

中心市街地の役割と再生への課題

－ 北部九州の中心市街地に関する調査を通じて －

伊藤 解子

- I 研究の目的
- II 中心市街地の類型別にみた再生への課題
- III 中心市街地再生の要件
- IV まとめ

<要旨>

中心市街地の問題は地域活力の後退と相互に深く関連しながら深刻さを増している。しかし都市経営の観点から、中心市街地のポテンシャルと役割を再評価し、地域全体の活性化に寄与する拠点としての再生が必要と考える。本研究は、北部九州の中心市街地を対象として、地区の現況やこれまでの活性化対策等について把握・分析を行い、中心市街地再生の課題や要件に係わる知見を得た。

<キーワード>

中心市街地再生 (City Center Revitalization)、地域活性化拠点 (a Strategic Position For Regional Area Vitalization)、類型化 (Type Classification)

I 研究の目的

全国的に社会経済の「空洞化」ともいうべき減少が深刻化している。人口減少・高齢化、経済・資源の地域循環システムの弱体化等による地域活力の「空洞化」にともない、中心市街地の商業、地場産業、農業等は軌を一にするように衰退傾向を続けてきた。中心市街地の問題が放置されれば、地域全体の産業や社会活力の衰退がさらに進む懸念は大きい。

このような状況にある都市や地域が活力を維持・回復していくために、都市経営、地域経営における中心市街地の役割を見直し、その機能や特性を活かしていくことが大きな課題である。人口減少社会において機能集約型のコンパクトな生活圏再構築の必要性は高く、また、人口定着や新産業の誘致・創出には、都市や地域の魅力ある“顔”が必要であり、そのような地域活性化の拠点としての中心市街地が求められている。現況の問題解決に大きな困難を抱えているが、当面の問題への対策にとどまらず、将来に向けて、地域全体の活性化に寄与する拠点にふさわしい中心市街地の再生のあり方を検討していく必要性は高い。

以上より、本調査研究は、北部九州(※)の中心市街地を対象として、それぞれの地区のポテンシャル、問題点、既往の中心市街地活性化対策等について把握し、再生、活性化への課題を明らかにするための基礎的な知見を得ることを目的としている。(※：ここでは、福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県(部分)、大分県とする)

Ⅱ 中心市街地の類型別にみた再生への課題

本章では、経済圏として一体化が進んでいる北部九州の中心市街地について類型化を行い、類型タイプ別に再生への課題を検討した結果を示す。

1. 調査研究の対象とその選定方法

従来、中心市街地に関する調査研究は個別の地区を対象とするものが多く、複数を対象としたものでも主要都市に限定的であるが、本研究では北部九州圏において一定基準以上の拠点性を持つ地区の全数を調査研究対象とした。その理由は、経済圏として一体化しつつある北部九州において圏域全体の活性化には「広域連携」の必要性が高く、そのためには何らかのかたちで地域活性化拠点となる必要性、可能性のある地区を、できるだけ見落とすことなく取り上げ、比較、評価することが必要と考えたからである。

ここでは、北部九州において、2004年に実施された商業統計の結果から「立地環境の区分及び定義（商業統計調査規則）」により「商業集積地区」として特性づけられた商店街等がある中心市街地を選定した。まず、市区町村ごとに1地区を選択し、さらに、2004年度以降に広域合併した旧市町村の中心市街地を加え、計189地区を選定した。

なお、中心市街地の標記は、地区名ではなく市町村名（または旧町村名）としている。

2. 類型化の方法と類型結果

対象地区に関する諸指標等（表3、表4、注1）を勘案することによって、類型化の基準を表1のように設定した。

表1 中心市街地の類型化の基準となる考え方

		中心市街地の商業集積 商業集積地の小売販売額、店舗数 (2004年：商業統計調査)	圏域の商業の動向 商業集積地の5km圏の小売販売 額の長期的な増減率（1985～ 2004年：商業統計調査）	圏域の人口集積 商業集積地の5km圏の人口 (2005年：国勢調査)
市区町村を代表する中心市街地	高次広域拠点	■1 特に大きい 販売額 500 億円以上		
	広域拠点	■2 大きい 販売額 200 億円以上 または、200 店舗以上		
	高次地域拠点	■3 やや大きい 販売額 100 億円以上 または、100 店舗以上	●A 維持・上昇 対象地区の平均以上	
			●B 停滞・減少 対象地区の平均以下	
	地域拠点	■4 商業集積が小さい 販売額 100 億円未満 及び、100 店舗未満	●A 維持・上昇 対象地区の平均以上	
			●B 停滞・減少 対象地区の平均以下	◆a やや多い 3 万人以上 ◆b 少ない 3 万人未満
街の旧 地市中 市中心 町村	準地域拠点			◆a やや多い 3 万人以上 ◆b 少ない 3 万人未満

まず、市区町村を代表する中心市街地を、商業集積の規模によって4つのタイプ（高次広域拠点、広域拠点、高次地域拠点、地域拠点）に類型化し、その他の旧市町村の中心市街地は全て

ひとつのタイプ（準広域拠点）とし、合わせて、大きく5つのタイプに類型化を行った。さらに、商業集積が比較的小規模なタイプ（高次地域拠点、地域拠点、準広域拠点）について、その潜在的な可能性を捉えるために、圏域の商業の動向や人口集積による副次的な類型化を行った。（表2、図1）

表2 中心市街地の類型結果

	タイプ名	概 況	該当する中心市街地 (市町村名により標記)
市区町村を代表する中心市街地	高次広域拠点	九州の代表的な商業地区であり、高次の都市機能が集積している。	北九州市(小倉)、福岡市(天神・博多駅・中州川端)、久留米市、長崎市、佐世保市、熊本市、大分市
	広域拠点	かつて繁栄した中心市街地の商業活力や広域拠点性が、大きく低下している。	山口市、下関市、宇部市、北九州市(黒崎)、大牟田市、直方市、飯塚市、佐賀市、唐津市、諫早市、八代市、別府市、日田市、
	高次地域拠点	圏域の活力はある程度維持されているが、中心市街地の商業は停滞、後退しつつある。	福岡市(香椎・西新)、八女市、筑後市、行橋市、小郡市、筑紫野市、春日市、宗像市、太宰府市、前原市、古賀市、武雄市、大村市、菊池市、日出町
		圏域の活力低下とともに、かつて高かった地域拠点性や商業活力が大きく後退している。	北九州市(門司港・門司・若松・戸畑)、田川市、柳川市、伊万里市、鹿島市、嬉野町、島原市、玉名市、山鹿市、中津市、佐伯市、臼杵市、豊後高田市、宇佐市
	地域拠点	商業集積は小さいが、圏域の活力はある程度維持されている。	北九州市(折尾)、豊前市、大野城市、福津市、宇美町、篠栗町、志免町、新宮町、粕屋町、芦屋町、水巻町、岡垣町、鞍手町、荏田町、みやこ町、鳥栖市、小城町、神埼町、吉野ヶ里町、基山町、長与町、時津町、東彼杵町、佐々町、宇土市、松橋町、城南町、長洲町、植木町、大津町、菊陽町、益城町、氷川町、杵築市、由布市
		商業集積は小さく、圏域の活力の低下が続いている。	北九州市(八幡)、大川市、中間市、浮羽市、宮若市、嘉麻市、朝倉市、みやま町、大刀洗町、川崎町、吉富町、有田町、大町町、江北町、白石町、荒尾市
		商業集積や圏域の人口集積が小さく、活力の低下が続いている。	黒木町、築上町、多久市、平戸市、松浦市、西海市、雲仙市、南島原市、川棚町、江迎町、阿蘇市、美里町、南関町、小国町、高森町、甲佐町、山都町、津久見市、竹田市、豊後大野市、国東市、玖珠町、九重町
旧中心市町村街地の	準地域拠点	合併による中心地性の低下とともに、圏域の活力低下が続いている。	【旧町名】田主丸町、北野町、城島町、庄内町、大和町、三橋町、浮羽町、山田市、嘉穂町、山川町、諸富町、川副町、北方町、牛津町、塩田町、吉井町、多良見町、鏡町、鹿本町、泗水町、小川町、竜北町、挾間町
		商業集積や圏域の人口集積が小さく、合併による中心地性の低下とともに、圏域の活力低下が続いている。	【旧町村名】若宮町、杷木町、上陽町、犀川町、浜玉町、厳木町、相知町、北波多村、呼子町、山内町、有明町、高来町、田平町、国見町、愛野町、有家町、鹿北町、三角町、不知火町、阿蘇町、中央町、佐賀関町、野津町、香々地町、山香町、緒方町、朝地町、大野町、千歳村、犬飼町、庄内町、国見町、武蔵町、安岐町

3. 類型結果からみた中心市街地の地理的条件と連携の必要性

ここで対象とした中心市街地は、交通軸に沿って概ね4km以上の間隔をおいて形成されている（図1）。それらのほとんどは、交通手段が専ら徒歩や公共交通の時代に形成された中心市街地であり、かつては空間的な位置関係からある程度階層的に捉えることができた。しかし、高速交通体系の充実が進む一方で公共交通の不便な地域が広がり、時間距離の地域格差拡大とともに、中心市街地の地理的条件は時間距離にますます大きく左右されるようになっている。

「高次広域拠点」に類型化された県庁所在都市や北九州市等の中心市街地は、高速の公共交通（新幹線、特急、高速バス等）が利用しやすいことから地理的優位性は特に高い。主要交通軸に沿って位置しているほとんどの中心市街地は、「高次広域拠点」の公共交通1時間圏に包含され、その影響を大きく受けるようになっている（図1）。見方を変えれば、ほとんどの地域から、いずれかの「高次広域拠点」、あるいは「広域拠点」に、最速の公共交通を利用すれば約1時間以内に到達可能になっており、「高次広域拠点」とそれを補う「広域拠点」には、商業だけでなく、広域

対応の各種機能の維持・充実が課題となっている。

一方、「地域拠点」や「準地域拠点」のうち山間部や半島部等に位置している地区では、生活拠点としての役割と公共交通が維持できるような対策の必要性が高い。

今後、九州新幹線の整備等によって地理的条件はさらに一段と大きな変化を迎えるが、それに対応し、各類型タイプの中心市街地がそれぞれの役割を担いながら連携していくことが、北部九州の一体的な発展につながると考えられる。

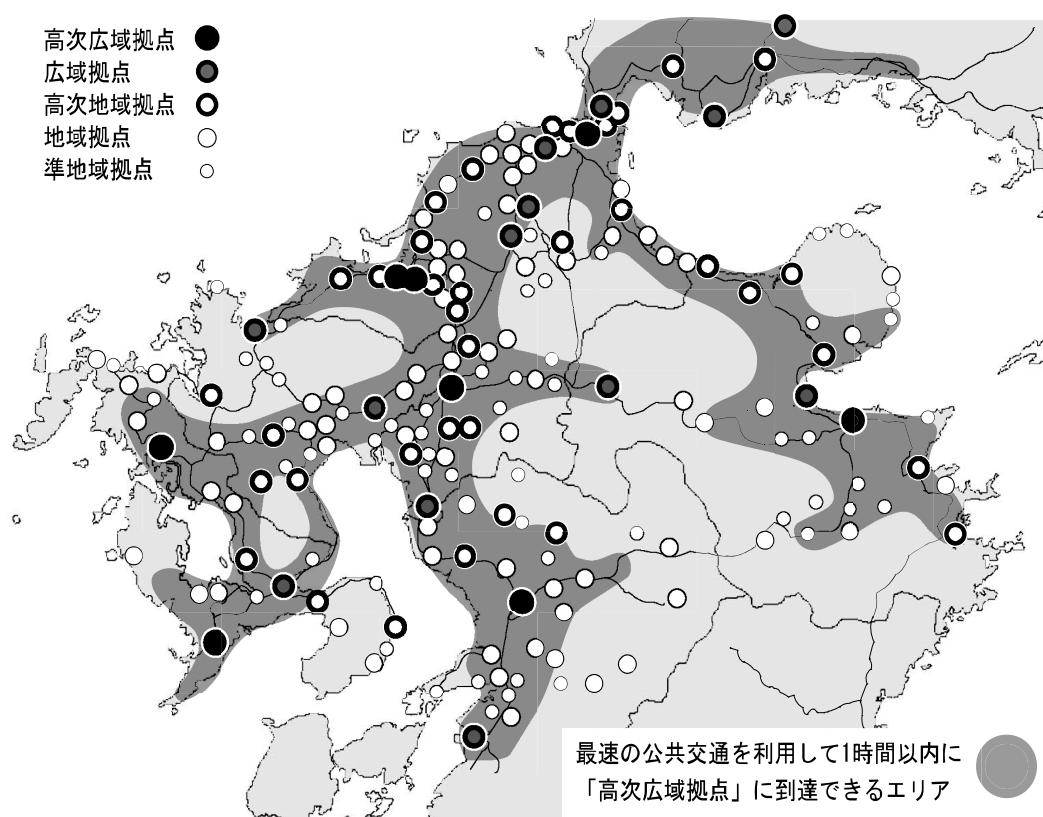


図1 タイプ別の中心市街地位置図

4. 中心市街地の類型別にみた再生への課題

(1) 高次広域拠点

中心市街地の商業集積地における小売販売額が500億円以上のタイプである。最大は福岡市天神で約3千億円、博多駅・中洲川端と合わせて約4千億円であり、次に多いのは北九州市小倉で約1.7千億円である。また、最も少ない佐世保市では約6百億円である。

これらの中心市街地は、地理的・歴史的に広域拠点として重要な役割を担っており、商業機能とともに業務機能の集積が高く、また公共公益的な都市機能の充実度も高い。北九州市、久留米市、佐世保市は県庁所在地ではないが、広域の生活拠点、産業拠点としての役割は大きい。

中心市街地を支えるのは、まず、地元の居住者や従業者による日常的な利用であるが、中心市街地5km圏の人口と従業者数をみると、最大は福岡市天神で人口は約70万人、従業者数は約60万人であり、他都市を大きく上回っている。次に多いのは熊本市と北九州市小倉であり、いず

れも人口は約40万人、従業者数は約20万人である。その次に、長崎市、大分市、久留米市が並び、人口は25万人前後、従業者数は15万人前後である。最も少ない佐世保市は人口が約15万人、従業者数は約7万人である。

経済・文化等に関わる都市機能が福岡市に一極集中しつつあるなかで、福岡市との距離が近い久留米市をはじめいずれの都市も、かつての商業・業務の高い集積を維持することが難しくなっている。なかでも、オフィス業務機能の福岡市への移転・統合が進んだことによって、他都市の中心市街地の活力は大きく削がれる結果となっている。

福岡市でも従業者数は減少傾向にあり、これまでのような成長は期待し難い状況にある。また、近郊の大規模商業開発との競合によって、中央区の小売販売額は近年大きく減少している。なかでも、新天町の小売販売額は1994年以降半減しており、他の都市の商店街と共通する問題・課題を抱えるようになってきている。

福岡への過度の一極集中を緩和して九州が持続的に発展していくためには、高次の都市機能を持つ中心市街地が、広域の発展に対する責任を担っていくことが期待される。北部九州の一体的な発展を図るために、これらの中心市街地を九州の活性化をリードする高次の広域拠点として位置づけ、ストックを活かして都市機能の維持・向上・高度化を図っていく必要性が高い。

高次広域拠点としての中心市街地に求められるのは、他の拠点地区では成立が難しい都市機能の強化である。商業再生も大きな課題であるが、さらに、国際化、情報化がいつそう進む新しい時代に対応できる、新しいビジネスや就業の場を創出していくことが、北部九州全体の発展にとって重要な課題である。

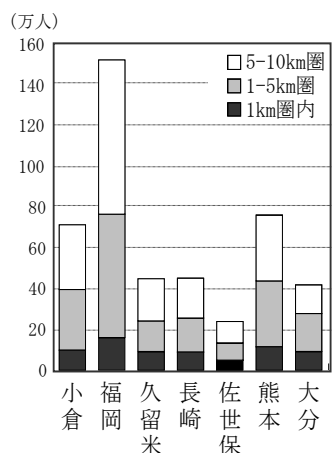


図2 「高次広域拠点」の人口
(2005)

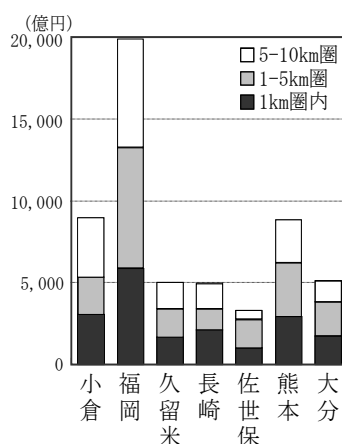


図3 「高次広域拠点」の小売販売額
(2004)

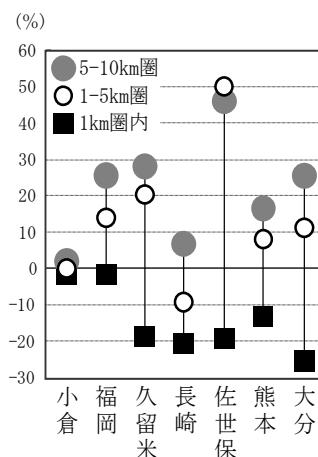


図4 「高次広域拠点」の小売販売額増減率
(2004/1985)

(2) 広域拠点

中心市街地における商業集積地の小売販売額が200億円以上、500億円未満、または、200店舗以上の集積があるタイプであり、最大は北九州市黒崎で約460億円、次いで佐賀市が約360億円である。このタイプには、かつて石炭産業、製造業、観光産業、農林水産業等を経済基盤として大きな隆盛を経験したが、それらの基幹産業の衰退・後退によるマイナスの影響も大きかった中心市街地が該当している。広域からも多くの人々を引きつけ規模の大きな商業集積地が形成されたが、それだけに“落ち込み”の大きさが目立つ状況となっている。他のタイプに比べて、活性化対策の喫緊性は最も高い。

中心市街地5km圏の人口と従業者数が最も多いのは北九州市黒崎で、人口約30万人、従業者数約14万人、次に多いのは佐賀市で人口約18万人、従業者数約10万人、次に多いのは大牟田市で人口約16万人、従業者数約6万人である。いずれも佐世保市の中心市街地5km圏の人口と従業者数を上回るか同水準であるが、小売販売額は佐世保市を大きく下回っている。北九州市黒崎、佐賀市、大牟田市には、比較的高い市場ポテンシャルがあるが、その多くを郊外の大規模商業施設や福岡市に奪われている。

八代市、別府市もそれぞれ熊本市、大分市への買い物客の流出が大きい。両市とも県庁所在都市に次ぐ県内第2の都市であるが、都市圏としての独立性は弱まっている。

諫早市も長崎市の都市圏の一部になっており、臨空型産業等の立地によって地域経済は比較的好調だが中心市街地の再生にはつながっていない。

直方市と飯塚市は、石炭産業で栄えた背景も衰退への経緯も共通性が高く、中心市街地の商業集積もほぼ同規模である。中心市街地5km圏の人口と従業者数は飯塚市が直方市をやや上回っている。周辺部で自動車産業の立地が進んでおり、それを地域経済浮揚につなげる視点が中心市街地再生においても求められている。

中心市街地5km圏の人口と従業者が少ないのは日田市と唐津市で、人口約6万人、従業者数は約3万人である。低密だが広い範囲からの集客によって商業集積地を成立させてきたが、そのために農山村部の人口減少の影響は大きい。両市とも大規模な合併によって中心市街地の広域拠点性にやや回復傾向がみられる。

広域拠点としての中心市街地の役割は、まず、主に都市圏レベルの利用者を対象に、生活に必要な機能を提供することである。医療・福祉、教育等については、高次広域拠点と同様に高度な機能の確保が必要である。およそ15kmから50kmの間隔で分布している広域拠点と高次広域拠点に質の高い生活支援機能が確保できれば、北部九州のどこに住んでいてもおよそ半日行動によって必要な機能にアクセスでき、地域間の格差を小さくすることができる。

県庁所在都市である佐賀市の中心市街地は、本来は高次広域拠点としての位置づけがふさわ

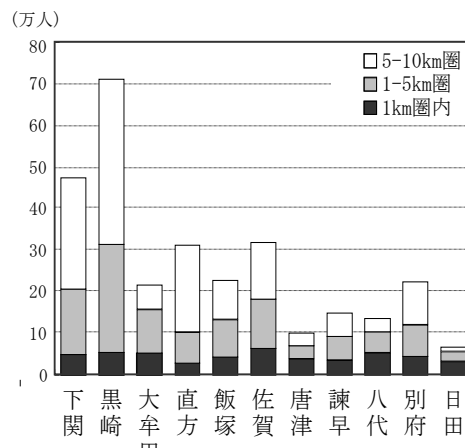


図5「広域拠点」の人口（2005）

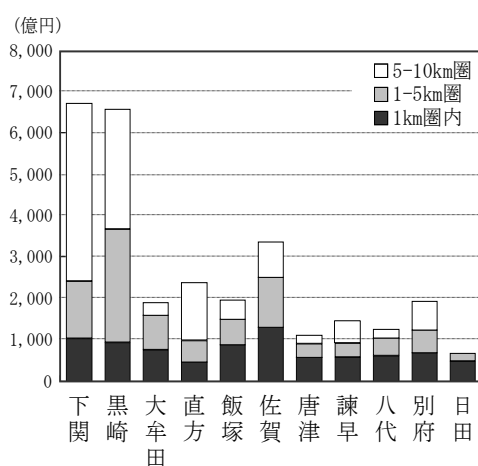


図6「広域拠点」の小売販売額（2004）

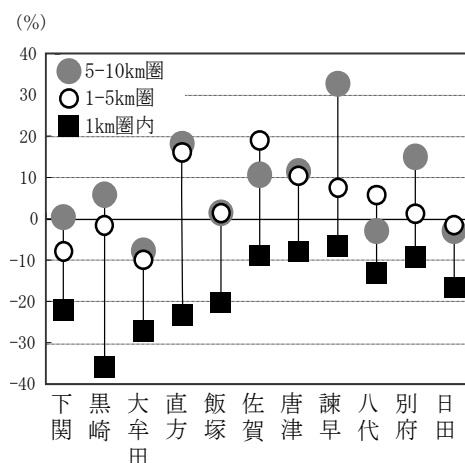


図7「広域拠点」の小売販売額増減率（2004/1985）

しいが、小売販売額が大幅に減少した結果、ここでは広域拠点に類型化されている。ここでの考え方は、高次広域拠点と広域拠点に上下の概念は無く、新しい時代にふさわしい中心市街地活性化の方向として、広域拠点も高次広域拠点も、質的には同じように高いレベルの都市機能や都市空間を形成していくことが課題であるとする。新しいビジネスや就業の場を創出していくことも、高次広域拠点と同様に重要な課題であり、むしろ、商業の再生力が弱まっていることからこそ、多様なビジネスの場として再生していく必要性が高い。

(3) 高次地域拠点

中心市街地における商業集積地の小売販売額が100億円以上、200億円未満、または、100店舗以上の集積があるタイプである。その多くは城下町、宿場町、門前町、物資の集散地、港町、産炭地等の歴史を背景に比較的大きな商業集積が形成されたところである。田川市、伊万里市、大村市、島原市、中津市、臼杵市、佐伯市等の中心市街地は、かつては広域からの集客で大いににぎわい繁栄したが、空き店舗が増えて小売販売額は大きく落ち込んでいる。

このタイプの中心市街地活性化の方向として、街なか居住の再生が特に重要である。商業の衰退が顕著となっている中心市街地では、地価はかなり低下して住宅が立地しやすくなっており、生活に必要な近隣型の商業機能は維持されている。これ以上の商業の衰退に歯止めをかけ、生活に必要な商業機能をできるだけフルセットで存続させながら、街なか居住を引き寄せていくことが必要である。

このタイプの中心市街地には、商業以外にも、歴史的に形成されてきた多様な都市機能のストックがあり、医療・福祉、教育・生涯学習等に関しては、広域的なサービスを提供する公共公益機能もあることから、それらの機能の維持も重要な課題である。

歴史や温泉等によって観光地となっているところが多いのもこのタイプの特徴である。観光振興や歴史文化財の保護・活用等に関する取組みはこれまでも多く行われているが、今後も観光を重視した、あるいは観光を軸とした中心市街地活性化を図っていく必要性が高い。その場合、観光地としての魅力づくりと街なか居住の再生を調和のとれたものとしていくことが課題である。

(4) 地域拠点

中心市街地における商業集積地の小売販売額が100億円未満、店舗数100未満で、商業集積が相対的に小さい、または、かなり小さいところである。ベッドタウンとなったところや、鳥栖市のように産業立地が進んだところ、また由布市のように観光化が進んだところでは圏域の商業ポテンシャルが比較的維持されているが、総じて中心市街地の商業集積は小規模であり、大規模商業施設の立地によってその存在感がますます薄れているところが多い。

既存の商業集積が小さいことは今後の展開にとって必ずしもマイナスではなく、これからの展開の自由度が比較的大きいということでもある。暮らしを支えるのに必要な商業機能の維持を図りながら、それぞれの立地条件や地域特性にふさわしい生活拠点、地域活性化拠点として中心市街地の将来像を描いていくことが課題である。小規模でも、市町村の“顔”となる中心市街地づくりが求められている。

比較的ポテンシャルの高いところでは、大規模商業施設と“棲み分け”できるユニークな商

業ビジネスの可能性もある。また、地元の利便性に特化した商店街づくりを追求することもできる。

また、内陸部や半島部では小さいながら独立した商圈を形成しているところが多く、観光や農林水産業の振興と併せて既存商業を維持していく必要性が高い。

上位の拠点地区との機能連携も重要である。都市や中心市街地に必要な機能をフルセットで充足することよりも、必要性の高いものに重点化した機能強化を図ることが望ましい。

(5) 準地域拠点

合併によって、都市を代表する中心市街地ではなくなったが、生活拠点としての役割は必要とされている地区である。商業集積度が比較的高いのは、山鹿市となった旧鹿本町、八代市となった旧鏡町、大分市となった旧佐賀関町、国東市となった旧安岐町等である。

合併後に中心市街地をどこにするか、地元の合意が未形成のところもある。合併しても地域拠点としての役割は変わるものではなく、基本的に前記の地域拠点と同様の課題を抱えている。ただし、新たな都市経営、地域経営という観点から、地域拠点が中心市街地として重点化されていくのは確実な流れである。

準地域拠点においても、生活拠点として不足している機能の充実を図っていく必要性が高い。市町村に複数分散的に存在するような公共公益機能については、将来的に、準地域拠点にも計画的に立地誘導を図っていくことが課題である。

商圈人口が小さいところでは、将来、商業がビジネスとして成立しなくなる懸念もある。その場合には、地域の生活必需品の購買機会が確保できるような公的な対策が課題となる。

Ⅲ 中心市街地再生の要件

以上、北部九州の中心市街地類型別の課題をみてきたが、ここでは、基礎データ(注1)やアンケート調査(注2)及びヒアリング調査(注3)の結果を踏まえ、各地区に共通性の高い中心市街地再生への要件について検討した結果を示す。

1. 基礎データからみた中心市街地再生の要件

ここでは、中心市街地のポテンシャルやその動向を知る手がかりとなる人口、小売販売額及び事業所従業者に関するデータを用い、それらの相関関係をみることを通じて、中心市街地再生への基本的な要件を示している。

なお、前章では189地区を対象としたが、ここでは「高次広域拠点」、「広域拠点」及び「高次地域拠点」の51地区のデータを用いている。その理由は、「地域拠点」及び「準地域拠点」は、地理的条件の差や外的条件によって受ける影響が大きく、データの通有性が比較的低いためである。

また、複雑な条件が絡む中心市街地を量的な指標で説明することには限界があるため、相関性をおおまかにつかむために、ここでは単回帰分析を手法として用いている。

用いたデータは、調査対象地区の商業集積地を中心とする距離圏別データであり(表3、表4)、「1km圏」は中心市街地とその周辺市街地、「1～5km圏」はその外側の市街地と郊外部、「5km圏」は中心市街地を含む一体的な生活圏とみなした区分設定を行っている。

以下、分析結果を示す。

(1) 売場面積の確保

まず、小売販売額と売場面積の相関性を知るために、調査対象地区の「1km 圏」における「小売販売額増減率」と「売場面積増減率」について回帰分析を行った。その結果、相関係数0.9588という高い相関性が認められた(図8)。

1985年から2004年の間に販売額が減少したところは、そのほとんどが売場面積減少、あるいは増加率が50%に達しないところであった。売場面積が減少したのは大分、佐世保、黒崎、門司港、大牟田、山鹿等であり、いずれも大規模商業施設の撤退や閉店による影響が大きかったところである(表3)。

このような結果から、売場面積の減少がほぼ確実に「売る力」の低下につながることをわかる。

空き店舗の増加はさらなる空き店舗化を招く主要因であり、そのために再生力は失われている。現状の「売る力」を維持するために売場面積を確保していく必要性は高い。

そのためには、まず、「今ある店」が空き店舗にならないようにすること、その上で空き店舗の活用が図られることが重要と考える。

また、かつての繁栄の名残として商店街の規模が過大となっているところでは、商業機能の再編によるコンパクト化も検討されるようになってきているが、たとえオーバーストアの懸念はあっても、現状の売場面積の確保を前提とした再編が必要といえる。

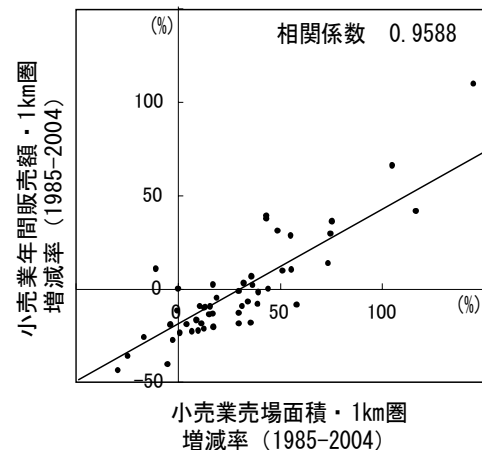


図8 「高次広域拠点」、「広域拠点」、及び「高次地域拠点」の小売業販売額と売場面積の増減率

(2) 居住人口の回復

中心市街地の商業後退の背景、要因は様々に指摘されてきたが、最大の理由として挙げられるのは、郊外の大規模商業施設をはじめとする周辺商業との競合である(注4)。そこで、ここではまず、調査対象地区の「1km 圏」とその外側である「1～5km圏」について「小売販売額増減率」の相関関係を知るために回帰分析を行った。周辺商業の影響が特に大きければ明らかな逆相関性が認められると予想したが、相関係数は-0.0278であり、この結果からは相関関係を認めることはできなかった(図9)。

そのため、中心市街地の商業後退のもうひとつの大きな理由とされる人口減少の影響をみるために、調査対象地区の「1km 圏」における「小売販売額の増減率」と「人口の増減率」について回帰分析を行った。その結果、相関係数は0.5965であり、明らかな相関性が認められた(図10)。合わせて「1km 圏」における「小売販売額の増減率」と「5km 圏」における「人口の増減率」についても回帰分析を行ったが、相関係数は0.5753というほぼ同様の相関性が認められた。

以上から、中心市街地の商業後退の理由として、周辺商業の拡大よりも人口減少がより大きく影響していると考えられる。つまり、居住人口の回復なくして商業再生もなく、商業衰退に歯止めをかけるために郊外の大規模集客施設の立地をコントロールすることはもちろん必要だが、むしろ商圈の居住人口の回復・増加の方が、より高い商業再生への効果が得られるということが、この結果から明らかである。

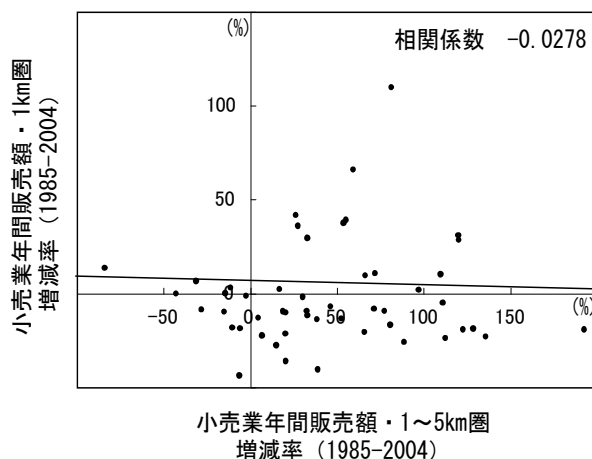


図9 「高次広域拠点」、「広域拠点」、及び「高次地域拠点」の小売業販売額の増減率

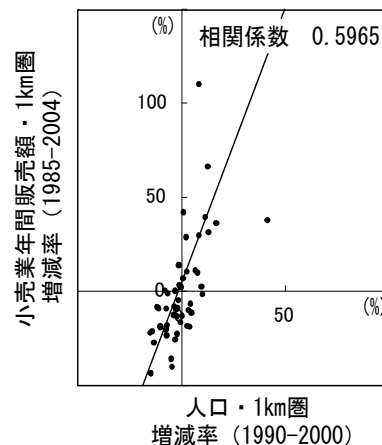


図10 「高次広域拠点」、「広域拠点」、及び「高次地域拠点」の小売業販売額と人口の増減率

(3) 従業人口の回復

中心市街地が都市や地域の活性化拠点として再生していくためには、居住人口だけでなく従業人口の回復が課題である。ここでは調査対象地区の「1km 圏」における「人口の増減率」と「事業所従業者〔全産業〕の増減率」との相関性をみるために回帰分析を行った。その結果、相関係数は0.7072であり、かなり高い相関性が認められた(図11)。

従業人口と居住人口の動向は連動しており、その両方の減少が中心市街地衰退の原因であり結果でもある。中心市街地を「働く場」として再生することが、従業人口を引き寄せ、居住人口回復の確実性と持続性を高めることは明らかである。居住再生への期待は大きい、「住む場」を増やすだけでは中心市街地本来のポテンシャルは活かされない。できるだけ多くの人々が「働く場」となるよう、商業とともに様々な産業の集積を図っていく必要がある。

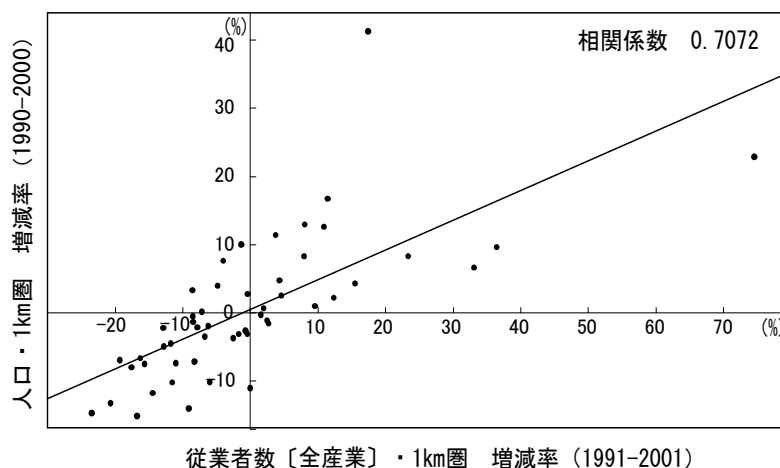


図11 「高次広域拠点」、「広域拠点」、及び「高次地域拠点」の人口と従業者数の増減率

表3 北部九州の中心市街地に関する基礎データ(1)

		商 業 統 計														
		商業集積地集計				商業集積地からの距離による集計										
		実数(2004)		増減率 (1994-2004)		実数 (2004)				増減率 (1985-2004)						
		年間 販売額 (億円)	売場 面積 (千㎡)	年間 販売額 (%)	売場 面積 (%)	年間 販売額 (億円)	1-5 km圏	売場 面積 (千㎡)	1-5 km圏	年間 販売額 (%)	1-5 km圏	売場 面積 (%)	1-5 km圏	従業者数 (%)	1-5 km圏	
集積地	集積地	集積地	集積地	1km圏	1-5 km圏	1km圏	1-5 km圏	1km圏	1-5 km圏	1km圏	1-5 km圏	1km圏	1-5 km圏			
高次広域拠点	北九州・小倉	1,703	176.3	▲7.2	7.3	3,004	2,292	308	247	▲1.1	▲2.7	29.6	15.0	0.5	▲5.2	
	福岡・天神	3,900	356.1	2.6	74.8	6,769	7,036	468	665	▲1.6	29.9	39.2	51.9	22.9	32.2	
	久留米	621	77.9	▲44.4	▲31.9	5,841	7,338	178	221	▲18.9	122.3	4.1	258.4	▲13.1	94.4	
	長崎	956	114.2	▲33.5	▲9.3	1,644	1,730	214	125	▲21.2	20.0	12.6	48.8	▲14.6	3.0	
	佐世保	605	78.4	▲31.6	▲11.5	2,083	1,277	118	106	▲19.0	192.2	▲3.8	106.4	▲27.1	44.1	
	熊本	1,430	133.9	▲12.7	▲18.9	988	1,722	301	322	▲13.5	38.1	15.2	83.4	▲8.6	43.7	
	大分	855	98.4	▲36.4	▲26.1	2,894	3,263	176	225	▲25.7	88.3	▲16.8	134.5	▲15.7	61.8	
広域拠点	下関	492	62.8	▲22.2	4.3	1,718	2,073	128	133	▲22.2	6.6	9.8	22.1	▲28.7	1.6	
	北九州・黒崎	465	62.8	▲27.5	▲36.3	1,029	1,384	98	328	▲35.9	20.1	▲24.8	63.8	▲31.0	9.1	
	大牟田	366	62.1	4.0	23.9	930	2,741	110	131	▲27.3	14.8	▲2.7	75.2	▲25.3	1.7	
	直方	123	21.1	▲39.4	▲42.8	753	833	62	79	▲23.5	112.2	0.7	149.3	▲11.2	66.0	
	飯塚	134	24.3	▲48.4	▲40.6	458	522	119	70	▲20.3	65.5	17.2	103.9	▲13.3	58.9	
	佐賀	465	67.2	▲36.7	▲23.2	875	613	183	129	▲9.0	77.1	31.3	181.0	▲2.4	73.8	
	唐津	79	17.0	▲39.1	▲12.9	1,295	1,212	95	37	▲8.0	71.1	38.9	237.8	▲10.0	64.5	
	諫早	124	26.4	▲25.0	7.5	576	323	87	35	▲6.7	46.0	34.0	82.6	6.8	49.7	
	八代	223	38.5	▲20.2	▲10.4	583	335	92	61	▲13.1	52.2	16.9	194.4	▲1.8	66.4	
	別府	202	46.6	▲48.5	▲23.5	609	434	106	57	▲9.3	18.5	15.5	33.1	▲21.1	8.0	
日田	166	30.8	▲52.2	▲32.6	688	541	75	24	▲16.5	80.4	8.9	148.4	▲11.3	76.1		
高次地域拠点	圏域ポテンシャル維持・上昇	福岡・香椎	145	23.8	▲16.4	29.3	482	190	81	295	▲4.7	110.6	18.9	175.5	29.5	98.8
		福岡・西新	168	23.2	▲5.7	66.8	512	2,462	134	837	2.5	16.6	17.0	63.4	26.3	38.2
		八女	38	8.3	▲66.4	▲55.6	1,227	8,927	67	32	41.9	25.9	116.3	26.8	40.5	17.5
		筑後	96	20.1	57.4	58.6	406	396	42	86	66.2	59.0	104.7	48.6	32.3	36.2
		行橋	88	17.2	▲33.1	3.6	304	699	79	46	10.5	109.4	55.4	115.3	1.5	82.8
		小郡	66	10.5	195.2	193.7	561	467	18	139	11.0	71.6	▲11.0	153.6	23.6	80.3
		筑紫野	46	7.8	▲48.1	▲49.1	187	877	112	206	31.3	119.7	48.6	191.1	27.9	169.9
		春日	56	6.2	▲17.7	▲37.4	792	1,814	139	367	39.4	54.8	43.2	62.6	52.7	60.4
		宗像	76	16.7	▲8.5	55.4	1,232	4,323	96	49	293.7	15.6	525.6	58.8	285.6	32.1
		太宰府	42	7.3	▲5.6	36.9	616	285	62	201	▲18.5	128.3	11.4	127.3	▲4.8	127.0
		前原	128	22.0	▲12.7	49.3	380	1,838	53	45	37.8	53.5	43.2	125.5	53.6	100.5
		古賀	168	25.0	470.0	447.6	358	360	57	129	110.0	81.0	144.5	143.9	73.3	102.5
		武雄	27	5.5	▲47.6	▲46.2	487	849	51	10	29.8	32.7	74.5	68.2	20.5	22.7
		大村	88	22.2	▲64.0	▲43.1	338	108	82	25	28.7	119.9	55.1	158.2	34.1	109.4
		菊池	56	11.7	▲29.0	22.3	521	232	36	14	2.1	96.8	36.4	93.8	▲2.8	91.0
		日出	121	18.6	40.8	47.3	270	109	23	12	36.2	27.3	75.2	4.8	42.1	11.2
	圏域ポテンシャル停滞・低下	北九州・門司	117	12.4	▲13.5	▲34.4	162	140	46	203	0.3	▲14.6	▲0.1	22.2	▲8.5	▲17.4
		北九州・門司港	49	7.6	▲53.7	▲56.4	490	1,643	26	217	▲43.5	▲6.5	▲29.6	15.4	▲30.4	▲13.6
		北九州・若松	134	24.4	▲13.3	29.8	229	2,034	80	223	▲8.4	▲28.5	57.9	▲12.3	▲14.1	▲26.3
		北九州・戸畑	167	36.6	76.8	137.5	551	1,914	111	164	▲18.4	▲6.2	29.6	9.6	▲21.3	▲12.5
		田川	39	8.3	▲16.9	▲9.9	747	1,688	71	59	▲18.0	▲10.6	35.4	3.1	▲19.0	▲1.6
		柳川	41	9.4	▲51.5	▲15.5	429	434	57	103	▲12.7	4.3	29.6	9.4	▲4.4	6.4
		伊万里	91	22.6	▲43.5	▲15.6	388	614	49	18	▲9.9	20.0	12.6	114.9	▲9.4	21.2
		鹿島	76	18.5	▲58.4	▲31.5	315	148	49	13	6.8	▲31.4	35.8	▲0.9	▲4.3	▲12.8
		嬉野	53	9.4	▲33.4	7.6	326	83	15	6	▲9.5	▲15.4	13.2	40.5	5.9	21.9
		島原	43	9.0	▲57.7	▲38.5	112	38	52	12	▲9.1	32.3	10.6	55.2	▲12.5	10.9
		玉名	117	20.0	▲34.5	5.6	361	120	38	39	▲11.5	32.7	▲0.5	63.9	▲3.6	6.5
		山鹿	41	7.6	▲71.6	▲60.9	264	248	29	33	▲40.2	38.7	▲5.2	162.4	▲23.8	46.1
		中津	45	14.4	▲78.4	▲58.4	209	181	92	75	▲22.7	135.4	6.7	249.2	▲18.7	97.9
		佐伯	102	17.6	▲62.7	▲55.4	550	457	79	11	3.3	▲11.6	32.0	▲19.5	1.3	0.5
		臼杵	50	9.0	▲61.0	▲49.0	486	121	55	x	13.8	▲84.2	73.3	▲81.7	19.4	x
		豊後高田	109	21.6	15.8	73.0	314	4	27	3	0.2	▲43.0	44.0	▲43.3	▲7.6	▲9.5
		宇佐	153	24.5	18.3	33.3	158	34	38	26	9.9	66.0	51.0	33.5	14.4	22.1

〔※〕デフレーター補正值（物価指数 2004年：1985年=1：0.9）

表4 北部九州の中心市街地に関する基礎データ(2)

		事業所・企業統計								国勢調査								
		商業集積地からの距離による集計																
		実数 (2001)				構成比 (2001)	増減率 (1991-2001)				実数 (2005)		構成比 (2005)	増減率 (1990-2000)		増減率 (2000-2005)		
		事業所数 (千事業所)		従業者数 (千人)		業 者 比 率 (%)	事業所数 (%)		従業者数 (%)		人口 (千人)		人口 65歳以上 比率 (%)	人口 (%)		人口 (%)		
高次広域拠点	北九州・小倉	10.8	24.4	106.2	225.6	16	▲19.5	▲16.7	▲16.3	▲11.0	99	395	23	21	▲6.7	▲4.9	▲1.3	▲1.7
	福岡・天神	22.0	55.0	246.1	636.4	13	▲4.5	▲5.0	▲1.3	3.5	159	765	14	14	10.0	6.8	12.5	6.1
	久留米	7.7	14.1	68.3	130.6	16	▲9.7	▲2.8	▲4.8	4.2	89	241	18	18	3.9	4.7	1.9	1.7
	長崎	9.9	16.8	93.5	157.4	17	▲13.7	▲12.9	▲9.1	▲5.8	88	254	26	24	▲14.1	▲9.3	▲2.9	▲3.5
	佐世保	4.8	8.5	42.2	75.9	16	▲15.1	▲10.9	▲11.5	▲7.8	49	133	25	25	▲10.3	▲6.5	▲3.5	▲2.7
	熊本	10.2	22.4	108.0	236.8	16	▲20.1	▲13.1	▲12.9	▲2.7	114	438	19	19	▲2.2	2.1	1.7	1.0
広域拠点	大分	8.1	15.4	80.2	153.6	15	▲6.4	2.6	▲1.7	5.9	90	277	18	17	▲3.1	1.7	1.2	0.7
	下関	5.1	12.5	43.8	103.7	16	▲27.0	▲19.7	▲16.8	▲13.2	50	206	31	26	▲15.2	▲8.2	▲7.8	▲5.0
	北九州・黒崎	4.3	16.5	43.9	140.0	14	▲14.6	▲14.0	▲12.8	▲7.9	54	314	20	24	▲5.0	▲3.3	▲4.8	▲3.0
	大牟田	4.3	8.2	32.8	65.1	16	▲18.7	▲11.7	▲20.7	▲10.3	53	157	28	27	▲13.3	▲7.6	▲6.6	▲4.4
	直方	2.3	4.8	18.3	41.3	25	▲13.7	▲5.2	▲8.3	0.2	28	103	26	25	▲7.2	▲1.1	▲4.4	▲0.8
	飯塚	3.7	6.7	28.7	59.0	23	▲20.9	▲11.2	▲15.6	▲4.8	43	134	23	23	▲7.5	▲2.5	▲3.0	▲2.3
	佐賀	6.3	11.2	58.0	102.8	16	▲11.6	▲3.8	▲6.2	2.6	64	183	20	20	▲2.0	▲0.2	▲1.3	▲0.2
	唐津	2.8	4.1	20.3	34.9	23	▲9.2	▲4.3	▲6.7	1.9	39	71	22	21	▲3.5	▲0.4	0.4	0.0
	諫早	3.0	4.8	25.1	47.8	19	3.7	7.9	15.5	17.5	36	93	17	19	4.3	3.7	2.0	0.3
	八代	3.8	5.8	25.9	45.9	21	▲8.0	▲5.8	▲7.2	▲1.4	53	104	23	23	0.1	▲0.6	0.1	▲1.5
高次地域拠点	別府	4.4	7.5	29.7	53.7	19	▲20.4	▲15.7	▲11.0	▲5.6	44	120	28	25	▲7.4	▲4.0	▲1.1	▲0.2
	日田	3.2	4.3	19.2	29.8	21	▲8.5	▲4.8	▲8.5	▲2.3	32	56	23	24	▲0.6	▲1.5	▲1.0	▲1.7
	福岡・香椎	2.5	11.8	20.7	140.1	21	▲4.1	4.2	2.7	11.1	89	344	15	15	▲1.6	12.4	▲0.3	3.8
	福岡・西新	5.7	37.8	53.6	376.4	20	▲1.0	▲3.0	36.4	6.0	191	693	14	15	9.6	8.3	4.9	5.6
	八女	1.8	4.0	14.1	32.6	22	▲2.6	▲2.0	9.6	10.9	25	71	25	24	1.0	1.9	▲3.3	▲0.6
	筑後	1.4	5.0	14.0	41.9	16	1.3	▲1.7	10.9	5.3	24	102	20	22	12.6	3.5	5.2	▲1.3
	行橋	2.3	4.6	17.1	41.3	22	1.5	9.3	4.6	8.4	37	99	20	20	2.5	6.3	3.0	▲0.3
	小郡	1.2	5.1	10.7	48.7	15	13.7	11.1	33.1	28.4	29	142	20	19	6.6	22.0	▲1.9	4.1
	筑紫野	2.9	8.3	25.0	75.0	22	▲1.4	10.5	8.1	25.2	77	245	17	16	12.9	17.1	1.5	3.4
	春日	5.7	24.8	42.7	229.5	21	▲2.6	0.0	3.8	6.9	142	574	14	15	11.4	11.1	1.7	2.9
	宗像	1.0	2.7	8.6	22.1	41	45.3	19.3	74.5	38.7	38	93	20	19	22.8	21.7	6.6	2.9
	太宰府	1.9	8.3	14.5	76.4	24	▲6.7	7.5	▲0.4	19.6	58	234	20	17	2.7	13.1	▲2.2	2.6
	前原	1.3	3.1	10.3	24.6	29	6.6	14.3	17.4	28.4	36	98	15	17	41.3	28.2	10.4	4.9
	古賀	1.7	5.2	22.3	54.9	14	11.9	20.1	23.3	33.2	41	154	18	17	8.3	23.6	1.5	2.2
	武雄	1.4	2.3	11.3	18.2	22	6.6	7.5	8.0	4.2	16	36	20	23	8.3	0.3	1.7	▲2.4
	大村	2.1	3.3	18.4	34.1	21	▲0.2	9.0	12.4	29.1	33	81	19	18	2.2	15.2	3.2	5.3
	菊池	1.2	2.0	9.2	17.6	23	▲6.0	0.7	1.6	10.0	18	41	25	27	▲0.3	1.5	0.4	▲0.2
	日出	0.6	1.7	4.5	15.3	24	10.1	7.5	11.5	8.2	12	42	19	22	16.7	8.9	10.1	6.5
	北九州・門司	2.5	12.2	16.9	100.8	24	▲15.6	▲18.8	▲17.6	▲15.5	50	177	25	27	▲8.0	▲10.7	▲5.8	▲4.7
	北九州・門司港	2.1	12.1	14.5	97.8	18	▲18.7	▲20.0	▲23.5	▲14.8	26	174	31	28	▲14.8	▲8.7	▲7.7	▲5.0
	北九州・若松	3.0	15.6	23.8	140.6	17	▲17.1	▲18.2	▲14.5	▲12.0	49	245	28	25	▲11.8	▲10.0	▲5.6	▲4.1
	北九州・戸畑	5.0	16.3	40.5	149.9	16	▲18.4	▲18.5	▲6.0	▲12.0	71	269	26	25	▲10.2	▲9.5	▲3.3	▲3.8
	田川	2.2	5.1	16.6	40.4	24	▲19.8	▲14.6	▲19.3	▲13.0	29	105	26	26	▲7.0	▲7.0	▲3.9	▲3.7
	柳川	2.1	6.6	15.4	45.5	20	▲10.1	▲10.6	▲2.5	▲6.5	30	107	23	24	▲3.7	▲5.4	▲4.5	▲3.7
	伊万里	1.7	2.5	12.8	20.3	19	▲9.5	▲5.2	▲8.6	▲4.2	24	41	20	22	3.3	1.4	5.5	0.3
鹿島	1.5	2.6	10.8	18.3	20	3.9	▲1.2	2.0	▲0.1	20	42	22	25	0.6	▲1.9	▲0.2	▲2.9	
嬉野	0.9	1.5	6.6	10.4	16	▲8.2	▲8.1	▲0.7	▲7.7	11	25	27	26	▲2.7	▲4.4	▲3.0	▲3.5	
島原	2.1	2.8	13.6	19.4	21	x	x	x	x	25	42	29	27	▲11.1	▲11.8	▲4.7	▲2.9	
玉名	1.4	2.6	11.9	22.8	18	▲5.4	▲8.3	4.3	0.0	22	61	22	25	4.7	1.5	▲0.4	▲1.7	
山鹿	1.4	2.3	10.1	17.3	20	▲14.9	▲8.3	▲11.8	▲0.9	19	44	27	27	▲4.6	▲3.0	▲2.0	▲2.0	
中津	2.9	4.7	20.4	40.0	21	▲13.9	▲4.8	▲7.8	1.3	39	84	22	22	▲2.2	1.6	0.6	0.1	
佐伯	2.3	3.3	16.5	23.6	21	▲7.8	▲6.6	2.5	▲2.7	23	48	23	25	▲1.2	▲3.2	▲1.0	▲3.3	
臼杵	1.5	1.8	10.8	14.0	24	▲10.6	▲10.3	▲8.5	▲3.2	23	33	26	27	▲1.4	▲4.0	▲2.8	▲3.4	
豊後高田	0.9	1.3	6.3	10.2	20	▲11.1	▲8.3	▲0.4	0.5	10	22	25	30	▲3.2	▲5.6	▲0.6	▲3.6	
宇佐	0.9	2.0	6.0	16.4	27	1.3	1.2	▲4.0	3.8	15	38	18	25	7.6	▲0.2	6.2	▲0.7	

2. アンケート調査等からみた中心市街地再生の要件

ここでは、2007年に実施した、九州及び山口県西部の市町村を対象とするアンケート調査（注2）や県・大学関係者等を対象とするヒアリング調査（注3）を通じて明らかになった中心市街地再生の要件のうち、特に重要と考えるものを示す。

(1) 意義や目的を明らかにする … なぜ中心市街地の再生が必要か

これまでの中心市街地再生は専ら商業の問題としてとらえられ、現在も、依然として、商業再生が上手いかなければ中心市街地再生は失敗、あるいは投資は無駄という認識は根強い。しかし、都市経営という観点に立てば、社会や経済の活力が維持・再生されていくためには、多様な都市活動が集まることによってポテンシャルを増幅させる“活性化拠点”が必要である。そのような場として中心市街地を活用していくことが、中心市街地再生の根本的な目的であり意義である。まず、暮らしの豊かさの実現に向けた地域経済の“活性化拠点”であること、そして、市民の協働や共助の進展に向けたコミュニティの“活性化拠点”であること、そして地元への愛着・誇り・自信の形成に向けたふるさと意識の“活性化拠点”であること。そのようなテーマを中心に据えて、それぞれの都市や地域にふさわしい中心市街地再生の目的や意義を問い直していくことが必要である。

中心市街地再生の意義は、他の地区では代替出来ない“街”の機能の維持・再生にあるといえる。アンケートによると、“中心市街地活性化の意義や必要性”という設問に対して最も多かった回答は、「都市や地域の魅力や存在感をアピールできる“顔”となること」であり、次いで、「圏域の住民の暮らしに必要な都市機能の維持と便益を確保すること」、「多様な都市機能が身近に備わった、暮らしやすい生活の場となること」が上位であった（図12）。産業の創造・誘致や交流の活発化に役立つ“顔”づくりが、生活機能の維持やコンパクトなまちづくり以上に重視されていることがわかる。そのような“顔”となることは、まさに中心市街地ならではの役割といえる。

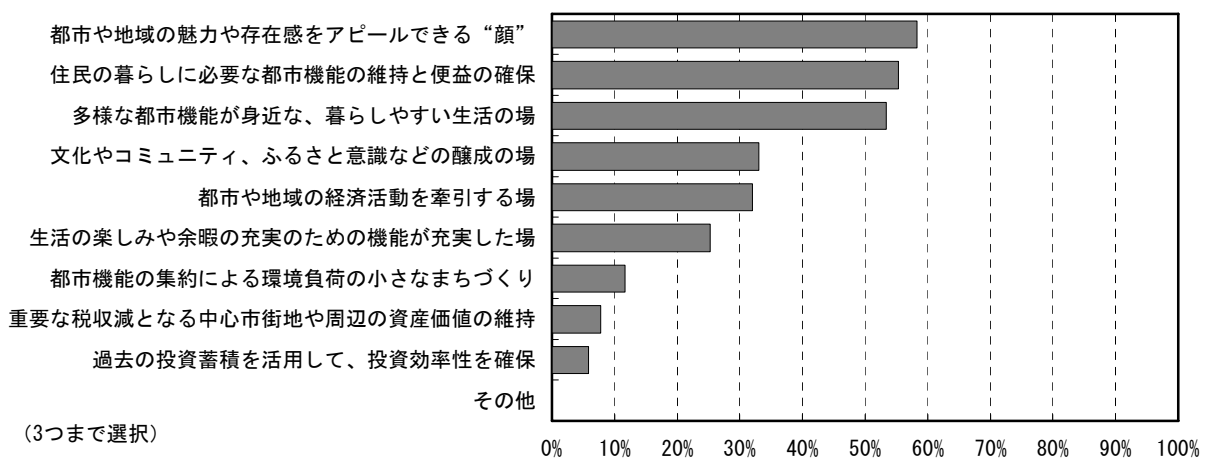


図12 中心市街地活性化の意義や必要性

また、アンケート結果では「文化やコミュニティ、ふるさと意識などの醸成の場」とすることも比較的上位である。商業再生が難しくなるとともにコミュニティ拠点としての役割が重視されるようになっており、また、中心市街地がコミュニティ拠点にふさわしい場であることがあ

らためて見直されている。ヒアリング調査においても、「“活性化”とは人や生活を生き生きさせることであり、これからの中心市街地活性化は、“社会再建”や“パブリック形成”の中心的な場となる必要がある。」「中心市街地は外部の人が地域に関わる特殊なコミュニティである。商業機能は後退してもコミュニティタウンセンターとしての機能は無くない。」というような意見が寄せられた。

(2) 推進態勢をつくる…リードする人や組織を強化する

アンケートにおいて、これからの取組みに実効性を持たせるために特に必要と思うことについて尋ねたところ、「リーダーやプロデューサーの存在」が「継続的なマネジメント組織の存在」よりも必要とされていることが明らかとなった(図13)。「組織」よりも「人」が重視されるのは、マネジメント能力のある組織やその実績が少ないため、一方、先進事例といわれてきたところではリーダーやプロデューサーの役割と存在感が大きいためであり、しかし実際にはそのような人材は少なく、そのために必要性がいつそう強く認識されていると思われる。

ヒアリング調査においても、実際に前向きの変化やきざしが現れているところでは、「トップリーダー、つまり旗を掲げて旗を振る人が社会貢献意識の高い人を動かし、住民を巻き込みつつある」ことが指摘された。ただし、そのようなトップリーダーは多くの場合、行政や商工会議所のリーダーであり、公的セクションの組織が大きな役割、先導的な役割を担っている。また、そのようなところでは民間を代表する組織の体制づくりや活動も進んでいる。「人」の力は重要だが、それが活かされるための組織的なバックアップ体制が欠かせないことは明らかである。

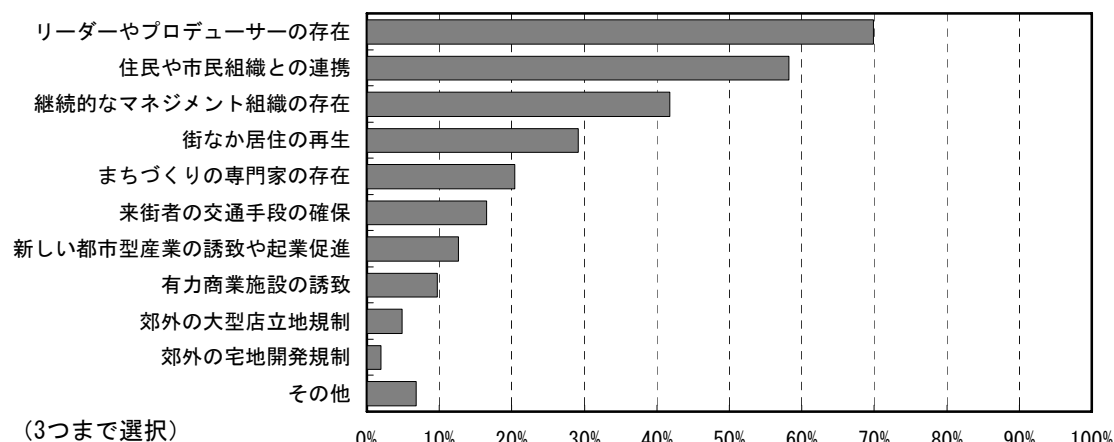


図13 中心市街地活性化を実効性あるものにするために必要なこと

現実には、行政と商工会議所や商工会の活動の連携さえ上手くいっていないところが多い。アンケート調査結果では、民間を代表する組織がある市・町は約5割を占めるが、それに対して行政は、「求めに応じて協力・支援を図っていく」という、やや距離をおいて関わろうとするところが多い(図14)。行政が民間組織とやや距離をおこうとするのは、民間の主体性を重んじようとするだけでなく、支援策がなければ民間になかなかアプローチし難いという意識があるためではないかと考えられる。しかし、民間組織の期待としては、直接的な支援策が無くても、問題や課題を共有して取組んでいけるような、継続的な関わりが求められている。コミュニテ

ィや福祉に関する施策や公共施設の整備のように行政にしかできない取組みは多い。また、行政の姿勢や方針を内外にアピールすることも重要である。行政が一貫した取組みを行っているという「安心感」が、民間の活動や投資の促進につながる。

民間を代表する組織の役割として、事業者の諸活動に対する支援や調整、さらに行政への積極的な提案が重要である。これまでは、支援策に合わせて考えるという転倒した発想で取組みが計画されることが多かったが、これからは、民間主導で事業者や住民のニーズを把握し、自ら取組みを企画して行政に働きかけていくことが求められている。

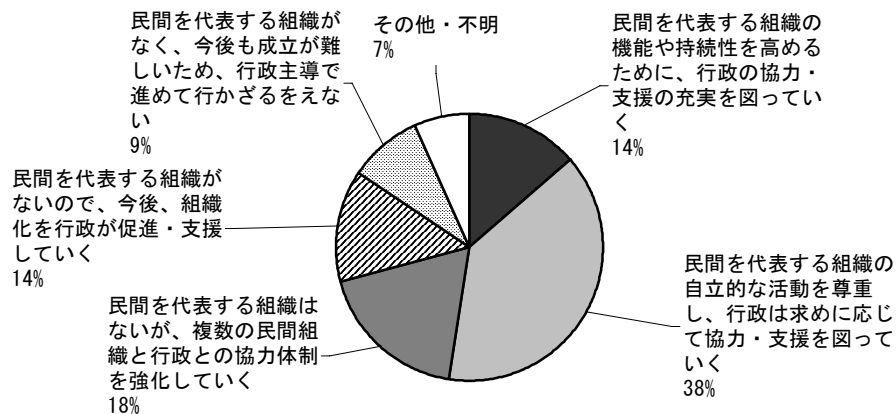


図 14 民間を代表する組織と行政の関係

(3) 活動を広げる・担い手を増やし育てる

中心市街地再生に意欲的なビジネスプレーヤーの存在は不可欠であるが、現実には「後継者のいない商業者の高齢化が進んでいる」ことが差し迫った問題となっている（図15）。衰退した中心市街地にはビジネスの“旨み”が無くなり、新たな参加者を得ることも難しくなっている。しかし、大きな利益を追求しないコミュニティ型のビジネスや小規模なビジネス等がマーケットの小さなところでも成立する事例が増えている。従来のような商業にとらわれず中心市街地ビジネスの活動領域を広げ、新しい取組みができる担い手づくりが必要であり、後継者や起業者がビジネスやまちづくりの担い手となって活躍してもらうために、新しい時代にふさわしい学びや体験の場が求められている。

また、中心市街地を多様なコミュニティ活動の拠点として再生しようとする動きは着実に広がりを見せている。地域社会の維持・発展のために市民が主体的に考え行動し、互いに助け合い協働のネットワークを広げていく、そのような活動に寄与する交流空間として中心市街地の役割や機能が見直されている。商業振興で市民を巻き込むことは難しいが、地域振興の意識で働きかけることによって、中心市街地への関心、共感、協力は得やすくなる。また、それによって協力者の増加、活動の多様化、さらに商業効果にもつながる。アンケート結果からも、活性化を実効性あるものにするために、約6割の市・町が「住民や市民組織との連携」を重視している（図13）。また、「大学や市民組織、企業等との連携」について、実際に「行っている」、あるいは「予定している」、「必要と考えている」ところを合わせて約7割が取組みの姿勢を示している（図16）。

具体的な動きとしては、商店街の空き店舗や歴史的な建築物等を活用して市民の活動、交流、学習等の場を設けるという事例が増えている。行政や商店街組織等によるものだけでなく、NPOや大学等もそのような場づくりを担うようになっており、中心市街地において活動する新たな“プレーヤー”として存在感を高めつつある。なかでも、近年、大学と中心市街地との連携が進みつつあり、そのなかから学生の主体的な活動や起業も生まれている。これは、大学の研究、教育、地域貢献といった課題と、大学の専門性、中立性、客観性等への地元の期待が合致していることによる。活動領域は大学にふさわしいものに限られるが、大学ならではの役割と存在感を高めていく活動の促進が課題である。

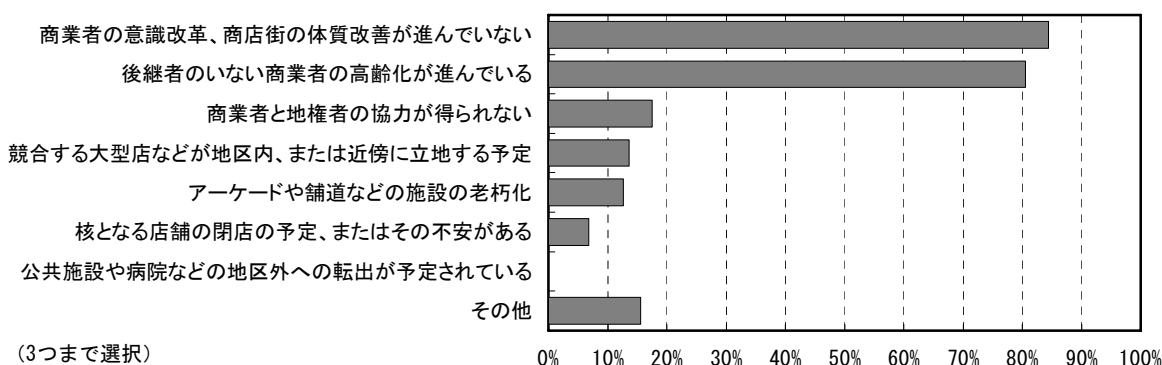


図 15 中心市街地が現在直面している問題

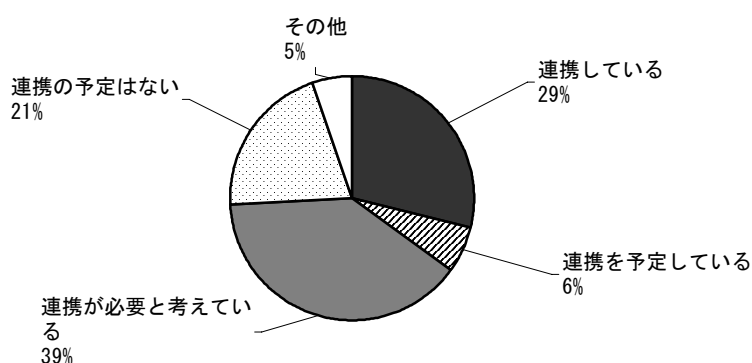


図 16 大学や市民組織、企業等との連携

IV まとめ

本論では、まず、経済圏として一体化が進んでいる広域エリアの活性化には中心市街地を地域活性化拠点として位置づけて連携を図っていく必要性が高い、という観点から、北部九州の中心市街地を類型化し、「高次広域拠点」、「広域拠点」、「高次地域拠点」、「地域拠点」及び「準地域拠点」の5つのタイプに類型化できることを示した。さらに各タイプ別の課題検討を通じて、各タイプに応じた役割があり、①「高次広域拠点」では、新しい時代環境にふさわしいビジネスや就業の場を創出し北部九州全体の発展を牽引すること、②「広域拠点」では、主に都市圏レベルの利用者を対象に「高次広域拠点」と同水準の生活支援機能を確保すること、③「高次地域拠点」では、生活に必要な商業機能をできるだけフルセットで存続させながら街なか居住を引き寄

せていくこと、④「地域拠点」では、上記の拠点地区と連携し必要性の高いものに重点化した機能強化を図ること、そして、⑤「準地域拠点」では、生活必需品の購買機会を確保した上で生活支援機能の充実が課題であることを示した。

次に、基礎データ(注1)に基づく中心市街地再生要件の検討を通じて、①小売販売額と売場面積の相関性は高く、「売る力」の維持には売場面積の確保が必要であること、②郊外商業拡大よりも人口動態の方が小売販売額との相関性は高く、商圈人口回復の方が郊外商業規制よりも商業再生には効果的であること、そして、③居住人口と従業人口の相関性はかなり高く、中心市街地を「働く場」として再生することが従業人口を引き寄せ、居住人口回復の確実性と持続性を高めることを示した。

さらに、アンケート調査(注2)及びヒアリング調査(注3)の結果に基づく中心市街地再生要件の検討を通じて、①中心市街地再生の意義や目的として、都市や地域の魅力や存在感をアピールできる“顔”となること、また、コミュニティ再生の拠点となることが重視されるようになっていること、②これまで組織的な推進態勢づくりが遅れリーダーとなる「人」に頼る意識をもつところが多いが、先進事例では公的セクションが先導し民間組織と協力した態勢づくりが進んでいること、そして、③中心市街地を多様なコミュニティ活動の拠点として再生しようとする動きのなかで、住民、NPO等の市民組織、大学等との連携が進みつつあることを示した。

以上、本論では、北部九州の中心市街地再生に関してできるだけ共通性の高い事柄について示したが、ここで取上げることができなかった問題、課題は多い。多くの中心市街地では、危機感とともに覚悟ともいえる意識が共有されるようになり、従来の業種や業態にとらわれず新しいビジネスを受け入れていこうとする機運が高まっており、また居住回復の動きも現れている。このような動きを捉えながら、効果的な取組みについて検討、提案していくことが今後の課題と考える。

謝辞

本稿は、財団法人九州地域産業活性化センターの平成19年度調査研究事業として都市政策研究所が受託実施した「北部九州における中心市街地の活性化に関する調査研究」をもとに作成したものです。九州地域産業活性化センターの岸田章氏、御杵史郎氏をはじめ、本調査研究においてご支援、ご助言いただいた多くのみなさまに、心より感謝申し上げます。

〔注〕

1) 中心市街地の商業集積地を中心とする距離圏別データは、国勢調査、商業統計調査、及び事業所・企業統計調査の500mメッシュデータをGIS(地理情報システム)を利用して集計したものである。

2) 中心市街地の概況や活性化に向けた取組みの実態を把握するために、九州及び山口県西部の市町村を対象に、郵送方式によるアンケート調査を2007年8～9月に実施した。調査対象は、①九州7県・山口県西部の市、②まちづくり3法改正以前に中心市街地活性化基本計画を策定していた北部九州5県の市町村、③2004年の商業統計調査において商業集積地として選定された地区があった北部九州5県の市町村、以上のいずれかひとつに該当する160市町村であり、有効回答は102(回答率64%)であった。

3) 中心市街地の抱える問題点や課題、活性化に向けた地元の活動の状況、活動に対する支援の

あり方等について、幅広く情報を得ること、及び意見を聴くことを目的に、まちづくり3法改正に対応して市町村の中心市街地関連施策の充実を図っている県の組織や、大学の地域貢献活動として中心市街地活性化に関わってきた研究者等を対象にヒアリング調査を行った。調査時期は2007年9～10月、調査対象は、中小企業基盤整備機構・九州支部、福岡県・都市計画課、佐賀県・商工課、長崎県・都市計画課、熊本県・商工政策課、大分県・商業・サービス振興課、唐津市・商工振興課、佐賀大学・地域貢献推進室分室、長崎大学・経済学部、熊本大学・まちなか工房、大分大学・まちなか研究室、以上11組織である。

4) 上記2) のアンケートにおいて、中心市街地が抱える問題の背景について質問したが(3つまで選択)、最も多かった回答は「郊外大型店への買物客の流出(74%)」であり、次いで、「人口減少や高齢化(55%)」、「他都市への買い物客の流出(45%)」、「大型店の閉店・撤退(27%)」であった。

〔参考文献〕

- ・ 1) 日本政策投資銀行九州支店 (2002) 「地方都市における「まちなか」再構築に向けて」
- ・ 2) 九州経済調査協会 (2006) 「九州経済白書「都心衰退」その実態と再生の芽」
- ・ 3) 財団法人地域活性化センター (2006) 「市町村の活性化新規施策 200 事例」
- ・ 4) 全国商店街振興組合連合会 (2007) 「商店街活性化に係る事例調査研究報告書」
- ・ 4) 九州経済産業局 (2003) 「頑張る商店街 30」
- ・ 5) 九州都市・自然交流圏研究会 (2004) 「九州都市・自然交流圏形成に向けた地域づくりへの提言」国土交通省九州地方整備局
- ・ 6) 九州地方整備局 (2002) 「九州・新長期ビジョン」
- ・ 7) 九州経済産業局 (2006) 「九州・新経済成長戦略」
- ・ 8) 社会資本整備審議会 (2006) 「新しい時代の都市計画はいかにあるべきか(第一次答申)」
- ・ 9) 福岡県 (2007) 「福岡県大規模集客施設の立地ビジョン」
- ・ 10) 佐賀県 (2007) 「佐賀県市街地再生指針」
- ・ 11) 長崎県 (2007) 「長崎県にぎわいの都市づくり基本方針」
- ・ 12) 熊本県 (2006) 「大規模集客施設の広域調整に関する方針」

ベロタクシーの国内での運行実態と今後の課題

内田 晃

- I はじめに
- II ベロタクシーの概要
- III 国内でのベロタクシー運行の現状
- IV ベロタクシーの特性・課題の整理
- V おわりに

<要旨>

本研究では、環境にやさしい乗り物として世界的にも注目されている自転車タクシーを研究対象とし、国内各地で運行されているベロタクシーの調査を行った。

現地での走行環境の調査やヒアリング調査などから、ベロタクシーの運行特性を走行空間、利用目的、ドライバーの3つの視点で整理した。さらに運営面での課題として、「走行エリアの制約解除」「ドライバーの確保」「運行効率の向上」「広告収入の確保」「事業者のネットワーク化」の5点を指摘した。

<キーワード>

自転車タクシー (pedicabs)、ベロタクシー (velotaxi)、走行空間 (running conditions)、ドライバー (drivers)、ラッピング広告 (wrapping advertisement)

I はじめに

1. 研究の背景

わが国の多くの地方都市では、自動車利用が前提となったまちづくりを行ってきた結果、中心市街地から撤退した都市機能が郊外部へと拡散的に広がり、自動車なしでは生活できない都市構造となってしまった。全地球的に環境問題への関心が高まる中、自動車利用を抑制し、公共交通や自転車利用へと転換することは、自動車からの排出ガスを削減するために最も効果的な施策の1つと考えられる。過度に自動車に依存せずに生活できる都市構造への転換を図っていくことは、今後、超高齢化社会を迎えるわが国の都市における喫緊の課題とも言える。

このような中、排気ガスを発生しない自転車を活用した公共交通が注目されている。1997年にドイツ・ベルリンで運行が開始されたベロタクシーは、環境にやさしい乗り物として市民や行政の支持を得て、現在では約80台が運行されている。日本では2002年の京都での運行を皮切りにその後、東京、大阪、名古屋などの大都市をはじめ、全国の地方都市にまで拡大している。アジアでは、インドネシアのベチャ、ベトナムのシクロ、マレーシアのトライショーなど、古くから独自のスタイルを持つ自転車タクシーが見られ、通勤通学や買い物など日常の移動手段として幅広く利用されており、市民にとっては欠かせない交通機関となっている。

ところが、自転車専用道の整備水準が高く自転車が広く市民の足として親しまれているヨーロッパや、100 年近くにわたって三輪タクシーが利用されてきたアジアと異なり、わが国で自転車タクシーを運行するためには様々な障害があることも事実である。特に歩行者密度が高い都心部においては、自転車タクシーと歩行者との棲み分けができずに、走行エリアが限定されているケースも多いのが実情である。アジアでもジャカルタなど大都市の中には、自動車の走行を優先させるために自転車タクシーの走行を事実上禁止した都市もある。市民が安心して気軽に自転車タクシーを利用できる環境をつくるためには、自転車タクシーの走行に適した都市構造を解明し、その実現に向けた適切な施策を示すことが必要であると言える。

2. 研究の目的

本研究では、我が国の各都市で運行されているペロタクシーを対象とする。ペロタクシーは環境にやさしいコンセプトや人目を惹くデザインが功を奏し、運行都市は年々増えているが、走行可能エリア、歩道の使用許可等の問題、景観条例等による広告制限など、運用面での様々な課題が指摘されている。そのため都市の広範囲で運行されるケースはまだない。

そこで、まずわが国の各都市で運行されているペロタクシーについて、走行環境の観察調査や実測調査を行い、ペロタクシーが活躍するために適している都市構造特性を把握する。さらに、事業者やドライバーへのヒアリング調査を行い、運用面での課題を体系的に整理する。以上の調査・分析を基に、環境にやさしい交通手段としてわが国で本格的に自転車タクシーを運行する上での条件を整理し、自転車タクシーを活かしたまちづくりに向けた提言を行うことを最終的な目的とする。

Ⅱ ペロタクシーの概要

1. ペロタクシーの歴史

ペロタクシー (velotaxi) の「velo」とはラテン語で「自転車」を意味する言葉で、直訳すると「自転車タクシー」となる。ドイツで開発され、1997 年に首都ベルリンで運行を開始し、2000 年のドイツ・ハノーヴァー万博や 2004 年のアテネオリンピックなどの大規模イベントでも運行された。現在、ドイツ国内ではミュンヘン、ドレスデン、ハンブルグなど 28 都市で、ヨーロッパではアムステルダム、ローマ、バルセロナなど 15 都市で、その他ソウル、バイルートなど合計 46 都市で運行されており (2008 年 9 月現在)、その数は現在でも増え続けている。

日本国内では、東京にある NPO 法人環境共生都市推進協会が、ベルリンにあるペロタクシー本部 (Velotaxi GmbH Berli) から公式に認定を受け、2002 年 5 月に京都で、同年 10 月には東京で運行を開始した。さらに 2004 年には奈良市での運行を行う「NPO 法人はぐるまねっと」と業務提携締結を行い、以後各地域での運行にあたっては地元の運営団体と業務提携を結び、その管理・サポートにあたっている。



2. ペロタクシー車両の特徴

現在、国内で走行しているペロタクシーはシティクルーザー I (City Cruiser I) と呼ばれる初期に開発されたタイプである。図 1 に示すように、全長 3,050mm、幅 1,100mm、高さ 1,750mm で、全重量は 144kg である。都市での走行に対応するために以下のような特徴がある。

(1) 電動システム

ペロタクシーは大人 2 名が乗車するとドライバーも含めて総重量が 300kg 近くにも達する。そのため上り坂でペダルだけで走行するには限界があるため、ドイツ・ヘインツマン社製の電動アシストモーターが装備されている。市販の電動アシストモーター付きの自転車と違い、ペロタクシーは走行しながら ON と OFF の切り替えや強弱の調整を右手のグリップ操作ひとつで行うことができる。フルで充電していても、常時電動アシストを使っていると 1～2 時間で充電が切れてしまうため、ドライバーは走行条件の変化に対応して電動アシストモーターを上手に使用しながら走行している。

(2) 変速システム

電動アシストとともに、ドライバーの駆動を補助するシステムとして日本・シマノ社製の変速ギヤが装備されている。フロントはレバー式の 3 段、リヤはグリップ式の 7 段で、両者の組み合わせによって 21 段の変速走行が可能となる。ドライバーが走行条件に相応しいギヤを適切に選択することで、使用時間に制限のある電動アシスト走行を最小限に抑えることができ、効率的な走行が可能となる。また、後輪車軸には内輪差を解消するためのディファレンシャルギヤが内蔵されており、カーブをスムーズに曲がることことができる。

(3) ブレーキシステム

ペロタクシーを安全に停止させるためのブレーキシステムにも工夫がされている。後輪の左右にはイタリア・ブレンボ社製の油圧式ディスクブレーキが、前輪は通常の自転車用のリムブレーキが採用されており、大人 2 名、子ども 1 名が乗車していても安全かつスムーズに停車することができる。

(4) ボディ

ペロタクシーのデザインを最も特徴付けている流線型の卵形ボディは、走行時の空気抵抗を減らすために設計されている。ボディはポリエチレン製で、自動車と接触した際に乗客を守ることができるように客席と一体となっている。このボディが鉄製のシャーシフレームの上しっかりと固定されている。ボディ、シャーシフレームともに 100% リサイクルが可能となっており、環境にやさしい乗り物のコンセプトを車両自体が体现している。

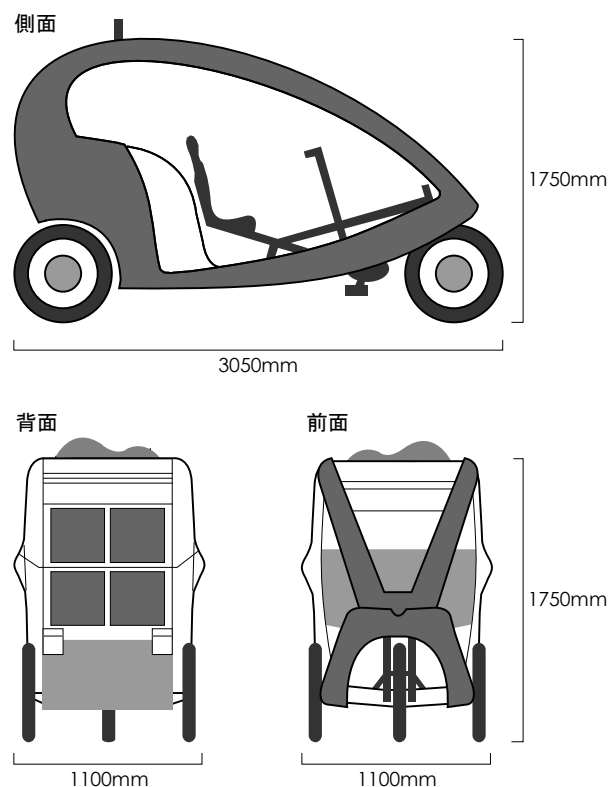


図 1 ペロタクシー車両のスペック

(5) その他

一般道路を走行するために、自動車と同様のウィンカー、ブレーキランプ、前面ライトが装備されている。なお、ウィンカーにはハザード機能はついていない。

また、運転席上部には収納可能なレインスクリーンが付いており、小雨程度であればドライバーも雨に濡れずに運転することができる。

(6) 新車両

2006年にはシティクルーザーⅡ（City CruiserⅡ）と呼ばれるモデルチェンジ車が発表され、東京都などで数台が走行している。シティクルーザーⅠと比較すると長さや高さはほとんど変わらないが、幅が100mm、重量が9kgそれぞれ小さくなっている。

また、荷物のみを積載するためのデリバリークルーザー（Delivery Cruiser）が2007年に発表された。容積323リットルの荷台に最大250kgの荷物を積載可能で、ファーストフードの宅配や、移動しながらの屋台営業などの活用方策が想定されている。

Ⅲ 国内でのペロタクシー運行の現状

1. 営業状況

国内では2008年10月末現在、22地区で営業運行されている（表1～3）。2002年5月に開始した京都を皮切りに、2008年10月に開始した尾張旭（愛知県）まで、年々運行地区は増加している。一方で、奈良（営業開始：2004年3月）、大阪（同：2004年4月）、倉敷（同：2005年9月）など、既に営業中止した都市もあり、継続的な事業展開が難しい現状も指摘される。

2. 運行管理会社

ペロタクシーの運行管理を行っている団体はNPO法人、株式会社、有限会社、財団法人など多種多様である。最も多いのはNPO法人で、日本への導入を主導した「NPO法人環境共生都市推進協会」をはじめ、全国に9団体ある。敦賀の管理をしているのは「財団法人敦賀観光協会」で、公的機関が運営しているのはただひとつである。ペロタクシーの運行管理団体は、ほとんどがペロタクシー事業を単独では行っていない。主業務としては大きく3つのタイプに分けることができる。1つは「環境まちづくり」である。ペロタクシーは二酸化炭素を排出しない環境にやさしい乗り物というコンセプトを前面に出していることから、環境をテーマとした活動を行っているNPO法人などの団体がその一環としてペロタクシーの運行を通じて環境まちづくりに寄与しているケースで、札幌、東京、福岡などがその代表例である。2つ目は「観光まちづくり」である。ペロタクシーはドライバーが観光ガイドとなってゆっくりと案内でき、また、観光施設が集中している比較的狭い範囲のエリアにおける周遊手段としては最適な乗り物である。このような特性を活かしてペロタクシーを観光資源としても位置づけ、観光まちづくりに活用しているケースである。地方都市に多く、喜多方、敦賀、彦根、大田などがその代表例である。3つ目は「広告業」である。ペロタクシーの収入のほとんどはラッピング広告による広告収入で占められていることから、元々広告代理店を営んでいる会社がペロタクシーの運営にも関与しているケースである。仙台、広島などがその代表例である。

表 1 全国のペロタクシー運行状況（その 1）

運行地域		札幌	函館	仙台	松島
運行開始年		2008 年 4 月	2008 年 4 月	2005 年 4 月	2008 年 4 月
運行管理主体		NPO 法人エコ・モビリティサッポロ	株式会社トライワッカ北海道	株式会社イト	株式会社イト
運行台数		5 台	3 台	9 台	1 台
運行エリア		札幌市中心部	函館市西部地区	仙台駅を中心とした半径 2km 圏内	雄島～伊達政宗歴史館の間
運行期間		4 月下旬～10 月	4 月～11 月	4 月～11 月	4 月～12 月
定休日		なし	なし	なし	なし
運行時間		10:00～日没	11:00～17:00	11:00～日没	10:00～16:00
乗車料金	定額制	—	—	—	—
	距離制	初乗り:500m 大人 300 円 小人 150 円 以後:100m毎 大人 50 円 小人 30 円	—	初乗り:500m 1 名 300 円 2 名 500 円 以後:100m毎 1 名 50 円 2 名 100 円	初乗り:500m 1 名 300 円 2 名 500 円 以後:100m毎 1 名 50 円 2 名 100 円
	時間制	—	体験コース: 1 人 500 円、2 人 1000 円(10 分)	1 時間 2000 円	1 時間 2000 円
	コース	—	・元町歴史探訪 (20 分 1 人 2 千円、2 人 3 千円) ・函館西部観光 (60 分 1 人 7 千円、2 人 1 万円)	・仙台駅～スタジアム (1 人 600 円・2 人 800 円) ・勾当台公園・市民広場周遊(1 台 300 円)など	—
運行地域		喜多方	東京	横浜	新潟
運行開始年		2005 年 4 月	2002 年 10 月	2007 年 3 月	2007 年 10 月
運行管理主体		NPO 法人まちづくり喜多方	NPO 法人環境共生都市推進協会	ペロタクシーヨコハマ	株式会社サイクルシティにいがた
運行台数		3 台	10 台	10 台	3 台
運行エリア		喜多方市中心部	港区、渋谷区、千代田区、中央区	ベイクォーターから元町までの区域	新潟市中心部
運行期間		4 月～11 月	通年	通年	通年
定休日		なし	なし	なし	なし
運行時間		11:00～日没	12:00～18:00	11:00～日没	9:00～18:00(日没)
乗車料金	定額制	—	—	—	—
	距離制	初乗り:500m 1 名 300 円 以後:100m毎 1 名 50 円	初乗り:500m 大人 300 円 小人 200 円 以後:100m毎 大人 50 円 小人 30 円	初乗り:1P(区間) 大人 300 円 小人 150 円 以後:1P 毎 大人 100 円 小人 50 円	初乗り:500m 1 名 300 円 2 名 500 円 以後:100m毎 1 名 50 円 2 名 100 円
	時間制	1 人 500 円、2 人 1000 円(10 分)	—	—	—
	コース	蔵みっせコース 30 分(2,000 円/台) 60 分(3,000 円/台)	—	—	3 コース各 60 分 (3,000 円/台)

表2 全国のペロタクシー運行状況（その2）

運行地域		敦賀	松本	名古屋	尾張旭
運行開始年		2006年9月	2004年4月	2005年3月	2008年10月
運行管理主体		社団法人敦賀観光協会	NPO 人にやさしいまちづくり推進協会	有限会社トナータ通信	NPO 法人 HOMIES (ホームーズ)
運行台数		2台	一台	一台	1台
運行エリア		敦賀市中心部 (夏季は松原海水浴場周辺)	松本市中心部	名古屋駅、栄、名古屋城周辺地区	三郷駅エリア、尾張旭駅エリア、国道363号線エリア
運行期間		4月～11月(土日祝)	4月～11月	通年	通年
定休日		平日	水曜日	なし	第2・4火曜日
運行時間		9:30～16:30	10:00～日没	—	10:00～20:00(平日) 09:00～20:00(休日)
乗車料金	定額制	—	—	—	—
	距離制	初乗り:500m 大人 300 円 小人 200 円 以後:100m毎 大人 50 円 小人 30 円	初乗り:1ゾーン 大人 200 円 小人 100 円 以後:1ゾーン毎 大人 200 円 小人 100 円	初乗り:1 区間 大人 300 円 小人 200 円 以後:1ゾーン毎 大人 300 円 小人 200 円	初乗り:500m 大人 300 円 小人 100 円 以後:100m毎 大人 50 円 小人 30 円 (※65 才以上は小人と同額)
	時間制	1 時間 3000 円 以後 30 分毎 1200 円	—	—	1 時間 3000 円 以後 30 分毎 1000 円
	コース	—	・40 分(大人 1000 円 小人 500 円) ・60 分(大人 1500 円 小人 750 円)	—	・お花見コース(1000 円) ・史跡街道コース(1000 円)など
運行地域		彦根	京都	神戸	広島
運行開始年		2007年3月	2002年5月	2005年10月	2004年7月
運行管理主体		NPO 法人五環生活	NPO法人環境共生都市推進協会	株式会社エコ・アド	ブライマルコンセプト 有限会社
運行台数		3台	10台	6台	8台
運行エリア		彦根市中心部	新風館を中心に半径約 3km 以内	磯上地区からハーバーランド地区	原爆ドームとその周辺の半径約 1.5km のエリア
運行期間		3月～12月	通年	通年	通年
定休日		火曜日	なし	なし	なし
運行時間		10:00～日没	12:00～18:00	11:00～日没	11:00～17:00
乗車料金	定額制	—	—	無料	—
	距離制	初乗り:500m 大人 300 円 小人 200 円 (※大人 2 名 500 円) 以後:100m毎 大人 50 円 小人 30 円	初乗り:500m 大人 300 円 小人 200 円 以後:100m毎 大人 50 円 小人 30 円	—	初乗り:500m 大人 300 円 小人 150 円 以後:100m毎 大人 50 円 小人 30 円
	時間制	20 分 1000 円	—	—	—
	コース	—	—	—	3 コース各 60 分 (3,000 円/台)

表3 全国のペロタクシー運行状況（その3）

運行地域		宮島	大田	福岡	熊本
運行開始年		2004年8月	2008年9月	2005年11月	2006年5月
運行管理主体		プライマルコンセプト 有限会社	ライナス・ワン	NPO 法人トータス環 境都市教育研究所	NPO 法人熊本ホスピ タリティネットワーク
運行台数		2台	3台	7台	一台
運行エリア		フェリー桟橋から宮 島水族館までの区間	大田市大森地区 (石見銀山)	天神・唐人町を中心 に博多駅、大濠・百 道にかけてのエリア	鶴屋百貨店を中心 に半径約2.5km
運行期間		通年	通年	通年	通年
定休日		なし	なし	なし	火曜日
運行時間		11:00～17:00	9:00～17:00	11:00～20:00(唐人 町エリアは10:00～)	11:00～17:00(夏季 は19:00まで)
乗車料金	定額制	—	—	—	—
	距離制	初乗り:1ゾーン 大人300円 小人200円 以後:ゾーンを横切 る毎に100円加算	初乗り:500m 大人300円 小人200円 以後:100m毎 大人50円 小人30円	—	初乗り:500m 大人300円 小人200円 以後:200m毎 大人100円 小人100円
	時間制	30分1600円 以後30分毎1500円	—	20分(回数券400円 一般500円大人加 算200円)、40分コ ース(料金2倍)、60 分コース(料金3倍) もあり	
	コース	—	—	・こどもチャーター便 30分(回数券600円 一般700円相乗り 400円)など ・散策コース、季節コ ースなど多数	城下町散策コース 50分(2,500円/台)
運行地域		那覇	小浜島		
運行開始年		2004年5月	2004年5月		
運行管理主体		NPO 法人 ecomo.i	民宿うふだき荘		
運行台数		4台	1台		
運行エリア		那覇市中心部	小浜島集落内		
運行期間		通年	通年		
定休日		月曜日	なし		
運行時間		11:00～日没 (トランジットモール 時は12:00～18:00)	—		
乗車料金	定額制	—	—		
	距離制	初乗り:500m 1台350円 以後:100m毎 1台50円	—		
	時間制	1000円(1時間)	—		
	コース	—	・20分(1人500円) ・40分(1人1000円) ・60分(1人1500円)		

3. 料金システム

料金システムは距離制、定額制、時間制、コース制に分類できる。距離制は函館、福岡、小浜島以外のすべての地域で採用されており、初乗り 500m、以後 100m 区切りの加算がほとんどである。ベロタクシーには距離メーターは標準装備されていないため、多くの事業者は地図上の直線距離で計算している。距離制の中にはエリアをゾーン設定している名古屋、主要な観光スポットをサイコロの目のようなマスとして設定している横浜などのユニークな例もある。時間性は利用者のニーズにあわせた運行を行うために 20～30 分単位で設定しているケースが多い。料金は地域によって差があるが、概ね 1,000 円～3,000 円（1 台 60 分）程度である。コース制は函館、喜多方、彦根など観光地で設定されているケースが多く、料金は地域によって差がある。

IV ベロタクシーの特性・課題の整理

1. ベロタクシーの特性

ここでは、国内で営業している地域での現地調査や運営主体・ドライバーへのヒアリング⁽¹⁾、新聞報道等の既存資料などを通じてベロタクシーが有する特性を整理した。

(1) 走行可能空間の多様性

ベロタクシーの最大の特徴は全幅が 1,100mm しかなく、わが国の狭い道路空間での走行時においてそのサイズを最大限に活かせるという点である。喜多方では蔵の街並みが続く表通りから 1 本入った路地を走行することで蔵の裏側を見ることが可能であり、松島でも渋滞する国道を避けて幅が 2m 程しかない裏道を走行している。道路交通法上、ベロタクシーは軽車両に該当するため、ほとんどの一方通行道路でも逆走することができ⁽²⁾、階段状の道路以外はほとんどの都市内道路で走行が可能な状況にある。また、ベロタクシーは排出ガスを全く出さない乗り物であることから、多くの人が集まる都市空間、例えば歩行者天国の中や公園内での走行に適している。那覇の目抜き通りである国際通りにおいて毎週日曜日の午後に実施されているトランジットモールでは、コミュニティバスとベロタクシーのみが走行可能となっている。このようにベロタクシーは歩行者優先の都市空間内での移動を補完する重要な公共交通機関としても認識されている。

(2) 乗車目的の多様性

ベロタクシーは、単一移動を目的とした従来型のタクシーと、案内ガイドが付いた観光バスの両方の良さをあわせもつ移動手段であるところが特徴である。運行当初はこの 2 つが大きな乗車目的と考えられていたが、ドライバーと乗客の距離の近さ、すなわち乗車した際にドライバーとの間で必ず何らかのコミュニケーションが発生するというベロタクシーならではの特性が新たな乗車形態を生み出している。その 1 つが子どもの送り迎えでの利用である。福岡では親が子どもの塾の送迎に利用したことが口コミとなって保護者の間に広がっていった。ドアツードアで利用でき、若いドライバーが家から塾まで付きっきりでボディガードの役割を果たしてくれることが評判となり、現在では福岡の夕方の利用はほとんどを子どもの利用が占めている。もう 1 つがお年寄りの日常利用である。例えば家を出て病院で診察を受け、帰りに市場に寄って買い物をして 1 時間ほどで家に戻るという利用である。一般タクシーとの違いは時間貸で利用することができる点と、何よりドライバーとの会話を楽しみながら利用できるという点

である。那覇ではわざわざ用事がないのにドライバーとのコミュニケーション目的で定期的にご利用する高齢者もいるということであった。子どもの利用、お年寄りの利用いずれに共通するのもタクシーでは利用できない超近距離でも利用可能な点、またドライバーと乗客との関わり方も含めた利用がされているという点にある。

(3) ドライバーの役割

ベロタクシーのドライバーになるには普通自動車免許又は自動二輪免許を所持している以外、特に制約条件はない。ベロタクシーでは乗客とドライバーとの間の距離が空間的にも会話においても他の移動手段とは比較にならないほど近いのが特徴であり、ドライバーの接客次第で利用者の評価も大きく左右されることになる。そのため、各事業者はドライバーに対して走行技術はもちろんのこと、観光案内情報やコミュニケーション術に至るまで幅広い分野について研修を行っている。観光案内の利用が多い喜多方では、利用者との接点が特に高く、アルバイトでドライバーを経験した学生は就職活動で有利に働くそうで、逆にドライバー不足にも陥っているという状況であった。ベロタクシーは単なる移動手段としての乗り物ではなく、本来は脇役であるはずのドライバーも重要な役割を担っており、車両とドライバーとが一体となった総合交通手段として位置づけられる。

2. 運営面での課題

(1) 走行エリアの制約解除

前述したようにベロタクシーは軽車両扱いのため、自転車が走行できる空間は基本的には走行可能である。ただし、乗客を乗せて営業活動するという特性から、実際には警察などとの取り決めによって、歩道は走行せずに、必要に応じて歩道内ではドライバーが押して動かしているという状況である。松島では行政や警察との協議を踏まえ、走行できる道路が限定されているなど、走行可能な道路についても制約が多い。また、公園内についても、地域によっては都市公園内での営業活動が条例等で認められていないといった理由などで走行できないケースもある。

幹線道路において、歩道幅員が10m以上あるような状況でも、歩道は走行せずに路上駐車を避けながら車道を走行している事例は、交通安全の面からも大いに疑問が残る。歩行者の安全が十分に確保できるような広い歩道幅員については統一的な基準を設定し、ベロタクシーの走行エリアを確保する、また、一般自転車との共用を想定した自転車専用道路の整備を推進するなどの新たな施策が求められる。

(2) ドライバーの確保

現在、各事業者が直面している最大の課題は、ベロタクシーの営業運行を支えるドライバーの確保と言ってもよい。各地区のドライバーは学生アルバイトが多いが、継続的に働く学生を確保するのは難しく、また歩合制を取る事業者が多いため、多数のドライバーが在籍する状況が続けるのは特に地方都市において困難な状況となっている。喜多方では所有する3台のベロタクシーに対し、代表者も含めて2名のドライバーしかいない状況が続いている。

一方で、那覇では、陸上にいる期間だけ働いてくれる50歳代の船乗りさんや、ボランティア（無償）で働いてくれる関東在住の会社員や公務員、学生時代にアルバイトしていた地元企業のサラリーマンなどがドライバーとして登録されており、突発的ではあるが活躍している。ド

ライバー確保が難しい中で、このようなベロタクシーのファンやOBに支えられて活動を継続できるような地道な仕組みづくりが課題であろう。

(3) 運行効率の向上

ベロタクシーは雪道走行には適さないため、表1～3にも示したように、北日本の札幌、函館、仙台、松島、喜多方、敦賀、松本、彦根の7地区ではおおむね12月から3月までの冬季は運行していない。しかしこの4ヶ月間もベロタクシーの使用料金（1台あたり月額16,400円）を日本の本部機能であるベロタクシージャパンへ支払わなければならない、そのハンディは大きい。仙台では毎年12月に定禅寺通りで開催されているイルミネーションイベント「SENDAI 光のページェント」において特別走行しており一定の収入確保に至っている。また、喜多方では冬季期間には雪の少ない太平洋側のいわき市での臨時運行も検討している。他地域へベロタクシーの車両を搬送するにはコストも手間もかかることから、地区近辺におけるベロタクシー車両とドライバーも含めた一体的かつ効率的な活用策が求められる。

(4) 広告収入の確保

ベロタクシー事業者の収入の大半が車両に貼られるラッピング広告である。広告は1年や半年といった長期の契約から、イベントや選挙啓発などスポット的なものまである。広告料金は例えば全面に貼付した場合（工賃別）、広島では月額約26万円、敦賀では月額約22万円となっている。ベロタクシージャパンが広告料金の下限を1日当たり6,000円（月額約18万円）に設定しているため、値下げすることが難しく、特に地方都市においては、各事業者は広告の確保に苦労しているのが現状である。

また広告が付いていないと走行できない制約があるため、仙台では9台あるうちの4台は広告のない状況が続き、運行できずに車庫に眠っている。他の地区でも、電力会社や大手スーパーなどが社会貢献的な発想で環境にやさしいベロタクシーへの支援という形で広告を掲載してくれているケースも多く、景気が悪化し続ける中で、ベロタクシーに協力的な企業が今後も永続的に広告を出してくれるかは全く不透明である。各地で芽生えたベロタクシーの芽をこれ以上摘み取らずにすむためにも、地域企業や行政による支援体制を充実させ、定期的な広告収入が得られるように図っていくこと、あわせて地域の実情に応じて柔軟に広告料金を設定できるような制度への転換を検討することが必要であると考えられる。

(5) 全国事業者のネットワーク化

ベロタクシー事業者へのヒアリングでは、他の事業者がどのような課題を抱え、またその克服のためにどのような取り組みを行っているかといった情報を知るすべがないという声が多数聞かれた。ベロタクシー草創期には各地の事業者を集めた会議が開かれていたこともあったそうだが、各事業者ともに業務が多忙となり、自然とそういう機会もなくなっていくことだった。国内のベロタクシー活性化のためにも事業者相互をつなぐ情報共有ネットワークが求められる。

IV おわりに

現段階では、国内すべての事業者に対してヒアリングを行ったわけではなく、電話やインターネットのホームページによる情報収集にとどまっていることから、今後順次、各事業者へのヒアリング調査を実施し、ベロタクシーの運行特性や課題についてより深く掘り下げ、その上

で、今後の自転車タクシーを活かしたまちづくりに向けた提言を行っていく予定である。

また、世界の自転車タクシー、とりわけアジアについてはこれまでインドネシアのスラバヤ、ソロ、ジョグジャカルタ市において走行環境の調査や、ドライバー、利用者へのアンケート調査等を実施してきた。今後は日本のベロタクシーと海外との比較研究も実施し、自転車タクシーの走行に適した都市空間の分析や、運用上の課題等について研究を実施していく予定である。

〔注〕

- (1) ヒアリングは2008年9月から10月にかけて6地区（函館、仙台、松島、喜多方、敦賀、那覇）において行った。
- (2) 乗客を載せて走行することを考慮して、ほとんどの事業者では一方通行道路の逆走については警察との協議の上、行っていないのが現状である。

〔謝辞〕

本研究の実施にあたっては、ベロタクシー事業者であるNPO法人まちづくり喜多方代表理事の江花圭司氏（喜多方）、株式会社イト営業企画の花井一幸氏（仙台）、ベロタクシー仙台ドライバーの山本豊氏（仙台・松島）、NPO法人THAPの池田裕太郎氏（敦賀）、株式会社トライワッカ北海道代表取締役の茂呂信哉氏（函館）、NPO法人ecomomo.iの高江洲義公氏、高江洲悦子氏（那覇）にヒアリングをさせて頂き、貴重な情報やご意見を頂きました。ここに記して感謝申し上げます。

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

片岡 寛之

- I はじめに
- II 施設立地と利便性に基づく市域特性の把握
- III 250m メッシュによる市域の類型化
- IV 小学校区を生活圏とした類型化
- V おわりに

<要旨>

近年、多くの地方都市においてコンパクトシティの概念を取り入れた取り組みが進められており、北九州市においても、同様の観点から 2008 年 12 月に新しい基本構想が策定された。本研究では、北九州市を対象として、生活の利便性という視点から、生活支援施設の集積状況による地域特性の把握を行い、それをもとに生活圏の類型化を行って課題を整理し、今後の政策的展望について考察を行った。

<キーワード>

生活拠点 (a living base)、施設立地 (location of facilities)、類型化(classification)

I はじめに

1. 研究の背景

近年、多くの地方自治体では、コンパクトな市街地形成を目指した政策が展開されており、多機能が集積している中心市街地のストックの有効活用、都心居住の推進、効率的な都市経営、公共交通の利用促進による環境負荷の低減等々がその論点となっている。本研究の対象としている北九州市においても同様の主旨から、新しい基本構想が策定されたわけであるが、北九州市は旧五市の対等合併によって誕生した都市であること、市街地の大部分が海と山に挟まれ面的な拡がりに乏しい都市構造を有していることなど、特殊な都市構造を有している点を踏まえつつ様々な検討を進めていく必要がある。

その一方で、市民意識についても十分な配慮が必要となる。北九州市による市民意識調査の結果、行政が取り組む 36 項目の施策に対して最も要望が高いのは、1995 年度から 2004 年度までの 10 年連続で「高齢社会対策の推進」であり、いずれの年度においても 2 位以下と比べて圧倒的に要望度が高くなっている。その他では、「防犯・暴力追放」に対する要望も高く、近年では、「保健・医療の充実」に対する要望、「少子化対策の推進」や「学校教育の充実」に対する要望も高まりを見せている。

また、2003 年の市民意識調査結果では、「住みよさ」には何が必要かという問いに対する回答として最も多かったのが「買い物が便利」(62.8%)、続いて「治安が良い」(57.1%)、「通勤・通学などの交通が便利」(44.9%)、「医療が充実している」(41.4%)といった回答であった。

以上のことから、市民の意識の根底にあるのは高齢化対策であり、それに関連するものとして、防犯や保健医療に見られる「安全・安心」、買い物や交通の「利便性」、少子化対策や学校教育に見られる「支援・育成」の充実が求められていると考えることができる。

これまでは、五市合併後の低迷から脱却すべく、主に拠点整備に力が入れられてきたが、今後は、少子化及び超高齢化を踏まえた生活者の視点に基づく政策展開が求められる。したがって、都市活力の源である市民の生活に主眼を置き、日常の生活圏レベルから都市空間全体の質の向上を図れるよう、暮らしやすさを意識した都市づくりが必要となる。

2. 研究の目的

以上のような背景を踏まえ、本研究では北九州市を対象として、生活の利便性という視点から、市域の特性を把握し、拠点的な地区を抽出すること、日常的な生活圏における生活しやすさの実態を解明し、各生活圏における今後の問題や課題を整理すること、それらを踏まえた今後の政策的展望について考察することを目的とする。

3. 研究の方法

I 章では、研究の背景及び目的を示し、II 章では、生活支援施設の集積状況や公共交通の利便性などの面から市域の特性を把握し、III 章では、市域を類型化して特徴を整理し、その結果を用いて小学校区の類型化、特徴の把握を行い、IV 章では、小学校区の類型別に問題や課題の整理を行い、V 章では、今後の政策的な展望について考察する。研究フローを図 I-1 に示す。

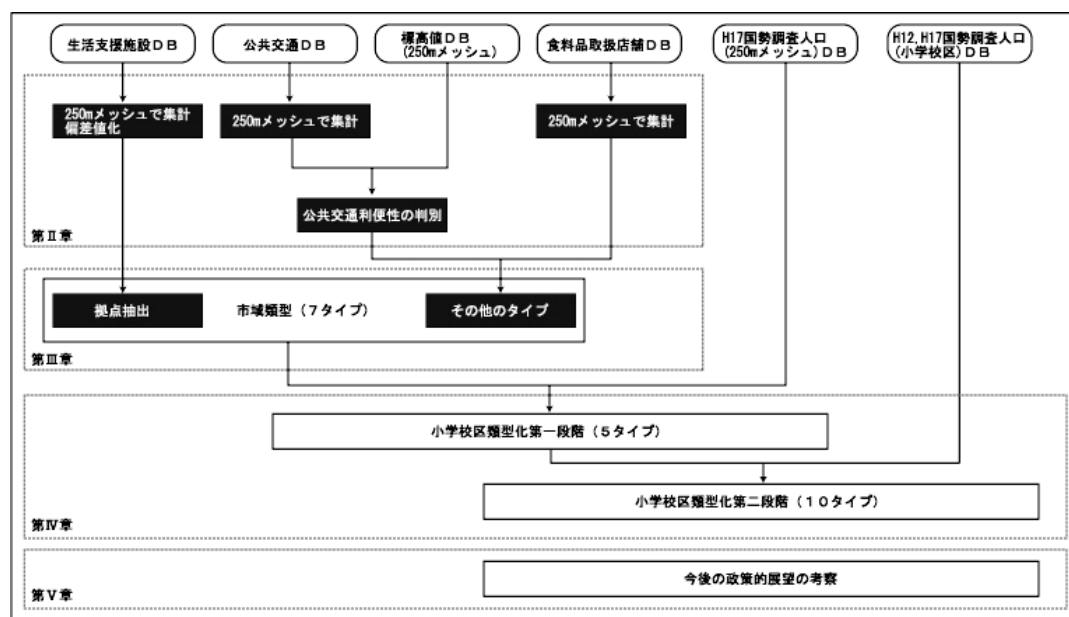


図 I-1 研究フロー

Ⅱ 施設立地と利便性に基づく市域特性の把握

1. 生活支援施設の分布状況の把握

ここでは、市民の暮らしやすさという視点から、まず、日常生活を送る上で必要性が高いと考えられる 34 分野の施設を生活支援施設（表Ⅱ-1）と定義し、生活支援施設の立地状況を 250m メッシュ単位で集計し、全市的な分布状況の把握を行った。

表Ⅱ-1 生活支援施設一覧

表：生活支援施設一覧(合計：22,350)

①守る	2,121	②支える・育てる	1,722	③暮らす・使う	18,507
①-1医療	1,914	②-1福祉	426	③-1商業・消費	13,406
111 総合病院	22	211 福祉施設	117	311 商店街・市場	201
112 内科	358	212 老人福祉施設	309	312 スーパー	205
113 外科	241	②-2教育・子育て	1,049	313 大型店テナント	470
114 小児科	119	221 幼稚園・保育園等	346	314 飲食店	4,818
115 歯科	684	222 児童館	40	315 余暇関連	591
116 産婦人科	78	223 小学校	135	316 居酒屋・スナック	2,481
117 針灸・整体	412	224 中学校	67	317 その他小売店	4,640
①-2治安	207	225 図書館・美術館等	30	③-2利便施設	4,042
121 警察署・交番	111	226 各種専門学校	431	321 銀行等	204
122 消防署	96	②-3地域活動	247	322 郵便局	160
		231 市民センター等	33	323 コンビニ	296
		232 公民館・集会所	214	324 美容・理容	2,466
				325 クリーニング	537
				326 サービス	379
				③-3健康関連	1,059
				331 薬局等	859
				332 温浴施設等	200

※下線付きの施設データは市役所提供、その他はTelPointデータを利用

※備考

221: 幼稚園、保育所、保育園、224: 小学校、小中学校、225: 図書館、美術館、博物館、科学館、226: 子供向け語学教室・音楽教室等

231: 旧市民福祉センター、区役所、311: 商店街組合等の事務所、313: デパート、HC、大型雑貨店のテナント

315: ボーリング場、映画館、ゲームセンター、パチンコ、麻雀、公営ギャンブル、カラオケ、テーマパーク、動植物園、レンタル 等

317: ディスカウントショップ、スポーツ用品、書店、家電、玩具、パン、眼鏡、化粧品、酒、花、惣菜、家具、衣料、靴 等

326: 携帯販売、カメラ・DPE 等

具体的には、まず、TelPoint の住所データをもとに GIS 上で利用可能なポイントデータを作成し、次に、図Ⅱ-1 に示す方法により、250m メッシュ単位で生活支援施設のカウント数を集計した。集計結果を図Ⅱ-2 に、生活支援施設の分布状況に関する特徴を以下に示す。

その結果、生活支援施設の大部分は市街化区域内に分布しており、小倉都心に位置するモノレール平和通駅を中心とした約 1km 四方のエリア、黒崎副都心に位置する JR 黒崎駅南側の約 750m 四方のエリアの 2 カ所において、特に高い集積が見られること、小倉都心を中心に、黒崎、戸畑、徳力方面にわたって連続的に施設集積の高い地区が見られること、若松区や門司区、八

幡西区の西部、小倉南区の南東部では、集積地が分散していることが明らかになった。

また、北九州市都市計画マスタープラン（以降、北九州市MP）において地域拠点に位置づけられた門司港、門司、戸畑、若松、八幡、折尾、下曾根などの地区以外にも、三萩野から片野、砂津から大島などの小倉都心外縁部、木町・清水・真鶴地区、守恒・徳力地区、中井地区、中央町・春の町地区、穴生・鉄王地区、三ヶ森地区などにおいて、生活支援施設がある程度まとまった範囲で集積していることが特徴的である。

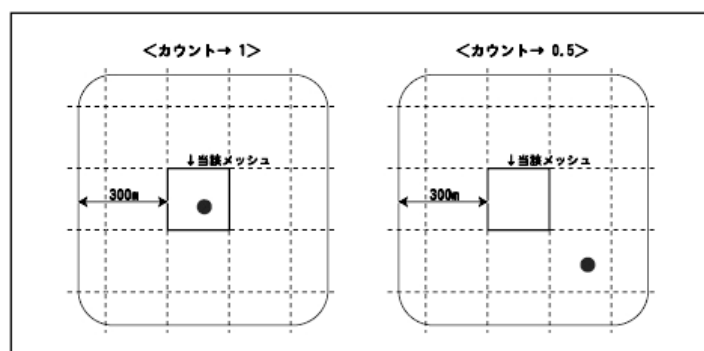


図 II-1 施設のカウント方法

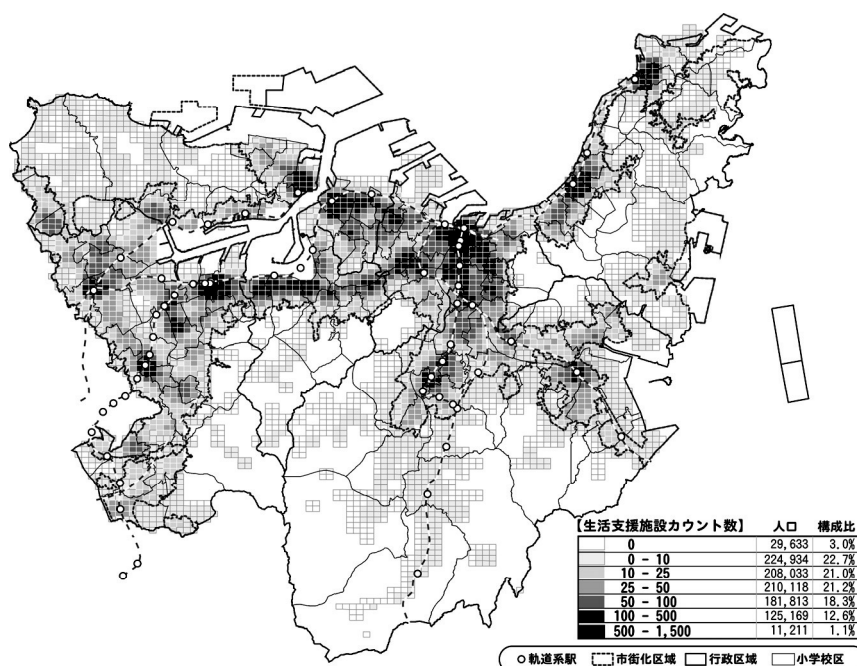


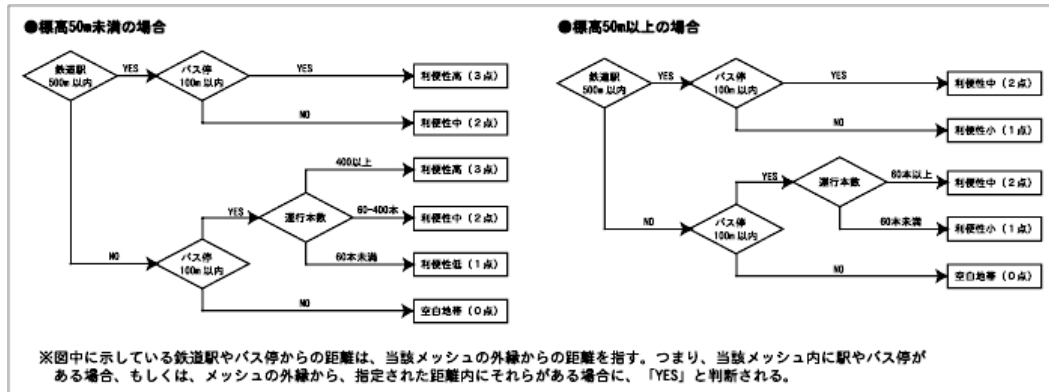
図 II-2 生活支援施設の分布状況

2. 公共交通の利便性について

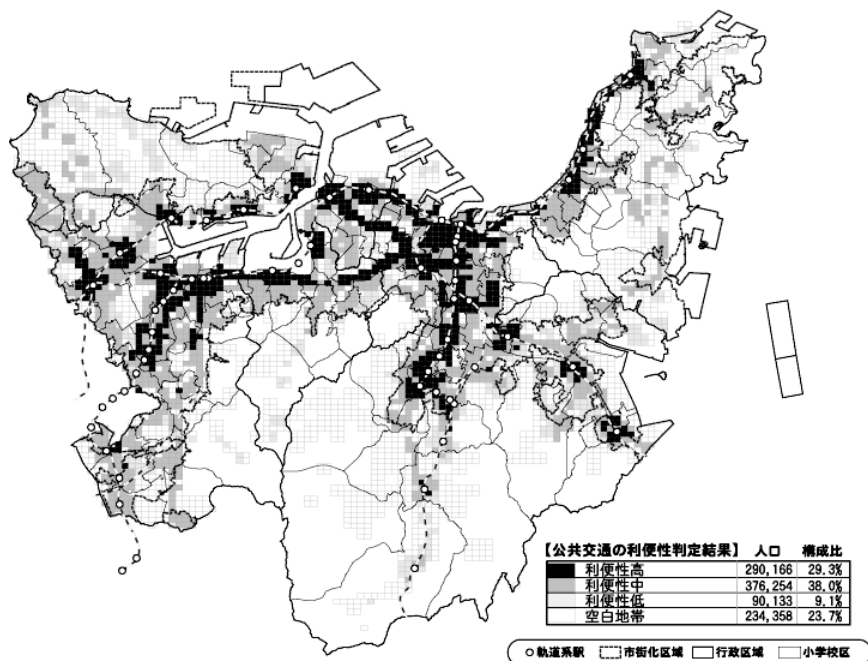
ここでは、高齢化が進んで車を持たない人が増えた場合でも、公共交通を利用することで生活の利便性を保つことができるかどうかという視点から、250mメッシュ単位で公共交通の利便性に関する判別を行う。

具体的には、土地条件（メッシュの標高値）と公共交通へのアクセス距離（鉄軌道系駅、バ

ス停留所)を入力データとし、図Ⅱ-3に示す判別フローに従って分析対象メッシュを4タイプ(①利便性高、②利便性中、③利便性低、④空白地帯)に判別した。判別結果を図Ⅱ-4に、タイプ別の特徴を以下に示す。



図Ⅱ-3 公共交通の利便性判別フロー



図Ⅱ-4 公共交通の利便性判別結果

(1) 「利便性高」の地区について

このタイプの人口シェアは全体の約3割に達しているが、主に軌道系駅の周辺メッシュが「利便性高」に分類されており、軌道系の駅が多い小倉都心部では、広範囲に渡って「利便性高」に判別されている。また、軌道系の駅がない地区であっても、小倉から黒崎方面へと続く旧電車通り沿道地区、小倉から戸畑方面に延びる下道津・戸畑線沿道地区など、都市軸となっている幹線道路沿道地区において、「利便性高」のメッシュが連続していることも特徴的である。

なお、湯川・赤坂線の黒原～霧ヶ丘区間、国道200号の幸神～引野区間、国道199号の高浜

～赤坂区間などの幹線沿道など、「利便性高」のメッシュが部分的に連続している地区が見られる点も特徴的である。

(2) 「利便性中」の地区について

このタイプの人口シェアは全体の約4割を占め、その大部分が市街化区域内に位置し、基本的には「利便性高」を取り囲むような形で分布していることが分かった。

また、「利便性中」のメッシュは、市街化区域内では比較的連続的に分布しているものの、市街化調整区域内では、バス停間隔の長さが要因となり、散在する傾向が見られた。

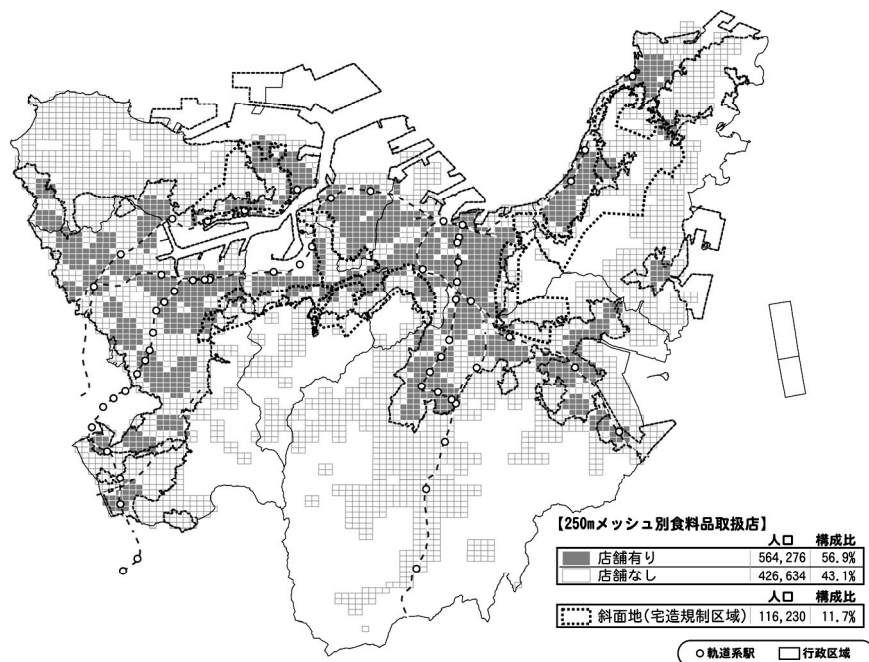
(3) 「利便性低」及び「空白地帯」の地区について

これらのタイプのメッシュは、基本的には市街化調整区域もしくはそれに隣接する地域に多く見られるが、市街化区域内の斜面地や山の麓、高台等の地区、または大規模公園や緑地、教育施設等が連続して立地している地域においてもこれらのタイプが例外的に多く見られた。

また、小倉北区の大島、小倉南区の守恒～羽山町、蜷田若園、蒲生、山手～企救丘など、住宅地の広がる地域の一部において、「利便性中」に囲まれながらも「空白地帯」に分類されたメッシュが局所的に出現するケースもいくつか見られた。

3. 食料品取扱店舗の立地状況

ここでは、最低限の生活を確保する上で欠かすことのできない施設として食料品取扱店舗に注目し、その立地状況の把握を試みた。なお、店舗立地の有無を判断する際には、市場等の商業集積地についても概ね食料品店が立地していると思なし、分析対象に加えた。集計結果を図Ⅱ-5に、食料品取扱店舗の立地に関する特徴を以下に示す。



図Ⅱ-5 食料品取扱店舗の立地状況

食料品取扱店舗のほとんどは市街化区域内に立地しており、当該メッシュ内の人口シェアは56.9%を占めていることが分かった。分布の特徴として、小倉北区や戸畑区では広範囲に渡って店舗立地メッシュが面的に広がっているのに対し、その他の行政区では、概ね都市軸に沿った形で線状に分布する傾向にあり、八幡西区の南部や門司区では分散立地の傾向も見られた。

また、小倉都心部の南西部に店舗立地の空白地帯があること、市街化区域内であっても、宅地造成規制区域のような、いわゆる斜面地には食料品取扱店舗の立地があまり見られないことなども特徴的である。

Ⅲ 250m メッシュによる市域の類型化

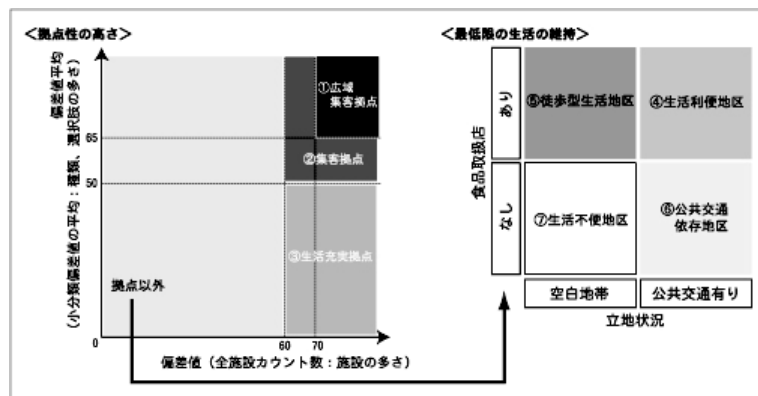
1. 市域の類型化

本来、都市としての拠点性の有無を図る上で重要となるのは、商業、業務、文化、娯楽、医療、居住、交通など、どれだけ多様な機能が集積しているかという点である。それは、市民の暮らしに主眼を置いた場合も同様であり、生活のために必要となる多種多様な施設が集積している地区ほど生活拠点性の高い地区であるといえる。また、そのような地区は、公共交通の利便性などの面でも立地条件の良い場所あることが一般的である。

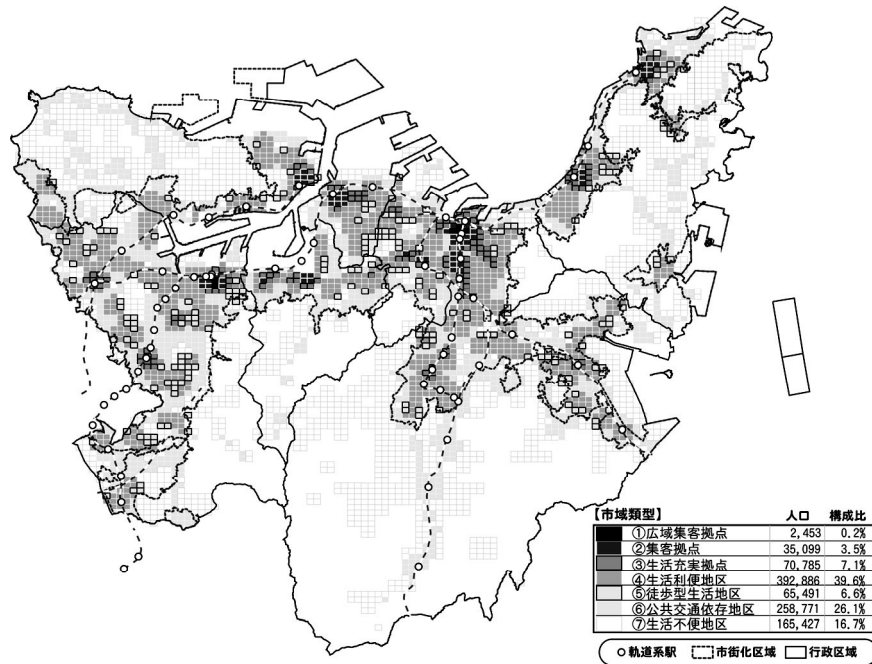
その一方で、生活面から地域の現状や問題・課題を把握するためには、今後の高齢化社会への対応についても考慮に入れておく必要がある。今後の高齢化社会における日常生活を想定した場合、そこには若い頃と比べると様々な制限が加わることになるが、最も大きな障壁となるのは日常生活時の「移動」の問題である。そのことを踏まえ、高齢化社会において最低限の生活を確保するための条件を考えてみると、徒歩圏に食料品取扱店舗があること、もしくは公共交通の利用により、他の地域で比較的容易に食料品を購入できることなどが挙げられる。

以上を踏まえ、ここでは、拠点性が高いかどうか、また、自動車がなくとも最低限の生活が送れるかどうかという視点から、2段階に分けて市域の250mメッシュを7つのタイプに類型化した。具体的には、まず、生活支援施設の集積度と種類の多さ（注1）という2点を判断基準として、市域の中から拠点性の高いメッシュを抽出した上で、それを3つのタイプ（①広域集客拠点、②集客拠点、③生活先安拠点）に分類した。

次に、それ以外の地区を、食料品取扱店舗の立地状況、公共交通の利便性という2つの視点から、4つのタイプ（④生活利便地区、⑤徒歩型生活地区、⑥公共交通依存地区、⑦生活不便地区）に分類した。類型化の基準を図Ⅲ-1、市域類型の結果を図Ⅲ-2に示す。



図Ⅲ-1 類型化の基準



図Ⅲ-2 市域累計の結果

(注1) 施設が集積度については、メッシュごとに立地施設数の合計値を計算した上で、施設の立地が見られるメッシュを母数として当該メッシュの立地施設数の合計値を偏差値化し、種類の多さについては、小分類別の立地施設数を同様の方法で偏差値化した上で、34分類の偏差値平均を計算し、その数値が高い場合に種類が多いと判断することにした。

2. 市域類型別の特徴

(1) 広域集客拠点

広域集客拠点は、市内トップクラスの施設が集積数、施設の多様性がある地区だといえる。このタイプに分類されたのは6つのメッシュのみで、その全てが小倉都心と黒崎副都心の中心部に位置している。また、この地区の人口シェアは0.2%にとどまり、ごく僅かであることが分かる。

(2) 集客拠点

集客拠点は、広域集客拠点に次ぐ施設集積数や多様性を有する拠点的な地区だといえる。このタイプに分類されたのは、小倉都心周辺、黒崎副都心周辺をはじめ、門司港、門司、戸畑、若松などのような、北九州市MPにおいて地域拠点に位置づけられた地区、そのほか三萩野、木町、真鶴、中央町、祇園などの地区で、人口シェアは3.5%であった。

(3) 生活支援拠点

生活支援拠点は、施設の多様性はあまりないが、施設が集積数が多い地区で、日常生活の支援機能が隣接地区にまで及ぶような地区であり、人口シェアは7.1%であった。このタイプに

分類された地区の特徴は、集客拠点の周辺に分布している点にあるが、小倉北区の中井、小倉南区の北方、守恒、八幡東区の昭和町、八幡西区の折尾、相生町、三ヶ森などのように、集客拠点とは別の場所において、拠点的な役割を果たしているケースも見られる。

(4) 生活利便地区

生活利便地区は、施設集積等の面でそれほど拠点性が高いとはいえないが、日常生活を送る上での不自由が生じることがほとんどないような地区だといえる。人口シェアは、このタイプに分類されたメッシュが最も高く、全体の約4割を占めている。また、このタイプに分類された地区のほとんどが市街化区域内にあり、生活支援拠点を取り囲むか、もしくは都市軸に沿う形で比較的連続的に分布していることも特徴的である。

(5) 徒歩型生活地区

徒歩型生活地区は、徒歩圏内に食料品取扱店舗が立地しているものの、公共交通を利用した他地区への移動が困難で、自動車を利用しない限りは他地区から孤立したような状態になってしまう地区である。このタイプの人口シェアは、全体の6.6%にとどまっている。このタイプに分類された地区は、幹線道路等の都市軸から若干離れた場所に位置する傾向にあり、比較的散在しているケースが多い。

(6) 公共交通依存地区

公共交通依存地区は、公共交通への徒歩でのアクセスは可能であるが、徒歩圏内に食料品取扱店舗が立地していないため、食料品等の生活必需品を店舗で購入して生活することを前提とした場合、徒歩圏内だけで日常生活を完結させることが難しく、公共交通に依存しなければ不便生活を強いられる可能性の高い地区である。このタイプに分類された地区は、生活利便地区の周辺や、市街化調整区域内のバス路線沿線等に分布する傾向が見られた。また、その人口シェア(26.1%)は生活利便地区に次ぐ高さであった。

(7) 生活不便地区

生活不便地区は、公共交通の空白地帯であると同時に、徒歩圏内に食料品取扱店舗が立地していないため、食料品等の生活必需品を店舗で購入して日常生活を送ることを前提とした場合、車を利用しない限り最低限の日常生活を送ることが難しくなると予想される地区である。このタイプに分類された地区は、概ね市街化調整区域の山間部に位置しているが、市街化区域内の斜面地等にも散在している。人口シェアは16.7%で、比較的居住者が多い地区となっている。

Ⅳ 小学校区を生活圏とした類型化

1. 生活圏の考え方

これまでは、都市の位置づけや産業・経済的側面を踏まえた広域的視点に基づいて基本計画等が検討され、そこで示された都市の姿を前提として、都市計画的ゾーニング手法による土地利用が定められ、地域ごとの生活像が描かれていた。しかし、生活者の視点でそれを見た場合、描かれた生活像が必ずしも実際の生活に合致しているとはいえなかった。したがって、市民生

活の質の向上を図るという都市計画本来の目的を果たすためには、生活者の視点による生活圏を単位とした分析も踏まえながら、全市的な計画を検討していく姿勢も必要となる。また、今後の少子高齢化社会を想定すると、高齢者が徒歩圏内で快適に安心して暮らすことができるような環境や、次世代を担う子どもたちを地域で育み、見守っていくことのできる環境を築くことができるかどうかが重要となる。以上のことから、ここでは、小学校区を日常の生活圏と見なして分析を行う。

2. 小学校区の類型化

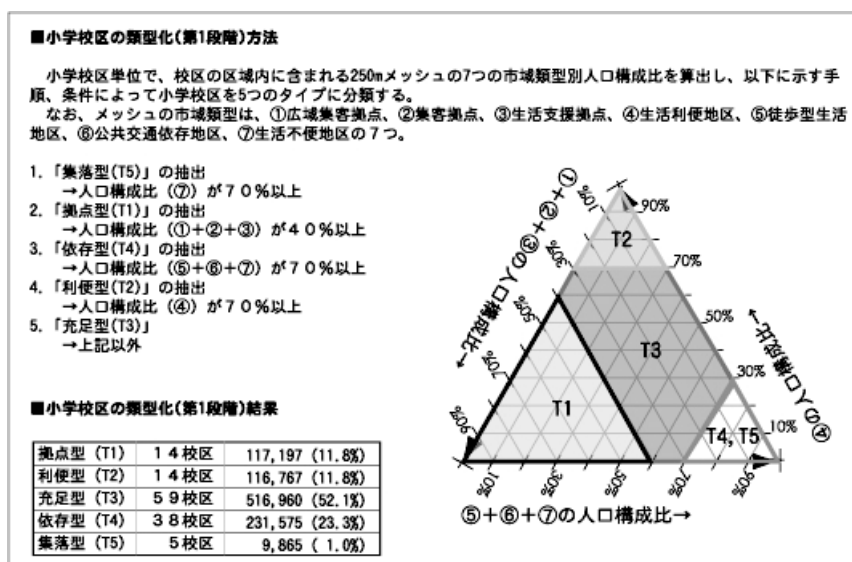
前章の市域類型から将来的な問題や課題を想定してみると、現時点で最も問題となるのは「生活不便地区」であり、将来的に問題を抱える可能性の高い地区が、社会的環境の変化によって「生活不便地区」に移行しやすい状況にある「徒歩型生活地区」や「公共交通依存地区」であるといえる。その一方で、現在は拠点性の高い地区を多く抱える校区であっても、高齢化によってその拠点性を維持することが難しくなる校区についても注意が必要である。

いずれにしても、当該生活圏内で人口分布に偏りがある場合は、人口が集積している一部のエリアの利便性が高ければ、生活に支障をきたすことは少ないとも考えられるため、市域特性と人口分布や人口動態の両面から分析を行う必要がある。

以上を踏まえ、ここでは小学校区を基本単位として、第一段階では、現況の把握という視点から、第二段階では、将来的にも現況を維持できるかどうかという視点から類型化を行う。

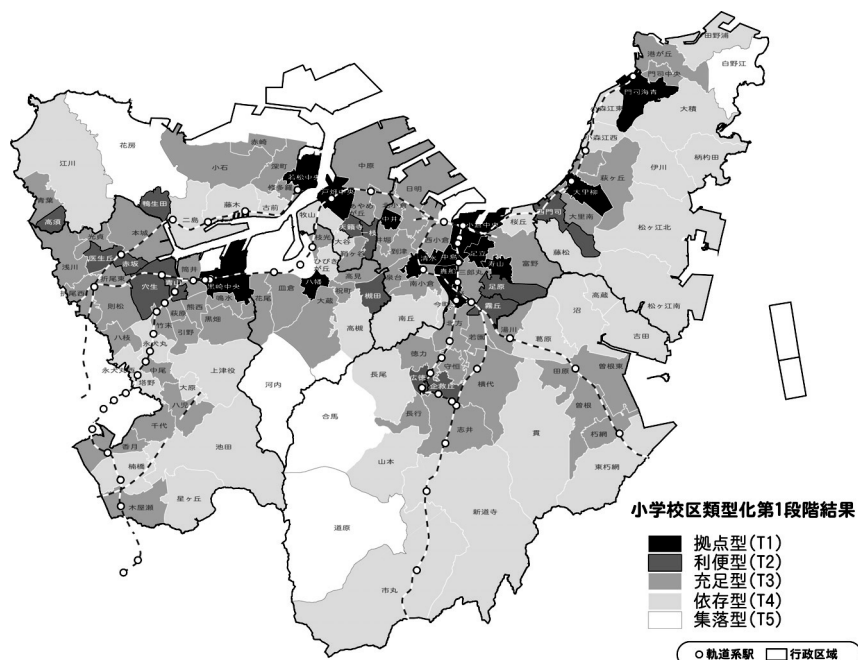
(1) 類型化第一段階

類型化の第一段階では、小学校区ごとに市域類型別の人口構成比（注2）を計算し、図IV-1に示す判断基準を用いて校区を5つのタイプ（T1：拠点型、T2：利便型、T3：充足型、T4：依存型、T5：集落型）に分類した。その結果を図IV-2に、タイプ別の特徴を以下に示す。



図IV-1 小学校区類型化(第1段階)の分類方法

全市的に見てみると、市街化区域内のほとんどの校区が比較的利便性の高い校区（拠点型、利便型、充足型）となっており、概ね政策上の拠点を中心として広がりを見せている。その一方で、市街化調整区域内のほとんどが比較的利便性の低い校区（依存型、集落型）となっている。また、拠点型の校区以外は、同じタイプの校区が隣接しているケースがほとんどであり、ある程度一体的な生活圏が形成されていると考えることができる。



図IV-2 小学校区類型化第一段階

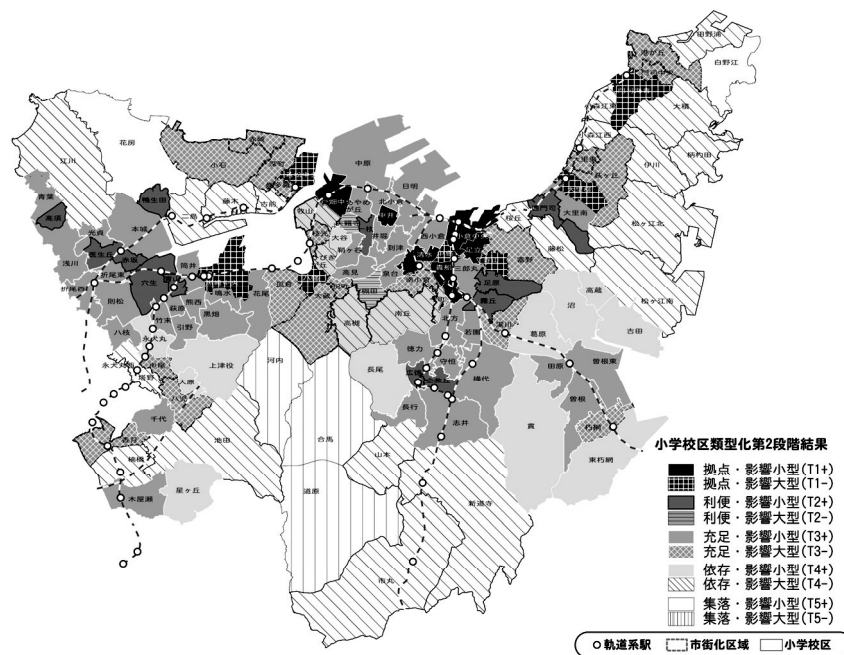
（注2）500m メッシュ別の国勢調査人口を250m メッシュへと均等に配分した上で、当該小学校区内の250m メッシュ（小学校区境界線内に重心が含まれるメッシュ）における、市域類型別の人口及びそれらの合計人口を集計し、小学校区単位で市域類型別人口構成比を計算した。

(2) 類型化第二段階

第二段階では、各小学校区におけるH32年の高齢化率及び人口減少率の予測値（注3）を判断基準として、第一段階で分類された5タイプをさらに10タイプ（T1+：拠点・影響小型、T1-：拠点・影響大型、T2+：利便・影響小型、T2-：利便・影響大型、T3+：充足・影響小型、T3-：充足・影響大型、T4+：依存・影響小型、T4-：依存・影響大型、T5+：集落・影響小型、T5-：集落・影響大型）に分類した。結果を図IV-3に示す。

人口減少や高齢化による大きな影響を受け、地域の活力を維持していくことが難しいと予想される校区は、市街化調整区域に多く見られるが、特に門司区ではほとんどの校区が該当しており、深刻な状況にあるといえる。また、若松区の東部地域や、八幡西区の南部地域、八幡東区及び小倉南区の南部地域において、そのような校区が連続的に分布している。

一方、小倉北区から戸畑区の東部や小倉南区の中東部にかけて、また、八幡西区の中部から西部にかけて、人口減少や高齢化による影響が比較的少ないと予想される校区が連続している。



図IV-3 小学校区類型化第二段階

次に、校区類型別平均値（表IV-1）、人口指標集計結果（表IV-2）、及び類型化第二段階の結果を基にしたタイプ別の特徴を以下に示す。

①拠点・影響小型 (T1+) の校区について

小倉北区及び戸畑区の中心部に位置する校区がこのタイプに分類されている。小倉都心部については、ルネッサンス構想やMM事業をはじめとするこれまでの取り組みの成果を活かすことで、今後も拠点性の高い生活圏を維持していくことが期待される。戸畑の中心部については、もともとコンパクトな市街地が形成されていたため、拠点性を高めやすい状況にあったが、駅整備や公共施設の更新、社宅の改善等、コンパクトなエリア内で都市基盤整備を積極的かつ重点的に進めたことが奏功して一時の衰退から浮揚してきており、今後はこれまで以上に拠点性が高まることが予想される。なお、両者の中間に位置する中井校区が、政策的拠点に位置づけられていないにも関わらず、このタイプに分類されている点が特徴的である。

②拠点・影響大型 (T1-) の校区について

主に、現在副都心に位置づけられている黒崎、地域中心核に位置づけられている門司港、門司、八幡、若松の中心地区にある校区などがこのタイプに分類されている。このタイプに分類された生活圏は、古い住宅地を抱えているケースが多く、今後は概ね高齢化率が高くなる（H32年平均高齢化率：37.3%）と予想されている。

③利便・影響小型 (T2+) の校区について

政策的な拠点地区から若干距離をおいて位置しているケースがほとんどで、このタイプの生活圏の人口シェアは全体の約10%と比較的高い。また、10～20年前に大規模な郊外型住宅団地が開発されているケースが多く、生活環境を重視した独自の生活圏が形成されていることが予想される。

表Ⅳ-1 校区類型別平均値の集計結果

			拠点・影響小型 (T1+)	拠点・影響大型 (T1-)	利便・影響小型 (T2+)	利便・影響大型 (T2-)	充足・影響小型 (T3+)	充足・影響大型 (T3-)	依存・影響小型 (T4+)	依存・影響大型 (T4-)	集落・影響小型 (T5+)	集落・影響大型 (T5-)	全体平均
校区別各指標人口シェアの校区類型別平均値	地域類型(%)	広域集客拠点	0.9	0.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
		集客拠点	15.7	23.1	0.0	0.0	1.0	1.5	0.0	0.0	0.0	0.0	2.6
		生活支援拠点	31.3	30.3	2.9	0.0	6.3	6.1	1.4	0.2	0.0	0.0	6.6
		生活利便地区	34.5	27.3	80.1	83.6	48.2	46.4	16.1	9.3	0.0	0.0	37.0
		徒歩型生活地区	4.6	2.5	1.7	8.2	8.5	11.4	9.1	3.8	0.0	0.0	6.5
		公共交通依存地区	9.9	8.9	11.7	7.9	25.1	22.0	38.1	48.9	28.6	2.4	26.9
		生活不便地区	3.2	7.0	3.6	0.4	11.0	12.7	35.3	37.7	71.5	97.6	20.3
	立地(%)	利便性高	56.1	45.9	43.2	11.6	29.5	21.0	8.0	13.3	0.0	0.0	25.2
		利便性中	32.0	32.7	44.0	63.5	43.6	44.3	36.6	34.8	22.0	0.0	39.1
		利便性低	2.7	7.2	7.5	16.5	7.4	10.2	11.0	10.4	6.6	2.4	8.5
		空白	9.2	14.3	5.3	8.6	19.5	24.5	44.3	41.5	71.5	97.6	27.2
	その他(%)	食品あり	86.6	82.5	84.8	91.8	63.4	65.3	26.6	13.3	0.0	0.0	52.5
		食品なし	13.4	17.5	15.2	8.3	36.6	34.7	73.4	86.7	100.0	100.0	47.5
		宅造規制有	2.9	8.4	3.3	26.5	6.8	36.3	4.3	24.6	0.0	0.0	14.0
		宅造規制無	97.1	91.6	96.7	73.5	93.2	63.7	95.7	75.4	100.0	100.0	86.0
		急傾斜有	0.0	5.0	0.0	0.0	0.7	6.9	0.0	2.8	10.1	0.0	2.2
		急傾斜無	100.0	95.0	100.0	100.0	99.3	93.1	100.0	97.2	89.9	100.0	97.8
校区類型別人口指標平均値	数量	H17可住地人口密度(人/ha)	87.7	62.8	78.0	73.7	55.1	49.5	34.5	30.5	6.5	1.2	50.0
		H7国調総人口	9,121	8,347	8,713	7,753	9,003	8,978	7,244	5,717	4,039	628	7,835
		H17国調総人口	9,205	7,537	8,570	6,964	9,079	8,095	8,001	5,214	4,082	567	7,634
		H32総人口予測値	8,072	6,138	7,768	5,685	8,167	6,649	7,052	4,205	3,544	425	6,611
	変化	人口増減(H7→H17)	84	-810	-143	-789	76	-883	173	-503	43	-61	-255
		人口増減(H17→H32)	-1,133	-1,399	-802	-1,279	-911	-1,446	-948	-1,009	-538	-142	-1,023
		人口比(H32/H17)	0.88	0.81	0.91	0.82	0.90	0.82	0.88	0.80	0.87	0.74	0.86
	年代別	H17若年人口	941	735	1,356	886	1,307	932	1,281	591	615	50	1,014
		H32若年人口	954	640	913	586	995	696	775	424	404	38	750
		H17高齢人口	1,967	2,139	1,492	1,935	1,676	2,233	1,581	1,519	903	207	1,699
		H32高齢人口	2,448	2,272	2,159	2,001	2,266	2,424	2,113	1,585	1,106	193	2,069
		H17若年人口率	10.4	9.6	15.8	12.5	14.5	11.7	16.4	10.8	15.5	8.3	13.0
		H32若年人口率	11.7	10.3	11.8	10.0	12.0	10.4	10.9	9.9	11.5	8.7	11.0
		H17高齢化率	21.1	28.7	17.3	28.0	18.8	27.6	19.3	30.0	22.0	37.7	23.5
		H32高齢化率	30.1	37.3	27.8	36.0	28.1	36.7	30.0	38.8	30.5	47.3	32.9

※下線は、各指標の全体平均値よりも低い数値

表Ⅳ-2 校区類型別人口指標集計結果(全体)

校区タイプ	校区数	総人口						高齢者人口						高齢化率(%)			人口減少率
		H7国調	%	H17国調	%	H32予測	%	H7国調	%	H17国調	%	H32予測	%	H7	H17	H32	H17→H32
拠点・影響小型(T1+)	7	63,848	(6.3)	64,437	(6.5)	56,503	(6.6)	10,870	(6.8)	13,768	(6.2)	17,139	(6.4)	17.0	21.4	30.3	12.3
拠点・影響大型(T1-)	7	58,428	(5.7)	52,760	(5.3)	42,965	(5.0)	12,213	(7.6)	14,971	(6.8)	15,904	(5.9)	20.9	28.4	37.0	18.6
利便・影響小型(T2+)	12	104,556	(10.3)	102,839	(10.4)	93,213	(10.8)	11,203	(7.0)	17,901	(8.1)	25,903	(9.6)	10.7	17.4	27.8	9.4
利便・影響大型(T2-)	2	15,506	(1.5)	13,928	(1.4)	11,370	(1.3)	3,139	(2.0)	3,869	(1.8)	4,001	(1.5)	20.2	27.8	35.2	18.4
充足・影響小型(T3+)	40	360,107	(35.4)	363,152	(36.6)	326,696	(38.0)	46,141	(28.7)	67,054	(30.4)	90,650	(33.7)	12.8	18.5	27.7	10.0
充足・影響大型(T3-)	19	170,582	(16.7)	153,808	(15.5)	126,338	(14.7)	33,197	(20.7)	42,436	(19.2)	46,058	(17.1)	19.5	27.6	36.5	17.9
依存・影響小型(T4+)	12	86,926	(8.5)	96,006	(9.7)	84,625	(9.8)	12,031	(7.5)	18,977	(8.6)	25,361	(9.4)	13.8	19.8	30.0	11.9
依存・影響大型(T4-)	26	148,652	(14.6)	135,569	(13.7)	109,341	(12.7)	29,980	(18.7)	39,491	(17.9)	41,199	(15.3)	20.2	29.1	37.7	19.3
集落・影響小型(T5+)	2	8,077	(0.8)	8,163	(0.8)	7,087	(0.8)	1,206	(0.8)	1,805	(0.8)	2,212	(0.8)	14.9	22.1	31.2	13.2
集落・影響大型(T5-)	3	1,885	(0.2)	1,702	(0.2)	1,275	(0.1)	527	(0.3)	622	(0.3)	579	(0.2)	28.0	36.5	45.4	25.1
合計	130	1,018,567	(100)	992,364	(100)	859,413	(100)	160,507	(100)	220,894	(100)	269,006	(100)	15.8	22.3	31.3	13.4

④利便・影響大型(T2-)の校区について

2 校区のみであるが、食品取扱店舗のカバー率が最も高く、公共交通のカバー率もかなり高い生活圏である。しかし、今後は平均高齢化率が 35%を超えると予想されており、いずれも「依存・影響大型」の生活圏に隣接しているため、それらの生活圏も含めた一体的なエリアにおいて、活力が大きく低下することが懸念される。また、槻田校区では、斜面地への居住者率が約 7 割であるため、高齢化の進行によって生活しやすさが大きく低下することが懸念される。

⑤充足・影響小型(T3+)の校区について

市街化区域内の多くの部分を占めているのがこのタイプの生活圏である。このタイプに分類された生活圏は、小倉北区西部、小倉南区北部及び東部、八幡西区東部及び西部の 5 つのエリアに集中しており、同タイプの生活圏が互いに隣接して面的に広がっている点が特徴的である。また、小倉南区内の生活圏において、近年の盛んな住宅開発を背景とした人口増加のケースが数多く見られる点も特徴的である。

このタイプの生活圏の人口シェアは全体の 36.6%と最も高く、市民の 1/3 以上がこの生活圏で暮らしていることになる。さらに、このタイプは今後の平均人口減少率が最も低いと予想されているため、今後も暮らしやすさを維持していくことが可能であると考えられる。

⑥充足・影響大型(T3-)の校区について

ほとんどが拠点性の高い生活圏に隣接しているものの、高齢者が多く、斜面地の居住者が最も多い生活圏である。このタイプの平均人口減少率は現在も今後も最も多く、さらに H32 年の平均高齢化率が 35%を超えると予想されているため、今後の地域活力低下が最も懸念される生活圏である。

⑦依存・影響小型(T4+)の校区について

小倉南区の東部エリアや八幡西区の中部エリアに多く見られ、そのほとんどが「充足・影響小型」の生活圏を取り巻くように位置している。近年の住宅開発によって人口が増えている地域が多く、比較的新しく形成された生活圏であるといえる。また、このタイプは、自動車利用を前提として新しく生活圏が形成されていることが多く、全体的に食品取扱店舗カバー率が低いことも特徴的である。

⑧依存・影響大型(T4-)の校区について

臨海部や斜面地、山間部に位置する傾向が強く、特に公共交通依存地区への居住率が高い生活圏である。門司区や若松区の港湾地帯、小倉南区の谷筋のエリア、小倉北区周辺の斜面地エリアなどのように、面的に広がっているケースが多い。

このタイプの生活圏の人口シェアは全体の 13.7%と高く、現在でも平均高齢化率が 30%で、H32 年には 4 割近くまで上昇することが予想されている。また、今後の人口減少率が最も高く、H32 年の若年人口率は 1 割に満たないため、「充足・影響大型」の生活圏と同様、地域活力が大幅に低下することが予想される。そのため、公共交通路線の整理縮小の対象となりやすく、生活の利便性が著しく低下することが懸念される。

⑨集落・影響小型(T5+)の校区について

市域の境界部に位置する 2 校区のみが該当し、今後の地域活力が大きく低下しそうな生活圏に取り囲まれている。高齢化率、人口減少率ともにそれほど高くはならないことが予想されるため、当該生活圏のみで考えた場合には、地域活力が大幅に低下するとは考えにくい、隣接

生活圏の状況を踏まえると、今後はこれまで以上に孤立した地域になってしまう可能性が高い。

また、食品取扱店舗が立地しておらず、現在ばかりうじて隣接する生活圏に頼ることが可能であるが、いずれも地域活力が大幅に低下する可能性の高い地区であるため、店舗が維持できなくなって閉店に追い込まれれば、更に困難な生活を強いられることになる。

⑩集落・影響大型(T5-)の校区について

市南部の山間部に位置しており、H17年及びH32年の平均高齢化率が最も高い生活圏である。人口シェア、人口密度ともに極端に低いことから、主に集落のような形で生活圏が形成されていると考えられる。

(注3) 将来の高齢化率及び人口減少率については、小学校区別国勢調査人口の推移(H12年からH17年)を基にした将来人口の簡易予測結果を用いて算出した。そこで得られた数値を用い、5つのタイプの小学校区を、高齢化率が35%未満かつ人口減少率が15%未満の場合は「影響小型」、それ以外の場合は「影響大型」と振り分けることで、小学校区を10タイプに分類した。

V 各生活圏における問題・課題の整理

1. 拠点・影響小型(T1+)

拠点性や交通利便性の高い市街地が多くを占め、人口密度や人口も最も多い生活圏であるため、基本的に懸念事項は少ないが、臨海部に一部見られる生活不便地区をどのようにして解消していくかが課題となる。

また、H32の平均高齢化率は他と比べると高くはないが、平均高齢者人口が最も多くなるため、高齢者に配慮した地域づくりが求められる。

2. 拠点・影響大型(T1-)

ほとんどが政策的な拠点地区であり、現時点では拠点性の高い市街地が形成されているが、将来的に人口減少率や高齢化率が高くなることが予想されるため、いかにして拠点性を維持していくかが大きな課題となる。特に、このタイプの大部分の生活圏において、将来の高齢化率が35%を超えると予想されているため、特に高齢化対策が必要とされる。

門司海青、若松中央、八幡校区は、隣接する生活圏のほとんどで同様に活力の低下が予想されているため、周辺地域も含め生活圏をコンパクトに集約していく必要がある。

3. 利便・影響小型(T2+)

生活利便地区が大部分を占め、子育て世代の間で人気の高い住宅地を中心として生活圏が形成されているケースが多い。また、現在の若年人口が多く、今後の人口減少率や高齢化率が最も低いいため、他のタイプと比べると懸念事項は少ない。しかし、大規模住宅団地を抱える校区が多いせいか、治安施設と地域活動施設が全く立地していない校区が多い点については改善の必要があるといえる。

4. 利便・影響大型(T2+)

生活利便地区への人口の集積度、食料品取扱店舗カバー率ともに最も高く、公共交通のカバー率もかなり高いため、現時点ではかなり生活しやすい状況にある。しかし、H32年には高齢化率が35%を超え、人口減少率も高くなることが予想されているため、店舗が維持されるかどうかで生活環境が大きく変わってしまう可能性があるといえる。

槻田校区では斜面地への居住者率が約7割を占めており、さらに「依存・影響大型」の生活圏に隣接しているため、高齢化の進行とともに、日常生活での負担が増加し、生活しやすさが大きく損なわれることが懸念される。

5. 充足・影響小型(T3+)

人口シェアが最も高く、平均校区人口も「拠点・影響小型」の生活圏に次ぐ規模であり、さらにH32年には生活圏単位の人口規模が最も大きくなり、若年人口率も最も高くなることが予想されるため、今後生活地としての拠点性が高まっていくことが期待される。その一方で、治安施設や福祉施設が立地していない校区の比率が高いという点については、今後改善していく必要があるといえる。

6. 充足・影響大型(T3-)

人口シェアが2番目に高い生活圏ではあるが、H7→H17年、H17→H32年のいずれにおいても平均人口減少数、平均高齢者数ともに最も多いため、将来的な地域活力の低下が最も懸念される生活圏であるといえる。加えて、斜面地への居住者人口比率が7割を超え、かつH32年の高齢化率が35%を超える校区が多いため、比較的利便性の高い場所であっても、日常生活における制約が多くなることが予想される。

また、このタイプに分類された若松区北部の生活圏については、当該生活圏よりも生活利便性の低い校区に囲まれているため、周辺生活圏との連携による活力の維持が難しい状況にある。

7. 依存・影響小型(T4+)

現時点では平均若年人口率が最も高く、高齢化率も低いいため、地域活力の面では問題なさそうであるが、自動車利用を前提とした典型的な郊外型住宅団地が多いせいか、人口が集中している地区への食品取扱店舗の立地が少ない。そのため、今後の人口減少や高齢化という変化にどのように対応していくべきか、注意が必要である。

8. 依存・影響大型(T4-)

居住者の半数近くが公共交通依存地区で生活しており、H32年の人口減少率、H17年およびH32年の高齢化率が他の生活圏と比べて最も高いことから、当該生活圏内での生活環境が改善されることは難しいと予想され、地域活力の低下が最も懸念される。

主要路線の通っていない都市外縁部に位置し、食品取扱店舗の立地がほとんどないような生活圏については、公共交通網の整理縮小によって「集落型(T5)」へと移行する可能性が高い。

9. 集落・影響小型(T5+)

人口減少率、高齢化率ともにそれほど高くないため、地域活力低下の度合いは少ないと予想されるが、いずれも僻地に位置しているため、孤立したような状況にあるといえる。また、生活不便地区への居住者が大部分を占め、隣接する生活圏のほとんどで地域活力の低下が予想されるため、周辺地域との連携によって生活環境を向上させることは難しいと考えられる。

10. 集落・影響大型(T5-)

人口シェアは僅かであるが、生活不便地区への居住者がほとんどであり、15年後には人口が現在の3/4、高齢化率が約5割になるなど、ますます活力が低下していく可能性が高い。また、いずれも集落的な生活圏が形成されているような校区であるため、公共交通の利便性を高めるために、お出かけ交通のような補助的輸送機関を導入することも考えられるが、採算がとれない可能性が高い。

VI おわりに

1. 今後の政策的展望

本調査では、北九州市を対象として、生活者の視点ということを第一に考え、現状の都市空間及び生活圏の特徴把握を試みた。その結果、これまでの政策で拠点として位置づけられた地区は、本研究の視点で見た場合においても、同様に拠点的な役割を果たしていることが確認でき、それ以外にもいくつかの拠点的な生活圏が存在することが分かった。ただし、それらの中には、今後の人口動態等を踏まえると、活力が低下して拠点性を維持することが難しくなるような地区もあった。

全市的に見てみると、小倉都心や黒崎副都心を中心として生活利便性の高い地域が広がっていること、地域中心核を中心とした人口5～20万人規模の幾つかの一体的な生活圏によって市街地が形成されていることなどが特徴的であり、これらの地域に全体の7～8割が居住していることが分かった。これは、本市が臨海工業地と山に挟まれた特殊な地理的条件を有しており、開発可能なエリアが限定されていたため、都市の拡大期においても市街地が拡散しにくかったこと、また、それぞれ独自に発展してきた旧五市が合併して誕生した都市であることなどに起因していると考えられる。したがって、一般の都市とは異なる本市独特の都市構造や地域特性を十分把握した上で、コンパクトな市街地形成を図っていくことが賢明であるといえる。

以上を踏まえ、今後の政策的展望について考えてみると、まず、これまでどおり都心や副都心の充実を図ることによって対外的ポテンシャルを高めることは重要であるといえる。ただし、その一方で、他の拠点地区では、人口減少や高齢化に伴う地域活力の低下に対し、いかにして拠点性を維持していくかが大きな課題となる。

そこで、各拠点を中心として比較的利便性の高い市街地がコンパクトに形成されていることを踏まえると、拠点を中心とした一体的な生活圏レベルで質の向上が求められる。そして、それぞれの一体的な生活圏において、その規模や特性に見合った形で地域色豊かな市街地形成を図り、都心・副都心との繋がりだけでなく、各拠点間の連携を高めるような取り組みを進めるべきである。

その鍵となるのが公共交通のさらなる充実である。現在は、軌道系沿線を中心としてある程

度の利便性は確保されているが、それ以外の地域において、いかにして利便性を高めていくかが重要となる。したがって、公共交通ネットワークの再編や、交通結節点の整備、補助的交通機関の導入、交通事業者間の連携強化等によって、それぞれの一体的生活圏を結ぶ拠点間移動と一体的生活圏内の移動利便性をバランス良く確保していく必要がある。そうすれば、本市にとって最適な形で、公共交通を積極的に利用した、歩いて暮らせるまちづくりを実現させることが可能となり、それが市全体の流動性を高め、各拠点を中心とした生活圏全体の活性化を促進し、結果として、より暮らしやすい都市へと生まれ変わることが期待される。

2. 今後の課題

本研究では、施設の立地状況をもとにして生活圏の類型化を行ったが、その際、施設の規模や質的な側面については一切検討を行っていない。したがって、生活者の視点から生活の利便性を把握するという視点では、それを十分に反映した結果だとはいえない部分もある。

また、便宜的に小学校区を生活圏と捉えて分析を進めたが、その妥当性に関する検証も不十分であり、その点については検討の余地が残されている。

今後は、以上のような課題を踏まえつつ、他都市にも比較的容易に適用できるような形で生活圏に関する現状把握手法を確立し、それを他都市にも適用した上で、比較検証するような研究へと発展させていくことも考えている。

〔参考文献〕

- 1) ESRI Japan ホームページ (<http://www.esri.jp/>)
- 2) 国土交通省ホームページ (<http://www.mlit.go.jp>)
- 3) 北九州市ホームページ (<http://www.city.kitakyushu.jp/>)
- 4) 北九州市都市計画情報システム GIS データ
- 5) 株式会社ダイケイ「座標付き電話帳 DB -Tel POINT Pack-
- 6) 北九州市 (2003)「北九州市都市計画マスタープラン」
- 7) 北九州市ルネッサンス構想評価研究会 (2003)「北九州市ルネッサンス構想評価報告書」
- 8) 神山和久 他 (2006)「次世代に向けた都市づくり」, 北九州都市協会研究報告集, Vol. 15
- 9) 片岡寛之 (2005)「魅力ある生活拠点としての都心づくり」, 北九州都市協会研究報告集, Vol. 14

関門特別市構想の課題と展望に関する予備的考察

南 博

- I はじめに
- II 「特別市」とは
- III 関門特別市構想を巡る議論の状況
- IV 道州制を見据えた関門特別市構想の展望、課題
- V おわりに

<要旨>

本研究では、2007 年以降に改めて関門地域において注目を集めている「関門特別市構想」について議論の現況を整理し、また仮に道州制が導入された場合における関門地域の課題と展望等について特別市構想に焦点を当てた予備的考察を行った。関門特別市の発想は中野金次郎（1925）による提言に遡ることができ、課題と展望として「九州としての一体性」を削ぐ可能性がある一方、地域の行財政運営の自立性が大幅に向上することに伴う利点を活かした施策展開が期待される点などを指摘した。

<キーワード>

地方分権（decentralization）、道州制（do-shu system）、大都市制度（Metropolitan System）

I はじめに

1. 本研究の背景

近年の地方分権や道州制を巡る議論の中で、関門地域の自治体の将来像の一つとしての「関門特別市構想」が改めて注目を集めている（注1）。市民に情報が広く示される発端となったのは2007年1月4日の読売新聞（西部本社）1面『「関門特別市」創設へ研究会 北九州市・下関市新年度に設立 ～県から独立を想定 分権モデル目指す』記事であると考えられる。もちろん、この記事は北九州市、下関市の行政サイドにおいて以前から研究に着手するための準備が行われていたことを意味しており、またそれ以前から一部で関門特別市構想に類する提言等も行われていたが（詳細は後述）、多くの市民は当該記事及び2007年1月4日の北九州市長記者会見を踏まえて翌日以降に続けて報じられた他紙の記事（注2）によって「関門特別市構想」の存在を認識することとなったことが想定される。

その後、2007年12月には、北九州市及び下関市によって、関門海峡を共有の財産とする両地域の未来を俯瞰することを目的とした「関門地域の未来を考える研究会」が設置され、その論点の一つとして関門特別市が挙げられ、2008年度にかけて議論されている（詳細は後述）。一方、北九州市立大学都市政策研究所と下関市立大学地域共創センター（注3）が1994年から設置している「関門地域共同研究会」においては2007年度の研究テーマを『「関門特別市」

に関する基礎的研究 ～今後の地方分権改革後の関門地域への展望」とし、その成果は論文集『関門地域共同研究 Vo.17』（2008）、ならびに 2008 年 6 月に下関市内で開催した成果報告会において公表している（注 4）。

我が国全体において地方分権や道州制の議論が活発に行われ、また九州においては九州地方知事会や経済界によって構成される九州地域戦略会議のもとに設けられた第 2 次道州制検討委員会において道州制に係る具体的提言等が行われる中、関門地域において「関門特別市構想」は 2007 年から 2008 年末現在に至るまで、地域の行政、経済界、研究者や一部の市民等にとって一つの関心事になっていると言えよう。

2. 先行研究の状況

関門特別市あるいは北九州市と下関市の市町村合併に言及した近年の研究としては、古賀（2006）がある。当該論文は、関門地域における市町村合併関連動向を明治期から「平成の大合併」時期まで整理し、また両市の交流事業の状況などにも触れた上で、関門特別市の実現可能性の検討の必要性などを説き、さらに県境を越える合併や「関門県」構想の法的可能性を論じている。結論として、北九州市と下関市の合併については都市戦略上も非常に必要性が高いとしつつも、実現には大きな課題があるとした上で、地方分権が進んだ社会において自由な発想で地域の将来を決めることの重要性を述べている。極めて重要な指摘と言えよう。

また、南（2008b）は、道州制議論が関門地域に与える影響に関する考察や、人口、経済指標から見た「一自治体としての関門」と都道府県、政令指定都市等の比較などを行った上で、大都市制度改革、あるいは特別市移行が市民生活や地域経済活動に与える影響を考察している。しかし、想定される事項を羅列した感が強く、具体的でわかりやすい整理には至っていない。

このほか、宗近（2007）は、関門特別市構想出現の背景について、両市の地域戦略上の必要性から生じた可能性を指摘している。

なお、関門特別市構想に向けた提言等としては中野（1925）が挙げられる（注 5）。また北九州市と下関市との合併議論の変遷を整理したものとして、出口（2000）が挙げられる。

3. 本研究の目的と位置づけ

関門特別市構想を巡る諸状況と先行研究を踏まえ、本研究においては、特別市を巡る概念及び関門特別市構想の議論状況について概要を整理し、また地方分権、道州制議論が進む中で特別市構想が実現すると仮定した場合の課題と展望について予備的な考察を行うことにより、関門地域における地方分権議論の推進の一端を担うことを目的とする。

具体的な方法としては、まず特別市制度の概念を整理し、また関門特別市構想を巡る諸動向について概要を整理する。その上で、仮に道州制が導入された場合の関門地域に想定される「区割り」（どこが道州境となるか）のパターンを提示し、パターンごとに想定される期待・懸念事項を具体的に例示、考察することとする。考察に際しては関門特別市議論に対し中立的な観点を立つ。なお、本研究の新規性については、①関門特別市構想を巡る直近の議論を踏まえた考察を行っている点、②関門特別市となった場合に想定される期待・懸念事項等を具体的に整理・比較している点にあるものと考ええる。

また、本研究については、関門地域の市民や各種団体等が地方分権時代における今後の関門

地域のあり方について議論を行う際の基礎資料としての価値を持つことに重きを置くものと位置づける。そのため、IV章「道州制を見据えた関門特別市構想の展望、課題」については、わかりやすく簡潔なとりまとめを指向している。

なお、本研究の成果の一部については、2008年12月24日に開催された「第3回 関門地域の未来を考える研究会」において筆者から報告を行っている。

4. 本研究における「関門特別市」の定義

「関門特別市」については、自治制度としての「特別市」(注6)に限定せず、現行の指定都市のように都道府県に包括される基礎自治体を指す、あるいはバーチャル都市として密接に連携・協働する場合も含むという広義な考え方(注7)もあるが、本研究においては狭義にとらえ、自治制度としての「特別市」としての関門特別市を定義する。

すなわち、北九州市と下関市が合併し、新たな基礎自治体となるとともに、県あるいは道州といった広域自治体に包括されない独立した存在となることにより、広域自治体と基礎自治体の双方の役割を合わせ持つ「特別市」となった状態を、「関門特別市」とする。

なお、特別市となる際、北九州市及び下関市の周辺で、生活圏や経済圏を関門両市と同じくする市町村も含んで合併することも想定できるが、本研究では論点を単純化するため、周辺市町村との合併については考慮しないこととする。

(注1)「関門特別市議論」の市民の認知度や関心度は明らかではなく、関心のない市民も相当数にのぼる可能性はあるが、新聞報道で「関門特別市」という文言は2007～2008年において確認できるだけで延べ15回程度も用いられており、注目を集めているトピックであると見なすことはできよう。

(注2)例えば西日本新聞(2007年1月5日)「『関門特別市』へ研究会 ～「道州制で分断」回避」、毎日新聞(2007年1月5日)「『関門特別市』具体化へ ～年内にも研究会設置」、朝日新聞(2007年5月28日)「海峡越え夢の関門特別市」など。

(注3)1994年の設立当時の組織は、北九州大学附属産業社会研究所、および下関市立大学附属産業文化研究所であった。

(注4)筆者は幹事として共同研究を行い、論文2編を執筆、公開している。

(注5)中野(1925)については、Ⅲを参照。

(注6)特別市制度については、Ⅱを参照。

(注7)第1回関門地域の未来を考える研究会(2007)資料1、p.8の記述など。

Ⅱ 「特別市」とは

1. 我が国における大都市制度としての「特別市」制度

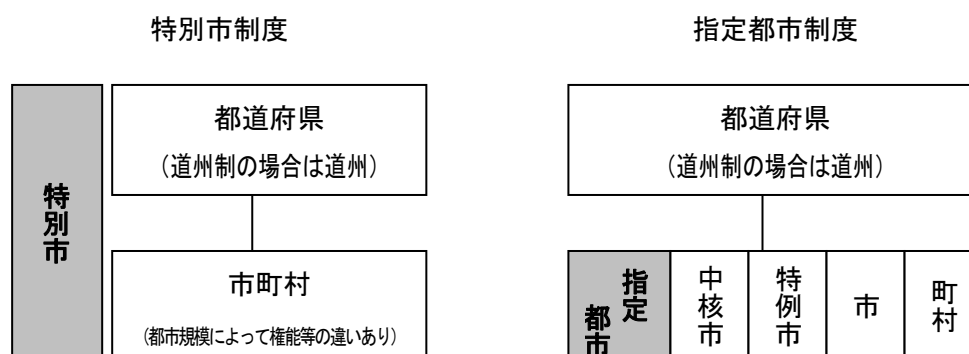
特別市は、2008年現在の我が国においては制度として存在していない。しかし、大都市を特別な存在として扱うべきとする動向は明治・大正期から活発に行われおり、様々な経緯を経て、戦後に日本国憲法と同時に1947年に施行された地方自治法においては特別市に関する規定が設けられていた(法第264条など)。ここでは、特別市は都道府県の区域外として、都道府県及び市に属する事務を処理することとされており、大阪市、名古屋市、京都市、横浜市、神戸

市の、いわゆる「五大市」を指定することが見込まれていた。法律の適用については基本的に都道府県に関する規定が適用されるものとなっており、広域自治体である都道府県が基礎自治体である市の役割を兼ね備える性格を持つものであったと考えられる。

しかし、この制度を巡っては関係府県が強硬に反対し、また当時の連合国軍最高司令官総司令部（GHQ）も実現に慎重な姿勢をとったこともあり（注8）、特別市を具体的に指定するに至らぬまま1956年の地方自治法改正により特別市制度は廃止された。

また同改正により、指定都市制度が新たに生まれ（法252条の19）、現在に至っている。なお、1956年9月には大阪市、名古屋市、京都市、横浜市、神戸市が指定され、それに続き1963年4月には北九州市が五大市以外では初となる指定を受けている。以降、2008年4月までに17市が指定され、2009年4月には岡山市が18番目の指定都市となる。

この指定都市制度は「都道府県に包括される基礎自治体」であり、行政制度及び財政制度上の特例を受けて都道府県の処理する事務の一部を処理したり都道府県知事の関与の必要をなくしたりする制度であり、「都道府県に包括されない団体」とする特別市制度とは根本的に異なる制度である（図1）。



出典：第28次地方制度調査会専門小委員会（第16回）資料1別紙4を参考に筆者作成

図1 特別市制度と指定都市制度の違い（概念図）

特別市制度が実現に至らなかった背景としては、前述のように関係府県による強硬な反対があり、それが国政を巻き込む政治問題化した点が挙げられるが、関係府県が反対した理由として、指定都市市長会（2006）は、「特別市が府県を離れて残った地域だけでは、府県として十分に自立できない」ことなどを挙げている。また、特別市制度について、理論面から金井（2007）は、特別市は、制度の論理として普遍制度としての道府県・市町村の二層制との整序が必要になることを指摘し、特別市制はその達成の瞬間に自壊を起こす制度構想であると指摘している（注9）。

2. 諸外国の状況

特別市制度などを含む大都市制度については、各国で多様な制度が導入されており、また一律な定義によって制度を比較することも困難であるが、広域自治体（都道府県に相当）に包括されない市の有無という視点を主として主要国の状況を見ると、表1のように例示できる。なお、首都については日本も都区制度を設けており、諸外国においても特別な制度を導入してい

る国は多いが、本研究では関門特別市構想との比較の観点から、首都以外の大都市についての制度について整理した。

日本におけるかつての特別市制度と比較的近い制度（「広域自治体の区域外」で「広域自治体と基礎自治体の位置づけを併有」としては、日本と同じ二層制の国ではイギリス（ただしイングランドのみ。）の「大都市圏ディストリクト」、また日本とは異なる三層制の地方自治制度も含めると、ドイツの「都市州」、アメリカの「ニューヨークシティ」が挙げられる（注10）ものの、諸外国においても首都以外における「特別市制度」は広く普及した制度とはなっていないと言えよう。

表1 諸外国における首都以外の大都市における大都市制度の状況（例示）（2004年時点）

項目 国名	対象制度、都市	広域自治体との 包括関係	憲法上の 位置づけ	自治体の位置づけ	備考
イギリス (イングランド)	大都市圏ディストリクト	区域外	— ※憲法なし	広域自治体と基礎自治体の位置づけを併有	ごみ処理・消防・緊急時計画以外の広域自治体の事務と基礎自治体の事務を実施
イタリア	大都市	区域外	あり	広域自治体と基礎自治体の位置づけを併有	大都市圏内の中心都市と周辺基礎自治体の間で形成（現在未指定）。広域自治体事務と、基礎自治体事務の一部を実施
ドイツ	都市州	区域外 ※州に位置づけ	あり	連邦を構成する州・広域自治体・基礎自治体の位置づけを併有	ベルリン（首都）、ハンブルク、ブレーメンが該当
	郡独立市	区域外	なし	広域自治体と基礎自治体の位置づけを併有	州によって制度に相違
アメリカ	ニューヨークシティ	区域外	なし	広域自治体と基礎自治体の位置づけを併有	
フランス	マルセイユ、リヨン	包括	あり	基礎自治体の位置づけ	組織の特例として、区、区議会の設置あり
スウェーデン	ヨーテボリ	包括	なし	基礎自治体の位置づけ	組織の特例として、区、地区委員会の設置あり
韓国	広域市	（広域自治体に位置づけ）	なし	広域自治体の位置づけ。ただし基礎自治体の事務の一部は広域市に帰属	釜山、大邱、仁川、光州、大田、蔚山の6市。これとは別にソウル特別市がある。広域市は市内に基礎自治体である自治区、郡を設置。なお、ソウル特別市も市内に基礎自治体（自治区）を設置している。
	特例都市	包括	なし	基礎自治体の位置づけ	広域自治体（道）が処理する事務の一部を処理

※上記の国のうち、二層制の自治制度を持つ国はイギリス（イングランドのみ）、スウェーデン、韓国。他の国は三層制。

出典：第28次地方制度調査会専門小委員会（第16回）資料1別紙3、p.2-10を加工・要約

3. 現在の全国的な「特別市」議論の動向

(1) 現在の地方分権、道州制議論における「特別市構想」

それでは、我が国において現在活発に行われている地方分権あるいは道州制議論において、特別市制度あるいは関連する制度等についてはどのように議論されているのであろうか。

2007年に設置された第29次地方制度調査会においては、市町村合併を含めた基礎自治体のあり方等が諮問事項となっており、うち、大都市制度のあり方、とりわけ大都市と都道府県との関係等について審議することとされている（注11）。2008年現在、専門小委員会が設置され多様な議論が行われているが、その議事録や、本稿執筆時点での直近となる2008年12月に開催された第19回専門小委員会で提示された、これまでの議論のある程度まとめた資料「基礎自治体のあり方について」を見ると、市町村合併・小規模市町村のあり方や、市町村内の住民自治組織のあり方が主たる議論対象となっており、大都市と都道府県の関係については大きな議論の進展は見られていない。

また、国の地方分権改革推進委員会については、大都市制度については諮問事項等となっていないため、特に関連する目立った指摘等は今のところ見られない。

一方、道州制に関しては、第一次分権改革後の2000年頃から我が国において改めて議論が活発化し（注12）、2008年時点では担当大臣の私的諮問機関である道州制ビジョン懇談会などにおいて議論され、また、政党、地方六団体及び各自治体、経済団体、あるいは地域の行政と経済界や研究者によって構成された団体など、多様な主体により様々な議論が活発に行われている。これらの検討の多くは、「大都市制度は重要な事項ながらも今後の検討課題である」との認識のもと、基礎自治体については「市町村」と一括りにし、「国—道州—基礎自治体」という区分で、まず役割分担や税財政制度の仕組みの大枠を検討する段階にあると言え、特別市構想を含む大都市制度のあり方について踏み込んだ議論はほとんど行われていない。また、触れている場合においても、九州地域戦略会議（第1次）道州制検討委員会（2006）のように、「地域の一体性を維持するため、大都市も道州に包括される存在であるべき（現在の指定都市制度と同様）であり、特別市のように道州に包括されない存在とすべきではない」とする考え方のものが大半を占めていると考えられる。例えば九州地域戦略会議（第1次）道州制検討委員会の答申においては、以下のように記述されている。

◆ 九州地域戦略会議（第1次）道州制検討委員会「道州制に関する答申」（2006年10月）における、「九州における道州制のイメージ」の中での大都市関連記述

(4) 大都市の位置づけ

道州制下において九州が持続的に発展していくためには、大都市のポテンシャルを活かす視点が重要であり、現在の政令市・中核市・特例市といった大都市は、地域の発展に対する責任を担っていくことが期待される。しかし、この場合でも九州のこれらの都市は、一般の市町村と同様に道州に包括される基礎自治体として位置づけられるべきである。大都市が道州の行政権から独立して「都市州」として機能するような制度は、道州政府による地域の一体的経営という視点からは適当でないと考える。

出典：九州地域戦略会議（第1次）道州制検討委員会（2006）『道州制に関する答申』、p.11より抜粋

こうした議論の中で、全国の政令指定都市によって構成される指定都市市長会は大都市制度調査研究プロジェクトを設置し、2006年2月に『道州制を見据えた新たな大都市制度の在り

方についての提言』を行っている。ここでは現行の指定都市制度の現状と問題点を整理した上で、道州制のもとでの大都市制度について展望している。ここでは、現在の指定都市の各市は規模や地域特性に大きな差があるという前提に立ち、道州の補完、関与について、一切受けない場合から事務を絞って受ける場合まで指定都市側で選択可能となり、また税源移譲等が行われることの必要性等が述べられている。ただし、基本的には広域的な課題への対応については道州が担うことを前提としており、いわゆる「大都市州」（本研究における「特別市」の一形態と考えられる。）については今後の検討課題と位置づけるにとどまっている（注13）。

一方、指定都市のなかでも、かつて特別市制度を指向していた「五大市」などにおいては、それぞれ大都市制度のあり方について検討を近年行っており、その中には特別市も選択肢の一つとして挙げる提言等が行われた。この点について次項で述べる。

(2) 横浜市、名古屋市、大阪市における特別市を視野に入れた検討等

道州制を見据えた大都市制度改革について、旧「五大市」のうち、大阪市は2003年8月に「新たな大都市制度のあり方について」、名古屋市は2007年2月に「道州制を見据えた『新たな大都市制度』に関する調査研究報告書」をそれぞれまとめている。また、横浜市は2008年3月に「新たな大都市制度の提案 中間報告」をまとめた。それぞれの報告の提言部分の概要を表2にまとめる。

表2 大阪市、名古屋市、横浜市がそれぞれ提言した大都市制度改革の概要

市名、提言名	提案概要
大阪市 「新たな大都市制度のあり方について」 2003年8月	・ 大阪市は、州が担う真に広域的处理を要する事務を除き、市内の事務を一元的に実施し、州への委託を一切要さない「スーパー指定都市」を目指す。 ・ 大都市の実態に即応する「新たな指定都市制度」と「関西州」を提案 ① 指定都市は、州が担う真に広域的处理を要する事務を除き、原則として市内の事務を一元的に実施 ② 各指定都市の規模、特性により権能を選択できる多様性のある制度設計（一部権限を州に委託できる） ③ 大都市の役割分担に見合った自主財源を確保できる税財政制度の確立 ④ 広域課題については、指定都市が都市間の水平連携の中核機能を積極的に発揮
名古屋市 「道州制を見据えた『新たな大都市制度』に関する調査研究報告書」 2007年2月	・ 道州制を見据えた「新たな大都市制度」のイメージとして、4パターンを提示 ① 一定規模以上の大都市を対象に、「大都市特例」を強化する「道州制下におけるスーパー指定都市」 ② 規模能力・中枢機能が特に高い大都市を対象に、法律で道州との役割分担を明確化する「新特別市」 ③ 「新特別市」の機能に加え、周辺市町村に対する広域調整機能を持つ大都市「グランド名古屋」 ④ 歴史的につながりのある旧尾張国の地域で道州から独立する都市州「尾張名古屋州」
横浜市 「新たな大都市制度の提案 中間報告」 2008年3月	・ 広域自治体と基礎自治体に加え、「大都市自治体」の枠組みをつくる。 ・ 道州制を見据えた場合も、前提としない場合も、「広域自治体」から独立した新たな大都市制度を提案。税財源も、市域内税収をすべて市税とし、自立した大都市経営を行う。 ・ 区への分権、地域への分権を進め、大都市の住民自治・参加機能を充実強化。市民主体の地域運営を推進。 ・ 市町村の権能は、その多様性に応じ、任意に選択・決定できる。

出典：大都市構想研究会（横浜市、名古屋市、大阪市共同設置）（2008）第1回参考資料1-1を加工

大阪市はこの提言で「広域自治体に包括されない特別市」となる方向性は示していないが、

名古屋市は選択肢の一つとして道州から独立する都市州となることを挙げている。また、横浜市では基本的に広域自治体から独立した大都市制度を指向している。

こうした各市の取り組みを経て、2008 年 9 月、大阪市、名古屋市、横浜市の 3 市は、共同で「大都市制度構想研究会（略称：ビッグ 3 研究会）」を設置し、「我が国を代表する大都市にふさわしい、指定都市制度に代わる新たな大都市制度を構想・検討」（注 1 4）することに着手した。2008 年 12 月に開催された第 3 回研究会において示された研究会提言骨子案には、新たな大都市制度を創設し、また、3 市（大阪市、名古屋市、横浜市）には「道州に包含されない大都市制度（都市州）」を適用し、二重行政を徹底的に排除すること等が方向性として示されている（表 3）。つまり、3 市は特別市制度（あるいはそれに類する制度）の導入を目指す方向を 2008 年度末までには明確化することが予想される。

表 3 大都市制度構想研究会（ビッグ 3 研究会）提言骨子案に示された大都市制度の提案

項目	記載内容
大都市制度創設の提案	・ 国は、外交・防衛・通貨管理、全国的な事務など国にしかできないことを重点的に担い、その他は、制度設計を含め、地方自治体が主体的に担うことを基本 ・ 都道府県制度を廃止。広域自治体（道州）・大都市自治体（大都市）・基礎自治体（市町村）の構造へ転換 ・ 道州は広域自治体として、現在の国の事務も含め、ブロック単位の広域行政・広域調整・基礎自治体の補完などを限定的に担う ・ 市町村は基礎自治体であり、道州に内包され、現行の都道府県事務も含め、住民に身近な行政サービスは基本的に市町村が処理するなど、大幅に権限強化 ・ 大都市自治体には、大都市制度を適用 ・ 3 市には、道州に包含されない大都市制度（都市州）を適用し、二重行政を徹底的に排除 ・ 道州の州都は大都市には置かず、経済都市と政治都市は分離 ・ 大都市（都市州）は、市域内における地方事務（道州事務と市町村事務）を一元的に担う ・ 大都市は、当該大都市圏を一体的に経営することを基本 ・ 都市機能のまとまりにより、行政区域の再編も検討 ・ 大都市の区域を越える広域的課題については、近隣都市や隣接道州との水平連携により対応 ・ 役割分担、仕事量・事務配分に見合った税源配分 ・ 地方税のすべてを課税できる都市州型を基本に、大都市に固有の税制度を創設 ・ 地方固有の調整財源を確保。大都市（都市州）を含めた道州間の財政調整により、大都市税収が全国に行き渡る仕組みを構築 ・ 大都市内部の自治の仕組みは、国民としての権利保障を除き、大都市が主体的に設計することを基本 ・ 行政区制度のメリットを維持しつつ、住民自治・参加機能を充実強化。公選型の区民代表機関（区議会的機能）などの設置 ・ 区への分権を推進し、基本的に、区が市民に身近なサービス提供や地域支援機能を総合的に担う
構想実現に向けたプロセス	・ 都道府県制度下：新特別市の創設 ・ 道州制導入：都市州又は大都市圏州の創設

出典：大都市構想研究会（横浜市、名古屋市、大阪市共同設置）（2008）第 3 回資料 4 より抜粋（一部加工）

こうした方向性が 3 市から出されることは、特別市制度を巡る議論に大きなインパクトを与えることが予想される。ただし、あくまで人口 200 万人以上、市内総生産 12 兆円以上の 3 市のみを想定したものであり、北九州市と下関市を合算した規模（人口 130 万人、市内総生産 4.3 兆円）（注 1 5）では、「ビッグ 3」の制度とは異なる制度を適用することが想定されていると

考えられる。

この他の旧「五大市」のうち、京都市については、門川市長が 2008 年 9 月の定例市議会において、政令指定都市の権限と財源を強化した特別市を置く自治制度が望ましいとの認識を示し、また市の担当部局は京都市として特別市の研究を進める方向性を示している（注 1 6）。また、他の指定都市などにおいても、大都市制度のあり方の検討等が進められつつある状況となっている。

4. 小括

このように、特別市を巡る議論については、近年の地方分権議論、道州制議論の中での大都市制度改革の方向性の検討の中で、行政側においてようやく議論が活発化しつつある状況となってきたと言える。こうした議論についての社会的関心は今のところ高くなっているとは感じられないが、ビッグ 3 研究会の提言が示される予定の 2008 年度末以降に、国や各地方、経済団体等における検討の中で改めて特別市構想が取り上げられることも考えられよう。

また、海外の事例や、日本における現在の議論状況を踏まえると、「関門特別市構想」は、現在の我が国の地方自治制度には無い制度で、また特別市に係る検討を行っている都市も今のところ大都市圏に位置するごく一部の巨大都市に限られており、諸外国においても類例が多くなると考えられる制度を目指すものと言え、さらに北九州市と下関市の大都市同市の合併を前提とする、いわば極めて意欲的で冒険的な構想であると位置づけることができよう。

（注 8）指定都市市長会（2006）、p.28

（注 9）金井（2007）、pp.146-148

（注 10）日本の現行制度は「都道府県―市町村」の二層制であり、近年行われている道州制議論においても、大半は「道州―基礎自治体」の二層制を指向している。それに対し、連邦制であるドイツ、アメリカは州のもとに広域自治体、基礎自治体があり、またイギリスは地方（イングランド、スコットランド、ウェールズ、北アイルランド）ごとに制度は異なっており地方の中に一層あるいは二層の構造がある形となっている。

（注 11）第 29 次地方制度調査会第 2 回総会（2007 年 9 月開催）資料参照。

（注 12）詳しくは南（2008a）においてまとめている。

（注 13）指定都市市長会 大都市制度調査研究プロジェクト（2006）、pp.24-25

（注 14）大都市構想研究会（横浜市、名古屋市、大阪市共同設置）（2008）第 1 回資料 1

（注 15）人口は平成 17 年国勢調査報告、市内総生産は平成 16 年市民経済計算または県民経済計算から算出。南（2008b）p.97-98。

（注 16）京都新聞（2008 年 9 月 8 日）「「特別市目指す」京都市長が表明 ～道州制実現で府県廃止想定」において報じられている。

Ⅲ 関門特別市構想を巡る議論の状況

1. 2007 年度から 2008 年度にかけて議論

(1) 現在の関門特別市構想の議論の端緒

本章では、関門特別市構想に関する、関門地域における議論の状況等について整理する。

関門特別市構想の原形は次節で述べるように明治・大正期の議論に遡ることができるが、現在の関門特別市構想が議論され始めたのはⅠで述べたように 2007 年以降である。その議論の端緒となったのは、前年の 2006 年 5 月に開催された第 1 回関門連携委員会（九州経済連合会と中国経済連合会の共同設置）での末吉興一・北九州市長（当時）の発言であるとする説がある（注 17）。この際、末吉市長は大正期に実業家・中野金次郎が提唱した「海峡府」構想を踏まえた発言を行ったとされている。なお、末吉市長は中野金次郎の著書『海峡大観』での一連の提言に市長就任時点から大きな影響を受けていたことを、1995 年に発行された『海峡大観（現代語訳）』の「発刊に当たって」で自ら著している。

その後、2006 年 11 月に開かれた北九州市・下関市の市長会談において末吉市長から江島潔・下関市長に関門特別市に関する研究会の設置を持ち掛け、同年末に両市長が合意に至ったとされる（注 18）。この背景としては、当時議論が盛んになりつつあった道州制議論において、いわゆる「区割り」が論じられる際、国の第 28 次地方制度調査会における検討をはじめとして、基本的に関門海峡に道州境が設けられており、関門地域が別々の道州となる方向で今後の議論が進むことに対する懸念があったとされている（注 19）。

こうした動向の後、2007 年 1 月 4 日以降の一連の「関門特別市構想」関連の報道、そして関心の高まりが進むこととなったと考えられる。

なお、北九州市と下関市の間では以前より「関門連携」が様々な分野で進んでおり、行政面では 1990 年から両市で関門地域行政連絡会議を設け、また 2001 年 10 月には、景観について全国で初めて県域を越えた自治体が同一条文、同一名称の条例を制定した「関門景観条例」を施行するなど、積極的な連携が図られていた。また、関門港連携協議会や関門海峡観光推進協議会、あるいは海峡花火大会などの民間も関わった取り組みも進められており、さらにはⅠで述べたように北九州市立大学と下関市立大学の間での継続的な関門地域共同研究の取り組みなども行われている。県境・海峡を跨いでいるにも関わらず緊密な連携関係にあったことが、「関門特別市構想」議論の下地になったと言えよう。

(2) 「関門地域の未来を考える研究会」の設置

その後、2007 年から 2008 年にかけて関門特別市を巡る議論が行われている。その中心となったのは、北九州市及び下関市によって「関門海峡を共有の財産とする両地域の未来を俯瞰すること」を目的として設置され、両市の経済界、学术界、行政のトップ（注 20）をメンバーとした「関門地域の未来を考える研究会」である。

しかしこの研究会は、2007 年 1 月の報道内容から連想されるような「関門特別市構想について中心に研究する研究会」ではなく、「関門海峡を共有の財産とする両地域の未来を俯瞰する」という広い目的を持ち、「アジアのゲートウェイ構想における関門地域のあり方」「地方自治制度のあり方」「国土形成の新しい基軸について」「域内交流の活性化、市民の暮らしの充実のあり方」「域外からの交流人口の拡大」といった幅広い論点（注 21）について研究することとして 2007 年 12 月にスタートしており、関門特別市については「地方自治制度のあり方」の中の一つのトピックとして位置づけられている。この背景として、大きく三点の理由が考えられる。

第一に、関門特別市構想の実現には国全体を巻き込んだ長期的な取り組みが必要であり、かつ実現に向けてのハードルが極めて高いと想定できるため、現下の社会経済情勢を踏まえて、

すぐに取り組んで成果を上げることができるような幅広い地域連携について議論することが重要であるとの共通認識を関係者間で得たのではないかと、という点である。「関門地域の未来を考える研究会」は、2007年7月2日に開催された「第10回 北九州市・下関市 両市長会談」によって設置が正式に決定されているが、この会談において、北橋北九州市長と江島下関市長は「関門連携共同宣言」を行い、これまで蓄積が進んできている「市民交流」「経済活動」「教育文化活動」「交通環境」「行政間」の、「関門の5連携」に積極的に取り組むことで合意している。幅広い連携をさらに強力に推進することにより、両地域の活性化を目指す姿勢が表れていると言えよう。

第二に、九州において道州制を巡る議論が活発化し、九州地域戦略会議や九州市長会において「九州はひとつ」という考え方のもと、地方分権、道州制時代における地域のあり方の検討が具体的に進んでいることが特に北九州市側の関係者に若干の影響を与えたのではないかと推測できる。広域自治体に包括されない特別市を目指すことは、すなわち九州という「枠」から離れることを意味しており、九州の経済界や市長会などの「九州はひとつ」をベースとした議論と関門特別市構想は、単純化して考えると矛盾が生じる。整合性を保った議論の難しさが意識されたのではないかと。また、中国地方においても中国あるいは中四国を一体的にとらえた道州制推進に向けた議論が行われており、下関市側の関係者にも同様の考えが生じたことも考えられる。

第三に、2007年2月に北九州市長が末吉興一・前市長から北橋健治・現市長に代わった点が影響したのではないかと推測する。前項で述べたように、現在の関門特別市構想の端緒を作ったのは当時の末吉市長であるが、2007年2月に行われた北九州市長選挙において、末吉氏は5期20年の在任を経て勇退を表明し出馬せず、同氏が支援を表明していた候補者（注22）を破り北橋氏が当選したという経緯がある。首長が交代することにより、市の将来ビジョンや各政策が変更されることは北九州市に関わらず一般的に行われるものであり、関門特別市構想あるいは大都市制度改革のあり方を巡り末吉氏と北橋氏の間で考え方の違いがあったことが、研究会の設置目的や議論内容に影響を与えた可能性として十分考えられる。

なお、現職が勇退を表明した市長選挙を控えていた2007年当初においては、行政側で2007年度の主要政策の細部が固まっておらず、関門特別市構想に関する研究会についても大まかな考え方等が2006年末から2007年当初に記者会見等を通じ報道機関側に伝わり、特徴的、刺激的な部分を中心に報道が行われざるを得なかったことも考えられよう。

(3) 「関門地域の未来を考える研究会」における関門特別市構想関連の議論

2007年12月に設置された「関門地域の未来を考える研究会」は、本稿の執筆時点である2008年12月までに計3回の会議を開催している。前項で述べたように研究会では関門特別市構想に関する事項以外についても幅広く議論されているが、以下に関門特別市構想関連に絞って提出された資料や議論概要等について整理する。

第1回研究会は2007年12月18日に開かれた。事務局から示された資料のうち、研究会の論点をまとめた資料では、時代の潮流として6点が挙げられ、そのうちの一つに「地方分権や道州制の議論の本格化」を位置づけ、「今後、基礎的自治体の重要性の高まりと道州制への移行など、地域自らが行政を推進していくためのシステム改革が求められている。」という問題認識

を明らかにしている。さらに道州制や国土形成計画の取り組み状況などを踏まえた上で、研究会の論点として「アジアのゲートウェイ構想における関門地域のあり方」「地方自治制度のあり方」「国土形成の新しい基軸について」「域内交流の活性化、市民の暮らしの充実のあり方」「域外からの交流人口の拡大」の6点を挙げている。このうちの「地方自治制度のあり方」について具体的なポイントとして、「①地方分権、道州制を見据えた関門地域はどうあるべきか」「②地域の自立的発展を可能とする自治システムはどうあるべきか」「③関門特別市構想の意義は何か」「④関門特別市構想にメリットはあるのか」を示している。さらにそれを補足する資料の中で、関門特別市構想の背景、定義について簡単にまとめている。ここでの定義としては、前述のように、非常に広義な意味も含んだ例示が行われている。すなわち、「関門特別市構想とは、主に次の3つの定義が考えられる。」としたうえで、「地方自治法上の合併による基礎的自治体（どちらかの県に属する越境合併）」「県や道州から独立した新たな概念の自治体（地方自治法の改正や特別法が必要）」「関門連携を推進するための将来ビジョン（双方が個々の自治体としての独立性を保ちつつ、バーチャル都市として密接に連携・協働）」の3点を挙げている。一点目は越境という特殊条件ではあるものの通常の市町村合併であり、三点目は連携の方向性を示すものであろう。こうした幅が広い考え方を示した上で研究会メンバーに議論を求めた背景として考えられるのは前項で述べた事項である。

こうした資料を踏まえた上で、公表されている第1回の議事録（要点）をもとに各委員による関門特別市関連の主な発言を類型化すると、以下のように4分類に整理できる。

- 現在の道州制議論に対する懸念： 例）下関市と北九州市は日々の交流で一体感のある地域なのに、道州制の議論の区割案では、両市はいずれも別々である。
- 関門特別市議論の推進論： 例1）道州制自体が大きな法律の変化であり、道州制の議論を機に特別市も考えるべきだ。 例2）交流の提案だけでなく、道州制での特別市のメリットを提示できれば良い。 例3）ハードルは高いが、道州制のそのものが大きな枠組みの転換であるため、今後道州制が順調に進むのであれば、特別市構想を真剣に考え、後手に回らない様にしないとイケない。 例4）特別市を作るためには、法律の上でも全国的にここは特別であると認識させるような実績作りが必要となる。
- 特別市となることを前提としない観点からの意見（特別市議論にやや否定的と考えられる意見）： 例1）九州道または九州府成立後の関門連携をどうするのか考えるべき。中国道、中国府になっても、下関はゲートウェイであるだろう。 例2）企業の場合、統合もあればアライアンスもある。行政も統合とアライアンスの両面で考えるべきだ。 例3）道州制で、地域が広域的なまとまりを持つほど、「境界」が重要性を帯びる。 例4）福岡市と北九州市の政令都市が九州から外れるかどうかという、別の困難な問題がでてくる。
- その他の制度、区割り等の提案： 例1）両市の連携を密にするには、「西日本州」（人口2,400万）として、九州・中国・四国が一緒になれば、関門統合に誰も文句を言わなくなる。 例2）関門地域が州境になれば、どちらかの州に移るという論理は残るのではないか。

以上のように、関門特別市について推進、あるいは否定のいずれかに偏った議論は行われず、道州制や地方分権を巡る議論が全国的に進む中で関門地域の将来の姿についても検討する必要があるという共通認識のもと、自由な意見交換が行われた回であったと位置づけることができよう。

第2回研究会は2008年4月18日に開かれ、筆者は報告事項（関門地域共同研究の成果について）の報告者として会議に出席した。この回の議題は国土形成計画における関門地域のあり方についてであり、関門特別市構想、あるいは道州制を巡る議論については、各委員の発言のなかに散見される程度であった。その中で特筆される意見として、北橋北九州市長の「それぞれの自治体が、自分たちがどうするべきかを決める時代が来ます。この関門地域の果たしてきた役割、国土形成における戦略的な重要な意義を考えますと、合併も視野に入れて、1つ1つ着実に連携を深めていくことが両市にとっても、国にとっても大切なことかと思います。」（注23）が挙げられる。「合併を視野に入れて」とすることにより関門特別市構想の否定は行わず、その上でまずは着実な連携に取り組む姿勢を示している。この趣旨と同様の発言は後述する第3回研究会でも行われており、2008年時点での北九州市役所としての関門特別市構想に対するスタンスは、この発言に集約されていると考えることができよう。

なお、この日の議題であった国土形成計画についても、広域地方計画のブロック区分によって関門地域が九州圏広域地方計画と中国圏広域地方計画に分かれる形となっており、いわば道州制の区割り議論と同様の構図となっているため（注24）、一体性の高い関門地域として両地域に意見を明確に示したいという観点から議論が行われた。結果として、研究会後の2008年7月、研究会は「国土形成計画 広域地方計画策定に向けた提案」を取りまとめ、国土交通省九州地方整備局長、中国地方整備局長に提出している。本研究においてこの点について詳細に論考することは省略するが、こうした提案を行ったことは関門地域の未来を考える研究会の具体的かつ大きな成果の一つと評価できよう。

第3回研究会は2008年12月24日に開かれた。議題は道州制における関門地域の行政制度のあり方についてであり、筆者は資料解説者として出席した。この回では道州制、地方分権時代における関門地域のあり方について幅広い意見が出され、また関門特別市構想が主たる議論のポイントの一つとなった。説明資料のうち、主要部分についてはⅣにおいて示すこととするが、仮に道州制が導入されることとなった場合、関門地域としてどのような議論が必要になるかという観点から、道州制を巡る議論等を概説した上で関門特別市となった場合の行財政・まちづくり、市民生活、経済活動への影響として期待・懸念事項等をまとめた。それに対する意見であるが、本稿執筆時点である2008年12月末段階で議事録が公表されておらず、また筆者は出席者であるが各委員の承諾を得ないまま発言を公表することは適切ではないと考えるため、本研究ではごく簡潔に印象を述べる程度に留めることとする。基本的に、関門特別市に向けて直ぐに具体的検討を強力に進めるべき、とする意見はなく、全体的な方向として、「理想と現実」を踏まえ、関門特別市構想を視野に入れつつ、実質的かつ有効な関門連携を一つひとつ積み重ねていくべきであり、その結果、関門地域の一体化が進んでいくであろう、という形であったと考える。この他、法改正あるいは新法が必要な特別市制度の創設及び移行を目指すのであれば全国に理解されるような地域の特殊性（例えば沖縄のような特殊性）が必要であろう、という点に関し、海峡を跨いで国の特定重要港湾に指定されている「関門港」の存在が挙げられる、とする意見があった。また、関門特別市構想あるいは関門連携について、本地域においてはある程度の関心が集まっているが、地域外の人々からはあまり注目されていないのではないかと、とする意見があった。

2008年12月までに以上の3回にわたって意見交換が行われており、今後の研究会において

関門特別市構想について改めて掘り下げた議論を行うかどうかは未定であるが、個人的見解として、おそらく過去 3 回の議論に各委員の意見は集約されているものと考え。

なお、研究会は両市で交互の開催となっており、第 1～3 回は、いずれも関門海峡に面して互いの市街地がよく見渡せる北九州市の門司港地区及び下関市の唐戸地区の、連絡船によって 5 分で結ばれている、いわば関門連携の拠点とも言える場所で開催されている。ただ、このことは関門連携が両市の全域同士の「面と面」の連携ではなく、両市の境界地域を中心とした比較的限られた地域の「面と面」、あるいは「点と点」の連携ではないかと懸念されることをいみじくも象徴しており、このことが関門特別市構想の議論の動向にも影響を与えることが考えられる。

2. 明治・大正及び昭和初期の議論

(1) 明治・大正及び昭和初期における議論の概要

前節(1)で述べたように、現在の関門特別市構想の議論の端緒には、1925（大正 14）年に中野金次郎が著した『海峡大観～関門海峡及び北九州の対外的発展と其の将来』が影響を与えている。また、特別市という発想ではないものの、関門海峡を跨いだ合併については、明治・大正期にしばしば取り上げられてきていた。表 4 に主な議論の歴史等をまとめる。

表 4 明治・大正及び昭和初期における主な関門特別市、関門合併議論

年	関門特別市、関門合併関連議論	備考
1896（明 29）	地域紙『門司新報』に関門合併推進に係る記事掲載	1889（明 22） 赤間関市（下関市）市制施行
1899（明 32）	下関に英国領事館を設置する必要性を英国政府に上申した駐日英国公使アーネスト・サトウが、報告の中で、門司と下関は一市に統一されるべき、と記述	1891（明 24） 九州鉄道鹿児島本線の起点の門司駅（現在の門司港駅）開業 1899（明 32） 門司市市制施行 1900（明 33） 小倉市市制施行 1901（明 34） 山陽鉄道馬関駅（下関駅）開業 1902（明 35） 関門鉄道連絡船開通 1905（明 38） 下関・釜山間に連絡船就航
1924（大 13）	通信大臣藤村義朗が下関市及び北九州 5 市（門司市、小倉市、若松市、八幡市、戸畑市）の合併の必要性を述べる	1914（大 3） 若松市市制施行 1917（大 6） 八幡市市制施行 1924（大 13） 戸畑市市制施行
1925（大 14） ※とりまとめは 1923（大 12）	実業家・中野金次郎が著書『海峡大観』において、下関市及び北九州各市の合併、ならびに山口・福岡両県に属さない新たな行政区画の創設の必要性を述べる。 → 現在の「関門特別市構想」の源流とも言える提言	
1934（昭 9）	福岡県知事のもとで、北九州 5 市合併及び下関市を加えた 6 市合併を検討（結果的に 6 市合併は保留扱い）	1937（昭 12） 北九州五市の合併に対する各市の意見とりまとめ ・小倉、若松（合併賛成） ・戸畑（慎重考慮が必要旨、答申） ・門司（港湾を主体とする 6 市合併論） ・八幡（法人格のある区の設置希望）
1942（昭 17）	下関市長が、関門北九州 6 市は国策上からも是非合併して一元的運営をすべきであるが、現状は時期尚早の旨、北九州市へ回答	1942（昭 17） 関門鉄道トンネル試運転開始 1943（昭 18） 衆議院市制法改良特別委員会において、内務大臣より五大市＋北九州 5 市を一緒に考える必要性が提示され、北九州における合併議論が再燃。戦局が激しくなり議論打ち切り

出典：出口（2000）、関門地域行政連絡会議（2005）、古賀（2006）を参考に筆者作成

こうした動きが活発化した背景について、古賀（2006）は、「関門海峡が古くから海上・陸上交通の要衝として栄え、特に明治以降は、下関、門司がそれぞれ本州・九州の鉄道のターミナルとなるとともに共に国際貿易港として発展していたため、この地域資産の活用に向けて両地域統合の主張が出てきた」と分析している。なお、関門海峡は最も狭い所では 650m の幅であり、下関市街地と門司市街地は近接した状況にあった。また、関門地域は朝鮮半島・中国大陆と日本を結ぶ「ゲートウェイ」とも言える地理的特性を有し、さらに産炭地域を後背地に持ち、製鉄をはじめとする日本を代表する重工業地帯を形成していた点など、様々な特殊性が議論の背景にあったことがうかがわれる。

(2) 中野金次郎による構想

現在の関門特別市構想の議論の端緒となる提言を行った中野金次郎は、1882 年に現在の北九州市若松区で生まれ、現在の日本通運の母体である国際通運の社長や、旧・興亜火災海上保険の社長などを務めた実業家である。また、門司市議会議員や門司商工会議所会頭、東京商工会議所副会頭などの公職も務めている（注 25）。

この中野は、関門海峡の物流上あるいは国防上の重要性に着目し、その真価を明白にしたいという観点から「海峡研究所」を創設して研究を行い、その成果の一部を 1923 年に「海峡大観」としてまとめ、1925 年に出版している。この本では、「港湾問題より見たる関門海峡」に始まり、「関門海峡及び北九州の工業の将来」「交通及び経済の関係より見たる海峡の発達」、さらには「自然界に見たる海峡」「海峡の人物及び芸術」など広範にわたり関門海峡の現況分析や将来展望が行われている。その中に、「関門海峡の統一問題及びその将来」という章があり、海峡統一の必要性を論じている。必要性として、関門海峡の両岸の都市は「唇」や「はさみ」のように二枚が一つではじめて完全な一個として活用されるものであり、関門海峡の経営を行うにあたっては海峡統一が必要であり、経済的にも一体化が進みつつあるにも関わらず、現在は統一されておらず不便と損害が生じている異常な状況である、としている。そして、海峡統一が進まない唯一の要因として、行政上の統一が大変困難であるとの見解を示している。また、ロンドンやニューヨークの例を出し、関門海峡は統合の地理的障壁にはならない等の論も展開している。

その上で、「地方行政の上に於ける関門統一問題」を論じている。以下の、その要点を順に列挙する。

- 関門海峡の北岸（下関側）と南岸（北九州側。八幡、若松も含む。）の各市町村はそれぞれ統合されるべきである。
- 北岸と南岸の二大都市となった場合、両市は経済上、交通上、ますます緊密になり、南北統一して一つになることは、海峡都市の発達のために必然的なことである。
- 海峡市とも言うべき一大都市が出現した場合、地方行政の区画上、山口県とすべきか福岡県とすべきかは困難な問題である。国内では関門海峡に似た特性を持つ地域や府県を越えた多都市による合併の類例はない。県を異にし、狭い海峡を隔てて特色ある経済地帯を一大都

市として行政上どこに所属させるかということは、関門海峡の将来はもちろんのこと、我が国の経済上、行政上の興味深い大問題である。

- この興味ある大問題の解決は、これを二つに分けて考える必要がある。一つは下関市と門司市のみの合併である。もう一つは下関と北九州各市が合併した「海峡市」である。
- 理想的なのは「海峡市」である。海峡市及びその周辺地域を合わせ、別に新しく海峡をまたぐ一大行政区を創設する必要がある。このほかに、将来の海峡市の所属を決定する新案があるだろうか。これを隣接する福岡、山口の二県の中に編入させることは実現不可能であるばかりではなく、それは決して海峡市の本来の姿、機能を発揮できるものではない。この有力な特色ある経済地帯を、独立した行政区とするのは、わが国西部の代表港湾であり、わが国の代表的な中継貿易地という使命を完遂させるためである。
- この新しい、意義のある行政区の名を予想することは、いささか理想的すぎるかもしれないが、試みに、「海峡府」または「関門県」という名であれば妥当であると思う。

出典：中野（1925）の現代語訳（1995）の pp.181-186 を要約

時代背景は現在と大きく異なるものの、海峡で分断されることはこの地域の発展を阻害するのではないかという、現在の関門特別市構想と類似した視点に立ち、また既存の県に包括されない新しい行政区域を創設するという、特別市制度につながる提言を行っている点は極めて特徴的であると言えよう。

この提言はすぐに実現するには至らなかったが、下関市はその後、昭和初期に豊浦郡彦島町や長府町など順次合併を重ねて「北岸」の統合が進み、また北九州各市は 1963 年に 5 市合併して「南岸」を統合した北九州市が誕生、また港湾としての関門港の一体性の向上や、トンネルや架橋による関門両市の交通アクセスが向上し一体化は進んでいくこととなった。さらに 2007 年頃から改めて中野の構想を端緒とした関門特別市構想が注目されることとなっている。

なお、こうした提言が、物流や金融の大実業家として活躍した中野から出された点は、現在の道州制議論において日本経団連や各地の経済連合会、経済同友会などの経済団体が議論の主導的役割を担っている点と共通している点とも言えよう。

3. 戦後から近年までの議論

戦後まもなくから我が国の地方自治制度が大きく見直される中、北九州 5 市の合併について繰り返し議論が行われ、1963 年 2 月に北九州市が合併により誕生し、同年 4 月には旧五大市以外では全国で最初となる指定都市へと移行した。こうした議論の中で下関市との合併について門司市などでは意識されたことも推測できるが、北九州市誕生に伴い合併議論は無くなり、以降、旧合併特例法下における、いわゆる平成の大合併といわれる時期（1999～2006 年）においても、下関市、北九州市それぞれにおいては市町村合併に関する一連の動きはあったものの（注 2 6）、下関市と北九州市が合併するという議論は公式には行われず、また民間での機運等も起こらなかった。

そして、本章 1 節で述べたように、2006～2007 年にかけて再び議論が持ち上がり、2007～2008 年における「関門地域の未来を考える研究会」での議論等に至っている。

4. 小括

関門特別市構想は古くは大正期まで遡ることができ、また当時の提言が現在の議論の端緒となっている点は注目すべき点であろう。また、関門特別市構想について大きく報道が行われた2007年1月以降、北九州市の市長交代などの変化もあり、関門特別市を視野に入れつつも急いでその実現を目指すのではなく、幅広い関門連携を着実に進め、地域の一体化を深めていこうとする考え方が2008年末段階では主流になっているものと考えられる。

(注17) 西日本新聞(2007年1月5日)「「関門特別市」へ研究会」における記述による。

(注18) 同じく西日本新聞(2007年1月5日)「「関門特別市」へ研究会」における記述。

(注19) 読売新聞(2007年1月4日)「地方分権議論に一石 ～山口、西中国から反発も」、西日本新聞(2007年1月5日)「「関門特別市」へ研究会」などにおける記述。なお、宗近(2007)は、①道州制による北九州市の九州における中心性の低下の懸念、②道州制により下関市が“中国州”の端になり九州との関連性が考慮されない州施策が行われる懸念、があるため、日本の物流・人流、安全保障上のアキレス腱的な意味を持つ関門地域の特殊性を踏まえ州から独立して特別市となり、独自の地域戦略を講じたという理由があるのではないかと解説している。

(注20) 「関門地域の未来を考える研究会」の構成委員は別表1のとおり。

別表1 関門地域の未来を考える研究会 構成委員(2008年12月現在)(敬称略)

下関商工会議所会頭	林 孝介	北九州商工会議所会頭	重渕 雅敏
中国経済連合会副会長	福田 浩一	九州経済連合会副会長	藤井 康雄
下関市立大学学長	坂本 紘二	北九州市立大学学長	矢田 俊文
下関市市長	江島 潔	北九州市市長	北橋 健治

出典：関門地域の未来を考える研究会設置要綱

(注21) 第1回関門地域の未来を考える研究会(2007)資料「論点」参照。

(注22) 西日本新聞(2006年11月11日)「2007北九州市長選 ～柴田氏支援を末吉市長明言」など参照。

(注23) 公表されている第2回関門地域の未来を考える研究会 議事録より抜粋。

(注24) ただし広域地方計画の策定においては「隣接する広域地方計画区域への参加」が予め認められており、策定にあたる九州圏広域地方計画協議会のメンバーには山口県が加わっており、中国圏広域地方計画協議会のメンバーには北九州市が加わっている。

(注25) 1995年発行『海峡大観(現代語訳)』(現代語訳：藤木智誠、発行：北九州港湾振興協会)など参照。

(注26) 下関市は2003年3月に「下関市・豊浦郡四町合併協議会」を設置。2005年2月に下関市、菊川町、豊田町、豊浦町、豊北町の1市4町で新設合併。北九州市は、中間市民の住民発議及びそれに係る一連の手続きを経て、2004年1月に「北九州市・中間市合併協議会」を設置。同年11月までに合併協議会での協議は終了したが、同年12月に中間市議会において合併関連議案が否決され、合併に至らなかった。

Ⅳ 道州制を見据えた関門特別市構想の展望、課題

前章までに関門特別市議論の概要について整理してきた。本章では、これらを踏まえ、関門地域において市民が関門特別市に関する議論等を行う際に参考となることを目指し、現在議論が行われている道州制が仮に実現した場合、関門地域はどのような行政区分に置かれることが考えられるのか、またそのパターンごとに考えられる諸影響等について例示することとする。

なお本章については、もとになる資料を筆者が作成し、2008年12月24日に開催された「第3回 関門地域の未来を考える研究会」において筆者から報告を行っている。

1. 検討の前提等

(1) 検討の前提

現在、地方分権や道州制の議論は活発に行われているが、2008年12月時点では第二次地方分権改革においてどのような分権が進められ、また中長期的に道州制が導入されるのか、また導入された場合はどのような制度となるのかといった点については明らかではない。

本研究では、敢えて現行制度から極めて大きな変化が生じる場合、すなわち道州制が導入され、かつ国から地方へできるだけ多くの権限・財源が移譲される場合を想定し、検討を行うこととする。その際、制度の大枠については、九州地域戦略会議第2次道州制検討委員会（2008）『道州制の「九州モデル」答申』に示されるような仕組みを念頭に置くが、細部については特に考慮しないこととする。

また、整理に際しては、市民等による議論の活発化に向けた導入となるよう、わかりやすく簡潔な整理を試みる。

(2) 関門地域の特殊性及びその特殊性を考慮した検討の意義

関門特別市の展望、課題を検討するにあたり、関門地域の特殊性を以下に整理する。

第一に、「政令指定都市と中核市が隣接」していることが挙げられる。2008年現在、全国に17指定都市、39中核市があるが、三大都市圏を除くと、指定都市と中核市、あるいは指定都市同士が隣接しているのは、「北九州市・下関市」と「浜松市・豊橋市」の2地域のみである。

第二に、「海峡を挟んで一体的な都市圏を形成」していることが挙げられる。中野金次郎の指摘にもあるが、海峡に面した市街地を有する両都市が一体的な都市圏を形成しているのは、全国唯一とも言える特殊性と言えよう。なお、この都市圏は、人口約130万、市内総生産約4.3兆円（北九州市と下関市の2市合計）であり、大分県（人口約120万、総生産4.5兆円）とほぼ同じ規模を有している（注27）。なお、面積（約1,200km²）は都道府県最狭の香川県（約1,880 km²）より狭小である。

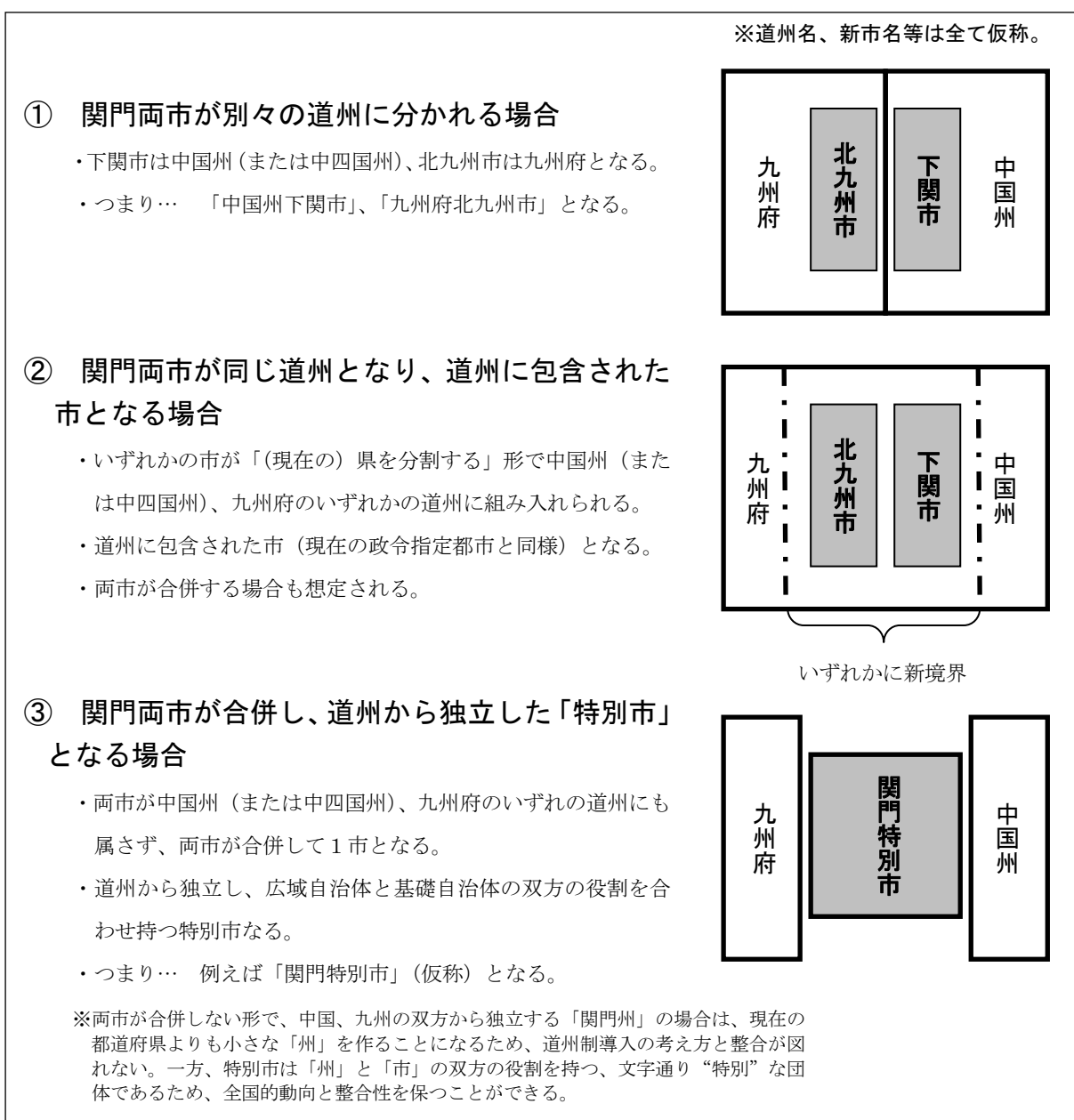
第三に、「我が国の陸上、海上交通の要衝の地」であることが挙げられる。古くから本州と九州、太平洋・瀬戸内海と日本海・東シナ海を結ぶ動線がクロスしている関門地域は、人の動きや物流において重要な役割を果たしてきている。

第四に、「現在の道州制の区割り議論では、一体的な都市圏でありながら別々の道州に組み込まれる提案が主流」であることが挙げられる。首都圏を除くと、こうした課題が生じている地域は数少ないと言えるのではないか。

こうした点を勘案すると、関門地域は大きな特色を持った地域であると言え、いわば汎用的・一般的な制度設計では対応できない重大な課題が多く発生する可能性を持つ地域と言えよう。そのため、関門地域の特色を活かすことができる仕組みを、関門地域自らが検討・提案することの必要性は高いと言えるのではないかな。

2. 道州制が導入された場合に想定される関門地域の状況

仮に道州制が導入された場合、関門地域で考えられる「区割り」等を例示すると図2のように大きく3パターンが考えられる（注28）。



出典：筆者作成資料（関門地域の未来を考える研究会 第3回資料3（2008年12月開催））より抜粋（一部加工）

図2 道州制導入後に関門地域において想定される主なパターン

3. 道州制導入後のパターン別に想定される期待事項・懸念事項

前節で示した3パターンのうち、①についてはこれまでの国等の検討の中で最も考えられるパターン、③については最も関門地域の自立性が高まるパターンと考えられる。そこで、この両パターンについて、仮に道州制が導入された場合の期待事項、懸念事項を、「行財政・まちづくり」「市民生活」「経済活動など」の三つの視点から例示したものを表5にとりまとめる。

表5 道州制導入後のパターン別に想定される期待事項・懸念事項（例）一覧

パターン 影響事項等	関門両市が別々の道州に分かれる場合	関門両市が合併し、道州から独立した「特別市」となる場合
行財政・まちづくり 期待	① 変化が比較的小さく、混乱が生じにくい。 ※ただし大きな変化も起こりうる。懸念の③を参照。 ② 九州としての一体性、中国地方としての一体性を重視した施策を行いやすい。	① ほとんどの事務事業を自立的に実施可能となり、地域特性に適合した施策を迅速に行いやすくなる。 ② 国税以外は全て特別市税となり財政規模が拡大する。納税者にとって、受益と負担の関係が明確になる。 ③ 関門港の一体的経営など、広域的視点からの効果的なまちづくりを具体的に進めやすくなる。また行政効率が向上する。 ④ 国、他州あるいは海外地域に対する発言力、イメージが向上する。
懸念	① 道州政府によって各道州内における都市間連携が重視されること等により、関門連携が行いづらくなる可能性がある。 ② 各道州の「端」になるため、道州政府の「選択と集中」から外される懸念がある。また道州内の諸調整が難航する懸念がある。 ③ 道州と政令指定都市、中核市の「役割分担」や「税財政の仕組み」の制度設計次第で、関門両市の権限、財源が弱まる懸念もある。 例)・役割分担：産業政策、港湾管理運営等の権限は道州か市か ※各道州制提言を見ると、大半のものでは産業政策、社会資本整備などの権限は「道州に集約」するものとなっている。 ・税財政：法人市町村民税の扱い。政令指定都市・中核市の事務に見合った税源移譲の有無	① 隣接道州、市町村との政策上の諸調整が難航する可能性がある。 → 「九州としての一体性」「中国地方としての一体性」が失われる可能性 ② 事務事業移譲に伴う財政支出の拡大。また、現在の県管理施設等が移管される際は未償還債務が移転してきて負担となる。公務員の移籍等の対応も課題。 → 財政的に自立できるかどうか懸念 ③ 我が国において特殊な地域となるため、国の施策において不利益を被る場合もあり得る（逆に利益を受ける場合もある）。

パターン 影響事項等		関門両市が別々の道州に分かれる場合	関門両市が合併し、道州から独立した 「特別市」となる場合
市民生活	期待	① 変化が小さく、混乱が生じにくい。 ② 地域アイデンティティにも大きな変化は生じない。	① これまでの「国・県」よりも身近な存在の「市役所」が行政サービスを提供することになる。 → 地域特性に適合した施策が迅速に行われ、地域課題が解決しやすくなる。 ② 行政サービスが抜本的に見直されることとなる。 ③ 納税者にとって、受益と負担の関係が明確になる。 ④ 施設利用の選択肢が広がる。 例) 現在の下関市内から、北九州市内の県立高校（特別市移行後は市立高校）に通うことができるようになる ⑤ 新たな地域アイデンティティが生まれる。それによって、様々な市民活動、経済活動が広がる可能性がある。
	懸念	① 道州ごとに制度が大きく異なる場合、市民生活に若干の混乱が生じる懸念がある。 例) 隣接する市でありながら、税率やサービス内容が著しく異なる事態の発生など	① （再掲）行政サービスが抜本的に見直されることとなる。 ② 我が国において特殊な地域となるため不利益を被る可能性もある。 例) スポーツの全国大会に代表を送る場合、特別市も道州並みに処遇されるかどうか
経済活動など	期待	① 変化が比較的小さく、混乱が生じにくい。 ② 両道州の制度の差を活かした“境界ビジネス”が発生し成長する可能性がある。 例) 税率の差を活かしたビジネス	① 地域特性をフルに活かした経済政策や税制が柔軟に行われやすくなる。関門港の一体的経営などによる効果も発揮しやすくなる。 ② 都市イメージや知名度の大幅向上が期待できる。「関門ブランド」による経済活動の活発化が期待できる。 ③ 経済活動に必要な行政手続き等が身近で迅速に行われる。 ④ 現在、県の区域を単位として活動している企業等には事業の大幅見直し等の機会となる。 ⑤ 隣接道州、特別市の制度の差を活かした“境界ビジネス”発生の可能性あり。

パターン 影響事項等		関門両市が別々の道州に分かれる場合	関門両市が合併し、道州から独立した「特別市」となる場合
懸念		① 都市間競争の中で埋没しやすくなる懸念がある。 特に、道州政府の「選択と集中」戦略から外れることが多くなった場合、経済活動にも大きな影響が出ることも考えられる。 ② 関門連携施策が行いづらくなる懸念がある。	① 「九州としての一体性」「中国地方としての一体性」が失われる可能性がある。 ② 特別市と道州の間で制度等が異なることにより、経済活動に係る手続きが煩雑化する懸念がある。 ③ （再掲）現在、県の区域を単位として活動している企業等には事業の大幅見直し等の機会となる。
	備考	・現在の潮流で道州制が導入される場合、最も可能性が高いパターンと考えられる。 ・産業政策、社会資本整備・運営などに関しては、必ずしも「道州制導入＝下関市、北九州市の自立性向上」とはならない可能性がある。これらは、道州政府へ権限が集中し、税財政の仕組みもそれを前提としたものになることも考えられる。各道州内での調整難航も想定される。	・新たな大都市制度「特別市」導入に係る障壁は大きいことが予想される。 ・関門地域が特別市となるには、国民から「沖縄並み」の特殊性が関門地域にあることの理解を得ることが必要と考えられる。 ※なお、沖縄は広域自治体である州としての「沖縄特別州」を指向しており、基礎自治体は州に包括して設置することを想定している。従って沖縄の構想は特別市構想とは異なる。ただし他州と比較し特別な存在を目指している、という点では特別市構想と共通する部分はあると言える。

出典：筆者作成資料（関門地域の未来を考える研究会 第3回資料3（2008年12月開催））より抜粋（一部加工）

あくまで仮想の状態に基づいて想定される事項等であるが、関門特別市となって地域の自立性が向上することにより、期待、懸念の双方が数多く考えられる。

4. 今後の議論について

関門特別市構想を巡っては、Ⅲ 1 (3)で述べたような状況にあり、2009 年以降に直ちに構想推進に向けた動きが予見される状況にはない。

一方、地方分権が全国的に進んでいくことは確実視され、また基礎自治体、広域自治体のあり方についても道州制を含め今後様々な議論が行われていくことが予想される。地方分権の時代においては、分権の具体的内容や、その制度導入後の地域のあるべき姿について、国主導で決められるのではなく、各地域で地域に関わる各主体が考えていくことが必要であろう。そうした際、地域の一つの姿として「関門特別市」を視野に入れることを否定すべきではないと考える。

まず、関門地域として地方分権が特に必要な事項を考え、その上で、特別市となることにより理想的な姿を実現できるかを十分議論すべきであろう。その際、周辺市町村も含んだ地域を想定するか、という点や、関門地域の特殊性についてどのように国民に理解を求めるか、という点なども議論していく必要がある。

実現可能性について、法改正や新法制定、それに先立つ国民的合意形成が必要であるため現行制度下では極めてハードルは高いものと言えるが、仮に地域の総意として関門特別市を目指すという方向となった場合には、それに向けた法整備などの詳細な検討を行って関係機関等と調整を試みるべきであり、不調に終わった場合でも、地域が一体となって地域の将来を真剣に議論したというプロセスは大きな成果を地域にもたらすのではないかと。

なお、北九州市、下関市とも広い市域を有しており、両市が接している地域はある程度限定的である。北九州市においては、門司区、小倉北区のように関門海峡に面している地域では関門連携への関心が高く、実際の連携活動も数多く行われているものの、例えば八幡西区などの市民にとっては特に連携の実感はなく、むしろ「福北連携」と呼ばれる福岡市と北九州市との連携の方に関心が高い可能性がある。また下関市においても長門市や山陽小野田市に近い地域においては関門連携への関心が低いことが想定される。特別市議論は自治体の姿を抜本的に変えるものであり、特に「関門特別市」は両市の合併を前提としたものであるため、市民は、特別市議論より前にまず市町村合併の是非に関心が生じることが想定される。関門特別市議論を推進する場合は、関門連携に関心が低いと考えられる地域の市民に対し、いかに必要性や利点等を説明できるかが重要なポイントになろう。

(注 2 7) 注 1 5 と同様、人口は平成 17 年国勢調査報告、市内総生産は平成 16 年市民経済計算または県民経済計算から算出。南 (2008b) p.99-100。

(注 2 8) ここでは議論を単純化するため、最も基本的と考えられる 3 パターンを示した。なお、仮に道州制が導入されない場合を想定する場合は、図 2 の中国州 (仮称) を山口県、九州府 (仮称) を福岡県に置き換えて考えることも可能であろう。

V おわりに

本研究では、関門特別市構想の推進側に立つものでも否定側に立つものでもなく、中立的観点から 2007 年以降に改めて関門地域において注目を集めている「関門特別市構想」について議論の現況を整理し、また仮に道州制が導入された場合における関門地域の課題と展望等について特別市構想に焦点を当てた予備的考察を行った。

関門特別市構想の実現に向けては諸課題が多く、また現在の全国的な地方分権、道州制議論に不透明感がある中においては具体的検討が難しい状況でもあるが、こうした状況においてこそ、様々な提案を国や他地域に発信していくことにより、関門地域の存在感を示すことにつながると言えよう。現在、関門特別市の議論を行うことの第一の意義はこの点にあると考える。また、関門特別市構想を巡る議論は、様々な意味で市民にとって刺激的内容を含むため、その賛否も含めて地方分権時代における関門地域の将来像を市民自らが描いていくための契機にもなるものであろう。こうした点で関門特別市構想議論が持つ意味は大きいのではないかと。

なお、本研究においては 2008 年 12 月までの状況をもとにとりまとめを行っているが、2009 年以降も全国的に地方分権、道州制を巡る議論が変化していく中で、関門特別市構想も含めた関門連携を巡る動きにも変化が生じる可能性はある。そうした動向を踏まえ今後さらに論考を進めるとともに、本研究で考察した関門特別市の期待・懸念事項等についても一層検討を深めていくこと、さらには北九州市、下関市の各市内での関門連携に対する地域別の意識の違いに

関する調査研究を行うことなどを今後の課題としたい。

(都市政策研究所 准教授)

〔参考文献〕

- 愛知県 分権時代における県の在り方検討委員会 (2004)『最終報告書』
- 沖縄道州制懇話会 (2008)『沖縄の「特例型」道州制に関する第1次提言』
- 金井利之 (2007)『自治制度』東京大学出版会
- 加茂利男 (2006)「地方自治制度改革のゆくえ ―基礎的自治体と広域自治体の規模と機能―」、
『自治体二層制と地方自治』敬文堂、pp.3-20
- 関門地域行政連絡会議 (2005)『関門ハンドブック 2005 年度版』
- 九州地域戦略会議 (第1次) 道州制検討委員会 (2006)『道州制に関する答申』
- 九州地域戦略会議第2次道州制検討委員会 (2008)『道州制の「九州モデル」答申』
- 古賀哲矢 (2006)「北九州市と下関市の県境を超えた合併の可能性の検討」、『関門地域研究』
vol.15、pp.81-98
- 指定都市市長会 大都市制度調査研究プロジェクト (2006)『道州制を見据えた新たな大都市
制度の在り方についての提言』
- 第28次地方制度調査会専門小委員会 (2005) 第16回「資料1」
- 第29次地方制度調査会専門小委員会 (2008) 第19回「資料3」
- 大都市制度構想研究会 (2008) 第1～3回資料一式
- 出口隆 (2000)「北九州五市対等合併の経過と目的」、『五市対等合併の歴史的評価』、pp1-22
- 中野金次郎編 (1925)『海峡大観 (現代語訳版)』 ※実際に参考としたのは1995年発行の
『海峡大観 (現代語訳)』(現代語訳：藤木智誠、発行：北九州港湾振興協会)
- 南博 (2008a)「道州制を巡る議論の変遷と今後の論点」、『関門地域研究』Vol.17、pp.3-61
- 南博 (2008b)「道州制導入及び特別市移行等が関門地域に与える影響に係る基礎的考察」、『関
門地域研究』Vol.17、pp.87-115
- 宗近孝憲 (2007)「「関門特別市」構想出現の背景」、三菱総合研究所『自治体チャンネル+』
97号 (平成19年5月号)、p25
- 総務省ホームページ (「審議会情報」のページ)
- 北九州市ホームページ (「関門地域の未来を考える研究会」のページ)
- 横浜市ホームページ (「地方分権・大都市制度」のページ)

北九州市の創業・ベンチャーの現状と展望

吉村 英俊

- I はじめに
- II 創業・ベンチャーのマクロ分析
- III 創業・ベンチャーの実態調査
- IV 創業・ベンチャー振興の方向性

<要旨>

本研究では、北九州市における次世代産業の発展を担う有望なベンチャー起業の発掘と効果的な支援施策を講じるため、アンケートとヒアリング調査により現状を把握し、今後の振興のあり方について考察するものである。

調査の結果、創業・ベンチャー企業の課題は「資金」「人材」「販路」に集約され、これら“ニーズ”に対する的確かつ迅速に対応する短期的なアプローチと、起業家精神や多様性の醸成といった長期的なアプローチの2つの視点から振興の考え方を提案した。

お断り：本論文は平成20年9月に投稿されたものであり、現在の経済危機以前の状況下で論じている。

<キーワード>

資金 (funds)、人材 (human resources)、販路 (markets)、ネットワーク (human networks)
チャレンジ精神 (challenging spirits)

I はじめに

北九州市は、1988年に「北九州ルネッサンス構想」¹⁾を策定し、産業都市として新たな一歩を踏み出すべく、これまでに類を見ない多様な取り組みを本格的に始動した。取り組みの方向としては、産業のサービス化や知識情報化が進展し、新たな産業の成長が期待される中、既存企業の技術力の高度化や新分野への進出を促進するとともに、先端技術産業の導入や研究開発型産業の育成が不可欠であると考え、産業支援機関や学術研究機関の整備・充実、補助金などの優遇措置をはじめとする支援制度の創設・充実、産業支援団地の整備などを、産業界のニーズを踏まえながら、産学官が一体となって展開していくこととした。

実施にあたっては、国の頭脳立地法²⁾を活用して「北九州地域集積促進計画」³⁾を策定し、その推進機関として、(株)北九州テクノセンター（以下、テクノセンター）⁴⁾を1990年4月に設立した。テクノセンターは、産学官のインターフェース役となって、九州工業大学や福岡県工業技術センター機械電子研究所などの地域の学術研究機関と企業との連携を推進し、共同研究や人材育成、情報提供、交流促進などの事業を通して、北九州地域の主に研究開発型企業の支援を行った。

創業・ベンチャー支援については、第3次ベンチャーブームと同時期に、優れた技術を有し

た起業家（ハイテクベンチャー）を対象に、安価な事業場（インキュベーションルーム）を提供することから始められた。具体的には、テクノセンターにおいて、これまでの共同研究、人材育成、情報提供、交流促進の4つの事業に、「起業支援」を新たに事業の柱として加え、1995年、テクノセンタービル内に「インキュベーションルーム」を10室確保し、相場の約1/2の賃料（共益費を除く）で貸与した。また翌1996年には、基盤技術を得意とする起業家を対象に、「起業家支援貸工場」を八幡西区夕原に2棟（100m²×3区画、166m²×3区画）建設し、同じく相場の約1/2の賃料で貸与した。その後も、(財)九州ヒューマンメディア創造センターや北九州テレワークセンター、学術研究都市などに、安価かつ利便性の高いインキュベーションルームを整備し、それぞれの施設の特徴を活かしながら、ハイテクベンチャーはもとより、広く創業を志す起業家に提供してきた。

一方、ソフト事業についても、1995年から起業家の掘り起こしを図るために、国から補助を得て「起業家経営セミナー」を開始した。翌1996年にはテクノセンタービル1Fに「起業支援総合相談室」を設置し、創業に係わる多様な課題に対して無料で相談に応じるとともに、適宜専門家を派遣し問題解決に助力した。また資金面の支援についても、事業性の評価に力点をおいた融資制度や、人件費を対象経費として認めた研究開発助成制度など、起業家のニーズを反映した使いやすい制度を創設した。さらに、起業家の創出・育成にあたっては支援（ハンズオン）する人材が重要であることから、2003年度よりインキュベーションマネジャーを確保し、インキュベーション施設毎に担当を決めて配備し、きめ細かな支援が展開できる体制を整備した。

なお、インキュベーションルームの整備を含め、これら支援制度はいずれも全国の自治体にあって先駆的なものであった。

Ⅱ 創業・ベンチャーのマクロ分析

1. 開業率と廃業率の推移

北九州市の開業率と廃業率は、全国平均と同様の傾向で推移するものの、共に全国平均を上回る数値で推移している。

また、全国平均では1991年に廃業率が開業率を上回り、それ以降、この逆転した状況が続いているが、北九州市ではひと足早く1986年に開業率と廃業率の逆転現象が起こり、現在に至っている。さらに、北九州市の開業率は、1975年以降、低下傾向にあったが、1991年～1996年の3.3%を底に、その後上昇し、ここ数年は4.5～4.8%で横ばいの状況にある。一方、廃業率は、変動幅が大きく、全体として上昇傾向にある。

表 2-1 開業率と廃業率、北九州市の開設事業所数の推移

		1975～ 1978	1978～ 1981	1981～ 1986	1981～ 1991	1991～ 1996	1996～ 1999	1999～ 2001	2001～ 2004
開業率	全 国	6.2	6.1	4.7	4.2	4.2	4.1	3.8	4.2
	北九州市	6.6	6.1	5.1	4.7	3.3	4.8	4.5	4.8
廃業率	全 国	3.4	3.8	4.0	4.1	4.4	5.9	4.2	6.4
	北九州市	5.5	4.3	4.9	4.9	4.5	6.8	5.5	7.3
北九州市の開設事業所数 (全業種年平均)		3,603	3,461	3,048	2,798	1,932	2,645	2,333	2,471

備考：開業率・廃業率の算出は、「北九州市の事業所」「事業所・企業統計調査」を加工。事業所を対象にしているために、支所や工場の開設・閉鎖、移転による開設・閉鎖も含む。

2. 開設事業所数の推移

開設事業所数は、1975 年以降、一貫して減少し、1991 年～1996 年には 2,000 事業所を割り込み、1975 年代初頭の半数近くになった。その後増加し、現在は 2,500 前後で推移している。

次に、2001 年～2004 年の北九州市の業種別の開業と廃業を見てみると、量的には「卸売・小売業」が最も多く、以下、「飲食店・宿泊業」、「サービス業」、「建設業」、「医療・福祉」と続く。

率で見ると、農業と鉱業を除き、「医療・福祉」においてのみ、開業率が廃業率を上回っている。また、開業率において、平均値（4.8%）よりも高い値を示しているのは、「情報通信業（8.0%）」、「飲食店・宿泊業（7.9%）」、「金融・保険業（6.1%）」、「教育・学習支援業（5.8%）」である。一方、廃業率（平均値 7.3%）については、「情報通信業（14.6%）」が開業率同様に最も高く、以下、「金融・保険業（11.9%）」、「飲食店・宿泊業（10.3%）」、「卸売・小売業（7.7%）」と続く。さらに、開業率と廃業率の乖離が大きい（廃業率／開業率 $\geq$ 2.0）業種は、複合サービス業を除き、「不動産業（2.04%）」、「運輸業（2.03%）」、「建設業（2.00%）」である。とくに「建設業」は年平均の廃業事業所数が 300 を超え、全廃業数の 8%を占有しており、今後も引き続き公共工事の削減が予想されることから、厳しい状況が続くものと予想される。なお、本市の基幹産業である「製造業」については、開業数（86 事業所）及び開業率（3.6%）ともに高くなく、廃業率／開業率が 1.8 を超えるなど、やや悲観的な状況にあると云える。

表 2-2 北九州市の業種別の開業及び廃業状況

産業分類	2001 年時点 の事業所数	2004 年時点の 事業所数	年平均の開 設事業所数	年平均の廃 業事業所数	開業率	廃業率
農 業	20	13	2	0	14.4	2.9
林 業	1	—	—	—	—	—
漁 業	2	3	—	—	—	—
鉱 業	23	23	0	0	1.6	1.6
建設業	4,209	4,577	150	303	3.3	6.6
製造業	2,180	2,405	86	159	3.6	6.6
電気・ガス・熱供給・水道業	35	33	1	—	2.3	—
情報通信業	322	415	33	61	8.0	14.6
情報サービス業	143	166	9	18	5.6	10.8
インターネット附随サービス業	5	3	1	1	37.5	25.0
運輸業	1,542	1,664	56	111	3.3	6.7
卸売・小売業	15,030	16,496	755	1,273	4.6	7.7
金融・保険業	819	964	59	114	6.1	11.9
不動産業	3,556	3,737	86	175	2.3	4.7
飲食店・宿泊業	7,117	7,464	590	767	7.9	10.3
医療・福祉	2,779	2,608	186	128	7.1	4.9
教育・学習支援業	1,306	1,343	77	96	5.8	7.2
複合サービス業	155	176	3	8	1.7	4.3
サービス業	8,901	9,130	388	551	4.3	6.0
合 計／平 均	47,997	51,050	2,471	3,747	4.8	7.3

備考：開業率・廃業率の算出は、「北九州市の事業所」「事業所・企業統計調査」を加工。事業所を対象にしているために、支所や工場の開設・閉鎖、移転による開設・閉鎖も含む。

3. 法人設立数の推移

北九州市においては、毎年 600 前後の法人が設立されている。業種としては「卸売・小売業」、「建設業」、「サービス業」が多く、全体の約 6 割を占有している。

また、業種によって性格が異なるため、一概に云えないが、開設事業所数が年平均 2,500 とするならば、法人化する割合は 1/4 程度である。とくに、法人化率⁵⁾が高いのは「建設業

(82.2%)」、「製造業 (64.3%)」であり、低いのは「飲食店・宿泊業 (6.4%)」、「教育・学習支援業 (7.4%)」、「卸売・小売業 (17.1%)」である。

表 2-3 北九州市の法人設立数の推移

産業分類	2001～2004 年平均の開設事業 所数	法人設立数		
		2004 年度	2005 年度	2006 年度
農 業	2	0	4	1
林 業	－	0	0	0
漁 業	－	0	0	0
鉱 業	0	0	0	1
建設業	150	116	134	120
製造業	86	50	56	60
電気・ガス・熱供給・水道業	1	0	1	1
情報通信業	33	15	35	26
運輸業	56	12	15	16
卸売・小売業	755	122	143	123
金融・保険業	59	18	18	22
不動産業	86	39	58	48
飲食店・宿泊業	590	29	47	37
医療・福祉	186	56	42	31
教育・学習支援業	77	6	7	4
複合サービス業	3	0	0	0
サービス業	388	107	132	145
合 計	2,471	570	692	635

資料：(株)東京商工リサーチのデータベースによる

4. まとめ

北九州市における創業・ベンチャー企業の開設及び法人化の状況を要約すると、次のように整理することができる。

- ①開業率、廃業率ともに全国平均を上回っており、その動向は全国平均とほぼ同様である。
- ②1986年に廃業率が開業率を上回り、現在までその状況が続いている。
- ③毎年2,500程度の事業所が開設されている。
- ④毎年600程度の事業所が法人化している。なお、業種によって、法人化率は大きく異なっている。

開業率と廃業率を見る限り、全国平均に比べて、地域経済の新陳代謝は進んでいるが、果たして、開設事業所数、法人設立数が量的に十分なのか、業種によってバラツキも大きく、他都市と比較するなど、今後さらなる調査が必要である。

Ⅲ 創業・ベンチャーの実態調査

1. 調査の目的及び方法

次世代産業の発展を担う有望なベンチャー企業を発掘するとともに、これら企業が抱える課題や展望を把握し、効果的な支援施策を講じるため、北九州市産業学術振興局産学連携課（現、産業経済局新産業振興課）及び(財)北九州産業学術推進機構ベンチャー支援部と共同で、アンケート調査とヒアリング調査による実態調査を行った。

調査対象の企業は、2002年4月1日～2007年5月31日（直近5ヵ年）に、北九州市内にお

いて法人登記され、かつ現存する企業のうち、ベンチャー企業が含まれる可能性が高い製造業、情報通信業、サービス業に属する企業を対象にした。

表 3-1 調査対象企業の内訳

大分類	中分類	対象企業数	
製 造 業	(省略)	(省略)	88 (30.0%)
情報通信業	情報サービス業	34	46 (15.7%)
	インターネット付随サービス業	10	
	映像・音声・文字情報制作業	2	
サービス業	専門サービス業	35	159 (54.3%)
	学術・開発研究機関	2	
	洗濯・理容・美容・浴場業	14	
	その他の生活関連サービス業	12	
	娯楽業	3	
	廃棄物処理業	10	
	自動車整備業	2	
	機械等修理業	3	
	物品賃貸業	5	
	広告業	7	
	その他の事業サービス業	66	
合 計			293 (100%)

資料：(株)東京商工リサーチのデータベースによる

アンケート調査は、2007年9月25日（発送）～10月15日（回答日限）の間、郵送方式により実施され、68社から回答を得た（回収率 23.2%）。業種別の回収率は、概ね 20±3%の範囲にあり、業種間の偏りはなかった。

また、ヒアリング調査は、回答企業（68社）のうち41社（60.3%）に対して、2007年11月中旬から12月中旬までの約1ヵ月の間に行われた。

2. 調査結果

(1) 回答企業の内訳

アンケート調査の回答企業の内訳を見てみると、業種別では、アンケートの発送数に比例して、サービス業が最も多く（56.9%）、以下、製造業（27.7%）、情報通信業（12.3%）と続く。

規模においては、資本金300万円以下（54.4%）、売上高3000万円未満（51.7%）、従業員数4人以下（59.1%）の小規模事業者が多く、過半数を占有している。なお、比較的規模の大きな企業の割合は、資本金1000万円超（13.2%）、売上高1億円以上（20.7%）、従業員11人以上（18.2%）となっており、2割弱存在した。

業歴では、創業年数において、1年以上3年未満の企業が最も多く（42.4%）、1年未満の創業間もない企業と5年以上の企業はそれぞれ2割程度存在した。設立年数においては、創業時期との時間的なズレがある関係上、1年未満の企業が増え（22.7%）、5年以上の企業が減少（7.6%）するものの、1年以上3年未満の企業が最も多かった（51.5%）。

回答企業の自己申告ではあるが、ベンチャー型と非ベンチャー型⁶⁾に大きく分けてみると、それぞれ1/3、2/3の割合になっている。業種との関係をみてみると、ベンチャー型においては、製造業、情報通信業、サービス業が概ね1/3ずつ占有しており、一方、非ベンチャー型においては、サービス業が最も多く（70.0%）、情報通信業は少なかった（1社、2.5%）。また、このこ

とから情報通信業は総じてベンチャー型(87.5%)であり、サービス業は非ベンチャー型(80.0%)であると言える。

所在地では、人口比に対して、門司区が少なく(4.4%、人口比 11.0%)、若松区が多かった(13.2%、同 8.9%)。なお、若松区が多い理由として、学術研究都市のインキュベーションルームの影響が考えられたが、これらインキュベーションルームに入居している企業は2社しかなく、関係があるとは云えなかった。

(2) 創業時

① 創業の動機

創業の動機は「自分の裁量で仕事がしたい」が最も多く(59.1%)、以下、「専門的な技術・知識が活かせる」(39.4%)、「社会貢献」(36.4%)、「アイデアを事業化する」(30.3%)と続く。一方、「より高い収入を得るため」は最も少なかった(7.6%)。このことから、お金儲けをしたといった理由ではなく、自分を磨き、活かすために、就職先として一般の企業などを選択するのではなく、創業を選択したことが分かる。創業が特別なものではない、より身近なものになったことが伺える。

なお、この傾向を全国の調査結果⁷⁾(中小企業白書 2007 年版)と比較してみると、上位4つの動機はいずれも全国の値を上回り、最下位の動機は全国の値を大きく下回るなど、北九州市の创业者の創業動機は、“自己実現志向が強い”と云える。

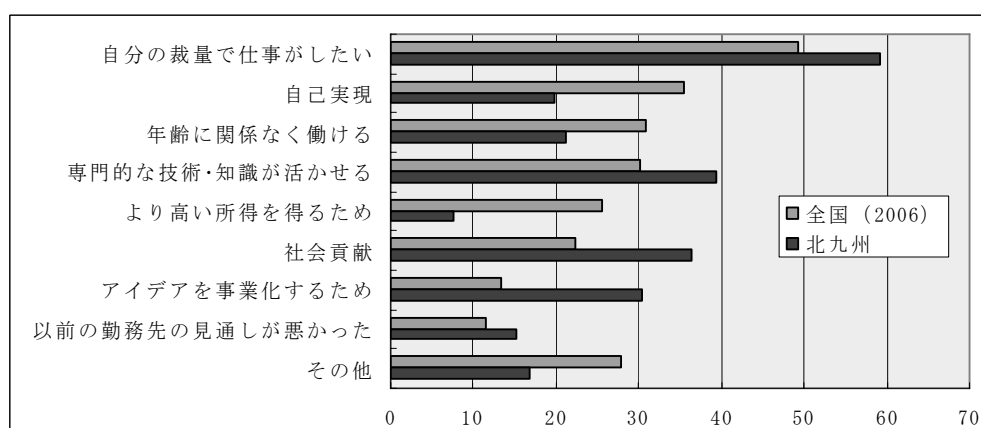


図 3-1 創業の動機（全国、北九州市）

会社分類で見ると、当然の結果ながら、ベンチャー型では「専門的な技術・知識の活用」や「アイデアの事業化」が多く、自己研鑽意欲が高い。一方、非ベンチャー型では「自分の裁量で仕事がしたい」や「年齢に関係なく働ける」が多く、自由人志向が強い。

また、10・20代で創業した若年创业者において、「自分の裁量で仕事がしたい」や「自己実現」が多く、起業が就業の一つの形態として、若者の間で認知されてきたように思われる。一方、50・60代で創業した壮年创业者においては、「専門的な技術・知識の活用」「アイデアの事業化」「年齢に関係なく働ける」が多く、これまで培ってきた蓄積を活かして働きたいといった意向が伺える。

② 創業の経緯

創業の経緯は「前職の企業と関係を持たないで創業」が半数（47.8%）を占め、以下、「前職と関係を保ちつつ創業」（23.9%）、「前職の企業の方針で創業」（20.9%）、「勤務経験がなく独力で創業」（7.5%）と続く。この傾向を全国と比較してみると、「前職の企業の方針で創業」が、北九州市において高く、とくに 50 代の定年を控えた世代において顕著である。前項とは矛盾するが、やむなく創業した後ろ向きの創業が多いことが分かる。

ベンチャー型と非ベンチャー型では差異はなく、業種では、製造業において「前職の企業と関係を持たないで創業」が多く、情報通信業においては、「前職と関係を保ちつつ創業」が多い。これは情報通信業の方が、製造業よりも創業が一般化し、また独立を奨励している現れではないかと推測される。なお、いずれの業種も「勤務経験がなく独力で創業」はゼロである。

③創業時の協力者

創業時の協力者は「家族」が一番多く（37.9%）、「取引先」（18.2%）、「親会社」（16.7%）と続く。なお、「その他」が 22.7%と多いのが特徴的である。

会社分類からみると、非ベンチャー型において、「金融機関」「行政」と回答した創業者がゼロであり、両機関がベンチャー型企業に注力していることが分かる。

④創業時の年齢

創業時の年齢は「30 代」が最も多く、次に「50 代」、「40 代」と続く。全国と比較してみると、北九州市は 10・20 代の若者が少なく、60 代の壮年が多いことが分かる。高度成長期に働き盛りであった方が定年を迎え、それを機に前項の動機により、創業したのではないかと考えられる。なお、10・20 代の若者の創業が全国平均以下なのは、北九州市の保守的な様相を現していると云えよう。

⑤創業時の課題

創業時に苦労したこととして、「資金調達」が最も多く（59.1%）、以下、「販路確保」（48.5%）、「経営知識」（42.4%）、「人材確保」（36.4%）、「専門知識・技能習得」（30.3%）と続き、「資金」「人材」「販路」の 3 つに集約することができる。

最も苦労している「資金調達」について調達先を見てみると、「自己資金」が突出している（76.1%）。また北九州市の場合、「民間金融機関」からの調達が少なく（17.9%、全国 37.6%）、「友人・知人」が多い（17.9%、同 11.1%）（図 3-2）。民間金融機関からの調達が多くないのは、創業者自身に問題があるのか、それとも金融機関に問題があるのか、今後調査が必要である。

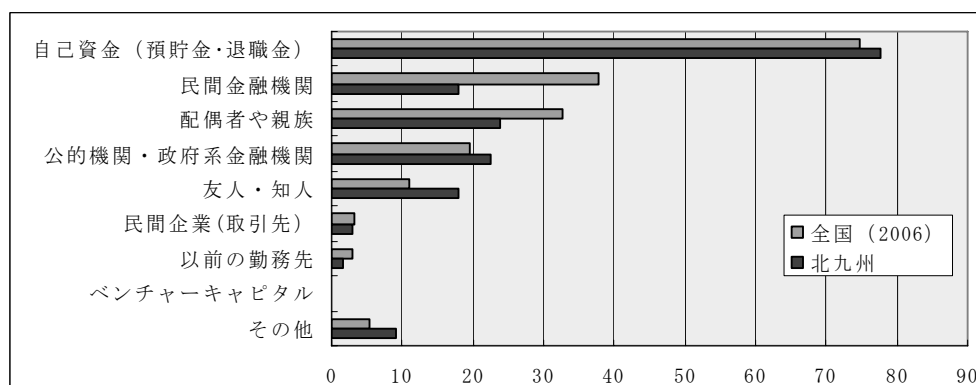


図 3-2 創業時の資金調達先（全国、北九州市）

また、ベンチャー型において、「資金調達」「人材確保」の割合が大きく、情報通信業において、すべての創業者が「資金調達」を挙げており、リスクが高いほど、「資金」や「人材」で苦勞していることが分かる。創業時の年齢では、60 歳以上の区分を除いて、年齢が若いほど「資金」「販路」で苦勞し、年配者ほど「専門知識・技能習得」で苦勞している。当然の結果ではあるが、前職と関係を持たないで創業した創業者は「販路」、勤務経験がなく独力で創業した創業者は「経営知識」で苦勞しており、一方、前職の都合でやむなく創業した創業者は「資金調達」ではあまり苦勞していない。

⑥まとめ

ヒアリングによれば、創業の動機・経緯は大きく 4 つに分けることができる。一つ目は、これまで個人事業者として事業を営んできたが、取引の関係や信用力の確保などの理由により法人化した者。二つ目は、前職の会社の経営悪化や倒産といった危機的状況により創業した者。三つ目は、前職の会社の経営方針に同意できずに創業した者であり、後 2 者はこれまでの社会通念ならば別の会社への再就職を志向するところであるが、この度は創業を選択したものである。四つ目は、自己実現を図るために創業した者であり、自分自身にアイデアや専門的な知識・技量があり、何らかの機会があつて創業を決意したものと思われる。また、そもそも会社への帰属意識がそれほど高くなく、働く手段として創業が身近な位置にあったものと思われる。

このように“創業”が特別なものではなく、自分自身が満足のいく“Wellbeing”な生活を送るための一手段になってきたことが伺え、好ましい傾向にあると考える。なお、北九州市においては、若年層の起業志向が低いため、起業家教育やキャリア教育などを通じた若年層の喚起が必要である。また一方、第二の人生を考えている 50 代の方々への起業に向けた適切なアドバイス、場合によっては 40 代後半から人生設計の啓発などが必要ではないかと考える。

また、資金調達に最も苦勞しており、また同時に、経営者としての知識や経験が乏しいために、なかなか適切な処置がとれず苦慮したことが、ヒアリングにより確認できた。創業時の障壁を軽減するために、民間及び政府系金融機関の利活用を促進させることが必要であり、大学等での起業教育も検討しなければならないと考える。

(3) 現在

①現在の売上及び雇用（前期比）

売上高が「増加」した企業が過半数（56.9%）を超え、「横ばい」（31.0%）と回答した企業と合算すると 90% 近くに達する。雇用についても、従業員が「増加」した企業の割合が 40.7%と、売上のそれに比べて約 2/3 に減少するものの、「横ばい」の企業は 55.9%と 2 倍近くに増え、合計では 97%が増加もしくは横ばいの状況にある。このように前期と比較する限り、経営は順調であると云える。

創業年数との関係で見ると、売上については、5 年未満まで、年数の経過に伴って増加している企業の割合が多くなり、5 年以上で安定している。同様に、雇用についても、売上の増加に伴い、3 年以上 5 年未満の企業において、従業員数が増加した企業が著しく増加し、同じく 5 年以上で安定している。このように年数の経過に伴い、企業規模を増加させ、5 年を一つの節目として、成長期から安定期に入っていることが分かる。また、ベンチャー型の方が非ベンチャー型よりも売上高及び従業員数ともに「増加」している企業の割合が多く、中でも情

報通信業は極めて好況であり、売上において 87.5%、雇用において 75.0%が「増加」と回答している。

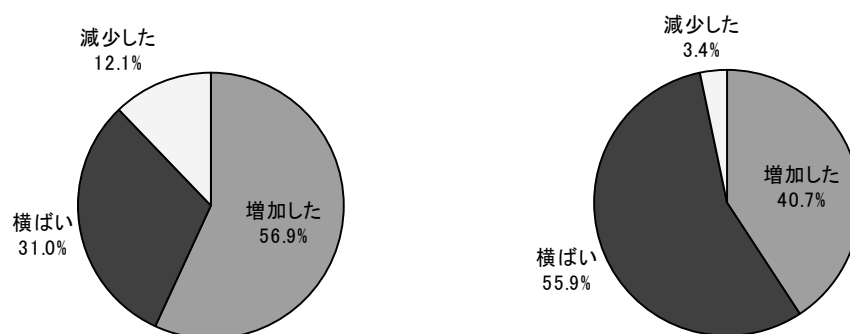


図 3-3 前期比の売上高 (N=58) 及び従業員数 (N=59)

②事業展開上の問題点

創業時は「資金調達」が突出していたが、業歴を重ねるにつれ、「人材確保」「販路確保」の割合が大きくなり、3 者が拮抗する。具体的には、創業年数が 1 年以上 3 年未満では、「資金調達」「販路確保」が多く、最も資金的に苦しい時期である。3 年以上 5 年未満になると、「人材確保」の割合が多くなり、経営課題が「資金から人材へ」へ変化している。

同様に、企業規模（売上高、従業員数）が大きくなるに伴い、「資金調達」の割合が小さくなり、その代わりに「人材確保」の割合が大きくなっている。

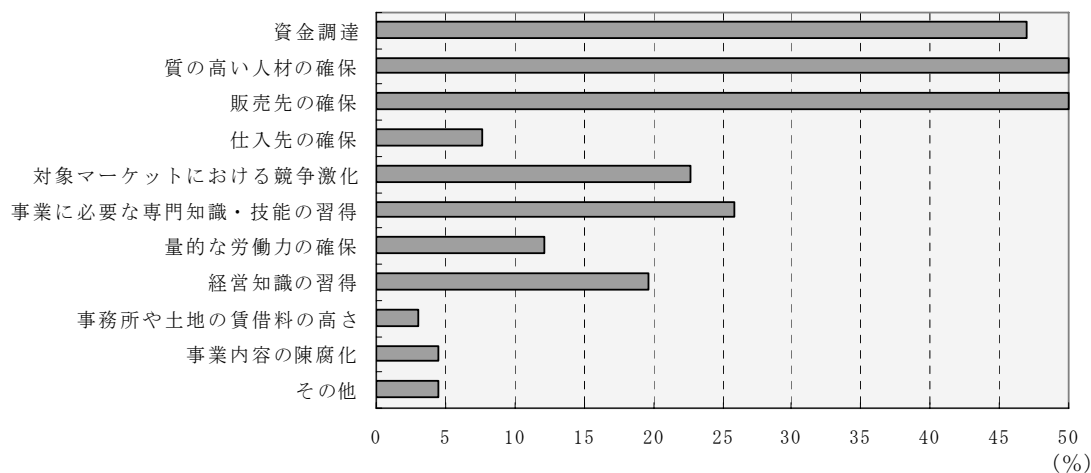


図 3-4 現在の事業展開上の問題点 (N=66)

③まとめ

経営上の課題は、「資金調達」「人材確保」「販路拡大」の 3 つに集約され、支援機関はこれらのニーズに対して、的確かつ迅速に対応すること、とくに販路については、企業によってニーズは多様であり、最大公約数的な施策と、専門家派遣のような個々の企業に対応した施策の 2 本立てが必要であると考えます。

(4) 将来

①今後の売上及び雇用（予想）

将来については、極めてポジティブな予想を行っている。売上では 7 割が、雇用では半数が

「増加」と回答している。とくに雇用において「減少」と回答した企業は1社もなく、地域経済の好況（調査時点）を反映していると思われる。

この傾向を会社分類でみると、ベンチャー型では96%、非ベンチャー型でも過半数において、売上が「増加」と予想しており、とくに情報通信業においては、全ての企業が、売上が「増加」と予想している。

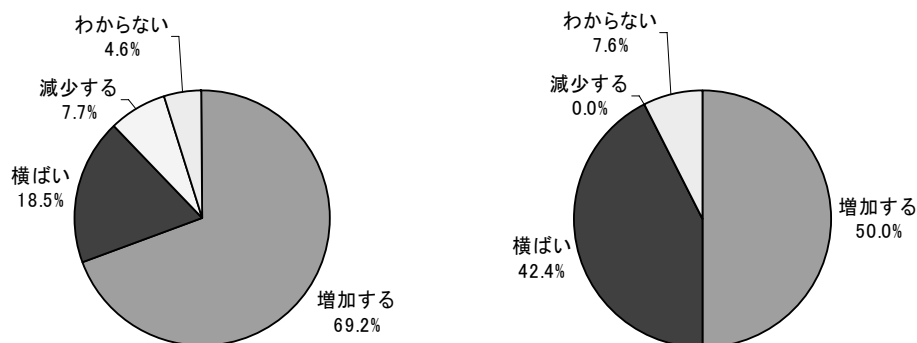


図 3-5 今後の売上高 (N=65) 及び従業員数 (N=66)

②将来の会社規模

将来の会社規模については、売上及び雇用のポジティブな予想とは一転して、3/4 が「家族経営」(11.9%)、「10名以内の少人数経営」(62.7%)を指向している。一方、企業規模を拡大したい創業者は、前項で極めてポジティブな予想をしていたベンチャー型、その中でもとりわけ情報通信業に多い。

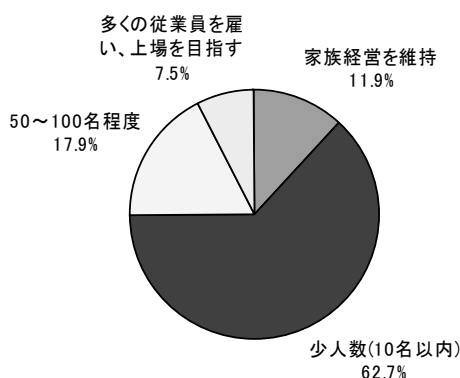


図 3-6 将来の会社規模 (N=67)

③まとめ

今回の回答にあったようなポジティブな傾向は、地域経済の好景気による影響など、外的要因によるところが大きいものと考えられる。したがって、現在の良い環境のときに、財務体質の充実や人材育成、商品・サービスの開発、既存顧客の囲い込みと新規顧客の開拓、そして経営計画や技術のロードマップ検討などに取り組むことが重要である。

また、将来の会社規模の予想をみる限り、自分の裁量で統制・管理できる、身の丈にあった企業を指向していることが分かる。

(5) 北九州市の創業環境

①北九州市で創業した理由

約6割が「地元だった」ということを理由に北九州市で創業しており、次に「取引先があっ

た」が19.7%で続く。一方、「人材確保が容易だった」を理由にした創業者はゼロであった。

なお、情報通信業と創業時年齢が10・20代であった創業者は、「地元だった」を理由にしており、ともに75%に達している。

②北九州市の創業し易さ

創業者の約4割が「創業し易い」、半数近くが「どちらともいえない」としており、「いいえ」と回答した創業者は1割強に過ぎなかった。また、8割が「今後とも北九州市で事業を展開する」としており、逆の「いいえ」と回答する企業はゼロであった。このように北九州市は総じて創業し易いところであると云える。

会社分類で見えてみると、ベンチャー型は「創業し易い」が70%近くあり、一方、非ベンチャー型は「どちらともいえない」が60%を超え、「創業し易い」が24%まで減少する。同様に、情報通信業において「創業し易い」の占める割合が60%を超え、逆にサービス業において30%を下回る。これは回答のあった情報通信企業（n=8）のうち、7社がベンチャー型であったこと、サービス業（n=35）のうち、非ベンチャー型が28社（80%）であったことによるものと考えられる。

創業時の年齢についてみると、30代において、本市の創業環境を良いとしない「いいえ」と回答した創業者が35.0%を占有し、突出しており、また40代において、「どちらともいえない」と回答した創業者が80.0%を占有し、今後の本市の対応次第では「いいえ」に傾倒する危険性がある。

③まとめ

ヒアリングによれば、北九州市には優れた都市基盤と相応の規模のマーケットがあり、さらに、支援機関による創業支援も手厚く、また人情味ある土地柄でもあることから、とくに北九州市を地元とする創業者には、最良の創業環境であると云える。しかし、創業年数が経過し、事業規模が大きくなると、マーケットの規模が十分とはいえず、福岡市のマーケットを羨む企業も少なくない。

IV 創業・ベンチャー振興の方向性

1. 施策展開の考え方

北九州市は、第3次ベンチャーブームの中、1995年度から各種支援策を他自治体に先駆けて実施し、これまでの10年強の間、多くの成功事例を輩出してきた。

また一方、幾つかの課題も見つかった。例えば、当初からハイテクベンチャーにターゲットをあて、IPO（Initial Public Offering：株式公開）を果たす企業の創出を目指して、インキュベーション施設を次々と整備したり、研究開発助成などの優遇措置を新設したりしてきたが、当地が企業城下町として発展してきたことによりHow to型⁸⁾の風土が醸成されていたこともあって、創業・ベンチャーを志す起業家の発掘が思うように進まなかった。また、当地のベンチャー企業は技術志向が強く、反面、資金調達や人材確保、販売といった経営面の関心が弱かったため、工学的に優れた技術を持ちながらも、事業としてなかなか成果が出ない状況にあった。

したがって、今後、創業・ベンチャーの創出を図るためには、起業家が抱える“ニーズ”に対して的確かつ迅速に対応する短期的な視点と、都市政策の観点から抜本的かつ長期的に考える視点の2つのアプローチが必要である。

2. 短期的なアプローチ

(1) 考え方と留意点

アンケート及びヒアリング調査によれば、創業・ベンチャーのニーズは「資金」「人材」「販路」の3つに大別される。資金については、創業当初、金融機関からの資金の調達は少なく、多くを自己資金で賄っている。その後、業暦が経つにつれ、経営が安定し、キャッシュフローで回転するようになると、創業当初の資金調達に奮闘する状況は幾分緩和される。人材については、創業初期段階では、起業家自身の経営知識・ノウハウ不足を問題視していたが、業暦が経つにつれ、従業員の確保や育成が課題になっている。販路については、創業当初は顧客を獲得することが何よりも重要であった。その後、業暦が経ち、企業規模が大きくなるに従い、本市のマーケットでは満足できなくなっている。

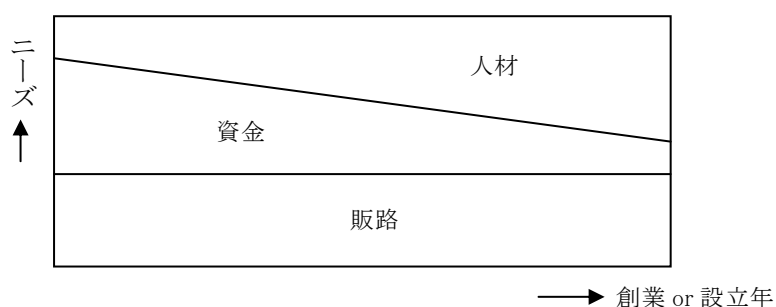


図 4-1 業暦の経過とニーズ

振興策を検討するにあたって、幾つかの留意点が考えなければならない。一つ目は、支援策の適宜適切な見直しである。例えば、繁盛しているレストランでは、お客様が心から美味しいと思えるメニューづくりに日夜精励している。二つ目は、起業家の自立である。公的機関が過保護的に何から何までお膳立てすることは、起業家の自立を妨げ、結果的に強い企業を育成することにならない。三つ目は、起業家同士の切磋琢磨を喚起することである。起業家が集まり、情報交換する中で、新しいビジネスのヒントや協業を模索できるような場が必要である。ブラウン運動を活発化させ、励起状態を創らなければならない。四つ目は、多くの起業家に施策を活用してもらうことである。PRを促進し、支援対象範囲の拡大などに努めなければならない。

(2) 新たな施策の方向

以下に、「資金」「人材」「販路」の3つの視点から、新たな施策の方向性を列挙する。

① 資金

- a. 事業性を的確に評価できる目利き機関をつくり、金融機関と連携して資金調達に繋げる。
- b. 米国の地域再投資法（CRA, Community Reinvestment Act）の成功例を参考にして、民間金融機関には、コミュニティバンクとしての責務を認識してもらい、リレーションシップバンキングをこれまで以上に推進する。
- c. 融資以外のスキームを構築する。例えば、地域ファンド等と連携した投資や私募債の引き受けなどを行ったり、個人投資家のネットワークを構築する。
- b. 主に福岡市で開催されているニュービジネス協議会や福岡ベンチャーマーケットなどの月例会を誘致する。

②人材

- a. 人材育成研修については、関係機関と連携を図り、重複や隙間がないように努め、事業の効率化と起業家の利便性向上を図る。
- b. 雇用を促進するために、中小企業、高等学校・専門学校・大学、ハローワーク、リクルート各社などとネットワークを構築する。
- c. とくに市内の高等学校・専門学校・大学に対して、創業・ベンチャー企業の紹介を行い、雇用の促進と起業の意義の伝授を図る。
- d. また、起業を志向する学生に対して、施設を低廉な価格で賃貸したり、インターンシップの受入企業を紹介したりする。

③販路

- a. 販売実績のない創業・ベンチャー企業の製品・サービスを公的機関が率先して購入し、信用力の確保を図り、販路拡大の呼び水の役目を果たす。
- b. 展示会などに大手企業や商社の購買担当者を招待し、マッチングの機会を設ける。
- c. 全国レベルのデータベース企業と連携することにより、マーケット情報を適宜提供できる環境を整備する。
- d. 海外動向、とくに中国をはじめとするアジアの情報を適宜提供できる環境を、JETRO等の政府関係機関や海外駐在の金融機関の支店、民間企業の現地事務所などと連携して整備する。

最後に、こういった一連の支援を円滑に推進するためには、市当局及び支援機関に司令塔の役割を担う担当者を常駐させることが必要である。また、公的機関だけでなく、金融機関等の民間企業の参画を奨励し、一体となってベンチャー企業を支援するための体制⁹⁾を構築することが必要である。

3. 長期的な視点

(1) 考え方と留意点

創業・ベンチャーが次々に勃興するためには、まず、新しいことにチャレンジする風土（例、浜松の“やらまいか”、博多の“のぼせもん”）が地域に醸成されていること、そして、多様な文化を受け入れ、それらが混在し、そして、その中から新しい文化が生まれ育つような寛容性と多様性を兼ね備えたオープンマインドな地域でなければならない¹⁰⁾と考える。

次に、起業家精神に満ちた創造的な人材が住みたくなる街でなければならず、そのためには、都市機能が充実し、文化的イベントが多く開催され、食べ物が美味しく、安全・安心であり、住宅・教育環境に優れ、さらに豊かな自然と温暖な気候に恵まれていることが不可欠となる¹¹⁾。

こういった都市環境（基盤・風土）が培われることによって、国内外から優秀な人材を集めることができ、また同時に、成長が期待できる産業（例、ICT、バイオ）の集積が可能となる。なお、人材と企業の関係は、相互に作用するものであり、どちらが先というものではない。

例えば、世界で最も住みやすい都市の一つと云われているオーストラリアのアデレードでは、MBAなどの修了者は一旦、シドニーやメルボルンといった大都市の大企業へ就職するものの、一定の企業経験を得た後、30台半ば辺りからwellbeingな生活を営むために、当地へUターンするという。また、当地の出身者ではないが、同様の考えを持った国内外の人材がアデレードに生涯の生活の地を求めて移住してきているという。そして、この現象と相俟って、ICTや映

画、メディアコンテンツなどの成長著しい産業の集積が進んでいるという¹²⁾。まさに好循環な環境を生み出していると云える。

こういった都市政策の考えは、昨今の世界的な “Creative City” 形成の潮流と一致するものであり、このような性格をもった都市であれば、自発的に創業・ベンチャーや既存企業の第二創業、新規事業が創出されるのではないかと考える。

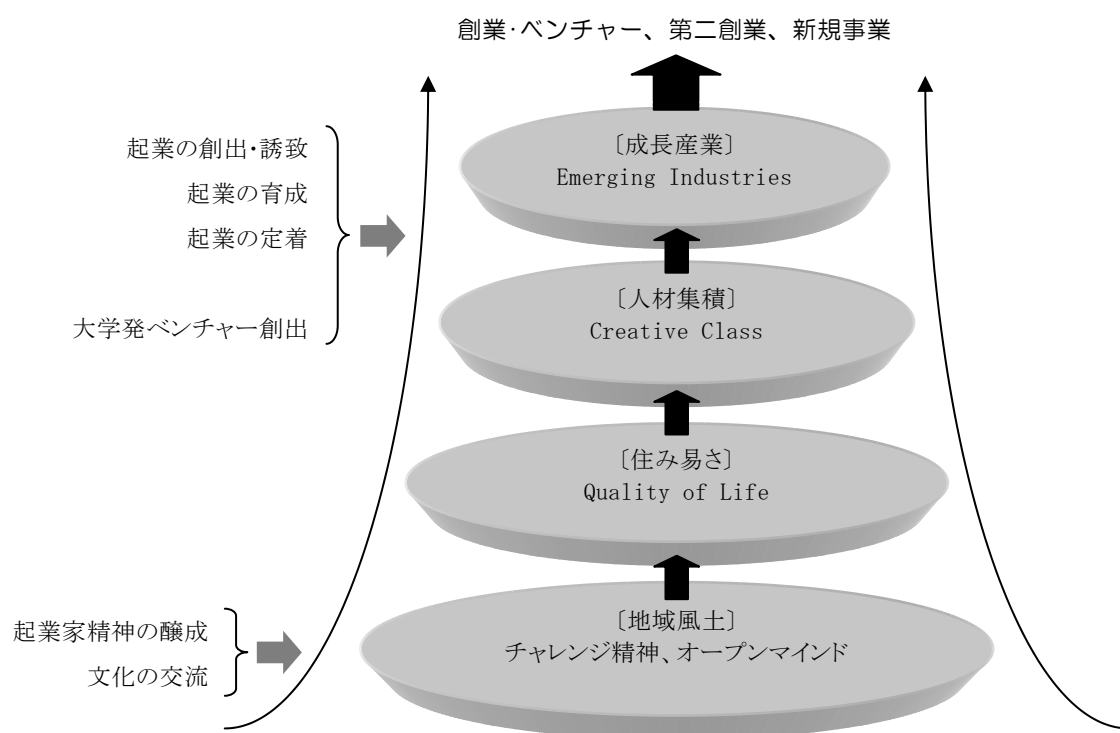


図 4-2 長期的視点からみた都市政策の考え方

振興策を検討するにあたっては、短期的な視点同様に、幾つかの留意点が考えられる。一つ目は、民間支援機関の育成である。これまでのところ、創業・ベンチャー振興は、行政が政策立案から実施まで、すべてにおいてリーダーシップを発揮し、展開しているのが現状である。本来、創業・ベンチャーは、自らの責任の下で、自由にやらせることが望ましく、振興自体も民間事業者の創意工夫に任せる方が、地域の起業風土を醸成する観点からも望ましいと考える。二つ目は、継続性の確保である。起業風土の醸成をはじめ、長期的な視点に立った政策は時間を要し、一步一步着実に実行していかなければならないものである。したがって、事業等を所管する行政サイドにおいては政策担当者を異動させることなく、じっくり腰を据えて取り組ませることが必要である。

(2) 新たな施策の方向

都市政策の方向性として、「起業の創出・誘致、育成、定着」「大学発ベンチャーの創出」「起業家精神の醸成」「文化の交流」が考えられる（図 4-2）。さらに、これら振興を具現化する新たな施策の方向として、「教育」「啓発」「ビジネスチャンス」「充実した支援」「ネットワーク」

「留学生・外国人との交流」が考えられる。なお、「ビジネスチャンス」「充実した支援」については、前項の短期的な支援で対応できるので、ここでは検討の対象としない。

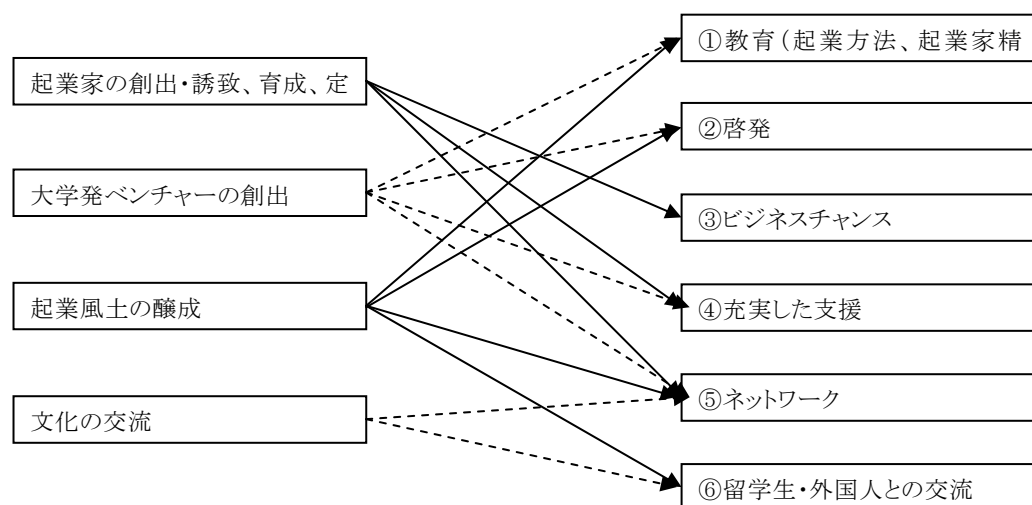


図 4-3 振興の方向と施策展開の関係

①教育（起業方法、起業家精神）

- a. 会社員や公務員になるだけが就業ではない、起業することの意義や楽しさを教授する「キャリア教育」を初等教育・中等教育・高等教育の各段階に応じて実施する。またこのとき、経験者による実体験の教授に努める。
- b. 起業のための基礎的知識の習得やロールプレイングなど、起業教育を初等教育・中等教育・高等教育で実施する。

②啓発

- a. 成功体験や失敗体験の伝授の機会を増やす。
- b. 国内外からイベントを誘致したり、国レベルのイベントの開催したりすることにより、地域全体の盛り上がりや意識の喚起を図る。例えば、環境産業の振興において、「エコテクノ」を平成9年度から毎年実施することにより、地域全体の環境意識の高揚が図れたことはまさに好例である。

③ネットワーク

- a. 創業・ベンチャー企業や学生、若手経営者などが主体性を持って行う多様なインフォーマルなネットワークの形成及び促進を支援する。なお、このとき公的機関がネットワークの運営を担うことは、当事者の主体性の確保の観点から、出来るだけ避けるべきである。
- b. ネットワーク間の情報交換を促進する。

④留学生・外国人との交流

- a. 中国・韓国に限らず、世界中から留学生を誘致し、いろいろな文化や価値観を持った人が住み、学生等の若者が身近に接することのできる機会を増やし、オープンマインドな風土を醸成する。
- b. これら留学生と産業界・若年者・コミュニティなどとの交流の場を多く持ち、マルチカルチャーな風土を醸成する。なお、現在も KITA（財団法人北九州国際環境技術協力協会）や JICA

（独立行政法人国際協力機構）の研修で海外から多くの研修生が北九州市に来ており、これら研修生との交流を通じた環境づくりが直ぐにでも可能である。

おわりに

北九州市は、これまでに多くの日本発を生み出してきた。それらは工業製品に限らず、焼きうどんやバナナの叩き売り、商店街のアーケードなど、広く生活全般に亘っている。それが現在、残念ながら、やや停滞しているように感じる。

現在、北九州地域を取り巻く事業環境は、自動車産業の立地や成長著しい中国に近接しているなど、国内の他地域に比べて恵まれていると云える。これらのビジネスチャンス地域として活かすことができるか、起業家精神に満ち溢れた地域であるならば、それは可能であるし、そうしなければ当地の未来は明るいものとならないであろう。

謝辞

本論文で示した創業・ベンチャーの実態調査は、北九州市産業学術振興局産学連携課（現、産業経済局新産業振興課）及び財団法人北九州産業学術推進機構ベンチャー支援部との共同作業で行われましたことを重ねて付記しますとともに、本論文の作成において、両機関の方々に多大なるご支援及びご指導を賜りましたことを心より感謝申し上げます。

■実態調査及び論文作成において、ご支援及びご指導いただいた関係各位（敬称略）

北九州市：秋成宏治（現、(財)九州ヒューマンメディア創造センター）、柴田英博、篠原弘志、岩崎久和
(財)北九州産業学術推進機構：松木和寿、森田洋平、滝本豊樹、高田敏春、遠矢弘毅、西山博美

〔注〕

- 1) 「北九州ルネッサンス構想」は、1989年から2005年に亘る長期構想である。「水辺と緑とふれあいの“国際テクノロジー都市”へ」を基調テーマとし、5つの都市像を掲げている。本稿はこれら都市像のうち、「あすの産業をはぐくむ国際技術情報都市」の実現に関与するものである。
- 2) 正式名「地域産業の高度化に寄与する特定事業の集積の促進に関する法律」（1988年制定）。同法は自然科学系の研究所やソフトウェア業、情報処理サービス業といった産業支援サービス業の集積促進を目的とする。
- 3) 「北九州地域集積促進計画」は、北九州市を中核にした直方市、中間市、芦屋町、岡垣町、水巻町、遠賀町、鞍手町、宮田町、苅田町の3市7町（計画策定当事、面積約67,000ヘクタール、人口129万人）を産業の頭脳部分の集積を促進する地域とし、かつて四大工業地帯として集積した鉄鋼、化学、一般機械、輸送用機械等の産業をベースに、エレクトロニクス、メカトロニクス、新素材などの分野の高度化と、地域企業の新分野開拓及び新製品創出が計画され、併せてこれを支えるソフトウェア業、機械設計業、デザイン業、自然科学研究所等の集積を促進するものである。
- 4) 「テクノセンター」は、北九州市、地域振興整備公団（当時）、福岡県、民間企業84社の株主からなる資本金21億8,960万円の第3セクターとして事業を開始した。なお現在、学術研究都市の開設に伴い、支援事業の多くを(財)北九州産業学術推進機構（www.ksrp.or.jp/fais）へ移管している。

- 5) 法人化率 = (2004 年度～2006 年度の法人設立数の平均) / (年平均の開設事業所数 (表 2-2))
- 6) 「ベンチャー企業型」は、独自の技術や製品、あるいはビジネスモデルをもとに事業展開を図る企業とし、それ以外の企業を「非ベンチャー企業型」とする。
- 7) 全国調査の結果は『中小企業白書 2007 年版』によるため、今回の北九州市の調査結果とは、業種や設立年数などの抽出条件が異なり、等しく比較することはできない。
- 8) How to 型とは、「どうやってつければよいか」を志向する企業のこと。北九州市においては、親企業が「何をつければよいか」の指示を出すことが多く、協力企業はいかにつければよいかに注力すればよかった。なお、How to 型に対して What to 型 (何をつくるか) がある。いずれも筆者の造語。
- 9) 北九州市は、市内の創業・ベンチャー企業支援組織として、「北九州ベンチャーイノベーションクラブ (KVIC)」を 2008 年 8 月設立した。同組織は民間企業、金融機関、学識経験者などで構成され、ベンチャー企業の交流促進やマッチング機会の提供、経営相談などを行う。
- 10) Florida, R (2002)、Landry, C (2000)
- 11) 吉村英俊 (2008a) pp95-96
- 12) 吉村英俊 (2008b) pp142-146

〔参考文献〕

- 1) Landry, C (2000) The Creative City, Earth scan (後藤和子 (2003) 「創造的都市」日本評論社)
- 2) Florida, R (2002) The Rise of the Creative Class, Basic Books (井口典夫 (2008) 「クリエイティブ資本論」ダイヤモンド社)
- 3) 中小企業庁 (2007) 『中小企業白書 2007 年版』
- 4) (財)北九州産業学術推進機構 (2008) 『北九州市創業・ベンチャー企業実態把握調査』
- 5) 吉村英俊 (2008a) 「人材を誘引する都市の特性・機能」『知的創造都市 “Creative City” の形成・促進に関する研究』北九州市立大学都市政策研究所・産業経済プロジェクト実行委員会
- 6) 吉村英俊 (2008b) 「メルボルン・アデレードにみる創造都市形成の現状」『知的創造都市 “Creative City” の形成・促進に関する研究』北九州市立大学都市政策研究所・産業経済プロジェクト実行委員会
- 7) 吉村英俊 (2008c) 『産業都市「北九州」再生の軌跡 ―産業支援基盤の整備による地域産業の高度化―』北九州市立大学都市政策研究所紀要第 2 号

【アンケート調査：質問項目】

質問1 創業の動機について（三つまで）

- ①自分の裁量で仕事がしたい ②自己実現 ③年齢に関係なく働ける ④専門的な技術・知識が活かせる
- ⑤より高い所得を得るため ⑥社会貢献 ⑦アイデアを事業化するため ⑧以前の勤務先の見通しが暗かった ⑨その他

質問2 創業の経緯について

- ①前職の企業を退職し、その企業とは関係を持たないで創業した
- ②前職の企業を退職したが、その企業と関係を保ちつつ独立して創業した
- ③他社での勤務経験はなく、独力で創業した
- ④前職の企業の方針として、分社化または関連会社として創業した

質問3 創業者の創業時の年齢について

- ①10・20代 ②30代 ③40代 ④50代 ⑤60歳以上

質問4 創業準備期間中の苦勞について（三つまで）

- ①創業資金の調達 ②質の高い人材の確保 ③販売先の確保 ④事業に必要な専門知識・技能の習得
- ⑤経営知識の習得 ⑥立地場所の選定 ⑦仕入先の確保 ⑧その他

質問5 創業時における一番の協力者について

- ①家族 ②取引先 ③金融機関 ④行政 ⑤親会社 ⑥その他

質問6 創業時に利用した資金調達先（三つまで）

- ①自己資金（預貯金・退職金） ②民間金融機関 ③配偶者や親族 ④公的機関・政府系金融機関 ⑤友人・知人
- ⑥民間企業（取引先） ⑦以前の勤務先 ⑧ベンチャーキャピタル ⑨その他

質問7 自社の会社分類について

- ①ベンチャー企業型 ②非ベンチャー企業型

質問8 現在の事業展開上の問題点（三つまで）

- ①資金調達 ②質の高い人材の確保 ③販売先の確保 ④仕入先の確保 ⑤対象マーケットにおける競争激化
- ⑥事業に必要な専門知識・技能の習得 ⑦量的な労働力の確保 ⑧経営知識の習得
- ⑨事務所や土地の賃借料の高さ ⑩事業内容の陳腐化 ⑪その他

質問9 前期に比較しての売上高の増減

- ①増加した ②横ばい ③減少した

質問10 前期に比較しての従業員数の増減

- ①増加した ②横ばい ③減少した

質問12 今後の売上予想

- ①増加する ②横ばい ③減少する ④わからない

質問13 今後の従業員数の予想

- ①増加する ②横ばい ③減少する ④わからない

質問14 今後の企業規模の目標について

- ①家族経営を維持 ②少人数（10名以内）の従業員を雇用
- ③50～100名程度の従業員を雇用 ④多くの従業員を雇い、上場を目指す

質問15 北九州市で創業した理由

- ①地元（生まれ育った土地）だから ②取引先があったから ③人材確保が容易であったから ④特に理由はない
- ⑤その他

質問16 北九州市は創業しやすい環境ですか

- ①はい ②いいえ ③どちらともいえない

質問17 北九州市において創業して良かったですか

- ①良かった ②悪かった ③どちらともいえない

質問18 北九州市に今後も拠点を置いて、事業を展開されますか

- ①はい ②いいえ ③未定

都市政策研究所 事業概要

都市政策研究所は、北九州地域の「産業経済」「都市計画」「社会福祉」等に関わる諸問題について、専門的、学術的な立場から調査研究を行っています。また、各方面からの受託調査研究も積極的に実施しています。本年度も、鋭意、以下のような調査研究事業に取り組んできました。

1. 産業経済研究

北九州市の低迷する経済は、低成長の産業に生産性の低い中小企業が寄り添うように群生していることや、イノベーションの欠如、起業家精神の希薄化が蔓延していることによるものといわれています。

中長期的な産業振興策（国際物流拠点の形成、知的基盤の整備、モノづくり産業の振興、企業誘致、環境首都の創造）は雇用機会の受け皿の拡大につながったのか、北九州市の労働力需給構造は鉄冷え以降、また、バブル経済崩壊を契機にどのように変化したのか、ヒトの視点から、産業の高度化・活性化・個性化、中小企業の自立化、技術の高度化について分析を行いました。

2. 都市計画研究

人口減少が進む北九州市では、空き地・空き家の増加、地域活動の低迷化などが懸念されています。また、高齢化の進展によって、生活支援サービス需要の増加や行政サービスの負担増が見込まれ、地域生活を支える公的サービス水準の低下が懸念されています。こうした状況に対応するためには、官・民の適切な役割分担のもとで、持続可能な地域運営を目指した制度インフラを構築し、都市・居住空間を再編していくことが求められています。そこで本研究では、北九州市の典型的な密集住宅市街地である斜面住宅地に着目し、主に生活利便施設や交通利便性の観点から市内の斜面住宅地の類型化を行い、斜面住宅地の特性や課題を明らかにしました。さらに人口減少が著しく空間再編が急務となっている八幡東区の枝光地区をケーススタディ地区として取り上げ、空き地・空き家の実態調査や地域住民へのヒアリング等を行い、地区の課題を明らかにするとともに、課題解決に向けた都市空間の再編手法及び地域運営手法の在り方について検討・提案を行いました。

3. 社会・福祉研究

人口減少、少子化や高齢化の影響がどのように地域で表れるのかについて、教育や防災・防犯、行事、環境維持・福祉等の地域の機能に着目しつつ、「地域づくり」を中心テーマとして調査研究を実施しています。平成20年度の地域づくり研究に関しては、19年度から継続して「小地域福祉活動」を調査しました。154の校区社会福祉協議会が実施する一人暮らしや夫婦のみ高齢者世帯の相談・見守り・話し相手活動がもつセーフティネット機能の調査です。これは市民センターとの連携や、いくつかの「まちづくり協議会」活動とも関連がある事業です。また、18年度に行った市民センター自身の問題に関して全て（128）の「市民センター長」へのアンケート調査とも関連があります。予算の問題や人的資源の問題など地域での活動の問題は多々ありますが、これらの調査結果とともに、「地域づくり」を進めるには、地域のソーシャルキャピタルに関しての詳細な調査研究を継続的に（より多く機会をつくり）続けることが必要です。報告書には多様な地域づくり活動に関しても掲載しています。

4. 関門地域研究（下関市立大学との共同研究）

北九州市立大学都市政策研究所（2006 年度に北九州産業社会研究所を改称）と下関市立大学附属地域共創センター（2007 年度に産業文化研究所を改称）が共同で設立した「関門地域共同研究会」は、1994 年度から関門地域に関する調査研究を行っています。

2008 年度は、傾斜地の高齢者の生活問題を中心に調査を行いました。人口減少と少子化・高齢化は特に距離と移動手段の問題を傾斜地において顕在化させていますし、距離と移動手段は過疎化にも深く関連する循環的作用があります。

また、2008 年 6 月には、前年度に実施した、「関門特別市」に関する基礎的研究 ～今後の地方分権改革後の関門地域への展望～をテーマに成果報告会を開催し、たくさんの方々にお集まりいただきました。

5. 受託事業

都市政策研究所は、地域が抱える中・長期的な課題に対して、学際的・中立的視点から調査研究を行い、その成果を政策立案や助言指導などにより広く地域に還元し、地域社会の発展に努めています。

今年度受託した調査研究のテーマは、道州制を見据えた自治体のあり方や、環境技術をキーにしたアジアとの交流のあり方など広範なものから、地域の景観づくりや観光に関する身近な問題など、多岐に亘っています。

6. 研究交流

2008 年 11 月 13 日から 15 日までの 3 日間、仁川発展研究院との研究交流を行いました。本年度は、本学において「環境に配慮したまちづくり」をテーマとした「研究発表会」を行い、それぞれ発表者の専門的な立場から興味深い研究成果が報告されました。また、今回は F A I S、学術研究都市、エコタウンなどにおいて、環境関連分野の視察やヒアリングを精力的に実施しました。

以下に、発表論題と発表者名（敬称略）のみ紹介いたします。

- 「松島国際都市の北側遊水地水環境管理方案」（仁川発展研究院、金 星佑 (Kim, Sung-Woo)）
- 「仁川市エネルギー現況および展望」（仁川発展研究院、金 道熙 (Kim, Do-Hee)）
- 「エコタウン事業の現状と課題」（北九州市立大学都市政策研究所、松永裕己）
- 「エネルギーの面的利用及び北九州市の実践」（北九州市立大学国際環境工学部、高偉俊）

2008 年 都市政策研究所 刊行物

都市政策研究所紀要 第 2 号 2008 年 3 月発行	
タイトル	執筆者（所属）
産業都市「北九州」再生の軌跡 —産業支援基盤の整備による地域産業の高度化—	吉 村 英 俊 (都市政策研究所)
まちづくりに求められる「市民力」の醸成に関する基礎的 研究 —北九州市民意識の動向分析を通じて—	神 山 和 久 (都市政策研究所)
自治体事務全般の外部委託化、協働化を目指した市民提案 制度に対する市民意識分析	南 博 (都市政策研究所)
高齢者の社会関係の広がりとは	石 塚 優 (都市政策研究所)

2007 年度 産業経済プロジェクト
知的創造都市 “Creative City” の形成・促進に関する研究
2008 年 3 月発行

タイトル	執筆者（所属）
第一章 日本の大都市における創造性に関する考察	岡 俊明 (日本経済政策学会)
《わが国の創造都市形成の動向》 第二章 横浜市における創造都市形成の現状	中 島 尚 (北九州市企画政策室 にぎわいづくり企画課主査)
第三章 金沢市における創造都市形成の現状	中 島 尚 (北九州市企画政策室 にぎわいづくり企画課主査)
第四章 浜松市における創造都市形成の現状	松 本 憲一郎 (株)北九州経済研究所 代表取締役)
《創造的人材の誘引と育成》 第五章 人材を誘引する都市の特性・機能	吉 村 英 俊 (都市政策研究所)
第六章 働き方とライフスタイル	吉 村 英 俊 (都市政策研究所) 吉 田 潔 (株)地域マーケティング研究所 代表取締役) 木 村 温 人 (都市政策研究所)
第七章 メルボルン・アデレードにみる創造都市形成の現状	吉 村 英 俊 (都市政策研究所)
委員名簿、活動履歴	

2007 年度 社会福祉プロジェクト
「地域づくり」に関する調査研究報告書
2008 年 3 月発行

タイトル	執筆者（所属）
第 1 部 地域活動におけるセーフティネット機能に関する調査研究 —社会福祉協議会小地域福祉活動の実態把握のための調査報告— I 社会福祉協議会小地域福祉活動に関する聞き取り調査結果から はじめに—小地域福祉活動の概要及び調査の手続き—	平 野 謙 太 (北九州市社会福祉協議会 福祉部地域福祉課) 村 山 浩一郎 (西南女学院大学 保健福祉学部) 山 崎 克 明 (北九州市立大学名誉教授)
II 小地域福祉活動に関する今後の調査・研究予定 1 調査の現状 2 小地域福祉活動に関する校(地)区社協役員調査の単純集計結果	石 塚 優 (都市政策研究所)
第 2 部 地域づくりに関する調査研究及び活動 I 「子育てひろば」に求めるもの～市民 1800 人の声から	岩 丸 明 江 (NPO 法人 GGP (ジェンダー・地球市民企画)代表理事)
II <地域協治> (ローカル・ガバナンス) の制度化とその理論的課題—提案と文献紹介	山 崎 克 明 (北九州市立大学名誉教授)
III 地域の情報拠点としての図書館 —市民参加による「新たな図書館像」の策定をめざして—	山 田 留 里 (第 8 期北九州ミズ 21 委員会委員)
IV これからの地域を支える近隣型助け合い活動 —「えん」の 7 年間の活動報告	田 代 久 美 枝 (NPO 「おとなりさんネットワーク<えん>」代表)
V 「一人ひとりが充実感を持って生きるまちづくりとは」 ～年齢層で問題点は違うのか?～	大 西 政 寛 (小倉南区役所まちづくり推進課)
執筆者一覧 2007 年度「地域づくり研究会」の活動とテーマ	

2007 年度 都市計画プロジェクト
次世代に向けた集客力のある都市づくりに関する研究
2008 年 3 月発行

タイトル	執筆者（所属）
第 1 章 賑わいを創出する街路の空間特性 「歩行街」の賑わいを支える街路の環境と空間構成 —天津旧租界の中心市街地を事例として— 仮設装置を活用した街路の空間特性と賑わい創出の条件 —香港・屋台街におけるケーススタディより—	趙 世 晨 (九州大学大学院 人間環境学研究院) 内 田 晃 (都市政策研究所)
第 2 章 中心市街地活性化による集客まちづくりの課題 地域活性化拠点としての中心市街地再生・活性化への課題	伊 藤 解 子 (都市政策研究所)
第 3 章 観光資源を活かした集客まちづくりの展望 地域情報冊子に見る北九州市内の観光資源とその分布特性	片 岡 寛 之 (都市政策研究所)
第 4 章 市民意識調査結果から見る集客まちづくりに向けた課題 「まちづくり」における若年層の参加促進要件に関する研究	神 山 和 久 (都市政策研究所) 石 丸 秀 樹 (石丸スタティスカリサーチ 代表)

関門地域研究 Vol. 17 「関門特別市」に関する基礎的研究 ～今後の地方分権改革後の関門地域への展望～ 2008 年 3 月発行	
タイトル	執筆者（所属）
巻頭 はじめに	道 盛 誠 一 (下関市立大学附属 産業文化研究所 所長)
序 調査研究の目的 Ⅰ 調査研究の背景と目的 Ⅱ 調査研究の構成	南 博 (都市政策研究所)
第 1 章 道州制を巡る議論の変遷と今後の論点 Ⅰ はじめに Ⅱ 我が国における道州制議論の変遷 Ⅲ 中国、九州地方における近年の道州制議論 Ⅳ 道州制の主な論点に係る考察 Ⅴ おわりに	南 博 (都市政策研究所)
第 2 章 わが国における大都市制度の改革とその課題 — 普遍主義バイアスをめぐって Ⅰ はじめに Ⅱ 自治制度設計思想としての「普遍主義」・「総合主義」 Ⅲ 大都市制度の新設計 — 普遍主義・総合主義の相克 Ⅳ おわりに — 関門地域大都市制度の設計にむけて	森 裕 亮 (北九州市立大学法学部)
第 3 章 関門大都市圏における最近の地域構造の変化と行政境界 Ⅰ はじめに Ⅱ 関門大都市圏における相互関係の変化 Ⅲ 関門大都市圏における管轄区域、営業区域の変化 Ⅳ 国土構造の方向性と関門大都市圏 Ⅴ おわりに	吉 津 直 樹 (下関市立大学経済学部)
第 4 章 道州制導入及び特別市移行等が関門地域に与える影響に係る基礎的考察 Ⅰ はじめに Ⅱ 道州制の導入が市民生活や地域経済活動に与える影響に係る考察 Ⅲ 基本指標から見た「一自治体としての関門」と都道府県、政令指定都市等の比較 Ⅳ 大都市制度改革、あるいは特別市移行が市民生活や地域経済活動に与える影響に係る考察 Ⅴ おわりに	南 博 (都市政策研究所)

都市研ニュース 第43号 (2008年1月1日発行)	
タイトル	執筆者(所属)
北九州市の芸術文化の振興に向けて	高野 利 昭 (北九州芸術文化振興財団理事長)
リサイクルビジネスとコミュニティ	松 永 裕 己 (都市政策研究所)

都市研ニュース 第44号 (2008年4月1日発行)	
タイトル	執筆者(所属)
第1回 研究報告会を開催しました	内 田 晃 (都市政策研究所)
あたらしい消費者行政は、情報提供の一元化から	神 山 和 久 (都市政策研究所)

都市研ニュース 第45号 (2008年7月1日発行)	
タイトル	執筆者(所属)
北九州市立大学と下関市立大学による関門地域共同研究に取り組んでいます	南 博 (都市政策研究所)
北九州の生活圏について考える	片 岡 寛 之 (都市政策研究所)

都市研ニュース 第46号 (2008年10月1日発行)	
タイトル	執筆者(所属)
自己決定にまつわる社会的排除とソーシャル・インクルージョン、格差と不公平	石 塚 優 (都市政策研究所)
イノベーションを担う人材が住みたくなる都市とは？	吉 村 英 俊 (都市政策研究所)

□ 所属は、発行時のもの

2008 年 都市政策研究所 事業日誌

月	日	事業内容
1	18～19 26 31	【出張・視察】長野市調査 地域づくり研究会 都市政策研究所・研究報告会
2	6 14 15 22 23 25 27 27～28 29	【出張・視察】佐賀大学産学官連携推進機構他 【出張・視察】宮崎大学産学連携センター他 北九州商工会議所都市問題委員会卓話会 観光と景観研究会 地域づくり研究会 【出張・視察】長崎大学共同研究センター他 大分大学地域共同研究センター他 日本建築学会地方都市小委員会研究会：夕張市 関門地域共同研究専門委員等意見交換会
3	7 7 22 29 31	【講演等】道州制と今後の地域づくり：宗像青年会議所 【出張・視察】仁川大学産学協力団 【講演等】市町村合併と今後のまちづくり：古賀市 地域づくり研究会 産業経済プロジェクト
4	4～5 18 21～23 26	韓国都市設計学会・北九州市内の景観事例視察 関門地域の未来を考える研究会（発表） UAE 大学第 9 回年次研究会議（講演） 地域づくり研究会
5	12 24	【講演】周望学舎講演 地域づくり研究会
6	3 9 12 17 21 26 26～27	【講演】周望学舎講演 関門地域共同研究会 運営委員会 魚町商店街振興組合青年部勉強会（講演） 地域課題研究（産業経済プロジェクト） 地域づくり研究会 関門地域共同研究会 成果報告会 産学官連携学会第 6 回大会
7	11 16	【講演】小倉中央商業連合会理事会 関門地域共同研究会 運営委員会

	19 24～8/1 28～29	地域づくり研究会 自転車タクシー調査(インドネシア) 【講演等】西安交通大学とのワークショップ
8	5 5 6 7 19 20	「成熟社会にふさわしい地域運営の手法」(西日本総合展示場:シンポジウム共催) 地域づくり研究会 調査部会 自立力の発揮に向けた道州制時代の自治体活力向上のあり方に関する調査委員会 北九州市小倉地区中心市街地活性化協議会 栃木県職員研修講師(地方分権関連) 古賀市職員研修講師(地方分権関連)
9	1～11 3 13 18 19 19～27 21 29	都市景観調査(イタリア、ドイツ) 地域づくり研究会 調査部会 地域づくり研究会 日本建築学会大会(広島市:学会発表) 関門地域共同研究会 運営委員会 イタリア調査(ボローニア他) 九州道州制フォーラム講演 関門地域共同研究会 運営委員会
10	4 18 20 25～26 29～11/5	エリアマネジメント研究会 地域づくり研究会 関門地域共同研究専門委員会 【講演等】日本都市学会 自転車タクシー調査(インドネシア)
11	8～9 10 13～15 16～20 21 27	日本都市計画学会学術研究論文発表会 関門地域共同研究専門委員会 仁川発展研究院との研究交流会 租界建物調査(中国・武漢市) 小倉地区中心市街地活性化協議会幹事会 【出張・視察・訪問】福岡市役所
12	1 5 6 13 15 16 16	第3回日本・台湾交流国際シンポジウム 【出張・視察・訪問】大分県庁 地域づくり研究会 関門地域共同研究専門委員会 【出張・視察・訪問】水俣市役所 【出張・視察・訪問】佐賀県庁 【講演等】Graduate Festa