

基 調 報 告

演題 国土計画からみた地方都市の課題

講師：山 崎 朗 中央大学経済学部教授

講師プロフィール

やま さき あきら
山 崎 朗 氏（中央大学経済学部教授）

1957年佐賀県生まれ

京都大学工学部卒業、九州大学大学院経済学研究科経済工学専攻博士課程修了

九州大学大学院経済学研究院教授、九州大学経済学部経営学科長などを経て、
2005年4月から現職（国土計画、経済政策）

主著として『日本の国土計画と地域開発』（1998）、『ネットワーク型配置と分散政策』（1992）、主な共編著として『これからの都市・地域政策』（2005）、『IT革命とモバイルの経済学』（2000）、『クラスター戦略』（2002）など

国土審議会産業展望・東アジア連携専門委員会委員、産業構造審議会新成長政策部会委員、総合科学技術会議科学技術連携施策群・地域科学技術クラスター連携群・主監など

国土計画からみた地方都市の課題

中央大学経済学部教授 山 崎 朗

地域の再構築

わが国の人口は、すでに減少局面に入っています。人口が減少し、高齢化も進展するなかで、国づくり、地域づくりをどのように進めるかが重要な課題になっています。日本だけでなく、韓国やシンガポールでも出生率は低く、いずれ人口は減少に向かうでしょう。

しかし、アジア全体でみれば2050年まで人口増加と経済成長の両方が続く結果、巨大な経済圏が形成される見通しです。日本でも人口は減少しても、2015年ごろまでGDPは増加するとみられています。

現在、わが国の景気は回復してきているといわれます。ですが、団塊世代の退職とも重なって、現金給与総額そのものは増えない、したがって個人消費の拡大に結びつかない状況にあります。人口構造の変化とも相まって、たとえば地方の商店街では、この10年近く売上高は減少しており、減少が常態化してきています。製造業の海外移転も続いています。

しかし、新たな動きもみられます。日本のマンガ、アニメ、メジャーリーグやプロサッカーチームで活躍する日本人選手、音楽家、作家、さらには地場産業、地場産品を含めて、世界に通用する「ジャパン・ブランド」が形成されつつあります。中国や韓国については、これまでは日本文化に対する抵抗感、拒否感があったのですが、若い人たちの間には、日本文化を受け入れる土壌が生まれたのではないのでしょうか。

地方の地場産業にしても、これまでのように首都圏との結びつきだけで生き残ろうとしても限界がある。むしろ海外との関係のなかで、「地場ブランド」を「ジャパン・ブランド」に高めていくかが問われています。

国際物流の重要性が高まっていくことは、必然です。中国地方には、周南コンビナートがあります。先日、徳山港の話をお聞かせいただいたのですが、輸出入が増大しており、既存の施設・設備では限界にきている、新たな石炭の貯蔵施設が必要という内容でした。つまり、いままでつくり上げてきた社会資本や設備を、国際的な観点から再構築する必要が高まっています。

かつての新産・工特地域をはじめ、テクノポリスや最近の産業クラスターに至るまで、産業振興といえば、何か新しいプロジェクトに次から次に取り組んできました。古いものを捨ててきたのですが、施策メニューに沿って立地した企業の蓄積は残っているのです。

そのような蓄積を再構成する、統合する、あるいはリフレッシュしていくことが、これからの産業振興の重要な課題だと思います。

社会資本整備の方向

地方圏の人々は実感していると思うのですが、従来の地域間所得移転システムが解体しつつあります。GDPに対する公共事業費は、欧米と比較してまだ高いという理由で、削減されています。新規の社会資本整備に回す予算は減少していますが、既存の社会資本の維持・更新にかかわる費用は、増加しています。

地方は、従来のような中央依存・公共投資依存から脱却して、自立した地域経済の仕組みにつくり変えていくという正念場に立たされているのです。所得移転システムは、公共事業だけではありません。地方交付税もありますし、夕張市に代表される財政危機とその対処の仕方もあります。さまざまな政策で保護されてきた農業についても、海外との交流を促進しようとするれば、いままでのような「守り」だけではやっていけないのは明らかです。

企業誘致の手法もそうです。従来の工業再配置促進法や工場等制限法の趣旨は、3大都市圏から地方に工場を分散立地させようとすることにありました。しかし、そういう政策はすでに幕を閉じています。

その一方、地域が自立するためには主要企業に残ってほしい、新規に立地してほしいということで、地域間の競争が高まっています。最近でも武田薬品工業の研究開発拠点の誘致をめぐる神奈川県が最大80億円の助成を提示したのに対し、大阪府は茨木市に誘致するために200億円規模の補助金を打ち出しました。が結局、藤沢市への立地が決まりました。

大阪市や横浜市のような巨大な恐竜の戦いに参加できない地方都市は、大都市圏の地方自治体のような支援メニューを提示できません。しかも最近の立地動向をみていると、3大都市圏に再び集中し始めている感じがします。

産業構造審議会地域経済産業分科会においても地域産業の新たな振興方策を検討しているのですが、従来のようなメニューを並べるわけにはいきません。社会資本整備にしてもそうです。これまではいろいろな社会資本を全国各地にバラバラとつくってきましたが、これも見直さなくてはなりません。

たとえば、国土交通省所管の港湾だけでも全国に1,000以上あります。はたして1,000を超える港湾がほんとうに必要なのか——。港湾の稼働状況をみると今後とも投資すべきどうかをだいたいみえてくるはずですが、ただ、正面切ってそのようにいいにくい難しい問題です。社会資本の取捨選択も今後は考えていかなければなりません。

急速な人口減少

「二層の広域圏」研究会の座長は、政策研究大学院大学（前東京大学）の森地茂教授でした。2年間自由に意見交換をして、『人口減少時代の国土ビジョン』という本になりました（日本経済新聞社、2005年）。

その本にも出ているのですが、日本の人口は西暦800年ごろには600～700万人でした。1500年ごろに1,000万人を超え、江戸時代が始まるころに1,200万人を超えたあと、江戸時代後半には3,000万人程度で横ばいが続きました。それが1900年ごろに約4,800万人に達し、1970年ごろに1億人の大台を超えて、現在は1億2,000万人あまりです。しかし、すでに減少局面に入っており、中位推計では2050年に1億人強になることが見込まれています。

2050年の推計人口について専門家のあいだでは8,800万人くらいとする意見が多いようです。前掲の『人口減少時代の国土ビジョン』は国立社会保障・人口問題研究所による2002年の推計に基づいていますが、まもなく新しい推計結果が発表されます。感触としては2050年の人口は9,000万人を少し超えるくらいだろうと思います〔その後発表された推計によると、2050年の人口は中位推計で9,515万人、低位推計で8,997万人〕。

いずれせよ100年間で約8,000万人増加した人口は、今後50年間で3,000～4,000万人減少していく見通しです。日本の人口というのは、ちょうどジェット・コースターに乗っている状況です。ジェット・コースターで緩やかに昇っていくときに恐怖心が少しずつ強まっていくのですが、いまは昇りきって真っ逆さまに落ちていく直前の状態、みんながまさに悲鳴を上げる段階にあるといえます。

人口は急速に減少していくといっても、一様ではありません。地域によって違います。中山間地域では、減少の仕方が一段と早い結果、人口密度の高い地域とそうでない地域のアンバランスがさらに顕著になっていくでしょう。

地域における大学の役割

土地、資本、労働という生産の3要素に加えて、最近では知識の役割が重視されています。かつての日本企業では考えられなかったことですが、技術者が以前に勤務していた会社を訴えて、自分が携わった研究開発に何億円、何十億円もの価値があると認めさせるケースも出てきています。

労働についてはもともと代替可能という発想であったのですが、知識についてはそうではありません。有意な知識を創造する個人は代替できません。

欧米では最近、「知識都市」「知識都市の創造」という用語を頻繁に使用しています。もちろん大学や研究所だけが知識を創造しているわけではありませんが、地域において大学や研究所の果たす役割はますます重要になっています。

地方でも、これまでは企業を誘致して1,000人、3,000人の雇用が生まれれば、それで

地域振興は成功したといえたのですが、そういう時代ではなくなっています。それぞれの地域において広い意味での科学技術政策の戦略が問われるようになってきているのです。

とはいうものの、地方の大学そのものの生き残りが難しくなっています。関西の有力私大は以前から地方入試をおこなっていましたが、最近では東京の有力私大も地方入試を増やしています。その影響もあり、地方の大学のなかには経営が立ちゆかなくなる大学も出始めています。

とくに地方の単科大学の場合、経営状況は厳しいようです。環境変化にあわせてカリキュラムを再編成しようとしても、単科大学では限界があります。

実際、数か月前にも福岡市内のある私立大学が閉校になるという報道がありました。ところが、この話を福岡市役所でしても「それは市の課題ではない」と反応が鈍いのです。しかし、これは大学だけの問題ではないのです。そういう大学が今後各地方で多数出てくることはまちがいないのです。

私は、九州大学が移転した東区の跡地に福岡都市圏の私立大学を集めればどうかという提案をしています。あまり真剣に受け止めてもらえないのですが、複数の大学が同一のキャンパスに集まることによって、さまざまな効果を期待できます。無理に経営統合しなくてもいいのです。相互履修によって多様なカリキュラムを組むことができます。コンピュータ・システムを共有することができます。学生のクラブ活動だって一緒にできるかもしれません。図書館や事務組織の統合も可能でしょう。

日本経団連の御手洗富士夫会長が「九州の国立大学はすべて九州大学に統合すべき」という内容の提案を発表されたことがあります。私は以前からそういう提案をしていました。カリフォルニア大学はバークレー、サンフランシスコ、ロサンジェルスなどの複数のキャンパスから構成されていますが、これと同じようなイメージです。

たとえば「九州大学鹿児島キャンパス」は農学部と獣医学部に重点を置くといったように、地域の産業特性にあわせて大学を強化していけば、産業クラスターの形成が促進されます。大学がまさしく「知の拠点」として機能していくことになります。

これまでの国立大学は、どこに行っても工学部、農学部、教育学部、経済学部があるといったように金太郎飴のようなものでした。地域ごとに個性を発揮しようとしても、なかなかできませんでした。もちろん人口や産業構造からみて、結果的に「九州大学福岡キャンパス」が大きくなるのは仕方ないと思います。

いずれにしても今後、道州制のような動きにあわせて、国立大学の道州立化と再編は、避けて通ることができないと考えられます。

さらに地方銀行の再編も加速するでしょう。行政の枠組みが変化すれば、経済的や教育の枠組みも変化せざるをえないのです。

地域の科学技術政策

各県においても、大学・研究所を中心とした地域の科学技術振興に取り組んでいます。私は、福岡県が設置した科学技術政策に関する委員会に参画したことがあります。現在、埼玉県と同種の委員会に参加しています。しかし、地域の科学技術政策の意義が十分に理解されているとはいえないのが実情です。埼玉県ですら、スーパーサイエンススクールにどう対応するか、伝統産業と食育の関係をどのように考えるかといった議論にとどまりがちです。

あるいは各県に農業系、工業系の公設試験研究機関があります。一部には陶磁器などの地場産業に関係したものもあります。これらについても再編成を検討する必要があると思います。

地域の科学技術政策を考えるときには、まず地域の大学の問題があり、公設試験研究機関の問題があり、さらに県や市の関係者が意識改革をしなくてはなりません。

公共事業予算が削減される一方で、科学技術関係予算は増えています。これを地方にいかにか持ってきて、いかに技術開発やベンチャー企業の振興につなげていくかが重要です。

首都圏の地方自治体は、地域の大学や中小企業と一緒にあって、そういう取り組みをしているのですが、地方は出遅れています。もともと地方のために用意されているのに、それが地方に回ってきていないのです。

国際的な産業再編

地域の産業振興のあり方が問われている背景のひとつに、国際的な産業再編の動きがあります。これは当初は紙・パルプ、鉄鋼、石油化学などの素材系分野から始まり、その後は自動車、さらに家電・エレクトロニクス分野まで広がっています。自動車でも外資のウエイトが高まっています。2003年秋にはソニーとサムスンが液晶分野で提携しました。10年前、20年前には考えもつかなかっただろうと思います。

日本企業は多品種少量生産を強みにしてきましたが、やはり規模の経済性が重要だということで、たとえばエルピーダメモリは複数の企業のDRAM部門を統合してつくられました。これまでのように部品点数や商品点数を増加させるのではなく、弱い部分は競争相手に譲り渡してでも、強い部分を統合して強化するとともに、規模の経済性を確保しようとしています。量産効果を発揮できると同時に、研究開発力を持っていないと生き残りは困難になっています。

中小企業にしても、親企業がちゃんとしていれば大丈夫という時代ではなくなっています。親会社そのものが国際的な統合・再編の波にさらされているからです。

中小企業においても単に下請け加工にとどまるのではなく、特定分野での量産力と研究開発力、さらに環境対応力を備えた「中堅企業」に展開していかななくてはなりません。

ん。親企業から図面が下りてくるのを待っているだけの中小企業、大学と共同研究をしたことがない中小企業では、もはや生き残りはできなくなっているのです。

都市の知識創造

地域の知識経済化を促進するために、情報系・ソフトウェア系のベンチャー企業を育成していくことも重要です。国土交通省は、全国の主要駅を中心とした半径1 km圏にIT関連企業がどれくらい立地しているかを定期的に調べています。

それによると広島でも熊本でも岡山でも、それぞれのJR駅周辺に多数のIT関連企業が集まっています。実数では東京の秋葉原周辺が第1位です。一時期、渋谷周辺の「ピットバレー」が話題を集めました。実数では秋葉原がトップです。博多駅周辺にも大阪駅周辺に匹敵するくらいの集積があります。福岡には天神・大名地区と百道地区にも集積がありますので、3地区を合計すると「札幌バレー」で知られる札幌をはるかに凌駕する規模のIT関連企業が立地しています。

ところが福岡市の担当者は、こういう現実を十分に把握していないようなのです。札幌では地方自治体が多様な施策を展開しているのに対し、福岡市役所では「大名バレー」という言葉があることすら知られていません。広島の場合は製造業が強いからそのようなことはないかもしれませんが、福岡では知識経済化の動向や地域における科学技術政策の意義が十分に理解されているとはいえないのです。

ところが、国際的な企業再編が進むなかで、支店数が減っています。都市銀行の支店も統合されています。支店が減ってくると、いままでのようにデパートや小売業が増えて、飲食店も繁盛するというわけにはいかなくなります。

その結果、福岡でもようやく4、5年前くらいから地域の科学技術政策や情報系・ソフトウェア系ベンチャー企業の育成が重要だという意識が芽生え、取り組みを始めたところです。

産業クラスター

最近の企業立地動向をふまえたうえで、地域の産業振興方策のことを考えてみたいと思います。

わが国の工場立地件数は、最盛期には年間約4,000件にのぼりましたが、最近はその3分の1近くに減りました。少し持ち直したとはいえ、年間1,500件程度になっています。立地件数に計上されるのは敷地面積1,000㎡以上ですので、実際の立地件数はもっと多いはずですが、これらのほとんどは製造業関係です。これまでの地域活性化といえば、そのような製造業を誘致することでした。

最近になって企業立地件数が回復しています。この状況を指して「生産機能の国内回帰」という表現がされることがあります。しかし、海外に出て行った企業が帰ってきて

いるわけではなく、国内での新規投資が増加しているのですから、この表現は正しくないと思います。

従来の企業誘致型地域振興には、波のような変動がありました。鉄鋼とか石油化学を誘致したところが10年ほど活況を呈する。ところが構造不況に陥って地域も停滞してくると、今度はハイテク、家電、半導体を誘致して、やはりそれで10年くらいは活気づく、雇用も増える。しかし、そのうち空洞化問題などが起きてくる。結局、あるときにはある地域がピカッと光り、つぎのときにはどこか別の地域がキラリと輝く——そういうモグラたたきゲームのような様相を呈していました。モグラはあちこちに顔を出しますが、すべてのモグラが一斉に顔を出すことはなかったのです。

そこで、全部のモグラが一斉に出てくるような仕組みは考えられないだろうか——これが産業クラスターの考えの背景になっています。

企業を誘致しても古いものばかりつくり続けて自らマーケットを失ってしまう、せっかく立地してもすぐに中国などに出て行ってしまったことを繰り返しているだけでは、地域に何も残りません。新規に工場を誘致すれば、以前に誘致した企業はつぶれても仕方ない、出て行っても構わないという考えではいけないのです。誘致した企業は、地域にしっかりと根を張ってもらわなくてはなりません。

企業がつねに新しい技術開発・製品開発に取り組み、不断のレベルアップに努めることによって、地域全体の底上げと活性化につながることを期待されます。そのためには関連産業を含めて、企業による新たな技術開発・製品開発への取り組みを支援するべく、地域全体で研究開発機能のレベルアップを図っていく必要があります。

立地件数が最盛期の3分の1くらいになったからといって、企業誘致はもう重要ではないというわけではありません。企業誘致に努めると同時に、既存企業の全般的なレベルアップに努めていくことが必要です。

製造業の国内回帰、もっと広くは国内における新規投資拡大の背景には、開発と生産を一体的に進めるとか、素材・部材の段階から生産工程間のすり合わせを強化するとか、科学技術と産業との融合を図るとか、あるいは海外企業に模倣されるのを防御するためであるとか、いろいろな要因が複合的に絡んでいるとみられます。

だから地域の側では、従来のように雇用が生まれればどのような企業でもよいといった目的で企業誘致を進めても、うまくいくはずがありません。企業が求めている機能や関連産業のことを理解し、当該企業はもちろんのこと、地域全体でレベルアップしていくような仕組みづくりをしていくことが重要なのです。これが産業クラスターの根幹にある考えなのです。

私は、産業クラスター計画に当初から関係していました。九州における有望な未来産業を抽出するため、1999年度に九州地域戦略産業創出可能性調査検討委員会が設置され、委員長を務めました。

その調査では、九州の未来産業として半導体と環境産業の2つを選定しました。ほかの委員の方々は「自動車を加えるべき」と主張されたのですが、結局、取り上げません

でした。「九州の自動車生産台数は100万台構想がある。それも達成する見込みだから、次は150万台だ」といっても、九州に来るのは工場です。研究開発機能は、付随していません。

ところが半導体については、一部には設計・デザイン、開発機能も立地しています。この点が自動車と大きく違います。そのため自動車を取り上げなかったのです。もちろん自動車産業は重要でないとか、工場なら誘致しなくてもよいといっているわけではありません。

その後、2001年度に経済産業省の地域産業政策懇談会に委員として参加しました。同懇談会が始まるころ、同省課長補佐であった坂田一郎氏がアメリカに出張され、クラスターというものが注目されているという情報を持って帰られました。同懇談会は当初は別のメニューを予定していたのですが、坂田氏と私が相談して急遽、クラスターについて検討することに変更したのです（山崎編『クラスター戦略』（有斐閣、2002年）は、この懇談会のメンバーが中心になって書いた本です。坂田氏も執筆者の一人です）。

従来ですと企業を誘致すれば、それで終わりとなりがちでした。しかし産業クラスターというのは、既存企業とその関連産業まで含めて、とらえ直してみようという考えです。それぞれの地域には、開発から生産に至るまで関連産業をも巻き込んだ多様なつながりがあります。だからこそ、立地した企業は操業を続けることができるし、新規に立地する企業もそういうつながりを求めて地域を選択するはずです。

たとえば九州には東芝、ソニー、富士通、三菱電機、NECなど多数の半導体企業が立地しています。前工程の工場や後工程の工場だけ取り上げて、それが半導体産業だと思いがちです。

ところが丹念にみていくと、いつの間にか地場の中小企業がこれらの半導体企業に製造装置や部品を納めるようになっていくことがわかります。北九州には半導体関連の金型を造っている企業があります。熊本と大分には製造装置メーカーがかなり集まっています。つまり、サプライチェーン全体を通じた産業連関が九州にクラスター状に形成されているのです。

イノベーションの連鎖

九州は「シリコンアイランド」と呼ばれ、半導体の生産量は世界の10%に達するといわれたことがあります。しかし、そのころアメリカからは“Silicon Island without Brains”といった批判的な論文が何本も発表されました。

なんとかして「頭脳」をつくらなくてはいけないということで、九州大学でも取り組んできました。九州大学には造船や冶金関連の学科はありましたが、もともと半導体関連・情報関連分野に弱かったのです。半導体関連の企業が多数立地したにもかかわらず、大学の教育・研究体制はそれに対応していなかったのです。

だからクラスター計画というのは、国が音頭を取って「さあやりなさい」といわれて

やるものではありません。大学の側あるいは地域の側で主体的に取り組むことが求められるのです。そこで、九州大学では京都大学の研究者をスカウトしました。その研究はCOEや文部科学省の知的クラスター創成事業に採択され、研究拠点を形成しつつあります。

このような取り組みもあって、たとえばソニーは福岡市百道にソニー LSIデザイン株式会社を開設しました。いままで九州の半導体といえば量産工場であり、設計部門が進出してくることは考えられなかったのですが、少しずつ動きがみられるようになったのです。

もちろんこれは小さな動きです。わが国の半導体産業そのものが厳しい状況にあるなかで、めざましい成果がすぐに出せるわけでもありません。講演などに行くと、「シリコンアイランドといっても、本場のシリコンバレーとは格が違う」「イギリスと比較しても半導体のレベルが違う」といった指摘をよくされます。しかし、九州はなにもシリコンバレーをめざしているわけではありません。

限られた地域資源を活用し、相互に連携させながら、素材・部品から製造装置に至るまで、デザインから組立に至るまで、大企業から地場企業に至るまで、もちろん大学も含めて、イノベーションの連鎖をつくり出していく、それによって地域全体としてレベルアップを図っていけばよいのです。

今日、科学技術を応用しようとすると、単発の技術では成立しえなくなっています。複数の技術の融合が必要です。たとえばプリンターにしても、インクには化学技術、センサーには光学技術、機械にはメカニカルな技術、エレクトロニクスが必要であり、これらを制御するソフトウェアが必要です。これらが融合して初めてプリンターになるのです。

となると、プリンターはどのような産業としてとらえられるのでしょうか。産業分類でいうと電気機械に分類されますが、プリンターは電気機械関連の特許だけで構成されているわけではありません。光学、化学、ソフトウェアなどの特許からも構成されています。

こういった組み合わせをすべて社内でまかなうわけにはいきません。そこで、インクについては大日本インキの技術を利用する、液晶についてはシャープの技術を利用するといった広がりが必要です。さらにシャープにしても、ガラスメーカーや製造装置メーカーなしに液晶を製品化することはできません。最近、落としてもショックに強いノート型パソコンが発売されましたが、製品化しているのはパソコンメーカーであっても、素材を供給しているのはテイジンや東レなどです。

こういうふうにみえてくると、液晶にしてもパソコンにしても、最終的にはそれぞれのメーカーが製品化していますが、ほんとうにそのメーカーの技術といえるのかどうかは問われてきます。結局、日本全体としてクラスター的な考えが重要であるといえます。

先ほど述べたように、これまでは新しい産業誘致を軸に地域政策を展開してきました。そのせいで、新産・工特によって生まれた石油コンビナートについても「臨海部の役割はもう終わった」というような見方がされていました。ところが最近になって、臨海部

に立地している鉄鋼や化学は非常に元気です。アジアへの輸出が拡大する一方、自動車やエレクトロニクスに素材を供給しています。デジタル素材については、日系企業2社か3社で世界の50~60%のシェアを占めるといわれています。

これは臨海部のことに限りません。1950年代のころとは違います。新しい産業を誘致するという地域政策の考え方を改めなくてはなりません。地域にはすでに道路も港湾も空港もあります。もちろん立地した企業があり、大学もあります。これらの蓄積された資源を点検し、組み合わせを考えながら、全体としてレベルアップを図っていく必要があります。

基本的な公共サービスの供給

2050年ごろには、国土の50~60%の面積に人口の3~5%が住むことが見込まれます。きわめて低密度の地域が国土の大部分を占めることとなります。現状の傾向が続けば、2100年ごろには人口のわずか1%が70%の国土に住むという予測もされています。

その一方、ここ数年のことですが、人口は減っているにもかかわらず、一人あたりGDPは上昇しており、GDPそのものは年2%程度成長しています。一人あたりGDPで見れば、確実に豊かになっています。しかし、それが地方ではなかなか実感されません。

なぜかという、豊かな社会というのは高度なサービスを消費する社会です。ところが質の高いサービスは、一定の高所得者の集積がないと供給されません。在庫が持てない、輸送しにくいという性質からも、地方への展開は困難です。その結果、日本全体では一人あたりでみると豊かになっているにもかかわらず、地方ではそれを享受できる基盤が失われているという状況が生まれています。

たとえば夕張市では、小学校を7校から1校に統合することが検討されていると聞きます。中国地方でもそうですが、学校が統廃合されると、子どもたちはバスや車で離れたところに行かなくてはなりません。場合によっては下宿しなくてはなりません。福祉にしても、低密度の地域では、民間のサービスは期待できません。かといって行政が供給するのにも限界があります。



そういう意味で交通の整備は、教育や福祉の問題とも関係していて、非常に重要です。国土交通省と厚生労働省と文部科学省が一体となって考えなくてはならない課題です。

東北などでは産婦人科や小児科のある病院・医院が減ったため、妊婦が自分で車を運転して離れた病院に出かけるといったことが起きています。少子化で子どもを増やそうといっても、地方ではそ

のような環境ではなくなっているのです。

これまで小中学校や郵便局は、ある程度においてユニバーサルサービスといえました。どこにいても誰でも受けることができたのです。しかし低密度化が進むと、それが成り立たなくなります。

では、いったいどうすればよいのか——という難しい問題に対処していかなくてはなりません。

広域地方計画

これまで広域ブロック単位の計画として、地方開発促進計画などがありました。しかしこれらは、特に社会資本整備に関する各県の要望をバインドしたにすぎませんでした。道路も港湾も空港も、1950年代、60年代に比較すれば、はるかに整備されています。けれども地方ブロック単位でほんとうに必要な社会資本が整備され、それらが残されているといえるでしょうか。

財政状況がますます厳しくなるなかで、地域の発展や福祉にとってほんとうに必要なものは何かを真剣に考え、地方ブロックで合意したうえで実行に移す、あるいは国に要請していくことが求められていると思います。

国土形成計画法に基づく広域地方計画の策定がこれから開始されますが、おそらくこういう考えが基本になると思います。

各県や地方都市が集まって地方ブロック計画をつくるのはたいへんだろうと思いますが、ほんとうに必要なものを提案してもらい、相互に検討しながら計画にまとめていかなくてはなりません。

財界は財界の立場で本音で主張し、市民は市民の立場で主張する。そして、みんなで集まって検討していけばよい。お互いにおもねる必要はありません。これらを調整するが国土形成計画のあり方ですので、最初から地方自治体の計画にあわせて策定する必要はないのです。

低密度居住モデル

低密度居住に対処していくことは、最も重要な課題の一つです。いままではナショナル・ミニマムということで、どこに住んでいても同じような公共サービスを受けることができたのですが、それができなくなるということです。

実際、オーストラリアの農村では、子どもが毎日学校に行かなくて済むような仕組みを導入しています。インターネットやファクシミリを利用して授業をおこない、夏季・冬季などの休暇中には2週間くらいをかけて、どこかに行かせて多様な経験をさせてあげています。

こういう未来にありえるかもしれない話をするとう無責任だと非難されそうですが、分

校をあちこちに設置して教員を配置するのに比べて、行政コストは確実に抑制できます。

同じような話ですが、たとえば中山間地域や日本海地域のある地区を指定して「自動車運転免許特区」にします。15歳か16歳になれば運転免許を取得できるようにします。そうすると離れた高校に通学することができるし、お年寄りを病院に送り迎えすることができます。あるいは「医療特区」も考えられます。宅配便で薬と注射器を届けてもらう。自分で注射を打って、医療廃棄物は宅配便で回収してもらうようにします。

低密度居住地域で生活を維持しようとするれば、こういったぐあいにいわば「特区」をつくっていくしかないように思います。実際、アメリカでは16歳から免許を取得できます。夢物語ではないはずなのです。

こういう低密度居住地域モデルを構築していくためには、インターネット環境が整備されていなくてはなりません。さらに、どのような道路が必要かをちゃんと見極めたうえで、さまざまな方法でモビリティの確保と向上を図っていかなくてはなりません。

もっといえば、山に住んでいる人に里に移動していただく、山を自然の姿に戻すことも含めて考えていかなくてはなりません。いままでのように日本全体について同じ枠組みで考えることはできないということです。

人口30万人前後の生活圏域

人口構成が変化するなか、既存のマーケットは縮小しています。地方都市はとくにアジアとの交流に期待しています。マーケットが縮小しているのは、首都圏でも同様です。この10年ほど小売業の売上高が伸び悩んでいるのは、雇用形態の変化に加え、団塊世代の現役からの退職が関係しているのではないかと考えられます。

地方都市の場合、少なくとも中心都市に10万人、周辺を含めて30万人くらいの規模の集積がないと、特にサービス業については一定の水準を確保できません。車で最大1時間くらいの範囲です。前掲の『人口減少時代の国土ビジョン』では、交通1時間圏で、しかも現在の県庁所在地並みのサービスが受けられる人口30万人前後の都市圏を「生活圏域」と呼んでいます。

30万人都市圏によるカバー率は、市町村合併前の2000年10月時点では日本全体の面積の55%、人口の91%でした。市町村合併後の2005年3月時点ではそれぞれ59%、92%になっています。これ以外はカバーされない白地地域です。2050年の将来推計人口をプロットしてみると、そういった白地地域がさらに増大してきます。人口30万人程度——実際にはそれに満たない都市圏もあるのですが——の都市圏は現在82ですが、2050年にはせいぜい60くらい、もっと厳しくみると50くらいに減る見込みです。

総務省「事業所・企業統計」をもとに本社数をカウントしてみると、本社数が3以下の都市圏が82都市圏のうち約30を占めます（詳しいことは、『都市地理学』創刊号の論文をご覧ください）。地方には本社がほとんどないのです。地方銀行か地場スーパーの本社はあります。県庁所在地の一部には地方新聞社やテレビ局があります。しかし今後、

テレビの地上デジタル化やブロック経済化が進展すれば、そういう本社機能が統合される可能性が高いでしょう。

みえない地域間格差

よく地域間格差の拡大が問題だといわれます。しかし中央官庁に行くと、ほとんど問題視されていません。たしかに世帯ベースなどでみるとジニ係数が上昇しているという統計はあります。けれども人口一人あたりでみた地域間の所得格差は30年前、40年前に比べれば縮小しているのです。

ただ注意したいのは、一人あたりにすると、みえなくなる格差があるということです。特に高度なサービス業に対するアクセス面の格差や雇用面での格差については、大都市と地方とでは圧倒的な懸隔が現れています。

東京には、生活保護率の高い地域、ぎりぎりの生活水準でどうにか暮らしている人たち、舞台芸術家などをめざして低賃金労働に甘んじている若者などが大勢います。そのため、多数の低所得者が平均を押し下げていることが考えられます。これに対し、地方の平均といえば工場労働者でしょうか。一見すると地方の平均のほうが高いといえそうです。

だから東京の人たちにいわせれば、「東京では低所得者が圧倒的に多い」「世界的にみても日本の所得格差は小さい。国内の地域間格差の問題をことさらに取り上げる必要はないのではないか」と主張されることがあります。

にもかかわらず、東京の所得上位10%層と地方の所得上位10%層を比較してみると、歴然とした差があります。これに加えて、高度なサービス業に接することができるかどうかなど、一人あたりの指標では隠れてみえない格差が出てきているのです。

産業クラスターの進化

なぜいま産業クラスターかという、別にシリコンバレーのまねをしているわけではありません。提唱者の一人、マイケル・ポーターの受け売りをしているわけでもありません。

これまでの地域政策によって蓄積されたさまざまな資源、すなわち立地企業や大学などはもちろんのこと、関連産業や中小企業に至るまで、それらを相互に連携させ、ベクトルを合わせながら、地域全体のレベルアップを図っていく——これが日本の産業クラスターの基本的考えです。

別に視察に行く必要はないとはいいますが、アメリカの産業クラスターをまねする必要はありません。日本ではベンチャー企業が少なすぎるという意見もあります。ですが、日本とアメリカとは、経済の仕組みが異なります。

日本のイノベーションというのは、10年、20年と長い年月をかけて取り組むものが多

く、それがやがて具体的なビジネスモデルに結実していきます。アメリカやアジアの企業は、まねをしようとしてもできるものではありません。地域の最終消費財メーカーも関連産業も一緒になって、長期の視点から地道に取り組むことによって、産業クラスター全体として進化していくことが可能になります。

たくさんの企業立地があれば交通・通信コストは低下し、物流コストは低減するといった効果が生まれます。従来の集積論はここまでの議論にとどまっていたのですが、さらに全体としてのイノベーションの仕組みを考えていくことが重要です。

こういうトータルな考え方は、実は多方面で見られます。たとえば今度の「まちづくり3法」にしても、これまでは中心商店街の問題だけを扱っていたのに対し、市役所・役場、図書館、交通なども含めて、全体的にとらえていこうという発想に基づいています。企業においても、自社単独での取り組みには限界があります。関連企業、素材の調達、最終製品の物流や販売まで含めて、サプライチェーン全体の観点からトータルに考えていかなくてはなりません。病気の治療のときにも、肝臓病だからといって肝臓だけ診ているわけではありません。円滑な交通を確保するためには、違法駐車取締だけでなく、駐車場の整備、信号機システムや情報システムなどを総合的に管理することが必要です。

産業クラスターの考えもこれと同じです。原料、部品・部材、製造装置、試験検査装置、関連産業、各種支援サービス業、ロジスティクス、大学、業界団体など、これらが一体となって相互に働きかけながらレベルアップを図っていこうという共同作業なのです。そういう魅力ある事業環境ができれば、企業はとどまってくれるし、新規に立地してくれます。ベンチャー企業にとっても魅力があります。

東アジアとの物流ネットワーク

わが国では最近、工場立地件数は少し上向きましたが、工場数そのものは減少しています。量的に減るなかで質的にいかに向上させていくかが課題になっています。

そのような状況のなかで日本のクラスター計画に意義があるのは、素材から製造装置、ソフトウェアに至るまで、世界で最も優れたものづくりの強みを持っていることです。これはアメリカにもヨーロッパにもありません。製造業の分野でクラスターがちゃんと機能するのは、先進国では日本くらいかもしれません。

とはいえ、国内だけでまともな段階ではありません。国内のマーケットは縮小しつつあるため、海外の産業集積や海外のマーケットとの関係を視野に入れざるをえなくなっています。そうすると外資系企業の誘致をどうするか、国際物流をどう考えるかといったこと問われます。

国際物流ということでは、2007年にも上海港が取扱量で世界1位になる見込みです。まもなくシンガポールと香港を追い抜きます。東アジアには深圳や釜山や高雄もあります。非常に恵まれた環境にあるといえます。

少し前まで国土交通省は、貨物が釜山経由で欧米に運ばれるようになると神戸港や横浜港が空洞化するのではないかと懸念していました。ところが釜山や上海に圧倒的な貨物が集まるようになっていきます。欧米に流れる貨物が集まるのではなく、むしろマーケットとして巨大になっています。釜山や上海があるから貨物が集まるようになっているのです。

さらに今後50年くらいのタームでみると、中国・ロシア・北朝鮮3か国にはさまれた豆満江地域なども、新たなモデル地区になっている可能性があります。そうすると、現在はほとんど動いていない環日本海構想が動き出して、たとえば日本と釜山と上海のあいだで振り子のように貨物のやりとりが始まるかもしれません。日本の地方の港湾は、韓国向け貨物、中国向け貨物、欧米向け貨物をそれぞれ組み合わせて利用できるようになります。

博多と上海を結んで高速海上輸送サービスを展開している「上海スーパーエクスプレス」の社長に先月、お話を聞く機会がありました。2003年から就航し、収益確保はまだ厳しいけれども、RORO船（貨物を積んだトラックやシャーシを車体ごと輸送する貨物船）を中心に貨物の取扱量は着実に増えているということでした。これは、東アジアに近接しているという地の利を生かして、国境を越えた関係を構築している好例といえます。このような取り組みも地域の産業クラスター活性化に影響を及ぼします。

国土審議会の検討段階の資料では、わが国におけるコンテナ貨物取扱量は2030年に現在の3.3倍程度になるという予測がされています。最近のペースが続けば4倍を超えるかもしれません。人口は減っても貨物量と貿易額は増加していく見通しです。

現在、わが国のGDPに占める貿易額はアメリカと並んで低い水準にあります。しかし、先ほどご紹介したように2030年までに貨物量が3倍以上伸びれば貿易額も同程度増加します。GDPそのものの伸びはもっと緩やかだとしても、GDPに対する貿易額のウエイトは現在の2倍くらいにはなる見通しです。それでも現在のドイツを下回る水準です。

歴史的な経緯や文化的な障壁、経済発展のラグがあったとはいえ、日本と中国、ロシア、韓国、北朝鮮との交流はきわめて少なかったことが分かります。これはヨーロッパと比較してみると明らかです。

それが急速に進展する可能性があります。香港をも含めた中国の貿易額は、急激に伸びているにもかかわらず、現在はドイツ、韓国、台湾と同じくらいの規模なのです。あれほどの人口を抱えているのに貿易額はまだ小さい。中国の人口は韓国の20倍くらいの規模です。経済成長もめざましいので、近いうちに貿易額も韓国の20倍くらいになるかもしれません。

こういった話をすると、「人口が減るのに貨物が3倍以上も増えるはずがない」であるとか「港湾や空港の建設を促進したいがために、そういつているのではないか」という反論が必ずあります。

けれども、たとえば博多港アイランドシティについてみると、私が九州大学に在籍していたころのコンテナ貨物取扱量は年間10万個あるかないかというくらいでした。それ

が2006年には71万個にまで増加しています。それほど港湾が地方の経済活動にとって重要になっているのですが、市民にはその重要性が十分には理解されていない。むしろ海を埋め立てて環境を悪化させているという面だけが取り上げられがちです。

福岡市は地方中枢都市としての役割を果たしていかなければならないにもかかわらず、一般には産業とか物流の機能が十分に理解されていないのです。

東北や北海道ですでに取り組んでいるように、人口が減少していく地方都市では、いわゆるコンパクトシティ化によって、都心への居住を図っていく必要があります。これは理解できますが、特に地方中枢都市においては、必要なサービスを供給するための社会資本整備や広域経済化は今後とも重要です。

地域を挙げての挑戦

現在、農林水産業の就業者は約5%です。イギリスなどではすでに1%です。わが国でも今後、構造改革が進んで生産性が向上すれば第1次産業の就業者は1%くらいになると予想されます。

農業は基幹産業だという地域が多いのですが、それでも平均すれば就業者全体の5%程度です。しかも生産性が向上していくと、雇用は減少します。雇用が減少しているといっても、産業が衰退しているわけではありません。NTTの従業者は、減っていますが、情報通信産業が衰退しているわけではありません。産業が発達すれば雇用も増大すると思っている人が多いのですが、けっしてそうではないのです。

ヨーロッパの農業国であるフランスやドイツでも農業人口は3%を切っています。いずれ日本でも大規模化・機械化や企業の参入、貿易自由化が進めば、1%くらいになる見通しです。そういう基本的な変化の方向を認識しておかなくてはなりません。

地方自治体は、農業や陶磁器や織物業などの地場産業の振興に熱心に取り組んでいます。もちろんこれはこれで重要なのですが、もう少し広く長期の観点からみて、そのような地場産業の振興が地域の雇用増加や競争力向上にどれくらい寄与しているかを丹念に点検してみるべきです。

それぞれの地域は、国の産業政策・科学技術政策を考慮しながら、地域の産業政策・科学技術政策をつくり上げていくことが求められています。大学の側でもそれに応じた教育・研究体制の組み替えが必要です。地方自治体、大学、企業、関係機関などが一体となって、一つのベクトルのもとで挑戦していくことが重要です。

[参加者との質疑応答]

中国経済産業局関係者

産業クラスター計画を進めるうえで、地方においては企業誘致も重要な部分を占めています。先ほどのお話では、たんなる製造拠点ではなく研究開発や設計部門を持つてくることが大切だということでした。

それは理解できるのですが、しかしこれは企業の論理で決まります。頭脳部分を誘致するには、行政や経済団体はどのようなことをすればよいのでしょうか。

山崎

現在、研究開発機能は首都圏に集まってきています。地方で頭脳部分を誘致するのは非常に難しいというのが正直なところですよ。

そうはいうものの、それぞれの地域には地場企業があります。社長や取締役がいて意思決定をおこなっています。その意味で固有の頭脳を持っているわけですから、そのレベルアップを図ると同時に、それを研究開発型に進化させていくことが課題だと思います。

産業によっては、地方に設計・デザインの一部を持ってこれられないこともないと思います。九州で自動車産業のことを検討したときには、自動車については無理ではないかという意見でした。しかし、たとえばシステムLSIの場合、主たる製品ごとに工場が分かれていますので、工場ごとに設計・デザイン部隊を置いたり、周辺のベンチャー企業に外注することがあります。

九州における半導体クラスター計画では、地域の中小・中堅企業をも含めてDRAMからシステムLSIへの移行をいかに円滑に進めるかが大きな課題でした。ベンチャー企業のなかでも設計・デザイン関連企業というのは概して小規模であり、誘致しても労多くして功少なしということが多く、これまではあまり積極的ではありませでした。ところが北九州学術研究都市や福岡市百道地区には、本社ごと移転してきたケースもあります。

これは地域のブランドづくりも奏功していると思います。九州大学の知的クラスター創成事業は、北九州学研都市の研究者と共同で進めています。北九州学研都市には早稲田大学大学院情報生産システム研究科、九州工業大学大学院生命体工学研究科、北九州市立大学大学院国際環境工学研究科などが頭脳部分の輪を形成しています。

磁石にたとえると地域の吸引力をいかに高めるかが課題なのですが、地方自治体がそれをうまく誘導することがカギといえます。北九州学研都市はその代表例の一つです。福岡市は、これまでは地域産業の振興にさほど熱心とはいえませんでした。しかし支援策を手厚くすることによって、ベンチャー企業の頭脳部門や一部には本社機能の立地がみられるようになりました。

地方圏については、何かの機能と組み合わせた頭脳部分の立地が考えられるかもしれ

ません。たとえば長崎には外資系生命保険会社のコールセンターが進出しましたが、本社機能の一部を持ってくるとも検討していると聞いたことがあります。外資系企業のなかには大都市にこだわらない企業もありますので、可能性は考えられます。

ただ、九州が半導体クラスターに取り組んでいるとはいっても、首都圏、関西に次いで国内3番目の規模です。生産の5割、研究開発機能の5割以上は首都圏に集中しています。いろいろな産業政策が打ち出されるのもまず首都圏です。次が関西なのですが、九州はどうかこれに迫りつつある感じです。

そのなかでも半導体製造装置のシェアは関西とほぼ同規模になりました。それも地場中小企業を中心である点が自動車産業とは違います。自動車関連企業は進出してきてはいますが、やはり工場にすぎません。社長も研究開発部門もないのです。ところが半導体産業の場合は9割程度が八代や大分などの地場企業なのです。これは調査するまで分からなかったことです。これらの地場企業が大学や他の地場企業と連携し、国の補助金を導入するなどして、地域全体のいっそうのレベルアップを図っていくことが課題だと思います。

もちろん九州にとって自動車産業は重要です。雇用吸収力が大きいし、今後は部品産業の立地も期待されます。自動車産業についてクラスター計画を進めることは可能です。最終メーカーにとっては生産性向上につながるでしょうし、地域企業に対する波及効果が見込まれるからです。

しかし、頭脳部分があるかどうかの問題なのです。自動車産業について九州に一部の頭脳部分が立地することは考えられなくはないでしょうが、首都圏では主要大学を巻き込んで産学連携に力を入れています。大学の側も生き残るために大学の統合などを進めています。このような動きに地方が対抗していくのは、なかなか難しいと思います。

難しいからやらないというのではなく、やれることをしっかりやっていく必要があると思います。まだ磁石としては弱いかもしれないが、それを高めていくことはできます。その意味で九州の産業クラスター計画にとっては半導体産業が適していると思います。

中国地方整備局関係者

最初の質問は低密度居住モデルについてです。中国地方は深刻な中山間地域の問題を抱えています。先ほどのお話では特区のようなご提案がありました。産業振興の問題とも関連させながら、中山間地域に対してどのような対策を講じる必要があるとお考えでしょうか。

もう一つは港湾のことです。瀬戸内海沿岸には自動車や素材産業が立地しており、多数の港湾が整備されています。東アジア、さらには世界との関係を考えた場合、これらの港湾を一体的にとらえていくことも必要と思うのですが、このことについてどのようにお考えでしょうか。

山崎

中山間地域の問題、つまり都市圏でカバーされない白地地域をどうするかという議論は、国土審議会においてもよくされます。議論の8割くらいを占めるという印象です。

ただし、白地地域の人口は5%程度です。だからほんとうは議論も5%くらいにとどめてもおかしくないはずです。もちろん5%の人々をどうするかというのは深刻な問題です。しかし一方では、95%の人々が住むエリアのことをおろそかにはできません。そのように主張しているのですが、なかなか受け入れてもらえません。

従来の国土計画というのは、どの地域でも人口が増えて豊かになるといったリップサービスを並べるようなところがありました。さまざまなデコレーションばかり、装飾過多になりがちでした。そうではなく本音で議論する必要があると思うのです。本音の国土計画をつくらなくてはなりません。

たとえば現在の人口、さらには2050年の将来推計人口をちゃんと地図に落とししてみる。何らかの政策によって、中山間地域の人口が2倍になることはまず見込まれません。むしろ当初の推計以上に大都市圏に集中することもありえます。

将来推計人口をふまえたうえで、このまま低密度化が進行すれば基本的なサービスを受けられなくなるというリスクを説明し、都市部に移り住みたいという人のために住宅を確保します。その一方、リスクを取ってまで住み続けたいという人がいれば居住の自由を尊重するしかありません。選択できるようにしつつ、できる限りコンパクトな形にしていくことが望ましいと思います。

中山間地域の産業として観光が考えられます。けれども人口が減少していくなかで、どの地域でも観光が成り立つという幻想を振りまくことは避けるべきだと思います。数少ない成功事例でもって説明し、それで取り組むのは自由です。しかし実現可能かどうかは別です。何ができて何ができないかというほんとうの姿を示すことがもっと大事だと思います。

人口は必ず減少していきます。将来の姿を正しく認識してもらったうえで、本人たちに選択してもらわなくてはなりません。観光でやっていけるというのであれば、それでやってもらう。観光や地場産業の振興についてもクラスター的な取り組みが重要です。

たとえば南九州では焼酎産業がクラスター的な広がりをみせています。15年くらい前のことですが、焼酎の搾り粕の海洋投棄が禁止され、酒税率が洋酒並みに引き上げられました。これらの問題に対処しなくてはいけないということで、企業はバイオテクノロジーや医薬品との関係を模索したり、若者や女性に好まれる味や香り、ボトルやラベルの開発に取り組むようになりました。原料を供給する農家をはじめ、大学、研究機関、蒸留装置企業、マーケティング企業などを巻き込んで、まさに全体としてレベルアップしていったのです。

従来の「一村一品運動」ですと、こういう広がりや雇用拡大は期待されないのです。小さい町や村がこれを単独でやろうとしても困難です。焼酎産業の場合は南九州4県にまたがる規模で取り組んでいます。これくらいになると、いろいろな地域資源を利用

きます。海外でイベントを開催するといった戦略を立てることもできます。

農林水産省が食料産業クラスター推進事業を開始していますが、規模が小さく、あまり知られていないように思います。経済産業省のクラスター計画も文部科学省の知的クラスター創成事業も、それぞれ個別に進められています。これらを地域で総合的に実施することができれば、相乗効果が期待されます。

第1次産業の振興は地方にとって重要であるにもかかわらず、クラスター的な発想がされていません。地方大学の農学部生き残りは、そこにかかっていると思います。たとえば鹿児島大学には焼酎の原材料、醸造、マーケティングなどに関する教育コースが設置され、文部科学省の予算がついています。山梨県でも同様にワイン製造に関する教育プログラムがつけられています。

地域の実情に応じた産学連携が図られ、教育・研究体制を整備しないと、文部科学省の予算がつかないおそれがあります。大学の存続にもかかわるようになってきているのです。

さきほどのご質問にありました瀬戸内海の港湾整備の方向についても、このように地域全体のレベルアップを図る観点から考えていく必要があると思います。

