

(表2) 都市別中枢管理機能集積と機能的特性

市	人口集中地区人口(昭40)	中枢管理機能集積度100人当り	機能別中枢管理機能の集積度格差						都市の機能的特性		
			行政機関の機能	本社本店の機能	政府関係機関の機能	報道関係機関の機能	大学のもつ機能	調査研究機関の機能	平均	従業地による	常住地による
福岡	572,060	9.4	23.0	9.8	41.9	8.1	14.1	1.1	16.3	商業	商業
佐賀	78,141	4.5	6.4	0.3	3.2	2.3	1.3	1.1	2.4	標準	標準
長崎	304,947	4.2	9.7	1.8	3.2	3.5	3.5	2.7	4.1	標準	標準
大分	105,361	6.7	6.0	0.8	9.7	3.5	0.7	2.2	3.8	商業	商業
熊本	315,492	5.4	11.5	1.1	32.2	4.7	3.5	5.9	9.8	商業・公務サービス	商業・公務サービス
宮崎	105,684	4.6	0.5	0.4	3.2	3.5	1.6	3.8	2.2	商業	商業
鹿児島	253,176	5.4	9.7	1.3	9.7	4.7	4.3	1.1	5.1	商業	商業
全国		3.4	東京100.0	東京100.0	東京100.0	東京100.0	東京100.0	東京100.0	東京100.0		
都市部		4.5									

注) 1. 中枢管理機能集積度は35年国調における出版印刷業、卸売業、金融保険業の市域総人口100人当り就業者数を単純に計算したものである。
(国土計画協会「地方開発都市の考え方」(昭39))
2. 機能別中枢管理機能の集積度格差は6つの発現機能についてそれぞれ東京を100とした場合の格差は指数である(経済企画庁地域経済問題調査室「中枢管理機能に関する調査」(昭39))
3. 都市の機能的特性は35年国調における次の就業率によって分類した。標準B……水産業、鉱業15%、工業22~50% (20~50%)、商業17~32% (14~32%)、交通業3~13% (4~13%)、公務・サービス業13~30%商業都市(サービス業を除く)就業人口が農林業を除く全人口の32%以下公務・サービス業……公務サービス就業人口が農林業を除く全人口の30%以下()は常住地による場合(地域計画便覧)

政機関、政府関係および調査研究機関のもつ機能集積が著しく、これに對して経済的管理機能の大きさを示す本社本店の集積が低い。総合してみれば、一〇〇人当り集積度は五、四人で全国都市平均を上回り、機能別集積度格差でも平均九・八で九州においては、福岡市について高く他都市に比して格段に高い集積を示している。

近年、大都市は勿論、それ以外の地域にあっても都市部に人口が集中する傾向がみられるが、これは都市における交通、都市施設等の公共施設機能、工業生産機能、流通機能および行政、教育、文化、情報等の諸機能の集積の利益を求めて産業と人口が集中し、それがまたこれら機能の集積を促進し累積拡大をつづけるからだとはいわれている。そして都市は経済活動の結節点として地域の内部循環を高め、他地域との交流を活性化させ、経済発展の主導的役割を果すものであって、都市機能の集積とその活用は地域開発に重要な戦略となつてきている。

熊本広域都市圏の開発

熊本中央地区は、この熊本広域都市圏の中核部を形成し、もっとも都市化が予想され一体的な発展が約束される地区である。

以下この構想によって開発の基本方向を概観してみよう。

開発の方向

★基幹的交通通信施設の整備

九州の開発拠点として、地域開発の主導的役割を果すためには外部経済のより高い先進都市地域をはじめ九州内主要地域、県内各地域との連結を強化し、地域相互間の交流を促進する交通、通信体系の整備がきわめて重要である。このため、

水と森の都・熊本の建設へ

★中枢管理機能の拡充整備

九州縦貫高速自動車道の建設、国鉄新幹線の熊本延長、新熊本空港の建設および航空路線の強化等の促進をはかるのをはじめ、国道三号線、五七号線、二〇八号線(熊本、佐賀)、二一八号線(熊本、延岡)、二一九号線(熊本、宮崎)等の改革の促進、国鉄鹿児島本線の複線化、電化、豊肥線、三角線等の電化を促進し先進都市および九州各地域との経済的、時間的距離を短縮し、接触効果の増大をはかる。このほか、県道熊本・玉名線、熊本・浜線、高森・熊本線、熊本・日田線など熊本市を中心に放射状に広がる幹線道路の整備をはかるとともに、これらを横に結ぶ外環状、中環状、内環状道路を設けて放射状交通体系の整備を促進する。さらに、中核都市の交通需要に對応し都市環境を改善するとともに、幹線道路との結合を円滑にするため、主要街路の整備をはかる。

なかでも国道三号、五七号線のバイパス効果および九州縦貫高速自動車道(熊本東インター)との連結を目的とする、熊本東バイパス(内環状の大部分)の建設、新熊本空港への連絡関連道路の整備促進が早急にはかられる必要がある。

このほか、全国主要都市地域および県内各地との電話自動即時化を促進し、これらの地域との経済的、時間的距離を短縮するとともに、この地区がもつ中枢管理機能の波及、活用をはかる。

★魅力をもった都市の建設

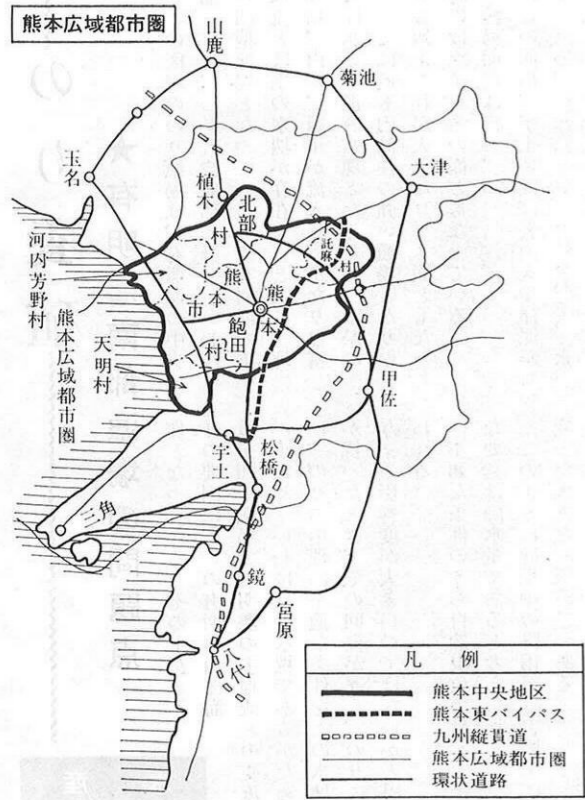
この地区の中枢管理機能を拡充整備するには、熊本広域都市圏をとりまく地域経済社会の実態と、中核都市熊本のもつ機能の特性の把握の上に立ち、さらに本県の産業、工業、商業および観光の今後における開発方向とその熟度を踏まえて、機能の集積をはかり、それらの生産活動と中枢管理機能との相互の累積的拡大をもたらすよう促進する。このため、

1. 人材の開発とその集積をはかるため、大学はじめ高等専門教育機関、調査試験研究機関、各種研修センターの拡充誘致

2. 行政管理都市としての機能を高めるため将来九州地区への新設が予想される行政機関、政府関係機関の誘致および既設機関の機能の拡充

3. 卸機能を高め広域商業活動のセンター的機能を増大するよう民間企業の支社、支店の誘致および卸商業センター、流通団地等流通機能施設の建設

4. 商工、観光振興の総合施設としての経済観光センターおよび大規模高生産性農業に對処する農業センター、農業機械センターの建設等を助長促進することとし、本地区の場合、経済的管理機能の



集積が低いことにかんがみ特にその拡充整備をはかる。

さらに都市生活環境を整備することによって、産業や住民が健全な経済活動を快適な都市生活が営め、さらに新たな産業と優秀な人材を吸引するよう文化的で創造的な雰囲気をもった魅力ある都市づくりを進めることが重要である。

このため、熊本城、江津湖、立田公園等の整備を進めるとともに、金峯山国立公園については「国民の森」構想に基づき一大森林公園を造成する。さらに街路樹の植栽、広場等における噴水の設置