

本四3橋時代における中四国の都市拠点性[#](上)

中 村 良 平

目 次

1. はじめに一背景と目的
2. 都市の拠点性
 2. 1 拠点性の概念
 2. 2 都市の階層構造
 2. 3 人口集中度
3. 交通インフラと拠点性の変化
 3. 1 交通インフラ整備と都市の動向
 3. 2 都市拠点度の定量化

(以下次号)

4. 都市拠点性のアンケート調査分析
 4. 1 調査要領
 4. 2 調査票
 4. 3 調査結果とその解釈
5. おわりに一結論と展望

1. はじめに一背景と目的

岡山県内では、1988年(昭和63年)4月の瀬戸大橋の開通後10年間で高速道路網の整備が大きく進み、それとともに岡山の物流拠点性や営業拠点性などが注目されるようになった。瀬戸大橋の開通前後には、岡山市に営業拠点を新設したり、既存の拠点を昇格(出張所から営業所, 営業所から支店

[#]本稿は、平成9年度の学内教育研究特別経費における成果である。

など)させる企業が相次いだ。当時の新聞記事を見ると、そういった企業の多くには、高速交通網の結節点に位置する岡山市における交通の利便性の良さを高く評価していることがうかがえる。岡山へ立地展開した企業の管轄エリアも中四国全域をカバーし、なかには九州をも視野に入れての企業もあった。

ところが、一方で高速道路や情報通信網の充実で広域営業が可能になり、地方の営業拠点が減少するという事態も生じている。交通や通信網が充実し、一つの拠点で広範囲を担当できるようになった結果、数多くの営業拠点を置かなくても間に合うようになったのである。これについて、もう少し詳しく見てみる。

日本経済新聞社は、一昨年(1997年)夏、全国規模の営業網を持つ主要大手企業300社を対象に、全国営業拠点調査を実施した。103社から有効回答を得、うち、91年当時の拠点数と比較可能だったのは77社である。それによると、91年に比べて拠点数が減ったのは32都道府県に上り、地方だけでなく、東京(4.0%減)、大阪(1.3%減)など、大都市圏でも減少している。最も減少したのは鳥取県で11.1%の減少であった。中・四国地方においても、山口、徳島の2県を除いて営業拠点が減少しており、香川県で8.1%の減少、愛媛県で7.6%減少、岡山県でも6.4%減少している。

次に、拠点削減の理由(複数回答)としては、「全社的なリストラ」という理由が49%で最多である。ここで注目すべきことは、これに次ぐ「新幹線など高速交通網の整備で他拠点からカバーできる」と「情報通信の高度化で拠点がなくても取引可能」が、それぞれ32%、17%と大きい値を示したことであり、このことがこの研究・調査のモチベーションの1つとなっている。

都市の拠点性を高める手段として、高速道路網の整備などを強力で押し進めてきた多くの地方都市・地域にとっては、それが拠点性低下という逆効果を生んでしまったことになる。再び、日経新聞の調査結果に戻り、全国の営業拠点についての今後の予定を尋ねた設問を見ても、営業拠点を削減・縮小

したいと答えた企業が18%、逆に増設・拡充したいと答えた企業が21%あり、事業所立地における地域の選別は続くものと思われる。

このように、高速道路をはじめとする高速輸送システムの整備は地域にとって両刃の剣となっているが、筆者の住む瀬戸内地域においても、1988年（昭和63年）に開通した瀬戸大橋（児島～坂出ルート）に続き、今春には神戸～鳴門ルートが、1999年（平成11年）5月には尾道～今治ルートが相次いで開通し、いわゆる本四3橋時代を迎える。また、これらに連結する陸上の高速道路網も徐々に整備され、経済活動の動脈として機能し始めている。

このような状況の中で、今後、本四3橋の袂の中核都市である県庁所在市の拠点性が、どのように変化するのかを探ることは、地域政策の観点からも非常に意義深いことである。そのためには、各都市の拠点性が企業によって従来どのように評価されてきて、今後、どう評価されようとしているのかを調査する必要性が生じてくる。

そこで本論文の中では、日本開発銀行岡山事務所の協力のもと、本四架橋に直接関係している中四国地方各県の県庁所在都市に立地する出先企業を主な対象に、高速道路網の整備や高度情報化の進展に伴う地方中核都市の拠点性の変化に関するアンケート調査を実施することにした。

本研究では、このアンケート調査を中心にして、本四3橋関連の新聞記事と統計データの考察を加え、高速交通網の整備と企業活動の関係を導き出す。さらに、本四3橋時代に向けて、岡山や高松といった地方中核都市が拠点性を維持・向上させるための方策を探っていくことにする。

本研究の構成は次の通りである。まず、第2章で都市の拠点性の概念に関する定義付けを行う。第3節では、中四国地方について、交通インフラの整備と絡めながら都市拠点性の変化を見る。そして、都市の拠点性を統計データを利用して「拠点度」という指標を定義し、それによって定量的に都市間を比較する。第4節では、アンケート調査の概要と結果、そして、それに基づく考察を行う。最後の第5節は、今後の都市政策に関する結論である。

2. 都市の拠点性

2. 1 拠点性の概念

機能の中枢性を表現する「拠点性」という言葉は、しばしば都市の特性を語るときに用いられている。この「拠点性」と類似した言葉で、「中心性」や「メッカ」などという表現もある。これらの辞書的な定義としては

メッカ：皆が集まるところ

集 積：集まっている状態

中心性：惹きつける吸引力

拠 点：様々な活動の足場（拠り所）となるところ

例えば、「ベースキャンプ」のような用語

拠点性：そこをベースにして展開や発展していく性質となる。

また、地域の発展可能性の指標として「(地域)ポテンシャル」という言葉もしばしば用いられている。この「ポテンシャル」とは、「潜在的発展可能性」を意味するもので、「拠点性」と比較的近い概念である。両者の違いは、「ポテンシャル」が発展可能性を示す指標であれば、「拠点性」はそれがアウトプットとして具体化された状況を示すものであると考えられよう。

しかし、拠点性に対してもそれに関わる様々な修飾語によって、その意味するところは異なってくる。たとえば、「生産拠点」であれば、その指標として出荷額や生産額を用いた工業生産力を意味するものが考えられるし、「物流拠点」であれば、その指標として倉庫面積や貨物自動車保有台数などを用いたものが考えられよう。他にも、小売店販売額や飲食店売上高などで計る「消費拠点」、情報発信力で計る「情報拠点」、観光客数や観光消費額で計る「観光拠点」などが考えられる。その中でも「都市の拠点性」といった場合には、上の複数の拠点性が備わっていくことは必要であろう。

このように具体的な拠点性については、それぞれ指標が考えられるが、都

市のもつ拠点性の原点を何で測ればいいのだろうか。都市には、政令指定都市や中核市、県庁所在都市など、行政的な面からいくつかの格付けがなされているが、これらは基本的にはその都市の人口規模によって規定されている。また、人口は、都市の生産活動や消費活動などの経済活動のみならず行政施策を考える際にも、そのベースとなっている変数である。したがって、都市拠点性の原点を考える場合には、その基本となっている人口規模にまず着目することが適当であると思われる。

たとえば、岡山市と広島市を比べてみよう。広島市は人口108万7,000人（1996年3月）、事業所数66,606（同年10月）である。一方、岡山市は、人口60万4,000人、事業所数34,035となっている。広島市と岡山市の人口比が1.80:1.00であるのに対して、事業所数の比率は1.96:1.00と、人口に比べて事業所数が相対的に広島市の方が集積していることがわかる。政令指定都市である広島市は、国の出先機関が多く、地場・出先を問わず企業も多数立地しており、人口集積以上に中国地方の中核都市としての機能を果たしていると言えよう。

次に、高松市と松山市を比べてみる。高松市の人口が33万人であるのに対し、松山市は46万1,000人と、松山市の方が上回っており、人口集積度が高い。ところが、消費の拠点性を計る変数候補の小売業の販売額（1994年）を見てみると、高松市は7,092億円であるのに対し、松山市は5,685億円となっており、逆に高松市の方が大きい。高松市と松山市の人口比が0.72:1.00であるのに対して、小売業の販売額の比では1.25:1.00と逆転している。さらに、人口を基準にした相対比較（人口当たり販売額）だと、消費の拠点性をみる拠点度の格差はさらに広がる。

このように人口集積を基準にとって都市の拠点性を比較すると、機能面で都市間の拠点性の違いがより鮮明になってくる。

2. 2 都市の階層構造

各都市は、その人口規模に応じて果たす機能が異なっている。それは、しばしば中心地理論を用いて説明がなされる。

まず、最大規模の都市である東京（都市圏）は、日本全体の中心都市（首都）として位置づけられ、今日、行政機能と経済機能の両面において、日本の中心都市としての役割を果たしている。

東京の次に位置づけられるのが、大阪（都市圏）と名古屋（都市圏）であり、「広域中枢都市」と呼ぶことができよう。大阪と名古屋は、東京と並んで我が国の三大都市圏の中心都市として機能しており、行政・経済機能とも高水準にある。しかし、東京に比べると、それらの機能は相対的に弱いと言えよう。

その次にランクされるのが、「地方中枢都市」と呼ばれる札幌、仙台、広島、福岡などの都市である。これらの都市は、北海道、東北、中国、九州といった広域ブロックの中心都市であり、国の出先機関（局）や広域営業拠点を有する全国展開の企業などが数多く集積している。

横浜、京都、神戸は都市規模からいえば、広域中枢都市と地方中枢都市の間に位置づけられる。これらの都市は、業務機能の中核性というよりは、東京や大阪といった広域中枢都市の近くに存在するために、都市の立地特性に基づいた基盤産業と歴史的な資源、特に観光資源によって発展してきた都市であると言えよう。

そして、その次にランクされるのが、地方の政令指定都市を除く県庁所在都市である。福島市、静岡市、津市、山口市の4都市を除いて、1つの県内では、最も人口規模の大きい都市であり、「地方中核都市」と呼ばれている。地方中核都市は、通常、県内での業務機能・商業機能の中心都市としての役割や機能を持っており、全国企業が県内に支店を構える場合は、これらの都市に立地することが多い。

このように見ていくと、日本の都市は都市規模による階層構造を形成して

いることが分かる。上位にランクされる都市ほど、より多くの行政機能、経済機能を掌握し、住民生活においてもより多くのサービスが享受できるようになる。そしてそのような都市にはビジネスチャンスを求めてますます多くの企業が立地し、労働需要に応える人々が流入し、サービスを楽しむため住民の移動が生じる。結果として、そこには人口集中が生じる。そして、この人口集中の程度は、都市の拠点性を測る上で重要な基本指標となる。

2.3 人口集中度

人口の集中度を測るにはいくつかの指標が用いられる。人口についても、常住人口、昼間人口、人口集中地区(DID)人口などがあるが、ここでは、常住人口と昼間人口の2つの人口変数を使って集中度を考察する。

昭和30年代からの4度にわたる全国総合開発計画における目標、すなわち、過度の人口集中の抑制と過疎過密の是正といった目標にもかかわらず、大都市中心部への人口集中、大都市圏域への人口集中、県庁所在都市への人口集中といった正に都市の階層構造そのままの人口分布パターンが進展してきた。

ちなみに、中四国の県庁所在都市の人口集中度を1995年における国勢調査で見ると、表-1のようになる。

四国4県の県庁所在都市は、いずれも人口シェアが30%を越えており、その中でも高知市が39.4%と県内において最も高い人口集中度を示していることがわかる。中国地方では、広島市が38.4%と最も高い集中度となっている。これに対して、鳥取県、島根県、山口県の各県庁所在都市では人口集中度の割合が低い。鳥取県では、米子市と鳥取市の人口規模が1万人程度とほとんど変わらず、東西に長い県において東と西に中心都市が形成されてきた結果の反映となっている。島根県の県庁所在都市である松江市は、さらに人口集中割合が低く、20%を下回っている。鳥取県に比べて、県人口は15万人

表-1 県と県庁所在市の人口—中四国—

県名	県の常住人口(人)	県庁所在市	県庁都市の常住人口	県の人口に占める割合	県内における市の数
鳥取県	614,929	鳥取市	146,330	23.8%	4
島根県	771,441	松江市	147,416	19.1%	8
岡山県	1,950,750	岡山市	615,757	31.6%	10
広島県	2,881,748	広島市	1,108,888	38.4%	12
山口県	1,555,543	山口市	135,579	8.7%	14
徳島県	832,427	徳島市	268,706	32.3%	4
香川県	1,027,006	高松市	331,004	32.2%	5
愛媛県	1,506,700	松山市	460,968	30.6%	12
高知県	816,704	高知市	321,999	39.4%	9

強多いものの、東西に長い県において市の数も倍多く、分散型になっていると言えよう。山口市は、県内の下関市、宇部市に次いで3番目の人口規模の都市であり、人口集中割合は最も低くなっている。また、瀬戸内側に多くの工業都市が形成されてきた結果も分散型の理由となっている。

県内に市の多いところが必ずしも県庁所在都市の人口割合が小さいとは限らず、また、都市によって可住地面積も異なってくる。そこで、特化係数と同様の考え方で、ある都市の可住地面積当たりの人口密度を分子にして、分母をその都市がある県の可住地人口密度で割ったものを考え、これを「県内の人口集中度係数」と定義する。県全体と同じ可住地人口密度ならばこの値は1になり、より人口が集中していれば1より大きい値になる。この定義に基づいて、全国の県庁所在都市（東京都については区部）について、それぞれ変化を示したのが表-2である。ただし、ここでの可住地面積は、1990年の値で統一している。

まず、最も集中度係数が高いのが40年前も現在も札幌市である。そして、札幌市は、戦後、北海道の中で人口集中度を大きく高めてきたことがわかる。40年間で、集中度係数が12.3ポイントも上昇しており、群を抜いている。

表-2 人口集中度係数の推移—県庁所在都市—

	1955年	1965年	1975年	1985年	1995年	1955-95年
札幌市	6.110	9.501	13.904	16.254	18.416	12.306
青森市	2.286	2.532	2.875	3.082	3.166	0.879
盛岡市	2.805	3.462	4.368	4.844	5.137	2.332
仙台市	2.239	2.765	3.382	3.672	3.882	1.644
秋田市	2.445	2.935	3.675	4.098	4.454	2.010
山形市	2.244	2.535	2.977	3.212	3.343	1.099
福島市	1.563	1.750	2.035	2.117	2.178	0.615
水戸市	1.758	2.096	2.320	2.300	2.178	0.420
宇都宮市	1.708	2.029	2.356	2.523	2.542	0.834
前橋市	1.885	2.081	2.227	2.256	2.221	0.336
浦和市	1.612	1.781	1.666	1.560	1.625	0.013
千葉市	1.560	2.009	2.537	2.446	2.358	0.798
特別区部	1.949	1.839	1.665	1.588	1.515	-0.433
横浜市	1.457	1.501	1.524	1.498	1.490	0.033
新潟市	2.799	3.416	4.069	4.414	4.568	1.769
富山市	2.025	2.286	2.481	2.572	2.652	0.627
金沢市	2.251	2.484	2.679	2.709	2.789	0.538
福井市	1.472	1.656	1.809	1.851	1.869	0.396
甲府市	2.780	3.281	3.595	3.529	3.310	0.530
長野市	1.928	2.113	2.336	2.424	2.509	0.581
岐阜市	2.720	3.277	3.403	3.157	3.015	0.294
静岡市	1.625	1.789	1.838	1.783	1.726	0.101
名古屋市	3.507	3.753	3.267	3.051	2.906	-0.602
津市	1.778	1.896	2.011	2.021	2.076	0.298
大津市	2.136	2.407	2.530	2.643	2.795	0.659
京都市	3.529	3.634	3.373	3.201	3.096	-0.433
大阪市	3.223	2.771	1.962	1.777	1.725	-1.498
神戸市	2.397	2.485	2.400	2.354	2.319	-0.079

奈良市	1.201	1.443	1.773	1.863	1.860	0.658
和歌山市	2.023	2.457	2.791	2.834	2.799	0.776
鳥取市	1.620	1.738	1.949	2.060	2.202	0.582
松江市	1.793	2.160	2.661	2.829	3.067	1.274
岡山市	1.383	1.627	1.812	1.912	2.019	0.636
広島市	2.035	2.607	2.991	3.195	3.313	1.279
山口市	0.853	0.884	0.940	1.069	1.201	0.348
徳島市	1.615	1.926	2.187	2.274	2.373	0.758
高松市	1.561	1.837	1.997	2.053	2.069	0.508
松山市	1.535	1.972	2.460	2.736	3.002	1.467
高知市	2.733	3.580	4.539	4.856	5.138	2.405
福岡市	1.863	2.357	2.836	2.988	3.153	1.290
佐賀市	1.842	2.189	2.578	2.712	2.746	0.905
長崎市	2.852	3.582	4.089	4.025	4.051	1.198
熊本市	0.979	1.279	1.635	1.751	4.121	3.142
大分市	1.344	1.635	2.306	2.675	2.971	1.627
宮崎市	1.663	2.044	2.609	2.868	3.083	1.419
鹿児島市	3.271	4.263	5.642	6.208	6.482	3.211
那覇市	6.329	8.129	8.355	7.605	6.988	0.660

札幌市の他に、人口集中度係数が4.0を1995年で上回っているのは、高い順に、那覇市(6.99)、鹿児島市(6.48)、高知市(5.14)、盛岡市(5.14)、新潟市(4.57)、秋田市(4.45)、熊本市(4.12)、長崎市(4.05)の8都市である。このうち、熊本市は、40年間で集中度係数が3.14ポイントも上昇し、県内での一極集中化が進んだ都市であると言えよう。

戦後の40年間で集中度係数がマイナスとなっているのは、東京都区部、名古屋市、京都市、大阪市、神戸市である。いずれも大都市圏の中心都市であり、郊外都市地域への人口分散が進行してきた結果を表している。中でも、大阪市の集中度係数の低下は著しく、40年間で半減近い状況である。

この集中度係数を表一1の人口シェアの値と比べてみると、広島市と高知市は、県内の人口シェアがほぼ等しいのに対して、人口集中度係数では高知市の方が1.8ポイントも上回っており、可住地面積を考慮した場合に、より高知市の人口集中度の高さが鮮明になっている。また、高松市と松山市においては、県内の人口シェアは、高松市の方が1.6ポイント高いのに対して、人口集中度係数では、反対に松山市の方が1ポイント上回る結果となっていることがわかる。可住地面積で人口集中度を調整すると、松山市の方が高松市よりも県内での人口集中度が高いことが示されている。

もう1つの人口の集中度を測る指標に、昼間人口がある。通常、人口というと常住人口(夜間人口)のことを意味している。これに対して、昼間人口は、地域活動の大きさを示す指標となり、昼間人口が夜間人口を上回れば、その地域の中心性は大きいということになる。

昼間人口の算定方法としては、近似的には、常住人口に通勤・通学による純流入人口を加えたものである。これを具体的な状況に即して考えると、昼夜間人口比率として見る方法がある。この割合が高いほど、その都市の経済活動が活発だということになる。しかしこれは同時に定住人口の空洞化も意味している。

さて、この昼夜間人口比率を示したのが表一3である。これを見ると、先の人口集中度とは逆に、大阪市や東京都区部では極めて高い値になっており、また県庁所在都市ではあっても大都市圏周辺では、浦和市、千葉市、横浜市、大津市、奈良市などにおいて夜間人口の方が多いことが分かる。この5都市の中で、浦和市と大津市は近年の昼夜間人口率の低下傾向が見られる。特に、浦和市では、昼夜間人口比率が85.5と全国最低の水準となっており、県庁所在都市ではあるものの東京のベッドタウンとしての性格が顕著に表れていると言えよう。

大阪や東京ほどではないが周辺地域からの通勤・通学の多さを示している都市としては、水戸市(118.7)、名古屋市(118.6)、甲府市(117.3)、佐賀

市（116.4）、福岡市（115.5）、津市（115.4）、高松市（113.0）などが挙げられる。

表—3 昼夜人口比率の変化

都 市 名	1965年	1975年	1985年	1995年	都 市 名	1965年	1975年	1985年	1995年
札幌市	99.4	102.5	102.0	102.0	津市	103.3	115.6	115.6	115.4
青森市	101.8	102.1	101.8	102.2	大津市	80.4	99.5	98.4	94.9
盛岡市	97.5	104.4	105.1	106.4	京都市	103.5	107.7	109.4	110.1
仙台市	101.5	109.1	107.9	109.3	大阪市	122.4	135.8	140.9	146.5
秋田市	106.4	107.3	106.2	106.6	神戸市	101.5	103.4	103.8	105.0
山形市	107.5	109.1	107.4	108.4	奈良市	97.1	91.5	89.3	90.7
福島市	87.5	104.9	104.9	105.1	和歌山市	103.4	103.0	103.4	103.3
水戸市	109.0	114.1	114.2	118.7	鳥取市	110.2	114.2	113.2	112.5
宇都宮市	105.4	107.9	107.6	110.2	松江市	110.1	110.9	112.0	112.5
前橋市	98.3	107.5	107.5	110.4	岡山市	90.8	106.6	107.1	108.5
浦和市	88.4	87.8	89.6	85.5	広島市	81.9	104.5	103.8	104.0
千葉市	97.5	95.7	93.9	96.9	山口市	97.4	98.6	98.8	100.2
特別区部	112.9	124.0	131.2	141.0	徳島市	99.5	110.3	110.9	111.8
横浜市	93.7	90.6	89.6	89.7	高松市	105.6	113.3	112.5	113.0
新潟市	106.7	109.4	109.8	111.0	松山市	102.7	105.8	104.4	104.0
富山市	105.0	112.1	112.2	111.6	高知市	105.2	107.3	106.4	106.2
金沢市	106.5	107.0	108.1	109.9	福岡市	108.8	112.9	113.0	115.5
福井市	94.9	112.9	111.7	112.7	佐賀市	115.1	114.3	114.3	116.4
甲府市	111.2	113.0	113.7	117.3	長崎市	101.2	103.0	103.7	104.4
長野市	104.0	105.9	106.2	107.1	熊本市	95.5	106.3	106.3	106.7
岐阜市	104.2	105.0	105.5	106.6	大分市	104.8	106.4	104.7	104.5
静岡市	101.1	106.0	107.5	108.8	宮崎市	104.7	105.1	103.9	105.4
名古屋市	110.8	114.3	115.2	118.6	鹿児島市	104.2	104.8	103.8	103.5

3. 交通インフラ整備と拠点性の変化

1988年（昭和63年）の瀬戸大橋開通以来、中四国地方では高速道路網の整備が着々と進められてきた。1991年（平成3年）12月に浜田自動車道（中国横断自動車道：広島・浜田線）が開通したのに続き、1992年（平成4年）12月には米子自動車道が開通した。さらに1997年（平成9年）3月に岡山自動車道が開通したことにより、中国横断自動車道：岡山・米子線が全通し、鳥取県（米子市）から高知県（南国市）までが一本の高速道路（正確には、自動車専用道路）で結ばれた。同じく1997年12月には山陽自動車道も全線開通し、関西方面へのネットワークも一応の形が整った。このような交通インフラ整備が進むなか、中四国地方に点在する各都市の拠点性にはどのような変化が生じたのだろうか。本章では、まず交通インフラの整備とそれに伴う都市の経済活動の動きをまとめ、各種統計データを用いて都市拠点性に関する分析を試みることにする。

3.1 交通インフラ整備と都市の動向⁽¹⁾

3.1.1 瀬戸大橋

瀬戸大橋は、1998年（平成10年）4月10日に開通10周年を迎えた。瀬戸大橋は、本州・四国間の行動パターンの広がりを大きくし、市民生活においても経済活動においても欠かせない存在となっている。

しかし、架橋の道路部分である瀬戸中央自動車道の通行台数の現状は厳しい。非常に高い通行料金がネックとなり、1日当たりの通行台数は当初計画の2万4900台を大幅に下回るスタートとなった。その後、中四国の高速道路網の整備とともに増加を続け、1996年度（平成8年度）は開通以来最高の1万5,211台/日を記録した。しかしこれでも、当初計画からすると6割にとど

(1) 以下での記述は、1998年2月末における現状に基づいたものである。

まっている。これに対し、JR瀬戸大橋線の利用は好調で、毎年ほぼ1,000万人が利用しており、昨年11月には1億人を突破した。JR瀬戸大橋線は、通勤・通学をはじめ、ショッピングなど生活の足として広く定着していることが伺える。

さて、瀬戸大橋がもたらした拠点性の変化という点では、香川県の宇多津地区や岡山県の早島地区に見られる物流拠点としての拠点性向上が挙げられる。特に、高速道路の結節点となった岡山県においてこの傾向が目立つ。中四国最大の流通団地である岡山県総合流通センター（180ha、290億円）では、1993年の分譲開始以来、県内外の114社が物流拠点を設け、拡大整備地区を含めてほぼ完売状態である。例えば、壁紙やカーペットの大手専門商社であるサンゲツ（本社：名古屋市）は、1991年に物流センターをここに新設し、営業や配送を中四国全域と兵庫県西部をカバーしている。

香川県においても、坂出市から宇多津町にかけての「香川県瀬戸大橋流通センター」では、トラックターミナル計画の挫折など紆余曲折もあったが、1996年に用地が完売した。物流施設面では、両県ともにある程度の成長を見せ、瀬戸大橋効果による拠点性のアップが図れたと言えよう。

では、支店や営業所の立地状況はどうであろうか。その概要は初めに述べた日本経済新聞の調査でも見たように、岡山、香川においても営業拠点の減少という結果が出ているが、各企業の立地状況について詳しく見てみると、瀬戸大橋をはじめとする高速道路網整備の影響がうかがえる。東京都武蔵野市に本社がある「横河電機」では、大阪支社管轄下の水島営業所を1988年4月、岡山の交通利便性の高まりを理由に一気に支社に昇格させた。岡山支社は、広島、伊予三島など6支店・営業所を傘下におさめ、予算・人事権も掌握し、文字通り中四国地区のかなめになっている。一方、東京都に本社を置くテルモでは、架橋と同時に高松支店を廃止して、それまで神戸支店がカバーしていた岡山に岡山支店を新設した。この岡山支店の管轄は岡山、島根、鳥取、香川、徳島、高知の6県で、同社支店の中では一番広いエリアを

持つ。

このように、岡山市への新規立地も相次いでいる反面、営業拠点の削減も実際に起こっており、岡山の事業拠点としての評価は企業の間で分かれているものと思われる。交通網の発達により岡山市が通過都市になってしまうのではないかという指摘は以前からあるが、本四三橋時代を直前に控える今、施策の方向性を誤ればその懸念は一層強まるだろう。

3. 1. 2 中国横断道路（岡山・米子線）

中国横断自動車道は、1997年3月に岡山自動車道（岡山～北房間）が開通したことにより、米子自動車道を経由する岡山～米子間が全線開通した。これにより、日本海から太平洋に至る南北軸ルートが完成し、従来8時間要していた米子～高知間は約3時間半で結ばれることになった。山陽地方と比べ道路整備が遅れていた山陰地方であるが、いよいよ高速交通時代が幕を開ける。これに対応すべく、物流面では鳥取県米子市を中心に動きが活発化している。米子市は、中国横断道米子インターチェンジ付近に「米子流通業務団地」の建設を計画し、島根県松江市でも新流通団地の建設が進められている。ただ、米子流通団地の分譲開始が1999年、松江市の新流通団地では、文化財調査のためとはいえ、売却は1998年度になる見込みであり、ともに中国横断道が全線開通した1997年には間に合わなかったことになる。岡山県が整備した県総合流通センターの場合、瀬戸大橋開通の2年前である1986年（昭和61年）までには完成していたことから考えると、山陰側の対応の遅さが気にかかるところである。

これに対し、民間企業では、すばやい対応を取っているところもある。中国横断道とのアクセスを考え、物流部門を米子インターチェンジ付近に移転させる企業も相次ぎ、日本銀行松江支店の調査によると、埼玉市に本社を置く衣料品専門店が中国横断道の全通を機に、岡山県倉敷市にある配送センターを利用し、山陰地区での店舗展開を計画している。

このように経済活動での動きが見え始めているものの、中国横断道の利用状況を見ると、普通車が中心で平日よりも休日の通行台数の方が多くなっており、観光面での利用が強いのが現状である。山陽と山陰を結ぶ経済的動脈としての利用はこれからといったところであるが、山陰経済を取り巻く環境は決して楽観視できない。高速道路網の整備により、岡山県北部などへの商圏拡大が期待でき、山陰資本の企業が山陽側へ進出する契機にはなるものの、逆に山陰側へ進出する有力企業も増えてくるものと思われる。山陰地方の経済規模が元来弱いことから、少ないビジネスチャンスを巡ってのパイの奪い合いが予想され、特に山陰の地元企業にとっては厳しい生存競争を強いられる可能性がある。

インターのある町での取り組みはどのようなものであろうか。有漢町では、石の風車が造られ、多くの観光客を呼び込んだ。北房町では、1976年に中国自動車道路が開通し、関西経済圏と3時間で結ばれることになった。地の利を生かしたインターチェンジの近くには大手企業の物流基地の建設が進み、倉庫中心に5社が立地した。しかし、北房町には、大きな河川がないことから工業用水が不足しており、それが製造業関連企業の立地には大きなネックとなった。飛躍のチャンスでもあった高速道路の開通ではあったが、地元の雇用増加につなげられなかった。結局、若者の転出に歯止めがかけられず、人口でも1975年には7,681人であったのが1997年には6,853人に減少した。

そこで北房町は、中国横断道路の開通に当たっては方針転換し、町内にある250の古墳の存在を生かす「西の明日香村構想」を掲げ、古代史ファンの集う町づくりを目指している。今年には、1億5000万円をかけた宿泊施設が完成予定である。

3. 1. 3 明石海峡大橋

今年（1998年）4月5日に開通した明石海峡大橋については、開通前では

民間の対応はこれからといったところであるが、自治体を中心にして基盤整備がいくつか見られる。全国的に注目を集めているのが、神戸市西区に造成されている「神戸複合産業団地」である。ここは、流通、工業、研究機関の機能を併せ持つ産業団地として整備されており、敷地内に山陽自動車道と明石海峡大橋を結ぶ西神自動車道のインターチェンジが置かれることが特徴的である。まさに高速交通網と直結した産業団地である。ただ、分譲価格を見ても、神戸市内ということもあり坪単価は52万円程度である。中四国地方で最近分譲が始まった流通団地の分譲価格と比べると最高値になっており、1998年度に分譲が始まる津山総合流通センターの分譲価格（10万円/坪）と比べても、割高感は否めない。

さて、関心があるのは第二の本四ルートである神戸～鳴門ルートがどれくらい利用されるかということである。日本開発銀行は、3架橋後の神戸市～高松市間のルート別コスト時間を比較調査した（表－4）。

これによると、大型車の場合、瀬戸中央自動車道経由では、通行時間2時

表－4 3架橋後の神戸市～高松市間のルート別コスト時間比較

ルート名	瀬戸中央自動車道経由		神戸淡路鳴門自動車道経由	
ルート想定	神戸市（西宮北IC） ↓山陽自動車道147km		神戸市（西宮北IC） ↓山陽自動車道25km	
	岡山市（早島IC） ↓瀬戸中央自動車道37km		神戸北IC ↓神戸鳴門自動車道90km	
	坂出市（坂出JCT） ↓高松自動車道16km		鳴門市 ↓一般道（国道11号70km	
	高松市（高松西IC）		高松市	
	通行料金（円）（うち架橋通行料；当初5年間）			
中型車	12,100	(6,440)	9,170	(8,120)
大型車	15,280	(7,520)	11,000	(9,600)
通行距離（km）	200		185	
通行時間（時分）	2:30		3:00	

（注） 架橋通行料は1998年4月以降の新料金ベース。当初5年間2割引。
通行時間は高速道80km/時、一般道は「道路時刻表」（平日昼間）ベース。
出所：日本開発銀行

間30分、通行料金は15,280円となる。一方、神戸鳴門自動車道経由では、通行時間3時間、通行料金は11,000円である。通行時間で30分の差が出たのは、瀬戸中央自動車道経由の場合は神戸市から高松市まですべて高速道路が利用できるのに対し、神戸鳴門自動車道経由では、鳴門市から高松市までは高速道路の整備が遅れている関係で一般道を利用するためである。

通行料金の方は、神戸鳴門自動車道経由の方が4,280円安くなっている。各企業は現在、少しでもコストを下げようと懸命であり、時間差が30分で収まることを考えれば、神戸鳴門自動車道にシフトする効果は十分にあると考えられる。ちなみに高知市に本社を置く四国運輸では、大阪、名古屋の市場への輸送に瀬戸大橋を使っているが、明石海峡の開通以降は「明石海峡利用の方が輸送コストを軽減できるため、7対3か、8対2ぐらいの割合で物流は明石海峡大橋にシフトさせる」そうである⁽²⁾。

それでは、橋の対岸に位置する県庁所在地間の交流はどうなるであろうか。まず、瀬戸大橋と比べ決定的に違うのは鉄道が存在である。瀬戸大橋の場合は、道路部の通行台数が伸び悩んだものの、JR瀬戸大橋線の利用者は順調に増加し、岡山市～高松市の人の流れは開通前に比べ非常に活発になった。そこで、岡山・高松間と、神戸・徳島間についてコスト時間を比較してみよう。まず、神戸・徳島間については明石海峡大橋の開通に合わせて開設される高速バス⁽³⁾を利用し、徳島駅から神戸三宮駅へ向かうとしよう。この場合、所要時間は1時間57分、料金は3,200円となる⁽⁴⁾。一方、岡山・高松間の場合はどうだろうか。こちらはJR瀬戸大橋線のマリナーを使い、岡山駅から高松駅に向かうとしよう。この場合は、所要時間1時間、料金は1,280円である。岡山・高松間の方が、所要時間で57分短く、料金で1,920円

(2) 1997年11月18日付、読売新聞朝刊より。

(3) バス路線開設に関しては1997年12月26日、近畿運輸局が免許申請認可済み。

(4) 徳島新聞社ホームページ (<http://www.topics.or.jp>) より。

安い計算になり、対岸交流については2ルートでコスト時間の差が表れそうである。明石海峡大橋の高速バス開設に関して徳島経済研究所では、1日の利用客を3,000人と予測している。しかし、マリンライナーの運行本数が30分に1本、1日34往復であるのに対し、高速バスの運行本数は1日14往復に設定されており、利便性に関して不満の声もあがっている。少なくとも市民生活のレベルでは、神戸市・徳島市間の交流が岡山市・高松市並に活性化するためには、コスト面など乗り越えるべき壁があると思われる。そして同時に、鉄道など低価格の都市間交通の重要性も指摘できる。

3. 1. 4 広島と岡山の営業拠点性比較

中・四国地方で人口規模第1位の都市は広島市であり、第2位の都市は岡山市である。政令指定都市である広島市は、国のブロック中枢機能が集中し、行政機能においても経済機能においても中国地方の中心都市としてこれまで機能を果たしてきた。俗に、広島市は「支店経済」と呼ばれるのに対し、岡山市は「営業所経済」といったところである。ところが、瀬戸大橋の開通をはじめ高速道路網が整備されてくるにつれ、交通のクロスポイントとなった岡山の拠点性に注目し立地展開を再編成する動きが見られるようになった。ここでは、岡山と広島における最近の企業動向について見てみる。

まず、経済界において話題となったのは、倉庫業界において営業倉庫のうち普通倉庫（13類）の面積が、1995年度に岡山県で66万8,000平方メートルに達し、広島県の64万6,000平方メートルを上回ったことである。岡山県では、ここ10年間に約2倍に増加したことになる。この背景には、高速道路網の整備により岡山に立地した場合の時間短縮効果が大きいこと、大都市圏に比べ地価が安いことが挙げられる。

一方、営業拠点の方はどうだろうか。大阪市に本社を置く日本ハムの子会社である「日本フード中四国」は1996年9月、本社を広島市から岡山市に移転した。また、山種証券は、「岡山の方が新規顧客を開拓しやすい」という理

由で、広島支店を1997年5月で閉鎖、岡山支店に統合した。さらに、麒麟ビールでも1997年9月に広島工場の閉鎖を発表した。新聞記事によると、撤退の理由の一つに交通網の発達を挙げており、岡山工場への統合で新鮮さの保持とコストダウンの両方が図れると判断したらしい。このように、交通の結節点という地理的条件の良さから、営業拠点を広島から岡山にシフトする動きが見られる一方、逆に岡山から広島へ拠点を移す企業もある。1992年5月にはJTB（日本交通公社）が、1973年から岡山市にあった中国四国営業本部を広島市に移転した。1997年4月には、ジャパンエナジー（本社、東京）が、岡山販売支店など中四国の三拠点を廃止し、広島支店を中四国支店に改称し統合した。

このように、交通網や情報網の発達は企業の営業拠点展開に様々な動きを生んでいるが、様々な条件を総合的に評価すると、岡山と広島の間で都市機能の格差は縮小の方向に向かっているのではないだろうか。そして、どちらの都市に立地しても事業活動に支障はないという企業も以前と比べて増えたのではないだろうか。ただしそれは、今後より一層都市の個性が求められるようになるということも意味している。他の都市と何が違い、それがそこに立地する者にどんなメリットをもたらすのか。それが明確にできなければ、人はそこにとどまることをしなくなるだろう。

3.2 都市拠点度の定量化

3.2.1 事業所数の状況

表一5では、1978年から1996年までの事業所数の変化を示している。全国の事業所数は、1978年（昭和53年）以降、増加数が徐々に低下し、最近の5年間では減少している。

まず中国地方では、岡山市において1986-91年に事業所数が減少していることが目につく。瀬戸大橋開通を間に挟んでおり意外な気もするが、その前期に当たる1981-86年で、10%を越える増加を記録しており、対象とした10都

表-5 事業所数の変化

	事業所数の増減				事業所数の変化率			
	1978-81	1981-86	1986-91	1991-96	1978-81	1981-86	1986-91	1991-96
全 国	428,146	220,430	45,099	-36,833	7.1%	3.4%	0.7%	-0.5%
神戸市	5,089	2,806	2,967	-9,695	6.8%	3.5%	3.6%	-11.3%
鳥取市	717	363	212	50	9.3%	4.3%	2.4%	0.6%
松江市	477	637	421	60	6.0%	7.5%	4.6%	0.6%
岡山市	1,668	3,459	-592	962	5.8%	11.5%	-1.8%	2.9%
広島市	5,145	3,133	1,834	1,035	10.4%	5.7%	3.2%	1.7%
山口市	610	383	262	115	12.1%	6.8%	4.4%	1.8%
徳島市	2,183	1,356	397	125	14.9%	8.1%	2.2%	0.7%
高松市	2,042	1,212	274	-139	10.2%	5.5%	1.2%	-0.6%
松山市	1,319	1,684	1,174	-434	6.4%	7.7%	6.0%	-1.8%
高知市	1,630	764	-347	-851	8.3%	3.6%	-1.6%	-3.9%

市の中では最も多い事業所数の増加となっている。その反動の可能性も否定できない。1991-96年では、全国数では事業所が減少しているのに対し、中国地方ではどの都市も一応増加しており、事業所動向の点からいえば、90年代前半の中国地方は比較的安定した成長を見せているといえる。特に、岡山市、広島市、山口市で増加率が高いが、この時期に山陽自動車道が順次開通しており、交通網の整備が事業所数増加の一因になっていると推察できる。

次に、四国地方について見ると、松山市において1986-91年に事業所数が大きく伸びていることが分かる。増加率は中四国で最大となっている。一方、高知市においては、ここ10年間事業所の減少が続いており、拠点性の低下が懸念される。最近の1991-96年では、高松市と松山市の事業所数の減少が目立っている。本四3橋時代を前にして、企業の支店の統廃合が進み、両都市の拠点性が低下していることの兆候が現れている。

以降では、中四国の県庁所在都市に加えて神戸市の10市を対象に都市の拠点性を考察する。そこでは拠点性を表す拠点度を定義し、それを中心に考察

していく。なお、ここで定義する拠点性項目 i の都市 j の拠点度 (A_{ij}) とは、拠点性指標 (X_{ij}) に対して人口 (N_j) を基準指標とした

$$A_{ij} = \frac{X_{ij} / \sum_j X_{ij}}{N_j / \sum_j N_j}$$

である。すなわち、都市 j の対全国人口シェアを基準拠点度として、当該拠点性指標の対全国シェアを比較したものである。これが1を上回っておれば、都市の基準拠点度である人口割合を上回る集積を意味し、当該拠点性項目の拠点度は高いと判断できる。

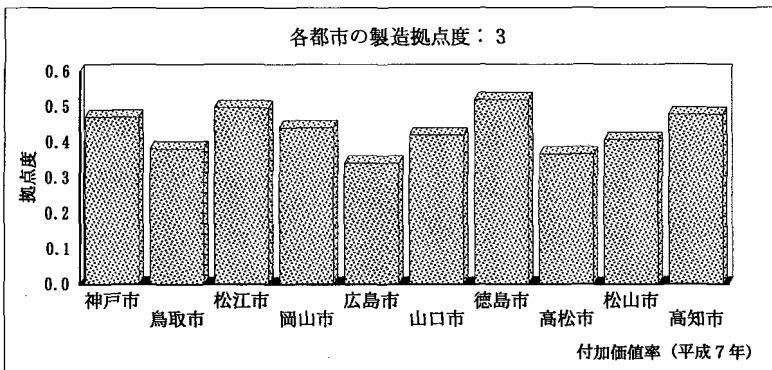
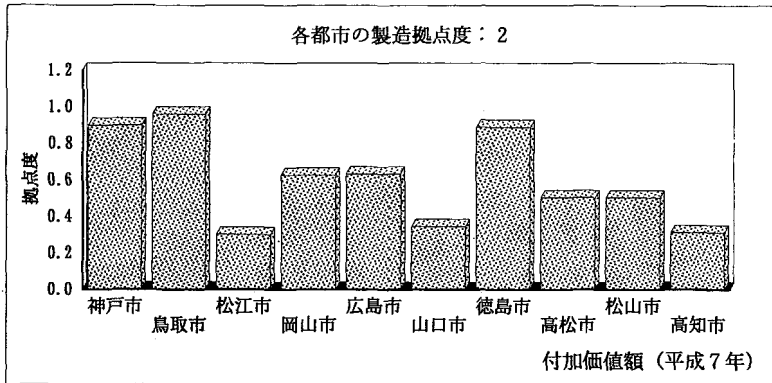
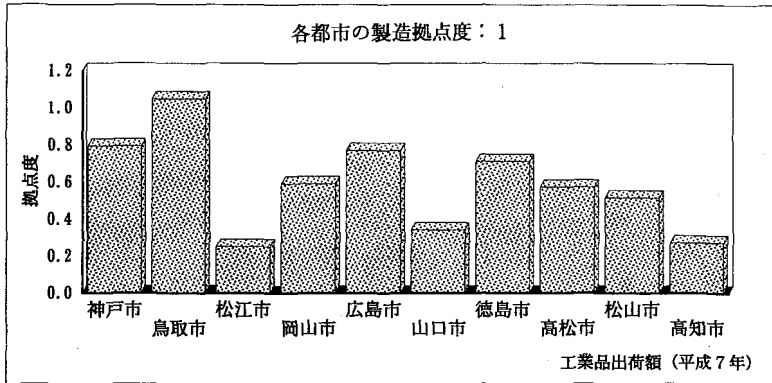
3. 2. 2 製造拠点度

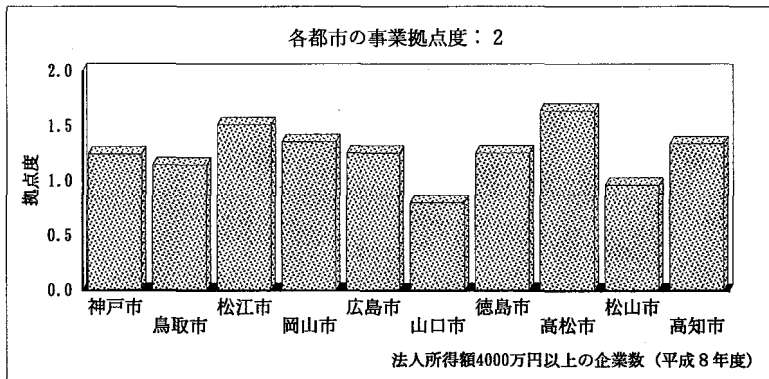
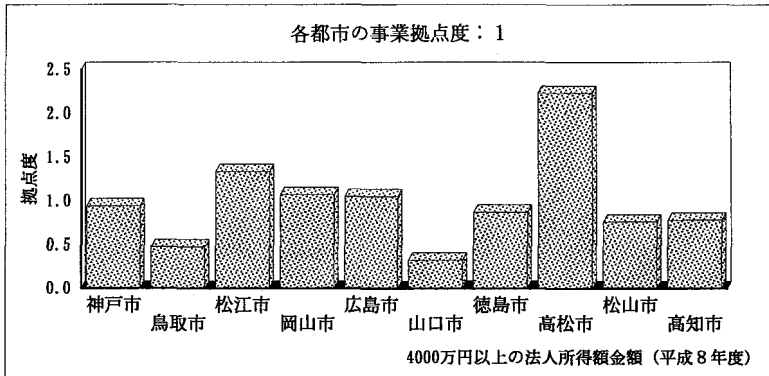
製造拠点度としては、工業生産力から指標として工業出荷額と付加価値額を採用した。工業出荷額で見ると、従業員が300人を越える鳥取三洋電機㈱の工場を擁する鳥取市を除いて製造拠点度は1.0をかなり下回っている。しかし、付加価値額で製造拠点度を見ると神戸市、松江市、徳島市、高知市などは拠点度が出荷額で計った拠点度に比べて高くなっている。特に、徳島市では上昇率が高く、他の9都市に比べて相対的に高付加価値型の製造拠点度が高いと言えよう。

下の「製造拠点度：3」のグラフは、出荷額に占める付加価値額の割合で定義した付加価値率をその全国集計値と比較したものである。そこにおいても、徳島市の付加価値率の高さが示されている。

3. 2. 3 事業拠点度

事業拠点度を示す変数としては、各都市の4000万円以上の法人申告所得額を採用した。これを見ると、高松市が他都市の倍以上の事業拠点度を示していることがわかる。特に、四国の拠点都市を競う松山市を大きく上回っている。常住人口をベースとした場合に比べて、その2倍以上の拠点性を示して





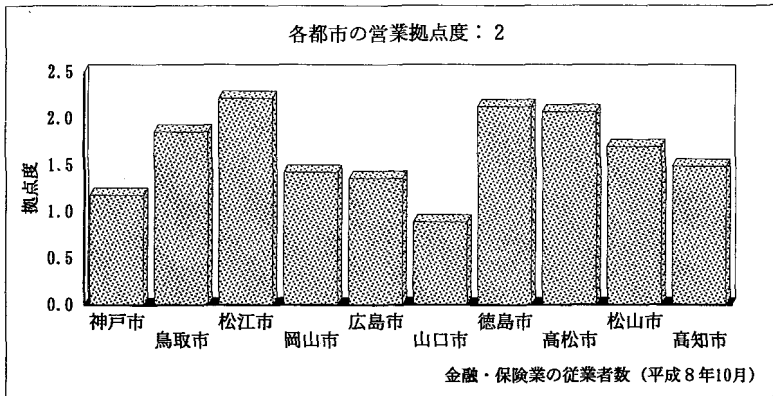
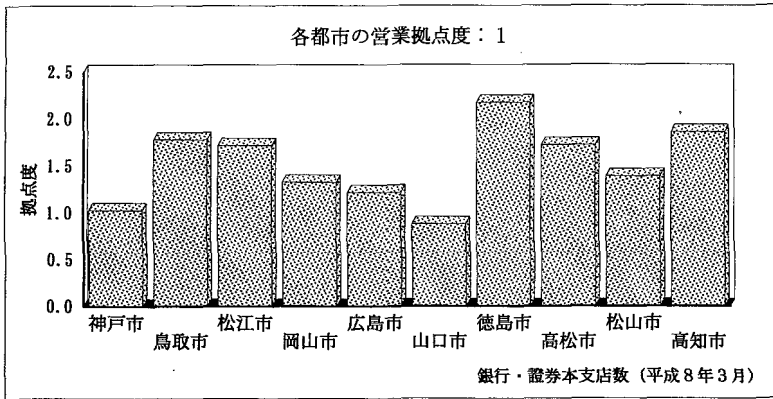
いる。神戸市、広島市、岡山市といったところは平均的である。

金額ではなく、4000万円以上の申告所得を行った企業数を指標として、事業拠点度を比較したものが下のグラフである。企業数で見た事業拠点度でも高松市は最も高いが、他都市との格差は縮小している。山口市以外は、1.0近くかそれを上回っており、中四国の県庁所在都市の事業拠点度は決して低くないと言えよう。

3. 2. 4 営業拠点度

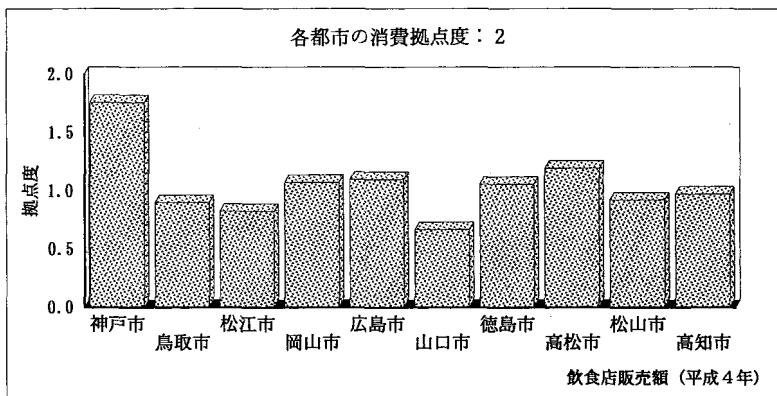
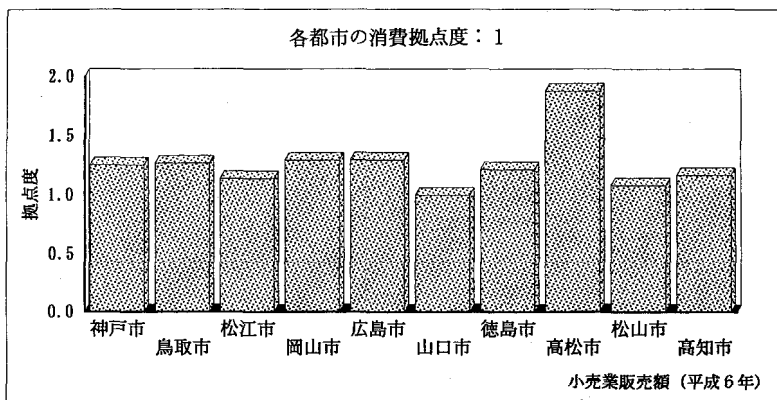
営業拠点度を測る指標としては、銀行と証券会社の本支店数と金融保険業の従業者数を採用した。

まず、本支店数で見た営業拠点度は、徳島市が最も高く、次いで高知市、鳥取市、松江市、高松市の順になっており、ここまですべて1.5を上回っている。神戸市が意外に低いのは、大阪市の本支店で営業機能がカバーできることを意味していると思われる。



そこで、金融保険業の従業者数で営業拠点度を計ったのが下のグラフである。すると、1.0を下回っているのは山口市だけとなり、神戸市も1.0を上回っている。また、松江市が徳島市を上回り、高松市が徳島市とほぼ同じ程度となる。それぞれ、山陰と四国の営業拠点規模を反映している結果と言えよう。

3. 2. 5 消費拠点度



ここでは、小売業の販売額と飲食店の販売額とを消費拠点性を示す指標とし、それぞれについて拠点度を求めてグラフ化した。

ここでも山口市以外は、拠点度が1.0を上回っており、小売業販売額でみた消費拠点度は、それなりに県庁所在都市の存在機能を反映した結果となっていると言えよう。その中でも高松市の拠点度の高さが際だっている。

飲食店の販売額を指標としてみた消費拠点度では、神戸市が群を抜いている。神戸市の食文化の魅力が高い拠点度となっていると考えられよう。

3. 2. 6 流通・物流拠点度

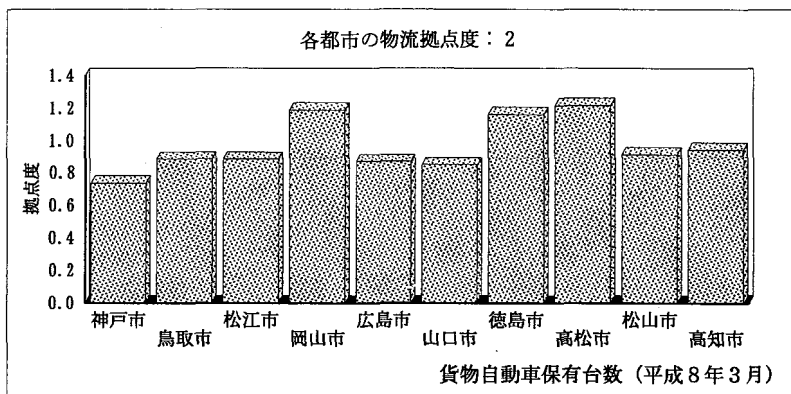
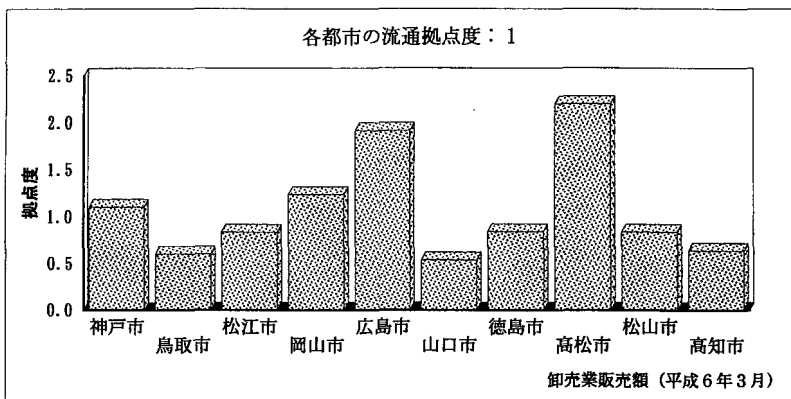
流通拠点度を測る指標には、卸売り販売額を採用した。また、物流拠点度に関しては、陸路、空路、海路でさまざまな変数を用いた指標が考えられるが、都市レベルで利用可能なものは限られている。また、空路や海路に関係した指標は都市レベルというよりも広域的な県レベルでとらえた方が望ましいと考えられる。そこで、ここでは貨物自動車保有台数のみを物流拠点度を測る指標として採用した。

卸売り販売額で見た流通拠点度では、高松市が最も高く、次いで広島市となっている。いわゆる中国地方と四国地方のそれぞれの流通拠点都市としての性格が現れた結果と言えよう。営業普通倉庫面積では、最近、岡山県は広島県を抜いたが、都市レベルにおいては、その格差は存在している。

しかし、物流拠点を計る指標である貨物自動車保有台数での拠点度では、岡山市は広島市を大きく上回り、高松市に次いで2番目の拠点度を示している。

3. 2. 7 税収拠点度

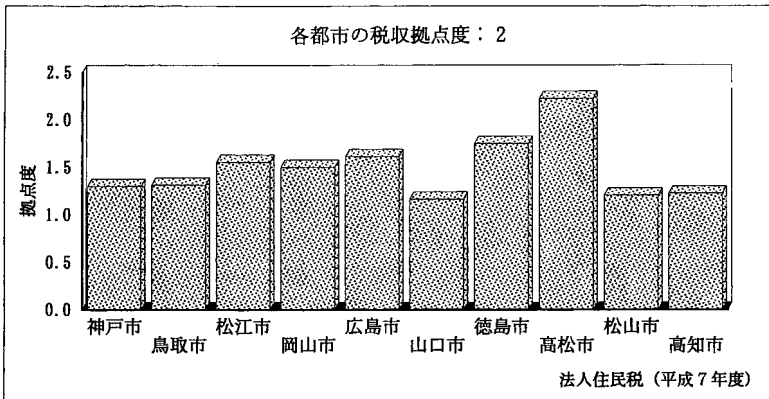
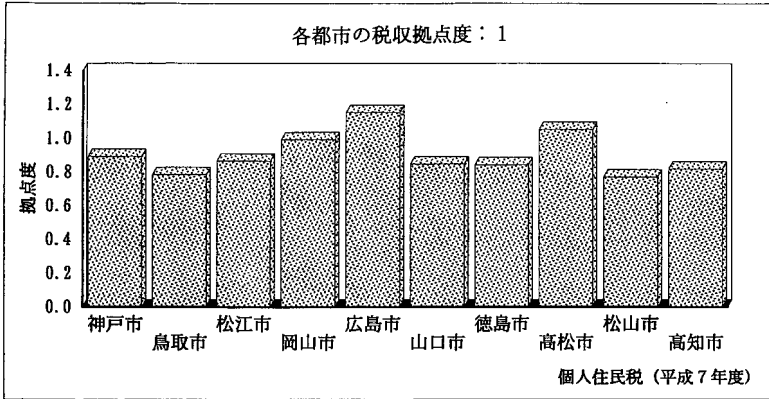
都市財政の歳入項目の1つに地方税があり、これは重要な自主財源となっている。地方税は、市民税や固定資産税、都市計画税などから構成されており、その内の市民税は、さらに法人市民税と個人市民税に分けられる。市民



税に占める法人市民税の割合が高い都市ほど、地方税収において企業活動に依存した都市であり、その企業活動が都市財政基盤に重要な役割を果たしていることになる。

個人市民税で見た税収拠点度は、広島市が最も高く、次いで高松市、岡山市、神戸市となっている。しかし、各都市の間で、それほど大きなばらつきは見られない。

これに対して法人市民税で税収拠点度を見た下のグラフによると、10都市



の中で高松市の法人市民税の税収依存度が最も高いことがわかる。人口規模としては10都市の内で5番目の都市ではあるが、支店企業の集積が進み、支店経済都市としての性格をよく表していると言えるだろう。逆に言えば、それだけ高松市は企業に依存した財政構造だということになり、景気変動や事業所の統廃合の動向は、市の財政運営政に少なからぬ影響を与えるものと思われる。

City Position of Importance in the Age of Honsyu-Shikoku Three Big Bridges : I

Ryohei Nakamura

More than ten year ago Seto-Ohashi was constructed, last April Akashi-Kaikyo-Ohashi was completed, and this May Onomichi-Imabari route is going to be provided as the third road connecting Honsyu with Shikoku area. At the end of this century, as a result, Seto-uchi area has three main routes which would improve interregional mobility.

Progress of traffic infrastructure could change city's economic position. On one side, some cities may grow by improving interregional accessibility. On the other side, however, some cities may lose their economic status due to so called 'straw effects'.

This paper consists of two parts ; the former part is focussed on recent regional economic changes and statistical analyses on city position of importance, the latter part is empirical investigation based on the results of questionnaire about city positions of importance.

Regional recent changes mean office location and relocation as a firms' regional evaluations. In statistical analyses I propose a new indicator of city's relative economic importance.

Questionnaire has been conducted for branch offices of major four cities in Seto-uchi area. Through questionnaire several evaluations of individual cities by corporate firms are clarified.