

都市内中心地体系の比較研究

村井千加子*

I 序

都市はその発展につれて外方へ拡大するとともに、都市内部においては機能の地域分化が進み、より複雑な構造をなすようになる。そして、都心、副都心、地域中心、地区中心など規模の異なる中心地の存在が認められるに至る。

中心地とは、周辺住民の生活の中心となる場所であり、小は2~3の中心機能を備えた村の中心集落から、大は巨大都市まで階層的に立地している¹⁾。中心地研究は戦後の人文地理学の中で最も急速に進歩した分野であるが、その研究の多くは一都市を一中心地と考えて、中心地理論の検証を行うのに終始していた。こういった中で、1960年にCaeol が中心地理論を都市内部の中心地の問題にまで拡大し、都市内部にも中心地の階層構造が認

められることを実証したことにより、都市内部の中心地に関する研究が始められた。わが国においても、都市内中心地に関する研究がすすめられた³⁾が、それらは個々の都市を対象として都市内部の中心地体系を実証的に明らかにするにとどまっておらず、都市相互の比較を行うまでには至っていない。

そこで、本論文では規模の異なる6都市の分析をとうして、都市規模（人口規模）と都市内部の中心地体系との関連を追求することを試みた。

対象とした都市は人口規模が200万程度の都市として名古屋市、100万程度の都市として福岡市⁴⁾、60万程度仙台市、45万程度静岡市、30万程度高松市、15万程度佐賀市の6都市である。これらの都市は表1に示した各レベルより一つずつランダムにとりだしたものである。

表1 人口レベルと都市数

レベル	都市規模	都市数	都市名
I	300万人以上	1	東京
II	200万人(以上)~300万人(未満)	3	横浜, 大阪, 名古屋
III	100万人~200万人	5	京都, 神戸, 札幌, 川崎, 北九州
IV	50万人~100万人	7	福岡, 広島, 千葉, 堺, 仙台, 岡山, 尼崎
V	35万人~50万人	21	東大阪, 熊本, 鹿児島, 浜松, 静岡など
VI	20万人~35万人	58	浦和, いわき, 旭川, 高槻, 大分, 高松など
VII	10万人~20万人	88	大津, 甲府, 松本, 佐賀, 帯広など
VIII	10万人以下	463	小牧, 鶴岡, 舞鶴, 三条, 野田など

資料：昭和53年全国市町村要覧

* 東海市立渡内小学校教諭

II 中心地の設定方法

1. 指標の選定

都市内部の中心地を設定するにあたっては、中心地機能の集積している所を中心地と考えた。

中心地機能としては種々考えられるが、本論文では低次の中心地の抽出の上で最も有効であると思われる小売業機能を中心地機能としてとりあげた。しかし、小売業のすべての業種についての分析を行うことは不可能であるので、小売業のうちでも都市内部の中心地への集積度が高く、かつ広いサービスエリアを持つ業種ということで、高級買回り品を扱う業種を中心地機能の指標として選んだ。

具体的には正木が大阪市において、都市内中心地への集積度の高い業種についての検討を行っている⁵⁾ので、その結果を参考にするとともに、資料として職業別電話帳を使用することも考慮した上で、「靴、鞆、袋物」「洋服」「婦人、小児服」「美術、工芸、骨とう品」「百貨店」の5業種⁶⁾を中心地機能の指標として選んだ。

2. 中心地の設定と機能量測定

まず、職業別電話帳を資料として、先にあげた5業種について、町丁ごとにその立地数を集計した。中心地とその範囲の設定にあたっては、サンプル数の多いことを考慮して、「靴、鞆、袋物」

「洋服」「婦人、子供服」の3業種の分布図を作成し、それをもとに中心地の範囲を設定した。中心地となるべき所には、これらの商店の集中立地がみられる。よって、分布図における商店立地の不連続点により、中心地の範囲を決定した。また分布図と実際の商店街との対比を行うことにより、中心地の範囲決定をより正確なものにするよう努めた。

決定された都市中心地の規模を比較するにあたっては、中心地ごとに機能量を求めた。機能量測定の際、指標とした小売業5業種のそれぞれ一店舗立地の持つ意味が異なるため、各業種に対しウエイトづけを行った。比重値は、昭和51年度商業統計における名古屋市の洋服店の一店舗当たり年間平均販売額を1とし、各都市の各業種一店舗当たりの年間平均販売額に対する比率とした。その結果、各都市の指標とした業種に対する比重値は表2のようになった。各中心地ごとに、指標とした業種の立地数を求め、それに各業種の比重値をかけたものの和を各中心地の中心地機能量とする。そして、中心地機能量が10以上の所を次章の階層区分の対象とした⁷⁾。

III 都市内中心地の階層区分と類型

本章においては、都市内中心地の階層構造について規模の異なる都市相互の比較考察を行う。

名古屋市においては109の中心地が抽出された。

表2 各都市における指標とした業種に対する比重値

都市名	洋服	婦人・子供服	靴・鞆・袋物	美術・工芸・骨とう	百貨店
名古屋	1.0	3.8	2.2	1.5	170.0
福岡	3.7	5.7	3.1	0.9	124.5
仙台	3.3	4.8	4.5	1.0	180.9
静岡	2.4	4.6	2.5	1.3	161.0
高松	2.2	5.0	2.6	0.5	230.2
佐賀	2.5	5.7	2.0	0.5	74.8

資料：昭和51年度商業統計表

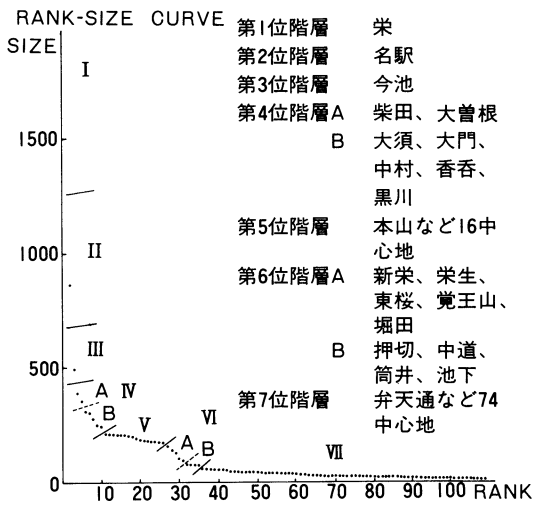


図1 名古屋市における中心地の階層構造

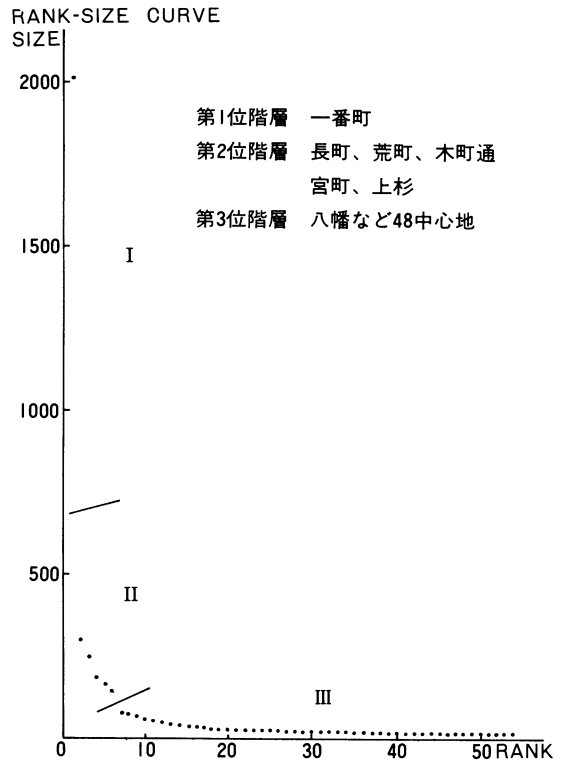


図3 仙台市における中心地の階層構造

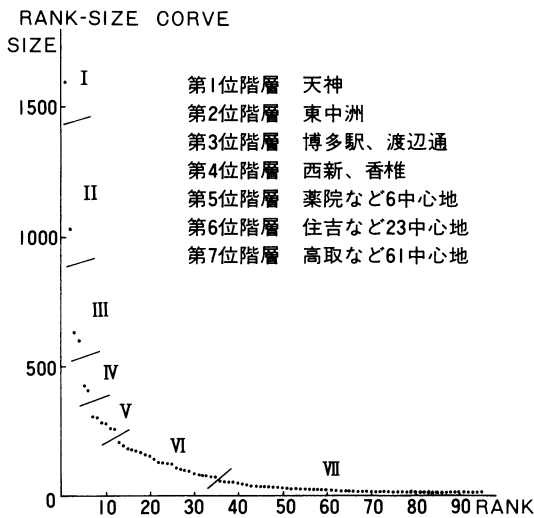


図2 福岡市における中心地の階層構造

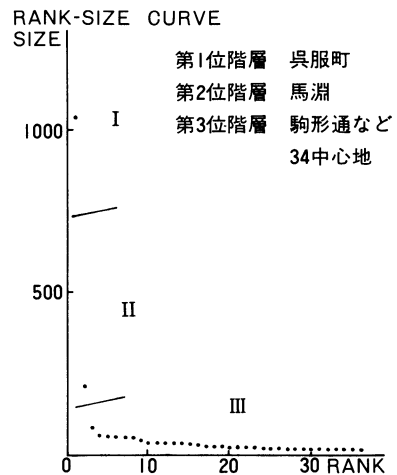


図4 静岡市における中心地の階層構造

これらの中心地機能量の高い順に配列し、順位規模曲線を作ると図1になる、そして、このグラ

フの不連続点でもって中心地の階層区分を行うと、名古屋市においては7階層からなる中心地

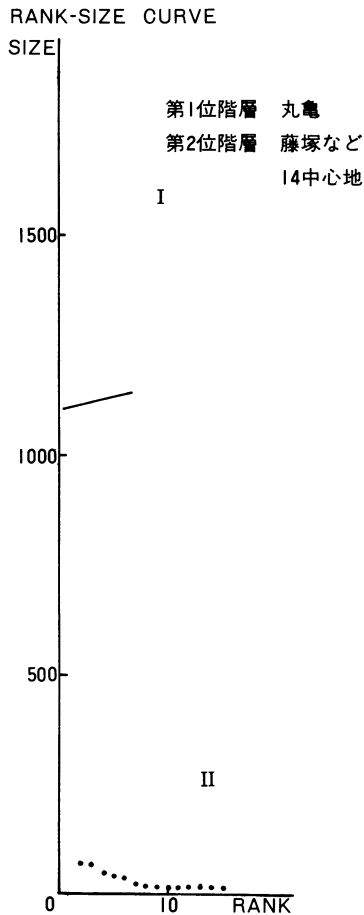


図5 高松市における中心地の階層構造

の階層構造が指摘できる。同じように、各都市における中心地を機能量の高い順に配列して順位規模曲線を作ると、図2～図6のようになる。これらのグラフの不連続点でもって中心地の階層区分を行った結果、都市内中心地の階層構造は、福岡市が7階層、仙台市、静岡市が3階層、高松市、佐賀市が2階層からなっていることが明らかになった。

6都市の中心地の階層性の比較を行うにあたって、まず、名古屋市と福岡市を比較してみる。名古屋市は人口240万、福岡市は100万で、人口規模からみると名古屋市は福岡市の2倍の規模をもつ都市であるが、中心地は両都市とも7階層より

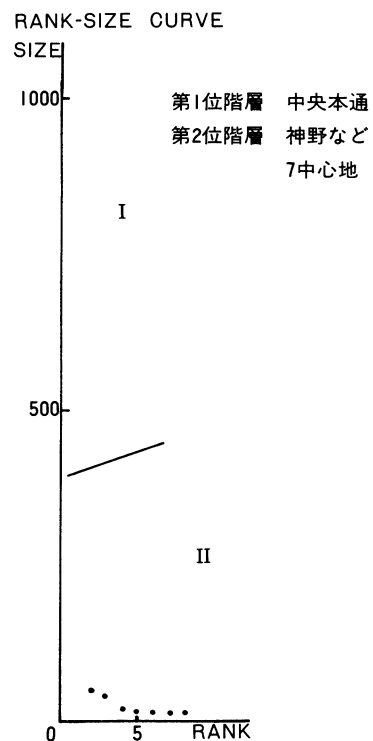


図6 佐賀市における中心地の階層構造

なっている。両都市において、第7位階層に属する中心地は、中心地機能量からいって同規模の中心地と考えられる。第7位階層の中心地数は、名古屋市の74に対し、都市規模の小さい福岡市では63と少なくなっている。しかし、機能量80以下の中心地が連続して存在しているという点では、同じ階層構造をなしているといえる。第1位から第6位階層に属する中心地の階層構造は各都市のもつ歴史や地形、交通などの影響を受けるため同じパターンにはなっていないが、中心地数は名古屋、福岡両市とも35と等しくなっている。

次に福岡市と仙台市を比較してみる。福岡市の中心地が7階層からなっているのに対し、仙台市は3階層からなっている。仙台市における第3位階層の中心地は機能量的にみても、福岡市の第7

位階層の中心地に相当すると考えられる。このように人口が60万程度の都市は100万程度の都市に比べ、中心地体系は単純である。

次に静岡市の場合をみてみよう。静岡市の中心地は仙台市同様3階層よりなっている。第2位階層および第3位階層に属する中心地の機能量は仙台市と同程度であるが、静岡市の第1位階層の中心地の持つ機能量は仙台市の第1位階層の中心地のもつ機能量の二分の一程度にすぎない。各階層に属する中心地数を仙台市のそれと比較してみると、第2位階層は、仙台5に対し静岡1、第3位階層は仙台48に対し静岡34と、静岡市の数が少なくなっている。同じ3階層からなる中心地体系をもっているが、第2、第3位階層に属する中心地数が少ないという点から、静岡市における中心地体系は仙台市のそれよりやや単純であるといえる。

高松市の場合をみてみよう。高松市の中心地体系は機能量1,775を有する第1位階層の中心地（都心）と機能量80以下の中心地が連続的に続いている第2位階層の中心地により構成されている。高松市の第2位階層の中心地は静岡市の第3位階層の中心地に相当すると考えられる。こういったことから、高松市における中心地体系は静岡市における第2位階層に相当する中心地が存在しないため、より単純であるといえる。

佐賀市の場合を高松市と比較しながらみてみよう。両都市はともに2階層よりなる全く同じパターンの中心地体系をなしている。しかし、第2位階層に属する中心地数を比較してみると、高松の14に対し、都市規模の小さい佐賀では7と少なくなっている。

以上のことから、都市規模の異なる6都市の中心地体系の比較を行うと次のようになる。

①人口規模が100万の福岡市も、200万の名古屋市も、ともに中心地体系は7階層からなっている。しかし、名古屋市の方が中心地の階層構造は

より顕著であるといえる。

②都市規模にかかわらず、どの都市においても機能量が80以下で連続的に存在している中心地がある。そして、その中心地数は都市規模が小さくなるにつれて減少する。

③人口規模が100万以下の都市では、規模が小さくなるにつれ、都市内部の中心地体系は単純になる。また、都市内部の中心地数も減少する。

④一般に、都市規模が小さくなるにつれ、都心（第1位階層の中心地）の持つ機能量は低下する。しかし、福岡市や仙台市などでは都市規模のわりに都心のもつ機能量は多くなっている。

⑤人口100万以上の都市にならないと、都心に2つ以上の中心地はみられない。

⑥高松市、佐賀市においてみられるように、人口30万以下の都市の中心地体系は、2階層よりなる。しかし、都市規模が小さくなるにつれ、第2位階層の中心地が減少する傾向にあるため、非常に規模の小さい都市では中心地と呼べるものは都心しか存在せず、都市内中心地の階層構造が認められないところもあると思われる。静岡市のように人口が45万程度になると、中心地体系は3階層をなすようになり、人口61万の仙台市でも3階層なので、人口30万～60万程度の都市内中心地体系は2～3階層よりなることが指摘できる。名古屋市、福岡市においてみられるように、100万人以上の都市の都市内中心地体系は7階層あるいはそれ以上の階層構造をもっていると考えられる。

IV 都市内中心地の立地のパターン

本章では、都市規模と都市内中心地の立地パターンとの関連について述べる。紙面の関係から仙台、静岡、高松、佐賀市の中心地の立地パターン図は省略する。

図7は名古屋市における中心地の立地パターンを表わしたものである。中心地は、栄を中心とし

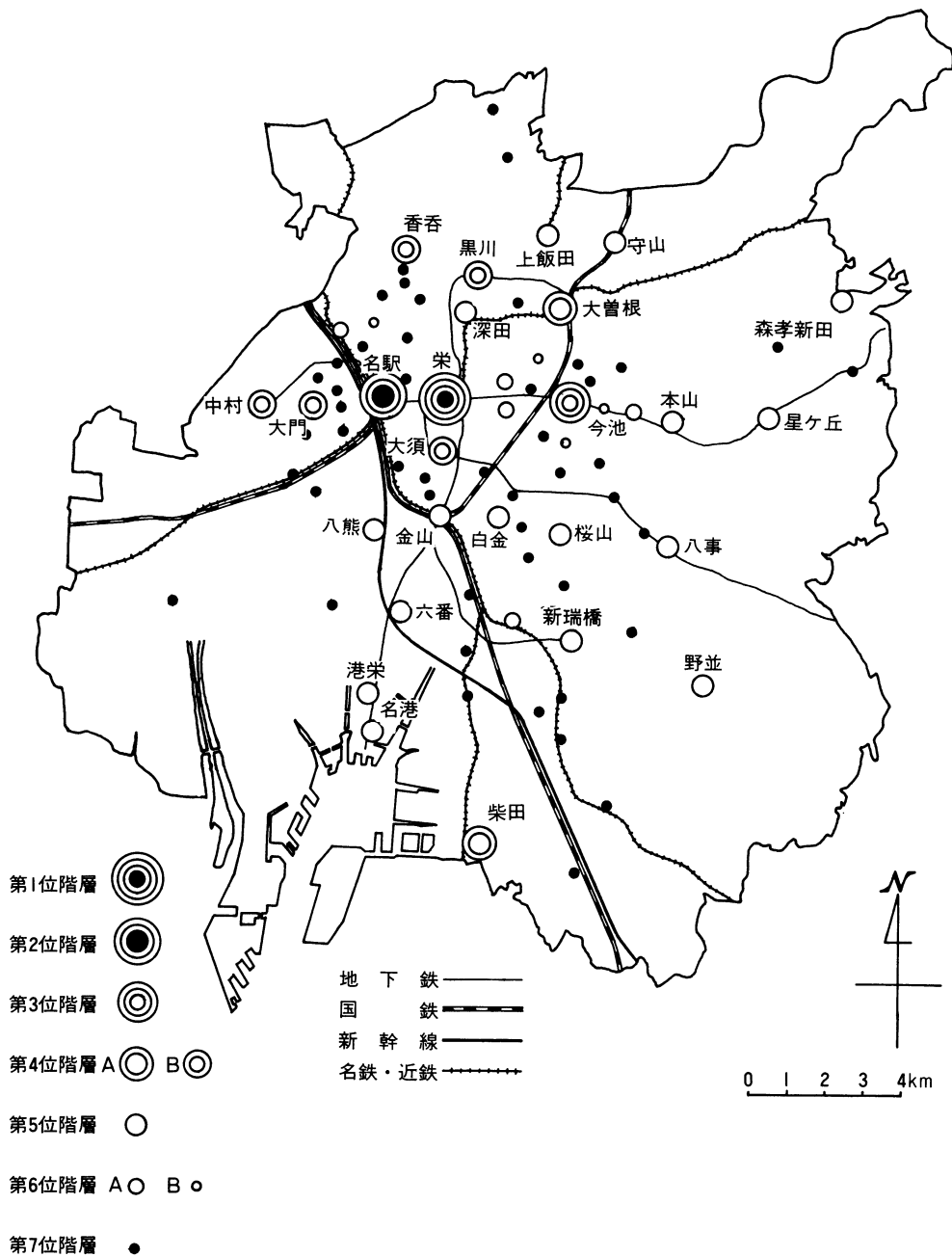


図7 名古屋市における中心地の立地パターン

て約4 km圏内に集中して多数立地しており、周辺部にいくにつれて減少している。中心部、つまり栄を中心とした4 km圏内では、栄をとりかこむようにして、名駅、大門、中村、大須、今池、大曾根、黒川といった第2～4階層の中心地が存在し、またこれらの中心地のまわりには第6～7階層の中心地が存在するというように、階層を異にする大小中心地が混在している統合構造⁸⁾をなしている。そして、周辺部では鉄道および主要道に沿う放射状構造をなしている。しかし、クリスタラーの中心地理論にあてはまるような六角形構造は認められない。第1位～6位階層の中心地はそのほとんどが地下鉄および名鉄沿線に立地しているが、第7位階層の中心地になると、鉄道沿線に立地していることが少なくなる。これは、第7位階層の中心地のサービスエリアが狭く、周辺住民のみを対象としていることを物語っていると思われる。また、名古屋市の人口密度を表した図と中心地の立地パターンを示した図とを対比したところ、栄、名駅の高次中心地を除く他の中心地の立地は、人口密度の高い地域と一致していることが明らかになった。

次に福岡市における中心地の立地パターンをみてみよう。(図8)第1位～3位階層の中心地が集中している都心を中心に、第4位～5位階層の中心地は、交通要因の影響をうけ、北東、南西、南東に等分した3セクターに位置していることが指摘できる。福岡市においても名古屋市と同じように、中心部では、天神を中心に東中洲、博多駅、渡辺通の高次中心地が立地しており、これらを取り囲むようにして低次中心地が立地しているといった統合構造をなしており、周辺部では鉄道に沿った放射状構造をなしている。しかし、統合構造も放射状構造も名古屋市ほど顕著には認められない。これは福岡市には名古屋市の地下鉄のように発達した交通機関がないためと考えられる。

仙台市は名古屋市や福岡市のように鉄道交通が発達していないため、ターミナルの性格のもとに発達している中心地は都心と長町のみである。このように仙台クラスの都市では、都市内にまだ交通の要衝となる所がいくつもあらわれていないため、交通要因の影響を受けて立地発展した中心地は少なく、多くの中心地は歴史的要因を持つ伝統ある商業地である。仙台市における中心地は中心部に集中しており、名古屋市や福岡市にみられるような統合構造や放射状構造はみられない。

次に静岡市の場合を述べよう。中心地は第1位階層の静岡駅前を中心に、そのまわりを第3位階層の中心地がとりまく形で分布している。静岡市の場合、市内の主要交通機関はバスであり、そのターミナルも駅前にあるため、駅前以外には交通の要衝となる所が存在していない。

高松市と佐賀市をみると、都市内中心地は都心とそれに隣接した市街地内に第2位階層の中心地がいくつか立地しているだけにとどまっている。

このように、いずれの都市においても鉄道駅が存在するという交通要因が中心地の形成、発展に与える影響が大きいことがわかる。特に、名古屋市や福岡市のように、都市内交通のよく発達している都市ではこの傾向が強いようである。仙台、静岡、高松、佐賀の各都市は人口が60万以下で、地下鉄や環状線などはなく、都市内交通の著しい発達はみられないため、都心以外の中心地は交通要因の影響を受けて立地していることは少なく、ほとんどが城下町時代の商人町であった所や人口密度が高い所に立地している。

中心地の立地パターンはどの都市においても古典的な中心地理論にあてはまるような分布パターンをなしている所はない。しかし、人口がおよそ100万以上の名古屋市と福岡市では中心部で統合構造が、周辺部では鉄道や主要道に沿って中心地

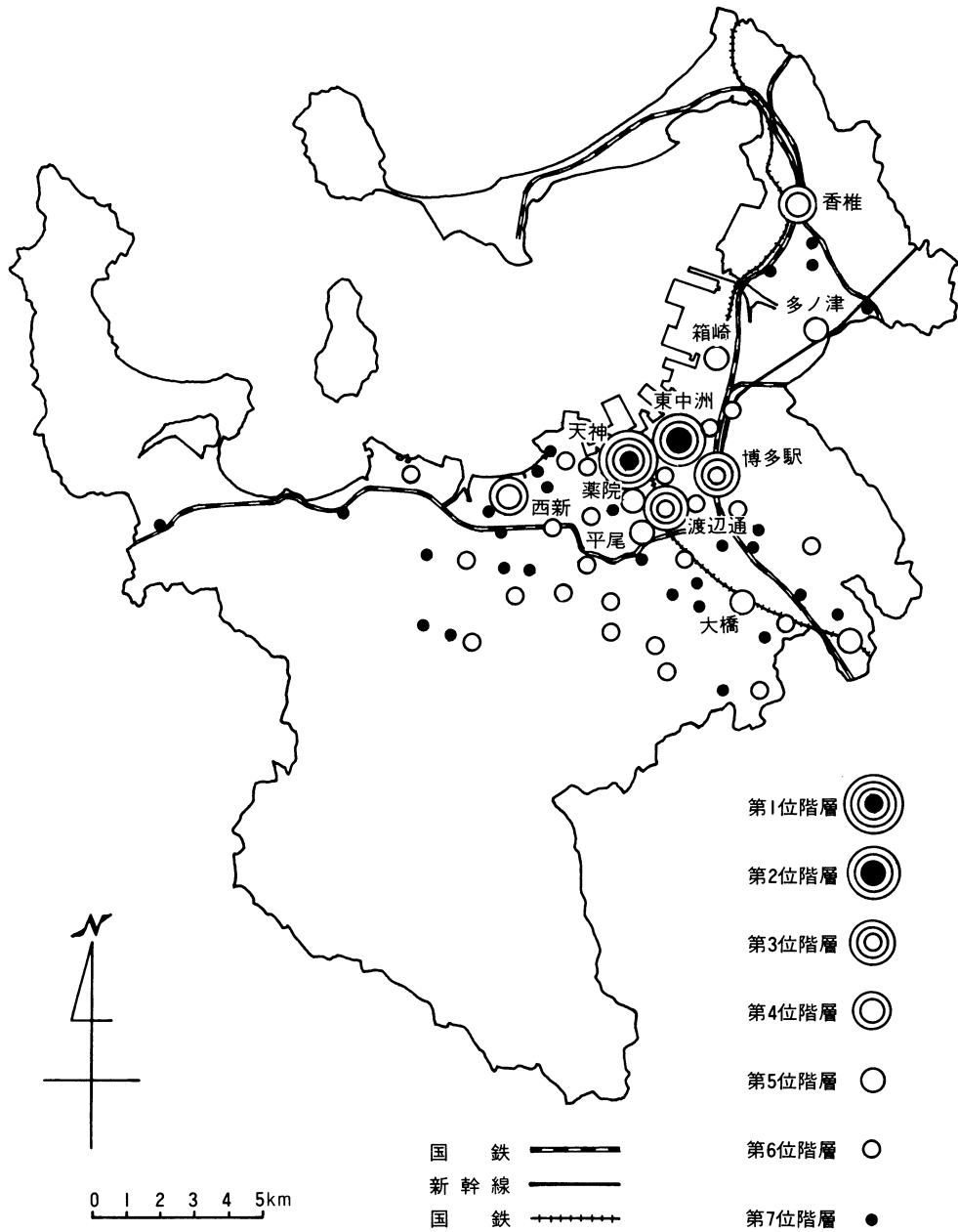


図8 福岡市における中心地の立地パターン

が立地している放射状構造が認められる。人口60万以下の都市では、都心を中心にそれをとり囲む形で、中心部に集中して低次階層の中心地が立地している。

以上の考察のもとに、中心地の立地パターンを決定する要因を考えてみると、①都市内交通の発速度、②都市のもつ歴史、③夜間人口の配置の3点⁹⁾があげられる。

V 結び

名古屋市をはじめとして6都市の中心地体系を比較し、都市規模と都市内中心地体系との関連を追求した結果、それぞれの都市内部に中心地体系を認めることができた。そして、次の諸点を結論として指摘できる。

①人口30万以下の都市では、中心地は2階層か、あるいは階層を指摘できないかのどちらかで、中心地の立地パターンは都心を中心にそれをとり囲むかたちで低次階層の中心地が存在する形をとっている。

②人口30万～60万程度の都市では中心地は2階層か3階層で、中心地の立地パターンは人口30万以下の都市と同じく、都心を中心にそれをとり囲む形で低次階層の中心地が存在する形をとっている。

③人口60万～100万程度の都市の場合、中心地体系は3～7階層で、中心地の立地パターンは中心部で統合構造が、周辺部では放射状構造が形成されつつある状況にあると思われる。

④人口100万以上の都市の場合、中心地体系は7階層かあるいはそれ以上で、中心地の立地パターンは中心部で統合構造が、周辺部では放射状構造が認められる。

今回はとりあげた都市の数が限られていたこともあり、以上の諸結果を一般的なものとして簡単に認めるわけにはいかないが、今後より多くの都

市の分析を行うことによって、都市規模と都市内中心地体系との関連を、より詳細にしていくことが必要であると考えられる。

謝 辞

本論文作成にあたり、終始御指導をいただいた阿部和俊先生をはじめ、愛知教育大学地理学教室の諸先生方に深く感謝いたします。

注および引用文献

- 1) 森川 洋 (1974) : 中心地研究 大明堂pp.1
- 2) H. Carol (1960) : The Hierarchy of Central Functions within the City A. A. A. G 50—4
- 3) 服部銈二郎 (1969) : 大都市地域論 古今書院 pp.23—99
正木久仁 (1976) : 大阪市における中心地体系——小売業・サービス業を指標として——人文地理28—2
津川康雄 (1978) : 都市内部の中心地構造——金沢を例として——人文地理30—3
- 4) 福岡市の人口は 998,815人であるが(昭和50年)100万都市とみなした。
- 5) 正木久仁 (1976) : 前掲 3)
- 6) 資料のつごう上、本論文の分析においては、店舗の規模の大小は考慮できないが、従来の中心地研究においてもそうであるように、やむをえないことといえる。しかし、百貨店については、電話帳だけを資料とした場合、規模にあまりにも大きな差があり、それは、無視できないのである。商業統計表によると百貨店は、「衣・食・住にわたる各種の商品を販売し、その事業所の性格上、いずれが主たる販売商品であるかが判別できない事業所であって、従業者が常時50人以上のものをいう」と規定されている。それゆえ、百貨店については、「日本スーパーマーケット名鑑」より、従業員が常時50人以上

で、衣食住にわたる各種商品を販売している事業所と、「会社要覧（上場，非上場）」より、事業内容が百貨店と記されているものを取りあげた。

- 7) 機能量は、各中心地の総売上高に相当するものであるから、この機能量でもって中心地相互の規模をある程度は比較できるが、厳密な比較はできない。また、あくまで指標とした小売業5業種の総売上高からみた大小比較であることを考慮しなければならない。したがって、低次中心地の相互比較には問題ないが、いろいろな高次機能が集積している各都市の高次中心地

(特に都心)の相互比較はむずかしくなる。

- 8) 「統合構定」という語句は「大都市地域論」(P 68)で服部銈二郎が使用している。そこでは「階層を異にする大小中心地の統合構造…」という記述しかないので「統合構造」が意味するものがはっきりつかめない。そこで、ここでは服部が用いたのとは別に、「統合構造」という語句を「階層を異にする大小中心地が混在している構造」という意味で用いる。
- 9) 地形的要因も考えられるが、交通要因や夜間人口の配置は地形的要因をふまえたものであると考え、一要因としてはとりあげなかった。