

第3章 関門大都市圏における最近の地域構造 の変化と行政境界

吉津直樹

I. はじめに

近年、市町村合併が急速に進んだことから、都道府県の役割は何かが問われだした。すなわち、市町村の行政権限、財政力が拡大した分、相対的に都道府県の役割は縮小した。さらに交通網の発達などにより経済社会活動が広域化したにもかかわらず、明治中期ごろにほぼ現在の形に確定した都道府県の境界も100年以上固定されたままである。道州制はこのような流れの中で論じられているが、いまだはつきりとした姿がみえない。国が示した試案によれば全国を8～13に分割する案が示されたことがある。それら分割案によれば関門地域は2つに分割される。特定の範域を設定しようとする時、必ず境界を設定する必要があるが、境界線で隣り合う両地域間に交流関係がない場合はそれほど問題にならないが、交流が密接にある場合、不都合な問題が生じやすい。関門海峡を挟んで隣り合う北九州市と下関市がよい例である。両市はこれまでも境界があることによる不都合を数多く経験してきた。何とかならないか、そこででてきたのが「関門特別市構想」である。しかし、この構想は現段階では関門地域で情報発信されているだけであり、全国的な視野で論議されているわけではない。道州制がどうなるのかはまだ形がみえていない段階であるといつてよい。しかし、筆者は関門地域においてどのような形であれ、関係が強化される方向に向かわなければならないと考えている。その方向は必ずしも関門特別市とはかぎらない。したがって、本稿において関門特別市を構想すべきとか、他の制度を考えるべきとか言うつもりはまったくない。筆者はこれまで関門地域の連携の状況について何度か調査・研究を行ってきた¹⁾。主として、関門海峡をまたがって行われている事業やイベントをできるかぎり拾い上げてきた。その結果、地方、県、市が異なるにも関わらず関門海峡を越えての地域の連携は他に類をみないほど活発化していることが分かった。しかし、これまでの研究では大都市圏内の地域の機能的関係という視点から扱ってこなかった。確かに下関市と北九州市との結合関係について、様々な面から検討を加えた報告もある²⁾。この報告も参考にしながらも新たな側面やその後の動きを付け加えながら再度の検討を行いたい。つまり最近、下関の経済的行政的管理機能が次々と北九州に移っていくという現象に象徴される事態は一体どのようなことを意味するのか、きわめて重要であると考えている。

そこで本稿では、これまでの先行研究の結果を充実させるとともに、関門大都市圏の地域構造の変化に焦点を絞って明らかにし、全国的な国土形成の方向性を視野におきながら今後の行政的な関門地域の姿を検討したい。なお、関門大都市圏とは本来、北九州市の都市部と下関市の都市部が強い影響を及ぼす範域であるが、本稿では北九州市と下関市³⁾をあわせたものを指すこととする。

Ⅱ. 関門大都市圏における相互関係の変化

1. 通勤・通学動向

両市間の通勤交流については、下関市は北九州市へかなりの流出超過となっている。すなわち1975~1995年の5年ごとの統計をみると⁴⁾、超過数（下関市から北九州市への通勤者数－北九州市から下関市への通勤者数）は1,800人～2,000となっていることから下関市は北九州市に引っ張られていることが明らかである。ただ、両市間の通勤交流人口（下関市から北九州市への通勤者数＋北九州市から下関市への通勤者数）をみると、1975年が6,519人、1980年が7,119人、1985年が7,183人、1990年が7,579人、1995年が8,087人、2005年が8,415人（ただし合併後の下関市）と着実に増加している。

両市間の通勤交流先はどこかを区別にみると（2005年国勢調査）、下関市からは小倉北区が2,287人、次いで門司区の1,616人が続き、その次は小倉南区の366人である。つまり、下関市からの通勤先は小倉北区、門司区に限定されていることが明らかである。

1999年に田村が通勤・通学交流から関門地域の通勤・通学圏を考察しているが⁵⁾、そこで興味深い幾つかの指摘をしている。それは北九州市と下関市が隣り合う大、中都市でありながら相互の通勤・通学率が低いことである。通常、A市町村の常住就業者・通学者に対してB市町村へ通勤・通学する人数の比率が5%を越えるとA市町村はB市町村の通勤・通学圏に入れられるが、下関市から北九州市への通勤・通学率は、かなり低いのである。すなわち、1985年では3.9%、1995年では4.4%、2005年では4.0%⁶⁾と5%に達していない。また、北九州市から下関市は1985年では0.7%、1995年では0.8%、2005年では0.8%であり1%にすら達していない。これを踏まえて田村は、「両市の相互交流を通勤・通学という観点からみれば、一体としての通勤圏を設定することすらできないというのが現状なのである。このことは他方、下関の拠点性の高さを物語っている。北九州市という政令指定都市に近接しながらも、通勤・通学のうち9割を自市内で完結しているという現状は特筆に値するであろう」⁷⁾と指摘している。確かに田村が指摘するように特異な現象と言えるが、北九州市は100万都市とはいえ5市合併により人口100万となった多核的都市であること、工業を基盤とした都市であることから他の100万都市ほどの地域中心性を有していないため、当然のことかもしれない。

かくて最近の通勤・通学から見る限り、関門大都市圏にある北九州市と下関市の通勤・通学の構造は近接しているにもかかわらず通勤・通学比率が非常に低いという特異な性格を持っている。しかし、両市間の通勤交流人口は増加し続けており、独立性が強かった下関市も関門大都市圏の一部化の傾向を示し始めていると言えよう。

2. 買物動向

買物については下関市は1970年代においてすでに北九州市への流出に悩まされ、その流れを阻止するため下関市に大ショッピングセンターが建設された⁸⁾。それが下関駅前立地するシーモール下関である。このショッピングセンターは大丸（百貨店）とダイエー（スーパー）と専門店街の3つの集合体であり、売り場面積は約5万4千㎡からなる巨大なものであり、当時は100万都市で成り立つ規模とすら言われ

た。このような巨大な商業施設の建設によって北九州市への買物の流出は一時的に抑えられたが、完成2年後以降、若干ではあるが下関市民の県外購買力の流出が再び増加していることが報告されている⁹⁾。ここでいう北九州とは具体的には北九州市小倉中心地区である。宗近の調査¹⁰⁾によれば、独身社会人のショッピングを楽しむ時によく行く商業地として下関地域ではシーモール下関が6割強と圧倒的に強い。しかし、その一方、北九州、さらには福岡にも独身社会人は脚を伸ばしていること、とくに「発展家タイプ」並びに「こだわり派タイプ」の人々の北九州及び福岡をよく行く買物先に選択する比率が高いことが指摘されている。それでは最近の買物動向はどうであろうか。

下関市民の北九州市小倉地区への買物動向については、買物調査が役に立つ。しかし、3年間隔で行われている山口県の買物調査(山口県買物動向調査)¹¹⁾は県外の買物先は「県外」だけになっているため、下関市の県外買物客が県外のどこに行くのかわからない。さいわい北九州市商工会議所と北九州市が行っている『北九州市商圈調査』は下関という固有名詞がだされ相互間の買物動向を知ることができる。この両調査から最近の買物動向をみてみよう。

表1(文末)は『山口県買物動向調査』から1989、1992、1995、1998、2003年において県外流出が大きいとみられる3種類の品目について下関市民の県外買物金額をみたものである。いずれの品目もこの間に3~4倍近く比率が上昇していることがわかる。県外であるので福岡市も含まれているが、北九州市への比率が上昇していることは確かであろう。しかも注意すべきことは、同調査は世帯全体の買物金額を聞いており回答者は中高年者が中心であるため中高年者の買物動向が色濃く反映される結果となっていることである。したがって20~30代といった若い層に注目すれば県外流出はもっと高いと推察される。なお、『北九州市商圈調査』によって小倉中心地区への買物出向率(1年間に1回以上小倉中心地区に行ったことのある割合)をみると、下関市民の場合、1980年46.0%、1985年35.3%、1995年55.1%、2000年64.8%と高くなりつつある¹²⁾。最近、小倉駅前において百貨店そごうが撤退した後、伊勢丹が進出した(2004年2月)ものの、これも2007年3月に撤退し、結局、地元百貨店の井筒屋が引き継ぐこととなった。小倉駅前は100万都市の商業中心であり、集客性は高いと思われるが、北九州という都市の性格も影響し順調に売上を伸ばすに至っていない。とは言え、いずれにしても北九州市小倉中心地区は商業中心性を高め、それに伴って下関は北九州への商業の依存性を高めることは間違いないであろう。2005年調査による『北九州市商圈調査報告書』(2006年3月)でも、「今回の商圈調査ではこれまでの商圈縮小傾向に歯止めがかかったことが明らかとなった。これが大型店出店の一過性の可能性はあるものの、北東部九州や山口県西部の“中心商業地”としての存在感や可能性を示したものと考えられる。(中略)今後、北九州市を北東部九州と山口県西部の中心商業都市として位置づけ、それにふさわしい魅力的なまちづくりを行うことが重要である」¹³⁾と指摘している。以上のように買物動向からみても下関は北九州大都市圏の中の下関を意識せざるを得ないであろう。

3. 生鮮水産物の仕入れなど

下関漁港は1966(昭和41)年に水揚げ高日本一とまで言われたほどの地位にあったが、その年をピークにはほぼ一貫して減少を続け、2006(平成18)年には4.6万トンにまで減少した。それに伴って関門地域での生鮮水産物の需給にも大きな変化が生じた。その変化を量販店の生鮮水産物の仕入れからみてみよう

う。筆者らは2000（平成12）年に下関市内のスーパーマーケットがどこからどれくらい仕入れているかを調査したことがあるのでそれをもとに考察してみよう¹⁴⁾。

下関市内の量販店の生鮮水産物の仕入れを調査した結果、大部分が広域流通拠点である北九州中央市場に大きく依存していることが判明した。このことには2つの側面がある。1つは北九州市内のリージョナルスーパーが「パイの奪い合い」と化している北九州市内に店舗立地をせずに福岡県宗像市や下関及び郡部の出店を推し進めた結果、北九州市場からの仕入れが増えているということである。北九州に拠点を置くスーパーマーケットの生鮮水産物は北九州市場仕入れを軸としており、北九州市根拠のスーパーが山口・下関で勢力を伸ばせば伸ばすほど、下関2市場から仕入れた生鮮水産物ではなく北九州中央市場に集荷された水産物が手際よく、下関・山口にも配送されるという構造が構築されているのである。もう1つは、最も地元仕入れの可能性が高いはずの地場スーパーの大半が下関2市場ではなく、北九州中央市場を活用していることである。これは下関市内では量販店間の顧客獲得競争がそれほど激化していないため店舗の差別化が進んでいないこと、下関の市場に対し北九州中央市場の仲卸しの品揃え機能が充実していることが理由である。

さらに最近、農産物を扱う下関中央卸売市場が地方卸売市場へ転換することが話題になった。同市場は取扱量が激減し、中央卸売市場としての規模を確保できなくなっていたため、国から再編が迫られていた。取扱量の激減は市場外流通が増えてきたことが主因ではあるが、近隣の大規模な北九州中央卸売市場との競合もあるのは確かであろう。

4. アンケートからみた両市の関係

では関門の両市民は相手市についてどう思っているであろうか。この点については、関門地域連絡行政会議（1990年設立、両市の関係部局長によって構成されている）が1997（平成9）年と2006（平成18）年に「関門をどう思う??」アンケートを行っており非常に参考になる。ここでは2006（平成18）年のアンケート調査結果を参考にして考察してみよう¹⁵⁾。ただ、このアンケートの回答者の年齢をみると、下関市では64.3%、北九州市では60.8%が50代以上となっておりやや年齢層が高くなっているので、若年層の姿が隠れているかもしれないことに留意しておく必要がある。

相手市への出向頻度をみると、「少なくとも週に1回以上行く」人は下関市で13.5%、北九州市で5.9%、「月に1回以上は行く」人まで広げると、下関市は46.9%、北九州市は23.1%である。明らかに下関市民の方が北九州市民より相手方に出向していることが示されている。

次いで相手市に行く目的をみると（図1）、下関市民が北九州市に行く目的は、「デパートでのショッピング」が60.2%、次いで「食事」の31.3%、「映画・美術作品などの鑑賞」が30.0%となっている一方、北九州市民の方は「観光地巡り」が44.5%、次いで「食事」が32.5%、「ドライブ」が32.1%となっている。両市民が相手方に求めているものが違うことは明らかである。一般的に言って大都市の方が小売・サービス機能が充実しているので両市間の人口規模から言って下関市民が北九州市へ行く目的は妥当なものであろう。一方、北九州市民は「観光地巡り」「食事」「ドライブ」と北九州にないものを下関市に求めているところがある。かつて、10年前にもなるが、北九州市のある百貨店の社長が言っていたことが印象として残っている。それは東京から客が来ると、まず下関市の長府を案内し、そのあと長

府の老舗の旅館で食事をとるというものであった。つまりこういった事実や北九州市民の出向目的をみて、下関市長府は北九州市の奥座敷とも言うべき関門大都市圏の重要な一要素を成していることを示している。

次に両市の市民交流をもっと活発にするにはどうしたらよいかを問うと（図2）、「関門橋や国道トンネルの料金値下げや無料化」がトップで下関市が65.8%、北九州市が66.6%、次いで「行政や公的機関・団体の連携強化」が下関市で44.6%、北九州市で40.1%、さらに「公共交通機関の利便性の向上」がほぼ同様の比率で続いている。「行政や公的機関・団体の連携強化」については現状でもずいぶん活発と思われるところから市民がどの程度その現実を認知しているかによって左右されていると思われる。いずれにしても交通手段に改善の余地があることがはっきりしている。

両市が山口県と福岡県に分かれていることで不便を感じたことがあるか。「不便を感じたことがある」人は下関市で12.7%、北九州市で10.0%、「不便を感じたことがない」人が下関市で84.3%、北九州市で87.8%とはっきりしている。両市民はほとんど不便を感じていないのである。すでに早くから民間交流が進み、近年、行政間の連携も急速に進み、公共施設の相互利用も拡大しつつある現実を考えると当然の結果かもしれない。むしろ、10%余の人が何に不便を感じたのかの内容のほうが興味深いが残念ながらわからない。

さて、今後両市民の交流頻度は高まるのであろうか。それを示したものが（表2）である。「増やしたい」（「ぜひ増やしたい」＋「少し増やしたい」）と「減らしたい」（「もっと減らしたい」＋「少し減らしたい」）を比較してみると、下関市は「増やしたい」39.1%＞「減らしたい」0.9%、北九州市は「増やしたい」43.3%＞「減らしたい」0.5%となっている。これを見る限り、両市民とも圧倒的に交流を増やしたい人が多く、今後両市民間の交流が深まり圏域の一体化が進むとあってよいであろう。

Ⅲ. 関門大都市圏における管轄区域、営業区域の変化

近年の関門大都市圏の地域構造を検討するにあたって留意すべきことは、管轄あるいは営業区域の範囲の変更である。一般的に企業は営業活動を行うにあたって管理拠点を設置しその拠点を中心にして一定の空間的範囲（以下営業圏と称する）を定めて営業活動を行う。全国的に営業活動を行う企業は地方ブロック単位に支社を置き、県単位程度に一つ、支店ないしは営業所を置く。具体的に言うと、九州では支店ないしは営業所を各県庁所在都市に置き、これらを統括する支店として地方中枢都市・福岡市に支社を置く。ただし福岡県では北九州市が100万都市であることから2つの支店が置かれることが多い。また、中国地方では各県の県庁所在都市に支店を置き、これらの支店を統括する支店として地方中枢都市・広島市に支社を置く。ただし山口県の場合、県庁所在都市・山口市の規模が小さく、県下に10～20万都市が並列する都市分散型配置構造をなしているため県下を統括する支店が分散している。筆者はかつて東京証券取引所に上場されている大企業の山口県における支所（支社、支店、営業所）の配置を考察したことがあるが¹⁶⁾、1981年当時、山口県でもっとも支所が多い都市は県庁所在都市旧山口市ではなく旧徳山市であり、次いで旧下関市、旧宇部市と続いていた。すなわち、支所数を多い順に掲げると旧徳山市の121（1985年人口112,638人）、旧下関市の91（同269,169人）、旧宇部市の73（同174,855

人)、旧山口市の 53 (同 124,213 人) となっていた。その後、旧山口市、旧小郡町、防府市など県央部へ立地する支所が増えてきたがそれでもなお旧徳山市が最多であろう。

高度成長期には各企業ともこのような営業拠点を増やしていったが、高度成長期を終えると合理化の機運が生じ、営業拠点の再編成が始まった。下関市はかつては交通ターミナルとして、また大陸への玄関口として繁栄していただけに山口県の西端にもかかわらず高度な社会経済的中枢機能が数多く存在していた。しかし上述した営業拠点の再編成に伴いそれらは次々と姿を消すこととなった。

1990 年以降に限ってその動向を追って見よう (●が民間企業、○が公的機関)。

- 1991 年 10 月 親和銀行下関支店 (1964 年開設) が廃止され業務は第一勧業銀行へ譲渡されるとともに、一部小倉支店に引き継がれた¹⁷⁾。
- 1996 年 12 月 在下関韓国総領事館 (1966 年 5 月に下関韓国領事館が開設され、1980 年 7 月に総領事館に昇格) が広島市に移転し、下関は実質的な機能を持たない名誉総領事館となった。
- 1996 年 7 月 東京三菱銀行下関支店 (1947 年に東京銀行として開設) が廃止され同行北九州支店へ統合された。
- 1999 年 3 月 広島銀行下関支店 (1971 年に開設) が廃止され同行北九州市支店に統合された。
- 1999 年 3 月 福岡中央銀行下関支店 (1954 年正金相互銀行として開設) が廃止され同行門司支店に統合された。
- 2000 年 3 月 第一勧業銀行下関支店 (1905 年開設) は下関出張所へと機能縮小した。
- 2000 年 12 月 釜山広域市下関貿易事務所 (1996 年 7 月開設) が釜山広域市の行政改革の一環により廃止された。
- 2001 年 1 月 国の省庁再編により建設省や運輸省が統合されて国土交通省が発足し、運輸省第四港湾建設局 (1944 年内務省第四港湾建設局として開設) は所轄区域を九州地方整備局港湾航空部と中国地方整備局港湾航空部 (下関市) に分割され、さらに九州地方整備局に併合された。さらに 2006 年 11 月をめどに中国地方整備局港湾航空部 (下関市) は福岡市の本局へ移転することを確定した。港湾航空部の約 170 人のうち、港湾保安対策要員 13 名を残し約 160 名が福岡市に移ることが予定されている¹⁸⁾。
- 2001 年 5 月 関門商品取引所 (1953 年 10 月に関門穀物商品取引所として開設) が福岡市に移転し、名称も福岡商品取引所に変更した。
- 2002 年 9 月 日興コーディアル証券下関支店 (1978 年に日興証券下関支店として開設) が同社北九州支店に統合された。
- 2003 年 4 月 三菱証券下関支店 (1987 年に国際証券として開設) が同社北九州支店に統合された。
- 2008 年 2 月 住友不動産福岡支店下関営業所が閉鎖され同社北九州支店に統合された。

以上の結果を見る限り、1990 年代から 2000 年代初頭にかけて、下関市では管理機能オフィスの廃止が相次いでいる。それも下関の支店が北九州支店に統合されるというパターンが多いのである。企業の営業区域は通例、市町村境界あるいは都道府県境界、地方ブロック境界領域に習って設定されることが

多いのであるが、合理化傾向が強まるにつれて行政領域にとらわれない設定に変化してきたのではなかろうか。関門地域においては、海峡を隔てて市町村、県、地方と3つの境界があり、その境界を意識して大企業のかんりの会社が北九州市と下関市の両方に支所を設置することが多かったが、そのような会社が下関市の支店より中枢性を持っている北九州支店に統合させているのである。関門地域においては北九州市は100万都市といっても5つの中都市の連合体といつか多核都市であり、人口の割りにそれほど高い中枢性を持ってはいなかった。しかし、北九州ルネッサンス構想では北九州市は平等方針から機能分担方針へ転換し、100万都市にふさわしい核を形成しようとする政策を打ち出した。かくて小倉中心地区が中枢性を増しはじめ、下関市は逆に中枢性を低下させたため、下関市は北九州市による「機能収奪」にあうこととなった。北九州市が今後も中枢性を高めれば高めるほど、下関市は「機能収奪」が続くとみてよいだろう。

IV. 国土構造の方向性と関門大都市圏

経済の高度成長から低成長へと大きな転機を経験し、将来の国土構造の方向性に新たなものが現れてきた。国土構造の変革に政策的な力が働くと隣り合う両市の関係にも変化が生じてくる。この点について検討してみよう。

1970年代の2度にわたるオイルショックをきっかけに日本経済の高度成長が終焉し、地方圏から大都市圏への人口流出はとまり地方では軒並み人口が増加した。政府はこの現象は構造的なものであり、明治以来100年以上も続いた地方から大都市への動きがようやく止まったと評価した¹⁹⁾。確かに都道府県の人口増減のデータを見るとそのように思われるほどの変化があったのである。1965～1990年間の5年ごとの全国の人口減少都道府県数は1965～1970年が20、1970～1975年が5、1975～1980年が1、1980～1985年が1、1985～1990年が18であった²⁰⁾。このような状況を背景に1977(昭和52)年11月に第三次全国総合開発計画(三全総)が閣議決定された。当時の人口動向を政府が構造的なものと認識していたこともあって、三全総は将来は地方で人口が増加することから人間居住の総合的環境を整備することを目標とし、「定住構想」を開発方式とするものであった。

ところが人口の地方での増加は一時的なものであり構造的なものではなかった。1980年代半ばになって東京圏への高次都市機能の一極集中と人口の再集中が生じたのである。このことは人口減少都道府県数をみれば明らかである。前述した通り、人口減少都道府県数が1975～1980～1985年の間、それぞれ1つであったが、1985～1990年は18と再び東京集中が始まったのである。この傾向が続けば国土の均衡ある発展が著しく阻害されかねない。このような状況を背景に1987(昭和62)年に第四次全国総合開発計画(四全総)が閣議決定された。その中で次のよう述べられている。「今後、国土の均衡ある発展を図る観点から、(中略)地方圏の定住条件を飛躍的に改善する必要がある。特に、地域における就業の場の確保を図り、その活性化を進めるためには、定住圏の範囲を超えたより広域的な観点からの対応が重要となっている。そのため、高速交通体系等地域づくりのための基礎的条件を整備し、地域の競争力を高めつつ地域相互の分担と連携関係の深化を図る必要がある²¹⁾と。基本目標は多極分散型国土の構築である。

「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越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あった構造をもち、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もつものが数多く出現する。」²²⁾

この考えの中には、国土構造を東京を頂点とする垂直型地域体系から水平的地域体系への転換の狙いが込められている。こうして多数の自立性をもった中枢・中核都市圏の確立が目指される。政府は北九州地域について福岡市・北九州市とくっつけている。この経済圏は50～100万都市の都市圏が複数集まって形成される広域国際交流圏と考えてもよいであろう。その下の都市圏レベルは福岡都市圏、関門都市圏（北九州都市圏）であり、下関市は当然、関門都市圏の重要な構成要素のひとつである。

四全総で示された方向はさらに進められて『21世紀の国土のグランドデザイン』（1998年3月閣議決定）で展開されていく。それが多極多軸型国土の形成である。このような「国土構造への転換の端緒を開くため、多様な主体の参加と地域間の連携を進めつつ、以下の戦略を展開していく。」²³⁾とし、多自然居住地域の創造、大都市のリノベーション、地域連携軸の展開、広域国際交流圏の形成を図っていくとしている。地域連携軸の展開においては「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。」²⁴⁾ここに県境を越えるという、今までにない表現が加わっている。こうして全国において「県境を越えた連携」構想が出現してくるのである。この点についてはすでに筆者が詳しく考察した²⁵⁾。

関門地域においても新しい連携策が新たに登場している。福岡県側では県境を越えた連携（7つの県際交流圏）のひとつとして登場した。一方、山口県側からは西部広域活力創造圏（3つの広域活力創造圏）が登場した。過去に山口県の総合計画で県境を越えた連携という言葉はまったくなかったのである。こうして、関門地域に両県の協力に加わってくる。例えば、関門地域では北九州市と下関市によってつくられた関門海峡観光推進協議会（1987年両市が組織）があったが、1997年から山口県が加わった。また、2000年には山口・福岡海峡交流圏推進協議会（山口県、福岡県、北九州市、下関市、両市広域市町村圏の市町村）が結成され様々な事業を行っている。かくて海峡を越えた連携に国、県両者からの支援が加わったのである。

以上の結果、一極一軸構造から多極多軸構造への転換、地域連携という国土構造を大きく変えていくという方向性が関門大都市圏形成を加速化させたといえるであろう。

V. おわりに

以上、最近の北九州市と下関市の関係をみてきたが、それによれば両者の交流は次第に緊密化されつつあることが明らかであった。それには、北九州市の変化と下関市の変化の両方が関係している。すなわち、工業化社会からオイルショック後に工業の知識集約化やサービス経済化が進んだため、都市の盛

衰は地域中心性の有無によって左右されるようになった。もともと地域中心性の低かった下関市からは中枢管理機能が次々となくなっていった。一方、100万都市とは言え、北九州市は5市合併から成立した100万都市であり、実質的には5市の寄せ集めにすぎなかった。ところが北九州市はルネッサンス構想以来、100万都市としての態様をなすべく政策転換をなし、その結果、北九州市小倉中心地区は中枢性を増すこととなった。小倉中心地区が中枢性を高めれば高めるほど、人口規模の小さい下関市は小倉中心地区に勝てず、次第に従属化することとなったのである。

この傾向を加速させたのが、両市からすれば上位にあたる県、国の政策の方向性である。これには2つある。1つは国土構造の把握の仕方である。国は多極分散型国土の形成を目指して都市圏に注目した。地方にあっては中枢・中核都市圏の存在である。人口50～100万クラスの自立的都市を全国に確立させる狙いである。このとき県境を越えた都市圏として北九州大都市圏がクローズアップされた。

2つは、地域連携策である。既に述べたように、『21世紀の国土のグランドデザイン』（1998年3月閣議決定）で地域連携が重要な戦略の一つとなり、県境を越えた連携がはっきりと示された。これを受けて各県とも県境を越えた連携を施策の一つとしてとり上げているのである。関門地域における福岡県の関門県際交流圏と山口県の西部広域活力創造圏がそれである。この政策が後に観光面で現れていることはすでに記したとおりである。

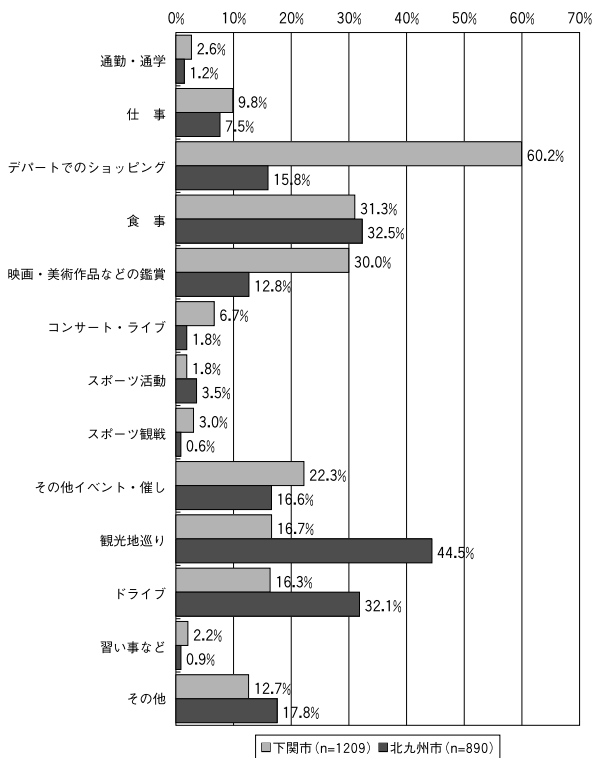
さて以上、北九州大都市圏というものが実質的にも明瞭になってきた現在、行政的枠組みをいかにすべきか。これまでの道州制の議論をみると、「特別市」制度の議論もないわけではない。しかし、大勢は現在の地方ブロックを基礎に8～13の道州に分割しようとするものである。この分割案であれば北九州大都市圏はどうなるであろうか、また、下関市はどうなるであろうか。筆者は少なくとも行政的境界の設定にあたっては北九州大都市圏が海峡で分断されることは好ましくないと考えている。本稿では触れることができなかったが、北九州市と下関市が行政的に分断されることによって大きなマイナスが生ずると感じている。一例をあげれば海峡によって行政相互の情報が分断されていることである²⁶⁾。行政が流す情報が今尚重要な意味を持っていることからすればマイナス面は大きいのである。政府は、新たな制度をつくるにあたっては綿密な地域体系（都市体系を基礎とする）を調査することによって全国土の地域体系を明確にし、その結果にもとづいて新たな制度を考慮すべきであろう。そして、都道府県という枠組みが確定して以来130年近く固定されていた都道府県にこだわらず、実態と今後を見据えた制度とその空間的境界が画定されるべきであろう。

表 1 下関市民の県外への買物(金額) (%)

調査年月	男子洋服・婦人服・ 子供服類	靴・かばん・小間物・ 身の回り品類	時計・メガネ類
1989. 7～9	2	1.8	1.5
1992. 7～9	2.7	2.9	1.8
1995. 7～9	4.7	4.7	2.5
1998. 7～9	5.8	6.3	4.9
2003. 7～9	6.2	6.5	6.3

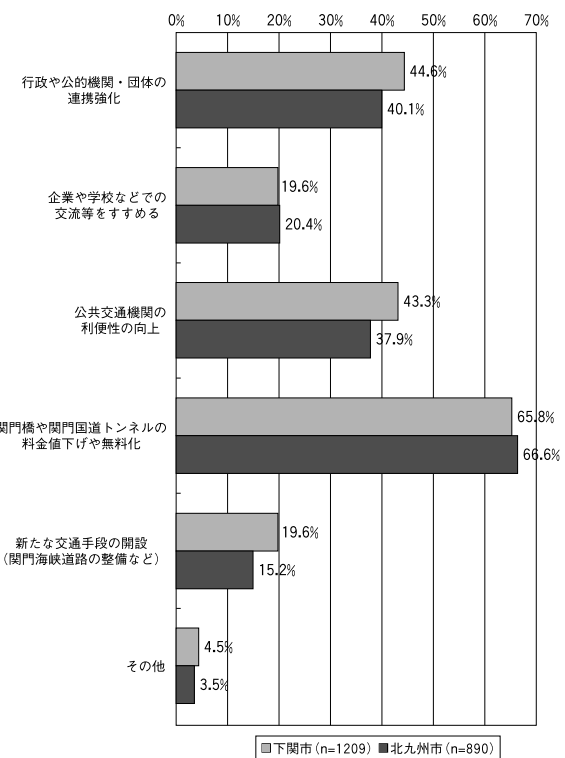
(資料)『山口県買物動向調査報告書』1989年、1992年、1995年、1998年、2003年版。

図 1 相手市に行く際の目的は何ですか？
(複数回答可)



(資料)「関門をどう思う??」アンケート
調査結果概要。関門地域行政連絡会議。

図 2 両市の市民交流をもっと活発にするためには、
どうすればいいと思いますか？(複数回答可)



(資料) 図 1 に同じ。

表 2 相手市への今後の出向頻度は？ (%)

	下関市	北九州市
ぜひ増やしたい	8.5	9.6
少し増やしたい	30.6	33.7
今まで通り	59.3	55.2
少し減らしたい	0.3	0.2
もっと減らしたい	0.6	0.3
無回答	0.8	1

(資料)「関門をどう思う??」アンケート調査結果概要、
関門地域行政連絡会議

(注)

- 1) 拙稿「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～」『関門地域研究』Vol.15、37～50 ページ、2006 年 3 月。
拙稿「関門地域における連携に関する一考察」『関門地域研究』Vol.16、123～144 ページ、2007 年 3 月。
- 2) 畔田「下関市と北九州市との結合関係～関門地域の一体性についての検証～」『やまぐち経済月報』2000 年 8 月、(財) 山口経済研究所、3～28 ページ。
- 3) なお、下関市は 2005 年 3 月に下関市と豊浦 4 町（豊浦町、菊川町、豊田町、豊北町）が合併している。
- 4) 2005 年 3 月に下関市は豊浦 4 町（豊浦町、菊川町、豊田町、豊北町）と合併しているため、1995 年以降の国勢調査の通勤統計とは連続しないため、資料は若干古いが、1995 年までのデータでみている。
- 5) 田村大樹「関門地域の地理的範囲」『関門地域研究』Vol.18、29～37 ページ、1999 年 3 月。
- 6) この下関市は合併後の下関であり、それ以前の市域と異なっていることに注意。
- 7) 前掲 5) 33 ページ。
- 8) 佐々由宇「下関市小売商業の現状と動向」『地域間競争を生き抜く～組合の組織合理化、ニューメディア時代への対応』（昭和 60 年度活路開拓ビジョン調査事業報告書）、シーモールしものせき協同組合、第 1 章 1～17 ページ、1986 年 3 月、に詳しい。
- 9) 森映雄「下関小売業の現況分析」『下関市購買力の流出とその対策』（1990 年度下関購買力流出調査報告）下関消費流通研究会、1991 年 3 月、16～17 ページ。
- 10) 宗近孝憲「若者は地元商業地をこう評価している」『やまぐち経済月報』No.185、1990 年 9 月、1～47 ページ。同調査によれば、「ショッピングを楽しむときよく行く商業地」でみた市外流出状況によれば、下関市の場合、北九州市へ 38%、福岡市へ 13%となっている。参考までに山口市は下関市へ 10%、北九州市へ 10%、福岡市へ 7%であった。
 - 1 1) 1988 年以降は調査の間隔が 3 年だったのを 5 年に変えている。
 - 1 2) 2005 年の調査があるが、なぜか下関市についてはデータが連続しておらず相互比較ができない。『北九州市商圈調査報告書』（2006 年 3 月）では 2000 年 54.7%、2005 年 51.8%となっている。
 - 1 3) 北九州市『北九州市商圈調査報告書』2006 年 3 月、137 ページ。
 - 1 4) (社) 下関水産振興協会『生鮮を中心とした量販店の水産物取り扱いに関する調査報告書』（下関水産業活性化委託調査事業）2001 年 3 月。この調査は、下関市立大学の濱田英嗣と筆者が調査したものである。
 - 1 5) このアンケートは下関市および北九州市在住者の互いの市への関心度、興味の度合いについて把握し、今後の両市連携の参考とするため実施したものである。各市 5,000 人計 10,000 人を対象として行い、回収率は 2,099 人（回収率 21.0%）であった。（『「関門をどう思う??」アンケート調査結果概要』関門地域行政連絡会議）
- 1 6) 吉津直樹「山口県における経済的管理機能の配置と都市の配置」『下関産業文化研究所研究報告 昭和 57 年度』1983 年。
- 1 7) 現在、下関市には親和銀行下関中央支店があるが、この支店はもともと九州銀行の下関支店が、親和銀行と九州銀行との統合により、親和銀行下関中央支店と衣替えしたものである。
- 1 8) <http://kanmontuusin.morrie.biz/item/542>

- 1 9) 国土庁編『第三次全国総合開発計画』1977年11月、大蔵省印刷局、2ページ。
- 2 0) 阿部和俊・山崎朗『日本の地域構造と地域政策』ユニテ、1993年4月、14ページ、表I-2。
- 2 1) 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、4ページ。
- 2 2) 同上、6ページ。
- 2 3) 国土庁計画・調整局『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、13ページ。
- 2 4) 同上、14ページ。
- 2 5) 吉津直樹「地域連携に関する一考察～主として山口県および関門地域を事例にして～」『関門地域研究』Vol.15、37～50ページ。
- 2 6) 関門経済圏の産業構造—中間報告「海峡都市圏の研究」で北九州市と下関市の4人以上の事業所にアンケートを行ったが、その結果、両市の製造業企業がそれぞれ相手市の企業情報を持っていないことに驚かされたことがある。行政境界が異なるために企業情報が流れていないのである。(『関門地域研究』Vol.7、1998年3月、13～72ページ)