

### (3) 急速な少子高齢化・過疎化の進展が課題

少子高齢化と過疎化が同時進行する中で、地域社会を維持するため、離島を含め広域的な連携・交流が必要である。

#### 急速な少子高齢化と過密・過疎化の進展

少子化傾向の続く我が国では、21世紀初頭をピークに人口が減少し、それとともに高齢化が一層進行すると予測されている。

すでに九州においては、地方部(中山間地域)では若者の流出等により人口減少県が出現し、全国を上回る速度で高齢社会に向かっており、今後、高齢者、身体障害者等に配慮した安全で快適な生活空間形成をすすめる必要がある。また、こうした状況下で地域社会を維持するためには交流人口の増大が必要である。

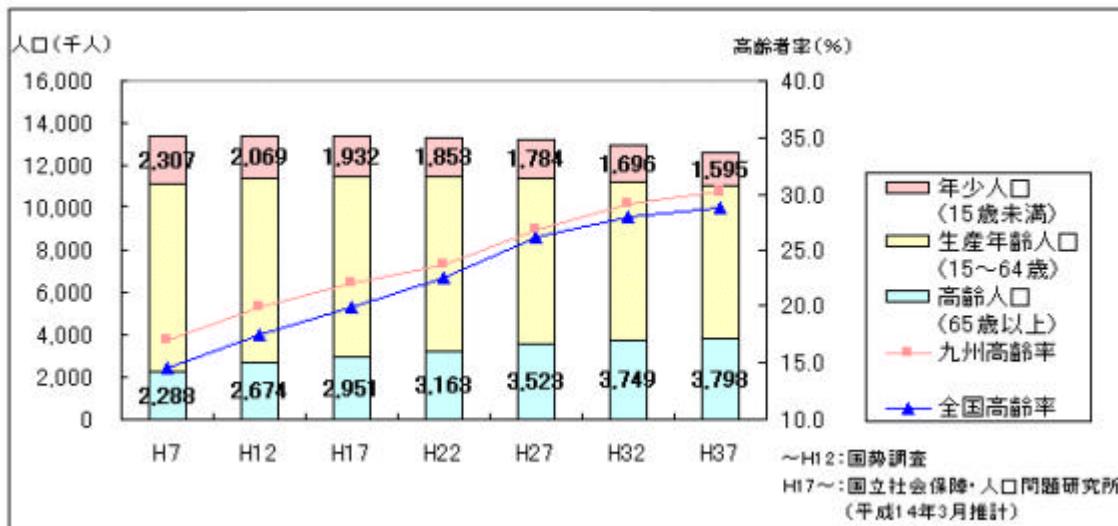


図 高齢者の推移と推計(九州)

《1999年》

《2010年》

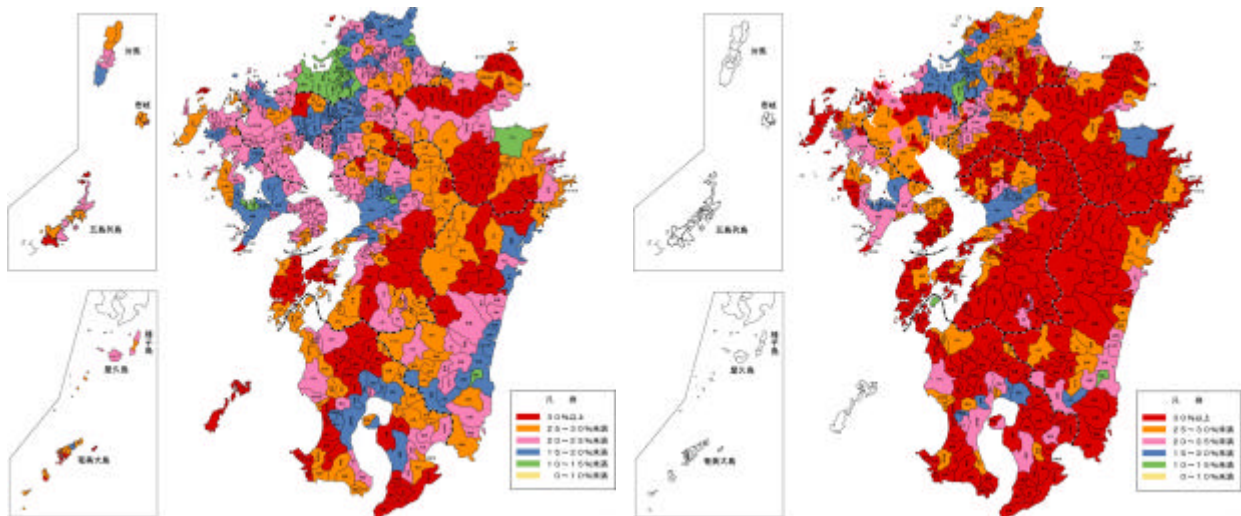
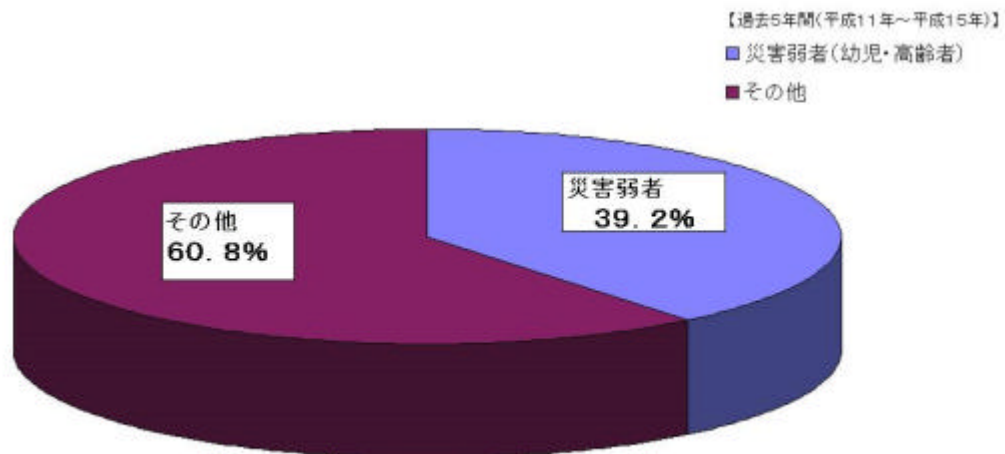


図 市町村別高齢化率



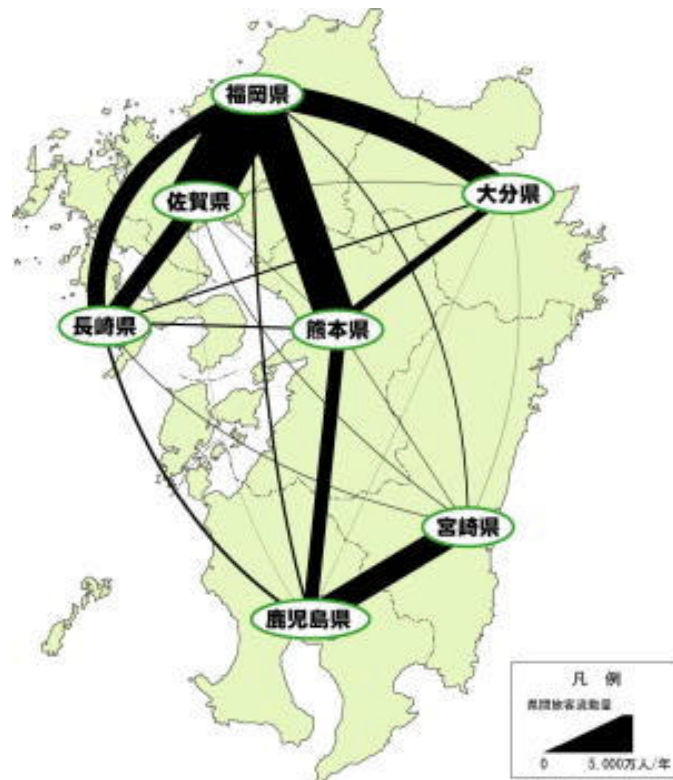
※災害弱者は、自力での避難が困難であり、土砂災害の犠牲者に占める災害弱者の割合は大きい。

資料) 国土交通省

図 土砂災害による死者・行方不明者に占める災害弱者の割合

## 地域間格差の是正

福岡を中心として人の動きが活発な西九州と高速交通基盤の整備が遅れている大分・宮崎間を含む東九州では人口や所得等の伸びに格差がみられる。九州の一体化を図るうえでも地域間格差の是正に向けた取組みが必要である。



資料) 旅客地域流動調査(H10)

図 九州県間旅客流動

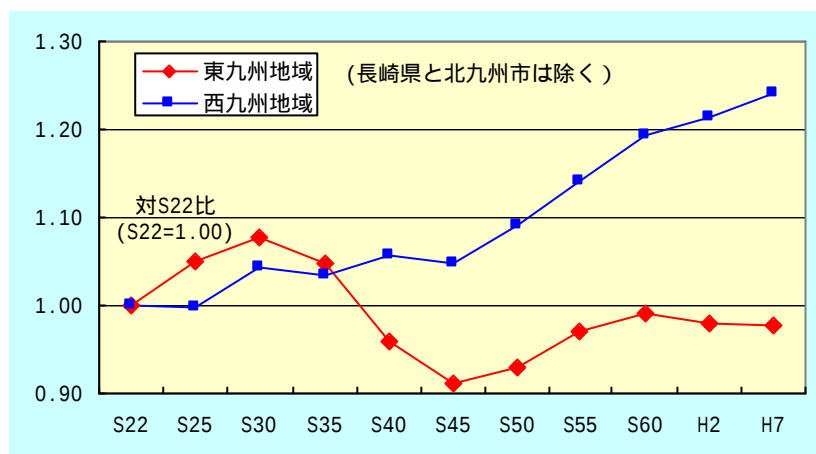


図 東九州地域と西九州地域の人口の変化

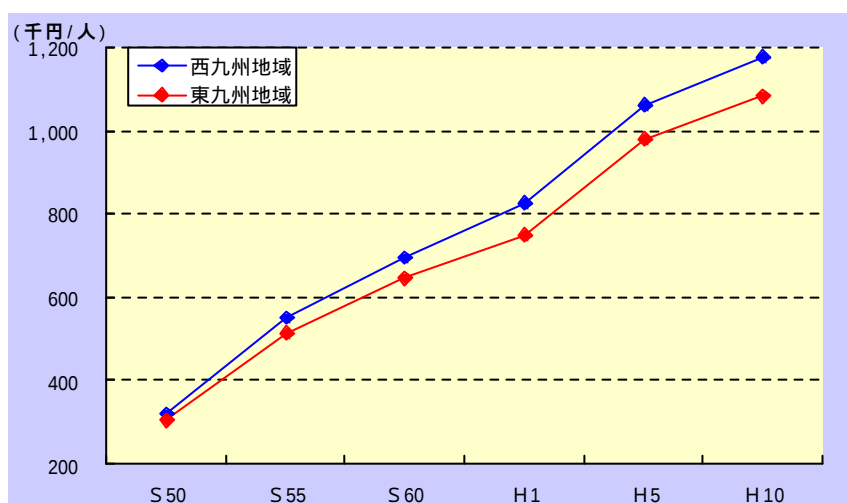


図 東九州地域と西九州地域の人口一人当たり課税所得の変化

注) 西九州地域とは熊本県、佐賀県に福岡県と鹿児島県の西側を含めたエリア。また、東九州地域は大分県、宮崎県に福岡県と鹿児島県の東側を含めたエリア。なお、いずれも長崎県、北九州市を除く(資料: 人口は各年国勢調査、所得は個人所得指標(日本マーケティング教育センター))

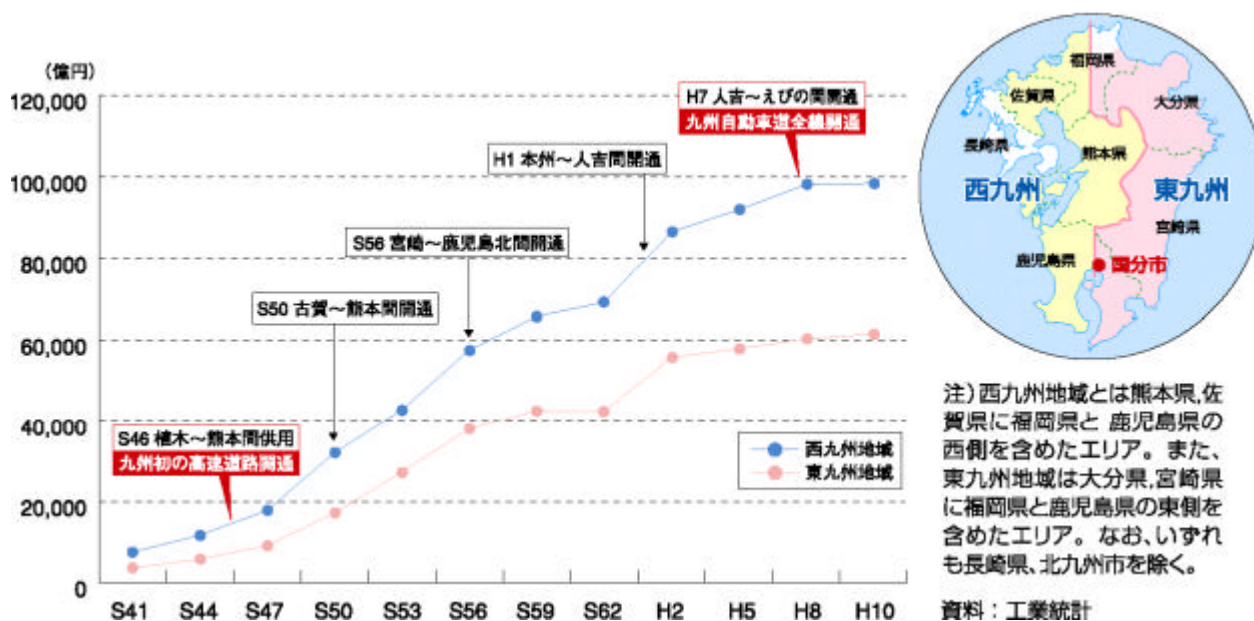


図 東九州地域と西九州地域の工業出荷額の推移

九州は離島や半島が多く、特に有人離島数は全国の約4割を占めている。その離島への航路は、離島住民にとって生命線であり安定した生活物資の輸送や医療サービス等が求められている。

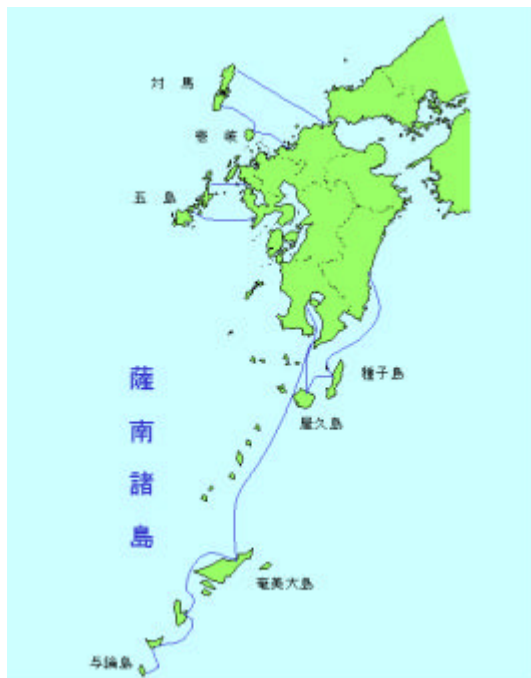
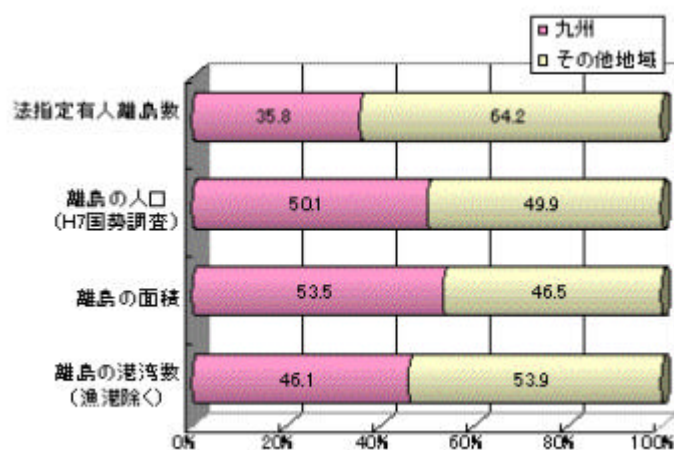


図 九州の島嶼分布状況



資料) 離島統計年報 '99

図 九州の離島状況

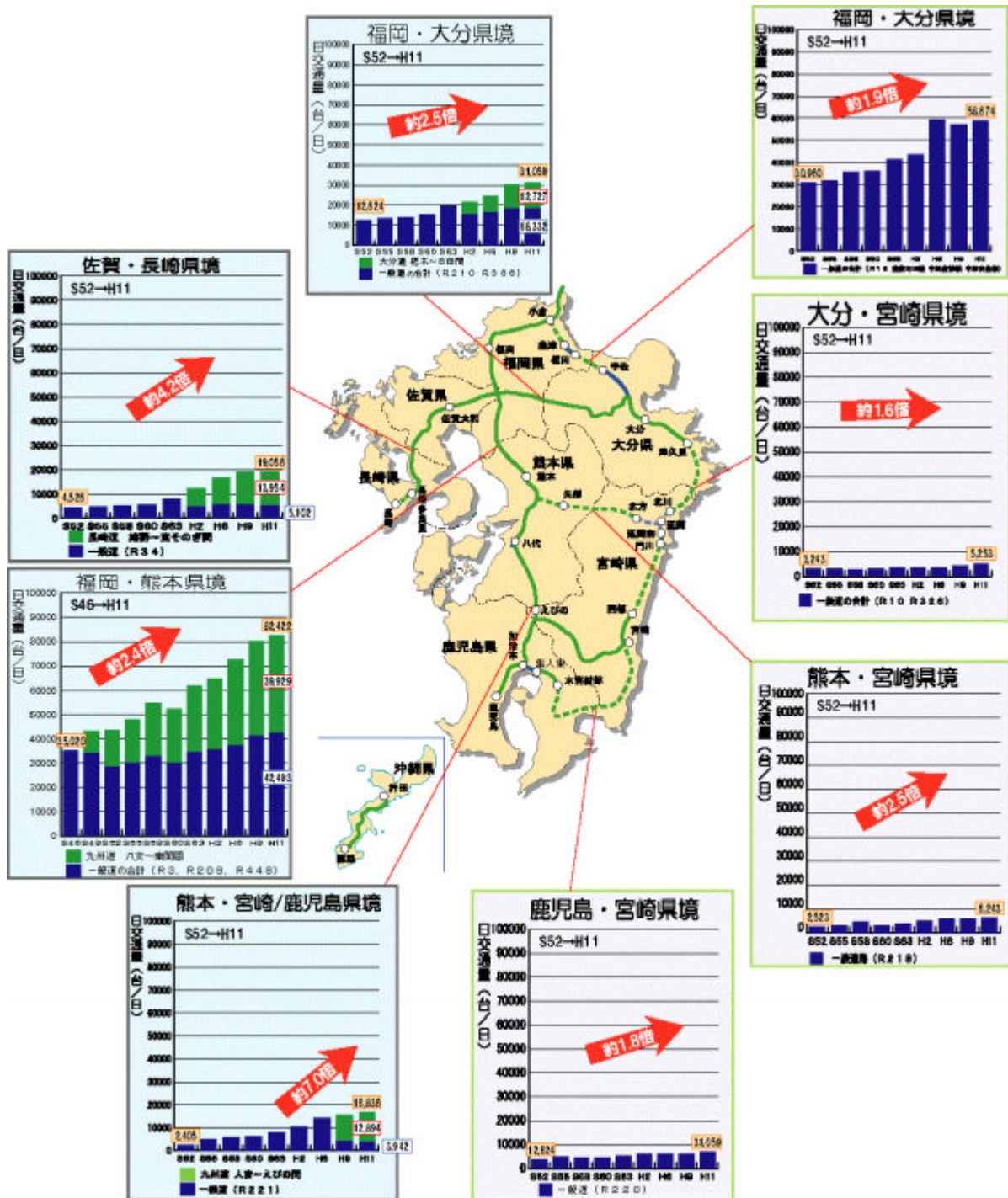


資料) 国土交通省九州地方整備局

写真 小宝島港における定期船の接岸状況

## 循環型交通ネットワークの形成

九州の高速バスの利用者数は、九州自動車道と長崎・大分自動車の開通によりクロスハイウェイが形成された平成8年を契機として大きく増加し、現在では1日3万人以上、人口当たりの利用者数は全国平均の約1.7倍に達している。広域交通ネットワークの整備は新たな交流や機会を創出し地域の活性化に貢献しており、九州の交流・連携をさらに促進するためには、循環型交通ネットワークの形成が必要である。



資料) 国土交通省九州地方整備局

図 県境交通量の推移

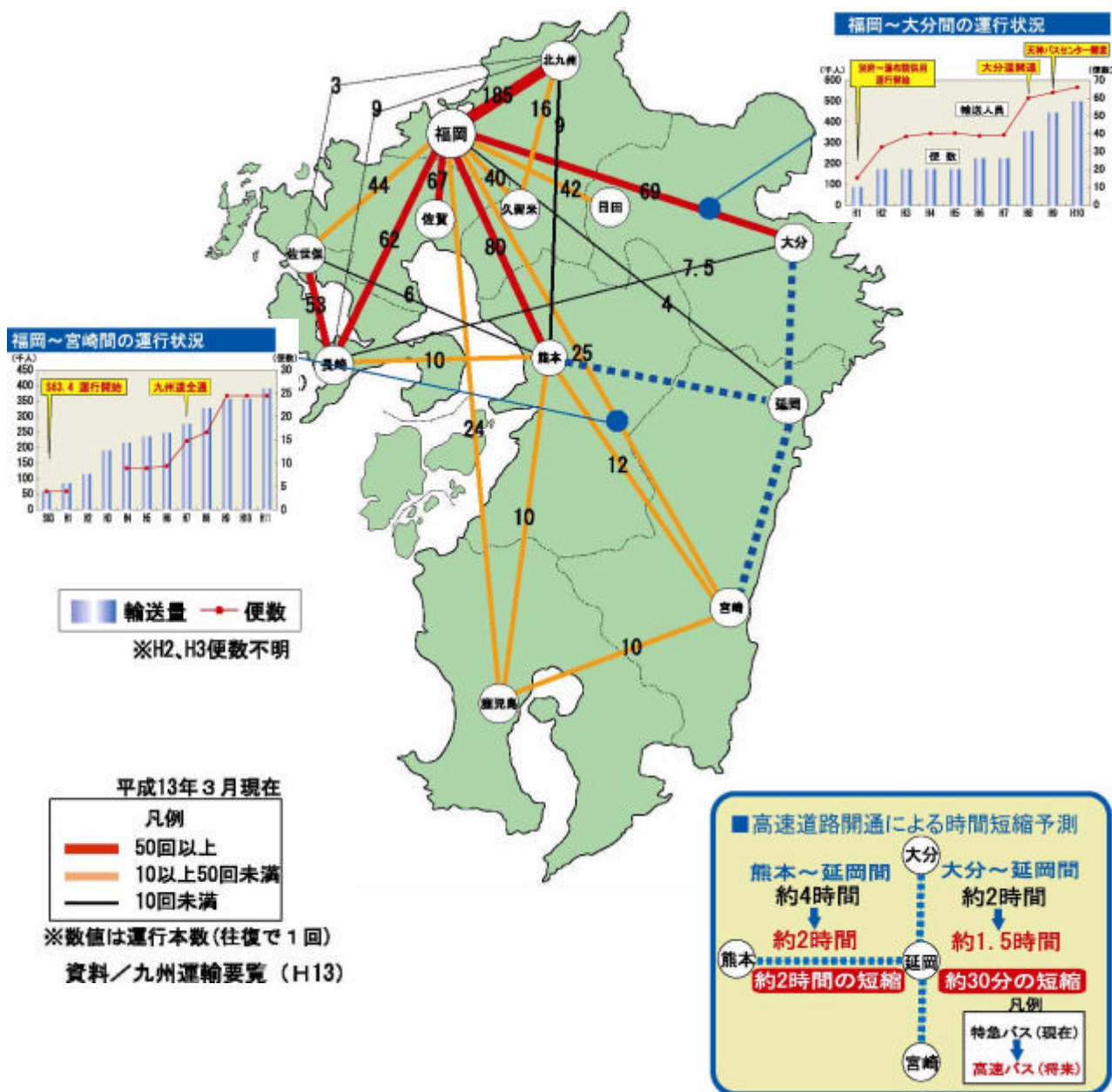


図 高速バスの運行状況

広域交流ネットワークの整備は、産業立地等地域の経済を活性化し、これに伴い地域における雇用の拡大、定住人口の維持・増加をもたらしている。



図 主要工場の立地状況

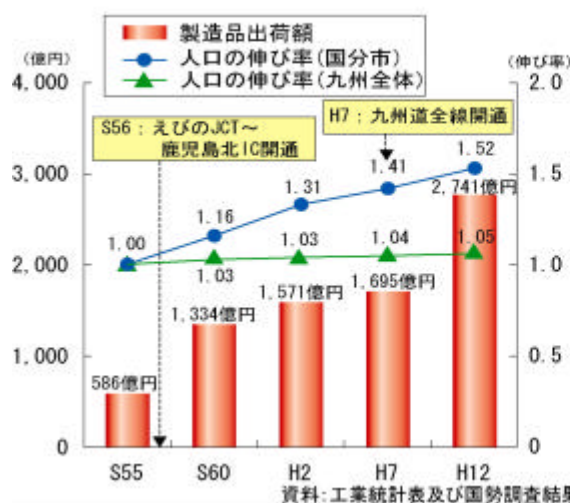


図 国分市の製造品出荷額と人口の推移



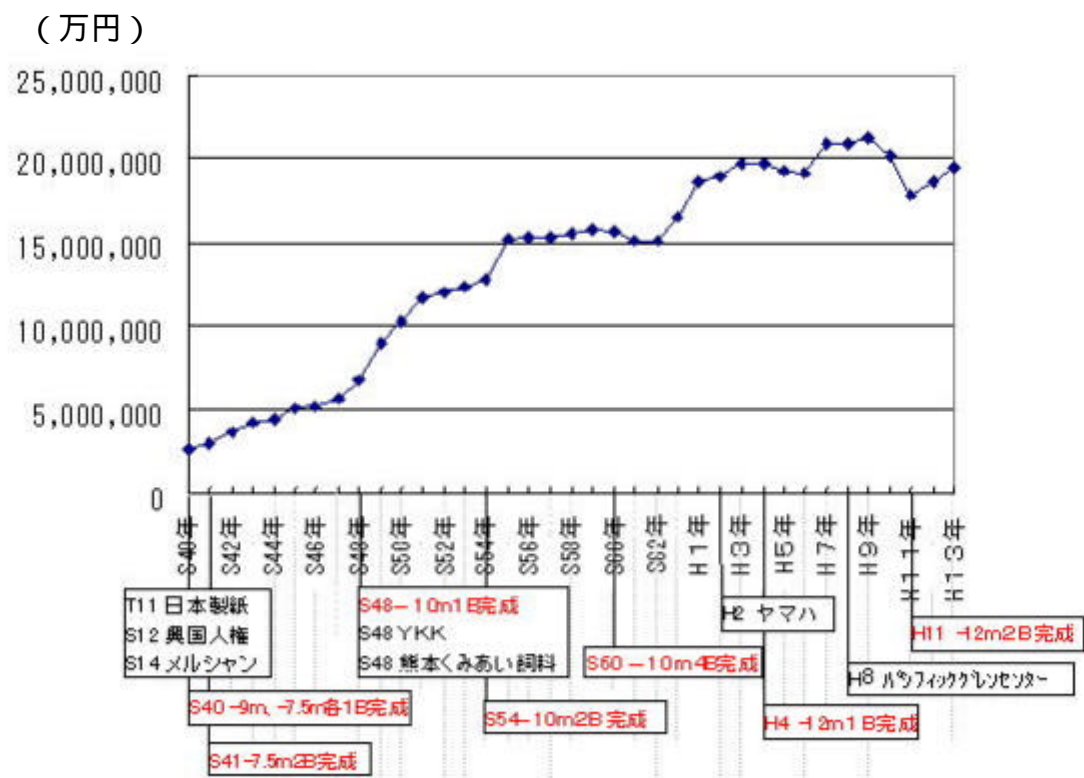


図 八代港の製造品出荷額