

動力を与えるならば、その潜在能力の發揮により、地域經濟の悪循環を断ちきることが可能と考えられる。

#### 1) 総合的な社会的經濟的條件の改善

交通体系の整備については、九州縦貫自動車道の貫通、国鉄新幹線の鹿児島、宮崎までの開設を促進するかたわら、地域の中央部を貫通し、熊本、大分、宮崎3県境をこえて、域外交通路線と連結する一大縦貫林道を開設するとともに、国道10号線および上記の九州縦貫自動車道と横に結ぶ肋骨幹線林道を新設し、併せて国道、市町村道の整備を行い、域外交通路のネットワークを完成する必要がある。

#### 2) 林業發展の方策

經營規模の拡大、権利關係の近代化（入会林野）、拡大造林の推進（21万 ha）、林道の開設（5,690 km）、改良（1,150 km）、林業技術の改善、木材関連産業の充実と改善（本地域内に拠点を設定して工場の大規模化、集團化を図る）。

#### 3) 農業發展との関連

林野に対する農業的利用の方策を講じ、生産性の向上を図るため、農業經營の主要類型として、水稻を基幹とし、これに乳肉牛、クリ、野菜、林産の複合4種を想定し、畜産については、阿蘇、久住高原地帯に大規模（4万 ha）草地造成を図る。

#### 4) 森林の公益的機能の拡充

#### 5) その他

国家投資の画期的投入を必要とするこの大規模開発事業には、そのための開発機関として、事業団設置を必要とし、拡大造林の実施は、森林所有者による法人組織を結成し、開発機関との間で分収契約を締結する方法も考えられる。なお、本事業の実施は、今後の労働力事情の推移より見れば15年後に世代の交替があるので、今後20年間に完了するよう計画する必要がある。

## 18. 自然休養林に関する基礎的研究（Ⅳ）

——抽出された要因群の内容について——

九州大学農学部 高 木 勝 久

### 1. はじめに

森林レクリエーション現象を福岡都市圏にもとめて、福岡市近郊8ヶ所に調査地点を設け、昭和45年7月25・26・29日と8月1・2・5日の両三日に調査をおこなった。標本の抽出は調査地点にける行動グループに通づつの抽出をおこなった。採集された調査票826通の16項目につきクラスター・アナリシスによるグルーピングをおこなったところ、2つの要因群を抽出した。なお計算には属性相関係数のひとつであるクラマーのコンテジエンシ係数を用いた。要因群は次の2つである。<sup>1)</sup> グループ1（B係数=1.799）①性別、②年令、③自家用車、④支出額、⑤すまいタイプ。グループ2（B係数=0.939）①出発地、②仲間規模、③利用回数、④職業。

上記要因間の關係は大部分の調査項目が属性である

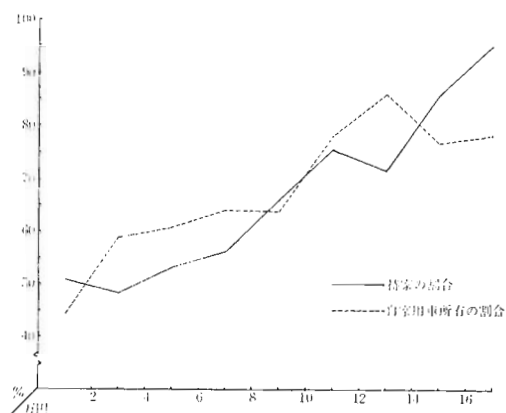
ことから、2つの要因群の内容についてグラフによる検討をおこなった。<sup>2)</sup>

### 2. グループ1の要因關係

①と②では男、女の平均年令は30.4才と27.1才であり、全般的傾向として年令が増すにつれ男の比率が高くなる。①と④では男と女の平均支出額は59,739円と59,822円で、その差93円であるところから、性別は支出額に影響を与えていないと言える。①と③では「自家用車あり」の解答は男女の比率の差で11.8%だけ男に多い。①と⑤では男女はほぼ同じ傾向を示しているが女は持家、民間アパートで、男は公営住宅、社宅、寮、借家で高い。全般的には「すまいタイプ」はデータの性比にほぼ規制されるといえる。②と④では年令の10代では全体的に波動している。これは10代では未だ經濟的に獨立していない人を含むからである

う。20代～40代では4～6万円をピークとして、年齢があがるごとに支出額の上昇傾向がみられる。50代になると更に4～6万円と8～10万円のみたつに分離してくる。60代以上では支出額増加につれ全般的な下降現象を示し、ピークは4～6万円の下位を示す。②と③では「自家用車あり」の％は10～60代までの年代別にみると、56.5％、59.8％、71.1％、67.4％、50.0％、50.0％、である、62.2％の平均以上の所有率を示すのは30代、40代である。②と⑤全体の57％を占める持家率を同様に年代別にみると、67.8％、51.3％、46.9％、68.8％、75.8％、76.9％であり、30代での低下が著しい、さらに30代でのすまいは公営住宅、借家、社宅の順に代替しており、20代では寮、毎間アパート、借家の順である。③と④ではほぼ支出額に比例して、車の所有率が上昇する。(図一参照) 支出額が7万円附近で自家用車をもつものが、持たないものを越える。④と⑤では持家率はほぼ支出額に比例している。(図一参照) 支出額の大きい順にいけば、持家、借家、社宅、公営住宅、民間アパート、寮の順になる。③と④では「自家用車あり」の解答者は量的に持家、借家、民間アパート、公営住宅、寮の順になる。

図一では持家率(実線)および自家用車所有率(破線)は家族の1ヶ月の支出額にはほぼ比例的である。持家率は2万以下で比較的高く、12～14万円層での落ち込みがみられるが、これらの原因は今のところ明確ではない。自家用車所有率は2～8万円の大衆層と11～13万円の中上層とで持家率以上を示す。15万円以上の層では逆に持家率が高くなる。全般的に、自家用車の所有は大衆的に広く行渡っていること、持家では社会階層による持家の性格が異なること、持家では買い換えが容易でないこと等から、「支出額」との関係が鮮明に出るものと考えられる。



(図一) 福岡市近郊における森林レクリエーション利用者中の比率(%)とその家族の1ヶ月平均支出額(万円)の関係

### 3. グループ1のまとめ

以上検討してきた様に、要因間関係ではグループ1の要因群の中心になるものは「支出額」である。「支出額」の大小は「すまいタイプ」の持家率と「自家用車」の所有率に影響をあたえている。「年齢」は支出額を規定する要因の1つとして働いている。「性別」は以上の関係の中ではその性格は明確でない。

#### 註

- 1) 高木勝久・青木尊重：福岡都市圏における森林 recreation 行動の要因分析，九大農学部学芸雑誌 Vol 26, No. 1～4号
- 2) グループ2の要因群の検討は紙面の都合上割愛する。