

# 2010年度 地域課題研究

2011年3月

北九州市立大学都市政策研究所

## －報告書の構成－

### 第一部 持続可能性からみた居住地の評価に関する調査研究

人口減少期を迎えたわが国では、居住地のある程度の縮退は回避できません。しかしそれは都市の衰退ではなく、持続可能な住みよい都市構造の実現に向けた動きと考えることが必要です。今後、人々が安心して安全に、そして便利に暮らせる都市づくりを進めていくために、居住地の現況や持続可能性の検証が課題と考えます。

そこで、第一に、どのような居住地が住みよいのかという視点から、まず居住地を分類し、次に人口・世帯、利便性、都市基盤、住宅などに関する類型間の比較検討を行います。第二に、どのような居住地が人気があり、選ばれているのかを知るために、不動産事業者を対象にアンケートを実施し、得られた回答から住宅流通の現状や動向、需要者のニーズ、人気の高いエリアなどについて情報を整理します。そして第三に、市民生活及び都市の持続可能性という視点から、居住地の類型ごとに評価を試みます。

本調査研究は、手法の工夫や情報の充実・更新を重ねることによって、今後の継続的な居住地のモニタリングに役立てていくことができると考えます。

### 第二部 企業を対象としたモビリティマネジメント

北九州市では、モータリゼーションの進展によって、市民の自動車利用が増加し、一方で公共交通利用者が年々大きく減少しています。特に通勤時の自動車利用は全体のほぼ半数を占めており、地球環境への配慮や低炭素型社会の構築のためには、通勤時の自動車利用を抑制し、公共交通や自転車利用へと転換していくことが課題です。このような交通手段の利用転換を目指す施策として、企業や市民を対象としたモビリティマネジメントの取り組みが注目されています。

そこで、第一章では、日本における企業を対象としたモビリティマネジメントを取り巻く状況と、北九州市における取り組み状況を概観した上で、企業モビリティマネジメントの先進事例として知られる、神戸製鋼所加古川事業所及び神戸市の視察を行い、今後の北九州市における企業モビリティマネジメントの展開に向けて参考となりえる知見を整理します。

さらに第二章では、北九州市における自動車利用抑制には通勤時の利用転換が最も効果的であることを示した上で、既に市で実施したモビリティマネジメントの先行事例からその効果を検証するとともに、モビリティマネジメント実施検討地区の抽出を行い、その実施に向けた課題や方策を明らかにします。

### 第三部 伝統的な工業都市の歩むべき方向

新事業の創出を促進するためには、支援基盤の充実と創造的環境の醸成が必要であり、前者については行政機関が中心となって、これまで十分すぎるくらい策を講じてきました。しかし一方、後者についてはあまり策を講じられていません。そこで、本研究では後者にフォーカスし、とくに伝統的な工業都市について、創造的環境を醸成するための方策を検討します。

まず、伝統的な工業都市である北九州市、福山市、姫路市、浜松市の現状を産業振興の視点から考察します。次に、函館市の国際水産・海洋都市構想を取り上げ、産学官民による内発的な取り組みについて考察します。最後に、創造的環境の主たるプレーヤーである創造的な人材を誘致するために、地域に何が必要か、アンケート調査結果をもとに考察します。

なお、これらの調査結果は、産業構造の転換及び高度化を図ろうとしている北九州市をはじめとする伝統的な工業都市の都市政策のあり方に対して示唆を与えるものです。

## 目次

第一部 持続可能性からみた居住地の評価に関する調査研究	1
北九州市立大学都市政策研究所 教授 伊藤 解子	
第二部 企業を対象としたモビリティマネジメント	33
第一章 北九州市における企業モビリティ・マネジメントの展開に向けて ～先進事例視察を通じて～	
江守 新	
第二章 通勤時利用交通手段の実態把握とモビリティ・マネジメントに関する研究	
北九州市立大学都市政策研究所 准教授 内田 晃	
	41
第三部 伝統的な工業都市の歩むべき方向	
はじめに	55
北九州市立大学都市政策研究所 教授 吉村 英俊 須山 孝行 角 大輔	
第一章 伝統的な工業都市の現状と展望	57
－北九州市、浜松市、姫路市、福山市の比較調査から－	
須山 孝行 北九州市立大学都市政策研究所 教授 吉村 英俊 角 大輔	
第二章 内発的な取組みによる創造的環境の醸成	93
－函館市の取組み事例「函館国際水産・海洋都市構想」から－	
角 大輔 須山 孝行 北九州市立大学都市政策研究所 教授 吉村 英俊	
第三章 外発的な取組みによる創造的環境の醸成	109
－創造的な人材の誘致に関する調査結果から－	
北九州市立大学都市政策研究所 教授 吉村 英俊 角 大輔 須山 孝行	

## 第一部

# 持続可能性からみた居住地の評価に関する調査研究



# 持続可能性からみた居住地の評価に関する調査研究

伊藤 解子

## 1. 調査研究の目的と方法

コンパクトな都市づくりは「環境の 21 世紀」における世界的な潮流となっている。とりわけわが国の都市は高度成長期以降に大きく拡大した市街地を抱えており、人口減少社会を迎えた現在、都市機能を維持していくためにある程度の市街地の縮退は回避できないという認識が広がりつつある。しかし、それを都市の衰退としてとらえるのではなく、持続可能な住みよい都市構造の実現への道程とする息の長い取り組みが課題である。

わが国の大都市のなかで最も早く人口減少期を迎えた北九州市では、2010 年国勢調査(速報)によると世帯数の伸びもほとんど止まっており、2008 年度に策定された北九州市総合計画「元気発進!北九州プラン」で提起された「都市特性を活かしたコンパクトシティ(集約型都市)の形成」はこれからの都市政策における根幹的な課題としてますます重要となっている。総合計画策定に際し都市政策研究所は生活支援拠点を核とした一体的な生活圏形成の考え方を提案した(補注 1)。今後、人口減少とともに商業施設や公共交通サービスの縮小、生活条件の地域格差の拡大、空き家の増加などは必至であり、それらの問題をできるだけ軽減しながら人々が安心して安全に、そして便利に暮らせる生活圏形成に向けた調査研究が求められている。

以上のような認識にもとづき、本調査研究では、北九州市の市街地を調査対象として以下の 3 つの課題に取り組むことを目的とした。第一に、どのような居住地が住みよいのかという視点から、居住地の比較検討を行う。第二に、どのような居住地が人気があり、選ばれているのかを明らかにする。第三に上記の 2 つの課題について得られた知見に基づき、持続可能性からみた居住地の評価に関する考察を行う。

第一の課題に関しては、まず、住みよさに関わりの大きい人口・世帯、利便性、都市基盤、住宅などに関する情報・データを整理し、次に代表的な指標を用いて居住地を分類し、上記データを用いて類型間の比較検討を行った。第二の課題に関しては、市内で営業を行っている不動産事業者を対象にアンケートを実施し、得られた回答から住宅流通の現状や動向、需要者のニーズ、人気の高いエリアなどについて情報の整理を行った。また、第三の課題に関しては、市民生活及び都市の持続可能性という視点から、上記の 5 類型ごとに評価を試みた。

なお、本調査研究で試みた評価は優劣を意味するものではなく、その評価にふさわしい対策検討の手がかりとするためのものである。また統計データやアンケート結果など比較可能な指標を用いて行ったものであり、その限りにおいて得られた結果であることをご了解いただきたい。地道な地域活動など地域を評価する上で重要な条件は他にも多いが、本調査研究では取り上げることができなかった。

## 2. 類型別の比較・検討からみた居住地の特性

本章では、どのような居住地が住みよいのかという視点から、居住地の分類と比較検討を行った結果について述べる。

### (1) 市街地の分類

#### 1) 調査・分類の対象

住居表示の町丁目を単位とし、表1に示す条件にもとづき選択した1,226町丁目を調査・分類の対象サンプルとした。

表1 分類対象とする町丁目の選択条件

サンプル数は、門司区が145(11.8%)、小倉北区が199(16.2%)、小倉南区が244(19.9%)、若松区が105(8.6%)、八幡東区が104(8.5%)、八幡西区が357(29.1%)、戸畑区が72(5.9%)である。

条件1	市街化区域内
条件2	工業専用地域が大部分を占めるものを除く
条件3	公共的な施設用地が大部分を占めるものを除く
条件4	人口20人以上、かつ人口密度10人/ha以上

#### 2) 類型化の方法

サンプルを類型化する手法として、ここでは多変量解析手法の一つであるクラスター分析を用いた。クラスター分析は複数のサンプルをいくつかの類型グループ(クラスター)に分類する手法であり、各サンプルのデータを用いて個々のサンプル間の距離(データがN個の場合はN次元距離)を計算し、近いものから「似たもの同士」としてまとめ上げていく分類手法であり、任意のグループ数に分類できる。クラスター分析は、多くのデータをもつサンプルを分類する一般的な数理統計手法として、学術研究から経営分析、マーケティング、各種製品開発まで幅広く使われている。

#### 3) 類型化に適用するデータ

サンプル類型化のために用いるデータは基礎的な居住条件をカバーするものであることが必要と考え、ここでは下表のように、生活利便性、人口・世帯、都市基盤及び住宅に関する指標を選択し、それぞれの指標について設定した区分値(1~6)を、クラスター分析のためのデータとして適用した。

表2 クラスター分析に用いたデータの種類と区分(区分値)

区分値	生活利便性		人口・世帯				都市基盤	住宅			
	生活利便性評価	地形	人口密度	14歳以下の比率	65歳以上の比率	世帯当たり人員	基盤整備の実績	持家率	一戸建住宅比率	一戸建平均面積	建築後30年以上の住宅比率
1	集客拠点	平坦	20人/ha未満	10%未満	10%未満	2.0人未満	区画整理 1970年以前	20%未満	20%未満	100㎡未満	20%未満
2	地域支援拠点	緩斜面	20~40人/ha	10~15%	10~15%	2.0~2.2人	区画整理 1971年以降	20~40%	20~40%	100~110㎡	20~40%
3	生活利便地区	斜面	40~60人/ha	15~20%	15~20%	2.2~2.4人	開発許可 1969年以降	40~60%	40~60%	110~120㎡	40~60%
4	徒歩型生活地区		60~80人/ha	20~25%	20~25%	2.4~2.6人	未整備 その他	60~80%	60~80%	120~130㎡	60~80%
5	公共交通依存地区		80~100人/ha	25~30%	25~30%	2.6~2.8人		80~100%	80~100%	130~140㎡	80~100%
6	自家用車依存地区		100人/ha以上	30%以上	30%以上	2.8人以上				140㎡以上	
	補注1	参考文献2	住民基本台帳人口・世帯〔2010年〕				北九州市資料より作成	国勢調査〔2005年〕			北九州市資料より作成

## (2) 類型結果と分布特性

クラスター分析によって町丁目を5つの類型に分類した。その結果は下図のとおりである。

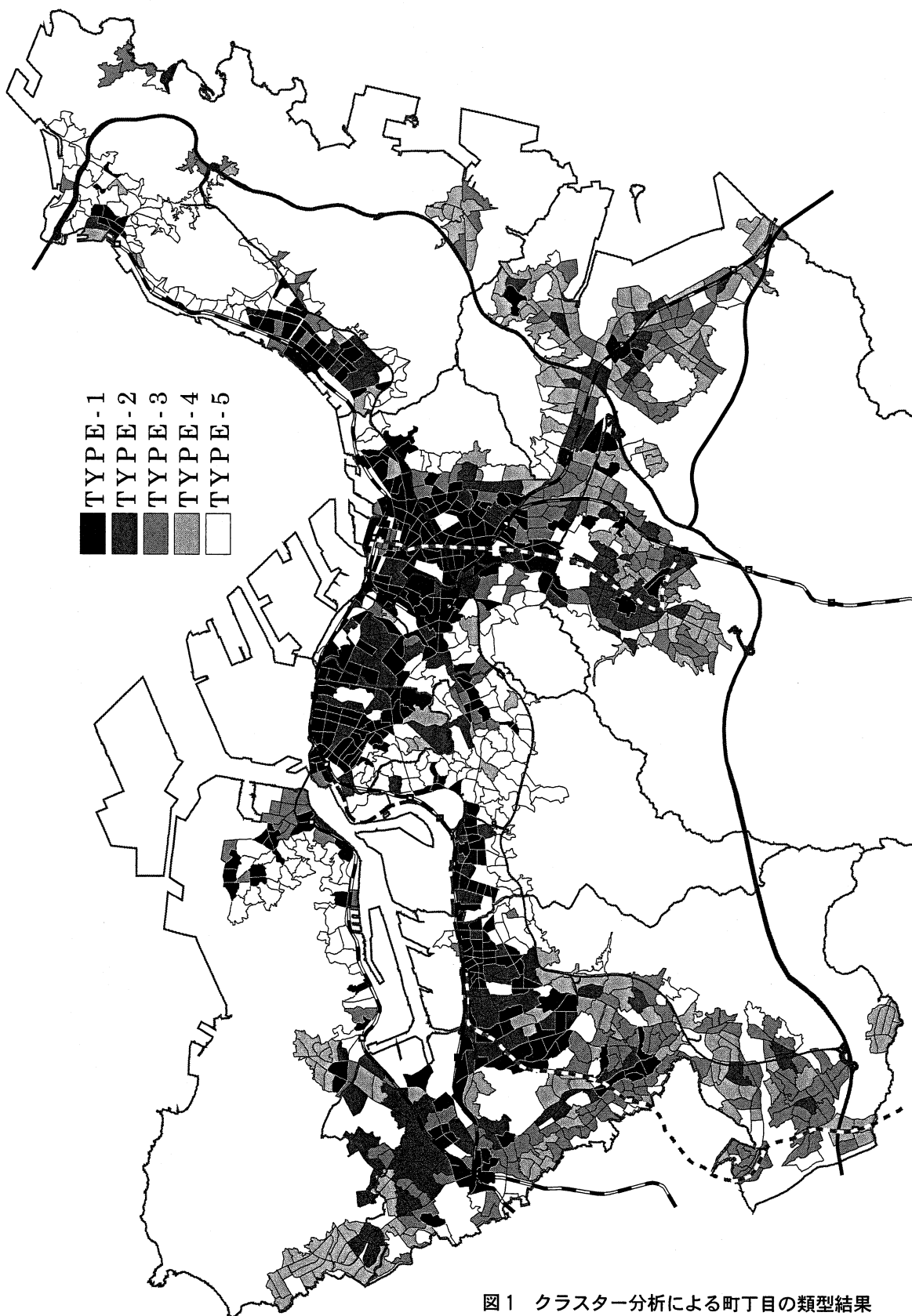


図1 クラスター分析による町丁目の類型結果

類型結果（図1）をみると、TYPE-1は小倉北区、戸畑区、八幡西区の「街なか」（補注2）に、TYPE-3、TYPE-4は「周辺」に、またTYPE-5は斜面地に多いといったおおよその分布状況をとらえることができる。

ここではさらに面積比率によって類型別の分布状況を見ていく（表3、表4）。

まず、類型別の面積をみると、面積が比較的広いのはTYPE-1とTYPE-5である。いずれもほぼ同面積で、それぞれが全体の23%を占め、以下順に、TYPE-4が20%、TYPE-3が18%、TYPE-2が16%を占める。

次に、行政区によってどの類型が占める比率が高いかをみていくと、まず、TYPE-1の比率が高いのは小倉北区と戸畑区であり、どちらも50%を超えている。一方、TYPE-5の比率が高いのは八幡東区、門司区、若松区であり、八幡東区では64%、門司区では48%、若松区では39%を占めている。また小倉南区ではTYPE-4の比率が最も高く37%を占め、八幡西区では類型による差はあまりないがTYPE-3が28%で他の類型よりもやや高くなっている。

さらに、類型別に「街なか」と「周辺」のどちらの比率が高いかをみていくと、TYPE-1では85%、TYPE-5では61%が「街なか」であり、一方、TYPE-4では92%、TYPE-3では78%が「周辺」である。TYPE-2では44%が「街なか」、56%が「周辺」であり大きな差はない。

表3 対象区域に占める面積比率【類型グループ別・行政区別】

	面積 (km2)	全域	門司区	小倉北区	小倉南区	若松区	八幡東区	八幡西区	戸畑区
TOTAL	140.3	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
TYPE-1	31.9	23%	17%	50%	12%	15%	20%	17%	52%
TYPE-2	22.2	16%	8%	16%	18%	10%	9%	20%	20%
TYPE-3	25.9	18%	14%	8%	26%	11%	4%	28%	1%
TYPE-4	28.3	20%	13%	5%	37%	26%	3%	23%	8%
TYPE-5	32.0	23%	48%	21%	8%	39%	64%	12%	19%

表4 市街化の時期別の面積比率

	計	1965年※ 〔街なか〕	その他 〔周辺〕
TOTAL	100%	46%	54%
TYPE-1	100%	85%	15%
TYPE-2	100%	44%	56%
TYPE-3	100%	22%	78%
TYPE-4	100%	8%	92%
TYPE-5	100%	61%	39%

※:1965年までの人口集中地区

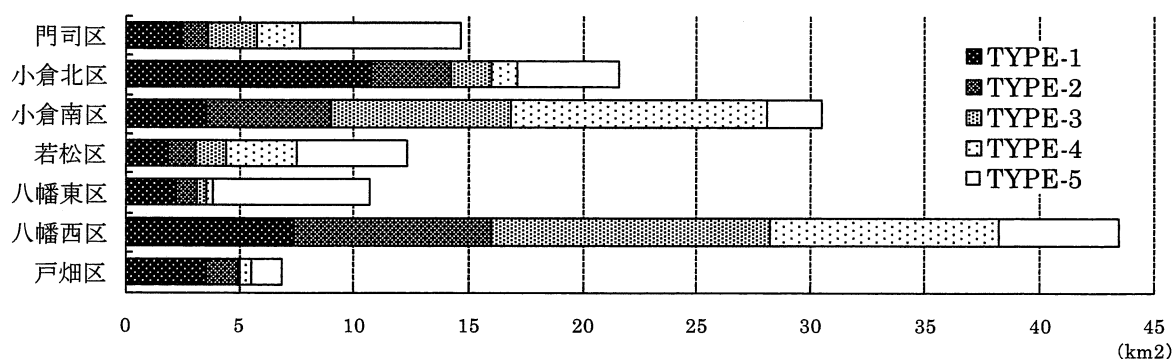


図2 行政区別面積【類型グループ別】

以下、クラスター分析に用いたデータをはじめ各種データを用いて類型別の特性をみていく。

### (3) 類型別にみた生活利便性

ここでは、クラスター分析にも用いた生活利便性の区分（補注1）と地形区分の別に、面積比率をみていく。

#### 1) 生活利便性評価

まず全体について、利便性が特に高い「集客拠点」が3%、日常生活に必要な施設が揃う「地域支援拠点」が6%、日常生活にほとんど不自由しない「生活利便地区」が41%、公共交通は不便だが買物場所はある「徒歩型生活地区」が9%、買物場所はないが公共交通は使える「公共交通依存地区」が26%、車がないと買物ができない「自家用車依存地区」が16%を占める。

類型別では、TYPE-1は「集客拠点」が11%、「地域支援拠点」が17%で、利便性が高い拠点地区の大部分がTYPE-1に含まれる。一方「自家用車依存地区」は2%、「公共交通依存地区」は9%と少なく、TYPE-1の大部分は歩いて暮らせるまちである。

以上のようにTYPE-1は利便性は最も高く、次いでTYPE-2からTYPE-5までの順に、評価の低い場所の比率が大きくなっている。TYPE-5では「公共交通依存地区」が39%、「自家用車依存地区」が24%で、約6割が日常生活に不便な場所である。

#### 2) 地形

斜面地での生活は高齢化とともに負担が大きくなるが、全体について地形別の面積比率をみると、「平坦地」が54%、「緩斜面地」が24%、「斜面地」が22%を占めている。

類型別にみると、TYPE-1は歩いて移動しやすい「平坦地」の比率が最も高く82%を占めており、地形的にみても利便性が高く、次いでTYPE-2からTYPE-5までの順に「平坦地」の比率は小さくなっている。なかでもTYPE-5は「斜面地」が77%を占め、一方「平坦地」は3%しかなく、移動負担の大きい場所が大部分である。

表5 生活利便性別の面積比率〔類型グループ別〕

	計	生活利便性評価						地形		
		集客拠点	地域支援拠点	生活利便地区	徒歩型生活地区	公共交通依存地区	自家用車依存地区	平坦地	緩斜面地	斜面地
TOTAL	100%	3%	6%	41%	9%	26%	16%	54%	24%	22%
TYPE-1	100%	11%	17%	54%	7%	9%	2%	82%	15%	3%
TYPE-2	100%	2%	7%	51%	7%	22%	11%	79%	18%	3%
TYPE-3	100%	2%	3%	36%	8%	33%	18%	72%	27%	1%
TYPE-4	100%	0%	0%	38%	11%	28%	23%	44%	40%	16%
TYPE-5	100%	1%	1%	26%	9%	39%	24%	3%	20%	77%

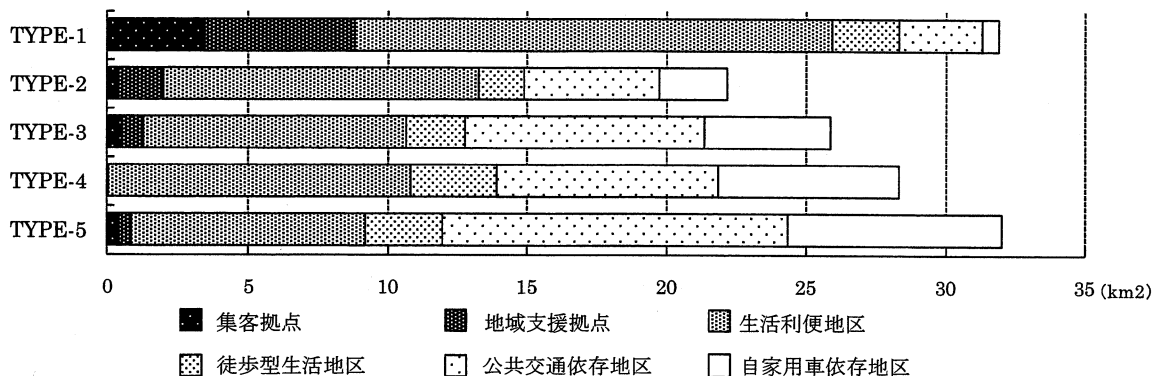


図3 生活利便性評価別の面積〔類型グループ別〕

#### (4) 類型別にみた人口・世帯の状況

ここでは、人口・世帯について、クラスター分析にも用いた指標とともに、就業者に関する指標についてみていく。

##### 1) 人口・世帯数

TYPE-1には最も多くの人住んでおり、人口は全体の30%、世帯数は34%を占める。人口密度も高く85人/haで、これは最も低いTYPE-5及びTYPE-3の約1.7倍の密度である。先に見たように利便性の高い場所であるが人口減少傾向は続いている。ただし減少率はさほど大きくない。65歳以上の比率は全体の平均値に近く、また65歳以上の増加率は他の類型よりもわずかながら低く、高齢化の速度は比較的緩やかになっている。単身世帯が多く45%を占め、そのため世帯当たりの人口は最も少なく1.9人/世帯となっている。

TYPE-2は、TYPE-1に次いで人口密度が高く79人/haである。これまで人口・世帯数の伸びは大きく、1990～2010年に人口は24%、世帯数は42%増加した。近年も増加傾向にあり、2005～2010年の増加率は人口5%、世帯数8%であった。65歳以上の比率は16%で最も低く、また14歳以下の比率は18%で最も高く、他の類型と比較して年齢構造は若い。

TYPE-3はTYPE-5と並んで人口密度が低く52人/haである。人口は減少傾向にあり、1990～2010年に12%、2005～2010年に3%減少した。65歳以上の比率は32%で高齢化がかなり進んでいる。

TYPE-4は人口の伸びが最も大きく、1990～2010年に人口は51%、世帯数は82%増加した。近年の増加率も比較的高く、2005～2010年に人口は6%、世帯数は9%増加した。65歳以上の比率は18%、14歳以下の比率は17%で、TYPE-2と同様に比較的若い年齢構造であるが、14歳以下の2005～2010年の増加率が15%でTYPE-2よりも高く、年少人口の伸びが大きい。また世帯当たりの人口は2.56人で最も多い。

TYPE-5は人口減少傾向が最も顕著であり、1990～2010年に23%減少した。近年も減少が進んでおり、2005～2010年に人口は8%、世帯数も1%減少した。年齢構造はTYPE-3と同様に高齢化が進んでおり、65歳以上の比率は32%となっている。

表6 世帯・人口の状況〔類型グループ別〕

	人口密度 (人/ha)	世帯数		人口			年齢別人口				世帯当たり 人員 (人)	単身世帯 比率	
		(万世帯)	増減率		(万人)	増減率		構成比		増減率			
			1990- 2010	2005- 2010		1990- 2010	2005- 2010	14歳 以下	65歳 以上	14歳 以下			65歳 以上
	2010	2010	1990- 2010	2005- 2010	2010	1990- 2010	2005- 2010	2010	2010	2005- 2010	2005- 2010	2010	2005
TOTAL	65	42.3	22%	3%	90.7	-2%	-1%	13%	25%	4%	18%	2.14	32%
TYPE-1	85	14.3	12%	2%	27.2	-13%	-2%	11%	26%	-1%	16%	1.90	45%
TYPE-2	79	7.7	48%	8%	17.6	24%	5%	18%	16%	9%	18%	2.28	32%
TYPE-3	52	6.2	15%	1%	13.6	-12%	-3%	11%	32%	-3%	17%	2.19	24%
TYPE-4	57	6.3	82%	9%	16.1	51%	6%	17%	18%	15%	18%	2.56	16%
TYPE-5	51	7.8	1%	-1%	16.3	-23%	-8%	10%	32%	-4%	19%	2.09	27%

〔資料：住民基本台帳人口、国勢調査〕

## 2) 就業者

ここでは、居住者のうち就業者がどのような産業や職業に従事しているか、また、どこで従業しているかについてみていく。

TYPE-1は、産業別では「第三次産業」が76%、また、職業別では「販売従事者」が18%、「サービス職業従事者」が13%であり、いずれも他の類型を上回っており、大きな差は無いが比較的高いことがわかる。また、従業地別では「自宅」の比率が9%で他の類型に比べてやや高く、一方「市外」の比率は低く7%であり、職住の近接度が比較的高いといえる。

TYPE-2とTYPE-4はほぼ同様の結果であり、「事務従事者」がいずれも20%、「専門的・技術的職業従事者」が16%及び17%であり、わずかながら他の類型を上回っている。また、TYPE-4は「市外」への通勤者の比率が14%で、他の類型よりも高い。

TYPE-3とTYPE-5も同様の結果であり、「生産工程・労務作業」の比率が30%及び31%で比較的高い。

またTYPE-5では、「市外」への通勤者の比率がTYPE-1に次いで低く8%であり、職住近接度が比較的高いといえる。

表7 就業者の状況〔類型グループ別〕

	計	産業別比率			職業別比率								従業地別比率		
		第一次産業	第二次産業	第三次産業	技術的・専門的職業従事者	管理的職業従事者	事務従事者	販売従事者	職業従事者	サービス業者	生産工程・労務作業	その他	自宅	市内	自宅以外市外
TOTAL	100%	2%	25%	73%	15%	2%	19%	16%	11%	28%	8%	7%	83%	10%	
TYPE-1	100%	3%	21%	76%	14%	2%	18%	18%	13%	27%	8%	9%	84%	7%	
TYPE-2	100%	3%	25%	72%	16%	2%	20%	17%	10%	28%	8%	6%	84%	11%	
TYPE-3	100%	3%	26%	71%	14%	3%	18%	16%	11%	30%	8%	9%	78%	12%	
TYPE-4	100%	2%	27%	71%	17%	2%	20%	16%	9%	28%	7%	6%	79%	14%	
TYPE-5	100%	2%	27%	71%	13%	2%	19%	15%	11%	31%	9%	6%	85%	8%	

〔資料：国勢調査 2005年〕

## (5) 類型別にみた都市基盤の整備実績

ここでは、面的な都市基盤の整備状況を、土地区画整理事業や開発許可の実績の区分別にみていく。

まず、北九州市の土地区画整理事業であるが、その始まりは1918年（大正7年）に旧戸畑市で施行された第一耕地整理であり、戦前は38地区、約1,400haの事業が施行された。また戦後10年間は、門司・若松・八幡の旧3市において戦災復興の土地区画整理事業に力が注がれた。1963年北九州市の発足後は、旧各市で施行中の事業や県施行で行われていた事業が引き継がれ、さらに1970年に組合土地区画整理事業への道路整備特別会計補助制度が創設され、以降、新市街地建設を目指して組合施行による大規模な土地区画整理事業が数多く行われてきた。次に、開発許可制度について。この制度は1969年に施行された都市計画法に拠るもので、1000㎡以上の開発行為について道路や排水設備など一定基準以上の整備を義務付けている。民間事業者による大規模な住宅団地開発をはじめ小規模な宅地開発にも適用されている。

まず全体について整備実績区別に面積比率をみていくと、整備時期の古い「土地区画整理・1960年代以前」が23%、整備時期が新しく都市基盤の水準が比較的高い「土地区画整理・1970年代以降」が12%、開発規模によって整備水準に差があるが一定基準に達している「開発許可」が8%、また、以上のような面的な整備実績がない「その他」が57%を占める。過半を占めている「その他」には、開発許可制度の創設以前に整備された良好な住宅地なども含まれているが、大部分は自然発生的に形成された市街地である。

類型別に面積比率をみていくと、TYPE-1では、「土地区画整理・1960年代以前」が54%、「土地区画整理・1970年代以降」が9%、「開発許可」が4%を占め、他の類型と比べて整備実績のある場所の面積比率が最も高い。ただし整備時期が古いものが大部分である。

TYPE-2では、「土地区画整理・1960年代以前」が32%、「土地区画整理・1970年代以降」が31%、「開発許可」が3%を占め、TYPE-1と同様に整備実績は高い。整備時期が新しい場所の比率が高いことから、整備水準はTYPE-1を上回っているといえる。

TYPE-3は、「開発許可」が他の類型と比べて大きく19%を占めるが、「土地区画整理」の実績がほとんどないため、整備実績のない「その他」が最も大きく79%を占める。

TYPE-4は、「土地区画整理・1970年代以降」が23%を占め、TYPE-2に次いで整備時期が新しく整備水準が高い場所の面積比率が大きい。ただし、「その他」の比率もかなり高く63%を占める。

TYPE-5は、「土地区画整理・1960年代以前」が21%を占めるが、「土地区画整理・1970年代以降」が1%しかなく、「その他」が74%を占め、TYPE-3とともに整備水準は低い。

表8 基盤整備状況別面積比率〔類型グループ別〕

面積	計	土地区画整理 1960年代以前	土地区画整理 1970年代以降	開発許可 1969年以降	その他
TOTAL	100 %	23%	12%	8%	57%
TYPE-1	100 %	54%	9%	4%	33%
TYPE-2	100 %	32%	31%	3%	34%
TYPE-3	100 %	0%	3%	19%	79%
TYPE-4	100 %	4%	23%	10%	63%
TYPE-5	100 %	21%	1%	5%	74%

※:ここでは整備が最も進展した時期とする

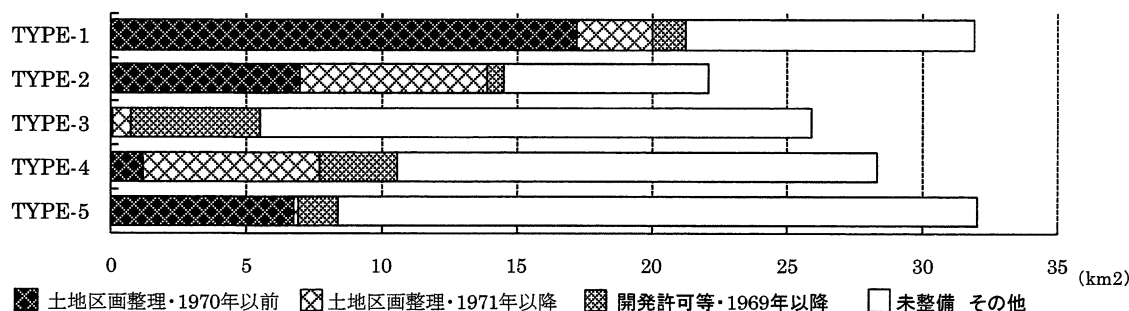


図4 基盤整備状況別面積〔類型グループ別〕



## (6) 類型別にみた住宅の状況

ここでは、住宅の所有関係、建て方、住戸面積、及び建築時期についてみていく。なお、所有関係、建て方、及び住戸面積のデータは、2005年国勢調査時に居住者がいた住宅に関するものである。

### 1) 所有関係

TYPE-1は、「持ち家」の比率が低く36%であり、「民間借家」と「公営・UR・公社借家」のいずれも他の類型より比率が高く、それぞれ41%及び19%である。

TYPE-2は、TYPE-1に次いで「持ち家」の比率が低く42%である。また、主には社宅である「給与住宅」が他の類型を上回り8%を占める。

TYPE-3とTYPE-4はいずれも「持ち家」の比率が高く、それぞれ70%及び74%を占める。

TYPE-5も「持ち家」比率が比較的高く62%である。また、「民間借家」が20%、「公営・UR・公社借家」が16%であり、借家全体に占める公的借家の比率が他の類型よりも大きい。

### 2) 建て方・住戸面積

TYPE-1とTYPE-2は「共同住宅」の比率が大きく、それぞれ69%及び75%を占めている。「共同住宅」の比率はTYPE-2の方が大きい。そのうち高層の「11階以上の共同住宅」の比率はTYPE-1の方が上回り14%を占めている。平均住戸面積は「一戸建」、「共同住宅」ともにTYPE-2の方が広い。

TYPE-3は、「一戸建」の比率が最も大きく74%を占める。「共同住宅」は5階建て以下のものが大部分で11階以上のものはほとんどない。平均住戸面積はTYPE-1と同水準で、他の類型に比べて狭い。

TYPE-4はTYPE-3に次いで「一戸建」の比率が大きく70%である。またTYPE-3に比べて、6階以上の共同住宅の比率が高い。平均住戸面積はTYPE-2と同水準で、「一戸建」、「共同住宅」いずれも他の類型に比べて広い。

TYPE-5は、「一戸建」の比率が比較的高く59%を占める。また、「長屋」が6%で他の類型を上回っている。平均住戸面積では、「一戸建」の面積が他の類型に比べて狭い。

表9 所有関係別・建て方別の住宅数の比率及び平均住戸面積〔類型グループ別〕

	計	所有関係別住宅比率				建て方別住宅比率								平均住戸面積 (m <sup>2</sup> /戸)	
		持ち家	公営・UR・公社借家	民間借家	給与住宅	一戸建	共同住宅	共同住宅の階数				長屋	一戸建	共同住宅	
								1・2階建	3～5階建	6～10階建	11階建以上				
TOTAL	100%	52%	13%	31%	4%	44%	51%	9%	22%	13%	8%	4%	112	51	
TYPE-1	100%	36%	19%	41%	3%	26%	69%	9%	28%	18%	14%	4%	111	47	
TYPE-2	100%	42%	14%	35%	8%	22%	75%	11%	33%	20%	10%	2%	120	57	
TYPE-3	100%	70%	5%	22%	2%	74%	21%	9%	9%	3%	0%	5%	111	48	
TYPE-4	100%	74%	2%	21%	2%	70%	27%	11%	8%	6%	2%	3%	119	58	
TYPE-5	100%	62%	16%	20%	2%	59%	35%	6%	19%	7%	2%	6%	106	53	

〔資料：国勢調査 2005年〕

### 3) 建築時期

建築時期の区分はまず、耐震設計基準が大幅に改正された1981年の前後とする。改正基準（以下、新耐震基準）は1978年の宮城県沖地震後に抜本的に見直されたもので、震度6程度の地震時でも建物が倒壊しないことを目的にして設定された。この新耐震設計基準による建物は、阪神大震災においても被害は少なかったとされている。以上の区分に加え、戦前と近年に建てられたものについてもみていく。

TYPE-1は、「1980年以前」に建てられた「共同住宅」の比率が他の類型に比べて高く22%を占める。そのうち「区分所有」は4%で「その他」が18%であり、建築時期の古い賃貸住宅のストックが多い。また、「1945年以前」の比率も比較的高く8%を占める。

TYPE-2は「1981年以降」の「共同住宅」の比率が最も高く51%を占め、なかでも「区分所有」の比率が高く27%を占め、分譲マンションの建設が比較的活発である。「2001年以降」の比率も他の類型を上回り20%を占めている。

TYPE-3は「1980年以前」の「一般住宅」の比率が52%を占め他の類型を上回る。また「1981年以降」も「一般住宅」が大部分であり、「共同住宅」の比率は最も小さく9%である。

TYPE-4は、「1981年以降」の「一般住宅」の比率が他の類型を大きく上回り57%を占めている。また、「2001年以降」の比率も比較的高くTYPE-2に次いで16%を占める。

TYPE-5は、「1980年以前」の比率が最も大きく61%であり、TYPE-3と同様に「一般住宅」の比率が大きく51%を占める。他の類型と比べて「1945年以前」が9%で最も高く、一方、「2001年以降」は6%で最も低く、古い住宅が多く更新が進んでいない。

表10 既存住宅の建築時期別の床面積比率〔類型グループ別〕

	計	1980年以前			1981年以降			1945年以前	2001年以降		
		計	一般住宅 (一戸建)	共同住宅 区分所有	共同住宅 その他	計	一般住宅 (一戸建)			共同住宅 区分所有	共同住宅 その他
TOTAL	100%	46%	33%	2%	11%	54%	28%	12%	14%	5%	12%
TYPE-1	100%	51%	30%	4%	18%	49%	15%	14%	20%	8%	11%
TYPE-2	100%	31%	15%	2%	13%	69%	19%	27%	24%	1%	20%
TYPE-3	100%	58%	52%	0%	5%	42%	33%	2%	7%	5%	8%
TYPE-4	100%	26%	22%	0%	3%	74%	57%	7%	10%	1%	16%
TYPE-5	100%	61%	51%	1%	9%	39%	26%	7%	6%	9%	6%

〔資料：北九州市〕

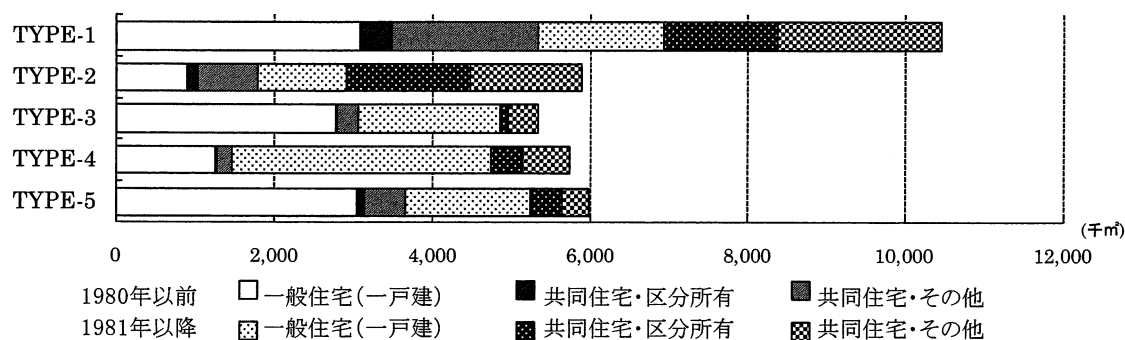


図5 既存住宅の建築時期・種類別面積〔類型グループ別〕

## (7) 類型別にみた不動産流通物件の状況

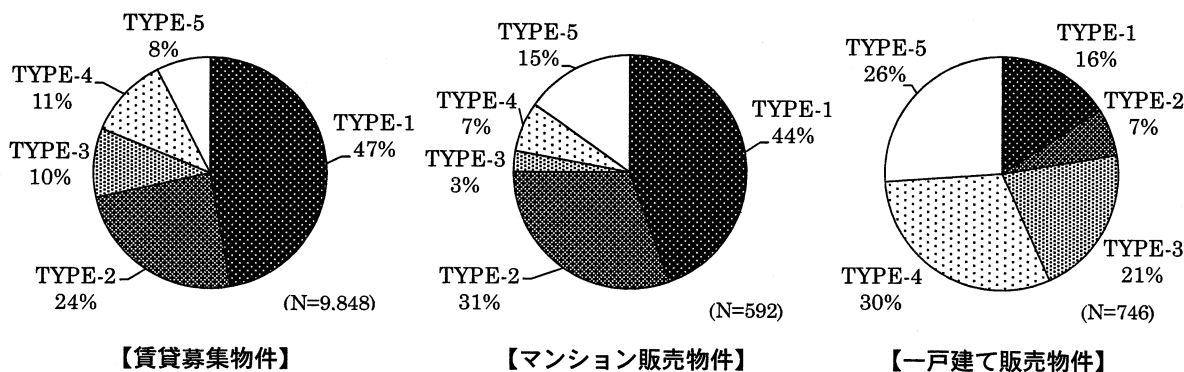
ここでは、住宅市場に出ている賃貸募集物件、マンション販売物件、及び一戸建て販売物件について、建築時期、平均住戸面積、価格（面積単価）などをみていく。情報源はインターネット上の不動産総合情報サイト（補注3）である。掲載物件のうち重複とみなされるものは除いて集計を行った。

### 1) 全体の募集件数

「賃貸募集物件」は約1万件であり、その類型別の比率はTYPE-1が47%で約半数を占めている。次いでTYPE-2が多く24%を占め、他の類型をかなり上回っている。本章の(3)でみた生活利便性の高低が物件数の大小となってあらわれている。

「マンション販売物件」も「賃貸物件」と同様であり、TYPE-1が最も多く44%、次いでTYPE-2が31%を占める。「賃貸物件」に比べてTYPE-2の比率が高くなっている。またTYPE-5の比率も比較的高く15%を占めている。

「一戸建て販売物件」は、TYPE-4が最も多く30%を占め、次いでTYPE-5が26%を占めている。本章の(6)でみたように比較的古い住宅が多いTYPE-5とTYPE-3の物件が約半分を占めている。



〔情報源:「SUUMO」「at home web」2011年1月〕

図6 不動産広告上の募集件数の比率〔類型グループ別〕

### 2) 賃貸募集物件

TYPE-1は募集件数が多く全体の約半分を占めているが、「マンション」（補注4）の多さが特徴であり79%を占めている。また住戸面積が「30㎡未満」の小規模な物件が多く45%を占めている。ワンルームマンションの多くがTYPE-1にあり、またそのために家賃の面積単価の平均も1.42千円/㎡と高くなっている。一方、「70㎡以上」の比率が4%と小さくファミリータイプの賃貸住宅は少ない。家賃の面積単価の平均をみると「70㎡以上」は1.19千円/㎡で「50～70㎡」の単価を上回っており、広い物件の商品価値が高い、つまり需要はあるが供給が不足していることを示している。

TYPE-2も募集件数が多いが、TYPE-1に比べて「マンション」の比率は低く59%である。また、住戸面積も「50～70㎡」が36%、「70㎡以上」が8%であり、ファミリータイプの比率はTYPE-1よりもかなり高い。

TYPE-3は、建築時期が「2001年以降」がTYPE-4に次いで多く37%であり、新し

い物件の比率が比較的高い。ただし、住戸面積は比較的小規模な「30～50㎡」が多く41%であり、ファミリータイプの比率はTYPE-2よりも小さい。「70㎡以上」の家賃の面積単価は0.89千円/㎡で他の類型を下回っていることから、TYPE-1とは対照的にファミリータイプの商品価値があまり高くないことがうかがわれる。

TYPE-4は、種類別では「アパート等」が70%、建築時期別では「2001年以降」が43%、住戸面積別では「50～70㎡」が46%で、いずれも他の類型を上回り、新しいファミリータイプのアパートやタウンハウスの比率が高い。一方、「30㎡未満」の比率は小さく11%であるが、「30㎡未満」の家賃の面積単価は1.62千円/㎡でTYPE-1を上回り、物件が少ないが需要があることから商品価値が高くなっていることがうかがわれる。

TYPE-5は、最寄駅・バス停からの徒歩所要時間が「16分以上」が17%で他の類型を上回り、交通の利便性が低い物件の比率が高い。また「1980年以前」が15%、「70㎡以上」が10%であり、古い物件や広い物件の比率が他の類型に比べて高い。

表11 賃貸募集物件数及び立地条件別・種類別・建築時期別件数比率〔類型グループ別〕

	募集 件数	最寄駅・バス停からの徒歩所要時間				種 類			建築時期		
		5分 以内	6～ 10分	11～ 15分	16分 以上	マンシ ョン	アパー ト等※	一戸建	1980年 以前	1981～ 2000年	2001年 以降
TOTAL	9,848	53%	26%	12%	9%	61%	37%	2%	10%	57%	33%
TYPE-1	4,652	54%	29%	11%	6%	79%	20%	0%	11%	58%	31%
TYPE-2	2,389	53%	26%	13%	8%	59%	39%	1%	7%	63%	30%
TYPE-3	952	53%	21%	13%	13%	36%	62%	3%	11%	51%	37%
TYPE-4	1,115	51%	21%	12%	16%	26%	70%	4%	7%	49%	43%
TYPE-5	740	45%	26%	12%	17%	39%	56%	5%	15%	50%	35%

※：不動産広告で、アパート、ハイツ、タウンハウス、長屋といった表示がされているタイプの賃貸住宅  
〔情報源：「SUUMO」2011年1月〕

表12 賃貸募集物件の住戸面積別件数比率及び家賃面積単価〔類型グループ別〕

	住戸面積				家賃の面積単価 (千円/㎡)				
	30㎡未満	30～50㎡	50～70㎡	70㎡以上	30㎡未満	30～50㎡	50～70㎡	70㎡以上	全体
TOTAL	33%	33%	29%	6%	1.59	1.29	1.10	1.09	1.32
TYPE-1	45%	32%	20%	4%	1.61	1.35	1.13	1.19	1.42
TYPE-2	26%	30%	36%	8%	1.56	1.27	1.10	1.13	1.27
TYPE-3	23%	41%	31%	5%	1.54	1.23	1.04	0.89	1.23
TYPE-4	11%	36%	46%	7%	1.62	1.20	1.05	0.98	1.16
TYPE-5	25%	30%	35%	10%	1.46	1.12	1.08	1.01	1.18

〔情報源：「SUUMO」2011年1月〕

### 3) マンション販売物件

TYPE-1は建築時期が「1980年以前」の物件が5種類のうち最も多く25%を占める。また住戸面積が「30㎡未満」が8%、「100㎡以上」が6%であり、いずれも他の類型を上回っており、小さなものから大きなものまで物件の種類が多い。面積単価は、「2001年以降」の新しい物件が他の類型を上回る。

TYPE-2は、建築時期が「2001年以降」の比率が34%、住戸面積が「70～100㎡」の比率が61%であり、いずれも他の類型をかなり上回っている。比較的新しくて広いマンションの比率が高く、また面積単価の平均は16.3万円/㎡、その過去1年間の伸び率は7%で、いずれも他の類型を上回る。

TYPE-3は物件数が少なく、そのほとんどが建築時期「1981～2000年」の物件で94%を占める。また面積単価は9.3万円/㎡であり、他の類型に比べて安い。

TYPE-4はTYPE-3と同様に建築時期「1981～2000年」の物件が大部分で82%を占めるが、面積単価は13.1万円/㎡でTYPE-3を上回る。また過去1年間の面積単価の低下率が13%で、他の類型よりも大きく低下した。

TYPE-5も「1981～2000年」の比率が大きく82%を占めるが、TYPE-3、TYPE-4に比べると「1980年以前」の古い物件が多く16%を占める。面積単価は9.8万円/㎡で、TYPE-3に次いで低くなっている。

表13 マンション販売物件数及び建築時期別・住戸面積別件数比率〔類型グループ別〕

	募集 件数	建築時期			住戸面積				
		1980年 以前	1981～ 2000年	2001年 以降	30㎡ 未満	30～ 50㎡	50～ 70㎡	70～ 100㎡	100㎡ 以上
TOTAL	592	16%	67%	17%	4%	4%	40%	47%	4%
TYPE-1	263	25%	62%	13%	8%	6%	39%	41%	6%
TYPE-2	181	5%	61%	34%	1%	4%	29%	61%	5%
TYPE-3	17	6%	94%	-	-	12%	47%	41%	-
TYPE-4	41	2%	85%	12%	-	-	49%	49%	2%
TYPE-5	90	16%	82%	2%	3%	-	58%	39%	-

〔情報源：「at home web」2011年1月〕

表14 マンション販売物件の建築時期別面積単価〔類型グループ別〕

	住戸面積単価 (万円/㎡)					
	1980年 以前	1981～ 1990年	1991～ 2000年	2001年 以降	平均	2010～11 年増減率
TOTAL	8.2	10.1	14.5	22.4	13.4	-1%
TYPE-1	8.2	11.1	15.2	23.6	13.1	0%
TYPE-2	8.1	10.1	15.3	22.0	16.3	7%
TYPE-3	8.0	8.4	10.1	-	9.3	-9%
TYPE-4	6.9	9.9	14.6	21.0	13.1	-13%
TYPE-5	8.2	8.7	11.5	20.3	9.6	-3%

〔情報源：「at home web」2011年1月〕

#### 4) 一戸建て販売物件

TYPE-1は、建築時期が「1960年以前」の比率が他の類型を上回り8%を占める。また住戸面積「150㎡以上」の比率も高く33%を占める。このように古い物件や広い物件が多いことから住戸の面積単価の平均はTYPE-2やTYPE-4を下回り16.4万円/㎡である。しかし土地の面積単価は最も高く12.5万円/㎡である。

TYPE-2は物件数は少ないが、建築時期が「2001年以降」の新しい物件の比率が高く51%を占め、他の類型を上回っている。また住戸面積が「100㎡未満」の狭い物件の比率が他の類型と比べて小さく24%である。住戸面積単価の平均は19.1万円/㎡で最も高く、また土地の面積単価はTYPE-1に次いで高く12.1万円/㎡である。

TYPE-3は、建築時期が「1961～1980年」の比率が他の類型よりも高く53%を占める。また「100㎡未満」の狭い物件の比率が45%でTYPE-5に次いで大きい。住戸及び土地の面積単価はTYPE-5に次いで低く、それぞれ14.4万円/㎡、7.6万円/㎡である。

TYPE-4は、建築時期が「1981～2000年」の比率が他の類型よりも高く39%を占め、一方、「1961～1980年」が18%、「1960年以前」はゼロで、1980年以前の比較的古い物件の比率

は最も低い。また、住戸面積は「100～150㎡」の比率が49%で他の類型と比べて最も高く、一方「150㎡以上」の広い物件の比率は11%で最も低い。

TYPE-5は、TYPE-3と並んで建築時期が「1961～1980年」の比率が高く52%を占める。また、「100㎡未満」の狭い物件の比率が他の類型と比べて大きく47%を占める。住戸及び土地の面積単価は最も低く、それぞれ12.3万円/㎡、6.4万円/㎡である。土地の面積単価はTYPE-1の約半分の水準となっている。

表15 一戸建て販売物件数及び建築時期別・住戸面積別比率〔類型グループ別〕

	募集件数	建築時期				住戸面積		
		1960年以前	1961～1980年	1981～2000年	2001年以降※	100㎡未満	100～150㎡	150㎡以上
TOTAL	746	3%	37%	28%	33%	41%	42%	17%
TYPE-1	118	8%	28%	27%	38%	33%	33%	33%
TYPE-2	49	0%	29%	20%	51%	29%	48%	24%
TYPE-3	156	4%	53%	18%	25%	45%	39%	16%
TYPE-4	228	0%	18%	39%	43%	38%	51%	11%
TYPE-5	195	4%	52%	25%	19%	49%	39%	12%

〔情報源：「at home web」2011年1月〕

表16 一戸建て販売物件の建築時期別面積単価〔類型グループ別〕

	住戸面積単価（万円/㎡）						土地単価（万円/㎡）
	1960年以前	1961～1980年	1981～2000年	2001年以降	全体	増減率 2010～11年	2011
TOTAL	11.8	11.2	15.8	20.5	15.6	1%	9.1
TYPE-1	9.2	12.3	15.9	20.7	16.4	-6%	12.5
TYPE-2	-	12.2	20.4	22.5	19.1	4%	12.1
TYPE-3	15.1	11.7	16.2	18.1	14.4	3%	7.6
TYPE-4	-	13.0	16.7	21.3	18.1	4%	10.0
TYPE-5	12.2	9.4	12.8	19.4	12.3	-1%	6.4

〔情報源：「at home web」2011年1月〕

## (8) まとめ

以上の比較によって明らかになった類型別の特徴は次のとおりである（表17）。

TYPE-1は、大部分が「街なか」であり、利便性が特に高く、多くの人が居住しており、人口密度も高い。世帯数の半分近くが単身世帯である。販売業やサービス業の従事者が比較的多く、職住の近接度も比較的高い。早い時期から都市基盤整備が行われたところが多く、建築時期の古い住宅が比較的多い。借家や共同住宅が多く、新しい共同住宅は高層化が進んでいる。賃貸住宅や分譲マンションの流通件数が特に多い。

TYPE-2は、利便性や人口密度の高さ、借家や共同住宅の多さなどはTYPE-1と似ているが、より新しく都市基盤整備水準も高い居住地であり、人口の年齢構造も若い。新しい共同住宅が多く、賃貸住宅や分譲マンションの流通件数もTYPE-1に次いで多い。

TYPE-3は、都市基盤整備が行われていない比較的古い戸建て住宅地が大部分であり、人口減少、高齢化が進んでいる。共同住宅が少ないため、賃貸住宅や分譲マンションの流通件数は少ない。

TYPE-4は、人口増加傾向や年齢構造の若さはTYPE-2と似ているが、大部分が「周辺」の戸建て住宅地であり利便性はやや低い。比較的新しく広い住宅が多く、また戸建て住宅の販売件数は他の類型を上回っている。

TYPE-5は、人口減少と高齢化、古い戸建て住宅が多いことなどでTYPE-3と共通点が多いが、大部分が斜面地であり、利便性が低く、また新しい住宅は少ない。戸建て住宅の販売件数は比較的多く、その面積単価は土地、住宅ともかなり低い。

表 17 類型別の居住地特性（まとめ）

※ 他の類型との比較からみた「居住地像」として示している。そのため実数の大小ではなく、比率の高低によって「多い」、「少ない」という表現を用いている。

類型	TYPE-1	TYPE-2	TYPE-3	TYPE-4	TYPE-5
1 市街地区区分	・「街なか」が大部分	・「周辺」がやや多い	・「周辺」が多い	・「周辺」が大部分	・「街なか」がやや多い
2 生活利便性	① 利便性評価 ・生活利便性がかなり高い ・歩いて暮らせる場所が大部分	・生活利便性が高い	・生活利便性がやや低い	・生活利便性がやや低い	・生活利便性が低い
	② 地形 ・平坦地が大部分	・平坦地が大部分	・平坦地が多い	・緩斜面地がやや多い	・斜面地が大部分
3 人口・世帯	① 人口・世帯数 ・人口密度が高い ・人口は減少傾向 ・人口減少率は小さい ・高齢者の増加傾向は小さい ・単身世帯が多い	・人口密度が高い ・人口は増加傾向 ・高齢化率はやや低い ・子どもの比率は高い	・人口は減少傾向 ・高齢化率はかなり高い	・人口は増加傾向 ・高齢化率はやや低い ・子どもの比率は高い ・子どもの増加傾向が大きい ・世帯当人員が多い	・人口は減少傾向 ・世帯数も減少傾向 ・高齢化率はかなり高い
	② 就業者 ・第三次産業就業者がやや多い ・「販売従事者」と「サービス職業従事者」がやや多い ・職住の近接度が高い	・「事務従事者」と「専門的・技術的職業従事者」がやや多い	・「生産工程・労務作業従事者」がやや多い	・「事務従事者」と「専門的・技術的職業従事者」がやや多い ・市外への通勤者の比率がやや高い	・「生産工程・労務作業従事者」がやや多い ・職住の近接度がやや高い
4 都市基盤	・「土地区画整理事業」の実績が大きい ・整備時期が古い	・「土地区画整理事業」の実績が大きい ・整備時期が新しい	・「土地区画整理事業」の実績がない ・「開発許可」は多い	・「土地区画整理事業」の実績は部分的 ・整備時期が新しい	・「土地区画整理事業」の実績は部分的 ・整備時期が古い
5 住宅	① 所有関係 ・借家が多い ・公的な借家がやや多い	・借家が多い ・給与住宅やや多い	・持ち家が多い	・持ち家が多い	・持ち家がやや多い ・公的な借家がやや多い
	② 建て方・住戸面積 ・共同住宅が多い ・高層住宅がやや多い ・共同住宅の面積が狭い	・共同住宅が多い ・低中層住宅が多い ・一戸建の面積が広い ・共同住宅の面積が広い	・一戸建が多い ・共同住宅の面積が狭い	・一戸建が多い ・一戸建の面積が広い ・共同住宅の面積が広い	・一戸建がやや多い ・長屋がやや多い ・一戸建の面積が狭い
	③ 建築時期 ・古い共同住宅がやや多い ・戦前に建てられた住宅がやや多い	・新しい共同住宅が多い ・新しい分譲マンションが多い	・古い一戸建が多い	・新しい一戸建が多い	・古い一戸建が多い ・戦前に建てられた住宅がやや多い ・新しい住宅が少ない
6 不動産流通物件	① 募集物件数 ・賃貸募集物件がかなり多い ・マンション販売物件がかなり多い	・賃貸募集物件が多い ・マンション販売物件が多い	・一戸建て販売物件がやや多い	・一戸建て販売物件が多い	・一戸建て販売物件が多い
	② 賃貸募集物件 ・ワンルームマンションが多い ・ファミリータイプが少ない ・家賃面積単価が高い	・ファミリータイプが多い	・新しい物件がやや多い ・ファミリータイプが少ない	・新しい物件が多い ・ファミリータイプが多い ・駅やバス停から遠い物件がやや多い	・古い物件がやや多い ・一戸建がやや多い ・駅やバス停から遠い物件がやや多い
	③ マンション販売物件 ・古い物件がやや多い ・新しい物件の面積単価が高い ・面積の大小の種類が多い	・新し物件が多い ・広い物件が多い	・物件数が少ない ・新しい物件がない ・面積単価が低い	・物件数が少ない ・広い物件が少ない	・古い物件がやや多い ・面積単価が低い
	④ 一戸建て販売物件 ・古い物件がやや多い ・住宅面積単価はやや低い ・土地面積単価が高い	・物件数が少ない ・新しい物件が多い ・住宅面積単価が高い ・土地面積単価が高い	・古い物件が多い ・狭い物件が多い ・住宅面積単価がやや低い ・土地面積単価が低い	・新しい物件が多い ・広い物件が多い	・古い物件が多い ・狭い物件が多い ・住宅面積単価が低い ・土地面積単価が低い

### 3. 不動産事業者アンケートからみた住宅流通の動向や居住地の人気度

本章では、どのような居住地が人気があり、選ばれているのかを明らかにすることを目的に実施した、不動産事業者を対象とするアンケート調査について述べる。

#### (1) 調査の実施概要

北九州市に店舗を設置している不動産事業者を対象にアンケート調査を実施した。実施概要は下表のとおりである。

表 18 不動産事業者アンケート調査実施概要

調査名	居住地の評価等に関する調査
対象者	不動産総合情報サイト「at home web」及び「SUUMO」（補注 3）で紹介されている北九州市内の不動産事業所
調査方法	郵送による調査票の配布・回収
調査期間	2011年2月7日～2月20日
回答状況	配布数：453、有効回答数：115、回収率：25%

#### (2) 回答事業所の概要

まず実施業務について、本調査の対象としている事業所は、賃貸や売買の情報を提供する不動産総合情報サイト上で紹介されている事業所であることから、回答事業所の全てが住宅流通業務である「不動産代理業・仲介業」、「土地・建物売買業」、または「不動産賃貸業」のいずれかを実施しており、また全体の約70%が「不動産管理業」にも携わっている。

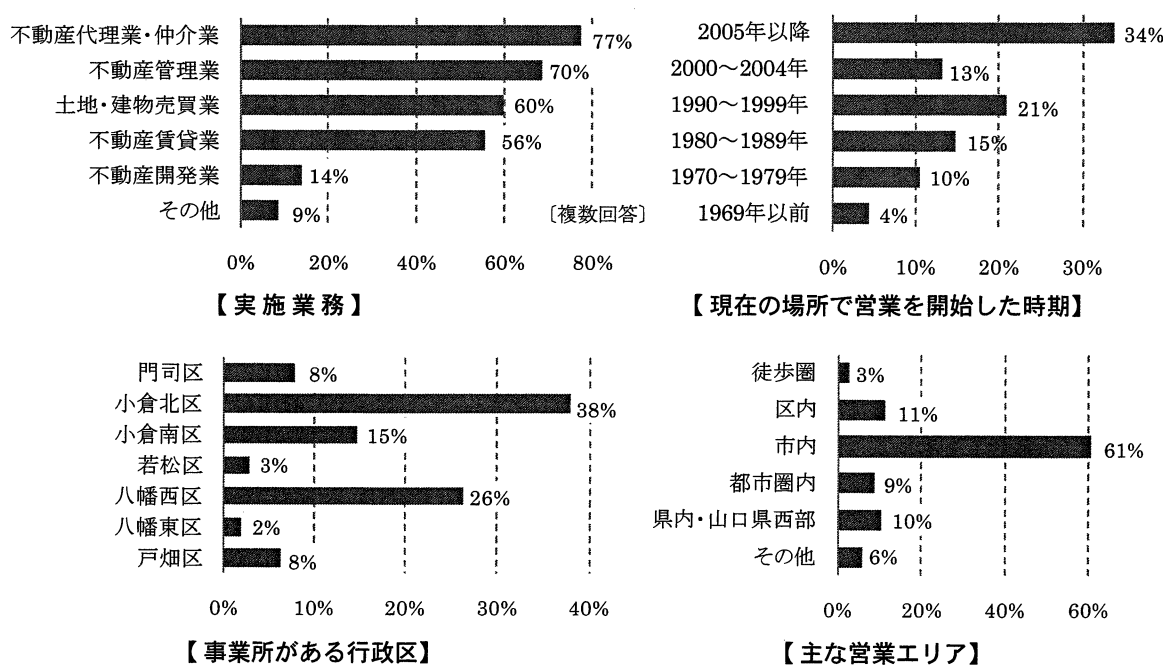


図7 アンケート回答者の属性



現在の場所で営業を開始した時期は、「2005年以降」が最も多く全体の約3分の1を占め、また「2000～2004年」と合わせると営業開始が10年以内の事業所が約半数を占める。このように近年開設された事業所が多いが、需要に対応して営業に適した場所に事業所を設けることは不動産業ならではの戦略的な動きであり、回答者の多くはそのような積極展開を図っている事業所であることがうかがわれる。

次に所在地を行政区別にみると、最も多いのは小倉北区、次いで八幡西区である。そのうち、「2005年以降」に開設された新しい事業所は小倉北区が多く、次いで小倉南区、戸畑区が多い。アンケート回答者は限られたサンプルであるが、近年の住宅需要や流通の動向に沿った動きと思われる。

主な営業エリアは「市内」が約6割で、「徒歩圏」、「区内」と合わせて全体の約4分の3が経営基盤を北九州市内とする事業所である。それ以外の、市外でも営業展開している事業所は小倉北区に比較的多い。

表 19 アンケート回答者の属性〔行政区別〕

[N=101]	計	現在の場所で営業を開始した時期						主な営業エリア					
		1969年以前	1970～1979年	1980～1989年	1990～1999年	2000～2004年	2005年以降	徒歩圏	区内	市内	都市圏	県内 山口県	全国
門司区	8%	1%	2%		2%		3%		2%	5%		1%	
小倉北区	38%	2%	3%	7%	9%	4%	13%	2%	2%	24%	4%	5%	2%
小倉南区	15%			2%	3%	2%	8%		1%	11%	2%	1%	
若松区	3%		1%			1%	1%		1%	2%			
八幡東区	2%				1%	1%				1%			1%
八幡西区	26%	2%	4%	4%	4%	6%	5%		6%	16%	2%	2%	
戸畑区	8%			2%			6%			3%	1%	4%	

### (3) 今後の見通しや取り組みの方向

今回の調査では、今後の住宅流通の見通しや中古住宅の活用に関する意識について回答を求めたが、同じ質問を昨年2月に実施したアンケート（補注5）でも行っている。この一年間における回答の変化を知りたいというのが、今回同じ質問を行った理由である。2010年は、国勢調査のキャンペーンを通じて人口減少社会の到来がようやく国民的な関心となり、それとともに空き家問題や中古住宅への関心も大きく高まった年であった。そのような時期を経て一年後に、不動産事業者の認識や意向にも何らかの変化がみられるのではないかと考えた。その調査結果を、昨年との比較も合わせて以下に示す。

#### 1) 住宅タイプ別の流通の見通し

まず、持家の中古住宅の活用という観点から、今後の流通の「量」の見通しについて新築物件と対比させながらみていく（図8）。

中古物件の流通について、増加するという見通しは販売物件の方が賃貸物件よりも多く、戸建て住宅も分譲マンションもほぼ同様な見通しである。賃貸物件は、「あまり変わらない」という回答が大半であり、既存の賃貸物件が多いことから需要はさほどないとみなされているようである。しかし、前回の調査と比較すると、「中古戸建ての賃貸物件」が増加するという回答率は6ポイント上昇しており、「中古戸建ての賃貸物件」の流通量は未だ大きくないが確実に増加しつつあることがうかがわれる。なお、中古の他のタイプについては前回調査とあま

り変わらない結果であった。

一方新築物件は、戸建て住宅も分譲マンションも減少するという見通しの方が多い。ただし前回調査と比べると増加するという見通しは、戸建て住宅は13ポイント、分譲マンションは11ポイントと大きく上昇している。新築需要は根強く、供給が低落していた1年前に比べてやや回復したことがこの結果につながったと思われる。

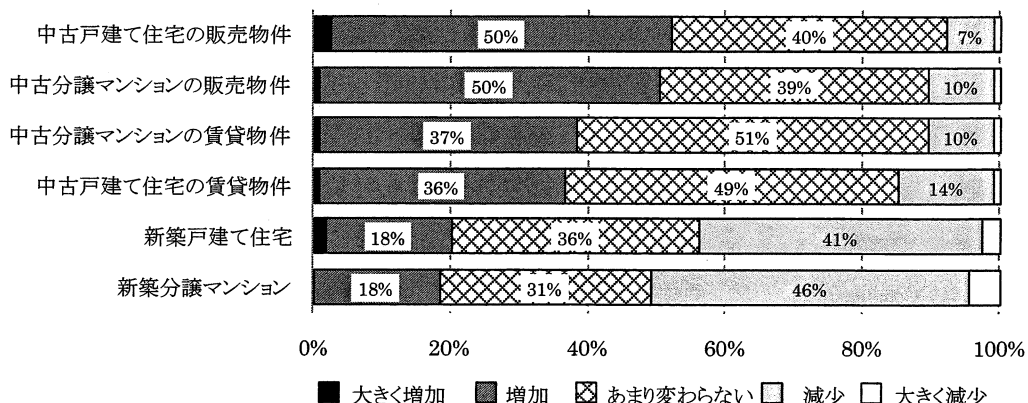


図8 住宅タイプ別の流通量の見通し〔持家〕

以上のような「新築」から「中古」へという動きとともに、「所有」から「利用」への転換も国や市の住宅政策の大きな課題とされているが、「利用」、つまり賃貸住宅について、実際の動きを知る事業者の見通しをみていくと(図9)、ここで取り上げた4タイプの賃貸住宅のなかで、ほとんど全員が増えると回答したのは「高齢者対応の設備を備えた賃貸住宅」である。「大きく増加」と「増加」を合わせると92%で、これは前回調査を7ポイント上回った。ただし、「大きく増加」の回答率は前回調査を11ポイント下回り、高齢者対応の賃貸住宅が増えることは確実だが「量」はさほど多くないと考える人の比率が高まっている。また、増加の見通しが2番目に多いのは「住宅困窮者も対象とする低家賃の賃貸住宅」であるが、これも「大きく増加」の回答率は6ポイント低下し前回の半分以下となった。

一方、「単身者向けの賃貸住宅」と、「ファミリータイプの賃貸住宅」は減少するという見通しの方が多い。単身者向けは既に供給過剰であり淘汰が進むことが予想され、またファミリータイプは不足しているものの、持ち家志向は依然として強く需要は増えないと予想されているようである。

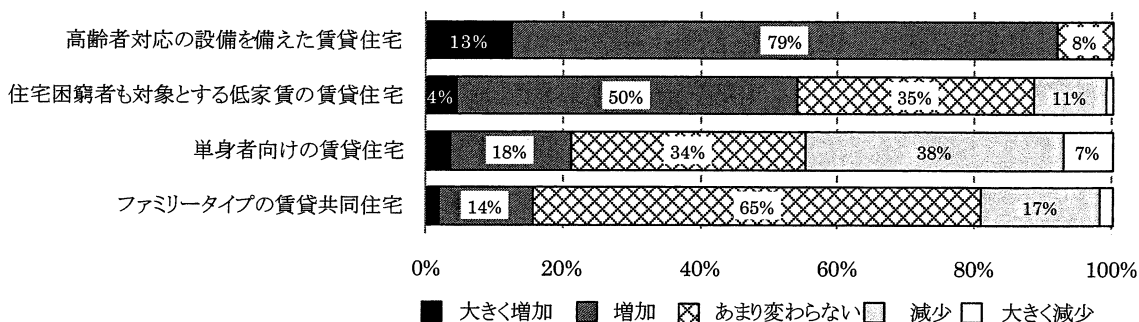


図9 住宅タイプ別の流通量の見通し〔賃貸住宅〕

## 2) 住宅タイプ別の取り扱い希望

以上で取り上げたタイプの住宅のうち今後積極的に取り扱っていきたいものについて、希望の強いものから3つまで回答を求めた。その結果、最も回答が多いのは「中古戸建て住宅の販売物件」であり、全回答者の53%が3位までに選び、30%が第1位としている。次いで多いのは、「中古分譲マンションの販売物件」であり、3位まで合わせて52%である。前問でみたように、中古の販売物件の増加を見込んで活用を図ろうとする事業者が多いことがわかる。賃貸物件の希望は販売物件に比べて少ないが、「中古戸建て住宅の賃貸物件」の合計は前回調査を8ポイント上回った。中古戸建て住宅の流通量の増加とともに取り扱いを希望する事業者が増えつつあることがうかがわれる。

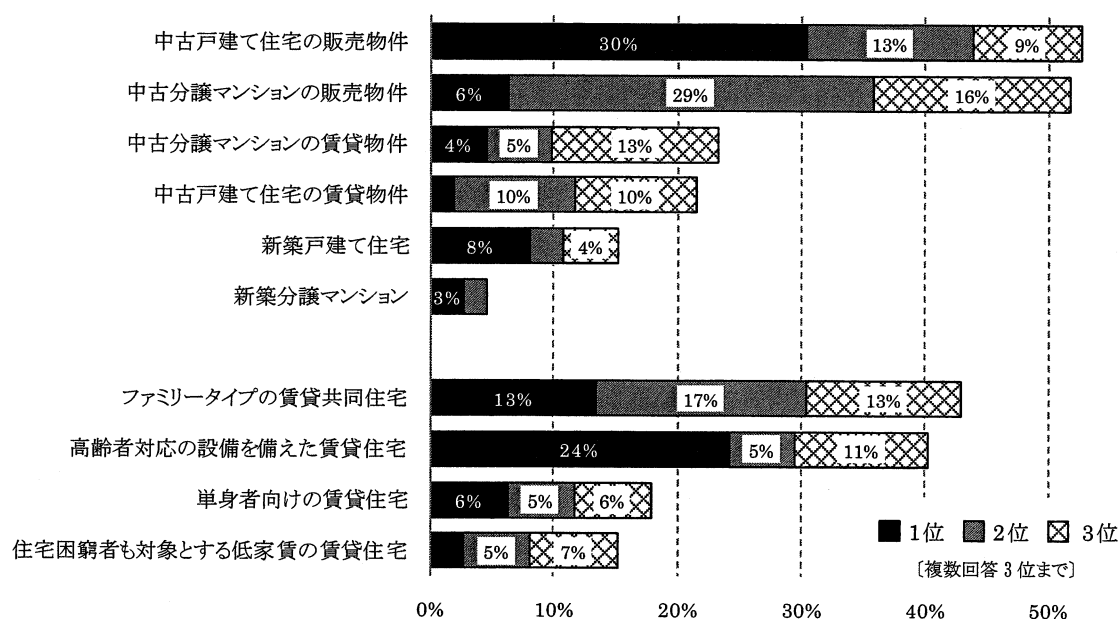


図10 今後積極的に扱っていきたい物件

賃貸住宅では、今後の増加が見込まれる「高齢者対応の設備を備えた賃貸住宅」を1位とする回答が多いが、3位までの合計では「ファミリータイプの賃貸共同住宅」の方が多く、前回調査に比べて15ポイント上昇している。多くの空き家を抱える賃貸住宅市場のなかで比較的品薄なタイプであり、借り手が決まりやすく家賃収入も比較的安定したタイプであることから、取り扱い希望が強まっていると思われる。

## 3) 中古住宅の活用に関する意識

今後、急増すると予想されている中古住宅の空き家について、設問項目のなかから回答者の考えに最も近いものを2つまで選んでもらった。その結果、最も多く選ばれたのは「問題があってもリノベーション等によって商品化できるものは多く、できるだけ活用したい」という回答であり、全回答者の53%から選ばれた。前回調査に比べ3ポイント上昇し、リノベーションによる商品化に意欲的な事業者が増えつつあることがうかがわれる。

場所に関する設問項目では、「便利に暮らせる街なかを優先して、空き家の活用に取り組み

たい」が35%であるのに対し、「住環境や住宅の質が比較的良好な郊外を優先して空き家の活用に取り組みたい」は15%であり、街なかの立地条件を評価する回答の方が多く、前回調査に比べて5ポイント上昇している。ただし、「場所によらず、優良な物件を探し出すことに力を入れて、空き家の活用に取り組みたい」が35%で、場所よりも物件の善し悪しの方が重要と考える回答の方が多い。

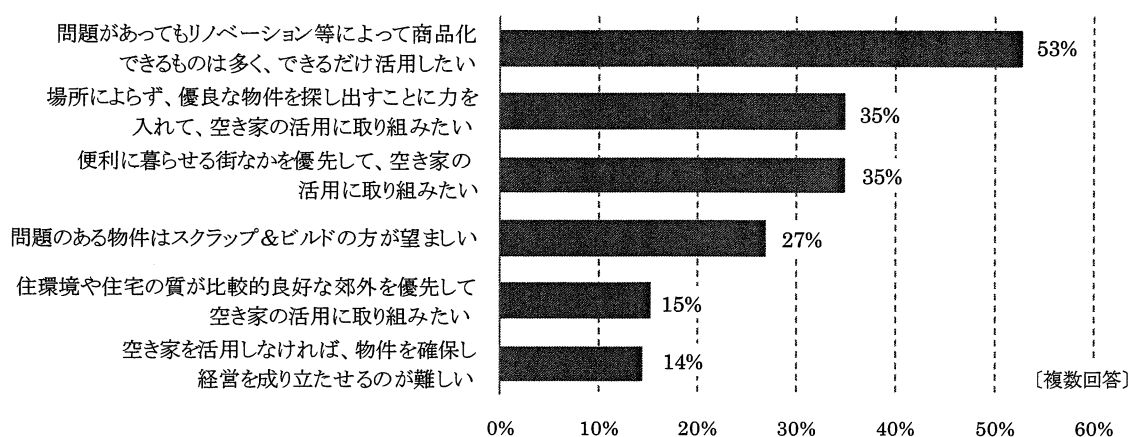


図 11 空き家の活用に関する意識

#### (4) 需要者の意識やニーズ

賃貸住宅入居希望者や住宅購入希望者が、場所や物件を選ぶにあたってどのような選択を行っているのか、その現状や動向について以下のような回答が得られた。

##### 1) 居住地の「格付け」への関心について (図 12-A)

インターネット上でさまざまな商品の比較やランキングが盛んに行われるようになってきている。居住地についても例外ではなく、全国の都市内の町域レベルまでを比較するサイトも登場している (補注 6)。その背景として住宅物件を探す人の場所への関心の高まりがあると考えられる。

そこで、本調査では『居住地の「格付け (評価)」への関心が高まっている』かどうかについて設問を用意した。それに対して「ある程度そう思う」が43%、「そう思う」が22%であり、北九州市においても格付けへの関心が高まっていることが確認できた。

##### 2) 場所による人気度の「差」について (図 12-B・C・D)

格付け (評価) が人気度につながっていると考えられるが、その地域差がどのように現われているかを知るために『人気エリアとそうでないエリアの「差」』についてたずねた。まず現状として、『「差」が大きい』かという問に対して「そう思う」が46%、「ある程度そう思う」が39%であった。また傾向として『「差」が広がりつつある』に対しては「ある程度そう思う」が最も多く41%、「そう思う」が37%であった。人気度の差は大きく、格差が拡大していることがわかる。

しかし、そのような人気度が実態を反映しているのかどうかについて知るために、『評判は良くないが実際には住みやすいエリアは多い』のではないかという設問を用意した。それに対

し「ある程度そう思う」が36%、「そう思う」が12%であり、肯定的な回答が約半数を占め、否定的な回答を大きく上回った。人気度の高いエリア以外にも潜在的なポテンシャルをもつエリアは多いことがうかがわれる。

### 3) 物件と場所のどちらが優先されるかについて (図 12-E・F)

物件の選択に当たって、場所の人気度とともに物件そのものへの満足度が欠かせない条件であるが、実際にはどちらが優先されているのかをたずねた。まず『希望する物件があれば、環境や利便性をあまり気にしない人が多い』に対して「あまりそう思わない」が42%、「思わない」が13%、であり、一方、『物件よりも場所の選択を優先する人が増えている』に対しては「ある程度そう思う」が48%、「そう思う」が11%であった。場所の条件を重視する傾向が強まっており、物件が魅力的であってもそれだけでは選択され難くなっていることがわかる。

### 4) 居住環境と利便性の評価について (図 12-G)

以上みてきたように、場所の条件を重視する傾向とともに人気度の差が拡大していると考えられるが、それでは住みよい場所としてどのような条件が重視されているのか、まず、居住環境と利便性の比較からみていく。場所の選択において『居住環境よりも、利便性を重視する傾向が強まっている』に対し、「ある程度そう思う」が30%、「そう思う」が7%であり、一方、「あまりそう思わない」は13%、「思わない」は4%であり、肯定的な回答が否定的な回答の約2倍であった。かつては良好な居住環境を求めて多くの人が郊外へ移り住んだが、現在は利便性に重きを置く傾向が強まっていることがわかる。

### 5) 公共交通の利用しやすさの評価について (図 12-H・I)

重視されるようになってきている利便性の条件として、まず求められるのは公共交通の利用のしやすさである。周辺に店舗や病院などの公益施設が無くても駅やバス停に近ければ自家用車に依存しないライフスタイルが選択できる。それでは、駅やバス停への「近さ」はどの程度であれば受け入れられるのか、それを時間距離の比較からみていく。

まず、『駅やバス停から5分以上の賃貸住宅や分譲マンションは人気はがない』に対して、「あまりそう思わない」が29%、「思わない」が8%であり、一方、「ある程度そう思う」が20%、「そう思う」が4%であり、5分以上でも許容範囲とする回答の方が多い。次に、『駅やバス停から10分以上の賃貸住宅や分譲マンションは人気はがない』に対しては、「ある程度そう思う」が27%、「そう思う」が13%であり、それに対して「あまりそう思わない」が25%、「思わない」が6%であり、10分以上でも許容範囲とする回答の方が少ない。この結果から、10分以内であることが利便性の判断のひとつの目安になっているのではないかと思われる。

### 6) 道路環境の評価について (図 12-J・K)

上記のように公共交通の利便性は場所の評価の大きな条件であるが、現実には車への依存度が高い生活者は多く、車が利用しやすい道路環境を公共交通以上に重視する人は多い。また道路の広さは日照や通風といった居住環境の質にも大きく関わっている。ただし車の走行性が高い道路は騒音や交通事故の発生につながりやすい。そのような多面的な評価が必要な道路環境であるが、実際にどのような選択がなされているのかについて、道路の幅員による比較からみていく。

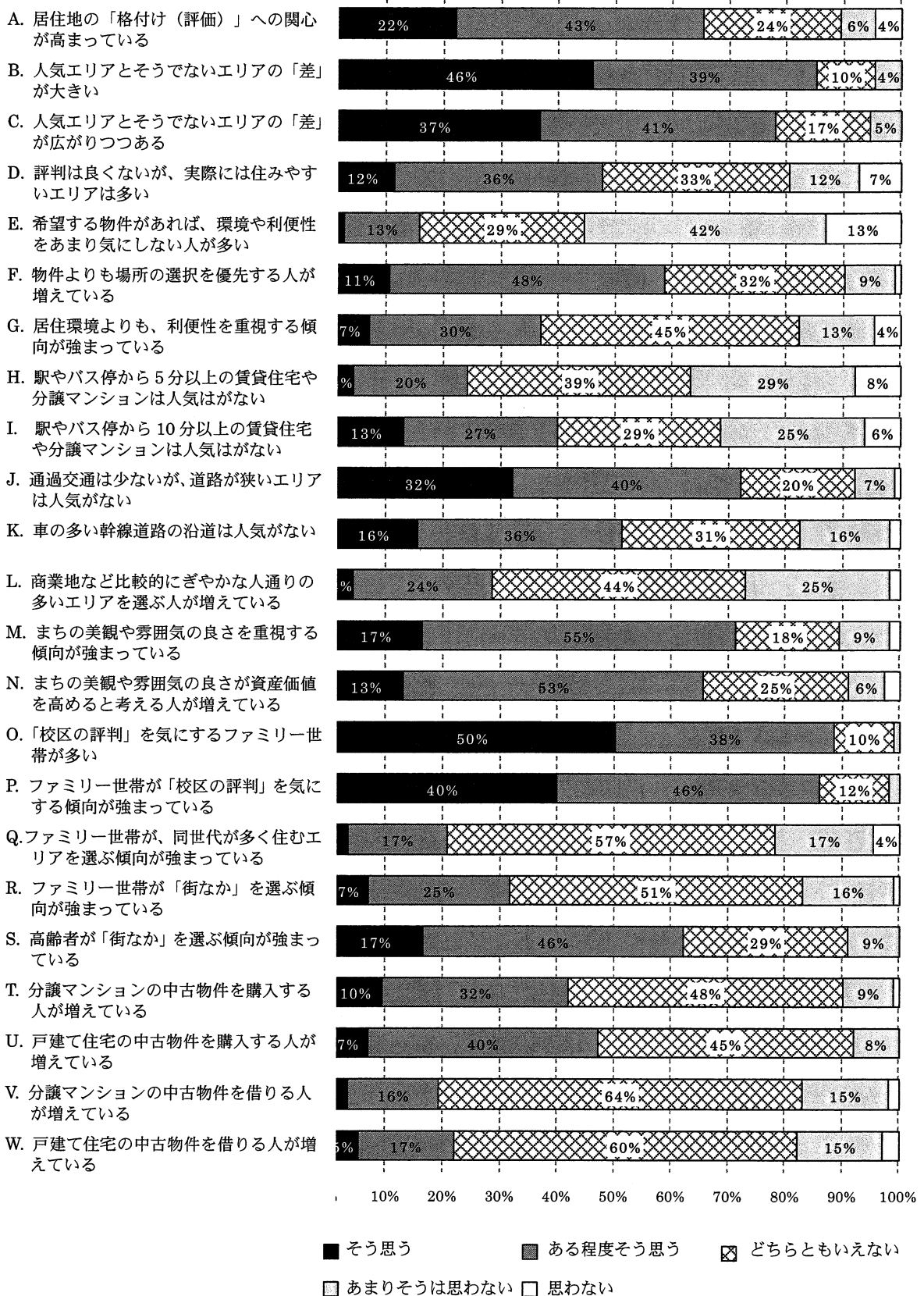


図12 賃貸住宅入居希望者や住宅購入希望者の場所や物件選びの傾向

まず、『通過交通は少ないが、道路が狭いエリアは人気がない』に対して、「ある程度そう思う」が40%、「そう思う」が32%であり、約7割が道路の狭さを問題視している。一方、『車の多い幹線道路の沿道は人気がない』に対しては、「ある程度そう思う」が36%、「そう思う」が16%であり、車の多さを過半数が問題視している。どちらのエリアも、人気がないという回答の方が多いが、道路の狭いエリアの方が幹線道路沿道よりも評価が低い結果となっている。

#### 7) にぎやかな場所に住むことへの評価について (図 12-L)

上記のように幹線道路の沿道が人気がなく、そのことからわかるように静かさを重視する人は多い。近年では小学校や幼稚園も騒音源とされるほどである。しかし利便性の高い場所は騒音源も多い。そのような場所から郊外に静かさを求めて転出した人も多く、次第に商店街やその周辺は、住むにはふさわしくない場所とみなされるようになった。ようやく近年、商店街の直近でも住宅建設の動きがみられるようになってきているが、現在の状況として『商業地など比較的にぎやかな人通りの多いエリアを選ぶ人が増えている』といえるのかどうか。それに対して、「ある程度そう思う」が24%、「そう思う」が4%であり、一方「あまりそう思わない」が25%、「思わない」が2%である。わずかではあるが肯定的な回答の方が多く、にぎやかな場所でも抵抗を感じない、むしろ人が多く集まる場所に魅力を感じるという人が増えつつあることがうかがわれる。

#### 8) まちの美観や雰囲気の評価について (図 12-M・N)

北九州市の大部分の市街地は、急速な都市化のなかでまちの美観や雰囲気についてほとんど無頓着なまま形成されてきた。住宅購入者のほとんどは、家の外観や広さ、間取りへの関心は強いが、周辺の状況はあまり気にせずに選んでいた。しかし、およそ20年前から新しい市街地開発や大規模な再開発が行われる場所で街並や緑などへの配慮やコントロールが行われるようになり、市民の住宅環境に対する意識も次第に高まってきた。しかし、住宅コストの条件が厳しさを増すなかで、現在の状況として『まちの美観や雰囲気の良さを重視する傾向が強まっている』といえるのかどうか。それに対して、「ある程度そう思う」が55%、「そう思う」が17%であり、肯定的な回答が大部分を占めた。また『まちの美観や雰囲気の良さが資産価値を高めると考える人が増えている』に対しても同様の結果であり、「ある程度そう思う」が53%、「そう思う」が13%であった。地域間の競合や不動産市況が厳しさを増すほどに美観や雰囲気の重要性は高まっているようである。

#### 9) 子育て環境の評価について (図 12-O・P・Q)

少子化のなかで子育て環境への不安、なかでも学校や地域における教育力低下への懸念が強まっているといわれるが、住宅選びにおいてその影響がどのように現われているかをみていく。

まず「校区」について、孟母三遷の故事を引くまでもなく時代を越えて子どもの教育環境は重視されてきたが、現在の北九州市においてそれがどの程度のものかを知るために、『「校区の評判」を気にするファミリー世帯が多い』かどうかをたずねた。それに対して、「そう思う」が50%、「ある程度そう思う」が38%であり、肯定的な回答が約9割を占める一方、「思わない」は回答ゼロであった。子育て世代は他のどのような条件よりも「校区」を重視する傾向にあるという結果であった。また、『ファミリー世帯が「校区の評判」を気にする傾向が強まっ

ている』に対しても同様の結果であり、「ある程度そう思う」が46%、「そう思う」が40%であり、教育環境への関心はますます高まっていることがうかがわれる。

子育て環境についてさらに、子どもがともに学び遊び成長する仲間が多い地域が好ましいという観点から『ファミリー世帯が、同世代が多く住むエリアを選ぶ傾向が強まっている』かどうかをたずねたが、それに対しては、「ある程度そう思う」が25%、「そう思う」が7%であり、「校区の評判」に比べると回答率は低い。地域の子どもたちのつながりや同世代との関わりに対する子育て世代の関心は、学校教育に対する関心よりも薄いようである。

#### 10) 「街なか」の評価について (図 12-R・S)

ここでは、市街地を「街なか」と「周辺」に大きく区分し(補注 2)、その区分を図示した上で、近年の場所選びの傾向として「街なか」と「周辺」のどちらが選ばれているのかをたずねた。

まず、『ファミリー世帯が「街なか」を選ぶ傾向が強まっている』かという設問に対し、「ある程度そう思う」が17%、「そう思う」が3%であり、合わせて肯定的な回答は約2割で否定的な回答をわずかに上回るがその差は小さく、「どちらともいえない」という回答が57%を占めている。「街なか」を選ぶファミリー世帯の動きは、今のところそれほど目立つものになっていないようである。

次に、『高齢者が「街なか」を選ぶ傾向が強まっている』に対しては、「ある程度そう思う」が46%、「そう思う」が17%であり、肯定的な意見が6割を超え、それに対して「思わない」は回答ゼロであった。「街なか」を住みやすいと思う高齢者は確実に増えていることがわかる。

### (5) 居住地に対する評価

#### 1) 評価のための市街地区分

居住地の比較評価を行うにはそのための市街地区分が必要である。本調査では表 20 に示すような区分を設定したが、これは、北九州市の総合計画である「元気発信!北九州」プランのなかで提示されている主な生活支援拠点の配置(図 13)の考え方をもとにしたものである。まず「街なか」と「周辺」に2分した上で「駅徒歩圏内」と「駅徒歩圏外」、さらに「生活支援拠点」とそれ以外に区分した。また、「駅徒歩圏外」については、地形条件による区分を行った。そのように設定したA1~B4(表 20)の区分のそれぞれについて行政区分も設定し、合計40区分を評価の選択肢とした。

設問は、賃貸住宅、マンション購入、戸建て住宅購入のそれぞれの希望者に人気の高いエリア、将来にわたって住みよさが維持できる可能性が高いエリア、及び中古住宅流通が進む可能性が高いエリアについてたずね、40の市街地区分のなかから5つまで選んでもらうという方法で回答を求めた。

以下、調査結果を示すが、回答に事業者の営業エリアによるバイアスがかかるのは当然であり、それを考慮する必要がある。つまり、小倉北区の事業者が多いため「都心」の評価が高まるといった影響である。ただしそれが、以下に示す調査結果の順位を大きく左右するものにはなっていないと考える。





表 20 市街地区別に見た居住地としての人気度、住みよさの維持、中古住宅流通の可能性に関する評価

		区分	行政区	拠点	順位 (10位まで)					回答率 (複数回答 5つまで)							
					①	②	③	④-1	④-2	⑤	① N=94	② N=93	③ N=84	④-1 N=89	④-2 N=83	⑤ N=81	
		① 賃貸住宅入居希望者に人気の高いエリア ② マンション購入希望者に人気の高いエリア ③ 戸建て住宅購入者に人気の高いエリア ④-1 「街なか」で、将来にわたって、住みよさが維持または向上できる可能性が高いエリア ④-2 「周辺」で、将来にわたって、住みよさが維持または向上できる可能性が高いエリア ⑤ 中古の戸建て住宅の流通が進む可能性が比較的高いエリア															
「街なか」の市街地 市街化時期(1965年以前)	駅徒歩圏内	A1 都心	小倉北区	小倉	1	1	3	1		3	81%	88%	30%	67%		26%	
		A2 副都心	八幡西区	黒崎	3	2		3			36%	40%	7%	33%		14%	
		A3 その他の生活支援拠点	門司区	門司港		9		7				7%	17%	10%	24%		1%
				門司	9	5	9	6			18%	26%	18%	27%		10%	
			小倉北区	城野	7	8		8			22%	18%	6%	21%		11%	
			若松区	若松							3%	4%	7%	8%		10%	
			八幡東区	八幡	10	10		4		6	11%	16%	11%	31%		17%	
			八幡西区	折尾	4	4	5	5		4	31%	27%	24%	29%		23%	
		戸畑区	戸畑	6	3	4	2			23%	39%	25%	38%		12%		
		A4 拠点以外	門司区										4%	4%		2%	
			小倉北区	8		10	9		6	21%	12%	16%	20%		17%		
			小倉南区			7	10		9	10%	8%	19%	15%		16%		
	若松区								1%	1%	5%	2%		5%			
	八幡東区								2%	3%	10%	9%		4%			
	八幡西区				7				7%	6%	19%	8%		14%			
	戸畑区							5%	3%	8%	7%		2%				
	駅徒歩圏外	A5 平坦地～緩斜面地	門司区								1%	1%	2%	2%		7%	
			小倉北区			10			9	6%	11%	16%	7%		16%		
			小倉南区							2%	2%	12%	8%		15%		
			若松区							1%		1%	1%		4%		
			八幡東区							2%	2%	10%	3%		5%		
			八幡西区			10			6	4%	3%	16%	7%		17%		
		戸畑区							2%	1%	7%	3%		2%			
		A6 斜面地	門司区													5%	
小倉北区									1%	3%					6%		
小倉南区												1%			1%		
若松区															4%		
八幡東区															6%		
八幡西区								1%	1%	1%				7%			
戸畑区													5%				
市街化時期(1966年以降)	駅徒歩圏内	B1 生活支援拠点	小倉南区	下曾根	5	7	2		2	2	30%	24%	31%		59%	32%	
			小倉南区	守恒	2	5	1		1	1	38%	26%	47%		66%	44%	
			八幡西区	三ヶ森			6		3	5	7%	10%	22%		51%	19%	
	駅徒歩圏内	B2 拠点以外	小倉南区						4		7%	5%	11%		36%	14%	
			八幡西区						5		3%	4%	8%		31%	6%	
	駅徒歩圏外	B3 平坦地～緩斜面地	門司区						6				1%		23%	2%	
			小倉南区						7		3%	1%	11%		22%	11%	
			若松区						9		2%		6%		8%	1%	
			八幡西区						8		4%	4%	8%		18%	10%	
			小倉南区						10				2%		6%	1%	
駅徒歩圏外	B4 斜面地	小倉南区										2%		6%	1%		

#### 5) 将来にわたって住みよさが維持できる可能性が高いエリア (表 20-④)

ここでは「街なか」と「周辺」の別に評価を求めた。

まず「街なか」では、最も評価が高いのは「都心」であった。しかし回答率は 67%で、前述の賃貸やマンション購入の人気度の高さからみると、やや低い結果となっている。住みよさが維持されるかという観点からみると「都心」は一概に評価できない、つまり問題もあるとみなされていることがうかがわれる。

次に評価が高いのは「生活支援拠点」の戸畑で回答率は 38%であり、「副都心」の 33%を上回っている。また「生活支援拠点」の八幡は 31%、折尾は 29%で、「副都心」とあまり大きな差は無い。その他の「生活支援拠点」の評価も「拠点地区以外」に比べてかなり高く、門司が 27%、門司港が 24%、城野が 21%の順となっている。

次に「周辺」について、人気度が高い「生活支援拠点」の評価がやはり高く、守恒の回答率は 66%で「都心」と並ぶ高い評価を得ている。次いで下曾根が 59%、三ヶ森が 51%である。

「拠点地区以外」の「駅徒歩圏内」では、小倉南区が 36%、八幡西区が 31%であり、モノレール沿線や JR 日豊本線沿線の方が筑豊電鉄の沿線に比べてやや評価が高いことがうかがわれる。また、「駅徒歩圏外」では門司区が 23%、小倉南区が 22%であり八幡西区の 18%や若松区の 8%に比べて評価が高い。

#### 6) 中古の戸建て住宅の流通が進む可能性の高いエリア (表 20-⑤)

不動産事業者が今後取り扱っていきたいという希望が多く、流通量も増加している中古の戸建て住宅について、今後流通が進む可能性が最も高いと考えられているのは「周辺」の「生活支援拠点」の守恒であり、回答率は 44%であった。次いで下曾根が 32%、「都心」が 26%、折尾が 23%である。以上のエリアは現在の戸建て住宅購入の人気エリアであり既に中古戸建て住宅の流通が活発化しつつあることがうかがわれる。

一方、戸建て住宅購入の人気度は比較的高いが中古住宅の流通が進む可能性はあまり高くないという結果となったのは戸畑であり、戸畑は住みよさの維持の可能性に関する評価も高いことから、空き家がさほど増えないとみなされているのではないかと思われる。

#### (6) まとめ

以上、不動産事業者からのアンケート回答結果より、次のようなことが明らかになった。

まず、流通物件について、増加見込みや取り扱いたいという希望が多いのは、新築よりも中古であり、また賃貸よりも販売である。特に中古戸建ての販売物件が重視されている。一方、賃貸住宅は、単身用は減少するが高齢者用は確実な増加が見込まれ、取り扱い希望も多い。

次に需要者の意識やニーズについて、居住地への関心が高まり人気のある場所とそうでない場所の差が広がっている。特に学校区が重視されその傾向が強まっている。また利便性が重視され「街なか」が選ばれる傾向にあり、さらにまちの美観や雰囲気への要求も高まっている。

居住地の評価では、とりわけ「都心」の評価が高く、現在の人気度だけでなく将来性も高く評価されている。「副都心」の評価も比較的高いが、その他の「生活支援拠点」に対しても「副都心」並みかそれ以上の評価がみられ、なかでも守恒、戸畑の評価が高い。

#### 4. 持続可能性からみた居住地の評価

本章では以上の調査結果にもとづき、市民生活及び都市の持続可能性という視点から、市街地の類型ごとに居住地としての評価と課題について考察を述べる。評価の検討には類型別の位置条件（図1、表21）を重視するとともに、できるだけ現地の実状把握に努めた。また、類型結果は数理統計的手法によるものであることから、説明のつかないサンプルも若干あり、それらについては例外扱いとして考察を行っている。

表 21 地域別・類型別の面積比率

区分		面積 (km <sup>2</sup> )	計	TYPE 1	TYPE 2	TYPE 3	TYPE 4	TYPE 5	TYPE 1	TYPE 2	TYPE 3	TYPE 4	TYPE 5	
対象エリア	計	140.3	100 %	23 %	16 %	18 %	20 %	23 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	
街なか	駅徒歩 圏内	A1 都心	3.1	100 %	79 %	13 %	8 %		8 %	2 %	1 %			
		A2 副都心	1.1	100 %	60 %	34 %	6 %		2 %	2 %				
		A3 その他の生活支援拠点	7.2	100 %	58 %	13 %	16 %	4 %	9 %	13 %	4 %	5 %	1 %	2 %
		A4 拠点地区以外	11.1	100 %	60 %	18 %	3 %	2 %	16 %	21 %	9 %	1 %	1 %	6 %
	駅徒歩 圏外	A5 平坦地～緩斜面地	28.4	100 %	45 %	21 %	16 %	6 %	13 %	40 %	27 %	17 %	6 %	11 %
		A6 斜面地	23.6	100 %	4 %	3 %		9 %	84 %	3 %	3 %		8 %	62 %
周辺	駅徒歩 圏内	B1 生活支援拠点	3.4	100 %	15 %	50 %	13 %	18 %	3 %	2 %	8 %	2 %	2 %	
		B2 拠点地区以外	14.9	100 %	11 %	23 %	28 %	27 %	11 %	5 %	15 %	16 %	14 %	5 %
	駅徒歩 圏外	B3 平坦地～緩斜面地	45.3	100 %	4 %	15 %	33 %	40 %	8 %	6 %	31 %	58 %	64 %	11 %
		B4 斜面地	2.0	100 %				66 %	34 %				5 %	2 %

##### (1) 市街地類型TYPE1の評価

TYPE-1は利便性が最も高く居住人口も多い。人口密度も高いことから商業やサービス業などの生活産業も成り立ちやすく利便性の維持が図りやすい。また、現在の人気度も将来の住みよさの持続可能性についても不動産事業者が高く評価している「都心」の約8割、また「副都心」やその他の「街なか」の「生活支援拠点」の約6割がTYPE-1の市街地となっている。また、「周辺」のTYPE-1は、主に大規模商業施設が立地するエリアである。以上より、ここで比較する5類型のなかで、持続可能性からみた居住地としての評価が最も高いのはTYPE-1である。

全体的にみると人口は減少傾向にあるが、増加に転じたところも少なくない。2005～2010年に人口が増加したエリアは面積で約1/4を占める。増加エリアは人気度が特に高い「都心」とその周辺に多くみられるが、「副都心」やその他の「生活支援拠点」でも増加がみられる。これらの拠点地区では、現在は減少傾向にある場所でも、需要者のニーズに合った住宅の供給が進めば人口が増加に転じる可能性は高い。

上記のようなポテンシャルをもつ拠点地区は、「街なか」の居住再生をリードしていくエリアであり、「格」の高い居住地となるような住宅供給やまちづくりを誘導していく必要性が高い。これまでも再開発や景観条例、地区計画などの事業やコントロールが進められてきたところが多いが、持続可能性の高い居住地という観点から、優れた景観や雰囲気はどう形成していくべきか、改めて検討していく必要があると考える。

上記以外の、面積で約3/4を占める市街地についても、持続可能性は他の類型を上回るこ

とから、その評価にふさわしい魅力ある居住地となることが望ましい。拠点地区に近い場所では、早い時期に市街化し、時を経て成熟した雰囲気の良い居住地となっているところも少なくない。また、整備時期は比較的旧いが土地区画整理事業が行われた場所も多い。居住地として「街なか」が選ばれる傾向が強まっているが、上記の拠点地区だけではニーズの受け皿として十分ではなく、このエリアが戸建て住宅需要の受け皿となっていくことが望ましいと考える。今後、職住近接の戸建て需要は高まっていくと予想されるが、戸建ての中古物件の増加とともに、新しい戸建てへの建て替えが進む可能性も他の類型よりは高いと思われる。

## (2) 市街地類型TYPE 2の評価

TYPE-2は、「街なか」と「周辺」が約半々であり、共同住宅が多く人口密度が高く、また年齢構造が若いといった点では共通性が高いが、利便性については「街なか」の方が明らかに優位である。

「街なか」のTYPE-2の市街地はTYPE-1とともに「街なか」の平野部のほとんどを占めており、TYPE-1に比べて利便性はやや劣るがほとんど差はない。その多くは、公的住宅の建設、社宅跡地や遊休地における共同住宅建設などによって比較的早く「若返り」が進んでいるエリアである。従ってTYPE-1と同等に評価できると考える。TYPE-1の拠点地区以外の市街地に比べればTYPE-2の方が確実に評価は高い。

「周辺」のTYPE-2の市街地は、公的住宅団地や土地区画整理事業後に賃貸住宅が多く建てられたところが大部分であり、基盤整備水準は高い。人気度が高い「周辺」の「生活支援拠点」では、約半分がこのTYPE-2の市街地である。「周辺」の他の類型に比べて人口密度がかなり高いことから、生活産業が維持される可能性は高い。従って、持続可能性な居住地としての評価は、「周辺」のTYPE-1に次いで高いといえる。

TYPE-2は、「街なか」、「周辺」のいずれにおいても、都市基盤の水準や共同住宅の多さ、また住戸面積の広さが他の類型を上回り、かなり「出来上がった」市街地ということが出来る。現状の環境が維持される可能性が高い、つまり環境悪化の懸念が小さいという面からみれば、TYPE-1より評価が高いといえる。

## (3) 市街地類型TYPE 3の評価

TYPE-3は、面的な都市基盤整備の実績が少なく、スプロール的な開発が進んだところが多い。スプロール (urban sprawl) とは市街地が無秩序に拡がるという意味であり、多くの場合、農地が虫食い状に宅地化されていくこと示す。高度成長期に大都市圏で生じたスプロールをコントロールすることが1968年の都市計画法制定と開発許可制度創設の大きな目的であった。北九州市においても他の大都市ほどではないが農地のスプロールがかなり進み、その受け皿となったのが主にTYPE-3であった。開発許可制度創設以降も、市街化区域では1000㎡未満の開発は許可対象外であり、そのような「ミニ開発」によるスプロールが逆に増えたところも少なくない。

また、TYPE-3には、開発許可制度ができる以前の1960年代に開発された中規模な住宅

団地も多く含まれている。当時はグレードの高い住宅地として郊外居住に憧れる人々を惹きつけたが、後年整備されたTYPE-5の住宅団地に比べて道路や敷地面積、住宅面積は狭く、現在の感覚では「古い」というイメージを免れない。

以上のように、都市基盤や住宅の水準からみてTYPE-3の評価は相対的に低くならざるを得ない。既に65歳以上の人口が3割を超えており空き家も増えているが、販売価格の土地単価が低いことからみても、現状では需要者側の評価も低いことがわかる。ただし、価格の安さは利点でもあり、コストメリットで新しい居住者が得られれば持続性は保たれる。

また、道路がやや狭い、整然としていないという状況も一概に不利な条件とはいえ、親しみやすい雰囲気や味わいのある雰囲気を醸し出すのに役立つ場合もある。画一的な感がある新しい住宅団地では得られない魅力づくりやイメージアップが実現できれば、コストメリットと合わせて居住者を惹きつけることができるのではないだろうか。つまり、今後のまちづくりのあり方が居住地としての持続性を左右する可能性が高いといえる。

#### (4) 市街地類型TYPE4の評価

TYPE-4はほとんどが「周辺」にあり、TYPE-3よりも新しい戸建て住宅地である。人口は増加傾向にあり、2005～2010年をみるとTYPE-2と同様の伸びをみせているが、そのうち14歳以下の増加率はTYPE-2を大きく上回っており、子育てファミリー世帯の多くがTYPE-4の戸建て住宅を選んでいることがわかる。

これまで、そのような世帯の大きな受け皿となってきたのが土地区画整理事業や開発許可によって整備された大規模な住宅団地である。都市基盤の整備水準が高く、敷地面積や住戸面積も比較的広く、また同世代が多いことから子育ての諸条件にも恵まれている。しかし、既に開発後10年以上を経過した住宅団地では、成長した子どもの転出などによって人口が減少するところが増えており、TYPE-3と同じような状況に向かいつつある。ただしTYPE-3に比べて整然としたゆとりのある居住空間が形成され、それが地区計画によって担保されており、また住宅はほとんどすべて1981年の新耐震基準以降に建てられたものである。このように、「環境」と「家」の評価はTYPE-3以上であり、また全市的にみても最も高く評価できるものとなっている。ただし、鉄道駅から遠くバスの便数も少ないため、交通利便性はTYPE-3よりも評価は低い。立地条件が重視される傾向は今後も強まると予想される。不動産事業者の将来性に関する評価も「周辺」の駅徒歩圏外に対してはかなり低いものとなっている。従ってTYPE-4の住宅団地の課題は何よりも交通対策であり、それが実現、継続できれば持続可能性は高い。

一方、大規模な住宅団地以外はほとんどスプロール市街地である。TYPE-3のスプロール市街地に比べて新しい住宅や広い住宅は多いが、開発許可逃れの「ミニ開発」や既存の道路に沿った「バラ建ち（単体開発）」がより多く見受けられ、TYPE-3と同様に今後のまちづくりのあり方が居住地としての持続性を左右する可能性が高いと思われる。

以上のようにTYPE-4を特徴づけるのは、「家」の評価が高いことであり、住宅団地は交通条件、その他の市街地は道路環境が不利な条件であるが、広い家に住みたいという「物件」

重視のニーズが絶えることはなく、空き家になっても流通物件化しやすい比較的良好な住宅が多いTYPE-4の方が、TYPE-3よりも居住再生の可能性は高いと思われる。

#### (5) 市街地類型TYPE5の評価

TYPE-5は、その大部分が斜面地である。居住地として不利な条件を多く抱える市街地であるが、特に問題として大きいのは道路条件である。狭い上に急勾配や階段が多く車が通行できる道が限られており、また道路の狭さは住宅の更新も阻害している。敷地が4m以上の道路に接していないため建築基準法で建て替えが許可されない住宅が多く、老朽化して廃屋となったものが目立つようになっている。また、駐車場が確保できないことも住宅更新が進まない大きな理由となっている。

斜面地で広い敷地や道路を確保するのは造成コストや防災上の問題が大きい。そのため、敷地面積は狭くまた細い道を挟んで住宅が建ち並ぶといった居住空間が形成されるが、それは斜面住宅地ならではの魅力でもある。ゆとりはないが親密感のある居住空間に愛着を感じ、高齢になっても住み続けたいという人は多い。眺望の良さも斜面に住む人たちの大きな自慢であり、それは今でも大きな利点である。また、生活上の困難の大きさは地域における「共助」を育むことにもつながり、実際に先進的な取り組みも行われている。

以上のように斜面住宅地の特性はさまざまな側面から評価する必要があるが、利便性、都市基盤・住宅の水準、人口減少と高齢化の状況などからみて総じて不利な状況にあることから、TYPE-5の評価は他の類型に比べて低いといわざるを得ない。また場所によって持続可能性の差は大きく、標高の高い場所や階段でしかアクセスできない場所に新しい居住者を受け入れることは難しい。

今回の比較検討のなかでTYPE-5の利点とみなせるのは、流通物件の価格が安いことである。「街なか」のTYPE-1やTYPE-2の市街地に近い場所であれば、職住近接の戸建て住宅を安く買いたいという需要を惹きつけることはできると思われる。

## 5. おわりに

本調査研究では、北九州市の市街地を調査対象として、居住地の持続可能性の評価を試みた。

そのために、まず居住地特性を把握するための情報収集を行ったが、調査単位とした町丁目別に収集・整理した情報は今後の都市研究のデータベースとして活用できるものとなったと考える。また数理統計的手法を用いて市街地の分類と比較分析を行ったが、それによって市街地の類似性や差異をかなり把握できたと考えている。手法や利用データを見直しながら試行を重ね、よりの確な結果を得ることを今後の課題としていきたい。さらに不動産事業者アンケートから需要者のニーズや市街地評価について、他では得られない現場からの貴重な情報を得ることができた。以上の調査結果に基づく考察については、今回、収集、取り扱いきなかつた情報を加えながら、さらに充実したものにしていくことが必要と考えている。

## 補注

- (1) 北九州市総合計画「元気発進！北九州プラン」（2008年）の策定に際して、北九州市立大学が北九州市から生活圏に関する調査を受託し、都市政策研究所がその実施主体となった。調査結果の概要は総合計画書に参考資料として掲載されている。本調査研究では、そのなかで実施した「まちの点検」の結果を援用している。これは、生活支援施設の集積状況や交通施設の利便性から市域の特性把握、類型を行ったものであり、その結果として、利便性の高いものから①域集客拠点（生活支援機能について、市内トップクラスの種類と集積を有する）、②集客拠点（生活支援施設の集積と種類が多い）、③地域支援拠点（生活支援施設がある程度集積）、④生活利便地区（日常生活にほとんど不自由しない）、⑤徒歩型生活地区（公共交通は不便だが食品取扱店が徒歩圏内にある）、⑥公共交通依存地区（公共交通へアクセスできるが食品取扱店が徒歩圏内でない）、及び⑦自家用車依存地区（公共交通が不便で徒歩圏内に食品取扱店がない）という7つの類型区分を示している〔参考文献1〕。なお、本調査研究では、①と②合わせて「集客拠点」としている。
- (2) 「北九州市都市計画マスタープラン」（2003年）において、おおむね1965年の人口集中地区（DID）を「街なか」としている。本調査研究では、市街化区域内の「街なか」以外のエリアを便宜上「周辺」と表記している。
- (3) インターネット上の不動産総合情報サイトのうち、北九州市の物件数が最も多いものを情報源とした。賃貸用はリクルート株式会社運営の「SUUMO」（<http://suumo.jp/>）、販売用はアットホーム株式会社運営の「at home web」（<http://www.athome.co.jp/>）を選択した。
- (4) 不動産広告で用いられる「アパート」と「マンション」の違いに明確な定義はないが、一般的に、木造や軽量鉄骨造の準耐火・低層物件が「アパート」、鉄骨鉄筋コンクリートや鉄筋コンクリート造などの耐火構造の集合住宅が「マンション」とされている。
- (5) 都市政策研究所は、2010年2月に、社団法人福岡県宅地建物取引業協会及び全日本不動産協会の北九州エリアの会員を対象にアンケートを実施した。〔参考文献3〕
- (6) 株式会社カカコムが運営する「街力」（<http://mansion-db.com/machiryoku/>）

## 参考文献

- 1) 片岡寛之（2009）「生活支援施設の集積状況から見た市域特性の把握と生活圏の類型化に関する研究」、『地域課題研究』、北九州市立大学都市政策研究所、pp 31-48
- 2) 片岡寛之（2008）「北九州市内における斜面地の分布状況の把握と斜面住宅地の類型化」、『地域課題研究』、北九州市立大学都市政策研究所、pp 131-145
- 3) 伊藤解子（2010）「良好な住宅ストック形成に向けた中古住宅流通の課題」、『地域課題研究』、北九州市立大学都市政策研究所、pp1-22
- 4) 伊藤解子（2011）「中古住宅流通促進の課題－北九州市における空き家の現況や需要者・供給者のニーズ調査を通じて－」、『都市政策研究所紀要 第5号』、北九州市立大学都市政策研究所、pp19-42



## 第二部

# 企業を対象としたモビリティマネジメント

# 第一章 北九州市における企業モビリティ・マネジメントの展開に向けて ～先進事例視察を通じて～

江 守 新

## 1. 研究の背景と目的

近年の地球温暖化の進行や都市部における交通渋滞の問題等を背景に、マイカー通勤から公共交通利用等による通勤への転換を従業員に促す企業モビリティ・マネジメント（以下、企業MMと記す）の取り組みが、国内外において見られるようになってきた。

こうした状況において、北九州市では、平成20年12月に「北九州市環境首都総合交通戦略」が策定された。本戦略においては、望ましい交通体系の実現に向けた交通施策の一つに企業MMが掲げられており、今年度からその検討がはじめられたところである。

そこで本稿では、日本における企業MMを取り巻く状況と北九州市における企業MMの取り組み状況を概観した上で、先進事例の視察を行い、今後の北九州市における企業MMの展開に向けて参考となりえる知見を整理することを目的とする。

## 2. 日本における企業MMを取り巻く現状

国土交通省では、運輸部門における地球温暖化対策の取り組みの方向性の一つに「公共交通の利用促進等」を掲げ、その具体的な取り組みとして「通勤交通グリーン化」「エコ通勤優良事業所認証制度」を進める方針を打ち出している。

「通勤交通グリーン化の推進」の取り組みは、平成20年度に創設された「地域公共交通活性化・再生総合事業」の枠組みを通じて実施されている。主にマイカー通勤者を対象に、公共交通による通勤や相乗り、自転車による通勤などへの転換を進めるための計画策定に対して支援が行われるもので、平成21年度現在で6自治体<sup>(1)</sup>が参加している。

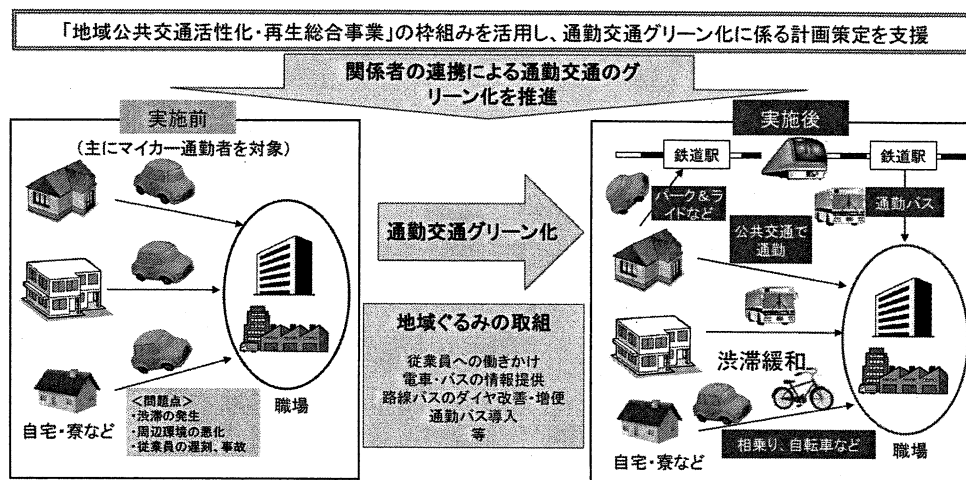


図1 国土交通省による「通勤交通グリーン化の推進」

また、国土交通省・環境省・経済産業省・交通事業者・経済団体・学識者等で構成される公共交通利用推進等マネジメント協議会が推進組織となって、企業MMに積極的に取り組む事業所を認証・登録する「エコ通勤優良事業所認証制度」の取り組みが進められている。

認証を受けた事業所は、認証制度ホームページ等での事業所名等の紹介や自社のホームページ・刊行物におけるロゴマークの使用等のメリットが享受できる仕組みとなっており、平成22年7月30日現在で264事業所が登録を行っている。

なお、認証を受けるには、「①エコ通勤推進担当者が指名されていること」「②従業員の通勤実態を把握していること」「③エコ通勤に関する具体的な取り組みを実施していること」「④エコ通勤プランが作成されていること」の4つの条件を満たす必要があり、このうち「③エコ通勤に関する具体的な取り組みを実施していること」については、下表に示す「従業員に対するコミュニケーション・アンケート」もしくは「コミュニケーション・アンケート以外」<sup>(2)</sup>のどちらかの取り組みを実施していることが必要となる。

表1 エコ通勤優良事業所認証制度における「エコ通勤に関する具体的な取り組み」

実施事項	具体的内容	
従業員に対するコミュニケーション・アンケート	個々の従業員の交通行動の転換を促すことをねらいとしたアンケートの実施	
コミュニケーション・アンケート以外	エコ通勤の呼びかけ	パンフレットやメールの配布
		公共交通の情報を提供
		研修会の実施
		その他
	エコ通勤を促す通勤制度の実施	マイカー通勤の禁止
		相乗り制度の導入
		時差出勤制度の導入
		徒歩通勤者への補助制度の導入
	自転車通勤の奨励	その他
		自転車通勤者への補助制度の導入
		駐輪場の設置
		レンタサイクルの導入
	駐車場の削減	更衣室やシャワールームの設置
		その他
従業員用駐車場の有料化		
通勤バスの導入	その他	
	自社所有のバスによる送迎	
	バス事業者への運行委託	
在宅勤務制度の導入	その他	
	在宅勤務制度の導入	
その他	その他	

その他、社団法人日本モビリティ・マネジメント会議（JCOMM 法人）により、適切な形のモビリティ・マネジメント（MM）が日本国内において効果的に広範に推進されていくことを支援することを目的に、企業MMを含めたMM全般をテーマに、定期的に会議が開催<sup>(3)</sup>されており、この会議を通じて企業MMに係わる情報共有や技術開発、普及啓発等が進められている。

このように、企業MMに係わる支援制度の整備や情報共有・技術開発等が進んできており、企業にとっては、企業MMに取り組みやすい環境が整いつつある。

### 3. 北九州市における企業MMの取り組み状況

北九州市では、自家用車利用の増加が進む一方、公共交通利用者がこの10年間に約3割が減少している状況を踏まえ、過度なマイカー利用から、地球にやさしいバスや鉄道などの公共交通や徒歩・自転車への利用転換を図り、環境首都としてふさわしい交通体系を実現するために、平成20年12月に「北九州市環境首都総合交通戦略」が策定された。

本戦略では、「意識」「公共交通」「道路交通」の3つの分野ごとに望ましい交通体系を設定している。モビリティ・マネジメント施策は「意識」の分野における「公共交通の維持や地球環境に対する問題意識の向上と実践」という課題への交通施策として位置付けられており、施策効果として、公共交通の利用促進や公共交通の維持存続、二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)排出量の削減、マイカーから公共交通への利用転換が期待されている。

こうしたモビリティ・マネジメント施策のうち、企業MMの取り組み方針は、企業と通勤者という視点からとりまとめられており、企業及び通勤者ともに、「通勤時の公共交通の利用促進、乗合い送迎バス・相乗り通勤の導入・エコドライブの実践をお願いし、過度な自動車利用の抑制」に取り組むことが掲げられている。

本戦略では計画期間を概ね10年間に設定しており、5年後10年後に事業の評価検証を実施し、必要に応じて見直しを行っていくこととなっているが、企業MMを含めたモビリティ・マネジメント施策は、平成21～25年の間に取り組みを開始し、その後中長期にかけて継続していくものとされている。また平成21年度にとりまとめられた「北九州市環境首都総合交通戦略—実施計画—」では、平成20～24年の間に、小倉南区朽網地区や小倉北区日明地区等を対象に、行政が主体となって、トラベルフィードバックプログラム(以下、TFPと記す)<sup>(4)</sup>の検討・実施を進める方針が掲げられている。

こうした企業MMの取り組み方針を踏まえ、北九州市では、平成21年度に小倉南区朽網地区に立地する企業を対象に、試行的にTFPを検討・実施している。また、その結果を踏まえ、平成22年度には、北九州市における企業MMの展開に向けた課題及び対応方策の検討を進めている状況にある。

表2 「北九州市環境首都総合交通戦略」における目標スケジュール

分野	No	施策名	□: 検討    ■: 実施・継続		
			短期 H21～H25	中期 H26～H30	長期 H31～
意 識	1	モビリティマネジメントの実施	■		
	2	公共交通利用者に対する 利用特典制度の普及			
	3	レンタサイクル・ カーシェアリングの普及			
	4	エコドライブの推進、 低公害車の普及			
	5	サイクル&ライド・ パーク&ライドなどの促進			
	6	相乗り通勤の普及・促進			
公 共 交 通	7	交通結節機能の強化			
	8	公共交通施設の案内情報の充実			
	9	駅前広場の整備			
	10	おでかけ交通と 他交通機関との結節機能向上			
	11	ICカード乗車券の導入及び共通化		・一部共通化	
	12	バリアフリー化の推進		・公共交通機関の経路化 ・主要駅	
	13	幹線バス路線の高機能化			
	14	筑豊電気鉄道の高機能化			
	15	通勤時の乗り合い 送迎バスの導入促進			
	16	おでかけ交通への支援強化			
17	新規鉄道路線の検討			別途検討	
18	次世代都市交通システムの検討			別途検討	
道 路 交 通	19	都市計画道路の整備・ 都市計画道路網見直し			
	20	鉄道連続立体交差化			
	21	都市高速道路の有効活用			
	22	タクシー利用環境の改善			
	23	取り締まりの強化			
	24	タクシー・客待ち 待合スペースの有効活用			
	25	自転車専用レーンの導入			
	26	徒歩・自転車での 移動環境・利用環境の改善			
	27	道路緑化の推進			
	28	新規道路の整備			別途検討

## 4. 先進事例視察結果

### (1) 先進事例視察の着眼点

北九州市における企業MMの展開を効率的・効果的に進めていくためには、施策効果の高い手法・エリアという視点に立って施策を実施していくことが重要と考えられる。

施策効果の高い手法・エリアは、地域や公共交通の状況等によって様々なものが考えられるが、全般的に、施策効果の高い手法としては経営者からトップダウンでマイカー通勤者にアプローチする方法、施策効果の高いエリアとしては企業が集積する工業団地のマイカー通勤者にアプローチする方法が、特に有効な方法の一つと考えられる。

そこで、経営者からトップダウンによるマイカー通勤者へのアプローチ、企業が集積する工業団地のマイカー通勤者へのアプローチという2つの方法に着眼し、前者については神戸製鋼加古川製鉄所の取り組みを、後者については神戸市の取り組みについて視察を実施した。

### (2) 神戸製鋼所加古川製鉄所の視察結果

#### 1) 神戸製鋼所加古川製鉄所の概要

神戸製鋼所加古川製鉄所は兵庫県加古川市に立地する1968年に稼働した厚板工場である。従業員数約5,200人（関係協力会社含む）が24時間・365日、4直3交替制で、薄鋼板や厚鋼板などを生産しており、粗鋼生産量は全国で6番目（約600万トン/年）となっている。

立地場所は加古川市海岸部の埋立地であり、総面積は約570万㎡となっているが、これは同業他社主力製鉄所と比較する、相対的に狭い状況となっている。

表3 日本に於ける主な製鉄所の粗鋼生産量及び面積

会社	製鉄所名	粗鋼生産量(万トン/年)	面積(万㎡)
新日本製鐵	八幡	400	1,506
	君津	1,000	1,173
JFEスチール	福山	1,100	1,420
住友金属工業	鹿島	750	1,000
神戸製鋼	加古川	600	570

なお、本製鉄所周辺には、JR（加古川駅・東加古川駅）と山陽電鉄（別府駅）の鉄道が運行しており、また各鉄道駅から本製鉄所構内に向けて通勤バス（本製鉄所が交通事業者に運行委託）が運行されている。

#### 2) 取り組みの背景・目的

本製鉄所では、平成16～19年度にかけての生産量拡大に伴い構内への通勤者が増大し、マイカー通勤車両台数も8,000台/日近くに達していたが、構内での駐車場収容台数5,500台を大きく上回っており、来客用駐車場の確保も困難な状況に加え、駐車禁止区域への駐車・路上駐車が頻発するなど、駐車場不足が様々な問題を発生させていた。その他、出退社時の周辺道

路の交通混雑・渋滞、交通事故の発生、環境への悪影響なども問題となっていた。

そこで、本製鉄所では、マイカー通勤車両台数を4,500台/日まで削減することを目標(3,500台/日削減)に掲げ、「通勤手段の変更」の取り組みを進めることとなった。

### 3) 取り組みの概要

#### ①変更の対象者

下表の通り、本製鉄所周辺を運行する公共交通の状況を踏まえ、対象者が設定された。本製鉄所所長からマイカー通勤者へのトップダウンという形式で、原則として条件に合致する者全員が対象者とされた。ただし、やむを得ない事情でマイカー通勤を必要とする者は、個別申請で認めるというルールも設けている<sup>(5)</sup>。

表4 実施時期と変更対象者等

段階	実施年月日	変更対象者	対象台数
STEP1	2008年7月1日	二俣地区(加古川市内)の本製鉄所社寮・社宅居住者	約600台
STEP2	2008年12月1日	既存通勤バスルートของバス停から半径1km以内に居住する者	約600台
STEP3	2009年4月1日	JR(加古川線除く)・山陽電鉄の最寄り駅及び新設通勤バス路線のバス停から半径1km以内に居住する者	約2,300台
			合計約3,500台

#### ②取り組み内容

対象者への通勤手段の変更要請と併せて、「通勤バス路線の拡充」「自転車通勤者への対応」「周知徹底」の取り組みを実施している。

##### <通勤バス路線の拡充>

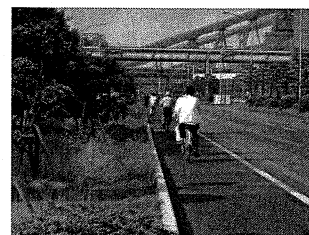
従前からマイカーを使わずに通勤する従業員向けに通勤バスを運行してきたが、今回の取り組みと併せて、新規路線の設定・既存路線の増便が行われた。

表5 通勤バスの運行本数(本/日)

段階	出勤時	退社時
STEP1実施前	29	40
STEP1(2008年7月)	39	62
STEP2(2008年12月)	59	74
STEP3(2009年4月)	93	105

##### <自転車通勤者への対応>

取り組み実施に当たり、安全確保の観点から構内道路の主要道路に歩行者・自転車専用レーンが整備されるとともに、駐輪スペースの確保が行われた。



#### <周知徹底>

取り組みを円滑に進めるために、様々な主体への周知活動が行われた。「社内での職制を通じた周知」として、管理監督職に対する説明会が実施されおり、また「労働組合との協議を通じた周知」として、労使での委員会が実施された。その他従業員や関係会社等を主な対象に、「所内報・会報等による周知」「関係・協力会社への説明会の実施」が行われるとともに、地域に対する情報発信として「媒体を通じた広報活動」が実施された。

#### 4) 取り組みの効果

取り組みによって、マイカー通勤車両が合計約 3,300 台/日削減された。目標の 3,500 台/日削減には届かなかったものの、目標達成率は 94%と極めて高い水準となっている。二酸化炭素排出削減量は 8.663 トン/日にのぼるなど、一定の成果をおさめた本製鉄所の取り組みについて、平成 21 年 7 月に、国土交通省のエコ通勤優良事業所の認証を受けるに至っている。

表 6 取り組みによるマイカー通勤車両削減台数(台/日)

段階	マイカー通勤車両台数	削減台数(累計)
STEP1実施前(2008年6月末)	約8,000台	
STEP1(2008年7月)	約7,400台	約600台
STEP2(2008年12月)	約6,800台	約1,200台
STEP3(2009年4月)	約4,700台	約3,300台

#### 5) 今後の課題

「従業員感情」「コスト増加」「自転車マナー違反」「取り組みルールへの違反」等への対応が今後の課題となっている。今回の取り組みがトップダウン式で実施されたことから、「従業員感情」への対応に関しては、本製鉄所では「理解を得るためには奇手奇策はない」という考えをもって、地道な説得を続けてきたことで、現時点では多くの従業員から一定の理解が得られるようになってきたという。また、取り組み当初は良い感情をもっていなかった従業員も、一定期間公共交通を利用した後は、不満の声がほとんど挙がらなくなってきたという。

### (3) 神戸市における企業モビリティ・マネジメントの視察結果

#### 1) 取り組みの背景・目的

平成 19 年に、神戸市郊外部における MM を中心とした環境行動計画が国土交通省の E T S モデル事業に選定され、同年から、二酸化炭素排出量の削減と公共交通利用者の増加を目的に、マイカー利用率が高い郊外部の地下鉄沿線における大規模工業団地を対象に MM の代表的な手法の一つである T F P が実施された<sup>(6)</sup>。

#### 2) 取り組みの概要

平成 19～21 年度までに西神工業団地、和田岬地区、ハイテクパーク、流通業務団地、テクロジパークの 5 つの工業団地で約 16,000 人を対象に T F P が実施されている。実施ツールは、「コミュニケーション・アンケート票」「公共交通マップ」「啓発冊子」の 3 点である。

その他、西神工業団地では、エコ通勤を考える企業ミーティングの開催やノーマイカーデーの実施、直通バスの新設・循環バスの増発等が行われた。

表 7 実施ツールの配布状況

工業団地名	従業員数(人)	配布数(部)
西神工業団地	13,000	6,455
和田岬地区	12,000	6,600
ハイテクパーク	3,050	1,550
流通業務団地	6,000	830
テクロジパーク	2,200	830

#### 3) 取り組みの効果

T F P の結果から、従業員の約 5 割がクルマから公共交通利用への転換意向を持つようになるとともに、クルマの利用時間が約 1 割減少した。また T F P 実施地域では、地下鉄の通勤定期の乗車人員やバスの現金・カード収入が、市全体の平均値を上回ったことが確認された。西神工業団地では、特にマイカーから徒歩・地下鉄・路線バスへの転換が進み、マイカー通勤日数が約 1 割減少したという。

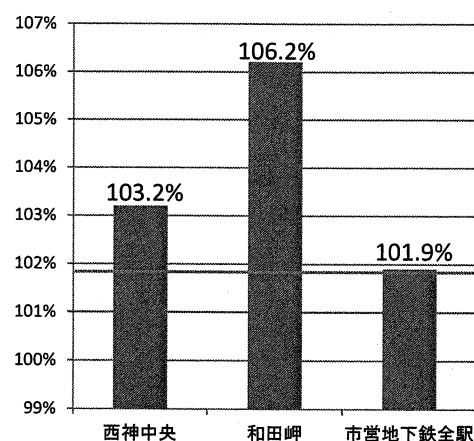


図 2 地下鉄利用者数の対前年同月比

#### 4) 今後の課題

企業 MM を含めた MM の水平展開に向けた財源や人材の不足、また既存組織の中で継続的に取り組んでいける仕組みづくりが今後の課題となっている。



## 5. おわりに

本稿では、北九州市における効率的・効果的な企業MMの展開に向けた知見の収集を目的として、経営者からトップダウンによるマイカー通勤者へのアプローチ、企業が集積する工業団地のマイカー通勤者へのアプローチという、施策効果が高いと考えられる2つの方法に着目し、先進事例視察を行った。その結果から、北九州市においても、規模の大きな企業におけるマイカー通勤者へのトップダウンによるアプローチや工業団地のマイカー通勤者を対象としたアプローチが有効と考えられる。

トップダウンによる取り組みに協力意向を示す企業リストの作成やアプローチを優先的に行う工業団地の抽出等について、調査・検討を進めることが今後の課題である。

### 参考文献

- 1) 国土交通省総合政策局交通計画課「エコ通勤と通勤交通グリーン化の推進について」(2010年7月) 第五回日本モビリティ・マネジメント会議発表資料
- 2) 北九州市「北九州市環境首都総合交通戦略」(2008年12月)
- 3) 北九州市環境首都総合交通戦略推進連絡会「北九州市環境首都総合交通戦略一実施計画一」(2009年12月)
- 4) 株式会社神戸製鋼所加古川製鉄所業務部業務室「『エコ通勤』の取り組みについて」(2009年6月)
- 5) 神戸市交通局「神戸市におけるESTモデル事業」(2010年7月) 第五回日本モビリティ・マネジメント会議発表資料

### 補注

- (1) 北海道恵庭市、青森県八戸市、石川県内灘町、広島県竹原市、広島県大竹市、福岡県田川市の6自治体が参加している。
- (2) 「コミュニケーション・アンケート以外」では、実施項目「エコ通勤の呼びかけ」とそれ以外の実施項目のそれぞれ一つ以上を実施する必要がある。
- (3) 平成18年7月に第一回日本モビリティ・マネジメント会議が開催された以降、現在までに毎年1回、定期的で開催されている。
- (4) モビリティ・マネジメント施策の代表的なコミュニケーション施策。「大規模、かつ、個別的」なコミュニケーション施策の一種であり、複数回の個別的なやりとりを通じて、対象者の交通行動の自発的な変容を期待する施策。フルセットTFP、簡易TFP、ワンショットTFPの3つがある。
- (5) ハンデキャップがありバス通勤が困難な者や介護等の事情がある者、幼稚園・保育園等への送迎を必要とする者等が該当する。
- (6) 推進組織は神戸市MM推進委員会で、TFPでは事前アンケートと事後アンケートが実施されている。

## 第二章 通勤時利用交通手段の実態把握とモビリティマネジメントに関する研究

内 田 晃

### 1. はじめに

#### (1) 研究の背景

全地球的に環境問題への関心が高まる中、我が国では2012年度までに二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)等の温室効果ガス排出量を、基準年(1990年度)から6%削減することが定められている。しかしながら2008年時点では温室効果ガス排出量は、基準年から1.6%上回っており、その対策は喫緊の課題である。

一方、北九州市では基幹産業の停滞もあってCO<sub>2</sub>排出量は年々減少傾向にある<sup>1)</sup>が、運輸部門においてはその量は年々増加している。運輸部門の8割以上は自動車によるもので、うち乗用車と貨物車でそのうちの約97%を占めており、CO<sub>2</sub>排出量削減のためには、乗用車の利用者を公共交通へ転換していくことが求められている。

「世界の環境首都」を標榜する北九州市では、賢くマイカーを利用しながら、公共交通の利用促進を図っていくことを方針に掲げた「北九州市環境首都総合交通戦略」を2008年に策定した。その実現のためには、市民に対して啓発・教育を図ることで、その趣旨を理解してもらい、市民自らの行動へとつなげていくことが求められる。永年、工業都市として発展してきた北九州市では、元々自動車通勤する従業者が多く、公共交通利用促進には通勤時の自動車利用を減らしていくことが、最も効果的な施策の一つであると考えられる。

通勤時に限らず、市民の移動を自動車から公共交通へとシフトさせる取り組みとして「モビリティマネジメント(Mobility Management)」という言葉がある。モビリティマネジメントとは、渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを『かしこく』使う方向へと自発的に転換することを促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取り組みのことを意味する<sup>2)</sup>。近年は京都府宇治市や茨城県つくば市など、全国各都市においてこのモビリティマネジメントが実施され、公共交通利用促進に大きな効果が得られたケースも報告されている。

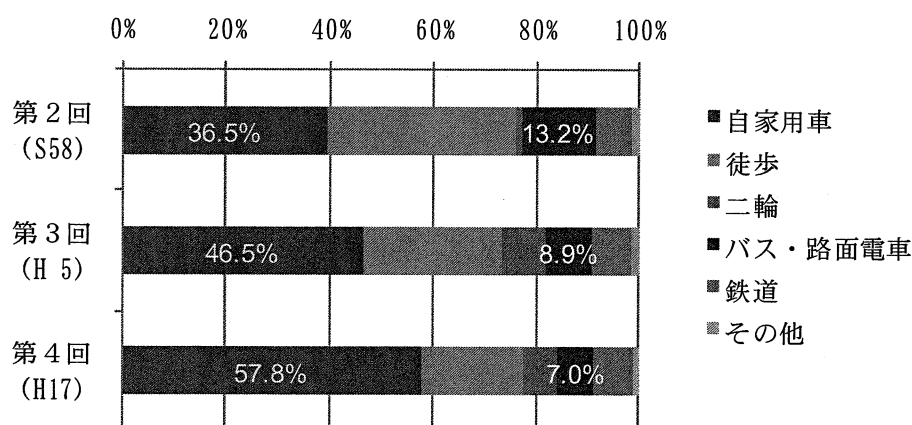
#### (2) 研究の目的と方法

本稿では、北九州市において公共交通利用促進には第一に通勤時の自動車交通を減らしていくことが最も効果があるとの認識に立ち、企業及び従業者に対する効果的なモビリティマネジメントの実施手法を明らかにする。具体的には自動車通勤を抑制する可能性の高い、あるいは得られる効果の高い地域を検討するとともに、その地域において従業者にとって公共交通利用を促進するために必要な課題、あるいは企業側にとって自動車通勤を抑制していくための対策などを明らかにすることを目的とする。

## 2. 北九州市における利用交通手段の実態

### (1) 利用交通手段の変化

北九州市では門司から折尾に至るまで市内の東西を横断する形で路面電車の路線網が構築されていたが、昭和 60 年に北九州本線の門司－砂津間、戸畑線、枝光線が廃止され、平成 4 年に北九州本線の併用軌道区間（砂津－黒崎間）が全廃となった。路線の多くはバス路線に引き継がれたが、市民の自動車利用の増加には歯止めがかからなかった。パーソントリップ調査によると図 1 に示すように、全トリップ数に占めるバス・路面電車の占める割合は路面電車の廃止を境として昭和 58 年の 13.2%から平成 5 年の 8.9%へと大きく減少している。一方で自家用車の占める割合は 36.5%（昭和 58 年）→46.5%（平成 5 年）→57.8%（平成 17 年）と右肩上がり増加している。このように現在では、日常の移動手段の半分以上は自家用車に依存している傾向にあることが分かる。



出典：第4回北部九州圏パーソントリップ調査

図1 代表手段別トリップの推移

### (2) 通勤通学時の利用交通手段

上記のパーソントリップ調査は全目的ではあるが、サンプル数が少ないのが欠点である。そこで国勢調査の通勤通学時の移動手段データについての分析を行った。本調査項目は10年に1度（西暦末尾00年）しか実施されないため、データが多少古いが2000年時点での調査を参考とする。居住地ベースの結果を北九州市全体及び行政区別にまとめたものを表1に示す。

北九州市全体では、自家用車のみを利用している人の割合（以下：自動車分担率と表記）は47.2%とほぼ半数を占めている。鉄道、電車、乗り合いバスいずれかを一度でも利用している人の割合（以下：公共交通分担率と表記）は21.4%となっている。また利用交通手段が2種類のうち鉄道、電車及び自家用車を利用している人、つまりパーク&ライドもしくはキス&ライドを実践している人の割合はわずかに0.5%にとどまっている。

行政区別にみると、自動車分担率が最も高いのは若松区(57.4%)で、以下八幡西区(52.1%)、小倉南区(49.7%)となっており、郊外開発が進んでいる3区において高い値を示している。

都心部の小倉北区では 36.1%と市平均を大きく下回っている。公共交通分担率が最も高いのは、八幡東区 (28.7%) で、以下門司区 (27.7%)、小倉北区 (22.9%) と続いている。自動車分担率が高かった若松、八幡西、小倉南の三区はいずれも公共交通分担率は 20%以下となっている。また、行政区による差は自動車分担率ほど大きくないのが特徴である。

表 1 行政区別の通勤通学時利用交通手段

	総数	利用交通手段が1種類					利用交通手段が2種類			利用交通手段が3種類以上	
		総数	うち徒歩だけ	うち鉄道・電車	うち乗合バス	うち自家用車	うち自転車	総数	うち鉄道・電車及び乗合バス		うち鉄道・電車及び自家用車
北九州市	476,421 (100.0%)	426,571 (89.5%)	55,967 (11.7%)	29,255 (6.1%)	53,199 (11.2%)	224,951 (47.2%)	35,462 (7.4%)	38,989 (8.2%)	17,045 (3.6%)	2,422 (0.5%)	4,368 (0.9%)
門司区	52,287 (100.0%)	46,777 (89.5%)	6,072 (11.6%)	3,140 (6.0%)	8,422 (16.1%)	25,056 (47.9%)	1,603 (3.1%)	4,524 (8.7%)	2,607 (5.0%)	315 (0.6%)	441 (0.8%)
若松区	41,272 (100.0%)	36,215 (87.7%)	3,776 (9.1%)	1,287 (3.1%)	3,518 (8.5%)	23,687 (57.4%)	1,931 (4.7%)	4,039 (9.8%)	2,168 (5.3%)	264 (0.6%)	608 (1.5%)
戸畑区	31,679 (100.0%)	29,130 (92.0%)	4,628 (14.6%)	1,864 (5.9%)	3,776 (11.9%)	13,151 (41.5%)	3,640 (11.5%)	2,057 (6.5%)	689 (2.2%)	104 (0.3%)	161 (0.5%)
小倉北区	88,448 (100.0%)	80,167 (90.6%)	14,112 (16.0%)	3,393 (3.8%)	14,566 (16.5%)	31,940 (36.1%)	10,451 (11.8%)	6,330 (7.2%)	2,076 (2.3%)	198 (0.2%)	737 (0.8%)
小倉南区	101,698 (100.0%)	90,660 (89.1%)	8,295 (8.2%)	8,519 (8.4%)	7,359 (7.2%)	50,512 (49.7%)	8,747 (8.6%)	8,130 (8.0%)	1,926 (1.9%)	610 (0.6%)	931 (0.9%)
八幡東区	36,797 (100.0%)	33,864 (92.0%)	5,545 (15.1%)	2,213 (6.0%)	7,032 (19.1%)	15,881 (43.2%)	1,101 (3.0%)	2,402 (6.5%)	1,187 (3.2%)	124 (0.3%)	218 (0.6%)
八幡西区	124,240 (100.0%)	109,758 (88.3%)	13,539 (10.9%)	8,839 (7.1%)	8,526 (6.9%)	64,724 (52.1%)	7,989 (6.4%)	11,507 (9.3%)	6,392 (5.1%)	807 (0.6%)	1,272 (1.0%)

上段：実数  
下段：構成比

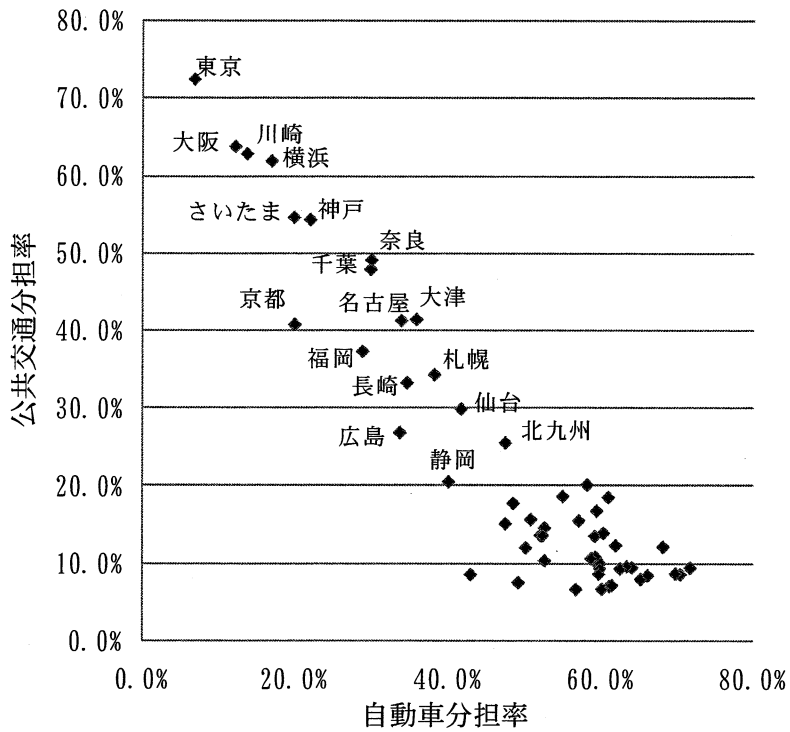
出典：国勢調査（2000）

また、北九州市の特徴をより詳細に把握するため、全国の主要 55 都市との比較を行った。対象都市として選定したのは全国の政令指定都市（2000 年の調査時点）、都道府県庁所在地及び三大都市圏以外に立地する人口 30 万人以上の都市（旭川、郡山、いわき、浜松、倉敷、福山）である。

図 2 に示すように、自動車分担率と公共交通分担率の関係を見ると、自動車分担率が高くなれば、相対的に公共交通分担率は低くなる傾向にある。東京、大阪、川崎、横浜など首都圏、関西圏の大都市で自動車分担率は最も低いレベルにあり、名古屋、福岡、札幌、仙台などの全国の政令指定都市が続いている。北九州市は全政令指定都市の中では最も自動車分担率が高くなっており、地方圏の県庁所在都市レベルと比較しても大きな差はない。

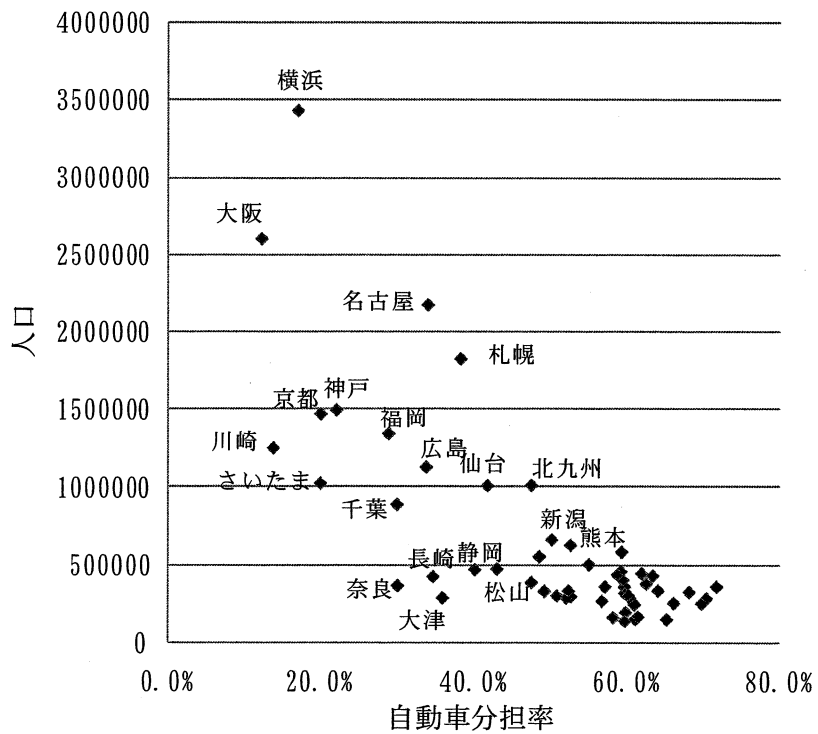
図 3 は自動車分担率と都市人口の関係（東京 23 区を除く）をみたグラフである。横浜、大阪など人口規模が 250 万人を超える大都市は公共交通の整備水準が高いことから、自動車分担率は当然低くなっている。また、東京都心への通勤者が多く常住している川崎、さいたま及び大阪都心部への通勤者が多く常住している京都、神戸も自動車分担率は全国で最も低いレベルにある。北九州市の状況をみると、人口規模がほぼ同じ 100 万人規模であるさいたま、千葉、広島、仙台と比較すると最も自動車分担率が高いレベルにあり、人口 50 万人規模の松山、新潟などとほぼ同程度である。

以上を整理すると、北九州市は人口規模や公共交通の整備水準で同程度の都市と比較しても、自動車分担率がかなり高くなっている傾向にあることが指摘される。



出典：国勢調査（2000）

図2 主要都市における自動車分担率と公共交通分担率



出典：国勢調査（2000）

図3 主要都市の人口と自動車分担率

### 3. 北九州市における通勤者を対象としたモビリティマネジメントの先行事例

#### (1) 郊外立地の製造業事業所におけるモビリティマネジメント

小倉南区に立地する製造業の工場は、従業員の多くが自動車通勤を行っているが、JRの駅からも徒歩5分程度と比較的公共交通機関の利便性が高い。そこで第一段階として平成22年2月に事前モビリティマネジメントを行い、その後、平成22年9月に、自動車通勤者に対するアンケート調査を行った。質問項目は以下の通りである。

表2 事後アンケート調査の設問項目

項目	設問内容
(1) 通勤手段	一週間の実際の通勤ルート、所要時間、手段
(2) 車通勤に対する意識	環境に良くないと思うか
	健康に良くないと思うか
	控えた方が良いと思うか
(3) 転換意向について	自転車への転換意向
	バイクへの転換意向
	車利用を控えることについての意向
	公共交通への転換意向 (その場合の最寄り駅やバス停)
(4) 通勤バス	通勤バスがあると仮定した時の利便性
	通勤バスの改善すべき点

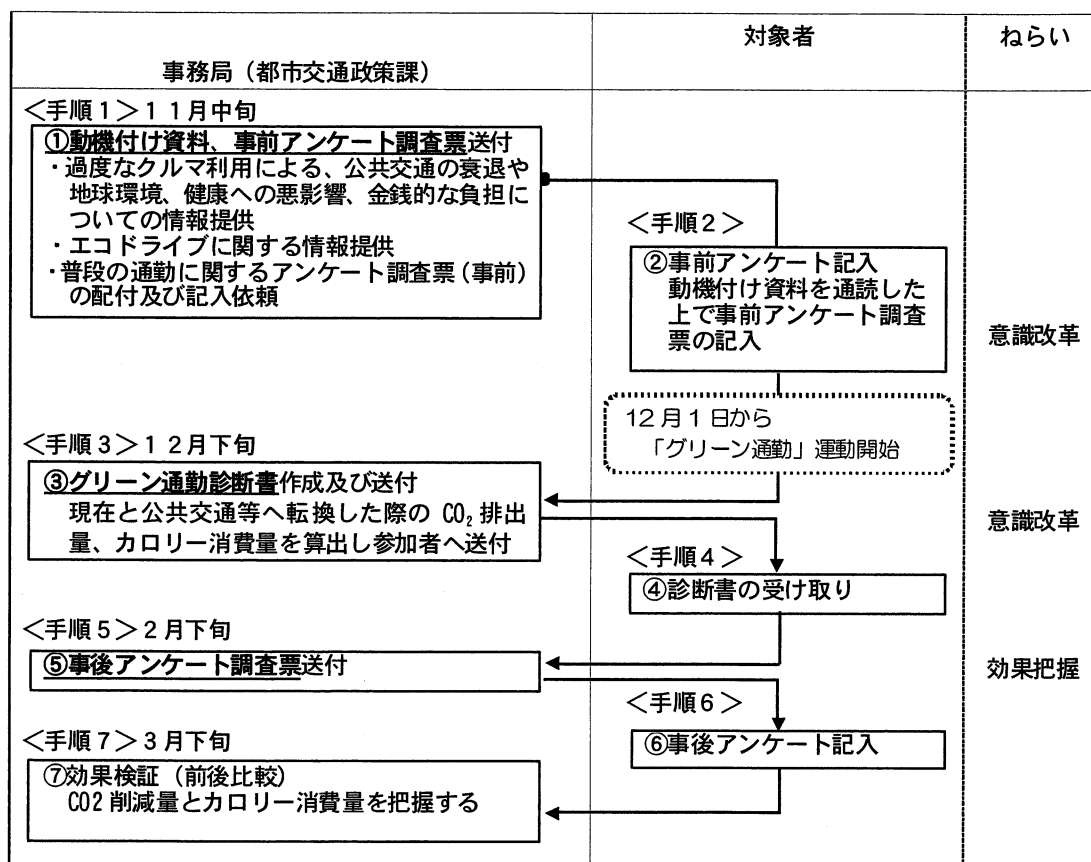
その結果、配布した96人のうち、85人からの回答があり、5人(5.9%)が公共交通や自転車通勤に転換した。数字としては少ないように見えるが、自動車通勤している人が約2,000人いるので、単純な割合で計算すると約120人がクルマ通勤をやめることとなることから、今後同様な取り組みを継続して実施していくことによって、工場全体での効果を高めていくことが求められる。

#### (2) 中心市街地立地の行政機関におけるモビリティマネジメント

モビリティマネジメントを推進する立場の北九州市では、主に自家用車で通勤している職員が約3,400人<sup>(1)</sup>いる。これらの職員が率先して車に依存しない通勤に取り組む事を目的として、まず平成22年9月よりコミュニティサイクル<sup>(2)</sup>の公務利用を開始した。それに引き続き、主な通勤手段が「自家用車」となっている市職員に対して、可能な限り公共交通、自転車、徒歩、相乗り通勤などへの転換を促す「グリーン通勤」運動を平成22年12月1日より開始した。図4に示すように、モビリティマネジメントの手順としては、①対象者へ動機付け資料を配布し、事前アンケート調査を実施、②事前アンケート回答者へ「グリーン通勤診断書」を送付、③事後アンケート調査を実施し、取組みの効果を把握、という三段階に分けて実施された。

それに先立ち、都市交通政策課が所属する建築都市局において、平成22年9月から10月にかけて、試験的にモビリティマネジメントが実施された。対象者は同局に所属する職員のうち、主に自家用車で通勤している62人(自家用車通勤の市職員全体の約1.8%)であった。まず事前アンケート調査については62人中、27人から回答があり(回答率43.5%)、事後アンケ

ート調査では、そのうちの21人（回答率77.8%）から回答があった。グリーン通勤を実践した人は、事後アンケートに回答した21人中15人（実施率71.4%）にも上っており、大きな成果が得られている。これらの職員が1年間継続した場合のCO<sub>2</sub>削減量は5,520kg-CO<sub>2</sub>と試算され、これは394本の樹木が吸収する量に相当する。



出典：北九州市都市交通政策課資料

図4 北九州市役所におけるモビリティマネジメントの流れ

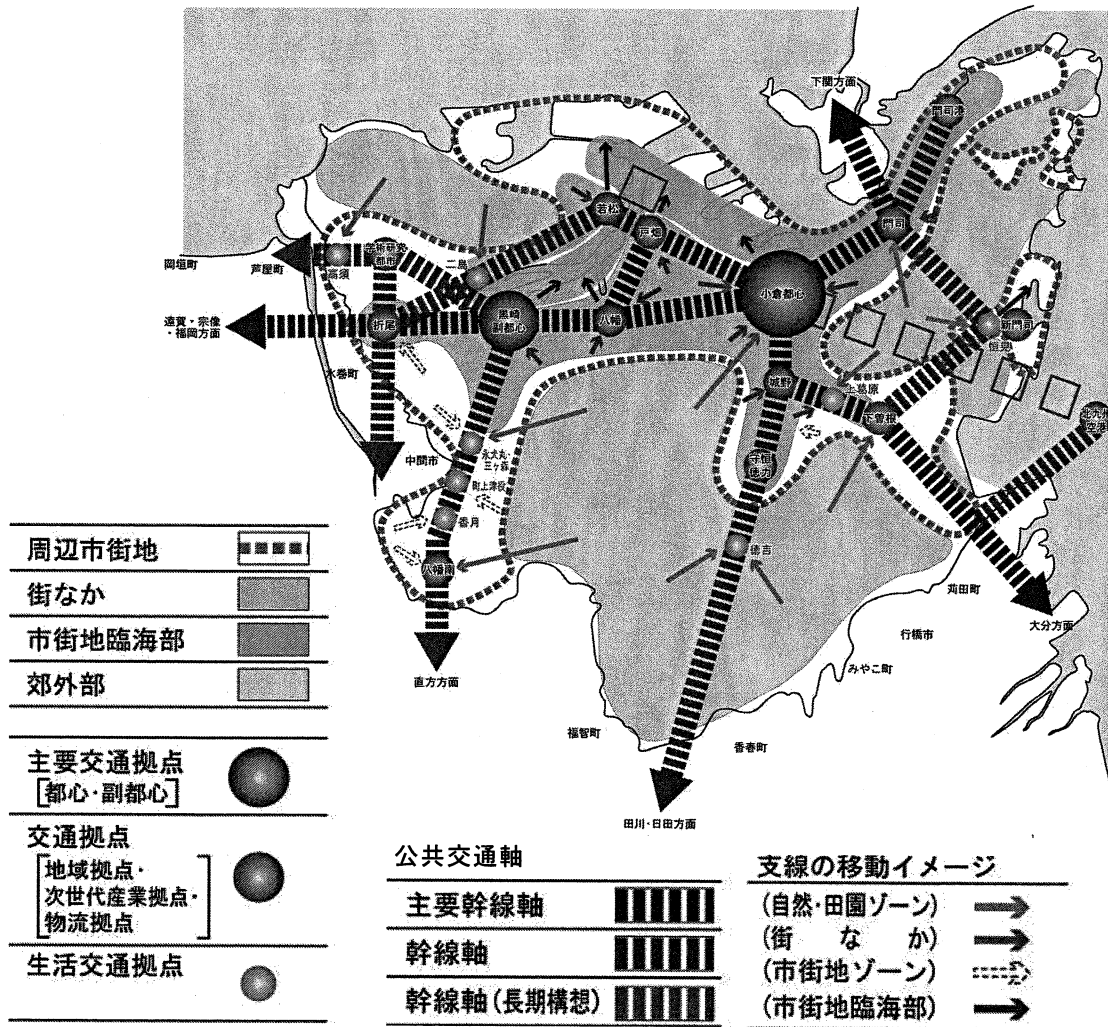
#### 4. 効果的なモビリティマネジメントに向けた検討エリアの抽出

前章では、北九州市におけるモビリティマネジメントの先行事例を整理した。いずれもスタートアップ段階にはあるが、工場立地、中心市街地立地ともに、事前に従業員に対する意識付けを行い、その後のフォローアップを継続的に実施していくことで、小さいながらもモビリティマネジメントの効果が得られることが実証された。

そこで本章では、企業の全従業員、あるいは企業が立地する一団のエリアの全従業員を対象としたモビリティマネジメントを行うことを想定し、今後モビリティマネジメントを進め、かつ高い施策効果が得られる可能性の高い検討エリアの抽出を行う。具体的には自動車通勤者の割合の高い、郊外の工場団地を対象とする。

(1) 検討エリアの候補選定

北九州市において通勤者を対象としたモビリティマネジメントを展開していく上では、公共交通の利便性を第一に考慮する必要がある。そこで北九州市が2008年に策定した「北九州市環境首都総合交通戦略」において、望ましい交通体系を実現していくために設定された「公共交通拠点」及び「公共交通軸」（図5参照）を参考として、さらにはモビリティマネジメントを実施した際に高い効果が得られることを念頭に、一定規模以上の工場の集積のあるエリアを候補として選定することとした。



出典：「北九州市環境首都総合交通戦略」（平成20年12月）

図5 「北九州市環境首都総合交通戦略」で設定された「公共交通拠点と公共交通軸」

一定規模以上の工場が集積しているエリアとして、「福岡県の工業団地（平成21年度版）」の情報を参考に、面積が100ha（1,000千㎡）以上の工業団地（表3及び図6参照）を検討対象エリアに選定した。選定した団地は、響灘臨海工業団地、日明臨海工業団地、マリナクロス新門司及び新門司1期工業団地の4地区である。いずれも、総合交通戦略で示された、市街地臨海部もしくは周辺市街地に立地しており、交通拠点にも近接したエリアである。



表3 検討対象エリアの概要

名称	所在地	面積(千㎡)	主要立地企業
響灘臨海工業団地	若松区	7,982	西部瓦斯(株)、(株)OCC
日明臨海工業団地	小倉北区	2,026	九州電力(株)
マリナクロス新門司	門司区	2,392	花王(株)、クラウン・フーズ(株)、トヨタ輸送
新門司1期工業団地	門司区	2,530	古河電気工業(株)

出典：「福岡県の工業団地」(平成21年版)

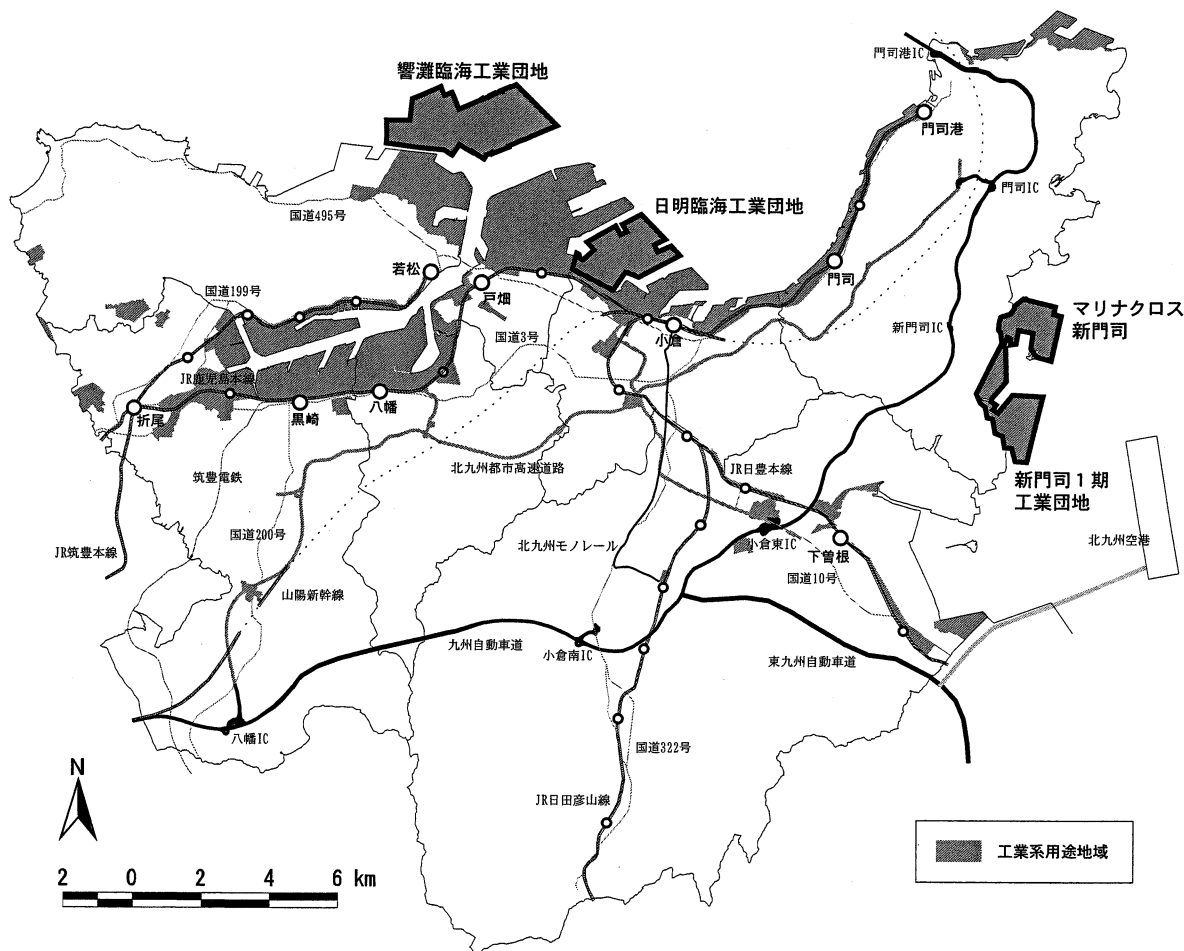


図6 検討対象エリアの位置

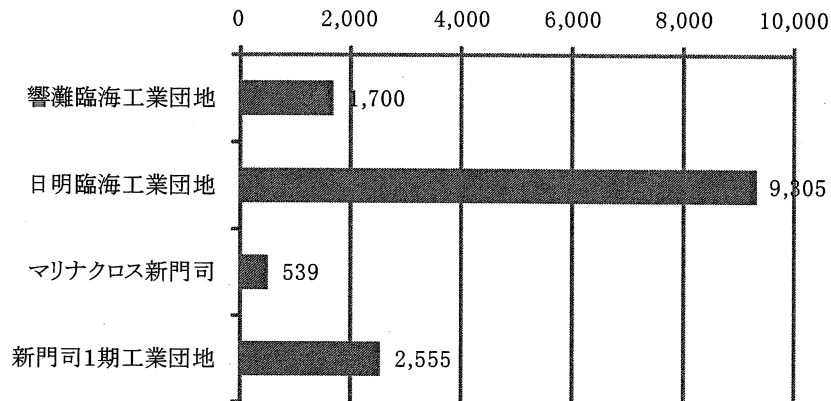
## (2) 検討エリアの評価

抽出した4地区について、通勤者の総量や利用手段を把握するため、平成17年に実施された北部九州圏パーソントリップ調査のデータを活用して分析を行った。分析に際しては、工業団地エリアにかかるCゾーン(工業団地エリアに概ね含まれるCゾーン)を対象として、当該エリアに向かう通勤トリップ数と、当該エリアに向かう通勤トリップの自動車分担率をみた。

図7に示すように、通勤者数は日明臨海工業団地が突出して多く、9,305トリップとなっている。響灘臨海工業団地とマリナクロス新門司については、未分譲の区画が残っているため、面積の割にはトリップ数が少なくなっているものと推測される。

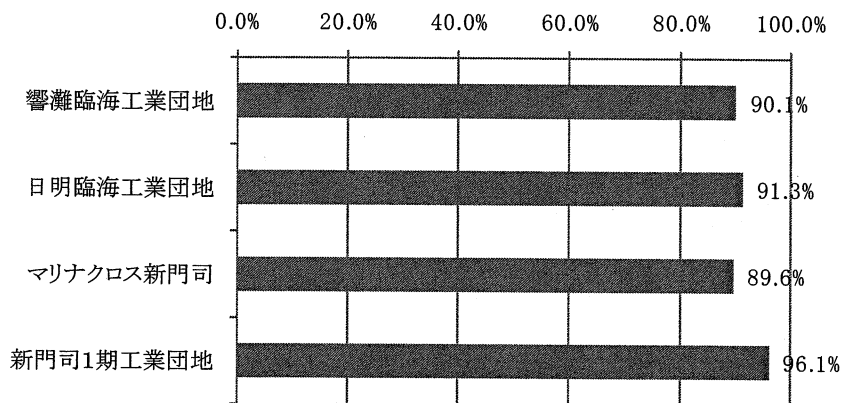
一方、図8に示すように自動車分担率はいずれのエリアも9割前後の高い割合を示しており、エリア間で大きな差は見られない。

以上の、当該エリアに向かう通勤トリップ数と、当該エリアに向かう通勤トリップの自動車分担率を掛け合わせると自動車通勤者の数が推計される。表4に示すように、日明臨海工業団地への自動車通勤者が約8,500人となっており、残りの3地区を圧倒している。



出典：第4回北部九州圏パーソントリップ調査

図7 検討対象エリアに向かう一日当たりの通勤トリップ数



出典：第4回北部九州圏パーソントリップ調査

図8 検討対象エリアに向かう通勤者の自動車分担率

表4 検討対象エリアにおける自動車通勤者の推定数

	通勤者数 ※トリップ数	自動車分担率	自動車通勤者数 ※トリップ数
響灘臨海工業団地	1,700	90.1%	1,532
日明臨海工業団地	9,305	91.3%	8,498
マリナクロス新門司	539	89.6%	483
新門司1期工業団地	2,555	96.1%	2,455

日明臨海工業団地は北九州市によって昭和 38 年に事業が開始された歴史のある工業団地で、既に様々な業種の企業が進出している。公共交通の利便性から見ても、J R 西小倉駅及び九州工大前駅から直線距離で 2 km 以内に立地しており、また J R 小倉駅北口との間に既存の路線バスサービスも展開されている。したがって、一定規模の自動車通勤者が既に存在し、公共交通の利便性も低くないことから、モビリティマネジメントを展開していく上では、施策効果が 4 地区の中では最も高いと結論づけられる。

## 5. 検討エリアにおけるモビリティマネジメントの本格的実施へ向けた課題

前章では、モビリティマネジメントの高い施策効果が得られる可能性の高い検討エリアとして、日明臨海工業団地を抽出した。来年度以降、従業員に対する働きかけを行っていくためには、まず立地企業の自動車通勤抑制に対する意向を把握する必要がある。そこで本章では、通勤者を対象としたモビリティマネジメントを実施していく前段階として実施する立地企業向けのアンケートの調査項目<sup>(3)</sup>を検討するとともに、具体的にモビリティマネジメントを推進していく上での課題を明らかにする。

### (1) 調査項目の検討

#### 1) 通勤者の実態把握

モビリティマネジメントを実施していく上では、各企業の従業員が実際にどのような交通手段で通勤しているかを詳細に把握することが課題である。そこで、以下の点についての設問が必要であると考えられる。

- ・従業員数（契約・派遣社員、パート・アルバイトなどの非正規雇用を含む）
- ・従業員の出勤・退社の時間帯（特にピーク時）
- ・自動車通勤者の数（割合）

#### 2) 自動車通勤に対する企業のサポート体制

自動車通勤を行っている従業員に対して、企業側がどのようなサポート体制を取っているかを把握することが課題である。そもそも、自動車通勤を認めているのか、あるいは認めているとしても、駐車場の有無や台数などの物理的な問題、駐車場の利用料金も含めた通勤手当の支給方法など、利用交通手段の選択には様々な要因が絡んでおり、これらの条件によっては、公共交通への転換を促す上で大きなネックになる問題も多い。

例えば、自動車通勤者に対する通勤手当に関しては、全従業員一律のガソリン代を支給、距離に応じたガソリン代を支給、公共交通利用と見なした定期券代を支給など、様々な方法が採られている。また公共交通利用者に対しても、定期券代を支給（実際の利用手段にかかわらず）、定期券の現物を支給、などの方法がある。自動車からの転換を促す上では、通勤手当支給に関する仕組みを大きく変えなければならないケースも出てくることが予想される。そこで、以下の点についての設問が必要であると考えられる。

- ・自動車通勤を企業として認めているか

- ・駐車場の有無（職場との位置関係）
- ・駐車場台数
- ・駐車場の充足度
- ・駐車場の利用料金
- ・通勤手当の支給方法（すべての利用交通手段に関して）

### 3) 企業側の自動車通勤に対する姿勢

従業者の利用交通手段を自動車から公共交通へと転換させることに関して、そもそも企業側がどのような意向を持っているのかを把握しなければ、モビリティマネジメントの効果は得られない。自動車利用から公共交通利用へと変更した場合、企業側が負担する通勤手当は増加するのが一般的であり、企業の経営にも大きく影響する。そこで、以下の点についての設問が必要であると考えられる。

- ・自動車通勤抑制についての是非
- ・自動車通勤を抑制したい理由（抑制できない理由）

### 4) 自動車通勤を抑制していくために必要な具体的な施策

従業者にとって、通勤手段を自動車から公共交通利用へと転換するためには、企業以上に何らかのメリットが求められる。一般的に公共交通は自動車と比較すると時間も金額も余計にかかってしまう。目的地によっては帰宅途中に買い物や病院に立ち寄ることも難しくなる。このような制約を少しでも緩和するための様々な施策について、企業、団体、地域、行政などが連携して取り組んでいくことが課題である。そこで、以下の点についての設問が必要であると考えられる。

- ・企業が自主的に取り組む施策
- ・組合や自治会など地域として取り組むことが必要な施策
- ・行政や交通事業者に対して支援してもらいたい施策

## (2) モビリティマネジメントを推進していく上での課題

### 1) 最寄り駅からの利用手段確保

本検討エリアの中を走行する路線バスは、小倉駅北口からの下りが午前6～8時台に各1本、小倉駅北口行きの上りが午後3時台に1本、午後5、6時台に各1本となっており、通勤時に利用するには極端に本数が少ない現状にある。バスルートも中央卸売市場を起点とした1ルートのみで、エリア全体を回遊するルートとはなっていない。したがって、自動車利用からの転換を促すためには、エリア内を運行する新たな移動サービスが必須となる。特に小規模事業所が多く立地していることから、駅との単純往復となるような単一ルートではなく、多くの企業へのアクセスを考慮した回遊ルートを設定することが求められる。

また、既存の路線バスを運行するバス会社に対して、ルートや便数に関する要望を行うことも必要だが、市全域において路線バスの廃止縮小が進められている中、あらたな路線開設や増便への対応は難航することが予想される。したがって運営形態については、立地企業や組合等で構成する新たな組織によって、直接運行、あるいは運行委託ができるような体制を構築する

ことが課題である。

## 2) 効率的な運行形態

通勤バスを運行する場合、モビリティマネジメントに協力可能な企業の通勤者数にあわせたルート設定が求められる。さらに企業毎の始業・終業時間帯にあわせた柔軟なダイヤやルートを設定することで、効率的な運行をしていかなければならない。一般的に通勤バスの場合、午前と午後で利用者は上り下りのどちらかに集中するため、片道は空気を運ぶことになり、多くが非効率的な運行を強いられている。そのため、企業の交代時間等を詳細に把握した上で、上り下りにできるだけ効率的に通勤者を乗せることのできるような運行形態を考慮することが課題である。この点については、エリアだけで無理に完結するのではなく、近隣の住宅地とうまくセットにして、乗車効率を上げていくという発想も必要である。

## 3) 通勤バス以外によるサービス提供

通勤バスによるサービス展開についても、すべての立地企業をカバーするには限界がある。そのため通勤バスが停車するバス停の中で、いくつかの拠点を設定し、その拠点からのフィーダーサービスとして、より小さなタイプのバスサービスの提供、あるいは通勤者が共同で利用できる自転車サービスなど、通勤バス以外のサービスを提供し、利用者数が少ないと見込まれるエリアにも幅広く対応していくことが課題である。

## 6. おわりに

本論では、北九州市における自動車利用抑制には通勤時の利用転換が最も効果的であることを示した上で、モビリティマネジメントの先行事例整理やモビリティマネジメント実施検討地区の抽出を行い、その実施に向けた課題や方策を明らかにした。

モビリティマネジメントを実施して、通勤時の自動車通勤を公共交通や自転車・徒歩に転換していくためには、企業側に様々な不利益を伴うため、即時的に実施していくことは困難であることは言うまでもない。しかしながら、長期的な視点で見た場合、環境への配慮による企業イメージの増加、従業員の通勤時事故リスクの軽減など、目には見えにくい効果があることも事実である。モビリティマネジメントを働きかける行政の側からもこのような視点からPRを継続的に行っていくことが必要であり、具体的な施策面での十分なサポートが課題である。

一方で、実際に通勤時の利用交通手段を選択する従業者の側にとっても、通勤時間の負担や交通費の増加など、企業側と同様の不利益を被ることとなる。モビリティマネジメントを実施していく上では、これらの不利益をカバーし、利用転換への理解を得られるサポート体制やメリットを十分に説明していくことが課題である。

本論で検討したエリアにおいては、立地企業を対象としたモビリティマネジメントに関するアンケート調査<sup>(3)</sup>を実施する予定であり、その結果を詳細に分析した上で、エリアにおける具体的な施策展開へ向けた方針を検討していくことが今後の課題である。

## 参考文献

- 1) 北九州市の環境（北九州市環境白書），平成 18 年度版
- 2) 日本モビリティ・マネジメント会議ホームページ（<http://www.jcomm.or.jp/>）

## 補注

- (1) 平成 22 年 7 月末現在の概数で、派遣職員を除く。
- (2) 電動アシスト付き自転車を、多地点で貸出・返却ができる共有サービス事業で、平成 22 年 3 月よりスタートした。小倉都心地区では 7 箇所のステーションに 92 台、八幡東区東田地区では 3 箇所のステーションに 24 台の自転車が配置されている。電動アシスト付きのサイクルシェアリングは当時世界初の取り組みとして注目された。
- (3) 立地企業に対するアンケート調査は平成 23 年 3 月に実施予定であり、その結果は同年 4 月には公表できる予定である。

## 第三部

### 伝統的な工業都市の歩むべき方向

## 20世紀型「工業都市」から21世紀型「創造都市」への転換に関する研究

### —伝統的な工業都市の歩むべき方向—

吉村英俊、須山孝行、角大輔

#### はじめに

20世紀の「モノを生産する時代」から、21世紀の「付加価値を創造する時代」が到来して早10年が過ぎようとしている。この間、多くの地域では、新しい時代での生き残りを図るために、産学連携を推進したり、インキュベータを整備したりするなど、新事業創出に向けたさまざまな方策を数多く講じてきた。

新事業の創出を促進するためには、「支援基盤の充実（施肥）」と「創造的環境の醸成（改質）」が必要であり、前者については、行政機関が中心となって、これまで十分すぎるくらい策を講じ、もはや出尽くした感がある。一方、後者については、あまり策を講じておらず、大企業や行政機関による統制的支配を受領する保守的な地域風土から未だ脱却できていない。したがって、現状は砂に水を蒔く状況であるといっても過言ではない。



そこで、本研究では後者にフォーカスし、とくに伝統的な工業都市について、創造的環境（Creative Milieu）を醸成するための方策を検討する。

この地域の創造的環境を醸成するためには、創造的都市（Creative City）の形成の視点から、二つの方向性が考えられる。一つ目は、現在地域に居住する住民、及び立地する企業をイノベイティブにするというものである。二つ目は、イノベイティブな人材（Creative Class）を誘致するというものである。そこで、次の研究テーマを掲げ、調査研究を行う。

#### 第一章 伝統的な工業都市の現状と展望

—北九州市、福山市、姫路市、浜松市の比較調査から—

#### 第二章 内発的な取組みによる創造的環境の醸成

—函館市の取組み事例「函館国際水産・海洋都市構想」から—

#### 第三章 外発的な取組みによる創造的環境の醸成

—創造的な人材の誘致に関する調査結果から—

以上の調査結果は、産業構造の転換及び高度化を図ろうとしている北九州市をはじめとする伝統的な工業都市の産業政策、ひいては都市政策のあり方に対して示唆を与えるものである。

#### 参考文献

1) 吉村英俊「創造的コミュニティと都市再生」『創造経済と都市地域再生』大阪公立大学共同出版会、2011



# 第一章 伝統的な工業都市の現状と展望

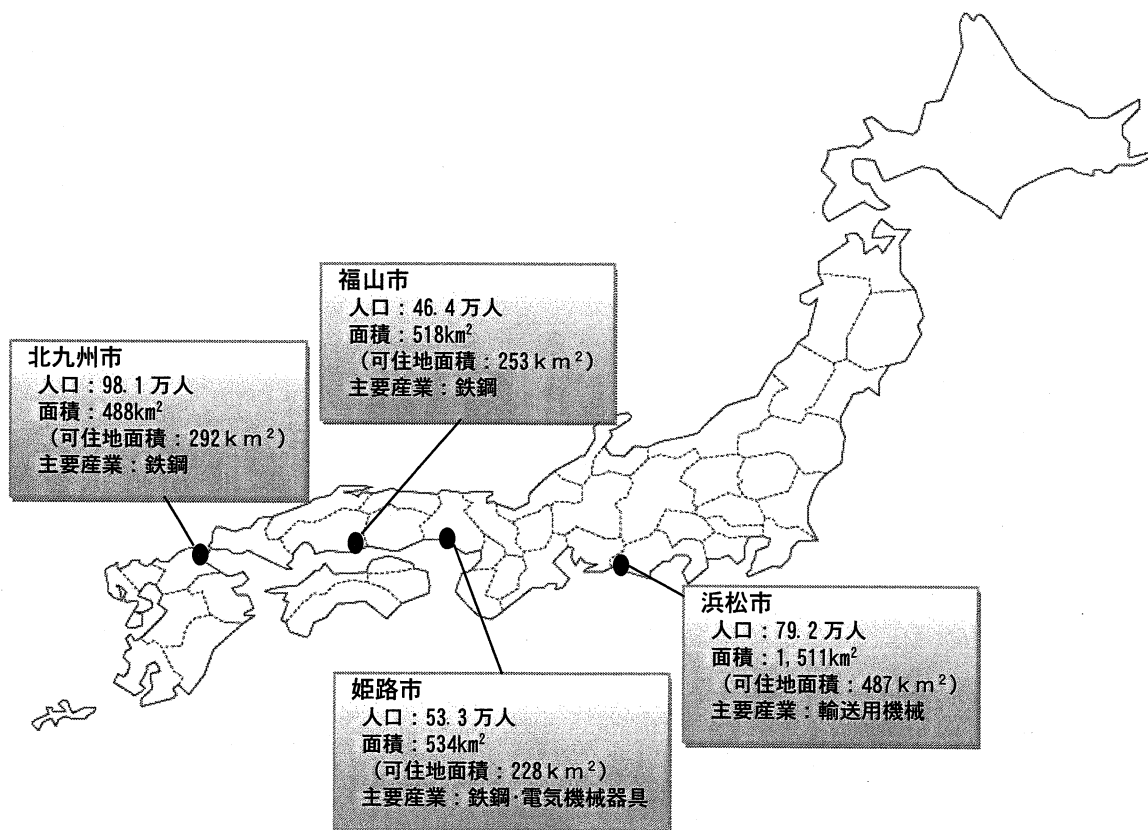
## — 北九州市、浜松市、姫路市、福山市の比較調査から —

須山孝行、吉村英俊、角大輔

### 1. はじめに

古くからの工業都市として繁栄する都市は全国にいくつかあるが、ここでは北九州市と性格を同じにする「県庁所在地でなく、独自に経済圏を形成する比較的大きな都市（概ね人口50万人以上）」を対象に、都市データや産業政策の実状、産業振興上の特徴を調査し、共通性や異質性を見出す。またさらに、20世紀の工業製品を規格どおりにつくる時代から、21世紀の新しい価値を創造する今日の時代にあって、これらの伝統的な工業都市が、今後どのような方向に歩むべきか、示唆する。

なお今回、北九州市の他、浜松市、姫路市、福山市を調査の対象都市とする。



白地図：[www.start-point.net/nihontizu/material.html](http://www.start-point.net/nihontizu/material.html)

図1 調査対象都市の位置と概要（北九州市、浜松市、姫路市、福山市）

## 2. 都市データの比較

### (1) 都市の成長

#### 1) 人口

##### ① 総人口

浜松市においては2005年7月、姫路市においては2006年3月、福山市においては2003年2月に周辺市町村と合併しており、人口が一時的に増加している。とくに浜松市において顕著であり、同市は2007年4月、政令指定都市に移行している。

1990年から2009年までの約20年間の推移を市町村合併による増加を差し引いて見てみると、北九州市が微減、浜松市が微増、姫路市と福山市が横ばいといえる。

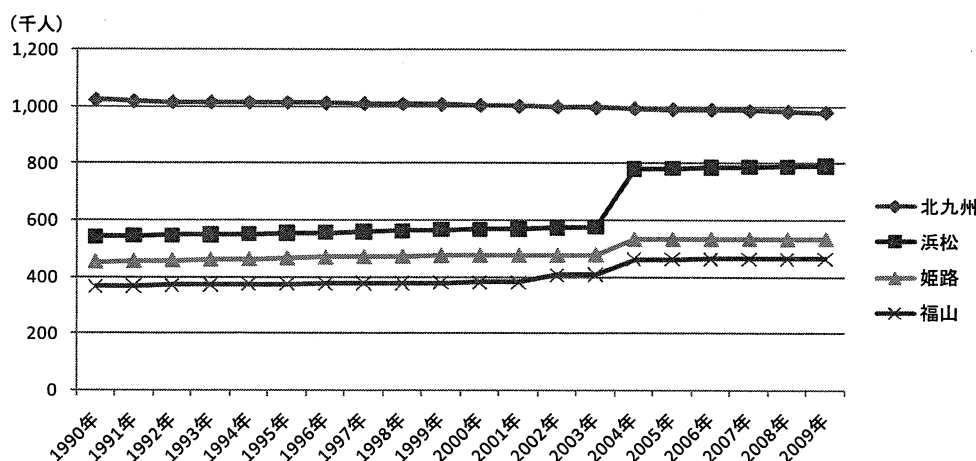


図2 総人口の推移

##### ② 社会増加率（前年比）

1990年から2009年までの約20年間の推移を見たとき、北九州市においては、マイナスの値が減少しつつある。浜松市においては、1995年以降、概ねプラスで推移している。一方、姫路市においては、1996年以降、マイナスで推移している。福山市は0近傍を推移している。

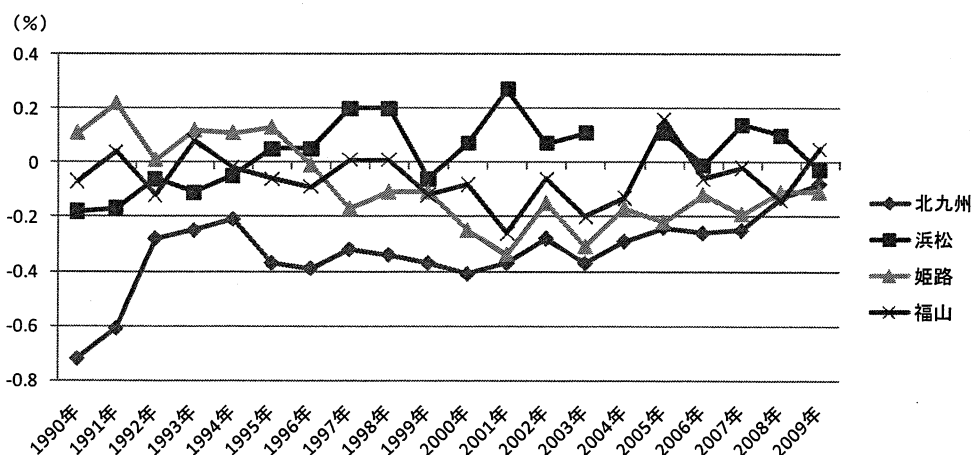


図3 社会増加率（前年比）の推移

### ③年少人口・老年人口

それぞれの都市は、同様に推移していることがわかる。一言でいえば、少子高齢化が進んでおり、とくに北九州市が顕著である。

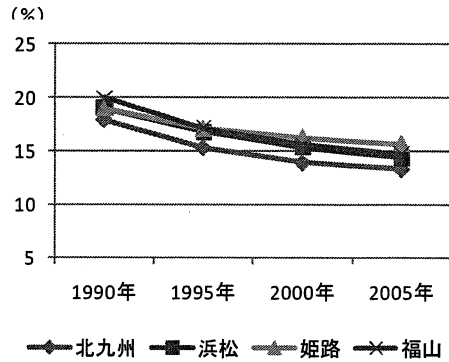


図4 年少人口の推移

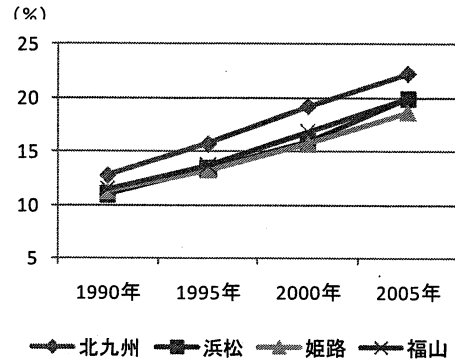


図5 老年人口の推移

## 2) 財政

### ①納税者一人あたりの所得

それぞれの都市ともに、1997・1998年をピークに減少しており、その減少率は約1割である。北九州市と福山市、浜松市と姫路市の2つのグループに分けることができ、前者は後者に比べて、各年とも20~25万円低い。

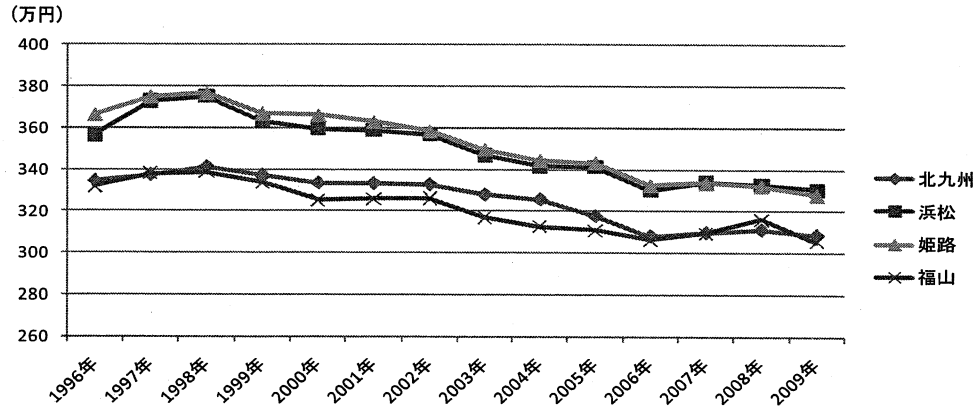


図6 納税者1人あたりの所得

### ②財政力指数<sup>(1)</sup>

北九州市と浜松市・姫路市・福山市の2つのグループに分けることができる。前者は財政状況が後者に比べて悪く、1990年当時、約0.6であったが、その後改善され、2008年には0.7を超えるまでに至っている。後者においては、1990年当時、1.0を超えていたが、その後悪化した。2004年頃から再び改善し、現在0.9近傍にある。

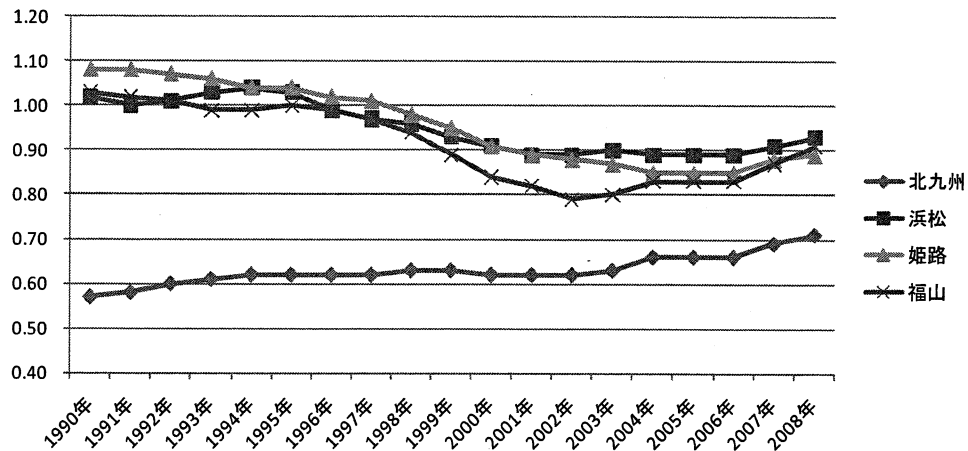


図7 財政力指数 (2004年-2006年平均)

## (2) 産業

### 1) 産業構造 (大分類)

就業人口ベースで見たとき、いずれの都市も産業のサービス化が進んでいることが分かる。とくに北九州市は、第三次産業の比率が3/4と高く、一方、浜松市は第二次産業の比率が4割近くあり、四つの都市の中では最も工業都市らしいといえる。

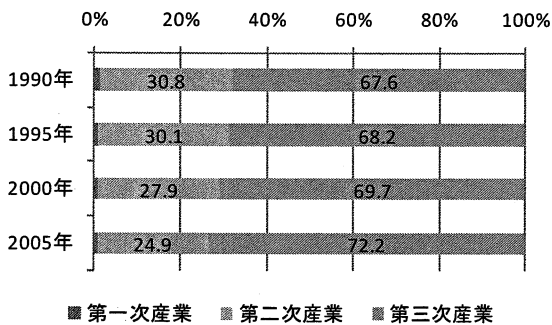


図8 北九州市の産業構造

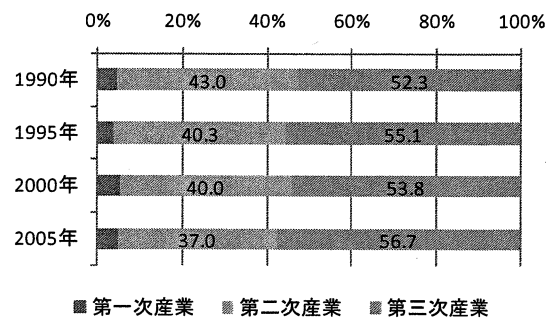


図9 浜松市の産業構造

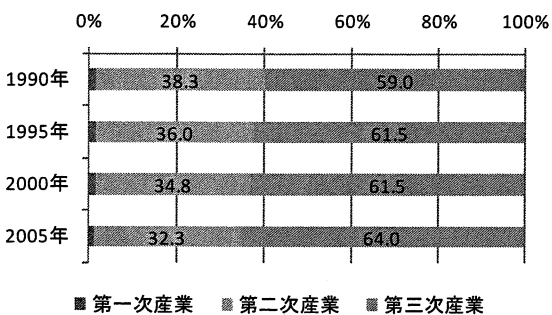


図10 姫路市の産業構造

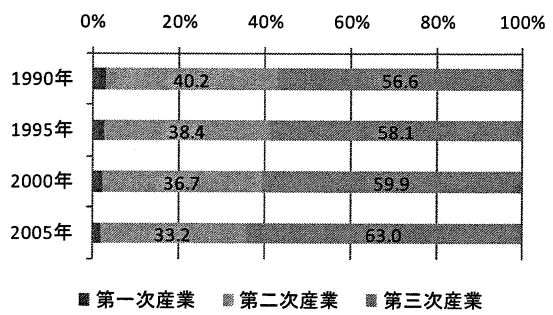


図11 福山市の産業構造

## 2) 製造業

### ①事業所数

産業のサービス化に伴い、1990年以降、減少していたが2004年頃より減少に歯止めがかかり、姫路市及び福山市においては、僅かながら増加に転じている。

量的には、浜松市が他の都市の約二倍抱え、圧倒している。人口が最も多い北九州市は減少率が最も高く、総数も姫路市と福山市と同じにする。

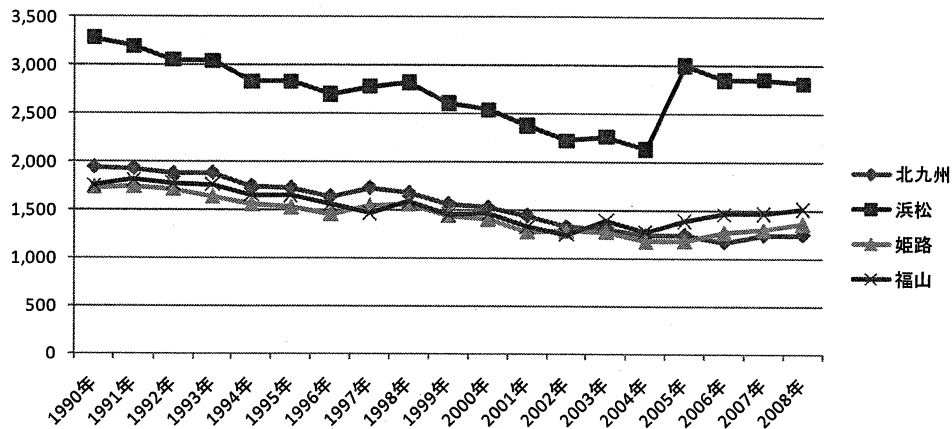


図 12 製造業の事業所数

従業員 300 人以上の大規模製造業の占有率は、1990 年以降、増加の傾向にある。言うなれば、中小規模の事業所が減少（廃業）しているといえる。量的には北九州市が多く、増加率では姫路市が最も高い。

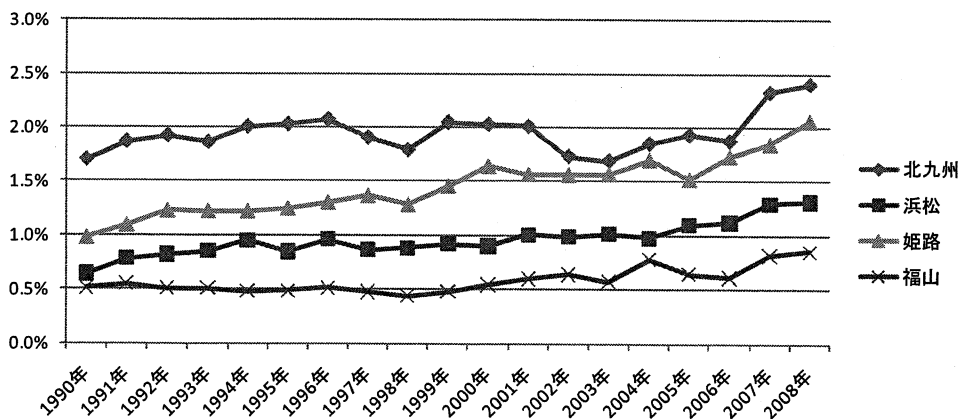


図 13 従業員 300 人以上の製造業の事業所数の占有率

## ②従業員数

産業のサービス化に伴い、事業数同様に1991年以降、減少していたが2002～2005年頃より減少に歯止めがかかり、僅かながら増加に転じている。

また、人口が最も多い北九州市の減少率が最も著しく、1990年に比べ、約2/3まで減らしている。

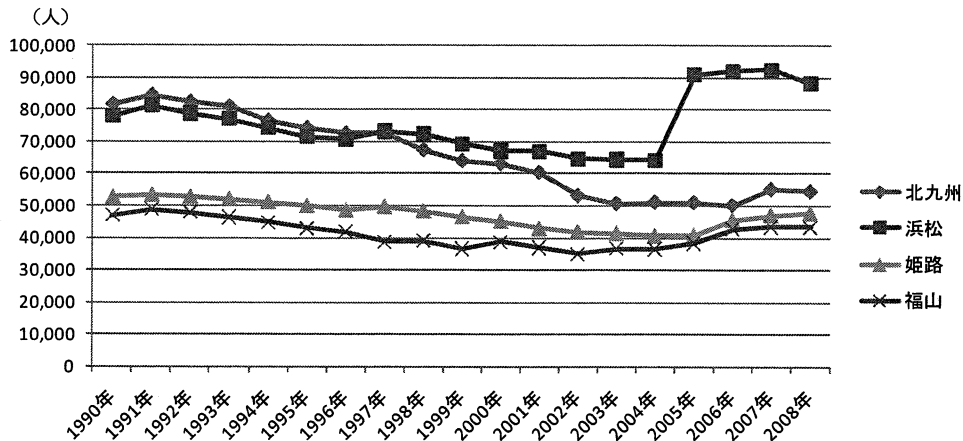


図14 製造業の従業員数

## ③製造品出荷額

### a) 総額

1991年以降、浜松市を除いて減少していたが、2002年頃を底に、以降急速に増加している。なお、北九州市を除く三都市の2008年の製造出荷額は、いずれも1990年に比べて大きくなっているが、北九州市は回復していない。バブル崩壊以降、北九州市が他都市に比べて、より速いスピードでサービス化が進展していったことによるものではないかと考えられる。

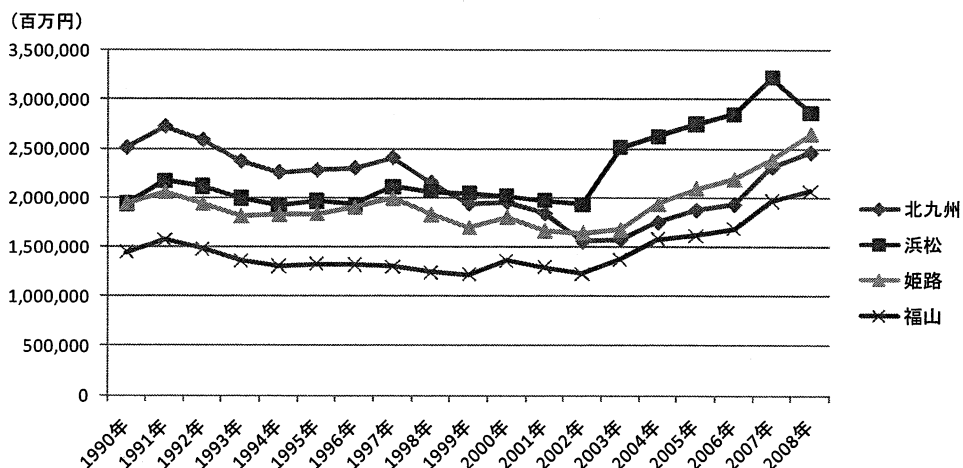


図15 製造業出荷額

b) 一人あたり

1人あたりでは総じて増加傾向にある。とくに2002年以降、姫路市と北九州市の伸びが大きい。

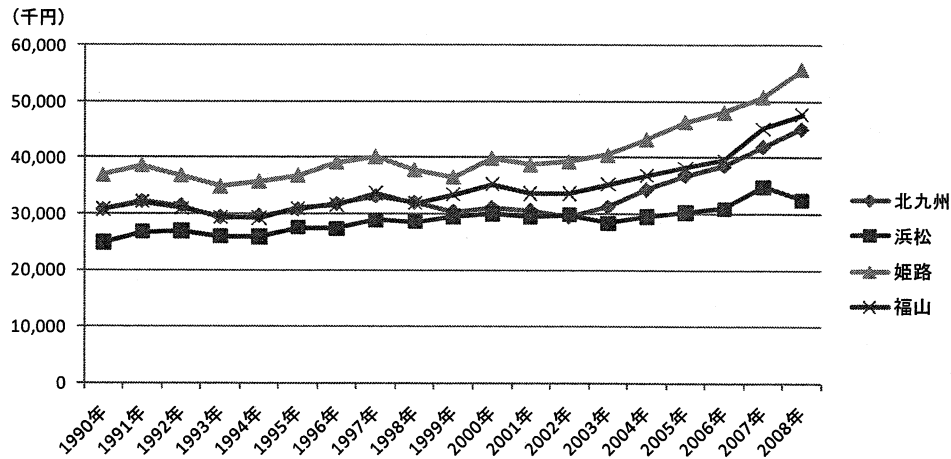


図16 一人あたりの製造業出荷額

c) 上位三業種とその構成比

北九州市の場合、鉄鋼の比率が一時落ちたものの、以前1/3を占有している。なお、北九州市は従来の基礎素材型から加工組立型へ産業構造の転換を進めてきたが、輸送用機械や電子部品の占有率は未だ低く、2005年時点では顕著な傾向は見られない。

表1 北九州市の上位三業種とその構成比

	1990年		1995年		2000年		2005年	
第一位	鉄鋼	30.6	鉄鋼	26.7	鉄鋼	26.5	鉄鋼	35.8
第二位	化学	16.8	化学	14.3	電気機械器具	12.4	一般機械器具	12.2
第三位	一般機械器具	13.4	電気機械器具	11.5	一般機械器具	11.5	化学	10.2

浜松市の場合、圧倒的に輸送用機械の占有率が高く、その比率はさらに増加傾向にある。

表2 浜松市の上位三業種とその構成比

	1990年		1995年		2000年		2005年	
第一位	輸送用機械	40.3	輸送用機械	42.3	輸送用機械	46.7	輸送用機械	50.6
第二位	その他製造業	10.1	その他製造業	9.7	その他製造業	10.6	その他製造業	7.2
第三位	一般機械器具	9.8	一般機械器具	7.3	電気機械器具	8.0	電気機械器具	5.8

姫路市の場合、鉄鋼と電機機械器具が二強で約半数を占める。顕著な傾向としては、2000年までは第三位が石油だったのに対して、2005年は電子部品が第三位になっており、産業構造に変化が見られる。

表3 姫路市の上位三業種とその構成比

	1990年		1995年		2000年		2005年	
第一位	鉄鋼	27.5	電気機械器具	23.7	電気機械器具	31.2	鉄鋼	24.0
第二位	電気機械器具	19.2	鉄鋼	22.1	鉄鋼	19.1	電気機械器具	20.3
第三位	石油	13.2	石油	13.4	石油	11.8	電子部品	13.4

福山市の場合、鉄鋼が以前4割を超えている。2005年には、これまでの電機機械器具に代って、電子部品が第二位になっており、姫路市同様に産業構造に変化が見られる。

表4 福山市の上位三業種とその構成比

	1990年		1995年		2000年		2005年	
第一位	鉄鋼	47.2	鉄鋼	42.3	鉄鋼	42.3	鉄鋼	43.2
第二位	電気機械器具	12.5	電気機械器具	18.4	電気機械器具	22.2	電子部品	14.2
第三位	一般機械器具	8.7	一般機械器具	7.9	食料品	6.9	一般機械器具	7.9

#### ④労働者の質

##### a) 新中間階層

新中間階層とは、就業者のうち、専門的・技術的職業従事者と管理的職業従事者、俗にいうホワイトカラーの割合である。

四都市ともに16%前後(±2%)にあり、変化はない。強いて言うならば、北九州市が高く、浜松市が低い。これは産業構造(北九州市の方が大規模製造業及び第三次産業の割合が高い)によるものと推測される。

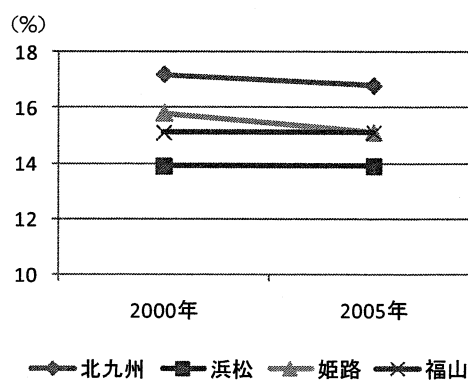


図17 新中間階層の比率

##### b) 労働者階層

労働者階層とは、販売従事者、サービス職業従事者、生産工程・労務作業者の割合である。

四都市ともに58%前後(±2%)にある。

なお、姫路市が2000年から2005年に掛けて労働者階層を増やし、新中間階層を減らしているのが顕著な動きである。大きな事業所の立地などが考えられる。

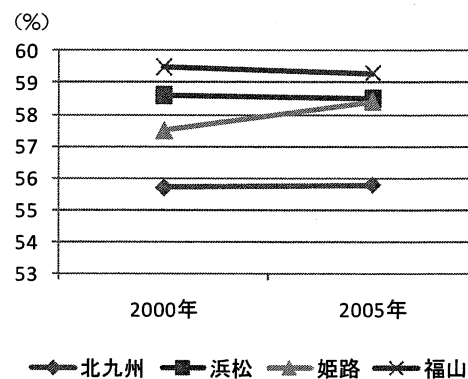


図18 労働者階層の比率

##### c) 外国人

外国人の割合は、多いとはいえ、浜松市を除くと1.5%前後(±0.5%)にある。

なお、浜松市が1995年からの10年間で、約2倍に構成比が上昇しているのが顕著であり、これは輸送機械分野にブラジルなどから外国人労働者を多く受け入れたことによるものと推測される。例えば、浜松市役所の館内では、日本語と英語に加え、ポルトガル語の表記がなされている。

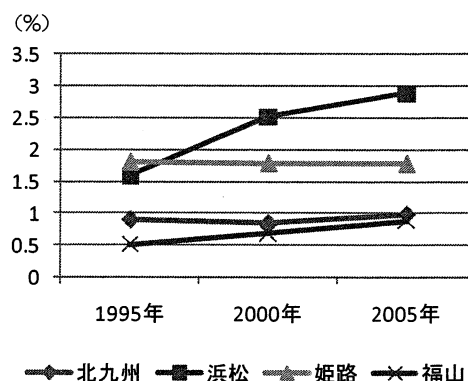


図19 外国人の比率



### 3) 生活環境

四都市を比較する中で、住宅については、福山市が通勤に便利なところに比較的安価に住宅を取得できるといえる。

医療及び子育てについては、北九州市が充実していることがわかる。

インフラについても、北九州市が充実している一方、福山市の整備が進んでいないことが分かる。

なお、北九州市の比較優位性は、北九州市が政令指定都市として50年近い歴史を持つことと、五市対等合併（例：市民会館を旧五市に平等に整備する）という特殊な経緯から、生活環境の整備が他の三都市に比べて早く進められたものと思われる。

表5 生活環境の比較

			年次	北九州市	浜松市	姫路市	福山市
住宅	地価	(百円/㎡)	2009	647	685	685	542
	通勤時間	(分)	2008	29.6	24.8	28.8	23.6
医療	病院・診療所数	人口1万人あたり	2008	10.9	8.2	8.3	8.1
	医師数	人口1万人あたり	2008	32.6	24.9	19.6	20.6
子育て	保育所数	施設数	2008	157	84	85	120
インフラ	都市公園面積	1人あたり(㎡)	2008	11.55	8.02	9.63	6.96
	公共下水道	普及率(%)	2008	99.8	74.7	87.1	64.3

### 4) 総括

以上のデータをみる限り、これら四都市に大きな差異はない。強いて言うならば、次のようなことがいえる。

北九州市と姫路市、福山市が「鉄鋼」という基礎素材型産業をベースに発展してきたのに対して、浜松市は「輸送用機械」という加工組立型産業をベースに発展してきた。日本全体の産業特性が重厚長大から軽薄短小へ移行する中であって、四都市の中では、浜松市が最も成長してきたといえる。ただし、昨今の円高などによる自動車産業の海外シフトなど、今後同市を取り巻く環境は厳しいものが予測される。

こういった中であって、姫路市と福山市においては、近年、電子部品が主要産業として台頭してきており、産業構造の転換が見られる。

北九州市においては、2000年初頭まで、四都市の中で唯一衰退の傾向にあったが、その後回復基調に転じている。また四都市の中では最も古い工業都市であるが、反面、産業のサービス化が最も進んでおり、第二次産業の就業者は全体の1/4を下回っている（浜松市：37%）。なお、生活環境は充実（充足）している。

### 3. 産業政策の実状、産業振興の特徴

ここでは4つの都市について、文献調査やヒアリング調査をもとに産業の中でも工業・ものづくり産業に関する政策の実状についての調査結果を報告するとともに、4都市の産業振興の実施状況についてその特徴を分析する。

#### (1) 北九州市

##### 1) 産業政策の実状

###### ①北九州市役所

北九州市は、平成15年～平成19年まで、次世代産業の創出・育成を目的として、平成15年8月に策定した「北九州市科学技術振興指針」に沿い、北九州学術研究都市を中核とする知的基盤の充実とそれを活用するための環境配慮型（バイオ生産、ナノマテリアル、クリーンエネルギー）、生活関連型（システムLSI、環境情報、バイオ情報、ロボット）の新しいモノづくり産業の振興を行ってきた。

一方で、同市においては、政令指定都市の中で最も少子高齢化が進み、近年では人口が100万人を下回るなど雇用に関する問題意識が高まる中、同市の未来を担う若者がいきいきと働くことのできる“可能性に満ちた産業都市”、国際的な競争時代においても持続的な発展を続けることのできる“力強い産業都市”を実現するため、新たな“産業雇用戦略”を策定し、その戦略の推進により“産業の振興と新たな雇用の創出”を図ることを目的として、平成19年7月、有識者により“産業雇用戦略”の提言・助言を行う「北九州市産業雇用戦略会議」及び戦略の実施・推進を担う北九州市産業雇用戦略推進本部から構成される「北九州市産業雇用戦略本部」を設置し検討を行った。そして、平成20年3月の同会議からの提言を受け、北九州市は「北九州市産業雇用戦略（図20）」を策定した。<sup>3), 4)</sup>

「北九州市産業雇用戦略」は、“新たな技術と豊かな生活を作り出すアジアの先端産業都市”を目標として、3つの戦略で構成されている（表1）。工業・モノづくり産業の関連は戦略1が対応している。戦略Iはテーマを、“付加価値の高い製品・サービスを創り出すものづくり産業の振興”とし、さらに3つのカテゴリーに分けて施策を実施している（表7）。その3つのカテゴリーについて内容と施策の実施手法を整理する。

まず項目1の“産業を支える知的基盤の充実と成長産業の育成”について整理する。これは、北九州学術研究都市を拠点に大学や研究機関の集積により、北九州市の強みである素材・部材、ロボット・メカトロニクス、環境・エネルギー分野の技術の高度化と、従来の北九州市にはなかった新たな産業（カーエレクトロニクス、半導体、情報通信分野）の創出を目指しているものである。施策の実施にあたっては、北九州市役所の他に、学術研究都市が拠点であるためそこに集積している4大学・大学院（早稲田大学大学院、九州工業大学大学院、北九州市立大学国際環境工学部、福岡大学大学院）と学術研究都市の産学連携を推進する財団法人北九州産業学術推進機構（以下「FAIS」）が施策実施の中心となる。FAISは北九州市が出資する財団法人であり、北九州学術研究都市の指定管理法人であると同時に、北九州地域の産学共同研究の

コーディネートを担うことで項目1を推進している組織である。主に平成14年度～平成18年度まで文部科学省の実施した知的クラスター創成事業（第Ⅰ期）において、北九州地域が目指している北九州学術研究都市の知的基盤に加えて、地域で培われてきた「情報」と「環境」の技術をベースとする産業力を活用し、「ECO & LSI」のキャッチフレーズの下、「環境新産業の創成」をテーマに、「システムLSI技術」と「ナノサイズセンサ技術」及びこれらの融合領域の産学官共同研究を行い、21世紀の世界をリードする技術革新型のクラスター形成を実現するため、文部科学省の知的クラスター創成事業（第Ⅰ期）の中核機関として、北九州学術研究都市を核とする先導的な産学官共同研究プロジェクトを実施した。現在実施中の第Ⅱ期（平成19年度～平成23年度）においては、第Ⅰ期の成果を活かしながら、福岡・飯塚・北九州地域が一体となって福岡シリコンシーベルト構想を進めており、FAISは、中核機関である（財）福岡県産業・科学技術振興財団と協力しながら、北九州地域の産業学術に関連する技術移転、事業化、異分野融合、国際連携などを促進することによって、情報・環境新産業創出と地域産業高度化に取り組んでいる。<sup>5)</sup> その他にも、地域の大学と企業が、国の研究開発助成制度等を活用し、より高度な技術開発を実施していくことができるように、コーディネート活動を行っている。

次に項目2の“戦略的な企業誘致による新たな成長産業の集積”は、上記知的基盤の充実に向けた取り組みを活かしながら、成長性・経済波及効果の高い産業である自動車、半導体、情報通信、素材部材、物流分野を戦略的に誘致することを目指している。これは他都市でも実施されている企業誘致に関する施策であり、特に、北九州学術研究都市の各大学やFAISの取り組んでいる産学共同研究の基盤を活用して、今後成長が期待されている分野の、主に研究開発機能を有した企業の誘致を行っている。

最後に項目3“モノづくりを支える地域企業の競争力強化”についてであるが、この項目は地域を支える中小製造業の技術力、販売力などの競争力の向上を目的としており、主に中小企業振興に関する施策を実施している。市の他にこの内容の施策を実施している組織は項目1と同じくFAISである。ただし、組織はFAISであるが、担当している部署は学術研究都市ではなく北九州テクノセンターに事務所がある中小企業支援センターが、市の中小企業振興課と協力しながら中小企業の技術力や販売力強化の支援を行っている。

表6 北九州市産業雇用戦略の目標と3つの戦略

目 標	戦 略
新たな技術と豊かな生活を創り出す アジアの先端産業都市	戦略Ⅰ：付加価値の高い製品・サービスを創り出すものづくり産業の振興
	戦略Ⅱ：豊かな生活とにぎわいを生み出す商業・サービス産業の振興
	戦略Ⅲ：多様なニーズに対応した人材育成と就業支援の推進

表7 戦略Ⅰの項目1～3

項目1	産業を支える知的基盤の充実と成長産業の育成 【先端・成長産業群】 カーエレクトロニクス    ロボット・メカトロニクス 半導体    情報通信    素材・部材    環境・エネルギー
項目2	戦略的な企業誘致による新たな成長産業の集積 【成長性・経済波及効果の高い産業】 自動車    半導体    素材・部材    情報通信    物流
項目3	ものづくりを支える地域企業の競争力強化

## ②北九州商工会議所

北九州商工会議所の活動は、北九州市産業雇用戦略の戦略Ⅰの項目3にある“ものづくりを支える地域企業の競争力強化”との連携が主となっている。平成22年度には、経済産業省の中小企業支援の一環として、「中小企業応援センター北九州地域中小企業支援ネットワーク」を立ち上げた。これは、北九州商工会議所が代表法人となり、福岡ひびき信用金庫、FAIS（財団法人北九州産業学術推進機構）、北九州市立大学、九州工業大学の5つの機関がコンソーシアムを組み、中小企業支援や産学連携に関する高度で専門的な課題にワンストップで応じる組織である。元々、同じような業務を行っている組織が、それぞれの強みを活かして役割分担を行うことで、中小企業にとってわかりやすい支援を効率的に実施することができる。このコンソーシアムにおいては、商工会議所が“経営革新”と“事業承継”、福岡ひびき信用金庫が“事業再生”と“創業”、FAISが“ものづくり”と“IT”、大学は産学連携という役割分担を担っている。この活動は、経済産業省において事業が打ち切りになることから、今年度で終了となることが決まっているが、この活動の中で「コンソーシアム機関打ち合わせ会議」という形で関係機関が一同に会して事業の調整を行う場を作ることができており、事業のスキームは終了となるが、会議は継続していくことが決まっている。

## ③北九州学術研究都市・九州工業大学

北九州市における産学連携の取り組みは北九州学術研究都市を基盤として実施している。北九州学術研究都市は、“アジアの中核的な学術研究拠点”と“新たな産業の創出・技術の高度化”を目指して、理工系の国、公、私立大学や研究機関が同一のキャンパスに集積するという独自の試みとして、平成13年4月にオープンした。立地した大学が北九州学術研究都市の理念を共有し、先端的な科学技術、特に「環境技術」と「情報技術」を中心に教育研究活動を行っている。

北九州学術研究都市の特色は次の4項目である。<sup>6)</sup>

### 1) 理工系の大学・研究機関、研究開発型企业等を同一のキャンパスに集積

現在、学生約2,300名、教員、研究員合わせておよそ3,300名が学習あるいは、研究を行っている。

## 2) 進出大学の教育・研究理念の共通化

進出している4大学・大学院は次に示す共通の理念を掲げている。

- 先端的な科学技術分野での教育・研究の展開
- 産学連携の促進
- 起業家精神の育成
- アジアの学術研究拠点の形成

## 3) 進出大学・研究機関の研究者・教員・学生相互の交流と連携

進出大学による共同研究、教員等の交流のほか、単位互換の実施や連携大学院カーエレクトロニクスコースの運営を行っている。

## 4) キャンパスの一体的な運営、施設の共同利用

各大学の代表者で構成する“キャンパス運営委員会”による共同事業の実施や図書室、情報処理施設、利便施設の共同利用を行っている。

これらを含めて北九州学術研究都市の産学連携活動をコーディネートしている組織が、①北九州市役所の項目でも説明したFAISである。FAISは、北九州市の策定した「北九州産業雇用戦略」の方針に基づいて、学術研究都市の大学のシーズ技術を核に産学連携による共同研究のコーディネート活動を行っている。大きな成果の一つが、前述した文部科学省の実施している知的クラスター創成事業の実施であり、その他にも北九州学術研究都市の大学の強みである“環境”と“情報”の研究シーズを産業につなげることを目標に活動を行っている。

一方で、北九州市には、北九州地域の伝統的工業と密接な関連のある電気・機械・金属に関連する学部を持つ、九州工業大学戸畑キャンパスがある。九州工業大学は産学連携に力を入れており、平成元年5月に地域共同研究センターの設置に始まり、平成18年10月に、知的財産、リエゾン、教育支援、ベンチャー支援の4部門を持つ現在の「産学連携推進センター」の形が出来上がった。<sup>7)</sup>

九州工業大学は、“地域から信頼される大学へ”を行動目標に、産学官連携による地場産業の発展を支援している。更に、将来の役割として、グローバルエンジニアの養成、世界トップレベルの研究分野の創出、研究を通じた産学連携を基軸とした社会貢献、重点分野の相互連携・融合による新技術の創成、新産業都市の創出を目指している。具体的には、ヒューマンライフIT開発(HIT)センター、宇宙環境技術センター、ネットワークデザイン研究センター、エコタウン実証研究センターなどの重点プロジェクト研究センターを設置し、九州工業大学の強みであるシーズ技術の展開を図っている。これらの取り組みにより、科学研究費、共同研究費、受託研究費などの外部研究資金はH15年度の10億3,900万円からH20年度には1.7倍程度に増加している。また、地域における多様な事業の推進により、地域貢献で国立大学法人として高い評価を受けている。



## 2) 北九州市の産業振興の特徴

北九州市の産業振興の特徴を図 21 に示すが、まず、図 21 の見方を説明する。

縦軸は産業政策の取り組みを時系列に 3 つに分割している。一番下は“伝統的な産業風土”の領域であり、北九州地域の産業が過去どのように発祥・進展しているかを表している。2 段目は“既存産業、中小企業振興”に関する現在の領域を示している。最上段は“新技術開発・新産業創出”に関する将来の領域を示している。また、図中の円はその領域で実施している産業振興事業を組織毎に色分けをして示しており、中心にある組織が主体的な役割を果たし、その周辺にある組織がサポートしていることを示す。

図 21 を簡単に説明する。北九州市の伝統的な産業風土は筑豊炭田の石炭資源を利用した 1901 年の官営八幡製鉄所の操業に始まっている。製鉄所の稼働以降多くの重化学工業が北九州市に集積し、高度成長時の北九州工業地帯を形成した。この八幡製鉄所の立地は国策であることから、図中の伝統的な産業風土の領域には官営八幡製鉄所を記入している。次に既存産業の領域について、現在、北九州市には自立した中小企業が多数存在しており、その中小企業を対象に、北九州市役所の策定した「北九州市産業雇用戦略」、戦略Ⅰの項目 3 の施策を北九州市と FAIS が実施をしている。一方で、商工会議所も同じような施策を、一部、市や FAIS と連携を取りながら実施している。従って、中心的役割については、市役所が地域の産業政策の方針を立てていることから官が担うとしている。そのサポートとして、官の周辺に産を代表する商工会議所を配置している。一方で、九州工業大学は産学連携センターを独自に設置し、九州工業大学と地域企業との産学連携を推進していることから、学の独自の円を別に記入している。そして、新技術開発・新産業創出に係る将来の領域については、九州工業大学の産学連携も一部その役割を担っているが、市の産業政策・産業振興策は、北九州市の策定した「北九州市産業雇用戦略」を、北九州市と FAIS が中心となって、学術研究都市の大学のサポートを受けながら推進していることを示している。

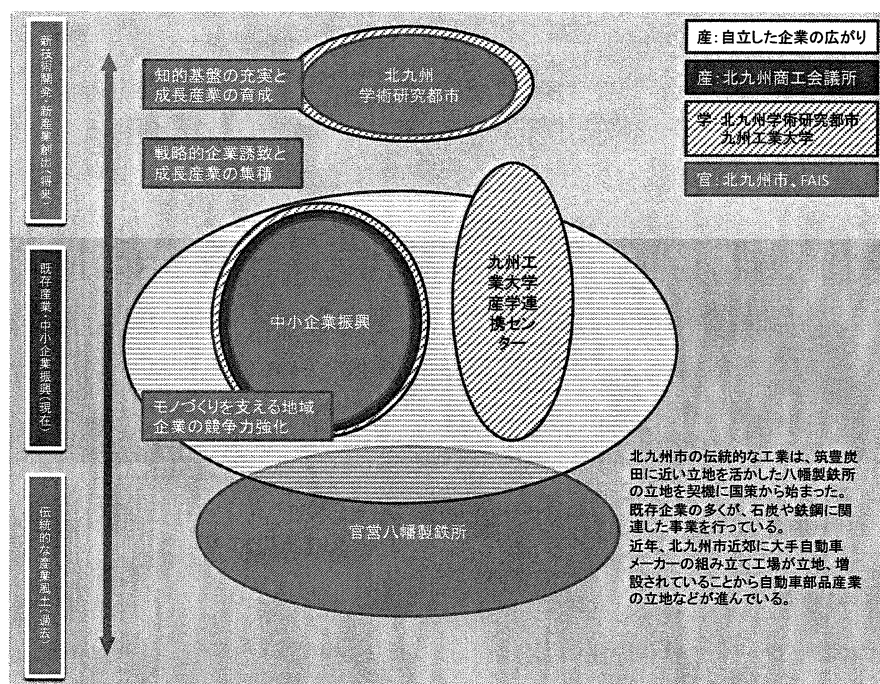
この図を用いて北九州市の産業振興の特徴を説明すると、まず、北九州市のものづくり産業振興は、伝統的産業風土（過去）、既存産業・中小企業振興（現在）、新技術開発・新産業創出（将来）のどの領域の政策・振興策においても官が主体的に行動していることである。ここで政策において主体的に行動するとは、その政策を策定、実施するにあたって、当該組織の考えが主に反映されていることを意味する。

次に挙げられる特徴は、時間軸における 3 つの領域の政策の連携がとれていないことである。過去の八幡製鉄所から始まった伝統的工業都市は、石炭から石油へのエネルギー革命による鉄冷えの苦い経験から、素材型産業都市を全く異なる知識集約型産業に転換しようという政策方針により、既存の産業を飛び越えて、北九州学術研究都市という知的基盤を活用した科学技術産業都市への変貌のシナリオで産業振興されている。一方で既存産業振興・中小企業振興は、同じ戦略ではあるが、他の項目で産業振興を行っている状況である。

最後に、官の主体的な行動の特徴の裏返しともいえるが、北九州市の策定した北九州市産業雇用戦略の中に、「産業界」の役割やその代表としての商工会議所の役割、また地域の大学の「学」としての役割が見えないことから、それぞれの産業振興施策が一体感を持っていないこ



とが挙げられる。本来、北九州市産業雇用戦略は地域全体のビジョンであり、北九州地域の産学官民各組織の活動理念に反映されるべき地域が一体となるべきものである。



- ① 過去、現在、将来の政策で「官」が主体的に行動
- ② 時代の連続性を欠いている
- ③ 産業政策における産学官の一体感の不足

図 21 北九州市の産業振興の特徴

## (2) 福山市

### 1) 産業政策の実状

#### ① 福山市役所

福山市は、平成 10 年 4 月 1 日に中核市になった後、平成 15 年から平成 18 年にかけて周辺 4 町を編入し今の市の形になった。

同市は、平成 7 年に「福山市産業振興ビジョン」を策定し、平成 12 年に 21 世紀における産業の持続的な発展を目指して改訂を行うなど、「福山市産業振興ビジョン」に沿って継続的に産業振興施策を実施している。そして平成 19 年 3 月に、上位理念である第 4 次福山市総合計画「にぎわい しあわせ あふれる躍動都市 ～ばらのまち 福山～」を策定し、その中で産業分野については「産業の力みなぎる活力とにぎわいのあるまち」を基本目標として取り組むこととしている。その後、今日の急速な少子高齢化や人口減少社会への移行、国際化、情報化の社会環境の変化に対応し、今後の産業のさらなる発展を目指し、平成 21 年 3 月、新たに「福山市産業振興ビジョン（改訂）」を策定した。<sup>8), 9)</sup>

「福山市産業振興ビジョン」に記載されている中から、同市の産業振興における地域の進む



べき方向性と、工業の振興課題、工業振興の基本方向について簡単に紹介する。

まず、企業を含めた地域の進むべき方向性は、今後、社会構造の転換や経済情勢が頻繁に変化することが予測される中で、企業と行政、市民が連携・協働した取り組みを必須として「持続的発展可能な地域経済社会の形成」としている。更に、これを実現する項目として、①付加価値向上が図られる産業基盤の形成、②イノベーションによる発展基盤の形成、③地域に求められる人材育成機能の形成を掲げている。

次に工業の振興課題に関しては、産業振興ビジョンの中に「主な上場企業は、自らの成長戦略を持ち経済変動に対応する経営力も備えているものと考えられる。福山市の産業振興課題としては、主に中小企業を対象とする。」と明記している。中小企業を対象とした上で工業の振興課題は、人材の確保と育成支援、川上・川下両面における支援体制の強化、環境関連産業の振興、伝統的な地場産業の振興、イノベーションを支援する仕組みの整備の5項目である。そして、工業だけでなく商業、サービス業も含めた所で課題解決のための産業振興の基本コンセプトを「瀬戸内の十字路にある備後地域の中心都市にふさわしい、活力のある産業集積と革新的な産業システムの構築」としている(表8)。また、この基本コンセプトに基づいた工業振興の基本方向を表9に示す。

表8 福山市産業振興の基本コンセプト

瀬戸内の十字路にある備後地域の中心都市にふさわしい、 活力のある産業集積と革新的な産業システムの構築
---

表9 工業振興の基本方向

～高い技術力と経営能力を兼ね備えた「強い個の集合体」の構築～

ア 保有技術・製品のより一層の高度化専門化
イ 産学官民連携体制の整備に向けたコーディネート機能の強化
ウ 環境共生型・地域共生型の事業活動の推進
エ 自立的事業展開能力のかん養
オ 産業活動を担う人材の育成・確保機能の強化

福山市が工業振興の対象としている中小企業には、系列取引に依存しないで、時代の変化やニーズの変化に合わせて独自に対応してきた自立性の高い企業が多いと言われている。その産業風土の起源は、江戸時代に遡る。当時最大の経済基盤であった米の生産を拡大するために行った新田開発により、新たに綿と塩の生産を殖産開発し、綿織物・塩・畳表という備後三大特産物を生み出した。明治・大正期には地元資本により近代工業化が始まり、江戸時代に形成された諸産業から直接的に進化・転換したり、間接的・派生的に生起・進展したりして、様々な地場産業・地場企業が生み出されてきた。これはさらに高度経済成長期の産業構造、社会構造、性格構造の変化の中でも様々な方向に転換していき、現在のオンリーワン企業、ナンバーワン企業の存在へとつながっているのである。<sup>10)</sup>

産業振興ビジョンの話題に戻り、5つの工業振興の基本方向を分析すると他都市の産業振興ビジョンにも当然に盛り込まれている一般的な内容と、福山市の特徴を活かした内容に分けることができる。まず、一般的な内容は、産学官（民）連携とコーディネート機能の充実、環境関連分野の振興、地域との共生、人材育成である。これらはどこの都市でも考えており必要なことではあるが差別化しにくい項目である。次に福山市の特徴を活かしている内容は、伝統的に培ってきたこの地域の産業風土である「系列取引に依存しない独立性の強い企業」、「時代のニーズに合わせて変化を繰り返す地場産業」、「多様性」など、表中の言葉を用いると「自立的事業展開能力」を地域の中小企業が持ち続けることを目的としているところである。あくまでも主役は自立した中小企業であり、行政はその支援を役割とすることを示している。

この産業振興ビジョンを推進していくにあたって担当者意識の中にも、福山市の製造品出荷額の半分近くが鉄鋼、その次に電子部品と、大手の工場生産する製品でおよそ6割を占めるにもかかわらず、福山市はオンリーワン、ナンバーワンの企業で支えられていると言いきるだけのものを感じられた。具体的な施策については、産業振興の対象が中小企業の支援ということで、中小企業に対する新製品新技術の開発、産学連携の支援という形が中心となっている。他都市でよくある行政が将来の成長分野を指定して、この地域をどう方向づけていくかという産業振興の手法が、地方都市のレベルでは難しいと判断し、あえて中小企業支援としている。

## ②福山商工会議所

福山商工会議所で実施する9つの主要事業のうち、「福山市産業振興ビジョン」の推進に関するものが3事業実施されている。<sup>11)</sup>

まず、一つ目は、“中小企業施策推進や地域振興のための意見活動の展開”である。同会議所は、商工会議所の一般的な機能として、中小企業の事業継続の支援をしつつ、一方では、行政や関係諸団体のカウンターパートとして緊密なネットワークを維持している。そして、実際の活動として、部会や委員会活動を通じて地域経済界の意見の集約を図りながら、国、県、市への迅速かつ的確な政策提言や要望活動を行っている。

二つ目は、“新たな成長と発展に向けての地域産業の振興”である。多様で特色ある業種が揃うモノづくり産業については、当地域の成長エンジンとしての役割が求められており、従来にも増してイノベーションによる需要の創出と顕在化、新しいビジネスモデルの構築、次世代型知的財産の蓄積、ITの高度利用などの対応を図り、産学官連携の強化、ビジネスマッチングフェアなどのイベントの開催など諸事業を推進している。

三つ目は、“中小企業・小規模企業の基盤の強化と創業・経営革新支援”である。地域の産業活動を支え、雇用の維持・創出にも重要な役割を果たしている中小企業の成長と発展に向けて、絶え間ないイノベーションや創業の促進、資金や人材・技術等経営基盤の強化など、関係機関と緊密な連携を図りつつ総合的な支援を行っている。中でも中小企業支援センターは様々な分野の専門家を配置して、窓口相談や出前相談の実施、セミナーの開催などの各種支援策の提供により、ワンストップ機能を生かしたきめ細かな運営を行っている。中小企業のIT化を支援するため、インターネットを活用したビジネスの紹介や、電子認証システムへの対応、行

政手続きの電子化への支援など、必要な知識やノウハウを提供している。また、当地域の特徴でもあるオンリーワン・ナンバーワン企業の再発掘を行い、これを広く発信することにより新たなビジネスチャンスの創出を図っている。

### ③福山市立大学（2011年4月開学予定）現：福山市立女子短期大学

福山市立大学は、教育学部と都市経営学部の2学部制の男女共学の公立大学として、平成23年4月に開学する。都市経営学部は、福山市が今後も備後地域の中核都市として個性的で活力のある「まちづくり」、「地域づくり」を持続的に実施していくために、社会の発展に貢献できる文化系の人材を地域で育てていくことを目的として設置する。学生には、福山市全体をキャンパスとしてとらえ、地方の第二都市における都市経営の在り方を学ぶことで、卒業後、行政機関でなく企業に就職したとしても福山市の強みや連携を十分に活かすことで都市経営と企業経営をうまくミックスして考えることのできる社会人になることが期待されている。<sup>12)</sup>

また、福山市立大学が、地域貢献としてまちづくりを研究していく際の福山市の特徴として捉えている点がある。福山市は、今回比較している他の3都市と比べて、第二都市として少し条件が異なるところがある。福山市は広島県の第二都市であるが、広島市からは明らかに距離がありとても通勤圏内とは言えない。一方で隣の岡山県の県庁所在地である岡山市は通勤圏内といってよい。また、岡山市と福山市の間には、福山市同様に重化学工業で発展した岡山県の第二都市である倉敷市がある。さらに、福山市は、岡山市とは距離が近くても、県境を越えるとマスコミなど様々な文化が異なることから連携まではいかないと考えている。つまり、福山市には、広島市と岡山市の間で第一都市との連携が薄い、独立した備後地域の中核都市としてのまちづくりの可能性を秘めていると考えている。

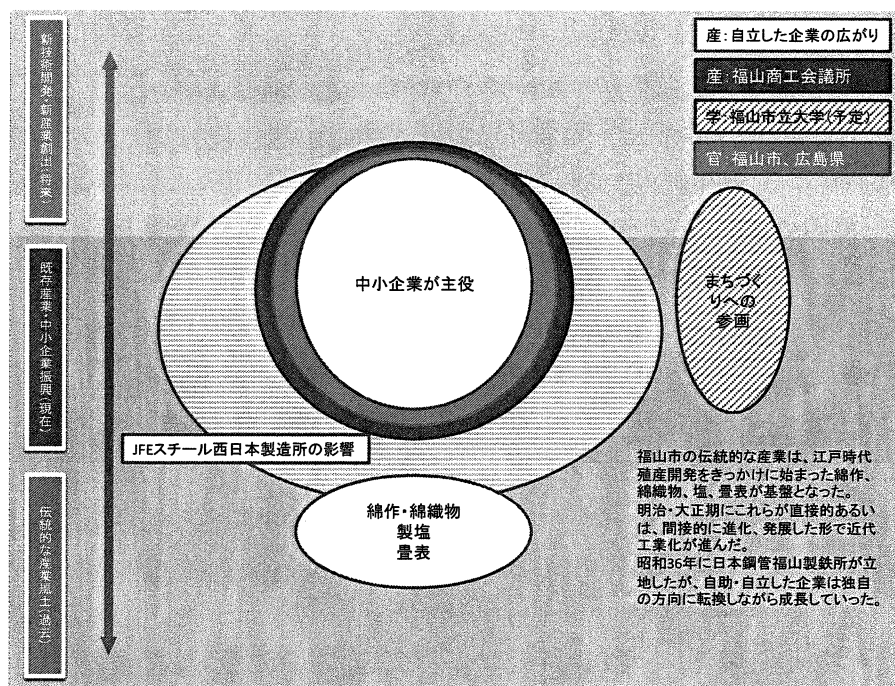
この様に、福山市においては、将来の都市づくりのための文科系人材育成を福山市立大学が担うことが、福山市における新たな産学連携であると考えている。

## 2) 福山市の産業振興の特徴

福山市の産業振興の特徴を北九州市と同様に図に示す(図22)。福山市の産業振興の特徴は、他地域からみると、製造品出荷額の数値では鉄鋼と電子部品が主要工業であるにもかかわらず、産業振興ビジョンの中で、「産業振興における課題は主に中小企業を対象にする。」と明記しているところに集約されている。それは福山市の本来の伝統産業、江戸時代の綿織物から始まり時代の変化に柔軟に対応しながら変化を続け、浜松市に匹敵するような多様な中小企業、すなわちオンリーワン・ナンバーワン企業を支援していくことを示している。それによって、産業振興ビジョンの中で必然的に企業と行政の役割分担ができていように見える。創造力・自立的事業展開力を持った中小企業の役割は、自らが伝統的に行ってきた時代に応じた変化を継続的に地域社会の中で取り組んでいくことであり、大企業は自らの戦略を実施するにあたっては自力で行う余裕があることから、行政は、あくまでも地域の主役は中小企業であることを認識し、中小企業の事業支援に努めることを役割としている。

一方で、商工会議所や4月に開学する福山市立大学のかかわる産業振興の特徴は、時代に応

じて変化してきた企業風土を大事にする市の産業振興ビジョンと方向を同じくして、地道に地域を育てる活動を行っているところである。



- ① 「中小企業」が主役の産業振興ビジョン
- ② 分野を示さず“創造力・自立的事業展開力”に注目
- ③ 産学官が地道に同じ方向性で取り組んでいる

図 22 福山市の産業振興の特徴

## (2) 姫路市

### 1) 産業政策の実状

#### ① 姫路市役所

姫路市は平成 18 年 3 月に、周辺 4 町と合併し中核市に指定されている。

同市の産業振興は、平成 17 年度から平成 19 年度の途中まで「姫路市地域経済再生プラン」に基づき「条件整備は行政、経済活動は民間」という基本的な役割分担の下、官民が協力・連携しながら、産業振興、観光・農業振興、都心活性化、雇用・就業対策のそれぞれの分野で、経済再生に向けた戦略的な施策を展開し、平成 20 年度に同プランのフォローアップを行いながら、新たな産業振興策へのつなぎとして平成 20 年度実施計画を作成した。そして、その平成 20 年度にリーマンショックによる世界的な経済危機が発生したことも受け、平成 21 年 12 月に、緊急経済対策を方策として吸収しながら新たな戦略を盛り込んだ、平成 21 年度～平成 24 年度までの「姫路市経済振興ビジョン」を策定した。同ビジョンでは経済再生プランの趣旨と柱を基本的に継承しており「条件整備は行政、経済活動は民間」という役割分担のもとで地域経済の持続的な活性化を目指している。<sup>13)</sup>

経済振興ビジョンの中での産業振興のテーマは「創造的ものづくりのまち 姫路の復権」であり、「創造的ものづくり力の強化」により持続的な発展を、「企業誘致や既存企業の内発的発展を促進する企業立地施策」により地域産業の高度化と多様化の促進を目指している。具体的には表 10 に示す 8 つの方向性と 8 つの戦略を掲げている。

表 10 姫路市経済振興ビジョン 創造的ものづくりのまち 姫路の復権（産業の振興） 方向性と戦略

方向性	戦略
①創造的ものづくり力の強化	戦略 1 魅力ある企業立地環境の整備
②自立を目指す企業の支援と地域の企業群の再生	戦略 2 SPring-8 を活用した新産業の創造
③インフラ整備（企業立地に係る環境整備）	戦略 3 産学官協働の促進
④地域的優位性を活かした産業立地の促進	戦略 4 新製品・新技術の開発支援
⑤放射光施設等の活用による新規産業の創造	戦略 5 企業活動への支援
⑥人材の育成と活用	戦略 6 地域企業の経営の安定と強化
⑦経済活動のグローバル化への対応	戦略 7 経済活動のグローバル化への対応
⑧農商工連携の促進	戦略 8 農商工連携の促進

※ 方向性と戦略は必ずしも対応していない。

姫路市経済振興ビジョンには、政策の進行管理を行うことを目的に、ビジョン全体を包括的に反映する指標と目標値、さらには主要事業に対応した数値目標を設定している。産業の振興に関する包括的な指標とその目標値を表 11 に、また主要事業に対応した数値目標を表 12 に示す。

表 11 産業の振興に関する包括的な指標と目標値

〔製造品出荷額等〕

	数値	年（年次）
目標設定時	2 兆 3,854 億円	（平成 19 年）
目標	2 兆 4,800 億円以上	（平成 23 年まで）

〔姫路市工場立地促進条例による指定事業所数〕

	数値	年（年次）
目標設定時	11 件	（平成 20 年）
目標	1 年度当たり 10 件以上	（平成 23 年まで）

表 12 主要事業に対応した数値目標

☆数値目標

	20年度 基準年度	21年度	22年度	23年度	関係施策
工場用地ライブラリー登録件数	——	5件	5件	5件	1-1
工場立地件数	11件	10件	10件	10件	1-3
見本市への出展回数	1回	1回	1回	1回	1-5
企業へのトップセールス件数	5社	5社	5社	5社	1-7
産学交流団体が開催する大学研究発表会への参加者数	356人	370人	370人	370人	3-4
姫路ものづくり支援センター相談件数	1,141件	1,200件	1,200件	1,200件	4-1
ものづくり創造支援事業補助申請件数	6件	6件	6件	6件	4-3
ものづくり販路拡大支援事業補助申請件数	9件	9件	10件	10件	4-3
ものづくり開発奨励事業補助申請件数	7件	8件	8件	8件	4-3
ものづくり技術継承事業補助申請件数	——	4件	4件	4件	4-3
起業家支援資金融資制度の利用件数	——	1件	2件	2件	5-1
起業家フォローアップセミナー参加者数	10人	20人	20人	20人	5-2
国際規格等認証取得支援事業補助申請件数	20件	20件	20件	20件	6-1
電子じばさん館HPアクセス件数	99,211件	100,000件	105,000件	110,000件	6-1
荷主・企業訪問件数	26社	60社	30社	30社	7-2

※基準年度に数値記載のない項目は、新規事業等であるため。

姫路市は、姫路城の城下町として栄え、明治7年、その姫路城に大阪鎮台姫路分営が設置されてからは軍都として栄えてきた。そして、姫路市の工業化は旧士族救済を目的とした県立姫路紡績所の創業に始まり、繊維関係の工場が集積した。<sup>13)</sup> 軍都であることもあり紡績会社は

パラシュートを製造していたと言われている。そして、戦時中の昭和 14 年に当時の日本製鉄が臨海部の広畑に製鉄所（現新日鉄広畑製鉄所）を立地し重化学工業都市へと発展した。臨海部には他に JFE 条鋼、山陽特殊鋼など製鉄関連の工場が立地し、その他には、三菱電機、ダイセル化学工業など鉄鋼、電機、化学関連の工業都市に成長した。最近では平成 20 年に現パナソニック液晶ディスプレイが進出している。また、地場産業としてはマッチや鎖（主に船舶用）が盛んである。

姫路市の中小企業は広畑製鉄所をはじめとした鉄鋼関連の下請け企業や自動車関連部品を製造している三菱電機の下請け企業が多い一方で、近年の高炉の操業停止などによる鉄鋼産業の縮小や今後の電気自動車(EV)の普及による自動車部品の劇的な変化、親会社の海外移転による産業の空洞化等が予想される中で、姫路市・播磨地域にも危機感を持っている企業が少なくない。元々、姫路市のある瀬戸内は雨が少なく温暖な気候であることなどから、播磨地域の人は、播磨気質（はりまかたぎ）と言われる“のん気”な気質であると言われている。<sup>15)</sup>しかし、平成 7 年に、地域産業の衰退の危機を感じた鉄鋼関連の商社であるアークハリマ(株)の社長の呼びかけで、兵庫県立大学等の学会や関連組織・団体との交流により産学官のネットワークを構築し、新しい技術の開発、商品開発、人材開発を推進することにより、播磨地域の産業の活性化を図る「はりま産学交流会」が立ち上がった。平成 22 年 4 月現在で 97 社の会員が集まっており、平成 22 年度は、「創造と変革」を目標に、2 カ月に 1 回の頻度で大学の先生を講師に招いて「創造例会」を実施するなど、毎月何らかの勉強会を実施している。特別なテーマを設定して研究を行っているわけではないが、大学の先生の講義の中から、各々の企業にとって参考になることがあれば、その企業が直接大学の先生とコンタクトをとって、自社の技術高度化や新製品のアイデアの参考となるような勉強を行っている。

一方で、姫路市役所の産学連携の取り組みとしては、兵庫県立大学産学連携センター、姫路商工会議所との連携により、地域における産業の高度化と新産業の創出、地域産業の活性化を目指し、平成 16 年 7 月に「産学官連携協力の推進に係る協定」を締結している。また、この協定に基づき、平成 17 年 5 月に姫路市と姫路商工会議所が共同で「姫路ものづくり支援センター」を姫路商工会議所の 2 階に開設した。同センターは企業の相談に対して専門機関を紹介する「つなぎ」の機能を果たしている。

その他に、兵庫県が整備している播磨科学公園都市には兵庫県立大学の他、大型放射光施設 (SPRING-8)、平成 22 年から稼働している X 線自由電子レーザー (XFEL) 施設などの高度な研究施設が集積しており、光・電子技術関連産業の分野において最先端の技術開発が展開されている。姫路市もこれらの施設が地元企業の内発的発展を導き、地元産業の多様化と高度化を図れるように、地元企業に対して高度な研究開発機能の利用を促進している。

## ②姫路商工会議所

姫路商工会議所は、前述したとおり平成 16 年 7 月に姫路市、兵庫県立大学と「産学官連携協力の推進に係る協定」を締結した。この協定に基づき平成 17 年 5 月に商工会議所 2 階に「姫路ものづくり支援センター」を設置し、商工会議所の産学官連携支援室スタッフが常駐するこ

とにより、技術・製品開発の問題解決や情報調査、異業種間のビジネスマッチング、放射光施設の利用、行政等の支援情報の提供等について、中小企業の相談に応じている。また、スタッフによる助言・指導のほか、必要に応じ、大学、専門機関や専門家との連携支援を行っている。また、はりま産学交流会の支援も行っており、総会をはじめ創造例会の会場を商工会議所が提供している。

ヒアリングの結果も含め、姫路商工会議所の役割は、姫路市の策定した「姫路市経済振興ビジョン」の実行について兵庫県立大学とともに姫路市をサポートしていくことである。一方で、姫路市が経済振興ビジョンの中で重視していることを整理すると「企業誘致」「内発的発展」「産学官連携」であるが、商工会議所にとって各項目が非常に難しく感じている。企業誘致に関しては、少し昔までは、大企業の工場を誘致すると下請けの仕事が地域の中小企業に発生していたが、現在の様に製品とともに工場のラインまでが高度化されると、生産工程が工場内に閉じてしまうだけでなく、技術の流出を恐れ見学もままならない状況である。また、内発的発展については、地域の中小企業には技術力を有する企業もあるが、下請け業務が忙しかったり現状に満足したりして新たな分野に取り組むことが少ないのではないかと考えている。確かにこれらの「企業誘致」「内発的発展」「産学官連携」は産業政策における教科書的な回答であり、風土によって異なると考えられるが、他都市においても明確な答えを持っている都市、商工会議所は少ないと推測できる。

### ③兵庫県立大学

兵庫県立大学は、神戸商科大学、姫路工業大学、兵庫県立看護大学が平成16年に統合してできた総合大学である。6学部、11研究科、4研究所が兵庫県内に分散している。兵庫県立大学の県内からの入学生が多く、特に工学部は80～90%が県内出身である。また就職についても多くの学生が地元就職している。

現在、産学連携センターは、神戸市の本部と姫路市の2か所に配置しているが、姫路工業大学の流れを引き継いだ工学部と理学部が姫路市の周辺にあることから、4月に姫路市に集約することになっている。工業製品出荷額も、播磨地区の方が神戸地区の1.5倍あるなど、兵庫県における産学連携の主体となる製造業が姫路市周辺の播磨地区に多いことも移転の理由である。

県立大学として、播磨科学公園都市のSPring-8をサポートするために、公園都市内に理学部と高度産業科学研究所を設置しているがなかなか成果は出ていない。このような施設は短期で成果が上がるものではないため、長期的な視野で見えていくべきであると考えている。

兵庫県立大学には産学連携を推進するためのユニークな取り組みが2点ある。まず、1点目は、姫路信用金庫との連携である。兵庫県立大学と共同研究する中小企業あるいは個人事業者に対して、姫路信用金庫が助成する仕組みである。平成17年度から21年度までの5年間で累計24社に対し、総額920万円を助成している。もうひとつは、卒業研究テーマを企業から募集する取り組みである。



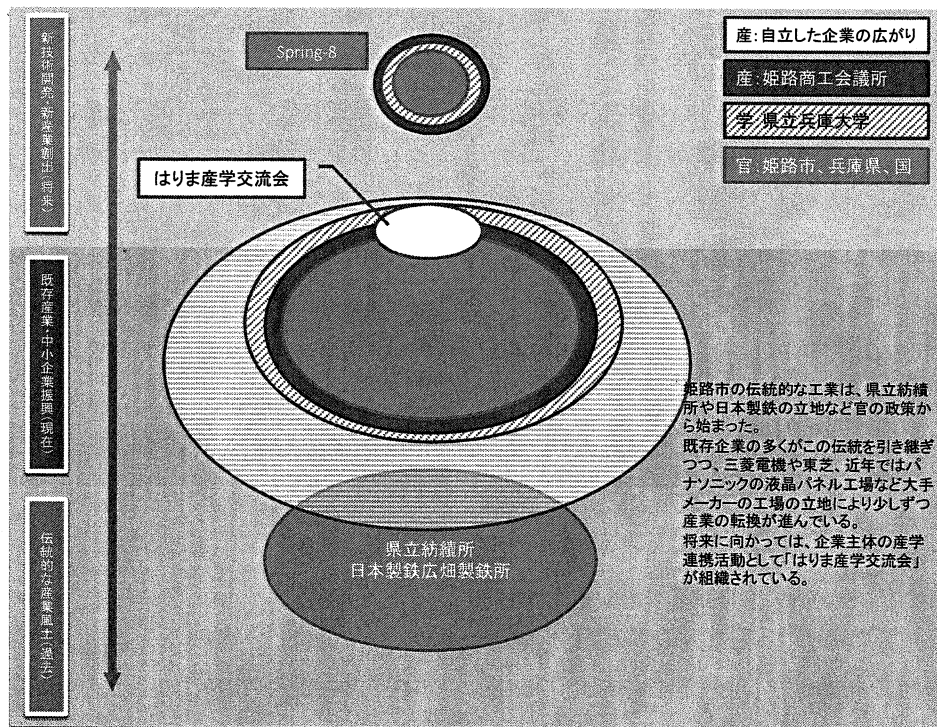
## 2) 姫路市の産業振興の特徴

姫路市の産業振興の特徴を図 23 に示す。姫路市の工業の伝統は北九州市に似ているところがあり、元々城下町であったところに公的な政策により、県立紡績所や日本製鉄広畑製鉄所が立地したことに始まっている。

そのため、地域の産業の方向性は図に示すように官が主体となって方向性を示し、それに従う形で、商工会議所や大学が取り組みを行っていると考えられる。ただし、はりま産学交流会の様に一部の企業が危機感を感じ、前向きな活動をしていることは今後の広がりを期待すると非常に重要な活動である。

姫路市の産業政策の中で懸念されるところは、SPring-8 など播磨科学公園都市への関与の仕方である。国内でも数少ない高度科学技術研究開発施設であることは間違いなく、将来性は期待できるのかもしれないが、地方自治体が行う場合、地元への何らかの還元がないと、市民への説明責任を果たすことが困難になり、市民の理解を得ることが難しくなる。非競争領域の科学技術研究開発は税金による負担が必要であることは間違いのないため、市としてのどのように活用していくのか市民に分かりやすいビジョンを示していく必要がある。

全体的には、SPring-8 関連を除いて、官が作る着実な産業振興策を産学官の連携で進めているところが特徴である。



- ① 「官」が主体の産業振興
- ② 一部の企業による主体的な活動が始まっている

図 23 姫路市の産業振興の特徴

## (2) 浜松市

### 1) 産業政策の実状

#### ① 浜松市役所の取り組み

浜松市は、平成 17 年 7 月に周辺の 11 市町村と合併し、平成 19 年 4 月に政令指定都市に移行している。そして、それに合わせ、平成 17 年度から平成 18 年度にかけ、政令指定都市にふさわしい新しい「総合計画」を策定し、平成 19 年 4 月 1 日から実施している。総合計画は通常、基本構想、基本計画、行動計画の 3 階層で構成するが、同市の総合計画は、基本計画を「都市経営戦略」、行動計画を「戦略計画」とすることで、限られた行財政資源を効果的かつ効率的に運用していく姿勢を示している。<sup>16)</sup>

基本構想は、平成 19 年から平成 26 までの 8 年間、浜松市の基本理念や将来像を定めた都市づくりの活動指針を示している。その中で、産業政策に関する指針を整理すると、浜松市は、何事にも積極果敢に取り組み地域独自の気質である「やらまいか精神」のもと、豊田佐吉、鈴木道雄、本田宗一郎、山葉寅楠など多くの世界的な企業家を輩出し、自動車やオートバイ、楽器、光技術などの多くの産業を生み出してきた日本国内の有数の“ものづくり産業の集積都市”である特性を活かし、都市の基本理念の一つに「新たな価値や人材を生み出す創造都市の確立」を定め、産業経済分野の将来像を「世界に誇る産業創造都市」とし、多彩な産業の持続的成長を図るとともに時代につながる人材、技術、産品、サービスなどを創造し続け、世界に誇れる都市を目指すとしている。

そして、都市経営戦略では、基本構想で示した都市の基本理念の実現に向けて、7 つの重点戦略を掲げている。産業経済分野、特にものづくり産業に関連するところでは、前述した基本理念「新たな価値や人材を生み出す創造都市の確立」の実現に向け、戦略 1 「次代へ引き継ぐ“ものづくり DNA”」を実行している。これは、創造的なものづくりによる地域経済の振興を目指すものである。さらに、産業経済分野においては、「世界に誇る産業創造都市」の実現に向け、平成 19 年から平成 22 年までの 4 年間の基本政策として「新たな産業・サービスの創造による地域経済の振興」に取り組んでいる。

浜松市の都市経営戦略の特徴としてあげられるのが、重点戦略毎に具体的な目標値を設定しているところであろう。例えば、戦略 1 「次代へ引き継ぐ“ものづくり DNA”」に関して表 13 に示すような目標値を設定している。平成 19 年に計画した昨年までの目標であることから結果については、なんらかの評価が行われることが期待される。

浜松市がこのような具体的数値目標を盛り込んだ総合計画、都市経営戦略を立てた背景についても、地域の風土が強く影響を与えている。前述したとおり浜松市には「やらまいか精神」が根付いており、できないこともできるという地域である。できると言ったことに対して周囲のみんなが協力することで、相手が求める以上のものを出すといった文化があるという。目標を達成できないのが悪いという前に、“目標を掲げない”とか“やらない”というのが悪いという共通認識がある地域である。起業家精神の強いことから行政に対しても経営感覚を強く求めていると感じる地域である。目標値についても、上方修正は敬遠されるため、地域でし

っかり検討した結果、非常に高い目標値を設定しているということである。

表 13 「基本政策：新たな産業・サービスの創造による地域経済の振興」の戦略1に関する目標値

	重点戦略	指標	現状(H18)	目標(H22)	備考
1	戦略1	法人設立件数	989社(H17)	1,150社	課税管理課
2	戦略1	企業立地件数 (H19～H22累計)	11件(H17)	100件	工場立地動向調査
3	戦略1	製造品出荷額	26,283億円 (H16)	29,000億円	工業統計調査
4	戦略1	付加価値生産額（製造業従事者1人当たり の粗付加価値額）	1,127万円 (H16)	1,305万円	工業統計調査

注) 出典：浜松市 都市経営戦略

注) 戦略3,5,7の目標値については省略。

浜松市基本構想における産業経済分野の将来像のキーワードは「創造」である。「世界に誇る産業創造都市」、あるいは、「新たな産業・サービスの創造による地域経済の振興」など標語の多くの箇所に創造という言葉が用いられている。これは、浜松地域の産業の歴史の中で、多くの企業家が新しい事業や産業を創造してきたことを地域の強みとして捉え、これからもその風土を将来に伝承していくことを表現していると考えられる。

浜松地域における産業発展の系譜を図24に示す。この地域は江戸時代から綿織物と製材が盛んであった。そこから織機の製作が始まり、織機を作る技術を応用し楽器、自動車産業、軍需産業へ発展している。現在は、繊維、楽器、輸送機器が同市の三大産業となっている。そのひとつである自動車・オートバイを中心とした輸送機器が製造品出荷額の50%（2005年）を占めており現代の主要産業となっている。図24をみると、浜松地域の産業は、時代の変化に適応しながら転換することで発展してきていることがわかる。その産業の転換時期に世界的な企業家と言われる人たちが活躍しているのである。日本で最初にオルガンを作った山葉寅楠や河合楽器を創立した河合小市、豊田紡織を創立した豊田佐吉、後にスズキ自動車となる鈴木式織機製作所を設立した鈴木道雄、本田技研工業の創業者である本田宗一郎など、この地域には、時代時代のキーマンが、新たな産業を創造してきた歴史や風土が存在しているのである。

このような背景の元、創造をキーワードとした産業政策を進めるための具体的なプロジェクトが「三遠南信地域におけるクラスタープロジェクト」である。これは、現代から将来に向かう創造の種を、愛知県豊橋市、長野県飯田市との広域産学官連携の中に見出そうとした取り組みである。このプロジェクトでは4つの分野を次世代リーディング産業として位置づけ、新たな産業の創出のための研究開発に取り組んでいる。次世代リーディング産業の4つとは、「輸送機器用次世代技術産業」、「新農業」、「健康・医療関連産業」、「光エネルギー産業」である。

## 浜松地域における産業発展の系譜

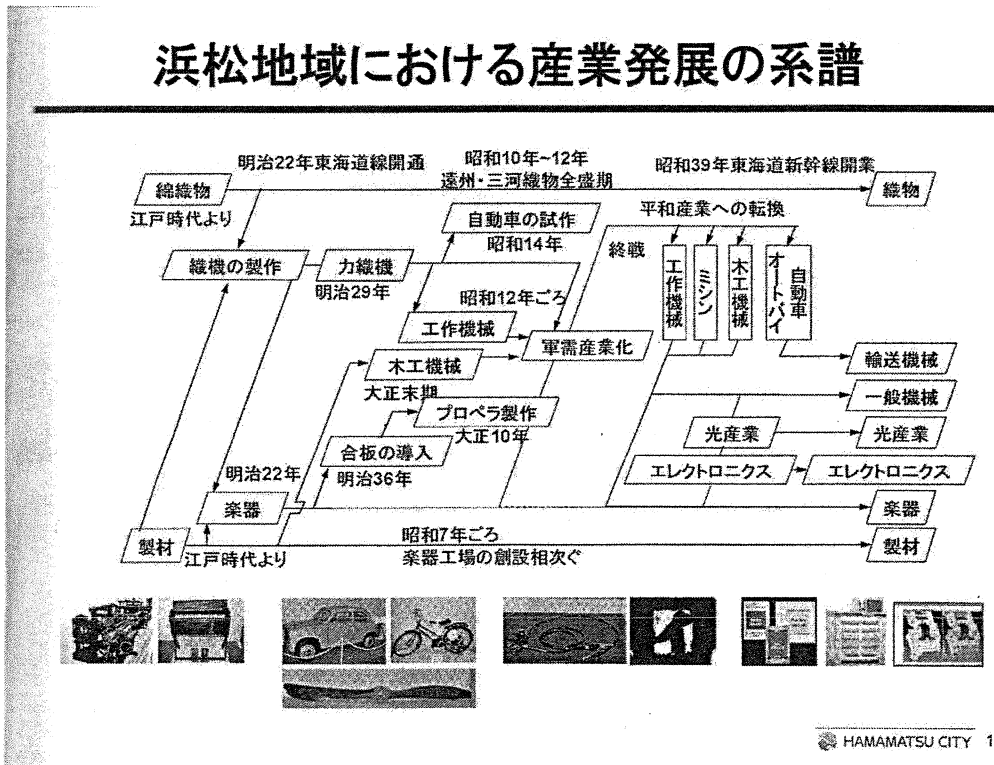


図 24 浜松地域における産業発展の系譜<sup>13)</sup>

例えば、「輸送機器用次世代技術産業」は、浜松市に本社のある大手自動車メーカーと静岡大学が中心となって取り組んでいるテーマであり、元々製造品出荷額も大きい浜松地域の輸送機器関連の下請け企業を巻き込んでの取り組みとなっている。例えば、試作車はまだ課題が多いかもしれないが、スズキの世界戦略車を地域で支えるプロジェクトとして、スズキが独自で開発したハイブリット車を地域で実証実験してもらおうと同時に、地域の企業に部品開発の参考にしてもらう機会を与える事業を行っている。その他は、図 25 に示す大学を中心に地域の企業と連携を行いながら新産業の創出を目指した研究を行っている。

このような産学官の広域連携による新たな産業創出に取り組むにあたって浜松市役所が留意している点は、自前主義にとらわれないことである。無理やり地域に閉じた連携を行うと失敗すると感じたため、地域外の連携をあらかじめ想定して活動を行っている。地方自治体の事業であるため地域は重要であるが、グローバルなネットワークの中で世界に通用するものを作るという信念で取り組んでいるとのことである。従って、半分は地域と関係がない部分ということも考えられるが、残りの半分は地域の大学シーズだったり中小企業の技術だったりする。キーとなる部分をしっかり持った上で、足りない部分を地域外から引っ張ってきて、この地域でイノベーションを起こすことを目指しているのである。

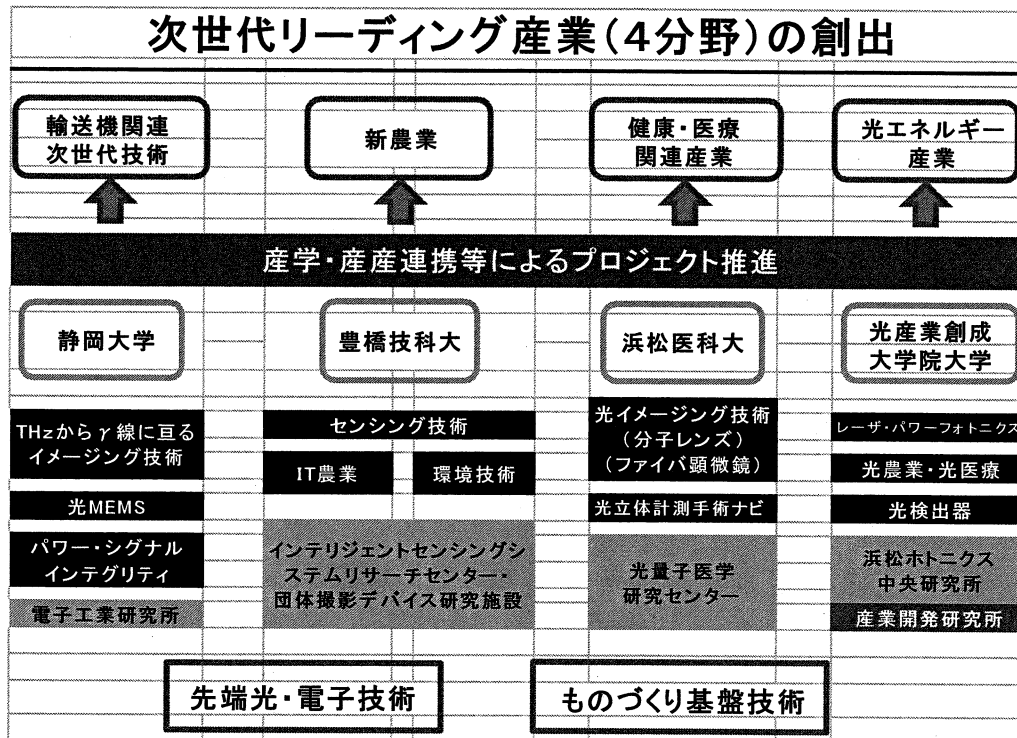


図 25 三遠南信地域の次世代リーディング産業の創出<sup>13)</sup>

## ②浜松商工会議所の取り組み

浜松商工会議所は、自らを普段から企業と接する機関として捉え、地域企業間の異業種交流などを、浜松市の産業ビジョンに則って支援を行っている。しかし、地域の産業は大変厳しい状況であり、浜松市で最も影響力のあるスズキも従来のエンジン車から環境に優しいハイブリットや電気自動車(EV)へのシフトが進んでいる。このことは自動車産業を支えてきた地域産業にとって非常に重要な問題であり、機械部品加工など従来の下請けの仕事がなくなってしまう状況を地元企業がどのように捉えていくか、地域の中小企業が持っている技術を使って他に何ができるかなどを、商工会議所として地域企業と一緒に考えていく必要性を感じている。そして、商工会議所としては、産学連携の推進や新産業の振興の中で、地域企業が持っている技術を使って他の分野に応用していくことを啓発しながら研究開発支援を行っている。具体的には、次世代自動車産業、医療産業の振興を行っている。しかし、浜松市の中小企業でさえ、リーマンショック以降の世界的な不況の影響を受けた後で、経営を立て直すことが最優先であることから、スズキが積極的に取り組んでいる環境対応でさえ二の次であった。しかし最近では、地域の中小企業も、国内外の状況を捉えると環境対応の取り組みには力を入れていかなければならないと考え始めており、静岡県も環境対応についての取り組みを始めており連携していくこととしている。

浜松商工会議所は、浜松地域における新産業創出と既存産業の育成を目的とし、珍しい取り組みを行っている。浜松商工会議所が新産業創出や既存産業の育成に積極的な活動を始めたのは、平成3年頃にバブルがはじけ、平成5年に浜松市の製造品出荷額が前年度比7.8%減少したことを受け、地域のものづくり工場の空洞化が懸念されるようになったことがきっかけである。危機感を感じた当時の商工会議所が、平成6年、所内に「空洞化対策特別委員会」を設置

し、地域の企業と一緒に調査・検討を開始した。そして、翌平成7年に次世代産業育成策を提言し、光の技術を活用した新産業の創出に取り組むこととなった。そして、この浜松商工会議所の活動が、愛知県豊橋市、長野県飯田市（浜松市と合わせて“三遠南信”という）地域で取り組む三遠南信バイタライゼーションの浜松支部の活動として、経済産業省の産業クラスター計画や文部科学省の知的クラスター創成事業の支援を受け、オプトロニクスクラスター構想へと発展している。

平成22年からは、経済産業省の産業クラスター計画の見直しにより、複数県に跨る広域の連携が必要な仕組みとなったことから、従来から連携のあったとの連携を強化し、3地域からなる三遠南信クラスター推進会議を立ち上げた。三遠南信クラスター推進会議の運営は、浜松商工会議所、豊橋商工会議所、飯田商工会議所が行っている。そして、浜松商工会議所の単独の取り組みは、浜松地域新産業創出会議に引き継がれ、三遠南信クラスター推進会議の浜松地域の組織として新産業創出を目指した研究会を行っている。新産業創出研究会には、およそ1万4千の会員のうち260社が参画をしている。実施している研究会は、輸送機器産業戦略研究会など表14に示す研究会を実施している。最近は異分野への進出を模索する動きが強く、浜松医工連携研究会には約90社が参加しており現在も増えている。同じ地域に浜松医科大学があることから、手術のサポートなど普段のちょっとした医療現場の課題解決から取り組むように研究会を運営している。

表14 浜松地域新産業創出会議で実施中の研究会

研究会名	企業数	概要
宇宙航空技術利活用研究会	53社	JAXAと連携し、相互の技術活用を図ることで、新分野への展開・開発を支援
浜松医工連携研究会	65社	浜松医科大学等と連携し、医療・福祉現場からの開発ニーズの製品・技術化を支援
浜松農商工連携研究会	47社	農（林水産）行関係団体や大学・農林技術研究所等と連携し、中小・小規模企業の新分野進出を支援
浜松光技術活用研究会	22社	地元理工系大学や光関連企業と連携し、中小・小規模企業の光関連技術の普及を図り、新分野進出を支援するとともに、地域における光産業育成のインフラ整備を進める
輸送機器産業戦略研究会	55社	はままつ産業創造センターや地元理工系大学と連携し、輸送機器に関連した新たな技術開発や優れた製品開発を促進

浜松商工会議所は全員文系の正規職員であり、国の補助金の制度などは整理すらできていなかったが、前述したように平成3年の経済危機以降、商工会議所が企業の先頭に立って新産業

創出の支援を行うようになり、今では、企業から相談があればアドバイスができるまでになっている。また、浜松商工会議所にもコーディネータを雇用しており、人材は、元経営者や元技術者、あるいは、ほかの機関でコーディネータ業務をしていた人を採用している。コーディネータに最も大事なことは地元のことを考えることであり、そのためにも地元の人を採用しているということであった。浜松商工会議所では、財源が厳しいことからコーディネータの採用が非常勤採用となっていることを課題と考えている。十分な活動費があれば、30代～40代の専門的な知識を持った人材を採用して、地域のコーディネータとして育成したいと考えている。

### ③静岡大学の取り組み

静岡大学の産学連携の取り組みは3つの柱で構成される。

#### ア) 研究推進・知財創出活用

イノベーション共同研究センターには10人のコーディネータが在籍し、地域の企業との産学協同研究を推進している。平成18年度まで共同研究の件数・金額とも増加していたが、リーマンショックによる研究開発経費の削減により、平成19年度以降は件数が飽和状態になった一方で、産学共同研究の成果の測定方法が問題となっており、静岡大学は平成19年度に量から質の指標に転換し、コーディネータが共同研究の出口までしっかりサポートするように努めている。

光・電子技術シーズを基盤にした知的クラスター、産業クラスター関連事業の実施。

#### イ) 大学発ベンチャー育成

イノベーション共同研究センター内にはインキュベーション施設があり、静岡大学発ベンチャーの育成支援を行っている。現在までに22社のベンチャー企業が起業している。

#### ウ) 人材育成

浜松市内には、大学以外も含めておよそ50人の産学連携コーディネータがバラバラに活動しており、その多くが企業OBである。大学のコーディネータは、企業が訪ねて来て問題提起をしていく案件をニーズとして先生につなげていく活動をしている。しかし、同大学では、この活動では問題解決はできてもイノベーションは起きないと考えており、シーズからスタートして、誰も気づかなかったことを創造していく活動へと移行させるべきと考えているようである。そのためにも、コーディネータは、30～40代の地元出身者でMBA・MOT・中小企業診断士などのカリキュラムを受け、更に2年間の産学連携コーディネータ実務の中でビジネス・デベロップメント・プロデューサーとして育成していく方針に転換している。

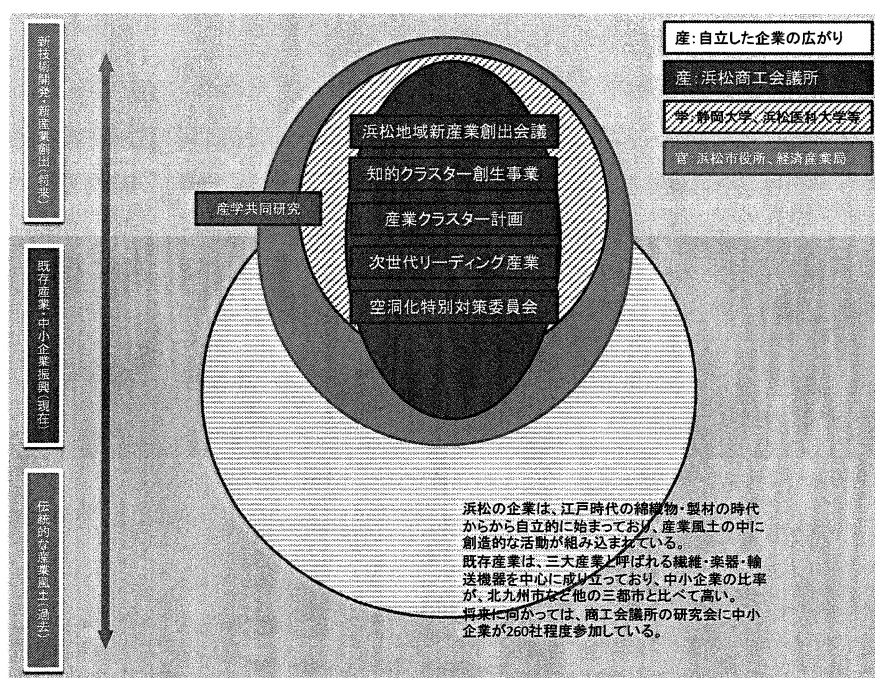
## 2) 浜松市の産業振興の特徴

浜松市の産業振興の特徴を図26に示す。また、浜松市の産業振興は他の3都市と比較して非常に興味深いことから、はじめにその特徴を産官学の役割で整理する。

まず、産の代表である浜松商工会議所の特徴は、地域産業の空洞化に対する危機感を最も早く認識し、自らが先頭に立って地域企業を巻き込んで新産業創出を目指した活動を行っている。



商工会議所が産業界を代表し、行政機関のカウンターパートとしての役割を十分に果たしている。その効果として、経済産業省の産業クラスター計画については、商工会議所が市・県を飛び越して、関東経済産業局と直接協議を行い、また産学官が商工会議所を中心にまとまっていることから、広域であるにも関わらず、経済産業省の産業クラスター計画と文部科学省の知的クラスター創生事業を一体的に推進することができている。その商工会議所の職員の方でさえ、産業の主役は企業であることを十分認識したうえで、新産業創出支援に取り組んでいる。さらに行政との役割分担を尋ねると割り切った回答が返ってきた。「行政は直接事業をやらないため、企業との直接のパイプは特別な職員を除いてほとんど持っていない。行政の役割は、政策的なビジョンや計画を立てて、そのお金を地域に落とすことである。」



- ① 伝統的に中小企業が自立する風土がある
- ② 過去から将来につながる産の活動を広げたものを産業振興ビジョンとしている

図 26 浜松市の産業振興の特徴

次に、官である浜松市役所の特徴は、地域の強みである創造的なものづくり風土をより強化するビジョンを、都市経営戦略の中で具体的数値目標を立てて取り組んでいるところである。その具体的数値目標の設定についても、決して行政のパフォーマンス目的で立てているのではなく、商工会議所を中心とした産学官の連携の元、関係者の最大限の努力を引き出すストレッチ目標として決められているところである。

学としての静岡大学の産業振興の特徴は、産学連携コーディネータの評価が一般的に件数や金額を中心に行われているのに対して、共同研究センター長自ら「共同研究は量より質」、「共



同研究契約は終わりではなくてスタート」と言って、コーディネータが共同研究を出口までしっかりサポートするようにと指導しているところである。

浜松市の産業振興について産学官連携から分かったことは、色々な産業を創出してきた風土を背景に、産を代表する商工会議所が企業の意見に耳を傾けて方向性を出し、推進している産業振興を、大学が共同研究でしっかりサポートし、それらの活動を資金的な補助で浜松市をはじめ行政機関が支えている一体感を感じられる地域であるということである。

#### 4. 総括

県庁所在地ではない伝統的な4つの工業都市の産業振興の特徴について調査を行ってきた。その中で明らかになってきたことは、その都市の産業の成り立ちが、現在の産業振興の考え方に大きく影響を与えているということである。

浜松市や福山市の様に、江戸時代の頃からの殖産開発により地域産業としての工業が鍛えられている都市においては、その当時に現代のような中小企業のセーフティネットがあるとは考えられないことから、天候や戦など社会的なリスクに対応していくために様々な工夫をして対応していたことが想像できる。その流れの中で企業は創造性を持って自立し、社会の変化に柔軟に対応しながら事業を変化させていく企業風土ができあがってきたと推測される。そのような都市においては、企業そのもの、あるいは産の代表としての商工会議所が、真っ先に危機感を持ち、新たな産業創出の道筋をつけていくような動きをしている。そして、技術シーズを提供する大学や、主に資金的な支援を行う行政が、産を支援するという構図が出来上がっている。このタイプの都市が作る産業ビジョンは、プレイヤーである企業を中心に策定されることから、過去から将来まで、あるいは、産学官のすべてがひとつのビジョンに向かって行動することができている。

一方で、北九州市や姫路市の様に、国策等行政の政策で工業都市になった地域は、企業風土の中に、創造性や事業の転換という理念が薄いことが考えられる。とくに中小企業は、下請けで安泰していると新しいことをはじめるとエネルギーは湧いてこないのかもしれない。そういう都市において行政が産業振興ビジョンを作る場合、産の将来ビジョンが見えてこないために、行政が無理やり将来像を作り上げているのではないであろうか。また、行政は産業の主役ではないことから、産業を中心に据えた産学官連携の姿を描ききれず、北九州市の様に学官連携で産業振興するシナリオを描いたり、大学の産学連携センターとの連携が取れなかったりすると考えられる。

県庁所在地では支店経済による第三次産業・サービス産業の発展が期待できる中で、今回比較を行った県内の第二都市であり、かつ伝統的に工業都市と言われてきた都市においては、産業振興の「本質的な目的」が重要な時代になっている。地方自治体は、従来から国の補助金を地域に取り込むために、あるいは地域の産業の向かうべき旗印を掲げるために産業振興を行ってきたが、現在では北九州市や姫路市、浜松市の産業振興ビジョンにみられるように達成すべき目標値を設定し、産業振興を行う自治体が多くなっている。しかし、数値による目標設定や

達成度の管理、事業のマネジメントに不慣れな行政職員が、ビジョンを十分に検討した結果として数値設定できているかどうか、よく検証する必要がある。産業の主体は民間企業であり、産業振興ビジョンで設定する指標は民間企業の活動結果によるものが多く見受けられる。つまり、地方自治体のつくる産業振興ビジョンといえども、主体である産業界がコミットしていなければならない。その場合、主体である企業に最も必要なものは、新しい事業や産業を生み出していく創造力である。創造力のある企業の波及効果を地域に広めることを産業振興の「本質的な目的」として掲げ、それを実現する手段を新たに考えていくことが戦略づくりである。

最後に、創造的な都市づくりを進めることが、その都市にどのような効果を生み出すか、定量的に示すことができれば、創造的な都市づくりを進めることの必然性をより確かなものにするができる。今後の課題としたい。

## 謝辞

調査にあたり、市役所及び商工会議所、大学の方々には、ご多忙中にもかかわらず、快くインタビューに応じて下さり、さらに十分な資料を提供していただきましたことを心から感謝申し上げます。

## 補注

(1) 財政力指数は基準財政収入額を同需要額で除したもの（3カ年の平均値）。この値が1を超え、大きいほど、財政的に余裕がある団体といえる。地方交付税は、財政力指数が1を超える団体には交付できず、1を下回る団体に基準にしたがって交付される。

## 参考文献

- 1) 東洋経済新報社『地域経済総覧』1990～2011
- 2) 東洋経済新報社『都市データパック』1990～2010
- 3) 北九州市ホームページ <http://www.city.kitakyushu.jp/>
- 4) 北九州市（平成20年4月）「北九州市産業雇用戦略」
- 5) 財団法人北九州産業学術推進機構ホームページ <http://www.ksrp.or.jp/fais/>
- 6) 財団法人北九州産業学術推進機構パンフレット
- 7) 国立大学法人九州工業大学ホームページ <http://www.kyutech.ac.jp/>
- 8) 福山市ホームページ <http://www.city.fukuyama.hiroshima.jp/>
- 9) 福山市（平成21年3月）「福山市産業振興ビジョン（改訂版）」
- 10) 安川悦子、藤井輝明、西川達也（2010）『地域の力・地域の文化 多元都市「福山」の可能性』児島書店
- 11) 福山商工会議所ホームページ <http://www.fukuyama.or.jp/>
- 12) 福山市立大学パンフレット
- 13) 姫路市2009年12月「経済振興ビジョン」
- 14) 姫路市ホームページ <http://www.himeji-cci.or.jp/>

- 15) 播磨学研究所・編 (2007) 『播磨人気質を探る』神戸新聞総合出版センター
- 16) 浜松市ホームページ <http://www.city.hamamatsu.shizuoka.jp/>
- 17) 浜松市商工部産業政策課「浜松地域における産業支援・新産業創出について」

## 第二章 内発的な取組みによる創造的環境の醸成

### 一 函館市の取組み事例「函館国際水産・海洋都市構想」から

角 大 輔、須 山 孝 行、吉 村 英 俊

#### 1. はじめに

高度経済成長期が終焉を迎えて 30 年以上が経ち、国や地方は経済の牽引役となりうる産業の育成に注力している。その中で、北九州市は「地域経済活性化対策推進地域（旧自治省）」に指定（1985 年）されるなど、国の施策を積極的に活用することで地域産業の育成を図ってきた。さらに北九州市は『財団法人北九州産業学術推進機構(Kitakyushu Foundation for the Advancement of Industry Science and Technology（以下 FAIS）』を 2001 年に設立し、産業政策の実行部隊として広く事業を展開している。なお、FAIS は予算（2010 年度 29.5 億円）、職員数（2009 年度 93 名）ともに北九州市の人口及び財政規模からみて大きく、北九州市の意気込みがうかがえる。

一方、北九州市は市内外でイメージされている工業都市、製造業の町とは、統計数値を見る限り乖離してきている。すなわち、相対的にも絶対的にも第二次産業が減少し、第三次産業（サービス業）が増加してきている。

これは新規企業にも現れている。1963 年の北九州市誕生以降で、現在売上高が 100 億円を越えている企業を挙げてみると、タクシーや不動産業の第一交通産業株式会社（1965 年設立）、水栓・浄水器などの製造販売の株式会社タカギ（1979 年設立）、ドラッグストアの株式会社サンキュードラッグ（1970 年設立）、ホームセンターの株式会社ナフコ（1970 年設立）、釣り具販売の株式会社タカミヤ（1963 年設立）と数社あるが、その中で製造業は、株式会社タカギしかなく、これも重工業、素材産業、BtoB 型のイメージとは異なる。

福岡市を同条件で見えていくと、外食産業の株式会社ウエスト（1966 年設立）、健康食品の製造販売の株式会社アサヒ緑健（1997 年設立）、株式会社アスカコーポレーション（1999 年設立）、株式会社やずや（1977 年設立）、キューサイ株式会社（2006 年設立）、株式会社エバーライフ（1990 年設立）、株式会社悠香（2003 年設立）、食料品製造の株式会社ふくや（1980 年設立）、株式会社やまやコミュニケーションズ（1974 年設立）、小売業の株式会社トライアルカンパニー（1981 年設立）、株式会社プレナス（1976 年設立）、株式会社ダイキョープラザ（1978 年設立）、総合メディカル株式会社（1978 年設立）、不動産業の作州商事株式会社（1980 年設立）、ソフト開発会社の株式会社レベルファイブ（1998 年設立）など、多数あり、食品関連に偏りは見られるが、福岡市のイメージに近い企業群であり、BtoC 型である。

福岡市は県庁所在地であり、また人口も一貫して増加しており、単純には比較できないが、北九州市に比べて順調に発展してきたといえる。

このような状況から、北九州市の手厚い産業育成政策が十分に活かされていないのではないかと考え、主に産業育成に係わる地域の人材に注力し、この地域人材の底上げの例として、水

産・海洋都市を目指して産学官民が一体となって都市の改質を図っている「函館」の取組みを調査し示唆する。

なお函館市は、北九州市と同様に歴史がある都市であり、官主導で発展してきており、1980年前後より地域全体の衰退が始まっている。そのような地域経済の地盤沈下の中、「函館国際水産・海洋都市構想」を推進し、復興の兆しが見え始めており、動向が注目されている都市である。

## 2. 函館市（地域）の概要

函館市は、津軽海峡と函館湾に面した北海道南端の渡島半島南東部に位置し、札幌市、旭川市に次ぐ北海道第三の都市である。この地は古来「宇須岸」ウスケシと呼ばれていたが、1454年河野政通が函館山の麓に築いた館が箱に似ていたため、「箱館」ハコダテと呼ばれるようになった。江戸時代には、天然の良港に恵まれたことから、高田屋嘉兵衛が函館を北前船交易の本拠地として昆布やニシンを本州に出荷し、全国的に有名になった。また1799年には択捉航路を開き、北洋漁業の基を築いた。1854年日米和親条約と日露和親条約により開港し、ペリー提督（アメリカ）とプチャーチン領事（ロシア）が来港する。1859年日米修好通商条約により、長崎・横浜とともに日本初の貿易港として開港した。開港により、外国人居留地が設置された。各国の領事をはじめ商人や宣教師などが数多く訪れたことからいち早く西欧諸国の異文化に触れその影響をうけた。現在も当時の諸外国の文化の影響を受けた領事館・教会などの建築物が数多く残り、独特の異国情緒を醸し出している。

明治時代には、国の出張所や道の支庁が置かれ、1873年の青森～函館間に定期航路開設、1904年の函館～小樽間の鉄道開通、札幌までの道路開通と道南地方の中心地としての礎が築かれた。大正時代から昭和初期にかけては、北太平洋におけるサケ・マス漁業基地、蟹工船基地として目覚ましい発展をとげた。こうした水産業の発展は必然的に商業の発展を促し、函館の商業圏は全国に広がり、貿易は中国をはじめ、東南アジア、欧州各国まで伸びていた。この頃、市の人口は約15万人を数え、東北・北海道で最大の都市として栄えた。

その後、1934年の函館大火や太平洋戦争等の試練の時代を経験しながらも、“函館どっくに代表される造船のまち”、“北洋漁業を中心にする水産業のまち”、“国鉄青函連絡船の発着する北海道開拓の玄関口”として成長した。1960年には、函館空港が完成し、翌1961年には函館～札幌間の定期空港路が開設され、陸・海・空の交通要衝の都市として大きく飛躍した。1984年にはテクノポリス地域の指定を受け、先端技術の導入による地域企業の技術高度化や企業の立地などが進み、また、1988年には青函トンネルが開通し、函館港の整備や函館空港の機能・路線網の拡充なども進展し、交通アクセスの向上にともない観光入り込み客が大幅に増大した。1994年には、サハリン州ユジノサハリンスクとの国際的航路が開設されたほか、ロシア極東国立総合大学函館校の開設やサハリン石油天然ガス開発プロジェクトビジネスへの取り組み、海外諸都市との姉妹都市交流などの地域国際化が進んだ。

そして、2004年12月1日には地理的歴史的に、さらに経済・文化・生活の面においてもつ

ながりの深い函館市、戸井町、恵山町、楸法華村、南茅部町が合併し、新「函館市」が誕生した。いずれも、海を基盤として拓けてきた地域であり、合併後は水産・海洋分野をさらに強化するまちづくりを推進している。函館市はこの合併により2005年10月に「特例市」から「中核市」に移行した。また、高速交通網の整備においては、2005年5月に、北海道新幹線（新青森～新函館）が2015年の完成にむけて着工されている。

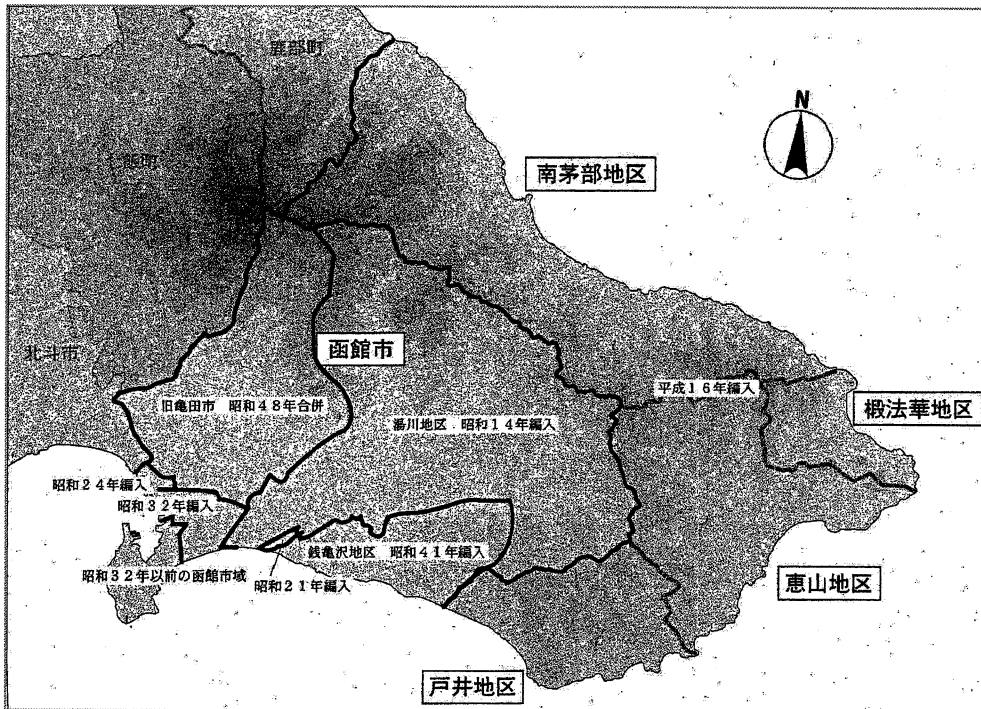


図1 函館市の合併変遷図

表1 函館市と北九州市の特徴

	函館市	北九州市
街の起源	1854年:日米和親条約によって補給港となる。	1901年:官営八幡製鉄所が操業を開始する。
基盤産業の衰退	造船業(函館どつくが中心) 最盛期 3,000人→下請含め 200人	製鉄業(新日本製鉄八幡製鉄所) 1963年:43,666人 2007年:3,001人 2010年:3,114人
国鉄(JR)の縮小	1988年:青函トンネル開通により職員数の激減。6,000→600人	2000年:北九州本社閉鎖
観光地(港町)	街の大半	門司港レトロ
近郊に大都市	札幌市(189万人)	福岡市(146万人)
地方債現在高(2005) 全国平均(¥462,447)	¥534,839/人	¥888,352/人
産業構造(2005年)	第1次産業:4.1% 第2次産業:18.4% 第3次産業:77.5%	第1次産業:0.9% 第2次産業:24.9% 第3次産業:72.2%

### 3. 函館国際水産・海洋都市構想

#### (1) 背景・目標

函館市は、津軽海峡に面しており、北海道と東北地方を含む北太平洋と日本海を研究の対象海域とすることができることや、道南周辺の海域には対馬海流・リマン海流・千島海流の3つの異なった海流が流れ込んでいることなど、水産・海洋に関する研究を行ううえで貴重な地理的・自然的条件に恵まれている。

また、北海道大学大学院水産科学研究院などの学術研究機関が数多く立地しているほか、調査船が長期間停泊できる重要港湾を完備しているなど、水産・海洋に関する研究を高度化するうえで国内の他地域にない環境が整っている。

さらに水産業、水産食料品製造業や造船業および関連する機械器具製造業など、水産・海洋に関する独特な産業が集積し、また地元企業と学術研究機関による産学官民連携組織も設立されており、共同研究などの活動が活発に行われている。

このような当地域の優位性をさらに伸ばすため、公的研究機関や民間企業の研究機能を戦略的に集積させ、地域企業などとの連携をより強め、水産・海洋に関する知的クラスターを創出することや、市民一人ひとりの水産・海洋に関する意識を高めることにより、「国際的な水産・海洋に関する学術研究拠点都市」の形成を目指し、もってマリンサイエンス研究分野での世界をリードする先端的で独創性の高い研究成果や社会経済を支える革新技术を開拓し、科学技術創造立国の実現に資するとともに、地域における産学官民連携の強化による新産業の萌芽を促し、雇用の創出と産業・経済の活性化を目指すものである。

#### (2) インタビュー調査

地域と学術研究機関の連携は、ニーズの発掘→シーズの研究・開発→新産業の創出、産業経済の活性化と、一気通関で行われることが望ましい。函館地域には、北海道大学大学院水産科学研究院をはじめ、公立はこだて未来大学、北海道教育大学函館校、函館大学、函館短期大学、函館大谷短期大学、ロシア極東国立総合大学函館校、函館工業高等専門学校、道立工業技術センター、道立函館水産試験場など、多様な分野（情報系・水産系・工業系・教育系・商業系）の学術研究機関が集積し、相互に連携を図っている。

今回の調査では、函館地域の産学官民連携の代表的機関として、函館市役所、函館商工会議所、北海道大学大学院水産科学研究院に対してインタビューを行った。

##### ① 函館市役所

過去において、函館市で電子産業、北海道で自動車産業という振興策もあったのだが、あまり上手くいかなかった。また、国の施策が決まって函館市がそれに対応していくという方法では、予算や施策立案などが後手となり、函館市の規模では非常に難しく、結果として、国の産業施策と北海道や函館市の地理的特性や歴史的特性とが合致したものが生まれにくい状況であった。

次に構想に至った経緯であるが、オイルショック（1974年・1979年）を境とした造船不況や200海里問題（1977年）などを経験しており、危機感が市民や地元企業に醸成されていることが挙げられる。また、2003年から文部科学省の都市エリア産学官連携促進事業（一般型・発展型）を経験したことにより産学官民連携の基礎が出来ていたことも挙げられる。

さらに、今後の産業施策などを見据えて望まれていた情報系の大学の設立も挙げられる。

このような情勢の中で、「函館国際水産・海洋都市構想」が地域の一体感を産むための核として望まれていた。

ここで注目すべきことは、構想そのものが産業界や地域大学が主体の内発的なものであることである。また「水産・海洋」をテーマにしたことはITなどの時流に乗ったものではなく、函館の歴史的・地域的特性から来る必然性によるものであり、原点回帰のイメージに近いものである。

次に、構想推進上の特長として以下の点が挙げられる。構想を大枠で方針を決め、推進していく中で、文部科学省や北海道庁などの外部機関から評価されていき、結果により改善されていくという、非常に柔軟性の高いものであった。柔軟性が高いことに由来するのだろうが、構想の目標値やマイルストーンは明確に掲げていない。あくまで、海洋の一次産業を起点としていくという大枠のみを重視し、産業効果、産業連関表などは重視しない方針である。

以上の様な方針のため、市役所としての計画は方向性を絞る程度である。当面（5～6年間）は、研究施設の充実などを具体的業務としている。また複数の業務をPDCAサイクルで同時進行的に運営し、その経験を他の業務に活かしていくという非常に現実志向の方針である。

市役所は都市の規模や財政状況を考慮しており、再度繰り返すが非常に現実的である。構想を推進していく上で、産学官民をまとめていくのは重要なことであるが、その中で市役所の関与の仕方には非常に興味深いものがある。それは異業種交流グループなど確実に遂行していく、若干の資金援助、主導権を握らない、市長が産学官民連携行事に出席するというものである。なお、このことは都市規模として顔が見える付き合いにならざるを得ない、下手なことが出来ない、見栄を張っても仕方ないなどの自覚によるものである。また、このような偶発的な出来事を有効活用する戦略は、Henry Mintzbergが提唱する創発的戦略であり、このような動き方をする自治体は非常に少なく感じられる。

構想推進上の今後の課題としては、技術や技能付きの人材及び企業を誘致するために共同研究を増やしていく事が重要であると考えている。これは以前のように函館市出身の著名人に依存する戦術の行き詰まりなどが由来である。また事業部別研究所から中央研究所などへ集約している情勢の中で、研究所（建築物）そのものを函館市に誘致することが難しくなっていることにも由来するものである。具体的解決策として、少人数のラボ形式を誘致する方向に収斂してきている。

函館国際水産・海洋都市構想が決まった後、非水産や非海洋関連出身の議員や企業から苦情が出たが、函館市では水産・海洋に関係する議員や企業が大多数のため沈静化していった。これは歴史的・地理的に、原点回帰として海洋・水産分野しかないと理解できたことや、構想の成果が出てきていることに対して非賛成派が納得していることも大きな理由である。



また構想推進の中で、大学教員が大きな役割を果たしている。産学官民連携に熱心な教員が多く、大学教員自ら企業に出向き、ネットワーク形成を図ってきたことである。中小企業にとって敷居が高いと思われる大学教員に直接アドバイスを受けることにより、地元企業は構想に前向きに取り組んできた。

また、工業技術センター（公設民営）も構想推進に大きく役立っている。これは20年程度研究を続けている間に構築された産学官民ネットワークが大きく寄与している。

推進の運営が円滑にしている要因として、産学官民の中心メンバーに北海道大学出身者が多いことが挙げられる。このことが、利害関係が異なる各機関の調整に、多大の貢献を果たしている。

今後の方向性としては、水産品の一次加工の工場を目指すことを考えている。その根拠としては、最終製品メーカーになっていくには、品質管理やマーケティングなどが必要となり、函館市などの地方都市では難しいと考えているからである。

## ②函館商工会議所

「函館国際水産・海洋都市構想」は北海道内の北見市と情報の共有化を図っている。北見市は農林産業に注力しており、水産業界主体の函館市と戦略的に競合分野が少なく、共有化の効果が多大であるからである。

2015年に青森～函館の新幹線開通を控えており、青函の連携に注力したいと考えている。これは、近隣の札幌市や仙台市という大都市との様々な面での競合を想定してのことである。青函連携に注力する原因として、既に新幹線開通を見据えたストロー効果が始まっており、函館市内の営業所や支店の札幌市流出が見え始めていることが挙げられている。今後の青函連携戦略上の懸念材料として、新幹線の青函トンネルの通過速度が決まっていないことがある。このことは、函館市は食糧基地の側面も持つため、貨物車の方が多くことに由来している。

主要産業の観光においては、大韓航空の搭乗率84%は国内14路線中1番であり、外国からの観光客も増えてきている。当初はゴルフが主目的であったが、近年は一般観光が主目的となってきた。2009年の観光客数433万人（最盛期1998年の540万人）や観光産業の経済効果1,500億円（波及効果を含むと2,300億円）にも表れている。また、宿泊率64%は北海道内で札幌市に次ぐものであり、宿泊単価3万円、日帰り単価9,800円と他都市と比べても非常に高いものである。イメージだけでなく、数字からも非常に魅力的な観光都市である。

しかし、観光産業の重要性は理解した上で、景気により変動が非常に大きいという面も考慮している。そのため、商工会議所としては第二次産業の底上げを図っている。これは造船業の衰退という苦い経験があることに由来するものである。造船業は最盛期においては元請け業者だけで約3,000名を雇用していたが、現在は下請け業者を含めても約200名体制となり、市内雇用の非安定化要因となっている。

第二次産業の底上げを急務と考えているのは、市内の人口減少だけでなく、都市圏の人口減少や新卒学生の就職問題も要因となっている。都市圏人口は最盛期の38万人から33万人に減っており、はこだて未来大学の在校生（80%が市外出身者）も就職の際に市外へ転出も多

いことが挙げられる。

第二次産業の底上げに直結する中小企業支援や起業支援においては、商工会議所は独自資金を持たないため、独立行政法人中小企業基盤整備機構や金融機関への橋渡しの業務が主である。

しかし、函館国際水産・海洋都市構想は会員企業内で浸透しており、

- 土木建築業者も“がごめ昆布”の研究グループを立ち上げる
- イカの珍味を『ハコダテコガネ』という共通商品名で、各社が販売している

など地元企業の一体感は生まれつつある。

市内の再開発においては、地権者問題や新幹線函館駅は函館市外に出来ることなど不安材料も抱えている。

市役所同様に商工会議所も、産学官民連携において北海道大学出身者のネットワークが強力な調整能力を所持しているとのことを認識している。

### ③北海道大学水産科学研究所

「国際水産・海洋都市構想」は、昆布が（エルニーニョ現象による）減退傾向だった10年前に、対策を求められたことが発端であった。当時、真昆布、利尻昆布はビジネスモデルが成立していたため、知名度が高くない別の昆布を検討した。がごめ昆布が筆頭候補に挙げられたが、当時はがごめ昆布に知名度やブランド力がないため、漁業従事者は乗り気ではなかった。理由としては、北海道民は昆布など水産品を原料として移出するだけで、付加価値化などを念頭においていなかったからである。

そのような状況の中、2004年の函館市合併前に共同研究の予算が取得でき、付加価値をつけて販売する仕組み作りを始めた。また、合併により函館市は烏賊と昆布の漁獲高日本一となるなど、地域における水産品への注目も徐々に高まってきた。

このような環境の中で、北海道大学水産科学研究所では産学官民連携への取組を積極的に行っている。それはルーチンワークでない、誰も手がけていない分野に着手出来る事といういい意味での学術的好奇心によるものである。

また、200海里問題当時に具体的対策が立てられず市の衰退を傍観してきたことや、札幌ITカロッツェリアの失敗を目の当たりにしてきたことも産学官民に積極的に関わってきた要因である。なお、札幌ITカロッツェリアが上手くいかなかった要因は、北海道の地理的特性や産業の歴史的特性に由来していないからだというのが関係者の認識である。

産学官民連携の鍵となる人材（コーディネーター）育成については、30～40歳代の地元出身の若手企業経営者や市役所職員などを教育する方針となっている。これは大企業出身者や定年退職者の豊富な知識や経験よりも、地元出身者の郷土愛や30～40歳代の行動力・柔軟性を重視するためである。

具体的な人材育成については、新水産・海洋都市はこだてを支える人材養成「水産・海洋コーディネータ」として、修士課程並みの2年間で育てるものである。ちなみに「海のサポーター」という1年コースの人材育成プログラムも提供している。なお、これらのプログラムは、北海道大学、函館市、文部科学省が共同で運営している。

この様な産学官民の一体感が生まれるまでには、様々な構造的問題を抱えていた。それらは以下の様なものである。

- 北海道地域全体が、官の支配的雰囲気である
- 大学も地域を担っているという自負により、20年程前に市長と喧嘩があった
- 北海道大学 vs 道、北海道大学 vs 市役所、北海道大学（札幌市） vs 北海道大学水産学部（函館市）、市役所内部での旧来型部署 vs 産学官民連携関連部署などの多岐にわたる対立構造

この様な問題も、構想推進という総論の前では各論となり、前向きに解消されていった。

現時点で函館国際水産・海洋都市構想が外部から高評価を受けている理由は以下の様に考えられる。

- 前市長も現市長も、市役所の担当者に産学官民連携を理解している人をつけている
- 維新以降のリーダー気質、右へ倣えでない、関東何するものぞという風土
- 大学教職員が産学官民連携の際に、嫌がられても産や官に多少苦言を言っている
- トップダウン型の産学官民でなく、ボトムアップ型の産学官民である
- 工場誘致などと違い、地域に根付いたものである

最後に、今後の課題を次に挙げていく。基本的には評価に関する問題である。高度経済成長時代の評価システムしか無いことや、評価者で評価が異なることなどである。古い評価システムの例としては、日本と韓国で採用しているカロリーベース総合食料自給率であり、他の海外諸国は生産額ベース総合食料自給率で判断している。評価者による違いとしては、文部科学省からは実用化できた共同研究として良い評価を受けているのに対して、水産庁からは昆布はエネルギー源でも蛋白源でも無いことにより芳しくない評価となっていることなどが挙げられる。

#### (4) まとめ

インタビューにおいては、各機関の立場により、主張が異なる部分も見受けられるが、総論は合致している。それは「函館地域の再生」である。

インタビューや統計データから、「函館国際水産・海洋都市構想」遂行における函館市の特徴（強み・弱み）を分析した（表3）。

表2 函館市の特徴

コア・コンピタンス	歴史的・地理的特性に基づく海洋（水産・観光）分野に集中 「函館国際水産・海洋都市構想」
人的ネットワーク	北海道大学出身者による人的ネットワーク 市役所、商工会議所や北海道大学など、関係機関が密に連携 国への人脈・情報網がないため、戦略の独自性が高い
産業界	強力な産業・企業が少ない 造船業、漁業などの衰退 起業よりも、企業内新規事業の方が上手くいっている 地場のリーダー企業、中堅企業の世襲社長の危機感
学術界	地元企業・市役所が中心となって公立はこだて未来大学を設立（2000年） 北海道教育大学函館校、北海道大学水産科学研究所の札幌市移転を阻止 人口と比して高等教育機関が多い 北海道大学の教員が産学官民連携（共同研究）に注力 新水産・海洋都市はこだてを支える人材を養成
官・民	市役所や商工会議所は黒子に徹している 市長が2代続けて市役所出身のため、市役所内の調整が可能 商工会議所などに自主的研究グループ（がごめ、いか）
気質	漸増による吸収合併なので、比較的一体感がある 維新以来のリーダーシップ、反骨心

表3 函館市の特徴（強み・弱み）

強み	弱み
28万人という適度な規模の都市であり、産学官民各々がFace to Faceの距離である	人口が年間3,000人程度減っていつている。
函館市出身の有力政治家がいないため、国の産業政策などの有益な情報が入らない事に起因し、結果的に地域の独自性が出ている。	様子見する企業が多く、新規起業家が生まれにくい土地柄である。
40歳代の2代目経営者が危機感を持っている。	地元で雇用がなく、就職の際に札幌や東京に出て行かざるをえない。
市長が2代続けて市役所職員出身であり、市役所内部の現状を把握している。	古くからある造船業、水産加工業に従事する人々が減っており、産業構造が疲弊している。
高等教育機関が多い。とくに理工系。	観光産業は景気に左右される。
産学官民連携に熱心な大学教員が多い。	
観光都市として知名度が高い。	
水産資源が豊富である。	

## 5. 産業支援人材の底上げに向けたアプローチ

函館国際水産・海洋都市構想は市外からの評価が高くなっている。今回のインタビューの中で成功要因と思われたことは、以下の4点である。

- ① 函館市の歴史的・地理的特性に基づいた産業分野の選定  
→水産業、観光業への原点回帰
- ② 各機関の対立を調整するコーディネータの存在  
→コーディネータには北海道大学出身が多く、皆が顔見知り
- ③ 産学官民を繋ぎ役に徹した市役所の存在  
→市の産学官民担当者が異動することなく、長期間担当することで高い専門性を構築
- ④ 自前の人材育成  
→30～40歳代の地元出身の若手企業経営者、市役所職員などを対象にした「水産・海洋コーディネータ」「海のサポーター」制度

北九州市においても同様のことを試みてみることは可能である。

- ① 素材産業及びそれらの加工産業への原点回帰。
- ② 地元高等学校出身者によるネットワークの活用
- ③ FAIS の機能の充実強化
- ④ 北九州市立大学や商工会議所など各機関が協力して、地元出身の30～40歳代の教育に重点を置いたコミュニティ・カレッジの新設

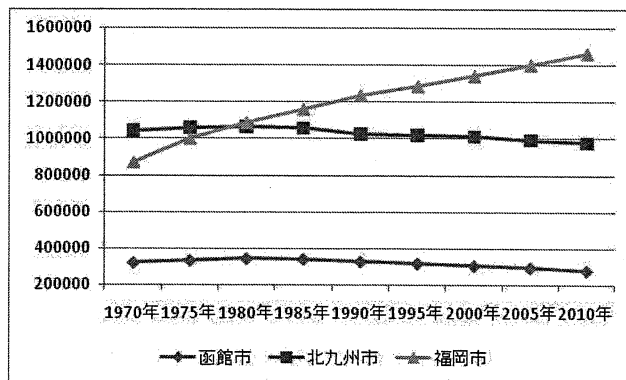
なお、以上をクリアしても、新日本製鐵や市役所への強い依存心などの風土や気質面を改善するには時間を要すると考えられる。また、函館市は長期間かけて合併したことから、地域の一体感が強いが、北九州市は五市対等合併により合併後47年経た現在も旧五市を想う地元愛が良くも悪くも強く、完全なる一体化にはもう少し時間がかかるものと思われる。

## 参考資料

### (1) 函館市と北九州市の統計的比較

#### ①人口

北九州市の人口のピークは、1979年の1,068,415人。函館市の人口のピークは、1980年の345,165人。その後、函館市は2割程度、北九州市は1割程度減少している。



注：2004年12月、戸井町・恵山町・南茅部町・楯法華村を編入合併

図1 人口推移

#### ②産業

第三次産業が75%前後と高い数値を維持している。2004年の合併の影響によるものかどうか定かではないが、2005年に第一次産業の増加と第二次産業の減少が見受けられる。

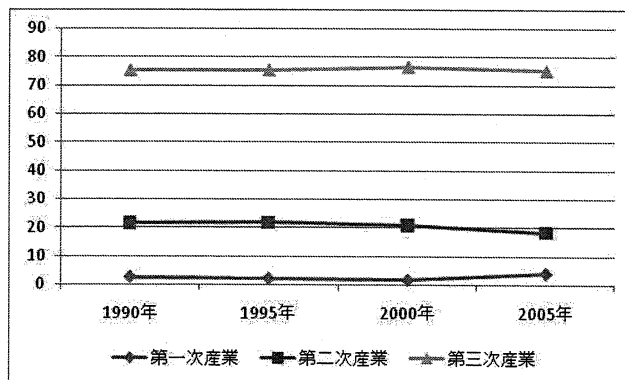


図2 函館市における就業人口構成 (単位：%)

第二次産業の逓減と第三次産業の逓増が見られる。函館市と北九州市に大きな差異はない。

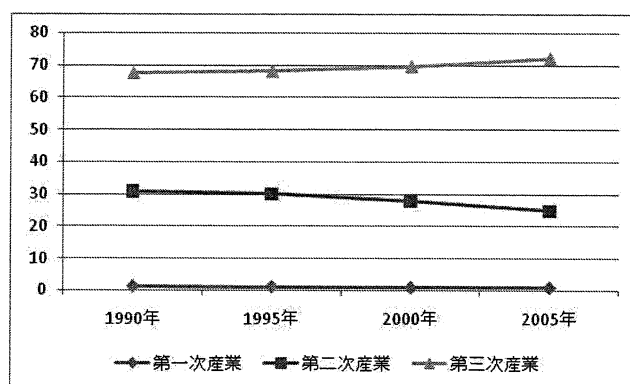


図3 北九州市における就業人口構成 (単位：%)

総事業所数は両市ともに2割程度減少している。

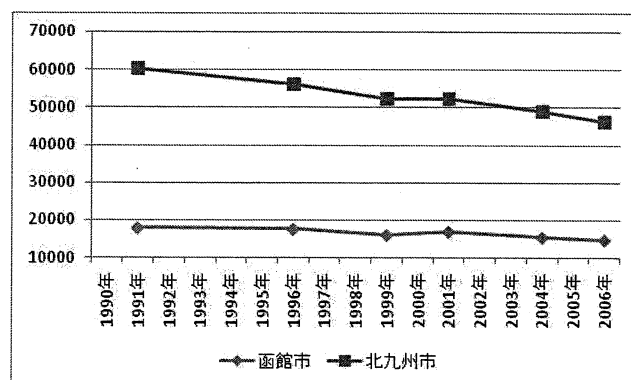


図4 総事業所数の推移

両市ともに2割程度減少している。函館市が人口と同程度の減少であるのに対して、北九州市は人口以上の減少率であることから、定年退職などの無職者が相対的に増大しているのではないかと考えられる。

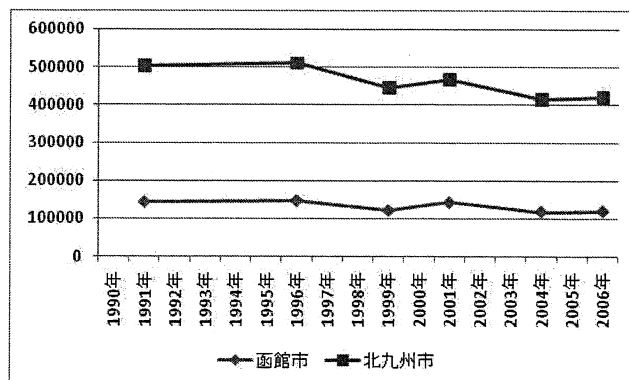


図5 総従業員数の推移

### ③製造業

両市ともに3割以上減少している。

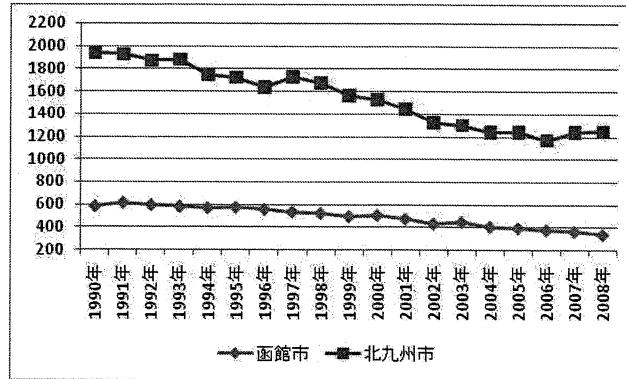


図6 製造業事業所数の推移

函館市は3割程度、北九州市は2006年より若干増加に転じているものの、4割程度減少している。

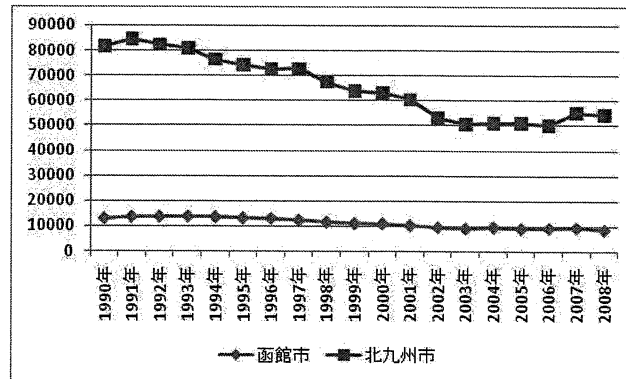


図7 製造業従業員数の推移

函館市が微減であるのに対して、北九州市は2003年から急増し、1990年のレベルまで回復している。

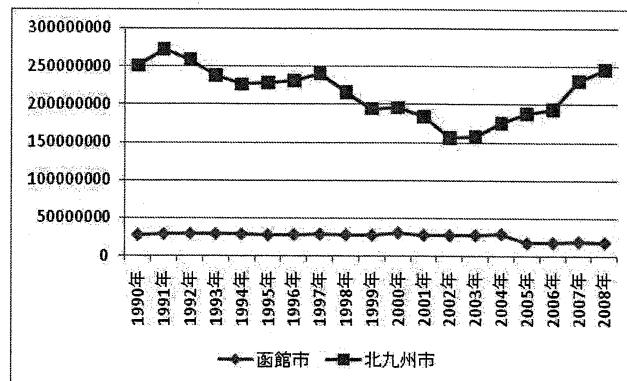


図8 製造品出荷額等の推移 (単位：万円)



函館市は増加していたが、2004年に急落しており、これは市町村合併によるものと思われる。北九州市においては、横ばいで推移していたものが、2002年以降に急増に転じている。

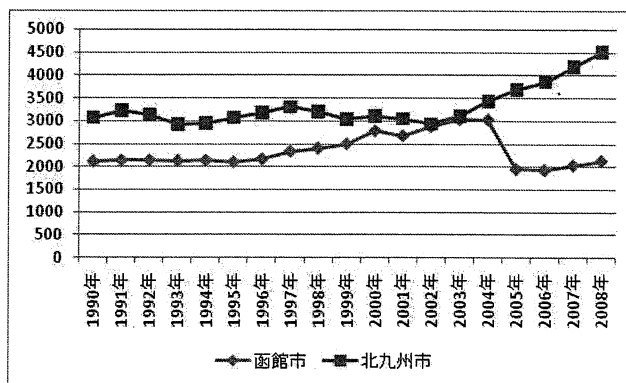


図9 従業員1人あたり製造品出荷額等の推移 (単位: 万円)

両市ともに減少傾向が見受けられる。但し、北九州市においては2002年より遡増傾向に変わってきている。

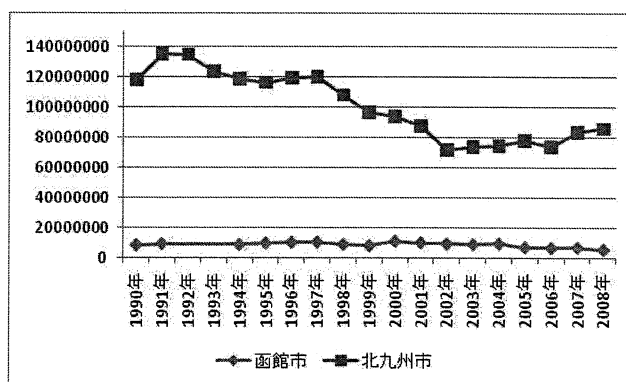


図10 粗付加価値額 (単位: 万円)

函館市においては遡増傾向であったが、2004年の市町村合併後に減少に転じている。一方、北九州市においては遡減傾向であったが、2002年に増加傾向に転じている。

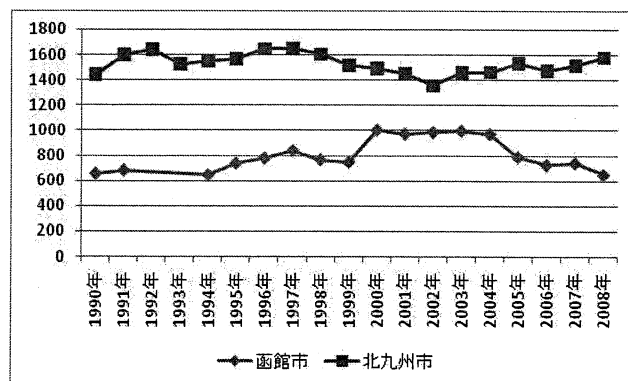


図11 従業員1人あたり粗付加価値額 (単位: 万円)

函館市においては、2004年の市町村合併後に食品品、輸送用機械、電子部品・デバイスが急増している。

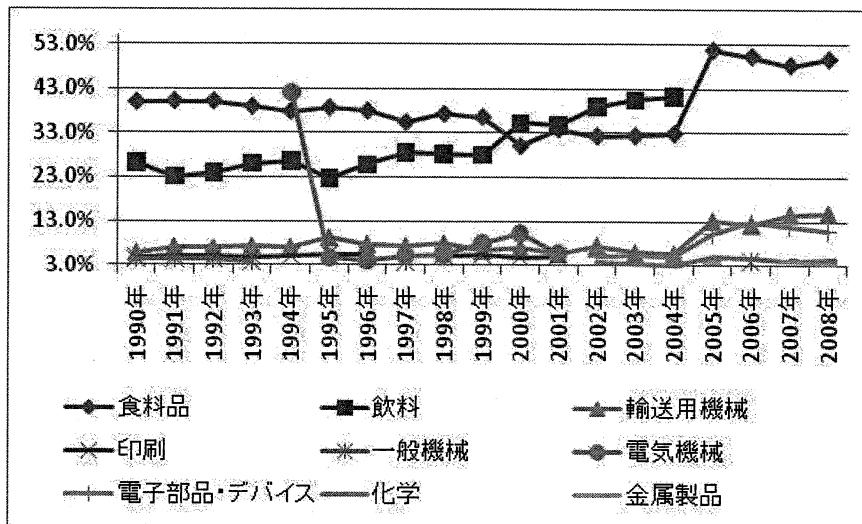


図12 函館市 製造品出荷額等：上位5業種と構成比の推移

北九州市では、鉄鋼を除く化学や一般機械などが通減傾向で推移している。鉄鋼は2002年より急増に転じている。

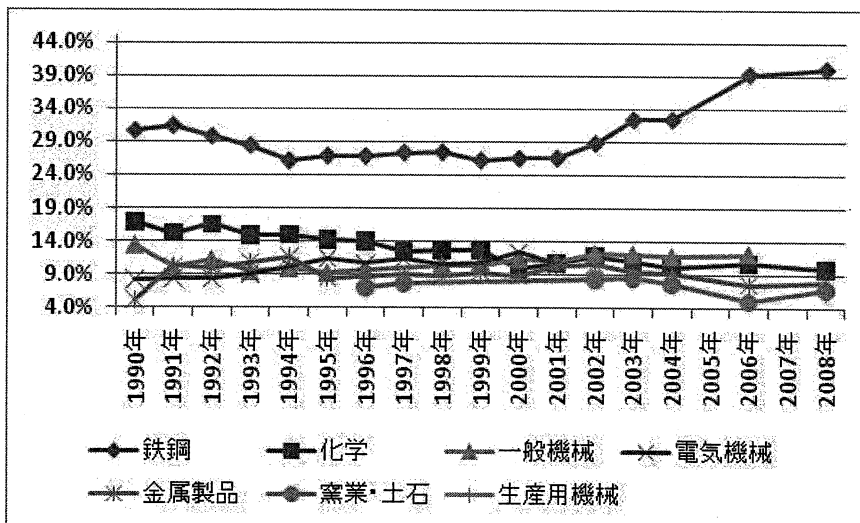


図13 北九州市 製造品出荷額等：上位5業種と構成比の推移

### 参考文献

- 1) 東洋経済新報社『地域経済総覧』1990～2011
- 2) 東洋経済新報社『都市データパック』1990～2010
- 3) 通商産業調査会『工業統計表 市町村編』平成5年～平成10年
- 4) 経済産業調査会『工業統計表 市町村編』平成11年～平成21年
- 5) 第一法規株式会社『全国市町村要覧』平成5年版～平成21年版
- 6) 函館市市史編さん室『函館市史 年表編』2007年



### 第三章 外発的な取組みによる創造的環境の醸成

#### — 創造的な人材の誘致に関する調査結果から —

吉村 英俊、角 大輔、須山 孝行

#### 1. はじめに

都市の創造的環境を醸成するためには、二つの戦術が考えられる。一つ目は現在すでに住んでいる住民を創造的にするものであり、二つ目は創造的な人材を域外から誘致するものである。そもそも地方は人口が少なく、創造的な仕事が大都市に比べて少ないことなどから、内発的なアプローチには限界があり、後者の外発的なアプローチが期待され、併用することが望ましい。本章では、後者についてアンケート調査結果をもとに言及するものである。なお、前者の戦術は、前章で述べた函館市の取組みに見ることができる。

ここで誘致のターゲットにしている人材は、東京圏・大阪圏・名古屋圏といった大都市圏に住み、創造的な職（例：研究・開発）に就いている二つの世代である。一つ目は30代の子育て世代であり、都会の生活に飽き、また疲れ、仕事と家庭を両立したいと考えている人々である。そして次が40代半ばから50代半ばの世代であり、同期生が少しずつ第一線を去り、リストラの声が聞こえ始め、そろそろ第二の人生を考えている人々である。これらの人材が都市に対して何を欲しているのか、どういった仕事観を有しているのかなどを把握し、地方都市が執るべき戦略について検討する。

なお、これまでの調査結果から、研究・開発に従事する創造的な人材は、次のような特性を有していることが分かっている。

- a. 大学院を修了するなど高学歴であり、規模の大きな企業に就職し、高収入を得ている。経済的に恵まれた環境にある。
- b. どちらかといえば、仕事よりも住むところを重視する人が多い中、創造的な人材は仕事を重視している。仕事は給与や労働条件といった経済的なものよりも、やりがいや仕事を通じて成長できることを優先しており、仕事を自己実現の手段として位置づけている。
- c. 創造的な人材は仕事が好きであり、その仕事を真正面から取り組めるように、仕事以外では安心して生活できる平穏な環境を欲している。つまり、都会の賑わいや華やかさよりも、犯罪のない安全な環境、医療施設が充足し安心して暮らせる環境、良質な住宅やきれいな街並みが整備された環境、高度な学校教育や文化施設が充実した環境といった堅実に生活できる環境を必要としている。
- d. 住むところに対して、創造的な人材は出身地への拘りが他の人々に比べて小さく、都市機能を重視している。長く住むことによって醸成されるその土地への愛着よりも、実質的な機能を重視している。

以上の結果は、全国の技術系会社員を対象にしたものであったが、今回の調査では対象（地域・職種）を絞り込むことで、誘致に向けたより明確な方策を描くものである。

## 2. 調査要領

### (1) 調査方法

表1 調査要領

被 調 査 者	居住地	東京圏：東京23区、横浜市、川崎市、さいたま市、千葉市、相模原市 大阪圏：大阪市、京都市、神戸市、堺市 名古屋圏：名古屋市
	職 種	研究・開発
	年 齢	30歳以上 54歳未満
サ ン プ ル 数	東京圏：155、大阪圏：103、名古屋圏：52、合計 310	
調 査 方 法	インターネット	
調 査 日	2010年12月10（金）～2010年12月11日（土）	

### (2) 回答者の内訳

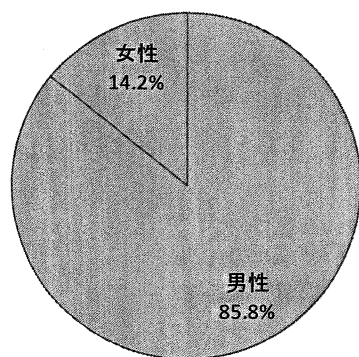


図1 性別 (N=310)

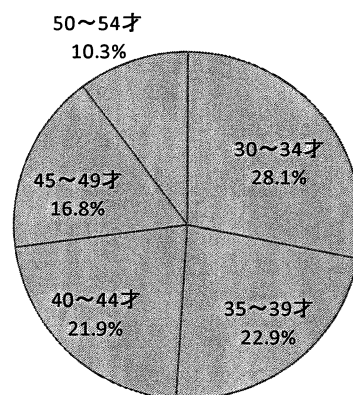


図2 年代 (N=310)

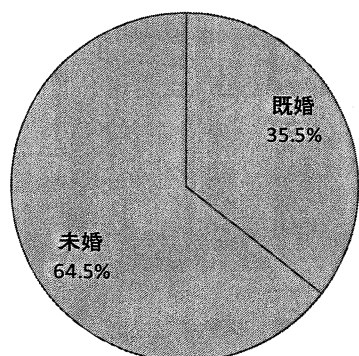


図3 結婚有無 (N=310)

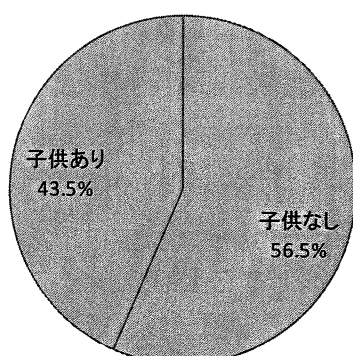


図4 子供有無 (N=310)

### 3. 調査結果

#### (1) 回答者の居住地と出身地の関係

回答者のうち、東京圏においては過半数、名古屋圏と大阪圏においては2/3が、現在住んでいる都市圏内に出身地がある。つまり、学校卒業後、地域にある大都市に仕事を見つけて生活していることが分かる。

表2 回答者の居住地と出身地の関係

	合計	埼玉県	千葉県	東京都	神奈川県	愛知県	京都府	大阪府	兵庫県
東京圏	86 (55.5%)	15	9	37	25				
名古屋圏	35 (67.3%)					35			
大阪圏	67 (65.0%)						12	39	16

#### (2) 現在の年収

年齢や所属する企業の規模などによって異なるものの、今回の回答者においては500万円未満が最も多く(27.1%)、メジアンは600~700万円未満であった。また800万円以上の比較的裕福な所得者も1/4おり、所得についてはバラツキが大きかった。

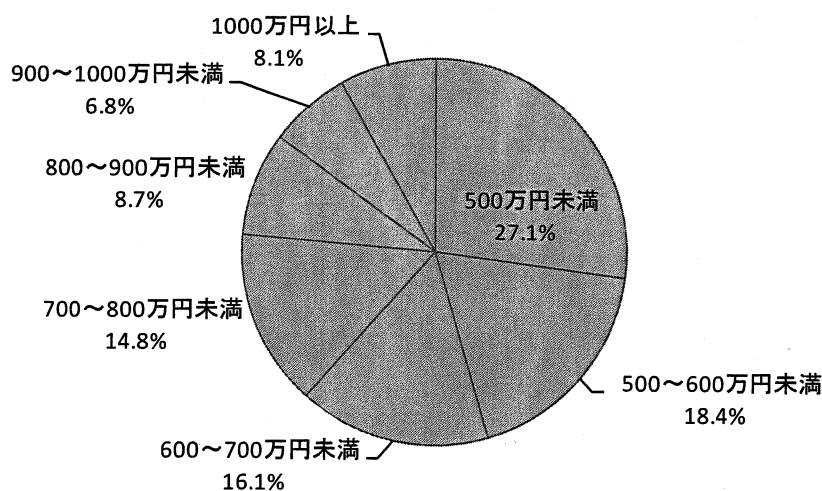


図5 現在の所得 (N=310)

#### (3) 最終学歴

研究・開発の職を対象にしていることから、大学(学部)卒業者が最も多く、過半数(52.6%)となっている。また、大学院(修士)修了者も1/4(23.5%)に迫っており、高学歴であることが分かる。

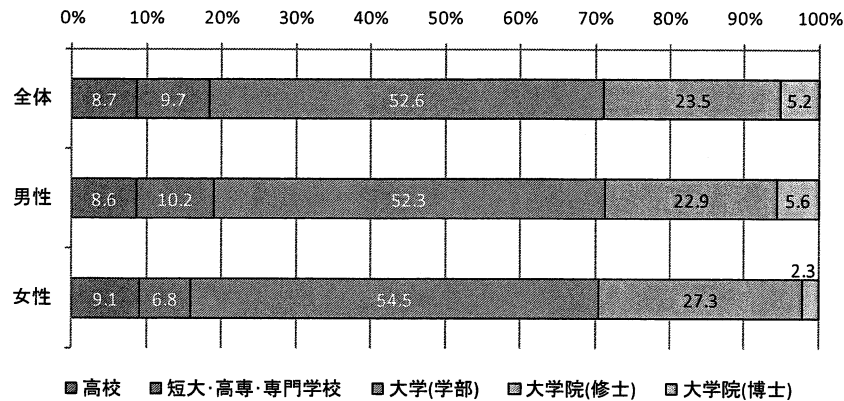


図 6 最終学歴と性別 (N=309)

#### (4) 仕事か、居住地か

両方同じくらい重要が半数 (49%)、仕事の方を選択した人が 2 割、居住地を選択した人が 3 割になっており、どちらかといえば仕事よりも居住地を重視しているといえる。なお、この傾向は女性の方が強い。

50～54 才のベテランになると、両方同じくらい重要の割合が小さくなり (2/3、37.5%)、仕事か、居住地かに分かれる。このことから企業内において、微妙な立場にあることが窺える。現在の年収との関係でみると、年収が多い人ほど、仕事を重視する傾向が強い。最終学歴との関係では、短大・高専・専門学校以下は居住地を重視し、高学歴になるほど、仕事を重視する割合が高くなり、また両方同じくらい重要の割合が小さくなり、仕事か、居住地か、意志を表している。

なお、子供の有無において、子供がいる方が居住地を重視するのではないかと予測していたが、顕著な傾向は見られなかった。また、結婚の有無や現在の居住地においても特筆すべき傾向は見られなかった。

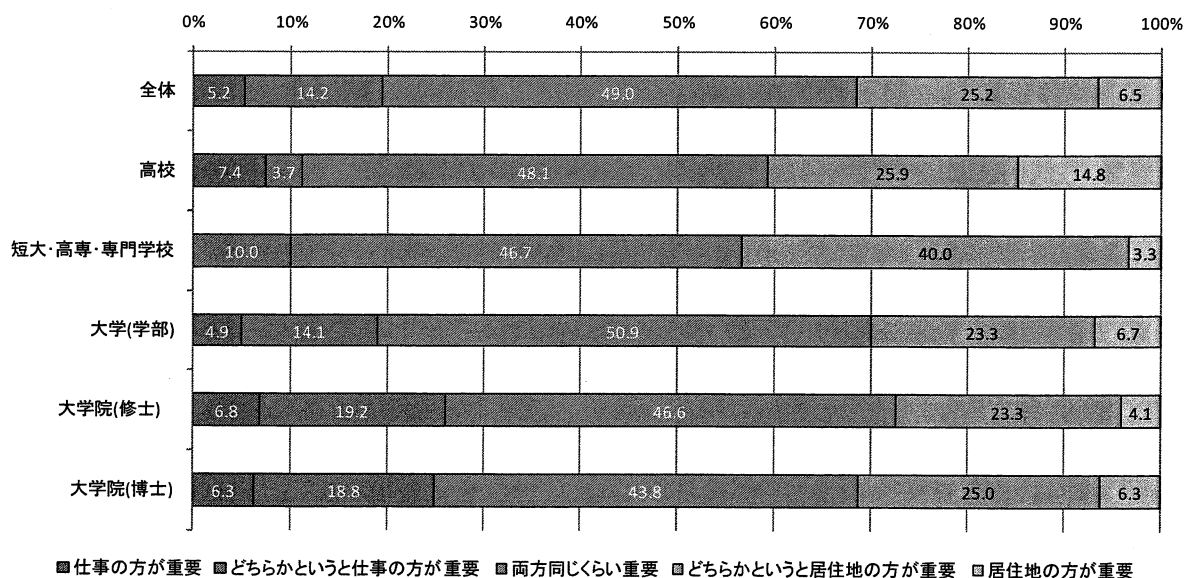


図 7 仕事/居住地と最終学歴 (N=309)

### (5) 地方に住むときに必要な（期待する）要素

当設問では、最も重要な要素に加え、2番目に重要な要素と3番目に重要な要素についても、それぞれ3つずつ選択してもらうことにした。その結果、地方には第一位が「良質かつ安価な住宅」、第二位が「インフラ（公共交通・ごみ処理・下水道など）」、第三位が「低廉な生活コスト」を必要としていることが分かった。

表3 地方に住むときに必要な（期待する）要素の上位（N=294）

	第一位	第二位	第三位
最も重要な要素	住 宅	インフラ	生活コスト
2番目に重要な要素	インフラ	商業施設	生活コスト
3番目に重要な要素	生活コスト	地域の主要都市へのアクセス	インフラ

当初、研究開発機能の有した比較的規模の大きな企業の存在や相応の給与など、有能な企業などに関する要素を重視するのではないかと予想していたが、これらへのニーズは低かった。また、要素に関係なく地方に住みたくないという人も5%存在する。その最大の理由は「不便である」というものである。

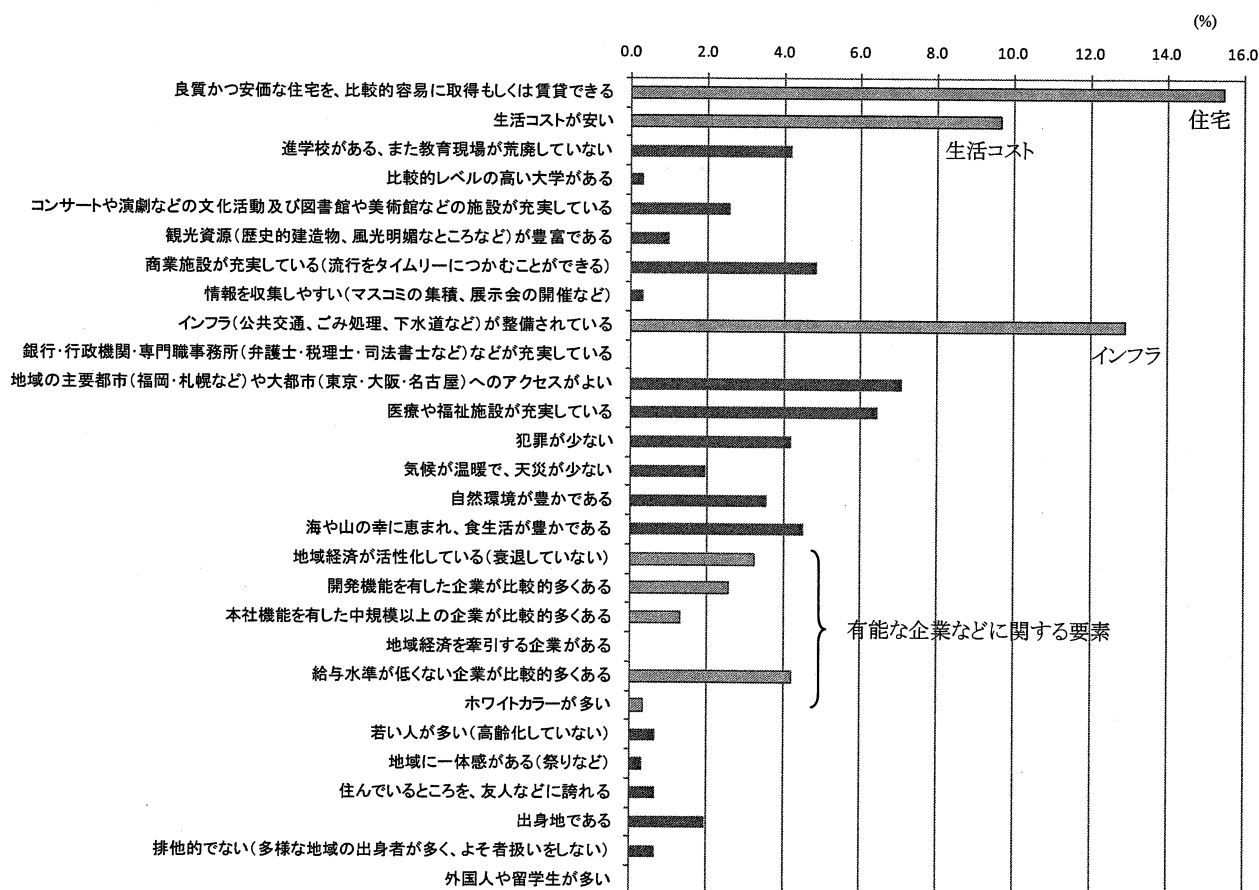


図8 地方に住むときに必要な（期待する）要素（N=294）



女性の方が男性に比べて、文化活動や商業施設、地方の主要都市とのアクセスを重視する一方、生活コストやインフラに重きを置いておらず、アクティブな様子がうかがえる。また 50～54 才のベテラン層は医療や福祉を他の世代に比べて重視し、子供がいる人においては教育環境や医療・福祉を重視するなど、想定内の回答となっている。居住地においては顕著な差異は見られない。年収が 1000 万円を超える人、仕事を重視する人は、地域経済が活性化し、給与水準の比較的高い企業が集積していることを重視している。なお特筆すべきは、より基礎的な研究に携わっていると思われる博士課程修了者は、気候や自然環境を重視しており、反面、商業施設の集積や生活コストへの関心が低い。

### (6) 住んでもよい地方の都市のタイプ

第一位は福岡や仙台、札幌のような県庁所在地かつ政令市であり、圧倒的な支持を得ている（6割、58.7%）。それ以外の都市タイプは、大きな差異はなく（範囲：2.6%～7.4%）、強いていえば人口の少ない都市（10～30 万人未満）は人気がない。なお、同じ政令市であっても、北九州や浜松といった県庁所在地でない都市は 5.5%と人気がなく、長崎や松山といった人口 30～50 万人未満の県所在地（7.4%）よりも劣る。

また、あてはまる都市がない、もしくは分からないといった回答も 14.5%と多く、その理由は「生活環境がよければどこでもよい」というものが多かった。

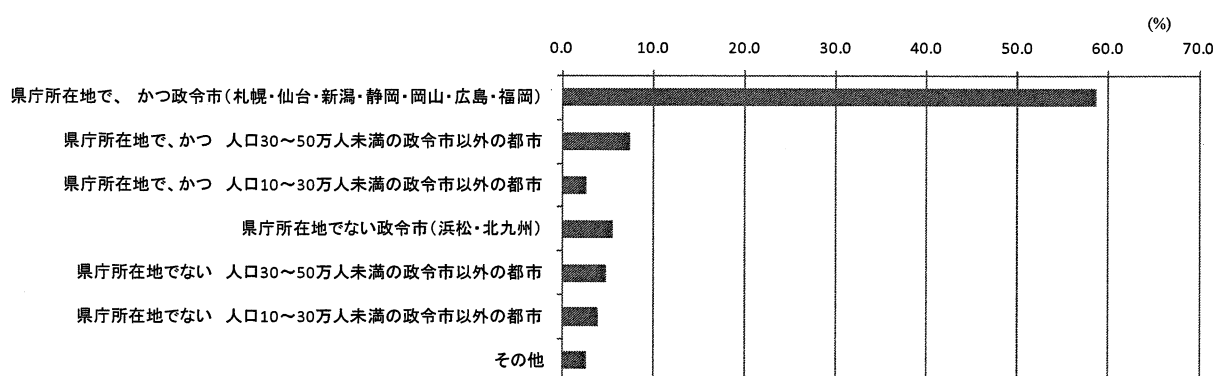


図9 住んでもよい地方の都市タイプ (N=265)

女性は県庁所在地の有無に限らず 10～30 万人未満を支持する人はおらず、またあてはまる都市がないもしくは分からないといった回答も 1/4 近く (22.7%) あり、田舎が嫌いであるが、都市を特定しているわけでもないといえる。このあてはまる都市がない、もしくは分からないといった傾向は 45 才以上のベテラン会社員にも言え、これはいろいろな要素があって限定できず、個人のニーズや価値を満足するならば、それが住みたい都市のタイプといえるのではなからうか。また高校卒業生においても、半数近く (48.1%) に上り、居住地志向の強い彼ら・彼女らにとって、都市のタイプはあまり重要ではないといえる。なお、仕事を重視する人及び大学院修了者においては、とくに県庁所在地かつ政令市の支持が高かった (7割以上)。

## (7) 出身地への拘り

強弱はあるものの出身地を指向する人は過半数（53.2%）いる。その最大の理由は、第一位が親兄弟がいる、第二位が土地や家などの資産がある、第三位が思い出が詰まっており愛着があるというものである。なお、出身地の規模が大きくなく、前述の(5)地方に住むときに必要な（期待する）要素を満足しないとき、出身地に近い比較的大きな都市を指向している。

出身地への拘りが強いのは、35～39才の小学生位の子供を持つ世代であり、7割を超える。また大阪圏の居住者は、東京圏・名古屋圏に比べて出身地志向が強い。博士課程修了者は気候や自然を重視するためか、出身地がよいと回答した割合が他の卒業者に比べて最も高かった（31.3%）。なお理由が分からないのは、子供がいない人の方が、子供がいる人よりも出身地に拘っていることである。

一方、出身地に拘らないという人も4割（43.0%）を超える。とくに仕事を志向する人や年収が高い人は出身地への拘りが低い（6割が拘っていない）。

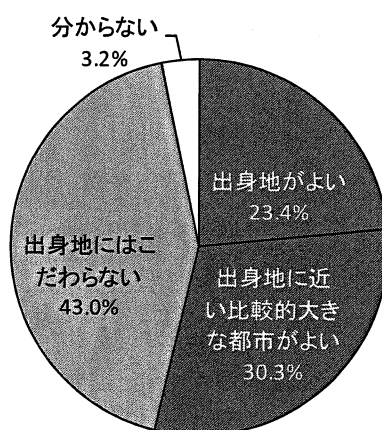


図 10 出身地への拘り (N=307)

## (8) 希望及び最低の年収額

希望する年収額は1000万円以上が最も多い（20.0%）。メジアンは700～800万円未満であり、500～800万円未満の合計が半数（46.1%）近く占有している。一方、必要とする最低年収額は500～600万円未満が最も多く（24.2%、約1/4）、メジアンは600～700万円未満であり、400～700万円未満の合計は過半数（56.1%）に上る。希望年収額と必要とする最低年収額の差は約100万円であるといえる。

ちなみに現在の年収額（メジアン）は600～700万円未満であり、メジアンでみる限り、地方に住むからといって年収を下げてもよいとは思っていないことが分かる。三大都市圏と地方の物価の差を考えれば、地方の企業にとってはやや厳しい給与条件となる。

年代で見ると、希望年収は30代においては、500～800万円未満で過半数に上る。45～54才では700～800万円未満と1000万円以上の二つにピークがあり、現実と理想を表しているものと思われる。なお、40代前半はバラツキが大きい。仕事と居住地の志向で見ると、仕事を重視する人のメジアンが600～700万円未満であるのに対して、居住地を重視する

人のメジアンは500～600万円未満である。最終学歴との関係では、バラツキが大きく、一定の傾向を見ることはできない。

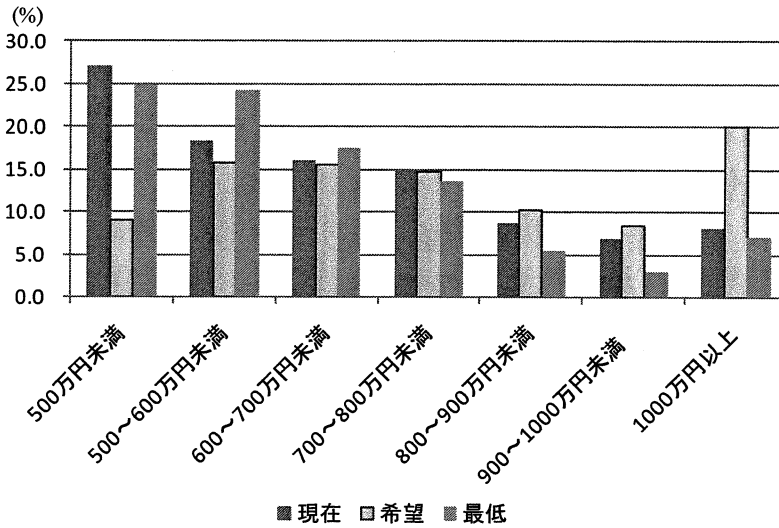


図 11 現在の年収・希望年収・最低必要な年収 (N=310)

#### (9) 従事したい、もしくは従事したくない職種

就きたい職種は、現在と同じ「研究・開発関連」が多く、「営業」が最も人気がない。また従事したくない、できれば避けたい職種は、「営業」が最も多く、次いで「事務」、「製造」となっている。

属性別では、女性は営業・事務・製造に加え、管理・監督の職種も希望していない。45才以上のベテランにおいては、製造職を希望するものが他の若い世代に比べて多い。これは地方の事業所は生産工場であることが多く、研究・開発機能を有していないことが多いことから、現実を反映した回答になっているのではないと思われる。また、名古屋圏に居住する人は、東京圏・大阪圏に比べて製造職の希望者が多い。大学院修了者は、とくに研究・開発志向が強く、避けたいと考えている人はいない。

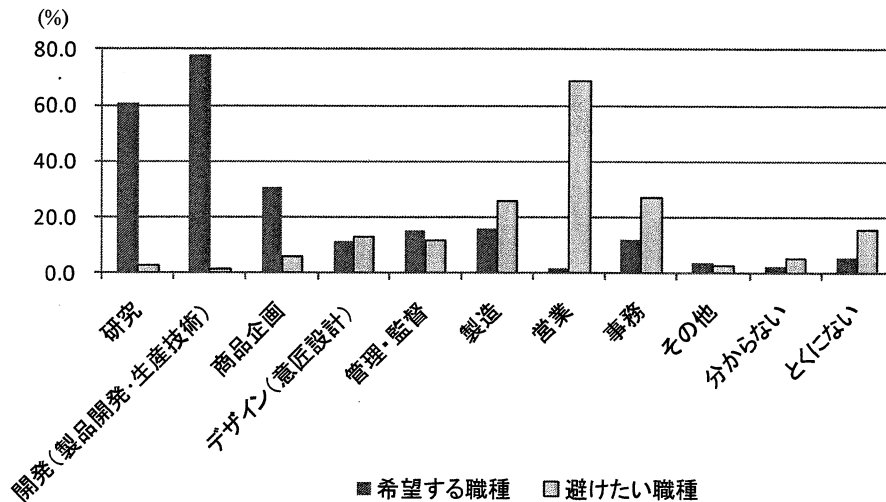


図 12 従事したい職種、従事したくない職種 (N=310)

#### 4. 創造的な人材を誘致するための方途 —北九州市の場合—

以上の結果より、東京圏・大阪圏・名古屋圏に居住する研究・開発の職に従事する人の志向を次のように整理することができる。

- a) 大都市圏の出身者の多くは、その圏域に留まって住んでいる。
- b) 高学歴であり、大学（学部）卒業以上が8割、そのうち大学院修了者が3割近くいる。
- c) 通常、仕事と居住地の両方を重視する人が多い中、高学歴者は仕事を重視している。
- d) 地方に住むときに必要な機能は、経済的なものよりも、生活し易さを優先する。具体的には、良質かつ安価な住宅、充実したインフラ、低廉な生活コストである。
- e) 地方に住みたくない理由は、不便だから。
- f) 地方の都市では、福岡市や札幌市、仙台市などの県庁所在地かつ政令市の人気が圧倒的に高い。
- g) 出身地への拘りは、仕事を重視する人を除いて、概して高い。
- h) 地方に住むからといって、現在の年収を下げてもよいとは思っていない。
- i) 研究・開発関連の仕事をしたいと考えており、営業・事務・製造の仕事は避けたい。

総括すると、東京圏・大阪圏・名古屋圏に居住する研究・開発の職に従事する人が住みたい地方の都市とは、「都市機能及び都市基盤が充実し、研究・開発機能を有した給与水準が高い大企業もしくはその事業所が集積する地方の中核となる都市」であるといえる。具体的には、福岡市や札幌市、仙台市、広島市、新潟市といったそれぞれの地方の中心都市である。

それでは、それ以外の圧倒的多くの都市はどのようにしたらよいだろうか。二つの方策が考えられる。一つ目は、福岡市や札幌市、仙台市といった都市が近隣にあるのならば、それらの都市の経済圏に参入し、重要なポジションを確保するというものである。二つ目は、地域の核となる都市を中心に、経済的に結びつきがある周辺都市が広域連携して“仮想”福岡市・札幌市・仙台市をつくるというものである<sup>2)</sup>。

なお、ここでは北九州市のケースについて考えてみたい。まず、北九州市について SWOT 分析をしてみると、次のように整理することができ、前者の方策を講じることが得策であると考えられる。

- S（強み）：住宅・インフラ・生活コストにおいて、遜色はなく生活環境はよい
- W（機会）：近隣に福岡市がある
- O（弱み）：県庁所在都市ではない
- T（脅威）：九州新幹線の開通（都市開発の方向が熊本や鹿児島方面にシフト）

つまり、北九州市の場合、住宅・インフラ・生活コストにおいて遜色はなく、都市機能及び都市基盤は充実している。また福岡市へも近く、小倉から新幹線で17分、高速バスも主要地点から頻繁に走っており、通勤や通学に利用する人も多い。そこで、福岡市へのアクセスをさらに充実させ、福岡都市圏の重要なパートとして共生する。県庁所在地の機能は自ら持つのではなく、近隣する福岡市を利用する。とくに研究・開発企業が集積し、福岡市に近い（特急電車で30分）北九州学術研究都市が立地する折尾地区を重点的に整備して人材の誘致を図る。

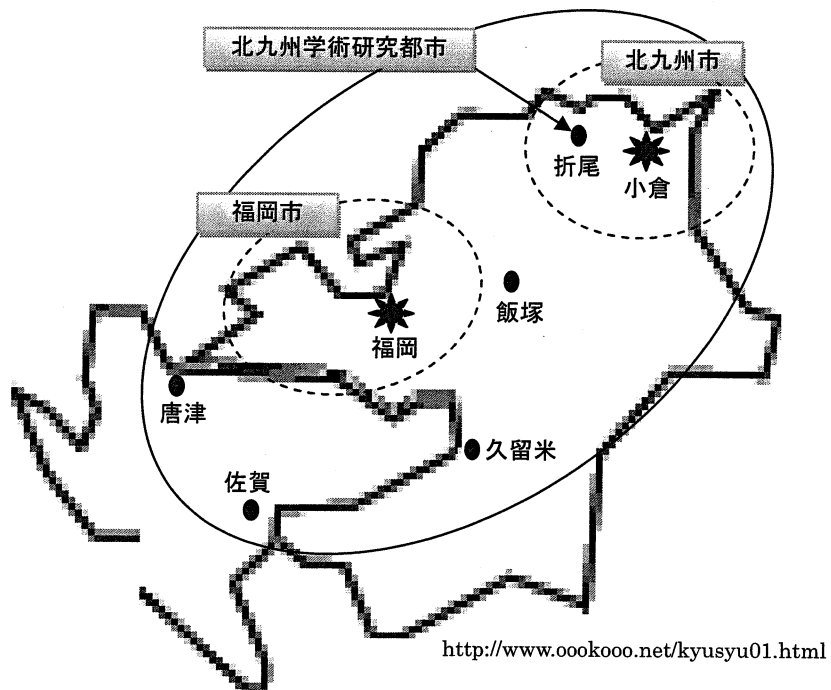


図 13 福岡大都市圏 (Greater Fukuoka) 構想

参考文献

- 1) 吉村英俊「技術系社員の就業意識及び居住志向に関する調査研究」『地域課題研究』北九州市立大学都市政策研究所、2009
- 2) 吉村英俊「イノベーション促進に向けた都市連携」『イノベーション構造と都市創生』海鳥社、2009

### 調査票〔創造的人材の誘致に関するアンケート〕

- Q1 出身地 ①日本ならば、都道府県（ ） 市町村（ ）  
②海外ならば、国（ ） 都市（ ）  
なお、出身地とは、出生地ではなく、幼少時代の思い出深い地をいう。
- Q2 現在の年収 ①500万円未満 ②500～600万円未満 ③600～700万円未満  
④700～800万円未満 ⑤800～900万円未満 ⑥900～1000万円未満 ⑦1000万円以上
- Q3 最終学歴 ①高校卒 ②短大・高専・専門学校卒 ③大学(学部)卒 ④大学院(修士)卒  
⑤大学院(博士)卒 ⑥その他
- Q4 仕事と居住地のどちらが重要か。  
①仕事の方が重要 ②どちらかという仕事の方が重要 ③両方同じくらい重要  
④どちらかという居住地の方が重要 ⑤居住地の方が重要
- Q5 どんな要素が備わっていれば、将来、地方に住んでもよいか。なお、地方とは東京圏、大阪圏、名古屋圏以外の地域をいう。最も重要な要素（ ）、2番目に重要な要素（ ）、3番目に重要な要素（ ）
- ①良質かつ安価な住宅を、比較的容易に取得もしくは賃貸できる
  - ②生活コストが安い
  - ③進学校がある、また教育現場が荒廃していない
  - ④比較的レベルの高い大学がある
  - ⑤コンサートや演劇などの文化活動及び図書館や美術館などの施設が充実している
  - ⑥観光資源（歴史的建造物、風光明媚なところなど）が豊富である
  - ⑦商業施設が充実している（流行をタイムリーにつかむことができる）
  - ⑧情報を収集しやすい（マスコミの集積、展示会の開催など）
  - ⑨インフラ（公共交通、ごみ処理、下水道など）が整備されている
  - ⑩銀行・行政機関・専門職事務所（弁護士・税理士・司法書士など）などが充実している
  - ⑪地域の主要都市（福岡・札幌など）や大都市（東京・大阪・名古屋）へのアクセスがよい
  - ⑫医療や福祉施設が充実している
  - ⑬犯罪が少ない
  - ⑭気候が温暖で、天災が少ない
  - ⑮自然環境が豊かである
  - ⑯海や山の幸に恵まれ、食生活が豊かである
  - ⑰地域経済が活性化している（衰退していない）
  - ⑱開発機能を有した企業が比較的多くある
  - ⑲本社機能を有した中規模以上の企業が比較的多くある
  - ⑳地域経済を牽引する企業がある
  - ㉑給与水準が低くない企業が比較的多くある
  - ㉒ホワイトカラーが多い
  - ㉓若い人が多い（高齢化していない）

