

# 人口減少と東北経済<sup>1</sup>

---

## 交流人口拡大による経済活性化

### 東北大学経済学部工業経済研究会

挽地愛 平野由佳 高木謙太郎 本田健太郎

稲葉史恵 森本清司 横塚浩典

---

<sup>1</sup> 本稿は、2006年12月16日、17日に開催される、ISFJ日本政策学生会議「政策フォーラム2006」のために作成したものである。本稿の作成にあたっては、東北大学大学院経済学研究科川端望助教授をはじめ、多くの方々から有益且つ熱心なコメントを頂戴した。ここに記して感謝の意を表したい。しかしながら、本稿にあり得る誤り、主張の一切の責任はいうまでもなく筆者たち個人に帰するものである。

# 目次

はじめに .....	4
<b>第 1 章 問題意識.....</b>	<b>5</b>
第 1 節 問題意識の設定：若年層の流出.....	5
第 2 節 現在の日本の人口減少対策.....	5
第 3 節 人口減少を問題と考える理由 .....	6
第 4 節 人口減少に対する地方自治体の姿勢.....	8
第 5 節 東北地方を考察対象とする理由.....	9
第 6 節 問題意識のまとめ.....	11
<b>第 2 章 現状分析 ：人口減少と地域経済.....</b>	<b>12</b>
第 1 節 東北地方の人口変動 .....	12
第 1 項 東北地方の合計特殊出生率 .....	12
第 2 項 東北地方の人口構成.....	13
第 3 項 東北地方の人口推移と社会・自然減との関係 .....	15
第 4 項 東北地方の転入・転出の推移.....	17
第 2 節 人口変動と地域経済 .....	18
第 1 項 公共投資と地域経済.....	18
第 2 項 生産年齢人口と地域経済.....	20
第 3 節 東北経済.....	21
第 1 項 生産年齢人口と東北経済.....	21
第 2 項 東北経済の現況.....	22
第 3 項 産業誘致策について.....	22
第 4 節 東北地方の現在の政策.....	24
第 1 項 各県の人口減少対策の内容 .....	24
第 2 項 交流人口策について.....	26
第 3 項 定住人口策について.....	26
第 4 項 団塊世代への対策について .....	27
第 5 項 現在の政策についてのまとめ.....	27
<b>第 3 章 政策目標の検討 .....</b>	<b>28</b>
第 1 節 交流人口と定住人口についての見解.....	28
第 2 節 交流人口の経済への影響 .....	29
第 1 項 数値モデル.....	29
第 2 項 モデルによる分析と結果.....	31
第 3 節 交流人口の定義と分類について .....	31

第1項	域内交流 .....	32
第2項	域外交流 .....	32
第3項	政策提言に向けて .....	32
<b>第4章 現状分析 : 交流人口拡大に向けて .....</b>		<b>33</b>
第1節	仙台市・山形市と宮城県・山形県の交流 .....	33
第1項	仙山交流の概要 .....	33
第2項	仙山間の交流の実際の効果 .....	34
第2節	東北の都市圏についての考察 .....	37
第1項	東北の都市圏の特性分析 .....	37
第2項	仙台大都市圏と他の大都市圏との比較 .....	40
第3節	東北の都市間交通 .....	41
第1項	鉄道 VS 高速バス .....	41
第2項	仙台空港アクセス鉄道 .....	45
第4節	政策提言の一步前に条件を整理する .....	48
<b>第5章 政策提言と考えられる負の側面への対応 .....</b>		<b>49</b>
第1節	具体的政策提言とインプリケーション .....	49
第1項	具体的政策 仙台市を中心とした鉄道による都市間ネットワーク .....	49
第2項	政策的インプリケーションとしての将来ビジョン .....	50
第2節	政策案の検討 .....	51
第1項	妥当性の検討 .....	51
第2項	効果についての検討 .....	52
第3項	実現可能性の検討 .....	52
第4項	政策主体の検討 .....	53
第3節	「吸い取られる(?)」論への回答と周辺地域への提言 .....	53
第1項	我々の回答 .....	53
第2項	周辺地域の姿勢のあり方 .....	54
第4節	課題 .....	54
<b>おわりに .....</b>		<b>55</b>
まとめ .....		55
謝辞 .....		55
<b>参考文献・データ出典 .....</b>		<b>56</b>

# はじめに

---

本研究のテーマは、人口減少下における地域経済のあり方である。我々は、地域経済の中でも、特に考察の対象として東北地方の経済を取り上げることとする。

本研究の目的は、人口の域外への流出と総人口の減少が続く中で東北経済がどのようにして経済の活力の維持をするのかを模索することである。具体的には、人口の流出・減少が続く社会においても、東北地方に生活する人々が安心して暮らせる経済社会を構築することを目的とする。さらに、我々は研究を通して、新たな示唆を与えることに貢献することを目標とする。

第1章では、本研究を進めていく上での基盤となる問題意識について述べる。その問題意識に基づいて、第2章では現状分析として東北地方の人口減少の変遷や人口減少による地域経済への影響を分析し、それに対して現在東北地方ではどのような政策が採られているのかを把握する。第3章では、人口減少に対する政策目標の検討を行い、今後東北地方の自治体がどのような視点から政策を行うのが望ましいのかということを示す。第4章では、現状分析として、前章で導き出された政策目標の実現に向けて東北地方の都市の分析を行い、政策の実現に必要な条件を提示する。その上で第5章では、前章で導き出された条件に合致し、かつ東北地方で実現可能と考えられる政策を提言するとともに、我々の考える東北経済の将来ビジョンを示した。また考えられる負の側面への対応についても述べ、具体的な政策提言先についての検討も行う。

# 第1章 問題意識

第1章では、本研究を進めていく上での基盤となる問題意識を明らかにしていく。我々が本研究の問題意識を設定するに至った経緯や、現代においてその問題意識がどのような意義を持つのかということについても述べる。

## 第1節 問題意識の設定：若年層の流出

我々の問題意識は、東北地方における総人口の減少や域外への人口の流出が現在の東北経済にどのような影響を与えているのか、もしくは今後与えていくのかということである。

東北地方では大都市圏への若年層の流出が著しいという問題が存在してきた。我々のメンバーのうちの東北出身者は、高校卒業後に多くの同級生が主に東京圏の大学に進学したという体験を持つ。また、東北大学の学生もその多くが東北地方以外の大都市圏に就職している。このように、若年層が大都市に移動していくのを目の当たりにする中で、人口の流出が東北経済にどのような影響を与えるのかという疑問を持った。さらに、我々はそのような人口の流出が東北経済の活力を失わせる原因の1つになっているのではないかと考えた。我々が人口と経済の関係に問題意識を持つに至ったのは、このような経緯によるものである。

## 第2節 現在の日本の人口減少対策

2005年に日本は世界に先駆けて、総人口減少社会に突入した。現在、日本における人口減少対策として重要視されているのは、少子化対策である。つまり、生まれる子供の数を増やすことで人口の減少を緩和しようという考えに基づく政策である。少子化対策としては、主に仕事と子育ての両立支援など子どもを生み育てやすい環境づくりが展開されている。2005年度の『少子化社会白書』によれば、具体的な政策として、育児休業制度や労働時間短縮に代表されるような、妊娠・出産しても安心して働き続けられる職場環境の整備や、保育サービス・児童手当等の充実、小児医療体制の充実、男性の育児参加の促進などが挙げられている。

しかし、地域経済の発展、維持という観点からすると、このような少子化対策だけでは経済の衰退を抑制するのには不十分なのではないかと我々は考える。なぜなら、生まれた子供が成人し、地域経済の担い手として働き始めるには少なくとも20年ほどの歳月が必要になるからである。つまり、今年行った少子化対策の政策が功を奏し、合計特殊出生率が人口置換水準<sup>1</sup>に達したとしても地域経済の衰退がすぐに止まるというわけではない。

また、わが国において、政府が合計出生率の低下と子どもの数が減少傾向にあることを「問題」として認識し、子育て支援の対策に取り組み始めたのは、「1.57 ショック」がそのきっかけ

<sup>1</sup> 現状の人口を維持するために必要な合計特殊出生率の値。

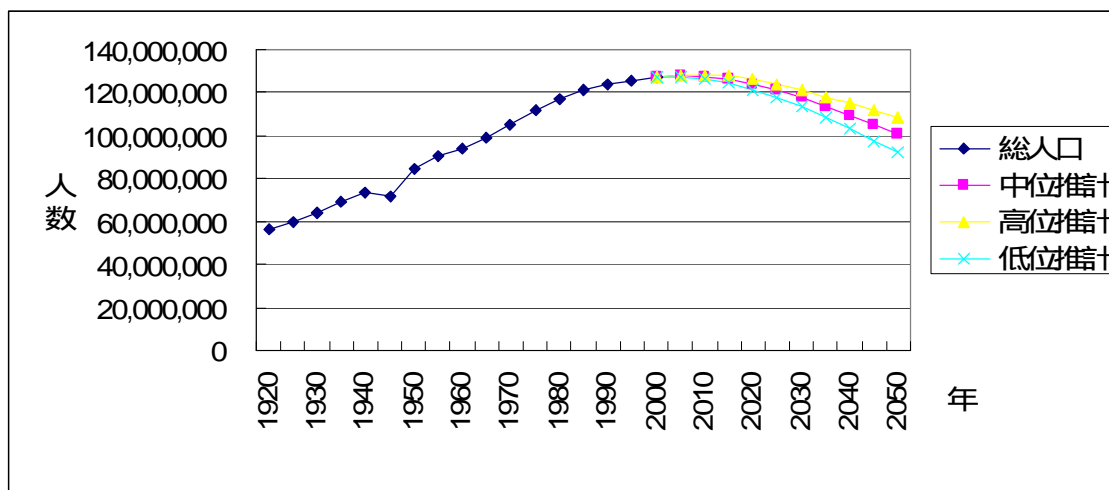
けとなった1990年以降のことである<sup>1</sup>。しかし、いまだにその効果が現れているとは言い難い。日本の合計特殊出生率は回復するどころか、年々低下し続けている。このような現状からも、少子化対策のみで人口減少による経済へのマイナスの影響を緩和するのは困難であると考えられる。

したがって、我々は全国的に人口が減少することを考慮するならば、地方自治体は人口減少を前提とし、地域経済が持続的に循環し続ける政策を採る必要があると考える。しかし、現在行われている、あるいはこれから行われようとしている少子化対策に全く意味がないと主張しているのではない。むしろ、子どもを産み育てやすい環境を国が整えるのは望ましいことである。達成すべき出生率の目標値を高い水準に設定し、そのために長期的な少子化対策を行う一方で、厳しい現実の出生率を所与の条件とし、その下で地域経済が持続的に循環するような仕組みを構築していくことが重要である。

### 第3節 人口減少を問題と考える理由

第2節でも述べたように、人口減少を本研究で取り上げる理由としては、2005年に日本が人口減少社会に突入したことが挙げられる。2005年の国勢調査の結果によると、日本の総人口は2004年の10月1日から約2万人減少して1億2,775万人となり、1920年の国勢調査の開始以降初めて減少したという。図1は、日本総人口の推移と将来人口の推計を表している。我々は、日本がこのような人口減少社会を迎えたことで、地域経済は大きな転換点を迎えたのではないかと考える。なぜなら人口減少は日本の経済全体に影響を与えるが、前述のように地域経済は大都市圏への人口流出、すなわち社会的な人口の移動という要因による人口減少があるため、都市圏よりも人口変動の影響を受けやすいと考えられるからである。

図1：日本総人口の推移と将来人口の推計



資料出所：国立社会保障・人口問題研究所『将来推計人口データベース<sup>2</sup>』、総務省『国勢調査<sup>1</sup>』より作成

<sup>1</sup> 出典：内閣府『2005年度版 少子化社会白書』

URL：http://www8.cao.go.jp/shoushi/whitepaper/w-2005/17WebHonpen/index.html  
閲覧：2006年11月5日

<sup>2</sup> URL：http://www.ipss.go.jp/syoushika/tohkei/Mainmenu.asp

閲覧：2006年11月10日

では、人口減少によって地域経済は、具体的にどのような影響を受けるのだろうか。ここでは、人口減少による地域経済への影響を検討している地域経済研究会の報告書<sup>2</sup>を参考に、その実態をみていくことにする。

報告書では、地域経済・社会を支える産業を主に地域内を市場とする「域内市場産業」(商業、サービス業など)と、「域外市場産業」(製造業、農業、観光関連産業など)の2つに分類し、地域の経済活動を、模式図<sup>3</sup>を用いて説明している。「人口減少・少子高齢化による生産年齢人口の減少( )により域外市場の担い手が減少し( )、域外市場産業の十分な成長が見込めなくなり、それが域内での消費にマイナスに働く。この結果、域内市場産業も厳しい状況( )となる。域内における経済活動が滞ることは、税収入にマイナスに働くとともに、高齢化の進展による公共サービスの需要増大、住民の移住密度の低下による公共サービスの提供コスト増( )が起こり、十分な公共サービス・インフラの提供が困難となる。」と説明されている。

以上のような指摘に基づき、我々は人口減少によって地域経済が衰退することにより、人口の流出が加速し、そのことが地域経済の衰退に拍車をかけるのではないかと考える。たとえば、税収入が少なくなれば、道路や鉄道、医療機関、教育機関などの公共財・サービスを地方自治体が、住民の要求に対して十分に提供できなくなってしまう。そのため、理論的には住民は自分の選好に応じた、より充実した公共財・サービスを提供する地域に移動してしまうという、いわゆる「足による投票<sup>4</sup>」が起こる可能性がある。

ただ、実際は住民が公共財・サービスだけを理由に移動をするとは考えにくい。「足による投票」の理論では、住民の移動にかかるコストが発生しないものとするという非現実的な仮定がある。このため、むしろ住民は所得水準の高さや就業機会の充実度によって、地域間を移動すると考えたほうが現実的である。

このような考えに基づき我々は、地域経済における人口減少による経済基盤の低下に対して、地域は今後対応していくことが重要であると考えらる。

---

<sup>1</sup> URL : <http://www.stat.go.jp/data/kokusei/index.htm>

閲覧 : 2006 年 11 月 10 日

<sup>2</sup> 出典 : 地域経済研究会(2005、経済産業省地域経済産業グループ地域経済産業政策課)「人口減少下における地域経営について～2030年の地域経済のシミュレーション～」

URL : <http://www.meti.go.jp/press/20051202004/2-honnbunn-set.pdf>

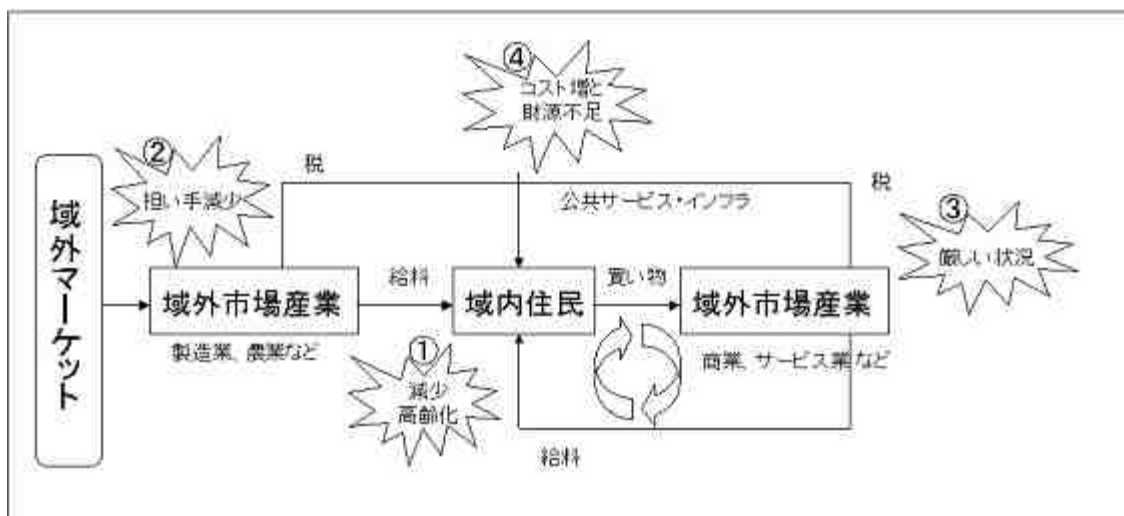
閲覧 : 2006 年 8 月 8 日

<sup>3</sup> 図 2 を参照。

<sup>4</sup> 「足による投票」とは公共財のなかには便益の及ぶ範囲に地域的限度があり、そのような公共財の提供に異なる地方公共団体の間で競争がある場合、住民は課税と提供される公共財を比較して、移動することにより選考を表示することである。

出典 : 有斐閣『経済辞典(第 4 版)』

図 2：人口と地域経済の関係



資料出所：地域経済研究会(2005)「人口減少下における地域経営について～2030年の地域経済のシミュレーション～」より抜粋

## 第4節 人口減少に対する地方自治体の姿勢

第3節では、人口の減少・流出が生産年齢人口の減少を招き、地域経済の衰退につながるという問題を述べた。これに基づいて本節では、実際に各地方自治体が人口減少に対して、どのような考えを持っているのかを俯瞰しつつ、それについての我々の問題意識を明らかにしたい。人口減少経済社会研究会の『人口減少社会に関する地方自治体のアンケート調査<sup>1</sup>』では、人口減少による地域社会・経済への影響について、マイナス影響とプラス影響を分けて質問し、その割合の比較<sup>2</sup>を試みている。

この調査から、地方自治体が人口の減少が必ずしも、地域社会・経済に対してマイナスの影響のみを与えるものと捉えているわけではないことが見て取れる。しかしながら、人口減少によるマイナス影響とプラス影響とを比較して、どちらの方が大きいかという質問に対して、マイナス影響の方が「より大きい」と「やや大きい」と答えた自治体が、93.1%にも上ったことから、地方自治体にとって人口減少は大きなマイナス要因として認識されていることが覗える。

このように、人口減少は地方自治体にとって脅威であるにもかかわらず、その対策として万能なものは存在しないという現状がある。特に人口減少の要因は、大都市であるか、産業集積があるかなど、地方ごとの事情によって異なっているため、すべての地方にとって効果的な政策を打ち出すことは困難である。したがって、我々は地方ごとの特性に応じた政策を立案することが極めて重要であると考えられる。

<sup>1</sup> このアンケート調査は、立命館大学社会システム研究所内にある人口減少経済社会研究会(代表者：古川彰経済学部教授)によって、自治体の人口増減の現状と見通し、人口減少による地域社会・経済への影響についての自治体の意識を把握するべく、日本全国すべての市町村(約3200自治体)の総合計画企画、調整等関係の部署に対して行われたものである。有効回答数は、1994。

出典：鄭小平(2004)「市町村人口減少の現状、影響と対策」

URL：[http://ritsumeikeizai.koj.jp/all/all\\_frame.html?stage=2&file=53302.pdf](http://ritsumeikeizai.koj.jp/all/all_frame.html?stage=2&file=53302.pdf)

閲覧：2006年11月6日

<sup>2</sup> 図3、図4を参照されたい。



図 3：人口減少のメリット

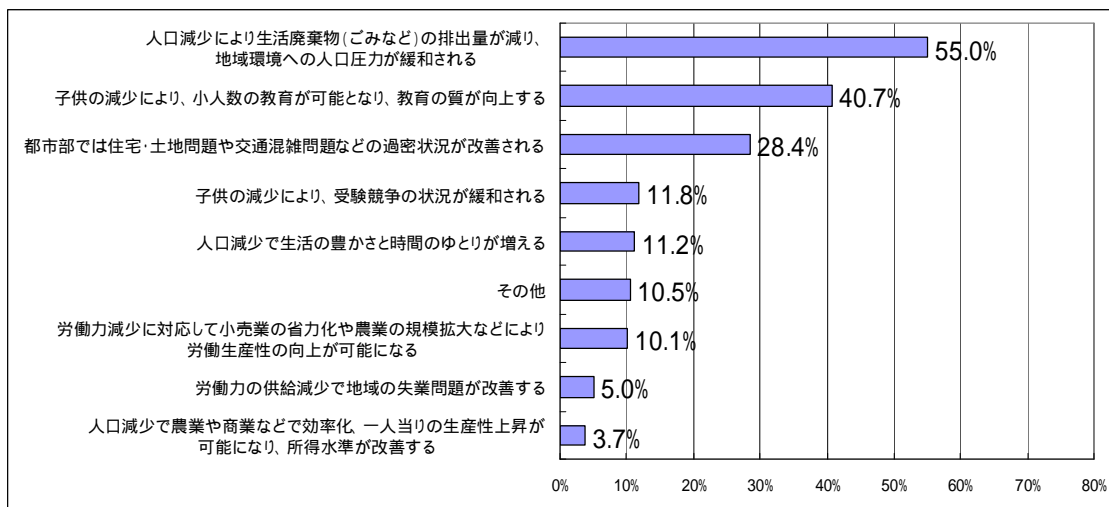
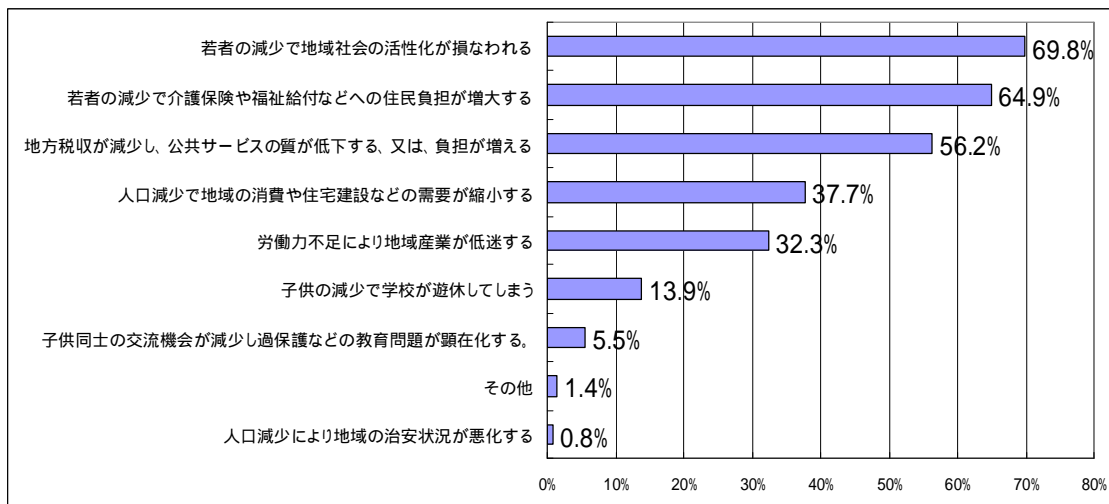


図 4：人口減少のデメリット



資料出所：鄭小平(2004)『市町村人口減少の現状、影響と対策』より作成

## 第5節 東北地方を考察対象とする理由

我々が本研究において考察の対象として東北地方の経済を取り上げる理由としては、主に以下の3つのことが挙げられる。

第1に、我々が東北大学の学生であり、東北地方が非常に身近な研究対象であることが挙げられる。東北地方は、経済活動が活発な他地域と比較すると景況感に格差がある<sup>1</sup>、あるいは高

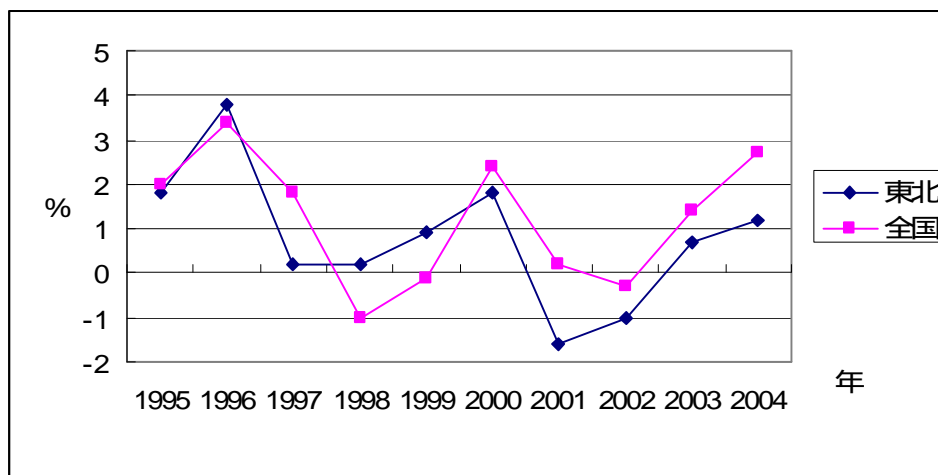
<sup>1</sup> 日本銀行が2006年10月に発表した『地域経済報告』では、「設備投資がすべての地域で引き続き増加傾向にあるほか、輸出も多くの地域で増加しているなど、企業部門は好調さを増している。また、地域差を伴いつつ個人消費も緩やかに回復するなど、家計部門への波及も徐々に進んでいる。こうした中で、生産の増加も明確化している。もっとも、『拡大』との判断にある関東甲信越、東海、近畿と、『回復』方向にあるその他の地域との間においては、回復の程度や勢いに、依然、地域差がみられている。」とされており、東北地方の総括判断は「緩やかな回復を続けている」であるため、他地域に比べると景況感の遅れが見られる。

出典：日本銀行(2006年10月)『地域経済報告』

校や大学卒業後に大都市圏に出て行く人々が多いことなどから、経済が停滞気味であると考えられる。そこで我々は、本研究を通じて東北経済の持続的な発展に貢献したいと考えた。また、研究を進めるに当たり、地域経済の現状を把握する上で必要となるヒアリング調査等を実施しやすいであろうことを考慮し、東北地方を対象とした。

第2に、東北経済が他地域に比べて、先にも述べたように現状において停滞気味であると考えられることである。図5に、東北経済産業局が推計した東北地域の実質経済成長率の推移を表したグラフを示した。このグラフを見ると、東北地域の実質成長率は平成15年以降2年連続でプラスとなっている。しかし、2000年(平成12年度)以降、全国の実質成長率との乖離が慢性的になっている。

図5：東北地域の実質経済成長率の推移



資料出所：経済産業省東北経済産業局『2006年東北地域の実質経済成長率<sup>1</sup>』より作成

第3に、東北地方は人口減少の速度が非常に速いことが挙げられる。図6は、人口増減率(2000～2005年)下位15都道府県を示している。最下位の秋田県を筆頭に、青森県、山形県、岩手県、福島県が含まれている。このことから、全国的に見ても東北地方の人口減少は著しい進展を見せている頃がわかる。我々は以上から人口減少の経済的悪影響への対応は、今後の東北地方の経済を考える上で最も重要な問題であると考えられる。

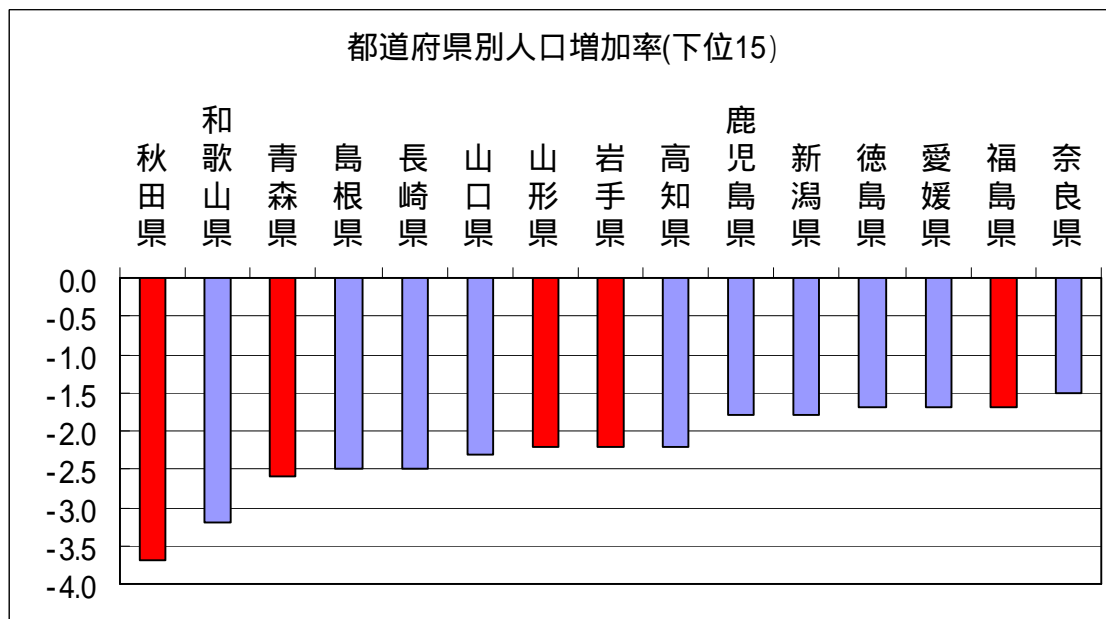
URL : [http://www.boj.or.jp/type/ronbun/chiiki\\_rep/chiiki0610.htm](http://www.boj.or.jp/type/ronbun/chiiki_rep/chiiki0610.htm)

閲覧 : 2006年11月15日

<sup>1</sup> URL : <http://www.tohoku.meti.go.jp/cyosa/seicyoritsu/h16fy/index.htm>

閲覧 : 2006年11月10日

図 6



資料出所：総務省『国勢調査<sup>1</sup>』より作成

## 第6節 問題意識のまとめ

我々は、問題意識として人口減少が地域経済に悪影響を与える可能性を指摘した上で、特に人口減少の速度が速い東北地方では、対応が急務であることを挙げた。

今後、東北地方では人口減少が全国よりも急速に進展するため、第5節で示した東北地方の成長率の全国との格差はさらに大きくなる可能性がある。成長率の差は、所得水準における格差、あるいは職の充実における格差として、人々に影響を与えられらる。

所得水準の格差や職の充実はそのまま地域住民の生活水準となる。もしこのような生活水準の地域間格差が顕在化した場合、地方から都会への職や高い生活水準を求めるための住民の移住が起こるだろう。このようにして起きた人口の地域からの流出、特に職を求めて移住する傾向が高いであろう若者の流出は、短期的にも長期的にも地域経済のパフォーマンスに悪い影響を与えるだろう。さらにその結果地域の雇用などに悪影響を及ぼすといったように、地域経済における人口減少は、いわば「人口のデフレスパイラル」ともいべき構造的な問題であるといえるだろう。

人口減少の影響が最も顕著に現れやすいであろう東北地方での対応を本研究の検討課題とすることで、東北地方以外の他地域に対しても何らかの示唆を与えることが出来ると我々は考える。

<sup>1</sup> URL : <http://www.stat.go.jp/data/kokusei/2005/kihon1/00/zuhyou/a001.xls>

閲覧：2006年11月11日

## 第2章 現状分析 : 人口減少と地域経済

前章では、人口の流出・減少によって地域経済が衰退し、そのことが地域住民の生活にマイナスの影響を与え、各地方自治体でも危機感を募らせているという現状を示した。人口減少はすでに各地方自治体にとって、所与の条件であるという現状を踏まえて、人口減少と地域経済の関係、また今後予測される経済の状況について把握する。さらには、我々が研究対象とする東北地方の人口変動、および経済についてもその現状を把握する。

### 第1節 東北地方の人口変動

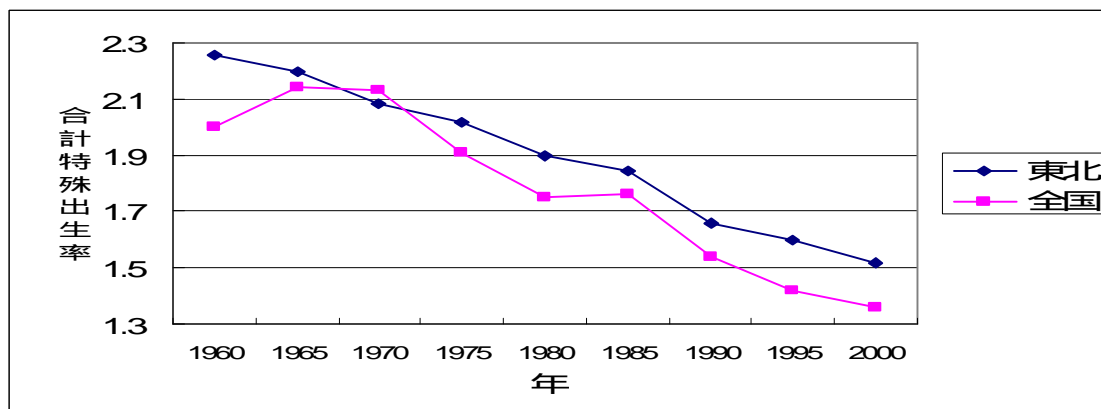
本節では、過去の東北地方における人口がどのように変動したのか、また、将来の東北地方における人口はどのように変動するのかについて現状分析を行う。

東北地方における人口がどのように変動したのかを明らかにするため、人口構造に影響を与える指標の推移を以下で分析していく。

#### 第1項 東北地方の合計特殊出生率

図7は、1960年から2000年にかけての、全国と東北地方の合計特殊出生率を示したものである。この図が示すように、1970年は東北地方の合計特殊出生率は全国を下回っているものの、その他の期間では東北地方の合計特殊出生率が全国を上回っており、東北地方において合計特殊出生率は全国よりも高い傾向にあるといえる。しかし、東北地方における合計特殊出生率は、人口置換水準である2.08を下回って既に30年ほどが経過しており、その間一貫して低下傾向が続いていることから、合計特殊出生率は今後も低水準で推移していくと予想される。

図 7：東北と全国の合計特殊出生率の推移



資料出所：厚生労働省『人口動態統計<sup>1</sup>』、総務省統計局『国勢調査<sup>2</sup>』より作成

## 第2項 東北地方の人口構成

次に、東北の人口構成を把握するため、年齢別の人口構成比率を見ていく。

図 8 は、1980 年から 2000 年にかけての、全国と東北地方の年齢別人口構成比率を示したものである。この図が示すように、15 歳未満人口比率には東北地方と全国の間に大きな差は見られず、どちらも同程度に少子化が進行していることが分る。これに対して、65 歳以上人口比率は、東北地方の方が全国よりも高い水準で推移しており、その差が拡大する傾向がみられる。このことは、東北地方で急激な高齢化が進行していることを表している。

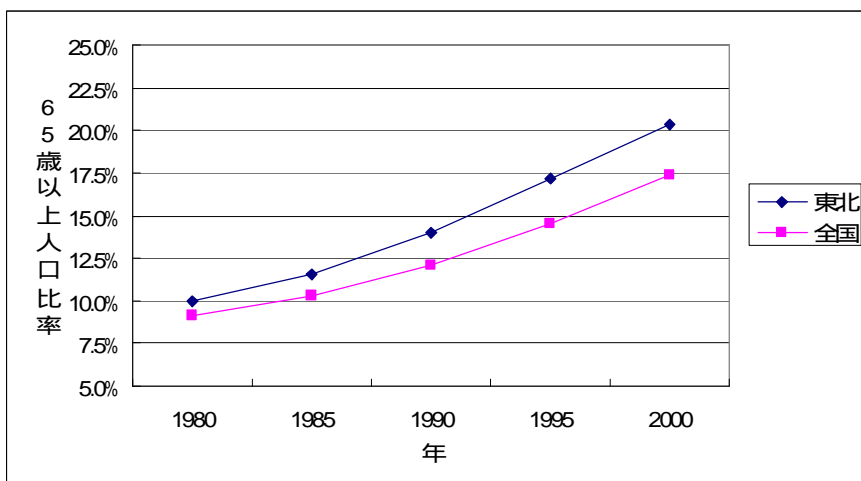
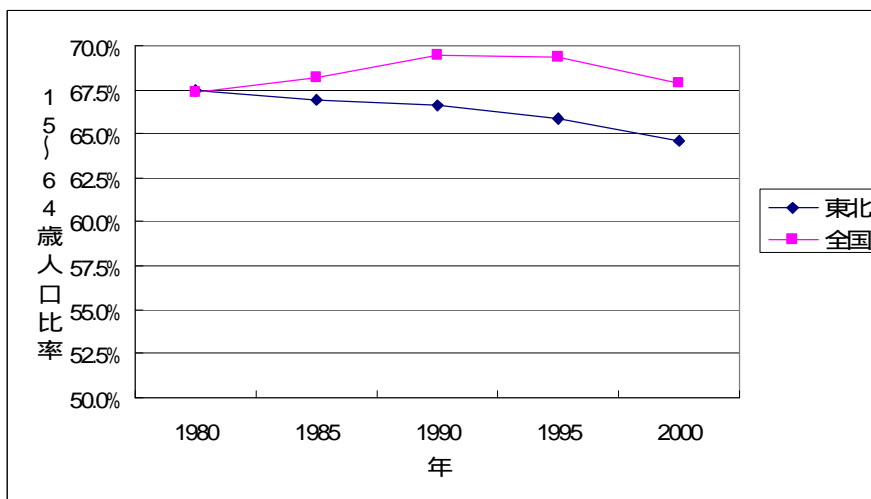
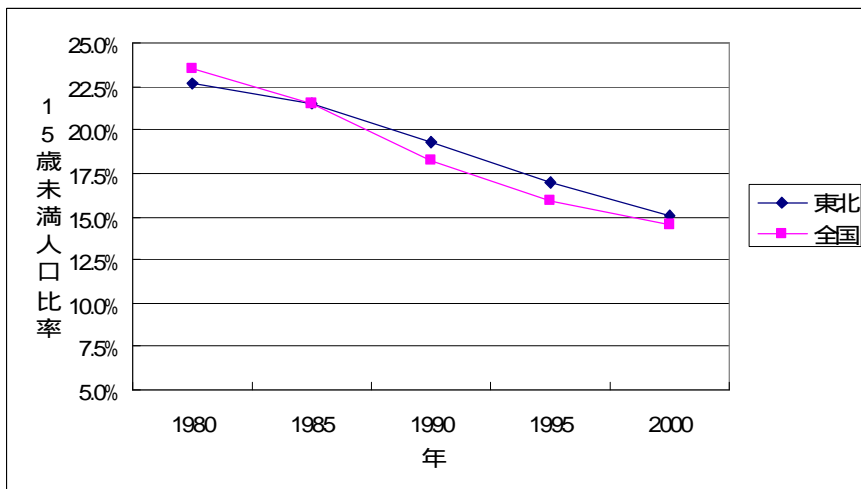
15 歳から 65 歳未満人口比率は、東北地方の方が全国よりも低い水準を推移し、その差が拡大する傾向がみられる。また、全国平均は 1995 年以降比率が低下し始めたのに先行し、東北平均は 1980 年から一貫して低下し続けている。これは、東北地方で急激に進んだ高齢化によって、15 歳から 65 歳未満人口比率が相対的に低下したためであると考えられる。

<sup>1</sup> URL : <http://www.mhlw.go.jp/toukei/saikin/hw/jinkou/geppo/nengai04/index.html>  
閲覧：2006 年 11 月 8 日

<sup>2</sup> URL : <http://www.stat.go.jp/data/kokusei/index.htm>  
閲覧：2006 年 11 月 8 日

なお、図 7 から図 10、図 12 の資料出所の総務省『国勢調査』に関する URL、および閲覧日はすべて共通するものである。

図 8：東北と全国の年齢別人口構成の推移

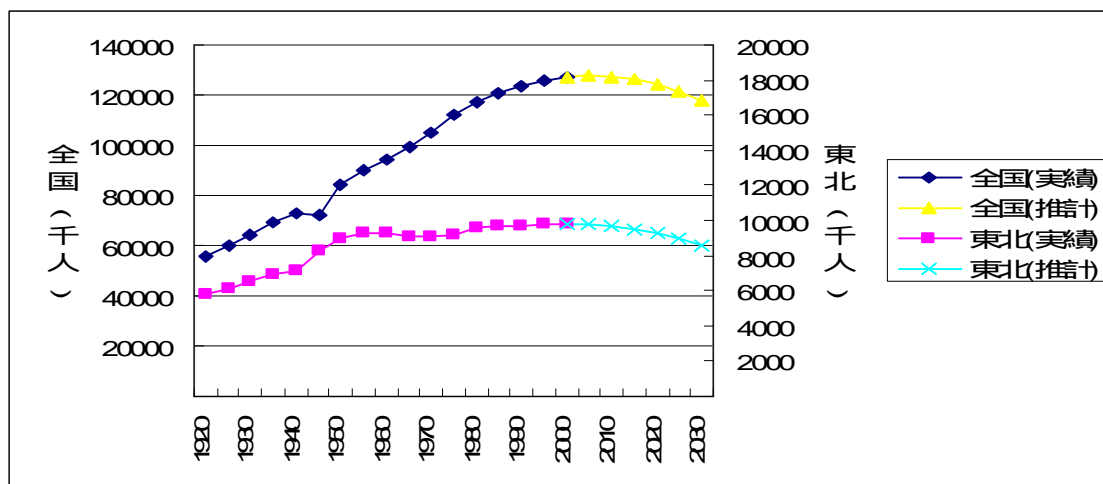


資料出所：総務省『国勢調査』より作成

### 第3項 東北地方の人口推移と社会・自然減との関係

図9は、1920年から2000年にかけての全国と東北地方の総人口と、2000年から2030年にかけての全国と東北地方の総人口の将来推計を示したものである。この図が示すように、東北では1950年以降総人口がほぼ横這いで推移している。しかし図7によれば、1970年までは合計特殊出生率は人口置換水準である2.08を上回っており、本来ならば人口は全国のように増加しているはずである。これは、自然的増加数<sup>1</sup>による人口増加を、社会的減少数<sup>2</sup>が打ち消しているためだと考えられる。

図9：東北と全国の人口推移の比較



資料出所：総務省『国勢調査』、国立社会保障・人口問題研究所『将来推計人口<sup>3</sup>』より作成

図10は、1920年から2000年にかけての東北地方の自然増加率と社会増加率、全国と東北地方の人口増加率を示したものである。

この図から、合計特殊出生率の低下に伴って、自然増加率が急激に低下していることが分かる。合計特殊出生率の低下傾向が依然として変化しないことを考慮すると、今後、東北地方の自然増加が減少に転じるのは確実であろう。

社会増加率については、1960年から1975年間に顕著な減少が見られ、その後もマイナスで推移している。1950年から2000年における、大都市圏<sup>4</sup>と非大都市圏の人口移動について分析している中川(2006)によれば、1960年代の高度成長期に、非大都市圏から大都市圏へ向けて多くの人口移動があったという。そして1970年代には、石油ショックによる不況や非大都市圏における大学の施設などから、非大都市圏から大都市圏への人口移動は縮小した。その後1980年代に再び拡大し、1980年代後半のバブル経済期にピークに達したという。

この人口移動の変動は、東北地方の社会的増加率の推移と概ね整合的である。つまり、東北地方においても、高度成長期に大都市圏への顕著な人口流出があり、その後1975年から1980

<sup>1</sup> 出生数から死亡数を引いた数。

<sup>2</sup> 東北からの他地域への流出数から、他地域からの東北への流入数を引いた数。

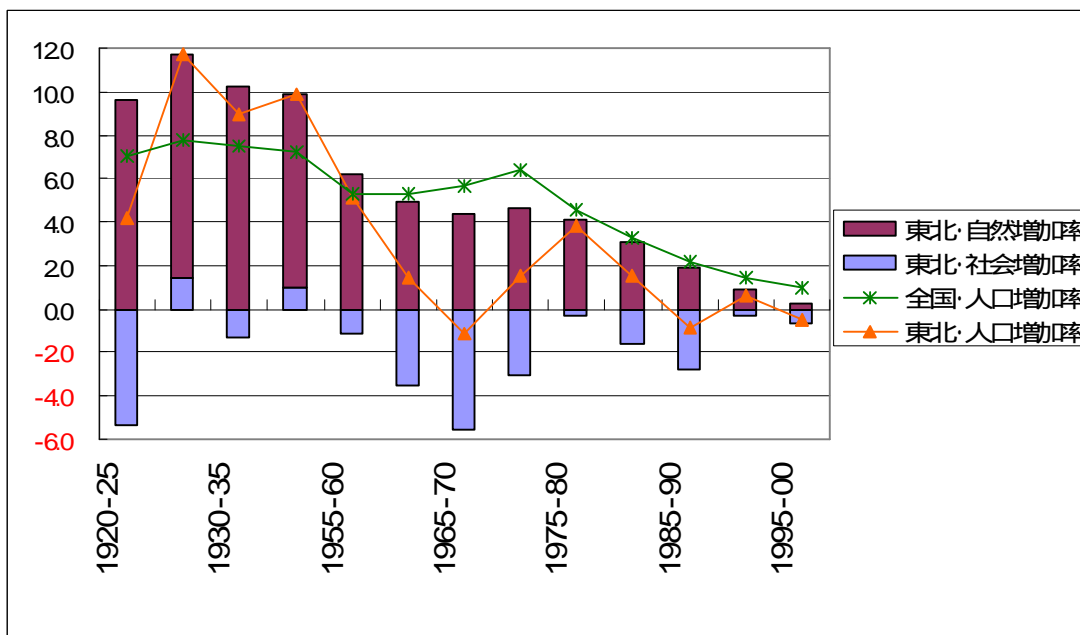
<sup>3</sup> URL : <http://www.ipss.go.jp/>  
閲覧 : 2006年11月8日

<sup>4</sup> 中川(2006)における大都市圏の定義には、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、岐阜県、愛知県、三重県、京都府、大阪府、兵庫県が含まれる。

年の間に若干流出が弱まるも移動率はマイナスを維持し、1980年代後半に再び流出が拡大している。この人口移動の要因としては、東北地方には当時、十分な就業機会がなかったことが挙げられる。このことは、1963年から2005年にかけての全国と東北の有効求人倍率を示している図11から分かる。

この図から、社会増加率が大きくマイナスになっている1960年から1975年に、東北地方の有効倍率が全国よりも大幅に低い値を示していることが分かる。つまり、東北地方にはあまり多くの就職機会がなかったために、相対的に就職機会が多く存在した他の地方、主に大都市圏に若年層が移動したと考えられる。

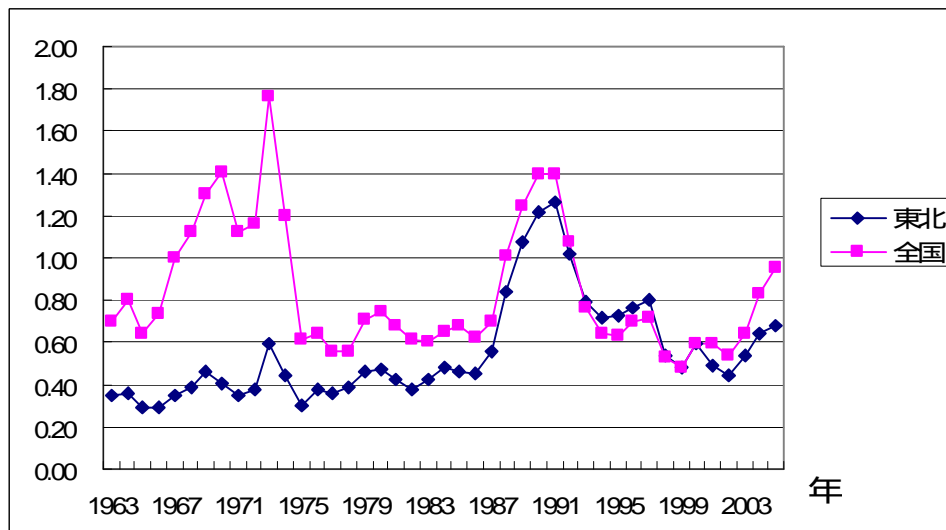
図10：東北と全国の人口増加率の比較と東北の自然・社会増加率の推移



資料出所：総務省『国勢調査』より作成



図 11：東北と全国の有効求人倍率の推移



資料出所：厚生労働省『職業安定業務統計<sup>1</sup>』より作成

## 第4項 東北地方の転入・転出の推移

図 12 は、1995 年から 2000 年にかけての、東北地方全体における転入人口と転出人口、及びその合計である社会的増加人口を示したものである。

この図から、東北地方外に移動している年代で、最も人数が多いのは 20～24 歳、次いで 2 番目に人数が多いのは 25～29 歳、3 番目に人数が多いのは 15～19 歳であることが分かる。20～29 歳で東北地方外に移動している人の主な移動理由は、東北地方以外への就職、15～19 歳での移動理由は、東北地方以外への就職や進学などによるものであると考えられる。また、15～29 歳の若年層に東北地方外への移動が多いのに対して、15 歳未満の年代と 30 歳以上の年代では、転入と転出が比較的均衡している。

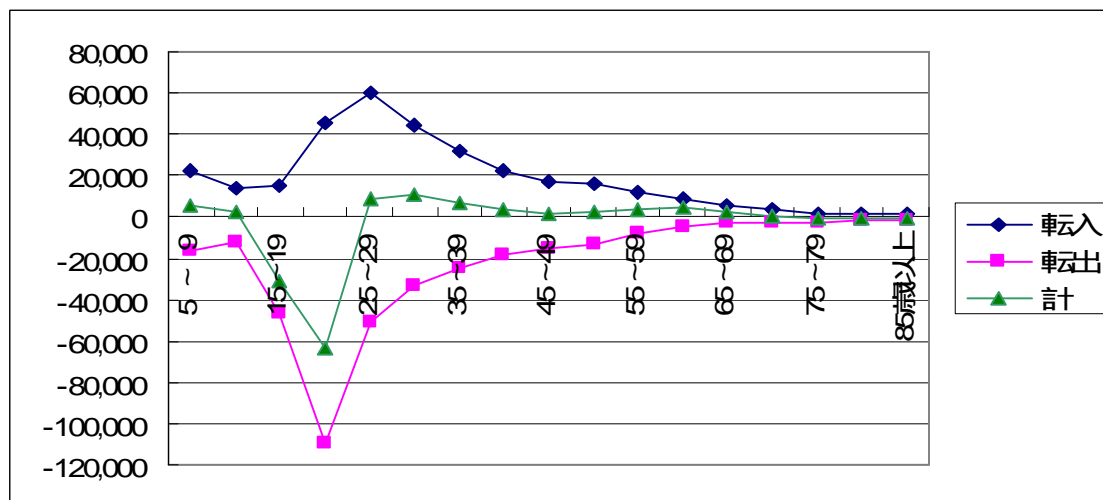
東北地方では、若年層の人口が減ることで、15～49 歳の出産適齢期人口が減っている。合計特殊出生率が一定に保たれたとしても、この出生適齢期人口が少ないならば、東北地方の出生数は減少してしまう。

1955 年から一貫して、東北地方の社会増加率はマイナスで推移している。また、1975 年から、自然増加率が低下を続けている。さらに、合計特殊出生率は低水準を推移している。これらのことから、将来の東北の総人口は、図 9 の推計にあるように減少するだけでなく、その減少のスピードが極めて速いだろうことが予測される。

したがって、東北地方では、人口減少社会に対応できる仕組みを早急に構築することが求められているといえるだろう。

<sup>1</sup> URL : [http://www.dbtk.mhlw.go.jp/toukei/kouhyo/indexkr\\_16\\_1.html](http://www.dbtk.mhlw.go.jp/toukei/kouhyo/indexkr_16_1.html)  
閲覧：2006 年 11 月 7 日

図 12：東北地方の 1995~2000 年間の世代別の転入と転出



資料出所：総務省『国勢調査』より作成

## 第2節 人口変動と地域経済

本節では、人口変動によって地域経済がどのような影響を受けるのかを把握する。第1章において、人口減少によって地域経済が衰退することにより、人口の流出が加速し、そのことが地域経済の衰退に拍車をかける「人口のデフレスパイラル」というべき状況になるのではないかという考えを述べた。

これと同様の指摘がなされている先行論文としては、荒井・峰岸(2005)が挙げられる。ここでは、2004年に地域間の景況格差はやや縮小したものの、大都市圏との経済格差は依然として大きく、その一因は人口動態の違いにあるとしている。また今後、東京や東海といった大都市圏や工業集積地に人口が一極集中し続ければ、地域間の経済格差はますます広がると指摘されている。そこで本節では、人口動態の差が経済格差に繋がるという理論を実態に即して、人口変動と地域経済の関係をより詳細に検証していく。

### 第1項 公共投資と地域経済

2005年度版の『労働経済白書<sup>1</sup>』によれば、地域経済の成長に大きな影響を及ぼしたものととして公共投資の存在が指摘されている。また、地方圏から東京圏への人口の移動が減少して、地方圏において労働力率が上昇した時期と、公共投資への依存度が上昇している時期がほぼ一致していることが指摘されている。

このような公共投資の増加は、主に建設業の雇用の伸びに寄与し、地域の雇用機会の創出に大きな影響を及ぼした。つまり、大都市圏に移動しなくても各地域で雇用が確保されるようになったのである。しかし、このことは公共投資が削減され、建設業以外の産業において伸びが見られなければ、その地域の経済が再び停滞することを意味する。近年、国の財政状況の悪化から、公共投資額が大幅に削減されている。

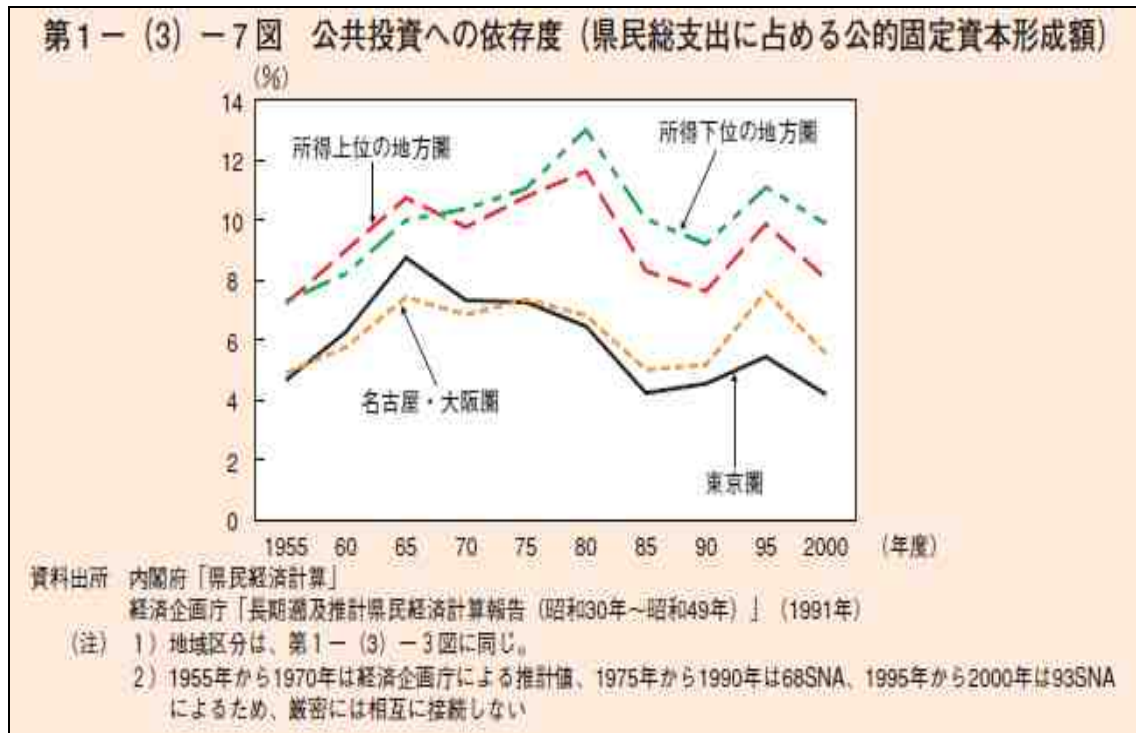
<sup>1</sup> 出典：厚生労働省(2005)『労働経済白書』

URL：http://www.mhlw.go.jp/wp/hakusyo/roudou/05/dl/02-01c.pdf

閲覧：2006年11月6日

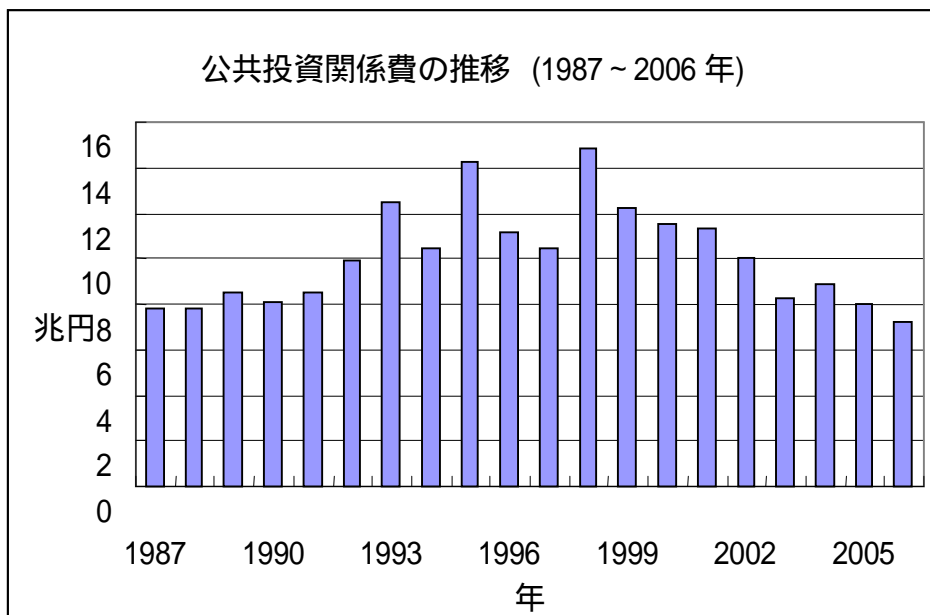
公共投資の削減は、全産業に占める建設業の高い地域の経済にとって大きな痛手となる。人口は地域外に流出することになれば、再び流入を図ることは難しい。このような公共投資に依存する形での地域経済の持続性は、極めて低いものと考えられるため、地方自治体は新たな地域経済のあり方を模索する必要がある。

図 13：公共投資への依存度



資料出所：厚生労働省(2005)『労働経済白書』より抜粋

図 14



資料出所：木下康司編『図説日本の財政平成 18 年度版<sup>1</sup>』より作成

## 第2項 生産年齢人口と地域経済

前項まで、人口の減少は地域経済に悪影響を与えるということを述べてきたが、とりわけ生産年齢人口の減少は地域経済の発展の大きな足かせとなるものである。ここでいう生産年齢人口とは、15～64歳の年齢に属する人口を指し、一般に経済の担い手として、生産活動を行うことが出来る人口と解釈されている。つまり、その地域の総人口に占める生産年齢人口の比率を、その地域の経済の潜在的な経済力を意味するものとして捉えることは可能であろう。

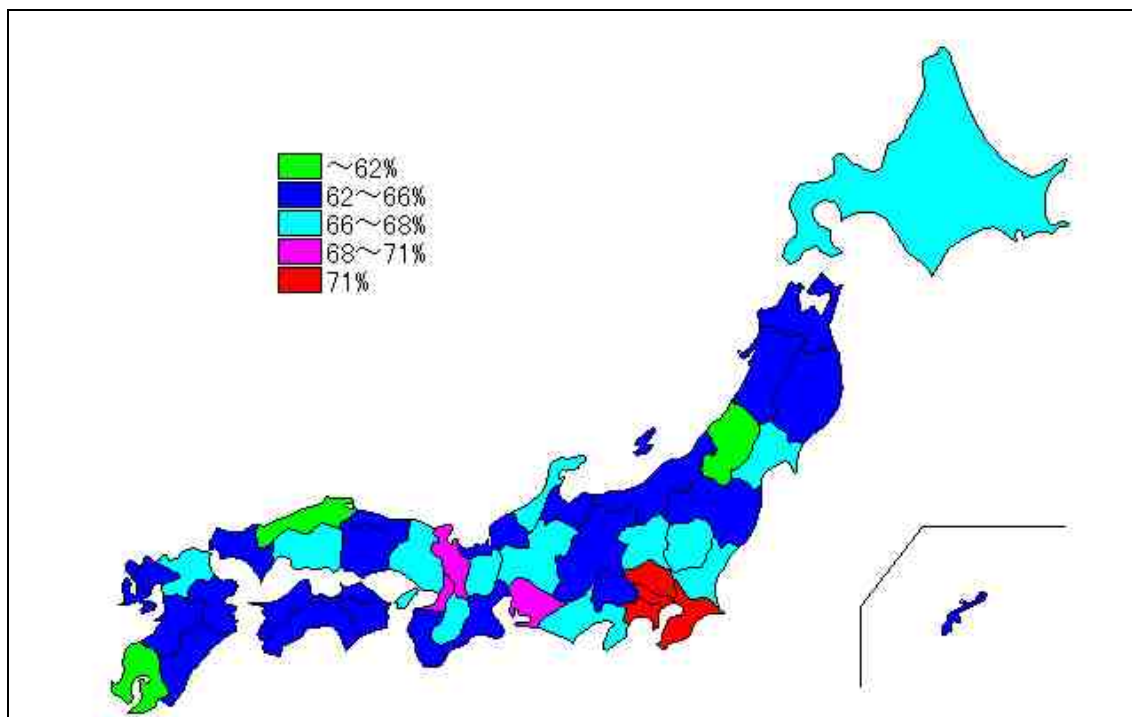
また、生産年齢人口比率が高いということは単に、経済活動が活発になる可能性があるということの意味するだけではない。生産年齢人口が多いということは、従属人口<sup>2</sup>が少ないことを意味するため、財政的な負担も比較的バランスの取れたものになる。さらに、高齢者比率が高ければ、その地方の財政の負担と給付の構造は、よりアンバランスなものになると考えられる。

以下に、図 15 で都道府県別生産年齢人口の比率を示した。この図から、三大都市圏、特に東京圏で生産年齢人口比率が高く、逆にそれ以外の地方では低くなっていることが見て取れる。先にも述べたように、生産年齢人口の減少は地域経済にとって、マイナスの要因として働くため、この比率の差はそのまま地域間の経済格差となって、様々な形で顕在化する恐れがある。

<sup>1</sup> 当初予算と補正予算での合計額。ただし平成 18 年度は当初予算のみ。

<sup>2</sup> 15～64 歳以外の人口で、子供と老人が含まれる。

図 15：都道府県別生産年齢人口比率



資料出所：総務省『都道府県別生産年齢人口の割合<sup>1</sup>』を参考に作成

## 第3節 東北経済

第1節第3項では、大都市圏とその他の地方圏との対比という形で、人口動態と経済の関係を把握した。それを踏まえて、本節では、本研究の考察対象である東北地方に的を絞って、人口変動とその経済の関係について把握する。

### 第1項 生産年齢人口と東北経済

本項では東北地方における生産年齢人口比率と経済について述べる。前項で述べたように、生産年齢人口比率の低下は地域経済にとってマイナスの影響を及ぼす。本章第1節において、東北地方の生産年齢人口比率の推移を示したが、1980年以降一貫して低下しており、東北地方もその影響を避けることは出来ないものとなっている。このような問題に対して、生産年齢人口比率を上昇させるためには、若年層の域外への流出を減少させる、さらには域内への流入を増加させるなどの対策が求められる。しかしながら、移民の受け入れを認めていない日本において、総人口が減少する今、各地方が生産年齢人口の拡大を図ることは容易ではないと考えられる。これについては、第3章以降において詳しく述べることにする。

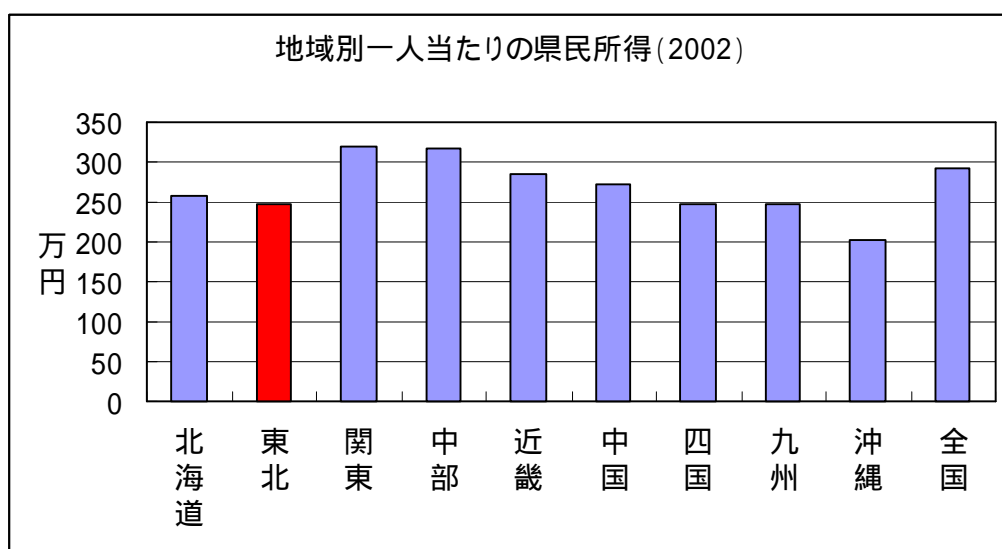
<sup>1</sup> URL : <http://www.stat.go.jp/data/kokusei/2000/sokuhou/01.htm>  
 閲覧：2006年11月10日

## 第2項 東北経済の現況

本項では、我々が他地域に比べて、停滞気味であるとする東北地方の経済の現況について把握する。図 11 で、全国と東北の有効求人倍率を比較した図を示したが、2000 年以降、その乖離幅が大きくなっていることが読み取れる。このことから、東北地方が他地域に比べると雇用機会に恵まれず、それによって人口の流出が起こる危険性を孕んでいることがわかる。確かに、人が職のみを理由に地域間移動をするとは考えにくい、その地域において所得を得て、さらに生産の行われる経済活動が営まれるには、やはり職があることが基本になると考えられる。

また、2002 年の地域別一人当たりの県民所得においても、全国では 291.6 万円なのに対し、東北においては 246.9 万円となっており、所得においても他地域と比較して大きな差が見られる。これは、沖縄の 203.1 万円に続いて、下から 2 番目の水準であり、東北地方の経済が停滞気味であることが見て取れる。

図 16



資料出所：内閣府『県民経済計算年報』より作成

## 第3項 産業誘致策について

本項では、90 年代以降の人口流出の原因の 1 つになったと考えられる、東北地方における誘致工場の閉鎖の経緯を述べる。ここでは、河北新報社編(1997)『村の工場・産業空洞化の中で』を参考に、その実態を把握する。

東北地方は明治以降 100 年間、工業後進地域であり、先にも述べたように高度成長期においても工業化の遅れなどから、他地域に比べると雇用機会が不足しており、人口の流出が顕著であった。そのような東北地方において、工場誘致が活発化したのは、新幹線や東北自動車道が開通した頃からのことである。それは、地価の安さに加え、安価な労働力という好条件によるものであった。このような誘致工場の増加は、地域経済の雇用機会を拡大させ、人口の流出も減少していった。

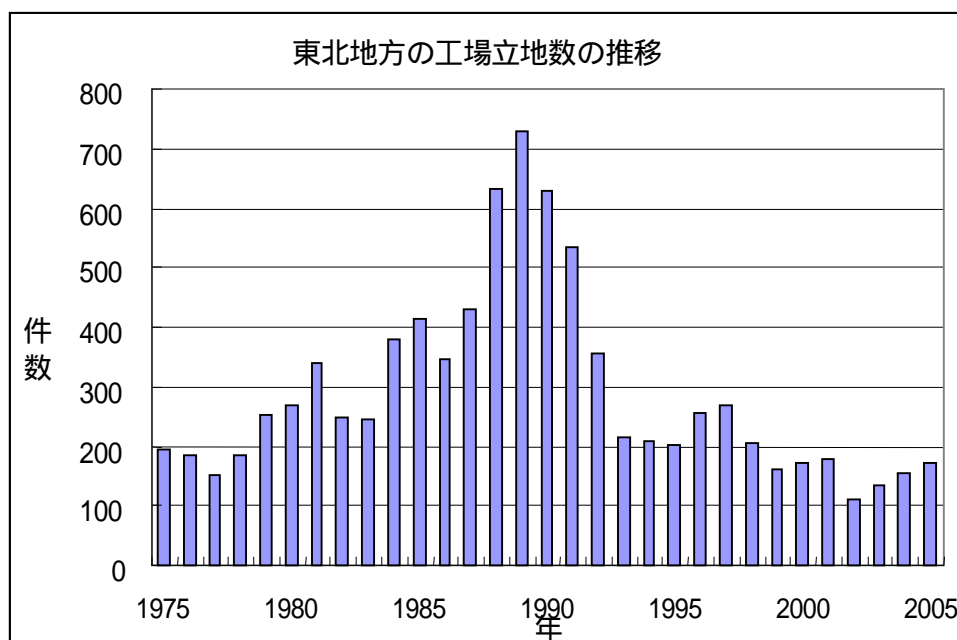
しかし、1980 年代に入ると、日本企業の海外進出が活発化し、状況は一変することになる。

日本企業は、中国、東アジア地方のより安くて安価な労働力を求め、東北の誘致工場の閉鎖、事業規模の縮小を進めていった。それにより、多くの従業員が職を失うこととなり、再び東北地方からの人口の流出が増加した。1990年代には、円高の影響もあり海外拠点へのシフトが加速した。

東北地方の誘致工場の多くは、労働集約的な組み立て型の電気機器や半導体の後工程であり、そこで作られる製品の多くは付加価値が低く、移転先として比率を高めている東アジア諸国の製造品目と大きな違いがない。また、機械設備などは先に作られたものであればあるほど、時間が経つにつれ古くなってしまいうため、後発組のアジアの方が技術的に設備面でも優位になると考えられる。そのため、一度工場を閉鎖した東北地方に、再び工場を移転しようとする企業は少ないと考えられる。

次の図 17 は、東北地方における工場の立地件数の推移を表したものであるが、東北新幹線や東北自動車道が開通した 1987 年以降、工場の立地件数の伸びが著しいことがわかる。しかし、1990 年代半ば以降その伸び幅は縮小しており、現在までその傾向が続いている。第 1 項で指摘したように、今後高齢化、人口減少が進行する東北地方においては労働力の供給量が他地域に比べ、少なくなると考えられるため、以前のような誘致工場の増加を図ることは難しいと思われる。

図 17



資料出所：経済産業省東北経済産業局『工場立地動向調査<sup>1</sup>』より作成

<sup>1</sup> URL : [http://www.tohoku.meti.go.jp/chishin/tokei/kojyo/h17/1\\_kenbetsu.pdf](http://www.tohoku.meti.go.jp/chishin/tokei/kojyo/h17/1_kenbetsu.pdf)

閲覧：2006年11月10日

## 第4節 東北地方の現在の政策

前節まで、人口減少が地域経済にマイナスの影響を与えることについて、過去からの経過をたどりながら把握してきた。これを踏まえて、本節では人口減少による地域経済への影響に対して行っている東北地方の各自治体の政策についての現状を把握する。本研究では、考察対象である東北地方の県を基本単位として分析をおこなうため、主に各県庁の政策を把握する。

### 第1項 各県の人口減少対策の内容

本項では、東北地方各県における人口減少対策について把握する。なお、第1章第2節で述べたように、ここでは人口減少対策としての少子化対策については、考察対象としない。しかし、それは少子化対策の有効性を否定するものではない。

これまで述べてきたとおり、東北地方は戦後、人口の流出・減少という問題に悩まされ、各自治体も様々な対策を採ってきた。前節で述べたような、工場誘致による雇用機会の創出策はその1つとして挙げることが出来る。実際、つい最近まで工場用地を安い価格で提供するという政策を行っている自治体は少なくなかった。しかしながら、一時は人口流出に歯止めをかける効果を発揮したこのような政策も、現在となってはその効果を期待できるものではなくなっている。したがって、現在東北地方の各自治体は人口減少に対する政策について発想の転換を求められていると言える。

我々は、東北各県の県庁ホームページなどを参考に、現在行われている人口減少対策について調査し、その効果について、メールや電話によりヒアリングを行った。以下に、示した表1がその調査結果をまとめたものである。なお、ここで示している各政策は我々が調査可能な範囲で把握したものであり、自治体ごとに特徴的な政策をとりあげたものであるため、それぞれの自治体が行っている政策のすべてを包括したものではないことを予め明らかにしておく。

我々は各県の人口減少対策の現状について調査していくうちに、主に2つの視点からの政策が行われていることがわかった。それは交流人口策と定住人口策の2つである。ここで言う交流人口策とは主に各県に居住している人以外の観光客を増やすという政策、一方定住人口策とは各県からの人口の流出を防ぐ、あるいは県外からの移住者を増加させることによって居住人口を増やすという政策とする。



表 1：東北地方の各県の人口減少対策

	交流人口策	定住人口策	特徴
青森県	<ul style="list-style-type: none"> <li>&lt;観光産業との連携&gt;</li> <li>・短期滞在の体験ツアー</li> <li>(アントレプレナーツーリズム、あおもりツーリズム団塊ダッシュ戦略事業)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&lt;若者の県外流出を防ぐ&gt;</li> <li>・青森型産業(環境産業など)の創出雇用の確保</li> <li>・郷土に対する愛着と誇りの醸成 定住意識の醸成</li> <li>・Uターンフェアの開催</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・若者、団塊の世代双方を同時にターゲットとしている</li> </ul>
秋田県	<ul style="list-style-type: none"> <li>&lt;グリーンツーリズム&gt;</li> <li>・マタギ特区</li> <li>・夕映え館</li> <li>&lt;あきた 21 総合計画&gt;</li> <li>・施策P 地域の個性ともてなしの心で築く観光産業の振興</li> <li>・施策S 環日本海など国内外との交流促進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&lt;県外への人口流出を防ぐ&gt;</li> <li>・(財)秋田県ふるさと定住機構を設立し、若年層の定住を図る</li> <li>&lt;あきた 21 総合計画&gt;</li> <li>・施策O 活力ある秋田の創造に向けた産業の振興</li> <li>・施策Q 産業構造の変化に対応した雇用機会の安定的な確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交流人口の増加に特に力を入れている</li> <li>・「あきた 21 総合計画」については具体的に 236 の数値目標を掲げている</li> </ul>
岩手県	<ul style="list-style-type: none"> <li>&lt;グリーンツーリズム&gt;</li> <li>・グリーンツーリズム体験インストラクターの育成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&lt;U・J・Iターンの促進&gt;</li> <li>・財団法人 ふるさといわて定住財団や北海道・東京・名古屋・大阪の岩手県Uターンセンターで就職についての情報提供、相談受付</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交流人口の増加 定住人口の増加とつなげようとしている</li> </ul>
山形県	<ul style="list-style-type: none"> <li>&lt;グリーンツーリズム&gt;</li> <li>・グリーン・ツーリズムサポートセンターを開設</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&lt;団塊世代への対策&gt;</li> <li>・団塊世代の移住やUターンなどの希望者に対する情報提供</li> <li>・やまがたの暮らし体験プラン</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ホームページが充実しており、移住経験者の声を載せるなど工夫が見られる</li> </ul>
宮城県	<ul style="list-style-type: none"> <li>&lt;観光政策&gt;</li> <li>・destinationキャンペーン</li> <li>・グリーンツーリズム</li> <li>・道の駅等、施設整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&lt;Uターンの促進&gt;</li> <li>・ふるさと宮城人材ネットワーク事業</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR6社で行う大規模観光キャンペーンを控えている</li> </ul>
福島県	<ul style="list-style-type: none"> <li>&lt;交流人口対策&gt;</li> <li>・元気ふくしま地域づくり交流促進事業</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&lt;団塊世代への対策&gt;</li> <li>・ふくしま定住・二地域居住拡大プロジェクト</li> <li>・団塊世代の移住やUターンなどの希望者に対する情報提供</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・定住人口、交流人口それぞれの対策が、比較的分離されている</li> </ul>

東北各県庁のHP、県庁へのメール・電話によるヒアリング調査の結果を参考に作成

## 第2項 交流人口策について

東北のほぼ全県で共通した交流人口策としては、第1次産業の振興を中心としたグリーンツーリズム<sup>1</sup>が挙げられる。これは東北地方以外の主に大都市圏の人々が対象となっている。都会生活から離れて、田舎・農村の暮らし体験をしてもらおうという趣旨のものであり、第1次産業比率が比較的高い東北地方の特性を生かしたものだといえる。青森県庁へのヒアリング調査<sup>2</sup>から例を挙げると、アントレプレナーツーリズム<sup>3</sup>では参加者が13名(県内4名・県外9名)となっており、県外からの参加者が比較的多いようである。また、このような短期滞在ツアーへの参加者のアンケート結果から、概ね満足であったとの回答があり、引き続きこのような事業を持続していくことが求められるとの回答を得た。

このような現状から、過疎が進行する農村部において交流人口を拡大することで活性化を図るとする観点からは、比較的グリーンツーリズムは効果があるものだと考えられる。しかし、その規模は東北全体の各県の人口規模から見ても非常に小規模のものであり、我々が目標とする東北地方の持続的な経済循環の構築という観点からは、それほど効果を期待できるものではないと思われる。

## 第3項 定住人口策について

繰り返し述べてきたように、東北地方は長い間人口流出の問題に悩まされてきたため、定住人口の拡大にはとりわけ熱心であったといえる。しかし、近年日本の総人口の減少という条件が新たに加わったため、ほとんどの県で、定住人口策重視から、交流人口策重視へと傾向の変化が見られる。また、グリーンツーリズムなどを通して、一度田舎暮らしを実際に体験してもらい、いずれは定住を考えてもらうことを意図している自治体もある。各県で行われている定住人口策としては、若年層の県外流出防止のための雇用機会の創出、あるいはUターン希望者向けの就職相談窓口の設置や住居提供などが挙げられる。

例えば、秋田県では、「あきた21総合計画」の中で「施策O：活力ある秋田の創造に向けた産業の振興」や「施策Q：産業構造の変化に対応した雇用機会の安定的な確保」を挙げ、具体的な数値目標を掲げて定住人口の拡大を図っている。秋田県は、前節で述べたように2000～2005年における都道府県別人口増加率が全国最下位であったため、人口減少に対する危機感がとりわけ強いものと解釈することもできるだろう。

福島県では、団塊世代向けの事業としては「ふくしま定住・二地域居住拡大プロジェクト」の一環として、銀座への移住相談窓口の設置、HPや窓口での市町村の詳細情報の提供、雑誌によるPRなど、各種情報提供やきっかけづくりを主に行っている。

福島県庁の担当者へのヒアリング調査<sup>4</sup>によると、「福島県で運営している『ふくしま・ふる

<sup>1</sup> グリーンツーリズムとは、「グリーンツーリズムはヨーロッパで生まれ広まった『山村・農村・漁村の暮らしを味わう』新しい旅のスタイル」と説明されている。

出典：岩手県庁HP いわてグリーンツーリズム  
URL：http://www.pref.iwate.jp/~hp0511/

<sup>2</sup> 青森県庁へのメールによるヒアリング調査。

<sup>3</sup> これについては、青森県庁HPにおいて、「本県では、今年度から『アントレプレナーツーリズム推進事業』を創設しています。この事業では、青森県に興味を持つが、移住に関して不安要素を持つ潜在的な県内移住希望者を対象に、起業家のための支援施設等の視察及び意見交換等を実施し、起業の促進及び人材の誘致を図ることとしています。」と説明されている。

出典：青森県庁HP 報道機関提供情報 詳細 (No.7624)

URL：http://www6.pref.aomori.jp/nagekomi/index.php?show=true&id=7624

閲覧：2006年11月12日

<sup>4</sup> 福島県庁へのメールによるヒアリング調査。

さと UI ターン<sup>1</sup>』へのアクセス数がこれまで月 4000 件以下だったのが、最近では 6000 件弱まで増加してきました。福島県への定住等への興味を持たれた方が増えてきたのかな、というようには感じている。」ということであった。また、「銀座への窓口設置等については、平成 20 年度までは継続する計画でいるが、新しい試み等については現在検討中。」ということであるが、移住を決めるには、そのための準備等で少なくとも数年はかかると考えられるので短期間のこのような政策の実施にどれだけの効果があるのかは不明である。我々は移住を促進するためには、より長期的に政策を実施するべきであると考え。

## 第4項 団塊世代への対策について

近年、東北地方に限らず全国的に団塊世代向けの移住促進、二地域居住促進策が盛んに打ち出されている。団塊世代は、戦後の第一次ベビーブームの世代に属する人々のことを指し、全国に 680 万人いるとされており、2007 年に一斉に大量退職をすることから彼らの定年後の観光、移住による経済効果に対する地方自治体の期待が高まっている。東北各県でも、東京を中心に移住の相談窓口を設けるなど対策を採っている。

岩手日報<sup>2</sup>によると、岩手県出身の団塊世代における大都市圏居住者は 5 万人程度であり、そのうちの 2 割に当たる 1 万人を目標に、移住促進のための事業を展開する予定だが、県が行う事業はホームページの開設やフォーラムの開催にとどまっており、具体的な対策は市町村単位に委ねられている。しかし、対策を行っている 12 市町村のうち本格的な取り組みを行っているのはわずか 3 市町村であり、各自治体が団塊世代向けにどのような対応をするべきなのか、考えあぐねているのが現状のようである。

また、東北地方は冬の寒さが厳しいことなどから、これから高齢化していく団塊世代の受け入れにはもう少し慎重になるべきである。また、長期的に見れば財政的な負担も増えることになる可能性があることも考慮すべきであろう。

## 第5項 現在の政策についてのまとめ

本節第 1 項から第 3 項にわたって、東北地方の様々な人口対策を取り上げてきたが、我々の目標とする持続的な東北経済の構築に繋がるような政策は見られなかった。交流人口策については、グリーンツーリズムなどではある程度の効果を上げているものの、あまりにも小規模であり、一方定住人口策では具体的な効果が見えにくいという現状が明らかになった。グリーンツーリズム以外にも、観光産業を大規模に興して交流人口を拡大させる方法も考えられるが、それらは一時的なイベントに終わってしまう恐れもある。また、そもそも、財政的な制約から大規模な観光政策を興すことが難しい自治体も存在する。

第 3 章以降では、このような現状を踏まえて、今後の東北地方において望ましい人口減少対策について分析を進めていく。

<sup>1</sup> URL : <http://www.pref.fukushima.jp/fui/>  
閲覧 : 2006 年 11 月 12 日

<sup>2</sup> 出典 : 岩手日報 HP  
URL : [http://www.iwate-np.co.jp/news/y2006/m09/d26/NippoNews\\_16.html](http://www.iwate-np.co.jp/news/y2006/m09/d26/NippoNews_16.html)  
閲覧 : 2006 年 11 月 10 日

## 第3章 政策目標の検討

ここではまず、政策目標として考えられる交流人口と定住人口について、どちらの視点で政策を行うかを検討し、交流人口を政策目標として採用する。その上で交流人口が経済的にも有益であることを、モデルを使って示し、最後に交流人口拡大を目指した政策について、その方向性について考える。

### 第1節 交流人口と定住人口についての見解

前章では、人口減少が進む中、東北各県が人口に対してどのような対策を行っているかを見てきた。この中で政策の視点は大きく以下の2つに大別されることを示した。

- ・ 定住人口を増加させる
- ・ 交流人口を増加させる

1つ目の視点は、定住人口を増加させる、そしてその中でも特に若年層を増やすことで経済の活性化をしようという考えに基づくものである。そのためには、東北地方から流出していく若年層の移動を抑制し、流入を促進する政策をとる必要がある。考えられる政策としては荒井・峯岸(2005)が指摘するような若年層の雇用機会を増やすための産業誘致策などがあるが、これが難しいと考えられる理由は2つある。第1は前章で見たようなかつての東北地方が行った産業誘致策の失敗である。東北地方はバブル崩壊以前に若年層の雇用機会促進のための産業誘致策を積極的に行ったが、バブル崩壊と工場の海外移転によって経済の空洞化を招いた。このことから我々は産業誘致による発展は、地域経済の自立という観点において難があると考え。第2は、産業誘致は新しいものを作るという視点であり、財政的問題を抱えている地域には難しい面がある。

また、産業誘致以外にも若年層や都会の団塊世代を狙った定住人口策を行っているところもある。これは前章で見たとおりである。しかしこれは無意味であり難しいと考える。第1の理由として、そもそも日本全体の人口が減るため、定住人口が減ることは避けられないからである。第2に、団塊世代の移住を狙った政策については、社会保障などの費用負担が避けられなくなるだけでなく、今後の自然的人口減少をカバーするだけの移住を望むのは現実的ではない。

以上のようなことから、確保が難しい定住人口に対する政策に資源を投入するよりも、人口減少を所与としても機能する別の政策を考えるのが望ましい。

そこで出てくる2つ目の視点は、地域間の交流人口を増加させることにより、地域の経済の衰退を抑えようというものである。これは現在の定住人口を拡大するというのではなく、限られた人口でも経済の活性化をすることを目的とするものである。井上(2002)は広域連携が人口減少下において有効であることを述べている。定住人口が自然的人口減少により減ったとしても、交流人口増加により経済の衰退を抑え、地域経済の活性化に資することができれば、慢性的な社会的人口減少に歯止めを掛けることができる。

定住人口が減少するのは不可避であるとするならば、今後各自治体は交流人口拡大を狙った政策へと視点を移していくべきであろう。ただ第2章で指摘したように、各自治体が大規模観光事業に頼る形での交流人口は望ましいとは言えない。これ以降は東北地方において交流人口を拡大させていくことを政策目標として採用し、政策提言に向け望ましいあり方を模索していく。

## 第2節 交流人口の経済への影響

前節で交流人口の増大による東北経済活性化の可能性について述べたが、この事を実証するために、本節では、交流人口の東北経済への影響を分析する。分析の手法としては、経済基盤モデルを応用した平尾(2003)のモデルを援用し、産業連関表を用いた分析を行う。

### 第1項 数値モデル

交流人口と地域経済の関連性について分析を行う場合、交流人口による直接的な経済効果を計測することは困難である。そこで、経済基盤モデルを用いて、間接的に交流人口と地域経済の分析を行う。

経済基盤モデルとは、基盤産業が地域経済の成長を決定するという考えに基づくモデルである。基盤産業とは地域外から当該地域内への需要に対応する産業のことであり、これに対して、基盤産業の生産活動から誘発された需要などの域内の需要に対応する産業のことを非基盤産業という。域外の需要が増加すると基盤産業の雇用量が増加し、それに伴う乗数効果によって非基盤産業の雇用量も含めた総雇用量の増加がもたらされ、地域経済が成長する。

交流人口が地域経済に与える影響を、地域外からの当該地域に対する需要とみなす。その需要によって、基盤産業の雇用量が決定される。経済基盤モデルによれば、域外需要が増加すると基盤産業の雇用量が増加し、総雇用量の増加がもたらされることから、経済が成長するとされる。

交流人口の増大と東北経済の活性化について分析を行うにあたり、前述した経済基盤モデルを応用して交流産業と地域経済の成長の分析を行っているのが平尾(2003)である。

平尾(2003)では、交流人口によってもたらされる経済効果を、非財貨部門の域外需要に限定し、この需要に対する生産活動、つまり経済基盤モデルにおける基盤産業を交流産業と定義している。ここで、交流産業を非財貨部門に限定しているのは、財貨部門の財では、輸送する事で生産地に赴かなくても財を消費することが可能となるため、分析の趣旨である交流人口による効果を明らかにすることができないからである。分析に用いる数値として産業連関表のデータを使用できるように、モデルが導出されている。財貨部門が産業連関表における第1次・第2次産業に対応する部門、非財貨部門がそれ以外の部門である。

このモデルでは、経済を表す指標を粗付加価値( $V$ )とし、この $V$ が財貨の移輸出( $E_1$ )、非財貨の移輸出( $E_2$ )、および政府支出( $G$ )で決定される、という関係を導出している。導出に関しては、平尾(2003)より引用した以下の通り。

$$X = Z + F + E - M, \quad F = G + F', \quad E = E_1 + E_2 \text{より、}$$

$$V = X - Z = G + F' + E_1 + E_2 - M \dots$$

$X$ を地域内生産額、 $Z$ を中間需要、他地域の需要に対応して生産活動を行う基盤産業の生産

額を、財貨生産  $X_{B1}$ 、非財貨生産  $X_{B2}$ に分ける。

$$X_{B1} = E_1, X_{B2} = E_2, X_N = Z + G + F' - M \text{より、}$$

$$X = X_N + X_{B1} + X_{B2} = X_N + E_1 + E_2 \dots$$

$$Y = \theta X = \theta_N X_N + \theta_1 X_{B1} + \theta_2 X_{B2} = \theta_N X_N + \theta_1 E_1 + \theta_2 E_2 \dots$$

$$F' = a_0 + \alpha_1 Y \dots$$

$$M = m (Z + G + F') \dots$$

$$Z = \delta X \dots$$

以上の から を展開すると粗付加価値の式が求まる。

これにより求められた具体的な理論モデルは次のとおりである。

$$V = \frac{1 - \delta}{1 - (1 - m)(\delta + \alpha_1 \theta_N)} [\alpha_0(1 - m) + \{1 + \alpha_1(1 - m)(\theta_1 - \theta_N)\}E_1 + \{1 + \alpha_1(1 - m)(\theta_2 - \theta_N)\}E_2 + (1 - m)G]$$

なお、 $\delta$  は中間投入率(一定)、 $m$  は移輸入率(一定)である。 $\theta_N \cdot \theta_1 \cdot \theta_2$  は、域内主体の所得の生産に対する比率( )を、非基盤産業・基盤産業の財貨部門・基盤産業の非財貨部門の生産額にそれぞれ比例させて分解したものである(つまり  $\theta = \theta_N + \theta_1 + \theta_2$ )。また、このモデルでは政府投資を除く域内最終需要( $F'$ )を所得に依存するものと仮定しており( $F' = a_0 + \alpha_1 Y$ )、 $a_0$  と  $\alpha_1$  はその定数項と係数である。

この関係に基づいて、 $V$  を被説明変数、 $E_1 \cdot E_2 \cdot G$  を説明変数とする重回帰分析を行うことによって、 $E_1 \cdot E_2 \cdot G$  が  $V$  に与える影響(乗数)を推計している。これらの値は、産業連関表における図 18 の各値に相当する。

図 18 : 産業連関表

		内生部門		最終需要部門			生産額	
		財貨	非財貨	域内 最終需要	政府投資	移輸出		(控除) 移輸入
内生部門	財貨	----- Z -----				$E1$		$X$
	非財貨					$E2$		
粗付加価値部門		$V$		$\uparrow$ $F$	$\uparrow$ $G$		$\uparrow$ $M$	
生産額		$X$						

資料出所：平尾(2003)より作成



の観光政策など)の2つの視点から交流人口政策を考えていると感じた。

以上から我々は、東北のある県から他の県に移ることを東北「域内」での交流という意味で「域内交流」、東北の外から東北地方に来る形の交流を東北「域外」との交流という意味で「域外交流」と呼称し、以下で政策の検討を行うものとする。

## 第1項 域内交流

「域内交流」についてはおもに通学、通勤を含むビジネス、物流といった領域だけではなく、域内観光や商業客といったことを想定している。「域内交流」は、いわゆる「生活圏」内ほど狭い領域ではないが、東北地方という比較的日常生活の中でも動くことの多い領域内での移動を指している。一度交流が活発化した場合各県が切っても切れない密接な関係にまで発展すれば、持続的な交流人口の拡大を望むことができる。

## 第2項 域外交流

「域外交流」は、主に東北域外からの観光客とビジネス客が想定される。東北域外からというのは日本国内と国外に大別される。

注意しなければならないのは、観光による域外交流は費用の面でデメリットを持っているということである。観光政策の場合対外的な情報発信を行わなければ効果は望めないが、その際にはどうしても大きな目玉となる観光施設や大規模な宣伝を行わなければならない。先に述べたように地方財政の現状をかんがみると、少なくとも東北域内の各自治体が競争的に観光政策を行うのは大きな非効率を生んでいるといわざるを得ない。そのため多くの地域が安易に観光に頼るということには懸念せざるを得ない。

他地域からのビジネス客は、当然のことであるがビジネス機会のある地域にやってくる。このため彼らは経済的にも大規模で企業の支店も多い仙台市、あるいは他の県庁所在地の都市に来ることが多くなる。海外からの客も同様であろう。

## 第3項 政策提言に向けて

我々は、ここまで交流人口を政策目標として採用することとし、その際には交流人口を「域内交流」と「域外交流」とに分けることを述べた。今後政策提言をしていく中では、「域内交流」と「域外交流」の両方の視点から考えなければならない。

ただし我々は、「域外交流」を増やすということは大きな困難があるということを行わざるを得ない。先に述べたとおり観光政策は財政制約が大きく、ビジネスによる交流はどうしても経済的中心都市や産業面で競争力がある都市が中心となる。そのため人口減少による経済的悪影響の緩和という面で、東北全体として取り組む際には「域内交流」をより優先していかなければならない。

我々は「域外交流」を無視するわけではない。ただ、すべての地域が「域外交流」を望むのは難しく、競争力のある都市でしか望めない。そのため東北における中心都市である仙台市が東北全体の「域外交流」の窓口となる考えが生まれる。より体系的に述べるなら仙台市が「域外交流」の窓口として他地域あるいは海外からの客を受け入れ、「域内交流」によりできた流れにより、東北の周辺地域<sup>1</sup>に「域外交流」による経済的波及効果がもたらされるというものである。

<sup>1</sup> 「北海道」や「関東」といった他地域と区別するため、以下では仙台市以外の東北地方内の他地域のことを便宜上「周辺地域」という名称に統一する。



## 第4章 現状分析 : 交流人口拡大に向けて

本章では、第3章で述べた方向で政策提言を行う前に、現状として交流拡大を狙って行われている仙台・山形間の「仙山交流」と、交流人口拡大のために重要な要素となる東北の都市および都市間交通について分析を行うものとする。

### 第1節 仙台市・山形市と宮城県・山形県の交流

本節では、仙山交流について、交流人口という観点からの考察を行い、その効果について把握する。

#### 第1項 仙山交流の概要

松谷(2004)では、人口減少社会において地方経済が衰退を抑えるには、近隣の県との間の密接な経済関係を形成することが必要であると主張されている。また、そのような広域経済圏を形成する場合には、地域あるいは県ごとの明確な分業関係の構築が重要であると指摘されている。この指摘に基づいて、ここでは東北地方で現在行われている広域経済連携について触れることにする。

東北地方では地域間で様々な連携が行われているが、ここではモデルケースとして仙台市と山形市を中心とする交流である、仙山交流について見てみる。なお、「仙台経済同友会報」295号を参考にした。

仙台と山形は奥羽山脈によって地理的に分断されていたが、1991年に仙台市と山形市を結ぶ高速道路ができたことをきっかけに、人や物の流れが活発になってきた。現在では仙台市・山形市間はバスで約1時間の距離となり、仙山圏は、通勤や通学、観光、買物など、双方行き来する1つの生活圏となっている。この仙山圏の人・物・情報の交流に厚みを持たせていくかを研究するため、2001年に「仙山圏交流研究会」が立ち上げられ、2年間に渡る研究が行われた。この研究の中で、仙台と山形は1つの生活圏であると同時に、気候や文化の違いが大きいことが分かった。つまり、仙台と山形の人々が相互に自分達の生活に無いものを求め合うことで、生活を豊かにしようという動きが仙台・山形間の交流なのである。

「仙山圏交流研究会」の理念を引き継ぎ、2003年に「仙山カレッジ」という仙山圏の新たな広域連携のあり方を考えるための勉強会が作られた。この勉強会は宮城と山形で過去11回行われており、テーマは観光、産業から教育、交通など多岐に渡っている。初めの勉強会では、比較的連携の行いやすい観光や食の問題について取り組み、徐々に産業連携の強化や商圏の拡大、防災など、厚みのある連携へとテーマを広げている。

我々が参加した 2006 年 9 月 2 日の仙山カレッジでは、広域経済圏を形成するためには東北地方における仙台の中心性を高めることが重要であるということが強調されていた。山形・宮城の連携からさらに広がった生活圏を、仙山圏を中心に作ることができれば、それが南東北と北東北との連携に繋がり、東北全体を活性化する可能性があるのではないかと指摘されていた。

仙山交流は、必ずしも仙台市と山形市のみにおける交流を目的にしているものではなく、あくまで人口規模が比較的大きい都市を中心に交流を広げていこうという考えに基づくものである。

## 第2項 仙山間の交流の実際の効果

前項で述べたように、仙山間では都市が隣接しているということもあり、交流が活発である。本項では、東北各県の県間移動の実態と仙山間の交流を比較し、さらにその具体的な効果について把握する。

### (1) 東北各県間の人の移動量

以下に示した表 2 は、東北地方の公共交通機関を利用した県間移動量を表したものである。前項で述べたように宮城県と山形県の移動量がおおく、交流が盛んであることが見て取れる。宮城県と山形県の移動量を見ると、宮城県から山形県への移動量は約 333 万人であるのに対し、山形県から宮城県への移動量は約 279 万人である。

東北の経済の中心都市である仙台市を有する宮城県との交流が活発になることは、「仙台一極集中」に対する警戒から、他県の側からすれば人口を吸い取られているだけだと考えがちであるが、移動量を見ると一概にそうは言えないことがわかる。このように人口の吸引力が強い仙台市があるにも関わらず、宮城県から山形県への移動量の方が多くなっているのは両県の人口規模の違いに起因すると思われる。

2000 年時点での両県の総人口数<sup>1</sup>は、宮城県が約 237 万人、山形県が約 124 万人であり、両県の人口規模は約 2 倍程度の差になっている。県民 1 人当たりの移動率<sup>2</sup>で考えれば、山形県から宮城県に移動する方が頻繁であると考えられる。しかし、山形県にとって約 333 万人の入れ込み数は経済的に大きな効果をもたらしていると考えられる。

また、宮城県と山形県の移動手段に関して特徴的なのは、鉄道と同水準まで高速バスが定着していることである<sup>3</sup>。交流を促進するための一つの条件として、公共交通機関が十分であること、選択肢がいくつか存在することが挙げられるであろう。

<sup>1</sup> 総務省(2000)『国政調査』による。

URL : <http://www.stat.go.jp/data/kokusei/2000/kihon1/00/13.htm>

閲覧 : 2006 年 11 月 14 日

なお、2005 年ではなく、2000 年の『国勢調査』のデータを使用したのは、県間の移動量の元となった『第 3 回全国幹線旅客純流動調査』の最新版が 2000 年時点のデータであり、それとの比較を可能な限り厳密に行おうと考えたためである。

<sup>2</sup> 宮城県から山形県への移動量(約 333 万人)を宮城県の総人口数(約 237 万人)で単純に割ると、宮城県から山形県への 1 人当たりの年間の移動回数は約 1.4 回となり、一方山形県から宮城県への移動量(約 279 万人)を山形県の総人口数(約 124 万人)で割ると、山形県から宮城県への 1 人当たりの年間の移動回数は約 2.25 回となる。このことから、仙台市が強い人口吸引力を有していることがわかる。

<sup>3</sup> これについては、詳しくは第 4 章第 3 節第 1 項で述べる。

表 2：東北地方の県間移動量(公共交通機関)

【全交通機関】 (単位：千人/年)

居住地 \ 旅行先 <sup>1</sup>	青森	岩手	宮城	秋田	山形	福島
青森	0	2,917	564	1,502	26	43
岩手	3,055	0	1,344	654	26	94
宮城	592	699	0	337	3,332	4,195
秋田	1,016	2,082	374	0	29	41
山形	32	17	2,794	16	0	765
福島	12	138	3,517	34	791	0

【鉄道】 (単位：千人/年)

居住地 \ 旅行先	青森	岩手	宮城	秋田	山形	福島
青森	0	186	462	28	24	42
岩手	128	0	1,172	14	26	50
宮城	501	583	0	270	351	751
秋田	52	100	277	0	18	41
山形	29	16	392	15	0	62
福島	8	131	1,021	30	87	0

【幹線バス】 (単位：千人/年)

居住地 \ 旅行先	青森	岩手	宮城	秋田	山形	福島
青森	0	38	102	0	2	0
岩手	26	0	172	8	0	44
宮城	90	115	0	67	309	153
秋田	0	25	97	0	10	0
山形	3	1	415	1	0	4
福島	3	7	280	4	7	0

資料出所：国土交通省『第3回全国幹線旅客純流動調査<sup>2</sup>』より作成

## (2) 交流の実態とその効果

(1)では、移動量で比較した場合には宮城・山形間の交流は必ずしも宮城側への一極集中であるとはいえないことを示した。ここでは、「山形と仙台の交流に関するアンケート調査結果の比較<sup>3</sup>」を元に、その実態について把握する。なお、この資料は調査地域の広さが異なるために、厳密な比較には適さないが、仙山間の交流の実態の傾向に関して把握する資料としては、参考

<sup>1</sup> 「旅行先」と記載されているが、ここでいう「旅行」とは一般にいう宿泊を伴うもののみを指すのではなく、あくまで居住地からの移動すべてを含むものである。

<sup>2</sup> URL：http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/jyunryuudou/index.html  
閲覧：2006年11月14日

<sup>3</sup> これは、山形県庁が2002年に、山形と仙台の交流促進に資するために行った「やまがた・仙台交流促進満足度調査」と「平成14年度新世紀やまがた課題調査(第3回)」の結果を比較したものである。前者の調査対象地域が仙台市全域であるのに対し、後者の調査対象地域は山形市全域である。しかし、仙台市の人口が約100万人、山形市が約120万人であることを考慮すれば、比較対象として不適切ではないと思われる。

URL：http://www.pref.miyagi.jp/sdsgsin/tisin/sendaiyamagata/chousagaiyouhikaku/仙山交流調査事業結果概要の比較(村山).htm

閲覧：2006年11月14日

になると思われる。

この資料では、仙台市から山形県へ行った人、山形県から仙台市に行った人に対して行ったアンケートの比較を行っている。まず、まずそれぞれの訪問目的<sup>1</sup>であるが仙台市から山形県へ行った人(以下、仙 山)の訪問目的は「温泉」、「食べ物・飲み物」、「通勤・通学・仕事」の順に多いのに対し、山形県から仙台市へ行った人(以下、山 仙)の訪問目的は上から「買い物」、「人に会うため」、「通勤・通学・仕事」となっている。この結果から、東北地方における商都としての仙台市と観光地としての山形県の都市の特徴の違いがわかる。

また、図 19 は、それぞれの行き先での消費金額を示したものであり、山 仙の方が、仙山に比べて消費金額が大きいことがわかる。しかし、山形県村山総合支庁企画振興課の縮潤一氏へのヒアリング調査<sup>2</sup>によると、「両者において消費金額の多寡はあるせよ、山形側として『お金が吸い取られている』とは言えない。例えば、村山地域のそば店の中には、『もはや仙台からの顧客なしでは店が成り立たない』という感想を抱いているところもあるようだ。つまり、山形県側としても、仙台市からよりおおくの人々に訪れてもらうことで、より高い経済効果が上がることになる。」という。このことから、山形県が必ずしも仙台を脅威として認識しているわけではなく、交流のパートナーとして相互に利益をもたらす関係を目指していると考えることが出来るだろう。

仙台市、あるいは宮城県と山形県の間で人が相互に行き来し、経済的な効果を上げているのは、先にも述べたようにそれぞれの都市機能に差異が存在することに起因すると考えられる。これは、松谷(2004)が指摘するところの「地域あるいは県ごとの明確な分業関係の構築」にあたるものである。

表 3：仙山間の交流における訪問目的

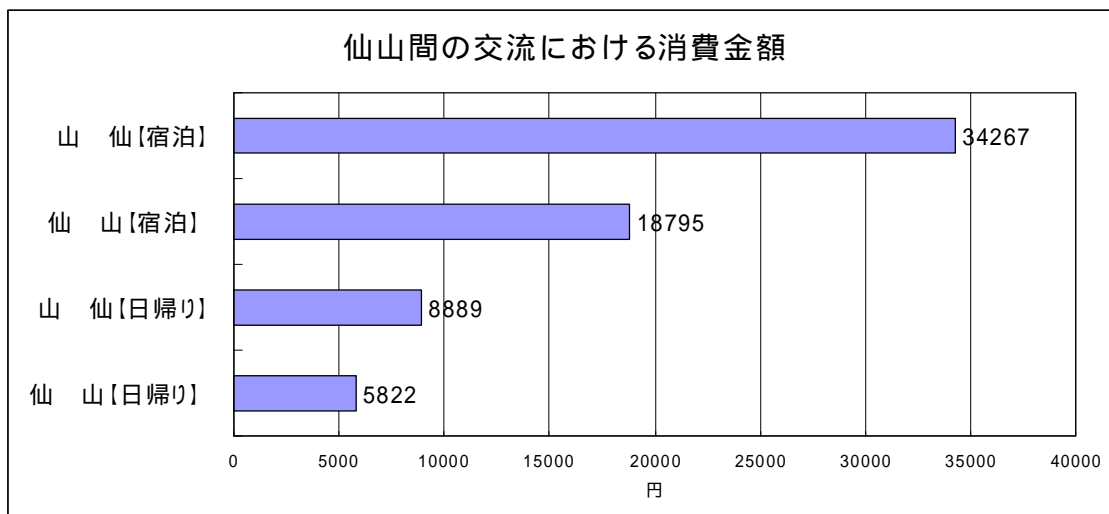
	仙台市から山形県に来た人の目的	山形県から仙台市に来た人の目的
多い訪問目的	温泉:27.7%	買い物:24.5%
	食べ物・飲み物・料理:13.1%	人に会うため:14.5%
	通勤・通学・仕事:10.0%	通勤・通学・仕事:14.4%

資料出所：山形県庁『山形と仙台の交流に関するアンケート調査結果の比較』より作成

<sup>1</sup> 表 3 を参照。

<sup>2</sup> このヒアリング調査は、メールによるものである。なお内容については、あくまでも山形県村山総合支庁企画振興課の縮潤一氏の私的な見解であり、山形県としての公式の見解とは多少異なる点があることをご注意願いたい。

図 19



資料出所：山形県庁『山形と仙台の交流に関するアンケート調査結果の比較』より作成<sup>1</sup>

## 第2節 東北の都市圏についての考察

ここでは、政策提言の政策対象となる東北地方の都市について考察していきたい。なぜこれについての分析を行うかといえば、域内交流の向上のためには各都市圏の経済力あるいは経済的特性を生かした政策すなわち「地域あるいは県ごとの分業体制」が必要と考えるからである。

### 第1項 東北の都市圏の特性分析

ここでは、毎年発行されている『民力』（朝日新聞社編）2005年版を元に東北の都市圏の人口と経済規模について特徴を述べたい。『民力』は市町村による行政区分ではなく、全国を都市圏に分けて人口規模や経済規模について統計データを示している。市町村合併の活発化によって、市町村ごとの統計データの妥当性が失われることが現在起こっているが、都市圏ごとの統計の場合は広域的に見ることにより妥当性が失われることはないだけでなく、合併が行われたとしてもその都市圏内による合併である場合が多く広域的に見た方が地域としての実態を反映していると考えられる。また我々は既存の市町村を超えた地域全体の経済力向上を目指していることもあり、本統計で示されているデータは非常に有意義であると考えられる。

ここでは、東北の10万人以上の中核都市<sup>2</sup>をもつ都市圏<sup>3</sup>の特徴について表4を元に述べる。

<sup>1</sup> 「山 仙」は仙台市から山形県への移動を、「山 仙」は山形県から仙台市への移動を表す。

<sup>2</sup> ここでの「中核都市」は、地方自治法上の「中核市」ということではなく、人口10万人以上を目安とした県での中核的な都市のことを指す。以下この記述で統一する。

<sup>3</sup> 都市圏が含んでいる市町村は次の通り。仙台都市圏(仙台市、村田町、川崎町、松島町、利府町、大和町、大郷町、富谷町、大衡町、鹿島台町、南郷町)、石巻都市圏(石巻市、女川町)、山形都市圏(山形市、山辺町、中山町)、米沢都市圏(米沢市、高畠町、川西町)、酒田都市圏(酒田市、立川町、余目町、遊佐町、八幡町、松山町、平田町)、鶴岡都市圏(鶴岡市、藤島町、羽黒町、榑引町、三川町、朝日町、温海町)、盛岡都市圏(盛岡市、雫石町、葛巻町、岩手町、西根町、滝沢村、松尾村、玉山村、安代町、紫波町、矢巾町)、福島都市圏(福島市、桑折町、伊達町、国見町、梁川町、保原町、霊山町、月舘町、川俣町、飯野町)、郡山都市圏(郡山市、大玉村、本宮町、白沢村、平田村、三春町、小野町)、いわき都市圏(いわき市、古殿町、広野町、楢葉町、富岡町、川内町、大熊町、二葉町)、会津都市圏(会津若松市、田島町、下郷町、磐梯町、猪苗代町、会津坂下町、湯川町、柳津町、河東町、会津高田町、会津本郷町、新鶴町、三島町)、秋田都市圏(秋田市)、青森都市圏(青森市、平内町、今別町、蓬田町、外ヶ浜町、野辺地町)、八戸都市圏(八戸市、百石町、三戸町、五戸町、田子町、名川町、南部町、階上町、福地村、新郷村、種市町)、弘前都市圏(弘前市、岩木町、相馬村、西目屋村、藤崎町、大鱈町、平賀町、田舎館町、

## (1) 商業部門

商業においては、仙台市が非常に大きな中心性を持っていることがわかる。これは人口に比例しやすい小売販売額よりも、より商業都市としての実態を表しやすい「商店年間販売額」でより顕著になっている。また産業別就労人口比率でも仙台市は第3次産業に大きなウエイトがあり、サービス産業を主体の都市といえる。仙台市は東北における「商都」としての性格が強い。他では県庁所在地の都市や郡山市が商業都市としての性格を持っているといえるが、産業別就労人口比を見る限り産業構造としてサービス産業化が進んでいるといえる都市は少ない。

## (2) 工業部門

仙台都市圏以外では、郡山都市圏といわき都市圏が1兆円を超える製造品出荷額を誇っている。ただし東北地方の工業都市の特徴は比較的人口規模の小さな都市が工業都市としての競争力を持っているということであろう。図に挙げた例では、人口10万程度の都市圏ながら9000億円の出荷額となっている米沢市がこれに当たる。あるいは岩手県の北上地域は自動車産業の発展により工業都市としての成長が見られる。また同じように山形県村山地方でも小規模都市ながら数千億円の出荷額を持つ都市がいくつか見られる。こういった地域は、以前の産業誘致政策の成功例によるものといえる。

## (3) 観光

年間観光客が数百万人以上の都市圏がいくつか見られる。これは東北のいくつかの都市が、全国的知名度を持つ祭りを行っている結果といえる。特にいわゆる東北4大夏祭り(仙台七夕、青森ねぶた、秋田竿燈、山形花笠)がある都市は、総じて観光客数が底上げされている。

以上のようなことから、経済規模の面とくに商業部門では東北地方においては、仙台市が非常に高い中心性を持っていることがわかる。

鈴木・原田(2006)によると地域に経済活動が活発な都市圏が存在すれば、周辺の地帯ではその影響が及ぶため、結果的にその都市圏が地域全体の経済活動を先導していくことになる指摘されている。また森脇(2006)では、東北地方の総人口は減少傾向下にあっても、県では宮城県が、都市では仙台市が当分優位を保持していくことが指摘されている。したがって、人口減少が進行する局面において、経済活動の停滞を抑えるためには、東北経済の中心的役割を担っている仙台市の経済力を高めていくことが今後重要になっていくのではないかと考えられることができる。

仙台以外の多くの周辺地域は、工業や農業に比較優位性を持っているといえ、秋田や青森などは観光にも力を持っている。今後特に仙台以外の地域は、人口減少が顕著となりまた財政面でも制約が強いことから、地域経済研究会(2005)が指摘するように今後は「選択と集中」による地域経営を目指さざるを得ない。そこで周辺地域は、自分たちに持っていない特性を仙台市に見出し、仙台市との連携を核とした交流人口拡大を目指していくことが重要になってくると考える。

---

碓ヶ関町、板柳町)。なお、行政区分は2005年4月1日現在。

表 4：東北内の主な都市圏の各種データ<sup>1</sup>

	人口 〔万人〕	商品年間販売額(億円)	小売年間販売額 〔億円〕
仙台都市圏	116.8	14176	87419
石巻都市圏	18.4	1903	3956
山形都市圏	27.9	3588	12712
米沢都市圏	13.8	1443	2589
酒田都市圏	16.2	1675	4289
鶴岡都市圏	15.3	1602	2761
盛岡都市圏	48.7	5490	20281
福島都市圏	40.9	4303	9082
郡山都市圏	41.4	4861	17011
いわき都市圏	42	4236	9175
会津都市圏	23.1	2449	4832
秋田都市圏	33.1	3878	14157
青森都市圏	36.4	3972	13097
八戸都市圏	35.9	3796	9640
弘前都市圏	27.4	2788	6490

	製造品年間出荷額 〔億円〕	産業部門別人口比 第1次:第2次:第3次	年間観光客数 〔万人〕
仙台都市圏	11852	2:20:77	1223
石巻都市圏	3717	11:34:55	135
山形都市圏	2649	6:25:69	300
米沢都市圏	8863	10:42:49	350
酒田都市圏	2671	11:34:55	91
鶴岡都市圏	2203	11:36:53	193
盛岡都市圏	4363	10:21:69	374
福島都市圏	9508	9:31:59	388
郡山都市圏	11750	7:31:62	300
いわき都市圏	11310	5:36:59	
会津都市圏	3835	11:32:56	270
秋田都市圏	3226	3:21:76	600
青森都市圏	1296	6:21:72	527
八戸都市圏	4912	11:29:60	400
弘前都市圏	1797	22:22:56	380

資料出所：『民力』2005年版より作成

<sup>1</sup> なお『民力』では都市圏ごとに市町村データを再集計しているが、元データの出典については、人口(総務省自治行政局市町村課)、小売販売額と製造品出荷額(経済産業省経済産業政策局調査統計部)、産業3部門別就業人口比(総務省統計局統計調査部国勢統計課)、観光客数(朝日新聞社調べ)

## 第2項 仙台大都市圏と他の大都市圏との比較

日本銀行仙台支店(2006)では、仙台市を同じ地方の政令指定都市である福岡市と比較することにより、仙台市の都市としてのキャパシティを示している。ここで行われている分析に加え、福岡・北九州両都市圏について分析している加来(2002)及び『民力』の統計データを下に、仙台市と福岡市の違いを示すとともに、東北経済を支える中心都市である仙台市の弱点について考察する。

日本銀行仙台支店(2006)では、仙台市と福岡市の都市としての類似性を示しながらも、両市の間には経済力の差があるとしている。例えば1人当たり実質市内総生産の値では福岡市の方が仙台市を30万円ほど上回っており、仙台市が1人当たり総生産を減らしていつている中で、その差が広がっている。その理由として、仙台市が福岡市に比べ企業の集積や都市としての魅力・インフラの整備が劣り、交流人口(日本銀行仙台支店では観光客入込人数と同意ととっている)の差につながっているからだとしている。

ただし、この両市の差異については、両市の市場規模についてもう少し考えなければならない。つまり、福岡市には北九州市という100万都市が隣接し、一大都市圏を構築しているということ踏まえなければならない。加来(2002)では、以前は別の都市圏として独立しつながりがなかった福岡都市圏と北九州都市圏が、近年いわゆる「福北大都市圏」構想と呼ばれるような連携を行い、あわせて500万人規模の大都市圏に発展しつつあることを示している。このような市場規模を持つ都市圏は3大都市圏以外では最大のものであり、加来は3大都市圏に比肩しうる都市圏に発展する可能性を説いている。

表5を元により詳細に見てみる。表5は3大都市圏以外の地方の主な都市圏についての主な経済的指標である。これを見ると、福岡都市圏と北九州都市圏では産業構造に著しい違いを持っている。福岡都市圏では商店年間販売額で14兆円と北九州都市圏の5倍近いだけでなく、他の都市圏をも大きくしのぐ規模を持っており、商業都市として確立していることがわかる。一方製造品年間出荷額では、北九州都市圏は3兆円近い規模を誇っており、歴史的にも重工業都市として発展した北九州都市圏らしさを見せている。この違いは両都市圏の産業別就労人口比の違いにも現れている。加来(2002)では福岡・北九州両都市圏のこのような産業構造の違いが、互いを補完する余地を大きくし連携しやすい環境を与えているとしている。

仙台市の場合、前項でも述べたように商業都市である仙台市と工業地域としての特色が強い周辺地域の違いは存在し、第3章で述べたような仙山交流のようにお互いを補完しあう視点での取り組みは進んでいる。しかし福北大都市圏と比べ、経済規模の集積力では劣っている面は否めない。これは東北地方の地理的特性として、仙台周辺にベットタウン以外の比較的大きな都市がなく、都市が点在していることにより「仙台大都市圏」としての規模の経済が失われているからであると考えられる。仙台市と山形市の場合、先にも述べたとおり、県庁所在地として隣接している珍しい例であるが、両市間に奥羽山脈が走っていることにより、これまで都市間の連携があまり行われにくかったということもある。

このような東北における都市の点在は東北の他地域にとっては、たとえ仙台市が経済力を拡大したとしても、周辺地域への波及効果が大きなものになりにくい現状であるということもいえるだろう。



表 5 : 3 大都市圏以外の大都市圏<sup>1</sup>

	人口 〔万人〕	商品年間販売額(億円)	小売年間販売額 〔億円〕
仙台都市圏	116.8	14176	87419
福岡都市圏	157.5	18088	146988
北九州都市圏	112.7	12165	32722
福岡+北九州	270.2	30253	179710
広島都市圏	127.8	15466	90336
札幌都市圏	186.9	22777	102604
新潟都市圏	80.3	9078	36735

	製造品年間出荷額 〔億円〕	産業部門別就労人口比	年間観光客数 〔万人〕
仙台都市圏	11852	2:20:77	1223
福岡都市圏	9045	1:18:79	1500
北九州都市圏	27042	1:29:69	1020
福岡+北九州	36087		2520
広島都市圏	16432	2:25:71	925
札幌都市圏	5975	1:19:79	1305
新潟都市圏	8516	5:26:68	800

資料出所：『民力』2005年版より作成

### 第3節 東北の都市間交通

前項では、東北の都市が分散していることが、仙台市以外の都市への経済的波及効果が弱いことあるいは東北全体としての規模の経済が働いていないことにつながっている可能性について指摘した。このため東北域内で交流人口を拡大させる環境を整備することが東北全体としての規模の経済を働かせるためには重要である。

以下では、交流人口を拡大する際、重要になる東北地方の交通機関の現状について「域内交流」と「域外交流」の両方の視点から述べる。「域内交流」については鉄道と高速バスを、「域外交流」については空港利用の現状に注目した。

#### 第1項 鉄道 VS 高速バス

本項では、東北地方における「域内交流」において、重要な役割を担っていると考えられる鉄道と高速バスの現状について述べる。

<sup>1</sup> 福岡都市圏(福岡市、那珂川町、宇美町、篠栗町、志免町、須恵町、新宮町、久山町、粕屋町)、北九州都市圏(北九州市、芦屋町、水巻町、岡垣町、遠賀町、苅田町)、札幌都市圏(札幌市、当別町)、広島都市圏(広島市、府中町、海田町、熊野町、坂町、湯来町、安芸太田町、北広島町)、新潟都市圏(新潟市、巻町)。2005年4月1日現在。

## (1) 仙台・山形間における高速バスの役割と鉄道との競争

東北域内の都市間交通の公共交通機関としては、鉄道とバスが重要な役割を担っている。ここでは、近年高速バス網の拡大によって交流が活発になっている仙台・山形間、仙台・福島間の現状について把握する。

『仙台経済界』(2005年9月10月号)によると、仙台・山形間の高速バスはJR仙山線とは異なるルートで、1981年に仙台と山形の県庁間を結んだのに始まり、その後山形自動車道開通とともに高速化をはかり次第に便数を増やした。そして、輸送人員数はここ10年ほどの間に毎年5%もの伸びを見せている<sup>1</sup>。仙台・山形間の移動時間はわずか1時間足らずであり、高速バスは両都市間移動における市民の足として、定着しているといえる。

この仙台・山形間の高速バスの認知度が上がったのは、1996年のJR仙山線の橋梁落下事故による代替輸送がきっかけである。さらに、2002年の道路運送法の改正による規制緩和により、既存の事業者であった宮城交通、山形交通以外に新たに富士交通<sup>2</sup>が新たに参入したことで運賃の値下げ競争<sup>3</sup>が起こり、利用者が急激に増加した。

このような高速バスの伸びによって、JR東日本も高速バスに対して2005年6月には往復1500円の割引回数券を発売した。私鉄網がほとんど存在しない東北地方において、JRに対して価格の競争要因が働いたことはまれに見ることであると思われる。また、この高速バスに関する事例は、交流の増加というよりもむしろ、持続的な「域内交流」の確立という認識の方が適当であると考えられる。

仙台・山形間における高速バスの伸びによる「域内交流」の確立と同様のことが、仙台・福島間においても見られる。つまり、南東北における高速バス網による交流はある程度確立されていると解釈することができる。

図20は、東北各県の高速バスの輸送人員数の推移を表したものである。宮城県、山形県、福島県では輸送人員数が急激に伸びているのに対して、青森県、秋田県、岩手県においてはそのような傾向は見られない。この輸送人員数は必ずしも、東北域内のみ的高速バス利用者を計上したものではないため、域内の正確な交流の現状を把握できるものではないが、(1)で述べた仙台・山形間、仙台・福島間における高速バスの伸びをこの図から読み取ることある程度可能であろう。

表6：仙台・山形間的高速バスの輸送状況

年度	便数(便/年)	輸送人員(人/年)	1日当たり輸送人員(人/日)
1998	21975	643109	1761.9
1999	23417	676800	1849.2
2000	23401	694145	1901.8
2001	29075	725389	1987.4
2002	29070	766843	2100.9
2003	33926	820976	2243.1

資料出所：国土交通省東北運輸局交通部資料より『仙台経済界』が作成したものを抜粋

<sup>1</sup> 表6を参照。

<sup>2</sup> 『仙台経済界』(2005年9月10月号)によると、「富士交通も2004年11月10日まで運行していたが、経営破綻とともにこの路線から撤退した。」という。

<sup>3</sup> 『仙台経済界』(2005年9月10月号)によると、「2004年8月には片道1000円から750円に、回数券をかうと600円となり、往復では1200円、これは仙台市郊外へ伸ばす運賃とほとんど変わらない。」という。

## (2) 高速バスの共同運行の現状とその弊害

仙台・山形間<sup>1</sup>、仙台・福島間における高速バスは、1つの路線を2社、あるいは3社のバス会社で共同運行<sup>2</sup>を行っている。共同運行のメリットとしては、高速バスと各県内で運行している乗合バスとの連結がやすく、それによって利便性が向上することなどが挙げられる。例えば仙台・山形間を例にすると、宮城交通の高速バスで山形県に向かった場合でも、山形県内を走る乗合バスとの連結が円滑に出来るようになると考えられる。

しかし、このような利便性とは引き換えに、共同運行が新規参入を阻む要因になっているという弊害もある。2003年に公正取引委員会は、仙台・福島間で共同運行を行っている高速バス会社3社に対して、その運行形態が独占禁止法で禁止されている「私的独占」に当たる恐れがあるとして、注意を行った<sup>3</sup>。その中で、既存バス会社3社が新規参入事業者に対して、運賃や停留所の利用について、不当な対処をしたことが指摘された。

だが、この高速バスの共同運行についての独占禁止法の考え方としては、「共同運行は単純なるカルテルと異なって、消費者利便の向上に資する場合も多いことからすべてが違法となるわけではない<sup>4</sup>」との解釈もあり、公正取引委員会内の意見が分かれているという現状になっている。仙台・山形間や仙台・福島間に限らず、東北の多くの都市間高速バスは共同運行の形態をとっているが、仙台・福島間以外に公正取引委員会が是正措置をとる動きは見られない。このような経緯により、もし公正取引委員会がさらなる対策をとらなかった場合、高速バス運行に独占の弊害が生まれる可能性は否定できない。

<sup>1</sup> 仙台・山形間で高速バスを運行しているのは、宮城交通(株)と山交バス(株)の2社であり、一方仙台・福島間では宮城交通(株)と福島交通(株)とJRバス東北(株)の3社である。いずれの区間においても、共同運行を行っている。(2006年4月現在)

出典：国土交通省東北運輸局 HP 東北運輸局管内の高速バス

URL：http://www.tht.mlit.go.jp/jk/jk-sub05.htm

閲覧：2006年11月12日

<sup>2</sup> 「共同運行」とは、路線の起点または終点どちらか一方のみ営業拠点を有する複数の乗合バス事業者が、運賃プール等により、共同して当該路線を運行することをいう。また、「運賃プール」とは、各社の運賃収入をいったんプールした上で、運行回数比率等に応じて配分することをいう。

出典：公正取引委員会(2003)「乗合バス事業者に対する独占禁止法違反被疑事件の処理について」

URL：http://www.jftc.go.jp/pressrelease/03.may/03051401.pdf

閲覧：2006年10月30日

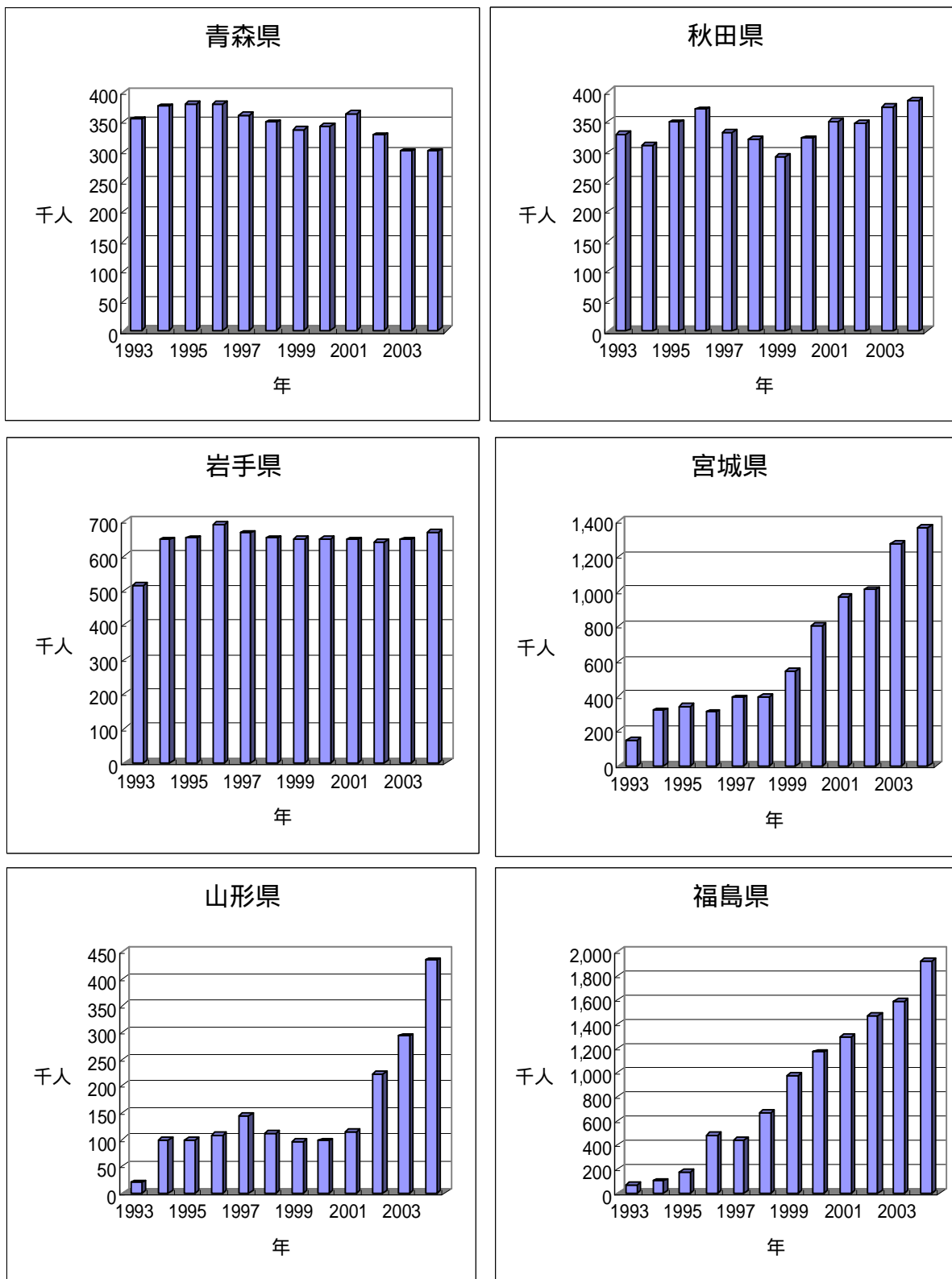
<sup>3</sup> 出典：公正取引委員会(2003)「乗合バス事業者に対する独占禁止法違反被疑事件の処理について」

<sup>4</sup> 出典：公正取引委員会 事務総長定例会見記録 「高速バスの共同運行に係る独占法の考え方」

URL：http://www.jftc.go.jp/teirei/kaikenkiroku040225.html#NUM2

閲覧：2006年10月30日

図 20：東北地方各県における高速バス輸送人員の推移



資料出所：国土交通省東北運輸局 『東北地方における交通・観光の原状に関する調査』より作成

## 第2項 仙台空港アクセス鉄道

仙台市の交通面の中心性をより高めるために、東北の海外からの窓口となる仙台空港の利便性を高めるという観点で、2007年春の開通を目指し現在建設が進められているのが仙台空港アクセス鉄道である。

ここでは、宮城県土木部臨空地域整備推進課ホームページ<sup>1</sup>を元に本鉄道の概要を示す。仙台空港アクセス鉄道は仙台駅と仙台空港を最短 17 分で結ぶ鉄道である。これまでは仙台市中心部から仙台空港へのアクセスは自家用車か空港行きリムジンバスへのいずれかであった。しかしこれまでは仙台空港までは最短でも 40 分ほどかかり、利便性の面で問題があった。この点を改善するために 2001 年より整備が進められ、来年 2007 年春より運行を始める。

この計画で注目すべき点は、東北各県の交流促進を目指すため、各県が整備に対して連携を行っている点である。宮城県と東北の他県は仙台空港アクセス鉄道と仙山線(仙台・山形間)や東北本線との直接乗り入れの実現を目指すために連携を行っている。特に山形県は本鉄道の事業主体である「仙台空港鉄道株式会社」に対して出資を行っており、先の仙山交流の重要な要素のひとつになっている。

なぜ、このように宮城県以外からの仙台空港への期待が高いのであろうか。それは仙台空港の東北における中心性にあると思われる。図 21 は国際線の仙台空港と東北のほかの主な空港利用者の居住地県を示している。これによれば仙台空港の利用者は地元宮城県だけではなく、他に比べ高い割合で周辺他県の居住者となっていることがわかる。また図 22 では東北地方の住民が出国する際どの空港を利用するかを示している。これによれば仙台空港を利用する人は成田空港について 2 番目であることがわかる。仙台空港と成田空港の国際線の規模の違いを考慮すれば、東北の人々は高い割合で仙台空港を利用していることがわかる。

このような仙台空港の中心性は仙台空港が東北の中では最も国際化<sup>2</sup>し、東北における窓口としての機能を果たしているからに他ならない。特に地元の空港に国際線のない山形県や岩手県は、仙台空港を通じた主に海外、特に就航便の多いアジアとの連携が域外交流の視点から非常に重要になる。また国際線の就航便を持つ県にとっても仙台空港の中核性を高めることは、仙台空港の拠点性強化、さらには需要増加から就航数の増加につながり、仙台空港のハブ空港化が期待できる。

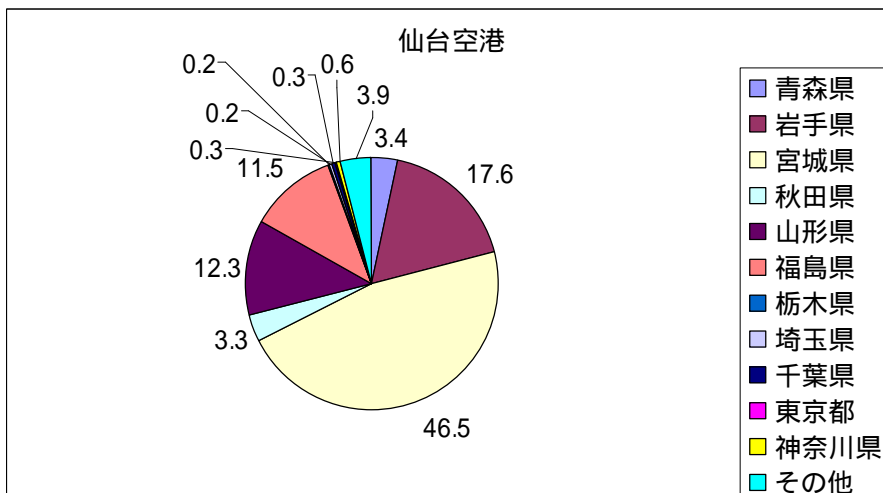
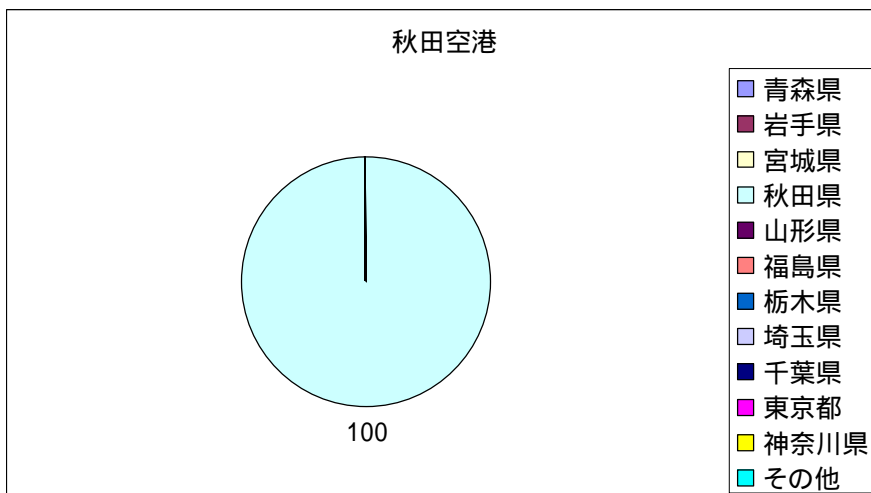
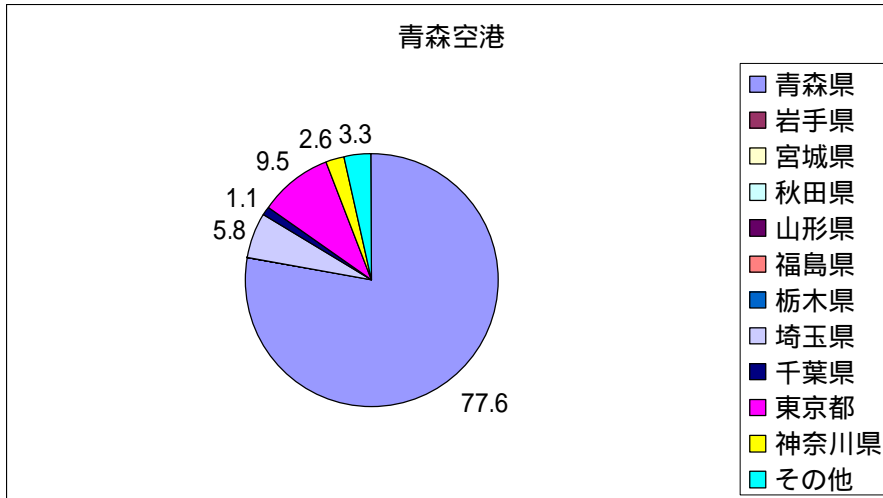
以上から、仙台空港の東北における中心性を利用することは、特に海外との域外交流の観点から重要になってくるものと思われる。

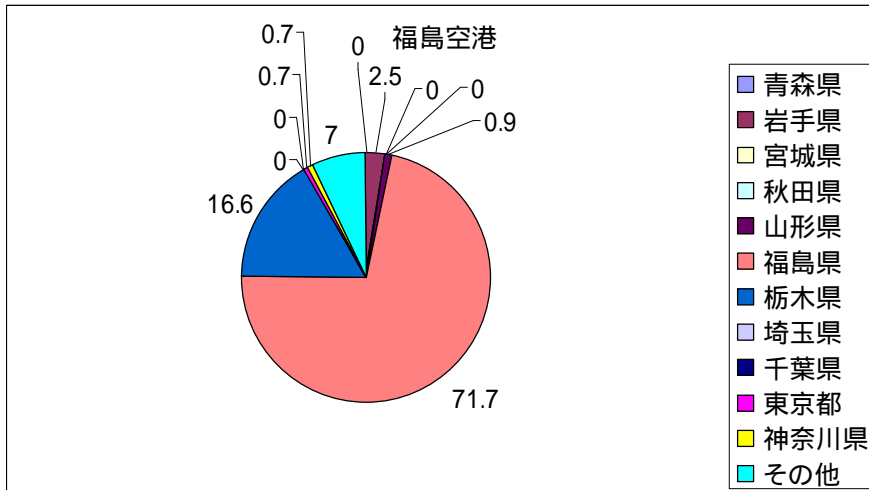
<sup>1</sup> URL : <http://www.pref.miyagi.jp/rinku/>

閲覧 : 2006 年 11 月 10 日

<sup>2</sup> 表 7 を参照

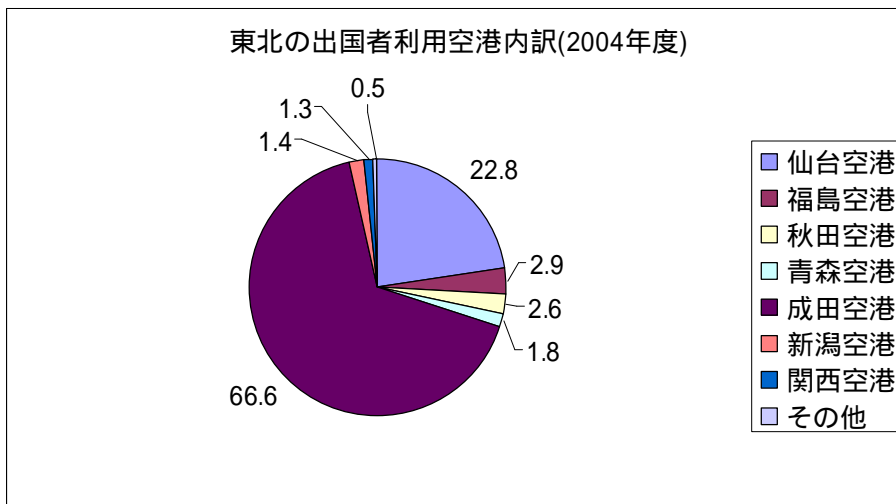
図 21：出国空港別居住地構成比率(2004 年度)





資料出所：国土交通省東北運輸局『東北地方における交通・観光の現状に関する調査報告書』より作成

図 22



資料出所：国土交通省東北運輸局『東北地方における交通・観光の現状に関する調査報告書』より作成

表 7：東北の空港からの国際線就航数

	便数(週)	備考
仙台～ソウル	7	
仙台～グアム	4	
仙台～大連・北京	2	
仙台～上海・北京	3	2005年に1便増
仙台～長春	2	
仙台～台北	4	2005年に2便増
仙台～ソウル(貨物)	1	
福島～ソウル	5	2005年に2便増
福島～上海	2	
青森～ソウル	4	2005年に1便増
青森～ハバロフスク	2	7～9月のみ
秋田～ソウル	3	

資料出所：国土交通省東北運輸局『東北地方における交通・観光の現状に関する調査報告書』より作成

## 第4節 政策提言の一步前に条件を整理する

今まで述べてきたことを総括して、政策提言を行う際考慮しなければならない条件を整理する。我々は人口減少社会に突入し地域経済が衰退しかねない状況と、現状において東北経済が良好とは言えない状況に対して、今後の自治体の人口減少対策のあり方として定住人口政策ではなく、交流人口拡大を目標とした政策を採っていくべきと考える。さらにその交流人口政策は以下の条件を満たすものを考えるべきである。

交流人口の定義より

- ・ 「域内交流」の側面
- ・ 「域外交流」の側面

東北地方の都市圏の特徴

- ・ 東北地方における都市の分散性
- ・ 東北地方における仙台市の経済的中心性
- ・ 産業構造の仙台市と周辺地域の差異による相互補完の余地

交通の面

- ・ バスにおける共同運行の非競争的側面
- ・ 仙台空港アクセス鉄道の活用



## 第5章 政策提言と考えられる負の側面への対応

---

本章では、これまでの分析を通して示してきたことを踏まえて、我々は仙台市を中心とした都市間ネットワークを提言する。その上でこの提言に対して起こるであろう反論への回答を示したい。

### 第1節 具体的政策提言とインプリケーション

本節では、第4章までの分析の結果に基づいて、具体的政策提言と将来ビジョンについて述べる。

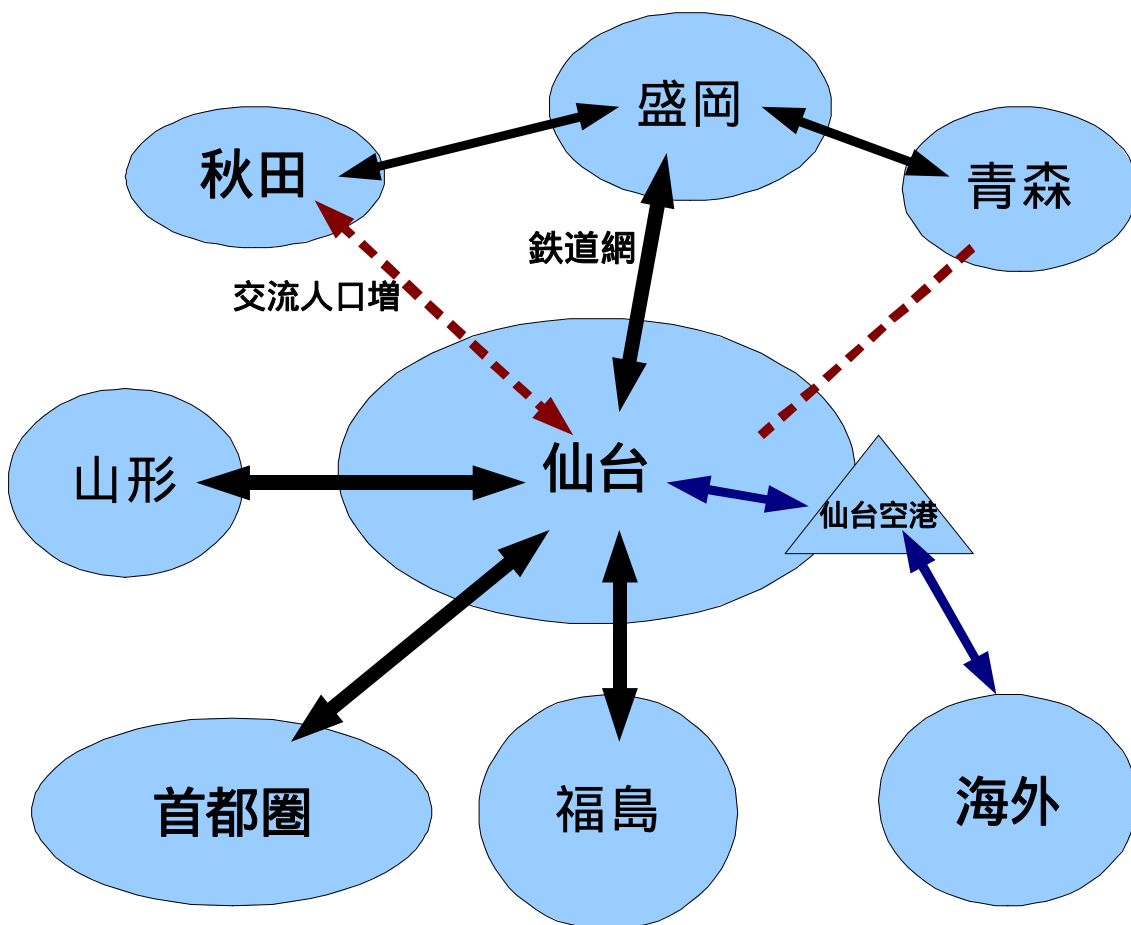
#### 第1項 具体的政策

##### 仙台市を中心とした鉄道による都市間ネットワーク

我々は、東北地方における交流人口拡大による持続的発展のため、在来線を中核として、仙台市を中心とした都市間ネットワークの構築を提言する。具体的には仙台市を通る各在来線(東北本線、仙山線、仙石線)を、停車駅を絞った快速鉄道を増便することによって、仙台市と東北の周辺地域の中核都市間の所要時間や利便性を改善する。現在計画が進められている仙台空港アクセス鉄道は、我々の提言する都市間ネットワークとの接続により、仙台空港と周辺地域をつなぐ重要なパイプとしての役割を持つようになるであろう。このようにすることによって「域外交流」と「域内交流」をつなぐことが本政策の目的である。

一方、バスは共同運行による新規参入の阻害という問題を抱えており、競争政策という側面からも、鉄道の側からインパクトを与えることにより、鉄道を潜在的競争相手として、バスに競争心を起こさせることにつながるだろう。

図 23：具体的政策案のイメージ図



工業経済研究会が作成

## 第2項 政策的インプリケーションとしての将来ビジョン

域内の交通網整備による仙台の中心性向上を具体案として提言したが、この案の先にある将来ビジョンとしては以下の2つが挙げられる。

第1に、東北の中心都市としての機能を仙台市に集約することが望ましいと考える。第4章で見たように仙台市は東北地方の中では圧倒的な市場規模を誇る。しかしながら福岡のような他地域の中心都市と比較した場合、まだ劣る面がある。その点について、東北における仙台市の中心性を高めることで強化すべきである。仙台市の市場としての魅力が高まれば、国際的にも注目され域外交流の拡大へとつながる。

また、将来的には国際空港としての機能を仙台空港に集約させて、仙台空港のネットワーク効果の向上による機能強化にもつなげるべきであると考え。人口減少は現有の公共財が過剰になるという問題を起す。空港もその1つであり、地方空港では利用減が便数の減少を生み必要性の低下を起すであろう。そのため将来的にということではあるものの、仙台空港への集約ということも検討の余地があると考え。仙台空港アクセス鉄道と我々の提言する鉄道網を組み合わせることにより、周辺地域の仙台空港へのアクセスの改善が期待できる。

第2に、周辺地域の「選択と集中」による自地域の経済基盤強化がある。交流人口拡大をするといっても、周辺地域になにかしらの魅力がなければ、つまりその地域に行く理由がなければ交流は起きないだろう。周辺地域は後述するように「選択と集中」によって自地域の特性を伸ばしていく努力をすべきであると考え。

我々がこのように主張するのは、仙台市の経済力が東北全体の経済を引っ張る機関車と考えるからである。車両部分である周辺地域は仙台の経済力を生かしていくべきである。我々の具体的政策は、仙台市の経済力が周辺地域への経済波及効果につながるようにするためのインフラ整備である。

## 第2節 政策案の検討

上記の政策について検討を行う。検討項目は条件を踏まえているかという妥当性、効果の範囲についての検討、実現可能性の検討、政策主体の検討の4点である。

### 第1項 妥当性の検討

ここでは、具体的提言とインプリケーションが第4章で挙げた条件に以下に合致しているかということ、なぜこのような提言にしたかということも含めながら示していく。

#### (1) 「域内交流」の側面

我々は域内の都市間交通のために、新幹線ではなく在来線を挙げたが、これは東北域内といったような範囲では新幹線ではなく在来線の方がより利用者向上に寄与するのではないかと考える。

新幹線の場合、一部の例外を除きすべてが東京に向かっている。さらに特急料金の価格設定上中距離移動は長距離移動よりも割高となっている。このようなことから、価格選好が強い利用者も時間選好が強い利用者も「仙台よりも東京」というマインドが働きやすいことになっている。そこで域内交流の促進のためには、在来線の快速化、接続利便の向上による域内移動時間の短縮を行うことが有益であると考え。ただし青森県や秋田県は仙台市からは長距離であり、そこは新幹線とのすみわけも認められる。

#### (2) 「域外交流」の側面

仙台市を中心とした鉄道網による都市間ネットワークと「域外交流」をリンクさせるものとして、すでに来年春から運行が予定されている仙台空港アクセス鉄道が存在する。周辺地域が仙台空港の中心性と我々の提案する都市間ネットワークを利用することで、海外との結びつきを強めることが期待できる。これは我々がバスではなく鉄道を採用した理由である。

また人口減少により地方空港の利用者数の減少が懸念された場合、東北の空の窓口を将来的に仙台空港に集約させることも検討しなければならない。

#### (3) 東北地方における都市の分散性への対応

第4章で我々は、東北地方は仙台以外の中規模以下の都市の分散の傾向が見られ、このことが東北あるいは仙台市の規模の経済を失わせているのではないかと考えを示した。このような視点に立つとき東北の各都市間のネットワークを実現するのは急務である。また仙台への利便性が向上する各県または地域の中核都市は、仙台との経済交流により、仙台からの経済波及効果が向上するだけでなく、地域内での優位性を発揮することが出来る。将来的に人口減少が加速し、小都市の人口減少が悪化した場合中核都市への集約を行わなければならない可能性が

高く、その際にも仙台とのつながりは重要になるう。

#### (4) 東北地方における仙台市の経済的中心性の利用

言うまでもなくこのネットワークの中心に仙台を据えたのは、東北地方におけるその経済的中心性からである。

仙台市は東北における「商都」であり、週末には若者を中心とした多くの買い物客が東北各県から訪れる。仙台以外には東北にはこのような都市はない。

今後は人口減少が予想される宮城県以外の各県が仙台の中心性を認め、より中心性を高めていく努力をすべきである。東北における仙台の中心性を高めることは、周辺地域への波及効果の大きさにもつながっていくであろう。

#### (5) 産業構造の仙台市と周辺地域の差異による相互補完の余地

第3章で述べたように商業都市である仙台市と工業地帯や観光都市の傾向が強い周辺地域は相互補完の余地が強いように思われる。周辺地域が仙台市との交通ネットワークを生かすことにより、海外とのつながりを強めようとするべきである。その際には仙台空港の中心性を高め、東北におけるハブ空港の役割を担えるまで発展する必要がある。周辺地域が抱くだろう懸念については後述する。

## 第2項 効果についての検討

具体的提言の直接の効果としては都市間移動のアクセスの向上が挙げられる。特に第4章で示したように東北地方は交通の面で北東北と南東北に分断されており、この点の改善が期待できる。

また、インプリケーションで述べたように、仙台市の経済力強化が周辺地域へと波及することにより、周辺地域での雇用・所得増につながり、定住人口低下の抑制にもつながるかもしれない。

しかし、若年層は潜在的に都会志向の意識があり、それが若年層の流出につながっているという指摘があるかもしれない。この可能性に対しては、仙台市の経済力強化により若年層への仙台市の魅力が高まれば、仙台市が首都圏などへの若年層への流出を抑える「ダム」としての役割が期待しうることを指摘したい。このように経済的な地域の魅力を上げることで人口の社会的減少を抑えるということは、「人口のデフレスパイラル」という地域経済の構造問題、すなわち生産年齢人口の減少による地域経済の地盤沈下という問題をとめることができるだろう。

## 第3項 実現可能性の検討

我々が鉄道網の「高速化」ではなく、あえて在来線の「快速化」を提言したのは、安易に費用が膨大になる高速交通網に頼るべきではないと考えたからである。さらに新幹線や高速道路の整備は東北地方では3大都市圏以外では例を見ないほど整っている。たとえば太平洋側と日本海側をつなぐ、山形・秋田両新幹線と高速道路がある。ゆえに今後の政策としてはより市民の足に密着し、整備もされている在来線の運行形態の変更とした方がより実施費用を抑え、かつ高い効果が得られるであろう。

## 第4項 政策主体の検討

我々は、鉄道を利用した政策を提言しているが、この提案の現実の実施主体は民間会社の JR である。しかし JR は高い公共性を有しているために、新規路線の建設や廃線を行う場合は地元自治体や各地方の運輸局との協議を通じてから行っている状況である。そのため地元自治体は JR に対して一定程度の発言権を有しているばかりでなく、新規路線や新駅建設、あるいは快速化を目指す際にはまず自治体からビジョンを示し、声を上げない限り計画はスタートしないことが特に地方では多い。

今回の政策案の提言先は東北 6 県と東北運輸局とする。本政策案は東北各県による連携が欠かせない。しかし仙台空港アクセス鉄道の例に見られるように、鉄道網構築に向けた県を跨いだ協力も一部で行われている。そのため各県がネットワーク構築に向け連携を深め、政策主体として積極的な行動を取ることは十分可能であると考えられる。

## 第3節 「吸い取られる(?)」論への回答と周辺地域への提言

東北地方の仙台以外の地域ではいわゆる「仙台一極集中」に対する警戒の声が根強い。仙山カレッジなどでのヒアリングなどの場でも、仙山交流をかつて立ち上げようとした際、経済的に弱い山形の側から「仙台に吸い取られるのではないか」との警戒の声が聞かれたそうである。周辺地域がこのようなマインドを持っている限り政策は実現し得ない。我々があえて仙台市を中心としたネットワークによる交流人口拡大を目指している以上、周辺地域から挙がるであろうこのような懸念に対して回答を示すことは政策実行の際極めて重要になるであろう。

### 第1項 我々の回答

ここでは、経済的に強い仙台との交流・連携を行うことは、周辺地域の「吸い取られる」という懸念が決して必然的な結果ということではないということを示したい。

まず仙山交流ではどうなったのかという点を示したい。仙山交流では話が持ち上がった当初は、前述のように山形側からの懸念の声が聞かれた。それは山形と仙台の経済力の格差の大きさから見れば当然のことだったかもしれない。

しかし、ヒアリング調査からも近年交流がさかんになるにつれて、山形側も仙台との交流から得られる経済的メリットを実感しているのが実情である。山形県村山総合支庁企画振興課の縮潤一氏へのヒアリング調査でも山形県内の観光地や商店の声として、仙台からの客がいなければ成り立たないという声が多いという指摘を受けた。また仙山カレッジでも域内交流が、仙台と周辺地域の間で win-win の関係を成り立たせ得るとの指摘が多く出された。

また、現実的にも個々の自治体だけでは財政的にも立ち行かないという問題もある。このため実行することができる産業政策のオプションが限られてくるであろう。

## 第2項 周辺地域の姿勢のあり方

では、周辺地域はどのような姿勢で仙台との交流に臨むべきであろうか。

それは第4章で指摘したように仙台との産業構造の違いによる補完性を見出すべきであると思われる。さらに厳しい財政の状況のため、政策資源が限られており「選択と集中」の視点による政策を余儀なくされる以上、各自治体は自らの産業構造の特性を見出し、そこに政策資源を集中する姿勢が必要である。

さらに、我々の提言する仙台との交通網整備を生かし、交流人口拡大に向けた努力をあわせて進めることにより、今までのような公共事業に依存しない持続的な経済を構築することが可能であると考ええる。

しかし、以上のように述べたとしても、周辺地域が仙台との交流に対して懐疑心を持つ限り、交流人口拡大は望め得ない。そのため周辺地域が、仙台を中心とすることに対してメリットを見出し、交流拡大に向けた決断をすることが次への発展への鍵になるのだということを自覚することが、我々の提言する交通ネットワークを機能させるということができるだろう。

## 第4節 課題

今回、我々は交流人口という概念が東北地方活性化につながるという視点から、交流人口を拡大させるような政策を提言した。しかし政策の実行するには効果の測定が求められる。我々は第3章でモデルを用いて交流人口拡大が東北経済に寄与することを示したが、我々の具体的提言がどれほど東北経済に効果を与えるかを直接的に測るのは難しい。少なくとも短期的な効果がどれほどあるかについては疑問がある。ただ、インプリケーションで述べた内容も含め、我々の政策は中長期的に見た東北経済のパフォーマンス向上とそれによってほぼ慢性的に続いてきた社会的人口減少に歯止めを掛けようとするを目的にしていることを改めて明記したい。

また、別の点からの課題としては、人口減少の影響が激しく財政的にも困難な状況になっている、中山間地域などの小規模自治体の問題への対応がある。我々の政策的インプリケーションは東北の中心都市仙台市と周辺地域の中核都市の経済力強化を目指したものであり、その中核都市から周辺中小自治体へと経済効果を波及させることを目指すことを指摘することで、ある程度の回答にはなると考えるが、東北地方にはその地理的特性から過疎地域と呼ばれるような中山間地域が多い。このような自治体は地域振興政策を行えるような財政基盤すらない。このような自治体は合併をおこなうこともひとつの解決案であろう。また自治体間財政調整制度改革の面でも考慮されるべき問題である。

# おわりに

---

## まとめ

我々は、地域経済における「人口のデフレスパイラル」に対する地方自治体の対策では、「交流人口」の視点が重要と指摘し、交流人口拡大政策のあり方について検討を行った。ただ、課題でも述べたようにその限界についても自覚している。地方自立の時代に向かうには、まだまだ困難が多いといわざるを得ない。

それでも交流人口拡大とその延長にある各県間の連携による政策運営によって、県という行政区分を取り払っていくことは、人口減少社会と財政問題に立ち向かう地域経済には重要になる。当然、その先には「道州制」という大変革があるであろうことは言うまでもない。

## 謝辞

私たちは今回初めて ISFJ に参加することになり、何もかも手探りの中で研究を進めてきました。このように最終的に論文の完成にたどり着けたのも、研究の中でお世話になったさまざまな方々のおかげだと思っています。顧問の川端助教授をはじめ、直接、あるいは電話やメールによるヒアリングでご協力いただいた方々からはさまざまな有益なご助言をいただき、感謝申し上げます。また仙山カレッジでの主催者である河北新報社の方々より参加に際して受けたご厚意に対して感謝申し上げます。

## 参考文献・データ出典

### 《先行研究》

- ・ 荒井宏文・峯岸直輝(2005) 「2004年の地域経済の回顧と人口動態 輸出産業の集積、公共投資依存度、人口動態が地域格差の主因」『信金中金月報』2005年5月号、p.61-83
- ・ 鈴木準・原田泰(2006) 「人口減少と地域経済 - 人口見通しから考える小さくても魅力的な地域 - 」『大和総研資本市場レポート』  
<http://www.dir.co.jp/research/report/capital-mkt/capmkt/06051002capmkt.pdf>  
 閲覧：2006年8月8日
- ・ 地域経済研究会(2005) 「人口減少下における地域経営について~2030年のシミュレーション~」 <http://www.meti.go.jp/press/20051202004/2-honnbunn-set.pdf>  
 閲覧：2006年8月8日
- ・ 中川聡史(2006) 「人口減少と人口移動」『オペレーションズ・リサーチ』51号、p.24-29
- ・ 日本銀行仙台支店(2006) 「東北の仙台と九州の福岡~地域の中核都市としての役割比較~」  
<http://www3.boj.or.jp/sendai/shiryoku/2006/tokubun1805.pdf>  
 閲覧：2006年9月2日
- ・ 平尾元彦(2003) 「交流産業と地域経済の成長」『地域経済研究』14号、p.37-49
- ・ 森脇良二(2006) 「東北地方市町村の人口減少 1995年までとそれ以降」『統計』2006年1月号、p.10-19

### 《参考文献》

- ・ 井上繁(2002) 『地域連携の戦略』 同友館
- ・ 加来秀治(2002) 『福岡・北九州大都市圏~競争から共生へ~』日本地域社会研究所
- ・ 河北新報社編(1997) 『むらの工場・産業空洞化の中で』新評論
- ・ 公正取引委員会(2003) 「乗合バス事業者に対する独占禁止法違反被疑事件の処理について」  
<http://www.jftc.go.jp/pressrelease/03.may/03051401.pdf>  
 閲覧：2006年10月30日
- ・ 公正取引委員会 事務総長定例会見記録 「高速バスの共同運行に係る独禁法の考え方」  
<http://www.jftc.go.jp/teirei/kaikenkiroku040225.html#NUM2>  
 閲覧：2006年10月30日
- ・ 厚生労働省(2005) 『労働経済白書』  
<http://www.mhlw.go.jp/wp/hakusyo/roudou/05/dl/02-01c.pdf>  
 閲覧：2006年11月6日
- ・ 『仙台経済界』2005年9-10月号 仙台経済界
- ・ 仙台経済同友会(2006) 「仙台経済同友会報」295号
- ・ 内閣府 『2005年度版 少子化社会白書』  
<http://www8.cao.go.jp/shoushi/whitepaper/w-2005/17WebHonpen/index.html>



閲覧：2006年11月5日

- ・ 松谷明彦(2004)『人口減少経済の新しい公式』 日本経済新聞社
- ・ 有斐閣『経済辞典(第4版)』有斐閣

## 《データ出典》

- ・ 朝日新聞社編『民力 2005年版』朝日新聞社
- ・ 岩手日報 HP [http://www.iwate-np.co.jp/news/y2006/m09/d26/NippoNews\\_16.html](http://www.iwate-np.co.jp/news/y2006/m09/d26/NippoNews_16.html)  
閲覧：2006年11月10日
- ・ 木下康司編『図説日本の財政平成18年度版』東洋経済新報社
- ・ 国立社会保障・人口問題研究所『将来推計人口データベース』  
<http://www.ipss.go.jp/syoushika/tohkei/Mainmenu.asp>  
閲覧：2006年11月10日
- ・ 財団法人 秋田県ふるさと定住機構 <http://www.furusato-teiju.jp/>  
閲覧：2006年11月12日
- ・ 鄭小平(2004)「市町村人口減少の現状、影響と対策」  
[http://ritsumeikeizai.koj.jp/all/all\\_frame.html?stage=2&file=53302.pdf](http://ritsumeikeizai.koj.jp/all/all_frame.html?stage=2&file=53302.pdf)  
閲覧：2006年11月6日
- ・ 日本銀行(2006)『地域経済報告』  
[http://www.boj.or.jp/type/ronbun/chiiki\\_rep/chiiki0610.htm](http://www.boj.or.jp/type/ronbun/chiiki_rep/chiiki0610.htm)  
閲覧：2006年11月15日

## 省庁関係

- ・ 経済産業省東北経済産業局『2006年東北地域の実質経済成長率』  
<http://www.tohoku.meti.go.jp/cyosa/seicyoritsu/h16fy/index.htm>  
閲覧：2006年11月10日
- ・ 経済産業省東北経済産業局『工場立地動向調査』  
[http://www.tohoku.meti.go.jp/chishin/tokei/kojyo/h17/1\\_kenbetsu.pdf](http://www.tohoku.meti.go.jp/chishin/tokei/kojyo/h17/1_kenbetsu.pdf)  
閲覧：2006年11月10日
- ・ 厚生労働省『職業安定業務統計』  
[http://www.dbtk.mhlw.go.jp/toukei/kouhyo/indexkr\\_16\\_1.html](http://www.dbtk.mhlw.go.jp/toukei/kouhyo/indexkr_16_1.html)  
閲覧：2006年11月7日
- ・ 厚生労働省『人口動態統計』  
<http://www.mhlw.go.jp/toukei/saikin/hw/jinkou/geppo/nengai04/index.html>  
閲覧：2006年11月8日
- ・ 国土交通省『第3回全国幹線旅客純流動調査』  
<http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/jyunryuudou/index.html>  
閲覧：2006年11月14日
- ・ 国土交通省東北運輸局 HP 東北運輸局管内の高速バス  
<http://www.tht.mlit.go.jp/jk/jk-sub05.htm>  
閲覧：2006年11月10日
- ・ 国土交通省東北運輸局『東北地方における交通・観光の現状に関する調査報告書』
- ・ 総務省『国勢調査』 <http://www.stat.go.jp/data/kokusei/index.htm>  
閲覧：2006年11月8日、11月11日、11月14日
- ・ 総務省 HP『都道府県別生産年齢人口の割合』  
<http://www.stat.go.jp/data/kokusei/2000/sokuhou/01.htm>  
閲覧：2006年11月10日

- ・ 内閣府『県民経済計算年報』

#### 県庁関係

- ・ 青森県庁 HP 『2003 年度版青森県社会経済白書』  
<http://www.pref.aomori.lg.jp/info/keizaihakusyo/keizai.html>  
 閲覧：2006 年 11 月 12 日
- ・ 青森県庁 HP 「報道機関提供情報 詳細 (No.7624)」  
<http://www6.pref.aomori.jp/nagekomi/index.php?show=true&id=7624>  
 閲覧：2006 年 11 月 12 日
- ・ 秋田県庁 HP あきた 21 総合計画  
<http://www.pref.akita.jp/tyosei/3jisshikeikaku/mokuji.htm>  
 閲覧：2006 年 11 月 12 日
- ・ 岩手県庁 HP いわてグリーンツーリズム <http://www.pref.iwate.jp/~hp0511/>  
 閲覧：2006 年 11 月 12 日
- ・ 岩手県庁 HP いわて UJI ターン [http://www.pref.iwate.jp/~uji\\_turn/index.html](http://www.pref.iwate.jp/~uji_turn/index.html)  
 閲覧：2006 年 11 月 12 日
- ・ 山形県庁 HP グリーンツーリズム・サポートセンター  
<http://www.pref.yamagata.jp/business/sightseeing/7301042publicdocument200603062353376249.html>  
 閲覧：2006 年 11 月 12 日
- ・ 山形県村山総合支庁(2002)「山形と仙台の交流に関するアンケート調査結果の比較」  
[http://www.pref.miyagi.jp/sdsgsin/tisin/sendaiyamagata/chousagaiyouhikaku/仙山交流調査事業結果概要の比較\(村山\).htm](http://www.pref.miyagi.jp/sdsgsin/tisin/sendaiyamagata/chousagaiyouhikaku/仙山交流調査事業結果概要の比較(村山).htm)  
 閲覧：2006 年 11 月 14 日
- ・ 宮城県庁 HP 宮城県への U・I ターン就職支援  
[http://www.pref.miyagi.jp/rouko/koyousuisinn\\_han/sub3.htm](http://www.pref.miyagi.jp/rouko/koyousuisinn_han/sub3.htm)  
 閲覧：2006 年 11 月 12 日
- ・ 宮城県土木部臨空地域整備推進課 <http://www.pref.miyagi.jp/rinku/>  
 閲覧：2006 年 11 月 10 日
- ・ 福島県庁 HP <http://www.pref.fukushima.jp/>  
 閲覧：2006 年 11 月 12 日

#### 各県産業関連表

- ・ 1990 年、1995 年、2000 年青森県産業関連表
- ・ 1990 年、1995 年、2000 年秋田県産業関連表
- ・ 1990 年、1995 年、2000 年岩手県産業関連表
- ・ 1990 年、1995 年、2000 年宮城県産業関連表
- ・ 1990 年、1995 年、2000 年山形県産業関連表
- ・ 1990 年、1995 年、2000 年福島県産業関連表