

地方都市の将来計画への課題

九州工業大学 工学部 正 員 ○佐々木昭士
 九州工業大学 大学院 学生員 伊達 和寛
 九州工業大学 工学部 学生員 竹迫 淳
 九州工業大学 工学部 西 泰行

1 はじめに 昭和30年代から40年代にかけての高度経済成長期には、地方圏から三大都市圏への人口が流出し、地方の過疎化が問題となっていたが、第一次オイルショック前後からの経済成長の鈍化にともなって地方の人口流出が沈静化をもたらされていた。しかし、昭和50年代後半から経済情勢の好転に従い東京一点集中が出現し、今日九州地方では県庁所在地以外の多くの市町村では人口減少の傾向にある。

地方の人口減少は、とくに若年労働力の流出さらに住民の高齢化をもたらすことから、地方の市町村では活性化ならびに雇用対策に努力を払っているが、基調を変えるまでには至っていないのが現状である。

本研究はこのような地方の都市の将来計画に関する課題の中からとくに重要な人口と産業との関係から検討した結果を報告する。

2 人口と雇用 人口動態の中で、自然動態については近年特殊出生率の低下が見られ、人口減少の一因にもなっている。高学歴社会の中で生活水準を維持するためには一世帯2人以上の子供を望むことは不可能であり、加えて女性の社会進出による婚姻率の低下によってこの出生率の減少の傾向は更に進展するものとみなされる。現在、地方の人口問題は社会動態にある。全国652の都市の職業別就業者数の分析結果から専門技術者の構成比は、三大都市圏の人口急増のベッタタウンに高く、その住民の平均所得がいずれも高いことを明らかにした。これに対して九州地方の市町村の分析結果を見ると第1表のように福岡都市圏の人口急増地域では業務、販売職が高く、三大都市圏の専門技術職ほど顕著な増加は見られない。また、各職業構成率の高い市町村の一例を表に示しているが福岡市並びにその都市圏の市町村に成長率の高い職業が集中しているようである。

九州地方の住民平均所得の分析によるとこの業務販売両職業種の構成比がバロメータになっていることを考えると大都市圏とくに東京と九州地方の所得格差はその職業構成によってもたらされていると推察される。

また、製造業についてその職種を分析すると、福岡市中央区や県庁所在地では近くの工業都市に比較して技能労務職の低いことが明らかになった。このことは、地方工業都市は生産工程は負担するが営業管理、開発技術等は比較的軽い負担となっていることを示す。

生産工程の合理化は即地方工業都市に厳しい圧力をもたらすことになるようである。地方の住民所得の平均はこの製造業の労務職に相当しているようである。

高学歴社会並びに情報化社会は地方へ厳しく、地方からの若年労働力の流出はこれらの状況を反映したものである。

第1表 職業別就業者数の構成

	全国平均 (標準偏差)	九州平均 (標準偏差)	構成率が3σ以上の都市
専 門	10.3 (2.7)	8.2 (2.7)	宗像市(福)
管 理	3.4 (0.6)	2.5 (1.0)	中央区(福)
事 務*	15.3 (3.1)	11.8 (3.9)	中央区(福)
販 売	13.0 (3.0)	10.1 (3.7)	博多区(福)
農 林 漁**	10.5 (8.7)	28.8 (16.0)	七山村(佐)
採 鉱	0.2 (1.4)	0.3 (2.1)	外海町(長)
運 輸	4.0 (1.1)	4.4 (1.7)	枕崎市(鹿)
技 能	34.8 (8.1)	27.1 (8.3)	波佐見町(長)
保 安	1.5 (2.2)	1.2 (1.9)	春日市(福)
サービス	7.0 (2.2)	5.5 (2.5)	博多区(福)

但し、(福)福岡県、(佐)佐賀県、(長)長崎県、(鹿)鹿児島県

*事務:2.5σ以上

**農林水:2.0σ以上

この対策として、地方に雇用の対象となる企業の誘致が各市町村によってなされているが、産業の高度化ならびに企業の経済効率要求の流れは阻止し難いようである。

3 地方の産業構造 近年の3次産業の進展は著しく、国民生活水準が向上し、この傾向は産業の高度化にともなって進展するものと推察される。

地方の産業構造について検討すると、貿易の自由化、漁業、林業など資源の減少は1次産業に厳しく、その従業人口は減少し、しかも高齢化の傾向にある。第1図に第1次産業従業者が50%以上の市町村を黒丸で示した。図のように九州地方の多くの市町村が兼業であるが農業への依存が高い。また農村地域における建設業の従業者の構成率は比較的高くこれらが1次産業とくに農業関連の工事に依存しさらに農業従業者の兼業の対象にもなっている。

ここでは、地方都市に絞って考えると、住民の平均所得が高いのは人口増加都市である。また、小売業の販売額を分析すると人口に相関が高い。既に述べたように人口を増加すること無く商業の活性化は得られないようである。ただし、卸売り業に関しては管理機能の集中している都市に集積しているようであり、購買力が商業の鍵となり、都市の基盤となる産業としての工業への依存は避けられないようである。

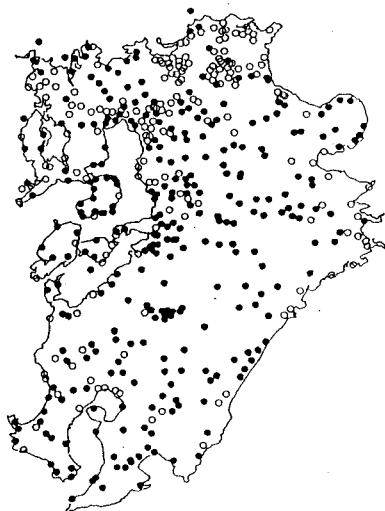
4・生活環境の整備 住民生活にとって地方都市に自然があると言われている。確かに低層住宅は多いが、街区内の緑や公園などには多くの問題があり、近年緑は遠くの山に見るだけの街となる傾向がある。限られた個人の資金による住宅購入者へのより良い生活環境は長い目で考えなければならない課題である。特に、下水道、公園施設設備は早急な課題となってきた。

5・交通体系の設備 地方における自動車普及と利用は高いものがある。地価の高騰にともなって駐車場の確保が重要な課題となっているが、その経済負担が重要な課題である。地価、建設維持費に見合う駐車料金は支払う習慣が地方ほど乏しく、ロードプライシングの適用が都市では検討されているが、地方都市では、駐車問題が問題である。特に、高齢化社会に向けての交通対策は公共交通機関の設備と駐車問題とは相関がある。地方における公共交通機関の便利が悪いと言われているが、小規模の集落に必ずバス停が存在し、頻度は低い、混雑が少なく乗換距離にも恵まれた例は多い。

団地内の横断歩道に関する歩行状況調査を実施したが、主婦は2~3人グループで談笑しながら1m/s以下の速度でゆっくりと横断し、子供達は2~3m/sと小走りで横断する結果を得た。市町村における交通問題の多くはこれら交通道德の欠如に由来することが多いようである交通問題が交通の技術の問題でなく、道德の問題である。

人口ならびに都市機能の密度の低い地方は大都市に比較し、行政への依存度が高くならざるを得ないようであり、これらの問題について現在検討を加えている。

参考文献 1)佐々木、松井：土木情報システムシンポジウム論文集(1990)、2)佐々木：交通科学(1988)、3)総理府統計局：国勢調査(1985)、4)通産省：商業統計(1988)



第1図 第1次産業従業者の分布
(黒丸は50%以上の市町村)