九州大学学術情報リポジトリ
Kyushu University Institutional Repository

# 地理学視点の福岡 : 都市圏成長の背景 : 福岡地理学会設立75周年記念出版

阿部, 康久
九州大学大学院比較社会文化研究院 : 准教授

磯, 望
西南学院大学 : 名誉教授

芳賀, 博文
九州産業大学経済学部 : 教授

https://hdl.handle.net/2324/7388878

出版情報 : pp. -235, 2024-11-20. 有限会社　花書院
バージョン :
権利関係 :

KYUSHU UNIVERSITY

# 第Ⅱ部　都市・経済編

# 第 6 章

# 福岡市の成長要因としての後背地「九州」

田　代　雅　彦

## 1．はじめに

広域中心都市である札幌市，仙台市，広島市，福岡市は，かつては「札仙広福」として一括して同レベルで取り扱われることが多かった．しかし，次第に 4 都市の間に格差が生じ，近年ではとりわけ福岡市の突出ぶりがクローズアップされている（阿部 2015，日野 2018，森川 2020）．福岡市の成長要因として，阿部（2015）は本社の立地増加，日野（2018）はアジアの交流拠点都市形成を挙げている．また，小柳（2018）は労働集約的な業務の雇用増加と生活の質の高さを挙げ，MICE による集客機能が新たな牽引役となる可能性を指摘している．

このように，既往の研究では，福岡市の成長要因として福岡市の高次都市機能の集積に着目した研究が多かった．しかし，福岡市の成長要因は福岡市だけにあるのではなく，後背地である九州の規模と密度も要因の 1 つであると考える．

本稿では，広域中心都市の後背地としての「九州」に着目する．まず JTB 時刻表や九州運輸局「九州の高速バス」の分析から，福岡市が九州における広域交通の一大結節点に成長したことを明らかにする．次に総務省「住民基本台帳移動報告年報」を用いて，地方ブロック各県から広域中心都市への人口移動を分析し，後背地の規模と変化に関する都市間比較を通じて福岡市の成長の実態を明らかにする．

## 2．広域交通結節点としての福岡市

### (1) 博多駅（鉄道）

博多駅は 1 日に約 40 万人が利用する一大交通結節点であり，福岡市の成長に多大な影響を与えている．博多駅がこのように福岡市の大規模鉄道ター

ミナルに成長した要因として，1975 年の山陽新幹線の博多開業と，九州旅客鉄道（株）（JR 九州）の誕生がある．

高速道路がほとんどなく，マイカーも普及しておらず，航空機利用が相対的に高価だった 1970 年代まで，日本人の国内長距離移動の最も一般的な交通手段は鉄道（国鉄）であった．日本では明治時代に鉄道が整備されはじめて以来，東海道本線（東京～神戸）が最重要幹線で，山陽本線（神戸～門司）が東海道に次ぐ重要幹線であった[1)]．

そして九州では，その咽喉を扼する門司に鉄道管理局が置かれ，東海道・山陽本線に直結する門司を扇の要として，熊本や鹿児島，長崎や佐世保，大分や宮崎など九州全体に人や貨物を輸送することに主眼が置かれていた．東海道新幹線が開通した 1964 年 10 月時点で，博多～熊本間の下り優等列車 17 本のうち，博多始発の列車は準急 5 本しかなかった（表 6-1）．つまり，

**表 6-1　1964 年 10 月時点の博多～熊本間下りの優等列車**

| No. | 博多発 | 種別 | 列車名 | 始発駅 | 終着駅 |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2：52 | 急行 | しろやま | 新大阪 | 西鹿児島 |
| 2 | 6：57 | 急行 | 霧島 | 東京 | 鹿児島 |
| 3 | 7：25 | 準急 | 第 2 火の山 | 門司港 | 別府 |
| 4 | 7：53 | 急行 | ひのくに | 新大阪 | 熊本 |
| 5 | 8：36 | 準急 | 第 1 かいもん | 博多 | 山川 |
| 6 | 8：54 | 準急 | 第 1 えびの | 博多 | 宮崎・西鹿児島 |
| 7 | 10：37 | 急行 | 阿蘇 | 名古屋 | 熊本 |
| 8 | 11：19 | 特急 | みずほ | 東京 | 熊本 |
| 9 | 11：55 | 特急 | はやぶさ | 東京 | 西鹿児島 |
| 10 | 12：13 | 準急 | ひまわり | 大分 | 別府 |
| 11 | 13：00 | 準急 | 第 2 えびの | 博多 | 宮崎 |
| 12 | 14：27 | 準急 | くまがわ | 門司港 | 人吉 |
| 13 | 15：00 | 準急 | 第 2 かいもん | 博多 | 西鹿児島 |
| 14 | 16：15 | 急行 | フェニックス | 宮崎 | 西鹿児島 |
| 15 | 19：44 | 特急 | みどり | 新大阪 | 熊本 |
| 16 | 19：57 | 準急 | 有明 | 博多 | 熊本 |
| 17 | 23：01 | 急行 | さつま | 名古屋 | 鹿児島 |

注：臨時列車を除く
資料：弘済出版社『大時刻表』（1964 年 10 月号）

1）かつての全国時刻表は，最初に東海道・山陽の両本線を通しで，東京～門司の下り，上りが記載されていた．

博多駅は主要駅ではあったものの，九州全体から見れば鹿児島本線上の通過ポイントの一つに過ぎなかった．

しかし，1975 年 3 月に山陽新幹線が岡山から博多まで延伸，開業したことで，この流れが大きく変わった．東京～博多は新幹線で約 7 時間もかかったが，航空機の利用が一般的でなかった時代[2)]，東京～博多がブルートレインで約 16 時間かかることを知っている庶民にとっては十分な時間短縮だった．山陽新幹線開業を機に，博多駅は東海道・山陽新幹線から熊本・鹿児島，長崎・佐世保方面への在来線への乗換駅になった[3)]．博多駅はその後，2011 年の九州新幹線の全線開業まで 36 年もの間，新幹線の起終点，乗換駅であり続け，九州の鉄道ターミナルとしての地位を高めていった．

博多駅のターミナル化のもう一つの転機は，1987 年 4 月の国鉄分割民営化による JR 九州の発足である．九州の鉄道の中枢が門司（北九州市）から博多（福岡市）に移ることとなった．JR 九州は，大都市圏と九州との長距離

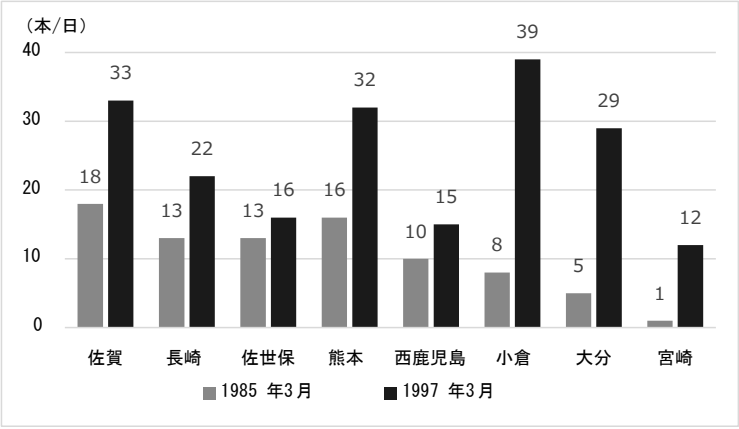


**図 6-1　JR 九州発足前後の博多発の特急・急行列車の本数の変化**

注 1：新幹線や長距離夜行列車は含まず．鹿児島本線，日豊本線，長崎本線，佐世保線経由．臨時列車を除く特急・急行の定期列車

注 2：1985 年は熊本・西鹿児島行の 2 本が門司港始発，小倉行の 1 本が西鹿児島始発．1997 年は，熊本・西鹿児島行の 1 本が門司港始発．残りはすべて博多始発

資料：JTB『時刻表』（1985 年 3 月号，1997 年 3 月号）

2）日本交通公社『時刻表』1975 年 10 月号によると，新幹線ひかりの東京～博多の片道運賃 8,710 円に対し，航空機の羽田～福岡の片道正規運賃は 19,500 円と 2 倍以上も高価だった．

3）大分・宮崎方面とは小倉駅で乗り換え．

輸送では，鉄道が航空機より価格的・時間的優位性がなくなったこと，自身が九州島内を営業エリアとしていることから，九州内の都市間輸送に注力するようになった．そして，JR 九州の発足前後で，従来の東海道・山陽から九州各地へという流れから，福岡市の博多駅を拠点に九州各都市を結ぶ流れへとダイヤを大きく組み替えた（図 6-1）．新型車両や都市間の「2 枚きっぷ」「4 枚きっぷ」という割引率の高い切符を導入したことも福岡市の拠点化に大きな影響を与えた．

九州新幹線は 2004 年に新八代～鹿児島中央間が先行して部分開業し，2011 年 3 月には博多から鹿児島中央まで全線開業して，山陽新幹線との相互乗入が実現した．もしも JR 九州が「九州」ではなく，NEXCO 西日本や NTT 西日本のように大阪が本社で西日本全体を管轄するような企業だったら，九州内で博多駅を中心としたダイヤやサービスが組まれなかったかもしれない．JR 九州が，福岡市と後背地である九州各地との関係強化に貢献したのである．

### (2) 西鉄天神高速バスターミナル（高速道路）

高速道路の整備と高速バスの発展も福岡市の成長に大きく寄与した．成長要因として，1990 年代半ばの「九州クロスハイウェイ」の形成と，西日本鉄道（株）（西鉄）の存在がある．

九州の高速道路は 1971 年に熊本 IC ～植木 IC 間で開通以来，各地で断片的に整備が進められてきたが，1990 年に長崎自動車道（鳥栖市～長崎市）が，1995 年に九州自動車道（北九州市～熊本市～宮崎市・鹿児島市）が，そして 1996 年に大分自動車道（鳥栖市～大分市）が相次いで全線開通して「九州クロスハイウェイ」が完成した（図 6-2）．これにより鳥栖 JCT を中心として九州の南北，東西を結ぶ高速道路がつながり，九州 7 県の県庁所在地が全て高速道路で結ばれることとなった．九州クロスハイウェイの完成は，心理的に九州が一つとなり，九州が一体的なマーケットとして機能するための象徴的な出来事であり，福岡市にとっては九州各地からの集客が容易になり，都市の発展を勢いづけることとなった．さらに 1999 ～ 2002 年には福岡市都市高速道路と九州自動車道とが直結した．

高速道路の整備は，都市間をダイレクトに結ぶ高速バスの発達を促した．人口 30 ～ 100 万人規模の都市が全域に分散している九州は，高速バスのネットワークが全国で最も充実した地方だと言われている．高速バスは福岡市を中心にネットワークされ，JR 特急と比較した経済性，天神という福岡都心へ

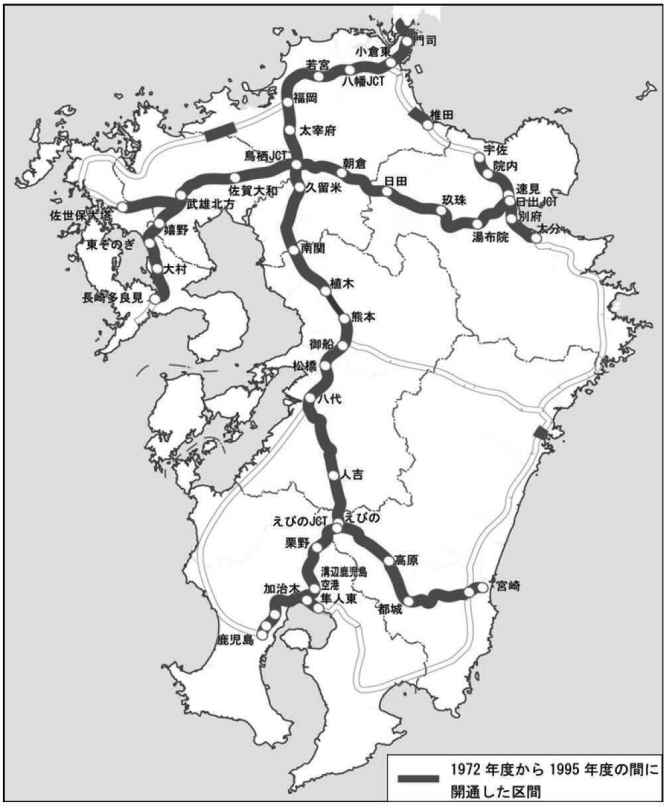


**図 6-2　九州クロスハイウェイ**

注：1995 年度末の九州の高速道路網
資料：九州地方整備局提供

の直達性，鉄道とは異なる路線網の多様性から若者を中心に利用者が増えていった．

九州の高速バスの充実には，福岡市に本社を置く西鉄の存在が大きい．西鉄はグループとしてのバス保有台数が日本一の企業である[4)]．国内の他の大

4）国土交通省ホームページ（2014）によると，全国の乗合バス事業者における 2014.3.31 現在の総車両数をみると，西鉄は 1,928 台で，神奈川中央交通の 1,964 台に次いで全国 2 位であるが，西鉄バス北九州の 555 台をはじめ，久留米 31 台，大牟田 42 台，筑豊 99 台，宗像 49 台，二日市 60 台，佐賀 28 台，西鉄高速バス 45 台などの子会社を含めると，西鉄グループ全体では圧倒的な規模で日本一である．

都市では，複数のバス会社が存在して競合しているのが一般的だが，福岡では福岡都市圏だけでなく北九州や筑豊，久留米など福岡県内のほとんどの地域が西鉄バス一社の独占状態である．

高速バスは多くが県境を越えるため，双方の都市のバス会社が提携して運行するのが一般的である．九州最大の都市である福岡市に，バス業界では圧倒的なパワーを持つ西鉄が存在したことで，西鉄が九州の高速バス事業を主導する形で，福岡市を中心とする高速バスネットワークが充実してきた（表 6-2）．九州の運行本数上位の主要都市間の路線は，すべて西鉄が運行に参加している．

西鉄は 1997 年に自社で「西鉄天神高速バスターミナル」を整備した[5)]．ここは 2016 年に東京の「バスタ新宿」がオープンするまで，日本最大の高速バスターミナルであった．このようにバス業界では圧倒的なパワーを持つ西鉄の存在も，福岡市の発展に大きな影響を与えたのである．

九州では，JR 九州と西鉄高速バスとの競争により双方のサービスが向上してきた．その一端を福岡市から九州各都市への最終便の出発時刻にみることができる（表 6-3）．1980 年当時，福岡市から九州各都市へ向かう高速バスは，そもそも路線がないか，あっても終発というには早すぎる時刻しかな

**表 6-2　高速バスの福岡～九州主要都市間の運行回数の推移**

（単位：回，％）

| 年度 | 運行回数 | | | 増加率 | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 1986 | 1992 | 2000 | 1996/1992 | 2000/1992 |
| 北九州 | 128.0 | 191.0 | 185.0 | 49.2 | ▲ 3.1 |
| 佐　賀 | 40.0 | 52.5 | 67.0 | 31.3 | 27.6 |
| 長　崎 | 14.0 | 33.0 | 62.0 | 135.7 | 87.9 |
| 佐世保 | 7.0 | 24.0 | 41.0 | 242.9 | 70.8 |
| 熊　本 | 40.0 | 60.0 | 80.0 | 50.0 | 33.3 |
| 大　分 | 0.0 | 26.0 | 55.0 | 純増 | 111.5 |
| 宮　崎 | 0.0 | 9.0 | 25.0 | 純増 | 177.8 |
| 鹿児島 | 0.0 | 16.0 | 24.0 | 純増 | 50.0 |
| 小　計 | 229.0 | 411.5 | 539.0 | 79.7 | 31.0 |

注：福岡および福岡空港発着便の運行回数
資料：九州運輸局『九州の高速バス』（各年度版）

5）1997 年開業時の名称は「西鉄天神バスセンター」．大規模改装を機に 2015 年に改称．

**表 6-3　福岡市から九州各都市への最終便の出発時刻**

| | 1980 年 | | 1990 年 | | 2014 年 | | 1990 年との時間差 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 北九州市 | 21:11 | 新幹線 | 23:03 | 新幹線 | 23:28 | 新幹線 | 25 分 |
| | 23:11 | 普通 | 23:08 | 普通 | 24:12 | 特急 | 1 時間 4 分 |
| | 19:00 | バス | 24:00 | バス | 24:15 | バス | 15 分 |
| 佐賀市 | 19:55 | 特急 | 22:02 | 特急 | 23:35 | 特急 | 1 時間 32 分 |
| | 21:10 | バス *1 | 21:40 | バス *1 | 23:43 | バス | 2 時間 3 分 |
| 佐世保市 | 19:55 | 特急 | 21:05 | 特急 | 22:56 | 特急 | 1 時間 51 分 |
| | | バス | 21:30 | バス *1 | 22:30 | バス | 1 時間 |
| 長崎市 | 19:55 | 特急 | 22:02 | 特急 | 22:10 | 特急 | 8 分 |
| | 18:00 | バス | 21:13 | バス | 22:50 | バス | 1 時間 27 分 |
| 熊本市 | 21:10 | 特急 | 22:35 | 特急 | 23:08 | 新幹線 | 33 分 |
| | 18:50 | バス | 22:00 | バス | 23:40 | バス | 1 時間 40 分 |
| 大分市 | 20:35 | 特急 | 20:50 | 特急 | 22:58 | 特急 | 2 時間 8 分 |
| | | バス | 21:00 | バス | 22:30 | バス | 1 時間 30 分 |
| 宮崎市 | 16:49 | 特急 | 16:52 | 特急 | 21:52 | 新幹線 *2 | 5 時間 |
| | | バス | 16:30 | バス | 21:03 | バス *1 | 4 時間 33 分 |
| 鹿児島市 | 18:05 | 特急 | 19:16 | 特急 | 22:27 | 新幹線 | 3 時間 11 分 |
| | | バス | 20:00 | バス | 21:00 | バス | 1 時間 |

注 1：鉄道は博多駅発，バスは天神バスセンター発，ただし * は博多駅発．夜行便は除く
注 2：宮崎市の「新幹線」は新幹線＋ B&S みやざき（高速バス）の組み合わせ
資料：森（1991），大谷（2015）をもとに筆者作成

かった．それが 1990 年には鉄道と競争できるレベルとなり，2014 年には福岡都心で 22 時近くまで楽しんでも，余裕を持って九州各都市に帰れるようになった．このように，福岡市と後背地・九州との広域交通網は一段と強固なものとなっていった．

## 3．転入者数からみた広域中心都市の後背地

ここからは，総務省「住民基本台帳移動報告年報」より，主に 1990 年以降の地方ブロック各県から広域中心都市への人口移動を分析する．なお，ここでは広域中心都市からの転出者については考慮しない．

まず「札仙広福」への転入者総数では，2020 年に福岡市が 7.4 万人で，札幌市 6.2 万人を抜いて最大となり，仙台市 4.3 万人の 1.7 倍，広島市 3.5 万人の 2 倍以上となった（図 6-3）．1990 年から 2020 年の 30 年間に，広島市

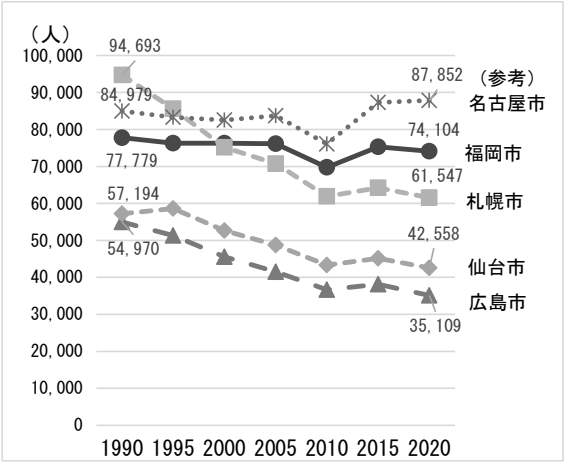


**図 6-3　地方中枢都市への転入者総数の推移**

資料：総務省「住民基本台帳移動報告年報」

36.1％減，札幌市 35.0％減，仙台市 26.5％減に対し，福岡市は 4.7％減の微減にとどまり，名古屋市と類似した動きとなっている．転入者がどこから来たのかを 2020 年で見ると，自身の道県内が最も多く（札幌市では約 60％．仙台市，広島市，福岡市では 30％前後），次いで東京都．そして近隣県か三大都市圏の府県から転入している．

次に各都道府県の転出者総数に占める広域中心都市への転出者数の割合から，各都市の後背地を比定した．ここでは便宜的に 10％以上を「後背地」，5 ～ 10％を「準後背地」と比定した．

その結果 2020 年に，札幌市は北海道内が 69.7％と圧倒的で，次に比率が高い隣県の青森県でも 3.2％に過ぎない．つまり札幌市の後背地は「北海道」に限定され，準後背地はない．なお，北海道から札幌市への転出割合は 1990 年の 75.1％から 2020 年の 69.7％へと縮小している．

仙台市は宮城県内が 23.8％で，山形県と岩手県が 15％を，秋田県，青森県，福島県が 10％を上回る（表 6-4）．つまり仙台市の後背地は「東北 6 県」と比定され，準後背地はない．1990 ～ 2020 年の 30 年間で，青森県が準後背地から後背地になる一方で，福島県が準後背地に転落しそうな状況である．

広島市は広島県内 23.1％，10％以上は島根県のみである（表 6-5）．つまり広島市の後背地は広島県と島根県の 2 県，他の中国地方は準後背地である．

**表 6-4　各県の転出者総数に占める割合（仙台市）**

| | 1990 | 2000 | 2010 | 2020 | 2020 -1990 |
|---|---|---|---|---|---|
| 宮城県 | 24.2 | 22.2 | 23.7 | 23.8 | ▲ 0.3 |
| 青森県 | 8.5 | 10.6 | 9.0 | 10.4 | 1.8 |
| 岩手県 | 16.0 | 17.0 | 13.9 | 15.6 | ▲ 0.4 |
| 秋田県 | 11.7 | 13.1 | 11.1 | 12.8 | 1.1 |
| 山形県 | 16.3 | 16.2 | 15.1 | 16.0 | ▲ 0.3 |
| 福島県 | 11.6 | 11.9 | 10.6 | 10.2 | ▲ 1.4 |

資料：総務省「住民基本台帳移動報告年報」

**表 6-5　各県の転出者総数に占める割合（広島市）**

| | 1990 | 2000 | 2010 | 2020 | 2020 -1990 |
|---|---|---|---|---|---|
| 広島県 | 25.0 | 23.5 | 25.2 | 23.1 | ▲ 1.9 |
| 鳥取県 | 6.7 | 6.2 | 5.2 | 5.0 | ▲ 1.7 |
| 島根県 | 14.4 | 12.6 | 12.4 | 11.2 | ▲ 3.1 |
| 岡山県 | 7.4 | 7.0 | 6.6 | 5.6 | ▲ 1.8 |
| 山口県 | 14.2 | 11.5 | 11.1 | 9.8 | ▲ 4.5 |
| 徳島県 | 1.5 | 1.2 | 1.8 | 1.5 | 0.1 |
| 香川県 | 3.2 | 2.9 | 3.3 | 2.8 | ▲ 0.4 |
| 愛媛県 | 5.4 | 4.7 | 4.6 | 4.8 | ▲ 0.6 |
| 高知県 | 1.3 | 1.5 | 1.6 | 1.8 | 0.5 |

資料：総務省「住民基本台帳移動報告年報」

**表 6-6　各県の転出者総数に占める割合（福岡市）**

| | 1990 | 2000 | 2010 | 2020 | 2020 -1990 |
|---|---|---|---|---|---|
| 福岡県 | 21.2 | 22.3 | 25.2 | 25.6 | 4.4 |
| 佐賀県 | 16.6 | 16.3 | 16.4 | 19.0 | 2.4 |
| 長崎県 | 15.9 | 17.2 | 17.4 | 18.1 | 2.2 |
| 熊本県 | 11.2 | 12.7 | 13.1 | 13.8 | 2.6 |
| 大分県 | 10.5 | 12.5 | 12.6 | 13.3 | 2.8 |
| 宮崎県 | 6.9 | 8.7 | 9.6 | 10.8 | 3.9 |
| 鹿児島県 | 6.7 | 9.5 | 10.3 | 11.4 | 4.7 |
| 沖縄県 | 3.4 | 4.2 | 4.2 | 5.1 | 1.7 |
| 山口県 | 4.6 | 6.3 | 6.4 | 7.4 | 2.8 |
| 広島県 | 2.9 | 3.1 | 3.2 | 3.3 | 0.4 |

資料：総務省「住民基本台帳移動報告年報」

**表 6-7　各県の転出者総数に占める割合（名古屋市）（参考）**

| | 1990 | 2000 | 2010 | 2020 | 2020 -1990 |
|---|---|---|---|---|---|
| 愛知県 | 19.8 | 23.9 | 25.8 | 27.5 | 7.7 |
| 岐阜県 | 16.8 | 15.4 | 16.4 | 17.4 | 0.6 |
| 三重県 | 13.9 | 13.1 | 12.6 | 14.1 | 0.3 |
| 静岡県 | 5.6 | 6.0 | 5.8 | 5.8 | 0.3 |
| 福井県 | 5.0 | 4.5 | 4.3 | 4.2 | ▲ 0.8 |
| 石川県 | 5.2 | 5.4 | 5.0 | 4.7 | ▲ 0.4 |
| 富山県 | 4.6 | 4.3 | 4.0 | 3.9 | ▲ 0.7 |
| 長野県 | 4.1 | 3.6 | 3.7 | 3.9 | ▲ 0.2 |

資料：総務省「住民基本台帳移動報告年報」

1990 ～ 2020 年の 30 年間で，広島市への転出割合は中国地方の全県で低下し，山口県が準後背地に転落，四国の愛媛県が準後背地から脱落した．

そして福岡市は，福岡県内が 25.6％で，佐賀県と長崎県が 15％を，熊本県，大分県，鹿児島県，宮崎県が 10％を上回る（表 6-6）．つまり福岡市の後背地は「九州 7 県」で，山口県と沖縄県が準後背地である．1990 年以降の福岡市への転出割合は，九州全県，山口，沖縄で顕著な拡大傾向にあり，他の広域中心都市とは異なっている．

ちなみに，名古屋市の後背地は「愛知・岐阜・三重」の 3 県，準後背地は

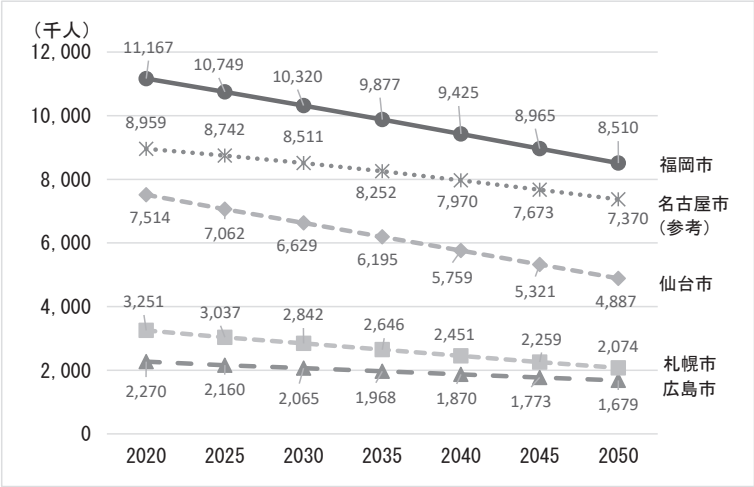


**図 6-4　広域中心都市の後背地人口の将来推計**

注：後背地の総人口から自市の人口を除く
資料：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」（令和 5（2023）年推計）

静岡県のみと福岡市に比べて狭い（表 6-7）．1990 年以降の転出割合は，愛知県では高まっているものの，岐阜，三重，静岡では横ばい，北陸では縮小している．

2020 年で比定した各広域中心都市の後背地における国勢調査人口をみると，福岡市は九州 7 県の 1,117 万人で，仙台市 751 万人の 1.5 倍，札幌市 325 万人や広島市 227 万人の 3 倍以上で，これは名古屋市 896 万人をも上回る（図 6-4）．この後背地の将来推計人口をみると，全ての都市で減少するものの，福岡市の後背地は 30 年後の 2050 年でも 851 万人である．これは 2020 年時点の仙台市の後背地人口を上回る規模である．福岡市は，地方中枢都市では突出した規模の後背地を持っていると言えよう．

## 4．おわりに

福岡市の成長要因の 1 つは，九州の広域的な交通結節点となったことである．鉄道では 1975 年の山陽新幹線の開通，高速道路では 1990 年代半ばの九州クロスハイウェイの開通が大きな転機となった．これは福岡市自身の力もあるが，基本的に国家の政策による．そして博多駅や西鉄天神高速バスター

ミナルという一大交通結節点が形成された．これにはJR九州と西鉄という地元民間の運輸大手企業が大きな役割を果たした．

こうした広域交通網により，福岡市は後背地である九州7県と強固につながった．福岡市の後背地である九州の人口規模は，札幌，仙台，広島だけでなく名古屋の後背地をも上回る．しかも，東京や大阪から離れているため，それら大都市圏に後背地を蚕食される恐れも少ない．福岡市は，地方圏では人口や経済規模が大きく比較的活力がある九州地方を日常的な集客圏，後背地として確保していることが都市を維持・発展させる上で安定的な基盤となっているのである．

**参考文献**

阿部和俊（2015）：経済的中枢管理機能から見た日本の主要都市と都市システム（2010年），「季刊地理学」67．155-175.

大谷友男（2015）：第4章　ライフスタイルの変化と地方都市のにぎわいづくり，『2015年版九州経済白書　都市再構築と地方創生のデザイン』九州経済調査協会：149-170.

国土交通省ホームページ（2014）：「全国乗合バス事業者の移動円滑化基準適合車両導入状況」，http://www.mlit.go.jp/common/001057437.pdf. 2016.8.14閲覧

小柳真二（2018）：支店経済都市・福岡の変容，「経済地理学年報」64，303-318.

日野正輝（2018）：地方中枢都市の持続的活性化のための自都市中心のネットワーク形成，「経済地理学年報」64，335-345.

森川洋（2020）：年齢階級別人口移動からみたわが国都市システムにおける大都市の現状，「経済地理学年報」66，177-188.

森宏史（1991）：総論Ⅲ　ライフスタイルの変化と新消費都市・福岡，『1990年度九州経済白書　福岡一極集中と九州経済』九州経済調査協会：57-84.