	182,533	栄駅	381,403	
広島	八丁堀	871,050	広島駅	126,910	
福岡	天神	647,238	博多駅	1,047,063	
長崎	浜町	106,238	長崎駅	124,853	
鹿児島	天文館	53,389	鹿児島中央駅	435,104	
一心都市					
都市名	都心名称	都心面積	都市名	都心名称	都心面積
仙台	仙台駅	805,492	高松	紺屋町	649,671
新潟	新潟駅	892,140	松山	大街道	186,627
岐阜	岐阜駅	184,940	北九州	小倉駅	812,485
静岡	静岡駅	812,151	熊本	下通	178,342
浜松	浜松駅	210,598	大分	大分駅	85,166
岡山	岡山駅	341,346	宮崎	宮崎駅	139,059
福山	福山駅	294,241			

都心の面積は等地価線図から調査しているため、高地価の空間の面積や集積の広がりを表しているが、都心によって大きく異なり、最少は鹿児島の第一都心の天文館で53,389m<sup>2</sup>であり、最大は福岡の第二都心の博多で1,047,063m<sup>2</sup>であった。二心都市の中で都心間に大きな差があるのは富山で、第一都心の富山駅は56,3130m<sup>2</sup>、第二都心の総曲輪は53,983m<sup>2</sup>で10.4倍の差がある。

さらに、各都市の都心の面積について都市計画区域と市街化区域の割合を算出した。表2-3に結果を示す。富山市や静岡市のように山間部を多く含む都市が存在するため、市街化区域等で比較することは都市全体と比較するよりも、より実態としての都市の中での都心面積の割合を表現していると考えられる。結果としては福岡や富山において市街化区域と比較した割合が大きくなっていることが明らかとなった。以上の都市は都心が大きく都市全体がコンパクトな都市となっていた。

<sup>10</sup> 名称については都心の範囲内に含まれる駅名や地名の代表的なものを選んで採用した。

表 2-3: 各都市の都心面積及び都市計画区域及び市街化区域との割合

	都市計画区域(k m <sup>2</sup> )	市街化区域(k m <sup>2</sup> )	都心面積合計 (m <sup>2</sup> )	都心面積割合 (都心/市街化)	都心面積割合 (都心/都市計画 区域)
札幌	568	249	314,935	0.13%	0.06%
宇都宮	360	92	326,564	0.35%	0.09%
富山	230	73	617,113	0.85%	0.27%
金沢	223	86	471,713	0.55%	0.21%
名古屋	326	303	563,937	0.19%	0.17%
広島	399	160	997,960	0.63%	0.25%
福岡	340	161	1,694,301	1.05%	0.50%
長崎	377	98	231,091	0.23%	0.06%
鹿児島	290	85	488,493	0.58%	0.17%
仙台	443	181	805,492	0.45%	0.18%
新潟	434	114	892,140	0.78%	0.21%
岐阜	203	80	184,940	0.23%	0.09%
静岡	235	104	812,151	0.78%	0.35%
浜松	468	98	210,598	0.22%	0.05%
岡山	586	104	341,346	0.33%	0.06%
福山	335	97	294,241	0.30%	0.09%
高松	240	-	649,671	-	0.27%
松山	214	70	186,627	0.27%	0.09%
北九州	489	204	812,485	0.40%	0.17%
熊本	231	101	178,342	0.18%	0.08%
大分	361	112	85,166	0.08%	0.02%
宮崎	256	57	139,059	0.24%	0.05%

\*高松市は 2004 年に線引きを廃止

### 2.3.1.3 二心都市の都心間の距離及び接続

二心都市においては都心間の距離は都心の一体性や都心間の回遊性に関する重要な指標であると考え、都心の中心となる地価の最高点間の距離と、縁辺部間の距離の二種類の手法で算出した。図2-2に距離の算出イメージを示す。地価の最高点間の距離は、地価の最高点が駅周辺に立地していることが多いことを踏まえると、都心間を回遊する場合の行き来のしやすさを意味していると考えられる。一方で、縁辺部間の距離は2つの都心の一体性を表現していると考えられる。例えば、距離が短い場合にはピークは2つあるものの2つの都心の一体性が大きいことを意味している。表2-4に各都市の2種類の距離について示す。

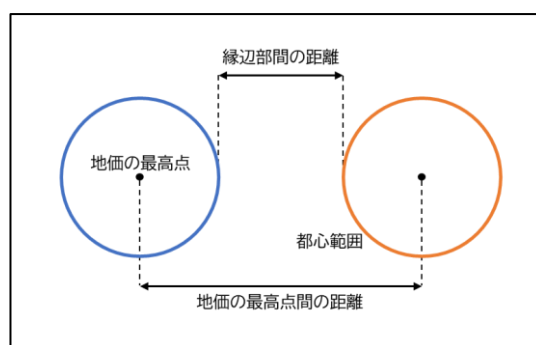


図2-2: 距離の算出方法のイメージ

表 2-4: 都心間の距離(m)の比較の結果

都市名	中心間の距離	縁辺部間の距離
札幌	809	245
宇都宮	1,634	861
富山	1,079	540
金沢	1,507	541
名古屋	2,062	1,500
広島	1,015	530
福岡	1,752	588
長崎	816	469
鹿児島	1,105	262

距離の結果については、多くの研究でも徒歩圏とされている500mを基準とすると、縁辺部間の距離が500m以下なのは札幌や長崎、鹿児島となっていた。これらの都市は中心間の距離も比較的短く、都心間の回遊が可能と考えられるほか、地価では都心と認められないもののその接続部分も都心空間として認識されている可能性がある。

一方で、名古屋のように中心間の距離も大きいうえに、縁辺部間の距離も1,500mとなっている都市では都心間を徒歩で回遊することや都心の一体性は小さいと考えられる。名古屋以外の都市は縁辺部間の距離は1kmに満たず、名古屋の特有の特徴となっている。

次に、都心間の接続状況について調査を行った。都心間の移動の効率性や接続状況については二心の重要な情報であると考え、都心間の交通インフラと所要時間について調査し、表2-5にまとめた<sup>11</sup>。

表 2-5: 都心間の接続状況

都市名	第一都心	第二都心	交通手段	所要時間
札幌	大通	札幌駅	地下鉄、バス、地下通路	2分(地下鉄)、4分(バス)、11分(徒歩)

<sup>11</sup> 交通インフラについては都心間の主な交通インフラを記述した。地価ポイントにもっとも近いバス停や鉄道駅を始点とした。所要時間はGoogle Mapを利用して計算を行った。

宇都宮	JR 宇都宮駅	東武宇都宮駅	バス	7分(バス)、23分(徒歩)
富山	富山駅	総曲輪	路面電車、バス	9分(路面電車)、4分(バス)、17分(徒歩)
金沢	金沢駅	香林坊他	バス	11分(バス)、30分(徒歩)
名古屋	名古屋駅	栄駅	地下鉄、バス	6分(地下鉄)、12分(バス)、29分(徒歩)
広島	八丁堀	広島駅	路面電車、バス	4分(路面電車)、7分(バス)、22分(徒歩)
福岡	天神	博多駅	地下鉄、バス	6分(地下鉄)、14分(バス)、28分(徒歩)
長崎	浜町	長崎駅	路面電車、バス	13分(路面電車)、8分(バス)、22分(徒歩)
鹿児島	天文館	鹿児島中央駅	路面電車、バス	8分(路面電車)、6分(バス)、20分(徒歩)

徒歩移動の可否を考えると、札幌市の11分を除くと15分以上であり、札幌以外の都市では徒歩で都心間を回遊することは容易ではないと考えられる。その他の都市では公共交通機関を使うと思われるが、地下鉄が整備されているのは札幌、名古屋及び福岡となっており、残りの都市は路面電車かバスで移動することとなる。

#### 2.3.1.4 二心都市における都心間の地価の差

さらに、二心都市における都心間の地価の差について着目する(表2-6)。第一都心と第二都心の地価の比を算出すると、札幌では大通と札幌駅の価格差が10万円で98.1%であり、ほぼ変わらない。経済的な観点からは同等の都心が形成されている。一方で、名古屋や福岡では60%台であり、価格差が大きい。このような価格差が大きい都市では二心都市とは言っても価格が高い都心に機能等が集積し、ヒエラルキーが存在していると考えられる。

表 2-6: 各都市における都心の地価[万円]と価格比[第二/第一]

都市名	第一都心		第二都心		価格比
	名称	価格[万円]	名称	価格[万円]	
札幌	大通	520	札幌駅	510	98.1%
宇都宮	JR 宇都宮駅	37	東武宇都宮駅	32	87.5%
金沢	金沢駅	109	香林坊他	90	82.6%
鹿児島	天文館	115	鹿児島中央駅	89	77.4%
富山	富山駅	52	総曲輪	40	76.9%
長崎	浜町	94	長崎駅	67	71.3%
福岡	天神	1,100	博多駅	715	65.0%
名古屋	名古屋駅	1,850	栄駅	1,160	62.7%
広島	八丁堀	355	広島駅	212	59.7%

### 2.3.2 個別の都市における都心の位置

次に、二心都市について個別に都心がどこに形成されているのかについて記述する。

#### 2.3.2.1 札幌

札幌の第一都心は大通周辺に位置する。地価の最高点は大通公園南側の4丁目プラザ前(札幌市中央区南1条西4丁目1番1外)に位置し、地価は520万円/㎡である。周辺は大通駅やすすきの駅が存在し、繁華街となっている。地価の最高点から50%までが都心の範囲である。

第二都心は札幌駅周辺に位置する。第二都心の地価の最高点はMMS札幌駅前ビル前(札幌市中央区北4条西4丁目1番7外)に位置し、地価は510万円/㎡である。第一都心との地価の価格比は98.1%であり、価格差が小さい二心都市となっている。周辺には札幌駅や旧北海道庁が存在するほか、地銀の北洋銀行が存在している。地価の最高点から55%までが都心の範囲である。

#### 2.3.2.2 宇都宮

宇都宮の第一都心はJR宇都宮駅周辺に位置する。地価の最高点はJR宇都宮駅東口前(宇都宮市東宿郷1-4-14)に位置し、地価は37万円/㎡である。東口では再開発が進められており、ウツノミヤテラス(2022年開業)が開発されている。地価の最高点から70%までが都心の範囲である。

第二都心は東武宇都宮駅周辺に位置する。第二都心の地価の最高点は大通りに面した蒲生ビル前(宇都宮市池上町1番3)に位置し、地価は32万円/㎡である。第一都心との地価の価格比は87.5%であり、価格差が小さい二心都市となっている。周辺にはアーケードを持つオリオン通りや二荒山神社が存在する。地価の最高点から60%までが都心の範囲である。

#### 2.3.2.3 富山

富山の第一都心は富山駅南側に位置する。地価の最高点は富山駅南口のブレイン桜ビル前(富山市桜町2-1-8)に位置し、地価は52万円/㎡である。周辺では富山駅南口に商業施設が集積している。地価の最高点から70%までが都心の範囲である。

第二都心は総曲輪周辺に位置する。第二都心の地価の最高点は総曲輪通り商店街(富山市総曲輪3-5-6)に位置し、地価は40万円/㎡である。第一都心との地価の価格比は76.9%であり、価格差が平均的な二心都市となっている。周辺には百貨店跡地を商業施設と高層マンションを複合したプレミスタワー総曲輪が存在する。地価の最高点から60%までが都心の範囲である。

#### 2.3.2.4 金沢

金沢の第一都心は金沢駅周辺に位置する。地価の最高点は金沢駅東口のガーデンホテル金沢前(金沢市本町2-16-16)に位置し、地価は109万円/㎡である。周辺にはホテルが集積しているほか、金沢駅ビルや金沢フォーラスなど商業施設が存在する。地価の最高点から55%までが都心の範囲である。

第二都心は香林坊他周辺に位置する。第二都心の地価の最高点は金沢香林坊マイアトリア前(金沢市香林坊2-4-3)に位置し、地価は90万円/㎡である。第一都心との地価の価格比は82.6%であり、価格差が小さい二心都市となっている。周辺には日本銀行金沢支店や大和といった百貨店、ホテルなどが存在する。地価の最高点から55%までが都心の範囲である。

#### 2.3.2.5 名古屋

名古屋の第一都心は名古屋駅周辺に位置する。地価の最高点は名古屋駅東口前(名古屋市中村区名駅4-7-1)に位置し、地価は1,850万円/㎡である。周辺の名古屋駅東口前にはミッドランドスクエア、名鉄百貨店や近鉄パッセなどの商業施設や事業所ビルが集積している。地価の最高点から40%までが都心の範囲である。

第二都心は栄駅周辺に位置する。第二都心の地価の最高点は三越周辺(名古屋市中区栄3-5-1)に位置し、地価は1,160万円/㎡である。第一都心との地価の価格比は62.7%であり、価格差が大きい二心都市となっている。周辺は名古屋栄三越や名古屋ラシックなどの商業施設や久屋大通公園が存在する。地価の最高点から30%までが都心の範囲である。

#### 2.3.2.6 広島

広島の第一都心は八丁堀周辺に位置する。地価の最高点は路面電車の八丁堀駅前(広島市中区八丁堀15-8)に位置し、地価は355万円/㎡である。周辺には中国銀行や三菱UFJ信託銀行の銀行店舗や福屋八丁堀といった百貨店が存在している。地価の最高点から45%までが都心の範囲である。

第二都心は広島駅周辺に位置する。第二都心の地価の最高点は広島駅南口(広島市南区松原町9-1)に位置し、地価は212万円/㎡である。第一都心との地価の価格比は59.7%であり、価格差が大きい二心都市となっている。周辺には南口に広島福屋という百貨店が存在する。地価の最高点から55%までが都心の範囲である。

### 2.3.2.7 福岡

福岡の第一都心は天神周辺に位置する。地価の最高点は天神コア前(福岡市中央区天神1-11-11)に位置し、地価は1,100万円/㎡である。周辺には福岡PARCOやソラリアステージなどの大型商業施設や、大丸百貨店、三越などの百貨店が集積している。地価の最高点から25%までが都心の範囲である。

第二都心は博多駅周辺に位置する。第二都心の地価の最高点は博多駅西口前(福岡市博多区博多駅前3-2-1)に位置し、地価は715万円/㎡である。第一都心との地価の価格比は65.0%であり、価格差が大きい二心都市となっている。周辺には博多KITTEや博多駅ビル内に阪急デパートが存在する。地価の最高点から30%までが都心の範囲である。

### 2.3.2.8 長崎

長崎の第一都心は浜町周辺に位置する。地価の最高点は浜町アーケード内の松月堂ビル前(長崎市浜町3-25)に位置し、地価は94万円/㎡である。周辺の浜町アーケード内に商業店舗が集積している。地価の最高点から60%までが都心の範囲である。

第二都心は長崎駅周辺に位置する。第二都心の地価の最高点はビバシティ長崎駅前プレミオ前(長崎市五島町1番16)に位置し、地価は67万円/㎡である。第一都心との地価の価格比は71.3%であり、価格差が大きい二心都市となっている。周辺には長崎駅とその駅ビルのアミュプラザ長崎が存在する。またホテルも複数存在している。地価の最高点から80%までが都心の範囲である。

### 2.3.2.9 鹿児島

鹿児島の地価の最高点は路面電車の天文館通駅前(鹿児島市東千石町13-19)に位置し、地価は115万円/㎡である。周辺の天文館商店街に商業施設が集積している。地価の最高点から60%までが都心の範囲である。

第二都心は鹿児島中央駅周辺に位置する。第二都心の地価の最高点は鹿児島中央駅周辺(鹿児島市中央町4番33外)に位置し、地価は89万円/㎡である。第一都心との地価の価格比は77.2%であり、価格差は平均的な二心都市となっている。周辺には鹿児島中央駅とその駅に隣接して商業施設のアミュプラザ鹿児島が存在する。地価の最高点から60%までが都心の範囲である。

## 2.3.3 都心の範囲に影響を及ぼすと考えられる地理的特徴

個別の都市毎に都心の位置や範囲についての記述を行ったが、その範囲に影響を及ぼすと考えられる河川や鉄道などの地理的特徴について表2-7に整理した。

多くの都市では鉄道駅が高架化されているとは言え、鉄道駅が都心内に存在する都心では鉄道が中心となり、駅の表と裏で賑わいや人の往来が分断されているような都心が存在するほか、JR宇都宮駅のように駅前に田川が流れていることで駅前の都心の広がりが制限されているようにみえる都心も存在した。

鉄道駅の表と裏の片方に都心が形成されているものが存在し、このような都市は地図上では鉄道で都心が分断されているようにみえますが、駅の表と裏の双方の地価が一定程度高い都市であり、表と裏の接続がなされているといえると考えられる。一方で片方にのみ都心が形成されている名古屋の名古屋駅のような都心は駅の片方が都心にはなっておらず、駅の表と裏での接続がなされていなかった。また、川が都心の真ん中を分断しているものはなかったが、都心の境界部分に位置し、都心の範囲を限定しているとみることができる都心(例えば宇都宮のJR宇都宮駅や広島の八丁堀)が存在していた。

表 2-7: 都心の内部の地理的な特徴

	第一都心	内部の分断及び特徴	第二都心	内部の分断及び特徴
札幌	大通	北部が大通公園	札幌駅	駅南側に位置しており、北側は都心の範囲外となっている。
宇都宮	JR 宇都宮駅	駅の東西にわたって都心が形成されている。高架化はされていないが、接続する歩行者デッキが整備されている。	東武 宇都宮駅	特になし(釜川という細い川が流れているが、分断はしていない)
富山	富山駅	駅の南北で分断されているが、高架化がなされた(2019年)。都心も駅裏にわたって形成されている。	総曲輪	特になし
金沢	金沢駅	鉄道で分断されているが、高架化はなされている(1990年)。都心の範囲は駅の両側にある。	香林坊他	特になし(南側は犀川で範囲が限定されている)
名古屋	名古屋駅	都心は駅東側に位置し、西側には広がっていない。	栄駅	久屋大通があるが、特に分断はみられない
広島	八丁堀	特に内部は分断されていないが、北側は広島城、西側は元安川で制限されている。	広島駅	駅の南口側に都心が形成されている。北側とは分断されている。南側に、猿猴川があり、制限されている。
福岡	天神	内部は分断されていないが、那珂川にそって東側の境界となっている。	博多駅	駅の東西にわたって都心が形成されている。
長崎	浜町	中島川で分断されて、両岸にわたって都心が形成	長崎駅	駅の南側に都心が形成されている。
鹿児島	天文館	特に分断はなし	鹿児島駅	甲突川の両岸に形成されている。鹿児島中央駅の北西側の大部分は都心が形成されていない。

## 2.4 都心の数別の結果

都心の数別に平均の都心面積や人口等についてみていく(表2-8)。初めに二心都市と一心都市の都心の面積の平均に着目すると、二心都市は334,757㎡であり、一心都市では430,174㎡であり、一心都市の都心のほうが大きい。これは二心都市では都心間で機能を分担しているためであると推測される。

更に、都心の数に影響を及ぼすと考えられる人口面について一心と二心都市の平均で比較を行った<sup>12)</sup>。平均を見ると、二心の方が人口、人口密度、可住地人口密度が小さい。一方で、図2-3に示した散布図を見ると、人口が150万人以上の都市や人口密度が大きい都市では必ず二心都市となっており、図左下に一心都市は集中している。このような点からは人口や人口密度が小さくても二心都市になることはあるが、大きい場合には二心になるということが推測される。

<sup>12)</sup> 人口については2020年国勢調査、面積及び可住地面積は「統計でみる市区町村のすがた2020」を利用し、各密度は算出した。

表 2-8: 都心の数別平均の都心面積及び人口密度等

都市数	都心面積 [m <sup>2</sup> ]	人口	人口密度[人 /m <sup>2</sup> ]	可住地人口 密度[人/m <sup>2</sup> ]	距離[m]
二心都市	9	334,757	649,369	1,149	2,081
一心都市	13	430,174	1,057,435	2,175	3,585
全都市	22	374,770	816,305	1,569	2,696

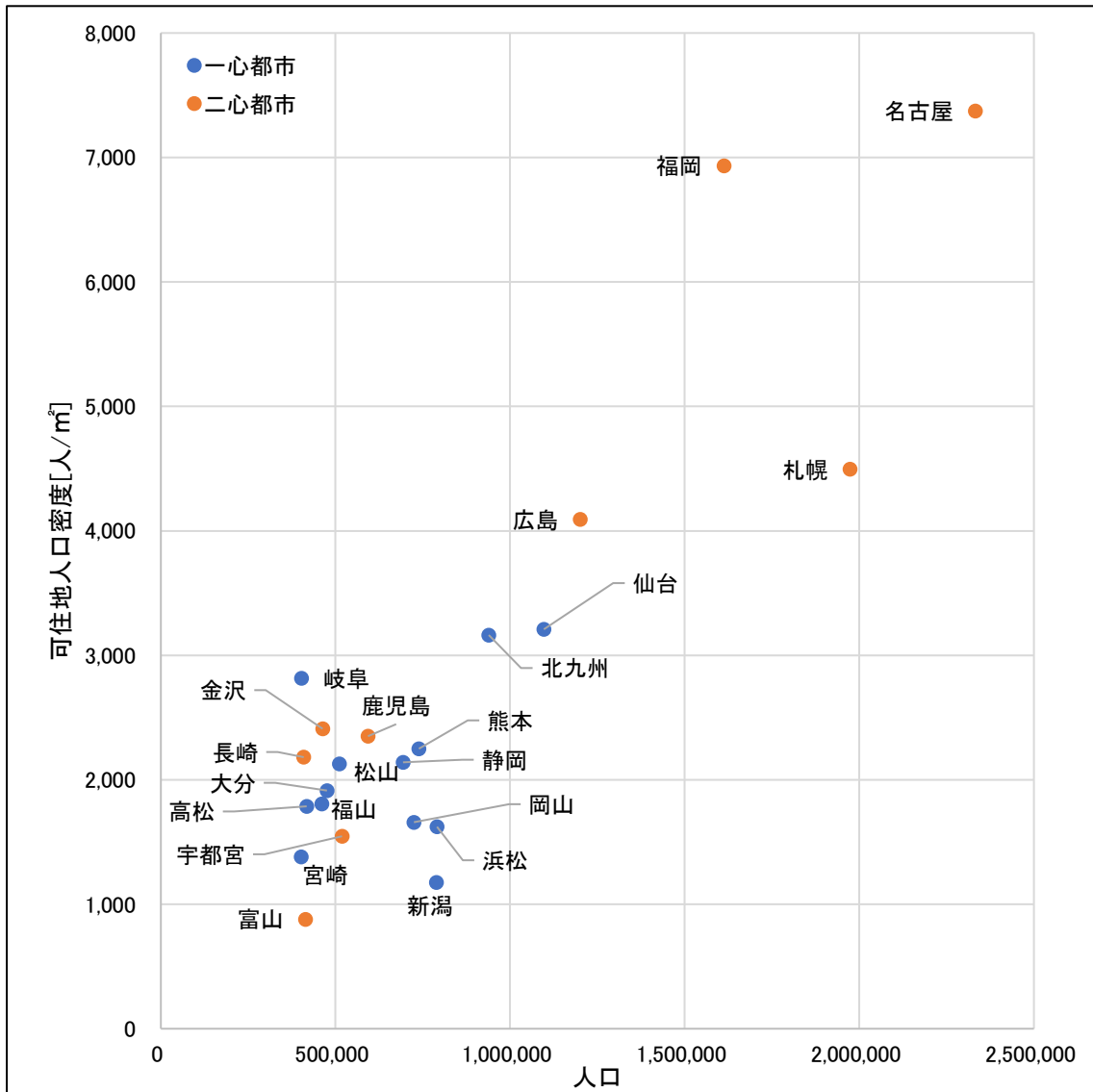


図2-3: 都心の数別の可住地人口密度と人口の散布図

## 2.5 各都心の性質とその分類

次に各都心がどのような性質を持っているのかについて都心に存在する公共交通と成り立ちの面から分類を行った。都心内の公共交通と成り立ちに着目する理由は、都心の形成に公共交通の

インフラ整備が関わっていること及び城下町を起源とする都心から鉄道駅への都心の移動が指摘されているためである。ここから、公共交通と成り立ちを都心を分類する際の基準として採用した<sup>5) 7)</sup>。各都心について、都心内に存在する公共交通<sup>13)</sup>およびその成り立ちについて表2-9に示す。

---

<sup>13)</sup> バス路線については全ての都心において存在するため省略した。

表 2-9: 各都市の都心の公共交通と成り立ちによる類型化の結果

二心都市					
都市名	名称	公共交通	成り立ち	類型	出典
札幌	大通	地下鉄、路面電車	町屋	城下町・その他型	既往研究 <sup>8)</sup>
	札幌駅	JR、地下鉄	鉄道駅	鉄道駅型	既往研究 <sup>8)</sup>
宇都宮	JR 宇都宮駅	新幹線、JR	鉄道駅	鉄道駅型	市史 <sup>9)</sup>
	東武宇都宮駅	私鉄	門前町、城下町	城下町・その他型	市 HP <sup>10)</sup>
富山	富山駅	新幹線、JR、私鉄、路面電車	鉄道駅	鉄道駅型	市史 <sup>11)</sup>
	総曲輪	路面電車	城下町	城下町・その他型	既往研究 <sup>12)</sup>
金沢	金沢駅	新幹線、JR、私鉄	鉄道駅	鉄道駅型	市史 <sup>13)</sup>
	香林坊他	無し	門前町、城下町	城下町・その他型	市史 <sup>14)</sup>
名古屋	名古屋駅	新幹線、JR、私鉄	鉄道駅	鉄道駅型	既往研究 <sup>15)</sup>
	栄駅	私鉄、地下鉄	城下町	城下町・その他型	既存計画 <sup>16)</sup>
広島	八丁堀	私鉄、路面電車	城下町	城下町・その他型	既存計画 <sup>17)</sup>
	広島駅	新幹線、JR、路面電車	鉄道駅	鉄道駅型	市史 <sup>18)</sup>
福岡	天神	私鉄、地下鉄	城下町	城下町・その他型	既往研究 <sup>19)</sup>
	博多駅	新幹線、JR、地下鉄	鉄道駅、港町	鉄道駅型	既往研究 <sup>19)</sup>
長崎	浜町	路面電車	港町	城下町・その他型	市史 <sup>20)</sup>
	長崎駅	新幹線、JR、路面電車	鉄道駅型	鉄道駅型	市史 <sup>21)</sup>
鹿児島	天文館	路面電車	城下町	城下町・その他型	既往研究 <sup>22)</sup>
	鹿児島中央駅	新幹線、JR、路面電車	鉄道駅	鉄道駅型	既往研究 <sup>22)</sup>
一心都市					
仙台	仙台駅	新幹線、JR、地下鉄	城下町、鉄道駅	城下町＋鉄道駅型	市史 <sup>23)</sup>
新潟	新潟駅	新幹線、JR	鉄道駅	鉄道駅型	市史 <sup>24)</sup>
岐阜	岐阜駅	新幹線、JR、私鉄	鉄道駅	鉄道駅型	市史 <sup>25)</sup>
静岡	静岡駅	新幹線、JR	城下町、鉄道駅	城下町＋鉄道駅型	市史 <sup>26)</sup>
浜松	浜松駅	新幹線、JR	城下町、鉄道駅	城下町＋鉄道駅型	市史 <sup>27)</sup>
岡山	岡山駅	新幹線、JR、路面電車	鉄道駅	鉄道駅型	市 HP <sup>28)</sup>
福山	福山駅	新幹線、JR	城下町、鉄道駅	城下町＋鉄道駅型	市史 <sup>29)</sup>
高松	紺屋町	JR、私鉄	城下町、鉄道駅	城下町＋鉄道駅型	既存計画 <sup>30)</sup>
松山	大街道	私鉄、路面電車	城下町、鉄道駅	城下町＋鉄道駅型	既存計画 <sup>31)</sup>
北九州	小倉駅	新幹線、JR、私鉄	城下町、鉄道駅	城下町＋鉄道駅型	既存計画 <sup>32)</sup>
熊本	下通	路面電車	城下町	城下町・その他型	既往研究 <sup>33)</sup>
大分	大分駅	JR	城下町、鉄道駅	城下町＋鉄道駅型	既存計画 <sup>34)</sup>
宮崎	宮崎駅	JR	国道整備	城下町・その他型	既往研究 <sup>35)</sup>

まず公共交通についてみると二心都市では片方の都心が新幹線やJR在来線の駅になっており、もう片方は私鉄や路面電車、地下鉄駅となっているものが多い。一心都市においては松山、熊本以外はJRの駅になっており、駅周辺に都心が形成されている。

次に、都心の成り立ちについて調査した。都市構造に関する既往研究や市史の記述から都心がどのようなことをきっかけに形成されたかを調査した。例えば図2-4に示すように、札幌の大通では開拓使によって町屋として指定されたことをきっかけに商人が居住し商業地として栄えた。また、札幌駅では1880年に当時の中心市街地北端に札幌-小樽間の鉄道開設時に鉄道駅が設置されたことを起源としている。このように他の都市についても成り立ちを調査した。

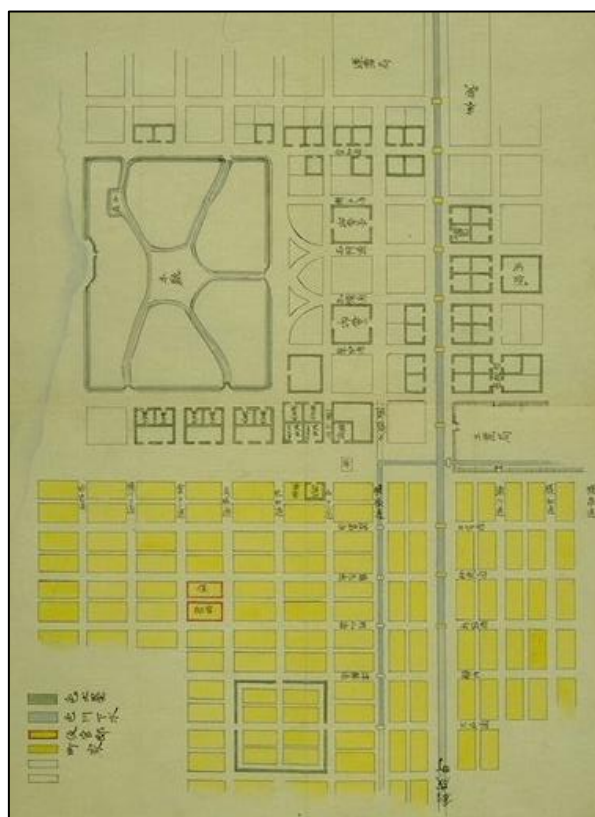


図2-4: 明治初期の札幌市街地図<sup>36)</sup>

二心都市について都心間の成り立ちの際に着目すると、鉄道駅とより歴史が古い城下町や門前町となっていた。そこで、都心の類型として鉄道駅型とより歴史が古い都心の成り立ちを「城下町・その他型」として分類した。

一方で、一心都市における都心の成り立ちに着目すると、鉄道駅型は新潟、岐阜、岡山、城下町・その他型が熊本、宮崎である。更に、二心都市とは異なる類型として、城下町と鉄道駅が近接しており、その間に都心が形成されている「城下町+鉄道駅型」が存在した。該当都市は仙台、静岡、浜松、福山、高松、松山、北九州、大分であった。城下町+鉄道駅型は二心都市においては見られず、二心都市と比較した一心都市の特徴と言える。

## 2.6 都心の類型と地価の高低による都市の分類

### 2.6.1 都市の分類の作成

次に都心の数と類型及び地価の高低から都市の分類を実施した。これにより都市をどのような都心構造となっているかを判定することができる。具体的には表2-10に示すように、都心数と地価の最高点が位置する都心の類型によって都市を5つに分類した。以後、本文中では簡略化のため各分類を「(アラビア数字)(アルファベット)」で表すことがある。

都心数	地価の最高点が位置する都心	
	城下町・その他型	鉄道駅型
一心	1A 型: 城下町・その他型一心都市	1B 型: 鉄道駅型一心都市
	1C 型: 城下町+鉄道駅型一心都市	
二心	2A 型: 城下町・その他型優位二心都市	2B 型: 鉄道駅型優位二心都市

### 2.6.2 各分類の特徴

5つの分類ごとに、該当する都市とその特徴を述べる。該当都市と都市数は表2-11の通りである。

都心数	分類名	都市数	該当都市
一心	1A 型: 城下町・その他型一心都市	2	熊本、宮崎
	1B 型: 鉄道駅型一心都市	3	新潟、岐阜、岡山
	1C 型: 城下町+鉄道駅型一心都市	8	仙台、静岡、浜松、福山、高松、松山、北九州、大分
二心	2A 型: 城下町・その他型優位二心都市	5	札幌、広島、福岡、長崎、鹿児島
	2B 型: 鉄道駅型優位二心都市	4	宇都宮、富山、金沢、名古屋

#### 2.6.2.1 1A型: 城下町・その他型一心都市 (2都市)

該当都市は熊本と宮崎の2都市である。熊本では熊本城下の上通りや下通りに都心が形成されている。宮崎では城下町ではなく、西橋通り周辺に飲食店が集積し繁華街となり都心が形成された。

熊本と宮崎にはJR熊本駅、JR宮崎駅といった鉄道駅も存在し、都心が形成される可能性があるが、地価からみると現在は都心は形成されていない。

このように城下町・その他型一心都市は、鉄道駅周辺に都心が形成されておらず、城下町やその他の要因によって形成された都心が1つの都市である(図2-5)。

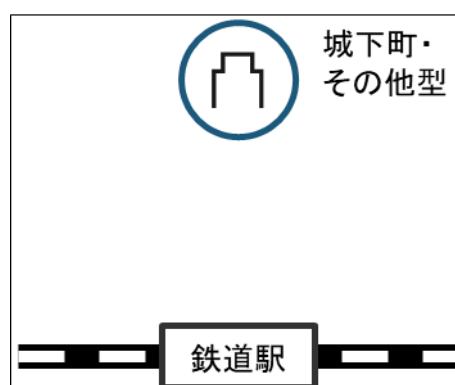


図2-5: 城下町・その他型一心都市

### 2.6.2.2 1B型: 鉄道駅型一心都市(3都市)

該当都市は新潟、岐阜、岡山の3都市である。いずれも駅前に都心が形成されており、駅ビルや周辺に商店が集積している。

新潟は信濃川を挟んだ古町周辺の港町を成り立ちとする都市であり、鉄道駅周辺に都心が形成されたのは鉄道駅が設置されてからである。岐阜では東海道線が設置されたことから人の流れが変わり、都心が形成されている。岡山では岡山城周辺の表町商店街も存在するが、地価の最高点は岡山駅前に位置しており、イオンモール岡山などが存在している。

このように鉄道駅型一心都市は、鉄道駅が設置されたことを成り立ちとする都心が1つの都市である(図2-6)。

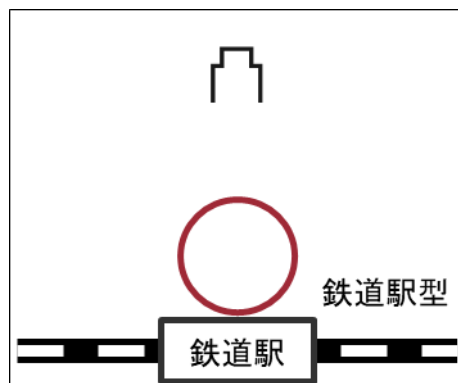


図2-6: 鉄道駅型一心都市

### 2.6.2.3 1C型: 城下町+鉄道駅型一心都市(8都市)

該当都市は仙台、静岡、浜松、福山、高松、松山、北九州、大分の8都市である。城と鉄道駅をはさんだ空間に都心が形成されている都市が多くみられる。例えば静岡市では駿府城を北側に、南側に静岡駅が位置している。更に、福山では福山城に隣接して福山駅が設置されており、鉄道駅と城の距離が比較的近いのが特徴である。

このように、城下町+鉄道駅型一心都市は鉄道駅と城下町が近接しており、都心が1つ形成されている都市である(図2-7)。

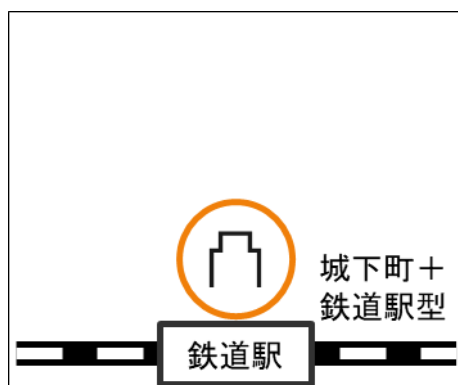


図2-7: 城下町+鉄道駅型一心都市

### 2.6.2.4 2A型: 城下町・その他型優位二心都市(5都市)

該当都市は札幌、広島、福岡、長崎、鹿児島 of 5都市である。札幌と長崎以外は城下町を成り立ちとする都心に地価の最高点が位置し、鉄道駅側に第二都心が存在する。札幌は前述したように札幌を計画した際に商人街として計画されたことが始まりであり、長崎は長崎開港がきっかけとなって発展した都市である。

このように、城下町・その他型優位二心都市は鉄道駅周辺と城下町・その他型の周辺の2つの都心が存在し、城下町・その他型の都心に地価の最高点がある都市である(図2-8)。

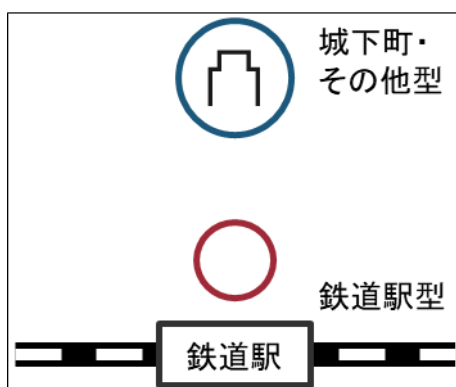


図2-8:城下町・その他型優位二心都市

#### 2.6.2.5 2B型:鉄道駅型優位二心都市(4都市)

該当都市は宇都宮、富山、金沢、名古屋の4都市である。いずれも城下町を成り立ちとする都心と鉄道駅を成り立ちとする都心の2つの都心が存在する。宇都宮の東武宇都宮駅周辺の都心は城下町でもあるが、二荒山神社の門前町という成り立ちでもある。鉄道駅周辺に地価の最高点が位置する点が2A型との差異である。

このように、鉄道駅型優位二心都市は鉄道駅周辺と城下町・その他型の周辺の2つの都心が存在し、鉄道駅型の都心に地価の最高点がある都市である(図2-9)。

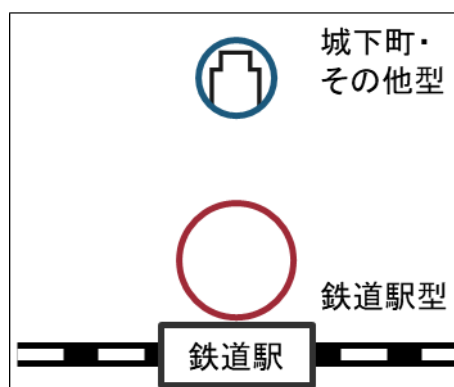


図2-9:鉄道駅型優位二心都市

## 2.7 本章のまとめ

本章では都心を経済的な観点から地価で定義し、2020年の公示地価を用い都市の中でどこに都心が存在しているのか、都心の数はいくつなのかを調査した。その結果、調査対象とした22都市中9都市が都心が2つある二心都市であり、二心都市の存在が定量的に示された。二心都市は札幌、広島、福岡、長崎、鹿児島、宇都宮、富山、金沢、名古屋であった。そのほかは一心都市となっていた。

都心の数別に人口規模や人口密度を比較した結果、人口が150万人以上で、可住地人口密度が4000人/m<sup>2</sup>を超える都市は二心都市となっており、都市規模が一定程度大きく、密度が大きいことで二心都市となる可能性が示唆された。

更に、都心の成り立ちと公共交通網の観点から調査すると、二心都市では鉄道駅と城下町などの旧市街地という対比関係にあるものが存在し、旧市街地の中に私鉄駅が存在するものも存在することが分かった。更に都心を分類し、地価の高低と組み合わせて5種類に都市の分類を行った。

次章では時系列的な都心の変化について調査を行い都心の変化パターンを明らかにする。そのため、過去の時点の都市の分類を調査し、変化を明らかにすることとする。

## 【第2章 参考文献】

- 1) 土屋泰樹, 中井検裕, 沼田麻美子, 坂村圭(2021)「2つの都心を持つ都市における都心の機能分担とその変化に関する研究 ―産業別の事業所数に着目して―」, 都市計画論文集, 56(3), pp. 1389-1396.
- 2) 杉村暢二(1965)「路線価格の地理学的研究 ―中心商店街の繁華街指数および業務中心地区設定の指標として―」, 人文地理, 17(3), pp. 248-265.
- 3) 国土交通省「国土数値情報 地価公示データ」, <[https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/gml/datalist/KsjTmplt-L01-v3\\_1.html](https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/gml/datalist/KsjTmplt-L01-v3_1.html)>.
- 4) 国土交通省(2020)「令和2年地価公示 地価公示制度の概要」.
- 5) 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, pp. 225-240.
- 6) 戸所隆(1975)「名古屋市中における都心部の立体的機能分化 ―中高層建造物を中心に―」, 地理学評論, 48(12), pp. 831-846.
- 7) 佐藤滋, 重松諭, 久保勝裕, 福岡京子(1988)「近世城下町を基盤とする地方都市の都市構造の類型化」, 都市計画論文集, 23, pp. 229-234.
- 8) 横尾実(2007)「札幌の都市構造の歴史的形成」, 北海道教育大学紀要, 57(2), pp. 15-28.
- 9) 宇都宮市(1980)『宇都宮市史 第7巻』, p. 655.
- 10) 宇都宮市HP, <<https://utsunomiya-8story.jp/story/story1/>>, 2022/10/29確認.
- 11) 富山市(1987)『富山市史 下巻』, pp. 342-344.
- 12) 鈴木文彦(2020)「路線価でひもとく街の歴史第10回「富山県富山市」「住みやすい街」のコンパクトシティ戦略」, ファイナンス, 661, pp. 58-61.
- 13) 金沢市(1969)『金沢市史 現代篇 上巻』, p. 703.
- 14) 金沢市(1969)『金沢市史 現代篇 下巻』, p. 1110.
- 15) 林上(2012)「大都市主要鉄道駅の進化・発展と都市構造の変化: 名古屋駅を事例として」, 日本都市学会年報, 46, pp. 33-42.
- 16) 名古屋市(2020)「名古屋市都市計画マスタープラン2030」.
- 17) 広島市(2013)「広島市都市計画マスタープラン」.
- 18) 広島市(1959)『新修広島市史 第3巻』, p. 433.
- 19) 芳賀博文(2010)「双子都市から二極都心へ ―博多と福岡の共存的発展史―」, 都市地理学, 5, pp. 57-65.
- 20) 長崎市HP, <<https://www.city.nagasaki.lg.jp/sumai/660000/667000/p004154.html>>, 2022/10/29確認.
- 21) 長崎市HP, <<http://www.city.nagasaki.lg.jp/nagazine/hakken1010/index.html>>, 2022/10/29確認.
- 22) 有村友秀(2019)「鹿児島市中心部における都心機能の分布とその変容」, 地理空間, 12(1),

pp. 21-35.

- 23) 仙台市(1975)『仙台市史 第3巻』, p. 488.
- 24) 新潟市HP, <[https://www.city.niigata.lg.jp/shisei/tokei/machisai\\_top/otakarakoji/ryusakuba.files/ryusakuba\\_4\\_ver2\\_140813.pdf](https://www.city.niigata.lg.jp/shisei/tokei/machisai_top/otakarakoji/ryusakuba.files/ryusakuba_4_ver2_140813.pdf)>, 2022/10/29確認.
- 25) 岐阜市(1981)『岐阜市史 通史編 近代』, p. 320.
- 26) 静岡市(1969)『静岡市史 近代 通史編』, p. 281.
- 27) 浜松市(2008)「浜松市中心市街地活性化基本計画について」, 新都市, 62(8), pp. 77-82.
- 28) 岡山市HP, <<https://www.city.okayama.jp/okayama-city-museum/cmsfiles/contents/0000021/21566/railwaybook1b.pdf>>, 2022/10/29確認.
- 29) 福山市(1983)『福山市史 下巻』, p. 439.
- 30) 高松市(2022)「第3期高松市中心市街地活性化基本計画」.
- 31) 松山市(2015)「松山市中心市街地活性化基本計画」.
- 32) 北九州市(2008)「北九州市中心市街地活性化基本計画(小倉地区)」.
- 33) 鈴木文彦(2020)「路線価でひもとく街の歴史第9回「熊本県熊本市」再開発が織りなす街の発展史」, ファイナンス, 660, pp. 70-73.
- 34) 大分市(2017)「おおいた中心市街地まちづくりグランドデザイン」.
- 35) 永瀬節治(2015)「昭和前期の宮崎都市計画の特色とその地域的・社会的文脈」, 都市計画論文集, 50(3), pp. 1204-1211.
- 36) 明治6年開拓使公文録『札幌市街之図』, 北海道大学蔵.



### 第3章 時系列的な都心の変化パターン

### 3.1 本章の目的

前章では公示地価から2020年現在の都心の位置や二心かどうかなどを判定し、都心の公共交通と成り立ちから類型化を行い、都市を5つの分類に分類した(表3-1)。以降表中などでは簡略化のため「1A」など記号で表す場合がある。

表 3-1: 都市の分類(再掲)

都心数	地価の最高点が位置する都心	
	城下町・その他型	鉄道駅型
一心	1A 型: 城下町・その他型一心都市	1B 型: 鉄道駅型一心都市
	1C 型: 城下町+鉄道駅型一心都市	
二心	2A 型: 城下町・その他型優位二心都市	2B 型: 鉄道駅型優位二心都市

本章では、前章の都市の分類を用いて、どのように都心が変化してきているかについて調査を行い、時系列的な都心の変化パターンを明らかにすることを目的としている。そのため、データの入手が可能な1983年から2020年までの38年間の公示地価を用いて、都心内の最高地価の立地や都心の数の変化について調査を行った。

### 3.2 都市の分類の変化

#### 3.2.1 都市の分類の時系列的な変化の調査

2章で作成した都市の分類は都心の数と都心間の地価の差によって変化する。例えば、二心都市だった都市においては、片方の都心の地価が相対的に下落することで、一心都市に変化することが想定される。

このような都市の分類の変化が起きているかを調査するため、データの入手ができた1983年<sup>14</sup>から2020年までの38年間の各都市における都市の分類を公示地価を基に調査した(表3-2)。

<sup>14</sup> 国土数値情報では1983年からデータが公開されている。



表3-2をもとに各都市の変化の推移をまとめたものを表3-3に示す。都市の分類に変化がない都市も半数の11都市存在するが、複数回変化があった都市も存在している。個別の変化については次節で記述する。

表 3-3: 都心の変化フロー

番号	自治体	変化の推移	番号	自治体	変化の推移
1	札幌	2A	12	広島	1A→2A
2	仙台	1C	13	福山	1C
3	宇都宮	2A→2B	14	高松	1C
4	新潟	1A→2A→2B→1B	15	松山	1C
5	富山	1A→2A→2B→2A→2B	16	北九州	1C
6	金沢	1A→2A→2B	17	福岡	2A→1A→2A
7	岐阜	2A→2B→1B	18	長崎	1A→2A
8	静岡	1C	19	熊本	1A
9	浜松	1C	20	大分	1C
10	名古屋	2A→2B	21	宮崎	1A
11	岡山	2B→1B	22	鹿児島	1A→2A

### 3.2.2 最高地価の立地の変化

さらに、大まかな傾向を見るために、都市内の最高地価がどこにあったかを調査した。表3-4に示すように1983年には最高地価が城下町・その他型の都心に位置するのが13都市であったが、7都市と減少している。一方で鉄道駅型の都心に位置するのは1都市から7都市へ増加していた。また、城下町と鉄道駅の間には都心が形成されていた城下町＋鉄道駅型一心都市については変化がみられなかった。

このように最高地価の立地の変化のみをみると、既往研究で指摘されている城下町や旧市街地から鉄道駅への都心の移動が起こっていることが本研究でも確認された。

表 3-4: 都市の分類の変化

最高地価	都市の分類	1983	⇒	2020
城下町・その他型	1A型: 城下町・その他型一心都市	8	⇒	2
	2A型: 城下町・その他型優位二心都市	5	⇒	5
	計	13	⇒	7
鉄道駅型	1B型: 鉄道駅型一心都市	0	⇒	3
	2B型: 鉄道駅型優位二心都市	1	⇒	4
	計	1	⇒	7
城下町＋鉄道駅型	1C型: 城下町＋鉄道駅型一心都市	8	⇒	8

### 3.3 各分類の変化フローの特徴と傾向

本節では1983年の都市の分類ごとに変化フローをまとめ、特徴と傾向を明らかにする。

#### 3.3.1 変化がない分類(1C型:城下町+鉄道駅型一心都市)について

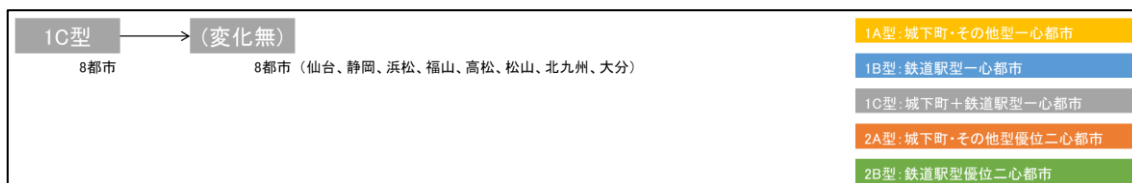


図3-1:1C型:城下町+鉄道駅型一心都市の変化フロー

1C型:城下町+鉄道駅型一心都市の変化フローは図3-1の通りである。1983年には8都市が該当したが、都市の分類の変化が起きた都市はなく、38年間同じ都市の分類となっていた。例えば、図3-2に示すように静岡では地価の最高点がほぼ同じ場所に位置しており、都心の位置や数には変化が見られなかった。すでに、都心が形成されており、再開発等も既存の都心内で行われる場合が多いためと考えられる。また、他の分類から城下町+鉄道駅型一心都市に変化する都市も存在していない。

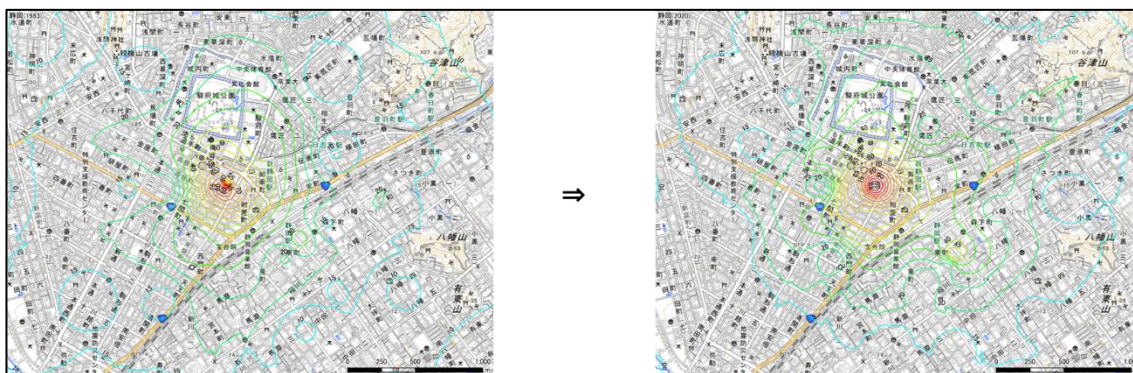


図3-2:静岡における等地価線図の比較(1983年→2020年)

### 3.3.2 1A型:城下町・その他型一心都市の変化フロー

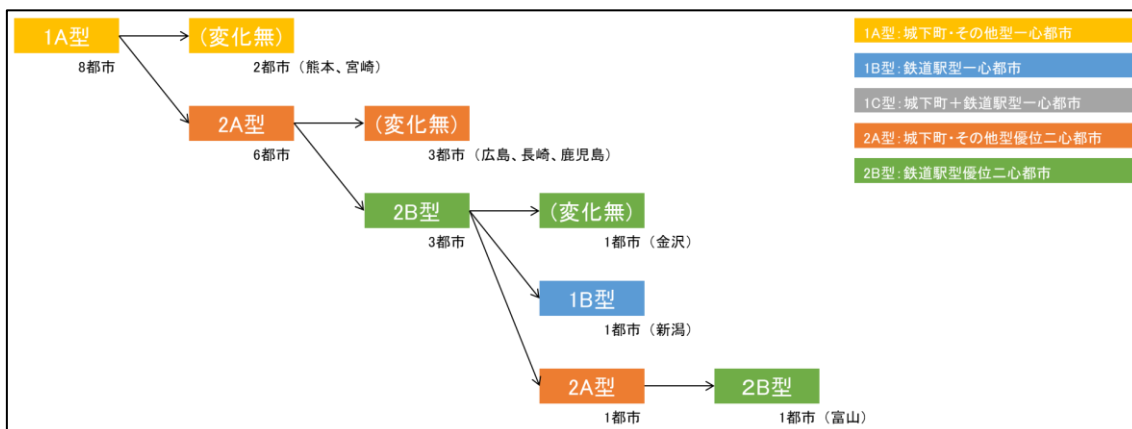


図3-3: 1A型:城下町・その他型一心都市の変化フロー

1A型:城下町・その他型一心都市の変化フローは図3-3の通りである。1983年には8都市存在しており、2都市(熊本と宮崎)は38年間変化がなかった。その他の6都市は2A型:城下町・その他型優位二心都市に変化した。そのうち3都市(広島、長崎、鹿児島)は変化が無く、他の3都市は2B型:鉄道駅型優位二心都市に変化している。そのまま変化がなかったのは金沢の1都市、1B型:鉄道駅型一心都市に変化したのが新潟の1都市、富山は再度2A型:城下町・その他型優位二心都市に変化したのち、2B型:鉄道駅型優位二心都市に戻っている。以上のように、1983年に1A型:城下町・その他型一心都市だった都市は1A型、2A型、2B型、1B型に変化している。

### 3.3.3 1B型:鉄道駅型一心都市の変化フロー

1983年に鉄道駅に都心が形成されている一心都市は存在していなかった。

### 3.3.4 2A型：城下町・その他型優位二心都市の変化フロー

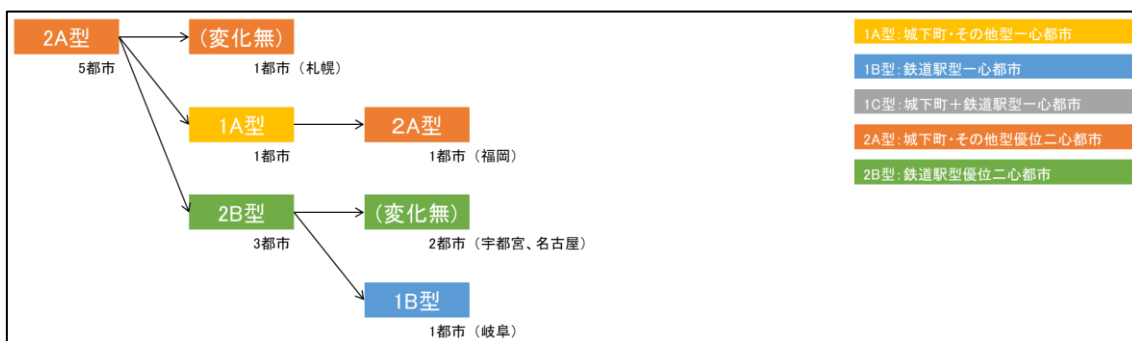


図3-4：2A型：城下町・その他型優位二心都市の変化フロー

2A型：城下町・その他型優位二心都市の変化フローは図3-4の通りである。1983年には5都市存在し、変化無しが札幌の1都市、その他の1都市(福岡)は1A型：城下町・その他型一心都市に変化し、再度2A型：城下町・その他型優位二心都市に戻っている。他の三都市は2B型：鉄道駅型優位二心都市に変化し、そのまま変化無しが宇都宮及び名古屋の2都市で、1B型：鉄道駅型一心都市に変化したのが岐阜の1都市である。以上のように、1983年に2A型：城下町・その他型優位二心都市だった都市は2A型、1B型、2B型に変化している。

### 3.3.5 2B型：鉄道駅型優位二心都市の変化フロー



図3-5：2B型：鉄道駅型優位二心都市の変化フロー

2B型：鉄道駅型優位二心都市の変化フローは図3-5の通りである。1983年に岡山のための1都市であり、その後1B型：鉄道駅型一心都市に変化している。

### 3.3.6 本節のまとめ

本節では都市の分類ごとに変化フローをまとめた。図3-6に示すようにその変化のタイミングは

様々であるが、徐々に鉄道駅周辺に都心が形成され、鉄道駅に地価の最高点が移動していることが明らかになった。

また、一心都市から別の分類の一心都市へいきなり変化するのではなく、必ず一度二心都市になってから、一心都市となっていた。つまり、既往研究<sup>1) 2)</sup>等において指摘されている城下町から鉄道駅への都心の移動は急に起こるのではなく、一旦鉄道駅型の都心と城下町・その他型の都心の2つが存在する2A型:城下町・その他型優位二心都市及び2B型:鉄道駅型優位二心都市を経由して1B型:鉄道駅型一心都市に変化していたことが明らかになった。

さらに、一心都市のうち、1C型:城下町+鉄道駅型一心都市ではすべての都市で変化が無く、都心の位置や数に変化が見られない都市の分類だった。その他の都市の分類においても変化が無い都市も一部見られたが、すべての都市において変化が無かったのは1C型:城下町+鉄道駅型一心都市のみである。そのため、二心に着目すると、38年間で一時的にでも二心都市となったのは1C型:城下町+鉄道駅型一心都市の8都市、1A型:城下町・その他型一心都市の2都市を除く12都市である。

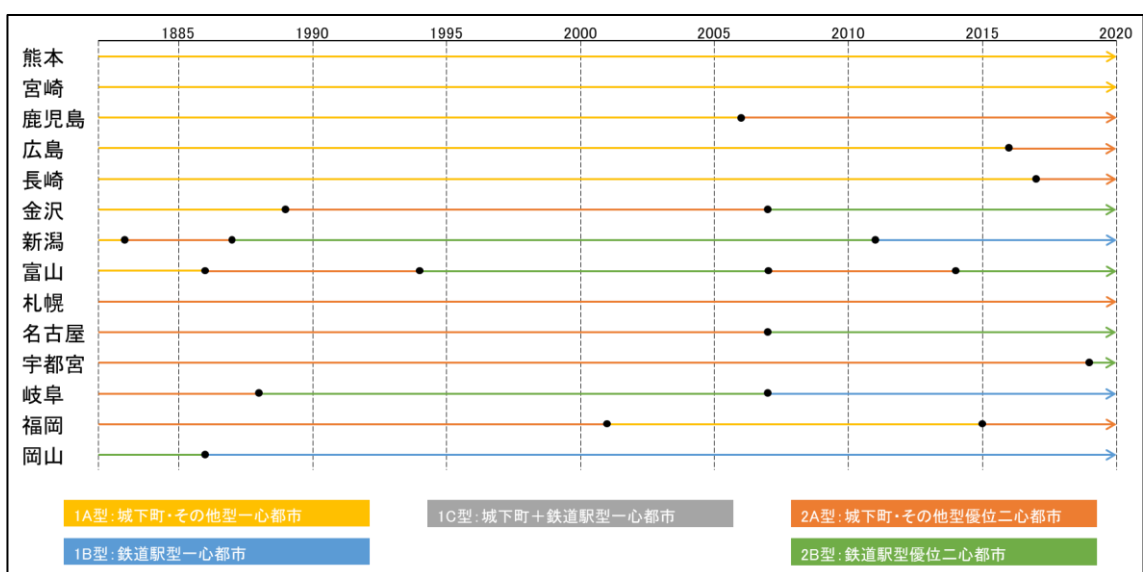


図3-6: 都市の分類の変化フローのまとめ

### 3.4 都心の変化パターン

本節では都市の分類の変化から都心の変化パターンについて考察し、その当てはまりの具合や当てはまらない都市を抽出する。

### 3.4.1 都心の変化パターン

前節では都市の分類ごとに1983年から2020年までの変化フローをまとめた。その結果、城下町・その他型の都心から鉄道駅型の都心への都心の移動の傾向がみられた。この傾向を都市の分類を用いて表すと1A型:城下町・その他型一心都市から2A型:城下町・その他型優位二心都市、2A型:城下町・その他型優位二心都市から2B型:鉄道駅型優位二心都市、2B型:鉄道駅型優位二心都市から1B型:鉄道駅型一心都市への都心の変化パターンとなる(図3-7)。

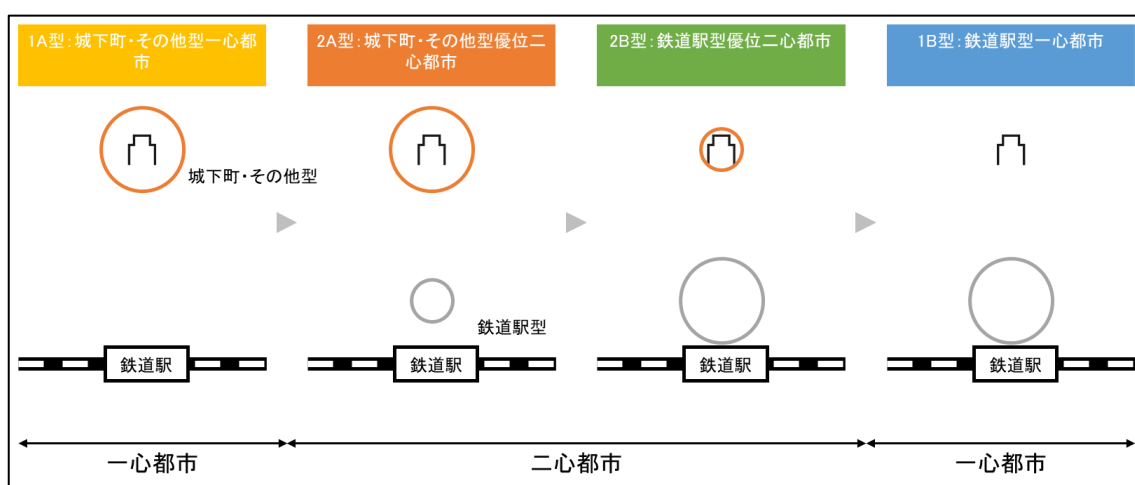


図3-7: 都心の変化パターン

一方で、すべての都市においてこの都心の変化パターンが1983年から当てはまるわけではないことに注意が必要である。例えば1983年にはすでに2A型:城下町・その他型優位二心都市や2B型:鉄道駅型優位二心都市になっている都市が存在する。しかし、これらの都市についても前章で成り立ちを検証したように、1983年以前には1A型:城下町・その他型一心都市だったことが推測され、都心の変化パターンの一部を切り取ったと考えることができる。

都心の変化パターンに各都市の変化の推移を図3-8に示す。後述する当てはまらない2都市(富山及び福岡)を除いている。いずれの都市においても1A型:城下町・その他型一心都市から1B型:鉄道駅型一心都市への変化パターンに当てはまるように変化している傾向がみられるが熊本や宮崎、札幌など変化していない都市も存在していることが明らかとなった。

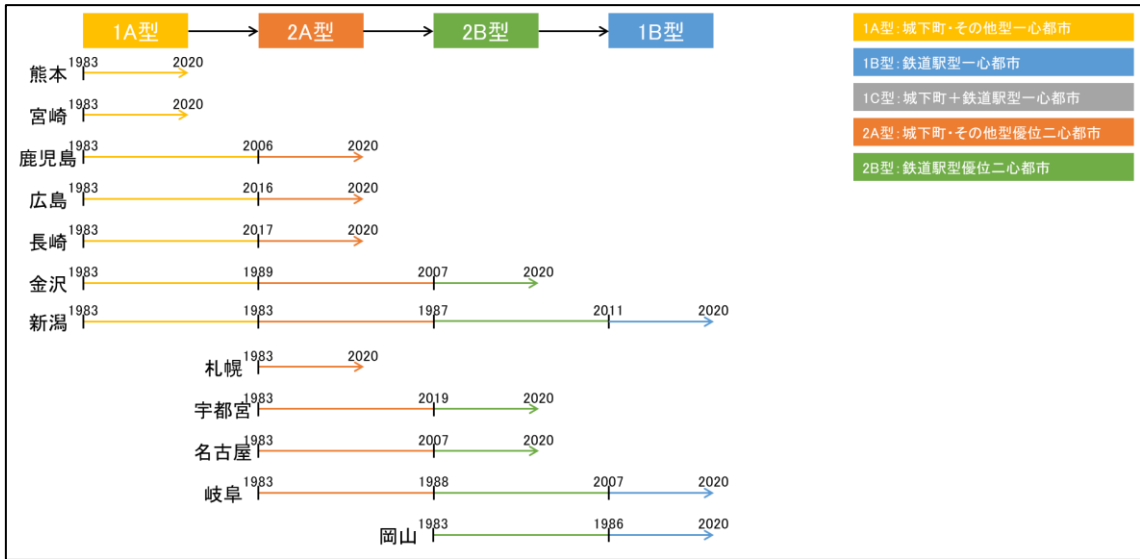


図3-8: 都心の変化パターンへの都市のあてはめ

以上のように都市の分類の変化の速さは異なる。例えば金沢及び新潟では1983年以降に1A→2A→2Bという変化をしているが、2Aの継続期間は金沢では18年である一方で、新潟では4年と大きく異なる。同様に新潟と岐阜の2Bの継続期間は24年と19年であり、こちらは差は比較的小さくなっている。

2020年までに1B型:鉄道駅型一心都市にすべての都市が変化しているわけではないが、都心の変化パターンが傾向として存在することを明らかにした。

### 3.4.2 都心の変化パターンに当てはまらない都市

次に、都心の変化パターンに当てはまらない都市についてみていく。都心の変化パターンに当てはまらない都市は富山と福岡の二都市である。各都市の変化のフローは図3-9の通りである。

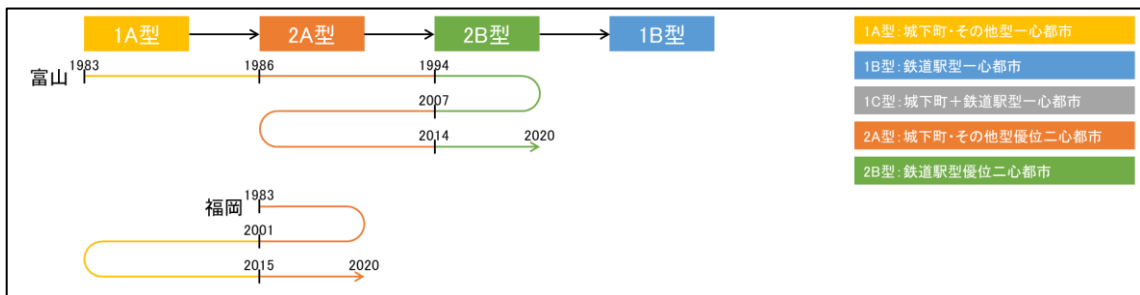


図3-9: 都市の分類の変化フロー(富山及び福岡)

富山では2B型まで変化したが一時的に2A型に逆行し、現在は2B型：鉄道駅型優位二心都市である。前項で示したように鉄道駅型の都心に地価の最高点が移り2B型になってから再度城下町・その他型の都心に地価の最高点が移ったのは富山のみであり、特異的な都市であると考えられる。鉄道駅型と城下町・その他型の地価の価格比から見ると、富山は2000年から2017年にかけて、都心の変化パターンに当てはまっていない。2000年から価格比が低下し、2013年を底として2017年に2000年と同程度まで価格比が戻っている。その間の各都心における開発の動向等をみると、富山駅北口では1980年代から90年代にかけて「とやま都市MIRAI計画」と名付けられた、公園や公共施設の整備が行われているが、1990年代後半や2000年代には大型の開発の停滞期となっていた。更に、2002年には駅前の再開発ビルの運営会社が民事再生法の適用申請を行うなど、経済的な衰退が推測される。一方で、城下町・その他型の都心である総曲輪では百貨店の移転を契機とした再開発や路面電車の環状化などが行われている。その後、北陸新幹線の開業の二年前の2013年から再度鉄道駅型の都心の地価が相対的に上昇している。表3-5に富山における大型開発などの年表を概略として示す。

表 3-5: 富山における大型開発等の時期

年	内容
1997年	富岩運河環水公園開業
2002年	富山ステーションフロント CiC の運営会社富山駅前開発が民事再生法適用申請
2007年	総曲輪フェリオ(富山大和)開業(総曲輪)
2009年	路面電車の環状化(総曲輪)
2015年	北陸新幹線開業
2015年	富山駅新駅舎竣工

福岡においても、一時的に1A型に逆行し、現在は2A型：城下町・その他型優位二心都市となっている。このように二心になってから鉄道駅型の地価が相対的に下がり、一心都市になったのは福岡のみであり、富山と同様に特異的な都市である。鉄道駅型と城下町・その他型の地価の価格比から見ると、福岡は1996年から低下し、2006年から再度上昇している。2020年も1996年の価格比までは戻っていない。その理由として城下町・その他型の天神における再開発や百貨店の進出、私鉄駅ビルの建て替えが1990年代後半に集中したことが考えられる(表3-6)。特に97年以降は天神流通戦争といわれ、天神の延べ床面積が5万㎡も増加したことが指摘されている<sup>3)</sup>。一方で、2011年の九州新幹線の開業前の2006年からは価格比が上昇しており、鉄道駅型の都心で新幹線開業による影響が存在していることが示唆される。

表 3-6: 福岡における大型開発等の時期

年	内容
1996年	キャナルシティ博多開業
1997年	博多大丸の移転(天神)
1997年	福岡三越の開業(天神)
1997年	ソリアターミナルビル(西鉄駅ビル)の建て替えが竣工(天神)
2001年	九州新幹線着手
2007年	博多井筒屋閉店
2010年	福岡パルコ開業(天神)
2011年	九州新幹線全線開業
2011年	JR 博多シティ開業
2014年	高さ制限の緩和
2016年	天神ビックバン(天神)
2019年	博多コネクティッド

このように、富山や福岡においては再開発事業やインフラ整備によって一時的に逆行していたが、北陸新幹線や九州新幹線の開業の数年前から価格比が上昇する動きがみられた。以上のよう  
にこれらの2つの都市においても1983年と比較すると2020年には城下町・その他型の都心と相  
対的に比較して鉄道駅型の都心の地価が上昇しており、長期的には都心の変化パターンに位置  
付けられる都市と考えられる。

#### 3.4.4 本節のまとめ

本節では前節で示した都市の分類の変化の傾向をもとに都心の変化パターンを明らかにした。  
その結果、富山や福岡など当てはまらない都市も一部存在するものの、城下町・その他型の都心  
から鉄道駅型の都心への地価の最高点の移動という都心の変化パターンが多くの都市で確認さ  
れた。

さらに、その都心の変化パターンの進む速度には都市によって異なり、変化のスピードが速い  
都市とそうではない都市が存在することが明らかになった。

### 3.5 二心都市の継続年数

次に1983年から2020年までの間に一時的にでも二心都市となっていた12都市についてその継  
続年数について表3-7に示す。なお、二心状態の継続年数の降順に並べている。

表 3-7:各都市の二心の継続年数

都市	二心		計	一心	
	2A	2B			
札幌		38	0	38	0
宇都宮		37	1	38	0
名古屋		25	13	38	0
富山		15	19	34	4
金沢		18	13	31	7
新潟		4	24	28	10
岐阜		6	19	25	13
福岡		24	0	24	14
鹿児島		14	0	14	24
岡山		0	4	4	34
広島		4	0	4	34
長崎		3	0	3	35
平均		15.7	7.8	23.4	14.6

二心都市の平均の継続年数は23.4年であり、札幌、宇都宮、名古屋の3都市では38年間すべてで二心都市となっていた。30年以上二心都市だったのは、富山、金沢を加えた5都市であり、岡山、広島、長崎の3都市では4年以下の短い年数となっていた。

### 3.6 個別の都市における都心間の地価の変化

本節では一時的にでも二心都市となっていた12都市について、2つの都心の地価の推移やその価格比について調査した。さらに、二心都市ではなく、一心都市となっていた時期について旧都心の地点の地価を調査し、その変化について調査を行った。

ここでいう価格比は鉄道駅型/城下町・その他型の地価で算出しており、0～50%では1A型:城下町・その他型一心都市、50～100%では2A型:城下町・その他型優位二心都市、100～200%では2B型:鉄道駅型優位二心都市、200%～では1B型:鉄道駅型一心都市となっていることを示す。

### 3.6.1 札幌の都心間の地価の変化

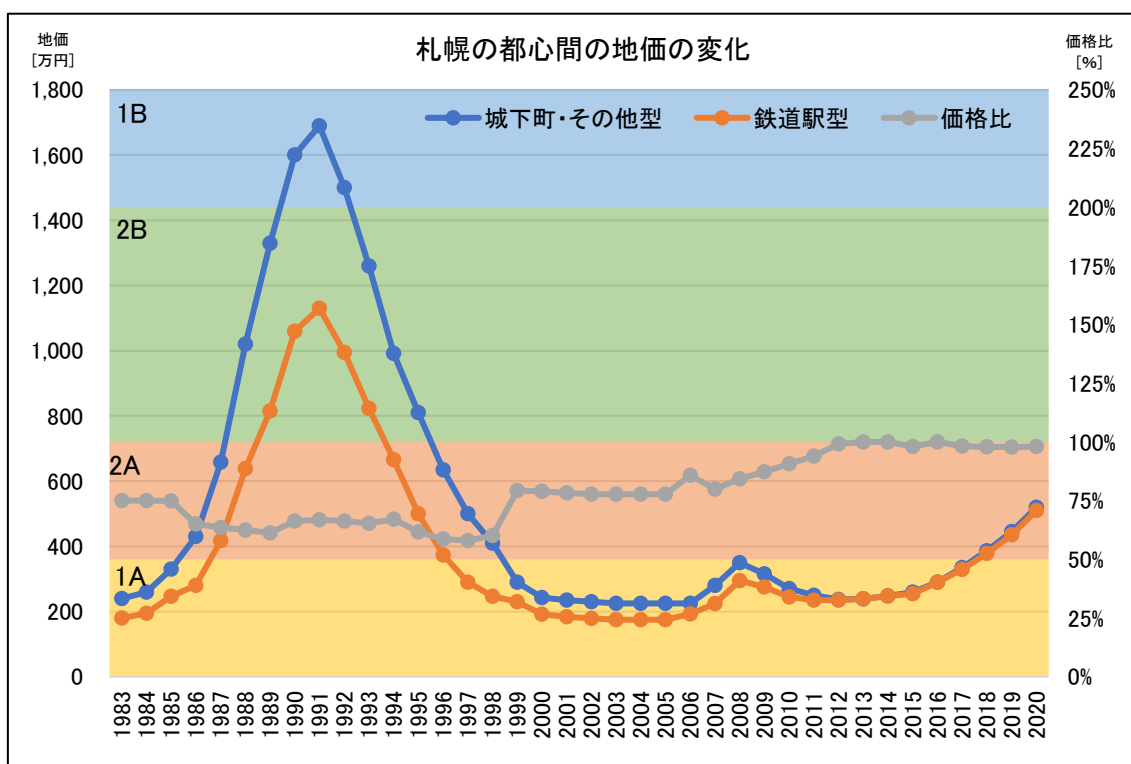


図3-10: 札幌の都心間の地価の変化

札幌の都心間の地価の変化と価格比は図3-10の通りである。都心間の価格を見ると、バブル期に地価が大きく上昇しており、その後はリーマンショック前や近年に上昇傾向にある。地価の変化のトレンドは城下町・その他型、鉄道駅型の都心において大きな差異はみられなかった。

価格比をみると、2008年までは停滞していたが、その後上昇傾向に転じ、2010年以降は100%弱で横ばいとなっている。38年間価格比は50~100%の間となっており2A型:城下町・その他型優位二心都市から変化がない都市である。

### 3.6.2 宇都宮の都心間の地価の変化

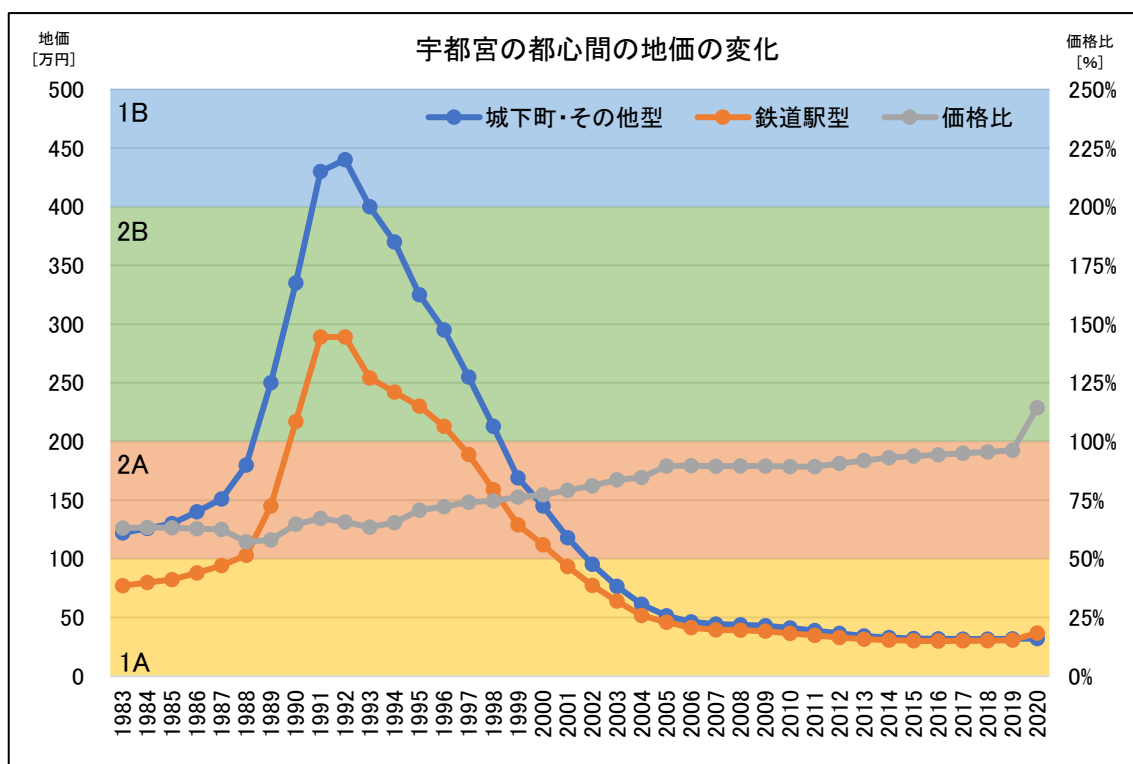


図3-11: 宇都宮の都心間の地価の変化

宇都宮の都心間の地価の変化と価格比は図3-11の通りである。都心間の価格を見ると、バブル期に地価が大きく上昇しており、その後は長期的に下落傾向にある。2020年のみ鉄道駅型の都心で地価が上昇し、城下町・その他型の都心の地価を抜くこととなっている。地価の変化のトレンドは城下町・その他型、鉄道駅型の都心において大きな差異はみられなかった。

価格比をみると、長期的には右肩上がりで上昇傾向である。1983年から50%以上であったが、上昇を続け、2020年に100%を超えて、2B型:鉄道駅型優位二心都市に変化している。37年間価格比は50~100%の間となっており2A型:城下町・その他型優位二心都市が長期間続き、2020年のみ変化した都市である。

### 3.6.3 新潟の都心間の地価の変化

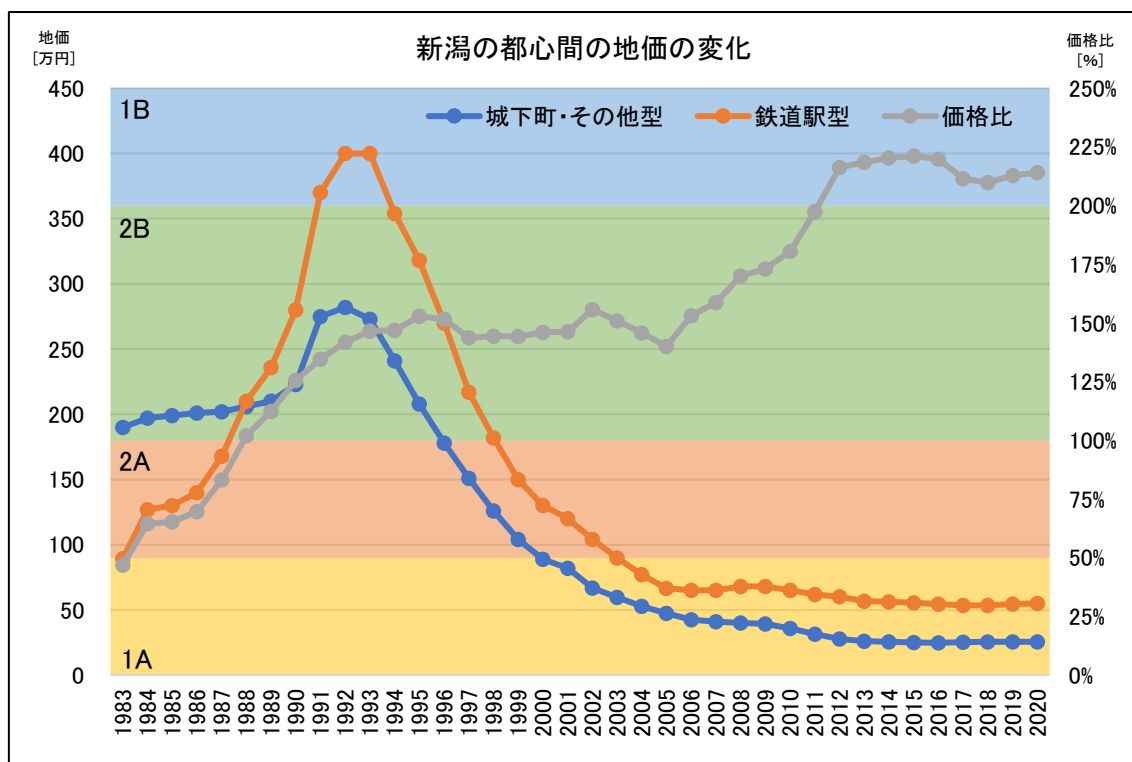


図3-12: 新潟の都心間の地価の変化

新潟の都心間の地価の変化と価格比は図3-12の通りである。都心間の価格を見ると、バブル期に地価が大きく上昇しており、その後は長期的に下落傾向であるが、近年は横ばいになっている。地価の変化のトレンドは城下町・その他型の都心においてバブル期前から高くなっていた。

価格比をみると、2002及び2016年以降から数年間を除いて長期的に右肩上がりであり、38年間で1A型:城下町・その他型一心都市から1B型:鉄道駅型一心都市まで変化をしている都市である。1983年時点では城下町・その他型の都心の地価が高く一心都市であったが、徐々に鉄道駅型の地価が上昇し、1988年に地価が逆転している。その後も相対的な価格差は上昇を続け、特に2000年代後半からは上昇傾向が強くなり、2012年には200%を超えて、一心都市となっている。

### 3.6.4 富山の都心間の地価の変化

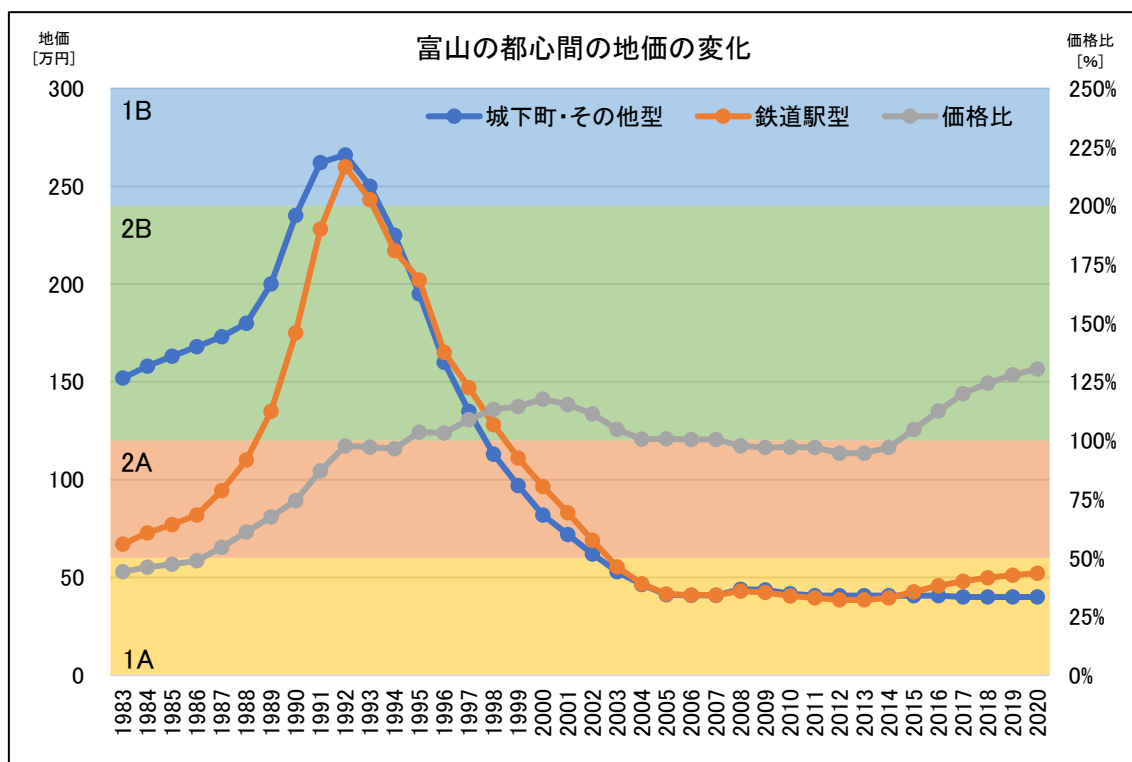


図3-13: 富山の都心間の地価の変化

富山の都心間の地価の変化と価格比は図3-13の通りである。都心間の価格を見ると、バブル期に地価が大きく上昇しており、その後大きく下がってからは横ばいであったが、近年は鉄道駅型の都心において上昇傾向にある。地価の変化のトレンドは城下町・その他型の都心においてバブル期前から地価が高くなっていた。

価格比をみると、1983年から上昇を続け、1995年に100%を超えている。その後低下傾向に転じ、2008年から2014年までは100%以下となっている。一方で、近年は上昇傾向に再度なっており、価格比は最大の130.5%まで上昇している。38年間で2A型:城下町・その他型優位二心都市に一度戻り、再度2B型:鉄道駅型優位二心都市に変化した特殊な都市である。一方で1983年と比較すると価格比は右肩上がりであり、相対的に鉄道駅型の都心の地価が上昇している。

### 3.6.5 金沢の都心間の地価の変化

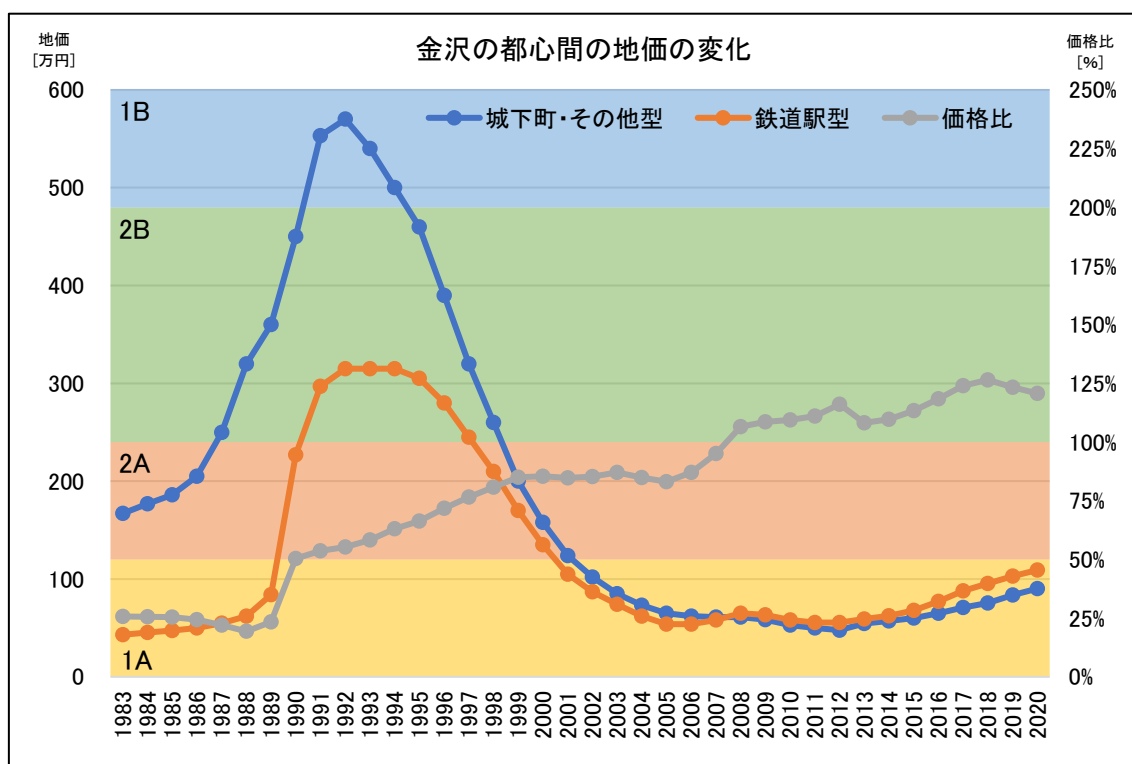


図3-14: 金沢の都心間の地価の変化

金沢の都心間の地価の変化と価格比は図3-14の通りである。都心間の価格を見ると、バブル期に地価が大きく上昇しており、その後は下落したが、近年は上昇傾向にある。地価の変化のトレンドは城下町・その他型の都心において顕著に地価の上昇がみられた。

価格比をみると、長期的には上昇傾向にある。一時的に減少する都市はあるものの1983年から徐々に価格比は上昇し、それに伴って、都市の分類が変化している。38年間で、1A型:城下町・その他型一心都市から2B型:鉄道駅型優位二心都市へ変化した都市である。

### 3.6.6 岐阜の都心間の地価の変化

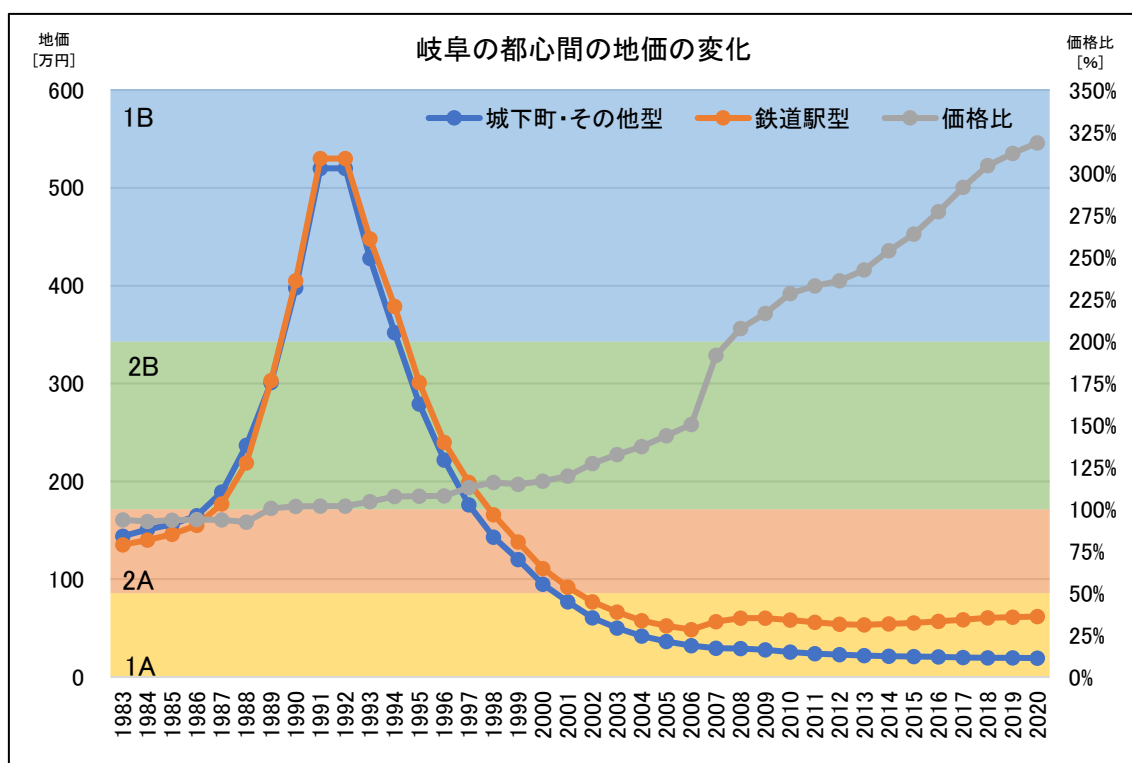


図3-15: 岐阜の都心間の地価の変化

岐阜の都心間の地価の変化と価格比は図3-15の通りである。都心間の価格を見ると、バブル期に地価が大きく上昇しており、その後は大きく下落した後、鉄道駅型の地価で微増傾向にある。地価の変化のトレンドは城下町・その他型、鉄道駅型の都心において大きな差異はみられなかった。

価格比をみると、1983年時点で100%目前となっていたが、1989年に100%を超えて、2B型: 鉄道駅型優位二心都市になっており、その後も上昇を続け、2000年代後半からは特に上昇傾向が強まっている。現在は価格比が318.6%まで拡大している。その要因は鉄道駅型の地価が微増傾向にある一方で、城下町・その他型の地価が微減傾向にあるためである。このように38年間で鉄道駅型の地価が相対的に上昇し、城下町、その他型の地価との差が大きくなっている都市である。

### 3.6.7 名古屋の都心間の地価の変化

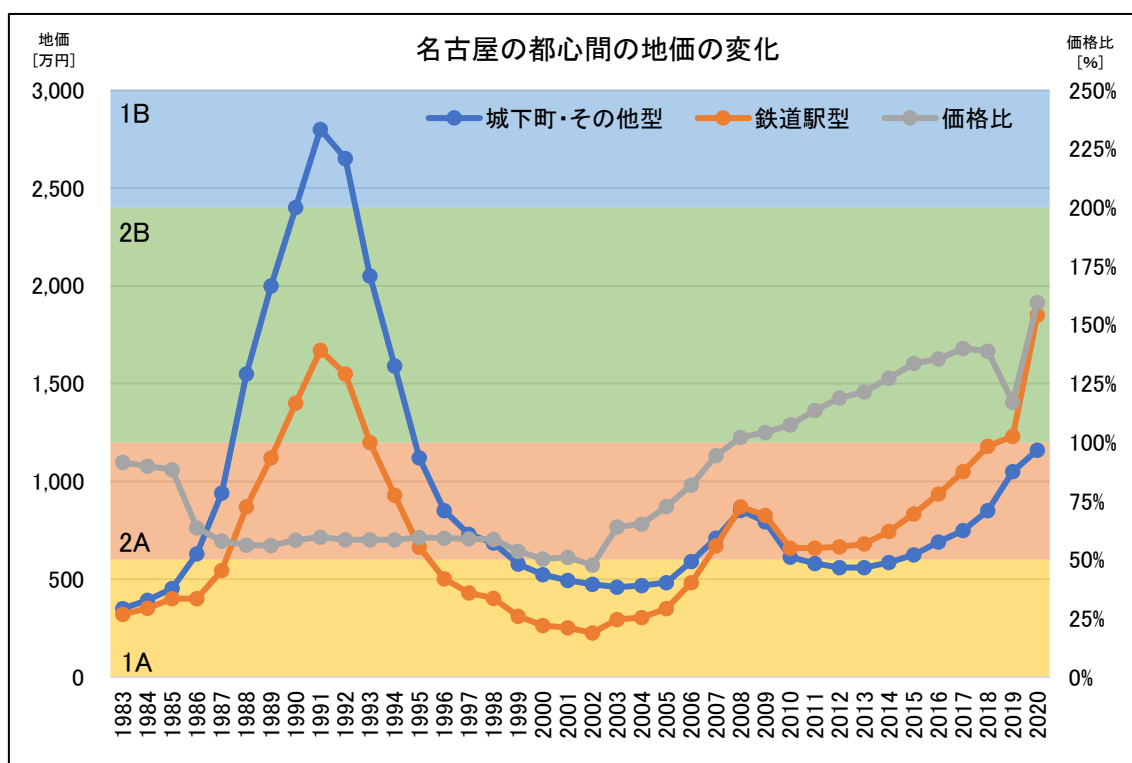


図3-16: 名古屋の都心間の地価の変化

名古屋の都心間の地価の変化と価格比は図3-16の通りである。都心間の価格を見ると、バブル期に地価が大きく上昇しており、その後はリーマンショック前や近年に上昇傾向にある。近年の上昇傾向は強く、鉄道駅型の都心の地価はバブル期を上回るほど上昇している。城下町・その他型の都心においても上回るほどではないが上昇傾向である。地価の変化のトレンドは城下町・その他型において顕著であった。

価格比をみると、2000年代に入ってから上昇傾向にある。それまでは横ばいである。2000年代以降は上昇傾向に転じ、2020年は159.5%となっている。38年間で価格比が上昇し、2A型:城下町・その他型優位二心都市から2B型:鉄道駅型優位二心都市となった都市である。

### 3.6.8 岡山の都心間の地価の変化

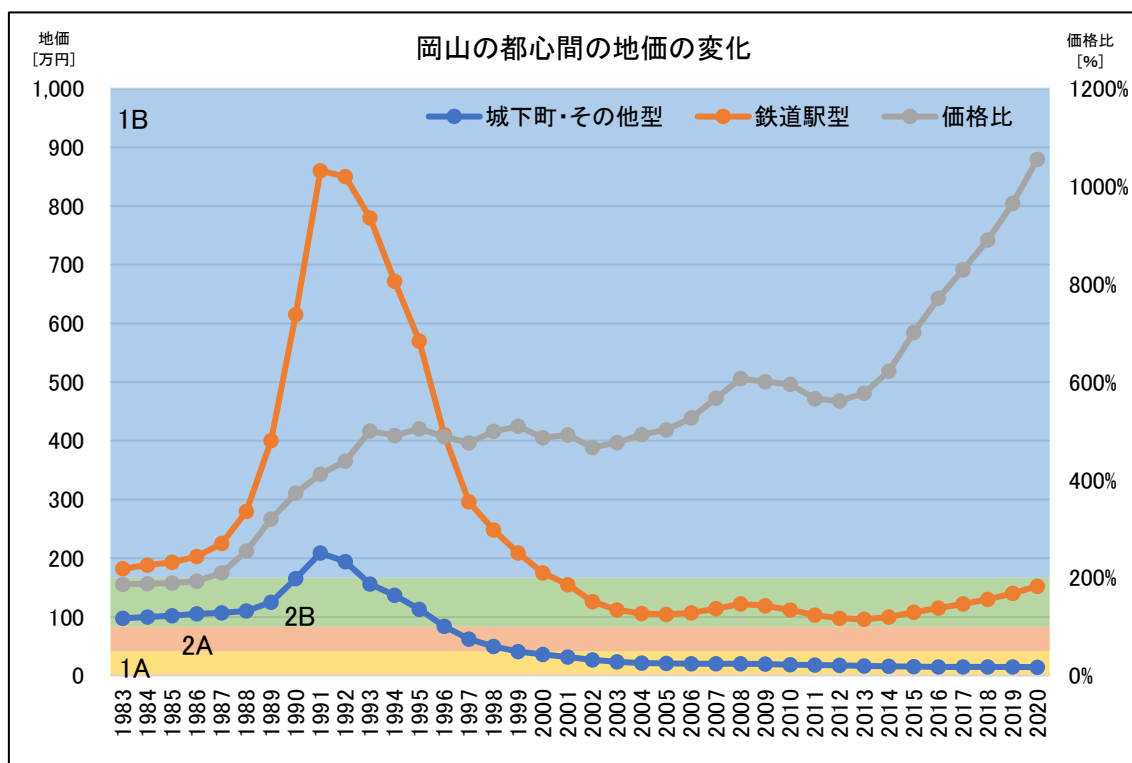


図3-17: 岡山の都心間の地価の変化

岡山の都心間の地価の変化と価格比は図3-17の通りである。都心間の価格を見ると、バブル期に地価が大きく上昇しており、その後はリーマンショック前や近年に上昇傾向にある。地価の変化のトレンドとしては鉄道駅型の都心においてバブル期に顕著に地価が上昇していた。

価格比をみると、1983年時点ですでに鉄道駅型の都心の地価が高くその後城下町・その他型の地価が減少していることもあり価格差は他都市と比較しても大きくなっている都市である。特に2010年代からは上昇傾向が更に強まっている。その結果として、都市の分類は2B型: 鉄道駅型優位二心都市から1B型: 鉄道駅型一心都市に変化し、今後も鉄道駅型型の一心都市の性格が強まっていくのではないかと考えられる。

### 3.6.9 広島市の都心間の地価の変化

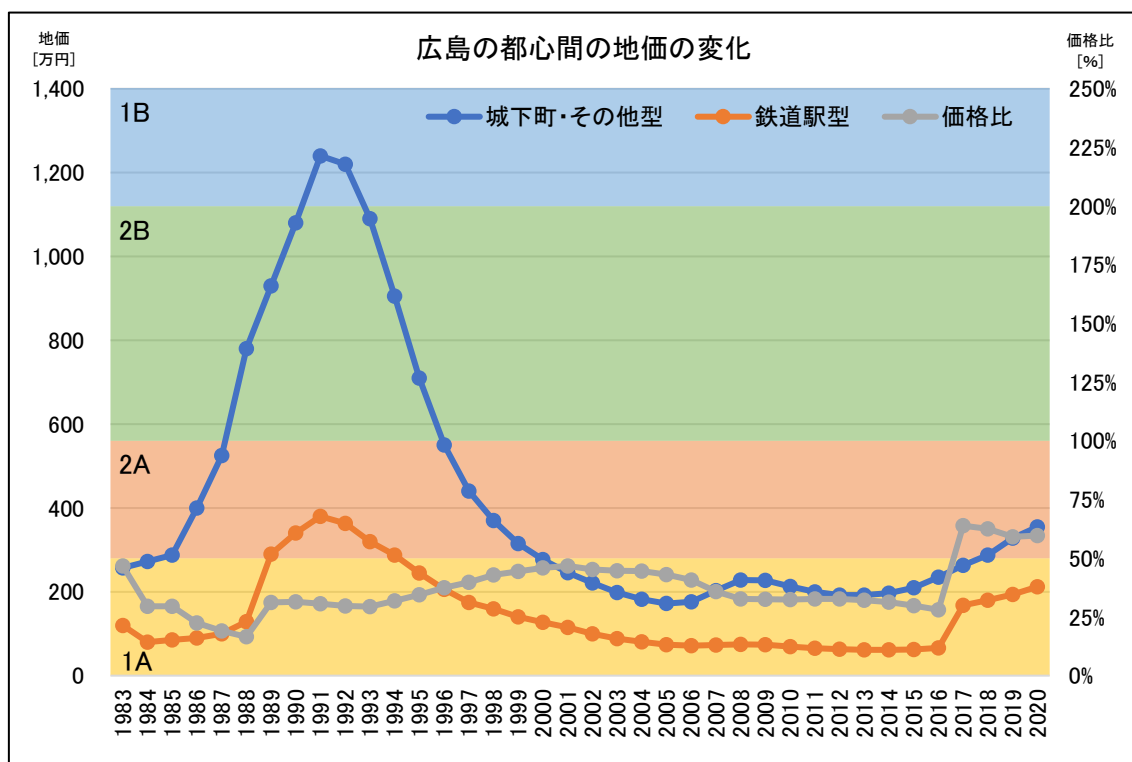


図3-18: 広島市の都心間の地価の変化

広島市の都心間の地価の変化と価格比は図3-18の通りである。都心間の価格を見ると、バブル期に地価が大きく上昇しており、その後はリーマンショック前や近年に上昇傾向にある。地価の変化のトレンドは城下町・その他型においてバブル期の地価上昇が顕著である。

価格比をみると、1983年から2016年までは停滞していたが、その後上昇し50%を超え、2A型：城下町・その他型優位二心都市の都市となっている。その理由は鉄道駅型の都心の地価上昇であるが、同時に城下町・その他型の都心の地価も上昇傾向にある。このように、城下町・その他型の都心の地価の絶対値としては上昇傾向にある一方でそれを上回る鉄道駅型の都心の地価上昇により二心都市となった都市である。

### 3.6.10 福岡の都心間の地価の変化

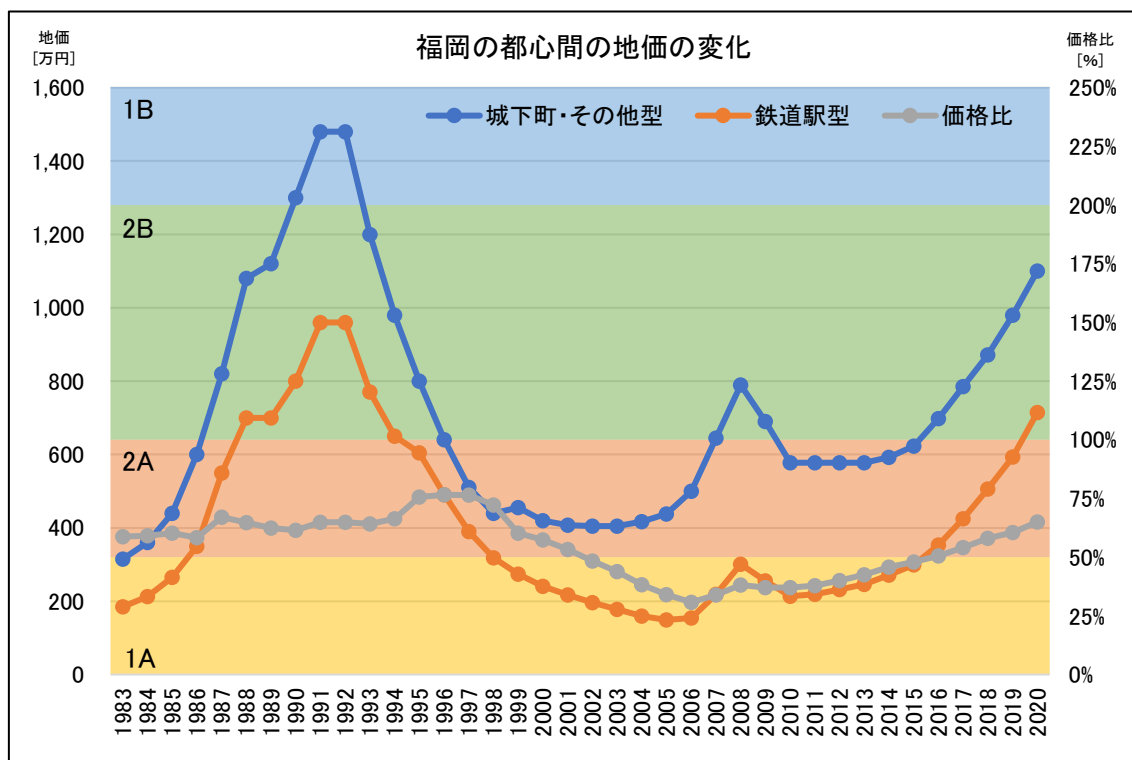


図3-19: 福岡の都心間の地価の変化

福岡の都心間の地価の変化と価格比は図3-19の通りである。都心間の価格を見ると、バブル期に地価が大きく上昇しており、その後はリーマンショック前や近年に上昇傾向にある。近年の地価の伸びは著しく、バブル期の地価に迫っている。地価の変化のトレンドは城下町・その他型、鉄道駅型の都心において大きな差異はみられないものの、常に城下町・その他型の都心の地価が高くなっていた。

価格比をみると、1990年代後半までは横ばいであったが、減少傾向に転じ、50%以下まで落ち込んでいる。そのため二心都市から1A型:城下町・その他型一心都市に変化している。その後上昇傾向に転じ、2020年には65.0%となっている。このような変化の要因は城下町・その他型での地価が下がらず高いままであるためである。バブル崩壊後、鉄道駅型は2005年まで下落傾向が続いたが、城下町・その他型の都心では2002年で上昇傾向に転じている。その結果として価格比が減少し、二心から城下町・その他型優位の一心へと変化した特徴ある都市となっている。

### 3.6.11 長崎の都心間の地価の変化

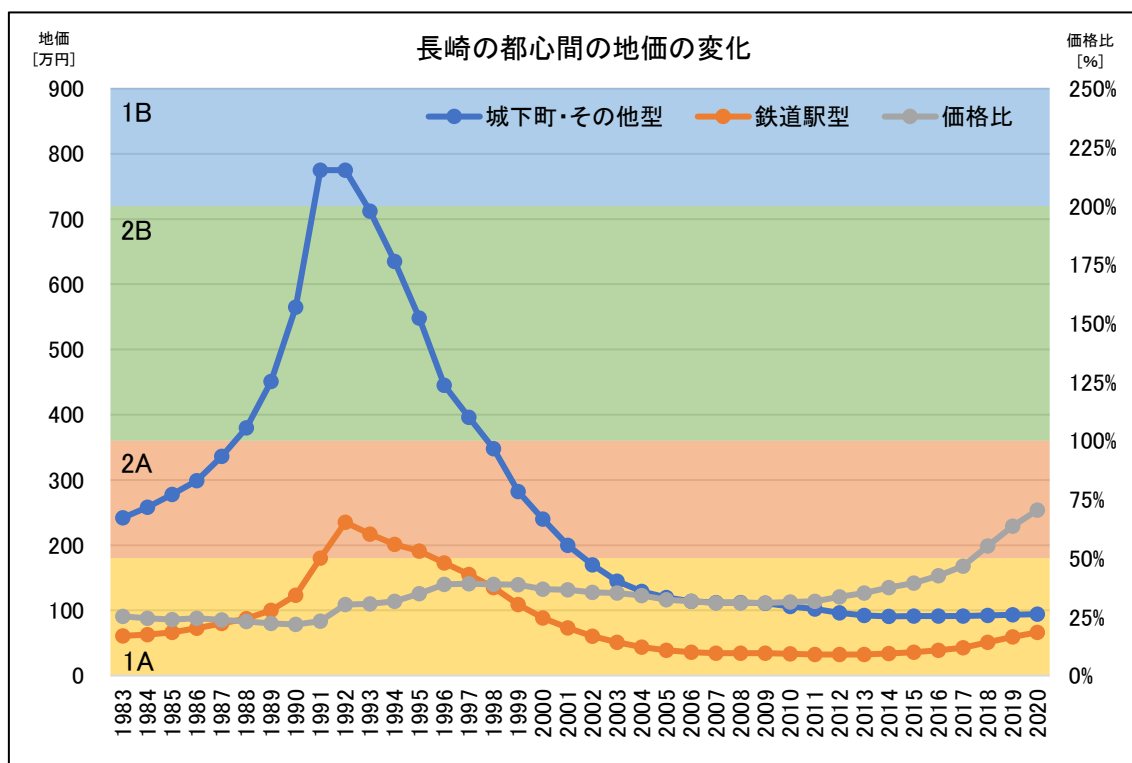


図3-20: 長崎の都心間の地価の変化

長崎の都心間の地価の変化と価格比は図3-20の通りである。都心間の価格を見ると、バブル期に地価が大きく上昇しており、その後は下落傾向にある。地価の変化のトレンドは城下町・その他型の都心においてバブル期の上昇が顕著である。また、鉄道駅型の都心の地価が2010年以降から上昇傾向に転じている。

価格比をみると、長期的には停滞傾向であったが、2010年代後半から上昇傾向に転じ、2020年には70.4%と2A型:城下町・その他型優位二心都市になっている。

### 3.6.12 鹿児島県の都心間の地価の変化

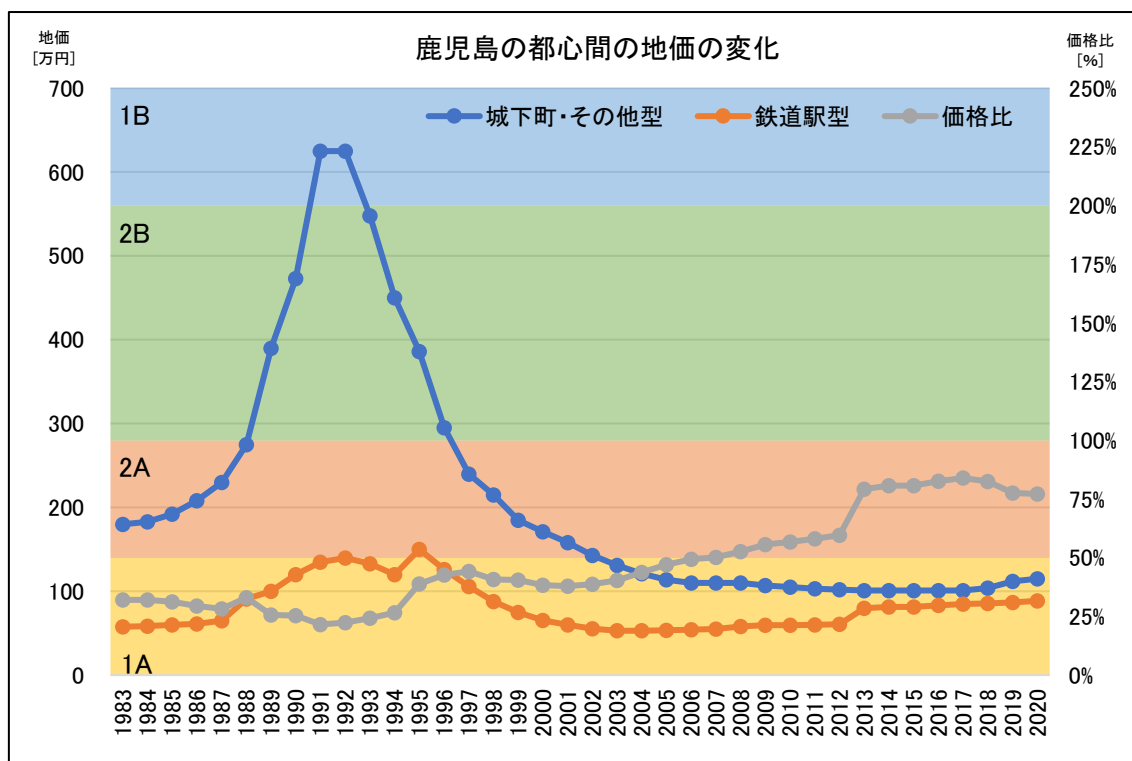


図3-21: 鹿児島県の都心間の地価の変化

鹿児島県の都心間の地価の変化と価格比は図3-21の通りである。都心間の価格を見ると、バブル期に地価が大きく上昇しており、その後は横ばいの傾向にある。地価の変化のトレンドは城下町・その他型の都心においてバブル期の地価の上昇が顕著である。更に2010年代後半からは鉄道駅型の地価が上昇している。

価格比をみると、長期的には右肩上がりになっている。1A型:城下町・その他型一心都市から2A型:城下町・その他型優位二心都市に変化している都市である。

### 3.6.13 本節のまとめ

本節では個別の都市毎の都心間の地価の変化と価格比から変化の傾向について調査を行った。その結果として一部停滞している都市もあるものの、価格比は長期的には上昇傾向であり、鉄道駅型の都心における相対的な地価の上昇がみられた。図3-22に全都市における価格比の推移を示す。

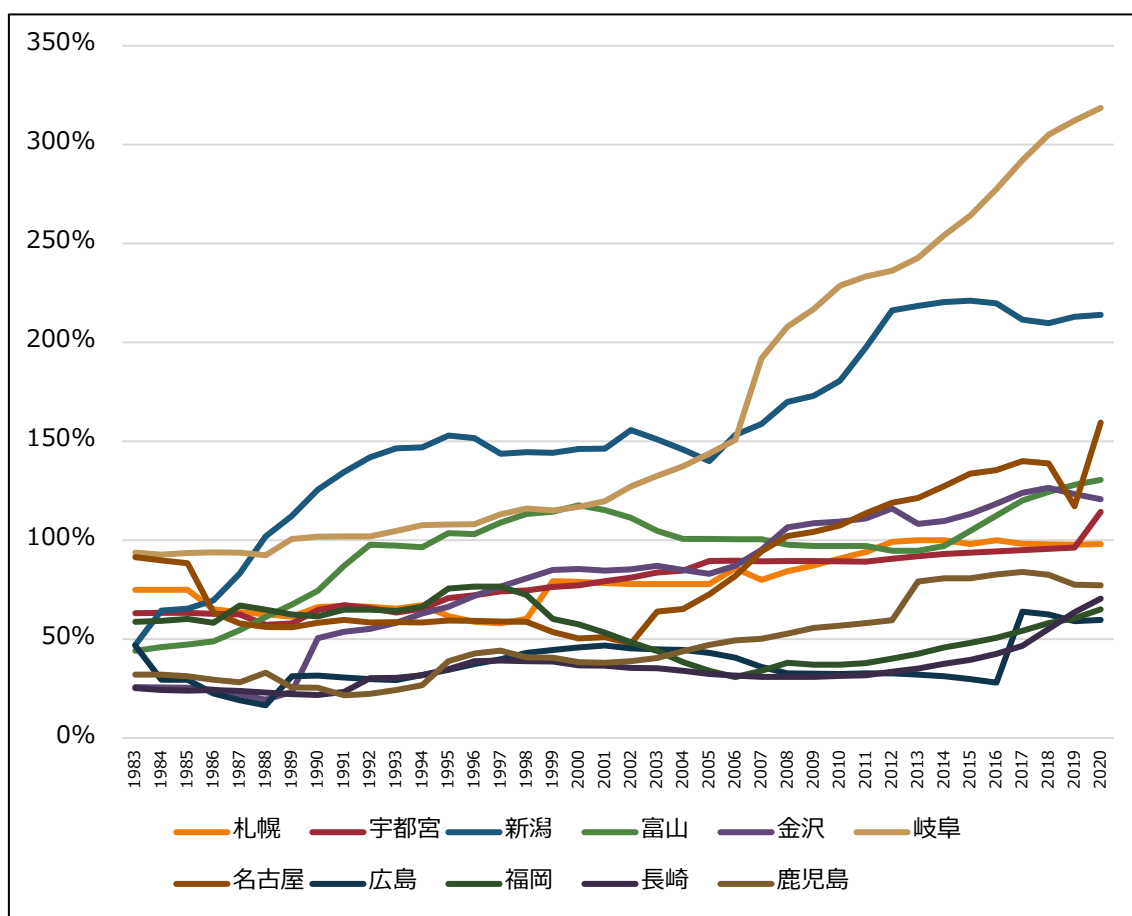


図3-22: 全都市における価格比の推移

また、富山や福岡など一部の都市を除いて、城下町・その他型の都心の地価が上昇し、価格比が下落することは短期的にはあっても長期的にはみられず、城下町・その他型の都心において地価を相対的に上昇させることは困難であることが推測できる。

### 3.7 本章のまとめ

本章では、1983年から2020年の公示地価を用いて都市ごとに時系列的な都市の分類の変化

を明らかにした。その結果として、3.4節で明らかにしたように都心の変化パターンが存在していることが明らかになった。都心の変化パターンとは城下町・その他型の都心が1つの都市において、鉄道駅周辺にも都心が形成され、二心都市となり、鉄道駅周辺の都心の地価が城下町・その他型の都心の地価を追い抜き、さらに城下町・その他型の都心の地価が相対的に下がり、鉄道駅型の一心都市になるパターンである。既往研究において、城下町から鉄道駅への都心の移動は指摘されていたが、単に移動するのではなく二心状態を経由してから鉄道駅への都心の移動が行われることが新たに明らかになった。

一方で、これらの都心の変化パターンに必ずしも当てはまらないのではないかとこの都市も存在していた。当てはまらない都市の分類では鉄道駅と城下町が近接している1C型:城下町+鉄道駅型一心都市では都心に変化は生まれていなかった。そのほかでは、1983年から2020年の間には札幌や熊本、宮崎では都市の分類に変化が無く都心の変化パターンに当てはまっていない都市と言える。しかし、いずれの都市においても鉄道駅周辺で大型商業施設や再開発が2020年以降進展しており<sup>15</sup>、今後鉄道駅周辺の都心での地価が上昇する可能性がある。さらに、富山及び福岡では一時的には都心の変化パターンを逆行するように相対的に城下町・その他型の都心の地価が上昇しており、特殊な都市である。ただし、地価の観点からは鉄道駅型の都心の地価が長期的にはいずれの都市においても上昇していた。

また過去の都市の分類を調査した結果、研究対象とした22都市のうち、2章で示した2020年の二心都市9都市に加えて、3都市が過去には二心都市であり、合計12都市において一時的にでも二心状態となっていた。これらの都市を第二部の研究対象とし経済的な観点以外から都心を調査することとする。

以上のように、2章と3章で構成される第1部で指標とした地価の観点からは二心都市の存在と都心の変化パターンを明らかにした。

### 【第3章 参考文献】

- 1) 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, pp. 225-240.
- 2) 佐藤滋, 重松諭, 久保勝裕, 福岡京子(1988)「近世城下町を基盤とする地方都市の都市構

---

<sup>15</sup> 例えば、札幌では札幌駅周辺で計約39万㎡の大型複合ビルや他にも複数の開発が進められているほか、宮崎では宮崎駅西口にアミュプラザみやざき(16,000㎡)が2020年11月に開業、熊本においても熊本駅東口にアミュプラザくまもと(39,000㎡)が2021年4月に開業した。

造の類型化」, 都市計画論文集, 23, pp. 229-234.

- 3) 朝日新聞(2002)「九州トップ、中央資本下に流通業界に再編の波」, 2002/2/27.



## 第4章 商業及び業務機能の集積の実態と変化

## 4.1 本章の目的

本章では産業別の事業所数を指標として都心の機能集積について機能の中身に着目して分析を行う。前章までの第一部では都心の変化について地価を用いて示し、経済的な観点から都心の変化を分析した。前述したように地価は都心の機能集積を量的に反映したものであり、地価の高低やその変化は機能集積の変化を反映していると考えられる。一方で、地価自体は単なる一次元の指標であり、その機能集積の構成は第一部では明らかにできていない。例えば2020年の地価を見ると札幌では札幌駅と大通の二都心間で地価の差が小さいが、都心の機能集積の量や構成が似通っているかなどは明らかにできていない。そのほか、都心の類型化を行い、都市の分類を作成したが、都心の類型によって機能集積が異なる可能性も考えられる。都心間で機能集積の内容が異なる場合には機能分担が行われ、都心ごとに求められる用途構成や将来像が異なる可能性が存在する。そのため、都心の機能集積の構成にも着目する必要がある。

さらに、地価は都心の機能集積を量的に反映したものではあるが、かならずしも機能集積と一致しない場合も存在するのではないだろうか。例えば、地価が下がり、経済的には都心として捉えることができなくなった場合においても、商店や事業所が一定程度存在する場合もあると考えられる。そのうえ、地価ではピークとなっていない場所において商店や事業所が密集している可能性も存在する。

以上のような課題意識を元に、本章では以下の2つの目的を設定し、都心の機能集積を明らかにすることとした。初めに、都心の機能集積について産業別の事業所数を用いて量や割合の面から都心間の差異やその変化を明らかにする。そのうえで、都心間の機能分担についても考察することを目的とする。

第二に地価の高低と事業所数の大小を空間的に比較し、2つの指標の差異を考察する。これにより地価を都心の指標と採用することの妥当性について検討するとともに、事業所数を用いることの有用性を考察することを目的とする。なお、本章の一部は発表済みである<sup>1)</sup>。

## 4.2 本章で用いる指標

本章では都心の機能集積の内容を表す指標として経済センサス(旧事業所・企業統計調査)の事業所数を利用する。都心の機能集積として商店や事業所など商業及び業務機能を表すことができるため指標として採用した。具体的には表4-1に示す年度の統計を利用した。

表 4-1: 利用した統計年度

調査名	年度
経済センサス 活動調査	2016
事業所・企業統計調査	2006
事業所・企業統計調査	1996

1991年以前の事業所統計調査については、メッシュの測地系が日本測地系(Tokyo)であり、現在利用されている世界測地系とは位置が異なるため、比較ができない。そのため、1996年以降の世界測地系で整備されている統計データを利用した。

また、分析の中では産業別の事業所数の割合などを用いたが、年次によって産業分類が異なるため、分類を修正し、比較が可能なように分類を再集計しているため、必ずしも当時の産業分類とは一致していない場合がある。

### 4.3 商業及び業務機能集積の現状

本節では一般的な都心の機能構成について明らかにしたのちに、二心都市における都心の機能集積の現状を産業別の事業所数と主に割合から分析を行う。主に割合を利用するのは、都心毎に面積が異なるため、実数では単純に比較することが困難であること及び、都心の性格としての機能の差異に着目するためである。

#### 4.3.1 調査方法

本章におけるデータの調査方法について記述を行う。都心の範囲内の産業別の事業所数を計算するために、2章で求めた都心の範囲を用いた。経済センサス(事業所・企業統計調査)の地域メッシュ統計を利用し、GISを用いて面積按分して求めた。地域メッシュ統計は2分の1地域メッシュ単位(いわゆる500mメッシュ)を利用した。

都心の範囲は地価の変化に伴って変化していくと考えられるが、都心の位置自体は大きく変化していないこと、および時系列での比較を行うために範囲を固定して実施した。

#### 4.3.2 都心の産業別事業所数及び割合

はじめに都心の範囲内の産業別の事業所数及び割合を表4-2と表4-3に示す。

表 4-2: 都心毎の産業別の事業所数

都心 数	都市名	名称	事業所 数	面積 【ha】	事業所 数密度 【ha当 り】	飲食業	小売業	卸売業	生活関 連サー ビス業、 娯楽業	サービ ス(他に 分類さ れないも の)	不動産 業、物品 賃貸業	医療、福 祉	学術研 究、専 門・技術 サービ ス業	金融業、 保険業	情報通 信業	教育、学 習支援 業	建設業	宿泊業	運輸業、 郵便業	製造業	複合サ ービス事 業	電気・ガ ス・熱供 給・水道 業	鉱業、採 石業、砂 利採取 業
二 心 都 市	札幌	大通	986	14.5	68.2	323	226	42	100	53	48	43	46	35	29	20	12	4	2	3	2	1	0
		札幌駅	857	17.0	50.3	89	95	121	49	137	47	50	65	65	58	24	27	7	11	5	3	1	0
	宇都宮	JR 宇都宮駅	269	19.0	14.1	56	54	34	18	22	19	11	12	7	5	9	10	4	6	2	0	0	0
		東武宇都宮駅	331	13.6	24.3	97	84	11	32	19	19	22	9	14	4	9	3	3	1	2	1	1	0
	富山	富山駅	916	56.3	16.3	172	128	113	47	130	31	30	44	62	43	23	36	16	21	9	3	7	1
		総曲輪	111	5.4	20.6	30	37	4	9	5	8	5	2	5	1	3	1	1	1	1	0	0	0
	金沢	金沢駅	396	19.3	20.6	58	115	50	20	38	24	11	18	18	14	8	5	6	5	5	1	0	0
		香林坊他	1,173	59.9	19.6	422	239	35	63	96	74	32	30	71	32	23	21	10	6	16	3	0	0
	名古屋	名古屋駅	1,033	18.3	56.6	178	210	156	76	95	49	36	61	34	42	28	27	7	19	14	1	1	0
		栄駅	2,272	38.1	59.6	722	495	160	152	138	119	94	105	97	70	36	41	9	14	18	1	1	0
	広島	八丁堀	3,752	87.1	43.1	875	842	302	337	274	236	184	202	176	103	93	64	15	21	16	6	4	0
		広島駅	258	12.7	20.4	46	42	45	13	19	19	13	14	6	10	8	10	5	4	4	0	0	0
	福岡	天神	3,961	64.7	61.2	659	1,155	255	328	321	223	168	324	162	157	98	51	13	23	17	5	2	0
		博多駅	4,713	104.7	45.0	635	801	823	277	429	300	163	366	148	336	104	174	53	56	41	4	5	0
	長崎	浜町	583	10.6	54.9	208	173	17	60	11	34	43	10	9	2	5	2	3	2	5	1	0	0
長崎駅		285	12.5	22.9	46	71	23	19	22	19	14	16	13	7	10	8	6	6	4	0	0	0	
鹿児島	天文館	279	5.3	52.2	150	37	10	18	11	12	9	4	10	5	5	2	3	1	1	0	0	0	
	鹿児島中央駅	769	43.5	17.7	170	158	68	59	51	51	48	37	34	16	27	22	8	5	10	2	1	0	
一 心 都 市	仙台	仙台駅	4,362	80.5	54.2	979	943	459	348	326	262	157	244	174	156	104	130	26	24	19	4	5	1
		新潟	1,644	89.2	18.4	411	241	180	128	118	92	72	91	65	64	61	67	13	29	11	1	1	1
	岐阜	岐阜駅	355	18.5	19.2	69	58	65	28	14	29	23	7	21	5	16	6	4	3	6	0	0	0
		静岡	3,000	81.2	36.9	788	697	193	206	269	183	99	159	142	72	67	64	16	21	19	5	1	0
	浜松	浜松駅	609	21.1	28.9	201	122	41	46	39	36	18	20	27	16	18	12	4	3	5	1	0	0
		岡山	943	34.1	27.6	260	181	55	88	71	63	53	35	40	19	29	14	14	13	7	2	0	0
	福山	福山駅	507	29.4	17.2	109	148	27	45	29	26	27	17	30	9	20	5	6	4	4	1	0	0
		高松	1,455	65.0	22.4	256	212	186	79	148	116	61	104	115	60	36	42	10	11	14	4	2	0
	松山	大街道	430	18.7	23.0	207	53	16	22	27	19	14	18	23	9	8	4	5	4	1	1	0	0
		北九州	2,108	81.2	26.0	474	632	102	229	125	93	107	79	83	48	55	27	13	21	16	2	1	0
	熊本	下通	908	17.8	50.9	457	199	11	64	32	45	25	12	30	4	11	2	10	3	1	2	0	0
		大分	211	8.5	24.7	39	59	7	30	11	13	15	7	6	2	13	2	2	2	2	0	1	0
	宮崎	宮崎駅	700	13.9	50.4	497	94	7	35	9	18	12	4	8	3	4	1	4	2	2	0	0	0

表 4-3: 都心毎の産業別の事業所数割合

都心数	都市名	名称	飲食業	小売業	卸売業	生活サービス業(他に娯楽業)	サービス業(他に分類されないもの)	不動産業(賃貸業)	医療、福祉	学術研究、専門・技術サービス	金融業、保険業	情報通信業	教育、学習支援業	建設業	宿泊業	運輸業、郵便業	製造業	複合サービス業	電気・ガス・熱供給・水道業	鉱業、採石業、砂採取業
二心都市	札幌	大通	33%	23%	4%	10%	5%	5%	4%	5%	4%	3%	2%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
		札幌駅	10%	11%	14%	6%	16%	6%	6%	8%	8%	7%	3%	3%	1%	1%	1%	0%	0%	0%
	宇都宮	JR 宇都宮駅	21%	20%	13%	7%	8%	7%	4%	4%	2%	2%	3%	4%	1%	2%	1%	0%	0%	0%
		東武宇都宮駅	29%	25%	3%	10%	6%	6%	7%	3%	4%	1%	3%	1%	1%	0%	1%	0%	0%	0%
	富山	富山駅	19%	14%	12%	5%	14%	3%	3%	5%	7%	5%	3%	4%	2%	2%	1%	0%	1%	0%
		総曲輪	27%	33%	4%	8%	4%	7%	5%	2%	4%	1%	2%	1%	1%	1%	1%	0%	0%	0%
	金沢	金沢駅	15%	29%	13%	5%	9%	6%	3%	5%	5%	3%	2%	1%	1%	1%	1%	0%	0%	0%
		香林坊他	36%	20%	3%	5%	8%	6%	3%	3%	6%	3%	2%	2%	1%	0%	1%	0%	0%	0%
	名古屋	名古屋駅	17%	20%	15%	7%	9%	5%	3%	6%	3%	4%	3%	3%	1%	2%	1%	0%	0%	0%
		栄駅	32%	22%	7%	7%	6%	5%	4%	5%	4%	3%	2%	2%	0%	1%	1%	0%	0%	0%
	広島	八丁堀	23%	22%	8%	9%	7%	6%	5%	5%	5%	3%	2%	2%	0%	1%	0%	0%	0%	0%
		広島駅	18%	16%	18%	5%	7%	7%	5%	5%	2%	4%	3%	4%	2%	1%	2%	0%	0%	0%
	福岡	天神	17%	29%	6%	8%	8%	6%	4%	8%	4%	4%	2%	1%	0%	1%	0%	0%	0%	0%
		博多駅	13%	17%	17%	6%	9%	6%	3%	8%	3%	7%	2%	4%	1%	1%	1%	0%	0%	0%
	長崎	浜町	36%	30%	3%	10%	2%	6%	7%	2%	2%	0%	1%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%
		長崎駅	16%	25%	8%	7%	8%	7%	5%	5%	5%	2%	3%	3%	2%	2%	2%	0%	0%	0%
鹿児島	天文館	54%	13%	4%	7%	4%	4%	3%	2%	3%	2%	2%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	
	鹿児島中央駅	22%	21%	9%	8%	7%	7%	6%	5%	4%	2%	4%	3%	1%	1%	1%	0%	0%	0%	
一心都市	仙台	仙台駅	22%	22%	11%	8%	7%	6%	4%	6%	4%	4%	2%	3%	1%	1%	0%	0%	0%	0%
		新潟	25%	15%	11%	8%	7%	6%	4%	6%	4%	4%	4%	4%	1%	2%	1%	0%	0%	0%
	岐阜	岐阜駅	19%	16%	18%	8%	4%	8%	6%	2%	6%	1%	5%	2%	1%	1%	2%	0%	0%	0%
		静岡	26%	23%	6%	7%	9%	6%	3%	5%	5%	2%	2%	2%	1%	1%	1%	0%	0%	0%
	浜松	浜松駅	33%	20%	7%	7%	6%	6%	3%	3%	4%	3%	3%	3%	2%	1%	1%	1%	0%	0%
		岡山	28%	19%	6%	9%	8%	7%	6%	4%	4%	2%	3%	1%	1%	1%	1%	0%	0%	0%
	福山	福山駅	21%	29%	5%	9%	6%	5%	5%	3%	6%	2%	4%	1%	1%	1%	1%	0%	0%	0%
		高松	18%	15%	13%	5%	10%	8%	4%	7%	8%	4%	2%	3%	1%	1%	1%	0%	0%	0%
	松山	大街道	48%	12%	4%	5%	6%	4%	3%	4%	5%	2%	2%	1%	1%	1%	0%	0%	0%	0%
		北九州	22%	30%	5%	11%	6%	4%	5%	4%	4%	2%	3%	1%	1%	1%	1%	0%	0%	0%
	熊本	下通	50%	22%	1%	7%	4%	5%	3%	1%	3%	0%	1%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%
		大分	18%	28%	3%	14%	5%	6%	7%	3%	3%	1%	6%	1%	1%	1%	1%	0%	1%	0%
	宮崎	宮崎駅	71%	13%	1%	5%	1%	3%	2%	1%	1%	0%	1%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%
二心都市平均			24%	22%	9%	7%	8%	6%	5%	5%	4%	3%	2%	2%	1%	1%	1%	0%	0%	0%
一心都市平均		31%	20%	7%	8%	6%	6%	4%	4%	4%	2%	3%	2%	1%	1%	1%	0%	0%	0%	
都心全体平均		27%	21%	8%	8%	7%	6%	4%	4%	4%	3%	3%	2%	1%	1%	1%	0%	0%	0%	

はじめに都心間の事業所数の実数の差についてみる。面積が異なるため、単純に比較することはできないことに注意が必要であるが、富山や広島では大きな実数の差が生じており、このような都心では機能分担というよりは、片方の都心に機能が集中している可能性がある。また、実数を面積で除した事業所数密度で比較すると富山や広島の差は縮まるが、鹿児島や長崎において密度の差が大きいことがわかる。表4-4に都心間の実数と密度の比率を示す。

**表 4-4: 都心間の比率**

	事業所数	密度
札幌	0.87	0.74
宇都宮	0.81	0.58
富山	0.12	0.79
金沢	0.34	0.95
名古屋	0.45	0.95
広島	0.07	0.47
福岡	0.84	0.74
長崎	0.49	0.42
鹿児島	0.36	0.34

表4-3の最下部に示す都心全体の平均についてみると、飲食業が27%、小売業が21%、卸売業が8%となっており、合計すると56%と半数以上を占め、都心の主要な機能であることがわかる。そこで経年変化をみる次節以降ではこの3つの産業に着目して分析することとした<sup>16</sup>。

次に都心の機能構成について、一心都市と二心都市を比較すると飲食業の割合が一心都市において多いが、都心全体の平均などと比較すると割合の差が小さく、一心都市と二心都市(2つの都心を合計した場合)においては都心間の機能集積の構成には大きな差が無いことが明らかになった。

#### 4.3.3 二心都市の一般的な特徴

次に、二心都市における一般的な特徴を明らかにするために、都心間の割合の差を表4-5に示す。都心間で特定の産業の事業所数の割合に差が存在する場合、一方の都心に特定の産業が集積していることを示すため、機能分担が行われていると解釈することができる。

都市によって傾向は異なるが、平均をみると、最も割合の差が大きいのは飲食業であり、次いで小売業と卸売業である。そのほかの業種においては割合の差の平均は5pt以下であり、機能分

<sup>16</sup> 生活関連サービス業、娯楽業及びサービス業(他に分類されないもの)の割合も次いで大きい  
が、これらは産業分類の変更により時系列変化が困難なため、比較が可能な3分類に着目した。

担の割合は小さいと考えられるが、札幌のサービス業など特定の都市においては、差が大きい業種も存在し、個別の都市の特徴については次項で記述することとした。

更に、この産業ごとの都心間の割合から都市毎に都心間の機能分担の割合をユークリッド距離を用いて計算した。ユークリッド距離はクラスター分析等でも利用されている項目間の距離を測る手法であり、業種間の割合の差の二乗和の平方として計算される。図4-1に結果を示す。

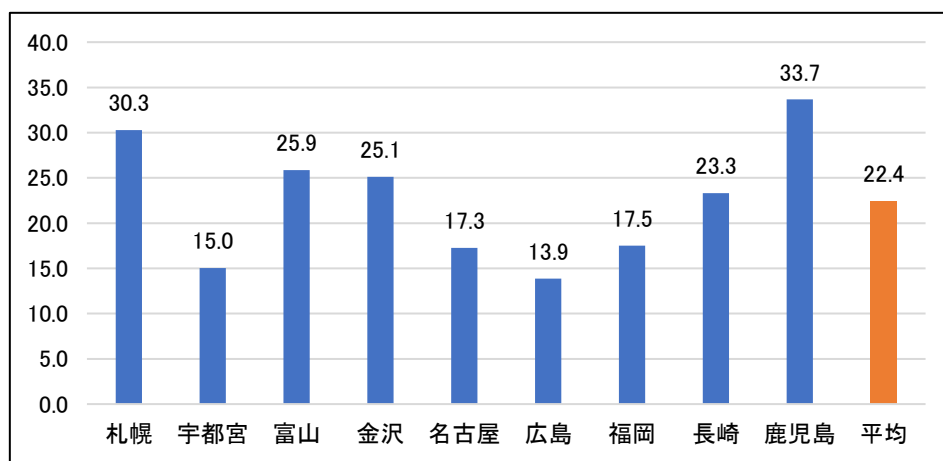


図4-1: 都心間の機能分担の割合

距離が特に長いのは鹿児島と札幌であり、平均以上の都市は次いで富山、金沢及び長崎であった。このような都市においては業種間で割合の差が大きく機能分担がなされている都市であるといえる。

一方で、広島や宇都宮においては距離が短く、産業別の事業所数の構成が似通っており、事業所数の側面からは機能分担の割合が小さい都市であるといえる。

表 4-5: 都心毎の産業別の事業所数割合の差[pt]

都市名	飲食業	小売業	卸売業	生活関連サービス業(他に娯楽業)	サービス業(他に賃貸業)	不動産業(物品賃貸業)	医療、福祉	学術研究、専門・技術サービス業	金融業、保険業	情報通信業	教育、学習支援業	建設業	宿泊業	運輸業、郵便業	製造業	複合サービス事業	電気・ガス・熱供給・水道業	鉱業、採石業、砂採取業
札幌	22.3	11.8	9.8	4.4	10.7	0.7	1.6	3.0	4.1	3.8	0.8	1.9	0.4	1.1	0.3	0.2	0.1	0.0
宇都宮	8.7	5.1	9.3	2.9	2.2	1.4	2.3	1.8	1.8	0.8	0.7	2.5	0.5	1.8	0.3	0.1	0.2	0.0
富山	8.3	18.9	8.6	3.1	9.8	3.4	1.4	2.9	2.6	4.1	0.2	3.4	0.6	1.8	0.2	0.3	0.8	0.1
金沢	21.3	8.6	9.6	0.3	1.3	0.3	0.0	2.0	1.5	0.8	0.2	0.4	0.6	0.9	0.2	0.0	0.1	0.1
名古屋	14.6	1.4	8.0	0.7	3.1	0.5	0.6	1.3	0.9	0.9	1.1	0.8	0.3	1.2	0.5	0.1	0.0	0.0
広島	5.4	6.3	9.5	3.9	0.2	1.1	0.3	0.1	2.4	1.2	0.4	2.1	1.4	0.8	1.1	0.0	0.1	0.0
福岡	3.2	12.2	11.0	2.4	1.0	0.7	0.8	0.4	0.9	3.2	0.3	2.4	0.8	0.6	0.5	0.1	0.1	0.0
長崎	19.7	4.9	5.2	3.7	6.0	1.0	2.3	3.7	3.2	2.1	2.6	2.6	1.6	1.9	0.6	0.0	0.0	0.0
鹿児島	31.8	7.2	5.2	1.0	2.8	2.5	2.9	3.3	1.0	0.4	1.8	2.1	0.2	0.3	1.0	0.2	0.2	0.0
平均	15.0	8.5	8.5	2.5	4.1	1.3	1.4	2.0	2.1	1.9	0.9	2.0	0.7	1.2	0.5	0.1	0.2	0.0

#### 4.3.4 二心都市の都市毎の特徴

本項では都市毎の特徴をグラフと共に示し、記述を行う。なお、グラフ中の()内は事業所数実数を示す。

##### 4.3.4.1 札幌

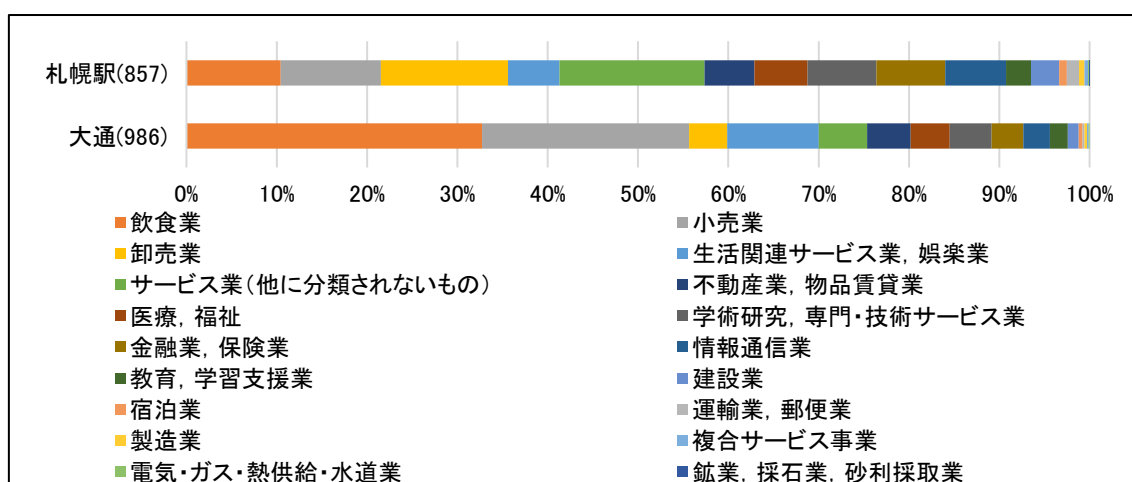


図4-2: 札幌における都心間の産業別事業所数の割合

札幌における都心間の産業別事業所数の割合を図4-2に示す。実数の差はあまり大きくはない都市である。飲食業において都心間の割合の差が大きい都市である。大通では飲食業の割合が、33%となっており、平均以上となっている。そのほかにも大通では小売業や生活関連サービス業、娯楽業において割合が大きく、飲食や娯楽系の機能に特化した都心であると考えられる。大通に隣接するすすきのエリアは娯楽街として知られており、飲食店や小売店が多い。そのため、このような結果になっていると考えられる。

一方で、札幌駅では飲食業、小売業及び卸売業の割合が同程度であり、特定の業種が大きいというわけではないが、サービス業(他に分類されないもの)の割合が大きいことが特徴的である。

以上のように、札幌においては大通が飲食業など娯楽街的な性格が強く、札幌駅とは異なっており、機能分担がなされている都市であると考えられる。

#### 4.3.4.2 宇都宮

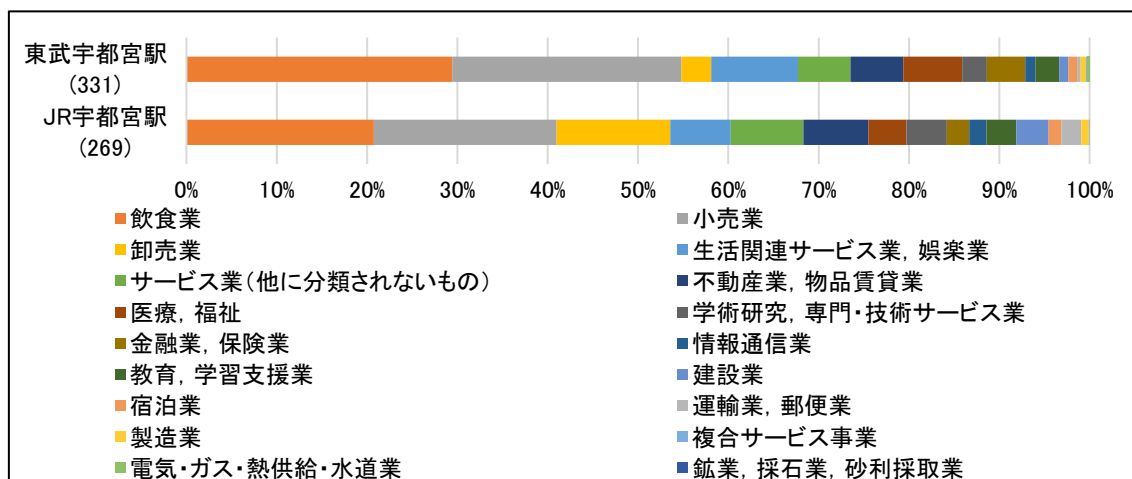


図4-3: 宇都宮における都心間の産業別事業所数の割合

宇都宮における都心間の産業別事業所数の割合を図4-3に示す。実数の差は大きくはないが、JR宇都宮駅の方が62だけ少なくなっている。前項で既述したように宇都宮はユークリッド距離が小さく、割合の構成が似ている都市であるが、主な違いとしては飲食業と卸売業において割合の差が大きい。東武宇都宮駅では飲食業の割合が高く卸売業の割合が小さい、一方でJR宇都宮駅では飲食業の割合が低く、卸売業の割合が大きくなっている。

卸売業はB to Bの産業であることを踏まえると、東武宇都宮駅では飲食や小売が多く商業系の産業が多い都心であり、一方でJR宇都宮駅では卸売業の割合が高く業務系の産業が多い都心であるといえる。

飲食業、小売業及び卸売業以外の業種では都心間の割合の差が3pt以下であり、いずれの業種においても小さい差となっていた。このように、飲食等では差があるものの都心間の機能分担の度合いが他都市と比較すると小さい都市である。

#### 4.3.4.3 富山

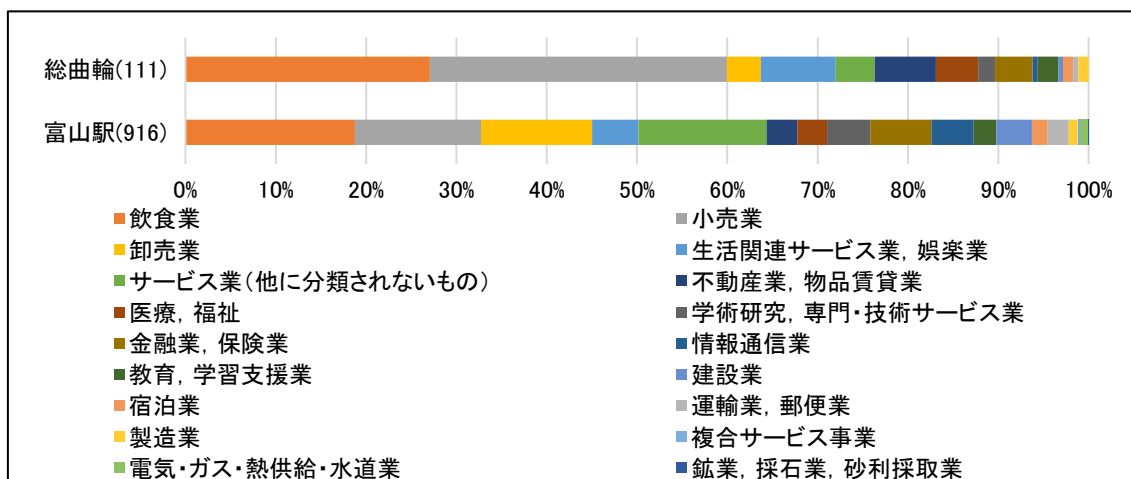


図4-4: 富山における都心間の産業別事業所数の割合

富山における都心間の産業別事業所数の割合を図4-4に示す。富山はユークリッド距離が3番目に大きく都心間で機能構成に差が大きい都市である。具体的には総曲輪において小売業の割合が特に大きいことが特徴的である。33%を占めており、これは二心都市の都心の中で最も大きくなっている。次いで飲食業の割合も大きく27%を占める。このように総曲輪では飲食業と小売業で全体の60%を占めるほど、商業に特化した都心であるといえる。一方で富山駅では、サービス業(他に分類されないもの)の割合が大きいことが特徴的である。サービス業(他に分類されないもの)は様々な業種のサービス業が含まれるが、人材派遣業も含まれており、派遣サービスのオフィスが多い可能性が考えられる。

以上のように富山においては総曲輪が飲食業と小売業に特化した都心となっており、性質に差異がある都心であるといえる。

#### 4.3.4.4 金沢

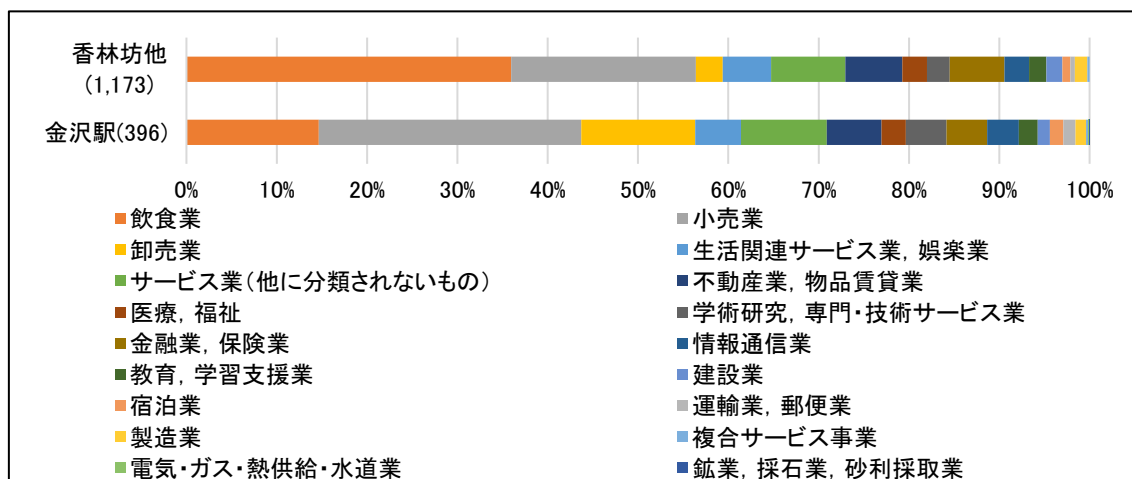


図4-5: 金沢における都心間の産業別事業所数の割合

金沢における都心間の産業別事業所数の割合を図4-5に示す。金沢も富山と同様にユークリッド距離が大きく機能分担が行われている都市であるといえる。特に飲食業において差が大きい。香林坊では飲食業の割合が36%と多くを占めている。金沢駅の飲食業の割合は15%であり、その差は倍以上である。次に差が大きいのは卸売業及び小売業であり、他の産業においては差は小さくなっていた。

金沢駅において小売業の割合が大きいことは特徴的であり、飲食業が多い都心において小売業の割合が多い傾向があるが、金沢では逆になっていた。また、卸売業の割合が金沢駅のほうが大きく、金沢の香林坊他の都心においては飲食業の割合が大きいことで、他の産業の割合が小さくなってしまっているようにも見受けられる。

更に、金沢駅と香林坊他では実数の差も大きく、都心面積が異なるため単純な比較は困難であるが、性質が異なる都心が2つあるものの、機能としては香林坊他の都心に一極集中していると捉えることもできる。

#### 4.3.4.5 名古屋

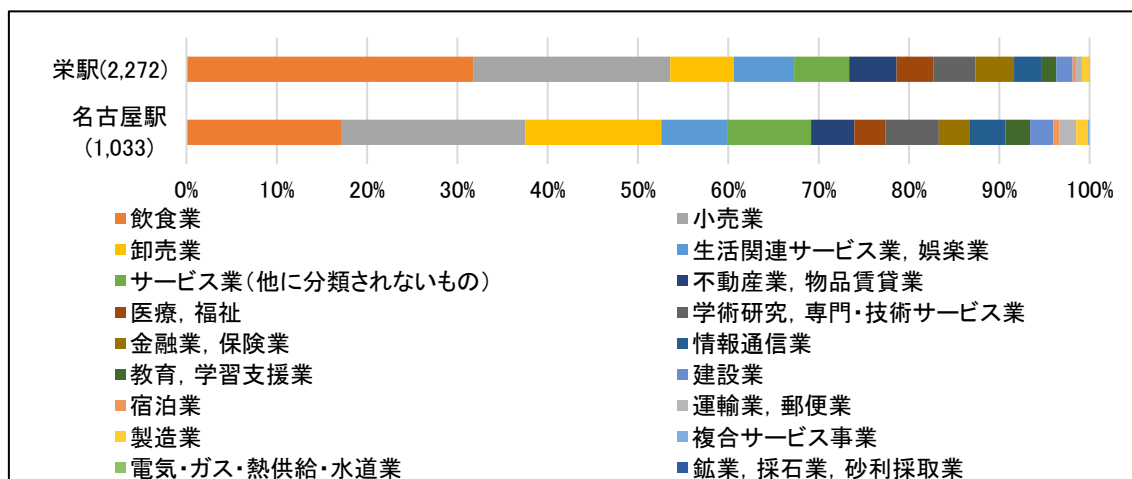


図4-6: 名古屋における都心間の産業別事業所数の割合

名古屋における都心間の産業別事業所数の割合を図4-6に示す。名古屋が平均よりもユークリッド距離が短く都心間で割合の構成が似ている都市であるが、飲食業の割合では差が大きく14.6ptの差が生じている。その他卸売業においても8.0ptの差が生じている。このような点を踏まえると、栄は飲食業と小売業が多い都心であり、名古屋駅は小売業については同程度で、飲食業は少ない都心であると言える。このように商業機能の代表例の飲食業と小売業においても大小の傾向に差が生じている都市も存在した。

次に卸売業に着目すると、名古屋駅では卸売業の割合も大きいため、業務機能の性質も強い都心であると考えられる。このように飲食業と卸売業において差が大きい都心であり、小売業においては差が小さい(他都市と比較しても差は最小)ことが特徴的である。

他の産業においてはサービス業(他に分類されないもの)の割合が名古屋駅において多く、富山の富山駅や札幌の札幌駅など同様の傾向となっている。

#### 4.3.4.6 広島

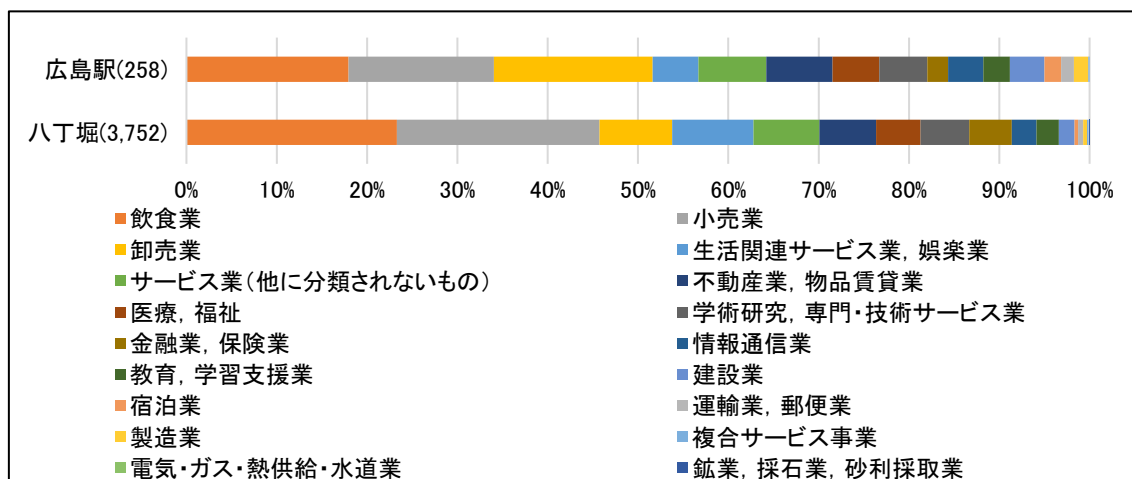


図4-7: 広島における都心間の産業別事業所数の割合

広島における都心間の産業別事業所数の割合を図4-7に示す。広島は都心間のユークリッド距離が最も短く、都心間の産業別の事業所数の割合の構成が似通っている都市である。

構成が似ているとはいえ、都心間での割合に差がある産業は卸売業で9.5ptの差が生じており、広島駅において多くなっている。また、小売業及び飲食業の割合の差はそれぞれ6.3及び5.4と、他都市の差と比較すると大きくはないが、差は生じており、一定程度都心間で性質が異なる都市である。

このように一定程度割合の差が生じていたが、大きな広島の特徴として広島駅と八丁堀の事業所数の差が大きいことがあげられる。面積の差異も大きいいため、単純な比較は難しいが表4-に示すように密度においても、八丁堀が43.1所/haと広島駅が20.4所/haとなっており、集積している機能の絶対量自体が大きく異なる都心であるといえる。そのため、都心間で産業構成自体には差が無くても実質的には八丁堀の都心に機能が集中している都心であると捉えることができる。

#### 4.3.4.7 福岡

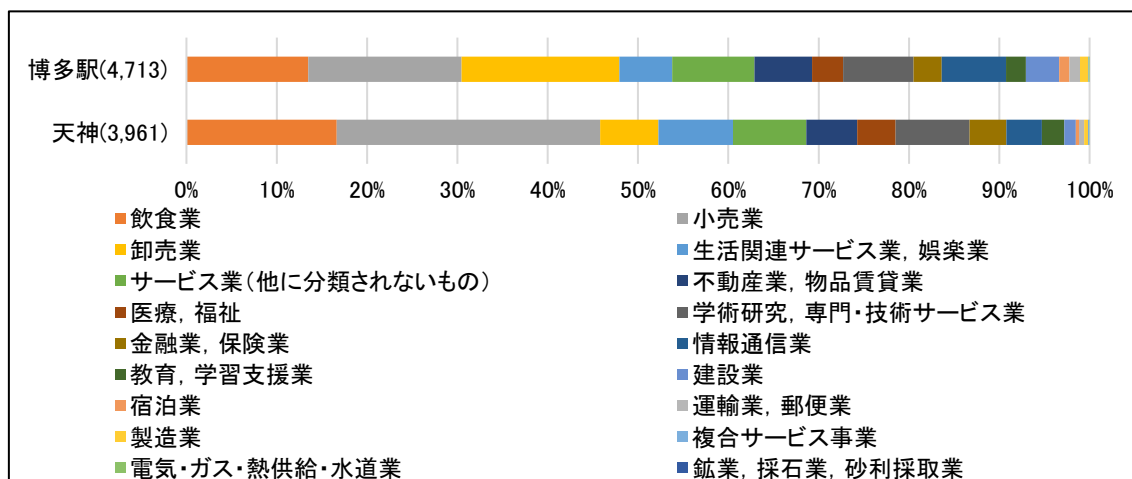


図4-8: 福岡における都心間の産業別事業所数の割合

福岡における都心間の産業別事業所数の割合を図4-8に示す。福岡は都心間のユークリッド距離が平均よりも小さい都市であるが、飲食業において割合の差が小さいのが特徴的である。割合の差は3.2ptとなっており、全都市中でもっとも小さくなっている。飲食業は前述するように機能分担していることが多い産業であるが、福岡においては差が小さいことが特徴的である。

割合の差が大きいのは小売業や卸売業であり、博多駅においては小売業が少なく卸売業が多い、天神においては小売業が多く、卸売業が少ないという特徴がある。天神は複数の百貨店や地下商店街があり、小売りの商店が多くなっている。一方で卸売業が多い博多駅は新幹線を利用して本州や九州の他県へ移動する玄関口となっており、卸売業の割合が大きくなっていると考えられる。

その他、割合の差が大きい産業は特になく、都心間での機能構成は似ている都市となっていた。

#### 4.3.4.8 長崎

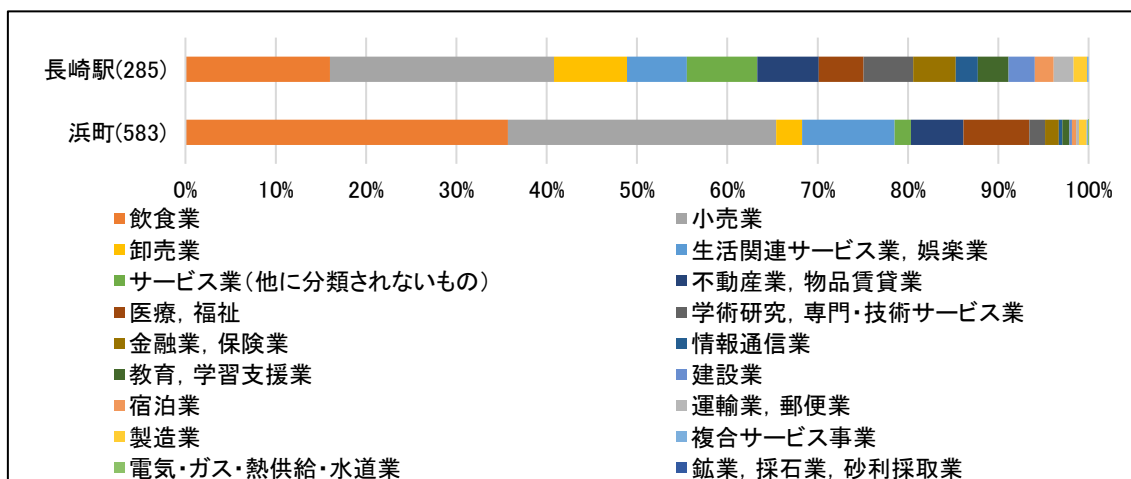


図4-9:長崎における都心間の産業別事業所数の割合

長崎における都心間の産業別事業所数の割合を図4-9に示す。長崎においては都心間のユークリッド距離が平均に近い都心である。割合の差が大きい産業は飲食業であり、19.7ptの差がある。浜町において飲食業の割合が大きい。小売業と卸売業の割合の差は平均よりも小さく5pt前後である。

一方でサービス業(他に分類されないもの)の割合の差が6.0ptあることや、浜町において医療、福祉の割合が大きいことも特徴的である。長崎では卸売業の割合が長崎駅及び浜町の双方において小さく主要な3産業(飲食業、小売業、卸売業)以外の産業の割合も多いものが複数存在しており、例えば浜町では生活関連サービス業、娯楽業の割合も大きくなっている。

#### 4.3.4.9 鹿児島

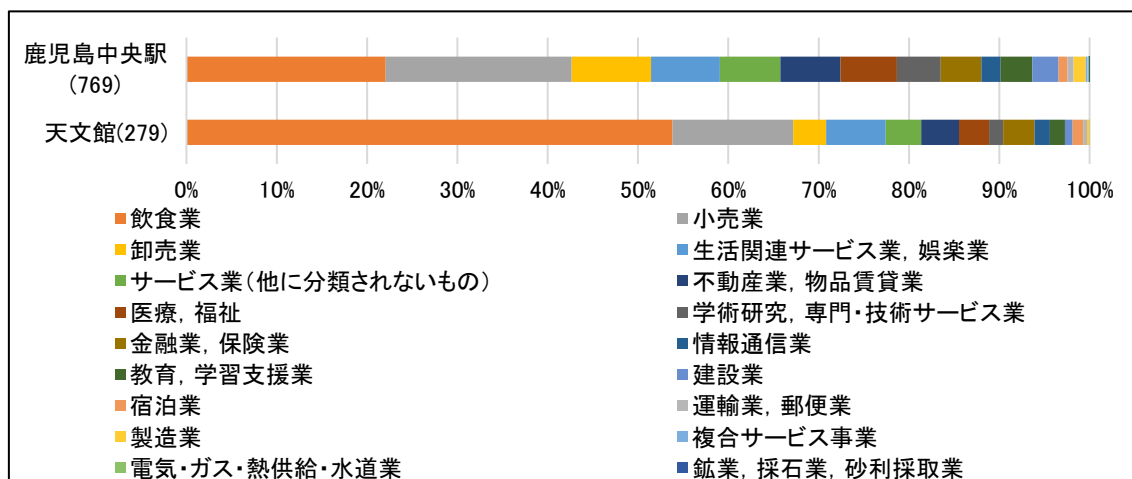


図4-10: 鹿児島における都心間の産業別事業所数の割合

鹿児島における都心間の産業別事業所数の割合を図4-10に示す。鹿児島は都心間のユークリッド距離が最も大きく、都心間の機能構成に大きな差異が存在する都市である。その要因は天文館における飲食業の割合の多さである。天文館では全事業所数の54%を飲食業が占めており、その割合は全都心の中で最も大きくなっている。そのため他の産業の割合は小さくなっている。

その中でも、割合の差が大きいのは小売業と卸売業であり、それぞれ7pt、5pt程度の差が生じている。鹿児島中央においては飲食業の割合が相対的に小さく、平均程度であるため、他の産業の割合も大きくなっていることがわかる。

以上のように鹿児島における都心間の性質の大きな特徴は天文館における飲食業の集積であり、これにより都心間で大きな性質の違いが生まれている。

#### 4.3.5 本節のまとめ

都心間の機能分担や性質の違いについて調査を行い、飲食業、小売業及び卸売業の3産業が主要な産業であることや都心間で差異が生じていることを明らかにした。

また、ユークリッド距離を用いて定量的に都心間の機能構成の差の度合いを示し、鹿児島や札幌において都心間で機能構成に差があり、機能分担がなされていると言えることが分かった。次節ではこれらの時系列的な変化に着目する。

## 4.4 商業及び業務機能集積の時系列的変化

前節では都心の産業構成について2016年の経済センサスのデータを用いて調査を行った。本節ではその構成がどのように変化してきたのかについて過去の統計データを用いて調査を行うこととした。

前節で明らかにしたように都心において機能構成に差異が生じやすい飲食業、小売業、卸売業に着目し、その他の産業についてはまとめて変化を調査した。過去の統計データについては産業分類の改訂に伴って、分類項目が変更されており、項目数や分類の定義が変化している。そのため、算出が可能で、主要な3産業に着目することとした。

### 4.4.1 事業所数の推移

はじめに都心毎に事業所数の変化を分析する。表4-6に事業所数の推移を示す。多くの都市で事業所数は減少しており、例えば富山の総曲輪や金沢の香林坊、長崎の浜町、鹿児島島の天文館など飲食業の割合が大きい都心において事業所数の減少が顕著であり、半減している都心も存在していた。

また、増加している都心についても都心の双方が増加している都市は福岡のみであり、その変化率もさほど大きくはない。以上のように都心全体の20年の変化としては事業所数は減少傾向にあり、密度についても変化が生まれていた。

表 4-6:各都心の事業所数及び密度の変化

都市	名称	事業所数			変化率 [1996→ 2016]	密度			面積 [ha]
		1996年	2006年	2016年		1996年	2006年	2016年	
札幌	大通	1,133	965	986	-15%	78	67	68	14.5
	札幌駅	931	799	857	-9%	55	47	50	17.0
宇都宮	JR 宇都宮駅	264	247	269	2%	14	13	14	19.0
	東武宇都宮駅	509	394	331	-54%	37	29	24	13.6
富山	富山駅	1,171	1,033	916	-28%	21	18	16	56.3
	総曲輪	171	126	111	-54%	32	23	21	5.4
金沢	金沢駅	306	302	396	23%	16	16	21	19.3
	香林坊他	1,750	1,349	1,173	-49%	29	23	20	59.9
名古屋	名古屋駅	1,428	941	1,033	-38%	78	52	57	18.3
	栄駅	2,472	2,303	2,272	-9%	65	60	60	38.1
広島	八丁堀	4,106	4,055	3,752	-9%	47	47	43	87.1
	広島駅	265	238	258	-3%	21	19	20	12.7
福岡	天神	3,887	3,574	3,961	2%	60	55	61	64.7
	博多駅	4,505	3,992	4,713	4%	43	38	45	104.7
長崎	浜町	856	718	583	-47%	81	68	55	10.6
	長崎駅	313	288	285	-10%	25	23	23	12.5
鹿児島	天文館	402	382	279	-44%	75	72	52	5.3
	鹿児島中央駅	772	815	769	-0%	18	19	18	43.5

#### 4.4.2 産業別の事業所数の割合の差の推移

都心間の割合の差がどのように推移し、都心間の性質の差が変化してきているかについて分析を行う。はじめに表4-7に2016年、2006年、1996年の各産業の事業所数及び割合を示す。

表 4-7: 各都心における各産業の事業所数及び割合

事業所数実数		2016年					2006年					1996年				
都市名	名称	全事業所数	卸売業	小売業	飲食業	その他	全事業所数	卸売業	小売業	飲食業	その他	全事業所数	卸売業	小売業	飲食業	その他
札幌	大通	986	42	226	323	396	965	30	237	376	322	1,133	89	296	416	331
	札幌駅*	857	121	95	89	552	799	108	92	72	528	931	236	86	73	535
宇都宮	JR 宇都宮駅*	269	34	54	56	125	247	28	61	38	120	264	26	74	50	114
	東武宇都宮駅	331	11	84	97	139	394	11	129	114	140	509	27	146	161	174
富山	富山駅*	916	113	128	172	504	1,033	112	157	219	544	1,171	121	217	256	577
	総曲輪	111	4	37	30	40	126	5	48	33	40	171	4	72	44	51
金沢	金沢駅*	396	50	115	58	173	302	46	60	39	157	306	45	76	37	147
	香林坊他	1,173	35	239	422	476	1,349	43	293	513	500	1,750	127	331	684	608
名古屋	名古屋駅*	1,033	156	210	178	490	941	182	127	146	485	1,428	489	255	171	513
	栄駅	2,272	160	495	722	895	2,303	143	496	787	876	2,472	141	430	1,051	850
広島	八丁堀	3,752	302	842	875	1,734	4,055	321	956	1,073	1,705	4,106	332	968	1,169	1,637
	広島駅*	258	45	42	46	125	238	37	43	36	121	265	65	50	39	111
福岡	天神	3,961	255	1,155	659	1,892	3,574	235	995	649	1,694	3,887	679	873	702	1,632
	博多駅*	4,713	823	801	635	2,454	3,992	795	565	537	2,094	4,505	1,151	679	547	2,128
長崎	浜町	583	17	173	208	185	718	25	201	307	185	856	59	242	379	176
	長崎駅*	285	23	71	46	146	288	23	82	42	140	313	58	56	37	162
鹿児島	天文館	279	10	37	150	81	382	9	56	218	100	402	14	62	228	98
	鹿児島中央駅*	769	68	158	170	374	815	69	176	194	375	772	35	147	189	402
事業所数割合		2016年					2006年					1996年				
都市名	名称	全事業所数	卸売業	小売業	飲食業	その他	全事業所数	卸売業	小売業	飲食業	その他	全事業所数	卸売業	小売業	飲食業	その他
札幌	大通	100%	4%	23%	33%	40%	100%	3%	25%	39%	33%	100%	8%	26%	37%	29%
	札幌駅*	100%	14%	11%	10%	64%	100%	13%	12%	9%	66%	100%	25%	9%	8%	58%
宇都宮	JR 宇都宮駅*	100%	13%	20%	21%	46%	100%	11%	25%	15%	49%	100%	10%	28%	19%	43%
	東武宇都宮駅	100%	3%	25%	29%	42%	100%	3%	33%	29%	35%	100%	5%	29%	32%	34%
富山	富山駅*	100%	12%	14%	19%	55%	100%	11%	15%	21%	53%	100%	10%	19%	22%	49%
	総曲輪	100%	4%	33%	27%	36%	100%	4%	38%	26%	32%	100%	2%	42%	26%	30%
金沢	金沢駅*	100%	13%	29%	15%	44%	100%	15%	20%	13%	52%	100%	15%	25%	12%	48%
	香林坊他	100%	3%	20%	36%	41%	100%	3%	22%	38%	37%	100%	7%	19%	39%	35%
名古屋	名古屋駅*	100%	15%	20%	17%	47%	100%	19%	13%	16%	52%	100%	34%	18%	12%	36%
	栄駅	100%	7%	22%	32%	39%	100%	6%	22%	34%	38%	100%	6%	17%	43%	34%
広島	八丁堀	100%	8%	22%	23%	46%	100%	8%	24%	26%	42%	100%	8%	24%	28%	40%
	広島駅*	100%	18%	16%	18%	48%	100%	16%	18%	15%	51%	100%	25%	19%	15%	42%
福岡	天神	100%	6%	29%	17%	48%	100%	7%	28%	18%	47%	100%	17%	22%	18%	42%
	博多駅*	100%	17%	17%	13%	52%	100%	20%	14%	13%	52%	100%	26%	15%	12%	47%
長崎	浜町	100%	3%	30%	36%	32%	100%	3%	28%	43%	26%	100%	7%	28%	44%	21%
	長崎駅*	100%	8%	25%	16%	51%	100%	8%	28%	15%	49%	100%	19%	18%	12%	52%
鹿児島	天文館	100%	4%	13%	54%	29%	100%	2%	15%	57%	26%	100%	3%	15%	57%	24%
	鹿児島中央駅*	100%	9%	21%	22%	49%	100%	8%	22%	24%	46%	100%	4%	19%	24%	52%

ここから前節でも利用したユークリッド距離を利用して都心間の機能構成の違いの変化について調査を行った。表4-8と図4-11にユークリッド距離の時系列的変化を示す。

**表 4-8: ユークリッド距離(4分類)の時系列的変化**

	1996	2006	2016	1996→2016
札幌	47.2	47.4	36.4	-10.9
宇都宮	16.4	22.4	14.4	-2.0
富山	32.0	32.0	29.2	-2.8
金沢	31.5	31.8	25.1	-6.4
名古屋	41.9	27.7	18.5	-23.3
広島	22.2	17.2	12.8	-9.4
福岡	13.5	20.3	17.3	3.8
長崎	47.6	36.5	28.5	-19.1
鹿児島	42.7	40.0	38.3	-4.4
平均	31.5	29.4	22.8	-8.8

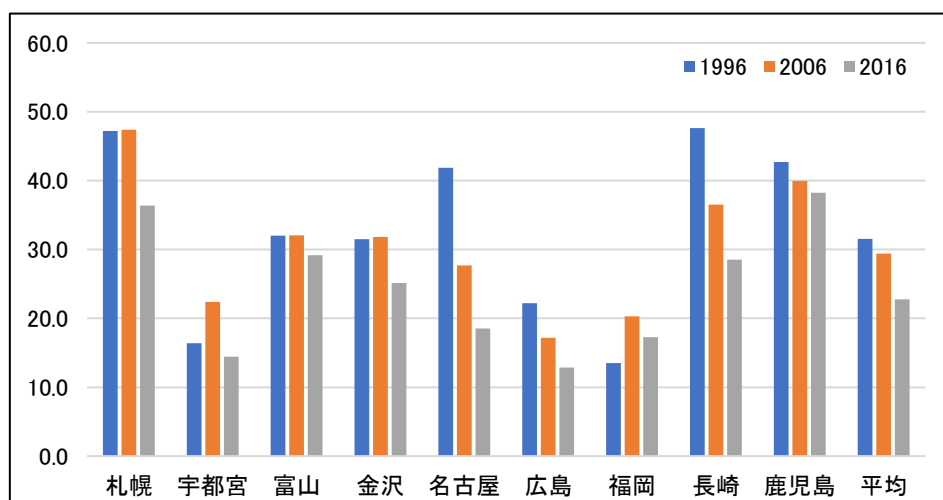


図4-11: ユークリッド距離(4分類)の時系列的変化

1996年と比較すると、福岡以外の都市ではユークリッド距離が短くなっており、都心間の機能構成の差異が縮小しつつあることがわかる。福岡においても2006年と比較すると短くなっている。特に大きくユークリッド距離が短くなっているのは長崎や名古屋であり、1996年には40以上だったが、そこから大きく変化している。

最後にこのようなユークリッド距離の変化がどの産業の差が縮小したことによるものかを調査するために、表4-7を元に二心都市の都市毎の割合の差を調査し、その推移を計算した。結果を表4-9

に示す。

表 4-9: 事業所数割合の差の推移(二心都市平均)

	1996	2006	2016	1996→2016
卸売業	11.5	9.2	8.5	-3.0
小売業	8.2	8.9	8.5	0.3
飲食業	20.8	18.9	15.0	-5.8
その他	15.3	16.9	11.5	-3.8

表4-9に示すように都心間の割合の差は飲食業において特に減少している。その他の産業においても小売業で微増しているほかは減少しており、事業所数の割合の差からは二心都市において都心間の機能構成の違いが縮小しつつあり、その要因は飲食業が最も大きいことが読み取れる。

#### 4.4.3 本節のまとめ

本節では1996年と2006年の事業所数についても調査を行い、前節で利用したユークリッド距離などを利用して分析を行った。

その結果、事業所数は一部の都市を除いて減少傾向にあり、都心間の機能構成の違いが縮小していることが明らかとなった。また、その要因となった産業は飲食業であることが明らかになった。

### 4.5 経済的な観点(地価)の指標との比較

本節では第1部で扱った経済的な観点の指標である地価と事業所数の比較を行い、指標の特徴を明らかにする。

#### 4.5.1 都心の類型と事業所数の関係

第1部では都心の成り立ちと公共交通から二心都市における都心を鉄道駅型と城下町・その他型の2つに類型化した。本項ではその類型によってどのような傾向があるかを分析する。2016年の経済センサスの結果を都心の類型別に表4-10に示す。

表 4-10: 都心の類型別の各産業の割合

都市名	名称	卸売業	小売業	飲食業	その他	
札幌	大通		4%	23%	33%	40%
	札幌駅*		14%	11%	10%	64%
宇都宮	東武宇都宮駅		3%	25%	29%	42%
	JR 宇都宮駅*		13%	20%	21%	46%
富山	総曲輪		4%	33%	27%	36%
	富山駅*		12%	14%	19%	55%
金沢	香林坊他		3%	20%	36%	41%
	金沢駅*		13%	29%	15%	44%
名古屋	栄駅		7%	22%	32%	39%
	名古屋駅*		15%	20%	17%	47%
広島	八丁堀		8%	22%	23%	46%
	広島駅*		18%	16%	18%	48%
福岡	天神		6%	29%	17%	48%
	博多駅*		17%	17%	13%	52%
長崎	浜町		3%	30%	36%	32%
	長崎駅*		8%	25%	16%	51%
鹿児島	天文館		4%	13%	54%	29%
	鹿児島中央駅*		9%	21%	22%	49%
城下町型都心平均			5%	24%	32%	39%
鉄道駅型都心平均			13%	19%	17%	51%
全都心平均			9%	22%	24%	45%

\*は鉄道駅型の都心であることを示す。

平均を見ると、城下町・その他型の都心において小売業と飲食業の割合が高い一方で、鉄道駅型では、卸売業の割合が城下町・その他型よりも高いことが特徴的である。特に差が大きいのは飲食業であって、15ptの差が生じている。このように城下町・その他型の都心では飲食業の割合が多いことが特徴となっている。

次に、前述した特徴がどのように変化してきているかについて産業別にみていくこととした。そのため、各3つの産業についてみていく。

#### 4.5.1.1 卸売業における都心間の違いの変化

初めに卸売業における都心間の割合の差の変化を表4-11示す。都市毎に傾向は異なり、増加している都市も存在しているが、名古屋における割合の差の減少が特徴的である。

表4-12に都心毎の事業所数の増減を1996年を100として示した。これによれば、名古屋駅における事業所数の減少が大きな要因であることがわかる。

表 4-11:卸売業における都心間の割合差の変化

	1996	2006	2016	増減
札幌	17.5	10.4	9.8	-7.7
宇都宮	4.4	8.3	9.3	4.9
富山	8.0	6.7	8.6	0.5
金沢	7.5	12.2	9.6	2.2
名古屋	28.6	13.2	8.0	-20.6
広島	16.6	7.8	9.5	-7.0
福岡	8.1	13.3	11.0	3.0
長崎	11.7	4.6	5.2	-6.4
鹿児島	1.0	6.2	5.2	4.1
平均	11.5	9.2	8.5	-3.0

表 4-12:卸売業における都心毎の事業所数の増減  
(1996 年を 100)

都市名	名称	2006	2016
札幌	大通	33.3	46.7
	札幌駅*	45.6	51.0
宇都宮	東武宇都宮駅	42.4	40.5
	JR 宇都宮駅*	108.0	132.0
富山	総曲輪	131.6	105.3
	富山駅*	92.8	93.1
金沢	香林坊他	33.7	27.6
	金沢駅*	102.9	111.1
名古屋	栄駅	101.5	113.4
	名古屋駅*	37.3	31.8
広島	八丁堀	96.6	90.8
	広島駅*	56.9	69.4
福岡	天神	34.7	37.5
	博多駅*	69.1	71.5
長崎	浜町	42.5	28.1
	長崎駅*	40.2	39.7
鹿児島	天文館	62.8	73.4
	鹿児島中央駅*	199.7	196.2
城下町型都心平均		64.3	62.6
鉄道駅型都心平均		83.6	88.4
全都心平均		74.0	75.5

#### 4.5.1.2 小売業における都心間の違いの変化

次に小売業における都心間の割合差の変化について記述する。表4-13及び表4-14に示すように卸売業と比較すると増減は小さいが札幌や富山、長崎において減少している。

表 4-13: 小売業における都心間の割合差の変化

	1996	2006	2016	増減
札幌	16.9	13.1	11.8	-5.1
宇都宮	0.7	8.0	5.1	4.4
富山	23.8	22.7	18.9	-4.9
金沢	6.1	1.9	8.6	2.5
名古屋	0.4	8.1	1.4	1.0
広島	4.9	5.4	6.3	1.5
福岡	7.4	13.7	12.2	4.8
長崎	10.4	0.4	4.9	-5.4
鹿児島	3.7	7.1	7.2	3.6
平均	8.2	8.9	8.5	0.3

表 4-14: 小売業における都心毎の事業所数の増減(1996 年を 100)

都市名	名称	2006	2016
札幌	大通	80.1	76.3
	札幌駅*	106.6	110.3
宇都宮	東武宇都宮駅	87.9	57.2
	JR 宇都宮駅*	82.0	73.4
富山	総曲輪	66.0	50.4
	富山駅*	72.5	58.9
金沢	香林坊他	88.6	72.4
	金沢駅*	78.3	150.5
名古屋	栄駅	115.4	115.0
	名古屋駅*	49.7	82.4
広島	八丁堀	98.8	87.0
	広島駅*	86.8	83.7
福岡	天神	113.9	132.3
	博多駅*	83.3	117.9
長崎	浜町	83.2	71.7
	長崎駅*	145.9	126.4
鹿児島	天文館	89.9	60.3
	鹿児島中央駅*	119.5	107.6
城下町型都心平均		91.5	80.3
鉄道駅型都心平均		91.6	101.2
全都心平均		91.6	90.8

#### 4.5.1.3 飲食業における都心間の違いの変化

最後に飲食業について記述を行う。前述したように飲食業の割合の差が減少したことが、都心間の違いの度合いが減少した主な理由となっていた。都市毎に見ても表4-15に示すように富山以外では割合差が減少している。

表 4-15: 飲食業における都心間の割合差の変化

	1996	2006	2016	増減
札幌	28.9	30.0	22.3	-6.6
宇都宮	12.8	13.7	8.7	-4.2
富山	3.7	5.0	8.3	4.6
金沢	26.9	25.2	21.3	-5.6
名古屋	30.6	18.6	14.6	-16.0
広島	13.8	11.2	5.4	-8.4
福岡	5.9	4.7	3.2	-2.8
長崎	32.5	28.0	19.7	-12.8
鹿児島	32.3	33.3	31.8	-0.6
平均	20.8	18.9	15.0	-5.8

都心毎の事業所数の増減(表4-16)をみると、富山以外では鉄道駅型と城下町・その他型の都心と比較すると鉄道駅型の都心において事業所数が増加(7都市)していたり、減少していても城下町・その他型の都心と比較すると減少傾向が弱い(1都市)。このように城下町・その他型の都心における飲食業の減少と、鉄道駅型での飲食業の増加が割合の差を縮めた要因となっている。

表 4-16: 飲食業における都心毎の事業所数の増減(1996 年を 100)

都市名	名称	2006	2016
札幌	大通	90.3	77.5
	札幌駅*	98.4	122.9
宇都宮	東武宇都宮駅	70.9	60.4
	JR 宇都宮駅*	75.9	112.1
富山	総曲輪	75.6	68.9
	富山駅*	85.8	67.2
金沢	香林坊他	75.0	61.7
	金沢駅*	103.6	155.3
名古屋	栄駅	74.8	68.7
	名古屋駅*	85.7	103.9
広島	八丁堀	91.8	74.8
	広島駅*	93.0	119.2
福岡	天神	92.4	93.8
	博多駅*	98.2	116.1
長崎	浜町	80.9	54.9
	長崎駅*	113.5	122.8
鹿児島	天文館	95.9	65.9
	鹿児島中央駅*	103.0	90.0
城下町型都心平均		83.1	69.6
鉄道駅型都心平均		95.2	112.2
全都心平均		89.2	90.9

#### 4.5.1.4 本項のまとめ

都心の類型と事業所数の関係を調査し、割合の差の変化について調査を行った。2016年の統計を用いた結果、城下町・その他型の都心において小売業と飲食業の割合が高い一方で、鉄道駅型では、卸売業の割合が城下町・その他型よりも高いことが特徴的である。特に差が大きいのは飲食業であって、15ptの差が生じている。

さらに、その変化を1996年から調査した結果、飲食業における割合の差が縮小しつつあることが分かった。その要因は鉄道駅型の都心での飲食業の事業所の増加と城下町・その他型の都心での減少であった。

以上のように、現在割合の差が大きい飲食業においても過去にはより割合の差が大きく鉄道駅における飲食業の事業所の増加によって差が減少してきていることが明らかになった。

#### 4.5.2 ピークの空間的なずれ

次に、地価のピークと事業所数のピークの空間的なずれに着目して分析を行う。地価公示はポイントであり、事業所数は約500mのメッシュ毎のデータであるため、単純な比較は難しいが、重ね合わせることで空間的なずれを把握した。なお、各都心における事業所数とピークの地価公示ポイントを重ね合わせたものを付録とした。

表4-17に公示地価のポイントと事業所数のメッシュの空間的なずれの有無の調査結果を示す。都心内の最高地価のポイントと事業所数が最大のメッシュが重なっているのか、ずれているのかを調査し、ずれている場合は事業所数が最大のメッシュと、地価ポイントが重なるメッシュの事業所数の比率を算出した。例えば図4-12に示すように静岡では最高地価のポイントを含むメッシュが事業所数が最も多く1,727の事業所が存在している。このような場合には空間的なずれは無しとした。

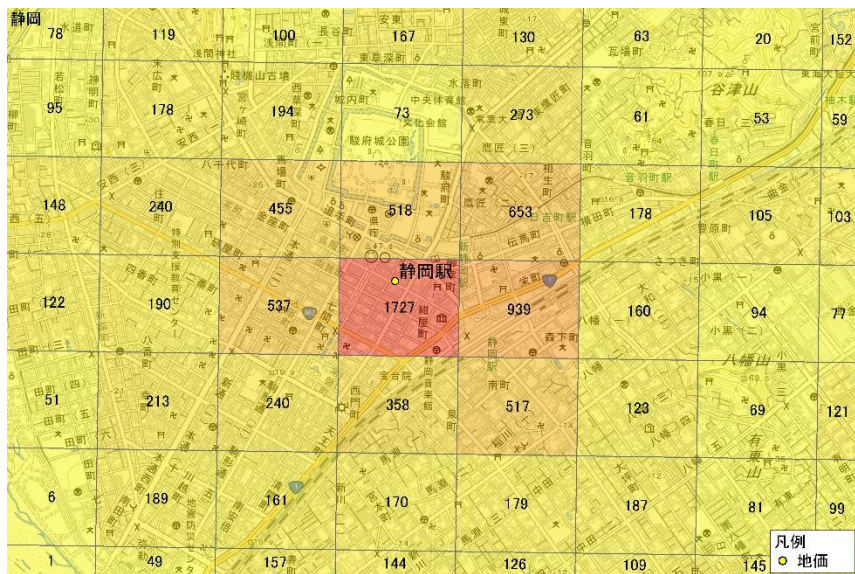


図4-12: 静岡におけるピークの空間的なずれの調査結果

一方で、図4-13に示すように、福山では最高地価を含むメッシュではなく、一つ南のメッシュの事業所数が最も多く、このような場合にはピークの空間的なずれが有りとした。

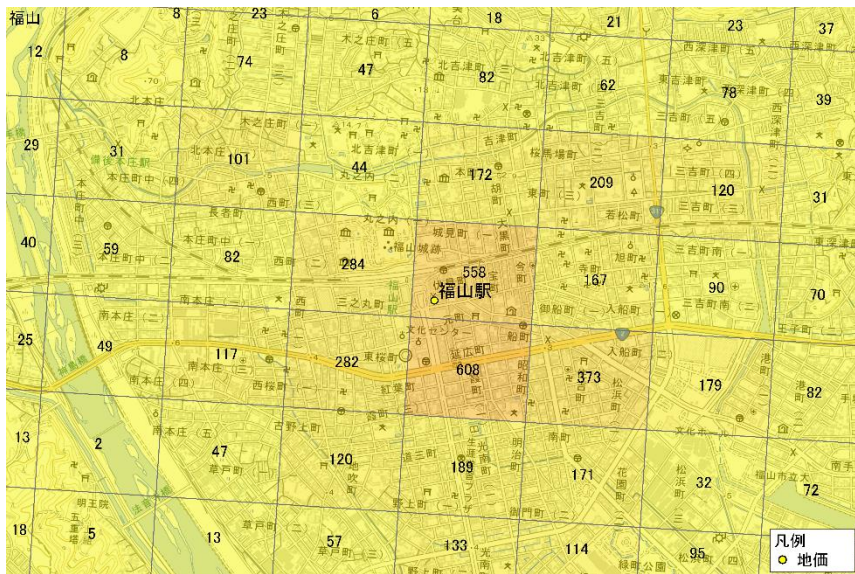


図4-13: 福山におけるピークの空間的なずれの調査結果

ずれが生じていたのは、調査対象とした34都心中13都心で38%であった(表4-17)。一方で、そのずれについては、隣接する8メッシュのいずれかに最高の事業所数が存在するものであり、ずれの程度は大きくないと考えることができる。

表 4-17: 地価と事業所数のピークの空間的なずれ

都市	都心	事業所数	ずれ有無	周辺事業所数	比率
二心都市					
札幌	大通	1416	有り	2146	0.66
	札幌駅	1809	無し	-	-
宇都宮	東武宇都宮駅	768	無し	-	-
	JR 宇都宮駅	297	有り	488	0.61
富山	総曲輪	532	無し	-	-
	富山駅	566	無し	-	-
金沢	香林坊他	403	有り	1272	0.32
	金沢駅	632	無し	-	-
名古屋	栄駅	1825	有り	2189	0.83
	名古屋駅	1492	無し	-	-
広島	八丁堀	2162	無し	-	-
	広島駅	385	有り	663	0.58
福岡	天神	2174	無し	-	-
	博多駅	1525	有り	2009	0.76
長崎	浜町	1519	無し	-	-
	長崎駅	634	無し	-	-
鹿児島	天文館	1538	無し	-	-
	鹿児島中央駅	441	有り	530	0.83
過去二心都市					
新潟	新潟駅	963	無し	-	-
	古町	403	有り	789	0.51
岐阜	岐阜駅	518	有り	626	0.83
	柳ヶ瀬	859	無し	-	-
岡山	岡山駅	1026	無し	-	-
	表町	641	無し	-	-
一心都市					
仙台	仙台駅	1476	有り	1850	0.80
静岡	静岡駅	1727	無し	-	-
浜松	浜松駅	1015	無し	-	-
福山	福山駅	558	有り	608	0.92
高松	紺屋町	843	無し	-	-
松山	大街道	1094	無し	-	-
北九州	小倉駅	857	有り	985	0.87
熊本	下通	1715	無し	-	-
大分	大分駅	320	無し	889	0.36
宮崎	宮崎駅	1505	無し	-	-

最後にその比率についても調査を行った。比率が1に近ければ空間的にずれは生じているものの、ピークとのずれは小さいと考えることができる。平均値は0.68であり、平均的には隣接するメッシュで7割程度の事業所数がある場所に地価ポイントがあり、ピークとのずれが小さい。一方で、大分や金沢での香林坊他では比率が小さくなっている。

### 4.5.3 地価と事業所数の関係

最後に都心における地価の高低と事業所数の関係についてみていく。第一部では地価の高低から都心間の都心性の高低を分析したが、事業所数も都心性の一部を構成する重要な指標である。そこで、都心間の事業所数の比率と地価の比率の関係性などに着目する。

#### 4.5.3.1 都心間の事業所数の差異と地価の関係性

はじめに二心都市における都心間の事業所数と地価の比較を行う。表4-18に都心間の事業所数とha当り密度、地価を都心毎、また比率(第一都心/第二都心)を示した。また図4-14に地価と事業所密度の比率の散布図を示す。

表 4-18: 都心間の事業所数と地価の比較

	第一都心			第二都心			比率				
	都心	事業所数	密度	地価	都心	事業所数	密度	地価	事業所数	密度	地価
札幌	大通	986	68.2	520	札幌駅	857	50.3	510	1.2	1.4	1.0
宇都宮	JR 宇都宮駅	269	14.1	36.7	東武宇都宮駅	331	24.3	32.1	0.8	0.6	1.1
金沢	金沢駅	396	20.6	109	香林坊他	1173	19.6	90	0.3	1.1	1.2
富山	富山駅	916	16.3	52	総曲輪	111	20.6	40	8.3	0.8	1.3
名古屋	名古屋駅	1033	56.6	1850	栄駅	2272	59.6	1160	0.5	0.9	1.6
広島	八丁堀	3752	43.1	355	広島駅	258	20.4	212	14.5	2.1	1.7
福岡	天神	3961	61.2	1100	博多駅	4713	45	715	0.8	1.4	1.5
長崎	浜町	583	54.9	94	長崎駅	285	22.9	67	2.0	2.4	1.4
鹿児島	天文館	279	52.2	115	鹿児島中央駅	769	17.7	89	0.4	2.9	1.3

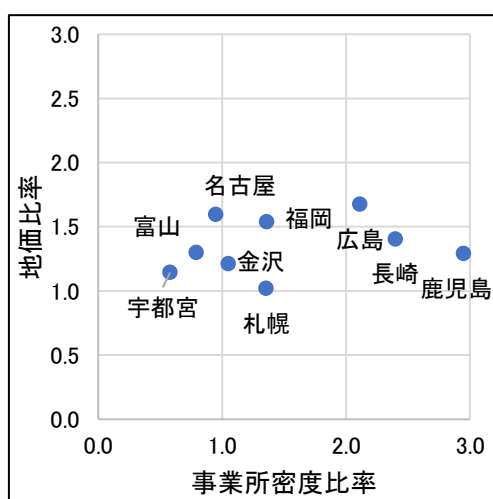


図4-14: 地価と事業所密度の比率の散布図

事業所数については前述したとおり、都心の面積が異なるため単純に比較することが困難であるが、大きな差があるのは広島や富山において事業所数の差が大きいことが分かった。広島の広島駅や富山の総曲輪の都心面積が特に小さいことが要因である。

一方で事業所数を面積で除した事業所数密度の比率によって比較を行うと、図4-14に示すように地価比率と比較して事業所数密度比率が大きい都市がいくつか存在する。例えば鹿児島では事業所数密度比率が2.9であり、地価は1.3である。その他長崎や広島も同様の傾向にある。このように密度比率と地価の比率に差異が生まれ、密度比率が大きくなる都市の共通点は第一都心が城下町・その他型の都心であり、事業所数が多いことである。このような都心は事業所数が多いにもかかわらず地価が低いと解釈することができ、地価に事業所数が反映されていないと考えることができる。

一方で、事業所数密度比率が1未満の都市は地価が高い第一都心において事業所数密度が相対的に低いことを示す。宇都宮、富山及び名古屋が該当し、いずれの都市も第一都心が鉄道駅型となっていた。このような都市では事業所数が少ないにもかかわらず地価が高いと解釈することができる。

以上のように地価と事業所数は必ずしも一致していない場合が存在し、都心の類型によって共通する傾向が存在していることが明らかとなった。

#### 4.5.3.2 二心都市から一心都市となった都市における事業所数の変化

次に二心都市から一心都市となった都市(新潟、岐阜、岡山)に着目して事業所数の変化を調査した。第一部では地価を用いてこれらの都市が二心都市から一心都市となったとしたが、事業所数としては大きく変化していない可能性がある。そこで、これらの都市の事業所数の変化に着目して分析を行った。

いずれの都市においても、城下町・その他型の都心ではなく、鉄道駅型の都心へ地価の最高点が動き、現在では1B型:鉄道駅型一心都市となっている。

都心の面積は各年度の都心の地価の変化によって影響されるため、事業所数はメッシュ単位で比較を行った<sup>17</sup>。

---

<sup>17</sup> 近接しているメッシュであれば、メッシュ間の面積の差異が小さいため、単純に比較が可能である。

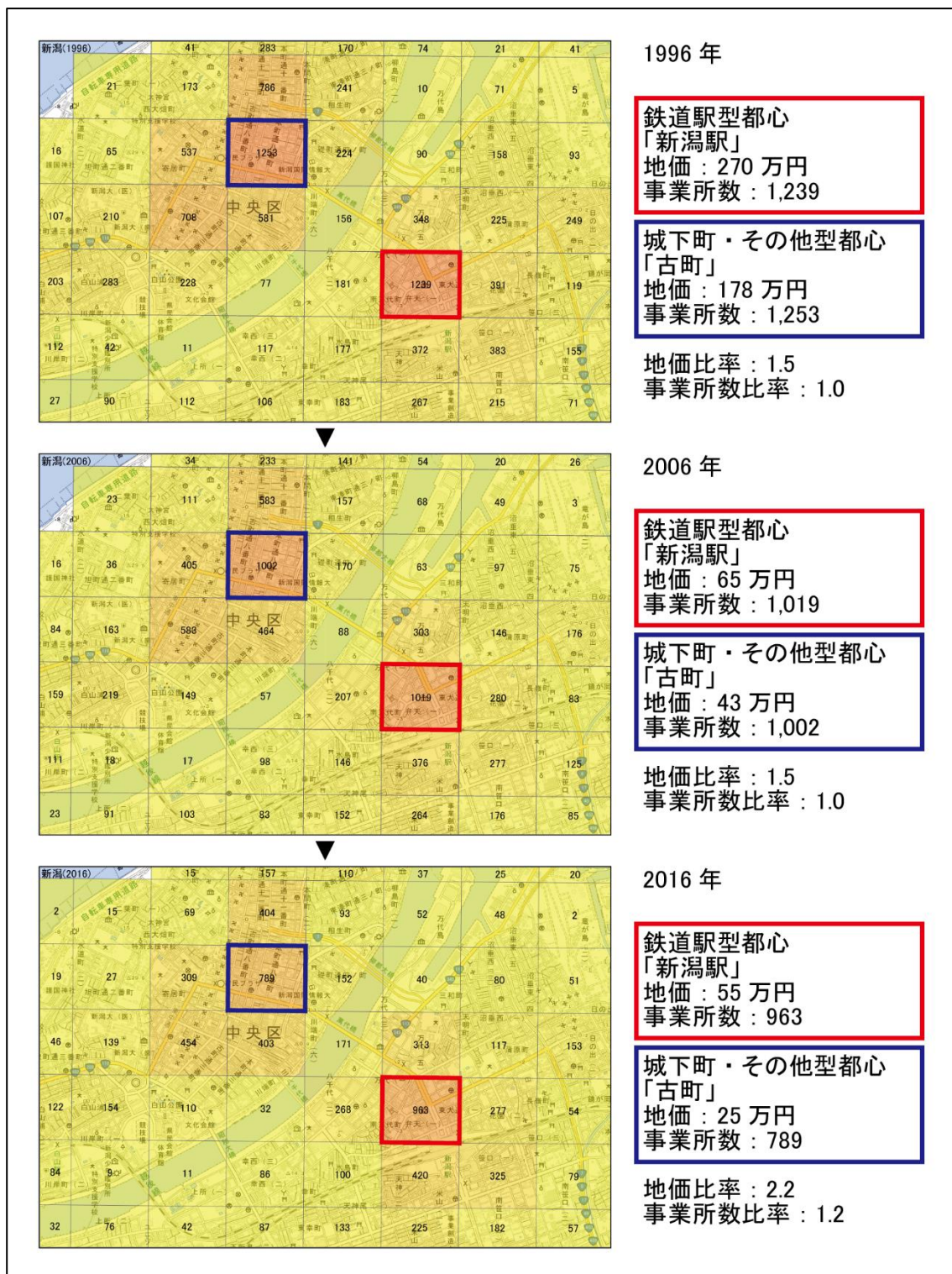


図4-15: 新潟の都心における事業所数と地価の変化

はじめに新潟における都心の事業所数の変化に着目した。図4-15に新潟の都心における事業所数と地価の変化を示す。新潟は地価の比率は20年間で上昇し、現在は2.2となっている。事業所

数の比率も上昇してはいるが1.0→1.2と地価の比率程は上昇していない。以上の点を踏まえると、新潟の古町は地価は減っているものの、事業所数はさほど減っていないことが読み取れる。

メッシュの事業所数を比較すると、1996年には若干であるが古町のほうが事業所数が大きくなっている。一方で現在では鉄道駅型のほうが事業所数が大きくなっており、地価の変化に伴って、事業所数も傾向としては一致している。

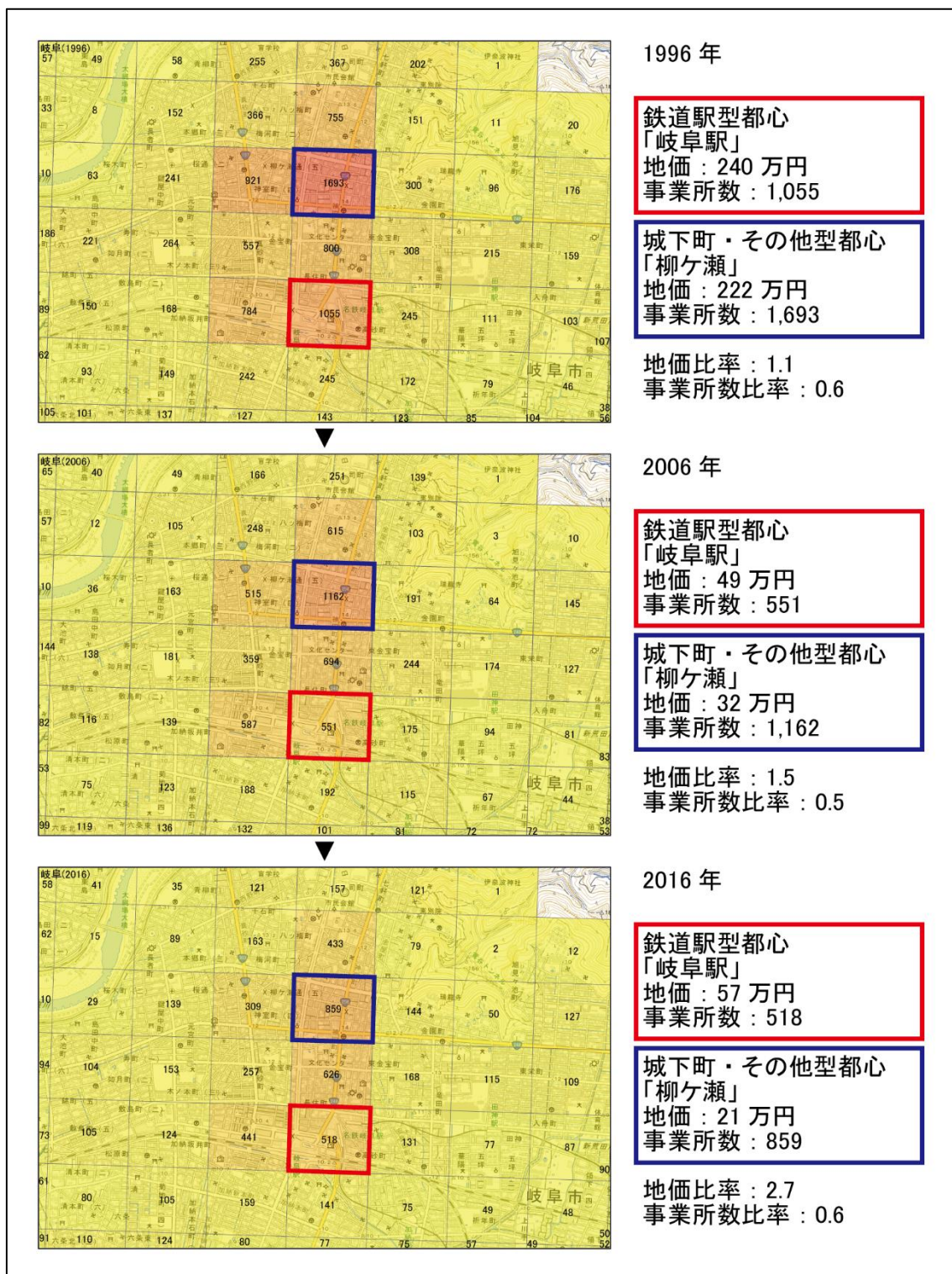


図4-16: 岐阜の都心における事業所数と地価の変化

次に、岐阜の都心における事業所数と地価の変化を図 4-16 に示す。岐阜は岐阜駅と柳ヶ瀬の二都心が存在していたが、現在は岐阜駅のみの一都心となっている。

地価の比率は1.1→2.7、事業所数比率は0.6で大きく変わってはいない。新潟と比較すると、地価が相対的に低くなった柳ヶ瀬において事業所数が多く、事業所数の比率に変化が少ないことが特徴的である。

また実数を見ると双方の都心において事業所数がおおよそ半減しており、岐阜全体で事業所数が大幅に減少していることがわかる。

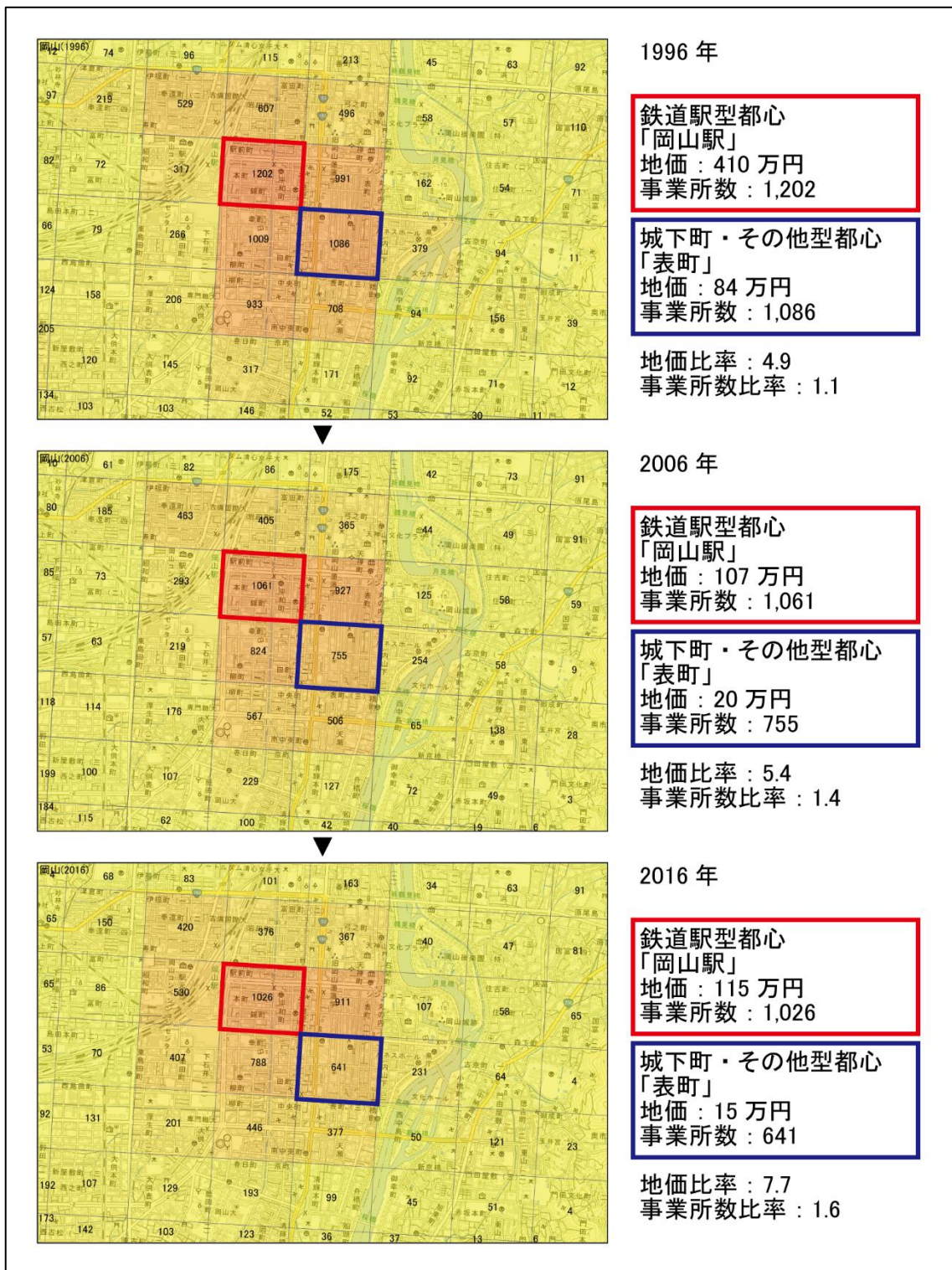


図4-17: 岡山の都心における事業所数と地価の変化

岡山は1996年にはすでに一心都市となっていたが、その後地価の差が広がっており、現在では地価比率が7.7となっている(図4-17)。それにともなって事業所数比率も増加しているが比率

は1.6であってその増加幅は比較すると小さくなっている。このような点を踏まえると、地価の差が広がったとしても、事業所数の差はさほど広がっていないことがわかる。

これらの3都市の事業所数と地価の推移をまとめたものを表4-19に示す。岡山と新潟では地価の比率と事業所数の比率が増加傾向にある。一方で地価の比率程には事業所数の比率は増加しておらず、地価の差が広がっているにも拘わらず、事業所数の差はさほど大きくない。

表4-19:各都市における地価と事業所数の比率の変化

年	鉄道駅型都心		城下町・その他型都心		比率		
	地価	事業所数	地価	事業所数	地価	事業所数	
岡山	1996	410	1,202	84	1,086	4.9	1.1
	2006	107	1,061	20	755	5.4	1.4
	2016	115	1,026	15	641	7.7	1.6
新潟	1996	270	1,239	178	1,253	1.5	1.0
	2006	65	1,019	43	1,002	1.5	1.0
	2016	55	963	25	789	2.2	1.2
岐阜	1996	240	1,055	222	1,693	1.1	0.6
	2006	49	551	32	1,162	1.5	0.5
	2016	57	518	21	859	2.7	0.6

#### 4.5.3.3 本項のまとめ

地価と事業所数の比率について調査を行った。二心都市では地価と事業所数は必ずしも一致していない場合が存在し、都心の類型によって共通する傾向が存在していた。

過去に二心都市だった都市については、岡山、新潟の2都市では事業所数の比率と事業所数の比率が互いに増加する傾向にあったが、岐阜のように事業所数の比率が必ずしも増加しない都市もみられるうえに、地価の差が広がったとしてもそこまで事業所数の差が広がるわけではないことが明らかになった。

以上のように地価と事業所数は必ずしも大小が一致するわけではなく、地価が相対的に低い場合においても事業所数では相対的に多い都市もみられた。このように、地価と完全に相関するわけではないことが明らかになった。

#### 4.5.4 本節のまとめ

本節では産業別の事業所数と経済的な観点である地価との指標の比較を行った。3つの分析を行い複数の角度から都心の実態を明らかにした。

はじめに、都心の類型と事業所数の変化の関係性について明らかにした。その結果として、飲食業において鉄道駅型の都心の事業所数の増加によって割合の差が減少している傾向があることを明らかにした。

次に都心の地価のピークと事業所数のピークの空間的なずれを調査した。その結果、地価の最高点と事業所数が最高のメッシュが重なっていない都心も存在していることが分かったが、そのずれは1メッシュであり、ずれは大きくないことが分かった。

最後に、地価と事業所数の関係について明らかにした。地価の大小関係と事業所数の増減が関連している都市も存在している一方で、地価が低いにも拘らず事業所数が多い都心も存在していた。そのような都心は城下町・その他型の都心である傾向があった。

以上のように地価と事業所数の指標は完全には一致せず、ずれが生じてはいたが、空間的なずれについては大きくなく、事業所が密集している都市空間が経済的にも都心となっていた。

#### 4.6 本章のまとめ

本章では都心に集積している事業所数に着目して分析を行った。初めに都心の範囲内の事業所数とその変化からどのような産業が集積しているのか、都心間の違いの有無、その違いの内容について調査を行った。その結果として卸売業、小売業及び飲食業において都心間で割合の差が大きいこと、特に差が大きい飲食業においては過去にはより差が大きかったことが明らかになった。更に定量的に都心間の割合差から都心間の違いの度合いの変化を調査し、福岡を除く都市では都心間の違いが減少しており、2つの都心の同質化の傾向が存在することが明らかとなった。

更に、地価と事業所数の指標の比較を行った。前述した飲食業の事業所での割合の差の減少の要因は城下町・その他型の都心での減少と鉄道駅型の都心での増加であることや、空間的なピークのずれは小さいものの、地価と事業所数の都心間の比率を調査した結果地価が低いにも拘わらず事業所数が多い都心が存在することが明らかになった。さらに、過去に二心都市であった都市について、旧都心の事業所数を比較すると地価が相対的に低下しているにも関わらず、事業所数がさほど低下しておらず、地価と事業所数のずれが生じていたことが明らかになった。更に、このことは経済的には都心ではなくなった旧都心が機能集積の面からは都心性を保っていることを示唆している。このように地価には関連しにくい事業所が城下町・その他型の都心に残っており、事業所数のピークを形成していることが想定される。

#### 【第4章 参考文献】

- 1) 土屋泰樹, 中井検裕, 沼田麻美子, 坂村圭(2021)「2つの都心を持つ都市における都心の機能分担とその変化に関する研究 ―産業別の事業所数に着目して―」, 都市計画論文集, 56(3), pp. 1389-1396.



## 第5章 都心の施設配置と計画

## 5.1 本章の目的

第一部及び4章においては地価や事業所数など定量的な指標を用いて都心の範囲やその内部機能について明らかにした。しかし、都心を構成するものは市役所等の公共施設や美術館などの文化施設なども含まれる。また、商業機能の象徴として、都心を調査した既往研究などにおいては大規模小売店や百貨店が挙げられている。そこで、本章においては都心を構成する象徴的な施設の立地から都心間の差や都心の範囲について調査を行った。

また、施設配置や公共施設の移転の際などに上位計画として影響を与えると思われる都市計画マスタープランや中心市街地活性化計画における都心の位置づけや拠点数についても調査を行い、都心の性質について計画上どのように位置づけられているのかを明らかにした。そのうえで、特徴があった都市における大型再開発の進展やその際の用途などを調査した。

以上の調査を行い、定量的な指標以外の面から、都心の姿を象徴的な施設の立地をもとに調査を行った。

## 5.2 都市の内部の施設配置

本節では都心において象徴的な施設の配置や、百貨店などの跡地利用について都市ごとに調査を行い、地図上に落とし込んだ。対象としたのは第一部で二心都市とした9都市と、過去に二心都市であった新潟、岐阜及び岡山の12都市である。表5-1に主な調査対象とした施設や項目について示す。都市毎に都市機能がどのような配置になっているか、跡地利用について記述し、最後にまとめとして共通点を示す。

表 5-1: 都心を表現する施設の調査項目

分野	調査項目	出典等
公共施設	城	-
公共施設	市役所	-
公共施設	道県庁	-
公共施設	区役所	-
公共施設	図書館	-
公共施設	ホール	-
公共施設	大学	-
公共施設	美術館	-
再開発	駅ビル建て替え	-
再開発	百貨店閉店跡地利用	-
再開発	都市再生特別地区	都市再生特別地区一覧 <sup>1)</sup> より
商業施設	大型小売店 2020	東洋経済新報社全国大型小売店総覧(2020) <sup>2)</sup>
商業施設	アーケード付き商店街	-
賑わい・公共空間活用	Park-PFI 事例	国土交通省(2020) <sup>3)</sup> より、2022 年に運用中の事例
賑わい・公共空間活用	河川空間の活用	国土交通省(2022) <sup>4)</sup> より、2022 年に運用中の事例

5.2.1 札幌

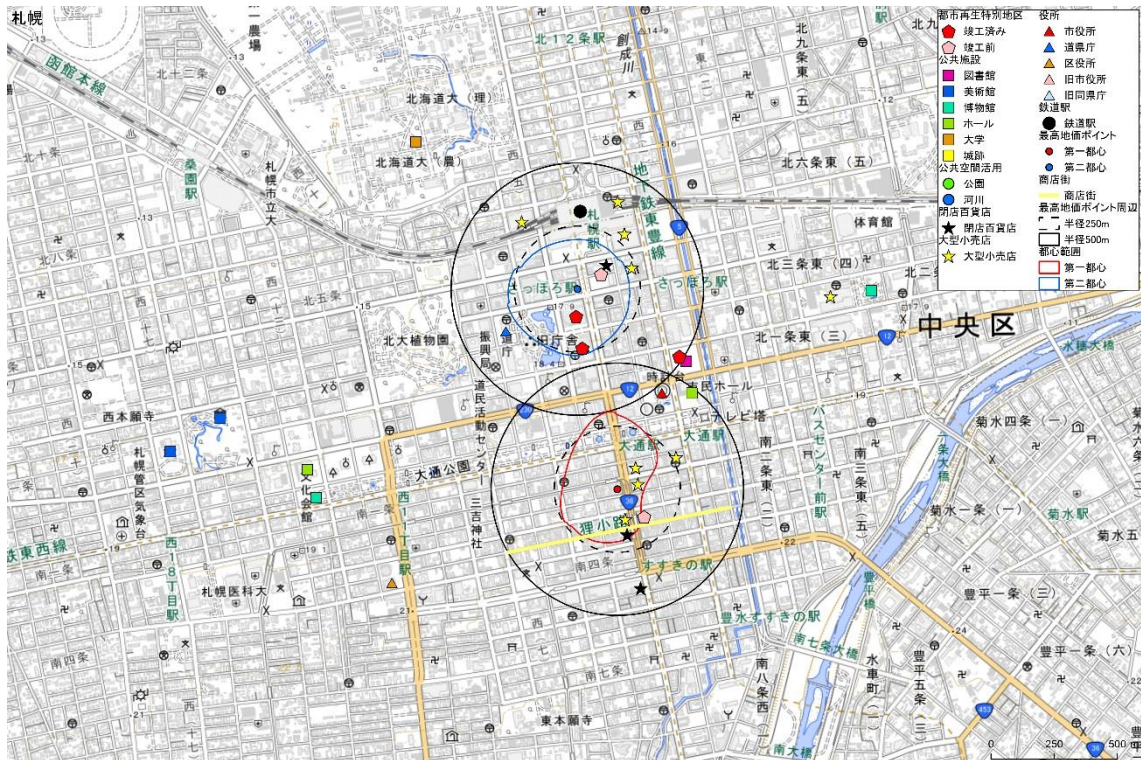


図 5-1: 札幌の都市施設の配置

札幌の都市施設の配置を図 5-1 に示す。札幌は第一部で前述したように、現在は大通のほうが地価は高いものの都心間の価格差が小さい都市である。価格差が大きく変わったのは 1999 年である。この前後での大きな変化としては、札幌駅ビルの建て替えがある。札幌駅の高架化(1988 年)に引き続き、周辺で大型商業施設の開業が相次いだ。2003 年には高層ホテル(JR タワーホテル日航札幌)、商業施設(札幌ステラプレイス)、百貨店(大丸札幌店)が開業している。その他、今後は新幹線の開業を目指して大規模開発が計画されている。

大型開発に目を向けると、協議が必要なことで自治体の意向が反映されやすい<sup>5)</sup>と考えられる都市再生特別地区はこれまで 5 件行われており、そのうち 4 件は札幌駅側にあるが、現在 1 件が大通側で進展中である。

大通側の都心ではアーケードを持つ商店街が存在し、小規模な店舗が密集しているほか、南側には繁華街として知られるすすきのも存在している。

百貨店の跡地利用としてはこれまで大通周辺では複数の百貨店が閉店しているが、その後は商業施設になっている。一方で札幌駅前の旧札幌西武跡地は 2009 年に閉店後、低未利用地となっていたが、近年開発計画が進み、2028 年に再開発が竣工予定であり、ホテルやオフィス、商業施設が計画されている。

また、札幌は都心間の距離が短いこともあり、その周辺や間においても施設が立地していることが特徴的である。例えば、2011 年には互いを繋ぐ地下歩行空間が整備され、冬でも屋外に出ずに行き来が可能となっている。

## 5.2.2 宇都宮

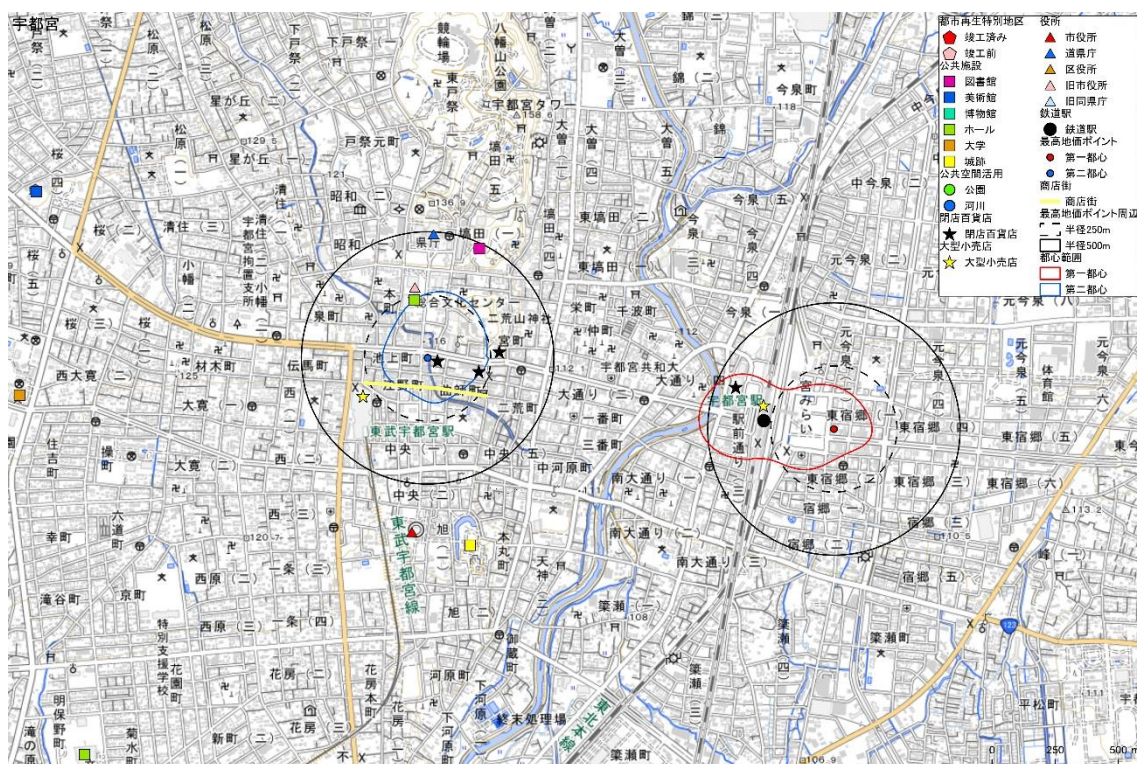


図 5-2: 宇都宮の都市施設の配置

宇都宮の都市施設の配置を図 5-2 に示す。宇都宮は鉄道駅型の JR 宇都宮駅と城下町・その他の東武宇都宮駅の二都心が存在している。都心間の地価は 2020 年に鉄道駅型の都心の JR 宇都宮駅が東武宇都宮駅の都心の地価を抜いたばかりである。東武宇都宮駅の都心は宇都宮城の城下町や二荒山神社の寺社町としての成り立ちとなっている。東武宇都宮の都心の周辺では百貨店の閉店が複数存在し、その跡地利用についても 2000 年に閉店し 2007 年に跡地利用がなされた上野百貨店や、閉店後事務所ビルとして利用されている福田屋百貨店など商業機能の衰退が考えられる。

一方で東武宇都宮周辺には市役所や県庁が存在し、行政の中心としての役割を果たしていると考えられる。更にもととは県庁前に市役所が存在していたが、1986 年に宇都宮城周辺に移転し、跡地には栃木県総合文化センターが建設されホールとなっている。以上のようにアーケード商店街は残っているものの百貨店は東武宇都宮百貨店の 1 つとなっており、東武宇都宮の都心の性質としては行政機能や文化機能といった性質を強めていることが推測される。

JR 宇都宮については 2022 年に駅東側において大型の再開発が竣工され、LRT についても今後導入にむけ建設中であるなど、再開発が進展している。駅東側ではホールやホテル、商業機能を含む複合施設が計画であり、今後も地価が上昇する可能性が存在する。

### 5.2.3 新潟(旧二心都市)

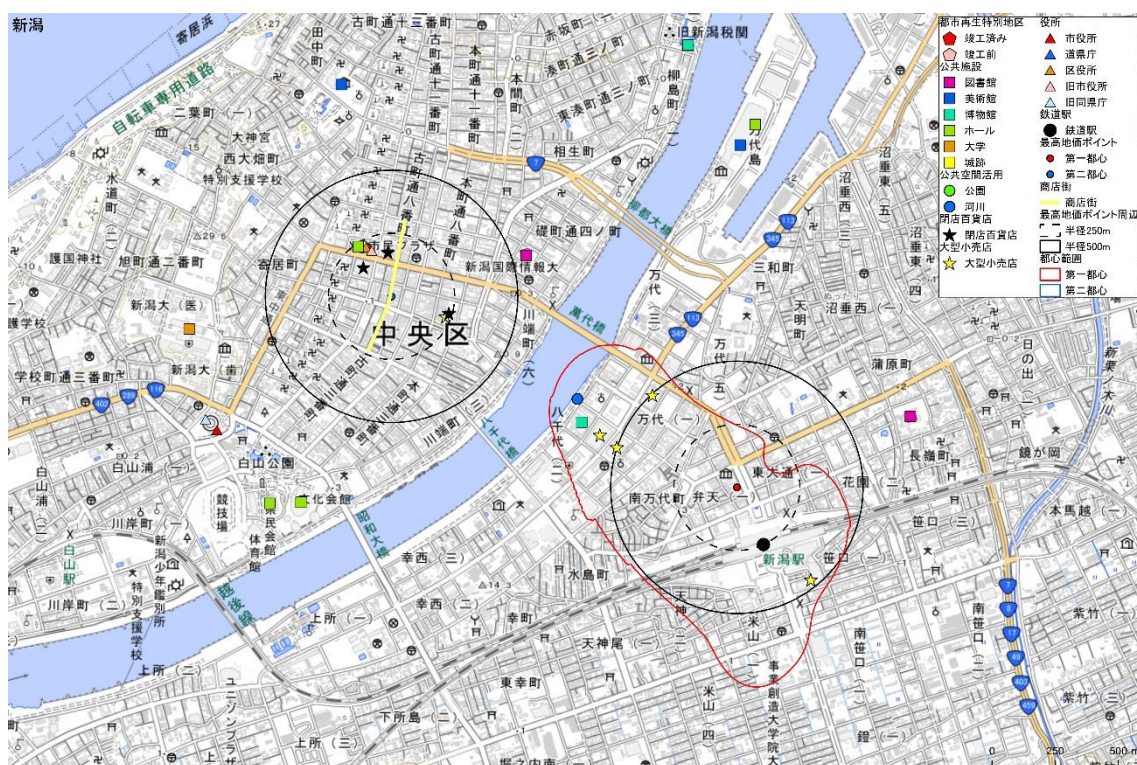


図 5-3:新潟の都市施設の配置

新潟の都市施設の配置を図 5-3 に示す。新潟は地価からみると二心都市から一心都市へ変化した都市であり、現在は新潟駅周辺で都心が形成されている。過去には都心が形成されていた古町周辺では商店街が存在している。古町の特徴として 3 つ存在していた百貨店が 1991 年、2010 年、2020 年にそれぞれ閉店し、百貨店が存在しなくなった点が特徴的である。更に、古町内にあった市役所も南西側の旧新潟県庁跡地に移転(1989 年)<sup>18</sup>しており、商業及び行政の象徴的な施設の都心からの移転がみられる。一方で、2017 年に中央区役所を、2020 年に市役所一部を古町

<sup>18</sup> その後、市役所の一部は古町内の再開発ビルに移転したものの本庁は移転している。

内の再開発ビルに移転している。この背景には古町地区の活性化に期待していること<sup>6)</sup>が 1 つにあり、今後古町周辺が活性化することも考えられる。

一方で新潟駅周辺の都心では大型小売店が複数存在しているほか、万代橋周辺では河川敷の公共空間活用も行われている。また、新潟駅周辺では高架化(2021 年)や駅ビル(CoCoLo 南館)の開業(2009 年)などが行われており、駅周辺での商業機能の集積が進んでいる。

## 5.2.4 富山

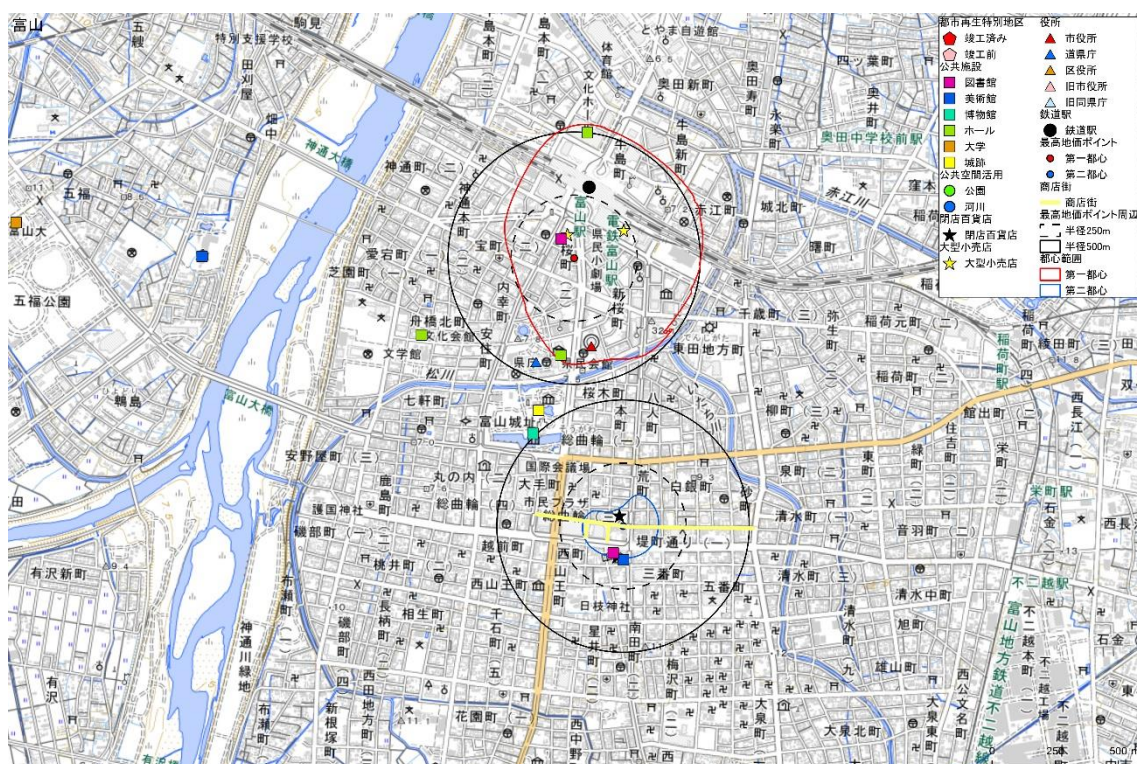


図 5-4: 富山の都市施設の配置

富山の都市施設の配置を図 5-4 に示す。富山は富山駅と総曲輪の 2 つの都心を持ち、富山駅の地価が 1995 年に抜いたものの、再度総曲輪が 2008 年に抜き、2015 年以降は富山駅の地価がまた高くなっている都市である。その周辺に起きたこととしては総曲輪周辺で路線を延長し、路面電車の環状化が 2009 年に行われている。また、百貨店の大和が 2007 年に建て替えによって移転し、隣接して公開広場が富山市によって整備されている。そのほか、2015 年には北陸新幹線が開業している。またこれらの都市整備に合わせて、総曲輪では百貨店跡地に 2015 年に図書館や美

術館、地銀が入居する TOYAMA キラリが開業しているほか、富山駅では駅舎の建替えが行われている。2つの百貨店が存在したが、現在では1つのみとなっている。

総曲輪の百貨店の跡地利用はいずれも跡地利用まで期間が空いてしまっていた。西武百貨店富山店跡地は2006年に閉店したが2020年に商業と住宅の複合施設ができるまでは低未利用地であったし、大和富山店の移転後の跡地も2007年に移転してから2015年に前述したTOYAMAキラリが開業するまでは低未利用地となっていた。このTOYAMAキラリの開業については、民間事業者が再開発事業の保留床を取得することが困難であったため、市が参画して事業が成立することとなった<sup>7)</sup>。一方で、総曲輪にはもともと図書館や美術館が無く、2015年にTOYAMA Aキラリが開業したことで、文化施設面で都心の魅力が向上したのではないだろうか。

以上のように富山では城下町・その他型の地価が2008年から2015年まで鉄道駅型の地価を抜いていたが、その要因としては城下町・その他型の都心での民間事業者が困難な事業への自治体の積極的な再開発事業の参加と、鉄道駅側での施設整備と考えられる。

## 5.2.5 金沢

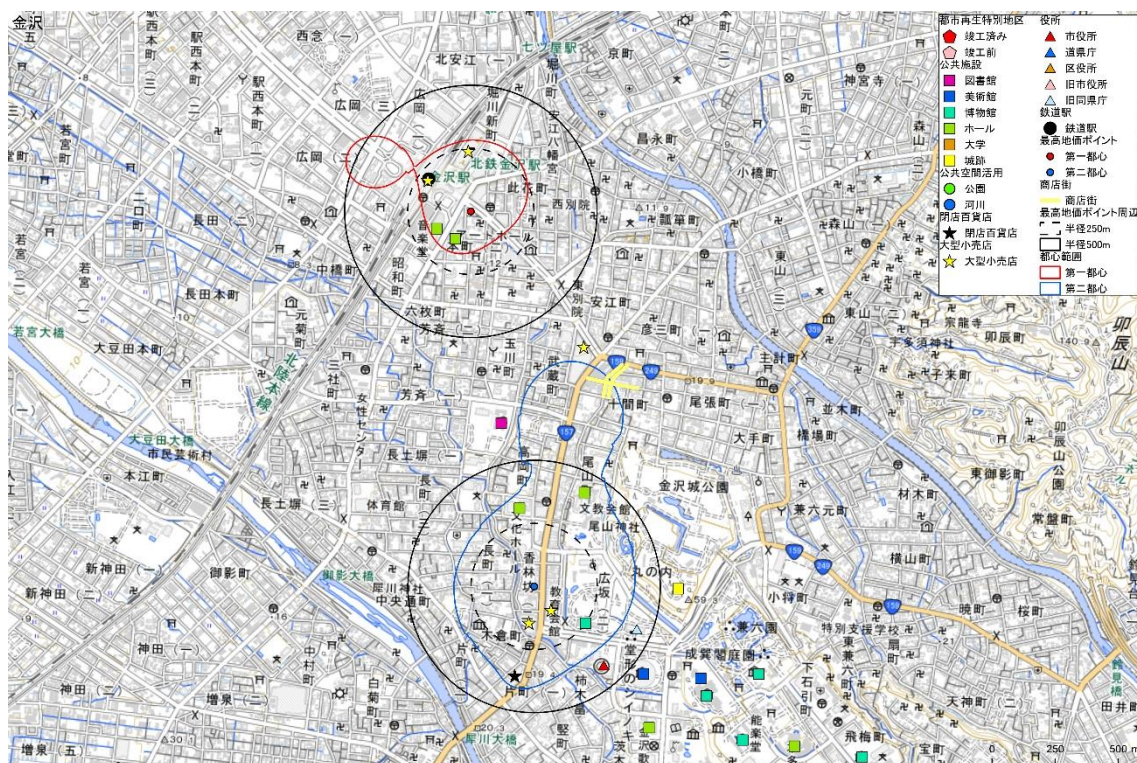


図 5-5: 金沢の都市施設の配置

金沢の都市施設の配置を図 5-5 に示す。金沢の都市施設の配置の特徴は城下町・その他型の都心である香林坊他における文化施設の多さである。金沢城やその周辺には美術館や博物館、ホールが複数存在しており、文化ゾーンとしての性質が強いと考えられる。一方で大型小売店も 2 つ存在するほか、北側にはアーケード商店街も存在する。

一方で、県庁は移転(2003 年)したが、その後県庁舎を改修し、迎賓館として利用され、登録有形文化財として登録されている。県庁跡地構想<sup>8)</sup>では、県庁周辺を「兼六園周辺文化の森」として「中央公園や周辺施設と一体となって、良好な環境形成を目指すとともに、県民の多種多様な文化の創造へ向けた機会と場を提供し、多様な文化活動による賑わいと交流を生みだすことに寄与すべく利活用を図るものとする。」とされており、文化面を強調した跡地利用となっている。

金沢駅では 2008 年に香林坊他の地価を抜いたが、2005 年に駅前広場の整備(鼓門、もてなしドーム)が行われたほか、2015 年には北陸新幹線が開業している。

## 5.2.6 岐阜(旧二心都市)

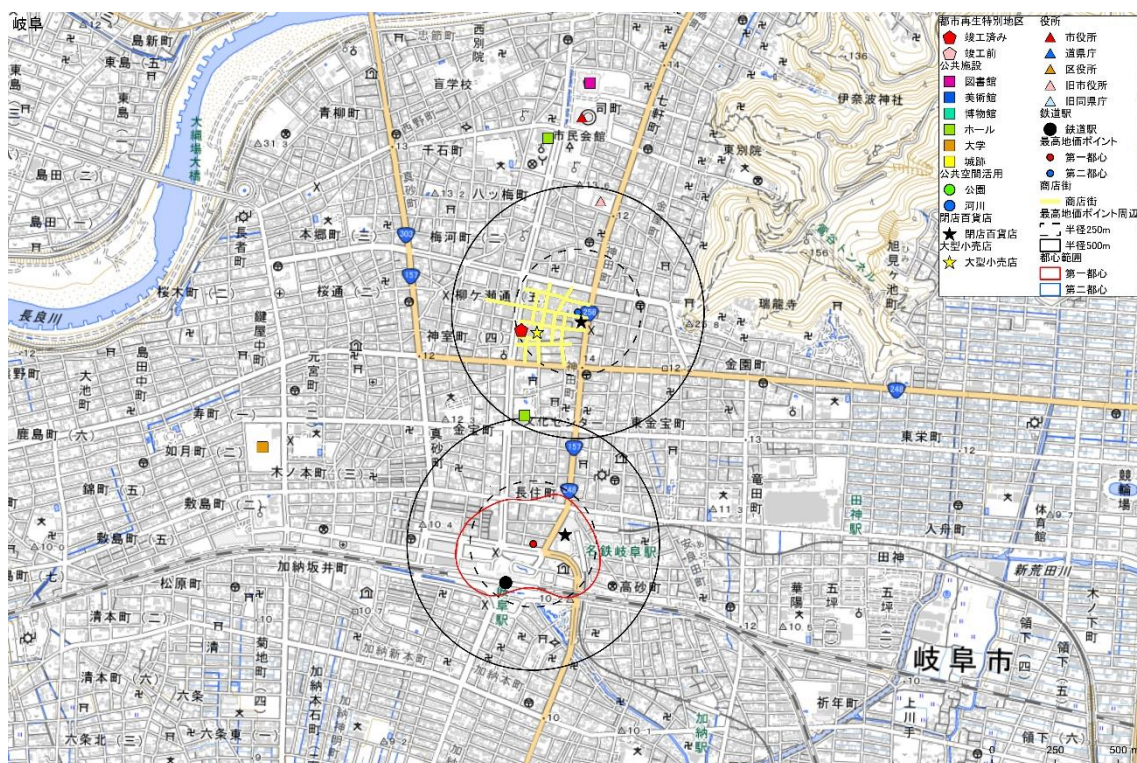


図 5-6: 岐阜の都市施設の配置

岐阜の都市施設の配置を図 5-6 に示す。岐阜は鉄道駅型の岐阜駅周辺の都心が 1 つの都市であるが、過去には柳ヶ瀬周辺も都心であった旧二心都市である。柳ヶ瀬の特徴はアーケードが巨大であり、大きな商店街となっている。一方で岐阜近鉄百貨店跡地は商業施設ではなく、事務所ビルとして跡地利用されている。また、路面電車が岐阜駅から柳ヶ瀬、更に北側の市役所を結んでいたが 2005 年に廃止されている。

行政機関については柳ヶ瀬の北側に市役所や図書館、ホールが集まっており、市役所は 2021 年に移転 500m 弱北側の岐阜大学跡地へ移転し、柳ヶ瀬からは遠くなっている。移転の背景には市役所の老朽化や隣接するぎふメディアコスモスと合わせてつかさのまちエリアに賑わいを創出することが挙げられている<sup>9)</sup>。移転後の市役所については具体的な活用計画は未定なもの、中心市街地活性化と、人の交流やしごとをはぐくむ空間活用が計画されており、にぎわいをつなぐことが計画されている<sup>10)</sup>。

なお、岐阜駅においてはこれまで触れてきた都市と異なり、新幹線の開業などは行われていないが、1997 年に高架化が完了しているほか、近接する名古屋の名古屋駅周辺での再開発の進展を受け名古屋への逆ストロー効果が指摘されている<sup>11)</sup>。これらの要因によって岐阜駅周辺へ地価の最高点が移動した可能性がある。

## 5.2.7 名古屋

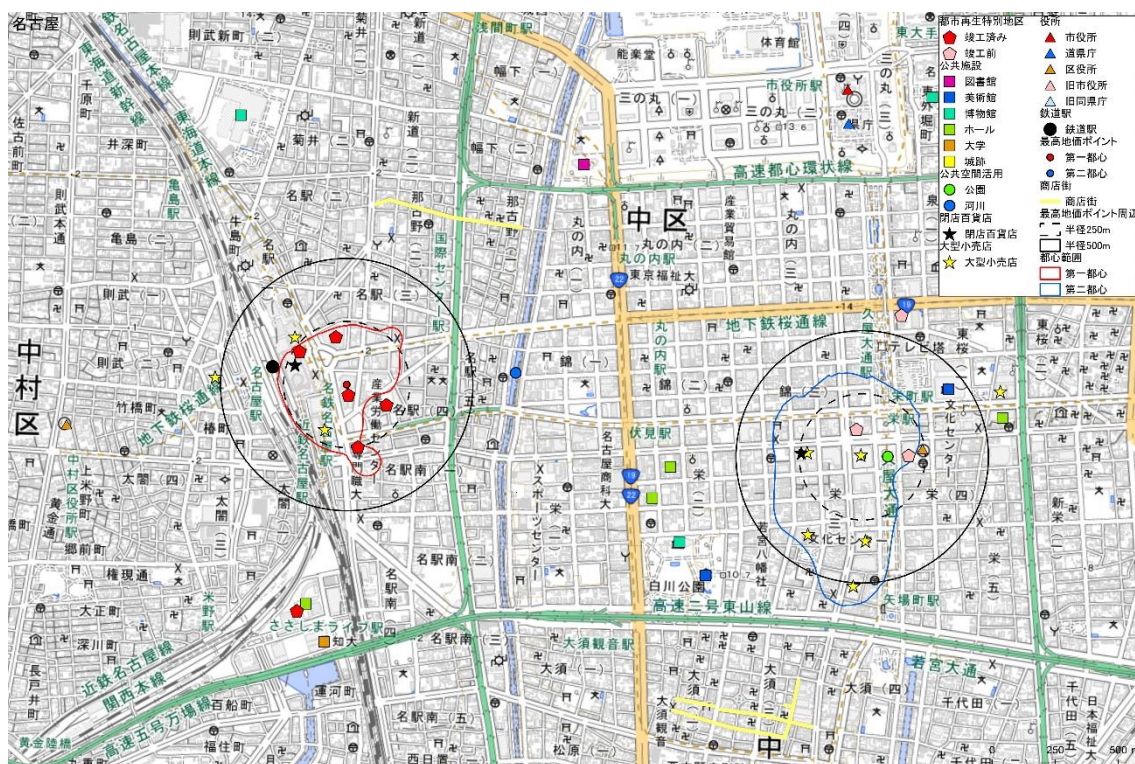


図 5-7: 名古屋の都市施設の配置

名古屋の都市施設の配置を図 5-7 に示す。名古屋は栄と名古屋駅の 2 つの都心が存在する二心都市である。名古屋駅の都心では後述するように駅東側において都市再生特別地区を活用した大規模開発が進展している点が特徴である。栄では活用は二件のみで現在建設中である。名古屋駅ビルについても、1999 年に建替が完了し、JR セントラルタワーズとして、百貨店やオフィス、ホテルなどが整備され、周辺の再開発が誘発された<sup>12)</sup>。

加えて名古屋駅の南側ではささしまライブ地区が存在し、貨物駅跡地の土地区画整理事業などによって、大学キャンパスや商業施設、ホールなどが整備されている。

更に、名古屋駅ではリニア新幹線の開業を背景として、駅前広場の整備が行われており、今後開発が進展する可能性がある。

一方で栄は大型小売店が多いことが特徴である。大型小売店を含むように地価が高くなっており都心範囲となっていたが、商業施設が多く立地するほか、久屋大通公園においては Park-PFI 制度を利用して、店舗施設の整備や公園全体のリニューアルが行われている。栄地区では「栄地区

「グランドビジョン(2013)」が作成されており、商業機能や賑わい、エリアマネジメントの実施が目指されている。

また、2つの都心の間の伏見駅周辺では博物館や美術館、ホールが存在し、大型の白川公園と合わせて文化ゾーンとしての性質がみられる。

行政機能については、栄の北側の名古屋城周辺に県庁及び市役所が立地しており、行政機能の中心となっている。

### 5.2.8 岡山(旧二心都市)

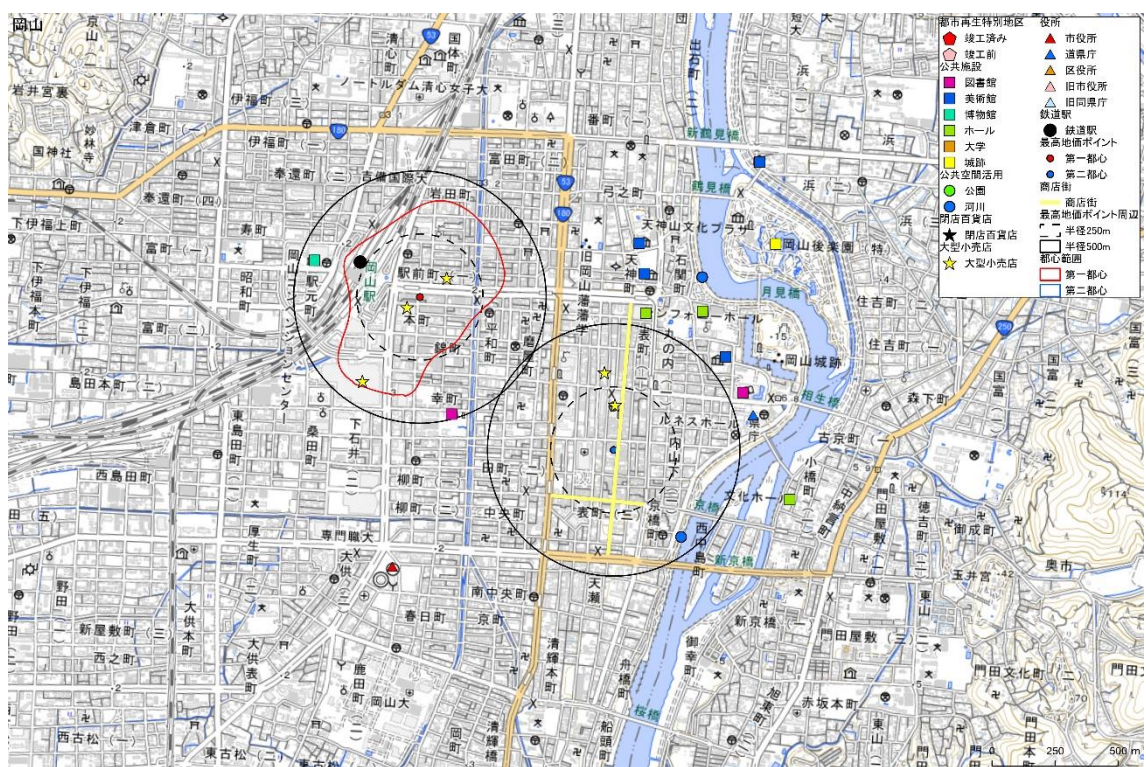


図 5-8: 岡山の都市施設の配置

岡山の都市施設の配置を図 5-8 に示す。岡山は 1983 年時点で鉄道駅型の地価が高く、その後城下町・その他型の都心との地価の差が広がっていき、現在では岡山駅の一都心となっている都市である。一方で表町周辺ではアーケード付きの商店街や大型小売店が複数立地しており、都市機能としては岡山駅とあまり違いがないようにもみられる。更に 500m 以上離れるものの表町の北東側には城下町として岡山城や後楽園付近には文化施設や美術館が多数存在し、文化ゾーンとしての性質が強いと推測される。更に、河川の公共空間活用(カフェ、クルーズ)も行われている。



ショッピングセンター、ホテルを備えた延べ床面積 11 万㎡の複合施設となり、大型開発が行われているのが広島駅の特徴である。

更に、広島の特徴としては河川空間を利用した公共空間活用が活発であることが挙げられる。対象とした全都市で最多の 6 か所で活用が行われており、河川敷でのコンサートや店舗の出店などが行われている。

## 5.2.10 福岡

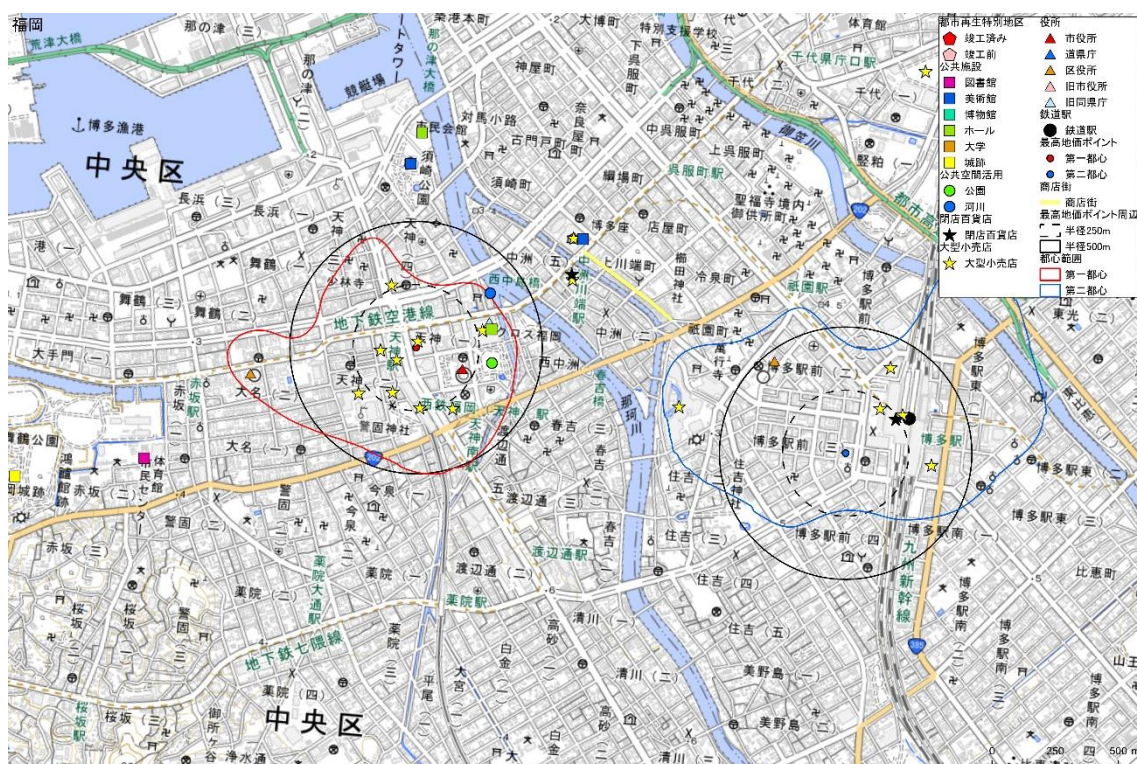


図 5-10: 福岡の都市施設の配置

福岡の都市施設の配置を図 5-10 に示す。福岡は天神と博多駅の二心都市である。天神の特徴は大型小売店の密集である。特に、最高地価から半径 250m の範囲に多くの大型小売店が密集している。9 つの大型小売店が周辺に存在し密集し、一大商業地区となっている。更に、市役所も範囲内に存在している。福岡県庁については 1981 年に他地区へ移転したが、その跡地はアクロス福岡となり、ホールや会議場、オフィスが入った公民複合施設となっている。更に隣接する天神中央公園では公共空間活用が行われ、飲食施設が整備されている。美術館は都心内には含まれておらず、福岡城跡地の大濠公園に市美術館が立地している。

一方で博多駅周辺には大型小売店の数は少ないが、後述するように博多駅に近接して近年多くの開発が行われている。博多駅では 2016 年に九州新幹線の開業の前後で駅ビルや周辺商業施設が生まれたためである。福岡では 3 章で明らかにしたように 2006 年を底として一時的に城下町・その他型の都心の地価が相対的に上昇する時期があったが、駅ビルの改築のため、2007 年から駅ビルの解体やそれまで存在していた博多井筒屋といった百貨店が閉店しており、その後 2016 年の開業前後からは地価が持ち直していることを考えると、このような閉店による地価の下落が想定される。

## 5.2.11 長崎

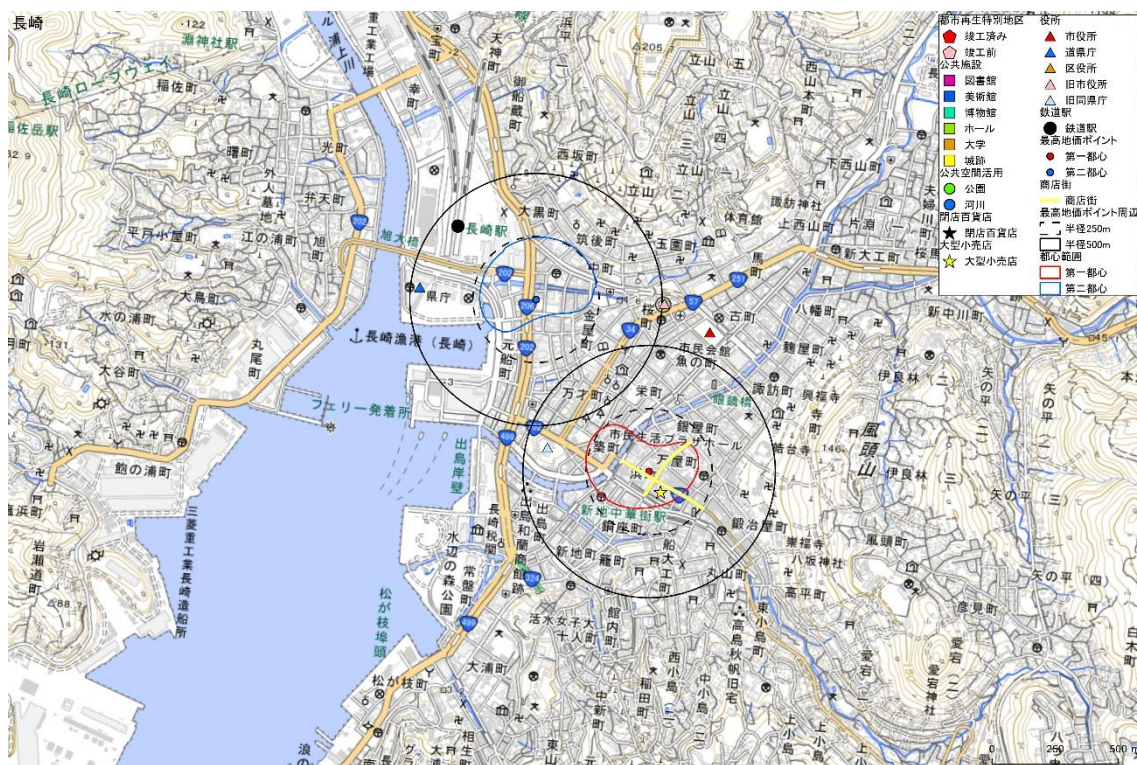


図 5-11: 長崎の都市施設の配置

長崎の都市施設の配置を図 5-11 に示す。長崎は長崎駅と浜町の 2 つの都心を持つ。九州新幹線の延伸が 2022 年に行われ、長崎駅周辺の再開発や整備が行われている。行政機能についても移転が行われており、長崎県庁が浜町付近から長崎駅前へ移転(2018 年)している。県庁舎整備の基本構想では長崎駅の駅舎との位置関係に配慮した「県内各地域から訪れる県民の利便性に優れ、県民が訪れやすい庁舎<sup>13)</sup>」とすることが記述されている。

今後の大型再開発としては、長崎駅北側にサッカースタジアムを核としたホテルやオフィス、商業施設の複合施設が工場跡地に計画されている。

一方で浜町には、商店街である長崎浜市商店街や観光地としても著名な長崎新地中華街などが存在し、商業店舗が密集している。また百貨店としても長崎浜屋が存在し、市内唯一の百貨店となっている。

## 5.2.12 鹿児島

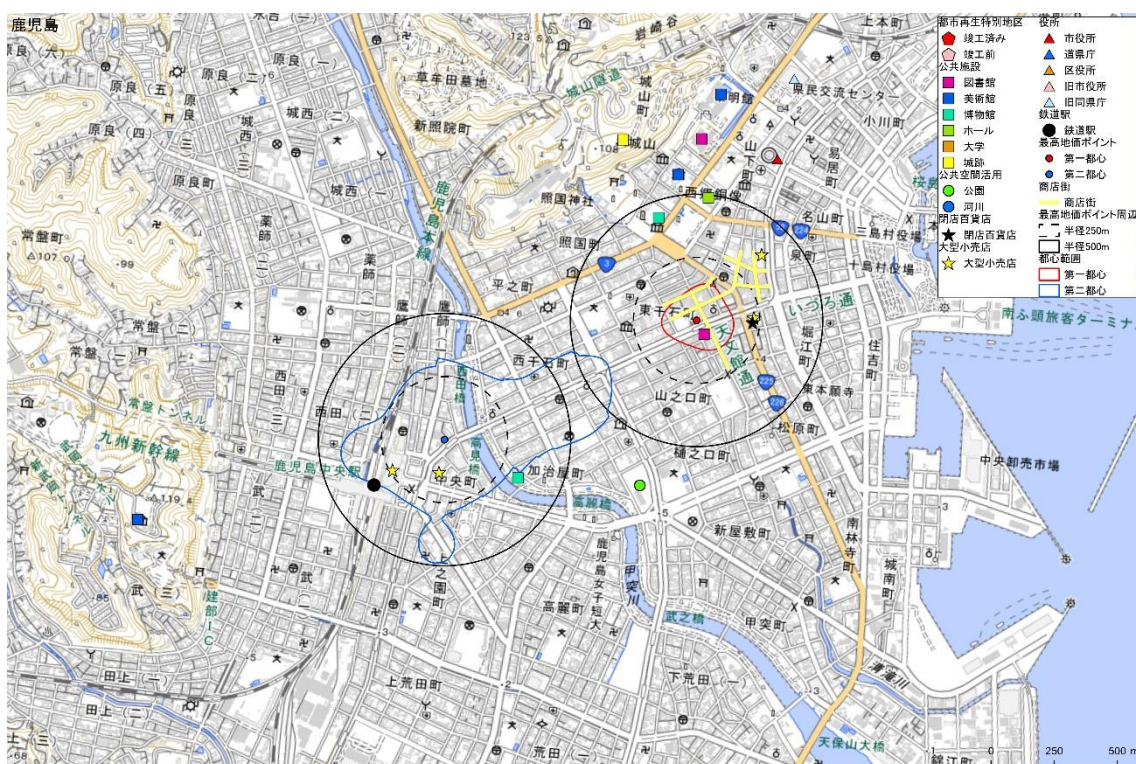


図 5-12: 鹿児島の都市施設の配置

鹿児島の都市施設の配置を図 5-12 に示す。鹿児島については天文館にアーケード商店街があり、大型の小売店が数店存在している。また北側には博物館やホール、美術館が密集しており、鹿児島城跡地に文化施設が密集している。また、唯一の百貨店であった三越鹿児島店は 2009 年に閉店したが、その後は改装され商業施設となっている。

一方で鹿児島中央駅側には文化施設は博物館のみで少ないが大型小売店が進出している。鹿児島中央駅ビルのアミュプラザ鹿児島は 2004 年に建設され、2014 年には増床されており、新幹線開業や延伸の前後での開発が行われている。

### 5.2.13 本節のまとめ

前項までの都市施設の配置や移転等の経緯についての共通点をまとめ、都心の姿について考察を行う。

はじめに都心の位置については、第一部で調査した範囲についてみると、鉄道駅型の都心では鉄道駅前に、城下町・その他型の都心ではアーケード付きの商店街の中心付近に存在していた。商店街沿いに城下町・その他型の都心の最高地価が存在していたのは新潟、富山、岐阜、岡山、長崎、鹿児島であり、商店街が象徴的な施設となっていた。一方で鉄道駅型の都心周辺にはアーケード付き商店街は存在していなかった。

また、城下町・その他型の都心の周辺では城下町であることを活かして、城跡内に文化施設を立地させている都市(鹿児島、福岡、広島、岡山、名古屋、金沢、富山)が多く存在していた。これらの都心では文化ゾーンや城が観光資源としても活用されていると思われる。一方で、地価の最高点自体はこれらの文化施設の集積の直近には存在しておらず、地価の面からは都心の核とはなっておらず、地価と文化施設の集積のずれが存在する。

さらに、行政施設についてみると、文化施設と同様に城跡内やその近辺に立地させているのは、岡山、名古屋、金沢、富山、広島、鹿児島となっている。一方で施設の移転についても複数の都市において行政施設が移転していた。例えば福岡は天神から県庁が移転し、跡地は公民複合施設となっておりホールや隣接する公園では公共空間活用が行われているなど賑わいを生む施設となっている。行政施設については都心の機能として挙げられており、移転することによって跡地利用によっては賑わいや都心性を低下させてしまう可能性があるのではないだろうか。例えば新潟の古町にはもともと市役所があったが、1989年に移転し、跡地には業務と商業の複合ビルであるNEXT21が建設され、低層部にはファッション店舗のラフォーレ原宿・新潟が入居していた。一方で2016年に閉店してしまい、中央区役所が入居することとなっている。さらには、古町の賑わいの向上を目的の一つとして隣接する再開発ビルに市役所が一部移転(2020年)しており、この点からも行政機能の移転は都心の衰勢に影響する一つの要因であることが推測される。さらに、跡地利用として、金沢では旧石川県庁舎を迎賓館として改修後利用しており、文化面での集積が図られている。また、長崎駅前には長崎県庁が移転し、その狙いの一つとして長崎県内からのアクセス向上が挙げられている。このような跡地利用や移転については民間の商業店舗の撤退や跡地利用よりも自治体の意向や計画が反映しやすいと考えられ、都心を整備していく際の手段の一つであると思われる。

次に都心間の違いとして大型の再開発に目を向けると、新幹線の開業の前後で駅ビルの建て替えや高架化が進められていた他、大型再開発となりやすい容積率緩和手法の一つである都市再生特別地区の活用状況についても鉄道駅周辺での利用が多い都市(札幌、名古屋、広島)が存在している。

一方で、城下町・その他型の都心では百貨店の閉店が相次いでいる都市が存在している。例えば新潟では3店舗あった百貨店がすべて閉店しているほか、宇都宮においても複数の百貨店が閉店し、1店舗のみとなっている。同様に岐阜も1店舗のみである。また、岡山では閉店していないものの岡山駅前に市内のみならず、西日本で最大級のショッピングモールが建設されるなど大型商業施設の立地によっても都心の衰勢がみられた。新潟や岐阜、岡山では城下町・その他型の都心が衰退し、一心都市となった都市であり、地価の衰退と合わせて百貨店の衰退が見られた。

### 5.3 計画における都心の位置づけと将来像

次に本節では計画における都心がどのように位置づけられているのかについて調査を行った。

#### 5.3.1 都市計画マスタープランにおける都心の位置づけ

はじめに市町村の都市計画に関する基本的な方針である都市計画マスタープランの将来都市構造における都心の位置づけについて調査を行った。表5-2に調査対象とした都市計画マスタープランを示す。対象としたのは前節と同様に第一部で二心都市とした9都市と、過去に二心都市であった新潟、岐阜及び岡山の12都市である。

表 5-2: 対象とした都市計画マスタープラン

都市	計画名称(年)
札幌	第2次札幌市都市計画マスタープラン(2016)
宇都宮	第3次宇都宮市都市計画マスタープラン(2019)
新潟	新潟市都市計画マスタープラン(2008)
富山	富山市都市マスタープラン(2019)
金沢	金沢市都市計画マスタープラン 2019(2019)
岐阜	岐阜市都市計画マスタープラン(2022)
名古屋	名古屋市都市計画マスタープラン 2030(2020)
岡山	岡山市都市計画マスタープラン(2019)
広島	広島市都市計画マスタープラン(2013)
福岡	福岡市都市計画マスタープラン(2014)
長崎	長崎市都市計画マスタープラン(2016)
鹿児島	第二次かごしま都市マスタープラン(2022)

いずれの都市計画マスタープランにおいても将来都市構造図上は都心を一体として扱い、二心として都心を表現しているものはなかった。例として札幌市の都市計画マスタープランの将来都市構造図を図5-13に示す。2つの都心を含めて接続部分も含めた周辺を都心の範囲として図示しており、都市計画マスタープラン上は都心を1つのものとしている。

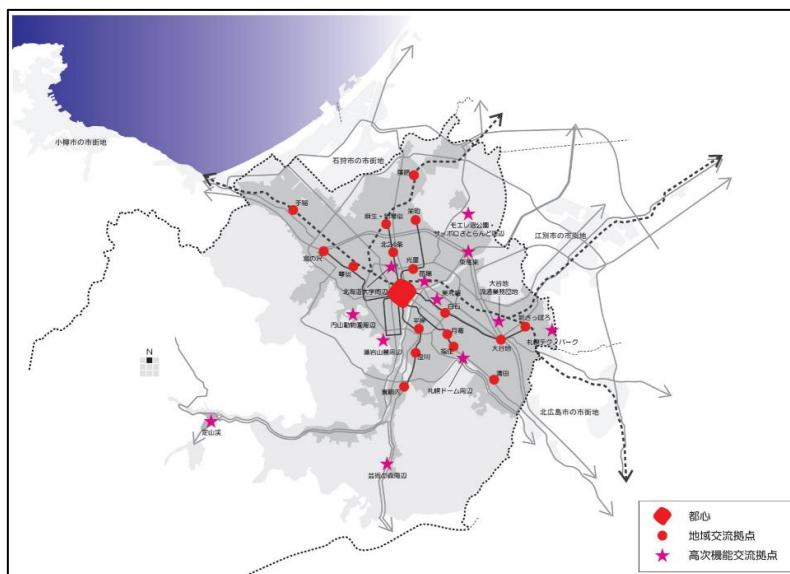


図5-13: 札幌の将来都市構造図<sup>14)</sup>

また、経済的な観点から都心を調査した第一部では二心都市から城下町・その他型の都心が衰退したため一心都市となっていた新潟、岐阜及び岡山においても、城下町・その他型の都心の範囲を含めて都心としていた。図5-14、15、16に新潟市、岐阜市及び岡山市の都市計画マスタープランの将来都市構造図を示す。



図5-14:新潟市の将来都市構造図<sup>15)</sup>



図5-15:岐阜市の将来都市構造図<sup>16)</sup>



図5-16: 岡山市の将来都市構造図<sup>17)</sup>

以上のように都市計画マスタープランの都市全体の都市構造を示す将来都市構造図において、都心の範囲を大きく捉え、都心を一体のものとしていた。また、二心都市から一心都市となった。急に新都市においても都心を広くとらえ計画が行われていた。

### 5.3.2 都心の計画における都心の位置づけ

都市計画マスタープランは都市計画区域全体を対象とするため、都心に絞った計画における都心の位置づけや拠点数についても調査を行った。自治体によっては都心部に範囲を絞った計画を個別に作成しているものがあり、それを対象とした。計画が作成されていない場合には都市計画マスタープランの地域別構想等を参照した。表5-3に対象とした計画を示す。岡山においては「岡山市都心創生まちづくり構想(2014)」があるが、岡山駅周辺エリアと旧城下町エリアの二拠点をあを明示したうえで旧城下町エリアを範囲とした計画が作成されており、都心の拠点としては2つが意識されている。同様に金沢市中心市街地都市機能向上計画(2015)においても金沢駅も都心の拠点として位置づけられているが、「金沢駅周辺エリアについては、土地区画整理事業等により基盤整備を終えており、北陸新幹線開業に伴う取組がすでに展開されていることから、本計画では対象外とする。」として対象外になっている。

表 5-3: 対象とした都心部の計画

都市	都心の計画	拠点の設定
札幌	第2次都心まちづくり計画(2016)	2
宇都宮	都心部まちづくりビジョン(2022)	3
新潟	新潟都心の都市デザイン(2018)	未設定
富山	富山市都市マスタープラン 地域別構想(2019)	1
金沢	金沢市中心市街地都市機能向上計画(2015)	3
岐阜	岐阜市都市計画マスタープラン 地域別構想(2022)	1
名古屋	都心部まちづくりビジョン(2019)	6
岡山	岡山市都心創生まちづくり構想(2014)	2
広島	ひろしま都心活性化プラン(2017)	2
福岡	福岡市都市計画マスタープラン 地域別構想(2014)	3
長崎	長崎市都市計画マスタープラン 地域別構想(2016)	1
鹿児島	第二次かごしま都市マスタープラン 地域別構想(2022)	未設定

\*岡山市都心創生まちづくり構想は旧城下町エリアのみの計画

拠点の設定数についてみると、都市計画マスタープランと同様に一体となって1つとして設定している都市(富山、岐阜等)もあるが、札幌や広島など、第一部の結果と一致するように都心を2つ設定している都市も存在する。例として札幌の都心部の将来構想図を図5-17に示す。

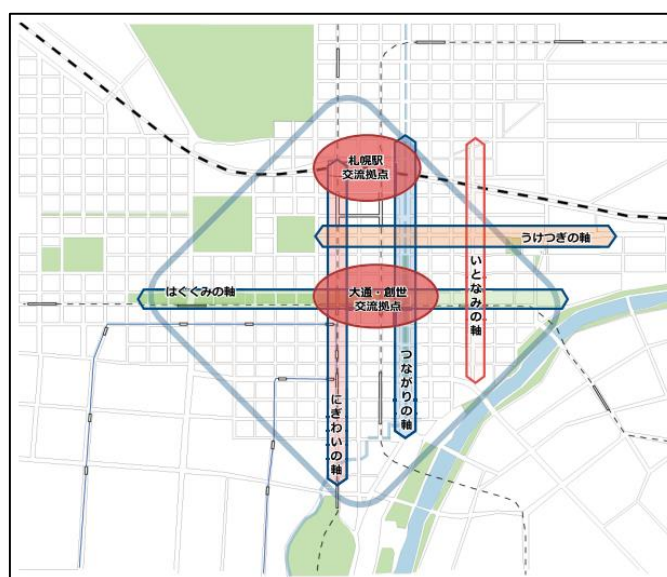


図5-17: 札幌市の都心部の将来構想図<sup>18)</sup>

一方で名古屋や福岡のように2つの都心以外の都心を含めて複数の都市拠点を設定している都市も存在した。例として図5-18に名古屋市都心部の将来構想図を示す。名古屋市では拠点を多数設定している都市において、拠点における地価は必ずしも高くなくピークとなっていない地

区も都心の拠点として計画が行われていた。



図5-18: 名古屋市都心部の将来構想図<sup>19)</sup>

### 5.3.3 中心市街地活性化基本計画における都心の位置づけ

次に中心市街地活性化法に基づき認定された中心市街地活性化基本計画における都心の位置づけを示す(表5-4)。

表 5-4: 中心市街地活性化計画における都心の地区設定

都市	中活計画	年	地区設定の考え方
札幌	無し	-	-
宇都宮	無し	-	-
新潟	有り	2008	3つ(古町地区、万代地区、新潟駅周辺地区)
富山	有り	2022	2つ(富山駅周辺地区、中心商業地区)
金沢	有り	2022	特になし
岐阜	有り	2018	3つ(岐阜駅北地域、柳ヶ瀬通周辺地域、つかさのまち)
名古屋	有り	2009	2つ(名古屋駅地区、栄地区)
岡山	無し	-	-
広島	無し	-	-
福岡	無し	-	-
長崎	有り	2020	特になし
鹿児島	有り	2018	3つ(鹿児島中央駅地区、いづろ・天文館地区、上町・ウォーターフロント地区)

長崎では特に地区を分けて設定していなかったが、他の都市においては地区設定が行われて

いる。3つ設定している新潟以外の岐阜と鹿児島では地価からみる都心以外の地区が都心として設定されている。例えば岐阜では城下町・その他型の都心である柳ヶ瀬通周辺地区の北側の市役所や岐阜大学跡地が存在するつかさのまち地区を三つ目の拠点としており活性化のための事業が行われている。

#### 5.3.4 各計画における都心へ誘導する機能や位置づけの差異

次に本項では各計画において都心へ誘導する機能や位置づけにおいて都心間でどのような違いがあるかを調査した。金沢、富山、岐阜及び岡山においては都心ごとに誘導機能や目標が書かれていないためその他の都市について表5-5に示す<sup>19</sup>。

---

<sup>19</sup> 札幌(第2次都心まちづくり計画(2016)、宇都宮(都心部まちづくりビジョン(2022)、名古屋(都心部まちづくりビジョン(2019)、広島(ひろしま都心活性化プラン(2017)、福岡(福岡市都市計画マスタープラン(2014)、鹿児島(かごしま都市マスタープラン(2007)、鹿児島市集約型都市構造に向けた土地利用ガイドプラン(2012)、新潟(新潟都心の都市デザイン(2018)から記述を整理した。

表 5-5: 都心ごとの誘導機能や位置づけの記述

都市	都心	記述
札幌	大通 札幌駅	百貨店をはじめ、個性的な路店が立ち並ぶ都心商業機能の集積地 北海道・札幌の国際競争力をけん引する商業、文化・交流、観光、宿泊、業務等の高次都市機能を強化します。 JR 札幌駅をはじめ、バスターミナル機能や地下鉄等、公共交通網が結節 商業施設、宿泊施設等が立地
宇都宮	JR 宇都宮駅	鉄道やバスなどの交通結節点である特徴を活かし、本市の玄関口にふさわしい顔づくりや、駅前の利便性を活かした「広域的・日常的な商業・サービス機能」、「住居機能」、交流の起点としての「情報・観光・宿泊機能」の強化と、地域経済活性化に資する「業務機能」の育成を図る。 東武 宇都宮駅 歴史・文化から商店街・歓楽街などの資源を生かして都市のにぎわいや多様性が感じられるまち
名古屋	名古屋駅 栄駅	新たな価値創造につながるイノベーション施設や MICE 関連施設、広域からの来訪者をもてなす高質な宿泊施設や文化施設、外国人向けの生活利便施設などの都市機能の集積を促進することにより、国際的・広域的な拠点形成をはかります。 民間再開発の機会を捉え、様々な楽しみ方や働き方を提供する商業・娯楽・芸術・文化施設等やオフィス等の都市機能を導入し、多様な人材が集まる環境整備を推進します。
広島	八丁堀 広島駅	広島広域都市圏や中四国地方の発展をけん引する、業務・商業・文化・飲食・娯楽機能等が充実・強化される 広島の陸の玄関である広島駅の交通機能を最大限に生かして、広域的な商業・業務機能等が集積
福岡	天神 博多駅	九州における屈指の商業集積地である天神では、建物更新期などを捉え、地上・地下の歩行者ネットワークの充実・強化を図りながら、商業・業務機能などの高度化を進め、国際的な魅力を高めます。 広域交通の拠点である博多駅の利便性を生かし、国際的な広域業務の中心として、業務とともに商業機能の高度化を進め、さらに、行政、居住などの都市機能の充実を図ります。
鹿児島	天文館 鹿児島中央駅	土地の高度利用を促進し、広場や歩行空間を生み出しながら多くの人の集まる商業業務機能の集積を促進 駅前広場を中心に土地の高度利用の促進や商業・業務機能の一層の充実を図る。
新潟	新潟駅 古町	新潟を訪れる人々が都心軸を望むとき、日本海拠点都市の風格が感じられる 駅前広場から都心軸、水辺・賑わいゾーン、港・創造ゾーンへと導かれ、まちなかへ歩き出したくなる 町割りを活かす みなとまちの歴史・文化的な街並みや花街文化・食文化を活用する 様々な都市機能の集積・回帰によるまちづくり

特徴的な都市として、名古屋では機能分担が計画上で明確に行われていた。名古屋駅についての言及では商業や娯楽関連の機能への言及がなく業務機能を集積させるとされている。対して栄では業務に対する言及が少なく、都心間で業務と商業の機能分担が計られている。

その他の都市では機能分担が明確には記述されていなかった。例えば福岡では計画上博多を

業務の中心としているものの商業機能の高度化も図っており、天神においても商業・業務機能の高度化を図るなど、機能分担が明確には行われておらず、双方とも商業及び業務機能の誘導を目指している。

細かい機能の分担としては宇都宮において双方の都心で機能が列挙されているが、東武宇都宮駅周辺のみに記載されているものが交流であり、JR宇都宮駅周辺では情報・観光・宿泊機能である。例えば観光機能では新幹線や宇都宮線を利用するとJR宇都宮駅の方が東京方面から訪れる場合の玄関となりやすい。また、観光案内所も構内にあり、機能分担がみられる。

その他、旧二心都市の地価が低下したほうの都心である新潟の古町では文化が強調されていた。芸妓文化が残り、街並みや料亭が観光資源となっている。実際、新潟市によって芸妓の育成<sup>20)</sup>やお座敷体験への補助<sup>21)</sup>が行われている。

前述した岡山の旧城下町ゾーンの計画においても城などの文化資源が強調されており、歴史的な資源を活かした計画が行われていた。そのほか、広島や宇都宮においても同様の傾向がみられた。

### 5.3.5 都心間の接続部分の計画上の位置づけ

更に、都心と都心を接続する部分の計画上の位置づけを調査した。2章において前述したように、都心間の距離は都市によって異なり、その地価の落ち込み具合や都市構造も異なると考えられる。そこで、都心間にどのような地理的な構造(河川や道路)が存在し、計画上はどのような位置づけがなされているかを調査した(表5-6)。

表 5-6: 都心間の都市構造と計画上の位置づけ

都市構造 間の構造	計画の調査		図書名
	川	道路	
札幌 駅前通り、地下歩 行空間	×	○	にぎわいの軸(駅前通)とつなが りの軸(創成川通)の2軸で結ば れている。 第2次都心まちづくり計 画(2016年)
宇都宮 馬場通り、田川	○	○	東西都心軸(大通り)の1軸で結 ばれている。 宇都宮市都心部地区 市街地総合再生計画 (2012年)
富山 松川、城址大通り	○	○	-
金沢 金沢駅通り、百万 石通りがあるが、 一度折れている。	×	×	都心軸として金沢港から金沢駅 を經由して、香林坊までの都心 軸が設定されている。 金沢市都市計画マスタ ープラン2019(2019年)
名古屋 桜通、堀川	○	○	軸は設定されていないが、間に 伏見地区が存在し、拠点の連携 が図られている。 都心部まちづくりビジョ ン(2019年)
広島 猿猴川、京橋川	○	○	軸は設定されていない。 ひろしま都心活性化プ ラン(2017年)
福岡 那珂川	○	×	多数ある回遊強化軸の一つとし て設定されているものの、道路 との関係は無い。 福岡市都市計画マスタ ープラン(2014年)
長崎 中島川	○	×	軸は設定されていない。 長崎市都市計画マスタ ープラン(2016年)
鹿児島 甲突川、高見馬場 通り	○	○	軸は設定されていない。 第二次かごしま都市マ スタープラン(2022年)

調査は都心と都心の間に川が横切るようにあるか、都心間をつなぐような幹線の道路があるかを調査した。また、都心の計画や都市マスを参照し、都心間をつなぐ軸が都市構造上に記載されているかを調査した。富山では都心を表現するような構造図が計画上存在していない。

札幌と金沢を除く都市で川が存在しており、1章でふれられたように都心の範囲が川によって限定されているような都心があるということが明らかになった。さらに都心と都心が川によって地理的に分断されていることが明らかになった。

また、道路については多くの都市で都心間をつなぐ幹線となる直線道路が整備されているものの、福岡や金沢、長崎ではそのような道路は見当たらない。その中でも福岡は道路網を考慮せず都心軸が設定されており、計画上特徴がある都市となっていた。

### 5.3.6 本節のまとめ

本節では計画における都心の拠点設定や都心に誘導する機能について調査を行い、地価から判定した都心との比較を行った。計画としては地価で判定した 2 つの拠点を都心の拠点として位置づけている都市も存在するが、それよりも多く拠点設定している都市もみられた。

一方で機能分担を商業と業務という大きなくくりで明確に行っているのは名古屋のみであった。また、旧二心都市では地価が低下した城下町・その他型の都心において文化を強調して計画が作成されていた。文化資源は商業機能や業務機能と比較すると移転が難しいと考えられ、地価が低下したあとの都心の性質として重要なものであると考えることができる。

## 5.4 大型再開発の進展と都心の変化

### 5.4.1 本節の調査内容

次に本節では大型再開発の進展と都心の変化について調査を行った。前節において調査したように都心間で計画されている誘導する用途に大きな差異があった名古屋と比較対象として既往研究<sup>22)</sup>でも比較対象とされており、用途別の延べ床面積の推移を調査できた<sup>20</sup>札幌及び福岡を対象とする。

また、3 自治体の都心の都市計画担当部署への電話ヒアリングも実施し、大型再開発の際の誘導方法やその課題についてお聞きした。

### 5.4.2 用途別延床面積の推移と大型再開発

はじめに、各都心内の用途別の延床面積を調査した。各自治体によって細かい用途分類には差異があるため、大きく 4 分類で集計を行った結果を表 5-7 に示す。多くの都心で床面積が増加しており都心の高度利用が進んでいる。

---

<sup>20</sup> 都市計画基礎調査のデータを提供いただき利用した。自治体によって調査項目や調査年が異なるため、3都市に絞って比較を行った。大規模開発としては延床面積10万㎡以上を対象とした。

表 5-7: 各都心の用途別の延床面積及び割合

	延床面積[万㎡]						割合[%]				
	業務	商業	住宅	その他	合計	業務	商業	住宅	その他		
札幌 札幌駅	2006年	49.7	53.3	0	4	107	46.5	49.8	0.0	3.7	
	2016年	41.8	56.2	0	4	102	41.0	55.1	0.0	3.9	
	大通	2006年	28.8	26.1	0.4	1.4	56.7	50.8	45.9	0.8	2.5
		2016年	32.9	28.4	1.2	1.1	63.5	51.7	44.7	1.9	1.7
名古屋 名古屋駅	1996年	48.3	49.5	0.6	2.7	101	47.8	48.9	0.6	2.6	
	2006年	65.1	66.3	0.6	2.5	134.5	48.4	49.3	0.4	1.8	
	2016年	78.5	45.8	0.1	8.9	133.3	58.9	34.4	0.1	6.7	
	栄	1996年	46.6	68.7	5.4	6.7	127.4	36.6	53.9	4.3	5.3
		2006年	53	78.1	5.8	4.6	141.5	37.5	55.2	4.1	3.3
		2016年	54.1	83.1	4.3	5.5	147	36.8	56.5	2.9	3.8
福岡 博多駅	1998年	111.3	50.7	37.9	27.9	227.9	48.9	22.3	16.6	12.2	
	2008年	126.2	70.9	44.9	35.4	277.4	45.5	25.6	16.2	12.8	
	2017年	123.3	112.4	49.6	75.1	360.4	34.2	31.2	13.8	20.8	
	天神	1998年	86.3	79.1	16.5	23.7	205.6	42.0	38.5	8.0	11.5
		2008年	100.1	94.2	19.4	26.5	240.1	41.7	39.2	8.1	11.0
		2017年	99.5	88	22.7	47	257.3	38.7	34.2	8.8	18.3

札幌についてみると、この 10 年間で大きな変化はなく、都心間の用途別の床面積割合の差は名古屋と比較すると大きくないことがわかった。しかし、ヒアリングからは今後の都心間で再開発の進展に差が生まれている点が課題であるという声が聞かれた。現在札幌では札幌駅と大通駅を繋ぐ地下歩行空間(2011年)が整備されたことや、新幹線の開業(2031年)を予定していることを理由として、札幌駅周辺で建替の計画が集中している。そのためどのように大通エリアでの開発を呼び込むか検討しているということであった。

名古屋では名古屋駅側で業務目的の床面積が増加し、20年間で 1.5 倍程度になっている。対して栄は大きな変化はなかった。このような建替は名古屋市へのヒアリングからは 2000 年の駅ビルの開発や都市再生特別地区によって高層の開発が可能になったことがきっかけであることが分かった。図 5-19 に示すように名古屋駅周辺では駅ビルの開発を契機に多くの大規模開発が都心の範囲内で行われた。その際に市として業務系の機能を誘導し、名古屋駅における業務機能の集積が更に進んだ。しかし、その反面、地価や賃料水準から栄の影響力が弱まってしまったことを自治体としては危惧しており、現在栄グランドビジョン(2013)や久屋大通公園をリニューアルするなど、商業施設の機能更新を誘導する取り組みが行われているということがヒアリングから明らかになった。



図 5-19: 名古屋駅周辺の大型開発の動向

対して、福岡についてみると、博多において商業床面積の増加が目立ち、天神と博多の用途構成が似てきている。この理由としては図 5-20 に示した博多駅ビル再開発や隣接する博多駅 KITTE などの大規模開発の際に福岡市が従来の業務中心の博多に商業機能を導入しようと事業者などとの協議の中で要請してきたという背景があることがヒアリングから明らかになった。対して天神側においては前述した事前協議での要請や天神ビッグバンと名付けられた容積緩和制度があり、天神においてビルの建替時に最大+50%の緩和が行われている。

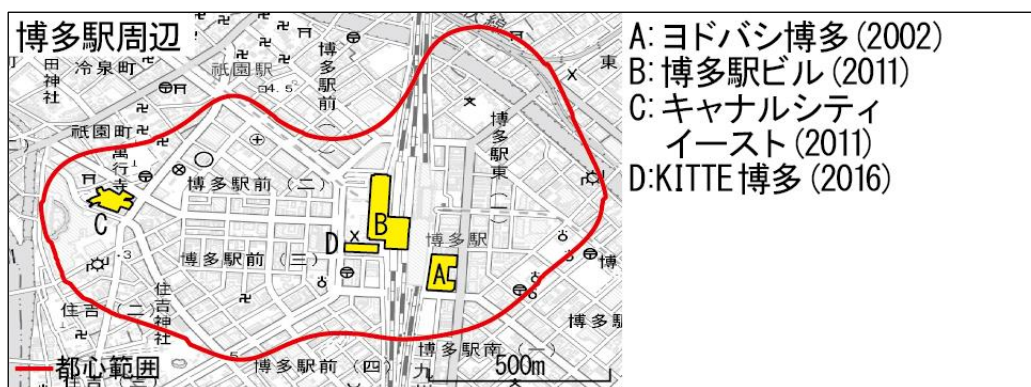


図 5-20: 博多駅周辺の大型開発の動向

この福岡と名古屋の違いとして、福岡における高さ規制が影響を与えている可能性がある。福岡では空港が近いので 60m 前後の高さ制限(図 5-21)<sup>21</sup>がかけられており、名古屋駅ビル(245m)のよ

<sup>21</sup> 天神エリアにおいても高さ制限が存在する。国家戦略特区の航空法高さ制限のエリア単位での特例承認によって一部緩和がなされているが、緩和後でも100m弱までとなっている。

うな高層ビルを建設することが不可能である。そのため、低層階に商業施設、上層階に業務機能を整備することが困難であり、例えば博多駅ビルや KITTE 博多は商業機能のみであり、業務機能は存在していない。対して名古屋では高層階はオフィスになっているものの、低層階は商業施設が入居しているものも多い。このような都市の特徴が自治体の機能誘導の考え方や計画に影響を与えている可能性がある。



図 5-21: 福岡市における都心の高さ制限<sup>23)</sup>

なお、誘導の方法としては計画の記述や名古屋や福岡のような開発協議の際の要請以外にも容積率緩和策などが考えられるが、札幌、名古屋及び福岡<sup>22)</sup>においては、ヒアリングや自治体 HP の調査から一方の都心でのみ利用可能な容積緩和制度は存在していなかった。また、都市再生特別地区が利用できる都市再生緊急整備地域の指定についても双方の都心が範囲内となっていた。

## 5.5 本章のまとめ

本章では都心を象徴する施設の配置や計画における都心の位置づけと将来像を調査したのちに、3都市に絞って大型再開発の進展と都心の変化について調査を行い、都心の実態と第一部で明らかにした地価との比較を行った。

都心を象徴する施設の配置としては、商業施設や文化施設について調査を行い、城下町・その他型の都心の近くで文化施設が多いものの、地価の最高点とはずれが生じており、文化施設の集積が必ずしも地価につながっていないということを明らかにした。さらに、多くの都市において都市

<sup>22)</sup> 記述した天神ビックバンのほかに、博多駅側の都心においても同様の博多コネクティッドと名付けられた容積率緩和制度が実施されている。

再生特別地区を利用したものなど、大型の再開発が鉄道駅周辺で行われているほか、新幹線開業の前後での駅ビル再開発などが鉄道駅型の都心において行われていることを明らかにした。また、行政機能の象徴として市役所や県庁の立地や位置関係についても言及を行い、郊外への移転した場合の跡地利用の事例調査や、都心への移転の狙いについても一部の自治体の計画を元に調査を行った。

さらに、施設の移転や大型開発などにも影響を与えていると考えられる計画における都心の位置づけを調査した。都市全体の計画となる都市計画マスタープランの将来都市構造等においては二心を位置付けているものは存在しなかったが、地域別の構想や、都心の計画、中心市街地活性化基本計画などにおいては二心が拠点として位置付けられている都市が存在した。さらに、都心毎に誘導する機能や用途について調査をした結果、城下町・その他型の都心では文化がキーワードになっていることや名古屋において誘導用途で差異があることが明らかとなった。

そのため誘導用途で差異があった名古屋を含めた3都市について、都心内の用途別の延べ床面積の推移を都市計画基礎調査のデータを利用して算出したうえで、大型開発の際の用途の誘導について自治体担当者へのヒアリングを行った。その結果として、名古屋市においては自治体が業務系機能を名古屋駅周辺に集積させるように誘導が行われていることや、福岡市においては博多駅で不足していた商業機能を高めるように誘導が行われていたことが明らかとなった。

以上のように地価が低下している傾向にある城下町・その他型の都心周辺においては百貨店など都心を象徴する店舗が閉店する一方で、文化施設が集積していたり、県庁跡地が文化施設として利用されていたりするほか、計画においても文化が誘導用途として記述されている。以上のように、開発がキーワードとなる鉄道駅型と比較して城下町・その他型の都心は地価が低下した都市においても歴史や文化面の機能集積が特徴であり、地価には表現されないものの歴史や文化の観点からは中心となっていることを明らかにした。

## 【第5章 参考文献】

- 1) 内閣府(2022)「都市再生特別地区の決定状況」.
- 2) 東洋経済新報社(2020)「大型小売店総覧」.
- 3) 国土交通省(2020)「都市公園における官民連携の推進」.
- 4) 国土交通省(2022)「河川空間のオープン化活用事例集」.
- 5) 土屋泰樹, 後藤美香(2022)「都市再生特別地区の公共貢献としてのインキュベーション施設に関する研究 ―計画と実態の差異に着目して―」, 都市計画論文集, 57(3), pp. 879-889.

- 6) 新潟市(2017)「市長記者会見資料」, [https://www.city.niigata.lg.jp/shisei/koho/koho\\_kaiken/kakokaiken/h29/170804.files/shiryo170804.pdf](https://www.city.niigata.lg.jp/shisei/koho/koho_kaiken/kakokaiken/h29/170804.files/shiryo170804.pdf). (2022/12/28確認)
- 7) 朝日新聞(2010)「旧大和跡地ビルに市の公文書館も入居 森・富山市長が正式発表」, 2010/1/30.
- 8) 石川県(2007)「県庁跡地等活用基本構想」.
- 9) 岐阜市(2021)「岐阜市新庁舎運用計画」.
- 10) 岐阜市(2021)「岐阜市庁舎跡地活用基本構想」.
- 11) 赤井裕司(2018)「リニア中央新幹線の“逆ストロー効果”」, 土地総研メールマガジン, 69, p. 1-2.
- 12) 林上(2012)「大都市主要鉄道駅の進化・発展と都市構造の変化：名古屋駅を事例として」, 日本都市学会年報, 46, pp. 33-42.
- 13) 長崎県(2011)「長崎県庁舎整備基本構想」.
- 14) 札幌市(2016)「第2次札幌市都市計画マスタープラン」.
- 15) 新潟市(2008)「新潟市都市計画マスタープラン」.
- 16) 岐阜市(2022)「岐阜市都市計画マスタープラン」.
- 17) 岡山市(2019)「岡山市都市計画マスタープラン」.
- 18) 札幌市(2016)「第2次都心まちづくり計画」.
- 19) 名古屋市(2019)「都心部まちづくりビジョン」.
- 20) 新潟市(2022)「古町芸妓育成支援補助金」, <<https://www.city.niigata.lg.jp/shisei/gyoseiune/hojyokin/gyoseikeihi/kanko-kokusai/kankoseisaku/geigi.html>>(2023/1/5 確認).
- 21) 新潟商工会議所(2021)「古町芸妓派遣事業について」, <<https://www.niigata-cci.or.jp/archives/9133>>(2023/1/5 確認).
- 22) 長聡子, 芳賀博文(2012)「大規模駅ビル再開発と土地利用の変化 —札幌、名古屋、福岡を事例に一—」, 都市政策研究, 13, pp. 11-20.
- 23) 福岡市(2021)「『天神一丁目地区』における 航空法高さ制限が緩和されました !」.



## 第6章 滞在人口における都心の特徴

## 6.1 本章の目的

本章は滞在人口を用いて、都心に集積している人口やその居住地別の特徴について分析する。都心は様々な機能の集積地であり、4章では商業及び業務機能について、5章では都市施設について分析を行った。これらは主に都心のハード面の整備状況や土地利用に関連するものである。

本章では、様々な機能の集積の結果としてどのような人々がどの程度都心に集積しているのかを明らかにすることを目的とする。これまでの章で明らかにしてきたように、都心は個々に性質が異なり、都心間で性質が異なる二心都市が存在する。そのため、都心を利用する人々の性質やその絶対量についても都心ごとに異なっている可能性がある。

そこで本研究では、携帯電話のGPS位置情報を元にして、都心に集積している人口やその居住地別の割合を調査する。これによって都心に集積する滞在人口という面から都心間の違いを明らかにすることを目的とする。

## 6.2 利用するデータの概要

本章ではソフトバンク子会社の㈱Agoopの携帯電話GPS位置情報データを利用した。Agoop社が提供する「Papilio」というWebサービスを用いた。Papilioは全国の駅の周辺の時間帯別の滞在人口や居住エリア別<sup>23</sup>の来訪者人数などを時系列で取得できる。データの年次は2019年からであり、本研究ではコロナ禍による外出自粛等の影響を避けるため、2019年平均の人口データを用いた。駅周辺の半径500m内の人口データを利用した。

本章で利用したデータは、駅周辺の人口データであるため、駅がない都心については調査ができない<sup>24</sup>。そのため、双方の都心に駅が存在している都市(表6-1)のみを対象とした。具体的な研究対象都市とデータ取得駅は表の通りである。2章及び3章で前述した地価から都心の範囲や位置を決定したことを踏まえ、公示地価のポイントから最も近い周辺のデータを取得できるような駅を選定した。地価ポイントと利用した駅については図6-1に示す。

種別は第一部で分類したものである。2020年現在二心都市は金沢以外の8都市、過去に二心都市だった都市は岡山の1都市を対象として以降分析を行った。

<sup>23</sup> 居住地フラグは市区町村内、都道府県内、都道府県外の3種類である。

<sup>24</sup> 本来であれば、都心毎に人口データを入手するのが望ましいが、その場合はデータ購入費用が高額となり、多数の都市の比較ができなくなるため、比較的安価なPapilioを用いた。

表 6-1: 研究対象都市及びデータ取得駅

種別	都市	都心	データ取得駅
現在二心都市	札幌	大通	西4丁目駅
		札幌駅	札幌駅
	宇都宮	JR 宇都宮駅	宇都宮駅
		東武宇都宮駅	東武宇都宮駅
	富山	富山駅	富山駅
		総曲輪	西町駅
	名古屋	名古屋駅	名古屋駅
		栄駅	栄駅
	広島	八丁堀	八丁堀駅
		広島駅	広島駅
福岡	天神	天神駅	
	博多駅	博多駅	
長崎	浜町	西浜町駅	
	長崎駅	長崎駅	
鹿児島	天文館	天文館通駅	
	鹿児島中央駅	鹿児島中央駅	
過去二心都市	岡山	表町 岡山駅	県庁通り駅 岡山駅

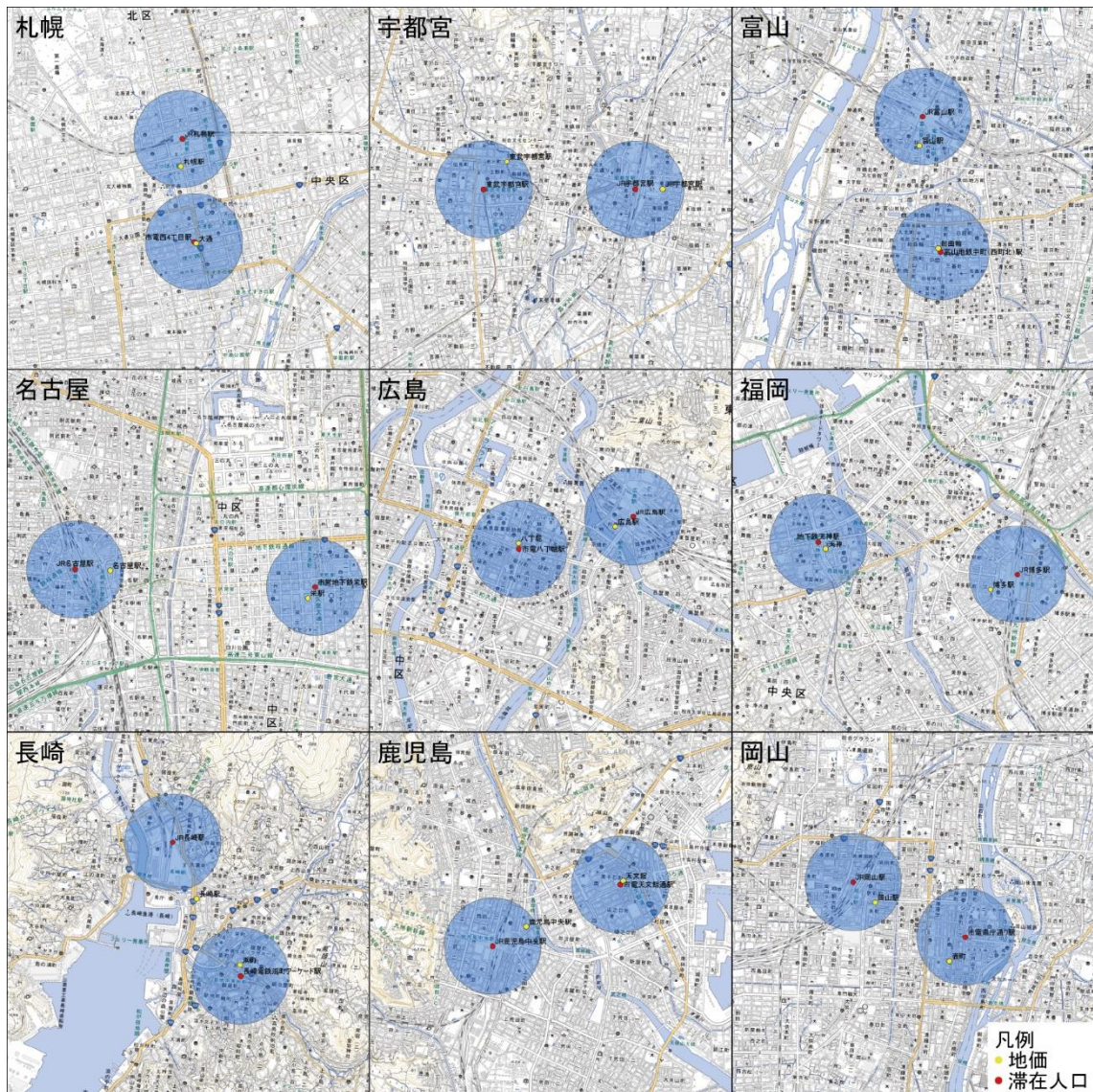


図 6-1: 地価ポイントと滞在人口

### 6.3 滞在人口における都心間の差異

はじめに、滞在人口の実数を比較した。都心毎の滞在人口は都心にどれだけ人が集まってくるかは、都心に集積している機能や交通インフラの整備状況にも関係し、重要であると考えた。表6-2に都心毎の滞在人口を示す。差は実数が異なるためパーセンテージ差<sup>25</sup>で示した。

表 6-2: 都心毎の滞在人口の比較

都市	都心	居住地別			合計	差[pt]
		都道府県外	都道府県内	市区町村内		
札幌	大通	10,224	54,034	15,809	80,067	2.8
	札幌駅	7,939	65,469	8,970	82,377	
宇都宮	JR 宇都宮駅	4,887	3,048	8,696	16,631	6.4
	東武宇都宮駅	2,068	3,204	10,294	15,566	
富山	富山駅	4,523	3,147	9,824	17,494	24.4
	総曲輪	1,838	1,567	9,819	13,223	
名古屋	名古屋駅	33,911	67,934	3,662	105,507	34.4
	栄駅	16,516	47,655	5,006	69,177	
広島	八丁堀	8,249	34,153	13,569	55,971	35.2
	広島駅	10,030	20,673	5,588	36,291	
福岡	天神	11,815	48,523	13,116	73,454	15.5
	博多駅	24,881	46,804	15,226	86,911	
長崎	浜町	4,095	3,524	26,473	34,093	65.2
	長崎駅	1,781	1,807	8,285	11,874	
鹿児島	天文館	5,621	5,631	29,090	40,341	35.5
	鹿児島中央駅	3,582	3,952	18,468	26,002	
岡山	表町	1,873	7,919	8,417	18,210	50.1
	岡山駅	9,076	13,164	14,217	36,457	

都市毎に集積する人口は大きく異なっている。いずれの都心においても計測している面積は同じであり、比較が可能であるが、最大は名古屋の名古屋駅の105,507人で、最少は長崎の長崎駅の11,874人である。10倍近い差異があり、都市毎に都心に集まる人口は大きく異なっていることが明らかになった。

さらに、都心間の差の大小についてみると、都心間の差の平均は29.9ptであり、平均以上の都市は名古屋、広島、長崎、鹿児島、岡山となっていた。札幌では都心間の滞在人口の差は2.8ptであり、差が最も小さくなっている。差は小さいが滞在人口のうち、居住地別にみると大通と札幌駅で例えば市区町村内の人口の差は約7,000人の差異があり、どのような人が来ているかについては違いがある。この点については次節で割合を元に分析を行う。

<sup>25</sup> 滞在人口が多い方の滞在人口をA、少ない方の滞在人口をBとして $1-B/A$ で算出した。

一方で、長崎は差が65.2ptであり、差が大きくなっている。長崎で滞在人口が多い浜町は古くから長崎浜市商店街や観光地とも知られる長崎新地中華街が存在し、賑わいが見られる場所である。一方、長崎駅は2022年に九州新幹線が延伸されるまでは、在来線の終着駅であり、相対的には賑わいが小さい都市であるといえる。次に差が大きいのは岡山であり、50.1ptの差がある。岡山ではJR岡山駅と表町の2地点を比較している。第一部で前述したように岡山は現在ではJR岡山駅に地価の最高点が存在し、以前は都心だった表町との価格差が大きい一心都市である。滞在人口においてもJR岡山駅の方が多くなっており、価格差が存在していることが分かった。地価と滞在人口の関係については6.6節でさらに後述する。

#### 6.4 居住地別割合の都心間の差異

次に都心間で滞在している人々の居住地についてどのような差異があるかについて調査を行い差異を分析した。都心に集積している人がどこに居住しているかどうかの割合を都心間の違いを調査した。滞在している人の居住地について、都心と同一市区町村内、都道府県内の他市区町村、都道府県外の3分類である。

表 6-3: 滞在人口の居住地別の割合

都市	都心	居住地別		
		都道府県外	都道府県内	市区町村内
札幌	大通	13%	67%	20%
	札幌駅	10%	79%	11%
宇都宮	JR 宇都宮駅	29%	18%	52%
	東武宇都宮駅	13%	21%	66%
富山	富山駅	26%	18%	56%
	総曲輪	14%	12%	74%
名古屋	名古屋駅	32%	64%	3%
	栄駅	24%	69%	7%
広島	八丁堀	15%	61%	24%
	広島駅	28%	57%	15%
福岡	天神	16%	66%	18%
	博多駅	29%	54%	18%
長崎	浜町	12%	10%	78%
	長崎駅	15%	15%	70%
鹿児島	天文館	14%	14%	72%
	鹿児島中央駅	14%	15%	71%
岡山	表町	10%	43%	46%
	岡山駅	25%	36%	39%
平均		19%	40%	41%

平均は表の最下部に示したように都道府県外19%、都道府県内40%、市区町村内41%であるが、都市毎に大きく平均から異なる都市が存在する。例えば長崎や鹿児島は市区町村内の割合が高く70%以上である。そのため、以降は都市毎に都心間の差異についてみていき、共通する特徴を探ることとする。

#### 6.4.1 札幌における都心間の差異

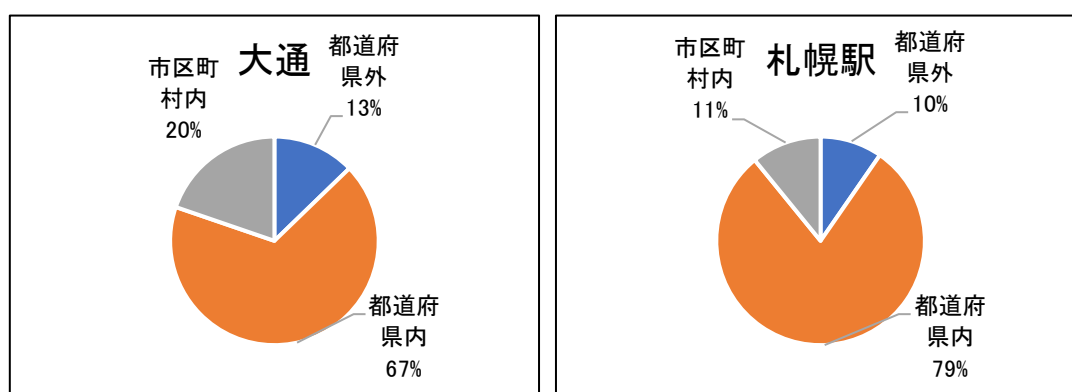


図6-2: 札幌における滞在人口(居住地別)の差異

札幌における滞在人口(居住地別)の差異について図6-2に示す。前述したように札幌市においては都心間で滞在人口の実数には差が小さかったが居住地別の割合においては差がみられる。差がみられたのは市区町村内と都道府県内の割合についてである。大通のほうが市区町村内の割合が大きく、都道府県内の割合が小さい。一方で札幌駅では都道府県内の割合が小さく、市区町村内の割合が大きい。互いに約10ptの違いがみられる。これについては札幌駅は地下鉄とJRが交通インフラとして整備されているため、札幌市外の市町村からも人が来やすいためであると考えられる。一方で大通では交通インフラとしては地下鉄と路面電車であり、どちらも市内交通であるため市区町村内の割合が高くなっていると考えられる。このように実数では差が小さいものの、居住地別の割合では差がみられる都市であるといえる。

#### 6.4.2 宇都宮における都心間の差異

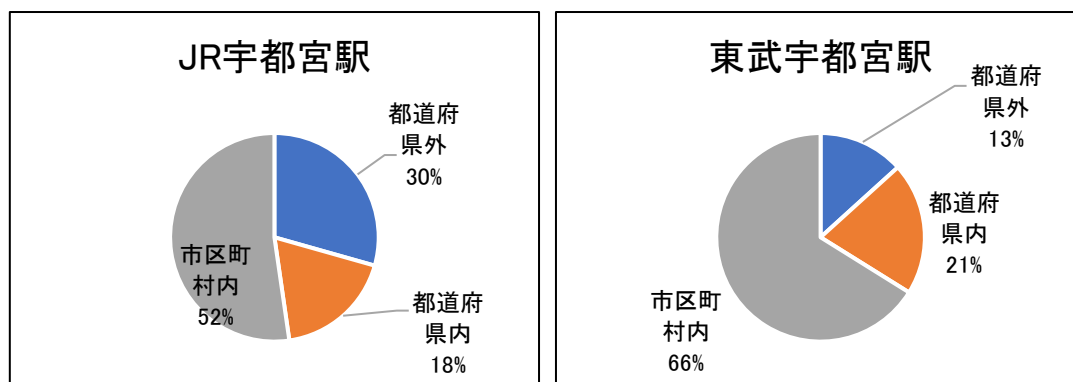


図6-3: 宇都宮における滞在人口(居住地別)の差異

宇都宮における滞在人口(居住地別)の差異について図6-3に示す。宇都宮においては都心間で大きく居住地別の割合が異なる。JR宇都宮駅と東武宇都宮駅といった2つの都心の双方に鉄道駅が存在するが、東武宇都宮駅ではJR宇都宮駅と比較して市区町村内の割合が大きく、都道府県内の割合も大きいという特徴がある。JR宇都宮駅は都道府県外の割合が30%となっており、他都市と比較しても都道府県外から来ている割合が大きい。この理由としては栃木県は他県と隣接しており、栃木県外からも比較的来訪しやすいことや、新幹線が停車する駅であることが要因として考えられる。東武宇都宮駅においても、東武線は他県へ接続しているが、新幹線の影響が大きいのではないだろうか。

また、東武宇都宮駅は市区町村内の割合が大きいことも特徴的であり、宇都宮市民が利用する都心としては東武宇都宮駅の方が利用されているといえる。割合においても実数においても大きくなっている。

### 6.4.3 富山における都心間の差異

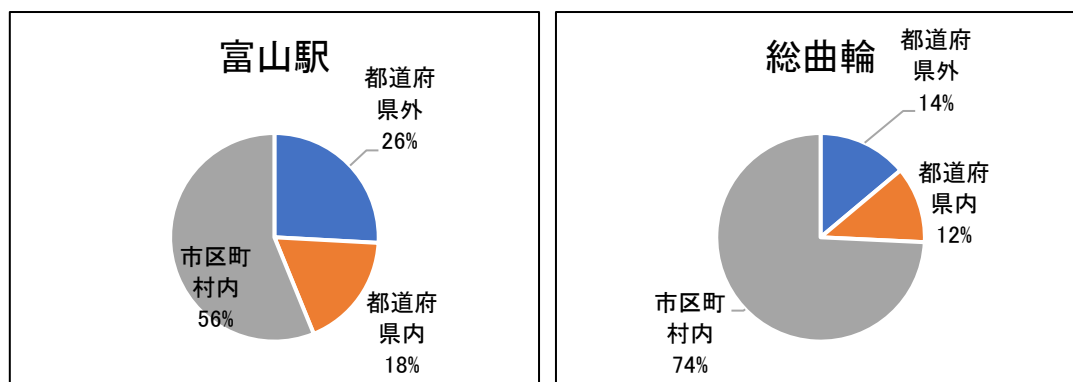


図6-4: 富山における滞在人口(居住地別)の差異

富山における滞在人口(居住地別)の差異について図6-4に示す。富山はどちらの都心においても市区町村内の割合が大きいことが特徴的である。どちらも半分以上の滞在人口が市区町村内が居住地となっている。特に総曲輪では市区町村内の割合が約3/4となっており、富山市の住民が多い都心となっている。他都市の都心と比較しても、長崎の浜町に次いで市区町村内の割合が高い都心である。一方で、富山駅は市区町村内の割合は大きいものの56%であり、そのほかには都道府県外が26%、都道府県内が18%である。富山駅では2015年に北陸新幹線が開通しており、その他の在来線も通っている。そのため、富山県外や富山県のお他市からのアクセスの際に必ず滞在する都心となっている。一方で総曲輪ではLRTのみであり、富山市内の交通結節点となっている。このような交通インフラの違いが明確に表れているのではないだろうか。

#### 6.4.4 名古屋における都心間の差異

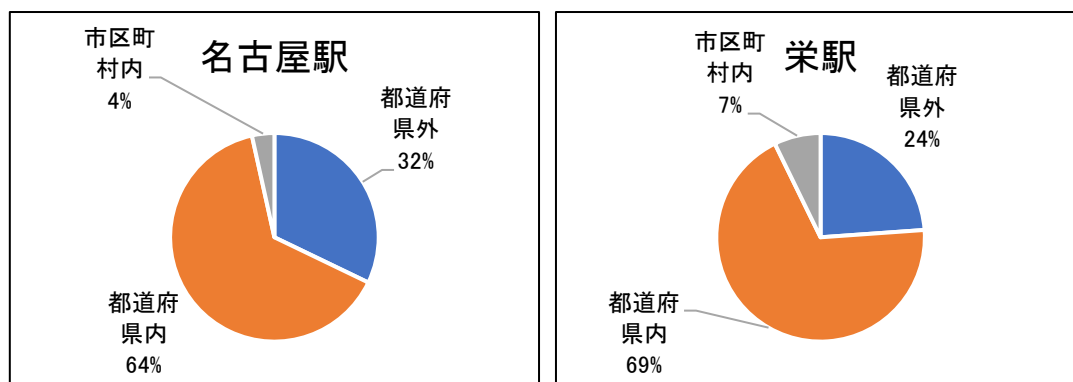


図6-5: 名古屋における滞在人口(居住地別)の差異

名古屋における滞在人口(居住地別)の差異について図6-5に示す。名古屋では都道府県内の割合が双方の都心で60%以上であり、都道府県外の割合も20%以上と大きくその結果として名古屋市内の割合がどちらも小さいことが特徴的である。名古屋は中部地方の大都市であり、名古屋市外からも人が多く来ていることがわかる。

更に、名古屋駅は都道府県外からきている割合が、本章で対象とした都心の中で最も大きくなっている。名古屋駅は東海道新幹線が通っており、ビジネスや観光目的でも多く利用されていることが考えられる。一方で栄駅は地下鉄や名古屋鉄道の瀬戸線が通っており、名古屋市内や名古屋市に近接する自治体からの来訪者が多いのではないかと考えられる。

#### 6.4.5 広島における都心間の差異

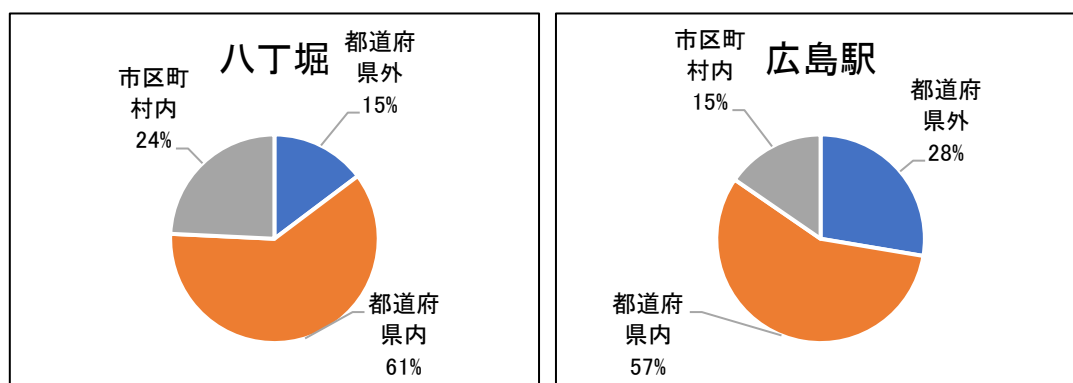


図6-6: 広島における滞在人口(居住地別)の差異

広島における滞在人口(居住地別)の差異について図6-6に示す。広島は都道府県外の割合において都心間で差異がみられる。広島駅は28%であるのに対して、八丁堀は15%と倍近く差が存在している。八丁堀は広島県内や広島市内を居住地としている割合が大きい。八丁堀は路面電車やアストラムラインなど市内交通が主であり、市内や広島県内からのアクセスが主となっていると思われる。

#### 6.4.6 福岡における都心間の差異

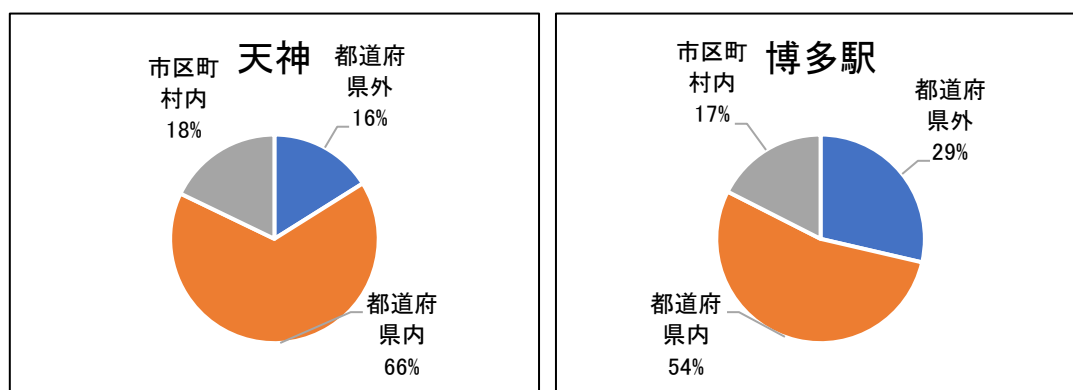


図6-7: 福岡における滞在人口(居住地別)の差異

福岡における滞在人口(居住地別)の差異について図6-7に示す。都道府県内の割合が天神において大きい。一方で博多駅は都道府県外の割合が大きい。市区町村内の割合は大きな差はなく、福岡市内を居住地とする滞在人口においては特徴的な差異はなかった。

天神は西鉄や地下鉄などの市内を中心とした交通インフラは存在するが、JR線などはなく、市外や県外へのアクセスは新幹線やJR線がある博多駅のほうが都道府県外からは来訪しやすくなっている。

#### 6.4.7 長崎における都心間の差異

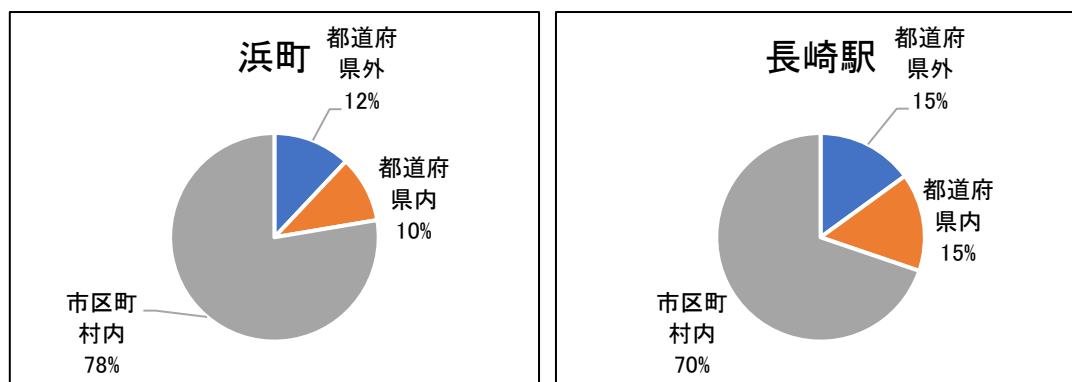


図6-8: 長崎における滞在人口(居住地別)の差異

長崎における滞在人口(居住地別)の差異について図6-8に示す。長崎の特徴は市区町村内の割合が双方とも70%以上であり、長崎市内を居住地としている割合が圧倒的に高いことが特徴である。同様の都市は後述する鹿児島以外は存在していない。

都心間の差異については、都道府県内の割合で5ptの差がある。長崎駅のほうが都道府県内や県外からきている割合が大きい。長崎駅はJR線が通り、市外からの玄関口となっている。一方で浜町は路面電車のみであり、交通インフラの違いが県外や市外というよりも市内の滞在人口が大きくなっている要因となっている。

#### 6.4.8 鹿児島における都心間の差異

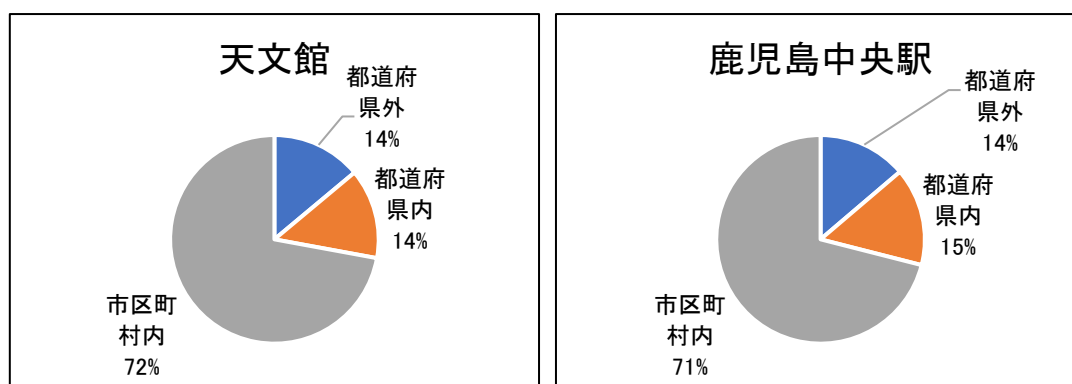


図6-9: 鹿児島における滞在人口(居住地別)の差異

鹿児島における滞在人口（居住地別）の差異について図6-9に示す。鹿児島も長崎と同様に市区町村内の割合が双方とも70%以上の特徴的な都市である。都道府県街や都道府県内の割合にも大きな差はなく、いずれの分類においても差は1%程度である。

鹿児島中央駅はJR在来線や新幹線が通り、都道府県街や県内他都市からのアクセスは容易と考えられるが、割合には大きな差はなく、他都市の新幹線が存在する都心と比較すると特異的である。

#### 6.4.9 岡山における都心間の差異

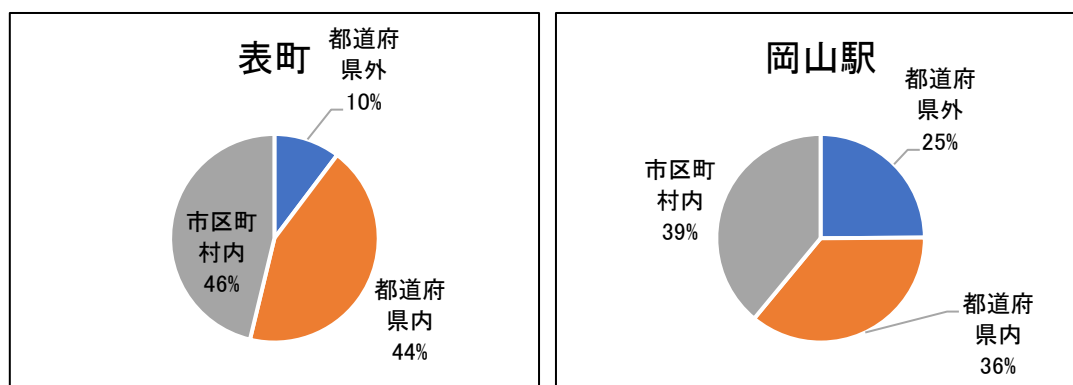


図6-10: 岡山における滞在人口（居住地別）の差異

最後に岡山における滞在人口（居住地別）の差異について図6-10に示す。表町において都道府県外の割合が小さく市区町村内と都道府県内の割合がJR岡山駅と比較して大きくなっている。JR岡山駅についてはいずれの分類においても30%前後であり、表町と比較すると都道府県外の割合が高いのが特徴的である。

#### 6.4.10 本節のまとめ

本節で都市毎に都心に滞在している人の居住地別の割合についての差異を調査し、考察を行った。その結果として都心に存在する公共交通が滞在人口の居住地別の割合に影響を与えているのではないかと推測されたため、都道府県外からのアクセス手段の代表例として新幹線の有無によって、都道府県外の割合に差があるかを調査した。新幹線が存在しない札幌と長崎

<sup>26</sup>を除く都市の都心を対象とした。表6-4に結果を示す。

新幹線が存在する都心では都道府県外の割合が平均26%である一方で、新幹線が存在しない都心では都道府県外の割合は平均15%にとどまっている。このように新幹線の有無で滞在人口の都道府県外の割合に差が生じていた。一方で、鹿児島では新幹線が存在する鹿児島中央駅は14%、存在しない天文館でも14%と割合が同じであり、このような傾向が一致しない都市も存在していた。

表 6-4: 新幹線の有無による都道府県外の割合

新幹線	都市	都心	公共交通	都道府県外割合
有	宇都宮	JR 宇都宮駅	新幹線、JR	29%
	富山	富山駅	新幹線、JR、私鉄、路面電車	26%
	名古屋	名古屋駅	新幹線、JR、私鉄	32%
	広島	広島駅	新幹線、JR、路面電車	28%
	福岡	博多駅	新幹線、JR、地下鉄	29%
	鹿児島	鹿児島中央駅	新幹線、JR、路面電車	14%
	岡山	JR 岡山駅	新幹線、JR、路面電車	25%
	新幹線有り 都心 平均			
無	宇都宮	東武宇都宮駅	私鉄	13%
	富山	総曲輪	路面電車	14%
	名古屋	栄駅	私鉄、地下鉄	24%
	広島	八丁堀	私鉄、路面電車	15%
	福岡	天神	私鉄、地下鉄	16%
	鹿児島	天文館	路面電車	14%
	岡山	表町	路面電車	10%
	新幹線無し都心 平均			

## 6.5 地価からみる都心との観点の比較

本節では地価の観点から見た都心の比較を行う。初めに地価と滞在人口の関係についてである。第一部で前述したように地価は都心の機能集積を量的に反映したものであると考えられる。また、都心に集積している機能を目的に都心に滞在していると考えられるため、滞在人口も都心の機能集積を量的に反映させたものと考えることができる。そのためその関連を調査した。表6-5に都心毎の滞在人口と地価を示し、比率を示した。比率は第一都心/第二都心である。比率が1未満の場合は第二都心のほうが人口が多く、地価が高いことを示している。地価は2020年の地価を利用した。また、岡山は2020年では二心都市ではないが、参考として表末尾に示した。また人口と地価

<sup>26</sup> 長崎は2022年9月に新幹線が開業したが、本章のデータ時点である2019年では、開業前であるため新幹線が存在しないとして扱った。

の比率について図6-11に散布図(岡山除く)を示す。

表 6-5: 都心間の滞在人口と地価の比較

都市	第一都心			第二都心			比率	
	都心	人口	地価	都心	人口	地価	人口	地価
札幌	大通	80,067	520	札幌駅	82,378	510	0.97	1.02
宇都宮	JR 宇都宮駅	16,631	37	東武宇都宮駅	15,566	32	1.07	1.14
富山	富山駅	17,494	52	総曲輪	13,224	40	1.32	1.30
名古屋	名古屋駅	105,507	1,850	栄駅	69,177	1,160	1.53	1.59
広島	八丁堀	55,971	355	広島駅	36,291	212	1.54	1.67
福岡	天神	73,454	1,100	博多駅	86,911	715	0.85	1.54
長崎	浜町	34,092	94	長崎駅	11,873	67	2.87	1.40
鹿児島	天文館	40,342	115	鹿児島中央駅	26,002	89	1.55	1.29
岡山	JR 岡山駅	36,457	152	表町	18,209	14	2.00	10.86

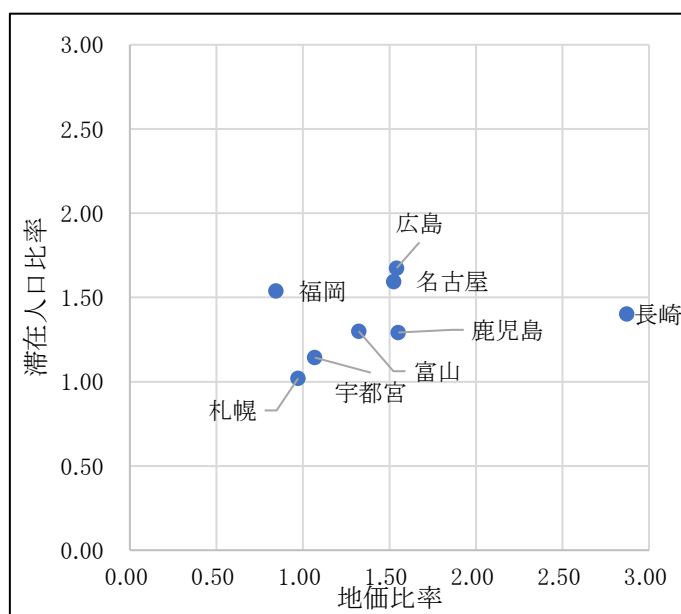


図6-11: 人口と地価の比率の散布図

まず地価と滞在人口において都心間の大小関係についてみていくと、札幌と福岡では地価が低い第二都心の札幌駅と博多駅のほうが滞在人口が多く、滞在人口の比率が1未満となっている。札幌では地価の比率(地価の価格差)も1に近く、都心間で地価の差が小さい都心であり、滞在人口の比率も1未満とはいえ、0.97と1に近い。一方で、福岡では価格差が1.54、滞在人口比率が0.85となっており、差が広がっている。このような都市では必ずしも地価が表している都心性が滞在人口と関連が薄いことも考えられ、例えば博多において、本来はより地価が高いポテンシャルを有し

ているとも考えられる。

次に、滞在人口と地価の比率の差についてみていく。散布図を見るとおおむね $y=x$ 上にあるように思われる。その他の都市について記述する。前述したように札幌は滞在人口と地価の比率の差が小さく、滞在人口と地価の関連が強い都市である。同様に例えば宇都宮も滞在人口の比率が1.07、地価の比率が1.14となっており、滞在人口と地価の関連が強い都市であるといえる。図6-の散布図に示すように滞在人口と地価の比率の差が大きい都市は前述した福岡の他に長崎において顕著である。長崎は商店街が集まる浜町と長崎駅の二心都市であるが、滞在人口の比率は2.87となっており、長崎駅と比較すると浜町での滞在人口が顕著に多いが、地価比率では1.40となっている。長崎駅では前述したように九州新幹線の延伸が2022年に行われるため、その後は滞在人口が増加し、需要が伸びることを見越して地価が事前に上昇しているとも考えられる。

以上のように、比率でみると滞在人口と地価については関連が強くみられるものの、一部の都市ではずれがみられ、それは現在の都心の機能集積に影響されると思われる滞在人口と、現在以降の未来の都心の需要などに影響されると思われる地価のずれなのではないかということが推測される。

## 6.6 本章のまとめ

本章では、都心に集積する人口の居住地別の特徴に着目し、都心間の特徴の差異や第一部で扱った経済的な観点である地価との重ね合わせを行うことで都心間の滞在人口からみた特徴を明らかにした。

その結果として、都市ごとに集積する人口は大きく異なっていることが明らかになった。都市によってどの程度都心に人口が集積しているのかが異なるため、都市間で都心を比較するのは困難であり、同一都市の都心間の比較を行うこととした。同一の都心間での比較を行うと、札幌など都心間の滞在人口の差が小さい都市もあれば、長崎など二心都市であるにも関わらず、滞在人口の差が大きい都市が存在していた。長崎は現在は一心都市の岡山よりも都心間で滞在人口の差が大きくなっていた。

次に、滞在人口の居住地別の割合について都心間での差異を調査し、分析を行った。その結果としては都市ごとに割合が大きく異なることや、新幹線が存在する都心では都道府県外の割合が大きくなっていることなどを明らかにした。一方で、鹿児島は新幹線が存在する鹿児島中央駅と存在しない天文館でも都道府県外の割合が同じであり、全体的な傾向と一致しない都市が存在していることが明らかになった。

さらに、地価と滞在人口の都心間での比率を調査し、滞在人口と経済的な観点である地価の比較を行った。地価と滞在人口はどちらも都心に集積している機能を量的に反映させたものと捉えることができる。特に滞在人口は実態として人が集積し、都心を利用しているといった点で都心の魅力をそのままに表す指標であると考えられる。一方で地価は、滞在人口と比較すると、より長期的な指標であると考えられる。つまり、土地を購入した場合の効用など未来のことを想定し、価格が構成されている。そのため、地価と滞在人口の比率のずれはこのような点を反映している可能性がある。実際に、都市ごとに比率を調査した結果、長崎では長崎駅の滞在人口が浜町と比較して大幅に少ないにもかかわらず、地価では相対的に比率が小さくなっていた。長崎駅では5章で示したように県庁の移転や、2022年に九州新幹線が延伸されるなど今後機能集積や需要があがることを見越して地価が上昇していたことが推測される。このように地価と滞在人口には時間的なずれがある可能性が示唆され、都心を地価だけではなく、滞在人口など実態として都心に集積する人々の動きからも観ることの重要性や有用性が示唆される。一方で他の都市では比率が似通っており、地価と滞在人口が比例していた。以上のような点に留意して滞在人口を利用する必要がある。

また、滞在人口から明らかになった特徴は都心政策に影響を与えていることが想定される。5章で明らかにしたように、名古屋では名古屋駅に業務機能、栄に商業機能を誘導するといった都心の計画が存在し、機能の誘導が行われている。その要因の一つとして、名古屋駅は交通結節点であることが挙げられていた。計画と一致するように名古屋駅では滞在人口のうち都道府県外の割合が大きく、県外も含めた交通結節点であることが明らかとなった。さらに、長崎でも長崎駅前に県庁が移転しており、その要因の一つとして、県内からのアクセスが挙げられていた。以上のように、居住地別の滞在人口から明らかとなる県外からのアクセス性といった特徴は都心政策に影響を与えているため、滞在人口は重要な指標ととらえることができる。

次章では、これまでの結果をまとめ、地価をベースとして様々な観点で都心を読み解いた結果を考察する。



## 第 7 章 本研究の結論

本章では研究の結論として、各章の研究結果をまとめたのちに、3つの考察を行った。各考察は各目的と対応している。

## 7.1 各章の研究結果のまとめ

本節では各章の調査内容、結果及び明らかになったことを再度まとめ直し、次節以降での考察材料とする。

第1章「はじめに」では都市の中での都心の位置づけを既往研究や都心に関連する言説から整理し都心の重要性を示したうえで、これまでの都心研究や都心における政策的課題をまとめ、地方都市において都心の移動や二極化が起こっていることが既存の研究から想定されることを整理した。

そのうえで地価を用いて都心を調査することの検証や二心都市の実態について様々な観点から複数の都市を比較検討した研究が不足しているうえに、今後人口減少の中で都心に機能を集積させる必要のある地方都市の都心においての実態調査が必要であると考えた。そこで、2つの都心が存在する場合の都心理論に貢献し、これまでの都心の変化を踏まえた地方都市の都心政策への示唆を得ることを本研究の大目的として、最高地価の立地以外の観点からも2つの都心の変化の実態や傾向を明らかにすること及び地価以外の観点から2つの都心を見ることで都心の内部構成や特徴を踏まえた比較を行うことを2つの小目的として設定した。その後地価と他の3つの指標を比較検討する本研究の構成等について記述した。

第2章と第3章で構成される第一部では研究対象とした22都市の都心について都心の経済的な指標である地価を利用することで、都心の範囲やその数、そしてその変化を明らかにすることを目的とし、公示地価のポイントデータを利用して分析を行った。

第2章「都心の数及び性質による都市の分類」では、2020年の公示地価のポイントデータから等地価線図を作成し、最高地価との比較による割合から都心の範囲を決定し、各都市の都心の範囲とその数を調査した。その結果、22都市中で半数弱の9都市が都心を2つ持つ二心都市であることが明らかとなった。各都市の人口密度や人口規模を調査し、一定程度大きい都市は全て二心都市となっていることを明らかにし、都市の規模が都心の数に関連している可能性が明らかになった。さらに、都心の成り立ちと公共交通から都心を鉄道駅型、城下町・その他型、城下町＋鉄道駅型の3つに類型化した。都心を1つ持つ一心都市では二心都市の都心では見られない城下町＋鉄道駅型の都心があることが分かった。二心都市では鉄道駅型の都心と城下町・その他型の都心のパターンとなっていた。そのうえで、都心の数と最高地価の立地から都市は5つの分類に分ける

ことができることを明らかにした。以上のように第 2 章では複数の都市を対象として、2020 年時点の公示地価から都心の数と範囲を定量的に調査することで二心都市の存在を示した。

第 3 章「時系列的な都心の変化パターン」では、第 2 章で作成した都市の分類の変化を 1983 年からの公示地価を用いて調査し、都市の分類の変化を明らかにすることで分析を行った。その結果、現在二心都市である 9 都市以外に新潟、岐阜及び岡山の 3 都市が過去には二心都市だったことが明らかとなり、旧二心都市とした。なお、城下町＋鉄道駅型の都心を 1 つ持つ一心都市では都市の分類が変化した都市は無かった。

さらに、旧二心都市を加えた 12 都市について調査を行った結果、都市の分類の変化のスピードは異なるものの城下町・その他型の都心の地価と比較して鉄道駅型の都心の地価が上昇していることが明らかとなった。富山や福岡といった一部の都市で一時的に逆行しているものの、傾向としては鉄道駅から城下町への都心の移動やその過程で二心都市となっている都市が存在していることが明らかとなった。ここから都心の変化パターンとして整理した。以上のように第 3 章では複数の都市を対象として、地価と都心の類型から都心の変化パターンを示した。

続いて、後半の第 4 章から第 6 章の第二部では、主に一時的にでも二心都市となっていた 12 都市を対象として、各章ごとに事業所数や都心を象徴する施設の配置や計画、滞在人口から第一部で明らかにした地価からみる都心と重ね合わせて地価との差異やずれを調査したうえで、都心の実態を把握した。

第 4 章「商業及び業務機能の集積の実態と変化」では、はじめに第一部で求めた都心の範囲内の産業別の事業所数の変化から、機能集積の実態を明らかにした。まず、最新の 2016 年のデータを用いて、全産業のうち、飲食業、卸売業及び小売業が特に割合が多く都心の主要な産業であることを整理したうえで、都市別に都心間の割合の差や実数の差から都市別の特徴を明らかにした。そのうえで、都心間の産業構成から定量的に都心間の産業構成の差を示すため割合の差をユークリッド距離を用いて算出した。その結果鹿児島や札幌において都心間の差異が大きく機能分担が行われている可能性があることを示した。

次に、過去の事業所数から産業構成の変化を調査した。都心間の産業構成の差は多くの都市において減少しており、都心間で機能の同質化が進んでいることが推測された。特に飲食業の割合の差が縮小していることがその要因であることが明らかとなった。

さらに第一部で整理した都心の成り立ちと公共交通から整理した都心の類型によって産業構成の変化に傾向があることを示した。鉄道駅型の都心では卸売業の割合が、城下町・その他型の都心では小売業と飲食業の割合が大きいことが特徴であり、その変化としては、飲食業の割合の差

が現在でも大きいものの、飲食業の鉄道駅型の都心での増加と城下町・その他型の都心での減少であった。

最後に地価との指標間のずれを空間及び量的に調査した。多くの都心において公示地価の最高点は事業所数が最も多いメッシュに存在しており、空間的なずれが生じていた都心においても隣接メッシュに事業所数が最多のメッシュが存在しており、空間的なずれは大きくないことを示した。量的な差異としては地価と事業所数密度の都心間の比率を調査し、地価では差が大きいのに事業所数密度では差が大きい都市が存在することが明らかになったほか、旧二心都市においては、地価からは都心とは認められなくなった都心においても事業所数は減少しているものの一定程度残っており、都心間で地価の差が広がったとしても事業所数の差は同様には広がるわけではないことが示された。この点から地価を指標とする経済的には都心ではなくなった旧都心が事業所の集積といった観点からは都心性を一定程度保っていることを明らかにした。以上のように 4 章では産業別の事業所数から都心の実態とその変化の傾向を地価と重ね合わせながら明らかにした。

第 5 章「都心の施設配置と計画」では、都心周辺の市役所及び県庁舎などの行政施設、文化施設や大型小売店、百貨店の閉店後の跡地利用など都心を象徴するとされている施設の立地について調査し、地価のピークとの比較や都心間での施設配置の特徴を調査した。その結果、城下町・その他型の都心の地価の最高点はアーケード付きの商店街沿いに位置するものが多く、その周辺 500m 前後には文化施設が集積するエリアが存在していたことが明らかになった。文化施設は城跡内やその周辺に位置し、文化ゾーンとなっている都市もあるが、地価の最高点は立地しておらずその周辺に存在しているということが分かった。更に、鉄道駅型の都心では駅ビルの建替えや高架化が新幹線開業前後に行われる例が複数みられた。また都市再生特別地区を用いて再開発が行われている事例についても鉄道駅型の都心に集中していた。

また、都市計画における都心の位置づけを、都市計画マスタープランや都心の計画をもとに調査し、都心の核の位置づけを調査した。その結果、都心の核を 2 つと計画している都市もあれば、福岡や岐阜のように 3 つとしており、地価や事業所数の面ではピークとなっていないエリアを都心と位置付けている都市も存在していた。また、城下町・その他型の都心では文化が誘導用途や将来都市像でキーワードとなっていた。そのうえで、都心間の誘導用途に差があった名古屋及び福岡、札幌の都心内の用途別の延べ床面積の推移と大型開発を調査したうえで自治体へのヒアリングから都心の用途や機能への自治体の誘導の有無について調査を行った。以上のように第 5 章では都心を象徴する施設配置などから都心間を比較した特徴を明らかにするとともに、地価と施設配置の関係性について明らかにした。

第6章「滞在人口における都心の特徴」では、携帯電話の位置情報をもとに都心毎の滞在人口を調査した。更に、滞在人口の居住地別の割合についても都心毎に整理したうえで、新幹線の有無によって都道府県外の割合が異なることを示した。

都心毎の滞在人口の比較を行った結果、二心都市においても滞在人口に約65%以上の差がある長崎のような都市が存在している一方で、旧二心都市の岡山では差は50.1%であり長崎よりも差が小さい。更に地価と滞在人口の都心間の比率を調査したところ、一致している都市も存在する一方で福岡や前述した長崎など地価と滞在人口が一致しない都市も存在していることが明らかになった。この要因として長崎では新幹線開業を控え、大型の開発や県庁の移転などを控えており地価が事前に上昇しているといった滞在人口とのタイムラグを指摘した。以上のように6章では滞在人口から都心の特徴を示したうえで、地価と滞在人口の関係性について考察を行った。

次節では以上の各章における分析結果を踏まえ、目的とした地価で都心を調査することの検証と都心の変化の実態について考察するとともに、地価が下がってしまった都心のありかたについて言及する。

## 7.2 2つの都心を考慮した都心の変化パターンと今後の都市の想定

本節では小目的の1点目とした都心間を比較しながら二心都市の実態と変化を明らかにすることへの考察として都心の変化パターンについて考察する。

はじめに各章のまとめとして都心の変化のパターンの図を示す(図7-1)。3章で明らかにしたように地価を指標とすると都心の変化パターンが多くの都市で見られ、富山や福岡など一時的に逆行する都市はあるものの、城下町・その他型の都心から鉄道駅型の都心への地価の移動するパターンがみられた。その要因として考えられるのが鉄道駅周辺での再開発や鉄道駅ビル自体の建て替えである。北陸や九州新幹線の開業の前後で高架化や駅ビルの建替えなどが行われ、その際に商業施設やホテル、業務機能が複合していた都市が複数存在していた。たとえば5章で示したように、名古屋市では駅ビルの再開発の前後で都市再生特別地区などを利用する大型開発がすみ、延床面積が大幅に増加している。同様に福岡の博多駅においても延床面積が大幅に増加していた。今後も新幹線の開業やリニア新幹線の開業が控える都市が存在し、同様の現象がおきることが考えられる。

一方で、調査期間の1983年から2020年まで変化が無かった札幌のように長期間2A型:城下町・その他型優位二心都市となっている都市も存在し、単なる都心の移動ではなく二心が長期的に維持される二心都市となっている都市も存在している。ただし、札幌では市担当者へのヒアリン

グから都心間でバランスをどう取るかが課題という声も聞かれ、今後は鉄道駅型が優位な二心都市に変化していく可能性が存在する。更には富山や福岡といったように一時的に変化パターンを逆行し、城下町・その他型の都心の地価が上昇していた都市も存在していた。これらの都市は鉄道駅型の都心における開発の停滞や城下町・その他型の都心における開発の進展などが要因と考えられ、このようなことは都心の変化パターンから逸脱するための示唆となる。一方で、1983年から現在を長期的にみると、新幹線の開業の数年前から鉄道駅型の都心の地価が相対的に上昇しており、都心の変化パターンのなかでの一時的な現象と考えられる。

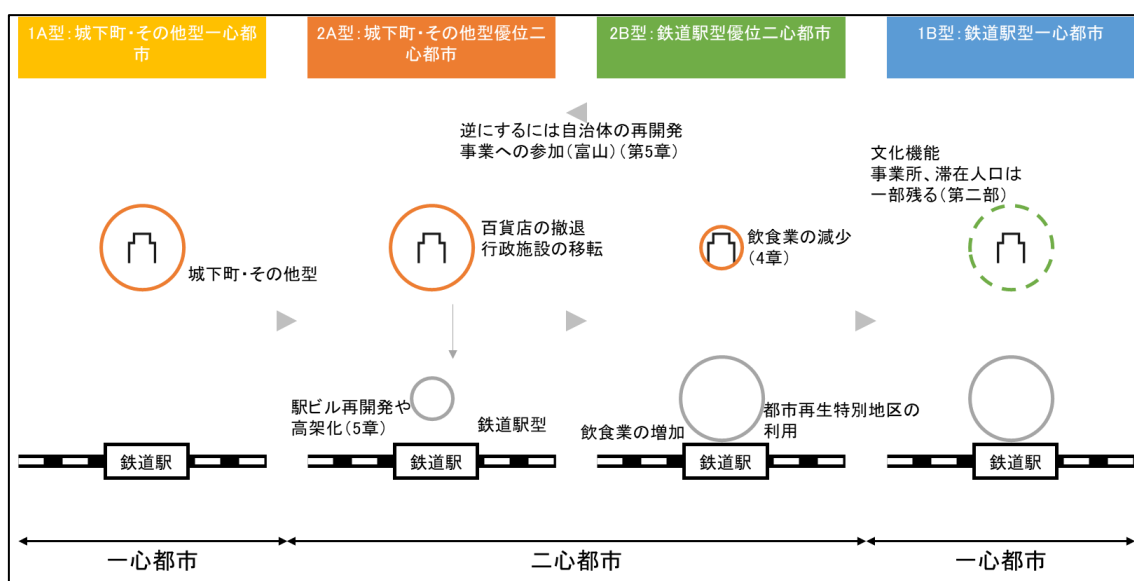


図 7-1: 都心の変化パターン

更に、地価では以上のような傾向がある一方で、地価が相対的に低下した城下町・その他型の都心において事業所数は地価ほどには大きくは減っていないことが明らかになった(4章)。事業所数の面では飲食業における変化が大きく城下町・その他型の都心の飲食業の事業所の減少によって都心の同質化が進んでいる。地価からは都心とは認められなくなった都心においても事業所数は減少しているものの一定程度残存しているほか、5章で明らかにしたように商店街等も存在している。このように地価が低下したとしても商業や業務機能は一定程度残存していたが、一方で都心の象徴的な機能と考えられる百貨店が複数閉店している都心も存在し、商業機能の象徴としては都心が衰退していることが推測される。更に、城下町・その他型の都心では行政施設が移転してしまった都心(新潟の古町や福岡の天神、金沢の香林坊他など)もあり、逆に鉄道駅型の都心の長

崎の長崎駅では駅前に県庁舎が移転してきていた。更に美術館や博物館などの文化施設は城下町・その他型の都心に存在していた。

更に滞在人口を比較すると二心都市においては地価比率と同様の傾向になっている一方で、旧二心都市の岡山では地価の比率と比較して滞在人口では差が小さくなっていた。岡山では地価では比率にして 10.86 の差が存在していたが、滞在人口では 2.00 にとどまっている。このことは地価が低下したとしても滞在人口においては差がさほどひろがらないことを示している。

以上のように、都心を複数持つ都市においては城下町・その他型の都心から鉄道駅型の都心への地価の最高点の移動が一時的に二心都市に変化する過程を経由して起きるパターンが存在していた(都心の変化パターン)。そのため現在は二心都市だったとしても、今後地価としては鉄道駅型の一心都市に変化していく可能性がある。一方で城下町・その他型の都心の地価が下がった場合でも、事業所数や滞在人口は地価ほどには差がついておらず、都心を象徴するような商店街や行政施設、文化施設などが立地しているなど、地価とは異なる動きが存在していた。以上のように、最高地価の立地以外の観点からも 2 つの都心の変化の実態や傾向を加えた都心の変化パターンを明らかにした。

更に、明らかになった都心の変化パターンをもとに、想定される今後の都市の変化を考察すると、現在二心都市となっている 9 都市においても、今後は鉄道駅型の一心都市となることが予測される。このような変化の傾向が変わらなるとすると、地価とはずれがあるものの、城下町・その他型の旧都心において事業所数や賑わいが減少し、ますます衰退してしまう可能性が大きいと考えられる。そのため、旧都心に現在残されているものを元にする事で地価を追い求めて鉄道駅型の都心と競争していくのとは違った旧都心の在り方を考えることができるだろう。そこで、次節では地価が下がった都心における特徴について考察することとした。

### 7.3 都心を調査する観点としての地価の特徴及び他の観点とのずれ

次に本節では小目的の 2 点目とした、地価と他の 3 つの観点から二心を比較し、地価とのずれを明らかにすることへの対応として、都心を調査する観点としての地価の特徴及び他の観点とのずれについて考察する。

地価と他の観点を比較することで、地価と同様の動きがみられる観点と、別の傾向となる観点が存在することが明らかになった。地価と同様の動きがみられるものとしては、4 章で明らかにした事業所数については地価のピークと事業所数のピークが空間的には重なりやすいことや地価が下がったにも関わらず事業所数が増加している都市は無いことなど傾向が一致していることが分かっ

た。さらに、百貨店など都心を象徴するような機能は地価が下がっていた城下町・その他型の都心において閉店しており、同様の傾向となっていた。

一方で、地価とは異なる動きがみられたものとしては、文化施設や行政施設が挙げられる。5章で明らかにしたように文化施設の集積しているところは城下町・その他型の都心の周辺に見られたが、地価の最高点とはずれがみられた。また、前述したように事業所数と地価は傾向では一致するものの比率をみると、例えば新潟では地価では1.5から2.2になったのに対して事業所数では1.0から1.2にとどまるなど、地価ほどには差が広がっていなかった。このことは地価が相対的に低下したとしても事業所数自体は一定程度残ることを示している。さらに、アーケード商店街も城下町・その他型の都心に残っており、文化施設や行政施設と同様に地価が下がったとしても都心に残るものである。そのほか、6章で明らかにした滞在人口についても、地価と同様に都心の機能集積を定量的に表すと考えることができるが、調査時点の集積を表す滞在人口と、その後の発展も含まれる地価という指標間のずれがあるということも明らかになった。

以上のように地価は定量的に都心を表現する指標の一つではあるが、他の指標や観点とずれも生じていた。つまり、地価が低下したとしても都心を象徴するような施設が立地しているほか、文化施設が多く存在するなど地価だけで都心を調査すると見落としが存在してしまう可能性が示された。更に地価以外の観点で都心を調査することで明らかとなった研究の貢献として以下の2点を示す。1点目として、地価と他の指標間のずれはこれまでの都心の既往研究であまり言及がなされておらず、むしろ重なりが強調され地価の有効性や代表性が指摘されていた。しかし、二心間や時系列的な比較を行うと、前述のようにずれは生じていた。そのため、ずれについても踏まえたうえで都心の実態調査や計画を行う必要がある。2点目はこれまでの二心都市の既往研究では都心の移動は主に地価の最高点の移動を論拠としていた。確かに地価の最高点の移動は都心の移動や新たな都心の形成の根拠となりうるが、事業所数や滞在人口は必ずしも地価に比例して変化するわけではなく、地価の最高点が移動して都心ではなくなるとされた城下町・その他型の都心において事業所数や滞在人口が一定程度残っていた。以上の点に加えて、第一部(2章、3章)で明らかにしたように地価の最高点が鉄道駅型に移動したとしても、城下町・その他型の都心の地価が一定程度高く二心都市となっている宇都宮や名古屋と、差が開き鉄道駅型一心都市の岐阜では都心の実態が異なっている。以上のように、二心都市の研究を行う上では地価の最高点の移動のみに着目するだけではなく、移動してしまった側の都心も含め2つの都心間の地価の比較や他指標の変化についても調査を行うことでより詳しく2つの都心の実態を明らかにすることができる。

さらに、前節で触れたように地価の面からは都心ではなくなると考えられる城下町・その他型の急都心における特徴について考察する。地価の観点からは二心都市から一心都市となった都市の城下町・その他型の旧都心において、事業所数や賑わいが一定程度保たれていたこと、都市施設が多く立地しており、誘導用途に文化や歴史が計画でも記述されているという特徴があるということが明らかになった。更に地価が下がった旧二心都市においても計画上は都心の範囲に含まれていた。以上のことは地価が下がったとしても城下町・その他型の旧都心への愛着の存在や心理的な中心であることを示していると考えられる。以上の点は地価に反映されにくいいため、地価を観点とすることでは明らかにできないものであり、特徴を活かした都心のマネジメントが考えられる。そこで次節では都心の変化パターンと地価以外の観点を踏まえた今後の地方二心都市の都心マネジメントについて考察する。

#### 7.4 今後の二心都市における2つの都心のマネジメント

7.2 節で整理したように鉄道駅型の都心に城下町・その他型の都心から地価の最高点が動き、城下町・その他型の都心の地価が相対的に低下する都心の変化パターンが存在し、多くの都市で当てはまっていた。2 章で明らかにしたように人口規模が都心の数に関係していた点や今後の人口減少をふまえると、地価がどちらも高い二心都市が維持されることは困難な可能性がある。さらに、都市の分類に変化が無かった札幌や熊本においても鉄道駅周辺での再開発が進められており、このような都市における都市の分類の変化も想定される。札幌においては自治体へのヒアリングからも再開発が札幌駅周辺に偏っていることの懸念が挙げられていた。そのうえ、6 章でも明らかにしたように県外や周辺自治体からも交通アクセスのよい鉄道駅型の都心に地価が上昇することが考えられる。5 章で明らかにしたように、長崎では県庁が移転していた。

このような前提を踏まえると今後も都心の変化パターンと同様に鉄道駅型の都心に地価の最高点が移り、城下町・その他型の都心の地価が低下することで地価的には一心都市となることが想定される。そのため都市構造としては地価が高い都心である鉄道駅型の都心と低くなった城下町・その他型の旧都心が存在することとなる。その際には、各都心の機能構成や施設立地などの特徴が異なるため、鉄道駅型の都心と同じように 2 つの都心を同じものとしてマネジメントするのは適切ではないと考える。そのため、地価が下がった城下町・その他型の旧都心のあり方やマネジメントを特別に考える必要がある。そこで本節では今後の二心都市における 2 つの都心のマネジメントについて考察する。

本研究で明らかにしたように、地価が下がった城下町・その他型の都心においては、大型小売

店や百貨店の進出や跡地利用は困難な場合がある。例えば、宇都宮では複数存在した百貨店の閉店が相次ぎ 1 つのみとなっていたほか、跡地利用も商業施設ではなく事務所ビルとなっていた事例もみられた。このように経済的な観点を追い求めるのは困難な可能性が大きい。一方で、事業所数(4章)や商店街、文化施設(5章)は一定程度残っていた。そのため、例えば岡山のように滞在人口についても地価の比率ほどには下がっていない都市も存在していた。さらに、5章で明らかにしたように城下町・その他型の都心の周辺には成り立ちを活かした城跡やその周辺の文化施設など観光資源となり移転が困難な施設も存在している。このように視点を変えると地価の観点からは都心ではなくなった城下町・その他型の旧都心は文化や歴史といった機能が集積している心理的な中心や歴史的な中心となっていた。第1章の冒頭で定義を整理した際に触れたように都心の歴史やシンボルの集積点として捉える定義も存在している。このような観点からみる都心も同様に重要と考えられる。このような歴史や文化といった特徴は都市の中で必要な都心の一機能であり、鉄道駅型の都心及び郊外などでは機能が果たせないものである。そのため、地価が下がった城下町・その他型の旧都心におけるあり方としては、地価では見逃されてしまう文化施設や歴史資源、自然などを活用し、都市に必要である歴史や文化といった機能を分担する特徴ある空間となるべきであると考えた。そして、経済の中心となる鉄道駅型の都心と役割分担を行う都市構造が今後の地方都市における都心マネジメントの将来像となりうると考えている。

更に、本研究で明らかになった城下町・その他型の都心から鉄道駅型の都心への都心の移動は城という政治的な中心から鉄道駅という経済的な中心への社会の価値観の変化を意味していると捉えることもできるのではないだろうか。1章においても整理したように、これまで数多くの都心の定義が行われてきており都心の様々な観点に着目がなされてきた。例えば考古学の立場からは都市の成立に着目した言及がなされている。その背景には社会や時代の変化によって都心の着目すべき観点が変化してきたことがある。本研究が示唆する経済への社会の変化はその変化の過程の一部である。しかし、鉄道駅型の都心への集中が経済性を重視する社会を反映したものであると考えると、今後社会が変化していくことで新たな別の観点の集中や集積の空間が生まれ、新たな観点からの都心が形成されていく可能性がある。その際には都心を調査、分析する観点や指標を変えていく必要があるため、長期的な今後の都心のありかたを考える際には、以上のような点に留意し、社会の変化に敏感になることが重要であると考えられる。

## 7.5 今後の研究課題

本研究に残された研究課題は以下の3点であると考えている。

1 点目は本研究があくまでも地価をベースとしている点である。地価をベースとして都心の位置や範囲を調査し、第二部ではその範囲内の指標の増減や変化、地価との比較を行っているに過ぎない。そのため、地価以外の視点は比較対象であり、他の視点を中心とすることでより詳しく分析することが可能になると共に、新たな視点から都市を評価することが可能になると思われる。例えば緑地などの自然環境、人口などが考えられる。

2 点目はエリアマネジメントなどの人の活動についてである。本研究の課題の一つとして、行政や民間の事業所や商店の動きについて研究を行った一方で、地元の商店主の動きやまちづくり活動など人々の動きについては直接は触れることができていない。例えば 5 章においてアーケード商店街の立地や公共空間活用に着目したが、更にそこでどのような活動が行われているのか、主体間の関係性やその変遷について考察することが考えられる。特に城下町・その他型の都心はまちの歴史としても古くから賑わいをもたらしていた都市空間であり、その場所への愛着や商店街や城跡等を元にエリアマネジメント等をもたらすことが期待される。エリアマネジメントの効果を調査した研究<sup>1)</sup>では、街並みや景観、賑わいや集客についても効果があったと評価されているほか、地価についてもエリアマネジメント活動が有意に上昇させているとの結論がなされている。このようなエリアマネジメントからの視点で研究を行うことで商店や事業所、都市施設などのハード面以外の動きからも都心の姿を分析できるほか、別の城下町・その他型の都心のありかたの方向性を考えることができる可能性がある。

3 点目として都心と都心の間や都市全体へ視野を広げることが考えられる。本研究は主に 2 つの都心に着目し、都心間の比較やその変化を調査し、考察を行った。これにより、2 つの都心の変化の実態や都心の変化パターンを明らかにすることができた。しかしながら、都市全体の中で都心に集積している割合やその求められる機能自体の変化を明らかにすることはできていない。更に 5 章でも明らかにしたように本研究で定義した二心都市においても都市マスタープランなどの都市全体のプランでは都心は一体となって計画されており、二心の場合の接続部分を含めて都心となっている。接続部分においては一部 5 章で言及したが、名古屋のように大規模な公園があり、文化施設が集約されている都市や札幌のように都心間の距離が短く、間に地下通路が整備されているなど、接続部分に特徴がある都市も存在していた。都心のありかたを考える上では都心だけではなく、都市全体の機能の配置や集積具合を踏まえて必要な機能や求められることを考慮することで、より都市の実態に合った都心の姿を描くことができると考えられる。

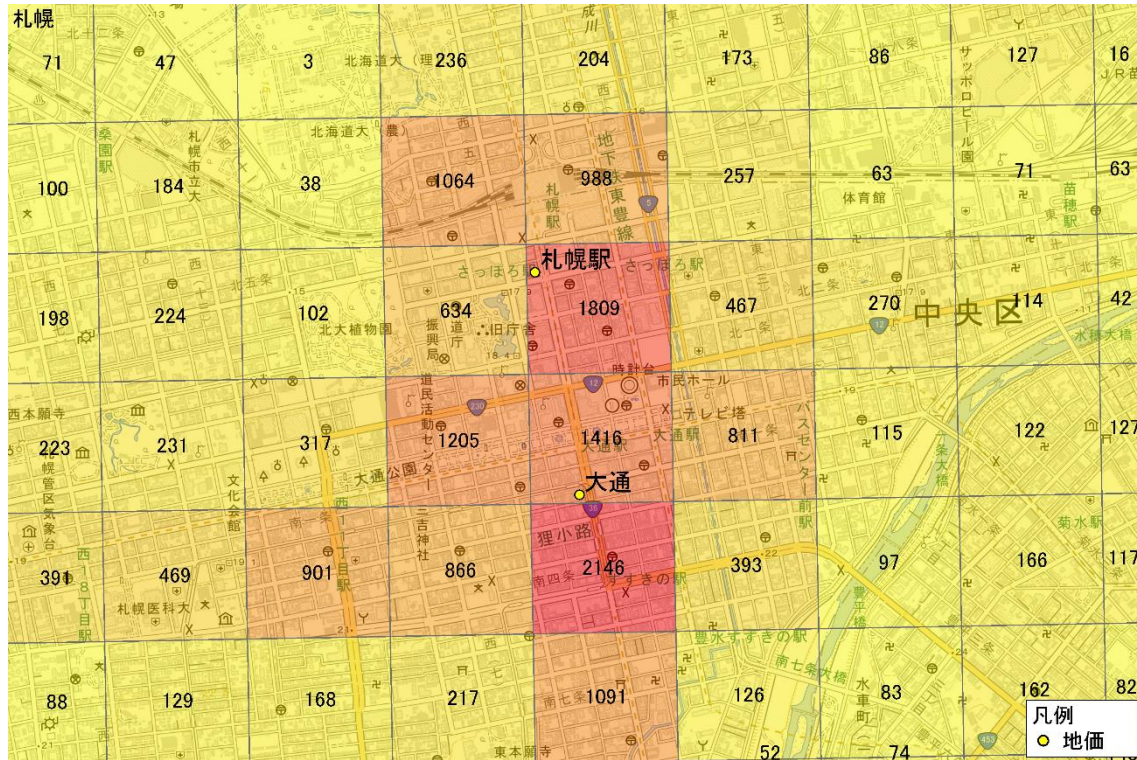
## 【第7章 参考文献】

- 1) 上野美咲, 御手洗潤, 要藤正任, 足立基浩(2015)「エリアマネジメント活動は都市にどのような影響を与えるのか」, 新都市, 69(9), pp. 65-69.

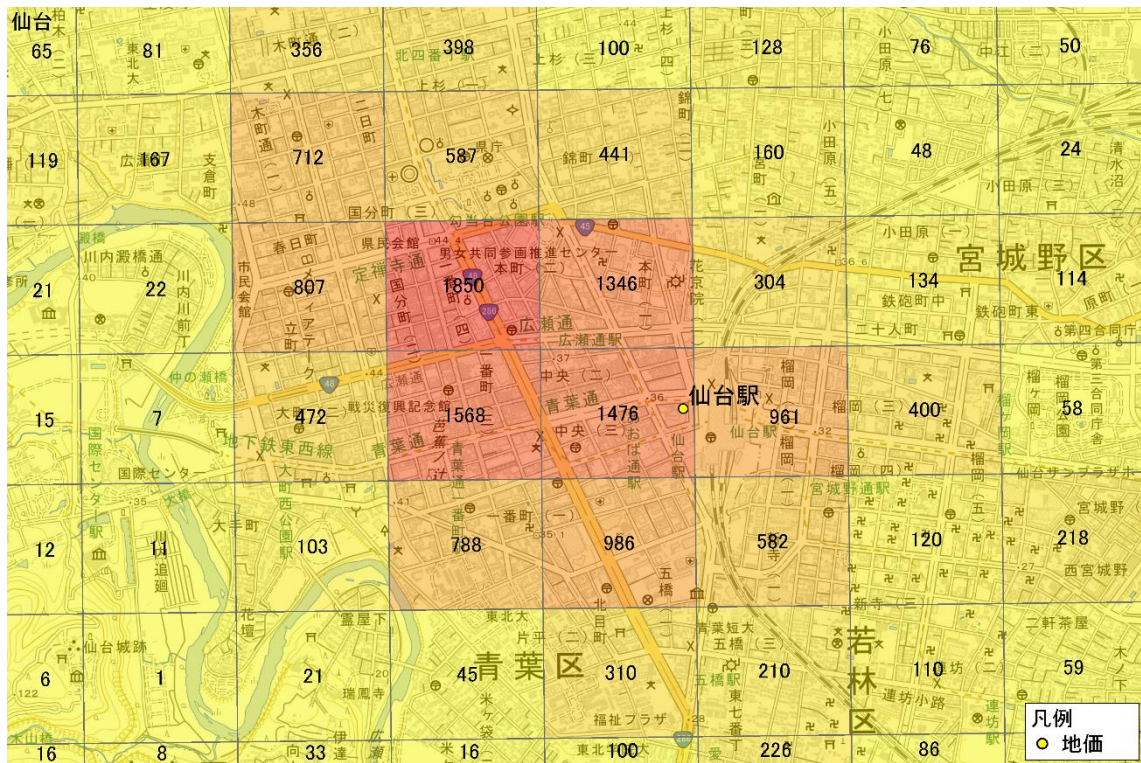
## 付録

## 付録 ピークの空間的なずれの調査結果(4章)

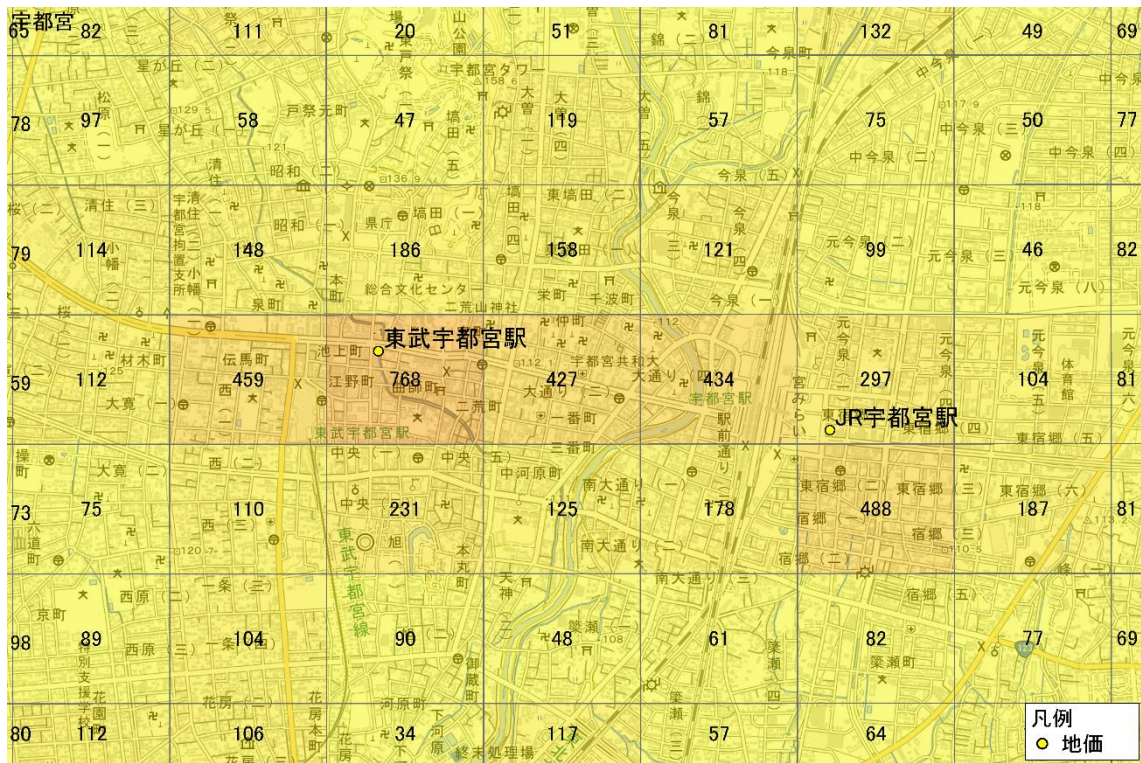
4章で用いたピークの空間的なずれの調査結果について、都市別を示す。メッシュ内の数字は事業所数を示し、色は事業所数が多いほど赤くしている。



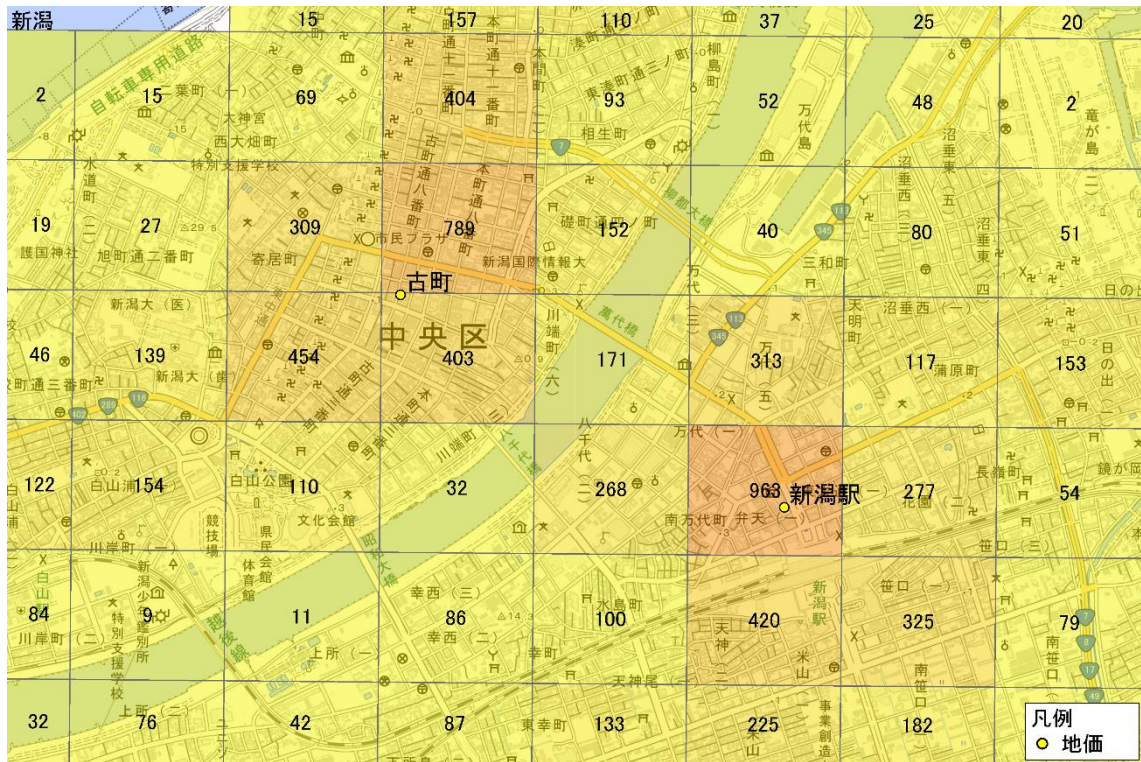
図付録-1: 札幌におけるピークの空間的なずれの調査結果



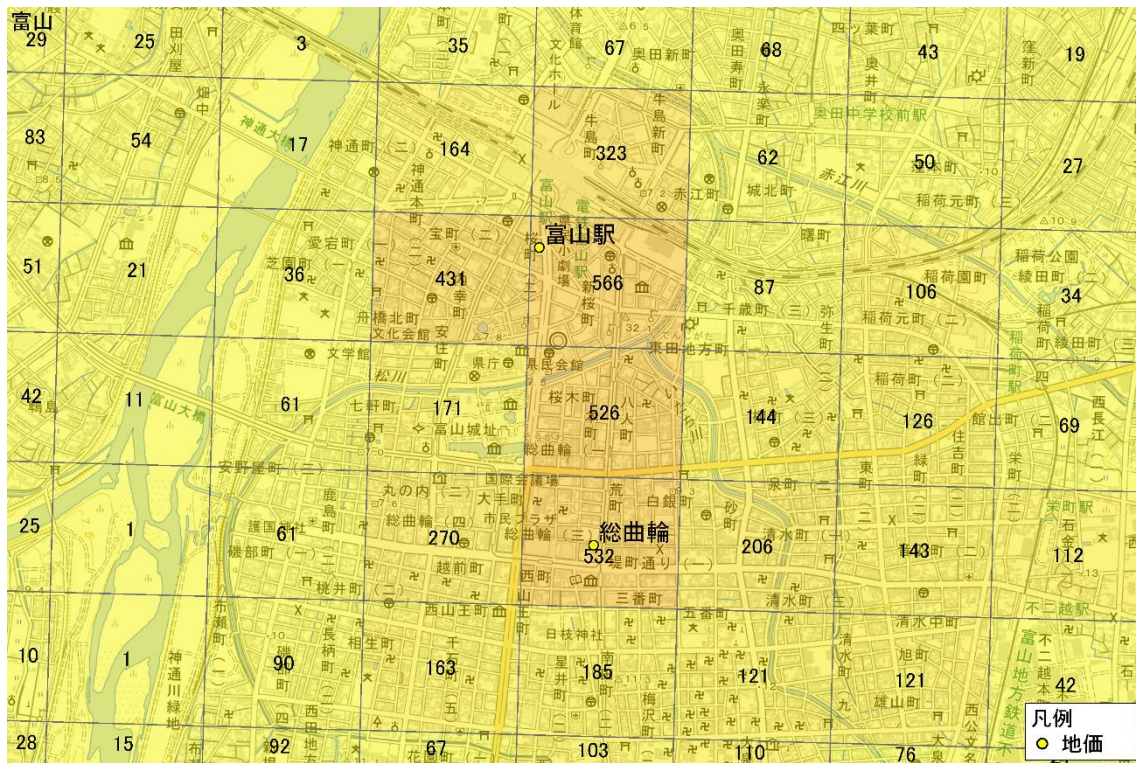
図付録-2: 仙台におけるピークの空間的なずれの調査結果



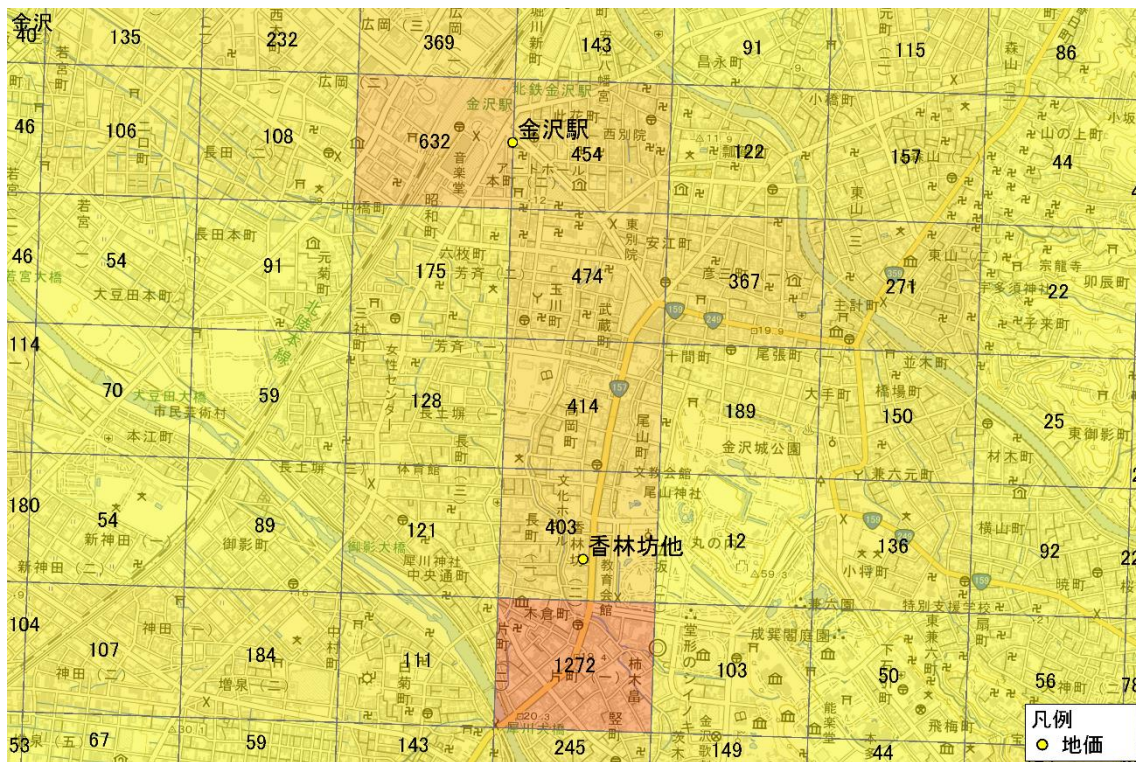
図付録-3: 宇都宮におけるピークの空間的なずれの調査結果



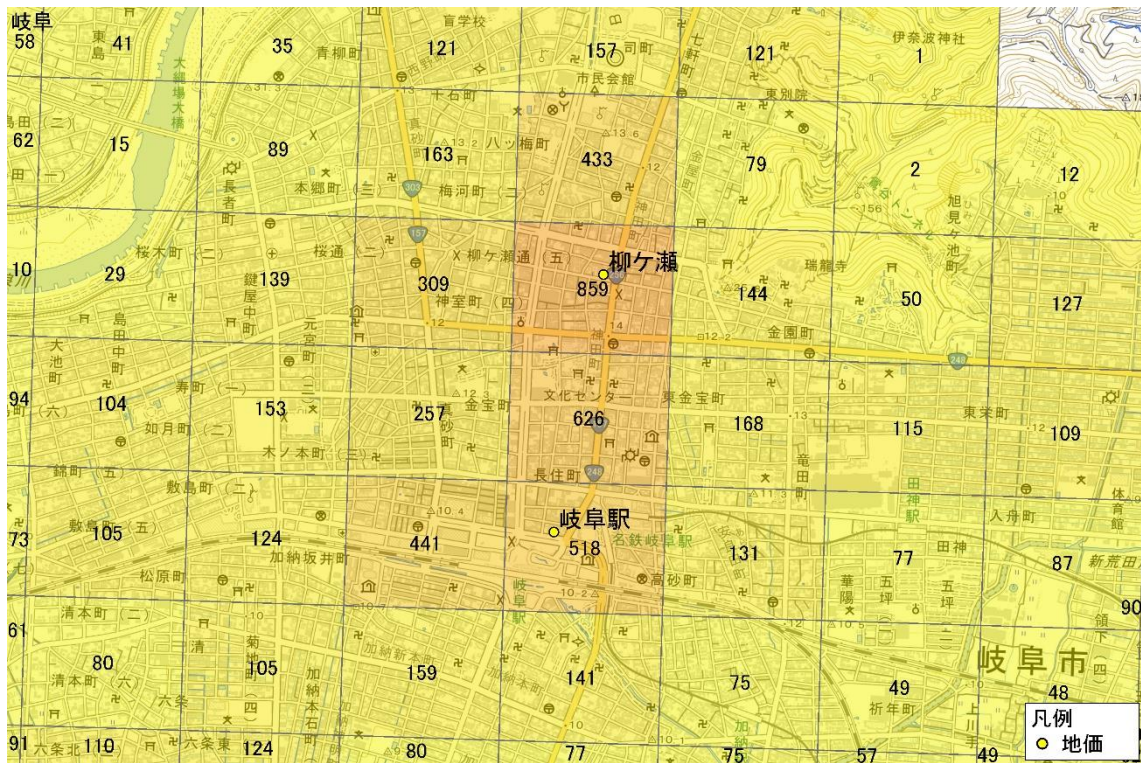
図付録-4: 新潟におけるピークの空間的なずれの調査結果



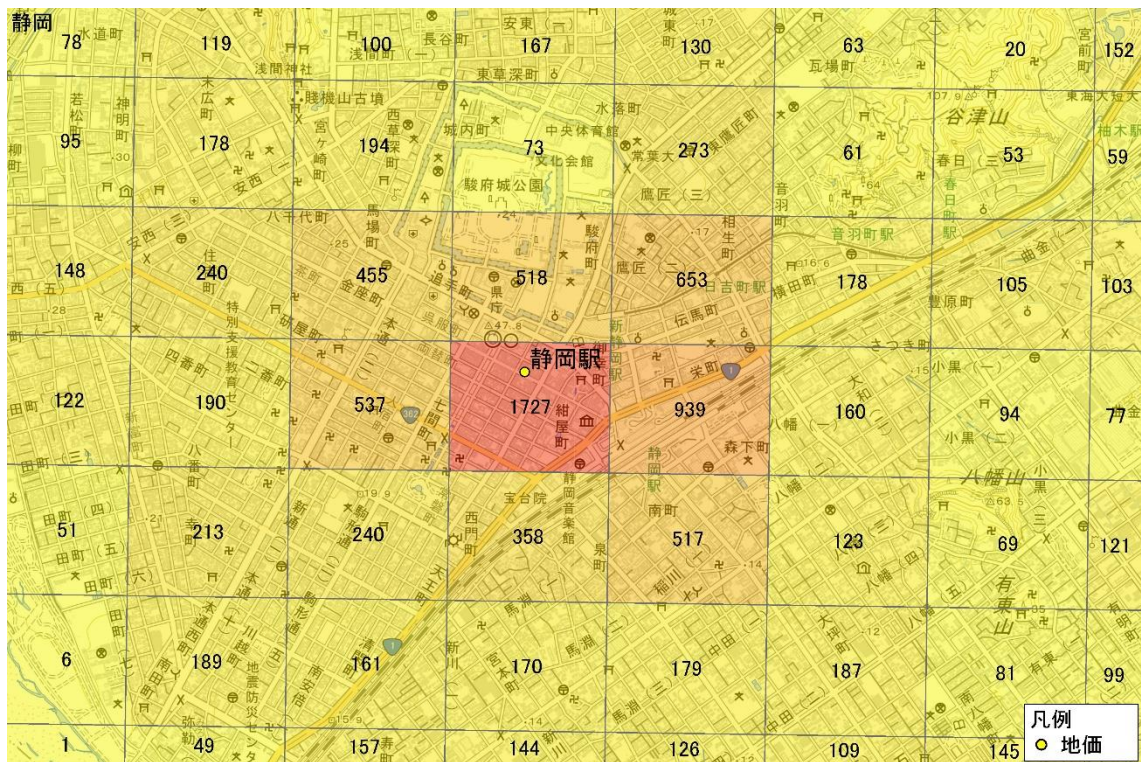
図付録-5: 富山におけるピークの空間的なずれの調査結果



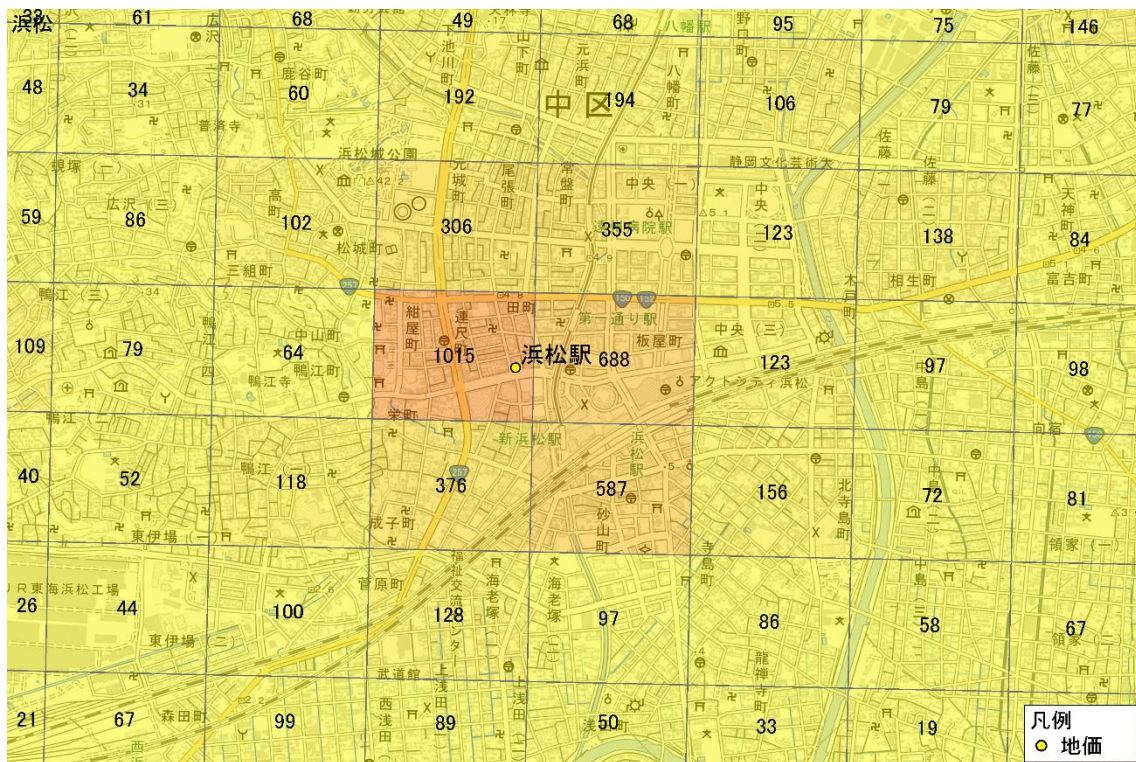
図付録-6: 金沢におけるピークの空間的なずれの調査結果



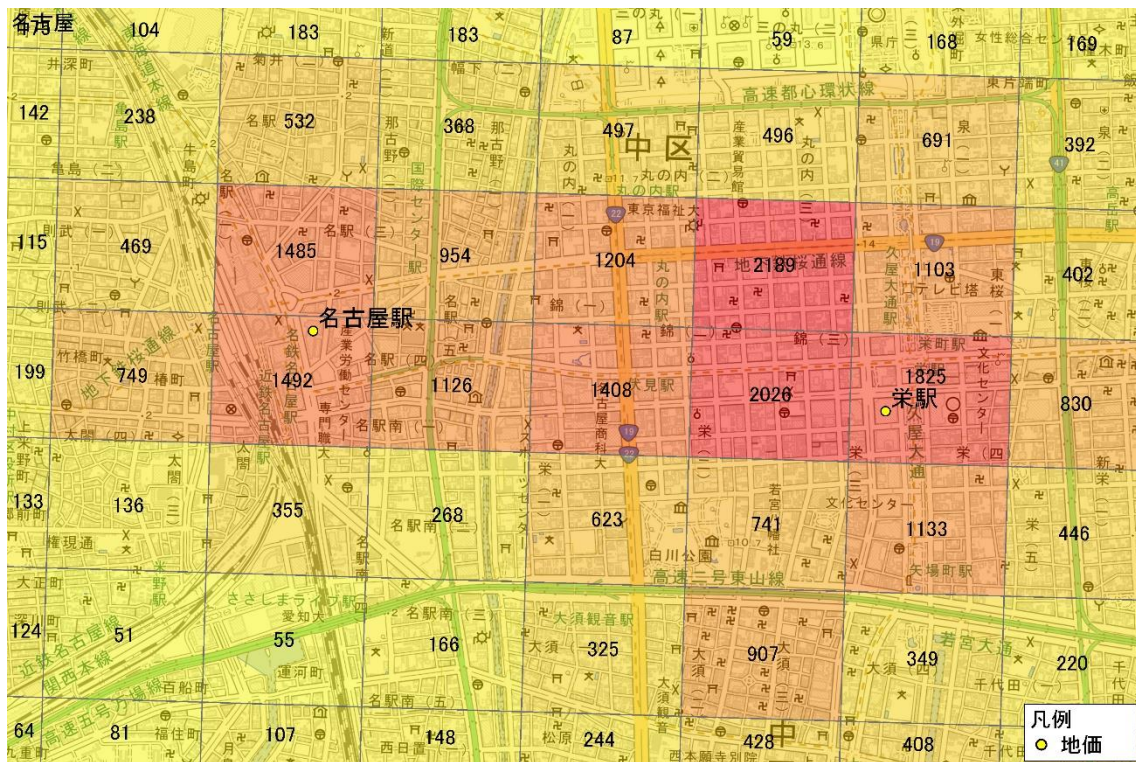
図付録-7: 岐阜におけるピークの空間的なずれの調査結果



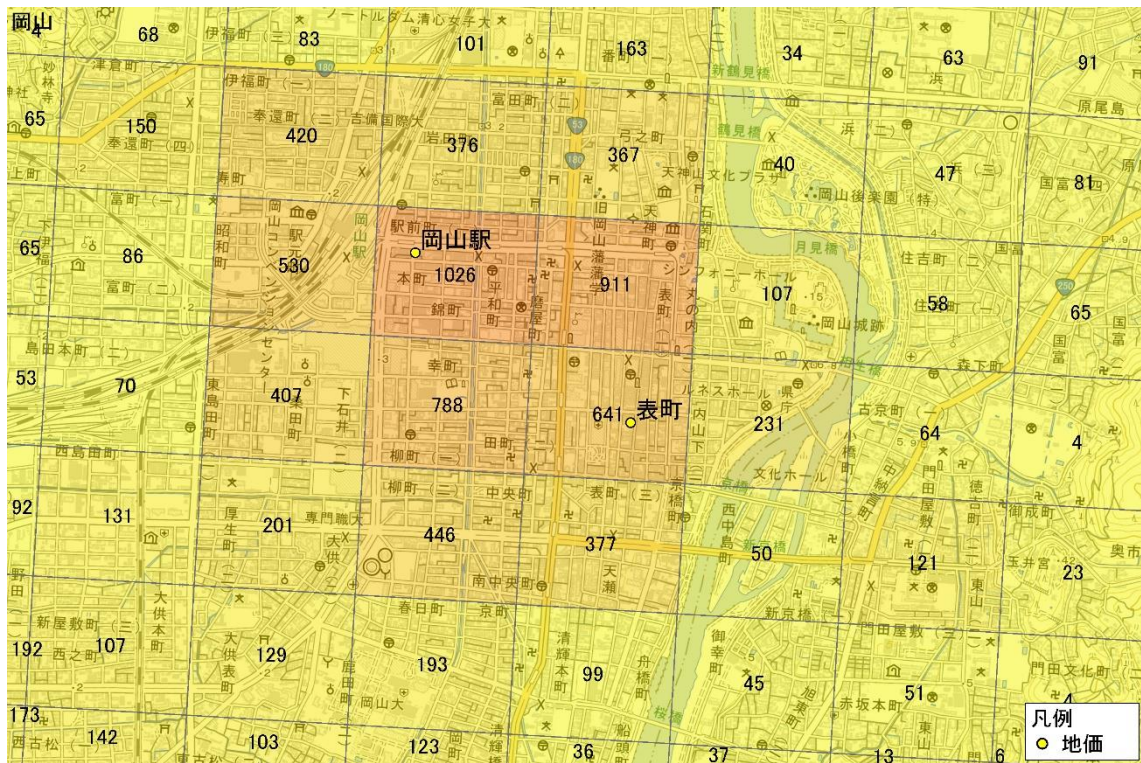
図付録-8: 静岡におけるピークの空間的なずれの調査結果



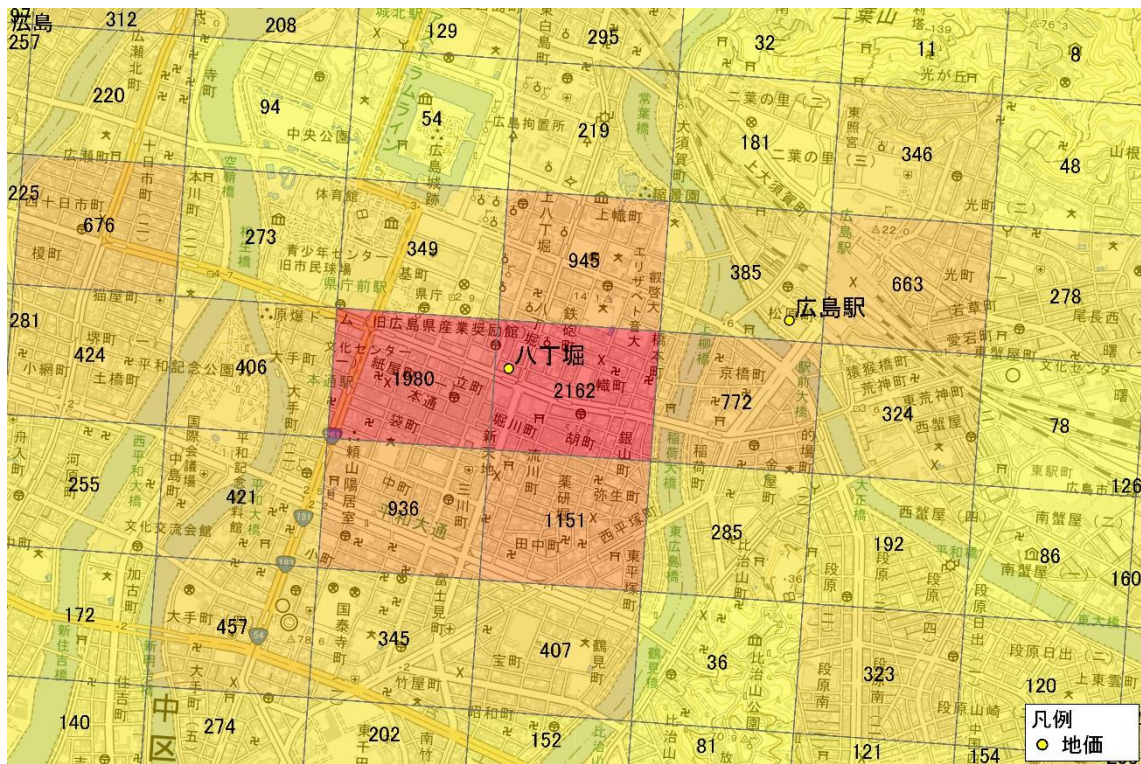
図付録-9: 浜松におけるピークの空間的なずれの調査結果



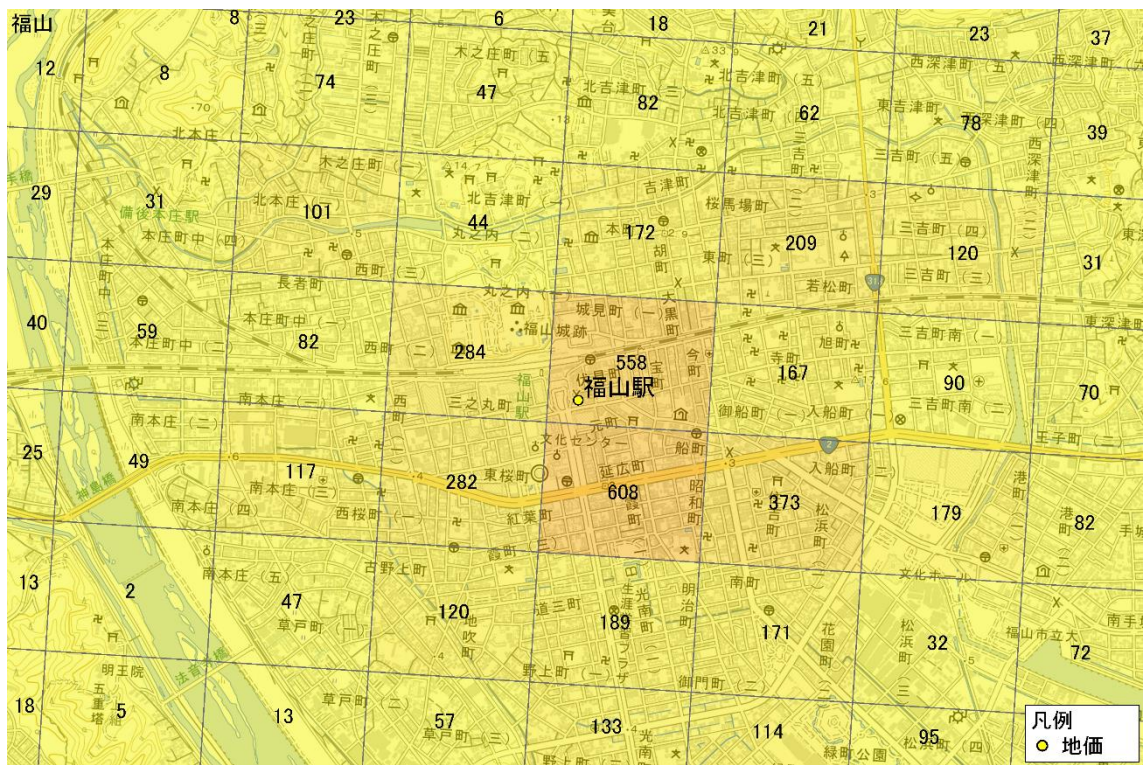
図付録-10: 名古屋におけるピークの空間的なずれの調査結果



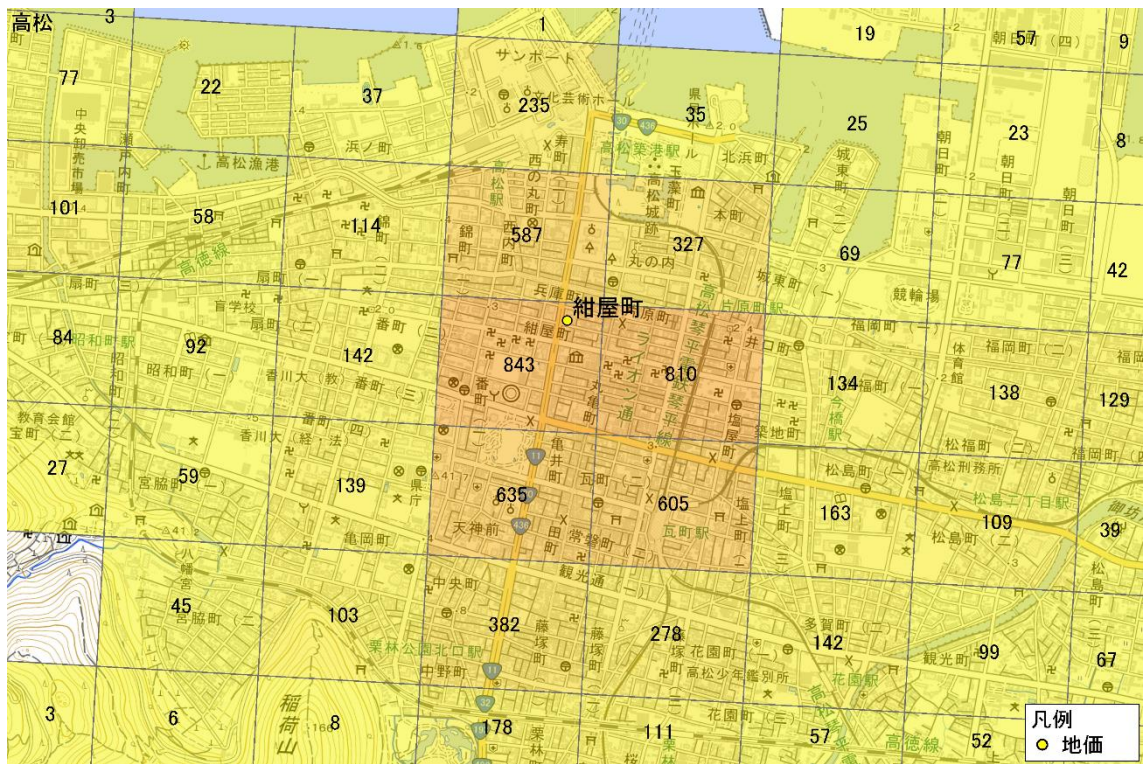
図付録-11: 岡山におけるピークの空間的なずれの調査結果



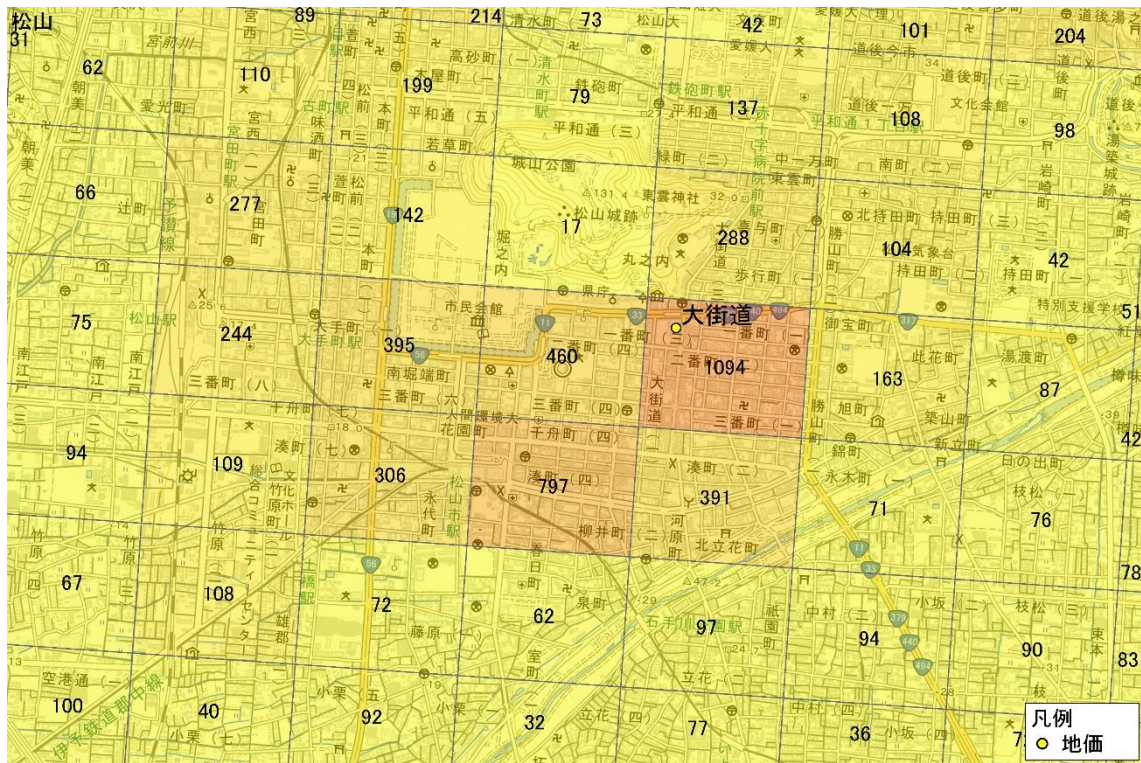
図付録-12: 広島におけるピークの空間的なずれの調査結果



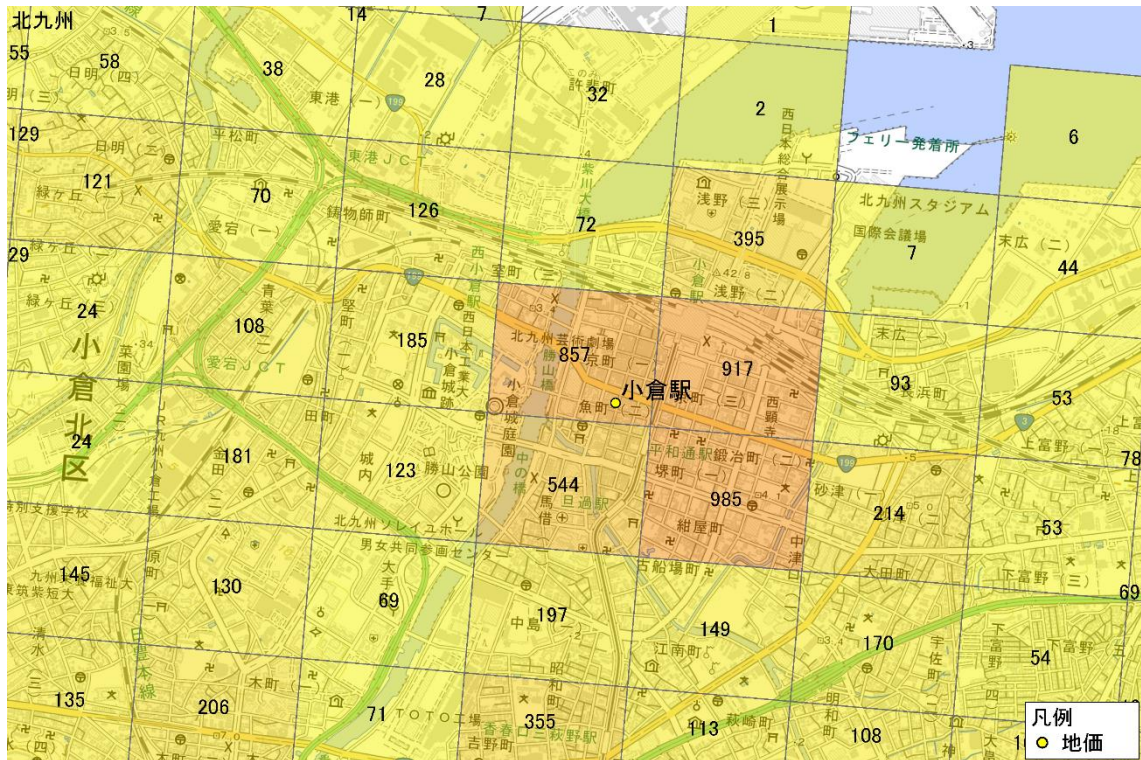
図付録-13: 福山におけるピークの空間的なずれの調査結果



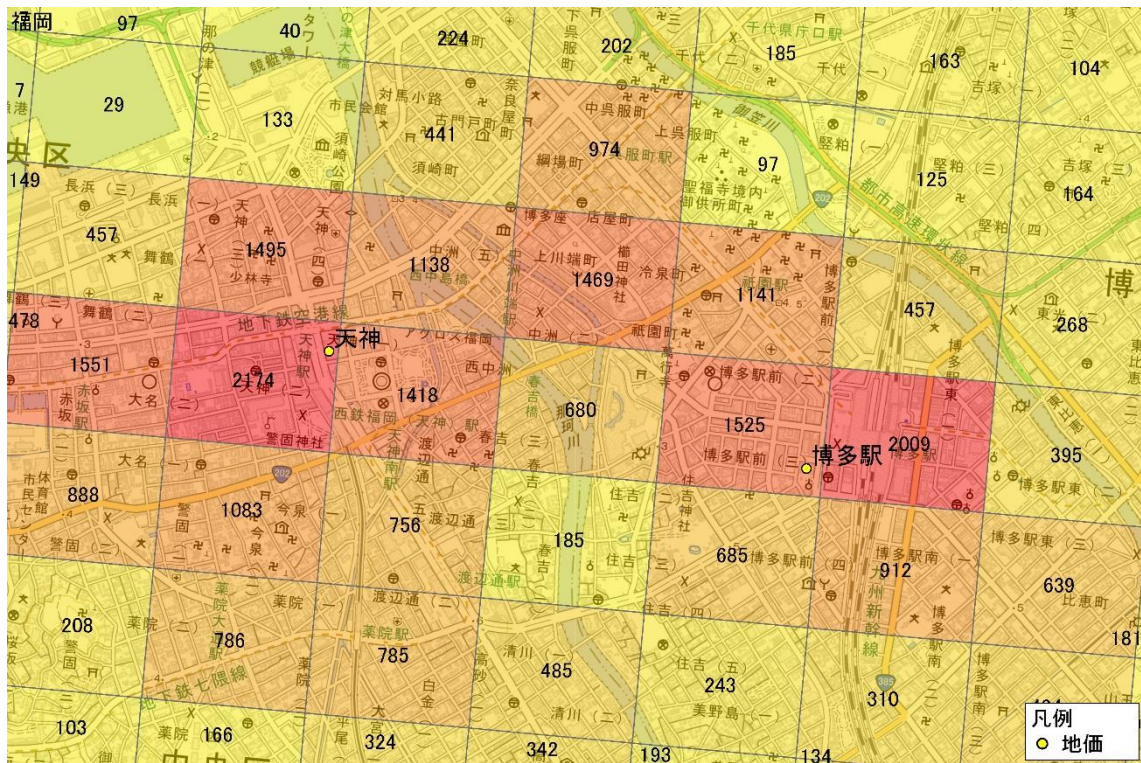
図付録-14: 高松におけるピークの空間的なずれの調査結果



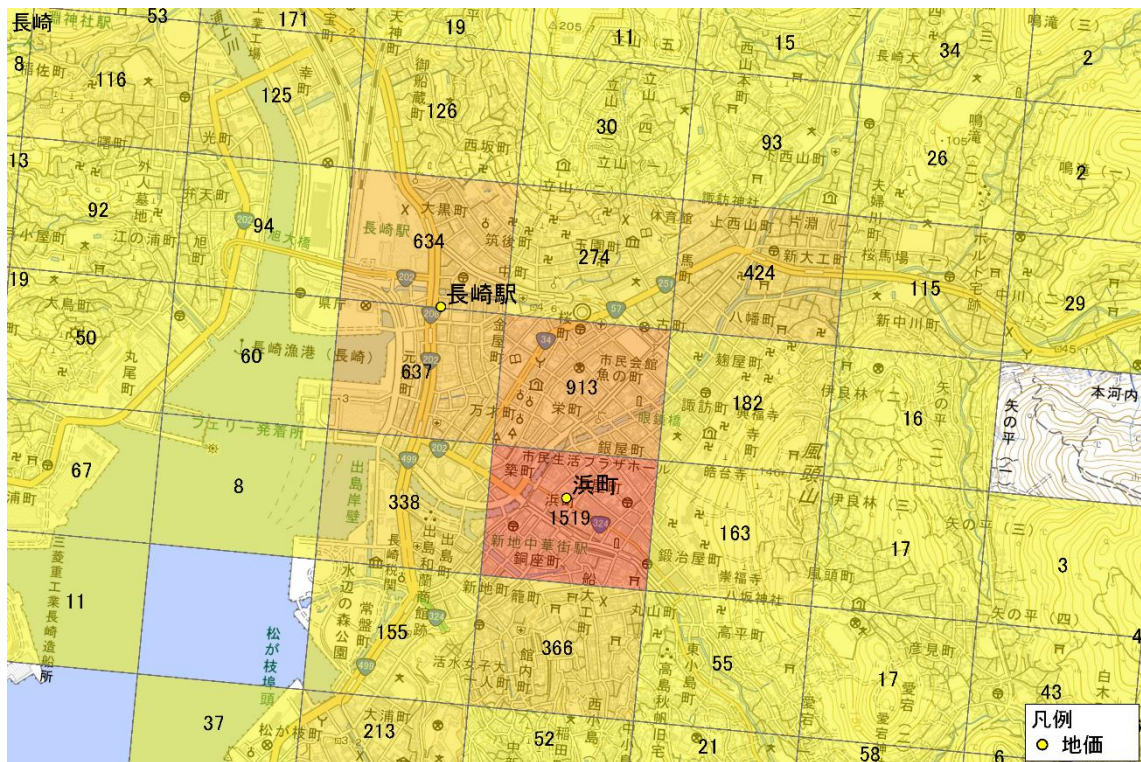
図付録-15: 松山におけるピークの空間的なずれの調査結果



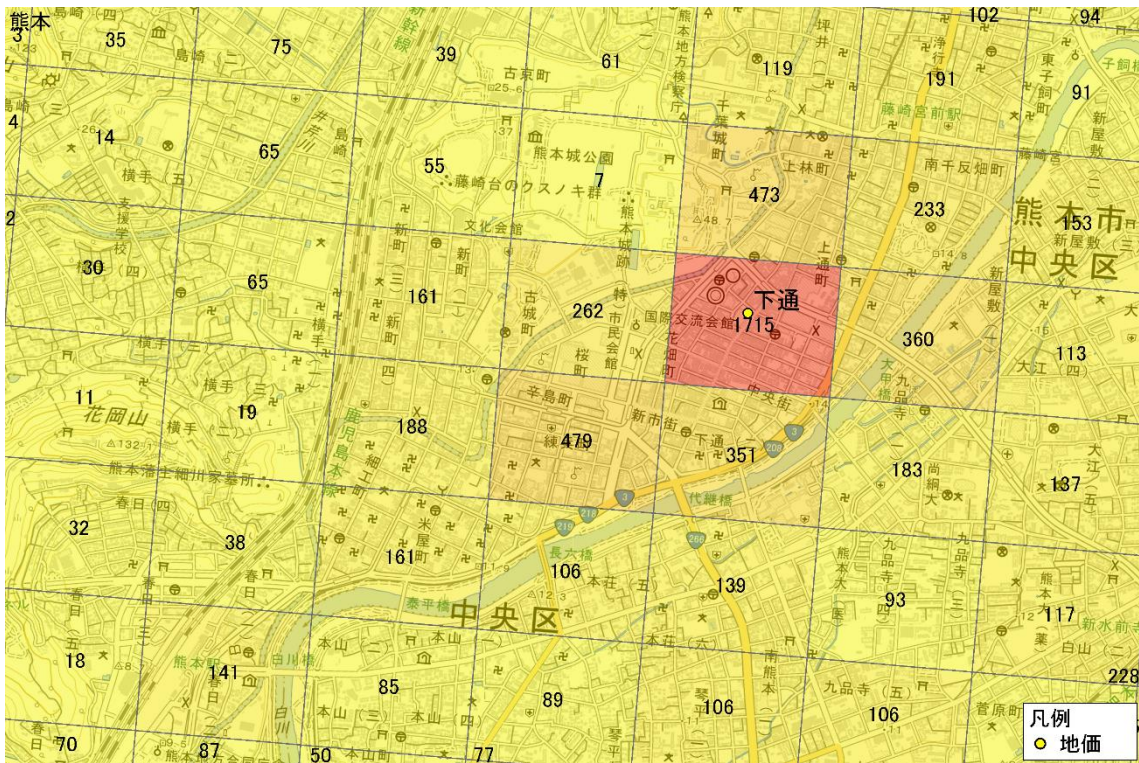
図付録-16: 北九州におけるピークの空間的なずれの調査結果



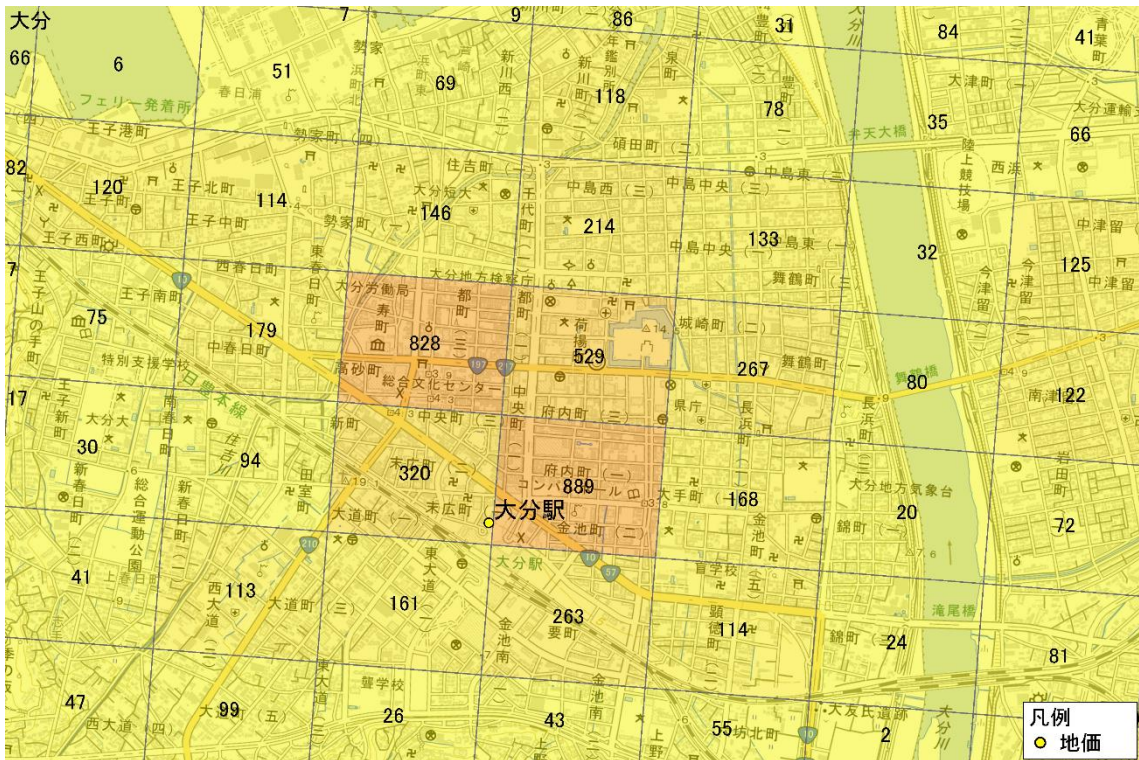
図付録-17: 福岡におけるピークの空間的なずれの調査結果



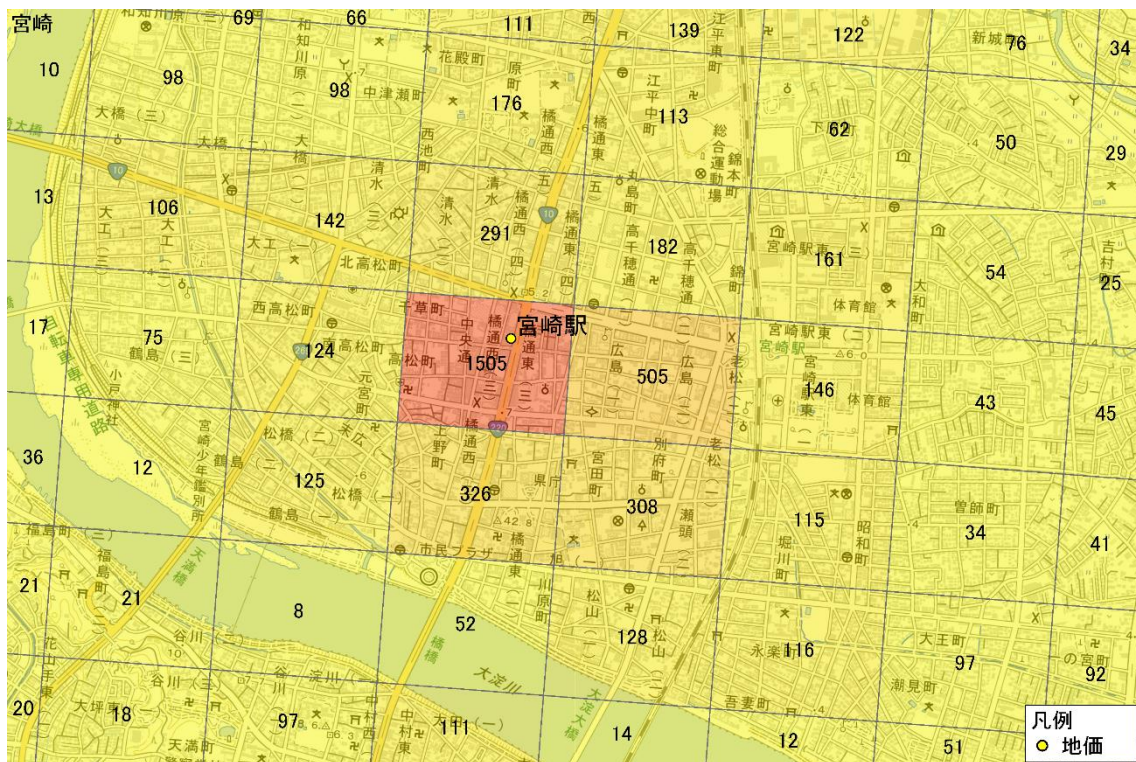
図付録-18: 長崎におけるピークの空間的なずれの調査結果



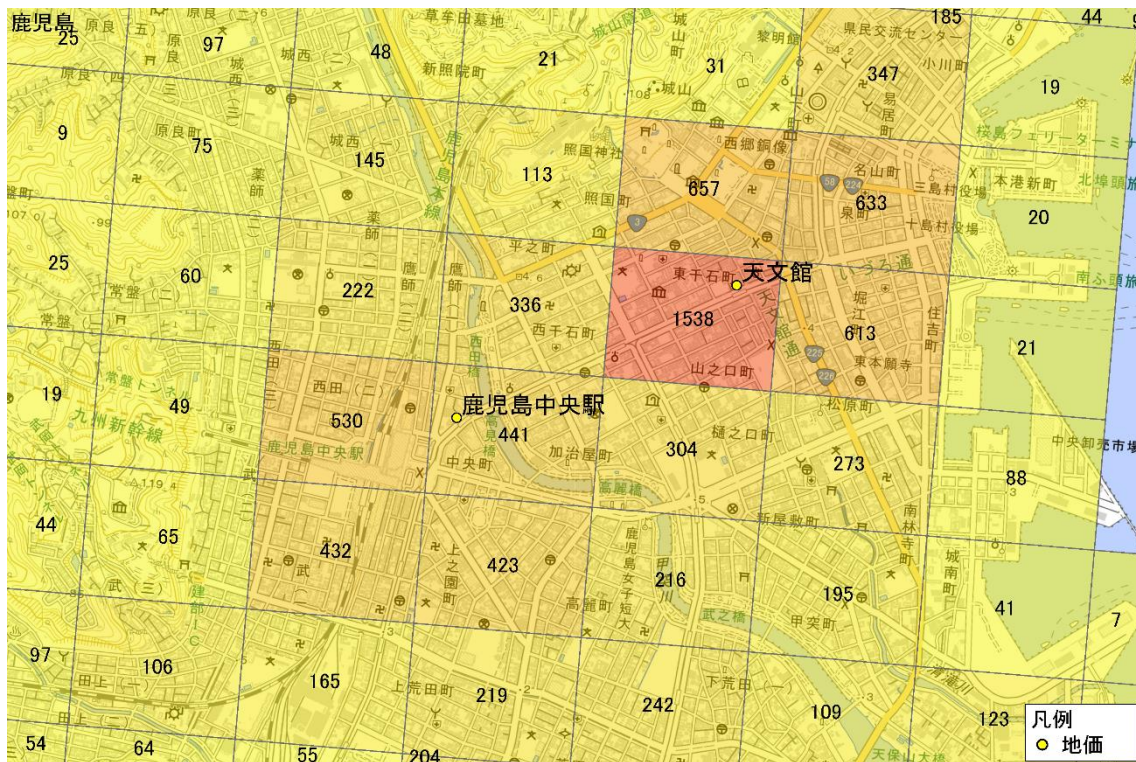
図付録-19: 熊本におけるピークの空間的なずれの調査結果



図付録-20: 大分におけるピークの空間的なずれの調査結果



図付録-21: 宮崎におけるピークの空間的なずれの調査結果



図付録-22: 鹿児島におけるピークの空間的なずれの調査結果