

九州における大型プロジェクトの実施例とその社会的・経済的意義(1)

表 俊一郎*
竹下健次郎**
斉藤 一生***

1. 九州地域の概説¹⁾

九州は日本列島の南西端にあって大陸に最も近い距離にある。この地方は九州島を主要部分とし、これに付随する多くの島々がとりわけ南西部の海上に散在する。朝鮮海峡には対馬島と壱岐島があり、西方には五島列島、南西方には奄美諸島および沖縄諸島がある。なお、沖縄諸島は戦後しばらく米軍政下にあった。

九州の面積は42,043 km²、人口12,965人で全国土面積の11.4%、全国人口の14.7%をしめている。人口密度は297人/km²であるが、人口分布は不均一である。

九州地方の地形は臼杵・八代を結ぶ線で北九州と南九州に分かれる。北九州は多くの小さな山脈をちりばめ、その間に諸平野があり、有明海沿岸に臨む筑紫平野、熊本平野が広い。南九州は北東から南西方向にいくつかの山脈をもち、これを九州山脈と総称し、北部ほど険しく南部に行くほどしだいに低まり、鹿児島湾周辺部では火山噴火物の砂や灰でできた台地が広くひろがっている。これら山地の間に球磨川、五箇瀬川など多くの河川が深い溪谷をつくる。平野は河谷盆地と狭い海岸

平野とである。九州の中心部を霧島火山帯が貫き、火山が諸々に噴出して広大な範囲をおおい、地形に変化を与えている。

九州地方は位置と暖流の関係から全国で最も温暖であり、雨も多い。南北九州の差が地形にもとづいてあらわれる。南九州の島々および太平洋沿岸はとくに温暖で、局部的には熱帯植物が繁茂する。夏季は東南季節風により降雨が多く、とくに九州山地ではいちじるしく、また強い雨が降る。九州地方は発達した台風の進路にあたり、南部はたびたび上陸地にあたるためその影響を多くうける。北九州は大陸季節風の影響で日本海沿岸はやはり山陰型となり、瀬戸内海・有明海沿岸はこれとは別にやや瀬戸内型となって雨がすくない。気温は南北の差よりも沿岸部と内陸部との間における高低差にもとづくものの方がいちじるしい。一般的には、北九州の方が南九州より気候は温和である。

かつて、福岡県以外は第1次生産人口が全国平均より高かったが、時代の流れは産業の高付加価値時代を迎え、ICランドに象徴される産業分布を見せつつある。

2. 九州地域大型プロジェクトの背景とその展開¹⁰⁾

第2次世界大戦で文字どおり焦土と化した我国

*九州産業大学教授

** 同上

*** 財九州環境管理協会嘱託

の経済は、勿論日本経済の再生のための苦難のスタートを切った。

昭和21年～23年にかけては全くの混乱期とも言うべき時代で、九州も例外ではなかった。九州の経済水準は勿論、戦前の水準を大幅に下回ったが、昭和21年「傾斜生産方式」が採用されたことにより、石炭・鉄鋼の生産拡大を主な支えとして経済の上向きがみられたが、一方徐々に戦後のインフレが深刻化していった。

昭和24年、朝鮮戦争の勃発により意外な特需が発生し、鉱工業生産が戦前水準を回復するなど、生産活動は好調に転じ復興が進んだが、昭和27年からは特需景気の反動の影響を受け、かげり現象があらわれ、次第に九州経済は冷えこんでいった。1ドル360円為替レート設定、石炭ブームがこの時期を象徴し、昭和29年頃まで続いた。

昭和31年の神武景気、34年の岩戸景気と生産活動は活発な動きをみせ、昭和35年には国民所得倍增計画が持ち出されるなど、国内経済は飛躍的に発達をみたが、これに伴う九州経済の発展はみたまもの、地域産業に大きなウエイトを占める石炭産業のエネルギー変革による衰退、産業基盤整備の遅れなどからの相対的な地位低下が目立った。

この頃から我国は所謂高度経済成長時代に移行するが、九州経済の遅れは次第に拡大してゆくこ

とになるが、一方では高度経済のひずみ現象が顕在化し、この是正のための工業導入による地域開発が推進されるにいたった。ちなみにいわゆる新全総、新全国総合開発計画や、万国博覧会および政府資本の取引自由化が実施されたのはこの時期であった。

昭和46年12月の円切上げ、昭和48年2月の変動相場制移行による貿易黒字の減少の影響もあったが、工業の地方分散化政策により、九州経済は既存の工業開発地域に比し高い成長を示すようになった。しかし、昭和48年末の石油危機により生産活動は戦後最大の落ち込みをみせ、企業の倒産が続出し、失業者が急増した。

石油ショックのあと昭和53年頃から全国的には経済は回復を見せ、昭和54年頃から遅ればせながら九州の経済も構造不況業種の改善傾向が現われ、上向いていった。しかし、全般的には国際経済の停滞・不況の中、いわゆる安定経済成長の流れの中で、九州経済もその浮揚に向けて懸命の諸施策が行われてきた。

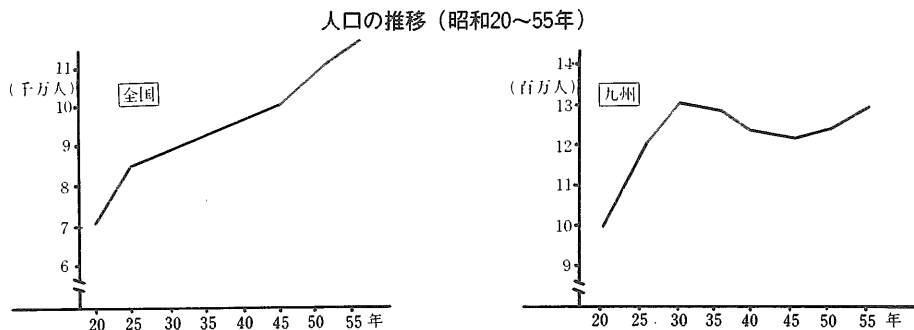
表-1から表-8までそれぞれ、九州人口の推移、生産額、主な経済指標、産業経済の原資材として、部門別石油最終需要、九州地域工業の各県別の水準、および各県別製品出荷額シェアの推移を示している。

表-1 人口の長期的推移 (昭和20～55年)

単位：千人、%

		昭和20年	昭和25年	昭和30年	昭和35年	昭和40年	昭和45年	昭和50年	昭和55年
全国	人口	72,730	84,115	90,077	94,302	99,209	104,665	111,940	117,057
	伸率		1.1565	1.0709	1.0469	1.0520	1.0550	1.0695	1.0457
九州	人口	10,029	12,097	12,938	12,904	12,370	12,072	12,417	12,965
	伸率		1.2062	1.0695	0.9974	0.9586	0.9759	1.0286	1.0441
九州/全国		13.8	14.4	14.4	13.7	12.5	11.5	11.1	11.1

(注) 全国は各年共沖縄含む (資料 国勢調査)



表一 九州の人口・世帯の推移 (単位：千人、千世帯、人/km²)

	昭35年	昭40年	昭45年	昭50年	昭55年
人口総数	12,904	12,370	12,072	12,417	12,965
0～14歳	4,380	3,608	3,054	2,956	—
15～64歳	7,730	7,858	7,987	8,254	—
65歳以上	794	904	1,032	1,204	—
人口密度	308	295	287	295	313
D I D人口	4,208	4,378	4,675	5,150	—
世帯総数	2,831	3,008	3,246	3,602	4,030
普通世帯	2,719	2,902	3,130	3,493	—
準世帯	112	106	116	109	—
1世帯当り人員	4.6	4.1	3.7	3.4	3.2
核家族世帯数		1,850	2,016	2,256	—

(注) 1. D I D人口……人口集中地区人口 (資料 国勢調査)
 2. 年齢不詳を含むため総数と内訳は一致しない場合がある。

表一 九州域内総支出 (単位：%)

年 度	45～50	50～53	53～65	(参 考)
				全 国
項 目				53～65
民間最終消費支出	7.5	5.2	5.5	5%程度
政府最終消費支出	5.3	3.1	3.2	3%程度
民間住宅投資	17.7	5.1	5.6	5%程度
民間企業設備投資	3.4	7.8	6.9	6.5%程度
公的固定資本形成	6.9	16.5	6.4	6%程度
域内総支出	6.6	6.5	5.6	5%強

(注) 1. 数値は年平均伸び率である。
 2. 実績は「各県県民所得統計」より作成。
 3. 53～65は一定の前提のもとで行った試算値である。
 4. 全国の53～65は80年代の通産政策ビジョンの参考資料による。

表一 九州の生産額 (産業連関表ベース, 昭和50年価格) (単位：億円、%)

	九 州								参 考 (全国)	
	生 産 額		年平均 伸び率 (65/50)	構成比		対全国比		年平均 伸び率 (65/50)	構成比	
	昭和50年	昭和65年		50年	65年	50年	65年		50年	65年
農林水産業	21,565	23,240	0.5	7.6	3.7	16.5	17.4	0.1	3.9	1.9
基礎資材産業(注1)	47,917	90,254	4.3	17.0	14.4	8.8	8.5	4.5	16.4	14.7
加工組立産業(注2)	18,289	82,767	10.6	6.5	13.2	4.5	7.0	7.4	12.3	16.6
生活関連産業(注3)	38,661	77,619	4.8	13.7	12.4	7.8	8.1	4.5	14.9	13.3
建設業	34,042	80,356	5.9	12.0	12.8	10.0	10.4	5.6	10.3	10.8
商業	24,498	53,607	5.4	8.7	8.6	8.2	8.3	5.2	9.0	9.0
サービス業	48,779	108,242	5.5	17.3	17.3	10.4	10.3	5.5	14.1	14.6
その他(注4)	48,932	110,896	5.6	17.3	17.7	7.7	8.0	5.3	19.1	19.2
全産業	282,683	626,981	5.5	100.0	100.0	8.5	8.7	5.3	100.0	100.0
第一次産業	21,565	23,240	0.5	7.6	3.7	16.5	17.4	0.1	3.9	1.9
第二次産業	138,909	330,996	6.0	49.1	52.8	7.8	8.3	5.5	53.8	55.3
第三次産業	122,209	272,745	5.5	43.2	43.5	8.7	8.9	5.4	42.2	42.8

(注) 1. 基礎資材産業には鉱業、化学、石油・石炭製品、窯業、土石、鉄鋼、非鉄金属及び金属製品を含む。
 2. 加工組立産業には、一般機械、電気機械、輸送機械及び精密機械を含む。
 3. 生活関連産業には、食料品、繊維、紙・パルプ及びその他製造業を含む。
 4. その他には、電力、ガス、水道、金融・保険・不動産、運輸、通信及びその他を含む。
 (資料) 福岡通産産業局「九州地域産業連関表」、産業構造審議会「80年代の通産政策ビジョン」、ただし九州の昭和65年は今回、九州地域産業分科会が試算したものである。

表一五 九州の主要経済指標

項目	県名								全国	対全国比 (%)
	福岡	佐賀	長崎	熊本	大分	宮崎	鹿児島	九州		
①総面積(昭和50年)(km ²)	4,946	2,418	7,399	7,399	6,311	7,734	9,153	42,083	377,535	11.1
②総人口(昭和55年)(千人)	4,554	866	1,591	1,790	1,229	1,152	1,784	12,965	117,057	11.1
③世帯数(昭和55年)(千世帯)	1,430	233	471	525	379	359	607	4,003	35,977	11.1
④就業人口(昭和54年)(千人)	1,976	430	687	847	577	558	865	5,940	54,737	10.9
第一次産業 (")	165	91	133	215	117	137	222	1,080	6,013	18.0
第二次産業 (")	603	120	168	189	159	144	217	1,600	18,945	8.4
第三次産業 (")	1,205	219	386	443	300	278	428	3,259	29,701	11.0
⑤有効求人倍率(昭和54年度)	0.35	0.51	0.54	0.51	0.49	0.45	0.38	0.42	0.74	56.8
⑥純生産(昭和53年度)(億円)	72,032	11,096	18,421	22,380	15,639	11,604	20,152	173,323	1,776,146	9.8
第一次産業 (")	2,427	1,344	1,918	2,759	1,418	1,769	2,266	13,901	79,783	17.4
第二次産業 (")	21,929	3,488	4,278	4,891	4,782	3,123	5,422	47,913	633,715	7.6
第三次産業 (")	47,675	6,264	12,225	14,730	9,439	8,712	12,464	111,509	1,062,648	10.5
⑦農産物生産額(昭和54年)(億円)	2,796	1,591	1,476	3,605	1,631	2,624	3,534	17,258	104,775	16.5
⑧電力消費量(昭和54年度)(百万kWh)	17,510	2,339	2,899	4,420	4,420	3,057	3,558	38,203	438,197	8.7
⑨工業出荷額(昭和54年)(億円)	49,432	7,922	8,332	10,959	16,844	7,219	9,158	109,866	1,842,573	6.0
事業所数 (事業所)	15,381	3,453	5,319	5,694	4,096	3,521	6,908	44,372	739,301	6.0
従業者数 (人)	303,104	66,342	81,701	99,325	68,647	63,112	82,930	765,161	10,875,075	7.0
⑩商業年間販売額(昭和54年)(億円)	140,659	11,793	20,536	27,121	18,591	16,464	25,647	260,811	3,481,095	7.5
卸売業 (")	111,857	7,116	12,391	17,176	11,406	9,660	16,457	186,062	2,745,451	6.8
小売業 (")	28,802	4,677	8,146	9,946	7,185	6,804	9,190	74,749	735,644	10.2

(資料) ①総理府統計局「国勢調査」 ②及び③総理府統計局「国勢調査速報」 ④総理府統計局「就業構造基本調査」 ⑤労働省・各県調査 ⑥各県、県民所得報告書 ⑦九州農政局「ポケット九州農林水産統計」 ⑧福岡通商産業局調査 ⑨通商産業省「工業統計速報」 ⑩通商産業省「商業統計」

表一六 九州の部門別石油最終需要について

業 業	消費量及び構成率		昭和65年度 構成率	消費量平均 伸び比 (65年度/50年度)	石油消費量 単位変比率 (65年度/50年度)
	昭和50年度				
	消費量	構成率			
産 業	1,298 ^{万k}	61.6%	55前後%	1~2(1前後)	57~59(50~52)
基礎資材産業	687	32.6	26~27	1前後(△1前後)	
生活関連産業	314	14.9	14~15	2~3(2~3)	
加工組立産業	32	1.5	1~2	3~4(4前後)	
そ の 他	265	12.6	12前後	2前後(2~3)	72~74(72~74)
運 輸	504	23.9	30~31	4前後(4前後)	
民 生	305	14.5	14~16	2~3(2~3)	64~66(64~66)
最終需要計	2,107	100.0	100	2~3(2~3)	60~65(58~63)

- (注) 1. 消費量は産業連関表等により推計、生産額は産業連関表ベース(50年価格)とした。
 2. () は非エネルギーを除く。
 3. 基礎資材産業は化学、鉄鋼、窯業、土石、非鉄金属を含む。
 生活関連産業は食料品、繊維、紙・パルプ、その他製造業を含む。
 加工組立産業は、金属製品、一般機械、電気機械、輸送機械、精密機械を含む。
 その他産業は、農林水産業、鉱業、建設業、電気・ガス・水道業を含む。
 民生部門は第1次、第2次産業の管理部門、電気、ガス、水道、運輸を除く第3次産業。
 全体及び最終需要部門の家計消費以外の消費部門を含む業務部門とマイカーのエネルギー需要を除く。家計消費部門に対応する家計部門によって構成される。
 4. 電力第二次エネルギー生産のための石油投入量は最終エネルギーには含まれないので、一次石油供給量と最終需要量は一致しない。

表一七 九州地域工業の水準

指標	工業出荷額		面積当り出荷額		人口当り出荷額		伸び比	
	億円	%	百万円/km ²	水準	万円/人	水準	48/45	52/49
福 岡	44,897	45.2	908	208	102.2	71	1.47	1.28
佐 賀	7,138	7.2	295	68	82.8	57	1.72	1.50
長 崎	8,268	8.3	202	46	52.0	36	1.70	1.16
熊 本	9,839	9.9	133	30	55.9	39	1.72	1.61
大 分	14,271	14.4	225	51	117.1	81	1.92	1.47
宮 崎	6,743	6.8	87	20	59.8	41	1.75	1.47
鹿 児 島	8,131	8.2	89	20	45.9	32	1.92	1.52
九州計	99,287	100.0	236	54	78.0	54	1.62	1.37
全 国	1,648,104	—	437	100	144.2	100	1.50	1.29

(工業統計53年(通産省)より作成)

表一8 製造品出荷額シェアの推移

	年	1 位	2 位	3 位
福岡県	53年	鉄 鋼(18.6%)	食 料 品(15.9%)	化 学(9.0%)
	52年	鉄 鋼(20.1%)	食 料 品(15.8%)	化 学(9.7%)
	50年	鉄 鋼(19.4%)	食 料 品(16.3%)	化 学(10.6%)
	45年	鉄 鋼(25.3%)	食 料 品(16.0%)	化 学(10.8%)
	40年	鉄 鋼(27.5%)	食 料 品(15.9%)	化 学(12.7%)
佐賀県	53年	食 料 品(33.1%)	窯業・土石(9.8%)	化 学(6.0%)
	52年	食 料 品(33.5%)	窯業・土石(9.0%)	輸送用機械(6.6%)
	50年	食 料 品(34.6%)	窯業・土石(9.3%)	木 材(7.1%)
	45年	食 料 品(33.2%)	木 材(10.1%)	窯業・土石(10.0%)
	40年	食 料 品(38.7%)	窯業・土石(10.4%)	化 学(8.9%)
長崎県	53年	一 般 機 械(34.6%)	食 料 品(18.3%)	輸送用機械(15.7%)
	52年	輸送用機械(31.4%)	一 般 機 械(26.1%)	食 料 品(15.0%)
	50年	輸送用機械(52.7%)	食 料 品(13.9%)	窯業・土石(5.1%)
	45年	輸送用機械(47.4%)	食 料 品(14.4%)	鉄 鋼(6.9%)
	40年	輸送用機械(50.8%)	食 料 品(19.5%)	電 気 機 械(6.6%)
熊本県	53年	食 料 品(22.3%)	輸送用機械(9.4%)	電 気 機 械(8.7%)
	52年	食 料 品(21.4%)	輸送用機械(11.4%)	電 気 機 械(8.1%)
	50年	食 料 品(22.7%)	木 材(9.6%)	窯業・土石(8.2%)
	45年	食 料 品(25.7%)	木 材(11.4%)	化 学(10.8%)
	40年	食 料 品(29.6%)	化 学(16.4%)	木 材(13.0%)
大分県	53年	鉄 鋼(27.7%)	石 油 製 品(11.6%)	化 学(11.2%)
	52年	鉄 鋼(25.4%)	石 油 製 品(14.1%)	化 学(10.5%)
	50年	石 油 製 品(17.4%)	鉄 鋼(15.6%)	食 料 品(11.4%)
	45年	非鉄金属(25.4%)	食 料 品(11.4%)	化 学(10.3%)
	40年	非鉄金属(22.9%)	食 料 品(17.4%)	木 材(11.3%)
宮崎県	53年	食 料 品(29.9%)	化 学(21.9%)	木 材(8.8%)
	52年	食 料 品(30.3%)	化 学(20.3%)	木 材(9.5%)
	50年	食 料 品(28.9%)	化 学(19.6%)	木 材(10.4%)
	45年	化 学(33.4%)	食 料 品(20.8%)	木 材(13.0%)
	40年	化 学(39.9%)	食 料 品(27.2%)	木 材(14.6%)
鹿児島県	53年	食 料 品(51.9%)	窯業・土石(10.5%)	木 材(7.8%)
	52年	食 料 品(51.8%)	窯業・土石(8.9%)	木 材(8.6%)
	50年	食 料 品(52.1%)	木 材(8.6%)	織 維(8.3%)
	45年	食 料 品(42.6%)	木 材(14.3%)	織 維(10.5%)
	40年	食 料 品(52.8%)	木 材(15.0%)	織 維(7.6%)
九州計	53年	食 料 品(20.9%)	鉄 鋼(13.4%)	化 学(8.3%)
	52年	食 料 品(20.5%)	鉄 鋼(13.6%)	化 学(8.3%)
	50年	食 料 品(20.9%)	鉄 鋼(12.2%)	化 学(8.4%)
	45年	食 料 品(19.4%)	鉄 鋼(14.9%)	化 学(7.4%)
	40年	食 料 品(21.5%)	鉄 鋼(16.6%)	化 学(12.3%)
全国計	53年	輸送用機械(12.3%)	食 料 品(11.9%)	電 気 機 械(9.9%)
	52年	輸送用機械(12.2%)	食 料 品(11.8%)	電 気 機 械(9.6%)
	50年	食 料 品(11.9%)	輸送用機械(11.7%)	鉄 鋼(8.9%)
	45年	電 気 機 械(10.6%)	輸送用機械(10.5%)	食 料 品(10.4%)
	40年	食 料 品(12.5%)	輸送用機械(9.7%)	化 学(9.5%)

(資料) 工業統計表

3. 九州地域大型プロジェクトの概要⁸⁾

以上の状況下において、望ましい雇用機会を確保し、充実した地域社会を実現するため産業間の有機的連携を図りつつ、総合的に振興してゆくことが必要である。

また、これまでの素材供給拠点としての役割に加えて、今後さらに成長が期待できる加工組立産業を柱とした高付加価値産業の育成に努めることが望まれるほか、産業流通の動脈としての交通体系の開発整備や、産業経済の動力源としてのエネルギーの開発と必要対応についての施策が望まれた。

以上の社会的要請に対して、九州一体化のための交通新体系の実現のためには、陸上交通網を骨格とする域内南北、東西の結合の強化及び域内経済循環の効率化のための道路・鉄軌道の開発、貨物専用国際空港整備、国際往来のための空港の整備・開発、国際貿易・観光港の整備・拡充、アジアポート構想等に対応しての港湾の整備が行われた。また、水資源については昭和36年の水資源開発促進法などもあり、39年に筑後川水系が開発水系に指定され、41年に筑後川水系水資源開発基本計画が決定した。新たなエネルギー情勢への対応に対する要請については、エネルギー多消費産業構造の域内においてエネルギーの安定供給の確保を図ることが必要である。また、代替エネルギーの積極的導入等を通じてエネルギーコストの上昇を極力抑制することにより、産業基盤の強化を図ることが重要である。このため石油の安定供給の確保、代替エネルギー開発導入の促進、省エネルギーの推進、地域の特性を活かしたローカルエネルギーの開発利用の促進が図られた。

一方、各地方自治体においてもそれぞれ独自の計画がもたれたことを申し添えておきたい。福岡県は「人間中心社会の創造」と題した長期ビジョン、「物心ともに豊かで伸びゆく郷土」と題した佐賀県長期総合計画、「明るく心豊かな県民生活の実現」を標榜した長崎県総合計画、「人間尊重、生活優先」を目指した熊本県総合計画、「自立と均衡—豊かなふるさとに向けて」と題した大分県長期総合計画、「活力にみちたあすの宮崎の創造」を謳った第3次宮崎県総合長期計画、「ぬくもり

にみちた偉大な鹿児島島の創造」を目指しての鹿児島県総合計画等々がそれぞれもたれた。

以下それぞれのうち、完了したものの主なものにつき説明する。

3.1 九州縦貫自動車道の社会・経済的効果

一般に高速道路は、時間・距離の短縮効果の面では、航空、新幹線という他の高速輸送手段に及ばないが、人・物を同時にかつ即座に運べるという点で、地域経済へ与える効果は全般的かつ直接的である。

九州縦貫自動車の場合も、農業、水産業、工業、商業、観光の多面にわたって影響を及ぼしつつある。同時に、そうした経済的な効果実績は沿線自治体の総合計画策定にも作用し、とくに交通体系の改善効果が大きく見込まれる人吉、小林、武雄、日田等の内陸諸都市においては、高速道路を多面にわたって積極的に位置づける結果となっている。

以下に、各産業分野ごとへの経済的、社会的効果について触れてみる。

3.1.1 農業

九州農業は食糧供給基地との全国的な位置づけの中で、野菜、果実、畜産という商品化農業への傾斜を強めてきた。これらの作目は、いずれも広域的に大都市市場出荷を要請され、しかも価格形成の面から敏速な市場対応を迫られるだけに、交通体系面の果たす役割は大きい。

こうした中で、野菜流通・出荷における高速道路の効果を見ると、総じて九州中間地帯以北では産地銘柄の確立といった大きな効果も認められるが、南九州の辺境地農業や山間地農業にまではその効果は及んでいない。

熊本県植木町は県下一の野菜産地であり、スイカ、ネットメロン、キュウリ等、国の産地指定も多く受けている。同町では、農協共販のメロン、スイカ、キュウリなどの出荷で、運送業者へ指示して部分的に高速道路を利用している。その理由は、市場出荷を少しでも早め、荷傷みを防いで、いかに高く売るかということである。また、地元卸売市場への個人の出荷も、大手の転送業者が九州内は勿論、域外からも広域的に集まり、翌朝のセリへ間に合わせるため高速道路を利用する度合が増

えた。

こうした状況の中で、植木町の前述の農産物は一つの銘柄として確立し、それは同時に産地体制の拡充へとつながっている。同町のスイカ、メロンの出荷市場はこの10年間に県内市場中心から九州域外へと広域化し、京浜・中京・京阪神、山陰・中国への出荷が主流となった。

次の例として、熊本市内農協もメロン、スイカ等を中心に京浜などの大都市市場出荷が中心である。共販率が低いために農協サイドからの計画的な高速道路利用はないが、業者の判断により車輛の利用回転率向上という見地から部分的に利用されている実情である。しかし、同農協でも販売能力の高い出荷組織づくりに乗り出している。また、岡山までの出荷であれば高速利用による翌日販売が可能になった実績は、これからの高速道路利用の増加を暗示している。

一方反対の例として、鹿児島県の豆やサトイモ等を中心とする辺境農業は、京浜等の大都市市場出荷への対応を強めているが、主としてフェリー利用のトラック輸送の増加に主として向けられ、高速道路利用率は少ない。その原因は、産地形成の経緯からの特定市場出荷というパターンのために、フェリーによる大量かつ遠隔出荷が適していたことと、いまひとつは九州縦貫自動車道の一部未開通のために利用率が落ちたと考えられる。

3.1.2 水産業

九州の水産物流通においても、養殖漁業の発展と生鮮魚介供給要請と高速道路の利用とが絡みあい、広域流通の条件が形成されつつある。

例えば、天草牛深地区のブリ・タイ養殖業は、パールラインと高速道路を併せ利用することでその市場条件を大きく高めた。活魚として関西の翌日セリへの出荷も可能となり、また福岡、北九州市場へも積極的に進出し得るようになったからである。現在、養殖魚類の60%が前者へ、30~35%が後者へと向けられている。さらに、天草のクルマエビ養殖も40年代後半から生産量を急増し、中央消費地向けの大量出荷態勢を確立した。全国第1位で約40%の生産比率をもっているが、58年実績では熊本空港から900トン、福岡空港から265トンが出荷され、鮮度保持の面からそのほとんどが高速道路の利用によっている。

しかし、南九州地域からの高速利用はまだ少ない。例えば、鹿児島牛根漁協の養殖ハマチはフェリー出荷を中心に、高速道路利用は2割程度である。また、枕崎漁協のカツオ出荷での高速道路の利用はなく、58年より輸送実験を始めている。全線開通の暁にはかなりの利用があると考えられる。

3.1.3 工業

九州の工業化は、昭和40年代前半の繊維関連工場、同中期の電子部品工場、同後半にはIC一貫量産工場、自動車工業の技術集積指向型業種という新規立地のプロセスを経て大きく進展した。いま、シリコン・アイランドと呼ばれ、未来型の高度技術集積型都市づくりを目標としたテクノポリス構想に各県が弾みをつけている現状にある。

工業立地は、経営主体の戦略的意志決定のもとで、具体的には市場、労働力、土地、水、自治体政策等の諸条件の組合せによって展開され、交通条件はそのうちの市場（製品及び原材料）距離との関係で重視される。したがって、高速道路の整備が立地に際して必ずしも第一義的に重視されるわけではないが、重要な契機となることにはまちがない。現に、40年代後半以降の各県工業化に果たした高速道路の役割は大きいし、また既存立地工場の生産・出荷活動においても、さまざまな形で高速道路が利用されている。

道路体系の整備が工業立地を誘引することになった典型事例は、鳥栖地区と国分地区に見られる。鳥栖地区は北部九州の交通の要衝として、すでに30年代後半より市場立地タイプの工業集積が急速に進んだ。九州縦貫自動車道の整備は、同市の地理的優位性を一層向上させることになる。こうしたことから、鳥栖地区の工業化は工業団地造成とも相まって、鳥栖市周辺へと範囲を拡げながら50年代に入っても続いている。一方、鹿児島国分地区の工業立地は、47年の鹿児島空港開港と同年の京セラの進出を皮切りに急速に高まり、50年代に入ってから、九州縦貫自動車道の整備に対応して横川町方面へと高速道路沿いに北上するかたちで、IC工場等の立地が進められている。

テクノポリス構想に関連して、先端技術産業に対する高速道路の経済効果は以下のものである。

一つは、原材料、製品の輸送のための利用であ

ろう。IC の場合は運賃負担力が高いことから航空輸送が一般化しているが、熊本県下の大規模 IC 量産工場 I 社の場合トラック輸送も併用されている。同社では国内不特定需要家向け出荷の場合、九州域内のみならず関西、関東までもトラック輸送であり、当然高速道路が利用されることになる。

二つは、IC 工場の集積に伴い、その設備機械の製造を担当する関連工場も九州へ進出してくることになるが、それらの輸送における高速道路の利用である。鹿児島に立地している IC 製造用真空機械メーカーは、関東の本社工場から取引先工場へ部品を運び、組み立て、性能テストの上で引き渡しという出荷形態を採っているが、その輸送は高速道路へ依存している。

三つは、IC 空輸の重要な補完体系として高速道路が位置づけられていることである。航空輸送は天候に左右されやすく、現在のような IC 需給逼迫状況の下で緊急出荷の要請を受けた場合、高速道路体系によって、どの空港からも出荷がなされなければならない。また、同様に空港と高速道路とを結びつけることによって、IC 産業等の臨空立地圏を拡げ、サブ・テクノ圏（人吉・球磨地方）の成立を可能にする。

つぎに、熊本県に立地する加工組立工場（二輪車）の場合、部品や製品輸送（85%は輸出）に高速道路網の整備は不可欠である。部品の4割近くは関東から調達しており、ほとんど高速道路の利用と思われる。また、熊本県下への広範な関連工場立地により、部品の県内調達率は3割を越えているが、県南地区工場からの納入の場合は高速道路を利用する。一方、製品出荷では、熊本、菊水→博多、門司、中国道間を月間でトラック411台利用しているといわれる。

また、市場立地型工業においても、輸送のスピード化が要求される食料品業種を中心に、高速道路がさかんに利用されている。鳥栖地区に立地する食料品・ハムメーカーの場合、原料搬入（関西、福岡市より）はすべて高速道路利用、または製品出荷（九州、沖縄）の面でも、長崎及び大分方面へは一般国道が利用されているが、熊本、八代、北九州方面は高速道路利用となっている。このほか、八代市に立地する製紙メーカーや、成長型地場産業焼酎の大手メーカーでも、高速道路が利用

されている。

3.1.4 商業

九州の卸売構造は、福岡市が半分ちかい大きな比率を占め、それがまた同市の中枢管理機能を支える基盤にもなっている。しかし、50年代に入って分散傾向があらわれ、大分、宮崎、鹿児島各県の販売シェアが一貫して上昇している。

以上の状況下において、高速道路が商業に与えたインパクトの一つは、都城市、久留米市といった内陸の拠点都市、あるいは交通上の要衝都市の地位を高めたことであろう。また、熊本市卸売業の機能の一部が福岡市に吸引される徴候があり、同市の停滞をもたらしている現象もある。

小売業へのインパクトについて言えば、八代市ではすでに買回品流出対策として高速道路開通にそなえ、54年に百貨店型の品揃えをねらい、寿屋を誘致した。しかし、57年11月の調査によると、高級品、ファッション商品の熊本市、さらには福岡市への域外流出率が高まっている。一方、日奈久地区では入込観光客が増加し、小売業の売上増加となってあらわれているのは高速道路開通の影響と考えられる。

3.1.5 観光

50年代に入って、観光消費は全国的に停滞傾向にあり、近距離志向が強まっている。そうした背景の下に、九州縦貫自動車道の開通は観光客の流れに対して明暗両様の影響を及ぼしている。

まず、九州縦貫自動車道の八代延伸は、熊本市の観光客流動パターンの変化に見られるように、南北九州間の流動を強め、荒尾、山鹿、菊地、人吉、球磨、日奈久地区の入込客を増加させ、逆に玉名温泉は通過観光地へ転落しつつある。

つぎに、南北流動の強まりはえびの地区まで波及しているが、八代一えびの間が未整備のために波及効果はきわめて不十分である。むしろ霧島・えびの地区全体としては宮崎から鹿児島を結ぶルートの中間地帯と位置づけられ、このルートにおける高速道路の整備は逆に宿泊拠点性を弱める結果となっている。

さらに、人吉・球磨地区が典型的な例であるが、入込客は増加しても逆に宿泊客は減少している所もある。

3.1.6 沿線自治体の総合計画への反映

高速道路の整備は、地域社会にとっては重要な基盤整備要因であることから、当然沿線自治体の総合計画にも反映されることになる。高速道路が総合計画へ位置づけられることは、それへ向けて公共投資や政策誘導が行われることになるから、未来の経済効果と見なすことができる。そうした見地からか、沿線の主要自治体はいずれも諸々に高速道路を総合計画へうたいこんでいる。熊本、鹿児島、長崎等の都市では、都市集積も大きいだけに、高速道路は空港、港湾などとともに総合的な都市基盤整備の一環として位置づけられているにすぎないが、交通条件改善効果の著しい人吉、えびの、小林、日田、武雄等の内陸諸都市における位置づけは多面的である。

それらの各都市においては、高速道路は新しい都市像を形成する要件として、あるいは工業立地条件の向上、観光開発、商品農業の展開と産業振興策との関連で重視されている。商業の場合は必ずしもメリットとしてのみでなく、商圈再編へ対応し得る商店街の近代化、再開発といったテーマの中で高速道路がとりあげられている。

以上のほかに、新規路線に若干触れると、大分県別府間の国道10号線のバイパスを、高崎山裏側に設定し、宮崎側からの通過交通量を主に引き受けさせ、将来計画としては、坂の市から大分、鶴崎地区の背後を通過し、別府背後地を抜け、中津に至る路線として計画されている。

北九州との連絡は10号線の改良のほか、短絡道路として別府—四日市間の山の手線、福岡との連絡は大分—湯布院—久留米線を、熊本とは大分—熊本に沿い別の九州横断道路を、そして宮崎とは10号線の改良、最後に四国との連絡は大分—佐賀関—四国三崎町の線がある。

3.2 九州新幹線の社会・経済的効果¹⁴⁾

3.2.1 山陽新幹線の経緯

日本の鉄道技術陣がその持てる力を集めて臨んだ東海道新幹線は、昭和34年4月に起工、約3,000億円を投じて全長552.6 km、昭和39年10月1日完成をみた。東京—新大阪間を東京オリンピックをおりませながら驚異的な輸送効果をあ

げ、我が国の社会全般に色々の貢献をもたらした。輸送の近代化、能率化は国の経済維持に不可欠である事実を踏まえ、昭和45年5月に成立した全国新幹線鉄道整備網整備法はその基本方針で昭和60年までに9,000 kmの高速鉄道網の建設が予定され、東北（東京—盛岡）上越（大宮—新潟）の両新幹線は昭和46年11月に着工し、成田新幹線（東京—成田）も昭和47年2月に工事実施計画が認可された。山陽新幹線は第3次長期計画により申請中の基本計画が大分—岡山間について昭和40年9月9日付で認可された。翌々42年3月に着工、2,252億円を費して岡山まで、180.3 kmを完成、昭和47年3月15日に開業した。続いて昭和49年9月12日、岡山—博多間について認可があり、翌45年2月10日着工、総工事費5,890億円の子定で博多までの393 kmを完工し、昭和50年3月10日開業の運びとなった。

博多—鹿児島間は昭和47年6月に、博多—長崎間は昭和47年12月にそれぞれ基本計画が決定され、調査が行われている。

以上の経緯の下に、九州新幹線は予定総延長距離のうち、小倉—博多間の開業はごく一部に過ぎないが、これが九州全般と東京、関西等中核都市との間における輸送力と迅速化に果した効果は極めて大きい。とくに、その沿線地帯に及ぼした影響は無視出来ない。九州全般に亘る九州新幹線の効果は、いずれ全線開通をまって、その社会的意義をみる必要があるが、とりあえずここでは、博多までの山陽新幹線乗入れの意味、殊に福岡市にもたらした影響を見てみることにする。

なお、博多乗り入れの新幹線は車両基地まで更に10 km延びており、工事に際して埋蔵文化財の発掘数もかなりあり、話題をまいた。

3.2.2 新幹線開業と福岡市への影響

山陽新幹線の博多乗り入れについては、沿線区域の都市化現象、北九州全般の発展、東京、大阪との日帰り出張の可能化等のメリットが宣伝された。諸調査による統計値には、輸送乗客数等の直接的な数値は別として、一般に交絡した数字が多く、新幹線の効果として明確に分離することは難しい。また、時を経るにつれてその分離は益々困難になる。その意味で、極力開業真近の状況からその影響を推定するのが妥当であると考えられ

る。

新幹線は旅客の大量輸送と時間の短縮という大きなメリットと共に、貨物輸送面での輸送力も大いにアップさせた。新幹線博多開業を契機として、物流革新の速度は早まりつつある。

人の流れは情報の流れを伴い、新幹線で運ばれてくる直接的でインパクトの強い情報伝達は高速大量で、情報の効果的集中が行われ、商的流通の機会と情報を福岡市へもたらした。また、政令都市、西日本の拠点都市、九州の中枢管理都市として推移するうちにさらに新しい原動力が加えられ、新幹線開業のプラス機能を重視して大手企業の進出も著しいものがある。

新幹線開業後の数年間の福岡市内に建設された大型ビル（6階建以上）は611棟で、うち86.4%が中央、博多区に集中、なかでも天神地区と博多駅周辺で全体の40.8%を占めている。用途別では事務所、店舗が50%と最も多く、次いで複合ビル28.5%、住居15.4%、官公庁・学校5.7%の順となっている（合同庁舎の新築もある）。その管理機能、金融、上場会社の進出で博多駅周辺は新しい都市を形成し、すでに行政、金融、商業など福岡市の都心としての機能を集中している天神地区とともに、両地区の2極化の様相を呈してきている。この両地区の機能を如何に結びつけてゆくかは、それぞれの発展は勿論、周辺の影響にも大きい要因となっており、その顕著化は昭和50年代後半に至りはっきりしてきた。地下鉄の開業がこの2極化の結びつきと、さらに都市経済、文化の変転に如何なる影響をもたらすかが注目される場所である。表-9から表-12まで経済的影響をその指向機能、企業進出の面から示した。

山陽新幹線の建設が始まった昭和42年3月頃、区画整理で出現した広大な空地と雑草に囲まれ、如何にも原野に孤立した感のあった博多駅周辺は、その後次第に中、高層ビルが林立するオフィス街として、天神地区と並び福岡市の心臓部へと成長した。

貸ビル、ホテル、マンション、新ビルが落成するたびに博多駅周辺は姿を変えてきた。40年まで9階以上のビルがなかったが、いまは堂々たる高層ビル街へと変貌しつつある。これらの貸ビル、ホテルはそのほとんどが新幹線開通による福岡市の機能と駅周辺の発展を見越しての現象と見られ

表-9 新幹線開業により九州地域が受ける経済的影響の予測（第1順位）

（単位：%）

項目 企業	九州の経済 地位が高まる	福岡市の都市 機能が高まる	レジャー産業 が急速に発展
中央、関西 大手企業	62.5	14.0	6.6
大手企業の 九州支店	69.8	15.0	(営業権の拡大) (3.6)
地場重要企業	58.6	15.0	10.0

（西日本新聞情報処理センター）

表-10 新幹線開業で重要視される機能

（中央、関西大手企業第1順位）

（単位：%）

本社、支店、営業所の業務連絡が頻繁にできる	37.1
全般的に情報収集活動が容易になる	10.0
旅客などの人の流動が活発になる	7.9
新幹線沿線の企業条件が向上する	14.5
営業網拡大に便利である	23.9
地場企業との競争激化をもたらす	0.5
地価、賃金などの上昇に影響がある	2.3
その他	3.9

（西日本新聞情報処理センター）

表-11 福岡市への企業進出状況（企業数）

本社 年 (昭和)	関東	関西	中京	北九州	九州 地区	その他	計
44	52	43	4	3	5	6	113
45	32	33	2	4	6	9	86
46	42	25	6	3	8	6	90
47	30	24	3	2	4	6	69
48	26	14	2	1	7	1	51
計	182	139	17	13	30	28	409

（福岡商工会議所調べ）

る。例えば、駅周辺の13階ビルの場合、47年に貸ビルとしてオープンした際、すでに95%が早々と決まったことから、新幹線開業による同地区に対する企業の評価を示していたものと考えられる。因みに、同ビルに入居している企業、団体の出身地をみると、飽和状況になりつつある天神地

区や、地盤沈下の呉服・川端地区などの市内からの移転組が60%を占め、北九州からの移転組、東京や大阪からの進出組がこれに次ぎ、残りは広島、佐賀、長崎、下関などである。北九州市から大手のセメント会社、板硝子メーカー、鋼材倶楽部の支店、事務所がこの中に含まれているのが新幹線乗り入れの影響を象徴している。ある大手セメント支店は「工場の多い北九州市よりユーザーや監督官庁のある福岡市を拠点としたい」と言う。

福岡商工会議所は48年に市内事業所を対象にアンケート調査を行ったが、福岡、広島、仙台、札幌の地方4拠点のうち、その社内で重視されているランクを求めたところ、圧倒的に福岡、次いで札幌、仙台、広島の順であった。

次に、新幹線開業の影響と見られる福岡市内の宿泊施設の変貌を見てみたい。

昭和48年新幹線開業以来、一般ホテル、ビジネスホテルが急速に増えた。新幹線開業による影響を統計的に分離するのは、開業後真近ほどよく、前述のとおり年月を経るほど数値的には難しくなる。次に示す市内の宿泊施設の推移は昭和45年から50年までの移り変りを示している(表-12)。

最後に、新幹線開通の市内交通への影響に触れておきたい。

まず、タクシーは開業前1日1万台が乗り入れていたが、開業後は博多口2万1千台、筑紫口3千2百台の乗り入れとなり、駐車場問題が深刻となり、駅舎屋上に400台収容の駐車場が整備された。天神地区と博多駅周辺の2極化のため、その間の車の渋滞解消を含めて地下鉄の実現となっ

た。

新幹線開業以来、10年間に福岡市の自動車台数は4倍に増えた。渋滞は勿論、交通事故、排気ガスなどが問題となってきた。その解決策として計画された福岡市の地下鉄は、当初の予定期間、予算の大巾修正をみながらも一部開業を始めた。当初計画の1号線は福岡空港と姪浜と結ぶ13kmであるが、姪浜で旧国鉄筑肥と線路をつなぎ、現在すでに姪浜-博多駅開業までに漕ぎつけた。これにより、福岡西域圏の経済浮揚、物流分布、人口移動などに如何なる影響が現われるか注目される場所である。また、1号線の(中州で分岐して貝塚にいたる)約5kmについても、すでに東公園(九大病院・福岡県庁)までの開業となっており、とにかく指摘されていた千代地区を含む市東部の地盤沈下の回復に如何なる影響をもたらすかに関心が持たれる。

なお、県庁から貝塚までの延長が完成すれば、現在の西鉄宮地岳線と直通運転が見込まれる。

3.2.3 九州新幹線の意義と予想効果

九州新幹線(鹿児島ルート、以下同じ)は、福岡を起点に熊本を30分余、鹿児島を2時間足らずの時間距離でつなぐ。その第1の経済効果は、この時間短縮による便利さである。例えば、鹿児島を起点にすると、半日行動圏は北部九州大都市圏、日帰り行動圏は広島まで拡大する。同様に熊本の場合は、中国～近畿圏まで拡がることになる。かくて、南九州からも、北九州からも、近畿圏さらに関東圏への移動手段が保証されることになる。

表-12 福岡市内の宿泊施設の推移

施設 年度	旅 館				一 般 ホ テ ル				ビ ジ ネ ス ホ テ ル				計			
	軒数	客 室	収容力	指数	軒数	客 室	収容力	指数	軒数	客 室	収容力	指数	軒数	客 室	収容力	指数
45	66	1,619	4,759	100	10	1,440	2,177	100	11	631	972	100	87	3,690	7,908	100
46	66	1,619	4,759	100	10	1,440	2,177	100	11	631	972	100	87	3,690	7,908	100
47	66	1,619	4,759	100	10	1,440	2,177	100	11	631	972	100	87	3,690	7,908	100
48	66	1,619	4,759	100	10	1,440	2,177	100	14	1,189	1,643	169	90	4,248	8,579	108
49	66	1,619	4,759	100	13	2,073	3,241	149	24	2,472	3,429	253	103	6,164	11,429	145
50	66	1,619	4,759	100	14	2,303	3,621	166	26	3,017	4,104	422	106	6,939	12,484	158

第2の経済効果は、建設事業が及ぼす投資波及効果である。九州新幹線の事業費は約8,600億円と見積られるが、投資の相乗効果を通じて約2兆700億円（うち九州内1兆5,700億円）の所得形成額と、3兆2,400億円（同1兆1千億円）の生産形成額を引き出す。この予想額は九州全島民所得の約1割にあたり、ほぼ鹿児島県のそれに匹敵する。とくに、南九州の経済は財政依存度が大きいだけに、この建設事業は大きなインパクトをもたらすものと考えられる。

第3の経済効果は、利用効果を通じての二次的、間接的なもので、いわゆる地域開発効果である。したがって、その影響効果があらわれるには一般に長期間を必要とする。しかし産業構造や地域構造を大きく変革しうる可能性を秘めている。すなわち、新幹線による旅客流動の大量化、高速化は、同時に情報流動、つまり個人による情報の流れを活発化し、地域間の交流を社会的、経済的に促進する。これは、産業開発を媒介として、沿線都市機能を経済面から充実発展させ、再編を促すものと考えられる。もちろん、経済機能の再編が先行すれば、長期的には行・財政機構の再編をも伴うものと思われる。

新幹線が産業展開へ及ぼす波及効果を整理すると、次のようになる。

まず、旅客移動の増大は、小売業、観光・レクリエーション、地域特産的な農産品や工業製品の直接的な市場条件を拡大する。とくに、観光・レクリエーションの場合、現在は南九州間の流動が低迷し、南九州観光の最大の顧客は九州域外の関西、関東からの航空機による入込みとなっている。新幹線開業による北九州大都市圏からのアクセスが容易となれば、その経済効果は相当なものとなるであろう。

つぎに、旅客移動を媒介とする情報流動の機能強化は、ファッション情報、技術情報、経営情報等を通じて、総体として各産業の経営主体に対して、その意識変革の面から大きな影響を及ぼすものと思われる。

沿線地域の卸売業は、福岡支店を中継・総括拠点として中央資本につながる。よって、流動する個人情報を通じてファッション情報や経営情報の入手が容易になることにより、主体的な商取引機能を強めることができよう。他方、新幹線停車駅

を拠点とする在来線、道路の補充、交通網の整備によって、その卸売商圏の拡大も見こまれる。それと同時に、こうした情報流動面での活発化は中央資本の触手が伸びやすいことにもなり、地元資本は新幹線を契機とする体質強化策によつての逆流現象への対応が必要であろう。

九州はシリコン・アイランドと呼ばれ、全国のIC生産額の4分の1を生産する。とくに、熊本・鹿児島両県はその中核的役割を果たしている。こうした先端産業立地は、従来の素材型偏重の工業構造を変えるものとして期待される。しかし、この新顔の工業も、いまのところ素材型の点では変りはなく、空港利用による生産現場へ転化している。

こうしたことから、シリコン・アイランド九州の今後の課題は、ICの組立部門や開発部門といったソフト機能の導入であり、テクノポリスの考え方も、その延長線上に位置づけることができる。いうまでもなく、ここでは技術交流の容易さが必須条件となり、新幹線はその基礎条件となる。

他方、新幹線による情報流動機能の強化が、沿線地帯の小生産者の意識変革、経営近代化に与えるインパクトも無視できない。また農業は、米の生産調整下で、野菜、果物などの商品作物や畜産の振興が大きな課題である。漁業にあっては200カイリの制限海域時代に対応して、沿岸海域総合開発の一環として、栽培・管理型の漁業生産システムの構築が迫られている。ここでは、タイ・ブリ等の外洋性高級魚種が戦略的魚種となるであろう。

こうした経営革新期にあっては、大消費市場のニーズの把握や経営情報の入手における迅速性が、大きな意味を持つものと思われる。

最後に、新幹線導入による副次的効果として、在来線による貨物輸送能力の増大や通勤利用の活発化が見込まれる点がある。前者に関しては、冷凍輸送、コンテナ輸送、フレートライナーの運行等と組み合わせれば、前述の戦略的農水産品の出荷条件を大きく改善するはずである。また、後者に関しては、同一都市圏内の定住条件が改善されることになる。

以上の産業展開を通じて、九州新幹線は、沿線都市機能に対しても長期的に様々な波及効果を及ぼすことが予想される。そこで留意しておく必要

があるのは、集積度と広域性に応じた都市間の機能格差である。沿線地域においても、福岡市を頂点に、熊本・鹿児島、久留米・大牟田、八代・川内、その他、という都市間の系列的結合関係がみられる。

新幹線は、背後圏の都市に比べ、沿線都市機能の充実を促進するものと思われるが、さらには沿線の都市間競争をも惹起するであろうし、機能再編に対応し得る個別都市政策も必要とされるであろう。

さらに、九州新幹線の博多以南延長については、その政治・経済に与えるインパクトの強さから、地元の政財界、一般住民の希求の強さもあって中央への瀬踏みは常時行われてきた。しかし、第1次、第2次石油ショックからわが国の経済は低成長への道をたどり、その間、上越新幹線、東北新幹線（盛岡まで）の竣工を見る等の進展はあったが、全体としては財政の面から、その実現はかなり長期の予想しかない。新幹線については、盛岡―青森のほか、北陸等への誘致の地元要望も強く、今後の見通しは必ずしも楽観はできない。こうした中で、昭和60年度の予算案の中で、先ず鹿児島までの調査事務所設置予算が計上されたことは一抹の希望をつないだ。開通時の停車駅の正式決定や、環境アセスメント等、少しずつではあるが、蠢動を見せている。

3.3 筑後川総合開発の意義⁹⁾

3.3.1 九州の水資源

九州地域は比較的降雨量の多い地域であるが、北部九州については人口及び産業の集積に比し、水資源賦存高の乏しい地域となっている。

一方、今後地方都市の発展に伴い、生活用水の需要増大が見込まれており、工業用水の使用についても一時的鈍化傾向を示してはいるものの、長期的には工業の地方分散等により需要が着実に増大することが予想される。さらに農業用水については、農業の近代化、高能率化を図るための水田及び畑地の整備等により需要が増えるものと考えられ、水資源対策が切実な課題とされている。

従って、このような水需給のひっ迫に対処するためには多目的ダム、河口堰等水資源開発施設の建設、および広域的な水資源の活用を積極的に展

開してゆかなければならない。しかしながら、ダム等の建設は経済的、社会的諸制約により開発条件は急激に悪化しており、こうした状況にあっては、水源としてのダム等の建設推進とあいまって、海水淡水化等新たな水資源開発に関する調査、研究を行い、その実現化を検討することが要請されている。

また、節水型社会の形成を促進し、水利用の適正化をはかるなど、総合的な水需給対策の推進を図ることが重要である。

このため、既得水利の有効適切な利用、下・廃水の再生利用等の高度多重利用の展開を望むとともに、回収率の向上、節水型機器の普及、漏水の防策等を推進しなければならない。

さらに、福岡市、北九州等においては、下水処理水を水洗便所用や冷房用等への転用、すなわち、清浄な水質を要しない用途に供する水（雑用水）として有効に利用するために、既設工業用水道を利用した雑用水供給システムの導入を進めるほか、異常湧水に備えて水の備蓄ダム等の供給余力の増強を図るとともに、節水対応策の強化確立を行うことが必要である。

ちなみに、わが国の将来の水事情を望見すると、表-13のとおりである。関東臨海地区を筆頭に、近畿臨海地区、北九州市の水不足が予測されている。

3.3.2 筑後川水資源開発の経緯

昭和38年10月、九州経済連合会の水資源委員会が音頭とりとなり、東奔西走し、現地・中央の関係各機関との度重なる準備工作の末、官民一体の筑後川の広域開発推進母体として「北部九州水資源開発協議会」が発足した。

以来、政府に対し筑後川水系の大幅な調査費計上と水系指定を強力に働きかけた結果、38年頃より、各省庁とも本格的な予算措置を講じ始め、39年10月には利根川、淀川に次いで3番目の開発水系指定にこぎつけた。また、「北部九州水資源開発協議会」（北水協）では政府の「筑後川水系水資源開発基本計画」（フルプラン）の叩き台となる地元案として、筑後川開発の最初の素描とも言うべき開発構想を40年9月に策定し、この地元案を受けて翌41年2月に国の最初のフルプラン（50年目標）が閣議決定された。引続き、44年6月に

表-13 昭和65年における水需給の将来見通し

(資料) 国土庁「長期水需給計画」による。

(単位: 億 m^3 年)

地域区分	都市用水の需要増加量等				51~65年 の農業用 水の需要 増加量	合 計	51~65年 の 供 給 増 加 量	65 年 に お け る 不 足 水 量
	51 ~ 65 年の需要 増加量	地下水 転 換 水 量	河川水 不 安 定 取 水 量	計				
北 海 道	14.7	0.3	0.1	15.1	6.8	21.9	25.5	—
東 北	27.3	1.3	0.5	29.1	17.3	46.4	49.6	—
関 東	内 陸	20.7	1.9	2.8	25.4	12.7	38.1	—
	臨 海	27.7	6.4	16.3	50.4	2.2	52.6	6.9
	計	48.4	8.3	19.1	75.8	14.9	90.7	—
北 陸	6.6	2.1	0.9	9.6	2.1	11.7	13.4	—
東 海	32.6	7.5	2.8	42.9	6.5	49.4	52.1	—
近 畿	内 陸	9.6	0.3	0.5	10.4	4.0	14.4	—
	臨 海	12.8	1.8	7.3	21.9	1.9	23.8	1.1
	計	22.4	2.1	7.8	32.3	5.9	38.2	—
中 国	山 陰	3.2	0.1	0.0	3.3	0.8	4.1	—
	山 陽	14.3	0.4	1.2	15.9	0.6	16.5	—
	計	17.5	0.5	1.2	19.2	1.4	20.6	—
四 国	7.5	0.9	0.0	8.4	3.3	11.7	13.6	—
九 州	北九州	14.0	0.8	0.4	15.2	5.1	20.3	1.0
	南九州	9.1	0.2	0.0	9.3	3.9	13.2	—
	計	23.1	1.0	0.4	24.5	9.0	33.7	—
沖 繩	1.1	0.0	0.4	1.5	0.6	2.1	2.2	—
全 国 計	201.2	24.0	33.2	258.4	67.8	326.2	339.6	9.0

(注) 1. 数値は取水量ベースである。

2. 地下水転換水量とは、地盤沈下地域等において50年以降60年又は65年までに河川水への転換等が計画されている水量である。

3. 河川水不安定水量とは、暫定取水等過水時には取水が困難となるような河川水の取水量である。

4. 農業用水の需要増加量は、現時点において60年又は65年までに完成が見込まれる土地改良事業に伴って増加する需要量である。これは、土地改良事業に伴う地下水転換又は河川水不安定取水の解消のための需要増加量を含む。

5. 供給増加量には、50年における先行開発水量を含む。() 内の数値は、53年度までに建設事業に着手されている水資源開発施設等による供給増加量である。

6. () 内の不足水量は、53年度までに建設事業に着手されている水資源開発施設等による供給増加量に対応した不足水量である。

北水協は北部九州水資源開発構想（第一次マスタープラン）を、51年11月に第2次マスタープランを策定、この地元案を受けて国のフルプラン（60年目標）が56年1月によりやく閣議決定された。

この間、北水協マスタープラン策定、国のフルプラン策定をめぐるの利害関係者間の紛糾は熾烈をきわめ、テレビドラマもどきの激しいやりとりが行われた。とくに、幹事会開催数は50を教え、流域優先を主張する側と流域外需要地との調整、当面緊急を要する水と将来を見越した水需要との調整、地域間用水調整、水源地域対策、のり養殖漁業対策など、官民それぞれの利害関係者の問題と事態解決のために日夜懸命の努力が続けられた。

しかしその間、フルプランに計上され法定協議が終了しているにもかかわらず、筑後大堰建設事業は54年4月着工、福岡・佐賀両県有明海漁連の漁民約700名の実力阻止による1年半を越える工事ストップ、流量紛争に際しての交渉、流域内外の期待量、つまり北水協で合意決定している筑後川の開発基準量瀬の下40トン/秒を堅持するようとのキャンペーンが繰り返し関係方面で行われた。また、地元案である北水協のマスタープランを受けた国のフルプランも、53年1月原案提示のまま流域の抵抗で宙に浮いたため、有明、日田、玖珠、別府、北九州、福岡などの流域外をも含むこれら関係地域の夢と期待である6.8トン/秒（今後の開発分）を含む24.4トン/秒を削減すること

なく、原案どおり策定されるよう緊急要望が関係方面へ強く打ち出された。これらの強い訴えに相呼応して水源県たる大分県、域外の北九州市の各官民、および労働団体も相呼応する形で関係方面へのキャンペーンを行った。

こうした推移のもと、流量紛争は地元選出国会議員や関係者の努力により、漁連関係者間での合意調印と併行して、九地建局長と4県知事間で筑後川水系における開発基準は「瀬の下40トン/秒」とする確認書の調印も完了し、直ちに大堰本体工事が再開され、フルプランも原案通り56年1月30日閣議決定された。従来の合意の基本が堅持されて北水協の威信と河川行政の権威が維持され、要望は貫徹された。

筑後川開発は大堰をめぐる流量紛争の解決、フ

ルプランの閣議協定により正常な姿に立ち返ったとはいえ、これからが本番であり、本命の上流ダム群の建設促進など本格的に挑戦すべき問題が多い。80年代の当地域における水資源開発にとって、他山の石ともなる内外の先験に学ぶ点がいくらかもある。そうした英知が、将来九州地域水資源対策の100年の計につながるものと考えられる。

図-1は筑後川の総合開発における福岡導水ルートを示したものである。

3.3.3 筑後川取水計画と結果⁵⁾

筑後川は、水資源開発促進法による水資源開発水系として昭和39年10月16日指定され、これにしたがい総合開発が行われることとなった。その後、総合開発基本計画が作成され、昭和40年12月14日

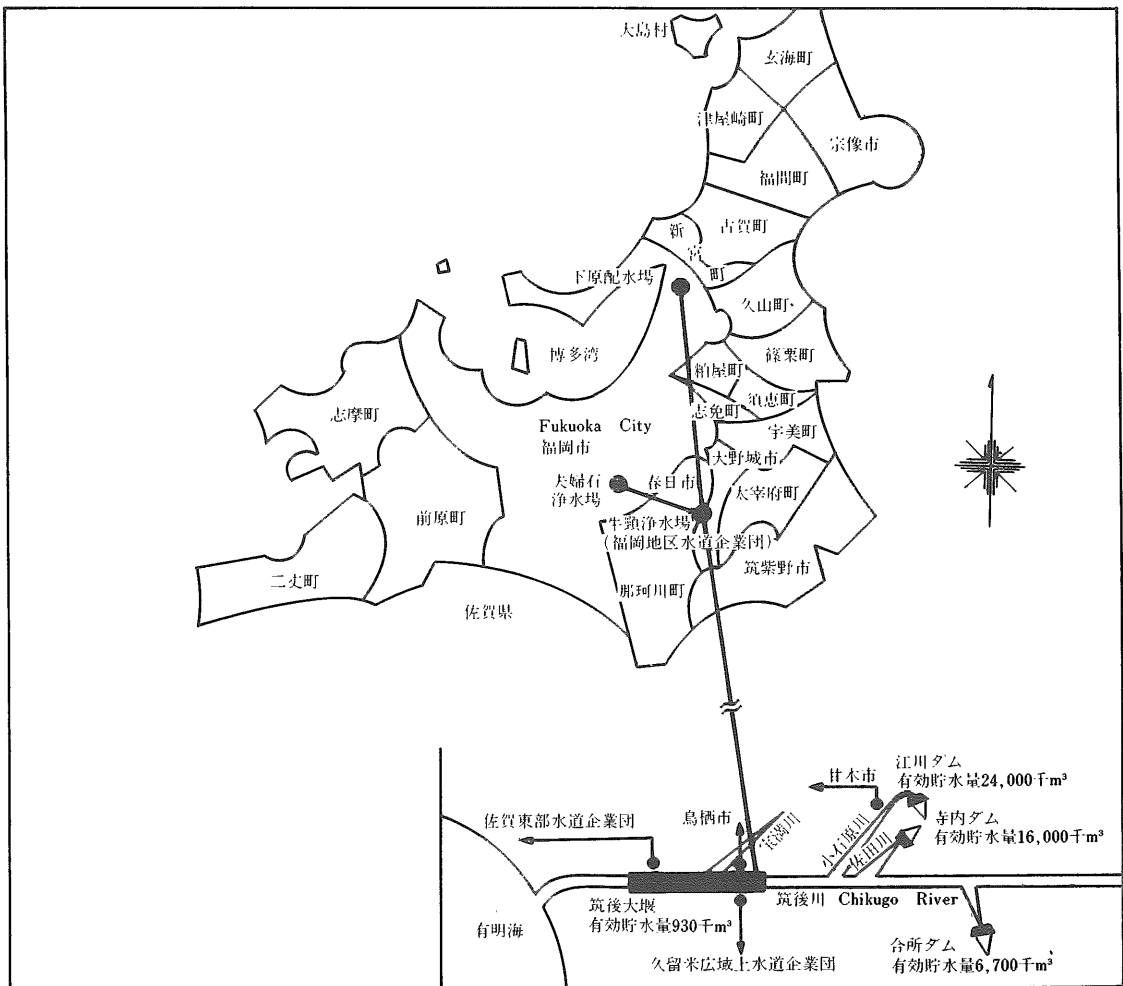


図-1 筑後川の総合開発における福岡導水ルート

福岡県	福岡地区	福岡市	133,300	
	水道企業団	その他市町村	39,000	
	久留米広域上水道企業団		80,300	
佐賀県	佐賀東部水道企業団		92,000	
	鳥栖市		12,000	

図一 2 筑後川総合開発における水配分量 (m³/日)

水資源開発審議会はこれを内閣総理大臣に答申した。さらに昭和41年2月1日閣議決定の上、同年2月3日告示された。

福岡市上水道分としては、筑後川より平均2.40 m³/sec、最大3.00 m³/secの取水が可能であり、1日当り給水量増加は24万2,000 m³/日となる。初段階では、第1次計画の取水量が定まったのみで、具体的には日田のはるか上流の珍珠川からの上流取水か、中流取水か、久留米付近での取水の3案がとり上げられたが、結局、久留米取水となった。これで、昭和60年目標で不足水量39万 m³/日を確保の目途とした。

以上の経緯のあと²⁾、昭和49年3月20日認可、49年4月着工、57年3月完工をみた。工費140億円、計画給水人口112万2千人、計画日最大611,300 m³、実施計画日最大量133,000 m³という諸元となった。福岡市を中心とした近郊市町の構成で設置した福岡地区水道企業団から第1次配分量1日133,300 m³を受水するため、昭和49年度から8カ年継続事業として前記の総事業費で着工し、昭和58年3月完成を見たものである。(表-14)。

筑後川は九州第1の河川であり³⁾、その流域は熊本、大分、福岡、佐賀の4県にまたがり、古くから恩恵と災害をもたらしてきた。その豊かな水が今や筑後大堰で有効に活用されることになった。大堰を建設することにより、流水の調節や筑後川下流における塩害の防除が可能になるほか、農業用水や水道用の水が安定してとれるようになった。筑後川から取られた水は福岡導水を通して牛頸浄水場まで運ばれ、夫婦石浄水場、および下原配水場を経て、市内、および近郊に配水されることになった。昔から水不足を宿命づけられた福岡市とその周辺地域にとってはまさに恵みの水

表-14 基本計画による用途別新規取水量

用途別	利水対策地域	取水量(m ³ /秒)	摘 要
上水	北九州	1.91	江川分0.88を含む 江川分0.06を含む
	福岡市	3.75	
	筑後	2.31	
	佐賀東部	0.87	
	佐賀西部	0.35	
	小 計	0.05	
工業用水	北九州	9.24	
	福岡	3.00	
	筑後大牟田有明	1.00	
	佐賀東部	1.85	
小 計	1.00	6.85	
農業用水	耳納山麓	0.93	江川分
	合口堰	3.63	
	西筑平野	2.46	
	小 計	7.06	
合 計		23.11	

(注1) 農業用水=基準年有効雨量を除いたもので、灌漑期間の平均取水量

(注2) 上水と工業用水=給水量にロス7%を含め、原水に換算したもので、年間平均取水量

(注3) 菊池台水と国東半島(別府を含む)の水量は熊本・大分両県の資料によれば、それぞれ灌漑期平均毎秒9 m³、約7 m²であり、今後の調査によりきめる。

となった(図-1, 図-2)。

3.4 九州地域の工業開発⁹⁾

3.4.1 九州における工業開発の意義

九州地域において、多様な雇用の場を確保し、安定した地域の発展を推進していくためには、地域の特性を活かした総合的な振興を図っていくことが必要であるが、地域経済発展の牽引力として工業開発が重要な役割を果すこと、さらに九州地域は産業構造上第2次産業、とくに工業の地位が低く、これを回復する必要があることから、九州経済浮揚のための起爆剤として工業の振興が緊要

な課題となった。

以上により、地元資源を活用した工業の振興につとめるとともに、工業再配置の促進の要請を踏まえながら適正な工業導入を図っていくことが必要である。また、九州地域の工業は北九州地区に集積した構造となっており、土地、水、地場産業等の資源に恵まれている南九州は相対的に低い水準にある。従って、今後は既存工業の充実、強化を図るとともに、これら開発への意欲を活かした積極的な工業の育成、導入を図っていくことが大切である。

九州地域は、比較的規模の大きい開発地点として、新産業都市等における臨海工業団地、または産炭地域の大型工業団地、中核工業団地等を有しているが、これらの地域における計画促進はなお整備途上、あるいは開発途上にあると評価されるものが多い。

しかし、これらはいずれも地域開発の拠点としての役割を強く期待されており、一層の整備を図ることにより工業展開の条件を整え、地域社会と調和のとれた形で工業立地を促進することが必要である。この場合、拠点開発の効果を地区の周辺部、あるいは外延部の地域にまで拡大均衡させていくことが重要である。

また、低開発地域工業開発地区、農村地域工業導入地区等の中小規模の工業団地等においては、地方都市、農村地域における就業機会の確保の手段として、地場産業の振興と並んで新規産業を導入するため積極的な活用を図るべきである。

3.4.2 九州における新産業都市等の建設と推進

昭和37年の新産業都市建設促進法に基づく新産業都市の地域指定をめぐり、全国63地区の候補地は激しい陳情合戦を展開した。

九州地域においても主だった民間団体等が工業振興委員会、都市問題委員会を設置、新産業都市の指定は、石炭産業が消滅し、素材生産に向きを変え、経済地盤の沈下が著しい九州地域こそ優先的に指定の対象たるべしとの判断と、当地方から少なくとも数カ所の地域指定を目指して強力な指定運動が展開された。その結果、全国13地区の新産業都市のうち九州では大分、日向・延岡、不知火・有明・大牟田地区が指定された。いずれも国

の財政特別措置により、工業開発の拠点として建設整備が開始された。この特別措置は当初、50年までの時限立法であったが、それぞれ5年間の延長が認められ、現在、新産業都市および工業整備特別地域は60年目標に基盤整備事業が進められている。

また、当地域は付加価値の高い機械工業の集積に乏しく、自動車工業の立地は当地方にとって多年の悲願であった。以上の状況下、民間調査機関、銀行筋等の協力のもとに自動車工業各社に対して九州進出を要望し、メーカー側の意向を打診した。当時、わが国の自動車工業は、戦略産業として急成長を遂げつつあったし、各社とも工場拡張や移転期にあったため、九州進出に対する関心を高めた。

以来、九州の経済界、自治体による自動車工業の誘致は継続して続けられ、日産自動車九州工場ならびに本田技研熊本製作所の進出が実現し、雇用機会の創出、産業構造の高度化など地域経済に大きな活力をもたらすことになった。その中から大分新産業都市開発ならびに日産自動車刈田工場、さらに新大隅開発について記述を行うこととする。このうち、新大隅開発計画は、我国経済の低成長化とその始動がラップしたこともあり、加えて開発に対する地元住民の環境破壊反対等の一種の公害反対闘争のため進展は鈍いが、そのプロジェクトの一端である志布志湾の石油備蓄計画が注目されている（後述）。

図-3にみられるように、九州の中核プロジェクトの配置が示されており、大分新産業都市区域（3市7町）、日向、延岡新産業都市区域（2市5町1村）、新大隅開発計画区域（2市17町）、不知火・有明・大牟田新産業都市区域（9市37町1村）のほか、広川中核工業団地、佐賀東部中核工業団地、諫早中核工業団地、伊万里北松地域開発整備計画区域（3市9町村）が挙げられているが、ここでは大分と、日産刈田工場および一部新大隅開発をとりあげる。佐賀東部を併せた鳥栖一帯は、東西高速道の交差点という地理的特性を絡めて、今後如何なる発展を示すか注目されるところであるが、その姿が如何なる照影を我々にみせてくれるのかは、いましばらくの推移を眺める必要がある。

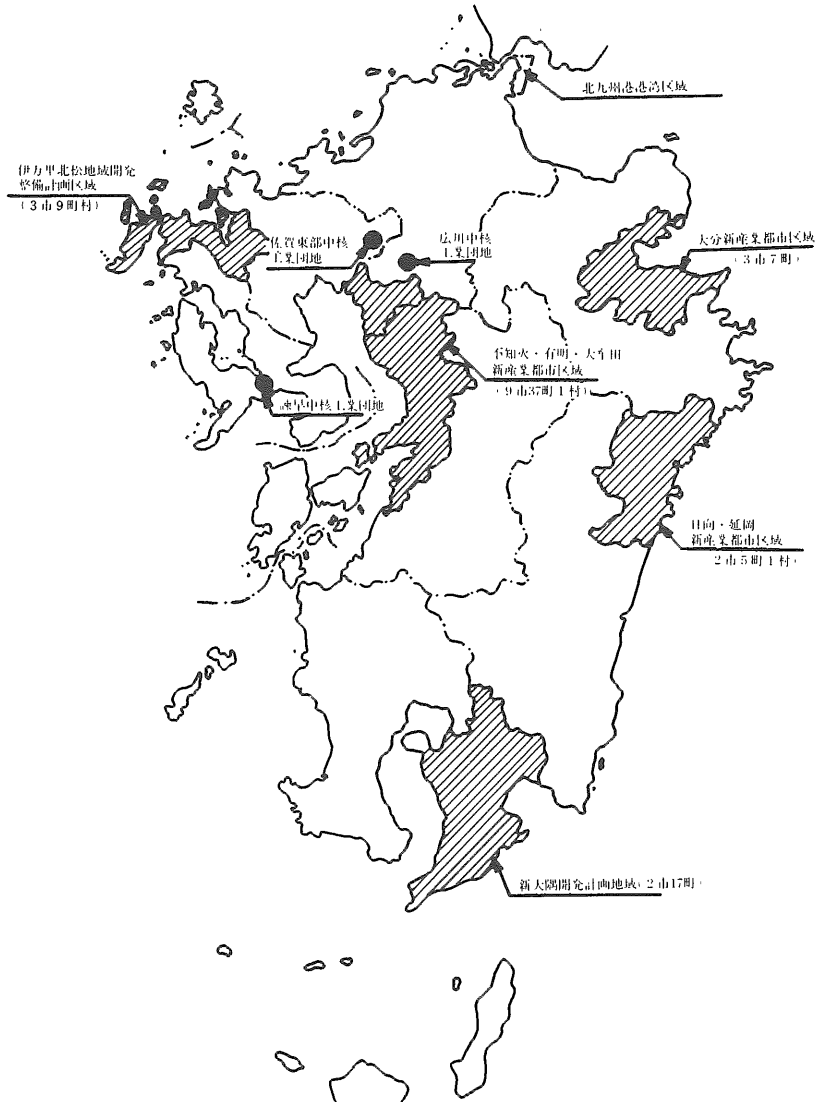


図-3 九州の中核的プロジェクト位置図 (資料：福岡通商産業局作成)

3.4.3 大分新産業都市の開発

3.4.3.1 大分・鶴崎新産業都市建設の意義

大分県の産業は、主として農林漁業など第1次産業に依存し、豊富な資源の開発は進まず、近代的産業はみられていなかった。これを、農工併進を基調とした総合開発により、産業構造を大きく変えることが考えられた。

すなわち、大分・鶴崎地区に大企業を誘致して、九州での重化学工業開発の大規模な中核点として、工業をはじめ他の産業の生産性を高め、県民所得の向上をはかる計画が実施されてきた。

昭和35年における第2次産業の従事者は、わずか9万人余で、全就業人口の16%で、県民一人当たりの生産所得は、全国水準の20%を下廻っていた。就業人口の約半数は第1次産業に占められているが、農家一戸当たりの平均耕地面積は、わずかに0.66 haであり、その生産所得は全体の4分の1に過ぎない。これらの状況が、優秀な労働力を県外に押し出す結果となり、年々一万人近い人口減を現出した(表-15)。

このような状態から脱皮するため、産業構造を高度化し、県民経済を豊かにし、雇傭の安定をはかるべく大分・鶴崎臨海工業地帯を主軸として、

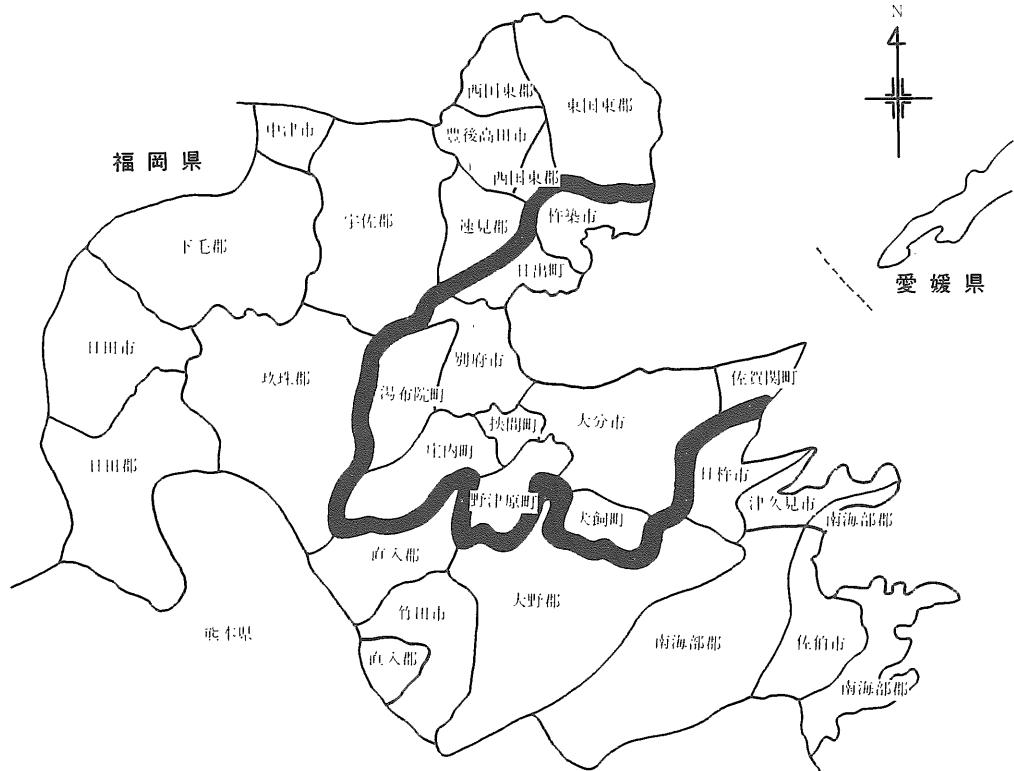


図-4 大分・鶴崎臨海工業都市位置図

表-15 大分県基本計画の主要経済指標 (全国との比較)

大 分 県					全 国				
区 分	単 位	基準年次 (昭31~33)	目標年次 (昭45)	倍 率	区 分	単 位	基準年次 (昭31~33)	目標年次 (昭45)	倍 率
総 人 口	千人	1,274	1,508	118 ^〇	総 人 口	万人	9,111	10,222	112 ^〇
就 業 人 口	"	581	736	127	就 業 人 口	"	4,154	4,869	117
1次産業	"	327	229	70	1次産業	"	1,645	1,154	70
2 "	"	78	185	238	2 "	"	1,006	1,568	156
3 "	"	176	322	183	3 "	"	1,503	2,147	143
生 産 額	百万円	103,550	672,893	651	農 林 水 産 業 生 産 水 準	〇	100	144	144
1次産業	"	33,968	61,381	181	鉱 工 業 生 産 水 準	"	100	432	432
2 "	"	69,582	611,512	879					
生 産 所 得	"	93,804	354,740	378	国 民 所 得	億円	79,936	213,232	267
1次産業	"	23,919	43,340	181	1次産業	"	14,995	21,614	144
2 "	"	21,081	131,400	623	2 "	"	26,648	82,411	309
3 "	"	48,804	180,000	369	3 "	"	38,293	109,207	285
個 人 所 得	"	94,745	338,983	358	個 人 所 得	"	73,019	189,835	260
個 人 消 費 支 出	"	74,875	260,428	348	個 人 消 費 支 出	"	57,979	151,166	261
個 人 貯 蓄	"	16,738	58,216	348	個 人 貯 蓄	"	10,659	27,469	258

およそ100 kmにおよぶ海岸線の工業化が、県政の主要施策として推進された。この地域の工業開発は、交通網の整備とあいまって、北九州、有明海沿岸、宮崎県との連携がとれ、九州開発の拠点として、それらの地域の開発をも促進することになるとともに、瀬戸内海沿岸各工業地帯を結びつけ生産実績を上げることが容易となる。また、別府を中心とする県内の観光開発を促進するとともに、九州全体の観光開発拠点としての役割をも担うことになった。

大分・鶴崎新産業都市の開発は、産業の分散化、政治・経済の地方化という新しい潮流の一つの象徴とも言えるもので、その地方の政治、経済、文化等におよぼす物心両面の影響は大きい。昔の北部九州の重工業資源型の産業型に対し、新たにソフト化したハイテク産業の進出や、県自身が始めた一村一品運動等の萌芽は、明らかに新しい産業地図を形成しつつある。

3.4.3.2 大分新産業都市のプロフィール⁴⁾

昭和30年代は、人口および産業が大都市に集まったが、昭和37年制定の「新産業都市建設促進法」により、大都市の過密防止と工業開発の地方都市への分散をもって中央・地方の格差是正が図られることになった。これにより、全国に「新産業都市」15地区が指定され、昭和39年大分地区新産業都市の閣議決定となった。その対象には大分市、別府市、杵築市、日出町、野津原町、挾間町、庄内町、湯布院町、佐賀関町および犬飼町の3市7町が含まれている。従来の臨海工業地帯建設構想から、新味ある総合的都市機能をもった都市の建設へと指向され、公害防止、環境保全等の問題や低成長への移行など、若干の問題点はあるが、これら一連のプロジェクトが県勢発展に投ずる役割の大きさに期待がかけられた。

大分市臨海部が、河川や港湾などの立地、自然条件および労働力確保などから、大規模工業開発の可能性を秘めていることはかなり前から言われていた。しかし、昭和10年代は戦時下の統制に支配され、戦後の10年間もっぱら、治山治水などの事業が優先され、工業開発については昭和34年に初めて埋立第1号地が着工され、ようやく工業化実現のステップを踏み出した。以来、臨海工業開発は県勢拡充の根幹となり、県の主要施策となったのは勿論、工業の地方分散という国家的要

請とも合致し、昭和39年の「新産業都市」の指定となった。

同年4月には九州唯一の製油所として九州石油(株)が操業を開始、昭和44年4月には昭和電工グループの大分石油化学コンビナートが操業開始、47年4月新日鉄大分製鉄所の火入れ式と、大野川左岸埋立地の企業群が全部操業を開始したことで、ひとまず第1期計画が達成された(図-4)。

以上の基礎資材型である第1期計画を補充するため、造船、造機、石油、石油化学などの企業を誘致し、総合コンビナートを形成するとともに、公共埠頭、物流基地などの整備を目指して大野川右岸に第2期計画が予定されたが、1970年代に台頭した公害防止や環境保全の社会問題化と、48年の石油ショックを機に、わが国の社会経済環境も一変し、低成長時代へ突入したため、第2期計画の推進が厳しい情勢下にあることは否めない。

3.4.3.3 大分新産業都市による社会へのインパクト⁵⁾

1960年代に入ってからわが国の経済成長は、まず東海道メガロポリスに沿って推進が図られ、中央と地方との格差は「例によって例の如し」であった。九州も同様であったが、大分地区は、当時としてはもっとも大きな変貌を見せた地区であったと言える。

大分地区は新産業都市のモデル的意味あいの下に評価されているが、新産業都市の基本計画が形をなしたときには、新産業都市第1期計画の埋立工事(1,067 ha)はすべて着工されていたし、ここに進出した主要企業との進出協定も調印済みであった。こうしたことから、大分地区における臨海工業地帯造成事業は、新産業都市計画よりまえの「大分・鶴崎臨海工業地帯造成計画」(昭和32年決定)で始まり、これが新産業都市計画にむすびついていったとみるべきものと思われる。

いずれにしても、この臨海地造成による大分市の工業規模の拡大は瞠目すべきものであった。埋立地の工場が操業開始直前の38年と、すべての工場が本格操業に移った昭和50年における大分市の工業規模の変化を見ると、従業員数は13,000人から24,000人へ1.8倍、工業出荷額は13.8倍で、同時期の全国の増加倍率、1.2倍、5.3倍をそれぞれ大きく上まわっている。ちなみに、大分地区と併行して実施にうつされた新産・工特計20地区の中

でも、大分地区以上の規模拡大を見たのは鹿島地区だけであった(表-16)。

大分新産業都市がこうした実績をあげた最大の要因は、新日鉄・大分製鉄所の立地である。同製鉄所の建設に関する協定が調印されたのは、36年2月であり、2年後には同工場用地の埋立工事を開始したが、その後の不況で工場建設はのびのびとなり、44年12月の着工までおくれた。また、47年6月の着工当時までには高炉2基体制の完成を予定していたが、第2高炉の火入れをみたのは51年10月であった。このように、計画は必ずしも円滑に進行したわけではなかったが、新日鉄・大分製鉄所の着工で大分新産業都市の第1期計画はひと区切りを越した。(図-5)。なお、新日鉄・大分製鉄所は、第1高炉関連で1,700億円、第2高炉関連で3,000億円を、また昭和電工グループは第1期、第2期あわせて1,100億円を投資している。そのほかに、いろいろの小型投資や、九州石油、九州電力等の投資をあわせると、1～5号埋立地に投ぜられた民間資本は約8,000億円と見積られ、昭和39～55年度の大分新産業都市関係の公共投資額は8,600億円に達し、これらがその後の新産業都市ブームへの移行に大きな要因となった。

かくて、大分市の工業規模は驚異的な拡大を見せ、これに誘発された人口増加や商業規模拡大等がこれに続いた。41年と54年の変化は表-17にみるとおりである。

なお、昭和54年度の工業統計をみると、大分市

の工業出荷額は10,184億円だが、うち鉄鋼関係が4,058億円、化学が2,272億円、石油・石炭製品が1,827億円とあり、この3業種のみで全体の80%のシェアである。この3業種の出荷額のほとんどが、前述の埋立地に立地した新日鉄、昭電グループ、九州石油によるものであり、いまや北九州市につぐ九州第2位の工業都市となった大分は、鉄鋼と石油化学コンビナートに支えられているといえよう。

さて、これらの立地工場はいずれもエネルギー多消費型で、今後の需要拡大を見込めない業種に属する。国内の他工場と比較する限り、これらの工場は最新鋭かつ競争力も強い工場であり、当面の縮小や操短を余儀なくされることは勿論考えられないが、さりとて拡大も見込まれないようである。新日鉄・大分製鉄所は加工部分が必ずしも十分でなく、同社他地区の製鉄所の設備投資との兼ね合いもあって楽観的希望は許されない。一方、昭電グループは1号基22万t/年、2号基32万t/年のエチレンプラントを56年7月につなぎ、1号基を停止しても37万t/年の能力を持てるように、低需要に即応出来る体制を敷くといった方策をとっている。

大分新産業都市にはその将来を考慮して解決すべき課題がいくつかある。まず、新産業都市2期計画の継続実施の点である。このうち7号地については、B地区が中小企業団地として52年12月から分譲を開始、A地区は三井造船の陸機工場として56年10月から操業開始など、活動を始めた

表-16 大分市における主要工場操業の推移

操業開始年 月	企業名等	敷地面積	従業者数	製品名等
大 2. 10	富士紡績	14 ha	750 人	純綿糸、ポプリンブロード
昭 12. 4	住友化学	77	850	殺虫剤
25. 5	西日本電線	12	733	電線ケーブル
28. 6	旭化成工業	137	241	火薬
32. 11	鶴崎バルブ	22	419	クラフトバルブ
39. 4	九州石油	100	423	石油製品
41.	中小企業団地	79	約3,000	(約120社)
42. 1	大分石油化学コンビナート	164	1,322	石油化学製品(10社)
45. 7	東京芝浦電気	9	1,350	集積回路
46. 4	東陶機器	13	572	水栓金具
47. 4	新日本製鉄	370	3,695	鉄鋼

ものもある。6号地についても、B地区が昭電グループのLPGタンク基地、石油化学誘導品工場として57年夏から、A地区が九州石油の精製工場、九州電力のLPG基地として58年夏からの稼働が予定されている。6号地については、三菱グループの進出予定があるだけで、詳細は未定である。8号地については、当初430haの埋め立てで、昭和石油の精製工場と帝人の合繊工場の誘

致予定であったが、中断や解約により今に至っている。しかしいずれにしても、臨海部埋立ては規模が大きく、同地区の工業化に大きな意味を持つ。しかしながら、今後の石油、エネルギーの高騰と流通不安をかかえて、臨海型素材産業に偏った工業都市は、依然不安を内蔵したまま推移しよう。その意味で、技術集約型産業を核としたテクノポリスへの移行が重要な課題となる。

大分県の県北、国東地域のテクノポリス構想は、大分、別府の両市に、中津、宇佐、豊後高田の3市を含む県北地区と、杵築市を中心とした国東地区に先端技術工業都市を建設しようとするもので、全国で指定された8地域の「先進地域」の一環である。ここにはすでに東芝や日本テキサス・インスツルメント等が進出しており、前社関係では7社11協力工場のIC組立て作業のほか、IC製造機械関係でも新鶴海興産、石井工作研究所等の地元企業の活躍もみられ、これらがテクノポリスの「先進地域」指定の理由ともなった。その他、東京電気化学、キャノン、ソニーおよび米国のMRC（マテリアル・リサーチ・コーポレーション）等の誘致にも成功している。

これらは、前記の産業構造のアンバランス、就中、素材型産業の補足修正のみでなく、地域経済の安定的発展という意味からも大きな寄与をなしつつある。こうした発展を将来も見込むためには、企業のより一層の誘致とともに、地元社会との有機的結合、人材の養成等、あらたな課題と取り組まねばならないであろう。

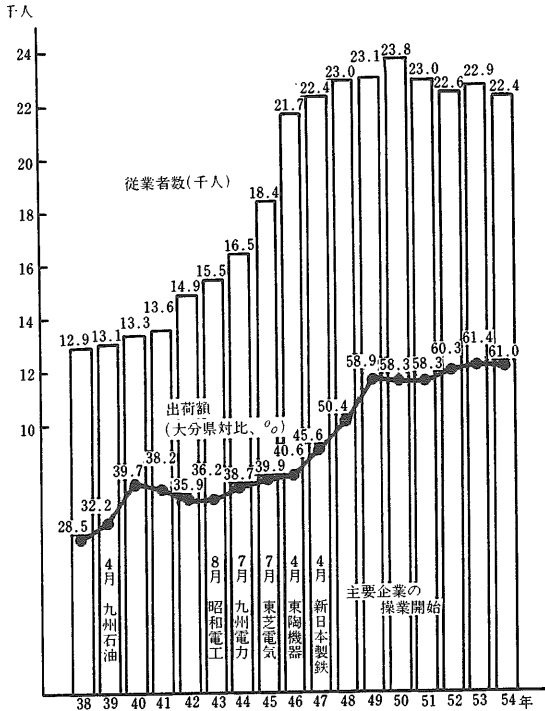


図-5 大分市工業の推移

表-17 新産都建設前後における大分市経済の変化

	人口 (千人)	小売販売額 (億円)	卸売販売額 (億円)
対象年時	41年、55年	41年、54年	41年、54年
A. 建設前	226.4	280	725
B. 現況	360.4	2,776	7,688
大分市	1.59	9.90	10.60
福岡市	1.42	7.67	5.30
佐賀市	1.22	6.97	7.53
長崎市	1.09	6.33	4.58
熊本市	1.26	7.73	6.85
宮崎市	1.45	8.92	10.68
鹿児島市	1.36	9.70	7.20

(資料：国勢調査，商業統計)

3.4.4 日産自動車・九州工場の進出とその影響

3.4.4.1 工業進出の背景

日産自動車株式会社は、福岡県荻田地区に工場建設を計画し、昭和48年7月17日、福岡県および荻田町との間で同地区への立地に関する基本事項についての覚書の交換を行った。これは、既存工場における週休2日制や労働時間の短縮に伴い、設備増強の必要に迫られてきたこと、また、排気対策や安全対策などのために工場敷地が窮屈になってきたこと、さらに関東地区での労働力確保が困難になってきたことなどに対処するためのものであった。

荻田地区が選ばれた理由としては、第一には地

元から積極的な誘致と協力体制が示され、新工場建設予定地は高次加工基地として最適で大規模な海陸一貫輸送のターミナルとしての機能が期待できること。第二は、労働力不足が深刻化の中で九州は他地域に比べて労働力が豊富であること。第三は、電力、工業用水が豊富にあること。第四には、日産自動車の西日本における拠点として、さらに東南アジアを中心とする輸出基地としてのすぐれた立地条件を備えていることであった。(図-6)。

九州経済は石炭、鉄鋼、石油化学などの素材産業型構造から付加価値の高い高度加工型への転換を希望しており、公害性があまりなく、かつ下請、部品等の傘下範囲の広い自動車産業は、システム化された高付加価値産業として高い期待がよせられたわけである。

前記の覚書交換後、県側は、副知事を中心とする自動車産業立地対策委員会と自動車産業立地対策プロジェクトチームをスタートさせ、関連企業の進出等をも含めての環境保全、公害防止協定の締結、用地・排水・道路計画の推進、関連企業の育成、労働力の確保についての施策を進めた。

工場は、苅田港に面した小波瀬臨海工業団地に

位置する。この臨海部埋立地には、すでに西瀬戸総合開発計画による電力、セメント、合板、鉄鋼関連企業が進出して活動しており、また工業立地の基礎となる苅田港も「港湾整備5ヶ年計画」に基づき、国際貿易港として整備が進められている。工場建設は、時勢を見極め、省力化を考え、製造ラインの設計も将来展望のもとにその構想が練られた。

産業公害防止対策については、福岡県や苅田町と連携をとり、環境アセスメントを導入して調査結果を上梓するなど、地域社会との十分な協調に意を払いながら、緑に溢れる工場を目指し、現在同工場の20%の造林化が進められている。また一方、苅田町も7kmにわたって、幅50~200mにおよぶグリーンベルトを設け、わが国でも代表的な施策とされている。

3.4.4.2 苅田町への工場進出と周辺経済への影響⁶⁾

苅田町は北九州工業地区と近距離に位置しており、港湾その他の諸条件により、すでに戦前から臨海工業圏として有望視されていたことは事実である。戦争による空白のあと、昭和34年に埋立工事が開始され、以来、各企業の進出をみた(表一

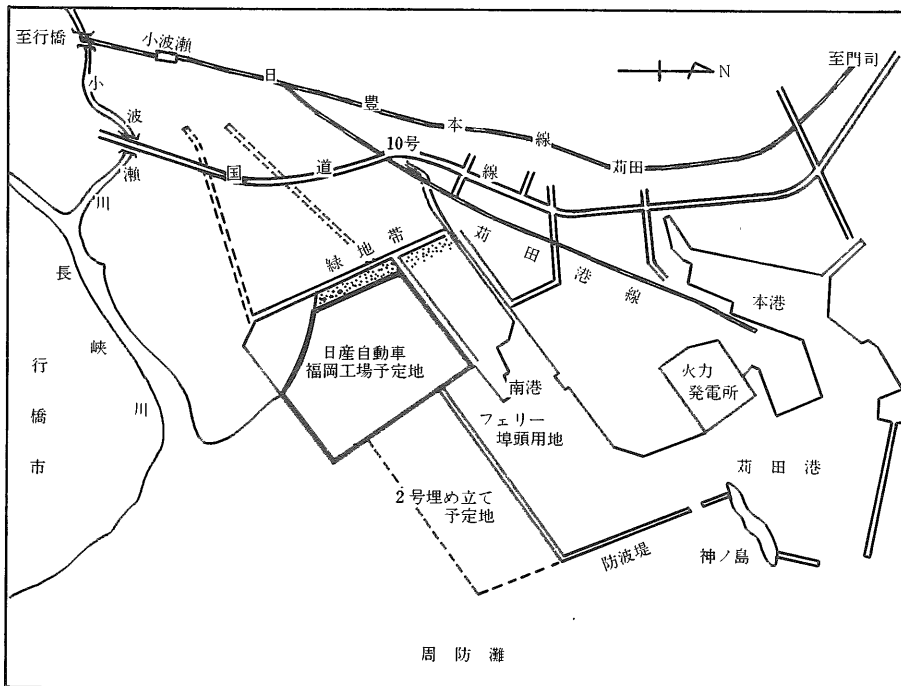


図-6 日産自動車苅田工場予定地

18) が、日産自動車・九州工場の進出は苅田町産業経済の牽引車となった。

日産自動車が苅田町に進出の方針を決定したのは昭和48年7月であった。すなわち第1次石油ショックの直前である。したがって、進出決定後の自動車の売れゆきは大幅にダウンし、工場建設の遅れも危惧された。しかし、同50年4月にエンジン工場、つづいて51年12月に車輻組立工場が作業を開始し、九州初の自動車工場の出現となった。このあと、53年に車軸工場、56年には第2組立工場が完成をみている。

九州工場の建設過程は表-19にみられるとおりで、苅田町の工業分布において、その従業者数、出荷額とも約3分の2に及んでおり、苅田町がおさめる全納税額の約3割が、この工場からの税収によるものである。これをみても、同町への日産の進出がいかに大きな影響を及ぼしたかを示唆している。

なお、日産自動車・九州工場の概要は表-20に示すとおりである。その生産能力は表-21に示すとおり、小型トラックを中心に車輻組立34,000台、エンジン組立30,000台である。

こうして、日産自動車・九州工場と苅田町との共生がスタートしたのであるが、その経緯は次のようである。

最初に、苅田町工業部門の従業者が48年～54年をみると2.8倍に、出荷額は6.9倍に増えた。この間、既存のセメント工場などの減員もあるので、上述の増員は日産進出の勢いを示しているとみてよい。工業以外の分野をみても、卸売業、小売業、飲食店の従業者数、販売額および金融機関の預貸金銭の伸びは、全国のそれをはるかにしのぐ。町税収入の伸びや財政力指数の改善もめざましく、そのおかげで同町のし尿処理場、消防庁舎、中央公民館、テニスコート、住宅団地、総合体育館、

火葬場等の公共施設が次々と建設された。全般的に他都市の工業の沈滞振りをみると、この町の伸びが日産自動車の大きな影響の下にあることを物語っている。(表-21)。

こうした影響はまた、単に苅田町だけにとどまるものではなく、その波及効果は他にも大きい。まず、日産関係の従業者の町外からの通勤がある。同社は苅田町内に1,152人分の寮、社宅を持っているが、それ以外は苅田町に居住する者は少なく、同工場4千人の約7割は町外居住者である。53年調査によると、町外居住者の4割が北九州市、3割が行橋市等に住んでいる。同社は、社内金融や日産信用保証会社等を通じ、従業員の持ち家取得を奨励しているので、いずれは苅田町および近接地の住宅需要の導火役となっている。

第2に、日産関連企業の周辺市町村への進出の影響がある。一般に、自動車メーカーは、その7割が外注に依存しているといわれるが、日産九州工場の場合は、年間概算1,500億円の部品を購入していると考えられるが、納期や品質については納入者側の保証が求められるため、地元企業が単独で1次下請を行なっているケースはない。たとえば、関東方面から関連工場23(従業者数2,500人)が進出しており、これらの工場に発注される外注額は年間約600億円である。1次下請としては1工場が苅田町内に立地したほかはすべて、日産から自動車でおおむね1時間圏内の周辺市町村に立地しており、その概要は図-7のとおりである。このうち、町の規模(人口7千人)に比較して2社、440人とかなり大きな工場進出のあった勝山町の場合でみると、人口が50年から55年の間に7.5%増となり、小売販売額が49年から54年の間に2.3倍に増えた。

第3に、これらの1次下請からの再下請の影響がある。再下請の場合も納期、品質管理について

表-18 苅田町における企業進出の推移

(従業者200人以上)

操業年次	企業名	敷地面積	従業者数	製造品目
大正9年	三菱鉱業セメント	28 ha	277 人	セメント
昭和31年	九州電力	33	208	発電
39	麻生セメント	14	186	セメント
39	宇部興産	19	265	セメント
48	日立金属	34	868	可鍛鑄鉄
50	日産自動車	145	3,950	小型トラック

(資料：苅田町資料)

表-19 日産自動車九州工場建設の経過

年 月	摘 要	生 産 能 力	従業者数
48. 7	進出決定		
50. 4	エンジン工場稼働	30千台/月	321 人
51. 12	車両組立工場稼働	24千台/月	936
52. 3	” 初出荷		2,068
52. 6	竣工式		
53. 6	車軸工場稼働	30千台/月	2,978
54. 11	第2組立工場稼働	28千台/月	3,576
55. 6	小型四輪駆動車生産開始		4,074
56. 1	第2組立工場増設完成	34千台/月	3,984
(57. 夏)	小型乗用車シルビア・ガゼール生産開始	(2千台/月)	
(58. 夏)	” 増産	(10千台/月)	(4,700)

注：1. 従業者数は各年3月末現在

2. 組立工場の生産能力は九州工場合計で小型トラック中心だが、四輪駆動車、ノックダウンセットを含む。

表-20 日産自動車(株)九州工場の概要

工 場 名	九州工場
所 在 地	福岡県京都郡苅田町新浜町1番
用 地 面 積	約145万m ² (44万坪)
着 工	昭和48年12月
操 業 開 始	昭和50年4月
建 屋 面 積	約14万m ² (4万坪)
製 造 車 種	エンジン、小型トラックならびに乗用車
生 産 台 数	エンジン月産2万台(当初)
従 業 員 数	約800名(当初)
設 備 投 資 額	約170億円(当初)
環 境 整 備	大気汚染防止、水質保全など、公害防止に万全を期するとともに地域環境の維持に努力する

表-21 日産自動車進出前後における苅田町経済の変化

		進 出 前	現 況	増加倍率	同 全 国	対象年次
工業	従業者数(人)	2,280	6,355	2.79	0.91	48→54年
	出荷額(億円)	404	2,797	6.92	1.78	
卸売	従業者数(人)	141	704	4.99	1.12	49→54年
	年間販売額(百万円)	1,422	10,941	7.69	1.59	
小売	従業者数(人)	971	1,265	1.30	1.12	
	年間販売額(百万円)	6,634	15,325	2.31	1.83	
飲食店	従業者数(人)	234	339	1.45	1.20	48→54年
	年間販売額(百万円)	410	988	2.41	1.91	
金融	預金残高(億円)	126	291	2.31	2.01	48→54年
	貸出残高(”)	73	181	2.48	1.82	
財政	町税収入(百万円)	1,046	3,682	3.52	2.21	48→54年
	財政力指数	0.82	1.27	1.55	1.08	
人 口 (人)		26,058	31,157	1.20	1.12	45→55年

(資料：国勢調査、工業統計、商業統計、他)

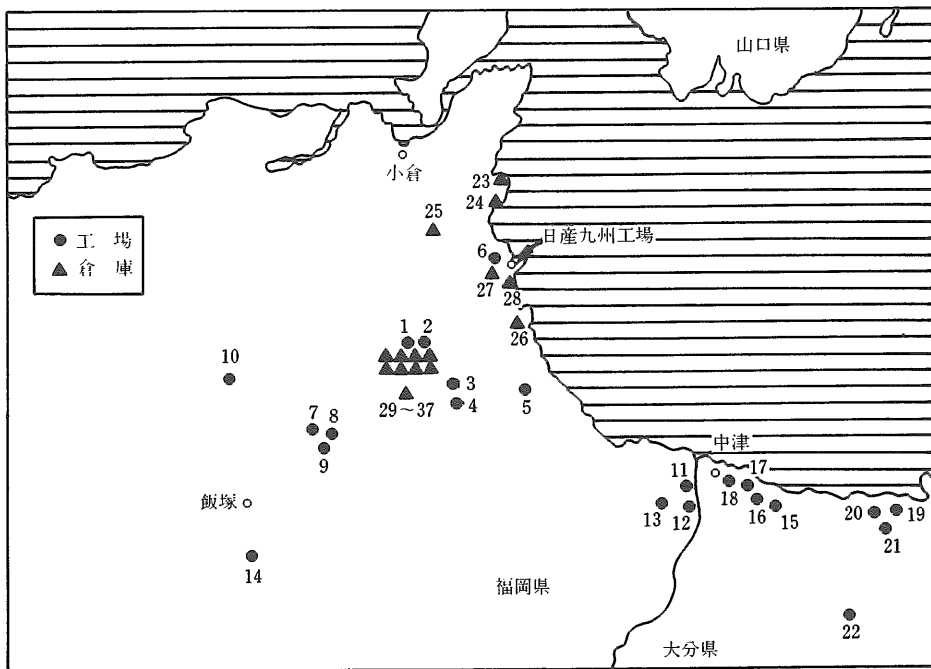
のチェックはきびしいが、1次下請の場合のように、親企業があらかじめ対象を限定することをしないので、地元企業にも受注の機会が増えてくる。いまのところ、地元企業約50社に約50億程度と言われているが、いずれにしても地元企業へのインパクトは期待すべきものが多い。

日産自動車・九州工場は同社各工場のなかでも、栃木工場について広い敷地を確保しており、増設の余地が多い。また、同工場の隣接地の苅田臨海2号地の造成もあり、将来の設備増強、能力増強の事態を招来しても、工場用地については不足はない。ただ、自動車業界をめぐる環境は決して順路ばかりではなく、最近の日本の自動車工業は輸出の維持で現勢を保っているが、これに対す

る欧米の抵抗は、いわゆる貿易摩擦となって大きな問題となってきている。将来とも、日本の自動車産業が発展するためには、海外進出がポイントであることは関係者の一致した見方である。したがって、日産自動車・九州工場のように輸出依存度の高い自動車工場の場合は特に、国際政治、国際経済の情勢に左右されることが懸念される。

苅田町は、日産九州工場の進出以来、その豊かな財政に物を言わせて、公共施設や社会資本の拡充に振り向けているが、前記のような外界情勢の変化如何では、何時財政逼迫にならないという保証はない。

地方都市に対する進出企業の寄與の姿を苅田町と日産自動車の例にみた。直接もたらされたメ



● 工場		▲ 倉庫	
福岡県		福岡県	
1 勝山プレス工業 (勝山町)	15 日本ラヂエーター (中津市)	23 佐賀鉄工所 (北九州市)	
2 榮工機サッシュ (同)	16 鬼怒川ゴム工業 (同)	24 小糸製作所 (同)	
3 橋本フォーミング工業(犀川町)	17 萬自動車工業 (同)	25 国産金属工業 (同)	
4 大井製作所 (同)	18 富士機工 (同)	26 自動車電機工業 (行橋市)	
5 錦陵工業 (豊津町)	19 関東精機 (宇佐市)	27 日産自動車販売 (苅田町)	
6 九州ホイール工業 (苅田町)	20 河西工業 (同)	28 横浜輸送 (同)	
7 土屋製作所 (田川市)	21 九州フセラシ (同)	29 ナイルス部品 (勝山町)	
8 九州日立化成工業 (同)	22 品川自動車電線 (院内町)	30 市光工業 (同)	
9 大塚工業 (同)		31 九州日発サービス (同)	
10 三桜工業 (穎田町)		32 富国ゴム (同)	
11 厚木自動車部品 (新吉富村)		33 エヌ・エム・ビー (同)	
12 日本フラスト (同)		34 日本発条 (同)	
13 永田工業 (大平村)		35 三之橋製作所 (同)	
14 加藤発条 (徳波町)		36 トーフラ (同)	
		37 ニフコ (同)	

図一 日産九州工場の1次協力会社 (資料: 日本経済新聞(56.12.25)より)

リットもさることながら、生々しく流転する情勢の移りを見ながら、為政者、経営者は、必要な情報を見逃さずに適切な判断と洞察をすることが望まれる。

ここで少し補足しておきたいことがある。それは苅田町への日産自動車の進出が実は当初の九州の中核的プロジェクトプランになかったことである。これが、日産自動車・九州工場の特異な経緯であり、地元自治体の熱意の成果を象徴するものである点である。

一般に、日本の既成工業地帯に見られる欠点は、工場と住宅の雑然とした混在による無秩序な都市の拡大、および、それに伴って生ずる環境の悪化、自然の破壊、用水不足、交通渋滞等の招来であり、それは当然、住人の心情不安や、欲求不満につながるのだが、日産自動車・九州工場の場合は、殆ど無公害ともいえる大企業が筑豊自然公園の一角の町地先（埋立地）に、自治体の勧誘により進出してきた成功例である。

したがって、これは東海道メガロポリスや、大都市周辺への工場人口密集を極力避け、その分散を図り、適正な土地利用を配慮した政府方針とも一致した。その計画は、企業への打診と接触のかたわら、地元での根廻しとともに、農地、工場、住宅地の分離は勿論、一方では健康で文化的な社宅群、レクリエーションや文化施設の充実など、1次、2次、3次産業が整然と一体化した小都市

の建設を成し遂げた。現在、苅田町の就業者は、1次産業が約1,000人、2次産業が約5,800人、3次産業が約7,000人となっている。

しかしながら、周知のとおり、国際間の貿易摩擦、殊にアメリカのそれにおける日本製自動車の輸出量は、今後も火種として残るであろうし、その動向如何は、その大半を輸出向けとしているだけに、苅田町にとっては、ただ目前のみでなく、遠く視点を据えてゆくことが大切であろう。

参考文献

- 1) 九州新幹線（鹿児島ルート）の役割と課題（九州経済調査協会 昭和57年10月）
- 2) 福岡市水道事業統計年報（福岡市水道局 57, 4, 1～58, 3, 31）
- 3) 福岡の導水（福岡市水道局 59年）
- 4) 大分百科辞典（大分放送大分百科辞典刊行本部 55年12月1日）
- 5) 産業構造の高率化、九州経済の展望（九州経済社 56年度）
- 6) 産業構造の変革と九州経済の展望（九州経済調査協会 56年度）
- 7) 九州電力30年史（九州電力社史編纂委員会 57年3月～5月発行）
- 8) 原子力発電（通商産業省資源エネルギー庁 1983）
- 9) 80年代の九州地域産業ビジョン（産業構造審議会、九州地域産業分科会 1881年10月発行）
- 10) 日本石油社史（日本石油 KK）
- 11) 世界大百科辞典（平凡社 1961年発行）
- 12) 朝日新聞（59年10月12日刊）
- 13) 西日本新聞（59年10月8日刊）
- 14) 博多駅史（52年7月 大石文雄ほか）
- 15) 福岡市総合計画書（1966年 福岡市）
- 16) 高速道路が地域経済に及ぼすインパクト調査（59年3月 日本道路公団福岡建設局ほか）

道路網の組み立て



2つの地点を結ぶことによって、1本の“道”が生まれる。どの地点を結ぶかによって、その道の方向性が定まり、交通量の多少によって幅の大きさが決まる。道路をその歴史的発展過程から考えてみよう。2つの都市または地域のもつ政治的、軍事的、社会的、経済的、文化的機能が互いに引力的に作用し合うと、相方から通行が始まり、その交通需要を満たすために道路が建設される。起点、終点をなす都市のもつ機能が強大なほど、また接近して存在するほど、最短コースで、幅の広い交通路が要求され、確保される。さらに他の都市または地域との間にも、同様のことが繰り返さ

れる。このような発展過程をたどって現在の姿になった既存の道路網には、その地域の交通需要の大小と方向性の経緯がそのまま示されているといえる。

したがって、それぞれの国の主要都市および重要地域を結んでいる既存幹線道路同士を、各国間で連絡すれば、つながれた道路は、その2国間においても、当然幹線道路となる。これを繰り返していけば、地域的な幹線から、さらに広域的な大幹線へと、おのずと国際道路網が形成されるはずだ。

（佐藤清著『アジアハイウェイ』昭和51年2月日本経済新聞社発行「日経新書」より）