

新たな展開をみせる熊本市の中心市街地

～加速する地域内競争と都市間競争～

はじめに

熊本市の中心市街地では、平成26年5月にダイエー熊本下通店が閉店し、新たな複合商業ビルとして平成28年中の開業を目指し工事が進められている。さらに、平成27年2月には県民百貨店が桜町再開発事業に伴い閉店を予定している。一方で、J R熊本駅周辺は再開発事業が平成30年頃から着手される見込みであり、熊本市の中心市街地における人の流れや買い物行動に大きな変化が生じるものと予想される。

熊本市の中心商店街は、鶴屋百貨店と県民百貨店が“中心市街地の核”を形成し、上通、下通、新市街の各商店街がモールとして機能する“2核3モール”が長く成り立ってきた。本レポートでは、その一角が崩れることで生じる新たな商業施設の開業までのタイムラグがもたらす影響と、既に駅ビルが立地する長崎市、鹿児島市および平成27年春に開業を控える大分市との比較を通じて、変化する今後の中心市街地の姿をみてみたい。

本レポートにおける熊本市中心市街地は、熊本市中心市街地活性化基本計画の対象である「通町・桜町周辺地区」、「熊本駅周辺地区」、「新町・古町地区」、「熊本城地区」の4地区からなる区域を指す。

1. 熊本市の中心市街地における人の流れの変化

(1) 商店街通行量調査の推移

まず、過去の再開発事業に伴う人の流れの変化が及ぼす影響について、平成元年以降の熊本市の商店街の歩行者通行量の推移でみてみたい。図表1では、平成元年を100として県民百貨店（旧産業文化会館前のスクランブル交差点）、鶴屋百貨店（本館西側入口横）、J R熊本駅周辺（森都心プラザ前）の3地点を取り上げている。

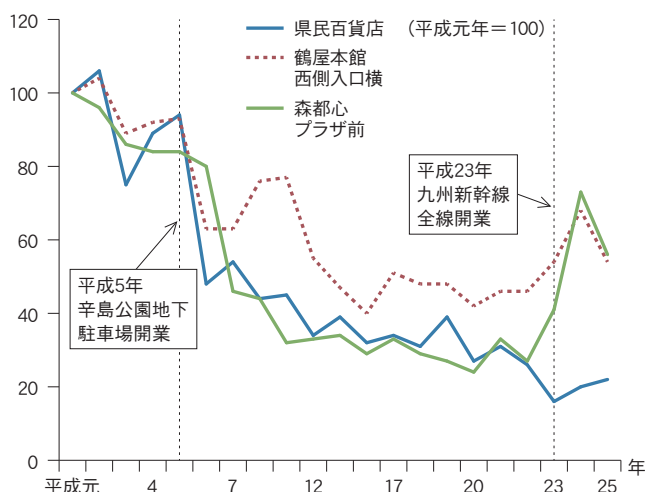
県民百貨店（当時は熊本岩田屋）の地点の通行量は、平成5年の市営辛島公園地下駐車場の開業

前後で大きく変化していることがわかる。同地点の指数の推移をみると、平成7年は44に落ち込み、以後は右肩下がりでも推移し直近の平成25年は22となっている。同期間の鶴屋百貨店の地点の推移は、減少基調にあるものの落ち込み幅は緩やかであり、平成23年以降は50を超えている※1。また、森都心プラザ前の地点は県民百貨店と同様に、平成22年にかけて右肩下がりでも推移してきたが、九州新幹線が全線開業した平成23年以降は回復している。

県民百貨店が他の地点と比べて低い水準となった要因の一つには、辛島公園地下駐車場の建設工事により生じた空白期間が、人の流れに変化をもたらしたことがあるとも言われている。このようにみると、現在工事が行われているダイエー熊本下通店跡の再開発事業で生じる人の流れの変化が、中心商店街に及ぼす影響も懸念される。

※1 平成23年度の歩行者通行量は、調査方法が従来の12時間連続計測から5分間計測値を基にした換算・推計方法へと変更になったことに加え、調査時期が従来の8月から10月に変更されたため、全体的に増加している。

図表1 県民百貨店、鶴屋百貨店、熊本駅前の通行量推移



資料：熊本市・熊本商工会議所「商店街通行量調査」

(2) 県民百貨店閉店のインパクト

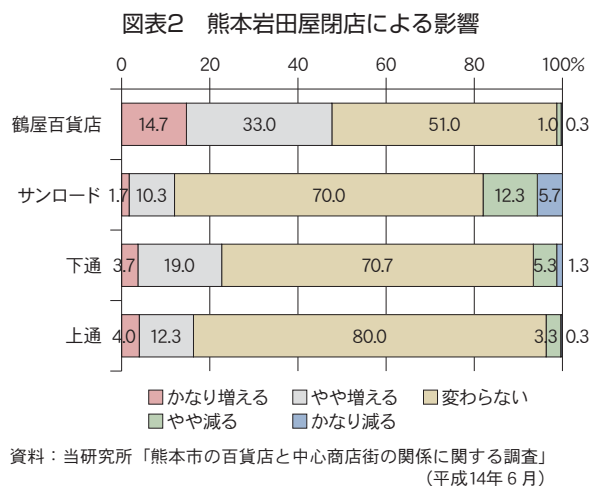
また、今年8月に発表された花畑・桜町地区の再開発事業に伴う県民百貨店の閉店のニュースは、

衝撃的なものであった。同百貨店の閉店は、消費者にとっての買い物の選択肢が狭められるだけでなく、一帯の回遊性の低下を招くものであり、都市機能を脅かすことが懸念される。平成30年頃までに再開発事業で新たな商業施設が入居する見通しであるものの、開業までの人の流れの変化の影響は大きいものと思われる。

さて、当研究所では平成14年6月に県民百貨店の前身である熊本岩田屋が撤退方針を表明した際に、同店が閉店することによる他の商店街等の利用の変化を調査している。その結果は、サンロード新市街で「減る」(「かなり減る」と「やや減る」の合計)が18.0%と高くなった一方で、鶴屋百貨店や下通、上通では「増える」(「かなり増える」と「やや増える」の合計)の割合が「減る」の割合を上回るというものであった(図表2)。

この調査結果は、当時はまだ営業していなかつ

た「ゆめタウン光の森」や「ダイヤモンドシティ・クレア(現イオンモール熊本)」などの郊外型複合商業施設やネット通販などの影響がなかった頃のものであり断定はできないものの、今回の県民百貨店の閉店によって同様の利用シフトが強まり、人の流れの変化が予想される。



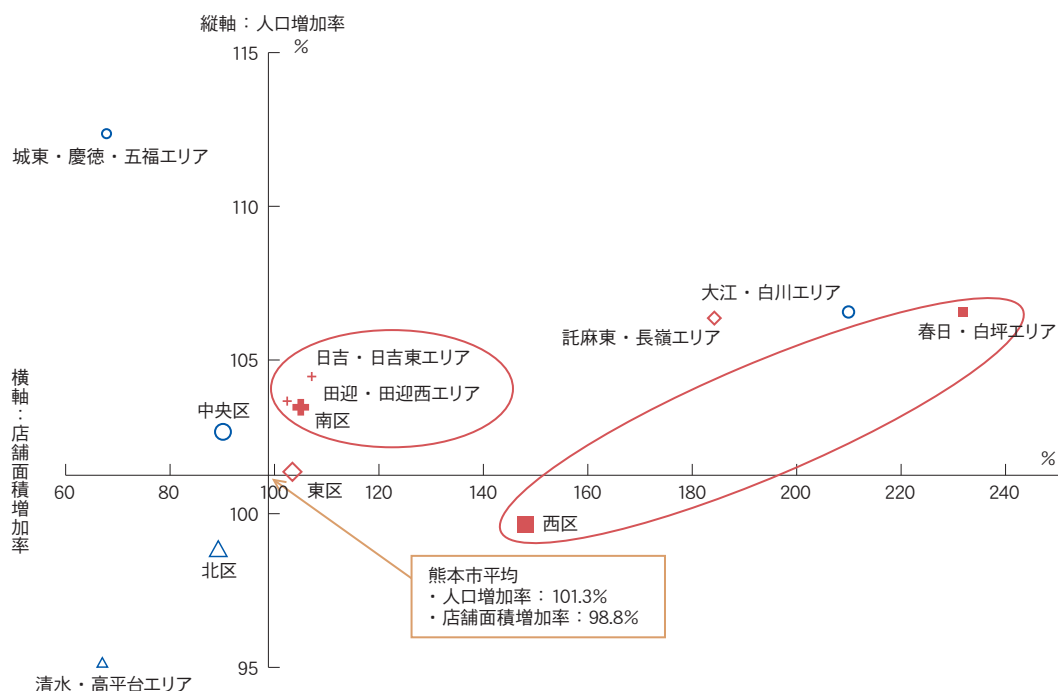
2. 九州新幹線鹿児島ルート全線開業後の熊本市

(1) 熊本市の人口と店舗面積の増減率(エリア別)

続いて、再開発事業に伴う人の流れの変化とは別の視点から中心市街地の人の流れの変化についてみてみたい。図表3は、平成23年3月の九州新

幹線鹿児島ルートの全線開業前後(平成22年と平成26年)の熊本市内の人口と大型小売店(店舗面積が1,000㎡を超える小売店舗)の店舗面積の増減率をエリア別にみたものである。同図は、熊本市

図表3 熊本市校区別の人口と店舗面積の増減率(平成22年~平成26年)



資料：人口：熊本市「住民基本台帳人口」、商業施設の店舗面積：東洋経済新報社「全国大型小売店総覧」
 備考：・平成27年の閉店が公表されている県民百貨店と、センタープラザは店舗面積の減少でカウントしている。
 ・各エリアは、商業施設の店舗面積の増減がみられた隣接する小学校区

全体（人口増加率101.3%、店舗面積増加率98.8%）を縦軸と横軸が交差する点として、区と各区の中で店舗面積の増減があった隣接する校区をエリアとしてプロットしている。

これをみると、西区（人口99.7%、店舗面積148.1%）の春日・白坪エリアの増加率が目立つ。西区全体では人口が減少しているものの、JR熊本駅がある同エリアは人口増加率が106.6%、店舗面積増加率は231.8%と突出している。特に、熊本地方卸売市場（通称：田崎市場）の隣接地では、県外資本の「ゆめマート田崎」が平成25年に出店し、「イオンタウン田崎」も出店を予定するなど、商業施設の新規出店が相次いでいる。

南区（人口103.5%、店舗面積105.0%）は、人口、店舗面積ともに増加している。日吉・日吉東エリア、田迎・田迎西エリアで増加していることに加え、力合西校区ではJRの新駅が平成28年春開業予定であり、新駅隣接地には分譲マンションが建設される見通しであることから、今後のさらなる増加が見込まれる。

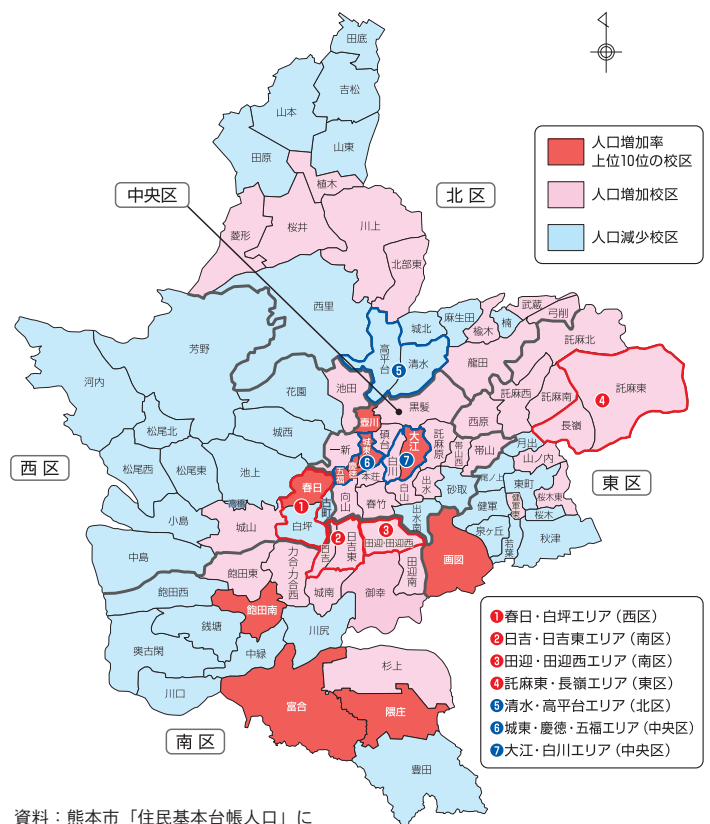
一方、北区（人口98.9%、店舗面積89.2%）は、人口、店舗面積ともに減少しており、清水・高平台エリアの減少が目立つ。また、5つの区の中で最も人口の多い東区（人口101.4%、店舗面積103.4%）は、熊本市全体を若干上回るものの、18校区のうち8校区で人口が減少し、店舗面積も長嶺校区でディスカウントストアなどの出店があったのみであった。

中央区（人口102.7%、店舗面積90.1%）は、日本たばこ産業熊本工場跡地に「ゆめタウン大江」がオープンした大江・白川エリアが西区の春日・

白坪エリアに次ぐ増加率を示している。閉店を予定している県民百貨店、センタープラザが立地する城東・慶徳・五福エリアでは人口増加率は高いものの、店舗面積は減少しており、商業施設の集積が進むJR熊本駅周辺の西区や南区への購買先の変化がみられる可能性もある。

以上のように、九州新幹線鹿児島ルート の全線開業後の熊本市内の商業面における賑わいが、西南部に生まれつつあることがうかがえる。

図表4 熊本市の校区別人口増減率（平成22年～平成26年）



(2) 中心市街地内にある商店街等の利用者ニーズ

このような状況で、JR熊本駅ビルでは再開発構想が控えているが、熊本市内の5つの地点（上通、下通、新市街、熊本駅前、健軍）で平成25年12月に来街者へ直接の聞き取り調査を実施した「平成25年度商店街アンケート調査」（熊本市）から、熊本駅前への来街者の実際の動きを捉えてみたい。

健軍商店街を除く4つの地点で比較すると、来街目的は上通、下通、新市街では「衣料品の買い物」、「ウインドウショッピング」が高いのに対して、熊本駅前は1割に満たない。また、「買い物」

■調査概要■

- (1) 調査日 : 平成25年12月1日(日)と12月6日(金)の2日間
- (2) 調査地点 : 5地点
 - ・上通（びぶれす熊日会館前）
 - ・下通（ファインビル前）
 - ・新市街（パチンコプラザ前）
 - ・熊本駅前（熊本駅前広場東口出口）
 - ・健軍商店街（西里生花店前）
- (3) 調査対象者 : 中学生以上の歩行者及び自転車通行者 711名
- (4) 調査方法 : 各調査地点に調査員を配置し、通過する歩行者及び自転車通行者に対して調査員が聞き取り調査を実施

だけでなく“時間消費”的な目的である「食事や喫茶」も熊本駅前は、低くなっているのが目立つ。

一方、熊本駅前には鶴屋フーディワン森都心店などが立地し「飲食料品の買い物」が他商店街に比べ高くなっていることに加え、森都心プラザ（図書館を含む）の利用や待ち合わせ、乗換えなどの「その他」が突出しており、熊本駅前の立地や交通結節点としての特性がよく表れている（図表5）。

次に、2、3年前と比べた来街頻度の増減を図

図表5 来街目的（主なもの）

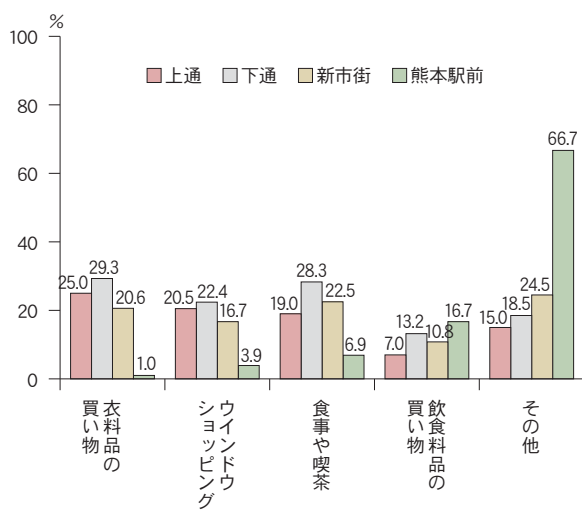
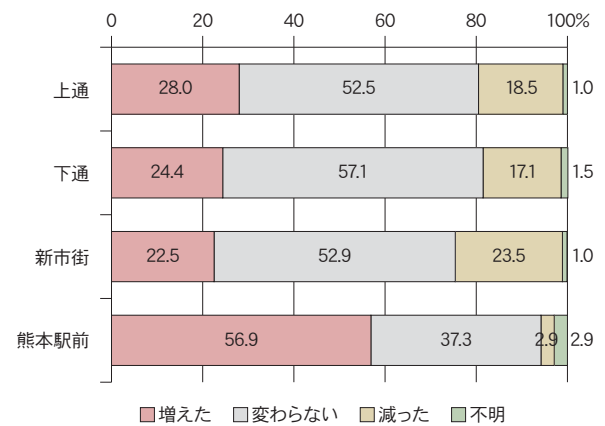


表6 でみると、熊本駅前には「増えた」が56.9%と突出して多いのに対して、商店街では「変わらない」が最も多く、上通（52.5%）、下通（57.1%）、新市街（52.9%）と5割を超えている。

このように、現状では熊本駅前には九州新幹線開業やそれに伴う周辺の開発で利用が増えた人が多く、今後駅ビル構想が実現されれば、交通結節点としての利用に加え、買い物や時間消費的な利用で訪れる人が増えるものと予想される。

図表6 2、3年前と比べた来街頻度の増減



資料：図表5、6 熊本市「平成25年商店街アンケート調査」

3. JR九州駅ビルの先行事例

(1) JR九州駅ビルの状況

JR熊本駅ビルの構想は、詳細についてまだ明らかになっていないものの、九州旅客鉄道（以下、JR九州）が平成32年の開業を表明している。そこで、JR九州がこれまで展開してきた駅ビル事業についてみてみたい。

JR九州は、大規模商業施設「アミュプラザ」を平成10年に小倉駅（北九州市）を皮切りとして、長崎駅（平成12年）、鹿児島中央駅（平成16年）、博多駅（平成23年）と相次いで開業し、平成27年春には大分駅での開業を控えている。九州各県の県庁所在地における商業施設の店舗面積上位3位までをみると、郊外型複合商業施設や地方百貨店と並び、福岡市、長崎市、鹿児島市ではアミュプラザが入っており存在感を示している（図表7）。

図表7 商業施設の店舗面積（九州7県の県庁所在地）

（単位：㎡）

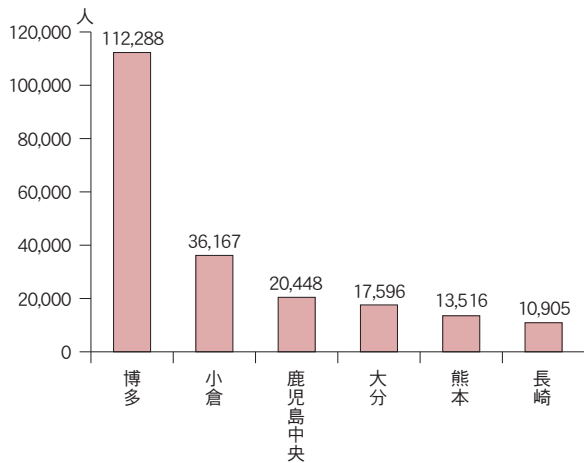
	1位	2位	3位
福岡市	博多デイトス・マイング 博多駅名店街・ JR博多シティ 76,140	天神ビル・天神コア・ 天神MM・MMT・ 西日本・福岡各ビル 56,013	キャナルシティ博多 51,542
佐賀市	ゆめタウン佐賀 49,251	佐賀ショッピング センター・ モラージュ佐賀 36,900	イオンモール 佐賀大和 29,400
長崎市	ゆめタウン夢彩都 31,926	アミュプラザ長崎 19,772	長崎浜屋 16,764
熊本市	鶴屋百貨店 本館・東館 56,181	ゆめタウン はません 44,264	県民百貨店 25,095
大分市	トキハ わさだタウン 64,505	パークプレイス 大分 48,093	トキハ本店 42,564
宮崎市	イオンモール 宮崎 60,000	宮交シティ ショッピングセンター 26,682	ボンベルタ橘 19,861
鹿児島市	イオンモール 鹿児島 49,293	山形屋 30,328	アミュプラザ 鹿児島 25,542

資料：東洋経済新報社「全国大型小売店総覧2015」

備考：アミュプラザ博多は、福岡市の「博多デイトス・マイング・博多駅名店街・JR博多シティ」を含む。

また、熊本駅に先行して開業するこれらの駅はいずれも利用客が多く、平成25年度のJR九州の駅別の乗車人員（1日平均）をみると、長崎駅（10,905人）以外は熊本駅（13,516人）よりも多くなっている（図表8）。このため、熊本駅ビルの規模はどの程度のものであるかは現時点では不透明であるが、開業後は熊本市の中心市街地における有数の大型商業施設として存在感を示すものと思われる。

図表8 JR九州 平成25年度駅別乗車人員数（1日平均）



資料：九州旅客鉄道㈱ホームページ

図表9 アミュプラザの概要比較（長崎、鹿児島、博多、大分、熊本）

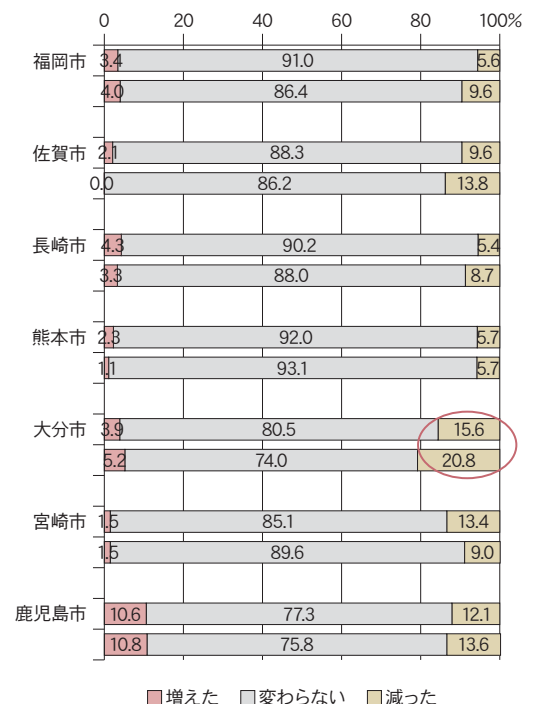
名称	アミュプラザ長崎	アミュプラザ鹿児島	アミュプラザ博多	アミュプラザおおいた（熊本駅ビル）
開業時期	平成12年9月	平成16年9月	平成23年3月	平成27年春 平成32年完成見込み
構造	地上5階	地上6階 地下1階	地上10階 地下1階	地上21階 地下1階 鹿児島駅ビルを上回る規模
店舗面積	約19,772㎡	約31,400㎡	約37,600㎡	約31,000㎡
店舗数	160店舗	213店舗	373店舗	約190店舗
駐車場台数	800台	1,810台	780台	2,300台（予定）
年間商品販売額（平成25年度）	191億円	232億円	360億円	190億円（開業初年度）
備考	—	平成26年9月プレミアム館開業	平成26年1月アミュエスト開業	—

資料：九州旅客鉄道㈱ホームページ他、各種資料より当研究所作成

比較のために、小倉以外のアミュプラザの概要をまとめた図表9をみると、平成25年度の売上高は博多が360億円、鹿児島が232億円、長崎が191億円とそれぞれ過去最高を記録している。このように、施設規模や売上高が大きい駅ビルは、立地する地域内で他の商業施設等と新たな競争を生み出しており、熊本市においても影響が見込まれる。

ここで、駅ビルの開業に伴う地元商店街と地元百貨店への影響について、当研究所がJR博多駅ビル開業の影響について調査した「JR博多駅ビル利用状況調査」（平成23年11月）でみてみたい。同ビル開業による各都市の地元商店街と地元百貨店の利用の増減を尋ねたものが図表10であるが、都市別に中心商店街の利用頻度の変化をみると、大分市が「減った」が15.6%と最も高い。また、地元百貨店の利用でも、大分市で「減った」が20.8%と高くなっており、大分市の福岡方面への購買流出が懸念される結果であった。この点、大分市では平成27年春にアミュプラザおおいたが入居するJRおおいたシティが開業することから地域外への購買流出を防ぐものと思われる。

図表10 地元中心商店街、地元百貨店の利用の増減（上段：中心商店街、下段：百貨店）



資料：当研究所「JR博多駅ビル利用状況調査」（平成23年11月）

(2)長崎市、鹿児島市、大分市の状況

ここからは、J R 駅ビルの開業がもたらす地域への影響について、長崎市と鹿児島市、大分市を先行事例としてみてみたい。

①長崎市

長崎市では、平成12年4月に(株)イズミ(広島市)が運営する「夢彩都」に続いて、同年9月にアミュプラザ長崎が相次いでオープンしている。両施設は、従来からの中心商業地域の“浜んまち”から、前者が約800m、後者が約1 km 離れた場所にあるが、既存商店街へ及ぼした影響は大きいものがあった。当時の既存商店街の経営への影響度について、長崎市などが調査した「大型店出店に伴う影響調査」(平成12年)によると、「大型店出店後、売り上げが減った」とする商店が8割を超えていることなどからもアミュプラザ長崎と夢彩都の出店の影響の大きさがうかがえる。

また、経済産業省の商業統計(立地環境特性格編)でアミュプラザ長崎、夢彩都、両施設以外の

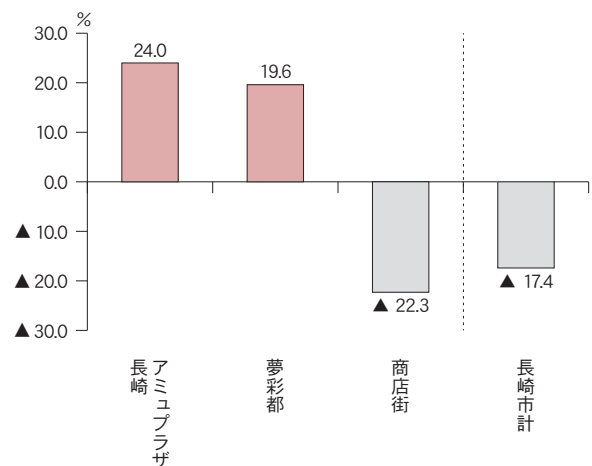


アミュプラザ長崎(平成26年11月27日筆者撮影)

長崎市内の商店街の小売業年間商品販売額の推移をみると、平成14年のアミュプラザ長崎は約111億円(長崎市全体の2.3%)、夢彩都は約167億円(同3.5%)であった。平成19年には、アミュプラザ長崎は約138億円(平成14年比24.0%増、長崎市全体の3.4%)、夢彩都は約200億円(同19.6%増、同4.9%)と2割前後の伸びを示した一方、商店街は1,729億円(同22.3%減)と減少している(図表11)。

これまでアミュプラザ長崎と中心商業地域との間にあまり連携はみられていなかったが、近年では回遊性を高めるための関係構築が模索され始めている。平成23年に閉店した“浜んまち”の大丸長崎店跡地には平成26年9月に新たな商業複合ビル「ハマクロス411」が開業し、一帯を回遊する起点として期待が高まっている。

図表11 アミュプラザ長崎、夢彩都、商店街の小売業年間商品販売額増減率(平成14年/平成19年)



資料: 経済産業省「商業統計(立地環境特性格編)」

②鹿児島市

次に、平成16年9月にアミュプラザ鹿児島がオープンした鹿児島市をみる。アミュプラザ鹿児島は、従来からの商業集積地である天文館から約1.5km 離れた場所にある。アミュプラザ鹿児島開業後に、平成19年にイオンモール鹿児島、オプシアミスミなどの大型複合商業施設がオープンしており、中心市街地と郊外との地域内における競争が激しさを増している。

経済産業省の商業統計でアミュプラザ鹿児島と鹿児島市内の商店街の小売業年間商品販売額の推移をみると、平成14年の西鹿児島駅ビルは約16億円(鹿児島市全体の0.2%)であった。平成19年には、アミュプラザ鹿児島は約166億円(平成14年比886.4%増、鹿児島市全体の2.7%)と存在感を示した一方、商店街は1,890億円(同20.6%減)と減少している(図表12)。

鹿児島市はアミュプラザ鹿児島と天文館、郊外との三つ巴の地域内競争がみられているものの、郊外の大型商業施設の影響が強まる中、アミュプラザ鹿児島と天文館の街づくり団体や百貨店との間で共同販促活動が行われるなど、徐々に連携の動きがみられるようになってきている。

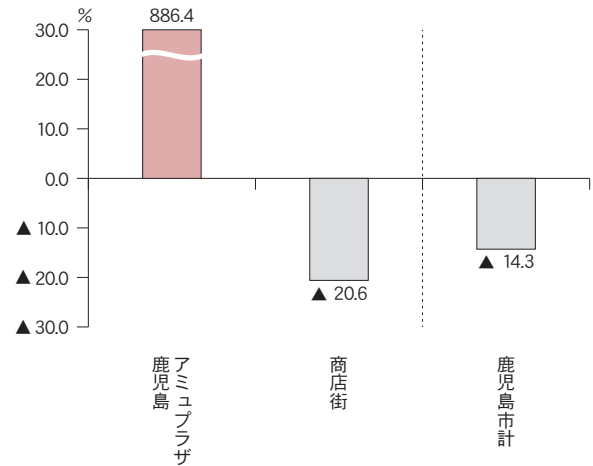
また、アミュプラザ鹿児島自体は売上高を伸ば



本館(右)と平成26年9月に開業したプレミアム館(左)
(平成26年11月1日筆者撮影)

しており、平成26年9月には別館「プレミアム館」を開業し、さらに集客力の強化を狙っている。商圈は、鹿児島市内だけでなく、大隅半島から宮崎県南部を含めた南九州全体に及んでおり、平成27年度の売上高は250億円を見込んでいる。

図表12 アミュプラザ鹿児島、商店街の小売業年間商品販売額増減率(平成14年/平成19年)



資料：図表11に同じ

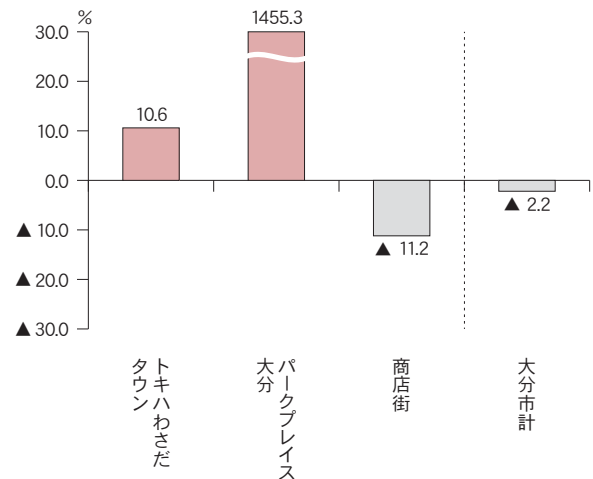
③大分市

平成27年春にアミュプラザおおいたが開業する大分市は、平成12年12月に「トキハわさだタウン」、平成14年4月に「パークプレイス大分」が相次いでオープンし、郊外の大型複合商業施設による包囲網が形成され、中心市街地の商店街が吸引力を発揮しづらい状況が続いてきた。

経済産業省の商業統計でトキハわさだタウンとパークプレイス大分、大分市内の商店街の小売業年間商品販売額の推移をみると、平成14年の両商業

施設は計約213億円(大分市全体の4.0%)であった。平成19年には、両商業施設は計約384億円(平成14年比80.6%増、大分市全体の9.5%)となっている一方、商店街は1,750億円(同11.2%減)と減少している(図表13)。

図表13 大分市の郊外型商業施設、商店街の小売業年間商品販売額増減率(平成14年/平成19年)



資料：図表11に同じ



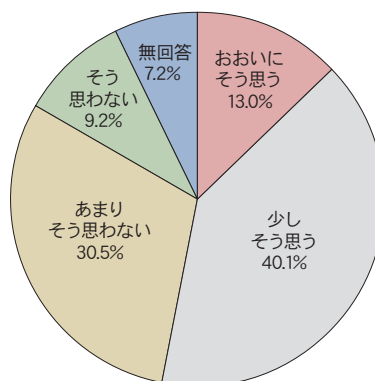
平成27年3月開業に向けて工事が進むJR大分駅
(平成26年9月30日筆者撮影)

大分市はJ R 駅ビルと中心商店街の距離が近いことから、アミュプラザおおいたの開業は、郊外の大型複合商業施設の買い物客を中心市街地に呼び戻すチャンスとなり、これまでの県外への購買流出による影響を軽減する契機になるとみられる。アミュプラザおおいたは、開業初年度の売上高を190億円と見込んでおり、大分県内から宮崎県北部を商圈として想定している。

ここで、大分県が平成26年3月に実施した「大分県中心市街地等消費者動向調査」で、J R 新大分駅ビルの周辺商店街への回遊意向をみると、「J R 新大分駅ビル開業により、周辺商店街を回遊してみたいと思うか」という設問に対して、「おおいにそう思う」が13.0%、「少しそう思う」が40.1%と回遊意向を持つ人が半数を超えている(図表14)。回答者を居住地別にみると、近隣の津久見市や佐伯市などが高くなっており、周辺市町村からの購買を吸収するものと思われる。また、J R 大分駅周辺では再開発事業に伴いマンション建設が相次ぎ、居住人口は増加がみられており、賑わい創出が期待されている。

ただ、現状では中心部の商店街への人の流れは通行量の推移をみても横ばいから減少傾向にあり、著しい増加はみられていない。今後、駅ビルとの回遊性を向上させるために連携が求められているが、平成26年9月末にアミュプラザおおいたへの入居テナントが公表されたばかりであり、これから連携関係を構築する段階にとどまっており、駅ビル開業を目前に控えて課題となっている。

図表14 J R 新大分駅ビル開業による周辺商店街への回遊意向



資料：大分県「平成25年度大分県中心市街地等消費者動向調査」

おわりに

来年3月の開業に向けて、J R 大分駅ビルはスタッフの大量採用を始めている。駅ビル全体で2,500人が就業する見込みで、そのうち1,000人程度が新規採用になるとみられる。この大量採用は地域の雇用情勢に影響を及ぼすと同時に、周辺の昼間人口の増加につながり、新たな賑わいを生み出すものと思われる。

一方、熊本駅は隣接地に平成26年10月、熊本地方合同庁舎B棟が開所し、先に完成したA棟を含めて約2,000人が勤務し始めている。また、駅周辺には商業施設、ホテルなど商業活動を活発化させる様々なファクターが既に集積している。仮に、熊本駅ビルの開業によって大分駅ビルと同程度の雇用が生まれるならば、新たな賑わいの“核”が誕生することになる。さらに、九州新幹線開業を契機に熊本市内の商業面の賑わいが、春日・白坪エリアなど駅周辺に新たに生まれつつあることを考えると、中心市街地の賑わいが上通、下通などの中心商店街と熊本駅周辺とに分散する可能性がある。

J R 駅ビルで先行する長崎市、鹿児島市の事例をみると、駅ビル開業は中心市街地の賑わいに分散を招き、中心商店街は売上が減少している。そして、時間の経過とともに郊外の大型複合商業施設との競争などが加わったことで、中心市街地では中心商店街と駅ビルの関係が、競合から協力へと変化しつつある。ただ、回遊性を高める取り組みなどの連携が功を奏し、両者の共存共栄をもたらしている例は少ないようである。

また、駅ビルが想定している商圈は県境を越えるものであり、これから都市間競争を激化させるものと思われる。長崎と鹿児島は終着駅であり、大分は駅利用者が多い特性を生かして、地域内外の需要を吸収するものと見込まれる。これまでの中心市街地は、地域内の需要を吸収するために魅力を高めればよかったが、商業面の賑わいの重心が動く中で、熊本城の活用やコンパクトシティ構想の実現等により都市機能を強化するなど、今後は都市間競争への対応も視野に入れた街づくりが求められている。