

筑豊地域における通勤・通学圏

田代 英美

要約 公共交通の維持と整備は、とりわけ地方小都市で大きな困難を伴う問題となっている。整備のあり方を検討するためには、その地域社会における人々の日常的空間行動を把握することが必要である。本稿では、国勢調査データをもとに、筑豊地域における通勤・通学行動のパターンを分析する。

データ分析の結果、直方市は直鞍地区の中で、飯塚市は嘉飯山地区の中で、田川市は田川地区の中で中心性を持ち、産業的・教育的結節点としての機能を保っていると言える。ただし、同時に、直方市は北九州市、飯塚市は福岡市の通勤圏にも入っている。他方、田川地区は自足性が高い。直方市、飯塚市、田川市相互の関係が薄いことも特徴である。ここから、公共交通に関して都市間交通および市郡間交通の問題が示唆される。自足性が強く、田川郡各町村のいずれからも田川市への通勤・通学者が多い田川地区では、市郡間交通整備の必要性は高く、公共交通機関相互をつないで機能的なネットワークを形成することが最も大きな課題だと考えられる。

キーワード 公共交通、日常的空間行動、通勤・通学圏

序

本稿は、国勢調査の従業地・通学地に関するデータをもとに、筑豊地域における通勤・通学行動のパターンを実証的に分析することを目的としている。

広域的な空間移動が個人の生活に当然のように組み込まれている今日の社会において、移動の保証は生活利便性の必須条件であり、交通政策は社会政策や地域計画の重要事項である。しかしながら、地方においては公共交通の衰退が著しく、いわゆる交通弱者が数多く生み出され

ている状況である。田川市では各種の調査¹⁾から交通の利便性に対する不満が高いことが指摘されているが、一方、公共交通はきわめて厳しい経営を余儀なくされている。公共交通を含めて交通の利便性は、地域社会の住みやすさやコミュニティの性質に多大な影響を及ぼす。交通問題といえば交通機関やそれに関わる施設の設置というハードな側面が目立つが、どのような人がどのような場合に利用するか、利用者や非利用者は交通機関に対してどのような意見を持っているのか、マイレール意識はどうかなど、利用者や住民からの視点は重要である。

通勤・通学は空間移動のひとつのタイプであり、公共交通や道路整備の大きな理由になってきた。空間移動を伴う生活行動には買物、通院、余暇等さまざまなものがあり、いずれも個人の生活行動の代表的なものであるが、本稿では2つの理由から通勤・通学に絞って分析する。ひとつは、通勤・通学は最も周期性・定時性が高く、行動者が大量であり、交通問題を考える際には通勤・通学圏を把握することが不可欠であるという理由である。公共交通の経営を左右する利用者数や旅客輸送収入のような資料においても、定期券利用者（大部分は通勤・通学者）とその他の利用者は区分されることが多い。もうひとつはデータの面で、国勢調査では従業員・通学地に関する統計があり、地域相互の比較や時系列的な分析が可能であるという理由による。

1. 日常的空間行動と地域社会

まず、日常的空間行動と地域社会との関係を整理しておきたい。

私たちの毎日の生活は空間上での移動をともなう行われている。都市化の進行は膨大な数の人々を村落から都市に移動させるとともに、居住場所と就業場所を分離し、固有の余暇空間の成立を促した。さまざまな性質を持つ空間の間を動くことによって人々は働き、日常の必要を満たし、楽しみを見出している。さらに、大量輸送機関の発達と高速道路網の整備、自家用車の普及は人々の移動パターンを大きく変化させた。

ここで、空間上の移動を、出発地と帰着地との関係および行動が行われる時間的単位を基準に、3類型に区分しておく。まず、出発地と帰

着地が同じかどうかである。出発点と帰着地が異なる場合、社会学では「社会移動」という用語で概念化してきた。他方の出発点と帰着地が同じ場合を「空間行動」と呼んでおきたい。「空間行動」はさらに、比較的短期間の周期をもって繰り返されるものと、臨時的・イベント的に随時行われるものに区分することができる。前者には一日を単位として繰り返される通学や通勤、一日から一週間程度を単位として行われる社会的活動への参加や通院等が含まれる。後者の典型例は、休日の旅行である。これら空間移動の諸形態の中で、社会移動にはかなりの研究・調査が蓄積されてきた。

資本主義経済は労働者化を促して都市化という大量現象を生んだ。1960年代を中心とする高度経済成長期はその大規模な例である。階層的な側面での社会移動や地理的な社会移動が社会構成と個人の生活パターンやアイデンティティに及ぼす影響の把握が大きな課題となった。社会移動は社会構造の開放性を高め、「流動化社会」に向かっているのかどうか、現在でもなお議論の的になっている。近年のグローバル化によって人やものや情報が地球規模で、短時間の間に移動しており、問題はますます錯綜している。

他方、モータリゼーションの進行は地理的な社会移動とは異なる移動パターンをもたらす。個人は生涯のある時点で居住場所や就業場所を変えるだけでなく、毎日の生活の中で広域を動くことになる。日常的空間行動の広域化は個人の生活空間と生活行動のパターンを変化させ、家族関係²⁾や個人の意識、さらには地域社会の性格に、地理的社会移動とは異なる影響を及ぼす。たとえば、ある地域社会において、大部分の住民が居住している当該地域社会の外でほと

ほどの時間を過ごしているとすれば、住民数がたとえ多いとしても、その地域社会の中では住民の社会関係は蓄積されず、住民の地域社会へのアイデンティティは形成されず、コミュニティとして成り立たないということになる。

日常的空間行動の特徴は、一日から一週間程度の短い期間を単位として繰り返されることである。短期間内での周期性と定期性が、地理的社会移動と異なる点である。日常的空間行動の中でも、就業と就学のための行動は一日を単位としてほぼ毎日繰り返され、最も周期性・定期性が高いと言える。買物、通院、娯楽等の行動は必ずしも毎日ではなく、行動する時間が決まっているわけではないので、就業・就学のための行動より周期性・定期性が低いと考えられるが、やはり重要な日常的空間行動である。

日常的空間行動の把握は地域政策とも密接に関連する。住宅、官公庁、福祉施設、医療施設、商業施設等の配置、交通機関と交通網の整備は、日常的空間行動の特徴を把握しないで実施されれば、十分な効果を生むことはできない。個人の生活の利便性、地域社会の全体としての住みやすさ、社会的共有空間の形成と維持³⁾は、諸施設・交通網と日常的空間行動をどのようにつなぐかという点にもかかっている。移動のしやすさは重要であるが、かりに空間行動の広域化を促進するだけであれば、そのコミュニティは空洞化せざるを得ない。広域的な地域間の移動を確保するだけでなく、地域内での移動を確保することが必要である。

モータリゼーションの進行によって確かに生活行動圏は格段に拡大した。しかし、ものや情報の流れと異なり、人の日常的な生活行動圏は現実的に一定の地理的な限界がある。生活行動圏の範囲は、鈴木栄太郎らが調査を行った昭和

30年頃とは当然異なるであろうが、「都市住民が日常生活を営む上に是非とも必要な行動をしている地域的範囲は、決して広いものではない」⁴⁾という指摘は今日もあてはまると思われる。行政改革の一環として市町村合併が強力に推進されてきたが、合併が必要な理由の一つとして挙げられるのが生活圏の広域化である。しかし、生活圏の広域化とはなにを指すのか、内容は不明瞭なままであることも少なくない。実際はどの範囲の広域化なのか、行動者の属性や行動の目的によって範囲は変化するであろうし、地域社会の性質によっても異なる予想される。

日常的空間行動が個人によるというよりも地域社会の性質によることを指摘したのは鈴木栄太郎である。周知のとおり鈴木栄太郎の生活構造の概念は、個々人に属するのではなく、集団や地域社会に属するものである。鈴木によれば、「生活構造とは、個々の聚落社会における生活現象の中に見られるさまざまな時間的秩序の一组と空間的秩序の一组の組み合わせを意味するものである。」⁵⁾時間的秩序を要約すれば、ある集団や社会に観察される生活様式や生涯にわたる生活サイクルの型(とそれを支える思想・慣行)である。また、生活圏については都市住民の生活行動の調査から三重の生活地区が提示されているが、それも地域社会の性質と基本的に関係するものである。空間的秩序は、文化的社会的結節機関の種類と数、その質的分化の量にもとづく社会圏という捉え方に集約されている。個人の空間行動は地域社会の空間的構成に制約され、同時に、利用することによってその形成と維持に寄与することになる。

日常的空間行動を分析する場合、個人をベースにして考えるか、地域社会をベースにして考

えるか、2つのアプローチの仕方がある。後者の場合は、地域社会の結節点としての性質や大きさ、地域社会相互の関係が焦点となる。本稿の分析は地域社会をベースにしており、筑豊地域における中心都市の性質と相互の結びつきを従業・通学という側面から比較したものである。従業・通学という行動は地域社会の就業機会・教育機会の大きさに関係する。教育機会も就業機会も地域社会の重要な結節要素であり、地域社会の性質の基盤をなす。通勤と通学は日常的空間行動としては類似の性格を持つので、本稿では一括して扱っている。

2. 筑豊地域における通勤・通学者数の推移

(1) 使用するデータ

以下の分析で使用するデータは1965年、1975年、1990年、1995年、2000年の国勢調査である。現在の通勤・通学行動と比較しようとするれば、炭鉱によって地域経済が支えられていた1960年代までは基点としては適切ではないと考えられる。1975年は人口減少の急カーブが緩やかになった年であり、1976年には筑豊地域の最後の炭鉱が閉山しているので、閉山に伴う問題はこのあとも続くのであるが、1975年を基点にしたい。ただし、1965年のデータも筑豊地域が大変動の渦中にあった時期の数値としては意味があるだろう。1965年以降の国勢調査で筑豊地域の従業地・通学地のデータが報告書に掲載されているのは上記の5年分である。

地域としては、直鞍地区、嘉飯山地区、田川地区に加えて、中間市、遠賀郡、行橋市、京都郡、福岡市、北九州市をとった(市町村はいずれも2000年までのものである)。福岡市と北九

州市は通勤・通学に関して筑豊地域に与える影響が大きいと思われ、また、中間市と遠賀郡は直鞍地区に隣接しているためである。行橋市を加えたのは、平成筑豊鉄道が直方市-田川市-行橋市を結んでいるという理由による。各地区の中心都市である田川市、直方市、飯塚市、行橋市についてデータを整理する。

(2) 4市を常住地とする通勤・通学者数

表1に4市それぞれを常住地とする15歳以上の従業・通学者総数(c)、うち自市での従業・通学者数(d)、および、うち他市町村での従業・通学者数(e)を示す。この表から、次の4点を読み取ることができる。

- ① 常住の従業・通学者総数について1975年と2000年を比較すると、田川市は減少、直方市はやや減少、飯塚市と行橋市は増加の傾向にある。
- ② 田川市に常住する従業・通学者の減少は、田川市での少子高齢化の進行や総人口の減少が背景として推測されるが、自市内での従業・通学者率(g)は2000年で70%と、飯塚市とともに高い比率を保っている。
- ③ 飯塚市は、当市に常住する従業・通学者数を維持するとともに、自市内での従業・通学者率も4市の中では高い比率となっている。
- ④ 行橋市は、当市に常住する従業・通学者数は1990年以降横ばいであるが、自市内での従業・通学者率は約50%である。約半数は市外に通勤・通学していることになる。

(3) 4市への通勤・通学者数

4市を従業地・通学地とする従業・通学者数(f)についても、表1に示している。ここから次の4点を指摘することができる。

表1 田川市、直方市、飯塚市、行橋市における15歳以上の従業・通学者数

	田川市							
	a	b	c	d	e	f	g	h
	総人口 (人)	15歳以上 人口(人)	当市に常住 する従業・ 通学者総数 (人)	自市町村 での従業・ 通学者数 (人)	他市町村 での従業・ 通学者数 (人)	他市町村か らの従業・ 通学者数 (人)	$d/c \times 100$	f-e
1965	74,063	50,581	33,694	28,996	4,698	8,363	86.1	3,665
1975	61,464	49,333	31,065	25,028	6,037	10,474	80.6	4,437
1990	57,700	47,513	27,506	20,633	6,873	13,379	75.0	6,506
1995	56,547	47,863	27,502	19,641	7,861	13,185	71.4	5,324
2000	54,027	46,529	25,260	17,711	7,549	13,744	70.1	6,195

	直方市							
	a	b	c	d	e	f	g	h
	総人口 (人)	15歳以上 人口(人)	当市に常住 する従業・ 通学者総数 (人)	自市町村 での従業・ 通学者数 (人)	他市町村 での従業・ 通学者数 (人)	他市町村か らの従業・ 通学者数 (人)	$d/c \times 100$	f-e
1965	57,839	43,127	28,815	23,973	4,842	11,025	83.2	6,183
1975	58,551	45,420	30,347	22,809	7,538	12,068	75.2	4,530
1990	62,530	50,970	31,726	20,971	10,755	13,308	66.1	2,553
1995	61,623	51,686	31,801	19,746	12,055	14,022	62.1	1,967
2000	59,182	50,898	29,369	17,974	11,395	13,886	61.2	2,491

	飯塚市							
	a	b	c	d	e	f	g	h
	総人口 (人)	15歳以上 人口(人)	当市に常住 する従業・ 通学者総数 (人)	自市町村 での従業・ 通学者数 (人)	他市町村 での従業・ 通学者数 (人)	他市町村か らの従業・ 通学者数 (人)	$d/c \times 100$	f-e
1965	82,033	59,801	38,942	34,141	4,783	14,719	87.7	9,936
1975	75,426	60,135	39,155	31,989	7,166	18,284	81.7	11,118
1990	83,131	67,308	43,110	31,553	11,557	22,601	73.2	11,044
1995	83,411	69,809	44,999	31,859	13,140	24,168	70.8	11,028
2000	80,651	69,253	42,125	28,676	13,449	22,674	68.1	9,225

	行橋市							
	a	b	c	d	e	f	g	h
	総人口 (人)	15歳以上 人口(人)	当市に常住 する従業・ 通学者総数 (人)	自市町村 での従業・ 通学者数 (人)	他市町村 での従業・ 通学者数 (人)	他市町村か らの従業・ 通学者数 (人)	$d/c \times 100$	f-e
1965	47,495	36,395	25,664	18,518	7,146	3,970	72.2	-3,176
1975	53,750	40,704	27,728	18,146	9,582	6,140	65.4	-3,442
1990	65,711	52,968	34,514	19,143	15,371	8,563	55.5	-6,808
1995	67,833	56,144	36,238	19,441	16,797	9,127	53.6	-7,670
2000	69,737	58,812	36,051	19,389	16,662	10,173	53.8	-6,489

- ① 4市とも、他市町村での従業・通学者数も他市町村からの従業・通学者数も増加している。居住している市町村を越えて日常的空間行動をする人の数は増え続けてきた。ただし、1995年以降は横ばいまたは微減である。
- ② 田川市と飯塚市は自市内での従業・通学者率が高かったが、同時に他市町村からも多くの従業・通学者を受け入れている。その意味では、地域における中心都市としての位置を維持していると言える。
- ③ これに対して、行橋市は、自市内での従業・通学者率が約50%で、他市町村からの従業・通学者との差し引き(h)もマイナスになっている。行橋市は従業・通学で受け入れる人数よりはるかに多くの市民を他市町村に送り出しており、通勤者生活都市の性格を強めていると言える。
- ④ 直方市は自市内での従業・通学者率が約60%になり、他市町村からの従業・通学者との差し引き人数も少ない。中心都市としての性質が低下しつつあるのではないかと考えられる。

3. 4市と周辺地域との関係

(1) 4市を常住地とする従業・通学者の従業・通学先

図1①～③は4市それぞれを常住地として他市町村に従業・通学している人数の推移を示している。

- ① 4市のパターンはこの25年間驚くほど変化していない。
- ② 飯塚市は嘉穂郡および福岡市への通勤・通学者が多い。嘉穂郡へは1975年の1,872人から1990年には4,316人、2000年には5,198人

へ、かなりの伸びを示している。嘉穂郡の中では穂波町が2,028人(2000年)で、嘉穂郡全体の39%を占めている。福岡市へは1990年以降2,500人から2,800人の間で推移している。

- ③ 行橋市は1975年の時点では北九州市が6,367人で圧倒的に多い。2番目に多い京都郡は2,054人と1/3の人数であったが、1990年には5,848人となり、2000年には6,493人で北九州市とほとんど並んでいる。京都郡の中では荻田町が4,585人で、郡全体の71%を占めている。行橋市の場合、他市町村への通勤・通学先のほとんど大部分が北九州市と京都郡である。
- ④ 直方市は北九州市への通勤・通学が最も多く、1975年以降ずっと4,000人台を保っている。1990年以降増えているのが鞍手郡で、2000年には2,507人となっている。
- ⑤ 田川市は、通勤・通学先のパターンも人数も1975年からあまり変化していない。通勤・通学先として最も多いのは田川郡で、1990年以降2,600人から2,900人の間となっている。

(2) 4市を従業・通学先とする従業・通学者の常住地

図2①～③は他市町村から4市への従業・通学者数である。

- ① 4市からの通勤・通学と同様に、4市への通勤・通学のパターンも1975年以降ほとんど変化していないことが特徴である。
- ② 飯塚市へは嘉穂郡が圧倒的に多く、1975年の時点で11,117人、2000年には12,736人である。嘉穂郡の中では穂波町(3,796人)、庄内町(2,218人)、稲築町(1,947人)が多い

(いずれも2000年)。

- ③ 行橋市へは京都郡が多く、2000年で4,587人となっている。京都郡の中では苅田町が最も多い(2000年で2,086人)。その他の市郡からはごく少数である。
- ④ 直方市へは鞍手郡が最も多いが、人数は減少傾向にあり、1975年の4,881人から2000年には3,944人となった。北九州市からの通勤・通学はやや増えて、2000年には3,379人と鞍手郡に近い人数になっている。
- ⑤ 田川市へは田川郡からが圧倒的に多く、2000年では9,169人であった。その他の市郡はいずれも少数である。

(3) 4市の性格

上記の結果から、4市について次のように言うことができる。

直方市は鞍手郡との関係が他の市郡と比べて強いものの、通勤・通学の人数としてはそれほど大きいものではない。また、直方市からの通勤・通学先としては北九州市が比較的大きい。したがって、直方市は直轄地域の中心都市ではあるが、中心性はそれほど高くなく、直方市自体は北九州市への通勤圏という性格を併せ持っている。中間市・遠賀郡との関係は強いものではない。

飯塚市は嘉飯山地区の中心都市として非常に大きな影響力を持っている。嘉穂郡との関係では、嘉穂郡から飯塚市への通勤・通学者数の大きさが目立っているものの、飯塚市から嘉穂郡への通勤・通学者もかなり多く、飯塚市から嘉穂郡への一方的な影響力ではないようである。嘉穂郡内に産業・教育の一定の集積があることがわかる。なお、福岡市への通勤・通学者が増加傾向にあるが、人数としては嘉穂郡の約半分

である。

行橋市は他市町村からの通勤・通学者受入が小さく、北九州市と京都郡への通勤・通学者が非常に多い都市である。行橋市の中心性は産業面での結節機能によるものではないと思われる。

そして、田川市は通勤・通学者の受入も送り出しも田川郡が圧倒的に多い。他の市郡は少数であり、北九州市や福岡市との関係も少ない。従業・通学の面では田川市郡内で自足的であると言える⁶⁾。

最後に、4市相互の関係は極めて小さいことが指摘できる。

4. 田川市と田川郡

筑豊地域の中で最も自足性の高い田川市郡について、さらに細かく、市町村別に見ておきたい。表2は田川市と田川郡各町村との関係を示したものである。

従業・通学者数についてみると、田川市から田川郡へは1975年以降微増しており、2000年では2,865人、田川郡から田川市への人数は2000年で9,169人と前者の3倍以上の数であるが、1990年以降やや減少している。ほとんど毎日12,000人ほどが田川市郡の市町村間を通勤・通学のために移動していることになる。

田川市からの通勤・通学先としては、香春町と川崎町が多い。香春町は1975年の時点では901人で田川郡への通勤・通学者の42%を占めていたが、それ以降減少して2000年には708人、25%となっている。川崎町への通勤・通学者は次第に増加して2000年には香春町を若干上回った。

香春町と川崎町は田川市の通勤・通学者を多

図1① 従業・通学先（常住地別）1975年

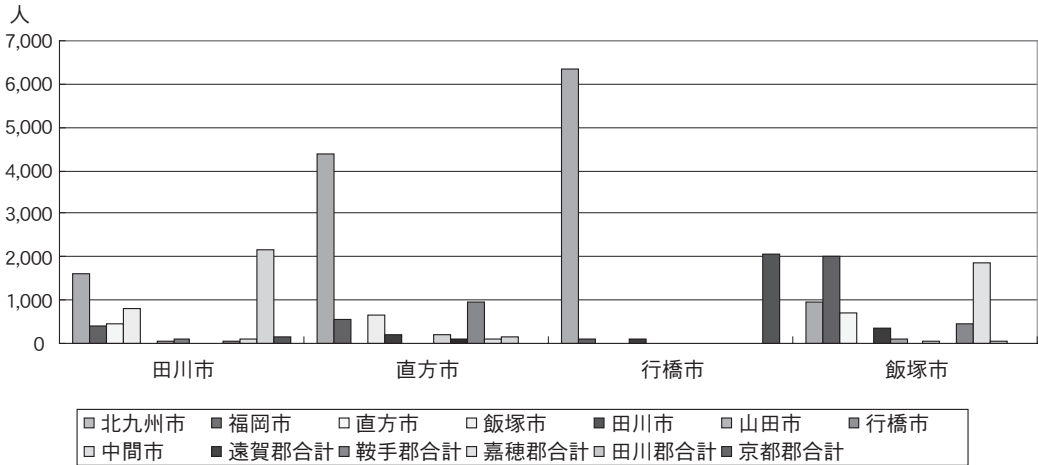


図1② 従業・通学先（常住地別）1990年

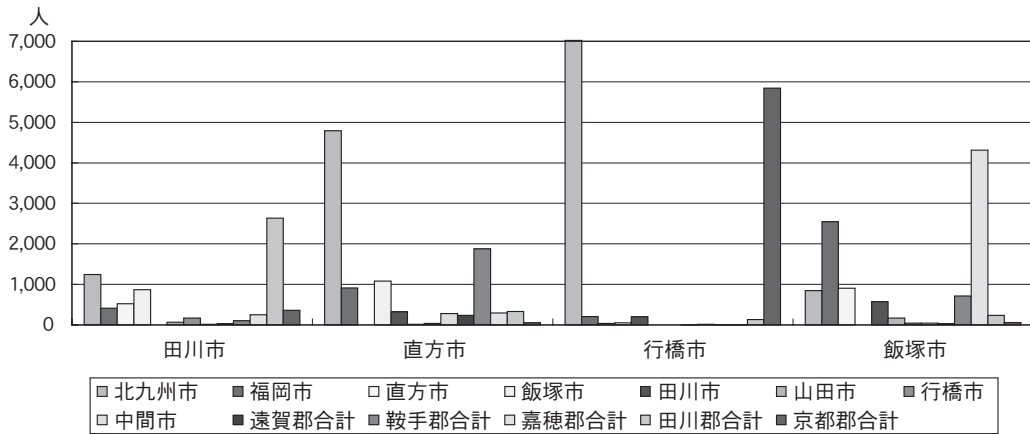


図1③ 従業・通学先（常住地別）2000年

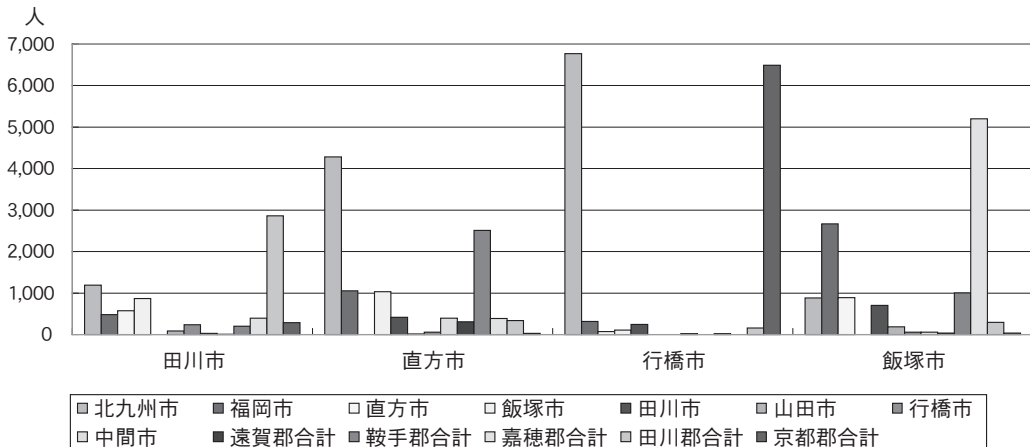


図2① 各市への従業・通学（従業地・通学地別）1975年

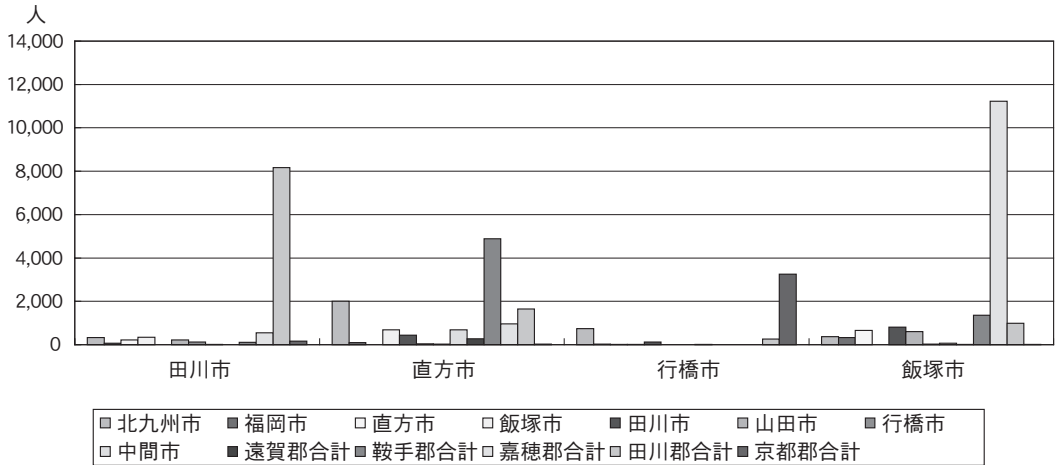


図2② 各市への従業・通学（従業地・通学地別）1990年

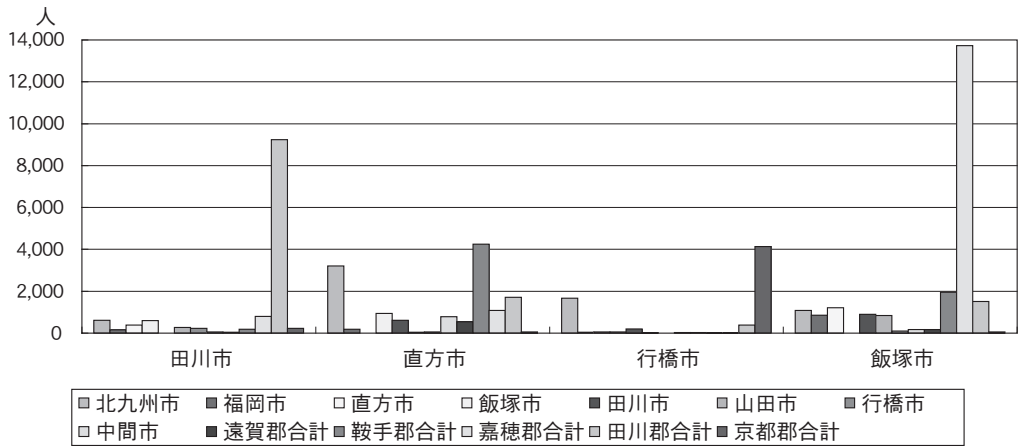


図2③ 各市への従業・通学（従業地・通学地別）2000年

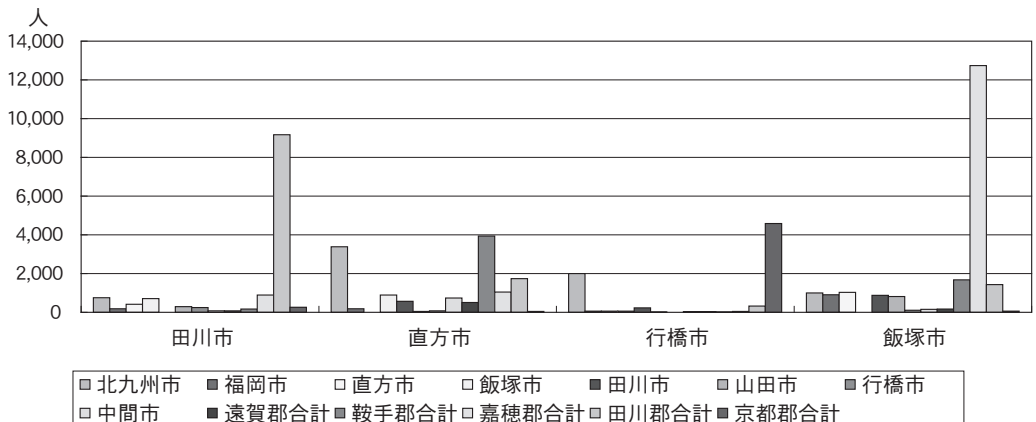


表2 田川市郡における通勤・通学者数

田川市から田川郡各町村への従業・通学者数

(人)

年	香春町	添田町	金田町	糸田町	川崎町	赤池町	方城町	大任町	赤村	田川郡 合計
1965	802	365	117	137	416	29	25	0	0	1,962
1975	901	303	165	267	299	49	74	76	34	2,168
1990	853	281	157	214	580	112	241	143	52	2,633
1995	844	303	188	237	727	171	304	154	84	2,774
2000	708	249	156	299	720	189	252	221	71	2,865

田川郡各町村から田川市への従業・通学者数

(人)

年	香春町	添田町	金田町	糸田町	川崎町	赤池町	方城町	大任町	赤村	田川郡 合計
1965	994	889	564	987	1,873	430	518	414	346	6,985
1975	1,382	1,111	527	1,164	2,041	363	561	667	357	8,173
1990	1,628	1,335	713	1,556	2,291	567	672	728	437	9,927
1995	1,499	1,254	707	1,356	2,070	472	751	706	423	9,238
2000	1,534	1,194	674	1,354	2,074	624	670	656	389	9,169
常住する従 業・通学者総 数(2000年)	5,841 (26.3)	5,877 (20.3)	3,379 (19.9)	4,555 (29.7)	8,627 (24.0)	4,468 (14.0)	3,503 (19.1)	2,546 (25.8)	1,779 (21.9)	40,575

注) 常住する従業・通学者総数(2000年)の欄で、各町村の()内の数値は常住する従業・通学者総数における田川市への通学・通勤者の比率である。

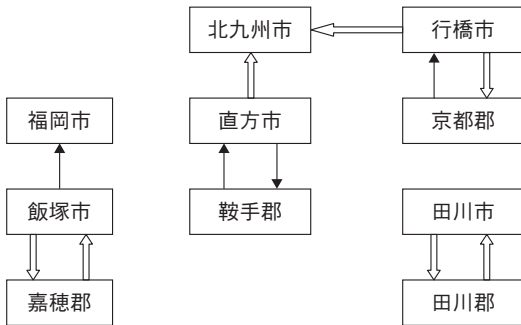
く受け入れているだけでなく、田川市への通勤・通学者の人数も多い。ただし、各町村の常住従業者・通学者数に対する田川市への通勤・通学者の比率をとると、赤池町は14.0%でやや低いが、他はどの町村も20%から30%となっている。

田川市郡の特徴は従業・通学における自足性が高いことだけでなく、田川市と郡内町村間で日常的空間行動をしている人がかなり多いこと、また、郡内すべての町村からほぼ同じ比率で田川市への通勤・通学者がいることである。

5. 筑豊地域における通勤・通学圏と公共交通の課題

以上分析したように、通勤・通学という日常的空間行動を通して筑豊地域における3中心都市の性質を明らかにすることができる(図3参照)。直鞍地区、嘉飯山地区、田川地区という3つの地理的・歴史的区分は通勤・通学圏に関しても当てはまる。直方市、飯塚市、田川市はそれぞれの地区で中心性を持ち、産業的・教育的結節点として機能していることが確認できる。また、これら3市の相互関係について、通勤・通学の点ではほとんど交流がないということも特徴である。通勤・通学者数の推移からは、今後3市の相互関係が強くなる傾向は見出せない

図3 田川市、直方市、飯塚市の周辺市郡との関係



注) 矢印の方向は、通勤・通学者が向かう方向、矢印の太さは通勤・通学者数の相対的な大きさを表す。

い。直方市は北九州市へ、飯塚市は福岡市への通勤・通学者が多く、すでに「筑豊域内の地域連関よりも、直方都市圏を中心とする筑豊北部は、北九州都市圏と、飯塚、直方両都市圏の筑豊西部は福岡都市圏というように、北部九州大都市圏に包摂される度合いが高まって」⁷⁾いるという指摘があるが、今回の分析結果ではその傾向は一層はつきりしてきたと言える。このような直方市や飯塚市に対して、田川市郡の場合、福岡市、北九州市との関係が強まる傾向は現在のところ観察されず、むしろ市郡内の自足性が目立つ。

通勤・通学圏との関係で交通について考えると、都市間交通が問題の一つとして挙げられる。上述の結果に基づけば、筑豊地域の都市を結ぶ交通の需要は少なく、直方市－田川市－行橋市を結ぶ平成筑豊鉄道の経営は今後も困難が予想される。通勤・通学者が少数であっても公共交通機関として維持すべきであるのか、通勤・通学以外の相互交流に活路を見出せるのか、都市間交通よりも各市とその周辺地域との近距離交

通に焦点を当てるのか、検討を要する課題である。

もうひとつの問題は市郡間の交通である。田川市郡の場合、市郡内の自足性が高く、また、郡内各町村に常住する従業者・通学者における田川市への通勤・通学者比率はどの町村も同じような数値であり、市郡間交通の必要性は高いと思われる。田川市郡の通勤・通学者が通勤・通学のために利用できる公共交通機関であるためには、少なくとも田川市と郡内の各町村を結ぶ路線が必要である。しかし、現実には市郡間の公共交通は通勤・通学行動に適合するものにはなっていない。田川市で公共交通に対する不満が高いことや、平成筑豊鉄道に対して潜在需要はあるもの実際には普段の通勤に利用する人が少ない⁸⁾ことは、自然な結果である。市郡間の交通利便性を高めることは単独の交通機関では不可能である。公共交通機関相互をつないで機能的なネットワークを形成することが最も大きな課題であろう。

注)

- 1) 『田川市第4次総合計画』(田川市、2001年) 策定のための市民意識調査では、田川市が発展するために重要と思うものとして12%が「交通網の整備」を挙げており、「企業誘致」(17%)に次いで2位である。また、田川市郡7高校の3年生を対象とした意識調査では、「現在住んでいるまち(市町村)の生活環境で特に整備が必要なもの」として52%が「交通の便」を挙げている(清田勝彦・田代英美「若年層の就業意識に関する調査研究」『福岡県立大学生涯福祉研究センター研究叢書』Vol.20、2005)。福岡県立大学社会科学科学生による「田川市生活満足度調査」においても公共交通機関に対する満足度は低く、回答者の2/3が不満を持っている(文屋俊子「地域社会における公共

- 交通ネットワーク」『福岡県立大学生涯福祉研究センター研究報告叢書』Vol.23、2006)。
- 2) 家族間のコミュニケーションの低下、家族成員の共同行動の少なさなどから家族の「個別化」現象が進行している。背景として、日常的空間行動の広域化により家族成員の生活空間が分断され、生活行動の接点が少なくなっていることが考えられる。
 - 3) 社会的共有空間については、田代英美「地方小都市における公共交通の課題」(『福岡県立大学人間社会学部紀要』第14巻第2号、2006)を参照されたい。
 - 4) 鈴木栄太郎『都市社会学原理』未来社、1969、381頁。
 - 5) 鈴木栄太郎、前掲書、392頁。
 - 6) この点については次のような指摘がある。「(田川市の) 就業者の市内居住率の高さは地理的な閉鎖性の高さを示すものであるが、活用の仕方によればこの閉鎖性は田川市の地域おこしのためのプラス条件の一つに変えることもできよう。」(佐々木武夫「筑豊地域における人口問題」平兮元章・大橋薫・内海洋一編著『旧産炭地の都市問題』多賀出版、1998、178頁)
 - 7) 田浦良也「石炭産業の崩壊と筑豊経済の変貌」平兮元章・大橋薫・内海洋一編著『旧産炭地の都市問題』多賀出版、1998、75頁
 - 8) 田代英美・文屋俊子「平成筑豊鉄道の潜在需要と地域活性化に関する研究」『福岡県立大学生涯福祉研究センター研究叢書』Vol.20、2005