

福岡県筑豊地区における地域振興の現状

—トヨタ自動車工場進出による地域の変容—

吉柳 義雄

キーワード：筑豊、地域振興、人口変動、多変量解析、産炭地振興法

1. はじめに

旧産炭地筑豊は現在、ボタ山も姿を消し、網の目のようにはりめぐらされた炭鉱の引き込み線は産業道路という名の舗装道路に姿を変えている。平成生まれの中学生が、あと数年で誕生しようとする中、社会科教師はもっと積極的に地域に目を向け、教室の中だけにとどまらない「一人一人の子どもが生き生きと活動する」社会科の授業作りをめざしていかなければならない。幸いにも新学習指導要領で社会科のカリキュラムの中に「生徒の主体的学習・適切な課題を設けて行う学習」が明示され、時間配当も柔軟に対応できる環境が整ってきた。しかし、いざこのように社会科教師が長年待ち望んでいた状況になった時、生徒の多様な知識獲得要求に応えるだけの力量を、我々は身につけているのだろうか。地域教材の開発能力が問われているのである。

そこで、筆者は自分の生まれ育った「筑豊」という地域に密着したテーマを設定したいと考えた。戦後十数年炭鉱で栄え、様々な社会問題があったにせよ活気に満ちあふれたが、「エネルギー革命」によって地域は壊滅的打撃を受け、人口は激減した。そして田川、直鞍、嘉飯山、それぞれの地域性を生かした地域振興の歴史と失敗がそこに見られる。この現在の景観から想像もできない地域の変容は子どもの想像力をかき立てるに十分な教材となり得るはずである。その教材化には、まず教師自身が地域を歩き、綿密な調査・分析が必要不可欠であり、先人の地域研究の論文を検討・批判するだけの力量が求められる。

研究を開始するにあたって、地域振興という事象をどうとらえるのかを明らかにしておきたい。様々な指標があるが、地域振興の主体は「人」であり、それをはかる基準としては「景観」の変容こそもっとも分かりやすく、重要視されるべき基準なのである。しかし、「景観」の評価は研究者の主観に大きく左右されるものでもある。よって人口の変動に着目し、その動態傾向から筑豊地域を解明する。その際、計量地理学の手法を取り入れ、数量的に他地域と筑豊地域との間にどの程度の差異が生じているかを明確にする。そして、現在までの地域振興政策の目的、例えば工業化がどの地区でどの程度すすみ、住民の生活環境がどのように変化していったかを解明していきたい。

また、旧産炭地の抱える問題点とその解決への努力を明らかにした上で、教育現場に身を置く者として地域に生きる子供に伝えるべき地域の実態とは、どのようなものなのかを教師の視点から考える。

2. 研究目的および研究方法

(1) 研究目的

日本を代表する石炭産業地帯として、戦前・戦後を通じて日本経済を支え続け、経済的にも繁栄していた福岡県筑豊地方は 1960 年代の「エネルギー革命」の影響によって人口が

激減し、地域コミュニティの崩壊という壊滅的な打撃を受けた。この危機的状況の中で国、県が中心となって、様々な地域振興政策がとられてきた。つまり日本で最も地域振興が図られてきた地域と位置づけることができよう。

さらに筑豊の地域振興の法的根拠として約30年にわたって延長され続けた、産炭地振興法の再延長が否決されることが確実視される現在、2001年には振興法なき地域振興がスタートする。この法律のはたしてきた役割と成果を総括する必要もあろう。

筆者は12年前にも同地区で地域振興の現状について工業団地の造成を中心に研究した。その結果としてコアとなるべき産業の育成こそ、地域振興の絶対的条件であるとの結論を導き出した。そして、その時には進出が絶望視されていたトヨタ自動車の巨大組立工場の建設こそ、地域振興の切り札となり得るとの意見を多くの行政担当者から聞いた。

その後、バブル経済を背景にトヨタの筑豊地域内の宮田町に進出が決定する。現在、中高の教科書にその巨大な工場の外観も掲載されているが、地域振興という視点で本当に期待された効果を地域にもたらしたのだろうか。地域の景観は著しく変わったのだろうか。また、地域振興に大きな影響を与えなかったとしたら、その原因はどこにあるのだろうか。

また、筑豊のたどってきた基盤産業の崩壊による地域コミュニティの崩壊、国をあげての地域振興というプロセスを明らかにし、地域振興と地域政策の変容を解明する。その上で、将来にわたる筑豊の地域振興に対して提言を行うことが本研究の目的である。

(2) 研究地域

本研究の指す筑豊とは、産炭地振興臨時措置法第6条地域の

筑豊東地域・・・田川市、田川郡

筑豊中地域・・・直方市、鞍手郡

筑豊西地域・・・飯塚市、山田市、嘉穂郡

の三地域からなる4市3郡を指す。なお、5の中心フィールドとなる宮田町は鞍手郡に属する。また、石炭六法や各種統計資料、行政区分で中間市と遠賀郡を筑豊に含めたものがあるが、県の地域振興課では中間市と遠賀郡は北九州地域として地域振興政策を進め、統計等も筑豊とは区分している。よって本研究では研究地域から除外し、各種データからも個別に修正を加えた。

(3) 研究方法

まず筑豊の現状を明らかにすることから研究を進めたいと考え、福岡県下の市町村でどのような人口変動が起こってきたかを明らかにし、その中で筑豊とはどのような地域であるかを浮き彫りにする。そして、そのプロセスがどのような地域政策の下で導き出されてきたかを各種統計資料の分析によって解明する。

次に産業誘致の視点からなされてきた工業団地の造成と企業誘致の歴史を振り返り、そのもたらしてきたものと課題をふまえた上で宮田町に進出したトヨタ自動車九州に焦点を当て宮田町の地域変容を明らかにする。さらに、ここで得られた結果をいかに筑豊全体の地域振興につなげ、そのためにどのような方策を筑豊は必要としているかを考察し、将来の地域振興につながる提言を行う。そのためには地域住民の声に耳を傾けることは不可避であり、随時聞き取り調査等も実施する。

3. 市区町村を単位とした人口増減率の多変量解析

地域振興に関する地域特性は、人口動態と密接な関連をもつ。本項では、福岡県下の全市区町村109を単位地区とし、1955年から1995年までの5年ごとの人口増減率を変数(8個)として、主成分分析と因子分析を適用する。これによって、人口動態からみた各市

町村の福岡県内における相対的な地位および、各市区町村間の差異を明らかにするとともに、福岡地域、北九州地域、筑豊地域、筑後地域の地域特性、とくに筑豊地域の市区町村の地域性を明らかにしたい。なお、数値計算には、兵庫教育大学学内 LAN (HUNET) の応用処理サーバで稼働する統計解析システム SAS (UNIX 版) release6.09 を使用した。

まず、各変数は独自性をもたないものと仮定して、主成分分析を適用した。すなわち、人口増減率は各期ごとに独自の成分をもたず、1955 年から 1995 年まで一貫して共通する成分によって説明されるという仮定である。また、主成分分析には、相関行列から出発するものと分散共分散行列から出発するものの二つがあるが、本項では、分散の大きさによって加重しない相関行列から出発するものを採用した。主成分分析によって得られた固有値は表 1 のようになる。また、表 2 はその固有ベクトルの値である。

表 2 より、第 1 主成分は全期にわたって正の値をとり、しかも 1955 年から 1980 年まで一貫して増大傾向にあるものの、値そのものは 0.25 ~ 0.41 とあまり大きくはない。1985 年にはいったん減じて、1990 年には再び 1975 ~ 80 年の水準に回復している。ところが、1995 年になると一転して半減し、0.23 と全期を通じて最小の値となっている。したがって、第 1 主成分は、特定の年代についてこれといった特性を示すものではなく、スケールファクターおよび全期にわたる全般的な変動傾向を示すものと解釈される。

一方、第 2 主成分は、1975 年を境に典型的な双極構造を示している。1955 - 60 年の 0.59 を最高に漸次減少し、1975 - 80 年には負に転じている。その後も減少を続けて 1990 - 95 年には負の極大値 - 0.43 となっている。これは、高度経済成長期の大都市圏への人口集積および、近年の大都市から離れた地域の人口増減の安定化傾向という双極を示唆しているものと解釈される。

表 1 主成分分析の固有値

| 主成分 | 固有値 | 差 | 寄与率 (%) | 累積寄与率 (%) |
|---------|---------|---------|---------|-----------|
| 第 1 主成分 | 4.65208 | 3.14416 | 58.2 | 58.2 |
| 第 2 主成分 | 1.50792 | 0.86463 | 18.8 | 77.0 |
| 第 3 主成分 | 0.64330 | 0.20727 | 8.0 | 85.0 |
| 第 4 主成分 | 0.43603 | 0.10837 | 5.5 | 90.5 |
| 第 5 主成分 | 0.32766 | 0.14308 | 4.1 | 94.6 |
| 第 6 主成分 | 0.18458 | 0.03663 | 2.3 | 96.9 |
| 第 7 主成分 | 0.14795 | 0.04747 | 1.8 | 98.7 |
| 第 8 主成分 | 0.10048 | | 1.3 | 100.0 |

出典：筆者作成

表 2 主成分分析の固有ベクトル

| | 第 1 主成分 | 第 2 主成分 | 第 3 主成分 | 第 4 主成分 | 第 5 主成分 |
|-------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Q1960 | 0.250075 | 0.588310 | 0.161128 | 0.516973 | 0.091945 |
| Q1965 | 0.337040 | 0.476909 | 0.213130 | 0.001322 | -0.060490 |
| Q1970 | 0.373642 | 0.180683 | 0.029544 | -0.711110 | 0.441961 |
| Q1975 | 0.403416 | 0.050160 | -0.134996 | -0.152450 | -0.761385 |
| Q1980 | 0.414674 | -0.196224 | -0.284067 | -0.099348 | -0.112763 |
| Q1985 | 0.371759 | -0.349152 | -0.263162 | 0.360756 | 0.090510 |
| Q1990 | 0.399748 | -0.218225 | -0.122581 | 0.252036 | 0.429801 |
| Q1995 | 0.227060 | -0.428081 | 0.862869 | 0.016757 | -0.084940 |

出典：筆者作成

れだけ筑豊地域の特異性が高いといえる。

つまり筑豊地域を人口動態からみると、1955～95年にわたる全県的な人口増加傾向の影響を受けず、また、高度経済成長期の大都市圏への人口集積および、最近の大都市から離れた地域の人口増減の安定化傾向も現れていない地域であることが明らかになった。筑豊地域は、空間的、距離的に福岡、北九州の大都市および大都市圏の影響を非常に受けやすい位置にあるにもかかわらず、1955～95年の長期にわたってこのような特性をもち続ける地域に甘んじてきたのである。かつてはかなりの活況を呈していたながら、近年では成長が止まってしまった停滞地域 (stagnated area) とわざるをえない。

4. 筑豊における地域経済再生のプロセス

旧筑豊炭田は、福岡県北部遠賀川流域一帯の南北約 50 km、東西約 20 km、面積約 800 km²を占め、筑前・豊前の旧二国にまたがるのでこの名がついたと言われている。新生代第三紀の直方・大辻両層群に数十枚の炭層をはさみ、明治以降の累計出炭量は約 9 億 t で、なお 20 億 t 以上を埋蔵している。しかし、現在の筑豊には、かつて 300 を越えた炭鉱は全く姿を消し、戦後の復興期には 15 万人を数えた実働労働者は 0 となった。ここに筑豊の石炭産業は完全に姿を消したと言えよう。これは、周知のように石炭から石油へというエネルギー転換、いわゆる「エネルギー革命」を背景として 1960 年代に国が行ってきたエネルギー政策、とりわけその重要な一環をなす「石炭合理化政策」が強化されてきた結果に他ならない。

地域経済の再生は、雇用の場の創出、つまり、工業団地を造成し工場を誘致すると主眼が置かれた。その法的根拠となったのが「産炭地振興臨時措置法」であり、事業主体となったのが地域振興整備公団であった。その結果として、筑豊の工業化は確実に成果を上げてきた。それを実証するように 1960 年から 1995 年までの工業出荷額の増加は県の平均が 12.1 倍、全国平均が 19.6 倍であるのに対して、筑豊東地区が 17.6 倍、筑豊中地区が 84.8 倍、筑豊西地区が 49.4 倍と非常に高い伸びを示している。しかし、進出数は多くとも一つ一つは零細な工場が多く、男子従業員数より女子従業員数の方が多実状である。

「産炭地振興法」は、石炭産業の撤退・崩壊による経済不振地域を産炭地域 (2 条地域) と規定し、さらにその中で不況の著しい地域を 6 条地域に指定し、様々な優遇措置を講じている。産炭地域に進出する企業は地域公団による低利の長期資金融資や工業用地の有利な提供、さらに 6 条地域では税の減免措置等も受けることができる。つまり、「産炭地振興法」は筑豊地域の工業化と地域振興に必要な不可欠なものであった。その成果を端的に物語る資料として 6 条地域の工業出荷額が全体で 18.8 倍、筑豊中地域では 84.8 倍という非常に高い伸びを示したことをあげることができる。

しかし、今回の調査では進出してきた企業の約 7 割が「筑豊だからといって進出するメリットがあるとは思わない」と回答している。

5. トヨタの宮田町進出における地域の変容

(1) トヨタの宮田町進出の経緯

1960 年代は石炭産業の崩壊による急激な人口の流出にみまわれ、それに代わる産業の育成ということで筑豊地域内に数々の工業団地の造成も始められた時代であった。70 年代になり、筑豊の地域振興はそれぞれの地区で特徴が見え始める。伝統の金属・機械工業に東芝を中核とする電気機械工業が発展してきた筑豊中地区、地場産業の窯業・土石業を中心に外部からも積極的に企業誘致に努めた筑豊東地区、地元食品工業を中核として、2 次産業より 3 次産業が集積し、筑豊の中核都市としての機能を充実させていった飯塚市を中心にした筑豊西地区という三極である。

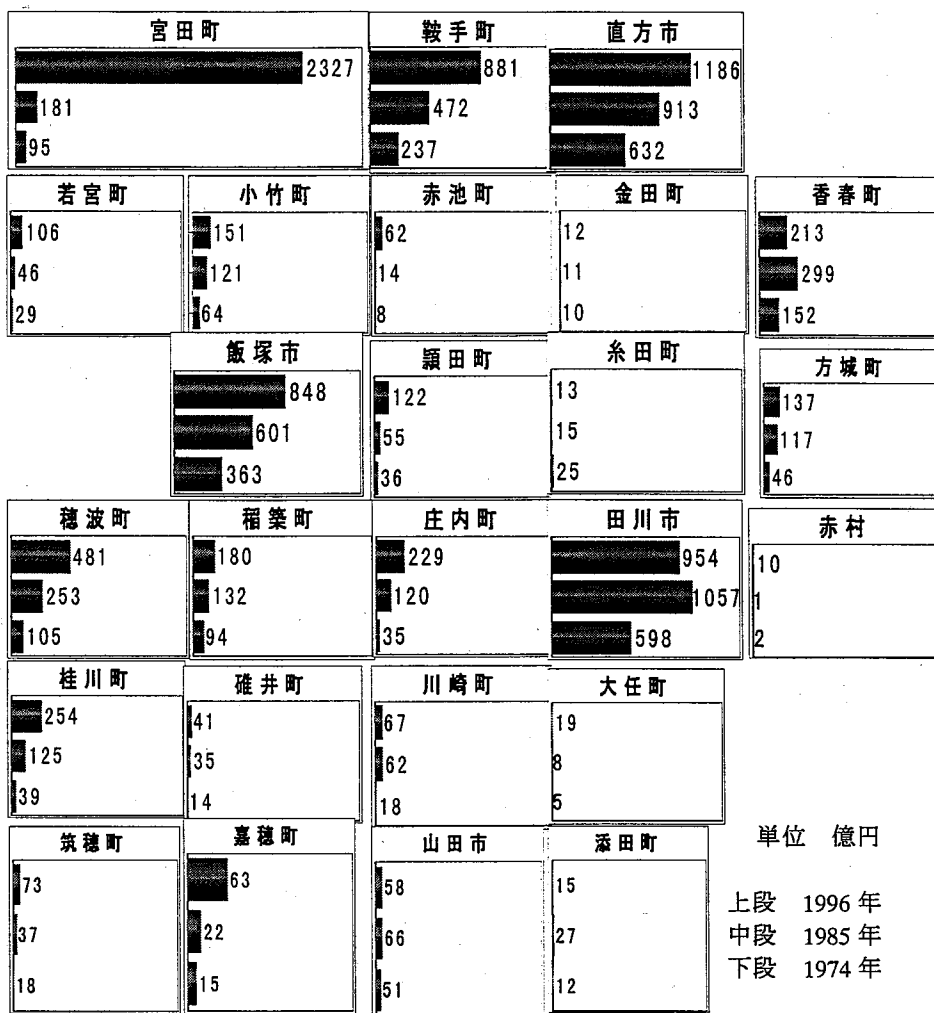


図2 筑豊地域内市町村別工業出荷額の推移

出典：通産省（1996）工業センサスより筆者作成

しかし、歯止めがかかりつつあった人口の減少傾向も、流出できる人口は全て出尽くしたというのが現状であり、最盛期の6割程度に落ち込んだ人口が、石炭産業に代わる産業の未発達な筑豊地域において急激に増加することは望むべきもなかった。また、筑豊地域の工業化計画は、失業問題等に対応する応急的なものが多く、内容よりもスピード、つまり雇用力があればどのような業種でもかまわない。用地も取得・造成するのが容易な場所という視点から選定されていった。従って工業団地に立地した企業は資本金5,000万円以下という中小企業が圧倒的に多く、このような状況に対して地域の核となりうる巨大企業の誘致を求める声が多かった。

一方、地域公団も「今後の計画は、筑豊地域の将来のビジョンを踏まえた長期的、広域的な視点からなされるべき」と70年代の基本方針を打ち出していた。当初は筑豊地域内

表3 進出企業から見た筑豊地域

| Q 筑豊は企業が進出するのに適していると思いますか？ | 回答数 | 百分率 (%) |
|----------------------------|-----|---------|
| 進出するのにたいへん適している。 | 9 | 18.0 |
| メリットがある所だとは思わない。 | 36 | 72.0 |
| 企業が進出するには適していない。 | 3 | 6.0 |
| その他。 | 2 | 4.0 |
| 合計 | 50 | 100.0 |

(注) 無回答は10社であった。

出典：筆者の聞き取り調査より

表4 筑豊進出の動機

| Q 筑豊進出を決定した理由は何ですか (複数回答可) | 回答数 | 百分率 (%) |
|----------------------------|-----|---------|
| 炭鉱閉山に伴う労働力の活用。 | 11 | 11.9 |
| 「産炭地振興法」による税制の優遇措置 | 14 | 15.2 |
| 地方自治体の熱心な誘致活動。 | 20 | 21.7 |
| 経営者の縁故的な関係。 | 14 | 15.2 |
| 元来この近くで営業していた。 | 26 | 28.3 |
| 交通の便がよい。 | 3 | 3.3 |
| その他。 | 4 | 4.3 |
| 合計 | 92 | 100.0 |

出典：筆者の聞き取り調査より

表5 宮田町の人口推移と町内誘致企業従業員数推移

| | 1991年 | 1992年 | 1993年 | 1994年 | 1995年 | 1996年 |
|-----|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 人口 | 22,533 | 22,650 | 22,485 | 22,329 | 22,260 | 21,995 |
| 従業員 | 2,372 | 3,616 | 4,315 | 4,136 | 4,371 | 4,325 |

出典：宮田町役場商工課資料より筆者作成

表6 宮田町の工業出荷額の推移 (単位：万円)

| 1991年 | 1992年 | 1993年 | 1994年 | 1995年 | 1996年 |
|-----------|-----------|------------|------------|------------|------------|
| 4,324,791 | 4,653,470 | 20,519,018 | 22,591,423 | 20,767,157 | 23,273,089 |

出典：宮田町役場商工課資料より筆者作成

表7 卸売・小売業販売総額 (単位：万円)

| 1990年 | 1991年 | 1992年 | 1993年 | 1994年 |
|---------|---------|---------|---------|---------|
| 361,623 | 381,381 | 439,566 | 499,463 | 566,831 |

出典：宮田町役場商工課資料より筆者作成

の各炭鉱に張り巡らされた鉄道網を利用し、鉄道車両生産工場を誘致してはどうかという計画もあった。しかし、鉄道車両生産は熟練工の高度な技術力に裏打ちされた工業であること。当時の国鉄に更なる設備投資能力はない等の理由から最終的には下請け工業の広いすそ野を持ち、雇用能力に優れた自動車工業の筑豊誘致とそのための大規模工業団地の建

設計画を打ち出した。

その後、「石油危機」によってトヨタ誘致計画は白紙撤回されるが、「バブル経済」の人手不足の時代、89年10月に名古屋市において開催された福岡県主催の企業立地セミナーに突然トヨタが出席、同年11月に行われた企業立地セミナーの現地視察会でトヨタが宮田団地を視察したことを契機に、トヨタの宮田進出が再浮上する。90年になり県、地域公団、宮田町が一体となり、再度トヨタ誘致活動を展開し、90年2月にトヨタ自動車(株)豊田章一郎社長より地域公団に対して宮田団地の用地取得申し入れが正式に行われ、同年7月20日福岡県庁においてトヨタ自動車(株)、福岡県、宮田町、若宮町が出席し、立地協定が調印され、1992年12月22日に一号車の生産を開始したのである。

(2) 現在の宮田町の状況

①人口

現在の宮田町の人口は21,794名(1998年3月31日)である。この数字は92年の22,650名から見ると約1,00名の人口減になっている。つまり、トヨタの進出による人口の増加は町内において見られなかったのである。

②工業出荷額

工業出荷額の最近の推移はトヨタが生産を開始した93年には一気に4倍強の伸びを見せ、2,000億円を超える額で推移している。翌94年には生産車種であるマークII、クレスト、チェイサーがモデルチェンジを行い売り上げが好調であったために最高を記録している。しかし、その後の自動車販売は「売れ筋」と言われる車種がマークIIのようなセダンタイプからいわゆるRVタイプに移行していったためトヨタ九州の生産量も低下していった。しかし、96年は翌年の4月に迫った消費税率の引き上げと再度のモデルチェンジによる売り上げ増加で2,300億円を越えた。このように宮田町の工業出荷額の約3/4はトヨタ九州に支えられたものであり、その生産ラインの稼働率、つまり「売れ筋」の車種の生産をトヨタから受注できるかどうかで大きく左右されるのが実状である。

③商業

工業出荷額と共に宮田町の経済成長を示す資料として卸売・小売業販売総額がある。宮田町の商店街は石炭産業が盛んだった頃に国鉄宮田駅から宮田役場にいたる長さ約500mにおよぶものであった。しかし、アーケードもなく、70～80年代にかけてほとんどの商店が店を閉じ、地場資本のスーパーマーケット「ユニード」が営業を続けるだけであった。

では、近年の商業の伸びはどう説明すればよいのであろうか。その答えとして町内の景観の変化を上げてみたい。92年以降、郊外店舗としてそれまで1店もなかったコンビニエンスストアが道路沿いに8店舗もオープンしたこと。県道直方・福岡線沿いにディスカウントストア、大型カラオケボックス、家電量販店が進出したこと。特に県道は鉱害で1m以上陥没していたのが復旧され、スーパーマーケットも町内に6店が営業している。

つまり、町内に4,000名を越える雇用の場が確保されたのだが、その過半数は町外からの通勤者である。よって通勤及び物流の増加により主要道路沿いに新規出店が相次いだのである。今回の調査でも、進出してきた理由の上位に「マーケティング調査の結果、十分な交通量がある」「広い駐車場が必要不可欠であるが、地価が安く、計画通り駐車場が確保できる」「ライバル店がなく、今後の売り上げ増加が期待できる」という回答があった。

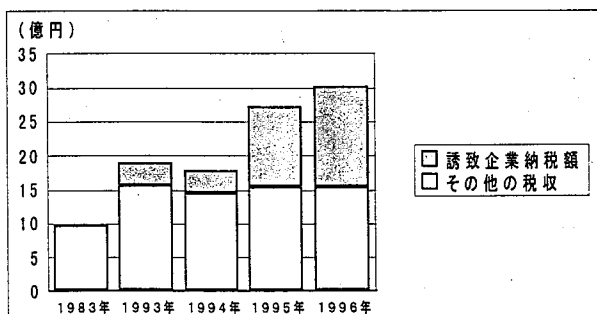


図3 全町税収に占める誘致企業の割合
出典：宮田町役場税務課資料より筆者作成

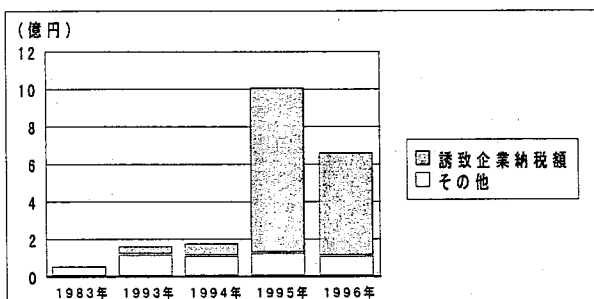


図4 法人町民税に占める誘致企業の割合
出典：宮田町役場税務課資料より筆者作成

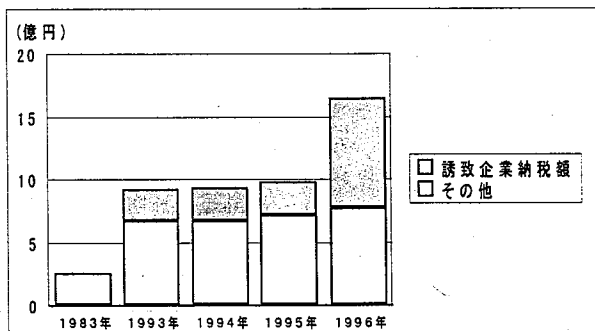


図5 固定資産税に占める誘致企業の割合
出典：宮田町役場税務課資料より筆者作成

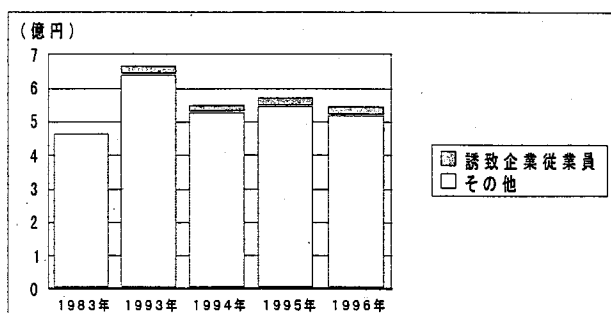


図6 個人住民税に占める誘致企業従業員の割合

出典：宮田町役場税務課資料より筆者作成

表8 誘致企業納税額と地方交付税交付金の推移

(単位：万円)

| | 1983年 | 1993年 | 1994年 | 1995年 | 1996年 |
|-------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 誘致企業 | — | 31,994 | 35,123 | 119,260 | 148,202 |
| 地方交付税 | 281,091 | 191,912 | 190,834 | 109,768 | 89,770 |

出典：宮田町役場税務課資料より筆者作成

④税収

企業立地に伴う税収としては、法人町民税、固定資産税、個人町民税が主なものである。図3が示すとおりトヨタ九州が納税を始めた95年から宮田町の税収は急激に増加し、96年には全町税の49%を誘致企業が納めている。また、税目別に見てみると、図4の法人町民税に占める誘致企業の割合は94年までは30%程度で推移していたが、95年に前年比1,239%の上昇となり、誘致企業の割合が80%を越えている。これはトヨタ九州が現地法人化され初めて黒字に転じたためである。

次に、固定資産税であるが、誘致企業からの税収は93年に前年比で288%の上昇となっているが、これは92年のトヨタ九州の立地によるものであり、同じように96年に前年比231%の上昇があった。これもトヨタ九州に適用されていた5年間の優遇措置が終了したことにより税収が増加したためである。現在、固定資産税総額に占める誘致企業の割合は50%を超えるようになった。このように税収に占める誘致企業の割合は年々高くなっており、特にトヨタ九州が納税するようになり宮田町の財政状況は確実に好転している。

しかし、図6の個人住民税を見ると誘致企業従業員の納税割合は未だに10%未満である。つまり、従業員は町外からの通勤が主であり、町内に定住していないことを示している。

⑤財政

宮田町の財政力指数は貝島炭鉱が採炭を続けていた60年代前半まで0.90前後で推移していた。しかし、石炭産業が崩壊した後は急激に悪化し、0.20を下回るまでになった。近年、トヨタ九州をはじめ町内の誘致企業からの税収が増加したが、それでも0.48と福岡県内97市町村中29位である。

また、歳出総額は90年代前半から毎年3億円規模で増加していき現在約100億円前後で推移している。誘致企業の税収増加分だけ歳出は増えてはいないのである。つまり、誘致企業からの税収が増えた分だけ地方交付税交付金が毎年減額されている。

6. 筑豊地域の地域振興の方向性とその課題

(1) 筑豊地域の地域振興と方向性

筑豊の歴史は石炭の歴史であり、歴史自体は約百年の厚みしか持ち得ない。本来「筑前」と「豊前」という全く別の「くに」が石炭を中軸にした経済的等質地域（同質空間）を形成したものであり、1つの中心都市を核とした結合地域（分極空間）ではない。そのため、地域計画の問題によっては、中間市や遠賀郡が加えられたり、産炭地振興法2条地域に北九州市や福岡市が加えられているなど、「筑豊」それ自体の定義が弾力的に対応されてきた。

本研究では建設省の地方生活圏に示されるように、筑豊東地区、筑豊中地区、筑豊西地区の4市20町1村を包摂する地域を地域振興という視点で検証してきた。そこで明らかになってきたことは、石炭産業崩壊後、同じような社会的疲弊を受けているという同質性を有しており、地理的にも遠賀川を中心とする筑豊盆地に内在しているために外部との接触は必ず「峠」を越えるという行為なしには不可能である。しかも、北九州市、福岡市の両経済圏に挟まれた地域としての共通性をも有している地域だということである。

しかしながら、3地区は独自の歴史と文化を持っており、国勢調査でも明らかなように1995年においても、その通勤構造は福岡、北九州の両都市圏から牽引を受けつつそれぞれの地区は独自性をもって各中心都市と結ぶ分極空間を形成している。つまり筑豊の一体化は、その呼称とは裏腹に実態とかけ離れているという認識から出発する必要がある。

とは言え、圏域は決して固定的にとらえるのではなく、将来の展望を踏まえて計画空間として設定されることも必要である。筑豊西地区22万人、筑豊中地区13万人、筑豊東地区16万人を合計すると50万人の都市圏を形成する。これは一定の高次都市機能をもちうる規模である。また、3地区は前述したが、石炭という経済的鎖で一度結ばれ、その後遺症に苦しむ地域としての共通性を持っている。つまり、3地区の共通性と個別性を踏まえて、実質上の日常生活圏である広域圏を基礎単位とした地区の施策課題、筑豊地域内の相互交流の活発化と長期的な一体的発展の方向とに分けて検討する必要がある。

(2) 筑豊地域をとりまく5つの条件

筑豊地域の地域振興を考える際に留意しなくてはならない条件ないし背景として5つのことがある。

第1には、筑豊地区に内在する問題点であり、「負の遺産」ともいえる構造的な問題を内包しているということである。しかし、地域には固有の特性と経済的なポテンシャル（可能性）がある。それをどのように評価するかによって、発展の方向性は異なってくる。このポテンシャルの評価が第2の問題である。第3には、この筑豊地域だけではなく、それをとりまく地域条件の変化をどのように展望するかである。この点では、福岡、北九州の両百万都市の動向も大きく関わってくる。第4には、その地理的条件の変化にも含み込まれるが、具体的に筑豊地域に関わるプロジェクトがどのように構想されているか。そして、第5には、トヨタ進出のインパクトをどのように受け止めかである。

(3) 筑豊に内在する問題点

まず第1には「石炭後遺症」である。鉱害、ボタ山、恒常的な高失業率、高生活保護率の問題はマイナスからの出発ということで「負の遺産」と位置づけることができる。

第2には経済基盤の脆弱性である。産炭地振興はコア企業の立地を一つの柱として進められてきたが、トヨタの進出でようやく一筋の光が見えつつあるものの、生産規模や下請け工場群の進出等、楽観できる状態にはない。また、それ以前に進出してきた企業は相対的に女子雇用型の企業が多く、若年男子の定住につながっていない。さらに、失業対策

事業等の公共事業は、中高年労働力の活用という点には効果が認められたが、公共投資依存型の経済構造、社会構造を作り上げてきた。

第3には、インフラ整備の問題がある。圏域内外を結ぶ道路網の整備計画はあるものの、用地取得の難航等で遅々として進んでいないのが現状である。高速交通体系は若宮ICを利用できるものの、筑豊地域南部からの利用はとてもアクセスがよいとは言えない。また、高速交通体系の充実策の一つとして「新幹線筑豊新駅」（仮称）の開設は筑豊中地域を中心に直方商工会議所青年部が中心に「熱意でとめよう。新幹線」キャンペーンを1990年から開始するなど強い要望がある。しかし、180億円という地元負担金の問題や利用率の問題で着工のめどすら立っていない。だが、JR筑豊本線と篠栗線が2001年の完成を目指して電化・複線化の工事に入っていることは地域振興上も大きくプラスに作用するであろう。さらに、現在造成中や計画中の工業団地は白鳥団地（田川市、56ha）を除いては全て50ha以下という小規模のものでしかない。100haを越える中核工業団地の造成が待たれる。

第4にあげられるのは脆弱な財政基盤であろう。現在、国内で唯一の赤字再建団体である赤池町をはじめ、圏域の自治体の財政基盤は弱い。他方で「産炭地振興法」は2001年に期限切れを迎える。自立への対応を急がなくてはならない。

最後に第5の問題として人口・労働力の偏りが問題として上げられる。第1章で明らかにしたが、その高齢化率は県下最高であり、東地区ではすでに15%を越える高齢化率を示しており、産業振興だけではなく、福祉の視点も忘れてはならない。

（4）筑豊地域のポテンシャル

筑豊地域はマイナス面がまず目についてしまうが、将来の地域振興策を検討する上で評価すべき固有なポテンシャルが内在している。

第1には県の中央に位置しているという地理的好条件である。しかも、福岡、北九州両政令指定都市に挟まれた圏域にある。しかしながら、それが有効に作用していない要因の一つとして交通基盤立ち後れを指摘することができる。盆地という地形を克服する交通基盤の整備は必要不可欠である。

第2には産炭地域政策で今までに誘致した企業を含め、圏域の工業集積が事業所にして1,600、従業員4万人規模に達している点である。この既存集積をいかに拡大し、異業種間の交流を深めていくことが課題である。

第3には、広域観光の拠点となるとまではいかないまでも、住民の身近に豊かな自然環境が残されているという点である。これを魅力的なレクリエーションの場として整備していけば、大きな可能性を内包していると言える。筑穂町に開設された県内初の人口スキー場等はその好例である。

第4には大学および企業も含めた研究機関の立地である。とりわけ、九州工業大学情報工学部、近畿大学九州工学部の立地は飯塚市に研究学園都市としての地域振興の可能性を広げた。田川市も福岡県立大学が開設され、直方市には中小企業経営者を対象とした中小企業大学も開校している。今後は、これらの施設の活用と地元企業をも含めたネットワークをいかに広げるかが課題として揚げられる。

最後に、究極の地域振興政策は「人づくり」と考えるならば、地域活動の芽が出てきていることは評価したい。

（5）将来の周辺地域環境の変化

地域振興とは現在だけではなく未来をも視野に入れながらすすめられるべきものである。その意味において筑豊地域をとりまく条件がどのように変化するか大枠を押さえなが

ら計画を立案していくことは必要不可欠である。

まず予想されることは、近接する福岡市の成長であろう。第1章で明らかなように、人口増加のスピード、規模、求心力いずれをとってもその都市能力は群を抜いている。九州の一極集中として、そのマイナス面も取り沙汰されながらも高次広域的都市機能を拡充させながら周辺都市の成長を促進していることは確かであり、この地位とテンポは変わりなく続くとみられる。筑豊地域としてはその波及効果をいかにスムーズに引き込むかを真剣に考える必要がある。

次に、福岡市に比べその成長は停滞ぎみではあるが、北九州市も着実に産業構造の転換を図っている点である。遠賀郡を中心とした人口増加は、北九州市の影響が大であることは前述した。特に中地区は北九州市と年々その結びつきを深めてきている。北九州市の人口は今後も漸減状態が続くであろうが、その都市機能は筑豊地域の比ではない。

また、近年福岡市、北九州市の国際化が加速度的に進み、特にアジアとの連携を強めている点である。昨年のアジア経済危機によって減少した貿易量も長期的に見れば右肩上がりの傾向を示すことは明白であり、中国をはじめ潜在的な巨大マーケットに近接する地理的好条件を活用することを筑豊地域も十分考慮すべきである。

最後に「シリコン・アイランド」から「オートモービル・アイランド」へとも言うべき九州全体への自動車関連工業の集積である。これらの条件変化を踏まえた上で筑豊地域の地域振興策を検討していくことが現在求められているのである。

7. まとめ

福岡県筑豊地域を研究対象として地域振興という視点から地域を検証し、提言を行った。本研究では、まず、人口増減率の変動から筑豊地域の特性を明らかにし、他地域と比較することによって地域の全体像を把握した。その結果、筑豊地域の25市町村が主成分分析、因子分析という2種類の多変量解析を適用しても、非常に高い共通性を示すことと他地域に対して特殊性をもっていることが明らかになった。具体的に筑豊地域は、福岡、北九州両都市圏に空間的、距離的に近接しているにもかかわらず、その波及効果がほとんどみられない。つまり、停滞地域と定義することができる。これは、現在までの様々な地域振興政策が、筑豊地域の活性化と人口の増加を目標に掲げて実施されてきたという経緯を考えれば、結果的に失敗に終わってきたことが計量地理学的にも証明されたのである。

次に、コア企業として期待され、1992年に宮田町に進出したトヨタ自動車九州と宮田町の地域変容を検証する必要があると考え、調査を実施した。その結果、税収、工業出荷額の増加等その効果を指摘することはできる。しかし、今回の調査では景観の大きな変化としてその効果をとらえることはできなかった。期待された下請け企業の筑豊地域への進出はほとんどなく、その生産システムはトレーラーを活用した部品の海上輸送と陸上輸送に支えられており、現在の20万台体制が続く限り、下請け企業が進出するメリットはない。グローバルな視点と規模で生産拠点を展開する企業と、そのインパクトを積極的に地域振興に生かしていくためにはどのような施策をとるべきなのかを考察した。

まず、居住地を選択するという意志決定行為が住環境や教育環境、買い物の利便性といった地域の都市化の度合いによって大きく左右されることが明らかになり、近接する地域との都市化の競争が、そのまま人口流入地帯となるか、流出地帯となるかの違いとなって表れてくる。つまり地域振興とは「働く場所、学ぶ場所、買い物をする場所等」が整備されて初めてそこが「住む場所」になりうるという視点から進められなければ、成功しないことを宮田町の例は物語っている。だが、人口2万人の町に工業団地の造成という手法で4千人をこえる雇用の場が創出されたことは地域振興の一つの成功例でもあり、商業施設の集積や基幹道路網の整備も着実に進んでいる。よって、宮田町が将来にわたってどのよ

うに変容していくかは、今後も見守っていく必要がある。

次に、地域振興政策は地域のもつポテンシャルを最大限活用すること、逆に地域のマイナス要素を一日も早く取り除くという政策が、車の両輪のように同時に進行されなければならない。現在までの筑豊地域の地域振興政策は、どちらかといえば、「負の遺産」に代表されるマイナス要素を取り除くことに力点が置かれてきた。確かに鉱害復旧等の基盤整備は必要である。しかし、今後は福岡、北九州両都市圏の中間、県の中央部に位置するという立地条件を生かす地域振興政策が必要である。その具体例として、両都市圏の都市化の波及効果を積極的に取り込むためにJR筑豊・篠栗線の電化・複線化工事が進められている。両都市圏の波及効果が玄界灘に面したJR鹿児島線、国道3号線に沿った地域におよんでいる現状を考えた場合、筑豊・篠栗線の改修は筑豊西地区のみならず、筑豊地域全体に大きなインパクトを与える。さらに九州道の活用や新幹線筑豊新駅（仮称）の設置等が地域振興政策として期待される。

このような大型プロジェクト実現のためには、広域行政や市町村合併は避けて通れない問題である。住民感情や高齢化社会に向けて住民サービスの低下を危惧する声は、今回の調査でも多数聞かれた。しかし、筑豊地域の自治体は財政指数も低く、「産炭地振興法」の助成措置によって役場自体が貴重な雇用の場として位置づけられてきた経緯がある。振興法廃止後、必ず肥大化した行政の改革問題と合併論議が筑豊地域でまき起こるであろう。その時に思い切った改革とスリム化に成功するかどうかが、21世紀の筑豊地域の地域振興の鍵となる。

また、地域振興政策の立案はその時代ごとの経済状況に非常に大きく左右されてきた。当然ことだが、計画立案した時の経済状況とその計画を実行した段階で経済状況が変化すれば、計画を変更し、時には中止することも必要である。だが、地域振興の主体が行政機関である場合、いったんスタートした計画を柔軟性をもって変更していく視点と勇気が欠如していたために、目標を達成できなかった地域振興政策も数多い。この反省に立って、長期的な経済予想と都市化の進捗状況を考えた上で、民間活力の導入を積極的に受け入れる視点から、ポスト産炭法の振興計画を立案すべきである。その際、目的は産業基盤の整備より生活基盤の整備に重点を置くべきである。生活基盤の整備こそ地域振興への最短の道であると提言したい。

最後に、地域振興とは住民の幸福を願ってなされるものであり、「住民の住民による住民のための」ものでなくてはならない。よって住民の意識が地域振興の鍵を握っているのである。言い換えるならば「郷土愛」こそ地域振興の源であり、そのような豊かな心をもつ住民の育成が最良の地域振興策なのである。今回の調査をつうじて筆者は、その重要性を再認識し、筑豊地域の教育現場こそ地域振興の最前線であるとの結論を得て、本研究を終了したい。

参考文献

- 北村 嘉行・矢田 俊文（1977）：『日本工業の地域構造』,大明堂,p98-135.
竹内 淳彦（1983）：『技術集団と産業地域社会』,大明堂,p35-77.
矢田 俊文（1996）：『国土政策と地域政策』,大明堂,p 88-166.
土井 仙吉（1978）：筑豊炭鉱業の崩壊と地域の変容,福岡教育大学紀要,28,p18-29.
水野 真彦（1997）：自動車産業の事例から見た企業間連関と近接,地理評,70,p352-369.
友澤 和夫（1995）：工業地理学における「フレキシビリティ」研究の展開,地理科学,50,p289-307.
鹿島 洋（1995）：京浜地域外縁部における大手電機メーカーの関連構造,地理評,67,p423-446.