

## 5. 飴野 仁子氏（関西大学商学部 教授）

「未来に向けていま問われているのは、北九州市の本当のポテンシャルは何かということ。」



飴野 仁子（あめの ひろこ）

大阪市出身。

2004 年 西南学院大学商学部専任講師、2005年 助教授を経て、2007年関西大学商学部准教授、2012 年より現職。博士（商学）。専門分野：物流・ロジスティクス政策。国土交通省交通政策審議会港湾分科会委員、大阪地方労働審議会港湾労働部会委員、北九州市地方港湾審議会委員、大阪府吹田市教育委員など。日本物流学会理事、日本港湾経済学会理事。

「5 年後、10 年後、20 年後の北九州市の具体的な未来像はどのようなものでしょうか？」

日本の総人口は、年々減少の傾向にあります。総務省統計局によると、日本人の人口は、直近の 2023 年に 80 万人以上減少し、初めて 47 都道府県の全てで、日本人の人口が減少しました。減少数、減少率ともに調査開始以来の最大値でした。人口が減少するという事は、主に出生数よりも亡くなられた方の人数が上回り、転入よりも転出される方が上回っているということです。今後、効果的な施策が講じられたとしても、すぐには人口減少の傾向は変わらないでしょう。北九州市も例外ではありません。

VUCA（Volatility 変動性、Uncertainty 不確実性、Complexity 複雑性、Ambiguity 曖昧性）の時代と言われますが、そのような時代だからこそ、大事なことを見誤ってはなりません。生まれてきた子どもたちが、このまちで豊かに育まれ成長する 5 年、10 年、20 年の時間と環境は、彼らに様々な影響を及ぼすことになるでしょう。どのようなまちであれば、彼ら一人ひとりが、夢と希望を抱くことができるのか。

一方、総人口に占める 65 歳以上の割合は約 30%に上り、年々増加の一途を辿っています。65 歳以上の年齢層が、日本人人口の主流にな

るのはもうすぐそこにあります。いつの頃からか、年を重ねるほど、肩身狭く生き辛く感じるような社会になってはいないでしょうか。もしも、長く生きることによって不安感や気まずさを覚えるような社会であるならば、それはいまを生きる子ども・若者たちの未来にとっても、無関係ではないでしょう。北九州市でも、若者たちの流出と人口減が、懸念される課題の一つだと思います。若者たちの流出にどのくらい危機感を覚えていますか。社会環境の変化も踏まえて、いったい何が必要とされているのか、知恵を絞らなければなりません。

「未来を拓くカギは何か？」

未来を拓くカギは、いま、医療・福祉・教育と研究へ、徹底的な投資をおこなうかどうかではないでしょうか。現状の延長線から未来を変えるには、そのぐらいの覚悟と発想の転換が必要でしょう。重要なことは、市民の生活の質を高めることができるかどうかです。

誰かと出会い、共同で世帯をかまえる場合でも、シングルでも、市民がずっと安心して生きていける希望の未来を描けるような“まち”でなければ、企業にとってもポテンシャルを秘めた魅力的な都市とは映らないでしょう。これまで私が出会ってきた学生たちの中には、将来の

職業選択では「稼げる」だけでなく、社会と関わって「自己実現」や「社会貢献」できることに、より充実感を覚える学生が少なからずおります。そのような次代を担う彼らの感覚に、企業も行政も教育研究機関もどこまで気づいているのでしょうか。舵を切るときは来ています。

私も出席している北九州市地方港湾審議会では、委員の約30名の男女比が1:1に近い構成となっています。これは言うは易しですが、なかなかできないことを北九州市は続けておられ、男女共同参画について先駆的な姿勢が伺えます。些細なことに思えるかもしれませんが、大きな転換を模索するとき、案外その転換点は、地道なことの積み重ねの先にあるものだと思います。

視点を変えて考えると、人口100万人以上の大都市や、毎年人口増の都市だけが、ポテンシャルの高い都市と言えるのでしょうか。消費の視点から見ればそうかもしれませんが、地球環境問題をひとつとっても、それだけでは充分とは言えないでしょう。北九州市の規模は、市民と行政の距離を近くとることができ、風通し良く未来に向けていろいろなことを試すことができる、ちょうど良い条件を備えていると思います。その意味ではポテンシャルを有していると思いますが、今後問われるのはその中身です。

### 「築いてきたインフラを、いま未来のためにどのように使うか」

これまで北九州市は、丁寧なまちづくりに取り組み、特に港湾・空港・道路などの交通インフラはとても充実していると思います。歴史的にも古くから交通の要衝として、九州のみならず、国際的にも存在感を示してこられました。「ものづくり」を支えてきた「物流」に重点を置き、政策も独自性をもっておられます。先般、北九州市の主要産業として物流をさらに発展させるため、「北九州市物流拠点構想」(2022年3月)を策定されました。この構想では、市は

物流拠点としてポテンシャルを高め、「①陸・海・空の結節点周辺エリアを中心に、物流関連施設の集積を図る」、「②各種輸送モードを組み合わせ、多種多様な物流ニーズと時代の変化に対応できる街」、が目指す姿だとあります。

まさにその通りと思いますが、私は、この物流拠点構想の施策を展開する先に一つまり、交通インフラ・物流政策の充実の先に一、いまこそ北九州市の“豊かな未来”が確実に結びつかねばならないと思います。交通インフラの充実は不可欠ですが、市民が“暮らしたいまち”の条件はそれだけでは測れないように思います。遠回りに思えるかもしれませんが、交通インフラと共に、人への投資—医療・福祉・教育と研究への投資—を手厚くさらに磨き上げることこそ、他市にはない強みであり、結局は、この充実した交通インフラをいちばん活かす近道ではないかと思うのです。

### 「人口減少の時代に、この国の要(かなめ)であるということ」

北九州市で生まれ育った人が、いったん市外に出るのは良いと思います。そのまま出て行ってもいいし、いろいろと吸収して戻ってくる人もいます。戻って出てまた戻って、を繰り返しても良いのです。物流のみならず人流にもバリアのない都市は、しなやかな強さを有し、変化に対応する適応力を備えているということです。市の力をアップデートできるかどうか肝心です。

アップデートできる力を有するならば、他市には比類を見ない優れた特質であり、この国の要(かなめ)の都市である条件にもなり得ます。変化には躊躇もあろうかと思いますが、成功したことも失敗したこともパワーにしつつ、既存の枠組みから自由になって、古今東西の誰もまだ描いたことのない未来像を描いてほしいと思います。人口増とはいかずとも、社会インフラと市民サービスが充実し、“市民が主役であるまち”に、未来がないわけではないではありませんか。