

## 特集2 主要都市のアメニティ特性

# 地方都市「熊本」の アメニティが生きるとき

熊本大学工学部助教授 両角光男

### 移り変わる生活の価値観

昭和40年代から60年代へと所得水準が向上したのにつれ、人々の生活に対する価値観が変化して来たのは度々指摘されているとおりである。昭和40年代まで、人々の関心事は物的豊かさの向上であり、毎年新しい「三種の神器」が登場するなど、量産された耐久消費財を保有することが豊かさの目安と感じられた時代であった。

これに対し、高度成長から安定成長へと転じた昭和50年代は「モノ」から「ココロ」へなどと言われ、人々の関心は時間的なゆとりや空間的なゆとり、さらには精神的なゆとりなど、生活の質的な豊かさを求めて広がった。あくせくと働き続けた40年代に対し、スポーツや趣味に余暇を楽しみ、緑や太陽と親しめる空間を生活の中に求め始めた。こうした価値観の変化から、通勤地獄や、交通渋滞、狭少過密な住宅、孤独な社会など、過密化や肥大化の弊害が深刻になりつつあった大都市の生活に対して、地方都市のゆとりのある生活が見直され、大都市から地方の県庁所在都市へ向けた人口のUターンやJターンが増加したのもこの時代である。

さて、情報が情報を産み、経済価値を産むと言われる「情報化社会」が実体となって現れ始めた昭和60年代に入り、人々の生活の関心はどこへ向かって広がり始めたのだろうか。50年代にも増して人々は生活のスタイルにこ

だわり、学習の機会や文化的な刺激、情報の刺激を求めようとしている。昭和50年代に「地方の時代」と言われ、「いよいよ出番」とばかりに持て囃された地方都市であるが、果たしてこれからも魅力的な生活の場として期待に応えうるのだろうか。

### 大都市に追いついた物的豊かさ

加藤清正が築いた熊本城を中心に発達して来た熊本市は、明治に入ると九州を統括する国の出先機関が配置されたことから、県都であると同時に九州の行政・経済・教育・文化の中心としての役割を果たして来た。その後、福岡や北九州に経済や行政の中核機能が集中するようになり、熊本市の九州における相対的地位は低下したが、昭和60年の国勢調査によると人口56万人、九州第三の人口規模を有する。都市圏人口（通勤通学依存率10%以上の2市18町1村）は約85万人を数える。

昭和40年以降、美術館や博物館、コンサートホール、運動公園、救急医療センターなどの高度なサービスを提供する大型施設が相次いで建設された結果、生活の器は大都市とも大差無くなった。また輸送網や通信網の発達を背景に、スーパーや専門店チェーンなどの全国的な流通機構が量産品からかなり嗜好性の高い商品まできめ細かい販売網を築いており、消費生活の環境についてもほとんど差はない。

確かに数字に現れた熊本の所得水準はやや低い。職種や地位の差による影響を除くため、平均的サラリーマンの実収入（昭和59年度）を比較すると次のようになる。<sup>1)</sup>東京のサラリーマンの1ヶ月当たり平均収入が44.8万円、全国平均の104.5%であるのに対し、熊本市は42.0万円、全国平均の98.0%と額にして8千円、指数にして6.5ポイント低い。しかし、熊本市の消費者物価指数が全国平均の98.0%と東京の109.6%よりも1割程度低い点を考慮すると、実質的には差がない。むしろ持ち家率や乗用車の保有率がそれぞれ57.0%と66.7%で東京の43.7%と46.8%より高い点から考えると、<sup>2)</sup>今日では熊本の生活の方が物質的には満たされていると言えるかもしれない。

#### コンパクトな都市空間、ゆとりの生活

熊本都市圏が位置する阿蘇外輪山西斜面から広がる台地はちょうど東京23区が入る大きさである。東京ではこの範囲が密集市街地で埋められているのに対し、熊本の市街地は非常にコンパクトで、同じ広がりの中に高度なサービスを提供する都市空間や住宅地とともに、生産性の高い農地や阿蘇山・金峰山などの広大な自然が広がり、その中にはゴルフコースやテニスクラブ、キャンプ場などの多様なレクリエーションサイトが点在している。阿蘇の外輪山から伏流して来た豊富な地下水も熊本の魅力の一つである。熊本の水道水が美味いのは100%この地下水によって賄っているからであり、また台地の裾の湧水は市街地内に貴重な親水空間を生み出している。

さて、東京で独立住宅を求めようとするとして、5,000万円出しても都心部から電車で1時間近く乗り、更にバスで10分から20分乗り継ぐよ

うな所になる。しかも下水道はおろか、医療施設やショッピング施設も不十分な、凡そ東京の高度な都市機能イメージとはかけ離れた場所なのも稀ではない。平均的なサラリーマンの生活時間調査によると通勤時間は56分である。<sup>3)</sup>これに対し熊本市では平均通勤時間は26分、往復では1時間も短い。<sup>4)</sup>年間出勤日数250日として一年に250時間が自由に使えるのである。通勤ラッシュによる体力の消耗を考えるとこの差はさらに大きい。おまけに九州は東京に較べ日の入りが40分近く遅く、夏ともなれば8時過ぎても未だ明るい。夕食が終わってから夫婦でテニスや音楽会へ出掛けるのというのも決して誇張ではない。

この時間的ゆとりは人口百万以上の大都市には見られない魅力である。時間的ゆとりとそのゆとりの時間を過ごすべき都市空間や豊かな自然が手近にある点、これが熊本が一番大きな魅力を形作っている。

#### 知的サービスの欠乏感

最近しばしば大企業サラリーマンの地方単身赴任が話題にのぼる。熊本には熊チン族、福岡にも博チン族と呼ばれる人々が居る。大都市は生活の場としての不満に満ち溢れていると言われながらも、家族が地方に移りたがらず、中年や熟年男性が一人身の不自由に甘んじているのは何故なのか。理由は様々であろうが、地方は学習の機会や文化的な刺激、情報の刺激など知的サービスが大都市に比べ乏しいという不安が働いているのは否めない。

地方都市でも高度な文化施設が整備され、むしろ大都市よりも利用しやすい環境が整ったと述べた。情報機器や通信網の発達によって大都市と地方都市との情報流通面における

距離も大幅に短縮された筈である。それにも拘らず知的サービスの欠乏感が強いのは器の問題ではなくサービスの流れの問題である。

例えば、地方都市はテレビやラジオの放送電波の割当が少なく、番組の選択の幅が狭い。熊本では近年ようやくテレビが5局に増えたが東京に比べると2局少ない。そのうえ、2～3週遅れの東京のキー局制作番組が当たり前のように流される。「これは〇月〇日に放送された番組です」との注釈入りで季節外れの番組を見せられるのは屈辱的でさえある。出版業者の83%以上は東京に集中しており、週刊誌や月刊誌も殆ど東京で印刷されるため、読者の手に入るのは福岡で1日遅れ、熊本では実に2日遅れになる。一般書の遅れは更に大きく、書店在庫切れの場合は取り寄せに1ヶ月かかるのも稀ではない。

#### 情報の末端

東京に頭脳機能が集積し、そこで生産された情報が一律的に地方に流されるという実態は、知的サービスに限らず生活や生産のあらゆる局面に及んでいる。大企業本社が東京に集積し、世界経済を動かしているのはもとよりであるが、自治体の政策決定も中央官庁の意向次第であるし、シリコンアイランドと呼ばれる九州にも、あるのは生産拠点ばかりで技術開発や製品の企画開発などの頭脳部分は首都圏にしかない。文献情報や地方から収集した技術情報・統計情報のデータベースも東京のコンピューターに蓄積されており、地方から利用するには結局高い通信費を負担しなければならない。デザイナーやアーティストの活動は大都市が中心であり、音楽や映画や演劇なども「地方公演」の巡回を待たなければ

ならない。

元来、知的欲求については、それがファッションであれ、学術であれ、新しさや先端性に対する願望を伴っている。にもかかわらず地方には情報の発信源が乏しく、東京の末端のサービスしか受けられない。常に東京に顔を向けながら暮らさなければならないという情報網の構造は地方都市のアキレス腱である。

#### 情報の末端から先端へ

人口のUターンやJターンは定着するだろうという地方の期待とは裏腹に、昭和50年代後半から再び流出人口が増え始め、昭和59年には九州全県が人口の純流出に転じた。東京のみが巨大な頭脳機能の集積と世界に張り巡らした情報網を背景に活力を蓄え、優秀な人材を地方から吸い込み始めた結果である。辛うじて自然増加によって人口の減少は免れているものの、情報化社会が現実となった今日、このままでは地方は単に大都市に差し出す人材の苗床や大都市居住者の保養地でしかなくなってしまいうに違いない。

このような趨勢に対して地方は何処まで抵抗出来るのか。東京から見ると九州の各県、各県庁所在都市は所詮どんぐりの背比べである。大したエネルギーを持ち合わせてはいない。しかし九州各県が集まれば総人口は1,431万人、県民総生産の総額は2,235億ドル<sup>51</sup>で、オランダやスイス等ヨーロッパの中小国に匹敵するエネルギーを持っている。九州各県が県庁所在都市を核として地域の活性化を図るには、東京に一点集中した頭脳機能の地方分散を迫るのはもとよりであるが、このエネルギーを資産に自治州を作り、国際社会と直接つながるような頭脳機能集積と情報網を築くぐ

らの決意が必要である。

〔注〕

- 1) 民力86年版を用いた。都道府県別所得はそれぞれ県庁所在都市のデータを表す。
- 2) 消費者物価指数，東京都の持ち家率，乗用車保有率も民力による。熊本都市圏の持ち家率は国勢調査結果，乗用車保有率は県統計に基づく。
- 3) 住友銀行の調査による。出典は日本アルマナック1987年版。
- 4) 昭和59年度熊本都市圏パーソントリップ調査結果による。
- 5) 人口は国勢調査，総生産額は日本アルマナック。

著者略歴

氏名：Mituo Morozumi

学歴：プリンストン大学大学院建築都市計画修士課程 1973. 6月修了  
工学博士（早稲田大学）

職歴：熊本大学工学部建築学科 助教授

著書・研究例等：「都市計画とビジュアルシミュレーション」熊本の先端技術，三田出版会 1987. 6

「熊本都市圏における公共交通網のサービス水準評価」日本建築学会九州支部研究報告，1987. 3

「熊本県における豊かさの総合指標」熊本県企画開発部，1975. 3

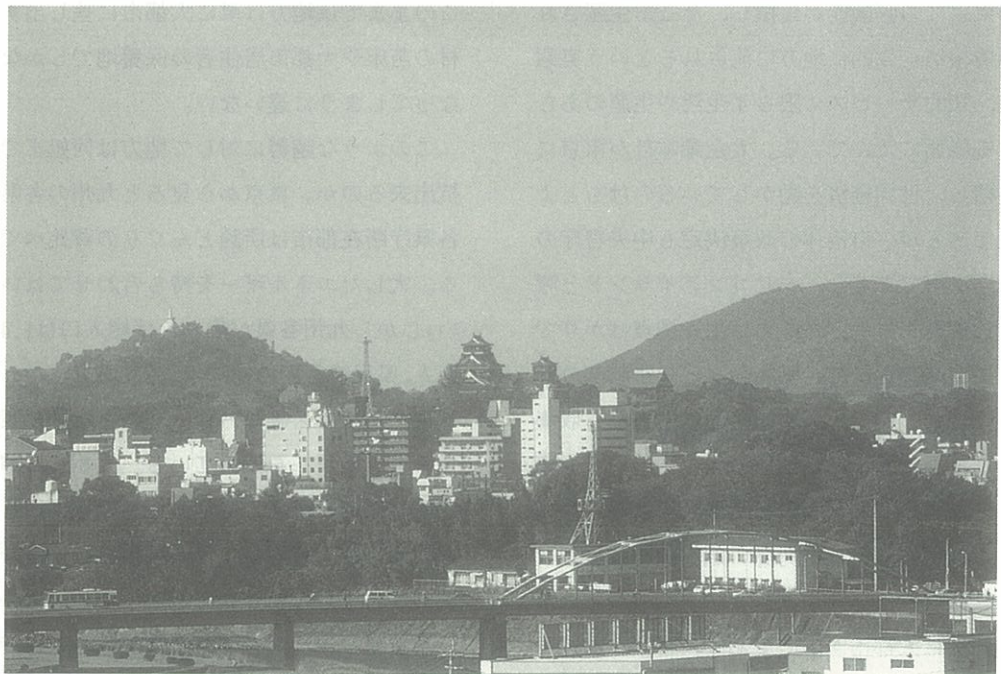
委員：国土庁，地方都市問題懇談会第1部会委員 1987

（熊本県保健医療計画策定委員 1987）

熊本市自然環境保全問題懇談会委員 1987

建設省南九州中部域整備計画調査委員会委員 1987

熊本県21C 県土ビジョン策定専門委員会委員 1986



変化に富む熊本のスカイライン