

熊本市における公共交通と特定公共施設分布の 関係分析に基づく都市形成の考察

堀 満

熊本市都市政策研究所 研究員

キーワード：都市、都市形成、公共交通、施設

要旨：本研究では、熊本市を対象に、1932、1952、1966、1986、2013年の5つの年代に焦点を当て、公共交通と特定公共施設（郵便局・銀行・病院）の変遷過程をArc-GIS Ver10.2（地理情報システム）を使って地図を作成し、都市形成の要因について考察した。

5つの年代における地図を作成することで、変遷過程を視覚的に示すことができ、都市形成の要因を歴史的背景と関連づけて考察する基本データを見出すことができた。都市形成要因として、1932～1966年では公共交通ネットワークの拡大であったが、1965～1967年に主な移動手段が公共交通から自家用自動車へ転換した後の1986年では、幹線道路開通や住宅開発、商業立地となり、2013年になると、幹線道路開通はそのままであるが大型商業施設の郊外立地、中心部有料駐車場増加、市域の合併へと変化していったことが分かった。

1 はじめに

1.1 研究の背景と目的

日本においては明治維新以降、人が居住している区域が拡大し都市化が進行したが、2014年現在、少子化に伴う人口減少と長寿命化による超高齢社会に突入している。

今後、何も手段を講じなければ、公共交通の路線や運行本数、郵便局や病院などの都市生活に必要な施設（以後、特定公共施設と称する）は確実に減ると考えられる。その結果、利用者の利便性は低下し続け、都市内での生活が営みづらくなってしまう。そうならないためにも、行政は将来に対応できる都市形成の方向性を打ち出し、必要な施策を講じることが求められている。

そのために、都市形成の歴史的背景を調査し、公共交通や特定公共施設などの状況を把握して、将来の展望を見通すことが必要と考える。本研究では熊本市を対象として、公共交通と特定公共施設立地の変遷過程を視覚的に示し、時代区分ごとの都市形成状況について考察することを目的とする。

1.2 既往研究と研究の位置づけ

関連する先行研究を参照すると、有末（1966）が鉄道の発展が3大都市圏の形成に寄与していること、大島（1983）が高度成長期にかけてバス交通が群馬県内の都市部において網の目のように拡大していたこと、公塚（2007）が渋谷駅発着のバス路線について、地域開発に伴い拡大してきたことなど、公共交通が都市形成に関係していることを示している。また、山根（1987）が広島県内の郵便局立地が近代的空間を形成したこと、伊藤（1994）が秋田市内の病院施設等が、都市化の進展に伴い立地してきたことなど、特定公共施設が都市形成に関係していることを示している。さらに、田中ら（2006）が、岐阜市域の電気軌道網形成が都市内の施設立地を促したことを示し、公共交通・特定公共施設の両方が都市形成に関係していることを示している。

以上のように、公共交通と特定公共施設の立地が、都市形成に関係・寄与していることは明らかになっているが、利便性の面から見た都市形成の関係については述べられていない。この点を明らかにすることで、都市形成の状況との関係性をより深く考察できるの

ではないかと考える。

1.3 本研究の構成

本研究の構成は次の通りとする。2章では研究で使用する指標と対象とする年代の選定状況について示す。3章では、指標に基づき年代ごとの地図を作成し視覚的に示しながら、当時の状況を読み解いていく。4章では、3章で得られた指標データを整理し考察を行う。5章では、研究の結論と、その結論を踏まえた今後の政策に向けてまとめた。

2 研究方法と指標・年代

2.1 研究方法

まず、本研究で使用する指標を、都市生活を営む上で関係が深い公共的な意味合いを持っており、なおかつ経年的な変化が計測できるという2つの点を考慮し、公共交通と郵便局・銀行・病院の3施設とする。この3つの施設を、本研究では都市生活に必要な施設である特定公共施設と位置付ける。

その歴史的な変遷を1932年（昭和7）、1952年（昭和27）、1966年（昭和41）、1986年（昭和61）、2013年（平成25）の5つの時代の状況から、Arc-GIS Ver10.2（地理情報システム）を使用して地図の作成・分析・考察を行う。また、公共交通や特定公共施設の利便性変化についても分析を行う。

2.2 研究で使用する指標

2.2.1 公共交通

公共交通は、移動時間を大幅に短縮し、都市空間を拡大させ、都市生活にも深く関係することから、指標として選定を行った。なお、本研究では停留所から半径500mを公共交通が及ぶ範囲と定義する（以後、公共交通500m圏域と表記）。これは、熊本市が条例で定めている公共交通空白・不便地域の範囲ではないこと¹を基に設定を行っている。

2.2.2 郵便局

郵便局は、通信手段の確保を行っており、民営化となった今でも、国の一定の管理下にある施設である。また通信と貯金・簡易生命保険も含めた、都市生活を営む際に関わりあう業務を行っており、公共性の高いものとみなし、特定公共施設の指標として選定した。

2.2.3 銀行

銀行は、預金・融資といった、お金を循環させる役割を持つ施設である。特に地方銀行では、地域住民の預金を地元企業に融資する地域循環的なパターンとなっている²。地域の都市生活に関わる公共性が高い施設であることから、特定公共施設の指標として選定した。なお、本研究では、熊本市に本店がある肥後銀行と熊本銀行を使用している。

2.2.4 病院

病院は、病床数が20床以上の医療施設であり、国民皆保険制度によって、一定水準の医療サービスを保ち、健康的な都市生活をサポートしてきた施設である。また、入院や外来の診療圏域は限られており、地域との結びつきが特に強いことも特徴であることから³、特定公共施設の指標として選定した。

2.3 対象とする年代

2.3.1 1932年（戦前期）⁴

熊本市においては、1924年に路面電車、1928年にバスが運行を開始し、熊本市域内で整備が図られていった。だが、徐々に戦時体制強化によって交通統制が図られていた時代でもあり、その影響が少ないと考えられる1932年を選定した。

2.3.2 1952年（戦後復興期）

第2次世界大戦を経て、熊本市域内でも公共交通が復旧・新設し、4つの運行会社が路線を伸ばしていった。また、1953年からは町村合併促進法による「昭和の大合併」が始まり、同年には熊本に大きな被害をもたらした6.26水害も発生している。よって、前年の1952年を選定した。

2.3.3 1966年（高度経済成長期）

熊本市では昭和の大合併が1958年に終了した。また高度経済成長に突入する中で、1964年から鉄軌道が次々に廃止していくこととなった。このことから、廃止が始まった後の1966年を選定した。

2.3.4 1986年（バブル景気期）

熊本市内においては、公共交通は一部地域を除き、大部分をバス交通に依存することとなった。その後、バブル景気に突入したが、その前となる1986年を選定した。

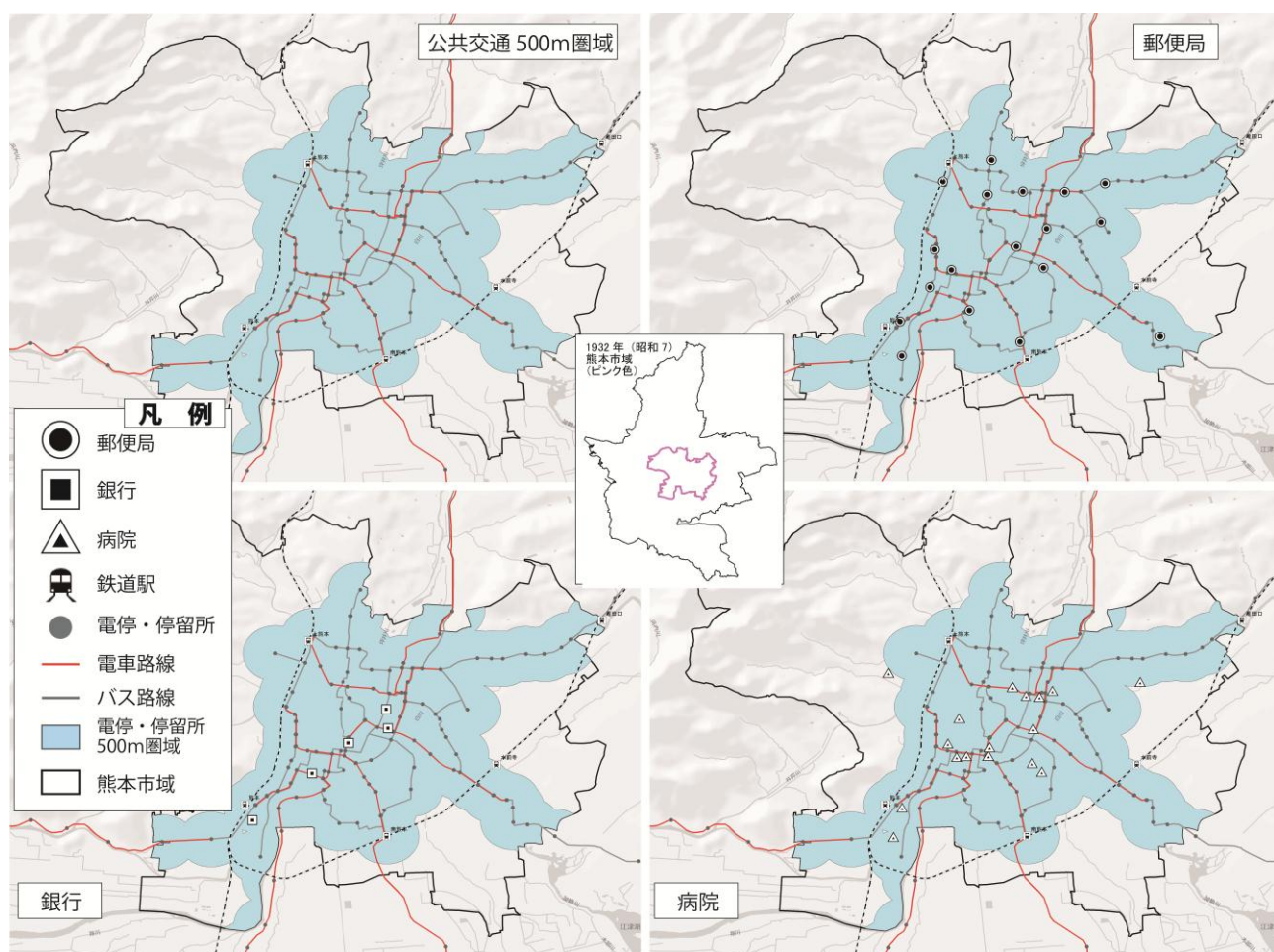


図-1 1932年（昭和7）熊本市域図

（出典）文末の図-1～5の地図作成における参考資料を基に筆者作成

2.3.5 2013年（人口減少突入期）

バブル景気以降、景気停滞が続き、2005年は人口の自然減も始まり、将来の人口減少が予測されている。ただ熊本市では、2013年時点においても人口は微増傾向となっているが、今後人口減少に向かうのは間違いない。その人口減少が開始する前である2013年を選定した。

3 指標に基づく都市形成過程の分析

2章で設定した指標と年代を基に地図作成を行い、視覚的に示しながら、当時の状況を読み解いていく。

3.1 1932年：戦前期（図-1）

熊本市が1889年に成立後、1932年までに1町13村と合併し、面積43.81k㎡、人口186,853人と増加

した。当時の市域は、2013年時点の熊本市中央区全域・西区池田・花園・城西校区、東区西原校区の一部となっていた。

公共交通は、熊本市が1924年熊本駅～浄行寺・水前寺間に路面電車、1927年バス運行を開始した。当時バスは、路面電車との連絡及び補完する交通機関として位置づけられており、バス・路面電車のそれぞれが市域内に路線を拡大していった。その結果、公共交通500m圏域は19.84k㎡となり、市域全体の45%となっている。

また、特定公共施設は郵便局18、銀行5、病院18となっている。郵便局はバス路線、銀行は路面電車路線沿いに立地し、病院は辛島町と藤崎宮前の2か所に集積がみられる。

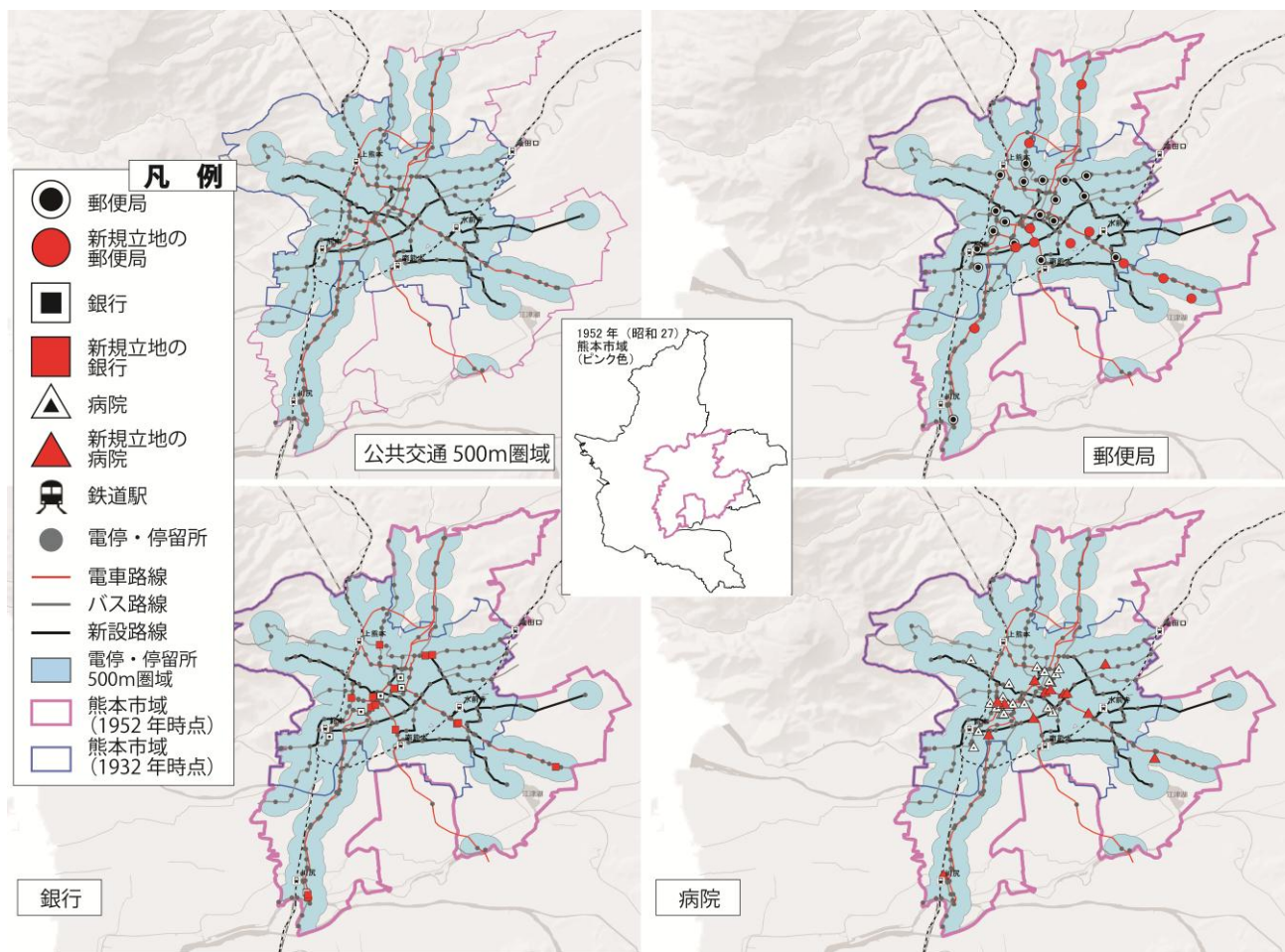


図-2 1952年（昭和27）熊本市域図

（出典）文末の図-1～5の地図作成における参考資料を基に筆者作成

3.2 1952年：戦後復興期（図-2）

1932年以降、1940年までに1町4村と合併し、面積は75.65k㎡、人口は274,343人と増加した。

公共交通は、鉄軌道では熊本市の路面電車が段山～上熊本、水前寺～健軍、さらには熊本軌道から買収した河原町～川尻の運行を開始した。また菊池電気鉄道（現：熊本電気鉄道）が、1950年に上熊本～北熊本間を開通させており、熊本市域内において最大の鉄軌道路線網が完成した。

バスでは、東部の京塚・新外方面、南部の画図方面へ路線を伸ばし、中央地域内を循環する環状線の運行も開始している。また、菊池電気鉄道では、花畑町か

ら新市街、下通、上通、広町を経て藤崎宮前に至る、熊本市中心商店街を通り抜ける路線を運行していた。この運行は、1954年に花畑町から市役所前、水道町、藤崎宮へ至る現在のルートに変更されている。

その結果、公共交通500m圏域は47.73k㎡となっており、市域全体の63%と半数を超えた。

また特定公共施設は、郵便局30、銀行20、病院37と1932年時点から増加している。新規立地も郵便局11、銀行14、病院13にのぼっている。立地場所としては、郵便局は鉄軌道路線沿いに9、銀行は1932年時点の熊本市域内で8、病院は鉄軌道路線沿いに12と、新規立地の半数以上を占めている。

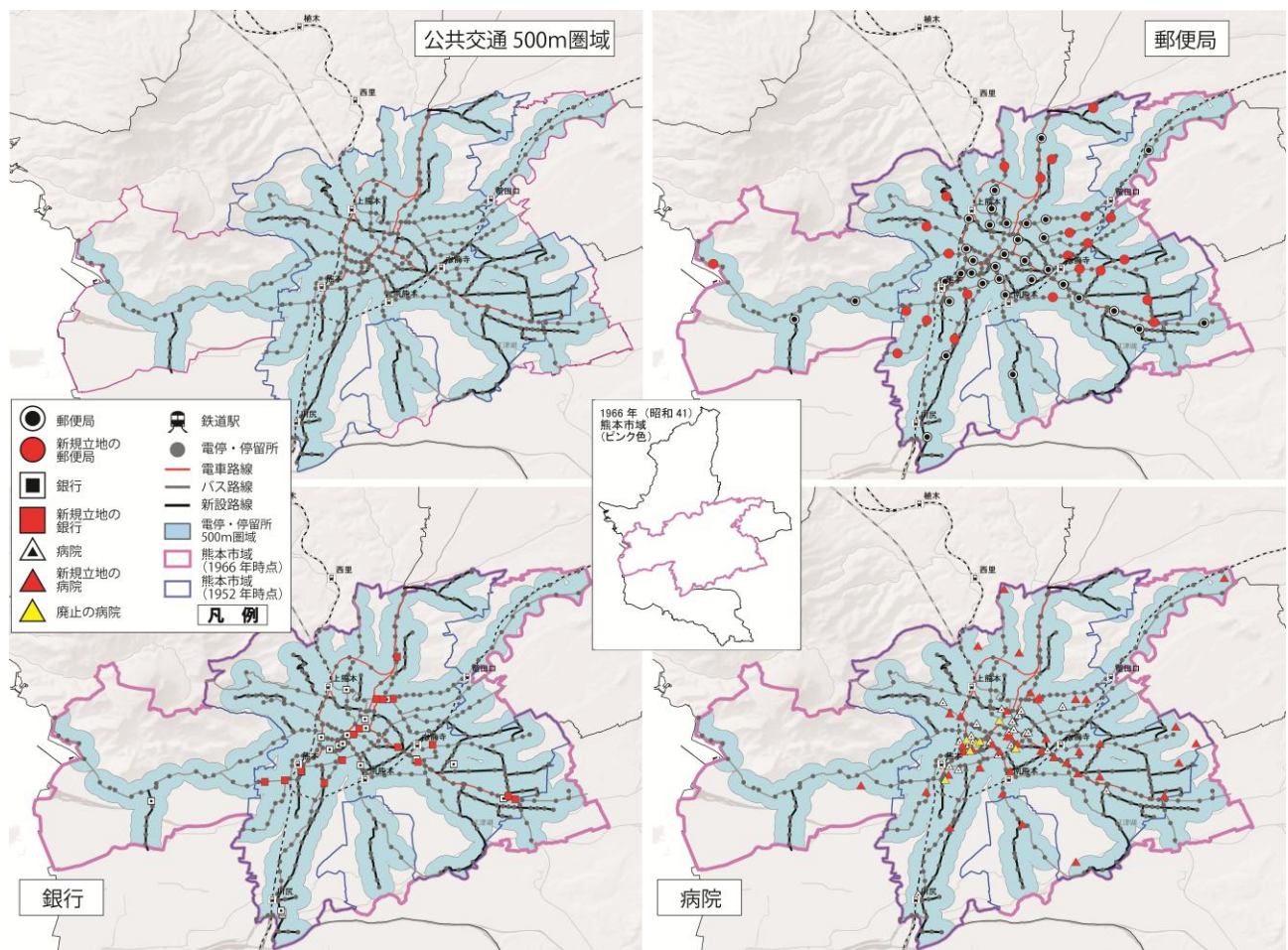


図-3 1966年（昭和41）熊本市域図

※赤色は1953年から1966年に新規立地した施設、黄色は廃止した施設

（出典）文末の図-1～5の地図作成における参考資料を基に筆者作成

3.3 1966年：高度経済成長期（図-3）

1953年以降、1958年までに1町9村一部地域と合併を行い、面積は145.24k㎡、人口は416,381人と増加した。

公共交通は、バスにおいては全地域で新規路線の開設がみられるが、特に東部地域に多くみられる。一方で鉄軌道は、田迎方面の熊延鉄道が1964年、熊本市営川尻線が1965年に廃止となっている。その結果、公共交通500m圏域は90.25k㎡となっており、市域全体の62%と半数を超え、1952年の水準を維持している。

また特定公共施設は、郵便局59、銀行35、病院71と1952年時点から増加し、新規立地も郵便局24、銀行16、病院41と、病院の増加が目立つ。そのうち病院は、公共交通からやや離れた地域に8施設新規立地し、うち7施設は精神科病院であることが特徴となっ

ている。

3.4 1986年：バブル景気期（図-4）

1970年に1村と合併し、面積は171.72k㎡、人口は561,355人と増加した。

公共交通は、鉄軌道をみると、熊本市営の路面電車が次々と廃止し、熊本駅・上熊本駅～辛島町～健軍間の2路線が残った。また熊本電気鉄道も、上熊本・藤崎宮前～北熊本～御代志（現在の合志市）間の2路線となった。

一方でバスは、熊本市域全体で路線の拡大がみられ、特に東部・北部地域へ細かく張りめぐらされている。さらに、新規に開通した幹線道路に運行が開始されていることも特徴として挙げられる。国道3号線（浄行寺～清水、南高江～川尻）や、国道57号線（弓削～神水、田迎～近見）だけでなく、白山通り（南熊本～

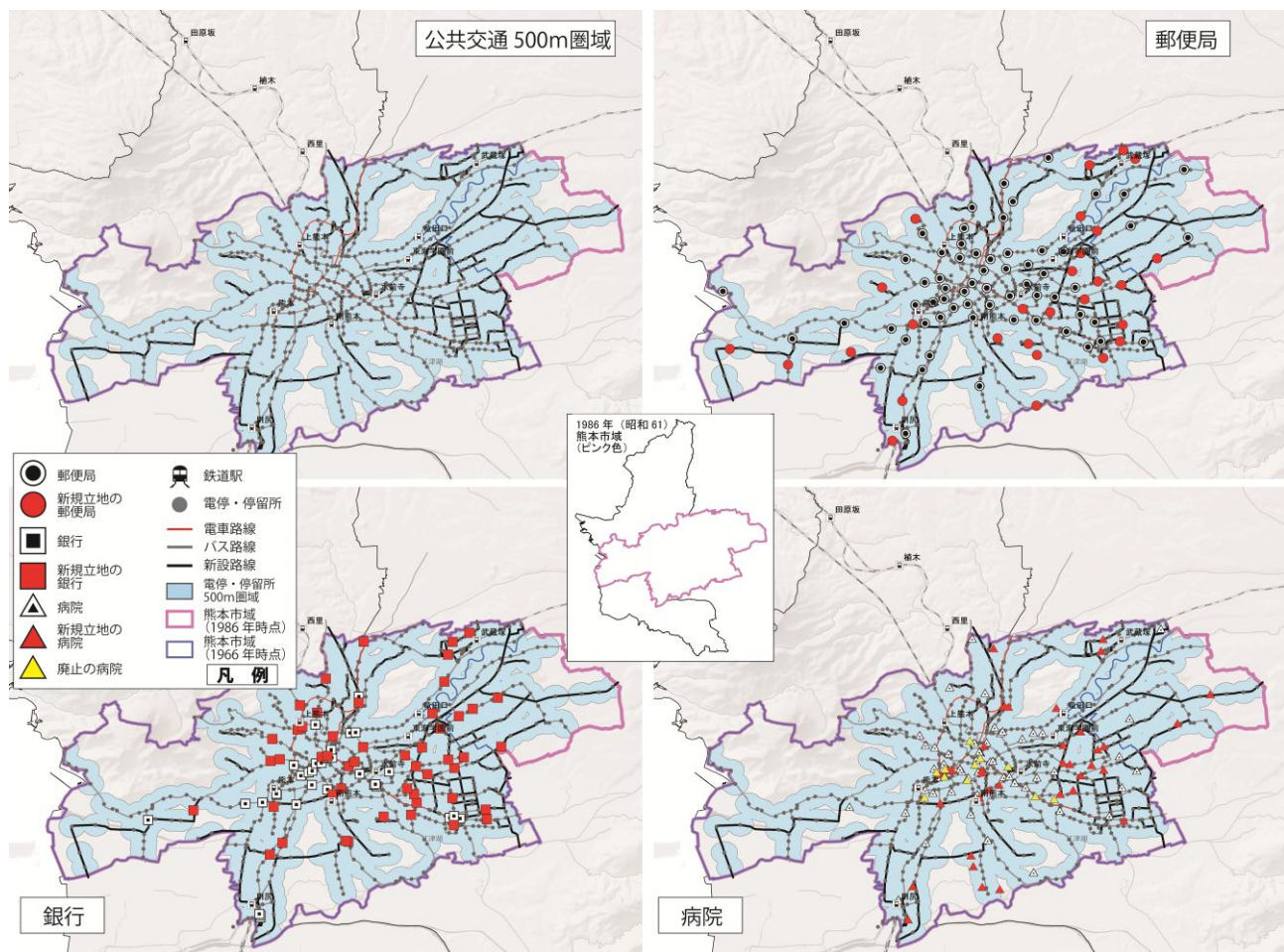


図-4 1986年（昭和61）熊本市域図

※赤色は1967年から1986年に新規立地した施設、黄色は廃止した施設

（出典）文末の図-1～5の地図作成における参考資料を基に筆者作成

田崎)、浜線バイパス、産業道路（渡鹿～保田窪）でも、次々と路線が開通している。

その結果、公共交通500m圏域は128.65 k m²となり、市域全体の75%となった。

また特定公共施設は、郵便局 91、銀行 83、病院 99と1966年時点から増加し、新規立地も郵便局 28、銀行 50、病院 38にのぼっている。なお、病院は西部地域での新規立地がない。

3.5 2013年：人口減少突入期（図-5）

2013年までに7町と合併を行い、面積は389.53 k m²と1986年の2倍以上に拡大し、人口も739,541人と増加した。熊本県域と比較すると、面積は県全体の5%、人口は40%を占めることとなった。

公共交通は、鉄軌道の変化は見られないが、バス交通をみると、中央地域の外縁部分で新規路線の開

設がみられる。また熊本新港線、北バイパス（西原～清水）、国体道路（保田窪～小山）、平成ふれあい通り（田迎～新土河原）、平成大通り（本荘～御幸）、麻生田バイパス、県道第2空港線（東町～佐土原）といった新規の幹線道路でも運行が開始している。公共交通500m圏域は250.38k m²に増加したものの、市域全体の64%と1986年よりも減少し、1966年の水準とほぼ同じとなった

また、特定公共施設は、郵便局 137、銀行 88、病院 94となっており、1986年時点から増加したのは郵便局と銀行で、病院は5減少している。新規立地は郵便局 21、銀行 17、病院 17となっているが、廃止施設も銀行 18、病院 38となっている。

一方で病院については、中央から東部地域にかけて廃止が目立っており、32に上っているが、そのうち6施設は移転に伴う廃止である。その中でも、本荘から

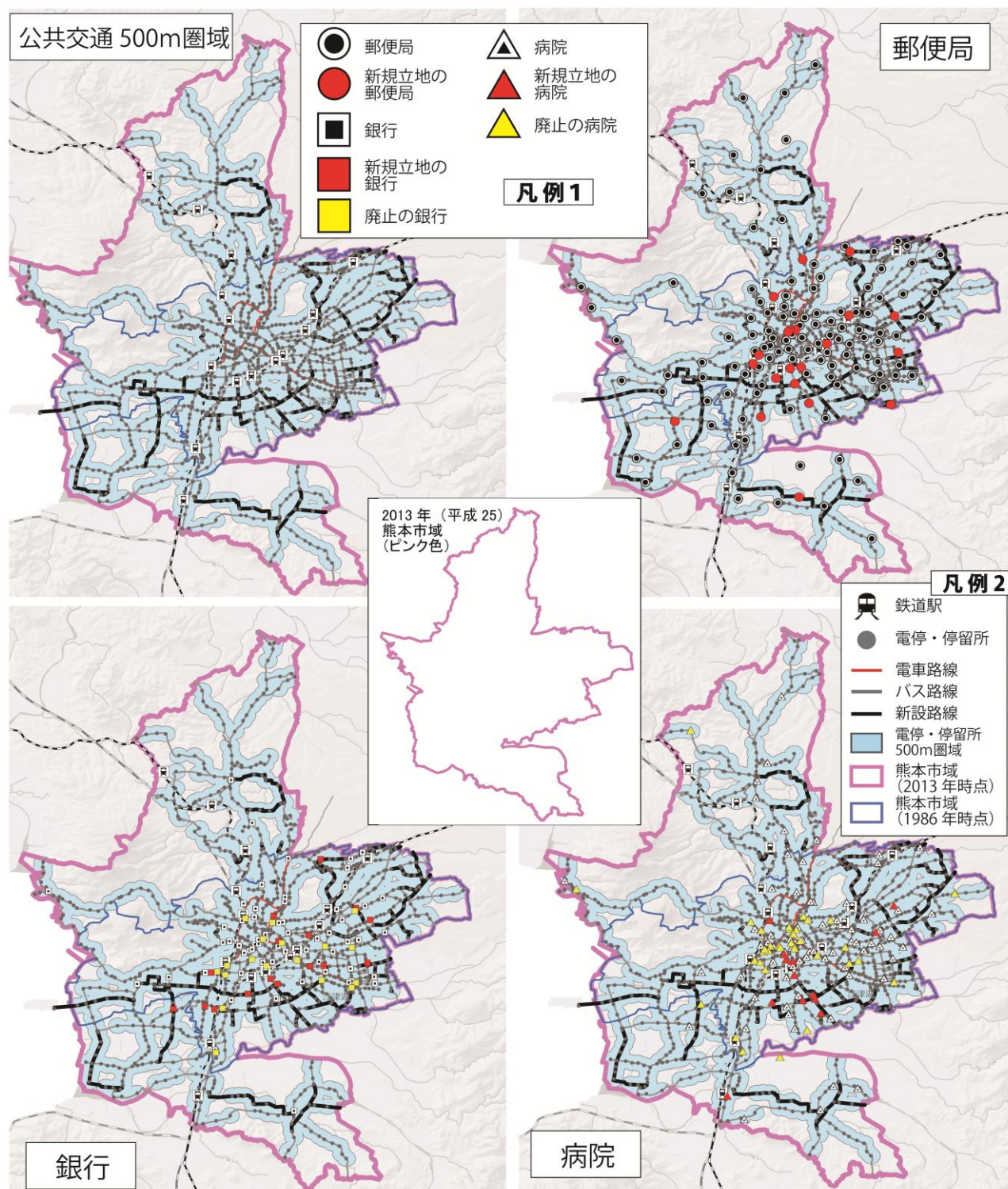


図-5 2013年（平成25）熊本市域図

※赤色は1987年から2013年に新規立地した施設、黄色は廃止した施設

（出典）文末の図-1～5の地図作成における参考資料を基に筆者作成

田迎方面の南部地域へ移転したのが4施設ある。

4 指標に基づく都市形成に関する考察

3章では、公共交通や特定公共施設の変遷について、時代ごとに地図作成・視覚化しながら読み解いた。4章では、得られた指標データを整理し、時代区分ごとに都市形成要因をつかむための考察を行った。

4.1 公共交通の分析

図-6は、熊本市域と公共交通500m圏域の数値情報を示している。熊本市域の増加に伴い公共交通がカバーしている公共交通500m圏域も増加しており、面積ベースでは2013年は1986年の2倍以上となっている。しかしながら、公共交通500m圏域の割合は、1986年の75%から2013年には64%と減少し、1952年、1966年とほぼ同じ水準となっている。この一番大きな要因は市域の拡大であると考えられる。

熊本市は1889年（明治22）に市制を施行し、以後2013年（平成25）まで10町27村との合併を行っているが、1991年以降合併した北部・河内・飽田・天明・富合・城南・植木の各町は、農地や山林などの非可住地域が多く含まれているため、公共交通がカバーしていない地域を大きく増加させている。

公共交通の利便性は、利用できる範囲だけでなく、運行本数などのサービス水準も重要となってくる。図-7は熊本市域内の各方面別に、1952年以降におけるバス1時間あたり運行本数の推移を示したものである。いずれの地域も古くから公共交通が運行し、熊本市公共交通のグランドデザイン内でも、熊本市域内公共交通における各方面の代表的な幹線路線となっている⁶。

図-7をみると、全方面で運行本数は伸びていき、南部方面以外では1986年がピークを迎え、2013年には全地域で運行本数が減少している。

このことから、先ほど述べた公共交通が利用できる地域の割合減少だけでなく、運行本数の水準も下がり、2013年時点での熊本市域における公共交通の利便性は低下してきていることがわかる。

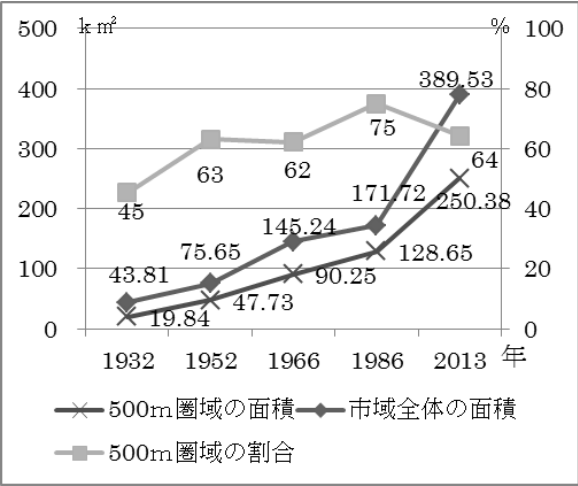
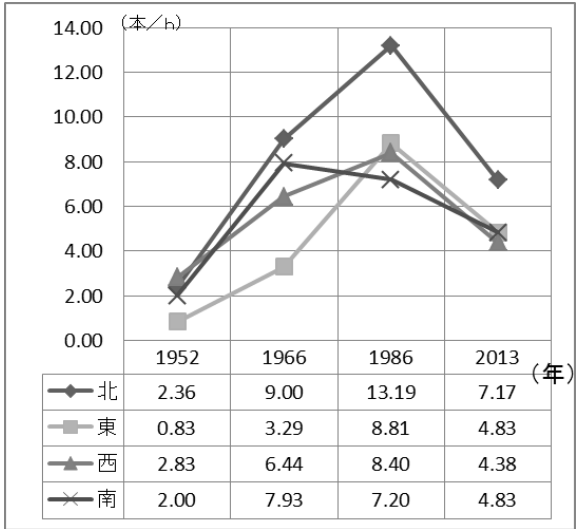


図-6 熊本市域・公共交通500m圏域の推移
（出典）熊本市『熊本市統計書』、図-1～5の公共交通路線網を基に筆者作成



方面	運行本数 測定バス停名	経路
北部	堀川	交通センター～堀川～(菊池、新地団地)
東部	保田窪	交通センター～保田窪～(八反田)
西部	上代	交通センター～田崎～上代～(小島)
南部	田迎	交通センター～田迎～(中の瀬)

図-7 地域別バス1時間あたりの運行本数の変化
（出典）文末の図-1～5の地図作成参考資料
(19)(21)(22)(23)を基に筆者作成

4.2 特定公共施設データの分析

図-8は、特定公共施設である、郵便局・銀行・病院の施設数と1施設がカバーしている面積の推移を示している。

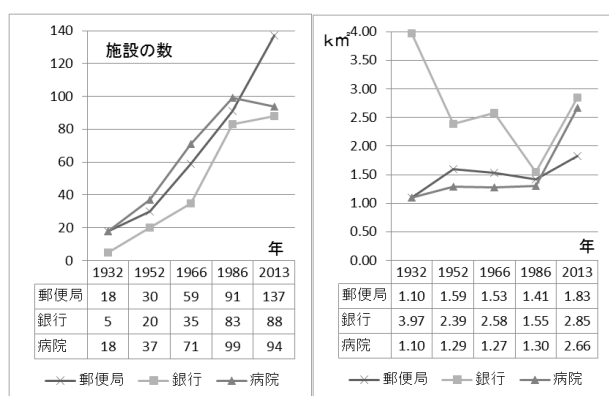


図-8 特定公共施設推移

(出典) 文末の図-1～5 の地図作成参考資料

(1)(2)(3)(9)(11)(15)(32)(33)(34)(35)を基に筆者作成

ここでのカバーしている面積とは、人が住む可住地域と本研究では定義する。人が住んでいる地域を示すものとして、市域面積や人口集中地区（DID 地区）があるが、市域面積は山林や農地など非可住地域を含み、人口集中地区では4,000人/km²を少しでも下回ると含まれないなど、実際の居住地域との差が大きい。よって、ある程度の居住がある可住地域を運行していると考えられる、公共交通 500m圏域部分を準用・使用した。

図-8の各施設数の推移をみると、郵便局・銀行は常に増加しているが、病院は1986年から2013年にかけて減少している。また、1施設がカバーしている面積の推移をみると、郵便局と病院は1952～1986年で、郵便局は1.5km²/施設、病院は1.3km²/施設の前後で推移をしている。これは、合併による市域拡大と都市形成が、ほぼ同じ速度で進行していたのではないかと考えられる。

2013年では、1施設あたりのカバー面積が3施設すべてで広がっているが、これは合併による熊本市域の拡大による影響が考えられる。1986年以降に合併した地域217.81km²に対し、合併地域での新規立地は郵便局2、銀行1、病院1にとどまっている。

4.3 各時代における指標の考察

3章で視覚化し整理した指標について、時代ごとに考察を行う。

4.3.1 1932年：戦前期（図-1）

図-1をみると、路面電車電停34のうちバス停留所

近辺に存在するのが21ある。それぞれの行先も路線ごとに異なっており、双方を乗り換えしながら市内を移動できる効率的な運行体制が構築されている。なお2013年(図-6)では、路面電車電停35のうち34がバス停留所近辺にあり、路線も同じ方面で、乗り換えを前提としない非効率的な運行体制となっている。

この公共交通ネットワークの中に、特定公共施設が組み込まれるように立地しており、その他県庁や裁判所、古町地区の金融街、新市街の歓楽街も、このネットワーク内に組み込まれていた。このことから、鉄軌道を主にした公共交通が、特定公共施設と上手くかみ合いながら、都市形成していった時代であると位置づけられる。

4.3.2 1952年：戦後復興期（図-2）

1952年では公共交通の拡大がみられるが、この要因として中心市街地における百貨店の新規出店が考えられる。被災していた新市街の銀丁百貨店が1951年に復興オープンし、翌1952年には手取本町に鶴屋、下通には大洋の2つの百貨店が開店した⁷。この3施設が中心市街地へ人を誘引し、公共交通需要が増加し公共交通が拡大していった。

その結果、特定公共施設が公共交通に沿って新規立地しながら増加し、都市形成の基盤となった。

4.3.3 1966年：高度経済成長期（図-3）

1966年では、市域の拡大に沿ったバス路線網や、各方面における幹線路線の運行本数拡大といった公共交通の利便性の向上がみられるが、鉄軌道網については2路線が廃止となっている。この要因について考えてみたい。

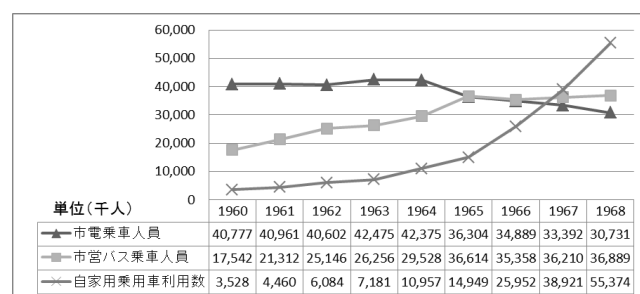


図-9 熊本市営路面電車・バスの年間乗車人員と自家用乗車利用の関係

(出典) 熊本市『熊本市総合計画～基本計画～改訂資料 第Ⅱ編』より筆者作成⁸

図-9 は、熊本市営の路面電車・バス利用者数と自家用利用者の推移を示している。1965 年以降、路面電車の利用者は減少し続け、バスは路面電車路線廃止の代替運行があったにもかかわらず、頭打ちとなっている。それに対し、自家用乗用車は 1967 年に路面電車・バスの利用者を超え、急激に上昇していることがわかる。

このことから、熊本市域では 1965～1967 年にかけて、主な移動手段が公共交通から自家用乗用車へ転換していった分岐点となっており、以降の鉄軌道廃止につながっていったのではないかと考えられる。

4.3.4 1986 年：バブル景気期（図-4）

1986 年では、3.4 でも示した、幹線道路開通が公共交通の整備を促していたと考えられる。

その公共交通は、北部・東部への路線網拡大もみられるが、この要因として考えられるのが、住宅開発と商業施設立地である。代表的な例として北部地域の楠・武蔵ヶ丘地区を挙げる。この地区では 1969～1973 年に大規模な区画整理が行われ（楠：40.4ha、武蔵ヶ丘：37ha）⁹、県住宅供給公社による分譲住宅や市営楠団地（1,316 戸）、隣接する菊陽町に県営武蔵ヶ丘団地（1,298 戸）が建設された¹⁰¹¹¹²。さらに、大規模商業施設（スーパーマーケット）である寿屋楠店（1980 年開店、3,134 m²）、ニコニコ堂武蔵ヶ丘店（1979 年開店、4,750 m²）も進出していった¹³。

この幹線道路開通、住宅開発、商業施設立地が、バス交通の利便性向上につながったのではないかと同時に、郵便局・銀行・病院の特定公共施設の新規立地も促進する要因となり、都市の形成が進んでいったと考えられる。

4.3.5 2013 年：人口減少突入期（図-5）

2013 年においては、公共交通の利便性、特に市域内の幹線路線の本数が低下しているが、この要因として 2 つが考えられる。1 つは、商業施設の郊外化および大型化である。1990 年代の大規模小売店舗法の規制緩和および 2000 年施行の大規模小売店舗立地法により、熊本市域において店舗面積 10,000 m²以上の大型商業施設が次々と立地することとなった（図-10 参照）。

名称	住所	店舗面積	開店
SCうと	宇土市	29,136	1995年
サンピアンシティモール (現ゆめタウンサンピアン)	東区	24,839	1996年
クリスタルモールはません (現ゆめタウンはません)	南区	43,146	1998年
鶴屋東館	中央区	20,253	2002年
ゆめタウン光の森	菊陽町	36,065	2004年
イオンモール熊本クレア	嘉島町	51,936	2005年

図-10 大型商業施設開店一覧（1995 年以降）

（出典）東洋経済新報社『全国大型小売店総覧 2010』より筆者作成¹⁴

もう 1 つの要因としては、中心市街地における有料駐車場の増加である。2013 年 2 月時点の有料駐車場数は 12,517 台となっている（上通・下通・新市街・桜町）¹⁵。同じ条件での調査ではないため参考数値となるが、1993 年開催の熊本市議会第 3 回定例会では、中心市街地には 7,841 台の有料駐車場があると、熊本市側からの答弁があっている（注：収容台数 30 台未満の駐車場は除く）¹⁶。この結果、郊外の大規模商業施設と中心市街地の両面から、より一層の自家用自動車利用を促進する環境となっている。

また、特定公共施設は中央地域を囲むようにして、より郊外地域へ新規立地しているが、病院は大型商業施設の郊外立地の時期にあわせて廃止している傾向があるとともに、1997 年に中央区新屋敷から南区田井島へ移転した熊本中央病院（敷地面積 33,029 m²）¹⁷、1995 年中央区新町から南区近見へ移転した済生会熊本病院（敷地面積 87,490 m²）¹⁸など、移転のために廃止している病院もある。これは、郊外型の大型商業施設と同じく、自家用自動車利用を主に考え、公共交通の中心地ではない地域へ移転していると考えられる。なお、2 つの病院は現在、市域全域ではないが近辺を運行していた既存バス路線が集まる、待合所も兼ね備えた、地域の新たな交通の結節点ともなっている。

5 おわりに

5.1 研究の結論

本研究の成果を、以下に示す。

- (1)熊本市における公共交通と特定公共施設の変遷過程を視覚的に示すことができた。
- (2)変遷過程から都市形成の要因について、図-11にまとめることができた。
- (3) 1965～1967 年に主な移動手段が公共交通から自家用自動車へ転換したことを示した。
- (4) 特定公共施設は 1952～1986 年において、1 施設あたりのカバー面積が郵便局 1.5k m²/施設、病院 1.3 k m²/施設前後で推移し、合併による市域拡大と都市形成が、ほぼ同じ速度で進行していたことを示した。

年	前の時代と比較した利便性			都市形成要因
	公共交通		特定公共施設	
	500m圏域	運行本数		
1952	拡大		維持 (郵便局は向上)	公共交通ネットワーク拡大
1966	維持	増加	維持	公共交通ネットワーク拡大
1965～1967年に主な移動手段が 公共交通から自家用自動車へ転換				
1986	拡大	増加 (一部減少)	維持 (郵便局は向上)	幹線道路開通、住宅開発、商業立地
2013	減少	減少	低下	幹線道路開通・大型商業施設の郊外立地・中心部有料駐車場の増加、市域の合併

図-11 変遷過程からみた都市形成の要因

5.2 今後の政策へ向けて

本研究の結果を受けて、熊本市の今後の政策について考えてみたい。今後、高齢化の進展により、自家用自動車を利用できない層が増えると同時に、人口の減少による需要の減少により、これまで以上に公共交通や特定公共施設の縮小が予想される。

それに対応する 1 つの施策の例として、都市住民の居住地域を集約することが考えられる。熊本市内に転入、または新しく家を建てる場合は、公共交通や都市内における施設が利用しやすい地域への誘導を図るなど、都市内で居住地域の固まりを作り、広がりすぎた都市内の居住地域を集約し、公共交通と特定公共施設の利便性を現状より低下させず維持していくことである。

その政策立案過程においては、本研究で示した 1 施

設がカバーしている面積の数値を、目指すべき施策の目標値として使用しながら、政策の効果が出ているかどうかを、地域から聞き取った意見だけではなく、数値情報でも検証しながら施策を見直していくことが必要である。

政策を実行した場合、集約された地域に住むことができない住民が発生すると考えられる。その場合、乗合タクシーの導入による移動手段の確保や、特定公共施設の減少に対して、移動車両によるサービス提供の支援が考えられる。実際に郵便局においては、郵便局とほぼ同じサービスが受けられる移動郵便局「ポスクル」¹⁹、銀行においても大垣共立銀行が銀行窓口と同じ機能を持つ移動店舗「スーパーひだ 1 号」などを過疎地域で稼働させており²⁰、これらを活用することにより、都市内においても、充分都市生活を維持できる機能として発揮できるのではないかと考える。

参考文献

- (1) 有末武夫「東京・名古屋・大阪における都市の発達と交通との関係」『群馬大学教育学部紀要』第 16 巻 1966 年
- (2) 伊藤淳「秋田市における医療施設の立地とその特性」『秋大地理』第 41 号 1994 年 3 月 1-6 頁
- (3) 大島登志彦「群馬県におけるバス路線網の変遷」『新地理』31-2 1983 年 1-24 頁
- (4) 公塚裕幸「都市圏内における乗合バス交通の変遷—渋谷駅を発着する系統を事例に—」『駒沢大学院地理研究』第 35 号 2007 年 41-52 頁
- (5) 田中尚人、秋山孝正、伊藤宏匡「都市施設に着目した電気軌道網による近代都市形成過程の検証」『土木計画学研究・論文集』23 巻 2 号 2006 年 373-379 頁
- (6) 山根拓「広島県における郵便局の立地展開」『人文地理』第 39 巻 1 号 1987 年 1-24 頁

図-1～5 の地図作成における参考資料

- (1) 浅川太平次『職業別電話番号簿（熊本市内板）』サキカケ社 1936 年
- (2) NTT『タウンページ 熊本市版 1986 年 12 月 1 日現在』NTT 1987 年
- (3) NTT『タウンページ 熊本県南部版 1987 年 11 月 30 日現在』NTT 1988 年
- (4) 九州交通出版社『全九州バス・電車路線図便覧』九州交

通出版社 1952 年

(5)九州産業交通「産交バス運行時刻表 昭和 38 年 6 月(資料)」1963 年

(6)九州産業交通「産交バス運行時刻表 昭和 44 年 12 月(資料)」1969 年

(7)『九州新聞』「市営バス明日から新路線開通 龍田口駅前＝弓削間」1931 年 5 月 13 日 2 頁 10 段

(8)『九州新聞』「川尻電車 賃金認可 一区三銭で七区間運転」1926 年 10 月 7 日 2 頁 7 段

(9)熊本県医師会『熊本県医師会会員名簿 昭和二十八年十二月現在』熊本県医師会 1953 年

(10)熊本市『バスガイドマップ 2013』熊本市 2013 年

(11)熊本市医療政策課「熊本市域内病院一覧表」熊本市医療政策課所蔵 2013 年

(12)熊本勸業館「熊本地図」熊本勸業館 1931 年

(13)熊本市観光係、熊本観光協会「熊本案内」熊本市観光係、熊本観光協会 1932～1935 年ごろ発行

(14)熊本市交通局『熊本市電三十年史』熊本市交通局 1956 年

(15)熊本市交通局『昭和 41 年度事業年報』熊本市交通局 1967 年

(16)熊本相互銀行『熊本相互銀行五十年史』熊本相互銀行 1984 年

(17)熊本市電気局『熊本観光』熊本市電気局 発行年不明(昭和 15 年 6 月 5 日のスタンプあり)

(18)熊本電気鉄道株式会社『熊本電気鉄道株式会社創立 100 周年史』熊本電気鉄道株式会社 2009 年

(19)熊本電気鉄道「一般乗合旅客運送事業の免許交付」熊本電気鉄道所蔵 1953 年

(20)『熊本年鑑』「熊本県交通要図」1952 年

(21)交通案内社『1:10000 熊本市地図』1969 年

(22)交通タイムズ社『熊本県内総合時刻表』交通タイムズ社 1966 年

(23)交通タイムズ社『熊本県内総合月刊時刻表』交通タイムズ社 1986 年

(24)交通タイムズ社『熊本県内総合月刊時刻表』交通タイムズ社 2013 年

(25)酒井健亀『交通局 40 年史』熊本市交通局所蔵 未刊行

(26)昭文社『エリアマップ 熊本市街図』昭文社 1975 年

(27)土橋兼良『実測 番地入り早わかり 最新版 熊本市市

街地図』土橋兼良 1930 年

(28)土橋兼良『本市街地図 昭和 10 年版第廿版』土橋兼良 1935 年

(29)東京交通社『日本商工業明細図』東京交通社 1951 年

(30)塔文社『エリアマップ都市地図 熊本県①熊本市』塔文社 1987 年

(31)塔文社『昭和 28 年、41 年の熊本市と現在の熊本市』塔文社 2005 年

(32)塔文社『熊本市街地図』塔文社 1970 年

(33)日本電信電話公社『熊本県職業別電話番号簿 昭和 41 年 6 月 30 日現在』日本電信電話公社 1966 年

(34)日本郵政(株)九州支社「熊本市域内郵便局一覧表」日本郵政(株)九州支社郵便局本部事業管理部所蔵 2013 年

(35)熊本肥後銀行『肥後銀行 70 年史』熊本肥後銀行 1996 年

(36)熊本肥後相互銀行『肥後相互銀行 50 年史』熊本肥後相互銀行 1984 年

(37)細井敏幸『熊本市電 70 年』細井敏幸 1995 年

(38)益城銀行『営業案内』益城銀行 1929 年ごろ

(39)皆山武志『番地入熊本市街地図』交通案内社 1958 年

(40)皆山武志『番地入り最新 熊本市街図』交通案内社 1967 年

(41)著者不明『熊本市街地図 熊本市官衛有名商工業界展望』発行者不明 1949 年

¹ 熊本市「熊本市公共交通基本条例」

http://www1.g-reiki.net/kumamoto-city/reiki_honbun/q402RG00001178.html (2014 年 3 月 3 日確認)

² 諏訪孝之『地方銀行の性格と変遷』NEW FINANCE vol.30 No.10 p37

³ 菅谷章『日本の病院』中央公論社 1981 年 145 頁

⁴ 病院については、現存する資料が不足することから、1936 年時点での状況を選定した。

⁵ 『九州日日新聞』「熊本市営 乗合自動車計画の内容」1927 年 7 月 24 日 2 頁

⁶ 熊本市「第 1 2 回熊本市におけるバス交通のあり方検討協議会議事録(要旨) 資料 2-2「熊本市公共交通グランドデザイン資料」

http://www.city.kumamoto.jp/hpkiji/pub/detail.aspx?c_id=5&id=1110 (2014 年 3 月 3 日確認)

⁷ 熊本市『新熊本市史 別編 第三巻年表』熊本市 2003 年 3 月 124 頁

⁸ 熊本市『熊本市総合計画～基本計画～改訂資料 第Ⅱ編』熊本市 1969 年 11 月 144 頁

⁹ 区画整理については、熊本市「区画整理一覧」熊本市都心活性推進課所蔵

¹⁰ 分譲住宅については、熊本県住宅供給公社『熊本県住宅供給公社 30 年の歩み』熊本県住宅供給公社 1997 年 3 月

¹¹ 市営住宅については熊本市『すまいる 住居』熊本市歴

史文書資料室所蔵 1991年3月

¹² 県営住宅については、熊本県住宅課『くまもとの住宅 住宅行政 30年史』熊本県住宅課 1979年11月

¹³ 商業施設については、熊本県商店街振興組合、下通3番街・4番街振興組合『新しい“まちづくり”をめざして 下通3番街・4番街における近代化の問題点と改善策』熊本市歴史文書資料室所蔵 1981年 33頁

¹⁴ 東洋経済新報社『全国大型小売店総覧 2010』東洋経済新報社 2009年8月

¹⁵ 熊本市駐車場公社「熊本市中心部駐車場調べ」

<http://www.kumamotocity-pf.or.jp/shirabe.html>(2014年5月17日確認)

¹⁶ 熊本市議会事務局「平成5年第3回定例会 9月9日4号」熊本市議会事務局 193頁

¹⁷ 「病院紹介 国家公務員共済組合連合会熊本中央病院」日本病院会雑誌 2005年4月 10頁

¹⁸ 熊本済生会病院「病院概要」

<http://sk-kumamoto.jp/about/> (2014年5月19日確認)

¹⁹ 日本郵便「移動郵便局「ポストクル」」

<http://www.post.japanpost.jp/notification/storeservices/index.html> (2014年3月3日確認)

²⁰ 大垣共立銀行「移動店舗「スーパーひだ1号」

<http://www.okb.co.jp/all/hida.html> (2014年3月3日確認)