

# 経済構造変化と地域合併

広島県立大学経営学部助教授 若井 具宜

## 目次

- 第1節 はじめに
- 第2節 都市の最適規模に関する諸説
- 第3節 「モノ」と地域経済構造の変化
- 第4節 「サービス」と地域経済構造の変化
- 第5節 経済構造変化と「ヒト」の動き
- 第6節 まとめ

### 第1節 はじめに

末尾に掲げた参考文献等においても、地域合併の経済効果については、ほとんどが「効率」をあげているものの、論調としては「効率のみで評価してはならない」が大勢を占めている。そのとおりではあるが、その場合には、議論が多面的かつ非数量的になるため、結論的な方向性を見出しにくいことにもなっている。

そこで、以下では、もっとも総括的な経済指標である「人口」の移動データを長期に観察すること（長期時系列データ）によって、「人々が地域を移動する経済的背景」を考え、「地域合併」あるいは「望ましい地域の大きさ」を巡る議論の方向性にチャレンジしたい（主として第5節）。

また、物流の都道府県統計（主としてクロスセクション・データ）からも、地域経済の特徴を把握し、そうした結果、「経済の発展」と「地域の役割分担」に関する検討を行いたい（第3節）。

さらに、経済において「モノ」と並ぶ（広義の）財である「サービス」を取り上げ、地域経済発展のために「サービス業」の振興が重要であることに触れるとともに、経済構造変化の主体ともなっている「サービス経済化」と人口移動現象を伴う

「都市化」が一体的であることに言及し、都市規模に関する議論の一助としたい（第4節）。

### 第2節 都市の最適規模に関する諸説

都市（あるいは地域）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が、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(の源)」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。こうした性質からしても、GRP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。

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、「都市（地域）」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。

#### ①3万人程度（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、(後出の<表2>に見られるように、)1973年以来、スウェーデンのコミューン（市町村に相当する基本自治単位）は284で、コミュー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・コミューン」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<sup>1)</sup>。

②10万人程度

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。

「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<sup>2)</sup>。

③30万人程度

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<sup>3)</sup>。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程度の都市規模といわれている。また、5節以下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。

ところで、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た。

佐々木信夫氏のとりまとめた「わが国の市町村数の変遷」をく表1>に掲げたが、これによると、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。

明治22年から昭和31年までの間隔は67年であり、この間、鉄道などを中心に交通機関も大きく発達

- 1) 詳細については、大川武(8)などを参照されたい。
- 2) これらの特徴については、中西啓之(3)などを参照されたい。
- 3) 詳細については、佐々木信夫(1)などを参照されたい。

表1 わが国の市町村数の変遷

年次	市	町	村	計
明治16年	19	12,194	59,284	71,497
明治22年12月	39	(15,820)		15,859
明治31年12月	48	(14,241)		14,289
明治41年12月	61	(12,387)		12,448
大正10年12月	83	1,382	10,721	12,186
昭和5年4月	109	1,702	9,980	11,791
昭和15年4月	160	1,754	9,325	11,239
昭和28年4月	280	1,953	7,808	10,041
昭和28年10月	286	1,966	7,616	9,868
昭和31年9月	498	1,903	1,574	3,975
昭和41年4月	560	2,011	801	3,372
昭和46年4月	597	2,004	656	3,257
昭和51年4月	643	1,978	635	3,256
昭和56年4月	649	1,991	615	3,255
昭和61年4月	651	2,006	596	3,253
平成4年10月	663	1,992	581	3,236

(資料) 内務省・自治省の統計資料  
(佐々木信夫(1)より引用)

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れることである(事例として「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」をく表2>に掲げた)。

表2 スウェーデンのコミュン(市町村)数の変遷

1862年	2,498
1952年	1,037
1973年	284

大川武(8)による

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」などを目指して広域合併する場合である(事例として「広島市の町村合併経過」をく表3>に示した)。

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

表3 広島市の町村合併経過

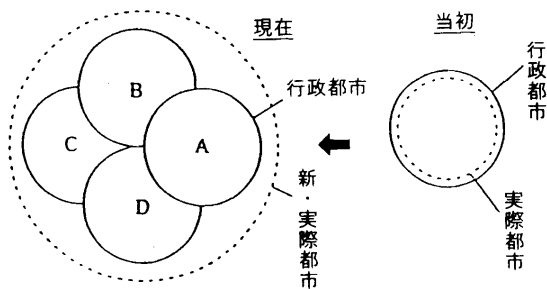
年月日	合併状況	備考
明22. 4. 1	市制施行	町村合併促進法施行
昭30. 4.10	編入 戸坂村	(昭28.10. 1)
昭31. 4. 1	編入 中山村	新市町村建設促進法施行
昭31.11. 1	編入 井口村	(昭31. 6.30)
昭46. 4. 1	合併(編入) 沼田町	市町村の合併の特例に関する
昭46. 5.20	合併(編入) 安佐町	法律施行(昭40. 3.29)
昭47. 4. 1	合併(編入) 可部町	
昭47. 8.27	合併(編入) 祇園町	
昭48. 3.20	合併(編入) 安古市町 佐東町 高陽町 瀬野川町	
昭48.10.22	合併(編入) 白木町	
昭49.11. 1	合併(編入) 熊野跡村 安芸町	
昭50. 3.20	合併(編入) 船越町 矢野町	
昭55. 4. 1	政令指定都市に移行	
昭60. 3.20	合併(編入) 五日市町	

中川徹(6)による

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。

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(図1>参照)。

図1 市町村合併の意味



佐々木信夫(1)による

### 第3節 「モノ」と地域経済構造の変化

さて、本節においては、「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。

まず、「モノ」に対する着眼動機は、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。その理由のひとつは、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<sup>4)</sup>。

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。

本稿では、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「物流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<sup>5)</sup>。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<sup>6)</sup>。

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(中成長期)」へと移行してきた<sup>7)</sup>。この間における国民所得水準の継続的な上昇は、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、こうした需要面における変化は、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。

4) こうした点については、例えば、運輸省『平成4年度貨物地域流動調査、旅客地域流動調査』（財）運輸経済研究センター、1994年刊等を参照されたい。

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、P P.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。

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、そうしたことによって、財全般の「軽薄短小化」にさらに拍車がかかることになった。こうした結果は、近年の物流統計上の変化となって表れてきている。

すなわち、近年の流通業界を中心とした「多頻度少量輸送」現象を裏付ける統計データのことであるが、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。ちなみに、上記純流動データによると、平成2年の平均ロット（出荷1件当たり貨物量）は2.43トンで、昭和60年調査時からの5年間に0.20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2年の平均ロットは3.16トンで、昭和60年調査時からの5年間に0.29トンの減少を示している。つまり、平均ロットは昭和55年をピークとして低下傾向にあり、貨物の小口化を裏付けているといえる。

一方、平成2年の全国貨物出荷総量は、約36億1千万トンで、昭和60年調査時からの5年間に、17.9%と大きく増加している。これは、この直前の昭和55年～60年調査時の5年間に、0.68%減少し、横バイ傾向を見せたことと対照的である。このことは、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」などの動きが、昭和60年代の「バブル景気」に押しやられた結果ではないかと推察される。

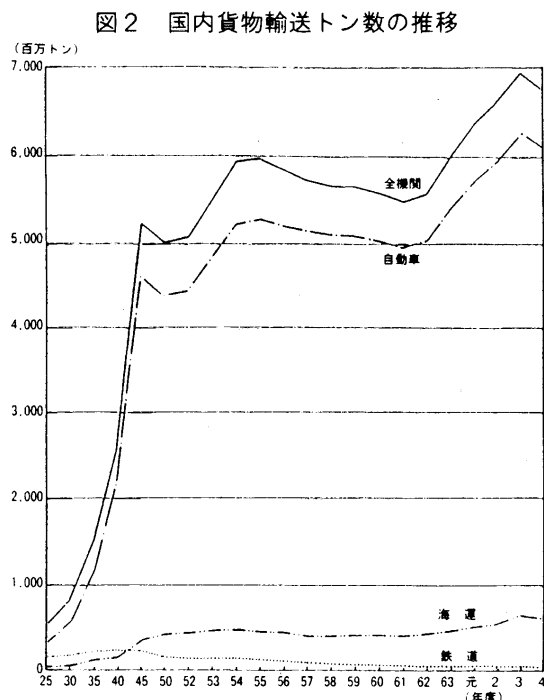
ところで、上述の物流動向を総合して考えるとき、今日のわが国の経済成長が、もはや、物流の一方的な「量的増大」を要求しないことは明らかである。それは、「物がサービスを呼ぶ」、「サービスがサービスを呼ぶ」といわれるように、経済の成長基盤が「物」から「サービスあるいは情報」、「ハード」から「ソフト」へと移りつつあるからである<sup>8)</sup>。ここでは、こうした、わが国における経

8) 林紘一郎『ネットワークの経済学』NTT出版、1989年、P P.69-73。宮沢健一、前掲書 P P.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、関連して「実物ベース」の「物流の産業間流動量・件数」（上記純流動統計）も参考にすべきである。

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、あるいは表章されている。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」は相当以前から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詳細な動向を把握するのに好都合なため、〈図2〉には、全国の「国内貨物輸送トン数の推移」を掲載した。



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焉するとともに、

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、「モーダルシフト」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<sup>9)</sup>、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年を底として直近年の平成3年まで再び増加傾向にあることがはっきりとわかる。

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<sup>10)</sup>。

つぎに、モノとヒト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。

そこで、まず〈図3〉には、横軸に国勢調査人口、縦軸に純流動出荷量が、それぞれ全国シェアで測られている。

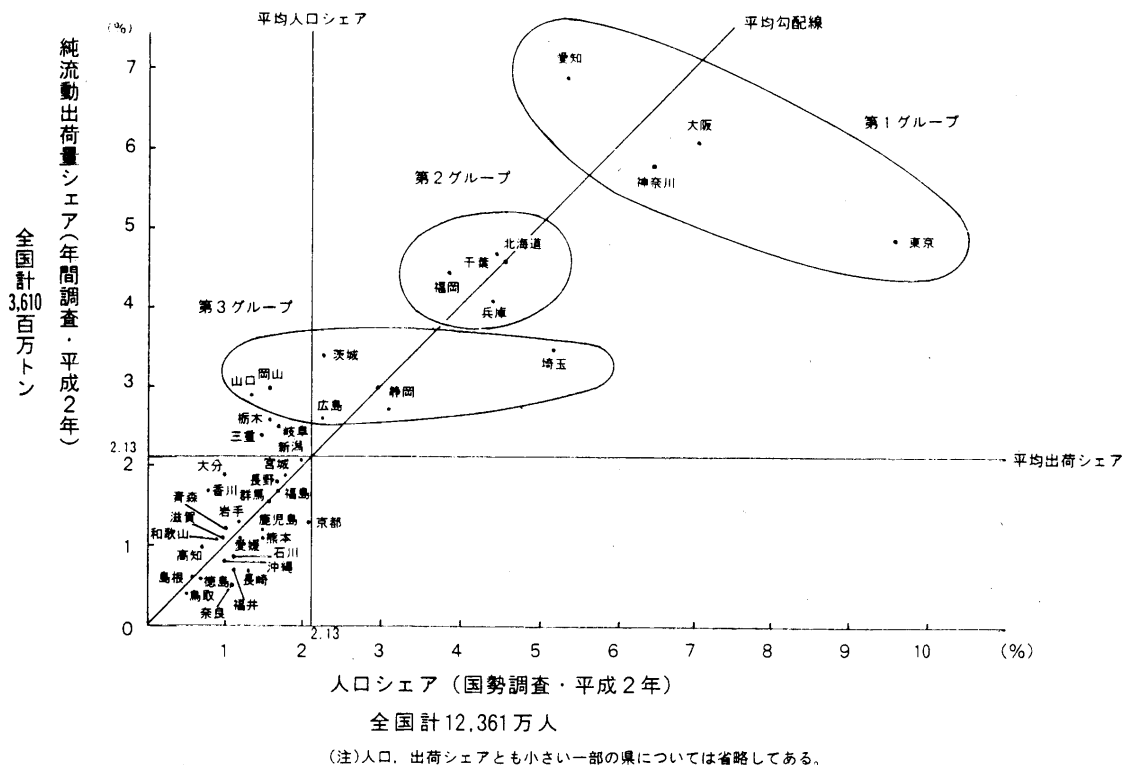
この図中の「平均勾配線」の勾配は、全国人口1万人あたりの全国純流動出荷量(百万トン)を意味する<sup>11)</sup>。つまり、モノとヒトの力関係の「全国平均」あるいは一種の「均衡線」ともいえる。したがって、この線の右下側には物流力よりも人

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。

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。

図3 純流動出荷量と人口の関係（平成2年、都道府県分布）



資料：運輸省【全国貨物純流動調査報告書】，総務庁【平成2年国勢調査報告】

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している。

さて、この図全体については、ほぼ「右上がり」の正比例的関係がみられるが、特に、右上方の先端部の第1グループにおいては、逆に「右下がり」の様相を呈している。

このような、第1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<sup>12)</sup>。

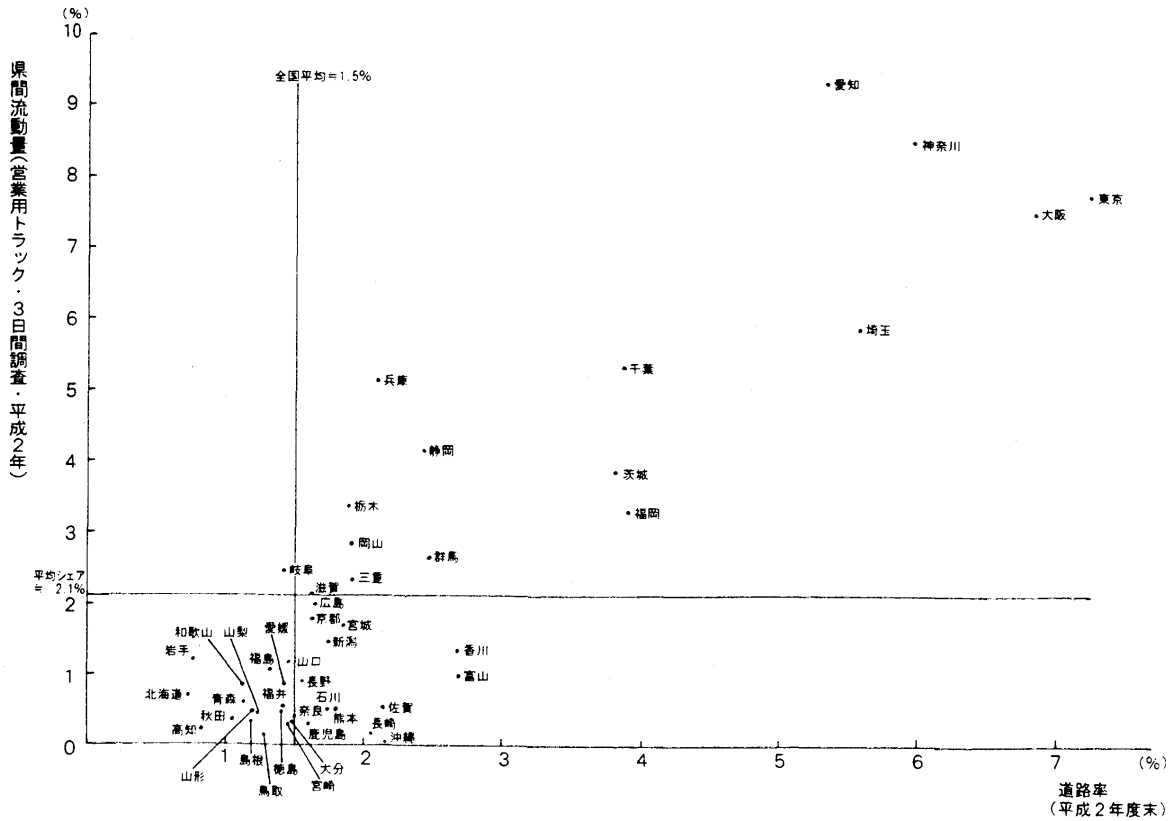
12) 表く(4)にも示すように、「右上がり」の比例的関係は、「純流動出荷量」と「人口以外の経済指標」との関係にもみられる。特に、注目すべきは、「純流動出荷量」と「製造業出荷量」との間に強い相関がみられることである。平成2年における都道府県別クロスセクション・データから求めた相関係数は0.895であった(昭和60年値は0.893)。この

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。

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。

図4 県間流動量のシェア（営業用トラック）と道路率の関係（都道府県）



運輸省『全国貨物純流動調査報告書』および建設省『建設統計要覧』より作成

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<sup>13)</sup>。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。

ところで、<図4>は、「県間流動量」と「道路率」の関係をみたものである。縦軸に採った「県

間流動量」は、当該都道府県の出荷量のうち県外に出荷した物流量を指しており、通常重量ベースで表現するが、ここではその全国シェア (%) で示している。なお、「県間流動量」の性格から、「営業用トラック」分に限定した。

また、横軸に「道路率」を採用したのは、物流においてはトラック輸送が中心的役割を果たしていることによる（重量ベースで全輸送機関のほぼ8割を占める）。なお、「道路率」は、当該都道府県の総面積に占める道路面積の割合を示したもので、ある程度まで、その地域の道路の整備状況を表す指標といえよう。ただし、この指標については、各県の面積、地勢、人口密度（都市化の程度）などの条件により、かなりのバラツキがあるので、当然ながら、図が示す関係に制約が加えられることに留意しなければならない。

さて、この図の分布からは、全体的には、緩や

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。

表4 出荷物流および地域経済関係変量間の相関

変数・係数 組み合わせ番号	出荷物流関係変量	地域経済関係変量	相関係数 昭和60年	相関係数 平成2年
1	純流通出荷量 (1千トン)	製造品出荷額等 (100万円)	0.893	0.895
2	純流動出荷量 (1千トン)	卸売販売額 (10億円)	0.544	0.560
3	純流動出荷量 (1千トン)	人口(国勢調査) (1千人)	0.877	0.878
4	純流動出荷量 (1千トン)	県内総生産 (100万円)	0.752	0.717
5-1	県間流動量 [トラック計](トン)	道路率 (%)	0.898	0.880
5-2	県間流動量 [営業用トラック計](トン)	道路率 (%)	0.911	0.887
6	県間流動比率 (%)	道路率 (%)	0.490	0.346

資料：運輸省 【全国貨物純流動調査報告書】  
 建設省 【建設統計要覧】  
 総務庁 【国勢調査報告】  
 通商産業省 【商業統計表】  
 " 【工業統計表】  
 経済企画庁 【県民経済計算年報】

なお、県間流動比率 =  $\frac{\text{県間流動量}}{\text{出荷量}}$  である。また相関係数は都道府県データによる。

かな右上がりの関係が想定される(相関係数は0.9前後と比較的高い。<表4参照>)。すなわち、「道路整備の行き届いた県ほど他県への物流出荷量が多い」ということになる。出荷量が多いということは、必然的に(中間生産物などの介在によって)、ある程度入荷量も多いということであり、「道路整備によってモノが動く」という当然の帰結を示す。しかしながら、<図3>の場合と同様に、東京、大阪などの大都市地域では、必ずしも「正の相関」を示さないことに注意しなければならない。

#### 第4節 「サービス」と地域経済構造の変化

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。

ところで、「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L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<sup>14)</sup>。

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<sup>15)</sup>。こうして出現したニューサービスは、市場価

14) 例えば、(財)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。

15) 通商産業省【'88サービス産業年鑑】東洋法規出版、1988年、P.P.639-647。



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ろう。

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ろう。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离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つても成熟した「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<sup>16)</sup>、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っていることに留意しなければならない。

また、行政機関等による産業・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<sup>17)</sup>。

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<sup>18)</sup>。

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<sup>19)</sup>。

16) 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『国民経済経産年報』等を参照。

17) 例えば、経済企画庁『21世紀への基本戦略』1987年、P39等。

18) 総務庁『日本標準産業分類』

19) 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』などを参照。

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」が高いということである。

さて、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、対事業所サービス業といわれるものの中でも、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、行政においてもこうした事態に対応するため、産業政策の核として「頭脳立地法」を制定するなどして、上記のような業種の振興策を展開していることはよく知られている。以上のように、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と考えられる。

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」（「中核性」ないし「中心性」）を発揮しうることになるのである。

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（ないしJ、I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継続的に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、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、事務用機器の発達により、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、高度な専門サービスを提供していくためには、人材育成が必要不可欠であるが、時間的余裕がなかったり、適当な教育者がいないこと等のため、現実には、「オンザジョブトレーニング」が多く、サービス業従業者を対象とした研修施設・研修制度の整備が必要である。

つぎに、事業開始における資金あるいは成長段階における事業資金などについては、一般にどの事業においても円滑な確保が大きな課題である。とりわけ、ニューサービス企業においては、事業規模も小さく、またその事業の性格ゆえに担保能力も低いなど、通常の融資対象になりにくい。

こうしたことから、従来の担保物件に代わる融資条件として、「技術力」、「サービス内容」などを評価するシステムづくりも検討すべきである。また、行政からの支援策として、省力化のためのコンピュータ機器などの購入費用や従業員確保のための資金援助（資金融資の充実）も必要である。このため、創業期、成長期、安定期などにニューサービス企業の発達段階に応じた総合的な融資制度を検討する必要がある。

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の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、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、産業の偏在がみられるなどの課題を抱えているが、そ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、もともと製造行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も要求されることになる。

かくして、対事業所サービス業と製造業は、関連し、循環しながら構造調整や高度化を促進し、「螺旋型」の発展プロセスをたどることになる。

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てみた。

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エ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的に進展していく中であって、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、東京や大阪など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もある。

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・ニーズの発掘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。こうした問題に関していえば、基本的には企業自らが幅広い情報網を築け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止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だろう。

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。

また、わが国を始め先進諸国における「高齢化」と「サービス経済化」は、ほぼ同様な現象に起因し、かつ同時進行の様相をみせている。ただ、わが国の場合、その進展速度が他の先進諸国に比較して一層急速なため、対応策も自ずと異なったものが求められるということである。

一方、三大都市圏を中心とした「中央地域」への人口集中が加速されるなかで、わが国諸地域においては、皮肉なことに「高齢化社会」が一層早期に実現しつつある。この反面、地域においては「都市らしい都市」は希薄に分布しており、「サー

ビス（主として対個人サービス）が必要とされる地域にサービスが供給されない」というミスマッチ現象が生じている。

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であろう。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は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。

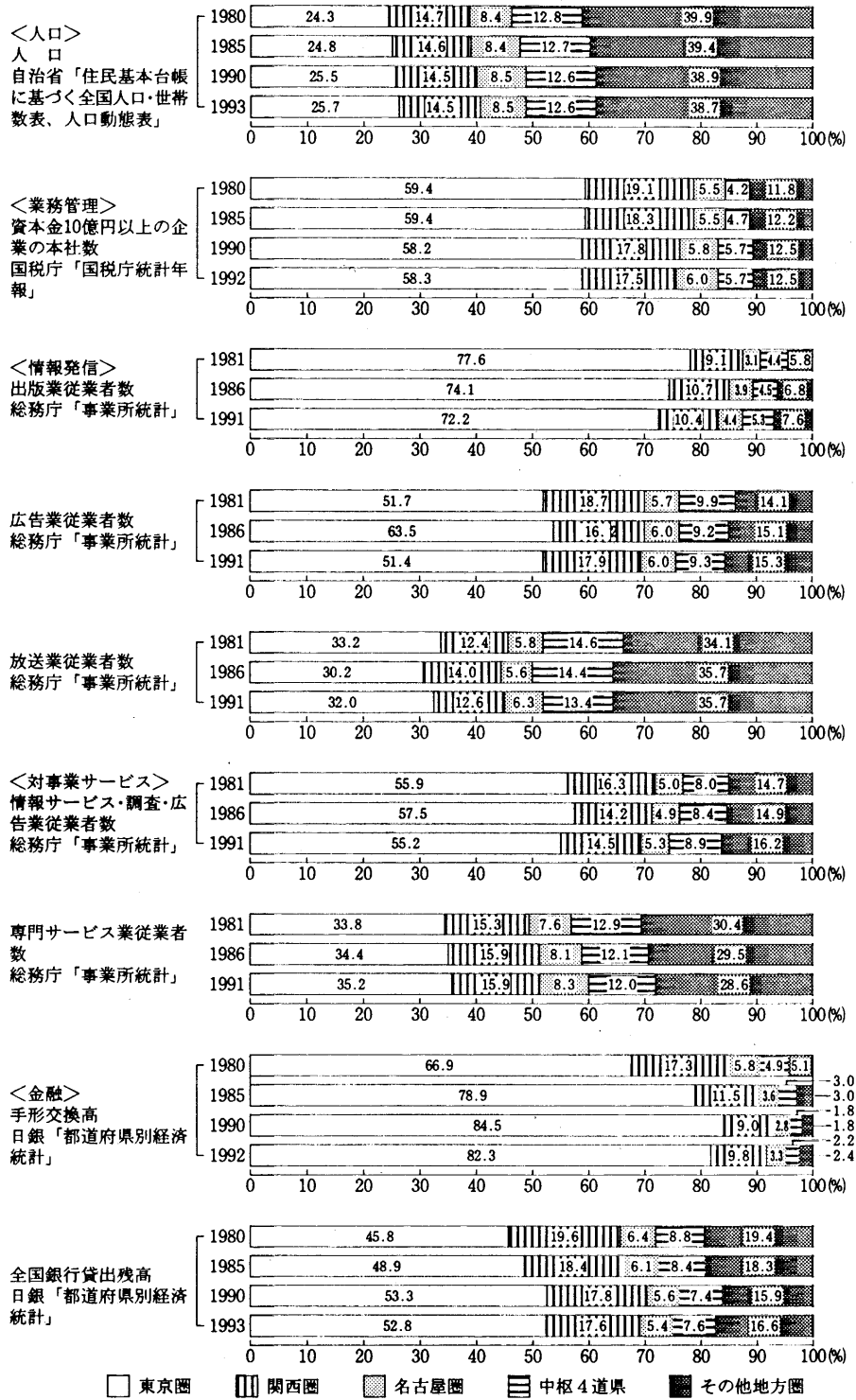
したがって、地域の都市規模に応じた「産業支援サービス業」の育成を図り、これを「種」にしながら、製造業を始めとした地域経済全般の活性化を図るべきである。「高齢化社会」を直接支える「対個人サービス」等の「サービス産業」は、そうした「種」に誘発されて、付随的に発展していくものと考えられる。

ところで、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。そして、その製造業の発展をサポートするのが「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・発展させるといった性質ももっている。そのようにして、「製造業」と「産業支援サービス業」はもちつまたれつの「螺旋型」の発展過程をたどることが期待される。

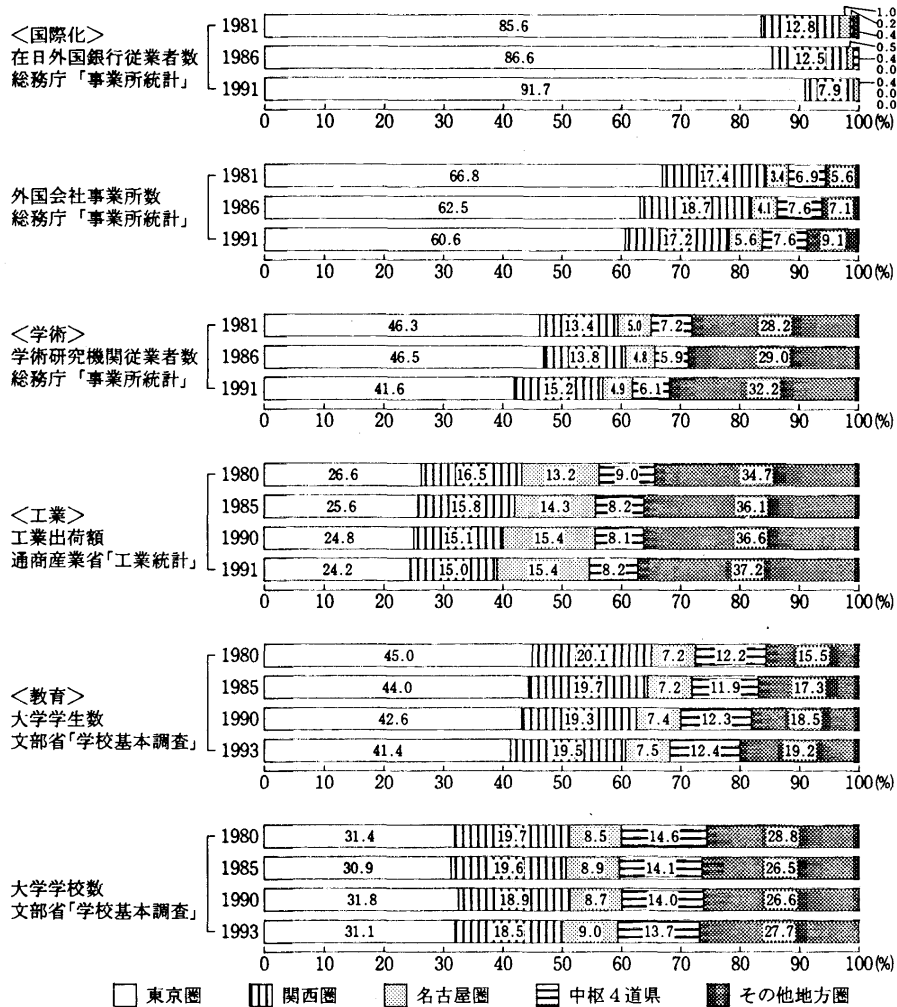
さて、次節で述べるように、農村の余剰人口が都市部へ流出するという「掃き出し現象」は、第1次石油ショック頃までにはほぼ一巡し、人口移動の理由も「より高い所得」のみではなく「より高いレベルの生活」を求めものに変化してきたものと推察される。

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

図5 サービス機能等の地域別シェアの推移



(図5 続き)



資料：自治省「住民基本台帳に基づく全国人口・世帯数表、人口動態表」等をもとに国土庁計画・調整局作成。

- 注1：東京圏：東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県 関西圏：大阪府、京都府、兵庫県、奈良県  
名古屋圏：愛知県、岐阜県、三重県 中枢4道県：北海道、宮城県、広島県、福岡県
- 2：各圏域の対全国シェアを小数点以下第2位で四捨五入しており、合計が100%とならないものもある。
- 3：全国銀行貸出残高は都市銀行、地方銀行（第二地銀を含む）、信託銀行及び長期信用銀行の銀行勘定のみである。1980、1985年については相互銀行との合計である。
- 4：1991年事業所統計においては、長崎県島原市及び深江町は調査の対象から除かれている。
- 5：資本金10億円以上の企業の本社数についてはその年の2月1日から翌年1月31日までに事業を終了した内国普通法人数、手形交換高、工業出荷額については暦年データ、その他についてはその年の調査時点での数字による。

(国土審議会【四全総総合点検調査部会報告】による)

り、こうしたことが人々を魅き付ける「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。

ところで、「人口」予測は、他の経済指標の予測等に比較して、確度も高く、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「老年人口指標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<sup>20)</sup>。また、人口の高齢化にともなって、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。

本節の最後に、国土審議会のとりまとめた「サービス機能等の地域別シェアの推移」を<図5>に掲げた。おおむね、この10年～15年の間の変化をみているが、第2次石油ショック以降の中成長期のデータで、サービス経済化のもっともよく進展した時期を捉えている。

これによると、如何に、サービス機能が大都市圏なかんずく東京圏に集中しているかがわかる。上で述べてきたニュー・サービスの中核である「産業支援サービス」(対事業所サービス)などをみても、大都市地域への集中化の傾向すらみせている。これに対して、「モノ」の生産の代名詞ともいえる「工業出荷額」等は、都市的地域から次第に地方圏へと比重が移行しつつあることがわかる。

## 第5節 経済構造変化と「ヒト」の動き

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(<表5>)。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」はピークは1970年の4.11%である(<表6>)。

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『形成人口学』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<sup>21)</sup>。

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<sup>22)</sup>。

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<sup>23)</sup>。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。

ピーク後に、「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。(<図6>、<図7>、<表7>、<表8>などを併せ参照)。

ひとびとは「都市へ」あるいは「より都市らし

21) 館稔『形成人口学』古今書院、1960年。

22) 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で、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で、住宅数が2,946,300と大きく上回っている。

23) 日本銀行調査統計局『国際比較統計』等。

20) 経済企画庁『平成3年版経済白書』等。

表5 移動者総数の推移（昭和29年～平成5年）

年	移動者数 <sup>1)</sup>			移動者の性比	対前年増加率 (△は減)	移動率 <sup>2)</sup>	日本人人口 <sup>3)</sup>
	総数	男	女				
	人	人	人		%	%	千人
昭和29年 1954	5 498 318	—	—	—	—	6.27	87 652
30 1955	5 140 569	—	—	—	△ 6.5	5.80	※ 88 678
31 1956	4 859 625	—	—	—	△ 5.5	5.43	89 573
32 1957	5 268 248	—	—	—	8.4	5.83	90 327
33 1958	5 294 291	2 386 443	2 193 979	108.8	0.5	5.81	91 162
34 1959	5 357 658	2 781 028	2 576 630	107.9	1.2	5.82	92 033
35 1960	5 652 659	2 989 066	2 663 593	112.2	5.5	6.09	※ 92 841
36 1961	6 012 494	3 222 308	2 790 186	115.5	6.4	6.42	93 724
37 1962	6 580 189	3 544 256	3 035 933	116.7	9.4	6.95	94 613
38 1963	6 936 831	3 716 482	3 220 349	115.4	5.4	7.26	95 580
39 1964	7 256 781	3 892 434	3 364 347	115.7	4.6	7.51	96 597
40 1965	7 380 637	3 956 534	3 424 103	115.5	1.7	7.56	※ 97 681
41 1966	7 431 660	3 953 514	3 478 146	113.7	0.7	7.55	98 443
42 1967	7 478 988	3 990 815	3 488 173	114.4	0.6	7.51	99 603
43 1968	7 775 456	4 159 420	3 616 036	115.0	4.0	7.72	100 737
44 1969	8 125 600	4 330 849	3 794 751	114.1	4.5	7.97	101 938
45 1970	8 272 511	4 411 295	3 861 216	114.2	1.8	8.02	※ 103 119
46 1971	8 359 711	4 441 011	3 918 700	113.3	1.1	8.00	104 539
47 1972	8 349 840	4 408 681	3 941 159	111.9	△ 0.1	7.88	106 007
48 1973	8 538 820	4 526 138	4 012 682	112.8	2.3	7.87	108 478
49 1974	8 026 879	4 239 430	3 787 449	111.9	△ 6.0	7.30	109 940
50 1975	7 543 506	3 975 685	3 567 821	111.4	△ 6.0	6.78	※ 111 297
51 1976	7 391 627	3 871 059	3 520 568	110.0	△ 2.0	6.57	112 447
52 1977	7 395 319	3 886 958	3 508 361	110.8	0.0	6.51	113 514
53 1978	7 291 505	3 841 144	3 450 361	111.3	△ 1.4	6.37	114 534
54 1979	7 295 465	3 843 210	3 452 255	111.3	0.1	6.32	115 496
55 1980	7 067 308	3 735 721	3 331 587	112.1	△ 3.1	6.07	※ 116 391
56 1981	6 901 752	3 664 857	3 236 895	113.2	△ 2.3	5.89	117 222
57 1982	6 852 395	3 649 824	3 202 571	114.0	△ 0.7	5.80	118 043
58 1983	6 674 373	3 553 219	3 121 154	113.8	△ 2.6	5.62	118 839
59 1984	6 558 917	3 503 553	3 055 364	114.7	△ 1.7	5.48	119 593
60 1985	6 482 108	3 483 162	2 998 946	116.1	△ 1.2	5.39	※ 120 328
61 1986	6 467 999	3 498 861	2 969 138	117.8	△ 0.2	5.35	120 919
62 1987	6 536 868	3 545 915	2 990 953	118.6	1.1	5.38	121 482
63 1988	6 464 930	3 512 271	2 952 659	119.0	△ 1.1	5.30	121 947
平成元年 1989	6 517 930	3 556 600	2 961 330	120.1	0.8	5.33	122 356
2 1990	6 518 785	3 564 794	2 953 991	120.7	0.0	5.31	※ 122 721
3 1991	6 402 883	3 509 037	2 893 846	121.3	△ 1.8	5.20	123 102
4 1992	6 387 992	3 480 995	2 906 997	119.7	△ 0.2	5.17	123 476
5 1993	6 502 770	3 510 776	2 991 994	117.3	1.8	5.25	123 788

1) 昭和29年から47年までは、沖縄県の移動者数を含んでいない。

2) 移動率は、日本人人口に対する比率である。

3) 西暦の年の末尾が0と5の年は、国勢調査結果による。それ以外の年は10月1日現在の推計人口による。

4) 昭和33年の男女及び性比は、3月～12月の結果である。

総務庁『住民基本台帳人口移動報告』による



表6 都道府県間移動者数の推移（昭和29年～平成5年）

年	都道府県間移動者数 <sup>1)</sup>			性比	移動者総数に 対する比率	対前年増加率（△は減）			移動率 <sup>2)</sup>
	総数	男	女			総数	男	女	
昭和29年	2 352 814	—	—	—	42.8	—	—	—	2.68
30	2 227 052	—	—	—	43.3	△ 5.3	—	—	2.51
31	2 121 781	—	—	—	43.7	△ 4.7	—	—	2.37
32	2 380 316	— <sup>3)</sup>	— <sup>3)</sup>	— <sup>3)</sup>	45.2	12.2	—	—	2.64
33	2 380 626	1 133 774	942 201	120.3	45.0	0.0	—	—	2.61
34	2 442 633	1 326 745	1 115 888	118.9	45.6	2.6	—	—	2.65
35	2 679 719	1 493 057	1 186 662	125.8	47.4	9.7	12.5	6.3	2.89
36	2 952 389	1 675 174	1 277 215	131.2	49.1	10.2	12.2	7.6	3.15
37	3 302 749	1 881 237	1 421 512	132.3	50.2	11.9	12.3	11.3	3.49
38	3 472 747	1 960 049	1 512 698	129.6	50.1	5.1	4.2	6.4	3.63
39	3 634 372	2 048 080	1 586 292	129.1	50.1	4.7	4.5	4.9	3.76
40	3 692 233	2 077 640	1 614 593	128.7	50.0	1.6	1.4	1.8	3.78
41	3 683 698	2 052 238	1 631 460	125.8	49.6	△ 0.2	△ 1.2	1.0	3.74
42	3 761 267	2 101 642	1 659 625	126.6	50.3	2.1	2.4	1.7	3.78
43	3 937 414	2 202 278	1 735 136	126.9	50.6	4.7	4.8	4.5	3.91
44	4 115 576	2 295 542	1 820 034	126.1	50.6	4.5	4.2	4.9	4.04
45	4 235 008	2 365 768	1 869 240	126.6	51.2	2.9	3.1	2.7	4.11
46	4 256 605	2 372 883	1 883 722	126.0	50.9	0.5	0.3	0.8	4.07
47	4 156 854	2 296 999	1 859 855	123.5	49.8	△ 2.3	△ 3.2	△ 1.3	3.92
48	4 234 338	2 353 200	1 881 138	125.1	49.6	1.9	2.4	1.1	3.90
49	3 932 387	2 177 273	1 755 114	124.1	49.0	△ 7.1	△ 7.5	△ 6.7	3.58
50	3 697 721	2 042 009	1 655 712	123.3	49.0	△ 6.0	△ 6.2	△ 5.7	3.32
51	3 565 121	1 951 170	1 613 951	120.9	48.2	△ 3.6	△ 4.4	△ 2.5	3.17
52	3 567 559	1 965 324	1 602 235	122.7	48.2	0.1	0.7	△ 0.7	3.14
53	3 487 439	1 928 318	1 559 121	123.7	47.8	△ 2.2	△ 1.9	△ 2.7	3.04
54	3 469 432	1 920 981	1 548 451	124.1	47.6	△ 0.5	△ 0.4	△ 0.7	3.00
55	3 356 377	1 869 207	1 487 170	125.7	47.5	△ 3.3	△ 2.7	△ 4.0	2.88
56	3 318 200	1 863 260	1 454 940	128.1	48.1	△ 1.1	△ 0.3	△ 2.2	2.83
57	3 288 182	1 857 079	1 431 103	129.8	48.0	△ 0.9	△ 0.3	△ 1.6	2.79
58	3 196 126	1 805 869	1 390 257	129.9	47.9	△ 2.8	△ 2.8	△ 2.9	2.69
59	3 136 773	1 784 382	1 352 391	131.9	47.8	△ 1.9	△ 1.2	△ 2.7	2.62
60	3 117 160	1 788 450	1 328 710	134.6	48.1	△ 0.6	0.2	△ 1.8	2.59
61	3 128 856	1 808 284	1 320 572	136.9	48.4	0.4	1.1	△ 0.6	2.59
62	3 171 170	1 833 620	1 337 550	137.1	48.5	1.4	1.4	1.3	2.61
63	3 136 902	1 819 187	1 317 715	138.1	48.5	△ 1.1	△ 0.8	△ 1.5	2.57
平成元年	3 158 749	1 842 096	1 316 653	139.9	48.5	0.7	1.3	△ 0.1	2.58
2	3 168 335	1 852 431	1 315 904	140.8	48.6	0.3	0.6	△ 0.1	2.58
3	3 131 194	1 834 796	1 296 398	141.5	48.9	△ 1.2	△ 1.0	△ 1.5	2.54
4	3 107 998	1 813 085	1 294 913	140.0	48.7	△ 0.7	△ 1.2	△ 0.1	2.52
5	3 079 080	1 778 386	1 300 694	136.7	47.4	△ 0.9	△ 1.9	0.4	2.49

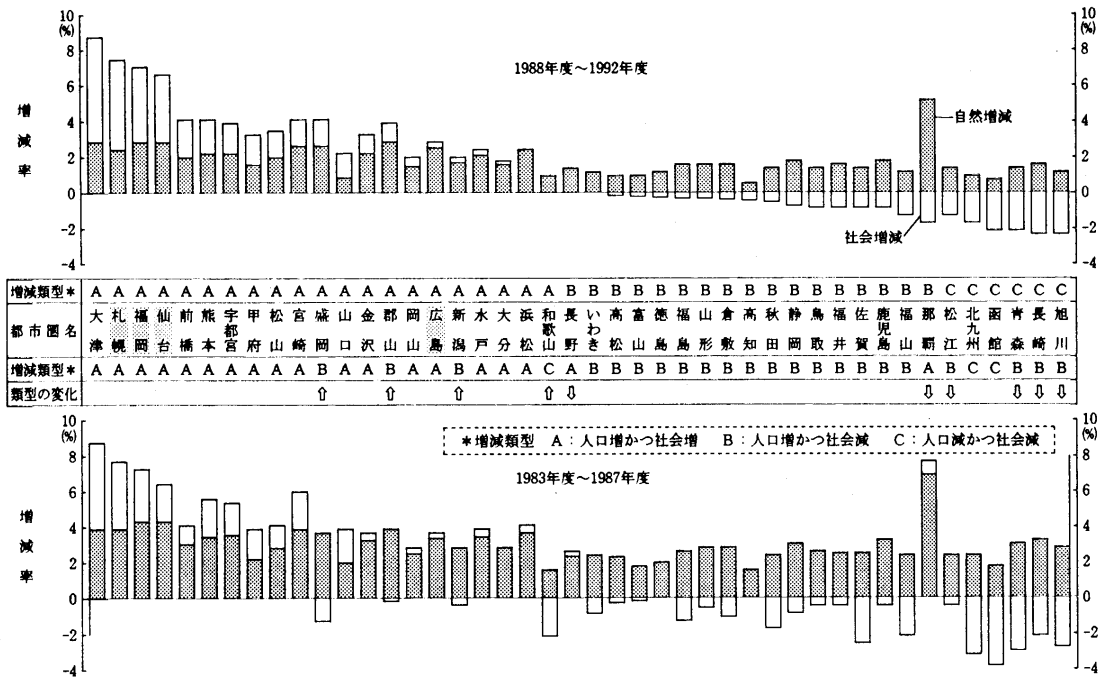
1) 昭和29年から47年までは、沖縄県の移動者数を含んでいない。

2) 移動率は、日本人人口に対する比率である。

3) 昭和33年の男女及び性比は、3月～12月の結果である。

総務庁【住民基本台帳人口移動報告】による

図6 地方中枢・中核都市圏の人口動向



資料：自治省「住民基本台帳に基づく全国人口・世帯数表、人口動態表」をもとに国土庁計画・調整局作成。

- 注1：各増減率は5年間の増減数を当該期間の期首人口で除したものである。
- 注2：都市の順序は1988年度から1992年度の都市類型順・社会増減率順である。
- 注3：網かけ表示のある都市圏は、地方中枢都市圏である。
- 注4：「地方中枢・中核都市圏」とは、地方中枢・中核都市及びその都市への通勤通学者比率が10%以上の市町村で構成する圏域である。

(国土審議会【四全総総合点検調査部会報告】による)

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」といわれる。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」を求めようようになってきており、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。

また、<表8>において、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4万人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61万4千人まで拡大して行くことになった。正に「東京一極集中」となっ

表7 13大都市別の転入超過数の推移（昭和34年～平成5年）

（△は転出超過）

年	大都市計 <sup>1)</sup>	札幌市	仙台市	千葉市	東京都 特別区部	横浜市	川崎市	名古屋市	京都市	大阪市	神戸市	広島市	北九州市	福岡市
	人	人	人	人	人	人	人	人	人	人	人	人	人	人
昭和34年	351 426	-	-	-	188 484	37 781	-	32 789	8 106	67 948	16 318	-	-	-
35	351 087	-	-	-	174 616	43 702	-	40 950	5 325	66 838	19 656	-	-	-
36	313 367	-	-	-	139 557	53 813	-	40 094	6 860	54 353	18 690	-	-	-
37	205 848	-	-	-	73 075	62 182	-	28 959	7 511	24 012	10 100	-	-	-
38	120 631	-	-	-	28 699	60 546	-	31 719	5 650	△ 14 840	3 193	-	5 664	-
39	33 785	-	-	-	△ 30 676	69 304	-	18 755	5 512	△ 33 203	1 080	-	3 013	-
40	△ 2 208	-	-	-	△ 28 837	59 094	-	5 165	3 027	△ 41 903	3 631	-	△ 2 380	-
41	△ 49 791	-	-	-	△ 46 903	52 247	-	367	3 078	△ 54 800	1 246	-	△ 5 026	-
42	△ 83 985	-	-	-	△ 73 119	62 655	-	1 766	857	△ 70 720	802	-	△ 6 226	-
43	△ 107 600	-	-	-	△ 95 123	73 553	-	△ 1 655	△ 547	△ 70 136	△ 3 019	-	△ 10 673	-
44	△ 128 641	-	-	-	△ 107 788	66 355	-	△ 2 615	△ 42	△ 75 996	△ 134	-	△ 8 421	-
45	△ 175 240	-	-	-	△ 148 756	71 704	-	△ 8 971	△ 5 355	△ 76 608	3 741	-	△ 10 995	-
46	△ 172 588	-	-	-	△ 138 588	69 082	-	△ 12 697	△ 314	△ 85 209	1 795	-	△ 6 657	-
47	△ 171 497	26 610	-	-	△ 145 894	40 693	5 673	△ 16 796	△ 7 923	△ 80 089	△ 1 168	-	△ 7 323	14 720
48	△ 219 214	35 737	-	-	△ 176 641	25 638	△ 6 528	△ 15 685	△ 7 125	△ 79 050	△ 4 463	-	△ 7 869	16 772
49	△ 208 320	29 469	-	-	△ 164 671	26 873	△ 7 316	△ 18 920	△ 9 020	△ 69 324	△ 988	-	△ 7 853	13 430
50	△ 172 357	22 406	-	-	△ 125 897	12 084	△ 5 669	△ 19 430	△ 9 867	△ 50 754	△ 3 665	-	△ 2 850	11 285
51	△ 178 214	20 620	-	-	△ 129 482	5 512	△ 966	△ 19 102	△ 8 397	△ 46 740	△ 8 494	-	△ 1 080	9 915
52	△ 160 737	17 135	-	-	△ 110 778	4 844	△ 2 816	△ 15 126	△ 6 725	△ 42 803	△ 8 671	-	△ 4 634	8 837
53	△ 142 252	15 584	-	-	△ 103 856	7 553	△ 2 403	△ 12 374	△ 6 380	△ 34 206	△ 5 103	-	△ 7 825	6 758
54	△ 137 921	22 677	-	-	△ 100 667	4 824	△ 6 849	△ 13 906	△ 6 933	△ 29 980	△ 9 074	-	△ 5 444	7 431
55	△ 111 906	21 046	-	-	△ 84 553	4 964	△ 5 085	△ 15 231	△ 4 259	△ 31 492	△ 4 947	6 855	△ 6 053	6 849
56	△ 60 578	19 241	-	-	△ 61 716	12 239	△ 2 381	△ 11 396	△ 1 587	△ 24 066	1 310	6 269	△ 5 930	7 439
57	△ 32 629	19 767	-	-	△ 43 545	18 742	1 388	△ 10 066	△ 2 888	△ 21 488	1 884	3 151	△ 6 923	7 349
58	22 118	18 596	-	-	△ 17 592	25 226	2 893	△ 6 581	△ 1 671	△ 7 139	4 300	3 694	△ 8 258	8 650
59	24 825	16 132	-	-	△ 17 290	27 233	3 948	△ 4 659	△ 2 268	△ 6 780	5 174	3 956	△ 7 727	7 106
60	29 802	13 466	-	-	△ 17 356	28 561	7 552	△ 2 197	△ 4 121	△ 7 782	6 113	6 105	△ 7 774	7 235
61	39 983	14 237	-	-	△ 24 818	37 607	11 213	1 876	△ 3 744	△ 6 692	6 174	5 524	△ 8 773	7 379
62	△ 14 454	16 814	-	-	△ 73 536	40 364	12 230	△ 2 307	△ 6 324	△ 9 958	6 419	4 074	△ 11 008	8 778
63	△ 51 068	17 399	-	-	△ 82 477	24 063	7 375	△ 6 802	△ 8 221	△ 16 509	12 731	2 392	△ 8 128	7 109
平成元年	△ 47 962	18 060	9 845	-	△ 78 593	19 501	6 818	△ 8 580	△ 7 897	△ 19 229	10 661	1 832	△ 8 094	7 714
2	△ 46 718	20 398	3 554	-	△ 63 805	17 925	5 855	△ 11 699	△ 7 034	△ 20 218	9 229	1 889	△ 6 778	3 766
3	△ 41 785	16 419	6 390	-	△ 49 311	9 329	2 804	△ 9 748	△ 5 981	△ 15 401	7 696	△ 1 680	△ 6 211	3 909
4	△ 58 686	12 083	5 146	4 090	△ 58 878	3 197	△ 973	△ 10 537	△ 6 031	△ 16 106	7 120	1 146	△ 3 156	4 213
5	△ 88 193	9 645	3 528	3 528	△ 68 099	△ 729	△ 3 919	△ 12 987	△ 6 789	△ 17 858	6 936	399	△ 2 166	318

1) 昭和34年～37年は6大都市計、昭和38年～46年は7大都市計、昭和47年～54年は10大都市計、昭和55年～63年は11大都市計、平成元年～3年は12大都市計、平成4年以降は13大都市計である。

2) 札幌、仙台、千葉、川崎、広島、北九州及び福岡の各市は、政令指定都市に指定されたのが4月であったため、当該年は4月～12月の合計である。

総務庁『住民基本台帳人口移動報告』による

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、この〈表8〉からも分かるとおり、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おり、直近の平成5年には、1,172人まで縮小し、「東京一極集中」に変化の兆もある。

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、直近の平成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。大都市圏への人口集中現象にもようやく変化の兆がみられるというべきか。

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

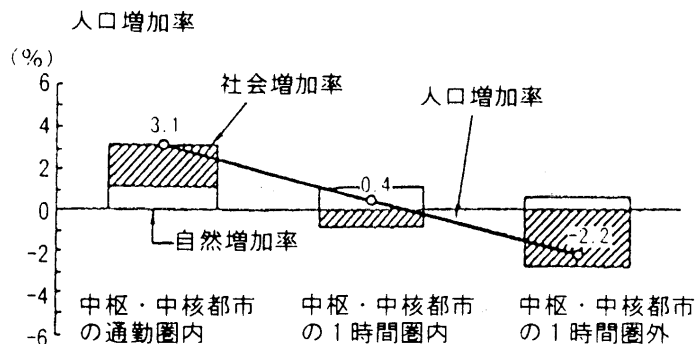
の流出が目立つようになっている。

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（〈表7〉）、これが人口掃き出し源となつて、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<sup>24)</sup>。

図7 地方都市の属性別人口増加率



資料：総務庁「国勢調査」、自治省「住民基本台帳に基づく全国人口・世帯数表、人口動態表」をもとに国土庁計画・調整局作成。

注1：市町村の人口増加率は自治省「住民基本台帳に基づく全国人口・世帯数表、人口動態表」より88年と93年の対比で算出。

2：ここでは10%通勤・通学圏をもって通勤圏と定義。

3：中枢・中核都市の1時間圏とは、その市町村役場から地方中枢・中核都市の市役所へ鉄道またはバス・自動車を利用して1時間以内で到達可能な市町村。

(出典引用：前図に同じ)

24)「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〈図7〉参照

表8 東京圏・名古屋圏・大阪圏の転入超過数の推移（昭和29年～平成5年）

（△は転出超過）

年	計	東京圏	名古屋圏	大阪圏
昭和29年 1954	375 310	275 341	9 094	90 875
30 1955	344 447	251 944	8 836	83 667
31 1956	394 034	263 567	27 869	102 598
32 1957	499 669	310 114	28 397	161 158
33 1958	415 120	293 660	10 771	110 689
34 1959	485 163	322 291	29 333	133 539
35 1960	588 312	355 266	58 975	174 071
36 1961	651 115	377 110	63 480	210 525
37 1962	647 080	387 874	59 975	199 231
38 1963	623 926	377 663	69 175	177 088
39 1964	579 902	355 705	59 515	164 682
40 1965	486 065	323 881	35 274	126 910
41 1966	414 849	292 759	20 239	101 851
42 1967	413 298	280 403	25 769	107 126
43 1968	429 360	284 741	31 064	113 555
44 1969	441 133	269 796	44 496	126 841
45 1970	409 950	270 130	45 079	94 741
46 1971	307 026	232 415	28 066	46 545
47 1972	227 166	180 529	17 271	29 366
48 1973	135 886	115 200	18 364	2 322
49 1974	51 786	72 886	2 401	△ 23 501
50 1975	21 138	65 848	△ 9 550	△ 35 160
51 1976	△ 10 167	44 443	△ 11 834	△ 42 776
52 1977	9 147	56 797	△ 2 778	△ 44 872
53 1978	26 446	69 737	△ 3 434	△ 39 857
54 1979	6 002	53 143	△ 6 272	△ 40 869
55 1980	14 238	51 050	△ 2 402	△ 34 410
56 1981	45 531	74 891	△ 1 674	△ 27 686
57 1982	66 286	89 579	△ 1 937	△ 21 356
58 1983	92 377	109 209	△ 4 045	△ 12 787
59 1984	99 111	112 610	△ 2 325	△ 11 174
60 1985	110 643	122 647	6 906	△ 18 910
61 1986	158 176	155 721	10 971	△ 8 516
62 1987	158 185	163 644	8 576	△ 14 035
63 1988	114 749	130 136	5 914	△ 21 301
平成元年 1989	104 494	117 215	11 221	△ 23 942
2 1990	72 629	95 045	12 618	△ 35 034
3 1991	59 116	76 705	9 854	△ 27 443
4 1992	24 489	43 348	5 184	△ 24 043
5 1993	△ 20 144	1 172	3 678	△ 24 994

注) 昭和29年から47年までは、沖縄県を含んでいない。

東京圏……東京、神奈川、埼玉、千葉

大阪圏……大阪、兵庫、京都、奈良

名古屋圏……愛知、岐阜、三重

総務庁『住民基本台帳人口移動報告』による

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。

ところで、〈図8〉は、〈表5〉および〈表6〉の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」に対して用いられているが、一般的には遠距離の移動と考えてよかろう。このグラフからは、右上がりの関係がうかがえる<sup>25)</sup>。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。

「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。

## 第6節 まとめ

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5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（概念図として表したく図9参照）。

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」が終焉し「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」

25) 相関係数は0.810であった。ちなみに、横軸を「移動者総数」ではなく「移動率」（当該地域人口に対する移動者の割合）にした場合の相関係数は0.590と少し低くなった。

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4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、上の第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。

### ① 3万人程度

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

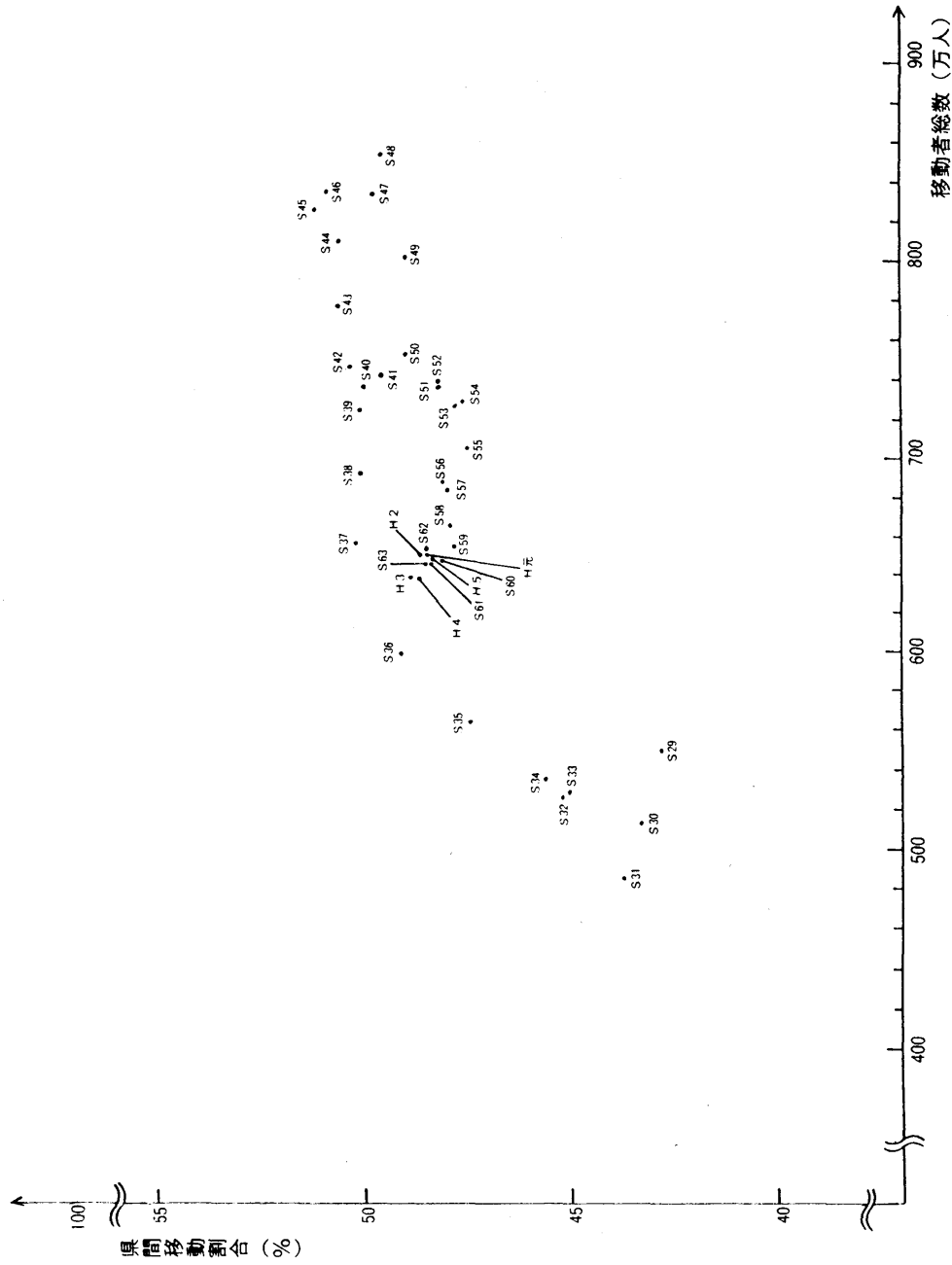
上記①の都市を三つ併せた程度の規模となるが、非日常的にも必要とされる生活サービス、いいかえれば、日常生活においては要求頻度の低いサービスまで充足される程度の人口規模の都市である。たとえば、高級品、贈答品などの販売や、専門的サービスなどがこれにあたる。

### 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、第5節で述べた「中核都市」に相当し、第4節で述べた相当の「産業

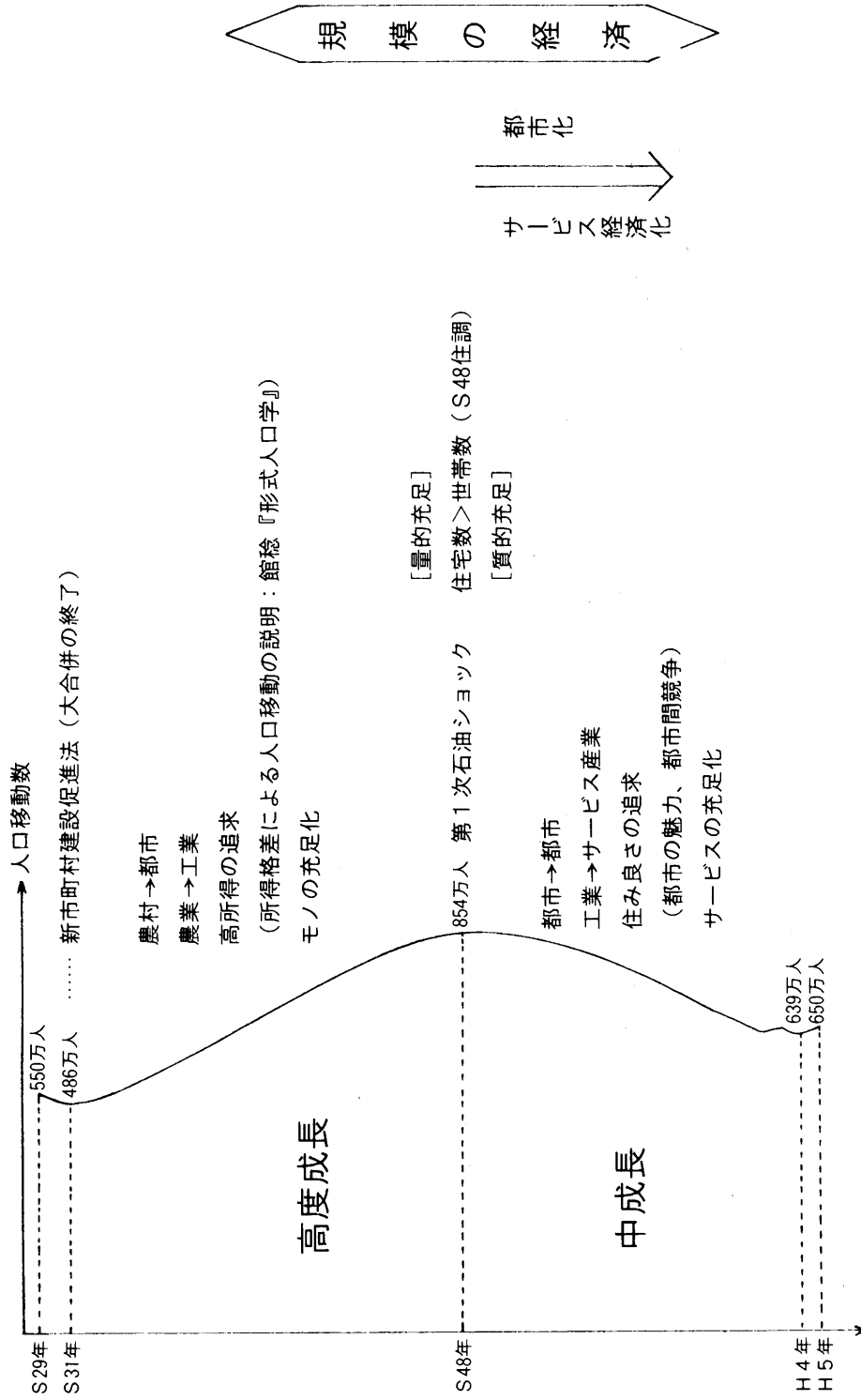
図8 移動者総数と県間移動割合の関係（昭和29年～平成5年）



(注) 各データの頭文字のSは昭和、  
Hは平成の年号を示す。

総務庁『住民基本台帳人口移動報告』より作成

図9 人口移動規模と経済構造変化の対応概念図



総務庁『住民基本台帳人口移動報告』等による



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「(多彩なサービスを)頼りにされる都市」といえるであろう。

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地域合併を行なうことは理にかなっている。なぜなら上の第5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」に置き替えるのが地域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であろうからである。たとえば、上記③の規模の「実際都市」で、第4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。なぜなら、第4節でも述べたように、都市の人口規模が大きいほど「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。

ただし、第3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「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」は高度なサービス(すなわち技術、芸術等)の投入によって生産される側面ももっているのである(第4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、地域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ことになる<sup>26)</sup>。

ただし、過度の集積のため、サービス供給機能以外の面でマイナス効果(外部不経済など)の大きい一部の大都市等では妥当しないかも知れない。また、過疎地域等人口減少傾向のみられる地域では、合併によって、少なくとも一時的には人口減少が加速される可能性も大きいと考えられる<sup>27)</sup>。

いずれにしても、中心的地域と周辺地域の機能分担は必要であり、とくに、都市中心部における物的生産機能を積極的に周辺地域に展開させることと、代わって中心部に都市サービス機能を集積させることは一体的な地域政策でなければならない。

#### <主要参考文献>

- (1) 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、P P. 37-51
  - (2) 徳本正彦「都市合併と地方自治」『都市問題』V o 176、東京市政調査会、1985年、P P. 3-13
  - (3) 中西啓之「都市の適正規模と都市合併」『都市問題』V o 176、東京市政調査会、1985年、P P. 14-26
  - (4) 根本俊雄「行政的再編と都市合併」『都市問題』V o 176、東京市政調査会、1985年、P P. 27-38
  - (5) 坂井正義「都市合併とコミュニティー」『都市問題』V o 176、東京市政調査会、1985年、P P. 39-49
  - (6) 中川徹「政令指定都市と合併問題—広島市の
- 
- 26) また、地域合併を一種の「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」が実現されるという効果も期待される。
  - 27) 小規模自治体の存在は、役所組織の存在等を通して、人口流出に対してはある程度の「歯止め効果」を発揮するものと考えられる。

場合一』『都市問題』V○176、東京市政調査会、1985年、P P.50-63

(7) 青沼武宏「地方中核都市建設と合併問題－諏訪地域における市町村合併の動き－」『都市問題』V○176、東京市政調査会、1985年、P P.64-77

(8) 大川武「スウェーデンにおけるフリー・コミュニケーション実験について」『経済と貿易』V○1156、横浜市立大学経済研究所、1991年、P P.52-92