

高度経済成長期における 福岡市の成長要因の考察

山西 晃弘¹・吉田 惇²・塚原 健一³

¹学生会員 九州大学大学院学生 工学府 都市環境システム工学専攻

(〒819-0395 福岡市西区元岡 744 ウェスト 2 号館 1005)

E-mail: yamanishi.akihiro.873@s.kyushu-u.ac.jp

²正会員 九州大学大学院助教 工学研究院 附属アジア防災研究センター

(〒819-0395 福岡市西区元岡 744 ウェスト 2 号館 1005)

E-mail: j-yoshida@doc.kyushu-u.ac.jp

³正会員 九州大学大学院教授 工学研究院 附属アジア防災研究センター

(〒819-0395 福岡市西区元岡 744 ウェスト 2 号館 1005)

E-mail: tsukahara@doc.kyushu-u.ac.jp

福岡市は、札幌・仙台・広島と並んで中枢都市として、九州の政治・経済の中核機能を担っている。しかし、人口の観点からすれば高度経済成長期以前は、九州の都市の位置付けは年とともに入れ替わってきた。その後、高度経済成長期の約二十年の間に福岡市は九州の中でも突出して急成長を果たし、その結果として九州を代表する都市となった。このような福岡市の成長とその要因を分析することは、大都市圏から離れた地域発展のための今後の政策の在り方を議論していくうえで重要だと考えられる。本研究では高度経済成長期の福岡市の人口や事業所数の増加率が九州の主要都市と比較して大きいことを示し、そのような結果になった要因の考察をする。

Key Words: local central city, rapid economic growth, empirical analysis

1. はじめに

(1) 背景と目的

福岡市は現在、札幌・仙台・広島と並んで、中枢都市として九州の政治・経済等の中枢機能を担っている。福岡市は戦後に人口を伸ばし続け、平成 27 年の国勢調査の結果では人口が 153 万 8 千人を超え、神戸市を抜いて政令市の中で 5 位になるまで成長した。

しかし、人口の観点からすれば高度経済成長期以前における九州の都市の位置付けは入れ替わってきた。図-1 に、国勢調査などに基づいた各市の資料¹⁾²⁾³⁾⁴⁾⁵⁾をもとに作成した九州における主要都市（1955年時点で人口上位 5 都市）の人口の推移を示す。1925 年と 1950 年の二時点为例にとり比較すると、1925 年は北九州市、長崎市、鹿児島市、福岡市、熊本市、1950 年は北九州市、福岡市、鹿児島市、熊本市、長崎市、の順になっており、都市の位置付けが変わっている。その後、高度経済成長期の約 20 年間で福岡市は九州の中でも突出した成長を果たしている。

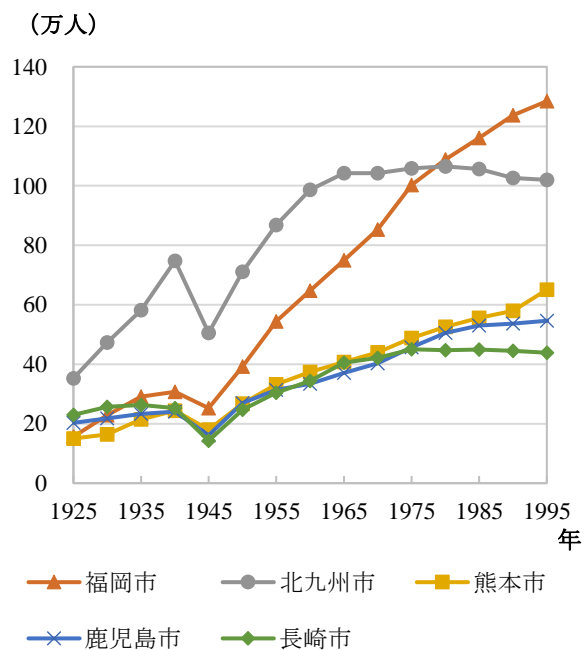


図-1 各市の人口の推移

都市の発展には様々な要因が挙げられる。その中でも中枢管理機能は資本・労働力・技術等を吸引する大きな原動力となるため、重要な要因の一つである⁹⁾。中枢管理機能の中でも民間大企業の本社、支所（支社・支店・営業所・事務所・出張所など）を意味する経済的中枢管理機能⁷⁾に着目すると、この経済的中枢管理機能の集積を都市、時系列、管轄域ごとに集計することで都市の階層性や中枢都市の発展が議論されてきた。

八田⁸⁾は、鉄道時代から航空時代に変わり、最初からジェット機に対応できる福岡空港を有していた福岡市は、早期のジェット機就航によって北九州市から支店機能が移って発展したことを指摘している。福岡空港のジェット便就航は 1961 年である。1961 年の時刻表によれば、東京―福岡の移動には普通便で 3～4.5 時間かかっていた。しかしながら、ジェット便では 1.5 時間まで短縮され、日帰りでの移動が容易になった。この大幅な移動時間の短縮によって、東京に本社を置く企業が当時人口の大きかった北九州市ではなく、福岡市への支社・支店の設置をする傾向が強まり、九州を統括する中枢都市としての福岡市の立場が確立されたとも考えられる。

このように、首都圏をはじめとした大都市圏から離れた地域における都市の成長や発展を目指すためには、地域政策と併せて交通インフラの整備も考えていくことが重要である。県庁所在地にすぎなかった福岡市が中枢都市となるまでに成長した要因を明らかにすることは、地方都市発展のための政策を議論するうえで有効だと考える。

以上のことを踏まえて、本研究では高度経済成長期の福岡市の人口や事業所の増加が九州の主要都市と比較して大きかったことを示す。そのうえで、そのような結果になった要因の一つとして福岡空港におけるジェット機就航を挙げ、大企業の支社・支店の設置や税収の変動から考察を行った。

(2) 先行研究の整理と本研究の特色

二神⁹⁾は国の出先機関集積の変遷を追うことで、明治以降に長崎、熊本、福岡の順に集積点が移動したことを示すとともに、集積メカニズムを考察した。その中で、福岡市に資本が大量集積した理由として、次の二点を挙げている。一つ目は、福岡市は大戦末期に九州防衛の戦略的拠点として軍事的意義が増大して軍都となったこと。二つ目は、全九州の治安・経済・軍需生産を一元的に統括する九州地方総監府が福岡市に設置されたこと。この二点が以後の出先機関集積の決定的な要因になるとともに資本や情報の大量集積を促進したと考察している。

阿部⁹⁾は都市の成長要因として経済的中枢管理機能に着目し、明治 40 年～昭和 45 年まで追って、日本の主要都市の管理領域の変遷を分析した。経済的中枢管理機能

の集積と併せて考察した。福岡市については本社・支社の集積が昭和 10 年時点で長崎市・熊本市より進んでいることを示した。

八田⁸⁾は支店経済機能が北九州市から福岡市へ逆転したことと 1965 年以降の北九州市の衰退要因に関して述べている。具体的には他の工業都市との比較や第三次産業の雇用数から北九州市が工業都市であったことが原因では無いと指摘している。加えて、鉄道から航空への交通モードへの変化に北九州市が対応できなかったために北九州市にもともと存在した支店経済機能が福岡市に奪われたと指摘している。そして、この支店経済機能の移り変わりは、1960 年代中期から航空時代に移った際に北九州市にはジェット機に対応できる空港が無かったため、最初からジェット機対応の空港を有する福岡市に東京―福岡を結ぶジェット便が就航するようになったことが要因としている。

二神や阿部の研究のように中枢都市がどのように発展してきたか、福岡市がどのような経緯を経て発展したかを追った研究は多く見られる。一方で、八田のように交通インフラの整備が支店の集積に影響を与え、都市の発展に導いたことを重点的に調べた研究は少ない。そこで、中枢都市の一つである福岡市の高度経済成長期における成長の背景にはジェット機就航の要因があったかどうかを既往研究に見られるような経済的中枢管理機能の集積に着目して調査するところに本研究の特色がある。

2. 研究方法

(1) 高度経済成長期の人口・事業所数増加の検証

ここでは福岡市が他の主要都市（北九州市、熊本市、鹿児島市、長崎市）と比較して、高度経済成長期の人口や事業所数の増加率が高かったことを示す。

まず、使用したデータについて記す。人口のデータについては図-1 で使用した各市の資料をもとに作成したものを採用した。ただし、鹿児島市のみ 5 年間隔のデータであったため、人口増加は鹿児島市を除いた 3 都市福岡市とを比較した。事業所数のデータについては総理府統計局の事業所統計調査報告における農林水産業を除く各市の事業所数を採用した。ただし、事業所統計調査報告は 3 年ごとに出版されているが、1954 年については市町村ごとのデータを確認することが出来なかった。そのため、1951 年と 1957 年以降は 3 年ごとのデータを使用した。図-2 に作成した事業所数の推移を示す。図-2 より、1957 年頃から福岡市・北九州市と熊本市・鹿児島市・長崎市の階層性が表れ始め、1960 年以降には階層性がより顕著になっていったことが読み取れる。また、1972 年までの事業所数の最大は北九州市であったが、1972 年頃か

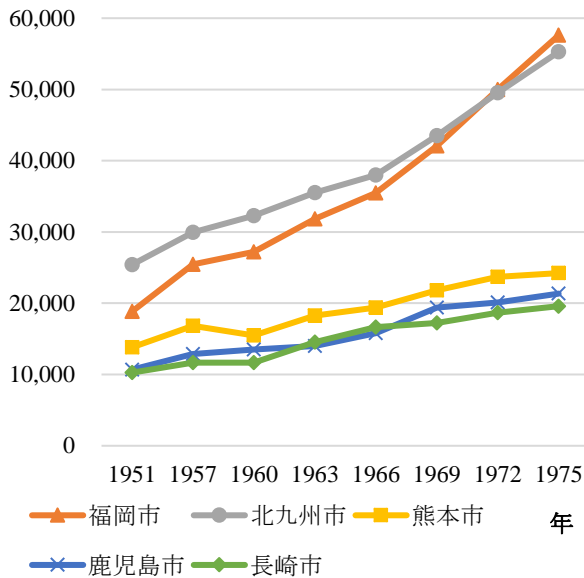


図2 各市の事業所数の推移

ら事業所数の最大は福岡市に変わっていったことが分かる。

次に、高度経済成長期(1951~1975年)における福岡市の対前年の人口と事業所の増加率が、他の主要都市と比較して大きかったことを以下の式(1)を用いて示す。

$$y_{it} = \beta_0 + \beta_1 x_1 + year_t + u_{it} \quad (1)$$

y_{it} は i 市の t 年の人口及び事業所の年増加率、 β_0 は切片、 x_1 は福岡市なら 1 で福岡市以外なら 0 の福岡ダミー変数、 $year_t$ は年固定効果、 β_1 は係数、 u_{it} は誤差項を表している。なお、人口増加率については、 $t=1955 \sim 1973$ 、事業所増加率については、 $t=1951 \sim 1975$ である。ただし、 t 年の事業所数増加率は t 年から 3 年前(1957 年のみ 6 年前)からの t 年の事業所数の増加率を表している。福岡ダミーの係数である β_1 が有意に正の数値であれば、福岡市の人口や事業所数の増加率が他都市と比較して大きかったことを示すことになる。

以上の方法で、人口と事業所の増加から高度経済成長期の福岡市の成長が顕著だったことを示すとともに、福岡市の飛躍的な成長を支えた要因としてジェット機就航に着目して分析する。

(2) 要因の検証

福岡市の成長要因の考察を行うに当たっては、a)、b) で福岡空港へのジェット機が就航した 1961 年以降に大企業の支社・支店の福岡市への設置が促進されたかどうかを分析し、c) で大企業も含めた事業所の増加が法人税増加から見られるかを調べた。以下に a)、b)、c) の詳細を記す。

a) 東京本社の企業の支社・支店の増加

ここでは福岡空港におけるジェット機就航が東京に本社を置く会社の支所の配置に与えた影響を考察する。具体的には、高度経済成長期とともに発達した製造業が全国展開を進める中で、九州地方での事業を統括する場や営業の拠点とする場としての支社・支店を、東京から往来しやすくなった福岡市に設置するようになった、という仮説を検証する。

製造業の企業のうち 1967 年に東証一部上場で 1954 年と 1967 年に東京に本社を置く 173 企業を対象とし、日本経済新聞社「会社年鑑」(1954 年~1967 年)を用いて、福岡市・北九州市・熊本市・鹿児島市・長崎市の支社・支店の集計を行った。ただし、会社年鑑の入手が困難だった 1955 年と 1956 年を除いている。従って、12 年間分のパネルデータ作成し、分析している。また、年によって会社年鑑に掲載されていない企業が一部存在していたため、掲載されていない部分についてはその年の有価証券報告書によって補完した。

ここで、会社年鑑を扱うにあたっては事業所の中でも営業所や出張所などのように企業によっては下位に相当する事業所は記載不備により集計が困難な部分があるため、本研究では支社・支店(以降「支店」と表記)のみの集計に限定した。

次に、福岡市を対象に、以下の式(2)より福岡空港のジェット機就航が東京に本社を置く企業の支店設置に影響を与えたかを分析した。

$$branch_{jt} = \beta_2 + \beta_3 jet_t + year_t + e_{it} \quad (2)$$

$branch_{jt}$ は企業 j が t 年に福岡市に支店を置く場合は 1 で、置かない場合は 0 のダミー変数である。 jet_t は 1961 年以降なら 1 で、1960 年以前なら 0 のダミー変数である。そして、 $year_t$ は年固定効果を、 β_2 は切片を、 β_3 は係数を、 e_{it} は誤差項を表す。 β_3 が有意に正の数値であれば、1961 年以降に企業が支店を設置する確率は 1960 年以前と比較して大きかったことを示すことになる。

b) 5 大商社の従業員数の比較

阿部¹⁾は大企業のオフィス従業者数によって比較する都市の重要度の違いを論じている。そこで、阿部を参考にして、伊藤忠商事、住友商事、丸紅、三井物産、三菱商事を対象として、有価証券報告書を用いて支店の従業員数の配置状況を調べた。ただし、1959 年以前の三井物産は合併前の第一商事を調査対象とした。

c) 税収の推移

事業所や従業員の増加が税収の増加に表れるのはいか、との考えから法人税を調べた。ここではデータ収集上の制限から福岡市と北九州市の法人県民税の 1961 年~1973 年の推移を両市の統計年鑑から調査した。なお、

表-1 人口増加率の回帰分析結果

福岡ダミー	1.9995	***
	(0.5053)	
切片	1.2823	
	(0.9620)	
観測数	76	
年固定効果	YES	

***p<0.001, **p<0.01, *p<0.05, .P<0.1, () : 標準誤差

表-2 事業所増加率の回帰分析結果

福岡ダミー	7.302	**
	(2.438)	
切片	6.592	*
	(2.626)	
観測数	35	
年固定効果	YES	

***p<0.001, **p<0.01, *p<0.05, .p<0.1, () : 標準誤差

北九州市は中間市などを含む若松・門司・小倉・八幡・戸畑各財務事務所管内、福岡市は1964年までは福岡市内分で1964年以降は糸島郡や宗像郡などを含む西福岡財務事務所管内での値となっているため、単一の市や領域のデータとしてそろっていない。そのため、ここでは区別のために「福岡」、「北九州」の用語を使用する。

3. 結果

(1) 福岡市の人口・従業員数増加の検証

表-1に各市の人口増加率を(1)式により重回帰分析した結果を示す。表-1より、福岡市は1%の有意水準により人口増加率が正であり、他都市と比較して人口増加率が大きかったことを示した。図-1の1960年以降に北九州市の人口増加が停滞していることから、福岡市の人口増の要因の一つとして北九州市の人口を吸収していたことが考えられる。

表-2に各市の事業所増加率を(1)式により重回帰分析した結果を示す。表-2より、福岡市は5%の有意水準により事業所増加率が正であり、人口増加率と同じく他都市と比較して事業所の増加率が大きかったことを示した。よって、成長要因の考察を以降に行う。

(2) 要因の検証

a) 東京本社の企業の支社・支店の増加

表-3 各市の支店数の推移

都市名	1954	1957	1960	1963	1966
福岡市	11	12	14	17	26
北九州市	2	4	3	3	3
熊本市	0	0	0	0	0
鹿児島市	1	1	1	1	0
長崎市	1	1	1	1	1

表-4 福岡市の製造業の業種別の支店数の推移

	1954	1957	1960	1963	1966
総数	11	12	14	21	26
食料品	3	3	3	3	3
繊維業	0	0	0	0	0
パルプ・紙	0	0	0	0	0
化学工業	4	5	8	11	11
石油・石炭製品	0	0	0	1	1
ゴム製品	0	0	0	0	0
ガラス・土石製品	1	1	1	1	3
鉄鋼	0	0	0	0	0
非鉄金属	0	0	0	0	3
金属製品	0	0	0	0	0
機械	1	1	1	2	2
電気機器	1	1	0	2	2
輸送用機器	0	0	0	0	0
精密機器	1	1	1	1	1
その他製造業	0	0	0	0	0

表-3は各市の支店数の推移を3年おきにまとめたものである。1954年の時点で既に福岡市が他都市と比較してより多くの支店が設置されていることが分かる。また、福岡市における支店数の変化は1957年から1960年で3増加しているのに対して、1960年から1963年で7増加しており、1960年から1963年の3年間で大きく変化があったことが読み取れる。一方で、北九州市は1954年から1957年で増加したものの、1957年以降は支店数が伸びていない。このことから、企業が全国展開していく中で、人口が最大の北九州市ではなくアクセス性が向上した福岡市の重要性が大きくなった結果、福岡市への支店偏在性が高まったことが考えられる。

次に、福岡市の支店数増加についての詳細を記す。表-4に福岡市の業種別の支店数の推移を示す。なお、業種分類は1967年の会社年鑑の分別方法に基づいている。表-4より化学工業の支店数の増加が大きいことが分かる。ただし、支店そのものを設置しているかは企業や業種によって異なるため、阿部¹⁾の鉄鋼の増加数が多い結果とは異なっている。

表-5 ジェット機就航の効果の検証

福岡ダミー	0.06936	*
	(0.03326)	
切片	0.08092	***
	(0.02352)	
観測数	2076	
年固定効果	YES	

***p<0.001, **p<0.01, *p<0.05, .P<0.1, () : 標準誤差

表-5 は福岡空港のジェット機就航以降において東京に本社を置く企業が支店を設置するようになったかを福岡市について分析したものである。その結果、支店を設置する確率が 5%有意水準で 1961 年以降に 6.9%上昇する結果となった。

また、本研究では支社・支店の立地の調査に限定しているため、営業所・出張所・事務所等も集計した結果と比較して過小に評価されている可能性がある。例えば、九州営業所のように九州地区を統轄していることが想定される事業所を対象に分析することで企業行動をより詳細に把握することが出来る。各企業の事業所の役割や位置付けを調査したうえで集計を行い、他都市と比較しながら福岡市に企業がどの程度の重きを置いているかも含めて判断する必要がある。

b) 商社の従業員数の比較

図-3 は商社の従業員数の推移を表したものである。いずれの年においても福岡市と北九州市に従業員が集積していることが読み取れ、九州地方の営業拠点が両市に偏在していた。

また、福岡市と北九州市とでは年によって従業員数が逆転していることが分かる。1959年までは福岡市の方が従業員数が多かったものの、1959年で逆転して北九州市に重きが置かれた。そして、1961年には再度逆転して以降、福岡市と北九州市との差が開いたままであることが読み取れる。このことから、1961年以降に福岡市の九州を統括する立場が確立していったのではないかと考えられる。ここで、1961年は福岡空港のジェット機就航のタイミングと重なるため、福岡空港のジェット機就航が福岡市の成長に影響を与えた可能性を示唆することが出来る。

c) 税収の推移

図-4 は福岡と北九州の法人県民税の推移を3年ごとのデータにしたものである。1961年の段階では北九州に対する福岡の法人県民税の比が 1.35 であったのに対して、1964年以降に比が 1.85~2.28 で推移しており、両地域の差が大きくなっていることが分かる。また、商社の従業員数の推移と同じ動きをしていることから、税収につい

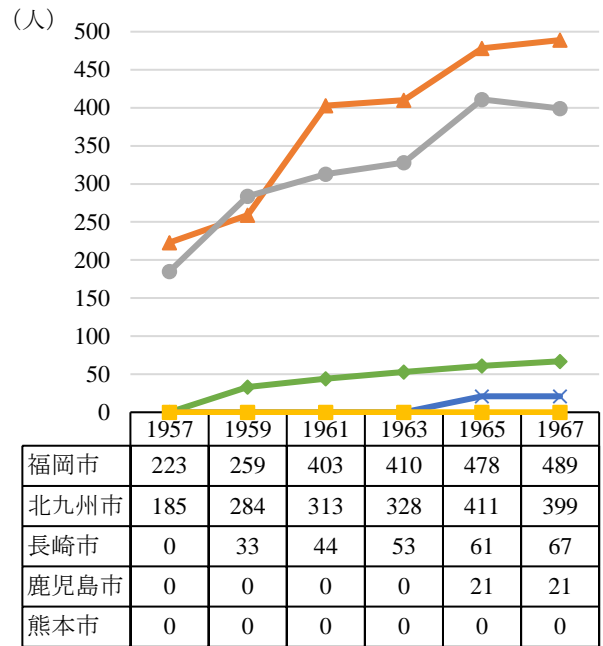


図-3 商社の従業員数の推移

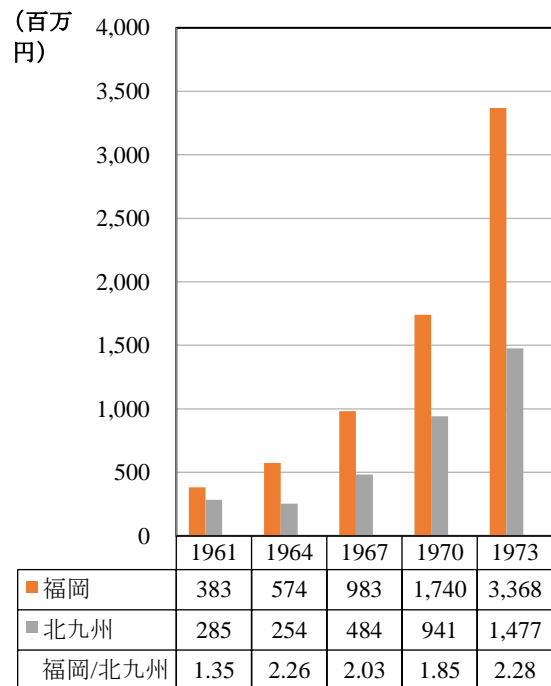


図-4 福岡と北九州の法人県民税の推移

ても 1961 年の福岡空港のジェット機就航が影響を与えた可能性を示唆している。

4. おわりに

本研究では、はじめに高度経済成長期における福岡市

の人口や事業所の増加が九州の他の主要都市と比較して大きかったことを示した。次に、福岡市の成長要因として 1961 年の福岡空港におけるジェット機就航を挙げ、東京に本社を置く製造業の支店配置を調べた。最後に、商社の従業員数や法人税の経年変化から考察を行った。

その結果と今後の課題を以下に記す。

- ・東京本社の製造業の企業の支店は 1954 年時点で既に福岡市に偏在しており、1954 年以降は福岡市の偏在性が高まっていった。

- ・東京本社の製造業の企業の福岡市に支店を設置する確率は 1961 年以降に 6.9% 上昇した。

- ・商社の支社・支店従業員数の多くは北九州市と福岡市に偏在した一方で、1961 年以降に福岡市と北九州市の差が広がり福岡市の重要性が増した。

- ・福岡と北九州の法人税の税収差は 1961 年以降大きくなり、経済的な観点からも成長差が見られた。

- ・今後の課題として、各社の営業所・出張所の役割を明らかにしつつ、従業員数まで追うなどしてデータの量と質を改善して、ジェット機就航が与えた影響を総合的に判断していくことが挙げられる。

謝辞

本研究を進めるにあたり、八田先生から論文引用の許可をいただいた。ここに記して感謝の意を表す。

参考文献

- 1) 福岡市：福岡市統計書（平成 28 年（2016 年）版），
<http://facts.city.fukuoka.lg.jp/data/population/>.
- 2) 北九州市：北九州市統計年鑑，
https://www.city.kitakyushu.lg.jp/soumu/file_0317.html .
- 3) 熊本市：熊本市の推計人口（平成 25 年 10 月 1 日現在），
https://www.city.kumamoto.jp/hpkiji/pub/detail.aspx?c_id=5&id=2382.
- 4) 総務省統計局・鹿児島市市民課：人口の推移（明治 22～平成 25 年），
<http://www.city.kago-shima.lg.jp/soumu/soumu/shise/toke-02/tokesyo/h25izen/jinko/m22-h25jinko.html>.
- 5) 長崎市：平成 26 年版長崎市統計年鑑，
<https://www.city.nagasaki.lg.jp/sy-okai/750000/754000/p026874.html>.
- 6) 阿部和俊：経済的中枢管理機能による日本都市の管理領域の変遷—広域中心都市の成立を含めて—，地理学評論，48 巻 2 号，pp.108~127, 1975.
- 7) 阿部和俊：わが国の経済的中枢管理機能の立地と都市システム，地理科学，69 巻 3 号，pp.114-126,2014.
- 8) 八田達夫：北九州空港が変える福岡市と北九州市の将来，公益財団法人アジア成長研究所，Working Paper Series, Vol.2014-13,2014.
- 9) 二神弘：広域中心都市としての福岡市の成立と発展，地理学評論，43 巻 2 号，1970.
- 10) 阿部和俊：日本の都市体系研究，地人書房，pp.90-99,1991.

(?)

Consideration of growth factors of Fukuoka City during the period of high economic growth

Akihiro YAMANISHI, Jun YOSHIDA and Kenichi TSUKAHARA