

調査と研究①

九州のビッグプロジェクトと そのインパクトおよび交通体系に 関する調査研究（1）

Impact of Big Projects on Kyuushuu
and Research Study of Traffic System No.1

竹下 健次郎*
斉藤 一生**

1. まえがき

日韓トンネル開通が、九州、特に開口部地区の社会・経済に及ぼす影響を予測するにあたっては、そのインターフェイスの両側が異国である点で、わが国としては勿論最初の事例となるだけに、その全貌を画くことは容易ではない。

前回ではその一端として、あるプロジェクトが当該地区に施行された場合の社会的インパクトを知るために、九州における過去のビッグプロジェクトとその影響について概略を眺めた。いずれもそれなりに、九州経済に及ぼした影響は大きいものがあつたが、日韓トンネルの完成時になぞられるものとしての最たるものは、九州縦貫自動車道路が地域社会に与えた影響であり、農業、工業、観光などの関わりの推移についての概略をみ、将来のアナロジーへの手掛りとした。

前回の結びにおいて、工業の地方への分散化の例を眺め、特に成功した例として、大分新産都市をあげ、その流れが一種の生命を得て、地域経済の中で増殖、触発を始めたことに触れた。すなわち、大分県が全国で初めて主唱した一村一品運動、辺境の立地条件にマッチした空港開設とセットされた半導体産業は、更に九州半導体産業の先輩で

もある熊本県、さらに鹿児島県等における同種産業との間に循環効果を促し、いま九州全体のIC産業の対全国シェアは40%に達し、シリコンアイランドの呼称のもとに、わが国最先端技術産業の主翼を担うまでになったことは周知のとおりである。

九州の半導体産業は、九州の自然条件並びに労働条件がその立地の伏線としてあるが、その華々しい発展は、メガロポリスからの隔絶、地域過疎、経済地盤の低下等に呻吟してきた地域為政者、当事者に大きな前例を示し、地方において良質の雇用機会を確保し、充実した地域社会を実現していくためには産業の総合的振興を図る必要がある。とりわけ、今後、高い成長が期待できる先端技術を導入、育成し、そのもたらすインパクトを既存産業の活性化にも及ぼしたいとしたテクノポリス構想が全国に派生するにいたつたが、九州においても各県が、それぞれの産業技術振興機構を画策するにいたつた。テクノポリス計画は、いまのところ緒についたばかりで、それが具体的な形をなし、地域の明確な社会・経済的メリットを及ぼすまでには、いま暫らくの時間を必要とするものと考えられる。

大分新産都市に見られた地域発展構想は、その風花が、大分県国東半島の半導体産業の着土、繁茂を促し、いま全国の注目を受けるまでにいたつたが、あとに続くIC加工産業が予想に反し、そ

*九州産業大学教授

** (勸九州環境管理協会嘱託)

の多角的増殖を見せていないことの理由の一つに、九州の交通体系、特に高速自動車道の未整備にあるとする声次第に大きくなりつつある。すなわち、佐賀を除く（近々開港の報がある）各県には大型ジェット機の離発着可能な空港が早くから開設されており、九州の半導体産業製品の中央への輸送の期待に応えた。しかし、技術革新の激しさによる設備更新のための製造機械や、IC加工による二・三次加工製品の重量化に伴い、航空運賃は割高となり、ここにきて、自動車高速道と地域産業の密接な関わりが、特に最先端技術産業の発展のためには欠くことのできない組合せであることが、次第に関係者の問題意識の中に形をなしてきつつあるかに見える。

九州縦貫自動車高速道路は、八代一えびの間が未完成であり、九州横断高速自動車道は大分市から長崎市を結ぶルート中、まだ長崎県、佐賀県の一部を完工したにすぎず、殆ど青写真の状態にあるが、いずれも60年代末までに完成が見込まれている事情にある。しかしながら、九州縦貫高速自動車道が見せた社会的・経済的インパクトは、これを九州横断高速自動車道には演えきが許されることを示唆している。

ここでは、前回調査以降の九州高速自動車の推移と予想、半導体産業の発生から現在までの経緯とその社会的・経済的影響と問題点、そしてテクノポリス構想の現況と将来をみ、かつそれらが相互に如何に関わるかについての絡まりを見ることにする。

2. 九州高速自動車道の進捗状況と社会的・経済的影響について

2.1 高速自動車道の地域への影響¹⁾

高速自動車道開設がその地域にいかなる経済的効果をもたらすかは、国内における例としては名神高速道の実績がある。その主な点をみると、工場誘致、観光レジャー産業、農業の近代化に要約できるように思われる。その概要を次に見ることにする。

2.1.1 工業の誘致

インターチェンジを中心に帯状にひろがった工業地帯の形成は、当初の予想をはるかに越えた。

最初に建設された栗東一尾ヶ崎間では、その間に昭和34～35年にかけて約218万8千坪におよぶ新規工場の進出があった。また、第2建設局区間である八日市から小牧にいたる6カ所のインターチェンジ周辺地域でも、それぞれ工業化の傾斜は著しく、昭和34年から36年までに193万7千坪の新規工場の進出がみられた。それ以外に、西宮インターチェンジ周辺の10万7千坪の工場進出分を加えると、名神高速道路全体で、昭和34年から36年央の間に423万3千坪にのぼる新規工場を見ている。これに加えるに、接続が予定されている路線のインターチェンジに進出した分を加えると、1,198万9千坪となっている。この中には、高度経済成長時代の中で既成工業地帯に適当な場所の占有ができず、溢れ出たものもあるが、大部分は最近の自動車輸送の発達、幹線道路の改良整備、そして何よりも、その立地条件の様変りに起因しているように見える。すなわち、新しい新天地の安い地価、豊富な工業用水、労働力に加えて、全国大都市への連絡、宣伝効果等を狙い目とし、高速自動車道の持つ特性を見当てに進出してきている。道路が工場の内陸部への進出を促進し、工場を誘致した実例と見做すことができる。

それらは、自動車高速道の開設により、関東、関西、中国、はては九州さえも、その有利商圏内と見込まれる立地条件があるからである。臨海工業地帯は、海深、背景の都市経済圏、輸送時間単位当り輸送費等の諸条件のもとに発達を見たが、高速道路、特にインターチェンジ周辺は、内陸における経済活動範囲の大小と距離、輸送速度、輸送費等が満たされれば、工場は、黙っていても集まることを、名神高速道路は示した。また、臨海工業地帯とはややその業種の分布様相を異にし、沿線一帯の工業化は、決して全線齊一的に相似た業種構成を示している訳ではなく、それぞれの地域の自然的・社会的条件、すなわち、用地、用水、地盤、あるいは既存工業の有無、既存工業地帯、あるいは都市（市場）への距離、地元住民の工業化に対する関心度、対策などと、それなりに対応した形での姿が特徴的である。

2.1.2 観光・レジャー産業

わが国の高度経済成長は、かつてない物の豊かな時代をもたらした、衣食はもとより、住さえもそ

れなりに間に合う程度となった。物の充足度における満足度が達せられると、人間は心の在り方を模索し、その充実を考える。その一つが、自然、文化施設、芸術創作、そして遊びに志向する。観光・レジャーはここにその発展の基因がある。

観光・レジャーのおおよそは交通と関わりを持ち、交通手段と道路の存在が前提となる。ここで、自家用車と、高速自動車の出現という道具だけが揃えば、観光レジャー産業が起こらない方が不自然である。名神高速自動車道もこのことを実証した。秀麗な容姿・風致を誇る山や溪谷、海浜、湖沼、史蹟、文化財、そしてレジャー施設など、一部限られた人々にしか利用されず、髀肉の嘆をかこっていた場所が、一躍、陽の光を浴びることになる。

名神高速道の場合も、高速自動車道と観光・レジャーの関わりを深さを示し、沿線各地の風致、寺社佛閣、旧蹟を中心に施設の新設と拡張、ホテル、ゴルフ場、アメリカ式のレジャー施設が雨後の筍のように現われた。特に、このあと開設された東名高速道の場合に見られた富士山麓周辺の開発は目醒ましいものがあった。これらに向う人と車と物の流れは、また新たな観光・レジャー施設の出現を促すという増殖循環を繰り返し、工場誘致にも劣らぬ産業地図を展開した。それに伴う中央大資本の注入、増大する雇用、地方自治体の税収増大等、地域に与える経済的影響は大きい。

九州における自動車高速道の完成が、さきざき工場誘致にいかほどの効果を及ぼすかは、それを取り巻く他の要因もあるだけに論議の別れるところであるが、観光とレジャーの条件は、阿蘇、霧島、豊富な温泉源、そしてなによりも気候の温暖さなどの天与の自然条件という何よりの支えがある。名神高速道が辿った観光・レジャー産業の推移はこのことを示唆している。

2.1.3 農業の浮上

高速自動車道と農業との関係はなかなか多様のものである。人間の生活にとり、新鮮な野菜は不可欠であるが、その総需要量に変化がない限り、生産量にはさ程の量的変化は望めない。かつて交通・運搬上の理由から、市場たる都市周辺の農家により供給されていた農産物が、高速道の開設により、短時間供給圏の拡大を結果し、内陸部農家

から遠距離都市への出荷を可能とし、促進することになる。この辺りの事情に着眼した中央資本は、地価の安い内陸地帯に大規模生産施設を建設するなどして、近代化農業施設、機械等の産業立地を促す一方、既存農業者同志の競争をもたらししている。このことは、観光において、かつては宿泊客で支えられていた都市と近距離の温泉や観光地が、高速道の開設により、ただ単に観光客の通過地点に様変わりした現象と一脈相通ずるものがある。

また、高速道の完成は、各種観光・レジャー施設の進出やベッドタウン化により、地価の高とうをきたし、それが新たな農地入手を難しくし、農業に見切りをつけた若者たちの都会志向による後継者難、さらにそれがもたらす内陸農業地帯の過疎化等の諸問題も生じている。

しかしながら、都市周辺の農家、内陸地帯の農家ともに、大都市への短時間供給圏として肩を並べたことは、農家に機会均等をもたらす結果となり、公平な競争原理が機触することにより、新鮮な野菜、新種の農産品種等の増大をもたらし、いわゆる安易の夢を破る効果をもたらし、さきにも触れたとおり、大都市の総人口に変動がない限り、供給する農産物の総量も自ら限界があり、所詮、余剰農業は、果実やハウス栽培等の高級化、嗜好化への傾向を深めることになる。

高速道と稲作については、その関わりについての事情は定かではないが、これはもともと食管法等も絡んでいる。また、減反政策などの政治絡みもあり、他と同日に論ずることには無理があるので、今回の調査からは除外した。

2.2 九州高速自動車道の現況と社会的インパクト¹⁾

2.2.1 縦貫自動車道の現況と沿線地域への影響

縦貫自動車道は昭和57年「国土開発縦貫自動車道建設法」「高速自動車国道法」の制定により、くだって1966年「国土開発幹線自動車道建設法」に改正され、建設の槌が下ろされた。

九州高速道は昭和41年、熊本において着工され、現在、門司から鹿児島まで418km中、八代―えびの間(61km)を残しているが、逐次供用され、沿線地域経済に大きな影響を及ぼしている。以下、供用開始年(46年)から昭和55年にいたる各種統

表1 九州における人口の動き

(単位:人、%)

県名	昭 45	55	昭 55/45
福 岡	4,027,416	4,553,461	130.6
佐 賀	838,468	865,574	103.2
長 崎	1,570,245	1,590,564	101.3
熊 本	1,700,229	1,790,327	105.3
大 分	1,155,566	1,228,913	106.7
宮 崎	1,051,105	1,151,587	109.6
鹿 児 島	1,729,150	1,784,623	103.2
九 州 計	12,072,179	12,965,049	107.4

資料:総理府統計局『国勢調査報告』以下、以下『国調』と略す。

表2 都市類型別人口数の推移

(単位:人、%)

県 名	年度	類型Ⅰ	類型Ⅱ	類型Ⅲ	類型Ⅳ	郡 部	(計)
福 岡	45	1,042,321(25.9)	1,222,591(30.4)	247,128(6.1)	295,544(7.3)	1,219,832(30.2)	(100)
	55	2,153,666(47.3)	379,972(8.3)	452,711(9.9)	355,354(7.8)	1,211,758(26.6)	(100)
佐 賀	45	0	143,454(17.1)	135,794(16.2)	145,006(17.3)	414,214(49.4)	(100)
	55	0	163,765(18.9)	193,207(22.3)	94,881(11.0)	413,721(47.8)	(100)
長 崎	45	0	669,012(42.6)	121,799(7.8)	136,583(8.7)	642,851(40.9)	(100)
	55	0	698,278(43.9)	149,261(9.4)	133,260(8.4)	609,765(38.3)	(100)
熊 本	45	0	541,886(31.9)	55,452(3.3)	281,149(16.5)	821,742(48.3)	(100)
	55	0	633,856(35.4)	61,485(3.4)	284,814(15.9)	810,172(45.3)	(100)
大 分	45	0	384,370(33.3)	224,967(19.5)	147,242(12.7)	398,987(34.5)	(100)
	55	0	496,963(40.4)	235,183(19.1)	136,010(11.1)	360,757(29.4)	(100)
宮 崎	45	0	445,956(42.4)	53,288(5.1)	156,337(14.9)	395,524(37.6)	(100)
	55	0	530,462(46.1)	111,296(9.7)	134,535(11.7)	375,294(32.6)	(100)
鹿 児 島	45	0	403,340(23.3)	129,369(7.5)	345,581(20.0)	850,860(49.2)	(100)
	55	0	505,360(28.3)	138,887(7.8)	347,544(19.5)	792,832(44.4)	(100)
九州計	45	1,042,321(8.6)	3,810,609(31.6)	967,797(8.0)	1,507,442(12.5)	4,744,010(39.3)	(100)
	55	2,153,666(16.6)	3,408,656(26.3)	1,342,030(10.4)	1,486,398(11.5)	4,574,299(35.3)	(100)

注:類型Ⅰ→人口100万以上の大都市
 類型Ⅱ→10~100万人の中都市
 類型Ⅲ→5~10万人の小都市A

類型Ⅳ→5万人未満の小都市B
 ()内は県全体、九州全体に占める割合
 資料:総理府統計局『国勢調査報』

計値からその影響の概略を見ることにする。

まず、この10年間の九州の総人口の増加は12,965,049人、7.4%の増となっている。各県別および都市類型別人口の増加推移を、表1、表2にそれぞれ示す。

増加の内訳は、県別に様々であるが、福岡県、宮崎県、大分県、熊本県の順となっており、総じて都市人口の増加が目立っている。特に、中枢都市である福岡市、熊本市、鹿児島市の大きな伸びが目立っており、主要沿線都市も、大牟田を例外としてほとんど伸びている。これは、周辺地域からの人口を集めて中心都市が成長するパターンから中枢都市と小規模都市とを含む包括的な増加を

見せており、併せて、工業団地造成、テクノポリス構想等を中心とした工業誘致、第3次産業の発展等に支えられ、青年の地元就職希望やUターン組の影響等も考えられる。例えば、鹿児島県の国分・隼人地区の人口は、昭和30年以降現象を続けたが、昭和48年頃から増加に転じている。

つぎに、産業集積の推移をみることにする。

わが国における産業別就業構成は、高度経済成長の前期において重化学工業、家電等の耐久消費材の急増により、第1次産業の急速な低下と第2次産業の比重増大という形で推移した。40年代以降より、第1次産業の急速な低下と、特に、第3次産業の急速な増大をともなっている。九州に

表3 産業別就業者構成の推移

(単位：人、%)

県名	年度	第1次産業	第2次産業	第3次産業	総数
福岡	45	265,840(14.3)	561,825(30.2)	1,031,325(55.5)	1,859,120(100)
	55	158,807(7.8)	587,888(29.1)	1,272,955(62.9)	2,023,297(100)
佐賀	45	136,953(33.3)	96,733(23.5)	177,156(43.1)	410,874(100)
	55	89,583(21.4)	115,588(27.6)	214,132(51.0)	419,548(100)
長崎	45	199,552(28.7)	158,628(22.8)	336,705(48.4)	694,963(100)
	55	134,742(19.2)	166,569(23.7)	401,266(57.1)	702,887(100)
熊本	45	297,749(36.8)	145,624(18.0)	364,316(45.1)	808,359(100)
	55	202,043(23.8)	197,104(23.3)	448,018(52.9)	847,638(100)
大分	45	202,410(35.0)	115,600(20.0)	259,765(45.0)	577,815(100)
	55	115,510(19.9)	148,628(25.6)	316,748(54.5)	581,262(100)
宮崎	45	198,056(37.9)	101,699(19.5)	222,210(42.6)	522,014(100)
	55	132,421(23.7)	136,762(24.5)	289,173(51.8)	558,615(100)
鹿児島	45	352,377(42.3)	147,816(17.8)	332,343(39.9)	832,691(100)
	55	208,603(24.7)	205,855(24.4)	428,727(50.8)	844,029(100)
九州計	45	1,652,937(29.0)	1,327,925(23.3)	2,723,820(47.7)	5,705,836(100)
	55	1,041,709(17.4)	1,558,394(26.1)	3,371,019(56.4)	5,977,276(100)

資料：総理府統計局「国勢調査報」

注：第1次産業と第2次産業と第3次産業との合計が総数と違うのは、分類不能の産業・就業者数があるためである。

おける推移を見ると、表3のとおりである。

すなわち、45年の47.7%から55年の56.4%へと約65万人の増である。一方、第1次産業は55年で

対45年比で11.6%減、第2次産業は2.8%の微増となっている。

また、沿線都市の産業構成の推移を見てみると、

表5 県別工業出荷額の動向

(単位：億円、%)

県名	昭45	50	55	56
福岡	18,575(100)	35,508(191)	58,336(314)	61,390(330)
佐賀	2,146(100)	5,128(239)	8,736(407)	9,153(427)
長崎	3,418(100)	7,733(226)	8,373(245)	10,839(317)
熊本	2,741(100)	6,734(246)	13,020(475)	14,009(511)
大分	3,693(100)	9,384(254)	21,054(570)	20,162(546)
宮崎	2,104(100)	4,830(230)	8,496(404)	8,766(417)
鹿児島	2,115(100)	6,123(290)	10,538(498)	11,442(541)

資料：通商産業省「工業統計表」

注：()内は1970年=100のときの数値

表6 九州における機械工業の動向

(単位：億円)

	機 械	機 械			
		一般機械	電気機械	輸送機械	精密機械
昭45	6,219(100)	2,114(100)	1,631(100)	2,408(100)	66(100)
55	27,858(448)	10,329(489)	8,139(499)	8,978(373)	412(624)

資料：「九州経済概観」

注：()内は昭和45年=100のときの数値。

表4 九州縦貫自動車道と九州横断自動車道沿線都市の産業構成とその推移 一人人口

(単位:人、%)

県名	都市	第1次産業		第2次産業		第3次産業		総数	
		昭45	55	45	55	45	55	45	55
福岡	福岡	16,740(4.2)	10,921(2.2)	94,510(23.8)	106,032(21.7)	286,250(72.0)	369,646(75.6)	397,550(100)	488,825(100)
	北九州	11,855(2.6)	7,728(1.7)	173,085(38.2)	152,452(33.5)	267,740(59.1)	293,471(64.6)	452,695(100)	454,512(100)
	久留米	12,805(13.7)	7,727(8.0)	24,185(26.0)	23,549(24.3)	56,155(60.3)	65,615(67.7)	93,150(100)	96,912(100)
佐賀	佐賀	9,255(13.8)	5,511(7.5)	15,447(23.0)	15,765(21.3)	42,331(63.1)	52,491(71.1)	67,035(100)	73,847(100)
	鳥栖	4,203(18.0)	2,027(8.2)	7,531(32.2)	7,891(31.9)	11,632(49.8)	14,780(59.8)	23,367(100)	24,722(100)
長崎	長崎	13,445(7.5)	9,706(5.2)	52,859(29.4)	45,557(24.2)	113,588(63.1)	132,928(70.6)	179,917(100)	188,297(100)
	諫早	8,857(29.7)	5,432(14.9)	5,299(17.8)	8,053(22.1)	15,620(52.5)	22,947(63.0)	29,779(100)	36,449(100)
熊本	熊本	12,499(6.2)	9,241(3.9)	42,945(21.2)	48,105(20.2)	147,243(72.6)	180,206(75.8)	202,900(100)	237,829(100)
	八代	13,067(27.2)	10,009(19.5)	11,165(23.3)	12,711(24.7)	23,716(49.4)	28,638(55.7)	48,013(100)	51,375(100)
大分	大分	16,875(13.6)	7,115(4.5)	33,065(26.7)	45,627(28.7)	73,950(59.7)	106,018(66.7)	123,905(100)	158,882(100)
	別府	3,325(5.5)	1,685(2.7)	10,485(17.2)	10,161(16.1)	47,035(77.3)	51,129(81.1)	60,845(100)	63,015(100)
宮崎	宮崎	14,747(15.0)	9,595(7.7)	16,932(17.2)	21,989(17.7)	66,884(67.9)	92,822(74.6)	98,568(100)	124,450(100)
	都城	18,567(32.9)	11,564(18.6)	11,269(19.9)	16,320(26.3)	26,654(47.2)	34,216(55.1)	56,494(100)	62,111(100)
鹿児島	鹿児島	12,921(7.2)	6,002(2.7)	43,401(24.3)	49,554(22.3)	122,184(68.4)	166,384(74.9)	178,549(100)	222,221(100)
	国分	6,616(45.8)	3,252(19.6)	2,169(15.0)	5,414(32.6)	5,657(39.2)	7,959(47.9)	14,444(100)	16,629(100)

資料:『国調』

注:第1、2、3次産業の合計と総数とが違うのは、分類不能の産業、就業者数があるため。

表7 県別工業出荷額の業種別構成

(単位：億円、%)

	福岡県		佐賀県		長崎県		熊本県		大分県		宮崎県		鹿児島県	
	昭46	56	46	56	46	56	46	56	46	56	46	56	46	56
工業出荷額	20,217 (100)	61,390 (100)	2,408 (100)	9,153 (100)	3,848 (100)	10,839 (100)	2,988 (100)	14,009 (100)	4,038 (100)	20,162 (100)	2,385 (100)	8,766 (100)	2,304 (100)	11,442 (100)
食料品	3,514 (17.4)	8,840 (14.4)	796 (33.1)	2,721 (29.7)	550 (14.3)	2,020 (18.6)	779 (26.1)	2,827 (20.2)	572 (14.2)	1,815 (9.0)	520 (21.8)	2,489 (28.4)	1,020 (44.3)	6,025 (52.7)
繊維・衣服	468 (2.3)	1,374 (2.2)	107 (4.4)	490 (5.4)	143 (3.7)	541 (5.0)	301 (10.1)	996 (7.1)	158 (3.9)	363 (1.8)	218 (9.1)	789 (9.0)	287 (12.5)	735 (6.4)
木材・木製品	614 (3.0)	1,655 (2.7)	239 (9.9)	372 (4.1)	107 (2.8)	237 (2.2)	324 (10.8)	832 (5.9)	346 (8.6)	574 (2.8)	290 (12.2)	633 (7.2)	297 (12.9)	625 (5.5)
窯業・土石	1,383 (6.8)	4,851 (7.9)	257 (10.7)	905 (9.9)	185 (4.8)	831 (7.7)	277 (9.3)	1,073 (7.7)	345 (8.5)	1,556 (7.7)	100 (4.2)	563 (6.4)	185 (8.0)	1,163 (10.2)
化学	2,077 (10.3)	5,843 (9.5)	130 (5.4)	580 (6.3)	26 (0.7)	70 (0.6)	274 (9.2)	811 (5.8)	449 (11.1)	2,345 (11.6)	779 (32.7)	1,986 (22.7)	31 (1.3)	111 (1.0)
鉄鋼	5,240 (25.9)	10,921 (17.8)	63 (2.6)	218 (2.4)	256 (6.7)	337 (3.1)	30 (1.0)	441 (3.1)	72 (1.8)	4,505 (22.3)	72 (3.0)	252 (2.9)	27 (1.2)	119 (1.0)
金属	1,165 (5.8)	3,617 (5.9)	59 (2.5)	534 (5.8)	159 (4.1)	427 (3.9)	118 (3.9)	567 (4.0)	121 (3.0)	583 (2.9)	55 (2.3)	161 (1.8)	57 (2.5)	314 (2.7)
機械	2,726 (13.5)	11,961 (19.5)	335 (13.9)	1,544 (16.9)	2,253 (58.5)	5,930 (54.7)	334 (11.2)	4,221 (30.1)	362 (9.0)	2,372 (11.8)	104 (4.4)	622 (7.1)	105 (4.6)	1,211 (10.6)
一般機械	1,515	4,615	97	383	209	4,087	133	647	83	305	50	188	27	104
電気機械	868	2,911	172	646	281	470	161	1,763	73	1,087	32	262	43	1,001
輸送機械	326	4,348	65	511	1,746	1,338	35	1,801	185	791	21	95	30	95
精密機械	17	87	1	4	17	35	5	10	21	189	1	77	5	11
その他	3,030 (15.0)	12,328 (20.1)	422 (17.5)	1,789 (19.5)	169 (4.4)	446 (4.1)	551 (18.4)	2,241 (16.0)	1,613 (39.9)	6,049 (30.0)	143 (6.0)	1,271 (14.5)	295 (12.8)	1,139 (10.0)

資料：「九州経済概観」

表4に示すとおりである。つまり、中枢都市の福岡市部等の第3次産業が伸びているのに対して、沿線都市の第1次産業は低下、そして地方都市の第2次産業の増加が目立っている。

第1次産業で言えば、56年で九州の農業生産は1兆8,357億円であり、鹿児島、熊本が20%と最も高い割合である。ついで、福岡、宮崎がそれぞ

れ15%、大分、佐賀、長崎がそれぞれ約8%となっている。

第2次産業は鉱業の衰退、建設業の増加、製造業の漸増等、差引10年間で17%となっている。表5および表6にそれぞれ九州における県別工業出荷額の動向、九州における機械工業の動向を示す。

このうち注目されるのは、県別工業出荷額の伸

表8 御売業の動向(昭和51~56年)

(単位:百万円、%)

県名	昭51		56	
	販売額	構成比	販売額	構成比
福岡	9,568,977	(66.0)	11,116,216	(60.1)
佐賀	446,176	(3.1)	705,213	(3.8)
長崎	879,026	(6.1)	1,228,638	(6.6)
熊本	1,137,405	(7.8)	1,708,466	(9.2)
大分	653,781	(4.5)	1,135,302	(6.1)
宮崎	626,736	(4.3)	963,618	(5.2)
鹿児島	1,177,206	(8.1)	1,633,952	(8.8)
九州計	14,489,307	(100)	18,491,405	(100)

資料:商業統計

表9 小売業の動向(昭和51~56年)

(単位:百万円、%)

県名	昭51		56	
	販売額	構成比	販売額	構成比
福岡	1,513,368	(40.8)	2,949,680	(38.9)
佐賀	208,461	(5.6)	474,116	(6.2)
長崎	393,748	(10.6)	824,974	(10.9)
熊本	483,465	(13.0)	1,003,503	(13.2)
大分	367,685	(9.9)	723,755	(9.5)
宮崎	332,912	(9.0)	682,745	(9.0)
鹿児島	410,055	(11.1)	930,765	(12.3)
九州計	3,709,694	(100)	7,589,538	(100)

資料:前表に同じ。

表10 主要観光地の入込客数

(単位:千人)

	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
福岡	6,618	6,541	6,858	7,061	7,100	8,720	9,047	9,267
太宰府	3,884	3,937	3,942	4,562	5,251	5,969	5,868	6,366	6,197	6,065	6,500
鹿児島	2,023	2,292	2,539	2,672	2,753	2,516	2,675	2,755	2,800	2,922	2,895
唐津	2,059	2,192	2,398	2,663	2,134	1,985	1,942	2,105	2,045	2,099	
嬉野	1,086	1,107	1,158	1,171	1,190	1,173	1,158	1,181	1,193	1,157	1,097
長崎	3,994	4,094	3,984	4,278	4,331	4,238	4,086	4,050	4,054	4,082	3,779
雲仙	3,669	3,837	3,608	3,743	3,882	3,777	3,815	3,778	3,686	3,600	3,294
佐世保	3,941	3,139	2,872	3,150	3,297	3,704	3,625	3,546	3,153	3,014	3,008
平戸	910	1,014	1,074	1,200	1,157	1,926	1,520	1,472	1,556	1,595	1,574
熊本	4,788	4,875	4,995	5,095	5,146	5,064	5,056	5,181	5,152	5,136	5,101
天草	4,216	4,099	4,304	4,592	4,413	4,585	4,750	4,754	4,319	4,166	4,226
阿蘇	5,032	4,959	4,674	4,973	5,172	4,132	4,963	4,646	4,315	4,476	4,900
菊池	676	800	1,376	1,459	1,341	1,181	1,483	1,452	1,478	1,666	1,551
別府	11,149	11,911	11,988	12,035	13,122	12,573	12,308	12,281	12,174	12,106	12,423
九重	4,166	3,194	3,434	3,073	3,243	4,895	4,954	4,959	4,172	4,806	4,767
宇佐	1,599	1,869	2,243	2,521	2,342	2,346	2,518	2,505	2,264	2,219	2,241
湯布院	1,971	1,556	1,593	1,500	1,578	1,628	1,668	1,899	1,850	2,100	2,251
日田	1,630	1,402	1,383	1,497	1,525	1,495	1,581	1,660	1,525	1,655	1,722
宮崎	5,378	6,131	6,020	5,748	5,850	5,391	5,009	5,217	5,071	5,074	5,081
えびの	1,791	1,999	2,181	2,129	1,945	2,056	1,976	1,924	1,928	1,811	2,017
鹿児島	6,500	6,858	6,558	5,933	5,760	5,948	6,120	6,283	6,294	6,338	
指宿	2,908	3,013	3,089	2,892	2,928	2,726	2,770	2,876	2,875	2,972	
霧島	1,483	1,831	1,627	1,778	1,763	1,648	1,802	1,734	1,616	1,541	1,524

各県、市、町観光課等調べ

びが、長崎を除く5県で何れも福岡県の伸びを上回っている点である。また、半導体産業の発展をみた熊本県、大分県、鹿児島県では、56年の電気機械の出荷額が対46年比で10倍以上伸びている。(表7)

第2次産業の就業者数の内訳をみると、昭和45年と昭和55年の比でみると、鉱業が44,706人から20,051人と45%、建設業が439,337人から645,981人と147%、製造業が843,883人から892,362人と106%、合計で117%の増となっている。

最後に第3次産業については、1960年代の高度成長期を経て消費万能時代を迎えた九州経済も、お多分に洩れず大巾の増加をみた。

例えば、卸売をみると、福岡県は首都、大阪を主な仕入先としているのに対し、他の県はすべて繊維、衣類以外のほとんどが福岡県に集中している。このことは、小売業においてもほぼ同じ状況下にある。県外仕入をみると、福岡が大阪、首都中心であるのに対し、他県は福岡に集中している。昭和51年～56年にわたる卸売、小売の動向はそれぞれ表8および表9に示すとおりである。

また、観光・レクリエーションについていえば、九州は地理的に日本の西南端に位置し、気候的には、海岸部を中心に年間を通じ温暖である。地形

は火山帯形と多様な海岸風致があり、リゾートの適地が多い。中南部九州の阿蘇、霧島火山帯は、高原と豊富な温泉が多い。その他国立公園、国定公園、都道府県立自然公園等、数え上げると約60箇所に達する。表10に主要観光地への入込客の推移を示す。

2.2.2 九州縦貫自動車道と工業立地¹⁾

九州における工業立地は昭和30年代末から見られる。

昭和40年代初期までは労働集約的な繊維・衣服関係の中小規模工場、高速道路供用の46年までに、繊維関係の大規模量産工場および電子部品等の大型工場の立地をみた。

46年以降にいたり、機械金属関係の技術集積指向型工場の進出が始まり、ついで電機工業、さらにICの一貫量産工場、自動車の大規模加工型工場等の出現となった。自動車工場の出現は、かねがね、素材型産業のきらいがあった九州に本格的な加工型機械工業化のインパクトをもたらしたものととして画期的であったということが出来る。

九州縦貫自動車道沿線としては、福岡、佐賀、熊本、鹿児島島の4県があるが、それぞれにつき以下に工業化の推移を眺めることにする。

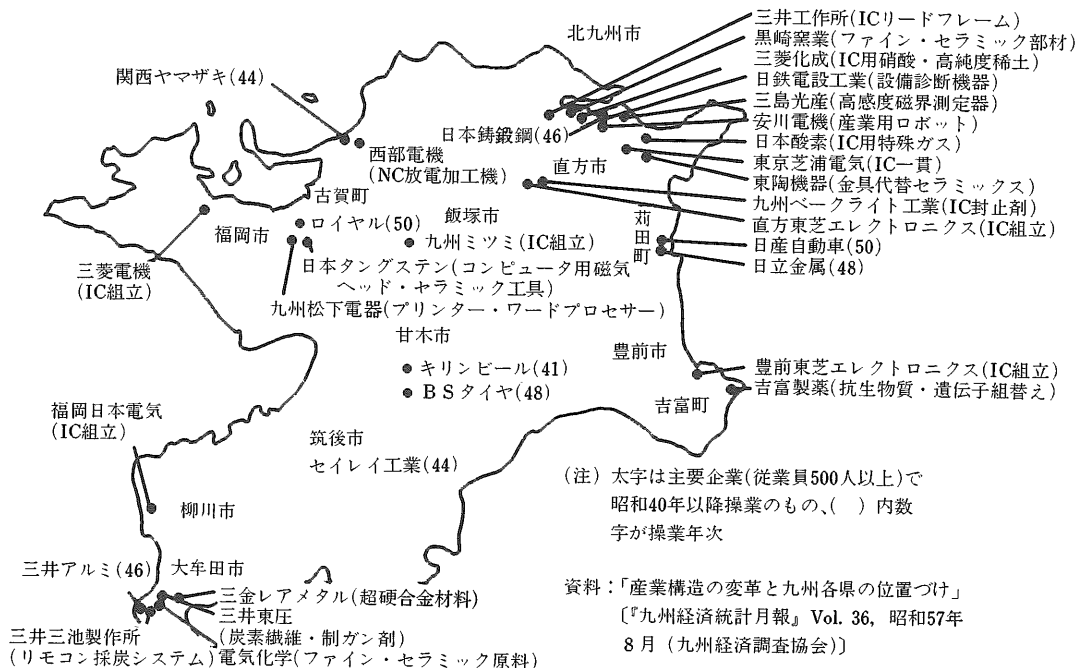


図1 福岡県の主要企業立地と先端分野への取組み

表11 佐賀県の純生産、就業者数、生産性の産業別動向

		実 数 (構成比)			
		昭 40	45	50	54
純 産 生 業 別 (億 円)	第1次産業	468.5 (25.8)	617.9 (17.9)	1,098.8 (13.9)	1,313.0 (10.8)
	第2次産業	431.7 (23.8)	958.2 (27.8)	2,337.3 (29.5)	3,950.5 (32.4)
	製 造 業	258.0 (14.2)	642.8 (18.7)	1,575.9 (19.9)	2,558.8 (21.0)
	第3次産業	914.8 (50.4)	1,870.3 (54.3)	4,486.4 (56.6)	6,937.4 (56.9)
	合 計	1,815.0 (100.0)	3,446.4 (100.0)	7,922.5 (100.0)	12,200.9 (100.0)

資料：「産業構造の変革と九州各県の位置づけ」〔『九州経済統計月報』vol.36、昭和57年8月（九州経済調査協会）〕

まず、福岡県についていえば、昭和30年～40年代のエネルギー変革により、三池、筑豊の石炭資源に関連する素材型産業に大変革が訪れたが、40年代中からの高度成長に見合う大型工業投資や量産型の高加工度組立産業の導入が開始された。この頃、つまり48年以降、九州縦貫自動車道の供用が開始されている。この頃の主な動きを見ると、八幡製鉄、三菱化成、ブリヂストン、日産自動車、本田工場等の若返り、近代化、新規進出等を見た。同時に、産業用ロボットやIC関連工業のはしり

が散見されるにいたり、福岡県工業の産業構造の高度化が進んだ。図1は、福岡県の主要企業立地と先端技術分野への取組みを示したものである。

つぎに佐賀県にうつる。

久しく農業県といわれてきた佐賀県は、昭和44年、製造業の生産額が農業のそれを超えた。昭和45年から54年にわたる第1次、第2次、第3次産業別生産高を表11に示す。

昭和55年までに誘致された事業所中、製造業は156に及ぶ。業種別には繊維・衣服関係が27社と



図2 佐賀県の主要企業立地と先端分野への取組み

最も多く、あと食糧品20社、窯業・土木19社、電気機器17社と続く。こうした工場誘致活動が成功した理由は、交通面での九州縦貫自動車道の供用開始を伏線とした工業団地の造成であった。特に島栖地域は、九州縦貫自動車道と九州横断自動車道の結接点として陸上交通の要衝点が物を言っている。主要企業立地を図2に示す。

熊本県については、40年央までは、一部素材型・装置の工場のほかは、食糧品、木材などの軽工業があるていどであり、主に女子雇用型の繊維品、衣服、弱電部品などの労働集約型であった。

ついで40年代後半にいたり、新熊本空港の開設、九州縦貫自動車道の熊本一極木間の開通などの基本的高速交通網の整備と併行して、産業立地条件

が高められ、資本集約的性格の強い金属製品、輸送機械、電気機械などの基幹的工業の進出を見るにいたった。45年～49年に120社の進出があったとされており、50年の県工業に占めるこれら誘致工業の比重は、製造出荷額ベースで23.5%に達した。図3に熊本県の主要進出工場の分布と立地状況を示す。

最後に鹿児島県の工業化については、40年代央まで余り見るべきものはなかった。一部鹿児島湾の臨海工業地帯も準備されたが、中小企業団地の色彩は否めず、県の工業出荷額に対して40年から45年にかけては、91%の比重で推移する状態であった。それが47年、鹿児島空港の開設により様変わりを見せ、45年～49年の5カ年における主要な

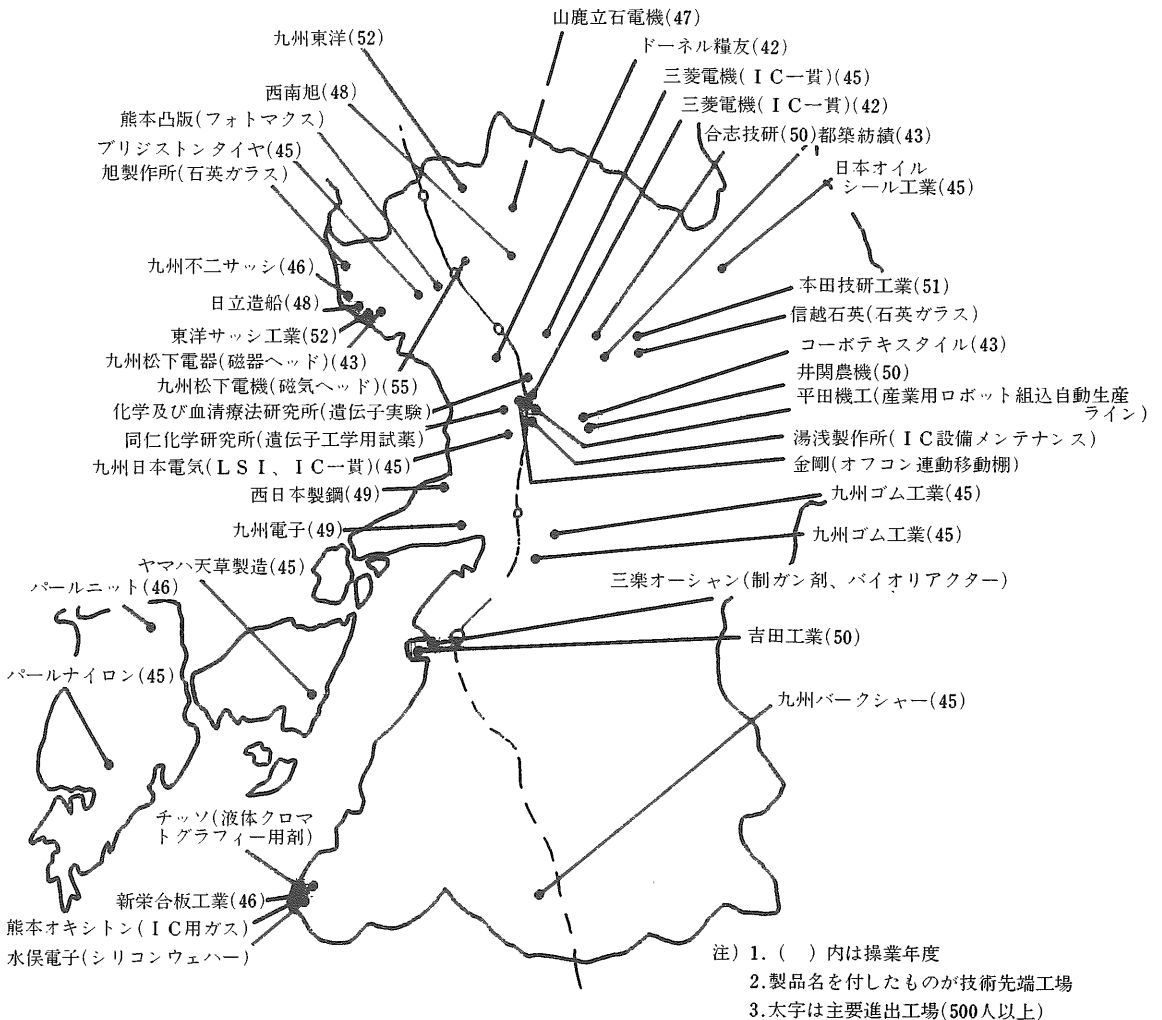


図3 熊本県の主要進出工場と技術先端分野への取組み

工場進出は11工場に及び、同県の工業構成の上に、高次加工型工業の比重を増す結果となった。また、地方産業の大島紬、焼酎等も、市場を全国に求めて拡充を見せた。50年代に入り、九州縦貫自動車道の整備に伴ない、川内地方の電源立地、国分地方の内陸工場立地等が誘発され、県が想定する国分・隼人テクノポリスへの展開をもって、先端技術工業の集積の芽が開花を始めている。図4に、鹿児島県の主要進出工場の立地状況を示す。

以下、九州縦貫自動車道と工業化の関わりの概略について述べたが、これを総括すると以下のようになる。

まず、経営主体の立地行動には、市場立地戦略と経営主体の一部門、分野を配置するやり方の二つがある。前者は、本社が関東、関西にあって、日本を地域市場別にブロック化して九州地域に立地した工場に、九州地域の消費市場を担当させるもので、主に現地資材、例えば自然資源、労働力等の利用を通じて行うもので、ビール、ハム、建築等がこれにあたる。これは従って、関連産業の育成、裾野の広がりは余りない。後者は、自動車製造の一部門としてトラック部門専用工場を立地したり、IC一貫工場の立地などであり、製品市場の対象は全国レベル、ないし海外にまで及ぶ。

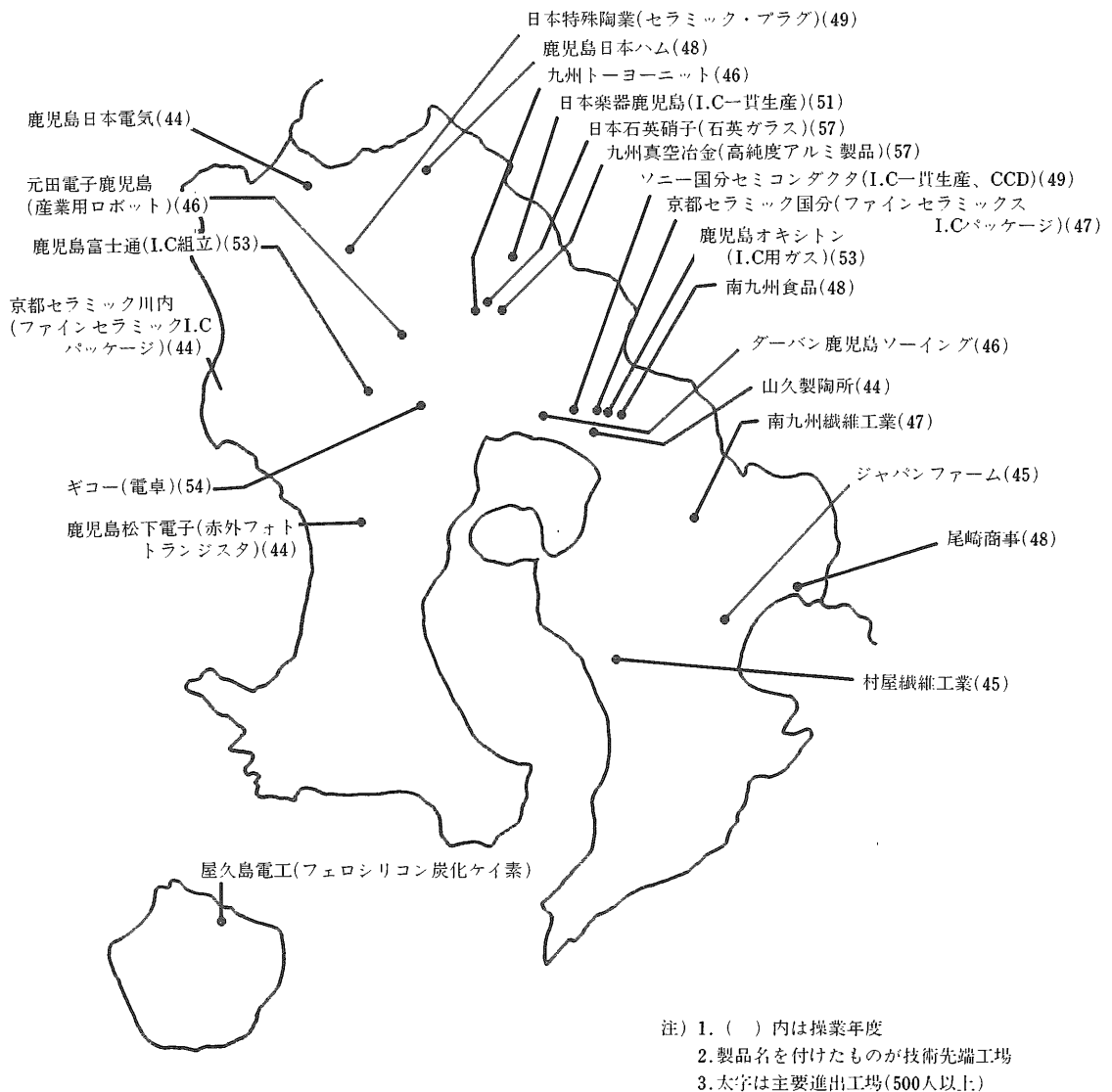


表12 自治体総合計画における高速道路の位置づけ

総合計画	都市目標(都市像)	高速道路の位置づけ
熊本市総合計画	(1) 緑と水にかがやく明るい健康都市 (2) 温かい心の通い合う福祉都市 (3) 人間性豊かな風格ある教育文化都市 (4) 環境と調和し活力にみちた地域産業都市	<ul style="list-style-type: none"> 九州縦貫自動車道インターチェンジ周辺の工業地域における熊本公共トラックターミナルなど各種業務機能の拡充を促進(土地利用—工業用地域) 熊本都市圏の拠点性を高めるため、熊本空港の拡充、熊本港の建設、九州縦貫自動車道の全線開通、九州新幹線等多様な都市間交通運輸機能の拡充を促進(土地利用—都市間交通運輸機能の拡充)
鹿児島市基本構想	<日本の南の起点、風格と活力ある市民都市> ・文化性豊かなまちづくり ・多核的なまちづくり ・海を生かしたまちづくり ・広域的なまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> 南の起終点都市としてのターミナル機能の整備。陸上交通については、九州縦貫自動車道など基幹道路網の整備と九州新幹線の早期導入を促進する。(広域交通) 高速自動車道等の基幹交通体系の整備と流通システムの近代化(流通)
人吉市総合計画	<自然公園都市> 人間と自然の生態学的原点に立ち自然と近代都市を融合させ、大自然を最高度に生かし、市全体を公園として設定した高度な総合都市	<ul style="list-style-type: none"> 九州縦貫道等の整備により、南九州内陸部の重要拠点都市となる。(人吉市の未来像—都市の要件) 九州縦貫自動車道の開通による産地間競争の波に対して、生産基盤の確立、生産性の向上を図る。(農業) 九州縦貫自動車道をはじめとする道路網の整備によって、熊本、宮崎、鹿児島空港産業圏として位置づけられ、企業立地条件が高まる。中核工業団地を確保し、技術集積型工業の誘致を図る。(工業) 高速道の全面機能発揮を契機に、高水準の商業都市実現のために、商業機能と商業環境の整備を強力に推進する。(商業) 九州縦貫自動車道の開通によって自動車による入込客が増えると予想され、九州中南部の内陸山地観光の拠点と位置つける。そのため、観光資源の保存開発、施設の充実、受入体制の確立が必要。(観光)
えびの市第二次総合長期計画	<活力ある田園観光都市> ① 地域産業の振興と経済の浮揚 ② 住みよい生活環境の整備拡充 ③ 新しい地域社会をめざす人づくり ④ 生きがいのある福祉のまちづくり ⑤ 健全な行財政運営の確立	<ul style="list-style-type: none"> 九州縦貫自動車道の開通をはじめとする基幹道路交通網の整備等により、新しいまちづくりの条件が整いつつある。(計画の基本目標) 九州縦貫自動車道の開通などにより市場競争の激化も予想され、既存工業の育成強化に努める。また、交通上の利点を生かして企業誘致を推進。(工業) 自衛隊駐屯、九州縦貫自動車道開通により客誘引に好条件が満たされつつあるので、娯楽施設やスポーツセンター設備が必要。(商業)
小林市新総合計画	1. 健康と安全を誇り、快適で住みよい、生活環境都市 2. 豊かな産業をもち、活力に満ちた、田園観光都市 3. 高い文化を創造し、心のふれあう、文教福祉都市	<ul style="list-style-type: none"> 九州縦貫自動車道等の交通の結節点として、流通センターの建設を推進する。(流通体系) 九州縦貫自動車道の開通を契機とした霧島、えびの高原の観光開発、南九州における食料供給基地の形成、総合的な流通センターの整備の検討など、新たな目標に基づき、本市の特性を最大限に活用した産業の振興に努め、西諸地域の中核都市としての発展をめざす。(産業の振興) 九州縦貫自動車道の完成により企業立地条件の好転が見込まれるので、抜本的に工場適地を見直し、既存工場の集約化、集団化をはかるとともに、新規企業の誘致のため、受入体制の対応を急がねばならない。(工業) 九州縦貫自動車道の開通による都市間競争の激化、大型店舗の進出に対応し得るよう経営体質の改善、商店街近代化事業をすすめる。(商業) 九州縦貫自動車道の整備に伴い、大都市圏からの南九州志向はますます高まることが予想されるので、連絡道路網や宿泊施設など観光開発の基礎的条件整備を進め、広域的な滞在型観光レクリエーション基地の育成をはかる。(観光)
あすの都城(第二次総合計画)	1. より快適な生活環境都市 2. あたかい心の触れあう福祉都市 3. 自然にめぐまれた活力のある産業都市 4. 豊かな教養と文化にいろどられた文教都市	<ul style="list-style-type: none"> 九州縦貫自動車道の整備による流通活動の増大に対して、総合流通センターを建設し、南九州の流通拠点都市にふさわしい体制の確立を図る。(流通体制) 九州縦貫自動車道など道路交通網の整備により、霧島レクリエーションゾーンの早期形成を要請。(観光開発)

表13 自治体総合計画における高速道路の位置づけ

総合計画	都市目標(都市像)	高速道路の位置付け
長崎市基本計画	<ol style="list-style-type: none"> 1. 快適で住みよい生活環境の整備 2. 生きがいと幸せをうむきめ細かな福祉施策の充実 3. 調和のとれた機能的な都市基盤の整備 4. 豊かな人間性をはぐくむ教育文化の向上 5. ゆとりある生活を支える産業経済の振興 	<ul style="list-style-type: none"> ・長崎新幹線、九州横断自動車道、都市計画道路の整備等交通体系の整備、メトロポリス構想(長崎港奥部開発)の推進等中枢管理機能をあわせた都心機能の充実、商業の近代化を図るうえで商業地域を中心とした再開発を促進し、新しい都市づくりを推進。(土地利用)
明日へ羽ばたく大村市 —新基本構想の 課題と方策—	<ol style="list-style-type: none"> (1) 新しい臨空・国際都市 (2) 魅力に溢れる生活都市 (3) 翔びたつ鳥を象る都市 (4) 明るく豊かな文化・産業都市 	<ul style="list-style-type: none"> ・長崎空港の移転・拡張、更には九州横断自動車道、長崎新幹線の開通予定により、大村市の交通の要衝としての役割が高まり、発展の条件が整いつつある。(都市基盤) ・大村市は将来空港、高速道、新幹線等の高速交通網が結節する交通の要衝となっていることは確実であり、今後の発展ポテンシャルの極めて高い都市として位置づけるものである。県の産業構造の転換を図る中心的地域として、知識集約型の先端企業を誘致。(工業)
武雄市総合計画	<ul style="list-style-type: none"> ・みどりにあふれる個性的な都市 ・若さが鼓動する豊かな都市 ・文化を誇る明るい都市 	<ul style="list-style-type: none"> ・九州横断自動車道や九州新幹線などの高速交通網の整備により本市の立地条件は飛躍的に改善され、農業、工業、観光など諸産業の発展が期待。(都市づくりの展望) ・高速交通網や佐賀西部工業団地が整備され、交通結節点としての都市機能が高まれば、県西部の行政、文化の中心都市としての役割はますます重要になる。(活気にあふれた地域社会づくり) ・高速交通網の整備によって高まる交通の要衝としての立地条件を生かしながら、新規企業の導入を積極的に推進。(活力に満ちた産業の展開—工業の振興) ・西九州の内陸交通の要衝としての立地上の特性を生かし、卸売業などを振興するため、武雄インターチェンジの近くに流通業務団地を整備。(同一産業の振興)
久留米市総合計画 基本構想	<ul style="list-style-type: none"> ・水と緑の人間都市 ・個性と魅力ある定住圏中核都市 	<ul style="list-style-type: none"> ・九州縦貫自動車道の全面開通、九州横断自動車道の着工、九州新幹線建設等により交通上の優位性は強化される。こうしたことから、都市型工業の立地が進み、また北部九州における流通都市としての機能は飛躍的に向上する。(将来像)
鳥栖市総合計画	<ul style="list-style-type: none"> ・みどりと若さあふれ、心ゆたかな鳥栖 	<ul style="list-style-type: none"> ・九州横断自動車道の完成をみれば、本市の地理的条件から流通業務地としての企業活動が一段と高まるものと予測されるため、流通業務地としての発展とともに内陸型工業の一層の集積をはかる。(工業) ・九州陸路交通の拠点として、九州を代表する一大展示場や各種催物会場を目的とした多目的大規模広場を設け、市民のコミュニティの場にも供する。(主要課題—飛躍的發展への先導的事業) ・九州横断自動車道、九州新幹線の開通等交通網の整備に対応し、観光資源の開発、関連施設の整備、広域観光ルートの整備等に努める。(観光、レクリエーション)
日田市総合計画	<ul style="list-style-type: none"> ・健康で明るく活気に満ちた都市 <ol style="list-style-type: none"> 1. 若者が定住し、希望に満ちた都市を求めて 2. 人間都市を支える機能的都市を求めて 3. 水と緑の豊かな安全で住み良い都市を求めて 4. 健康で生きがいのある都市を求めて 5. 未来の豊かな世代が育つ都市を求めて 6. 文化を尊びうるおいのある都市を求めて 	<ul style="list-style-type: none"> ・九州横断自動車道の開通等により、交通拠点都市としての重要性が一層高まる。(基本構想—本市の地位と役割) ・九州横断自動車道の開通などをはじめとして社会的、経済的諸条件の整備による産業の発展、都市機能の充実にも努め10万都市をめざす。(同一将来人口) ・九州横断自動車道の開通に伴う地域特産品の産出、農産物の流通体系の確立、農産加工品等の2次製品の開発を積極的に図り、農産物の価格安定対策を推進。(農業) ・九州横断自動車道の開通を最大の活性化剤として、地場産業の振興と企業誘致を積極的に推進。(工業) ・流通コストの低減を図るため、九州横断自動車道のインターチェンジ周辺に倉庫、集配送施設など流通センターの建設を促進する。(流通) ・九州横断自動車道の開通、余暇の増大を踏まえ、従来の夏型観光から四季を通じた観光への転換を図る。また、観光の拠点として広域観光ルートを開発する。(観光)

業種としては、一定の技術集積を基にしたものが多く、ために関連産業の誘致、育成の活発化が不可欠となる。

こうした経営主体は、労働力、用地の確保、水資源、自治体の政策、輸送条件という諸要因の総合によって決まる。現実には、経営主体側の既存工場の用地問題、労働問題、市場戦略問題と一方の自治体の工業計画との結びつきの如何によって、工場立地は進んでいるようである。その意味で、たしかに高速自動車道の存否が直接工業立地の決定的ファクターとは言えないかも知れない。しかし、高速自動車道の開通によって、一方では既存工業への刺激と利用の増大が進んでいること、また他方では新規工場の誘致が促進されていることも、まぎれもない事実である。表12に自治体の総合計画を示す。

2.2.3 九州横断自動車道とその影響の見通し¹⁾

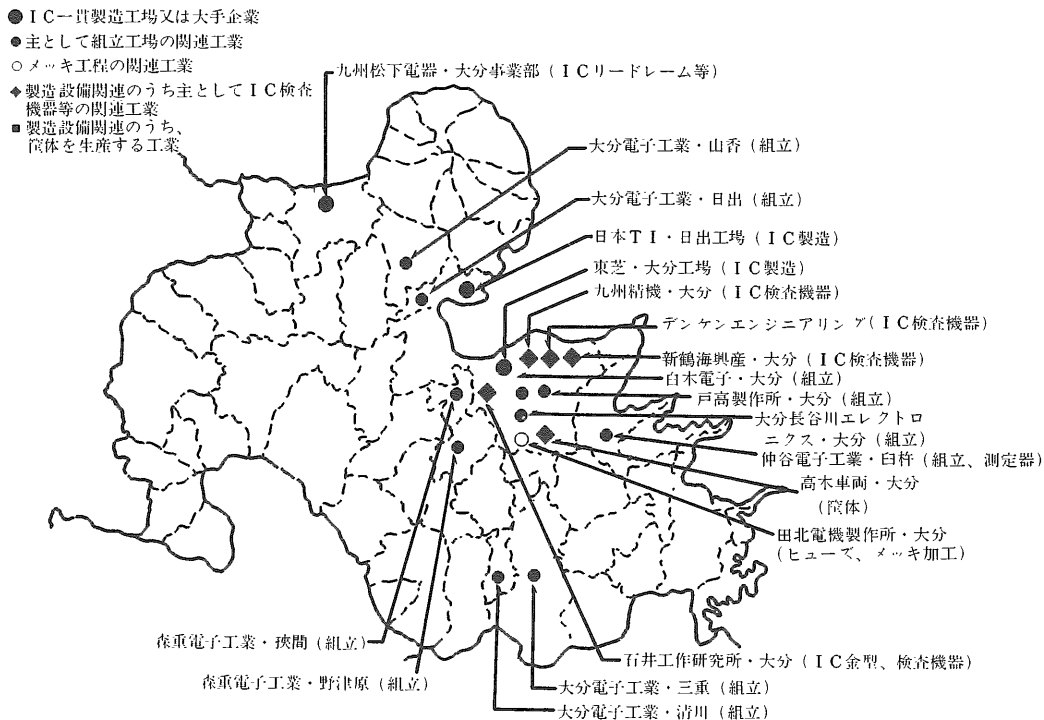
九州横断自動車道は、長崎、大村、佐賀、鳥栖、日田湯布院、別府、大分を結ぶ。このうち、長崎県、佐賀県のそれぞれで一部供用を開始している

ほか、武雄—佐賀県間および別府—湯布院間が58年～62年度に供用予定区間で、残りは63年度以降の供用予定とされるが、いずれも60年代末までには全線完工の予定となっている。

九州横断自動車道とその沿線の将来図を画くには、九州縦貫自動車道の部で述べた現実績のパターンが、当然予想される所である。いま、沿線自治体の念頭の中で、高速道路にかけるその位置づけと期待を、長崎市、武雄市、鳥栖市、久留米市、日田市それぞれの計画書から抽出してみると、表13に示すとおりである。いずれもそれぞれの将来ビジョンの達成と浮揚のために、高速道を中心とした交通体系に大きな期待がかけられている。

その要点を抽出すると、まず都市の将来像や都市基盤との関連における九州横断自動車道の位置づけである。

大村市は、長崎空港と将来の新幹線とともに高速道路の開通とを前提とした交通の要衝点を期待し、久留米市は交通立地と流通都市を考えている。武雄市は、農業、工業、観光等の諸産業の発展とともに、県西部の行政、文化の中心都市を見指す



資料：「大分県テクノポリス開発構想」
大分県、昭和58年5月30日。

図5 広域に点在するIC一貫工場・同関連工業

としている。日田も交通拠点都市としての機能とともに、産業発展と10万都市を考えている。

農業の視点からすれば、日田市は地域特産品の産出、農産物の流通体系の確立、農産加工品等二次製品の開発を目論んでいる。

工業面からみると、久留米市が都市型都市を、大村市は長崎県の産業構造転換を担う主役として、鳥栖市では流通業務と内陸工業地域化を図っている。武雄市と日田市は、交通要衝点という立地条件を生かし、新規企業の誘致を図ることを考えている。

商業・観光面でいえば、武雄の流通業務団地、日田市におけるインターチェンジ周辺の倉庫、集配送設備など流通センターの建設、鳥栖市の観光資源開発と関連施設の整備、広域観光ルートの整備、および多目的大規模広場としてのショールーム都市化、日田市の周年型観光への転換と広域観光ルートの開発等が課題とされている。

以上、沿線自治体の横断自動車道に対する意識の概要について述べた。これら道路沿線には、「ナガサキテクノポリス」「久留米・鳥栖テクノポリス」「豊の国テクノポリス」がそれぞれ予定されているが、以下、大分県の「豊の国テクノポリス」および諫早工業団地等を例にとり、その動勢を追

い、将来の経済効果予測の手掛りとしてみることにする。

まず、大分県の「豊の国テクノポリス」は、大分県国東半島を中心としたIC関連工業地帯を指す。図5には大分県国東半島における先端技術産業の分布状況を示しているが、主要工場を中心として形成されている。例えば、東芝の場合7社、11の協力工場がIC組立てを行っている。また最近では、こうした技術集積に基づいて、キヤノン、ソニー等の誘致が進められている。

図6には、大分県に散在するIC一貫工場並びに同関連工業を示す。ICという小さい電子集積回路がその技術革新の旗手として、その加工製品や、下請工業等に派生した姿をみることができる。

同地域に導入された工場等を産業別にみた、昭和75年時点の諸元は表14と考えられている。

大分県の予測によれば、テクノ圏域の工業出荷額は、55年の1兆5,368億円から75年には4兆7,019億円となり、工業出荷額に占める機械工業の比重も、55年の7.4%から、75年には28.8%を予想している。そのためには、図7に示すように広域交通ネットワークが不可欠としている。これは、空港、港湾、高速道路の有機的な結びつきを中心として形成されており、大分空港への輸送、

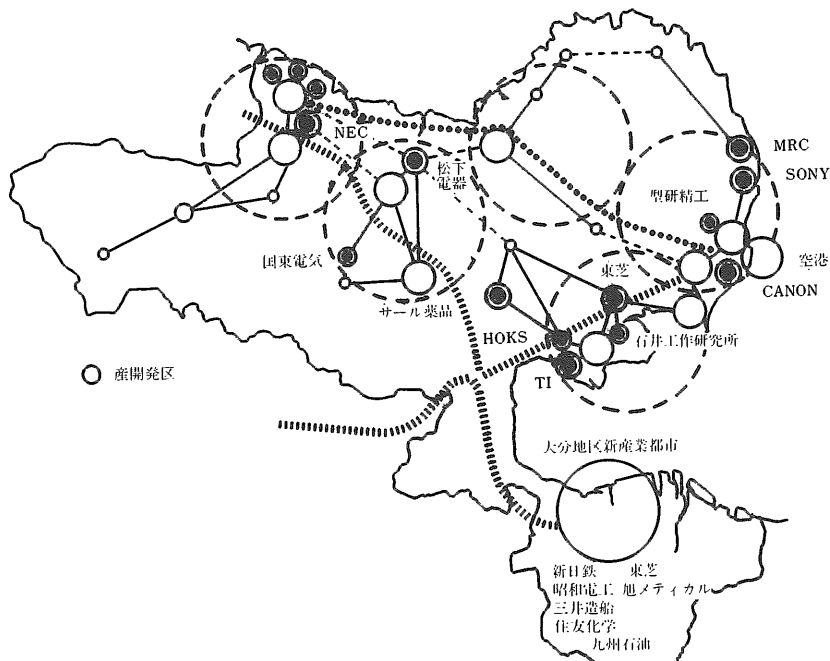


図6 先端技術産業の立地状況

表14 導入・立地工業の諸元 (昭和75年時点, 55年価格)

摘要		工場用地面積 (ha)	工業用水(補給水, m ³ 日)	従業員 (人)	生産額 (億円)	付加価値額 (億円)
基盤技術	IC・LSI関連工業群、光ファイバー、ファインセラミックスバイオインダストリー	53.3	7,150	5,570	2,811	1,257
IC利用産業	VTR、小型コンピューター、ファクシミリ	30.0	2,700	2,700	1,874	714
	ワード・プロセッサ、カメラ、産業用ロボット	26.0	720	1,363	1,553	625
	ME機器、カーエレクトロニクス、光通信機器	21.5	2,330	3,530	1,554	677
ソーラー機器組立		1.5	50	100	26	13
小計		132.3	12,950	13,863	7,819	3,286
関連工業		約 40.0	約 3,000	2,800	約 780	約 360
合計		約 170.0	約 16,000	約 16,000	約 8,600	約 3,650

資料：『大分県テクノポリス開発構想』（昭和58年5月30日 大分県）

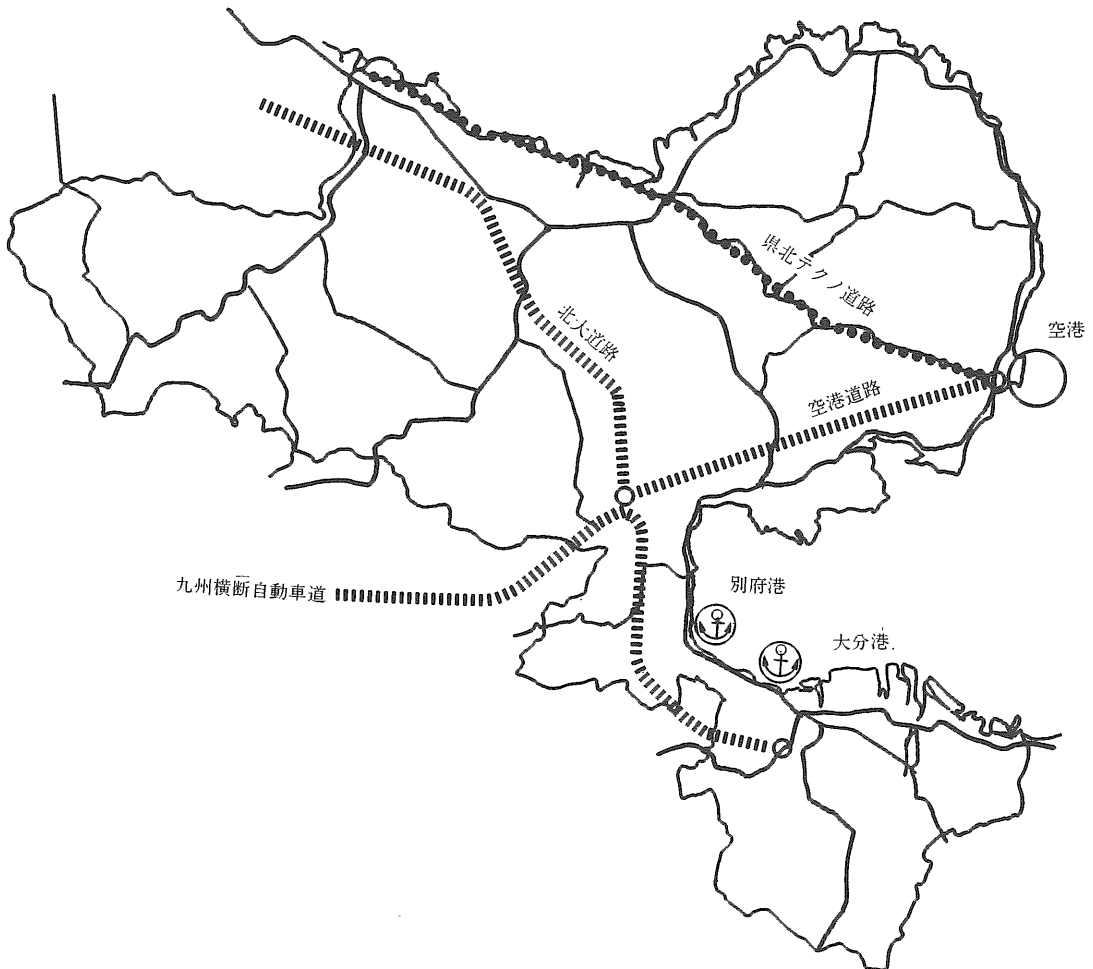


図7 広域交通ネットワーク

表15 諫早市の主要工場

	敷地面積	従業者数	主要製品	設立年月
黎明酒造	29.3千㎡	54人	清酒	26. 12
日本ハム諫早工場	20.9	600	カット肉、レトルト食品	37. 3
九州油糧工業	21.4	78	製パン、配合飼料、製油	16. 9
タイムリー紳士服長崎工場	6.4	131	紳士服	45. 12
石田工業	6.3	117	自動制御盤	39. 4
九州松下電器諫早工場	42.0	138	小型モーター	47. 9
諫早電子工業	4.8	120	シリコントランジスタ	48. 3

注：敷地面積20千㎡以上か、もしくは従業者100人以上について掲げた。

資料：長崎県工鉱課資料

北九州・福岡都市圏への日帰り交通、母都市との一体的な生活圏の形成を目指す。九州横断自動車道等の高速道路の整備が、長崎、久留米、鳥栖、福岡、北九州等との先端技術産業間の循環、交流の促進と併せて、沿線都市である日田市等の工業化、あるいは大分臨海産業の基盤整備に資したいとしている。

大分県が目指す豊の国テクノポリスは、現在、母都市大分との高速道路のほか、九州横断高速道との連結点を日出辺りにおき、ここより更に北九

州と結ぶ北大道路、また、大分空港より国東半島を一貫する県北テクノ道路等を予想している。

つぎに、いま一つの例として諫早中核工業団地についてみてみることにする。諫早市には現在までに22件34社の進出が決定しているが、いまの主要企業は表15に示すとおりである。

諫早中核工業団地は、国道34号線、九州横断自動車道諫早インターに近く、長崎空港まで15km、交通至便の地点に造成が進められている。その面積230haは、九州でも3番目の規模を誇る。図8



図8 諫早中核工業団地の位置 資料：「主要工業団地の概要」

表16 諫早市の工業構成

(単位：人、百万円、%)

	工場数		従業者数		出荷額		出荷額構成比		44-54 年率
	昭44	54	44	54	44	54	44	54	
食料品	55	42	793	1,383	5,065	30,300	51.6	57.9	19.6
繊維	3	4	44	141	106	930	1.1	1.8	24.3
衣服	2	12	x	474	x	1,201	x	2.2	...
木材	5	3	57	43	115	708	1.2	1.4	19.9
家具	8	8	64	54	88	243	0.9	0.5	10.7
出版印刷	10	7	208	246	210	1,249	2.1	2.4	19.5
化学	3	3	111	89	797	1,580	8.1	3.0	7.1
窯業土石	9	7	173	149	409	1,886	4.2	3.6	16.5
金属製品	12	19	508	451	860	3,485	8.8	6.7	15.1
一般機械	16	18	770	556	1,139	3,154	11.6	6.0	10.7
電気機械	2	5	x	424	x	2,961	x	5.7	...
輸送機械	2	3	x	48	x	273	x	0.5	...
製造業計	145	149	3,249	4,414	9,813	52,291	100.0	100.0	18.2

注：それ以外の業種を掲げていないので合計は合わない。

資料：通産省工業統計市町村編より

に諫早工業団地、およびその周辺の地理を示す。

業種は、表16にみるとおり、現在では食料品の比重が高く、市場立地型工業が主力となっており、九州横断自動車道の開通が同工業団地の死活を左右する意味を持つ。

また、この団地は、内陸型工業をも目論んでおり、IC関連をベースにした工業をも視点の中に入れており、外資メーカーのフェアチャイルド社の立地が既に決っている。いずれにしても、1日当り1,000m³以上の工業用水、空港・高速道の有機的交通体系、塩分を避ける内陸立地、関連企業の集積、固い地盤等の恵まれた条件を背景に、同種テクノランドの大分、長崎、久留米・鳥栖との循環を遠望している。

以上、九州横断自動車道が沿線地域にもたらすインパクトを予見する手掛りとして、大分県の「豊の国テクノポリス」と長崎県諫早市の中核工業団地の二例をみてみたが、いま一つ、佐賀県鳥栖市を一瞥しておきたい。その理由は、同市が九州で飛び抜けた工業化のテンポを見せているのと、同市が九州縦貫自動車道と横断自動車道の結接点という相乗メリットを有しているからである。

30年代後半から工業団地としての集中的立地が始まって以来、鳥栖広域圏は常に県全体の伸びを上廻り、対県シェアは40年の27.9%が54年は34.4%と上昇している。(表17)

表18に40年以降、鳥栖市への工場進出の停滞化

表17 工業出荷額の伸び率(年率)と県に占める比重

	35~40	40~45	45~50	50~54
佐賀県	18.1	20.4	19.1	11.5
鳥栖市	24.0	22.4	15.1	6.4
鳥栖広域圏	23.9	24.5	19.9	12.2

佐賀県に占める比重

	40	45	50	54
鳥栖市	21.8	23.7	20.0	17.7
鳥栖広域圏	27.9	33.1	34.3	34.4

資料：工業統計

と、周辺町村への急速な増加状況が示されている。

すなわち、福岡市等北部都市圏および佐賀市に近く、縦断・横断道路の交差点の交通利便性、豊富な労働力、安い地価等の好条件等を考えると、この地域と交通体系の関わり深さが将来のこの地域の経済等への影響に如何なる効果を示すか興味がある。さらに、伝承技術を背景に発展が考えられるファインセラミックス、バイオテクノロジー、そしてIC産業と同関連工業のそれぞれおよびその情報、技術の循環、流通の場を想定すると、九州の高速道の縦横の交流点である久留米・鳥栖テクノポリスは、新しい視点から脚光を浴びることになることも考えられる。

(次号へつづく)

表18 鳥栖市と周辺町村の工場進出

	35～39	40～45	50～56
件数	鳥栖市 9 周辺町村 9	5 10	— 9
	レンゴー（段ボール） ニッカウイスキー（酒） 日本オイルシール（ラバー） 東洋空機（削岩機等） 九州積水工業（塩ビ等） サンウェーブ（厨房品） メルボ紳士服（縫製） 九州松下電器（ステレオ） ニシム電子（整流品）	佐賀エレクトロニクス(半導体) 九州ビニール工業（塩ビ） 伊藤ハム栄養食品（ハム） 大和製罐（空缶） 日本農薬（農薬） 大 電（通信線） B・Sタイヤ（ラジアルタイヤ） フランスベッド（ベッド） 北九州コココーラ（飲料）	東洋製缶（缶） 大昭和紙工（紙袋） アサヒ再生ゴム（再生ゴム） 北九州コココーラ（飲料） 田中铁工（コンベア） 武井電機（電子製品） 中国塗料（塗料） B・Sサイクル（自転車）
工団 業地	上峰（39～43）	三田川北部（39～）	基山

	50～56
件数	9 12
主要 進出 企業	関西ペイント（塗料） 浜 勝（めん） 日本ボーリング（ボーリング機器） 山宗化学（コンクリート用剤） 横尾物産（飼料） ヤマコ（やきのり） B・Sベカルトスチールコード （タイヤ用スチールコード）
工団 業地	鳥栖商工（48～） 佐賀東部中核（53～）

注：団地名の後の（ ）内は分譲期間
資料：佐賀県進出企業一覧

