

ヒト、モノ、サービスと地域規模

広島県立大学経営学部教授 若 井 具 宜

わが国の地方行政区域のうち、都道府県については、廃藩置県の調整が完了した明治以降、ほとんど変更がなされていないのに対して、市町村については、幾度かの変更が加えられてきた。ところが、それも、昭和30年前後に全国的規模で地域合併が行われて以来、一斉大規模の合併は行われていない。その後の約40年間に、モータリゼーションの進展や高速交通体系等の整備によって、地域住民の行動範囲、生活圏域は格段に拡張してきている。また、経済構造が「サービス経済化」の時代へと転換し、人々が「単なる所得を得る場としてではなく、住む場・生活の場としての都市」を求めるようになった今日においては、都市の人口集積は一層大きな意味をもつようになったといえる。都市の経済規模が大きいほど「より専門的で、より高度な、そして多彩なサービス」を生産し得るし、所得水準の上昇とともに、人々は益々そのようなサービスを求めるからである。このようなことを考えると、「サービス経済化」の進展する今日においては、地域事情が許す限り、地域の経済規模は大きくなることが望ましいが、それは当該地域及びその周辺においてサービス供給と物的供給を担う地域との役割分担ができていることが前提である。

目 次

- 1 序 論
- 2 地域とその最適規模
- 3 「モノ」と地域経済
- 4 「モノ」と経済の発展プロセス
- 5 「サービス」と地域経済
- 6 「産業支援サービス業」と経済発展
- 7 「ヒト」の動きと地域経済
- 8 「サービス」と地域規模
- 9 結 論
- 10 付 論
- 国土計画における中四国地域への敷えん —

1 序 論

わが国の地方行政区域のうち、都道府県については、廃藩置県の調整が完了した明治以降、ほとんど変更がなされていないのに対して、市町村については、めまぐるしい変更が加えられてきた。

そこで、佐々木信夫氏のとりまとめた「わが国の市町村数の変遷」によると¹⁾、明治新市町村制の確立された明治22年と「新市町村建設促進法」の施行された昭和31年に大きく市町村数が減少しているのがわかる。特に、後者については、昭和28年の「町村合併促進法」施行を受けたものとして、ほぼ今日の市町村数に近いものとなっている。

ところで、明治22年から昭和31年までの間隔は67年であり、この間に鉄道などを中心に交通機関も大きく発達してきており、住民の生活圏もかなり広がっている。全国的な合併促進も当然の政策的帰結と考えられる。このように、国レベルでの政策展開を受けて、ある時期に、一斉かつ大規模に地域合併が行われ、その結果として市町村数が大幅に減少していくケースは先進諸外国でもみら

1) 詳細については、佐々木信夫「自治体規模に関する一考察—市町村合併の意義と展望—」『聖学院大学論叢』1992年、pp. 37-51などを参照されたい。

れることである²⁾。

また、こうした場合以外にも、中心市が周辺地域を大規模に吸収合併して、あるまとまったレベルの都市を形成することがある。たとえば、「政令指定都市」などを旨として広域合併する場合である。

ところで、わが国においては、上記の「町村合併促進法」施行を受けて、昭和30年前後に、全国的規模で地域合併が行われて以来、一斉大規模の合併は行われていない。その後の約40年間に、モータリゼーションの進展や高速交通体系の整備によって、地域住民の行動範囲、生活圏域は格段に拡張してきている。上記スウェーデンの場合も、1973年の大合併は「モータリゼーションの進展」を大きな理由とするものである。

2 地域とその最適規模

さて、経済における「人口」は、一面では、供給面における本源的生産要素としての「労働」であり、他面では、最終需要の過半を占める「消費」の担い手でもあるという「二面性」を有している。こうした性質から、「域内総生産」など高度に加工された所得統計等を別にすれば、「人口」は、もっとも総括的な経済指標」と評価できよう。また、地域（あるいは都市）の経済的規模を測る尺度としては、現実にも人口がもっとも多用されているという実績もある。

そこで、まずは、従来、地域合併の議論などに際して唱えられてきた、「地域（都市）」の最適人口規模に関する諸説を、概略、次の三つにまとめ、整理しておくこととした。

(1) 3万人程度（1～5万人）

日常生活において必要とされるサービスが少なくとも最低限充足される程度の人口規模である。経験的に、生活しやすい都市単位としてヨーロッパで広く支持されている。すなわち、「レファレンダムのできること」が地方自治の極めて重要な要件と考えられており、それにもっとも適した都

市規模として支持されている。

たとえば、1973年以来、スウェーデンのコミュン（市町村に相当する基本自治単位）は284で、コムニオン当たりの平均人口は約3万人である。ただし、スウェーデンでは1980年代より「フリー・コムニオン」実験が実施されており、地方自治の新しい動きとして注目されている。

(2) 10万人程度

上記(1)の都市を三つ併せた程度の規模となるが、非日常的にも必要とされる生活サービス、いかなれば、日常生活においては要求頻度の低いサービスまで充足される程度の人口規模の都市である。たとえば、高級品、贈答品などの販売や、専門的サービスなどがこれにあたる。

「市街地を1時間以内に端から端まで歩いていけるヒューマン・スケールな都市」、「都市全体の様子がイメージできる」、「共通感情がもてる都市」、「一体感のもてる都市」などが特徴としてあげられている³⁾。

(3) 30万人程度

上記(2)の都市をさらに三つ併せた程度の規模となるが、一層高度な生活サービスに加えて、相当の産業を支援するサービスまで充足される程度の人口規模の都市である。

「大学があり、大型公共施設があり、力のある企業や産業がある」とされている。いずれにしても、過度の都市集積による外部不経済が発生しない限度となる都市規模といわれている。また、後の議論に出てくる県庁所在都市以外の「中核都市」にも該当することになる。

現実には、佐々木信夫氏の指摘するように、いくつかの「行政都市（地域）」が寄り集まって、住民の生活圏域である「実際都市（地域）」を形成していると考えられ、この「実際都市（地域）」を「行政都市（地域）」に置き替えるのが地域合併の意味するところであるとするのも妥当なことである。

2) スウェーデンのコミュン（市町村に該当する自治体）数の変遷等。詳細については、大川武「スウェーデンにおけるフリー・コムニオン実験について」『経済と貿易』Vol. 156、横浜市立大学経済研究所、1991年、pp. 52-92などを参照されたい。

3) これらの特徴については、中西啓之「都市の適正規模と都市合併」『都市問題』Vol. 76、東京市政調査会、1985年、pp. 14-26などを参照されたい。

3 「モノ」と地域経済

さて、ここで、地域経済を物的側面から議論しようとする動機は、第一に、「モノ」の流れ、すなわち「物流」の都道府県別統計（主としてクロスセクション・データ）から、地域経済の特徴を把握し、そうした結果、「経済の発展」と「地域の役割」に関する方向性の検討を行いたいことであり、第二に、物流が今後のわが国経済成長の制約因子として注目されていることである。特に、第二の理由のひとつは、経済高度化に伴う「多頻度少量輸送」等によって物流コストが高騰したことであり、いまひとつは、構造的ともいえる「要員確保難」、「都市内交通事情の悪化」等によって、物流が物理的な限界現象を呈し始めていることである。このような物流事情の変化は、エネルギー問題等地球レベルでの環境制約とも相俟って、今後の産業経済の展開に対して大きな影響を及ぼすものと考えられる。

ところで、物流を表す「自動車輸送統計」、「鉄道統計」などのいわゆる貨物輸送統計は、それぞれの輸送機関がどこからどこまで何トンの貨物を輸送したかを調査した統計である。したがって、同一貨物の場合でも、それに関わる輸送機関が変わる度に、「物流量」としては、累積してカウントされる。この意味で「総流動（統計）」と呼ばれている⁴⁾。

これに対して、貨物そのものの動きに着目し、貨物の出発点から到着点までを一区切りの流動として捉えたものを「純流動（統計）」と呼んでいる。ちなみに、運輸省では、この「純流動統計」を作成するために、昭和45年以降、5年毎に「全国貨物純流動調査」を行っている。

以下の議論においては、物流と経済関連諸指標との関係を考察するに際して、「輸送機関単位の貨物」よりも「貨物そのものの一連の動き」の方が、われわれの関心対象である「産業」などに馴染み易いと考えて、主として「純流動統計」に拠ることとした。

ところで、かつてのわが国の高度経済成長の過

程においては、物流の発生量は、経済成長にほぼ比例する形で増大してきた⁵⁾。それは、「物が物を呼ぶ径路」での産業発展で表現されるように、従来の経済成長を支えていた基盤が、主として、製造業を始めとする物的生産部門に置かれていたからである⁶⁾。

その後、わが国の経済成長は、国際経済環境の激変による「変動期」を経て、「構造調整期」あるいは「安定成長期」へと移行してきた⁷⁾。この間における国民所得水準の継続的かつ大幅な上昇は、消費者の需要を次第に高度化させ、また、多様化させてきた。そして、このような需要構造の変化は、これと並行して進む「情報化」・「国際化」・「自由化」などの大きな流れとも相俟って、わが国経済全体の「ソフト化」・「サービス化」などの動きを一層大きく、かつ強力に促進させることになった。

このような状況を背景に、生産部門の製造業あるいは流通業等においては、多品種少量生産が幅広く展開され、こうしたことによって、商品全般の「軽薄短小化」にさらに拍車がかかることになった。この結果は、近年の物流統計上の変化となって表れてきており、流通業界を中心とした「多頻度少量輸送」現象を裏付けるものとなっている。それは物流におけるミクロの面では貨物の小口化、マクロの面では純流動総量の伸び悩みを表わしている。

上記純流動データによると、平成7年の平均ロット（出荷1件当たり貨物量）は2.13トンで、平成2年調査時からの5年間に0.30トンの減少を示している。

これを、製造業のみでみても、平成7年の平均ロットは3.04トンで、平成2年調査時からの5年間に0.12トンの減少を示している。長期的には、平均ロットは昭和55年をピークとして低下傾向に

5) 運輸省「全国貨物純流動調査報告書」（昭和45、50、55、60の各年および平成2、7の各年調査分）等参照。

6) 宮沢健一「産業の経済学」第2版、東洋経済新報社、1987年、pp. 240-242。

7) 「高度成長期」に対して「低成長期」と称されることが多いが、「高度成長期」後、昭和50年代に示した年率4～5%の成長は「中成長期」と呼ぶのが妥当ではないかと考える。

4) こうした点については、例えば、運輸省「貨物地域流動調査、旅客地域流動調査」（財）運輸経済研究センター等を参照されたい。

あり、貨物の小口化を裏付けているといえる。

また、平成7年の全国貨物出荷総量は、約35億5千6百万トンで、平成2年調査時からの5年間に、1.5%減少している。これは「バブル不況」によるものと考えられる。これはまた、「バブル景気」の直前の昭和55年～60年調査時の5年間に、0.68%減少したのと一面において類似的である。ただし、今回の減少は、景気の沈滞を反映した側面が強く、昭和50年代の後半から大いに進んだ「製品の軽薄短小化」、「多頻度少量生産」などによるものとは根本的に異なるものと推察される。

さて、諸般の物流動向を併せ考えると、現在のわが国の経済成長が、もはや、物流の一面的な「量的増大」を要求していないことは明らかである。それは、「物がサービスを呼ぶ」、「サービスがサービスを呼ぶ」といわれるように、経済の成長基盤が、「物」から「サービスあるいは情報」、「ハード」から「ソフト」へと移りつつあるからである⁸⁾。ここでは、こうした、わが国における経済構造あるいは物流構造の大きな変化を前提に、地域における経済と物流の関わりを考察していくことにする。

ところで、物流統計を始めとして、ほとんどといってもよい地域統計が、少なくとも都道府県までは、区分単位として、調査され、あるいは表彰されている。そのため、とりわけ、都道府県よりも小さい地域単位での統計データの比較、検討がかなり限定されたものにならざるをえないこともしばしばある。こうした理由のため、以下では、主として、都道府県を中心とした地域経済と物流構造の関係や、それらの特徴を議論することにする。

ただし、「総流動統計」は逐年に公表されており、過去からの長期的動向や最近年の動向を把握するのに好都合であるが、これによると、石油ショックなどによる経済変動の影響がよく反映されていることがわかる。とくに、昭和48年の「第

一次石油ショック」を挟んで、わが国経済の高度成長が終えんとともに、物流の高度成長も一区切りしたことがわかる。ことばを代えれば、わが国経済の高度成長は「モノがモノを呼ぶ経路」での高度経済成長であったともいえよう。

また、昭和50年代後半に、輸送トン数が低下し、昭和61年を底に再び上昇しているのが、上の、純流動統計でもみたのと同じ帰結をうかがわせている。輸送量の大半を占める「自動車」輸送の動向がそのまま「全機関」の動向となっている。「道路交通事情の悪化」、「排ガス等の環境問題」、「運転手の確保」などの諸問題が指摘され、「モデルシフト」等が叫ばれる所以である。

総括的にいえば、純流動統計では、昭和55年から60年にかけて、横ばいともいえる微減になっているのに対して⁹⁾、この総流動データにおいては、はっきりとマイナス傾向を示しており、さらに、昭和61年を底として平成3年まで再び増加傾向をたどり、その後また、横ばい傾向になっている(平成7年まで)。

もとより、このような統計データ相互間のギャップは、地方ブロックよりもさらに地域の範囲が限定される都道府県別のデータについても、同様に指摘できる。これらのことなども総合すると、地域における物流量は、人口規模に対して、比較的緩やかな比例関係を持ち合わせているように思われる。こうした物流構造をみるためには、都道府県別に、純流動出荷量の品類乃至品目構成を検討する必要があるが、そのような構成からも、各地域における物流構造が、その地域の産業構造を、かなりの程度反映していることがうかがえる¹⁰⁾。

4 「モノ」と経済の発展プロセス

ここで、モノと経済の関わり具合を探ってみよう。ところで、人口は、数多くの経済関係指標のうちで、最も総括的あるいは基礎的ともいえるデータである。

たとえば、横軸に国勢調査人口、縦軸に純流動出荷量を、それぞれ全国シェアで測るものとする。その場合、全国人口1万人あたりの全国純流動出

8) 林紘一郎『ネットワークの経済学』NTT出版、1989年、pp.69-73。宮沢健一、前掲書 pp.232-258等。「物がサービスを呼ぶ」プロセスについては、物的生産部門とサービス生産部門の関連を示す「金額ベース」の「産業連関表」がもっとも明確であるが、「実物ベース」の「物流の産業間流動量・件数」も参考にすべきである。

9) 前掲の運輸省「全国貨物純流動調査報告書」参照。

10) 前掲の運輸省「全国貨物純流動調査報告書」参照。

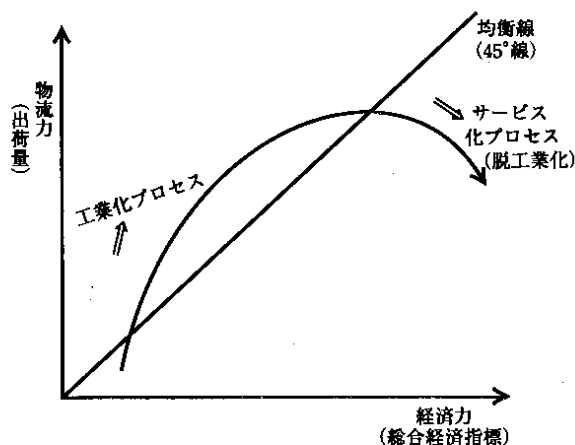
荷量(百万トン)を「平均勾配線」として、原点から右上方に「補助線」として描くことができる¹¹⁾。つまり、「平均勾配線」は、モノとヒトの力関係の「全国平均」あるいは一種の「均衡線」ともいえる。したがって、この線の右下側には物流力よりも人口集積の方が大きい諸県が分布し、反対に左上側には人口集積よりも物流力の方が大きい諸県が分布することになる(＜図1＞参照)。

そうした結果、全体的にみれば、ほぼ「右上がり」の正比例の関係がみられるが、特に、右上方の、東京、大阪、愛知などの先端部のグループにおいては、逆に「右下がり」の様相を呈している¹²⁾。このような、先端部グループ内での大きな「右下り」の関係まで含めると、「人口」と「純流動出荷量」の関係における都道府県の分布は、全体的には放物線(山型)の形状を呈しているといえる。

すなわち、人口の増加に伴って、物流の出荷量も次第に増大していくものの、人口集積が極めて高度の段階に到達すると、物流の出荷機能は、

返って低下するということである。これは、人口集積が進行するにつれて、そうした地域内で、重量のある物資の生産あるいは出荷機能を維持することが適応性を失い、その結果、周辺地域にそうした物流機能を代替させていくためであると考えられる¹³⁾。東京、大阪、名古屋の3大都市圏とその周辺地域の物流力の分布関係がそのことを示している。

図1 物流と経済発展プロセス概念図



11) ただし、この図では、両軸の目盛が全国シェアで測られているため、勾配は1である。

12) 拙稿「出荷物流と地域経済の関係について」広島大学経済学部附属地域経済研究センター紀要「地域経済研究」創刊号、1990年参照。「右上がり」の比例の関係は、「純流動出荷量」と「人口以外の経済指標」との関係にもみられる。特に、注目すべきは、「純流動出荷量」と「製造業出荷額」との間に強い相関がみられることである。平成2年における都道府県別クロスセクション・データから求めた相関係数は0.895であった(昭和60年値は0.893)。このような、物流と製造業の活動上の強い関係については、次のような原因とともに、問題点も考えられる。

① まず、よく知られているように、物流の約6割が製造業からの出荷によるものである。

② また、元来、物流の規模そのものが、生産活動とともに消費活動等を経由することによって、ある程度当該地域の人口規模に依存する性質を有しており、その結果、消費財製造業あるいは都市型製造業を中心として、製造業出荷額との間にも相関関係をもってしまうことである。このことは、人口あるいは、県域面積の大きい都道府県について指摘されることである。

③ 「純流動量」は重量ベース、「製造業出荷額」は金額ベースで測られているため、計測単位の違い・マッチが存在する。

④ 都道府県によって産業構造が異なる一方で、物流構造も異なる。

ところで、人口以外にも付加価値、総生産、所得などの「総合経済指標」を横軸にとることによって、類似の関係を見出すことができる。＜図1＞は、そうした関係を、一般化して「物流と経済発展プロセス概念図」にまとめたものである。均衡線を原点近くで、下から上に抜けていくプロセスが「工業化プロセス」であり、均衡線を原点から遠く右上方で、上から下に抜けていくプロセスが「サービス化プロセス」とみることができる¹⁴⁾。

さらにいえば、「サービス経済化」は十分な「モノの供給」すなわち「物流」を前提としているということになる。すなわち、まずは「モノ」の供給が量的に十分でないと「サービス経済化」

13) 中心都市からの製造業のスプロール化とも解釈できる。あるいは、先進的地域の脱工業化とも解釈できる。

14) 詳細については、前掲拙稿「出荷物流と地域経済の関係について」広島大学経済学部附属地域経済研究センター紀要「地域経済研究」創刊号、1990年を参照されたい。

の段階に到達できないということになる。このような物流動向や、人口動向あるいは人口の地域分布の変動は、ヒトとモノの接点でもあるサービス産業の行方にも大きな影響力をもつものと考えられる。それらを、次節において、とりあげていくこととする。

5 「サービス」と地域経済

さて、「サービスの生産」が「モノの生産」と本質的に異なる点は「在庫ができない」ことにある。このため、「サービス」は「生産したその場で需要」されなければならない。したがって、サービスを提供する産業である「サービス業」（日本標準産業分類で格付けされている大分類Iに該当）あるいは広く「サービス産業」（第三次産業のうち、日本標準産業分類で格付けされている大分類G「電気・ガス・水道・熱供給業」を除くすべての業種）は、必然的に需要者である「ヒト」の集る場所、すなわち「都市」に立地せざるをえないのである。

さて、サービス業が発展していく一般的な意義は、新たなサービスのもっている革新性が産業を活性化させ、経済の成長発展の原動力となることである。このようなニューサービス企業が、わが国において、本格的に成長してきたのは、第1次石油ショック後の、昭和50年代に入ってからであると指摘されている¹⁵⁾。

一方、経済成長が安定化するに伴って、消費者のニーズは大きく変化を遂げてきており、ニューサービス企業が成長してきた事実は、市場や消費者自体の変化と深く関わっているものとみられる¹⁶⁾。こうして出現したニューサービスは、市場価値の高い製品・サービスの提供を通じて、産業の高付加価値化に寄与し、経済の活力を高めるものと期待されている。

また、場合によっては「隙間産業」とも称せられる「ニューサービス」は、その補完的・補助的な性質の故に、産業構造調整の促進や「豊さの実

感できる国民生活実現」などにも大きく寄与するものと考えられる。こうした役割りは、主として「対個人サービス業」に求められよう。しかしながら、地域経済の育成・振興という政策的観点からみると、「対事業所サービス業」を中心としたニューサービスが重要性をもつことになる。すなわち、各種の専門的サービス（情報処理サービス、デザイン等）の支援（投入）があつて初めて、既存の製造業、商業等の各部門も高度化し、発展しうる近年の傾向などを堪案するとき、これらのサービスを提供する「対事業所サービス業」の振興こそ、今後の地域経済の発展のために必要不可欠なものと考えられる。

ただし、こうした「対事業所サービス業」も、そのタイプによって、立地場所は異なることになる。製造業をそのサービスの支援対象産業の例にとれば、「機械修理業」、「産業用設備洗浄業」、「非破壊検査業」、「産業用機械器具賃貸業」、「機械設計業」、「エンジニアリング業」などは、製造企業の集積地域の周辺都市あるいは比較的近距離の都市に立地する性格のものである。これらは特に「テクノ支援サービス業」と呼びうる。

他方、「ソフトウェア業」、「広告代理業」、「情報処理サービス業」、「ディスプレイ業」、「経営コンサルタント業」、「デザイン業」、「総合リース業」などは、製造企業の集積地域からかなり遠隔地であっても成熟した「都市らしい都市」に立地する性格をもっている。また、これらのサービスは、製造業のみでなく、卸売業・小売業、サービス業などの第三次産業を始め、広く産業全般を支援する性格をもっており、極めて意義深い「対事業所サービス業」といえる。

ところで、我が国産業全体に占めるサービス産業の比重は、すでにかなり大きなものとなっているが、いまなお拡大傾向にある。そのような生産関連のマクロ統計データからみても「サービス経済化」現象は明らかであるが¹⁷⁾、このように統計的に把握できるようになったこと自体も、ニューサービスが製造業などから外生化し、市場評価されるようになってきたことが原因となつて

15) 例えば、(社)ニュービジネス協議会『ニュービジネス白書1991年版』東洋経済新報社、1990年、p. 8など。

16) 通商産業省『88 サービス産業年鑑』東洋法規出版、1988年、pp. 639-647。

17) 例えば、産業別雇用者数（就業構造）については、総務庁統計局『国勢調査報告』等、産業別国内純生産（生産構造）については、経済企画庁『国民経済計算年報』等を参照。

いることに留意しなければならない。

また、経済企画庁等による産業・就業構造の展望においても、将来にわたって「物財生産部門」の縮小傾向が続き、他方「知識・サービス生産部門」の拡大傾向が続くことが見通されている。特に、「マネジメント・サービス」と表現されている「対事業所サービス」分野の成長が極めて高く期待されていることが注目される¹⁸⁾。

ところで、サービス産業の生産規模が拡大し、全産業に占めるサービス産業の就業者構成比等が高まるにつれて、家計の消費行動もその構成が、モノからサービスへと移行しつつあるものと考えられる。

また、日本標準産業分類の大分類Lに格付けされる「サービス業」は、中分類が25業種、小分類が113業種、細分類に至ると221業種にも及ぶため、通常、サービスの対象によって、「対事業所サービス」、「対個人サービス」、「公共サービス」の3部門に類別して用いることが多い。また、特に、日本標準産業分類におけるサービス業関連の新設項目のなかで、「対事業所サービス」については、産業細分類項目に、「ディスプレイ業」、「産業用設備洗浄業」、「非破壊検査業」、「機械設計業」などニューサービス業が逐次登場していることも留意すべきである¹⁹⁾。

ところで、「対事業所サービス」、「対個人サービス」、「公共サービス」の3部門の中で事業所数、従業者数ともに圧倒的に「対事業所サービス」の伸びが高いことがわかる。また、そうした「対事業所サービス」のなかでも、「物品賃貸業」、「情報サービス・調査・広告業」、「その他の事業サービス業」などの増加率が際立って高い²⁰⁾。

これらの産業は製造業の知識集約化と高付加価値化の基盤となるとともに、地域経済の発展に寄与するものとして期待できる産業であり、「産業支援サービス業」と呼ぶべきものであろう。すなわち、サービス業の中で増加寄与度の高いのは「産業支援サービス」であり、その中でも「情報

関連サービス」が高いことがわかる。

6 「産業支援サービス業」と経済発展

ここで、改めて「産業支援サービス業」の地域経済における意義を考えてみよう。「産業支援サービス業」は、既に確立された分類用語ではないが、従来、産業支援サービス業といわれているものの中でも、生産販売等の活動を「支援する」度合いの高いものとしてとらえることができる。なお、この場合「支援する」とは、例えば、製造業における製造部門、商業における販売活動等、当該業種の本来の業務に対して専門的なサービスを提供するという意味である。具体的な業種としては「物品賃貸業」、「情報サービス業」、「広告業」、「デザイン業」等が挙げられる。

ところで、経済のサービス化は今後とも一層進展していくものと考えられるが、他産業を支援するサービス部門の競争力を高めていくことが、地域の産業の高付加価値化あるいは高度化に大きく貢献するであろうことは疑問の余地のないところである。このような状況を踏まえれば、「産業支援サービス業」を軸としたサービス産業の振興が、地域経済の活性化や産業構造の高度化にとって、極めて重要なポイントになってくる。すなわち、多彩で、層の厚い「対事業所サービス業」によって、広く周辺他地域に対して「産業支援」の役割りを担える都市ないし地域こそが、経済的リーダーシップいわゆる「中枢性」、「中心性」を発揮しうることになるのである。

ところで、このような対事業所サービス業集積の方策を考えると、まず、経営上の問題点として人材不足が挙げられる。とりわけ、サービス業は、専門能力を持つ「人材そのものが資本」ともいえることや、製造業ほどには省力化できないなどの特質があり、人材不足は企業そのものの存亡に影響する重要な問題である。こうしたことから、人材の確保策として、Uターン希望者あるいは新規学卒者に対して地域企業への就職促進事業を積極的に展開していくことや地域企業の紹介冊子を作成するなどの広報活動を引き続き実施していく必要がある。その他、企業自らが自社の労働条件の見直し（在宅勤務やフレックスタイム制の導入など多様な勤務形態の採用）をすることにより、

18) 例えば、経済企画庁総合経済局編『21世紀への基本戦略』1987年、p. 39 等。

19) 総務庁『日本標準産業分類』

20) これらの統計については、総務庁統計局『国勢調査報告』、同じく『事業所統計調査報告』などで確認されたい。

主婦等の女性労働者あるいは、高齢者の活用なども検討すべきである。特に、データ入力、文書入力、版下作成などは、OA 機器や通信機器の発達により、出勤しなくても自宅で作業できる環境も整ってきている。

また、サービスは無形であるだけに客観的な料金算定が難しいといわれる。また、「サービスという技術」に対する評価が徐々に高まってはいるものの、サービス料金の算定基準がはっきりしていないため、ニューサービスの需要側と供給側に意識の違いが生じるなどの課題が残されている。このような観点から、地域におけるニューサービス振興のためには、まず業界の組織化等による体質強化などから始めて、サービスに対する適正な評価基準の確立等を図っていく必要がある。技術革新、国際化、情報化、人口の高齢化など内外の経済環境は大きく変化しつつあり、これにつれて、わが国の産業・経済構造も、内需主導型への転換、企業の国際的展開、サービス経済化の進展といった様相をますます強めてきている。

ところで、多くの地域においては、特定の産業への偏在がみられるなどの課題を抱えている。こうした理由のために、長期的トレンドからみて成長性が高く、活力がありバランスのとれた産業構造の構築が求められている。したがって、21世紀に向けて地域の産業構造の新たな構築を目指すためには、これまで培ってきた技術集積を生かしながら、既存産業の高付加価値化、研究開発機能の強化による技術力の向上、情報サービス、産業デザインなどの対事業所サービス業の振興、産業の国際化の推進を図っていく必要がある。

特に、産業のソフト化・サービス化の傾向が強まる中で、ソフトウェア等の情報サービス、デザイン・設計・コンサルティング等の専門サービスなどいわゆるニューサービスに属する対事業所サービス業の成長は著しいものがある。これらのサービス産業は、製造業とサービス産業の融合化が進展する中で、製造業の知識集約化、高付加価値化の基盤となるとともに、地域にとって魅力ある雇用機会を創出する上でも重要な役割を果たすものであり、地域の産業構造調整推進に当たり大きな柱となるものと考えられる。

さて、サービス産業、なかんずく対事業所サービス業の重要性は、ますます高まってきているが、

それらの中核となっている企業群は、もともと製造業の企業の内部組織であった部門が外部化したものである。このような関係などを考えるとき、対事業所サービス業は、製造業を始めとした諸産業の高付加価値化・高度化への関与を通して産業全体の発展に寄与すべく図ることが肝要であると考えられる。まず、対事業所サービス業の育成・集積が図られることにより、製造業の高付加価値化、知識集約化がさらに進むことになろう。また、そのようにして、製造業の高付加価値化、知識集約化がさらに進展することにより、さらに対事業所サービス業も発展することになる。

かくして、対事業所サービス業と製造業は、相關連し、循環しながら構造調整や高度化を促進し、「螺旋型」の発展プロセスを辿ることになる。これらの対事業所サービス業は、現実に東京圏を始めとする大都市地域により集積しており、また、地方圏においても人口規模の大きい都市ほど集積が高くなる傾向が見られる。こうしたことから、都市型対事業所サービス業は、人口集積や都市機能に大きく依存する産業であるといえるが、また、逆に、これらサービス業の集積によって中枢都市機能が強化されるという相互作用もあるものと推察される。

上でもみてきたように、他産業を支援するサービス部門の競争力を高めていくことは、地域の産業の高付加価値化あるいは高度化に大きく貢献する。このような状況を踏まえれば、「対事業所サービス業」を軸としたサービス産業の振興が、地域経済の活性化や産業構造の高度化にとって、極めて重要なポイントになってくる。また、以下では、これまで検討した結果を踏まえ、対事業所サービス振興のための地域政策についてまとめた。

まず、経済のソフト化・サービス化の進展により、産業の高度化、高付加価値化、企業経営の合理化、効率化等を支援する対事業所サービス業の役割は、ますます重要性を高めている。また、対事業所サービス業のウェイトは今後ますます増大すると見込まれ、地域の活性化や産業全体の雇用拡大効果をもたらすことが期待される。

今後、経済のソフト化・サービス化がさらに加速度的に進展するなかで、新たな産業構造の構築を図り、地域経済を活性化していくためには、対

事業所サービス業の育成振興を積極的に進めていくことが極めて重要である。こうしたサービス業は、自地域の産業を支えるだけでなく、周辺地域の産業を支援し、かつ、東京や大阪の全国的な大業務地と密接な関連をもつ業種が多く、市場との近接性を重要視する産業である。

特に、ソフトウェア業、デザイン業、広告代理業などのソフト産業は、ユーザーに隣接し、ユーザーのニーズを的確に把握したサービスを提供する必要があることから都市部に立地する傾向が高いが、近年の地価高騰により、都市部をターゲットに新しい事業を始めようとしても、初期投資が膨れあがるなど、ニュービジネス進出の障害になっている。このような産業の頭脳部分を地域に集積させ、地域産業の活性化を図り、都市機能を形成するためには、「新産業集積拠点」を行政が率先して整備すべきである。

また、ニューサービスのニューたる所以は「他にない何か」を持っていることである。このためには、時代の変化に応じたサービス・ニーズの発見が必要であることから、多種多様な情報の確保が必要となってくる。こうした問題は基本的には企業自らが幅広い情報網を広げるよう心掛けるべきであるが、現状では知人、友人、業界団体間の交流にとどまっている場合が多い。このため、ニューサービス関連企業の人的ネットワークづくりを促進する必要がある。さらに、対事業所サービス業は、一般に歴史の浅い新しい業種が多いため、規模が小さく経営基盤が脆弱であり、個別に独自の活動を続けていることなどから「サービス業に対する認知度が低い」、「サービスに対する評価が低い」などの問題を抱えている場合が多い。

こうした、サービス業に対する社会的認知度の低さからくる問題点を解決するためには、業界の組織化を図り、経営の合理化、業界の体質強化、サービスに対する適正な評価基準の確立、地元企業の実力の認知度を高める必要がある。また、行政サイドからもこうしたサービス業の組織化等の問題を始めとして、人材育成、資金調達などの問題まで含めて、いわゆる（モノを除く）ヒト、カネ、情報面での連携ある支援策を講じていく必要がある。

さて、上でも述べてきたように、「高齢化社会」ないし「成熟社会」への過程においては、人々の

ニーズは「モノ」から「サービス」へと次第に比重を移していき、しかも、そのサービスは、ますます高度化、多様化し、「サービス経済化」が一段と進行するものと考えられる。

ところで、「産業支援サービス業」も、都市に立地しやすい性質を一般的にはもっているものの、製造業等へのサービスは工場の立地している地域と都市の中間地域であってもさしつかえない。また、このような産業支援サービス全体についても、東京、大阪のような大都市でなければ立地しないものもあれば、広島、福岡のような百万都市であれば立地するもの、あるいは30万都市なら立地するものと千差万別であろう。したがって、地域の都市規模に応じた「産業支援サービス業」の育成を図り、これを「種」にしながら、製造業を始めとした地域経済全般の活性化を図るべきである。「高齢化社会」を直接支える「対個人サービス」等の「サービス産業」は、そうした「種」に誘発されて、付随的に発展していくものと考えられる。

また、一般的に言って、地域（特に都市の周辺地域）にはその役割分担から、まず物流機能の発展が求められている。それは、「製造業」の段階的発展を意味している。その製造業の発展をサポートするために必要とされるのが「産業支援サービス業」の育成・集積である。「産業支援サービス業」は製造物のサービス化、高付加価値化、高度化に大きく寄与するからである。他方、そうして発展した製造業が、逆にそのような、あるいはさらに高度で多様な産業支援サービスを需要し、育成・発展させるという性質ももっている。そのようにして、「製造業」と「産業支援サービス業」はもちつもたれつの「螺旋型」の発展過程をたどることが期待される。

さて、次節で述べるように、農村の余剰人口が都市部へ流出するという「掃き出し現象」は、第1次石油ショック頃までにはほぼ一巡し、人口移動の理由も「より高い所得」のみではなく「より高いレベルの生活」を求めるものに変化してきたものと推察される。つまり、人々は単に「所得を得る場としての都市」を求めているのではなく、「生活の場」としての都市を求めて移動するようになってきているものと考えられる。その「生活の場としての都市」に欠かせないのが「多彩なサービスの提供」であり、こうしたことが人々を

魅き付け合う「都市間競争」となって現出しているものとみられる。このような「ヒトの動向」という背景のもとに、「サービス経済化」（マクロ面）が昭和50年代に入ってから顕著になったといわれることと「ニューサービス企業の本格的成長」（ミクロ面）の時期なども符合しているのである。

7 「ヒト」の動きと地域経済

ところで、「人口」予測は、他の経済指標の予測等に比較して、確度も高いといわれており、さらに、それ自体の重要性や他指標への関連性も極めて高いため、21世紀を展望したわが国の経済構造、社会構造に関する議論も数多く展開されている。たとえば、「人口の高齢化と貯蓄率」の関係については、OECD 諸国においては「老年人口指数が高い国ほど家計貯蓄率が低い傾向がある」ことや、わが国の家計においても「25才未満の若年層とともに60才以上の高齢層の貯蓄率が低い」ことなどが指摘されている²¹⁾。また、人口の高齢化にともなう、労働力が相対的に稀少になることが見込まれるが、省力化投資の活発化によって、「資本集約度の上昇」プロセスを通しての「労働生産性の上昇」等も期待されている。

さて、近年のわが国の人口移動率は低下傾向にあり、また、長期的にみても、わが国の人口移動数は1970～73年頃をピークとして、それ以降低下傾向にある。また、「総移動数」のピークは1973年で約854万人、「総移動率」のピークは1970年の8.02%である。

さらにこれを県間移動のみについていえば、「県間移動数」のピークは1971年の約426万人、「県間移動率」のピークは1970年の4.11%である。これらの人口移動のピーク前の移動の増勢は、高度経済成長に伴う「農村から都市への」、いいかえれば「農業から製造業等への」労働力の移動が主流であったものと考えられる。つまり、ひとびとは「より高い所得の得られる場を求めて」移動したのと考えられる。館稔氏の『形式人口学』においては、それがモデル化され、説明力も高

かった時代である²²⁾（＜図2＞参照）。

ちょうどピーク時の昭和48年の「住宅統計調査」において、住宅数が世帯数を上回り、戦後わが国の政策目標のひとつであった「1世帯1住宅」が達成された時期とも符合している²³⁾。また、この頃、「1人あたり国民所得」がイギリスなど一部先進国の水準にほぼ到達している²⁴⁾。つまり、ひとびとの欲求は、一応「量的」には満足されたといえよう。さらに、ピーク後には、「農村から都市への」大量移動は一巡し、人口移動はほぼ一貫して減少傾向にあるが、移動のパターンも「三大都市圏」（とりわけ「東京圏」）や地方においては「中枢都市」（札幌、仙台、広島、福岡）あるいは「中核都市」（都道府県庁所在地都市または人口30万以上の都市）への集中が顕著になってきている。

ひとびとは「都市へ」あるいは「より都市らしい都市」へと移動の場を選別してきているともいえる。つまり、第1次石油ショック頃を契機に、わが国の人口移動のパターンが変わってきたものといえる。さらに、いえば、ひとびとの移動の目的が「より高い所得」から「より質の高い生活」にウェイトを移してきており、そのため多彩なサービスを受けられる「都市」へ人口が集中するものと考えられる。

よく「人口は経済現象の原因でもあり結果でもある」と指摘されている。また、「サービス経済化」にしてもその「サービス」の担い手は「ヒト」である。そのように考えると、第1次石油ショック頃を境に、人々は、働く（生産の）場としてのみでなく、生活（消費）の場としても「都市らしい都市」を求めるようになってきており、

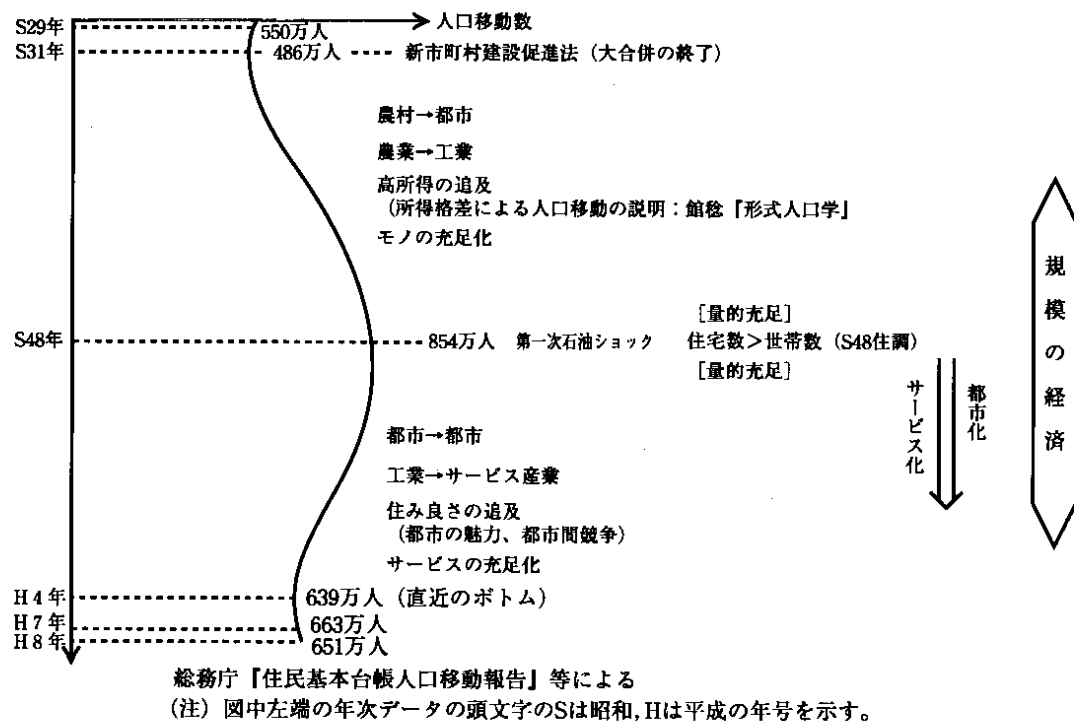
22) 館稔『形式人口学』古今書院、1960年。

23) 総務庁統計局『住宅統計調査報告』。5年毎に行われている同調査結果（推計）によると、昭和48年のわが国の住宅総数が31,058,900、世帯総数が29,232,800となっており、住宅数が1,826,100程上回っている。ちなみに、この調査の前後の調査について、結果をみると、5年前の昭和43年のわが国の住宅総数は24,197,900、世帯総数は24,920,400と、世帯数が722,500と若干上回っており、また、5年後の昭和53年のわが国の住宅総数は35,450,500、世帯総数は32,504,200と、住宅数が(2,946,300だけ)上回っている。

24) 日本銀行調査統計局『国際比較統計』等。

21) 総務庁『家計調査年報』等。

図2 人口移動規模と経済構造変化の対応概念図



それが「サービス経済化」現象として現れているとみることができる。

ところで、東京圏（首都圏）、大阪圏（阪神圏）、名古屋圏（中京圏）の、三つの「大都市圏」の転入超過数の推移をみると、第1次石油ショック頃を境に、大きくパターンが変わってきたことがわかる。すなわち、大阪、名古屋の二つの大都市圏がマイナス（転出超過）に転じたことである。東京圏の「転入超過」は、昭和51年に約4万4千人まで減少するが、マイナスにはならず、その後昭和62年の約16万4千人まで拡大してゆくことになった。正に「東京一極集中」となったのである。

これは、昭和49年以降、一貫してマイナス（転出超過）が続いている大阪圏と好対照である。これによっても、わが国の近年の地域経済の構図である「東京一極集中」と「関西の地盤沈下」がよくわかる。なお、名古屋圏は、昭和50年にマイナス（転出超過）に転じた後、昭和60年から再びプラス（転入超過）に転じてきている。

しかしながら、東京圏の流入超過も昭和62年をピークに急速に減少してきて、平成5年には1,165人まで縮小し、ついに平成6年には16,914

人の転出超過となり、続く平成7年も5,002の転出超過となった。だが、平成8年には再び18,252人の転入超過と変化してきており、「東京一極集中」に変化の兆しがあるのかどうかの見極めはむずかしい面がある。

この動きに併せて、「三大都市圏」への流入超過数も、昭和62年の約15万8千人をピークに急速に減少してきており、平成5年には約2万人の転出超過となり、昭和51年以来、17年振りのマイナスに転じた。しかし、平成8年には上記東京圏への転入超過を受けて、2千人弱の転入超過になっている。したがって、東京圏への流入超過と同様、傾向がつかみにくい状況になっている。

また、マクロ的にみると、近年の人口流入地域（転入超過県）も、ほぼ、三大都市圏の周辺縁部（中央日本）に限定されるようになってきており、逆に、中国・四国、九州、北海道などの諸県からの流出が目立つようになっている。

これらは、大都市圏の地価高騰等による地方圏との相対的居住条件の変化なども大きく影響しているものと考えられるが、新幹線、高速道路、空港等高速交通体系の整備や労働時間短縮等の勤務

環境の変化を反映して、直接大都市圏に住むのみでなく、その周辺部まで含めた住環境を、人々が評価し始めたためではないかとも考えられる。たとえば、栃木、群馬、福島などからの「新幹線通勤」なども、こうした現象の一端と考えられよう。

また、東京都区部、大阪市、名古屋市など三大都市圏の中心都市等では、すでに20～30年来に渡って、スプロール化によって人口の転出超過が続いており、これが人口掃き出し源となっており、大都市圏周辺地域の人口増加を助長していることも忘れてはならない。

さらに、地方都市（市町村レベルでの地方圏）を取り上げてみても、中枢・中核都市の「通勤圏」や「1時間圏内」程度までの都市の人口は増加しているが、遠隔地域の人口は減少していることが指摘されている²⁵⁾。

このように、三大都市圏（中心都市を除く）や地方中枢・中核都市およびそれらの通勤圏等周辺圏域では人口が増加し、それらの圏域から隔たった地域においては、人口が減少するというパターンをみせている。前節でみた、「都市らしい都市」への各種サービスの立地、そしてそのようなサービスを享受しようとする人々の行動がここで結合するのである。

8 「サービス」と地域規模

ところで、＜図3＞は、人口移動の長期時系列データから、横軸に「移動者総数」、縦軸に人口移動者総数のうち県境を越えて移動した者の割合すなわち「県間移動割合」を採り、グラフにしたものである。「県間移動」は「県内移動」に対して用いられるもので、一般的には遠距離の移動と考えてよからう。このグラフからは、右上がりの関係がうかがえる²⁶⁾。したがって、「ヒトの移動が盛んになると、より遠くへ移動する傾向がある」ともいえる。

25) 「地方都市の属性別人口増加率」をまとめた国土審議会資料『四全総総合点検調査部会報告』、1994年等参照。

26) 時系列データの採り方にも左右されるが、相関係数は0.8程度となる。ちなみに、昭和29年から平成5年までのデータで求めると0.810であった。平成元年以降はデータを増やす程係数値は下がる傾向にあり、回帰傾向の攪乱要因となっている。

あるいは、「より高い所得の獲得」のためなら、単身あるいは家族を引き連れてどこへでも移動した高度成長期と、その後「よりよいサービスの享受」のために都市の選別を行なうようになった中成長期とでは、移動距離も違ってくるということかもしれない。

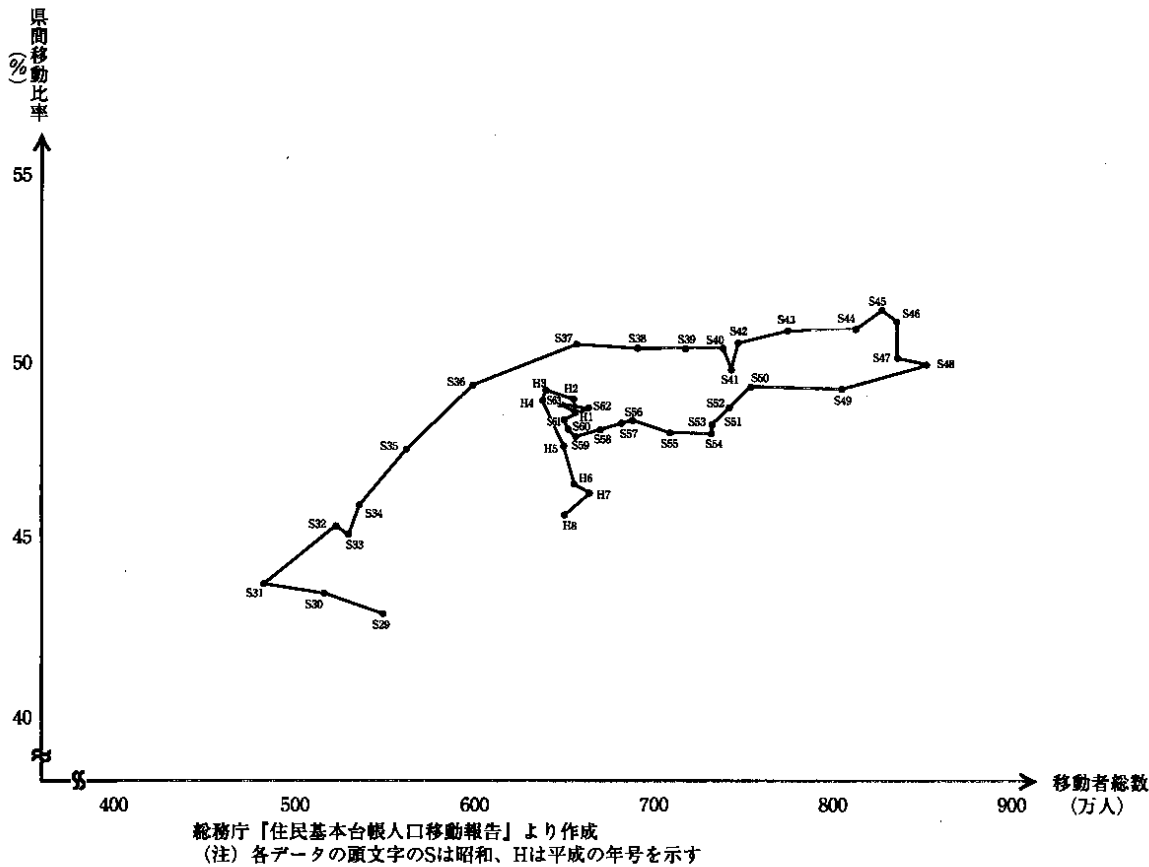
わが国の人口移動規模を長期時系列データ（総務庁統計局『住民基本台帳人口移動報告』昭和29年～平成8年）でみると、昭和48年をピークとしてほぼきれいな「放物線」を描くことがわかる。このことは、昭和48年前後に、わが国の経済構造が転換期を迎えたこととよく符合している（前掲＜図2＞参照）。第一は、いうまでもなく、この年に偶発した「（第1次）石油ショック」であり、これを境に「高度成長」が終えんし「中成長」の時代に入ったことである。第二は、この年に調査された「住宅統計調査」において、「住宅数」が「世帯数」を上回り、戦後わが国の重要な政策目標だった「一世帯一住宅」が達成されたことである。

とくに、住宅は「消費者の求める最大の商品」であることから、第二の事実は重要で、以後の住宅政策が「量から質」に転換されたように、消費者の財一般に対する態度も「量から質」に転換されたといえよう。さらにいえば、「モノの充足」から「サービスの充足」への動き、すなわち生産プロセスまで含んだ経済全体の「サービス化」に弾みをつけることになったともいえる。

このことは同時に「都市化」をも意味し、人々が「単なる所得を得る場としてではなく、住む場・生活の場としての都市」を求めるようになったことをも意味しているといえる。なぜなら、第5節でも述べたように、「サービスの生産」が「モノの生産」と本質的に異なる点は「在庫ができない」ことであり、このため、「サービス」は「生産したその場で需要」されなければならない、したがって、サービスを提供する産業である「サービス業」あるいは広く「サービス産業」は、必然的に需要主体である「ヒト」の集まる場所、すなわち「都市」に立地せざるをえないからである。

さて、第2節で、都市の最適規模を三つに類型したが、再度簡単にまとめると、「サービスの提供レベル」に応じてつぎのようになる。

図3 移動者総数と県間移動比率の関係（昭和29～平成8年）



(1) 3万人程度（1～5万人）

日常生活において必要とされるサービスが少なくとも最低限充足される程度の人口規模である。

(2) 10万人程度

上記(1)の都市を三つ併せた程度の規模となるが、非日常的にも必要とされる生活サービス、いいかえれば、日常生活においては要求頻度の低いサービスまで充足される程度の人口規模の都市である。たとえば、高級品、贈答品などの販売や、専門的サービスなどがこれにあたる。

(3) 30万人程度

上記(2)の都市をさらに三つ併せた程度の規模となるが、一層高度な生活サービスに加えて、相当の産業を支援するサービスまで充足される程度の人口規模の都市である。

これらのうち、特に(3)は、6節で述べた「中核都市」に相当し、5節で述べた相当の「産業支援サービス」まで提供でき、一県全域ないし県域の

相当広い部分まで含んで「(多様なサービスを)頼りにされる都市」といえるであろう。

9 結 論

さて、もし、その地域の事情に照らして最適規模が指摘できるとすれば、そうした規模に至るまで市町村合併を行なうことは理にかなっている。なぜなら第6節の議論からすれば、「サービス経済化にかなう都市」は一般的には「人口規模の大きいことが良い」ことになるからである。

しかしながら、「合併しても、しなくても実態経済的には同じことではないか」という議論がある。これに対しては、第2節で述べたが、佐々木信夫氏の指摘するように、現実には、いくつかの「行政都市」が寄り集まって、住民の生活圏域である「実際都市」を形成していると考えられ、この「実際都市」を「行政都市」に置き替えるのが

市町村合併の意味するところであるとする見解が妥当であろう。なぜなら、単一行政体で構成されているか、複数の行政体で構成されているかによって、経済政策の一貫性、効率性に格段の差異があると考えられるからである。たとえば、前節(3)の規模の「実際都市」で、第6節で述べた「産業支援サービス業」を育成しようとする場合、その地域を構成する個々の「行政都市」の採る施策と統一整合させる困難を想定すれば、理解は極めて容易であろう。

また、これまでに展開してきたように、経済構造が「サービス経済化」の時代へと転換し、人々が「単なる所得を得る場」としてではなく、住む場・生活の場としての都市を求めようになった今日においては、都市の人口集積は一層大きな意味をもつようになったといえる。なぜなら、第5節でも述べたように、都市の人口規模が大きいくほど「より専門的で、より高度な、そして多彩なサービス」を生産し得るし、所得水準の上昇とともに、人々は益々そのようなサービスを求めるからである。

ただし、第4節でも述べたように、このような「サービス経済化」は十分な「モノの供給」すなわち「物流」を前提としている。まずは「モノ」の供給が量的に十分でないと「サービス経済化」の段階に到達できないし、逆に「良いモノ」、「質の高いモノ」は高度のサービス（すなわち技術、芸術等）の投入によって生産される側面も持っているのである（第6節で述べた「螺旋型」の発展）。

このようなことを考えると、「サービス経済化」の進展する今日においては、市町村合併は地域事情が許す限り、人口規模の大きくなることが望ましいが、それは当該地域の周辺において物的供給を担う地域との役割分担が十分できることが前提であるということである。また、市町村合併を一種の「規制緩和」ととることもできる。なぜなら、許認可等の対象の中には、行政区域を境界とするケースが存在するからである。また、地域合併によって自治体の数が減少して、地方財政までトータルに含めた「小さな政府」が実現される効果も期待することができる。

10 付 論

—国土計画における中四国地域への敷えん—

(1) 中四国の一体的発展に向けて

——ブロック規模の拡大——

全国を8つ程度の地方ブロックに区分するとき、中国と四国は、それぞれが別個の独立したブロックとして扱われることが多く、現に、国の出先機関をみても、一部を除き、概ねそのように管轄区分されている。しかし、別個のブロックの場合、地積や人口、その他の諸指標において、他ブロックとの不均衡は大きく、中四国は一体で初めて、他の地方ブロックと比肩しうる。とりわけ、強力な経済力をもつ近畿、九州の両地方の狭間に位置する当地域は、一体的であってこそ、そうした地域に互しての発展が期待できるといえよう。また、次期「全総」（全国総合開発計画）のキーワードともなっている「広域交流圏」においても、山陰から四国太平洋岸に至る交流ルートを考えるとき、一体的な連携関係が不可欠である。さらに、瀬戸内地域の総合的な発展を睨んだ場合にも、中四国は一体的な協力関係をもつことが極めて重要である。

(2) 高度情報化社会とヒト、モノ、サービスのネットワーク化——交流基盤の整備——

経済社会は、「規模の経済」から「連結の経済」、「ネットワークの経済」へと変わりつつあり、物流、商流、人流、情報流などが滞りなく機能するためにも、「交通」、「情報通信」の役割は格段に増してきているといえる。特に、「業態としての情報」は「物流を前提とするサービス業」の一形態でもあり、また、「重要な情報」は「人を介する」性質が強いことから、「情報通信」の整備と、物流、人流を担う「交通」の整備は並行的、同調的に進めていく必要がある。ところで、近年、民営化した「旧公社」などは、採算を重視するために、先行投資的な事業に二の足を踏む傾向も見受けられる。21世紀には、「環境」、「安全」などが社会の常態的なキーワードとなる可能性があり、中四国地域においては特に多い離島、山間、中山間地域などいわゆる「不採算地域」を含む「ネットワーク」の形成には、長期的、超長期的な観点からの配慮が必要である。

(3) 横断交流ルートの意義——交流の広域化——

今回の全総で、新たな国土軸として、「日本海国土軸」や「太平洋新国土軸」などが提案されている。中四国地域においては、既存の「西日本国土軸」と併せ、東西方向に3本の国土軸が並列することになる。このことは、従来、国土軸の恩恵を受けることの少なかった山陰地域、四国地域の発展にとって極めて重要な意義をもつものであり、評価すべきものである。こうした交流軸に沿ってインフラ等が整備されれば、当地域においても、また、わが国全体にとっても、東西方向の迂回路が形成されることにもなり、日常の経済活動等のみならず、自然災害等にも大きな効力を発揮することになろう。しかしながら、こうした迂回路も、南北に梯子状の横断交流ルートが形成されてこそ、初めてその効力も大きなものとなる。中国地方ではすでに、「浜田道」、「米子道」などの横断道が一応の完成をみているものの、最も肉厚な中央部に構想されている中国横断道「尾道松江線」は、現在工事の行われている本四架橋「尾道今治ルート」とも直結することになっており、これが四国における横断道と連結する意義は大きい。また、このルートの北半分「松江三次」間は、すでに高速道で結ばれている「広島三次」間と連結すれば、「松江広島」の広域交流を促すことから特に重要である。さらに、この「松江広島」ルートは、中国、四国でそれぞれ最大の都市である広島、松山を連結する架橋等（いわゆる「Qルート」）と大連結することによって、日本海、瀬戸内海、太

平洋の三つの海を結ぶ「西中四国広域交流圏」の軸にもなり、その意義は極めて大きい。

(4) 第一次産業の超長期的重要性（本源的物流の確保）——産業間、都市間交流規模の拡大——

今日の農産物価格は、世界人口の8割を占める発展途上国の人々の市場への参加なしに形成されている。それらの人々に購買力が出てきたとき、市場への供給余力からみて、基本的な農産物価格の大幅な上昇は、避けられない可能性が大きい。すでに、東南アジアを始め、中国、インドなどの大人口国が経済発展の軌道を走り始めており、人々の所得は上昇しつつある。これらの国の人々の購買力が先進諸国の水準に到達するにしても、さらに、数十年を要するかもしれないが、そうした見通しの市場への影響は徐々に出てくるであろう。わが国の農業は、今日までの農産物価格の変化を前提に成立しているが、「食料の安定供給」や「環境保全」の観点からも特段の対応、配慮が必要であろう。とりわけ、零細な農家を多く抱える中四国地域では、重要な課題といえる。また、なかんずく、後背圏に農村地帯を抱える「地方中小都市」は、そうした周辺地域に都市サービスを提供しながらも、来たるべき「農産物価格高騰時代」まで農村地帯を維持していく重要な使命を帯びているといえる。そしてまた、「地方中枢都市」や「地方中核都市」なども、そうした「地方中小都市」等に、さらに高度な都市サービスを提供しながら、周辺の一層広い地域を支援していく役割をもっているといえる。

On Expansion of Cities in Relation to Economic Factors

Tomogi WAKAI
Professor of Hiroshima Prefectural University

Abstract

Number of Japanese 'shi-cho-son's (cities, towns and villages) was totally decreased to about one-third through the big merger in middle 1950's. We spent more than 40 years after the big merger, but the number of 'shi-cho-son's and the each size has been kept out basically. During these time, traffic conditions changed drastically (especially so called 'motorization') in this nation. The living and business zone of inhabitants has been so expanded in the result. Also, in a couple of recent decades, 'the inclination to services in economy' has been become remarkable more and more. We discuss these phenomena has been caused by changes of economic structure in Japan. Especially, this fact is showed in migration of people beyond boundaries of 'to-do-hu-ken' (prefectures) region. We used migration statistics in time series from year 1954 to 1966. In conclusion, we recommend to merge cities, towns and villages so as to become appropriate size in economic scale (such as population) and also to get fruits of 'the inclination to services in economy'. In addition, we pointed some characteristic aspects of distant migration of people beyond boundaries of 'to-do-hu-ken' region.