

地域経済の発展と都市基盤整備

広島大学経済学部附属

地域経済研究センター助教授

戸田 常一

目次

1. はじめに
 2. 都市の成長と産業構成
 - (1) わが国における急激な都市化
 - (2) 都市の成長と産業構成
 3. 都市の成長と地域経済
 - (1) 地域経済の成長のとらえかた
 - (2) 地域経済をとりまく状況変化
 - (3) 地域経済にとっての都市の役割
 - (4) 集積経済と規模の経済性
 - (5) 都市の集積経済と都市成長
 - (6) 地域経済の発展
 4. 地域経済の発展と地方中枢都市
 - (1) 地方中枢都市のとらえ方
 - (2) 札幌市とその影響圏域
 - (3) 仙台市とその影響圏域
 - (4) 広島市とその影響圏域
 - (5) 福岡市とその影響圏域
 5. 地方中枢都市の成長と都市基盤整備
 - (1) 地方中枢都市の成長メカニズム
 - (2) 地域別の社会資本の整備状況
 - (3) 地方中枢都市における都市基盤整備
 6. おわりに
- 参考文献

1. はじめに

わが国における人口の大都市集中の傾向は昭和30年代の経済の高度成長期を契機として、今日に至るまで続いている。かつては東京・大阪・名古屋の三大都市圏への人口集中が顕著であったが、最近では大阪・名古屋の各都市圏への集中は鈍化もしくは安定傾向にあり、人口の集中は東京都市圏において卓越している。これは経済・社会の国

際化・情報化・サービス経済化の進行のもとで、東京がわが国のみならずアジアや世界の中での中核的な役割を果たすようになり、経済や社会の構造が大きく変化しつつあることが大きな理由である。昭和44年に定められた「新全国総合開発計画」では、今日のような国際化・情報化した世の中の到来を予期して海外諸国に対抗できるように国力を高めるため、国全体の資源を有効に活用する方向性が出されている。このため、日本全体を1つの人体に例え、東京を頭脳として東京-札幌1000km、東京-福岡1000kmを軸として全国各地域の有機的な連携が必要であり、そのため大阪、名古屋だけでなく、札幌・仙台・広島・福岡の各都市を地域の中核都市として明確に位置づけてそれぞれの都市育成が必要であると認識された。それにより、道路・港湾・空港・鉄道などの交通施設や、工業団地や流通・業務団地などの産業基盤がつくられ、また都市圏への人口集中に対応して郊外の住宅地開発が精力的に進められた。このような都市の受皿が準備されることにより、各都市を中心とした地域経済の発展にはめまぐるしいものがあるが、その成長パターンや各都市が地域の中で果たしている役割は多様である。東京のように全国を視野においた展開から札幌・仙台・広島・福岡のように各地域の中核都市としての発展が期待される都市に至るまで多様である。今日、東京都市圏への経済・行政・文化などあらゆる高度機能の一極集中とその弊害が強調されており、国土政策の面から多極分散型の国土形成が求められている。これには、東京一極集中による通勤・住宅・ゴミ・水など居住環境悪化や地価高騰や交通混雑による業務活動の効率低下とともに、地方圏における人口や産業の流出による地域社会の低迷という「都会の不満、地方の不安」という2つの側面がある¹⁾。

これらを同時に解消して新全総で唱われたような国土全体を有機的に連携させた各地域の均衡ある発展をめざすためには、主として効率性の観点から提案されている「展都」構想、すなわち、東京周辺への機能分散では明らかに限界がある。しかし、地方圏への高度機能の分散が必要であっても、そのための受皿が地方で用意されていなければ、強権でもってならばいざ知らず、企業や行政が自発的に地方展開するインセンティブを抱くことはできないだろう。

本論文は、経済・行政・文化における高度機能が地方に根づくためには基本的には地方での受皿づくりが重要であるという基本認識のもとで、都市の成長とそれを支える都市基盤との関係を過去に遡って検討することにある。その際、日本全体にとって東京があり大阪があるように、地方圏の各地域においても中心となる都市の育成が重要であり、そのためにどのような都市基盤の整備が必要であり、地域発展にはどのような構図が考えられるかを検討する。まず2では3以降の各章の前提として、都市の成長と都市における産業の特徴を述べ、最近の都市化動向をまとめる。次に3では、都市成長のメカニズムとその条件を既往の諸説を含めて、特に都市基盤とのかかわりを重視して整理する。また4では、都市の成長パターンとして札幌・仙台・広島・福岡の地方中枢都市をとりあげてその実態を分析する。5ではこのような都市成長の実態と交通などの都市基盤施設の整備状況とのかかわりを考察する。最後に6では本論文で得られた知見を整理すると共に、地域の経済発展を進めるうえでの留意点を述べる。

2. 都市の成長と産業構成

(1) わが国における急激な都市化

都市への産業と人口の集中は近年に始まったものではない。都市化の傾向が急激に進行したのは世界的には第2次大戦後のことであり、わが国では昭和30年代の経済の高度成長期の以降である。わが国においては、1950年に40%以下であった都市人口が1960年には70%近くになり、特にこの10年間に大きな伸びを示した。表-1は、昭和35年以降、5年ごとに、全国を人口集中地区とそれ以外の地区に分けて人口の推移を示したものである。

表-1 人口集中地区とそれ以外の地区での人口推移

| | 年次 | 人口集中地区 | 人口集中地区 以外の地区 |
|---------------------|---------------|--------|-----------------|
| 人 口 (千人) | 1960 | 40,829 | 52,588 |
| | 1965 | 47,261 | 51,013 |
| | 1970 | 55,996 | 48,668 |
| | 1975 | 63,822 | 48,116 |
| | 1980 | 69,934 | 47,125 |
| | 1985 | 73,344 | 47,704 |
| | 1990 | 78,152 | 45,459 |
| 人 口 増 減 率 (%) | 1965/ 1960 | 15.8 | -3.0 |
| | 1970/ 1965 | 17.5 | -5.5 |
| | 1975/ 1970 | 14.0 | -1.1 |
| | 1980/ 1975 | 9.6 | -2.1 |
| | 1985/ 1980 | 4.9 | 1.2 |
| | 1990/ 1985 | 6.6 | -4.7 |

(注) 各年10月1日現在の国勢調査人口を用いて作成

ここで人口集中地区とは国勢調査の単位として、人口密度40人/ha以上の調査区が隣接して5,000人以上を有する地域のことであり、この大きさは都市化の水準に対応すると考えることができる。わが国では人口集中地区における人口は着実に伸びており、その伸びは1965~70年の時期にピークを示している。また図-1(その1)、(その2)はそれぞれ、三大都市圏と地方圏において人口100万人近くをもつ主要な都市の人口変化を分けて示したものである。これによると三大都市圏では東京都区部、大阪市では1950年以降15年間で大きな人口増加がみられるがそれ以降では横浜市、神戸市など周辺都市で増加し、名古屋市では伸びはゆるやかであり、人口は安定しつつある。一方、地方都市圏では、札幌・仙台・広島・福岡のいずれの都市においても急激な人口増加が続いており、また北九州市では1950年代には大きく人口は増加したがそれ以降はあまり変化していない。

ここで、人口の変化は、出生や死亡による自然増減と、就業・就学・転勤・結婚などを理由とした住み替えによる社会増減の2つの側面からとらえることができる。図-2(その1)、(その2)

図-1(その1) 大都市圏における主要都市の人口推移

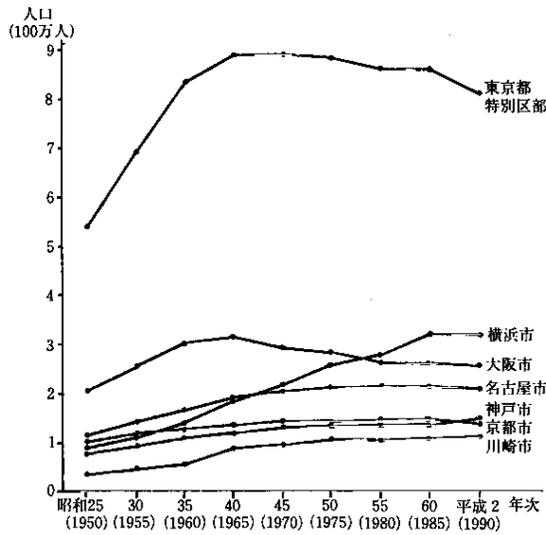


図-1(その2) 地方圏における主要都市の人口推移

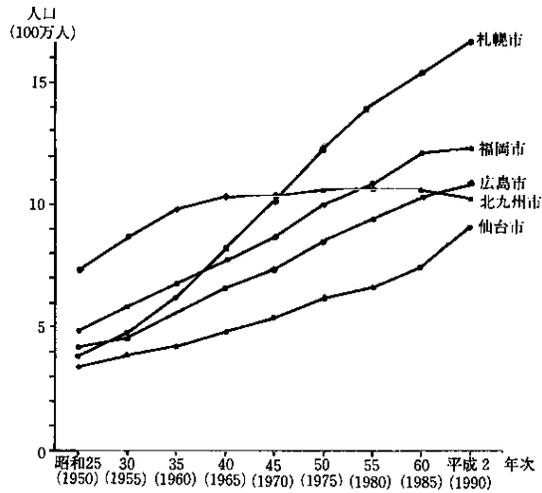
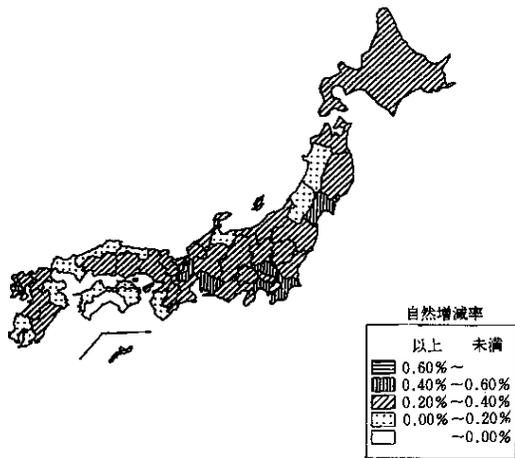
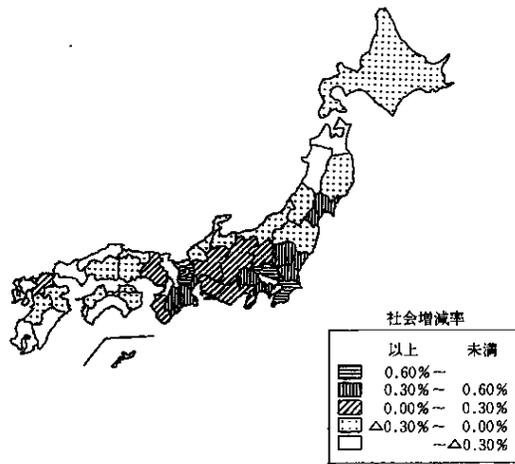


図-2(その1) 都道府県別の人口の自然増減率 (1990.4 - 1991.3)



(文献2)より転載

図-2(その2) 都道府県別の人口の社会増減率 (1990.4 - 1991.3)



(文献2)より転載

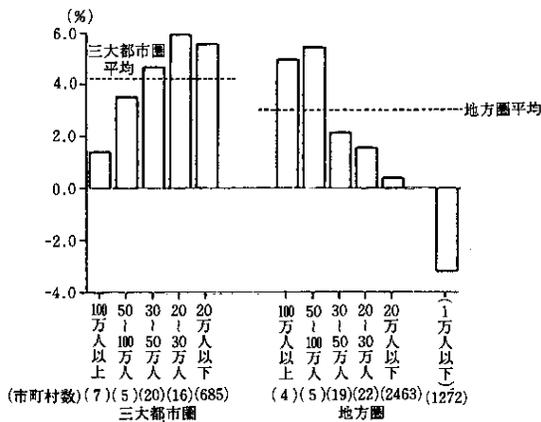
は全国の都道府県別に1990年4月から1991年3月の1年間での人口の自然増減率と社会増減率を示したものである²⁾。自然増減率は高知県(△0.03%)を除いてすべての都道府県でプラスであるが、東京、大阪、名古屋など大都市圏においての増加率は相対的に大きくなっている。ちなみに自然増加数のもっとも多いのは、神奈川県(3.9万人)、東京都(3.4万人)、大阪府(3.4万人)、愛知県(3.3

万人)、埼玉県(3.2万人)、千葉県(2.5万人)の順となっている。かつては地方圏が人口再生産の場であり、地方圏から大都市圏に人口を集団就職や出稼ぎの形で送り出すのが通例であったが、現在では都会生まれで都会を故郷とする(地方を知らない)人口が相対的に多くなる傾向にある。一方、社会増減率をみると大都市圏への集中傾向はより顕著である。人口の社会増加が顕著な地域は

宮城県と福岡県のほかはすべて関東から関西に至る日本列島の中央部分（北陸地方は除く）に集中しており、地方圏では大半の地域で人口が流出している。人口流入がもっとも多いのは、埼玉県（5.3万人）、神奈川県（4.5万人）、千葉県（3.8万人）、茨城県（1.5万人）の関東の各県、および滋賀県（0.9万人）、奈良県（0.7万人）、三重県（0.7万人）となっている。これらの人口は地方圏から移ってきたものもあるが、大阪府や東京都からの人口ドーナツ化によるものも多い。ちなみに人口の流出数がもっとも多いのは、大阪府（△4.3万人）、東京都（△4.1万人）であり、それに続いて北海道（△1.7万人）、青森県（△1.1万人）、京都府（△1.0万人）、長崎県（△9.8万人）、鹿児島県（△8.0万人）となっている。

次に、都市の規模によって都市の成長がどのように異なっているかを図-3に示す³⁾。この図にみられるように、大都市では人口のドーナツ化現象による周辺の市町村での人口増加率が相対的に大きく、中でも人口20~30万人規模の都市での伸びがもっとも顕著である。一方、地方圏においては、人口が50万人近くないと人口増加はあまり期待できず、都市の人口規模が一定水準以上でない都市の成長にも自ずと限界がみられることが推察できる。

図-3 都市の人口規模別人口増加率(1983-88年)



資料：自治省行政局「全国人口・世帯数表 人口動態表」をもとに国土庁計画・調整局で作成。
(文献3)より転載)

(2) 都市の成長と産業構成

都市の産業構成を検討する場合には規模の比較的大きい都市が連担した大都市圏を対象とするよりも、それぞれがある程度自立した経済圏をもつ地方圏の主要都市に限定する方が扱いやすく、また本論文の地方中枢都市の展開を検討するというねらいにも沿っている。そこでここでは地方圏における人口30万人以上の主要都市を対象として産業構成を検討する。

まず表-2に図-1（その2）でとりあげた札幌・仙台・広島・北九州・福岡の5つの都市に関する産業従業者数の業種構成を、全国の業種構成比率に対する特化係数として求めた結果を示す。これによると北九州を除く4つの都市において対企業サービス業と卸売業の構成比率が高く、札幌と仙台ではそれに加えて建設業と公務の構成が大きい。また、5つの都市に共通して製造業のシェアが小さいが、その中で北九州だけはやや大きな構成となっている。また、公共インフラサービス業に対する構成比率がいずれの都市についても比較的大きくなっている。

図-1（その2）に示されるように、上述の5つの都市のうち人口の増加傾向が顕著な札幌・仙台・広島・福岡のいずれにも共通な特徴は、比較的まとまった人口規模をもち、また対企業サービス業と卸売業の構成比率が高いことである。そこでこれらの要素と都市の成長との関連をさらに検討するために、地方圏で人口30万人以上をもつ21の都市を対象として図-4を作成した。この図は横軸に都市人口（昭和60年）、縦軸に対企業サービス業と卸売業の合計のシェア（昭和61年）をとり、その中で各都市を位置づけたものである。図中の括弧内の数字は昭和60年から平成2年まで5年間の都市人口増加率を示す。この中で増加率の高い仙台、福岡、札幌などは原点から離れて位置し、2つの要素を兼ね備えている。人口増加率の低い都市は2つの要素のうちどちらか、もしくは両方が低い値になっている。ここでは都市の成長を人口増加としてとらえているという大きな前提はあるが、都市の成長にとっては、当該都市が広域的な経済圏の中で一定の貢献を周辺の地域や産業に果たす卸売業や対企業サービス業、それに地域経済の域内循環をスムーズに進め、その前提となる一定規模の人口をもつことが重要であると考え

表-2 地方中枢都市の業種タイプ別特化係数 (全国に対して)

| | 建設業 | 製造業 | サービス業 | | | | 卸売業 | 公務 |
|-----|------|------|--------|------|------|------|------|------|
| | | | 公共インフラ | 公共人的 | 対個人 | 対企業 | | |
| 札幌 | 1.34 | 0.30 | 1.19 | 1.06 | 1.20 | 1.30 | 1.42 | 1.27 |
| 仙台 | 1.30 | 0.33 | 1.29 | 0.96 | 1.00 | 1.45 | 1.99 | 1.23 |
| 広島 | 1.08 | 0.66 | 1.24 | 0.92 | 1.00 | 1.30 | 1.61 | 0.94 |
| 北九州 | 1.07 | 0.81 | 1.51 | 0.97 | 1.10 | 1.00 | 0.89 | 0.75 |
| 福岡 | 1.03 | 0.30 | 1.24 | 0.97 | 1.11 | 1.46 | 2.05 | 1.04 |

(注) 1. 農林漁業、鉱業は省略、各都市は市域をとっている。
 2. 文献4) を用いて作成
 3. 公共インフラサービス

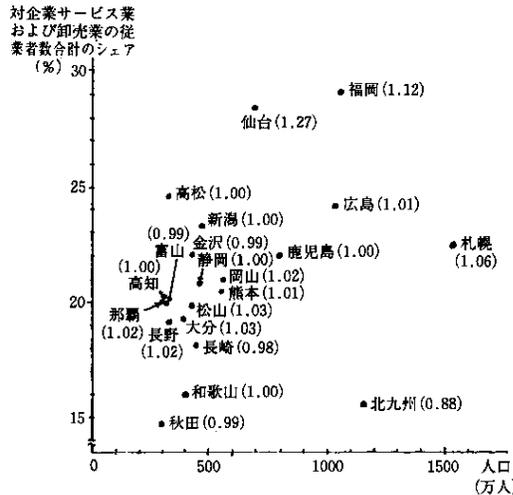
公共人的サービス

対個人サービス

電気・ガス・熱供給・水道業、対企業サービス
 運輸・通信業
 放送業、協同組合（他に分類されないもの）、医療業、保健衛生、廃棄物処理業、宗教、教育、社会保障、社会福祉、学術研究機関、政治・経済・文化団体、その他のサービス業
 小売業、飲食店、保険業、保険媒介代理業、保険サービス業、不動産業、旅館、その他の宿泊所、洗濯・理容・浴場業、その他の個人サービス業、映画業、娯楽業（映画業を除く）

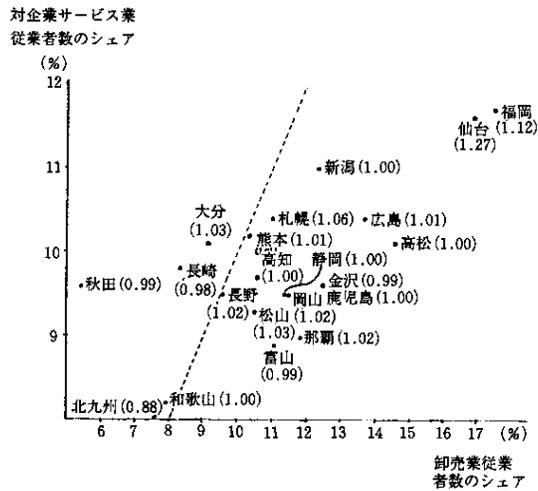
銀行・信託業、農林水産金融業、中小企業・庶民・住宅等特定目的金融業、補助的金融業、金融附帯業、投資業、証券業、商品取引業、物品賃貸業、駐車場業、自動車整備業、その他の修理業、情報サービス・調査・広告業、その他の事業サービス、専門サービス（他に分類されないもの）

図-4 主要都市における人口規模と対企業サービス・卸売業の従業者シェア



(注) ()内の数字は昭和60年から平成2年までの各市場における人口増加率を表わす。文献4) を用いて作成。

図-5 主要都市における対企業サービス業と卸売業の従業者シェア



(注) ()内の数字は昭和60年から平成2年までの各市場における人口増加率を表わす。文献4) を用いて作成。

ることができる。図-5は、対企業サービス業と卸売業のシェアをそれぞれ縦軸と横軸にとり、各都市の人口増加率を括弧内に記したものである。全体として、各都市とも2つの業種をいずれも保有しているが、対企業サービスに比較すると卸売業のシェアが比較的高く、この傾向は仙台、福岡、広島、高松など支店経済としての性格をもつ都市においてより顕著にみられる。

3. 都市の成長と地域経済

(1) 地域経済の成長のとりえかた

地域経済の成長とは澤井によれば、「地域経済の自立性を高めながら経済活動を拡大し、地域の人口や所得の増加を達成すること」と定義できる⁵⁾。これは、経済活動にとって必要な資源や財・サービスを他の地域から購入するのではなく、できる限り自地域内で調達し、産業連関をもとにした地域内の経済循環を活発にして経済的生産を拡大し、さらに経済活動の量だけでなく質の改善によって付加価値を大きくして地域外に売却して所得をうるという一連のプロセスに相当する。そのため地域経済を大きく成長させるためには他の地域に対してある程度自立的に自地域で完結して地域を発展させるために多方面の人的・物的資産を必要とし、一定の広がりをもった経済圏とその中で高度なニーズに応えることのできる中心的な都市集積を必要とする。

地域経済の成長を所得の面から考えると、通常の所得決定モデルでは次のように表わすことができる⁵⁾。

$$Y = C + I + G + (E - M) \quad (1)$$

ただし、Y：所得、C：民間（家計を含む）消費、I：民間投資、G：国や地方自治体等の政府支出、E：地域からの移出、M：地域への移入

ここで一般に $C = c \cdot Y$ (c ：消費性向)、 $M = mY$ (m ：移入性向) が成立するので、

$$Y = \frac{1}{1 - c + m} (I + G + E) \quad (2)$$

が成立し、これを差分の形で示すと次のようになる。

$$\Delta Y = \frac{1}{1 - c + m} (\Delta I + \Delta G + \Delta E) \quad (3)$$

このようなフレームのもとで地域所得Yを増大させるためには、次のような方法が考えられる。

- ① 民間投資 ΔI の増大： 地域外からの企業誘致や不動産・リゾート関連の投資などに相当し、これによると新規の設備投資や建築投資が行われるために即効性が高く、また雇用創出効果も期待できる。しかしこの方法は地域内の労働力や資源・土地などに余裕がある場合に限られ、これらに余裕がない場合には域外企業の立地により地域企業の労働力が奪われたり、域外デベロッパーの参入により域内の不動産や観光等が大きな打撃を受けることが少なくない。
- ② 政府支出 ΔG の増大： 公的主体による財政措置であり、これには道路、港湾などの公共投資による生産誘発効果と、生活保護、年金などの社会保障や農業関係補助金などの財政上の地域間所得移転がある。域内に基盤となる産業がない場合や民間投資が誘導できない地域においては、このような財政による地域経済の拡大効果に依存するケースが多い。
- ③ 地域外への移出 ΔE の増大： 地域外に財やサービスを提供（移出）して地域へ所得をもたらすような基盤（Basic）産業の育成である。これには、鉄鋼、自動車などの製造業だけでなく、官公庁、大病院、大学・研究所など、広く地域外の人々に対してサービスを提供する施設も含まれる。また、従来の域内産業を高付加価値化と操業水準の拡大によって、移出産業に転換することも考えられる。
- ④ 消費性向 c を拡大： 政府（日本銀行）により公定歩合の引き下げを行うと、これに伴って銀行は貸出金利と預金金利を下げるために消費者は預金をひかえて消費が多くなり、企業もこのような需要拡大に応えるべく銀行より事業資金を借入れて事業を拡大し、景気が拡大する。この方法ではこのような金融操作による消費拡大が中心となるが、そのほかにも余暇時間の増加による影響や、消費者の潜在ニーズの発掘や新たなニーズの拡大などの企業行為等がある。
- ⑤ 移入性向 m を縮小： これまで域外から移入していた財やサービスを域内で確保し、地域外への所得の流出をできる限り少なくする。この

ためには、既存産業の技術革新（イノベーション）により従来移入していた財やサービスを地域内で生産できるようにしたり、高速道路等の整備による経済圏の拡大により、これまで移入対象であった他地域を自地域の中に編入することが考えられる。

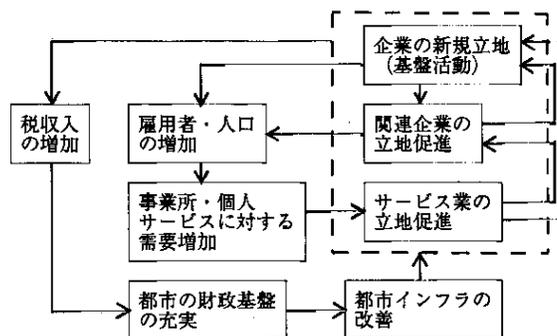
(2) 地域経済をとりまく状況変化

昭和30年代以降の経済の高度成長期から昭和50年初めの石油危機までの間に地方圏を対象として採用された政策は鉄鋼、造船、石油化学をはじめとする重厚長大型の産業立地が主であり、それ以降においても電子機器、自動車などの機械工場の立地展開が中心であった。上述の地域経済フレームにおける①民間投資 ΔI の増大（工場誘致など）や②政府支出 ΔG の増大（道路や港湾など産業基盤整備）が主として採用された政策であり、地域によっては③自動車や電気機械などの基盤産業の生産が域内経済循環を活発化し、製品を地域外に移出することにより所得をうることもあった。しかし全体として「地域経済」としてのとりえ方は少なく、地域経済は「国家経済」の中での1つのパートを担うものとして認識されてきた。

最近の経済構造の変化、特に経済活動水準の高度化とグローバル化は日本経済の中での国内の各地域の役割を大きく変化させてきたと考えられる。東京の世界都市化、企業の海外展開をみても「国家経済」という概念だけでは十分でなく、地方圏は東京、大阪などの大都市圏との連携を考えるだけでは地域経済の安定した成長は期待できない。かつての東京－地方の構図は、地方－東京－海外という三者からなる構図に変化し、国内の地方圏は地域相互の間だけでなく、アジアを中心とする海外諸国との間においても厳しい地域間競争と地域間協調の時代を迎えているという認識が重要である。

このような状況変化のもとで地域経済の成長を考える場合、①民間投資のためのインセンティブを向上させたり、②公共投資の投資効果を高める工夫が必要である。また、③広域的にサービスを提供する基幹施設の設置し、④産業の技術革新や経済圏の拡大等を考える場合に、しっかりとした中枢都市の育成とそれをとりまく広域的な経済圏が必要となる。

図－6 企業や人口の集中による都市成長



(3) 地域経済にとっての都市の役割

前述のように地域経済を成長させるためには、地域の経済自給率を高めると共に、地域の経済循環を活発にすることによって経済活動の量と質の改善を図ることが必要である。そのためには経済活動にとって必要な企業や人口を一定の地域に集中させてそれらの循環的・累積的發展を図ることが効率的である。図－6には企業や人口が集中して都市が成立する場合の一般的なメカニズムを簡略化して表現した。この図によると、ある地域に基盤的な（Basic）事業所や企業（財やサービスを外部の地域に提供して所得を地域にとり入れている活動）が立地した場合にはまず、その活動と関連のある企業の立地が促進する。次に、これらの活動は新たに雇用の増加をもたらし、さらに雇用者の家族も加わって全体として人口が増加する。このような雇用者や人口の増加は、事業所や個人を対象とするサービス部門のすべての業種の立地を拡大させる。一方、これらの立地の促進は交通や公共施設などの都市基盤の整備を促進し、これらはさらなる企業や人口の集中をもたらすことになる。

このようにして企業や人口が集中することによって都市が形成され、それが進行すると都市内部での地域分化と都市地域の外延的拡大をもたらし、まとまった都市圏が形成されるようになる。都市圏の中心部（都心地域）においては通常では地域の産業を高度化し革新するために必要な技術や情報を受発信する中枢的な都市機能があり、独自の地域産業を育成するとともに、新たな情報や技術をベースとした産業構造の変化を先導する役割を担う。都市内部においてはこの業務中枢地区

を囲むようにして多様な産業が立地展開し、都市の内部構成が効率的な空間利用の点から定められるようになる。また、大きな都市圏であればその周辺に独自の通勤圏や商圏、市場圏をもつようになり、比較的自己完結度の高い地域経済が形成されることになる。

(4) 集積経済と規模の経済性

都市に企業や人口が集まるのは、集まることの利益が不利益に比べて大きいからである。経済活動が1つの地域に集中して行われることから生産効率性が上昇し、販売の低廉化が実現できる。

① 都市の集積経済

企業は、企業間の取引や情報交換などの行動を比較的狭い地域にとどめることによって、様々な形で利益を受ける。この利益は「集積経済」とよばれ、局地化経済と都市化経済がある。まず、局地化経済は、同業種の多数の企業等が地域的に集中することによって生じる利益であり、通常は、小・零細規模の企業が特定の地域内で協業・分業または業種細分化の形態をとることが多い。次に都市化経済は、異業種の多数の企業等が地域的に集中することによって生じる利益であり、この都市化経済ではどのような主体であるかによって得られる利益の内容は異なる。表-3は企業の業務活動を例として、都市化による経済的条件、都市

的サービス条件、活動基盤条件の各側面に分けて説明している。このような集中による利益と不利益が生じる理由として、規模の(不)利益と接触の利益の2つがある。

② 規模の利益と不利益

大きな需要が期待できるところでは比較的大規模に財やサービスを供給でき、需要と供給の両面においてスケール上のメリットが生じる。柳井はこれを、実質的経済性と金銭上の経済性に分けている⁷⁾。前者は、生産効率の上昇からもたらされる投入財やサービスの量的な節減を表わし、例えば設備、労働力、生産方法、組織が効率的に稼働されて生産性が上昇し、製品1単位あたりに必要な原料・燃料・固定資本などの費用が低下したり、また大量の販売や購買が確保されることによって事務・保管・輸送など流通のための経費や時間が縮小することに相当する。後者の金銭上の経済性とは、大量の生産や販売によって市場の支配力や交渉力が強化され、原料の仕入れにも優位性が生まれることである。しかし、このような規模の利益を求めて1つの地域に企業が集中することによってマイナスの面も生じる。これは規模の不利益とよばれ、地価の高騰、交通混雑、自動車排ガスによる大気汚染、エネルギーや水の不足などのような都市問題が生じることになる。

表-3 企業に対する都市化の利益と不利益

| | | 利 益 | 不 利 益 |
|-----------|---|---|---------------------|
| 経済的条件 | 労働力 市場 公共サービス 税金 | 大規模、多様性 大規模、高成長 電力・ガス・上下水道の低料金 | 高い賃金 高い税額 |
| 都市的サービス条件 | 業務支援サービス 金融関連サービス 補助サービス 原材料提供 流通 | 弁護士、会計士など 情報産業、広告代理店など 修理、保守 原料・材料の提供 運送業、卸・小売業など | |
| 活動基盤条件 | 交通 研究開発 情報 土地 | 空港、高速道路、鉄道 大学、研究所 官公庁、マスコミ、出版業 | 交通混雑 希少性と高地価 |

(文献6)を参考にして作成)

③ 接触の利益

これはマーシャルによって提唱された概念であり、企業が相互に接触しやすいことから生じる利益で、近接の利益と結合の利益の2つに分けられる⁸⁾。前者は、企業がその操業にとって接触が必要な関連企業や金融・行政機関・情報サービス・運輸サービス等に容易にアクセスできることによるメリットであり、一方後者は、異なる企業が違いに交流して技術上の問題から工程間結合をしたり販売網や諸施設を共同に利用することによる利益である。

これには特に、対面接触 (face-to-face contact) の利益が重視される。前章で述べた対企業サービス業はこの典型であり、これには企業本社業務の外注化の過程で成立してきたものが多く、その結果、本社へのアクセスが容易な立地が必要となる。これには情報関連サービス業など高度な専門的サービスからビル清掃などの多様なサービスが含まれる。対面接触が容易であると、情報収集費用や交通・通信費用が節約できるという費用面での利益が得られるだけでなく、顧客への接触機会の増大による最新情報の獲得、そしてその活用による新たな企業展開、契約締結や許認可事務の円滑化など生産性の向上に大きく寄与できる。

(5) 都市の集積経済と都市成長

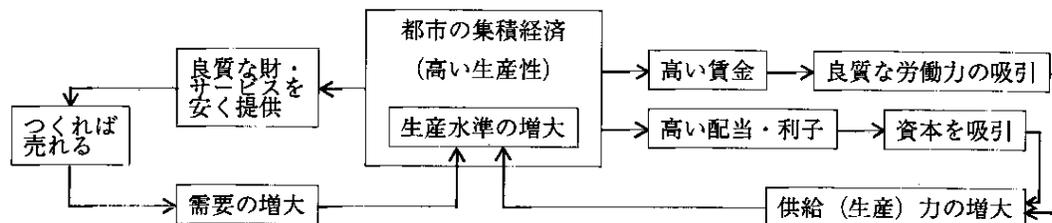
都市に発生した集積経済は、企業にとって安い費用で大きな利益を生むことを可能とする。そのため、都市に立地する企業は効率的な活動が可能となり、生産性をあげて技術を進歩させることができる。また新規に立地しようとする企業や他地域に立地している企業は、良好な企業環境を求めてこの都市に引きつけられる。図-7は都市の集積経済を中心にすえて企業や人口などが都市に集中するプロセスを表わしたものである。

都市では集積経済をベースとした高い生産性により良質な財・サービスを安価に提供できるという優位性がある。ここで提供される財・サービスには自律的に需要が発生し、つくれば売れるという状況が生まれる。このプロセスは図-7の左半分にあたり、当該都市の生産力が強くて生産した財やサービスに対して需要が確保される限り、都市の成長は続く。このような側面からの都市の成長は、先の所得モデル式(3)における地域外への移出 ΔE の増大に相当する。また、都市の成長を基盤産業 (basic industry) の生産水準とそれによる域内の非基盤産業 (non-basic industry) と家計への累積的な乗数効果によってとらえる「経済基盤説 (Economic Base Theory)」もこのような需要主導による都市成長に着目したものと考えることができる。

一方、都市の集積経済によって高い生産性が確保されると、高い賃金や配当・利子を払うことが可能となって良質な労働力や資本を吸引することができる。このような労働力や資本の増加による供給力の増大は雇用と生産水準の向上につながり、都市の成長をもたらすことになる。図-7の右半分はこのようなプロセスを説明したものであり、供給主導による都市成長を重視した考え方である。これには新古典派の「都市成長理論」があり、都市の生産物は全国市場あるいは国際市場で取引されるため、都市は一定の価格のもとで完全に弾力的な需要に直面し、そのため生産物に対する需要は常に保証されるという仮定のもとで、供給側からみた都市成長を検討している⁹⁾。

一般に都市は図-7に示すように上述の2つの側面が重なって成長するものであるが、このような都市成長には一定規模の空間的広がりが必要である。企業の活動にとっては関連企業・官公庁や

図-7 都市の集積経済と都市集中



労働力の立地とともに一定規模の消費者としての人口も必要であり、これらの多くは中心都市をとりまく背後圏に立地することになる。すなわち、中心都市がどの程度強い背後圏をもち独自の経済圏をもつかによって地域経済の成長力は異なってくる。トンプソンの説をもとにすると、都市や地域の成長にとっての一定規模の都市、地域経済の必要性は次のように要約できる¹⁰⁾。

- (i) 産業構造が多角的であり、相互の連関性が存在しやすい、
- (ii) 鉄道、道路、情報、通信施設、業務団地などの大規模な都市基盤がある、
- (iii) 産業を牽引する市場規模の大きさが確保されている、
- (iv) 社会が多様化して創造性が高まり、イノベーションや新規産業が発生しやすくなる、
- (v) 政治的な発言力が高まる。

(6) 地域経済の発展

地域経済の発展にとって中心となる都市の役割は重要である。地域内のすべての都市をバランスよく成長させることも1つの方向性として考えられるが、最近のように国際化、情報化の状況のもとで大きく産業構造が転換しつつある場合には、地域における中心都市を育成し、その背後圏の都市や産業にその変革を拡散するという方向性がより現実である。これは、都市の集積経済によるメリットを活かして中心都市を強化することを優先する考え方であり、これまで東京や大阪などの大都市に依存してきた高度な都市機能を自地域内で育成し、地域経済の自立性を高めながらその拡大を図るという方策である。現在、就業機会や就学機会を求めて若い人々が地方圏から大都市圏に移動し続けているが、これらの人々を地方圏にとどめ、また大都市圏で過密になってオーバーフローしつつある企業活動のための受皿を地方圏で用意するという意味をあわせもっている。このようにして地域経済を発展させるためには、次のような条件が前提となる。

- (i) 中心都市において集積経済のメカニズムがうまく働き、それによる利益が不利益を上まわって大きく確保されること、
- (ii) 中心都市において得られる集積経済による利益が周辺の地域に良好な影響を及ぼして地

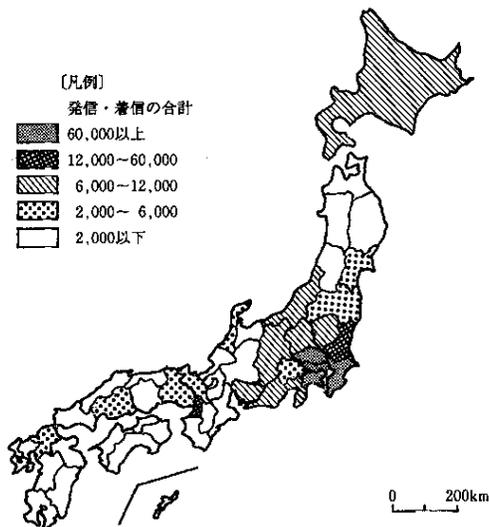
域経済の域内循環を円滑にし、一定の広がりをもった圏域において自立性を高めながら経済水準が高められること。

4. 地域経済の発展と地方中枢都市

(1) 地方中枢都市のとりえ方

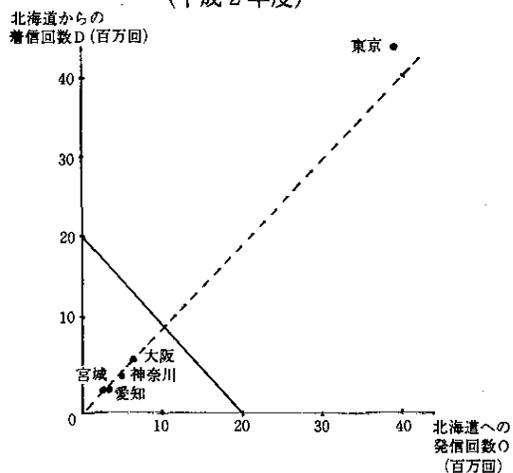
地域経済の発展のためには地域の中心となる都市の役割はますます大きくなっている。特に最近の経済構造や全国的な人口構造の変化の中では、各地域の中で地域全体を先導する中枢的な機能を欠かすことはできない。図-8は平成2年度におけるNTTによる東京都との間での事務用電話通信量を表わしたものである。この指標は、東京を中心とする業務活動の水準に対応するものと考えられるが、全国は東京を中心として300km近くの圏域において水準が高く、それ以外には、北海道、石川県、京阪神都市圏、広島県、福岡県を数える

図-8 東京都との間の事務用電話通信量
(平成2年度分)



(注1) 本論文で用いる電話通信量のデータは通話回数であり、通話時間が考慮されていないこと、また大企業では通常、ニーズの高い地域間には専用回線をもちそれによる情報伝達や、電話以外の郵便、ファックス、電子メール等の活用は考えていないことなどにより、一定の限界はある。

図-9 北海道との間の事務用通信量
(平成2年度)



(注) O, Dともに300万回以上の都府県に限定

図-11 北海道の主要都市における人口推移

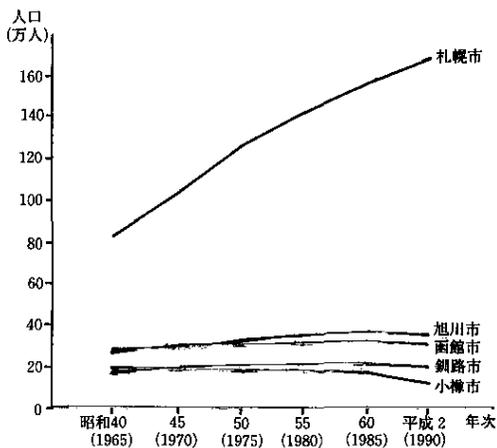


図-10 北海道における人口10万人以上の都市
(平成2年現在)

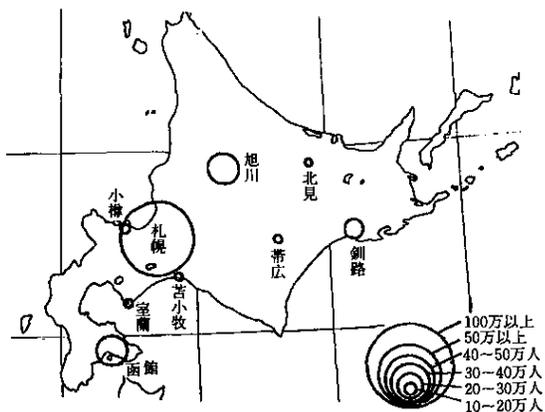
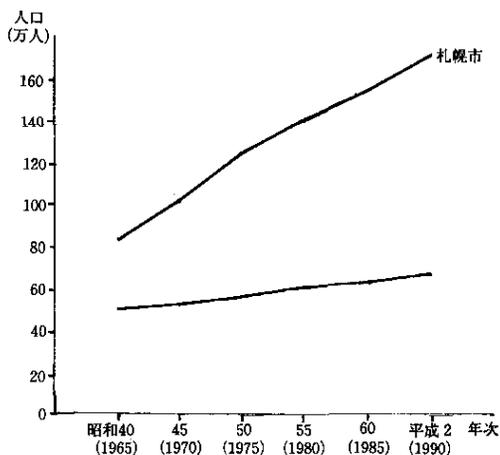


図-12 札幌市とその周辺市町村の人口推移



のみである。愛知県、新潟県、宮城県がとりまく圏域は東京都との結びつきが強く、これらが連担してグレイター東京圏を形成している。そこでここでは、地方ブロック圏としてある程度まとまった展開を示している都市として、北海道ブロックにおける札幌市、中国ブロック内の広島市、九州ブロックにおける福岡市をとりあげ、また東京都と結びつきが強いといえども東北地方で唯一高く成長している仙台市をとりあげる（注1参照）。

(2) 札幌市とその影響圏域

まず、北海道と他の地域とのつながりを表わす1つの指標として図-9を示す。事務用電話による通信量であるためあくまで業務上での結びつきに限定されるが、北海道は東京都との結びつきが卓越しており、他の地域とのやりとりは非常に少ない。業務の面では北海道と東京で1つのまとまった経済圏が形成されていると言えよう。

平成2年の国勢調査によると、北海道には人口

表一 4 地方中枢都市における通勤・通学による流出入状況

(昭和60年国勢調査による)

| 都 市 | 人口(千人) | 通勤・通学者数(千人) | 当市からの | | 当市への | |
|-----|--------|-------------|--------------|--------|--------------|--------|
| | | | 流出者数 (千人) | 流出率(%) | 流入者数 (千人) | 流入率(%) |
| 札幌市 | 1542 | 846 | 29.7 | 3.9 | 61.7 | 7.8 |
| | | | (通勤)20.7 | 3.2 | 51.7 | 7.7 |
| | | | (通学)9.0 | 7.5 | 10.0 | 8.3 |
| 仙台市 | 700 | 494 | 26.4 | 7.5 | 131.5 | 28.7 |
| | | | (通勤)21.5 | 7.6 | 109.1 | 29.5 |
| | | | (通学)4.9 | 6.9 | 22.4 | 25.4 |
| 広島市 | 1044 | 617 | 72.5 | 14.0 | 82.3 | 14.8 |
| | | | (通勤)36.8 | 8.5 | 66.4 | 14.3 |
| | | | (通学)35.7 | 43.4 | 15.9 | 17.2 |
| 福岡市 | 1160 | 783 | 44.8 | 7.8 | 195.8 | 27.1 |
| | | | (通勤)33.8 | 7.3 | 161.0 | 27.2 |
| | | | (通学)11.0 | 10.2 | 34.8 | 26.4 |

10万人以上の都市が9つある。図-10に示すように最大の都市は札幌市で167万人、以下旭川市36万人、函館市31万人、釧路市21万人、帯広市17万人と続く。これらの諸都市の人口の推移は図-11に表わされる。上位5位までを示しているが、札幌市のみ人口が大きく増加し、それに比べて他都市の人口はそれほど変化していないかやや減少傾向にある。また札幌市を中心とした広域都市圏の形成状況を検討するために図-12を作成した。ここで周辺市町村とは国勢調査において従業地・通学地集計結果にもとづいて行われている大都市圏から札幌市を除いたものとする(注2参照)。これによると札幌市周辺の5市6町3村がこれにあたる。この図にみられるように、札幌大都市圏

の中で札幌市の人口の占める割合はしだいに上昇し、平成2年には72.3%となっている。また札幌市だけで北海道全体の人口の30%近くを占めている。昭和60年の国勢調査によると、表-4に示すように通勤・通学のための周辺地域との流出率は3.9%、流入率は7.8%と比較的小さく、札幌市だけである程度完結した行動圏を形成している。一方、地域経済における中枢機能の1つとして図-13に金融保険業の従業者数を示す。札幌市のシェアとその伸びは大きく、従業者数では北海道全体の約39%を占め、事業所数についても約26%のシェアとなっている。また、卸売業の年間販売額をみると、昭和60年末において札幌市の実績は北海道全体の60%近くを占め、業務、商業な

(注2) 大都市圏および都市圏は広域的な都市地域を規定するために行政区域を越えて設定されている地域区分であり、中心市およびこれに社会経済的に結合している周辺市町村によって構成されている。

(a) 中心市の定義： 大都市圏の中心市は東京都特別区および政令指定都市とする。また都市圏の中心は、大都市圏に含まれない人口50万人以上の都市とする。

(b) 周辺市町村の定義： 周辺市町村は、大都市圏およ

び都市圏の中心市への15歳以上の通勤・通学者数の割合が、当該市町村の常住人口の1.5%以上であり、かつ中心市と接続している市町村とする。ただし、中心市への15歳以上通勤・通学者数の割合が1.5%未満の市町村であっても、その周囲が周辺市町村の基準に適合した市町村によって囲まれている場合には、周辺市町村とする。

どいずれの経済活動においても札幌市域の中である程度まとまった展開を示している。

以上の検討により、札幌市は北海道の各都市と比較してかなりの中核的な機能をもっているが、それは北海道の中での工業や農業に対するものと比べると、官公庁や情報関連などの対企業サービスなど、何らかの形で東京と結びついた形で展開する中枢性がより強いのではないかと考えられる。対企業サービス業には企業が必要であり、それも地元の企業でないと地域の中での経済循環を高めて地域を自立的な発展に導くことが困難であろう。この面で今後の展開に大きな課題を抱えている。

(3) 仙台市とその影響圏域

図-14は宮城県との間の事務用電話による通信量を表わし、宮城県がどの都市との間で強い結びつきをもっているか示している。図-8に対して説明したのと同様に考察すると、仙台市は東京を中心とする広域経済圏の中に位置し、東京にとって東北地方の窓口としての役割を果たしている。こ

のことは、宮城県が東北ブロックの各県とも強い関係をもっていることから理解できる。

平成2年の国勢調査によると、東北には人口10万人以上の都市が図-15に示すように13ある。この中で最大の都市は仙台市で92万をもち、以下いわき市36万人、郡山市31万人、秋田市30万人、青森市29万人と続く。これらの諸都市の人口推移は図-16のように表わされる。いずれの都市においても若干の人口増加の傾向がみられるものの、仙台市における増加が非常に顕著である。図-17は仙台市とその周辺市町村をあわせた仙台都市圏の状況を示しており、ここで周辺市町村は福島県の1市1町を含む12市33町1村から成っている。これによると、仙台市での人口増加と同時に周辺市町村においてもほぼ同様な傾向で人口が増加しており、広域的な都市圏が着実に形成されている。特にこの5年近くの仙台市での人口増加は大きく、宮城県の総人口に占める仙台市の人口割合は、昭和60年の32%から平成2年には41%近くに上昇している。これはこの間に泉市など周辺市町の合併

図-13 北海道の主要都市と札幌市周辺市町村における金融保険業従業者数の推移

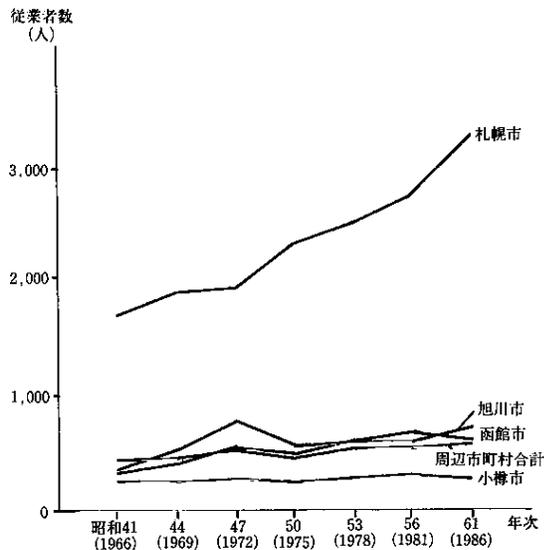


図-15 東北地方における人口10万人以上の都市 (平成2年現在)

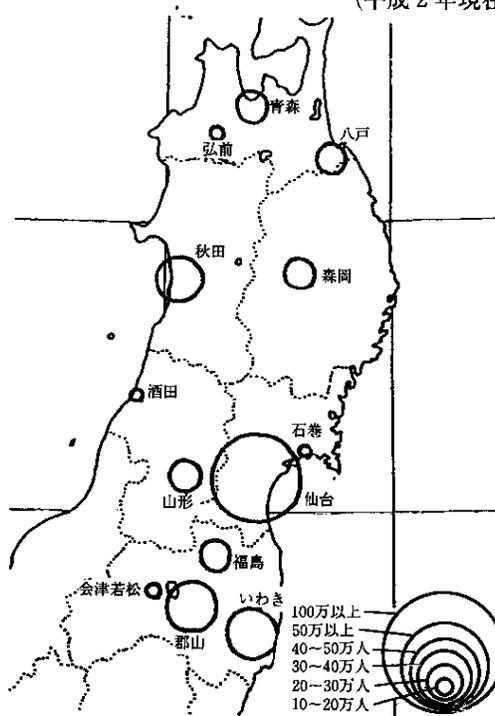


図-14 宮城県との間の事務用通信量
(平成2年度)

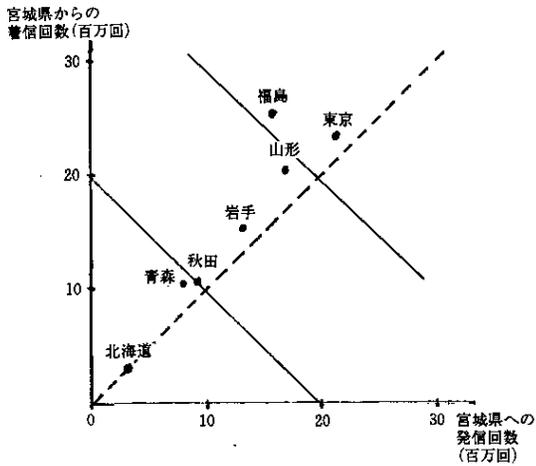


図-16 東北地方の主要都市における人口推移

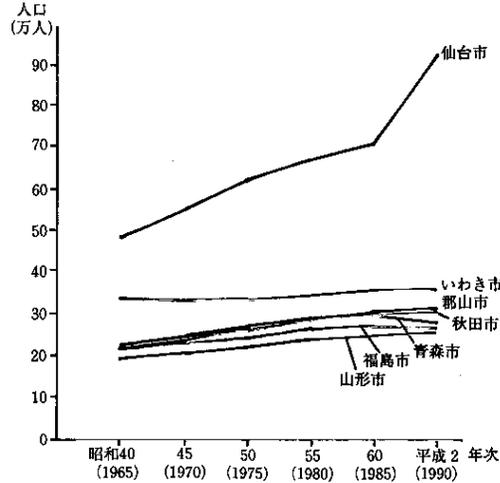


図-17 仙台市とその周辺市町村の人口推移

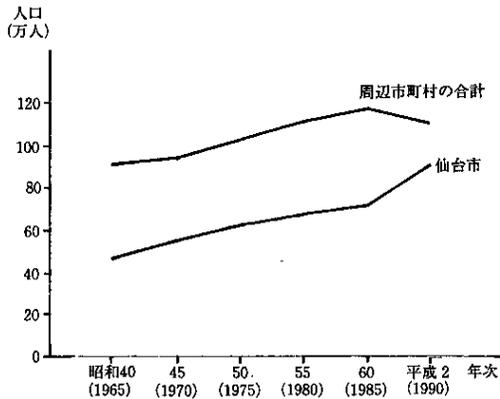
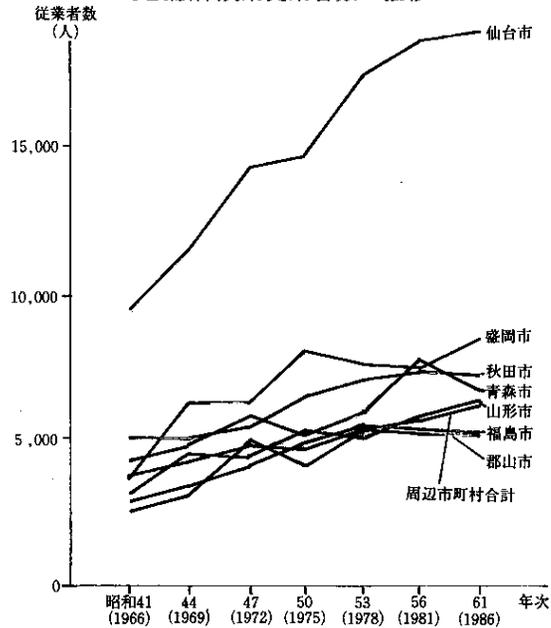


図-18 東北地方各市と仙台市周辺市町村における金融保険業従業者数の推移



によるところが大きい。表-4をみても仙台市とその周辺市町村との間の通勤・通学による流出入の比率は比較的大きな値となっている。また、仙台市の東北地方における経済中枢機能をみるために図-18を作成した。これは東北での主要都市と仙台市周辺市町村における金融保険業の従業者数の推移を表わしているが、仙台市のもつシェアは

大きくかつ増大しつつある。仙台市周辺市町村におけるシェアも増加の傾向にあり、仙台都市圏での経済循環の円滑さが想定できる。ちなみに、宮城県において仙台市の金融保険業が占めるシェアは、昭和61年の事業所数で49%、従業者数で65%近くとなっている。しかし、東北地方のほかの県庁所在都市が占めるシェアも少なくなく、特に東

図-19 広島県との間の事務用通信量
(平成2年度)

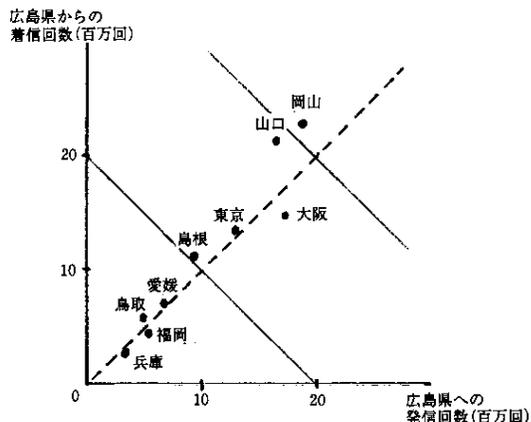
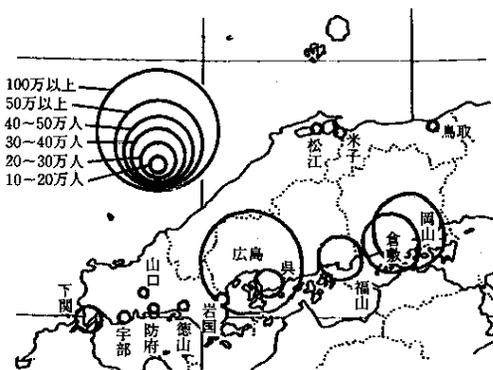


図-20 中国地方における人口10万人以上の都市
(平成2年度現在)



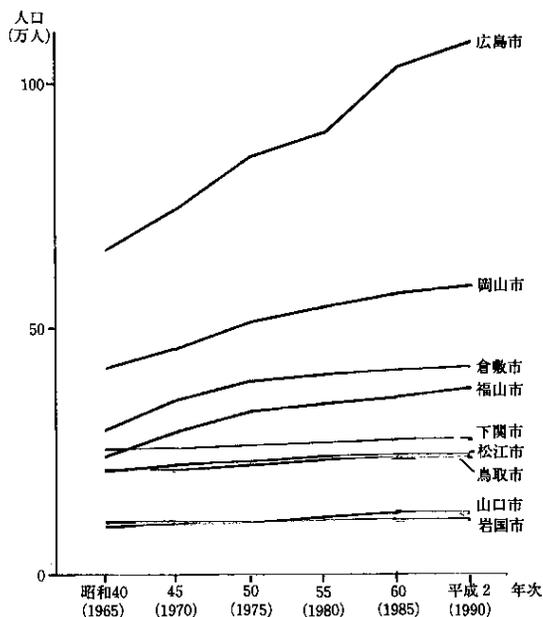
北新幹線が昭和60年に伸びてその終端駅となった盛岡市における増加は比較的大きなものとなっている。

以上の検討によると、仙台市をとりまくダイナミックな動きにもとづいて仙台市に対して東北地方の中核都市としての期待が高まっていると思われるが、現状では東北各県の県庁所在地を中心とした独自の経済圏域がみられ、仙台市を中心とした東北経済圏というまとまりは明確ではない。しかし仙台市は東京から適度な距離にあり、また東北ブロックの中では東京に対して扇の要めの位置にあるという地理的な条件をもっている。これは、仙台市における中核機能を東京に対する2次的、3次的なものにとどめておく可能性もあり、仙台市の中核機能のレベルによっては仙台市を含めた東北全域が東京に引っ張られてしまう恐れもある。しかしこの地理的条件をうまく用いれば、仙台都市圏の影響力を東北全体に広めることも可能と考えられ、東北地方で独自の地域経済を展開することも期待できる。

(4) 広島市とその影響圏域

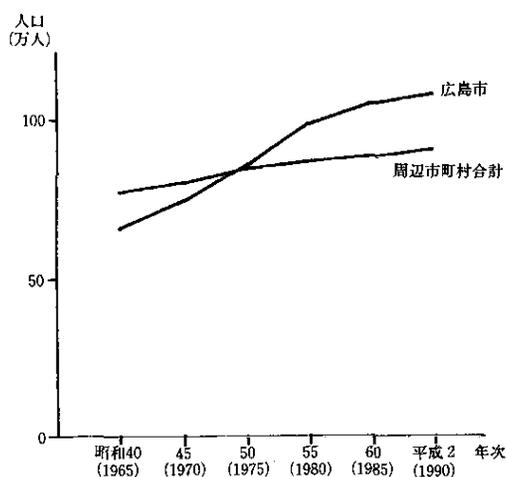
広島県との間で比較的大きな事務連絡を行っている都府県を図-19に示す。広島県は岡山・山口の両県ともっとも強く結びつき、それに続いて大阪・東京と密接な連絡をもっている。そのほか鳥

図-21 中国地方の主要都市における人口推移



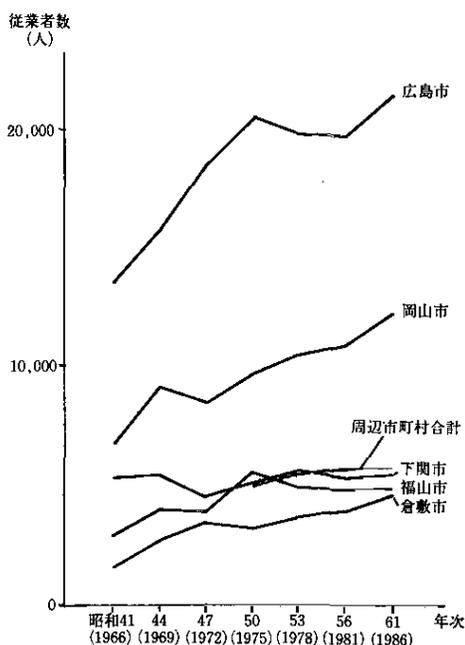
根・愛媛との関係も比較的大きい。すなわち、広島県をとり囲む4つの県と東京や大阪という大都市との間で比較的生動的な経済関係が認められる。平成2年の国勢調査によると中国地方における人口10万人以上の都市は14ある。図-20に示すように、最大の都市は広島市の109万人であり、以下、岡山市、59万人、倉敷市41万人、福山市37万人、

図-22 広島市とその周辺市町村における人口推移



下関市26万人と続く。これらの都市における人口推移は図-21のようにまとめられるが、広島市の人口が卓越して増加傾向を示しているのに対し、人口20~50万近くの人口をもつ都市が多くある。広島市は昭和60年に五日市市との合併により人口100万人を達成し、人口30万人以上の都市では徐々に人口の増加がみられるが、それ以下の人口規模である鳥取・米子・松江および山口県の各都市における人口の伸びは鈍化している。図-22は広島都市圏における人口変化を広島市とその周辺市町村に分けて示したものである。周辺市町村は、山口県の1市2町を含む4市35町2村から成っている。広島都市圏においては広島市の伸びがより顕著である。周辺の市町村の人口は増加しているもののその伸びはゆるやかである。広島市の広島県に占める人口は昭和40年には29%であったが、佐伯区編入等によって昭和60年には37%となり、平成2年には38%となっている。表-4によると、広島市への周辺からの通勤・通学による流出と流入の総数はほぼバランスがとれているが、これは通勤では広島市への流入が多いのに対して通学では広島市からの流出が多く、2万人近くの学生が広島市外に通学している。次に金融保険業の従業者数の変化を図-23に示す。都市によって推移の様子は異なり、広島市や岡山市におけるシェアと伸びが顕著であり、人口規模の小さな都市におい

図-23 中国地方各市と広島市周辺市町村における金融保険業従業者数の推移



ては伸びは低迷している。

広島市は中国地方のほぼ中央に位置するという地理的条件と、国の地方支分部局や民間企業の本社・支店がある程度集中して、これまで中国地方の中核都市としての役割を果たしてきた。しかし以上の検討からも広島市をとりまく情勢にはきびしいものがある。中国地方では造船・鉄鋼などの構造不況をもつ業種を多く抱えている。経済の広域化が進み高度な都市機能が求められる最近では、産業構造の変革や高度化の支援、広域的な経済圏の前提となる交通体系の整備、また産業や人々が集まる魅力と活力のある都市づくりなどを進め、地域の中心となる都市を形成することが重要である。

(5) 福岡市とその影響圏域

図-24は福岡県との間の事務用電話による通信量を表わし、福岡県が各都市とどの程度の強さで結びついているかを示すものである。これによると、福岡市はまず九州の各県と強い結びつきをもち、それに続いて東京や大阪などの大都市と強く

図-24 福岡県との間の事務用通信量
(平成2年度)

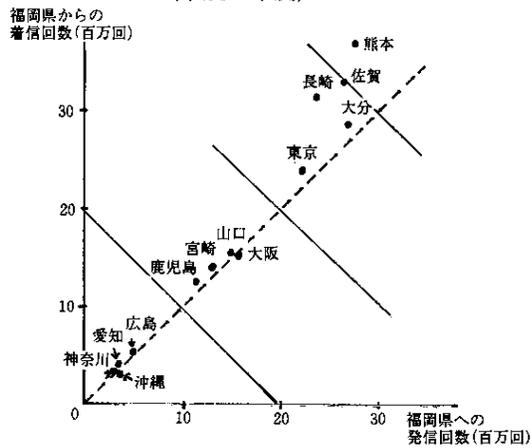
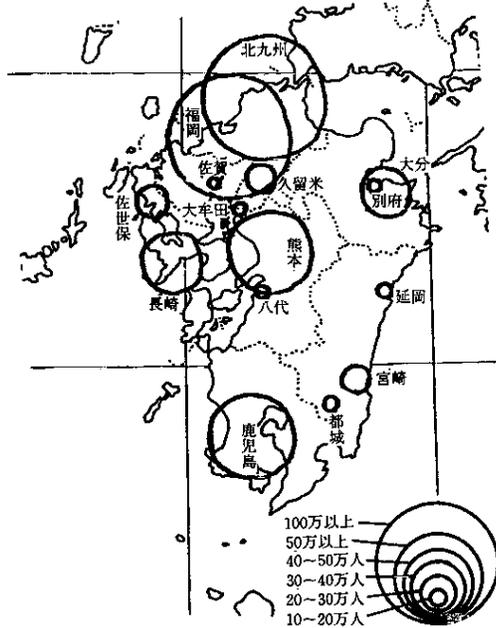


図-25 九州における人口10万人以上の都市
(平成2年度現在)



結びついている。その中で熊本・佐賀・長崎・大分との連関は特に強く、一体的な経済圏域の形成が想定できる。この圏域は広くは宮崎・鹿児島さらに山口の各県をも含めて考えることができよう。そこでの通信回数は宮崎県や広島県と比べて2倍

図-26 九州の主要都市における人口推移

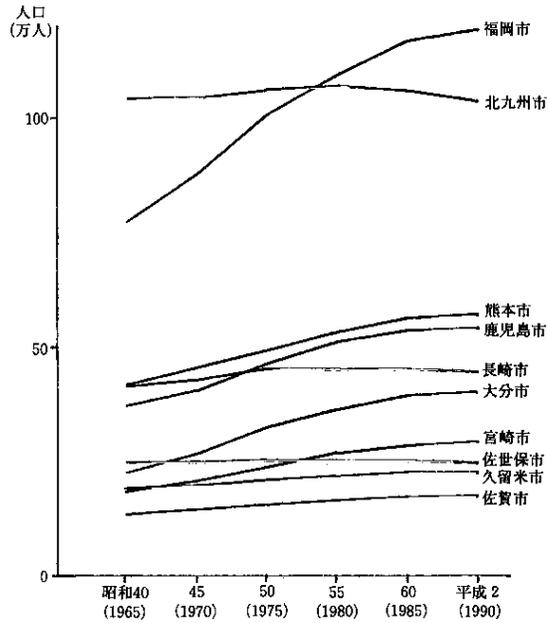
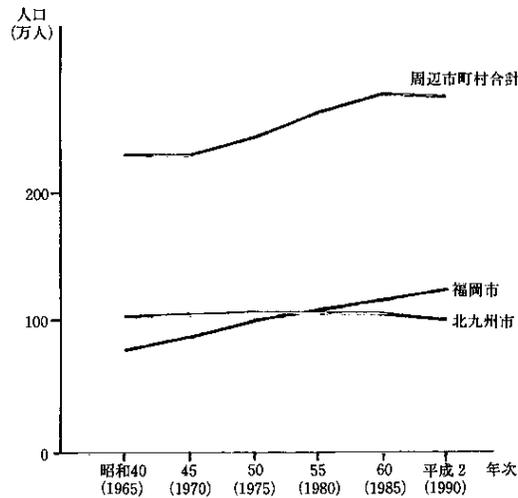


図-27 福岡市、北九州市とその周辺市町村の人口推移



近くあり、しかも他の地域と異なって東京や大阪との結びつきと比べて九州ブロック内々での経済循環がより活発であると考えられる。

図-25は九州における人口10万人以上の都市を表わしたものである。平成2年の時点で最大の都

市は福岡市であり128万人、それに続いて北九州市103万人、熊本市58万人、鹿児島市54万人、長崎市44万人、大分市41万人、宮崎市29万人など比較的まとまった規模の都市がある。図-26はこれらの都市における人口の推移をまとめたものであり、この中で福岡市における人口増加と北九州市の人口停滞は目をひくところである。また、長崎市や佐世保市では造船不況など産業構造の変化に伴って人口が大幅に減少し、そのほかの人口40万人以上の都市では着実な人口増加を示している。国勢調査報告では福岡市と北九州市をとりまく大都市圏として設定されているので、ここでは周辺市町村を山口県1市1町、佐賀県2市6町2村、大分県1市を含む22市68町5村でとらえ、図-27を作成した。これによると周辺市町村における人口とその伸びは福岡市や北九州市よりも大きく上まわっており、九州北部における広域的な都市圏の形成が想定できる。また前掲の表-4によると福岡市への通勤・通学による流入は札幌、仙台、広島各市と比べてもっとも多く、福岡市での自宅外従業・通学者のうちの27%近くを占め、その中で6.7%が福岡県以外からの流入である。この点においても福岡市を中心として県境にとらわれない広域的な圏域形成がみられる。次に図-28に、金融保険業の従業者数の推移を示す。福岡市の人

口は周辺市町の半分ほどであるが、金融保険業においては約1.5倍の従業者を抱え、都市圏の中での中核的な役割りを表わしている。

福岡市にとって特徴的な条件は、近隣に北九州市という工業都市があり、しかも周辺市町村が大きくそれらをあわせると400万人を越えることである。そのため福岡市は業務・商業など3次産業に徹することができ、都市圏の中である程度まとまった経済循環が確保されることになる。その影響力は山口県を含めて九州全域に展開しつつあり、現在顕著になりつつある九州各県から東京や大阪への人口流出を福岡市がいかにとどめることができるかは今後の課題である。

5. 地方中枢都市の成長と都市基盤整備

(1) 地方中枢都市の成長メカニズム

4つの地方中枢都市と周辺市町村の人口推移を重ねあわせて図-29として示す。これによると札幌市の伸びが大きく、また福岡北九州都市圏の周辺市町村の人口は平成2年において271万人と大きく、広域的な都市圏が形成されている。図-29と図-30にはそれぞれ、地方中枢都市と周辺市町村における人口伸び率を表わす。図-30によれば昭和40年から50年にかけて札幌市では20%を越え

図-28 九州各市と福岡市周辺市町村における金融保険業従業者数

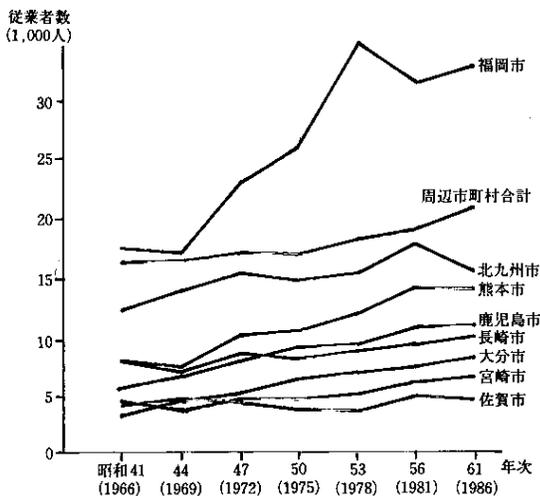


図-29 地方中枢都市とその周辺市町村における人口推移

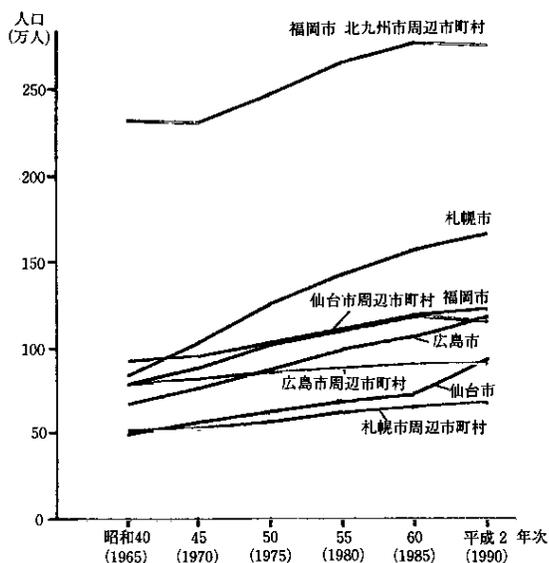


図-30 地方中枢都市における人口増減率の変化

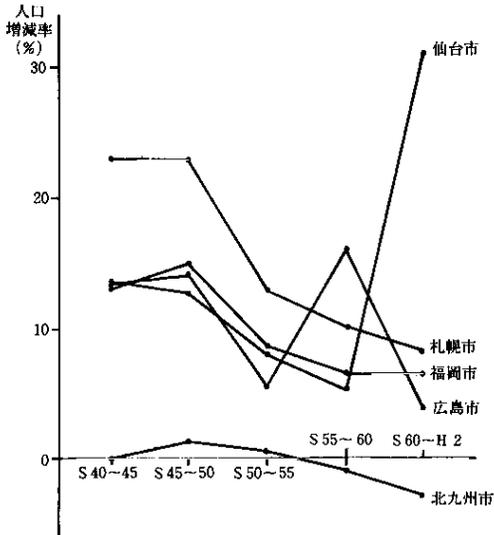


図-31 周辺市町村における人口増減率の変化

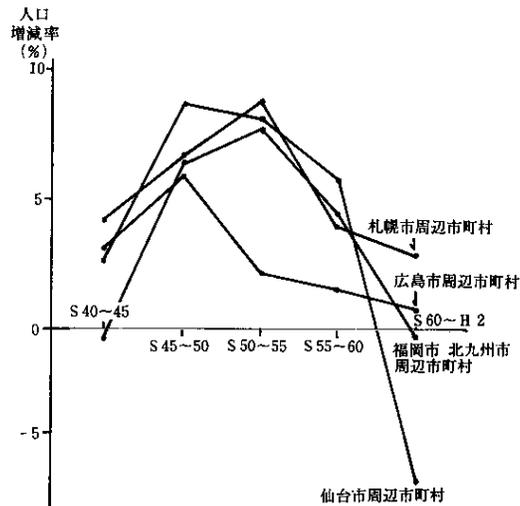
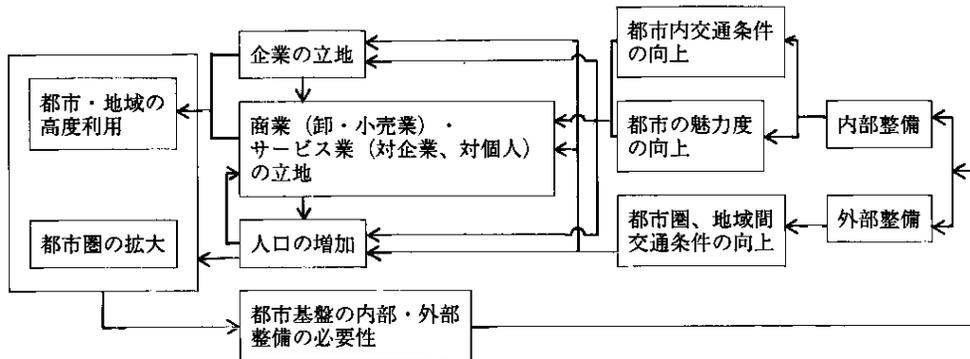


図-32 都市基盤整備と地域経済の成長



る人口の伸びをみせ、昭和55年から60年にかけても札幌市で10%、福岡市6.6%、広島市5.8%、仙台市5.3%の伸びとなっている。また、図-31の周辺市町村における人口増加率をみると、昭和55~60年には仙台都市圏において周辺が中心都市を上まわっている。また、広島都市圏における周辺市町村の伸びが全体的に低いことが指摘できる。一方、都市における就業構造は全体として、モノ中心の社会から情報やサービス中心の社会へ変化しつつある。地方中枢都市においては生活関連のサービス業は当然として、都市内やその周辺の企業を支援するサービス業や卸売業・流通業などを必要とする。

2においてこのような人口や対企業サービス等の展開が地域経済の成長にとっていかに重要であるかを説明した。また、3においては、中心都市における集積経済の活用と周辺地域との連携が地域経済を大きく左右することも指摘した。これらをいかにうまく組み合わせて展開するかによって地域経済の成長は相当の影響を受けてきたものと思われる。そのためにはこれらの経済活動と活動場所をうまく結びつけ、しっかりした経済循環を実現するための前提となる都市基盤の整備が重要である。このような都市基盤には、活動相互の円滑な接触や地域間の移動を確保するための鉄道や道路などの交通通信施設や、効率的な産業活動

や魅力ある都市づくりを行う前提となる上下水道、公園、流通団地、電気・ガスなどのエネルギー施設などの整備が必要となる。図-32には地方中枢都市の成長メカニズムを都市圏の拡大と関連づけてまとめたものである。ここで内部整備とは、中心となる都市の活力と魅力度を上昇させるための整備であり、再開発による業務建物床の創出や商業地整備、さらには地下鉄や都市高速道路、駐車場などの都市交通施設の整備が含まれる。また外部整備とは中心都市以外の地域に対する基盤整備を総称したものであり、周辺市町村と中心都市の間に高速鉄道や高速道路などレベルの高い都市圏交通や地域間交通の整備を進めることなどに相当する。以下ではまず、これらの整備水準を社会資本のストック量として概括的にとらえ、大都市圏と地方圏におけるストック量の割合等を分析し、次に、札幌、仙台、広島、福岡の4つの地方中枢都市を対象として、都市の内部整備と外部整

備に分けて都市基盤の整備状況を検討する。

(2) 地域別の社会資本の整備状況

大都市圏と地方圏に対する社会資本の整備については、最近では地方圏に対してより大きな投資が行われているとよく言われる。この意味を考えるため、昭和57年度に経済企画庁によってわが国の地域別社会資本ストック額が計算されているため、この結果を用いて表-5を作成した¹¹⁾。この表では上の方に大都市圏におけるストック額が地方圏よりも大きなものを順に並べた。これによるとストック額そのものが大きいのは「道路・文教・漁業・農業・治水」などであり、これらはいずれも地方圏におけるシェアがより大きい。しかし都市機能にかかわるような社会資本については道路や文教を除いては、いずれも大都市圏におけるシェアの方が大きくなっている。また、1人あたりの社会資本のストック額によって比較すると、

表-5 圏域別社会資本ストック額のシェア（昭和57年度）

| | ストック額 (億円) | ストック額のシェア(%) | | 1人あたりのストック 額のシェア(%) | | 単位可住地面積 あたりのストック 額のシェア(%) | |
|--------|---------------|--------------|-----|------------------------|-----|---------------------------------|-----|
| | | 大都市圏 | 地方圏 | 大都市圏 | 地方圏 | 大都市圏 | 地方圏 |
| 公共賃貸住宅 | 156,363 | 65 | 35 | 69 | 31 | 89 | 11 |
| 下水道 | 167,050 | 64 | 36 | 68 | 32 | 88 | 12 |
| 上水道 | 124,541 | 54 | 46 | 60 | 40 | 83 | 17 |
| 廃棄物処理 | 24,223 | 52 | 48 | 59 | 41 | 82 | 18 |
| 都市公園 | 16,504 | 52 | 48 | 59 | 41 | 82 | 18 |
| 航空 | 12,339 | 51 | 49 | 56 | 44 | 82 | 18 |
| 工業用水道 | 16,622 | 48 | 52 | 53 | 47 | 80 | 20 |
| 文教 | 269,005 | 44 | 56 | 49 | 51 | 77 | 23 |
| 道路 | 429,903 | 39 | 61 | 44 | 56 | 73 | 27 |
| 港湾 | 83,144 | 34 | 66 | 39 | 61 | 69 | 31 |
| 海岸 | 24,158 | 32 | 68 | 36 | 64 | 67 | 33 |
| 治水 | 177,070 | 27 | 73 | 31 | 69 | 61 | 39 |
| 治山 | 32,766 | 13 | 87 | 17 | 83 | 39 | 61 |
| 農業 | 213,678 | 14 | 86 | 17 | 83 | 39 | 61 |
| 漁業 | 32,584 | 14 | 86 | 17 | 83 | 39 | 61 |

(注) 大都市圏：埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、三重、京都、大阪、兵庫の都府県
地方圏：上記以外の道県
文献11)を用いて作成

表一六 圏域別人口と可住地面積

| | 全 国 | 大都市圏 | 地方圏 |
|------------------|--------------|------------|------------|
| 昭和60年人口 (千人) | 121,047(100) | 55,007(45) | 66,040(55) |
| 可住地面積(k㎡) | 119,460(100) | 23,155(19) | 96,305(81) |
| 可住地面積あたりの人口(人/㎡) | 1,013 | 2,376 | 685 |
| (上記比率) | | 3.5 | 1) |

表一六に示すように地方圏における人口の方が大都市圏よりも多いので全体として大都市圏におけるシェアがより大きくなる。さらに可住地面積あたりのストック額でみると地方圏は大都市圏と比べて4倍以上の可住地面積をもつため、大都市圏におけるシェアは非常に大きくなる。表一五によれば、治山、農業、漁業以外のものはすべて大都市圏において高い水準で整備されていることになる。表一六の可住地での人口密度は、大都市圏は地方圏の約3.5倍であり、人口が密集している場所により多くの社会資本が整備されている状況を示しているものと考えられる。

次に、このようなストックがどのような経緯でつくられてきたかをみるために、図一33~35を作成した。まず、図一33(その1)(その2)は大都市圏の8都府県と地方圏の4道県に限定して、各年度の公共工事着工総工事費の評価額の伸びを全国合計の伸びに対する特化係数として表わしたものである。これによると大都市圏においては、昭和30年代に全国平均を大きく上まわる公共投資が行われており、特に埼玉、千葉、東京、神奈川の東京圏、および愛知、大阪などではその額は全国平均の1.5~2倍近くになっている。この時期には経済が高度に成長して、産業や人口がこれらの地域に集中しており、これに対応して道路、港湾、下水道などの整備が大きく前進した。この時期以降では大都市圏における公共投資の伸びはほぼ全国並か時期によってはやや下まわっている。一方地方圏については図一33(その2)に示すようにそれほど顕著な傾向はみられず、全国平均の前後を推移している。次に社会資本の整備水準と上述の特化係数との関係を、下水道と道路をとりあげて検討した。図一34(その1)(その2)に下水道の整備推移を示し、図一35(その1)(その2)に道路の整備推移を示す。これによると下

水道の整備水準は大都市圏において大きく優っていること、および整備水準が低い状況では整備の進捗は早いのが1~2億円/㎡ほどになるとその速度は落ちることが明らかである。一方、道路についてはこのような傾向はそれほど顕著ではない。その中で昭和25年~30年の間に埼玉、千葉、愛知の各県において、また昭和30年代を通じて神奈川、大阪、東京の都府県において比較的大きな伸びを示している。

以上のことから大都市圏よりも地方圏においてより大きな社会資本整備が行われているとはかならずしも言えず、それは昭和30年代の経済の高度成長期に集中的に大都市圏での整備が行われてそれが一定水準に達しているためその速度が減退しているのであり、またたとえ公共的な投資が行われてももともとの整備水準が高いために上昇率としては小さくなることによると考えられる。

(3) 地方中枢都市における都市基盤整備

札幌、仙台、広島、福岡の4つの地方中枢都市の一般的な特徴比較は、文献12)~15)に詳しい。そこでここでは地域経済の発展を支える都市基盤の面からこれらの都市の比較を行う。その際、中心都市と周辺地域との関連を担う外部整備と、中心都市における円滑な集積経済を確保する内部整備の2つの点から検討する。

① 外部整備にもとづく中心都市と周辺地域との関連

地域の中心都市が周辺とどのように結びついて、独自の圏域を形成しているかは中心都市をベースとした都市間、地域間の交通体系がどのように整備されているかに大きく依存する。札幌、仙台、広島、福岡のいずれの都市においても、各地方ブロックの中心として高速道路、高速鉄道、空港などの高速交通機関は着々と整備されている。しかし、このように交通整備が進められてもこれらの整備が各ブロックの地域経済をスムーズに発展させるとは限らない。そのためにはこれらの施設は地域経済をささえる基盤として中心都市と周辺地域とをうまく結びつける方向で利用されることが必要である。そこでここでは各都市に着目した地域間旅客輸送に着目して、旅客輸送のパターンがどのような形で展開しているかを検討する。

表一七~一十はそれぞれ道央、宮城県、広島県、

図-33(その1) 大都市圏の各都府県における公共工事着工総工事費評価額の伸びの特化係数

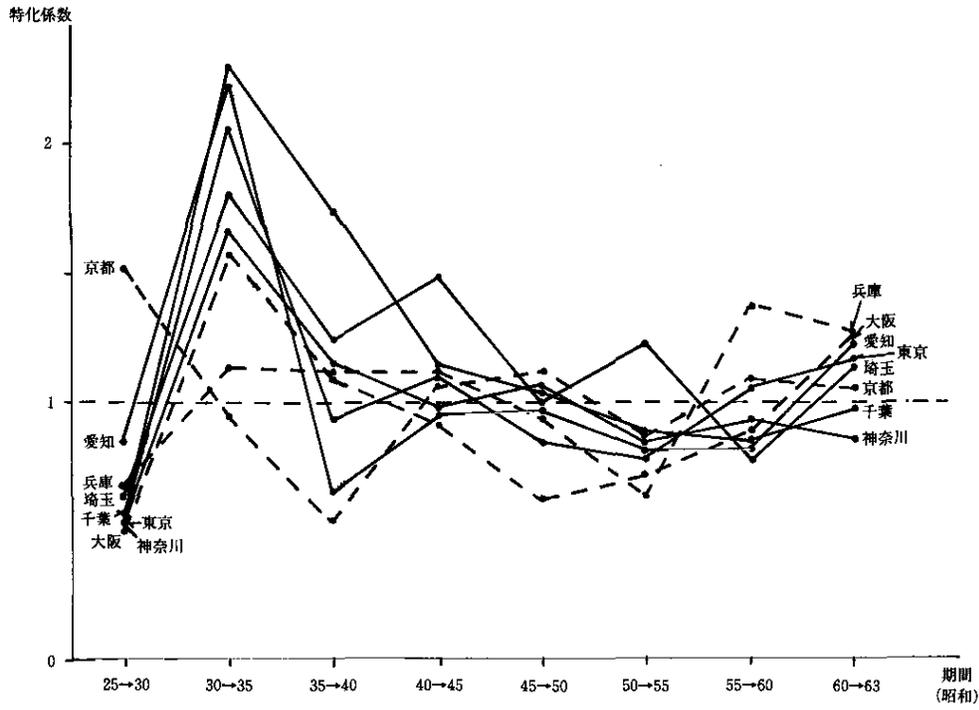


図-33(その2) 地方圏の各道県における公共工事着工総工事費評価額の伸びの特化係数

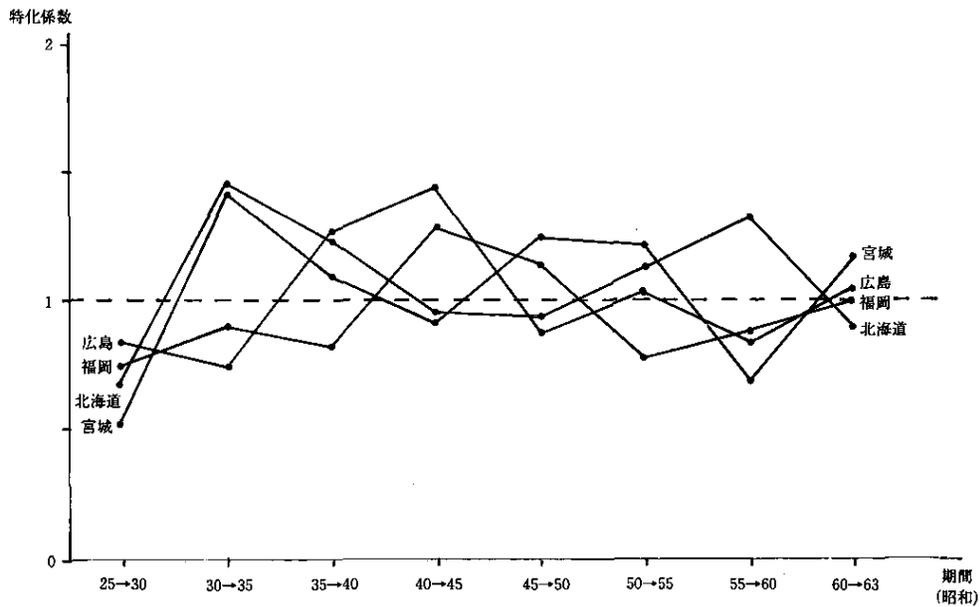
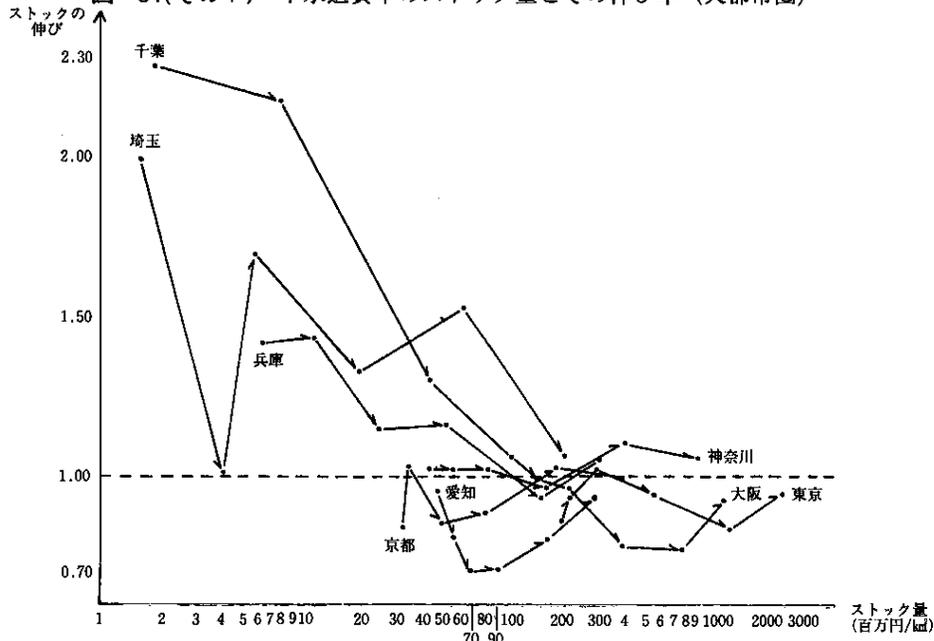
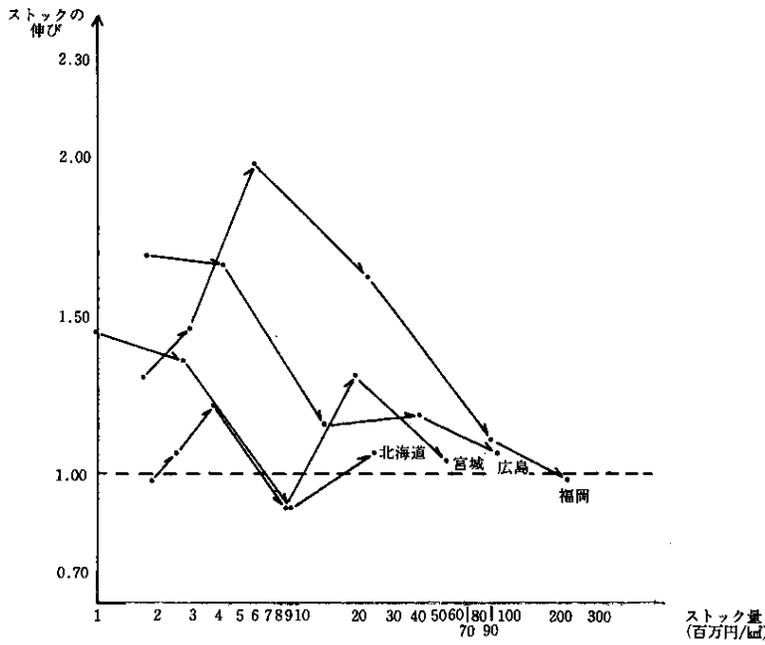


図-34(その1) 下水道資本のストック量とその伸び率 (大都市圏)



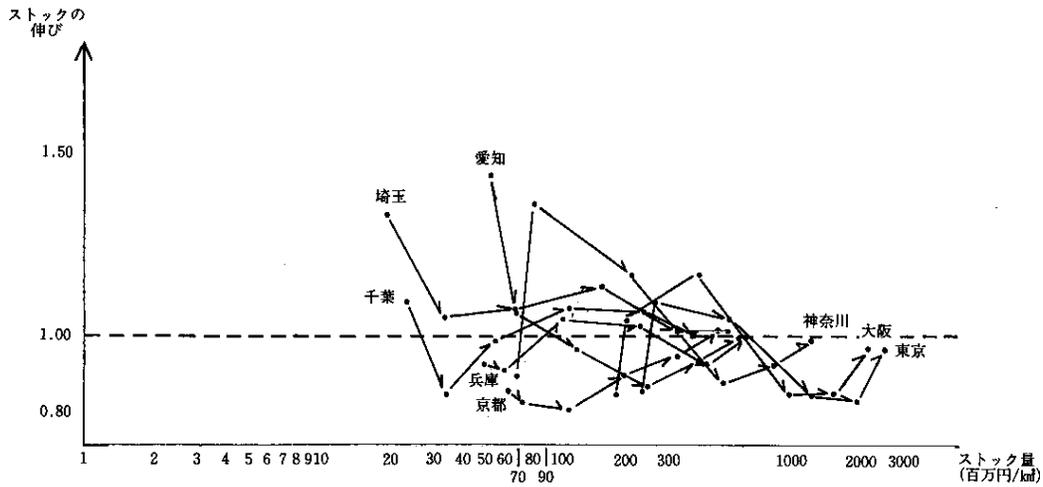
(注) 各都府県でのストックの伸びは全国の伸びに対する特化係数で表わし、ストック量は可住地面積あたりのストックで表わしている。

図-34(その2) 下水道資本のストック量とその伸び率 (地方圏)



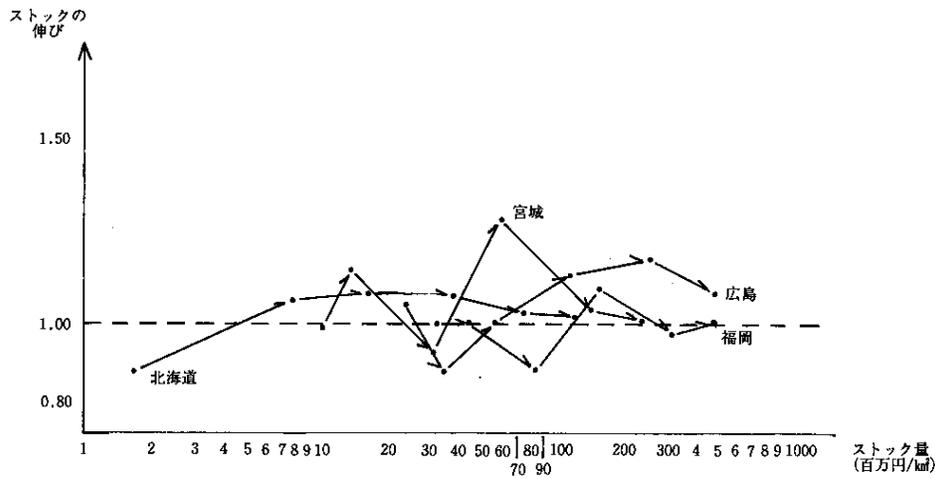
(注) 各道県でのストックの伸びは全国の伸びに対する特化係数で表わし、ストック量は可住地面積あたりのストックで表わしている。

図-35(その1) 道路資本のストック量とその伸び率 (大都市圏)



(注) 各都府県でのストックの伸びは全国の伸びに対する特化係数で表わし、
ストック量は可住地面積あたりのストックで表わしている。

図-35(その2) 道路資本のストック量とその伸び率 (地方圏)



(注) 各都府県でのストックの伸びは全国の伸びに対する特化係数で表わし、
ストック量は可住地面積あたりのストックで表わしている。

表一七 道央(北海道)をベースとした旅客流動状況(昭和60年到着のみ) (単位 1000人)

| | 航 空 | 鉄道(国鉄) | 自動車(バスを含む) | 合 計 |
|------------|--------------|---------------|-----------------|--------------------|
| 北 海 道 内 から | 385.6(0.04) | 65477.3 (6.1) | 1012457.4(93.6) | 1,078,320.3(99.6) |
| うち道央内から | 0 | 62028.7 [5.7] | 1003542.0[92.7] | 1,065,570.7[98.5] |
| うち道央外から | 385.6[0.04] | 3448.6 [0.3] | 8915.4 [0.8] | 12,749.6 [1.2] |
| 北 海 道 外 から | 3499.7 (0.3) | 345.4 (0.03) | 0 | 3,845.1 (0.4) |
| うち東京都から | 2266.7 [0.2] | 82.8[0.008] | 0 | 2,349.5 [0.2] |
| 合 計 | 3885.3 (0.4) | 65822.7 (6.1) | 1012457.4(93.6) | 1,082,165.4(100.0) |

表一八 宮城県をベースとした旅客流動状況(昭和60年到着のみ) (単位 1000人)

| | 航 空 | 鉄道(国鉄) | 自動車(バスを含む) | 合 計 |
|--------------|-------------|--------------|----------------|------------------|
| 東 北 地 方 内 から | 0 | 73307.6(9.2) | 713246.2(89.8) | 786,553.8(99.0) |
| うち宮城県内から | 0 | 67059.5[8.4] | 689537.2[86.8] | 756,596.7[95.2] |
| うち宮城県外から | 0 | 6248.1[0.8] | 23709.0 [9.0] | 29,957.1 [3.8] |
| 東 北 地 方 外 から | 482.4(0.06) | 3814.8(0.5) | 3489.5 (0.4) | 7,786.7 (1.0) |
| うち東京都から | 240.7[0.03] | 2590.5[0.3] | 820.6 [0.1] | 3,651.8 [0.5] |
| 合 計 | 482.4(0.06) | 77122.4(9.7) | 716735.7(90.2) | 794,340.5(100.0) |

表一九 広島県をベースとした旅客流動状況(昭和60年到着のみ) (単位 1000人)

| | 航 空 | 鉄道(国鉄) | 自動車(バスを含む) | 合 計 |
|--------------|-------------|----------------|----------------|------------------|
| 中 国 地 方 内 から | 0 | 102869.9(11.3) | 797480.9(87.6) | 900,350.8(98.9) |
| うち広島県内から | 0 | 94027.0[10.3] | 783104.2[86.0] | 877,131.2[96.3] |
| うち広島県外から | 0 | 8842.9 [1.0] | 14376.7 [1.6] | 23,219.6 [2.5] |
| 中 国 地 方 外 から | 436.8(0.05) | 6423.5 (0.7) | 3441.6 (0.4) | 10,301.9 (1.1) |
| うち東京都から | 407.7[0.04] | 1026.2 [0.1] | 0 | 1,433.9 [0.2] |
| 合 計 | 436.8(0.05) | 109293.4(12.0) | 800922.5[88.0] | 910,652.7(100.0) |

表一〇 福岡県をベースとした旅客流動状況(昭和60年到着のみ) (単位 1000人)

| | 航 空 | 鉄道(国鉄) | 自動車(バスを含む) | 合 計 |
|----------|--------------|----------------|-----------------|--------------------|
| 九 州 内 から | 1051.7(0.06) | 142783.7 (8.6) | 1502761.0(90.3) | 1,646,596.4(98.9) |
| うち福岡県内から | 0 | 132819.8 [8.0] | 1466379.4[88.1] | 1,599,199.2[96.1] |
| うち福岡県外から | 1051.7[0.06] | 9963.9 [0.6] | 36381.6 [2.2] | 47,397.2 [2.8] |
| 九 州 外 から | 2842.8 (0.2) | 8984.4 (0.5) | 5677.2 (0.3) | 17,504.4 (1.1) |
| うち東京都から | 1725.8 [0.1] | 750.8[0.05] | 0 | 2476.6 [0.1] |
| 合 計 | 3894.5 (0.2) | 151768.1 (9.1) | 1508438.2(90.6) | 1,664,100.8(100.0) |

表一〇 市内流入者の利用交通手段の割合(%) (昭和55年国勢調査)

| | 総 数 | 鉄道・電車 | バ ス | 自家用車 | 自 転 車 オートバイ | そ の 他 |
|-----|--------------|-------|------|------|----------------|-------|
| 札幌市 | 56,762(100) | 50.1 | 13.9 | 32.4 | 0.5 | 3.1 |
| 仙台市 | 120,010(100) | 37.8 | 19.8 | 34.9 | 3.7 | 3.8 |
| 広島市 | 90,089(100) | 40.7 | 13.7 | 32.3 | 6.7 | 6.6 |
| 福岡市 | 178,103(100) | 58.1 | 9.6 | 26.1 | 3.1 | 3.1 |

表-12 都市インフラの整備状況

| | 一般道路整備率(%) | 下水道普及率(%) | 1人あたり都市公園面積(m ²) |
|-----|------------|-----------|------------------------------|
| 札幌市 | 53.7 | 94.0 | 7.22 |
| 仙台市 | 74.0 | 71.4 | 7.17 |
| 広島市 | 58.7 | 49.1 | 5.60 |
| 福岡市 | 59.4 | 79.0 | 6.83 |

(注) 一般道路整備率は平成2年4月現在、そのほかは平成元年3月現在の数値。

福岡県に関連した旅客輸送の状況を表わし、いずれも昭和60年の旅客地域流動調査のデータを用いて作成したものである。表-7によると道央(札幌市)については北海道外の地域間交通のほとんどは航空によっており、その中でも東京都との結びつきが64.8%を占める。北海道の中での道央以外の地域間では自動車の利用が鉄道の2倍以上あり、また航空の利用は全体の3%ほどである。道央外との交通は少なくほとんどの移動は札幌市を中心とする道央地域で完結しており、その中で鉄道の分担率は他の地域に比べると高い。次に表-8の宮城県については東北地方以外の地域とは鉄道と自動車が同程度用いられ、また鉄道利用の場合の67.9%は東京へのトリップである。東北地方の中では宮城県内々では圧倒的に自動車の利用割合が大きく、また宮城県外との間では鉄道の利用率がやや高くなる。比較的遠距離の交通になると鉄道が利用される傾向にあるが、全体として自動車の利用が大きなシェアを占める。また宮城県と東北地方の他県とのブロック内での交通は、北海道と比較するとより活発といえる。表-9には広島県についての旅客輸送の状況を示す。広島県と中国地方以外の地域との交通には鉄道と自動車は2:1の比率であり、また東京都との間のような長距離になると航空と鉄道が4:10の割合で用いられている。広島県の内々交通は他の都市と同様に自動車が多く用いられ、また中国地方の中での他県との移動にあたっては鉄道の利用が他と比べるとやや多くなっている。全体として広島県が中国地方の中で占める位置としては道央に比べると広域的に展開しているが、宮城県、福岡県と比較するとブロック内での交通は少ないといえる。最後に表-10には福岡県についての結果を示す。福岡県は上述の3つの地域に比べるとブロック内々、

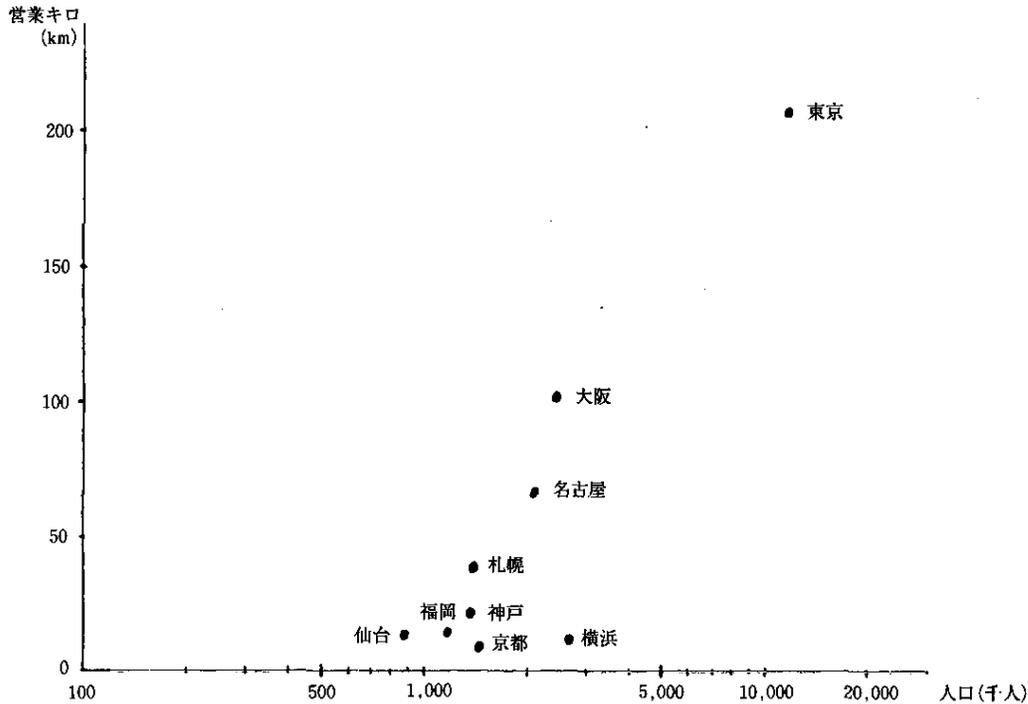
内外ともにその動きは活発である。九州外との交通の多くは鉄道と自動車が用いられるが、航空の利用も少なくなくて東京都との交通では70%近くが航空を利用している。また九州内々では鉄道もよく利用されているが、航空や自動車の利用も多い。福岡県内々では他の地域と同様に自動車の利用が多く、また鉄道も比較的多く利用されている。

以上の点から各地方ブロックにおける旅客流動の面からみると、福岡県、宮城県、広島県、道央という順序で広域的に圏域をもっている。また、これらの交通を札幌市、仙台市、広島市、福岡市という都市レベルで検討するため、表-11を示す。これは昭和55年における各都市への通勤通学による市内流入者数と利用交通手段をまとめたものである。本章(1)で述べたように、福岡市と仙台市では比較的多くの市内流入者があり、他に比べると大きな都市圏を形成している。また、これらの都市では九州、東北の各ブロックにおける主要都市とも比較的密接な経済的関連をもっている。一方、広島市は都市圏の形成という点では、やや広域性に欠け、他県との経済的交流も隣接県に限定されている。さらに札幌市は市域面積が大きいこともあり、周辺にはそれほど大きな背後圏をもっておらず、市内流入者も少なくなっている。また北海道の中での他の主要都市との連携も弱く、広域的な交通圏が形成されているとは言い難い。

② 内部整備にもとづく都市内での活動連関

中心都市において集積経済のメカニズムがうまく動き、地域経済の発展に資するためには、都市内の活動を支える都市基盤の整備が重要である。このような都市基盤として、都市内の活動間の連関を確保する交通施設や情報・通信施設の整備、魅力ある都市づくりのための生活関連施設などが必要となる。表-12には4つの地方中枢都市にお

図-36 各都市の人口規模と地下鉄の営業距離との関連



ける道路・下水道・都市公園について整備水準をまとめている。これによるといずれの点でも福岡市と仙台市では比較的整備水準が高く、また広島市ではいずれの整備水準も低くなっている。また、札幌市では市域面積の大きさの関係もあって一般道路の整備水準が低くなっている。

都市内の円滑な活動連関のためには、都市高速道路と都市高速鉄道が有効である。まず都市高速道路は都市に関わる交通のうち比較的広域的な自動車交通を大量かつ集約的に処理する自動車専用道路であり、一般道路とは立体分離されて建設される。上述の4つの都市の中では福岡のみに建設され、全国的にはそのほかに首都高速道路、阪神高速道路、名古屋高速道路、北九州高速道路がある。福岡の高速道路では昭和55年に1号線のうち香椎～東浜5.9kmを供用して以来、逐次供用延長が進められている。一方、都市内の鉄道は路面電車と高速鉄道に分けられ、後者は路面電車のように道路の混雑や信号にわずらわされないように専用の軌道を走るものをいう。都心では高速鉄道をあらたに建設する場合には地下に入れる場合が多

く、地下鉄と呼ばれている。図-36にわが国で人口100万人近く以上の都市と地下鉄の営業距離を表わすが、100万人以上の人口をもつ都市で地下鉄をもたない都市は川崎市(113.9万人)、広島市(105.7万人)、北九州市(102.3万人)である。このような鉄道の特徴としては、安全で性格、かつ速く大量に乗客を運ぶことにある。また地下鉄の建設はいくつかの点から都市の活性化に大きく貢献する。まず鉄道駅では人が集まり、ビジネス・レジャーなどを含めて情報交換と創造の場を形成し、都市の活性化を促す拠点となる。これにより都市の軸形成や副都心の位置づけ等により都市構造が明確にでき、都市づくりの方向性が明らかにできる。札幌市、仙台市、福岡市の各都市では地下鉄の建設後、鉄道駅周辺の整備により都市の多核的展開が進められ、都市計画を戦略的に策定することが可能になりつつある。それと比べて、広島市では都市機能の1点集中と都心への交通流動の集中傾向は変化せず、都市全体の硬直化が進んでいるようにみえる。しかし、このような状況のもとで交通混雑の経済の面から都市の多核分散化

を進めることは都市の集積経済のメカニズムに沿うことにはならず、都市全体の活力を低下させることにつながり、慎重な検討が必要である。

6. おわりに

本論文では地域経済の発展方策と具体的な展開を札幌、仙台、広島、福岡の各地方中枢都市に関して検討した。ここではこれらの内容をもとに、地域経済の発展のために必要な地方中枢都市の役割と課題を整理するとともに、これらの中枢都市が周辺地域と連携する場合の留意点を述べる。

まず、札幌市では近年の人口の伸びと、金融やサービス業の集中が顕著である。その中でも情報サービス業の伸びが大きく、この多くはソフトウェア業やシステムハウスの集積であり、北海道の情報処理業は、東京、大阪、名古屋に次いで全国4位の位置にある。注目されるのは、東京からの受注が7割を占めており、東京のソフトウェア業の一翼を担いかつUターン就職等の伸びにもつながっていることである。札幌市ではこのような東京を利用した事業が盛んであるが、一方では新たな起業による地域活性化も課題となる。次に仙台市の人口は約92万であり100万人までいまい少しである。仙台市が東京に近いこともあってその中枢性が2次的なものになる懸念はあるが、他の3都市と比べても政令指定都市としての歴史は浅く、また東北地方という広い背景圏を抱えて今後伸びてゆく素地は大きい。仙台市はこの東京から近いという利便性をうまく生かして発展してゆくことが必要であろう。また広島市については、中国ブロック内での中心都市としてその中枢性の弱さがよく指摘されている。これは、大阪経済圏と福岡経済圏にはさまれ、中国地方としての一体性に欠けていることが一因であり、加えて平坦地が乏しいという地形的制約から今後の展開としては、連担した地域だけでなくより広い範囲で経済圏を形成する必要がある。そのためには高速道路や航空などのネットワークの整備が緊急の課題である。また情報サービスなど高次都市機能が弱く、都市を活力と魅力あるものとするべく、都市づくりのための展開が重要である。最後に福岡市については、九州自体において北から、福岡・北九州都市圏・熊本都市圏・鹿児島都市圏などバランスのとれた

圏域が重層的に形成されている。その中で福岡市は九州全体の中核都市としての役割を果たしており、今後は現在の広域経済圏を堅持しつつ、さらに高次な都市機能をもつように全国的に展開することが期待される。

以上のように各地域の発展にとって中枢都市の果たすべき役割は大きい。しかし、「ミニ東京」とよく揶揄されるように、中心都市ばかりが成長してその周辺が衰退する恐れは避けることはできない。ミュダールは、ある中心地での成長がもたらすその場所以外で生じる経済的縮小の変動を「逆流効果」とよび、経済的拡大の変動を「波及効果」として区別し、次のように説明を行っている¹⁶⁾。

まず逆流効果として、

- (i) 先進の中心地で成長が始まるとそれを維持するため、後背地の労働力や資本が流出し、後背地が貧困化する、
- (ii) 先進地中心地で生産された財・サービスが後背地に流出し、そこにおいて既に活動している地方の小さな第2次、第3次産業を破綻に追い込む、
- (iii) 先進地中心地に比べると後背地では保健・衛生や教育など、非経済的施設が未整備なため、人口が中心地へと流出する。

次に波及効果として、

- (i) 先進地中心地の労働需要の拡大が後背地に通勤を発生させ、所得の増加に結びつく、
- (ii) 先進地中心地の成長が後背地の農産物や鉱産物の需要を刺激する、
- (iii) 後背地が常に技術的進歩の刺激を受ける。

上述のうち逆流効果は通常では「ストロー効果」とよばれる。例えば、大都市と周辺地域とが高速道路などで結ばれると、ストロー効果は比較的「即時的に」かつ「地域非選択的に」生じ、一方波及効果は「比較的時間を要し」、かつ「地域選択的に」及ぶといえる。逆流効果は山深い村落も含めてあらゆるところから人口を吸引するが、波及効果が及ぶところはそれなりの地域資源や立地条件を備えたところに限定される。地方中枢都市が成長するためには一時は周辺地域に対して逆流効果を及ぼしても背後圏を育て、かつ中心都市を支援するように波及効果を及ぼさなければ、地域として自立的な成長も、円滑な地域内循環による成長も実現できない。

このような地域発展の構図はかつて一全総のもとでの拠点開発方式と似ているが、地域経済のとらえ方はまったく異なるものである。中心都市をベースとして地域経済を成長させるアプローチはフランスで Perroux により提案された「成長中心地政策 (Growth Center Policy)」と類似している¹⁶⁾。この政策は経済が停滞あるいは衰退している後進地域に対する経済開発をねらいとしたものであり、わが国の地方圏にそのまま適用することはできない。しかし、今後の地域経済の発展に配慮すべき事項を要領よくまとめられているので最後にその内容を示す¹⁷⁾。

この政策は立地政策とコミュニケーション政策とから成る。立地政策としては、

- ① 中心地における投資の集中は企業に対する産業基盤にとって必要であり、少ない公共投資予算で効率的な運用が可能となる、
- ② 企業が都市に集中立地することにより、集積経済を享受できる、
- ③ サービス業や社会・教育・福祉施設などの立地のためにもある程度大規模な支持人口が必要である、
- ④ 成長に必要なイノベーションの受容は大都市ほど容易である、
- ⑤ 後進地域から中心地域への転出を阻止するためには自地域内にある程度の大きさの受け皿をつくる必要がある。
またコミュニケーション政策として、
- ⑥ イノベーションの主な発生地である中心地域と周辺との間のコミュニケーションを容易にする、
- ⑦ 中心都市が吸引したイノベーションをできるだけ多く、かつ迅速に地域内の他都市や周辺部に伝達する。

最後に、本論文をまとめるにあたり、広島大学経済学部教授(地域経済研究センター長) 樫本功先生との日頃からの議論が大変参考になった。また本論文の4についてはNTT中国支社からデータの提供をいただき、図表作成に本学経済学部4年生の有田幸司君の協力を得た。記して謝意を表したい。

参考文献

- 1) 茂木敏充；「都会の不満 地方の不安」, 中央公論社, 1988、8
- 2) 自治省行政局編；住民基本台帳に基づく全国人口、世帯数表、人口動態表(平成3年版), (財)国土地理協会, 1991、8
- 3) 国土庁編；国土レポート'90-国土をめぐる潮流と課題, 大蔵省印刷局, 1991、12
- 4) 経済企画庁調査局編；景気拡大が浸透した地域経済-平成2年地域経済レポート-, 大蔵省印刷局, 1991、5
- 5) 澤井安勇；「地域の経済と空間」, ぎょうせい, 1991、3
- 6) 高阪宏行；「地域経済分析」, 高文社, 1984、6
- 7) 柳井雅人；集積論と「極」の形成, 「地域構造の理論」第10章(矢田俊文編著), ミネルヴァ書房, 1990、4
- 8) マーシャル(Marshall, A.)；「経済学原理」II(馬場啓之助訳), 東洋経済新報社, 1966
- 9) 宮尾尊弘；現代都市経済学, 日本評論社, 1985、12
- 10) トンプソン(Thompson, W. R.)；「都市経済学序説」(伊藤善市, 恒松治治訳), 鹿島出版会, 1969
- 11) 経済企画庁総合計画局編「日本の社会資本-フローからストックへ-」, ぎょうせい, 1986
- 12) 林 憲弘；地方の中心都市としての中枢機能について, 「地域経済研究」第2号(広島大学経済学部附属地域経済研究センター紀要), 1991、3
- 13) 戸田常一；高速交通整備と地域の経済的中枢性, 上掲12)
- 14) 樫本 功；わが国における経済的中枢性-職業分類による再計測-, 上掲12)
- 15) 広島大学経済学部附属地域経済研究センター編；札幌-地方中枢都市の役割と課題(第2回地域経済シンポジウム報告書), 地域経済推進協議会, 1992、12
- 16) ミュダール, G；「経済理論と低開発地域」(小原敬士訳), 東洋経済新報社, 1959
- 17) Moseley, M. J.; "Growth Centers in Spatial Planning", Pergamon Press, 1974