

2018 年度 博士学位論文

港湾都市・門司港市街地の再編過程にみる
観光地化の空間的特色

立教大学大学院観光学研究科博士課程後期課程

丸山 宗志

2018 年度 博士学位論文

港湾都市・門司港市街地の再編過程にみる
観光地化の空間的特色

指導教授 松村公明

立教大学大学院観光学研究科博士課程後期課程

丸山 宗志

目 次

I 序論	7
1. 研究の背景	8
2. 従来の研究	10
(1) 観光地理学の現代的課題	10
(2) 都市地理学の応用可能性	11
(3) 港湾都市に関する地理学研究の課題	12
3. 研究の目的と方法	14
(1) 研究の目的	14
(2) 研究の方法	14
4. 研究対象地域の選定理由	16
5. 研究対象地域の概観	18
II 港湾都市・門司港の盛衰と観光開発	21
1. 門司港の歴史的変遷	22
(1) 門司港の築港と港湾都市の整備	22
(2) 戦後の港湾機能の停滞	25
(3) 陸上交通の革新と拠点性の低下	27
2. 門司港レトロ事業の推進	30
(1) 計画策定の背景と北九州市ルネッサンス構想	30
(2) 門司港レトロ第1期事業による整備	31
(3) 門司港レトロ第2期事業による整備	34
(4) 門司港レトロ事業の課題	35
3. 門司港における市街地の縮小	39
(1) 人口集中地区（DID）の縮小傾向	39
(2) 人口集中地区（DID）における人口動態	41
4. 小括	44
III 観光からみた門司港市街地の地域分化	45
1. 門司港市街地における商業店舗の分布形態	46
(1) 小売店舗の分布形態	48

(2) 飲食店舗の分布形態.....	50
(3) サービス業の分布形態.....	51
(4) 新旧市街地における商業店舗の分布形態の特色.....	53
2. 門司港中心部における土地利用状況の変遷.....	55
(1) 門司港レトロ地区における土地利用変化.....	56
(2) 旧日銀通り沿線地区における土地利用変化.....	59
(3) 栄町地区における土地利用変化.....	63
3. 栄町銀天街の事例.....	67
(1) 栄町銀天街における店舗の業種構成.....	67
(2) 栄町銀天街における業種構成の変遷.....	70
(3) 栄町銀天街における観光地化への対応.....	75
1) 栄町銀天街における店舗の定休日.....	75
2) 栄町銀天街における観光売上げ比率.....	76
(4) 栄町銀天街と観光地区との関係.....	78
4. 小括.....	80
(1) 門司港市街地中心部における対照的な地域的性格.....	80
(2) 門司港市街地中心部の変容過程.....	81
(3) 栄町銀天街における他地区との機能的な関係性の変化.....	82
(4) 観光からみた門司港市街地の地域分化.....	82
IV 門司港市街地における観光地化の進展と「観光的郊外」の形成.....	85
1. 門司港市街地における新規開業店舗の出店傾向.....	86
(1) 門司港レトロ事業による観光開発の収束.....	86
(2) 門司港市街地における新規開業店舗の分布傾向.....	88
2. 新市街地における観光地化の進展.....	92
(1) 新市街地における新規開業店舗の特色.....	92
1) 店舗の営業形態.....	92
2) 経営者の出身・居住地.....	95
3) 経営者の前職と従業歴.....	95
4) 店舗の立地選択理由.....	96
(2) 新市街地の出店傾向にみる観光の地域的展開.....	96

1) 西海岸地区における出店傾向	97
2) 港町地区における出店傾向	97
3) 新市街地における出店傾向の差異	98
3. 旧市街地における観光地化の進展.....	100
(1) 旧市街地における新規開業店舗の特色	100
1) 店舗の営業形態	100
2) 経営者の出身・居住地	104
3) 経営者の前職と従業歴	104
4) 店舗の立地選択理由	104
(2) 旧市街地への店舗移転の事例	105
(3) 旧市街地の出店傾向にみる観光の地域的展開	110
1) 地域住民の位置づけ	110
2) 市街地における継続的な店舗経営	111
3) 旧市街地における商業店舗の回復	111
4. 小括	113
(1) 新旧市街地における観光地化の進展	114
(2) 旧市街地における観光地化への地域的対応	116
(3) 旧市街地における「観光的郊外」の形成	117
V 結論.....	121
1. 門司港市街地の再編過程と観光地化に関する考察.....	122
(1) 観光地化と市街地縮小の同時進行	122
(2) 観光からみた市街地の地域分化.....	123
1) 門司港市街地における観光地区の特性	124
2) 門司港市街地における新旧市街地の分化	124
(3) 門司港市街地における観光地化の進展と「観光的郊外」の形成	125
1) 新市街地における観光地化の進展	125
2) 旧市街地における観光地化の進展	126
2. 結論	128
参考文献	133

図 一 覧

図 I-1	門司港市街地（2006年）	18
図 II-1	大正期における国内主要港湾の年間出入港隻数（1912-1925年）	24
図 II-2	大正末期における門司港市街地（1925年）	25
図 II-3	関門海峡における交通整備（1896-1975年）	29
図 II-4	門司港レトロ事業（1988-2007年）による主な整備対象	32
図 II-5	門司港レトロ地区における観光入込客数の推移（1995-2017年）	33
図 II-6	門司港レトロ地区における土地利用変化（1980-2017年）	36
図 II-7	門司港市街地における歴史的建造物の推移	37
図 II-8	門司港市街地における人口集中地区界の推移（1980・1995・2015年）	40
図 II-9	門司港の人口集中地区における人口動態（1995・2015年）	42
図 III-1	門司港市街地中心部（2017年）	47
図 III-2	門司港中心部における小売店舗の分布（2011年）	49
図 III-3	門司港中心部における飲食店舗の分布（2011年）	51
図 III-4	門司港中心部におけるサービス業の分布（2011年）	52
図 III-5	本研究で用いる門司港中心部の地区区分	55
図 III-6	門司港レトロ地区における土地利用変化（1980-2011年）	57
図 III-7	門司港レトロ地区における業種構成比の推移（1980-2011年）	58
図 III-8	旧日銀通り沿線地区における土地利用変化（1980-2011年）	60
図 III-9	旧日銀通り沿線地区における業種構成比の推移（1980-2011年）	62
図 III-10	栄町地区における土地利用変化（1980-2011年）	64
図 III-11	栄町地区における業種構成比の推移（1980-2011年）	65
図 III-12	栄町銀天街3番街における店舗業種構成と変化（1980-2011年）	71
図 III-13	栄町銀天街4番街における店舗業種構成と変化（1980-2011年）	72
図 III-14	栄町銀天街5番街における店舗業種構成と変化（1980-2011年）	73
図 III-15	商店街の観光化と観光化型商店街のイメージ	78
図 III-16	観光からみた門司港市街地の地域分化（模式図）	83
図 IV-1	門司港市街地における新規開業店舗の分布（2018年）	88
図 IV-2	門司港の新旧市街地における新規開業店舗の推移（2007-2017年）	90

図 IV-3	門司港新市街地における新規開業店舗の分布（2017年）	94
図 IV-4	門司港旧市街地における新規開業店舗の分布（2018年）	102
図 IV-5	中央市場における店舗業種構成と新規開業店舗の立地（2018年）	103
図 IV-6	門司港市街地における店舗移転の事例	106
図 IV-7	門司港市街地における新規開業者の立地選択プロセス（2007-2018年）	113
図 V-1	門司港市街地の再編過程と観光地化（模式図）	129
図 V-2	都市化と観光地化による「観光的郊外」の形成（模式図）	130

表 一 覧

表 II-1	門司港の大陸貿易状況（輸出）（1939-1944 年）	27
表 II-2	関門海峡間における交通整備の経緯（1896-1975 年）	29
表 II-3	門司港レトロ事業（1988-2007 年）における主な整備事業.....	33
表 III-1	栄町銀天街 3 番街における店舗の業種構成（2011 年）	68
表 III-2	栄町銀天街 4 番街における店舗の業種構成（2011 年）	68
表 III-3	栄町銀天街 5 番街における店舗の業種構成（2011 年）	69
表 III-4	栄町銀天街の定休日別店舗数（2011 年）	75
表 III-5	栄町銀天街の観光売上比率別店舗数（2011 年）	77
表 IV-1	門司港・新市街地における新規開業店舗の経営内容と経営者属性および開店理由（2017 年）	93
表 IV-2	門司港・旧市街地における新規開業店舗の経営内容と経営者属性および開店理由（2018 年）	101
表 IV-3	都市化の推移モデル	118

I 序論

1. 研究の背景

都市は、その変容過程としての都市化によってさまざまな変化を遂げてきた。例えば中心都市においては都市化の推移につれて分散的都市化が示され、郊外化がもたらされた。しかし近年では、産業構造の転換をはじめとして、日本全体が直面している不可避的な人口の自然減によって、拠点性を有する都市はごく例外的な存在になりつつある。地方中枢都市やそれに準じる一部の都市を除けばおおむね衰退傾向にあり、このうちとくに地方都市の置かれた状況はより厳しさを増している（江崎，2016）。

こうした都市の衰退過程において観光の推進は導入される。それは、不振に陥った基幹産業に代わる活性化策として注目が寄せられるからである。いまや産業不振や人口減少を解決する一手段として観光を推進する自治体の数は枚挙にいとまがなく、これは、近年の「地方創生策」において観光の導入と推進が重要な位置づけを占めることから明らかである（内閣官房まち・ひと・しごと創生本部事務局，2015）。

ところで地方都市では、中心部の空洞化に対応すべく、再開発をとおしてさまざまな観光推進が取り組まれてきた。例えばモータリゼーションの進展にともなう中心商店街の「シャッター通り」への対策などを目指して、商店街再生や観光まちづくりなど各種事業が行われてきた（武者，2006；安倉，2007；西村編，2009）。また、その過程では、それまでのいわゆる「ハコモノ主義」的な再開発手法に対する反省をふまえて、市民参加や官民協働によるコンパクトな再開発事業の必要性も指摘されてきた（佐野ほか，2002）。

こうした経緯からもわかるとおり、都市域における再開発事業は、しばしば衰退する都市域を象徴する都市中心部を対象として実施されてきた。またその目的から、再開発事業は、衰退した従来の産業基盤に取って代わるものとして推進されてきた。このため観光に関わる新たな産業は、都市中心部の一部を占有することになる。とくに、すでに反省されてきたような「ハコモノ主義」的な開発事業がなされた場合には、都市域に占めるその占有規模は一定の大きさを持つようになる。

ここで注意すべきなのは、本来都市では、それを構成する部分地域が、互いに作用しあい、互いに補完しあいながら都市の諸活動を支えていることである（桑島，1984）。つまり都市は、それを構成する部分地域における機能的な関係性のうえで成り立っているのである。こうした機能的な関係性は、かならずしも都市中心部のみに限定されるものではなく、都市域を構成する以上、それまでの都市化の過程で外延化した住宅地区も含まれる。この

ため、観光が既存の都市域の一部を占有して推進されれば、都市内部の関係性や都市域の広がりを十分に考慮して観光を位置づける必要がある。

以上をふまえれば、衰退した都市域の部分地域を対象として取り組まれた観光の推進、あるいは観光地化に対しては、その経済的効果のみならず、都市域においていかなる位置づけが与えられ、都市に対していかなる作用が果たされたのか、その空間的な検証と分析が行われるべきであると考ええる。

2. 従来の研究

(1) 観光地理学の現代的課題

観光地理学では、観光現象のモノグラフ的研究をとおして、観光地域の形成の条件およびプロセスを地域の全体構造に位置づけて解明する方法が提示されてきた（淡野，1985）。こうした研究には、例えば温泉地域の形成（山村 1969a, b）、民宿地域の形成（石井 1970, 1977；小西，1980；淡野，1985）、スキー集落の形成（白坂，1982）があげられ、研究分野の発展に貢献する重要な研究が蓄積されてきた。つまり、観光地理学は農山漁村への観光の浸透と作用に関する研究蓄積によって、1980年代に興隆をみたといえる。

当時の観光地理学を取り巻く状況には、国内の「旅行・観光ブーム」が重要な契機となっている。これは、農林水産業の生産基盤の疲弊によって観光産業が注目される一方で、高度経済成長のなかで可処分所得と余暇が増加したことを背景として、大都市周辺部の農山漁村に多くの観光客が流入したことに端を発しているという（鶴田，1994）。このため都市は観光客の発地として捉えられ、観光・余暇行動の着地としての都市の機能については十分に検討されてこなかった（松村，1996）。

都市を観光・余暇活動の着地として捉える研究蓄積の不足について、山村（1995）は、都市が発展するにつれて都市機能が単一機能からより複合化し、都市住民自らの利用度が高くなるため、観光機能の位置づけがより困難であることが起因していることを説明している。つまり、近年の観光地理学において都市を対象地域とする幅広い地域研究が進まなかったのは、都市化の過程で進展した複雑な組織化が、都市域における観光現象の解明を難しくしてきたことに一因があると考えられる。

しかしその後、1990年代以降では、都市地理学者と観光研究者の両者から都市観光が注目されはじめ、都市における観光は、重要かつ明確な研究領域として取り上げられるようになる（Pearce，1995）。このうち国内の実証研究では、都市域における宿泊施設の分布と立地特性（石澤・小林，1991；松村，1996；鈴木，2011）や、さまざまな空間スケールにおける観光行動の特性（金，2009；有馬，2010）などが明らかにされてきた。近年の観光地理学研究に共通するのは、比較的大規模な都市を対象として、観光を指標化するための都市機能や観光行動に関する解明が進められてきたことにある。ただしそれでも、都市域を研究対象とした観光による地域変化が活発に議論されるまでには至っていない。つまり、いまだに都市域における観光地化の解明の難しさが十分に克服されたとは言いがたい。

観光地理学は、それぞれ時代背景に応じた観光の空間現象を捉えようとしてきた。前述の鶴田（1994）が指摘した農山漁村における研究動向はもとより、近年において多様化する観光形態や観光行動に関する研究が増加したことはこの証左である。かつて農山漁村でみられた生産基盤の疲弊と若年層を含めた労働人口の流出は、現在では全国各地の地方都市に及んでいる。その一方で衰退する都市域を対象とした観光振興が同時進行することによって、地方都市を取り巻く地域構造の変化は加速している。この点をふまえれば、衰退する都市域の現代的課題に則して研究が行われる必要があると考える。

従来の観光地理学において重要だったことは、観光を受容していく地域構造の条件的な把握が行われたことである。例えば「社会的・経済的条件の変化にともなう観光の構造的変化」（石井，1970）、「複合構造体としての観光集落の形成」（白坂，1982）、「観光地域形成の内的要因と外的要因」の把握を通じた「観光をとりこんだ新しい地域構造」（淡野，1985）など、地域構造への詳細な検討に基づいて、観光の空間現象としての特質に関する理解が進められてきた。前述のとおり、対象地域が農山漁村に限定されるものの、こうした研究の手法と手続きは、観光が果たす地域的な作用を具体的に解明する際に、着実かつ有効な手段であると考えられる。

以上をふまえて、とりわけ現在の日本国内において地方都市が置かれた条件に鑑みれば、そこで行われる部分的な観光現象を切り取って議論するのでは十分でない。地方都市では、地域変容を解明する立場に基づいて、都市の地域構造の変化とその関係によって観光を検討・分析しようとする、新たな視点と試みによる観光地理学的研究が求められていると考える。

(2) 都市地理学の応用可能性

都市域の分析においては、商業店舗を指標とすることに対する有効性が長らく認められてきた（戸所，1983；桑島，1984；石澤，1988）。また、神戸中心市街地を都市の総合地誌的研究としてまとめた藤岡は、地域のモノグラフィーが持つ重要性、地域構造の変化に関する分析の必要性を主張しており（藤岡，1983）、これは当時の観光地理学の流れと軌を一にしていたと考えられる。上記はいずれも経済成長下における都市化の進展や市街地の発展を前提に置いている。しかしそれでも規模の大小を問わず複雑に組織化された都市域の解明においてははまだ参照されるところが多いと考えられる。

一方、近年の都市地理学では、国内都市における都市化の動向に応じて研究が進められ、

都市域の変容を解明するための多様な研究視点が培われてきた。例えば堤は、それまでの土地利用研究に対して意思決定者（エージェント）による意思決定プロセスへの検討を導入して都市域の構造変化を明らかにした（堤 1995, 2009）。また大塚は、中規模都市におけるマンションの立地傾向について、マンションの供給側はもとより、需要側（マンション居住者）にみられる都市域での選好理由から明らかにしている（大塚 2005, 2007）。同様に居住地研究の領域では、居住地選択の意思決定過程に関する研究の蓄積（伊藤, 2001 ; 久保, 2010）があり、個人属性をはじめとした居住者の特性と居住地移動、居住地の選択要因について明らかにされてきた。

以上のように、実際の空間利用を左右する個人の意思決定や立地選好に関する研究視点は、大都市と比較して都市機能の多量な集積や分化がみられない中小規模の都市域を対象とする際に、とりわけ効果的な視点であると考えられる。さらに、上記の研究は、都市化の過程で市街地縁辺部の土地利用に変化が与えられたことを明らかにした点においても、本研究に重要な視点を提供している。

(3) 港湾都市に関する地理学研究の課題

ここで、対象地域としての港湾都市に限定すれば、国内外の研究動向はその傾向と課題に大きく差異がみられる。とりわけ近年の港湾都市においては、港湾の物流システムと産業構造の変化による停滞からの克服を目指して、広く国内外の諸都市で観光を取り入れたウォーターフロント開発が行われてきた。こうした時代の潮流に対応して、それぞれ国内外では研究が進められてきた。

このうちウォーターフロント開発の先進地として知られる欧米では、港湾都市を対象とした事例研究を通じて、その発展や再開発段階に応じた港湾と市街地との関係性の変化（Bird, 1963 : Hoyle, 1988）や、港湾都市の変遷からみた歴史的・観光的都市の成立過程（Tunbridge and Ashworth, 1992）など、地域変化に関する幅広いモデルが示されてきた。また、先進諸国における港湾開発の実態報告では、主要な手段のひとつに観光開発が位置づけられ、それにとまなう土地利用変化にも高い関心が寄せられてきた（Wren, 1983 : Craig-Smith, 1995）。これらウォーターフロントの再開発過程と観光に関する議論は空間的な視点によって行われ、とくに地理学者によって先導されてきた（Hoyle, 2000）。

ただし、その研究動向はとくに理論モデルの構築を目指したマクロスケールな視点や港湾再開発を評価するための計画的な視点に集約されてきた。各港湾都市に特有の地理的条

件や歴史的背景は、変化の詳細を検証するための要因として十分に扱われず、このため観光地化と都市域との関係を精緻に分析しようとする、通時的かつ地誌的な地域研究は展開をみていない。

一方の日本国内では、堀野が欧米と日本にみられるウォーターフロント開発と観光利用の位置づけの差異について考察し、日本の主要港湾都市では業務機能の失速が観光の働きを相対的に際立たせてきたことを指摘している（堀野，1999）。また、港湾の空間的側面に着目した地理学研究においては、地方港のウォーターフロント開発にともなう土地利用変化を明らかにした奥平による一連の研究（奥平 2009a, b, c）や、東京臨海部を対象として港湾の再開発と土地利用変化のパターンを明らかにした太田による研究（太田，2015）があげられ、ウォーターフロント地区の土地利用変化は、港湾機能の変化に対応していることが指摘されてきた。

しかし、事例紹介を含めたウォーターフロント再開発に関する解説（川端，1985；石澤，1987）を除いて、このような実証研究は蓄積の途上にあり、ましてや個別事例を総括するような研究も緒についたばかりである（林，2017）。また、欧米の研究動向とは異なり、港湾地区が都市域を構成する地区として捉えられず、都市を対象とする地域研究において、港湾地区と市街地との関連が、主要な検討内容として取り上げられてこなかったことにも課題を残している。この理由には、これまで日本の港湾都市については、港湾の専門性のために、とくに都市を専門対象とする都市地理学にとって疎遠な関係にあった点（林，2017）があげられる。したがって、港湾都市における再開発手法としての観光開発や、それにとともなう都市の機能転換、さらには都市域への作用・影響など、議論の余地は大いに残されていると考えられる。

3. 研究の目的と方法

(1) 研究の目的

本研究は、北九州市・門司港を対象に、市街地における商業店舗を主な指標として、衰退する都市域にもたらす観光地化の空間的な作用について明らかにすることを目的とする。この際には、港湾都市における発展基盤の盛衰が観光開発と人口減少に起因する点に着目し、観光地化と市街地の縮小との関係から地域構造の変化を読み取るとともに、とくに民間の個人事業主による新規開業店舗の出店傾向の分析をとおして、市街地における観光地化の段階的作用を明らかにする。本研究の特色は、観光開発が実施された旧港の観光地区を市街地の一部として位置づけながら、とくに現地調査による土地利用調査、商業店舗への聞き取りから得られたオリジナルデータの分析によって、旧市街地を含めた市街地を対象範囲とした地域構造的考察を試みる点にある。

(2) 研究の方法

上記の研究目的を達成するために、本研究は地理学的方法に基づいて、主として商業店舗の分布形態と変化、土地利用変化、経営者による店舗の立地選択に注目して調査・研究を進める。具体的な研究の手続きとしては、以下のとおりである。

Ⅱ章では、税関や行政が発行する地誌資料によって、おもに港湾貿易と交通整備の2点から港湾都市の発展と衰退についてまとめる。また、行政発行資料を用いて観光開発事業「門司港レトロ事業」の沿革を、国勢調査の経年データを活用して市街地の縮小傾向を、それぞれ整理・検討する。「門司港レトロ事業」に関しては、観光地区・門司港レトロ地区を対象とした開発前後の土地利用変化と市街地における歴史的建造物の保存活用状況に関する検討をとおして、整備事業の空間的な特徴と課題について指摘し、市街地における地域構造の変化について検討する。この作業を通じて、門司港市街地の地域構造に観光地化を位置づけて分析するための背景要因について整理する。

Ⅲ章では、2011年に実施した土地利用調査と聞き取りによる分析資料に基づいて、観光地化が市街地にもたらした1次的作用を検証する。ここでは門司港レトロ地区・旧日銀通り沿線地区・栄町地区の3地区によって構成される門司港中心部を分析対象として取り上げ、商業店舗の分布形態と土地利用状況の変遷過程について検討する。このうちとくに、栄町銀天街については門司港市街地を代表する中心商業地区としての位置づけから、業種

構成の推移によって商店街の機能変化を検討し、店舗経営者への聞き取りによって得られた店舗休業日設定と観光売上比率のデータから観光地化への対応状況について把握する。以上を総合して門司港市街地における機能地域の相互関係と地域構造の変容過程について考察し、観光地化が市街地にもたらす1次的作用の特色について明らかにする。

IV章では、市街地における観光地化の2次的作用について明らかにするために、門司港市街地において2007年以降に増加をはじめた民間の個人事業主による新規出店に着目する。本研究では、新規開業店舗の経営者への聞き取りから、経営者の個人属性（出身地・居住地、従業歴など）、経営形態（販売商品、休業日などの営業形態）、立地選択理由（現店舗の開業に至るまでの経緯と契機、理由）に関するオリジナルデータを入手し、市街地における観光地化の空間的な作用を考察するための分析資料とする。

ここではIII章の1次的作用に基づいて、まずは俯瞰的に新市街地と旧市街地のそれぞれの分布について確認し、開業年次から立地動向の傾向について検討する。そのうえで、経営形態、立地選択理由に関わるプロセスや志向性などについての聞き取り内容から、新旧市街地の出店傾向の特色を指摘し、それぞれ観光地化の地域的展開に関する考察を行う。さらに、市街地内での店舗移転の事例から、各経営者の立地選択に関わる経緯と行動について詳述し、新旧市街地の関係に関する考察に結びつける。以上をとおして、門司港市街地における観光地化の段階的な作用を明らかにする。

4. 研究対象地域の選定理由

本研究では、研究対象地域として北九州市・門司港を選定した。その選定理由は以下の3点にまとめられる。いずれも詳細については、とくにⅡ章において後述する。

①港湾都市としての側面

門司港は築港以来、大正期に都市化の発展のピークを迎えた早熟の港湾都市に位置づけられる。戦後以降は停滞期を迎えていることから浮沈の幅が大きく、産業の転換が必要とされる港湾地区（旧港）を生み出すことにつながった。また、市街地は天然の良港を裏付ける地形的条件によって、都市化の過程で山地を切り開いて可住地を広げてきた。このため市街地の拡大は山地側への一定方向に限定されることから、スプロールすることなく形態的なまとまりを呈しており、市街地における都市化の推移を面的に測定することができると考えられる。

②大規模な観光開発対象としての側面

門司港では1988年より港湾再開発を兼ねた大規模な観光開発「門司港レトロ事業」が行われた。これには政令指定都市である北九州市の財政基盤が後ろ盾とされており、関連事業費を含めた事業予算は470億円（1988年～2007年）に上る。この観光開発事業によって観光地化が推進され、都市の基幹産業の転換が促された。また、旧港と門司港駅付近に整備対象が集中したことから、市街地においては局所的かつ単核的な観光地区として位置づけられる。さらに、1995年の本格的な観光地化（門司港レトロランドオープン）以降では、統計上の観光入込客数に高水準での安定した推移がみられる。このため、市街地の一部を構成する地区として影響力を持っている可能性が考えられ、市街地全体に果たす作用が一定程度見込まれる。

③人口減少の進行する地方都市としての側面

上記のとおり、門司港（門司区）は、政令指定都市・北九州市を構成するものの、5市合併によって発足した北九州市の背景をふまえれば、それぞれ中心市街地は個別の都市域を形成しており、地形的条件も重なって門司港にはかつての中心市街地が形態的に維持されている。さらに、北九州市は政令指定都市のうち人口減少率（2010年と2015年の比較：-1.54%）¹と高齢化率は最高（30.1%）²を記録しており、門司港の位置する門司区は市内で最高（36.1%）

¹ 国勢調査による。

² それぞれ2018年現在の住民基本台帳による。

²の数値を示している。以上の都市における地域構造と人口構造から人口 10 万³規模の地方都市として想定することができる。

以上をふまえれば、北九州市・門司港には、港湾都市としての発展衰退を経て大規模な観光開発が行われ、かつ市街地範囲の限定的な地方都市として特徴を見出すことができる。このため市街地における観光地化の作用を具体的に検証するために適当な研究対象地域であると考えられる。

³ ただし、これは門司港市街地が位置する門司区の人口規模である。

5. 研究対象地域の概観

門司港の位置する北九州市・門司区は、市を構成する 7 区（門司区、小倉北区・南区、戸畑区、八幡東区・西区、若松区）のなかでは最北端に位置し、九州最北端の企救半島・半島部に区域が定められている。区域の中央部には標高約 300m から 600m の山地を擁しており平地面積は少ない。門司区における主要な市街地は、山地から西側の地域、すなわち関門海峡に面した J R 鹿児島本線および国道 3 号沿いの地域に形成され、このうち区北部の中心市街地が「門司港」地区を中心とした地域である（図 I-1）

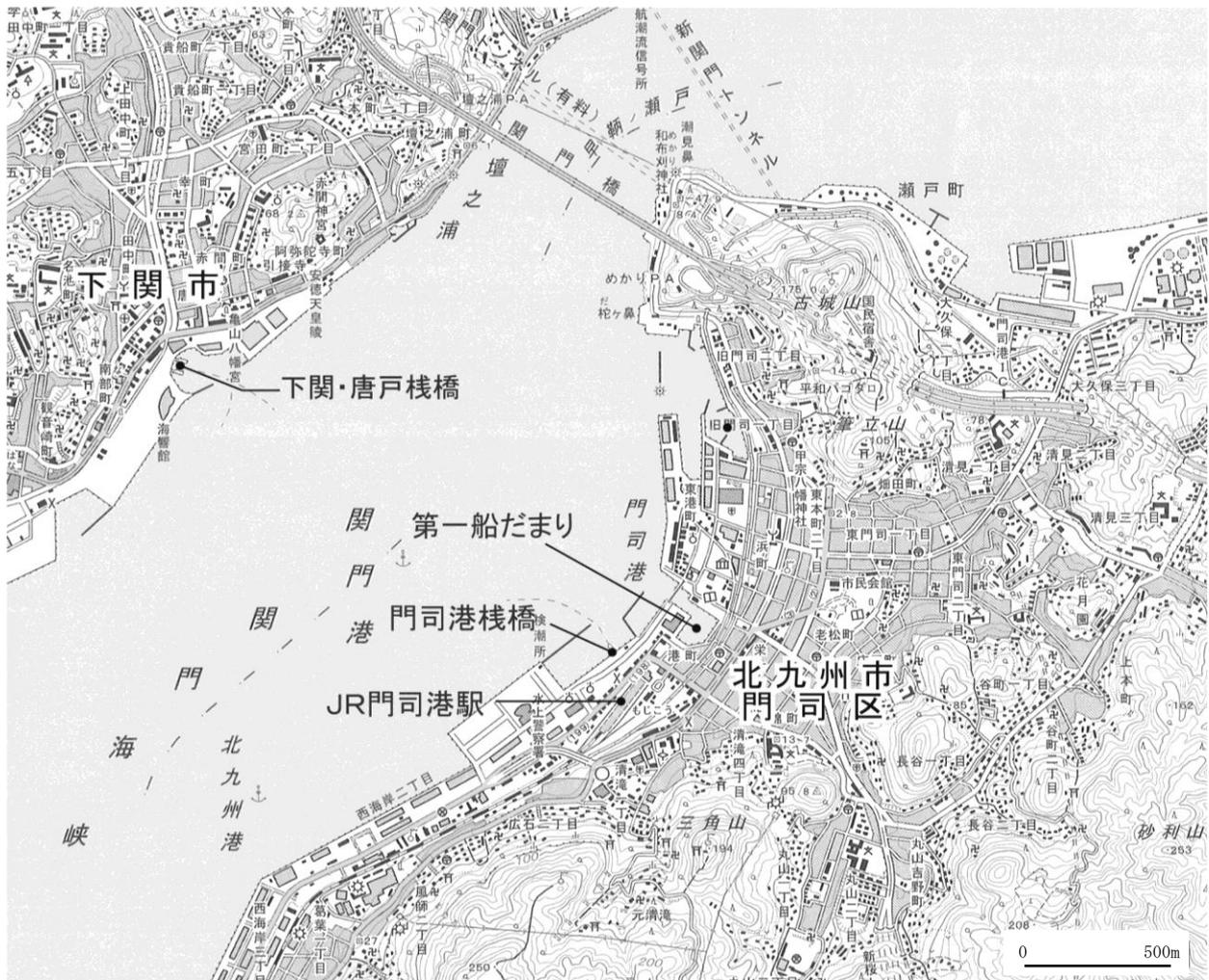


図 I-1 門司港市街地（2006 年）

（国土地理院発行 2.5 万分の 1 地形図「下関」（2006 年発行）を転載，等倍，図の真上が北）

門司港市街地は西を関門海峡に面して、北（古城山⁴）東（砂利山）南（風師山）の3方を山地に囲まれた弓なりの形状を呈している。このうち、市街地東部には谷町地区、長谷地区に標高120～150m程度の山地（竜門町公園）を配しており、南部の三角山（194m）とともに狭められた市街地に中心商業地区の栄町・錦町・老松町が位置する。田野浦海岸（埠頭）へ至る東門司方面にやや低地の拡がりが見られるものの、弓なり状の市街地は全体的には狭小で、港湾の地形的条件を反映している。門司港市街地は、旧日銀通り（国道3号）によって貫かれ、これより山側は上記の中心商業地区を除けば住宅街によって構成される。

一方、関門海峡に接するウォーターフロントは埋め立てられた埠頭によって構成され、このうち都市中心部を構成する港町地区、は旧港（第一船だまり）を取り囲んで現在では観光地区「門司港レトロ地区」の中核を形成している。この港町地区の南側はJR鹿児島本線の起点駅・門司港駅に直結し、西側の西海岸地区では関門汽船によって唐戸港（下関市）と緊密に結ばれている。西海岸1丁目より西側は埠頭（西海岸埠頭）の岸壁に沿って稼働中の港湾施設と工場が立地し、工業的土地利用に切り替わる。港湾施設の立地は、港町地区の北側に位置する東港町地区（新浜埠頭）でも同様にみられる。

⁴ 一帯は和布刈（めかり）公園として整備され、関門海峡に面して和布刈神社が位置する。このため和布刈山の通称を持つ。

II 港湾都市・門司港の盛衰と観光開発

本章では、研究対象地域である北九州市・門司港の歴史的な変遷と観光地化の背景、ならびに北九州市による「門司港レトロ事業」の事業内容について概観する。これは、門司港の現在置かれている状況について整理するとともに、観光開発と門司港レトロ地区の形成、ならびに市街地の人口減少と縮小とについて説明することで、観光地化を市街地の再編過程に位置づける作業でもある。すでに述べたとおり、門司港では観光の進展と市街地の衰退が同時進行し、両者が相互に影響を果たしながら市街地が構造的な変容を遂げていると考えられる。したがって、本章はⅢ章以降の門司港市街地における観光地化の空間的な作用への検討を見据えた背景要因の概説に相当する。

1. 門司港の歴史的変遷

まず本節では、現在の門司港市街地を検討するための前提として、門司港における観光開発の背景について整理する。ここでは門司港の歴史的変遷について、とくに築港から「門司港レトロ事業」策定までの経緯をたどることで、港湾都市の発展と衰退を含めた変遷過程の事実を整理するとともに、北九州市による観光開発の必要性に迫られた背景要因を確認する。

(1) 門司港の築港と港湾都市の整備

築港以前の門司港は、塩田がある程度の寒村で、港とは無縁であった。門司港が西日本一の港として発展したのは、1889年（明治22）における門司築港会社の事業による港湾造成工事の完成以後である（古川，1993）とされている。それ以前は、本州側の下関と九州側の大里（現在の門司駅付近）が主要な海上交通路となっていたものの、門司港は大里と比較して海路が短く、また九州鉄道の起点となることが予想され、さらに主要5品（石炭・米・麦・麦粉・硫黄）の特別輸出港⁵として指定されていた。

また、門司港が築港事業に選定された理由としては、当時の北部九州において港湾建設の優位性が見出されたことがあげられる。この優位性について、門司税関（2009）は以下の3点にまとめている。

⁵ 1889年（明治22）の法整備によって、輸出振興の見地から開港の不足を補うために設置された港湾である。これによって主要5品目を直接海外に輸出することが可能となった。設置当初は、物品の産出地に近い港湾が選ばれ、門司港のほか小樽・伏木・四日市・下関・博多・唐津・三角・口之津の各港が指定された（門司税関，2009）。

①水深の確保

門司港は築港以前こそ塩田として利用されていたが、関門海峡の地形的条件から既存の港湾と比較して水深が深く、従来の塩田を埋め立てることによって港湾を形成することができた。

②湾状の海岸線

海岸線が湾状をなしており、「天然の良港」としての地形的な特性を持っていた。つまり湾曲した海岸線によって、関門海峡の潮流の勢いが緩和され、船舶の停泊および物資の荷役に適していた。

③九州と本州との結節点

上記のとおり、門司港は北部九州において本州に最も近接し、既存の交通路と比較して海路が短く、本州—九州間の物資輸送が円滑に行われることが期待された。さらに、物資輸送の後背地である筑豊炭田からの石炭積み出しに加えて、鉄道交通を利用することで、より高い輸送力を発揮することが期待された。

このように、門司港における港湾都市としての都市化は、1889年の築港事業の開始、および築港にともなう国の特別輸出港への指定を契機とした。築港開始から2年後の1891年（明治24）には、門司駅（現在の門司港駅）⁶が開業し、九州鉄道本社が博多から門司港に移転した。これによって現在の鹿児島本線によって門司港・小倉・博多が結ばれ、門司港には、港湾に続いて鉄道交通が備わることになった。さらに1898年（明治31）には日本銀行西部支店⁷が下関からの新築移転で開業するなど、金融機関やオフィス・事業所の立地が進んだ。1899年（明治32）、開港への要望や輸出実績が他港を上回る状況から、門司港は開港指定を受ける。

1901年（明治34）、本州側の山陽本線が門司港の対岸である下関まで全通し、関門連絡船の運航が開始された。これによって門司港は、海上交通としての船舶、陸上交通としての鉄道、という当時において強力な輸送機能に支えられ、築港事業の目的として掲げられ

⁶ 九州鉄道の門司駅として開業。開業当初の駅舎は現在の駅舎の位置から約200m山側に立地していた（北九州地域史研究会編、2006）。

⁷ 西部支店は大阪支店に次ぐ2番目の支店として1893年（明治26）に下関に開業。下関での開業は、市街地整備後の門司港への新築移転があらかじめ計画された仮店舗としての位置づけだった（日本銀行北九州支店、2001）。

ていた本州と九州とを結ぶ結節点，交通の要衝としての地位を向上させていった。1907年（明治40），国有化された九州鉄道会社は門司港に鉄道管理局を設置し，九州地方の鉄道管轄拠点とされた。同年，門司港は第一種重要港湾⁸に指定されている。路面電車の九州電気軌道⁹が開通（1911年（明治44））したのもこの当時である。

拠点性が高まるにつれて，門司港には多くの海運会社や銀行などの金融機関が相次いで進出し，市街地の発展は大正期に最盛期を迎えることとなる。例えば1914年（大正3）には門司港駅舎¹⁰が完成，1916年（大正5）に出入港の船舶隻数で全国首位を記録する（図II-1）など，港湾都市としての繁栄を極めて，現在の市街地の基盤が形成された（図II-2）。1919年（大正8），台湾・高雄への定期航路が開設されると，門司港は欧州航路の寄港地として役割を果たすようになった。当時の外国籍船舶の主な動きは，国内の主要港湾である横浜・神戸を発ったのち，門司港に寄港して石炭を積み込み，中国大陆，東南アジアを經由して欧州の各港を目指したという（門司税関，2009）。

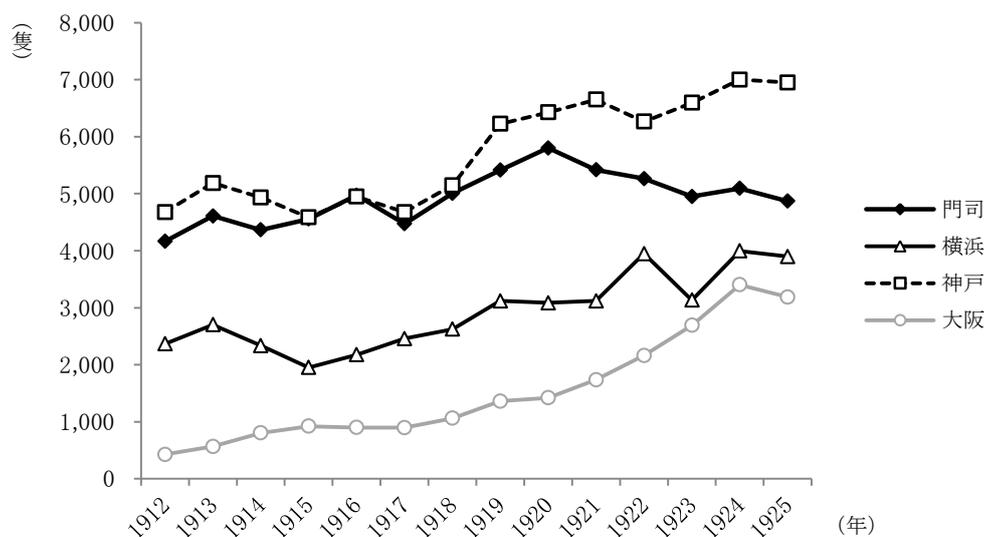


図 II-1 大正期における国内主要港湾の年間出入港隻数（1912-1925年）

（日本関税・税関史資料より作成）

⁸ 国が直接工事を起工し，地元の市に負担金を課す港である（井上，2011）。当時では，下関とともに「関門海峡」が指定され，その他では，横浜・神戸・敦賀の3港が指定を受けた。

⁹ 現在の西日本鉄道（1942年発足）の前身企業のひとつ。1911年（明治44）当初では，門司東本町2丁目―八幡大蔵川の区間が先行して開通し，営業が開始された（西日本鉄道株式会社編，1978）。

¹⁰ 1891年（明治24）の開業時と同じく当時の名称は「門司駅」。客貨の増加や門司港の発展にしたがって駅舎が手狭になり，関門連絡船との連絡性向上を目的として，海よりの現在地に駅舎が新設された（北九州市企画局企画課，1988；北九州地域史研究会，2006）。



図 II-2 大正末期における門司港市街地（1925 年）

図の範囲は図 I-1 と同様。門司港から関門海峡を経て下関へ伸びる破線のうち、北側が関門渡（現関門汽船，至・唐戸港），南側が鉄道連絡船（至・下関駅（当時））。

（参謀本部陸地測量部作製 2.5 万分の 1 地形図「下関」（1925 年発行）を転載，等倍，図の真上が北）

（2）戦後の港湾機能の停滞

大正期をピークとして、港湾都市としての最盛期を迎えた門司港は、昭和期に入ってから停滞傾向を示しはじめるようになる。港湾都市として低迷するきっかけのひとつには、第 2 次大戦による影響があげられ、直接的な被害としては 1945 年の空襲（門司空襲）¹¹による戦災がある。しかしそのみならず、港湾機能の停滞にはそれまでの門司港の経済活動を支えてきた貿易関係業務の不振が大きく影響している。

¹¹ とくに壊滅的な損害を受けたのは同年 6 月 29 日空襲によるものである。門司市（当時）の中心部の大半が焼失し、罹災者は計 16,337 人、建物全焼は 3,616 戸に上った。焼失建物には日本銀行など銀行各行をはじめ、門司郵便局、海運会社、軍関係施設などが含まれていた（門司市史編集委員会編，1963）。

当時の日本による満州への進出政策によって、門司港は大陸貿易における物流拠点としての役割を強く担うようになっていた。このため門司港における中国大陸への貿易比率は極度に高まり、1944年における輸出額は、全体の9割を超えるようになっていた(表II-1)。こうして貿易先に極端な偏重傾向を示していた門司港にとって、第2次大戦による国交断絶、さらには終戦後の東西冷戦期における対中国貿易の落ち込みは、港湾貿易における広大な前方圏¹²の喪失を意味しており、このことは、門司港の港湾機能を大きく失速させる要因となった。

さらに、戦後は進駐軍によって港湾施設が接収されたことも門司港における港湾機能の低下に拍車をかけた。1950年に朝鮮戦争が勃発すると、特需によって鉄鋼やセメントなどの輸出が急増した。しかし門司港では港湾機能の集中する西海岸地区が軍事補給基地として利用され、外国貿易には使用できず支障をきたしていた(門司税関, 2009)。進駐軍による港湾接収¹³は1972年まで継続され、この間は貿易活動が大きく制限された。このように、門司港は戦後復興に乗り遅れ、港湾機能の復旧はもとより港湾施設の近代化を果たすこともかなわなかった。

関門海峡を含めた北部九州における海上物流拠点は、門司港と同じく門司区(合併前は門司市)に位置する田野浦コンテナターミナル(1971年供用開始)や太刀浦コンテナターミナル(1979年供用開始)など、いずれも埋立地造成事業によって新たに建設された埠頭地区への切り替えが進んでいた。海上輸送の技術革新の進展(コンテナリゼーション)によって、コンテナ輸送が主流となり、戦前までの門司港発展の原動力となった船舶と鉄道による輸送方式は大きく立ち遅れていた。港湾貿易の拠点としての役割を果たすには、大量の大型トラックによる乗り入れと積み下ろしが可能な大規模な用地が求められるようになっていた。

¹² 港湾の構造・形態において、「後背地」(Hinterland)とともに港勢圏を構成する領域。「後背地」が「港湾の背後または周辺にあってその積み出し貨物を供給し、陸揚貨物を消費する地域」(山口, 1974)なのに対して、「前方圏(地)」(Foreland)は「海上輸送手段によってその港湾と結びつけられている領域」を指す(Weigend, 1956; 野澤, 1978)。

¹³ 外国貿易埠頭の接収は1952年までに大半が解除されるも、1号・2号岸壁(現在の大連航路上屋付近)は1972年の全面解除を待つこととなった(門司税関, 2009)。

表 II-1 門司港の大陸貿易状況（輸出）（1939-1944 年）

（単位：万円）

	1939年	1940年	1941年	1942年	1943年	1944年
満州国	5,123	4,876	3,893	4,303	3,910	3,226
関東州	5,249	4,870	4,151	3,334	2,761	3,683
中国	3,811	5,785	5,466	4,512	5,652	6,805
3地域合計 (a)	14,183	15,531	13,510	12,149	12,323	13,714
輸出総額 (b)	19,875	20,602	16,814	15,843	13,150	14,905
大陸貿易の占有率 a/b×100 (%)	<u>71.4%</u>	<u>75.4%</u>	<u>80.4%</u>	<u>76.7%</u>	<u>93.7%</u>	<u>92.0%</u>

（門司税関資料により作成）

（3）陸上交通の革新と拠点性の低下

国内における陸上交通については、1942年の関門鉄道トンネル開通が重要な契機として位置づけられる。この開通によってそれまで関門連絡船が担っていた本州と九州の交通が大幅に組み換えられることとなり、門司港が交通の要衝としての地位を低下させるきっかけとなった。関門鉄道トンネルの開通を機に、新たな九州の玄関口となった旧大里駅は「門司駅」、当時の門司駅は現在の「門司港駅」へと改称された。

またその後の1953年、現在の北九州市全域が大水害¹⁴に見舞われ、門司区（旧門司市）には最も被害が集中し、門司港の都市インフラは大打撃を被った。これは同時に、気象条件に大きく左右される海上交通から、安定的な輸送が見込める陸上交通への期待を高めることにもつながった。1958年、関門国道トンネルが開通すると、本州と九州と行き来する旅客および物資輸送はよりいっそう簡便となり、1901年の開通以来、関門海峡間の移動を支えてきた関門連絡船は相対的に需要が低下して、ついに1964年に廃止された¹⁵。

その後も陸上高速交通の進展は相次ぎ、1973年には高速道路専用の架橋である関門橋が、1975年には新幹線専用トンネルである新関門トンネルが開通した。こうして、かつて交通

¹⁴ 「昭和28年西日本水害」。とくに北九州市では、「北九州大水害」の呼称が用いられ、門司・小倉・八幡3市における被害の合計は死者183名、全壊家屋3,812棟、浸水家屋7万9,123棟に及んだ（北九州市門司区役所、1999）。

¹⁵ 鉄道連絡船としての航路廃止を指す。現在運行する関門汽船による「関門連絡船」（唐戸棧橋—門司港棧橋）は鉄道連絡の意味を含んだ本州—九州間の連絡船としての性格はない。

の要衝として位置づけられていた門司港はその拠点性を大きく低下させ、通過地点となることを余儀なくされた（図Ⅱ-3，表Ⅱ-2）。さらに，陸上交通網の進展にくわえて，1963年の5市合併によって地域的な枠組みが大きく変化したことも，門司港の都市機能に対して影響をあたえる要因であると考えられる。

北九州市は，合併によって人口100万人を数える政令指定都市として発足したものの，あらたな都市枠組みにおいては，商業機能の中心として位置づけられてきた小倉に都心が置かれることとなった。合併の翌年である1964年には，門司港における金融機能の象徴的な役割を担ってきた日本銀行北九州支店は小倉に移転するなどしており，門司港に立地していた海運会社をはじめとする各企業でも，合理的な経営方針がとられるようになり本社移転がみられるようになる。こうして，門司港は，既存の都市機能を維持することができなくなっていった。

以上のように，門司港は，築港によって港湾機能が整備され，鉄道交通網の起点となることで発展を遂げ，都市機能が集積してきた。しかしながら，時代の趨勢とともにその両者の機能が相対的に低下し，都市の発展基盤を失わせていくこととなった。

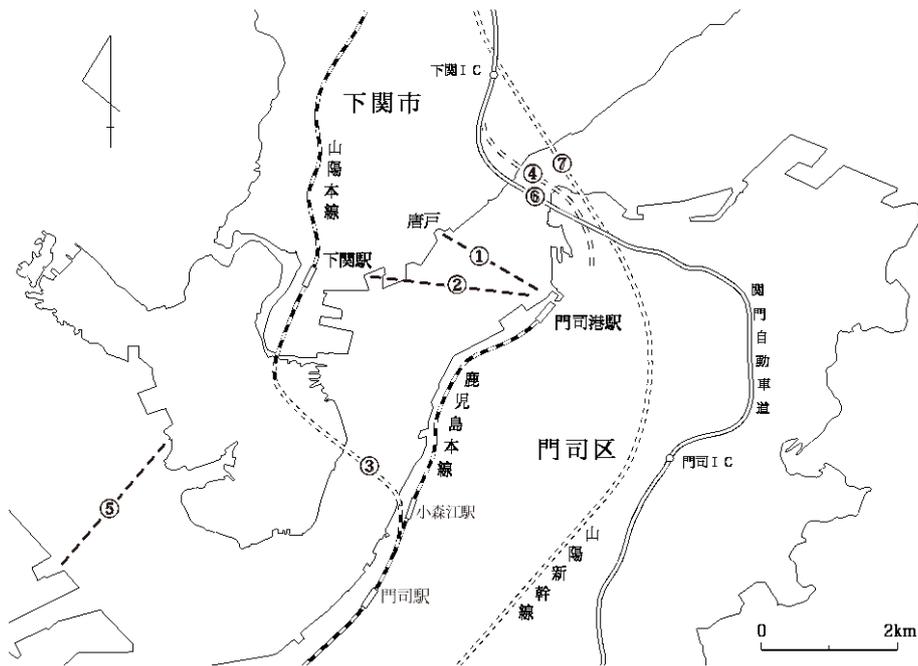


図 II-3 関門海峡における交通整備（1896-1975 年）

（国土地理院発行 5 万分の 1 地形図「小倉」（2008 年発行）を基図として作成）

表 II-2 関門海峡間における交通整備の経緯（1896-1975 年）

番号	開通年	名称	区間	用途
①	1896年	関門汽船	唐戸港 ⇄ 門司港	旅客船
②	1901年	関門鉄道連絡船	下関駅 ⇄ 門司港 (移転前)	鉄道連絡船 (※1964年航路廃止)
③	1942年	関門鉄道トンネル	下関駅 ⇄ 門司駅	鉄道
④	1958年	関門国道トンネル	下関市 ⇄ 門司区	自動車道・人道
⑤	1971年	関門海峡フェリー	彦島・荒田港 ⇄ 小倉・日明港	自動車航送船 (※2011年運行休止)
⑥	1973年	関門橋	下関 I C ⇄ 門司 I C	高速自動車道
⑦	1975年	新関門トンネル	新下関駅 ⇄ 小倉駅	新幹線

表中の番号は図 II-3に対応。

⑤の名称は事業引き継ぎ後（1976年）．運航開始は前身企業の関九フェリーによる．区間の名称は現在のものに統一した。

（北九州市門司区役所，1999より作成）

2. 門司港レトロ事業の推進

前節では、門司港の歴史沿革について、港湾の築港からさかのぼって記述してきた。ここでは、築港によって港湾機能が整備され、本州—九州間の交通結節点、および石炭輸出の際の積み出し港となることによって、銀行や海運会社をはじめ、当地に多くの資本が集積した点について述べた。その後は、陸上交通網の整備による交通革新と北九州市発足に端を発する地域的枠組みの再編にともなって、港湾都市としての門司港が停滞していく過程について概観してきた。

以上の歴史的背景に基づいて、本節では、門司港における観光開発事業の推進と観光施設の整備に関する経緯について記述する。門司港における観光地化を理解するためには、ウォーターフロントとしての旧港（第一船だまり付近）の有する立地特性が重視され、それまでの都市化の進展を支えてきた港湾地区が、一転して観光地区へと転換されたことをふまえる必要がある。したがって以下では、観光開発事業「門司港レトロ事業」の段階的な推移を概説するにあたって、市街地における「門司港レトロ地区」の空間的な位置づけに留意して説明する。

(1) 計画策定の背景と北九州市ルネッサンス構想

前述のとおり、交通の要衝としての地位、さらには港湾自体の機能が低下していた門司港においては、かつての港湾機能を支えた船だまり周辺の倉庫群などの建築物は長らく放置状態が続いていた。1979年、この解決のために港湾整備計画が提案され、その後1987年には再開発計画である「西海岸ポートルネッサンス 21 計画」が準備された。港湾当局は、門司税関の撤去、および第一船だまりの埋め立てに向けた手続きを進め、当該地区にあらたにバイパスを建設することが予定されていた。

整備対象となった施設のなかには、空襲による直接被害など戦災を逃れた歴史的建造物が含まれていた。これらは、先に述べた築港から港湾都市の発展期（明治から大正にかけて）に建設された海運会社等の建築物に相当する。この状況に市民が反発し、NPO 法人を含めて、歴史的建造物の保存に向けた市民活動の動きが活発化した。こうした一連の経緯をきっかけとして、北九州市は崩壊前の歴史的建造物の保存・活用の手立てについて検討を開始するようになった。

1988年、自治省の創設した「ふるさとづくり特別対策事業」に北九州市が「門司港レト

ロめぐり海峡めぐり事業」計画を提出し、採択を受けた。同年、市の基本構想として策定した「北九州市ルネッサンス構想」の一環として、「門司港の歴史と自然とが一体となった新しい観光地をつくる門司港レトロプロジェクト」が立ち上げられると、観光施設の整備事業をとまなう再開発への動きは加速化した。こうして、門司港レトロの観光地化は北九州市長¹⁶および行政がリーダーシップを取り、それに住民が応えていくというかたちで進んでいったとされている（須藤，2017）。

（2）門司港レトロ第1期事業による整備

門司港における「レトロ」をテーマとした観光開発が展開する転機として、すでに述べた行政による計画事業の策定とともに、1988年、門司港駅舎が国の重要文化財に指定されたことも重要な意味を持っている。この重要文化財としての指定は、現役で使用されている駅舎としては初の指定であった。現存の門司港駅舎は、1914年（大正3）、船舶と鉄道との動線を配慮して新たに建設され、建築にあたってはネオ・ルネッサンス様式が採用された。重要文化財指定によって、対外的な歴史的価値を見直されると同時に、門司港駅舎は、その後の観光開発事業の原動力のひとつともなり、結果として周辺に残存する近代建築物の価値を見直す機運も高まることとなった。その後、国重要文化財指定を受けた門司港駅舎の周辺の施設は相次いで整備対象に含まれていった（図II-4）。

門司港レトロ第1期事業の事業期間は、基本計画策定の1988年から1994年までの6年間である。総事業費は300億円で、これは北九州市による公共事業費として予算が組まれた。主な事業内容は表II-3のとおりである。自治省による「ふるさとまちづくり特別対策事業」に指定された「門司港レトロめぐり海峡めぐり推進事業」は、約93億円の予算が組まれ、この予算枠のなかでは、歴史的建造物保存活用事業や海岸沿いの遊歩道（レトロプロムナード）の整備、電線の地中化、門司港駅前広場の整備、観光施設への案内板の整備などが実施された。これに加えて、従来からの景勝地とされてきた和布刈地区に展望台が設置され、回遊路が整備されるなど、観光客の周遊性を意識した整備事業も並行して行われた。

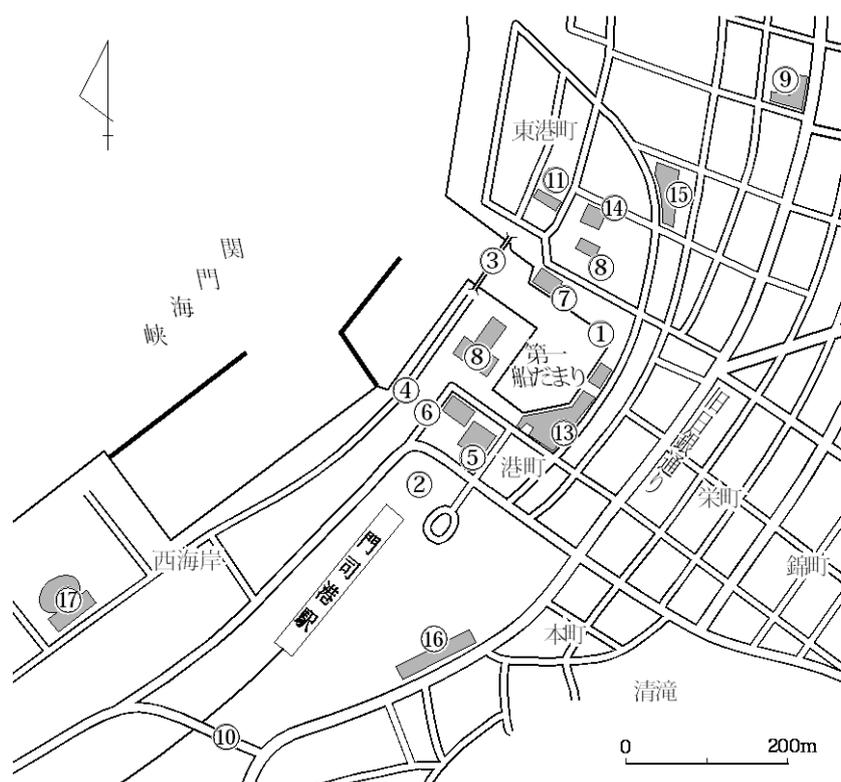
「門司港レトロめぐり海峡めぐり推進事業」のほか、国際友好記念図書館の建設や第一船だまり周辺の再開発事業など、主要な整備対象は門司港駅前から第一船だまりにかけて

¹⁶ 末吉興一氏。任期中（1987年～2007年：5期）では、市長として「北九州市ルネッサンス構想」に取り組み、門司港レトロ事業の推進を牽引した。

地区に集中することとなった（図Ⅱ-3）。とくに、旧門司三井倶楽部の移築事業など、駅前付近の重要文化財整備に重点が置かれ、観光客の拠点作りが推進された。

一方、栄町側の旧市街においては、主たる事業は実施されず、事業計画にも組み込まれることはなかった。門司港レトロ事業の事業コンセプトは「衰退する門司港の活性化」にあったが、港町の第一船だまり周辺の門司港レトロ地区が優先的に整備された。

こうして整備事業が推進された門司港レトロ地区は、第1期事業終了の翌年、1995年にグランドオープンをむかえ、その結果、観光客数は飛躍的に増加する成果（1994年の25万人推計が1995年の107万人推計へと増加）が得られた。観光入込客数は、その後順調に増加し、2003年には250万人を超えてピークを迎えた（図Ⅱ-5）。



図Ⅱ-4 門司港レトロ事業（1988-2007年）による主な整備対象

第1期・第2期事業を通じて、主要なものを抜粋して示した。
図中の数字は表Ⅱ-3に対応。

（北九州市門司港レトロ課資料により作成）

表 II-3 門司港レトロ事業（1988-2007 年）における主な整備事業

期間	番号	開業または 竣工年	施設名称	整備内容
第1期事業	①	1992	船だまり周辺の整備（港湾緑地化）	●
	②	1993	門司港駅前レトロ広場	●
	③	1993	第一船だまり「はね橋」（ブルーウィングもじ）	●
	④	1993	遊歩道整備・電線地中化	●
	⑤	1994	旧門司三井倶楽部	○(移築)
	⑥	1994	旧大阪商船	○
	⑦	1994	旧門司税関	○
	⑧	1994	国際友好記念図書館	●
	⑨	1994	門司電気通信レトロ館	○
	⑩	1995	清滝西海岸線（バイパス）	●
第2期事業	⑪	1998	観光物産館「港ハウス」	●
	⑫	1998	門司港ホテル	●
	⑬	1999	複合商業施設「海峡プラザ」	●
	⑭	1999	門司港レトロ展望室	●
	⑮	2000	出光美術館	●
	⑯	2003	九州鉄道記念館	○
	⑰	2003	関門海峡ミュージアム「海峡ドラマシップ」	●

整備内容：○＝保存修復による活用，●＝新設

北九州市の出資による第三セクター形成のものを含めている。

表中の番号は図II-4に対応。

（北九州市門司港レトロ課資料により作成）

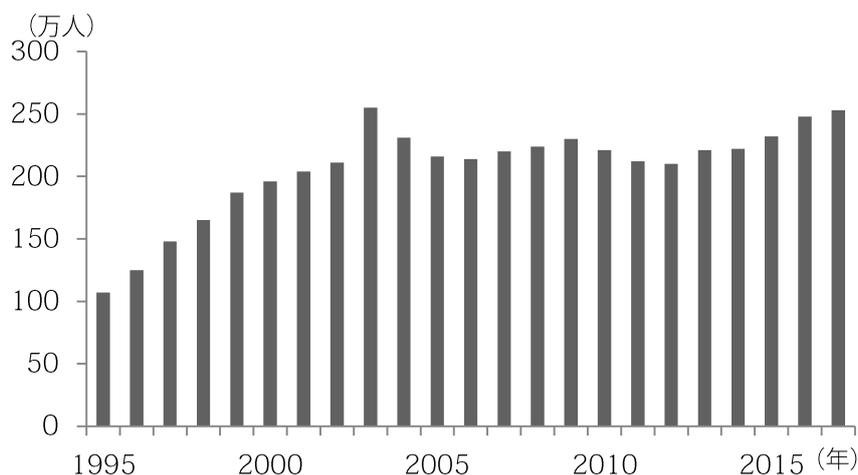


図 II-5 門司港レトロ地区における観光入込客数の推移（1995-2017 年）

（北九州市観光動態調査資料より作成）

しかしながら、観光客の観光活動領域がなおも狭小なため、門司港での滞在時間が短いこと、さらには飲食・物販施設が不足していることが指摘され、これらの課題は、1997年以降の第2期事業へと引き継がれることとなった。

(3) 門司港レトロ第2期事業による整備

先述した成果と課題をふまえ、門司港レトロ第2期事業は、1997年から2007年の10年間にわたって推進された。事業目的は、「滞在型観光拠点の整備、および快適居住環境の創造」が掲げられ、第一船だまり周辺の門司港レトロ地区を核心として、和布刈地区、西海岸地区を包含するエリアが事業対象エリアとなった。予算は270億円が計上され、これは市の公共費用と民間部門とで、それぞれ半額が負担された。

既存の建築物の保存・観光活用が中心であった第1期事業に対して、第2期事業は、施設をあらたに新設する例が多くを占めたことに特徴づけられる。とくに、第一期事業での課題として挙げられた物販施設の不足を克服するため、複合施設である海峡プラザや観光物産館・港ハウスなど、商業施設の拡充が施された。また、倉庫跡を改築して開業した出光美術館や九州鉄道本社の社屋を転用した九州鉄道記念館、西海岸地区に新設された海峡ドラマシップ（博物館）など、大規模な観光展示場の設備が行われ、門司港レトロ地区周辺における観光施設の充実が図られた（図II-4）。

このように、門司港レトロ事業の事業策定の背景としては、歴史的建造物の取り壊しに対する住民の反発とNPO法人等の市民活動の活発化があげられる。こうした経緯を持つことから、1988年の事業策定にあたっては、歴史的建造物の保存・活用が主眼とされ、第一期事業では、これらの観光活用化が着手された。

1995年にグランドオープンをむかえ、100万を超える観光入込客数を記録した門司港は、当初の歴史的建造物の保存・活用という枠組みから、都市型観光地の造成へとシフトしたといえる。これは、第2期事業によって整備された施設の多くが新設されたものであることから明らかであり、観光入込客の増加を目的とした事業が進められた。すなわち、歴史的建造物の存廃問題が、市民活動と国・市の予算をともなって都市型観光地造成へと、結果として発展した。以上のとおり、門司港レトロ事業は歴史的建造物を用いた観光開発に特色を持っており、当時の国内において先駆的事例のひとつとしてあげられる。

(4) 門司港レトロ事業の課題

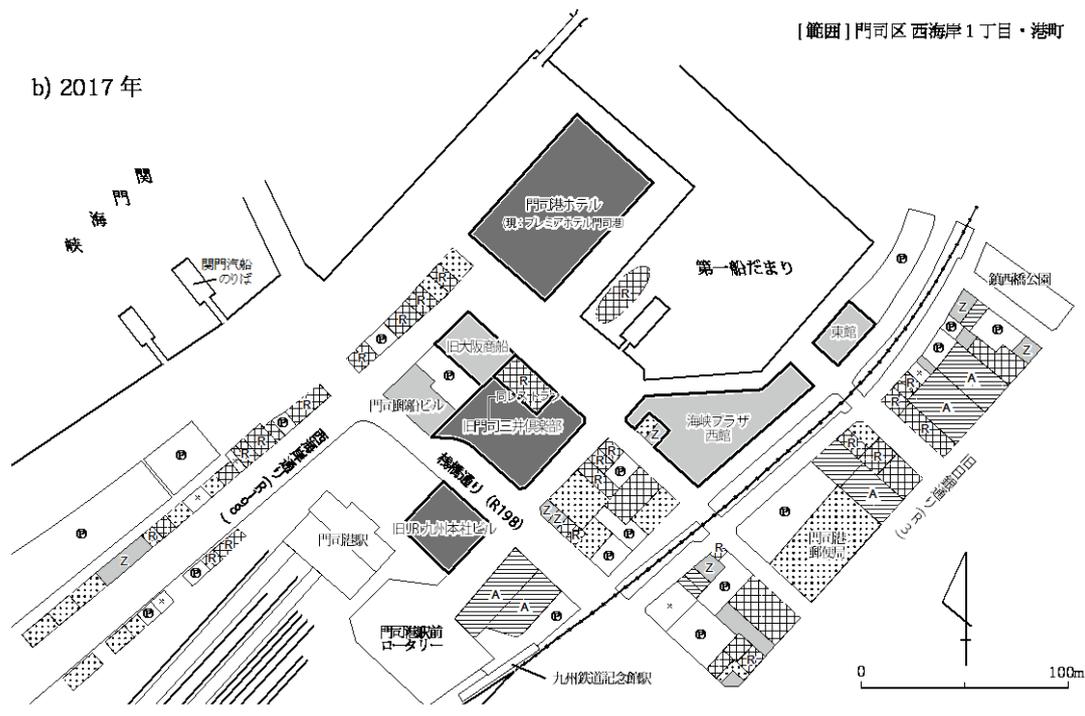
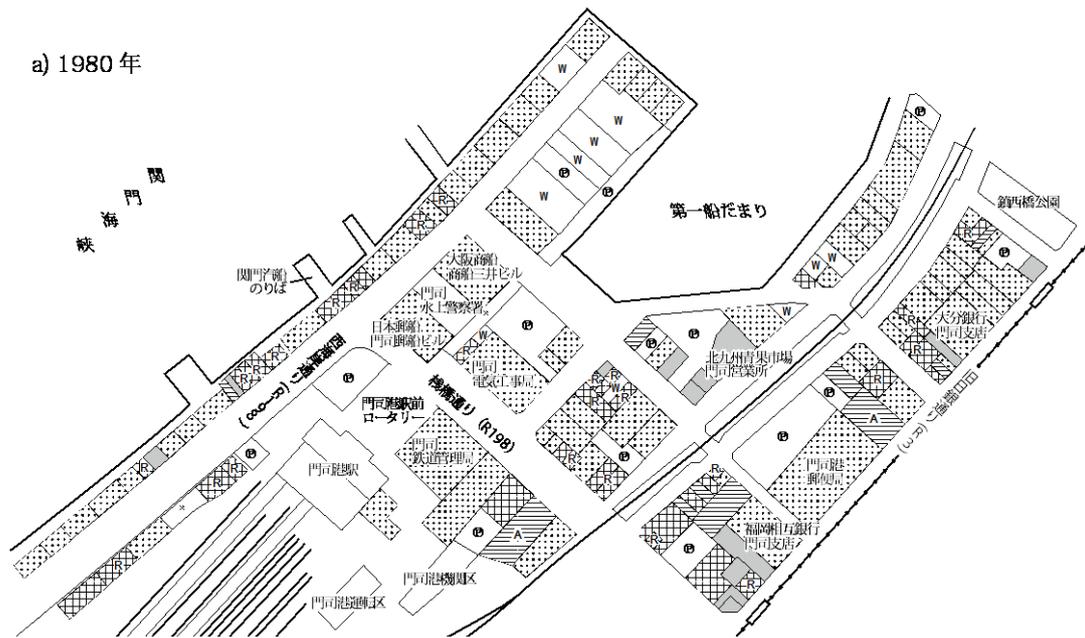
「門司港レトロ事業」の事業内容の特色として、事業目的が門司港における観光拠点の創出に求められた影響から、整備対象が駅前および第一船だまり周辺の門司港レトロ地区に偏ったことが指摘できる。このため、栄町地区を中心とした旧市街地での事業計画は推進されることなく、港湾地区のみにおいて重点的な再開発事業が実施された。その結果として、都市内部地域における開発には不均衡が生まれ、既存の都市構造のバランスに変化が生じるようになったと考えられる。

まず、門司港レトロ地区への開発事業の一極集中について述べる。図Ⅱ-6 は、門司港レトロ地区における 1980 年と 2017 年、つまり観光開発前後の土地利用状況について示している。これによれば、観光開発以前における門司港のウォータースタンプ地区は、事務所や金融機関に代表される業務機能の集積によって特徴づけられてきた。また、対象地域における業務施設は、海運会社や国鉄の関係機関、貿易・運輸系の会社によって構成されていることから、港湾都市としての機能が維持されていた。

しかし、前述した「門司港レトロ事業」を通じて、当該地区の土地利用状況は刷新されてきた。土地利用変化の基本的な傾向は、事務所・金融機関に代表される業務機能が観光施設へと転換された点にある。前述のとおり、この転換は門司港レトロ事業の事業期間において、施設内部における利用形態の転換と大規模な観光施設への用地提供をとおして行われ、港湾都市を特徴づけてきた業務機能の連続性が大きく失われた。このことは、観光施設への転用と新設を段階的に実施してきた、門司港レトロ事業の成果を直接的に反映しており、結果として第一船だまり周辺と門司港駅付近を核心部とした観光地が形成されてきた。

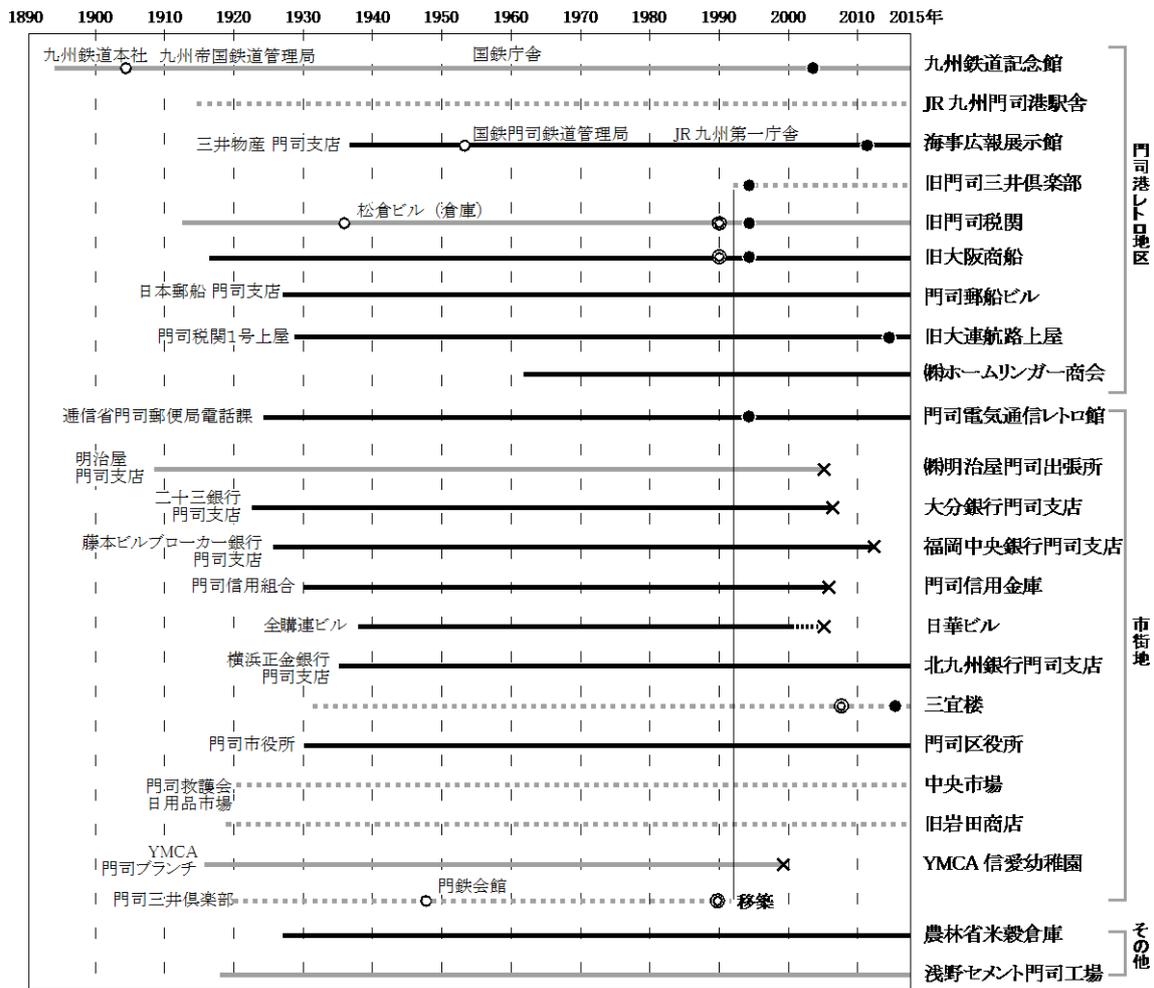
次に、旧市街地を事業策定の範囲に含まなかった点についてである。図Ⅱ-7 には、門司港市街地における歴史的建造物の推移について示した。これによれば、すでに述べた門司港レトロ地区の建造物は「門司港レトロ事業」によって修復され、観光利用のために一般公開されたものを多く含んでいる。旧門司三井倶楽部、旧門司税関、旧大阪商船など、事業の初期段階で整備が進められ、現在においても門司港レトロ地区における観光施設の中心を構成している。このうち、それまで旧市街地に立地していた旧門司三井倶楽部の移転は、第一船だまりと門司港駅を核心とした観光地整備が急務とされたことを象徴している。

一方、旧市街地側では北九州市の関与によって保存・修復を受けた建造物は三宜楼の 1 件がある。しかしその他に目を転じれば、北九州市がその歴史的建造物としての価値（北



- | | | | |
|----------|---------|-------|------------------------------------|
| 事務所・金融機関 | 小売店 | サービス業 | 整備対象施設 (2017年) |
| 海運会社倉庫 | 雑貨販売店 | 飲食店 | 鉄道軌道 |
| 展示施設・ホテル | 戸建て住宅 | 駐車場 | a) 西日本鉄道北九州本線 (路面電車) |
| マンション | 空き地・工事中 | | b) 平成筑豊鉄道門司港レトロ線 (北九州銀行レトロライン・瀬風号) |

図 II-6 門司港レトロ地区における土地利用変化 (1980-2017年)
(現地調査および住宅地図により作成)



建築様式

- 木造
- れんが造
- 鉄筋コンクリート
- 買取など
- ◎ 市の取得
- 一般公開
- × 取り壊し
- 不詳

図 II-7 門司港市街地における歴史的建造物の推移

「歴史的建造物」の判断は各資料のリスト掲載に基づいている。

(北九州市企画局企画課, 1988 ; 北九州市, 1996 ; 北九州地域史研究会編, 2006 を資料として作成)

九州市，1996) を認めながらも，結果として取り壊された建造物の存在が確認できる。とくに旧日銀通り沿線の銀行建築の取り壊しにみられるように，門司港レトロ地区に比較的
近接した地区においても，歴史的建造物が保存修復，さらにはその後の観光利用を待つこ
となく姿を消している。この点からも，港湾地区に重心が置かれた「門司港レトロ事業」
のウォーターフロント再開発としての性格があらわれており，当時の観光開発には財政的
にも空間的にも，市街地を広く事業対象とするには限界があったことがわかる。

以上から，門司港においては，ウォーターフロント地区の観光開発が最優先課題として
着手されてきたことが確認された。さらに「門司港レトロ事業」の整備対象は，ウオータ
ーフロント地区と旧市街地との間において，空間的に顕著な対照性があり，その影響は現
在にまで及んでいると考えられる。

3. 門司港における市街地の縮小

すでに I 章で述べたとおり、近年における人口減少と人口流出は国内の地方都市に共通する課題である。本研究では、こうした課題が空間的に投影されているものとして市街地の縮小を捉える。都市化の推移にみられる形態的な変化は、既成市街地における都市構造の変容を検討するための重要な指標として考えられる。このため、ここでは DID（人口集中地区）の変遷をとおして門司港市街地の縮小傾向について指摘する。

(1) 人口集中地区（DID）の縮小傾向

図 II-8 は、門司港市街地における人口集中地区（DID）の変遷を示している。人口集中地区の設定は、国勢調査基本単位区および基本単位区内に複数の調査区がある場合は調査区を基礎単位として、1) 原則として人口密度が 1 平方キロメートル当たり 4,000 人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接して、2) それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に 5,000 人以上を有するこの地域が「人口集中地区」とされている（総務省統計局）。

対象年次は、門司港市街地における DID の範囲が最広域を示した 1980 年、門司港レトロがグランドオープンを迎え、観光地化が本格化した 1995 年、2015 年現在の 3 年次とした。各年次の DID 範囲は、それぞれ『我が国の人口集中地区』に収録された「人口集中境界図」の範囲に基づいており、2.5 分の 1 地形図「下関」を基図として、そこに標高の段彩を書き入れて図化したものである。

図 II-8 によれば、1980 年における門司港市街地の DID 範囲は、西は大里方面へと続く市街地が関門海峡に沿って連担し、北は古城山（和布刈地区）を取り囲んで、北東は田野浦港周辺にまで伸展している。転じて山地側では、南の風師山、東の砂利山それぞれの山麓に広がっており、中心部からの山地への市街地の拡大によって形成された、斜面都市の様相を呈している。とりわけ南東端の境界は、桜峠を通じて春日町・黒川地区にまで達しており、市街地の一部を構成する高密度の人口集中地区が、隣接する山地の谷合にまで及んでいたことが読み取れる。このことから、当該時期において、門司港市街地の都市化は進展のピークに達したと考えられる。

1980 年と 1995 年との比較で最も顕著なのは、それまで黒川地区に達していた南西側の市街地の範囲が縮小していることである。南東側の DID 境界は春日町・桜峠を経て、市街地中心部から南東約 1km の丸山地区まで後退しており、このことは、それまでの都市化による市街地の拡大状況が反転した状況を明確に示している。その他では、風師山山麓に位置

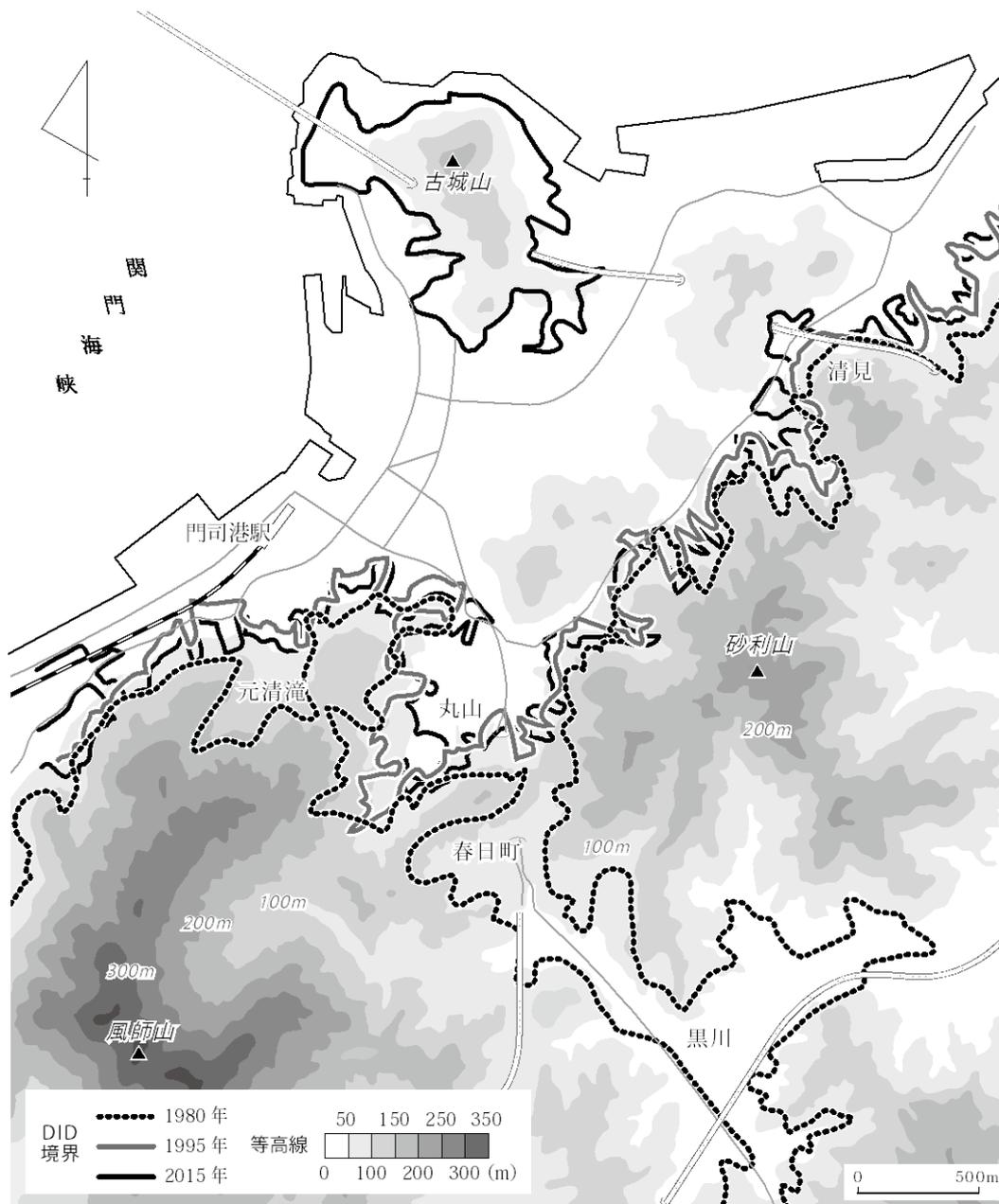


図 II-8 門司港市街地における人口集中地区界の推移（1980・1995・2015年）

DIDの境界を除く図中の線記号は、主要道路、高速道路など交通網を示す。

（総理府統計局編，1983：総務庁統計局編，1997：総務省統計局編，2017より作成）

する傾斜地において、とくに門司港駅に近い元清滝が DID の範囲から除外され、都市中心部に近接した地区においても DID の範囲が漸進的に後退している様子がわかる。

1995年と2015年との比較では、市街地の北東部に位置する清見、南東部に位置する丸山など、傾斜地を中心として DID 境界が後退していることがわかる。また、それまで DID 範囲に含まれていた古城山周辺の地区では、山地の等高線にほぼ沿うようにして DID の境界が書き込まれるようになってきている。これは、上記した設定基準 2) の条件を満たすことができなくなり、DID の境界が可住地域のみを設定されたことによるものと考えられる。さらに、とりわけ山地に迫った南東側の DID 境界の付近では、部分的に境界線が錯綜しているものの、相対的に市街地の範囲は縮小している。

(2) 人口集中地区 (DID) における人口動態

1995年と2015年、つまり門司港における観光地化の推移過程に応じた、人口集中地区の人口動態を捕捉するために示したのが図 II-9 である。これは、DID 範囲に含まれる門司港市街地の町丁を対象として、本格的な観光地化以降の2年次(20年間)における人口減少率を示したものである。以下では、人口増減の動向を町丁別に指摘することによって、門司港市街地の人口集中地区における人口動態について把握する。

これによれば、市街地の東部(北から大久保2・3丁目、清見2丁目、花月園、法師庵、東門司2丁目、庄司町、長谷1丁目、谷町2丁目)にベルト状の人口減少地区が確認できる。これらの地区はいずれも旧市街地の傾斜地に相当し、地区における人口減少率の算出値は40%を超えている。また、DID の境界に接する丸山地区(丸山1~4丁目、丸山吉野町)においては、人口減少率が30%以上を示している。このため山地に近い傾斜地では市街地範囲が縮小するとともに、地区内の人口密度が低下していることが確認できる。一方、山地に近い町丁の一部(清見3丁目、谷町1丁目)では、上記と比較して著しい人口減少が確認されない。

門司港市街地の人口減少において特筆すべき点は、上記のベルト状を呈した地区の西側に人口減少率30%以上を示す地区がまとまりを持って分布していることである。これらの地区は、栄町(人口減少率30.8%)・錦町(同35.9%)・老松町(同35%)・東門司1丁目(同31.4%)の各町丁によって構成される。このうちとくに、栄町は栄町銀天街を中心として、門司港市街地における従来からの商業集積地区として位置づけられる。さらに、老松町、東門司1丁目は、旧市街の住宅街としての性格を帯びながら、それぞれ生活市場と小規

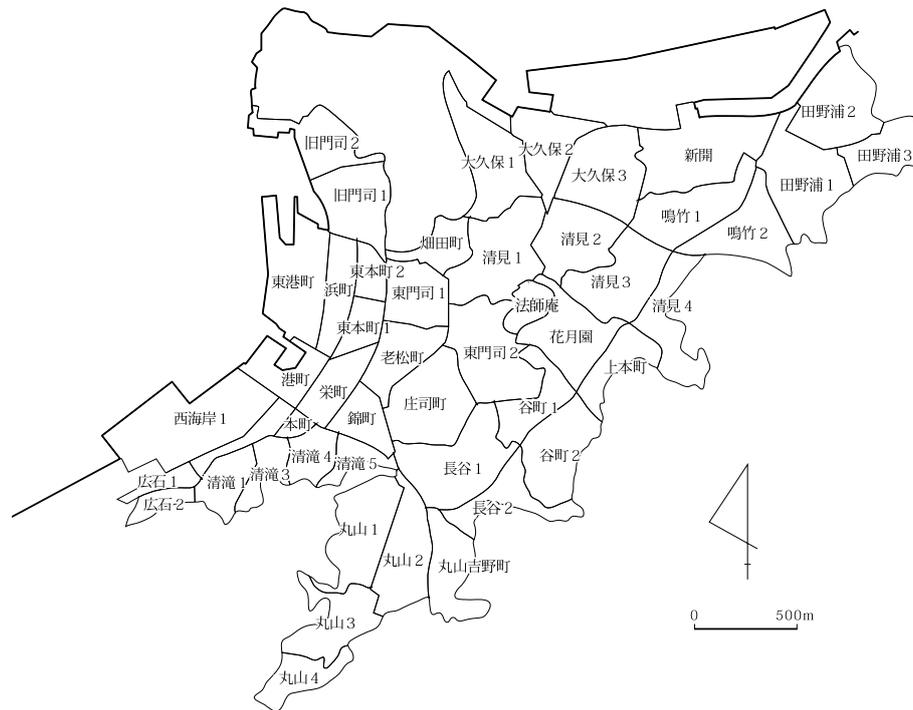
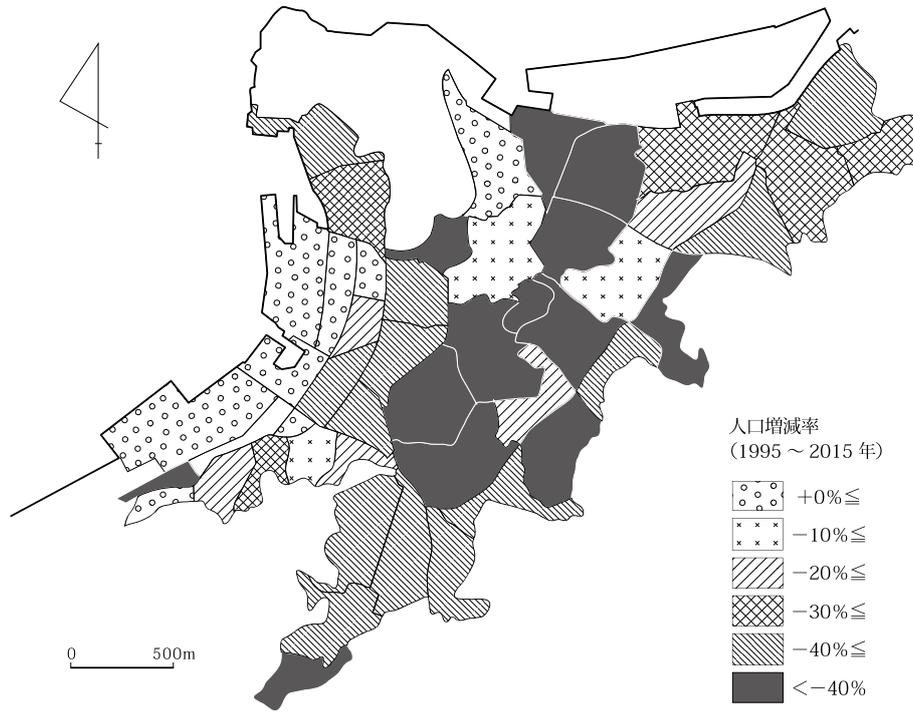


図 II-9 門司港の人口集中地区における人口動態 (1995・2015年)

下部の図には付属図として町丁名を示した。

(北九州市発行 1.4 万分の 1 「住居表示案内図」, 国勢調査資料より作成)

模な商店街（中央市場，ショッパーズ老松）を擁しており，地域住民に向けた商業店舗が立地している。

一方，関門海峡に面して門司港レトロ地区と近接する地区（西海岸，港町，東港町，浜町，東本町 2 丁目）では，人口増加を示している。この点についてはとくにⅢ章の内容において触れるが，当該地区では，旧日銀通り沿線を中心として，土地利用の一部がマンション建設によって転換されており，新たな居住施設が新住民の受け皿となっていると考えられる。このように，市街地における人口動態は，山地に近い旧市街地とウォーターフロント地区とにおいて明確なコントラストを示している。

以上のとおり，本節では門司港市街地における都市化の推移と近年にみられる市街地の縮小について示した。こうした地区の位置づけをふまえれば，山地付近から引き寄せてきた旧市街地における人口減少の波は旧市街地の中枢に及んでおり，定住人口の減少傾向が商業地区の店舗経営に対して影響を及ぼしている可能性が指摘できる。一方，先述したとおり，1995 年グランドオープンを迎えた門司港レトロ地区では，以来年間 200 万人を超える観光入込客数を招いてきた。しかし背後の旧市街地では，著しい人口減少が進行している。門司港市街地における人口減少は港湾都市の地形的特徴を反映して，山地に迫った地区から開始され，いまや DID 範囲は次第に縮小している。詳細な人口動態を確認すれば，その影響は，旧市街地の中心部にまでさしかかっているのである。

4. 小括

以上のとおり、本章では、門司港市街地における観光地化と市街地との関係を構造的に検討する前段階として、市街地の形成過程と現在に至るまでの推移にみられる 3 つの背景要因について整理した。このうち【1. 門司港の歴史の変遷 (=都市化の進展と衰退)】は、【2. 観光開発 (=門司港レトロ事業の推進)】と【3. 門司港における市街地の縮小 (=市街地の縮小)】を生み出す重要な基底要因となっていることがわかる。

具体的には、都市化の進展によって、のちに保存活用の対象となった施設が市街地に立地し、都市の衰退が観光開発事業の実施を招いた。また、都市化の進展にともなって市街地の範囲が拡大し、都市の衰退によって縁辺部の人口密度は低下に転じるようになる。つまり後者の2つを引き起こすのは都市化の盛衰過程であり、門司港市街地ではいずれも1980年代以降に進んできたことを確認した。

この2点の決定的な差異は、市街地における起点と速度にある。つまり、観光開発が衰退した旧港付近の都市中心部において急速に実施されるのに対して、市街地の縮小は中心部から最も離れた山地付近の縁辺部から漸進的に進行する。門司港市街地では、都市中心部のうち、港湾地区のみに観光開発の対象が設定され、傾斜地をはじめとする山地付近の縁辺部から人口の低密度化が進み、それが旧市街地の都市中心部にさしかかっている。以上をふまえて、本研究では、市街地における観光地化の作用について検討することとした。

III 観光からみた門司港市街地の地域分化

前章では、門司港における観光開発の背景を整理したうえで、「門司港レトロ事業」による整備された観光施設の空間的配置について述べてきた。そこでは、門司港市街地において進展した観光地化は、観光開発によって既存の旧市街地に隣接して、観光機能の卓越した新市街地が新たに付け加わったことに特徴づけられることを指摘した。門司港市街地においては、ウォーターフロント再開発に観光開発が組み込まれて事業が推進されてきた。この事業方針が影響して、山側の旧市街地に対しては主たる観光開発事業が実施されてこなかった。

以上をふまえて本章では、門司港市街地中心部を対象として、商業店舗を指標として隣接した旧市街地との比較検討を行う。具体的には、商業店舗の分布形態と変遷過程、さらには商業集積地区として商店街の推移を取り上げ、市街地中心部における商業地域の形態・機能的な差異と変化について指摘する。この作業をとおして、門司港市街地における観光地化の1次的作用について検討し、観光からみた門司港市街地の地域分化の状況を明らかにする。

なお、本章において2011年の調査データを用いるのは、門司港レトロランドオープン(1995年)以降の本格的な観光地化からすでに15年以上が経過しており、当該年次の時点で、観光地化をとまなう都市内部における地域構造の変化への分析が可能であると判断されること、さらにとりわけ各店舗への聞き取りを中心として、栄町銀天街を調査対象とする網羅的なオリジナルデータによって、商業店舗の個別事例に基づいた傾向分析が可能であること、の2点による。

1. 門司港市街地における商業店舗の分布形態

本節では、門司港市街地における商業店舗の分布形態について、門司港レトロ地区側と栄町側の差異に着目しながら検討する。この際、先述した「門司港レトロ事業」によって、門司港レトロ地区には観光施設を中心とした新たな市街地が形成されていると考えられることから、同地区を門司港「新市街地」として位置づける。同様に、栄町地区に代表される地区を「旧市街地」の既存の商業中心地区として位置づけて検討を進める。

本章では、門司港市街地の地域分化の状況をより具体的に捉えるために、門司港市街地の中心部を分析の対象範囲とした。対象範囲の設定にあたっては、地域住民を含めた旅客流動の拠点となる門司港駅前をはじめとして、「門司港レトロ事業」が集中的に推進された

第一船だまり周辺の門司港レトロ地区、さらには、商業店舗の分布がみられる西海岸地区北部を含めた。これに、関門国道トンネルとの接続（国道 2 号）によって下関と小倉とを結ぶ旧日銀通り（国道 3 号）を挟んで位置する栄町地区を含めてエリアを設定した（図 III-1）。範囲の上端は、栄町地区のアーケード商店街である栄町銀天街のアーケード北端までとし、範囲の右端（山側）は栄町と錦町の町丁界に基づいて図幅を設定した。

また、対象範囲の設定に際しては、商業店舗の分布密度を基準とし、「門司港レトロ事業」によって新設された新市街地と、商店街を含めた既存の商業中心地区をカバーするよう設定した。当該図幅外、すなわち北・東・南に広がる山側の市街地においては、住宅街としての性格が強まることから、設定された対象範囲は、本章による商業店舗の分析のうえで、比較的まとまりのある地区といえる。

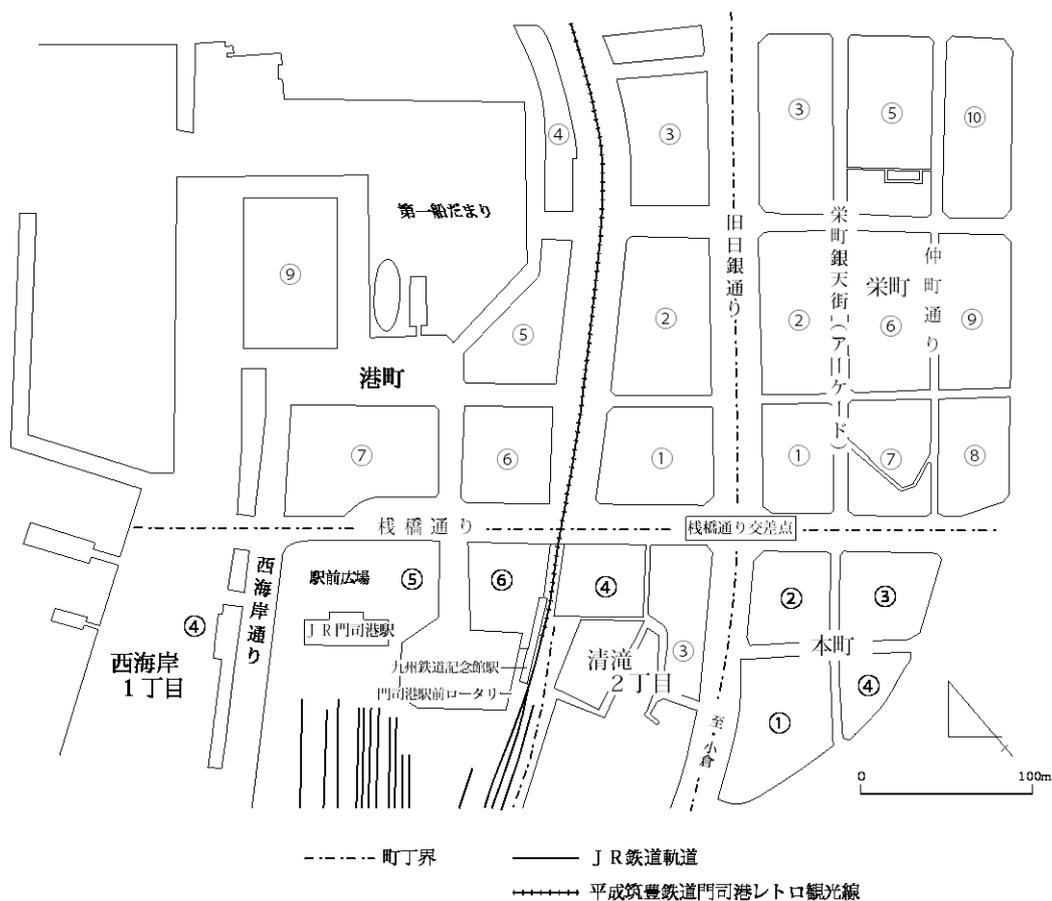


図 III-1 門司港市街地中心部（2017 年）

図中の数字は、各町丁のブロック番号を示している。

（北九州市発行 1.4 万分の 1「住居表示案内図」より作成）

本研究では、分析対象の商業店舗として小売店舗・飲食店舗・サービス業の3部門を取り上げた。この理由は、上記3部門によって門司港市街地に立地する店舗業種を遺漏なく検討することができるためである。このため、消費者としての観光客および地域住民による購買活動の双方を視野に入れた分析が可能になると考える。

(1) 小売店舗の分布形態

図Ⅲ-2は、門司港中心部における小売店舗の分布について示している。門司港市街地における小売店舗は、従来から地域の中心商店街として機能してきた栄町銀天街沿線を軸とする栄町地区に集積が確認できる。このことは、図幅の右端側に広がる居住空間を後背地とした商業店舗の立地が、現在でもなお継続されていることを示しており、地域の「商店街」としての機能そのものは維持されていることがわかる。

この栄町銀天街内部の各店舗の業種構成については、続く3節において詳述するように、近年では閉業する店舗が数多くみられている。しかし分布形態からみれば、小売店舗の営業活動は商店街全体として継続されているといえる。また、図内右上に確認できる比較的大規模な地割は、門司港における生活市場のひとつである「小原市場」の地割に該当し、この市場内は、生鮮食品をはじめとした食品販売店舗によって構成される。門司港市街地においては、都市中心部に近接してチェーン店型のスーパーマーケットの立地が確認できるものの、高齢者を中心とした従来からの顧客層によって、商店街内の店舗経営が維持されている例が多く確認される。

一方で、「門司港レトロ事業」が重点的に推進されてきた門司港レトロ地区においては、1999年に開業した「海峡プラザ」¹⁷が立地しており、当該施設は、とりわけ大規模な敷地面積を有する中核的な商業施設として、観光客を主要顧客とした営業が行われている。また施設の周囲には、小規模ながら衛星的に立地する小売店舗を確認することができる。これらは、門司港レトロ地区の整備以降に新規開業した店舗に相当し、同じく観光客を主要顧客とする、雑貨や土産物を取り扱う店舗によって多くが占められている。これら店舗の近年の動向に関しては、IV章において詳述する。

以上のように、門司港中心部における小売店舗は、新市街地側（門司港レトロ地区）と旧市街地側（栄町地区）に大きく2分して集積していることが、その分布形態から認めら

¹⁷「海峡プラザ」は小売・飲食・サービスの各店舗がテナント出店（計42店）する複合商業施設として位置づけられる。ここでは、2011年の現地調査に基づいて、全テナント数に占める小売店舗の占有率（73%）を判断基準として、小売店舗として代表させている。



図 III-2 門司港中心部における小売店舗の分布（2011年）

ここには、買回品・最寄品・食料品などすべての小売店舗を含めて示した。

（2011年9月の現地調査により作成）

れる。それぞれ、複合商業施設である「海峡プラザ」、地域の代表的商店街である栄町銀天街を核としながら、周囲に衛星的な小売店舗の立地が確認され、対照的な分布形態を示している。

両地区の中間地帯に位置する旧日銀通り（国道3号）沿線には、一部を除けば小売店舗の集積は確認されない。このことは、従来立地していた金融機関が転出した後の土地利用方法として、マンションや医療機関などの建設が行われてきたことによるものと考えられる。この点の詳細については、土地利用状況の変遷について検討する次節において論じるが、旧日銀通り沿線における土地利用変化のパターンは、新旧市街地における小売店舗の空間的・機能的な連続性を分断し、両者のコントラストをより強調している要因のひとつとして捉えられる。

(2) 飲食店舗の分布形態

図Ⅲ-3 は、門司港中心部における飲食店舗の分布について示している。門司港中心部における飲食店舗は、小売店舗と同様にその多くが栄町地区に集積していることが読み取れる。ただし、小売店舗が栄町銀天街を軸として集積しているのに対し、飲食店舗は同地区内でも、その背後（山側）に並行する「仲町通り」沿線に多くが集積していることが確認できる。

この仲町通り沿線は、とりわけ居酒屋・スナックなどの種類を提供する飲食店舗が従来から軒を連ね、門司港市街地の飲食店街としての機能を果たしてきた。現在では、店舗数に減少傾向こそみられるものの、このような飲食店舗の集積は依然として街路を特徴づけている。前述した小売店舗の栄町銀天街への集積状況をふまえれば、栄町地区においては、軸となる並行した街路がそれぞれ商店街・歓楽街としての性格を分担しながら、旧市街地の商業中心地区としての役割を担ってきたことが理解できる。

一方、図中左部（海側）の新市街地側に目を転じれば、門司港レトロ地区、および西海岸地区にも飲食店舗の立地を確認することができる。このうち、第一船だまり周辺では、小売店舗と同様に、「海峡プラザ」を核心とした衛星的な店舗立地がみられる。このことから、門司港レトロ地区の第一船だまりに近接した、より良い立地条件を獲得しようとする店舗経営者の意向が指摘できる。新規に開業した店舗への聞き取りにおいては、物件の立地選択に際して、第一船だまりの周囲に滞留する観光客を引き寄せる効果を想定していたことが確認され、経営者による立地条件への認識を裏づけている。

また、西海岸地区においては、西海岸通り（国道 198 号）に沿って列状の分布がみられる。これらの一部には、門司港レトロ地区の整備以降に開業した店舗が含まれているものの、海運会社をはじめとした業務施設が多数立地していた当該地区では、従来から地域の市街地における飲食機能を果たしてきた店舗も多い。つまり、これらの店舗は、従来では海運会社の従業員や関門汽船と鉄道との乗り継ぎ客を主要顧客としていた店舗であり、「門司港レトロ事業」にともなう顧客層の変化に対応しながら現在も営業を継続している店舗でもある。

以上のように、門司港市街地の中心部では、飲食店舗に関しても、新市街地（門司港レトロ地区）と旧市街地側（栄町地区）とに大別される分布パターンを呈していることがわかる。また、上述したとおり、栄町側の歓楽街的性格を持つ店舗と、門司港レトロ地区側の喫茶・軽食を中心とした観光客向けの店舗との間では、業態や主要顧客の点で質的な差



図 III-3 門司港中心部における飲食店舗の分布（2011年）

ここでは、カフェや喫茶店、レストランのほか、酒類を提供する居酒屋・バー・スナックなどの店舗をすべて含めて示した。

（2011年9月の現地調査により作成）

異が生じていることも指摘できる。

（3）サービス業の分布形態

図III-4は、門司港中心部におけるサービス業の分布について示している。ここでは、門司港における業態の差異と実情に即して、サービス業をそれぞれ「展示施設・ホテル」と「その他サービス業」¹⁸とに大別して示した。これによれば、門司港中心部におけるサービス業は対象範囲の全域にわたって分布していることがわかる。

栄町地区では、小規模のサービス業が展開されており、これらは小売店舗・飲食店舗と

¹⁸ 石丸（2004）による「対消費者機能」と「アミューズメント機能と観光」の分類を参照しつつ、本研究に沿って分類している。



図 III-4 門司港中心部におけるサービス業の分布（2011年）

「展示施設・ホテル」は、サービス業施設のうち、前述した「門司港レトロ事業」の整備対象とされた施設を中心に、アミューズメント・観光機能を有して、観光客による利用が前提として想定される施設を分類した。

上記を除いて、対消費者機能を有するサービス業施設を「その他サービス業」とした。地域住民をサービスの対象とする医療施設、理容室など生活関連のもの、パチンコ・雀荘など社交娯楽機能によって構成される。

（2011年9月の現地調査により作成）

混在して分布している。栄町地区のサービス業は、おもに地域住民を対象とした写真館や美容院、クリーニング店などで構成され、市街地における生活関連機能を担っている。また、敷地面積の大きいサービス業施設は、病院や診療所、整骨院などの医療関連施設である。これらは、栄町銀天街を有する栄町地区に加えて、とくに旧日銀通り（国道3号）沿線において比較的大規模な敷地に立地していることがわかる。

旧日銀通り沿線においては、次節で述べるとおり、金融機関の転出後の土地利用としてマンションや医療施設の建設が進行している。この背景には、マンションへの入居促進とともに、旧市街地に居住する地域住民の高齢化によって医療施設に対する需要が増加している点があげられる。

一方、門司港レトロ地区を中心とする新市街地には、大規模な敷地面積を有したサービス業施設が立地している。これらの施設では、観光客を対象とした展示施設・ギャラリーとしての営業が行われており、かつて海運会社が立地していた港町突堤に立地する「門司港ホテル（現：プレミアムホテル門司港）のほか、先述した「門司港レトロ事業」によって新設・整備された施設が中心になっている。

新設施設に限れば、従来の業務施設が転出した跡地が観光施設の建設用地となった例がほとんどを占める。他方で、旧JR九州本社ビルのように、従来オフィスビルとして利用されていた既存の建造物の用途が変更され、展示施設やギャラリーとして活用されている例もある。いずれも、大規模な敷地が観光施設に転換されたことが、新市街地におけるサービス業施設の分布形態を特徴づけている。

以上のように、サービス業は門司港中心部全体に広く分布しているものの、展示施設やギャラリー、これにホテルを加えたアミューズメント施設と、地域住民を対象にした生活関連施設の分布形態には大きく隔たりがあることがわかる。つまり、隣接する新市街地と旧市街地では、サービス業においても対照的な分布形態を呈しており、両者では営業される業態の質的な差異も認められる。

(4) 新旧市街地における商業店舗の分布形態の特色

以上のとおり、門司港中心部における商業店舗の分布については、小売・飲食・サービス業の各分類において、海側の門司港レトロ地区と山側の栄町銀天街の双方を軸とする分布形態が確認された。また、商業集積地区を形成する両者の土地利用形態には差異がみられ、門司港レトロ地区側が大規模な敷地面積をとまなう店舗とその周囲の衛星的な小規模店舗によって構成されているのに対して、栄町地区では、商店街を軸として小規模な店舗によって構成されていることが確認された。

このような分布形態は、1988年に策定された「門司港レトロ事業」による影響が大きく反映されたものであると考えられる。この理由は、「門司港レトロ事業」による開発対象となった港湾地区が、観光地区「門司港レトロ地区」として再開発されたのに対して、開発対象区域に含まれなかった栄町地区は、従来からの市街地における商業中心地区としての性格を維持しているためである。このため、「門司港レトロ事業」にともなって卓越した観光に関連する商業集積によって、門司港中心部の商業店舗は、新旧市街地の2つの軸によって形成されるようになり、対照的な土地利用形態を呈するに至ったことが明らかになっ

た。

以上の分布形態の検討から、2つの商業集積地区の境界に相当するのが、旧日銀通り（国道3号）沿線地区であることがわかる。従来から門司港市街地における金融業務地区としての機能を担ってきた同地区は、2011年においても商業店舗の立地に乏しい地区の性格を引き継いでいる。このうち、九州鉄道記念館は、旧日銀通り沿線において大規模な敷地を占有する展示施設である。しかし当該施設は門司港駅から専用歩道を経由した直接アクセスが可能であり、旧日銀通りに面しているのは施設の背面部分に相当する。したがって、分布形態のうえでは門司港レトロ地区と栄町地区との中間に位置するものの、利用客の移動の点からみれば、新旧市街地の連担には大きな効果をもたらしていないと考えられる。

2. 門司港中心部における土地利用状況の変遷

以上の分布形態をふまえて、本節では、門司港市街地における商業店舗の集積過程について、経年的な土地利用状況への検討をとおして明らかにする。具体的には、市街地中心部を構成する各地区（図III-5）を対象として、1980年と1990年、2000年、2011年の4年次における変遷過程を段階別に確認し、それぞれの変容パターンを示す。また、集積状況を定量的に分析するため、メッシュによって得られた地区ごとの占有率を示し、観光地化前後の集積・分布形態の傾向を明らかにする。以上から、門司港市街地における観光からみた地域分化に関する考察に結びつける。

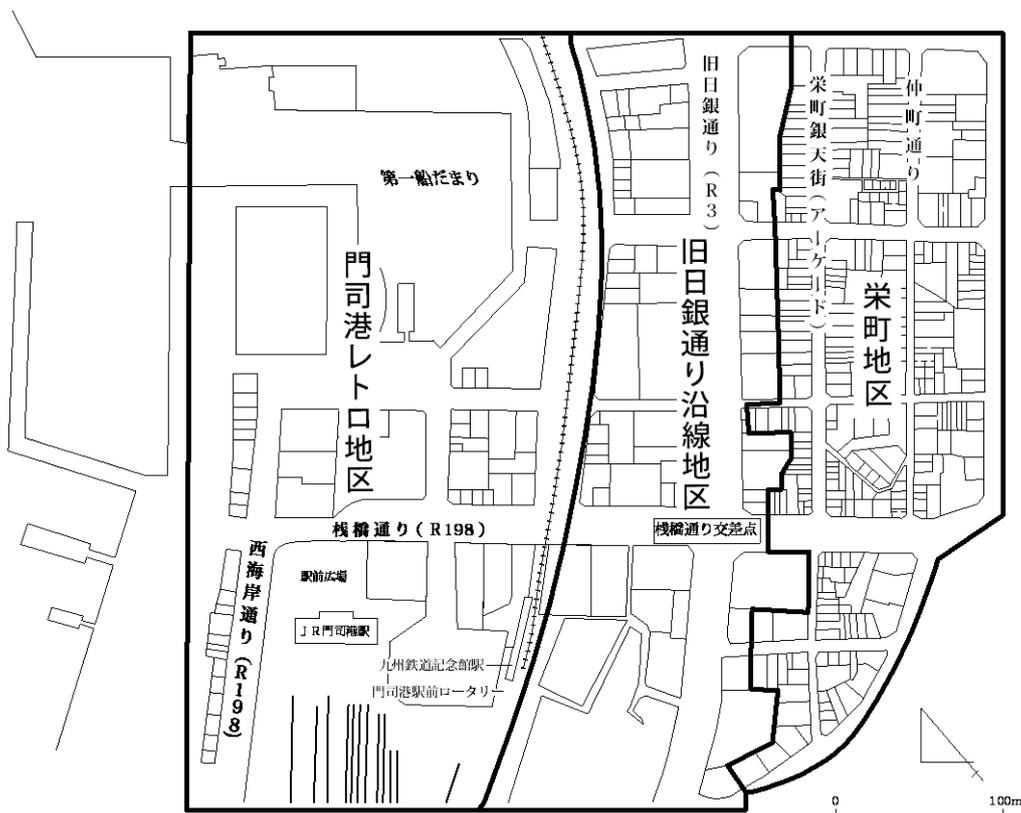


図 III-5 本研究で用いる門司港中心部の地区区分

旧日銀通り沿線地区と栄町地区との境界は、旧日銀通りとの接触の有無を基準として地区区分したことによる。

(筆者作成)

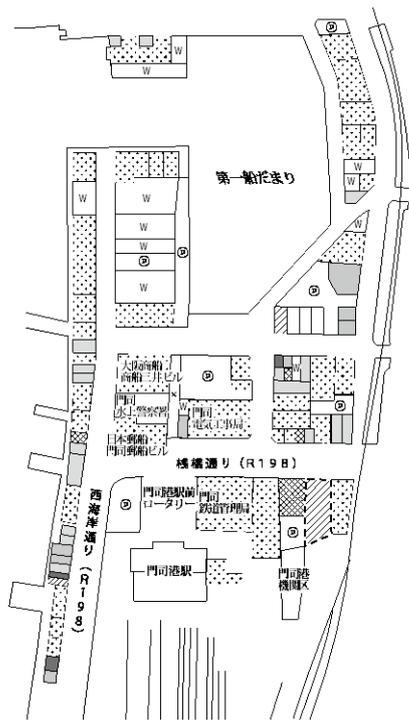
(1) 門司港レトロ地区における土地利用変化

図Ⅲ-6には、1980年と1990年、2000年、2011年の4年次において、観光地区である門司港レトロ地区の土地利用変化について示した。

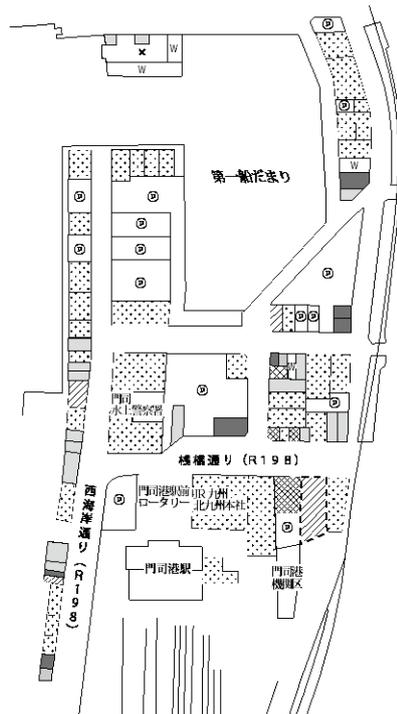
まず1980年においては、当該地区に事務所・金融機関が多量に集積していることがわかる。当該地区においては金融機関の立地が確認されなかったことから、これらはすべて事務所すなわち企業のオフィス立地によるものである。オフィスの多くは港湾地区に立地してきた海運会社によるものであり、付随施設として社有の倉庫の立地も確認できる。このように、第一船だまり周辺に多数の海運会社事務所および倉庫の立地がみられることから、当時の土地利用状況によって、港湾地区としての性格が維持されていたと判断できる。ただし、すでに地区の港湾施設の老朽化や機能の低下が議論されていたことに鑑みれば、その稼働状況は停滞傾向にあったことが推測できる。

次に1990年においては、海運会社の付随施設である倉庫が相次いで解体・撤去されるようになり、それらの跡地が駐車場として利用されていることがわかる。このことは、1988年に「門司港レトロ事業」が策定されたことを受けて、当該地区がウォーターフロント開発の対象地区として設定されたことによるものである。倉庫の解体・撤去は同時に港湾地区としての機能が喪失することを意味し、結果として海運会社は当該地区からの転出を余儀なくされて移転・統合されるなどした。これら跡地が駐車場として利用されているのは、当該地区が過渡的な土地利用形態にあることを示しており、大幅な土地利用転換の予兆として捉えることもできる。こうして整備事業の着工を迎えることとなった。

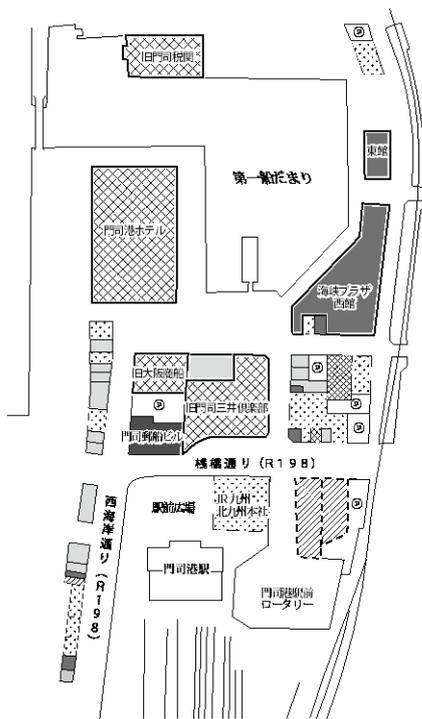
続く2000年においては、「門司港レトロ事業」による観光施設の建設が影響して、当該地区には著しい土地利用変化が確認できる。具体的には、1995年の「門司港レトロ」グラウンドオープンに向けた観光施設の整備が進められた結果、大規模な敷地をともなう観光施設の立地によって地区は再編成されている。例えば、かつて海運会社とその社有倉庫によって占拠されていた第一船だまり突堤部（港町突堤）では、1998年に「門司港ホテル」が建設されており、突堤そのものも緑地整備事業などを経て拡張されるなど、関門海峡に接する海岸線の形状が変化している。また、当該地区における整備事業の着工にともなって、第一船だまり周辺では、一部を除いたほとんどの企業・事務所が転出している。さらに、来訪観光客の観光ゲートウェイとなる門司港駅周辺の整備も進められている。例えば、従来の駅前ロータリーは駅前広場に姿を変え、バスターミナルとしての機能は、新たに設置された企業転出後の土地に移転している。



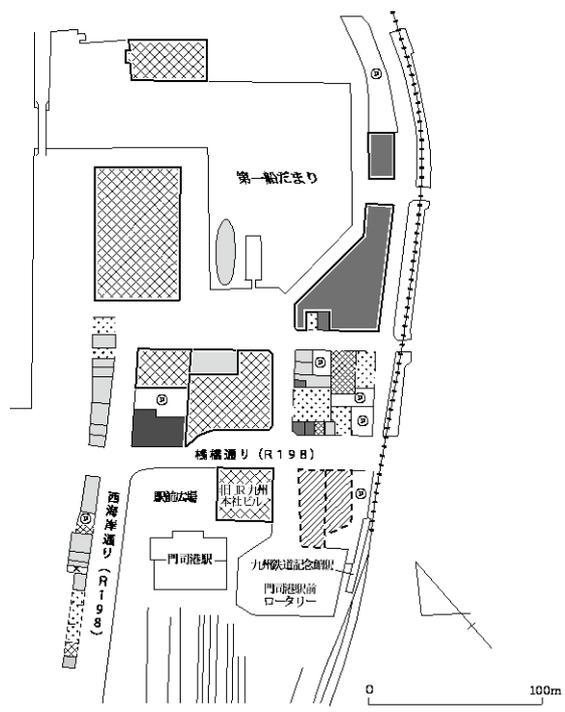
a) 1980年



b) 1990年



c) 2000年



d) 2011年

- | | | | |
|------------|------------|-----------|-------------|
| ■ 小売店舗 | ▨ 事務所・金融機関 | Ⓧ 駐車場 | □ 整備対象施設 |
| ■ 飲食店舗 | W 海運会社倉庫 | × 空き地・空き家 | — 鉄道軌道 |
| ▨ 展示施設・ホテル | ▨ マンション | | ++++ 平成筑豊鉄道 |
| ▨ その他サービス業 | ▨ 戸建て住宅 | | — 門司港レトロ観光線 |

図 III-6 門司港レトロ地区における土地利用変化 (1980-2011年)

(2011年9月の現地調査および住宅地図により作成)

2011年においては、当該地区における観光施設の整備は一旦の収束状態（～2007年）を迎え、観光施設の新設は行われていない。しかし、こうしたなかでも貨物線の専用軌道を活用した門司港レトロ観光線（現：北九州銀行レトロライン「潮風号」）が開業し、旧JR九州本社ビルの内部を利用した展示施設が開設されるなど、観光客に向けたサービス施設の拡充は続けられている。

門司港レトロ地区における土地利用構成比の推移

図III-7には、門司港レトロ地区の土地利用について1980年から2011年までの分類別構成比の推移について示した。これによれば、海運会社をはじめとした従来の業務施設が展示施設・ホテルなど観光施設へと大幅に機能転換していることを、構成比をとおして再確認できる。1980年では、地区の土地利用面積の約3分の2（66.6%）を占めていた業務施設は、2011年の時点で7.2%にまで低下している。また、「門司港レトロ事業」の策定以降に整備されてきた観光施設が43.1%を占めていることから、当該地区の中心機能が観光施設によって担われるようになったことは明らかである。

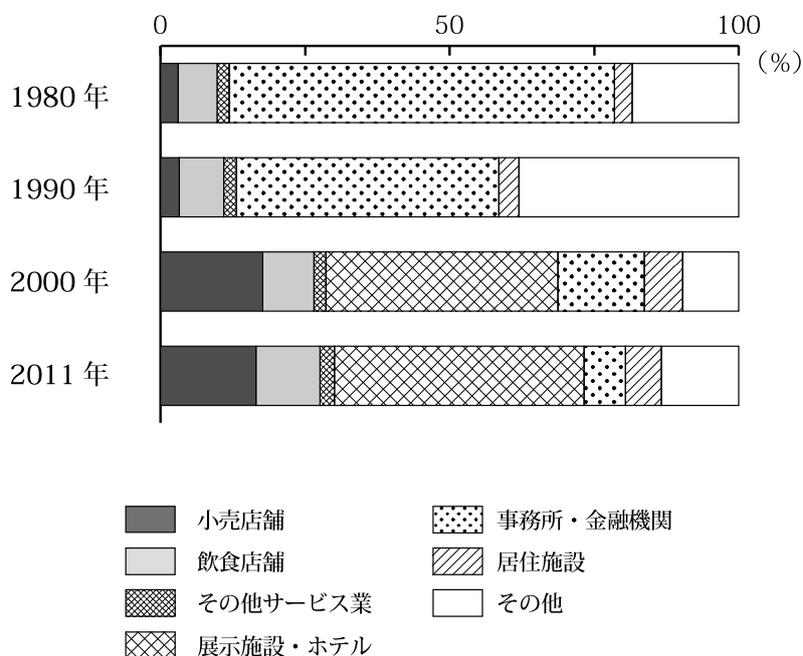


図 III-7 門司港レトロ地区における業種構成比の推移（1980-2011年）

（現地調査および住宅地図により作成）

また、1990年における「その他」の分類の急増（38.0%）は、先述した海運会社の社有倉庫の解体跡地の駐車場への転用を示している。業務施設の転出とともに、この過渡的な段階を経て、大規模な観光施設のための用地提供が行われた。さらに、2000年以降にみられる小売店舗の拡大は「海峡プラザ」の開業（1999年）によるものである。このほか、飲食店舗では、従来からの店舗が存続しながら小規模な新規開業店舗の出現もみられ、推移のうえでは微増傾向を示している。

（2）旧日銀通り沿線地区における土地利用変化

図Ⅲ-8は、1980年と1990年、2000年、2011年の4年次において、旧日銀通り沿線地区の土地利用変化について示している。当該地区は、門司港市街地における金融業務地区として位置づけられることから、ここでは、銀行店舗の立地動向とその後の土地利用形態を中心に、地区における土地利用変化の傾向を記述する。

まず1980年においては、海運会社が立地していた門司港レトロ地区と同様の傾向として、当該地区には事務所・金融機関が多く立地していたことがわかる。とくに、この当時においては、当該地区で5行の銀行が営業しており、それらと連なるようにしてオフィスビルが立地していたことが確認できる。なお、図内上部に示された比較的規模の大きい空き地は、マンションの建設用地であり、日本銀行北九州支店¹⁹の跡地に相当する。

また、当時の旧日銀通りには、路面電車の西日本鉄道・北九州線²⁰が運行しており、終点の折尾まで小倉・八幡・黒崎など北九州市内の各都市を結んでいた。さらに、棧橋通交差点の南角に立地する「山城屋百貨店²¹」は、栄町銀天街を軸とした、これより東側の商業中心地区へと接続する表看板であった。これらは上記の金融機関やオフィスビルの立地とともに、門司港市街地における目抜き通りとしての街路景観を特徴づけていた。

1990年には、上述のマンション（門司文化センター²²）が完成しており、このことは、地域において、金融機関が転出した大規模な跡地が居住施設へと転換される先駆的な事例と

¹⁹ II章で先述のとおり、日本銀行西部支店として1898年（明治31）に下関から新築移転。1917年（大正6）には門司支店に改称された。1964年に当地から小倉へ新築移転した（日本銀行北九州支店，2001）。

²⁰ 1911年（明治44）に部分開通（門司・東本町2丁目―八幡・大蔵川）、1914年（大正3）に全線（門司―折尾）開通。これらは西日本鉄道の前身・九州電気鉄道による。輸送需要の縮小を受けて2000年に全線が廃止された。

²¹ 当地では「平井屋百貨店」として1931年に開業。1934年、「山城屋」による買収を経て営業が行われた。2001年に閉業。

²² 1階部の用途（現在：北九州市立門司生涯学習センター）。上階部は集合分譲住宅（マンション）として1981年に建設された。

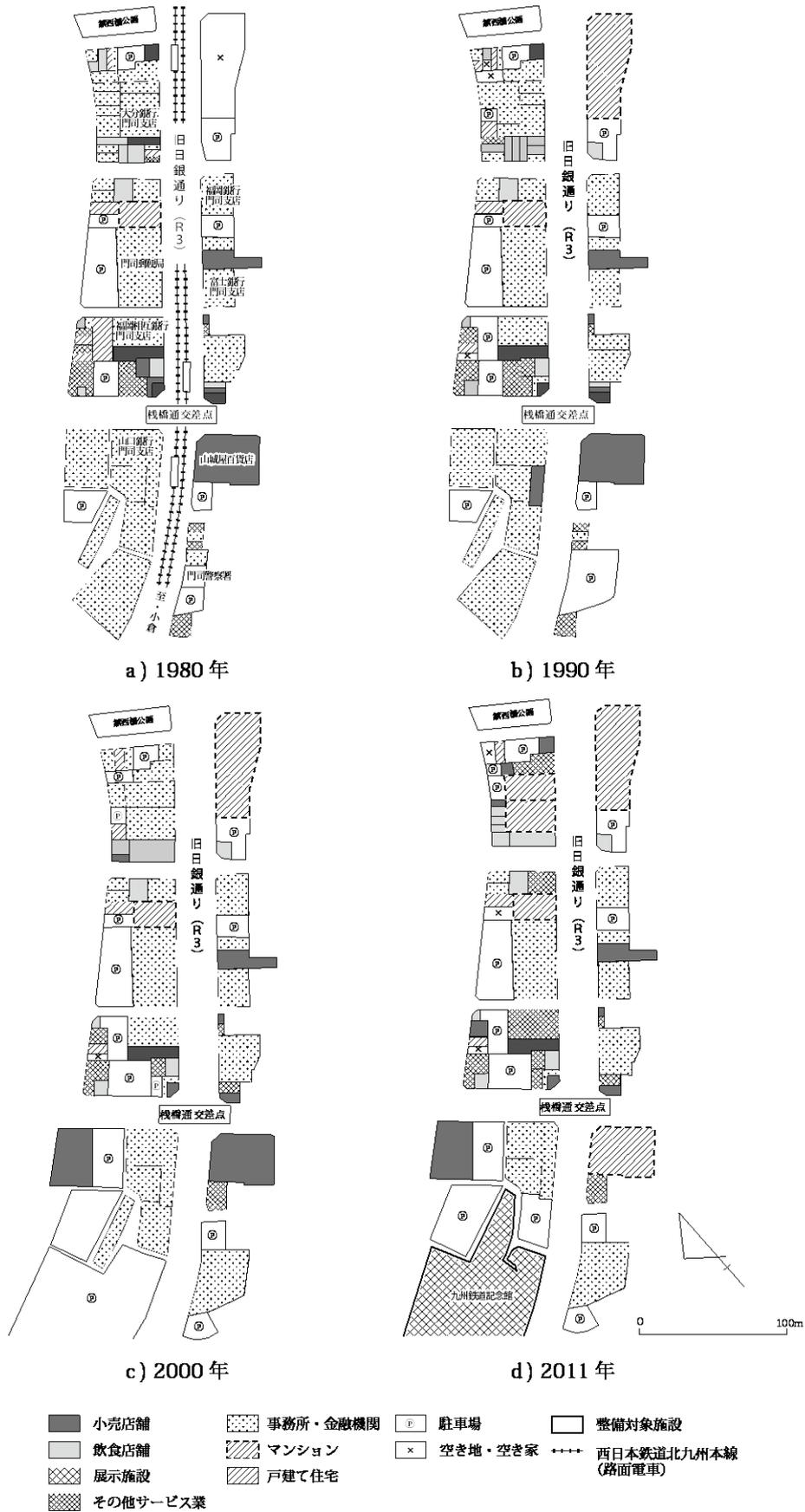


図 III-8 旧日銀通り沿線地区における土地利用変化 (1980-2011年)

(2011年9月の現地調査および住宅地図により作成)

もいえる。他方で、銀行店舗は 5 行の営業が継続されており、この時点では、金融機関および事務所による転出は顕著にはみられない。また、図下部の駐車場は、「門司港レトロ事業」の一環として計画された業務ビル建設を見据えた土地利用である。このほか、当該地区では、駐車場としての土地利用が増加傾向を示すようになる。

続く 2000 年においては、とくに図下部（門司港駅方面）の区画に、駐車場が増加しているのがわかる。これらは、「門司港レトロ事業」の一環として、それまで国鉄（その後の JR 九州）が使用していた九州鉄道本社の旧社屋を観光施設「九州鉄道記念館」として開業する方針決定を受けて、建設準備段階の過渡的な利用が行われていることを意味している。その付近では、貿易関係会社の立地していた区画に、地域住民を対象としたスーパーマーケットが開店するなど、隣接する門司港レトロ地区とは異なった土地利用変化を示していることも指摘できる。

2011 年では、当該地区において 1980 年時点で 5 行を数えた銀行店舗は 3 行に減少している。これには、門司港レトロ地区における観光開発との因果関係が指摘できる。とくに海運会社を中心とする第一船だまり周辺の企業転出は、銀行業務にとっては支店管轄地域における法人顧客の減少を意味する。このため旧日銀通り沿線はもとより、門司港市街地における店舗立地の優位性が失われ、経営合理化を目的とした支店統合によって店舗営業が小倉へと集約化されている。以上は、港湾地区における著しい観光地化が土地利用形態の変化に対して、副次的な影響を及ぼしていることを示す事例のひとつである。

また、こうした銀行店舗の跡地にはマンションや医療機関が建設されている。このことは、銀行が立地していた敷地面積が比較的大規模であるために、それらの土地では分譲が行われないうまま、大型施設の建設計画が進行している状況を表している。

旧日銀通り沿線地区における土地利用構成比の推移

図Ⅲ-9 には、旧日銀通り沿線地区の土地利用について 1980 年から 2011 年までの分類別構成比の推移を示した。これによれば、1980 年においては、事務所・金融機関（金融業務機能）が地区に占める割合は 55.6%であり、これを除いた各分類は、いずれも小規模な構成比を占めるにとどまっている。つまり構成比を指標としても、当該地区が金融業務街としての性格を顕著に表していることが理解できる。

1990 年においても、金融業務街としての機能が維持されていることが確認される。これは、すでに論じた門司港レトロ地区において、海運会社と社有倉庫が用地提供のために解

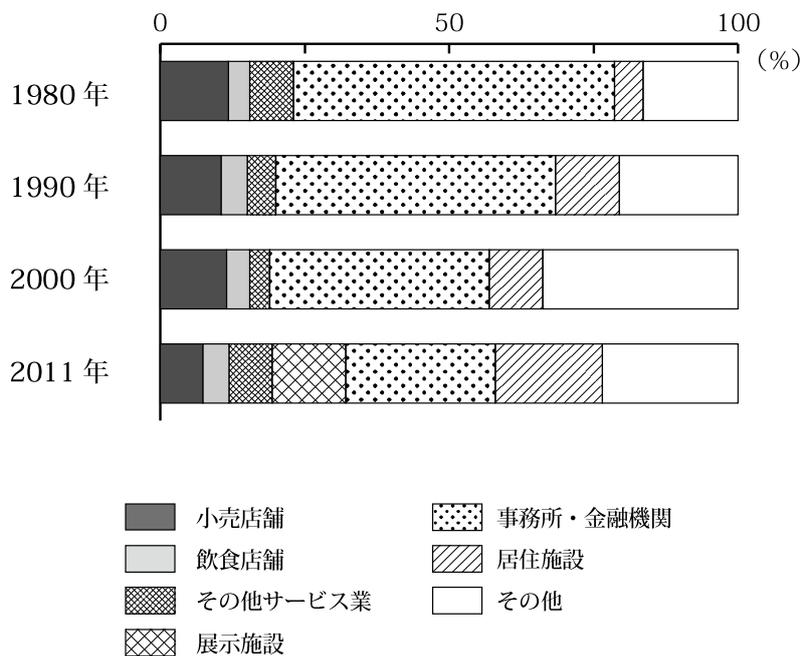


図 III-9 旧日銀通り沿線地区における業種構成比の推移 (1980-2011年)

(2011年9月の現地調査および住宅地図により作成)

体されたのに対して、当該地区では観光開発の主な事業対象に含まれず、銀行をはじめ多くの業務施設が営業を継続していることを反映している。このため、観光開発による直接的な影響を、一時的に免れている状況とも言い換えられる。また、上述したマンションの完成にともなって、居住施設の占有率に上昇がみられる。他方、小売店舗・生活関連のサービス業による占有率はわずかながらに低下している。

2000年においては、事務所・金融機関による占有率の低下が目立ちはじめ、「その他」の分類の占める割合が増加している。ここでの「その他」のほとんどは駐車場で構成され、とりわけ前述の「九州鉄道記念館」開業に向けた過渡的土地利用を反映したものである。また、小売店舗の構成比にみられる微増傾向は、大型スーパーマーケットの新規開業によるものであり、店舗数そのものに著しい変化はみられない。

2011年では、当該地区における事務所・金融機関による構成比は、1980年当時の半数以下(25.9%)にまで落ち込んでおり、金融業務街としての性格は希薄化している。これはすでに述べたとおり、経営統合による銀行店舗の移転に付近に立地した業務施設の転出が連動しているためであると考えられる。また、これらの跡地が転用された2000年以降のマンション建設と医療施設の開業は、それぞれ構成比の上昇を大きく後押ししている。小売店

舗の構成比が下降しているのは、山城屋の閉業（2001年）によるものであり、その跡地がマンション建設用地として買収されたことは、当該地区におけるマンション化の傾向を典型づける事例である。

（3）栄町地区における土地利用変化

図Ⅲ-10には、1980年と1990年、2000年、2011年の4年次において、栄町地区の土地利用変化について示した。すでに述べたとおり、当該地区は門司港市街地における中心商業地区に位置づけられることから、ここでは、商業店舗の立地動向に着目した土地利用変化の傾向について指摘する。

まず1980年においては、地区全体の特徴として、小売店舗による卓越した集積が確認できる。分布形態の傾向としてすでに指摘したとおり、とりわけ栄町銀天街を中心として小規模な小売店舗が稠密に分布しており、それと並行する「仲町通り」沿線では、飲食店舗の立地が台頭している。また、小売・飲食店舗を除けば、サービス業・事務所がそれらの隙間を埋めるように立地している。各業種が細分化された地割を構成する様子は、当該地区が市街地における中心商業地区としての機能を維持していたことを十分に反映しているといえる。

1990年においても、当該地区の土地利用は、上記した地区全体の特徴と同様の傾向を示している。このうち、「仲町通り」沿線における飲食店舗の集積がより顕著となっており、飲食店街の形成を強めていることが指摘できる。これらは小売店舗や生活関連のサービス業からの土地利用転換である。また、全体からみれば少数であるものの、住宅、駐車場・空き地の件数が増加しはじめ、いずれも従来の用途は商業店舗であった。このため当該時期は、商業店舗の分布密度が低下する初期段階として位置づけることができる。

続く2000年においても、栄町銀天街を軸とした小売店舗の分布傾向に顕著な更新はみられない。これに対して、「仲町通り」を含めた背後地域において、商業店舗の減少傾向が表れはじめており、代わって駐車場の立地や空き地が増加していることがわかる。増加した駐車場の一部には、商業店舗が所有する来客者専用駐車場が含まれているものの、その多くは、未利用地となった店舗跡地が月極め駐車場へと転用されたものである。こうした駐車場への転用は、背後地域において店舗の入れ替えが進まず、廃業店舗が増加していることを示している。このため、栄町地区の商業地区としての中心性が低下していくプロセス

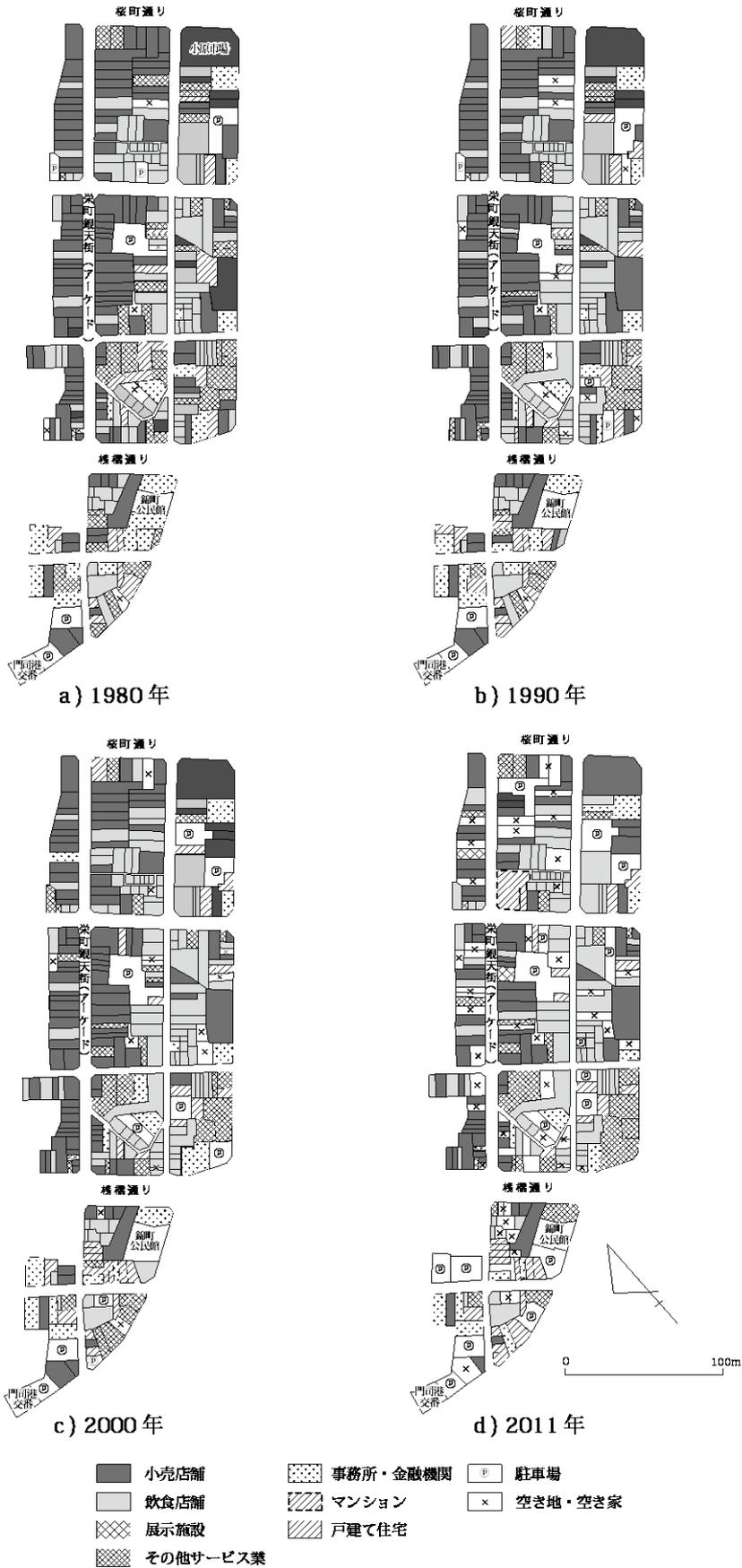


図 III-10 栄町地区における土地利用変化 (1980-2011年)

(2011年9月の現地調査および住宅地図により作成)

として理解することができる。

2011 年では、栄町地区における中心性の低下が顕著に示されるようになってきている。とくに栄町銀天街の小売店舗に注目すれば、従来みられた帯状に連担した分布形態から一転して、いわゆる「歯抜け状態」を呈していることがわかる。つまり、それまでは形態的には維持されてきたものの、個々の店舗の経営状況に改善がみられなかった。したがって、そうした店舗が廃業した当該時期においては、明確な空洞化を示すようになってきている。この現象は「仲町通り」においても同様で、飲食店舗の減少が加速して駐車場・空き地へと用途変化している。さらに、図下部（本町）では、駐車場として利用される区画が多くを占めるようになり、小規模な飲食店舗の廃業も著しい。

栄町地区における土地利用構成比の推移

図III-11には、栄町地区の土地利用について1980年から2011年までにおける分類別構成比の推移を示した。これによれば、1980年においては、前述のとおり小売店舗（42.0%）の集積が著しい。これに飲食店舗（23.8%）、サービス業（13.1%）を合わせた商業店舗は、

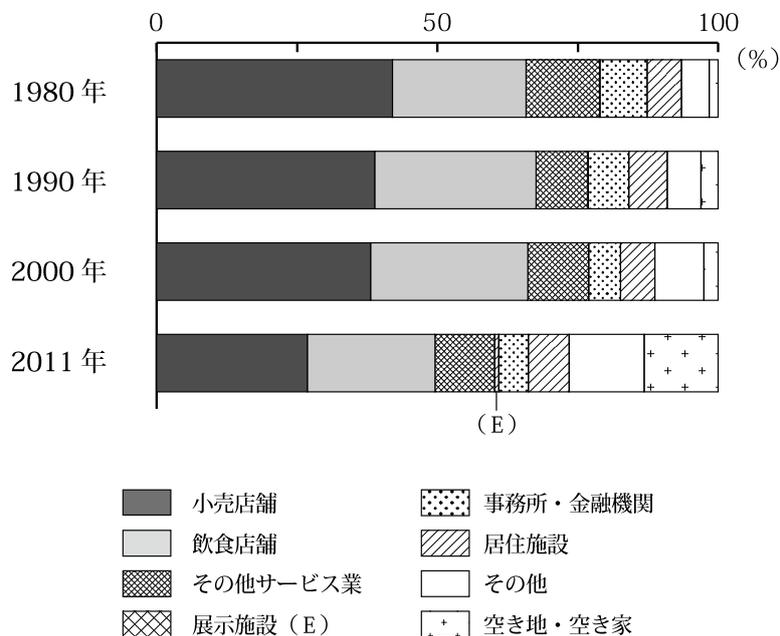


図 III-11 栄町地区における業種構成比の推移 (1980-2011年)

当該地区では、とりわけ2000年から2011年への変化において、空き店舗・空き地の占有規模が大きいため、これらを凡例に含めている。

(2011年9月の現地調査および住宅地図により作成)

地区全体の計 78.9%を占めて卓越している。このことから、中心商業地区としての役割を果たしていたことが、あらためて数値のうえで確認できる。

1990 年においては、栄町地区に占める飲食店舗の比率が増加しており、これは、すでに述べた「仲町通り」沿線に店舗が増えたことによるものである。これに比較して、小売店舗、サービス業がそれぞれ占有率を低下させているのは、飲食店舗への土地利用転換を意味している。その一方で、地区全体に占める商業店舗の合計割合は 76.8%を示しており、前年次比での大幅な変化は確認できない。この商業集積の傾向は 2000 年においても継続してみられる (76.9%) もの、**「仲町通り」沿線を中心とした店舗の減少は、次第に進行していたと考えられる。**

2011 年では、小売店舗 (26.8%)、飲食店舗 (22.8%)、サービス業 (10.6%) を合わせた商業店舗が地区に占める比率は 60.9%にまで低下しており、このうち、とくに小売店舗の減少が著しいことが再確認できる。この反面、空き地・空き店舗の構成比が前年次の 2.6%から 13.2%へと大きく上昇し、駐車場利用も 13.4%と高い比率を示すようになっている。また、1995 年の門司港レトロランドオープンから 16 年 (2011 年当時) を経ながら、栄町地区に立地する観光客を対象としたサービス業施設は、地元の北九州市立大学が運営する展示施設とイベント会場 (無料休憩所) の 2 件にとどまる。このように、土地利用変化の観点からは、港湾地区の観光地化による栄町地区への波及効果は乏しく、その状況はかえって商店街の空洞化を許していると捉えられる。

3. 栄町銀天街の事例

これまでも述べてきたように、門司港市街地における栄町銀天街は、旧市街地の商業中心地区を代表するアーケード商店街であり、前節で対象とした商業集積の状況からも、その位置づけを確認してきた。また、観光地化によって形成された門司港レトロ地区とは対照的に、商業店舗が減少して停滞傾向を示していることも指摘した。このため栄町銀天街は、すでに分布形態と土地利用変化をとおして説明してきた、観光からみた市街地の地域分化について具体的状況を検証するための対象事例となりえる。

以上をふまえて、本節では栄町銀天街における業種構成とその変化、および主要顧客の分析から、観光地化の進展について検討する。この作業をとおして、本章の検討課題である、観光からみた市街地の地域分化について、より詳細に論じたい。

(1) 栄町銀天街における店舗の業種構成

ここではまず、栄町銀天街において営業する店舗の業種構成を概観する。本節の対象である栄町銀天街では、1954年に店舗家屋の新築が落成し、その後の1957年に全蓋式のアーケード²³が設置された。商店街の内部は、棧橋通りに面するアーケード南端から桜町通りに面する北端にかけて、それぞれ3番街、4番街、5番街の3街区によって構成され、現在の商店街運営は、「門司港栄町商店街振興組合」が担っている。

表Ⅲ-1, 2, 3には、2011年当時における店舗の業種と分類、開業年と経営形態について示している。栄町銀天街の店舗は、それぞれ小売店舗46件、飲食店舗8件、サービス業9件によって構成されている。小売店舗46件の内訳は、店舗数の順に、水産加工品を中心とする食料品販売店と各種の買回品²⁴販売店がそれぞれ18件、最寄品販売店²⁵が10件である。また、サービス業を営む店舗は、観光客の利用を念頭に整備されたものが2件、その他は地域住民を対象とした生活関連²⁶のサービス業施設である。

店舗開業年についてみると、最も古くは明治期に創業した店舗が6件確認され、これらは明治期後半の開業である。つまりこうした店舗では、門司港が港湾都市として発展を遂

²³ 本研究で調査対象範囲に相当し、その全長は約250mである。

²⁴ 購買者が比較・選択的に買い入れる余地があり、比較的単価の高い商品を示す。ここには、衣料品、皮革製品、メガネなどの販売店のほか、AV機器・楽器、結納品、玩具の販売店などが含まれた。

²⁵ 生活関連用品を示す。生花店・文具店などが該当する。

²⁶ 写真館・理容室などの各店舗、および接骨院など医療施設に準ずるものが該当する。

表 III-1 栄町銀天街 3 番街における店舗の業種構成 (2011 年)

店舗番号	業種	分類	業態・主要取扱品	開業年次	経営形態	従業員数	定休日	営業時間
1	小売	C	生花	2010	P	1	日	9-18
2	小売	S	靴販売・修理	1985	P	1	●	10-18.5
3	小売	S	衣料品・婦人下着	1975	P	1	●	10.5-17.5
4	サービス		金・プラチナ買取	—	—	—	—	—
5	小売	S	メガネ・補聴器	1991	P	4	●	9.5-19
6	小売	S	衣料品・婦人服	1965	P	2	日	9.5-18
7	小売	S	衣料品・手芸用品	1947	P	2	日	10-18.5
8	小売	C	印章・名刺	1953	P	2	日	9-18.5
9	小売	S	衣料品・カバン類	1953	P	1	日・祝	9.5-18
10	小売	F	和菓子類	2011	C	2	日	10-18
11	小売	C	タバコ・宝くじ	1947	P	2	●	6-24
12	小売	F	水産加工品	1990	P	3	土・日・祝	9-16
13	小売	S	衣料品・婦人服	1986	P	2	*	*
14	サービス		パチンコ	—	—	—	—	—
15	小売	F	水産加工品	1984	C	3	●	10-18
16	小売	C	文具	M	P	2	日	9-18
17	小売	F	洋菓子類	2005	P	2	火	9-18
18	小売	F	寿司	2005	P	3	●	10-19

表 III-2 栄町銀天街 4 番街における店舗の業種構成 (2011 年)

店舗番号	業種	分類	業態・主要取扱品	開業年	経営形態	従業員数	定休日	営業時間
19	小売	S	カバン・袋物	1955	P	1	●	10-17.5
20	飲食		喫茶店	1965	C	6	●	10-22
21	小売	S	AV機器・楽器	M	C	6	*	10-19
22	サービス		美容院	—	—	—	—	—
23	飲食		レストラン	1953	P	4	木	11.5-20
24	小売	F	水産加工品	M	C	3	●	9.5-18.5
25	小売	S	靴・カバン	1971	P	2	日・祝	10-18
26	飲食		レストラン	2009	P	5	木	11-20
27	小売	F	水産加工品	1998	C	2	●	10-18
28	小売	F	水産加工品	M	C	1	日	9-18.5
29	小売	C	日用雑貨	—	C	—	●	9.5-19
30	小売	F	鮮魚	2005	P	2	●	8.5-19
31	飲食		居酒屋	—	—	—	—	—
32	小売	F	自然食品	2010	P	1	日	10-18
33	小売	F	青果	2005	P	2	●	8.5-21
34	サービス		無料休憩所	—	—	—	—	—
35	小売	F	日本茶	—	C	3	日	9.5-18
36	小売	C	書籍	1946	P	2	●	10-19
37	小売	S	衣料品・婦人服	2007	P	1	●	10-18
38	飲食		居酒屋	—	—	—	—	—
39	サービス		美容院	—	—	—	—	—
40	小売	S	衣料品・婦人服	1996	P	2	日	10-18
41	小売	S	衣料品・婦人服	2007	P	1	木・祝	10-18
42	サービス		接骨院	—	—	—	—	—
43	小売	C	書籍	M	P	4	日・祝	9.5-18

表 III-3 栄町銀天街 5 番街における店舗の業種構成 (2011 年)

店舗番号	業種	分類	業態・主要取扱品	開業年	経営形態	従業員数	定休日	営業時間
44	飲食		レストラン	—	—	—	—	—
45	小売	S	結納品・仏具	1996	P	2	日	9-18
46	小売	C	雑貨・小物類	1967	P	2	日	9-18
47	小売	S	時計・宝飾・メガネ	1946	P	6	*	9.5-18.5
48	サービス		ギャラリー	2009	U	4	平日	10-17
49	小売	F	鶏卵	M	P	3	日	7.5-18
50	サービス		写真館	1941	P	3	●	9.5-18.5
51	小売	F	鮮魚	1998	P	2	木	9-19
52	飲食		うどん・青果販売	2001	P	5	日・祝	11-13.5
53	小売	S	衣料品・婦人服	1980	P	1	日	10-18
54	小売	F	和菓子類	1974	P	2	日	9-19
55	小売	C	生花	—	—	—	—	—
56	小売	S	玩具	1946	P	2	●	9.5-18
57	小売	C	金物・生活雑貨	1951	P	2	●	9-19
58	小売	F	酒類	M	C	7	日	9-17
59	小売	S	衣料品・婦人服	1939	C	10	●	9.5-19
60	飲食		レストラン	—	—	—	—	—
61	小売	F	輸入(韓国)食品	2004	P	2	日	9.5-17.5
62	小売	F	洋菓子類	1949	P	3	●	9-19.5
63	サービス		接骨院	—	—	—	—	—

小売店舗の分類：S=買回品，C=最寄品，F=食料品

開業年：M=明治期

経営形態：P=個人経営，C=法人（企業）経営，U=大学経営

定休日：●=無休，*=不定休

表内の「—」はデータなし

(2011年9月の現地調査より筆者作成)

げる初期段階から営業が継続されてきたことになる。この6件と1941年開業の1件を除けば、2011年時点で営業する店舗は、すべて第2次大戦後に開業されたもので、とくに高度経済成長期に創業された店舗が大部分を占めている。他方、1990年以降の開業は、既存店舗の転出にともなって新規開業した例であり、部分的であれ店舗の業態変更や入れ替わりが行われてきた。

経営形態について着目すると、栄町銀天街における営業店舗は、他に支店や本店を持たない個人経営の店舗(39件)を中心に構成されている。これらの店舗では、1名または2名の従業員による営業活動(26件)が行われ、家族経営を基盤とする零細な店舗が多くを占めている。その一方、法人経営による店舗は9件確認された。これらの店舗では、1店舗あたりの平均従業員数は4.9人を示し、とくに老舗の買回品店や飲食店舗では比較的従業員数が多い。

(2) 栄町銀天街における業種構成の変遷

ここでは、栄町銀天街の各街区別における店舗業種構成の変化について述べる。図Ⅲ-12, 13, 14 には、それぞれ栄町銀天街を構成する、3 番街から 5 番街の各街区における業種構成の変化について示した。ここでは、業種構成の変化とともに、商業店舗の減少に関連して空き店舗の増加についても言及し、門司港レトロ地区とのコントラストがいかんにして強調されるようになったのかについて述べる。

まず 3 番街における 1980 年から 2011 年までの変化（図Ⅲ-12）では、とくに買回品販売店の減少が著しくみられ、この傾向は図中右部に多く確認できる。これらは、おもに婦人服や呉服などの衣料品やカバン、靴などの皮革製品を主要商品とする店舗であったが、地区における商業的な停滞に呼応して、商店街からの転出あるいは廃業を余儀なくされたものと考えられる。また、飲食店舗でも同様の傾向が示されており、2011 年時点では当該街区における営業は確認されない。さらに空き店舗が 6 件に及んでおり、小売店舗の転出が 5 件、飲食店舗の転出が 1 件である。空き店舗は 1990 年時点でも存在したが、とりわけ 2000 年から 2011 年の推移において、店舗の転出が加速していることがわかる。

次に、4 番街の業種構成の変化（図Ⅲ-13）においても、買回品販売店の閉業が顕著にみられる。とくに 2000 年から 2011 年までの推移で著しく、閉業したのは呉服店や電器店、玩具店などであった。跡地には、飲食店舗や食料品販売店がテナントとして入居しており、なかには観光客にも利用可能な施設としてイベント会場（無料休憩所）が設置された例もある。このイベント会場は、定期的に地域特産品のフリーマーケットが開催されるなど、地域住民と観光客の交流を目的に設置されたものである。また、図中には 7 件の空き店舗が確認され、その立地はとくに図中左部（旧日銀通り側）に多くみられる。当該街区では、2000 年から 2011 年までの推移においてのみ空き店舗が発生している。小売店舗の転出は 6 件で、1 件はサービス業によるものである。

さらに、5 番街の業種構成の変化（図Ⅲ-14）でも、2000 年から 2011 年までの推移の過程で空き店舗が急増するとともに、業種構成も大きく再編されていることがわかる。とくに図中右下部（川端通り沿い）では、2000 年以降のマンション建設にともなって、食料品販売店 2 件を含めた計 3 店舗が立ち退いている。完成したマンションの 1 階部では整骨院が営まれており、こうした利用転換は空き店舗の増加とならんで商業店舗の減少を象徴する事例として捉えられる。観光関連施設の立地は、旧事務所を利用して営業が行われている 1 件のみで、2000 年以前では買回品販売店から転用された経緯を持つ。

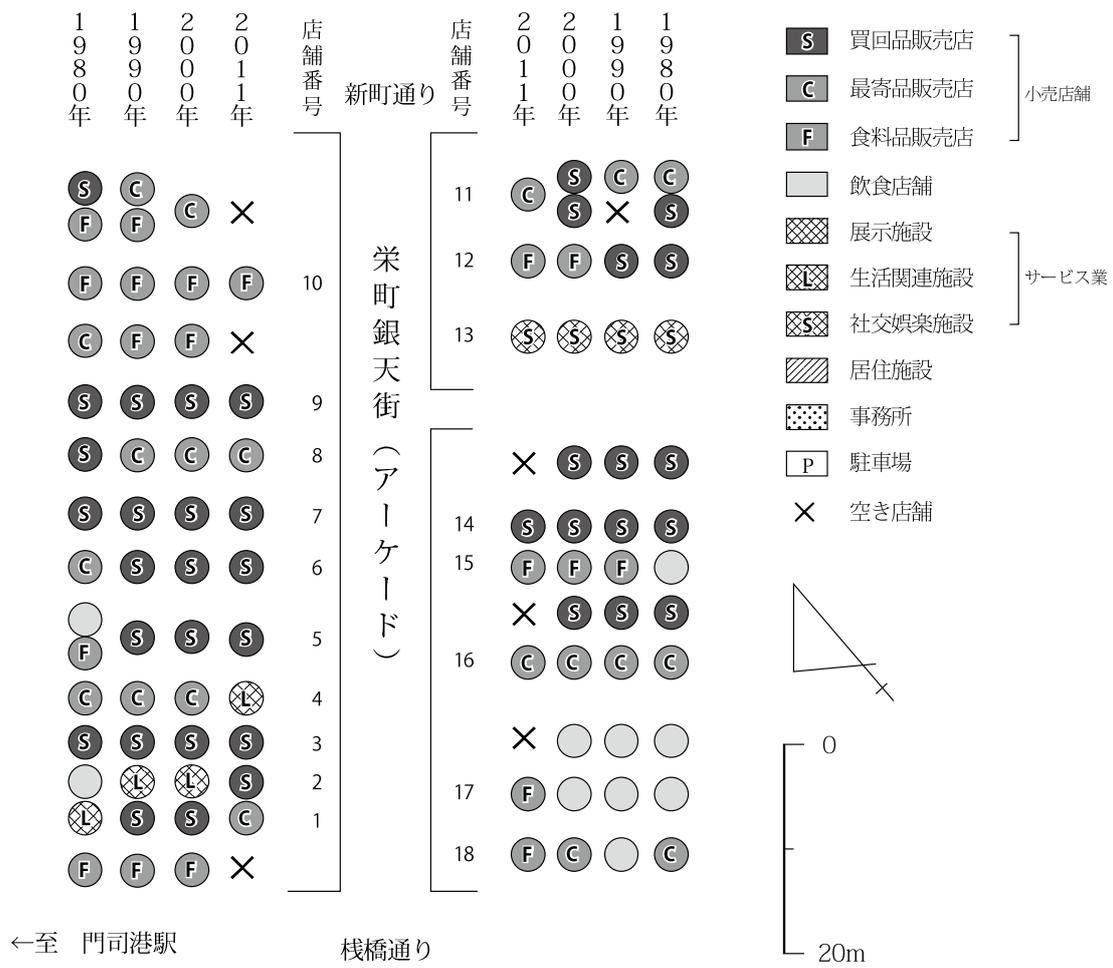


図 III-12 栄町銀天街 3 番街における店舗業種構成と変化 (1980-2011 年)

(2011 年 9 月の現地調査および住宅地図により作成)

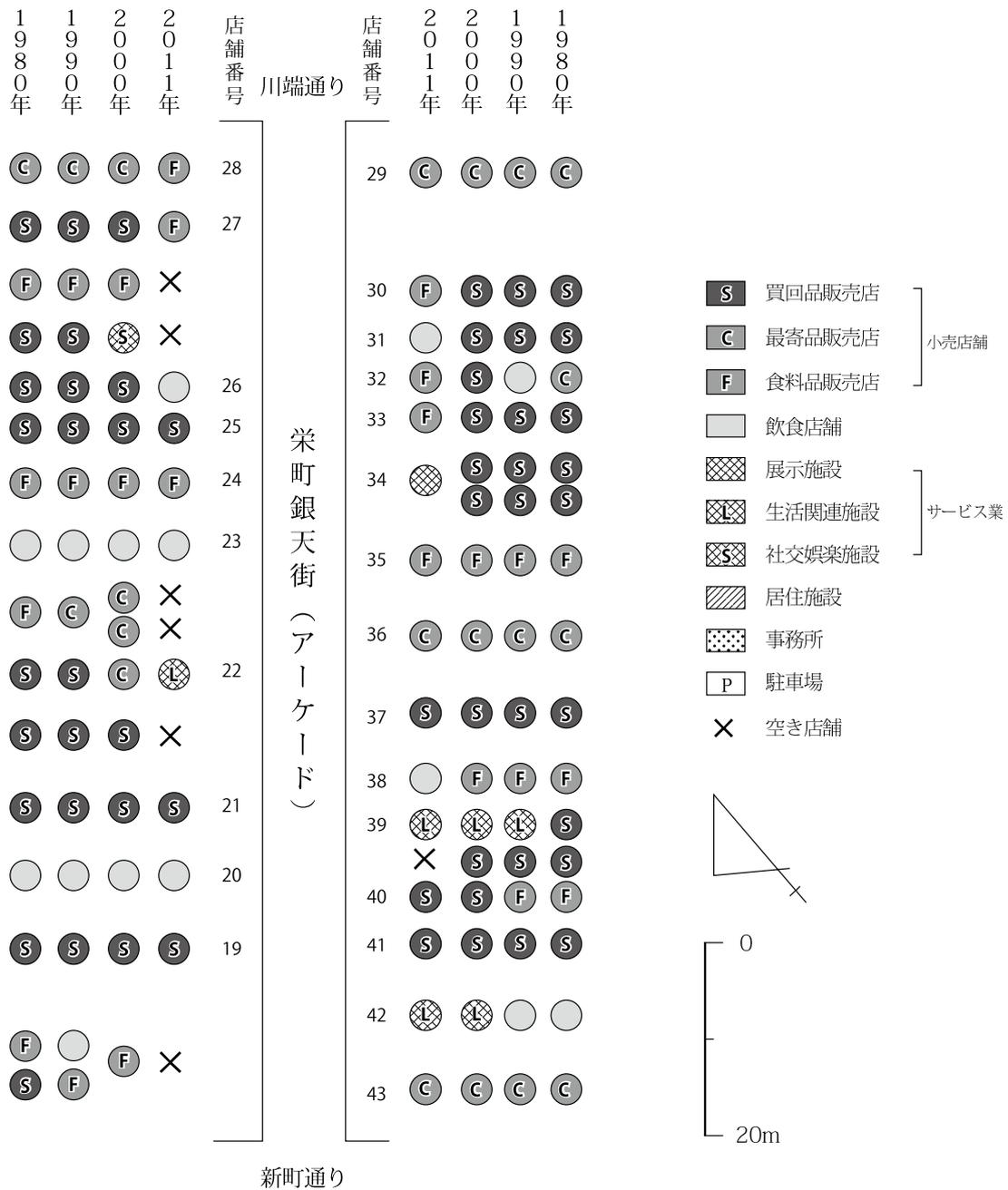


図 III-13 栄町銀天街4番街における店舗業種構成と変化（1980-2011年）

（2011年9月の現地調査および住宅地図により作成）

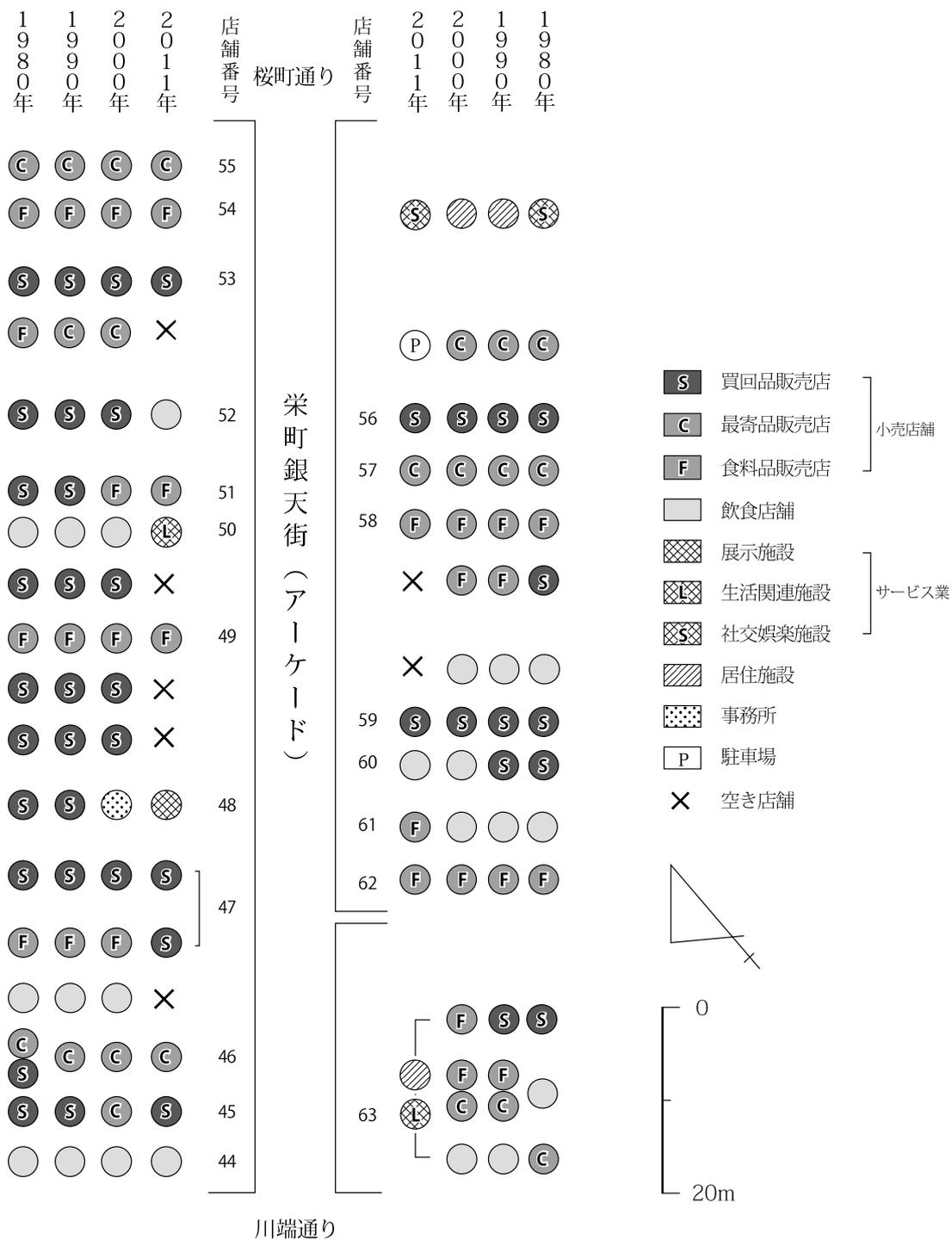


図 III-14 栄町銀天街 5 番街における店舗業種構成と変化（1980-2011 年）

（2011 年 9 月の現地調査および住宅地図により作成）

当該街区では、図中に 7 件の空き店舗が確認できる。このうち 5 件の立地が図中左部に確認され、4 番街と同様に、旧日銀通り側の店舗に空き店舗が多いことがわかる。また、他の街区と同様の傾向として、呉服・衣料品を取り扱う買回品販売店の転出にともなうものが多くを占めており、かつて著しい集積を示していた買回品販売店は、2011 年では 5 件の営業が確認されるのみである。

以上から、栄町銀天街では、買回品販売店を中心とする小売店舗が著しい減少傾向にあることが確認された。1980 年時点では、3 番街から 5 番街のアーケード全体で計 43 件を数えた買回品販売店は、2011 年では 18 件にまで数を減少させている。この相対的な減少傾向から、商店街の性格が、比較的高価な物品売買の場としての中心商店街から、最寄品販売店と飲食店舗を中心に形成される周辺商店街²⁷的なものへと変化していることがわかる。つまりこの性格の変化は、営業店舗の減少によって従来の商業中心地区が空洞化し、その中心性を低下させていく過程でもある。

また、商店街全体をとおして、2000 年から 2011 年までの推移過程での空き店舗の増加が顕著であることが示された。すでに述べたように、多くの店舗の従前の用途が買回品販売店を含めた小売店舗であったことには、2000 年に国内で施行された「大規模小売店舗立地法」²⁸の影響が反映されていると考えられる。この理由は、2000 年以降では、門司港駅付近に開業した事例のように、栄町地区周辺においても、スーパーマーケットなどの大型商業施設の開業が確認されているためである。また、北九州市ルネッサンス構想によって都心機能が小倉・黒崎に集約されたことにも要因が指摘され、とりわけ商品単価の高い買回品に関しては、その主な購入先が小倉に移動したことも推察される。地域的な少子高齢化による後継者問題はもちろんとし、以上の背景によって、従来の商店経営者は栄町銀天街での営業継続を断念するようになったと考えることができる。

さらにいえば、2000 年以降に急増している空き店舗の利用が進展しない状況は、同時に、門司港レトロ地区を中心とした観光地化が栄町銀天街にまで波及していないことを意味している。これは商店街における不動産の開発行為が 5 番街にみられたマンション建設に限定されることから明らかである。つまり、門司港駅と旧港を起点とした観光地化は、栄

²⁷ 一般的な中心商店街の特徴として、買回品販売店や専門店の集積度合いが高く、これに対して、周辺商店街は、食料品・日用雑貨などの最寄品販売店によって標識化される（桑島，1984）。

²⁸ しばしば「大店立地法」と略称される同法は、店舗面積が 1,000 m²を超える大規模店舗の立地に際して、設置者が駐車場・騒音・廃棄物といった環境に関する指針について周辺地域に配慮することを定めている。しかし、地方都市や郊外地域では、大都市や中心市街地に比べて整備が行いやすい（唐渡，2006）。

町銀天街の業種構成に対して変化を促すまでには至っていない。ただし、既存の商業店舗が観光客によって利用されている可能性も残されている。このため以下では、商店街への観光地化の進展程度についてより具体的に検証する。

(3) 栄町銀天街における観光地化への対応

ここでは、聞き取りによって得られたデータに基づいて、店舗の定休日と観光客売上げ比率について述べる。聞き取りに当該項目を求めた理由は、前者は各商業店舗の主要顧客、後者は観光客による来店の多寡を示す指標となると考えたためである。以上から栄町銀天街における顧客層を割り出すとともに、観光地化進展の程度について検討する。

1) 栄町銀天街における店舗の定休日

表Ⅲ-4 は、定休日の内訳について示している。ここでは、店舗の業種を食料品販売店、その他小売店舗、飲食店舗、サービス業に分類して表を作成した。これによれば、まず定休日を定めていない店舗、つまり原則として年中無休を掲げている店舗は 20 件を数えた。栄町銀天街では、商店街を運営する「門司港栄町商店街振興組合」によって、定休日を設けず無休で営業することが推奨されており、この 20 件はそれに対応していることになる。

表 Ⅲ-4 栄町銀天街の定休日別店舗数 (2011 年)

単位: 件

定休日	小 売		飲 食	サービ	商店街 合 計
	食料品	その他			
無 休	7	11	1	1	20
平 日	2	1	2	1	6
日曜日	9	12	1	0	22
不定休	0	3	0	0	3
不 明	0	1	4	7	12
計	18	28	8	9	63

「土日祝」, 「日祝」などの回答は「日曜日」にまとめている。

不明は回答が得られなかった店舗。

(2011年9月の現地調査により作成)

一方、定休日を日曜日に設定している店舗は22件ののぼり、上記の店舗数を上回っている。これは言い換えれば、一般的に観光客による来店が最も期待される日曜日に、商店街内の3分の1以上の店舗が閉店していることを意味する。聞き取りによれば、「(店)が閉まっているから(観光客が)来ない。(観光客が)来ないから(店を)閉める。という悪循環になっている」(店舗番号53)との回答が寄せられている。このことから、地域住民と比較して観光客の来店が極端に乏しいことが、各店舗の定休日設定に関わっているといえる。

このうち、小売店舗では、食料品販売店において日曜定休の店舗が半数を占めている。この定休日の設定から、平日来店する地域住民が主要顧客として想定されていることが読み取れる。つまり、栄町銀天街で営業する食料品販売店では、観光客に向けた土産物店としての性格は希薄であり、観光客による土産物の購入はそのほとんどが海峡プラザをはじめとした門司港レトロ地区で行われているものと推察される。

それとは対照的に、飲食店舗とサービス業における日曜定休は、青果店を兼業する1件(店舗番号52)のみである。土日営業は広く飲食店舗の一般的な傾向といえるが、一部の経営者からは「焼きカレーの提供を中心とすることで、観光客向けの経営を行っている」(店舗番号26:木曜定休)との回答も得られている。このため、土日・祝日の観光客による来店に少なからず期待を寄せていることがわかる。

2) 栄町銀天街における観光売上げ比率

表Ⅲ-5は、栄町銀天街における観光売上げ比率²⁹を示している。これによれば、栄町銀天街では、観光客が主要顧客となっていないことが判断できる。この傾向は、とりわけ食料品以外を取り扱う買回品・最寄品販売店に顕著に示されており、観光客による売上げが「まったくない」と回答した店舗は、28件のうち19件を数えた。聞き取りによる回答が得られなかった2件を除けば、残りの7件でも1割未満であり、これらの店舗では、地域住民を対象として営業が行われていることが確認された。

食料品販売店では、上記と同様に地域住民を主要顧客とする傾向がみられるものの、観光売上げ比率は比較的高い値を示している。その理由には、観光客が土産物として購入可能な商品を取り扱っている点があげられる。例えば、店舗番号24(観光売上げ比率:約25%)

²⁹ 溝尾・菅原(2000)と同様の手法を用いて、過去の観光客からの売上げ比率を各店舗から聞き取ったものである。このためデータは回答者から得られた概数である。

表 III-5 栄町銀天街の観光売上比率別店舗数（2011年）

単位: 件

比 率	小 売		飲 食	サービ	商店街 合計
	食料品	その他			
0	5	19	0	1	25
1 - 9%	7	7	2	0	16
10-29%	6	0	0	0	6
30-49%	0	0	1	0	1
50-69%	0	0	0	1	1
70%以上	0	0	1	0	1
不 明	0	2	4	7	13
計	18	28	8	9	63

比率の数値は、聞き取り時における各店舗の回答による。
不明は回答が得られなかった店舗。

（2011年9月の現地調査により作成）

や27（同：約10%）などの水産加工品を主力商品とする店舗では、かまぼこなどの練り物が、さらには、店舗番号17（同：約10%）や62（同：約10%）の洋菓子店では、クッキーなどの焼き菓子が、店舗番号58（同：約20%）の酒店では、「門司港バナナ」を題した梅酒などがそれぞれ販売され、販売商品に工夫が施されている。ただし、こうした観光客の来店を期待する店舗においても、売上げ比率の過半を占めるような観光客による活発な購買行動は認められない状況にある。

一方、飲食店舗においては、定休日の設定と同様、小売店舗とは状況が異なっている。聞き取りによれば、一部のレストラン経営者から「来客の約8割を観光客が占めている」（店舗番号26）、「売上げの約3割が観光客によるもの」（店舗番号23）などの回答が得られている。したがって、事例としては少数であるものの、観光客が店舗の売上げに大きく貢献している例も部分的に確認される。なお、回答が得られなかった「不明」13件のうち、7件はサービス業を営む店舗であり、それらはおもに理容室、整骨院などの業態がとられている。よって、これら店舗では地域住民が主要顧客とされ、観光客による来店が乏しいことが予想される。

(4) 栄町銀天街と観光地区との関係

中井（2015）は、商業集積の活性化における過程として商店街の観光化³⁰を位置づけている。そこでは、観光化が「従来、買い物に来なかった顧客を地域遺産の継承、発掘もしくは新たに観光資源を創造しながら、地域で受け継がれてきた祭りや遺産を活用したイベントなどの物販以外の方法で集客すること」と定義づけられ、観光化によって活路を見出した商店街が「観光化型商店街」と名付けられている。また、観光地の商店街では「非日常的な空間において界限性や回遊性を求めて来訪するため、土産物店や飲食店舗のように観光客が求めるような店舗が増え、品揃えが形成されるようになる」ことから、「観光化型商店街」になるための優位性が示されている（図III-15）。

ここでの「観光化型商店街」を本研究の内容に則すと、観光地と商店街とが観光客の移動によって結び付けられ、結節地域を形成することによって観光化が展開した商店街として理解することができる。また、観光地を訪れる観光客の移動とその集客によって商店街

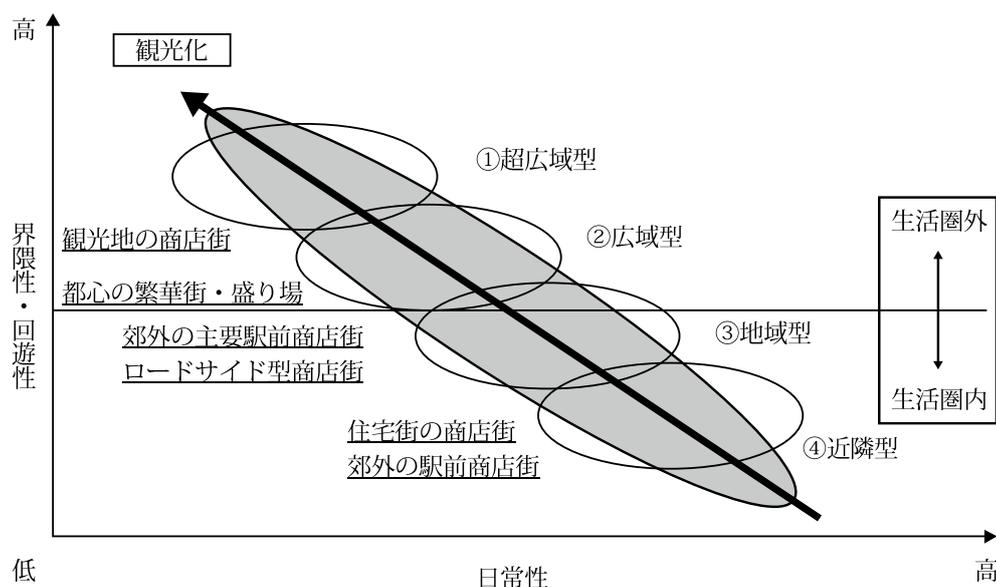


図 III-15 商店街の観光化と観光化型商店街のイメージ

図中の①～④はそれぞれ商店街区分を、
下線部は各区分の典型的な商店街を示す。

（中井，2015：11 を一部改変）

³⁰ 出典の表現に基づいてここでは「観光化」を用いる。

が観光化すると想定した場合、小島（2008）によって指摘された市街地における観光行動の滴下効果とも類似点を見出すことができる。そこでは滞在時間の増加と来訪経験の増大にともなって観光の行動空間が拡大し、行動パターンが多様化することが示されている（小島，2008）。

しかし、栄町銀天街への検討をとおしてみれば、そこには商店街に観光化が進展した、「観光化型商店街」としての特徴を指摘することはできない。むしろ本研究では、とくに 2000 年以降の業種構成の変化において顕著にみられるように、それまで営業を続けていた商店街の商業店舗が廃業・移転し、商店街の商業集積が加速度的に空洞化しつつあることを確認してきた。つまり、門司港レトロ地区の形成にみられる観光地化は、従来の商業集積地区である栄町銀天街の店舗経営者にとって、商業活動を持続させるような追い風とはならなかったといえる。

本節で検討してきたように、門司港レトロ地区に最も近接した既存商店街を例にあげても、2011 年段階における門司港市街地では、観光空間が市街地において面的に拡大した状況にはなく、むしろ港湾地区が著しく観光地化されることによって、結果として旧市街地との間に明確な地域的性格の差異を生じさせてきたといえる。さらに、「門司港レトロ」のグランドオープン（1995 年）以来、観光入込客数が順調に増加を続けてきた経緯をふまえれば、観光客の行動範囲が旧港・第一船だまりを中心とした門司港レトロ地区にとどまってきた様子が一段と明瞭になる。

4. 小括

(1) 門司港市街地中心部における対照的な地域的性格

本章では、門司港市街地における観光地化の 1 次的作用を分析することを目的として、門司港中心部における商業店舗の分布形態と集積過程の推移から定量的に検討した。まず、門司港中心部における商業店舗の分布については、小売店舗・飲食店舗・サービス業の各部門において、門司港レトロ地区と栄町地区の双方をそれぞれ軸とする分布形態が確認された。また、商業集積地区を形成する両者の土地利用形態には差異がみられ、門司港レトロ地区では大規模な敷地面積をとまなう店舗とその周囲の衛星的な小規模店舗によって構成されているのに対して、栄町地区では、商店街を軸として小規模な店舗が稠密に集積して商業地区を構成していることがわかった。

このような分布形態は、1988 年の策定以降、港湾地区の観光地化を牽引してきた「門司港レトロ事業」による影響が大きく反映されたものであると考えられる。この理由は、「門司港レトロ事業」によって整備対象とされた門司港レトロ地区が観光地区として再開発されてきたのに対して、整備対象区域に含まれなかった栄町地区では、従来からの商業地区としての性格を維持しているからである。その結果として、門司港中心部における商業集積は、新旧市街地における 2 つの軸によって形成されるようになり、両者では対照的な土地利用形態がとられていることが明らかになった。

この商業集積地区の境界に位置するのが、旧日銀通り（国道 3 号）の沿線地区である。従来から門司港における金融業務街としての機能を担ってきた同地区は、商業店舗に関しては立地の乏しい地区である。現在、当該地区では、観光施設として「門司港レトロ事業」の一環として整備された「九州鉄道記念館」の営業が行われているが、門司港レトロ地区と栄町の両地区の連担には大きく効果をもたらしておらず、後述の理由から、むしろ両者の連担を阻害している可能性が指摘できる。

以上の点から、門司港中心部においては、「観光」をとおして捉えた場合に、大きく 3 つの地区に分類することが可能である。つまり、観光開発の程度と商業集積から、門司港レトロ地区を「観光地区」、旧日銀通り沿線地区を「緩衝地区」、栄町地区を「非観光地区」として位置づけることができる。なお、栄町地区については、標本的な分析対象に位置づけられ、門司港の旧市街地を代表する商業集積地区として取り上げている。このため、その背後に広がる市街地を「非観光地区」として包括して特徴づけることが可能と考えられ

る。

(2) 門司港市街地中心部の変容過程

上記の 3 地区がいかなる変容過程を遂げてきたのかを明らかにするため、現地調査に基づいて作成した土地利用図を分析資料として、各地区における土地利用状況の推移について検討した。その結果、以下の点が明らかとなった。

門司港レトロ地区では、海運会社と社有倉庫を中心とした従来の業務施設が転出し、その後、過渡的土地利用としての駐車場利用を経て、新たに観光関連施設が造成されていることが明らかになった。門司港レトロ地区にみられる一連の土地利用変化は、「門司港レトロ事業」による政策的・計画的な変化としてまとめられるものの、従来から業務施設が立地してきた港湾地区が観光地区へと転換・刷新されたことは、門司港市街地にみられる最も劇的な変化であるといえる。

旧日銀通り沿線地区では、従来とくに銀行などの金融機関をはじめとする業務施設の立地が著しかった。当該地区では、隣接する門司港レトロ地区の観光開発による影響が、観光関連施設による立地の伸展ではなく、とりわけ 2000 年以降における金融機関の転出、さらには高層マンションの建設にみられる居住施設への転換となってあらわれている。すでに述べたとおり、金融機関の転出には、従来の門司港レトロ地区で稼働していた海運会社との業務取引が失われ、金融機関としての立地条件の優位性が保たれなくなったことがあげられる。こうして、金融機関の転出した跡地にマンション建設が相次ぐことによって、金融街としての沿線地区の性格は居住地域としての役割に変化しつつあり、それまで有してきた港湾地区との関係性が失われた。

栄町地区では、従来から商業集積が著しく、栄町銀天街を軸として市街地における中心商業地区が形成されてきた。しかし、門司港レトロ地区の観光開発にともなって、新たな商業施設が新設され、さらにその周囲に衛星的な小規模店舗が開業するようになると、観光地区内部における店舗の立地が卓越してきた。その結果として観光地区の商業店舗はその集約的な立地から「囲い込み」的な性質を帯びて観光客の滞留を助長し、既存の商業中心地区への観光客の入込みの点では貢献を果たしていない。このことから、都市中心部における局所的な観光開発は、従来の都市域において形成されてきた機能的な関係性に変化をもたらす作用があると考えられる。

(3) 栄町銀天街における他地区との機能的な関係性の変化

旧市街地を代表する商業中心地区の栄町銀天街では、とくに2000年以降において、空き店舗が著しい増加傾向にあり、従来営業していた店舗の廃業と転出が相次いできた。この過程では、買回品販売店の件数が大きく減少しており、商店街としての質的な性格が変化しつつあることが明らかとなった。さらに定休日の設定、観光売上比率に関する調査結果から、観光客に対する土産品の販売を重視する店舗は確認されず、観光客の活発な入込みに期待する「観光化型商店街」としての性格は極めて希薄であることを指摘した。商店街内の店舗では、地域住民を主な対象とした店舗経営が営まれており、主要顧客の点で、門司港レトロ地区とは極端に性格の異なる商業地区として残されている。

門司港市街地において、港湾・駅と住宅街、つまり業務空間・交通拠点と生活空間との中間に位置する栄町地区は、地域住民による生活行動の結節点となることによって、従来から商業中心地区としての機能維持を可能にしてきたと考えられる。しかし、大型店舗の郊外立地はもとより、門司港市街地の空間的縮小と人口減少の進行、さらには門司港レトロ地区における新たな商業集積がもたらす観光客の滞留によって、それまで栄町銀天街を支えてきた、市街地における他の地区との機能的な関係性は分断されつつある。このことが商店街における店舗件数の減少に拍車をかけていると捉えることができる。

(4) 観光からみた門司港市街地の地域分化

以上をふまえて、図Ⅲ-16には、門司港中心部における各地区の推移を模式化して示した。これまでのとおり、門司港の市街地中心部においては、「門司港レトロ事業」を契機として、観光地区としての門司港レトロ地区では、展示施設・ホテル、小売店舗を中心とする商業店舗が充填され、新たな商業集積地区となった。一方で、栄町地区では、上記のとおり商業地区としての特徴自体は維持されているものの、従来みられた店舗の集積は明確な停滞傾向を示している。

門司港では、急速かつ重点的な観光開発によって、従来の港湾地区が観光地区へと転換し、このことは都市内部地域において新たな商業空間の核心となる新市街地が形成されたと捉えることができる。こうして形成された新市街地に、多くの観光客が入込むようになると、観光客への対応の中心は新市街地によって担われる。このように、新市街地の観光地区は観光客を受け入れるために特化された空間となり、「観光」機能に専門化された地域的性格を持つようになった。

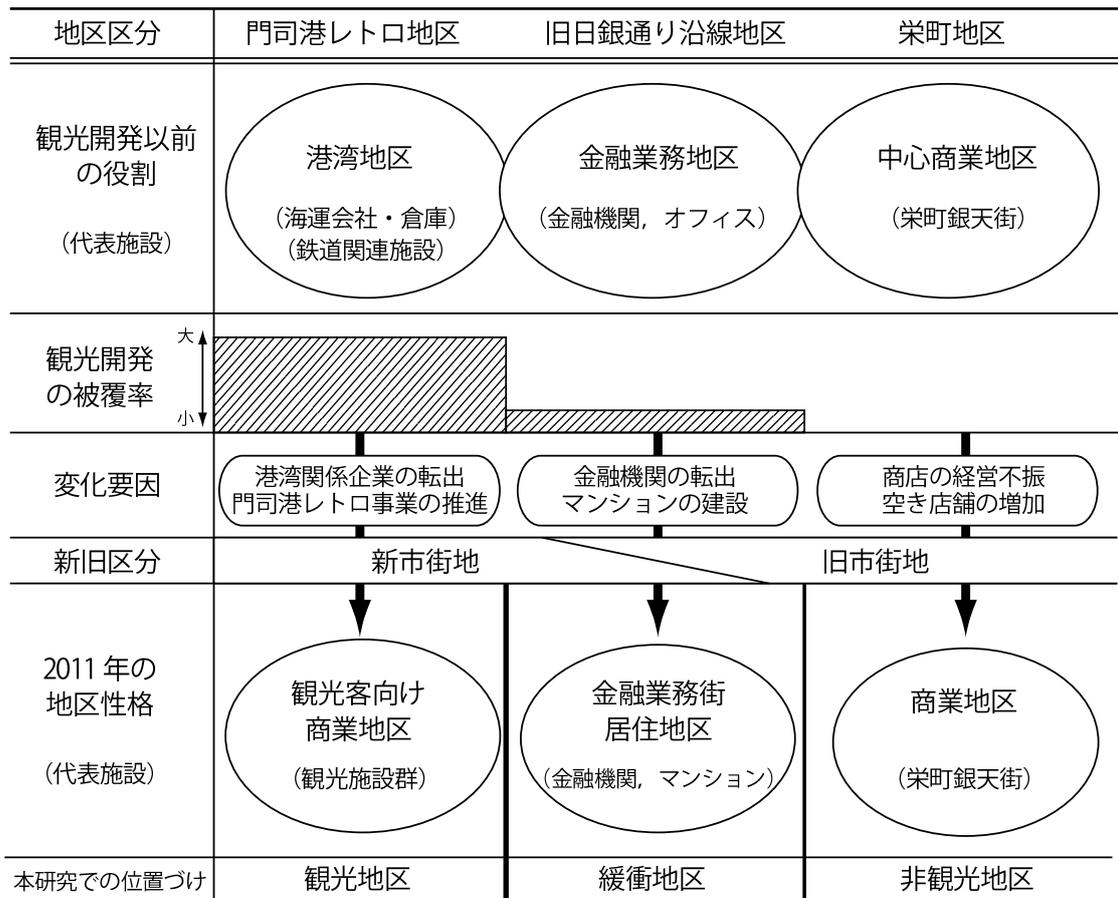


図 III-16 観光からみた門司港市街地の地域分化 (模式図)

(2011年9月の現地調査により筆者作成)

一方、旧市街地の栄町地区では、市街地の人口減少や高齢化、既存商業店舗の経営不振などが進行するにつれて、店舗件数の減少が加速することとなり、都市中心部、ひいては市街地における求心力が失われていったと捉えられる。2000年以降、急激に空き店舗の件数が増加している事実は、上記の求心力の低下を顕著に反映している。観光地区の形成が、店舗の入れ替わりなどをおして、既存の商業集積に対して与えた影響の形跡はほとんどみられず、新旧市街地の対照的な傾向を示している。

また、門司港中心部においては、旧日銀通りによって両者のコントラストが強調されていると捉えることができる。この理由は、当該地区ではそれぞれの商業集積を連担・結節するような土地利用が行われていないためである。従来の金融業務街はおもに居住施設の建設用地として利用され、市街地に居住する新たな住民の受け皿となることが期待されている。こうして、隣接する観光地区、あるいは既存の商店街とは異なる地区の性格を帯び

つつある。

以上から、それまで港湾都市の市街地を形成してきた「港湾（業務）—金融街—商店街」の構図は、観光開発にともなう観光地区の形成と、地方都市の拠点性の低下の過程で大きく変容を遂げてきたことが明らかとなった。門司港市街地の店舗にみられる商業集積の重心は、その基幹的役割から観光地区によって担われており、市街地を構成するそれぞれの地区は、観光客の入込みを指標すれば、異なる立地条件に置かれるようになったと指摘できる。本章の検討を総括すれば、2011年の段階において、門司港市街地にみられる観光地化の作用は、「観光からみた市街地の地域分化」として捉えることができる。

IV 門司港市街地における観光地化の進展と「観光的郊外」の形成

Ⅲ章では、2011年の調査結果から、商業店舗の分布形態と土地利用変化、栄町銀天街を事例とした観光地区との機能的な対照性への検討から、とくに門司港中心部における観光開発をともなう市街地の構造的な変容を、「観光からみた市街地の地域分化」として指摘した。その段階では、「門司港レトロ事業」による観光開発と観光地区の形成に端を発しており、事業計画を策定・実行した北九州市によるところが大きい。つまり、観光地化が市街地にもたらした初動的な空間作用として捉えることができる。

その後、行政主導による一連の開発事業が終着を迎えた2007年以降、門司港市街地における観光施設の増設は、「旧大連航路上屋」改修・整備（2011年）の事例を除いて着工されず、むしろ民間の商業店舗を中心とした新たな変化を遂げつつある。Ⅳ章ではこうした観光推進を取り巻く状況の変化に着目して、2007年以降に開業した商業店舗³¹に焦点をあてながら、その動向を指標として門司港市街地における観光地化の進展について考察する。

この際に着目したのは、「門司港レトロ事業」を引き金とした、市街地の地域分化にともなう新旧市街地の立地条件の変化である。つまりこれは、前章で検討した、観光空間としての新市街地、生活空間としての旧市街地との分化の様相に端的にあらわれている。本章では、こうした市街地の状況をふまえて、新規開業する個人経営の店舗は、その立地選択のうえで、いかなる立地に店舗を構えるのか、さらに、その立地選択理由の背景にはいかなる意思決定の経緯があるのか、について検討する。この作業をとおして、門司港市街地における「観光」の段階的な進展プロセスについて明らかにすることができよう。

1. 門司港市街地における新規開業店舗の出店傾向

(1) 門司港レトロ事業による観光開発の収束

新規開業店舗に関する検討に先だて、ここではまず、2007年を契機とする理由について説明したい。すでにⅡ章で述べたように、門司港における港湾地区の観光地化を牽引した「門司港レトロ事業」は、2007年に第2期事業をもって収束し、翌2008年には、今後の長期計画として「門司港レトロまちづくりプラン」が始動した。

この長期計画では、課題として①観光客の増加策、②回遊性の向上・滞在時間の長時間

³¹ 本研究では、複合商業施設「海峡プラザ」や旧大阪商船ビル内で営業する新規開業店舗については内容に含んでいない。その理由は、観光開発によって整備された観光施設内に立地することから、指定管理者や第三セクター企業の管理対象となること、店舗のほとんどが法人経営の支店に相当するため、立地選択を含めて、店舗運営に関わる決定プロセスの性質が大きく異なること、の2点による。

化, ③観光消費額の増加策, ④地域資源の発掘・伝承, ⑤観光と暮らしの活性化, の 5 点が整理され, その目標には, ①ハード面に加え, おもてなしなどソフト事業の充実・強化を図ること, ②民間事業者の創意工夫やノウハウを活用しながら観光振興を積極的に推進すること, の 2 点が掲げられた (北九州市, 2008)。

計画策定準備と策定とに 2 年間 (2006~2008 年) が費やされた同計画には, 「門司港レトロ事業」の成果をふまえた, 観光地としての飛躍的な発展が企図されている。また, 策定の背景には, 観光客数のさらなる増加へ期待が込められていると同時に, 頭打ちの観光客数を懸念する北九州市の危機感がうかがえる。加えて, 民間による主体性を強調することによって, 門司港における観光地域を旧市街地へと拡大させようとする意図を読み取ることもできる。以下は, 「門司港レトロまちづくりプラン」策定に際して, 上記の目標設定に添えられた前文である。

「今後, 門司港レトロを本市のビジターズインダストリーとして (賑わいを創出する産業) の牽引役として, 一層魅力ある観光地に飛躍させるためには, 集客・受け入れ体制をさらに充実させるとともに, 新たな観光拠点の整備等に取り組み, 滞在型の観光地づくりを進めていくことが不可欠です。」 < 「はじめに」 = 市長による序言 >

「門司港レトロ地区は, 年間 200 万人を超える観光客が訪れる本市を代表する観光地へと成長した。しかしここ数年, 観光客は伸び悩んでおり, 今後門司港レトロ地区の魅力をより一層向上させるために, 現状及び課題を踏まえ, 将来展望を見据えた長期計画を策定するものである。」 < 「長期計画策定の目的」 > (いずれも北九州市, 2008)。

Ⅲ章で検討した土地利用変化にもみられたように, 門司港においては, それまで港湾都市の性格を特徴づけてきた海運会社や金融機関などの施設が転出し, その跡地に観光施設が整備されてきた。このことは, 地域の基幹産業が「観光」へと大幅にシフトしたことを意味し, そのシフトに主導的役割を果たしたのは「門司港レトロ事業」を推進してきた北九州市に他ならない。

実際, 1995 年にグランドオープン以降, 「門司港レトロ」は北部九州を代表する観光地として定着し, 観光地化を推進してきた北九州市も, 上記のとおり門司港を市内の「ビジターズインダストリー (賑わいを創出する産業) の牽引役」として位置づけてきた。こうした経緯から, 門司港には, 開発事業によって整備された一観光地としてではなく, 観光産

業の集積地として発展を遂げることが求められるようになり、これは、上述した「門司港レトロ観光まちづくりプラン」における課題と目標にも見出すことができる。

以上をふまえて、行政主導による開発事業を経て、観光地運営の実質的な主導権が民間に託された2007年以降は、観光地としての「門司港レトロ」はもとより、その観光地化にともなう門司港市街地の展開過程を検討するための画期として捉えることができる。

(2) 門司港市街地における新規開業店舗の分布傾向

図IV-1には、2007年以降に開業した商業店舗を対象に、その業種と分布について示している。なお、本章において分析対象とする新規開業店舗には、近年の門司港にみられる観光地化の進展と、市街地における展開について把握する目的から、民間事業者による個人経営の店舗を取り上げている。また、以降は2017年9月、および2018年3月に実施した、

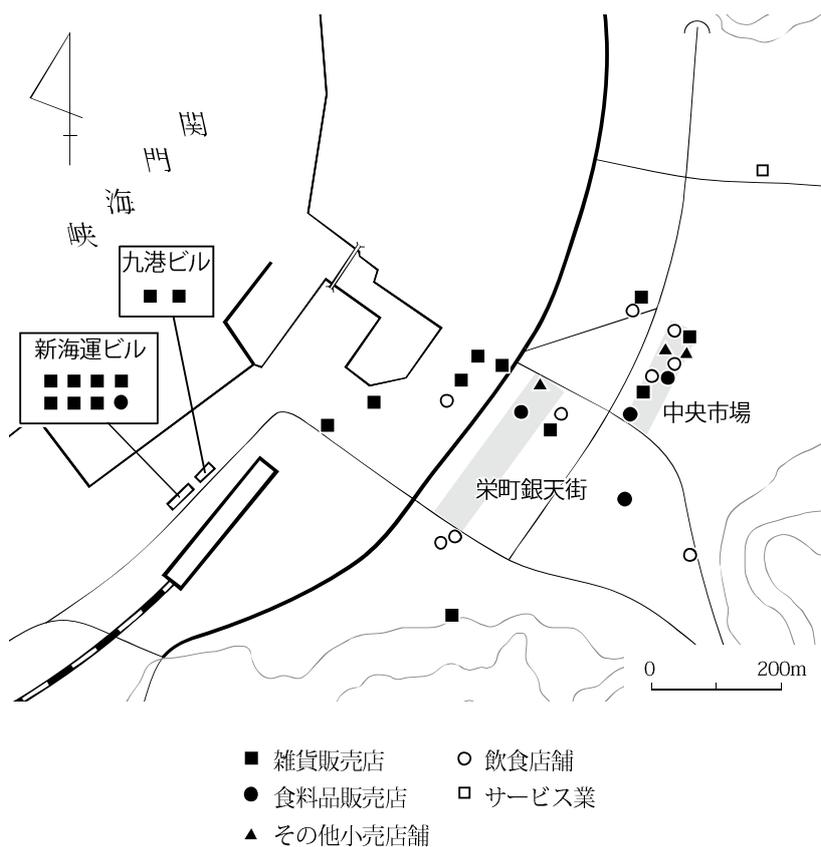


図 IV-1 門司港市街地における新規開業店舗の分布（2018年）

（2017年9月および2018年3月の現地調査により作成）

筆者による聞き取り調査によって得られたデータに基づいている。このため、現地調査に際してデータ収集が不可能であった店舗、あるいは調査時点より以前にすでに移転・廃業した店舗については、検討の対象外として図中に含んでいない。また、図内中央の太い実線は旧日銀通りを示している。Ⅲ章によって明らかとなったとおり、これは門司港市街地における地域分化の境界線に相当し、それより海側が新市街地、山側が旧市街地として位置づけられる。

図Ⅳ-1によれば、門司港レトロ地区に近接した港町、および西海岸地区において、雑貨販売店が分布している。また、栄町銀天街の立地する栄町、さらには老松町、錦町といった、門司港の旧市街地として位置づけられる地区においても、新規開業店舗の立地を確認することができる。以上から、新規開業店舗の分布域は、観光客の集中する門司港レトロ地区周辺にとどまらず、旧市街地側に及んでいることがわかる。

このうち西海岸地区では、複数の店舗がビルのテナントに入居している。新海運ビルでは、雑貨販売店7件と食料品販売店1件の計8件、九港ビルには2件の雑貨販売店が立地する。この2つのビルは、ともに海運会社や海事事務所が現在も入居するオフィスビルであり、とくに新海運ビルでは、2007年から事務所の空き物件に雑貨販売店が入居しはじめ、店舗の入れ替わりを経ながら内部の用途変更が進められてきた。また、門司港レトロ地区の一角をなす港町地区においても、雑貨販売店が第一船だまりに比較的近接して分布している。

一方の旧市街地側では、老松町において相対的に多数の立地が確認できる。とくに新規開業店舗が集中して立地する範囲は、1919年（大正8）に開設された公設市場を前身とする中央市場³²に相当し、新規開業店舗は市場内の9件を構成している。この中央市場は、第一船だまりから約400mに位置し、東本町および栄町に分布する付近の店舗群とともに、旧市街地の新規開業店舗は比較的まとまりのある分布域を形成している。また、新市街地側における雑貨販売店の卓越的な分布とは対照的に、旧市街地側の業種は多岐にわたっており、顕著な開業動向を示す特定の業種・業態は確認できない。

さらに、生活市場としての性格を持つ中央市場を除けば、老松町・東門司・錦町・清滝は、門司港市街地における住宅地区としての性格が強く、新規開業店舗に限らず、従来から商業店舗の立地に乏しい地域といえる。このような商業活動のうえで優位とはいえない

³² 当初は「門司救護会日用品市場」として開設され、1921年には門司救護会の解散とともに北九州市に寄贈された（北九州市地域史研究会編、2006）。聞き取りによれば、1957年に最盛期を迎え、店舗家屋が3階建てに増築されて現在の形態となったという。

立地条件にもかかわらず、東門司にはサービス業（ゲストハウス）が、錦町には飲食店舗が、清滝には雑貨販売店が、それぞれ分散的に立地しており、商業店舗の立地範囲が拡大している様子を読み取ることができる。

こうした立地範囲の拡大を可能にしているのは、旧市街地における空き店舗・空き家の増加である。各店舗の具体的な事例については後述するが、旧市街地の新規開業店舗では、店舗開業に際して既存物件に対するリノベーション、あるいはコンバージョンの手法がとられ、空き店舗や空き家が活用対象となっている。このことはⅡ章で確認した市街地の縮小と対応関係にあり、またⅢ章で述べた商業店舗の廃業・転出にも示されている。つまり、門司港市街地では傾斜地に近接した外縁部から人口減少が進行し、その影響は商業集積地区に及んでいる。この傾向が空き店舗と空き家の増加を加速させており、増加する空き物件が新規開業者による店舗の空間的な受け皿として利用されているのである。

商業店舗による立地範囲の拡大過程を開業年別に示したものが図IV-2である。これによれば、西海岸では2007年以降、港町では2008年以降に開業店舗が出現し、新市街地にお

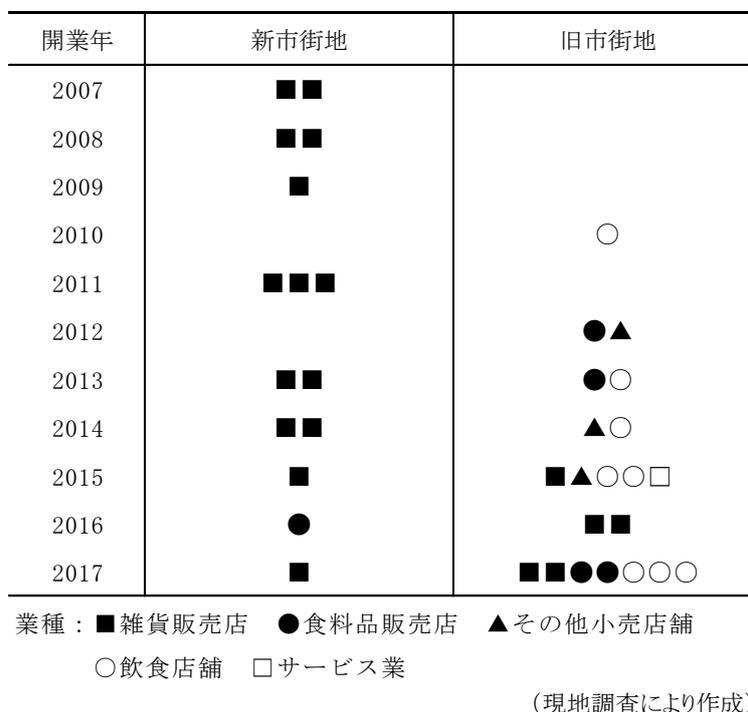


図 IV-2 門司港の新旧市街地における新規開業店舗の推移（2007-2017年）

(2017年9月および2018年3月の現地調査により作成)

いては現在に至るまで連続的な開業事例が確認できる。それに対して旧市街地側では、2010年の1件（東本町）を除けば、2012年以降に開業する例が増加している。とくに上記の中央市場（老松町）では、年次を追うごとに新規開業店舗の件数を増やしている。このことから、新市街地を構成する西海岸・港町において先行的に店舗が開業し、旧市街地側ではそれに後続するようにして段階的に開業店舗が増加してきた。

以上の分布傾向から、門司港市街地における2007年以降の開業店舗は、新市街地側（海側）・旧市街地側（山側）において、それぞれ異なる動向を示していることが指摘できる。Ⅲ章で検討した観光の地域分化は、門司港レトロ地区の形成が市街地の面的連続性を失わせ、地域的性格に差異を生じさせたことを示すものであった。さらに、この市街地における地域分化は、例えば旧市街地側に居住する地域住民の生活動線を想定すればわかるように、市街地内部における機能的な関係性を希薄化する作用をもたらし、結果として市街地内部に異なる立地条件を生じさせることにもつながる。

そこで次節からは、門司港レトロ地区に近接した新市街地側と、住宅地を背後に抱えた旧市街地側、それぞれにおける立地条件の差異を前提としながら、新規開業店舗の出店傾向について詳細に検討する。この作業をとおして市街地における観光地化の進展について論じることとする。

2. 新市街地における観光地化の進展

本節では、店舗の立地や経営内容はもとより、経営者個人の属性と、彼らによる開店理由から読み取ることのできる立地選択の経緯や動機に着目する。これによって門司港市街地における個人の民間事業者による空間利用状況と立地動向について明らかにし、さらに経営方針との関係に着目することによって、彼らの立地選択プロセスについて考察する。以上をとおして、新市街地における観光地化の進展について論じる。

表IV-1 は、新規開業店舗の経営内容と経営者属性、および開店理由を示している。すでに述べたように、新市街地側の新規開業店舗は、雑貨販売店の立地によって特徴づけられ、その件数は調査結果が得られた 16 件のうち 15 件を占めている。そのため以下では、雑貨販売店の出店傾向を中心に述べる。

(1) 新市街地における新規開業店舗の特色

門司港市街地においては、「門司港レトロ事業」による開発が終了した 2007 年以降、個人経営店の雑貨販売店が注目されはじめ、現在では観光客による主要な訪問先のひとつとなっている。こうした雑貨販売店への注目は、旅行ガイドブックなどの観光情報の発信にも反映されている。

例えば、専門タウンガイド（月間はかた編集室，2011）の出版をはじめとして、主要旅行ガイドブックの特集記事では「門司港を盛り上げる雑貨店やカフェ」の見出しによって紹介され（ことりっぷ Magazine，2016）、さらに現地の観光ポータルサイトには「門司港いくならカフェと雑貨」と銘打たれた観光パンフレットが掲載されるまでになっている（門司港レトロインフォメーション，2016）。

1) 店舗の営業形態

まずは営業形態を確認することで、主要な顧客層について検討する。表IV-1 によれば、西海岸に立地する雑貨販売店では、アンティーク品を専門に扱う店舗番号 9 を除いて、8 件の店舗でアクセサリ類が販売されており、若年層の観光客を中心に土産品として人気があるという。これら店舗はいずれも門司港レトロ地区を訪れる観光客を主要な顧客としている。このことは営業日の設定にも反映されており、不定休としている店舗も含めて、観光客の来店が見込まれる土休日を中心に営業が行われている。

港町の雑貨販売店では、アクセサリ類を販売する店舗は、店舗番号 16 の 1 件にとどまる。

表 IV-1 門司港・新市街地における新規開業店舗の経営内容と経営者属性および開店理由（2017年）

地区	店舗番号	開業年	業種	開発前の土地利用	主要商品	営業日/週	経営者				備考
							出身地	居住地	前職	門司港・現物件での開店理由	
西 海 岸	1	2007	■	O	J Z	3	下関	下関	●	新海運ビルから望む関門海峡の景色が気に入る。	2007年に新海運ビル3階で開業、2015年に2階へ移転。 経営者は三重県・亀山市に在住。同所に創業20年の1号店を構える。 自作のアクセサリのほか、自身の愛用する生活雑貨を販売したいとの思いから出店。 1980年代後半までは、門司港・西海岸1丁目に立地する海運会社に勤務していた。 アクセサリ制作は独学による。2014年4月に新海運ビル1階にて期間限定店舗を出店。同10月、常設店（同ビル2階）として再開。 東京都・銀座のショッピングセンター内店舗に出品している。
	2	2009	■	O	J Z	*	門司（門司港）	その他	●	経営者の出身地である門司港に支店（姉妹店）として開店。	
	3	2013	■	O	J Z	5	門司（大里）	門司（大里）	●	かねてから門司港には愛着があり、自宅からバスに乗って訪れることが多かった。	
	4	2014	■	O	J P	*	戸畑	門司（大里）	主婦	開業前は小倉で商品を出品。テナント募集の貼り紙が目にとまり、新海運ビルのオーナーと知り合う。	
	5	2014	■	O	J Z	5	八幡	小倉	会社員	北九州市内の雑貨イベントに参加した際に、他の参加者から新海運ビルの存在を教えられた。	
	6	2015	■	O	J	5	小倉	小倉	会社員	新海運ビルが好きで、雑貨店の顧客としてよく訪れていた。新海運ビルのオーナーと偶然知り合い、門司港の集客力に期待して出店した。	
	7	2016	●	O	パンの製造販売	3	小倉	小倉	看護師	起業セミナーに通い、周辺に事業構想を打ち明けていたところ、現在の店舗を紹介される。	
	8	2017	■	O	J P	*	八幡	八幡	絵画講師	門司港には日帰り観光を目的としてときどき訪れており、新海運ビルが気に入ったため。	
	9	2007	■	O	A	3	小倉	小倉	会社員	定年退職を機に、かねてから親しみを感じていたという門司港に出店。	
	10	2011	■	O	J G	6	門司（門司港）	門司（大里）	会社員	定年退職を機に、経営者の出身地である門司港に出店。	
港 町	11	2008	■	S	C	6	北九州市内	—	—	港湾都市であり、観光地でもある門司港に魅力を感じて出店を決めた。	趣味が高じて本業へ。2017年より一日体験陶芸教室を開始。自作の商品と交流のある陶芸作家の作品を販売。 大卒後、旅行会社で添乗員として勤務し、海外の仕入先を開拓。経営者は2009年より門司港の雑貨イベントを企画運営。 来店客の駐車場確保のため、2017年9月に移転。2018年に営業再開予定。 千葉県・船橋市出身。1980年代から両親の実家のある福岡県・行橋市で曳船会社に勤務。1995年から行橋市を拠点に服飾雑貨店を経営、門司港のほか博多にも展開。 美術大学進学のため東京。卒業後にフランスへ留学し、以降は約35年間アーティストとして活動していた。 現物件での開業以前は小倉の同業店舗に勤務。左記の共同経営者は門司港出身（在住）の美容師。
	12	2008	■	G	A Z	4	門司（門司港）	門司（門司港）	●	1999年、門司港レトロ地区の複合商業施設「海峡プラザ」の開業にあわせて1号店を出店。戸建て物件の現物件に2号店として出店。	
	13	2011	■	O	A Z	6	門司（門司港）	門司（門司港）	●	2007年、新海運ビルにて開業。5年間の営業を経て、戸建て物件の現物件に移転。	
	14	2011	■	O	Z F	3	その他	門司（門司港）	●	1980年代（観光開発前）から門司港を訪れるたびに憧れを強めていた。知人からの紹介をうけて、観光客の往来が多い立地に出店。	
	15	2013	■	O	F	*	小倉	門司（門司港）	デザイナー	店舗は日本国内で美術学校を設立するための準備拠点の位置づけ。物件所有者から紹介をうけて出店。	
	16	2014	■	R	J F	6	八幡	八幡	●	港に近い市街地で営業したいとの思いから物件を探していたところ、現物件の共同経営者から紹介をうけて出店。	

業種：■＝雑貨販売店、●＝食料品販売店

開発前の土地利用（1980年）：O＝事務所、S＝サービス業、G＝小売業、R＝飲食業

主要商品（雑貨販売店）：J＝アクセサリ、A＝アンティーク・骨董品、Z＝小物類、C＝陶芸品、P＝絵画、G＝ガラス工芸品、F＝衣料品

営業日：数字は週あたりの営業日数。*＝不定休

前職：●は当該店舗の開店以前から同業を経営、従業していたことを示す。

出身地・居住地：北九州市内については、合併前の旧5市（門司・小倉・戸畑・八幡・若松）による地域区分を用いた。

門司区（旧門司市）内については、とくに居住経験をとした門司港市街地との関係性を検討する目的から、括弧内に市街地の別を示した。

聞き取りによる調査結果が得られた店舗のみのデータを示している。

経営者が過去に取材を受けている場合には、適宜、地元Web新聞の記事を参照・補足した。

表内の「—」はデータなし。

（2017年9月の現地調査および各店のブログより作成）

店舗番号 11～15 では、家具や生活雑貨を含めたアンティーク品、独自にデザインされたTシャツなどの衣料品が販売されている。このうち、アンティークを販売する 2 店舗では店頭の小物類が陳列され観光客の目を引き付けているものの、あくまで販売商品の中心は海外から集められた家具や生活雑貨などの輸入雑貨が占める。販売商品の傾向に加えて、訪問客の傾向に関する店舗への聞き取りからも、港町では観光客のみならず地域住民を顧客対象としていることが確認されている。

さらに、前述のとおり西海岸地区では新海運ビル、九港ビルという 2 つのオフィスビルに、賃貸テナントとして店舗が入居している。これに対して港町地区では、低層建築物の 1 階に単独店舗が構えられている。各店舗の立地は、門司港レトロの中核を担う門司港駅付近と門司港レトロ観光線をまたいだ旧日銀通り沿線地区の 2 つに分けられる (図IV-3)。いずれの店舗も観光開発以前においても確認される小規模な敷地に立地し、開発以前は企業

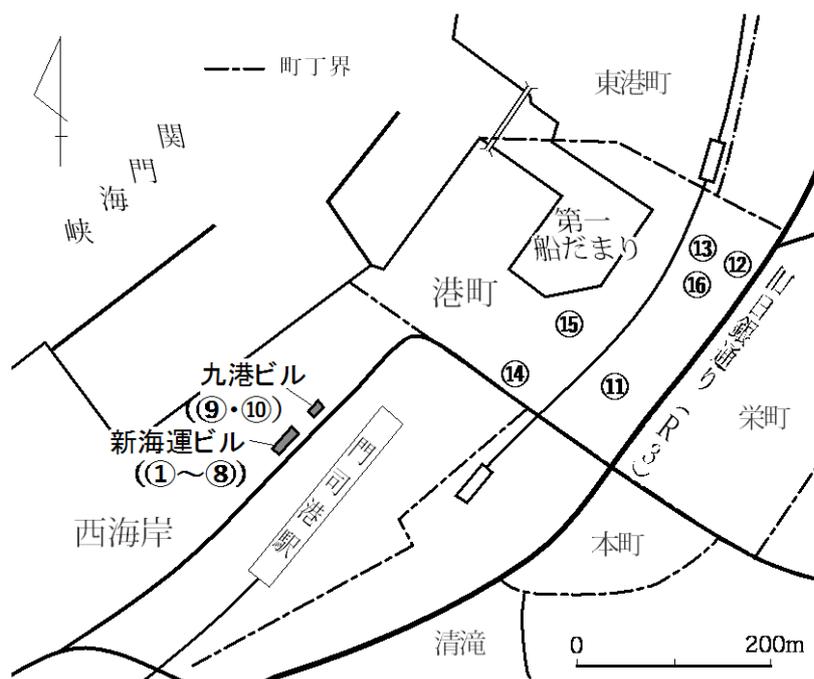


図 IV-3 門司港新市街地における新規開業店舗の分布 (2017 年)

聞き取りによる回答が得られた店舗を抜粋して示した。
 図中の数字は表IV-1 の店舗番号にそれぞれ対応している。

(2017 年 9 月の現地調査により作成)

の事務所をはじめとして、港湾の従業者を顧客とする飲食、サービス業によって利用されていた。これらの敷地は、門司港レトロ事業や国道沿線のマンション開発の対象から免れてきたものと考えられる。

2) 経営者の出身・居住地

次に経営者の出身地・居住地への確認をとおして、経営者による門司港の空間的位置づけを検討する。経営者の出身地についてみると、西海岸地区では、店舗経営者のすべてが北九州市内および関門海峡を挟んだ下関市の出身者に限定される。とくに、店舗番号 2～10 はいずれも北九州市内の出身者であり、出身地域は門司から八幡まで市内の広範囲にわたる。この傾向は港町地区でも同様であり、店舗番号 14 を除いていずれも北九州市内の出身者が経営している。上記をふまえて、新市街地における近年の新規開業は、概して北九州市内の出身者によるものであるとまとめられる。

一方、経営者の居住地については、出身地とは異なる傾向を示している。西海岸地区の経営者では、小倉を居住地とする経営者が 4 人を占め、門司区内における居住市街地も大里に限定され、門司港市街地に居住する経営者は確認されない。このため経営者は市内の他市街地、または下関市から通勤していることになる。これとは対照的に、港町地区の経営者は、店舗番号 16 と不明の 11 を除いていずれも門司港市街地に居住しており、西海岸地区の経営者と比較して、職住近接の形態を示している。

3) 経営者の前職と従業歴

経営者の前職によって、従業歴と店舗における専門性の有無について検討することができると考える。ここで着目すべきは、西海岸地区において開業前の前職を異業種とする経営者が多数を占めていることである。このうち新海運ビルの経営者は、店舗番号 1～3 を除いていずれも転業を経ており、現店舗の開業と同時に現在の職歴を開始していることになる。また、九港ビルの経営者（店舗番号 9 と 10）は、ともに定年退職を機に店舗を出店しており、販売商品の制作や収集には、会社員時代からの趣味が引き継がれているという。このため、西海岸地区の経営者にみられる特徴として、従業歴・店舗経営歴ともに短いことが指摘できる。

一方、港町地区の経営者は、不明の 1 件を除いて、いずれも前職は同業もしくは関連した業種に従業していた。聞き取りによれば、経営歴や従業歴の比較的長い彼らは、これまでの職歴をとおして商品の仕入れや製作工程、販路や得意先などをそれぞれに確立しているという。このため西海岸地区の経営者と比較すれば、よりの絞った専門的な店舗経営

が行われていることに特徴がある。

4) 店舗の立地選択理由

筆者による聞き取りでは、店舗開店理由としてとくに物件・立地の選択理由に関する回答を依頼した。得られた回答は、門司港の観光地化をふまえた空間認識に基づく回答であり、これによって門司港市街地における個人店舗の立地動向に関する検討材料とする。

西海岸地区においては、門司港への愛着や親しみをあげる経営者が多くみられ、門司港レトロ地区を訪れる観光客の来店に期待が込められている。このうち特筆すべきは、新海運ビルの経営者において、雑貨販売店の入居するビルそのものへの好感が開店の動機となっている点である。例えば、店舗番号 4・6・8 の経営者は、開店以前に顧客として新海運ビルを訪れた際にテナント募集を知り、ビルオーナーとの交渉機会を得たという。彼ら自らが顧客として訪問していることから、ビル内における雑貨販売店の相次ぐ開業は、門司港レトロ地区を訪れる観光客はもちろん、市内に潜在する開店希望者の関心を引き寄せる点でも効果を発揮している。

港町の経営者による開店理由のうち、観光客の集客を期待して物件を選定した例は、店舗番号 14 の 1 件のみで、当該経営者を含めて、多くが門司港の市街地そのものに魅力を感じているという。とくに注目されるのは店舗番号 12 と 13 によるものである。前者は現店舗を「海峡プラザ」内に出店している 1 号店に続く 2 号店として開店し、後者は新海運ビルでの営業を経て現物件に移転している。つまりこの経緯は、彼らが門司港において継続的な店舗経営に取り組んでおり、地域的な経営展開が行われていることを示している。

また、店舗番号 14～16 にみられるように、物件選定に際して個人的な紹介を受けてきた経緯も確認されており、これは門司港において開店以前からすでに関係者が存在していたことを意味している。さらに、港町に新規開業した経営者のほとんどが門司港に居住していることをふまえても、彼らは門司港市街地における立地条件に対してそれぞれ少なからず精通しており、計画的かつ主体的に立地・物件を選択してきた可能性が高い。

(2) 新市街地の出店傾向にみる観光の地域的展開

以上では、新市街地における新規開業店舗は、西海岸地区と港町地区とにおいて、その特徴に差異があることが認められた。このため以下では、両地区における出店傾向をふまえて、門司港レトロ地区との位置関係に着目しながら、新市街地における観光地化の進展について考察する。

1) 西海岸地区における出店傾向

Ⅲ章で検討したように、門司港レトロ地区における事務所の観光への転用は、「門司港レトロ事業」を通じた施設の新設と用途変化によるものであった。それに対して西海岸地区では、雑貨販売店を中心とした小規模な店舗の開業件数が増加しており、オフィスビルの物件が店舗として利用されている。各店舗では、門司港レトロ地区をはじめとして門司港を訪れる観光客を主要顧客とした営業が行われている。

この状況を空間的に整理すれば、2007年以降では、建物内部における空間利用の転換をとおして観光地化が進行していると捉えられる。これは同時に、門司港レトロ地区の観光空間が、門司港駅と近接したウォーターフロントの西海岸地区へ進展している状況を示している。門司港駅と関門汽船のりばは、門司港レトロ地区を訪れる観光客のゲートウェイとして機能しており、このことが観光客を顧客対象とする店舗の開業を可能にした要因であると考えられる。

このうちとくに新海運ビルには、門司港における店舗開業の窓口としての役割が指摘できる。例えば、店舗番号5による2014年の期間限定店舗の出店や、店舗番号7による短期の賃貸契約にみられるように、開業希望者にとって敷居の低い環境が用意され、新規開業を容易にしている。こうした措置には、ビルオーナーによる建築物の運営方針が反映されており、これによって新規開業時のリスクが軽減され、店舗経営歴の浅い開業希望者による出店を後押ししていると考えられる。また、聞き取りによれば、各テナントでは新規開業の店舗による入れ替わりが繰り返されており、空間利用の稼働率は高いという。このことも連続的な開業者の進出を促している要因であると考えられる。

また、立地条件の優位性によって観光客の積極的な来店が見込める点はもとより、経営者自身が開業以前に観光客として門司港に來訪し、テナントの契約交渉を経て開業を決意している。こうした新規開業の動機には、北九州市、ひいては北部九州における代表的な観光地となった「門司港レトロ」による集客力が前提となっており、北九州市内や近隣からの観光客が、立場を変えて自ら新規開業する、という結果すらもたらされている。すなわち開店希望者にとっては、門司港はすでに自身の関心から訪問すべき観光地だったのである。以上の点において、観光に専門化された空間としての門司港レトロ地区の形成を起点とした、直接的な波及の一端を捉えることができる。

2) 港町地区における出店傾向

港町地区の新規開業店舗は、半数以上が門司港レトロ観光線によって隔たれた旧日銀通

り方面に分布しており、いずれの店舗においても、門司港における居住歴と現職への比較的長い職歴を持つ経営者によって、独自の経営方針がとられていることに特色がある。聞き取りによれば、多くの店舗では北九州市内の居住者を中心とした固定客を獲得しており、門司港レトロ地区を訪れる観光客のみに依存しない店舗経営が志向されている。

例えば、店舗番号 13 の回答によれば、2017 年 9 月末に予定していた店舗移転の理由として、来客者用の駐車場確保をあげており、北九州市内や下関市からの自家用車による来客を重視していることがわかる。また、とくに旧日銀通り沿線に立地する店舗（12・13）では、店舗に訪問すること自体が門司港来訪の主目的になっている場合が多く、顧客の多くは、門司港レトロ地区での観光を目的としない人々で占められているという。

こうした観光客の集客圏や訪問目的の傾向から、港町地区における店舗経営の特徴は、北九州市内をはじめとした比較的近隣の来訪者に対する比重が総じて高いことにあると指摘できる。この背景には、門司港レトロ地区に隣接しながらも、旧市街地と近接した立地条件が影響していると考えられる。2 号店として出店された店舗番号 12 の位置づけからもわかるように、門司港レトロ地区を訪れる観光客に対応する一方で、市内からの日帰り観光客が顧客層の中心とみなされている場合もある。

3) 新市街地における出店傾向の差異

以上をまとめると、新市街地における観光地化は、店舗の立地条件に応じて進展の状況が異なることが指摘できる。つまり、門司港駅をはじめとした観光ゲートウェイに近接する西海岸側では、門司港レトロ地区を核心としたウォーターフロントの観光空間が進展していると捉えられる。この理由は、各店舗における販売商品や主要顧客の設定をはじめとして、旧オフィスビルのテナント物件が北九州市内からの新規開業希望者を呼び寄せ、開業にこぎつけた経営者らはそれぞれ通勤をともなって店舗経営に取り組んでいることによる。言い換えれば、隣接した門司港レトロ地区による影響を直接的に反映した観光地化の進展として指摘することができよう。

旧市街地に近接した港町においても、店舗開業に際しては観光客による来店が見込まれ、実際に観光客による訪問先のひとつとなっている。しかしながら、経営の実態に注目すれば、門司港レトロ地区を訪れる観光客の来店に対応しながら、背後に広がる旧市街地の地域住民と市内の周辺住民を意識した経営方針がとられている。つまりその立地から、観光客の来店には一定の期待が寄せられているものの、観光客のみに依存しない堅実な店舗経営が志向されている。

こうした店舗経営の質的な差異は、門司港新市街地における観光地化が、ウォーターフロントから旧日銀通りにかけて漸進的に進展しつつあることを示している。つまり、それぞれ新市街地を構成する西海岸地区と港町地区では、ともに門司港レトロ地区に接して観光地化の影響を受けながらも、より詳細にみれば新市街地内部での立地条件が異なっており、このことが主要顧客の差異に直結していると考えられる。上述のとおり、こうした立地条件の差異は、門司港駅や関門汽船のりば観光ゲートウェイ、旧日銀通りより山側に広がる旧市街地、それぞれとの近接性によって説明することができよう。

3. 旧市街地における観光地化の進展

表IV-2 には、旧市街地における新規開業店舗の経営内容と経営者属性、および開店理由を示している。表に示した 16 件は、聞き取りによる詳細な調査結果が得られた新規開業店舗であり、旧市街地における観光地化の進展を捉える目的から、その来店の頻度や商品購入の程度に差はあるものの、いずれも観光客による来店の実態について回答が得られた店舗を取り上げた。

また、すでに述べたように、雑貨販売店が多くを占める新市街地とは対照的に、旧市街地における新規開業店舗の業種は多岐にわたっており、その動向を特定業種の店舗立地によってあらかじめ特徴づけることはできない。そのためここでは、個々の店舗の事例を参照しながら、旧市街地における新規開業店舗の特徴について検討する。

(1) 旧市街地における新規開業店舗の特色

図IV-4 には、聞き取りによって回答の得られた店舗の分布を示したものである。旧市街地における店舗は、2012 年以降に新規の開業事例を増加させてきた。とくに 2015 年以降、店舗が相次いで開業している。なかでも中央市場には 2014 年から 2017 年の 4 年間で 8 件の店舗が開業し、より近年において相対的に分布の密度を高めている。このため、中央市場の業種構成については図IV-5 に示した。

1) 店舗の営業形態

雑貨販売店の立地は、旧市街地においても計 5 件が確認される。主要商品は、セレクトショップによるアクセサリや服飾品（店舗番号 17）、和小物（同 21）、和紙工芸品（同 22）、委託販売の各種創作品（同 27）、マスコットグッズと手作り雑貨（同 28）など、各店舗で多様である。また、店内に飲食スペースが設置されている例が多く、店舗番号 26 の古書店も上階はブックカフェの形態がとられている。こうした形態は、主副の業種が異なるものの飲食を主業とする店舗番号 18 や 23 でも同様にみられる。また飲食店舗では、昼食など軽食を提供するカフェの営業形態がとられている。店舗番号 31 のレストランも日中の営業が中心としており、営業時間が夜間に及ぶ店舗は確認されない。

さらに指摘できるのは、週のうちの営業日が少ない店舗の件数が多いことである。例えば、店舗番号 18 や 26, 28, 30 などでは、土日を中心として週あたりの営業日が限られている。営業日の少ない店舗には、実質的な営業日数から不定休の店舗（店舗番号 22）も

表 IV-2 門司港・旧市街地における新規開業店舗の経営内容と経営者属性および開店理由（2018年）

地区	店舗番号	開業年	業種	主要商品	営業日週	経営者				備考
						出身地	居住地	前職	門司港・現物件での開店理由	
栄町	17	2017	■	J Z F	5	田川	門司(大里)	●	移転前店舗の内装施工を担当した知り合い(現物件の管理者)の紹介から。「レトロの観光客よりも地元客の固定客を重視したい」との考え。	門司区・大里から店舗移転。それ以前は小倉で店舗を構えていた(2006年に開業)。
	18	2017	○ (●)	カフェ 製菓販売	3	行橋	行橋	●	現物件の内装施工担当者(同上)から紹介を受け、門司港の旧市街地に魅力を感じた。	小倉のレストラン(パティシエとして)勤務から独立・開業。製菓技術は東京都内で学ぶ。
本町	19	2015	○	カフェ	6	門司(門司港)	門司(門司港)	塾講師	店主の出身地にカフェを開店しようと物件を探していたところ、現物件のオーナーから低価格の家賃で紹介を受けた。	職任一致。パートナーと共同経営。上階はウイグル舞踊教室。前職は広島にて、前々職は小倉にて高校教師。物件オーナーは、新海運ビルをはじめ複数の物件を所有。
東本町	20	2012	●	ジャム販売	5	門司(門司港)	門司(門司港)	●	それまでは本町の飲食店を姉妹で共同経営。現物件はその支店としての位置づけ。	来店は観光客と地元客の半々。店内の装飾品は、それぞれ門司港の雑貨販売店から調達したもの。
	21	2017	■	Z C	5	八幡	門司(門司港)	日本語講師	門司港の立地条件や拠点性など地理的環境に魅力を感じたため。北九州市での物件探しは前々職時代から進めてきた。	職任一致。前職は中国・遼寧省の大学講師として、前々職は小倉にて商社勤務。商品には実母(小倉)の制作した和の小物を取り扱う。
清滝	22	2015	■	C	*	門司(門司港)	門司(門司港)	●	アートギャラリー(「門司港アート村」)への参加をきっかけに帰省。以降は出身地にて制作活動。現物件オーナーの紹介から。	空家を活用した古民家ギャラリーで複数作家の作品を展示。店主は岐阜県内で美濃和紙の修行を積んだ和紙職人。店舗番号26の共同運営者のひとり。
錦町	23	2017	○ (■)	カフェ 雑貨販売(A Z C)	5	小倉	門司(門司港)	●	幼少期から門司港の街に愛着を感じてきた。上京を経て小倉に帰省後、門司港(清滝)に25年の居住歴あり。現店舗は「終の棲家」のつもりで、接客対応の多忙だった小倉での営業を切り上げて移転開業。	1995年、栄町にて喫茶店の共同経営開始。2000年、清滝に同業を出店。2012年には小倉にて雑貨販売店を開業。上京時に華道の師範免許を取得、転じてアンティークや小道具への造詣を深める。
老松町(中央市場)	24	2014	○	蕎麦	6	門司(門司港)	門司(門司港)	会社員	2010年、会社員から転職して本町で同業店舗を開業。しかし店舗老朽化のため1年2カ月の再開準備を経て現物件へ移転。	前職はOA機器販売会社のSE。内装には市場の雰囲気に合わせて廃材や安価な材料を使用。
	25	2015	○	カフェ	5	小倉	小倉	●	西海岸から移転して営業再開。市場入口の公園(老松公園)に面したロケーションが気に入り、個人店舗で「ひっそりと営業したい」との考えから。	平日は地元客、土日は観光客の来店が多い。2004年、新海運ビル(西海岸)にて共同経営で開業。2010~2015年は育児に専念するため休業。
	26	2015	▲ (○)	古書店	2	※	※	※	「レトロ地区にぎわいだけではなく、静かな門司港の暮らしを発信したい」と、地域住民による集会以開業が企画される。	営業は土日日が中心。共同運営の従業員は交代シフト制で15名程度。このうち5名が門司港在住、その他は下関・小倉・行橋などから。発起メンバーで改装など行う。
	27	2016	■ (○)	Z F	7	その他	門司(門司港)	会社員	物件探しの旅の途中で知った知人から紹介をうけて、「中央市場に昭和レトロを感じた」ことが物件選定の決め手に。	職任一致。前職は運送業。経営者出身は茨城県・小美玉市。店舗は「インフォショップ」を名乗り、商品の委託販売、イベント開催など情報発信拠点としての位置づけ。
	28	2016	■	Z	2	門司(門司港)	門司(門司港)	パート タイマー	小物や雑貨製作の趣味が高じて、門司頭に並べたいとの気持ちから。	商品は友人(計10人)の手伝いを得て共同製作。マスコットグッズの製作・販売には区からの商標許可を得ている。本業はパートタイマー。
	29	2017	●	製菓販売	3	門司(門司港)	門司(門司港)	調理師	「幼少期に感じた中央市場のにぎわいを取り戻すための手伝いがしたい」との思いから。市場入口の昭和の名残を残した物件に魅力を感じて。	調理師、ケータリング業を兼業も2018年以降は現店舗の営業に専念。当初はレトロ地区へのリヤカーを使用した移動販売も計画したが、観光客は店舗へ自ら買いに訪れている。
	30	2017	●	パン販売	2	門司(門司港)	門司(門司港)	主婦	夫婦で経営(左記情報は妻のもの)。博多出身の夫が「中央市場」の雰囲気「本物のレトロ」を感じて開業を決意。	店舗は土日限定で開店。夫は会社員として平日は博多で勤務。内装の施工担当者は店舗17・18・31と同様。
31	2017	○	レストラン	6	小倉	小倉	●	親しくしていた旧師の介護のため出身地の北九州に戻る。知人からの紹介をうけて、門司港の現物件を決める。	現物件では2008年から飲食店が営業。その後は経営者の入れ替わりを経て現店舗へ。現経営者の当地での開業前は埼玉県・新座市で飲食店を経営。	
東門司	32	2015	□	ゲストハウス	7	小倉	小倉	製菓販売	「レトロ」以外の門司港の魅力を発信するため。観光客には「門司港の山側にみられる街の奥行き」を見てほしい。旧旅館建築の現物件を気に入って家主と交渉。クラウドファンディングで開業資金を部分調達。	1980年代から門司港・西海岸のカフェでアルバイト。以来、門司港に魅力を感じてきた。カフェ(新海運ビル)、家具販売(旧門司)を経て2011年に製菓販売店(新海運ビル)開業。

業種：■=雑貨販売店、●=食料品販売店、▲=その他小売店舗、○=飲食店舗、□=サービス業
括弧内には店舗内で同時に営まれている副業種を示した。
主要商品：J=アクセサリー、A=アンティーク・骨董品、Z=小物類、C=陶芸/工芸品、P=絵画、F=衣料品
「※」は地域住民による共同運営のため。
その他の注は表IV-1と同様。

(2017年9月と2018年3月の現地調査および各店のブログにより作成)

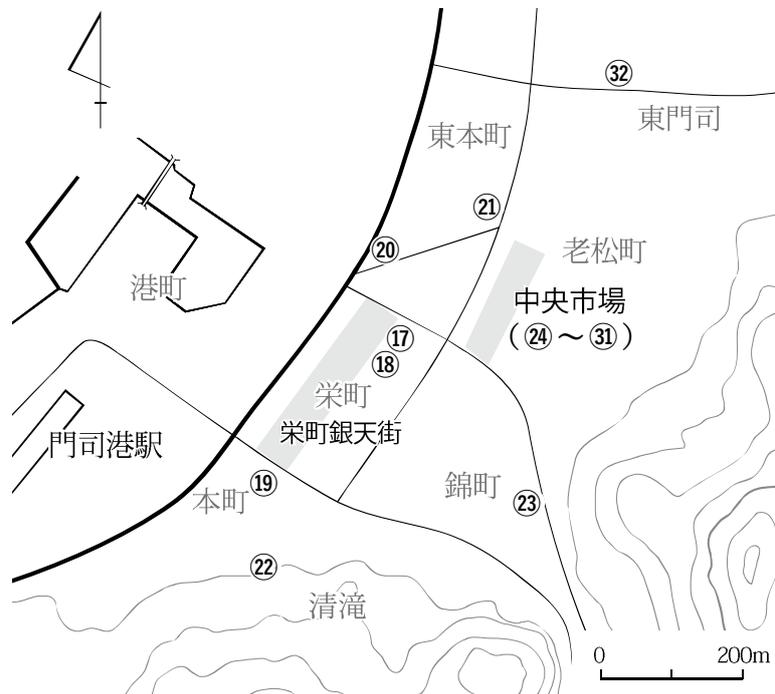


図 IV-4 門司港旧市街地における新規開業店舗の分布（2018年）

聞き取りによる回答が得られた店舗のみ抜粋して示した。
 図中の数字は表IV-2の店舗番号にそれぞれ対応している。

（2017年9月および2018年3月の現地調査により作成）

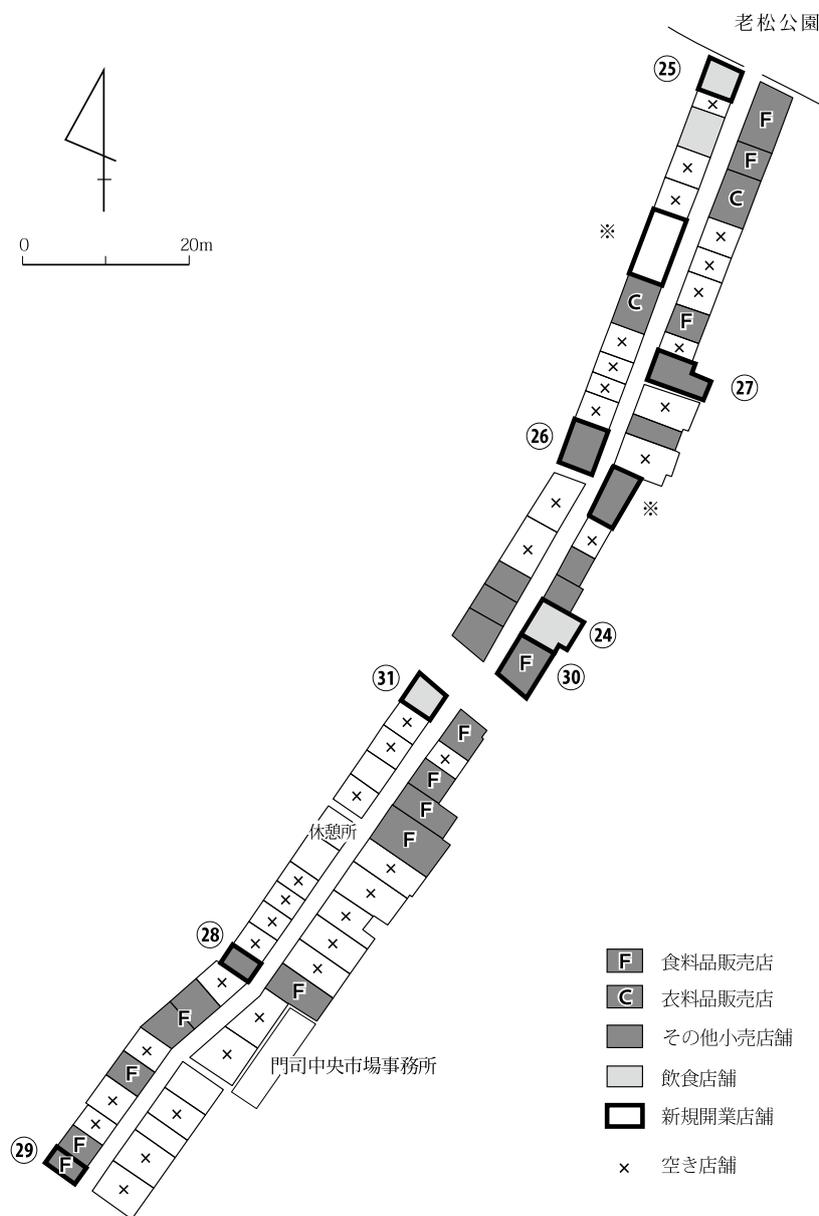


図 IV-5 中央市場における店舗業種構成と新規開業店舗の立地（2018年）

図中の数字は表IV-2の店舗番号にそれぞれ対応している。

図中の※は、新規開業の経緯のみ確認されている店舗を示している。

（2018年3月の現地調査および門司中央市場事務所資料により作成）

含めることができる。これらは、いずれの経営者も平日は別の本業に従業しており、現店舗では副業的な営業が行われていることによる。なお、不定期で開店する店舗の場合には、営業時間や営業予定日などの詳細がSNSを通じて常連客に伝えられている。

2) 経営者の出身・居住地

出身地についてみると、店舗番号27を除けば、いずれも福岡県内の出身者によって占められ、そのほとんどが北九州市内である。このうち門司港出身が最多の7人で、これに4人の小倉出身が続く。このため新市街地側の経営者出身地と市内出身者の点から比較すれば、市内西部地域（戸畑・八幡・若松）の出身者は八幡出身の1人（店舗番号21）と少なく、門司港・小倉出身者に偏りがみられる。

居住地については、16件のうち10人の経営者が門司港市街地に居住している。このうち店舗番号19・21・27では職住形態が一致を示している。彼らは開業以前に他地域で居住経験を持っており、門司港での店舗経営を決めるにあたって、住居兼の物件を求めた経営者らである。経営者の出身・居住地が一致している場合（店舗番号22・24・29は門司港）でも、他地域での就業や技術習得の経験を経た経営者が多く、出身と帰省との間に転勤・上京の経験が挟まれている。このため上記の経営者らは、期間や空間スケールの差があるにせよ、Uターン者としての共通点を持っている。

3) 経営者の前職と従業歴

旧市街地における新規開業者の傾向は大きく2つに分けられる。1つには、現店舗において前職が同様か類似した業種を営み、継続的な従業経験を持つ例である。これは新規出店の立地を旧市街地の現店舗に求めた場合、とも言い換えられる。16件のうち9件が該当し、その件数から主要な傾向といえる。

もう1つは転職・転業を経ている例である。このうち店舗番号19・21・28～30では、共同経営者や家族、友人など関係者の協力を得ながら店舗経営を行っている点で共通している。このうち中央市場の3店舗は営業日が少なく、副業的に位置づけられている点でも共通する。なお、転職・転業の例外として、これまで業種変更をともないながら、門司港市街地において複数の店舗開業を手掛けてきた実業家的な経営者（店舗番号32）の存在も指摘できる。

4) 店舗の立地選択理由

現物件での開店理由として最も回答が多いのは、「知人からの紹介」によるものである。とくに旧市街地では、店舗の新規開業に際して人的交流と地域的なネットワークが基盤に

なっていることが指摘できる。この傾向は、とくに他地域に居住・従業していた開業希望者にみられ、店舗番号 17～19・27・31 が該当する。以上から、知人を介した情報収集が旧市街地での物件選定に影響を及ぼしていることがわかる。

一方、すでに門司港市街地での店舗経営歴を持っていた経営者の場合は、開業後の営業形態を考慮した立地・物件選択が行われている。これには店舗番号 23・25・32 が該当する。具体的には、従業地での多忙な接客対応を経験した店舗番号 23、物件のロケーションを「ひっそりと営業する」に相応しいと回答した店舗番号 25 の経営者らは、旧市街地でのゆとりある経営を志向している点で共通しており、回答内容には地域住民を主要顧客とした営業を行いたい意向があらわれている。このほか、紹介によって物件を選定した店舗においても「レトロの観光客よりも地元の固定客を重視したい」との回答例（店舗番号 17）がみられるように、旧市街地の地域住民に目が向けられている。

中央市場への立地選択に着目すれば、「昭和レトロを感じた」（店舗番号 27）「本当のレトロを感じた」（店舗番号 30）など、築 60 年を超える年季を伝える市場内の物件そのものに価値が見出され、物件選択の理由となっている。中央市場は、それまでの従業歴にかかわらず、門司港市街地を代表する生活市場として地域住民に広く知れわたっており、とくに旧市街地の地域住民に対して身近な購買機会を提供してきた。こうした商業地区としての位置づけは新規開業者の立地・物件選択の背景になっていると考えられる。

図IV-5 示した中央市場における店舗業種構成によれば、新規開業店舗によって空き店舗が充填されつつあることがわかる。これは、新規開業者はそれまで空き店舗となっていた物件に店舗物件を求めたことによるものである。ただし、市場内は現在でも多くの空き店舗によって占められており、このため市場内で空き物件が増加してきたことに対する認識から、「にぎわいを取り戻す」ために貢献したいと考える人々（店舗番号 26・29）が店舗開業に乗り出している。さらに「静かな門司港の暮らしを発信したい」（店舗番号 26）と語られるように、「レトロ地区」（新市街地）と対をなす旧市街地の象徴としても捉えられている。

(2) 旧市街地への店舗移転の事例

上記では、旧市街地への立地選択理由には、地域住民を主要顧客とした経営方針や、新市街地との地域性格の対照性に要因が求められることを指摘した。このうち、現店舗に至るまでに門司港市街地において移転を経ている事例が確認できる。筆者の聞き取りでは、

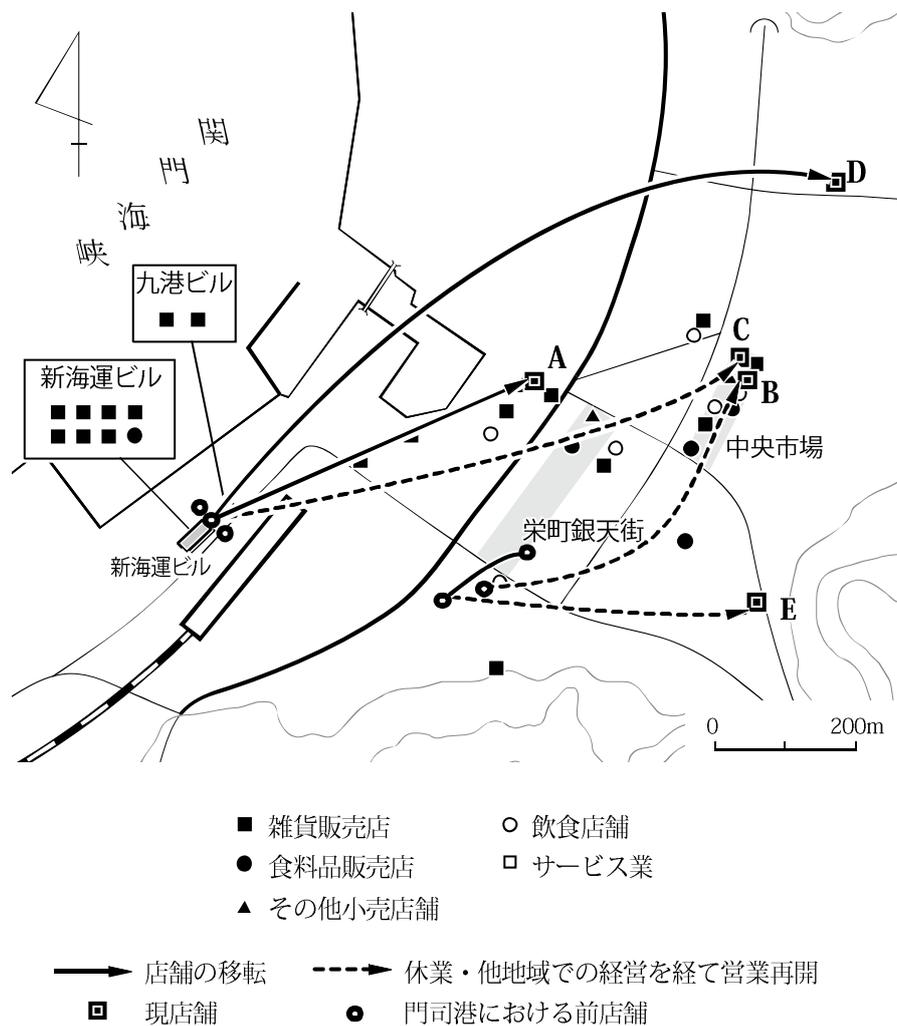


図 IV-6 門司港市街地における店舗移転の事例

(2017年9月および2018年3月の現地調査により作成)

店舗移転にともなう経緯や移転先の立地選択理由に関わる回答内容が得られている。以下では、店舗移転の事例をとおして具体的な立地選択のプロセスについてみてみよう。

なお、ここでは新市街地の店舗番号13の事例を含めている。その理由は、本研究の新旧市街地の位置づけでは旧市街地への移転事例には該当しないものの、すでに指摘したように旧市街地との近接性を意識した経営方針がとられていること、さらに移転経緯に同様の特徴がみられることによる。

A) 雑貨販売店 (2011 年開業) 【店舗番号 13】

女性 (門司港出身・門司港在住)

2007 年、西海岸・新海運ビルにて開業し、以後 5 年間の店舗営業を経て、2011 年に戸建ての現物件 (港町) に移転した。2017 年 9 月をもって現物件での営業を終了し、カフェと雑貨販売店を併設した営業形態を改め、東門司への再移転を計画していた。再移転の理由には、「とくに北九州市内からの来店客に向けた駐車場を確保する必要がある」ことがあげられていた。しかし、以降は 2018 年の営業再開に向けて準備していたものの、家庭の事情によりやむをえず再開を断念した。

B) 飲食業 (蕎麦店・2014 年開業) 【店舗番号 24】

50 代・男性 (門司港出身・門司港在住)

前職はOA機器の販売会社でSEとして勤務、大阪を勤務地として数年間過ごしたという。2010 年、蕎麦職人の夢を叶えるため、出身地である門司港・本町にて蕎麦店を開業した。しかし、築 120 年の建築物 (木造) の旧店舗物件は、経年劣化による老朽化が進んでおり、ついに自身で維持・修繕することが難しくなった。このため 2013 年に一時休業のうえ、1 年 2 カ月の準備期間を設けた。この間は移転先の物件探し、食器づくりなどにあて、2014 年、それまで空き物件であった中央市場の現店舗に移転・再開業を果たした。

門司港で育った幼少期から中央市場にはしばしば足を運んでおり、当時は「にぎわいのある場所」として思い入れを感じていたという。また、筆者による 2011 年の現地調査では、本町で営業を開始した当初から地元関係者との親交を持っていることが確認されており、そこには中央市場で先に開業した小売店舗の店主も含まれている。このため、再開準備中の物件選定に際しては、地元関係者から紹介を受けたことが推察される。

C) 飲食業 (カフェレストラン・2015 年開業) 【店舗番号 25】

女性 (小倉出身・小倉在住)

2004 年、当時の共同経営者とともに西海岸・新海運ビルにて開業した。新海運ビル時代の営業形態はカフェレストラン&バーで、営業時間は深夜帯に及んでいた。その後、2012 年～2015 年は育児に専念するため店舗を畳み、いったん主婦業に戻って休業期間を設ける。2015 年、新海運ビル時代の地元常連客からの要望に応えるかたちで、個人経営

で現物件での営業を開始した。

物件・立地については、店舗番号 31（現店舗の前身）を訪れた際に、中央市場の現物件が空き物件になっていることを知って内見したところ、「市場入口の老松公園に面したロケーションが気に入り、ひっそりと営業したかった」との考えから選定したという。内装工事は自身と父親（元建設業）で施工して開業準備を行った。平日は地元客が中心だが、土日には口コミやSNSで情報を知った観光客が来店することも多いという。

D) サービス業（ゲストハウス・2015年開業）【店舗番号 32】

50代（50歳）・男性（小倉出身・小倉在住）

1980年代後半（大学時代）から観光開発前の門司港・西海岸でカフェのアルバイトとして勤務していた。以来、門司港の街に魅力を感じてきたという。「観光開発前の門司港が好きだった」と当時を振り返る。

大学卒業後は、独立して新海運ビルのカフェを営む。その後は旧門司にて家具販売業、再び新海運ビルにて製菓販売業を営んできた。新市街地の西海岸を「自身を成長させてくれた場所」として位置づけており、現店舗の開業にともなって西海岸の製菓販売店を畳んでいる。「（レトロ地区よりも）門司港の山側にみられる街の奥行きを見てほしい」との考えから、旧市街地の現店舗（東門司）の立地に注目したという。

旧旅館建築の現物件においては、内装の建築意匠や銭湯・コインランドリーなど周辺施設の立地を加味して、上階部にギャラリー（2階）、シェアオフィス（3階）を配した交流型のゲストハウスの開業を計画、クラウドファンディングによって不足の開業資金を部分調達し、2015年に開業した。

E) 飲食業（カフェ&雑貨販売店・2017年開業）【店舗番号 23】

60代（65歳）・男性（小倉出身、門司港在住）

1980年に東京へ上京、3年後には華道の師範免許を取得し故郷の小倉へ戻った。上京時代は、それまで美術に寄せていた関心が転じてアンティークや小道具への造詣を深め、帰省後は小倉・日明にてアンティーク店を開業したという。1992年、幼少期から馴染みの街として門司港・清滝に居を構える。1995年、門司港・栄町にて共同経営者（現在の経営者）とともにカフェを開店した。2000年頃に、門司港・清滝にカフェを開店し、2012年には、小倉・京町にてアンティークを中心とした雑貨販売店を開店した。

小倉・京町では、店舗が繁華街に立地していたことから頻繁に来客があり、営業は多忙を極めて「(小倉が)北九州の都会であること」を痛感する。いつしか「自分にとっての『街』は門司港にある」と感じはじめるようになり、門司港での再開業を決意したという。2017年、現店舗を開店した。現物件は空き家を、自身で調達した建材を使ってコンバージョンした。「門司港を『終の棲家』とするつもりで帰ってきた」といい、これが最後の店舗移転と考えている。

門司港の観光開発と「レトロ地区」を訪れる観光客には理解を示しながら、「門司港の生活空間を観てみたいと思う、一部の観光客が来店してくれれば、それでいい」という。

以上の事例に共通しているのは、自由度の高い個人営業を志向している点である。門司港の新市街地では、とくに複合商業施設「海峡プラザ」に代表されるように、店舗の営業時間や営業日などの点で制度化されており、経営者個人による自由度が低いことが指摘できる。聞き取りによれば、とくに「海峡プラザ」ではテナント賃料が高額で、これが法人経営の支店によってテナントが占められる理由のひとつであるという。

また、雑貨販売店が入居する新海運ビルでは、すでに述べたようなオーナー独自の取り組みによって新規開業希望者の参入障壁が低く設定されているものの、すでに門司港レトロ地区の観光空間の一部に取り込まれている。このことから、土日を中心に観光客による来店が多く、個人営業での店舗運営にとっては接客対応の負担が少なくない。このため一定の営業時間・営業日を確保し、安定した店舗営業を行うためには従業員を雇用する必要性も出てくる。

さらに、いずれの店舗でも、新築物件ではなく既存の建築物を用途転換させている点で共通する。既存物件は空き家・空き物件など築年数を経て老朽化しているものであり、内装工事やリノベーション・コンバージョンなどを自身・身内の関係者で行って店舗に改装している。聞き取りによれば、開業資金の負担軽減とともに、旧市街地にすでに建てられている建築物で営業したい、との志向が先行しているためだという。

こうした志向の背景には、門司港レトロ地区において観光施設が新設される一方で、整備対象範囲に含まれなかった旧市街地では、従来の建築物が相次いで取り壊されていく様子を目の当たりにしてきた門司港住民としての経験があるという。移転事例には含まれないものの、とくに中央市場に対して「昭和レトロを感じた」や「昭和の名残を残した物件に魅力を感じた」の回答がみられるように、旧市街地の既存建築物を活かしたいとの認識

が新規開業者の間で浸透していると考えられる。

加えて、移転先として栄町銀天街が選択されない主な理由は、聞き取りによれば、商店街内における物件のテナント賃料が高止まりしているためであるという。これには、市街地中心部の商店街としての栄町銀天街の性格に起因している。例えば全蓋式アーケードの設置年代（1957年）からもわかるように、栄町銀天街は、商業集積の著しかった従来では地域を代表する中心的な繁華街として位置づけられてきた。つまり、こうした地域における中心性と格式が、かえって新規開業希望者の参入障壁を高くしていることを意味している。また、アーケード設備を含めて、既存の商店街の物件での営業は、老朽化した物件を自ら修繕して開店準備に取り組もうとする経営者らの姿勢とも趣が異なる。

(3) 旧市街地の出店傾向にみる観光の地域的展開

以上でみてきたように、経営方針や立地選択理由の点において、旧市街地の新規開業店舗では、新市街地の店舗とは異なる傾向が確認された。その差異をふまえれば、旧市街地における観光地化の進展について以下のとおりにまとめられる。

1) 地域住民の位置づけ

まず、顧客としての地域住民の位置づけについてである。旧市街地に新規出店した各店舗においても観光客による来店は確認されるものの、あくまで地域住民を主要顧客とした経営方針がとられていることに特徴があった。この傾向は、新市街地の港町にも同様に指摘できる。しかし港町のなかでも、とくに旧日銀通り沿線に新規開業した雑貨販売店にみられた地域住民への重視は、旧市街地の店舗において強調されている。この点を言い換えれば、交流人口に比べて定住人口を意識した店舗経営が選択されているといえる。

この経営方針を決定づけているのが、経営者による自由度の高い店舗経営への志向である。彼らにとって、観光客は店舗の顧客として営業収入の一定割合を支える存在であり、観光地化された「門司港レトロ地区」とは無関係に店舗経営を行っているとはいえない。しかし、新市街地での産業化あるいは制度化された観光施設での従業や、新市街での店舗経営に想定される観光客への多忙な接客対応は選好されていない。つまり門司港旧市街地は、新規開業の経営者にとって、自由度の高い経営を可能にする立地として位置づけられているのである。

さらに、旧市街地における店舗の立地は、多くの地域住民が居住する住宅地区、つまり生活空間に自ら接近することができる利点がある。Ⅱ章で述べたように、門司港市街地で

は人口集中地区の範囲が縮小しており、定住人口は高齢化の一途をたどっている。人口の高齢化は、とくに山地に近い旧市街地において顕著にみられ、このため高齢者の住民にとって市街地中心部との距離は高い障壁となって購買行動の選択肢が限定されつつある。旧市街地の店舗が主要顧客とする地域住民には、多くの高齢者が含まれている。このため各店舗では幅広い世代層の地域住民に対して利便性が提供されていると考えられる。

主要顧客としての地域住民は、旧市街地の住民に限られるものではない。Ⅲ章で検討した旧日銀通り沿線を中心としたマンション建設は、Iターン移住者や転勤世帯による居住のための受け皿にもなっている。このことから、旧市街地の経営者が主要顧客とする顧客層には、旧市街地に従来から居住してきた地域住民に加えて、近年建設されたマンションに居住する新住民の存在が含まれていることも指摘できる。

2) 市街地における継続的な店舗経営

店舗移転の事例から新旧市街地の関係に着目すれば、旧市街地における立地選択理由には新市街地での経営歴が反映されている点が指摘できる。このことは、開業当初は新海運ビルに立地していた店舗が、旧市街地へ移転する事例にあらわれている。すでに本章では新海運ビルでは店舗の入れ替わりを経ていることを指摘したが、上述した事例では、新海運ビルで店舗経営を終えた経営者は、必ずしも門司港以外の地域へ転出するのではなく、移転先に門司港の旧市街地を選択していた。

またとくに、彼らは新海運ビルにおいて自身の職歴や店舗経営歴を蓄積し、この過程で固定客を得るなどして旧市街地の単独店舗に移転している。それ以外での店舗においても、門司港市街地での店舗経営に経験がある場合には、経営歴を通じて地域情報に精通しており、関係者から情報収集して移転先を探している。

3) 旧市街地における商業店舗の回復

旧市街地における新規開業店舗にみられるもう一つの特徴は、旧市街地に残存する建築物や物件に価値が見出されていることである。例えば中央市場の物件に典型されるように、選択される店舗物件では、リノベーション・コンバージョンによって既存物件の老朽化が解決されており、内装の施工は自身か身近な関係者によって行われている。そこには、築年数の深い物件に関心を寄せ、旧市街地の建築物を活用しようという経営者らの意図が読み取れる。

この取り組みの動機となっていたのが旧市街地の活性化や、老朽化する建築物そのものへの再評価である。前者は、「門司港レトロ事業」によって門司港レトロ地区の整備が進む

一方で、旧市街地が事業対象に含まれなかったことに起因すると考えられる。すなわちⅢ章の栄町銀天街に示された傾向と同様に、港湾地区の観光地化が推進されてもなお、中央市場において閉業・廃業店舗の続出に歯止めがかからなかった状況への対応である。後者は、門司港における局所的な観光開発手法の反動ともいえる。つまり、門司港レトロ地区における観光施設の大半は、新設施設によって占められ、さらに、歴史的建造物の保存修復と観光利用は門司港レトロ地区の立地物件において優先され、旧市街地に立地するものは一部を除いて取り壊される憂き目にあってきたことへの認識である。

このように、彼らの立地選択プロセスの過程には、観光開発の結果としての「門司港レトロ地区」の形成に対する意識があることが確認でき、こうした意識を次第に強化したのが、現在の新市街地と旧市街地との分化によって、門司港市街地における両者の地域的性格の差異が明確になった経緯である。このため上記はいずれも、「観光からみた市街地の地域分化」によってもたらされた、旧市街地側の反応として捉えることができる。

以上のとおり、新規開業店舗の立地と経営者らによる立地選択理由に踏み込んで検討すれば、門司港レトロ地区の形成にみられる市街地の観光地区の形成と、それにとまなう新市街地における観光地化の直接的な進展が、経営者らの意思決定に影響を及ぼしていることが認められる。たしかに、門司港の旧市街地では、主要な観光施設の立地や、観光客による活発な観光活動は確認されない。しかし、観光客による滞留の偏りや限定的な行動範囲など、門司港における観光空間の特徴が考慮されたうえで、旧市街地に出店することに対してそれぞれ意義が見出されている。したがって、旧市街地における新規開業店舗の立地範囲の拡大過程は、その空間的・質的な意味において、観光地化の進展過程の一端として捉えることができよう。

4. 小括

以上では、観光地化の進展の観点から、2007年以降の門司港市街地における新旧市街地別での新規開業店舗の地域的展開について確認してきた。そこでは、「門司港レトロ事業」による門司港レトロ地区の形成に端を発して、近年の門司港市街地では、観光地化の影響を含んだ空間現象がもたらされていることがわかった。また、観光地化による影響の程度と内容は新旧市街地において差異があることを指摘した。

また本章では、門司港市街地における新規開業店舗の経営者による立地選択の経緯について明らかにした。図IV-8は、経営者らの立地選択プロセスのパターンを模式化してまとめたものである。新市街地への出店はおもに北九州市民によって、一方、旧市街地への出

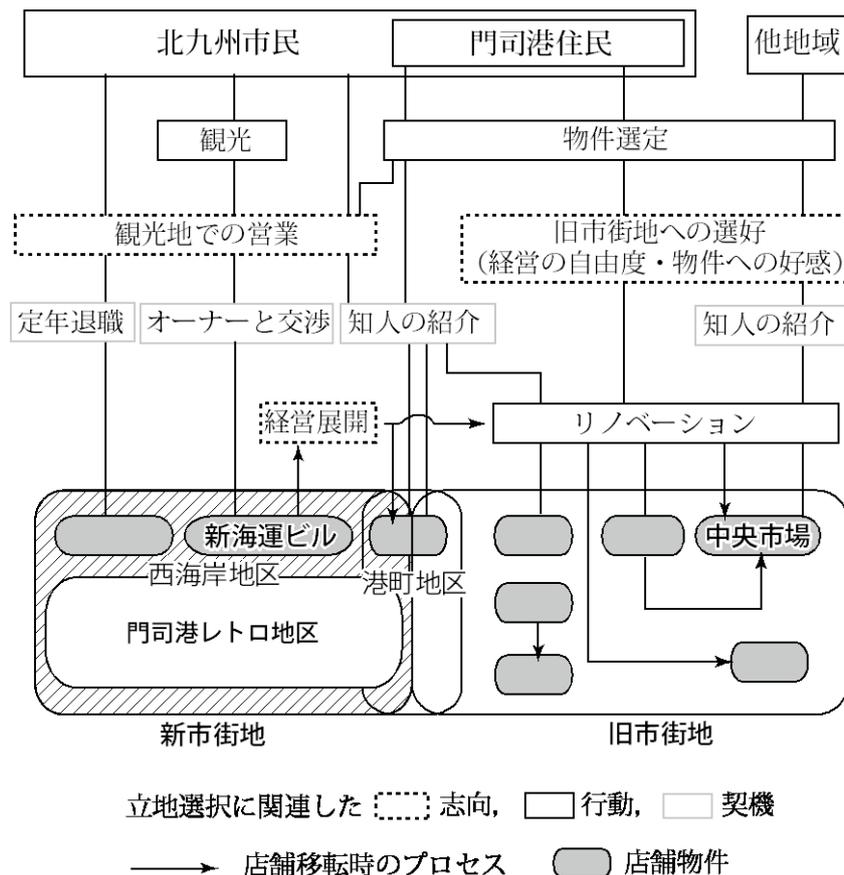


図 IV-7 門司港市街地における新規開業者の立地選択プロセス (2007-2018年)

(2017年9月および2018年3月の現地調査により作成)

店はおもに門司港に居住する地域住民によって選ばれる。各経営者による営業形態の志向性から新旧市街地がそれぞれ選好され、知人の紹介、物件への再評価などをおして物件を選定する。このうち、旧市街地では、開業準備に際してリノベーション・コンバージョンをとまなう物件の修繕が行われる。また、旧市街地への店舗の移転に際しては、経営展開、営業形態の変更を理由に移転が計画され、そこでも店舗物件の修繕が行われて開業準備が進められる。

さらに、門司港市街地において、営業店舗が「観光」と関係を持ちながら商業活動に取り組み、その立地範囲を拡大させていく空間的プロセスは、広く市街地スケールからみれば、観光地化の進展として捉えられる。これはとくに新市街地側を起点とした観光地化の状況を捉えた場合において、より有効な視点である。一方、旧市街地側からみれば、新市街地側の観光開発と観光地化の進展に対する地域的対応として捉えることが可能である。以下では、本章で明らかになった内容に基づいて、門司港市街地における観光の地域的展開についてまとめ、観光地化がもたらした市街地における空間的作用について考察する。

(1) 新旧市街地における観光地化の進展

まず、新市街地における観光地化の進展は、西海岸地区のウォーターフロントにおいて顕著にみられ、なかでも新海運ビルのテナントに新規開業した雑貨販売店は象徴的な存在である。そこでは、観光客を主な顧客対象とした商品が販売され、店舗経営が行われている。オフィスビルの物件が店舗として開放されていることから、業務施設を観光利用へ転換する点で、門司港レトロ地区の土地利用転換と同様のパターンを示している。門司港レトロ地区と観光ゲートウェイとしての門司港駅、関門汽船のりばと近接した立地条件は、観光客を集客するうえで優位性が高く、このため直接的な観光地化の進展をみる事ができたといえる。

また、新市街地のうち港町地区の店舗は、門司港レトロ地区の観光開発とマンションの建設用地の対象から免れた地割に単独店舗として立地したものであり、空間的には観光地区と近接している。しかし、とりわけ旧日銀通り沿線の店舗では、旧市街地の住民を対象とした店舗経営が行われており、観光への専門化は確認されない。このため旧日銀通り付近の店舗については、観光地化の進展の観点からは、新市街地と旧市街地との遷移地帯としての特色が指摘できる。つまり当該地区は、観光地区と非観光地区との緩衝地帯として位置づけられた旧日銀通り沿線地区の地区性格を受け継いでいると考えられる。

さらに、立地選択理由をとおして新市街地における観光地化の進展を説明する際には、経営者らが門司港市街地を除いた市内に居住する北九州市民によって構成されている点に留意が必要である。その理由は、経営者自身が観光客として門司港を訪問し、物件オーナーと直接の交渉機会を得て、門司港での新規開業を決意しているからである。つまり新市街地の経営者による立地選択の経緯には、観光客による盛んな来店が前提とされており、彼らは門司港における立地条件のうち観光的側面を重視している。そのうえで、とくに新海運ビルの事例に顕著にみられるように、小規模店舗が複数入居することによる拠点性とビルオーナーによる施設の運営方針によって新規出店が後押しされている。このように、観光地区と近接した立地条件が経営者の経営意欲をかき立てているのである。

一方の旧市街地では、とくに2012年以降の段階において、新規開業店舗による立地範囲が拡大する傾向にあった。このうち中央市場に比較的多数の店舗が立地し、近接した周辺の店舗とともにまとまりのある分布域を形成している。それ以外の新規開業店舗については分散的な立地を示しており、一部には山地の傾斜地に立地が求められて外延化する特徴も指摘できる。この外延化を可能にしているのが市街地の縮小にともなう旧市街地における空き店舗・空き家の増加である。店舗では、観光客の来店にも一定の期待が寄せられるとともに、立地の特性上、地域住民が主要顧客として設定されている。こうした立地の外延化は、顧客としての高齢者を中心とした定住人口が居住している生活空間へ接近しているとも捉えられる。

旧市街地における分散的な観光地化の進展は、新旧市街地の関係によっても説明することができる。本章で取り上げた事例では、新市街地の新海運ビルがその窓口となって新規開業希望者を招き入れている様子が確認された。さらに、そこでの経営歴を蓄積した経営者が旧市街地に単独店舗の移転先を求めている。このパターンは、観光地化された新市街地で経営経験を積んだ経営者が、旧市街地にオーバーフローする事例として位置づけることができ、港湾地区の観光地化が門司港旧市街地に向けて段階的に浸透するプロセスを示している。この場合、とくに新海運ビルでは、店舗の入れ替わりによって連続的に新規開業者を迎えており、旧市街地に移転する経営者の送出拠点としても位置づけられる。このように、観光開発によって分化した新旧市街地では、店舗移転をともなう個人経営者の存在によって、新たに空間的な結びつきが与えられつつある。

(2) 旧市街地における観光地化への地域的対応

旧市街地における新規開業者の立地選択には、市街地における分化の様相が強く意識されている。これは、旧市街地における商業店舗のこれは彼らが門司港市街地を居住地としていることから明らかであり、聞き取り内容からは、門司港における観光開発の経緯と現在の市街地における観光地化の状況を理解していることが示唆されている。つまり、門司港レトロ地区を中心に観光客による活発な入込みがみられる新市街地と、その傍らで商業店舗の廃業・転出と人口減少が進行を続ける旧市街地、という門司港市街地における対照性への認識が強調されている。

旧市街地における立地選択理由は、総じていえば、観光開発が施された新市街地ではなく、観光開発の対象に含まれなかった旧市街地が選好されていることである。とくに中央市場にみられる店舗件数の増加傾向には、新市街地の観光地化によって取り残された旧市街地に対して自ら働きかけようとする経営者らの意図が反映されている。中央市場はそれまで、空き店舗を増加させながらもかつての生活市場としての外観を残しており、新規開業者らによって、旧市街地としての立地条件とともに老朽化の進んだ外観的特徴が評価されていた。

旧市街地の新規開業店舗に共通しているのは、それまで空き店舗・空き家として放置されていた既存物件を活用することである。店舗開業に際しては必要に応じてリノベーションやコンバージョンなどが行われている。とくに内装施工は経営者自身の手によって施されて、開業までの準備が行われている。こうした経営者らの個人的な取り組みは、中央市場への再評価とともに、門司港レトロ地区における局所的な観光開発への反動、あるいは観光地区と隣接した新市街地において進展する、近年の観光地化への反応として捉えることができる。

この点から、上述した観光地化の進展は、旧市街地側からみれば観光地化への地域的対応として捉えることができる。門司港旧市街における新規開業店舗は、小規模な個人店舗による独自の経営方針に基づいている。彼らは自らの手によって空き店舗・空き家の空間利用を充足させ、門司港レトロ地区を含めた新市街地と比較すれば小規模であれ、観光客による来店にも少なからず期待を寄せている。以上に鑑みれば、門司港の旧市街地では、観光地化の進展と地域的対応の双方の性格をあわせ持った新たな店舗開業とその分布によって、「観光的郊外」とも呼びうる空間を形成しつつあると指摘できよう。

(3) 旧市街地における「観光的郊外」の形成

ここでは、本章で検討してきた旧市街地における新規開業店舗の立地動向とその特色をふまえて、観光地化の進展がもたらす旧市街地への空間的作用を考察する。門司港旧市街地にみられる新規開業店舗は、市街地の縁辺部に向けて立地を外延化させ、その一部には店舗移転をともなう事例が含まれていた。本研究ではこのように旧市街地において分散的な立地の傾向を示す店舗の分布を「観光的郊外」の形成として捉えることとする。以下では、その空間的特色について説明する。

まずは、学術用語としての「郊外化」について整理したい。地理学辞典によれば、「郊外化」は「都市の周辺にある村落地域が、都市膨張の影響を受け、都市的要素と農村的要素の入り混じる近郊地域に変化していく過程」と定義される。また、この際の郊外化は、都心部や市街地からの住宅・オフィス・工場・学校・病院その他の都市施設の進出や農地の宅地転用などの「景観的郊外」と、中心都市への通勤者の増加、買い物先の変化などの「機能的郊外」に分けられる（日本地誌研究所編，1989）。さらに、形成された郊外は都市化の進展によるものであることから、「都市的郊外」と言い換えることができる。

Ⅲ章で検証したように、門司港市街地における観光地化の1次的作用は、「観光からみた市街地の地域分化」をもたらしたことにあった。門司港において、港湾地区の局所的かつ単核的な観光地化は、市街地における空間構成と立地条件を変化させるとともに、港湾都市の形成・発展過程において培われてきた機能的な関係性を、新市街地と旧市街地とに分断する作用を果たしたと捉えられた。すなわち、観光を基準として地区を区分した場合、市街地は両者の境界が明確な、〈観光地区／非観光地区〉に再編されたと考えることができる。

この地域的性格の差異をふまえれば、〈観光地区／非観光地区〉の関係は、上記した「郊外化」、言い換えれば「都市的郊外」の成立過程における〈都市／農村（村落）〉の図式にあてはめて考えることができる。具体的には、都市化の進展によって農村（村落）地域に「都市的郊外」が発生したのに対して、観光地化の進展によって、それまで非観光地区に位置づけられた旧市街地に「観光的郊外」が形成される。この際には、「都市的郊外」を生み出す「郊外化」が農村地域を近郊地域へと変化させていくのに対して、本研究の捉える「観光的郊外」の形成は既成市街地の内部、しかも人口減少が進行する市街地の縁辺部に向かって展開する。

「観光的郊外」の形成は、門司港旧市街地にみられた店舗移転の事例からも説明できる。

都市化の進展による「郊外化」のプロセスでは、「過集積の人口の都市周辺へのオーバーフロー」(崎山, 1981 : 12) の要素が認められるのに対して、「観光的郊外」の形成プロセスでは、観光地区からオーバーフローした経営者の存在を含んでいる。彼らは過去に観光地区における営業経験を経ており、近年の旧市街地への移転は、観光地区を中心とした新市街地における急速かつ集中的な観光地化がもたらした結果として捉えられる。

また、「郊外化」と集中的都市化は、産業構造・職業構造の変化と密接な関係を持っており(富田, 2004)、その過程では、とくに農家が分解して家族員が都市的産業へ転換することによって変質する。このことに鑑みれば、旧市街地における新規開業店舗では、その経営者に転業・転職をともなう地域住民の存在があることが見逃せない。つまり、「観光的郊外」では、店舗の分散的立地もさることながら、新規開業した地域住民の手によって新たな商業活動が営まれ、観光客に対して訪問先の選択肢を提供するようになっている。この状況に、「観光的郊外」による変質の特色を見出すことができる。

表IV-3 には、クラッセン=山田浩之による都市圏における都市化の推移モデル(山田, 1980 ; Klassen *et al*, 1981) を示している。本研究で提示する観光地化と「観光的郊外」にこれを準えれば、門司港市街地では「観光的郊外」が自立化傾向を示すようになる前段階に位置づけられる。なぜならば、門司港では、依然として門司港レトロ地区を核心として観光客を集めており、観光地区の中心性は強く維持されているためである。また本章で検討したように、新市街地のウォーターフロントでは、観光客を主要顧客とした店舗の立地が進行している。このため市街地全体の観光地化の状況からみれば、旧市街地における分散的な観光地化の進展のみによって特徴づけることはできない。

表 IV-3 都市化の推移モデル

推移の段階		I	II	III	IV	V
人口変動	中心都市	+	++	+	-	+
	周辺地域	-	+	++	+	- (+)
推移の段階の名称		絶対的集中	相対的集中	相対的分散	絶対的分散	絶対的(相対的)集中
都市化の段階の名称		集中的都市化 (都市化)		分散的都市化 (郊外化)		再集中化 (再都市化)

+は人口増加, ++は大幅な人口増加, -は人口減少を表す。

(富田, 2004 : 81 より作成)

Ⅲ章の内容を振り返れば、門司港市街地においては、観光開発による観光地化によって門司港レトロ地区の拠点性が大きく向上し、旧市街地の空洞化が加速度的に進行した（Ⅰ）。本章でみてきたように、現在では観光地区に隣接したウォーターフロントにおいて直接的な観光地化の進展（＋）が確認され、旧市街地には上述した「観光的郊外」が形成（＋）されつつある。このため門司港における観光地化の推移段階はⅡからⅢの移行期に該当すると考えられる。つまり、市街地における観光地化は段階的な推移過程にあると考えられる。

港湾都市では、都市化の原動力となった港湾地区（ウォーターフロント）が観光地区へ転換されることによって、都市の産業構造と空間構成に劇的な変化を与える。以上から、観光地化と人口減少が同時進行する港湾都市における観光地化は、観光が都市の基幹産業に成り代わったとき、都市化に代わる新たな都市的な営力を市街地もたらす可能性があると思われ、指摘できる。

V 結論

1. 門司港市街地の再編過程と観光地化に関する考察

本研究は、北九州市・門司港を対象に、市街地における商業店舗を主な指標として、観光地化が都市域にもたらす空間的な作用について明らかにすることを目的とした。この際には、港湾都市における都市発展基盤の盛衰が観光開発と人口減少に起因する点に着目し、観光地化と市街地の縮小との関係から地域構造の変化を読み取るとともに、とくに民間の個人事業主による新規開業店舗の出店傾向の分析をとおして、市街地における観光地化の段階的作用を明らかにしようとした。本研究の特色は、観光開発が実施された旧港の観光地区を市街地の一部として位置づけながら、旧市街地を含めた市街地を対象範囲とした地域構造的考察を試みた点にあると考えられる。さらに、観光に活路を見出した港湾都市をフィールドとする地誌的研究としての成果を提示することも企図した。

以下には総括として、本論文で明らかになった点をふまえて、各章で指摘した考察についてまとめる。

(1) 観光地化と市街地縮小の同時進行

本研究では、門司港市街地を対象として、観光地化と市街地との関係を構造的に検討するために、市街地の形成過程にみられる3つの背景要因を整理した。まず1点目は、門司港が港湾都市としての市街地を形成するに至った歴史的背景についてであり、このことは現在の門司港市街地を検討するうえで、最も基底的な背景要因として位置づけられる。ここでは、港湾の築港から市街地の発展までの都市化の経緯を概説し、おもに港湾貿易の推移と交通拠点性の向上によって、門司港が大正期（1912-1925年）に発展の最盛期を迎えたことを確認した。また、戦後の衰退に両者の停滞が大きく関わっていることを指摘した。

2点目として、門司港において1988年以降に実施された観光開発である「門司港レトロ事業」について、計画策定の背景とともに事業内容の概要をまとめた。門司港では、上記の港湾貿易の停滞によって港湾施設が放置され、港湾再開発の必要に迫られた。港湾再開発の開始は歴史建造物の保存運動、門司港駅の重要文化財登録と時を同じくし、旧港（第一船だまり）と門司港駅を中心とした地区を対象に観光開発の事業方針が採用された。つまり観光開発の中核は、いずれもそれまでの門司港における急速な都市化を支えた発展基盤によって担われることとなった。

1988年から2007年まで実施された「門司港レトロ事業」のコンセプトは「衰退する門司

港の活性化」にあった。事業期間をとおして歴史的建造物の保存活用から観光施設の新設へとシフトし、事業目的とされた「都市型観光拠点」の整備が進められてきた。「門司港レトロ事業」の整備によって形成された門司港レトロ地区は、第1期事業終了後の1995年にグランドオープンを迎え、年間100万人の観光入込客数を数えるようになる。観光入込客数は2003年に年間250万人を超えてピークに達し、現在に至るまで年間200万人から250万人程度で推移している。こうして門司港レトロ地区は北部九州を代表する観光地となった。

3点目は門司港市街地における市街地の縮小についてである。本研究では、市街地の範囲を示す指標として人口集中地区(DID)を取り上げ、その経年的な推移から門司港市街地における人口減少の傾向を述べた。またこの際には、観光地化が本格的に開始された1995年と2015年の町丁別人口の比較から人口集中地区内における人口動態について確認した。門司港では、1980年以降、それまで拡大を続けたDIDの範囲が中心部に向かって後退に転じ、人口減少とともに市街地の範囲が縮小している。DIDの範囲内における人口動態の確認によれば、人口減少率の高い地区は傾斜地から旧市街地の中心部にまでさしかかっており、観光地化以降の人口増減は新市街地との明確なコントラストを示している。

このうち1点目の都市化の進展と衰退は、2点目の観光開発と3点目の市街地の縮小を生み出す重要な要因となっている。具体的には、都市化の進展によって、のちに保存活用の対象となった施設が市街地に集積し、衰退が観光開発事業の実施を招いた。また、都市化の進展にともなう郊外化によって市街地範囲が拡大し、衰退によってそれは縮小するようになる。つまり後者の2つを引き起こすのは都市化の盛衰過程であり、門司港市街地ではいずれも1980年代以降に進んできたことを確認した。この2点の決定的な差異は、市街地における起点と進度である。つまり、観光開発が衰退した旧港付近の都市中心部において急速に実施されるのに対して、市街地の縮小は中心部から最も離れた山地付近の縁辺部から漸進的に進行する。以上をふまえて、本研究では、市街地における観光地化の作用について検討することとした。

(2) 観光からみた市街地の地域分化

本研究では、2011年に実施した土地利用調査と聞き取りによる分析資料に基づいて、市街地における観光地化の1次的作用を検証した。ここでは門司港市街地のうち、とくに都市中心部(門司港レトロ地区・旧日銀通り沿線地区・栄町地区)を分析対象に取り上げ、商

業店舗の分布形態、土地利用状況の変遷過程、商店街における業種構成の推移と観光地化への対応状況について分析した。この作業をとおして、市街地における観光地区の特性を明らかにするとともに、旧港に形成された観光地区と既存の商業集積地区との空間的連続性について考察した。

1) 門司港市街地における観光地区の特性

「門司港レトロ事業」の事業性格は、港湾再開発と観光拠点創出の目的を併せ持ったことから、旧港（第一船だまり）を中心とする限定的な空間範囲に整備対象が設定されたことにある。結果として旧港と門司港駅を中心とした部分的な地区に観光施設が集中的に立地するようになり、門司港レトロ地区が形成された。当該地区において、海運会社と貿易運輸系の企業、国鉄の関係機関から構成されてきた従来の土地利用は刷新され、都市の基幹産業は観光へと劇的に転換された。

また、門司港では旧港が優先的な整備対象とされたことによって、旧市街地は事業策定の範囲に含まれなかった。この証左は、市街地における歴史的建造物の推移にもあらわれている。つまり、観光利用のために保存修復が進められた門司港レトロ地区に対して、旧市街地では活用を待たずに取り壊される例が相次いでいる。以上から、門司港市街地では、それまでの都市化の過程で面的な拡がりをもたらされたにもかかわらず、その旧港付近のみにおいて従来の業務地区に代わって、単核的な観光地区が占有するようになったことに特色がある。

2) 門司港市街地における新旧市街地の分化

土地利用状況の変遷過程に関する分析によれば、門司港レトロ地区では、観光施設を取り囲んで稠密かつ衛星的な小規模店舗が開業し、商業店舗の集約的な立地が進行してきた。旧日銀通り沿線では、銀行が転出した跡地ではマンション建設が進められ、居住地区としての性格を帯びてきた。また、既存の商業集積地区である栄町銀天街の調査結果によれば、旧港における観光地区の形成が、商店街の店舗集積に対して店舗の入れ替わりなどをとおして与えた影響は少ないと見積もられる。それどころか既存の商業集積は衰微に転じて、とりわけ2000年以降に空洞化の進行が加速している。

これらの要因には、地方都市としての中心性の低下とともに、旧港の劇的な機能転換と観光地区における商業店舗の集約的な立地があげられる。また、新旧の商業集積地区に挟まれた旧日銀通り沿線では、それまでの金融街から居住地区へと変化しつつあり、観光地区と商店街を連担するよう土地利用が行われてこなかった。このように、急速な観光開発

と定住人口の減少は、それまで都市内部地域を構成していた「業務—金融—商業」の連続性を分断し、都市内部地域における相互の機能的な関係性を希薄化していったと考えられる。

以上をふまえれば、この段階において市街地に対して観光地化が果たした作用は、人口減少をとまなう都市の生活空間に浸透して面的な観光地域を形成することではなく、観光地区における局所的な店舗集積と機能的な専門化によって、新旧市街地における境界を強調することにあった。このことから、門司港市街地においては、観光からみた市街地の地域分化を呈してきたと考えられる。本研究では、以上を市街地における観光地化の1次的作用として捉え、その作用段階では市街地の空間構成と立地条件が再編されたことを指摘した。

(3) 門司港市街地における観光地化の進展と「観光的郊外」の形成

本研究では、2007年以降に開業した新規開業店舗を対象とした聞き取りによるオリジナルデータから、その出店傾向の分析をとおして門司港市街地における観光地化の進展について検討した。この際には、上記で確認した市街地の地域分化にとまなう立地条件の変化をふまえて、個人営業による新規開業者が店舗を出店する際の立地・物件選択の過程に着目し、個々の立地動向から観光地化の地域的展開について把握することを試みた。この検討を通じて、門司港市街地における観光地化の段階的な作用の過程に関する考察を行った。

なお、2007年を本研究の画期としたのは、同年に門司港の観光地化を牽引してきた「門司港レトロ事業」が終了し、以後は観光政策の方針が「観光振興・まちづくり」双方の視点によるものへと転換され、市民による参画が促されたことによる。このため、門司港の地域住民をはじめとした北九州市民による動向など、門司港市街地の観光地化に対する新たな都市的営力について捕捉するために適当な時期であると判断した。

1) 新市街地における観光地化の進展

まず新市街地では、観光ゲートウェイとしての門司港駅に近接する西海岸地区と、港町地区とにおいて、それぞれの新規開業店舗について異なる傾向を指摘した。

西海岸地区のオフィスビルでは、雑貨販売店を中心とした小規模な店舗が複数入居し、門司港レトロ地区を訪れる観光客を主要顧客としている。このうち新海運ビルでは、新規開業店舗による入れ替わりが繰り返され、高い稼働率によってビルテナントの運営が行われている。経営者に着目すると、新海運ビルの新規開業者は門司港を除いた北九州市民に

よって構成され、異なる前職を持っていた経営者が多い。立地選択にあたって彼らは自身の門司港レトロ地区への観光経験をとおしてそれぞれオーナーとの交渉機会を得て、物件を選定している。高い集客力に期待が寄せられ、観光客の盛んな来店を前提とした観光地での営業が志向されている。

以上から、新市街地の西海岸地区では観光客向けの出店傾向が示されていることがわかる。空間的な観点からは、建物内部における空間利用の転換をとおして観光客向けに営業を行う店舗に開放され、観光客を集客している。また、経営者らは門司港レトロ地区とゲートウェイとしての門司港駅や関門汽船のりばに近接した立地条件の優位性を生かして店舗経営に臨んでいる。これらの点から、西海岸地区の新規開業は、門司港レトロ地区の観光空間がウォーターフロント地区に伸展した状況として捉えられ、そこには直接的に進展する観光地化の特徴を見出すことができる。

他方、港町地区にみられる新規開業店舗は、再開発の非対象用地に単独店舗を立地させている。店舗営業についてみると、西海岸地区と同様に、門司港レトロ地区との近接した立地が生かされて、観光客の来店が見込まれている。しかし、旧市街地に近づくにつれて主要顧客に変化がみられる、経営者に着目すると、彼らのほとんどが門司港に居住しており、現在の職歴・経営歴は総じて長いことも共通している。また主要顧客に注目すれば、旧市街地に近い一部の店舗では、門司港レトロ地区を訪れる観光客の来店に対応しつつ、背後に広がる旧市街地の地域住民とその他の北九州市民を意識した経営が取り組まれている。つまりその立地から、観光客の来店は多くみられるものの、観光客のみに依存しない店舗経営が志向されている。このような西海岸地区と経営内容の差異は、新市街地における観光地化の進展に階調的な傾向があることを反映している。

2) 旧市街地における観光地化の進展

旧市街地では、とくに2012年以降に顕著にみられるように、新規開業店舗による立地範囲は拡大する傾向にある。このうち中央市場に店舗が相対的に多く分布し、周辺の店舗とともにまとまりのある分布域を形成している。それ以外では分散的な立地を示しており、一部には山地の傾斜地に立地が選択されて外延化する傾向がある。この外延化を可能にしているのが市街地の縮小にともなって増加した旧市街地外縁部の空き店舗・空き家である。各店舗では、観光客の来店にも期待が寄せられるが、立地の特性上、地域住民が主要顧客として設定されている。

立地選択プロセスの詳細についてみると、旧市街地への選好には、新旧市街地の分化に対する意識が投影されていた。例えばそれは、経営者の回答から、自由度の高い経営形態への志向や老朽化の進んだ物件への好感にあらわれており、観光地区での開店理由と趣向性を異にしている。ただし彼らは、観光客による行動範囲や門司港における観光開発の経緯への認識をとおして、旧市街地に出店することにそれぞれ意義を見出している。さらに、新市街地から足を踏み出した観光客の来店が意識されていることから、旧市街地において新規開業店舗の立地範囲が拡大していく様子は、新市街地とは形態の異なる観光地化の進展として捉えられる。

旧市街地における観光地化の進展の様子は、新旧市街地の関係によっても説明することができる。本研究で取り上げた店舗移転の事例では、新市街地の新海運ビルがその窓口となって新規開業希望者を招き入れており、そこでの経営歴を蓄積した経営者が旧市街地に単独店舗の移転先を求めている。この開業から移転へのパターンは、観光地化された新市街地で経営経験を積んだ経営者が、旧市街地にオーバーフローする事例として位置づけることができ、門司港市街地において観光地化が段階的に進展するプロセスを端的に示している。

さらに、旧市街地の新規開業店舗に共通しているのは、それまで空き店舗・空き家として放置されていた既存物件を活用することである。店舗開業に際しては必要に応じてリノベーションやコンバージョンなどが行われている。とくに内装施工は経営者自身の手によって施されて、開業までの準備が行われている。こうした経営者らの個人的な取り組みは、中央市場への再評価とともに、門司港レトロ区における局所的な観光開発への反動、あるいは新市街地において展開する観光地化への反応として捉えることができる。

この点から、上述した観光地化の進展は、旧市街地側からみれば観光地化への地域的対応として捉えることもできる。門司港旧市街における新規開業店舗は、小規模な個人店舗による独自の経営方針に基づいている。彼らは自らの手によって空き店舗・空き家の空間利用を充足させ、門司港レトロ地区を含めた新市街地と比較すれば小規模であれ、観光客による来店にも少なからず期待を寄せている。以上に鑑みれば、門司港の旧市街地では、こうした新たな店舗の立地によって、「観光的郊外」を形成しつつあると指摘できよう。

2. 結論

以上のとおり、本研究では北九州市・門司港市街地を対象として、地方都市で同時進行する観光地化と人口減少との関係に着目し、市街地の再編過程における観光地化の作用について実証的に明らかにした。本研究から導かれた主要な結論は以下のとおりである（図V-1）。

北九州市・門司港では、港湾都市としての発展の過程（T1）で市街地が拡大し、都市の衰退（T2）が観光開発の実施と市街地の縮小を引き起こして、両者が同時進行を開始した。旧港（第一船だまり）と門司港駅付近の局所的かつ単核的な観光開発は、市街地における空間構成と立地条件に変化をもたらし、観光地区を持つ新市街地と人口減少が進む旧市街地との境界を強調した（T3）。つまり市街地における観光地化はその1次的作用として、観光からみた市街地の地域分化を発生させた。この市街地の境界は新規開業者の立地選択に影響を与え、出店傾向の差異から新旧市街地ではそれぞれ直接的・分散的な観光地化の進展をみた（T4）。

T1～T2への推移は、観光開発以前の段階であり、これは本研究Ⅱ章の内容に相当する。港湾都市としての発展から衰退へ転じる状況を示している。門司港において、充実した港湾機能と海上交通に支えられた港湾地区は市街地の発展基盤となり、資本集積を呼び込んだ。都市化の進展とともに金融業務地区・商業地区が形成され、市街地は山側の傾斜地に向かって拡大していった（T1）。しかし、第2次大戦後では港湾機能が停滞し、都市機能とそれまでに拡大した市街地を維持しながらも、従来の基幹産業の不振を解決するための再開発の必要性を高めていった（T2）。

T3への推移は、観光地化の1次的作用の段階を示しており、これは本研究Ⅲ章の内容に相当する。門司港レトロ事業によって従来の港湾地区に観光地区が形成され、基幹産業の転換が行われた。観光地区では観光施設の整備とともに、新たに観光に関わる商業集積が進み、機能の低下した金融業務地区・商業地区との境界が強調されるようになる。傾斜地に近い市街地の縁辺部では人口密度が低下し、市街地が縮小している状況をあらわしている。また、それまで旧日銀通り（西鉄路面電車）とそれに直行する棧橋通りとの交差点にあった都市のノードは、基幹産業の転換に呼応して観光地区の核心（第一船だまり）へと移動したと考えられる。

T4への推移は、本研究Ⅳ章の内容に相当する。このうち、新市街地における直接的な観

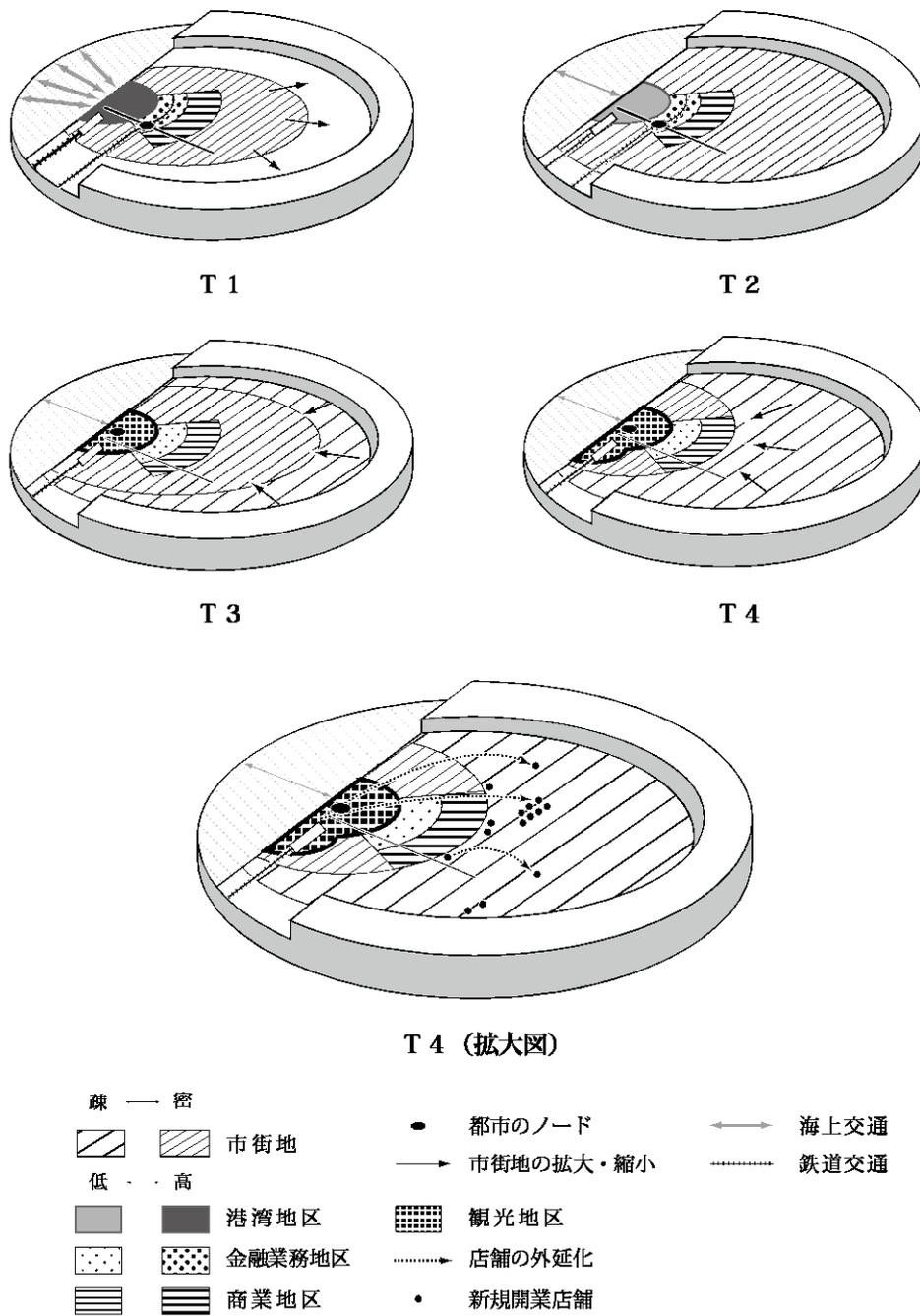


図 V-1 門司港市街地の再編過程と観光地化（模式図）

（筆者作成）

光地化の進展は、業務施設の建物内部の利用が転換され、観光地区と観光ゲートウェイに接した地区に顕著にみられる。一方で、旧市街地における分散的な観光地化の進展は、市街地の縁辺部に向かって新規開業店舗の立地範囲を拡大させ、物件には経営者自らの修繕によって老朽化が解決された空き店舗・空き家が利用されている。こうした営為は、旧市街地側からみれば、新市街地の急速な観光地化、さらに取り残された旧市街地の生活空間に対する地域的対応と捉えることもできる。こうして市街地の外縁部には新たに「観光的郊外」とも呼びうる空間が形成されつつある（図V-2）。

本研究で検討した「観光的郊外」は、経営者の立地選択における観光地区への認識と、観光地区からのオーバーフロー、さらには店舗物件としての空き店舗・空き家の利用に形成の特色が認められる。このため“観光地化の波”と“都市化の引き波”の双方を要件として、2つの波が重なり合う空間に形成すると捉えることができる。つまりそれぞれ、立地選択要因としての観光地区における集約的な商業集積（過集積）と、傾斜地から進行する人口減少とそれによって生み出される空間的受け皿の存在である。このうち、空き店舗・空き家はそれ自体が都市的要素であることから、それまでに都市化の段階（寄せ波）によって市街地に含みこまれておくことを必要とする。

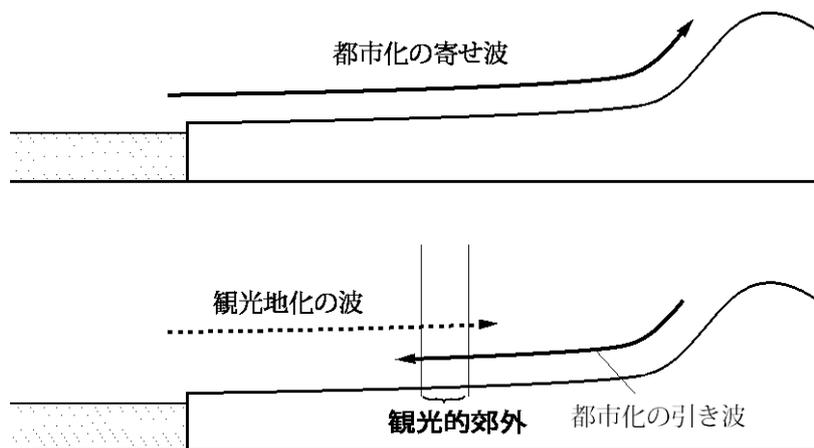


図 V-2 都市化と観光地化による「観光的郊外」の形成（模式図）

（筆者作成）

ここでいう「観光的郊外」は、都市化の引き波の起点を傾斜地に求めていることから、門司港と同様に、傾斜地によって縁取られた市街地が想定されている。このため勾配のある港湾都市において、港湾地区が観光利用され、観光地化と人口減少が同時進行する場合により適用されやすいモードといえよう。これはとくに、港湾都市では傾斜地付近が大規模な再開発事業の対象用地とされにくいことから、空き店舗・空き家が残存し、「観光的郊外」の形成に必要な新たな店舗の立地を喚起しやすいためである。

冒頭において述べたように、地方都市では、日本全体が直面している不可避的な自然減の拡大、若年層の流出によって今後は人口の維持が難しくなることが指摘されている（江崎，2016）。一方、大都市においても、マンション供給による都心回帰や人口の再集中にみられる再都市化など（山神，2003；富田，2013）をとおして再び都心部に人口が集中し、郊外や周辺地域では人口減少に転じる可能性が高い。このように、規模の大小を問わず、今後の国内都市では、市街地の範囲が都心部に向かって後退していくことが予想される。その結果として、それまで市街地の郊外を形成していた外縁部に、新たに空白地帯が発生する可能性が高い。

従来、都市域で論じられてきた市街地縁辺部における機能集積の回復は、マンション建設をとまなう商業機能の滲み出しによるもの（大塚 2004，2007）であり、都市化の進展を原動力とするものであった。それに対して、本研究で検討した門司港では、観光地化を起点とする、顧客としての交流人口と定住人口を同時に視野に入れた経営者らによる立地選択によるものであった。その立地は、観光客を集客するために即効性の高い観光施設の立地ではなく、小規模かつ零細な個人店舗による立地であった。

こうした店舗の立地をその分布によって検討するのみならず、本研究では、経営者による立地選択理由に焦点をあてた聞き取りによって、市街地における空間利用の傾向を個人の立地選択プロセスに踏み込んで検討した。その結果、彼らによる立地選好の背景には、市街地の観光地化による立地条件の変化やリノベーションへの意識など、観光地化によって強調された新旧市街地の地域的性格の差異を十分にふまえた経営判断が存在していた。

本研究ではこうしたプロセスを観光地化の進展として指摘することで、都市化に後続する新たな都市中心部の原動力として観光地化を描こうと試みた。さらに、地域住民に視点を切り替えつつ、一連の営為を地域的対応として捉えることで、人口減少と港湾地区の極端な観光地化に対する都市特有の営力として説明される可能性を提示した。以上は、都市が、人為的な計画や整備によってその地域構造に変化が与えられる一方で、常に望ましい

機能配置の形成に向けて、自然的営力によって変動し続けている（藤岡，1983）とすれば、現代都市における新たな空間現象として注目することができる。

かつて淡野（1985）によって指摘された、観光が入り込むための「空き」は一次産業の産業構造における空白地帯を説明する際に用いられていた。しかし本研究で示されたように、地方都市では人口集中地区の境界は中心部に向かって後退しており、市街地の範囲は縮小している。つまり都市化による拡大を経て縮小した空白地帯には、取り残された空き店舗・空き家の立地が含まれており、老朽化の進んだ既存の物件が残されている。こうして縮小を続ける市街地の外縁部では、観光地区をオーバーフローした経営者によって、あるいは観光客の受け入れと旧市街地の空洞化に対応しようとする地域住民によって、新規開業のための新たな空間的受け皿となる余地が生み出されているのである。

参考文献

- 有馬貴之 (2010) : 動物園来園者の空間利用とその特性—上野動物園と多摩動物公園の比較. 地理学評論, 83(4), 353-374.
- 石井英也 (1970) : わが国における民宿地域形成についての予察的考察. 地理学評論, 43(10), 607-622.
- (1977) : 白馬村における民宿地域の形成. 人文地理, 29(1), 1-25.
- 石澤孝 (1988) : 支店の立地動向からみた仙台市中心部における小売業の変容. 地理学評論, 61(11), 816-829.
- 石澤孝・小林博 (1991) : 都市における宿泊施設の立地の推移—長野市を例として. 東北地理, 43, 30-40.
- 石澤卓志 (1987) : ウォーターフロントの再生—欧州・米国そして日本. 東洋経済新報社, 254p.
- 石丸哲史 (2004) : 都市の商業・サービス機能. 北川建次編, 現代都市地理学, 古今書院, 47-56.
- 伊藤修一 (2001) : 千葉ニュータウン戸建住宅居住世帯の居住地選択—夫と妻の意思決定過程への関わり方を中心として. 地理学評論, 74(10), 585-598.
- 井上敏孝 (2011) : 1907 年の港湾調査委員会設立の意義に関する一考察. 教育実践学論集, 12, 207-278.
- 江崎雄治 (2016) : 日本の地方都市における人口変化. 地学雑誌, 125(4), 443-456.
- 太田慧 (2015) : 東京都臨海部における港湾再開発と土地利用変化の特性—東京都港区海岸地区を事例に. 地学雑誌, 124(4), 525-544.
- 大塚俊幸 (2004) : マンション立地に伴う中心商業地縁辺部の再生過程—四日市市諏訪新道地区を事例として. 経済地理学年報, 50(2), 118-138.
- (2005) : 豊橋市の中心市街地におけるマンション供給と居住地選好. 地理学評論, 78(4), 202-227.
- (2007) : 都市中心部における生活拠点の再生. 林上編, 現代都市地域の構造再編, 原書房, 195-227.
- 奥平理 (2009a) : 鹿児島港における港湾開発と土地利用変化. 函館工業高等専門学校紀要, 43, 63-69.
- (2009b) : 北九州港における港湾開発と土地利用変化. 函館工業高等専門学校紀要, 43, 71-79.

- (2009c) : 苫小牧港における土地利用変化と港湾開発. 函館工業高等専門学校紀要, 43, 81-89.
- 唐渡広志 (2006) : 大規模集客施設の郊外立地規制と中心市街地の活性化. 日本不動産学会誌, 20(2), 60-73.
- 川端直志 (1985) : ウォーターフロントの時代. 都市文化社, 192p.
- 北九州市 (1996) : 海峡の街・門司港レトロ物語. 北九州都市協会, 203p.
- 北九州市企画局企画課 (1988) : 北九州市の建築—明治・大正・昭和初期. 財団法人北九州都市協会, 96p.
- 北九州地域史研究会編 (2006) : 北九州の近代化遺産. 弦書房, 264p.
- 北九州市門司区役所 (1999) : 門司百年. 96p.
- 久保倫子 (2010) : 幕張ベイタウンにおけるマンション購入世帯の現住地選択に関する意思決定過程. 人文地理, 62(1), 1-19.
- 桑島勝雄 (1984) : 都市の機能地域. 大明堂, 232p.
- 月刊はかた編集室 (2011) : 北九州 すてきな雑貨屋さん. メイツ出版, 128p.
- 小島大輔 (2008) : 熊本市における観光行動の空間的特性—主要施設来訪者の行動分析から. 地理科学, 63(2), 49-65.
- 小西正雄 (1980) : 妙高高原・杉野沢地区における民宿村の成立とその内部構造. 人文地理, 32(4), 312-327.
- 崎山耕作 (1981) : 都市化と大都市問題—「大都市の衰退」について. 吉岡健次・崎山耕作編, 大都市の衰退と再生, 東京大学出版会, 3-28.
- 佐野充・大八木智一・戸所隆・福島義和 (2002) : ラウンドテーブル—まちづくりによる都市再生のシナリオ. 経済地理学年報, 48(4), 363-365.
- 白坂蕃 (1982) : 中央高地梅池高原における新しいスキー集落の形成. 地理学評論, 55(8), 566-586.
- 金玉実 (2009) : 日本における中国人旅行者行動の空間的特徴. 地理学評論, 82(4), 332-345.
- 鈴木富之 (2011) : 東京山谷地域における宿泊施設の変容—外国人旅行者およびビジネス客向け低廉宿泊施設を対象に. 地学雑誌, 120(3), 466-485.
- 須藤廣 (2017) : 観光. 新修・北九州市史編纂会議編, 新修・北九州市史—経済編, 北九州市, 439-480.
- 総理府統計局編 (1983) : 我が国の人口集中地区. 総理府統計局.

- 総務省統計局編（2017）：我が国の人口集中地区—人口集中地区別人口・境界図．総務省統計局．
- 総務庁統計局編（1997）：我が国の人口集中地区—人口集中地区別人口・境界図．日本統計協会．
- 淡野明彦（1985）：沿岸域における民宿型観光地域の形成—三重県鳥羽市相差地区の事例．地理学評論，58(1)，19-38．
- 堤純（1995）：前橋市の市街地周辺地域における土地利用の転換過程—土地所有者の土地利用に関する意思決定を中心に．地理学評論，68(11)，721-740．
- （2009）：土地利用変化のメカニズム—土地所有とGISからの分析．古今書院，172p．
- 鶴田英一（1994）：観光地理学の現状と課題—日本と英語圏の研究の止揚に向けて．人文地理，46(1)，66-84．
- 中井郷之（2015）：商店街の観光化プロセス．創成社，228p．
- 西日本鉄道株式会社編（1978）：西日本鉄道70年史．西日本鉄道株式会社，301p．
- 西村幸夫編（2009）：観光まちづくり—まち自慢からはじまる地域マネジメント．学芸出版社，285p．
- 日本地誌研究所編（1989）：地理学辞典 改訂版．二宮書店，816p．
- 野澤秀樹（1978）：都市と港湾—都市地理学的視点から．人文地理，30(5)，45-62．
- 戸所隆（1983）：中心商店街の二つの形態—立体化の視点から．人文地理，35(4)，289-310．
- 富田和暁（2004）：三大都市圏における地域変容．杉浦芳夫編，空間の経済地理，朝倉書店，80-105．
- （2013）：都市化．人文地理学会編，人文地理学辞典，丸善出版，346-349．
- 林上（2017）：都市と港湾の地理学．風媒社，336p．
- 藤岡ひろ子（1983）：神戸の中心市街地．大明堂，246p．
- 古川薫（1993）：関門海峡—歴史を運ぶ運河．新日本教育図書，194p．
- 堀野正人（1999）：港湾都市における観光地化の過程について．奈良県立商科大学研究季報，10(3)，39-48．
- 松村公明（1996）：仙台市における宿泊機能の立地特性．地学雑誌，105(5)，613-628．
- 溝尾良隆・菅原由美子（2000）：川越市一番街商店街地域における商業振興と町並み保全．人文地理，52(3)，300-315．
- 武者忠彦（2006）：松本市における中心市街地再開発のメカニズム—土地区画整理事業をめ

- ぐる制度・都市政治・商店経営者の戦略. 地理学評論, 79(1), 1-25.
- 門司市史編集委員会編 (1963) : 門司市史第2集. 門司市役所, 522p.
- 門司税関 (2009) : 門司港と門司税関の軌跡—門司税関100年の歴史.
- 安倉良二 (2007) : 愛媛県今治市における中心商店街の衰退と仲間型組織による再生への取り組み—「今治商店街おかみさん会」の活動を中心に. 経済地理学年報, 53, 173-197.
- 山神達也 (2003) : 日本の大都市圏における人口増加の時空間構造. 地理学評論, 76(4), 187-210.
- 山口平四郎 (1974) : 交通地理の基礎的研究. 大明堂, 413p.
- 山田浩之 (1980) : 都市の経済分析. 東洋経済新報社, 230p.
- 山村順次 (1969a) : 伊香保・鬼怒川における温泉観光集落の発達と経済的機能—温泉観光地の研究第2報. 地理学評論, 42(5), 295-313.
- (1969b) : 伊香保・鬼怒川における温泉観光集落形成の意義—集落の社会経済構造からみた. 地理学評論, 42(8), 489-505.
- (1995) : 新観光地理学. 大明堂, 334p.
- Bird, J. (1963) *The Major Seaports of United Kingdom*, London: Hutchison, 486p.
- Craig-Smith, S. (1995) The Role of Tourism in Inner-harbor Redevelopment: A Multinational Perspective, S. Craig-Smith, and M. Fagence eds. *Recreation and Tourism as A Catalyst for Urban Waterfront Redevelopment: An International Survey*, Westport: Praeger, 15-35.
- Hoyle, B. (1988) Development Dynamics at the Port-City Interface, B. Hoyle, D. Pinder, and M. Husain eds. *Revitalizing the Waterfront: International Dimensions of Dockland Redevelopment*, London and New York: Belhaven Press, 5-19.
- (2000) Global and Local Change on the Port-City Waterfront, *Geographical Review*, 90(3): 395-417.
- Klassen, L. H., J. A. Bourdrez, and J. Volmuller (1981) *Transport and Reurbanization*, Aldershot: Gower, 226p.
- Pearce, D. G. (1995) *Tourism Today: a Geographical Analysis*, Harlow: Longman Scientific & Technical, 202p. (=内藤嘉昭訳 (2001) 現代観光地理学. 明石書店, 524p.)
- Tunbridge, J. and G. Ashworth (1992) Leisure Resource Development in City Port Revitalization: The Tourist-Historic Dimension, B. Hoyle, and D. Pinder eds. *European Port Cities in Transition*, London: Belhaven Press, 177-199.

Weigend, G. G. (1956) The Problem of Hinterland and Foreland as Illustrated by the Port Hamburg, *Economic Geography*, 32(1): 1-16.

Wren, D. M. (1983) *Urban Waterfront Development*, Washington D. C.: Urban Land Institute, 219p. (=横内憲久監訳(1986) 都市のウォーターフロント開発. 鹿島出版会, 220p.)

【参考資料】

北九州市 (2008) 「門司港レトロ観光まちづくりプラン」

(<http://www.city.kitakyushu.lg.jp/files/000027773.pdf>, 2019.01.27)

北九州市門司港レトロ課 (2011) : 門司港レトロ地区の歩みと展望.

関門経済新聞 (<https://kanmon.keizai.biz/>)

小倉経済新聞 (<https://kokura.keizai.biz/>)

内閣官房まち・ひと・しごと創生本部事務局 (2015) 「まち・ひと・しごと創生『長期ビジョン』『総合戦略』」 (https://www.kantei.go.jp/jp/singi/sousei/info/pdf/panf_vision-sogo.pdf, 2019.01.27)

日本銀行北九州支店 (2001) 「日本銀行北九州支店の生い立ち—当地ゆかりのお札を通してみる北九州小史」 (<https://www3.boj.or.jp/kitakyushu/oitachi/oitachiall.pdf>, 2019.01.27)

ことりっぶ Magazine (2016) : はじまりの港町, vol. 8, 昭文社. 133p.

門司港レトロインフォメーション (2016) 「門司港いくなら雑貨とカフェ」

(<http://www.mojiko.info/img/news/zakka2016.pdf>, 2018.01.27)

謝辞

多くの方々からのご指導と御恩がなければ、本論文の提出は叶いませんでした。末筆ながら、お世話になった方々にこの場を借りて感謝を申し上げます。

指導教授の松村公明先生には、筆者が観光学部に編入した 2007 年からこれまで 12 年間にわたってご指導を賜りました。この間、筆者の遅々とした研究活動を辛抱強く見守ってくださり、労も時間も惜しまずご指導いただいたこと、感謝の念に堪えません。副指導教授の佐藤大祐先生には、大学院生活をとおしてご指導とご助言をいただき、共同研究や海外での調査研究にもお声がけをいただきました。豊田由貴夫先生からは、研究内容についてコメントを頂戴するだけでなく、アジア地域研究所での業務をとおして研究活動の幅を広げるきっかけを与えてくださいました。また、亜細亜大学の塚直樹先生には、本論文の改善点についてご指摘いただくとともに、研究の過程では常に励ましのお言葉をいただきました。このほか立教大学観光学研究科の諸先生方には、多くのご心配とお世話をおかけしながら終始あたたかくご指導をいただきました。

また、本論文の作成に至るまで、門司港の多くの方々からご協力を賜りました。垣松三千人氏には、筆者が門司港を対象として研究を開始した 2010 年から現在まで、毎回の調査活動に惜しみないご協力をいただき、現地滞在中には秋吉修氏、原田康平氏、山口昌則氏にお世話になりました。現地調査に際しては、栄町銀天街や新規開業店舗を含めて、多くの商店の経営者や従業員の皆様に聞き取り調査へのご協力をいただきました。

観光学研究科の院生・修了生の諸氏にも大変お世話になりました。とくに大学院入学以来、同研究室で 10 年の歳月を過ごした呉晨峰氏からは、その豊かな人間性から多くを学ばせていただきました。また、板垣武尊氏や澁谷和樹氏とは、学問的な議論や関心を共有しながら研究上の苦楽を共にすることができました。さらに大学院生活の終盤では、後輩諸氏からの激励や手助けを背に受けて、本論文の作成を進められたことも幸いでした。

最後になりましたが、けっして短くない修学の過程では、筆者にとって唯一の家族である母・純子からの支えが不可欠でした。これまでの感謝を込めて、今後の孝行に努めることを約束するとともに、本論文を 20 年前に他界した父・宗廣の墓前に捧げます。

2019 年 1 月 28 日

丸山 宗志