

序章 関門地域研究と「ソーシャル・キャピタル」*

山崎克明、道盛誠一

I. 関門地域研究とソーシャル・キャピタル¹⁾

「関門地域」は、狭義には関門海峡に面した地域であり、下関市の一部と北九州市門司区門司港地区からなる地域であるが、広義には下関市と北九州市とで構成される範囲を指す。この地域、特に狭義の意味での下関と門司との関係は古い。そこでは海峡を挟んで人々の活発な交流の歴史と伝統がある。

特に近年では観光開発の影響もあって、関門地域はますますその一体化を強めつつあるように見える。その一つの象徴的な試みとしての関門花火大会は、いまや年中行事の一つとして地域に根付いているといつてよいであろう。また、特に行政の取り組みとして、下関市と北九州市の間には、両市による関門景観条例の制定、関門海峡観光推進協議会や関門地域行政会議の設置、市立図書館などの相互利用や高齢者による市立施設の相互利用、北九州市から下関市馬島への給水事業、関門連絡船への両市の支援など、さまざまな分野での連携を強める試みが行なわれている。

しかし、問題は、そうした動きが地域住民の生活レベルおよび意識レベルにどの程度定着しているかということである。換言すれば関門地域共同体、関門地域文化を語りうるまでの関係が、少なくとも狭義の関門地域に存在するのかどうかということである。

コミュニティの崩壊が語られるようになって久しい。そこではかつて存在した地域共同体が、そしてそこで育まれてきた地域文化が消滅の危機にある。その背景には Economy and Efficiency を追求してやまない「近代化」(modernization) の追求があった。そして今、その負の側面を克服する努力が各方面で見られる。「脱近代化」(post-modernization) を追求する動きがそれである。地域再生 (community rebuilding) の試みと研究もその一つである。たとえば伝統的な地域住民組織とは組織原義を異にするボランティア・グループや NPO が噴出しており、ここに新たな市民社会の形成を見ようとする研究は枚挙に暇がないほどである。そこではかつて近代化の過程で追求された「効率性と民主性」という一件矛盾する命題に、新たな視点から迫ろうとしている。

関門地域の場合はどうか。どの程度「コミュニティ」が語りうるのか、あるいはそれを再生ないし形成する可能性はあるのか。その程度および可能性を知る一つの方法は、関門地域の人々の中にどの程度の「ソーシャル・キャピタル」(社会的資本ないし社会関係資本) が蓄積されているか、そしてそれが形成され蓄積される可能性があるかを確認することである。

* 本稿の執筆分担：I. を山崎が、II. を道盛が担当。

「ソーシャル・キャピタル」という用語と概念を広く世界に普及させることに貢献した研究者の一人であるロバート・パットナムは、「ソーシャル・キャピタル」を「調整された行動を促すことによって社会の効率性 efficiency を高めることのできる信頼、規範、ネットワークといった社会組織の諸特徴」と定義した²⁾が、ここではソーシャル・キャピタルとは何かについて立ち入った議論をするつもりはない³⁾。われわれはごく一般的に、人々が「信頼関係」をもとに一連の「ネットワーク」を形成してつながり、「価値」を共有するとき、そこに「ソーシャル・キャピタル」が形成されるとみる。したがって、ソーシャル・キャピタルは、人々の「関係性」にかかわる概念である。ソーシャル・キャピタルがしばしば「社会関係資本」という言葉で表現されるのはここに由来する。

そして、信頼関係を基礎とした多様なネットワークを通して人々の間に共通のものの見方（たとえば地域の共通性や一体性、将来像などについての価値認識・規範意識）が深まり広がれば広がるほど、その人々のソーシャル・キャピタルは豊かになり、その人々の住む地域のソーシャル・キャピタルの蓄積は大きくなり豊かになるということができる。

このことは、とりもなおさず、ソーシャル・キャピタルの蓄積の程度が関門地域で生活する人々の生活の質的豊かさ（QOL）を規定する、ということであるといってよい。観点を変えていえば、関門地域の住民のソーシャル・キャピタルが豊かであるかどうかは、その地域に住む人たちのさまざまな側面での「地域づくり」ないし地域コミュニティ local community 形成の可能性あるいは地域づくりないし地域コミュニティの形成能力（地域統合能力）の高さを規定するということができる。地方政府ないし行政当局間の、あるいは住民団体や市民活動団体の間の公式の連携の取り決めは地域連携の形成にとって有効な手段であることはいうまでもない。しかしこれらの努力も上に記したような意味でのソーシャル・キャピタルの蓄積によって裏付けられているのでなければ、その実効性の程度は低いと言わなければならないであろう。

わたしたちはこれまで、関門地域を「関門都市圏」として捉えるべきことを提唱し、経済関係を中心にさまざまな側面からそれを検証する努力を重ねてきた。本研究では、それらの研究を踏まえて、関門地域の総合的構造的特質を把握しようとする。そして、われわれは、この地域の全体的状況を把握する一つのキー・コンセプトとして「ソーシャル・キャピタル」を設定することによって、そこに住む人々の関係性に注目し、その中にどの程度「都市圏」としての一体性ないし地域的統合力をどの程度見ることができるかを検証しようとする。

Ⅱ. ソーシャル・キャピタル計測の先行事例から学ぶもの

1. ソーシャル・キャピタルを考える

わが国において「社会資本」という語彙がどのような定義の下に用いられてきたか、を振り返ってみることから始めよう。「社会資本」の原語も、social capital だからである。よく引用されるように、『経済審議会社会資本研究会報告書』（1969）による定義が参照に値するであろう。「社会資本は、私的な動機による投資のみに委ねられているときには、国民経済社会の必要性からみてその

存在量が不足するか、あるいは著しく不均衡になる等の望ましくない状態におかれるであろうと考えられる資本」という定義づけに明らかであるように、物的基盤施設ないし設備に重点をおいた用いられ方が「社会資本」の用語法に特徴的なのである。とはいえ、物の豊かさが実現し、産業構造大いなる変化を遂げ、しかも環境問題や資源問題を強く意識するようになるという状況変化のもとで、「社会資本」の内実は変化もしてきた。すなわち、ハード施設ないし設備の融合と多機能化が求められてきただけでなく、今日の流行語「ユビキタス・ネットワーク社会」の到来に対応するニューインフラを含み持つべきものとされている。当然ながら、想定される用途も生活や文化領域を強調したものになっており、「ソフト資本」というようにシステムやアイデアといったソフト面が強調されるようになってきているのである。「社会資本」利用者の「コミュニケーション」を増進することによって、「コミュニティ」の再生なり創生に資することが期待されるように変化してきている、といってよいであろう。

とすれば、われわれが用いようとするソーシャル・キャピタルとの相違はどこにあるのであろうか。定訳いまだ定まらずだが、ソーシャル・キャピタルを用いてなにごとかを語ることがいまやわが国でも多くなった。大阪大学 NPO 研究情報センターが主催した「ソーシャル・キャピタル研究会」が開始されるにあたって、その趣旨説明は、「ヒューマン・キャピタル（人的資本）が一国の成長発展にとって重要であることはよく知られているが、最近ではこれとならんで、ソーシャル・キャピタル（社会関係資本、市民社会資本、信頼、互酬、規範、ネットワークなど人間関係、社会関係に関する目に見えない資本）の重要性が指摘され、経済学（経済成長論）、経営学、財政学、政治学、社会学などの新しい学際的トピックになりつつある」（ソーシャル・キャピタル研究会 HP）としている。

はたして「新しい学際的トピック」なのであろうか。たしかに、情報処理論ないしネットワーク・システム論で蓄積されてきた成果があり、それらの成果が社会分析に応用される側面を強くもつようになり、計量社会学をはじめとした諸領域で目覚ましい成果が上げられつつある。人と人との関係や人と組織との関係、組織と組織との関係、人と社会との関係、組織と社会との関係に注目した取り組みが着実に増えていることは、「情報化」が著しく進展してしまでにない社会の変容を経験するようになった現代社会にあって重要な科学的な成果である。計量社会学領域における社会ネットワーク論や社会システム分析の分厚い蓄積をみればよい。あるべき社会の編成様式を問うてきた筆者も強く同感する。

さりながら、社会学における未開拓の領域が新たに開拓されたわけではないのではなかろうか。ドイツ系社会学においてもそうであったし、アメリカ流社会学においても開拓された、制度論アプローチを想起すればよい。社会心理学における、社会構成体分析も参照されよう。事実発見型ならびに制度論的な型の考察を展開した先駆者たちを枚挙することができる。当然ながら、文化人類学の領域における互酬様式の検証も参照されて然るべきである。アソシエーション論や相互扶助論の長い歴史と、主要な言説を想起すべきである。それらは思想に止まったのではなく、生産協働や消費協同、友愛組合などなどという組織的取り組みないしは運動へと具現化された歴史をもつのである。先行研究においては、「地域通貨」⁴⁾に言及するものが散見できるだけで、上述来のことがら

をふまえているとは思えない。

経済学の領域に照らしても、先行研究として見逃しならないものが多く思い出されるであろう。物的資本に偏る傾向を強く孕みながらも、人間関係に着目した言説を展述した先行事例を容易に見出すことができる。J.S.ミルの如く、時代に受け入れられ知名を誇ることでできた者でも、人間関係のあるべき姿を指し示すことに言説の力点をおいた。わが国に限定しても、経済学の革新を担った先達を挙げることはたやすい。例えば、玉野井芳郎がそうであろう。経済学が人間関係学であることを強く認知したゆえに、対自然の関係性を重視して「生命系」を説いた。また、「社会的費用」(傍点は筆者)を説き、経済学論壇の物的資本への偏向を正すべく「社会的共通資本」を概念化した宇沢弘文を思い出せばよい。われわれは、かような先行研究の蓄積をふまえて、「新しい学際的トピックになりつつある」というソーシャル・キャピタル論評価を冷徹に見据えておきたい。

かように縷々述べてきたことには理由がある。ソーシャル・キャピタル論を活用して取り組みが展開されている分野を見たときにある種の特徴が見て取れるからである。現代の経済社会の「ガバナンス」問題に接近するための有力な議論としてソーシャル・キャピタル論を評価する向きのことを指している。端的には、企業経営ないし企業管理における応用が伸張していることである。ソーシャル・キャピタル論での分類にしたがえば、橋渡しし bridging 型ではなくて、結合 bonding 型の、排他に転じる可能性を孕んでいるソーシャル・キャピタルが先行進展する可能性を秘めている。構成員の上下関係に機軸をおいて内部的結束を図ることにもともと鋭意な組織において、「新しいガバナンス論」としてトピック化しつつある状況を憂うのである。協働の場としての論理と倫理が点検・検証され、頑丈な安全網が構築される努力が同時並行で傾注されているとは思えないからである。人間関係を見る場合に、基本は2様であろう。縦関係を重視するか、横関係を重んじるか、である。われわれは、「ガバナンス」の視点を排除するものではないが、縦関係ではなくて横を重視してソーシャル・キャピタルを応用する。あえて「ガバナンス」論に沿って敷衍するとすれば、セルフ・ガバメントを重要な構成要素として考えるという立場に立つ。

2. 計測の先行事例から何を学ぶか

内閣府(2003)をもってわが国における本格的な計測の嚆矢とすることに異論はない。第1に、この調査で採用された指標が「ソーシャル・キャピタル統合指標」という名前で語られはじめているからである。第2に、同調査を受託した日本総合研究所ならびに同研究所と連携した大阪大学大学院国際公共政策研究科が、ソーシャル・キャピタル計測の第一線にあるからでもある。第3に、きわめて丹念な先行研究調査を実行しているからである。

同調査は、I. でも触れたパットナムの定義に基本的に依拠しつつ、3つの目標を設けている⁵⁾。すなわち、

- ①「ボランティア活動を始めとする市民活動の活性化は、ソーシャル・キャピタルの培養をもたらすのであろうか。」
- ②「ソーシャル・キャピタルの蓄積は、社会の有する問題解決能力や効率性を向上させるのか。」
- ③「ソーシャル・キャピタルの蓄積状況は、わが国ではどのようになっているのであろうか。」

したがって、同調査の狙いは、「ボランティア活動を始めとする市民活動とソーシャル・キャピタルとの間に、わが国において相互に作用する関係があるのかどうかを明らかにするとともに、わが国におけるソーシャル・キャピタルの蓄積状況の定量的な把握を試み、さらに国民生活面等への効果を検討・検証する」⁵⁾ となる。つまり、計測者の視点は、市民活動、それもボランティア活動に象徴される活動の仕方に重きをおいて、それがソーシャル・キャピタルをどの程度「培養」しているのかを計測しよう、というところにある。

表1 ソーシャル・キャピタルの測定指標

構成要素	本調査アンケートでの調査項目	その他
つきあい・交流 (ネットワーク)	【近隣でのつきあい】 ・近隣所とのつきあいの程度 ・近隣所とつきあっている人の数 【社会的な交流】 ・友人・知人とのつきあい頻度 ・親戚とのつきあい頻度 ・スポーツ・趣味等活動への参加 ・職場の同僚とのつきあい頻度	・近隣とのつきあい (NHK 全国県民意識調査, ※以下 NHK 調査) ・仕事以外でのつきあい (NHK 調査) ・親戚とのつきあい (NHK 調査)
信 頼 (社会的信頼)	【一般的な信頼】 ・一般的な人への信頼 ・見知らぬ土地での人への信頼 【相互信頼・相互扶助】 ・近所の人々への期待・信頼 ・友人・知人への期待・信頼 ・親戚への期待・信頼 ・職場の同僚への期待・信頼	・近隣の人への信頼 (NHK 調査) ・親戚への信頼 (NHK 調査) ・仕事でつきあっている人への信頼 (NHK 調査)
社会参加 (互酬性の規範)	・地縁的活動への参加 ・ボランティア・NPO・市民活動への参加	・ボランティア活動行動者率 (社会生活基本調査) ・地域行事への参加意向 (NHK 調査) ・人口一人当たり共同募金額

出所：内閣府（2003）p.38

同調査が計測しようとしたのは、表1のとおりである。ソーシャル・キャピタルを、つきあい・交流、信頼、社会参加の3つの要素から成るものとして整理し、合計14のアンケート調査項目に落としている。それらの発達状況について、個人対象に全国の都道府県にアンケート調査を行ったものである。郵送によるものとWebによるものとの2種で実施されている。結果分析によれば、両者に統計上有意な差異は認められなかったという。

その結果分析は、都道府県分類でのものになっているが、ソーシャル・キャピタルが豊かな地域ほど失業率や犯罪率は低く、出生率が高く、平均余命も長いという相関関係が得られるというものである。すなわち、地域のつきあい・交流、信頼、社会参加の密度が高い地域ほど、失業率や犯罪率が低い安全な地域社会が形成されているし、高い出生率や寿命に象徴される安心できる社会が形成されていることがわかった、ということになる。

この内閣府（2003）の調査報告を継承して、山内・伊吹（2005）がある。既述の大阪大学大学院国際公共政策研究科 NPO 研究情報センターによる取り組み、すなわち同センターが2004年度に推進した「ソーシャル・キャピタル研究プロジェクト」（その前史として、内閣府（2003）と同時並行で行われた、既述の「ソーシャル・キャピタル研究会」事業がある。）の成果である。内閣府

(2003) が都道府県マクロの分析であったのに対して市町村比較を志向したり、内閣府(2003)で課題として指摘していた事項や領域に踏み込もうとするなど、同書は意欲的な取り組みであると評価できる。地域の文化力や教育、投票参加、IT、まちづくり活動、ジェンダーといったテーマへの取り組みが行われていることに注目しよう。ただし、アンケート調査型ではなくて、丁寧な収集と選別作業を経た既存データ活用型の調査研究である。「日本の統計データを用いた実証研究はほとんど行われていない」⁶⁾ というように、わが国の計測研究が端緒についたばかりであるという状況を考えれば、画期的な論文集であるといえよう。しかしながら、国民生活審議会が開発・提唱した「新豊かさ指標(PLI)」の活用は都道府県レベルへ、さらに市町村レベルへと降りてきている⁷⁾。今のところ時系列分析には適さないが、個票データの活用を試みることのできる貴重な統計資源であろう。

われわれにとっての課題は多い。そもそもソーシャル・キャピタルが無形の、極めて抽象度の高い概念である。それだけに、代替変数を設けることがある程度必然かもしれない。それにしても、代替性の度合いを検証する手続きが周到に行われる必要がある。さらに、研究史のなかでソーシャル・キャピタル論をめぐるて交わされてきた批判をどのように踏まえるかが問われている。すなわち、例えば、統計標本の小集合が対応する地域の特殊性(文化、歴史など)をどのように分析に織り込めばよいか、である。調査対象の文化的偏差、歴史的偏差をどのような基準で抽出可能かを問い、既存の統計のデータを選考するだけでなく、新たな統計調査のあり方を模索する試みが鋭意追求されなければならない。

「地域」そのものをどのように捉えるかも、課題として依然として残っている。山内・伊吹(2005)が市町村比較を志向したという特徴を持つと既に述べたが、従来から統計数値分析において指摘され続けてきた、「地域」を行政区画と等置する限界(行政区画に拠るかぎりには、商圈などに代表される経済圏が正確には分析されたことにならない、などなど)を免れていないのである。過去10年の経年においてようやく育まれてきた個票データの利用が、鋭意志向されるべきであろう。分析目的なり仮説なりの特性に照らした地域割りないしはコミュニティ単位の集計が試みられてよいであろう。ソーシャル・キャピタルが容易には他地域に移転できるものではないという性格を濃厚にもっていると指摘されているだけに、この種の試みは重要である。特にわれわれは、行政区としての市域をまたがる地域、それも単なる隣接地域ではなくて海峡という地理的懸隔によって隔てられながらも繋がりを保ってきた地域、しかも行政県を異にしている地域を対象として分析をしてきたことを思い出そう。われわれこそ、この点において独自の集計方式を編み出すことを課題として担っていることを確認しておこう。最後に、文化的特性もしくは歴史的特性そのものとの関連で言及しておきたい。このところ各地で展開されている「地元発見」や「地元資源再発見」の取り組みが参照されるべきである、ということである。関門地域については、地元の経営者たちの活動団体が展開してき、『下関の誇り100選』や『女性の選ぶ関門100選』、『豊関の誇り100選』、『豊かな下関』ふるさとのまちムラ100景⁸⁾として実を結んだものがある。これらをはじめとした地元の取り組みとわれわれの調査研究活動とをどのように融合できるかが、われわれには問われていると考える。また、大阪大学の研究プロジェクトが調査研究活動の過程で検討材料に挙げてい

た祭り、書店、喫茶店は、関門地域であればこそ重視すべき要素であると考えられる。喫茶店以外の飲食店もそうであろうし、博物館類似施設もそうであろう。もちろん、それらが住民にとってどのように活用されているものであるか、という質的な分析に適う設問を工夫する必要がある。

ソーシャル・キャピタルの効果として取り上げられる指標についての内容的な吟味もこの際重要な課題である。例えば、犯罪件数の多い少ないという事象の価値評価は、多い＝悪、少ない＝善という照応関係でよいであろうか。すなわち、絶対件数は減少を示しているにもかかわらず、「凶悪犯罪」の凶悪化がことさらに問題視される昨今の時代相が物語るものを重視したいと考える。出生率の低さ高さについても、同様である。高出生率ゆえに高く評価されて、評判の地方自治体がある。行政の子育て支援の水準の高さもその評価の重要な部分である。しかしながら、住民の動線とそれに配慮した屋外施設の整備や土地活用、まちの景観といった点で、必ずしも評判どおりではない実態が同時にあるように思えてならない。すなわち、住民の居心地よさなり住みやすさをより重視した調査を心がけたいと考える。

また、NPO 設立数の多寡という事象についても、類似の指摘ができよう。いうまでもないが、NPO とは、1999 年法にもとづいて設立された法人組織であって、設置基準にもとづいて中央政府もしくは地方政府によって認可されたものを指す。たしかに、同法によって認可された団体が新しい類型の民間非営利団体であることはまちがいないであろう。地方政府の外郭団体紛いの NPO や破綻した第三セクターの衣替え NPO の存在を控除したとしても、ソーシャル・キャピタルの蓄積状況との相関を問うことの意義に揺らぎはない。それでも、ソーシャル・キャピタルの蓄積状況との関連を問うためには、それらの活動ないし運営実態についての情報を組み合わせることは不可欠であろう。また、ボランティア団体や NPO はソーシャル・キャピタルの培養器として重視されているが、活動実態があたかも人材派遣機能であるかのような、したがって参加者の参加意欲を殺ぐようなものもある。もちろん参加と運営が融合した、「培養器」にふさわしい実態を実現できているものもあるが、運営実態への満足度を問うことなどが組み合わせる工夫が必要である。また、今日においては、行政機関が市民活動団体を支援する窓口を設けることが一般化している。しかしながら、その業務のあり方によっては、支援機能を十分に果たせないこともある。三重県のように、出会いの場、交流の場を提供するだけの、いわば脇役に徹した、しかしそのための工夫を凝らした行政のあり方を念頭において、行政サービスの在りようを問うことも必要であろう。

参加団体の種別といえば、地縁組織として重要な団体についても言及しておこう。内閣府（2003）は地縁組織の活性化の必要を論じるにあたって、新住民が加入を「拒んでいる」と自治会や町内会の加入率低下や結成率低下現象の理由を述べている⁹⁾。しかしながら、自治会によっては、新住民への参加勧誘を積極的に行わない（行えない）ものもあり、場合によっては参加希望を拒むところもある。新住民の意識の在りようとともに新住民への対応の在りようを問う設問が考案されてよいであろう。

いま地方圏が当面している最大の課題は、地域間格差（過密・過疎）の解消は愚か、格差縮小の方向性さえ確立されないままに、高齢社会に突入し、少子化現象の昂進加わって労働人口の著しい減少時代を迎えつつあることである。このもとで、ソーシャル・キャピタルがどのような有効性を

もつものなのか、とわれわれは問いつづけたい。それにつけても、岩崎（2005）のように「既存のアンケート調査にとらわれることなく、中山間地域の実情に合わせた設問を設定することに務めた」¹⁰⁾と宣言できるような調査を志したいものである。

- 1) 本章をはじめとして、以下の諸章でも「ソーシャル・キャピタル」というカタカナ語を表記を採用している。その理由は、あくまでも便宜的なものである。すなわち、本共同研究の目的は概念規定をめぐる議論に立ち入ることに非ず、この「新しい学際的トピック」とされる概念を用いることによって関門地域研究の進展を図りうるかどうかを問うところにあるからである。したがって、どのような訳語を選択するかにも踏み込まず、ただし「社会資本」概念の伝統的用法とは区別を明確にするためにカタカナ語表記を採用している。
- 2) Putnam (1993), p.169 (河田訳 (2001), pp. 206-7) 参照。
- 3) この概念について手際よく整理した文献として、たとえば Field (2003) や Halpern (2005) を参照されたい。その他、主として経済社会の側面に焦点を当てた文献として、宮川・大守 (2004) を参照。
- 4) 「地域通貨」の多様さを念頭におけば、どの型を評価するのが問われる。筆者は、いわゆる地域通貨の、人と人とをつなぐ、人と人とのつながりを結びなおす機能を重視して、「コミュニティ通貨」と表記するようにしている。もっとも、これもカタカナ語を用いているのであるから、暫定的な用法でしかないが。
- 5) 内閣府 (2003)、p.33
- 6) 山内・伊吹 (2005)、p.i
- 7) 例えば、開将吉 (2004)、コミュニティシンクタンクふじ (2005)
- 8) 坂本 (2006)
- 9) 内閣府 (2003)、pp.96-77
- 10) 岩崎 (2005)、p.11

参考文献 1 * **

* 序章執筆にあたり参照した主要参考文献リストである。

** 出版年の新しいもの順で記載している。

坂本紘二(2006)「関門地域における観光交流推進への地域資源の掘り起こし」『下関市立大学産業文化研究所
所報』16, pp.1-24, 2006/3

コミュニティシンクタンクふじ(2005)『市民の『豊かさ指標』作成調査研究事業報告書』

岩崎正弥(2005)『中山間地域におけるソーシャル・キャピタル(地域力)調査報告書：愛知県豊根村、設楽
町名倉地区、長野県売木村の調査より』(発行：愛知大学中部地方産業研究所)

Halpern, David(2005), *Social Capital*, Cambridge.

宮田加久子(2005)『きずなをつなぐメディア：ネット時代の社会関係資本』

山内直人・伊吹英子編(2005)『日本のソーシャル・キャピタル』(発行：大阪大学大学院国際公共政策研究
科NPO研究情報センター)

宮川公男・大森隆編(2004)『ソーシャル・キャピタル：現代経済社会のガバナンスの基礎』

吉岡正彦(2004)「地域の厚みづくり、ソーシャル・キャピタルの醸成」『都道府県展望』547, pp.42-43,
2004/9 (<http://www.jri.co.jp/consul/column/data/239-yoshioka.html>)

開将吉(2004)「豊かさ指標方式による計算結果の背景を考える(前編)、(後編)」『とやま経済月報』
2004/4-5 (<http://www.pref.toyama.jp/sections/4015/ecm/index.html>)

金光淳(2003)『社会ネットワーク分析の基礎：社会的関係資本論にむけて』

Field, John(2003), *Social Capital*, London.

東一洋(2003)「ソーシャル・キャピタルとは何か」『ESP』2003/9

内閣府国民生活局(2003)『ソーシャル・キャピタル：豊かな人間関係と市民循環の好循環を求めて』

ソーシャル・キャピタル研究会 HP <http://www.osipp.osaka-u.ac.jp/npocenter/social2002.htm>

国際協力事業団国際協力総合研究所(2002)『ソーシャル・キャピタルと国際協力：持続する成果を目指して』
ABS (2002), "Social Capital Measurement・Australia," Paper prepared for OECD-ONS International
Conference on Social Capital Measurement, London.

ABS (2002), "Social Capital and Social Wellbeing:Discussion Paper", Commonwealth of Australia.

Alanen, Aku (2002), "Finland Country Paper," Prepared as a country report for the OECD-UK ONS
International Conference on Social Capital Measurement in London, 25-27 September.

Biber, Ulrich (2002), "Social Capital: Presentation of the Major German Statistics and the Topics They
Cover," Country paper prepared for the OECD-ONS International Conference on Social Capital
Measurement, London.

Bryant, Cindy-Ann and Doug Norris (2002), "Measurement of Social Capital: The Canadian, Expe-
rience," Prepared as a country report for the OECD-UK ONS International Conference on Social
Capital Measurement in London, 25-27 September.

Gehmacher, Ernst (2002), "OECD-conference on SOCIAL CAPITAL: SOCIAL CAPITAL-AUSTRIAN
REPORT," papers prepared for the OECD-ONS International Conference on Social Capital Mea-

- surement, London.
- Harper, Rosalyn (2002), “The Measurement of Social Capital in the United Kingdom,” Country Paper prepared for OECD-ONS International Conference on Social Capital Measurement, London.
- Herrmann, Vera and Robin Tillmann (2002), “The Social Capital of Switzerland: An Overview of Attempts to Define, Operationalise and Measure Social Capital,” Country paper prepared for the OECD-ONS International Conference on Social Capital Measurement London, September 25-27, 2002.
- Hudson, Lisa and Chapman, Chris (2002), “The Measurement of Social Capital in the United States,” Paper prepared for the OECD-ONS International Conference on Social Capital Measurement, London.
- INSEE (2002), “Country paper”, prepared for the OECD-ONS International Conference on Social Capital Measurement, London.
- OMORI, Takashi and YONEZAWA, Akiyoshi (2002), “Measurement of Social Capital in Japan,” September 2002, Paper prepared for the OECD-ONS International Conference on Social Capital Measurement, London.
- Requena, Felix, (2002), “Social Capital in the Spanish Quality of Working Life Survey,” Country paper prepared for the OECD-UK ONS International Conference on Social Capital Measurement London, September 25-27, 2002.
- Statistics New Zealand (2002), “The Measurement of Social Capital in New Zealand,” Country Paper prepared for OECD-ONS International Conference on Social Capital Measurement, London.
- van Schaik, Ton (2002), “Social Capital in the European Values Study Surveys,” Country paper prepared for the OECD-ONS International Conference on Social Capital Measurement London, September 25-27, 2002.
- Healy, Tom and Sylvain Cote (2001), *The well-being of Nations : The Role of Human and Social Capital, Education and Skills*, Paris : OECD CERL.
- Office of National Statistics (ONS) (2001), *Social Capital: A Review of the Literature* London: ONS.
- Uphoff, N (2000), “Understanding Social Capital : Learning from the Analysis and Experience of Participation,” in Dasgupta, Partha and Ismail Serageldin eds. *Social Capital : A Multifaceted Perspective*, Washington, D.C. : World Bank, pp. 215-252.
- Putnam, Robert D. (1993), *Making Democracy Work*, Ewing, NJ (河田潤一訳 (2001) 『哲学する民主主義』) 国民生活審議会 (1992) 『第 13 次国民生活審議会総合政策部会一次報告』
- 経済審議会 (1969) 『経済審議会社会資本研究会報告書』
- Office of National Statistics Social Capital HP <http://www.statistics.gov.uk/socialcapital/>
- WORLD BANK HP <http://www.worldbank.org/poverty/scapital/>

参考文献 2 * **

* 内閣府国民生活局（2003）が詳細な参考文献リストを掲載している。必見であろう。ここでは、左リスト作成後に発行されたもので、逐次刊行物に掲載された計測関連の文献をリスト化している。ただし、内閣府国民生活局（2003）のリストに未掲載の概念関連も一部掲載している。

** 出版年の新しいもの順で記載している。

櫻井しのぶ「大学のパラダイムシフト ソーシャルキャピタルとして地域に根ざした大学を目指して」『計画行政』28（4）, pp. 29-33, 2005/12

宮田加久子「インターネットと社会関係資本」『市場調査』(265), pp. 4-11, 2005/12

市田行信・吉川郷主・松田亮三「日本の高齢者——介護予防に向けた社会疫学的大規模調査（11）ソーシャルキャピタルと健康」『公衆衛生』69(11), pp. 914-919, 2005/11

市田行信・吉川郷主・平井寛「マルチレベル分析による高齢者の健康とソーシャルキャピタルに関する研究——知多半島 28 校区に居住する高齢者 9,248 人のデータから」『農村計画学会誌』24（4）, pp. 277-282, 2005/11

マシュー, M.「社会関係資本としての自立支援システムの利用者と職員の関係:東京都自立支援システムの元利用者の経験から見た職員との関係」『Shelter-less』(26), pp. 51-81, 2005/Aut.

竹林昌秀「今月の視点 社会関係資本と地域振興への展望——自治体出資法人・指定管理者・PFI」『地方財務』(613), pp. 91-106, 2005/7

大守隆「経済とソーシャルキャピタル」『NIRA 政策研究』18（6）, pp. 6-14, 2005/6

山内直人「ソーシャルキャピタルと NPO・市民活動」『NIRA 政策研究』18（6）, pp. 15-21, 2005/6

小宮信夫「治安再生とソーシャルキャピタル——安全・安心まちづくりの理論と実践」『NIRA 政策研究』18（6）, pp. 22-32, 2005/6

西出優子「ソーシャルキャピタル--海外での取り組み状況」『NIRA 政策研究』18（6）, pp. 33-40, 2005/6

中島豊「ソーシャルキャピタルと企業における人材活用」『NIRA 政策研究』18（6）, pp. 41-51, 2005/6

大江宏子・樋口清秀「ヒューマンネットワークによる情報獲得効果を巡る一考察：フォーラム活動とインターネットの代替・補完性に着目して」『情報処理学会研究報告. 情報システムと社会環境研究報告』2005(53), pp. 29-36, 2005/5

田中秀明・豊輝久・丸田雅博・田澤裕之「地域における農地・農業用水等の資源保全活動の実態」『農業土木学会誌』73（5）, pp. 371-374, 2005/5

大江宏子・樋口清秀「ヒューマンネットワークのスモールワールド的考察：女性管理職をメンバーとするフォーラム活動を巡る試論」『生活経済学研究』21, pp. 71-86, 2005/3

梅木眞「ベンチャー・キャピタルによる社会関係資本の構築:浜松地区の事例より」『流通経済大学論集』39（4）, pp. 1-15, 2005/3

大江宏子「経営学の理論と実践レポート（9）コミュニティにおけるソーシャルキャピタルとしての郵便局再考察」『郵政研究』(324), pp. 42-46, 2005/3

上原施門「ナレッジマネジメントと組織知能——最近の研究動向から」『山形県立米沢女子短期大学紀要』(40), pp. 51-61, 2005/1

- 金井一頼「産業クラスターの創造・展開と企業家活動——サッポロ IT クラスター形成プロセスにおける企業家活動のダイナミクス」『組織科学』38(3), pp. 15-24, 2005
- 中西純司「総合型地域スポーツクラブ構想の将来展望:市民参加型「まちづくり」の可能性を求めて」『福岡教育大学紀要. 第5分冊, 芸術・保健体育・家政科編』(54), pp. 63-76, 2005
- 大江宏子・樋口清秀・椎名達人「コミュニティにおける情報流通のsmallワールド的考察——既存の社会インフラのハブ機能に着目して」『社会情報学研究』9(2), pp. 1-19, 2005
- 竹井隆人「コーポラティブ方式におけるガバナンス構築の可能性について」『都市住宅学』(51), pp. 59-64, 2005/Aut.
- 伊藤守「ビジネス・アカデミア (82) 伊藤守のエグゼクティブコーチング (14) ソーシャルキャピタル指数は離職率や業績にも影響する」『週刊ダイヤモンド』92(48), p. 61, 2004/12/11
- 伊藤守「ビジネス・アカデミア (81) 伊藤守のエグゼクティブコーチング (13) ソーシャルキャピタル指数の高さが組織に与えるもの」『週刊ダイヤモンド』92(47), p. 63, 2004/12/4
- 金井一頼「地域における産学官連携の推進と「場」の機能」『竜谷大学経営学論集』44(3), pp. 1-12, 2004/12
- 高木晶弘「貧困削減と開発ネットワークの構築--社会関係資本を分析ツールとして」『国際文化研究紀要』(10), pp. 137-163, 2004/12
- 石田光規「社会関係資本 (Social Capital) ——その理論的背景と研究視角」『社会学論考』(25), pp. 51-81, 2004/11
- 堤英敬「地方政治に対する信頼——参加経験・社会関係資本・対人情報環境」『香川法学』24(2), pp. 240-218, 2004/9
- 宮田加久子「ソーシャル・ネットワーキングのメディアとしてのインターネット: オンライン・コミュニティにおける社会関係資本の形成とその効果」『認知科学』11(3), pp. 182-196, 2004/9
- 今井雅和「事業創造とソーシャルキャピタルを考える--試論」『産業研究』40(1), pp. 72-85, 2004/9
- 大江宏子「ネットワーク社会におけるソーシャルキャピタルを巡る一考察: 「社会インフラ調査」分析結果から」『生活経済学研究』20, pp. 175-189, 2004/9
- 佐藤慶幸「リスク社会とNPO——日本の市民社会に向かって」『竜谷大学経営学論集』44(2), pp. 36-49, 2004/8
- 山内直人「やさしい経済学 ソーシャル・キャピタル考 (1) - (8)」『日本経済新聞』2004/08/05-2004/08/17
- 諸富徹「地域経済発展と社会関係資本--発展概念の新しい展開とEUの戦略」『創文』(466), pp. 11-15, 2004/7
- 澤田敬人「OECD とオーストラリアの教育政策——グローバル化へのスプリングボードとソーシャルキャピタル強化のために」『オセアニア研究』(16) pp.1-8, 2004/5
- 大江宏子「地域の自立化と社会資本ネットワークの活用: イギリスにおける金融排除とその対応法」『生活経済学研究』19, pp. 193-224, 2004/3
- 小池敦「文化的多元性の下での社会正義——ロールズ再考」『文化経済学』4(116), pp. 31-45, 2004/3

- 坂本治也「社会関係資本の二つの「原型」とその含意」『阪大法学』53(6), pp. 1569-1598, 2004/3
- 三原武司「時空間のコントロールとソーシャルキャピタルの可能性——秩序形成の変遷を視点にして」『政治学研究論集』(20), 135-156, 2004 年度
- 小門裕幸「シリコンバレーのソーシャルキャピタルに関する一考察」『イノベーション・マネジメント』(1), pp. 77-108, 2004
- 門間由記子「商店街の存続可能性--仙台市長町を事例として」『東北都市学会研究年報』6, pp. 71-80, 2004
- 松下京平・浅野耕太・飯國芳明「社会関係資本への投資としての地方環境税——高知県森林環境税の現状と課題」『環境情報科学論文集』18, pp. 189-194, 2004
- 前山総一郎「住民自治確立にむけた社会関係資本構築の試み——八戸市協働のまちづくり市民会議の事例(1)」『産業文化研究』(13), pp. 17-35, 2004
- 砂金祐年「住民の危機に対する備えについての計量分析——自治体の危機管理政策, 及び住民相互の協力関係との関連について」『政治学研究論集』(21), pp. 135-152, 2004 年度
- 車井浩子「次世代都市・地域経済システム構築に向けた総合的研究: Social Capital 形成が地域産業イノベーション・地域環境再生に及ぼすインパクト(3): ソーシャルキャピタルの測定方法に関する考察」『兵庫県立大学経済経営研究年報』(35), pp. 103-107, 2004
- 犬飼重仁「調査資料 新しい日本を造るための社会関係資本」『ESP』(456), pp. 69-73, 2003/9
- 小川全夫「わが国の高齢化の現状」『老年精神医学雑誌』14(7), pp. 841-846, 2003/7
- 澤田敬人「ノーザンテリトリーの安楽死法をめぐるリテラシー——ソーシャルキャピタル論議との関連で」『オセアニア研究』(15), 1-6, 2003/6
- 岡田陽介「投票参加の要因としての社会関係資本」『政治学論集』(16), pp. 1-69, 2003/3
- 吉田忠彦「模倣的同型化と戦略的対応: 大阪 NPO プラザの事例から」『商経学叢』49(3), pp. 321-344, 2003/3
- 下崎千代子「日本の人事変革とテレワーク」『日本労務学会誌』5(1), pp. 23-32, 2003/1
- 石井素子「社会関係資本をどう測定するか: Nan Lin, Social Capital, 第7章「社会関係資本に関する不平等」から」『教育・社会・文化: 研究紀要』(京都大学)9, pp. 59-69, 2003
- 野上裕生「自然資本と社会関係資本——環境や制度の価値とは何か」『アジ研ワールド・トレンド』(87), pp. 14-17, 2002/12
- 吉田忠彦・團泰雄・芦塚格「経営資源としてのソーシャルキャピタル」『商経学叢』49(2), pp. 91-117, 2002/12
- 宮田加久子「インターネット・オークションにおける信頼の形成と評判の役割——社会関係資本の視点から見たインターネットの社会的影響についての一試論」『明治学院論叢』(672), pp. 1-28, 2002/3
- 宮田加久子「インターネット・オークションにおける信頼の形成と評判の役割: 社会関係資本の視点から見たインターネットの社会的影響についての一試論」『明治学院論叢』(672), pp. 1-27, 2002
- 池田謙一「2000 年衆議院選挙における社会関係資本とコミュニケーション」『選挙研究』(17), 5-18, 2002
- 平野浩「社会関係資本と政治参加——団体・グループ加入の効果を中心に」『選挙研究』(17), 19-30, 2002
- 岩間暁子「社会階層研究と社会関係資本——ホームレス自立支援策における社会関係資本の重要性」『人間

- 関係学部紀要』(7分冊1), pp. 19-37, 2002
- 関口倫紀「次世代型人事マネジメント (5・最終回) ヒューマンキャピタルからソーシャルキャピタルへ」『人事マネジメント』11(10-130), pp. 82-85, 2001/10
- Patterson, Jhon F.、野村早恵子「カーライル・コミュニティセンター——ソーシャルキャピタル構築への試み」『Bit』33(4), pp. 32-35, 2001/4
- 坂田正三「社会関係資本概念の系譜——その議論はどこから来て、どこへ行くのか?」『アジア研ワールド・トレンド』(67), pp. 4-7, 2001/4
- 佐藤仁「共有資源管理と「縦の」社会関係資本」『アジア研ワールド・トレンド』(67), pp. 8-11, 2001/4
- 栗野晴子「社会関係資本の「負」の側面」『アジア研ワールド・トレンド』(67), pp. 16-19, 2001/4
- 吉田秀美「マイクロファイナンスと社会関係資本」『アジア研ワールド・トレンド』(67), pp. 20-23, 2001/4

第1章 関門電子債権・電子手形ネットワークの構築

溝 渕 彰

I. はじめに

政府において電子債権法（仮称）の検討が進められている。これまで経済産業省において主に電子債権に関するビジネス・モデルに関する検討が行われ¹、その後、金融庁において金融の側面から電子債権の検討が行われた²。現在、法務省での電子債権研究会が終了し、「電子債権に関する私法上の論点整理—電子債権研究会報告書」が公表され（以下、本報告書のことを「電子債権研究会報告書」という）³、法務大臣が電子債権制度（仮称）に関する法整備を法制審議会に諮問したところである⁴。予定では平成18年度中の法的枠組みの具体化を目指し、順調に行けば平成19年の通常国会に法案を提出することを目指しているという⁵。

電子債権とは、既存の債権でも手形でもない第三の権利と言われる。このような権利を電子債権と呼ぶことが適切かどうかは議論のあるところであるが、現時点では甚だ具体的なイメージがわきにくいものである。また、具体的な電子債権法（仮称）のイメージが沸かない段階でいわば、あるべき電子債権像を想像してそれに対する法規制を論じる—Legal Fictionに取り組む—ことも余り有意義ではないとも思われる⁶。とはいえ、全く何もない状態から電子債権法（仮称）の検討が進められているかと言えばそうではないだろう。現在検討が進められている電子債権法（仮称）が意識しているモデルは、少なくとも一つの方向性としては信金中央金庫（以下、信金中金という）が

-
- 1 経済産業省による検討結果については、産業構造審議会産業金融部会金融システム化に関する検討小委員会「金融システム化に関する検討小委員会報告書—電子債権について—」（平成16年4月28日）〔http://www.meti.go.jp/policy/economic_industrial/report/downloadfiles/g40616a01j.pdf〕、電子債権を活用したビジネスモデル検討WG「電子債権構想—IT社会における経済・金融インフラの構築を目指して」（平成17年4月13日）〔http://www.meti.go.jp/policy/economic_industrial/report/downloadfiles/g50413a01j.pdf〕等参照。
 - 2 金融庁による検討結果については、情報技術革新と金融制度に関するWG「金融システム面からみた電子債権法制に関する議論の整理（座長メモ）」（平成17年7月6日）〔<http://www.fsa.go.jp/news/newsj/17/sonota/f-20050706-1/01.pdf>〕等参照。
 - 3 同報告書については、<http://www.moj.go.jp/MINJI/minji100.pdf> により入手可能である。「電子債権研究会報告書」の概要を説明したものとして、葉玉匡美＝坂本三郎「電子債権に関する私法上の論点整理—電子債権研究会報告書—」の概要」金法1760号8頁（2006年）参照。
 - 4 諮問第76号〔<http://www.moj.go.jp/SHINGI2/060208-1.html>〕参照。
 - 5 葉玉他・前掲注(3)・13頁
 - 6 大垣尚司『電子債権—経済インフラに革命が起きる—』i-iii（2005年、日本経済新聞社）は、Legal Fictionの取り組みの意義を強調する。

開発した「電子手形サービス」であるように思われる。この「電子手形サービス」の欠点を克服しつつ、更に様々なニーズを取り込んだ電子債権法（仮称）を構築することが想定されているように思われる。そこで、本研究においては信金中金の「電子手形サービス」について電子手形サービス利用約定等を中心に検討したいと思う⁷。

ところで、本研究は関門地域共同研究の一環である。関門地域における社会的資本の整備という観点からみた場合、関門地域内において電子債権・電子手形のネットワークを構築することについてはどのような意義があるのかについてもその方向性を示し、次年度の研究に繋げたい。

Ⅱ．債権譲渡・約束手形・一括決済方式の問題点

ここでは、従来からある債権譲渡、約束手形、あるいは一括決済方式について若干の説明を加えると共に、流通面での欠点を指摘しておく⁸。

1．債権譲渡

債権は譲渡することが可能とされている（民 466 条 1 項）。しかし、そもそも債権は転々流通することが予定されていないものであり、譲渡に際しては非常に煩雑な手続が要求される。すなわち、通常、譲渡に際しては譲渡人から債務者への確定日付のある通知又は債務者からの確定日付のある承諾が要求される（民 467 条）。これは二重譲渡を防止するためのものであるが、債権の流通性を阻害している。

2．約束手形

約束手形は、所定の期日に一定の金額を支払うことを約束した紙片（＝有価証券）であり、転々流通することが予定されたものである。人的抗弁の切断（手 17 条、77 条 1 項 1 号）や民法の即時取得よりも動的安全の保護を重視した善意取得制度（手 16 条 2 項、77 条 1 項 1 号）は、手形の流通促進の観点から認められたものである。更に、約束手形は不渡処分を通じた強固な支払強制が機能したり、手形割引制度により満期前に換金が可能である等、振出人、受取人、裏書人にとって非常にメリットのあるものである。

しかし、手形制度には様々な点で問題があるとされた。まず、盗難リスクの存在である。手形は「紙」であるため、盗難や紛失のリスクがある。また、印紙税の問題もあり、大量に手形を発行する会社では印紙税コストも無視できないものとなっている。更に、手形交換所に手形を運搬する必要性もあり、このような運搬コストも無視できないなどの欠点を有している。

7 本来であれば、「電子債権研究会報告書」の検討も行うべきであろうが、時間的な都合等から十分な検討ができなかった。「電子債権研究会報告書」の本格的な検討は他日に期したいと思う。

8 債権譲渡、約束手形、一括決済方式の問題点全般については、大垣・前掲注(6)文献の第 1 章から第 3 章参照。

3. 一括決済方式

一括決済方式は、手形制度の廃止を望む大企業向けのサービスとして開発されたものである⁹。これは、①債権譲渡担保方式、②ファクタリング方式、③併存的債務引受方式、という3つの類型に分けられる¹⁰。まず、①債権譲渡担保方式とは、下請事業者が、下請代金の額に相当する下請代金債権を担保として、金融機関から当該下請代金の額に相当する金銭の貸付けを受ける方式のことである。次に、②ファクタリング方式とは、下請事業者が、下請代金の額に相当する下請代金債権を金融機関に譲渡することにより、当該金融機関から当該下請代金の額に相当する金銭の支払を受ける方式のことである。最後に、③併存的債務引受方式とは、下請事業者が、下請代金の額に相当する下請代金債務を親事業者と共に負った金融機関から、当該下請代金の額に相当する金銭の支払を受ける方式のことである。しかし、大企業向けに開発された商品であるがゆえに、中小企業が利用できないという欠点も有している。また、スキームが特定の大企業、中小企業、金融機関の三者で完結するものであり、債権の流通促進という観点からは好ましくないものと言えるであろう。

Ⅲ. 信金中金の電子手形サービス

前述した債権譲渡・約束手形・一括決済方式の欠点を克服する目的で開発されたのが信金中金による「電子手形サービス」である。信金中金による電子手形サービスは、平成15年11月より取扱いが開始された¹¹。電子手形サービスは、信金中金、金融機関、利用者の三者による利用約定に基づくインターネット経由によるサービスである。ここでいう電子「手形」とは、手形法上の「手形」ではない。電子手形サービス用語集（以下、用語集という）¹²によれば、電子手形とは、手形法による手形ではなく、一定の金額（支払金額）を一定の時期（支払期日）に、一定の者（電子手

9 大企業が手形を一方的に廃止することは下請法上問題があり、それを克服する目的で一括決済方式が開発された。

10 このような分類については、下請代金支払遅延等防止法第3条の書面の記載事項等に関する規則1条6号参照。なお、一括決済方式については、産業構造審議会産業金融部会金融システム化に関する検討小委員会・前掲注(1)・29-31頁、電子債権を活用したビジネスモデル検討WG・前掲注(1)・10-11、20-30頁等参照。

11 信金中金の電子手形サービスについては、産業構造審議会産業金融部会金融システム化に関する検討小委員会・前掲注(1)・32-33頁、電子債権を活用したビジネスモデル検討WG・前掲注(1)・11-12、31-35頁、大垣・前掲注(6)・167-184頁等参照。なお、沖縄では信金中金の電子手形サービスを利用して、平成16年12月1日から平成17年3月31日まで電子手形に関する実証実験が行われた。実施された実証実験の調査報告については、「債権の電子的取扱いに関する調査研究事業報告書——電子手形導入実証実験から見た電子債権の在り方について」及び「債権の電子的取扱いに関する調査研究事業——電子手形導入実証実験から見た電子債権の在り方について アンケート・ヒアリング調査報告書」参照。筆者は、この沖縄における電子手形の実証実験等に関して沖縄の公的な機関や銀行等を訪問し、調査を行った。この時の調査の状況については、〔補足資料〕参照。

12 電子手形サービス用語集は、電子手形に関連する専門用語について定義・解説したものである。なお、電子手形サービス利用約定で使用する用語は、当該利用約定及び電子手形サービス用語集によるものとなっている（利用約定2条1項）。

形の所持人)に支払うための電子的手段と定義されている(用語集1)¹³。電子手形サービスの利用に際しては、インターネットを経由してユーザーIDとパスワードによりログインして利用を開始する。信金中金の電子手形サービスの振出・譲渡・決済等の仕組みは、概要以下のとおりである¹⁴。

IV. 電子手形の振出

電子手形の振出であるが、これは利用者又は他の利用者の振出申込とそれに対する相手方の受取承諾が電子手形データベース¹⁵に登録されることによって成立する(利用約定20条1項)¹⁶。このプロセスは、振出人と電子手形センター¹⁷間でのやりとりと受取人と電子手形センター間でのやりとりの二つのプロセスに分けられる。以下、この二つのプロセスに分けて論じることとする。

1. 振出人と電子手形センター間でのやりとり

まず、「振出申込」に際して、利用者は電子手形サービス取扱要領(以下、取扱要領という)の定めるところにより、電子手形センターに対して、当該電子手形の支払金額、支払期日、受取人となるべき者の参加者番号、当該電子手形にかかる原因債権その他必要事項の通知(以下、「振出申込通知」という)を発信する(利用約定21条1項)。次に、電子手形センターは、利用者から受領した「振出申込通知」について取扱要領に定める確認を行った上で、利用者に対して、「振出申込通知」を受領した旨の通知(以下「振出申込受領通知」という)を発信する(利用約定21条2項)。「振出申込受領通知」を受領した利用者は、かかる通知において行われた電子手形センターの電子署名¹⁸の有効性を確認し、かつかかる通知の内容を確認の上、利用者の電子署名¹⁹を行った

13 更に詳細な定義については、利用約定1条2項参照。

14 信金中金は、電子手形サービスの体験版をHP上に開設している(<http://www.shinkin.co.jp/scb/taikenban/>)。

15 電子手形データベースは、電子手形センターに設置されたデータベースで、電子手形の振出人、受取人、譲受人などの電子手形に関する権利者や義務者の情報、支払金額・支払期日や支払場所などの情報を登録するデータベースのことである(用語集11)。

16 約束手形を電子化するシステムとして、データ流通方式とデータ登録方式の二通りの方式が考えられ得る(杉浦宣彦他「手形・小切手の電子化(ペーパーレス化)をめぐる法的研究」7頁・金融研究研修センター平成15年度ディスカッションペーパー(2003年8月15日))。信金中金の電子手形サービスは、データ登録方式を採用している。これは利用者と特定の管理者(=電子手形センター)との間で電子データを送受信することによって権利の発生、移転、消滅等が生じるものである。他方、データ流通方式は、特定のデータ管理者を設置せず、取引当事者間において電子データを送受信することによって権利の発生、移転、消滅等が生じるものである。

17 電子手形センターとは、参加金融機関の委託により電子手形サービスのメッセージの送受信、電子手形データの処理などを行うセンターのことである(用語集8)。

18 電子手形センターの電子署名については、利用約定15条参照(なお、金融機関による電子署名については、利用約定14条参照)。

19 利用者の電子署名については、利用約定13条参照。なお、利用者が電子署名を行う場合、ICカードが必要である。

「振出申込確定通知」を発信する（利用約定 21 条 3 項）。「振出申込確定通知」を受けた電子手形センターは、「振出申込確定通知」になされた利用者の電子署名の有効性を確認の上、「振出申込確定通知」の内容と「振出申込受領通知」の内容を照合し、その一致を確認した場合には、その振出申込に関する事項を電子手形データベースに登録する（利用約定 21 条 4 項）。登録がなされると電子手形センターは、利用者に対して電子手形センターの電子署名が行われた「振出申込登録通知」を発信する（利用約定 21 条 5 項）^{20 21}。

2. 受取人と電子手形センター間でのやりとり

電子手形センターは、振出申込に関する事項を電子手形データベースに登録した後、ただちに、利用者が受取人に指定した他の利用者に対して電子手形の振出申込があったことを通知する（利用約定 21 条 4 項、24 条 1 項）。基本的に電子手形の振出申込が電子手形データベースに登録された日の次の営業日から起算して 10 営業日以内に、受取人に指定された他の利用者は電子手形の受取承諾又は受取拒否をしなければならない（利用約定 24 条 3 項）。なお、この期間内に電子手形の受取承諾または受取拒否の手続が行われない場合、その電子手形の振出申込は、自動的に失効し、撤回されたものとみなされる。

振出申込の通知を受けた利用者は、振出申込のあった電子手形の受取人となることを承諾又は拒否する場合、取扱要領の定めるところにより、電子手形センターに対し、その電子手形の受取を承諾する旨の通知（以下「受取承諾通知」という）又は拒否する旨の通知（以下「受取拒否通知」という）を発信することになる（利用約定 25 条 1 項、26 条 1 項）。

「受取承諾通知」及び「受取拒否通知」については、振出人と電子手形センター間においてなされる各種の通知に関する規定を準用している（利用約定 25 条 2 項、26 条 2 項により 21 条 2 - 5 項を準用）。

V. 電子手形の譲渡

前述したようなプロセスを経て、電子手形は振り出されるわけであるが、更に電子手形は譲渡することができる（利用約定 28 条 1 項）。すなわち、電子手形の所持人は、利用約定又は取扱要領の定めるところにより、支払期日の 5 営業日前までに、その所持する電子手形を他の利用者または金融機関に譲渡することができる。金融機関に対する譲渡は電子手形割引とも言うべきものである。更に、電子手形を再譲渡することもできる（利用約定 28 条 2 項）。なお、電子手形は譲渡禁止とすることも可能である（利用約定 8 条 2 項(2)号①参照）。

電子手形の譲渡手続は以下のとおりである。まず、利用者は、電子手形の譲渡申込をする場合、

20 なお、この通知が利用者に到達しない場合であっても、電子手形の振出申込の手続に何らの影響を及ぼさない。

21 申込の撤回も可能である（利用約定 22 条）。

取扱要領の定めるところにより、電子手形センターに対し、譲渡しようとする当該電子手形、譲受人となるべき者の参加者番号その他必要事項の通知（以下「譲渡申込通知」という）を発信する（利用約定 29 条 1 項）。「譲渡申込通知」を利用者が発信した場合には、振出人と電子手形センター間においてなされる各種の通知に関する規定を準用している（利用約定 29 条 2 項により 21 条 2 - 6 項を準用）²²。

利用者が利用約定に基づいて電子手形を譲渡した場合、電子手形と共に譲渡することとなる電子手形にかかる原因債務の支払を電子手形のみによって行うこととされる（利用約定 32 条 1 項）。他方、譲渡申込が電子手形センターに登録された場合、譲受の承諾については受取人と電子手形センター間においてなされる各種の通知に関する規定が準用される（利用約定 31 条）。なお、電子手形は、いわゆる手形ではなく、民法上の指名債権であるため、譲渡の際に対抗要件の具備が必要とされる。この点、電子手形センターが、①利用者に代わって利用者が振り出した電子手形の譲渡について異議なき承諾をする権限及びその承諾に関する確定日付を取得する権限、②利用者に代わって①の承諾等を受領する権限、を付与され対抗要件の具備を行う（利用約定 8 条 3 項）。

VI. 電子手形の決済手続

電子手形の決済については所定の手続により、引落および入金処理を行う（利用約定 33 条 1 項）。ただし、抹消の手続きがとられた手形についてはこの限りではない。電子手形センターは、かかる引落及び入金処理が完了すれば、電子手形データベースに支払処理が行われたことを登録し、対象となる電子手形データベースについて電子手形センター所定の閉鎖措置をとる（利用約定 33 条 2 項）。閉鎖された電子手形について分割、譲渡、再譲渡はできない（利用約定 33 条 3 項）。これにより電子手形が消滅することになる。なお、電子手形の振出人は、所定の手続により支払処理が完了したことの確認を求めることができる（利用約定 33 条 4 項）。

資金不足等により電子手形金額の引落としができなかった場合、その電子手形について取扱要領に定めるところにより不渡処理がなされる（利用約定 34 条 1 項）。電子手形センターは、不渡処理を行ったときに、電子手形データベースに不渡処理が行われたことを登録し、対象となる電子手形データベースについて電子手形センター所定の閉鎖措置がとられる（利用約定 34 条 2 項）。閉鎖された電子手形については、分割、譲渡、再譲渡することができない（利用約定 34 条 3 項）。不渡処理がなされた場合、一定のペナルティーが課せられることとなったり（利用約定 34 条 7 項）、サービスの利用ができなくなることもある（利用約定 45 条 3 項）。これは手形の不渡処分と同様な制度を意識したものであろう²³。

不渡処理の行われた電子手形の振出人及び譲渡人は連帯して、その所持人に対し、電子手形額面

²² 譲渡申込は撤回が可能である（利用約定 30 条）。

²³ この他、電子手形について不渡処理が行われた場合、金融機関は不渡報告の実施その他の不渡手形について行われる処理に準じて金融機関が定める処理を行うこととされる（利用約定 34 条 6 項）。

金額及び支払期日の翌日から支払い済みに至るまでの商法所定の割合による損害金を支払わなければならない。ただし、取扱要領の定めるところにより無担保の目的で譲渡を行った譲渡人は、その譲渡の後の電子手形の所持人に対してこの責任および義務を負わない（利用約定 35 条）。

VII. 結び

電子手形サービスについては、一般的に時間的・場所的な制約を克服可能であることや保管コスト・運搬コスト・印紙代がかからない等の利点が指摘されているところである。関門地域は海峡を隔てた二地域という特徴を有する。特に、約束手形に代えて電子手形サービスを活用すれば、「紙」による時間的・場所的制約を克服することも可能である。例えば、約束手形の場合には、関門トンネルを通じて手形交換所に手形を運搬する必要性が生じると思われるが、渋滞等が問題として指摘されており、運搬コストも無視できないであろう。このようなデメリットを克服可能な電子手形サービスを活用し、関門地域の特性に即した決済ネットワークを構築することは大きな意義を有することと思われる。このようなネットワークの構築は最終的に関門地域における社会的資本の整備に役立つものと言えるであろう。かかる電子手形サービスを基礎に据えた電子債権も同様な効果が期待できるだろう。

ただ、現段階においては、いまだ電子債権法（仮称）なるものの概要は具体的には明らかになってはいない。この点、様々な電子債権に関するビジネス・モデルが提唱されているが²⁴、まずは売掛債権や約束手形を電子化することを主たる目的とすべきように思う。そのような制度構築をしっかりと行った上で、様々な電子債権を活用したビジネス・モデルに対応したシステムなり法制度を構築していくことが適切ではなかろうか。

【追記】

本研究を行うに際して、信金中央金庫の高橋秀充・坂根雄一両氏には資料の提供等大変お世話になった。両氏の所属する信金中央金庫並びに両氏に対して改めて深く謝意を申し上げたいと思う。

〔補足資料〕

沖縄における電子手形の実証実験に関する調査

① 名護市役所訪問（2005 年（平成 17 年）8 月 1 日（月）訪問）

名護市政策推進部金融特区・情報化推進室主査比嘉盛樹氏と同主事の大城和香子氏にお話を伺った。話の内容は、電子手形に止まらず、名護市の金融特区全般にまで及んだ。

電子手形に関する問題点については、システムを維持するためのコストがかかりすぎるとの問題

24 電子債権を活用したビジネス・モデルについては、電子債権を活用したビジネスモデル検討 WG・前掲注(1)・18 頁以下参照。また、大垣・前掲注(6)文献も多くのビジネス・モデルを提案している。

が大きいとのことであった。すなわち、電子手形を運用するには電子手形の管理機関が必要であるが、この機関の運営には相当程度のコストがかかるとのことであった。何らかの公的な資金が必要となるのではないかと指摘していた。

また、電子手形を導入するにしても当面は電子手形と紙ベースの手形とを併用せざるを得ず、両者を併用した場合には、紙ベースの手形だけの現時点よりも全体的にコストが余計にかかるであろう。紙ベースの手形から電子手形へと移行する際の過渡的な問題かもしれないが、このようなコストも無視できないであろうとのことであった。

この他、電子手形には印紙が必要なく、印紙税がかからないと考えられているが、電子手形が導入され、普及してくると国税庁が何らかの形で電子手形に税をかける可能性がないとは言えないとも指摘されていた。

② 財団法人 南西地域産業活性化センター（2005 年（平成 17 年）8 月 2 日（火）訪問）

財団法人南西地域産業活性化センターは、経済産業省から委託を受けて沖縄における電子手形の実証実験の調査を行った組織である。ここでは、調査第一部長の緑川義行氏と調査第一部研究員新城裕一氏にお話を伺った。沖縄における電子手形の实証実験は、信金中金の電子手形サービスを利用した。システム面での不安として端末の操作がユーザー・フレンドリーなものか、電子認証の導入は可能か、などといった点を挙げていた。電子手形の管理機関を官が運営することについては官による情報の一元化というのは民間企業にとっては余り好ましくないであろうという意見であった。実証実験は 4 ヶ月という短期間で行われたため、実際の手形のサイトとの関係上無理があるのではとの指摘もあった。この他、参加した企業は建設会社が多数であり、メーカーの数が少なかった。参加企業が優良企業であったこともあり、不渡の実例などは生じなかった。また、宮古島や石垣島といった離島も実証実験の対象地域として含めるとより電子手形の特性が活きるのではと思われるが、今回は見送られたようである。最後に、行政機関が電子手形を積極的に導入すると普及も早いとのことであった。なお、「債権の電子的取扱いに関する調査研究事業報告書——電子手形導入実証実験から見た電子債権の在り方について——」及び「債権の電子的取扱いに関する調査研究事業——電子手形導入実証実験から見た電子債権の在り方について—— アンケートヒアリング調査報告書」を頂いた。

③ 沖縄銀行（2005 年（平成 17 年）8 月 2 日（火）訪問）

沖縄銀行は沖縄における電子手形の实証実験につき主導的な役割を果たした。ここでは電子手形の实証実験に深く関わられた総合企画部の副部長の西平典明氏にお話を伺った。電子手形の实証実験は信金中金のシステムを利用し、システム・メンテナンスは日立が行ったとのことであった。ここで問題点として特に強調されていたのは電子手形の運営コストである。先述したとおり電子手形には管理機関を設けるなど様々な運営コストがかかる。初期投資だけではなく、ランニングコストも相当かかるとのことである。経済産業省の試算によると月あたり数千万円かかるとのことである。コスト・ベネフィットの観点からみれば、相当広域に渡る地域で電子手形を運営しないと採算

がとれないであろうとのことであった。西平氏によれば、電子手形の運営は官が受け持つべきではないかとのご意見であった。そして、官が電子手形の運営を主導的に行っている国として韓国を挙げられ説明された。

発行のための手数料は 2,000 円～3,000 円でありやや高めとの意見も聞かれたそうである。

④ 沖縄県庁（2005 年（平成 17 年）8 月 3 日（水）訪問）

最後に回ったのが沖縄県庁であった。ここでは、沖縄県観光商工部情報産業振興課情報振興・金融特区班の小嶺淳班長にお話を伺った。これまで一定程度の電子手形の実証実験に関する情報を得た状況で沖縄県庁に行ったので、新たな情報はそれほど得られなかった。沖縄県庁では沖縄銀行を中心に沖縄電子手形活用研究会が設けられたことや電子手形の管理機関の運営コストが大きな問題となるであろうという指摘が特に印象に残ったことであった。

① 名護市役所にて



② 財団法人南西地域産業活性化センターにて



③ 沖縄銀行にて



④ 沖縄県庁（正面玄関）



第2章 関門地域における廃棄物処理システムと地域間連携の課題

松 永 裕 己

I. はじめに

今日、廃棄物処理をめぐる状況は大きく変化している。地域との関連において見た場合、大きな変化のひとつは、廃棄物の移動が広域化していることである。こうした状況をもたらしている主要な要因は、最終廃棄物処分場の枯渇、ダイオキシン対策による中間処理施設（焼却施設）の大規模化、リサイクルの推進による廃棄物の大量収集などである。市場を通じて処理される廃棄物は、最終処分場や大規模リサイクル企業の地理的偏在などを要因として移動距離を拡大させており、行政システムによって処理される廃棄物についても、自治体の枠を越えた中間処理施設（焼却プラントや RDF プラント）などの共同整備・共同利用が進展している。

一方、自治体財政という観点からすると、廃棄物の増加やリサイクルのための分別回収の徹底化などを要因として、廃棄物の回収・処理をめぐる行政の費用負担が増加していることが指摘される。そうした負担を減らし、同時に廃棄物を減量化することを目的として、廃棄物処理の有料化（多くはゴミ袋の有料化）を開始する自治体が増加している。しかし、廃棄物処理の有料化の取り組みは自治体間で大きく異なっている。また、分別回収の種類や手法についても対応の違いが広がっている。

廃棄物の移動が行政単位の枠を越えて広域化しているということは、自治体間の連携や協力が重要になりつつあることを意味する。一方で、廃棄物処理の有料化や収集のしくみが異なることは、自治体間の協力を阻害する要因にもなっている。さらに、他地域で発生した廃棄物が持ち込まれることに対する住民の合意形成の問題、廃棄物の発生抑制をめぐる自治体間の対応のずれに関する問題なども生じる。

そこで以下では、北九州市と下関市における一般廃棄物の処理システムについて分析を行い、その方向性と両市の特徴を抽出し、関門地域連携の可能性について考えてみたい。

II. 廃棄物処理システムと地域

1. 廃棄物処理をめぐる近年の動向

1990年代後半から、わが国でも「拡大生産者責任」をめぐる議論が活発になってきた。これは生産—消費過程のみならず、製品の廃棄以後の過程についても企業が一定の責任を負うべきだという考え方であり、欧州では早くから持続可能な社会の形成に不可欠なものとして認識されてきた。

こうした流れの中で、日本でも 1995 年に容器包装リサイクル法において拡大生産者責任の考え方が取り入れられて以降、各種のリサイクル関連の法律に企業の役割が明記されるようになった。これまで主に行政によって担われてきた「廃棄物処理」を、市場メカニズムを活用した「リサイクル」へ転換するというねらいがそこにはある。

しかし、こうした企業の役割の増大の一方で、行政の役割も重要性を増している。企業によるリサイクルの前提となっているのは、住民による廃棄物の分別排出や自治体による分別回収である。効率的なリサイクルのためには、一定の質をもった大量の廃棄物を確保する必要がある。そのためには、廃棄物の発生段階での分別が必要とされるのである。しかし、実際には、分別される廃棄物の種類や数、回収の頻度などは地域ごとに大きな差異を見せている。一般廃棄物の排出・収集のしくみを決定するのは市町村であり、地方行政のイニシアチブが重要度を増しているのである。

同時にこうした廃棄物の回収をめぐる自治体財政の負担も増加している。リサイクルを推進するためには、より細かな分別が必要となり、回収頻度も増加することになる。また、住民の分別排出を徹底しようとするれば、ごみステーションなどの回収ポイントの数を増やすことが求められ、回収ルートが複雑化することになる。さらに、回収した廃棄物を再分別する施設やストックする施設、それらに携わる人員なども増強する必要が生じる。こうした結果、廃棄物の回収やその後の中間処理（圧縮や分別など）にかかる経費が増大する。現在の制度では、循環型社会の形成のためにリサイクルを推進すれば、その分だけ市町村の財政負担が増加するということになる。環境省の推計によれば、2003 年の容器包装リサイクルについてみると、ボトルメーカーや飲料メーカーなどの事業者が再商品化（リサイクル）を行うための費用が約 400 億円であったのに対し、市町村による収集や選別にかかる費用は約 3000 億円となっており、自治体負担の大きさを示している。

こうしたなかで、家庭ごみ処理の有料化を実施、もしくは検討する自治体が増加している。朝日新聞の調査によると、全国の人口 5 万人以上の市区のうち約 30%がすでに有料化を実施しており、無料の地域についても約半数が有料化を検討している（『朝日新聞』2005 年 1 月 10 日付け）。多くの場合、有料化は指定有料ごみ袋の導入やシールの販売といった手法をとっている。その目的としては、ごみの減量化が掲げられているが、先に述べた財政状況の悪化も一因となっているものと推測される。

行政と並んで、重要なものがコミュニティの役割である。先に述べた家庭ごみの分別については自治体ごとに多様なかたちをとっているが、一般的に大都市ほど分別の徹底化は難しい傾向にある。ここで考慮すべきは、地域コミュニティが果たしている役割である。表層的には「ごみ出しマナーの欠如」として認識されがちな問題は、住民の流動性の高さ、単身世帯の比率の高さ、都市的生活様式の浸透などによるコミュニティの希薄化が影響しているものと考えられる。逆にいえば、自らが居住する地域に対する帰属意識や住民同士の強い関係性が分別の徹底化をうながす大きな要因となっている。こうした例は全国で見ることができる。

2003 年に「ゼロ・ウェイスト宣言」を発表し、全国的に注目を集めた徳島県上勝町は家庭ごみの 34 分別を行っている。焼却・埋め立処理をゼロにするというこの方針の背景には、広域的な焼却処理施設の建設をめぐる問題があった。上勝町を含む周辺 6 市町村では、ダイオキシン抑制のた

めの小型焼却炉から大型焼却炉への転換方針を受けて、広域処理を前提に最先端の大型焼却施設の建設の検討を行ったが、設置場所、建設規模、建設費用、維持管理費用などの諸課題をクリアすることができなかった。また、最終処分場（埋立地）についても、残余容量に課題を抱えていた。そこで、2020年までに焼却・埋め立て処理を全廃するという目標を立てたのである。これを実行するための手段がごみの徹底的な分別である。2001年から開始されたごみの35分別（現在は34分別）は、住民が分別し自らごみステーションに持ち込むというかたちで行われている。人口2130人（2006年2月現在）という小規模でまとまりのある自治体であることが、こうした取り組みを可能としている。

同様の状況は、環境をキーワードにしたコミュニティづくりを行っている水俣市においても見られる。人口約5万人の水俣市では、いち早く1993年から家庭ごみの徹底した分別回収を開始している。現在では22品目に分けられているこの方式を支えているのは、やはりコミュニティの強さである。ごみの分別は品目ごとに曜日が決まっており、住民がコミュニティごとに設置されている回収拠点まで搬入する。平日の午後にも分別回収の時間が設定されているため、共働きの家庭では複数世帯でローテーション制を組んだり、高齢者の単身世帯の手伝いを近隣住民が行うというしくみが自発的にできあがっている。分別回収の場が住民の「井戸端会議」の機会として機能するという副次的な効果も現れている。

以上のように、今日の地域における廃棄物処理は、企業による市場システム、自治体による行政システム、つながりを持つ住民によるコミュニティシステムの相関関係のもとに動いている。しかし、これらの3つのシステムは必ずしも整合的に存在しているわけではない。

2. 社会を形成する制度と参画者

吉田（2004）は、廃棄物問題について、「制度・参画者分析」という手法を用いて分析している。ここで、制度とは法律や規範、慣習などを含む「枠組み条件」とされている。この枠組み条件は、1）認識情報に関する条件、2）政治的・制度的条件、3）経済技術的条件によって条件づけられる。認識情報に関する条件とは、どのような情報が、誰によって、どのような径路で流され、どのように受け取られるのかに関わるものである。政治的・制度的条件は、策定された政策や制度への参加や動員に関係する。経済技術的条件は、そのときどきの経済状況や技術水準などによって規定される。政府機関、環境保護団体、環境ビジネス産業、マスメディア、住民などの参画者は、これらの枠組み条件のなかで、それぞれの立場、思惑、戦略にしたがって行動することになる。

制度と参画者の関係は一方通行的なものではない。制度は参画者の動きを完全に縛るものではなく、逆に参画者が制度を自由に変更できるものでもない。両者の相互作用のなかで、さまざまな社会活動が形成されていくことになる。

参画者の行動に影響を与える制度は多種・多段階のものから構成されており、それらの間の階層性や関係性が重要な意味を持つ。吉田（2004）では、国際制度と国内制度の関係、基本法と個別法の連関などが指摘されている。同様に参画者についても、それぞれの行動は複雑な絡み合いを見せしており、例えば環境保護という同じ目的を有していても実際の活動において衝突するというこ

しばしば見られる。

こうしたことから、制度・参画者分析にあっては、政策手法、政策スタイル、参画者間の相互関係の考慮の必要とされる。具体的には、日本の環境政策の特徴として参加者間の対話とネットワークの良さ（業界団体の存在など）の一方で、政策統合は不十分（縦割り行政の弊害など）であることが指摘されている。

では、こうした制度や参画者の動きは、先に述べた企業による市場システム、自治体による行政システム、つながりを持つ住民によるコミュニティシステムおよびそれらの相互関係とどのようにつながっているのだろうか。

3. 地域における3つのシステム

神野（1998）は、社会全体を経済システム・政治システム・社会システムの3つのサブシステムから構成されるものとしてとらえ、財政学的分析を行っている。また、八木（2004）は、神野（1998）の議論を踏まえ、3つのシステム間の相互作用という視点から、廃棄物問題の分析枠組みを提案している。

八木（2004）は、経済システムを担う企業、政治システムを担う行政、社会システムを担う家族や共同体の3つが絡み合いながら大量廃棄物社会を形成してきたことを指摘する。それらのシステム間の関係は静態的なものではなく、絶えず変化を続けている。

高度成長期以前の日本にあっては、数多くの廃品回収業者やスクラップ業者が存在し、市場システムのなかに一定の資源循環システムが組み込まれていたし、生活の場面では農村を中心とした自家処理や再利用が行われていた。しかし、これらのしくみは、高度成長期に入ると徐々に崩壊していくことになる。生産規模の拡大や技術革新によって原料価格や生産価格が低下した結果、リサイクルは高くて手間がかかるものとなってしまう、市場システムのなかから失われていく。また、都市への人口の集中と生活様式の変化は、住民やコミュニティによる資源循環を難しくしていく。一方で、増え続ける廃棄物を適正に処理しなければ、社会の再生産は維持できない。これを補完したのが政治システムであった。国と自治体は財政支出を増大させ、廃棄物処理施設を整備することによって、廃棄物問題を解決しようとしたのである¹。

しかし、近年ではこうした関係に限界が生じている。70年代以降の国と自治体の財政危機は悪化の一途をたどっており、廃棄物処理のための支出にも支障が生じる状況が見られる。廃棄物処分場の建設をめぐるのは、地域住民と行政（もしくは企業）との間の合意形成が図れないケースが増加している。企業の社会的責任に注目が集まり、廃棄物処理までを含めた対応が求められるようになっている。逆に、環境配慮の風潮を新たなビジネスチャンスとしてとらえる企業も増えている。こうしたなかで、3つのシステムの関係がもう一度問われようとしているのである。

ここで考えたいのは、地域において3つのシステムにどのような位置づけがなされようとしているのかということである。地域における市場システム、行政システム、コミュニティシステム（社会システム）の関係は多様であると考えられる。どのシステムが優先されるべきかというよりも、3つのシステムの関係性について考察することが重要であろう。たとえば、先に述べたように、廃

棄物処理を行政から市場に転換するという政策が推進された結果、行政の役割と負担が増大するという皮肉な現象が見られる。また、リサイクルを推進するために自治体が分別収集を強化した結果、町内会などで行われていた資源回収が衰退するという現象も見られる。これによって回収コストは増加しているのである。こうした点において、地域の特色と戦略の方向性を分析する必要がある。

また、地域間関係も重要である。小さな政府と地方分権の推進という流れのなかで、3つのシステムは地域ごとに多様な姿を取ることが予想される。これは、政策の単位としての自治体の重要性が増加するということを意味する。しかし一方で、先に述べた廃棄物の広域移動が増加していることを考慮に入れば、自治体間の協力体制のあり方が大きな意味を持ってくるはずである。

Ⅲ．関門地域における廃棄物処理システム

以下では、北九州市と下関市の廃棄物処理システムについて比較する²。両市（関門地域）では、観光などについて県境を越えた連携が進んでいることで全国的な注目を集めているが、現時点では廃棄物処理についてのつながりは見られない。近年の両市の廃棄物政策については、ゴミ袋の有料化などの共通点が見られる一方、目指す方向には大きな違いがあるように思われる。

1. 両市の廃棄物処理システム

ここ数年の一般廃棄物の排出量を見ると、両市ともわずかながら増加傾向にあることがわかる（表1）。これは、全国の動向とほぼ同じ傾向を示しているが、2002年時点の1人1日あたりごみ排出量を見てみると、全国平均が1,111gであるのに対し、北九州市は約1,350g、下関市は約1,400gと全国平均を上回っている³。廃棄物の排出形態別に見ると、行政による回収の割合が減少し、中間処理施設や最終処分場へ家庭や事業所などから直接搬入される割合が高まっている。

こうした状況を受け、両市ともごみの排出量の減少と再資源化のための取り組みを展開してい

表1 北九州市と下関市の一般廃棄物の推移

（単位：千トン）

			1999	2000	2001	2002	2003	2004
北九州市	市回収ごみ	排出量	319	317	320	318	317	298
		構成比	64.2%	62.6%	63.6%	64.1%	61.7%	60.3%
	自己搬入ごみ	排出量	178	189	183	178	197	196
		構成比	35.8%	37.4%	36.4%	35.9%	38.3%	39.7%
	合計		497	506	503	496	514	494
下関市	市回収ごみ	排出量	76	76	75	74	67	—
		構成比	65.0%	63.3%	61.0%	57.4%	51.9%	—
	自己搬入ごみ	排出量	41	45	48	54	62	—
		構成比	35.0%	37.5%	39.0%	41.9%	48.1%	—
	合計		117	120	123	129	129	—

注）千トン未満は四捨五入している

出所）北九州市環境局、下関市環境部資料をもとに作成

る。ごみ分別の徹底化、ごみ袋の有料化、リサイクル産業の育成などである。

まず、家庭ごみの分別回収の変化について見てみよう。北九州市では、1993年にカンとビンの分別回収をはじめた。次いで、1994年には粗大ごみの個別収集有料化を実施、1997年にはPETボトルの分別収集を実施している。2000年には牛乳などの紙パックおよび白トレイの分別回収を開始、2002年には蛍光管および色付きトレイの分別収集を実施した。また、同年には、それまで一緒に回収していたカン・ビン・PETボトルの収集体制を見直し、ビンとPETボトルを分けて回収する方式へと変更されている。その結果、2005年時点での北九州市の分別回収の形態は表2のとおりとなっている。

市民は粗大ごみを含めて8分別して廃棄することが求められており⁴、その後、市の選別施設において再分別され最終的には12分別されている。このうち、一般ごみ、粗大ごみ、カン、ビン、PETボトルについては、数戸ごとに定められた回収ポイントに出し、トレイ、紙パック、蛍光管については、店舗や市民センターなどに設置されている回収拠点に市民が搬入するという形態がとられている。

北九州の一般廃棄物の分別については、2つの特徴的な点を指摘することができる。

第1に、リサイクルが事業として成り立つものについて分別回収を行うという姿勢である。北九州市では、リサイクル産業の育成を軸にしたエコタウン事業が実施されている（松永、2005）。これによって、若松区のひびき灘地区を中心として、全国でも有数のリサイクル企業の集積地が形成されており、行政やボランティア活動の対象としてのリサイクルではなく、ビジネスとしてのリサイクルの成立が目指されている。分別回収についても、このエコタウン事業との関連が意識されている。北九州エコタウンの最初の立地企業であるPETボトルリサイクル工場が設立されたのは1997年であるが、北九州のPETボトルリサイクルの分別回収はそれと歩調を合わせて開始されている。2002年にカン・ビン・PETボトルの収集体制が見直された背景には、それまでのようにビンとPETボトルを同じ袋に入れて回収するとボトルに割れたビンの破片が食い込んでリサイクル原料としての品質が低下するという問題があった。また、はじめは白色トレイのみを分別回収し、後に色付きトレイが追加されたのは、色が付いているものについても技術的な課題がクリアされリサイクルできるようになったためであった。

そもそも、北九州市に限らず、分別回収の最大の目的はリサイクルの推進にある。リサイクルを

表2 北九州のごみ分別

市民による分別		市による最終区分
一般ごみ	→	一般ごみ
粗大ごみ	→	粗大ごみ
カン ビン PET ボトル	→	スチールカン
		アルミカン
		透明ビン
		茶色ビン
		その他ビン
		PET ボトル
トレイ	→	白色トレイ
		色つきトレイ
紙パック	→	紙パック
蛍光管	→	蛍光管

注1) カン、ビン、PET ボトルについては、奇数週がカンとビン、偶数週がカンとPET ボトルに分けられている。

注2) トレイ、紙パック、蛍光灯については、店舗や市民センターなどに設置されている回収拠点に市民が搬入する形態をとっている。

注3) 最終区分とは、いったん回収されたものを市の選別センターなどで再分別するものである。

出所) 北九州市環境局資料より作成

行う上で大きな課題は、質の良い廃棄物を入手するための分別に手間とコストがかかることである。分別を最も効率よく行うためには、排出段階で細かく分けることが有効であり、そのために家庭ごみの分別が推進されているのである。そうした目的に照らせば、技術的要因や経済的要因からリサイクルが困難であるものについては、分別回収しても意味がないということになってしまう。したがって北九州市では、確実にリサイクルできるもの、しかもビジネスとしてのリサイクルが成立するものに関して、市民に分別排出を求めるという方針をとっているのである。またこれが段階的な分別品目の追加という手法につながっている⁵。

第2の特徴は、なるべく市民に分別の手間をかけさせないような手法をとっている点である。表2で見たように、北九州においては一般廃棄物は最終的に12分別されている。しかし、市民が自らの手で分別する品目は7つである。これは、混合されても比較的容易かつ安価に再分別されるものについては、市民に分別させる必要はないという考え方に基づいている。例えば、スチールカンとアルミ罐は一緒に回収されたあとで、市の選別センターで分けられている。アルミと鉄の選別は、基本的には機械によって可能であるため、混ぜて回収しても問題ないという判断である。

次に下関市の特徴を見てみたい。下関市では合併にともなって旧1市4町のごみ処理制度の統一が必要になっているが、現時点では、従来から廃棄物処理を旧下関市と共同で行ってきた豊田町と菊川町では旧下関市のごみ分別を引き継ぎ、独自に処理を行ってきた豊浦町と豊北町についてはこれまでどおりのやり方を継続するという2つのしくみが混在する形態となっている。そこで、以下では旧下関市のごみ分別について見る。

旧下関市では、1997年から本格的なごみの分別回収を開始した。この時点では、燃やせるごみ、燃やせないごみ、資源ごみ（ビン・カン・PETボトル）、有害ごみ、粗大ごみの5分別がなされていた。この分別の開始は、97年に施行された容器包装リサイクル法に対応したものであった。2003年には分別対象が拡大され、現在の10分別となる（表3）。このうち、有害ごみ、燃やせないごみ、粗大ごみについては、戸別回収がとられ、その他のものについては数戸ごとに設置されているごみステーションに住民が出したものを回収することになっている。

豊浦町と豊北町については、それぞれ1971年と72年から下関市と共同で廃棄物処理を行っており、分別についても97年から基本的に統一した形で行われてきた。

旧下関市が10分別を開始した目的は廃棄物の減量化の推進にあるが、そのために同時に進められたのが、分別や破碎を行うリサイクルプラザの整備である。下関市リサイクルプラザは2003年に完成し、稼働を始めた。同時に市の環境局は本庁からリサイクルプラザ内に移転し、環境計画策定などの事務部門とごみの収集や分別などの現業部門が合わせてここに置かれることになった。

旧下関市の一般廃棄物施策を北九州市のそれとくらべた場合、まず指摘されるのは分別の制度が抜本的に変更されている点である。先に見たように、北九州市では分別品目をリサイクル工場の立

表3 下関市のごみ分別

燃やせるごみ
ビン・カン
PET ボトル
プラスチック製包装容器
新聞紙
雑誌類
段ボール
有害ごみ
燃やせないごみ
粗大ごみ

資料) 下関市環境部資料

地等に合わせて段階的に追加していった。これに対し、旧下関市では、市のリサイクルプラザの建設と合わせて一括して追加・変更している。もちろん下関の場合にも、リサイクルを行う企業の存在は前提とされているが、それは必ずしも域内へのリサイクル工場や再生業者の誘致や育成を念頭に置いたものではない。ここに北九州市との大きな違いがあるように思える。つまり、北九州市は、リサイクルビジネスという市場システムを育てるために分別回収という行政システムを導入し、下関市の場合には行政システム主導で一括して分別回収を開始するという手法をとっているのである。

こうした市場システムへのアプローチの違いは、市による回収事業においても見られる。北九州市では、家庭ごみの回収にあたって、直営事業と委託事業の比率が約半分ずつとなっている（2005年）。今後はさらに直営分を縮小し、2007年をめどに委託比率を約7割にまで高めるという構想を持っている。この最大のねらいは、市場システムの活用による回収コストの削減である。これに対し、旧下関市では回収作業の100%が直営事業であり（2005年）、今のところ委託事業化する計画は出されていない⁶。廃棄物回収は、衛生面や安全面から行政の重要な業務としてとらえられている。

以上のように、廃棄物処理において市場システムを活用する北九州市と、行政システムを重視する下関市という対比が見られるのである。

2. ごみ問題とコミュニティ

廃棄物処理については、行政システム、市場システムと並んで、コミュニティシステムの持つ意味が重要性を増している。それは相反する2つの意味で重要である。

ひとつは、これまでコミュニティが果たしてきた役割が縮小ないし衰退しており、その影響が現れているという点である。これまで資源ごみの回収にあたって、町内会、子供会、PTAなどが果たしてきた役割は大きい。定期的に古紙やアルミ缶を回収する作業は、再生資源の価格が下落していた時期にもこうした地域コミュニティによって担われてきたのであり、それは資源循環に一定の役割を果たしてきたのである。しかしながら、従来型の地縁組織である町内会の加入率が低下し、少子化によって子供会が成立しない地域が出てくるなど、そうした取り組みは低下を見せている。

コミュニティシステムが注目されるもうひとつの理由は、地域において新たな取り組みが増加しつつあるということである。廃棄物問題をめぐって、ボランティアやNPO、あるいはコミュニティビジネスなどのこれまでとは異なるかたちで地域と関わる活動が活発化しているのである。

これらの変化をコミュニティシステム単独の問題としてとらえることはできない。先に述べたようにそれは行政システムと市場システムとの相関のなかで生じているのである。

北九州市においても下関市においても、コミュニティ単位の活動を活発化させようという取り組みが見られる。焦点が当てられているのは、資源ごみ回収活動である。

下関市では「再資源化推進事業」として、町内会などによる資源ごみの回収に助成金を交付している。対象となる廃棄物（資源ごみ）は古紙、布、金属類であり、いずれも回収量に対して6円/kgが助成される。これらを利用する団体は増加しており、旧下関市で約350団体、旧4町で約50

団体が対象となっている（2005 年）。同じく北九州市でも古紙回収を対象として、奨励金制度を設けている。2004 年に拡充されたこの制度では、軒先回収については 5 円/kg、軒先回収以外については 7 円/kg が回収団体に支給される。2004 年の制度変更を挟むため参加団体数の推移については単純に比較することはできないが、2003 年には 53 団体が、2004 年には 102 団体が新規加盟している。

新たなコミュニティシステムの活用については、北九州の取り組みを紹介しておきたい。「まちづくり協議会」を活用した資源ごみ回収の推進である。北九州では中学校区ごとに整備されていた公民館と小学校区ごとに整備されてきた市民福祉センターを整理し、市民センターの整備を進めている。これは小学校区を単位として、さまざまな地域づくり活動を行うための施設であり、住民自治の単位として位置づけられている。この市民センターの管理運営を委託されているのが、まちづくり協議会である。まちづくり協議会の構成員は地域ごとに異なるが、町内会、婦人会、社会福祉協議会などさまざまなメンバーによって構成されており、地域づくりの主体となることが期待されている。しかし、まちづくり協議会には、町内会の会費のような制度はなく、また市からの助成金もない。そこで、資源ごみ（古紙）回収を行うことによって、活動資金を確保するというしくみが提案されている。これは、先の古紙回収の奨励金制度を活用したもので、従来の団体に与えられる奨励金に加え、2 円/kg を追加するというものである。ただし、町内会や子供会などがすでに古紙回収を行っている地区については、まちづくり協議会による古紙回収は行わないという棲み分けがなされている。つまり、従来のコミュニティ組織が機能しなくなったところについて、まちづくり協議会が補完機能を果たすということが期待されているのである。こうした取り組みは、先に述べた新たなかたちのコミュニティ活動としてとらえることができるだろう。

こうしたコミュニティシステムを活用した取り組みは、リサイクル率を高めると同時に、廃棄物回収のコストを引き下げることにつながると推測される。とくに北九州市の場合には、古紙は通常の回収では分別対象となっていないため、そのまま一般ごみとして捨てられているものも多い。これを分別回収品目に付け加えれば、それだけ行政システムによる回収費用が増加することになる。コミュニティシステムの活用によって、そのコストをある程度押さえることが可能になるかもしれない。ただし、これは市場システムとの兼ね合いによって変化する。現在のように、素材需要が高い場合には、古紙の販売価格も高くなり、報奨金を出して地域団体に回収を促すよりも、市場メカニズムの中で古紙回収業者を利用した方が経済的にはメリットが大きいということもあり得る。行政システム、市場システム、コミュニティシステムの活用をどのように組み合わせるかは、その時々状況によって異なるのである。

IV. ソーシャル・キャピタルをめぐって―残された課題

以上、関門地域における廃棄物処理の仕組みについて、行政システム、市場システム、コミュニティシステムという視点から見てきたが、最後に残された課題を整理したい。

ひとつは、廃棄物をめぐる住民行動についての問題である。特に興味深いのは、ごみ袋の有料化

をめぐる住民の反応である。北九州市では1997年に指定有料ごみ袋が導入された。2006年には、ごみ袋の大幅な値上げと分別対象廃棄物の追加が計画されている。一方、旧下関市においても、同じく97年に一部のごみが有料化され、2003年に全面的に指定有料ごみ袋が導入された。両市の施策は、対象となる廃棄物の品目や数、ごみ袋の価格などに違いがあり、一概に比較することはできない。しかし、それを差し引いても、両市住民のごみ袋値上げに対する反応はあまりに大きな違いを見せている。

北九州では97年に指定ごみ袋が導入された際、住民や地域団体からの異議申し立ては見られたが、それほど大きな混乱は生じなかった。また、2006年には一袋（45リットル）当たり15円のごみ袋料金が50円に大幅に引き上げられることが予定されているが、それに対する反応も大きくないように見受けられる。これに対して、旧下関市では2003年の有料ごみ袋（45リットル：50円）の導入をめぐる、市民団体による反対運動が生じ、200の自治会が署名運動に取り組み、10万以上の署名が集まった⁷。北九州市の場合も下関市の場合も、数多くの住民説明会を開催するなど、ほぼ同様の手法をとっている。にもかかわらず、こうした反応の違いはどこから生じたのだろうか。

もうひとつは地域間連携をめぐる問題である。廃棄物の地域間移動をめぐるさまざまな摩擦も生じている。しかし、実際には北九州も旧下関市も他の自治体とのごみ行政連携を実施してきた。では、今後、関門地域で連携が進む可能性はあるのだろうか。

旧下関市と菊川町、豊田町の間では、以前から廃棄物の共同処理が行われてきた。そこでは、焼却処理工場や最終処分場の建設から、日常的な処理にかかる費用負担までが一体となって行われている。それは廃棄物の排出量（処理量）に応じた負担金を拠出するという方式で実施されてきた。一方、豊浦町と豊北町は2町で共同処理を行ってきた。中間処理施設についても、RDF化施設を整備するなど、旧下関市（および菊川町、豊田町）とは異なる方式を導入しており、最終処分場も独自に有している。こうして合併後も、2つの方式が併存するという事になっている。

一方北九州市では、直方市と行橋市外3箇町清掃施設組合から一般廃棄物を焼却施設に受け入れている。受け入れにあたっては、応分の費用負担を求めるとともに、廃棄物の分別や搬入廃棄物の内容などをできるだけ北九州市と合わせることを求めている。

こうした地域内の合意形成や地域間の連携にあたっては、まず制度の統一が必要であることは言うまでもない。しかし、同じ制度やシステムのもとでも住民行動が異なることがある。また、コミュニティのあり方や、それがどのように機能するかどうかは地域ごとに異なると考えられる。近年の議論では、その際にソーシャル・キャピタルが重要な役割を果たすことが指摘されている（宮川／大守、2004）。ソーシャル・キャピタルの概念は、信頼・規範・ネットワークなど幅広いものを含んでおり、必ずしも明確なものとはなっていない。しかし、行政システム、市場システム、コミュニティシステムの相関を考える際にソーシャル・キャピタルの概念は一定の有効性を持つと考えられる。本稿では廃棄物処理をめぐる北九州市と下関市の違いについて整理した。まずはその制度の違いや方向性の差異を埋めることが地域間連携の前提となろう。さらに、そうしたシステムの重点の違いが両市に賦存するソーシャル・キャピタルの差異とどのように関連しているのかを考慮

する必要がある。それらの違いをクリアすることが関門地域における廃棄物処理に関する連携には不可欠であると思われる。

脚注

- 1 しかし、このことが大量廃棄社会を維持・拡大することを支えることにつながったという側面もある。
- 2 なお、2005年2月に下関市と豊浦郡4町（菊川町、豊田町、豊浦町、豊北町）が合併して、現在の下関市となった。以下では、合併以前の下関市を指す場合には、旧下関市とする。
- 3 全国平均の数値は『平成17年度版環境白書』による。北九州市および下関市の数値については、一般ごみの排出量と人口から推計したものである。
- 4 厳密にはカンとビン、カンとPETボトルと一緒に排出することができるので7分別ということになる。
- 5 しかし一方で、こうした段階的な追加が、分別排出に関する認識を住民に行き渡らせることの障害になっている面もある。とりわけ、通常の一般ごみとは別の場所に持って行く必要があるトレイや紙パックなどについては、十分に分別されているとは言い難いのが現状である。
- 6 旧4町のうち、菊川町は同じくすべて直営で収集しており、その他の3町は逆にすべて民間委託している。これは合併後も継続されている。
- 7 ただし、この活動および署名については疑問も出されている（山谷／篠木、2004、79ページ）。

参考文献

- 神野直彦（1998）『システム改革の政治経済学』有斐閣。
- 松永裕己（2005）「重化学工業の集積と環境産業の創出」『経済地理学年報』vol. 50 no. 4、pp. 37-51。
- 宮川公男／大守隆編（2004）『ソーシャル・キャピタル』東洋経済新報社。
- 八木信一（2004）『廃棄物の行財政システム』有斐閣。
- 山谷修作／篠木昭夫（2005）『実践・家庭ごみ有料化』環境産業新聞社。
- 吉田文和（2004）『循環型社会』中公新書。

第3章 地域連携に関する一考察（Ⅰ）

～主として山口県および関門地域を事例にして～

吉 津 直 樹

Ⅰ はじめに

最近、盛んに地域連携という言葉を目にするが、言うまでもなく地域間の連携は何も最近始まったわけではない。さまざまな地域レベルにおける連携は古くから存在していた。地域連携という言葉が頻繁に言われたのは、1998（平成10）年3月に閣議決定された『21世紀の国土のグランドデザイン』の骨格が明らかになってからである。複数の新しい「国土軸」からなる多軸型の国土構造の形成を目標に掲げた『21世紀の国土のグランドデザイン』では、21世紀における新たな国土を作るためには、「国、地方公共団体のみならず、地域住民、ボランティア団体、民間企業等を含む多様な主体による責任ある参加と、行政単位の枠を超えた地域間の連携の下で、地域の選択と責任による地域づくりを基本」¹⁾としている。

本稿で取り扱う地域連携とは、異なる自治体間の連携をさしている。自治体には市町村と都道府県があるので、連携には市町村レベルの連携と都道府県レベルの連携がある。本稿では、県境を越えた連携、中でも下関市と隣接する北九州市との連携（関門地域連携）を対象としている。あえて関門地域における連携を研究対象としたのは、県境を越えた連携であるからに他ならない。ながらく日本においては行政枠を越えた連携は盛んではなかった。交通の発達によって生活圏が広域化し、それに対応する広域的な行政サービスの供給に対応すべく現れたのが一部事務組合や複合事務組合などによる広域行政あるいは合併であった。下関市は2005（平成17）年2月13日に背後の旧豊浦4町（豊浦町、豊北町、豊田町、菊川町）と合併し、新しく下関市となったが、それまでは長らく豊浦4町と広域行政を行っていた。

合併する前の下関市と豊浦4町の地域連携についてはすでに研究を行ったことがある²⁾。また、山口県と福岡県、広島県との関係についても人・モノ・情報などの面から調査を行ったこともある³⁾。さらに、関門地域の連携についても、すでに研究を行った⁴⁾。この時点は、『21世紀の国土のグランドデザイン』が閣議決定される直前にあたる。『21世紀の国土のグランドデザイン』が公表されて以後、各県の総合計画が次々と作成されたが、そこにはそれまで触れられることがなかった県境を越えた連携が明記されるようになったのである。

県境を越えた連携については、『21世紀の国土のグランドデザイン』（1998年3月）が公表される以前から、全国でいくつかの地域においてみられるが⁵⁾、その中でも関門地域における連携はもっとも盛んに行われていたといえる。そこで、本稿の目的は、九州・山口各県における県境を越える連携について明らかにすること、前回明らかにした関門地域における連携についての動向

を再整理するとともに 1998（平成 10）年以降の動向を付け加えることである。なお県境を越えた連携についての詳細な分析および他地域との比較は次稿で行う。

Ⅱ 地域連携の概観

1. 市町村間の連携の歴史

運輸・通信手段の発達によって人々の社会経済活動は次第に広域化していった。それに対応して行政サービスも広域化せざるをえないが、その手段として行われたのが市町村合併であった。日本における大規模な市町村合併は「明治の大合併」、「昭和の大合併」と二度行われているが、「昭和の大合併」以降は長らく行われていなかった。それは「昭和の大合併」での反省もあった。各地で紛争が続出したからである。自治体の合併は本来、自治体の住民が決定するべきものであるが、これまでの合併は「上から」の合併であったからである。かくて「昭和の大合併」以降は、行政領域の変更ではなく、事務ごとの自治体間の協力という「広域行政」で生活圏の広域化に対応してきたのである。1969（昭和 44）年度から全国的に広域市町村圏なるものが設定され⁶⁾、その圏域内を中心に自治体間の連携が図られてきた。しかし、市町村間の連携はあっても県境を越えた連携はきわめて少なかったといっていよい。すでに触れたように、県境を越えた連携の推進が打ち出されたのは、1998（平成 10）年 3 月に閣議決定された『21 世紀の国土のグランドデザイン』の骨格が明らかになった 1990 年代半ば以降である。その変化について九州・山口の各県の総合計画からみてみよう。

2. 全国総合開発計画にみる地域連携

地域間の連携の推進については、すでに 1987（昭和 62）年 6 月に閣議決定された『第四次全国総合開発計画』（四全総）において述べられている⁷⁾。ただ、四全総において交流ネットワーク構想の推進によって多極分散型国土を形成することが打ち出されているが、行政領域を越えた連携という言葉は使われていない。

「多極分散型国土は、生活の圏域（定住圏）を基礎的な単位とし、さらに、中心となる都市の規模、機能に応じて定住圏を超えて広がる広域的な圏域で構成され、それらは重層的に重なり合った構造をもち、それぞれの圏域が全国的に連携することによりネットワークを構成する。この場合、東京圏をはじめとして、関西圏、名古屋圏さらには地方中枢・中核都市を中心とする広域的な圏域が全国的に連携することとなるが、地方中心・中小都市圏の中でも、技術、文化、教育、観光等特色ある機能に応じて、日本全国あるいは世界との関係を持つものが数多く出現する。」⁸⁾

以上の表現をみてもわかるように、四全総においては都市圏同士の連携の推進となっている。連携には当然ながら県境を越えた具体的な行政体の連携も必要になってくるのであるが、そこまでは踏み込んでいない。しかし、国庫補助事業の中で、複数の都道府県にまたがる地域を対象としたプロジェクトもみられなかったわけではない。例えば、自治省および建設省がかかわる「広域共同プロジェクト」である⁹⁾。1992（平成 4）年度の基礎調査実施地域は、日本の心のふるさと飛越地

域整備事業（仮称）（富山県、岐阜県）、越前・加賀「みずとゆのくに」総合整備事業（仮称）（石川県、福井県）、「鯖街道」沿道地域整備事業（仮称）（福井県、滋賀県）、萩・益田・西中国水と光にふれあう郷プラン（仮称）（島根県、山口県）、西瀬戸自動車道周辺地域活性化プロジェクト（仮称）（広島県、愛媛県）、関門ツインフロントプロジェクト（仮称）（福岡県、山口県、北九州市）¹⁰⁾、窯業と観光・リゾートの一体化による肥前窯業圏の振興（仮称）（佐賀県、長崎県）の7地域であった。

このような例はあったにしても他にはあまり事例はなかったように思う。しかし、次第に地域連携に関心が持たれはじめ様々な組織や調査が行われるようになった。1976（昭和52）年に発足し、まちづくり、地域づくり、くにづくりに関して積極的に活動を展開している地域交流センター（特定非営利活動法人）が地域間の交流連携にかかわる活動を始めたのも1990（平成2）年である。国土庁が地域連携について関心を持ち始めたのも1993（平成5）年ごろと言っている。当時の国土庁計画・調整局長の糖谷真平氏は次のように述べている。

「私が地域連携について関心を持ち始めたのは今から5年前（1993年ごろか？・筆者挿入）、国土庁計画・調整局長として新しい全国総合開発計画の準備作業を始めたときでした。当時新しい全国総合開発計画の作成に向けて、太平洋新国土軸、北東国土軸、日本海国土軸などの国土軸論争が盛んでした。私は、これらは国土構造論としては面白いとしても国土計画の戦略論としては、もっと別のものが必要ではないかと考えました。例えば、大分県の佐賀関と愛知県の渥美半島、あるいは山口県の下関と北海道の江差とが繋がったとして、現時点でどれだけ意味があるのかということとです。もっと地道な連携が必要ではないかと考えました。」¹¹⁾

しかし、『21世紀の国土のグランドデザイン』（1998年3月閣議決定）においては、地域連携軸、広域国際交流圏という概念が打ち出された。四全総における多極分散型国土の形成からさらに踏み込んだ構想が展開されたのである。とくに地域連携軸については「異なる資質を有するなどの市町村等地域が、都道府県境を越えるなど広域にわたり連携することにより、軸状のつらなりからなる地域連携のまとまりとして「地域連携軸」を形成し、全国土に展開する」¹²⁾となっており、都道府県境を越えるなどと具体的に明示している。ただ、それまでも都道府県境を越える連携については表1に示す通り、すでにいくつかみられる。これらの県際総合プロジェクトは、国の調査費にもとづいて実態調査が行われており、後に策定される『21世紀の国土のグランドデザイン』（1998年3月閣議決定）に関わる調査と思われる。これらの県際総合プロジェクトは一部を除けば、かなり広域的な範囲にわたっており、後にみるような市町村間といった狭域的連携とは異なっている。

表 1 主要な県際総合プロジェクト

プロジェクト名	関係都道府県	国土総合開発事業調整費調査の実施年度
西瀬戸経済圏・西瀬戸国際交流圏構想	広島、山口、愛媛、高知 福岡、大分、宮崎	1988～1989
青函インターブロック交流圏構想	北海道、青森	1989～1990
21 世紀 FIT 構想	福島、茨城、栃木	1990～1991
南とうほく SUN プラン	宮城、山形、福島	1991～1992
三遠南信地域構想	静岡、愛知、長野	1991～1992
両毛広域都市圏構想	栃木、群馬	1992～1993
飛越地域整備構想	岐阜、富山	1994～1995
上信越ネットライン構想	群馬、長野、新潟	1995～1996
関門交流都市圏構想	山口、福岡	？

(資料)『圏域を越えた都市間広域連携に関する調査報告書』
国土庁計画・調整局、北九州市、1996 年 3 月、85-87 ページ。

では、上述したように全国総合開発計画の方針に伴って県や市の総合計画においていかなる変化が生じているであろうか。

3. 九州各県の総合計画からみた県境を越えた地域連携

(1) 九州各県の総合計画からみた県境を越えた連携

上述したように、1990 年代半ばあたりから各県や市町村の総合計画に県境を越えた連携が明示されてくる。九州・山口地方各県の県境を越えた連携に関する記述を示したものが表 2 である。

表 2 九州・山口各県にみる県境を越えた連携

福 岡	特になし	『福岡県 21 世紀へのプラン』 (1986～2000 年度)
	7 つの県際交流圏 ①関門県際交流圏 (福岡、山口) ②豊前県際交流圏 (福岡、大分) ③玄界ウエストコースト県際交流圏 (福岡、佐賀) ④九州クロスウェイ県際交流圏 (福岡、佐賀) ⑤筑後川下流県際交流圏 (福岡、佐賀) ⑥中部有明県際交流圏 (福岡、熊本) ⑦筑後川中流県際交流圏 (福岡、大分)	『ふくおか新世紀プラン』 (1997～2010 年度)
佐 賀	特になし	『佐賀県長期構想』 (1989～2000 年度)
	6 つの県際交流圏 都市の連帯による県際交流圏 ①鳥栖・久留米交流圏 (福岡、佐賀) 都市の連携による県際交流圏 ②肥前窯業圏 (佐賀、長崎) ③筑後川下流における交流圏 (佐賀、福岡) 余暇時間の活用等を利用した県際交流圏 ④玄海沿岸交流圏 (佐賀、福岡)	『佐賀県新総合計画』 (1994～2003 年度)

	⑤背振山系における交流圏（佐賀、福岡） ⑥多良岳山系周辺の交流圏（佐賀、長崎）	
	3つの県際交流圏 ①玄界ウエストコースト（佐賀、福岡） ②海洋クラスター（佐賀、長崎） ③大筑紫都市圏（佐賀、福岡）	『佐賀県総合計画』 (2001～2010 年度)
長 崎	特になし	『長崎県長期構想』 (1988～2000 年度)
	5つの広域交流圏 ①環大村湾広域交流圏（長崎県内） ②環有明海広域交流圏 （長崎、鹿児島、熊本、福岡、佐賀県） ③西九州北部広域交流圏（長崎、佐賀） ④五島灘広域交流圏（長崎、福岡） ⑤日韓海峡広域交流圏（長崎、福岡、韓国）	『長崎県長期総合計画』 (2001～2010 年度)
熊 本	特になし	『熊本県総合計画』 (1993～2000)
	7 地域の県際連携 ①荒尾・大牟田連携（熊本、福岡） ②日田街道連携（熊本、大分） ③阿蘇・久住連携（熊本、大分） ④九州脊梁連携（熊本、宮崎） ⑤肥・薩・日向連携（熊本、宮崎、鹿児島） ⑥薩摩街道連携（熊本、鹿児島） ⑦島原・天草・長島連携（熊本、長崎、鹿児島）	『熊本県総合計画』 (2000～2010 年度)
大 分	4つの経済圏構想 ①西瀬戸経済圏・瀬戸内経済圏構想（7 県） ②日豊経済圏構想（大分、宮崎） ③北大経済圏構想（大分、福岡） ④日田地域・竹田直入地域と隣接県	『21 大分県長期総合計画』 (1990～2000 年度)
	3つの県際交流 ①大分・福岡県際交流 ②大分・熊本県際交流 ③大分・宮崎県際交流	『おおいた新世紀創造計画』 (1999～2010 年度)
宮 崎	4つの県際間開発プロジェクト ①九州中東部地域開発（宮崎、大分） ②南九州中部地域開発（宮崎、熊本、鹿児島） ③南九州東南部地域開発（宮崎、鹿児島） ④九州中部地域開発（宮崎、熊本、大分）	『第四次宮崎県総合長期計画』 (1991～2000 年度)
	3つの県境を越えた地域連携 ①東九州軸（福岡、大分、宮崎、鹿児島） ②南九州広域交流圏（熊本、宮崎、鹿児島） ③九州中央地域（熊本、大分、宮崎）	『第五次宮崎県総合長期計画』 (2001～2010 年度)
鹿児島	隣県との連携を強化する2つの道路整備	『鹿児島県総合基本計画』 (1991～2000 年度)

	3つの県際交流圏 ①北薩地域の県境の県際交流圏（鹿児島、熊本） ②姶良・伊佐地域の川内川上流地域における県際交流圏（鹿児島、熊本、宮崎） ③大隈地域の曾於東部地域における県際交流圏（鹿児島、宮崎）	『21世紀新かごしま総合計画』 (2001～2010年度)
山 口	特になし	『第四次県勢振興の長期展望』 (1987～2000年度)
	3つの広域活力創造圏 ①東部広域活力創造圏（山口、広島、愛媛） ②中部広域活力創造圏（山口、島根） ③西部広域活力創造圏（山口、福岡）	『やまぐち未来デザイン21』 (1998～2010年度)

（資料）各県総合計画より作成。

1）福岡県

多くの県と隣接する福岡県は県境を越えた連携について積極的な姿勢を示している。1986（昭和61）年6月策定の『福岡県21世紀へのプラン』（目標期間：1986～2000年度）はもとより、1991（平成3）年策定の『福岡県21世紀へのプラン―第二次実施計画』（1991～1995年度）においては県境を越えた連携については全く触れられていないが、1997（平成9）年11月策定の『ふくおか新世紀計画』（1997～2010年度）においては、新たな視点に立った県際交流圏の形成として7つの県際交流圏を掲げている。さらに2002（平成14）年策定の『ふくおか新世紀計画―第二次実施計画―』（2002～2005年度）においては、1997年の計画が一步進められて各圏域ごとの計画内容が示されている。

2）佐賀県

佐賀県では1988（昭和63）年11月に『佐賀県長期構想』（1989～2000年度）が策定されているが、県際交流についてはまったく記述がない。しかし、この構想は5年後に改訂され、1993（平成5）年12月に『佐賀県新総合計画』（1994～2003年度）として策定されている。この計画には新しく6つの県際交流圏が示されている。ただ、2001（平成13）年3月策定の『佐賀県総合計画』（2001～2010年度）では前回の6つの県際交流圏が再整理されて3つの県際交流圏となっており、なぜか肥前藩業圏、背振山系における交流圏および多良岳山系周辺の交流圏は消えている。

3）長崎県

長崎県では、1987（昭和62）年7月に『21世紀・成熟社会への出発 長崎県長期構想』（2000年度目標）が策定されているが、地域間交流、県際交流ともに記載がない。しかし、この構想期間中の事業実施計画後期にあたる『長崎県中期計画』（1995～1999年度）には、国土軸、地域連携軸構想についてふれられている。それらは、第二国土軸構想の推進、九州西海岸軸（島原・天草・長島架橋）構想の推進、九州北部地域連携軸構想の推進の3つである。

2000（平成12）年8月策定の『長崎県長期総合計画』（2001～2010年度）では広域的な視点で取り組む新しい地域づくりの中で「地域間・県際間での広域交流圏づくり」を上げている。ここで

「福岡都市圏や隣接する佐賀県とは、産業、経済、文化などの幅広い分野で交流と連携が進んでいます。これからは、さらに福岡、佐賀、長崎三県の連携や交流を促進していく必要があります」¹³⁾として、5つの広域交流圏を上げているが、県際間協力にかかわるものは4つである。

4) 熊本県

熊本県では1993（平成3）年1月策定の『熊本県総合計画 ゆたかさ多彩“生活創造”くまもと』（1993～2000年度）の中には県境を越えた連携については殆ど記述がない。熊本県では県内を7つの圏域にわけているが、その圏域整備の項でわずかに触れられているに過ぎない。すなわち、阿蘇生活圈において広域的な地域づくりへの支援の項で「大分県と共同で、街道跡などの歴史的遺産をいかした“中九州歴史街道整備プロジェクト”を進め、県境を越えた地域づくりを行います」¹⁴⁾と述べている。また、水俣・芦北生活圈において、広域的な地域づくりへの支援の項で「鹿児島県とも連携した観光振興などの広域的な取組みへの支援を行います」¹⁵⁾と述べられているにすぎない。

しかし、2000（平成12）年6月策定の『熊本県総合計画 パートナースhip 21 くまもと』（2000～2010年度）では地域間連携が大きくクローズアップされている。第五次全国総合開発計画にあたる『国土のグランドデザイン』において参加と連携がキーワードになっていることもあって、熊本県においても参加と連携による地域づくりを重視し、「市町村や県など、行政の枠を超えた交流・連携を推進することとし、近隣県をはじめとした他の都道府県とも、新しい九州づくり、国土づくりに向けた取組みを進めます」¹⁶⁾とし、県内近隣市町村との広域的な地域連携、県境地域における県際連携、より広域的な地域連携軸などの推進を図っていくとしている。県境地域における県際連携では7つの連携への取組みの促進を図るとしている。

5) 大分県

大分県は、1990（平成2）年策定の『21大分県長期総合計画』（1990～2000年）で10大戦略プロジェクトの一つとして県際・国際交流プロジェクトを掲げ、7つのプロジェクトが揚げられているが、この中で県際交流にかかわるものは「地域連合の推進」である。地域連合なる概念は明確でないが、そこでは、西瀬戸経済圏・瀬戸内経済圏構想、日豊経済圏構想、北大経済圏構想、日田地域・竹田直入地域などにおける隣接県との交流の推進が上げられている。

1999（平成11）年12月策定の『おおいた新世紀創造計画』（1999～2010年）では県際交流はさらに重視されてくる。すなわち「21世紀の生活優県」を創造していくために5つの柱があげられているが、「連携と交流による活力ある地域の創造」が柱の1つとしてかけられているのである。¹⁷⁾具体的には福岡県、熊本県、宮崎県との3つの県際交流の推進をあげている。県際交流活動数は1998年の現況値は35件であるが、2010年度の目標数値は70件となっている。

6) 宮崎県

宮崎県は1991（平成3）年3月に『第四次宮崎県総合長期計画』（1991～2000年度）を策定しているが、その中で21の主要プロジェクトがあげられている。その一つとして県際間開発プロジェクトがある。これは表2で示すごとく4地域である。

ついで2001（平成13）年2月に策定された『第五次宮崎県総合長期計画』（2001～2010年度）

では、基本構想の中で「みやざき 21 世紀戦略」として、みやざき国際戦略、みやざき IT 戦略、みやざき生きがい戦略、みやざき環境戦略と並んでみやざき連携戦略があげられ、連携戦略が重要視されていることがわかる。連携は主体間の連携と地域間の連携からなっており、地域間の連携では、「都市と農山漁村、圏域間、県際間における行政単位の枠を超えた交流・連携の仕組みづくりや地域間の連携を支える基盤となる交通通信網の整備によって……（中略）……魅力ある広域圏の形成を図る」¹⁸⁾となっており、1991（平成 3）年策定の『第四次宮崎県総合長期計画』に比べ、地域連携が整理されきめ細かくなっている。

7) 鹿児島県

鹿児島県では、1990（平成 2）年 6 月に『鹿児島県総合基本計画』（2000 年目標）が策定されているが、地域づくり交通プランの中で一部、県境を越える連携が触れられているにすぎない。すなわち、広域交通体系の 7 項目の整備の一つとして「隣県との連携を強化し、県境地域の活性化を図るため……（中略）……県境をまたぐ道路の整備を進めます」¹⁹⁾となっているように、交通基盤の整備が主である。

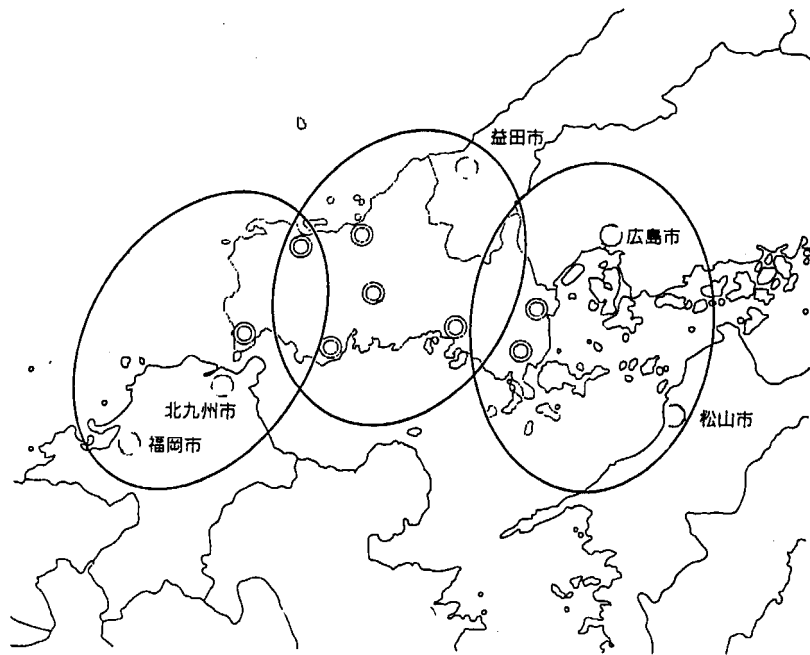
しかし、2001（平成 13）年策定の『21 世紀新かごしま総合計画』（2001～2010 年度）ではさまざまな地域レベルの交流・連携の促進がクローズアップされている。すなわち、健やかで個性豊かなくらしと活力ある地域の創造の手段として広域交流・連携による地域活力の創出があげられ、「活力ある県際交流圏の形成を促進するため、県境を越えた多様な主体の参加と広域の連携による県際地域の活性化への取り組みを支援します」²⁰⁾と明記されている。対象とする県際交流圏は表 2 のごとく 3 つである。

4. 山口県における県境を越えた地域連携

山口県は 1987（昭和 62）年 2 月に『第四次県勢振興の長期展望』（1987～2000 年度）を策定しているが、市町村間の連携についてはわずかに触れられているが、県境を越える連携についてはまったく触れられていない。

しかし、1998（平成 10）年 2 月策定の『やまぐち未来デザイン 21』（1998～2010 年度）では、前の総合計画と一変して地域間交流が前面に打ち出されている。山口県では 4 つの未来の姿（きらめく人、やすらぎのあるくらし、にぎわいのある地域、はつらつとした産業）の実現に向けて、戦略的、重点的に取り組む施策を「やまぐち未来創造夢戦略」として 8 つあげているが、その 1 つとして交流活力夢戦略なるものがあげられている。2010 年の目標像を「県内外の人々や地域との多様な交流・連携を通じ、交流人口の増加が図られ、“交流立県”としてのたくましい県づくりがすすめられています」²¹⁾とし、目標像実現に向けた戦略的、重点的な施策として、「中四国地方や九州地方などとの間において……（中略）……広域的な地域間の連携を図り、……（中略）……多様な地域連携軸等の形成を進めるとともに、高次都市機能や豊かな自然環境等を生かした諸機能を享受できる広域活力創造圏の整備を進めます」²²⁾となっている。地域連携軸についてはすべての県において触れられているが、山口県においてオリジナルなものは広域活力創造圏である。これは県際連携にかかわるもので、図 1 に示されるように山口県を西部広域活力創造圏、中部活力創造圏、東

図1 広域活力創造圏



(資料)『やまぐち未来デザイン 21』山口県, 1998年, 75ページ。

部活力創造圏の3つの圏域に区分し県際間連携を進めようとするものである。

西部広域活力創造圏は隣接する福岡県（福岡・北九州中枢都市圏）との交流・連携を、中部広域活力創造圏は島根県との交流・連携を、東部広域活力創造圏は広島県（広島中枢都市圏）や愛媛県（松山中枢都市圏）との交流・連携を図ろうとするものである。この広域活力創造圏の真の狙いは大都市の活用であろう。山口県は福岡市、北九州市や広島市といった100万都市の中間地帯にある上に中小都市が分散配置しており、山口県を代表する求心力を持った中核的な都市が存在しない。山口県は県勢衰退の大きな要因が中核都市の欠如にあるとして早くから中核都市を育成することを重要課題として取り組んできた²³⁾。しかし、思うように中核都市が形成されず、大都市に近い西部地域と東部地域については大都市を利用することによって高次都市機能を享受しようと発想を転換したとみなすことができるのではないだろうか。中部地域は大都市からやや離れていることから中核都市を育成する圏域とし、県際間協力の趣旨を活かすために島根県との交流・連携をうたっているであろう。筆者が知るかぎりでは、東部広域活力創造圏は広島中枢都市圏や松山中枢都市圏との経済的・社会的な関係はあるものの政策的に連携は聞いていない。中部広域活力創造圏は主として観光面での連携²⁴⁾、島根県の萩・石見空港²⁵⁾の利用促進など限られた部分であるが連携が進められている。西部広域活力創造圏は北九州市と隣接していることから古くから相互交流の実績があること、北九州市と下関市がともに停滞ないし衰退している都市であること、北九州市が福岡市に対抗するために下関市を含めた大都市圏の形成を図ろうとしていることもあってかなり進んだ連携が行われているのである。

以上、九州・山口地方各県の総合計画をみて共通していることは、1990年代前半までは地域間交流、県際交流にふれていないところもみられるが、1990年代後半になると、交流・連携が計画づく

りのキーワードとなっていることが明らかである。全国総合開発計画における交流・連携による国土づくりの方向性が地方にも反映しているのである。

Ⅲ 関門地域における地域連携

1. 関門地域における連携の概観

すでに述べたように関門地域の連携については1997（平成9）年に報告しているもので、本稿では主として1998（平成10）年以降について記すこととする。

表3は関門地域における地域連携について、取り組み主体別（行政、行政と民間、民間）に分類して示したものである。連携の内容は問わず、年別に集計したものが表4である。

60年代は2つ、70年代は1つ、80年代前半は1つ、80年代後半が8つ、90年代前半は11、90年代後半は20、2000年代前半が17、2005～2006年3月は5つである。80年代後半から急増し、90年代、2000年代と活発な連携が行われていることが明らかである。まさに全国総合開発計画で

表3 関門地域における地域間連携

行政	行政と民間共同	民間
(42 関門鉄道トンネル開通)		
(58 関門国道トンネル開通)		
60～ 関門国際航路整備期成同盟（両市、福岡県、山口県）	66～ 北九州・下関港航路集荷対策委員会（両市、両市の関係企業）	
(73 関門橋開通) 74～ 下関地区広域行政事務組合と北九州市との消防相互応援協定（両市、豊浦郡町） (75 新関門トンネル開通)		
87～ 市長による洋上トップ会談（両市長、91、第2回） 〃 関門広域観光推進連絡会（両市の関係部課の職員） 89～ 関門地域振興県議会懇話会（両市選出の県議会議員） 〃 日本海峡フォーラム（海峡都市の市長、両市は幹事） 〃 市報への相互掲載（両市）	84～ 国際海上VHF無線電話火の山海岸局運営協議会（両市、福岡県、関門パイロット、内海パイロット） 89 関門観光パンフレット「海峡ロマン」作成（両市の観光課・観光協会）	88～ 巖流島フェスティバル（両市の民間実行委員会） 89～ 関門海峡花火大会（両市の商工会議所、地元の活性化団体）
90～ 関門地域行政連絡会議（両市の関係部局長） 〃 海の記念日事業（北九州港、下関港など） 92～ 市立美術館友の会共通会員（北九州美術館友の会、下関市立美術館友の会）	91～ 関門海峡道路整備促進期成同盟会（両市、福岡県、山口県、商工会議所、国会・県会議員、九州・山口経済連合会） 91～ 東アジア六都市経済交流フェア（両市、仁川、釜山、青島、大連）	90～ 北九州・下関商工会議所正副会頭懇談会（両市の商工会議所正副会頭） 91～ 北九州・下関地域経済活性化協議会（両市の商工会議所） 92～ 関門地域振興特別委員会（九州・山口経済連合会）

93～95 関門ツインフロントプロジェクト（福岡県、山口県、北九州市）		92 海峡ロープウェイ実現を目指す調査・研究（下関 21 世紀協会、門司まちづくり 21 世紀の会、北九州活性化協議会）
94～ 北九州市の「北九州ミズ 21 委員会」委員へ下関市民就任		94 広域観光マップ「海峡ロマンーぐるっと関門の旅」作成（両市の商工会議所）
95 関門地域観光拠点形成調査（第四港湾建設局、両市）	95 みなとシンポジウム in 九州・山口	95～ 関門周遊パスポート発売（下関のサンデン交通、北九州川の西鉄、関門汽船）
〃 国土庁の地域支援基礎調査「都市間広域連携調査」（国土庁、両市、山口県）	〃 第 6 回ウォーターフロントクリンアップ作戦（海洋少年団、一般市民）	
95～ 13 大学学長懇談会（関門地域 13 大学の学長）		
〃 北部九州港湾連絡網整備会議（両市、福岡市、山口県、福岡県、第四港湾建設局）		
〃 関門シティ電車運行実現期成同盟会（両市、山口県）		
97～ 関門海峡観光推進協議会（両市、山口県）	97 関門一体化促進シンポジウム（両市、九州・中国地方建設局、福岡県、山口県、両市商工会議所、その他地元団体）	97～ デザイン協会交流会（両市のデザイン協会）
		〃 関門地域一体化促進シンポジウム（九州・山口顕在団体連合会、関門海峡道路促進期成同盟会、両市の商工会議所）
98 関門景観協定締結（下関市、北九州市）	98 門司みなと祭	98 関門海峡テーマ曲発売（下関市、北九州市の市民団体）
	〃 関門トンネル開業 40 周年記念イベント（下関市、北九州市、両市民）	〃 FUSION（フュージョン）'98（FUSION'98 実行委員会）
	99 海峡景観都市市民会議（下関市、北九州市、両市役所職員、両市民）	
00 関門海峡道路を考える懇談会設立（福岡、山口両県、北九州市、下関市、九州・山口経済連合会、中国経済連合会）		
〃 広域緊急配備訓練（福岡、山口両県警）		
01 関門景観条例制定、施行（下関市、北九州市）	01 海峡フォーラム高校生会議（門司、下関西、函館中部、青森高校の生徒）	
〃 下関都市景観シンポジウム（下関、北九州両市）	〃 関門ツインタワーチケットの販売（関門海峡観光推進協議会）	
〃 北九州・下関地域高等教育機関会議「関門地域キャンパスネットワーク」	〃 東アジア経済交流推進機構（OEAEED）設立（各都市の市長、商工会議所会頭）	
02 関門景観基本構想を示す（下関市、北九州市）		02 海峡ミュージックフェスティバル 2002（下関、北九州、両青年会議所）
〃 関門橋 30 周年記念式典（下関市、北九州市）		
03 図書館の広域利用開始		03 下関市、北九州市交流イベント（巖流島にて）
〃 市立施設の高齢者の相互利用開始		

04	両市を結ぶ海底送水管完成	04	松山行き高速船の初寄港
〃	関門景観指針を定める（下関市・北九州市）		
05	こども文化パスポート共同事業（下関市、北九州市）		
〃	関門観光の携帯ガイドの貸出開始〔関門海峡推進協議会（山口県・下関市・北九州市）〕		
06	スーパー中樞港湾（指定特定重要港湾）の指定に向け「関門港」として連携することで合意（下関市・北九州市）	06	女性を選ぶ関門海峡の誇り 100選（下関、北九州市のまちづくり団体）
06.3～	非常時の水の相互融通（下関市、北九州市、日本道路公団）		

（資料）下関市資料（1997 年資料、2004 年資料）、北九州市資料（2000 年資料）、朝日新聞記事（1998 年 1 月～2006 年 3 月）、山口新聞（1998 年 1 月～2006 年 3 月）より作成。

表 4 関門にかかわる地域連携

	行 政	行政と民間	民 間
60 年代	1	0	1
70 年代	1	0	0
80 年代前半	0	1	0
80 年代後半	5	1	2
90 年	2	0	1
91 年	0	1	1
92 年	1	0	2
93 年	1	0	0
94 年	1	0	1
95 年	5	2	3
96 年	0	0	0
97 年	1	1	2
98 年	1	2	2
99 年	0	1	0
00 年	2	0	0
01 年	3	3	0
02 年	2	0	1
03 年	2	0	1
04 年	2	0	1
05 年	2	0	0
06 年 3 月	2	0	1

（資料）表 3 に同じ。

示された国土構造の変換の意図と符号している。とくに 2000 年代に入って下関市と北九州市との行政的な連携が増加していることが目立つ。

両市では 1987（昭和 62）年に両市長による洋上トップ会談が行われており、両市が連携を深めることが確認されている。この動きは 1990（平成 2）年の両市の部局長からなる関門行政連絡会議の発足につながっていく。その後、次第に実務的な連携が始まる。1992 年から市立美術館の相互利用の融通、1995 年からの両市 13 大学の連携、1997 年からの観光面での連携、2001 年の両市

共同作業による景観条例の制定、2003 年からは両市の公共施設の利用についての融通（2003 年からの図書館利用、市立施設の高齢者の相互利用、2004 年の両市を結ぶ海底送水管の完成、2005 年からのこども文化パスポートの発行、関門観光の形態ガイドの貸し出し開始、2006 年には非常時の水の総合融通）が広がっていく。

このような県境を越えた市町村間の連携が活発に行われている例は全国でも珍しいと思われる。そこで次稿（Ⅱ）では、下関市と北九州市の連携内容の詳細な分析を行うとともに、九州・山口における県境を越えた連携、さらには群馬・栃木両県にまたがる両毛地域の連携などの事例を比較・検討することによって今後の自治体の在り方を考えてみたい。

注)

- 1) 国土庁計画・調整局編『全国総合開発計画 21 世紀の国土のグランドデザイン』大蔵省印刷局、1998 年 4 月、発刊のことば。
- 2) 下関 21 世紀協会「下関地域（1 市 4 町）における交流・連携～その必要性と可能性～」(研究担当者：吉津直樹) (『地域づくりと連携』総合研究開発研究機構・地方シンクタンク協議会、2001 年 5 月、485-506 ページ)
- 3) 吉津直樹「ネットワーク形成と地域戦略 VIII (山口県)」(『福岡一極集中と九州経済』(1990 年度九州経済白書)九州経済調査協会、1991 年 1 月、197-218 ページ)
- 4) 吉津直樹「関門地域における地域間連携」(愛知大学総合郷土研究所編『県境を越えた地域づくり―「三遠南信地域」づくりを中心に―』岩田書院、1998 年 3 月、97-112 ページ)。同書は 1997 年 10 月に行われた愛知大学総合郷土研究所と日本地理学会の共催で行われたシンポジウムの記録である。
- 5) 上掲書 4) では、愛知県、長野県、静岡県にまたがる三遠南信地域、群馬県と栃木県にまたがる両毛地域の事例が紹介されている。
- 6) 広域市町村圏の設定は 1969 年度からはじまり、1973 年度までに大都市周辺を除く全域 329 圏域の設定が終わった。山田公平「広域行政と自治体再編成をめぐる歩み」176 ページ (自治体問題研究所・水口憲人編『特集 広域行政と地方分権』自治体研究社、1993 年 9 月、157-204 ページ)
- 7) 国土庁計画・調整局編『第四次全国総合開発計画』、大蔵省印刷局、1987 年 7 月。
- 8) 上掲書 4) 6 ページ。
- 9) 「広域共同プロジェクト要綱」によれば、「広域プロジェクトは、複数の市町村にまたがる地域を対象とし、関係地方公共団体を事業主体として国庫補助事業及び単独事業により実施される事業群からなるプロジェクトであり、都道府県の区域を越える広域的な地域づくりに資するものとして、建設省及び自治省が共同して選定し、支援するものである」となっている。ただし、この事業は都道府県レベルに対して行われる補助事業のため、対象自治体には下関市は含まれていない。基礎調査には下関市も参加している。(第 1 回広域共同プロジェクト基礎調査委員会資料)
- 10) 関門地域ツインフロントプロジェクトは広域共同プロジェクトの基礎調査を経て、1993～1997 年度の事業となった。(『圏域を越えた都市間広域連携に関する調査報告書』国土庁計画・調整局、北九州市、1996 年 3 月他、下関市資料)
- 11) 田中栄治・谷口博昭編著『地域連携がまち・くいを変える―21 世紀をひらく地域からの挑戦―』小学館、1998 年 11 月、1 ページ。

- 12) 前掲書 1) 14 ページ。
- 13) 『長崎県長期総合計画』長崎県企画財政課、2000 年 8 月、91 ページ。
- 14) 『熊本県総合計画 ゆたかさ多彩 “生活創造” くまもと』熊本県、1993 年 1 月、194 ページ。
- 15) 上掲書 14) 202 ページ。
- 16) 『熊本県総合計画 パートナシップ 21 くまもと』熊本県、2000 年 9 月、124 ページ。
- 17) 『おおいた新世紀創造計画』大分県、1999 年12月、29ページ。
- 18) 『第五次宮崎県総合長期計画』宮崎県、2001 年 4 月、41 ページ。
- 19) 『鹿児島県総合基本計画』鹿児島県、1990 年 6 月、74 ページ。
- 20) 『21 世紀新かごしま総合計画』鹿児島県、2001 年 1 月、81 ページ。
- 21) 『やまぐち未来デザイン 21』山口県、1998 年 2 月、64 ページ。
- 22) 上掲書 21) 64 ページ。
- 23) 吉津直樹「地域問題と地域政策—山口県の中核都市構想—」瀬戸内地理 2、1993 年 6 月、1-17 ページ。
- 24) 早くから山口～萩～津和野といった「小京都」の観光ルートが定着している。
- 25) 正式名称は石見空港であるが、2002（平成14）年 3 月27日に愛称を萩・石見空港と名づけている。東京便が 1 日 1 便あるが搭乗率が低い。

第4章 北九州市の地域開発とソーシャル・キャピタル

——地域開発政策から地域公共政策へ——

池 田 清

「どの社会状態も、前の時代の社会状態を受けついだものであって、前の時代の文化や性向や『精神』を継承しているだけでなく、その社会構造や権力分布状態をも継承している。この事実は、それ自体としても非常に興味のあることだ。社会階層の組立ては決して単一の素材でできているものではなく、また一度に鋳上げられたというものでもない。単一の時代精神というようなものは、理論上に造り上げられたもの以外、存在しないのである。ということの意味は第一に、歴史的変遷や状態を説明するには、その中の多くのものがそれ自らの動向と事実上異なった要素の残存によってはじめて解明できる、という事実を考慮しなければならぬということである」(J・A・シュンペーター『帝国主義と社会階級』都留重人訳、岩波書店、1956年、178ページ)

I. 序章 生活の貧困化と不安

わが国は、世界有数の経済大国であるにもかかわらず、非正規労働など不安定労働者の増大と長時間過密労働、そして社会的階層格差や地域格差が拡大し、全体として生活が貧困化している。貧困化は、次のような生活不安となっておりあらわれている。(財)生命保険文化センターがおこなった『平成16年度・生活保障に関する調査』によれば、「現在の暮らし向き」について、「暮らし向きが苦しい」が、1998年の31.1%から2004年には35.9%に増加し、逆に「暮らし向きが楽」は同年の18.7%から13.6%に低下している。2、3年後の「暮らし向き」も、「悪くなる」が同年の32.5%から35.1%に増加している。老後生活に対する不安意識も、「不安感あり」が83.3%、「不安感なし」が12.8%で、「不安感あり」が増加傾向にある。老後生活に対する不安の内容は「公的年金があてにならない」79.2%と最も高く、「日常生活に支障が出る」(46.1%)、「仕事が確保できない」(33.3%)と老後の生活や就労に不安を感じている。また自分の医療費を公的医療保険だけで「まかなえると思う」は30.7%、「まかなえるとは思はない」は63.8%となっている。保険料が「安いと思う」は10.1%、「高いと思う」は78.3%である。このように国民のなかには、公的年金や公的医療に対する信頼感の喪失と就労に対する不安感が顕著になっている。

国民の不安感や信頼の揺らぎの元凶は、90年代以降に顕著になった政府や財界による市場・競争主義が、経済や社会に浸透してきたことにある。国民は、企業のリストラや銀行の中小零細企業に対する貸し渋り、貸し剥がしなどによる倒産、そして失業の増大などから市場システムに対する信頼を喪失しつつある。また脆弱な年金や医療保障制度などから、政治システム(政府)に対する信頼感もなくし、将来に対する明るい展望を抱けなくなっている。そのため消費よりも貯蓄を重視し、不況がより深化する傾向を強めつつある。

政府の「構造改革」の推進者である竹中平蔵は、市場原理主義を次のように述べている。「経済とは『何でもあり』の戦争の世界—それはいま、新しく変わろうとしている。まさに相撲がプロレスになろうとしている』のです。……相撲はルールも細かいものです。ところがプロレスは何でもありの世界です。……殴っても蹴ってもいいし、ときには反則すら認められます。そういう競争になったとき、力士がいきなり勝利を挑んだところで負けるのは当然です。プロレスのルールを覚えて初めて勝利できる。要はそういうことだと思うのです」⁽¹⁾。このような公正なルールなき競争社会では、疑心暗鬼が跋扈し、人は人を信頼することが出来ず、経済的、社会的活動を活発に行えなくなる。このことは、耐震偽装事件によってマンション購入が大幅にダウンし、ライブ・ドアの粉飾決算と違法買収疑惑などで、株価が大幅に下落したことをみても明らかである。つまり市場システムや政府に対する不信と、雇用や年金、医療保障、教育費などに対する不安、総じて社会に対する信頼感の欠如が、社会を閉塞させ日本経済を停滞させる大きな要因になっているのだ。その最悪の事態が、経済苦などを要因とした3万数千人に及ぶ自殺者である。パットナムは、「信頼、互酬性の規範、市民参加のネットワークを包括したもの」をソーシャル・キャピタルと規定したが、人々の不安や不信の根源にソーシャル・キャピタルの減退という事態があるのではないか。本稿は、閉塞状況にある日本社会と経済の典型的な地域として北九州市を取り上げ、この地域の経済、政治、社会システムとソーシャル・キャピタルとの関係を歴史的に検証し、今後の都市政策の課題を明らかにしたい。

注

- (1) 竹中平蔵・櫻井よしこ『立ち上がれ・日本—力強い国家を創る戦略』PHP 研究所、2001 年、121 ページ

Ⅱ. 社会システムとソーシャル・キャピタル

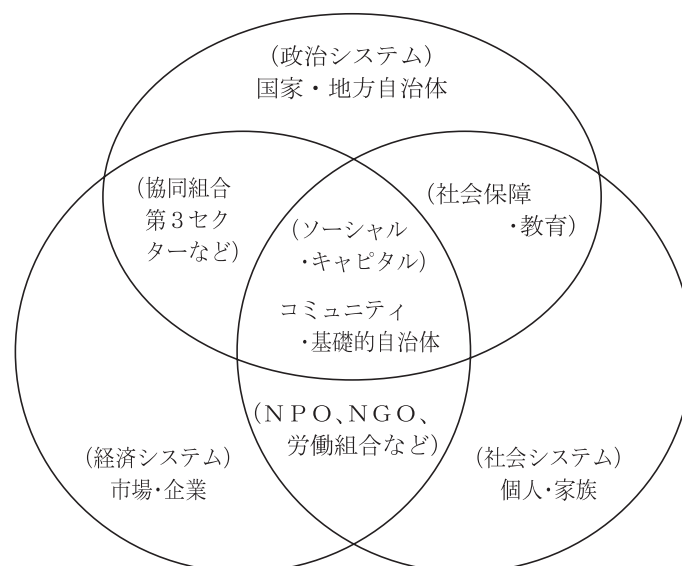
K・E ボールディングによれば、人間社会はすべてのシステムの中で最も複雑なもので、生物システムとのアナロジーで考察するのに細心の注意が必要であるが、遺伝型という概念を社会システムの分析に応用している。生物システムにおける遺伝型というのは、受精卵に含まれる遺伝的コードで、生きた動物の成長や発達を組織する。一方、社会システムにおける遺伝型とは、社会組織および役割構造の発展過程を創造するような力をもつ関係である。社会組織および役割構造には、統合（共同）関係、脅迫（強制）関係、交換関係があるが、これらの発展過程を創造する力は、人間の学習、知識、コミュニケーション、情報のフローなどである⁽¹⁾。

人間は、さまざまな体験と試行錯誤など学習を経験する過程で、当初は統合（共同）関係を主たる社会関係を形成し、その後、支配（強制）関係、さらに交換関係を社会関係に取り込むことで社会を分化、発展させていった。統合（共同）関係は社会システムとして、脅迫（強制）関係は政治システムとして、交換関係が経済システムとして、それぞれの役割を創造しながら社会構造を形成している。これら三つのシステムは、社会を構成する基本的単位であり、互いに関連し相互に作用しあいながらダイナミックな運動を続けている。

図1のように社会システムは、統合（共同）を主たる運営原理とする家族やコミュニティ、教会、学校、新聞、ラジオ、テレビなど「情報圏」に関係する。人間は、家族やコミュニティなどの「情報圏」で育てられることで、人を愛し信頼することや、共同精神、倫理的精神を発達させてきた。政治システムは、支配・強制を行なう組織と最も深い関係を有する。政治システムは、防衛、警察、裁判という強制装置だけでなく、強制徴収した税を物質的基盤として社会の構成員の生活を保障することで社会の秩序を維持する領域で、国家や地方自治体によって担われる。強制・服従関係は、民主主義社会では憲法、選挙、議会などのような政治的機構によって正当化されている。つまり政治システムは、脅迫（強制）関係だけでなく国家による税徴収と国民に対するサービスの提供などの交換関係や、権力の正当性などの統合（共同）関係の要素を有している。経済システムは、主として交換関係、特に商品交換を通して組織され、希少資源の配分や生産、消費、分配をおこなう。株式会社や株式市場、外国為替市場、金融機関などの金融システムや行財政システムのもと、企業、家計、そして最大の経済組織である国家が、市場経済の主体となって運営されている。経済システムの背後には、法的秩序に含まれる支配（強制）関係が存在し、財産に対する正当な保護や契約の履行がなければ、経済システムは複雑なものに発達できない。また経済システムは、統合（共同）関係に大きく依存している。たとえば高度の信頼や誠実がなければ、銀行、クレジット・カードのような複雑な金融制度は発展することはできない⁽²⁾。

一方、パットナムは、「信頼、互酬性の規範、市民参加のネットワークを包括したもの」をソーシャル・キャピタルと規定した⁽³⁾。ソーシャル・キャピタルにとって特に重要な概念は、人々の信頼関係である。人々の信頼関係は、成熟した自治と文化、充実した社会保障や教育という基盤の上に形成されソーシャル・キャピタルを豊かにする。なぜなら市場経済の進行とともに、家族やコミュニティの中で培われてきた信頼や共同精神が脆弱化するため、それらに代わって自治体や国が社会保障や教育を充実させないと、人々の信頼関係が崩壊し経済活動も活発に行えず、政治システムも不安定化するからである。とすれば社会システムは、ソーシャル・キャピタルを共通の基盤として、狭義の社会システムと政治システム、経済システムが相互に関係しているものとして把握で

図1 社会システムとソーシャル・キャピタル



きる。「ある国の統合（共同）関係が、家族や小さな私的な集団の範囲を越えて、相互性、誠実、共同精神の観念を発展させ得ずして、その国の経済を発展させることはできない」⁽⁴⁾と言われるように、社会システムの中で培われてきた信頼、協力（共同）は、政治システムや経済システムを安定的に発展させる上で不可欠の要素である。たとえば政治システムは、権力の正当性など国民の権力に対する信頼性獲得を不可欠としているし、経済システムは銀行、クレジット・カードのような複雑な金融制度に不可欠の高度の信頼や誠実を必要とする。また地域公共政策によりソーシャル・キャピタルを充実させ、社会の信頼や協力、創造力を高めることが出来れば、経済の発展や社会と民主主義政体の安定を図ることができるであろう。

パットナムによれば、ソーシャル・キャピタルは、市民の自発的な社会参加、公的問題への積極的参加など都市に蓄積された自治的伝統によって形成され、社会制度のパフォーマンスや経済パフォーマンスに影響を与える。いいかえれば、市民は自発的な社会参加や公的問題への積極的な参加により人と人との多様なコミュニケーションをもつことで、自分の潜在能力を高める。また社会的信頼関係などソーシャル・キャピタルを充実させることで、さらなる潜在能力を開発し、都市産業や都市生活、文化などを創造していくのである。このことは、ソーシャル・キャピタルという概念が、すぐれて都市の自治と深くかかわっていることを示唆している。

本稿は、近代以降の北九州市の地域開発がこの地域を急成長させたが、同時にソーシャル・キャピタルを減退させたのではないか。そのことが、近年の社会や経済の知識・情報化にともなって必要とされる市民の自発性や創造性、そして都市の自治を脆弱化させてきたのではないか、という問題を検証する。北九州市は、国家の「富国強兵・殖産興業」という目標を実現するために、1901年に官営八幡製鉄所が設立され、戦争と軍需景気によって急速に成長してきた都市である。さらに、戦後は「富国」すなわち経済成長を目的として、1950年の国土総合開発法にもとづき「北九州特定地域総合開発計画」が立てられ、近代的な生産地帯として開発強化されてきた。その後、世界でも例を見ない5市合併（1963年）や、1980年代後半ごろから道路、都市計画、港湾、空港整備など大規模開発と小倉一極集中の都市政策が推進されてきた。にもかかわらず人口減少や高齢化、中小零細企業の倒産、失業、そしてコミュニティの衰退など経済や社会は停滞し閉塞している。その理由は、北九州市の地域開発政策が、産業基盤を優先した物的インフラストラクチャー整備を重視するあまり、社会的信頼関係（ソーシャル・キャピタル）を育む家族やコミュニティ（地域共同体）を衰退させ、ひとり一人の潜在能力の基盤となる社会保障や教育、住民自治を軽視したのではないか。そのことが、成熟社会や知識社会に適応できず地域を衰退させている。それゆえ21世紀の北九州市が重視しなければならないのは、社会的信頼関係を育む社会保障や教育の充実と、ひとり一人の潜在能力を拡大させる地域公共政策であろう。つまり従来型の地域開発政策から自治と「生活の質」を重視する地域公共政策への転換が求められているのである。

そこで本稿は、北九州市の戦前から現在までの地域開発とソーシャル・キャピタルの検証を行う。北九州市の地域開発は3つに時期に区分される。第1期は、八幡製鉄所が操業した1901年から戦争と軍需経済によって急成長した戦前の時期である。第2期は、1950年の国土総合開発法にもとづき指定された北九州総合開発計画と、その後の5市合併（1963年）から谷伍平市長による

市政の時期である。第3期は、1980年代後半からの大規模開発と小倉一極集中の都市政策を展開した、末吉興一市長による「ルネッサンス計画」の時期である。以下、順に検証する。

注

- (1) K・E ボールディング『科学としての経済学』清水幾太郎訳、日本経済新聞社、1971年、16-25ページ
- (2) K・E ボールディング『科学としての経済学』清水幾太郎訳、日本経済新聞社、1971年、19-28ページ
- (3) D. パットナム『哲学する民主主義—伝統と改革の市民的構造—』河田潤一訳、NTT出版、2001年
- (4) K・E ボールディング『科学としての経済学』清水幾太郎訳、日本経済新聞社、1971年、19-28ページ

Ⅲ. 戦前の北九州市の地域開発

北九州市は、日清、日露戦争、第一次世界大戦を経る中で、日本の大陸侵略とともに急速に発展してきた都市である。まず門司市が大陸貿易の国際港として明治32年に、小倉市が軍隊と兵器廠によって明治33年に誕生する。さらに八幡市が八幡製鉄所によって大正6年に、その関連企業の発展によって戸畑市が大正13年に、筑豊炭田の積み出し港として若松市が大正13年に市制を布いている。北九州5市の人口は、表1のように明治22年（1889年）から昭和10年（1935年）に至

表1 北九州地域の人口推移（人）

地域 年次	戸 畑	八 幡	門 司	小 倉	若 松
明治22年	1,875	1,229	3,060	15,072	2,764
27	2,043	1,286	10,078	14,004	4,550
37	4,409	11,712	38,485	34,083	19,848
大正3年	10,372	46,236	74,520	37,702	36,915
昭和10年	69,464	208,624	121,989	112,495	73,884

（資料）「北九州史 産業経済Ⅰ」平成3年版より作成

表2 北九州市の産業別戸数の推移

年 次	現住戸数	農 業		鉱 業		工 業	
		計	比率	計	比率	計	比率
明治26年	23,430	11,786	50.3%			1,899	8.1%
37	43,285	13,230	30.6%			2,638	6.1%
大正3年	77,955	12,323	15.8%			11,550	14.8%
昭和10年	148,346	13,096	8.8%	9,512	6.4%	53,750	36.2%

年 次	現住戸数	商 業		漁 業	雑 業	
		計	比率	計	計	比率
明治26年	23,430	4,287	18.3%	1,290	4,168	17.8%
37	43,285	9,767	22.6%	1,591	16,059	37.1%
大正3年	77,955	19,715	25.3%	2,083	32,284	41.4%
昭和10年	148,346	43,340	29.2%	4,153	24,495	16.5%

（資料）「北九州市史 産業経済Ⅰ」平成3年版より作成

る 46 年間で、門司が 3,060 人から 121,989 人に、小倉は 15,072 人から 112,989 人、戸畑は 1,875 人から 69,464 人、八幡は 1,229 人から 208,624 人、若松は 2,764 人から 73,884 人と、合計 24,000 人から 586,456 人へと約 24 倍に増加している。また工業化も全国に比べ急速である。表 2 のように、明治 26 年には農業と非農業の戸数はほぼ同じであったが、日清戦争後の明治 37 年には農家が 30 %にまで減少する。この時期の全国農家が 2/3 を占めていたことをみれば、いかにこの地域が工業化、商業化が進んでいたかが推察できる⁽¹⁾。

もともと北九州 5 市（門司、小倉、戸畑、八幡、若松）は、玄界灘、周防灘に面し漁業や農業が盛んな地域であった。また豊前（門司、小倉）と筑前（戸畑、八幡、若松）は、異なる方言で話していたように、それぞれ固有の文化を有していた。しかし、明治政府は、「富国強兵・殖産興業」によって欧米に伍する近代国家建設を急務とし、特に日清戦争を契機に兵器素材、労働手段素材である鉄の生産の確保の必要に迫られ、その基盤となる製鉄所建設は必須の課題となっていた。近代的な製鉄所が、北九州の八幡村に建設されたのは、大陸とのアクセスが容易であり、背後地に筑豊炭田と石灰石などの資源を有し、港湾など海陸要所に位置しているという好立地な条件に適合していたからにはほかならない。北九州市の工業化、都市化は、八幡製鉄所操業以降、急速に進んでいく。

八幡村の土地買収は、およそ次のような経過であった。政府が、明治 29 年の予算案で八幡村を敷地とする製鉄所創立費 6 百万円の見積もりを立て、当時、約 200 戸、1,200 人の農民が暮らす八幡村に土地買収の工作がすすめられる。特に地元の岡田郡長、芳賀八幡村長、そして政治家らが、地域繁栄のために製鉄所が必要との話を農民に持ち込むが、当初、農民は土地売却に反対していた。それは次のような言葉にも表れている。「われわれは祖先伝来の農家だ。それで結構なんだ。いやそれが何よりも良いのだ。この土地が、もしも工業地となり、ヨソモノがたくさん入りこめば、金銭の融通がはげしくなろう。そうなったら祖先から貰うた財産はみんな消えてなくなる。あの土地が相場の半分で取上げられ、それで貰うカネなどは子供を怠けさすだけのことだ。耕すに土地なく、住むに家なき、非常な悲境に陥ることはきまっている」⁽²⁾。ここに表明されているのは、国家による地域開発が、農村的共同体における人と人との信頼関係を切り裂き、ソーシャル・キャピタルを駆逐していくことに対する危惧である。つまり農民は、先祖伝来の土地が市場化されれば、農民の心も失われることを直感的に見抜いていたのである。だが官僚や政治家の巧みな懐柔と画策によって「政府は、約 30 万坪もの広大な土地を時価の半額で半ば強制的に買収することに成功する。さらに 2 万坪もの土地を農民から無代供出させている。当時の八幡村の耕地面積の約 30 %余りに達する広大な土地であった。収容土地代金は。1 坪当り農地は 50 銭、畑 27 銭、原野 13 銭、宅地 60 銭であった」⁽³⁾。

大製鉄所建設が始まると、周辺から農村出身の建設労働者が「千人小屋」に収容され、最盛期には 2 ～ 3 千人にも達した。さらに昭和 11 年の職工および家族の合計は 9 万 5 千人に達し、そのときの八幡市の人口の 45%を超える。その他にも約 1 万 1 千人の職夫がいたので八幡市の人口の大半を製鉄所関連で占めたのであった⁽⁴⁾。以上のことから明らかなように、北九州工業地帯の形成は、労働市場を創出し農村人口を吸収し、やがて都市における新たな農産物市場の拡大を誘い出

すことによって、農業生産と農業構造の変革の契機になるというよりも、むしろ農業の存立基盤である農地そのものが激しい速度と規模で収奪され、労働力基盤も崩壊させ農業衰退の契機になった⁽⁵⁾。その後、八幡製鉄所は民間製鉄5社と合併し、1934年に日本製鉄株式会社法によって日本製鉄株式会社が設立され、同企業に官営製鉄所の土地資産が引き継がれることになる。現在の新日本製鉄K K（旧八幡製鉄所）の社有地1,684haは、市全域に占める面積は3.5%に及んでいる。さらに同社有地は、同社が集中的に立地する旧八幡市（八幡東区）の面積3,636haの46%を、旧戸畑市（戸畑区）の面積1,616haを合計した5,302haの32%も占める。さらに新日本製鉄の社有地1,684haは、旧八幡市（八幡東区）と旧戸畑市（戸畑区）における固定資産税の課税対象となる土地（公用地、公衆道路、学校用地など固定資産税の課税対象にならない土地を除く）の面積2,932haの57%と広大な地域に及んでいる。

また地域から聳立した官営製鉄所は、北九州地域経済を奇形的に発展させたことは、次の記述からも推察できる。「官営製鉄所の設置に始まる八幡製鉄所の歴史は、日本鉄鋼業の基礎を築いた点では極めて大きな意義を持つものであったが、地元北九州の地域経済との関連から見ると、必ずしも肯定的な側面ばかりでない」。なぜなら「官営製鉄所が《淋しい農漁村》に設置されたことは、製鉄関連産業の発展条件を厳しくすることで、北九州工業地帯のその後の発展を特異な形に導いた。……生産工程に必要とされる資材は、コークスにせよ耐火煉瓦にせよ基本的に自給を原則としたので、製鉄事業に起因する需要を基盤とする関連産業の発展は著しく制限された。開設早々の外注コークスの品質不良の例に見られるように、地元の経済的・技術的水準が近代的大製鉄所を支えるに十分なものでなかった以上やむを得ぬことではあったが、製鉄所が呼び水となって地元の産業の裾野が広がる方向とは逆に、地域経済との有機的結合の薄いままに製鉄所自体が拡大する傾向をたどった。北九州工業地帯が、金属工業に大きく傾斜して、金属を加工する機械工業の発達が相対的に遅れた原因も一つはこういうところにあった」⁽⁶⁾。つまり北九州工業地域は、軍事上の要請による国家資本が、鉄と石炭の結合した素材生産部門に特化した産業に大規模に投入され、関連する諸企業も従属的な性格のものが多く、軽工業の発展のうえに自生的に金属機械工業を展開していなかったため、一般的生産の「低位性」は覆うべくもなかったのである。さらに資本が中央の巨大資本であったため、北九州市は単なる現場に過ぎず、鉄と石炭と消費手段との不均衡、鉄鋼業と機械工業との不均衡のもとでの素材供給基地という性格を持たざるを得なかった⁽⁷⁾。

以上を概括すれば、当時、北九州5市（門司、小倉、戸畑、八幡、若松）が、周辺的存在であったにもかかわらず急激な成長をなしたのは、原材料又は素材の供給地として国内における「植民地」として開発が行われたからに他ならない。そして国家資本と軍の要請によってつくられた八幡製鉄所は、それ以後の北九州地域の都市と産業の性格を決定づける。つまり戦前における北九州市は、住民が自分たちの生活を豊かにするために都市をつくったというよりも、国家による大陸侵略と植民地支配のための軍事都市として、八幡製鉄所、三菱化成、小倉陸軍工廠などの重化学工業都市として、アジアとの貿易都市としてつくられたのであった。

注

- (1) 北九州市『北九州市史・産業経済Ⅰ』1991年、8-9 ページ
- (2) 一柳正樹『官営八幡製鉄所物語・上巻』1958年
- (3) 一柳正樹『官営八幡製鉄所物語・上巻』1958年
- (4) 北九州市『北九州市史・近代現代、産業経済Ⅱ』1992年、308 ページ
- (5) 北九州市『北九州市史・近代現代、産業経済Ⅱ』1992年、815 ページ
- (6) 北九州市『北九州市史・近代現代、産業経済Ⅱ』1992年、308-309 ページ
- (7) 北九州市『北九州市史・近代現代、産業経済Ⅱ』1992年、811-813 ページ

IV. 5市合併の背景と目的

1. 北九州総合開発計画と5市合併

戦後の北九州特定地域開発計画（1951年指定）と5市合併（1963年）は、密接な関係をもって進められてきた。北九州特定地域開発計画は、戦時期における北九州諸都市が軍需産業の基地として、国防上と生産増強の見地から企てられた国土計画に源流をもっている。一方、5市合併は、戦時期の北九州諸都市の合併政策にその源流を有している。北九州の5市合併は、明治、大正時代から県や5市のなかで話題になっていたが、政府が本格的に取り組み始めたのは昭和11年ごろからである。県議会は、「5市が交通の要衝を占め、産業経済上、軍事上極めて重要な地位を占め、この工業地域の飛躍的發展を図るには、洞海湾の大修築、工業用水の統制、交通の改善などが必要で、そのためには各都市の対立の弊を除去し、合併によって一体となった強力なる団体が求められる」との「5市合併に関する意見書」を議決している。政府も、軍需産業の基地として、国防上と生産増強の見地から北九州諸都市の合併問題を真剣に考慮するに至り、特に内務省は北九州都市について特別市政問題を積極的に考えていた。だがこの構想は、戦争状態の悪化によって一旦消滅するが、戦後の国土総合開発法の施行にともない、特定地域に指定された北九州の総合開発計画に生かされてくる。

1950年に国土総合開発法が施行され、北九州の政財界リーダーの強力な働きかけによって1951年に北九州が特定地域に指定される。地域指定においては、「杉本勝次福岡県知事が『総合開発には行政機構を一本化した方がずっとやりよい』（「新九州」1951年8月8日）と述べたことから明らかのように、戦後の北九州総合開発計画と5市合併は密接な関係を有していた⁽¹⁾。北九州総合開発計画は、1963年を最終完了年度とする10ヶ年計画で、総事業費1千57億円余りに及ぶものであった。それは、北九州工業地帯全体を対象としており、その産業基盤の補強のために必要な広範な事業を内容としていた。道路、港湾、鉄道、用水、その他都市計画事業などに及ぶ大規模計画で、北九州全域にわたる広域事業であった。地元は、この特定の地域開発指定を受けるため、一体となって運動をし、これらの事業の推進・進捗にともない必然的に北九州の一体感がつよめられ5市合併への下地をつくっていく⁽²⁾。地域指定は、国が重点的にその地域の開発に国力を注ぐ意思を表明したものであるが、国の総合開発計画で指定されている特定地域は、未開発の辺境的地域

でエネルギー資源の開発のため、水力発電に重点をおく地域が大部分であった。それに対し指定された北九州地域は、特定地域中、唯一の都市地域であった⁽³⁾。

5市合併で注目すべきは八幡製鉄所の動向である。「官営八幡製鉄所は、町制施行以後一貫して社員を八幡町議会に議員として送り出し行政に影響を与えてきた。市会議長（大正6年市政施行）は、もとより戦後の1947年に市長に当選している。特に1959年に八幡市長となった大坪純（元製鉄所社宅掛長）は、五市合併推進に大きな役割を果たす」⁽⁴⁾。1955年2月に開催された五市の市長会において大坪八幡市長の提案により合併問題が論議され、五市の市長間の原則的同意が得られた。これにともない鶴崎知事の合併推進の抱負の意見も発表される。6月に五市の市長、議長、商工会議所会頭によって『北九州総合開発振興促進協議会』が発足し、合併問題は総合開発の促進と表裏して推進される。「北九州総合開発促進協議会を設置し、合併への動きの実質的な中心となったのは、地元におけるトップリーダー（5市の市長、議長、商工会議所会頭）がつくっていた連合組織《八日会》であった。この《八日会》の結成は、北九州地域経済の活性化を図るべく、商工会議所からの働きかけで実現したものであり、その背後に地元産業界の意向があった。八幡製鉄所など大企業の影響下にある地元産業界—商工会議所の系列と、地元自治体の執行部と議会のトップリーダーとの結合が、北九州総合開発促進協議会を結成し合併運動の基盤となったのである⁽⁵⁾。ただし「合併への動きは百万市民の全体のなかでは一部にすぎず、その多くは経済界リーダーや企業内グループ、ならびに婦人会や青年団、地域住民組織などの伝統的地縁集団であって、自立的集団によるものは極めて少なかった」⁽⁶⁾ことも5市合併の特徴として注目すべきである。

つまり八幡製鉄所は、地元産業界や市議会や自治体執行部、そして伝統的地縁集団などに絶大な影響力をもち、地域全体が企業城下町的な様相を呈する。八幡製鉄所がいかに地域で大きな存在であったかは、次の記述からもうかがわれる。1950～60年代の北九州では「男なら八幡製鉄に入れ（製鉄所は高熱と重筋肉労働の職場として知られ、それだけ頑丈な体格が要求される）……事務員の試験を受け、それに落ちたら作業員の試験を受けるか、他の企業を狙うか……進学組は九州大学に入学するのが最高の名誉で、就職組は八幡製鉄の事務員になるのが最高の名誉」⁽⁷⁾であった。

八幡製鉄所は、広大な敷地を有する社宅を地域に張り巡らし、社宅と事業所を中心に「ムラ」を形成した。企業コミュニティーにおいては「責任の体系」にもとづき、企業官僚制が現場の末端まで貫徹される。そこでは「職業生活の目標が昇進におかれ」ており、競争的昇進制度が労務統括機構の中心となっていて、「昇進コミュニティー」とも呼ばれる」⁽⁸⁾。会社での地位によって社宅もランク付けされている。さらに「1960年代以降、新鋭製鉄所の建設を基軸とする設備の近代化・大型化に伴って」製鉄所における外注・下請化が進められ昇進コミュニティの階層化がすすむ。「下請化率は鉄鋼大手5社の新鋭製鉄所では57.1%となり、下請企業の労働条件は本工と比べて歴然とした格差があり、3K職場で低賃金による長時間労働のもとにおかれている。基準内賃金が本工に比べて6～7割と低いため時間外労働によって補填し、月間50～60時間も長く働いても、なお絶対額では本工の8～9割にとどまっている」⁽⁹⁾。

勤続20年の38歳の電気整備工は嘆いている。「職場でハラを割って話すことのできる相手が居ないということほど、不幸なことはありませんよ。……自分としては、作業長に睨まれて業績給の

評価点数を下げられたり、危険な作業にまわされたりするのもつらいけれども、告げ口されたことが情けなかった。便所のウジ虫みたいに、自分だけが這い上がろうと思って、他人を踏台にひしめきあうのがいまの職場です。昔なら、どうせ職工は出世に縁がないと思って、むしろ弱い者同士が助け合いかばいあったんですがね。……このごろでは努力次第で係長クラスにまでたどりつける道がひらかれています。これはやっぱり、いいことなんでしょうね。……だけどそのために人間関係がズタズタに裂かれて……ハラを割って話せなくなったことはたしかです。それに、自分が出世コースに乗るためには、ただ作業長の気に入られるだけではなく、労働運動めいたことは決してしません、右派の幹部を信頼します、左がかったやつとはつきあいません、というふうに忠誠をちかわなければならぬんです」⁽¹⁰⁾。以上のように八幡製鉄所は、1960年代前後から職場の競争と差別による分断支配と、5市合併による地域の分断支配という2つの戦略によって利益を拡大しようとしたのである。後者の地域分断支配は、インナーシティ問題など地域格差となって現れるが、これはVIで検証したい。

2. 5市合併の背景

5市合併の背景には、北九州工業地帯全体の斜陽化がある。戦前の北九州工業地帯は、主に戦争と軍需景気によって中国やアジアとの貿易を活発に行い、それに支えられて製鉄産業が発展した。しかし戦後は、日本経済が大陸貿易よりも対米貿易に依存し、原燃料を石炭から石油に依存するようになったこと、とくに北九州工業地帯は用地、用水が不足し、耐久消費財など消費地立地に適さないなどの諸要因がかさなったため、1960年代以降の技術革新投資を北九州でうけいれることはできず太平洋ベルト地帯に投資が集中した。たとえば鉄鋼などの産業も、戦後は消費地立地政策や技術革新投資を重視し、八幡製鉄所の鉄鋼合理化計画では、第一次合理化（1951年から1955年）が、1950年の朝鮮戦争における特需によって、荒廃した老朽設備の更新・近代化が図られ、第二次合理化（1956年から1965年）では、国際競争力強化のために新鋭の一貫製鉄所建設を含む鉄鋼一貫設備の強化に乗り出し1956年の堺製鉄所の火入れ、1959年に戸畑製造所高炉の火入れが行わ

表3 北九州市の工業の従業者と出荷額推移

単位・億円、人

	1960	1965	1970	1980	1990	1998
市内従業者	120953	129605	127520	95150	83238	69003
八幡製鉄従業者	37326	37705	27624	17202	10472	8010 (1997年度)
出荷額	4135	5390	9884	25544	24023	20607
日雇求職者	144939	17908	12284	5979	1935	1124
有効求人倍率		0.21	0.53	0.33	0.74	(2000年度) 0.61
失業率		3.7	3.1	5.0	5.4	(2000年度) 5.3
生活保護率	27.18	60.12	44.70	46.26	21.90	13.23

(資料) 北九州市「北九州市統計年鑑」「工業統計調査」、「国勢調査」失業率は「国政調査」、有効求人倍率＝有効求人／有効求職「日雇」とは、日々の仕事に日々紹介されるもの及び1か月未満の雇用期間を定め紹介される仕事をいう。

れた。第三次合理化（1966年から1980年）は、1968年に千葉の君津へ、1970年に富士製鉄所と合併、1972年に大分へというように、各地の地域開発計画に対応しながら設備や技術の革新と製鉄コンビナートの形成、消費地立地などを急速に推進していった。他の企業、たとえば三菱化成が四日市に、住友金属小倉が和歌山へ、東洋陶器、黒崎窯業、安川電気なども同様であった。

その結果、北九州工業地帯は、新産業の展開をみないだけではなく、旧来の北九州工業地域の石炭産業の不振、製鉄産業の投資停滞とその関連産業の不振となってあらわれている。このために表3のように、65年の有効求人倍率は0.21で、失業率3.7%、生活保護率も60.12%ミリで全国水準と比較しても異常に高くなっている。市内の工業従業者も、60年の120,953人から98年の69,003人へと大幅に減少している。中でも八幡製鉄所従業者は、同年の37,326人から8,010人へと落ち込んでいる。

3. 5市合併と新市建設計画・行財政改革

5市合併のねらいは、「北九州市建設計画書」（昭和38年）の根幹事業のなかにあらわれている。根幹事業の総事業費は、1963年度から10年間で2,042億円、そのうちの62%が産業基盤の整備（臨海工業用地19%、ダム工業用水10%、港湾整備19%、道路12%など）であるのに対し、生活環境の改善が38%（宅地造成と住宅建設8%、上下水道13%、衛生清掃・福祉施設の整備1%、公園2%など）に過ぎなかった。63年度からの5年間は、総事業費808億円でそのうちの65%が臨海工業用地や港湾整備、ダム工業用水などの産業基盤で、生活環境の改善は34%であった⁽¹¹⁾。つまり公共投資を産業基盤（港湾、臨海工業用地、道路）に集中させ（先行投資）→民間重化学工業資本の体質改善と誘致を図り→関連工業（大都市型耐久消費財生産工業等）を導入し→都市化を進行させ→商業資本の導入→近郊農村の農業改善→財政収入の増大→生活基盤への投資（住民福祉の向上）というシナリオであった。5市合併は、合併による行財政力の集中と産業基盤の再編成を目的としていた。大都市としての政治・行財政力による大型公共投資によって、八幡製鉄所をはじめとする北九州の大企業の「合理化」投資を援助し、それに依存する地方資本の救済を図ろうとしたのである。公共投資の財源は、政令指定都市移行に伴う償却資産税の確保と、国庫支出金や地方債への依存、そして市職員の人件費や市民の生活保護費、失対事業費の削減などによってまかなわれた。このことを合併前後期の北九州市の財政を分析することで明らかにしよう。

合併前の旧5市は、福岡県20市91町村のなかで苅田町と並び地方交付税の不交付団体で健全な財政状態であった。表4のように、1961年度の市税は歳入全体の48.5%を占め、地方債や国庫支出金など依存財源は21%に過ぎなかった。だが合併後の1965年度は、政令指定都市移行に伴う大規模償却資産税の収入により固定資産税は34億円（61年度）から64億円（65年度）に倍増しているが、鉄鋼、石炭の二大産業の不振によって法人市民税が11.3億円（61年度）から11.7億円（65年度）と停滞し、市税は43%に割合を低下させている。国庫支出金、地方債も32%と比重を増している。一方、歳出では、人件費の構成割合は29.3%から29.8%に微増し、扶助費も16億円（11.1%）から65億円（22.4%）に、失対事業費も16億円（5.3%）にまで高まっている。扶助費の急増は、政令指定都市への移行にともない、県から福祉関係の事務や権限の委譲にともなう経費

表 4 北九州市の歳入（単位・百万円・％）

	1961年	構成比	1965年	構成比	1970年	構成比	1980年	構成比
市 税	7,669	50.3	12,287	43.3	21,105	29.5	94,457	28.4
個人市民税	1,177	7.7	2,490	8.8	4,206	5.9	24,148	7.3
法人市民税	1,136	7.5	1,168	4.1	2,988	4.2	15,257	4.6
固定資産税	3,428	22.5	6,437	22.7	9,505	13.3	35,371	10.6
地方交付税	4	0.0	1,898	6.7	10,985	15.4	43,838	13.2
国庫支出金	2,365	15.5	7,687	27.1	16,017	22.4	79,409	23.9
地 方 債	833	5.5	1,447	5.1	5,298	7.4	39,218	11.8
そ の 他	4,361	28.6	5,053	17.8	18,017	25.2	75,475	22.7
合 計	15,232	100.0	28,372	100.0	71,422	100.0	332,397	100.0

	1990年	構成比	2000年	構成比	2003年	構成比
市 税	144,276	33.5	159,642	26.2	150,246	28.0
個人市民税	38,396	8.9	37,180	6.1	34,466	6.4
法人市民税	21,530	5.0	12,954	2.1	11,111	2.1
固定資産税	58,770	13.7	79,287	13.0	76,190	14.2
地方交付税	84,906	19.7	92,818	15.2	77,027	14.4
国庫支出金	60,193	14.0	84,658	13.9	78,986	14.7
地 方 債	24,413	5.7	114,105	18.7	73,061	13.6
そ の 他	116,319	27.0	158,270	26.0	156,394	29.2
合 計	430,107	100.0	609,493	100.0	535,714	100.0

（資料）1961 年度は自治省「北九州市行財政 調査報告書」

1965, 1970, 1980 年度は福岡県地方課「市町村決算の概要」

1990, 2000, 2003 年度は福岡県地方課「市町村財政の概要」より作成

の増大によっている。一方、普通建設事業費は 37 億円（25.7％）から 51 億円（17.7％）にまで比重を下げている。歳出増と歳入停滞のため、一般会計実質収支は 1963 年度、64 年度が 12 億円の赤字、65 年度 8 億円の赤字、66 年度 5 億円の赤字を出し、さらに病院や交通など公営企業会計の赤字も増大した。

以上のように市の財政構造が変化したのは、5 市合併が、世界でも例を見ない 5 市の対等合併によって誕生した経緯から、急激な行政変化を緩和するため、5 区（旧 5 市）が異なった行政水準を維持したままで、合併後の 5 年間は各区の自主財源を旧市時代と同様に各区で使うという「タッチゾーン」という措置がとられ、財政運営に大きな制約を課せられたことがある。さらに旧市の行政機構が区の行政に組織されたことで、本庁と区の二重行政、各区機構の不均衡等が存続した。しかし根本的な要因は、政府が、合併に伴って生じる膨大な財政需要に応じた地方交付税の補填などの十分な財政措置を講じなかったことにある。職員数も従来のものでかつ 188 人もの大量の市会議員をかかえ、幹部人事も旧市ごとに固定され市長権限が制約されていた。それゆえ行政組織、事務量に見合う適正な配置人員の定数管理、職員配置が求められた。

当時の市長・吉田法晴は、合併後の増大する行政需要を満たすため国の援助が必要と財政局長を自治省から招いている。自治省は、北九州市の財政が、「大阪市、名古屋市、京都市、横浜市、神戸市と比較して、人件費、生活保護など扶助費や失対事業費等の構成比率が大きく、それに対して普通建設事業費が低率である」と指摘し、「人件費・扶助費の削減・抑制と普通建設事業費の財源

捻出が必要」との『北九州市行財政調査報告書』（1965 年）を打ち出す。そしてこれ以後の北九州市の行財政運営は、基本的にはこの「報告書」の趣旨に従って運営され、吉田法晴市政下の「北九州市長期総合計画」（1965 年）、谷伍平市政のもとでの「北九州市基本構想」（1974 年）、末吉市政下の「ルネッサンス構想」（1988 年）に引き継がれていく。

以上、北九州市特定地域総合開発計画とその後の 5 市合併は、八幡製鉄所をはじめとする地元産業界の要請にこたえた地域開発政策であった。またその後、北九州市という地方自治体が、中央省庁から多数の天下り人事（2002 年度は、助役以下 11 人に達している）を行っていることにみられるように、国家官僚制の枠組に取り込まれ、自らも地方自治、とくに住民自治と乖離し地域から聳立した大都市官僚制を形成していくのである。

北九州の工業は、農村から分離した加工業ないし都市需要にこたえる消費財工業を軸として自生的に展開したものではない。当初から大型の重化学工業として多分に軍事的な国家の政治・経済的必要にもとづいて生産配置され、地域市場の発展とは無関係に立地し成長した。基幹大企業はその関連・補助部門さえ地元で育成することなく、他の先進工業地域に依存するか、自社企業内でこれをまかなった。そのため基幹大企業は終始、原素材提供基地的性格をかええず、中小の加工・消費財工業も育たなかった⁽¹²⁾。筑豊の石炭産業と八幡製鉄所、三菱化学など一部大企業に依存した経済構造は、ひとたび石炭産業の衰退と鉄鋼、化学産業などの撤退がはじまれば、地域経済の疲弊による高い失業率と生活保護率、住宅や消費財の貧困をもたらし、それに関連する産業や文化が未成熟のために次なる発展性が展望できなくなる。このような構造から脱却するには、住民の生活基盤と地域産業の確立のために、住宅や消費財産業の発展、下請け中小企業の自立や加工組み立て型産業による地域内経済循環、そして福祉や教育、医療など「生活の質」を重視した政策を展開することが課題であった。にもかかわらず 5 市合併以後も、外需依存の大企業（八幡製鉄所、三菱化学、三菱セメント、小野田セメント、旭硝子、黒崎窯業、九州電力発電所）の成長のための地域開発政策（道路、港湾、用地、用水など都市構造の改革）が引き続き行われたため、現在のような地域経済と市民の暮らしの閉塞状況が続いているのである。次に国鉄官僚出身の谷市政の「中期計画」と建設省官僚出身の末吉市政の「ルネッサンス計画」を検証しよう。

注

- (1) 徳本正彦『北九州市成立過程の研究——合併論・合併運動を中心として——』九州大学出版会、1991 年、289 ページ
- (2) 北九州市『北九州市史・北九州 5 市合併以後』1983 年、44 ページ
- (3) 八幡市役所『八幡市史統編』1959 年、314 ページ
- (4) 新日本製鉄株式会社八幡製鉄所『八幡製鉄所 80 年史、部門史、下巻』1980 年、608 ページ
- (5) 徳本正彦『北九州市成立過程の研究——合併論・合併運動を中心として——』九州大学出版会、1991 年、599 ページ
- (6) 徳本正彦『北九州市成立過程の研究——合併論・合併運動を中心として——』九州大学出版会、1991 年、615 ページ
- (7) 佐木隆三『鉄鋼帝国の神話』三一書房、1969 年、30 ページ。周辺の貧しい地域から多くの人々が、八

幡製鉄所など大企業のある北九州をめざしたという。「わたしたち一家は農村での生活でどうしてもないドタン場に追いつめられ、まさに夜逃げ同様に身のまわりのものだけ持って汽車に乗り、八幡駅のホームに降りた。八幡に行けば製鉄所がある。製鉄所があるからなにか仕事がある、と信じた。……筑豊の炭鉱夫たちの記録をみると、やはり農村での生活がなり立たなくなった一家が、三井鉱業所の大煙突を見上げてホッとしたりする場面が随所に出てくる」（佐木隆三『鉄鋼帝国の神話』三一書房、1969年、23ページ）。

- (8) 鉄鋼労連・労働調査協議会編「鉄鋼産業の労使関係と労働組合」日本労働協会、1980年、154-159ページ、178-179ページ
- (9) 石田和夫編『現代日本の鉄鋼企業労働』ミネルヴァ書房、1981年、91-92ページ、232-234ページ
- (10) 佐木隆三『鉄鋼帝国の神話』三一書房、1969年、17ページ）本工と下請工との差別は次の記述からも推察できる。「下請工員の労働環境の劣悪さは、八幡製鉄が汚くて危険な職場を下請化する方針できたのだから、およそ想像がつこう。社外工は本工労働者の言うことにさからってはいけなく、とつねに教育される。クレーンの玉掛け作業のとき、……クレーンは本工が動かしているわけだから、乱暴な運転をされると『下請工を人間扱いしていないんじゃないか』と、情けなくなる。だからといって抗議しようものなら、イヤがらせをされて、余計不安が増すことになる」（佐木隆三『鉄鋼帝国の神話』三一書房、1969年、166-173ページ）。「鉄鋼大手の下請企業は、ほとんどその全作業が構内作業であって、製鉄所の作業体系のなかに完全に組み込まれている。製鉄所は『下請企業群を統制管理し』そこでは『競争にかかわって統制が支配している』（鉄鋼労連・労働調査協議会編『鉄鋼産業の労使関係と労働組合』日本労働協会、1980年、175-178ページ）。
- (11) 北九州市『北九州5市合併の記録』1963年
- (12) 北九州市『北九州市長期総合計画』1973年、28ページ

V. 谷市政の「中期計画」と末吉市政の「ルネッサンス計画」

谷市政の「中期計画」は、第1期（71-75年）、第2期（75-79年）、第3期（80-84年）の3期から構成されるが、その目標は百万都市にふさわしい社会資本や公共施設の整備と、人件費、扶助費の大幅削減であった。たとえば第1期は、表5のように市、国、公団など合わせて5,980億円にも達する公共投資で、上下水道、工業水道、港湾整備、響灘、新門司の埋め立て、道路整備、モノレール、そして中央図書館、博物館、美術館、総合体育館などである。一方、職員の人件費指標であるラスパイレックス指数は、表6のように1965年の133.5から1985年には102.8まで下がり、職員数も1967年の12,971人から1985年の12,121人へ850人も削減する「合理化」を強行している（表7）⁽¹⁾。扶助費も1965年の歳出合計に占める割合22.4%から1990年には14.5%にまで低下している。反対に普通建設事業費の割合は、1965年の17.7%から70年の31.7%、80年の28.7%にまで増加している（表8）。

だが、市の人口減少と製造業を中核とする経済の停滞は打破できず、1987年に建設省出身の末吉市長の誕生を迎える。末吉市長は、89年第1次、94年第2次、99年第3次のルネッサンス計画を打ち出し、1989年から2001年までの普通建設事業費は1兆9,179億円にまで達する公共事業を推進する。末吉市長の都市再生政策は、第1に北九州市の競争力を強化するために、空港、港湾、

表5 「中期計画」の公共投資の推定（単位：億円）

	合 計 (1971年～1975年)	備 考
普 通 会 計	2,100	
準公営企業会計	590	下水道、区画整理、中央卸売市場、と畜場
企 業 会 計	330	上水、工水、病院
港湾整備及び 臨海用地造成事業	700	港湾整備、響灘、新門司埋立
小 計	3,720	
国 県 直 轄 事 業	480	道路、空港、航路、林道、住宅、高校等
公 団	390	道路、住宅、鉱害、公害
3 公 社	900	国鉄（新幹線を含む）、電電公社
市 公 社 等	490	開発公社、住宅供給公社、響灘開発、高速道路、高速鉄道
小 計	2,260	
合 計	5,980	

（資料）北九州市「北九州市中期計画」より作成

表6 ラスパイレス指数の推移

	昭和38年	昭和40年	昭和45年	昭和50年	昭和55年	昭和60年	平成2年	平成7年
ラスパイレス指数	138.5	133.5	116.5	109.5	105.2	102.8	104.0	104.9

（資料）北九州市「北九州市の行政改革10年の取り組み」1996年

表7 第一次行革・第二次行革の成果

	昭和42年4月1日	昭和47年4月1日	昭和60年4月1日	増減(S42→S60)
職 員 定 数 (人)	13,008	12,067	12,500	▲508
職 員 数 (人)	12,971	11,773	12,121	▲850
ラスパイレス指数	127.3	112.5	102.8	▲24.5

（資料）北九州市「北九州市の行政改革10年の取り組み」1996年

表8 北九州市の歳出（単位：百万円・％）

	1961年	構成比	1965年	構成比	1970年	構成比	1980年	構成比
人 件 費	4,210	29.3	8,650	29.8	14,644	21.4	52,242	16.1
扶 助 費	1,598	11.1	6,490	22.4	12,143	17.8	64,475	19.9
公 債 費	550	3.8	874	3.0	2,423	3.5	27,363	8.4
小 計	6,358	44.3	16,014	55.2	29,210	42.8	144,080	44.4
普通建設事業費	3,680	25.6	5,133	17.7	21,662	31.7	93,281	28.7
失業対策事業費	892	6.2	1,555	5.4	2,872	4.2	4,200	1.3
そ の 他	3,418	23.8	6,303	21.7	14,557	21.3	83,102	25.6
合 計	14,348	100	29,005	100	68,301	100	324,663	100

	1990年	構成比	2000年	構成比	2003年	構成比
人 件 費	78,824	18.6	87,019	14.6	82,623	15.7
扶 助 費	61,449	14.5	67,353	11.3	75,189	14.3
公 債 費	41,551	9.8	52,363	8.8	60,661	11.5
小 計	181,824	43.0	206,735	34.6	218,473	41.4
普通建設事業費	98,471	23.3	205,205	34.4	117,682	22.3
失業対策事業費		0.0	15,261	2.6	0	0.0
そ の 他	142,923	33.8	169,999	28.5	191,276	36.3
合 計	423,218	100	597,200	100	527,431	100

（資料）1961年度は自治省「北九州市行政 調査報告書」

1965,1970,1980年度は福岡県地方課「市町村決算の概要」

1990,2000,2003年度は福岡県地方課「市町村財政の概要」より作成

高速鉄道などを整備する地域開発政策、第2に小倉都心・黒崎副都心の都市政策を推進すること、第3に北九州市の産業構造と都市構造を転換させるべく、大企業に蓄積された高度技術に基づいて産業を振興することであった。以下では、これらの政策の問題を検証する。

まず地域開発政策として、空港と港湾、高速道路などを整備することで北九州市の競争力を強化することである。福岡空港に対抗するため周防灘沖の海上にハブ空港を建設し、釜山に対抗して響灘に15m水深のバースを二つ整備しハブポートの地位を確立し、都市高速道路、九州縦貫自動車道、東九州自動車道によって都市間の開発競争に優位に立つ戦略であった。都市政策としては、都市の顔である都心と副都心をつくり、大型小売店などを集中させ都市の魅力をつくることであった。産業政策としては、新日本製鉄所の高度技術などに基づいて、①環境産業（リサイクル技術に応用）②観光産業（スペースワールドなど）③情報産業（メディアパーク）、④高付加価値の新幹線のレールなどハイテク産業などを展開することである。この政策の根底には、「大企業に担われた技術をもとに産業を振興すれば、地域経済の成長が達成され、住民の生活が豊かになる」というトリクルダウン効果への信棒がある。果たしてルネッサンス計画が思い描くように北九州市という都市は再生したのであろうか。地域開発政策では、4大プロジェクト（響灘ハブポート、九州西高速道路、空港、学園研究都市）のうち、1千億円の巨費を投じた響灘ハブポートは、過大な需要予測のためほとんど船が入らない状態である。響灘ハブポートは、北九州市、福岡県、新日本製鉄KKなどの共同出資によって運営されている資本金13億6千万円（公共51.1%、民間48.8%）の第3セクターで、コンテナターミナル15m岸壁（2バース）と10メートル岸壁（2バース）である⁽²⁾。また空港は、海上を埋め立てるという環境破壊を行ない、便数の確保などで採算が見込めるかどうか不安要素を持っている。また学園研究都市は、貴重な里山を破壊してできたものである。

「ルネッサンス計画」における都市政策は、都心の小倉や副都心の黒崎を再開発し、大型小売店を配置し再開発ビルを第3セクターによって運営する方式を採用している。都心副都心地域への市の公共投資総額は3,624億円で、1989年から2001年までの市の普通建設事業費1兆9,179億円の2割弱に達する⁽³⁾。まず大型小売店から検証しよう。1991年時点で北九州市における小売店の売り場面積に占める大型小売店の比率は、43.31%で福岡市の40.45%、京都市の27.6%など他の大都市に比べ多いことが特徴である（1991年）。さらに市が1993年に都心計画で小倉「そごう」など大型小売店を誘致したため、地元の小売店の売り上げは伸び悩んだ。そのうえ誘致した時期がバブル崩壊後の不況期であったため倒産し、その後は空きビル化、現在は「伊勢丹」が入居しているが今後の動向に不安要素をもっている。

さらに第3セクター方式の再開発ビルの運営はどうか。小倉都心計画のメインプロジェクトである再開発ビル・AIM（アジア太平洋インポートマート）は、北九州市が輸入促進のためのFAZ（Foreign Access Zoneの略）法に基づいて設立した株式会社北九州輸入促進センターを経営主体とする第3セクターである（1998年開業）。AIMは総事業費約180億円で建設され資本金は66億円で、そのうち北九州市が18億6千万円（28%）、福岡市14%、西部ガス6%、西日本銀行5%の出資割合で構成される。AIMの経営主体である北九州輸入促進センター（KIPRO）は、約

23 億円の累積赤字をかかえ、これまでに約 47 億円もの公的資金が投ぜられた⁽⁴⁾。このビルの店舗には、市外の大塚家具が参入したため地元の家具商は打撃を受け倒産に追い込まれる店も出ている。さらにビルテナントも、過大需要予測をもとに計画されたためにビル店舗が埋まっていない。

一方、黒崎副都心計画のリーディングプロジェクトである大型複合商業施設「コムシティ」は、総事業費 329 億円（公費 220 億円）で、資本金 6 億円の黒崎ターミナルビル株式会社（市が 20% の出資）が経営する第 3 セクターである。2001 年にオープンしたが、売上不振のためわずか 1 年半で破産している。地銀幹部は「黒崎地区で売り上げを伸ばし続けるなど、時代錯誤とさえ思った。融資しても回収できずに不良債権になるのは目に見えていた」（読売新聞、2003 年 7 月 17 日付け）と語っているように、市による過大需要見込みが破綻の原因で、市の出資金 1 億 2 千万円の回収不可能、市が黒崎ターミナルビル株式会社に融資した約 35 億円は不良債権となり回収も出来ないでいる。

産業政策（観光産業）のスペースワールドは、新日本製鉄八幡製鉄所の旧構内に約 300 億円（追加投資約 230 億円）をかけて建設されたもので、新日鉄グループが約 51% 出資、北九州市 5 % 出資の第 3 セクターである。1990 年にオープンしたが、2005 年には経営不振に陥り札幌市のリゾート運営会社に営業権を譲渡していることから推察できるように、観光産業としては失敗している。以上のように、市の「ルネッサンス計画」の特徴は、第 3 セクターを媒介とする大型公共事業の推進であった。第 3 セクターという運営のために、情報が十分に公開されず、市議会のチェックも機能せず、経営破綻を市民の税金で賄うが、市は責任をとらないという問題をもたらしたのである。

また「ルネッサンス計画」の特徴は、表 8 のように普通建設事業費が 1990 年の 98,471 百万円（歳出合計の 23.3%）から 2000 年の 205,205 百万円（34.4%）に増加していることに端的に現れている。反対に、扶助費は同年の 14.5% から 11.3% に、人件費も 18.6% から 14.6% に減少している。また歳入では、表 4 のように市税が 33.5% から 26.2% に、特に法人市民税が 5 % から 2.1% に減少し、地方債が 5.7% から 18.7% にまで増加している。人口減少も歯止めがかからず、高齢化も全国水準を上回る勢いで進んでいる。以上から、公共事業を重視した「ルネッサンス計画」は、都市再生に成功したとは言えないであろう⁽⁵⁾。

つぎに「ルネッサンス計画」で唯一「成功」例とされる北九州市の環境対策について検証しよう。北九州市のホームページによると、北九州市の環境問題は、日本の経済成長に伴うさまざまな環境汚染を、市民が立ち上がり、そして企業や大学や行政が協力して克服することができ、その結果、国連などから三度にわたって表彰され、さらに、2002 年の国連『持続可能な開発に関する世界首脳会議』では、先進的な環境改善を進める手本として公式文書で紹介された、と評価されている。市末吉興一市長によれば、北九州市の環境問題は、製鉄所の功罪が表裏一体で、「製鉄所は公害を多量に排出し、その克服が環境技術の蓄積につながった」という。環境対策の成功は、「製鉄の産業技術や人材抜きには語れない。北九州にとって製鉄所はよきパートナーである」と評価している。元新日本製鉄八幡製鉄所長・水野勲も「製鉄所は地域に非常に配慮を払った。一方で、住民は製鉄所へ尊敬の念を持っており、これが上手く作用したと思う」と製鉄所の役割を強調してい

る⁽⁶⁾。これでは、北九州市の環境問題の克服は、企業や行政が主体となって率先して行ったように受け取られるが、果たしてそうなのか検証しよう。

北九州市は、1900年の初めに官営八幡製鉄所が建設され、その後、これに関連した化学、窯業、セメント、電力などの産業が立地し、1930年代ごろから工場群から多量の煙が排出され、未処理の工場廃水がたれながしされていた。特に1950年代中頃から「七色の煙」にたとえられた大気汚染、「死の海」となった洞海湾の汚濁にみられるように全国有数の公害都市であった。この間の事情を宮本憲一は次のように述べている。1955年に「九州大学が八幡市を中心に公害の観測をはじめようとした時、一夜にして何者かの手によって観測器は全部破壊された。当時、県の技師が製鉄所の最高責任者の一人に公害対策を申し入れたところ、八幡市に住んでいて製鉄所に文句をいう者は市から出て行ってもら。公害でこまるというなら、補償金を出して文句をいう人の土地を買ってしまうと幹部は答える。市民の運動が弱い。公害防止条例制定以後8年間に公害審査請求が24件出ているが、八幡製鉄所に関係したものは1件もない。八幡の市民は『煙で食べさせてもらっている』という意識が先に立って、市民権の行使を行わなかったのである」⁽⁷⁾。当時、製鉄所は市民に害を与えている公害を解決する意思がなかったのである。だが市民や労働組合は、あまりにひどい公害を前にして全国的な公害反対運動や世論を背景に立ち上がる。

北九州市職員労働組合によれば、「国会調査団が八幡の城山小学校を調査して日本一の公害校と折紙をつけたが、国や市は早急に対策をとらず放置したままであった。若松高校新聞部の区内高校生2,858人を対象としたアンケートによれば、『今の市の公害対策をよいと思うか』に92%がノーと回答している。北九州地区労働組合評議会の公害委員会は、再三にわたって公害規制を市に要求」⁽⁸⁾と、市の公害対策に対する怠慢を批判している。「北九州地区労働組合評議会は、市内の主な公害発生源をもつ企業に公害アンケートをおこない、その回答を公開したりして公害対策をただしたりとりくみ」⁽⁹⁾を繰り返している。ばい煙や亜硫酸濃度の高かった戸畑区の婦人会も、「汚染の実態調査や共同研究に取り組み、1967年には大気汚染源と考えられる83の会社工場に要望書や質問状を発し、68年には市議会議員全員に質問状を発するなど市民運動を展開するとともに、ばい煙排出の甚だしい工場には、規制についての交渉を実施している」⁽¹⁰⁾。「政府は、急速に盛り上がった世論の前で、『死の海』と化した洞海湾を水質『規制地域』に指定するよう動きだしたが、谷市長が考えていたのは、洞海湾全域のC指定、つまり現状どおり洞海湾を殺してしまうという案であった」⁽¹¹⁾。だが「北九州市職員労働組合などで構成する北九州港湾建設安全対策連絡会議の洞海湾調査後、谷市長は政府調査団に対し洞海湾と響灘を規制区域に指定するよう要請」⁽¹²⁾している。つまり市民と北九州市職員労働組合、世論などの取り組みによって、はじめて北九州市は、各企業との間で「公害防止協定」(1971年)を締結するに至ったのである。その意味で、北九州市の公害克服の基礎を築いたのは、企業や行政でもなく市民と労働組合などの取り組みと世論であったといえよう。「北九州市職労は、1970年代の八幡西区黒崎の城山地区や門司白木崎の粉塵公害、公害警報の相次ぐ戸畑区や八幡の大気汚染、洞海湾の水質汚濁などに対して積極的な取り組みを行い、市民の公害被害に目をつむり大企業の責任を隠蔽し続ける谷伍平北九州市長をして『エントツ市長になります』といわざるを得ないところまで追い詰めた」⁽¹³⁾という。そのような背景のもとで

谷伍平は、スモッグ警報発令など県知事権限を市長に委譲する制度改正に尽力し、公害対策に取り組む行政組織を再構築し、市民や企業、大学などと協力して全市的な取り組みをおこなった。だが、この間の経緯をみれば、市民や労働組合の取り組みや、そして世論の風がなければ、このような環境対策は取れなかったであろう。

現在の北九州市の環境対策は、「エコタウン計画」に見られるようにリサイクルを中心としたもので、製鉄所で蓄積された産業技術を応用したものである。ペットボトルや家電製品、自動車などの廃品をリサイクルして新たな製品をつくり市場に出すシステムで、環境を市場ベースにのせる産業化を目的としている。そのため大量の廃棄物が必要となり、本来の環境政策の目的である廃棄物そのものをできるだけ少なくすることと矛盾する問題をかかえている。さらに市民によるゴミの分別や収集など市民参加が進んでいない。つまり 1960-70 年代にかけての公害克服の決め手は、世論や市民、労働組合の運動と参加にあった。それゆえ環境政策の推進にとって市民参画が最も重視されなければならないが、技術主義と産業主義に偏った市の環境対策では活かされず、環境問題の元凶である大量生産・消費・廃棄システムそのものを解決できないのである。ここに北九州市の環境対策の限界があると言えよう。

注

- (1) 北九州市『北九州市の行政改革 10 年の取り組み』1996 年
- (2) 響灘ハブポート計画は、麻生太郎総務大臣によると「若松（の埋立地）をどうにかしてもらわないかという、末吉市長と（新日鉄所長）との酒席でのホラから始まった」という（『小倉タイムス』2005 年 9 月 1 日付け）。
- (3) 北九州市企画政策室企画政策課『北九州市ルネッサンス構想評価研究会・北九州市ルネッサンス構想評価研究報告書』2003 年、216 ページ
- (4) 朝日新聞、2003 年 11 月 29 日付け
- (5) 鉄鋼は公共事業と密接な関係をもっている。重量物である鉄鋼製品は、輸送コストの面や納期その他の需要家サービスの面からも、道路・港湾など公共事業をおこなう地域に近いことが要請される（新日本製鉄株式会社八幡製鉄所『八幡製鉄所 80 年史』319 ページ）。新日鉄など「鉄鋼メーカーは、輸出を除いた内需でみると 56%、窯業・土石は 76%も建設投資に依存している。たとえば高架橋の高速道路や橋、新幹線など大規模な公共事業をおこなうと多量の鉄を使う。また建築工事をする、鉄、金属、そして非鉄金属などを使う」（中山徹『地域経済は再生できるか』63-64 ページ）。つまり「ルネッサンス計画」の公共事業重視の政策は、新日本製鉄株式会社などの利益と深く関係していたのではないか。
- (6) 朝日新聞、2001 年 2 月 5 日付け
- (7) 宮本憲一「北九州市のおいたちと市民の暮らし」北九州市職員労働組合『北九州市民白書』1970 年
- (8) 北九州市職員労働組合『北九の仲間』1971 年 1 月 7 日付け「市民版・北九州市の公害」
- (9) 北九州市職員労働組合『北九の仲間』1970 年 7 月 7 日付け
- (10) 北九州市『北九州市史・五市合併以後』1983 年、879-883 ページ
- (11) 北九州市職員労働組合『北九の仲間』1970 年 7 月 7 日付け
- (12) 北九州市職員労働組合『北九の仲間』1970 年 7 月 17 日付け
- (13) 政時輝紀『我が半生に悔いはなし——住民主人公・住民自治の旗かかげ』2003 年

VI. 北九州市の都市問題とソーシャル・キャピタル

北九州市は、1963年に世界でも例を見ない5市合併を行い、初代市長吉田法晴が「北九州市長期総合計画」（1965年）を策定し、2代目市長谷伍平も「北九州市基本構想」（1974年）を打ち上げ、3代目市長末吉興一が「北九州市ルネッサンス構想」（1988年）にもとづき、「緑とウォーターフロントを生かした快適居住都市」「健康で生きがいを感じる福祉・文化都市」「あすの産業をはぐくむ国際技術情報都市」「海にひろがるにぎわいの交流都市」「未来をひらくアジアの学術・研究都市」の5つの都市像を掲げた。だが果たして生きがいを感じ住みよいまちがつくられたのであろうか。

本稿で検証してきたように戦前・戦後の北九州市に貫徹しているのは「開発主義」であった。「開発主義」とは、私有財産制と市場経済（すなわち資本主義）を基本枠組とするが、産業化の達成（すなわち一人当たり生産の持続的成長）と工業化を通じた経済成長による国力の強化を目標とし、それに役立つかぎり市場に対して長期的視点から政府が介入することも容認するような経済システムである。開発主義は、明らかに国家を単位として設定される政治経済システムである。その場合、議会制民主主義に対して何らかの制約が加えられていることが多い⁽¹⁾。また「開発主義」は、村上泰亮の分析した産業政策だけでなく、ダム、工業用水、工業用地、道路、港湾、鉄道などを整備する地域開発政策を不可欠としている。つまり「開発主義」は、ひとり一人の「生活の質」の向上や「より良く生きる」という「福祉」の充実よりも、物質的な富、すなわち商品中心の経済発展にあった。

だがA.センは、開発の基本的目標は人間の潜在能力の拡大にあると主張する⁽²⁾。A.センの潜在能力は、キース・グリフィンの説明によれば「人々の能力を高めて、長寿を全うすること、健康を楽しむこと、世界の知識と情報のストックにアクセスすること、彼らのコミュニティにおける文化的生活に参加すること、食料・衣服・住宅を手に入れるのに十分な所得があること、彼らの人生

表 10 全国と 10 大都市の平均寿命

	1970年		1980年		1990年		2000年	
	男	女	男	女	男	女	男	女
全 国	69.84	75.23	73.57	79.00	76.04	82.07	77.71	84.62
東 京 都 区 部	71.23	75.98	74.31	79.39	76.07	81.94	77.64	84.23
札 幌 市	70.77	76.01	73.89	78.85	76.27	82.57	78.55	85.61
横 浜 市	70.81	76.05	74.31	79.52	76.62	82.19	78.46	84.83
川 崎 市	71.11	76.16	74.41	79.59	76.38	82.07	77.62	84.46
名 古 屋 市	71.02	75.47	73.78	78.59	75.78	81.32	77.67	84.06
京 都 市	71.20	75.57	74.22	79.19	76.23	81.95	78.08	84.73
大 阪 市	69.49	74.79	72.00	77.70	73.97	80.60	75.74	83.38
神 戸 市	70.42	75.70	72.83	78.71	75.20	81.52	77.48	84.26
北 九 州 市	69.24	75.08	72.70	78.84	74.73	81.91	77.00	84.21
福 岡 市	70.48	76.18	73.54	79.43	75.81	82.63	77.72	84.79

（資料）厚生労働省大臣官房統計情報部より作成

表 11 平成 12 年 北九州市の健康・安全（人・件）

健康・安全 (人口 10 万人当たり)	北九州市	北九州市以外の 政令指令都市の平均
生活習慣病による死亡者数	523.9	402.5
悪性新生物による死亡者数	280.9	213.3
交通事故発生件数	981	759.7
交通事故死傷者数	1251.9	938.5

(資料) 大都市統計協議会「大都市比較統計年表」各年版より作成

とコミュニティに直接影響をあたえる決定に参加することなどである」⁽³⁾。つまり開発や発展政策の目標は、国内生産または物的生産の拡大ではなく潜在能力の拡大にある。このような思想は、かけがえのない人生を充実させたいという思いや、生活の質への欲求を高めている現在、多くの人々に受け入れられるものであろう。それでは、A.センの潜在能力の拡大という視点から、北九州市の住民の生命と暮らしを検証してみよう。

第 1 に、住民の生命と健康の問題である

日本全国で平均寿命（2000 年）の上位 5 位までの地域をみると、1 位長野県（男性）、沖縄県（女性）、2 位福井県（男女）、3 位奈良県（男性）、長野県（女性）、4 位熊本県（男女）、5 位神奈川県（男性）、島根県（女性）である。『Healthy People』1979 年によれば、健康に影響を与える要因と寄与割合は、1 不健康な生活習慣ないし行動様式が 50%、2. 環境要因（自然環境・社会環境）が 20%、3. 人間遺伝学的要因が 20%、4. 現在の保健医療の不適切さ 10%、となっている⁽⁴⁾。

上位 5 位までの地域に共通するのは、「きれいな水と新鮮な空気、心安らぐ緑、留守でも鍵をかけなくても生活できる、安心した社会的ネットワーク、つまりくらしそのものの豊かさ」と、他地域に比べ失業などの不安や長時間過密労働などの社会的ストレスが比較的少ないことがあげられる。特に長野県は、「疾病予防など地域医療が精力的におこなわれ、食生活改善の推進、高齢者の就業率全国 1 位、活発な公民館活動、そして経済発展による生活の質の向上がいまって、高齢者の医療費も国民健康保険医療費も全国で最も少ない」⁽⁵⁾という。

表 10 は、10 大都市の平均寿命の比較である。北九州市は男女とも平均寿命が短くワースト 3 に入る。平均寿命 1 歳の差は、5～10 年の生活文化水準の差があると言われるが、北九州市は 10 年

表 12 北九州市の区別人口推移と高齢化率

年	市全体	各 区 の 人 口						
	人 口	門司区	小倉北区	小倉南区	若松区	八幡東区	八幡西区	戸畑区
1979年	1,068,415	143,100	219,699	179,160	88,456	111,771	244,392	81,839
2002年	1,006,458	113,028	185,695	214,600	88,827	78,491	260,716	64,801
増 減	-61,957	-30,072	-34,004	35,440	371	-33,280	16,324	-17,036
2000年 高齢化率(%)	19.2	23.8	19	15.9	20.3	25	17.7	20.2

(資料) 「北九州市統計年鑑」各年版より作成

表 13 北九州市行政区別商業（小売業、卸売業）の推移 単位（百万円、㎡）

年	1988年					
	商店数	割 合	年間販売額	割 合	売場面積	割 合
北九州市	19,876	100.0%	3,002,352	100.0%	950,226	100.0%
門 司 区	2,288	11.5%	218,421	7.3%	86,994	9.2%
小倉北区	6,172	31.1%	1,634,757	54.4%	281,805	29.7%
小倉南区	2,094	10.5%	238,743	8.0%	133,178	14.0%
若 松 区	1,547	7.8%	126,557	4.2%	66,056	7.0%
八幡東区	2,103	10.6%	177,197	5.9%	66,937	7.0%
八幡西区	4,080	20.5%	456,535	15.2%	259,326	27.3%
戸 畑 区	1,592	8.0%	150,142	5.0%	55,930	5.9%

年	2002年								
	商店数	割 合	1988年からの 増減率	年間販売額	割 合	1988年からの 増減率	売場面積	割 合	1988年からの 増減率
北九州市	15,407	100.0%	－24%	3,092,196	100.0%	3%	1,232,274	100.0%	30%
門 司 区	1,720	11.2%	－25%	208,948	6.8%	－4%	99,157	8.0%	14%
小倉北区	4,519	29.3%	－27%	1,494,753	48.3%	－9%	354,276	28.7%	26%
小倉南区	2,098	13.6%	0%	423,378	13.7%	77%	206,421	16.8%	55%
若 松 区	1,169	7.6%	－24%	168,674	5.5%	33%	83,331	6.8%	26%
八幡東区	1,389	9.0%	－34%	128,836	4.2%	－2%	59,720	4.8%	11%
八幡西区	3,350	21.7%	－18%	500,041	16.2%	10%	347,885	28.2%	34%
戸 畑 区	1,162	7.5%	－27%	167,566	5.4%	12%	81,484	6.6%	46%

（出所）北九州市統計年鑑、東京市政調査会『都市の再生 北九州市を事例として』
2000 年の 105 ページの表を参考にして作成

ほど遅れているといわざるをえない。また北九州市は、生活習慣病による死亡者数（2000 年度の人口 10 万人当たり）が、北九州市を除く政令指定都市の平均 402.5 人に対して最高の 523.9 人である。悪性新生物による死亡者数（人口 10 万人当たり）も、北九州市を除く政令指定都市の平均 213.3 人に対し最高の 280.9 人である（表 11）。北九州市は、平均寿命が短く、生活習慣病や悪性新生物患者が多いのは、『Healthy People』が分析しているように、不健康な生活習慣ないし行動様式や、自然や社会環境の劣悪さにある。十分な教育や保健衛生、そして就業機会と所得が保障されず、大気や水質などの環境問題、さらに社会的ストレスなど複合的な要因によってもたらされたのであろう。

第 2 に、住民生活の安全の問題である。

表 11 のように北九州市の交通事故発生件数（2000 年度の人口 10 万人当たり）は、政令指定都市の中で福岡市の 1,209.6 件に次ぐ 981 件と多い。北九州市を除く政令指定都市の平均は 759.7 件である。また交通事故死傷者数（人口 10 万人当たり）も、政令指定都市の中で福岡市の 1,414.3 件に次ぐ 1,251.9 件と多い。北九州市を除く政令指定都市の平均が 938.5 件である。

第 3 に、人口の減少と高齢化、コミュニティの衰退の問題がある。

人口の増減は、その地域の経済的扶養能力をあらわす指標であり、人口減少地域はそれだけ地域経済力が減退していることを示している。他の政令指定都市が人口増加傾向にある中で、表 12 のように北九州市の人口は、ピーク時の 1,068,415 人から 2002 年までに 61,957 人も減少している。

表 14 北九州市の収入階層別世帯割合の推移

	1988年	1993年	1998年	2003年
200万円未満 (300万円未満)	27% (46%)	23% (38%)	22% (38%)	26% (44%)
200～500万円	48%	41%	43%	46%
500～1000万円	22%	29%	28%	24%
1000万円以上	3%	7%	7%	5%

(資料) 総務省統計局「住宅基本調査」「住宅・土地基本調査」各年版より作成
小数点以下を四捨五入

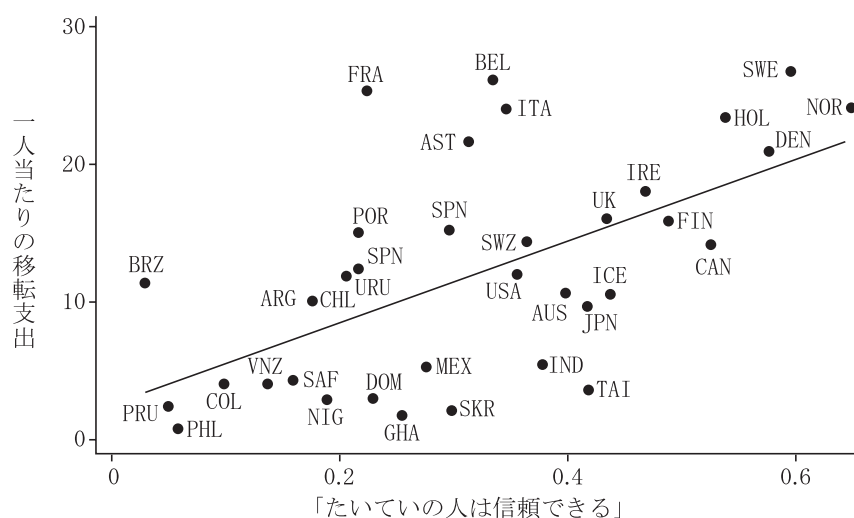
特に門司区、小倉北区、八幡東区、戸畑区など旧市街地がこの間に 114,392 人も減少し、それに対し小倉南区、八幡西区など郊外地域は 51,764 人増加している。高齢化率（2000 年度）も門司区 23.8%、八幡東区 25%と、全市平均 19.2%（全国 17.3%）を大きく上回っている。

都市地域のコミュニティの核である商店数の推移をみると、表 13 のように 2002 は 1988 年に比して全市平均で 24%も減少している。特に八幡東区マイナス 34%、戸畑区、小倉北区がマイナス 27%と大きく減少している。この間、売り場面積が全市で 30%も増加しているにもかかわらず。これは、「ルネッサンス計画」の都心計画と郊外拡張型政策によって、大型小売店やコンビニが小倉北区（55%増加）や戸畑区（46%増加）、八幡西区（34%増加）に立地したことによっている。年間販売額は全市で 3%と微増である。なかでも小倉南区は 77%も増加しているが、小倉北区、門司区、八幡東区は減少すらしている。

第 4 に、貧困者層の増大の問題である。

北九州市の 1 人当たり市民所得は、2,557 千円（2002 年度）で政令指定都市の中で最低である。北九州市を除く政令指定都市平均は 3,125 千円であるから、その 82%に過ぎない⁽⁶⁾。さらに近年、貧困層が増大している。ここで貧困層とは、生活保護レベルの収入しか確保できない階層のことを

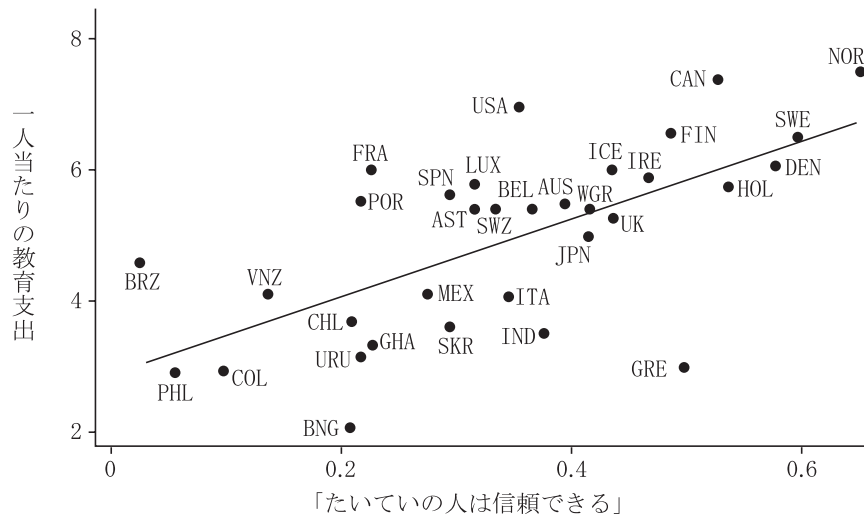
表 15 富裕層から貧困層への移転支出と他人に対する信頼（旧および現共産主義国を除く）



(注) 世界価値観調査および国際社会調査プログラム。 $r^2 = 0.357$ 。

(出所) Rafael LaPorta, Harvard University

表16 教育支出と他人に対する信頼（旧および現共産主義国を除く）



(注) 世界価値観調査および国際社会調査プログラム. $\gamma^2 = 0.419$.

(出所) Rafael LaPorta, Harvard University

表17

参考表 国名略称の対訳

略称	国名	略称	国名	略称	国名
ARG	アルゼンチン	FIN	フィンランド	PRU	ペルー
AST	オーストラリア	FRA	フランス	ROM	ルーマニア
AUS	オーストラリア	GEO	グルジア	RUS	ロシア
AZR	アゼルバイジャン	GHA	ガーナ	SAF	南アフリカ
BEL	ベルギー	GRE	ギリシャ	SKR	韓国
BLR	ベラルーシ	HOL	オランダ	SLO	スロベニア
BNG	バングラディッシュ	ICE	アイスランド	SLV	スロバキア
BRZ	ブラジル	IND	インド	SPN	スペイン
BUL	ブルガリア	IRE	アイルランド	SWE	スウェーデン
CAN	カナダ	ISR	イスラエル	SWZ	スイス
CHL	チリ	ITA	イタリア	TAI	タイ
CHN	中国	JPN	日本	TUR	トルコ
COL	コロンビア	LUX	ルクセンブルク	UK	イギリス
CRO	クロアチア	MEX	メキシコ	UKR	ウクライナ
CYP	キプロス	NIG	ナイジェリア	URU	ウルグアイ
CZK	チェコ	NIR	北アイルランド	USA	アメリカ
DEN	デンマーク	NOR	ノルウェー	VNZ	ベネズエラ
DOM	ドミニカ共和国	NZ	ニュージーランド	WGR	旧西ドイツ
EGR	旧東ドイツ	PHR	フィリピン		
EST	エストニア	POR	ポルトガル		

(出所) 表15・16・17 M・アスレイナー「知識社会における信頼」西出優子訳、
宮川公男・大守隆編『ソーシャル・キャピタル』東京経済新報社、2004年

いう。生活保護の受給世帯は、所得税や地方税、介護保険料を除く社会保険料などが免除されているが、生活保護を受給しない低所得者層はこれらの費用は免除されていない。それゆえ低所得者層は、保護基準の40%増の収入が必要とされている。夫婦と子ども一人からなる勤労者世帯の生活保護基準を年間250万円と見積もると、その1.4倍は350万円となる⁽⁷⁾。北九州市の場合、表14のように、年間収入300万円未満の世帯は、1988年で全体の46%であった。93年、98年と減少するが、2003年には再び44%と上昇している。200～500万円世帯も同様の傾向を示し貧困化が進んでいる。

以上のように北九州市は、住民の潜在能力で多くの問題を有しているが、この潜在能力はコミュニティやソーシャル・キャピタルと密接な関係がある。デイヴィッド・スロスビーによれば、人間の潜在能力の拡張と発展の手段は、分離して存在しているのではなく、様々な方法で相互に作用している。この相互作用が起こる枠組みは、日常生活を形づくる共有された信念、価値、言語、伝統など、彼らの文化によって提供される。さらに人間発達、コミュニティの中のあるいはコミュニティ間での文化的多様性を有する地方レベルでおきる⁽⁸⁾。つまりコミュニティや文化的多様性のなかに人間発達の原動力があるということになろう。そしてコミュニティや地域の文化的多様性は、地域を構成する人々の信頼関係を不可欠としている。この信頼関係は、ソーシャル・キャピタルにとって特に重要な概念である

M・アスレイナーによれば、信頼から、社会の中での協力が生まれ、よりよい政府、より寛容な心、より高い経済成長率が生み出されるという。なぜなら道徳的信頼の度合いが高い人は、人は善良で、世間は慈悲深く、バックグラウンドや信条が異なっても、自分と同じ道徳的コミュニティの一員であると考えてるので、人々の協力が円滑に行われ、経済的、社会的、文化的交流が活発に行われ、コミュニティや社会が向上するからである。信頼が欠如している人は、知らない人につきあうのは大きなリスクだと考えるが、信頼度の高い人は、それを自らの視野を広げる絶好の機会と考えるのである⁽⁹⁾。そして信頼を形成する最も重要な集団的経験は、社会における経済面での平等度にある。平等は、信頼の度合いを2つの方法で促進するのである。第1に、所得を平等に分配することにより、低所得者も社会の恩恵にあずかると楽観できることであり、楽観主義は信頼の基礎となる。第2に、所得の平等な分配によって、社会における異質な集団間に強力な絆を創出しやすくすることである。所得の差が大きい場合には、最富裕層も最貧困層も、お互いを自己と同じ「道徳的コミュニティ」の一部だとは考えないのである⁽¹⁰⁾。

表15は、各国別の富裕層から貧困層への移転支出と他人に対する信頼の相関関係を、表16は教育支出と他人に対する信頼の相関関係を表した図であるが、信頼度の高さと、1人当たりの教育支出や富裕層から貧困層への移転支出の高さは、ほどほどに強い相関関係にある。つまり人々の信頼関係は、充実した社会保障や教育という基盤の上に形成され、ソーシャル・キャピタルを豊かにし信頼が良い政府や経済的パフォーマンスをもたらすのである⁽¹¹⁾。また他人に対する信頼関係の高い国ほど、地方自治が充実し、それを支える住民自治が進んでいることも注目すべきである。

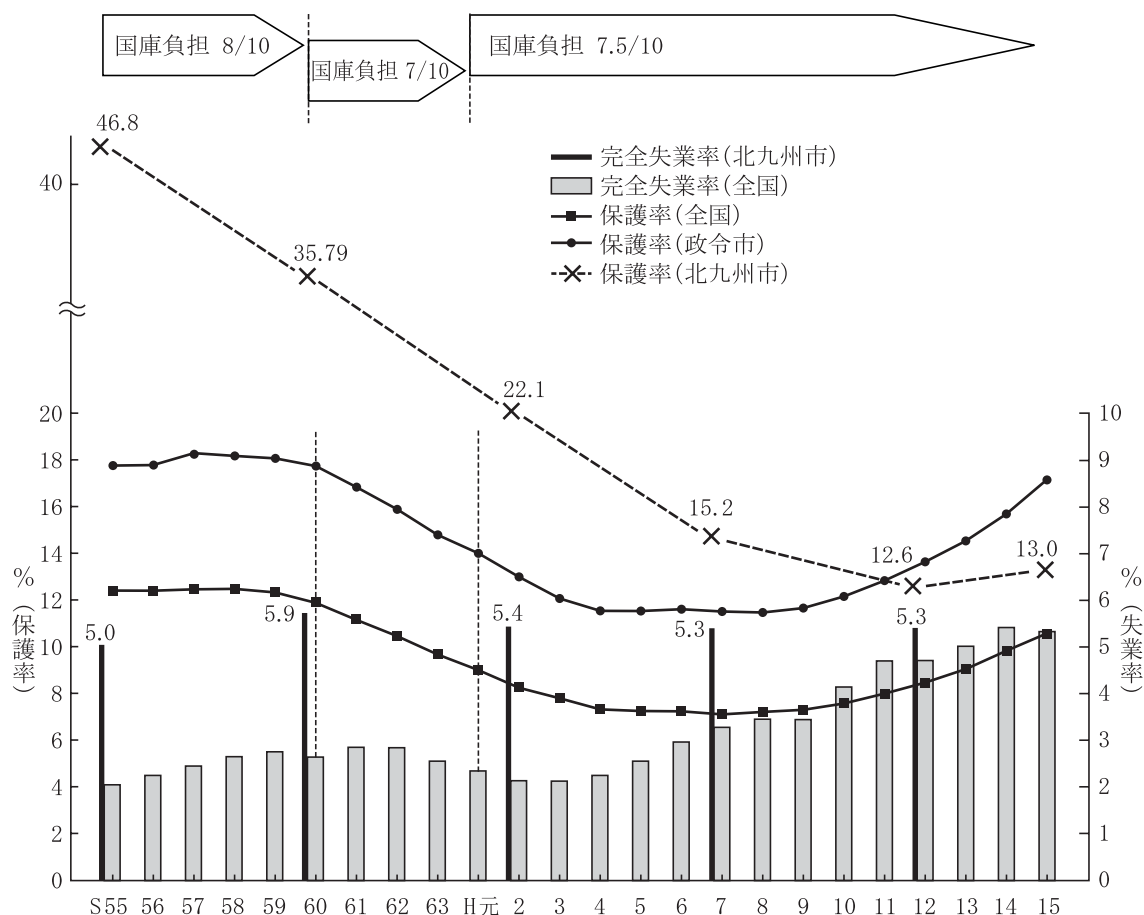
以上の議論を参考にしつつ、北九州市の教育や社会保障の問題を検証しよう。北九州市は、信頼や道徳感情を培ううえで重要な役割を果たす教育に対して、政令指定都市の中で最低の額しか支出していない。子どもを育てるには多額の教育費が必要であるにもかかわらず。北九州市の幼稚園・小学校・中学校・高等学校など園児・児童・生徒1人当りの学校教育費(2000年度)は、政令指定都市の中で最低の308.4千円で、北九州市を除く政令指定都市平均428.3千円の72%に過ぎない(表18)。ちなみに小学校は293千円で政令指定都市平均364.6千円の80%、中学校は275.8千円で政令指定都市平均331.8千円の83%、高等学校は1,324.8千円で政令指定都市平均1,446.2千円の92%である。この傾向は、少なくとも1991年度から変わっていない⁽¹²⁾。また大学等進学率(高等学校新規卒業者)は42.2%で、政令指定都市のなかで最低、政令指定都市平均50.8%よりもかな

表 18 幼児・児童・生徒 1 人当たり学校教育費（千円）

	北九州市	北九州市以外の 政令指定都市の平均
1991年	241	373.2
2000年	308.4	428.3

（資料）指定都市教育委員会「指定都市教育統計資料の比較」各年版により作成

表 19 生活保護率と失業率の推移



（出典）全国市長会作成資料

（資料）河内山哲朗「生活保護国庫負担率問題」東京市政調査会「都市問題」2005年10月号に
北九州市の完全失業率、保護率を追加

り低い水準にある。最高の京都市は60.3%である⁽¹³⁾。

さらに社会保障の中核の位置にある生活保護の問題がある。というのは、生活保護、失業保険、母子家庭手当のような伝統的な社会政策は、ソーシャル・キャピタルに重要な影響を及ぼすからである⁽¹⁴⁾。今の社会では、倒産やリストラ、さらに病気、離婚、交通事故などのリスクが多く、それに対処するために憲法25条の生存権にもとづく生活保護制度が設けられている。だが北九州市では、健康で文化的な最低限の生活権が十分に保障されているとはいえない現実がある。一般に生活保護率は、『生活保護に関する国と地方の関係者協議会の報告』によれば「失業率や高齢化、離婚率などの経済・雇用情勢、社会的要因との因果関係は高い」という⁽¹⁵⁾。確かに表19のよう

に、全国的には 1990 年代後半以降は、失業率の上昇とともに生活保護率は増加している。ただし 1980 年代が、失業率が停滞ないし微増傾向にもかかわらず保護率が減少しているのは、1981 年に第二臨調答申で「日本型福祉社会論」が打ち出され、厚生省から生活保護 123 号通知が出されるなど、生活保護の抑制政策が影響している。

問題は、北九州市の生活保護率が、80 年代以降、特に 90 年代に至っても減少傾向にあることだ。これは明らかに全国的傾向と逆行している。北九州市の市民所得は、政令指定都市の中でも最低レベルであり、高齢化率も全国の 17.3% に対し 19.2% と高く、失業率も政令指定都市の中では高いクラスに属している。にもかかわらず生活保護率は低下傾向にあるのだ。保護率低下を生活保護の捕捉率からみると、確かに北九州市の生活保護の補足率（＝生活保護世帯数／貧困者世帯数）は低下している。たとえば 1983 年の補足率は 21%（生活保護世帯数 21,603 ÷ 200 万円未満世帯数 100,590）であったが、2003 年には 10%（生活保護世帯数 10,291 ÷ 200 万円未満世帯数 102,600）にまで低下している。「補足率を低めているのは、保護の要件・保護の補足性に関して厚生労働省が定めている運用指針の問題や、生活保護に対するイメージの問題もあるが、実際には自治体の福祉事務所の対応に左右される面が大きい」⁽¹⁶⁾ のだ。北九州市のある福祉事務所では「『誰が何人自立させた』という回覧板が回る。被保護者を減らすことが成績になっている」「福祉とはこうあるべきだと考えて仕事をするのではなく、いかに減らすかという意識で仕事をしている」という。福岡県のケースワーカーによると「(政令指定)市には、保護にかかる費用の 25% の財政負担があるため、保護率を減少させた担当課長が市長から『市の財政再建に貢献した』と表彰され栄転した」⁽¹⁷⁾ と話している。つまり福祉行政の第 1 線では、人間よりも財政再建が重視されているのではと疑われるような事態が進行しているのである。今求められているのは、生活保護を抑制するのではなく、必要な人々に憲法 25 条にもとづく生存権を保障する措置をとるとともに、生活保護に頼らないで生活できる就労の機会などを保障する地域をつくることである。それは、多くの就労の機会を提供している地場の中小零細企業や自営業、地域の福祉や医療、教育、文化などを担っている分野を重視することである。

注

- (1) 村上泰亮『反古典の政治経済学（下）——21 世紀への序説』中央公論社、1992 年、5-6 ページ、末廣廣昭「発展途上国の開発主義」東京大学社会科学研究所『20 世紀システム 4・開発主義』1998 年、18 ページ
- (2) A. セン「経済開発には成長よりも大事なものがある」『エコノミスト』1999 年 3 月 23 日号
- (3) デイヴィッド・スロスビー『文化経済学入門』中谷武雄・後藤和子監訳、日本経済新聞社、2002 年
- (4) 星旦二「ヘルスプロモーションと市民の健康づくり」自治研中央推進委員会事務局『月刊自治研』2005 年 10 月、The Surgeon General Report on health Promotion and Disease Prevention, Healthy People 1979. USA
- (5) 星旦二「ヘルスプロモーションと市民の健康づくり」自治研中央推進委員会事務局『月刊自治研』2005 年 10 月
- (6) 大都市統計協議会『大都市比較統計年表』2002 年版

- (7) 唐鎌直義「〈構造改革〉下の国民生活と社会保障」社会保障総合研究センター『「福死国家」に立ち向かう 社会保障再生の道を問う』新日本出版社、2005 年
- (8) デイヴィッド・スロスビー『文化経済学入門』中谷武雄・後藤和子監訳、日本経済新聞社、2002 年
- (9) M・アスレイナー「知識社会における信頼」西出優子訳、宮川公男・大守隆編『ソーシャル・キャピタル』2004 年、125 ページ
- (10) M・アスレイナー「知識社会における信頼」西出優子訳、宮川公男・大守隆編『ソーシャル・キャピタル』東洋経済新報社、2004 年、127-129 ページ
- (11) M・アスレイナー「知識社会における信頼」西出優子訳、宮川公男・大守隆編『ソーシャル・キャピタル』東洋経済新報社、2004 年、139 ページ
- (12) 指定都市教育委員会事務局調査統計課『指定都市教育統計資料の比較』各年版
- (13) 2000 年度、大都市統計協議会『大都市比較統計年表』各年版
- (14) 大守隆「ソーシャル・キャピタルの経済的影響」宮川公男・大守隆編『ソーシャル・キャピタル』東洋経済新報社、2004 年、119 ページ
- (15) 朝日新聞、2005 年 10 月 24 日付け
- (16) 布川日佐史「自治体間格差と自立のための生活保護改革」東京市政調査会『都市問題』2005 年 10 月号、厚生労働省大臣官房統計情報部『社会福祉行政業務報告』によれば、2003 年度の生活保護受給 939,733 世帯のうち、高齢者世帯が 46.4%、母子世帯 8.7%、傷病者・障害者世帯が 35.8%を占める。
- (17) 朝日新聞、2003 年 2 月 19 日付け

VII. 地域開発政策から地域公共政策へ

戦前・戦後の北九州市は、「開発主義」のもと国力の強化を目標として重化学工業化と物的生産の拡大を急速に推進してきた。それは、ひとり一人の「生活の質」の向上や「より良く生きる」という「福祉」の充実よりを図る教育や社会保障、医療よりも、道路、港湾、ダム、工業用水、空港などの産業基盤のインフラを重視した地域開発であった。だがこの過程は、コミュニティの担い手であった農村共同体を解体させ、市場、商店街など自営業者の衰退や、製造業の労働者の減少をもたらした。また地域の基幹の大企業は、大気汚染や水質汚濁など大量の公害を出して地域住民に多大な犠牲を強いた。さらに 1980 年代中頃からの第 3 セクターを活用した大規模開発は、住民や市議会の意思やコントロールが及ばず、市外の大企業を誘致するなど地元自営業や中小零細企業の経営を弱体化させている。これらのことが、企業と住民、行政と住民との信頼、互酬、協力関係を弱体化させ、さらに行政の公害対策の怠慢も住民の行政に対する不信を強めることになった。そして企業内での労働者間の競争を煽る労務管理は、労働者同士ひいては住民同士の協力関係を弱体化させてきた。

M・アスレイナーによれば、「社会が階層的であった時代には、自分の運命を自分で決められず、自分のコントロールの及ばない力に人生が支配されていた。自分の運命が外部に支配されていると信じている人は、他人を信頼しにくい」⁽¹⁾という。北九州市という都市は、そこに暮らす人々が社会的な信頼関係と自治能力を育みながら都市をつくったというよりも、戦前の軍事国家や戦後の企業国家のために地域の諸資源を動員することで形成されてきた、という特徴を有している。つま

り住民が自分たちの運命を決めるべく地域を運営したのではなく、自分たちのあずかり知らないところで住民と地域の運命が決められてきた歴史を持っている。そのために、この地域は、社会的信頼関係を発達させることが出来ず、知識や情報、文化が地域発展の要となっている現代に適応できない弱点を持っているのだ。現代の知識社会は、信頼が大変重要になっている。なぜなら経済、政治、社会システムは、高度で複雑になればなるほど社会的な信頼関係をより必要とするからである。でないと多額のコストがかかり公正で効率的な社会システムを構築できない。

これからの北九州市に求められるのは、短期的な視点に立った地域開発政策ではなく、福祉や教育の充実による市民ひとり一人の潜在能力の開発と、大資本や権力から自立し地域に根ざしたNPOやNGOなどの活動をサポートする行財政システムを構築することである。そのために市民参加と情報公開、区自治の確立とコミュニティや文化的多様性の重視、そして中小零細企業や自営業を重視した地域公共政策を展開することであろう。そのことが、地味であるが着実に地域が発展するための基礎となる社会的信頼関係を構築することにつながるのである。

注

- (1) M・アスレイナー「知識社会における信頼」西出優子訳、宮川公男・大守隆編『ソーシャル・キャピタル』東洋経済新報社、2004年、128ページ

第5章 北九州市と下関市の県境を超えた 合併の可能性の検討

古賀 哲 矢

I. はじめに

関門海峡を挟んだ福岡県北九州市と山口県下関市といういわゆる関門地域は、かつて何度も合併が論議されてきた地域である。ところが、鉦や太鼓で押し進められてきた平成の大合併が絶頂期にあったときも、両市の合併を進めようとする表立った動きはなかった。

両市は、いずれも県庁所在都市ではなく、県の中心から外れているにもかかわらず相当規模の経済圏をなし、特定重要港湾とその周辺に立地した工業を基盤とする西日本有数の産業都市である。このような共通性を持つだけでなく、県境を超えた両都市間の通勤通学もそれなりに多く、一衣帯水の生活圏を形成しているともいえる。我が国の人口減少が進み、東京を中心とする大都市圏への人口集中が進む中で、両市ともこれまで人口減少傾向にあり、都市としての将来性に不安を抱えている。したがって両市は、共通の資産ともいべき関門海峡を上手に活用して人材・産業・経済の交流を活発にすることにより、経済圏の拡大と充実による地域経済の活性化を図り、互いに協力して都市機能を拡充することによって新たな産業立地や定住人口の増加などを図ることなどが、通常であれば真っ先に検討されるべき地域でもある。

しかるに、地方分権の受け皿として強力な行財政基盤を整え、自律的な都市づくりを進める好機であった平成の大合併の時期にさえ、合併論が浮上してこなかったのである。これはある意味では不思議な現象である。そこで本稿では、これまでの我が国の大合併の歴史を踏まえ、県境を超えた北九州市と下関市の合併の意義と可能性を探ってみたい。

II. これまでの大合併の特色

1 明治の大合併

平成の合併と呼ばれる市町村合併騒動がようやく収束してきた。この度の平成の大合併の発端となった「地方分権の推進を図るための関係法律の整備等に関する法律（平成11年法律第87号。いわゆる地方分権一括法）」が施行された平成11年4月時点における671市、1,990町、568村の合計3,229団体が、同18年3月末には777市、846町、198村の合計1,821団体となる見込みである。

我が国はこれまで、明治の大合併、昭和の大合併、そして今次の平成の大合併という3次にわたる市町村の大合併を経験したことになる。北九州市と下関市の合併論議に入る前に、これまでの大

合併の経緯と特色を振り返ってみたい。

明治の大合併は、近代的地方自治制度である「市制町村制（明治 21 年法律第 1 号）」が明治 22 年 4 月 1 日に施行されることに伴い、それまでの自然発生的に形成されてきた集落を基礎とする町村を、教育、徴税、土木、救済、戸籍等の事務処理を行い得る近代的な町村の規模とするために、内務省（当時）が明治 21 年の「町村合併標準（明治 21 年内務大臣訓令第 352 号）」に基づいて、概ね 300 戸～ 500 戸を標準的な規模として全国的に町村合併を押し進めた。その結果、明治 21 年の 71,314 町村が市制町村制が施行された翌 22 年 4 月には 15,820 町村へと、ほぼ 5 分の 1 に激減することとなった。ちなみにこのときの市は 39 団体であった。その後は、我が国の近代化の過程で、交通利便性の向上や産業の発達に伴って生活圏が拡大し、それに応じて徐々に市の数が増加する一方で町村の数は減少し、総体としての市町村の数は若干の減少にとどまっていたようである。

このように、明治の大合併においては、特に町村という地方行政組織で執り行うことができる事務量を基礎として、町村の適正規模を想定し、国が主導して合併を押し進めたものといえよう。つまり、市町村が目的意識的に都市戦略として合併を選択したものではなかったと推察される。当時の地方制度に関する論議は明らかではないが、富国強兵、殖産興業というスローガンの下で国力増強と軍備拡張に邁進していた当時は、国も地方もそして国民も深く中央集権体制に組み込まれ、わずかな自治機能しか持ち得なかった地方制度に対する関心は強くなかったのではなかろうか。

2 昭和の大合併

敗戦後の昭和 21 年に公布された日本国憲法によって地方自治が制度的に保障され、市町村は、それまでの国の出先機関としての性格から基本的に団体自治を担う基礎的な地方公共団体という性格に変化することになった。しかし市町村は、それまでの国の出先機関としての性格を一挙に変えることには至らず、その後も国の機関としての性格も併せ持って多くの機関委任事務を処理する状態が続くことになる。しかも敗戦後の急激で、かつ、さまざまな分野での社会制度の変革に伴って発生する膨大な事務を処理することになった。

昭和 22 年 8 月に「地方自治法（昭和 22 年法律第 67 号）」の施行によって、新制中学校の設置管理、市町村消防や自治体警察の創設に係る事務、社会福祉や保健衛生関係の新しい事務が市町村の事務とされるなど、所掌する事務が広範囲に及ぶこととなるが、それに伴ってそれまでの市町村、特に町村の規模の適正化が再び問題となった。地方自治法が施行された時点では、210 市、1,784 町、8,511 村、計 10,505 団体となっていたが、余りに小規模な町村では、これらの事務を行えないというわけである。例えば新制中学校 1 校を市町村単位で設置し、適切に管理するためには人口が 8,000 人は必要となるため、町村は概ねそれだけの人口を持つことを標準として合併を推進しようということになる。

このため、昭和 28 年 10 月には 3 年間の時限立法として「町村合併促進法（昭和 28 年法律第 258 号）」、引き続く昭和 31 年 6 月には 5 年間の時限立法として「新市町村建設促進法（昭和 31 年法律第 164 号）」が施行されると共に、昭和 28 年 10 月の閣議決定「町村合併促進基本計画」で、町村の数をそれまでの約 3 分の 1 に減少することが政府の方針とされた。この結果、政府主導のも

とに市町村合併が促進され、新市町村建設促進法が基本的に失効した昭和 36 年 6 月時点においては、556 市、1,935 町、981 村、合計 3,472 団体というように、地方自治法施行のときに比べて約 3 分の 1 に減少した。

以上で見たとおり、昭和の合併を推進した背景には、明治の大合併のときと共通する発想がある。市町村の処理すべき事務の量や、権限という事務の質が基礎となって人口の適正規模が想定され、それに向けて合併が推進されるという構図である。

3 昭和の大合併後の動き

戦後の混乱が収まり、経済復興も軌道に乗り始め、新しい時代の建設に向けたさまざまな社会制度が確立され始めたこの頃から、地方自治体の事務は増加し続けた。戦後の民主化の徹底もあって、規模の大小を問わず地方公共団体としては全国どこでも同じ行政サービスを提供しなければならないため、人口が極端に少ない小規模市町村でも一定数の職員を確保して同じサービスを提供しなければならなくなった。当然、住民 1 人当たりの行政コストは小規模自治体ほど高くつき、行政効率が低下することになる。全国民が等しく行政サービスを受けるナショナル・ミニマムを実現しようとするれば、負担の平準化を図り、行政効率を上げるために、合併という選択肢しかないというわけである。

こうやって国主導で昭和の大合併を押し進め、市町村の数が大幅に減って地方行政システムが定着した頃から我が国経済は高度成長期にさしかかることになる。市町村は、高度成長期に入って財源が比較的裕福であったこともあり、住民ニーズの多様化や高度化に応じて行政サービスを積極的に拡充し続け、国の事務を代行する機関委任事務の拡大と相まって、市町村の事務は急速に拡大し、高度化・複雑化も進んだ。このような事態に対応するために、市町村は職員の大量増員で対応した。これに対して自治省（当時）は、急速な地方公共団体の肥大化に危機感を持ち、昭和 50 年から定員管理を行うようになり、地方公共団体に対し職員数と給与の抑制を強力に指導することになる。

他方で、国と地方の関係が地方自治制度発足以来変わらず、機関委任事務の多さに加えて、市町村固有の自治事務であっても国が企画した内容を市町村に押しつけるという実態にあるにも拘わらず、国と地方の税財源の配分は著しく国に偏っていた。このために、地方公共団体の側から権限や財源の委譲を求める地方分権の要求は根強く、全国知事会など地方 6 団体は定期的な要望活動を行うほか、事あるごとに地方分権を求め続けてきた。これに対して国の側からは、地方公共団体の職員や給与の肥大化抑制、資質向上など自治体としての経営能力向上が指摘されることになり、地方分権を巡って綱引きが続くことになる。

このようなやりとりが続く中で、わずかずつではあるが市町村合併が行われており、村が町になり、町が市になったところが多い。これらは政府主導による適正規模の実現という動きに追随したのではなく、過疎化に悩む町村あるいは成長する都市に隣接する町村が、財政基盤を充実してまちおこしや村おこしに取り組んだり、発展する隣接都市との一体的成長を目指したり、それぞれ想いは異なっても、適正な人口規模を持ち、財政基盤を確立し、都市の活力を維持し、我がまちを誇れ

るまちにしようという自主的な行動である場合が多かったはずである。それはともかく、市町村合併の動きは小康状態が続くことになる。

4 平成の大合併

それが、第3次行政改革審議会（平成2年～5年）の頃から急激に変化することになる。行革審において、東京一極集中の解消と狂乱地価対策、対米貿易黒字解消のための内需拡大など、山積する待ったなしの政治課題の解決を地方分権に求める動きが出てきたからである。第3次行革審では、国と地方公共団体の機能分担論や、地方分権を推進することによって地域の活性化や自立化を図り、東京一極集中を是正して豊かな暮らしの実現を目指すという論議が活発に行われ、自律的な地方行政体制の確立が論議され始めた。

その後紆余曲折を経て5年間の時限立法として「地方分権推進法（平成7年法律第96号）」が制定された。そこでは国と地方公共団体との役割分担が明確に規定され、そのための国の権限の地方公共団体への委譲、国の関与、必置規定、機関委任事務、補助金等について、地方自治の確立を図る観点からの整理合理化を行うことや、そのために政府が地方分権推進計画を作成しなければならないことなどが謳われた。その後直ちに、地方分権推進委員会が発足し、平成11年3月の第2次地方分権推進計画が閣議決定されるまでの間、5次にわたって地方分権推進のための勧告が出される。

このような地方分権改革の流れを受けて平成11年には、機関委任事務の廃止、これに伴う地方公共団体の事務の自治事務と法定受託事務への再整備、国の地方公共団体に対する関与の抜本的見直し、国と地方公共団体の対等関係の確立、権限委譲、必置規制の見直し、地方公共団体の行政体制の整備確立などを内容とする地方分権一括法が制定され、翌12年4月から施行された。この法律は、昭和22年の地方自治制度発足以来の大改革を進めるもので、地方自治法など475の法律を改正する大規模なものであったが、そのひとつとして「市町村の合併の特例に関する法律（昭和40年法律第6号。以下「合併特例法」という）」の一部改正もその内容とし、合併特例債の創設など思い切った合併促進策が盛り込まれていた。

それまでのさまざまな行政改革や地方分権改革の論議においても、地方分権を推進するためには地方公共団体の行財政能力の一層の向上と行政体制の積極的な整備・確立が必要であるとされていたのであるが、そのためのひとつの方策として、自主的な市町村合併の推進が必要であるとされ、これ以降急速に市町村合併が進展していくことになる。

5 平成の大合併における理論的な背景

この平成の大合併を推進する根拠法となったのが、地方分権一括法による合併特例法の一部改正である。改正前の合併特例法の目的は、市町村の広域化の要請に対処し、自主的な市町村の合併を推進すると共に合併市町村の建設に資することとされていた。つまり、交通手段の発達などによって日常生活圏が拡大しており、そのことが行政の広域化を求めているとの認識に立ち、それ故に市町村が自主的に合併するのであればそれを推進するし、合併後のまちづくりを支援しようという趣

旨の法律であった。

これが改正後の合併特例法では、地方分権の進展、経済社会生活圏の広域化、少子高齢化等の市町村が直面する社会経済情勢の変化に対応することが合併の背景にあるとし、当分の間の措置として合併を支援することにより、地方分権社会に相応しい自主的、総合的な地域行政を実施できる規模に適正化し、合併後の市町村の円滑な運営や均衡ある発展を図って地域行政を自主的かつ総合的に行えるようにすることにあるとされた。これを分かりやすく国民に訴えようとする総務省のパンフレットによれば、①地方分権によって市町村の役割が重要になっていること、②本格的な少子高齢社会に対処できる市町村が求められていること、③広域的な行政需要が増えていること、④構造改革の推進に対処することが求められていることから、基礎自治体である市町村の行財政基盤を強化する必要があるとしている。そして合併によって、①旧市町村界を超えた公共施設の利用やサービスが可能になるので、住民の利便性が向上すること、②合併市町村の人材が統合されるので専門の組織や職員を抱えることができ、行政サービスが高度化・多様化できること、③道路や公共施設、土地利用などで広域的な視点に立ったまちづくりができることや、④市町村が個別にやっていた仕事をまとめてやることになるので、行財政の効率化が可能になるという。

以上のような合併特例法の目的の変化を見ると、地方分権の進展、経済社会生活圏の広域化、少子高齢社会の到来等の社会経済情勢の変化への対応という合併の必要性を前面に出してきた平成の大合併は、これまでのような、国が考えた市町村の執り行うべき事務があり、それを処理するために適正な規模がいるという発想とは確かに異なっている。

しかしながら、まず、日常生活圏の拡大といっても、モータリゼーションの進展、公共交通機関や交通網の充実、高速通信網の高度化などで、私たちの生活は随分前から市町村の範囲をはるかに超えている。土地利用や交通網だけでなく、資源や環境問題や地域振興の在り方など、広域的な視点で行政の在り方を考えなければならないことはかなり昔からの課題であった。また、少子高齢社会の到来も今になって始まったわけではない。人口減少社会が現実になって、具体的な少子高齢社会対策と財源問題がのしかかってきた現在、もはやこれまでのような国の一律的な発想でもって全国民を等しく遇しようという政策が執れなくなっていることは、平成11年の介護保険制度導入に当たって保険者を市町村としたことを見ても明らかである。構造改革が必要だということについても同様である。これらの背景をことさらに強調することは、これからは市町村が自分の知恵で自分の道を切り開くべきだといっているに等しい。

6 何のための合併か

極めて大雑把に要約することが許されるならば、第3次行革審以来の論議の中で、日本の抱えるさまざまな課題の解決のためには、規制緩和、民間活力、地方分権推進によるほかないということが明らかになって、その推進を担保するためのひとつの方策が平成の大合併といえるのではなかろうか。

日本社会の活力の低下と国の財政危機を背景として、我が国の抱えるさまざまな課題のうち地域に関するものについては、これまでのように国に多くの権限を集中させ、国が企画した政策を全国

一律に行わせる体制では限界があることが広く認識され、地方に関することは地方公共団体の創意と工夫によって自立的な行政経営に活路を求めるというようになりつつある。

地方分権一括法によって、地方公共団体は国の下部機関ではなく対等の関係に立ち、従来のような国の指示や命令を待って行政を推進していくことは許されなくなった。自らの責任と判断で行政サービスを決定し、実践していくことが求められている。そのような能力を持つためには、団体自治の権能を持つ市町村自体が自らの経営能力を高め、効率性・経済性・有効性を確認しながら透明度の高い行政を遂行できる能力を持たなければならない。

そのためには複雑化・多様化が進む行政の各分野で高い専門性を持った人材をある程度の確保することが必要になる。小規模な市町村では、それだけの人材を確保することも不可能であるから、合併によって確保しようではないかという。財源問題も然りである。もう国が補助金で地方公共団体を支援することができなくなったから、これからは合併によって財政力を高めていくべきだという。それを強力に進めるために政府は、合併特例債をはじめとするさまざまな支援策を準備し、まさにアメを目の前にぶら下げて合併市町村の後を押したわけである。

この発想は、明治の大合併や昭和の大合併のときの発想とは異なるものの、国家行政の立場から見た合併の必要性の主張という面では大差ないように思われる。本来ならば、異なる市町村の住民の生活圈や経済圏が一体化して、旧来の市町村の境界を超えた共通の住民意識が醸成され、経済活動も強まっているという実態があるか、あるいはその動きをさらに強める必要性があるという都市戦略があって、その故に旧来の境界を取り払うという合併が進められるべきであったのではないのだろうか。

そうしなければ、せっかく合併しても長く混乱を引きずる可能性がある。つまり、例えば本庁舎の位置、文化施設など公共施設の配置や道路網の整備などの問題で地域的な対立が生じたり、その対立を収めるために旧市町村ごとに公共施設をつくるなどの無駄を避けられなくなったりする。これらの問題が生じ得ることを予見し、十分な検討を経て、住民の合意を得ながら準備を重ねた上で、主体的に合併の道を探るとというのが本筋であったろう。

最近のM&A（企業の合併・買収）の例では、業績を拡大するという企業戦略から合併しても、実態が伴わずに業績を粉飾せざるを得なくなったり、社員の融和に苦しんだりするケースが新聞紙上を賑わすことがあるが、これらの動きは、業種の類似性、競合状況、競争力などを判断して、合併によるメリット・デメリットを十分に検討した上で合併を目指すいわば合併の王道とは異なる。今回の平成の大合併には、今後かなり長く余震が続くと感じるのは筆者だけではない。

7 平成の大合併を押し進めた政府の支援

このような合併を促進するために、国は大々的な支援策を講じた。合併協議会の経費や住民説明会の費用、電算システムの統一などの経費という合併の検討段階の経費も地方交付税で措置された。そして、合併後 10 箇年度内に行われる道路、新庁舎、公共施設などを整備する場合の建設費の 95 %までは地方債を充てることを認め、その元利償還金の 70 %を地方交付税措置するという。そのほかにも、各省庁は合併市町村の区域で優先的に公共事業を行ったり、補助金を交付したり、

あの手この手で合併を支援するということを約束してきた。またソフト面でも、政府は地方自治法を改正して、旧来のコミュニティが崩壊することを防ぐために地域審議会を設けたり、合併時の特例として地域自治区を設けることを認めたり、合併特例区という特別地方公共団体を認めることまでして、合併を支援してきたのである。

いくつかの市町村が合併する場合、従来の市町村でそれぞれ形成されていた既成市街地をそのままにしておくことができないケースは多いように思われる。合併に伴ってどこを新市町村の中心市街地とするかは、当事者である合併市町村の住民にとっては現実的な大問題である。新しい庁舎や市民ホールなどの建設が必要になったり、旧来の既成市街地を結ぶ道路の建設が必要になったりすることもある。合併特例債を認めることはこれらの需要がでてくることを前提としているが、この新たな国の措置を当て込んで合併を決めた市町村も多いと聞く。旧来の規模では財政力が弱いため公共施設の整備ができなかった小さな市町村が、この機会に地方交付税で措置され、将来の負担が少なく済む合併特例債を活用して公共施設をつくろうというわけである。

合併特例債発行の全貌は明らかではないが、総務省の地方債計画によれば、合併特例事業の計画額は、一般会計債だけでも平成 14 年度が 1,835 億円、15 年度が 1,500 億円、16 年度が 5,500 億円、17 年度で 11,000 億円、18 年度で 9,500 億円という、3 兆円近い巨額の地方債発行と 2 兆円に上る地方交付税措置を認めることになる。それだけでなく地方財政は平成 16 年度末で 205 兆円もの地方債残高を抱え、地方交付税会計も大赤字で国・地方併せて 52 兆円近い借入金がある状況なのである。このような巨額の合併特例債のほかにも各省庁の合併支援措置でどのくらいの支出が増えるのかは明確ではないが、いずれにしても巨額の国費を使って合併を支援する体制を整えた。これらの巨費はやがてまた国民の負担として重くのしかかるのである。

Ⅲ．北九州市と下関市の合併問題

1 これまでの関門合併論議

関門海峡を挟んで対面する北九州市の門司区（旧門司市）と下関市との合併論議は、幕末の対立を乗り越えた明治時代に遡ることができる。もともと海峡は人を集め、両岸は海陸の往来する人々で賑わいをつくりだす。関門海峡も古くから海陸交通の要衝として栄え、特に明治以降、下関と門司はそれぞれ鉄道の起点・終点となり、国際貿易港として、また遠洋漁業や食品の輸入加工基地として栄えるようになり、鉄鋼、機械、造船、セメントなどの工業や商業、新聞、金融などのサービス産業も集積が進んだ。両市とも、当時としては大きな経済圏を形成することになった。関門海峡という恵まれた資産をさらにうまく活用するためには、行政区域としても両地域を統合しようという主張がでてくることは当然である。

北九州市史、門司市史や下関市史などの記録によれば、明治 29 年には『門司新報』という地元紙が「関門行政区域の変更に就いて」と題する記事を掲載し、関門地域の合併を唱えている。また、下関に英国領事館を設置する必要性を本国政府に上申した駐日英国公使アーネスト・サトウは明治 32 年に、門司と下関は地勢上将来必ずひとつの市に統一されるべきであると述べている。

これらの主張は、単に関門海峡を挟んで隣接しているから即合併というのではなく、両市の港湾機能の統合と密接に絡んだ合併論である。その関門両港の合併論議にも長い歴史がある。明治32年には、門司港を管轄していた当時の神戸港湾局長が、関門港一体論を門司新報に寄稿したし、明治40年には当時の内務省港湾調査委員会が関門海務局を提唱し、大正元年には門司税関長が大蔵次官の諮問に対して関門港統一を強調し、同6年には門司税関長が関門両港合併論を大蔵大臣に上申し、同8年には山口県臨時港湾調査会が当時の門司税関長の提案による関門港の統一的施設計画を可決し、翌9年には山口県知事と門司税関長が内務、大蔵両大臣に上申したとの記録もあるほど、関門両港の一体化が大きな課題となっていた。

これらの動きは直接には港湾の一体的な整備によって国際港である関門両港の機能を強化しようとするものであったが、北九州側の工業力を背景とした輸出入の拠点として、また下関市側の長府地区の重工業地帯の形成に不可欠の海上運送の拠点として、さらには対アジア諸国への軍事戦略拠点としての機能との関連もあり、その後、昭和の時代になってもたびたび政府を巻き込んだ動きとして浮上する。その結果、政府は昭和14年に関門海峡の総合的な改良計画である北九州大総合港計画要綱を閣議決定し、関門航路の拡幅や大水深化、埋め立てや岸壁整備、国道トンネルの早期開通などを内容とする大計画であったが、戦雲立ちこめる中でやがて計画そのものが立ち消えてしまうことになった。

話を関門合併論に戻すと、大正13年に門司視察に訪れた清浦内閣の藤村通信大臣が、関門両港の統一と共に下関市と北九州5市の合併の必要性を述べている。また大正14年には、当時の門司商工会議所会頭であった中野金次郎が『海峡大観』を著し、関門海峡を挟む両市の港湾機能を中心に都市の再編をすべきであるとして、第1段階では、一方で当時まだ複数の市や町に分かれていた下関地区を合併して下関市を形成し、他方で北九州の5市も合併させ、第2段階で下関市と当時の北九州5市を統一して「関門県」あるいは「海峡府」を設置するように提唱している。

昭和に入っても、昭和9年には福岡県知事の下で北九州5市の合併や、下関市を加えた6市合併が真剣に検討された。この6市合併構想は、特別市制とし、東京、大阪に次ぐ全国3番目の都制の実現を目指すもので、平成10年に当時の福岡県総務部長はこの6市合併構想は内務省でも検討されていると述べていた。その内務省は、北九州5市合併問題は地域的必然性があるので民意を尊重するとし、下関市を加えた6市合併構想については当然考慮されるが、これは東京都制解決の後にくる特別市問題と関連するのでしばらく保留するという決定を下した。その後、北九州5市合併問題は福岡県の政治課題となり昭和12年中の合併を目指していたが、旧門司市は下関市を加えた6市合併に固執して、この運動は頓挫してしまう。その後もたびたび5市合併の動きと6市合併の動きが交錯しているが、昭和17年には北九州側の真意の紹介に対して当時の下関市長は、関門北九州6市は国策上からも是非合併して一元的運営をすべきであるが、現状から見て行政的、機構的に時期尚早と市会協議会で一致したと回答した。

戦後になっても、敗戦間際の空襲によって甚大な被害を受けた北九州側の復興と共に、合併問題がまたも浮上するが、5市合併か6市合併かの対立は解けず、結局は昭和38年の5市合併による北九州市発足と共に、下関市との合併問題は公式の場から消えてしまったようだ。

2 いつも沈静化する合併論議

ざっと市史などを紐解いただけでも、以上のような記録が見つかるのであるが、そのいずれも、その都度北九州側に一定の気運を盛り上がらせたものの、やがては沈静化している。昭和38年の北九州5市合併以後すでに40年余りを経ても、いまだに下関市と北九州市の合併問題については、その気運は盛り上がらない。

この状況について、両市、というより正確には幕末の長州と小倉ではあるが、その両者の対立の歴史、あるいは市民の気風が違うという指摘もある。だが、歴史的対立は一時的なものであり、何より北九州市民は官営八幡製鉄所、門司港や若松港の築港などに伴って全国各地から流入した人々の末裔も多く、いまだに過去の対立の影響を受けているとは考えられないし、開放的な気質という人も多い。またこの点について、北九州の旧5市は戦後の高度成長期を迎え、将来の産業基盤など都市のインフラストラクチャーを早急に整備して産業都市としての基盤を確立する必要があり、旧5市の合併を先行させることによって大都市としての財政基盤を確立し、港湾や道路など一応の産業基盤を確立したが、その後は都市間競争の時代に入ったため、港湾都市としての利害が交錯する両市としては合併気運が盛り上がらないはずだという識者もいる。

確かに両市は、特定重要港湾を擁し、港湾整備や船便の獲得を巡るポートセールス、荷主の獲得などで競合関係にある。また、北九州市は九州初の百万都市になったという誇りがあり、他方、下関市の側にも山口県経済の中心地としての地位を築き上げてきた自負もあり、国際都市としての実績もあるので、互いに先にカードを切ることをためらったのかもしれない。あるいは、山口県と福岡県という行政上の区画に跨ることであるために、様々な利害や立場の対立を慮ったのかもしれない。

それにしても今回の大合併の時期に、何の動きも表面化しなかったことに不思議な感覚を覚えるのである。小規模な市町村では、県境を跨る合併や飛び地のような合併が大きな話題になったのに、100年以上も前から必要性が主張されていた下関市と北九州市の合併は話題にすらならなかった。

3 両市の最近の動き

それどころか下関市と北九州市は、違う動きをしていた。北九州市は隣接する福岡県中間市や荏田町との合併論議の渦中であつたし、下関市は地理的・歴史的な関係が深く、消防救急、ゴミ処理、水道などの業務を広域的に行っていた隣接の豊浦郡4町（菊川町、豊田町、豊浦町、豊北町）との合併を推進していた。

北九州市と中間市との合併の動きは、北九州市の側についていえば極めて受動的なものであったといえよう。中間市民の中にはまちが連たんする北九州市との合併を望む人が多いとはよくいわれていたのであるが、公式記録をもとにすれば、平成15年8月に中間市民が中間市選挙管理委員会に北九州市と中間市の合併協議会の設置を求める意見書を提出したことで両市の合併問題が動き出したようである。

しかし北九州市長は、当初から言い出しっぺの中間市に、本当にその気があるのかと念を押して

いたようだ。中間市長が市民の多くはその希望を持っており、中間市議会議員の多くも賛成すると発言しても、きちんと民意を問う住民投票をやりたいと述べていたようである。

中間市では、合併を求める市民が主体となってシンポジウムを開催したりして合併運動を推進し、同年12月にはその動きに押されるように両市議会で合併協議会の設置議案が可決され、翌16年1月には合併協議会が設置された。その後、行政各分野にわたって両市の幹部職員による幹事会や専門部会が開かれ、合併の枠組みや細部が協議されてきた。それらがまとまった後の同年10月末には北九州市との合併を問う中間市民の住民投票が行われ、反対7,246人に対して賛成が16,263人に達し、11月には中間市を北九州市に編入する編入合併方式で18年3月末日に合併するという合併協定書に調印するまで行ったのであるが、平成16年12月24日に開かれた中間市議会で合併関連議案が否決されてしまった。

この間、合併後の市議会における中間市の区域を選出母体とする市議会議員の数や合併直後の任期の特例などを巡ってくすぶり続け、その間に福岡県幹部が政令指定都市である北九州市の膨張は好ましくないという発言があったりして、中間市議会議員の間に合併反対機運が蔓延していった。これによって両市の合併問題は頓挫し、17年3月末で合併協議会は廃止されてしまう。

もっともこの問題には後日談がある。合併特例法による期限内に合併することができず、これに不満を持った中間市民が17年4月に中間市議会のリコールを請求する動きに発展する。有権者数の3分の1を上回る14,198人の書名を添えて中間市選挙管理委員会に請求するが、選挙管理委員会は1,886人の署名を無効と判定した。市民の会は、このうち同一筆跡を理由に無効とされた1,234人分の書名を再度精査してその一部について異議申し立てを行っていくのであるが、やがてこの動きは徐々に尻すぼみしてしまうことになる。

この北九州市と中間市の合併問題については、公式の場での動きとは別に、両市の市民の間でもさまざまな議論がでた。総じて、北九州市内で働く人たちが多い中間市民の側は合併賛成論者が目立ったが、北九州市民の側は合併のメリットがあるのかと疑問を口にする市民も多く、醒めた見方をしている人が多かったように思われる。住民投票ひとつをとっても、中間市民の民意を確かめたいとする北九州市長の提案で合併を望む中間市側だけで行われたが、北九州市側での住民投票を望む声は大きくならなかった。吸収する側の立場であったことに加え、メリットが少ないとクールに見ていた市民が多かったということではなかっただろうか。だからこそ、中間市との合併が立ち消えになったときも落胆の声は極めて小さかったように思える。

合併問題に関していえば、北九州市と隣接する荏田町との合併を模索する動きが水面下であったようである。北九州市側にとっては、日産自動車九州工場など自動車関連産業が進出して地方交付税の不交付団体でもある荏田町を取り込むことは、財政面でも産業面でも大きなメリットがある。荏田町には港湾も整備され、新北九州空港も北九州市と荏田町の沖合に埋め立てられているので、都市を支える産業インフラや交通インフラとしても充実したものとなる。荏田町に昔から住む町民は別として進出企業に働く人々の中には、工場と港湾は充実しているものの、市街地の整備が進んでおらず、文化施設や教育施設が不十分でまちに潤いが少なく、荏田町は北九州市と合併すべきだという声は根強い。

これらの声を背景に合併を模索する動きもあったようだが、財源が豊かな苅田町の執行部や議員の中には、スリム化を強いられる北九州市との合併をためらう空気が強いという。そして、ここでも福岡県が介入して、合併論を押さえつけたという話を聞く。

いずれにしても合併話が頓挫した北九州市とは対照的に、下関市は隣接する豊浦郡4町との合併にひた走った。平成13年10月に「下関市・豊浦郡4町広域合併調査研究会」を設けて合併に関するシミュレーション調査を行い、同15年2月にはこれらの市町村は山口県から合併重点支援地域に指定された後、同年3月「下関市・豊浦郡4町合併協議会」を設けて合併に関する具体的な協議を進め、ついに平成17年2月13日にはこれらの1市4町は対等合併を果たして、人口は301,097人に、面積は715.79平方キロメートルと、山口県下最大の都市として生まれ変わることになったのである。

合併に先立つ平成15年7月に行われた1市4町の住民に対する意識調査によれば、全体としては、合併に当たって医療体制の充実、高齢者や障害者への介護福祉体制の整備、雇用機会の確保、公共交通機関の整備充実などに優先して取り組むべきとする声が多く、多くの市民が暮らしやすさの充実を求めている。また、旧下関市民には商工観光産業の振興や青少年の遊びの場の整備、国際交流の推進などを求める声が多く、旧4町民には農林業の振興や上下水道の整備、商業の活性化による買い物などの利便性の向上を望む声が多い。合併の可否に関する意見の中では、旧下関市民の中から面積が3倍になって行政サービスの低下を心配する声もあるし、合併によって周辺に位置づけられる旧町民の不安を訴える声もある。さらに合併の枠組みに関して、将来的には北九州市との合併を求める声もある。

この下関市が周辺の4町との合併によって広大な市域を抱えることになったことの可否は将来の論評に委ねるとして、合併に至るまでにはこのようにさまざまな意見が出ているが、この合併には関係市民・町民の反対の声は小さく、山口県も積極的に後押ししたようである。

以上で見てきたとおり、今回の平成の大合併では関門海峡を挟む両市の合併は、公式にはまったくといってよいほど論議の俎上に上がらなかった。だが果たしてこのままでよいのであろうか。

4 北九州市と下関の現状

北九州市と下関市は、狭いところではわずか700メートル足らずの関門海峡を挟んで対峙し、共に古くから、共通の財産である関門海峡を活用して発展してきた都市である。内外の船舶が通行する交通の要衝であることや、本州と九州との接点であるという地勢上の重要性、その故に果たし得た歴史的な重大事件など、これまでの両市は関門海峡の恵みを享受してきたといえる。

両市は、西日本有数の港湾を擁し、特色ある素材・機械などの製造業も盛んであり、西瀬戸内国立公園などの観光資源にも恵まれている。両市の間では人の動きもかなりある。平成12年の国勢調査第2次基本集計結果によれば、同年時点で下関市から北九州市に通学する15歳以上の通学者は1,296名、通勤者は4,815名の合計6,111名、北九州市から下関への通学者577名、通勤者3,225名の合計3,802名で、合わせて9,913名の市民が毎日行き来している。

ところがこの両市とも、最近はやや勢いが弱い。共に福岡県と山口県の中核的な都市であり、県勢の

中核をなしてはいるが、いずれも県の中心都市としての機能を持てないために人・モノ・カネ・情報などを集める機能が弱く、将来的な発展が期待できない状況にある。両市とも昭和 40 年以降、人口は低迷し、製造品出荷額についても長期低落傾向にある。北九州市の側では、新日本製鐵などの基幹産業が新産業都市等に新たな製造基地を設け、従業員や関連企業の社員も家族共々移り住む「民族の大移動」があったし、下関市の側も基幹産業であった水産業の不振によって食料品産業や造船業が大打撃を受け、その多くが撤退してしまった。海陸の交通拠点としての往時の賑わいも、関門橋や山陽新幹線の開通という高速交通基盤の整備によって単なる通過都市となってしまった。地域経済の活力は低下する一方である。

それに加えて、我が国の状況は、経済のグローバル化、国内の一極集中、人口減少と少子高齢化の加速、国と地方自治体双方の財政難による事業縮小などに伴い、地方都市は今後ますます疲弊することが予想される。このため両市は、自らの努力で都市としての生き残りを模索することが求められている。つまり両市とも、都市機能の整備と民間投資の導入によって地域経済を立て直し、活力を取り戻すことが至上命題なのである。

5 増え続ける両市の交流事業

両市では既に観光や文化などいくつかの行政分野で連携事業に取り組んでいるが、両市の関係を更に密接にして、行政・市民・産業の相互依存性を高め、集中投資を可能にすることによって行政投資と民間投資を呼び込み、単なる関門都市圏ではなく関門経済圏を形成できる可能性を持っている。そして地方分権が現実的になってきた今こそ、その実現に向けて都市の自立を進める独自の戦略を確立する極めて重要な時期であると考えているのである。

この点について、2003 年 9 月 13 日の毎日新聞に掲載された末吉興一北九州市長と江島潔下関市長の対談は、非常に興味深い。末吉市長は「合併とかの話は持ち出さず、日本海峽フォーラムや東アジア都市会議、学問的な研究や海峽花火大会など共通でやれるものを積み重ねてきた。競争すれば重複投資で効率が悪くなる。出発点は互いに同じものを造らないということ」といい、江島市長も「北九州市の響ホールに負けないものを造ろうという声もあるが、そういう時代ではなくなった。関門地域で共有できる財産は互いに使う」と述べている。

確かに両市の連携はかなり濃密になってきた。先の対談で末吉市長が代表例として挙げた日本海峽フォーラムは、北九州港開港 100 周年、下関市制 100 周年を記念して平成元年に始まった。下関市、北九州市、青森市、函館市の間で、海峽都市の連携と交流を目的とした新しいスタイルのフォーラムを開催してきており、第 17 回目に当たる今年度は、昨年 10 月北九州市において「海峽都市ブランドの創造と発信」をテーマに開催された。

また、平成 3 年に始まった東アジア都市会議は同 16 年 11 月、環黄海経済圏の潜在力を活かし、関連の都市・地域の連携を核とした新たな産業政策、企業育成政策、雇用拡大に結びつく地域連携の検討を行うために、下関市や北九州市を含む日中韓の 10 都市の市長会議と共に商工会議所を主体とする経済人会議を加えた「東アジア経済交流推進機構」に衣替えをした。これらのほかにも、両市は同 2 年に関門地域行政連絡会議を設立して、交流を深める上で生じる行政課題を解決するた

めに相互の連絡調整や調査研究なども行って関門地域の活性化を図ろうとしている。

両市が基本的に交流連携を進めるとのスタンスに立てば、やれることは無数にある。現に、関門地域の貴重な財産である関門の景観を一体のものと捉え、将来にわたって保全し、あるいは育成し、子々孫々まで継承していくために、両市で同じ「関門景観条例」を制定し、平成13年から施行している。景観について、県域を越えた自治体が同一名称、同一条文の条例を制定するのは全国で初めてだそうだ。同16年には日本でも最大級の県域を越えたエリアを「関門景観形成地区」に指定し、景観誘導のための「関門景観形成指針」を定めるなど関門景観の整備を推し進めようとしている。

また、北九州市小倉北区の馬島への給水は、下関側から六連島を経由して給水されるようになった。水道事業ではこのほかにも、関門トンネルを経由して北九州市水道局と下関市水道局の配水管を連結し、非常時に送受水ができるようにして、渇水や事故などの非常時に水融通を行うことも準備が進んでおり、本年4月からは緊急時の運用が可能になる。

さらに北九州市と山口県西部地域との交流を促進し、圏域を越えた経済圏の活性化に向けて、新たな関門海峡道路の建設を両市が共同で国に要望しており、時刻表を気にせずいつでも乗れる直通列車の運行を目指す関門シティ電車も構想されている。これらの連携事業は、両市域を一体的なものとして初めて可能となる基本的な都市のインフラストラクチャーを強化する問題である。関門ツインフロントプロジェクトも同様であろう。単なる交流事業とは異なり、行政上の境界を取り除く強力な第一歩と大いに評価してよいのではないだろうか。

もちろん行政上の枠組みだけでなく、両市民の活発な交流が進んで初めて関門の一体化が進む。その意味では最近では、両市民の相互交流を促進する動きが随分活発になってきた。関門地区を舞台に民間や行政が推進する両市の交流事業には、昭和63年から始まった海峡花火大会のほかにも、維新海峡ウォークや平成2年から始まった海の日海峡クルージングなどがあり、大いに人気を博している。

関門海峡のパノラマや点在する門司港レトロなどの観光スポットの価値を両市の市民は自覚し、誇りを持つべきであるし、これらの貴重な財産を外に売り込むことは、地域の活性化にとって是非とも必要なことである。関門の歴史や文化などをあらためて振り返り、その意義や恩恵を再認識するために同14年度から始まった関門海峡・温故知新塾もそのひとつの動きであろう。同9年に設立した関門海峡観光推進協議会を母体に観光客の誘致や宣伝を行い始めたことは当然である。

しかし関門だけを舞台としていたのでは、両市の交流は進まない。関門という海峡周辺の交流から両市の全域にわたる交流に進んでいくことができるかが課題となる。そのような観点で両市の連携を見てみると興味深い。平成14年度から両市民の交流や連携を深めるために、両市の広報紙でイベントや祭りなどの情報を相互に掲載し始めた。同15年からは65歳以上の高齢者が両市の文化施設等を無料や割引で利用できるようになったし、両市の図書館で双方の市民が図書の貸出利用ができるようになった。また北九州都市圏の中学生までのこどもたちに、歴史や文化、自然に接する機会を増やして心の豊かさを育もうと、同年度から始まった北九州市内の文化施設を無料で鑑賞できるこども文化パスポートを発行する事業に、昨年度から下関市も参加し、鑑賞できる施設が大幅

に充実した。

このように、両市の全域を舞台に市民交流を促進する行政上の仕掛けは既に始まっている。このような動きをもとにして、下関市民と門司区民が中心であった関門の交流は着実に両市全体に波及しつつある。北九州演劇祭への下関市の劇団が例年参加するようになったことはそのひとつの現れと見ることができる。

6 新たな関門合併論に向けて

しかし、このような北九州・下関両市の市民交流を進めることだけが両市の将来戦略ではあるまい。両市の交流を促進しているのは、将来さらに一体的な関係にまで昇華することを目的としていなければ都市戦略とはいえないであろう。

先に紹介した両市長の対談では、江島下関市長は「関門バーチャルシティをつくって関門市民を実感できるような行政サービスを提供できればいい」「合併特例法の期限までに豊浦郡4町との合併の話を進め、次に長門市との合併を視野に入れて下関経済圏を形成したい」「その次にくる県との問題では、関門エリアは先頭を切れるのではないか。県が介在しない地域の在り方のお手本を示せるのではないか」と述べている。司会者の「関門特別市は、道州制の話の中で、存在しうる市のモデルケースになるのでは」という問いに、末吉北九州市長は「これまでの関門連携の取り組みを通じて可能性はある」と述べている。このように、両市長とも、「関門特別市」への取組みを否定していない。将来的な含みを残した発言である。

問題は、第1に、将来的な可能性を匂わせる程度で、両市が共に経済面や生活面での利害を共通し、日常生活圏や経済圏との重なる部分を増やしていけるかどうかである。両市の都市機能の整備と民間投資の導入によって地域経済を立て直し、活力を取り戻すことが可能になるかである。第2に、「関門特別市」のような両市の特別な法的関係を確立できるかどうかである。

第1の問題に関していえば、もともと企業の経済活動は広域化しているというだけでなく、両市の企業には異なる業種が多く相互依存の関係が小さいために、両市の企業間の取引はそれほど多くはない。加えてというべきか、あるいはもっと重要な変化というべきか、山口県や九州におけるさまざまな活動の中で福岡市の存在感が日増しに強まっているという事実である。北九州市や下関市にあった企業の支店や営業所は福岡市の支店に統合されたり、社員を削減されて福岡支店に吸収されたりする事態が進んでいる。このような動きは最近の企業の効率化で拍車がかかっているように見受けられる。市民の行動にしても、福岡市に通勤通学する両市の市民は北九州・下関市間で通勤通学する市民よりも多くなってきた。さらに遊びで福岡市に出かける市民も増加しているのが実態のようである。行政にしても、5で紹介したような分野では協力関係にあるが、個別の開発事業などを見ると将来の一体化を前提とした都市開発と思えないような事例が多い。これでは、両市の行政投資の効率化や両市への積極的な民間投資はおぼつかない。

そういう状況の中で関門生活圏と関門経済圏を実現するためには、これまでの友好的な事実上の協力だけではなく、さらに一步を進めて、両市の行政、産業界、市民が一体となって、交通、情報、学術、経済などの各分野で、関門地域が山口・福岡両県や九州の中で最も充実した拠点となる

ような努力を続けることが必要となる。都市開発のようなハード面にしても、将来の統合を前提に立地や機能を考えるという努力をしておかなければならない。

第2の問題に関しては、両市を一体化する「関門特別市」のような法的可能性や実現可能性を具体的に検討し、可能であれば、将来の両市の統合（合併）を明確に打ち出して、それに向けて両市民の意識を糾合することが必要になる。

7 県境を超える合併の法的可能性

とはいえ、この両市の統合（合併）の問題は、他の場合と異なって、そう簡単ではない。県境を跨る合併であるために、何らかの形で県境の変更が必要となるからである。今回の平成の大合併における県境を超えた合併は、初期には何件も話題になったが、結局は岐阜県中津川市と長野県山口村の1件だけであった。

もともと地方自治法では、地方公共団体の区域は従来の区域を基礎とするものであって、その後の事情の変化によって区域の変更が行われることを予定している（第5条第1項）。地方公共団体の区域の変更には、地方公共団体の「廃置分合」や「境界変更」と、埋立地のような従来地方公共団体の区域に属しなかった地域の「編入」がある。このうち「廃置分合」という区域変更の態様は、旧来の地方公共団体を廃止して複数の地方公共団体にする「分割」、旧来の地方公共団体の一部の区域を新たな地方公共団体とする「分立」、複数の地方公共団体を廃止してその区域全体をひとつの地方公共団体とする「合体」、特定の地方公共団体を廃止してその区域を別の地方公共団体の区域とする「編入」に分類されているが、これらはいずれも地方公共団体の設置又は廃止を伴う区域の変更である。これに対して「境界変更」は地方公共団体の設置や廃止を伴わずに区域が変更される場合をいう。

前述のとおり地方自治法は、法施行時の地方公共団体の区域をそのまま認め、廃置分合や境界変更による区域の変更しか認めていない。ところが都道府県の廃置分合や境界変更については、国家全般にわたる政治行政上の重大な影響があることに鑑み、これを行うときは特別法で定めるとされているのである（同法第6条第1項）。

ただし、都道府県の境界にわたって境界変更があったときや、従来地方公共団体の区域に属しなかった地域を市町村の区域に編入するときは、都道府県の境界も自ずと変更するとされていた（改正前の同法第6条第2項）。ここでいう「市町村の境界変更」には、甲県A市と隣接する乙県B町が存続したまま境界変更を行う場合のほか、B町を廃止してその区域をA市に編入する場合も含むと解されてきた。しかし、乙県B町がそのまま甲県に属したいという場合は都道府県の境界変更にあたるため、この場合は特別法が必要になるものとされていた。また、従来の甲県A市と乙県B町を廃して、それらの区域をひとつにして甲県C市としたい場合も、まず特別法を定めて都道府県の境界変更を行った後に、地方自治法7条の定めに従って手続をすべきといわれていたものの、具体的な手続は明らかではなかった。

これが平成16年の一部改正によって、「都道府県の境界にわたって市町村の設置又は境界の変更があったときは、都道府県の境界も、また、自ら変更する（同法第7条第2項。下線筆者）」とさ

れた。従来までの解釈を前提にすれば、このような場合はまず特別法によって境界変更が必要であったものが、特別法がなくても新たな市町村を設置する道が開かれたのである。その結果この場合は、関係地方公共団体—この場合はA市とB町、甲県と乙県—がその議会の議決を経て総務大臣に承認を申請し、総務大臣がC市の属すべき県とC市の設置を定め、その旨の告示によって効力を生じることとされたのである（同法第7条第3項～第8項）。

したがって、北九州市と下関市の合併自体に関する法的障害はなくなったといってよい。問題は山口県、福岡県のいずれの県に属させるかである。この決定によって、属すべき県の名称も変わるし、将来の道州制でどの州に属するかも変わってくる。しかしこれは難しい問題である。それぞれの市民の郷土への愛着は強いし、何よりも政治的、行政的なバランスが大きく変化するために様々な利害関係者が登場し、容易に決着の付かない問題であろう。

だが、この感情やしがらみを抜け出さなければ、両市の統合は実現できないのである。北九州市と下関市の市民が両市の現状を十分に理解し、活力ある都市をつくるためには統合しかないという思いが強くなってくれば、自ずとしがらみを脱することも可能であろう。

8 「関門県」構想の法的可能性

それでは、中野金次郎がかつて提唱したように、下関市と北九州市の合併によって、山口県にも福岡県にも属さない新たな「関門県」あるいは「海峡府」の設立は可能であろうか。つまり、都道府県の廃置分合、それも1県1市の可能性である。この点について先ほどの例を使えば、従来の甲県A市の区域に丙県を設置するという分立さえ認められれば、丙県と乙県の境界変更により、乙県B町を廃してその区域を丙県に編入することは可能であろう。問題は、丙県を設置することの法的可能性である。

もともと都道府県の廃置分合や境界変更は国全体に対する政治行政上の影響がすこぶる大きいため、特別法で認めない限り行うことができないとされてきた。しかしながら我が国の地方公共団体の区域は、一方で交通や通信の発達、情報技術等の飛躍的向上に伴って住民の行動範囲や日常生活圏は拡大し続け、他方で地方公共団体の果たすべき機能が質量両面で飛躍的に拡大強化されつつあることに伴って、行財政基盤の拡充強化が強く求められている。

だからこそ、地方自治法第2条第15項では「地方公共団体は、常にその組織及び運営の合理化に努めるとともに、他の地方公共団体の協力を求めてその規模の適正化を図らなければならない」とされてきた。今次の平成の大合併においても、国と地方の財政危機を背景に、地方分権の受け皿となる市町村の規模も適正化を急ぐべきだとして合併が積極的に促進されてきたことは、これまで見てきたとおりである。この趣旨は都道府県についても当てはまり、道州制が論議の対象として再度浮上し、今や検討の俎上に上がっていることは周知のとおりである。

その一方で平成16年の地方自治法の改正で、特別法によらずに都道府県の合併の道が開かれた。すなわち、2以上の都道府県の合併は、従前の都道府県の廃止と新しい都道府県の設置という形をとる対等合併であろうと、都道府県の廃止と他の都道府県への編入という形をとる吸収合併であろうと、関係都道府県の申請に基づき、内閣が国会の承認を経て定めることが可能となったのである。

(同法第6条の2)。

この規定が新設されたことや道州制の論議が俎上に上がっていることを併せ考えると、現在の都道府県の規模を大きくすることは認められても小さくすることは認めないという趣旨と解さざるを得ない。特別法によって解決を目指そうとしても、両県だけではなく全国の政令指定都市の動きにも関係することで、そう簡単に目処がつくような話ではない。したがって、「関門県」や「海峡府」を日本の府県と同じものとしようとする以上、中野金次郎の壮大な夢をかなえることは、現在の法制上はできなくなっていると考えるのである。

なお、特別市については、現行の地方自治法に規定されていない。その権能や機能をどう法的に構成するかにもよるが、府県と同じ位置づけを求めることは、法的整合性の見地から困難であろう。また、府県に属しながらそれに近い機能を持たせようとするのであれば、現行の政令指定都市と同じことになる。この場合、どの県や州に属するかが大問題となることは7で述べたとおりである。また政令指定都市の肥大化は、府県の嫌うところであろうことは3でも述べたとおりである。

そうすると、廃県となる道州制の実施をにらみ、道州制の中で政令指定都市を特別市として特別の権能を持ったせることを、政令指定都市の協働で模索することが最も着実な動きにあるかもしれない。そのためには、現在まで育んできた両市の協力関係をさらに進めて、例えば港湾施設の管理運営のようなこれまでは競争相手であった業務についても、県境を超えて一部事務組合や広域連合を形成してさらに強力に進めるようにすることが必要になる。それによって両市の市民、議員、職員、さらに企業の意識の上でも一体感を醸成し、共通の郷土意識を固めることや、経済的にも相互依存関係を強固にすることが必要になっていると感じている。

IV. おわりに

以上見てきたように、北九州市と下関市が合併することは、社会経済上の要請は強いし、法的にも可能であると思われるが、現実の合併となると、政治的にも行政的にも予想される障害は大きく、現時点では早急な実現に悲観的にならざるを得ない。

しかし、これからの時代における両市の都市戦略として、統合することの必要性は非常に高いと感じている。地方分権がさらに進んだ将来は、自分たちの住むまちの行政サービスの内容や水準を自ら決めると同様に、まちの規模や所属についても、政治に口を挟まれることなく、自分たちで決めるということが可能になるかもしれない。あるいは県や州の境界が無意味になる日が来るかもしれない。現在の政治や行政の枠組みの中で長い間培われてきた固定観念にとらわれることなく、自由な発想で私たちのまちをよくする方向に世の中を変えていきたいものである。

(参考資料)

- (1) 『北九州市史』 北九州市役所編 1986年
- (2) 『下関市史』 下関市編 1958年
- (3) 『海峡大観』 中野金次郎著 東京国文社 1925年

- (4) 『地方財政の状況』 総務省自治財政局財務調査課 2005 年
<http://www.soumu.go.jp/iken/zaisei.html#futukaikessan>
- (5) 『平成16年度地方公共団体定員管理調査結果』 総務省自治行政局公務員部給与能率推進室 2005 年
http://www.soumu.go.jp/c-gyousei/teiin/pdf/2005date_1.pdf
- (6) 『新しいまちの新しいチカラ 市町村合併』 総務省自治行政局合併推進課 2006 年
<http://www.soumu.go.jp/gappei/index.html>
- (7) 『地方自治法の概要』 松本英昭著 学陽書房 2005 年
- (8) 『日本の地方分権』 村上順 弘文堂 2003 年
- (9) 『関門地域の潜在力と交流可能性』 畦田隆史 九州経済調査月報 2001 年 3 月号
- (10) 『"回想" 五市合併』 For You 「北九州に強くなろうシリーズ」 福岡シティ銀行 2000
- (11) 『地方制度改革』 横道清孝編著 自治体改革1 りょうせい 2004

第6章 国際物流における関門地域の連携に向けた課題

——ベンチマークとしての韓国「経済自由区域」——

尹 明 憲

I. はじめに

関門地域研究会は平成6年度に活動を開始して今や12年を経過しているが、共同研究で最初のテーマとなったのは「関門港の現状と課題」(『関門地域研究』Vol.3・5)であった。この間に港湾及び海上物流を取り巻く環境は内外ともに大きく変化した。1990年代には北九州市においても下関市においても日本の「市場開放」を促す施策として実施された輸入促進地域(FAZ)事業が推進された。2000年代に入ると、長引く構造不況を打開する方策として「構造改革特区」が実施されるようになり、両市とも港湾を基盤とした国際物流を主要分野とした特区構想(北九州市の「国際物流特区」、下関市の「東アジア・ロジスティック特区」)を打ち出し、現在に至っている。しかし、関門地域研究会の最初の共同研究のモチーフとなっていた関門地域での港湾運営での広域連携は未だ実現されずに現在に至っており、当研究会の「宿題」として残されていると言える。港湾の広域連携の必要性は、近年の東アジアの国際物流動向を見ると、なおさら大きくなっている。

東アジア国際物流の将来を展望する上で注目すべきは、世界貿易の中で中国の存在が大きくなるとともに、FTA締結の動きに見られるように各国・地域間の相互依存が強まっていることである。このような展望を踏まえて、韓国では「東北アジア物流中心」の基盤構築を政策課題として打ち出し、それを実現するために「経済自由区域」事業を推進している。この「経済自由区域」事業は2010年までの期間を第1段階、2020年までの期間を第2段階とする長期計画として実施されている。

北九州市及び下関市の構造改革特区は、規制緩和を通じて地域にとって裁量を広げ、国際物流を基盤として地域経済の活性化を図ろうとするものである。しかし、韓国の「経済自由区域」では物流産業分野をはじめとする多国籍企業の誘致を目的としており、外資系企業にとって魅力的な経営環境を提供するために規制緩和も比較にならないほどのスピードで推進している。現状では「特区」事業は関門地域よりも韓国が先行していると言わざるを得ない。

そこで、本稿では中国、韓国での現況を踏まえて、関門地域における国際物流での広域連携のあり方を考察することとする。本稿では、まず近年の東アジア国際物流を概観するとともに釜山港の動向を明らかにし、次に韓国の「経済自由区域」について政策的意義及び経緯とそれぞれの該当区域での特徴などについて述べる。最後に、国際物流を巡る韓国側の動向を踏まえて関門港の現状と課題について論じることとする。

Ⅱ．東アジアにおける国際貿易・物流の動向

1. 全般的概況

2002 年基準で全世界コンテナ貨物取扱量は 266 百万 TEU であるが、このうち東アジアは 123 百万 TEU で 46.2%を占めている。特に、東北アジア地域（韓国、日本、中国、香港、台湾）は 84 百万 TEU（輸出入貨物 66 百万 TEU、積換貨物 18 百万 TEU）で全体の 31.6%を占有している。2010 年には全世界コンテナ貨物取扱量は 468 百万 TEU～423 百万 TEU と展望されており、東北アジア地域は 147 百万～136 百万 TEU と予想される。

韓国コンテナ埠頭公団が行った調査研究にしたがって、東北アジア地域内でのコンテナ貨物取扱量と処理能力を示すと、表 1 の通りである。それによると、韓国については 2002 年には施設所要

表 1. 東北アジア域内コンテナ物動量及び処理能力展望

単位：百万 TEU

区 分	2002	2003	2004	2005	2010
韓 国					
処理能力(A)	8.8	11.5	12.8	18.9	30.0
施設所要(B)	11.9	12.2	13.8	19.2	29.7
B/A(%)	135.2	106.1	107.8	101.6	99.0
日 本					
処理能力(A)	17.9	19.1	19.8	23.0	26.0
施設所要(B)	13.1	13.8	14.2～14.6	14.5～15.3	16.1～19.2
B/A(%)	73.2	72.3	71.7～73.7	63.0～66.5	61.9～73.8
中 国					
処理能力(A)	31.0	34.4	38.4	42.9	55.5
施設所要(B)	29.3	33.4	37.1～37.5	40.9～41.6	60.2～63.1
B/A(%)	94.5	97.1	96.6～97.7	95.3～97.0	108.5～113.7
中国北部					
処理能力(A)	8.2	9.5	11.3	13.2	18.5
施設所要(B)	7.2	8.3	9.5～9.6	10.6～10.9	16.6～17.7
B/A(%)	87.8	87.4	84.0～85.0	80.3～82.6	89.8～95.7
中国南部					
処理能力(A)	22.8	24.9	27.1	29.7	37.0
施設所要(B)	22.1	25.1	27.6～27.9	30.3～30.7	43.6～45.4
B/A(%)	96.8	100.5	101.8～102.8	101.7～103.3	117.8～122.6
香 港					
処理能力(A)	18.6	19.1	21.2	21.2	21.2
施設所要(B)	18.7	19.8	20.7～20.9	21.5～22.0	24.8～27.2
B/A(%)	100.5	103.7	97.6～98.6	101.4～103.8	116.9～128.3
台 湾					
処理能力(A)	13.8	13.8	13.8	13.8	16.8
施設所要(B)	11.2	11.9	12.5～12.6	13.1～13.3	15.9～16.8
B/A(%)	81.2	86.2	90.6～91.3	94.9～96.4	94.6～100.0

注：韓国の 2005、2010 年数値は、2006、2011 年基準である。

資料：韓国コンテナ埠頭公団『上海及び北中国港湾の発展が及ぼす影響と対応方案研究』、2004. 1 .

規模に比べて処理能力が大きく下回っていたが、次第に港湾建設が進捗して将来的には所要規模に見合う処理能力が実現されると展望されている。日本については、処理能力に対する施設所要の比率、すなわち港湾の稼働率は 60～70% 台とされているのに対して、中国南部及び香港地域では所要される施設規模に比べて処理能力が不足すると予想されており、特に中国南部（上海港を含む）では港湾建設が進められ処理能力が拡充される以上に貨物取扱量が急激に増加すると見なされている。中国北部については 2010 年に処理能力の不足は生じないと予想されているが、上海港を含めて北部主要港湾についてコンテナ需給展望を見ると、将来コンテナ貨物処理能力の不足が 2010 年の 2～5 百万 TEU から 2015 年には 9～16 百万 TEU に拡大していく（表 2 参照）。

表 2. 中国北部主要港湾別コンテナ需給展望

単位：百万 TEU

区 分		2002	2005	2010	2015
取扱量 (A)	小 計	15.77	23.89～24.48	37.83～40.40	50.24～56.46
	大連港	1.3	1.98～2.02	2.97～3.17	3.97～4.46
	天津港	2.4	3.58～3.67	5.51～5.88	7.06～7.92
	青島港	3.4	5.12～5.25	8.13～8.70	11.04～12.47
	上海港	8.6	13.21～13.54	21.22～22.65	28.17～31.61
処理能力 (B)	小 計	15.80	23.33	35.56	40.96
	大連港	1.80	3.30	3.30	3.30
	天津港	2.40	3.53	5.26	5.26
	青島港	3.60	5.60	9.00	9.00
	上海港	8.00	11.90	18.00	23.40
過不足 (B-A)	小 計	0.03	0.44～-0.16	-2.27～-4.84	-9.28～-15.50
	大連港	0.45	1.28～1.32	0.13～0.33	-0.67～-1.16
	天津港	-0.01	-0.05～-0.14	-0.25～-1.62	-1.80～-2.66
	青島港	0.20	0.35～0.48	0.30～0.87	-2.04～-3.47
	上海港	-0.61	-1.31～-1.64	-3.22～-4.65	-4.77～-8.21

資料：表 1 と同じ

この需給予測にしたがえば、中国北部で処理されないコンテナ貨物が発生するので、日本・韓国の周辺港湾に向かい、トランジット（積換）貨物としての需要として現れることにもなる。このような需給予測が妥当性を持つかどうかは需要側と供給側それぞれについて条件を検証しなければならないだろうが、韓国は「東北アジア物流中心」として中国発のコンテナ貨物のトランジット需要を取り込むことを前提にコンテナ港湾建設を行っていると思われる。

Ⅲ. 釜山港の動向

筆者は、韓国物流拠点としての釜山港の状況を検討したことがあるが¹、それによると、1994 年時点でコンテナ取扱実績は約 357 万 5 千 TEU であり、取扱量で世界 5 位の港湾であった²。その内訳を見ると、輸出 169 万 4 千 TEU（47.4%）、輸入 153 万 7 千 TEU（43.0%）、トランジット 29 万 7 千 TEU（8.3%）と表れていた。

次の表 3 は、2002 年から 2005 年前半までの釜山港のコンテナ処理実績を示している。これによ

ると、ちょうど10年を経過した2004年には1149万2千TEU（3.2倍増）に達している。ここで注目すべきは、内訳としてわずか8.3%を占めるに過ぎなかったトランジット、すなわち釜山港を中継地とする積換え貨物が41.7%に相当する479万2千TEUにまで急増したことである。周知のように、阪神大震災が起こった1995年以降被害を受け稼働できなくなった神戸港の代替港として特に西日本の地方港湾からの集荷を増やしてハブ港湾としての機能を高めて、また1997～98年の経済通貨危機の際に輸入の大幅な減少を見た。そして現状では、表3に見るように、トランジットが輸出と輸入を上回っており、釜山港の環黄海地域及び東北アジアの国際物流拠点としての位相を窺うことができる。

表3. 釜山港のコンテナ処理実績

単位：千TEU、%

	2002 年	2003 年	2004 年		2005 年 1～6 月	前年同期 対比増減率
			年 間	1～6 月		
総 計	9,390	10,408	11,492	5,632	5,852	3.9
輸 入	2,729	3,029	3,286	1,607	1,630	1.5
輸 出	2,729	3,006	3,309	1,645	1,622	-1.4
トランジット	3,887	4,251	4,792	2,319	2,564	10.5
沿 岸	44	122	105	61	36	-41.0

資料：釜山発展研究院東北アジア物流研究センター『東北アジア物流動向』第22号、2005年8月、46頁。

入港船舶については表4の通りである。同じく1994年の時点では17,065隻であったので、10年余りで約2.8倍に増加したことになる。ちなみに、表4ではコンテナ船は、外航・内航を問わず、別項目として分類されている。

表4. 釜山港の船舶入港実績

単位：隻、%

	2002 年	2003 年	2004 年		2005 年 1～6 月	前年同期 対比増減率
			年 間	1～6 月		
総入港隻数	46,321	47,271	48,671	25,134	23,736	-5.6
外 航 船	26,166	27,275	27,855	13,941	13,764	-1.3
内 航 船	20,155	19,996	20,816	11,193	9,972	-10.9
コンテナ船	11,625	12,654	12,683	6,365	6,282	-1.3

資料：釜山発展研究院東北アジア物流研究センター『東北アジア物流動向』第22号、2005年8月、47頁。

韓国では港湾の事情で入港する船舶がすぐに接岸できないことが珍しくなく、外港で長時間にわたって待機しなければならない状態を「滞船」と呼んでおり、釜山港での滞船船舶数と滞船率は1994年に840隻、4.9%、1995年にはそれぞれ1,601隻、8.8%を示していた。釜山の場合には、地理的条件から山地が迫っており平地が狭小であるため、港湾周辺で十分なコンテナヤードが確保できなかったこともあり、滞船滞貨問題が釜山港にとっての弱点であった。筆者は、その根本的な原因は港湾施設の不足であり、釜山港における1995年の港湾施設確保率は65%（施設所要貨物8500万トン、荷役能力5500万トン）、コンテナ埠頭の施設確保率は49%（施設所要貨物456万TEU、

処理能力 222 万 TEU）に過ぎない、と指摘したことがある³。

しかし、最近の滞船率の状況を見ると、2004 年の入港外航船数 27,855 隻に対して、滞船隻数は 310 隻、滞船率 1.1%という実績であり、入港船舶が急増しても滞船は絶対数でも減少していることが分かる。釜山港での滞船問題が緩和されたのは、処理データの電子化や荷役機材の更新などによる荷役作業の生産性を向上するとともに、港湾施設の増設を引き続き実施してきたことに依拠すると考えられる。

表 5. 釜山港の船舶滞船率

	2002 年	2003 年	2004 年		2005 年
			年 間	1～6 月	1～6 月
入港隻数	26,166	27,275	27,855	13,941	13,764
滞船隻数	322	381	310	159	147
滞 船 率	1.2	1.4	1.1	1.1	1.1

資料：釜山発展研究院東北アジア物流研究センター『東北アジア物流動向』第 22 号、2005 年 8 月、47 頁。

1994～2004 年の 10 年間では既存の子城台、牛岩、神仙台コンテナターミナルに加えて、第 4 段階開発事業として計画されていたカンマン（98 年開場）及び新カンマン（2002 年開場）コンテナターミナルが新規に稼動するようになった⁴。その結果、コンテナ専用埠頭では 5 万トン級の船舶 16 バース、2 万トン級以下の船舶 5 バースを備えている。表 6 は今後建設事業が予定されている釜山新港湾計画を示している。釜山新港湾は、後述する釜山・鎮海経済自由区域に隣接した地区に建設が計画されており、最終的にはコンテナターミナル 30 バース、荷役能力 804 万 TEU に上るまで拡充する計画である。なお、釜山新港湾については、既に 2006 年 1 月に完成した 3 バースを部分的に開港したことが新聞でも報じられている⁵。

表 6. 年次別船席及び荷役能力確保計画

	計	単位：バース、万 TEU						
		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
船席数	30	3	3	1	11	4	3	5
政府	5	—	—	1	4	—	—	—
新港湾(株)	16	3	3	—	3	4	3	—
コンテナ公団	9	—	—	—	4	—	—	5
累積船席数	30	3	6	7	18	22	25	30
累計荷役能力	804	90	180	191	443	564	654	804

資料：釜山広域市資料

IV. 韓国の経済自由地域

前節で見たように、韓国の物流拠点としての釜山港はこの 10 年余りで大きく変貌し、今後さらに東北アジアの物流基地＝ハブ港湾（Hub Port）としての位相を高めようとしている。国際物流

でのハブ機能とは、当該国・地域発（着）の貨物を取扱うだけでなく、当該港湾を中継地とする周辺国・地域からの（への）貨物を集荷できるか、すなわちトランジット貨物の需要があるかどうかにより左右される。したがって、外国資本も含めた製造企業だけでなく、国際幹線航路を就航させている船社や国際複合一貫輸送を担うフォワーダーを誘致することが緊要となる⁶。韓国ではそのための政策手段として「経済自由区域」が導入されている。

1997～98年に深刻な経済危機を経験した韓国は、危機克服後に中長期的な発展戦略として、イノベーション促進による技術競争力の培養とともに、多国籍企業の誘致とそのための経済開放に重点を置くようになった⁷。また、現在盧武鉉（ノ・ムヒョン）大統領は、韓国の将来構想として東

表 5. 経済自由区域内施行制度内容

区 分	経済自由区域内施行制度内容
税制支援	・所得税および法人税：3年間100%、2年間50%減免 ＊外国人投資誘致地域に比して支援対象業種と範囲拡大 - 製造（5千万^{ドル}、1千名→1千万^{ドル}、1百名）、物流業（3千万^{ドル}→5百万^{ドル}） - 観光業（2・3千万^{ドル}→1千万^{ドル}） ・資本財輸入関税免除（3年間） ・取得・登録・財産・総合土地税：3年間100%、2年間50%減免 ・外国人勤労者に対する課税特例：国内勤労所得30%金額非課税または17%単一税率適用
資金支援	・外国企業に賃貸する敷地造成、土地などの賃貸料減免 ・外国人便宜施設設置所要資金支援 ・国・公有財産賃貸料減免、随意契約による使用・収益許可 ・道路及び主要基盤施設設置に対する財政支援
外貨取引緩和	・1万ドル範囲内の経常取引に伴った代価対外支給手段として直接支援許可
立地支援	・首都圏規制緩和（工場建設制限、過密負担金など）
雇用及び 労使環境	・中小企業固有業種制除外、義務雇用制（国家有功者、障害者、高齢者）除外 ・月次有給休暇適用除外 ・無給休日及び無給生理休暇許可 ・勤労者派遣業種拡大および派遣期間延長可能（経済自由区域委員会審議・議決必要）
行政サービス	・外国企業及び外国人便宜増進のために公文書を外国語で処理
教育環境 国際化	・外国学校法人による外国教育機関設立許可（経済自由区域委員会審議・議決、教育部長官承認必要） ・外国人学校入学に対する内国人制限禁止 ・外国教育機関に対して敷地買入、施設建築または運営に必要な資金支援および敷地供与 ・国際高等学校での外国人教員任用許可
オンブズマン	・外国人投資オンブズマン事務所設置 ・国際商事紛争仲介機関設置（大韓商事仲裁院支部）
行政支援	・経済自由区域企画団設置 ・市・同知事直属の専担行政機構（経済自由区域庁）設置
医療サービス 開放	・外国資本による外国人専用病院・薬局設立許可 ・医療資格に対する例外許可（外国医師・薬剤師免許認定）
外国放送	・外国放送再送信チャンネル比率拡大

資料：チョ・サンヒョン「経済自由区域庁の特別地方自治団体指定推進と海運港湾物流行政体制分析」（韓国語）（『東北アジア物流動向』第16号、釜山発展研究院東北アジア物流研究センター、2004年12月、所収）、55頁。

北アジアの中の役割を強く意識した「開放型の通商国家の推進戦略」を前政権から引継ぎ、韓国を東北アジアにおけるビジネス及び物流の中心地に発展させることを戦略として打出した。それを実現させる方途が経済特区の1つとしての「経済自由区域」である。

この「経済自由区域」は、一定の区域を指定して該当地域内では国内の既存法律によって規制される各種経済活動に対して例外措置を許容して経済活動の自由を拡大し、競争力のある企業環境を提供することによって、国内外企業を誘致して国家及び地域経済の発展を図ることを目的としている。韓国では従来も製造業分野での「自由貿易地域」（1970年実施）や「外国人投資地域」（1998年）などが、また貿易物流・税関に関しては「関税自由地域」（2000年実施）が導入されたが、これらは製造業か物流業か、すなわち生産活動か交易・運送活動かのいずれかが対象となり、対象区域も工業団地か港湾・空港のいずれかに限定されていた。韓国の場合にはすでに脱工業化の段階に入っており、高付加価値サービス中心の産業構造に改編することが求められる状況にあり、このよ

表 6. 各経済自由区域の個別特性比較

区 分	釜山・鎮海	仁 川	光 陽 湾 圏
	釜山市江西区、鎮海 鎮海市 一円 敷地面積 3,154 万坪	仁川 3 地区 (松島、永宗、青蘿) 6,336 万坪	光陽湾 (麗水・順天・ 光陽、慶南河東 一円) 2691 万坪
核心計画	港湾物流、産業団地 育成、F1 競技場	港湾物流、金融、先端 産業育成	港湾物流、産業団地 育成、観光
開発期間	2020 年まで 3 段階	2020 年まで 2 段階	2020 年まで 3 段階
主要 推進事業	○新港湾及び背後敷地造成(計 30 船席) ・2006 年まで 6 船席、25 万坪まず完工 ・2011 年まで 24 船席、95 万坪追加造成 ○鳴旨(ミョンジ) 地区 ・外国人居住団地 ・先端部品素材部門誘致 ○智士(チサ) 地区 ・外国人専用先端産業、R&D センター育成 ○頭洞(トゥドン) 地区 ・メカトロニクス、R&D ○熊東(ウンドン) 地区 ・F1 誘致 ・海洋観光・レジャー団地開発	○永宗(ヨンジョン) 地区 (4,184 万坪) ・航空サービス改善 ・物流・ビジネス団地造成 ○松島(ソンド) 地区 (1,611 万坪) ・国際業務センター ・知識情報産業団地・R&D、IT など ○青蘿(チョンラ) 地区 (541 万坪) ・金融・国際業務 ・観光・レジャー・花卉団地	○光陽港コンテナ埠頭拡充(8 船席→33 船席) ・2006 年まで 8 船席 ・2011 年まで 17 船席 ○光陽港背後敷地拡充 ・2006 年 22 万坪 ・2011 年 100 万坪 ・国際海運ビジネスセンター、LME 倉庫、農水産物輸出センター ○新徳(シンドク) 複合物流流通団地 ・精密機械、自動車部品、医薬品など誘致 ○栗村(コルソン) 地区 (716 万坪) ・石油化学、自動車部品、製鉄など誘致 ○華陽 (ファヤン) 地区 ・観光・レジャー団地開発

資料：(財)釜山発展研究院資料より

うな状況においては単純加工組立中心の関税自由地域よりは、韓国の産業構造、経済現実に相応しい形態の経済特区が必要である。関税上の特恵を与える方式の特区は現在の韓国経済の現実には相応しくなく、国際水準のサービス業を誘致できる形態の経済特区を設置すべきであるという認識から、国際業務（ビジネスハブ）、物流、金融、観光レジャーなどのサービス業中心の経済特区として「経済自由区域」が構想されるようになった⁸。

「経済自由区域」で施行されている企業支援措置は表5の通りである。税制、資金、労働などについての優遇措置は従来も採用されてきた。しかし、「経済自由区域」では、これらに留まらず、ビジネス目的で当該地域に居住する外国人の生活環境にも配慮しており、教育及び医療機関についても外国人による経営を許容しており、外国人に対する行政サービスやオンブズマン制度の導入なども行われている。また、対象区域についても港湾・空港などの交通インフラと工業団地を網羅する非常に広い区域が設定されており、区域内での優遇措置が製造業にも物流業にも適用されている点に特徴がある。

韓国で経済自由区域に指定されたのは、表6に示したように、仁川、釜山・鎮海、光陽湾圏の3ヶ所であるが、それぞれの地域の推進事業内容で分かるように、韓国にとっての中核物流施設が位置する地域に物流インフラの一層の拡充を図るとともに、当該地域産業の特性を踏まえた産業分野に多国籍企業を誘致して背後地に産業クラスターを形成していき、それを通じた地域振興計画としての性格も帯びている。

これら3ヶ所の中で、釜山・鎮海経済自由区域について見ると、前述した新港湾地区だけでなく、鳴旨地区（331万坪、1,536億ウォン所要、3万4千名居住）、智士地区（1,220万坪、15,557億ウォン所要、11万名居住）、頭洞（623万坪、10,595億ウォン所要、5万5千名居住）、熊東地区（656万坪、13,524億ウォン所要、1万6千名居住）が事業対象となっており、区域内の居住人口は外国人も含めて23万5千人規模と想定されている。

仁川経済自由区域については、国際空港が所在する永宗地区では関税自由区域を造成し、物流業をはじめ航空機整備業、銀行・保険など物流支援サービス業、単純加工業を誘致し、テクノパークが既に造成されている松島地区で国際ビジネスセンターを初めとする国際業務地区（167万坪）、知識情報産業団地（57万坪）、テクノパーク（13万坪）、バイオ産業団地（10万坪）が造成され、企業誘致を推進していく。青蘿地区では国内外企業の地域本部、国際金融センター、花卉ビジネス、テーマパークなどの誘致を目指している。2020年での区域内の居住人口は49万人と見込まれている。

光陽湾圏については、釜山とともに「ツーポートシステム」として韓国の港湾物流の拠点としての光陽港及び背後地区（390万坪）が主軸を成しており、栗村地区での自動車部品・石油化学などの産業団地、新徳地区での複合流通団地、華陽地区での国際観光やスポーツ団地の造成を計画している。

V. 関門港の現状と課題

1. FAZ と構造改革特区

前節で見たように、韓国では3ヶ所の主要港湾および空港を中心軸として国際物流拠点の構築を目指しており、そして物流拠点としての付加価値を高める政策手段として「経済自由区域」が推進されている。経済自由区域における主要推進事業は、コンテナ港湾・空港など交通インフラを始めとして、物流施設、展示場や会議場を備えた国際ビジネスセンターなどの整備が盛込まれており、1992年から関門地域で推進されてきた「輸入促進地域」(FAZ)事業と類似するところが見られる。

FAZ に対しては、総務省による政策評価では、全国で利用できる統計データのある18FAZ施設の中で12施設については非FAZ地域に比較して事業所数の減少緩和もしくは集積が見られ、FAZの本来の目的である輸入実績でも非FAZ地域を上回っていたという評価を行っている⁹⁾。しかし、FAZ に対しては、当初から「関税制度」を初めとする行政による「様々な壁」が指摘されており¹⁰⁾、必ずしも芳しい成果を上げていない場合がほとんどである。周知のように、北九州市の場合には、FAZ事業に基づいて建設された流通施設に誘致しようとした流通業者は結局入居せず、現在は財政支援に依存して施設運営を続けている状況にある。なお、米国に対する貿易黒字の縮小に重点を置いたFAZ自体はこの間の状況変化に伴って意義が薄れ、法的根拠となった「輸入の促進及び対内投資次号の円滑化に関する臨時措置法」(輸入促進法)も2006年中には撤廃される方向にある。

FAZが十分な成果を上げることが出来なかった原因は、民間企業にとっての「使い勝手」を悪くしている行政規制である。周知のように、2002年12月に小泉首相の下で構造改革特区が導入されて、いずれ全国に適用されることを前提に地方が特性に合った独自の規制緩和策を講じることができるようになった。これに応じて、北九州市では「国際物流特区」、下関市では「東アジアロジスティック特区」として共に国際海運物流の活性化を主軸とする事業案を政府に提出し認定されて現在に至っている¹¹⁾。両市の提案項目では、通関の24時間化や検疫規制の緩和、総合保税制度の見直しなど類似したものが見られるが、北九州市では電気事業や産学連携に関する規制緩和も盛込まれた。北九州市では市独自の取り組みとして、臨港地区の建築物規制の緩和などが推進されるとともに、国際物流特区企業集積特別助成金が交付され、これに伴って17社の企業が新たに立地するなどの成果が現れた¹²⁾。

構造改革特区制度については認定された規制緩和事項が全国に展開されることが原則となっており、成果が現れるとしても「特区」提案者にとってのメリットは全国適用とともに小さくなる。したがって、「特区」としてのメリットを享受するために、規制緩和事項が全国に適用されるまでの期間を最大限延長させ、その間に成果をさらに発展させる地域活性化施策を講じることが求められる。

しかしながら、北九州市と下関市はFAZについても構造改革特区についても類似した事業を施

行しながら、両市が個別に推進してきたことから、関門地域として相乗効果を得ることが出来ていない。況してや、国際物流でのハブ拠点構築を目指すとするれば、釜山を初めとするアジア各国の港湾との競合もありうるが、前節で見たように、釜山港はハード施設を充実させているだけでなく、「経済自由区域」の設置によって関門地域の「特区」をはるかに上回る外国企業への優遇措置を施行しようとしている。

2. 関門港をめぐる動向

関門港については、高嶋論文がより詳しいが、北九州港と下関港の現況についてここで簡単に触れておく。北九州市では、PFI 方式を導入して民間企業の主導で造成が進められてきた「ひびきコンテナターミナル」（水深 15m 船席 2 バース、10m 船席 2 バース、年間コンテナ処理能力 50 万 TEU）が 2005 年 4 月に開業した。ひびきコンテナターミナルは最終的には 2020 年を目標年度として水深 15～16m 船席 6 バース、12m 船席 2 バース、10m 船席 2 バースを造成し、コンテナ処理能力年間 150 万 TEU まで増強する計画である。なお、2004 年の北九州港のコンテナ処理実績は 47 万 2439TEU（国際コンテナ 40万7251 TEU）である。

北九州港は 2004 年 11 月に仁川港との間で交流協定を締結したが、協定ではひびきコンテナターミナルの開港に合わせて相互に優遇措置や利用促進策を開始すること、また、仁川港とともに中国大連港の運営も担当しているシンガポール PSA 社が仁川港・大連港とひびきコンテナターミナルの間でコンテナを輸送し、ひびきでの基幹航路に積み替える「トライアングル・ネットワーク」構想が打出されている。

北九州港をめぐる最近の報道を見ると、JR 貨物が中国の海運最大手である中国遠洋運輸集団と提携して、上海港―門司港間の海上輸送と JR 北九州貨物ターミナルを基点とする鉄道輸送を組み合わせ、中国からの輸入は家電や衣料品、日本からの輸出は自動車や家電向け部品を中心に日中間での国際事業に乗り出そうとしている¹³。また、博多港（福岡市）と北九州港（北九州市）が「スーパー中枢港湾」の指定に向けて国土交通省に共同申請することで合意したことも伝えられている¹⁴。周知のように、両市は 2003 年に「スーパー港湾」指定を目指して独自に申請していたが、国際コンテナ処理量 100 万 TEU の要件がネックとなって指定を得ることが出来なかった。今回は、両港間の道路網整備、高速道路の料金設定見直し、国際航路誘致や船社に対する営業などのポートセールスの共同での取組みなどの連携策を講じて申請に臨む。

一方、下関港では韓国（釜山）、中国（青島）との国際フェリーを活用した海上輸送が中心であり、2004 年の国際コンテナ取扱実績は 8万2088 TEU である。下関市では沖合人工島の整備事業を 1995 年に着工しており、九州・山口地域の国際的運輸・物流基地の一角として位置づけており、2008 年供用開始を目指して造成工事が進んでいる。

このように、スーパー中枢港湾関連での博多港との連携の可能性も含めて、関門地域においては国際物流拠点としての競争力を高めるための模索が続けられている。

3. 関門港の課題および展望

現在東アジアでは主要港湾が、地域の物流拠点＝ハブポートとしての地位を確保すべく、インフラ整備といわれる「特区」などの制度設計の面で競争状態にある。ひびきコンテナターミナルが「環黄海圏ハブポート」として位置づけられる以上、このような港湾競争にさらされざるを得ず、関門港にとっては最も地理的に近い釜山港の動向に大きく影響を受けることになる。したがって、まず今後の釜山港の動向に注目することが必要である。その面で、2004年11月に設立された「東アジア経済交流推進機構」は釜山港の動向を把握し、政策調整を行う格好の場であると言える。同機構には北九州市・下関市ともに加盟しており、「ロジスティックス部会」が設置され、加盟都市間の協力策について専門家による協議が行われる。協力策としては、例えば入港料や港湾使用料の減免、岸壁の優先使用権の付与などが挙げられるが、実効性のある施策が打出されることが期待される。

北九州市は、港湾施策としては当面スーパー中枢港湾指定に向けて博多港との連携模索を優先するものと考えられる。しかし、国土交通省運輸省の長期港湾政策でも「北部九州の中枢国際港湾」として一体性を付与されてきた下関港との関係をどう調整するかという点も等閑視できない。北九州市と下関市、福岡市はいずれも「東アジア経済交流推進機構」の日本側加盟都市なので、その「ロジスティックス部会」あるいは別の制度的枠組を設けて3都市・3港湾間の調整を行う必要がある。

ところで、日本と韓国の間では自由貿易協定をめぐる交渉が続けられており、外交関係での紆余曲折もあって交渉は長引いているが、それほど遠からず締結されるであろう。北九州港（関門港）が環黄海地域のハブポートとして「スーパー中枢港湾」を目指すとするれば、釜山港とは何らかの形で競合関係に入ることは避けられない。そのため、日韓自由貿易協定締結後の港湾・物流施策を長期的展望として描いておくことが求められる。自由貿易協定においては貿易に関連した事項（関税および非関税措置、原産地規則、税関手続など）が主要内容となるが、協定締結を契機としてさまざまな分野での経済協力と政策・制度の調和が進められるものと見られる。すなわち、韓国で施行されている「経済自由区域」での物流ビジネス分野の優遇措置を関門地域においても適用することも可能性としてありうる。小泉政権下で着手され現在関門地域で施行されている構造改革特区は、いわば「時限付き特区」であるが、何らかの形でそれに代わる特区が実現され、「経済自由区域」において施行されている優遇措置で適用可能なものが関門地域でも導入されることが望まれる。そうならば、可能な限り同一の条件で国内外物流企業を誘致し、立地企業の活動を通じて環黄海地域における関門港と釜山港の物流拠点としての取扱品目・地域別の役割分担が明確になるものと考えられる。

本稿冒頭で挙げた関門地域研究会報告書（Vol. 5）では、Ⅱ章「関門港における広域的管理・運営体制作りの課題」（香川正俊論考）で、港湾運営のあり方として委員会方式、既存諸組織の活用、連絡調整会議（協議会）方式、地方行政連絡会議方式、一部事務組合方式、普通地方公共団体の協議会方式、広域連合方式などの各種方式について事例紹介と提言を行っている。本稿で述べてきた状況を踏まえて、中長期的展望も視野に入れて、関門港の運営方式としてどのようなものが望まし

いかを明らかにすることが今後の研究課題となる。

* 本稿での韓国側資料収集では、釜山発展研究所の琴性根氏と仁川発展研究所の金繁旭氏にお世話になりました。ここで感謝申し上げます。

-
- 1 拙稿「韓国物流拠点と関門港」『関門地域研究 Vol. 5』、1997 年 3 月、参照。
 - 2 以下で 1994 年の釜山港のデータについては、同上書に依拠する。
 - 3 同上書、110 頁。
 - 4 釜山地方海洋水産庁のホームページ(<http://pusan.momaf.go.kr/janpanese.htm>)に依拠する。
 - 5 『西日本新聞』2006 年 1 月 20 日付。なお、上海でも 2005 年 12 月に「洋山港」が開港されるなど、東アジア各国での港湾拡張が競争の色彩を帯びてきたために、釜山新港も予定を前倒して開港された。
 - 6 フォワーダーとは、自らは運送手段を所有せず、船社や航空会社などの輸送手段を利用して貨物輸送を行う業者を指す。
 - 7 金承墳・金周勳・朴竣卿・禹天植・李鎮勉・張夏元『危機克服以後韓国経済の成長動力』（韓国語）、韓国開発研究院、2000 年、参照。
 - 8 鄭仁教「韓国の仁川経済自由区域の戦略的意義と課題」（環日本海経済研究所ホームページ：<http://www.erina.or.jp/Jp/Opinion/J/Korea/2004/Cheong3.htm>）、参照。
 - 9 総務省ホームページ（http://www.soumu.go.jp/s-news/2003/030117_2_03.hym1）、参照。
 - 10 木村温人「関門地域と FAZ」『関門地域研究 Vol. 5 関門港研究Ⅱ 関門港の課題と展望』、1997 年 3 月。
 - 11 関門地域における構造改革特区については、拙稿「地域間経済交流の制度的枠組としての FTA と「特区」」『関門地域研究 Vol.12』、2003 年 3 月、の参照を乞う。
 - 12 北九州市のホームページに依拠。
（[http://www.city.kitakyushu.jp/~k0103020/H18.1/060127kaseikaseisaku](http://www.city.kitakyushu.jp/~k0103020/H18.1/060127kaseikaseisaku.pdf).pdf）
 - 13 『日本経済新聞』2006 年 1 月 17 日付。
 - 14 『西日本新聞』2006 年 1 月 19 日付。

第7章 下関港における東アジア国際物流の 現状と今後の展望に関する一試論

高 嶋 正 晴

I. 本稿の目的

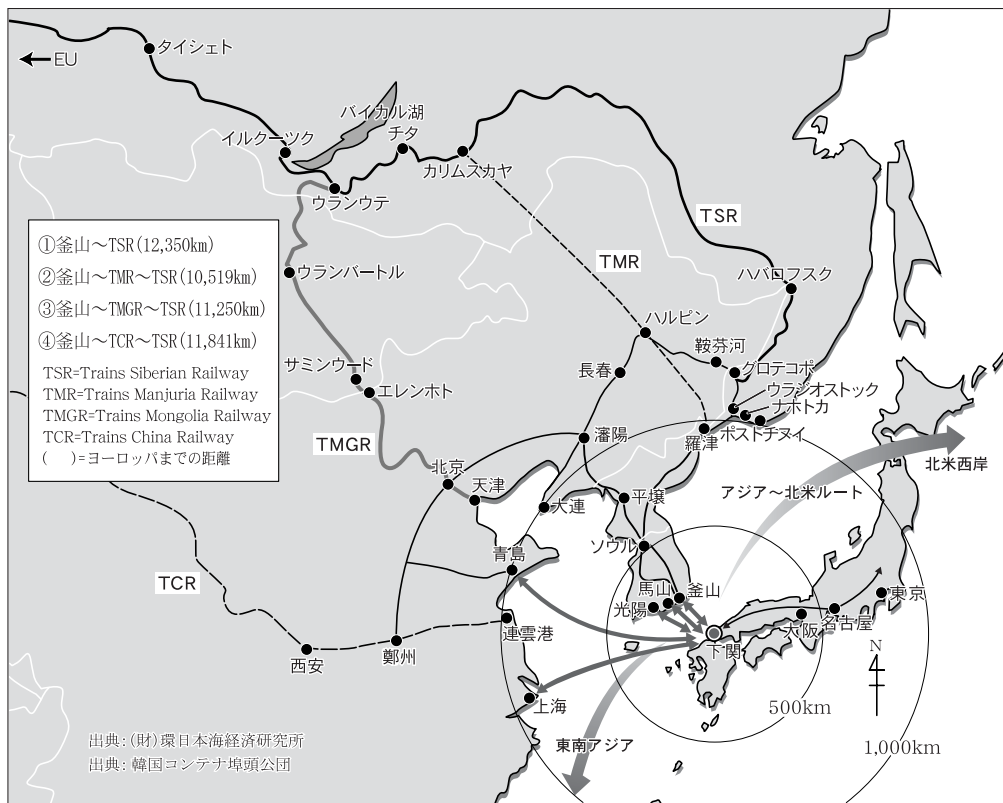
関門地域は、本州と九州の結節点であるだけでなく、日本で大陸にもっとも近接した位置にあり、国際的には、環渤海圏^(註1)を含む環黄海圏^(註2)と環日本海圏という2つの東アジア地域経済圏の要石をなす。すなわち、日本から中国・韓国の東アジア地域へ、あるいは東アジア地域から日本へのゲートウェイとして抜群の位置にあるといえる。東アジア地域は、日本に加えて、人口10億人の市場規模を有する成長著しい中国や、あるいは、OECD（経済協力開発機構）に加盟し600万人弱規模の人口ながらも成熟した市場である韓国などからなり、今後の世界経済の成長を牽引する潜在力を大いに持つものと期待されている。このような東アジアの巨大有望市場に対して、関門地域は、その地理的近接性などの諸特性と既存ストックとを活用して独自のアプローチを練り上げ、地域経済・産業の活性化への展望を切り開かねばならない。本稿は、そうした展望の可能性を、関門港とくに下関港が備えている国際物流拠点機能に着目して試論するものである^(註3)。

以下、まず第2節では、中国を中心とする近年の東アジア経済・市場の急成長や、それに伴っての貨物・港湾状況の変化や港湾関連政策の展開など、関門地域および下関市・下関港の内外で国際物流にかかわる状況や環境の変化について概括する。第3節および第4節では、下関港の国際物流拠点機能の根幹ともいえる国際定期航路を中心に、まず、これまでの発展の経緯を振り返り、次いで、その現況および港勢について概観し、下関港の特性や特長を整理する。第5節では、下関港が現時点で有している特性や優位性をよりいっそう活用し、下関市および関門地域（さらには山口県）の地域経済活性化に向けていかなる可能性を切り開きうるのか、そして、そのためにはどのような取り組みが必要なのかを考えてみたい。

II. 近年の東アジアの国際物流の動向と関門地域／関門港内外の変化

21世紀に入って、関門地域をとりまく国際的環境や我が国の港湾政策、さらには、関門地域それ自体も大きく変化してきている。端的には、2001年のWTO（世界貿易機関）加盟後の中国经济の急成長、東アジア域内での日本の港湾の地位低下、日本の地方港湾の国際化とコンテナ物流の地元化といった国内外の環境の変化、そして、下関港～中国間の外航定期フェリー航路の拡充、下関市と周辺4町の合併による新しい下関市の誕生といった関門地域内の変化などが挙げられよう。この節ではこれらの変化について論じる。

図表1 下関を中心とした日本および北東アジアの地図



(出所: 下関市港湾局ホームページより転載〔原出典: (財)環日本海経済研究所および韓国コンテナ埠頭公団〕。ただし、下関～上海間に矢印を追加した。)

まず、近年の中国経済の急成長であるが、これは2001年の中国のWTO加盟による経済・市場の開放化・自由化に大いに後押しをされている。中国はいわゆるBRICS諸国^(註4)の一つとして、その経済的ポテンシャルにますます期待が寄せられるようになっており、また今後10年間でおよそ10%弱の成長が見込まれていることもあって、日中間の貿易投資は拡大傾向にある。たとえば、日本貿易振興機構(ジェトロ)の最新の発表によれば、日中貿易においては、2005年は対中輸出が若干鈍ったものの輸入が大いに好調で、総額1893億8736万ドル(前年比12.7%増)となり、7年連続で最高値を更新している^(註5)。こうした状況を受けて、下関港でも、国際定期航路においては、従来の韓国航路に加えて、青島航路の増便と上海航路の新規開設など中国フェリー航路の充実と多角化が促進されてきた。青島航路は、1998年にそれまでの月2便から週1便に増便され、2002年には週2便化された。2005年6月にはさらに1便増便されて週3便体制になるとともに、上海航路が新規開設された(週1便)。

次いで、アジア地域における日本の港湾の地位低下についてである。コンテナ貨物量は世界的に増加傾向にあり、それを受けて、アジア地域各地の主要港湾では港湾の大型化・高度化を急いでいる。そうしたなか、日本の港湾は、コンテナ貨物の取扱能力において遅れをとり、また港湾利用コストにおいても競争力を失ってきている。たとえば、2004年の世界のコンテナ主要港上位50位(コンテナ個数)^(註6)を見てみると、1位が香港(2193万TEU〔20フィートコンテナ換算〕)、2位がシンガポール(2133万TEU)、3位が上海(1455万TEU)、4位が深セン(1366万TEU)、5位

が釜山（1143 万 TEU）、6 位が高雄（971 万 TEU）、と上位 6 位までを東アジア地域の港湾が占めている。その他、東アジア地域の港湾としては、14 位に青島（514 万 TEU）、15 位のニューヨーク（448 万 TEU）を挟んで、16 位に寧波（400 万 TEU）、17 位に天津（381 万 TEU）など、中国の発展著しい地域の港湾が後続する^{（註7）}。これら中国の港湾はいずれも前年比で 2 ～ 3 割も取扱量が増加している。他方、日本の港湾は、全般的にはコンテナ取扱量が増えているものの、東京は 336 万 TEU で 19 位、横浜が 27 位（272 万 TEU）、名古屋が 33 位（230 万 TEU）、神戸が 37 位（218 万 TEU）である。およそ 15 年前の 1990 年、神戸港は世界で 5 位（260 万 TEU）、横浜が 11 位（165 万 TEU）、13 位に東京（156 万 TEU）だったことを思えば、この間の世界の港湾の大型化のペースの急速さが強く実感される。

この地位低下は、単なる港湾の利用頻度の低下というだけに留まらない。経済のグローバリゼーション、あるいは、東アジア域内での分業体制の高度化やネットワーク化が促進されるなかで^{（註8）}、諸企業はサプライ・チェーン・マネジメント（SCM）に支えられたフレキシビリティの高いビジネス・ロジスティクスを追求するようになってきている。その結果、グローバルな物流を支える拠点としての港湾の役割は重要性を増しており、それゆえ、港湾の競争力の低下は、当該地域や国の産業立地を停滞させ、しいてはその産業競争力をも削いでしまいかねないなど、深刻な影響を及ぼしうる。

こうした状況に対して我が国が打ち出した港湾機能強化策が「スーパー中枢港湾プロジェクト」である。それは、「アジア諸国の主要港湾をしのぐコスト・サービス水準の実現」を目標とし、港湾の広域連携のもとに、ターミナルの大規模化、コンテナ船の大型化に対応できる岸壁の大型化・大水深化、荷役システムの IT 化・高度化など「次世代高規格コンテナターミナル」を形成し、港湾コストの 3 割削減（釜山港並み）や物流リードタイムの短縮を実現しようというものである^{（註9）}。このスーパー中枢港湾には、2004 年度、京浜港（東京、横浜両港）、伊勢湾（名古屋、四日市両港）、および阪神港（大阪、神戸両港）が指定された。2006 年 2 月の最新の報道によれば、下関市は、福岡市、北九州市と共同で、福岡港、北九州港、下関港合同のスーパー中枢港湾申請をめざすとのことである^{（註10）}。

他方、地方港をとりまく状況には、90 年代以降に大きな変化が生じてきた。とくに、地方港の多くでは、五大港の内航フィーダー港という役割から脱却して、国際化（国際航路への参入）、コンテナ港化、そしてそれに伴ってのコンテナ貨物の地元生産・消費の傾向を強めてきていることが指摘されている^{（註11）}。陸路での輸送コストの要素もあり一概には言えないが、今後はサービスの競合する（地方）港湾間の競争も激化するものと予想される。

そして、2005 年、下関市は、豊浦・豊北・菊川・豊田の旧 4 町と合併して、人口が 30 万人の中核都市、新生・下関市となった。この拡大による大きな変化の一つは、下関市は、商業・工業の第二次・第三次産業中心の従来地域に加えて、農林漁業の第一次産業に重きをおいた地域を含むこととなった点である。これは、下関市および関門地域の産業構成あるいは地域経済の特性にも大きな変化を導きうるもので、地域経済の活性化において新たな課題と可能性とをもたらすものとなる。関門港および下関港の将来ヴィジョンは、これら一連の新しい変化の動向を見据えて改めて展

望する必要があるように思われる。

Ⅲ. 下関港の発展と現況 ～国際定期航路を中心に～

下関港は、北九州港とともに「関門港」を構成し、博多港とともに北部九州の特定重要港湾（註12）／中枢国際港湾の一つに指定されている。とはいえ、下関港それじたいは小規模な港湾である。図表2は、日本の五大港と北部九州中枢国際港湾（博多港、北九州港、下関港）の2003年のコンテナ取扱個数をグラフで示したものであり、下関港が他の大型港湾に比して小規模であることが確認されよう。また、たとえば、2005年上半期のコンテナ取扱高は全国で17番目（註13）であったことから、その小規模ぶりがうかがえよう。

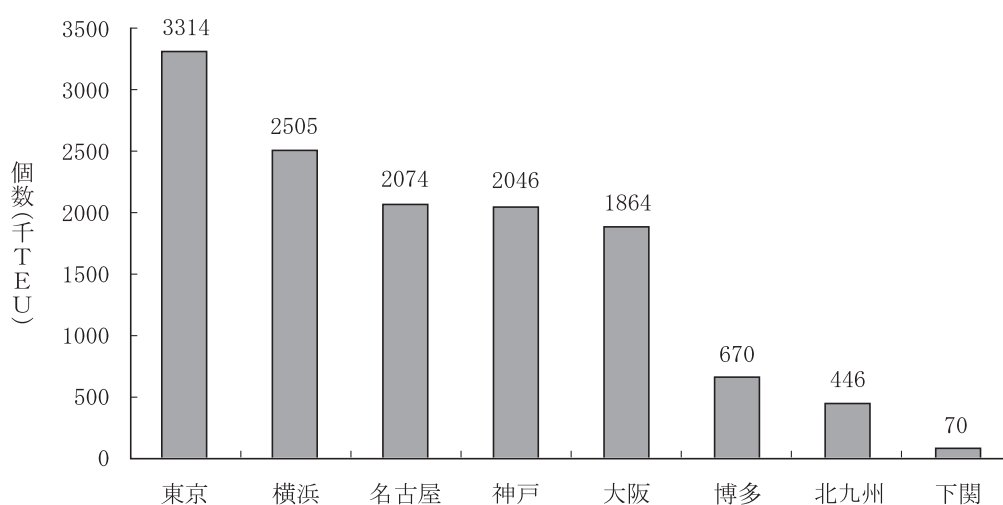
しかし、下関港にはその立地や航路において、他港にはない強みがある。その核となっているのが、韓国・釜山航路、中国・青島航路、中国・上海航路の3つの国際（外航）定期フェリー航路である。それぞれの所要時間および距離は、釜山航路が8時間（220km）、青島航路が27.5時間（1078km）、上海航路が30時間（1020km）である。

1. 下関港の国際定期航路の発展

近代の下関港は、東アジアとの結びつきを強めつつ発展してきた。この節では、下関港における国際航路、とりわけ東アジア航路の展開に注目しつつ、その現在までの歩みを振り返っておくこととする。

近代の下関港は、日本と中国・韓国を結ぶ東アジア国際航路の港として出発し、その始まりから東アジア指向であった。1875年（明治8年）、上海定期航路の寄港地として開港指定を受け、1883

図表2 日本の五大港と博多港、北九州港、下関港のコンテナ取扱個数（2003年）



（出所：下関市港湾局『2004 下関港統計年報』52ページ、および、有吉宏樹氏（財団法人・山口経済研究所理事）による講演「下関とフェリー」日本港湾経済学会総会、山口大学、2005年9月8日の配布資料を参考にした）

年（明治 16 年）には特別輸出港として、対韓貿易港となった。1899 年には、第一種港湾の指定を受けた。下関～釜山間の連絡航路が開始されるのは、1905 年（明治 35 年）のことである。1907 年には、第一種重要港湾の指定を受けた。この頃、下関市にノルウェイやドイツの領事館が設置され、国際港としての性格を強めていった。

第二次世界大戦後の 1951 年（昭和 26 年）9 月、特定重要港湾に指定され、その後、国による港湾整備 5 カ年計画などによって、第二突堤や細江、岬之町、長府など各地区の埠頭や船揚場など、着々と下関港の整備が進められてきた。また、1995 年には、博多港および北九州港とともに、北部九州地域の国際コンテナ貨物輸送の拠点として中枢国際港湾（＝国際ハブ港湾）にも指定された。これを受けて、同年 11 月、北浦沖に大型コンテナ船が寄留可能な大水深の岸壁を備えたコンテナターミナル拠点としての沖合人工島（「ひびくくらんど」；町名「長州出島」）が着工され、2008 年の一部供用をめざして建設が進められている（註14）。なお、1994 年（平成 6 年）3 月には、1993 年 3 月の北九州市について、輸入促進地域（FAZ：Foreign Access Zone）に指定され、輸入拠点としての機能強化が図られてきた（註15）。

さて、戦後の国際航路の展開に大きな進展が見られるのは、1960 年代後半から 1970 年代にかけてのことである。1965 年（昭和 40 年）、日韓基本条約が調印され、これを受けて、翌 1966 年に韓国領事館が設置された。なお、この年、米州 8 定期航路の寄港が決定した。翌 1967 年には、さらに、欧州 4 定期航路、アフリカ 3 定期航路、ベルシャ湾 2 定期航路、ベンガル湾定期航路、オーストラリアおよびニュージーランド定期航路といった国際定期航路の寄港が続々と決定した。

1970 年（昭和 45 年）6 月には、現在の関釜フェリーが「フェリー関釜」として就航し、下関～釜山間のコンテナ輸送が始まった。これは我が国初の国際フェリーであった。そして、1983 年（昭和 53 年）4 月のフェリー釜関の就航に伴い、同年 5 月、関釜、釜関両フェリーによる毎日運航が開始された（現在の週 7 便となるのは 1988 年（昭和 63 年）8 月である）。なお、同年 3 月、下関国際ターミナルが完成した。韓国航路は、その後、コンテナ定期航路を中心に充実してきている。1992 年（平成 4 年）9 月、南星海運株式会社によって日韓コンテナ航路が週 3 便の定期航路となった。これはすぐに増便され、同年 12 月には週 6 便となった。現在では、南星海運（下関～釜山・光陽）と長錦商船株式会社（下関～馬山・釜山）によって、週 10 便のコンテナ定期航路が運行されている。

戦後の中国航路は、青島航路が 1980 年（昭和 55 年）に再開され、1990 年（平成 2 年）下関～青島間のコンテナ輸送が開始された。そして、1995 年 7 月の年 5 便から月 2 便への増便を経て、1998 年（平成 10 年）にオリエントフェリー（株）による週 1 便の定期航路となった。2002 年（平成 14 年）10 月には週 2 便、2005 年（平成 17 年）6 月には週 3 便となり、ますます利便性が向上してきている。青島航路では、貨客船のフェリーのみならず、貨物船も 2002 年 6 月から前出の南星海運が週 1 便で運航している。また、2005 年には、上海下関フェリー（株）によって、下関～上海間で、週 1 便の貨物輸送サービスが開始された（註16）。その他、東アジア向けコンテナ航路としては、1999 年（平成 11 年）4 月、OOCL（株）による日台コンテナ定期航路が開始され、この航路は翌年 12 月に香港まで延航された。このように対東アジア物流拠点としての機能は近年ますます

ます強化される傾向にある。

なお、東アジア地域以外の国際航路であるが、北米西岸への定期航路については、1996年（平成8年）からイースタンカーライナー（株）（ECL）が週2便（下関～日本国内～ロングビーチ～タコマ～バンクーバー）、1999年（平成11年）から東興海運（株）が隔月1便（下関～日本国内～ロングビーチ）をそれぞれ開設した。また、1998年（平成10年）から協和海運（株）によって、3週1便で下関～パプアニューギニアおよびオーストラリア航路が開設された。

2. 下関港の国際定期航路の概況と港勢

（1）現在の国際定期航路

現在のフェリーおよびコンテナの国際定期航路をまとめたのが以下の図表3である。フェリー定期航路は、釜山、青島、上海の3航路、合計週11便が運航しており、まさに「日本最大の国際フェリー基地」である（註17）。また、コンテナ定期航路は、韓国、中国など東アジア航路が他地域方面の航路よりも充実している。

図表3 下関港のフェリーおよびコンテナなどの国際定期航路一覧（2005年）

航路の種別	航路名（開設年）	便数	船社名
フェリー航路	下関～釜山（1970）	毎日	関釜フェリー／釜関フェリー
	下関～青島（1980）	3便／週	オリエントフェリー
	下関～上海（2005）	1便／週	上海下関フェリー
コンテナ航路	下関～釜山（1992）	2便／週	南星海運
	下関～釜山～馬山（2003）	6便／週	長綿商船
	下関～光陽～釜山（2002）	1便／週	南星海運
	下関～青島（2002）	1便／週	南星海運
	下関～香港・高雄（台湾） （1999、香港延航は2000）	1便／週	OOCL（Orient Overseas Container Line., Ltd.）
多目的航路	下関～北米西岸（1996）	2便／月	イースタンカーライナー
	下関～北米西岸（1999）	1便／隔月	東興海運
	下関～パプアニューギニア、 東豪州（1998）	1便／3週	協和海運

（出所：山口県『こくさいか山口』第314号、2005年、12ページ、および下関市港湾局が編集作成した『Port of Shimonoseki』2005年版を参考に、筆者が作成。なお、下関～上海間のフェリー航路は、2006年3月現在、旅客なしの貨物フェリーとして運航中。）

（2）下関港の現況 ～外国貿易を中心に～

下関港の現況を、これらの国際航路を通じて行われる外国貿易を中心に概観しておく。まず、最新の外貿貨物の港勢であるが、下関市港湾局による最新の港勢のまとめ（註18）によれば、2003年の外貿貨物は、フェリー貨物、コンテナ貨物ともに輸入超過であった。外貿貨物は、重量ベースでは、輸出795,503トン（前年比4.5%増）、輸入1,379,862トン（同4.3%減）、合計2,175,365トン（同1.3%減）である。また、外貿コンテナ貨物は、個数ベースでは、輸出33,586TEU（前年比1.0%増）、輸入36,477TEU（同8.4%増）、合計70,063TEU（同4.7%増）で最高値を更新した。また、コンテナ貨物量では、輸出379,078トン（前年比0.3%減）、輸入531,130トン（同3.6%増）、

図表 4 下関港の外貿コンテナ個数・貨物量の推移、1993年－2005 年

年 次	個 数 (単位：TEU)			年 次	貨 物 量 (単位：トン)		
	輸 出	輸 入	合 計		輸 出	輸 入	合 計
1993	25,641	26,832	52,473	1993	210,301	514,218	724,519
1994	28,051	28,831	56,882	1994	224,079	548,341	772,420
1995	29,476	30,970	60,446	1995	260,248	544,366	804,614
1996	25,670	26,135	51,805	1996	253,552	563,753	817,305
1997	25,284	25,616	50,900	1997	329,813	514,562	844,375
1998	26,333	27,276	53,609	1998	184,836	563,076	747,912
1999	30,074	31,380	61,454	1999	262,586	640,599	903,185
2000	32,229	33,069	65,298	2000	370,597	634,995	1,005,592
2001	32,825	34,062	66,887	2001	314,861	617,255	932,116
2002	33,259	33,658	66,917	2002	380,084	512,746	892,830
2003	33,586	36,477	70,063	2003	379,085	531,130	910,215
2004	40,778	41,184	81,962	2004	437,346	568,280	1,005,626
2005	42,891	41,812	84,703	2005	405,447	576,858	982,305

(出所：1993－2004 年の数値は下関市港湾局の資料より、2005 年の数値（速報値）は、2006 年 2 月 6 日付の下関市港湾局の広報・報道資料による。下関市ホームページ内の「広報・報道資料」を参照。コンテナ個数は 20 フィートコンテナ換算（TEU）。)

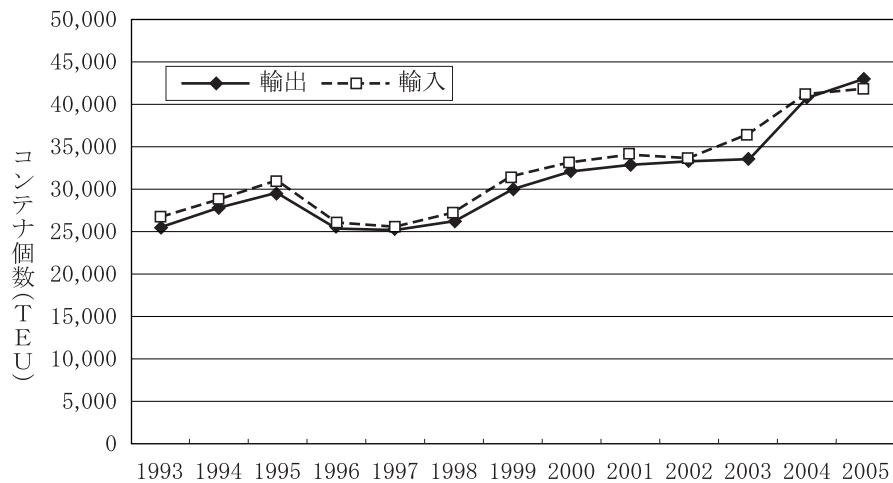
合計 910,208 トン（同 1.9%増）となった。なお、重量ベースでのコンテナ比率は、輸出で 47.7%、輸入で 38.5%、輸出入合わせて 41.8%であった。国別でみると、外貿貨物では、対韓国、南アフリカ、アメリカ、カナダの貨物の減少、対中国、オーストラリアの貨物の増加が顕著であった。コンテナ貨物は、対韓国の貨物が減少、対中国の貨物が増加した。フェリー貨物をのぞく主な取扱貨物は、輸出では産業機械、ゴム製品、電気機械（コンテナ貨物では産業機械、電気機械、製造食品）、輸入では衣類・身廻品、はきもの、石油製品、水産品、金属鉱、りん鉱石（コンテナ貨物では衣服、身廻品、はきもの、水産品、取り合せ品、野菜・果物）であった。なお、貿易額は、輸出 4076 億 3200 万円（前年比 21.3%増）、輸入 2465 億 1000 万円（前年比 4.3%減）で、1611 億 2200 万円の輸出超過（貿易黒字）となった。

続いて、ここ数年の外貿貨物の傾向を見ていくことにする^(註19)。まず、図表 4 は、近年の下関港の外国貿易実績をコンテナ個数および貨物量で示したものである。それをグラフで示したのが、図表 5 および 6 である。

これらから確認できるのは、コンテナ取扱個数に関しては、1997 年以来、輸出入ともにほぼ均衡を保ちつつ順調に拡大してきていることである。現時点で最新のデータである 2005 年のコンテナ取扱個数（ただし速報値、20 フィートコンテナ換算〔＝TEU: Twenty foot Equivalent Units〕）は、輸出 42,891 TEU および輸入 41,812 TEU の合計 84,703 TEU に達した。これは、前年比で 3.3%増であり、2000 年比で 29.7%増となっている。（下関市港湾局が目標としている）現行航路での 10 万 TEU 達成もいよいよ現実味を帯びつつあるといえる。コンテナ貨物量については、全般的に輸入超過が確認される。

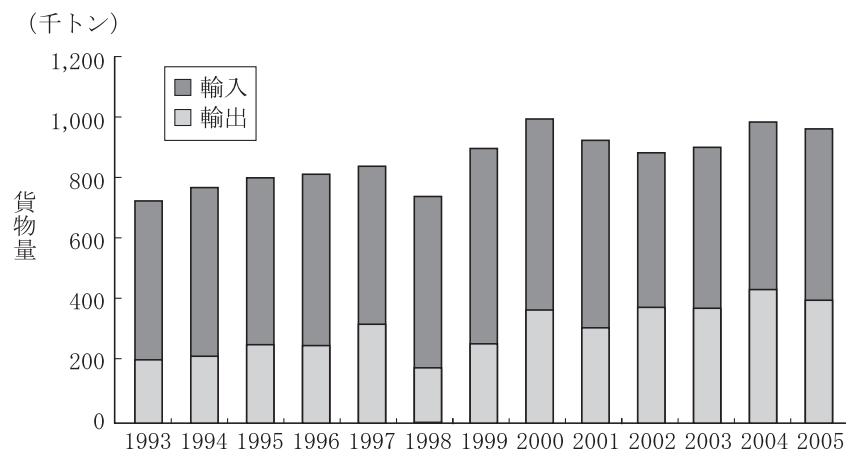
図表 7 は、1999 年から 2004 年にかけての下関港の外貿コンテナ個数の推移を貿易相手国別に示

図表5 下関港の外貿コンテナ個数の推移、1993年－2005年



(出所：同上)

図表6 下関港の外貿コンテナ貨物量の推移、1993年－2005年



(出所：同上)

したものである。この図表からは、まず、輸出入ともに、韓国が最大の貿易相手国であることがわかる。とはいえ、対韓貿易は、コンテナ個数ではここ数年、輸出入ともに横ばいないし減少の傾向がみられ、2004年は若干盛り返したものの、今後ますます拡大の方向にあると判断するまでには至らないように思われる。

その一方で目覚ましいのが、対中貿易の拡大である。1999年から2004年までに対中貿易コンテナ個数それじたいは実に2.89倍の増加を記録している。確かに、2004年のコンテナ個数では、対中貿易コンテナの個数は韓国のそれのおよそ5割強にしか過ぎず、その絶対個数は対韓貿易コンテナ個数には及ばない。しかし、図表中にみるように、1999年時点での対韓・対中のコンテナ個数比がおよそ5：1と対韓貿易が圧倒的にリードしていたことからすれば、現在の対中貿易コンテナ

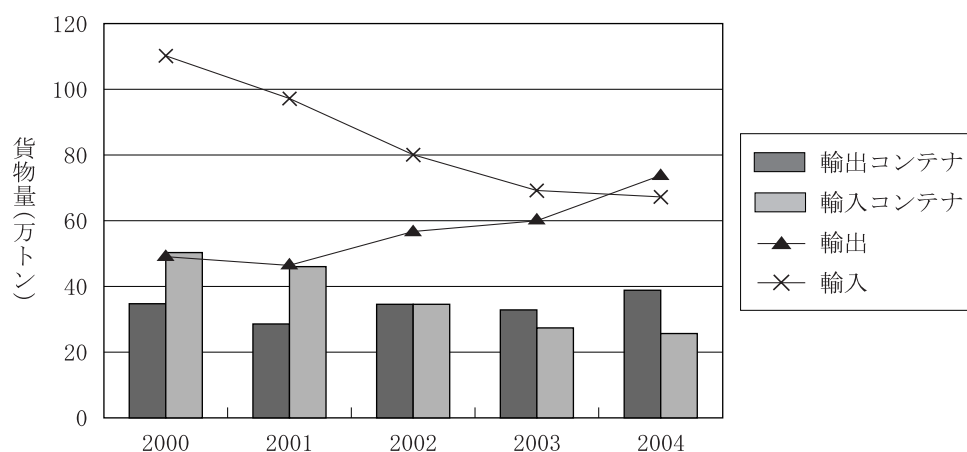
図表 7 下関港の貿易相手国別外貿コンテナ個数の推移 1999 年－2004 年

国／年次		1999	2000	2001	2002	2003	2004
韓 国	輸 出	24,337	25,952	25,231	24,972	21,183	26,369
	輸 入	25,509	25,630	25,094	23,994	23,046	25,360
	小 計	49,846	51,582	50,325	48,966	44,229	51,729
中 国	輸 出	4,898	5,728	7,228	7,687	11,909	14,111
	輸 入	5,004	6,194	7,788	8,758	12,277	14,499
	小 計	9,902	11,922	15,016	16,445	24,186	28,610
その他	輸 出	574	549	366	600	494	298
	輸 入	867	1,245	1,180	906	1,154	1,325
	小 計	1,441	1,794	1,546	1,506	1,648	1,623
合 計		61,189	65,298	66,887	66,917	70,063	81,962

(出所：下関市港湾局の内部資料に筆者がごくわずかに手を加えた)

図表 8 下関港の対韓国貿易貨物量の推移 2000 年－2004 年 (単位：トン)

年	輸 出			輸 入		
		うちコンテナ	コンテナ比率		うちコンテナ	コンテナ比率
2000	498,038	349,107	70.1%	1,095,589	502,766	45.9%
2001	463,690	288,419	62.2%	970,982	457,902	47.2%
2002	571,779	347,723	60.8%	802,203	349,228	43.5%
2003	614,102	328,962	53.6%	690,607	273,744	39.6%
2004	742,382	385,607	51.9%	665,980	259,349	38.9%



(出所：下関港湾局の内部資料より)

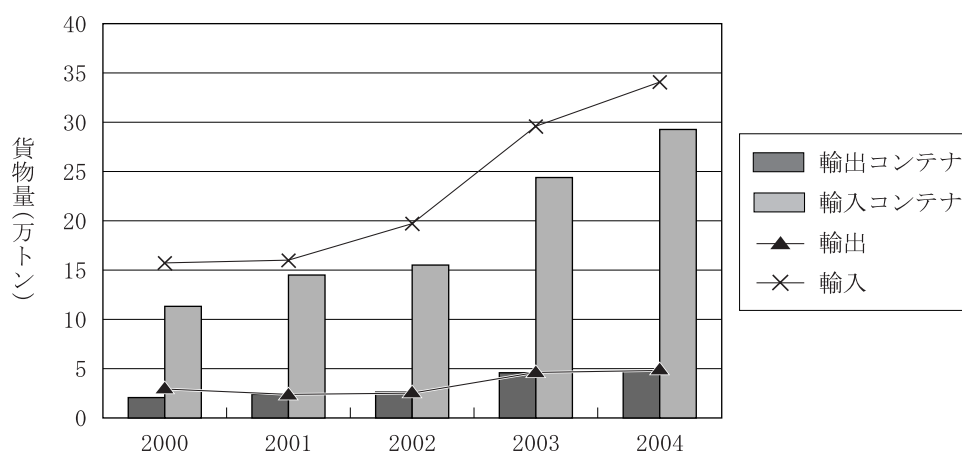
個数の増加はかなりのものといえよう。この大幅増の要因としては、直接的には、先述の青島航路の増便および上海航路の新規開設が大きく寄与している。

続いて、国別の貨物量の動向である。図表 8 は対韓国の貿易貨物量の推移を示したものである。

対韓貿易は貨物量からみると、輸出量の増加と輸入量の減少が認められ、2004年には輸入貨物量が輸出貨物量を下回る逆転現象が生じている。また、輸出入ともに、コンテナ比率の全般的な低下が見てとれる。1997年のアジア通貨・経済危機を脱した2000年の貨物のコンテナ比率は輸出で70.1%、輸入で45.9%であったが、2004年時点ではそれぞれ51.9%、38.9%にまで低下している。

図表9 下関港の対中貿易貨物量の推移、2000年－2004年（単位：トン）

年	輸 出			輸 入		
		うちコンテナ	コンテナ比率		うちコンテナ	コンテナ比率
2000	31,548	19,672	62.4%	155,990	113,635	72.8%
2001	22,773	22,398	98.4%	160,428	143,085	89.2%
2002	26,109	25,671	98.3%	197,709	155,092	78.4%
2003	45,490	43,460	95.5%	296,870	239,803	80.8%
2004	49,057	45,855	93.5%	339,602	287,197	84.6%



（出所：同上）

一方、図表9は、対中国の貿易貨物量を数値と図で示したものであるが、貨物量全体、コンテナ重量ともに、圧倒的に輸入超過の傾向にある。2000年には、輸入量は輸出量の5倍弱（コンテナ貨物量では6倍弱）であったが、2004年には7倍弱（同6倍強）となっており、年々この差は拡大する傾向が見て取れる。コンテナ貨物量の比率は輸出入ともに上昇する傾向にある。2000年時点の貨物のコンテナ比率をみると、輸出で62.4%、輸入で72.9%であったが、2004年時点ではそれぞれ93.5%、84.6%にまで上昇している。

中国経済の好調ぶりや東アジア経済圏の分業のさらなる高度化の進展をかんがみれば、今後も日中間のコンテナ貨物の拡大傾向や、輸入超過の傾向は継続するものと予想される。とすると、今後の対中貿易の課題としては、輸出入のインバランスの是正、すなわち、輸出貨物の拡大が重要となつてこよう。この点については、第5節で立ち返り、議論することとする。

IV. 下関港の国際定期フェリー航路のもつ優位性

下関港は、小規模な港湾であって大型港湾ではないが、その立地や航路において他にない強みをもつ。先に、下関港が「日本最大の国際フェリー基地」であると述べたように、その強みはまさに国際定期フェリー航路の存在にある。すなわち、国際フェリーによる東アジア地域との間の高速かつ多頻度の輸送・物流サービス（ホット・デリバリー・サービス）の提供に、下関港の最大の特長があり、優位性がある。以下では、外貿貨物の特性、国際フェリー航路の強み、そして、ホット・デリバリー・サービスについて説明し、下関港が国際物流において有する優位性について論じる。

1. 下関港が取り扱う外貿貨物の特性

下関港で取り扱われる貿易貨物の特性とは、下関市港湾局によれば、(1) 高価な貨物が集まること、(2) 急ぐ貨物が集まること、(3) その背後地の大半が関西以东であること、である^(註20)。まず、(1) であるが、下関港が取り扱う貿易貨物 1 トン当たりの単価（2003 年）が 30 万円超であり、近隣港と比較して 3～8 倍高い貨物が選択的に取り扱われている。たとえば、北九州港は 5 万円にも満たないし、横浜・名古屋・博多の各港はおよそ 10 万円前後である。神戸港や大阪港ですら、20 万円に達しないというデータが出されている。

(2) 下関港で取り扱う輸出入の貨物の品目別割合において、輸入品ではアパレルや生鮮食品など、輸出品では電子部品や生産機器など、急ぐ貨物が取り扱われるようになってきている。日本に輸入される生鮮野菜・食品のなかでも、たとえば、キュウリの 82.8%、トマトの 57.5%、ナスの 71.9%、アサリの 70.3%が下関港から輸入されており、近年では、韓国からの切り花の輸入実績が好調で、1999 年の輸入実績 511 トン・シェア 2.8%から、2003 年の同 4393 トン・同 18.3%（これは成田空港の 9689 トン・シェア 40.3%に次いで第 2 位）に拡大してきている。

(3) 輸出入コンテナ貨物流動調査（2003 年度、ただし調査期間は 10 月の 1 ヶ月間）によれば、下関港の輸入コンテナ貨物の消費地は、北海道 0.2%、東北 2.0%、関東 29.6%、中部 15.6%、北陸 0.9%、近畿（関西）15.8%、中国 18.4%、四国 5.0%、九州・沖縄 12.6%であり、関東圏が 3 割、関西以东が 64.1%を占めている。同じく、下関港の輸出コンテナ貨物の生産地は、北海道 0.2%、東北 0.5%、関東 29.9%、中部 4.7%、北陸 1.6%、近畿 13.9%、中国 21.7%、四国 2.2%、九州・沖縄 25.3%であり、関東圏が 3 割、関西以东が 50.8%を占めている。これらから、輸出入ともに、下関港のコンテナ貨物の国内生産地・消費地の大半が関西以东であることがわかる。このような背後地の格段の広さは、下関港がこれまで対韓国貿易で全国を対象に集荷し、安定した実績を残してきたことと大きく関係しているといわれる^(註21)。ともあれ、こうした特長から、下関港は地元の工業産品輸出のための「工業港」というよりかは、広い背後地をもつ「商港」の性格が強いといえる。しかし、この広い背後地も、第 2 節で言及した地方港の国際化とコンテナ物流の地元化の進展のなかで次第に縮小するものと予想される。実際、韓国向けに輸出されていた北海道産のスケウダラは、その一部が下関港から輸出されていたが、2005 年半ばに函館港～釜山港の国際コ

ンテナ定期航路が開設した後は、函館港からの輸出に振り替えられつつあるという（註22）。

2. 下関港の国際定期フェリー航路の強み

以上のような下関港の取扱外貿貨物の諸特性は、下関港の国際定期フェリー航路の特長に大きく依拠しているといえる。では、下関港の国際定期フェリー航路サービスの特長とは何か。それは、スピード、定時性、定期性（安定性）、貨物の柔軟性である。

下関港のスピード特性は、東アジア地域への地理的近接性に加えて、釜山、青島、あるいは上海のいずれの航路も、途中寄港なしに発着地を最短距離で結ぶシャトル便であることによる。この点は、途中寄港を常態とするコンテナ船と大きく異なる点である。また、フェリー船それじたいもコンテナ船よりも速度がある。加えて、フェリー船は、貨物積み降ろしをオンシャーシ、すなわち車台に載せて行うロールオン・ロールオフ（RO／RO）荷役を行うことができ、ガントリー・クレーン（コンテナ荷役専用クレーン）による荷役よりも2～3割ほど時間短縮が可能である（下の写真参照。貨物がセミ・トレーラー・シャーシに載せられて、船内へと積み込まれる。）。こうしたスピード特性は、さらに、下関港の年中無休通関が可能な強力なCIQ（税関〔Custom〕、出入国〔Immigration〕、検疫〔Quarantine〕）体制によっていっそう強化されている。取扱貨物量が多くないこともまた通関の迅速さを高めている。すなわち、東アジア地域への地理的近接性のみならず、シャトル便、フェリー速度、RO／RO 荷役、年中無休の通関体制など下関港のフェリー・サービスと港湾サービスの諸要素が組み合わさって、スピード特性を形成しているのである。

写真 セミトレーラーシャーシ（左）と、関釜フェリー航路の荷役風景（左）



（出所：シャーシは関光汽船のホームページより転載、<http://www.kankokisen.co.jp/>。
荷役風景は下関市港湾局ホームページ内「物流関係港湾施設」のページより転載、
http://www.shimonoseki-port.com/jp/shisetu_b/mainport.htm）

また、下関港と貨物生産地／消費地との間の輸送スピードについても、陸路であれば JR 山陽線および山陰線の鉄道輸送網や、中国道・山陽道・九州自動車道的高速自動車道路網、空路であれば新北九州空港、海路であれば新門司港～大阪・神戸間の内航フェリー航路（毎日2ないし3便）など、陸海空の輸送サービス網が充実しており、荷主のニーズにあったスピードでの輸送が可能である。先述の「急ぐ貨物の集まる港」というのは、まさしくこうしたスピード特性に由来する。

そして、乗客を乗せるフェリーであることから定時の出発到着が確実であり、すなわち、定時性が確保される。また、毎日、あるいは週に二度、三度の運行が確実であることによって、便それじ

たいの定期性（安定性）もある。それゆえ、荷主は物流・配送計画を立てやすい。

貨物については、先述のように RO／RO 荷役が可能であることから、通常のコンテナ規格に納まらない機械類や重量貨物、長尺物など、いわば定形外／規格外の貨物であってもフレキシブルに積み込み、輸送することが可能である。つまり、コンテナ船よりも、積荷の形状に左右されない輸送が可能である。そうしたフレキシビリティの典型的な事例として挙げられるのが、活魚運搬が可能な活魚車であろう。下関港の外航フェリー航路での貨物輸送サービスを請け負う関光汽船（株）の担当者の話によれば、活魚車輸送は 15 年ほど前に関釜航路で始まり、2 年前からは青島航路でも始まった。昨年開設の上海航路ではまだ利用はされていないとのことである（2006 年 2 月現在）。この活魚車の需要はとりわけ関釜航路において高く、毎航海ごとに 10 台近い利用がある。韓国からの輸入はヒラメが多く、逆に韓国への輸出は鯛が中心であり、また、青島からはフグ、アナゴなど高級魚の輸入が多いのが特徴であるという。

3. ホット・デリバリー・サービス

以上のような国際定期フェリー航路の強みを活かしたサービスを、ホット・デリバリー・サービスという。これは、ピザなどを出来立ての熱いまま宅配するサービスになぞらえたもので、下関港を発着地とする外航フェリーが提供する日中間・日韓間の迅速な運輸・物流サービスである。従来、船による海上輸送は大量の貨物を低コストで運べるが、それなりの時間がかかって、物流面での柔軟性を欠くというような認識がもたれていたが、それを覆したのがホット・デリバリー・サービスである。キャッチフレーズは、「海よりも早く！空よりも安く！」であり、このサービスの特長は、後述するように、関西以西を背後地とする場合にもっともよく発揮される。

ホット・デリバリー・サービスの要点は、上述の外航定期フェリー航路のスピード特性を活用するものであるということ、通関が 1 日で済むということ、そして、通関後の輸送が宅配便などの自動車トラック輸送を活用するために、たとえ関西以东であれ、通関の翌日ないし翌々日には消費地に到着するという、こと、である。ホット・デリバリー・サービスによる物流プロセスを航路ごとに大まかなイメージとして示せば、以下のようなタイムフローのようになる（註 23）。

【釜山航路】

（輸出：下関港→釜山港）：下関出港当日の午前の下関港の倉庫に到着、当日のうちに輸出許可が出され、19 時に下関出港。翌日の午前釜山港に入港し、即日輸入許可が出され、その翌日、つまり、下関出港日+2 日で現地バイヤーに到着。

（輸入：釜山港→下関港）：釜山出港当日の 14 時までに釜山港のヤード到着、積み込み後、19 時に下関出港。翌日 8 時 30 分下関入港、即日通関後、午後には下関から国内の納品指定場所に向かい、その翌日、つまり、釜山出港日+2 日で納品完了。

【青島航路】

（輸出：下関港→青島港）：下関出港日（水・金・土）の前日 11 時に下関港の倉庫に到着、即日、

輸出許可が出される。翌日の 13 時 30 分に下関出港。その翌日（木・土・日）16 時に青島港に入港し、さらにその翌日、つまり、下関出港日+2 日（下関港の倉庫到着日+3 日後）でバイヤーに到着。

（輸入：青島港→下関港）：青島出港当日（月・木・土）の 16 時までにヤード到着、積み込み後、22 時に出航。翌々日（水・土・月）9 時に下関入港、当日午後に通関後、下関から国内の納品指定場所に向かい、その翌日、つまり、青島出港日+3 日で納品完了。

【上海航路】

（輸出：下関港→上海港）：週 1 回の下関出港日である月曜日 11 時に倉庫に到着、13 時に輸出許可がでて通関、14 時に下関出港。翌々日である水曜未明に上海入港、最短で水曜日中に、すなわち下関出港日+3 日でバイヤーに到着。

（輸入：上海港→下関港）：上海出港日前日の火曜 24 時までにヤード到着、積み込み後、翌水曜 10 時に上海出港。翌木曜 16 時に下関入港、当日 19 時に通関後、下関から国内の納品指定場所に向かい、その翌日、つまり、上海出港日+3 日で納品完了。

このようなタイムフローで提供されるホット・デリバリー・サービスであるが、他の航路ないし空路と比べて、コストおよび所要時間の点でどれほどの優位性を有しているのだろうか。

下関市港湾局によれば、たとえば、韓国・釜山から茨城県へ輸送する際に東京港までコンテナ船を利用すると、下関港のフェリーを活用した場合に比べて、物流・輸送コストは 3 分の 1 で済むが、2.25 倍の所要時間がかかり、また、成田空港まで空路を利用すると物流・輸送コストは 3.53 倍かかるが、所要時間は 0.9 倍で済む。また、青島から茨城県へ輸送する際に東京港までコンテナ船を利用すると物流・輸送コストは 5 分の 2 弱で済むが、2.13 倍の所要時間がかかり、また、成田空港まで空路を利用すると物流・輸送コストは 5.30 倍かかるが、所要時間は約 3 分の 1 で済む。

これらの事例において念頭にあるのは、とくに、釜山や青島、上海を生産地とする貨物を、日本の関西以東の巨大消費地へと配送するパターンである。つまり、東アジアから関西・関東圏への荷物は、目的地近くの東京港や大阪港までコンテナ海路で運ぶよりかは、下関港の外航フェリー航路を活用したほうが、陸上の輸送コスト分だけ高コストにはなるが、空路よりかはかなりの低コストで、また所要時間では空路にほぼ準じるか、あるいはそれよりも若干劣るぐらいでデリバリー可能というわけだ。すなわち「海よりも早く！空よりも安く！」なのである。

今後、東アジア地域の分業はますます高度化していくとすれば、開発・生産・販売を一体的に捉えて管理するビジネス・ロジスティクスを導入・強化する企業は増え、それを支える、タイム・オリエンテッドで低コスト、フレキシブルな物流を実現するサプライ・チェーン・マネジメントの需要はさらに強まっていくものとみられる。それゆえ、ホット・デリバリー・サービスに対する需要は拡大する傾向にあると予想される。現在では、下関上海フェリーに先行する形で 2004 年から、博多港～上海港を 26.5 時間で結ぶ高速 RO/RO 船「上海スーパーエクスプレス（SSE）」（週 2 便：博多港発＝水・土、上海港発＝火・金）が類似のホット・デリバリー・サービスを提供してお

り、路線が若干重複することから今後は強力な競合相手となることが十分に予測されよう（註24）。

V. 提言 ～ホット・デリバリー・サービス活用による輸出振興に向けて～

下関港は、東アジア地域にもっとも近接した立地にあり、かつ、国内最大の国際定期フェリー基地という特長を有する。本稿では、とくに、国際定期フェリー航路こそが他港にない下関港の独自性であり強みの核となっていること、そして、下関港のそうした強みをもっともよく活かすのがこれらフェリー航路による日本～東アジア間の迅速かつ安定した輸送・物流サービス＝ホット・デリバリー・サービスであること、また、現在の貿易状況としてはとくに中国からの輸入が輸出を上回っていること、などを確認してきた。以上のような検討をふまえれば、下関港を機軸としての下関市および関門地域の活性化への一つの鍵は、国際定期フェリー航路の積極的活用、とくに、それら航路が結ぶ中国・青島、上海、および韓国・釜山への輸出拡大に見いだされるように思われる。以下本節では、この国際定期フェリー航路を活用しての地域経済・産業密着型の製品の輸出（および開発）促進を政策提言し、そのための具体的諸策などについても試論的に論究することとした。

輸出の対象となる製品としては、やはりホット・デリバリー・サービスを最大限に活かせるような、地場産の高付加価値製品であること、あるいは地場産品を組みあわせて新たに高付加価値製品に仕立てることが望まれる。すぐさま思い浮かぶのは、生鮮品、とくに食料品や食材などであろう。これらを高級食材（現地では日本の国内価格の2倍以上、数倍の価格で販売される）に加工、仕立て上げて、輸出するのである。現在では国策もその流れにある。2003年以来、農林水産省は輸出促進室を立ち上げ、そこが中心となって「農林水産物等輸出促進全国協議会」が結成され、現在、「安心・安全」の日本ブランドを冠した農林水産物の輸出のための販促キャンペーンやその支援活動が積極的に展開されている（註25）。図表10は、そのロゴマークである。こうした農林水産物の輸出を図るという「攻めの農政」に転じてきている背景には、WTOや自由貿易協定（FTA）、経済連携協定（EPA）などの農業交渉のなかで我が国の農林水産業もまた自由化、市場開放を迫られており、受身であり続けることの展望もまた開けてこないという国の判断がある。この「攻めの農政」は、海外での日本食や食材、文化のブームに乗るかたちで、あるいは、より正確には、そうしたブームを戦略的にあおりながら輸出促進を拡大しようとするものである。

こうした国策の流れに乗りつつ、関門地域からの生鮮食材も、中国の食習慣や生活習慣を知ったうえで、文化的な商品、ヘルシーで安全性の高い商品として売り込める可能性があるように思われる。下関のフグやアンコウ、特牛のイカなどの水産物（註26）、さらには、新しく下関市となった旧4町地域で産出される旬の野菜・果樹といった農産物などもじゅうぶんに輸出

図表 10 農林水産物等輸出促進
全国協議会ロゴマーク



の対象となろう。なお、鮮魚に関しては、検疫が簡素化したことを追い風に輸出に取り組む地域が増えている（註27）。また、豊田町地区のイチゴなどは、すでに香港や上海に輸出され好評を博しているとする福岡産の「あまおう」（註28）などと比べても遜色のない味と香り、見栄えであるように思われる。その他、阿知須のぶどうや周防大島のみかんなども高級輸出品として十分な競争力もちうるであろう（註29）。

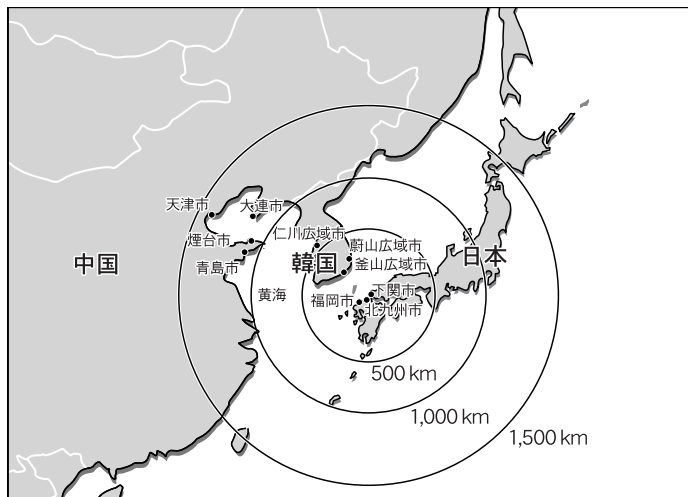
そもそも関門地域は、このような対中国・韓国向けの生鮮品輸出促進のための拠点機能を活用し、強化していく好条件に恵まれているといえる。既存のストックとして、RO／RO 荷役が可能な高速フェリー船や港湾内の冷蔵倉庫設備などホット・デリバリー・サービスのための体制があり、また、冷凍・生鮮貨物など温度管理を必要とする貨物のためのリーファーコンテナの取扱などの低温物流やその他変則的な特殊貨物の取扱のノウハウなどの無形のストックもまた蓄積されてきている点は何よりの強みとなる。

そして、このような旬の農林水産物を高い付加価値をもつ高級輸出商品に仕立てることは、決して第1次産業のなかだけで完結するものではない。それどころか、より広範な産業連関の形成および経済効果を導きうる。たとえば、加工するのであれば、それは第2次産業がかかわってくるし、また、どのような農林水産物をいかにして現地マーケットにあわせて売ることができるのかを知るため市場動向調査などが必要となれば、そこでは第3次産業もかかわってくる。たとえば、衝撃に弱く鮮度が落ちやすいイチゴや桃を綺麗で新鮮なまま保つような容器の工夫、パッケージの質、消費者の目を引く包装や、販促・セールスのあり方、外食メニューへの適用・開発、流通、など。輸出の成功にはこれら一連の課題をクリアする必要があるとすれば、まさに第1次産業のみならず、第2次産業、第3次産業のすべてがかかわっての新たな輸出主導型産業連関を形成することが求められる。もちろんそこでは、国や県、市町村といった行政も、産業連関形成を支援し、また、相手国への輸入自由化を働きかけるなど、一定の役割が求められるであろう。

輸出相手先の中国や韓国については、中国では、今後の急速な経済発展によって購買力をもった中間層の増加が見込まれ、市場の成熟が導かれるであろうし、韓国ではすでにそれなりに成熟した市場がある。生鮮農林水産物に関しては、中国や韓国の市場は、たとえば、釜山のチャガルチ市場などに典型的なように、いわゆる「伝統的市場」（註30）が強いというイメージがある。しかし、近年ではグローバルな小売競争の舞台となっており、中国のWTO加盟によるサービス業の自由化・市場開放によってそうした傾向はさらに促進されるのは確実である（註31）。ちなみに、山口県と交流の深い山東省では、青島市に1998年からジャスコが進出し、2005年12月には黄島地区に新店舗を開店するなど、しっかりと定着してきているし、また昨年9月には、済南市に伊勢丹が日本の小売業初の全額出資で店舗を開店している（註32）。

これら民間によるビジネスのつながり以外にも、下関および関門地域は、中国、韓国との間に様々な交流、ネットワークを発展させ、関係を深めてきており、それらを積極的に活用することも検討してよいであろう。下関市と北九州市は、たとえば、1991年からの東アジア（環黄海）都市会議（1991年4月～）および、それが発展した東アジア経済交流推進機構（2004年11月発足）の構成都市である。その他、姉妹都市協定・友好協定締結都市や、市や県レベルでの友好交流協定地

図表 11 東アジア経済交流推進機構の構成都市の位置図



(出所：国土交通省編著『国土交通白書 2005』ぎょうせい、2005 年、63 ページより転載。原出所は、北九州市。)

域との交流など、これまでの国際交流の蓄積を活用できる（図表 11 参照）。また、農林水産物をこのように互いに輸出しあえば、自地域のみならず、域内各国・各地域の農業やその他関連産業の活性化をも導くに違いない。

こうしたことからさらに言えば、たとえば、山東省にある日系小売店のなかに、関門地域の観光・文化情報を発信するアンテナショップを設置することも検討してみてもどうか。たとえば、山口

県は広島および東京に、山口県の情報発信機能を持たせた常設物産店「おいでませ山口館」を設けているが、その海外版といったイメージである。さらにそこでは、物産に産直を加えて、関門地域や山口県、北九州のご当地メニューが供されるような施設も併設する^(註33)。その際に、今日本でも流行しつつあるスローライフやロハス^(註34)的な価値を謳ってもよいだろう。いずれにしても、旬の食材などを迅速かつ低コストで安定的に供給することはホット・デリバリー・サービスで限りなく実現可能性の高いものであるように思われる。

また、こうした情報発信拠点を設けることは、国際インバウンド観光の振興にも大いに寄与するものと思われる。この点に関連して興味深いのは、日本国際観光振興機構（JNTO）による『国際観光白書』最新版には、日本人とその生活に対する興味などに加えて、日本食を味わうことが訪日動機の 2 位となっているという調査結果が示されていることである^(註35)。国土交通省が音頭をとって、2003 年より日本へのインバウンド国際観光の振興促進をねらいとするビジット・ジャパン・キャンペーン（VJC）が展開されているが、日本食はそこでも日本イメージを強く惹起させる重要な宣伝材料となっている。そもそも、物流のような地域間のモノの移動・流通が成立するには、やはり何よりもその物流の対象となるモノの魅力を伝える人や情報の交流が先行する必要がある。とくにそのモノの魅力を情報としてうまく伝えることは、そのモノに高い付加価値を与えるためにも不可欠である。こうした魅力をうまく伝えるような力は、いわゆる「ソフト・パワー」と呼ばれているものである^(註36)。したがって、観光や消費、文化交流などを総合的にとらえて情報発信を促進する「関門ソフト・パワー戦略」の策定への取組開始、これも併せて提言しておきたい。

さて、下関港に立ち戻れば、課題としては、ホット・デリバリー・サービスを活用しての生鮮品輸出のための設備やノウハウをさらに有効活用するための設備や人材（＝ソーシャル・キャピタル）の強化、高度化をはかる必要があるだろう。そして、下関市内（さらには関門地域や山口県内）での港湾・物流体制の機能・連携の強化もまた望まれる。本稿では、そのための施策の詳細、あるいは、下関港、門司港、新北九州空港の関門地域内の諸港湾と空港との間の役割分担やベストミックス

スのあり方についてなどについては十分に議論しえなかったが、いずれも次年度の調査研究課題としたい。少なくとも、下関港と門司港の関門港は、一体となって、中国市場および韓国市場への輸出拡大のための港湾・物流サービス機能を強化するべきであるし、スーパー中枢港湾への共同申請はそうした連携をはかる絶好の契機となることは疑いえない。また、2006年3月に開港した新北九州空港について付言しておけば、港湾との連携次第では、前出のSSEのものと類似するサービスが提供可能であり、そうなれば、関門港の背後地を拡大し、競争力向上に資するはずである。

これら一連の政策は、いずれも骨の折れる、しかも長期的に継続してでしか成果が見込めないものではあるが、しかし、それが切り開く展望は、単なる地元経済・産業の活性化のみに留まらずに、国際的な地域間の交流と相互依存の深化をも導く可能性を持っており、その意義と成果には大きな価値があるように思われる。

【謝辞】本稿作成に際して、数多くの方々および企業からご協力とご尽力をいただいた。以下、記して感謝の意を表したい。下関市立大学附属産業文化研究所・所長の道盛誠一氏、北九州市立大学の尹明憲氏、山口経済研究所の宗近孝憲氏には特に感謝したい。その他、オリエントフェリー株式会社の中山佳雄氏、関光汽船株式会社、下関市港湾局企画振興課、国土交通省九州地方整備局港湾空港部、山口県農林部生産流通課および観光振興課、山口県日中経済交流協会、ジェットロ山口の方々にも感謝したい。無論いうまでもないが、文中での見解や誤りについては筆者にすべて責任がある。

註

- 1) 環渤海圏は、中国北東部の渤海を取り巻く河北省・遼寧省、山東省、北京市、天津市の3省2市からなる。長江デルタ経済圏や珠江デルタ経済圏とならぶ中国3大経済圏の一つで、中国のGDPの23%を占めるという。詳細は、『ジェットロセンサー』2005年2月号の特集記事「環渤海 中国第3の経済圏」に詳しい。
- 2) 環黄海圏を構成する地域および都市は、日本（九州地域および山口県・下関市）、中国（遼寧省、河北省、山東省、江蘇省、北京市、天津市、上海市、青島市）、韓国（京畿道、忠清南道、全羅北道、全羅南道、慶尚南道、仁川市、大田市、光州市、釜山広域市）、である。国内外からの関門地域への投資促進のために、山口県商工労働部企業立地推進室、北九州市産業学術振興局産業振興部貿易振興課および下関市観光産業部商工振興課が2005年に共同で開設したホームページ「KANMON」(<http://www.kanmon.biz/>) 内の <http://www.kanmon.biz/kanmon/jp/exchange.html> を参照。
- 3) 港湾の利用拡大が自ずと地域経済の活性化を導くとは限らない。つまり、港湾の活性化と地域の活性化とをいかにして有機的に結びつけるかが重要である。したがって、港湾利用の単なる増加をめざだけでなく、地域経済・産業の活性化に資するような港湾の活用法を模索していく必要がある。土井正幸編『港湾と地域の経済学』（市村眞一監修、多賀出版、2003年）はこの点をとくに明示的に論じている。そもそも、地域の経済的な活性化には、その当該地域に産業的基盤をもつ財・サービスの輸出ないし移出の拡大こそが鍵である。ジェーン・ジェイコブズ『都市の経済学——発展と衰退のダイナミクス——』（中村達也・谷口文子訳、TBSブリタニカ、1986年）などを参照。
- 4) BRICSとは、ブラジル、ロシア、インド、中国、南アフリカの新興経済諸国である。
- 5) 『日本経済新聞』2006年2月22日付記事「日中貿易7年連続最高」、参照。
- 6) 『港湾』2006年1月号、10-11ページ、参照。

- 7) なかでも青島港は90年代後半以降、環渤海圏における激しい港湾間競争を勝ち抜き、当該圏の中核的国際港湾に躍進してきた。鮫島敬治・日本経済研究センター編『資本主義へ疾走する中国』（日本経済新聞社、2004年）第4章（莫邦富・担当章）に詳しい。
- 8) これらの詳細については、たとえば、経済産業省編著『通商白書2005——我が国と東アジアの新次元の経済的繁栄に向けて——』（ぎょうせい、2005年）に詳しい。
- 9) このプロジェクトの詳細は、たとえば、国土交通省編著『国土交通白書2005——東アジアとの新たな関係と国土交通行政——』（ぎょうせい、2005年）、167-8ページを参照。
- 10) 下関市と北九州市は、関門港としての両港の連携を進めるために、「関門港連携協議会」を設置した。ここでは、スーパー中枢港湾部会、整備・計画部会、管理・運営部会、振興部会という4つの部会において、連携のあり方について検討がなされる予定である。以上は、下関市の2月14日付広報・報道資料による。同市のホームページ（<http://www.city.shimonoseki.yamaguchi.jp/>）を参照・引用。その他、『読売新聞』2006年2月7日付朝刊の記事「スーパー港湾 下関港も共同申請へ」、および『山口新聞』2006年2月15日付記事「下関・北九州港『スーパー中枢港』申請へ」も参照した。
- 11) 津守貴之『東アジア物流体制と日本経済——港湾機能の再配置と地方圏「国際化」——』（御茶の水書房、1997年）を参照。
- 12) 「特定重要港湾」とは、とくに外国貿易のために重要な港湾として政令で指定される港であり、現在、下関港を含め全国で23港湾が指定されている。なお、東京港、横浜港、名古屋港、大阪港、神戸港を「五大港」という。これらに、下関港および北九州港からなる関門港を加えて「六大港」ということもある。九州・山口地方の特定重要港湾は、下関港、徳山下松港、北九州港、博多港の5港である。なお、後出の中枢国際港湾は、日本の中核的な国際コンテナ港湾である。
- 13) 『日本経済新聞』2006年2月7日付記事「下関港の外貿コンテナ個数 7年連続で最高」を参照。
- 14) 『マリナーボイス21』第246号、2005年11月、6-7ページ、また、下関市港湾局作成の『下関港要覧』や、国土交通省港湾局監修『日本の港湾2005』（日本港湾協会、2005年）606-607ページも参照。
- 15) FAZは、第4次全国総合開発計画（四全総）が目標とした多極分散型国土経済構造の実現とも関わりをもつ時限立法（「輸入の促進および対内投資事業の円滑化に関する臨時措置法」いわゆる「FAZ法」、1992年施行）で、当該地域における国内大都市向けの輸入加工およびその関連投資について税制面その他の優遇措置を設けるものである。なお、関門地域におけるFAZの詳細と問題点については、木村温人「関門地域とFAZ」（『関門地域研究』第5号、1997年、所収）や、『関門地域研究』第3号を参照のこと。
- 16) オリエンツフェリー社および上海下関フェリー社による中国航路サービスに関する簡潔な紹介としては、『こくさいか山口』第314号、2005年7～9月号、11ページを参照。
- 17) 「日本最大の国際フェリー基地」の表現は、『こくさいか山口』第314号、2005年7月～9月号、12ページより引用。
- 18) 下関市港湾局『2004 下関港統計年報（平成15年）』、8ページの記述による。
- 19) 貿易動向については、コンテナ個数や貨物量、金額など複数の指標があり、どれか一つの指標だけでは判断しえず、複数の指標を合わせてみていく必要がある。とくに下関港のように「国際フェリー基地」であればなおさら、フェリー貨物の比率が高いものと想定され、単純にコンテナ比率だけでは判断し得ない部分があるといえる。
- 20) ここでの記述やデータは、下関市港湾局作成のパンフレット『Port of Shimonoseki』、5-6ページ、および、同港湾局のホームページ（<http://www.shimonoseki-port.com>）内の「下関港のセールスポイントのページ」に依拠している。
- 21) 津守貴之『東アジア物流体制と日本経済——港湾機能の再配置と地方圏「国際化」——』（御茶の水書房、1997年、205-8ページ参照）。
- 22) 『北海道新聞』2005年12月3日付記事、および『函館電子新聞』のホームページ内の2005年12月30日

- 付記事 (<http://www.hakodate-e-news.co.jp/keizai2.html>) を参照。
- 23) タイムフローについては、これらの航路でホット・デリバリー・サービスを請け負っている関光汽船(株)の販促用のプレゼンテーション資料を参照させていただいた。
- 24) SSE のサービスなどについては、同社のホームページ (<http://www.ss-express.biz/>) や、『みなとだより』第 48 号、2005 年、14-15 ページの記事「海上輸送の常識をくつがえす新たな時代の新たな物流」を参照。日通航空(株)は、この SSE に航空便や鉄道便、トラック便を組み合わせ「さっと！上海」というホット・デリバリー・サービスを展開しているが、その謳い文句は「船なのに、飛行機なみの速さ。船だから、飛行機の約半額料金」である。
- 25) 以下を参照。農林水産省編『食料・農業・農村白書～新たな「食料・農業・農村基本計画」に基づく「攻めの農政」～平成 16 年度』（農林統計協会、2005 年）164-171 ページ；『AFF（あふ）』2006 年 1 月号；日本貿易振興機構（ジェトロ）編『日本食品等海外市場開拓委員会提言』（日本貿易振興機構、2005 年）なども参照。なお、後出のロゴマークの転載については、農林水産省の輸出促進室から快諾を得た。記して感謝したい。『AFF』は農林水産省の月刊の政策小冊子で、折原司氏による「日本の食材・産物を世界へ輸出先進地域に行く」と題する連載を 2004 年 4 月から毎月掲載している。そこで紹介された輸出食材・産物の主なものとしては、次のものがある（カッコ内は取組地・取組主体）。日本茶（静岡県）、日本米（島根県・西いわみ農業協同組合）、冷凍寿司（北海道小樽市・海麟丸ビール株式会社）、二十世紀梨（JA 全農とっとり）、長いも（北海道・JA 帯広かわにし）、帆立貝（青森県・成邦商事株式会社）、木材（宮城県・相互造林株式会社）、りんご（青森県・総合販売戦略課）、養殖ブリ（鹿児島県・東町漁業協同組合）、フェニックス・ロベレニー（JA 東京島しょ八丈島支店）、もずく（沖縄県水産課）、スケトウダラ（北海道・釧路機船漁業協同組合）、詰め合わせ野菜（生産者連合デコボン有限会社）、有機みそ（ヤマト味噌醤油株式会社）、牡丹（島根県・JA くにびき）、イチゴ（福岡県・JA 全農ふくれん）、温州みかん（静岡県藤枝市・JA おおいがわ）、日光梨・とちおとめ（とちぎ農産物マーケティング協会）、豚肉（宮城県・伊豆沼農産有限会社）、和菓子（石川県・高川栄泉堂株式会社）、など。
- 26) なお、フグは毒性のために輸入認可が難しいと思われるがちだが、下関の佃水産が、フグ輸出組合を通じて、年に 3 回、1～2 トンをアメリカに輸出している。詳細は、『こくさいか山口』第 313 号、2005 年 4～6 月、12 ページを参照。
- 27) 『日本経済新聞』2006 年 1 月 23 日付朝刊記事「鮮魚で中国開拓 検疫の簡素化 追い風に」29 面を参照。その他、全国各地での水産物輸出の動向については、水産庁編『水産白書 平成 16 年度』（農林統計協会、2005 年）8 ページや、『日経流通新聞』2006 年 1 月 16 日付「長崎魚市、鮮魚を対中輸出 上海スーパーに専用売り場」などを参照。
- 28) 『AFF』2005 年 7 月号、38-39 ページ、および門司税関 2005 年 12 月 22 日付資料「いちごの輸出について——門司税関の輸出シェア全国第 1 位——」を参照。その他、あまおうの輸出に関わったアジアネット代表の田中豊氏を取り上げた、国土交通省九州地方整備局港湾空港部の季刊誌『Puerto』2005 年春号の記事「日本の野菜・果物の逆襲」、12-13 ページを参照。
- 29) とはいえ、こうした生鮮食料品の輸出促進については、下関市はもとより、山口県全体でもさほど取り組まれてきてはいないのが現状である（前出の農林水産物等輸出促進全国協議会に山口県は参加していない）。というのも、山口県の農林水産物生産は作業従事者の高齢化もあって（高齢者の体に負担の少ない）少量多品種の高付加価値製品の生産を特徴とするようになってきており、現在、それらの産品の関東圏市場への移出に力を入れてきている。そのため、県の農林部生産流通課などは、輸出のためのさらなる供給を実現することは現状から見てなかなか困難であると判断しているようである（県の農林部生産流通課への筆者のヒアリング調査による）。
- 30) アジアの伝統的市場については、川端基夫『アジア市場幻想——市場のフィルター構造とは何か——』（新評論、1999 年）を参照。

- 31) 中国の WTO 加盟のインパクトについては、たとえば、鮫島敬治、日本経済研究センター 編『中国 WTO 加盟の衝撃——対中ビジネスはこう変わる——』（日本経済新聞社、2001 年）などを参照。その他、小売業については、ロス・デービス、矢作敏行編『アジア発グローバル小売競争』（外川洋子監訳、日本経済新聞社、2001 年）や矢作敏行編『中国・アジアの小売業革新——全球化のインパクト——』（日本経済新聞社、2003 年）を参照。
- 32) 矢作敏行「事例研究：イオンのアジア戦略」『経営志林』第41巻第3号、2004年10月、81-99ページ、およびイオン（株）の2005年12月26日付ニュースリリースを参照（<http://www.aeon.info>）。また、日本経済新聞社編『日経 MJ トrend情報源 2006 年版』（日本経済新聞社、2005 年）78 ページを参照。
- 33) ここでは、グリーンツーリズムによる地域経済・産業活性化の先進地である九州に数多くある、地場産の有機／減農薬野菜や果樹をその地域のご当地メニューの食材などに用いる自然派（有機）レストラン（たとえば、大分県の本の花ガルテンなど）をイメージしている。その他、『日経流通新聞』2006年3月3日付1面および19面を参照。
- 34) ロハス（LOHAS）とは、“Lifestyles of Healthy and Sustainability” の略で、心身の健康と自然環境の持続可能性をともに実現するような生活スタイルであり、スローフード指向などを取り入れる。
- 35) 国際観光振興機構 編著『世界と日本の国際観光交流の動向——観光立国に向け活発化する我が国の国際観光——（国際観光白書 2004／2005 年版）』（国際観光サービスセンター、2005 年）。その他、国際観光振興機構編著『訪日外国人旅行者調査 2003-2004——外国人旅行者の国内訪問地データー』（国際観光サービスセンター、2005 年）および『訪日外国人旅行者満足度調査 報告書』（国際観光サービスセンター、2005 年）をも参照。
- 36) 「ソフト・パワー」の概念については、アメリカの国際政治学者ジョセフ・S・ナイの著作『ソフト・パワー——21 世紀国際政治を制する見えざる力——』（山岡洋一訳、日本経済新聞社、2004 年）を参照。

第10章 韓国のアウトバウンドの動向と 日本のインバウンド振興策

～関門地域への誘客の課題～

中 尾 勝 典

I. 本稿の目的

観光立国の実現に向けた訪日外国人の受入れ（ビジット・ジャパン・キャンペーン）が2003年に開始され、その後、イラク戦争やSARSの発生によって旅行客に影響はあったものの、誘致政策の成果は少しずつ表れており、訪日外客数は順調に推移している。

2002年の524万人から、2005年には訪日外国人旅行者数が673万人（前年比9.7%増）にまで増加している。こうした中、九州地方においては、3月に九州新幹線が開業し、これにより新八代駅と鹿児島中央駅間移動の所要時間が大幅に短縮され、この駅間の一日の利用者数も開業前の2.3倍を超えるなど、開業の効果は大きい。

このように、交通整備が整うことで旅行客の利便性が高まり、国内のみならず海外旅行客の訪問が見込まれ、広域的な観光振興の取組みにも弾みがつく。

ところで、日本の海外におけるアウトバウンド振興政策は、現地での観光宣伝が中心となっており、各自治体においても基本的には国の観光政策に準じているが、地域の経済効果や活性化への考え方などにより重点が異なっている。こうした中、九州地方では、九州観光推進機構を組織し、県境を越えた広域的連携による観光振興策が打ち出され、韓国や中国からの誘客強化に積極的な動きを見せている。

関門地域においては、韓国や中国との定期旅客航路を持つにも関わらず、海外からの旅行客の単なる通過点として利用されているのが現状となっている。こうしたことによる外客のための方法や観光地のPR策、また受け入れ体制などを如何に図っていくか、といった日本のインバウンド振興調査は、これまで自治体や関係団体などが行ってきた。また、本研究会の調査等でも提起してきたところである。

だが、国際観光は海外の国の社会情勢や日本との政治的にも絡み合うため、関係などが悪化した場合、旅行者動向を変化させるとともに観光業界にも即座に影響をもたらす。

従って、常に対象国の社会の動静にも注目しておくことが、持続可能な観光客誘致には不可欠である。そうした意味で、本研究会では2003年度に韓国を対象にした調査「韓国人訪日パッケージ分析」（山本稿）を行っており、これを受け、2004年度には「韓国の旅行業界における日本向け商品の造成と流通」（中尾稿）の調査を実施している。そして、これらを追跡調査し、さらに韓国観光業界の実態の把握と最新の動向を掴むため、本稿を執筆した。

まず、本稿の「韓国のアウトバウンドの現状」では、最近の韓国で中国旅行への関心が高まっており、日本との旅行者数の格差が広がっている。こうした韓国人の観光動向と観光目的および韓国人の旅行形態について検証している。そして、2005 年の観光を取り巻く状況を振り返り、韓国人の日本旅行市場と韓国における日本旅行を中心に扱う旅行会社について述べている。

次に、こうした韓国側のアウトバウンドの現状を踏まえ、日本側のインバウンド振興策を考察する。韓国人観光客誘致の方策として、どのような広報宣伝が効果的なのか。そこで、韓国が日本以上にインターネットの普及率が高いことから、インターネットによる広報戦術と、一般的な広報戦術として、旅行関係雑誌及びテレビによる広報宣伝を取上げ、紹介している。

最後に、関門地域およびその周辺における韓国人誘客の課題について述べている。

Ⅱ. 韓国のアウトバウンドの現状

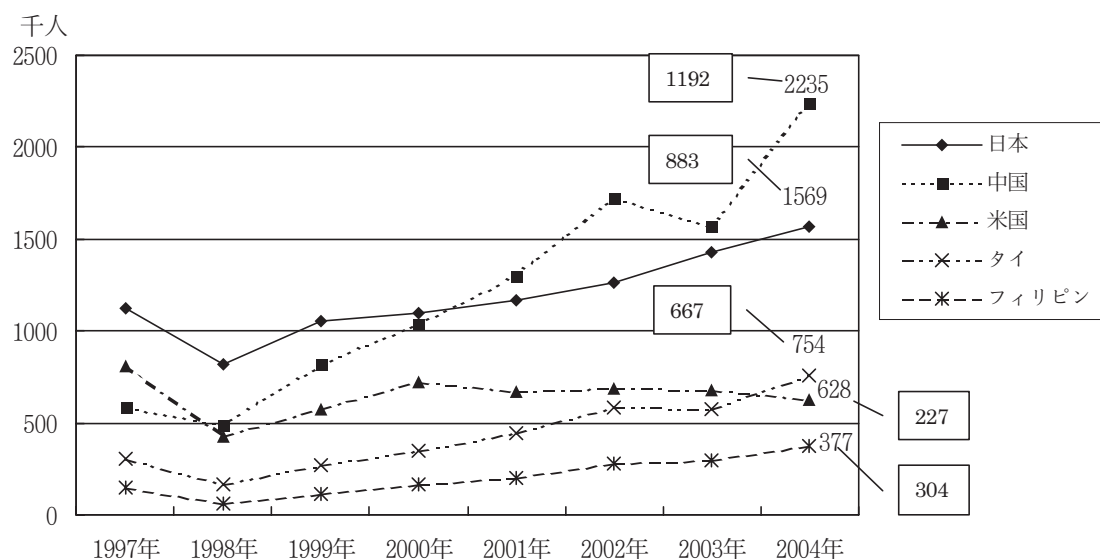
1. アウトバウンド者数と旅行目的

韓国は、1989 年に海外旅行が自由化され、その後、海外旅行者数は順調に推移している。1998 年は、前年末の IMF 通過危機の影響により旅行者が大きく減ったものの、2001 年 3 月には仁川国際空港が開港したことにより大きく海外旅行者数が増加した。2003 年には、中国の SARS の影響により海外旅行が自粛されたため、旅行者は減少したが翌年には、その反動もあり、大きく旅行者増加をもたらした。そして、2004 年の海外旅行者数は 883 万人で過去最高となっている。

これを渡航先別に示したのが次の図表 1 であるが、囲んでいる数値は旅行者数のうち観光者数を示している。

この図表から、最近、韓国人は中国を最も多く訪れている。次いで、日本となっており、韓国人旅行者全体で中国は 25%、日本は 18%となっている。

図表 1 韓国における上位 5 カ国・地域の海外旅行者数の推移



出典：韓国観光公社『韓国観光統計』をもとに作成。

一方、図表2において、2004年における日本のインバウンドの状況は、韓国からの旅行者が最も多く、次いで台湾、米国、そして中国の順となっている。韓国人旅行者は、1998年の通貨危機脱出以降、その推移は年々伸びており、2004年の日本のインバウンド旅行者数614万人のうち159万人（26％）が韓国からの旅行者となっている。そして、韓国人旅行者のうち88万人（56％）が観光を目的として訪日している。

こうした状況の中、日本は韓国からの観光客が今後も持続的に伸びていくであろうか。

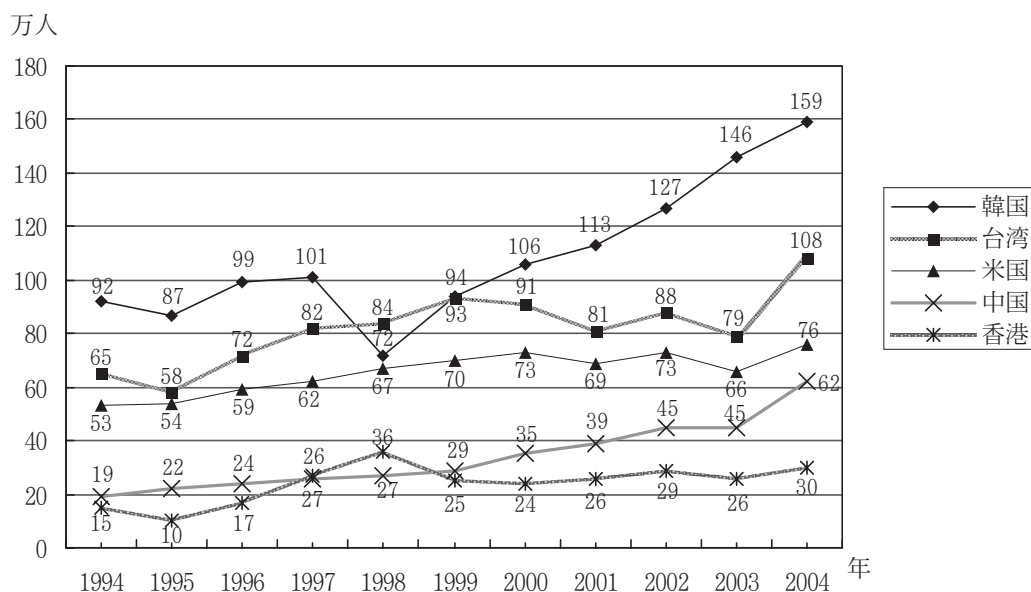
先に述べたように、韓国では、中国への旅行人気が高まっており、1998年以降、中国への旅行者数が顕著に伸びている。しかも、日本への旅行者数との格差は広がっている。

このことは、韓国や中国に近い九州・山口にとってもその影響は少なくない。なぜなら、日本を訪れる外国人の訪問先が、東京、大阪といった大都市に集中するなか、旅行者を居住地別に見たとき、韓国の居住者は全国平均に比べ大阪や福岡への訪問率が高い特徴をもっているからである（注1）。また、2005年は愛知万博が開催され、訪日外国人の増加が見込まれた。特に韓国人については、暫定的なノービザ措置や円高ウォン安傾向も進んだことから、9月には、前年同月に比べ訪問客数は増加すると期待された。しかし宿泊先の確保ができないといった事態など生じたことから、韓国の旅行エージェントは万博ツアーを敬遠したところも多かったようである。なお、図表3から、2005年9月は7万人となっており、前年同月に比べ、約1万人の増加にとどまっていることがわかる。

なお、年間を通じて韓国人が最も多く日本を訪れる時期は、1月と8月である。これが日本人の海外旅行者の場合、8月と9月が多く、1月が少ないのが特徴で、日韓に違いがある。

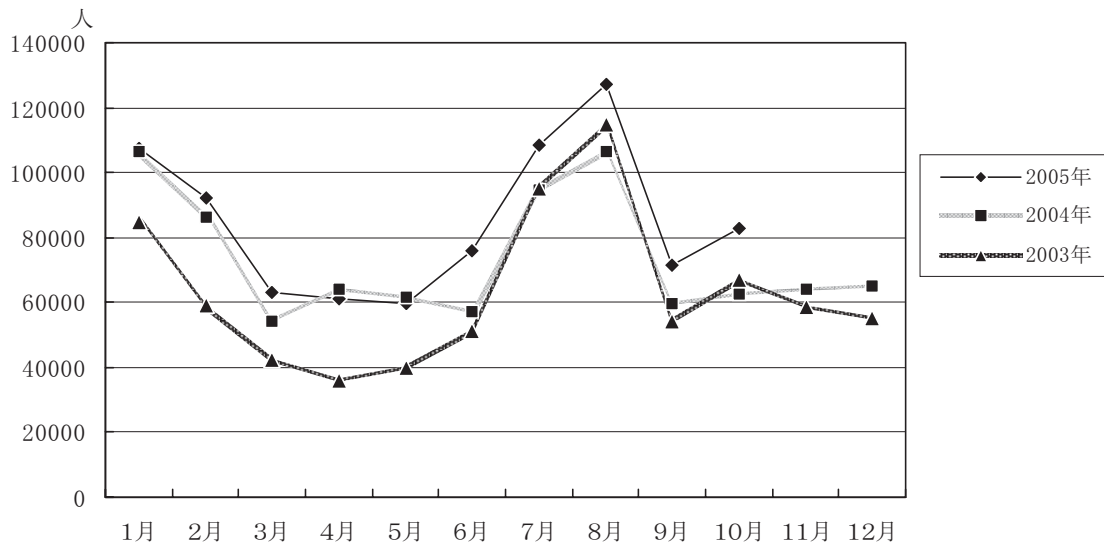
次に、韓国人が海外旅行する場合の主な目的について記す。韓国観光公社は韓国人の海外旅行実態を把握するため、2005年に4回（3月、5月、8月、10月）調査を実施している。これは、韓国の仁川国際空港及び金海国際空港の入国場で海外旅行を終えて帰国した韓国人2,000人を対象に

図表2 訪日外国人旅行者数の推移（上位5ヶ国地域）



出典：韓国観光公社『韓国観光統計』をもとに作成。

図表3 韓国人観光客における日本訪問の月別状況



出典：韓国観光公社『韓国観光統計』をもとに作成。

行ったアンケート調査^(注2)(複数回答)であるが、海外旅行した主な理由を調査したところ、「海外旅行することへの満足感」が58.5%で最も高く、かつ2003年の調査結果に比し7.5%増加している。次に「普段から訪問したいところがあるから」が54.8%、「旅行費が国内と比べ変わらないから」が39.5%、「団体観光に参加する機会があったから」が21.8%、という結果になっている。

こうした結果から、韓国人は、日ごろから海外旅行したい気持ちをもっており、2005年から本格的に導入された週休2日制などによって、休暇を近隣の海外で過ごそうとする旅行者が増えたためと言えよう。

韓国人旅行者は、海外旅行先をどのようにして選んでいるのだろうか。

次の図表4は、仁川空港で海外から帰国した人を対象に行った調査であるが、海外旅行先を選んだきっかけについて示している。まず“旅行会社のパッケージ商品”を通じて海外旅行先を選択している割合が最も高いということである。2003年の調査結果では17.2%となっており、今回その2倍以上の数値となっていることから、以前に比べ、パッケージ商品が充実していることが伺えるが、パッケージ商品の広告の充実なのか、宣伝効果によるものなのかは、この調査からでは不明である。旅行者はパッケージ商品の情報をどこから得ているのか、パンフレットなのか、新聞広告なのか、それともインターネット広告なのか、判らないのが残念である。しかし、韓国はインターネットの普及率が日本よりも高く、ネット販売を主流とする旅行会社の台頭も目立っている^(注3)。旅行会社によると、インターネットを使っの旅行の申し込みは、学生から40歳代半ばまでで、一ヶ月のアクセス件数は、600件を超える。韓国人の海外旅行客をみると、30～40歳代の年齢層が最も多く^(注4)、インターネット広告も活発化していることから、こうしたところから情報を得て旅行を申込み者も増加しているといえよう。

2. 韓国人の旅行形態

韓国では、中国への旅行者が増えているとはいえ、日本への旅行者数が減少している訳ではない。では、韓国人の旅行形態はどのようになっており、どのように変化しているのだろうか。

図表5で、韓国人のアウトバウンドの旅行形態比率を見ると、団体旅行20.4%のうち、12.2%がパッケージを利用している。そして、個人旅行は79.6%となっているが、これはFIT（個人旅行）や航空券やホテルだけの利用といったスケルトン型のパッケージが含まれているため、高い比率となっていると考えられる。

ところで、韓国の旅行会社によると日本向けFIT旅行商品の供給が勢いを見せており、パッケージ市場の停滞に苦戦していた大型パッケージを扱う旅行会社も、2名から4名で催行する小グループの旅行商品の販売を始めるなど、今後のFIT旅行市場への参入に向けて戦略を考えているという。同時に日本専門旅行会社も高級志向の温泉を中心に高価商品に力を注ぐなど、今後は市場に変化が予想される。

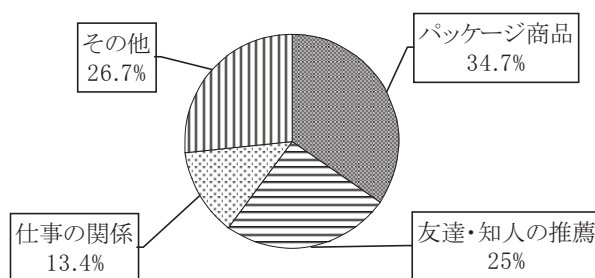
また、日本へのFIT旅行は、ゴルフやハネムーン、スキーなどに人気が高かったが、大型パッケージを扱う旅行会社の場合、価格及び旅程面などで限界が生じる。しかし、旅行形態が団体から小グループ化、さらには家族やカップル単位へと旅行者ニーズ（旅行会社への問い合わせ）が変化する中、韓国から直接日本の観光施設などに手配する者などの増加も目立っており、FIT旅行がいつそう加速している状態にある。こうしたことは、インターネットの普及に伴い、ネットを自由に駆使して自分に合った旅行を求める人々が多くなる中で、従来の旅行では満足できない旅行者が増えてきているからであろう。

次に、韓国観光公社が2005年に実施した「国民海外旅行実態調査」によると、韓国人は5日以内の旅行が63.7%と最も高い比率を占める。これは旅行会社のパッケージ広告を見て、あまり旅行費をかけず、また近距離旅行を主に選択していることも一つの理由であろう。

そして、2003年には韓国人旅行者全体のうち、中国に占める割合が25.2%、日本のそれは24.2%と訪問の割合がほとんど同じあったが、2005年のそれでは、中国が9.5%増加し、日本は5.1%減少していることから、韓国人の中国旅行人気が急浮上していることがここでも分かる。

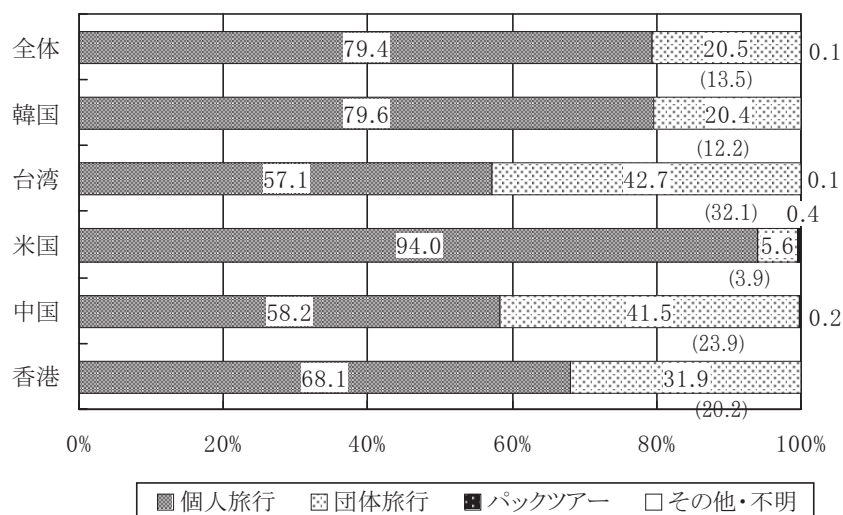
では、海外旅行にかかる費用はどうだろうか。個人旅行の平均総費用は177.9万ウォンとなって

図表4 海外旅行先を選んだきっかけ



出典：韓国観光公社（2005）「帰国した人を対象にした仁川空港調査」より

図表 5 訪日外国人の国籍別旅行形態比率



注：（ ）の数値は、団体旅行のうち、パッケージツアーの占める割合（％）

出典：『平成 17 年版観光白書』国土交通省

おり、パックスツアー（スケルトン型パッケージも含む）でのそれは 153 万ウォンとなっている。従って、費用の平均は個人旅行の方が 24.9 万ウォン高い。これは 2003 年に実施された調査では、個人旅行が 170.9 万ウォンで、パックスツアーが 153.7 万ウォンとなっており費用に差が見られなかったことから、パッケージの低廉化が進んだことや為替の影響がこのような結果を示しているといえよう。

3. 2005 年の観光を取り巻く状況

日韓国交正常化 40 年を迎えた 2005 年は「日韓友情年」として位置づけられ、愛知万博に伴う暫定的な訪日ビザの免除や日本による羽田—金浦空港路線の増便など絶好のカードが用意されていたことから、韓国の観光関連業界では前年に比し、2 倍以上の実績を期待していたといわれる。

しかし、3 月に日本側に端を発した竹島問題が浮上し、その後、福岡沖の地震発生や大地震発生説、また小泉総理の靖国神社参拝、教科書問題などが日韓の観光業界において悪材料をもたらすこととなった。

夏場のオンシーズンには、旅行市場が予測できない中でのチャーター機の運航は大きな懸念材料となった。韓国の祝日の顕忠日^(注5)の連休は、予想を上回る海外旅行客があったものの、その後、再び不振が続き、韓国の旅行業界では、「沈滞が長期化する中で、先送りした需要が一度に回復するか」という市場予測さえ囁かれた。

こうしたことから、チャーター機の運航事業に参加する旅行業社も急激に減少した。旅行客の集客不振の影響で、特定日以外は 70 万ウォン台の北海道ツアーの商品も登場するなど、低価格競争が進んだ。このように、2005 年の韓国は、一番のオンシーズンに旅行客を集客することが困難な状況になるという異例の現象も起こったのである。

また、パッケージ商品が小型化する中、ゴルフ、バックパック旅行、ハネムーン、スキーなどの

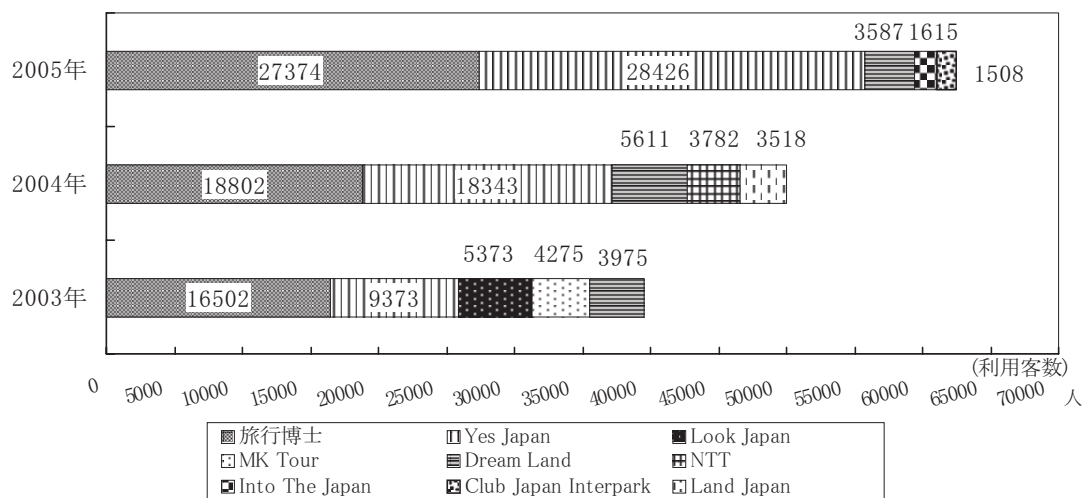
図表6 関釜フェリーの乗船客数（国籍別）

（単位：人）

	2004年			2005年		
	日 本	韓 国	その他	日 本	韓 国	その他
1 月	2037	16191	82	2025	18300	69
2 月	1380	10062	76	1136	10639	142
3 月	3386	8337	101	2710	10518	81
4 月	3707	9898	109	3447	8008	68
5 月	2223	10327	120	1502	6577	104
6 月	1467	7936	147	1314	10622	84
7 月	2718	10631	151	2047	11684	176
8 月	4434	13091	107	5054	16094	147
9 月	2450	7439	139	2247	9178	125
10月	2391	9262	134	1839	11400	202
11月	2133	10859	83	2155	12841	65
12月	2238	10043	90	2055	11726	79
小 計	30564	124076	1339	27531	137587	1342
総 計	155979			166460		
割合	19.6%	79.5%	0.9%	16.5%	82.7%	0.8%

資料：関釜フェリー(株)

図表7 関釜フェリーを利用する韓国旅行会社の上位5位



出典：関釜フェリー(株)のデータをもとに作成。

FIT 旅行や SIT^(注6) 旅行市場を獲得しようとする動きも活発化している。また、高級志向の温泉をプランに入れた高価な商品やバックパックなどの低価格商品などのパッケージを主として扱う旅行会社も、FIT 旅行や SIT 旅行の市場に注目しているようである。

ゴルフについては、商品の供給過多により低価格競争などで利益率が悪化している。

2005 年冬季は、九州地域のゴルフ市場にも期待されたが、大型ホールセラーを除き、さほど観光客は多くなかった。沖縄や宮崎へのチャーター機の利用状況も不振だった。むしろスキーに対する関心が高く、前年に比べ気候が寒冷であったことと、スキーブームが相俟って例年より早い時期から旅行会社への問い合わせが多く、予約の状況も前年の 2 倍以上と大きく増加した。



写真：下関港国際ターミナル

一方、関釜フェリーを利用する旅行者の状況についてみていくこととしよう。

図表 6 および図表 7 は、過去 2 年間の国籍別の乗船客数と月別の乗船客数を示している。

年間の乗船客は、2004 年より 2005 年の方が多く、国籍別では韓国人の割合が高くなっており日本人の割合が低くなっている。

しかも、図表 7 (注7) が示すように韓国人の乗船客のうち、団体旅行者(注8)の占める割合が高くなっている。これらの旅行会社は、「旅行博士」を除き、全てランド社と呼ばれる旅行関係会社で、商品の企画造成を行う事業所である。関釜フェリーを利用したツアーは、その殆どが九州を中心とした旅行である。下関港に到着し、下船すると福岡や久留米ナンバーのバスが待機しており、団体旅行者をごっそりと九州に運んでいく。こうしたツアーは、現地 2 泊 3 日の旅行が主流で、別府の温泉や阿蘇に行く格安旅行なのである。

とくに最近では、韓国からの修学旅行が多くなっており、下関の観光バス会社も年間 4 万人を受け入れているようである(注9)。

4. 日本向けアウトバウンドの旅行社

では、関釜フェリーを利用する韓国の旅行会社のうち、上位にランクされる「YES JAPN」及び「(株) 旅行博士」とは、どんな会社なのだろうか。

まず、「YES JAPN」とは、5 つのランド社で構成される旅行商品名である。従って「YES JAPN」という旅行会社ではない。各ランド社がエージェントを通して共同で旅行者を集客し、「YES JAPN」の名のもとで、ツアーが実施されている。この場合の旅行主催者は、ランド社でなく、商品を販売した旅行エージェントということになる(注10)。だが、旅行者の多くは「YES JAPN」という旅行会社のツアーに参加していると認識している。

このように連合組織で旅行を実施しているところは他にも存在する。これらに共通する特徴はランド社の中でも従業員5人以下の比較的零細事業者等で構成させることが多い。代表者は男性の場合が多いが、従業員は殆どが女性であるのも特徴である。

「YES JAPAN」のメンバー、JAPAN HAN'S TRAVEL（ランド社）の韓明鎬所長は、過去2年間で3回事務所を移転している。JTS（ランド社）やその他のランド社もそうであり、よく移転する。これは、経営状態が社会情勢によって左右されやすいためでもある。

次に「㈱ 旅行博士」である。当社は韓国の旅行業界の中でも、急速な事業の発展を成し遂げ成長した企業である。

当社の代表理事(社長)の申昌淵（shin Chang Yeon）氏は、日韓高速船ビートルの会社に勤務したのち、インターネットを使って旅行商品を販売する旅行会社を設立した。現在、ソウルに本社を構えており、釜山、大邱、大田、全州、光州、浦項、蔚山、昌原、巨済に支店をもつ。総勢200人の従業員を抱えている。支店で最も規模の大きい釜山支店は、ビル1階に2室、総勢40名が勤務しており、ここでも九州旅行に力を入れたツアーを実施している。なお、日本現地には、福岡、大阪、東京に支店がある。

2005年は、当社にとっても福岡沖地震の影響は免れず、4月～5月の日本旅行客は激減し中国へと流れた。しかし夏場は回復し、7月は17000人、8月には18000人を日本へ送客した。

また、JR九州を利用したFIT旅行が増加したことからインターネットでの予約が増加した。最近では、若者向けのバックパックを主に販売している。

当社は、新聞で広告せず、主にインターネットを利用して宣伝を行っている。従って、主な経費は人件費と電話料である。

ところで、韓国人にとって日本旅行は交通費が高いというイメージがある。こうしたことから、㈱旅行博士では2004年5月に3000万円を出資して、福岡県に「旅行博士観光バス会社 ㈱」を設立している。

当社は、地域住民の団体観光や学生の団体、㈱旅行博士の顧客、あるいは海外からのインバウン



写真：㈱旅行博士釜山支店

ド観光客、とくに台湾や中国人観光客を対象にしている。また、当社では地域振興の発展や地域福祉に貢献するため、コミュニティバスの運行についても計画中である。

Ⅲ．韓国人観光客誘客の方策

これまで、韓国のアウトバンドの現状や日本向け旅行社の状況を見てきた。では、こうした状況を踏まえ、韓国人観光客を誘客するためには、どうすれば良いか。海外で宣伝活動を行う場合、その国・地域の実情等にあった宣伝活動を行わなくてはならないことはいうまでもない。そうでなければ、懸命に取り組んだとしても受け入れ側の観光資源がその国の国民に十分に伝達されないといった事態を招くからである。

ここでは、韓国人観光客誘客のために最も効果的な宣伝方法を探るため、韓国のインターネット事情と旅行誌および業界紙、またテレビのコマーシャル事情を紹介し、方策を考えていくこととする。

1．インターネットによる広報宣伝

韓国は、日本以上にブロードバンドインターネットが普及しているといわれる。韓国インターネット情報センターの2006年1月末日のデータでは、インターネットの利用者数は3257万人となっており、利用率は71.9%となっている。

そして、利用者の大半が資料情報をインターネットで検索していると回答しているのである。このように、韓国人の情報入手手段としてインターネットが活用されているのである。従って、韓国人の観光客誘客には、インターネットを活用した広報宣伝が効果的であろう。

そうしたことから日本の自治体や観光関連団体などが、韓国語版のホームページを構築しているところが増加している。韓国人観光客誘客を図るためには韓国語のホームページは必要である。だが、構築しているところは、韓国人に十分に伝わる情報の媒体として効果を発揮しているのだろうか。そこで、韓国語のホームページが抱えている問題点について検証し、誘客の方策を考えることとしよう。

まず、日本人が韓国の行政区分や自治体の名称がどのようになっているか判らないように、一般の韓国人も日本にはどういった行政区域でどのような都市が存在しているのか判らないであろう。有名な地域を除き、わざわざ日本のサイトに入って探すことは難しいであろう。従って、自治体や観光関係団体が共同で韓国版のサイトを開設することが効果的である。自治体や観光関係団体が一元化したサイトを構築し、韓国サイトに開設することが情報の伝達に期待できよう。

次に、韓国語のホームページが単に日本語から翻訳されたものでは、韓国人にとって魅力を感じる情報源とならないであろう。それは日本人と韓国人の視点に違いがあるからである。これについては、韓国人の嗜好に合わせた視点での情報提供が望まれる。そのためには、ネイティブのスタッフの起用や韓国の観光関係者の目線で作成し、情報発信することが重要である。

2. 旅行関係雑誌による広報宣伝

観光客誘客の方法として旅行関係雑誌による広報宣伝は、どのようなものが良いのだろうか。まず、韓国には、主な旅行業新聞社が5社ほどある（図表8のとおり）。

これらの新聞の読者は、旅行代理店、ランド社、ホテル関係業者、観光関連団体などである。業界新聞の中でもっと多く発行している旅行新聞の購読割合は、旅行業従事者60%、一般読者20%、その他20%となっている。

旅行新聞は、旅行企画業者（ランド社やホールセラー）が旅行エージェントなどに商品を販売する広告を中心に掲載している、いわゆる旅行会社向けの業界新聞である。ところが、韓国の国民に日本の観光名勝地を知らせ、日本旅行ブームを巻き興すためには、むしろ“日本観光新聞”の方が効果的といえよう。

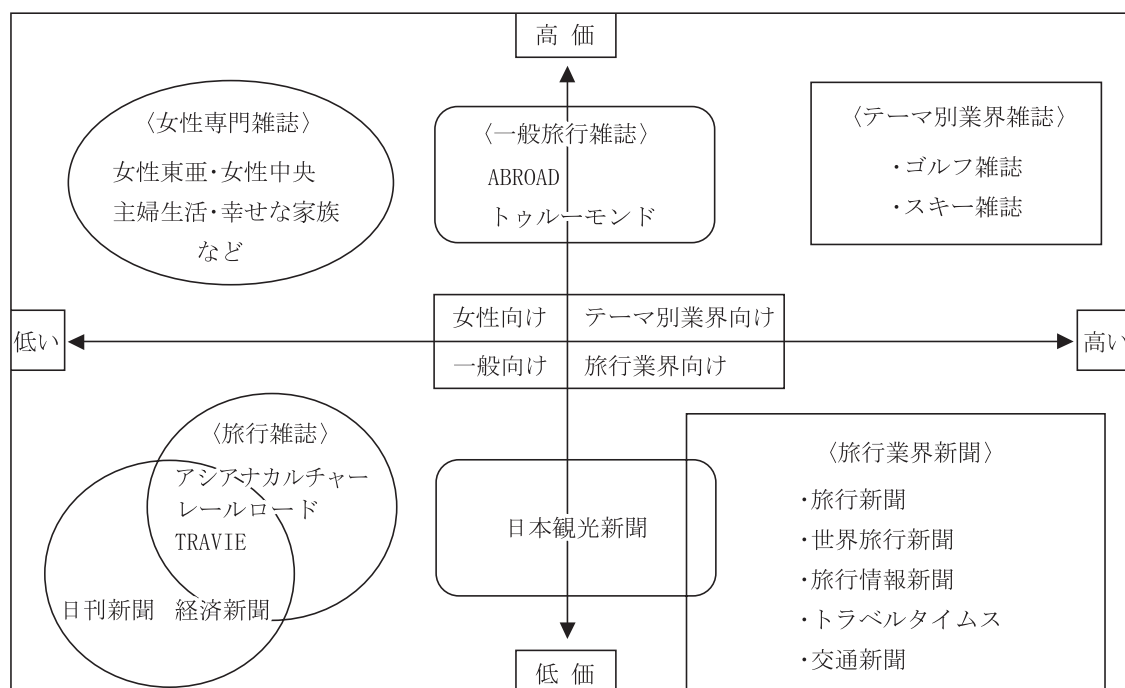
日本観光新聞の特長は、発行部数5万部で月一回発行されている。空港や港ターミナルなどにあり無料配布されているため、一般の住民に日本の情報を広く知らせることが出来る。従って、韓

図表8 韓国の主な旅行業新聞

	発行部数	所在地
旅行新聞	6万部	ソウル中区武教洞
世界旅行新聞	5万部	ソウル中区乙支路1街
旅行情報新聞	3万部	ソウル鍾路区唐珠洞
交通新聞	3万部	ソウル瑞草区盤浦4洞
トラベルタイムズ	3万部	ソウル鍾路区

出所：各新聞社のヒアリングによる

図表9 旅行関係雑誌等の位置関係



出典：日本旅行新聞社の情報をもとに作成。

※ 日本旅行新聞社は、ソウルに本店を構える韓国の新聞社である。

※ 縦軸は価格、横軸は専門性を表す。

国人の訪日旅行意欲を誘発することにもなる。その他、韓国の旅行関係雑誌等の特徴を位置関係で示したものが図表9である。

3. テレビによる広報宣伝

次に、大衆伝達手段の最たるものとして、テレビによる広報宣伝について述べてみたい。

韓国のテレビコマーシャルは、日本のように番組の途中に流れるのではなく番組の前後に放送される。従って、コマーシャル時間が数分以上にもおよび、長いのが特徴である。

韓国にはKBS（韓国放送公社）、MBC（ソウルテレビ）、SBS（ソウル放送）の3つのメジャーなテレビ局があるが、KBSおよびMBCは公営のテレビ局で、SBSは民営のテレビ局である。これら3つのテレビ局の性格は異なっており、放送の内容も雰囲気異なる。

韓国では午後8時から午後10時がゴールデンタイムで、午後9時からニュースの時間となっているのが通例である。10時になるとそれぞれテレビ局ごとにドラマが始まる。

ところで、韓国はドラマの視聴率が高いことから韓国人はドラマ好きといえる。そして日本と同様にヒットしたドラマは社会現象となるほどである。こうした中、韓国では、日本で流行った映画やドラマを即座に観光商品化する戦術をとる。それは、韓国が日本の観光マーケティングを十分に行っているからである。

従って、海外観光マーケティングを十分行ない「テーマ観光」や「観光商品化」の開発に力を入れ、地域の観光振興を図っていくことが重要である。また、韓国が日本のテレビでヨン様やチェ・ジウといった著名人起用による宣伝効果を図っているように、韓国のテレビにも著名人を起用し、宣伝すれば効果的であろう。ただし、コマーシャル放映による広報活動を行っていく場合、日本の企業が単独で宣伝することは許可されておらず、韓国企業との提携、自治体同士に姉妹関係等があれば、放映できることとなっているため、こうした関係を活かし宣伝活動を行うことも必要である。

IV. 関門地域における韓国人誘客の課題

2004年の九州・沖縄・山口の外国人の入国者数が72万人に達している。（法務省 出入国管理統計）。前年に比べ22.4%の増加となっており過去最高である。これを国・地域別に見ると韓国が412万人、次いで台湾の15万千人、中国の6万千人となっている。いずれも前年増となっている。九州・山口においても、訪日外国人の国・地域別順位は全国と同じである。しかし、九州・山口は韓国とは近距離にあることから韓国人の訪日旅行客は際立っている。

こうした中、九州観光振興機構は、㈱旅行博士と連携して韓国の大学生を対象に九州探検の事業を開始し、韓国の学生旅行市場に力を入れている。このように韓国旅行会社との連携は、新しい商品開発とともに今後の韓国人誘客に大きく期待できよう。

㈱旅行博士釜山支社の李俊昊（Lee Jun Ho）氏は、九州観光の魅力を次のようにいう。「韓国は、九州の2倍の面積に3倍の人口である。過密の韓国にとって、九州の温泉や火山がある田舎は良い保養先であり、国内旅行の延長であり、癒せる場所である。」こうしたことは、㈱旅行博士だけ

でなく、日本専門旅行業者等にとってねらい目の観光地であり、韓国人旅行者にとっても絶好の地であろう。

ところで、関門地域における誘客の課題については、先に述べたように九州地方が九州観光振興機構を立ち上げ活発な動きを見せている。そして「九州は一つ」の理念で、各県はもとより九州地方としての総合力をもっている。こうした中であっては、関門地域は、この総合力を借り、独自の受け入れ策を展開しなければ、到底誘客は難しいであろう。

例えば、佐賀県は関門地域と同様に通過点となっている。こうしたことから同県では、「歴史」「人情」をキーワードに旅行会社に売込みをかけたところ、効果が出ているという。このように、地域のキーワードを売りにすることが地域の独自性を生む。

先述したように、韓国の旅行業界の動向は、FIT 旅行や SIT 旅行のニーズが高まっている。併せて、今注目されている地域の特徴を活した産業観光などツーリズム振興にも力を入れていく必要があろう。また、日本は交通費が高いというイメージをもっているため、“関門地域低価格旅行”を観光関連会社の連携のもとで試作してみてもどうだろうか。例えば、旅行博士観光バス会社(株)が、長期的には韓国からの訪日観光客を増やし、下関や大阪に営業所を設けることも視野に入れているため、こうした企業や地元観光関連会社との連携のもと、誘客策を考えていくことも必要であろう。そして、韓国人旅行者にまずは知ってもらうため、“知名度アップ”に力を入れるとともに、低価格のイメージをもたせ、類似化している観光地の均質化から脱皮し、独自性を持った旅行地にすることが、関門地域における韓国人誘客につながるであろうと考える。

V. おわりに

最後に、韓国旅行業界の関係者の意見を踏まえ、2006 年の韓国人の日本観光の予想図について若干述べてみたい。

韓国にとって 2005 年のような悪材料さえなければ、日本市場に対する見込みは明るいということと言うまでもない。愛知万博などのような好材料はないものの、大幅な航空路線の拡大や、2006 年 3 月からのビザ免除の動きなどは、韓国人誘客にはずみがつく。また、2005 年 10 月以降、円安傾向が続いていることから、韓国人の旅行者数の増加は見込めよう。

さらには、韓国では温泉ブーム熱が高まっていることから、伝統ある高級温泉の商品も 2006 年はより本格化するであろう。九州には温泉地も多く韓国人誘客は優位であり、別府や、既存の観光地ではない湯布院、黒川など新しい温泉地域に対する期待も高い。従って家族単位での宿泊込みのパック商品も活発化するであろう。

学生の修学旅行や卒業旅行、リック旅行、個人旅行など流行っていることから、冬のオンシーズンの学生旅行も更に増えると予想される。従って、こうした学生の旅行市場にも目を向けた誘致合戦が各地域で活発に展開されるであろう。

注

- 1) JNTO2005 年 9 月訪日外客数・出国日本人数暫定値 報道資料を参照。
- 2) 「国民海外旅行実態調査」
韓国観光公社が仁川及び金海国際空港入国場にて海外旅行後帰国する韓国国民 2000 人を対象に行ったアンケート調査。2005 年の 3、5、8、10 月の 4 回実施した。
- 3) ㈱旅行博士や㈱最高文化航空社など。
- 4) 韓国観光公社 韓国観光統計参照
- 5) 顕忠日（6 月 6 日）は、国のために命を捧げた愛国烈士と国軍将兵の魂を慰め、その忠節を追悼するための記念日で韓国では祝日となる。
- 6) Special interest tour 観光以外の特別の目的をもったツアーで特定の関心を満たすためのツアー。
- 7) 各年上位 5 位までの旅行会社を示しており、3 年間で 9 社がランクされている。
- 8) 団体旅行にパッケージを含む。関釜フェリーでは、旅行会社から団体予約とし受けており、団体旅行とパッケージは区別していない。
- 9) 山口新聞朝刊号 2006 年 2 月 10 日付け 18 頁
- 10) 関門地域共同研究会 Vol.14 第 7 章「韓国の旅行業界における日本向け商品の造成と流通」参照。

参考文献

（日本語）

- 国際観光振興機構（2004）『マーケティング・マニュアル 2004』
国土交通省編（平成 15 年版）『観光白書』
国土交通省編（平成 16 年版）『観光白書』
国土交通省編（平成 17 年版）『観光白書』
山本興治（2004）「韓国人訪日バックツアー分析」『関門地域研究 Vol. 13』関門地域共同研究会
中尾勝典（2005）「韓国の旅行業界における日本向け商品の造成と流通」『関門地域研究 Vol. 14』関門地域共同研究会

（韓国語）

- 韓国観光公社（2005）『韓国観光統計』
Korea data bank（2003）『2004 韓国観光レジャー年鑑』
統計庁（2004）『地域統計月報』
文化観光部（2004）『観光動向に関する年次報告書』

（ホームページ）

- 韓国一般旅行協会 <http://www.kata.or.kr/>
韓国観光公社 <http://www.knto.or.kr/>
韓国中央日報 <http://news.join.com/>
朝鮮日報 <http://www.chosun.com/>
東亜日報 <http://www.donga.com/>

（調査協力先）

- TOMATO 旅行㈱(ランド)
㈱旅行博士釜山支社

KNT 韓日旅行〔ONLY JAPAN〕(ランド)

(株) 旅行博士本社

JAPAN HAN'S TRAVEL (ランド)

JTS (ランド)

YAHO JAPAN (ホテル専門ランド)

韓中日観光産業研究所

旅行新聞

(株) ICC

日本観光新聞社

関釜フェリー(株)

はじめに

加 来 和 典

I. 本調査の目的・概要

1. 調査の目的

社会調査班では、今年度の関門地域共同研究の全体テーマである「関門地域におけるソーシャル・キャピタルの蓄積状況の調査研究」を、調査票による住民調査で行なった。

調査対象地として、北九州市門司区門司港地区と下関市長府地区を選んだ。両地区とも、近年、観光化で注目されている。門司港地区は、門司港レトロを中心とした再開発が目覚ましい。一方、長府地区は、NHKの大河ドラマ『新選組!』『義経』の影響もあり、近郊の唐戸・壇之浦地区とともに観光客が増加している。いずれも両市を代表する古い町であるが、その性格は異なっている。門司港は近代化による港湾都市として成長を遂げた地区であり、北九州工業地帯の停滞や港湾機能の移転とともに衰退をみた。長府地区の歴史は古く、古代・中世・近世・近代史にそれぞれ名を残す。徳川時代に長府藩毛利氏の居城が置かれたことから、今日でも「城下町長府」と呼ばれる。豊浦郡長府町と下関市が合併してすでに70年近くを経ているが、このような歴史のため、長府地区は独立性が強い地区とも言われる。ちなみに、同地区の地名を見ると、「長府侍町」のように「長府」を冠したものが多いことに気づく。本調査では、2地区のこのような共通点と相違点に着目し、比較研究の観点から調査対象地とした。

本調査の目的は、地域住民の社会関係がまちづくりにどのように影響を与えているかを明らかにすることである。ここでは、まちづくりとして、観光・治安・地域連携の三つを中心的に取り上げた。現代の地域社会が抱える問題は多様であり、まちづくりの範囲も広範囲化している。そのすべてを取り上げることはできないが、本調査では、とりわけ社会関係との関連が深いと思われる3点に焦点をあてた。

両地区は先にも少し触れたように、近年、観光地として脚光を浴びており、観光客の入り込み増加、商業施設の新設など、地域が大きく変貌している。この変化をきっかけに地域の活性化も生じているが、必ずしもよい面ばかりではない。

また、治安に関して、本調査では、子どもの安全に関するいくつかの質問項目を設定した。現在、全国的にも子どもの安全確保が地域的な課題となっている。子どもを巻き込む事件が頻発する背景として、地域社会の変容を指摘する声も少なくない。

地域連携に関しては、北九州市と下関市との行政連携に関する認知度を確かめてみた。さらに、両地区の住民の行き来についても調べ、住民の生活実態としての地域連携についても考察したいと

考えた。

住民の社会関係がどのような要因から形成されるのか。また、それは地域社会に何をもたらすのかといった問題は、社会学が古くから扱ってきた研究課題である。我々の分析はその延長線上にある。近年、ソーシャル・キャピタルや社会関係資本といった用語が経済学などの領域で用いられるようになってきたが、その内容はかなり拡散している。ここでは、オーソドックスに社会関係という語を使用しておきたい。先に挙げた観光化・治安・地域連携といったものが、地域住民の属性や社会関係とどのように関連するのかを中心に以下の分析を進める。

仮説的には、観光化に対する住民の態度は、住民利害を直接に反映しつつ形作られるのではない。また、観光資源の重要な要素に人的ネットワークがあるが、個々人が持つ社会関係の質や量が観光化に対する態度に影響を及ぼすことも考えられる。治安状況が住民関係の良し悪しと関連するという話はよく耳にする。土着的社会なのか流動的社会なのか、人口増加地域なのか減少地域なのか、商業地域か住宅地なのか。さまざまな地域特性が犯罪の発生と関連していると想像されるが、ここでは主に住民による地域の安全性の評価と、安全対策の方向性を従属変数とし、何がそれらを規定するのか分析を試みる。

2. 調査の概要

調査の概要を以下に記す。

調査名：関門地域のまちづくりアンケート

調査期間：2006年2月10～20日

調査方法：郵送法

調査対象：北九州市門司港地区・下関市長府地区の80歳未満（2006年1月1日現在）の有権者

*両地区の全有権者数は門司港 23,911 人・長府 25,038 人（サンプリング時）

サンプリング台帳：選挙人名簿抄本

サンプリング方法：系統抽出法

サンプル数：門司港 601・長府 600

有効回収数：門司港 280・長府 323

有効回収率：門司港 46.6%・長府 53.8%

II. 回答者の属性

以下では、回答者 603 人の主な社会的属性を地区別に表にまとめた。なお、ここでは、無回答は集計から除いているが、巻末に付した単純集計表では含んだものを掲載している。そちらも参照していただきたい。

1. 年齢と性別

表 1 年齢

	長 府		門司港	
	度数	有効%	度数	有効%
20 歳代	21	6.6	21	7.5
30 歳代	26	8.2	28	10.0
40 歳代	49	15.4	41	14.6
50 歳代	91	28.6	69	24.6
60 歳代	80	25.2	58	20.7
70 歳以上	51	16.0	63	22.5
合 計	318	100.0	280	100.0

両地区とも高年齢層の比率が高い。60 歳以上は、長府で 41.2%、門司港で 43.2%となっている。門司港の方が長府よりも全体の年齢がいくぶん高いと思われる。

表 2 性別

	長 府		門司港	
	度数	有効%	度数	有効%
男 性	156	48.8	126	45.0
女 性	164	51.3	154	55.0
合 計	320	100.0	280	100.0

両地区とも女性の回答者が過半数である。門司港では、女性が男性を 10 ポイント上回る。

2. 婚姻関係

表 3 婚姻関係

	長 府		門司港	
	度数	有効%	度数	有効%
既婚	247	77.9	191	68.7
未婚	40	12.6	41	14.7
死別・離別	30	9.5	46	16.5
合 計	317	100.0	278	100.0

婚姻関係をみると、長府では既婚が 77.9%なのに対し、門司港では 68.7%と 9 ポイントほど低い。門司港では、死別・離別が 16.5%と多く、この地区が長府に比べ相対的に高齢層からなることを反映している。なお、表にはしていないが、全体で見ると、男性では死別・離別が 6.5%、女性では 18.3%と、男女でかなりの違いがある。

3. 最終卒業学校

表 4 最終卒業学校

	長 府		門司港	
	度数	有効%	度数	有効%
旧制尋常・高等小学校	6	1.9	19	6.9
旧制中学校	16	5.1	12	4.4
旧制高校・旧制大学	5	1.6	6	2.2
新制中学校	26	8.3	34	12.4
新制高校	154	48.9	125	45.5
新制短大高専専門学校	58	18.4	36	13.1
新制大学・大学院	50	15.9	43	15.6
合 計	315	100.0	275	100.0

最終卒業学校では、両地区とも新制高校が最も多く 5 割弱を占める。両地区に顕著な違いはないが、門司港では旧制尋常・高等小学校卒業が 6.9%あり、高齢者の比率が高いことを示す。

4. 職業と仕事場所

表 5 職業

	長 府		門司港	
	度数	有効%	度数	有効%
農業	2	0.6	2	0.7
漁業	0	0.0	1	0.4
自営業	24	7.5	26	9.5
専門職	21	6.6	13	4.7
民間常雇従業者	65	20.4	45	16.4
公務員等常雇従業者	7	2.2	14	5.1
管理職（課長以上）	14	4.4	10	3.6
会社経営者・役員	12	3.8	7	2.5
派遣社員・臨時雇用	42	13.2	42	15.3
専業主婦	60	18.9	49	17.8
学生	7	2.2	3	1.1
無職	61	19.2	62	22.5
その他	3	0.9	1	0.4
合 計	318	100.0	275	100.0

職業構成は両地区で似ている。それぞれ多い順に挙げれば、長府が民間常雇従業者 20.4%、無職 19.2%、専業主婦 18.9%、派遣社員・臨時雇用 13.2%などで、門司港が無職 22.5%、専業主婦 17.8%、民間常雇従業者 16.4%、派遣社員・臨時雇用 15.3%などとなっている。全体的には、両地区とも都市的な職業構成であること、高齢層が多いため無職層が多いことが指摘できる。

表 6 主な仕事場所（長府票）

	度数	有効%	累積%
自宅	13	7.1	7.1
長府地区	82	44.6	51.6
それ以外の下関市	73	39.7	91.3
門司区	2	1.1	92.4
それ以外の北九州市	6	3.3	95.7
その他	8	4.3	100.0
合 計	184	100.0	

表 7 主な仕事場所（門司港票）

	度数	有効%	累積%
自宅	7	4.5	4.5
門司港地区	74	47.1	51.6
それ以外の門司区	23	14.6	66.2
門司区以外の北九州市	36	22.9	89.2
下関市	4	2.5	91.7
その他	13	8.3	100.0
合 計	157	100.0	

主な仕事場所を見てみよう。長府の回答者で仕事をしている人では、自宅 7.1%、長府地区 44.6%、それ以外の下関市 39.7%とここまでの範囲で 9 割を占める。門司港では、自宅 4.5%、門司港地区 47.1%、それ以外の門司区 14.6%とここまですで 7 割弱となっている。門司港の方がいくぶん仕事場所が広がっているようだが、いずれの地区も比較的近い場所で仕事をしていることが分かる。長府から北九州市、門司港から下関市はいずれも 3 %前後であり、海峡を挟んだ通勤関係は弱い。

5. 家族人数と世帯構成

表 8 家族人数

	長 府			門 司 港		
	度数	有効%	累積%	度数	有効%	累積%
1 人	20	6.4	6.4	33	12.0	12.0
2 人	113	36.1	42.5	94	34.1	46.0
3 人	86	27.5	70.0	76	27.5	73.6
4 人	48	15.3	85.3	48	17.4	90.9
5 人	31	9.9	95.2	15	5.4	96.4
6 人	11	3.5	98.7	5	1.8	98.2
7 人	3	1.0	99.7	2	0.7	98.9
8 人	1	0.3	100.0	2	0.7	99.6
10 人	0	0.0		1	0.4	100.0
合 計	313	100.0		276	100.0	

表 9 世帯構成

	長 府		門司港	
	度数	有効%	度数	有効%
一人暮らしの世帯	19	6.0	31	11.2
夫婦だけの世帯	103	32.5	70	25.4
夫婦と未婚子の世帯	118	37.2	84	30.4
親と子夫婦の世帯	14	4.4	15	5.4
三世代以上の世帯	25	7.9	23	8.3
その他の世帯	38	12.0	53	19.2
合 計	317	100.0	276	100.0

ここからは、家族や世帯に関する属性をみる。

家族人数（本人を含む同居家族）をみると、両地区とも小家族が主流であることが分かる。家族人数が3人以下の人は、長府で70.0%、門司港で73.6%である。門司港では1人という人が12.6%もいる。

世帯構成をみると、夫婦と未婚子の世帯が長府で37.2%、門司港で30.4%と最も多いものの、一人暮らし世帯と夫婦だけの世帯を合計した割合（38.5%、36.6%）を下回る。小世帯化の傾向が、これらの地区でも進んでいることをうかがわせる。

6. 住居形態

住居形態では、両地区に違いが見られる。長府では8割の人が一戸建ての持ち家に住むが、門司港では6割に満たない。門司港では、分譲の集合住宅18.1%や賃貸の集合住宅15.6%の割合がその分高い。

表10 住居形態

	長 府		門司港	
	度数	有効%	度数	有効%
一戸建ての持ち家	252	79.7	155	56.2
分譲の集合住宅	16	5.1	50	18.1
一戸建ての借家	13	4.1	17	6.2
賃貸の集合住宅	25	7.9	43	15.6
会社の寮や職員住宅	7	2.2	8	2.9
その他	3	0.9	3	1.1
合 計	316	100.0	276	100.0

7. 居住経歴と居住年数

表11 居住経歴

	長 府		門司港	
	度数	有効%	度数	有効%
この地区生まれずっと暮らしている	55	17.3	85	30.6
この地区生まれ一時よそで暮らした	35	11.0	50	18.0
子供の時に転居してきた	26	8.2	22	7.9
仕事の関係で転居してきた	78	24.5	40	14.4
結婚のために転居してきた	69	21.7	68	24.5
通学のために転居してきた	1	0.3	0.0	0.0
地域の魅力で転居してきた	25	7.9	8	2.9
その他	29	9.1	5	1.8
合 計	318	100.0	278	100.0

社会関係を形成する要因として、住民の居住経歴や居住年数は重要である。

居住経歴をみると、門司港の方が長府よりも土着的であると言える。すなわち、「この地区生まれずっと暮らしている」と「子供の時に転居してきた」をあわせて土着層とするならば、長府で25.5%、門司港では38.5%とかなりの違いを示す。

また、Uターン層「この地区生まれ一時よそで暮らした」を比較しても、長府11.0%、門司港18%と、門司港の土着性が現れている。長府の相対的な流動性の高さの要因は、「仕事の関係で転居してきた」層が24.5%とかなり多いためである。また、割合は小さいが、長府地区では「地域の魅力で転居してきた」という人が25人いることも指摘しておこう。

表 12 居住年数

	長 府			門 司 港		
	度数	有効%	累積%	度数	有効%	累積%
1年未満	4	1.3	1.3	5	1.8	1.8
1年以上3年未満	6	1.9	3.1	5	1.8	3.6
3年以上5年未満	7	2.2	5.3	8	2.9	6.6
5年以上10年未満	18	5.6	10.9	14	5.1	11.7
10年以上20年未満	59	18.4	29.4	22	8.0	19.7
20年以上30年未満	72	22.5	51.9	33	12.0	31.8
30年以上40年未満	64	20.0	71.9	39	14.2	46.0
40年以上	90	28.1	100.0	148	54.0	100.0
合 計	320	100.0		274	100.0	

居住年数では長府と門司港ではかなりの違いがある。

両地区とも居住年数10年未満の人が1割程度であり、比較的出入りの少ない点は共通している。しかしながら、10年以上の居住者の分布は大きく異なる。門司港では40年以上が54.0%と回答者の半数以上を占める。長府でも40年以上が28.1%と高い割合であるが、10年以上40年未満にも6割程度が分散し、混住化状況を呈している。1戸建て持ち家層が大半を占めることと合わせて考えるならば、長府地区では、宅地開発がゆるやかに混住化を深化したと推察される。一方、門司港地区では、人口流入が少ないまま、来住層も含めて全体の高齢化が進行したと考えられる。

8. 世帯年収

表 13 世帯年収

	長 府		門司港	
	度数	有効%	度数	有効%
2 0 0 万円未満	27	10.3	34	15.7
4 0 0 万円未満	75	28.7	70	32.3
6 0 0 万円未満	61	23.4	47	21.7
8 0 0 万円未満	35	13.4	32	14.7
1 0 0 0 万円未満	37	14.2	21	9.7
1 2 0 0 万円未満	13	5.0	4	1.8
1 2 0 0 万円以上	13	5.0	9	4.1
合 計	261	100.0	217	100.0

世帯年収の分布を見ると、門司港の方がいくぶん低い層に分布している。また、長府では1000万円以上の高所得層が1割いる。

1. 居住地域への態度と近隣の関係

石 塚 優

I. 居住地域への態度

1. 住んでいる地域に対する考え（問1）

現在住んでいる地域（小学校区くらい）についてどう思いますかという質問をまとめて集計した結果が図1である。この質問は「今後もこの地域に住み続けたい」「この地域のために役に立ちたい」等の考えについて「そう思う」「まあそう思う」「あまりそう思わない」「そう思わない」で回答する形式であるが、「そう思う」「まあそう思う」を合計して集計した結果を「住んでいる地域への態度」として図に示した（質問、単純集計結果等は付録を参照）。

結果は全体、性別、年代別として図に示しているが、全体では「今後もこの地域に住み続けたい」「全体的に地域の住み心地は良い（以下：地域の住み心地）」「地域のことをほめられたら自分のことのようにうれしい（以下：ほめられるとうれしい）」「この地域のために役立ちたい（以下：役立ちたい）」に関しては「思う」と回答した人が7割以上を示している。しかし、「自分は地域の活動にはよく参加する方だ（以下：活動参加）」「この地域は、これから先、生活の場としてだんだん良くなる（以下：良くなる）」「この地域の人たちは地域を良くしようとする気持ちが強い（以下：良くしよう）」等、自らが地域のために活動したり、そのための意欲を地域の人が持つ等に関しては「この地域のために役立ちたい」という回答に反して、必ずしも多くの人が「思う」と回答していない。地域に愛着があり、今後も徐々によくなると思う反面、そのための活動には消極的であるという態度を示唆している。

性別の特徴は、地域への愛着、地域を良くするための活動参加や意欲ともに「思う」と回答した人が男性に比べて女性の方が多いことである。

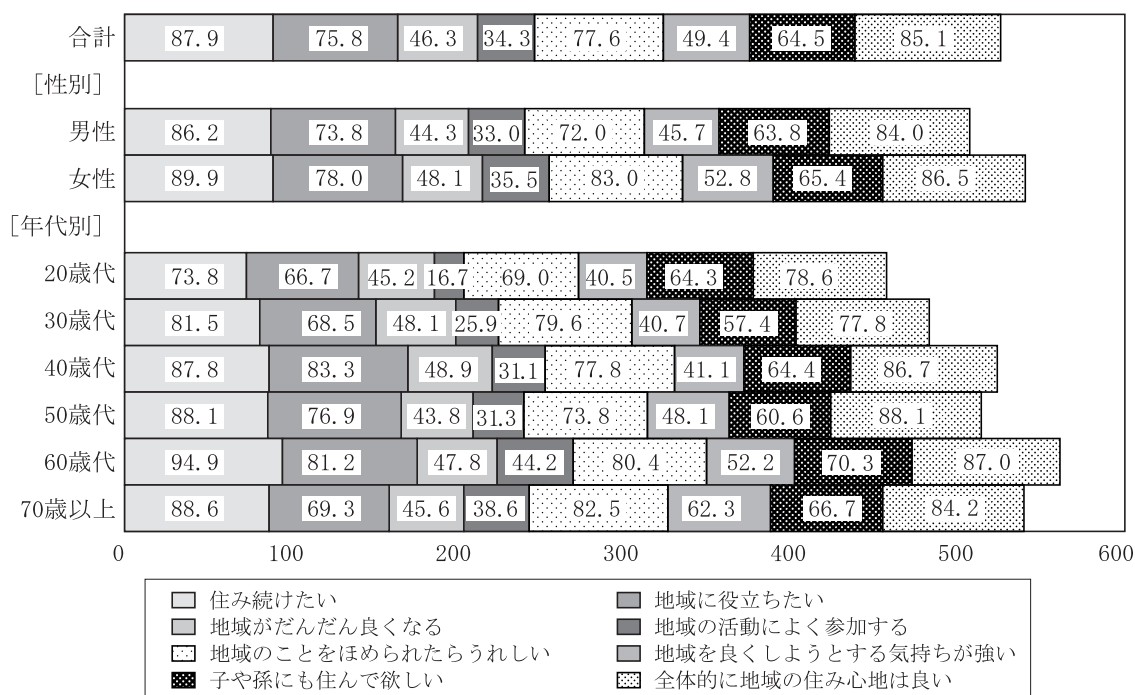
年代別では、年代が高くなるほど地域への愛着、地域を良くするための活動参加や意欲に関しても「思う」と回答した人が多くなるのが特徴である。ただし、「役立ちたい」に関しては年代によりばらつきがある。

2. 住んでいる地域の評価（問2）

この質問は、住んでいる地域（小学校区くらい）の12の生活環境の側面について「良い」「やや良い」「やや悪い」「悪い」で回答する形式である。ここでは、回答を「良い」「やや良い」を加えて「良い」として集計した結果を「住んでいる地域の評価」として図2に示している。

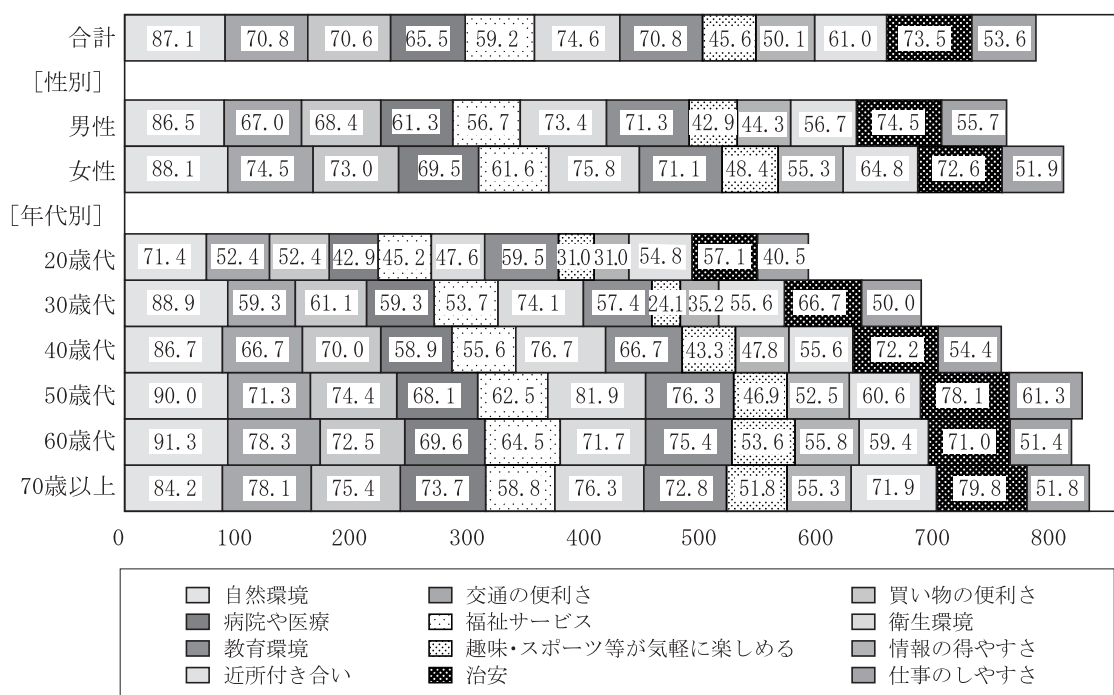
図は12項目を内訳図として全体、性別、年代別で示しているために、数値が見えにくい面もあ

図1 住んでいる地域への態度



るが、全体でも性別でも年代別でも、最も多くの人々が「良い」と評価したのは「自然環境」である。年代別の20歳代が7割台を示している以外は性別で見ても年代別で見ても8割以上が「良い」と評価している。続いては「衛生環境」「治安」「交通の便利さ」「教育環境」「買い物の便利さ」等の評価が高い。逆に評価が低いのは「趣味やスポーツ・文化を気軽に楽しめる（以下：趣味等）」

図2 住んでいる地域の評価



「生活に必要な情報の得やすさ（以下：情報）」「福祉サービス」等であるが、「趣味等」を除けばいずれも5割以上の方が「良い」と評価している。

性別では、女性の方が「良い」と回答した人が男性を上回り、多くの生活の側面で評価は高いのであるが、「仕事のしやすさ」「治安」に関しては男性よりも評価が低い傾向がある。

年代別では、多くの生活の側面について年代が高くなるほど評価は高くなる傾向がある。20歳代での「良い」評価は「自然環境」を除いた他の側面で3割台～5割台の評価に止まっているのに対して、「情報」を除くすべての側面で5割～9割を超える人が「良い」と評価している50歳代以上の評価が高い。

Ⅱ．近隣との関係

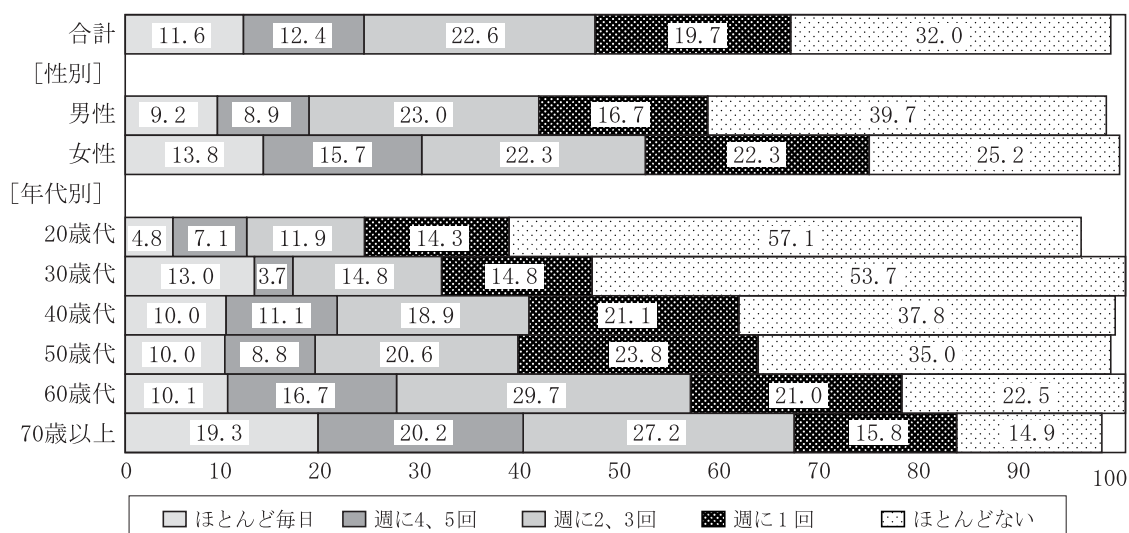
1. 近所の人との会話（問3）

質問は「週に何回ぐらい、近所の人たちと話をしますか」である（詳細は付録参照）。

結果は図3の通り、全体では「ほとんどない」が約3割で最も多く、約2割の「週に3、3回」「週に1回」が続く。「毎日」や「週に4、5回」は1割程度である。

性別や年代別の違いは明らかで、図の通り女性の方が近所の人と話をする頻度は多く、年代別では、年代が高くなるに従って会話の頻度が多くなる。これは、女性の方が地域に関わる役割（例えば、町内自治会の子ども会、婦人会、老人クラブの世話等）を男性に比べてより多く担っていることによるのかも知れないし、年代別では居住年の長短が反映しているのかも知れない（これらについても質問しているので付録を参照）。

図3 近所の人との会話の頻度



2. 近所の人との付き合いかた（問3-1）

① 近所の人との付き合いかた

上記の問で、近所の人と話を「ほとんどしない」と回答した人と「無回答」を除いた400人に、

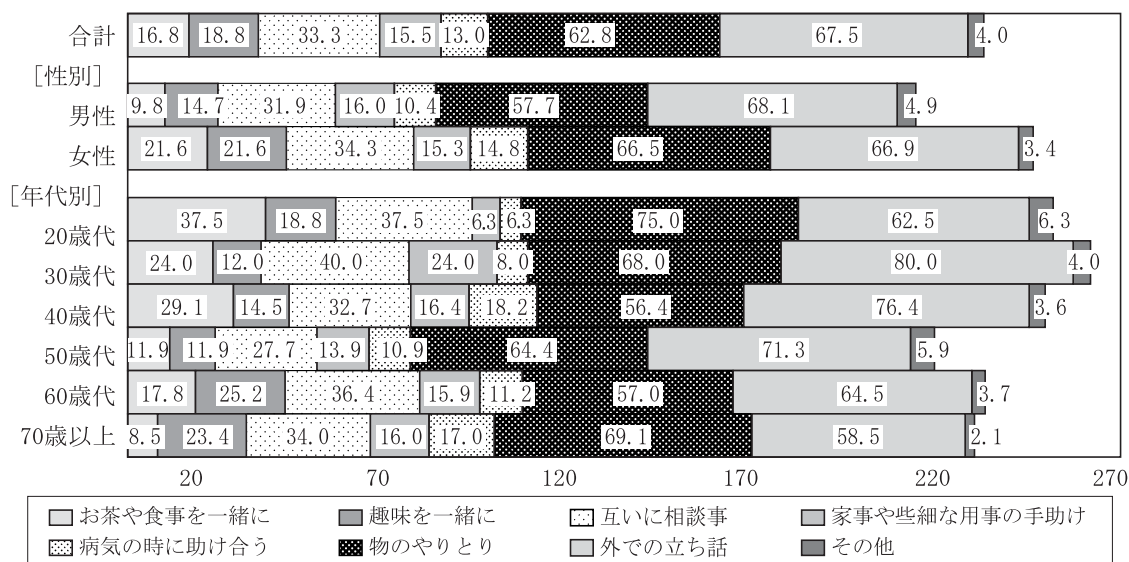
近所の人との付き合いかたについて質問した。回答の仕方は該当すればいくつ選択しても良いという複数回答である。

結果は図4の通り、「外での立ち話」「物をあげたりもらったりする」が多く、「相談事があった時、相談したり、相談されたりする（以下：互いに相談）」が3割をいどとなっている。

性別では女性の方が近所との交流は多かったのがあるが、男性に比べて多いのは「お茶や食事を一緒に」「趣味を一緒に」である。

年代別では、年代が高くなるに従い「お茶や食事を一緒に」「趣味を一緒に」が少なくなる傾向があるが、60歳代以降になると「趣味を一緒に」が増加する。また、年代が高くなるに従い近所との付き合いが「外での立ち話」「物をあげたりもらったりする」も含め、全体的に低下する傾向が認められる。

図4 近所の人との付き合いかた（多重回答）



② 近所の人との会話の頻度と近所の人との付き合いかたの関連

付き合い方は日頃の交流と関連が強いと考えられるため、表1に近所の人と話す頻度と付き合いの関連を示した。これによると、「ほとんど毎日話をする」「週に4、5回話をする」関係の人は「物のやりとり」を良くしている。話をする頻度が低下するに従い「外での立ち話」が増加していく傾向がある。

また、当然のようであるが、「一緒に食事」「一緒に趣味」「互いに相談」についても話す頻度が多いほど活発である。

3. 付き合いの満足度（問8～10）

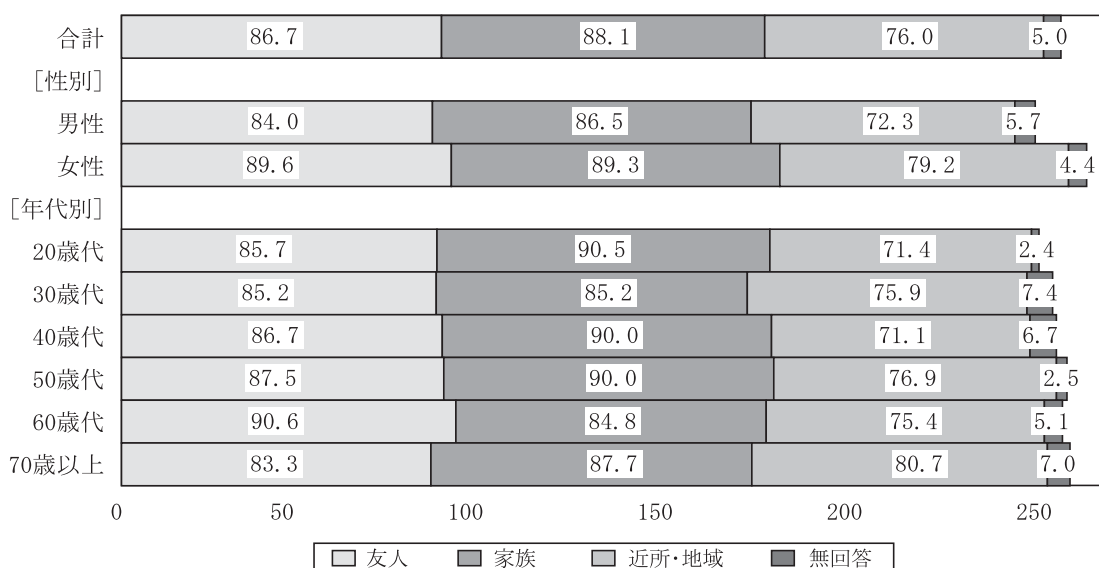
付き合いの満足度として、問8の友人、問9の家族や親類、問10の近所・地域の人との満足度を問う質問に対する回答について、各々「大変満足」「まあ満足」「やや不満」「大変不満」の回答から「大変満足」「まあ満足」を加えて「満足」としてまとめた結果を図5に示した（質問と回答結果の詳細は付録を参照）。

表1 近所の人との会話の頻度と近所の人との付き合いかた（多重回答）の関連

	一緒に お茶や食事を	趣味を 一緒に	互いに 相談事	家事や些細な 用事の手助け	病気の時に助 け合う	物のやりとり	外での 立ち話	その他
ほとんど毎日	18 25.7	21 30.0	39 55.7	19 27.1	16 22.9	50 71.4	34 48.6	4 5.7
週に4、5回	20 26.7	14 18.7	37 49.3	14 18.7	15 20.0	61 81.3	42 56.0	2 2.7
週に2、3回	23 16.9	36 26.5	41 30.1	19 14.0	16 11.8	87 64.0	94 69.1	9 6.6
週に1回	6 5.0	4 3.4	16 13.4	10 8.4	5 4.2	53 44.5	100 84.0	1 0.8

結果は「友人」「家族・親類」「近所・地域の人」とともに「満足」と回答した人が7～8割以上を示し、満足度が高いことが分かる。上述の近所の人と話をする頻度の少ない人も満足度は高いことになり、自分に合う付き合いをしていることを示している。これまでの多くの調査結果が示していることは、この結果と同様である。つまり、近隣との付き合いがないからといってそれが不満ではなく、本人にとっては理想の付き合いかたであるという結果が得られている。そのために性別でも年代別でも付き合いの満足度は高く、属性による大きな差異は認められない。

図5 友人・家族・近所・地域のつぎあいの満足度



4. 近所の人との協力や支援の必要性（問12）

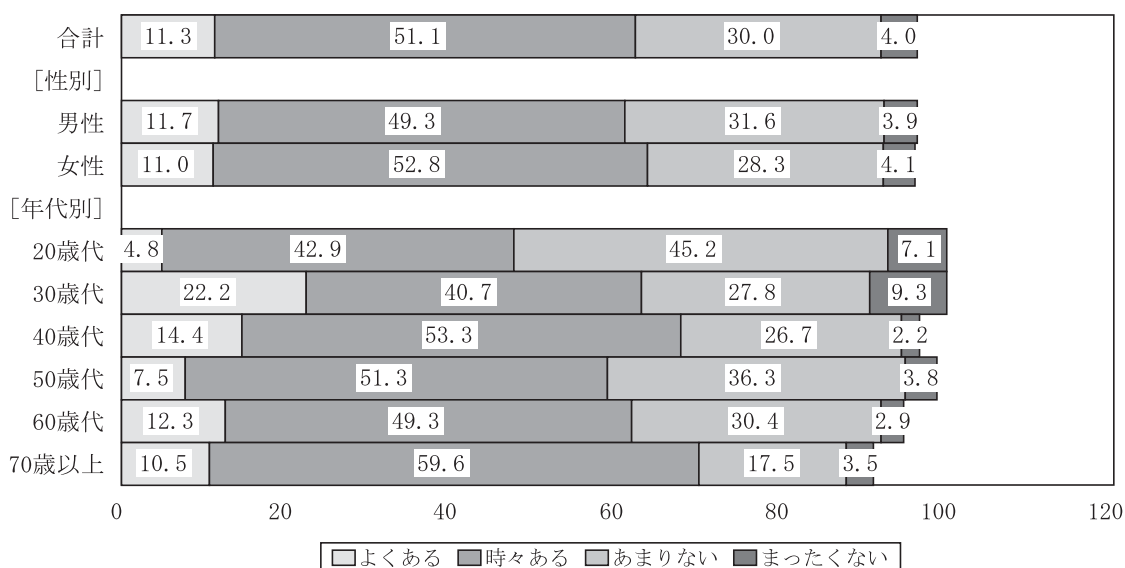
① 近所の人との協力や支援の必要性（問12、13）

「近所の人との日頃の付き合い以外に、協力したり支援したりすることの必要性を感じたことがありますか」という質問への回答結果である。

図6に示す通り、全体では「良くある」「時々ある」の合計が6割以上であるが、性別は大差が認められず、年代別では一定の傾向も認められない。しかし、年代別では、30歳代では「子ども」

のことで「よくある」が増加し、40歳代以降は徐々に子どものことから「日常生活の些細な面で
の支援や手助け」が必要と思える時が増えると推測される結果になっている。

図6 地域の人との協力の必要性

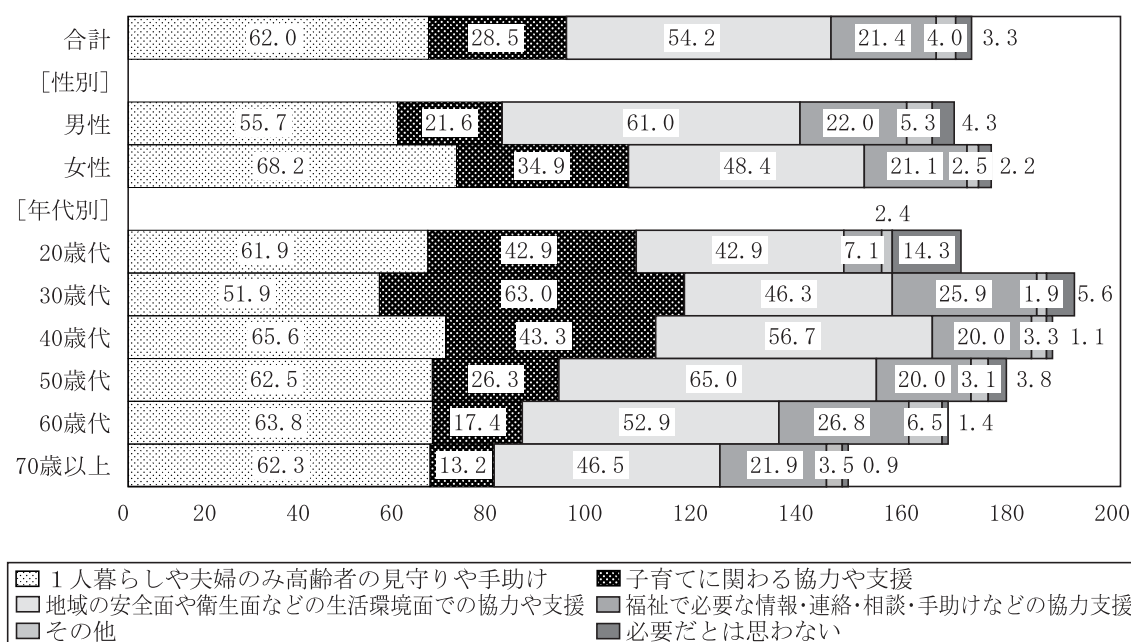


② 協力や支援を必要とする内容（問13）

具体的に近所の人の協力や支援を必要とすることについて、該当する内容をすべて回答する複数回答で質問した結果が図7である。

図の通り、必要なことは「1人暮らしや夫婦のみの高齢者の見守りや手助け（以下：見守り、手助け）」「地域の安全面や衛生面などの生活環境面での協力や支援（以下：生活環境面）」が多いの

図7 近所の人と協力や支援が必要と思うこと



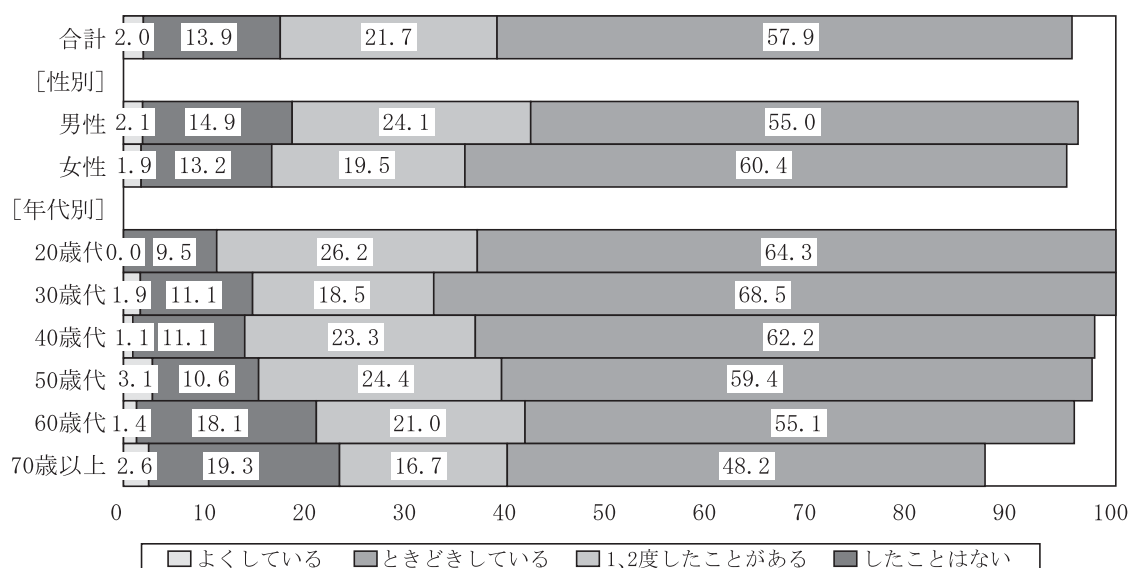
であるが、「子育てに関わる協力や支援（以下：子育て）」に関しては女性が多く、年代別ではと30歳代に顕著に多くなっている。これは年代が高くなるに従い低下していくが、「見守り、手助け」「生活環境面」に関しては各年代ともに共通して必要と感じている協力や支援である。

また、年代が高くなるに従い必要な協力・支援の種類が少なくなる傾向がある。さらに、「福祉で必要な情報収集や提供、連絡や相談、書類の作成などの協力や支援」についても年代が高くなるに従い増加する訳ではない。

5. 高齢者のための日常生活の手助けの経験（問 14）

「買い物や家事手伝い、病院への送迎などの日常生活の手助けをしたことがありますか」という質問への回答結果が図8である。これによると「よくしている」「時々している」のは15%程度であり、多くの人が行っているとはいえない結果である。しかし、上述の通り、高齢者自身のニーズも、「見守り」は必要だか「福祉的手助け」を多く必要としている訳ではない反面、年代が高くなるに従い「時々している」人が増加する傾向がある。

図8 高齢者への日常的手助け



6. 意見への態度

① 社会発展のために少数を犠牲にする（問 15-1）

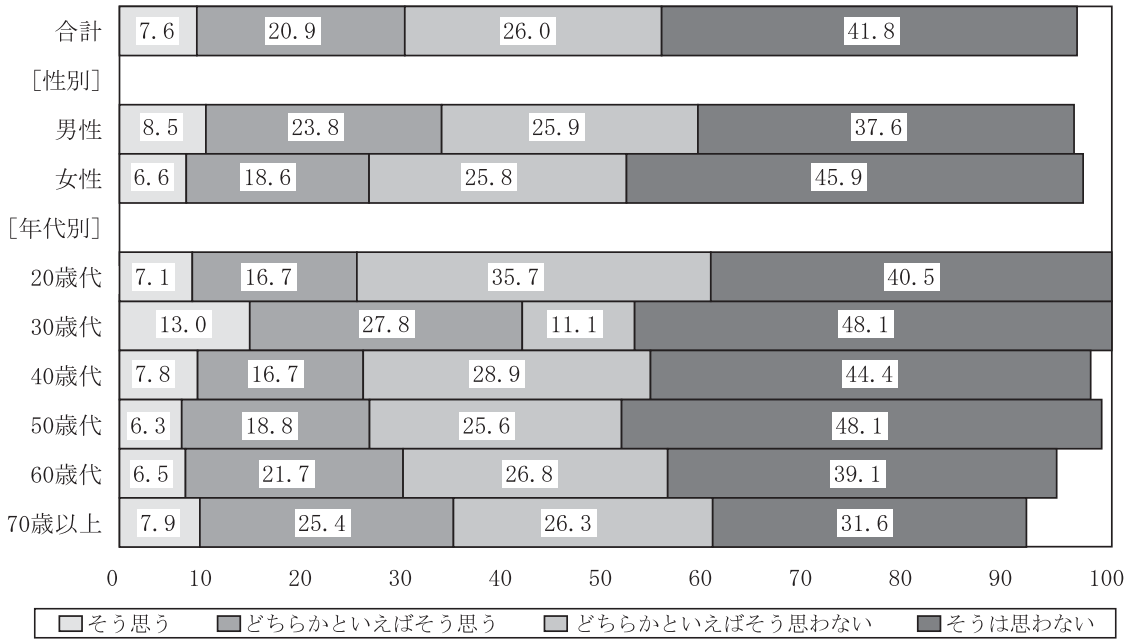
「社会の発展のために少数の人々が犠牲になるのは現実としてやむを得ない」という意見に対する賛否を質問した結果が図9である。

7割近くが「そう思わない」と回答しているが、「思う（以下：「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」を加えた）」は3割程度存在する。

性別では男性の方が「思う」が多く、年代別では30歳代が顕著に多い。また、年代が高くなるに従い「思う」が増加する傾向がある。

② 自分が正しいと思っても反対が多いことはしない（問 15-2）

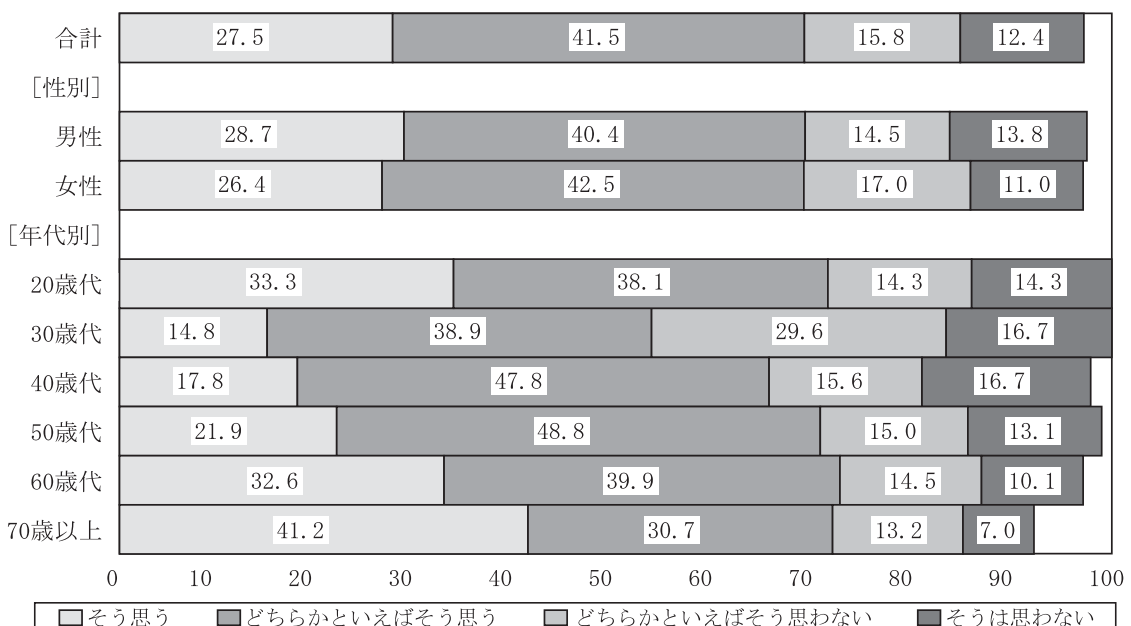
図9 社会発展と少数派の犠牲について



「自分だけはどんなに正しいと思っていることでも、たくさんの人が反対することはやらないほうがよい」についての賛否は図10に示した結果になった。

この意見に関しては約7割が「思う（以下：「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」を加えた）」と回答した。あくまでも自分の考えを通すのは少数派である。この点は性別で差はなく、年代別では20歳代と60歳以上が類似している。30歳代から徐々に「思う」が増加していく傾向が認められ、世代による違いが存在する。特に「そう思う」は世代間の差が大きい、20歳代が特異な結果を示している。

図10 「自分だけが正しいと思っていることはしない(ながいものにまかれろ)」について



2. 子どもの安全と社会関係

児 玉 弥 生

はじめに

「安全」は「住みやすさ」「生活しやすさ」の重要な要素の1つである。しかしながら近年、食、居住する建築物など、様々な領域において「安全」をめぐる「神話」の崩壊の言質を見聞きする状況にあることは周知のところである。なかでも「子どもの安全」は下校中の女兒が殺害される痛ましい事件が続けて発生したこともあって、とりわけ幼い子どものいる家族においては注目度の高いトピックであると言えよう。

子どもの安全について考えると言っても、交通の問題、学校事故の問題、最近ではインターネットの「好ましからざるサイト」の問題など、その中身は多様であり、本来であれば、総じて子どもの安全をめぐる問題として検討していく必要があると思われるが、今回の地域調査では、子どもの生活圏である学校区（小学校区）において、子どもが直接的に危害を加えられる犯罪被害者にならないようにするための「子どもの安全」を確保する手立てについて、そこに居住する人々がどのような意識を有しているのか調査を実施した。したがって、子どもの安全に関する限定的な調査になっていることを予め述べておきたい。

子どもの安全を確保する手立てについては、個別の家族単位に限らず、子どもが通う保育・教育関係機関、そしてそれを取り巻く地域コミュニティが何らかの形でそれぞれ対応している。

「子どもが自分自身の身を守る」ための How to 本の人気、「防犯グッズ」への注目とその売れ行きに関する報道（asahi.com 2006年1月6日）等を見ると、もちろんこの問題の関心とそこに投じられる経費の差異はあれども、個別の家族ごとの子どもの安全へのとりくみの努力はそれぞれになされている。なかには子どもの下校時間を配慮して勤務時間を短くしたり、子どもが大きくなるまでは働きに出ない選択をしたりといった母親もいる等、保護者の不安は募っているように見受けられる。

特に学校においては、2001年6月に起きた池田小学校事件以降、「不審者侵入」の際のマニュアルが文部科学省により出され、各自治体、そして個別の学校でのとりくみが行われている。例えば北九州市では、防犯ブザー購入希望者への補助や、「スクールヘルパー」（学校安全対策を含む教育活動支援ボランティア）事業の実施、また2004年末に発生した女兒殺害事件以降、校区の安全マップ作成を全市レベルで実施するようにしている。

そして、学校に要望された自治会・町内会などから、子どもの登下校や校内を見守る協力者がいる。地域によっては既に20年以上前から子どもたちを見守る存在となっている。

それでは、門司港地区、長府地区の場合、子どもの安全という観点から、居住する住民が自地域を見た場合、どのように感じているのか、あるいは、子どもが身を守るためにはどのようなことを行うとよいと考えているのか。

本調査では、設定した質問項目をもとに、子どもの安全をめぐる住民の意識について検討する。

I. 結果と考察

1 属性

① 年齢・家族構成

回答者の年齢は、門司港地区の場合、50 歳代（24.9%）、70 歳代以上（22.5%）、60 歳代（20.7%）と、比較的高い年齢の回答者が多い。同様に、長府地区の場合も、50 歳代（28.6%）、60 歳代（25.2%）、70 歳代以上（16.0%）となっており、両地区とも子どもの安全については、「我が子のことを考える」という意味での当事者性からすると若干離れた年齢が過半数を占めている。

家族構成を見ると、構成人数は、門司港地区の場合、2 人（34.1%）、3 人（27.5%）、4 人（17.7%）、長府地区の場合、2 人（36.1%）、3 人（27.5%）、4 人（15.3%）となっている。門司港地区の場合、夫婦だけの世帯は 25.4%、そして 60 歳以上は独居又は 2 人暮らしが過半数を超えており、高齢者 1 人ないし 2 人世帯が多く居住する地域といえることができる。一方、夫婦だけの世帯は 32.5%、50 歳代以上は夫婦のみの 2 人暮らしが多くなっている。こちらも、子どもが独立した夫婦のみの家族が比較的多い地域といえることができる。

② 居住にかかわって

居住年数は、門司港地区は 40 年以上（54.0%）、30 年以上 40 年未満（14.2%）20 年以上 30 年未満（12.0%）、また「この地区の生まれで、ずっとこの地区で暮らしている」人が 30.6%、「結婚のため転居してきた」人が 24.5%であり、この地域で長く暮らし、または暮らしたいと考えている人でもある（質問紙の Q1 の「今後もこの地域に住み続けたい」かの回答でも「そう思う」「まあそう思う」の数が 8 割を超えている）。長府地区の場合は、居住年数は 40 年以上（28.1%）、20 年以上 30 年未満（22.5%）、30 年以上 40 年未満（20.0%）の順で、「仕事の関係で転居してきた」人が 24.5%、「結婚のため転居してきた」人が 21.7%、「この地区の生まれで、ずっとこの地区で暮らしている」人が 17.3%となっている。そして、この地域で長く暮らし、または暮らしたいと考えている人はきわめて多い（質問紙の Q1 の「今後もこの地域に住み続けたい」かの回答でも「そう思う」「まあそう思う」の数が 8 割を超えている）。

いずれの地区も、居住者の居住年数の点では、古くからのコミュニティを形成している側面はあるが、そのことが直接的にコミュニティ（居住地域）における社会関係を構築していく要素として働くかはまた別の問題である。実際、現在加入している団体のうち、「もっともひんぱんに参加している」もの、「もっとも大事な」もの、「もっとも役に立っている」ものについての回答は、いずれの地区も「スポーツや趣味・学習のサークル」がもっとも多く、ついで「自治会・町内会」「宗

教団体」の順になっている。サークルで見られるような趣味や嗜好にもとづくゆるやかな関係性と、自治会・町内会のような暮らすためにそこに居ることが結果として作り出す、責任をもたらす関係性と、どちらに重きを置くかは、ライフスタイルにもかかわってくるため、重要な要素である。その点、「協力したり、支援したりする必要性」(Q12)については、両地区とも、「よくある」「時々ある」が6割を超える回答となっており、社会関係を構築する上での起点ともなる関係の必要性については、意識しているといえよう。

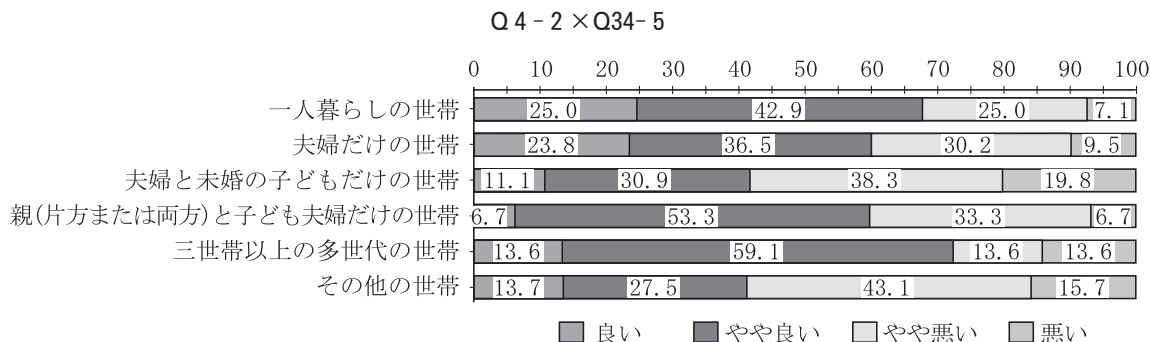
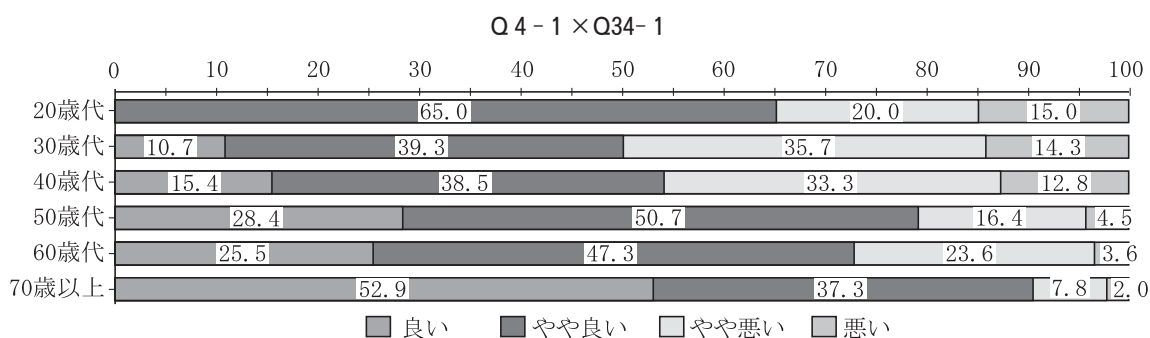
2 子どもの安全をめぐる

居住する地域（小学校区単位）における子どもの安全をめぐる状況について、どのように意識しているのか。「通学路の整備」「遊び場の整備」「警察の対応」「避難場所確保」「見守る体制」「安全指導」「情報の共有」について、それぞれ「良い」「やや良い」「やや悪い」「悪い」のうちいずれかを選択するという質問項目を設定した。

① 地域の整備状況と学校のとりくみへの評価

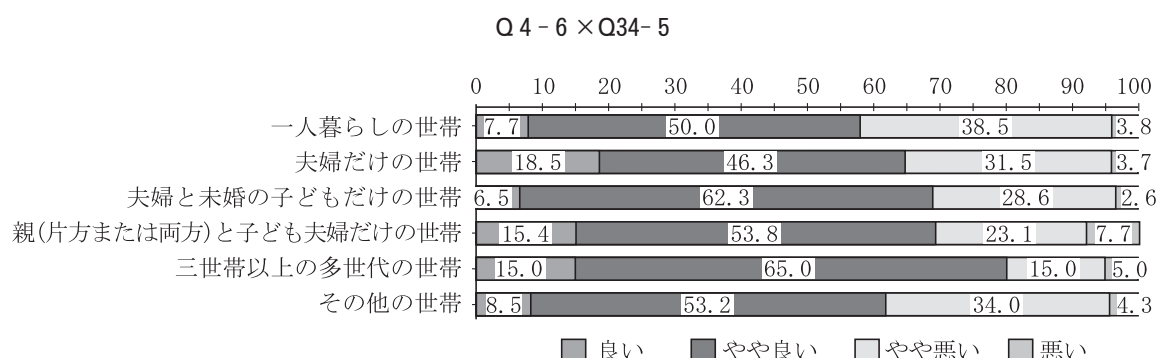
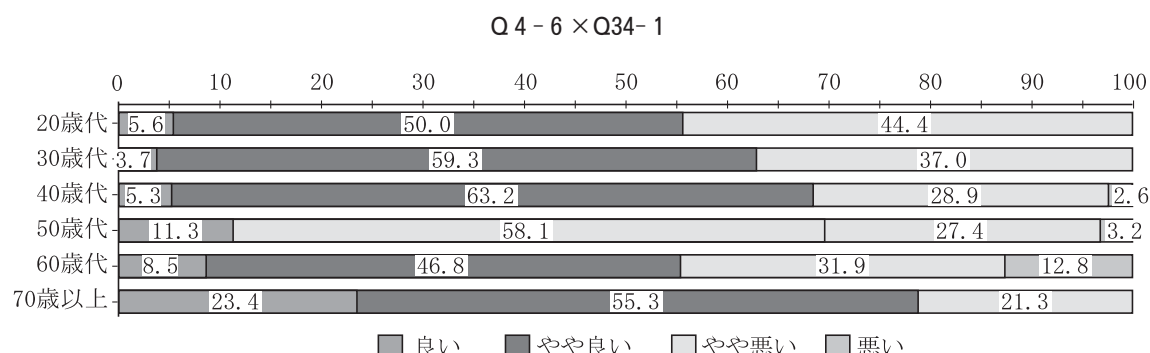
「通学路の整備」(Q4-1)「遊び場の整備」(Q4-2)については、年齢(Q34-1)や世帯の構成(Q34-5)とのクロス集計で見ると、未婚の子どもと生活している世代とそうでない世代とで差が出ている。年齢で言えば、40歳代までは「通学路の整備」や「遊び場の整備」が「悪い」「やや悪い」と考えている人が過半数を超えている。

この点、属性のところでふれたように、当事者性の有無がこうした意識に影響をもたらしていることを改めて指摘することができるだろう。



一方、学校等の「安全指導」(Q4-6)については、どの年齢層も過半数が「良い」「やや良い」と回答している。実際に、子どもをとおして学校での指導の状況の把握が可能な保護者にとっては、学校等がとりくんでいる安全対策について具体的に知ることができる。

また、通学路での登校時の声かけ(挨拶)や校内における巡回などの担当を引き受けている自治会・町内会においても、連携の必要から学校の安全対策に関する情報はよく知らされていることにより、比較的高い年齢層でもこの点についての評価はおおむねよい。現在加入している団体のうち、「もっともひんぱんに参加している」もの、「もっとも大事な」もの、「もっとも役に立っている」ものについて「自治会・町内会」や「PTA」をあげている人の回答をみると、「安全指導」に対する評価は「良い」「やや良い」が過半数を超えていることから、実際に学校に関わっている人の、学校がとりくむ子どもの安全についての対策への評価はある程度の満足をもたらしているといえることができる。



② 地域(小学校区)における社会関係との関連で

子どもが危険な目に遭遇した時に逃げ込める場所の確保は、その地域において子どもを保護するという観点からコミュニティを支える一つの社会関係の在りようをみることができる。「子ども110番の家」「こども交番協力者の家」などのステッカーが貼られた住居や店舗が多数存在するのを見ると、保護者にとっても子どもにとっても、万一の場合に、そこへ駆け込むことができる安心感を得られるという意味で効果的である。

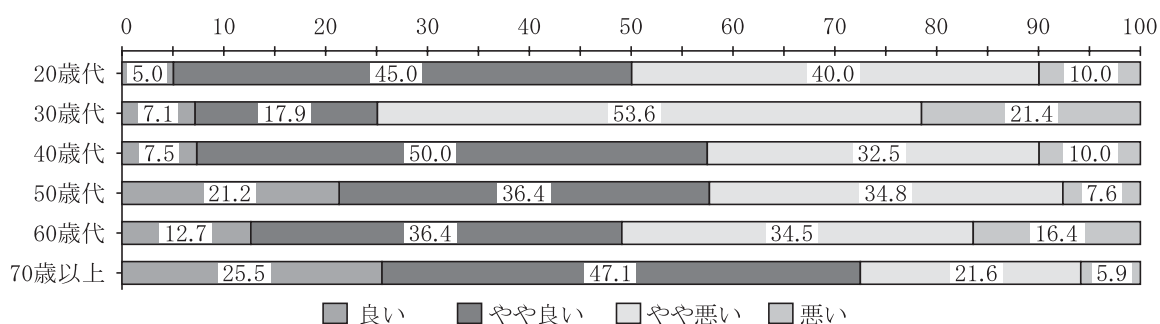
そうした「避難場所の確保」(Q4-4)については、実際に幼い子どものいることが比較的多い世代である30歳代で「悪い」「やや悪い」の回答が割を超えるという結果が出ている。また、居住年数が短い1年未満、1年以上3年未満の層も「悪い」「やや悪い」が過半数を超えている。生活

圏としての感覚がまだ薄く、不慣れな地域、慣れ親しむ関係性を十分に持てていないという意識がこうした捉え方に影響しているのではなかろうか。

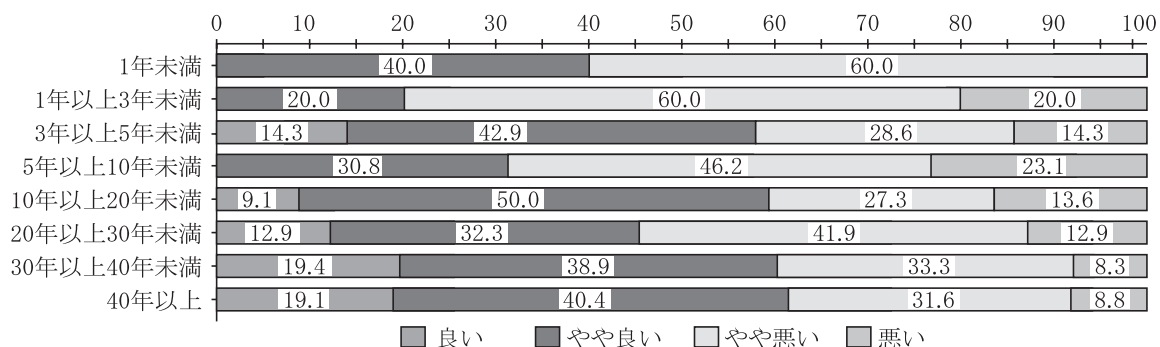
加えて、加入団体で「もっともひんぱんに参加している」もの、「もっとも大事な」もの、「もっとも役に立っている」ものについて「PTA」をあげている人の回答をみると、「もっとも大事」「もっとも役に立っている」と考えている人の6割以上が「やや悪い」と答えているように、必ずしも「避難場所確保」に関してよい評価をしていない。

さらに、「この地域に役に立ちたい」(Q1-2)「地域の活動への参加の度合い」(Q1-4)との関連をみると、「そう思わない」人の場合の「悪い」「やや悪い」の回答が過半数を超えている。地域への貢献意識及び貢献度意識が必ずしも高くないとの自己評価が、こうした回答につながっていると考えられる。

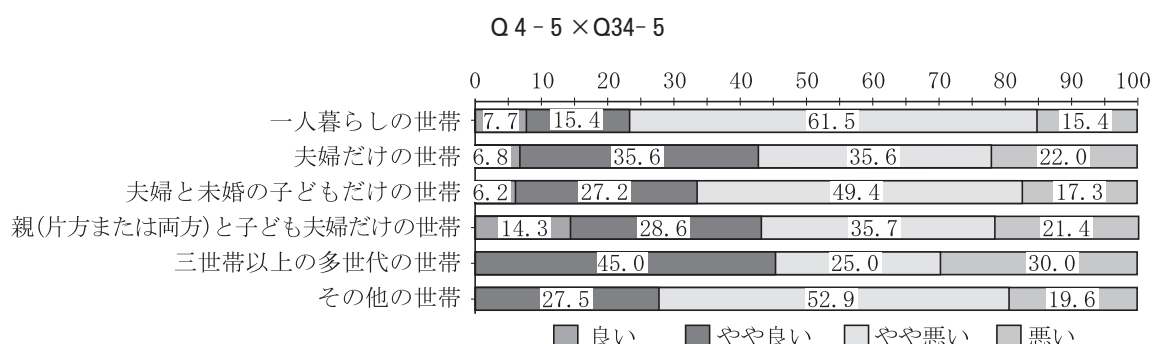
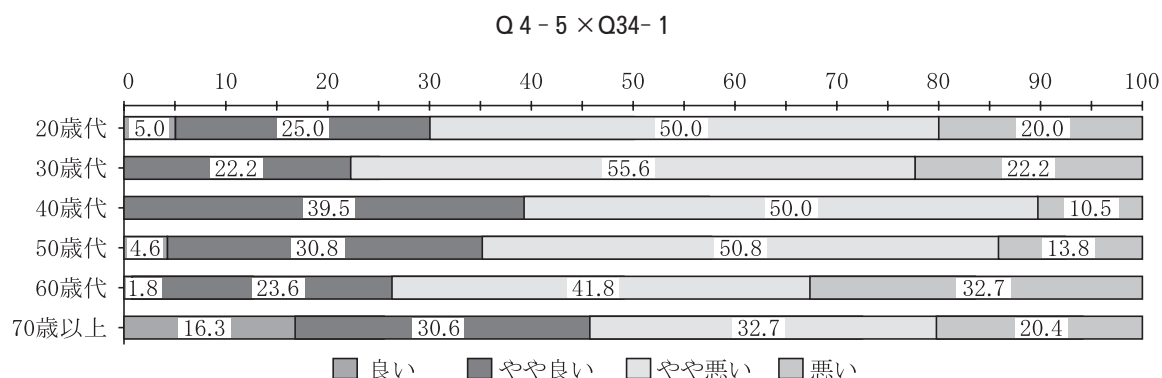
Q4-4×Q34-1



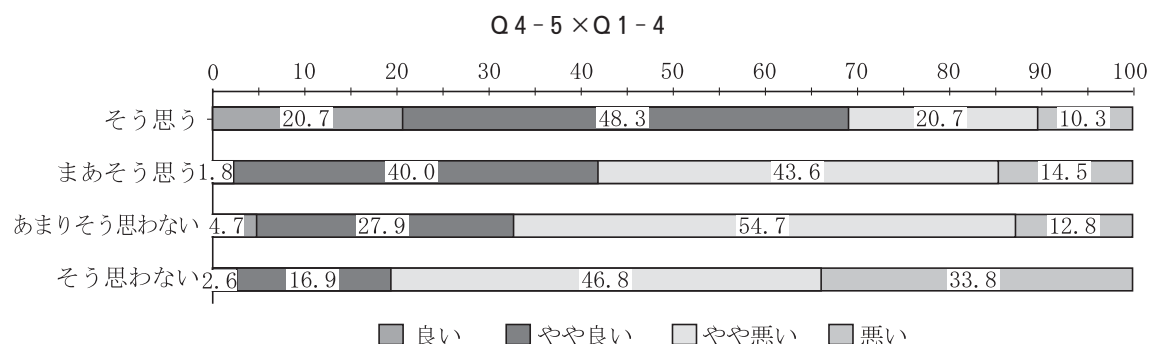
Q4-4×Q34-9



登下校時の通学路や校内を巡回するなど子どもを見守ることは、まさにその地域の協力・支援の社会関係ということができる。ボランティアとしてこうした見守る役目を担っている自治会・町内会の存在は既に知られているところであるが、居住する地域における「見守る体制」(Q4-5)についてはどのように捉えられているのだろうか。



どの年齢層もどの形態の世帯構成においても「見守る体制」については「やや悪い」「悪い」が過半数を超えている。学校や通学時における見守りは、日常的に継続的に行われるとりくみであるから、その人員確保は容易ではない。人員の確保自体が課題である地域では、見守りの体制は必要と感じながらも、それを実行するのは容易ではない。この調査においても、こうした見守りの体制のための関わりについては一つの課題と捉えられているようである。



また、地域活動への参加（Q 1 - 4）との関連で見ると、地域活動に熱心に関わっていると考えている人の場合、「見守る体制」についても「良い」「やや良い」と捉えている人が7割近くいる。

その一方で、「あまりそう思わない」「そう思わない」と貢献度が低いと捉えている場合、「やや悪い」「悪い」と答えている人が6割を超えている。貢献度について、「まあそう思う」とある程度の関わりをもってると回答している人においても、「やや悪い」「悪い」が過半数を超えているのを見ると、子どもたちを日常的に見守るという役割は、その地域における社会関係の成熟度によって規定されるところが大きいのではなかろうか。

Ⅱ. まとめにかえて

門司港地区、長府地区のいずれも、「地域の学校」である小学校・中学校とともに、近隣に高校も配置されており、子どもの成長過程を地域で支えることの可能な地区ということもできる。子どもの教育については当事者性が意識や行動に影響を及ぼす点は少なからずあるが、「子どもの成長を地域で支える」条件をはからずも有している両地区において、それを「子どもを守る」という観点から具体化する上で、必要となってくる社会関係とはどのようなものであるのか、今回の調査の結果を踏まえて、引き続き考えていきたい。

3. まちづくり資源としての観光と住民の意識

須 藤 廣

はじめに

リゾート法による大型観光開発の破綻が目立った 1990 年代以降、日本各地において、住民が主体となって歴史的遺産を保全保護し、景観を整備し、そのことによって他所からの訪問客のまなざしを集め、まちの活性化を図るという手法が、まちづくりにおける重要なテーマとなりつつある。この章においては、アンケート調査から、地元の観光化に関する住民の意識について分析することにより、観光化が地域や地域住民にどのような「効果」と「問題」をもたらすのかを分析する。そしてそのことから、観光を使ったまちづくりがどのようなものになさるべきなのか議論する。その前に、調査を行った北九州市門司港地区と下関市長府地区における観光に関する特徴を整理しておこう。

両方の地域とも、時代の違いはあるものの歴史があり、観光資源もそれなりにあるのであるが^(注1)、行政によって観光化の手が入ったのは、そんなに古くからではない。門司港地区においては、1987 年の「ふるさとづくり特別対策事業」に採択されたのがきっかけで、1988 年より「門司港レトロめぐり、海峡めぐり推進事業」として、3 号線より海側の第一船泊を中心とした「観光地門司港レトロ地区」の再開発事業がはじまった。1993 年には跳ね橋ブルーウィング門司完成したのを皮切りに 1994 年に旧大阪商船開館、1995 年には、旧門司三井倶楽部が移築され、旧門司税関もリニューアルされている、まだ同年には中国大連にあるロシア風建造物のコピーである友好記念館の完成している。この時点で「レトロ地区」は観光地としてデビューを果たしたと言える。その後も、海峡プラザ、門司港ホテル、展望台と毎年のように、施設が完成し、2003 年の NHK の大河ドラマ「武蔵」等の効果もあり門司港地区を訪れた観光客は、1994 年の 135 万人から 392 万人（北九州市経済文化局「北九州市観光動態調査」）へと大幅に増加してきた（その後は微減しているが）。

一方、長府地区における観光「開発」は、門司港より少し遅れ、幕末の長州藩リーダー西運長氏の屋敷跡で、長く大洋漁業のオーナーであった中部氏所有の長府庭園を 1990 年に下関市が買い上げ、1993 年に開園した。1996 年には下関市は長府地区を「町なみ環境整備促進区域」とし、古い町並みに同化するような建築基準を満たす建物の新築、改築に助成を行うようになった。一時は荒れ放題であった長府毛利邸も 1998 年には改装され、観光客に開放されるようになった。1997 年に放映された NHK の大河ドラマ「毛利元就」、2003 年の同大河ドラマ「武蔵」の効果もあり、観光客は微増であるが増えている（2004 年度は約 320 万人）。

両地区とも、1990年代から2000年代にかけて観光政策を重視する行政の後押しにより、まちなみの整備を行い、さらにテレビの大河ドラマや観光番組の特集で観光資源が紹介され、多くは近隣からではあるが、「観光客」のまなざしを受けるようになった点においては共通点が多い。しかし、門司港地区の観光は、国道3号線から海側の人家が少なかった地域に限定されたものであるのに対し、長府地区の観光は、住宅地の中に点在する歴史的建造物を中心としたものである。また、門司港地区が明治末期から大陸とつながる貿易港として賑わってきた「下町」であるのに対し、長府地区は1937年に下関市に編入されて以来、下関市の郊外住宅地であった場所であり、当然「まち」に対するイメージは異なる。

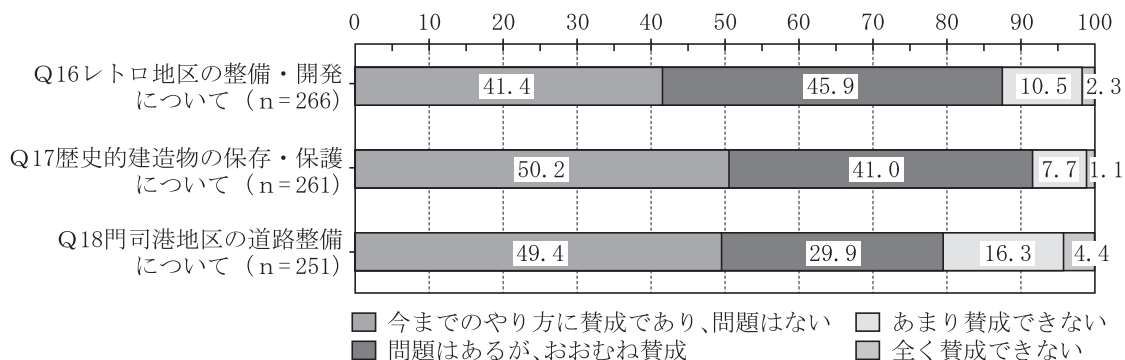
門司港地区および長府地区の観光化における、以上のような共通点、相違点をふまえながら、観光化が地域に何をもたらすのかについて、アンケート結果に即して考察してみる。

I 門司港、長府、両地区における今日までの観光開発の評価

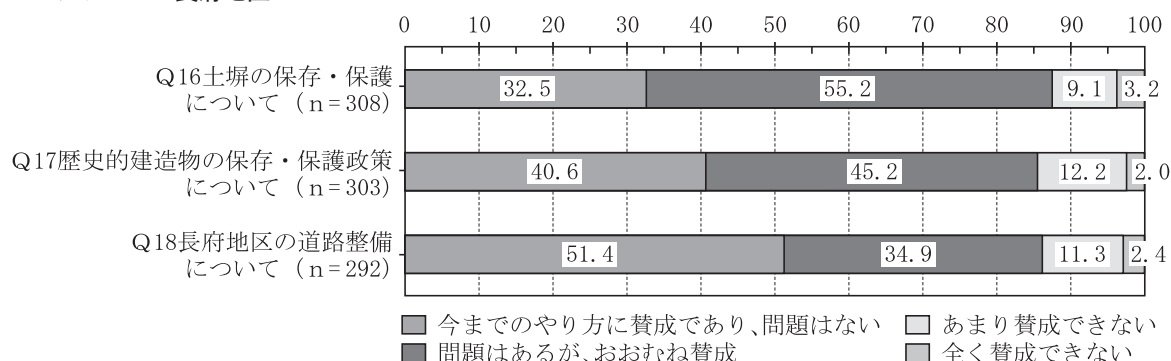
前述したように、両地区とも1990年代に入ってから本格的な観光地のための整備が始まったのであり（長府の方が若干遅れるが）、観光客が多くなったのはこの10年である。今までの観光のための歴史的建造物等の保護や保全や道路整備を含めた観光施設の整備について、その評価を両地区で聞いてみた。

グラフ1、グラフ2から分かるように、観光施設の整備については両地区とも、おおむね住民の評価はよい（両地区とも問16、17、18）。

グラフ1 門司港地区



グラフ2 長府地区



しかし、門司港レトロ地区の整備、開発にする問題点についての自由回答（「問題はない」と答えた人以外に対する限定質問）には、全体の約 40% の 113 サンプルの回答があり、観光化に対する批判も多い。最も多いのは、観光開発がレトロ地区に限定されており、他の地域（特に 3 号線より山側）の活性化につながらないというものであった（41 サンプルがそれに該当するものであった）。

例 1：商店街がかやの外で年々さびれている！！ レトロ地区ばかり発展してもここですらすものとしては二極化が残念であり、心配だ。（40 歳代 女性）

例 2：地元の商店や今までにぎわっていた場所が、さびれて結果として今までの地元の人たちには、今のレトロ地区など全く役に立っていない。今後は観光を考えるなら、地元を活性するように考えるべきだ。（50 歳代 男性）

次に多いのがどんな観光地を目指しているのかビジョンが見えないことの批判、中途半端な開発の批判等、観光開発の方向性を批判するものであった（提案もある）（26 サンプルがこれに該当した）。

例 3：観光地としての独自性・魅力に欠ける（単なる土産物屋か？）。歴史的建築物の定義もよく分からない（レトロって何？）。（30 歳代 女性）。

例 4：明治屋の解体、大分銀行の解体決定。ビジョンが見えてこない。門司区、せめて門司港に住んでいる人に今後 10 年間どんな構想で勧めている、意見の吸収などがあってもよいのでは？（30 歳代 女性）

例 5：新しい開発が先にたち、古くて良いものが生かされていない。おみやげも観光用の新しいものが目立ち、昔からの地元のお菓子などは目立たない。（20 歳代 女性）

例 6：中途半端で観光客のリピーターが期待できない。（30 歳代 女性）

また、観光化に伴う住環境の悪化を指摘するものも多かった（17 サンプルがこれに該当した）

例 7：レトロ地区に車を入れない様にするため、大型車が、病院・住宅地横の道路を通るため騒音で困っている病人や、住民の方がたくさんいる。（50 歳代 女性）

例 8：違法駐車、渋滞等で地元住民には迷惑以外の何者でもない。（30 歳代 男性）

例 9：観光地を作ることはいいいとしても、私が 20 歳の頃（1998 年頃）に比べると西海岸の中に車で入れなくなったりして気軽に魚釣りもできない。（20 歳代 男性）

例 10：環境に配慮できるか心配。（70 歳以上 男性）

例 11：西海岸の埋め立て地など、全て有料駐車場になっており、市民が気軽に出かけられない。花火大会なども、有料になり、金儲け主義にへきえきしている。（50 歳代 女性）

門司港レトロ地区のイメージ化そのものへの批判もあった（5 サンプルがそれに該当）

例 12：昔の門司港の方がよかった。今の門司港は作った門司港。（60 歳代 男性）

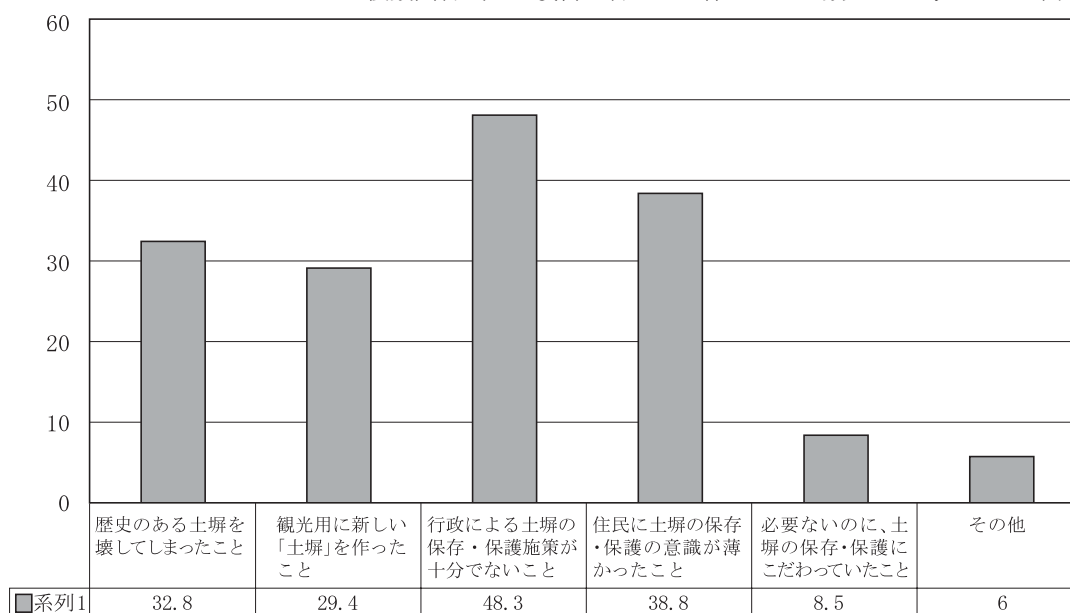
例 13：マンションのあるレトロ地区はないでしょう。レトロにモダンなお店はいらないと思う。

レトロとは人それぞれの思い出であり無理矢理作ったものではない。（50 歳代 男性）

長府地区においては、自由回答ではなく、複数回答項目で同様の質問をした。土塀の保護・保存政策に関する問題点（問 16-1、複数回答）においては、古い土塀の保護の不十分さやそれと引き替えに作った新しい土塀に対する批判もあることが分かる。

グラフ 3 土塀の保護、保存政策についての問題点

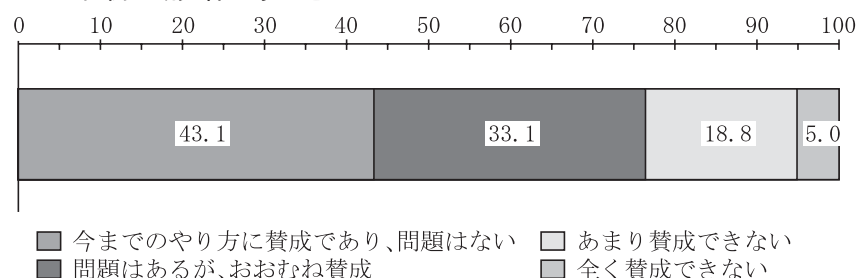
複数回答（この項目に答えた全体サンプル数 201 に対する％で表示）



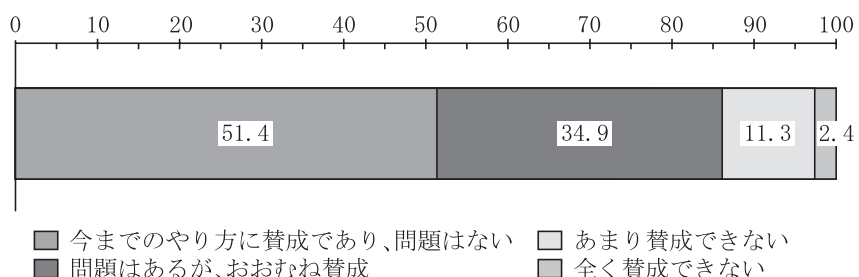
Ⅱ 住宅地に観光客が来訪することに対する思い

長府地区においては、観光スポットが住宅地に点在する。また、門司港地区においても、当初は住宅地ではないレトロ地区にのみ観光客が訪れていたが、近年は住宅地である国道 3 号線より山側の地域に観光客を引き込もうとする動きが見られる。地元住民の生活圏である地域に観光客が入り込むことによる問題は他の観光地においても数多く見られる（須藤廣、遠藤英樹、2005）。両地区における住宅地に観光客が訪れることに対する住民の思いについて見てみよう。両地区とも「賛成」あるいは「問題はあるが賛成」の意見が多いが、「あまり賛成できない」「全く賛成できない」と答えた住民の数も無視できない（グラフ 4、5）。

グラフ 4 Q19 山側に観光客を呼び込むことについて



グラフ 5 Q19 長府地区に観光客を呼び込むことについて



住宅地に観光客が来訪することに対する問題点を自由を書いてもらったところ（問 19-1）、両地区で次のような回答が見られた（長府地区では「長府地区に」門司港地区では「3号線より山側に」観光客を呼び込むことについて、「問題ない」と答えた人以外に対する限定質問：長府地区で 91、門司港地区で 90 の回答があった）。

回答には 2 つの特徴があり、一つは、観光客を呼び込むことはよいことであるという前提で、そのことがうまくいっていないことに対する批判であり（長府地区 45、門司港地区で 47 の回答がそれと判断された）、もう一つは観光客を呼び込むこと自体に対する批判である（長府地区 19、門司港地区 27 サンプルがそれと判断された）。

前者の例としては

長府地区

例 14：長府の歴史的文化をもっと幅広く知ってもらうために PR をし、活性化するべき。（40 歳代 女性）

例 15：個人商店と観光課職員で十分話し合っ、観光客を呼びこむ対策が不足している。（70 歳以上 男性）

門司港地区

例 16：観光事業をもっと、地元の商店街や、住民とともに盛り上げていく必要があると思う。観光地だけ盛り上がっていても、地元の商店街等に活気がなければ、経済効果も期待できない。（20 歳代 男性）

例 17：山側にも良いところがたくさんある、残したいものも多くあると思う。早くしないと皆くずして駐車場になってるよ。指導や援助したり、手を貸してやればよいと思う。もったいないよ！！（50 歳代 男性）

後者の例としては

長府地区

例 18：長府地区内の狭い道路で、観光客の車が駐車し、交通渋滞をきたしている。(50 歳代 男性)

例 19：観光客が増えてもメリットがない（私にとっては）。逆に、増えるといろいろな人が出入りするため迷惑である。(30 歳代 男性)

例 20：地元商店街の振興には結びつかず、他からの進出、開発、一部の業者等の金儲けの道具として利用されているとしか思えない。もう昔の長府ではない。時の流れなので仕方がないのか。(40 歳代 男性)

門司地区

例 21：観光スペースと居住スペースは分けるべき。(50 歳代 男性)

例 22：観光客を呼び込む必要はない。質の高い住宅エリアとして発展していったほしい。(30 歳代 男性)

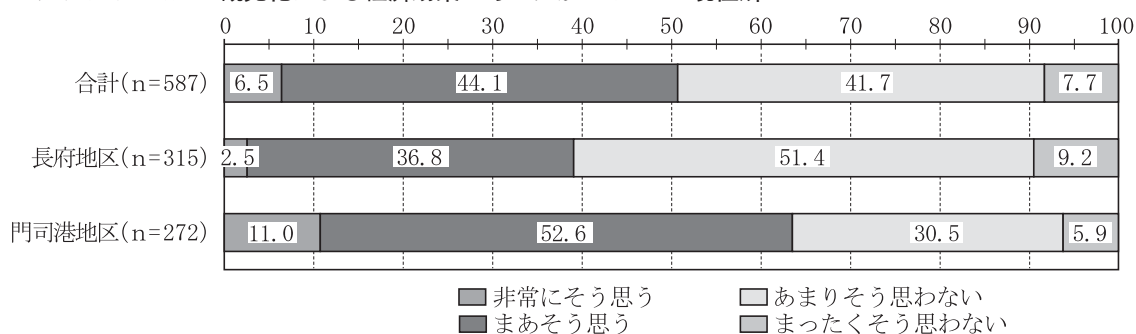
例 23：山側に呼び込む意図がわからない。現在も十分な住宅地が多いなか、あえて観光化する必要があるのか？疑問に思います。(40 歳代 男性)

Ⅲ 観光化が地域にもたらした効果

1980 年代以降、行政を中心に日本中の至る所で観光化の波が押し寄せた。リゾート法による観光開発が破綻してからは、ゴルフ場建設やリゾートマンション建設などの大型の観光開発の熱は急速に冷めたものの、まちの活性化を目的とした、観光地化（まちのイメージ化）は地方の中小の都市を中心にむしろ進んだ。門司港、長府両地区とも、こうした全国的な流れの中で観光地化（イメージ化）が進んだ場所である。このことが、地域住民にもたらした効果は、経済的なもの、政治的なもの、文化的なもの、と様々なものが考えられる。それらの効果について、住民たちがどのように考えているのか、次に見てみよう。

まず経済的効果があったかについては、「あまりそう思わない」「まったくそう思わない」というものが約半分を占めた。特に長府地区については冷めた見方が多かった（グラフ 6）。

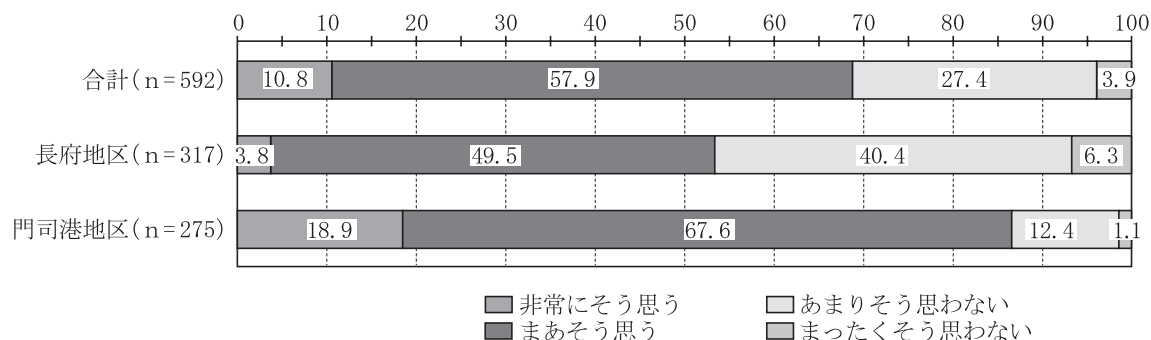
グラフ 6 Q21 観光化による経済効果はあったか×Q34-6 現住所



次に、観光が地域のイメージアップにつながったかどうかの評価については、両地区の傾向が分かれた。訪問客数も多く、テレビや雑誌等のメディアにさらされることが比較的多い門司港においては、イメージアップになったという回答が多く、一方、長府地区の住民の半分程度は観光による

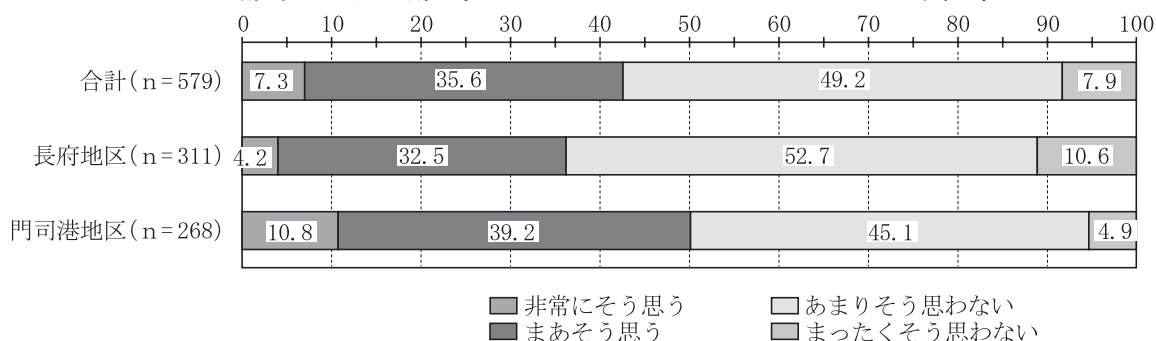
まちのイメージアップ効果に否定的であった（グラフ 7）。しかし、総じて両地区とも、観光によるまちのイメージアップの効果は経済効果よりも高く評価されていた。

グラフ 7 Q22 観光化により地域イメージはよくなったか×Q34-6 現住所



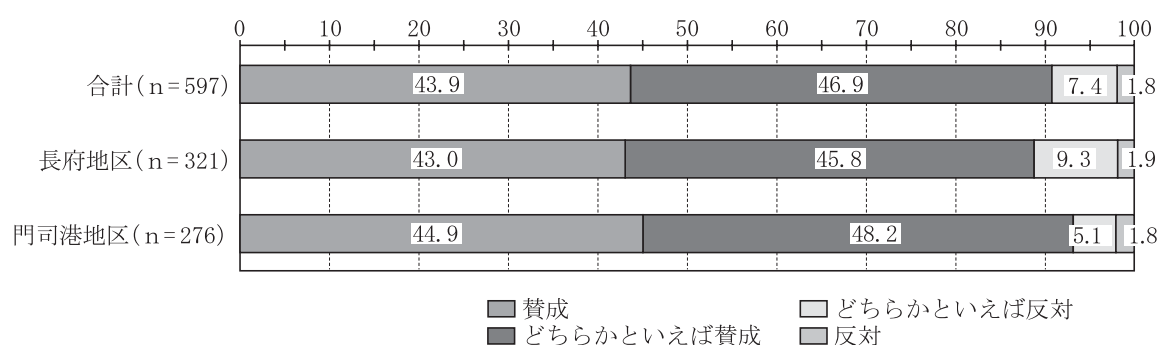
それでは、観光によるまちのイメージアップが、住民のプライド増進に結びついていったのであろうか。グラフ 7 とグラフ 8 を比較して見ると、半数近くが観光によるプライド増進効果を認めているものの（グラフ 8）、まちのイメージアップ効果に比べて、住民のプライド増進効果の方が評価が低いことが分かる。特に、長府地区は否定的な回答が多い。

グラフ 8 Q23 観光化により地域住民としてのプライドが生まれたか×Q34-6 現住所



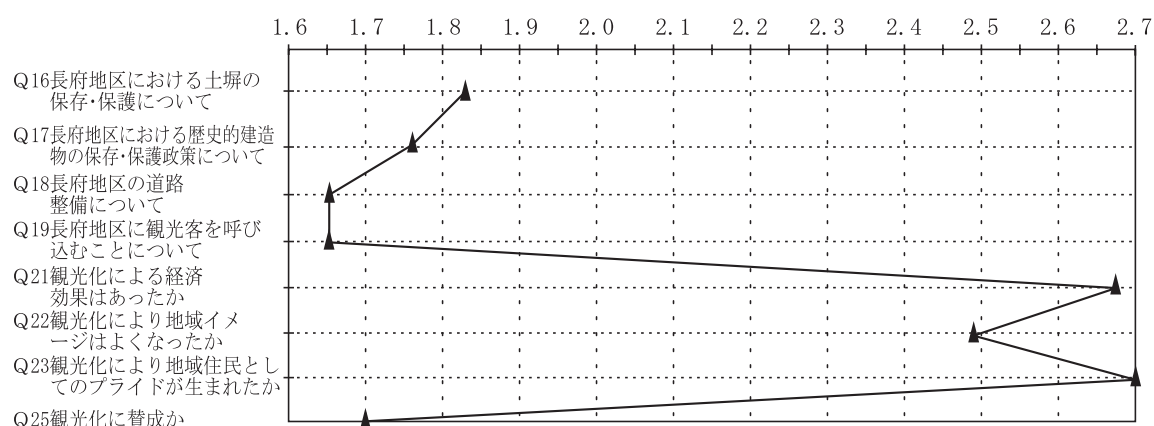
こうした個々の効果に対する評価が、観光化が進むことに対するトータルな評価とどうつながっているのだろうか。両地区住民はまちの観光化について、総体としては、肯定的である（グラフ 9）。

グラフ 9 Q25 観光化に賛成か×Q34-6 現住所

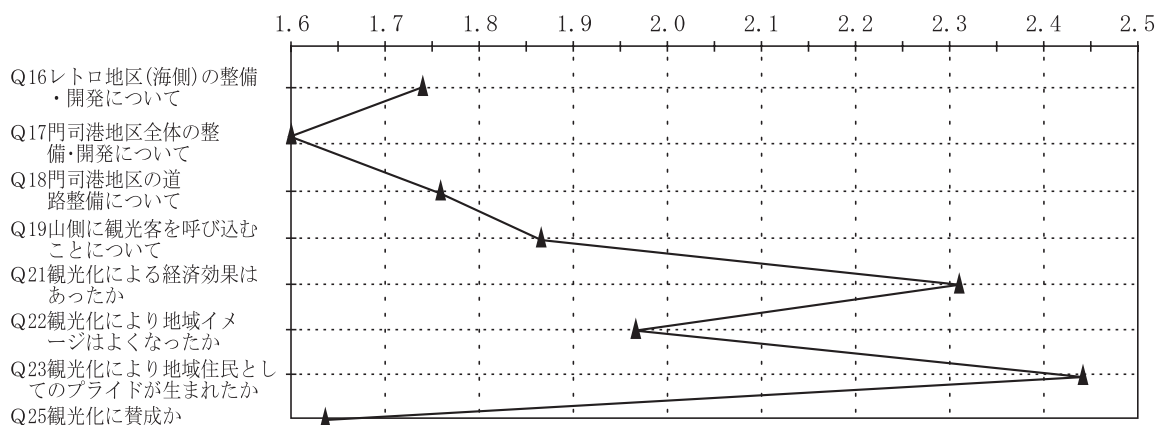


次に示す、各項目の平均点の比較（点数が低いほど評価が高い）からも、歴史的遺産の保存や保護、道路の整備等は高く評価されており、観光による具体的な効果に関してはあまり肯定的でないものの、総じてまちの観光化に対しては住民は肯定的であることが分かる（グラフ 10、11）。

グラフ10 長府地区における観光評価平均点



グラフ11 門司地区の観光評価平均点



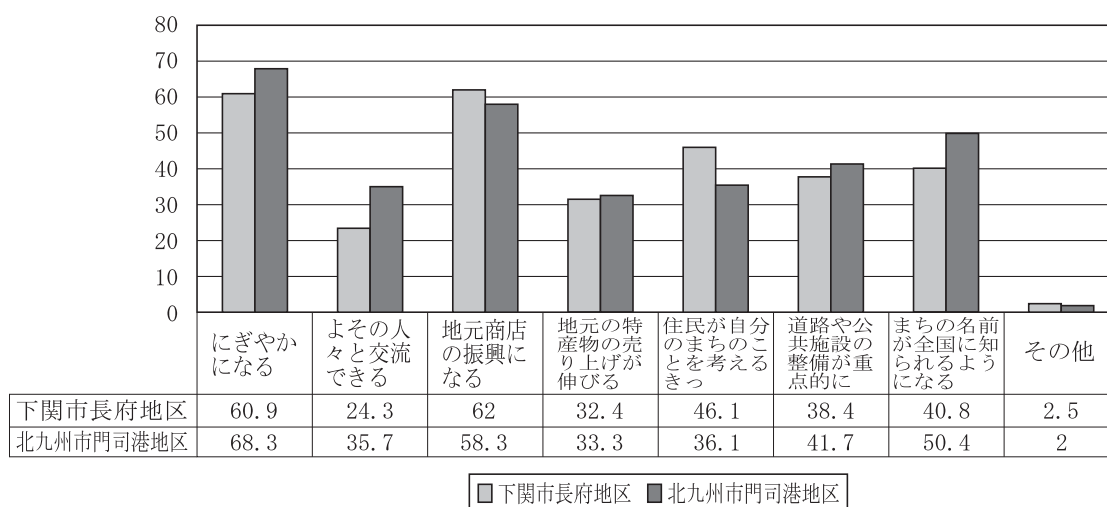
IV まちづくりに対する観光化のポジティブな側面とネガティブな側面

以上、アンケートの結果から考察するに、住民は総じてまちの観光化に肯定的でありながら、具体的なことに対しては批判的であることが分かるのであるが（総論賛成、各論反対といったところか）、このことに関して、もう少し深く分析してみよう。

グラフ12は、まちの観光化に「賛成」「どちらかという賛成」と答えた住民に対する限定質問に対する自由回答（「賛成」の理由）である。ここから分かることは、観光化に賛成の住民が、「にぎやかになる」「地元商店街の振興になる」（経済効果には否定的でありながら）等、観光化を漠然としたまちの活性化に結びつけていることである。

グラフ 12 観光化に賛成の理由

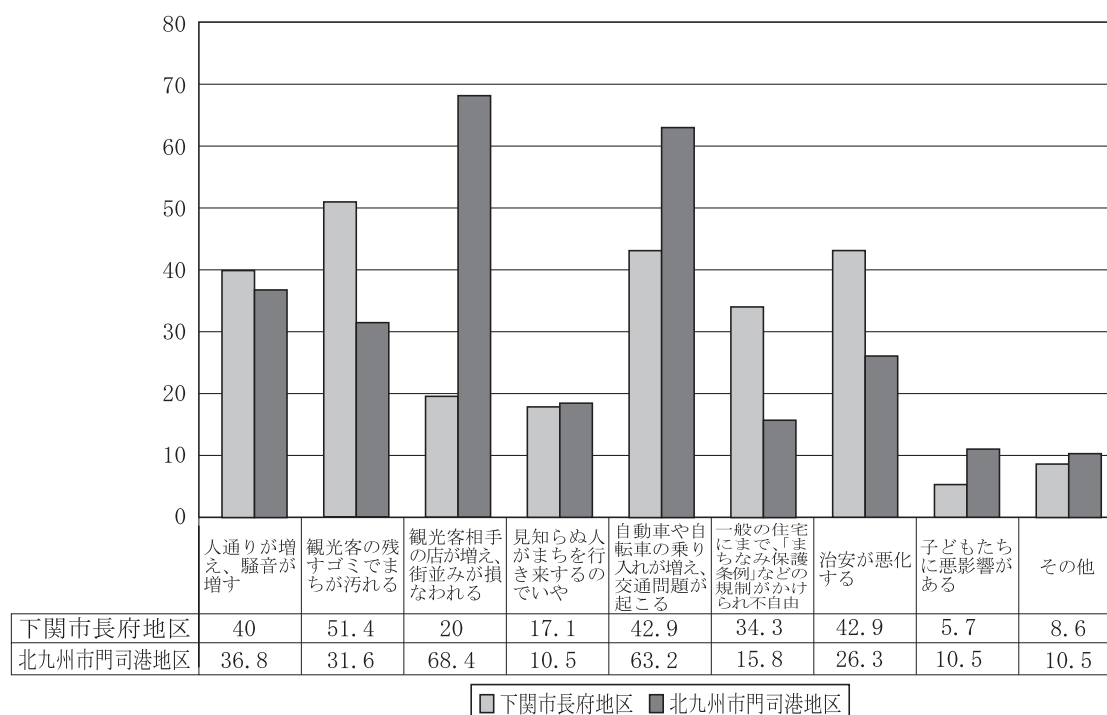
複数回答（それぞれの地域の回答数に対する％で表示） 長府 N=284 門司港 N=252



一方、まちの観光化に対して「どちらかと言えば反対」「反対」の理由は何であろうか。ここでは、問 19-1（自由回答）において両地区であげられていた生活圏に観光客が入り込むことによって起こる諸問題が、再び浮かび上がる結果となった（グラフ13）。

グラフ 13 観光化に対する反対の理由

複数回答（それぞれの地域の回答数に対する％で表示） 長府 N=35 門司港 N=19



まとめ

今回の質問紙に先立って、門司港と長府の両地区で行ったインタビュー調査では、まちの観光化に対して住民たちが漠然とは賛成するものの、具体的なこととなると批判することが多かった。この質問紙調査においてはそのことが裏付けられる結果となった。

観光化とは都市（農村）のイメージ化のことである。イメージにおいて、住民は観光化に賛成するものの、具体的に身近にもたらされるものには批判も多い。観光がもたらす効果は経済的にも文化的にもはっきりとした形ではあらわれることは少ない。観光の明るいイメージとは裏腹に（イメージと現実のギャップが大きいだけに）、許容範囲内ではあったとしても、不満がうっ積するということもしばしば起こりうる。許容範囲内での不満は、観光客が増え続けている限りではあまり表に噴出しないが、観光客が減りだした時に露わな形となって表に出てくる。観光がイメージで成り立っているだけに、イメージが損なわれたときには「魔法」が醒め「現実」が顔を出す（須藤廣、2006）。

具体的な効果を認識しなくても、全体としてはまちの観光化には、地元住民は賛成する。観光化は目には見えない形ではあるが、地元住民の活性化、アイデンティティーの確保に寄与しているものと思われる。観光とは、人をわくわくさせるような「非日常性」や「聖性」を常に持っているからであろう。「非日常性」をもたらす聖なる場所には、観光客のみならず観光地の住民にもその活性化の効用をもたらす。観光がある政治的（まさにマツリゴト的）意図を持って政策に使われる理由も（特に、住民に「夢」をもたらすような政策が他にない場合）そういった効果からであろう。しかし、住民にとっては「日常」でもある観光地が「聖なる」地であり続けることはたやすいことではない。ある時には、観光は住民に分裂と葛藤をもたらす。観光がそのような負の効果をもたらすことのないようにするためには、どうすればよいのだろうか。

文化的な象徴群（例えば、土塀や明治の洋風建築）を中心になりたつ観光は、その象徴群に対する住民の合意なしには成立しない（「レトロ」なるものの合意の形成なしには門司港の観光づくりがありえないことから分かる）。文化的象徴群の保護、保全、あるいは新しい象徴の建設等には、地元住民の合意とネットワークがどうしても必要である。住民による観光のコントロールこそ、これからの「まちのイメージ化」の中心的テーマなのである（注²）。

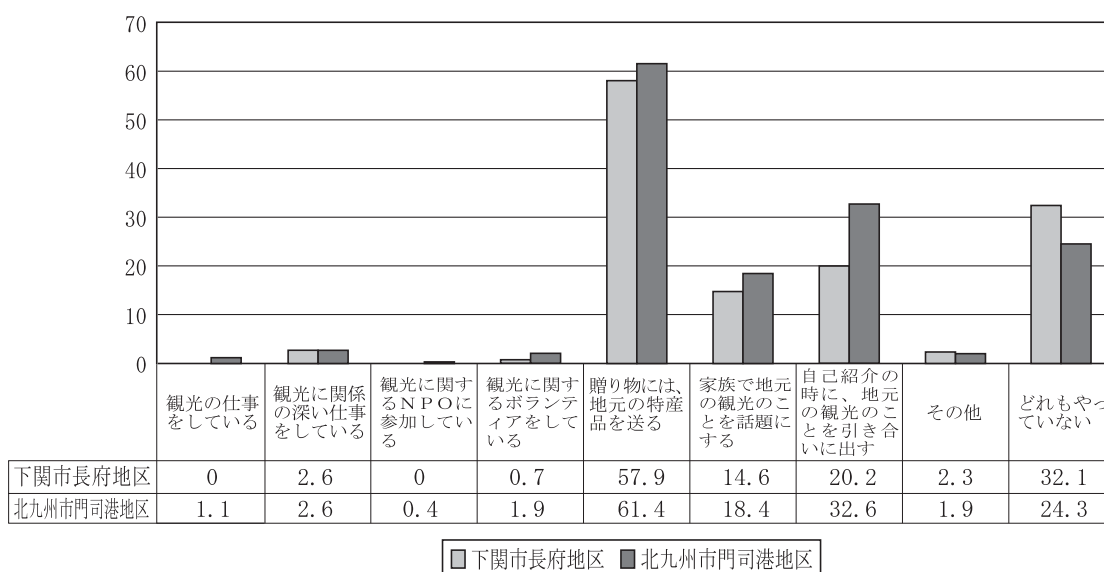
しかし両地区においては、下にあげた表1からも、観光は行政や観光協会が担うもので、地元住民が担うものではないという意識が支配していることが分かる。地元住民で実際に観光に関与するものは少ない（グラフ14）。もちろん施設や交通機関等ハード面は地元住民の力ではどうにもならないのであるが、それを活用し、まちの活性化につなげてゆくのはあくまでも住民のネットワークなのである。行政や観光協会、あるいは観光業者と地元住民との協力によって、イメージ化するまちづくり＝「観光」という怪物をコントロールするネットワーク構築こそが今問われている。

表 1 Q26 観光の中心を担うべきは誰か×Q34-6 現住所

(上段:度数) (下段:%)		合 計	市役所	企 業	商工会 議所	観光(コン ベンション) 協会	NPO	ボラン ティア	住 民	その他
Q34-6 現住所	合 計	562 100.0	175 31.1	25 4.4	53 9.4	220 39.1	7 1.2	5 0.9	74 13.2	3 0.5
	長府地区	308 100.0	93 30.2	10 3.2	20 6.5	133 43.2	3 1.0	4 1.3	43 14.0	2 0.6
	門司港地区	254 100.0	82 32.3	15 5.9	33 13.0	87 34.3	4 1.6	1 0.4	31 12.2	1 0.4

グラフ 14 地元の観光への関与

複数回答（それぞれの地域の回答数に対する％で表示） 長府 N=302 門司港 N=267



<注>

注1：長府地区には江戸から明治にかけてのゆかりの歴史的建造物がいくつか点在するが、1947年の大火により町屋が多くあった地域が焼け、土塀は残るものの武家屋敷の多くは建て替えられて残っていない。また、門司港地区には明治末期から昭和初期にかけての洋風の建造物が戦前は残っていたが、米軍の空襲により多くは消失し、その後残った建物の数は少なく、同様の観光地である神戸、小樽、函館等と比べ観光資源はそれほど多いとは言えない。

注2：1970年代から各地で起こってきた歴史的遺産の保存、保護運動は、住民主体のまちづくり運動へと発展してきた。特に、ゴルフ場やリゾートマンションの建設に対する反対運動から住民主体の組織作りを進めてきた由布院温泉の例は、よいモデルとなるであろう（ここにおいてさえ、近年は住民と観光業者、あるいは住民同士の葛藤と対立が表面化している。しかし、由布院温泉はそれを乗り越える社会関係資本を持っているものと思われる）。

<参考文献>

須藤 廣、遠藤 英樹『観光社会学——ツーリズム研究の冒険的試み』明石書店、2005年

須藤 廣「『観光化』に対する湯布院住民の解釈フレーム分析」『北九州産業社会研究所紀要第47号』2006年

4. 北九州市と下関市との地域連携

加 来 和 典

I. 分析の視点

北九州市と下関市は、関門海峡に隔てられているとはいえ、最も近いところで 600m ほどしか離れていない。両市は歴史的にも経済的にも深いつながりを持っており、また、近年では行政面での連携が図られている。ここでは、両市の住民がこのような行政連携をどの程度認知しているのかを確認したい。さらに、日常生活の中で、相手の市をどんな目的でどの程度で訪れているのかを明らかにしたい。往来の実態のみでは住民レベルの連携を知るには足りないが、それぞれの住民が相手の市をどのように必要としているか、見方を変えれば、それぞれの市が近隣地域に対しどのような機能を果たしているのか（＝都市機能連携）を知る手がかりにはなると考える。

今回の調査対象地である長府地区と門司港地区は、正対してはいないが直線距離で 4 km ほどしか離れていない。JR を利用すれば、長府駅から北九州市の商業中心地にある小倉駅まで約 30 分、門司港駅から下関駅へは約 15 分である。また、門司港－下関市唐戸には連絡船が運航されており、海峡を渡るのに要する時間は 5 分である。さらに、両地区は、関門国道トンネル・関門橋といった自動車道へのアクセスもよい。このように近接する両地区の住民が両市の行政連携をどのように認知しているか、また、日頃の往き来はどのようなものであるのか。本稿では、紙幅の制約もあり、年齢と性別を中心とした分析を行なう。

II. 地域の関係が深まることへの期待

1. 地区

表 1 下関地域と北九州地域の関係深化

	長 府		門司港	
	度数	有効%	度数	有効%
たいへん期待する	147	47.3	129	47.8
やや期待する	111	35.7	100	37.0
あまり期待しない	26	8.4	21	7.8
ほとんど期待しない	1	0.3	4	1.5
わからない	26	8.4	16	5.9
合 計	311	100.0	270	100.0

まず、行政面に限定せず、下関地域と北九州地域との関係の深まりを期待するかということを聞いてみた。

長府地区・門司港地区とも期待は高く、たいへん期待すると期待するをあわせると 8 割を超える。

それぞれの市で、居住地区に関わらず市民全体がこのような高い期待を抱いているのか否かは分からない。また、具体的にどのような事に期待するのかも今回の調査では追究できなかった。今後の調査課題としたい。

2. 年齢・性別

表 2 下関地域と北九州地域の関係深化 と 年齢・性別の知表

	年 齢						合計	性 別		合計
	20 歳代	30 歳代	40 歳代	50 歳代	60 歳代	70 歳以上		男性	女性	
たいへん期待する	14 33.3%	23 42.6%	36 40.4%	72 46.5%	70 51.5%	61 58.7%	276 47.6%	129 47.8%	147 47.3%	276 47.5%
やや期待する	16 38.1%	21 38.9%	40 44.9%	62 40.0%	42 30.9%	29 27.9%	210 36.2%	103 38.1%	108 34.7%	211 36.3%
あまり期待しない	7 16.7%	7 13.0%	8 9.0%	12 7.7%	9 6.6%	4 3.8%	47 8.1%	15 5.6%	32 10.3%	47 8.1%
ほとんど期待しない	2 4.8%	1 1.9%	1 1.1%	0 0.0%	0 0.0%	1 1.0%	5 0.9%	5 1.9%	0 0.0%	5 0.9%
わからない	3 7.1%	2 3.7%	4 4.5%	9 5.8%	15 11.0%	9 8.7%	42 7.2%	18 6.7%	24 7.7%	42 7.2%
合 計	42 100.0%	54 100.0%	89 100.0%	155 100.0%	136 100.0%	104 100.0%	580 100.0%	270 100.0%	311 100.0%	581 100.0%

年齢別にはそれほどはっきりした違いは見られないが、20 歳代では、相対的にやや期待感が低い。

性別にはほとんど差がない。

Ⅲ. 行政連携に関する住民の認知

1. 地区

本調査では、表 3 に示す北九州市と下関市の九つの行政連携に関して、認知度を聞いた。その結果、概して、これらの行政連携についての認知度は低いことが分かった。全体的に見て低い方から挙げて見ると、「一部事務組合による広域行政の推進構想」「関門地域行政連絡会議」「関門海峡観光推進協議会」「馬島への給水事業」などとなる。一方、最も認知度が高いのは「イベントや祭り情報などの広報誌への掲載」で、20%前後の人が、内容をある程度知っていると考えている。回答者には、市報を見ている人が比較的多いと推測される。これについて認知度が高いのは「関門景観条例」である。関門景観条例は平成 13 年に両市で同一題名、同一条文によって制定されたもので、運用のために関門景観協議会が下関市と北九州市によって設置されている。制定当時マスメディアでもよく取り上げられていた。また、両地区が海峡に面していることも認知度の高さに影響を与えていると思われる。

地区で比較すると、1 項目を除き、長府住民の方が門司港住民よりも認知度が高い。門司港側が

唯一高いのは「市立施設の高齢者の相互利用」についてである。

表 3 行政連携認知

		長 府		門司港	
		度数	有効%	度数	有効%
関門景観条例	内容ある程度知ってる	42	14.3	26	10.6
	聞いたことがある	157	53.6	107	43.5
	聞いたことがない	94	32.1	113	45.9
	合 計	293	100.0	246	100.0
イベントや祭り情報などの広報誌への掲載	内容ある程度知ってる	66	22.7	47	18.7
	聞いたことがある	156	53.6	122	48.4
	聞いたことがない	69	23.7	83	32.9
	合 計	291	100.0	252	100.0
市立図書館などの相互利用	内容ある程度知ってる	32	11.1	12	5.0
	聞いたことがある	60	20.9	46	19.3
	聞いたことがない	195	67.9	180	75.6
	合 計	287	100.0	238	100.0
市立施設の高齢者の相互利用	内容ある程度知ってる	16	5.6	23	9.4
	聞いたことがある	47	16.4	46	18.9
	聞いたことがない	224	78.0	175	71.7
	合 計	287	100.0	244	100.0
馬島への給水事業	内容ある程度知ってる	21	7.3	9	3.7
	聞いたことがある	71	24.6	45	18.5
	聞いたことがない	197	68.2	189	77.8
	合 計	289	100.0	243	100.0
関門連絡船への支援	内容ある程度知ってる	23	8.0	17	6.9
	聞いたことがある	112	38.9	94	38.4
	聞いたことがない	153	53.1	134	54.7
	合 計	288	100.0	245	100.0
関門海峡観光推進協議会	内容ある程度知ってる	16	5.5	12	4.9
	聞いたことがある	110	37.9	93	37.8
	聞いたことがない	164	56.6	141	57.3
	合 計	290	100.0	246	100.0
関門地域行政連絡会議	内容ある程度知ってる	9	3.1	7	2.9
	聞いたことがある	77	26.9	61	25.2
	聞いたことがない	200	69.9	174	71.9
	合 計	286	100.0	242	100.0
一部事務組合による広域行政の推進構想	内容ある程度知ってる	4	1.4	2	0.8
	聞いたことがある	33	11.6	30	12.4
	聞いたことがない	248	87.0	210	86.8
	合 計	285	100.0	242	100.0

2. 年齢

「内容がある程度知っている」の割合を見てみると、年齢で認知度に比較差があるのは、「関門景観条例」と「市立施設の高齢者の相互利用」である。いずれも、60 歳以上の層の認知度が相対的に高いが、特に後者では若年・中年層の認知度が極端に低い。

表 4 関門景観条例 と 年齢・性別 の知表

	年 齢						合計	性 別		合計
	20 歳代	30 歳代	40 歳代	50 歳代	60 歳代	70歳以上		男性	女性	
内容ある程度知っ てる	2 5.0%	6 11.3%	8 9.1%	20 12.7%	19 16.0%	13 16.0%	68 12.6%	44 17.5%	24 8.4%	68 12.6%
聞いたことがある	14 35.0%	25 47.2%	41 46.6%	86 54.8%	61 51.3%	36 44.4%	263 48.9%	132 52.4%	132 46.0%	264 49.0%
聞いたことがない	24 60.0%	22 41.5%	39 44.3%	51 32.5%	39 32.8%	32 39.5%	207 38.5%	76 30.2%	131 45.6%	207 38.4%
合 計	40 100.0%	53 100.0%	88 100.0%	157 100.0%	119 100.0%	81 100.0%	538 100.0%	252 100.0%	287 100.0%	539 100.0%

表 5 イベントや祭り情報などの広報誌への掲載 と 年齢・性別 の知表

	年 齢						合計	性 別		合計
	20 歳代	30 歳代	40 歳代	50 歳代	60 歳代	70歳以上		男性	女性	
内容ある程度知っ てる	11 27.5%	8 15.4%	19 21.6%	26 16.6%	26 20.8%	23 28.8%	113 20.8%	62 24.6%	51 17.5%	113 20.8%
聞いたことがある	16 40.0%	27 51.9%	42 47.7%	88 56.1%	70 56.0%	34 42.5%	277 51.1%	119 47.2%	159 54.6%	278 51.2%
聞いたことがない	13 32.5%	17 32.7%	27 30.7%	43 27.4%	29 23.2%	23 28.8%	152 28.0%	71 28.2%	81 27.8%	152 28.0%
合 計	40 100.0%	52 100.0%	88 100.0%	157 100.0%	125 100.0%	80 100.0%	542 100.0%	252 100.0%	291 100.0%	543 100.0%

表 6 市立図書館などの相互利用 と 年齢・性別 の知表

	年 齢						合計	性 別		合計
	20 歳代	30 歳代	40 歳代	50 歳代	60 歳代	70歳以上		男性	女性	
内容ある程度知っ てる	3 7.5%	6 11.5%	4 4.5%	10 6.4%	13 11.7%	8 10.4%	44 8.4%	26 10.6%	18 6.4%	44 8.4%
聞いたことがある	8 20.0%	10 19.2%	11 12.5%	32 20.5%	25 22.5%	20 26.0%	106 20.2%	54 22.0%	52 18.6%	106 20.2%
聞いたことがない	29 72.5%	36 69.2%	73 83.0%	114 73.1%	73 65.8%	49 63.6%	374 71.4%	165 67.3%	210 75.0%	375 71.4%
合 計	40 100.0%	52 100.0%	88 100.0%	156 100.0%	111 100.0%	77 100.0%	524 100.0%	245 100.0%	280 100.0%	525 100.0%

表 7 市立施設の高齢者の相互利用 と 年齢・性別の知表

	年 齢						合計	性 別		合計
	20 歳代	30 歳代	40 歳代	50 歳代	60 歳代	70歳以上		男性	女性	
内容ある程度知っ てる	1 2.5%	3 5.8%	2 2.3%	4 2.6%	20 16.9%	9 11.7%	39 7.4%	24 9.7%	15 5.3%	39 7.3%
聞いたことがある	7 17.5%	7 13.5%	15 17.0%	22 14.2%	23 19.5%	19 24.7%	93 17.5%	44 17.8%	49 17.3%	93 17.5%
聞いたことがない	32 80.0%	42 80.8%	71 80.7%	129 83.2%	75 63.6%	49 63.6%	398 75.1%	179 72.5%	220 77.5%	399 75.1%
合 計	40 100.0%	52 100.0%	88 100.0%	155 100.0%	118 100.0%	77 100.0%	530 100.0%	247 100.0%	284 100.0%	531 100.0%

表 8 馬島への給水事業 と 年齢・性別の加減表

	年 齢						合計	性 別		合計
	20 歳代	30 歳代	40 歳代	50 歳代	60 歳代	70歳以上		男性	女性	
内容ある程度知っ てる	1 2.5%	1 1.9%	5 5.7%	7 4.5%	9 7.6%	7 9.1%	30 5.6%	22 8.8%	8 2.8%	30 5.6%
聞いたことがある	6 15.0%	12 23.1%	12 13.6%	34 21.8%	29 24.6%	23 29.9%	116 21.8%	72 28.9%	44 15.5%	116 21.8%
聞いたことがない	33 82.5%	39 75.0%	71 80.7%	115 73.7%	80 67.8%	47 61.0%	385 72.5%	155 62.2%	231 81.6%	386 72.6%
合 計	40 100.0%	52 100.0%	88 100.0%	156 100.0%	118 100.0%	77 100.0%	531 100.0%	249 100.0%	283 100.0%	532 100.0%

表 9 関門連絡船への支援 と 年齢・性別の加減表

	年 齢						合計	性 別		合計
	20 歳代	30 歳代	40 歳代	50 歳代	60 歳代	70歳以上		男性	女性	
内容ある程度知っ てる	2 5.0%	4 7.7%	4 4.5%	8 5.2%	11 9.2%	11 14.1%	40 7.5%	24 9.7%	16 5.6%	40 7.5%
聞いたことがある	16 40.0%	20 38.5%	34 38.6%	61 39.4%	45 37.8%	29 37.2%	205 38.5%	111 44.8%	95 33.3%	206 38.6%
聞いたことがない	22 55.0%	28 53.8%	50 56.8%	86 55.5%	63 52.9%	38 48.7%	287 53.9%	113 45.6%	174 61.1%	287 53.8%
合 計	40 100.0%	52 100.0%	88 100.0%	155 100.0%	119 100.0%	78 100.0%	532 100.0%	248 100.0%	285 100.0%	533 100.0%

表 10 関門海峡観光推進協議会 と 年齢・性別の加減表

	年 齢						合計	性 別		合計
	20 歳代	30 歳代	40 歳代	50 歳代	60 歳代	70歳以上		男性	女性	
内容ある程度知っ てる	1 2.5%	2 3.8%	5 5.7%	5 3.2%	6 5.0%	9 11.3%	28 5.2%	13 5.2%	15 5.2%	28 5.2%
聞いたことがある	13 32.5%	21 40.4%	34 38.6%	61 39.1%	49 41.2%	25 31.3%	203 37.9%	107 43.1%	96 33.3%	203 37.9%
聞いたことがない	26 65.0%	29 55.8%	49 55.7%	90 57.7%	64 53.8%	46 57.5%	304 56.8%	128 51.6%	177 61.5%	305 56.9%
合 計	40 100.0%	52 100.0%	88 100.0%	156 100.0%	119 100.0%	80 100.0%	535 100.0%	248 100.0%	288 100.0%	536 100.0%

表 11 関門地域行政連絡会議 と 年齢・性別の加減表

	年 齢						合計	性 別		合計
	20 歳代	30 歳代	40 歳代	50 歳代	60 歳代	70歳以上		男性	女性	
内容ある程度知っ てる	0 0.0%	1 1.9%	2 2.3%	4 2.6%	4 3.5%	5 6.5%	16 3.0%	7 2.9%	9 3.2%	16 3.0%
聞いたことがある	9 22.5%	10 19.2%	18 20.5%	43 27.7%	33 28.7%	24 31.2%	137 26.0%	80 32.7%	58 20.5%	138 26.1%
聞いたことがない	31 77.5%	41 78.8%	68 77.3%	108 69.7%	78 67.8%	48 62.3%	374 71.0%	158 64.5%	216 76.3%	374 70.8%
合 計	40 100.0%	52 100.0%	88 100.0%	155 100.0%	115 100.0%	77 100.0%	527 100.0%	245 100.0%	283 100.0%	528 100.0%

表 12 一部事務組合による広域行政の推進構想 と 年齢・性別の加減表

	年 齢						合計	性 別		合計
	20 歳代	30 歳代	40 歳代	50 歳代	60 歳代	70歳以上		男性	女性	
内容ある程度知っ てる	1 2.5%	1 1.9%	2 2.3%	0 0.0%	1 0.9%	1 1.3%	6 1.1%	3 1.2%	3 1.1%	6 1.1%
聞いたことがある	2 5.0%	3 5.8%	6 6.8%	22 14.2%	11 9.6%	18 23.7%	62 11.8%	36 14.7%	27 9.6%	63 12.0%
聞いたことがない	37 92.5%	48 92.3%	80 90.9%	133 85.8%	103 89.6%	57 75.0%	458 87.1%	206 84.1%	252 89.4%	458 86.9%
合 計	40 100.0%	52 100.0%	88 100.0%	155 100.0%	115 100.0%	76 100.0%	526 100.0%	245 100.0%	282 100.0%	527 100.0%

3. 性別

性別で認知度の差があるものは、「関門景観条例」と「馬島への給水事業」「関門連絡船への支援」「関門地域行政連絡会議」で、いずれも男性の方が女性よりも認知度が高い。とはいえ、男性でも「内容がある程度知っている」人はどの項目でも 1 割に満たないのが実情である（「関門景観条例」を除く）。

4. 行政連携認知と社会関係・団体参加

行政連携認知と社会関係や団体参加の関連を探ってみよう。

行政に関する情報は様々なルートから入ってくる。テレビや新聞といったマスメディア、市の広報誌などは情報の重要な入手経路である。一方、口コミの重要性も無視できない。

ここでは、個人がより豊富な社会関係をもつほど、多くの行政情報を得られると仮定した。また、団体参加についても、その数が多ければ、同様の効果があると仮定できる。ここでは、行政連携認知スコアと親しい人の合計数、団体参加数の相関を調べてみる。行政連携認知スコアは、九つの項目に関して、それぞれ、「内容がある程度知っている」に 3 点、「聞いたことがある」に 2 点、「聞いたことがない」に 1 点を与え、合計したものである。得点が高いほど行政連携の認知度が高い。

表 13 相関係数

		親しい人の 合計人数	団体参加数	行政連携 認知スコア
親しい人の 合計人数	Pearson の相関係数	1	.188(**)	0.071
	有意確率 (両側)		0.000	0.123
	N	555	535	479
団体参加数	Pearson の相関係数	.188(**)	1	.218(**)
	有意確率 (両側)	0.000		0.000
	N	535	573	486
行政連携 認知スコア	Pearson の相関係数	0.071	.218(**)	1
	有意確率 (両側)	0.123	0.000	
	N	479	486	508

**, 相関係数は 1%水準で有意 (両側)。

表 13 によれば、親しい人の合計数は行政連携認知スコアと無相関である。団体参加数は、相関係数 0.218、1 %水準で有意である。

これらから、インフォーマルな関係を中心としている社会関係量の多寡は行政情報の取得に影響が無く、団体参加では参加数が多くなるほど情報量が増加する傾向があることが窺える。インフォーマルな関係と団体参加とでは、流れている情報の内容が異なると想像される。

特にどのような団体参加が行政情報の流通経路となっているかについてはさらに詳細な分析が必要であるが、別稿にゆずりたい。

IV. 海峡を越えた住民の往き来

1. 地区

表 14 長府から北九州市訪問回数合計(この 1 か月)

	度数	有効%	累積%
0 回	133	42.8	42.8
1 回	56	18.0	60.8
2 回	48	15.4	76.2
3 回	24	7.7	83.9
4 回	13	4.2	88.1
5 回以上	37	11.9	100.0
合 計	311	100.0	

表 15 門司港から下関市訪問回数合計(この 1 か月)

	度数	有効%	累積%
0 回	111	41.4	41.4
1 回	56	20.9	62.3
2 回	37	13.8	76.1
3 回	19	7.1	83.2
4 回	14	5.2	88.4
5 回以上	31	11.6	100.0
合 計	268	100.0	

注) 行った目的は分かるが回数は不明という回答者がいるため、「訪問目的」の「一回も行っていない」とこの表の「0 回」の度数は一致しない。

長府地区・門司港地区の住民は日常的にどの程度相手の市を訪問しているのだろうか。本調査では、調査直前の 1 か月の訪問について、訪問の主な目的ごとにその回数を聞いた。

まず、地区ごとの回数と目的を見ておこう。

長府地区では、0 回が最も多く 42.8%を占める。ついで、1 回 18.0%、2 回 15.4%などとなっている。平均週に 1 回以上北九州市に行くという人（4 回と 5 回以上の合計）は 16.1%である。

門司港地区では、0 回が最も多く 41.4%を占める。ついで、1 回 20.9%、2 回 13.8%などとなっている。平均週に 1 回以上下関市に行くという人は 16.8%である。

やや意外な結果となった。都市規模の違いから想像すると、下関市から北九州市への流出超過が予想されたが、本調査に限って言えば、ほぼ同量の往き来がなされていることが示された。

では、訪問の目的に違いはあるだろうか。表 16・17 は、回数は考慮せずに、どのような用事で訪問したかを集計したものである。例えば、買い物で 5 回訪問した人も 1 回のみ訪問した人も、ともにここでは「買い物で」= 1 とカウントされている。

表によれば、両地区とも訪問目的はよく似ている。もっとも多いのは「買い物で」という人で、長府で 32.6%、門司港で 34.9%となっている（応答者数に対するパーセンテージ。以下同）。両地

表 16 長府から北九州市訪問目的（この 1 か月）

	応答数		ケース の%
	N	%	
仕事で	31	7.5%	9.9%
通学で	3	0.7%	1.0%
買い物で	102	24.8%	32.6%
通院で	4	1.0%	1.3%
娯楽で	58	14.1%	18.5%
観光で	34	8.3%	10.9%
趣味や習い事で	12	2.9%	3.8%
親戚や知人宅訪問	24	5.8%	7.7%
その他で	11	2.7%	3.5%
一回も行っていない	132	32.1%	42.2%
合 計	411	100.0%	131.3%

表 17 門司港から下関市訪問目的（この 1 か月）

	応答数		ケース の%
	N	%	
仕事で	23	6.7%	8.6%
通学で	0	0.0%	0.0%
買い物で	94	27.6%	34.9%
通院で	5	1.5%	1.9%
娯楽で	17	5.0%	6.3%
観光で	35	10.3%	13.0%
趣味や習い事で	9	2.6%	3.3%
親戚や知人宅訪問	27	7.9%	10.0%
その他で	20	5.9%	7.4%
一回も行っていない	111	32.6%	41.3%
合 計	341	100.0%	126.8%

区で違いがあるのは「娯楽（映画・遊園地・宴会など）」という目的で、長府からは 18.5%と 2 番目に多い訪問目的となっているのに対して、門司港からは 6.3%と低い。これとは逆に門司港の方が長府よりも割合が高いのは、「その他で」（門司港 7.4%、長府 3.5%）「親戚や知人宅訪問」（門司港 10.0%、長府 7.7%）「観光で」（門司港 13.0%、長府 10.9%）などである。先に見たように両地区の訪問回数にさほど差はないものの、その内容は若干異なるようである。相互に買い物が主たる訪問目的であるが、北九州市の娯楽機能は下関市のそれに比べ吸引力が強い。

2. 年齢

年齢別の訪問回数を見てみる。

長府から北九州市への訪問回数は、60 歳以上の高齢層で減る傾向が見て取れる（表18）。これらの年齢層では 0 回が過半数となる。一方で、門司港を見てみると、そのようなはっきりした減少傾向は見られない（表19）。たしかに、40 歳以上になると「2 回」が減少し、「1 回」が増加するのであるが、「0 回」が年齢上昇に伴って単調に増加するということはない。両地区のこのような差異は、訪問の目的に原因があると思われる。次にそれを検討しよう。

年齢別の訪問目的を見てみると、長府では「買い物で」に年齢差が大きいことが分かる（表20）。20 歳代で 42.9%、30 歳代で 61.5%とピークに達し、あとは年齢上昇とともに減少していく。「娯楽で」も似た傾向を示す。つまり、20 歳代 23.8%→30 歳代 26.9%→40 歳代 34.7%とピークに達し、あとは急減していく。この二つの訪問目的について、今度は門司港から下関市への訪問を見るとその動き方はかなり異なることが分かる。いちいち数値は挙げないが、要約すれば、門司港では年齢上昇による変化はそれほどないということである（表21）。これらから、おなじ「買い物」と言ってもその性格がかなり異なることが示唆される。北九州市が若者を中心に吸引しているのに対して、下関市にはそのような層化された吸引力はないようである。

門司港側の下関市訪問目的で目に付くのは、高齢層の「観光で」という目的の多さである。60 歳代 25.5%、70 歳代 15.8%となっている。下関市の観光の訴求力がとりわけ高齢層に強いことが示唆される。

表 18 長府から北九州市訪問回数（この 1 か月） と 年齢 ・ 性別の加減表

	年 齢						合計	性 別		合計
	20 歳代	30 歳代	40 歳代	50 歳代	60 歳代	70歳以上		男性	女性	
0 回	7 33.3%	7 26.9%	14 28.6%	39 43.3%	43 54.4%	23 51.1%	133 42.9%	64 43.2%	69 42.3%	133 42.8%
1 回	4 19.0%	2 7.7%	14 28.6%	13 14.4%	12 15.2%	10 22.2%	55 17.7%	23 15.5%	33 20.2%	56 18.0%
2 回	4 19.0%	6 23.1%	9 18.4%	14 15.6%	8 10.1%	7 15.6%	48 15.5%	20 13.5%	28 17.2%	48 15.4%
3 回	1 4.8%	4 15.4%	5 10.2%	8 8.9%	6 7.6%	0 0.0%	24 7.7%	12 8.1%	12 7.4%	24 7.7%
4 回	1 4.8%	2 7.7%	1 2.0%	6 6.7%	1 1.3%	2 4.4%	13 4.2%	7 4.7%	6 3.7%	13 4.2%
5 回以上	4 19.0%	5 19.2%	6 12.2%	10 11.1%	9 11.4%	3 6.7%	37 11.9%	22 14.9%	15 9.2%	37 11.9%
合 計	21 100.0%	26 100.0%	49 100.0%	90 100.0%	79 100.0%	45 100.0%	310 100.0%	148 100.0%	163 100.0%	311 100.0%

表 19 門司港から下関市訪問回数（この 1 か月） と 年齢 ・ 性別の加減表

	年 齢						合計	性 別		合計
	20 歳代	30 歳代	40 歳代	50 歳代	60 歳代	70歳以上		男性	女性	
0 回	10 47.6%	9 33.3%	18 43.9%	31 45.6%	20 36.4%	23 41.1%	111 41.4%	46 38.3%	65 43.9%	111 41.4%
1 回	1 4.8%	4 14.8%	8 19.5%	15 22.1%	11 20.0%	17 30.4%	56 20.9%	24 20.0%	32 21.6%	56 20.9%
2 回	3 14.3%	7 25.9%	6 14.6%	6 8.8%	9 16.4%	6 10.7%	37 13.8%	15 12.5%	22 14.9%	37 13.8%
3 回	1 4.8%	3 11.1%	3 7.3%	5 7.4%	3 5.5%	4 7.1%	19 7.1%	10 8.3%	9 6.1%	19 7.1%
4 回	0 0.0%	3 11.1%	1 2.4%	4 5.9%	3 5.5%	3 5.4%	14 5.2%	7 5.8%	7 4.7%	14 5.2%
5 回以上	6 28.6%	1 3.7%	5 12.2%	7 10.3%	9 16.4%	3 5.4%	31 11.6%	18 15.0%	13 8.8%	31 11.6%
合 計	21 100.0%	27 100.0%	41 100.0%	68 100.0%	55 100.0%	56 100.0%	268 100.0%	120 100.0%	148 100.0%	268 100.0%

3. 性別

両地区とも、男女で訪問回数にそれほど違いは見られない。ただ、5 回以上では両地区とも男性が若干多い。これは、表 20・21 によれば、仕事での訪問に男女差があることによると思われる。

仕事以外の訪問目的を見ておく。長府では、「買い物で」に女性 36.8%、男性 28.0%と差がある。門司港では、「観光で」に男性 17.4%、女性 9.5%と少し差がある。

表 20 長府から北九州市訪問目的（この 1 か月）と 年齢・性別の加減表

	年 齢						合計	性 別		合計
	20 歳代	30 歳代	40 歳代	50 歳代	60 歳代	70 歳以上		男性	女性	
仕事で	2	4	6	11	2	6	31	24	7	31
	9.5%	15.4%	12.2%	12.2%	2.5%	12.8%		16.0%	4.3%	
通学で	2	1	0	0	0	0	3	2	1	3
	9.5%	3.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		1.3%	0.6%	
買い物で	9	16	18	30	21	7	101	42	60	102
	42.9%	61.5%	36.7%	33.3%	26.6%	14.9%		28.0%	36.8%	
通院で	0	0	0	3	0	1	4	3	1	4
	0.0%	0.0%	0.0%	3.3%	0.0%	2.1%		2.0%	0.6%	
娯楽で	5	7	17	19	7	3	58	30	28	58
	23.8%	26.9%	34.7%	21.1%	8.9%	6.4%		20.0%	17.2%	
観光で	0	2	4	8	14	6	34	14	20	34
	0.0%	7.7%	8.2%	8.9%	17.7%	12.8%		9.3%	12.3%	
趣味や習い事で	0	1	0	2	6	3	12	7	5	12
	0.0%	3.8%	0.0%	2.2%	7.6%	6.4%		4.7%	3.1%	
親戚や知人宅訪問	1	2	2	5	5	9	24	12	12	24
	4.8%	7.7%	4.1%	5.6%	6.3%	19.1%		8.0%	7.4%	
その他で	3	0	1	5	1	1	11	5	6	11
	14.3%	0.0%	2.0%	5.6%	1.3%	2.1%		3.3%	3.7%	
一回も行っていない	7	7	14	39	43	22	132	63	69	132
	33.3%	26.9%	28.6%	43.3%	54.4%	46.8%		42.0%	42.3%	
合 計	21	26	49	90	79	47	312	150	163	313

パーセンテージと合計は応答者数を基に計算。

表 21 門司港から下関市訪問目的（この 1 か月）と 年齢・性別の加減表

	年 齢						合計	性 別		合計
	20 歳代	30 歳代	40 歳代	50 歳代	60 歳代	70 歳以上		男性	女性	
仕事で	1	3	4	9	4	2	23	16	7	23
	4.8%	11.1%	9.8%	13.2%	7.3%	3.5%		13.2%	4.7%	
買い物で	9	7	17	15	23	23	94	42	52	94
	42.9%	25.9%	41.5%	22.1%	41.8%	40.4%		34.7%	35.1%	
通院で	0	0	0	2	1	2	5	2	3	5
	0.0%	0.0%	0.0%	2.9%	1.8%	3.5%		1.7%	2.0%	
娯楽で	1	5	3	4	2	2	17	9	8	17
	4.8%	18.5%	7.3%	5.9%	3.6%	3.5%		7.4%	5.4%	
観光で	1	2	0	9	14	9	35	21	14	35
	4.8%	7.4%	0.0%	13.2%	25.5%	15.8%		17.4%	9.5%	
趣味や習い事で	3	1	2	0	2	1	9	4	5	9
	14.3%	3.7%	4.9%	0.0%	3.6%	1.8%		3.3%	3.4%	
親戚や知人宅訪問	4	3	3	4	5	8	27	11	16	27
	19.0%	11.1%	7.3%	5.9%	9.1%	14.0%		9.1%	10.8%	
その他で	1	3	2	8	4	2	20	11	9	20
	4.8%	11.1%	4.9%	11.8%	7.3%	3.5%		9.1%	6.1%	
一回も行っていない	10	9	18	31	20	23	111	46	65	111
	47.6%	33.3%	43.9%	45.6%	36.4%	40.4%		38.0%	43.9%	
合 計	21	27	41	68	55	57	269	121	148	269

パーセンテージと合計は応答者数を基に計算。

V. まとめ

長府・門司港両地区のそれぞれの回答者の半数以上が、1か月に1回以上相手市を訪れていたことが分かった。回数を考慮しなければ、仕事による訪問者が長府で9.9%、門司港で8.6%にとどまり、住民の生活構造から見た両市の結びつきは、買い物や娯楽、観光といった消費次元・文化次元で深いことが示唆された。

回答者の大半が北九州・下関両地域の関係が深まることを期待しながらも、市行政の連携に関する認知度はかなり低かった。行政連携と言っても生活レベルで見えやすいものとそうでないものがあり、認知度の低さを一概に問題にすることはできない。とはいえ、「市立図書館などの相互利用」や「市立施設の高齢者の相互利用」などもっと知られてよいものもある。今後の広報活動に期待したい。

参考

関門景観協議会ホームページ <http://www.kanmon-keikan.com/html/main.html>

国土交通省九州地方整備局関門航路事務所ホームページ <http://www.kanmon-waterway.go.jp/>

調査票 長府地区

問1 あなたは、いま住んでいる地域（小学校区くらい）についてどのようにお考えですか。
次の（１）から（８）それぞれについて、「そう思う」「まあそう思う」「あまりそう思わない」「そう思わない」のうち、あてはまるものを1つずつ選び、番号に○を付けて下さい。

	そう 思う	まあ そう思う	あまりそう 思わない	そう 思わない
（１）今後もこの地域に住み続けたい	1	2	3	4
（２）この地域のために役に立ちたい	1	2	3	4
（３）この地域は、これから先、生活の場として だんだん良くなる	1	2	3	4
（４）自分は地域の活動にはよく参加する方だ	1	2	3	4
（５）地域のことをほめられたら、自分のことの ようにうれしい	1	2	3	4
（６）この地域の人たちは地域を良くしようとする 気持ちが強い	1	2	3	4
（７）子どもや孫にもこの地域に住んでほしい	1	2	3	4
（８）全体的にみてこの地域の住み心地は良い	1	2	3	4

問2 では、お住まいの地域（小学校区くらい）の生活環境はいかがでしょう。
次の（１）から（12）それぞれについて、「良い」「やや良い」「やや悪い」「悪い」のうち、あてはまるものを1つずつ選び、番号に○を付けて下さい。

	良 い	やや良い	やや悪い	悪 い
（１）自然環境	1	2	3	4
（２）交通の便利さ	1	2	3	4
（３）買い物の便利さ	1	2	3	4
（４）病院や医療	1	2	3	4
（５）福祉サービス	1	2	3	4
（６）衛生環境	1	2	3	4
（７）教育環境	1	2	3	4
（８）趣味やスポーツ・文化を気軽に楽しめる	1	2	3	4
（９）生活に必要な情報の得やすさ	1	2	3	4
（10）近所付き合い	1	2	3	4
（11）治 安	1	2	3	4
（12）仕事のしやすさ	1	2	3	4

問 16-1 土堀の保存・保護の問題点（多重回答）

	応答数		ケース の%
	N	%	
歴史のある土堀を壊してしまったこと	66	20.1%	32.8%
観光用に新しい「土堀」を作ったこと	59	17.9%	29.4%
行政による土堀の保存・保護施策が十分でなかったこと	97	29.5%	48.3%
住民に土堀の保存・保護の意識が薄かったこと	78	23.7%	38.8%
必要ないのに、土堀の保存・保護にこだわっていたこと	17	5.2%	8.5%
その他	12	3.6%	6.0%
合 計	329	100.0%	163.7%

問 17 長府地区の土堀以外の歴史的建造物保存・保護施策

		度数	%	有効%
有効	今までのやり方に賛成であり、問題はない	123	38.1	40.6
	問題はあるが、おおむね賛成	137	42.4	45.2
	あまり賛成できない	37	11.5	12.2
	全く賛成できない	6	1.9	2.0
	合計	303	93.8	100.0
欠損値	無回答	20	6.2	
合 計		323	100.0	

問 17-1 長府地区歴史的建造物の保存・保護政策の問題点（多重回答）

	応答数		ケース の%
	N	%	
歴史的建造物を壊してしまったこと	39	13.0%	22.8%
観光用に新しい建物を作ったこと	55	18.4%	32.2%
観光用に歴史的建造物を移築したこと	21	7.0%	12.3%
行政による歴史的建造物の保存・保護施策が十分でなかったこと	86	28.8%	50.3%
住民に歴史的建造物の保存・保護の意識が薄かったこと	73	24.4%	42.7%
必要ないのに、歴史的建造物の保存・保護にこだわっていたこと	14	4.7%	8.2%
その他	11	3.7%	6.4%
合 計	299	100.0%	174.9%

問 18 長府地区の道路整備

		度数	%	有効%
有効	今までのやり方に賛成であり、問題はない	112	34.7	35.8
	問題はあるが、おおむね賛成	120	37.2	38.3
	あまり賛成できない	66	20.4	21.1
	全く賛成できない	15	4.6	4.8
	合計	313	96.9	100.0
欠損値	無回答	10	3.1	
合 計		323	100.0	

問 18-1 長府地区の道路整備の問題点（多重回答）

	応答数		ケース の%
	N	%	
歴史的な道の景観を壊してしまったこと	55	25.3%	30.2%
観光用に新しい道（石畳や土の道等）を作ったこと	76	35.0%	41.8%
歴史的建造物の保存・保護にこだわり、道幅を広げなかったこと	62	28.6%	34.1%
その他	24	11.1%	13.2%
合 計	217	100.0%	119.2%

問 19 長府地区に観光客を呼び込むこと

		度数	%	有効%
有効	今までのやり方に賛成であり、問題はない	150	46.4	51.4
	問題はあるが、おおむね賛成	102	31.6	34.9
	あまり賛成できない	33	10.2	11.3
	全く賛成できない	7	2.2	2.4
	合計	292	90.4	100.0
欠損値	無回答	31	9.6	
合 計		323	100.0	

問 20 下関市立長府博物館の移転

		度数	%	有効%
有効	今までのやり方に賛成であり、問題はない	39	12.1	12.4
	問題はあるが、おおむね賛成	33	10.2	10.5
	あまり賛成できない	68	21.1	21.6
	全く賛成できない	39	12.1	12.4
	知らないので何とも言えない	108	33.4	34.3
	知っているがどちらでもよい	28	8.7	8.9
	合計	315	97.5	100.0
欠損値	無回答	8	2.5	
合 計		323	100.0	

問 20-1 長府博物館移転の問題点（多重回答）

	応答数		ケース の%
	N	%	
今ある博物館で十分であり、移転の必要性を感じない	92	38.0%	67.2%
移転する場所が博物館にふさわしくない	28	11.6%	20.4%
新しい博物館のデザインが博物館にふさわしくない	18	7.4%	13.1%
新しい博物館の規模が博物館にふさわしくない	16	6.6%	11.7%
博物館の移転に予算がかかり過ぎ、税金のむだ使いである	74	30.6%	54.0%
その他	14	5.8%	10.2%
合 計	242	100.0%	176.6%

問 21 長府地区観光化で経済的効果あり

		度数	%	有効%
有効	非常にそう思う	8	2.5	2.5
	まあそう思う	116	35.9	36.8
	あまりそう思わない	162	50.2	51.4
	まったくそう思わない	29	9.0	9.2
	合計	315	97.5	100.0
欠損値	無回答	8	2.5	
合 計		323	100.0	

問 22 長府地区観光化で地域のイメージアップ

		度数	%	有効%
有効	非常にそう思う	12	3.7	3.8
	まあそう思う	157	48.6	49.5
	あまりそう思わない	128	39.6	40.4
	まったくそう思わない	20	6.2	6.3
	合計	317	98.1	100.0
欠損値	無回答	6	1.9	
合 計		323	100.0	

問 23 長府地区観光化でプライドが生まれた

		度数	%	有効%
有効	非常にそう思う	13	4.0	4.2
	まあそう思う	101	31.3	32.5
	あまりそう思わない	164	50.8	52.7
	まったくそう思わない	33	10.2	10.6
	合計	311	96.3	100.0
欠損値	無回答	12	3.7	
合 計		323	100.0	

問 24 観光ボランティア等に参加したい

		度数	%	有効%
有効	非常にそう思う	9	2.8	2.9
	まあそう思う	96	29.7	30.6
	あまりそう思わない	159	49.2	50.6
	まったくそう思わない	50	15.5	15.9
	合計	314	97.2	100.0
欠損値	無回答	9	2.8	
合 計		323	100.0	

問 25 長府地区の観光化の賛否

		度数	%	有効%
有効	賛成	138	42.7	43.0
	どちらかといえば賛成	147	45.5	45.8
	どちらかといえば反対	30	9.3	9.3
	反対	6	1.9	1.9
	合計	321	99.4	100.0
欠損値	無回答	2	0.6	
合 計		323	100.0	

問 25SQ1 長府地区観光化に賛成の理由（多重回答）

	応答数		ケ ー ス の%
	N	%	
まちがにぎやかになる	173	19.8%	61.1%
よその人々と交流ができる	69	7.9%	24.4%
地元商店の振興になる	176	20.2%	62.2%
地元の特産物の売り上げが伸びる	92	10.5%	32.5%
住民が自分のまちのことを考えるきっかけに	131	15.0%	46.3%
道路や公共施設の整備が重点的に行われる	109	12.5%	38.5%
まちの名前が全国に知られるようになる	116	13.3%	41.0%
その他	7	0.8%	2.5%
合 計	873	100.0%	308.5%

問 25SQ2 長府地区観光化に反対の理由（多重回答）

	応答数		ケ ー ス の%
	N	%	
人通りが増え、騒音が増す	14	15.2%	40.0%
観光客の残すゴミでまちが汚れる	18	19.6%	51.4%
観光客相手の店が増え、町並みが損なわれる	7	7.6%	20.0%
見知らぬ人がまちを行き来するのでいや	6	6.5%	17.1%
自動車や自転車が増え、交通問題が起こる	15	16.3%	42.9%
一般住宅にまで保護規制がかけられ不自由	12	13.0%	34.3%
治安が悪化する	15	16.3%	42.9%
子どもたちに悪影響がある	2	2.2%	5.7%
その他	3	3.3%	8.6%
合 計	92	100.0%	262.9%

問 26 地元観光の中心的担い手

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	市役所	93	28.8	30.2	82	29.3	32.3
	企業	10	3.1	3.2	15	5.4	5.9
	商工会議所	20	6.2	6.5	33	11.8	13.0
	観光協会	133	41.2	43.2	87	31.1	34.3
	N P O	3	0.9	1.0	4	1.4	1.6
	ボランティア	4	1.2	1.3	1	0.4	0.4
	住民	43	13.3	14.0	31	11.1	12.2
	その他	2	0.6	0.6	1	0.4	0.4
	合計	308	95.4	100.0	254	90.7	100.0
欠損値	無回答	15	4.6		26	9.3	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 27-1 唐戸近郊で行ったことがあるところ（多重回答）

	長 府			門司港		
	応答数		ケ ー ス の%	応答数		ケ ー ス の%
	N	%		N	%	
赤間神宮	294	16.7%	92.7%	225	21.2%	82.4%
火の山	291	16.5%	91.8%	256	24.1%	93.8%
海響館（下関水族館）	211	12.0%	66.6%	164	15.4%	60.1%
カモンワーク	277	15.7%	87.4%	141	13.3%	51.6%
旧下関英国領事館	183	10.4%	57.7%	68	6.4%	24.9%
旧秋田商会ビル	110	6.2%	34.7%	30	2.8%	11.0%
下関南部町郵便局	156	8.9%	49.2%	25	2.4%	9.2%
海峡ゆめタワー	226	12.8%	71.3%	144	13.6%	52.7%
その他	11	0.6%	3.5%	7	0.7%	2.6%
唐戸近郊では行ったことがない	3	0.2%	0.9%	2	0.2%	0.7%
合 計	1,762	100.0%	555.8%	1,062	100.0%	389.0%

問 27-2 長府近郊で行ったことがあるところ（多重回答）

	長 府			門司港		
	応答数		ケ ー ス の%	応答数		ケ ー ス の%
	N	%		N	%	
侍町	256	7.4%	80.5%	91	7.9%	35.3%
長府藩侍屋敷長屋	170	4.9%	53.5%	89	7.7%	34.5%
日頼寺	100	2.9%	31.4%	9	0.8%	3.5%
笑山寺	155	4.5%	48.7%	20	1.7%	7.8%
功山寺	300	8.7%	94.3%	131	11.3%	50.8%
長府博物館・万骨塔	209	6.0%	65.7%	32	2.8%	12.4%
長府毛利邸	220	6.4%	69.2%	142	12.3%	55.0%
菅家長屋門・古江小路	191	5.5%	60.1%	36	3.1%	14.0%
乃木神社・横枕小路	285	8.2%	89.6%	139	12.0%	53.9%
覚苑寺	231	6.7%	72.6%	43	3.7%	16.7%
忌宮神社	307	8.9%	96.5%	72	6.2%	27.9%
下関市立美術館	263	7.6%	82.7%	107	9.2%	41.5%
長府庭園	235	6.8%	73.9%	104	9.0%	40.3%
串崎城跡	155	4.5%	48.7%	14	1.2%	5.4%
長府観光会館	229	6.6%	72.0%	25	2.2%	9.7%
乃木浜総合公園	145	4.2%	45.6%	53	4.6%	20.5%
その他	8	0.2%	2.5%	1	0.1%	0.4%
長府近郊では行ったことがない	1	0.0%	0.3%	50	4.3%	19.4%
合 計	3,460	100.0%	1,088.1%	1,158	100.0%	448.8%

問 27-3 門司港近郊で行ったことがあるところ（多重回答）

	長 府			門司港		
	応答数		ケース の%	応答数		ケースの %
	N	%		N	%	
海峡ドラマシップ	98	6.0%	31.6%	194	7.0%	70.3%
九州鉄道記念館	62	3.8%	20.0%	103	3.7%	37.3%
JR 門司港駅	265	16.2%	85.5%	268	9.6%	97.1%
旧大阪商船	82	5.0%	26.5%	201	7.2%	72.8%
旧門司三井倶楽部	147	9.0%	47.4%	217	7.8%	78.6%
旧門司税関	92	5.6%	29.7%	220	7.9%	79.7%
門司港レトロ展望室	125	7.6%	40.3%	175	6.3%	63.4%
出光美術館	56	3.4%	18.1%	101	3.6%	36.6%
NTT 門司電気通信レトロ館	35	2.1%	11.3%	111	4.0%	40.2%
国際友好記念図書館	22	1.3%	7.1%	154	5.5%	55.8%
門司港アート村	29	1.8%	9.4%	45	1.6%	16.3%
カボチャドキア国立美術館	9	0.6%	2.9%	27	1.0%	9.8%
めかり公園	262	16.0%	84.5%	265	9.5%	96.0%
平和パゴダ	105	6.4%	33.9%	216	7.8%	78.3%
ノーフォーク広場	49	3.0%	15.8%	216	7.8%	78.3%
和布刈神社	186	11.4%	60.0%	260	9.3%	94.2%
その他	3	0.2%	1.0%	10	0.4%	3.6%
門司港近郊では行ったことがない	8	0.5%	2.6%	2	0.1%	0.7%
合 計	1,635	100.0%	527.4%	2,785	100.0%	1,009.1%

問 28 長府近郊観光の全体的評価

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	良い	51	15.8	17.1	36	12.9	20.9
	どちらかといえば良い	196	60.7	65.6	109	38.9	63.4
	どちらかといえば悪い	45	13.9	15.1	21	7.5	12.2
	悪い	7	2.2	2.3	6	2.1	3.5
	合計	299	92.6	100.0	172	61.4	100.0
欠損値	無回答・非該当	24	7.4		108	38.6	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 28-1 長府近郊観光の問題点（多重回答）

	長 府			門司港		
	応答数		ケース の%	応答数		ケースの %
	N	%		N	%	
現地までの交通が不便	81	10.3%	27.4%	82	21.8%	48.5%
現地で移動しにくい	61	7.8%	20.6%	47	12.5%	27.8%
駐車場が使いにくい	200	25.5%	67.6%	64	17.0%	37.9%
食事をすることが少ない	118	15.1%	39.9%	51	13.6%	30.2%
食事がおいしくない	33	4.2%	11.1%	8	2.1%	4.7%
土産物が不満	72	9.2%	24.3%	20	5.3%	11.8%
案内板などが少ない	86	11.0%	29.1%	36	9.6%	21.3%
ゴミが散らかっている	18	2.3%	6.1%	5	1.3%	3.0%
人が多くうるさい	2	0.3%	0.7%	0	0.0%	0.0%
見るところが少ない	72	9.2%	24.3%	36	9.6%	21.3%
その他	12	1.5%	4.1%	2	0.5%	1.2%
特に問題はない	29	3.7%	9.8%	25	6.6%	14.8%
合 計	784	100.0%	264.9%	376	100.0%	222.5%

問 29 門司港近郊観光の全体的評価

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	良い	84	26.0	30.2	60	21.4	23.4
	どちらかといえば良い	172	53.3	61.9	163	58.2	63.7
	どちらかといえば悪い	22	6.8	7.9	26	9.3	10.2
	悪い	0	0.0	0.0	7	2.5	2.7
	合計	278	86.1	100.0	256	91.4	100.0
欠損値	無回答・非該当	45	13.9		24	8.6	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 29-1 門司港近郊観光の問題点（多重回答）

	長 府			門司港		
	応答数		ケース	応答数		ケース
	N	%	の%	N	%	の%
現地までの交通が不便	50	11.4%	20.0%	31	5.2%	12.5%
現地で移動しにくい	37	8.5%	14.8%	39	6.6%	15.7%
駐車場が使いにくい	97	22.2%	38.8%	104	17.6%	41.9%
食事をするとところが少ない	32	7.3%	12.8%	100	16.9%	40.3%
食事がおいしくない	19	4.3%	7.6%	34	5.7%	13.7%
土産物が不満	20	4.6%	8.0%	31	5.2%	12.5%
案内板などが少ない	37	8.5%	14.8%	66	11.1%	26.6%
ゴミが散らかっている	16	3.7%	6.4%	45	7.6%	18.1%
人が多くうるさい	12	2.7%	4.8%	2	0.3%	0.8%
見るところが少ない	34	7.8%	13.6%	98	16.6%	39.5%
その他	10	2.3%	4.0%	18	3.0%	7.3%
特に問題はない	73	16.7%	29.2%	24	4.1%	9.7%
合 計	437	100.0%	174.8%	592	100.0%	238.7%

問 30 地元の観光に関してやっていること（多重回答）

	長 府			門司港		
	応答数		ケース	応答数		ケース
	N	%	の%	N	%	の%
観光の仕事をしている	0	0.0%	0.0%	3	0.8%	1.1%
観光に関係の深い仕事をしている	8	2.0%	2.6%	7	1.8%	2.6%
観光に関するNPOに参加している	0	0.0%	0.0%	1	0.3%	0.4%
観光に関するボランティアをしている	2	0.5%	0.7%	5	1.3%	1.9%
贈り物に、地元の特産品を送る	175	44.4%	57.9%	164	42.5%	61.4%
家族で地元の観光のことをよく話題にする	44	11.2%	14.6%	49	12.7%	18.4%
自己紹介に、地元観光地を引き合いに出す	61	15.5%	20.2%	87	22.5%	32.6%
その他	7	1.8%	2.3%	5	1.3%	1.9%
どれもやっていない	97	24.6%	32.1%	65	16.8%	24.3%
合 計	394	100.0%	130.5%	386	100.0%	144.6%

問 31 下関地域と北九州地域の関係深化

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	たいへん期待する	147	45.5	47.3	129	46.1	47.8
	やや期待する	111	34.4	35.7	100	35.7	37.0
	あまり期待しない	26	8.0	8.4	21	7.5	7.8
	ほとんど期待しない	1	0.3	0.3	4	1.4	1.5
	わからない	26	8.0	8.4	16	5.7	5.9
	合計	311	96.3	100.0	270	96.4	100.0
欠損値	無回答	12	3.7		10	3.6	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 32 (1) 関門景観条例

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	内容ある程度知ってる	42	13.0	14.3	26	9.3	10.6
	聞いたことがある	157	48.6	53.6	107	38.2	43.5
	聞いたことがない	94	29.1	32.1	113	40.4	45.9
	合計	293	90.7	100.0	246	87.9	100.0
欠損値	無回答	30	9.3		34	12.1	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 32 (2) イベントや祭り情報などの広報誌への掲載

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	内容ある程度知ってる	66	20.4	22.7	47	16.8	18.7
	聞いたことがある	156	48.3	53.6	122	43.6	48.4
	聞いたことがない	69	21.4	23.7	83	29.6	32.9
	合計	291	90.1	100.0	252	90.0	100.0
欠損値	無回答	32	9.9		28	10.0	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 32 (3) 市立図書館などの相互利用

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	内容ある程度知ってる	32	9.9	11.1	12	4.3	5.0
	聞いたことがある	60	18.6	20.9	46	16.4	19.3
	聞いたことがない	195	60.4	67.9	180	64.3	75.6
	合計	287	88.9	100.0	238	85.0	100.0
欠損値	無回答	36	11.1		42	15.0	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 32 (4) 市立施設の高齢者の相互利用

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	内容ある程度知ってる	16	5.0	5.6	23	8.2	9.4
	聞いたことがある	47	14.6	16.4	46	16.4	18.9
	聞いたことがない	224	69.3	78.0	175	62.5	71.7
	合計	287	88.9	100.0	244	87.1	100.0
欠損値	無回答	36	11.1		36	12.9	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 32 (5) 馬島への給水事業

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	内容ある程度知ってる	21	6.5	7.3	9	3.2	3.7
	聞いたことがある	71	22.0	24.6	45	16.1	18.5
	聞いたことがない	197	61.0	68.2	189	67.5	77.8
	合計	289	89.5	100.0	243	86.8	100.0
欠損値	無回答	34	10.5		37	13.2	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 32 (6) 関門連絡船への支援

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	内容ある程度知ってる	23	7.1	8.0	17	6.1	6.9
	聞いたことがある	112	34.7	38.9	94	33.6	38.4
	聞いたことがない	153	47.4	53.1	134	47.9	54.7
	合計	288	89.2	100.0	245	87.5	100.0
欠損値	無回答	35	10.8		35	12.5	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 32 (7) 関門海峡観光推進協議会

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	内容ある程度知ってる	16	5.0	5.5	12	4.3	4.9
	聞いたことがある	110	34.1	37.9	93	33.2	37.8
	聞いたことがない	164	50.8	56.6	141	50.4	57.3
	合計	290	89.8	100.0	246	87.9	100.0
欠損値	無回答	33	10.2		34	12.1	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 32 (8) 関門地域行政連絡会議

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	内容ある程度知ってる	9	2.8	3.1	7	2.5	2.9
	聞いたことがある	77	23.8	26.9	61	21.8	25.2
	聞いたことがない	200	61.9	69.9	174	62.1	71.9
	合計	286	88.5	100.0	242	86.4	100.0
欠損値	無回答	37	11.5		38	13.6	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 32 (9) 一部事務組合による広域行政の推進構想

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	内容ある程度知ってる	4	1.2	1.4	2	0.7	0.8
	聞いたことがある	33	10.2	11.6	30	10.7	12.4
	聞いたことがない	248	76.8	87.0	210	75.0	86.8
	合計	285	88.2	100.0	242	86.4	100.0
欠損値	無回答	38	11.8		38	13.6	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 33 北九州市に行った目的（この 1 か月・多重回答）

	応答数		ケース の%
	N	%	
仕事で	31	7.5%	9.9%
通学で	3	0.7%	1.0%
買い物で	102	24.8%	32.6%
通院で	4	1.0%	1.3%
娯楽で	58	14.1%	18.5%
観光で	34	8.3%	10.9%
趣味や習い事で	12	2.9%	3.8%
親戚や知人宅訪問	24	5.8%	7.7%
その他で	11	2.7%	3.5%
一回も行っていない	132	32.1%	42.2%
合 計	411	100.0%	131.3%

問 33 北九州市訪問回数合計（ランク）

		度数	%	有効%	累積%
有効	0 回	133	41.2	42.8	42.8
	1 回	56	17.3	18.0	60.8
	2 回	48	14.9	15.4	76.2
	3 回	24	7.4	7.7	83.9
	4 回	13	4.0	4.2	88.1
	5 回以上	37	11.5	11.9	100.0
	合計	311	96.3	100.0	
欠損値	無回答	12	3.7		
合 計		323	100.0		

問 34 (1) 年齢

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	20 歳代	21	6.5	6.6	21	7.5	7.5
	30 歳代	26	8.0	8.2	28	10.0	10.0
	40 歳代	49	15.2	15.4	41	14.6	14.6
	50 歳代	91	28.2	28.6	69	24.6	24.6
	60 歳代	80	24.8	25.2	58	20.7	20.7
	70 歳以上	51	15.8	16.0	63	22.5	22.5
	合計	318	98.5	100.0	280	100.0	100.0
欠損値	無回答	5	1.5		0	0.0	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 34 (2) 性別

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	男性	156	48.3	48.8	126	45.0	45.0
	女性	164	50.8	51.3	154	55.0	55.0
	合計	320	99.1	100.0	280	100.0	100.0
欠損値	無回答	3	0.9		0	0.0	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 34 (3) 婚姻関係

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	既婚	247	76.5	77.9	191	68.2	68.7
	未婚	40	12.4	12.6	41	14.6	14.7
	死別・離別	30	9.3	9.5	46	16.4	16.5
	合計	317	98.1	100.0	278	99.3	100.0
欠損値	無回答	6	1.9		2	0.7	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 34 同居（４）家族人数

		長 府				門司港			
		度数	%	有効%	累積%	度数	%	有効%	累積%
有効	1 人	20	6.2	6.4	6.4	33	11.8	12.0	12.0
	2 人	113	35.0	36.1	42.5	94	33.6	34.1	46.0
	3 人	86	26.6	27.5	70.0	76	27.1	27.5	73.6
	4 人	48	14.9	15.3	85.3	48	17.1	17.4	90.9
	5 人	31	9.6	9.9	95.2	15	5.4	5.4	96.4
	6 人	11	3.4	3.5	98.7	5	1.8	1.8	98.2
	7 人	3	0.9	1.0	99.7	2	0.7	0.7	98.9
	8 人	1	0.3	0.3	100.0	2	0.7	0.7	99.6
	10 人	0	0.0	0.0		1	0.4	0.4	100.0
	合計	313	96.9	100.0		276	98.6	100.0	
欠損値	無回答	10	3.1			4	1.4		
合 計		323	100.0			280	100.0		

問 34（５）世帯構成

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	一人暮らしの世帯	19	5.9	6.0	31	11.1	11.2
	夫婦だけの世帯	103	31.9	32.5	70	25.0	25.4
	夫婦と未婚子の世帯	118	36.5	37.2	84	30.0	30.4
	親と子夫婦の世帯	14	4.3	4.4	15	5.4	5.4
	三世代以上の世帯	25	7.7	7.9	23	8.2	8.3
	その他の世帯	38	11.8	12.0	53	18.9	19.2
	合計	317	98.1	100.0	276	98.6	100.0
欠損値	無回答	6	1.9		4	1.4	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 34（６）表は省略します。

問 34（７）住居形態

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	一戸建ての持ち家	252	78.0	79.7	155	55.4	56.2
	分譲の集合住宅	16	5.0	5.1	50	17.9	18.1
	一戸建ての借家	13	4.0	4.1	17	6.1	6.2
	賃貸の集合住宅	25	7.7	7.9	43	15.4	15.6
	会社の寮や職員住宅	7	2.2	2.2	8	2.9	2.9
	その他	3	0.9	0.9	3	1.1	1.1
	合計	316	97.8	100.0	276	98.6	100.0
欠損値	無回答	7	2.2		4	1.4	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 34 (8) 居住経歴

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	この地区生まれずっと暮らしている	55	17.0	17.3	85	30.4	30.6
	この地区生まれ一時よそで暮らした	35	10.8	11.0	50	17.9	18.0
	子供の時に転居してきた	26	8.0	8.2	22	7.9	7.9
	仕事の関係で転居してきた	78	24.1	24.5	40	14.3	14.4
	結婚のために転居してきた	69	21.4	21.7	68	24.3	24.5
	通学のために転居してきた	1	0.3	0.3	0.0	0.0	0.0
	地域の魅力で転居してきた	25	7.7	7.9	8	2.9	2.9
	その他	29	9.0	9.1	5	1.8	1.8
	合計	318	98.5	100.0	278	99.3	100.0
欠損値	無回答	5	1.5		2	0.7	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 34 (9) 居住年数

		長 府				門司港			
		度数	%	有効%	累積%	度数	%	有効%	累積%
有効	1 年未満	4	1.2	1.3	1.3	5	1.8	1.8	1.8
	1 年以上 3 年未満	6	1.9	1.9	3.1	5	1.8	1.8	3.6
	3 年以上 5 年未満	7	2.2	2.2	5.3	8	2.9	2.9	6.6
	5 年以上 10 年未満	18	5.6	5.6	10.9	14	5.0	5.1	11.7
	10 年以上 20 年未満	59	18.3	18.4	29.4	22	7.9	8.0	19.7
	20 年以上 30 年未満	72	22.3	22.5	51.9	33	11.8	12.0	31.8
	30 年以上 40 年未満	64	19.8	20.0	71.9	39	13.9	14.2	46.0
	40 年以上	90	27.9	28.1	100.0	148	52.9	54.0	100.0
	合計	320	99.1	100.0		274	97.9	100.0	
欠損値	無回答	3	0.9			6	2.1		
合 計		323	100.0			280	100.0		

問 34 (10) 最終卒業学校

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	旧制尋常・高等小学校	6	1.9	1.9	19	6.8	6.9
	旧制中学校	16	5.0	5.1	12	4.3	4.4
	旧制高校・旧制大学	5	1.5	1.6	6	2.1	2.2
	新制中学校	26	8.0	8.3	34	12.1	12.4
	新制高校	154	47.7	48.9	125	44.6	45.5
	新制短大高専専門学校	58	18.0	18.4	36	12.9	13.1
	新制大学・大学院	50	15.5	15.9	43	15.4	15.6
	合計	315	97.5	100.0	275	98.2	100.0
欠損値	無回答	8	2.5		5	1.8	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 34 (11) 職業

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	農業	2	0.6	0.6	2	0.7	0.7
	漁業	0	0.0	0.0	1	0.4	0.4
	自営業	24	7.4	7.5	26	9.3	9.5
	専門職	21	6.5	6.6	13	4.6	4.7
	民間常雇従業者	65	20.1	20.4	45	16.1	16.4
	公務員等常雇従業者	7	2.2	2.2	14	5.0	5.1
	管理職（課長以上）	14	4.3	4.4	10	3.6	3.6
	会社経営者・役員	12	3.7	3.8	7	2.5	2.5
	派遣社員・臨時雇用	42	13.0	13.2	42	15.0	15.3
	専業主婦	60	18.6	18.9	49	17.5	17.8
	学生	7	2.2	2.2	3	1.1	1.1
	無職	61	18.9	19.2	62	22.1	22.5
	その他	3	0.9	0.9	1	0.4	0.4
	合計	318	98.5	100.0	275	98.2	100.0
欠損値	無回答	5	1.5		5	1.8	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 34 (11-1) 主な仕事場所

		度数	%	有効%	累積%
有効	自宅	13	4.0	7.1	7.1
	長府地区	82	25.4	44.6	51.6
	それ以外の下関市	73	22.6	39.7	91.3
	門司区	2	0.6	1.1	92.4
	それ以外の北九州市	6	1.9	3.3	95.7
	その他	8	2.5	4.3	100.0
	合計	184	57.0	100.0	
欠損値	無回答・非該当	139	43.0		
合 計		323	100.0		

問 34 (12) 世帯年収

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	2 0 0 万円未満	27	8.4	10.3	34	12.1	15.7
	4 0 0 万円未満	75	23.2	28.7	70	25.0	32.3
	6 0 0 万円未満	61	18.9	23.4	47	16.8	21.7
	8 0 0 万円未満	35	10.8	13.4	32	11.4	14.7
	1 0 0 0 万円未満	37	11.5	14.2	21	7.5	9.7
	1 2 0 0 万円未満	13	4.0	5.0	4	1.4	1.8
	1 2 0 0 万円以上	13	4.0	5.0	9	3.2	4.1
	合計	261	80.8	100.0	217	77.5	100.0
欠損値	無回答	62	19.2		63	22.5	
合 計		323	100.0		280	100.0	

門司港調査票のうち長府調査票とことなる質問について、集計結果を以下にあげる。

問 16 レトロ地区の整備、開発

		度数	%	有効%
有効	今までのやり方に賛成であり、問題はない	110	39.3	41.4
	問題はあるが、おおむね賛成	122	43.6	45.9
	あまり賛成できない	28	10.0	10.5
	全く賛成できない	6	2.1	2.3
	合計	266	95.0	100.0
欠損値	無回答	14	5.0	
合 計		280	100.0	

問 17 門司港地区の歴史的建造物保存・保護施策

		度数	%	有効%
有効	今までのやり方に賛成であり、問題はない	131	46.8	50.2
	問題はあるが、おおむね賛成	107	38.2	41.0
	あまり賛成できない	20	7.1	7.7
	全く賛成できない	3	1.1	1.1
	合計	261	93.2	100.0
欠損値	無回答	19	6.8	
合 計		280	100.0	

問 17-1 門司港地区歴史的建造物の保存・保護政策の問題点（多重回答）

	応答数		ケース の%
	N	%	
歴史的建造物を壊してしまったこと	50	20.6%	41.0%
観光用に新しい建物を作ったこと	42	17.3%	34.4%
観光用に歴史的建造物を移築したこと	33	13.6%	27.0%
行政による歴史的建造物の保存・保護施策が十分でなかったこと	39	16.0%	32.0%
住民に歴史的建造物の保存・保護の意識が薄かったこと	53	21.8%	43.4%
必要ないのに、歴史的建造物の保存・保護にこだわっていたこと	8	3.3%	6.6%
その他	18	7.4%	14.8%
合計	243	100.0%	199.2%

問 18 門司港地区の道路整備

		度数	%	有効%
有効	今までのやり方に賛成であり、問題はない	124	44.3	49.4
	問題はあるが、おおむね賛成	75	26.8	29.9
	あまり賛成できない	41	14.6	16.3
	全く賛成できない	11	3.9	4.4
	合計	251	89.6	100.0
欠損値	無回答	29	10.4	
合 計		280	100.0	

問 19 門司港地区の山側に観光客を呼び込むこと

		度数	%	有効%
有効	今までのやり方に賛成であり、問題はない	103	36.8	43.1
	問題はあるが、おおむね賛成	79	28.2	33.1
	あまり賛成できない	45	16.1	18.8
	全く賛成できない	12	4.3	5.0
	合計	239	85.4	100.0
欠損値	無回答	41	14.6	
合 計		280	100.0	

問 21 門司港地区観光化で経済的効果あり

		度数	%	有効%
有効	非常にそう思う	30	10.7	11.0
	まあそう思う	143	51.1	52.6
	あまりそう思わない	83	29.6	30.5
	まったくそう思わない	16	5.7	5.9
	合計	272	97.1	100.0
欠損値	無回答	8	2.9	
合 計		280	100.0	

問 22 門司港地区観光化で地域のイメージアップ

		度数	%	有効%
有効	非常にそう思う	52	18.6	18.9
	まあそう思う	186	66.4	67.6
	あまりそう思わない	34	12.1	12.4
	まったくそう思わない	3	1.1	1.1
	合計	275	98.2	100.0
欠損値	無回答	5	1.8	
合 計		280	100.0	

問 23 門司港地区観光化でプライドが生まれた

		度数	%	有効%
有効	非常にそう思う	29	10.4	10.8
	まあそう思う	105	37.5	39.2
	あまりそう思わない	121	43.2	45.1
	まったくそう思わない	13	4.6	4.9
	合計	268	95.7	100.0
欠損値	無回答	12	4.3	
合 計		280	100.0	

問 24 観光ボランティア等に参加したい

		度数	%	有効%
有効	非常にそう思う	18	6.4	6.8
	まあそう思う	74	26.4	27.9
	あまりそう思わない	136	48.6	51.3
	まったくそう思わない	37	13.2	14.0
	合計	265	94.6	100.0
欠損値	無回答	15	5.4	
合 計		280	100.0	

問 25 門司港地区の観光化の賛否

		度数	%	有効%
有効	賛成	124	44.3	44.9
	どちらかといえば賛成	133	47.5	48.2
	どちらかといえば反対	14	5.0	5.1
	反対	5	1.8	1.8
	合計	276	98.6	100.0
欠損値	無回答	4	1.4	
合 計		280	100.0	

問 25SQ1 門司港地区観光化に賛成の理由

	応答数		ケース の%
	N	%	
まちがにぎやかになる	172	21.0%	68.3%
よその人々と交流ができる	90	11.0%	35.7%
地元商店の振興になる	147	17.9%	58.3%
地元の特産物の売り上げが伸びる	84	10.2%	33.3%
住民が自分のまちのことを考えるきっかけに	91	11.1%	36.1%
道路や公共施設の整備が重点的に行われる	105	12.8%	41.7%
まちの名前が全国に知られるようになる	127	15.5%	50.4%
その他	5	0.6%	2.0%
合 計	821	100.0%	325.8%

問 25SQ2 門司港地区観光化に反対の理由

	応答数		ケース
	N	%	の%
人通りが増え、騒音が増す	7	13.5%	36.8%
観光客の残すゴミでまちが汚れる	6	11.5%	31.6%
観光客相手の店が増え、町並みが損なわれる	13	25.0%	68.4%
見知らぬ人がまちを行き来するのいや	2	3.8%	10.5%
自動車や自転車が増え、交通問題が起こる	12	23.1%	63.2%
一般住宅にまで保護規制がかけられ不自由	3	5.8%	15.8%
治安が悪化する	5	9.6%	26.3%
子どもたちに悪影響がある	2	3.8%	10.5%
その他	2	3.8%	10.5%
合 計	52	100.0%	273.7%

問 33 下関市に行った目的（この 1 か月・多重回答）

	応答数		ケース
	N	%	の%
仕事で	23	6.7%	8.6%
買い物で	94	27.6%	34.9%
通院で	5	1.5%	1.9%
娯楽で	17	5.0%	6.3%
観光で	35	10.3%	13.0%
趣味や習い事で	9	2.6%	3.3%
親戚や知人宅訪問	27	7.9%	10.0%
その他で	20	5.9%	7.4%
一回も行っていない	111	32.6%	41.3%
合計	341	100.0%	126.8%

問 33 下関市訪問回数合計（ランク）

		度数	%	有効%	累積%
有効	0 回	111	39.6	41.4	41.4
	1 回	56	20.0	20.9	62.3
	2 回	37	13.2	13.8	76.1
	3 回	19	6.8	7.1	83.2
	4 回	14	5.0	5.2	88.4
	5 回以上	31	11.1	11.6	100.0
	合計	268	95.7	100.0	
欠損値	無回答	12	4.3		
合 計		280	100.0		

問 34（11-1）主な仕事場所

		度数	%	有効%	累積%
有効	自宅	7	2.5	4.5	4.5
	門司港地区	74	26.4	47.1	51.6
	それ以外の門司区	23	8.2	14.6	66.2
	門司区以外の北九州市	36	12.9	22.9	89.2
	下関市	4	1.4	2.5	91.7
	その他	13	4.6	8.3	100.0
	合計	157	56.1	100.0	
欠損値	無回答・非該当	123	43.9		
合 計		280	100.0		

問 1 (1) 今後もこの地域に住み続けたい

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	そう思う	191	59.1	60.3	177	63.2	65.6
	まあそう思う	97	30.0	30.6	65	23.2	24.1
	あまりそう思わない	24	7.4	7.6	22	7.9	8.1
	そう思わない	5	1.5	1.6	6	2.1	2.2
	合計	317	98.1	100.0	270	96.4	100.0
欠損値	無回答	6	1.9		10	3.6	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 1 (2) この地域のために役に立ちたい

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	そう思う	70	21.7	22.4	85	30.4	32.1
	まあそう思う	186	57.6	59.4	116	41.4	43.8
	あまりそう思わない	46	14.2	14.7	58	20.7	21.9
	そう思わない	11	3.4	3.5	6	2.1	2.3
	合計	313	96.9	100.0	265	94.6	100.0
欠損値	無回答	10	3.1		15	5.4	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 1 (3) この地域は、これから先、生活の場としてだんだん良くなる

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	そう思う	45	13.9	14.5	34	12.1	12.7
	まあそう思う	117	36.2	37.7	83	29.6	31.1
	あまりそう思わない	123	38.1	39.7	112	40.0	41.9
	そう思わない	25	7.7	8.1	38	13.6	14.2
	合計	310	96.0	100.0	267	95.4	100.0
欠損値	無回答	13	4.0		13	4.6	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 1 (4) 自分は地域の活動にはよく参加する方だ

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	そう思う	29	9.0	9.3	31	11.1	11.8
	まあそう思う	87	26.9	27.8	60	21.4	22.8
	あまりそう思わない	123	38.1	39.3	89	31.8	33.8
	そう思わない	74	22.9	23.6	83	29.6	31.6
	合計	313	96.9	100.0	263	93.9	100.0
欠損値	無回答	10	3.1		17	6.1	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 1 (5) 地域のことをほめられたら、自分のことのようにうれしい

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	そう思う	98	30.3	31.3	86	30.7	32.1
	まあそう思う	154	47.7	49.2	130	46.4	48.5
	あまりそう思わない	51	15.8	16.3	37	13.2	13.8
	そう思わない	10	3.1	3.2	15	5.4	5.6
	合計	313	96.9	100.0	268	95.7	100.0
欠損値	無回答	10	3.1		12	4.3	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問１（６）この地域の人たちは地域を良くしようとする気持ち強い

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	そう思う	44	13.6	14.1	40	14.3	15.0
	まあそう思う	119	36.8	38.3	95	33.9	35.6
	あまりそう思わない	123	38.1	39.5	107	38.2	40.1
	そう思わない	25	7.7	8.0	25	8.9	9.4
	合計	311	96.3	100.0	267	95.4	100.0
欠損値	無回答	12	3.7		13	4.6	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問１（７）子どもや孫にもこの地域に住んでほしい

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	そう思う	84	26.0	27.0	76	27.1	28.8
	まあそう思う	136	42.1	43.7	93	33.2	35.2
	あまりそう思わない	64	19.8	20.6	71	25.4	26.9
	そう思わない	27	8.4	8.7	24	8.6	9.1
	合計	311	96.3	100.0	264	94.3	100.0
欠損値	無回答	12	3.7		16	5.7	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問１（８）全体的にみてこの地域の住み心地は良い

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	そう思う	103	31.9	32.5	122	43.6	45.2
	まあそう思う	175	54.2	55.2	113	40.4	41.9
	あまりそう思わない	29	9.0	9.1	29	10.4	10.7
	そう思わない	10	3.1	3.2	6	2.1	2.2
	合計	317	98.1	100.0	270	96.4	100.0
欠損値	無回答	6	1.9		10	3.6	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問２（１）自然環境

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	良い	138	42.7	43.9	123	43.9	45.6
	やや良い	140	43.3	44.6	124	44.3	45.9
	やや悪い	29	9.0	9.2	17	6.1	6.3
	悪い	7	2.2	2.2	6	2.1	2.2
	合計	314	97.2	100.0	270	96.4	100.0
欠損値	無回答	9	2.8		10	3.6	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問２（２）交通の利便さ

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	良い	113	35.0	35.6	122	43.6	44.5
	やや良い	105	32.5	33.1	87	31.1	31.8
	やや悪い	76	23.5	24.0	54	19.3	19.7
	悪い	23	7.1	7.3	11	3.9	4.0
	合計	317	98.1	100.0	274	97.9	100.0
欠損値	無回答	6	1.9		6	2.1	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 2 (3) 買い物の便利さ

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	良い	119	36.8	37.5	107	38.2	39.3
	やや良い	128	39.6	40.4	72	25.7	26.5
	やや悪い	46	14.2	14.5	66	23.6	24.3
	悪い	24	7.4	7.6	27	9.6	9.9
	合計	317	98.1	100.0	272	97.1	100.0
欠損値	無回答	6	1.9		8	2.9	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 2 (4) 病院や医療

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	良い	58	18.0	18.4	107	38.2	39.3
	やや良い	138	42.7	43.7	92	32.9	33.8
	やや悪い	89	27.6	28.2	53	18.9	19.5
	悪い	31	9.6	9.8	20	7.1	7.4
	合計	316	97.8	100.0	272	97.1	100.0
欠損値	無回答	7	2.2		8	2.9	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 2 (5) 福祉サービス

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	良い	22	6.8	7.3	40	14.3	15.7
	やや良い	168	52.0	55.6	127	45.4	49.8
	やや悪い	83	25.7	27.5	69	24.6	27.1
	悪い	29	9.0	9.6	19	6.8	7.5
	合計	302	93.5	100.0	255	91.1	100.0
欠損値	無回答	21	6.5		25	8.9	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 2 (6) 衛生環境

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	良い	48	14.9	15.5	57	20.4	21.8
	やや良い	193	59.8	62.5	152	54.3	58.0
	やや悪い	54	16.7	17.5	49	17.5	18.7
	悪い	14	4.3	4.5	4	1.4	1.5
	合計	309	95.7	100.0	262	93.6	100.0
欠損値	無回答	14	4.3		18	6.4	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 2 (7) 教育環境

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	良い	59	18.3	19.2	49	17.5	19.1
	やや良い	185	57.3	60.3	134	47.9	52.1
	やや悪い	52	16.1	16.9	66	23.6	25.7
	悪い	11	3.4	3.6	8	2.9	3.1
	合計	307	95.0	100.0	257	91.8	100.0
欠損値	無回答	16	5.0		23	8.2	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 2 (8) 趣味やスポーツ・文化

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	良い	24	7.4	7.8	27	9.6	10.2
	やや良い	125	38.7	40.6	99	35.4	37.5
	やや悪い	117	36.2	38.0	103	36.8	39.0
	悪い	42	13.0	13.6	35	12.5	13.3
	合計	308	95.4	100.0	264	94.3	100.0
欠損値	無回答	15	4.6		16	5.7	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 2 (9) 生活情報の得やすさ

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	良い	23	7.1	7.4	21	7.5	8.0
	やや良い	140	43.3	45.3	118	42.1	45.0
	やや悪い	119	36.8	38.5	95	33.9	36.3
	悪い	27	8.4	8.7	28	10.0	10.7
	合計	309	95.7	100.0	262	93.6	100.0
欠損値	無回答	14	4.3		18	6.4	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 2 (10) 近所付き合い

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	良い	43	13.3	13.8	55	19.6	20.4
	やや良い	148	45.8	47.4	122	43.6	45.4
	やや悪い	95	29.4	30.4	70	25.0	26.0
	悪い	26	8.0	8.3	22	7.9	8.2
	合計	312	96.6	100.0	269	96.1	100.0
欠損値	無回答	11	3.4		11	3.9	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 2 (11) 治安

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	良い	59	18.3	18.9	60	21.4	22.5
	やや良い	185	57.3	59.3	139	49.6	52.1
	やや悪い	59	18.3	18.9	60	21.4	22.5
	悪い	9	2.8	2.9	8	2.9	3.0
	合計	312	96.6	100.0	267	95.4	100.0
欠損値	無回答	11	3.4		13	4.6	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 2 (12) 仕事のしやすさ

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	良い	27	8.4	8.9	29	10.4	11.3
	やや良い	152	47.1	49.8	115	41.1	44.7
	やや悪い	99	30.7	32.5	84	30.0	32.7
	悪い	27	8.4	8.9	29	10.4	11.3
	合計	305	94.4	100.0	257	91.8	100.0
欠損値	無回答	18	5.6		23	8.2	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問3 近所の人たちとの交流

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	ほとんど毎日	27	8.4	8.5	43	15.4	15.6
	週に4、5回	41	12.7	12.9	34	12.1	12.3
	週に2、3回	74	22.9	23.3	62	22.1	22.5
	週に1回	65	20.1	20.5	54	19.3	19.6
	ほとんどない	110	34.1	34.7	83	29.6	30.1
	合計	317	98.1	100.0	276	98.6	100.0
欠損値	無回答	6	1.9		4	1.4	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問3-1 近所の人との付き合い方（多重回答）

		長 府			門司港		
		応答数		ケ ー ス の%	応答数		ケ ー ス の%
		N	%		N	%	
お茶や食事を一緒にする		34	7.2%	16.5%	33	7.3%	17.2%
趣味をともにする		40	8.5%	19.4%	35	7.7%	18.2%
お互いに相談ごとをする		65	13.7%	31.6%	68	15.0%	35.4%
お互いに家事や用事をする		19	4.0%	9.2%	43	9.5%	22.4%
病気の時に助け合う		21	4.4%	10.2%	31	6.8%	16.1%
物をあげたりもらったりする		135	28.5%	65.5%	116	25.6%	60.4%
外でちょっと立ち話をする程度		148	31.3%	71.8%	122	26.9%	63.5%
その他		11	2.3%	5.3%	5	1.1%	2.6%
合 計		473	100.0%	229.6%	453	100.0%	235.9%

問4（1）通学路など子どもが行き来する道の整備

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	良い	49	15.2	16.2	69	24.6	26.5
	やや良い	124	38.4	40.9	118	42.1	45.4
	やや悪い	90	27.9	29.7	55	19.6	21.2
	悪い	40	12.4	13.2	18	6.4	6.9
	合計	303	93.8	100.0	260	92.9	100.0
欠損値	無回答	20	6.2		20	7.1	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問4（2）公園など子どもが遊ぶ場所の整備

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	良い	29	9.0	9.7	42	15.0	16.0
	やや良い	117	36.2	39.0	96	34.3	36.5
	やや悪い	103	31.9	34.3	89	31.8	33.8
	悪い	51	15.8	17.0	36	12.9	13.7
	合計	300	92.9	100.0	263	93.9	100.0
欠損値	無回答	23	7.1		17	6.1	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問４（３）警官によるパトロールなど警察の対応

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	良い	12	3.7	4.2	17	6.1	6.6
	やや良い	103	31.9	36.3	94	33.6	36.3
	やや悪い	124	38.4	43.7	100	35.7	38.6
	悪い	45	13.9	15.8	48	17.1	18.5
	合計	284	87.9	100.0	259	92.5	100.0
欠損値	無回答	39	12.1		21	7.5	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問４（４）子ども１１０番の家など避難する場所の確保

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	良い	18	5.6	6.4	40	14.3	15.4
	やや良い	120	37.2	42.4	102	36.4	39.2
	やや悪い	118	36.5	41.7	89	31.8	34.2
	悪い	27	8.4	9.5	29	10.4	11.2
	合計	283	87.6	100.0	260	92.9	100.0
欠損値	無回答	40	12.4		20	7.1	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問４（５）ボランティアによるパトロールなど地域で見守る体制

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	良い	10	3.1	3.6	13	4.6	5.1
	やや良い	91	28.2	32.9	74	26.4	29.1
	やや悪い	127	39.3	45.8	116	41.4	45.7
	悪い	49	15.2	17.7	51	18.2	20.1
	合計	277	85.8	100.0	254	90.7	100.0
欠損値	無回答	46	14.2		26	9.3	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問４（６）保育所・幼稚園・学校などでの安全指導

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	良い	20	6.2	7.7	26	9.3	10.9
	やや良い	150	46.4	57.7	133	47.5	55.6
	やや悪い	77	23.8	29.6	71	25.4	29.7
	悪い	13	4.0	5.0	9	3.2	3.8
	合計	260	80.5	100.0	239	85.4	100.0
欠損値	無回答	63	19.5		41	14.6	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 4 (7) 不審者や危険な場所などの情報の共有

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	良い	19	5.9	6.6	14	5.0	5.6
	やや良い	104	32.2	36.4	83	29.6	32.9
	やや悪い	124	38.4	43.4	112	40.0	44.4
	悪い	39	12.1	13.6	43	15.4	17.1
	合計	286	88.5	100.0	252	90.0	100.0
欠損値	無回答	37	11.5		28	10.0	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 5 (1) 子どもに防犯ベルなどを持たせる

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	そう思う	133	41.2	43.3	135	48.2	50.9
	まあそう思う	112	34.7	36.5	93	33.2	35.1
	あまりそう思わない	49	15.2	16.0	29	10.4	10.9
	そう思わない	13	4.0	4.2	8	2.9	3.0
	合計	307	95.0	100.0	265	94.6	100.0
欠損値	無回答	16	5.0		15	5.4	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 5 (2) 危険な場所などを整備する

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	そう思う	196	60.7	63.4	178	63.6	67.7
	まあそう思う	95	29.4	30.7	75	26.8	28.5
	あまりそう思わない	14	4.3	4.5	7	2.5	2.7
	そう思わない	4	1.2	1.3	3	1.1	1.1
	合計	309	95.7	100.0	263	93.9	100.0
欠損値	無回答	14	4.3		17	6.1	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 5 (3) 警察のパトロールを強化する

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	そう思う	159	49.2	51.1	169	60.4	64.0
	まあそう思う	115	35.6	37.0	76	27.1	28.8
	あまりそう思わない	31	9.6	10.0	17	6.1	6.4
	そう思わない	6	1.9	1.9	2	0.7	0.8
	合計	311	96.3	100.0	264	94.3	100.0
欠損値	無回答	12	3.7		16	5.7	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 5 (4) 放課後などでの子どもの居場所を確保する

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	そう思う	146	45.2	47.9	154	55.0	59.0
	まあそう思う	126	39.0	41.3	84	30.0	32.2
	あまりそう思わない	27	8.4	8.9	18	6.4	6.9
	そう思わない	6	1.9	2.0	5	1.8	1.9
	合計	305	94.4	100.0	261	93.2	100.0
欠損値	無回答	18	5.6		19	6.8	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 5 (5) 声かけや登下校時のパトロールなど大人の目を増やす

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	そう思う	182	56.3	58.7	161	57.5	61.9
	まあそう思う	108	33.4	34.8	84	30.0	32.3
	あまりそう思わない	19	5.9	6.1	13	4.6	5.0
	そう思わない	1	0.3	0.3	2	0.7	0.8
	合計	310	96.0	100.0	260	92.9	100.0
欠損値	無回答	13	4.0		20	7.1	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 5 (6) 学校などで身の守り方を教える

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	そう思う	183	56.7	59.2	165	58.9	63.2
	まあそう思う	113	35.0	36.6	87	31.1	33.3
	あまりそう思わない	12	3.7	3.9	9	3.2	3.4
	そう思わない	1	0.3	0.3	0	0.0	0.0
	合計	309	95.7	100.0	261	93.2	100.0
欠損値	無回答	14	4.3		19	6.8	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 5 (7) 警察や自治会などで危険な場所を点検し知らせる

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	そう思う	200	61.9	64.5	188	67.1	72.0
	まあそう思う	98	30.3	31.6	61	21.8	23.4
	あまりそう思わない	10	3.1	3.2	11	3.9	4.2
	そう思わない	2	0.6	0.6	1	0.4	0.4
	合計	310	96.0	100.0	261	93.2	100.0
欠損値	無回答	13	4.0		19	6.8	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問6 家族同様に付き合っている人の種類

	長 府			門司港		
	応答数		ケ ー ス の%	応答数		ケ ー ス の%
	N	%		N	%	
親戚で	163	17.3%	53.6%	160	19.0%	62.0%
近所の人で	159	16.9%	52.3%	139	16.5%	53.9%
仕事関係で	132	14.0%	43.4%	119	14.1%	46.1%
子どもを通じて	90	9.6%	29.6%	82	9.8%	31.8%
同級生・同窓生	119	12.7%	39.1%	104	12.4%	40.3%
同郷の人	41	4.4%	13.5%	26	3.1%	10.1%
趣味・学習活動で	88	9.4%	28.9%	72	8.6%	27.9%
NPO活動で	6	0.6%	2.0%	3	0.4%	1.2%
ボランティア活動で	22	2.3%	7.2%	32	3.8%	12.4%
信仰を通じて	32	3.4%	10.5%	31	3.7%	12.0%
それ以外で	53	5.6%	17.4%	42	5.0%	16.3%
まったくいない	35	3.7%	11.5%	31	3.7%	12.0%
合 計	940	100.0%	309.2%	841	100.0%	326.0%

問6 親しい人の数（ランク）

	長 府				門司港			
	度数	%	有効%	累積%	度数	%	有効%	累積%
有効 0人	35	10.8	11.7	11.7	32	11.4	12.5	12.5
1-5人	100	31.0	33.3	45.0	78	27.9	30.6	43.1
6-10人	59	18.3	19.7	64.7	37	13.2	14.5	57.6
11-15人	30	9.3	10.0	74.7	33	11.8	12.9	70.6
16-20人	26	8.0	8.7	83.3	25	8.9	9.8	80.4
21人以上	50	15.5	16.7	100.0	50	17.9	19.6	100.0
合計	300	92.9	100.0		255	91.1	100.0	
欠損値 無回答	23	7.1			25	8.9		
合 計	323	100.0			280	100.0		

問6-1 最も頼りにしている人

	長 府			門司港		
	度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効 親戚	104	32.2	48.6	98	35.0	53.3
近所の人	32	9.9	15.0	23	8.2	12.5
仕事関係の人	21	6.5	9.8	25	8.9	13.6
子どもを通じての人	10	3.1	4.7	9	3.2	4.9
同級生・同窓生	19	5.9	8.9	17	6.1	9.2
同郷の人	1	0.3	0.5	3	1.1	1.6
趣味・学習活動の人	12	3.7	5.6	5	1.8	2.7
ボランティア活動の人	1	0.3	0.5	1	0.4	0.5
信仰を通じての人	8	2.5	3.7	3	1.1	1.6
それ以外の人	6	1.9	2.8	0	0.0	0.0
合計	214	66.3	100.0	184	65.7	100.0
欠損値 無回答・非該当	109	33.7		96	34.3	
合 計	323	100.0		280	100.0	

問6-2 最もひんぱんに付き合っている人

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	親戚	51	15.8	23.4	45	16.1	24.6
	近所の人	36	11.1	16.5	34	12.1	18.6
	仕事関係の人	31	9.6	14.2	26	9.3	14.2
	子どもを通じての人	28	8.7	12.8	16	5.7	8.7
	同級生・同窓生	24	7.4	11.0	22	7.9	12.0
	同郷の人	1	0.3	0.5	2	0.7	1.1
	趣味・学習活動の人	27	8.4	12.4	25	8.9	13.7
	ボランティア活動の人	5	1.5	2.3	3	1.1	1.6
	信仰を通じての人	8	2.5	3.7	8	2.9	4.4
	それ以外の人	7	2.2	3.2	2	0.7	1.1
	合計	218	67.5	100.0	183	65.4	100.0
欠損値	無回答・非該当	105	32.5		97	34.6	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問7 団体参加（多重回答）

	長 府			門司港		
	応答数		ケ ー ス の%	応答数		ケ ー ス の%
	N	%		N	%	
自治会・町内会	218	34.7%	70.1%	151	29.5%	57.6%
婦人会	9	1.4%	2.9%	12	2.3%	4.6%
P T A	29	4.6%	9.3%	15	2.9%	5.7%
N P O	6	1.0%	1.9%	2	0.4%	0.8%
ボランティア団体	15	2.4%	4.8%	22	4.3%	8.4%
商工会・農協など	10	1.6%	3.2%	11	2.2%	4.2%
労働組合	24	3.8%	7.7%	6	1.2%	2.3%
政党・政治団体	9	1.4%	2.9%	6	1.2%	2.3%
宗教団体	51	8.1%	16.4%	41	8.0%	15.6%
頼母子講	2	0.3%	0.6%	6	1.2%	2.3%
消防団	1	0.2%	0.3%	3	0.6%	1.1%
同窓会	81	12.9%	26.0%	58	11.4%	22.1%
同郷会	3	0.5%	1.0%	1	0.2%	0.4%
老人クラブ	12	1.9%	3.9%	7	1.4%	2.7%
消費者団体・生協	19	3.0%	6.1%	24	4.7%	9.2%
スポーツや趣味・学習の サークル	93	14.8%	29.9%	94	18.4%	35.9%
どれにも入っていない	47	7.5%	15.1%	52	10.2%	19.8%
合 計	629	100.0%	202.3%	511	100.0%	195.0%

問 7-1 最もひんぱんに参加している団体

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	自治会・町内会	52	16.1	28.7	34	12.1	22.4
	婦人会	0	0.0	0.0	3	1.1	2.0
	P T A	14	4.3	7.7	6	2.1	3.9
	N P O	0	0.0	0.0	1	0.4	0.7
	ボランティア団体	5	1.5	2.8	6	2.1	3.9
	商工会・農協など	4	1.2	2.2	2	0.7	1.3
	労働組合	9	2.8	5.0	1	0.4	0.7
	政党・政治団体	0	0.0	0.0	1	0.4	0.7
	宗教団体	16	5.0	8.8	19	6.8	12.5
	頼母子講	1	0.3	0.6	0	0.0	0.0
	消防団	1	0.3	0.6	2	0.7	1.3
	同窓会	7	2.2	3.9	8	2.9	5.3
	老人クラブ	1	0.3	0.6	1	0.4	0.7
	消費者団体・生協	1	0.3	0.6	5	1.8	3.3
	スポーツや趣味・学習の サークル	70	21.7	38.7	63	22.5	41.4
	合計	181	56.0	100.0	152	54.3	100.0
欠損値	無回答・非該当	142	44.0		128	45.7	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 7-2 最も大事な団体

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	自治会・町内会	47	14.6	29.7	31	11.1	22.6
	婦人会	1	0.3	0.6	1	0.4	0.7
	P T A	5	1.5	3.2	3	1.1	2.2
	N P O	0	0.0	0.0	1	0.4	0.7
	ボランティア団体	4	1.2	2.5	4	1.4	2.9
	商工会・農協など	6	1.9	3.8	5	1.8	3.6
	労働組合	7	2.2	4.4	3	1.1	2.2
	政党・政治団体	1	0.3	0.6	0	0.0	0.0
	宗教団体	21	6.5	13.3	20	7.1	14.6
	頼母子講	1	0.3	0.6	1	0.4	0.7
	消防団	1	0.3	0.6	1	0.4	0.7
	同窓会	11	3.4	7.0	11	3.9	8.0
	同郷会	0	0.0	0.0	1	0.4	0.7
	老人クラブ	3	0.9	1.9	0	0.0	0.0
	消費者団体・生協	1	0.3	0.6	3	1.1	2.2
	スポーツや趣味・学習の サークル	49	15.2	31.0	52	18.6	38.0
	合計	158	48.9	100.0	137	48.9	100.0
欠損値	無回答・非該当	165	51.1		143	51.1	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 7-3 最も役に立っている団体

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	自治会・町内会	44	13.6	26.3	29	10.4	20.7
	婦人会	0	0.0	0.0	3	1.1	2.1
	P T A	8	2.5	4.8	4	1.4	2.9
	N P O	0	0.0	0.0	1	0.4	0.7
	ボランティア団体	6	1.9	3.6	5	1.8	3.6
	商工会・農協など	3	0.9	1.8	4	1.4	2.9
	労働組合	8	2.5	4.8	1	0.4	0.7
	政党・政治団体	0	0.0	0.0	2	0.7	1.4
	宗教団体	19	5.9	11.4	17	6.1	12.1
	頼母子講	1	0.3	0.6	0	0.0	0.0
	消防団	1	0.3	0.6	3	1.1	2.1
	同窓会	10	3.1	6.0	7	2.5	5.0
	老人クラブ	2	0.6	1.2	0	0.0	0.0
	消費者団体・生協	6	1.9	3.6	10	3.6	7.1
	スポーツや趣味・学習の サークル	59	18.3	35.3	54	19.3	38.6
	合計	167	51.7	100.0	140	50.0	100.0
欠損値	無回答・非該当	156	48.3		140	50.0	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 8 友人とのつきあいに満足か

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	大変満足	50	15.5	16.3	43	15.4	16.1
	まあ満足	226	70.0	73.6	204	72.9	76.4
	やや不満	26	8.0	8.5	15	5.4	5.6
	大変不満	5	1.5	1.6	5	1.8	1.9
	合計	307	95.0	100.0	267	95.4	100.0
欠損値	無回答	16	5.0		13	4.6	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 9 家族や親類の人とのつきあいに満足か

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	大変満足	69	21.4	21.6	65	23.2	23.6
	まあ満足	218	67.5	68.3	179	63.9	64.9
	やや不満	30	9.3	9.4	26	9.3	9.4
	大変不満	2	0.6	0.6	6	2.1	2.2
	合計	319	98.8	100.0	276	98.6	100.0
欠損値	無回答	4	1.2		4	1.4	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 10 近所・地域の人とのつきあいに満足か

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	大変満足	13	4.0	4.1	24	8.6	8.8
	まあ満足	238	73.7	75.1	183	65.4	67.3
	やや不満	55	17.0	17.4	59	21.1	21.7
	大変不満	11	3.4	3.5	6	2.1	2.2
	合計	317	98.1	100.0	272	97.1	100.0
欠損値	無回答	6	1.9		8	2.9	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 11 ゴミ出し場所のカラス対策

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	自分で防止	68	21.1	21.4	55	19.6	19.9
	近所の人に相談	62	19.2	19.5	86	30.7	31.0
	自治会に対応を依頼	138	42.7	43.4	72	25.7	26.0
	役所に対応を依頼	19	5.9	6.0	28	10.0	10.1
	何もしない	27	8.4	8.5	24	8.6	8.7
	その他	4	1.2	1.3	12	4.3	4.3
	合計	318	98.5	100.0	277	98.9	100.0
欠損値	無回答	5	1.5		3	1.1	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 12 近隣の人々との協力・支援の必要性

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	よくある	27	8.4	8.6	41	14.6	15.4
	時々ある	176	54.5	55.9	132	47.1	49.6
	あまりない	96	29.7	30.5	85	30.4	32.0
	まったくない	16	5.0	5.1	8	2.9	3.0
	合計	315	97.5	100.0	266	95.0	100.0
欠損値	無回答	8	2.5		14	5.0	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 13 近隣の人々との協力・支援に必要なもの

		長 府			門司港		
		応答数		ケ ー ス の %	応答数		ケ ー ス の %
		N	%		N	%	
独り暮らしや夫婦のみの高齢者の見守りや手助け		194	33.7%	63.6%	180	38.3%	68.7%
子育てに関わる協力や支援		88	15.3%	28.9%	84	17.9%	32.1%
地域の安全面や衛生面などの生活環境面での協力や支援		199	34.5%	65.2%	128	27.2%	48.9%
福祉情報収集や提供、連絡や相談、書類の作成などの協力や支援		68	11.8%	22.3%	61	13.0%	23.3%
その他の地域づくりに必要なこと		17	3.0%	5.6%	7	1.5%	2.7%
必要だとは思わない		10	1.7%	3.3%	10	2.1%	3.8%
合 計		576	100.0%	188.9%	470	100.0%	179.4%

問 14 近所の高齢者の手助け

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	よくしている	3	0.9	1.0	9	3.2	3.4
	ときどきしている	42	13.0	13.4	42	15.0	16.0
	1、2度したことがある	71	22.0	22.7	60	21.4	22.8
	したことはない	197	61.0	62.9	152	54.3	57.8
	合計	313	96.9	100.0	263	93.9	100.0
欠損値	無回答	10	3.1		17	6.1	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 15 (1) 少数の犠牲やむを得ない

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	そう思う	31	9.6	9.9	15	5.4	5.6
	どちらかといえばそう思う	59	18.3	18.8	67	23.9	25.1
	どちらかといえばそう思わない	84	26.0	26.8	73	26.1	27.3
	そうは思わない	140	43.3	44.6	112	40.0	41.9
	合計	314	97.2	100.0	267	95.4	100.0
欠損値	無回答	9	2.8		13	4.6	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 15 (2) たくさんの人が反対することはやらない

		長 府			門司港		
		度数	%	有効%	度数	%	有効%
有効	そう思う	95	29.4	30.0	71	25.4	26.4
	どちらかといえばそう思う	135	41.8	42.6	115	41.1	42.8
	どちらかといえばそう思わない	47	14.6	14.8	48	17.1	17.8
	そうは思わない	40	12.4	12.6	35	12.5	13.0
	合計	317	98.1	100.0	269	96.1	100.0
欠損値	無回答	6	1.9		11	3.9	
合 計		323	100.0		280	100.0	

問 16 長府地区の土堀保存・保護施策

		度数	%	有効%
有効	今までのやり方に賛成であり、問題はない	100	31.0	32.5
	問題はあるが、おおむね賛成	170	52.6	55.2
	あまり賛成できない	28	8.7	9.1
	全く賛成できない	10	3.1	3.2
	合計	308	95.4	100.0
欠損値	無回答	15	4.6	
合 計		323	100.0	

問3 あなたは、週に何回ぐらい、近所の人たちと話をしますか。あてはまるものを1つ選び、番号に○を付けて下さい。(単なるあいさつは除きます)。

- | | | |
|-----------|----------------------|---------|
| 1. ほとんど毎日 | <input type="text"/> | → 問3-1へ |
| 2. 週に4、5回 | <input type="text"/> | |
| 3. 週に2、3回 | <input type="text"/> | |
| 4. 週に1回 | <input type="text"/> | |
| 5. ほとんどない | <input type="text"/> | → 問4へ |

(問3で、1から4のいずれかに○の方にお聞きします)

問3-1 近所の人とは、どのようなお付き合いをなさっていますか。次の中からいくつでも選んで番号に○を付けて下さい。

1. お茶や食事を一緒にする
2. 趣味をともにする
3. 相談ごとがあった時、相談したり、相談されたりする
4. 家事やちょっとした用事をしたり、してもらったりする
5. 病気の時に助け合う
6. 物をあげたりもらったりする
7. 外でちょっと立ち話をする程度
8. その他(具体的に)

(みなさんにお聞きします)

問4 お住まいの地域(小学校区くらい)は、子どもの安全の面から考えるといかがでしょうか。次の(1)から(7)それぞれについて、「良い」「やや良い」「やや悪い」「悪い」のうちあてはまるものを1つずつ選び、番号に○を付けて下さい。

	良 い	やや良い	やや悪い	悪 い
(1) 通学路など子どもが行き来する道の整備	1	2	3	4
(2) 公園など子どもが遊ぶ場所の整備	1	2	3	4
(3) 警官によるパトロールなど警察の対応	1	2	3	4
(4) 子ども 110 番の家など子どもが危険を感じたときの避難する場所の確保	1	2	3	4
(5) ボランティアによるパトロールなど地域で見守る体制	1	2	3	4
(6) 保育所・幼稚園・学校などでの安全指導	1	2	3	4
(7) 不審者や危険な場所などの情報の共有	1	2	3	4

問5 あなたの身近にいる子どもたちを危険から守るにはどうしたらよいとお考えですか。
次の(1)から(7)それぞれについて、「そう思う」「まあそう思う」「あまりそう思わない」「そう思わない」のうち、あてはまるものを1つずつ選び、番号に○を付けて下さい。

	そう 思う	まあ そう思う	あまりそう 思わない	そう 思わない
(1) 子どもに防犯ベルなどを持たせる	1	2	3	4
(2) 危険な場所などを整備する	1	2	3	4
(3) 警察のパトロールを強化する	1	2	3	4
(4) 放課後などでの子どもの居場所を確保する	1	2	3	4
(5) 声かけや登下校時のパトロールなど大人の目を増やす	1	2	3	4
(6) 学校などで身の守り方を教える	1	2	3	4
(7) 警察や自治会などで危険な場所を点検し、子どもや保護者に知らせる	1	2	3	4

問6 話は変わりますが、あなたが家族同様に付きあっている方について、親しくなった場所・きっかけごとに人数を教えてください。いない場合は0を記入して下さい。

* 「近所の人であり同級生でもある」というように重なっている関係の場合、
親しくなった場所でどちらか1つだけに数えます。
入学前または卒業後に親しくなったのならば → 「近所」の人として数える
在学中に親しくなったのならば → 「同級生・同窓生」として数える

- | | |
|-------------------------|-----------------------|
| 1. 親戚で () 人 | 2. 近所の人で () 人 |
| 3. 仕事関係で知りあった () 人 | 4. 子どもを通じて知りあった () 人 |
| 5. 同級生・同窓生 () 人 | 6. 同郷の人 () 人 |
| 7. 趣味・学習活動で知りあった () 人 | 8. NPO活動で知りあった () 人 |
| 9. ボランティア活動で知りあった () 人 | 10. 信仰を通じて知りあった () 人 |
| 11. それ以外で知りあった () 人 | 12. まったくいない |

次の2つの質問にもお答え下さい。(すべて0人だった人は、次の問7に進んで下さい)

- 問6-1 では、あなたが最も頼りにしているのはどなたですか。
上の1～11の番号のうち一つだけ選んで記入して下さい→ ()
- 問6-2 あなたが最もひんぱんにお付き合いをしているのはどなたですか。
上の1～11の番号のうち一つだけ選んで記入して下さい→ ()

(みなさんにお聞きします)

問7 あなたが現在加入している団体を次の中から選んで、いくつでも○を付けて下さい。

- | | | |
|----------------|---------------------|-------------------|
| 1. 自治会・町内会 | 2. 婦人会 | 3. P T A |
| 4. N P O | 5. ボランティア団体 | 6. 商工会・農協など同業者の組合 |
| 7. 労働組合 | 8. 政党・政治団体 | 9. 宗教団体 (氏子・檀家含む) |
| 10. 頼母子講 | 11. 消防団 | 12. 青年団 |
| 13. 同窓会 | 14. 同郷会 | 15. 老人クラブ |
| 16. 消費者団体・生協 | 17. スポーツや趣味・学習のサークル | |
| 18. どれにも入っていない | | |

次の3つの質問にもお答え下さい。(「どれにも入っていない」人は次の問8に進んで下さい)

問7-1 最もひんぱんに参加しているのはどれですか。

一つだけ番号を記入して下さい。 _____ → ()

問7-2 あなたにとって最も大事な団体はどれですか。

一つだけ番号を記入して下さい。 _____ → ()

問7-3 最もあなたの役に立っているものはどれですか。

一つだけ番号を記入して下さい。 _____ → ()

(みなさんにお聞きします)

問8 あなたは、友人とのつきあいに満足していますか。

- | | | | |
|---------|---------|---------|---------|
| 1. 大変満足 | 2. まあ満足 | 3. やや不満 | 4. 大変不満 |
|---------|---------|---------|---------|

問9 あなたは、家族や親類の人とのつきあいに満足していますか。

- | | | | |
|---------|---------|---------|---------|
| 1. 大変満足 | 2. まあ満足 | 3. やや不満 | 4. 大変不満 |
|---------|---------|---------|---------|

問10 あなたは、近所・地域の人とのつきあいに満足していますか。

- | | | | |
|---------|---------|---------|---------|
| 1. 大変満足 | 2. まあ満足 | 3. やや不満 | 4. 大変不満 |
|---------|---------|---------|---------|

問11 ご近所のゴミ出し場所のゴミ袋をカラスが荒らしているとします。あなたならどうしますか。次の中から当てはまるもの一つだけに○を付けて下さい。

- | | |
|--------------------|---|
| 1. 自分で網を張るなどして防止する | |
| 2. 近所の人に相談してみる | |
| 3. 自治会に対応を依頼する | |
| 4. 役所に対応を依頼する | |
| 5. 何もしない | |
| 6. その他 (具体的に |) |

問 12 あなたは、近隣の人々との日頃のつきあい以外に、協力したり支援したりすることの必要性を感じたことがありますか。

1. よくある 2. 時々ある 3. あまりない 4. まったくない

問 13 近隣の人々との協力や支援はどのような点で必要だと感じましたか。次の中からいくつでも選んで○を付けてください。

1. 独り暮らしや夫婦のみの高齢者の見守りや手助け
2. 子育てに関わる協力や支援
3. 地域の安全面や衛生面などの生活環境面での協力や支援
4. 福祉等で必要な情報収集や提供、連絡や相談、書類の作成などの協力や支援
5. その他の地域づくりに必要なこと（具体的に： ）
6. 必要だとは思わない

問 14 あなたは、ご近所の高齢者のために、買い物や家事の手伝い、病院への送り迎えなどの日常生活の手助けをしたことがありますか。一つだけお答え下さい。

1. よく手助けをしている 2. ときどき手助けをしている
3. 1、2度手助けをしたことがある 4. 手助けをしたことはない

問 15 話は変わりますが、次にあげる二つの意見について、あなたはどのように思いますか。
（1）（2）のそれぞれについて、一つずつ○を付けてください。

（1）「社会の発展のために少数の人々が犠牲になるのは現実としてはやむを得ない」

1. そう思う 2. どちらかといえばそう思う
3. どちらかといえばそう思わない 4. そうは思わない

（2）「自分だけはどんなに正しいとと思っていることでも、たくさんの人が反対することはやらないほうがよい」

1. そう思う 2. どちらかといえばそう思う
3. どちらかといえばそう思わない 4. そうは思わない

(下関市長府地区における近年の観光施策について、あなたのお考えをお聞かせください)

問 16 長府地区における、土塀の保存・保護施策について、どうお考えですか。

(新規に作ることは後で聞きます。ここでは「保存・保護」についてお答え下さい)

- | | |
|------------------------|------------------|
| 1. 今までのやり方に賛成であり、問題はない | 2. 問題はあるが、おおむね賛成 |
| 3. あまり賛成できない | 4. 全く賛成できない |

↓ 2・3・4のいずれかに○の方は問 16-1 へ 1に○の方は問 17 へ

問 16-1 (2・3・4に回答された方に) 問題だと思う点を次の中からいくつでも選んで番号に○を付けて下さい。

1. 歴史のある土塀を壊してしまったこと
2. 観光用に新しい「土塀」を作ったこと
3. 行政による土塀の保存・保護施策が十分でなかったこと
4. 住民に土塀の保存・保護の意識が薄かったこと
5. 土塀の保存・保護など必要ないのに、土塀の保存・保護にこだわっていたこと
6. その他 (具体的に)

(みなさんにお聞きします)

問 17 長府地区における、土塀以外の歴史的建造物の保存・保護施策について、どうお考えですか。

- | | |
|------------------------|------------------|
| 1. 今までのやり方に賛成であり、問題はない | 2. 問題はあるが、おおむね賛成 |
| 3. あまり賛成できない | 4. 全く賛成できない |

↓ 2・3・4のいずれかに○の方は問 17-1 へ 1に○の方は問 18 へ

問 17-1 問題だと思う点を次の中からいくつでも選んで番号に○を付けて下さい。

1. 歴史的建造物を壊してしまったこと
2. 観光用に新しい建物を作ったこと
3. 観光用に歴史的建造物を移築したこと
4. 行政による歴史的建造物の保存・保護施策が十分でなかったこと
5. 住民に歴史的建造物の保存・保護の意識が薄かったこと
6. 歴史的建造物の保存や保護など必要ないのに、歴史的建造物の保存・保護にこだわっていたこと
7. その他 (具体的に)

(みなさんにお聞きします)

問 18 長府地区の道路の整備について、どうお考えですか。

- | | |
|------------------------|------------------|
| 1. 今までのやり方に賛成であり、問題はない | 2. 問題はあるが、おおむね賛成 |
| 3. あまり賛成できない | 4. 全く賛成できない |

↓ 2・3・4のいずれかに○の方は問 18-1 へ 1に○の方は問 19 へ

問 18-1 問題だと思う点を次の中からいくつでも選んで番号に○を付けて下さい。

1. 歴史的な道の景観を壊してしまったこと
2. 観光用に新しい道（石畳や土の道等）を作ったこと
3. 歴史的建造物の保存・保護にこだわり、道幅を広げなかったこと
4. その他（具体的に

(みなさんにお聞きします)

問 19 長府地区に観光客を呼び込むことについて、どうお考えですか。

- | | |
|------------------------|------------------|
| 1. 今までのやり方に賛成であり、問題はない | 2. 問題はあるが、おおむね賛成 |
| 3. あまり賛成できない | 4. 全く賛成できない |

↓ 2・3・4のいずれかに○の方は問 19-1 へ 1に○の方は問 20 へ

問 19-1 問題点を具体的にお答え下さい

(みなさんにお聞きします)

問 20 下関市立長府博物館を移転することについて、どうお考えですか。(○は1つ)

- | | |
|------------------------|------------------|
| 1. 今までのやり方に賛成であり、問題はない | 2. 問題はあるが、おおむね賛成 |
| 3. あまり賛成できない | 4. 全く賛成できない |
| 5. 知らないので何とも言えない | 6. 知っているがどちらでもよい |

↓ 2・3・4のいずれかに○の方は問 20-1 へ 1・5・6のいずれかに○の方は問 21 へ

問 20-1 問題だと思う点を次の中からいくつでも選んで番号に○を付けて下さい。

1. 今ある博物館で十分であり、移転の必要性を感じない
2. 移転する場所が博物館にふさわしくない
3. 新しい博物館のデザインが博物館にふさわしくない
4. 新しい博物館の規模が博物館にふさわしくない
5. 博物館の移転に予算がかかり過ぎ、税金のむだ使いである
6. その他（具体的に

(みなさんにお聞きします)

問 21 長府地区における近年の観光化で、経済的効果はあったと思いますか。

- | | |
|------------|-------------|
| 1. 非常に思う | 2. まあ思う |
| 3. あまり思わない | 4. まったく思わない |

問 22 長府地区における近年の観光化で、この地域のイメージが良くなったと思いますか。

- | | |
|------------|-------------|
| 1. 非常に思う | 2. まあ思う |
| 3. あまり思わない | 4. まったく思わない |

問 23 長府地区における近年の観光化で、この地域に住む者としてのプライド（誇り）が生まれたと思いますか。

- | | |
|------------|-------------|
| 1. 非常に思う | 2. まあ思う |
| 3. あまり思わない | 4. まったく思わない |

問 24 長府地区では観光ボランティア等市民が観光地づくりに参加していますが、あなたはこういった活動に参加したいと思いますか。

- | | |
|------------|-------------|
| 1. 非常に思う | 2. まあ思う |
| 3. あまり思わない | 4. まったく思わない |

問 25 長府地区の観光化が進むことに、あなたは賛成ですか、それとも反対ですか。

- | | |
|---------------|---|
| 1. 賛 成 | ☐ → S Q 1 を答えて問 26 へ |
| 2. どちらかといえば賛成 | |
| 3. どちらかといえば反対 | ☐ → S Q 2 を答えて問 26 へ |
| 4. 反 対 | |

S Q 1 (問 25 で、1 の賛成、または 2 のどちらかといえば賛成の方にお聞きします) 賛成の理由を次の中からいくつでも選んで○を付けて下さい。

1. まちがにぎやかになる
2. よその人々と交流ができる
3. 地元商店の振興になる
4. 地元の特産物の売り上げが伸びる
5. 住民が自分のまちのことを考えるきっかけになる
6. 道路や公共施設の整備が重点的に行われるようになる
7. まちの名前が全国に知られるようになる
8. その他 (具体的に: _____)

ＳＱ２ （問 25 で、3 の反対、または 4 のどちらかといえば反対の方にお聞きします）
反対の理由を次の中からいくつでも選んで○を付けて下さい。

1. 人通りが増え、騒音が増す
2. 観光客の残すゴミでまちが汚れる
3. 観光客相手の店が増え、町並みが損なわれる
4. 見知らぬ人がまちを行き来するのでいや
5. 自動車や自転車の乗り入れが増え、交通問題が起こる
6. 一般の住宅にまで、「まちなみ保護条例」などの規制がかけられ不自由
7. 治安が悪化する
8. 子どもたちに悪影響がある
9. その他（具体的に： _____）

（みなさんにお聞きします）

問 26 あなたは、あなたの地元の観光は誰が中心になって担うべきだと考えますか。あてはまるものに一つだけに○を付けて下さい。

- | | | |
|------------------|----------------|-----------|
| 1. 市役所 | 2. 企業 | 3. 商工会議所 |
| 4. 観光（コンベンション）協会 | 5. NPO | 6. ボランティア |
| 7. 住民 | 8. その他（ _____） | |

問 27 観光で、次の場所へ行ったことがありますか。

唐戸・長府・門司港のそれぞれについて、行ったところにいくつでも○を付けて下さい。

（唐戸近郊）

- | | | |
|--------------------|-------------|----------------|
| 1. 赤間神宮 | 2. 火の山 | 3. 海響館（下関水族館） |
| 4. カモンワーフ | 5. 旧下関英国領事館 | 6. 旧秋田商会ビル |
| 7. 下関南部町郵便局 | 8. 海峡ゆめタワー | 9. その他（ _____） |
| 10. 唐戸近郊では行ったことがない | | |

（長府近郊）

- | | | |
|--------------------|-----------------|--------------|
| 1. 侍町 | 2. 長府藩侍屋敷長屋 | 3. 日頼寺 |
| 4. 笑山寺 | 5. 功山寺 | 6. 長府博物館・万骨塔 |
| 7. 長府毛利邸 | 8. 菅家長屋門・古江小路 | 9. 乃木神社・横枕小路 |
| 10. 覚苑寺 | 11. 忌宮神社 | 12. 下関市立美術館 |
| 13. 長府庭園 | 14. 串崎城跡 | 15. 長府観光会館 |
| 16. 乃木浜総合公園 | 17. その他（ _____） | |
| 18. 長府近郊では行ったことがない | | |

(門司港近郊)

- | | | |
|---------------------|-------------|-------------------|
| 1. 海峡ドラマシップ | 2. 九州鉄道記念館 | 3. JR 門司港駅 |
| 4. 旧大阪商船 | 5. 旧門司三井倶楽部 | 6. 旧門司税関 |
| 7. 門司港レトロ展望室 | 8. 出光美術館 | 9. NTT 門司電気通信レトロ館 |
| 10. 国際友好記念図書館 | 11. 門司港アート村 | 12. カボチャドキア国立美術館 |
| 13. めかり公園 | 14. 平和パゴダ | 15. ノーフォーク広場 |
| 16. 和布刈神社 | 17. その他 () | |
| 18. 門司港近郊では行ったことがない | | |

問 28 それでは、長府近郊の観光について、あなたの全体的な評価を教えてください。

(行ったことがない人は、問 29 に進んで下さい)

- | | |
|----------------|---------------|
| 1. よい | 2. どちらかといえばよい |
| 3. どちらかといえばわるい | 4. わるい |

問 28-1 長府近郊の観光について、問題があるとすればどのような点でしょうか。

次の中からいくつでも選んで○を付けて下さい。

- | | |
|---------------|-----------------|
| 1. 現地までの交通が不便 | 2. 現地で移動しにくい |
| 3. 駐車場が使いにくい | 4. 食事をするところが少ない |
| 5. 食事がおいしくない | 6. 土産物が不満 |
| 7. 案内板などが少ない | 8. ゴミが散らかっている |
| 9. 人が多くうるさい | 10. 見るところが少ない |
| 11. その他 () | 12. 特に問題はない |

問 29 門司港近郊の観光について、あなたの全体的な評価を教えてください。

(行ったことがない人は、問 30 に進んで下さい)

- | | |
|----------------|---------------|
| 1. よい | 2. どちらかといえばよい |
| 3. どちらかといえばわるい | 4. わるい |

問 29-1 では、門司港近郊の観光について、問題があるとすればどのような点で

しょうか。次の中からいくつでも選んで○を付けて下さい。

- | | |
|---------------|-----------------|
| 1. 現地までの交通が不便 | 2. 現地で移動しにくい |
| 3. 駐車場が使いにくい | 4. 食事をするところが少ない |
| 5. 食事がおいしくない | 6. 土産物が不満 |
| 7. 案内板などが少ない | 8. ゴミが散らかっている |
| 9. 人が多くうるさい | 10. 見るところが少ない |
| 11. その他 () | 12. 特に問題はない |

(みなさんにお聞きします)

問 30 あなたは地元の観光に関して、次のようなことをしていますか。あてはまるものに
いくつでも○を付けて下さい。

1. 観光の仕事をしている
2. 観光に関係の深い仕事をしている
3. 観光に関するNPOに参加している
4. 観光に関するボランティアをしている
5. 人に贈り物をするときに、地元の特産品を送るように心掛けている
6. 家族で地元の観光のことをよく話題にする
7. 自己紹介の時に、地元の観光地のことを引き合いに出す
8. その他 ()
9. どれもやっていない

問 31 あなたは、下関地域と北九州地域との関係が今以上に深まることを期待しますか。

1. たいへん期待する
2. やや期待する
3. あまり期待しない
4. ほとんど期待しない
5. わからない

問 32 あなたは下関市と北九州市との間に次のような連携関係があることを知っていますか。

(1) から (9) のそれぞれについて、あてはまるものを 1 つずつ 選び、番号に○を付
けて下さい。

	内容がある 程度知って いる	聞いたことが ある	聞いたことが ない
(1) 関門景観条例	1	2	3
(2) イベントや祭り情報などの広報誌への掲載	1	2	3
(3) 市立図書館などの相互利用	1	2	3
(4) 市立施設の高齢者の相互利用	1	2	3
(5) 馬島への給水事業	1	2	3
(6) 関門連絡船への支援	1	2	3
(7) 関門海峡観光推進協議会	1	2	3
(8) 関門地域行政連絡会議	1	2	3
(9) 一部事務組合による広域行政の推進構想	1	2	3

問 33 あなたは、北九州市に、この 1 か月の間に何回行きましたか。行った時の主な目的ごとに回数をお答え下さい。ない場合は 0 を記入して下さい。

- | | |
|---------------------------|--------------------|
| 1. 仕事で () 回 | 2. 通学で () 回 |
| 3. 買い物で () 回 | 4. 通院で () 回 |
| 5. 娯楽(映画・遊園地・宴会など)で () 回 | 6. 観光で () 回 |
| 7. 趣味のサークルや習い事で () 回 | 8. 親戚や知人宅を訪問 () 回 |
| 9. その他 () で () 回 | 10. 一回も行っていない |

問 34 ここからは、あなたご自身のことをお聞きします。

(1) 何歳ですか。

- | | | | |
|----------|-----------|----------|----------|
| 1. 20 歳代 | 2. 30 歳代 | 3. 40 歳代 | 4. 50 歳代 |
| 5. 60 歳代 | 6. 70 歳以上 | | |

(2) 性別はどちらですか。

- | | |
|--------|--------|
| 1. 男 性 | 2. 女 性 |
|--------|--------|

(3) 現在、結婚しておられますか。

- | | | |
|--------|--------|----------|
| 1. 既 婚 | 2. 未 婚 | 3. 死別・離別 |
|--------|--------|----------|

(4) 現在同居しているご家族はあなたを含めて何人ですか。 () 人

(5) では、現在のあなたの世帯は次のどれですか。

1. 一人暮らしの世帯
2. 夫婦だけの世帯
3. 夫婦と未婚の子供だけの世帯
4. 親(片方または両方)と子供夫婦だけの世帯
5. 三世代以上の多世代の世帯
6. その他の世帯

(6) 現在の住所を次の中から選んで下さい。

- | | | |
|--------|------------|----------------|
| 1. 下関市 | 2. 北九州市門司区 | 3. その他(具体的に:) |
|--------|------------|----------------|

(7) あなたのお住まいは次のどれでしょうか。

- | | |
|--------------|--------------------|
| 1. 一戸建ての持ち家 | 2. 自己所有のマンションやアパート |
| 3. 一戸建ての借家 | 4. 賃貸のマンションやアパート |
| 5. 会社の寮や職員住宅 | 6. その他 () |

(8) あなたは、いまお住まいの地区でずっと暮らしてこられましたか。次の中からあてはまるもの一つだけに○をして下さい。

1. この地区の生まれで、ずっとこの地区で暮らしている
2. この地区の生まれで、学校や仕事等で一時よそで暮らしたが、戻ってきた
3. よその生まれだが、子供の時からずっとこの地区に住んでいる
4. よその生まれだが、仕事の関係で転居してきた
5. よその生まれだが、結婚のために転居してきた
6. よその生まれだが、通学のために転居してきた
7. よその生まれだが、地域の魅力にひかれて転居してきた
8. その他

(9) あなたは、この地区に何年お住まいですか。いったんよそで暮らして、戻って来られた方は、通算した年数を教えてください。

- | | | |
|------------------|------------------|------------------|
| 1. 1 年未満 | 2. 1 年以上 3 年未満 | 3. 3 年以上 5 年未満 |
| 4. 5 年以上 10 年未満 | 5. 10 年以上 20 年未満 | 6. 20 年以上 30 年未満 |
| 7. 30 年以上 40 年未満 | 8. 40 年以上 | |

(10) あなたが最後に卒業された学校は次のどれでしょうか。

1. 旧制尋常小学校・高等小学校・国民学校
2. 旧制中学校（師範学校・実業学校・高等女学校を含みます）
3. 旧制高校・旧制大学（高等師範学校・旧制高等専門学校を含みます）
4. 新制中学校
5. 新制高校
6. 新制短大・高専・専門学校
7. 新制大学・大学院

(11) 現在、あなたのお仕事は次のどれですか。一つだけに○をして下さい。お仕事は2つ以上ある方は、主なものについてお答え下さい。

1. 農業（家族従事者を含む）
2. 漁業（家族従事者を含む）
3. 自営業（家族従業者を含む）
4. 専門職（医師、教員、会計士など資格や免許が必要な専門的な仕事）
5. 民間企業に常時雇用されている従業者
6. 官公庁・特殊法人などに常時雇用されている従業者
7. 課長以上の管理職（民間企業・官公庁・特殊法人などの）
8. 会社経営者・役員
9. パート・アルバイト・派遣社員・臨時雇用
10. 専業主婦
11. 学生
12. 無職
13. その他（具体的に： ）

↓ 1 から 9 のいずれかに○の方は 11-1へ 10 から 13 に○の方は (12)へ

(11-1) あなたが主にお仕事をしている場所はどこですか。一つだけに○をして下さい。

1. 自宅 2. 長府地区 3. それ以外の下関市
4. 門司区 5. 門司区以外の北九州市 6. その他

(みなさんにお聞きします)

(12) お差し支えなければ、あなたのお宅全体（同居の方のみ）の昨年一年間の収入（税込み）を、下から選んで、番号に○をして下さい。

1. 200 万円未満
2. 200 万円以上 ～ 400 万円未満
3. 400 万円以上 ～ 600 万円未満
4. 600 万円以上 ～ 800 万円未満
5. 800 万円以上 ～1,000 万円未満
6. 1,000 万円以上～1,200 万円未満
7. 1,200 万円以上

これですべての質問は終わりました。長い間ご協力いただき、誠にありがとうございました。お手数ですが、返信用封筒にて切手を貼らずにご返送下さい。

長府調査票と異なる部分のみ掲載。なお、問 20 は欠番。

問 16 レトロ地区（国道 3 号線より海側）の整備、開発について、どうお考えですか。

- | | |
|------------------------|------------------|
| 1. 今までのやり方に賛成であり、問題はない | 2. 問題はあるが、おおむね賛成 |
| 3. あまり賛成できない | 4. 全く賛成できない |

↓ 2・3・4 のいずれかに○の方は問 16-1 へ 1 に○の方は問 17 へ

問 16-1 （2・3・4 に回答された方に）問題点を具体的にお答え下さい。

（みなさんにお聞きします）

問 17 門司港地区全体（レトロ地区も含む）の歴史的建造物の保存・保護施策について、
どうお考えですか。

- | | |
|------------------------|------------------|
| 1. 今までのやり方に賛成であり、問題はない | 2. 問題はあるが、おおむね賛成 |
| 3. あまり賛成できない | 4. 全く賛成できない |

↓ 2・3・4 のいずれかに○の方は問 17-1 へ 1 に○の方は問 18 へ

問 17-1 問題だと思う点を次の中からいくつでも選んで番号に○を付けて下さい。

1. 歴史的建造物を壊してしまったこと
2. 観光用に新しい建物を作ったこと
3. 観光用に歴史的建造物を移築したこと
4. 行政による歴史的建造物の保存・保護施策が十分でなかったこと
5. 住民に歴史的建造物の保存・保護の意識が薄かったこと
6. 歴史的建造物の保存や保護など必要ないのに、歴史的建造物の保存・保護に
こだわっていたこと
7. その他（具体的に _____ ）

(みなさんにお聞きします)

問 18 門司港地区の道路の整備について、どうお考えですか。

- | | |
|------------------------|------------------|
| 1. 今までのやり方に賛成であり、問題はない | 2. 問題はあるが、おおむね賛成 |
| 3. あまり賛成できない | 4. 全く賛成できない |

↓ 2・3・4のいずれかに○の方は問 18-1 へ 1に○の方は問 19 へ

問 18-1 問題点を具体的にお答え下さい。

--

(みなさんにお聞きします)

問 19 門司港地区において国道 3 号線から山側に観光客を呼び込むことについて、どうお考えですか。

- | | |
|------------------------|------------------|
| 1. 今までのやり方に賛成であり、問題はない | 2. 問題はあるが、おおむね賛成 |
| 3. あまり賛成できない | 4. 全く賛成できない |

↓ 2・3・4のいずれかに○の方は問 19-1 へ 1に○の方は問 21 へ

問 19-1 問題点を具体的にお答え下さい。

--

(みなさんにお聞きします)

問 21 門司港地区における近年の観光化で、経済的効果はあったと思いますか。

- | | |
|--------------|---------------|
| 1. 非常にそう思う | 2. まあそう思う |
| 3. あまりそう思わない | 4. まったくそう思わない |

問 22 門司港地区における近年の観光化で、この地域のイメージが良くなったと思いますか。

- | | |
|--------------|---------------|
| 1. 非常にそう思う | 2. まあそう思う |
| 3. あまりそう思わない | 4. まったくそう思わない |

問 23 門司港地区における近年の観光化で、この地域に住む者としてのプライド（誇り）が生まれたと思いますか。

- | | |
|--------------|---------------|
| 1. 非常にそう思う | 2. まあそう思う |
| 3. あまりそう思わない | 4. まったくそう思わない |

問 24 門司港地区では、門司港レトロ倶楽部、観光ボランティア等市民が観光地づくりに参加していますが、あなたはこういった活動に参加したいと思いますか。

- | | |
|--------------|---------------|
| 1. 非常にそう思う | 2. まあそう思う |
| 3. あまりそう思わない | 4. まったくそう思わない |

問 25 門司港地区の観光化が進むことに、あなたは賛成ですか、それとも反対ですか。

- | | |
|---------------|---|
| 1. 賛 成 | ☐ → S Q 1 を答えて問 26 へ |
| 2. どちらかといえば賛成 | |
| 3. どちらかといえば反対 | ☐ → S Q 2 を答えて問 26 へ |
| 4. 反 対 | |

S Q 1 （問 25 で、1 の賛成、または2のどちらかといえば賛成の方にお聞きします）賛成の理由を次の中からいくつでも選んで○を付けて下さい。

1. まちがにぎやかになる
2. よその人々と交流ができる
3. 地元商店の振興になる
4. 地元の特産物の売り上げが伸びる
5. 住民が自分のまちのことを考えるきっかけになる
6. 道路や公共施設の整備が重点的に行われるようになる
7. まちの名前が全国に知られるようになる
8. その他（具体的に： _____）

S Q 2 （問 25 で、3 の反対、4 のどちらかといえば反対の方にお聞きします）反対の理由を次の中からいくつでも選んで○を付けて下さい。

1. 人通りが増え、騒音が増す
2. 観光客の残すゴミでまちが汚れる
3. 観光客相手の店が増え、町並みが損なわれる
4. 見知らぬ人がまちを行き来するのはいや
5. 自動車や自転車の乗り入れが増え、交通問題が起こる
6. 一般の住宅にまで、「まちなみ保護条例」などの規制がかけられ不自由
7. 治安が悪化する
8. 子どもたちに悪影響がある
9. その他（具体的に： _____）

問 33 あなたは、下関市に、この 1 か月の間に何回行きましたか。行った時の主な目的ごとに回数をお答え下さい。ない場合は 0 を記入して下さい。

- | | |
|--|---------------------------|
| 1. 仕事で () 回 | 2. 通学で () 回 |
| 3. 買い物で () 回 | 4. 通院で () 回 |
| 5. 娯楽(映画・遊園地・宴会など)で () 回 | 6. 観光で () 回 |
| 7. 趣味のサークルや習い事で () 回 | 8. 親戚や知人宅を訪問 () 回 |
| 9. その他 () で () 回 | 10. 一回も行っていない |

問 34 ここからは、あなたご自身のことをお聞きします。

(11-1) あなたが主にお仕事をしている場所はどこですか。一つだけに○をして下さい。

- | | | |
|---------------|----------|-------------|
| 1. 自宅 | 2. 門司港地区 | 3. それ以外の門司区 |
| 4. 門司区以外の北九州市 | 5. 下関市 | 6. その他 |