

地域の未来戦略

山崎 朗

中央大学大学院経済学研究科教授



2005年上半期に日本の人口は約3万人減少した。日本の人口のピークは、2004年となる可能性がある。国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、日本の人口は2006年をピークとして、2050年に約1億人にまで減少するとされていた。だが、このままのペースで減少していけば、日本の人口は2050年に8000万人台にまで減少するにちがいない。

地域の未来戦略は、人口増加を前提としたこれまでの戦略とは異ならざるをえない。これからはあらゆる地域が、人口減少による人口密度の低下と高齢化、公共投資の減少、地方交付税や農作物に対する保護関税といった地方への財政再配分システムの弱体化、グローバリゼーションと知識経済化のさらなる進展、産業構造のサービス化とイノベーションの重要性の高まり、といった困難かつ先端的な課題に対して、それぞれの地域特性を前提としながら正面から立ち向かわざるをえないのである。

産業構造高度化に対する未来戦略

日本の第1次産業の就業者比率は、1975年の13.8%から、90年には7.1%にまで低下した。2000年には5.0%にまで低下している。ヨーロッパの主要国の農林漁業における就業者比率（2000年）は、イギリス0.9%、ドイツ1.6%、フランス1.4%、

イタリア3.0%である。イギリス、イタリア以外の国は、農作物の自給率が100%を超えている食料輸出国であるにもかかわらず、食料自給率が約4割（カロリーベース）の日本よりも農林漁業就業者比率は低くなっている。

日本の第2次産業は、第1次石油危機以降、電機・電子、自動車を中心として、きわめて強い国際競争力を有していた。そのため、日本の第2次産業就業者比率は、第1次産業のように劇的には低下していないが、近年低下傾向にある。日本の第2次産業就業者比率は、1980年から90年にかけてほぼ33%の水準を維持していたものの、2000年には3割を割り込み、29.5%にまで低下した。第2次産業のなかでも製造業に限定していえば、就業者数は、1990年の1,464万人から2000年には1,223万人へ、全産業に占める比率は、23.7%から19.4%に低下している。第2次産業に含まれる建設業は、住宅建設の減少、公共事業削減による企業淘汰・再編が本格化することも考えられるため、建設業と製造業から構成される第2次産業の就業者比率は、今後さらに低下していくであろう。

第1次産業、第2次産業の雇用者比率は今後も低下する（すで実数として減少している）ため、地域のなかにどれだけサービス業を抱え込めるかが、地域の雇用状況を左右することになる。これまで労働集約的かつ生産性が低いとみられてきた第3次産業を先進国型産業ととらえ直し、都市型のサービス業や医療、福祉、教育などのサービス業を中心にして地域の雇用と産業を再構築しなければならない。

農村地域では、観光業およびインターネットを活用した新しいサービス業を戦略産業として育成すべきである。日本の中山間地の兼業農家は、農外所得の比率がきわめて高い。このような日本的な零細農業を維持していくためには、公共事業・農協・公務に代わる新しい兼業の源泉を創り出す必要がある。つまり、サービス化時代、人口密度低下時代における農村地域の問題は、近隣の地方都市の活性化と連携という観点から検討されなければならない。

グローバリゼーションに対する未来戦略

今後のグローバリゼーションにおいて、もっとも注目されるのは、中国の動向である。その人口規模と急速な工業化、輸出大国化（2001年で世界

第7位)、経済成長によって、世界貿易、投資の中心は中国となる可能性が高い。ユニクロモデルとして注目された「中国で生産し、日本に輸入する」というビジネスモデルのみならず、日本と中国企業の提携や、日本製品の中国への輸出も増加するにちがいない。

地方の未来戦略の基本は、成長するマーケットとの結合にある。これまでの戦略は、もっとも人口が増加し、高い成長率を記録してきた首都圏と結びつくことにあった。しかし、まもなく首都圏の人口も減少に転じ、高齢化も加速する。地域の企業や産業がいままでのように首都圏のマーケットや国内マーケットに軸足を置くことはきわめて危険である。

中国を新しい市場とし、中国と地域との直接的な国際物流ネットワークを構築することが急務である。地方港湾、地方空港の国際化は、これまでのソウル便や釜山航路から、上海・北京便や上海・天津・大連・青島航路へとシフトしていくことになる。ただ、地方港湾単独では、十分な貨物を確保できない可能性があり、複数の地方港湾の連携や釜山航路と中国航路をワンセットとした「振り子輸送」のシステムを本格的に導入すべきであろう。

日本から中国、アジアへの輸出品目はいわゆるハイテク商品とはかぎらない。より文化的な香りの高い商品がアジア諸国へと輸出されることになる。飲料、ビール、お菓子、化粧品、医薬品など、日本文化の香りが強い商品は、歴史的経緯もあり、これまでアジア諸国への輸出が容易ではなかった。

日本の人口減少、高齢化を考えれば、農作物といえども、アジアへの輸出なくして生産を維持することはできなくなる。

公共投資削減への未来戦略

今後は新規の公共投資が削減されていくため、既存の社会資本を有効に活用し、機能を高めつつ、利用コストを引き下げていくのか、新しい社会資本の整備コストをいかに引き下げるのかという「機能主義」に発想を転換していく必要がある。

新規の社会資本整備については、整備コストを引き下げ、費用対効果をどのように向上させるかが課題であり、地方が真剣に取り組まなければならない課題である。公共工事の絞り込み、工事手

法の見直しによって、地方の公共事業総額は減少することになる。しかし、地価の下落と公共事業のコスト削減の相乗効果によって、事業そのものを推進することは可能である。コストと便益の関係からみて、地方の公共投資には、100%の機能を満たしていなくても、一定水準の「機能」を満たしていれば良いという考え方を導入する必要がある。

たとえば、高速道路では、片側1車線で整備したり、高速道路と一般道を組み合わせたりすることで、高速走行という「機能」をある程度満たすことができよう。交通量の少ない地方の一般道では、走行速度を60kmからさらに引き上げるといった「ソフト」な規制緩和によって、走行速度という「機能」を高めることもできる。

水害対策では、ダム建設に頼るのではなく、ハザードマップの作成、情報ネットワークの整備による情報提供、住民のライフスタイルの変更も、ダム建設に代わる有効な災害対策となりうる。港湾については、日本の港湾の1バース当たり取扱量は、アジアの主要港湾よりもかなり少ないため(専用バースの存在も影響している)、利用時間、利用効率を上げることによって、新たなコンテナ埠頭建設を抑制できる。

地方がこれから国に対して要求すべきことは、雇用確保のための高コスト社会資本整備ではない。機能を重視した、選択的な社会資本整備と利用コストの削減である。規制緩和やハブ・アンド・スポークのようなソフトな施策の組み合わせによって、同じハードであっても、機能が高まるような工夫の積み重ねこそが求められている。このことが、地方のモビリティ水準を高め、低社会コストで機能的といった地方経済発展の環境条件を形成するのである。

profile

山崎 朗 やまさき あきら

1957年佐賀県唐津市生まれ。京都大学工学部卒、九州大学大学院経済学研究科博士課程修了。博士(経済学)。九州大学助手、フェリス学院大学講師、滋賀大学助教授、九州大学大学院経済学研究院教授を経て、現在、中央大学大学院経済学研究科教授。東洋経済「高橋亀吉記念賞」受賞。著書『日本の国土計画と地域開発』、『IT革命とモバイルの経済学』(編者)、『クラスター戦略』(編者)、『日本の産業クラスター戦略』(共著)、『これからの都市・地域政策』(共編)など。
