

地価下落に潜在する長崎市都心部の空洞化とその背景

後 藤 恵之輔*・渡 邊 浩 平*・立 入 郁**

Depopulation and its background behind the decrease of land price in the urban area of Nagasaki City

by

Keinosuke GOTOH, Kohei WATANABE and Kaoru TACHIIRI

The publicly assessed value of land in the urban area of Nagasaki City decreased for the period of the year 2000. This suggests that the depopulation progress in Nagasaki City, while in the neighboring towns the population increases. The population runoff to the suburbs from the central Nagasaki City has been remarkable in recent years. In this study, the authors carried out the investigation on the depopulation and its background by using statistical data of Nagasaki City and the seven neighboring towns. The results show that the outflow of the young generation to the newly constructed housing in the suburbs is the main factor of the depopulation of Nagasaki City. In order to ease the depopulation in Nagasaki City, it is necessary to improve living conditions to the extent that satisfy the requirements of the young generation in the urban area.

1. はじめに

国土交通省から発表された「平成13年度都道府県地価調査」によれば、九州・山口の住宅地価下落率で長崎市が1～9位を独占した¹⁾。この中で下落率の高い上位6地点はいずれも斜面や車が通行不可能もしくは街路幅が狭い地区などである。長崎市は約70%が斜面地であり、今回の調査ではその多くで地価を下げた。長崎市の人口は1975年の約45万人を最高として、2001年8月末日現在では約42万人と年々人口減少が進んでいる²⁾。また、これらの斜面市街地では、2000年3月末日現在で高齢化率が平均23.0%と長崎市平均の19.1%に比べ高い割合を示している。このうち最も高いところでは、26%を超えており、4人に1人が高齢者となっている³⁾。

一方、長崎市に隣接する町では人口が増加しており、とくに長与町では人口が年平均千人弱増加している。

その要因として、郊外で建設が進む住宅団地が、安価で住環境が良好な住宅を求める長崎市民のニーズと一致したことが挙げられる。このようなことから、地価下落の主要因として、郊外への人口流出が考えられる。

本研究では、長崎市及び隣接する町を調査対象として、人口の推移、移動、新規住宅着工数や自動車保有台数などのデータを用いて、地価下落の進む長崎市都心部の人口の空洞化とその背景について調査を行った。

2. 長崎市及び周辺の町

図-1は、長崎市及び隣接する町を示している。長崎市に隣接する町としては、図中に示す8町があり、周辺の市として、諫早市と大村市がある。これらの市町は、母都市である長崎市と日常的な結びつきが強い⁴⁾。

本研究では、これらの市町の中で長崎市に隣接する

平成13年10月26日受理

*大学院生産科学研究科 (Graduate school of Science and Technology)

**社会開発工学科 (Department of Civil Engineering)

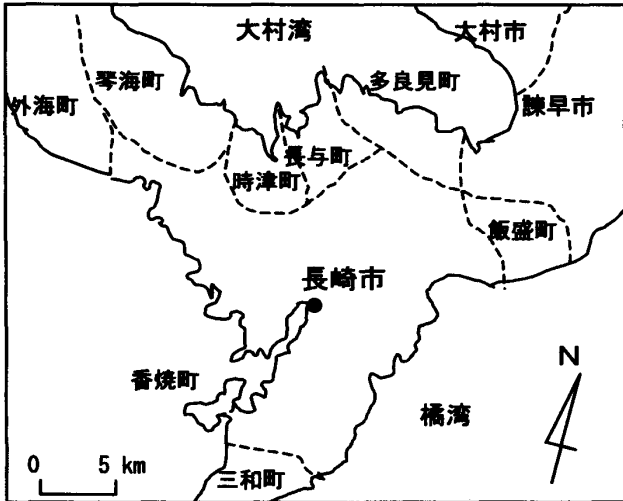


図-1 長崎市及び隣接する町

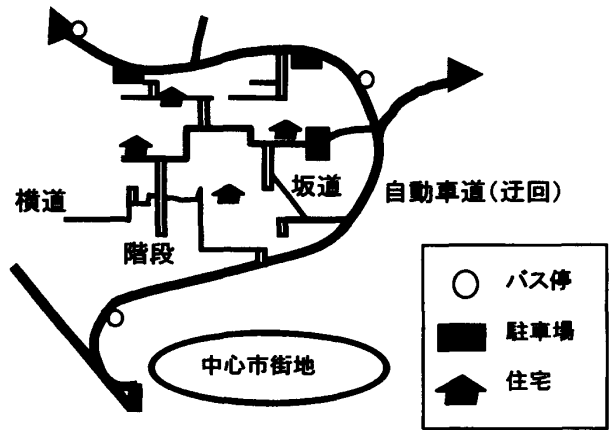


図-2 斜面市街地の模式図

7町を対象とした。

また、この中で近年とくに人口増加が大きい町として、長与町と時津町が挙げられる。

これら2町は、長崎市のベッドタウンとして、通勤時間や住環境の面で条件がよく、10数年前から住宅団地の建設が進められ、近年においても新規の住宅が年々増加しており、それに伴い人口増加が増えている。

一方長崎市では、戦後の高度成長時に急激な人口の増加が起こり、その流入人口の受け皿としてそれまで畑地などに利用されていた斜面地が、住宅開発地に転用されてきた。現在の市街地の約70%は、これらの斜面地にあり、多くの斜面市街地は傾斜5°以上、標高20m以上の悪条件下にある。これらの斜面市街地では現在、高齢化率が長崎市平均(19.1%)に比べ5%以上高い24~30%と非常に高い地域となっている。また、斜面市街地では急速な人口増加に対処するために住環境などに十分な配慮がなされないまま住宅が建設されてきたため、住宅の老朽化、道路整備の不備により災害発生時の救出困難地域が多いなど様々な問題が顕在化してきている。自動車社会となった現在、若年層が斜面市街地を避けて郊外の車が乗り入れできる住宅団地に流出しており、そこに従前から住んでいる住民の高齢化が進んでいる。

長崎市の中でも、斜面市街地の基準地価の下落率は高く、多くの斜面市街地が立地する長崎市都心部の人口構造に対する空洞化が問題となってくる。

3. 長崎市の地勢

ここでは、長崎市の斜面市街地の地勢について述べる。これらの斜面市街地は、傾斜5°以上、標高20m以上に広がっている。多くの斜面市街地は住宅建設一



写真-1 斜面市街地内の階段

表-1 長崎市の基準地価下落率上位10地点

順位	標準地の住所等	基準地価(円/㎡)		変動率 (対前年比)
		2000年	2001年	
①	中小島2-10-2	67,500	57,500	▲ 14.8
②	片淵4-15-25	84,000	72,500	▲ 13.7
③	曙町29-4	136,000	118,000	▲ 13.2
④	岩瀬道町13-8	46,000	40,000	▲ 13.0
⑤	小菅町207-1	51,000	45,000	▲ 11.8
⑥	滑石5-9-2	180,000	160,000	▲ 11.1
⑦	東琴平1-4-2	59,000	52,800	▲ 10.5
⑧	西山本町10-28	74,500	67,000	▲ 10.1
⑨	立山4-2-16	89,000	80,500	▲ 9.6
⑩	愛宕3-10-35	85,500	77,400	▲ 9.5
平均	斜面市街地の地点	93,060	84,630	▲ 9.1

注) ▲: マイナス (%)
(平成13年度「都道府県地価調査報告」¹⁾より)

般の経済的限界と言われる15°以上においても、市街地が形成されている⁵⁾。また、斜面市街地は15°を区切りとして明確に分かれているわけではなく、連続した斜面に沿って建設されており、15°~20°の宅地利用

が困難な地区においても住宅が建設されている。

斜面市街地内の階段や横道については、図-2に示すように、二輪車でも進入ができない横道や階段で構成されている。地域内では徒歩による移動を余儀なくされ、上下方向へは主に階段や坂を徒歩で移動しなければならない。これらの横道や階段の幅員は、平均80cmであり、最も狭い幅員では50cmとなっている。

また、写真-1に示すように、多くの階段は踏面や蹴上げ高さが統一されておらず、歩行者に身体的負担を与えている。階段や坂は、以前畦道だった所を利用しているため、道が直線的でなく複雑な街路を形成している。このため通勤などで市中心部に行くために、直線距離ではさほど距離がなくても、迂回路や横道を利用して上下方向への階段や坂を利用しなければならず、歩行環境の整備が十分とはいえない地域が多い。また、斜面市街地内では、自宅に車を横付けできる家屋は限られており、ほとんどが車の横付けが行えず、自動車道は住宅地を囲んだ形で迂回して通っており、直線距離が短くても、自動車や公共交通機関を利用して市中心部へ行くときに時間を要する地域が多い。

表-1は、長崎市の基準地価下落率上位10地点を示している。これらは、長崎市内の調査対象69地点の上位10位である。

表-1に示す地点はすべて斜面市街地であり、8位までは下落率が10%と高い割合で下落している。また、長崎市全域から、代表的な斜面市街地である45町を抽出した斜面市街地の平均でも9.1%と高い割合で地価が下落している。

3.1 長崎市の状況

ここでは、長崎市のここ数年の市の状況について、①人口の推移、②世帯数の推移、③人口動態、④水道・ガス使用量、⑤新規住宅着工数、⑥自動車保有台数などにより考察を行っていく。

図-3には、過去10年の人口及び世帯数の推移を示している。図中に示す1975年は、長崎市の人口が最大になった年であり、45万人を超えている。その後の人口は、年平均5,000人の割合で人口減少が進み、2001年8月現在では、42万人となっている。しかし、世帯数については、逆に増加傾向にある。これは、1世帯当たりの人員が減っていることを示している。1世帯当たりの人員は、1975年3.34人が2001年8月末日で2.52人となっている。

図-4には年齢別人口割合を3区分（0～14歳、15～64歳、65歳以上）で示している。これより、労働人口である15～64歳の割合が1975年に68.5%であったが、

2000年には66.3%と2.2%減っている。これを実数で表すと、22,715人の減少となる。一方、高齢化率（65歳以上）は、6.7%の増加であり、実数では、25,035

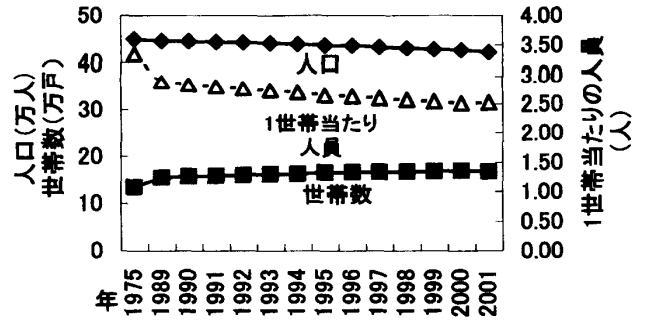


図-3 人口及び世帯数の推移（長崎市統計年鑑より）

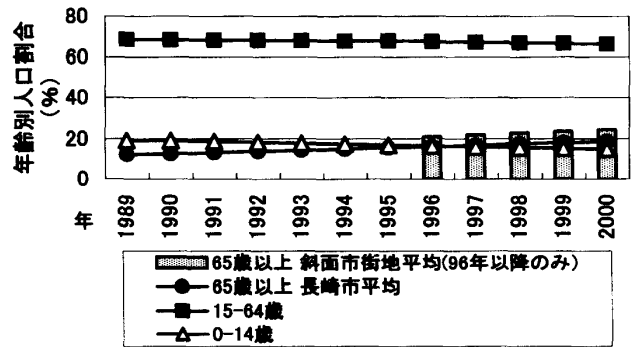


図-4 年齢別人口割合（長崎市統計年鑑より）

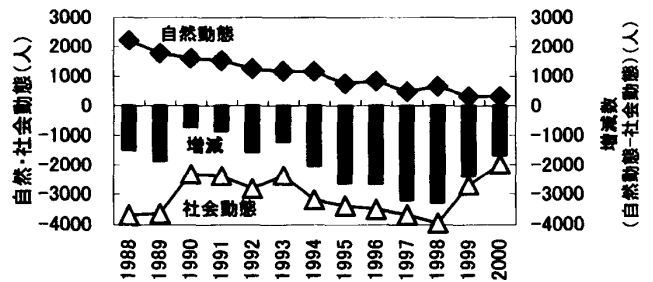


図-5 自然動態・社会動態の推移（長崎市統計年鑑より）

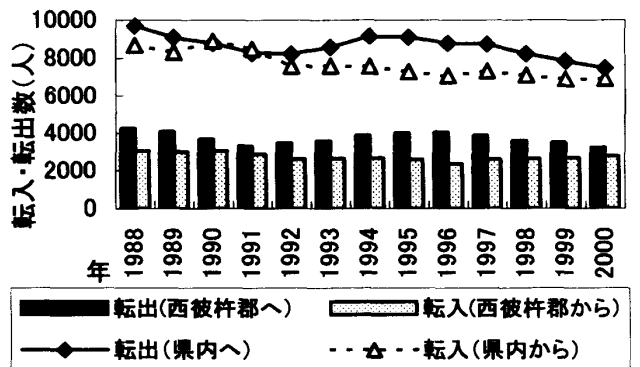


図-6 西彼杵郡および県内への転出の推移（長崎市統計年鑑より）

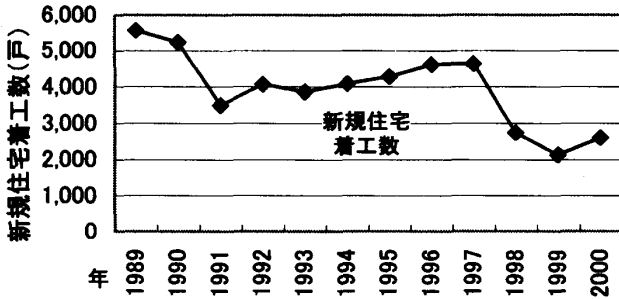


図-7 新規住宅着工数 (長崎市統計年鑑より)

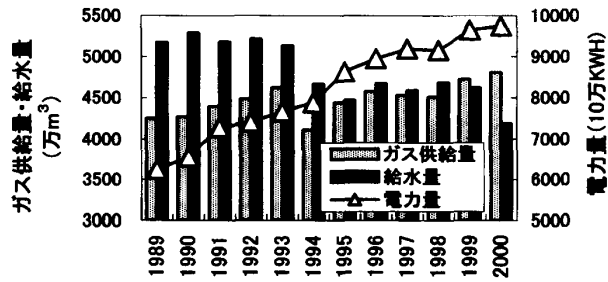


図-9 水道・ガス・電力の供給量 (長崎市統計年鑑より)

人の増加である。これらのことより、労働人口の減少とともに、高齢人口の増加が進んでおり、長崎市の都心部において、活力が低下してきていると考えられる。

次に長崎市の高齢化率を、市平均及び斜面市街地の平均に分けて述べる。斜面市街地については、市内全域414町から、斜面市街地として代表的な45町を抽出し、その平均を用いている。長崎市の平均は、1989年は12.6%が、2001年8月現在では19.7%と7.1%増加した。また、斜面市街地の平均については、1996年から2000年の値を示しているが、各年長崎市平均を5%上回っており、1996年は20.9%、2000年では24.6%となっている。このことは、斜面市街地で、高齢化がより進んでいることを示している。

図-5には、10年間の自然動態(出生・死亡)と社会動態(転入・転出)の値を示している。図より年々、自然増が減っており、1988年に2,212人であったのが、2000年には、325人となっている。各年の死亡者数は、約3,000人でほぼ横ばいであり、自然増が小さくなったのは出生数が減少したことが理由だと考えられる。一方、社会動態では、1998年までは2,000~4,000人の間で減少しているが、1999年からは、減少数が減ってきている。1988年から1991年までは、平均24,000人の人口の転出があり、転入は平均20,000人となっていた。ここ数年、この転入人口と転出人口の差が狭まってきており、今までのように、大量人数の社会的減少は起こらないと考えられる。また、図-6には、長崎市周辺

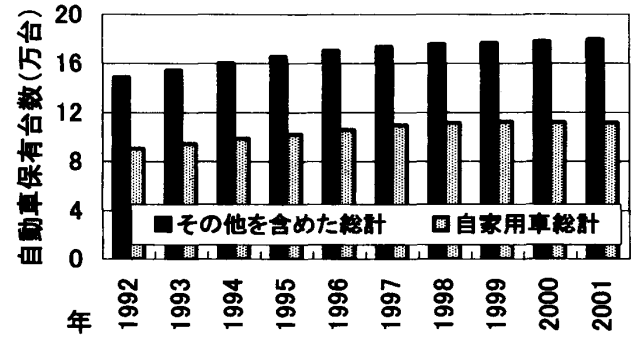


図-8 自動車保有台数 (九州運輸局自動車登録台帳より)

に属する西彼杵郡と長崎市の人口動態の推移を示しているが、図より、年々約3,500人の住民が長崎市から西彼杵郡へ転出していることが分かる。とくに、1995年から1997年にかけては、4,000人以上の転出が起きている。

図-7に、各年の新規住宅着工数を示す。1997年までは、平均4,000戸の新規住宅があったが、1998年以降は2,000戸台となり、急速に新規住宅の着工数が減っている。この要因として、周辺の町の住宅団地において新規に住宅が建設され、長崎市民がより良い住環境を求めて郊外に流出していると考えられる。

図-8には、長崎市の自動車保有台数を総計と自家用車の2つに分けて示している。総計は年々増加しているが、自家用車は1997年まで増加したのち、ほぼ横ばいとなっている。このことは、人口が減っていることの一つの結果として考えてよいと思われる。

図-9は、水道・ガス・電力の供給量を示している。水道の給水量をみると、1994年以降は、4,500万m³前後となっており、2000年においては、4,200万m³を下回っている。これは、長崎市はもともと水資源に乏しく、行政側が市民に求めた節水活動が市民全体に行き渡ったため、給水量の減少になったと考えられる。しかし、ガス・電力量は増加傾向が続いている。電力に関しては、①冷暖房など電気をよく使う電化製品が増えた、②世帯ごとの普及率が高くなった、③大型商業施設や文化施設が増えたこと、により電力使用量が多くなったと考えられる。

3.2 隣接する町の状況

ここでは、長崎市に隣接する7町での状況を、①人口の増減、②世帯数の増減、③新規住宅着工数、④自動車保有台数から見ていく。

図-10より、長与町、時津町で人口増加がとくに顕著である。長与町においては、1995年以降は、年平均1,000人程度の人口増加となっており、その中でも

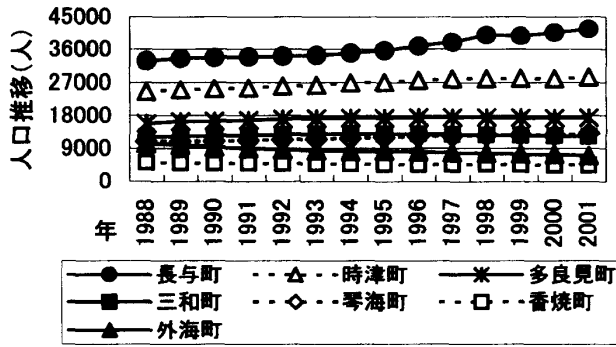


図-10 各町の人口推移（長崎県統計年鑑より）

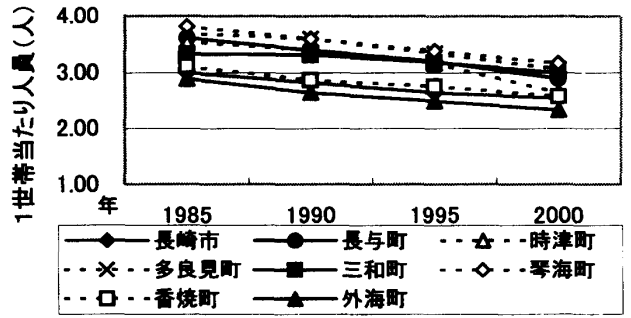


図-11 各町の1世帯人員の推移（国勢調査より）

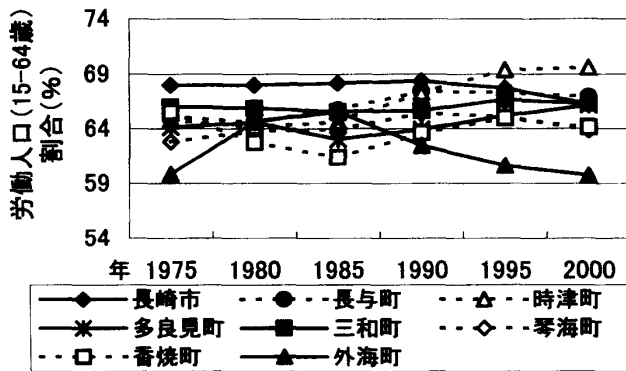


図-12 各町の生産人口（15-64歳）割合（国勢調査より）

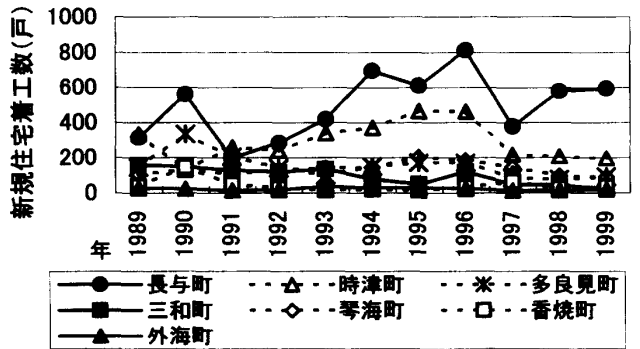


図-13 各町の新住宅着工数（長崎県統計年鑑より）

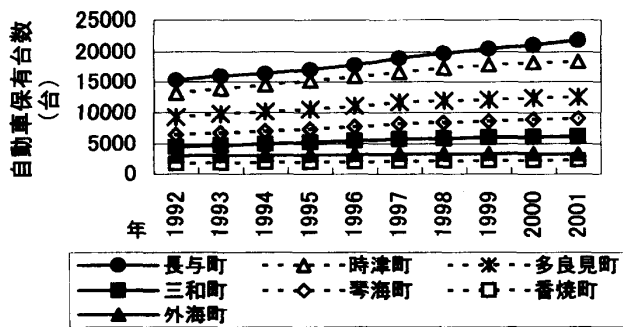


図-14 各町の自動車保有台数
（九州運輸局自動車登録台帳より）

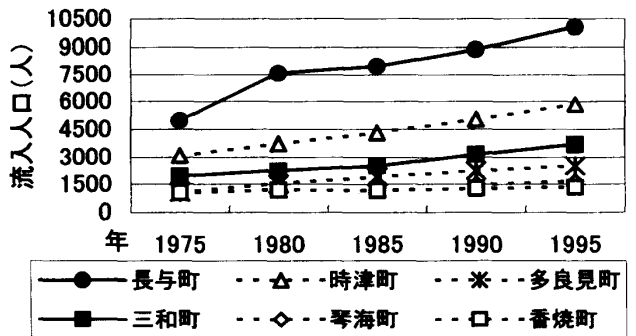


図-15 長崎市への流入人口（長崎市統計年鑑より）
（15歳以上・通勤・通学）

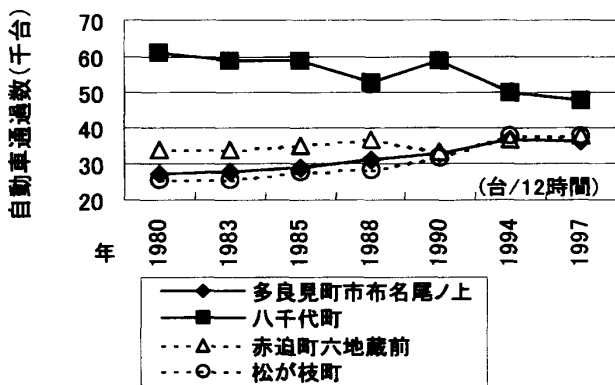


図-16 主要道の交通量（道路交通センサスより）
（台 / 12時間）

1997年から1998年で2,000人を超える人口の増加が起きている。この一因として、1996年から大規模な住宅団地（計画戸数：700戸）の造成が行われていることが挙げられる。その他にも長与町では、計画戸数500戸を超える住宅団地が1973年から複数造成されており、そのうち1993年までに造成が終了した住宅団地は、2,164戸ある。これらの住宅団地の建設が、長与町における人口増加をもたらしたと考えられる。

図-11は、各町における1世帯当たりの人員数の推移を示している。図より、長崎市と同様に、人員数が減っており、人口及び世帯数が増加しても、長崎市と大きな差がないため、今回の調査対象である1市7町では、1世帯当たりの人員数は、同傾向を示している

言える。

図-12には、各町の15～64歳までの労働人口の推移を示している。図より、長与町、時津町、多良見町などで、1975年に比べ、平均4%の労働人口の増加となっている。一方、長崎市をはじめ三和町や外海町では、減少傾向にある。この中で、母都市である長崎市において、労働人口が減少し、隣接する町で増加していることは、労働人口の移動が起こっていると考えられる。

図-13は、各町の新規住宅の着工数を示している。この図より、1993年から1996年にかけて、長与町、時津町、琴海町で新規住宅の着工数が増えている。長与町では、それ以降も1997年を除けば毎年600戸の住宅が新規に建設されており、この住宅に長崎市の住民が転入して来たと考えられる。長与町では、1994年～1996年の3年間で新規住宅の着工数がそれぞれ700、610、800戸と高水準を続けた。これは、これらの年に大規模な住宅団地の建設が長与町において行われたことによる。また、時津町においては、長与町と同様に1994年から1996年にかけて、1994年に372戸、1995年、1996年には440戸の新規住宅が建設されている。

図-14は、各町の自動車保有台数の推移を示している。ここでも、長与町、時津町の増加数が最も多く、次いで多良見町、琴海町の順になっている。長与町では、1992年に2人に1台の自家用車であったが、2001年では1.5人に1台となっている。長崎市では、1992年で3.0人に1台が、2001年でも2.4人に1台であり、長与町の方が、自家用車の所有率がより高いことが分かり、その他の町でも、同様の傾向を示している。

図-15は、長崎市に隣接する町から15歳以上の通勤・通学での流入人口の推移を示している。図より、各町から長崎市へ流入する人口は増加しており、とくに長与町では1975年から1980年の急増以降、毎年7,500人以上の大量の流入がある。また、時津町、多良見町、三和町においても流入人口が2,000人以上と多いことが分かる。このことより、昼間は長崎市内へ通勤・通学するために人口の流入があり、夜間はまた各町の自宅へ戻っていると考えられる。

図-16には、長崎市の交通量の推移を主要道路の地点ごとに示している。中心部に近い八千代町で交通量が減少しているのに対し、多良見町、赤迫町、松ヶ枝町の3地点で年々増加している。これは、長与町、時津町、多良見町、三和町などの自動車保有数が増加したため、これらの町から流入する自動車が増加した結果だと考えられる。

4. 長崎市中心部の空洞化とその背景に関する考察

ここでは、これまで述べて来た長崎市及び隣接する7町における状況をふまえて、長崎市都市部の空洞化とその背景について考察する。

長崎市の特徴として、市街地の約70%が斜面地に形成されており、自動車社会である現在では、若年層にとって魅力のある居住空間ではなくなっていることが挙げられる。また、斜面市街地に長年住んでいる住民も高齢化が進み、動けなくなる前に二世帯住宅を求めて転出する住民が増えてきている。

長崎市の人口は1975年以来年々減少しているが、一方、2001年8月末日現在で高齢化率が長崎市平均で19.1%、長崎市の都心部に多く立地する斜面市街地で平均23%である。また、若年層の人口は減少しており、高齢化率が高くなることは、労働力を有する64歳以下の人口の割合が相対的に減少することを示し、人口の空洞化が現れてきていると考えられる。

とくにこの層のこの若年層人口は、隣接する町に流出していることが、各町の若年層人口の増加から読み取れ、また、各町の人口推移、新規住宅着工数や自動車保有台数からも間接的に分かる。とくに、長与町、時津町、多良見町、琴海町といった長崎市の西北部、東北部に隣接する町では、増加傾向が顕著である。

長崎市では、人口が減少しているにもかかわらず、世帯数が微増しており、高齢化率も高い値で推移している。これは、1世帯の人員が減っていることと共に、各世帯の高齢者のみの核家族化ひいては、単独世帯が

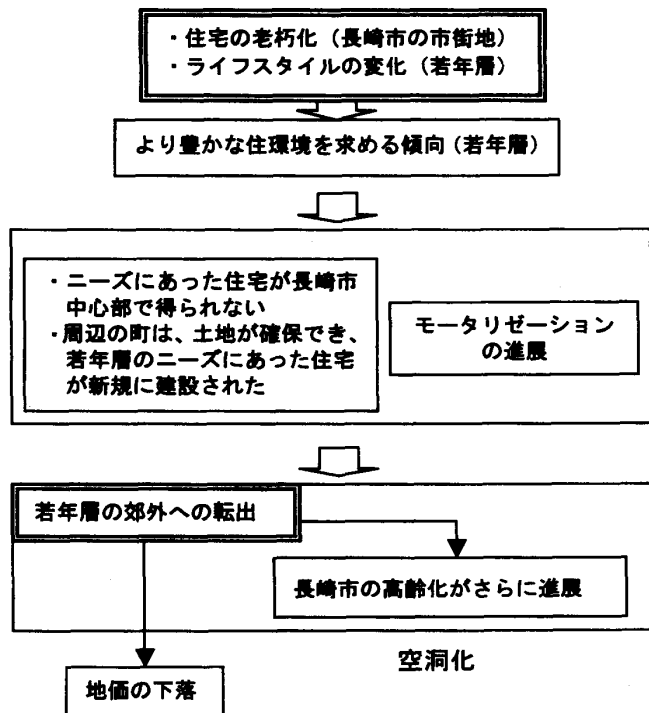


図-17 長崎市中心部の空洞化とその背景

増加していると考えられる。一方、隣接する町でも、1世帯の人員は年々減っており、長崎市と同様な傾向を示している。しかし、若年層人口の増加があることより、世帯主が労働力として働ける世帯での少人数化が進んでいると考えられる。

長崎市においては、住宅地として新たに開発できる土地が、ほとんどなくなってきており、また隣接する町に比べると地形的に斜面の切り盛りなどを行って住宅地を造成しなければならないため、新規住宅の着工数が減っていると思われる。一方、長崎市に隣接する町では、住宅団地の造成が行えるだけの土地がまだ残っており、長崎市よりも安価に住宅が提供できるため、新規住宅着工数が増えていると考えられる。また、隣接する町に居住していても、長崎市内への通勤は十分可能なため、安価で良好な住環境が得られる周辺の町に長崎市民が流出していることが、これらの町での新規住宅着工数の増加から読み取れる。

長崎市及び隣接する町の自動車保有台数を見ると、隣接する町での1世帯ごとの保有台数が2台前後となっており、これは、自動車での長崎市内への通勤に利用する住民が増えていると考えられる。これは、隣接する町から長崎市内への主要道路の交通量の増加数からも分かる。

以上の考察結果より、図-17に長崎市の都市部での空洞化とその背景について示す。図-17に示すような状況にある長崎市で、空洞化を食い止めるためには、若年層のライフスタイルにあった住宅や住宅地の整備や既存の住宅地での若年層を含めたすべての住民にと

って、住みやすいインフラの再整備が必要である。また、高齢者に配慮した地域づくりを行っていく必要がある。

5. おわりに

本研究では、地価が大幅下落した長崎市都心部の市街地での空洞化とその背景について述べた。その結果、長崎市の地形的な要因により、居住環境が良好ではないため、隣接する町に良好な居住環境を求めて主に若年層が流出していることが、各町の人口推移、新規住宅着工数や自動車保有台数などから推測された。また、長崎市の都心部では、23%以上と高い高齢化率を示しており、長崎市の人口の空洞化が進んでいる。

今後は、隣接する町の人口増加は進み、長崎市都心部での空洞化が進行すると考えられるが、若年層の流出を食い止め、高齢化の上昇に対応するためには、若年層のニーズにあった住宅の供給と共に、高齢者に配慮した地域づくりを行っていく必要がある。

参 考 文 献

- 1) 国土交通省：平成13年度「都道府県地価調査報告」, 2001.7.
- 2) 長崎市企画部統計課提供資料.
- 3) 長崎市：平成12年度「長崎市統計年鑑」, 2001.3.
- 4) 長崎都市圏総合交通計画協議会：平成10年度「長崎都市圏パーソントリップ調査報告書」, p.3, 1999.3.
- 5) 長崎市：斜面市街地再生事業, 1998.4.