

# 地方の中心都市としての中枢機能について

中国電力株式会社  
経済研究所長

林 憲 弘

## I. はじめに

近年の行政、経済、情報等の東京への一極集中を是正し、国土の均衡ある発展を図るためには、東京一極集中是正のための諸施策を講じるとともに、地方ブロックにおいては、特色を活かした地域の振興を図っていくことが重要である。

そのためには、各地域の拠点となって地域の発展をリードしていく中心都市の果たす役割が重要であり、このような意味で、都市の中核性・求心力といったことが問題となってくる。

本稿では、この地方の中心都市、特に地方中枢都市について、まず、その役割や要件について検討する。次に、第四次全国総合開発計画において地方中枢都市として位置づけられている札幌、仙台、広島、福岡の各市について、中枢機能の集積状況や機能強化への取組みなどをみていく。そのうえで、中国地方の地方中枢都市である広島市について、現状の問題点や将来的な課題について述べてみたい。

## II. 地方中枢都市の役割と基本機能・要件

「地方の中心都市としての中枢機能」を論じる

1) 本稿は、平成2年6月15日に開催された「地域経済研究推進協議会」(広島大学経済学部附属地域経済研究センターの活動を産学官で支援、平成2年4月1日設立)の研究会において報告した内容をとりまとめたものである。

研究会での報告および原稿のとりまとめにあたっては、当経済研究所主査の山西秀明氏、経済団体担当矢田肇氏のほか、担当の方々のご協力をいただいた。いわば、共同執筆ともいえるものである。

にあたって、まず、総論として「地方中枢都市の役割と基本機能・要件」について述べることにする。

### 1. 地方中枢都市の位置づけと役割

地方の中心都市としてこれに該当するものは、いわゆる、地方の「中枢都市」および「中核都市」があげられる。いずれも、ある一定地域の中心となる都市をさすが、概ね、たとえば中国地方など地方ブロックの中心となるのが「地方中枢都市」、各県の県庁所在地など県あるいは県内の一定地域の中心となるのが「地方中核都市」といわれている。

以下、地方中枢都市を中心として考えていきたい。

#### (1) 地方ブロック発展の要としての地方中枢都市

近年、わが国経済社会の国際化、ソフト化、サービス化に伴い、行政はもちろん、経済・産業等の諸機能の東京一極集中の傾向が強まり、地方中枢都市の「高次都市機能」、「中枢管理機能」が東京に比べて相対的に低下する傾向にある。

東京一極集中は、東京において過密に伴う各種の弊害をもたらす一方、地方においては、東京との地域間格差の拡大という問題を生じさせており、その是正が国家的な課題となっている。

このため、四全総でいう多極分散型国土の形成による国土の均衡ある発展が求められており、そのためには、基本的には、国と地方との役割分担の見直し、国の諸機能の地方分散、権限・財源の地方への委譲が必要であり、また、広域行政の推進や、将来的には「道州制」等の導入が望まれるところである。

一方、地方自体の問題としては、地方が自律的な発展をめざし、「地方自らの発想」に基づき機

能の強化を図っていくことが重要である。また、地方ブロック内の各地域が連携し力を合わせていかなければその実現は困難である。個々に進めていたのでは力も弱く、東京の中核機能に依然として頼ることとなり、結果としてますます東京集中を進めてしまう。

このような状況の中で、地域の自律的な発展の中心となるのが「地方中核都市」である。地方ブロックの中核都市が、都市機能の充実・強化を図り、求心力を強め、ブロックの発展の柱として地域の発展のリード役となり、地域の活性化を図っていくことが望まれる。

## (2) 中核都市の役割・機能

地方中核都市が地域の発展をリードするためには、行政機能はもとより、業務管理、情報、研究開発、国際交流、教育、商業、金融、インキュベータ機能などの高次都市機能の整備・充実を図っていく必要がある。また、諸機能の整備・充実を図るためには、情報・通信・交通基盤はもとより、居住環境や都市の魅力を形成・確保することが必要である。併せて、地域の活用資源や魅力を活かした特色づくりといったことも重要である。

地方中核都市が高次都市機能を整備していくためには、そのベースになるものがある。それにふさわしい人口集積や行政、経済、産業、学術等の都市基盤の存在が必要で、これを中心にして発展させていくことになる。

## 2. 地域の自律的な発展を支える地方中核都市の基本機能

地方中核都市は、上述したように、地域の自律的な発展を支える広域的な拠点として位置づけられ、具体的には、次の①～③の3つの領域について拠点的な役割を担っている。また、近年の急激な国際化の進展にともなって、これまで国の中核管理機能の一つであった国際交流機能が、都市のアイデンティティを確立する重要な要素になってきた。そこで、地方中核都市の第4の拠点的な役割として、地域主導の国際交流の展開を位置づけることができよう。

- ① 中核管理機能
- ② 産業支援保育機能
- ③ 快適な都市生活環境の提供

## ④ 地域主導の国際交流の展開

### (1) 中核管理機能

中核管理機能には、大別して、行政的中核管理機能、経済的中核管理機能、業務管理機能、研究開発機能などがある。

#### ① 行政的中核管理機能

行政は、地域内で行なわれる諸活動を、許認可を通じて管理・統制するとともに、これを支援し、また、自ら行なう基盤整備を通じて、地域の発展を促進するという基本的な役割を担っている。地方中核都市に、地方ブロックを統轄する行政的中核機能が存在することは必須の条件である。さらにいえば、国から地方への権限・財源の委譲などによりこの行政的中核機能を強化すること、すなわち、地方のことは地方で解決するという考え方をより徹底させることが、地方中核都市を育成・強化していくうえで非常に重要である。

#### ② 経済的中核管理機能

地方中核都市は、地方ブロックの中で地域内の産業、経済、情報のネットワークの要として、経済・生産活動のための人・物・資本・情報等を統括し、地域に対してこれを供給する役割を担っている。

#### ③ 業務管理機能

業務管理機能もほぼ同様の概念であり、たとえば、地方中核都市に所在する本社・支社・支店が、ブロック内の下部組織に対して業務をマネジメントしていく機能である。

#### ④ 研究開発機能

研究開発は、地方中核都市が今後中核性を高めていくうえで重要な要素であり、この意味で、大学、国公立試験研究機関の果たす役割が大きい。

このほか、地方中核都市は、地域の人々の学術、文化、スポーツ等の活動や交流を活性化させる役割も担うべきであろう。

### (2) 産業支援保育機能

地方中核都市は、その地方の産業活動や各種活動の展開を支援する役割を担っている。

そのために、経済基盤である中核管理機能や中核産業を支援するような先端的サービス産業、たとえば、情報産業、シンクタンク産業などを育成するとともに、新たに産業や企業を起こしたり、

それを支える人材を供給するといった産業支援保育機能（インキュベーション機能）を備えていることが必要である。

このような機能をもつことが、第三次産業の集積にもつながってくる。都市における第三次産業の集積が高いか低いかが、中枢都市としての都市の力を表わすものともいえる。

### (3) 快適な都市生活環境の提供

地方中枢都市は、自らを含む経済圏域における雇用の場として、また、需要を創り出すことにより、所得の地域内循環や分業の度合いを高め、自律的発展のメカニズムを創り出し、周りの市町村も含め都市圏を形成していく。都市圏として育っていくためには、近年、居住環境の質がますます重要になってきている。快適な居住環境の整備は人材の確保などの基盤条件としても重視されている。特に、地方中枢都市は、地方の自然環境、都市空間を活かし、大都市圏では得られない快適な居住空間を創り出すことが必要である。

### (4) 地域主導の国際交流の展開

世界の政治、経済が、グローバル化・ボーダレス化に向けて大きく進んでいる今日、地方中枢都市は、何らかの国際交流機能を有し、国際的な責務を果たすとともに、地域ブロックの国際化の主導的な役割を果たしていくことが求められている。

これからは、地方都市といえども、国際的な視点なくしては都市そのものの発展もありえない。特に、東京を経由しない独自の国際交流機能をもつことにより、中枢性を高めていくことが重要である。

国際交流機能は、今や、地方中枢都市の最も大きな役割の一つであり、札幌市は北方圏交流を中心としたわが国の北の国際交流拠点、福岡市は、アジア・太平洋諸国との交流拠点というように、国際交流機能を都市構想の重要な柱として位置づけている。

## 3. 地方中枢都市に求められる要件

前節で述べたように、地方中枢都市がその役割や機能を発揮するためには、圏域の中で求心力をもつ中枢管理機能、業務機能等の集積が必要である。では、具体的にどの範囲で、また、どの程度

の集積をもつべきであろうか。中枢都市として位置づけられるため、どの圏域をエリアとして、どの程度の機能集積があればよいのかということは、極めてむずかしい問題である。

圏域については、その都市の位置づけや、あるいは政策目的で、ある程度描くことが可能であるが、どの程度の機能集積をもつべきかについては、定量的な条件を設定することがむずかしい。中枢都市間の比較でみることや、欠落しているものは何か、強化すべきものは何かといった視点から考えざるをえないと思われる。

ここでは、個々の機能について、その求められる要件を述べる。

### (1) 中枢管理機能・業務管理機能

- ① 中枢管理機能・業務管理機能の集積とそれによる所得が都市経営の基盤となっていること。
- ② 地方ブロックの発展をリードする広域的な高次都市機能、諸施設を備えていること。
- ③ 「モノ」や「サービス」の広域的な流通機能が集積していること。

広島市の場合、主要な都市機能である大学や空港が市域外へ移転するといった問題があり、当然これを含めて考えなければ、中枢機能を発揮しえない。

### (2) 国際交流機能

- ・国際化時代に対応して、地域が独自に国際交流を展開しうる能力を備えていること。また、そのために必要な国際交流施設を備えていること。
- 広島市についていえば、「広島」の国際的知名度は有力な活用資源であり、地球規模の視点で国際化推進のための施策を進めていくべきである。また、地域性としては、アジア諸国との関係強化を視点を、国際交流機能の充実・強化に努めるべきである。

### (3) 大規模な人口集積

- ① 地方中枢都市としては、できれば、人口規模200～300万人程度の人口集積をなし、文化的な機能も備えた魅力ある都市であることが望ましい。
- ② 新しい文化、新しい産業は、その成立基盤として大都市を不可欠の要件としている。都市が

諸機能を備えるためにも、また、にぎわいのある街であるためにも、人口集積が必要である。

現在、広島市の人口は107万人であり（昭和63年10月）、周辺の市町村を含めると約170～180万人になる。中枢都市として位置づけていくためには、広島市そのものの機能強化はもちろんであるが、周辺の市町村を含め一つの広域都市圏として考えることが重要であると思われる。

#### (4) 中枢都市としてのハードな都市基盤

- ① 都市圏域内の連携、ブロック内各地域との交流が容易にできるような情報・通信・交通基盤が整備されていること。

特に、交通基盤については、都市内大量輸送交通機関があり、また、ブロック内の広域高速交通体系が整備されていること。

- ② 首都圏では得られないような職住近接でアメニティの高い居住空間が確保されていること。  
一つの見方としては、このようなアメニティの高い居住空間を確保することが地方都市発展の一つのカギを握っているともいえる。

広島市の場合、交通体系では、特に、都市圏内の軌道系交通機関および都市内高速道路の整備が課題である。

また、居住空間については、美しい自然、すなわち川、海、島、山、緑などを活かした魅力的な居住空間を創り出していくことが今後重要になってくる。

#### (5) 中枢都市としてのソフトな都市基盤

- ① その地域の自然、歴史、文化や経済、産業に根づいた個性豊かな都市であるべきである。
- ② 中枢都市としての存在感を高めるためには、将来に向けての方向づけがなされ、都市としてのアイデンティティがあることが望ましい。
- ③ さらに、これを企画・実行するための産学官の連携と市民の都市づくりに対する共通認識が必要である。

地域にとって、個性ある都市とその目玉になるものの存在、また、それに基づいた都市の方向づけがなされていることが重要である。

広島市の場合、「国際平和文化都市」という都市像が既にできているが、これを中心に、それにふさわしい、全世界の人々の共感を得ることので

きる目玉を創っていくことが望まれる。

### Ⅲ. 地方中枢都市の概況および高次都市機能の集積状況

代表的な地方中枢都市としては、札幌、仙台、広島、福岡の各都市が一般的にいわれている。そこで、この4市について、その概況および高次都市機能を中心とした主要な都市機能の集積状況を比較してみる。

#### 1. 地方中枢都市の概況

##### (1) 人口

- ① 都市人口（図1、図2）

人口は、図1に示すとおり、昭和63年10月現在、札幌市は162万人、福岡市は120万人、広島市は107万人、仙台市が90万人である。

また、人口の増加率を図2でみると、北海道の“ミニ東京”として近年めざましく発展している札幌市の伸び率が最も高く、平成元年4月に政令指定都市に移行した仙台市がこれに次いでいる。九州地方の中枢都市である福岡市も比較的高い人口増加を続けているが、中国地方の中枢都市広島市の伸びは、4市中最も低くなっている。この傾向は、昭和55～60年、60～63年のいずれの期間を比較しても同様である。

- ② 年齢階層別の人口構成（表1）

人口集積の内容を年齢階層別に比較すると、次のとおりである。

65歳以上の高齢人口の割合をみると、札幌市が7.5%、仙台市が7.3%、広島市が8.4%、福岡市が7.8%と、4市とも全国水準（10.3%）に比べかなり低い。その中では、広島市の高齢化の割合が高い。

一方、若年人口（0～14歳）の占める割合は、各都市とも21～22%でありあまり差がない。しかし、

2) 平成2年10月の国勢調査（速報）によれば、札幌市の人口は167万人、仙台市は92万人、広島市は109万人、福岡市は124万人である。昭和60～平成2年（5年間）の人口増加率は、高い順に札幌市（8.3%）、仙台市（7.1%）、福岡市（6.6%）、広島市（4.0%）となっており、広島市の人口は、他の3市と比べるとかなり低い伸びにとどまっている。

図1 地方中枢都市の人口  
(昭和63年10月)

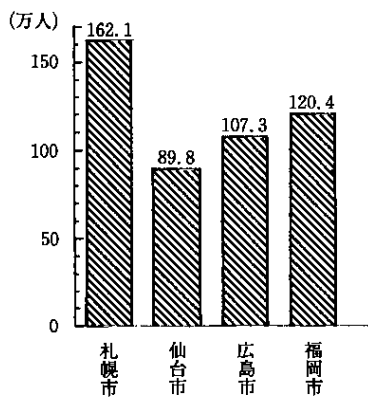
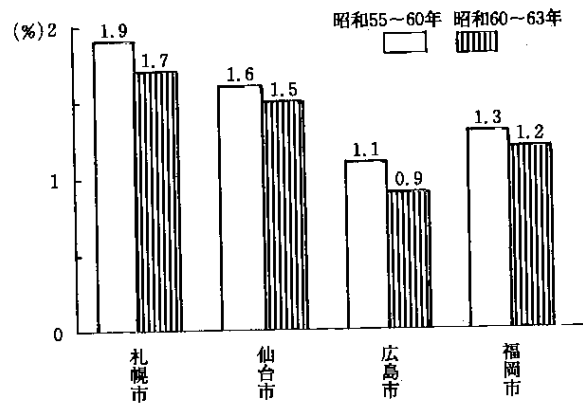


図2 人口の平均増加率



(注) 仙台市の人口は合併(昭和63年3月)後の行政区画による。

(資料) 昭和63年は各県推計人口, 昭和55・60年は「国勢調査報告」(総務庁)

表1 地方中枢4都市の年齢階層別人口の推移

(単位:千人、%)

	札幌市			仙台市			広島市			福岡市		
	昭和55年	昭和60年	55~60年増加率	昭和55年	昭和60年	55~60年増加率	昭和55年	昭和60年	55~60年増加率	昭和55年	昭和60年	55~60年増加率
0~14歳	(23.1) 323	(21.3) 329	1.7	(23.6) 187	(22.2) 190	1.6	(24.6) 242	(22.6) 236	▲2.4	(23.2) 253	(21.7) 252	▲0.3
15~64歳	(70.6) 989	(71.2) 1,098	11.0	(69.8) 553	(70.4) 604	9.1	(68.0) 671	(68.9) 719	7.1	(69.7) 758	(70.4) 816	7.6
15~19歳	(7.4) 104	(7.6) 117	12.8	(8.0) 63	(8.2) 71	11.6	(7.0) 69	(7.7) 80	16.9	(7.5) 82	(7.8) 90	10.4
20~24歳	(8.5) 120	(8.5) 130	8.9	(9.3) 74	(9.2) 79	6.8	(7.5) 74	(7.2) 78	6.4	(9.4) 102	(9.2) 107	4.5
25~29歳	(9.8) 138	(7.7) 119	▲13.5	(9.0) 71	(7.6) 65	▲8.6	(8.3) 82	(7.0) 73	▲11.1	(9.2) 100	(7.8) 91	▲9.4
30~34歳	(10.9) 153	(9.0) 139	▲9.0	(9.8) 77	(8.3) 72	▲7.7	(10.5) 104	(7.8) 82	▲21.1	(10.2) 111	(8.6) 100	▲10.3
35~64歳	(33.9) 475	(38.4) 592	24.7	(33.8) 267	(37.0) 318	18.7	(34.8) 344	(38.9) 406	18.2	(33.4) 363	(37.0) 429	18.1
65歳以上	(6.2) 87	(7.5) 115	31.6	(6.3) 50	(7.3) 62	24.5	(7.3) 72	(8.4) 88	21.3	(6.9) 75	(7.8) 91	21.3
合計	(100.0) 1,402	(100.0) 1,543	10.1	(100.0) 792	(100.0) 857	8.2	(100.0) 987	(100.0) 1,044	5.8	(100.0) 1,089	(100.0) 1,160	6.6

(注) 1. 仙台市は合併(昭和63年3月)後の行政区画による。

2. ( ) は、総人口に占める構成比(%)。総人口には、年齢不詳も含まれるため、合計は100%にならない。

(資料) 「国勢調査報告」(総務庁)

最近5年間の動向をみると、札幌市、仙台市が1.6～1.7%増と高い伸びを示しているのに対し、広島市は2.4%のマイナスとかなり減少している状況にある。この年齢層は将来の都市を担っていく世代であり、これが減少しているということは問題であるといえる。

15～64歳の生産年齢人口の割合をみると、札幌市が71.2%、仙台市が70.4%、広島市が68.9%、福岡市が70.4%と広島市が最も低い。さらに細かく、15～34歳の若者人口の構成をみると、概ね広島市の構成比率は低く、また、最近5年間の動向をみても、25～34歳の減少の度合いが大きい。この傾向は、広島市からこの年齢層の流出が高かったとも考えられ、問題点として指摘できる。

## (2) 就業構造

人口変動をもたらす大きな要因に就業構造の変化があるが、ここでは、就業者の大半を占める第三次産業および第二次産業について、昭和50～60年（10年間の就業数の変化をみている。

### ① 就業者の増減（表2）

卸・小売業、サービス業など第三次産業就業者数の伸びが高い都市ほど全就業者数の伸びも高くなっている。

都市別には、札幌市の就業者数が10年間で23.9%増と4市中最も高い伸びを示している。続いて福岡市17.1%、仙台市15.6%となっており、広島市の増加率（13.3%）は4市のうちで最も低い。これは、製造業就業者のマイナスが大きかったことに加え、雇用吸収力の高い第三次産業の伸びが他の都市に比べ低かったことなどによる。

表2 地方中枢都市の就業者増減数

（昭和50～60年）

（単位：増減数（下数）千人、増減率（上段）%）

	全産業	第二次産業		第三次産業			
		建設業	製造業	卸・小売	サービス業		
札幌	(23.9) 134	(6.1) 9	(13.3) 11	(▲2.9) ▲2	(31.0) 126	(26.3) 45	(51.9) 63
仙台	(15.6) 43	(▲4.7) ▲3	(2.2) 1	(▲10.7) ▲3	(27.0) 53	(23.4) 21	(51.7) 28
広島	(13.3) 58	(▲4.2) ▲6	(11.4) 5	(▲11.1) ▲11	(24.1) 66	(20.5) 25	(43.7) 34
福岡	(17.1) 77	(▲6.7) ▲7	(6.1) 3	(▲17.4) ▲10	(27.1) 88	(25.2) 38	(40.8) 39

（資料）「国勢調査報告」（総務庁）

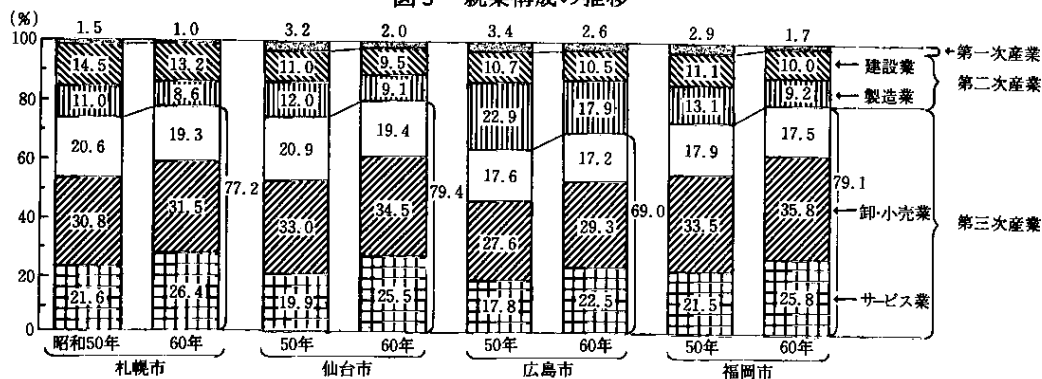
### ② 就業構成の推移（図3）

4市とも製造業を中心に第二次産業就業者の割合が減少し、第三次産業就業者の割合が高くなっている。

就業構成でウエイトの高い第三次産業について、昭和60年の就業者比率をみると、広島市を除く他の3市が77～79%と約8割を占めているのに対し、広島市は69%と10ポイント程度低い。特に、卸・小売業、サービス業といった都市機能を担う業種において、就業者の割合が他の3市に比べ低くなっている。

これは、経済のソフト化、サービス化の流れに乗り遅れたことや製造業の集積が高いことなどによる。

図3 就業構成の推移



（資料）「国勢調査報告」（総務庁）

（注）分類不能を除く

## (3) 商・工業集積 (表3)

表3 地方中枢都市の産業別主要指標比較

項 目		単位	札幌市	仙台市	広島市	福岡市
製造業	製造品出荷額等 (昭和63年)	億円	7,396	7,849	23,426	8,142
	出荷額増加率 (60～63年)	%	13.5	0.5	25.5	5.7
	人口1人当り出荷額 (63年)	万円	46	87	218	68
卸売業	年間販売額 (昭和63年)	億円	87,569	80,661	75,630	130,353
	販売額増加率 (60～63年)	%	4.3	11.3	9.4	4.2
	人口1人当り販売額 (63年)	万円	540	898	705	1,083
小売業	年間販売額 (昭和63年)	億円	18,277	9,937	11,602	13,860
	販売額増加率 (60～63年)	%	18.0	15.2	10.1	3.6
	人口1人当り販売額 (63年)	万円	113	111	108	115

(注) 仙台市の数値は合併 (昭和63年月) 後の行政区域による。

(資料) 「工業統計表」(通商産業省)、「商業統計表」(通商産業省)

工業について、代表的な指標である製造品出荷額をみると、昭和63年で札幌市が7,400億円、仙台市が7,800億円、広島市が2兆3,000億円、福岡市が8,100億円となっており、広島市の出荷額が極めて大きい。人口1人当りの出荷額でも群を抜いており、広島市の製造業の集積の高さがうかがえる。

次に、商業について、中枢性が端的に表れる卸売の指標をみると、福岡市が年間卸売販売額13兆円、人口1人当り販売額1,100万円と集積が大きい。また、仙台市は、昭和60～63年の年間販売額の伸びが11.3%と4市中最も高く、人口1人当りの販売額も福岡市に次いで大きい。

小売業では、広範な商圈を抱える札幌市が年間販売額1兆8,000億円、このところの増加率も18%と最も大きい。販売額の増加率では、この3年間では、福岡市が最も低い伸びとなっている。

商工業の集積についても、就業構造と同様、広島市は第二次産業、特に、製造業の集積が高く、逆に、卸・小売業については集積がやや低いといえる。

## 2. 地方中枢都市における主要都市機能の比較

### (1) 主要都市機能の比較 (表4)

地方中枢4都市における主要都市機能について、表4のように行政機能、業務・経済機能、学術・研究開発機能、国際機能、文化・芸術・レジャー

機能といった点で比較してみると、以下のようなことがいえる。

#### ① 行政機能

地方中枢4都市とも国の出先機関が設置されており、行政機能についてはほぼ集積があるといえる。

#### ② 業務・経済機能

総じて、地方中枢4都市とも事業所集積があるといえるが、情報サービス業、調査広告業などサービス産業は、札幌市、福岡市の集積が大きい。

また、大型小売店の店舗数 (売場面積3,000㎡以上) をみると、やはり、札幌、福岡が多く、広島市もこれに次いでいるが、1万㎡以上の大規模店の数は最も少ない現状にある。

#### ③ 学術・研究開発機能

学術・研究開発機能の集積を表わす諸指標をみると、福岡市、仙台市、札幌市、広島市の順になっており、特に、理工系の大学生数は福岡市、仙台市が多い。広島市は、大学学生数、理工系学生数とも4市中最も少ない。

#### ④ 国際機能

外国公館、国際機関の設置数は札幌、福岡両市が、それぞれ15機関、11機関と多く、仙台市、広島市は1～2機関と少ない。また、国際線の定期便数<sup>3)</sup>では、広島市のみ未就航となっている。

3) 平成2年8月30日に終了した日韓航空交渉において、広島～ソウル間の定期便開設などが合意に達しており、広島～ソウル便は、平成3年春にも就航の見込みである。

表4 地方中枢都市における主要都市機能の比較

項 目	単 位	時 期	札幌市	仙台市	広島市	福岡市	資 料
1 行政	(1)国の出先機関数	機関	38	39	35	33	「行政機関等ガイドブック」(総務庁各行政監察局編)
	(2)国家公務員数	人	14,339	9,277	5,939	6,215	「事業所統計調査報告」(昭和61年)
	(3)政治経済文化団体従業者数	人	3,573	2,626	1,941	3,618	〃
2 業務・経済	(1)民営事業所数(従業者30人以上)	所	3,735	2,205	2,533	3,345	「事業所統計調査報告」(昭和61年)
	(2)上場企業本社数	社	20	9	17	21	「会社四季報」(1991年1集)
	(3)銀行本支店数	店	121	88	92	164	「金融」(全国銀行協会連合会)
	(4)大型小売店舗数(3,000㎡以上)	店	46	20	28	32	「地域経済総覧」(1989年版)
	〃 (1万㎡以上,再掲)	店	13	9	7	16	〃
(5)情報サービス・調査広告業(資本額1,000万円以上)	所	76	44	47	84	「事業所統計調査報告(昭和61年)」	
3 学術・開発	(1)大学生数(4年制)	人	34,863	34,327	28,013	59,197	「全国学校総覧」(1989年版) 〔2,866
	(2)理工系学生数	人	9,884	12,639	8,202	23,527	〃 参考:広大(東広島市) 〔2,866
	(3)民間試験研究機関数	機関	7	5	5	6	「日経会社情報(ベンチャー企業版)」(昭和62年)
	(4)研究開発型企業数	社	24	9	14	13	〃
4 国際	(1)外国公館・国際機関数	館	15	2	1	11	「国際化ハンドブック」(東京都)(昭和62年3月)
	(2)国際会議の開催件数	件	16	11	19	21	「コンベンション統計」
	(3)〃 参加外客数	人	347	1,149	846	260	〃
	(4)国際線定期便数	便/週	3	3	0	116	「時刻表」(JTB)
	(5)国立大学別留学生数	人	295	457	328	434	各大学提供資料
5 文化生活芸術	(1)ホテル客室数	室	11,949	5,554	5,325	8,513	「日本ホテル年鑑」(1988年)
	(2)美術館・博物館数	館	5	2	2	2	「美術名典」(昭和63年)
	(3)画廊数	所	15	11	24	18	〃
	(4)飲食店数	店	6,870	3,783	5,555	6,605	「商業統計表(飲食店)」(昭和61年)
	(5)人口1人当り都市公園面積	㎡	7.1	6.7	5.7	6.1	「都市計画年報」(昭和63年)
	(6)出版・印刷 製造品出荷額	百万円	156,197	108,554	84,938	120,580	「工業統計表」(昭和63年)
	(7)書籍・雑誌取扱店数	店	1,041	502	559	776	「商業統計表」(昭和63年)
〃 年間販売額	億円	364	293	288	402	〃	

(注) 仙台市については、原則として、現行の政令市域による。



⑤ 文化・芸術等の機能

文化・芸術・生活・レジャーといった機能では、特に、出版・印刷業の出荷額、書籍・雑誌の取扱店数などにおいて、札幌、福岡の集積が高い。

総合的にいえば、札幌市、福岡市における都市機能の集積が高い。また、仙台市については、学術・研究開発機能の面で一つの特色を発揮しているように思われる。こうした中で、中国地方の中核都市広島は、相対的に都市機能の集積が低いといえる。

特に、広島市の場合、次のような点に問題がある。

一つは、大学学生数、理工系の学生数が中核4都市の中で最も少ないという問題である。

二つめは、国際機能の弱さである。外国公館・国際機関の設置数が最も少なく、また、国際航空路の定期便が就航していないのは広島だけである。これには地理的条件等があるにしても、福岡の国際定期便数が週116便あることを考えれば、広島は、国際化の面でかなり遅れているといえる。

なお、料亭、バーなどいわゆる「飲み屋」の数についても、夜のにぎわいを表わすものであり、都市機能の一つとして比較してみた。(表5)

表5 地方中核都市における料亭、バー、酒場などの集積状況

	札幌市	仙台市	広島市	福岡市
店舗数(店)	7,033	2,960	3,847	5,834
従業者数(人)	24,084	11,335	12,975	21,230

(資料)「昭和61年事業所統計調査報告」(総務庁)

札幌はススキノ、福岡は中州、広島は流川といった飲み屋街が全国的にも有名であるが、札幌は店舗数が7,033軒、従業者数が24,084人、福岡が5,834軒、21,230人と札幌市、福岡市が多い。広島市も、店舗数で3,847軒、従業者数12,975人とかなりの集積があり、これも、支店経済などを反映した地方中核都市の一端を示しているものといえる。

(2) 地方中核都市のブロック内における影響力 (表6)

地方中核都市における主要都市機能の集積水準を、地方ブロック内影響力でみたものが表6である。

ここで、集積水準とは、人口1万人当りの従業者数でみた水準(密度)を示し、また、地方ブロック内影響力とは、都市機能を表わす各分野・業種の従業者数の地方ブロック内シェアを人口の地方ブロック内シェアで割ったものである。なお、札幌を除く3市の地方ブロック内影響力については、広島市のそれを1として指数化している。

地方ブロック内影響力は、総じて福岡市、仙台市が広島市より高く、特に、証券業、情報サービス業、倉庫業、運輸付帯サービス業といった業種で、影響力に大きな差がみられる。とりわけ、倉庫業、運輸付帯サービス業などネットワーク分野での影響力の指数平均では、福岡市が1.846、仙台市が1.577と広島市に比べ極めて影響力が大きい。これには、地理的な条件や高速交通体系整備の進捗度も影響しているものと思われる。

地方ブロック内影響力の指数総平均でも、福岡市は1.571、仙台市は1.341と広島をかなり上回っており、広島は、中国ブロックにおける拠点性・求心力がやや弱いといえる。

なお、札幌市の場合、北海道ブロックの中での一極集中という形での集中が進んでいる。

3. 地方中核都市の広域都市圏の主要指標比較

地方中核都市が地方ブロックの発展の核となるためには、周辺地域を含めた広域的な都市圏を形成していくことが必要である。そこで、次に、地方中核都市の主要指標を広域都市圏という範囲で比較してみる。

(1) 可住地面積(図4)

広域都市圏でみた場合、仙台都市圏の可住地面積が約1,500km<sup>2</sup>と最も大きい。逆に、広島は平坦地が狭く、可住地面積は800km<sup>2</sup>と4都市圏中最も小さい。

福岡は、市域の可住地面積は222km<sup>2</sup>と広島市

4) 広域都市圏に含まれる市町村は、昭和60年国勢調査時における対中核都市通勤依存度5%以上とした。

表6 地方中枢都市における高次機能の集積状況（事業所統計ベースによる）

	集積水準			地方ブロック内影響力			地方ブロック内影響力指数			
	札幌市	仙台市	広島市	福岡市	仙台市	広島市	福岡市	仙台市	広島市	福岡市
経済管理										
卸売業	586.9	832.6	706.5	1,031.5	2,841	2,228	3,326	1,275	1,000	1,493
銀行・信託業	38.6	50.9	45.9	68.4	2,099	1,832	2,709	1,146	1,000	1,479
証券業	10.2	15.7	17.0	23.1	3,545	2,330	4,335	1,521	1,000	1,861
政治経済団体 (平均)	23.4	30.7	19.0	32.1	2,085	1,395	2,083	1,495	1,000	1,493
	659.1	929.9	788.4	1,155.1	2,643	1,946	3,113	1,358	1,000	1,600
情報										
出版印刷	81.5	82.0	72.8	88.5	2,534	2,098	2,650	1,208	1,000	1,263
放送業	13.2	14.4	13.4	17.4	3,061	2,702	3,653	1,133	1,000	1,352
情報サービス業 (平均)	58.4	70.6	51.5	100.2	4,694	2,727	5,308	1,721	1,000	1,946
	153.1	167.0	137.7	206.1	3,430	2,509	3,870	1,367	1,000	1,542
専門サービス										
不動産業	168.3	91.0	74.8	134.7	2,850	2,175	3,283	1,310	1,000	1,509
物品賃貸業	21.0	22.9	21.4	26.8	2,106	1,900	2,308	1,108	1,000	1,215
その他の修理業	23.1	20.0	21.8	24.0	1,707	1,458	2,200	1,171	1,000	1,509
その他の事業サービス業	129.9	141.7	120.9	151.7	2,585	1,860	2,663	1,390	1,000	1,432
専門サービス業 (平均)	131.1	144.6	147.8	175.8	1,998	1,773	2,233	1,127	1,000	1,259
	473.4	420.2	386.7	513.0	2,249	1,833	2,537	1,227	1,000	1,384
ネットワーク										
航空運輸業	4.3	1.7	1.9	11.9	4,525	4,647	7,341	0,974	1,000	1,580
倉庫業	10.1	19.6	9.7	20.8	6,052	2,158	4,641	2,804	1,000	2,151
運輸付帯サービス業 (平均)	24.0	25.8	27.1	55.6	1,559	0,889	2,224	1,754	1,000	2,502
	38.4	47.1	38.7	88.3	4,045	2,565	4,735	1,577	1,000	1,846
レジャー										
映画業	4.8	3.2	3.5	6.2	2,362	2,085	3,286	1,133	1,000	1,576
その他の飲食店(料飲) (平均)	161.7	135.3	129.9	191.1	1,770	1,735	2,033	1,020	1,000	1,172
	166.5	138.5	133.4	197.3	2,066	1,910	2,660	1,082	1,000	1,393
(総平均)	1,490.5	1,702.7	1,484.9	2,159.8	2,887	2,153	3,383	1,341	1,000	1,571

(注) 1. 集積水準：人口1万あたり従業員数(人)

地方ブロック内影響力：従業員数の地方ブロック内シェア÷人口の地方ブロック内シェア(倍)

2. 地方ブロック

仙台市：青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県、新潟県

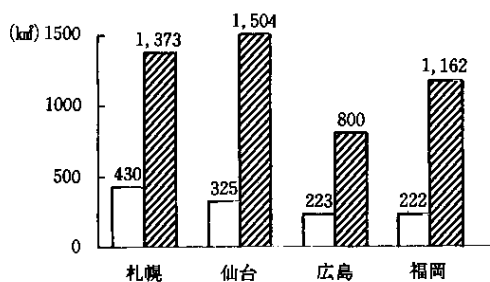
広島市：鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県

福岡市：福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県

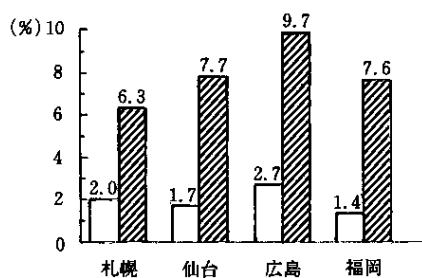
(資料)「昭和61年事業所統計調査報告」(総務庁)

図4 可住地面積 (昭和61年)

(図4-1)面積



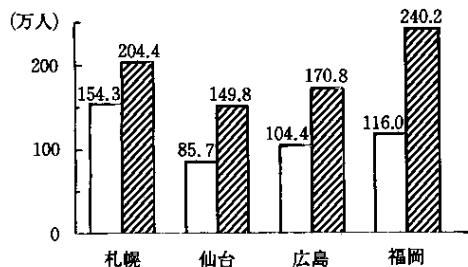
(図4-2)地方ブロック内シェア



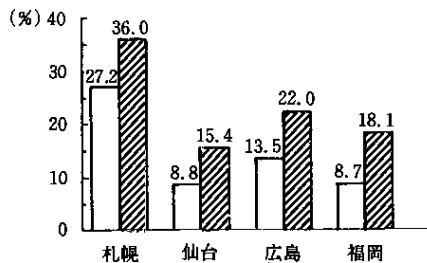
(資料)「全国都道府県市区町村別面積調」(建設省国土地理院)

図5 人口 (昭和60年)

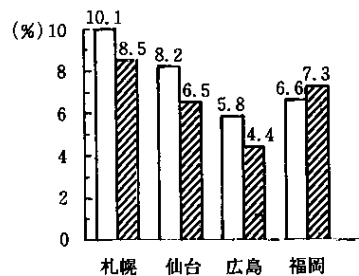
(図5-1)人口



(図5-2)地方ブロック内シェア



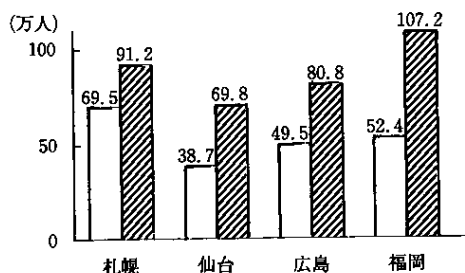
(図5-3)増加率 (昭和55~60年)



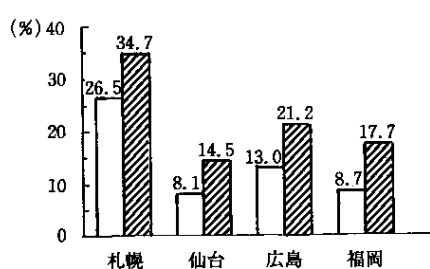
(資料)「国勢調査報告」(総務庁)

図6 就業者 (昭和60年)

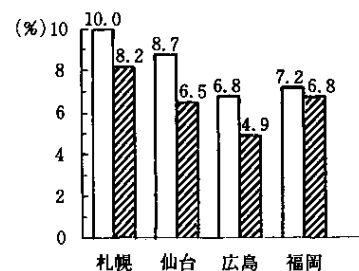
(図6-1)総数



(図6-2)地方ブロック内シェア



(図6-3)増加率 (昭和55~60年)



(資料)「国勢調査報告」(総務庁)

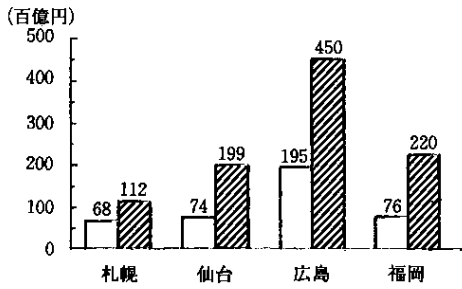
(注)図4から図9までのすべてのグラフについて

1. □は市区を、▨は広域都市圏を示す。
2. 広域都市圏は、昭和60年国勢調査における対中枢都市通勤依存度5%以上を設定。
3. 仙台市の数値は合併(昭和63年3月)後の行政区域による。

図7 製造品出荷額 (昭和61年)

(図7-1) 出荷額

(図7-2) 地方ブロック内シェア (図7-3) 増加率 (昭和55~61年)



(資料)「工業統計表」(通商産業省)

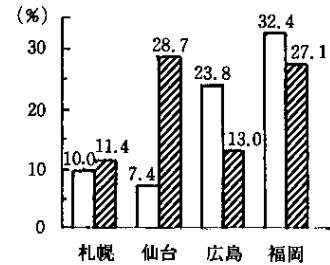
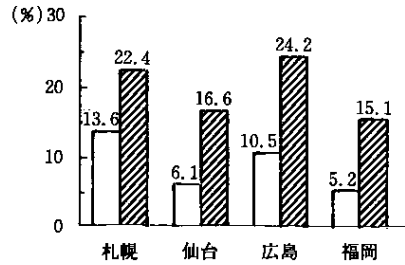
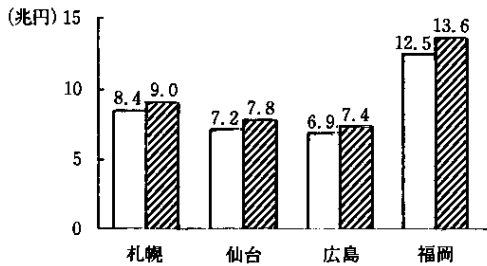


図8 製造品販売額 (昭和60年)

(図8-1) 年間販売額

(図8-2) 地方ブロック内シェア (図8-3) 増加率 (昭和57~60年)



(資料)「商業統計表」(通商産業省)

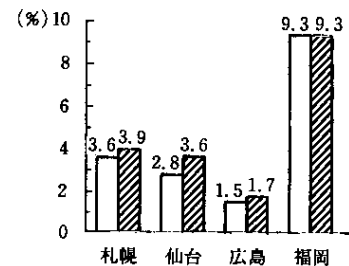
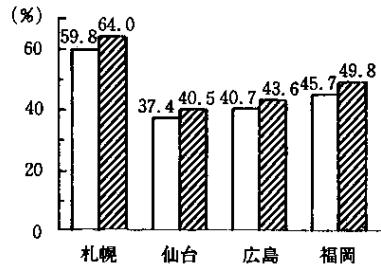
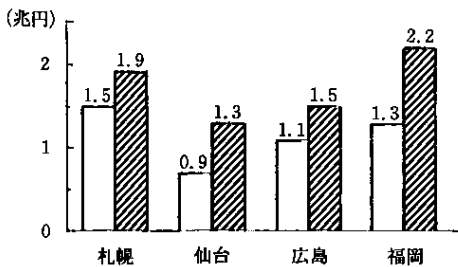


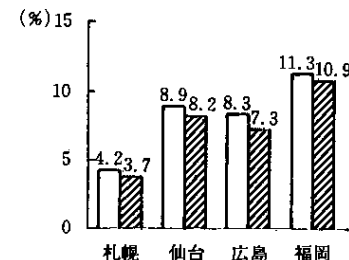
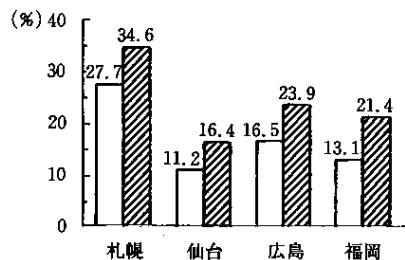
図9 小売販売額 (昭和60年)

(図9-1) 年間販売額

(図9-2) 地方ブロック内シェア (図9-3) 増加率 (昭和57~60年)



(資料)「商業統計表」(通商産業省)



とほぼ同じであるが、広域都市圏の可住地面積はその5倍強の1,162km<sup>2</sup>と、非常に後背地が大きい。

#### (2) 人口 (図5)

人口の絶対数では、福岡都市圏の人口が約240万人と4都市圏の中で最も大きい。また、これは、市域の人口(120万人)の約2倍となっており、上述した後背地の大きさと福岡を中心とした交通網の整備充実がうかがえる。

人口増加率をみると、昭和55～60年の5年間の伸びは、札幌都市圏が8.5%増と最も高く、次いで福岡(7.3%)、仙台(6.5%)となっており、広域都市圏でみても、広島都市圏の人口の伸び(4.4%)は低い現状にある。

なお、都市圏の人口増加率が市域のそれを上回っているのは福岡だけである。

#### (3) 就業者数 (図6)

人口に大きく影響する就業者についても、ほぼ人口と同様の傾向がみられる。すなわち、福岡都市圏が周辺市町村での増加を背景に市域の倍以上の就業者数を有していること、また、就業者の伸び率では、他の3市に比べ、広島が市域、都市圏域とも最も低くなっていることなどがいえる。

#### (4) 商工業 (図7, 図8, 図9)

製造業の集積を、図7のとおり昭和61年の製造品出荷額により比較してみると、市域でみた場合と同様、広島都市圏は、製造業の出荷額が4兆5,000億円と群を抜いて大きく、また、地方ブロック内シェアでも、中国地方の約4分の1を占めるなど、製造業の集積が高い。また、昭和55～61年における出荷額の伸びをみると、仙台および福岡の両都市圏が27～29%増と伸びが高くなっている。

次に、卸売業をみると、年間販売額、同増加率とも「商都」として発展してきた福岡が非常に大きく、九州ブロックにおけるシェアも50%を占め、卸の拠点となっている。

また、小売業では、福岡、札幌の販売額が大きい。特に、福岡は周辺部での集積が進みつつあり、市域での販売額(1兆3,000億円)は札幌市(1兆5,000億円)より小さいものの、広域都市圏でみると2兆2,000億円と4都市圏中最も大きくなっている。

以上、地方中枢都市の広域都市圏という視点で主要な指標をみてきたが、ほぼ、前節で市域そのもので比較してみたのと同様の傾向がみられる。

総じて、福岡都市圏の集積が高く、最近における成長性(増加率)も高い。札幌がこれに続いており、仙台、広島については、集積はやや広島が大きい、成長性の面において仙台の方が高い。広島都市圏は、製造業の大きな集積があるものの、このほかの指標では、その集積および成長性とも相対的に低いように思われる。

### IV. 交通体系の現状と整備計画

都市が中枢性を発揮するためには、都市にかかわる基盤整備、なかでも交通体系が整備されていることが必要である。

中枢都市の都市内交通体系の整備はもとより、中枢都市とブロック内の各地域間のアクセスが迅速かつ容易であること、また、中枢都市と国内各ブロック間の拠点都市とのアクセスも容易であること、さらにいえば、国際的にも海外の主要都市と中枢都市とが連絡されていることなどが必要で、これらの整備状況如何が中枢性に大きく影響する。

以下、4 地方中枢都市の交通体系の整備状況をみていく。

#### 1. 都市交通

##### (1) 地下鉄 (表7)

大都市の代表的な交通基盤である地下鉄の整備状況をみると、昭和62年の仙台市での地下鉄開通により、4市中地下鉄がないのは広島市だけとなっている。札幌、仙台、福岡では、現在それぞれ地下鉄路線の延長を計画・建設中であり、広島市の交通インフラ整備の遅れが指摘されている。

##### (2) 新交通システム

大都市圏や全国の主要都市において、膨大な初期投資を要する従来の地下鉄に代わる軌道系の新しい都市高速交通システムの導入やその検討も行なわれている。

政令指定都市では、既に、北九州市、大阪市、神戸市、横浜市などで営業中であり、地方中枢都市では広島市が導入を決定、現在、建設中である。平成6年に開業の予定で、同年開催される第12回

表7 地方中枢都市における地下鉄の整備状況

	路線名	営業距離	路線延長計画
札幌	南北線	14.3km	東豊線の延長
	東西線	17.3km	豊水すすきの～福住間 (5.6km) 免許申請中
	東豊線	8.1km	
仙台	南北線	13.6km	南北線の延長 八乙女～泉中央間 (1.2km) 平成4年度開通予定
広島	—	—	—
福岡	1号線	9.8km	1号線の延長
	2号線	4.7km	博多～福岡空港 (3.1km) 平成5年開通を目指す

アジア競技大会のメイン会場となる広島広域公園への選手・観客等の足としても期待されている。

## 2. 高速道路

大都市のみならず地方都市においても、自動車の交通渋滞は、今や深刻な都市問題となっている。特に、地方中枢都市レベル、とりわけ土地条件の狭隘な広島市などの場合、平面道路の新設や拡幅だけでは、有効な対応が困難になっている。このため、立体的な都市高速道路の整備が課題となってきている。

地方中枢4都市における高速道路整備の現状と整備計画をみると、次のようになっている。

(札幌市)

都市交通体系と広域交通体系との有機的な結合を図るという方針のもとで、2バイパス、2環状、13放射道路の整備を軸として、道路整備が推進されている。

2バイパス……札幌新道、道央新道

2環状……環状通(内環状)、広域環状道路

13放射道路…中心市街地と周辺地域を放射状に結ぶ道路

札幌市の場合、環状線の高速道路と市内に至る放射状高速道路が整備されつつあるのが特徴である。(図10)

(仙台市)

高速自動車道としては、既存の東北縦貫自動車道と接続する仙台北部道路、さらに、これと接続して仙台湾地区高規格幹線道路(仙台東幹線)が計画されている。仙台東幹線は、仙台港および仙台空港を経由する。

仙台市の場合、軌道系(新幹線、在来線、地下鉄)と高速道路が一体的に整備されつつあるのが特徴となっている。(図11)

(広島市)

広島市および周辺の高速度道路としては、中国縦貫自動車道とこれに接続する広島自動車道(千代田JCT～広島JCT間)が完成している。さらに、山陽自動車道、都市間高速道路としての広島呉道路も部分開通している。このほか、現在工事中のものに広島岩国道路、計画中のものとして東広島・呉自動車道がある。

しかし、市街地デルタ、とりわけ湾岸部の高速道路(広島南道路の計画・構想)や高規格道路の整備が遅れており、その整備促進が今後の課題となっている。

また、瀬戸内沿岸部の主要都市を結ぶ山陽自動車道が全線開通しておらず、都市間の連携が遅れているのが大きな課題といえる。(図12)

(福岡市)

昭和46年に、福岡県、福岡市、北九州市の出資により「福岡北九州高速道路公社」が設立され、両市で都市高速道路の建設が着手された。福岡市では、次の3線が計画されているが、アジア太平洋博覧会の開幕にあわせて、平成元年3月に5.2kmが供用開始され、これにより、総延長(21.1km)の78%が完成した。平成3年春には、全線開通の予定である。

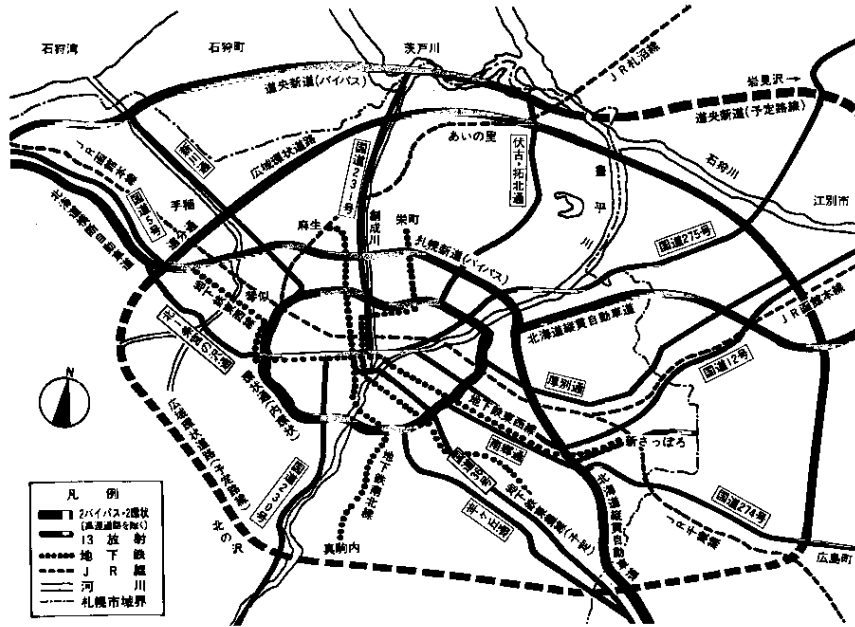
高速1号線 香椎～豊浜間 14.8km

高速2号線 千鳥橋～半道橋間 5.7km

高速3号線 豊～空港間 0.6km

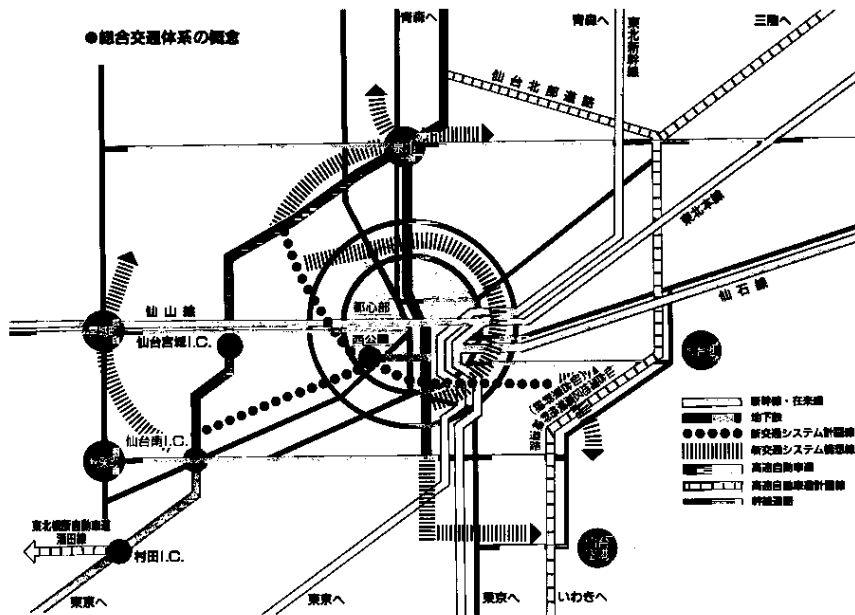
福岡市の場合、地下鉄など軌道系と高速道路が整備されつつあり、いずれも都市中央部と結び、

図10 札幌市の交通体系



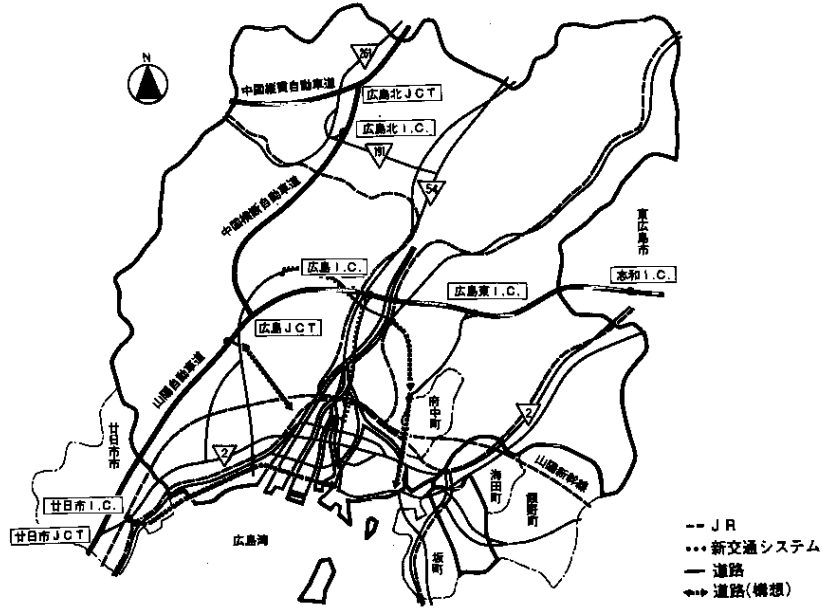
(資料)「市政ガイド わが街さっぽろ, 昭和63年度版」(札幌市)

図11 仙台市の交通体系



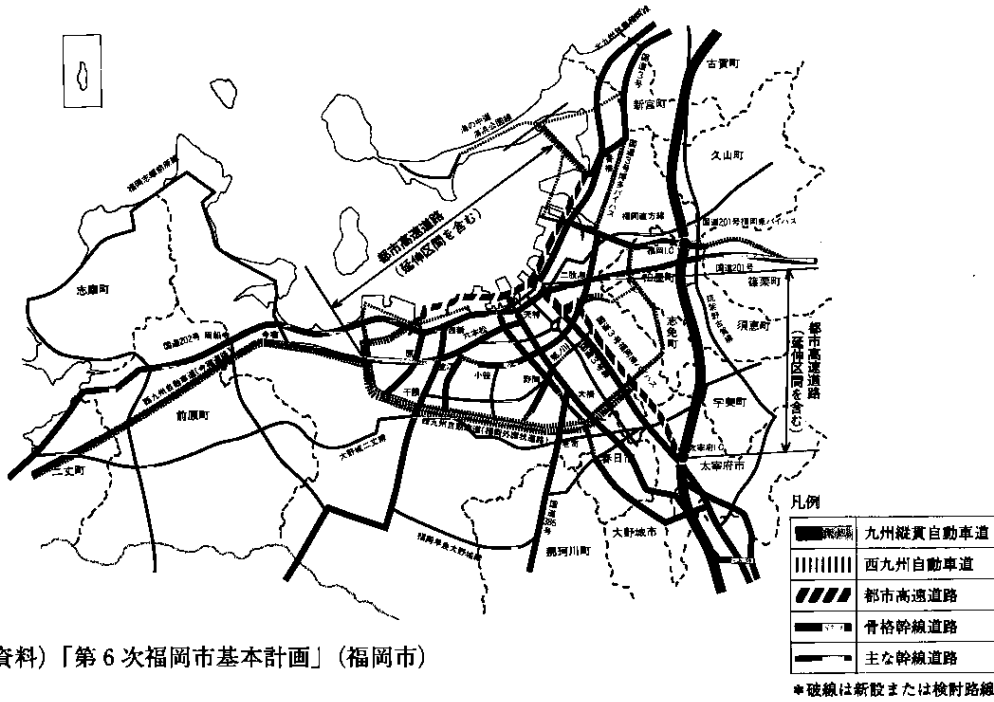
(資料)「仙台市総合計画2000」(仙台市)

図12 広島市の交通体系



(資料)「第3次広島市基本計画」(広島市)

図13 福岡市の道路交通体系



(資料)「第6次福岡市基本計画」(福岡市)



表8 地方中枢都市の空港の国内定期航空路一覧（平成2年6月現在）

	札幌市 (千歳・丘珠)		仙台市		広島市		福岡市	
	到着地	便数	到着地	便数	到着地	便数	到着地	便数
北海道	稚内	3	札幌 函館	4 1	札幌	1	札幌	1
	オホーツク紋別	1						
	根室中標津	3						
	女満別	4						
	釧路	6						
	函館	7						
東北	青森	1	新潟	1			仙台	1
	三沢	1						
	花巻	2						
	秋田	2						
	山形	1						
	仙台新	4 1						
関東	東京	30			東京	9	東京	23
	成田	1					成田	1
東海	名古屋	8	名古屋	3			名古屋	6
北陸	小松	1	小松	1			小松	1
近畿	大阪	6	大阪	4			大阪	8
中国	広島	1					米子	1
							出雲	1
四国							高松	1
							高松	2
							知山	2
九州	福岡	1	福岡	1	鹿児島	2	宮崎	7
							鹿児島	10
							対馬	7
							壱岐	3
							五島福江	3
沖縄	沖縄	休航中	沖縄	1	沖縄	1	沖縄	6
合計	(21路線)	84	(8路線)	16	(4路線)	13	(18路線)	84
(昭和62年度 年間乗降客 数(千人))	9,794		1,084		1,171		8,794	

(注) 便数は1日の便数を示す。

(資料) 「時刻表」(日本交通公社), 「航空輸送統計年報」(運輸省)

さらには、空港とのアクセスが重視されているのが大きな特徴である。(図13)

### 3. 空港

中枢都市とブロック間の交流を促進するためには、空港の整備、航空路の開設を行ない、直接、都市と都市とを結ぶことが重要である。

#### (1) 定期航空路

##### ① 国内線 (表8)

大都市圏および国内主要都市とを結ぶ路線が一応整備されているのは、札幌と福岡である。また、各地方ブロック内および隣接の地方ブロックの主要都市とを結ぶネットワークが整備されているのは、やはり札幌であり、福岡がこれに次いでいる。

地方中枢都市の中では、広島は路線数が最も少なく、これには地理的な条件もあるものの、総じて、地方ブロック間および地方ブロック内の空のネットワークづくりが遅れているといえる。

年間乗降客数(定期航空路のみ)は、札幌(千歳・丘珠)が東京、大阪に次いで全国第3位(昭和62年度979万人)、福岡が第4位(同879万人)で、地方の空港の中では両者が突出している。広島空港は第14位(同117万人)、仙台空港は第17位(同108万人)である。

貨物輸送量(定期航空路のみ)の空港別順位は、東京、大阪に続いて札幌が第3位(昭和62年度168千トン)、福岡が第4位(同133千トン)、広島が第14位(同7千トン)、仙台が第19位(同5千トン)となっている。

##### ② 国際線 (表9)

各都市とも国際交流を推進するため、国際線の整備には力を入れているが、平成2年6月現在の国際線定期便の就航状況は、札幌(千歳)および仙台が1路線、週3便、福岡が14路線、週116便となっており、国際線(定期便)が就航していないのは広島空港だけである。

#### (2) 空港の整備状況および今後の整備計画 (表10)

空港整備にあたっては、遠距離の航空路を確保するために所要の滑走路が必要である。たとえば、ヨーロッパやアメリカと結ぶためには、通常3,000m級の滑走路(ボーイング747型機の離着陸が可能)が必要であるといわれている。わが国には、これに相当する滑走路を有する空港が少なく、航空機の発着数の多い成田、羽田など首都圏の空港は満杯となっている状態である。

今日、これを補う新たな空港の必要性が高まっており、目下、新関西国際空港の建設が進められているが、新札幌、福岡など地方中枢都市の空港が果たす役割は重要で、そのための整備が急がれている。

こうした中で、地方中枢都市においても、人、物の交流の拡大に伴い、既設の空港ではその機能が十分には果たせなくなり、滑走路の延長や新空港を建設する等整備を進めている。

5)注3)を参照。

表9 国際線(定期便)の就航状況(平成2年6月現在)

空港名	就航状況		就航先
	路線	便/週	
札幌 (千歳)	1	3	ソウル
仙台	1	3	ソウル
広島	—	—	
福岡	14	116	バンコク、北京、プリズペーン、コロンボ、グアム、香港、クアラルンプール、釜山、サイパン、ソウル、台北、上海、シンガポール、シドニー

(資料)「時刻表」(日本交通公社)

表10 空港の整備状況および今後の整備計画

空港名	滑走路	既存空港の拡充および新空港の建設計画等
札幌 (千歳)	3,000m×1 2,700m×1	新千歳空港(3,000m×2) 昭和63年7月 3,000m滑走路1本供用開始 ターミナル施設の完成は平成4年7月の見込み
仙台	2,000m×1 1,200m×1	滑走路の延長(2,500m) 工事中(平成5年4月 供用開始予定)
広島	1,800m×1	新広島空港(2,500m×1) 工事中(平成5年12月 開港予定)
福岡	2,800m×1	新北九州空港(2,500級滑走路、24時間空港) 計画中(1990年代半ばの開港をめざす)

広島においては、県中央部の本郷町に新空港を建設中であり、平成5(1993)年12月に開港の予定であるが、広島市の都心部からはかなり離れており、そのアクセス整備も課題となっている。

#### 4. 地方中枢都市における交通体系整備の要件

以上、地方中枢4都市における交通体系の現状と整備状況を見てきたが、次のようなことがいえる。

- ① 交通機能は迅速性、定時性が基本であり、特に、人口集積の高い都市においては、地下鉄など軌道系の大量輸送機関の整備が必要である。
- ② 高速道路については、都市をめぐる環状線と都市とブロック内各地域と結ぶ放射状道路の整備が必要であり、ブロック内および周辺からも、また、都市内からも容易に高速道路にのれることが必要である。
- ③ 都市中心部と、主要な都市機能である空港、港湾等を結ぶ高速交通体系が確保されていることが大切である。
- ④ 中枢都市と国内の主要都市、および、できるだけ海外諸国との間でも航空路が開設されていることが望まれる。

### V. 地方中枢都市の今後の発展方向とプロジェクト

#### 1. 各都市の今後の発展方向とアイデンティティ

##### (1) 各都市のアイデンティティとプロジェクト

(表11)

東京、大阪など大都市圏の中枢都市とは異なり、地方中枢都市の今後の都市づくりにあたっては、地域の個性・特色を活かした都市構想というものが主要なポイントとなってくる。

現在、札幌、仙台、広島、福岡の各地方中枢都市においても、中枢機能の強化および個性を活かした都市づくりに向けて、種々の取組みが行なわれている。これを、各市の長期総合計画、主要プロジェクトでみると、次のとおりである。

(札幌市)

札幌市は、北海道ブロックの中心として、さらには、わが国における北方圏交流の拠点としての位置づけのもとで、「国際エアカーゴ基地構想」や「北海道国際医療・産業複合都市(ハイメックス)構想」の推進など具体的な取組みを続けている。

(仙台市)

仙台市は、東北ブロックの中心として、また、東京とのつながりの中で、日本の頭脳と産業開発の国際的な拠点形成をめざす「東北インテリジェント・コスモス構想」の具現化に取り組むなど、種々の努力を行なっている。

(福岡市)

福岡市においては、九州ブロックの中心として、また、わが国の対アジア交流の窓口としての位置づけのもと、「九州研究学園都市構想」や国連大学の研究機関である「東アジア高等研究・研修センター」(仮称)の誘致などに取り組んでいる。

(広島市)

広島市では、国際平和文化都市としてのアイデア

表11 地方中枢都市のアイデンティティと主要プロジェクト

	札幌市	仙台市	広島市	福岡市
アイデンティティ	北方圏交流の拠点都市	社の都、国際学術研究都市	国際平和文化都市	アジア交流の拠点都市
ビッグプロジェクト	<p>●国際エアカーゴ基地 (千歳空港) 北方圏とアジア・太平洋地域をつなぐ日本の北の玄関口に位置する条件を活かして、成田空港を補完する北の国際航空貨物の拠点空港 (24時間運用) をめざす。</p> <p>●北海道国際医療・産業複合都市 (ハイメックス) 世界の超一流の頭脳やハイテク技術を駆使する大規模な医療センターを核とし、人工臓器など高度医療施設、関連産業からなる国際的な医療産業都市 (人口10万人) を建設する。</p>	<p>●東北インテリジェント・コスモス構想 東北各地の学術研究拠点都市のネットワーク形成により、日本の頭脳と産業開発の国際的拠点を構築する。</p> <p>●各県主要都市の大学周辺に新タイプの学術研究拠点を建設。</p> <p>●仙台を学術・技術・情報都市として位置づけ。</p> <p>●21世紀プラザ (泉パークタウンおよびその周辺地域) 高度技術産業の導入と地場産業の高度化を図るため、仙台北部テクノポリス構想の中核施設として、リサーチコアを中心とした21世紀プラザを建設する。</p>	<p>●広島西部丘陵都市 「住む」、「働く」、「学ぶ」、「憩う」といった複合的機能をもった総合自立都市 (人口10万人) を建設する。学術・研究、高度情報通信、都市型産業、リゾート・レクリエーション、保健・医療・福祉、都市センター、高質居住など7つの機能開発をめざしている。</p> <p>●アジア競技大会 平成6年に広島広域公園 (安佐南区沼田町) を主会場に、第12回アジア競技大会を開催。</p>	<p>●シーサイドももち (福岡市西部地区臨海土地区画整理事業) 福岡市の百週年、地行の水面 (138ha) を埋め立て、ゆとりある住宅、学校、道路、公園や博物館、大学等の教育施設、高速道路を整備し、「緑あふれる海とロマンのかおる活力ある海浜都市づくり」をめざす。</p> <p>●九州研究学園都市構想 九州地域における研究開発機能を高度化し、地域産業活性化の核とするとともに、九州の特性を活かしたアジアおよび地球科学研究の拠点を形成する。アジアの心をこれからの地域文化創造の理念の一つに据えている。</p> <p>●東アジア高等研究・研修センター (仮称) の誘致 国連大学としては世界で3番目の研究機関の誘致により、地域の国際化、情報化を促進する。</p>

ンティティのもとで、平成6（1994）年のアジア競技大会をターゲットにした基盤整備や各種のプロジェクトが目下進行中である。しかしながら、わが国の中で、および、中国ブロックの中心都市としての位置づけについては、これを明確に打ち出した、しかも、21世紀を展望するような構想・計画があまりないように思われる。

地方中枢都市広島は、今後、わが国の中で、また、地方ブロックの中で、どのような役割を果たしていくべきであろうか。この方向づけについては、今後十分に議論していく必要がある。

## (2) 広域的取組みの状況

企業による経済活動の範囲や日常の生活圏が拡大した今日、地域の振興を考えるうえでは、市町村の個々単独の取組みでは限界があり、境界を越えた広域的な連携という視点が不可欠となってきた。特に、かつてのようなゴミ処理、消防といった日常生活機能面での連携に加え、圏域全体の魅力・活力を高めるための広域的な機能分担と連携が重要となってきた。

四全総の理念である多極分散型国土を形成し、国土の均衡ある発展を図るうえでは、とりわけ、地方中枢都市を中心とした広域的な連携への取組みが必要であるが、各都市における取組みの状況を見ると以下のとおりである。

### (札幌市)

札幌市は、「第3次札幌市長期総合計画」（昭和63～平成17年）において、北海道の産業、経済の発展をリードしていくべき圏域として、札幌市を中心とする60km圏の7市20町9村を「札幌複合交流圏」として設定している。既存の広域行政と補完・協力しあいながら、長期的な視点に立っての広域的なイベント・プロジェクト等を推進し、圏域全体ひいては北海道全体の振興を図っていくこととしている。その推進組織として、既に、自治体関係者で構成する札幌複合交流圏会議が発足しており、将来的には、産業界や学界もメンバーに加え、構想を推進していくこととしている。

### (仙台市)

仙台では、仙台市を中心に5市8町1村の自治体で構成する「仙台都市圏広域行政推進協議会」が設立されており、平成2年度中に、行政の枠を越えた一体性のある計画を策定する予定である。

この計画は、各市町村の総合計画の寄せ集めの性格が強く広域性のやや薄かった従来の計画を改め、整合性のある機能的な街づくりをめざしているという点で注目されている。

### (広島市)

また、広島市は、平成元年5月に策定した「第3次広島市基本計画」の中で、広島市とその周辺を含む7市45町村、人口約200万の圏域において、各地域の適切な機能分担のもとに連携を強化し、広島市を中心とした一体的な都市圏を形成している。

### (福岡市)

福岡市では、約350万の人口を擁する福岡、北九州の両市とその周辺地域を一体的な地域としてとらえ、ここに、商業、情報、産業、学術研究などの都市機能の集積を図り、東京、大阪、名古屋に次ぐ第四の都市圏を形成しようという「福北大都市圏構想」が策定されている。

このように、各都市とも、広域的な役割分担と連携を柱とした広域都市圏の形成という構想を打ち出しているが、既に推進組織をつくり実際に動き出している札幌や仙台が、やや先行しているといえる。

## VI. 地方中枢都市広島の課題

以上、地方の中心都市としての中枢機能について、広島市の現状を、主として他の地方中枢都市との比較という形でみてきた。

その結果、相対的に広島市は、中枢機能強化のための取組みが遅れているように思われ、広島市が抱える問題点・課題としては、次のようなことがあげられる。

### ①土地

- ・ 可住地面積が小さく、かつ、平坦地に乏しい。

### ②人

- ・ 人口増加率が低い。
- ・ 大学学生数、特に、理工系学生が少ない。

### ③商業機能

- ・ 卸売機能の集積が小さく、ブロック圏での影響力が小さい。
- ・ 売場面積1万㎡以上の大型小売店が少ない。

#### ④高次都市機能

- 政治・経済・文化団体の従業者数が少ない。
- 情報サービス業等の集積が低い。
- 出版・印刷などの文化機能が弱い。
- 大学が市域外へ分散している。

#### ⑤国際化

- 外国公館等の国際機関の設置数が極めて少ない。
- 国際線の定期便が就航していない。

#### ⑥交通体系

- 都市内の交通体系整備が遅れている。
- 中国地方の主要都市からのアクセスがよくない。
- 新空港まで都心から遠い。
- 国内航空網が未整備である。

#### ⑦プロジェクト

- 西部丘陵都市、アジア競技大会を除き、具体的なプロジェクトが少ない。
- 21世紀を展望した大型プロジェクトがない。

#### ⑧地域のイメージ

- 国際平和文化都市をめざしているものの、世界に対して訴える目玉に乏しい。
- 広島を中心とする地域全体としてのイメージが明確でない。
- 文化的な個性に乏しい。

#### ⑨広域連携

- 広域的連携に向けての具体的取組みが遅れている。
- 広島の求心力・拠点性が弱く、中国地方としての一体性に欠けている。(東は大阪、西は九州にはさまれ、経済圏が分極化している。)

以上の問題点は、機能面でやや弱い、あるいは、取り組みが遅れていると思われるものだけを列挙したものである。今後、広島を魅力ある街にしていくためには、上記のような課題に積極的に対応していくことが望まれる。

一方、広島には、他地域と比較して優れた点も多くあるはずである。これに着目すること、および、これを伸ばしていくことが必要である。したがって、まず、地域の特性や活用資源を再認識し、広島の方角づけおよびそのための目玉を何にするのかを考えていくことが重要なポイントとなる。

そして、その議論は、行政のみならず産・学、さらには市民を交えて、英知を結集し詰めていく必要がある。

広島市が、将来にわたって地方中枢都市であり続けるか否かは、来たるべき21世紀を展望し、わが国および中国ブロックでの位置づけを明確にした方向性を見出し、それにふさわしいプロジェクトを創出し実現していけるか否かにかかっているといえよう。