

鹿児島市中心部における都心機能の分布とその変容

—九州新幹線開業による駅周辺開発に着目して—

有村友秀

鹿児島県庁

本稿は、九州新幹線の開業を契機とした駅周辺開発に着目し、駅周辺の中央駅地区と既存中心街である天文館地区の競合関係を分析することによって、鹿児島市中心部における都心機能の分布とその変容を解明した。中央駅地区における開発では、宿泊機能、業務管理機能、商業機能を有した施設が誕生し、各機能が三者三様に天文館地区へ影響していた。まず宿泊機能は、両地区共に同様の開発が行われたため、共に機能が強化された。次に業務管理機能は、中央駅地区にオフィスビルが誕生し中央駅地区の機能が強化されたが、天文館地区は維持され中心部は二核心となった。最後に商業機能は、中央駅地区に商業施設が誕生し、天文館地区では店舗の流出や百貨店の閉店が発生したことで、中央駅地区のみ機能が強化された。鹿児島市中心部全体として、天文館地区のみの単核心から、中央駅地区が新しく核となって二核心へと変容した。

キーワード：都心機能、新幹線、駅周辺開発、鹿児島市

I 序論

都市中心部は、形態面では近接性の高い集約的な土地利用となり、機能面では業務管理または商業といった高次の機能が集積するとされている(高橋ほか, 1986)。特に機能面について、都市中心部に集積する機能は都心機能とよばれ、都市地理学の分野で分析されてきた。例えば戸所(1975)や桑島(1984)は、地下から低層部における商業・娯楽機能、中層部における業務管理・教育文化機能、高層部における業務管理・居住機能という垂直的な分化を解明した。また松村(1992)は、宿泊施設の集積が都市中心部の機能や形態に影響を与えているとして宿泊機能を分析に加え、高層部に卓越していることを解明した。平面的な分化については、鉄道駅の開設に伴って発展した駅周辺地区と既存の中心商店街および中心業務街(以下、既存中心街)との競合関係を分析し、城下町起源の既存中心街から新興の駅周辺地区への中心部の移動が解明されている(梅林・阿部, 1981 ;

横尾, 1993 ; 高野, 2004 ; 2015)。

また新幹線の開業を契機として、駅や市街地の整備、観光関連施設の開発等が行われる場合が多く、その都市や地域への影響を解明した研究も存在する。櫛引(2014, 2015a, 2015b, 2017)および櫛引・北原(2005)は、東北、北海道および北陸の各整備新幹線が開業したことによる効果・影響の概念を整理した。櫛引らによると、新幹線の開業ないし開業の決定を契機として、駅舎や周辺施設の整備、また企業誘致や観光PRが行われる。一方で、新幹線駅の位置によっては利用者の利便性が低下することや既存中心街の衰退といった影響も生じることがある。

こうした駅周辺地区の整備と既存中心街の競合関係については、大規模な駅ビル開発に着目した研究も存在する。札幌市や名古屋市、福岡市では、駅周辺地区における駅ビル開発前の商業機能は弱かったものの、開発によって既存中心街に匹敵する地区に成長し、二極時代に突入していることが解明されている(長・芳賀, 2012 ; 加藤, 2013)。