

長崎県の地域浮揚策をめぐって

河 野 善 隆

I. 造船不況からの離脱

(1)

昭和48年末の石油危機以後、わが国経済は戦後経験したことのない長期、かつ深刻な不況におちこんだ。その中で、とくに造船など、いわゆる構造不況業種は肥大化した生産能力を解消するため大規模な減量経営を強行し、その結果、構造不況業種への依存度の高い地域経済は深刻な雇用不安にみまわれ、弱点を露呈するにいたっている。

労働省の毎月勤労統計によると、全国常用労働者の1人平均月間給与額は、48年122,545円、53年235,378円と、92.1%増で、約2倍近い増加がみられる。これに対して九州各県別では、福岡県107.0%増・全国比99.0%、佐賀県100.4%増・同80.2%、熊本県97.5%増・同78.4%、大分県101.5%増・同83.9%、宮崎県94.9%増・同79.0%、鹿児島県112.1%増・同89.5%であり、熊本・宮崎などでなお2割の格差が残っているが、いずれの県も全国平均の伸びを上回り、格差縮少の傾向が顕著になっている。

ところが長崎県の場合、1人平均月間給与額は48年107,650円、53年200,078円で、5年間の伸びは85.9%増にとどまり、とくに造船を中心とする製造業のそれは64.0%増と、著しく低い。このため、48年当時の全国比は87.8%と福岡県に次いで

高い水準にあったのに、50年以降全国平均との格差は広がり、53年には全国比85.0%まで落ち込んでいる。

昨年末に発表された53年度長崎県工業統計でも、年間出荷額は約8,261億円で、前年比9.9%減となっており、また従業員数は84,804人、前年より約3,700人減少し、ピーク時の49年度94,995人と比較すれば、実に約1万人の減量となっている。

業種別では、不振の輸送用機械がいつもの合理化で、6,051人減少、金属製品も1,000人以上の減少がみられ、さらに市郡別では、佐世保市の2,324人減をトップに、西彼979人減など、減量地域は7地区に及んでいる。

こうした長崎県工業の後退を中心とする地域経済の停滞は、造船依存の地域構造の特殊性からみて、49年以降の深刻な造船不況の継続を統計的に反映するものであるが、ただ造船不況も5年越しのプロセスともなれば、従来と自ら異なる内容の変化がみられるのではないかと考えられる。

事実その間のわが国経済全体の景気の流れは造船不況を尻目に、大きく変化しており、実質GNP成長率も、50年3.2%、51年5.9%、52年5.6%、53年5.5%、54年6.3%（政府見通し）と、概して急速な回復基調にある。

54年9月期の東証上場企業423社の中間決算状況によると、売上高は3月期に比し8.8%増、経常

長崎県の地域浮揚策をめぐって

利益は36.3%増で、53年3月期以降の回復局面で、最大の増収増益幅を記録してくる。54年度の最終業績見通しでも、円安による原料高などから利益幅の縮少が予想されるものの、それでも売上高は7%増、経常利益は20%増が見込まれ、売上高で2期連続、経常利益で4期連続の増加が確実視されている。

また工業部門だけを取り出すと、最終的な増収率は6.6%、経常利益率は25.5%、税引き増益率は36%という高水準の伸びが期待されており、48年9月期以来6年ぶりに過去最高を更新する見込みと云われている。

このため、海運や石油など、従来の不況業種も黒字に転化し始めており、このまま推移すると、造船業は構造不況の孤児に転落する危険があるし、さらに他の産業の回復に刺激されて業種間格差が拡大し、プラス・マイナス様々な摩擦現象がみられ、造船不況も何らかの新たなパターンへ移行することが予想される。

造船自体として、最近注目されるそうした意味での変化は、従来急激に落ち込んでいた造船受注の回復があげられる。九州海運局の調べによる身近な九州・山口地区造船所の2,500総トン以上の船舶受注量は、54年4～6月31万8千総トンで、前年同期比25.7%増であり、最低であった1～3月期と比較すれば3.6倍という急増ぶりを示している。また7月だけの1カ月受注量をみると、25万9千総トンで、48年当時の過去最高61万総トンには遠く及ばないとしても、不況突入後最高を記録している。

またさきごろ発表された54年4～12月の造船実績によると、受注量は中級タンカー、バルクキャリアの注文が多く、計51隻、130万2千総トンで、

総トン数は前年同期の127.3%と、2倍強に増加している。このため、54年末の手持工事量は175隻、178万総トン、前年同期より70.5%増加している。

このような受注回復の状況を造船所別にみてみよう。まず三菱重工長崎造船所の昨年3月末手持工事量は12隻、47万6千重量トンで、ピーク時の49年12月末の24分の1であったが、その後中型タンカー、コンテナ船の受注が続き、8月末で15隻、85万4千重量トン、11月末で14隻、90万重量トンに回復、昨年8月末現在で本年秋までの工事量を確保している。

また日立有明工場では、昨年4月以降17万トン級タンカー1隻、8万トン級タンカー2隻を受注したため、8月末現在の手持工事量は47万5千重量トンで、一昨年同期の2倍に増加している。さらに造船設備の3割削減で、長崎造船所の閉鎖や大量の希望退職募集、従業員の配置転換に揺れた林兼造船でも、下関造船所の手持工事量は10万8千重量トンで、日立造船と同じく一年分の工事量を確保している。地元の佐世保重工の場合も、8万トン級タンカーを中心に、小型艦艇までを含めて15隻、65万重量トンを抱え、56年春までの工事量を確保していると云われている。

またこのような受注回復を反映し、人手不足も表面化しつつある。労使紛争の続いた佐世保重工など一部を除き、おおむね残業が復活し、現業部門では大手、中小を問わず、平均1日1.5～2時間の残業が一般的になっており、一部では人員増加に踏み切る企業もでてくる。

例えば、大島造船では、新卒で100人、社外工を含めた中途採用で100～150人の増員を計画、現在の830人を25～30%増加しようとしている。ま

た名村造船伊万里工場でも、新卒、中途双方の増員を進めており、日立造船有明工場も4年ぶりの新規採用(20人)を行ない、自然減の補充を図りつつある。

これら造船各社は、後に述べるように、すでに経営基盤として、予想を上回る大幅な合理化を実施し、相当のコストダウンを実現している。また政府指導による操短や不況カルテルの結成で、船価も維持しているため、上述のような受注回復がみられると、収益好転につながる可能性が高いといえよう。

このため、全体として建造能力の35%削減や仕事量の4割操短という構造的制約があるので、基本的に造船不況は解消したとはいえないが、その反面、受注回復の波動性に対応して、時に不況過程とは裏腹な残業拡大や、離職者の再雇用増加など、造船不況下での新しい展開が充分考えられる。とくに陸上部門への傾斜が著しい大手企業の場合、景気回復による設備投資の再開に対応して、いっそうの業績向上が見込まれる。

第一節では、このように遅ればせながら始まりつつある造船不況からの回復過程の特徴を分析すると共に、造船業をめぐる当面の課題について簡単にふれておきたいと思う。

(2)

県内造船界の現在までの不況過程を、長崎県の調査から要約すると、次のようである。

(1) 三菱重工、佐世保重工、林兼造船、大島造船など、県内4造船所の平均操業度は、生産・受注量の減少に伴ない、49年を基準に53年度53%まで後退している。

また操業安定計画に基づき、造船設備の休止、

削減が義務づけられ、今後三菱重工が34%、その他が45%になる予定である。

(2) 操業度低下とともに、従業員数も減少している。4造船所合計ではピーク時に比し、73.9%まで減員しており、三菱重工の場合、77.7%であるが、中期計画でさらに55年4月までに造船部門で3千人減員が計画されている。

(3) 4造船所は多くの下請をかかえているが、親企業からの受注激減と単価切詰めなどで経営環境が極度に悪化している。

造船関連一次下請の動向としては、ピーク時に比し、従業員数で43.7%、生産高指数で47.8%、労働時間指数で42.5%に減少している。また下請企業を構内下請と構外下請とに分けると、生産高指数は構内下請46.3%、構外下請31.3%、労働時間指数は構内下請47.8%、構外下請42.5%まで、半分以上に落ち込み、その中でも構外下請への影響が顕著である。

(4) さらに県の下請企業経営状況調査(124社対象)から、下請企業の規模別、受注先別の動向をみてみよう。

全体として売上高は、49~53年の間、15%減であり、地域別では県南21%減、県北1%減で、県南の受注回復は進んでいない。規模別では県南地区の場合、大企業(101人以上)24%減、中企業(51~100人)13%減、小企業(50人以下)5%減である。また県北地区の場合、上の分類で、大企業4%減、中企業11%減、小企業23%増で、規模別に影響度のちがいがみられる。

また売上高に占める最大取引企業のウェイトという形で、「造船関連」と「その他関連」とを区別すると、県南地区では「造船関連」57%減、(規模別では、大企業60%減、中企業49%減、小

企業46%減)であるのに対して、県北地区では「造船関連」40%減(大企業48%減, 中企業42%減, 小企業15%減)であり、造船関連はいずれの地区でも、大幅な受注減に悩んでいる。

その反面、造船関係の仕事量不足を補充するため、造船関連から「その他関連」に受注先を多角化した下請企業の場合、県南地区で16%増(大企業9%増, 中企業93%増, 小企業7%増)、県北地区で23%増(大企業23%増, 中企業5%増, 小企業49%増)である。これらの点からみると、脱造船や陸上部門への転換が全体の落ち込みを補充する大きな力になっているといえる。

(※ これら下請企業の受注内容としては、造船関連の影響が大きく、全体で三菱重工関係57%減, 佐世保重工関係39%減, 大島造船関係(本格操業は50年であり、それに比較すると)52%減という状況である。

このため、49年当時売上の55%を占めていた造船関連の比重はその後大幅に低下し、これに代って造船以外の他の部門への依存が78%に高まり、受注構造の多角化が進んでいる。

その他の部門への依存の比率を49年、53年につき、地域別、規模別にみると、県南地区では53%から72%へ(大企業54%→75%, 中企業37%→61%, 小企業70%→78%), 県北地区では58%から72%へ(大企業59%→75%, 中企業61%→72%, 小企業51%→62%)変化しており、地域のいかなを問わず、大・中規模企業を中心に、古い造船依存の構造はくずれ、他の産業の景気回復への対応がみられる。

以上述べてきたように、長崎県では専用造船施設が集中し、大型タンカーブームを頼りにしてきたため、過去の造船不況の痛手は大きく、その後

遺症から離脱することはまだ困難な状況にあるが、全国的には次のような変化が現われており、新たな環境変化への対応が当面の課題になりつつある。

1. 新造船受注

53年度の輸出船・国内船のトータルは、約300万総トン強で、ピーク時の48年度と比較すれば10分の1以下に縮少している。しかしそれが54年上期(4~9月期)に入ると、新造船受注量は160隻、336万総トンとなり、前年同期比2.3倍の増加がみられる。(なおこうした増加にもかかわらず、この半期受注量の水準は過去最高の48年下期と比較すると、約6分の1に止まる。)

2. 国内船・輸出船

新造船受注のうち、国内船は49年度以降も輸出船以上に落ち込んでいたが、政府の利子補給制度の復活に伴ない、過剰船員対策を兼ねた老朽船の代替建造が進み、52年度、53年度の受注はほぼ安定するにいたっている。54年度上期の受注量は68隻、133万総トン、契約船価は1,636億円である。

また輸出船は53年上期約90万総トンに減少し、前年同期の半分であったが、下期に入って為替相場も安定し、小型タンカーを中心に急速な回復がみられる。最近では8万トン級タンカーからバルクキャリアへ主役交代が進んでいるが、依然減少の気配はみられず、54年上期の受注量は92隻、202万総トン、契約船価は3,150億円に達している。

しかし受注納期別では、隻数ベースで1年以内の短納期船が約90%を占め、さらに輸出契約では現金契約比率の増加、円建契約比率の激減など、厳しい環境がみられる。なお昨年に入って、円高から円安に逆転し、ようやく円建契約が増加して

いる。

また船種別では、石油消費国の輸入先分散政策や北海・メキシコ・中国原油等の増産による輸送近距離化から中小タンカーが増加し、国際的的安全基準の強化に伴う老朽船代替も促進されている。

特に注目されるのは、発注者の国別構成の変化で、従来の北欧、ギリシア系船主に代って、香港系船主の発注および発展途上国海運の発注が増加している。香港系船主の発注は53年度22.7%、54年上期44.7%で、いまや輸出船市場での最大の顧客に成長している。

この変化の原因は資金的に余裕のある香港系船主が、船台のあいているわが国の中手造船所に、大手に比し2割安のバルクキャリア等を発注し、割安チャーター料で欧米有力海運と長期用船契約を結ぶという活動を展開し始めたためである。

なお新造船ではないが、不況カルテルの対象外である改造船受注も急増している。改造船で多いのは、原油高に対応し、大型タンカー等の蒸気タービンエンジンを、燃費のよいディーゼルエンジンに取り替える主機換装工事で、取替えに20数億円がかかり、燃料消費は3分の2に節約されると云われている。

また56年6月から、政府間海事協議機構（IMCO）の決定により設置が義務付けられるタンカー爆発防止工事、海洋汚染防止のための原油洗浄装置取付工事等の受注も始まっており、それは1隻当たり数億円、日本船籍のタンカーだけで、対象は10万トン以上147隻にのぼり、外国分を含めると相当の受注が見込まれている。

3. 減量経営の進展

当面の急速な受注回復の原因は、原油値上げで、資材価格が上昇するため、船価高騰をおそれ

た船主が繰り上げ発注をしているためであるが、受注内容としては、石油情勢の不透明さや、消費国の省エネムードの影響を受け、中小型タンカーやバルクキャリアへの志向性が顕著になっている。またそうした受注回復の中で、53年10月の海造審答申以後実施された造船設備の削減及び不況カルテルの結成が予想外に進展し、船主の船台確保にあせりがみられ、船価も次の商談では新しい建値を出すという段階的値上げの方向にある。

海造審答申によると、一昨年5月時点の建造能力（5千総トン以上の建造能力のある船台もしくは建造ドックをもつ61社）の平均35%削減が勧告され、その結果、大手7社は54船台中25基を休廃止し、27工場中7工場を新造船から徹退、55年以降建造能力を現在の60%に縮小する。またその他中小企業でも、グループ毎の能力削減の方式で、中手上位17社30%、中小下位16社27%、その他21社15%が予定されている。

さらに、従来の政府の操短勧告方式に代って、業界の自主規制としての不況カルテルが一昨年8月結成され、56年4月まで主要造船所の操業率は39%に抑えられている。ただこの操業規制は結成当時、需要の先行き不透明と船価が「水面下」であったため、造船各社は過当競争の自粛に賛成していたが、すでに56年3月末までの期限内商談がほぼ決まると、その後の受注につき期限延長をするか、どうか問題となっている。

さて、こうした設備削減、操業短縮に対応して雇用調整も進展しており、造船工業会加盟23社の造船部門従業員の推移をみると、ピーク時の49年10月の16万3千人から、53年10月に約10万人に減少し、社内従業員だけでもその間約3万4千人の減員がみられる。

54年3月末現在、大手6社の減員率はピーク時に比較し、三菱重工19.7%、石川島26.9%、川崎重工17.7%、三井造船25.7%、日立造船29.3%、住友重機53.8%という状況であり、三菱重工を除いて、ほぼ人減しは終了したと判断されており、53年1年間の人員削減だけで年間9百億円強の人員費負担が軽減されたとみられている。

4. 陸上部門の兼業化

造船各社の陸上部門という、石油精製、原子力発電などの大型プラント製造から、エンジン、建設機械など量産型各種機械に及んでいるが、収益性の視点から期待されるのは電力を中心とするエネルギー関連プラントと防衛関連製品である。

大手各社の陸上部門依存度を54年3月期決算からみると、三菱重工85%、石川島82%、川崎重工77%、三井造船66%、日立造船50%、住友重機84%であり、造船部門から総合重機への転進が著しい。とくに三菱重工、石川島の場合、エネルギー関連プラントや防衛関連製品に強味があり、それらが大きな収益源となって造船部門の後退を補充している。

(注) 1.

本年2月15日の日本経済新聞によると、特定不況産業安定臨時措置法に基づき5千総トン以上の船台、ドックの設備削減(3月末の期限)はほぼ出そろっており、削減率は平均35%、九州・山口では16社が対象である。そのうち、三菱重工、日立造船、名村造船、日杵鉄工は単独実施であるが、船台・ドックの基数単位で削減されるため、船台、ドックが1基しかない造船所では廃業するか、他の造船所とグループをつくって削減率を達成する。

その結果、グループ化によって削減(計画を含む)を進めるものとして、福岡造船—南日本造船—新山本造船、笠戸船渠—宇部船渠、鹿児島どっく鉄工—常石造船など7社、佐世保重工—来島どっくなど5社、林兼造船—大島造船—大阪造船等、5つの集団がある。しかし旭

洋造船鉄工、東和造船、中村造船、本田造船の4社は、グループ化の相手先がなく、結局設備能力を削減率に見合うよう縮小(呼称変更)する意向である。

(注) 2.

造船設備の買い上げを進めている特定船舶製造業安全事業協会の本年3月までの買い上げ対象は9社、船舶建造能力48万9千修正総トン、買上額約368億円である。この規模は当初予想の110万修正総トンに比較し、かなり少ない。しかしこの差の分は造船会社が自力処分するもので、全体として35%削減の目標は予定通り達成される見通しである。

また来年3月末で期限切れとなる不況カルテルは1年延長がほぼ決まっている。ただそのさい対象社数は、設備削減で1万総トン以上船舶を建造しなくなるところがあるため、現行カルテルより4社少ない35社になる。

さらに操業度規制は、各社の要望があって30%緩和され、業界平均でピーク時比50%前後になる。このため設備削減後の残存設備に対して約78%操業になり、不況業種操業としてはかなり高めの操業となる。

(3)

造船各社は52年度下期以降、極端な受注不振に苦しみ、仕事量減少に伴う厳しい雇用調整を進展させる過程で、企業収支は大幅な減収減益の局面に入った。

大手7社(その中には三菱重工、佐世保重工が含まれる)の収支からみると、売上経常利益率は49年5.0%、50年3.5%、51年4.7%、52年3.0%、53年上期マイナス0.1%で、収益減少傾向が顕著である。とくに53年上期、予想を上回って大幅な減益が生まれた理由としては次の点が指摘される。

(イ) 仕事量確保のため、競争が激化し、無理して受注した赤字船の竣工が始まったこと。

(ロ) 円高を理由にこれまで海外船主の値引き要請が高まり、それに応じてきたこと。

(ハ) 雇用調整の遅れからくる人件費負担の圧迫並びに資材などの値上り分が当初の契約船価に織

長崎県の地域浮揚策をめぐって

り込まれていないため、あとで赤字受注の原因になったこと。

(二) 造船の下支えと期待される陸上部門の展開が、これまで設備投資の停滞や公共事業の財源不足から制約され、またプラント類の供給でも各社間の競争激化がみられたこと。

これらの要因が現在にズレ込んでくる限り、採算性の回復はなお容易ではないが、すでに述べたように、わが国全体の景気が回復基調に転換し、53年10月まで続いた円高傾向も円安に転じてくると、自動車など一部商品だけでなく、かなり広汎な輸出の増勢がみられ、船舶輸出も急増しつつあり、54年下期以降の企業収支は、漸次造船部門の赤字幅縮小から、黒字に転換する可能性が生まれ始めている。

ただ企業規模別では、大手企業の場合、造船不況を見越し、早くから陸上部門への傾斜を強め、また設備の休止で身軽になったこともあって、事業内容の再編・拡充が急速に進んでいる。例えば、三菱重工の陸上機械部門は本社ベースで、52年3月期に比較し、生産高指数は28%増であり、その比重も売上高の85%を占める。このため、昨年3月期の経常収益は前期6億円に対して100億円強に増加し、今後さらに造船部門の採算性回復が加わると、収益改善テンポは早まるとみられる。またそうした中で、最近発表された長崎造船所の受注、生産、雇用状況は次のようである。

1. 54年上期の生産実績は、造船236億円、機械852億円、計1,088億円であり、下期を合せた54年度生産見込みは、造船611億円(前年比6.4%増)、機械1,768億円(同32.6%増)、計2,379億円(同24.8%増)である。

54年上期の操業度は造船32、機械64、同下期の

見込は造船40、機械78になる。

2. 54年12月1日現在の従業員は10,823人(うち修理部門981人、造船部門5,605人、機械部門4,237人)で、適正規模の9,800人に比較し、なお約千人程度多い。

3. 12月17日現在の新造船受注残高は、14隻、90万2千重量トンで、56年度半ばぐらいまでの操業見通しがある。船種別内訳はタンカー5隻、バルクキャリア、コンテナ船等4隻、プロダクトキャリア1隻で、国内外別では国内船4隻、輸出船10隻である。

4. 54年中の進水見込み量は10隻、45万4千重量トンで、前年実績より隻数で3隻下回るが、トン数では8%上回る。

こうした大手造船に対して中手以下の企業では、合理化効果の浸透から収益改善の見込みが高まっているものの、なお造船専業の色彩は強く、他産業の景気回復に伴う直接的恩恵は弱い。また新規受注のための競争が激しく、各社間の受注力格差が解明になりつつあるほか、資金ネックや労働力調達難も考えられる。

したがって、造船業全体の当面の課題としては、低成長への軌道修正を枠組みとしながら、造船需要の波動性に対して柔軟、かつ伸縮的な経営体質を創造することが強く求められてくる。ことに最近の造船業は、造船専業から総合重機への転進が通常の形態になっており、ある程度多角経営で造船部門の雇用調整を行ないうる体制に成長している。この点は中手以下の企業でも例外でなく、グループ化を通じて導入しうる状況にあり、かかる業態変化を前提とすれば、造船設備の削減、休止も事業内容の再編成のテコとなりうるものと考えられる。

ただ最後に注目せねばならないのは、そのような企業維持のための体制転換は概ね防衛的なもので、『特定不況地域』と呼ばれている企業城下町の地域経済にプラスの効果を与えるまでにいたっていない。

例えば、受注の急増にもかかわらず、減量化した本工過小体制を是正する企業はまれで、本体を身軽にし、下請けで対応するケースが多く、さらに下請け強化も、常雇いに近い部分の増加で、外注部門の内業化が進行している。また陸上部門への展開といつても、大型船と異なり、外注ウェイトは低く、高度な技術を要するため、地元関連業者への波及効果は小さい。

中小企業庁の特定不況地域施行1周年を迎えての調査によると、全国32地域の特定中小企業の出荷額は54年1～9月期の合計1兆7千98億円に止まり、前年同期比の3.8%減となっている。また従業員数も9月末現在11万1千人で、前年同期に比べ1万五千人(11.9%)減少し、相変らずの減量が続いている。さらに7～9月平均の常用求職倍率も2.61倍で、全国平均の1.42倍を大きく上回っている。造船関連の特定不況地域として、典型的な佐世保市の場合、造船不況の底離れを反映して、職安の求人倍率は54年1月の0.4から、3月0.52、9月0.76、12月0.71と、深刻度は半減してきたが、なお造船関連の賃金の低さ、将来性に対する不安、さらに労使対立の激化による下請の苦境等々から、「造船離れ」の傾向が定着し、実際の就職率は低く、求人倍率の推移をもって、もはや地域経済の景気バロメーターとして利用できない状況にある。

こうした実態をふまえてみると、設備削減下でもなお、県内には新鋭造船所が多く、ほとんどが

無傷なまま残るので、全国に占めるウェイトこそ高まるであろうが、当面それを基幹とする地域経済の再浮揚は困難であり、中小企業の事業転換を促進するための、新しい地域浮揚策を積極的に模索する必要がある。

(注)

最近の県下造船下請の経営動向を、諫早貝津団地(県金属工業協組)を事例とすると、次のようである。

同協組は38年5月に発足し、最盛期49年には16社、従業員1,450人であった。しかし受注の75～80%を三菱に依存し、その工程の一部に組み込まれていたため、造船不況の影響を受け、53年4月2社が廃業したほか、従業員も現在810人前後に減少している。

だが最近三菱の受注量も、その75%が陸上部門で、それが大幅に増加し、生産高は月5億円(ピーク時49年月6億円)まで回復している。この受注増加の結果、3年前から続けてきた週休2日制は、昨年12月から隔週2日制に切り換えられ、1カ月稼働日も21日から24日に増加、残業も定着して、この4月には全社50人程度の新規採用が予定されている。ただ経営的には完全に回復したわけではなく、受注価格の安さ、設備老朽化によるコスト高等から当分苦しいとみられている。(朝日新聞 2月27日号)

II. 高齢化社会と地域定住構想

(1)

九州経済同友会の第28回大会が『定住構想の課題』をテーマに、54年10月28日熊本市で開かれている。九同友はこれより先、51年度に『地方都市時代の開幕と九州』(鹿児島)、52年度に『地方都市時代と自治体、企業、市民』(宮崎)、53年度に『産業構造の新しい展開を求めて』(長崎)と、新しい地域づくりへの論議を深めている。

また今回はとくに、三全総の定住構想に基づき、全国40のモデル定住圏(1圏域当り人口は平均25万人、面積は1,470平方キロ、約15市町村か

長崎県の地域浮揚策をめぐって

ら構成)が確定し、九州地区では長崎県内の佐世保をはじめ、久留米、唐津、球磨、日田・玖、都城北諸県、川北薩串木野等が含まれ、本年度からいよいよ構想の実働段階に入る。それだけにテーマの設定がタイムリーであったし、内容の論議が注目されてきた。

元来、定住構想なるものは、第1に歴史的、伝統的文化に根ざし、自然環境、生活環境、生産環境の調和のとれた人間居住の総合的環境の形成を図り、第2に、地方を振興し、過密過疎に対処しながら新しく生活圏を確立することを目標としている。

だが、九同友の提言は、このような総合的居住環境の形成を経済的側面からアプローチし、魅力ある定住確保の前提として就業の場や所得確保の必要性を力説したこと、またその必要に応ずる地域経済の振興策として、九州の地の利を活かした産業構造の転換との結合を進めているなどが、この提言の大きな特徴といえよう。

具体的には、今後10～15年間に予想される人口増加は九州全体で約182万人で、その受け皿として40年代のペース以上の就業の場の創出が求められる。そのさい考えられるのはエネルギー基盤の安定化、工業部門の拡充・高度化、余暇関連産業の積極的振興であり、長崎県は地域別開発方向の素描として、北西臨海地域に属し、その地域的特性から多彩な自然を活かした余暇産業の振興並びにエネルギー基地づくり、造船など在来の基幹産業の高度化・多様化等がポイントとされている。

これまで定住構想に関する論議はまだ構想を作りあげる仕組みの段階に止まり、就業の機会や財源の確保など、実現の具体的裏付けを欠いていただけに、以上の提言は地元経済界のそれに対する

対応を示し、一応地についたものと評価することができる。

しかし地域産業の振興策は従来叫ばれてきたものの総括であり、とくに基幹産業の構造不況で、第一節に述べたような困難がみられる長崎県では雇用吸収力の低下から、振興策の実現には幾多の問題がある。当面、定住構想による地域開発を推進する立場からみると、次ぎの三つの大きな問題がある。

第一に石油情勢の急変による将来の不確実性の増大がある。東京サミットの合意で、先進工業諸国は石油節約の省エネルギー政策に転進しており、各国石油輸入目標を設定し始めている。このため、三全総策定当時予想された石油精製プラントを中心とする大規模工業基地の建設は根本から見直され、石油備蓄や電源開発などのエネルギー基地づくりにも影響がみられる。

第2に過疎地域における人口高齢化の急速な進行があげられる。50年国調で、全国都道府県のうち、16県が65才以上老人人口比率が10%を超えているが、その中に鹿児島、大分、熊本、佐賀、山口の5県が含まれる。長崎県は9.5%である。

また例えば、鹿児島県内をみると、96市町村のうち、76市町村が12%を超え、4町村が20%を突破しており、総じて九州地区の場合、人口高齢化のペースが全国平均を上回り、地域の魅力を著しく低める結果を招いている。

第3に問題になるのは、産業構造転換の形態である。工業部門はおおむね成熟段階に達し、発展途上国の追い上げや原油価格値上げの影響で、基本的に減量経営を強いられており、地方への進出のエネルギーを鈍化している。その反面、サービス業など、第三次産業の急速な発展があり、ナシ

ョナル・チェーンの形成から、全国的支配網を強めている。

ただそれも、大都市や地方中核都市に集中し、それ以外の過疎地域では依然若年層の流出が続き、漸次新しい産業展開のない取り残された地域が増加しつつある。

第二節では、これらの問題のうち、人口高齢化の地域経済への影響を取り上げ、それが地域の将来といかに結びつくかに言及しながら、県内における定住構想樹立の困難性にふれたいと思う。

(2)

長崎県の人口は大正9年の第1回国調のさい約113万人で、その後戦時下の15~20年若干減少した時期を除いて、おおむね毎回の国調で順調な人口増加を記録してきた。

しかし30年代後半以降の高度成長期、大幅な人口流出が始まると、35年の176万人をピークに、40年164万人、45年157万人へと減少、50年国調でようやく横ばいから、回復に転換するきざしがみられる。ただこの間の人口構成を比較してみると、次ぎのような歪みが生まれはじめている。

(イ) 人口の大変動は少しづつ落ち着きを取り戻しているが、なお若年層の県外流出が継続している。このため、人口が横ばいから回復に転じたのも、原因は県外からの流入急増ではなく、むしろ年間約12,000人の自然増に基ずく側面があり、回復過程もそれに対応して穏和なものになっている。

(ロ) 現在の県内人口分布は都市部61.6%、郡部38.4%である。45~50年の人口推移によると、都市部の3.8%増に対して、郡部は逆に5.3%減であり、都市と農村の間に人口推移の不均等がある

ほか、小規模ではあるが、県内で郡部から都市への人口移動がみられる。

また県下79市町村のうち、45年対比で人口増加がみられるのは5市14町で、なかでも増加率が高いのは長与町、時津町、大島町、香焼町、琴海町、諫早市等である。また増加数の多いのは長崎市であり、結局当面の人口増加は県都を中心とする長崎都市圏の、それもその一部に止まる。

これに反し、人口減少地域は面積として、はるかに広汎であり、減少率の高い順にみると、伊王島町、高島町、福島町、奈良尾町、宇久町、小値賀町、大島村など、離島地域での過疎化の進展が著しく、かつて炭鉱閉山の影響で人口が大幅に減少した旧産炭地域は人口流出が底をつき、横ばい状態にある。

(ハ) 地域の魅力低下と関連して注目されるのは、年齢構成の変化である。

わが国の人口に占める65才以上の老人人口の割合は、30年の5%から漸次上昇し、50年8%、60年11%、75年14%、95年19%に達するとみられる。この75年の水準は現在の西欧先進国のそれとほぼ同じであり、わが国もあと20年以内に追いつくばかりでなく、将来はそれを上回って、高齢化が徹底して行なわれるものと考えられる。

長崎県の老人人口割合は、30年5.2%、35年5.8%、40年7.0%、45年8.2%、50年9.5%と全国平均を上回り、60年水準を先取りする勢いにある。老人数をみても、30年代わづか9万人であったものが、40年11万5千人、50年14万9千人と、20年間に約1.6倍に増加している。

さて、本稿の最初に指摘したように、これらの人口動態のうち、(ハ)の人口高齢化と定住構想の関連を問題にするとすれば、次のような諸側面を考

慮すべきではないかと考えられる。

第一に老人人口比率が全国平均を上回り、老人の増加が高いといっても、それだけで直ちに地域の老人問題への関心、老人対策への配慮が高いといえない。

住民意識や価値観の変遷は世代の交替と深い結びつきがある。例えば昭和20年代を境として、それ以後を「戦後派」世代と呼べば、この世代の県人口に占める割合は30年代26.4%、40年代41.7%、50年代48.7%と、いまや過半数に達しつつある。今後20年、30年たつと、戦後ベビーブーム期に生まれた大量の新世代が実際に中高年層に成長し、老人に参加してくる。この時期になれば老人問題に対する本格的価値観の改革が当然予想される。

第二に人口高齢化と地域経済の関連で重要なのは、従属人口負担の増大である。

いま人口を三区分し、年少人口（0～14才）、生産年齢人口（15～64才）、老人人口（65才以上）とする。このうち年少人口と老人人口との合計が「従属人口」であり、それと生産年齢人口と対比したものが従属人口指数である。

本県の従属人口指数は、30年72.6、40年64.2、45年56.6、50年54.2と、この20年間に16.4ポイント低下し、減少傾向にある。しかしこの傾向をもって単純に経済的負担の軽減が進んでいると結論することはできない。

なぜならば従属人口を年少人口、老人人口に分け、各々生産年齢人口と対比した指数を計算してみると、30～50年の間、年少人口指数は23ポイントと急激に減少しているのに、老人人口指数は全く減少せず、むしろ4.5ポイント増加している。従属人口に占める老人人口割合をみても、30年の

12.3%が50年には26.9%へと倍増している。

換言すれば、生産年齢人口の立場にたつと、負担が減少したのは若年層流出の結果であり、実際はその若年層流出で後継者が喪われつつある過疎化社会の中で、漸次老人人口の増加を迎えつつある。このような負担の性格の変化は特別な意味をもっており、経済的負担はむしろ重圧化の方向にあるといえよう。

第三にこれまで65才以上を一括して老人人口とみてきたが、これをさらに5才間隔に分け、それぞれの年齢層の増加率を比較すると、現在の老人問題の性格が明らかになる。

この区分によると、30～50年の老人人口の全体的増加率は1.6倍であるが、その内訳は85才以上1.9倍、80～84才1.8倍、75～79才1.7倍、70～74才1.6倍、65～69才1.5倍であり、75才以上の、いわゆる「後期老人人口」になるほど、増加率が高いことが分かる。これは平均寿命の延長と関連するが、その反面この年齢層の老人には病气、老齢などから就労できない場合が多く、また健康状態がすぐれないものや、配偶者と死別して孤独な境遇にあるひとが多い。50年国調でこの75才以上の人口は老人の34%を占め、年々増加する傾向にあることを考えると、年金保障や一人暮らし老人の対策等の充実が必要である。

第四に、後期老人人口の問題と並行して、現在注目を集めているものに地域産業を担い現に社会活動をしている生産年齢人口内部の高齢化の問題がある。

県人口に占める生産年齢人口の割合は、30年57.8%、40年60.8%、50年64.8%と若干増加しているが、今後も大きな変化はないものと考えられる。しかし生産年齢人口内部の構造には問題があ

り、この点を明らかにするため15～29才を若年、30～39才を中堅、40～54才を壮年、55～64才を老年と四区分し、それらの動向をみてみよう。

30～50年の推移で、若年は28.5%減、中堅は4.6%減、壮年は1.3倍、老年は1.2倍であり、ここでも年齢層の高いものが増加し、若年、中堅の占める比重は急速に低下しつつある。労働力の高齢化は作業能率を低下させるという意見もあるが、それは労務管理や生産組織の改善である程度相殺できる。しかし、高齢化すると、若年時のような産業間・企業間移動は減退し、生産性格差の調整がスムーズに進行しないばかりでなく、肉体労働を基礎とする分野、例えば建設労働のようなものは若年労働の枯渇によって、これら業種の経営が困難になると予想される。

また地方労働市場では、構造不況が慢性化しているおりから、中高年労働力の供給が増大すると、若年層との競合ばかりでなく、65～75才の「前期老人人口」の求職活動とも競合するので、地域雇用問題が深刻なものになるであろう。

第五に、こうした人口高齢化傾向は地域別にみると、強い地域と弱い地域があり、各生活圏での定住構想にちがいが見出される。

65才以上の老人人口比率は県平均9.5%に対して、都市部8.4%、郡部11.2%であり、定住構想の対象が都市から農村部に拡大されると、この年齢構成の偏りの壁にぶつからざるをえない。市町村別では、都市の中でも、松浦市、平戸市、福江市、島原市などが郡部並みになっており、郡部では西彼杵10.0%、北高11.8%、壱岐12.4%、対馬9%といった状況で、老人人口比率12%以上をかりに「高齢化地域」とすれば2市32町村に及んでいる。

なおそのうち、11の町村が離島地域であるが、その他は県本土部であり、とくに島原半島や県北部に集中する傾向がみられる。

また生産年齢人口に占める40～64才の中高齢層の比重をみると、県平均の46%に対して、都市部は43%、郡部は48%である。市町村別にみると、すでにこの比重が60%、70%に達する地域もあるが、いま50%以上を労働力の「中高齢化地域」とすれば、2市28町村で、ほぼ前記の老齢化地域と重複する形で広がっている。

若年層が都市に集まり、中高年層が地方に残留する傾向は、全国と同じパターンであり、その理由は人口が高齢化するほど、移動性が低まること、若者のふるさと志向も若干あるが、まだ人口分布の偏りを修正するほど強力ではないことなどによる。

なお当面モデル定住圏に指定された佐世保生活圏をみると、65才以上の老人人口比率は総人口の9.9%であり、それに生産年齢人口中の中高年層を加えると、39.7%である。また実質的に佐世保を中心とする都市圏に組み入れられている隣接の平戸生活圏の、その比率は42.3%、松浦生産圏は51.8%で、都市圏外縁部になると、人口高齢化度はきわめて高くなっている。

(3)

人口の高齢化自体は長崎県のみの特徴でなく、全国的趨勢であり、全国47都道府県のなかでのその特殊性を要約すると、次のようである。

第1に30年代後半から40年代にかけて、人口減少県は過半数をこえていたが、その後画期的な逆転現象が起り、45～50年の人口増加県は42に達し、50～53年にはとうとう人口減少県が見当たら

なくなっている。

ただこのようなUターン現象が完全に定着したといっても、それは雇用機会の確保が可能な首都圏、近畿圏の通勤地域および地方中核都市に止まり、長崎県の場合、その逆転波及が遅れ、全般的には離島、産炭地が多い関係で、人口増加は停滞的である。

ちなみに過疎地域対策法の、いわゆる「過疎市町村」をみると、市町村数で45年33.8%、50年50.6%、過疎人口比率で45年20.8%、50年21.1%である。

第2に人口停滞の原因を、自然増減と社会増減に分けて観察すると、長崎県はいずれも、減少県のグループに入る。

自然増減では、25～30年9.8%増と、全国平均を上回っていたが、45～50年5.4%増まで低下し、年齢構成の高齢化による人口再生産力の衰弱がみられる。また人口停滞の主な原因である社会増減では、減少幅が35～40年の12%から、45～50年4.5%へと、三分の一に縮小しているものの、全国的に社会増加県が20を数える環境の中で、なお若年層の流出が継続し、最近の減少幅は九州地区でトップにある。この点は新卒者の県外就職率が54.2%であるのに対して、県外からの就職率がわずか3.1%にすぎないことから推察される。

第3に老人人口比率は、さきに指摘したように、全国平均を上回り、10%以上の高齢者グループ(17)に組み入れられつつある。

また年齢構成の偏りで注目されるのは、上記の社会移動の長期継続による若年層の減少で、19～29才層は全国の25%に対して23%、20～24才層になると全国の8.1%に対して7.2%に低下しており、とりわけ高等教育機関在籍者数の少なさが目

立っている。この偏りを是正するためには、雇用機会の確保のほか、高等教育機関の充実など、生活環境の整備が必要である。

第4に、全国的に人口の地方分散がみられる反面、就業人口の増加県は45～50年18府県にとどまり、九州地区では福岡・沖縄の2県のみという淋しい状況にある。

長崎県の場合、人口基調そのものは減少から増加に転じたが、雇用と生活は今回の構造不況の直撃をまともに受け、アンバランスが生じており、従来の地域間格差の縮小傾向も逆転している。

人口の高齢化は、県内では主に都市周辺の過疎地域で顕著にみられる現象であるが、このようなアンバランスが継続すると、次第に高齢層は労働市場から敬遠され、失業の「たまり場」ができるだけでなく、労働供給の阻害、消費行動の消極化が生れ、地方都市の存立基盤を荒廃させる危険がある。

したがって、このような高齢化に伴う地域経済の衰退を防止するためには、不況に強い地場産業の振興を図り、中高齢者の就労機会の確保と所得保障の拡大を計画する必要がある、それを今後の地域定住構想の核に盛り込まねばならない。

現在の中高年齢層の新規就労機会としては、パートが多く、「単純労働のニューフェース」と重宝がられる程度で、予想以上に県内の高齢者雇用は遅れている。県職業安定課がまとめた調査によると次ぎのようである。

この調査は県内に本社をもつ従業員100人以上の民間会社277社を対象に行なわれている。その全社の常用労働者数は62,598人で、そのうち55才以上の高齢者は3,865人、全体の6.2%にすぎない。一昨年と同じ調査結果の5.8%と比較すると、

それでも0.4ポイント上昇している。また法定雇用率（中高年齢者雇用促進特別措置法の基準0.6%）の未達成企業の割合も、一昨年57.2%から53.1%に若干減少している。

企業規模別では、従業員299人までの企業（240社）の雇用率は7.8%で、一応成績は良好であるが、499人までの企業（21社）では3.9%、999人までの企業（11社）と1,000人以上の企業（5社）ではともに3.2%で、大企業になるほど法定雇用率を達成していないという結果がでてくる。

業種別では、農林水産、建設がともに雇用率15%以上であるのに対して、卸・小売、金融保険・不動産、運輸通信、電気ガス水道がいずれも4%前後であり、高齢者雇用への対応において規模別、業種別の格差が目立っている。

中高年齢者の雇用については、給付金制度が54年6月から実施され、職安紹介で45～54才の人の雇用に対して1年間、55～64才の人の雇用に対して1年6ヶ月間、支払賃金の6～8割の助成措置がある。54年9月の月間有効求職者数は45才以上8,174人であり、うち55才以上は5,085人、62%を占め、県内労働市場が漸次中高齢化しつつあるおりから、県は企業に対して高齢者雇用の促進を呼びかけている。

ところで、民間企業側の対応としては、すでに社内で中高年問題が起こっている企業もあり、人事の停滞・ポストの不足、賃金・退職金負担の増大のほか、生産効率・モラルの低下が訴えられ、とりわけ従業員の定年延長が論議される中で、賃金・退職金体系の見直しの検討が必要であると云われている。

このため、地域的には、週休2日制や労働時間の短縮、第一次・第三次産業への雇用移動が必要

であり、同時にそれを補完する福祉関係など、公共部門の雇用拡大が望まれている。ただそれにしても、高齢者雇用はUターンする地方志向の若者との競合や、活力低下の悩みがあり、基本的には定住構想を軸に老若共存共栄の地域作りを模索することが緊急の課題となっている。

53年末現在の通産省工場適地調査によると、九州地区の工場適地は261団地、8,575万㎡で、県別では福岡県68、長崎県・鹿児島県各41、宮崎県37、佐賀県36である。またこれを内陸、臨海別にみると、内陸は適地数219、適地面積4,891万㎡、臨海は42団地、47,368万㎡で、内陸団地数は圧倒的に多いが、1団地当りの面積では臨海は内陸の4倍程度になっている。

重要なのは企業進出状況であるが、内定率は内陸部15.3%、臨海部26.5%で、全体的には1,719万㎡、わずか20%にすぎない。

ただ九州地区への企業進出状況を歴史的にみると、48年をピークに、ここ数年低迷を続けていたものが、52年、53年を底にやや上向き始めてきたと云われている。

すなわち、進出件数並びに敷地面積をみると、48年628件、774ha、49年308件、694ha、50年225件、355ha、52年151件、164ha、53年187件、160ha、54年上期88件、76haであり、昨年はIC（集積回路）など、エレクトロ産業の進出が目立っている。

九州への企業進出の特徴としては、従来地域振興整備公団による旧産炭地跡地への誘致政策を反映して福岡県への集中傾向がみられた。54年上期の県別件数でもやはり福岡県が全体の37.5%を占め、トップではあるが、その伸びは漸次鎮静化し、これに代って南部九州への進出が焦点となっ

長崎県の地域浮揚策をめぐって

ている。

この点はこれまで輸送費の負担増から敬遠されていた遠隔地域が、域内交通ネットワークの整備に伴い土地、労働力、水などの資源の豊かさが見直され始めたことを物語る。そこで今後の定住構想としては、国全体の構造不況業種から内需主体の業種への、産業構造の大転換に伴う地方への企業分散に対応して、できるだけ未利用な工業団地の活用を図る必要がある。

またこれまで造船不況の厳しい影響下にあつた県内の佐世保市でも、繊維工業の新製品受注によるフル操業や、新造船・修繕船の業積回復、陸上部門への進出等から月間有効求人数は少しずつ増加している。だが実際の就職率は「造船離れ」もあって依然低調であり、それを克服する手段としては地域構造の転換が必要である。

そのための具体的方向としては、上述の未利用工業団地の活用を通じての若者の定住確保のほか、中高年層向けの適職開発、能力再開発教育を実施し、これまでの技術と経験を活かした専門的企業集団を育成すべきである。

かかる地域におけるソフトな経営資源（情報の収集分析、新技術、新製品開発、マーケティング能力など）の集積なしには、構造不況業種の「企業城下町」的性格からの脱皮は困難であろうと思われる。

(注) 1.

長崎県内でモデル定住圏に指定された「佐世保」の対象地域は、佐世保市及び周辺13町で、50年国調の面積は756平方キロ、人口は36万3千人である。

この圏域内は、造船不況の影響から、「企業城下町」的地域構造の転換が求められているほか、背後地に多くの離島、産炭地など、過疎地域をもつ、全国でもユニークな地域である。

このため、長崎県においても、地域定住構想の柱とし

て、(1)就労場の確保、(2)医療体制の整備、(3)交通サービスの充実が取り上げられ、特別プロジェクトとしては、資源エネルギー関連企業の導入を中心とする新規企業誘致、伝統産業、観光産業、農林水産業の振興並びに交通体系、水資源、下水道、住宅等、関連機能の整備など、雇用開発が重要な課題として検討されている。

ただ、地域社会の高齢化を考慮すると、新規企業誘致に偏よらないで、地域に根ざした産業育成のほうが確実であり、広島・福岡・宮城・青森等各県自治体でも、「ふるさと産業の再生」という形で、地場産業の果す役割を見直し、未利用資源の活用を含めて中・長期の総合的振興策を打ち出しつつあり、定住圏構想の具体化を機会に、そうした動きが活発化することが期待される。

(注) 2.

全国の中高年雇用動向を知る資料としては、労働省が年1回、10月時点で実施する年令別職業紹介状況調査がある。それによると、石油危機以後の長期不況で中高年層の就職難はとりわけ深刻化し、54年当初景気回復がみられても、依然厳しい情勢が続いていた。しかし54年10月時点での調査では、45才以上の有効求職者数は前年同月比5.2%減少する一方、求人数は45.2%増加し、その結果45才以上の就職件数も24.0%増加、有効求人倍率は0.33倍に回復している。この有効求人倍率は25～44才の1.03倍に比べればまだ格差があるが、49年10月の0.46倍に近づいている。

ちなみに45才以上の有効求人倍率は、48年1.07、49年0.46、50年0.20、51年0.23、52年0.19、53年0.21、54年0.33である。

Ⅲ. 地域の国際化——空港整備の課題

(1)

「地方の時代」と「国際化」とは、あい矛盾すると云われている。たしかに高度成長期、わが国経済は急速に中進国から、経済大国に移行し、それが「国際化」を必然化した。

例えば、東京オリンピック、大阪博、沖縄海洋博等はのための舞台作りであり、大国意識による国際協力の推進が、対外的には海外投資の増

加、対内的には国際化という視点での競争力の強化、経済の効率化をもたらしている。

だがその反面、かかる輸出主導型成長のパターンは、ニクソン・ショック以後の様々な国際摩擦を生み、最近では備蓄の投機的拡大と、イラン革命を契機とする第二次石油危機に伴う混乱を招いている。

このため、「国際化」という国民統合の指導理念は色あせ、その反省から、低成長の中での魅力ある地域の創造という「地方の時代」に転換し、住民ニーズに対応して生活の質を高める定住圏構想や、伝統ある個性的な地域文化の見直しが叫ばれている。だが地域の振興といっても、それは閉鎖的なものでなく、伝統に新しい生命を吹き込み、地盤沈下した地域社会を魅力あるものに再生するためには、積極的に地域の特色を活かして国際交流の幅と厚みを広げるべきであると考えられる。

すでに多くの自治体では、外国都市と姉妹都市を結び、自治行政や都市づくりなどの知識、経験の交換をしているが、経済の面でも、例えば北海道の北方圏交流でスウェーデンと家具、建設機械、床板などについて企業誘致、技術提携に合意している。また文化の面でも、自治体や地方の美術館などで直接、外国と交流し、国際的な展覧会などを開いている。

こうした意味あいからすれば、「地方の時代」と「国際化」は決して矛盾するものでなく、むしろ新しい方向を示すといえよう。とくに九州地区の場合、そのような地域の国際化という視点からすれば、歴史的にも、地理的にも先進地域であり、今後「環シナ海時代」の幕開けに対応して、次のような具体的方向が指摘されている。

第一に政府の施策として、東南アジア諸国の中国承認、圏域内の国際政治の正常化及び大型開発プロジェクトの始動という情勢の展開を受けて、海外経済資金を大幅に増加し、バック・アップする態勢にある。また文化面でも、語学習得などを基礎に、相互理解の気運が高まり、情報交換や技術協力、研修生の受け入れ等の体制を整備しつつある。

第二に、民間でも、圏域内の大型プロジェクトの始動が、構造不況に悩む鉄鋼・造船・石油化学等に好影響を与えており、将来は高技術・高加工型産業の展開を促進するため、この交流を軸に産業構造の転換を図ろうとする動きが生まれている。

また中国重油、石炭輸入の拡大は北部九州沿岸域にエネルギー基地の建設を促進しており、それは広域的なエネルギー供給の安定化に役立つとともに、重質油分解などの技術開発や大陸だな資源の共同開発に結びつく。

さらに新海洋法の制定、200カイリ時代に対応して、沿岸諸国の資源保護に対する態度は厳しくなっているが、その反面栽培漁業の本格的な展開が促進され、今後諸国間の技術交流、情報交換、資源共同調査等の活発化が予想される。

第三に文化・スポーツ面での国際交流は着実に拡大しているが、今後は研修生、留学生などの人材交流が増大し、それを受け入れる拠点大学構想などの体制整備が進むであらう。また将来は研修生や貿易のみにとどまらず、さらに一歩進んで、合弁事業形態にまで発展するケースも考えられる。

第四に、環シナ海域をめぐるそのような経済・文化交流が拡大すると、九州の交通・流通ネットワークの拠点としての地位は飛躍的に高まり、国

際空港や大型港湾の整備が求められるし、またそれに関連する域内ネットワークの強化も必要になる。

長崎県においても、こうした情勢の変化をふまえ、同県沿岸部に種々の総合開発計画を策定しつつある。そのさい環境保全に万全の考慮をはらうのはもちろんであるが、同時に三全総の定住圏構想と調整をとりながら、海洋開発やエネルギー基地、余暇産業の展開等、環シナ海時代をにらんだ地域開発のビジョンが打ち出されねばならない。

当面、同県内には造船不況による労使紛争の深刻化、南総開発・新幹線の行き詰り、原子力船問題など、昨年から持ち越された多くの懸案事項があるが、そうした地域の国際化に対応した明るいニュースとして、長崎空港の国際空港への昇格がある。

長崎空港は昭和50年5月、初の海上エアポートとして開港し、昨年9月から長崎—上海間の国際定期便が就航している。この国際空港への昇格は、福岡など、九州各県との激しい争奪戦の末の決着であり、しかもこれまで数回にわたる県訪中団の派遣、チャーター便の増発、さらに中国造船研修生の受け入れなど、独自の対中外交を県が推進してきた成果であるだけに、中国さらに東南アジアへの門戸を開放する江戸時代の「出島」の再来として、多くの期待が寄せられている。

しかし、地域の国際化に対応して何らかの地域浮揚のビジョンを描こうとするさい忘れてならないことは、例えば空港整備でも、地方的需要や地域経済へのメリット還元のみを狙いとしたものではなく、わが国全体の広域的需要や国家的要請と結びつき、また航空産業の経営動向と密接に関連している。したがって、これらの制約を十分考

慮したうえで、活用を図る必要がある。第三節では、地域の国際化という展望をもつ長崎空港の問題を少し広い視野からとらえ、その問題の性格を若干検討してみたい。

(2)

県の『長崎県の交通～その現況と課題～』（昭和54年11月）を基礎資料としながら、まずこれまでの長崎空港の実績並びに現在計画中の空港整備の基本的方向を簡単に要約しておこう。

1. 空港施設

航空機の離着陸に絶対必要な施設は滑走路である。長崎空港には現在2本の滑走路があり、A滑走路は幅員30m、延長1,200mで、旧大村空港の施設である。これに対して50年5月、大村市箕島に建設されたB滑走路は幅員60m、延長2,500mの、近代的な海上エアポートである。海上空港の面積は、133万㎡で、滑走路のほか、航空機誘導路、エプロン(41,600㎡、大型ジェット用2バース、中型ジェット用4バース)、照明及び無線施設、駐車場(1,690㎡、普通車743台、バス24台、バイク10台)等の関連施設がある。

また当面の空港整備計画は次のようになっている。

(イ) 滑走路

大型の離着陸に対する安全性を高めるため、B滑走路を55年3月までに500m延長し、3km滑走路をつくる。

(ロ) エプロン

55年3月までに大型ジェット用1バースを増設し、完成後は大型ジェット用3バース、中型ジェット用4バース、計7バースとする。

(ハ) ターミナルビル

航空機材の大型化及び国内線旅客の急増、国際定期線就航に伴うC I Q施設の整備等に対応して、55年末を目途に、現在の延面積10,213㎡を約7,000㎡増築する。なお引き続き国際線専用ビルの建設を促進する。

2. 同空港の特色

長崎空港は、他の同種空港と比較して、次のような特色をもつと云われている。

- 世界初の本格的海上空港である。
- 陸岸から約1キロ離れた海上に位置し、緩衝地帯といえる33,000haの大村湾を周辺にもつている。このため、騒音公害等の環境問題はほとんどなく、円滑な空港運営が可能である。
- 気流・風向等が安定し、航行の安全性が高い。新設のB滑走路1本で99.5%の就航率がカバーできる。
- 陸地に囲まれた広大、かつ静穏な海面の中にあり、霧・霪・雪などの気象障害がほとんどない。
- 周辺に航行障害物がなく、視界に影響しやすい燈火（市街地の灯）もなく、航行上の視界条件が非常に良好である。
- 周辺の景観、海に浮かぶ空港の造りだす美観など、風景としても美しく、快適な環境にある。
- 空港の拡張は埋立によって比較的自由にでき、建設費は安く、工期は短かく容易である。

3. 利用状況

(イ) 同空港開設当時の航空機着陸回数は9,941回で、旧大村空港時代とさして変化はなかったが、53年に入ると26,244回、約2.6倍に急増してい

る。50—53年の着陸機種別構成比の推移をみると、民間機定期便40.8%→50.8%、民間機不定期便29.1%→27.7%、国有機2.2%→1.8%、自衛隊機27.7%→19.4%に変化している。このうち、民間機定期便のウエイトが3年間で10ポイントも急上昇していることが注目される。

(ロ) こうした民間機定期便の乗入れ増加を反映して、旅客数は50年61万人から、53年158万人へ、約2.5倍に増加し、それと並行して航空貨物も、積卸キロで約2.4倍に増加している。

民間定期便は50年4路線、12便であったものが、53年には5路線、21便に増加している。53年の路線別便数及び旅客数をみると、東京線5便、54万1千人、大阪線4便、52万6千人、名古屋線2便、13万3千人、鹿児島線2便、12万9千人、福江線3便、11万1千人等が主なもので、そのほかに宮崎線2便、9万4千人、対馬線1便、3万6千人、大分線1便、5千人、沖縄線1便、5千人等がある。地方空港相互間の路線、便数増加は漸次実現しているものの、なお東京、大阪の幹線が全体の旅客数の67.4%を占め、空港機能としては大都市との交流が強く、その間のスピードアップによる時間短縮が最大のメリットとなっている。

また53年の路線別座席利用率をみると、福江線87%が最も高く、ついで東京線78%、大阪線75%、対馬線79%、鹿児島線70%、名古屋線67%などが良好であるが、その反面、沖縄線36%、大分線24%で、最近の路線拡大の利用状況は意外に悪い。

(ハ) 国際チャーター便は、開港当時すでに5便就航したが、その後53年には41便と大幅に伸び、50～53年の累計では68便、旅客数9,236人である。

長崎県の地域浮揚策をめぐって

行先別では香港29便、ソウル27便、マニラ4便、ハワイ3便、北京2便が主なもので、そのうち、一昨年秋に日航が運航した北京行き2便は、今回の中国定期便開設の大きな足がかりになったと云われている。

(二) 54年1年間の利用旅客数は、国内9路線で191万3千人で、前年より20.7%と、大幅に増加している。路線別の伸びでは、東京線18.5%、大阪線20.1%、名古屋線10.1%、鹿児島線19.1%が主なもので、やはり幹線に偏り、ローカル線の伸びはいずれも1割以下である。ただ座席利用率では、福江線90.4%でほとんど満杯状態にあり、ついで対馬線85.9%、東京線79.9%、大阪線73.7%、名古屋線68.5%、鹿児島線66.5%で、従来利用率の著しく低かった宮崎線(59.0%)、沖縄線(53.2%)、大分線(31.4%)も、漸次高まっている。

また国際線は、54年9月から日航、中国民航が週1回相互乗り入れを行っているが、乗客は1,291人(日航316人、民航975人)、降客は2,050人(日航642人、民航1,408人)で、計32便、3,341人で、1便平均100人程度である。またその平均利用率は目標の65%に対して、日航69%、民航46.5%で、日航は目標を上回ったが、民航の利用状況はまだ低い。

国際チャーター便は、日航の27便をトップに、全日空18便、大韓航空・中国民航のチャーター便を含め計51便、9,795人で、53年より約1.8倍の増加がみられる。

(3)

さて以上のような長崎空港の現状をみると、今後の課題と関連して、次の二点が重要であると考え

えられる。

第一に空港利用客の急増は、様々な地域メリットをもたらすが、それは専ら、民間定期路線の拡大、便数の増加、航空機材の大型化など、航空産業の事業展開に基づくものであり、それが今後、第二次石油危機による燃料供給の削減、原油価格騰貴による企業採算性の低下などから、どのように変化するのであろうか。

第二に、長崎空港の施設は、海上空港の特色から環境問題等に恵まれた条件をもつが、地方空港から国際空港に昇格し、西日本の空の玄関としての地位を確保するためには、同空港の集客力の弱さが問題になるほか、都市とのアクセス、他空港との連絡など、不備な点が多いのではあるまいか。例えば、新国際線の利用でも、東京での需要が多く、長崎での乗客が予想以上に少なく、離着陸のための空港使用料、燃料費に1便100万円を費すため、このままでは運休の可能性も考えられる。

第一の航空業界の動向から検討するとすれば、これまでのわが国の航空輸送は、前回の石油危機のさいの一時的停滞を除けば、その後順調に成長してきたといえよう。国内線定期の旅客数は、48年の2,351万人から、昨年は4,093万人に増加している。3千万を突破したのが52年であるから、わずか2年間で1千万近い急増となっている。

こうした51年以後、4年連続2ケタ成長がみられた原因としては、第1に国鉄の相次ぐ運賃値上げがあげられる。航空運賃はこれに対して、49年以来据え置きであり、運賃格差の縮小とともに代替需要が発生している。この傾向は長距離ほど強く、区間によっては、例えば南関東発北海道で83%、南九州では60%以上のシェアを占めるにいた

っている。

また第2に九州、東北など拠点地方空港の整備が進み、それにジャンボ（B747）やDC10など、300～500人乗りの広胴型エアバスが投入され、路線・便数とも拡大した結果でもある。昨年の会社別旅客数によると、全日空が前年比16%増、2,265万人（旅客シェア55.4%）、日航が7.5%増、932万人、東亜国内航空が12.8%増、753万人、東亜航空が15.6%増、116万人、日本近距離航空が80.1%増、25万人であり、空の旅は一足先に「地方の時代」に入りつつある。

国際線定期の場合も、国内線と同様好調な伸びを示しており、それは日本人出国者数352万人（昭53）という急速な海外旅行ブームに支えられているほか、一昨々までの円高や国内旅行費用の上昇、53年11月から実施されたITC（団体包括旅行）の導入等に原因している。（ちなみに長崎県内の海外出国者数は、54年17,615人で、行先別ではアメリカ4,278人、韓国3,712人、香港3,032人、台湾1,903人、中国766人などという状況である。）

しかし、そうした強い需要に支えられてきた国内線、国際線の成長持続も、最近次のような問題点をかかえ始めており、漸次鈍化のきざしが現われつつある。

(イ) 航空輸送の需給関係を端的に示す座席利用率の適正水準は60%といわれているが、53年上期で、国内線定期は幹線65%、ローカル線74%、平均69%であり、また国際線定期は67%である。こうした利用率の上昇が「空の大衆化」に伴ない継続すると、繁忙期には上限を越え、輸送力が需要に対応できない状況になる。この傾向はとくにローカル線で顕著に現われている。

(ロ) ところで、これまで輸送力の拡大は便数増

加と航空機材の大型化でまかなわれてきた。だが国内線旅客の約4割が発着する東京（羽田）、大阪の能力はすでに限界に達し、それを軸に幹線の便数増加を図ることが困難になりつつある。このため、80年代の空港整備の目玉として、関西新空港の建設、羽田空港の再開発の動きが始まっている。しかし、例えば羽田空港をみると、成田への国際線分離でやっと一息した段階で、10年後4,400万人（53年度1,840万人）で機能マヒが予想されるといっても、再開発のためには大規模な沖合埋立が必要であり、地元との交渉の難航が考えられる。

また航空機材の大型化については、地方空港側が滑走路の延長、空港施設の拡張を伴うため、ままならない状況にある。空港整備は現在51年策定の第三次整備計画（総事業費9,200億円）で推進されているが、最近の傾向として、単なる空港機能の向上にとどまらず、環境対策上の配慮が要求され、事業費に占める環境対策費も、49年19%、54年37%に上昇している。

したがって、今後の空港整備には膨大な資金を要し、54年1月に答申された新経済7ヶ年計画でも、総額2兆7千億円、年度平均事業費は第三次の約2.1倍に増加しており、その財源調達が大きな問題になっている。

(ハ) 航空産業の営業収支は、輸送の成長に伴い急速に改善されてきた。主要3社の経常利益率をみると、48年1.8%、49年マイナス6.9%、50年マイナス1.2%と低迷していたものが、50年2.7%、52年4.5%、53年上期6.1%となっている。

しかしその反面、空港整備のための公租公課の負担、航行援助施設の使用料、特別着陸料、さらに54年には航空機燃料税等の引上げがあり、また

原油価格の騰貴で、燃料費が航空コストの約3割に達し、運賃値上げが避けられない状況が生まれている。

こうした今後の収益低下の不安があるため、航空各社の事業分野拡大意欲は一段と強まり、路線・便数の増加をめぐる対立関係が激化し、47年7月の運輸大臣通達の線がくずれて、いまや航空業界は保護から、新しい競争への成熟段階を迎えつつある。

具体的には、成田開港を契機とする羽田発着枠の配分、路線拡大でのダブルトラック化（1路線2社就航）、包括旅行制度導入による国際チャーター便の発展等がある。また従来国際線を独占してきた日航は、国際チャーター便の運航範囲拡大に対抗して、成田～鹿児島～香港線の国内区内に、米国並みの「空席利用権」の適用を要望、今後は長崎経由の上海線、熊本経由のソウル線にも、その拡大を求めるなど、国内幹線以外のローカル線への進出を図っている。

(二) 運輸大臣の諮問機関である運輸審議会は、55年1月末燃料高などを理由とする航空各社の国内航空運賃値上げを認める答申を行っている。

今回の値上げは、大手3社が49年9月以来5年半ぶり、他の2社は3年ぶりのもので、値上げ幅は平均23.8%、各社別では日航23.6%、全日空23.9%、東亜国内航空24.2%、東西航空21.1%、日本近距離航空19.5%である。

値上げの特徴としては、路線別原価主義と長距離逓減制が初めて導入され、現在幹線、ローカル線に比較し、割高である離島路線が「生活線」という判断から20%前後に抑えられた反面、長距離に比べ採算性のよくない中短距離のローカル線が額、率とも割高となり、福岡～大阪34%、長崎～

鹿児島32.2%、熊本～宮崎31.6%と、軒並み30%を超えている。また幹線は日航路線の採算ベースを基準に距離逓減制がとられているが、これまで新幹線との競合で抑えられてきた東京～大阪、大阪～福岡間のアップ率上昇が目立っている。

本県関係では、長崎発 東京線21.4%、大阪線24.6%、名古屋線20.7%、鹿児島線32.2%、宮崎線29.0%、沖縄線23.0%、大分線27.9%の上昇で、幹線に比較し、鹿児島、宮崎、大分のローカル線の運賃上昇が著しく、今後客足の伸びが鈍る可能性がある。また幹線関係で注目されるのは、国鉄新幹線との関係で、東京～福岡間の新航空運賃は22.6%上昇、ジェット料金込みで24,800円に対して、国鉄は4月20日の改訂で新幹線特急料金を据えおき15,500円で、せっかく減少していた運賃格差は再び逆転しつつある。このため、割高になる航空運賃から、国鉄離れの歯止めがおけると予想される。

なお今回の値上げは申請の28.8%が5%圧縮されており、運賃上昇による増収は55年度日航308億円、全日空621億円、東亜国内航空158億円と見積られているが、企業側からすればかなり厳しい査定で、原油価格の騰貴が続けば再申請もありうると考えられている。

(4)

上述のようなわが国航空業界の成長鈍化のきざしからみて、第二次石油危機で産油国の減産体制が確立され、原油価格騰貴が継続すると、さらに促進されることは明らかである。

その時、長崎空港の従来の急激な利用客の増大も、直接、間接影響を受けるであろう。とくに国際線については、現在のところ、長崎空港は成田

～上海間の仲継地、寄港地の役割を果たすにとどまっておらず、福岡など、他の都市拠点空港の整備が進むと、空港集客力が弱いだけに、企業採算性から切り捨てられる可能性もある。

現在わが国の日中交流客は、年間およそ12万人で、九州をその1割とすれば年間1万2千人、週200人程度である。従来はそれが東京、大阪経由で1泊していたものが、長崎経由に変更されると、計算上は2～3万円の費用節約になる。だが現在の陸上交通網では、例えば長崎―博多、長崎―熊本間が国鉄で2～3時間かかり、博多、熊本から東京までの航空時間を上回っており、博多、熊本にとって、長崎は遠いというのが実感である。

また長崎空港を中心に、九州内の大分、鹿児島、宮崎には航空路線があるが、まだ便数は少なく、まして広島、松山など、中国・四国地区との連絡は航空路も開設されていない。

長崎県でも、こうしたアクセス交通網の不備による空港集客力の脆弱性に早くから注目し、次のようなアクセス交通網の拡充計画をすでに提示している。

(1) 国内航空網

現在の国内航空路線の増便とともに、広島、四国、北陸等への新たな航空路線の開設をはかる。

(2) 新幹線鉄道

長崎新幹線で、長崎―博多間を直結する。長崎空港寄りに新幹線駅を設置し、両ターミナル間の旅客、手荷物等の円滑な輸送をはかるため、新しい交通輸送サービス・システムを整備する。

(3) 道路網

九州横断高速道は、鳥栖―嬉野間、大村―東長崎間が55年頃、嬉野―大村間、東長崎―長崎間が

60年頃開通し、60年代には大村から長崎、福岡、熊本等へ、高速道路で直結する。

また長崎空港から九州横断池田インター・チェンジまでの接続道路を早急に整備するとともに、島原半島方面への国道、県道等の拡充に努力する。

(4) 空港連絡橋

現在の大村湾岸と空港を結んでいる箕島大橋に加えて、新たに2～4車線の空港連絡橋を建設する。

これらの拡充計画はいずれも、空港整備と並行して実施されねばならない。しかし国内航路網の路線・便数増加は採算上の問題があり、また新幹線、高速道路の建設については、土地買収や環境問題、それに財源問題等の行き詰りから、相当遅れる公算が強まっている。

さらに、この種の基幹交通網を総合化するアクセス交通システムの発想に関連して注目されるのは、九州地区内の拠点空港、例えば福岡、熊本、鹿児島等で類似の構想があり、格別新しいものではない。このため、かかる整備が進むと、当然集客力をめぐって激しい競争の展開が予想される。

そこで、国際化に対応する今後の課題としては、各空港間の機能分担関係をより鮮明化する努力が必要である。長崎空港の場合、わが国の西の端の遠隔地空港であり、周囲に大規模な人口集積、産業集積をもたない。しかしその反面、特色として国防的機能があるほか、中央と結んで「観光基地的」性格が濃厚である。このため、離島航空圏の拡大や、鹿児島、宮崎、大分、沖縄等、有名観光地と結んで、九州観光の空の一体化を図りうる便宜があるし、また国際線の導入も、国際観光圏の拡大に寄与する点を高く評価しなければ

ならない。

最近長崎県では、上海定期便の開設を機会に、上海、杭州など中国南部への観光客が急増することを見込み、日中合作による旅客船を利用した「ホテル船」を上海で経営する計画を進めている。中国側も、ホテルなど宿泊施設の1日収容能力が北京約1,300人、上海約1,000名と、長崎市内の10分の1で、宿泊の制約から訪中団を数ヶ月待たすケースも多いため、この計画に意欲を示していると伝えられる。この種のアイディアの具体化は観光圏域の拡大に役立つものといえよう。

運輸省航空局の試算によると、長崎空港の需要予測は現行路線のみで、60年287万人、65年480万人である。65年480万人という数字だけをみても、現在の約2.5倍であり、空港関連施設の根本的再検討が必要であるが、そのほかに、かかる旅客の流動規模は、53年度の長崎市（約408万人）、佐世保市（約362万人）の観光入込客数を上回り、県内では新しい拠点観光地の造成に匹敵する。

ただそれらの空港利用観光客の多くは、宿泊と旅行を兼ねた小グループタイプのもので、宿泊地を長崎、雲仙、嬉野、平戸等、周辺の既成観光地に選ぶ傾向があり、利用客の増加に対応してビジネスホテルなどの施設整備がすでに進められている。

したがって、空港に関連するアクセス交通網の整備としては、当面それら域内観光地との円滑な連絡確保が重要な課題であり、都市交通の渋滞が地形的制約から深まりつつあるおりから、長崎—大村—佐世保間の国道の整備・沿道修景、国鉄ローカル線の維持と快速急行の増発、大村と離島空港の連絡など、域内交通の総合対策を積極的に推進せねばならない。また民間では、空港—長与間

の架橋、モノレール計画、空港—時津間の水中翼船の就航などのバイパス・ルートの多角的開発が望まれる。

最後に、空港の国際化に対応する基本的方向としては、上述の国際観光の促進のほか、地域社会の在り方という問題がある。

これまでわが国の航空路線網は、東京・大阪を中心に「求心型」であり、長崎空港も、それらと結びつく従属的地位にあった。だが最近では中央空港の整備が停滞する反面、地方空港の整備が進んだため、「ネットワーク型」に移行し、さらに国際線も導入されている。

このため長崎県においても、小規模ながら東京、大阪と同様、国内軸と国際軸の結合が可能となり、格差意識が解消されつつある。

そこで、地域社会においても、空港の国際化を端初として、幹線交通から疎外された閉鎖的地域構造の変革が必要である。長崎県は古く海外交流の拠点であり、観光客受入れ数でも、福岡・熊本・大分について、九州地区では第4位を占める。そうした県民の歴史的開放性を基盤として、具体的には環シナ海を対象とした人材交流のための拠点大学づくり、高性能漁船の受注や陶土輸入など、高度技術・高度加工の中堅企業の展開による技術・経営ノウハウの交換、あるいは輸入石油・石炭の受け入れ、備蓄機能の整備、大陸だな資源の共同調査等の推進が望まれる。今後地域の国際化は、定住構想においても、長期的地域開発のユニークな課題になるものと思われる。

河 野 善 隆

<あとかき>

以上三つの論稿は各々独立に、昨年から今年にかけて、親和銀行調査部の『経済月報』に掲載した資料を、今回あらためて訂正加筆したものである。なお引用文献、統計並びに図表等は、紙数の関係ですべて省略している。