県都大分の将来人口構造と商圏分析

2010年1月

株式会社日本政策投資銀行

大分事務所

はじめに

私どもは、一昨年11月に大分都市圏の「地域づくり健康診断」を実施し、その結果をレポートとして公表した。そして、その中で「将来的な高齢化を見据えた、インフラ整備やまちづくりのあり方、長期ビジョン」が必要であることを述べた。

本レポートは、県都のまちづくりについての議論をより深める際の参考情報として、県都の将来の「商業地図」の提示、すなわち今後の人口動向及び大分駅の新たな商業施設立地をふまえた商圏分析を行おうとするものである。

具体的には、一定の商圏エリアを想定し、その商圏の将来人口を想定したうえで、駅商業施設開業の影響を試算した。もちろん現時点で大分駅における商業施設建設が具体的に表明されている訳ではない。ただ、大分駅周辺の総合的な開発事業の中で何らかの商業施設が建設される可能性は高いと思われるし、規模についても長崎駅や鹿児島中央駅の事例をふまえれば一定の前提は置きうると考える。あくまで大胆な仮定のもとでの試算にはなるが、将来の商業地図をイメージする一助にはなろう。

「まちづくり」の発想の潮目は変わったといってよい。高齢化の進展や環境問題への対応もふまえ、自動車中心から「ひと中心」「公共交通中心」に向けての、また郊外と都心の機能分担のあり方を示すような新しいビジョンが求められている。

今こそ長期的な視野で、粘り強くまちづくりに取り組んでいかなければならない時機である。本レポートが、県都大分のまちづくりのあり方についての議論や取り組みの一助になれば幸いである。

最後に、本レポートの分析内容・意見に関わる箇所は、筆者個人に帰するものであり、㈱日本政策投資銀行の公式見解ではないことをお断りしておく。

2010年1月

株式会社日本政策投資銀行
大分事務所長　山下智之

目次

◆ 1. 県都大分の人口・商業動向 …… P. 3

◆ 2. 県都大分の将来人口構造 …… P. 10

◆ 3. 大分駅商業施設開業後の商圏分析 …… P. 17

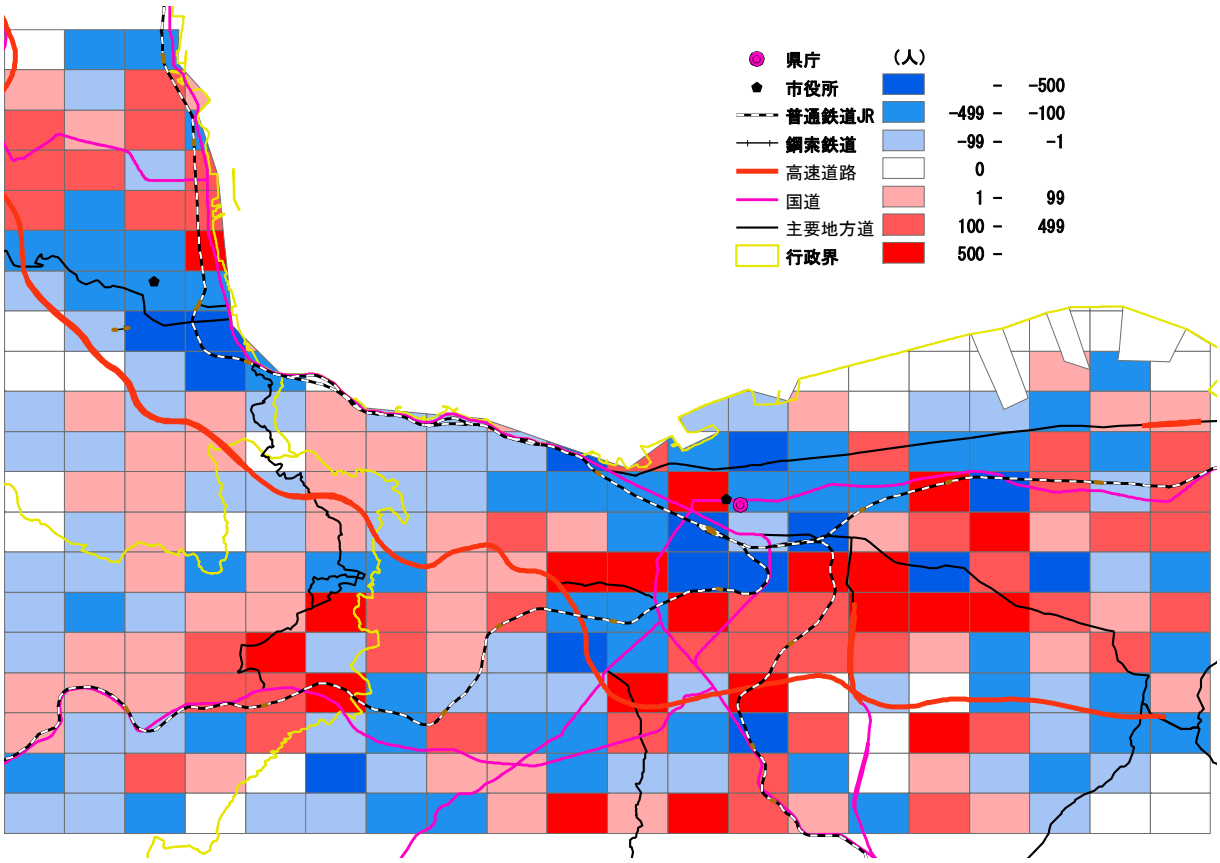
◆ まとめ …… P. 24

1．県都大分の人口・商業の動向（1）　　人口動向①

●はじめに、国勢調査にもとづくメッシュ地図により、過去10年間の人口動向を俯瞰してみよう。

●図表1をみると、旧市街の大分市北部・別府市中心部で減少傾向、大分市南東部で増加傾向にある。大分駅北の中心部において都心回帰の動きもみられる。

【図表1】大分市の人口動向（1995年→2005年）



（備考）

1．1メッシュは約1ｋｍ四方（以下同）

2．測地系は日本測地系による

3．総務省「国勢調査」より作成

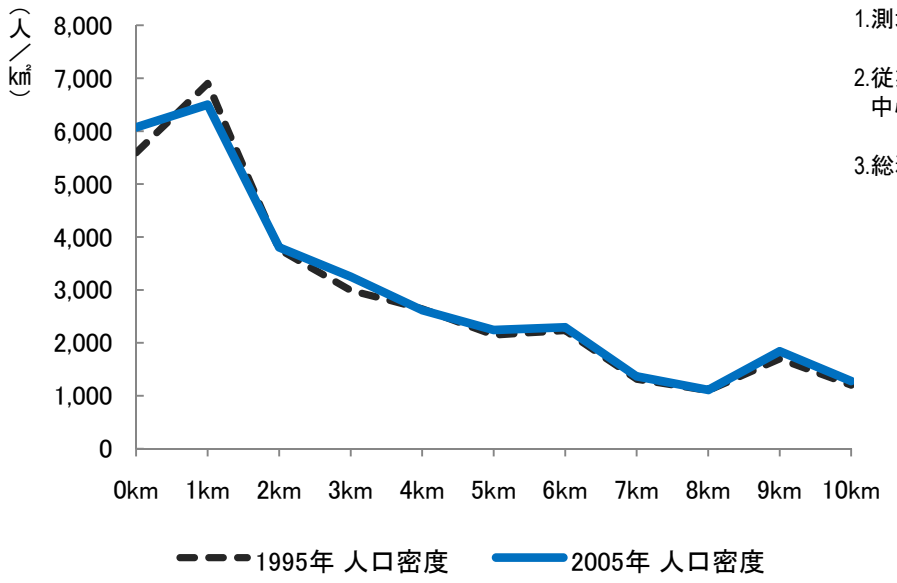
1．県都大分の人口・商業の動向（2）　人口動向②

●続いて中心地からの距離と人口密度の関係から大分の人口構造をみてみよう。ただし、統計の制約上、測地系が異なるため図表２～６のメッシュと他のメッシュにはズレがある点留意を要する。

●図表2をみると、大分の人口構造は中心地から1kmにピークがあり、郊外に向かい密度が低減していく構造で、著しい凹凸もなく傾斜は比較的なだらかである。過去10年間の動きをみると、全体として大きな変化はみられないが、1kmエリアから中心地へのシフトともとれる動きがみられる。

●図表3は年齢別に内訳をみたもので、1995年時点では20代もしくは30代人口密度が65歳以上人口密度を上回っていたが、2005年時点では逆転している。

【図表2】中心地からの距離帯別人口密度（1995年、2005年）



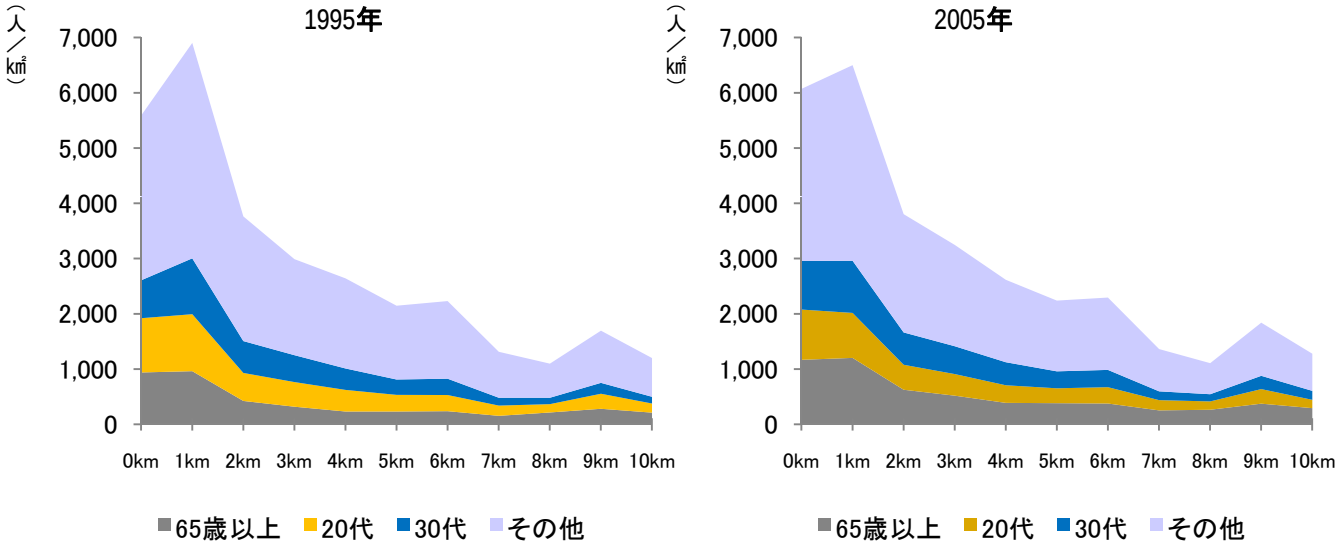
(備考)　図表2～6共通

1.測地系は世界測地系による.

2.従業者数の最も多いメッシュを中心地と定義（大分市役所周辺）

3.総務省「国勢調査」より作成

【図表3】中心地からの距離帯別人口密度　年齢別内訳



DBJ　日本政策投資銀行

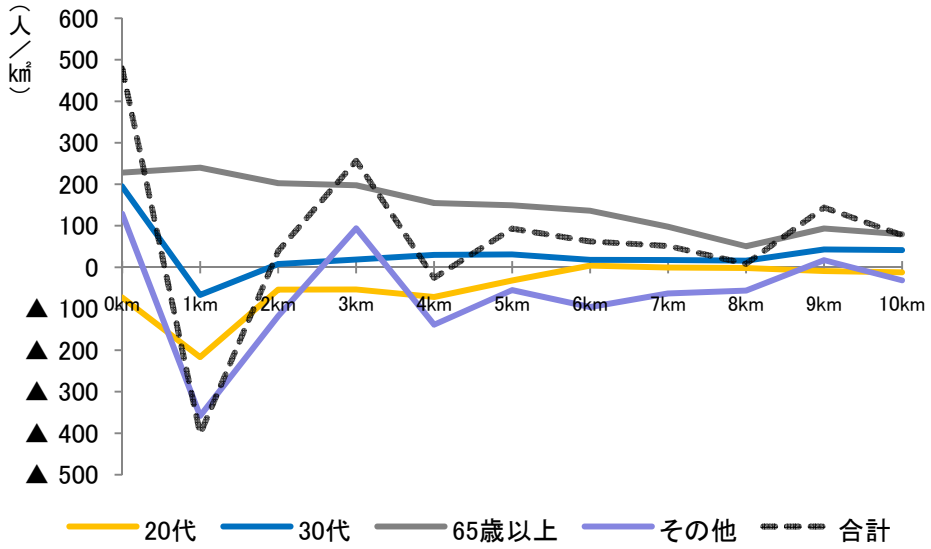
1．県都大分の人口・商業の動向（3）　人口動向③

●距離帯別人口密度に関して、全体としては過去10年間で大きな変化はみられないと述べたが、年齢別でみると特徴がみられる（図表４）。

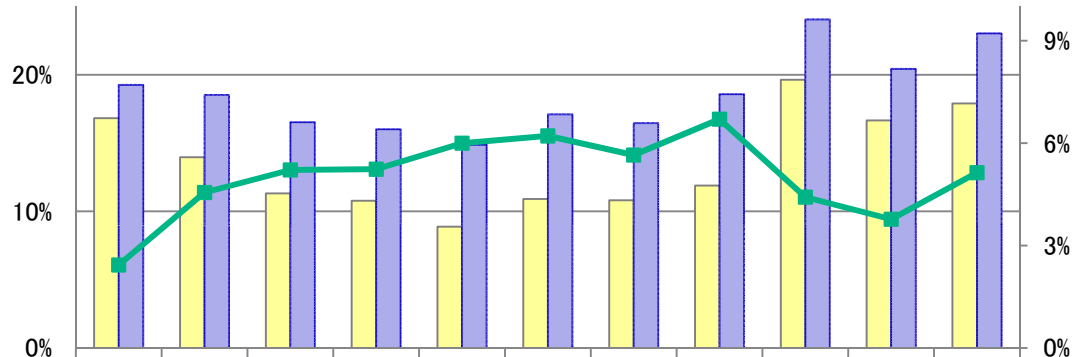
●基本的に距離帯を問わず20代人口は減少、65歳以上人口は増加という状況にあり、少子高齢化が進展している。中心部に近いほどその幅が大きくなる傾向がみられる。また30代やその他（20歳未満及び40～64歳）の年代は中心地での増加が顕著である。

●65歳以上人口比率をみると（図表５）、中心部と外縁部が高く、その間にある郊外部の水準が低くなっているが、過去10年間で郊外部の高齢化率が高まり差は縮まってきている。

【図表４】中心地からの距離帯別・年齢別人口密度の増減（1995年→2005年）



【図表５】中心地からの距離帯別・65歳以上人口比率



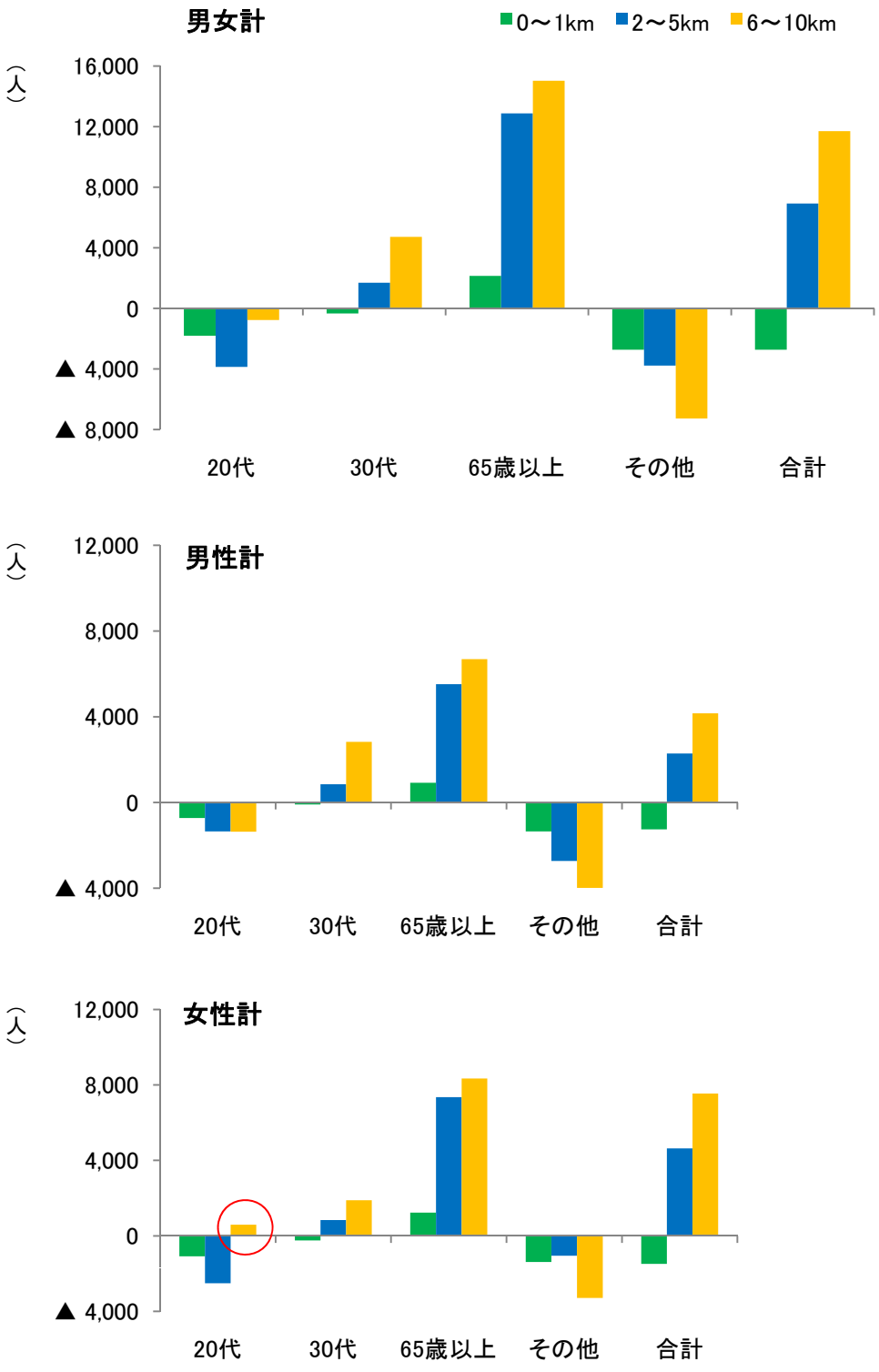
	0km	1km	2km	3km	4km	5km	6km	7km	8km	9km	10km
1995年	16.8%	14.0%	11.3%	10.8%	8.9%	10.9%	10.8%	11.9%	19.6%	16.7%	17.9%
2005年	19.3%	18.5%	16.5%	16.0%	14.9%	17.1%	16.5%	18.6%	24.1%	20.4%	23.0%
増加幅	2.4%	4.6%	5.2%	5.2%	6.0%	6.2%	5.6%	6.7%	4.4%	3.8%	5.1%

折れ線グラフは右目盛り参照

1．県都大分の人口・商業の動向（4）　人口動向④

●男女別に人口密度の増減をみてみる（図表6）。6～10kmエリアで20代女性がわずかながら増加していることを除けば、総じて男女別で顕著な差異は見受けられない。

【図表6】中心地からの距離帯別・年齢別・男女別人口密度の増減（1995年→2005年）



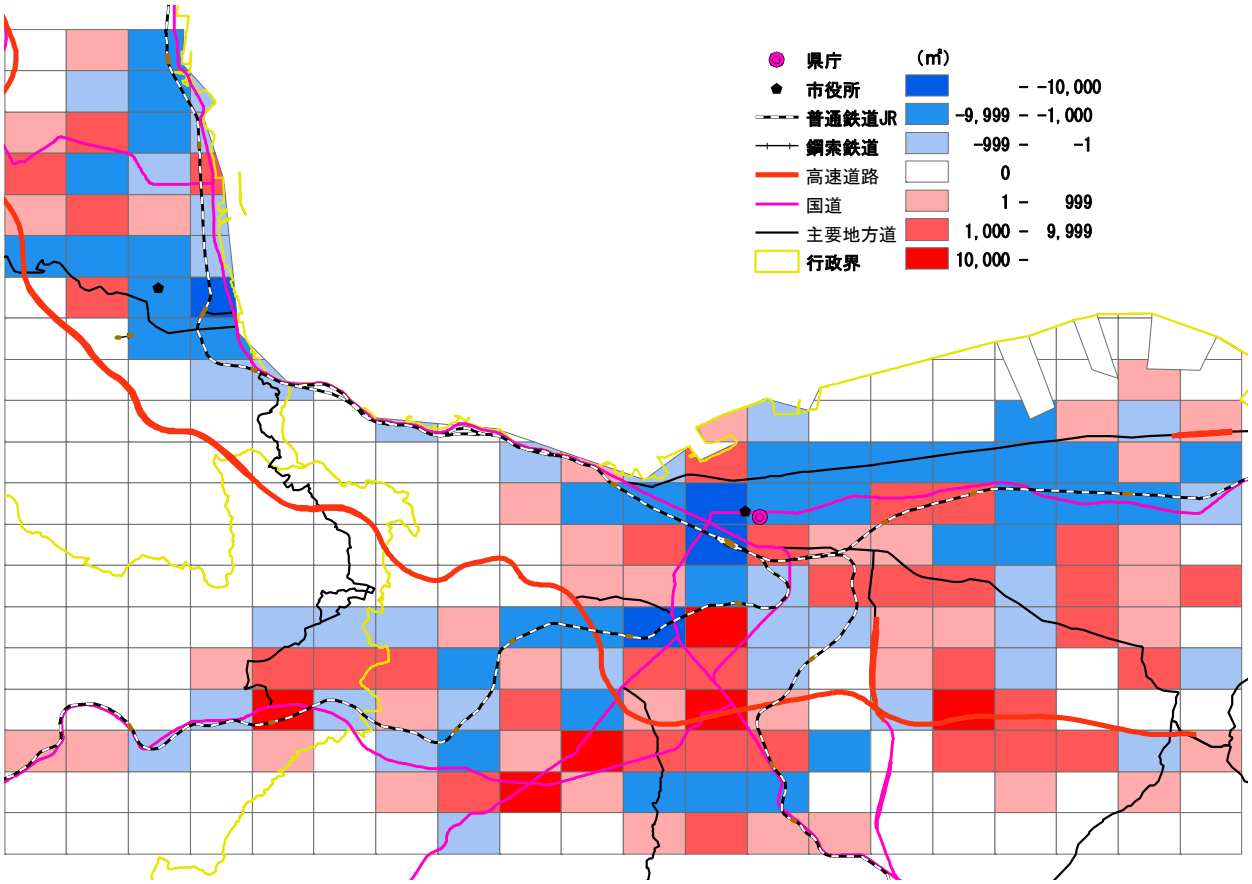
DBJ　日本政策投資銀行

1．県都大分の人口・商業の動向（5）　　商業動向①

●次に、商業統計にもとづくメッシュ地図により、過去10年間の商業動向を俯瞰してみたい。

●図表7は、過去10年間の売場面積増減を図示したものである。旧市街の大分市北部・別府市で減少、大分市南部の国道・主要地方道沿線で増加しており、人口動向と概ね同じ傾向が認められる。

【図表7】大分エリアの商業動向①＝売場面積増減（1994年→2004年）



（備考）

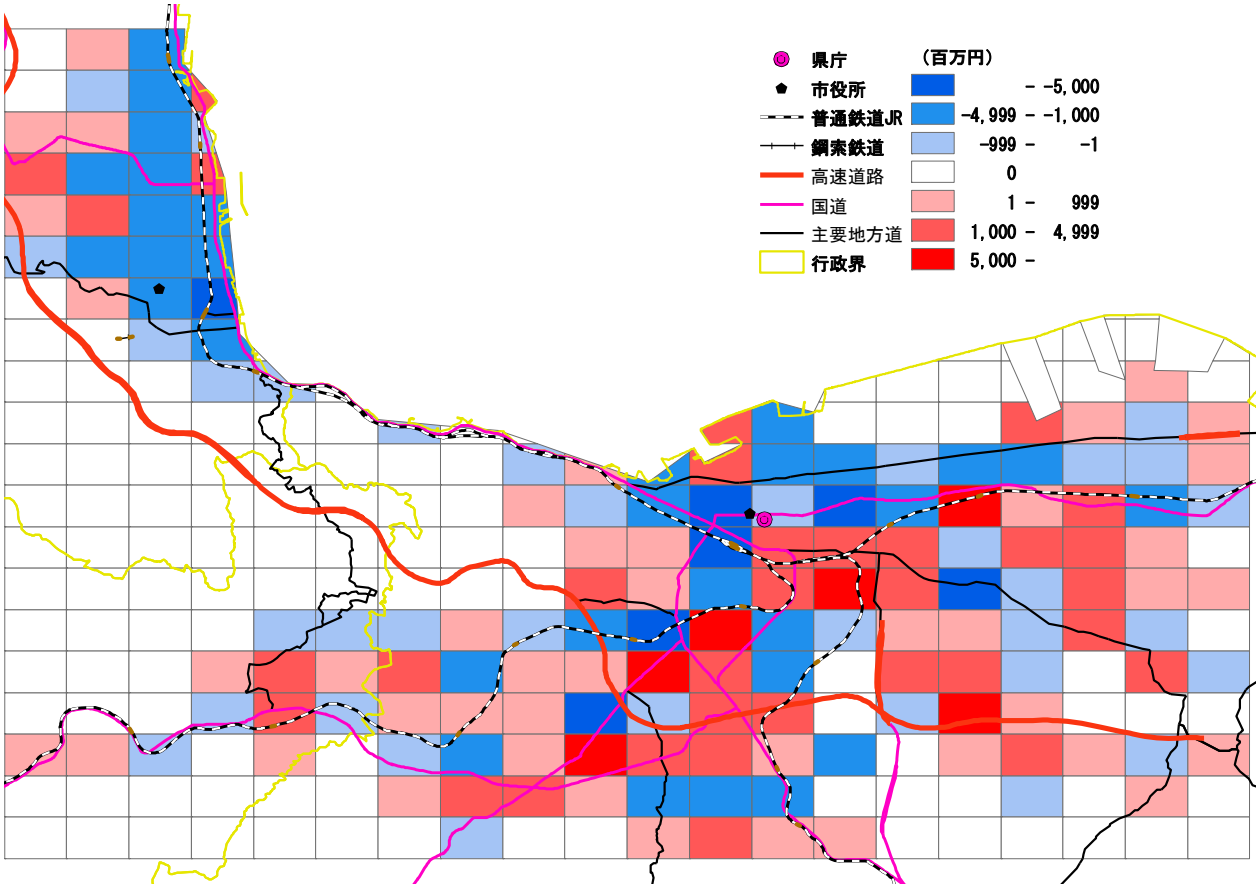
1．測地系は日本測地系による

2．経済産業省「商業統計」より作成

1．県都大分の人口・商業の動向（6）　商業動向②

●図表8で小売販売額増減を示す。売場面積増減を反映して旧市街の大分市北部・別府市で減少傾向、大分市南部の国道・主要地方道沿線で増加傾向にある。

【図表8】大分エリアの商業動向②＝販売額増減（1994年→2004年）



（備考）

1．測地系は日本測地系による

2．経済産業省「商業統計」より作成

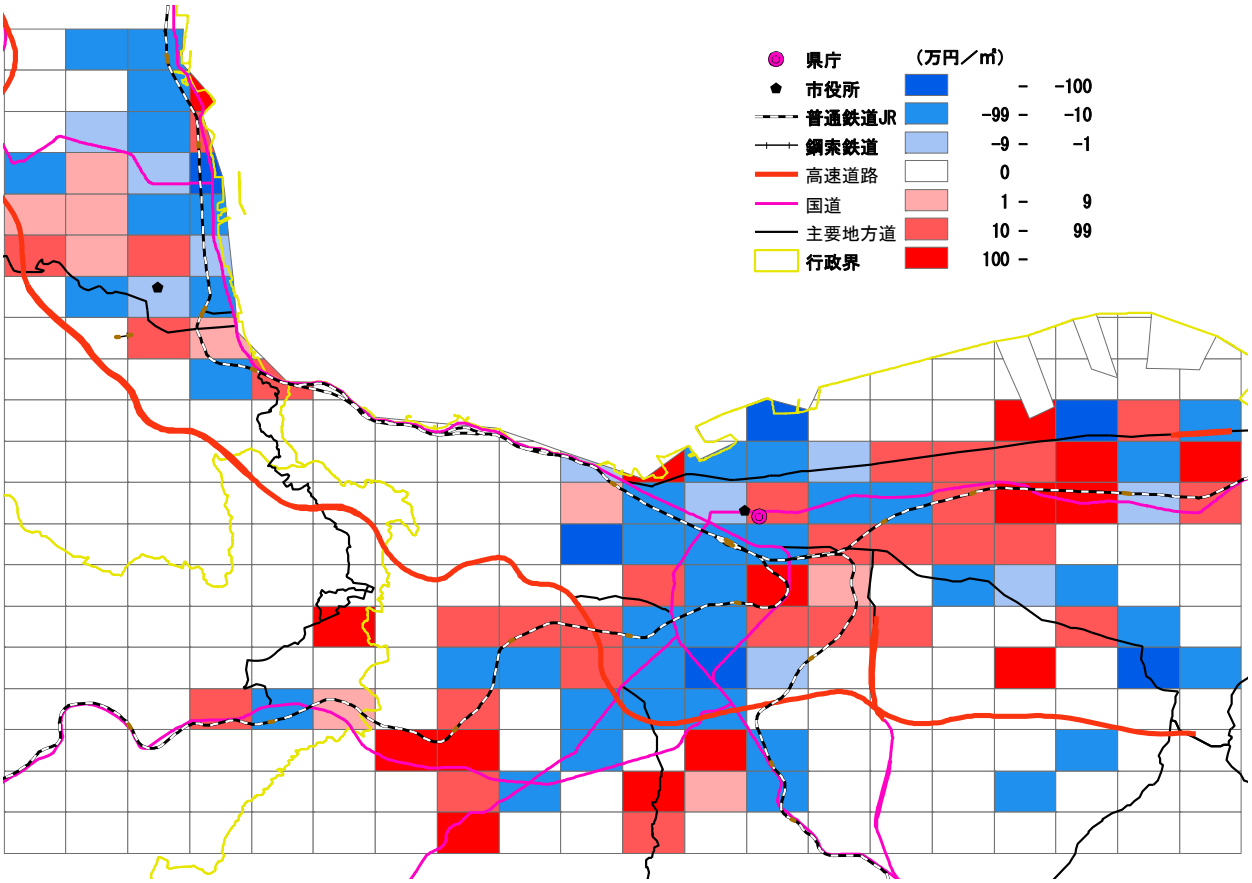
1．県都大分の人口・商業の動向（7）　商業動向③

●図表9では売場効率を取りあげる。売場効率とは売場面積当たりの小売販売額であり、商業としての収益力を表す指標の一つである。

●売場効率は、大分駅・別府駅周辺で低下傾向、国道・主要地方道沿線の一部で上昇しており、中心市街地商業の収益環境が厳しさを増していることがうかがえる。

●20×20kmエリアベースで類似都市と比較すると、人口当たり販売額は各都市概ね同水準だが売場面積が大きいことから、大分の売場効率は4都市中最も低い水準にある（図表10）。

【図表9】大分エリアの商業動向③＝売場効率増減（1994年→2004年）



（備考） 1．測地系は日本測地系による。2．経済産業省「商業統計」より作成

【図表10】類似都市比較＝20×20kmメッシュ内の売場効率

	2005年人口 人	2004年販売額 百万円	2004年売場面積 ㎡	人口当り販売額 万円/人	売場効率 万円/㎡
大分	520,783	616,646	717,331	118	86
鹿児島	564,307	665,657	632,967	118	105
松山	554,985	630,414	706,730	114	89
長崎	484,799	531,821	541,354	110	98

＜出所：国勢調査、商業統計より作成＞

2. 県都大分の将来人口構造（1）

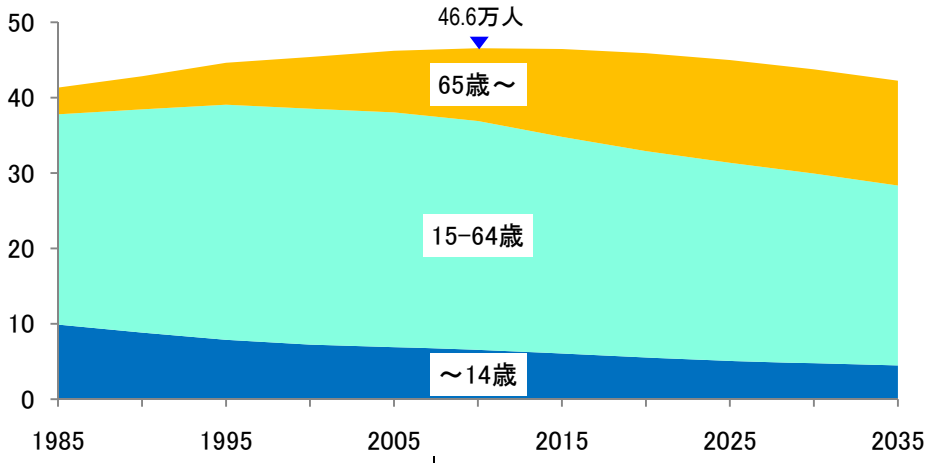
●本章では、過去20年間の人口推移及び将来人口推計により大分市の人口構造を概観してみる。

●図表11を見ると、大分市においても人口減少時代が目前に迫っていることと、高齢化の一層の進展ぶりが分かる。

●大分市の人口は、2005年国勢調査ベースで46.2万人であり、将来人口推計によれば、2010年にピークを迎えた後は緩やかに減少を続け、2035年には42.3万人と1980年代後半の水準まで減る見込みとなっている。

●ただし、大分市統計（住民登録人口）により2005年以降2009年まで（各年9月末）の動向をみると（図表12）、推計を超えるペースで人口が増えており、大分市の人口ピークは実際には推計より後年にずれ込む可能性もある。

【図表11】大分市の人口推移・将来人口推計



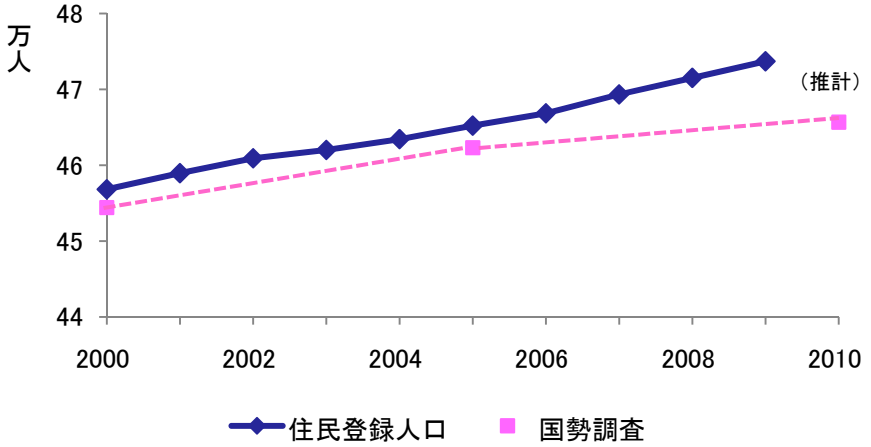
実績←→予測

（万人）

1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2025	2030	2035
41.4	43.0	44.7	45.4	46.2	46.6	46.5	45.9	45.0	43.8	42.3

実績は「国勢調査」、予測は国立社会保障・人口問題研究所『日本の市区町村別将来推計人口』（平成20年12月推計）による。

【図表12】最近の大分市人口動向



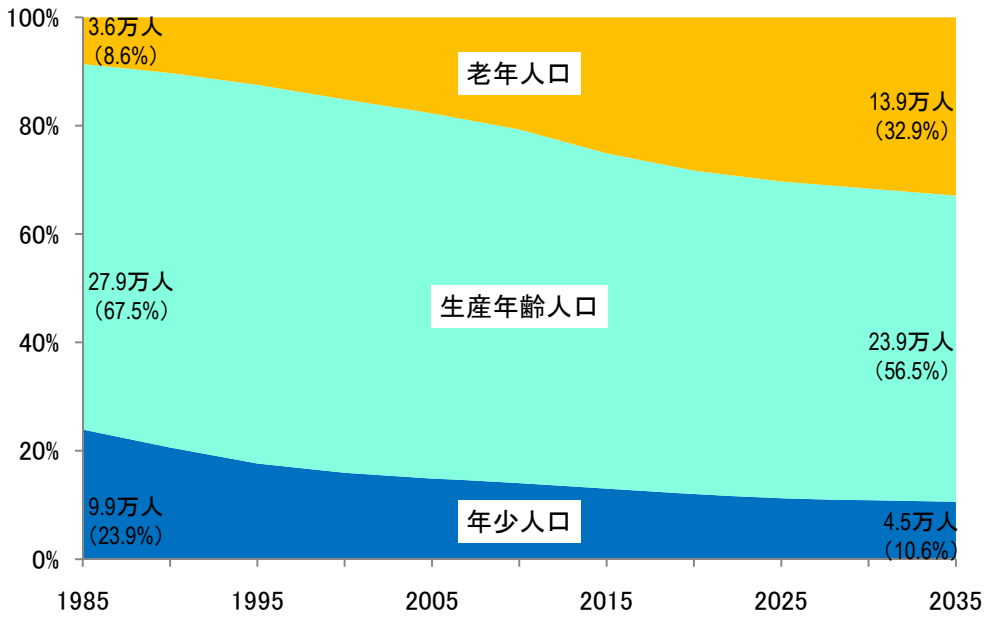
2. 県都大分の将来人口構造（2）

●年齢別内訳をみると、15～64歳の生産年齢人口割合は1995年から減少し始めており、実数でみても2000年をピークに年々減少を続けることが見込まれている。

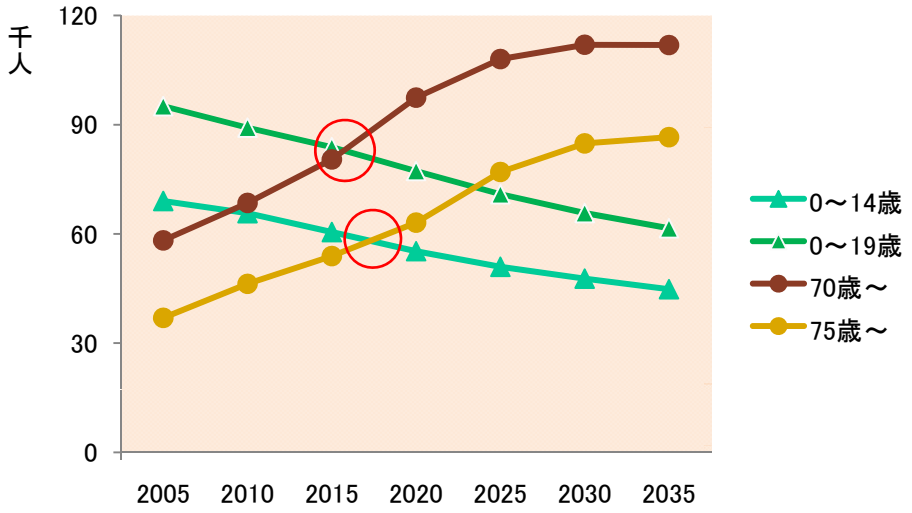
●65歳以上の老年人口割合は1985年の9%から2005年までの20年間で倍の水準（18%）になっており、2035年までの30年間でさらに倍近い水準（33%）まで上昇する見込みである。

●2015年過ぎには、75歳以上人口が15歳未満人口を上回るとともに、70歳以上人口が20歳未満人口を上回る時代が到来することになる（図表14）。

【図表13】年齢別人口割合の推移予測



【図表14】高齢者と若年者の人口推移予測



2. 県都大分の将来人口構造(3)

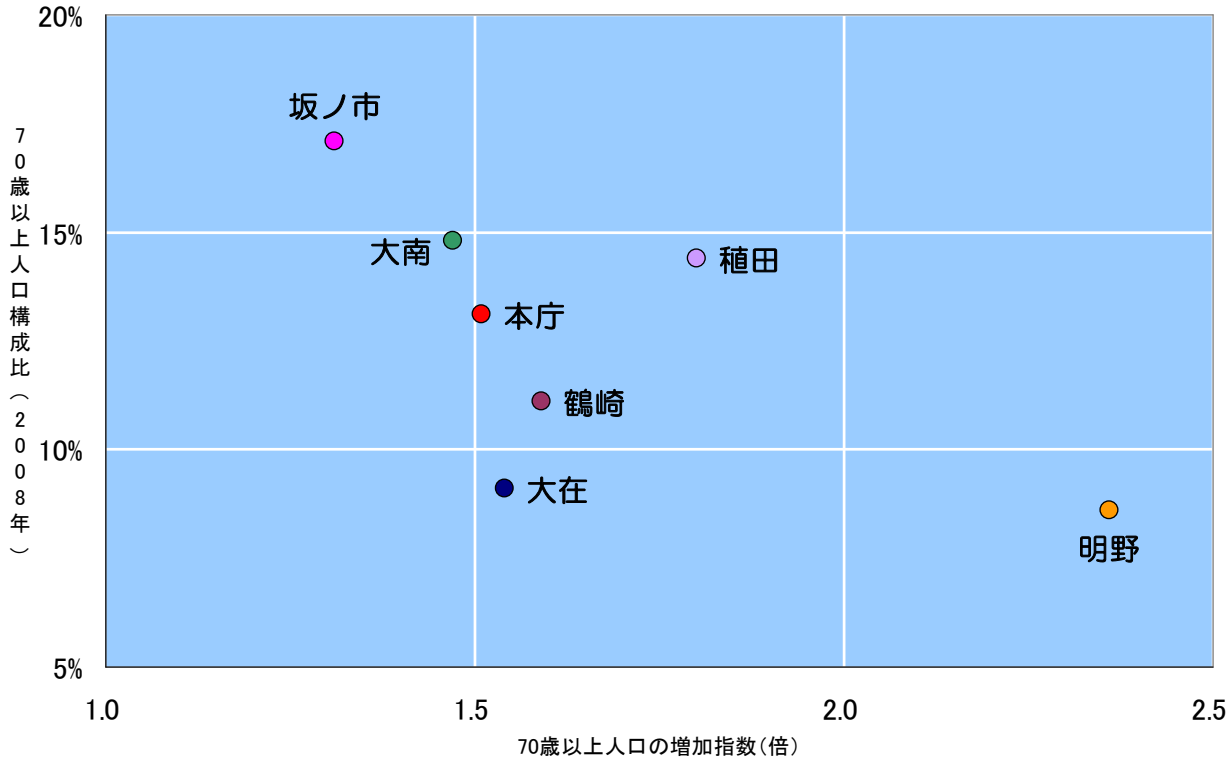
●以上は大分市全体での将来人口推計であるが、一昨年のレポートでも分析したとおり、大分市内をさらに詳しく支所所管地区別にみると、過去10年の人口増減や高齢化の進展等のトレンドは、地区により大きく異なっている。

●具体的には、過去10年の70歳以上人口の増加度合いをみると(図表15)、明野地区、稙田地区の伸びが目立つ。とはいえ、明野地区の高齢化率は市内で最も低く(8.6%)、稙田地区も15%弱と大分市平均を若干上回る程度であり、足下の問題としては顕在化していないだろう。しかしながら長期的に見た場合、こうした地区ごとの高齢化の進展度合いの違いは、将来的なインフラ整備のあり方にも影響を与える可能性がある。

●そこで、市内支所所管地区別の将来人口がどうなっていくのか、大分市がウェブサイト上で提示している参考情報から、地区別の将来人口の傾向を概観してみる(図表16,17)。

●ただし、このデータは封鎖人口ベースでの推計(地区外からの移動を織り込まない前提での推計)となっているほか、比較的数字の小さい部分は概数としているようであり、国立社会保障・人口問題研究所による将来人口推計と完全に整合しているわけではないこと等に留意が必要である。

【図表15】大分市の地区別高齢化の状況(1998→2008年、70歳以上)



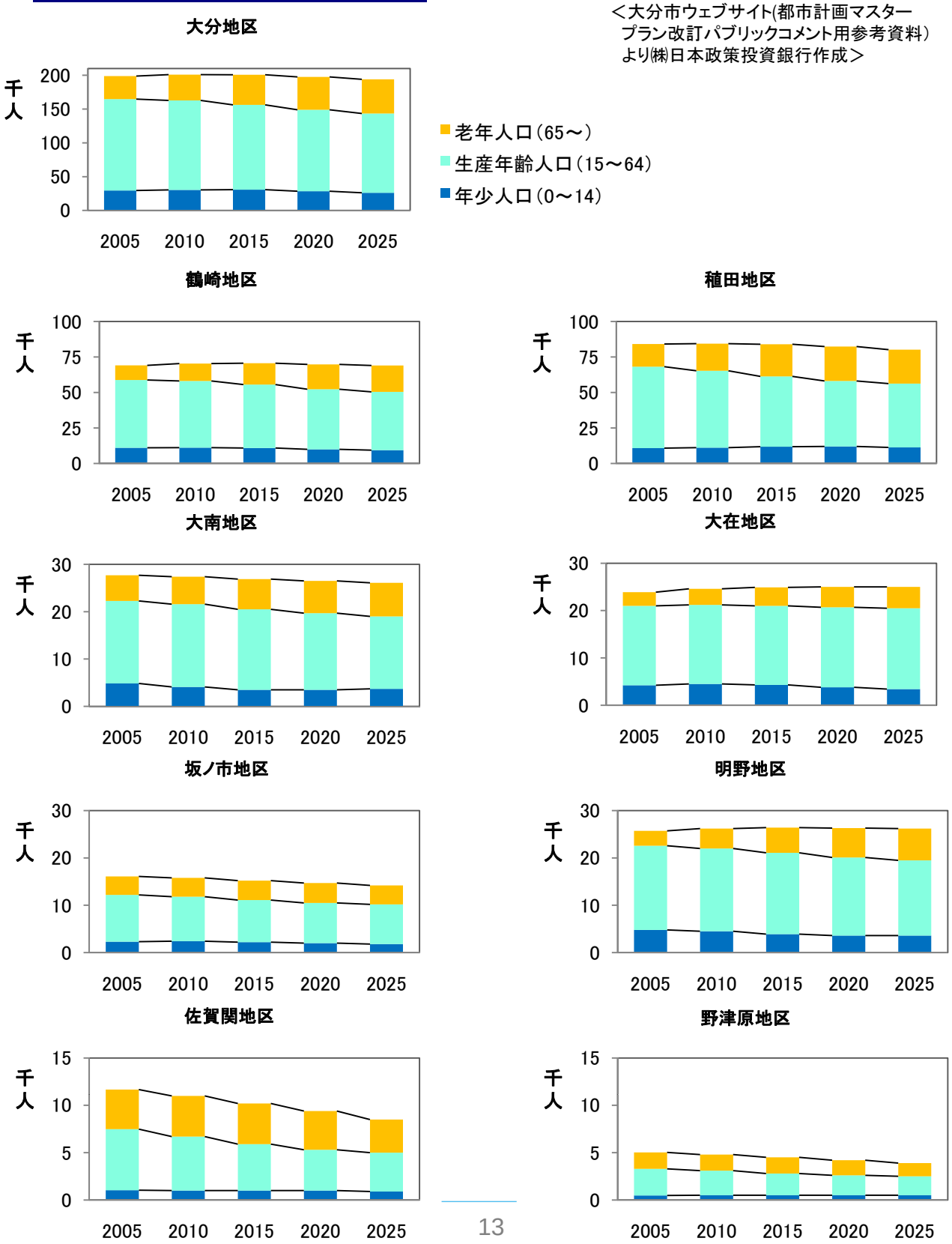
＜大分市統計より㈱日本政策投資銀行作成＞

2. 県都大分の将来人口構造（4）

●人口ピーク期をみると稙田地区のピークは2010年、大分地区、明野地区、鶴崎地区のピークは2015年の見込み。近年若年人口の増加が著しい大在地区は2015～2025年にかけてピークを迎える見込みである。その他の地区は2005年以降、一貫して人口減少が続く。

【図表16】大分市地区別　将来人口推計

＜大分市ウェブサイト(都市計画マスタープラン改訂パブリックコメント用参考資料)より㈱日本政策投資銀行作成＞

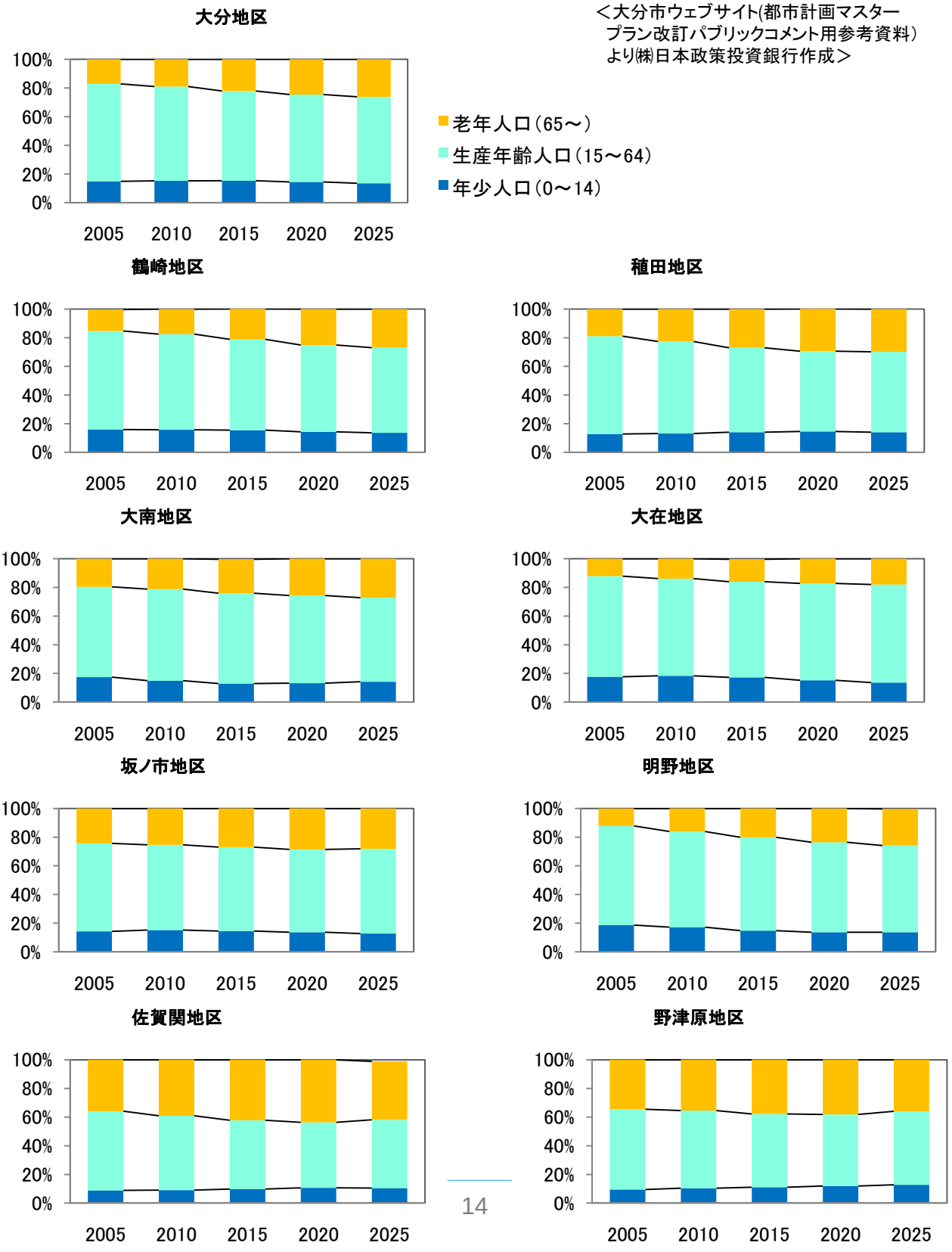


2. 県都大分の将来人口構造(5)

●高齢化という観点から推計結果をみると、総じて各地区とも65歳以上人口が増加傾向にある。高齢化が進んでいる佐賀関地区、野津原地区などでは2020年に高齢者人口のピークを迎える見込みである。

【図表17】大分市内t地区別将来人口推計　年齢区分別構成比

＜大分市ウェブサイト(都市計画マスタープラン改訂パブリックコメント用参考資料)より㈱日本政策投資銀行作成＞



2. 県都大分の将来人口構造(6)

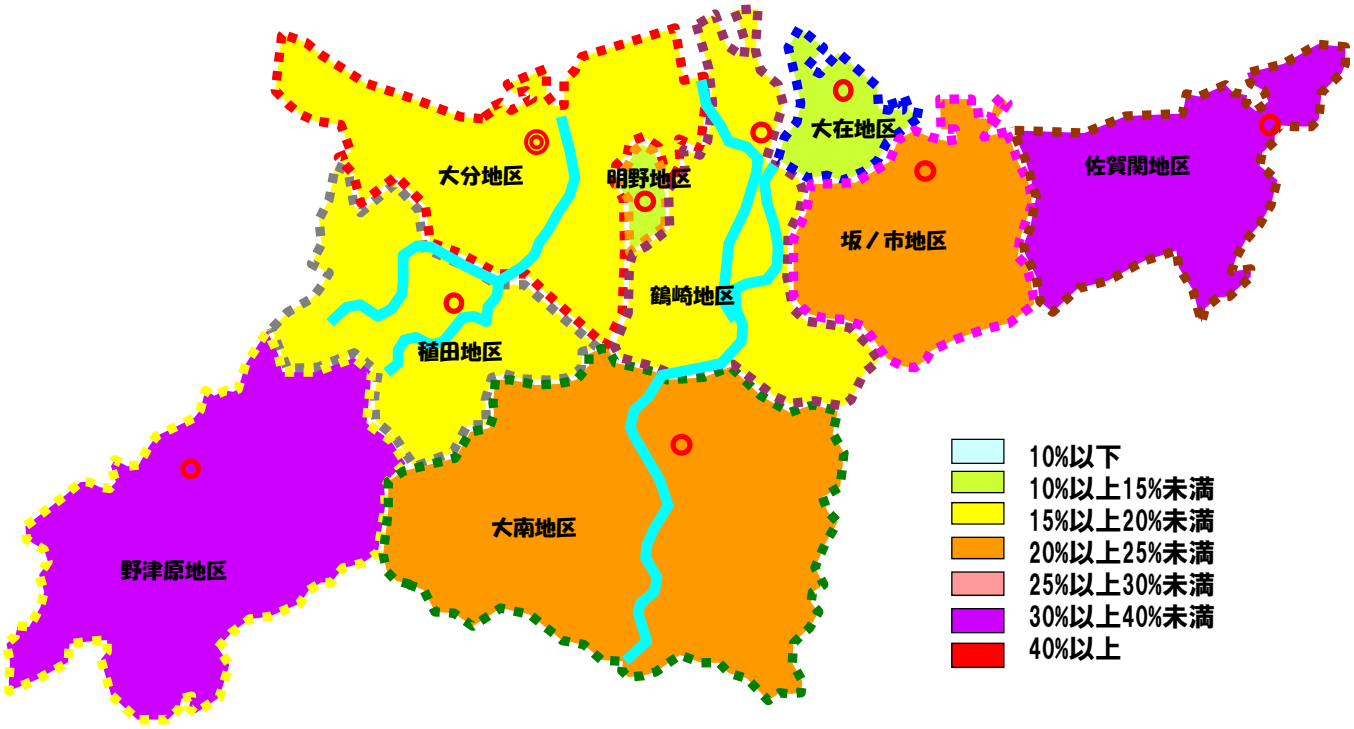
●各地区の高齢者比率(65歳以上)の今後の推移を色分けにより図示すると次のようになる（図表18～20)。

●2025年の各地区高齢者化率をみると、佐賀関地区が40%を超え、野津原地区がそれに次ぐ水準にある。この2地区以外では稙田地区が最も高齢化が進むことが予想されている。

●2025年までの20年間で、65歳以上人口の増加見込数をみると、大分地区、鶴崎地区、稙田地区の増加が多く、この3地区で市全体増加数の8～9割方を占めるものとみられる。現時点で高齢化率の水準が突出して高い佐賀関地区、野津原地区での対応も重要であるが、このように今後高齢者の絶対数が増えるところに、高齢者の生活インフラ施設や交通体系を長期的・計画的に整えていくことが求められよう。

●また、明野地区、鶴崎地区、稙田地区など郊外地区において高齢者比率が急上昇する見込みとなっている。したがって、こうした地区では従来通りの自動車中心の交通インフラで対応しきれるのかどうか検討が必要である。

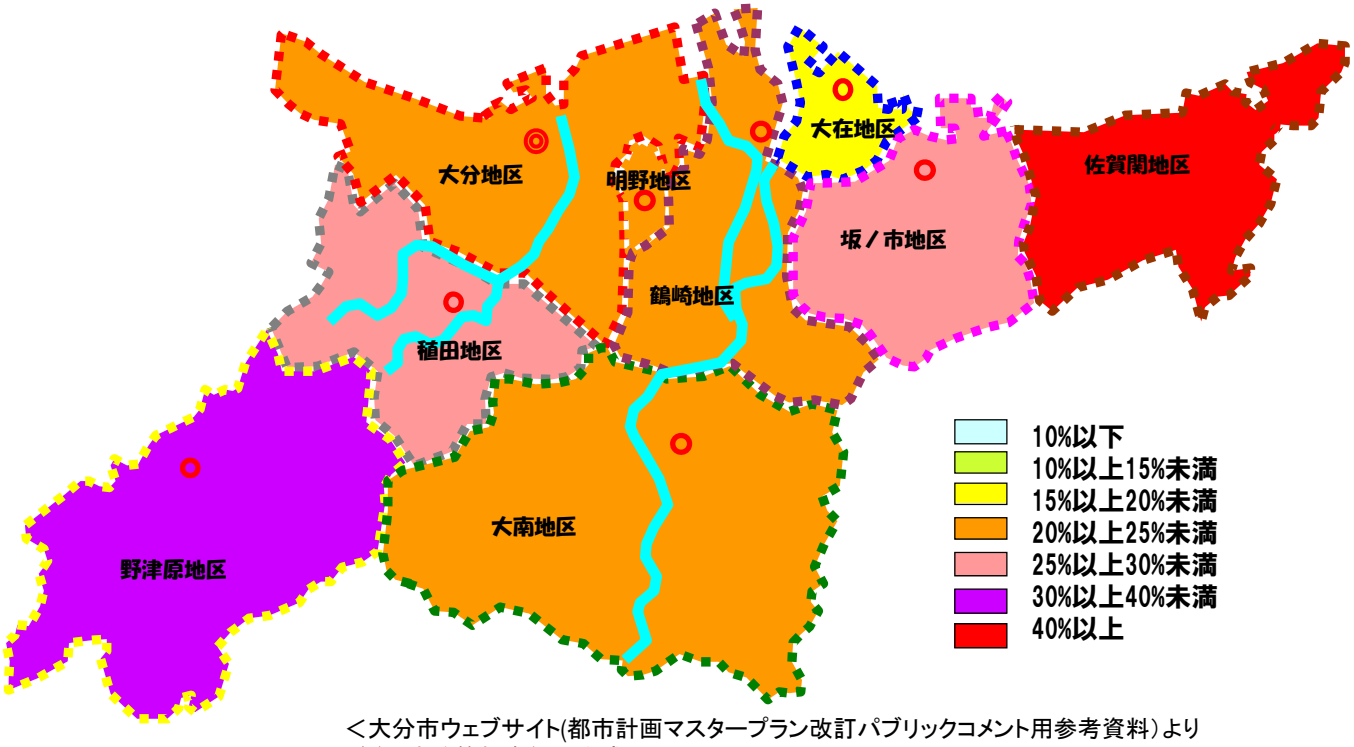
【図表18】大分市内地区別　高齢者比率(65歳以上)　2005年



＜大分市ウェブサイト(都市計画マスタープラン改訂パブリックコメント用参考資料)より
㈱日本政策投資銀行作成＞

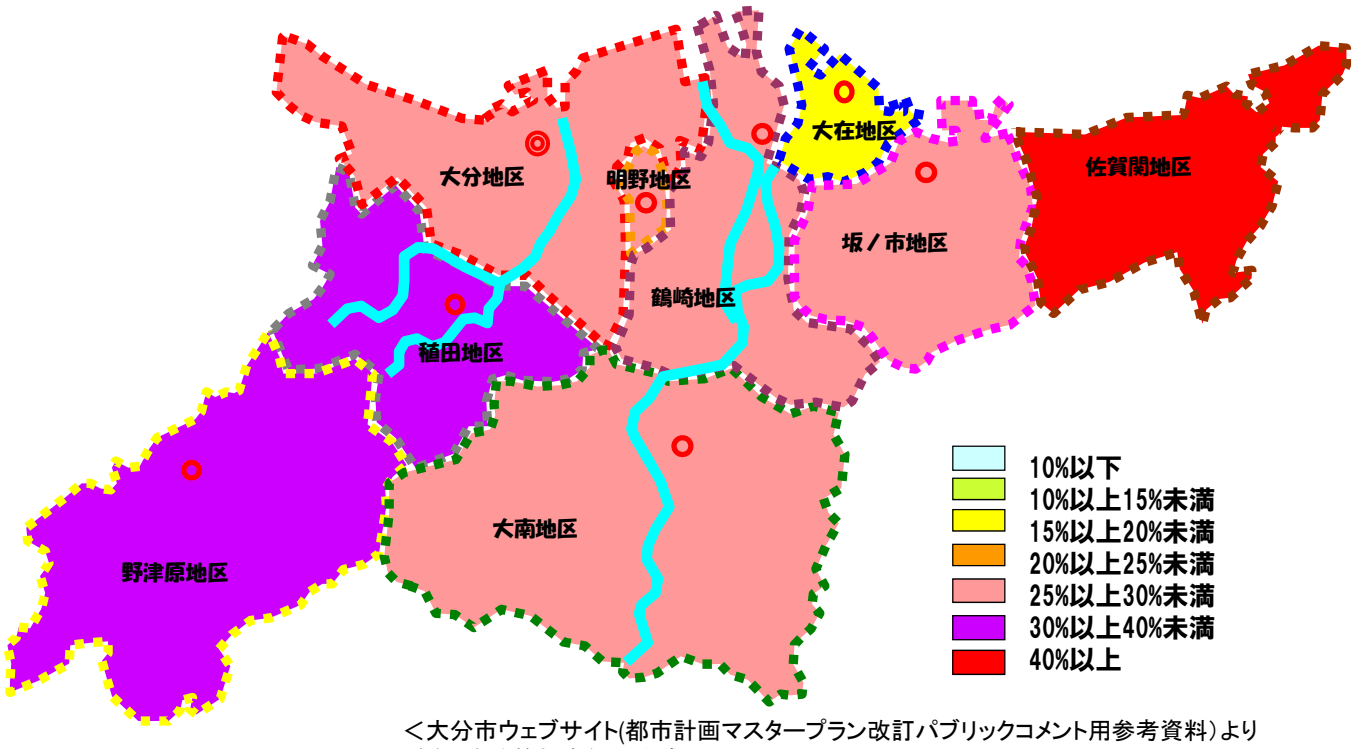
2. 県都大分の将来人口構造(7)

【図表19】大分市内地区別　高齢者比率(65歳以上)　2015年予想



＜大分市ウェブサイト(都市計画マスタープラン改訂パブリックコメント用参考資料)より
㈱日本政策投資銀行作成＞

【図表20】大分市地区別　高齢者比率(65歳以上)　2025年予想



＜大分市ウェブサイト(都市計画マスタープラン改訂パブリックコメント用参考資料)より
㈱日本政策投資銀行作成＞

3. 大分駅商業施設開業後の商圏分析（1）　周辺整備の状況

●現在、大分駅周辺整備が着々と進んでいる。おそらく今後、大分駅における商業施設計画が具体化するだろう。その場合、前章でも触れた人口構造変化とあいまって、県都の商業地図はどのように変わっていくのであろうか？県都の将来像を議論するに際してイメージだけでも持っておきたいところである。そこで本章では、（大胆な前提を置きつつということにならざるを得ないが、）駅商業施設開業後の商業地図を推測してみることとしたい。

●まず、大分駅周辺整備の概要をみておく。

●大分駅周辺総合整備事業は、平成24年春の駅高架化・新駅開業に向け、大分駅付近連続立体交差事業（平成8年度～平成25年度、高架化区間5.6km、総事業費600億円）、大分駅南土地区画整理事業（平成8年度～平成26年度、施行面積約50ha、総事業費690億円）及び関連街路事業（平成6年度～平成24年度、庄の原佐野線など）の3つの事業を柱としている。

●このほか、駅南の市有地1.9haにおいて、市民ホール、図書館、総合社会福祉保健センター、サテライトキャンパス等を複合的に整備する複合文化交流施設が、平成25年7月供用開始を目標に民間事業者により建設（完成後市に譲渡）される予定である。

【図表21】大分駅周辺総合整備事業の概要

＜出所：大分市ウェブサイトより作成＞

DBJ　日本政策投資銀行

3. 大分駅商業施設開業後の商圏分析(2)　駅ビル先行事例

●公共事業中心に大分駅周辺が整備された後、大分駅ビル計画がどうなるかであるが、九州旅客鉄道㈱(JR九州)は現在、平成23年春の九州新幹線全通・新博多駅ビル開業に向け注力しているところでもあり、現時点では何も公式に表明してはいない。

●とはいえ、今後の経済情勢等にも左右される部分もあるが、相応の規模の商業施設が計画される可能性は相当程度高いと考えられる。一般的な工期等のスケジュールから想像すると開業時期は平成27年(2015年)頃以降になるのではないかと推察される。

●その場合の施設規模や内容等に関しては、長崎や鹿児島の事例がある程度は参考になるであろう。

【図表22】アミュプラザ長崎・アミュプラザ鹿児島の概要

	アミュプラザ長崎	アミュプラザ鹿児島
開業	2000年9月	2004年9月
構造	地上5階建て	地上6階建て(一部7階)
延床面積	58,500㎡	57,000㎡
売場面積	19,772㎡	20,753㎡
店舗数	149店舗 (物販103店) (飲食21店) (その他25店)	192店舗 (物販151店) (飲食30店) (その他11店)
駐車台数	800台	1,370台

＜JR九州ウェブサイト等より作成。売場面積は大店法届出ベース＞

アミュプラザ長崎

アミュプラザ鹿児島

＜出所:JR九州ウェブサイト＞

3. 大分駅商業施設開業後の商圏分析（3）　分析フロー

●今回の試算は、ハフモデルを活用した商圏分析モデルを使って**将来の人口増減及び駅商業施設開業の影響**を推計したものである。

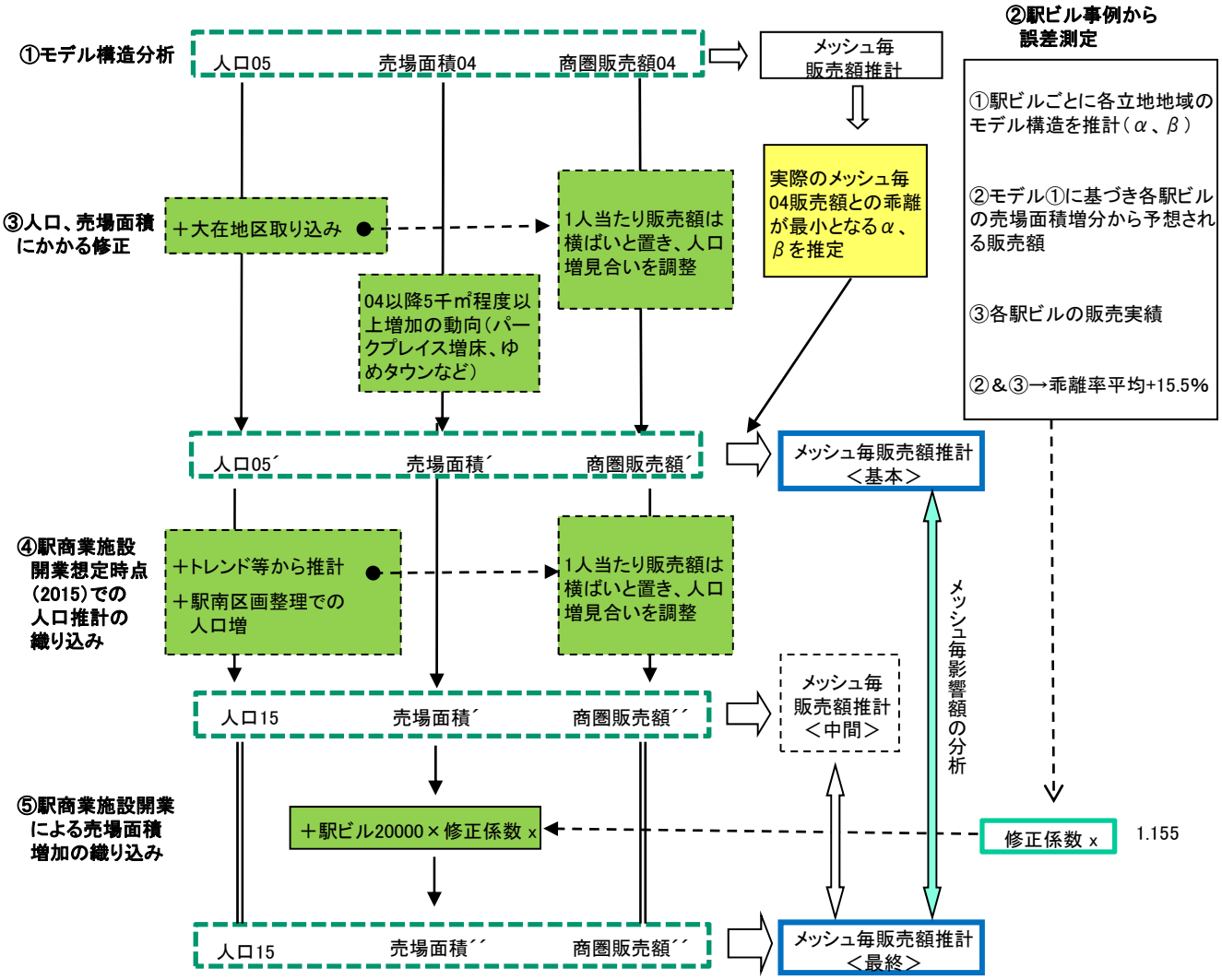
●まず、第1章でも分析した20km×20kmエリアを基本商圏として設定。各1km四方のメッシュ毎の商業データ（人口、売場面積及び小売販売額）から、モデル式を用いて売場面積とその距離に応じた購買確率係数を推定した。なお、一般的に駅商業施設は吸引力が強いことをふまえ先行事例から修正係数を別途算出し、推計に反映させた。（①②）

●人口、売場面積に関し修正を加味。具体的には基本商圏外に位置する大在エリアについて上記モデル係数を用いて取り込むほか、04年商業統計以降の大型売場面積増加を織り込む（③）。この段階でモデルにより推計された販売額を「基本推計」とする。

●メッシュ毎の過去5～10年の人口トレンド等をふまえ、2015年を想定した人口分布を推計（④）。さらに駅商業施設の売場面積（20,000㎡と仮定）を加える（⑤）。以上より、推計された結果が「最終推計」となる。「基本推計」との比較により、将来の人口増減、駅商業施設開業の影響を分析する。

●分析フローを整理すれば図表23のとおり（詳細はP.22～23参照）。

【図表23】大分駅商業施設開業後の商圏分析フロー



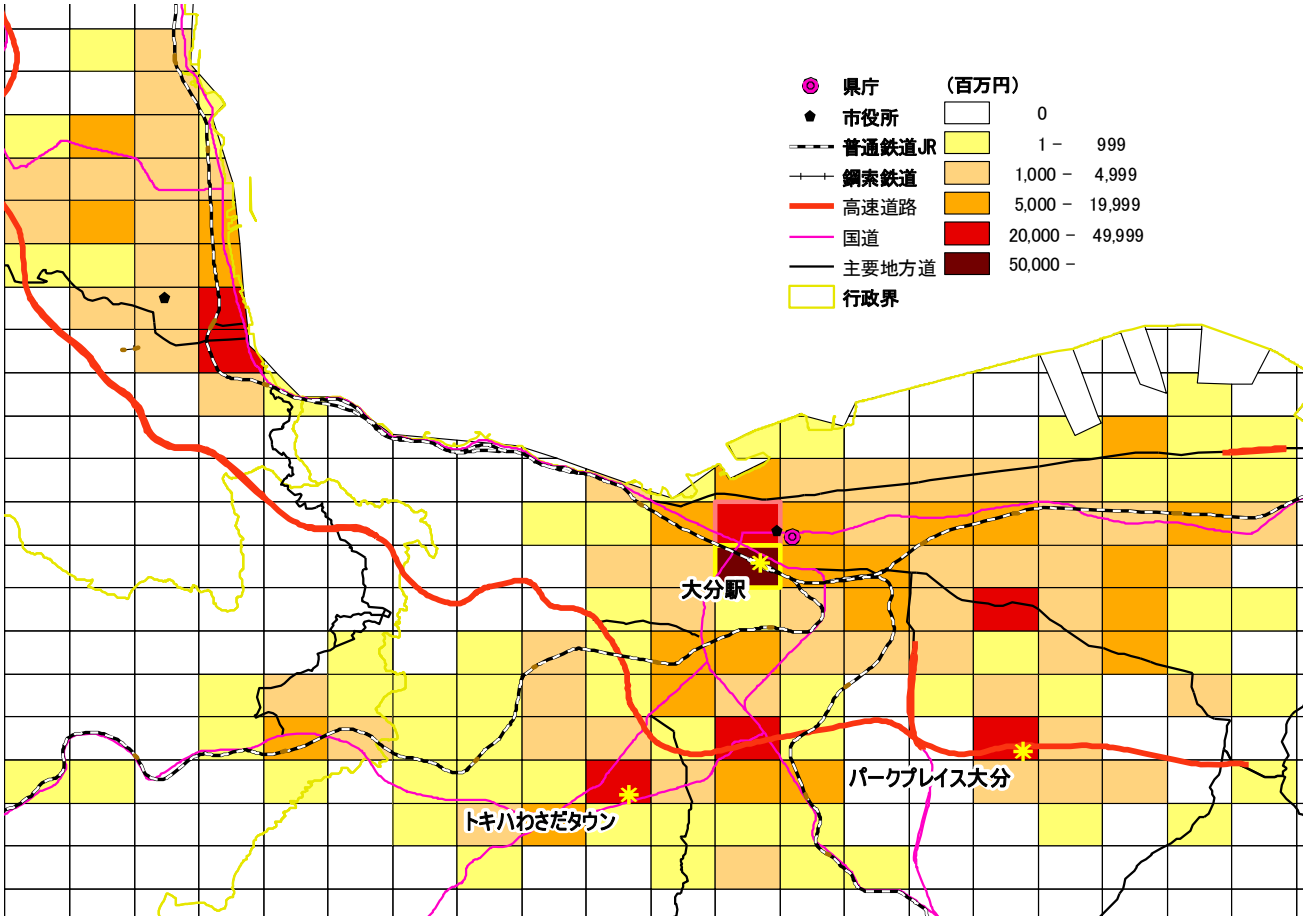
3. 大分駅商業施設開業後の商圏分析（4）　試算結果①

●試算結果は以下のとおりとなった。

なお、本件推計は既述のとおり過去のトレンド等をふまえ一定の前提にもとづいて行った推計であり、今後の経済情勢、人口動態、消費動向、商業立地動向、個別店の競争力等により結果が大きく異なってくる可能性がある点には十分留意されたい。

●大分駅を含む市中心部メッシュはもともと商圏内最大の販売エリアであるが、今後の人口増加及び駅商業施設の開業効果により、さらに販売額を上乗せし、約830億となることが試算された。ちなみにこの数値は大分市小売販売額の16%に相当する。

【図表24】駅商業施設開業後の予測販売額分布（ハフモデルによる推計）



（備考）測地系は日本測地系による

《 参考 》

（金額単位：百万円）

市中心部 販売予想額（a）	大分市 小売販売額（b）	a/b
83,153	532,632	15.6%

＜出所：2007商業統計＞

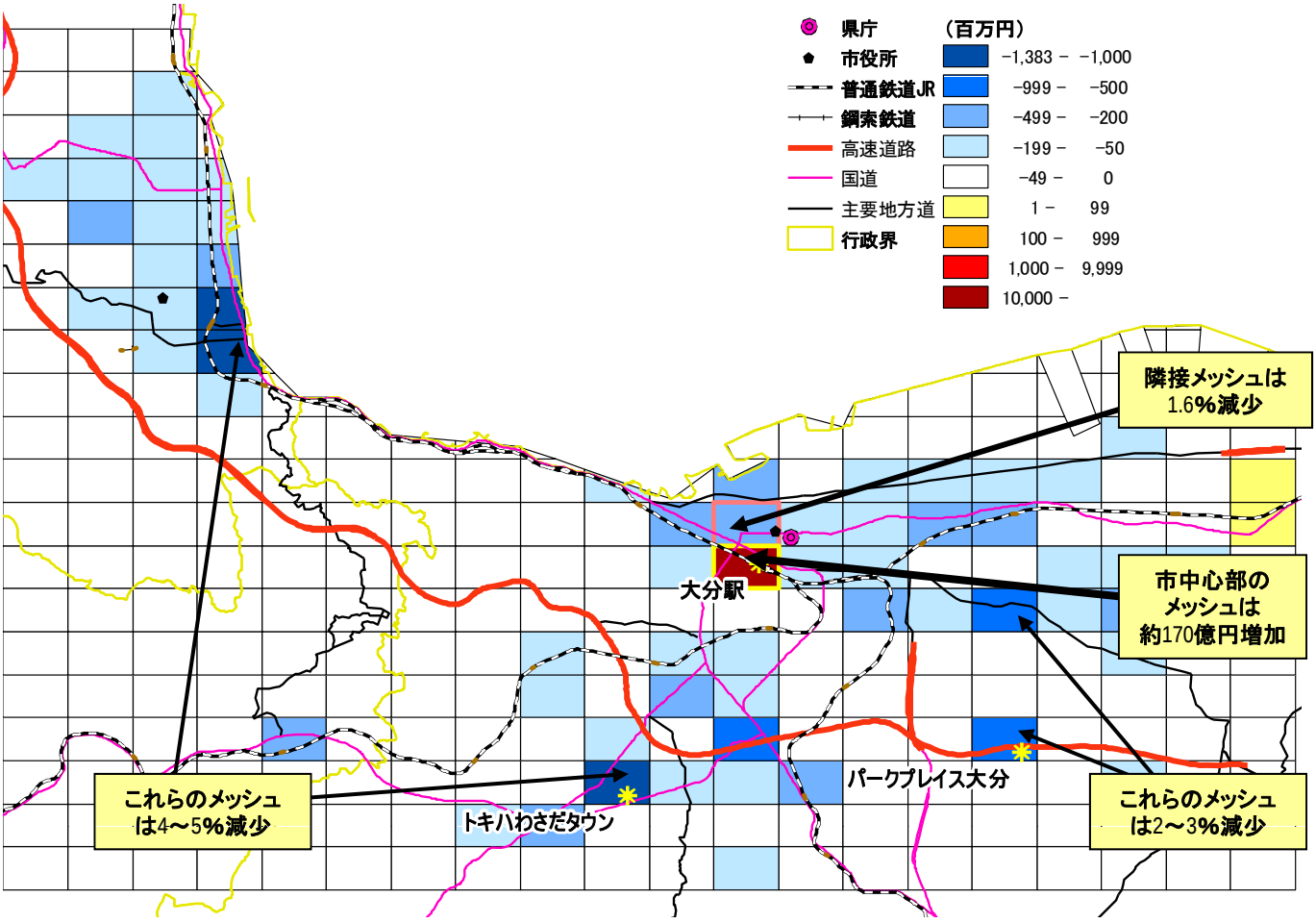
3. 大分駅商業施設開業後の商圏分析(5)　試算結果②

●メッシュ毎の販売額増減をみると、市中心部のメッシュは約170億円増加する一方、別府や稙田地区の大型商業施設が立地するメッシュが4～5%程度減少するとの試算結果となった。

●これは、駅商業施設開業の影響に加えて、各メッシュ周辺人口の増減の影響も含めた試算結果となっている。

●また隣接メッシュは1.6%減少となっているほか、その他の郊外商業集積エリアでは2～3%程度減少との試算結果となった。

【図表25】今後の人口増減及び駅商業施設開業の影響試算結果



(備考)測地系は日本測地系による

《参考》分析モデルの説明①

今回の試算にあたっては、ハフモデルを活用した商圏分析モデルを利用した。基本的な構造は以下のとおり。

●大分市・別府市を含む20km×20kmエリアを駅ビルの基本商圏として設定（メッシュ内の人口総計が最大となるように設定）

●各メッシュに、人口（2005国勢調査）、売場面積及び販売額（2004商業統計）のデータを入力

●商圏内の各メッシュの各メッシュに対する購買確率と予想販売額を下記式（図表26）にて推定

→$(20\times20)^2$＝160,000の購買確率を推定

【図表26】商圏分析モデルの構造

V_{ab}　居住地aの購買地bでの購入確率

S_b　購買地bの売場面積

P_a　居住地aの人口

D_{ab}　ab間の直線距離

N_{ab}　購買地bの居住地aへの予想販売額

M_{ab}　購買地bの予想販売額

(1) $$V_{ab}=\frac{\frac{S_b^{\alpha}}{D_{ab}^{\beta}}}{\sum_x \frac{S_x^{\alpha}}{D_{ax}^{\beta}}}$$

(2) $N_{ab}=V_{ab}\times$人口１人あたり販売額$\times P_a$

（人口１人あたり販売額＝商圏販売額／商圏人口）

(3) $$M_b=\sum_x N_{xb}$$

購買地（売場面積S_x）／居住地（人口P_x）	購買地a S_a	購買地b S_b	購買地c S_c	・・・	計
居住地a　P_a	Vaa	Vab	Vac	・・・	1
居住地b　P_b	Vba	Vbb	Vbc	・・・	1
居住地c　P_c	Vca	Vcb	Vcc	・・・	1
・・・	・・・	・・・	・・・	・・・	1

上記モデル構造に従い仮に算出された各メッシュ販売額分布と、実績販売額の乖離が最小となるα（売場面積の次数）、β（距離の次数）を推定。

→本ケースでは、α＝0.94、β＝0.90

一般に、駅ビル開業の場合は交通利便性とブランド力等により、実績がモデル推計を上回ることが多い。そこで、3事例（松山、長崎、鹿児島）について当モデルによる推計と実績との乖離を推計すると、実績が推計を上回る結果（+2～30%、平均で15.5%）となった。

→本分析では、駅ビルの吸引力にかかる修正係数として+15.5%を採用

《参考》分析モデルの説明②

●20km×20kmエリア外に位置する大在エリア（20km×8km）についても、近年人口増加が著しい地区でもあり、前出モデルで算出されたβを利用することによって織り込むこととした。

●2004年商業統計に反映されていない、同年6月以降の売場面積の新設増床については、大店立地法届出ベースで5000㎡程度以上のもの（パークプレイス増床、フレスポ春日浦、ゆめタウン別府など）を織り込んだ。

●駅ビル開業の時期として想定される平成27年（2015年）の各メッシュの人口を推計。

➢各メッシュの1995年→2000年→2005年の人口トレンド等をふまえ、2005年→2015年の増減率を想定

➢駅南区画整理地区の人口増を織り込み（計画人口をふまえ4500人がエリア内から人口割にてシフトすると仮定）

●駅ビル商業施設の売場面積については、長崎、鹿児島の先行事例等ふまえ、20,000㎡と置いた。（これに前出の修正係数を乗じて試算。）

●なお、商圏販売額については、大分市の商圏販売額がほぼ横ばい（2004年⇒2007年：0.3%増）であることを鑑み、1人当たり販売額は横ばいと仮定し、上記人口増減見合い分のみを調整した。

【図表27】2015年人口推計の前提

項目		考え方
今後10年間の増減率の想定	10年間のうち前半5年と直近5年のトレンド（増減）	同方向の場合（＋＋または－－） →直近5年トレンドを採用
		逆方向の場合（＋－または－＋） →都心回帰等の動きもふまえ検討
	※伸び率の逓減を考慮し、年1～5%程度とする。	
駅南区画整理の織り込み		駅南に4500人居住増（計画値） ←域内周辺部から人口割でシフトするものとする
少人数メッシュの扱い		20人程度以下のメッシュは横ばいとおく
人口推計との整合チェック	別府エリア	人口問題研による2015人口推計（2005比▲3%）と概ね整合するかどうかを確認
	全体（除く別府）	当該エリア（除く別府）の2005比を検証。 →結果、1.1%増となった。これは人口問題研による大分市の2015人口推計（2005比+0.5%）を上回るが、①当該エリアに含まれない大南、佐賀関、野津原では人口減少が見込まれていること、②2005→2009の動向（住基ベース）で既に1.8%増となっていること、をふまえると概ね整合的な水準と考えられる。

4. まとめ（1）

●以上、県都大分の人口構造と商圏について分析してきた。この推計結果は、あくまで一定の前提をおいた一試算に過ぎないが、何らかの示唆は得られるべきものと考える。

●そこで最後に、今後の県都のまちづくりや地域商業の方向性に関して、幾つかの視点からコメントして「まとめ」としたい。

1. 高齢化への対応

◆大分における高齢化は今後、絶対数を抱える中心部、急増する郊外部という形で進む。この問題にいかに適応していけるかが、まちづくりや地域商業にとって浮沈の鍵を握るだろう。

◆高齢者からみたアクセシビリティ（＝利用しやすさ）をいかに高めるか。高齢者の場合は、交通インフラの利便性、バリアフリー度、ワンストップサービス度、案内の分かりやすさ等々の水準が、購買行動を左右するより重要な要素になる。

◆その意味では自動車運転に不安のある高齢者のための公共交通を充実することが重要となる。また、医療福祉と商業の近接一体化により利便性を高めたり、地域密着店ならではの顔の見えるサービスを通じて安心感を提供するなど、高齢者ニーズに対応できた地域や店がプレゼンスを高めるであろう。

2. 都市経営戦略としての“まちづくり”の重要性

◆大分都市圏はこれまで比較的順調な産業立地を背景に人口を増やし成長してきた。いわば“ものづくり”が“まちづくり”を支えてきたといっていい。ただ今後はグローバルな生産拠点再編本格化の可能性もあるなか、従来のような製造業立地誘導中心の成長戦略だけでは限界があろう。むろん、“ものづくり”の強みを活かすことは重要だが、やはり研究開発機能や都市型産業、情報産業等の立地推進を図る必要がある。

◆こうした産業や分野を誘致するということは、結局は「人材」を誘致することと同義である。そのためには、人材を惹きつける生活環境や都市機能の充実など総合的な都市の魅力が大きな鍵を握る。いわば“まちづくり”が産業や雇用創出の牽引役となるべき時代を迎えつつあるのではないか。

◆都市の魅力といっても様々な観点がありうるが、やはり大分駅周辺整備は極めて重要である（この点は次項で述べる）。さらに、最近の流れでいえば「環境重視」、「ひと中心」による腰を据えたまちづくりが市民の支持を得られているように思われ、中長期的には「環境まちづくり」が地域の重要な魅力、場合によってはある種のブランドにまで育つ可能性があると考える。

◆また大分の場合には、中心部と郊外の機能分担論も重要である。注意すべきは、単純な二者択一の議論に陥らないようにすることで、多様なライフスタイルの中での選択肢を用意するという発想が重要である。

4. まとめ（2）

3. 駅周辺整備の重要性～まちの顔づくりと回遊性創出の工夫を～

◆大分市制100周年、大分駅開業100周年という節目と重なってくるということにも象徴されているが、大分駅周辺整備は「県都の顔」づくりという意味で極めて重要な事業である。

◆インフラ部分で既に着々と整備が進んでいたり方向性が打ち出されているところもあれば、これからグランドデザインを描いていくところもある。これらの整合性を取ることも含めて、現在まさに県都のまちづくりにとっての正念場にさしかかっているといえよう。今後市民の意見を十分に反映させつつ、中長期的な まちづくりビジョンを作り上げていくことが期待されるが、私見では、「高齢化」と「環境」への対応を前面に出したものにするべきではないかと考える。まちづくりビジョンの下、ハード・ソフト両面の各種施策や事業者・個人の取り組みを総合的なパッケージとして推進することが肝要である。

◆駅商業施設開業後の中心部は従来以上の商業集積地となることが本推計から分かる。こうした集積を地区全体の魅力につなげていけるかどうかが重要である。そのためには駅と中心部、駅南北の回遊性づくりが求められるが、単に通路を作っただけでは人は回遊しない。従って、まずは国道10号線はじめ駅と中心部の物理的な移動バリアを極小化すること。それに加えて、来街者を歩いて行きたくなる気にさせるような、駅前広場から中央通りにかけての景観・空間づくり、さらにはポケットパーク的な空間や彫刻群を連続的に設けたりするなどの工夫が不可欠であろう。

4. 広域商圏の取り込み努力＝パイ（市場）の拡大＝を

◆本稿における推計は一定の商圏を前提にしているので、今後、従来以上に広域商圏を取り込むことで本推計を超える結果を出すことは可能である。具体的には、国内外からの観光客や出張者などの入り込みや滞在時の消費をいかに増やすことができるか。そのためにもまちの魅力を高めることが鍵を握る。

◆その意味では、大分駅に大型商業施設が作られるのであれば、福岡エリアも取り込むくらいの広域集客によりパイ（市場）を拡大するような魅力的な内容・水準の施設を期待したい。そのためには複合的な機能整備として公共施設等の再配置も有効であり、その観点からは、例えば仮に県立美術館の新設が検討されるとするならば移転候補地として市中心部が望ましいと考える。

◆現下は消費を増やすどころか逆に減少を余儀なくされている状況にあるかもしれない。ただ、筆者の個人的印象ながら、特に大分中心部においては県外客に対しての情報発信力が弱いと感じる。計画をあらかじめ立てずに当地を訪れた方に対して、大分の食や商品にお金を使いたくさせるような情報をタイムリーに提供できているかというと、改善の余地があるように思われる。これは一例だが、こうした点の改善の積み重ねが、最終的にパイ（市場）を維持拡大していくことにもつながるのではないか。

◆いずれにせよ、商業に関していえば、個々の商業施設・店舗ベースでの経営努力、すなわち消費者ニーズに対応した品揃え・サービスをはじめとした店の魅力づくり、集客努力等なくしては何も始まらないことは言うまでもない。

◆市民参加により県都にふさわしい魅力あるまちづくりが進み、商業者の努力によって魅力ある店舗が集積することで、結果として良い方向に本推計が外れることを期待したい。

（お問い合わせ先）
〒870－0021　大分市府内町3-4-20　大分恒和ビル2F
㈱日本政策投資銀行大分事務所
TEL　097－535－1411