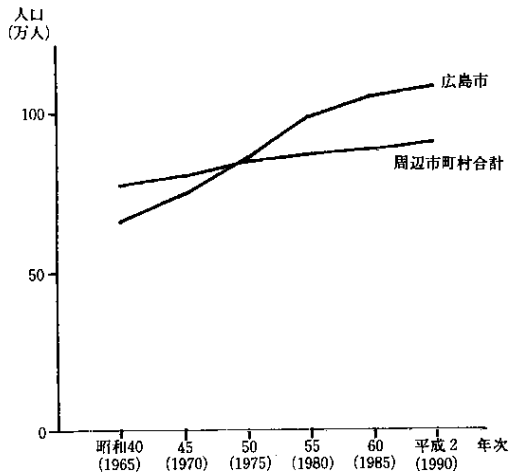
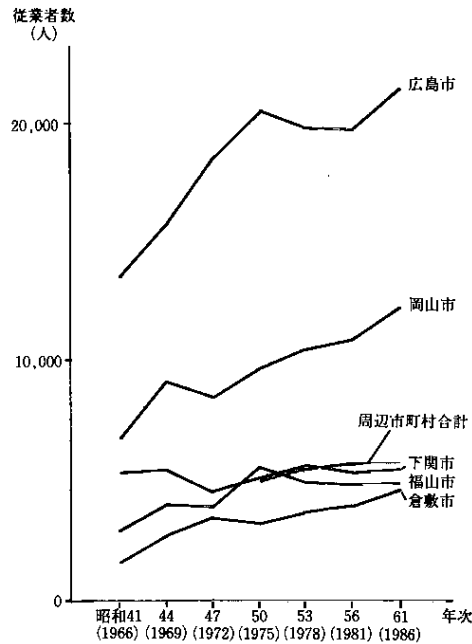


図-22 広島市とその周辺市町村における人口推移



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)

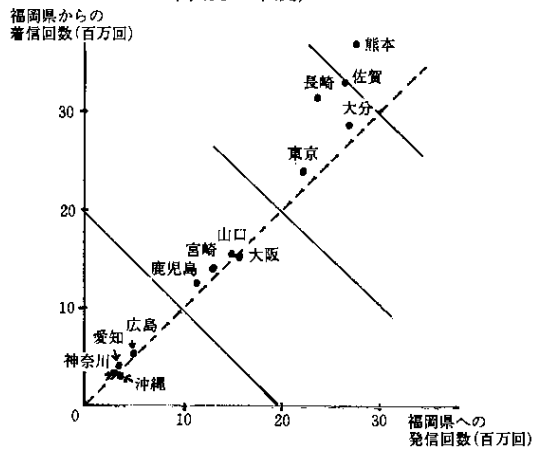
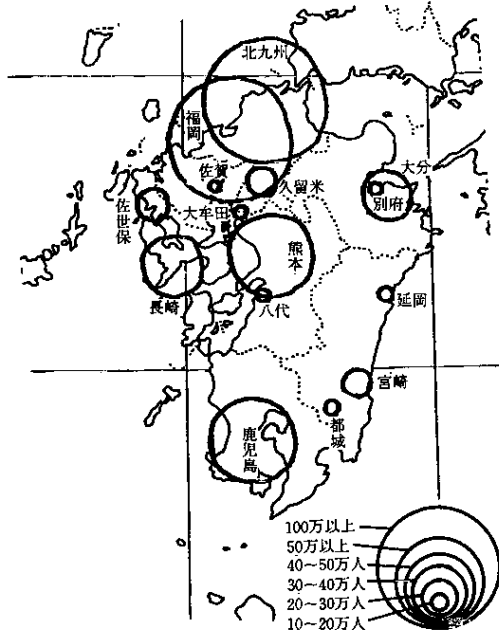


図-25 九州における人口10万人以上の都市
(平成2年度現在)



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

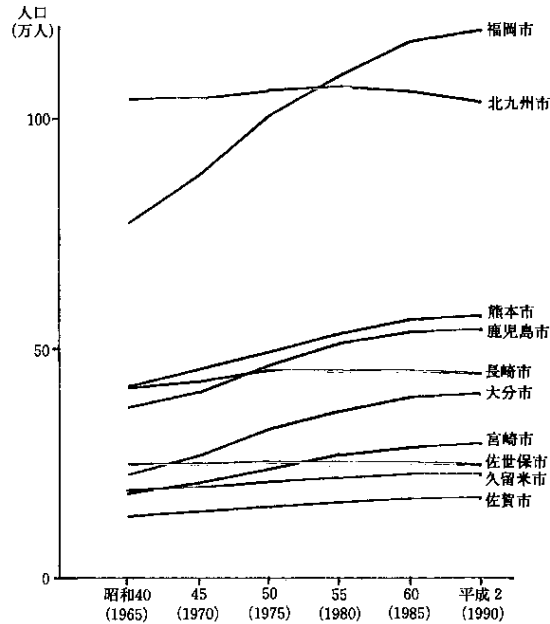
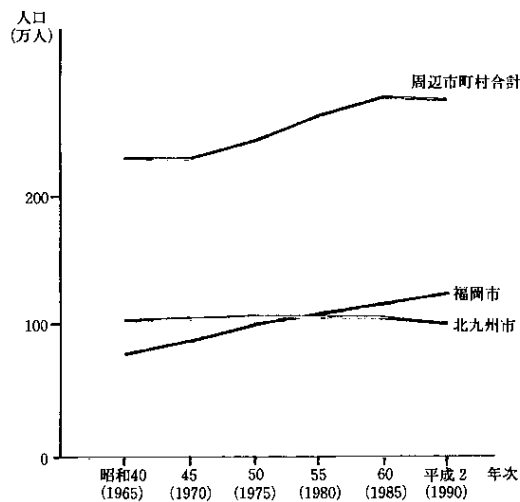


図-27 福岡市、北九州市とその周辺市町村の人口推移



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. 地方中核都市の成長と都市基盤整備

(1) 地方中核都市の成長メカニズム

4つの地方中核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、地方中核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

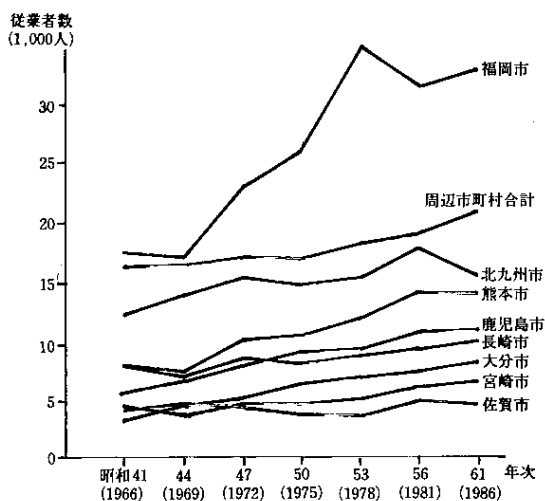


図-29 地方中核都市とその周辺市町村における人口推移

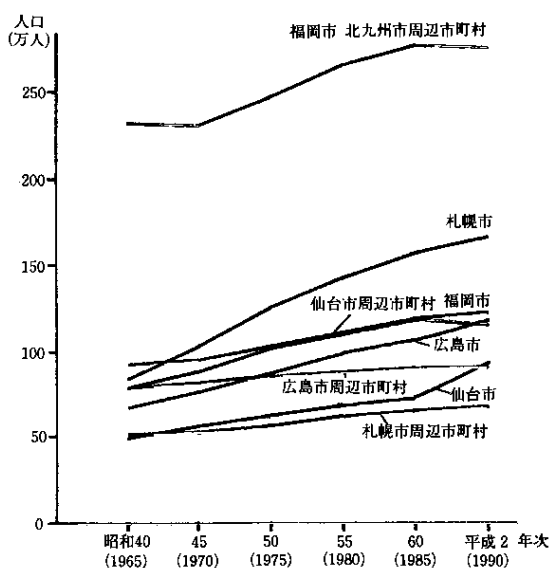


図-30 地方中枢都市における人口増減率の変化

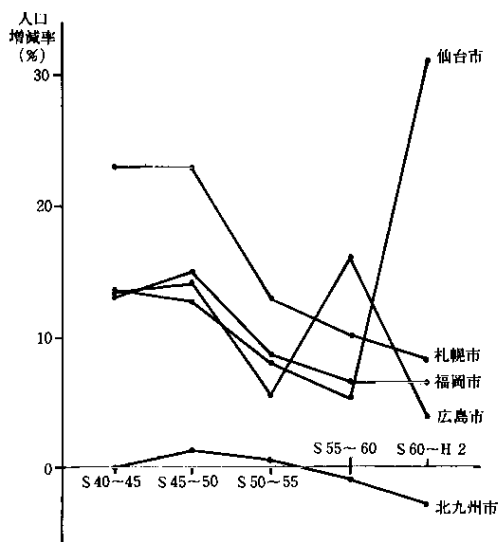


図-31 周辺市町村における人口増減率の変化

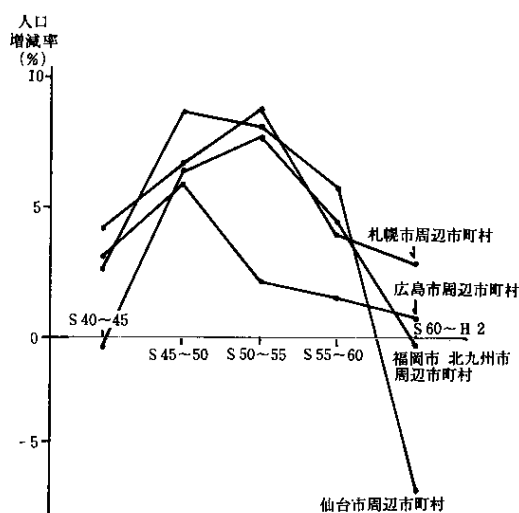
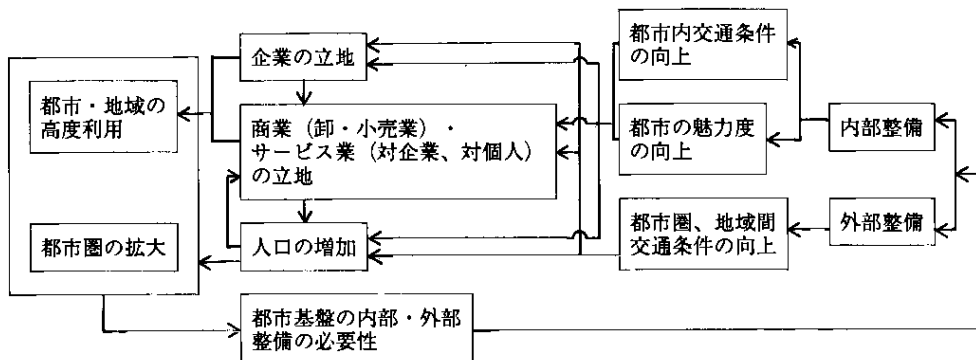


図-32 都市基盤整備と地域経済の成長



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業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/k㎡)	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考え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 $1\sim 2$ 億円/k㎡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

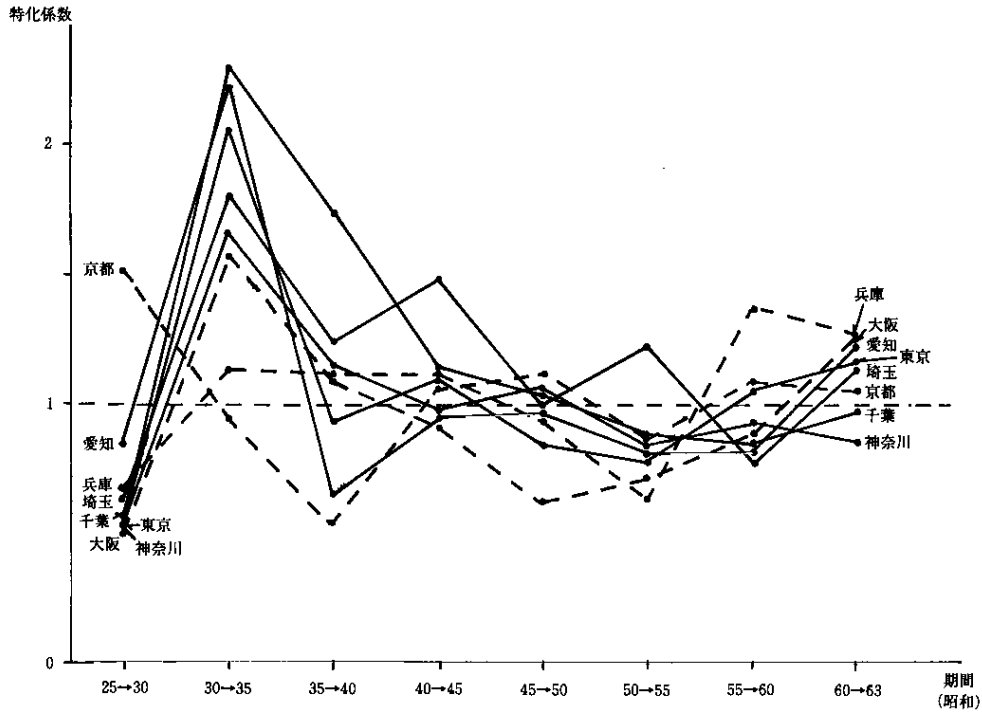


図-33(その2) 地方圏の各道県における公共工事着工総工事費評価額の伸びの特化係数

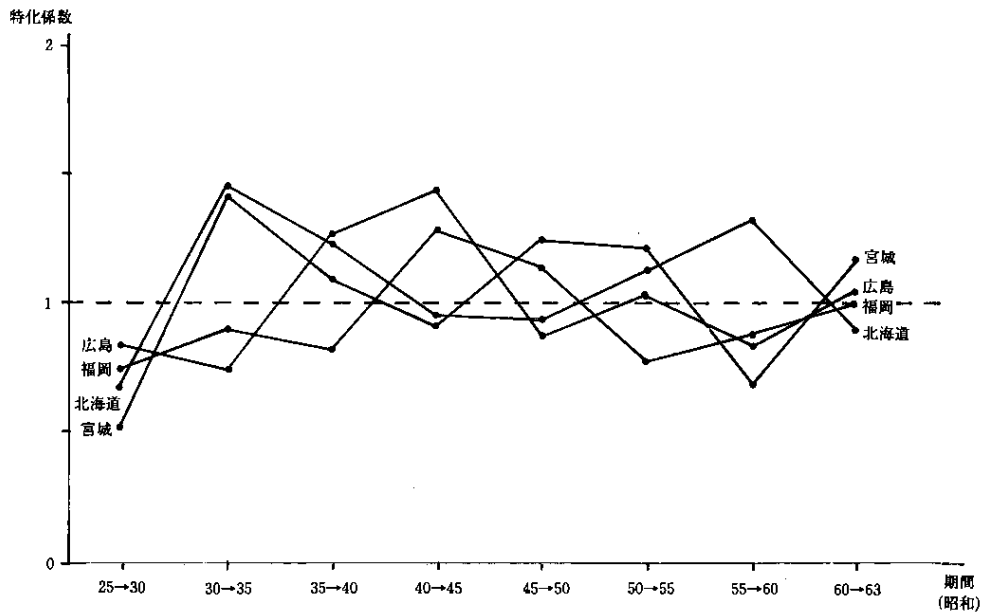
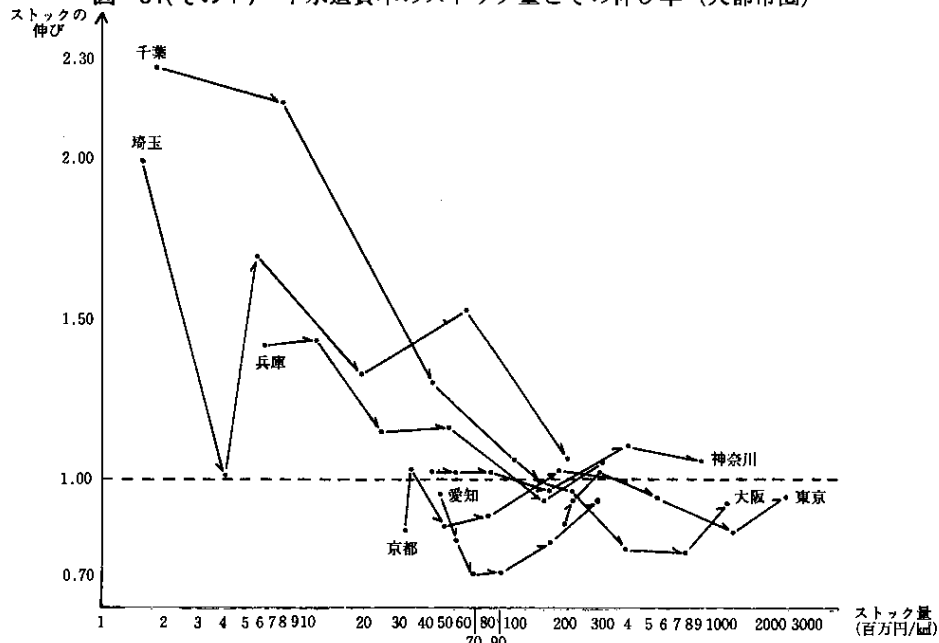
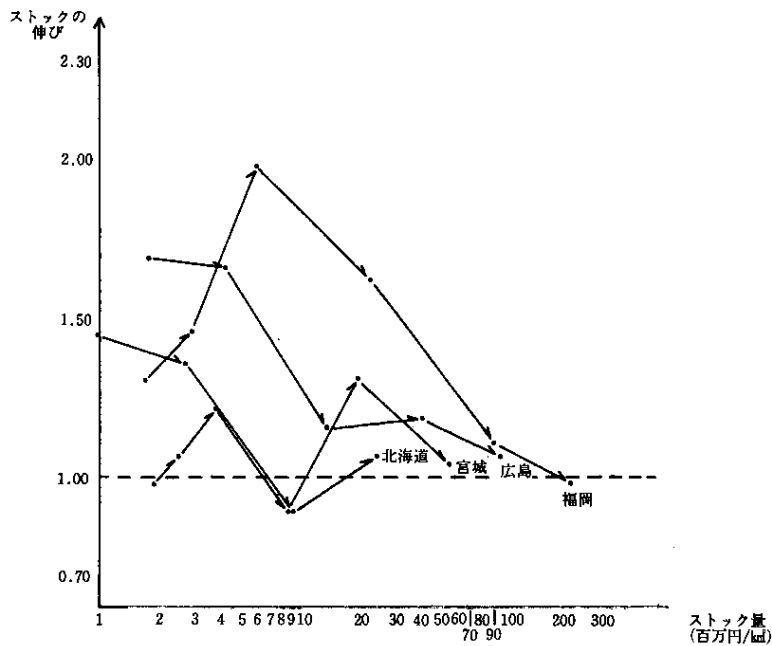


図-34(その1) 下水道資本のストック量とその伸び率 (大都市圏)



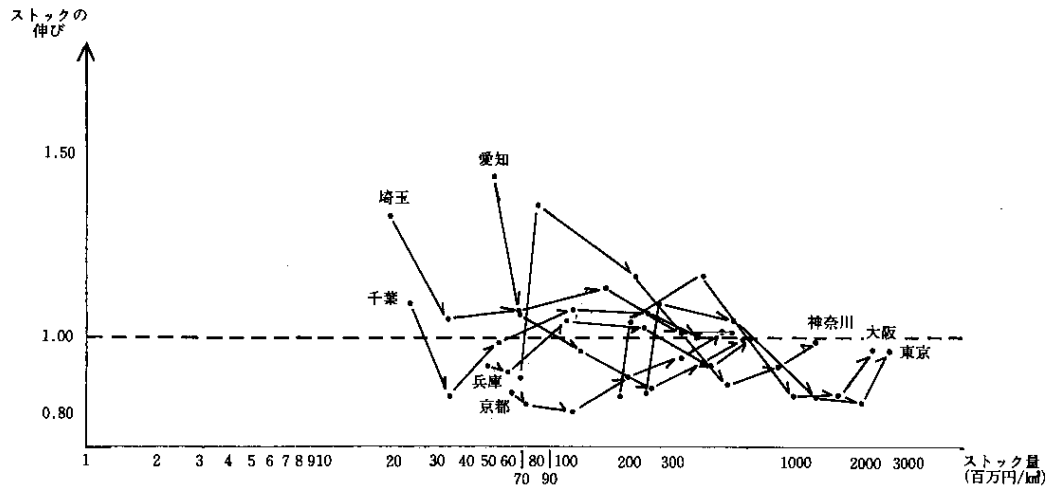
(注) 各都府県でのストックの伸びは全国の伸びに対する特化係数で表わし、ストック量は可住地面積あたりのストックで表わしている。

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)



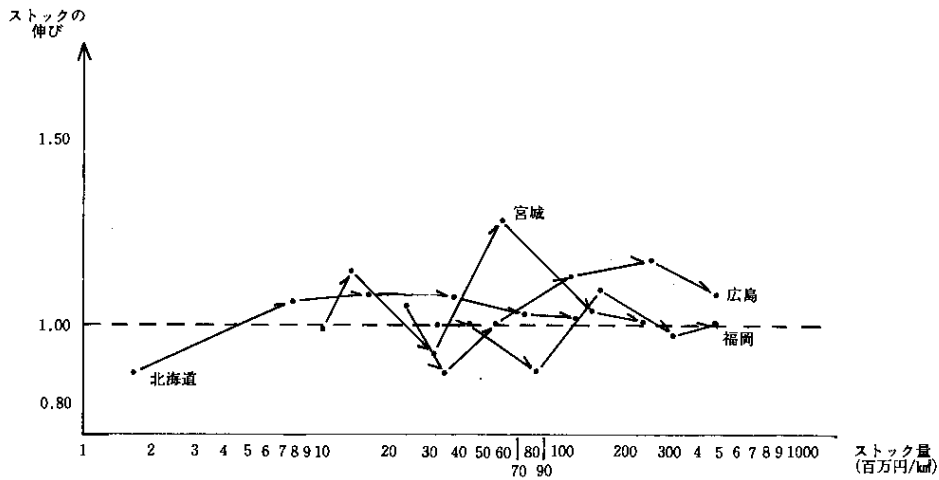
(注) 各道県でのストックの伸びは全国の伸びに対する特化係数で表わし、ストック量は可住地面積あたりのストックで表わしている。

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、

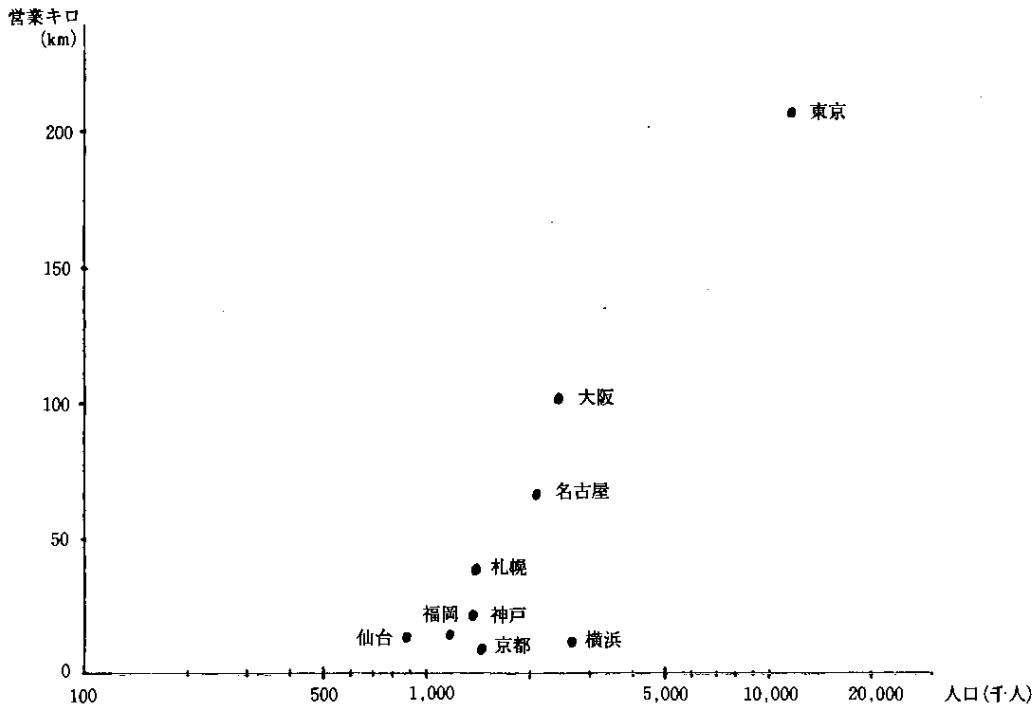
内外ともにその動きは活発である。九州外との交通の多くは鉄道と自動車が用いられるが、航空の利用も少なくなくて東京都との交通では70%近くが航空を利用している。また九州内々では鉄道もよく利用されているが、航空や自動車の利用も多い。福岡県内々では他の地域と同様に自動車の利用が多く、また鉄道も比較的多く利用されている。

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業の集積であり、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) 先進的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の拠点開発方式と似ているが、地域経済のとり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）樺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核機能について, 「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) 樺本 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