

内発的な取組みによる創造的環境の醸成

—函館市の取組み事例「函館国際水産・海洋都市構想」から—

角 大 輔、須 山 孝 行、吉 村 英 俊

第二章 内発的な取組みによる創造的環境の醸成

一 函館市の取組み事例「函館国際水産・海洋都市構想」から

角 大 輔、須 山 孝 行、吉 村 英 俊

1. はじめに

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

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

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

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

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

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

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

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

2. 函館市（地域）の概要

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

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

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

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

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

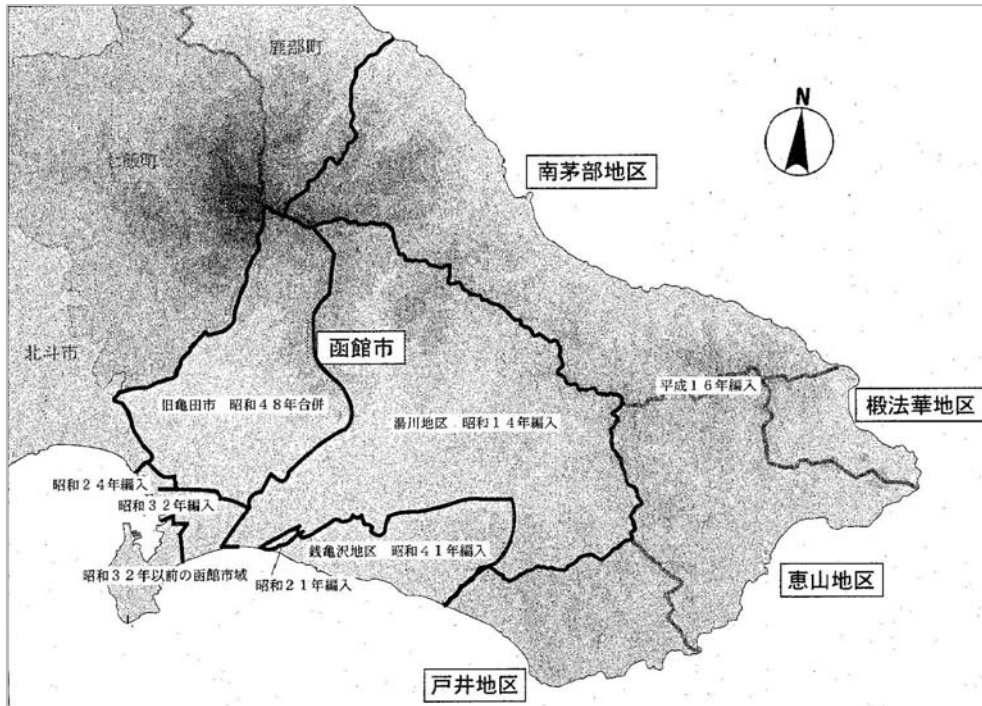


図1 函館市の合併変遷図

表1 函館市と北九州市の特徴

	函館市	北九州市
街の起源	1854年:日米和親条約によって補給港となる。	1901年:官営八幡製鉄所が操業を開始する。
基盤産業の衰退	造船業(函館どつく株が中心) 最盛期 3,000人→下請含め 200人	製鉄業(新日本製鐵八幡製鉄所) 1963年:43,666人 2007年: 3,001人 2010年: 3,114人
国鉄(JR)の縮小	1988年:青函トンネル開通により職員数の激減。6,000→600人	2000年:北九州本社閉鎖
観光地(港町)	街の大半	門司港レトロ
近郊に大都市	札幌市(189万人)	福岡市(146万人)
地方債現在高(2005) 全国平均(¥462,447)	¥534,839/人	¥888,352/人
産業構造(2005年)	第1次産業:4.1% 第2次産業:18.4% 第3次産業:77.5%	第1次産業:0.9% 第2次産業:24.9% 第3次産業:72.2%

3. 函館国際水産・海洋都市構想

(1) 背景・目標

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

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

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

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

(2) インタビュー調査

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

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

① 函館市役所

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

②函館商工会議所

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

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

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

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

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

いことが挙げられる。

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

しかし、函館国際水産・海洋都市構想は会員企業内で浸透しており、

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

など地元企業の一体感は生まれつつある。

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

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

③北海道大学水産科学研究所

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(4)まとめ

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

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

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

表2 函館市の特徴

表3 函館市の特徴（強み・弱み）

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

水産資源が豊富である。

5. 産業支援人材の底上げに向けたアプローチ

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

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

北九州市においても同様のことを試みてみることは可能である。

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

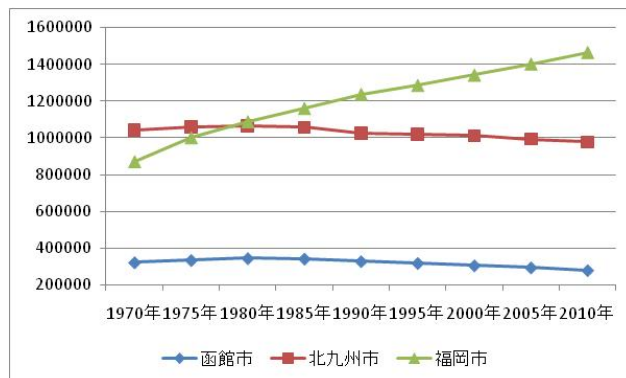
なお、以上をクリアしても、新日本製鐵や市役所への強い依存心などの風土や気質面を改善するには時間を要すると考えられる。また、函館市は長期間かけて合併したことから、地域の一体感が強いが、北九州市は五市対等合併により合併後47年経た現在も旧五市を想う地元愛が良くも悪くも強く、完全なる一体化にはもう少し時間がかかるものと思われる。

参考資料

(1) 函館市と北九州市の統計的比較

① 人口

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



注：2004年12月、戸井町・恵山町・南茅部町・楸法華村を編入合併

図1 人口推移

② 産業

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

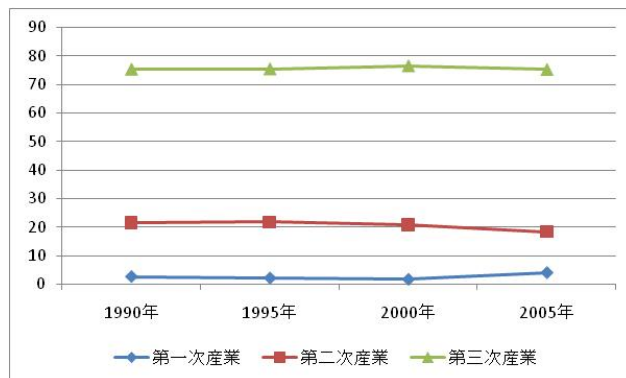


図2 函館市における就業人口構成（単位：%）

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

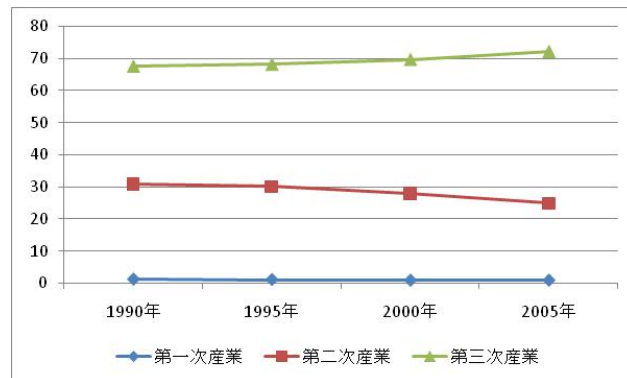


図3 北九州市における就業人口構成 (単位: %)

総事業所数は両市ともに2割程度減少している。

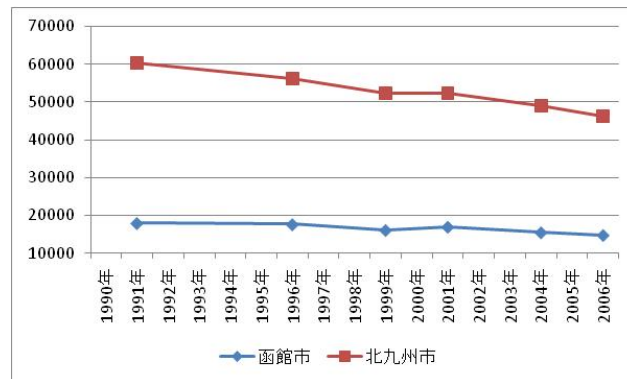


図4 総事業所数の推移

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

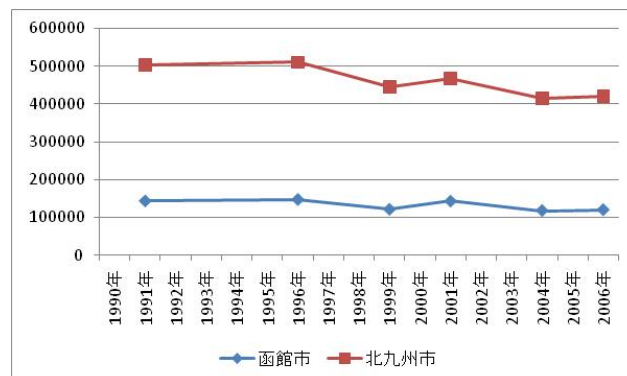


図5 総従業員数の推移

③製造業

両市ともに3割以上減少している。

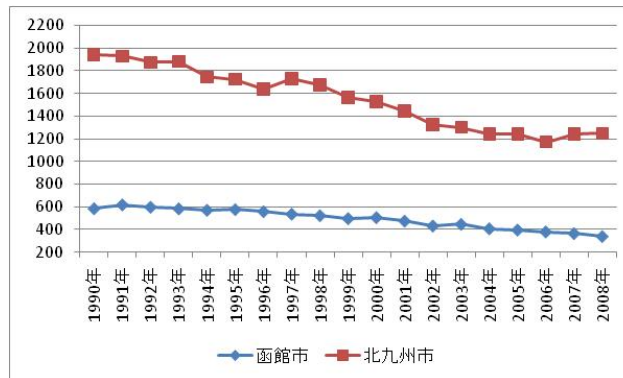


図6 製造業事業所数の推移

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

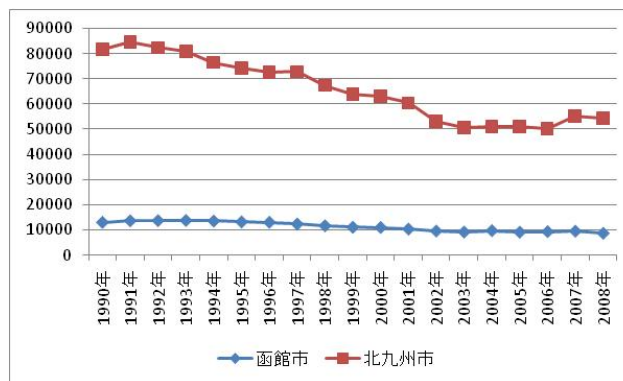


図7 製造業従業員数の推移

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

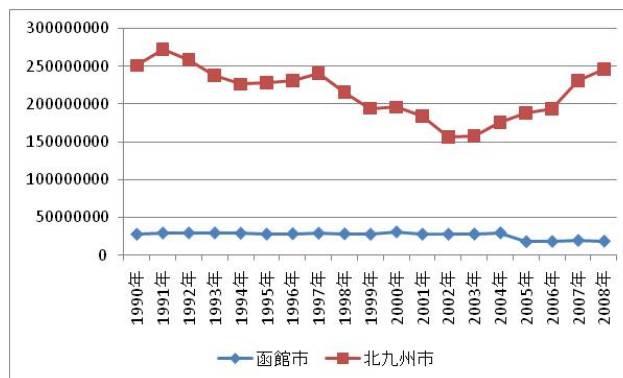


図8 製造品出荷額等の推移 (単位：万円)

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

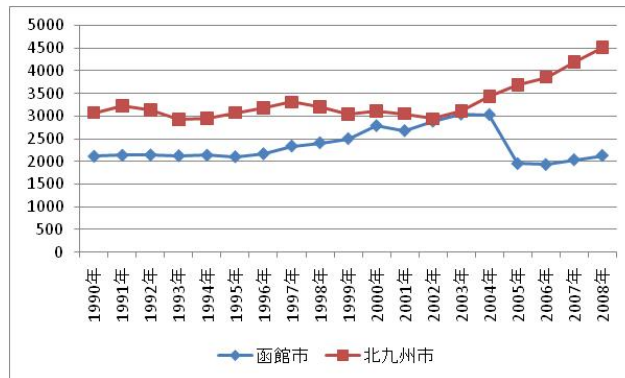


図9 従業員1人あたり製造品出荷額等の推移（単位：万円）

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

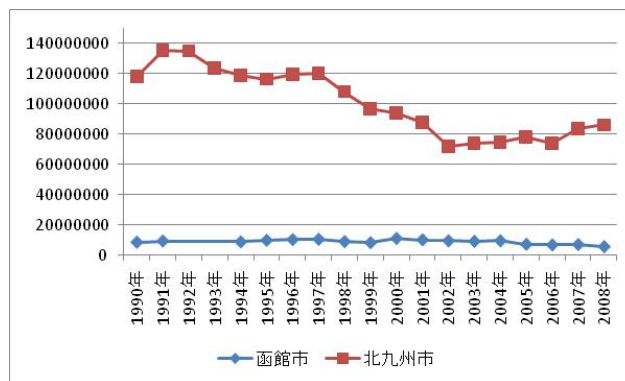


図10 粗付加価値額（単位：万円）

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

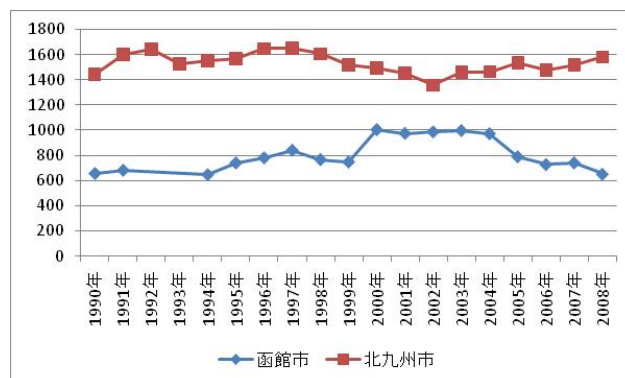


図11 従業員1人あたり粗付加価値額（単位：万円）

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

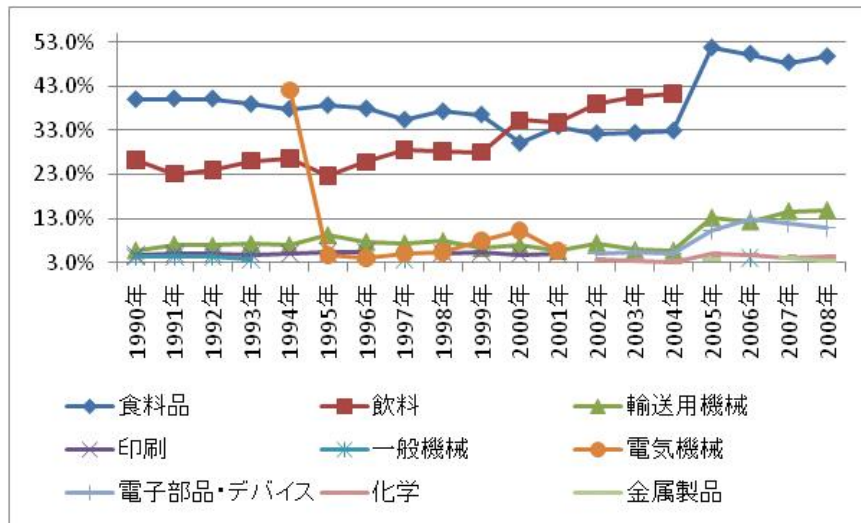


図 12 函館市 製造品出荷額等：上位5業種と構成比の推移

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

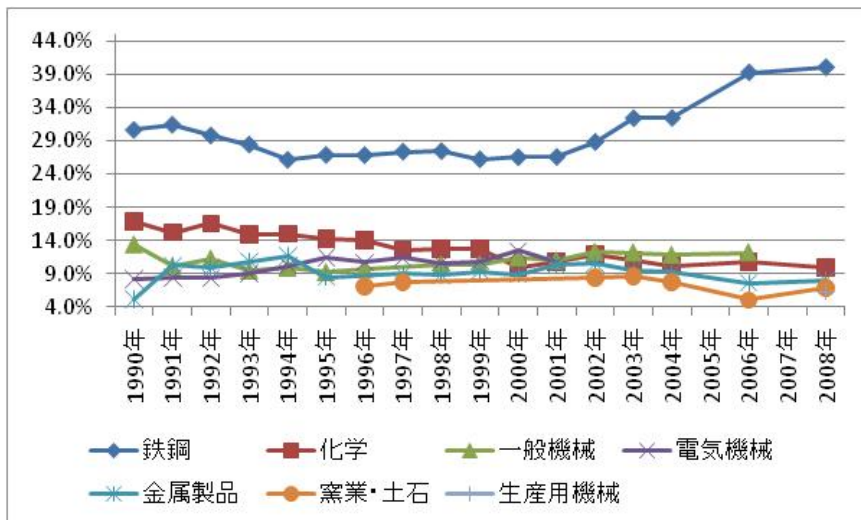


図 13 北九州市 製造品出荷額等：上位5業種と構成比の推移

参考文献

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

6) 函館市市史編さん室『函館市史 年表編』2007年