

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¹⁾。

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、いかにえれば、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²⁾。

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³⁾。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

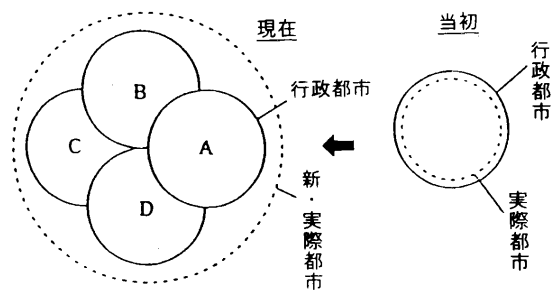
年月日	合併状況	備考
明22. 4. 1	市制施行	町村合併促進法施行
昭30. 4.10	編入 戸坂村	(昭28.10. 1)
昭31. 4. 1	編入 中山村	新市町村建設促進法施行
昭31.11. 1	編入 井口村	(昭31. 6.30)
昭46. 4. 1	合併(編入) 沼田町	市町村の合併の特例に関する
昭46. 5.20	合併(編入) 安佐町	法律施行(昭40. 3.29)
昭47. 4. 1	合併(編入) 可部町	
昭47. 8.27	合併(編入) 祇園町	
昭48. 3.20	合併(編入) 安古市町 佐東町 高陽町 瀬野川町	
昭48.10.22	合併(編入) 白木町	
昭49.11. 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⁴⁾。

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⁵⁾。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⁶⁾。

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⁷⁾。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。

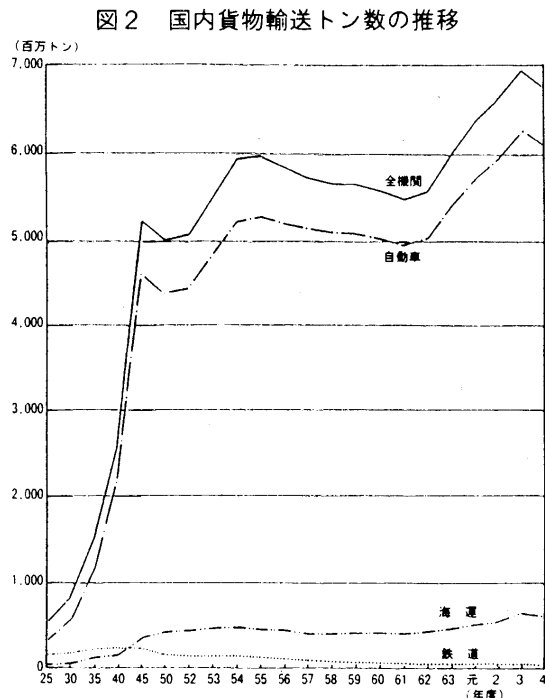
ところで、上述の物流動向を総合して考えるとき、今日のわが国の経済成長が、もはや、物流の一方的な「量的増大」を要求しないことは明らかである。それは、「物がサービスを呼ぶ」、「サービスがサービスを呼ぶ」といわれるように、経済の成長基盤が「物」から「サービスあるいは情報」、「ハード」から「ソフト」へと移りつつあるからである⁸⁾。ここでは、こうした、わが国における経

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⁹⁾、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¹⁰⁾。

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。

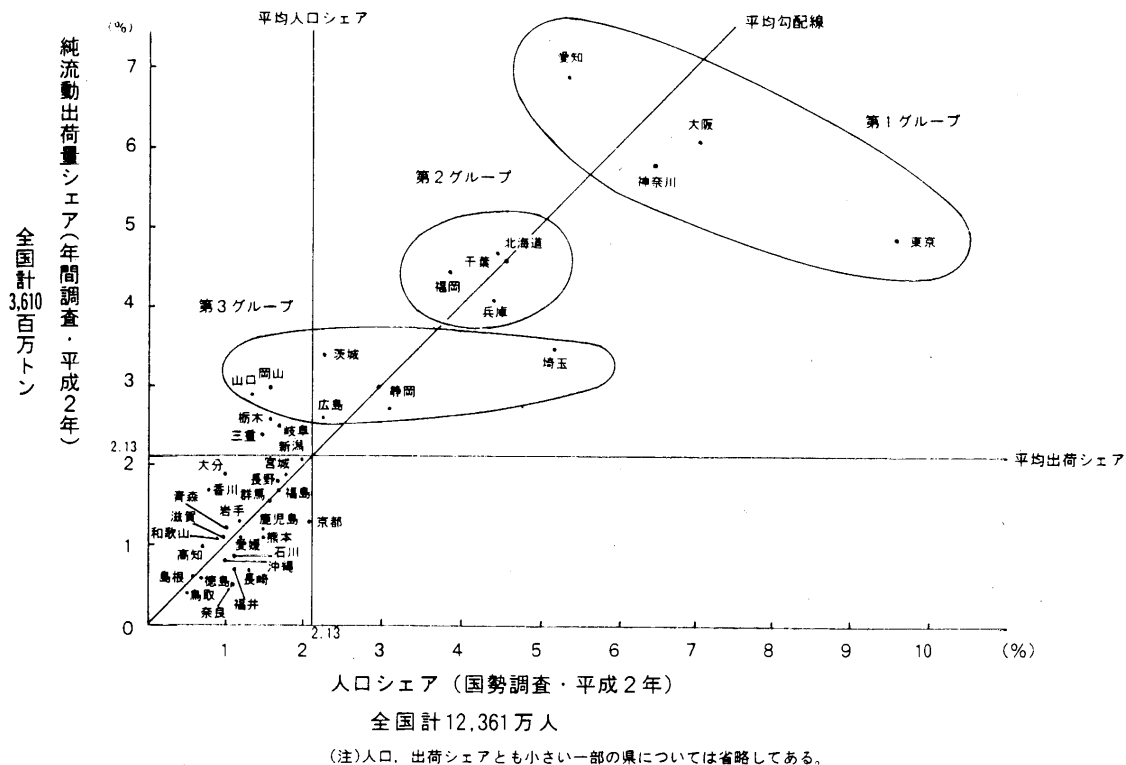
この図中の「平均勾配線」の勾配は、全国人口1万人あたりの全国純流動出荷量(百万トン)を意味する¹¹⁾。つまり、モノとヒトの力関係の「全国平均」あるいは一種の「均衡線」ともいえる。したがって、この線の右下側には物流力よりも人

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¹²⁾。

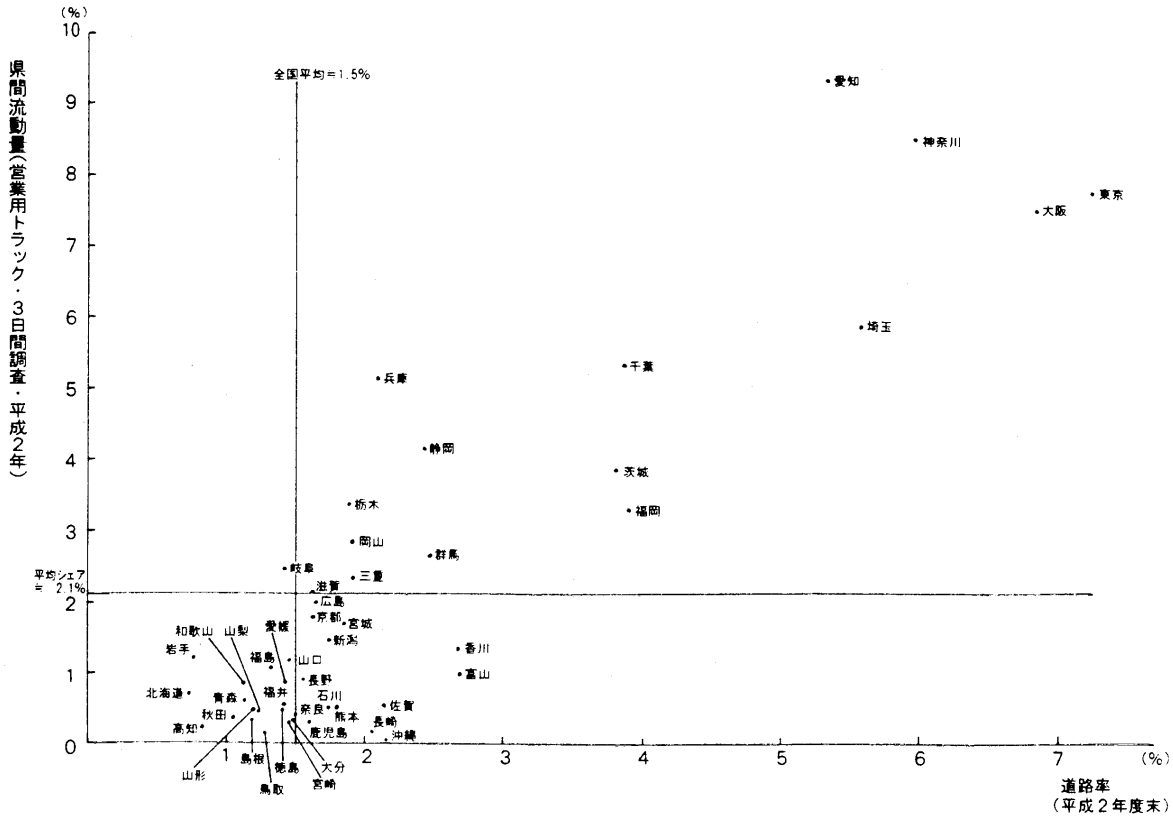
12) 表く(4)にも示すように、「右上がり」の比例的関係は、「純流動出荷量」と「人口以外の経済指標」との関係にもみられる。特に、注目すべきは、「純流動出荷量」と「製造業出荷量」との間に強い相関がみられることである。平成2年における都道府県別クロスセクション・データから求めた相関係数は0.895であった(昭和60年値は0.893)。この

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¹³⁾。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」の関係のみたものである。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¹⁴⁾。

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¹⁵⁾。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離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¹⁶⁾、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¹⁷⁾。

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¹⁸⁾。

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¹⁹⁾。

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、もともと製造業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

