

【論文】

# 地方都市の中心市街地空洞化と都市空間経済論

山 川 充 夫

## 1 はじめに

地方都市における中心市街地の空洞化問題は、1990年代以降、深刻さが増し、単に中心市街地が業務空間としてだけでなく、生活空間としても閾値を確保しうるかの限界にきている。これへの対策として、「中心市街地における市街地の整備改善及び商業等の活性化の一体的推進に関する法律（以下、中心市街地活性化法）」が1998年に制定されたが、この法律の目的は中心市街地における経済面での危機と空間面での危機とを一体的に解決していこうとすることにある。つまり中心市街地の空洞化問題は経済問題と空間問題とを同時に抱えていることから、都市空間経済問題として把握することが必要となるのである<sup>1)</sup>。

本稿では地方都市における中心市街地の空洞化を都市空間経済問題としてとりあげるが、取り組むべき課題の第1は「中心市街地」をどのように把握するかである。中心市街地は都市空間における「中心」に位置し、経済システムの「要」としての役割を果たしている。この経済システムの要を創りだす原動力は「集積経済」である。中心が形成されていなければ、その「空洞化」を議論することはできない。そこでこの中心を形成する集積経済が何を原動力として構築されているのか、どのような空間的契機としての内部構造をもつのかを第1の検討課題としたい。

空間的契機を持って構築される集積経済は、空間的には凝縮されて表現されるものの、一定の場所を要求する。集積経済によって占拠された場所には経済的中心性が付与され、その中心性を持つ中心（地）は周辺に対して経済的影響力を持ち、中心一周辺という空間経済様式（以下、空間システム）が編成される。中心（地）はすべての場所に均等に配置されるわけではないし、また中心地はいったん形成されると、集積経済の効果が働く限り、長期的に固定される傾向がある。従って限られた中心（地）がどのような空間的契機をもってどの場所に形成されるかを検討することは、空間システムを理解するうえで重要である。本稿ではこれを第2の課題とし、第1課題とあわせて、第2節において検討したい。

集積経済を原動力として形成される中心（地）は、外部経済を発生させ、これが更なる経済集積をもたらす傾向を持つ。こうした傾向は空間システムの外延的拡大として進み、景観的には都市化という様相を示す。この外延的拡大は中心部の経済集積の増大を原動力としている。しかし集積経済は場所性をもつことからブラックホール的な集中は不可能であり、また混雑など外部不経済が発

1) 本稿は「地方都市における中心市街地の空洞化と活性化」にかかわる一連の研究の序論としての意味をもっている。

生することから、中心性の空間的分散が必要とされる。この中心性の空間的分散といった現象は、中心性の後退を引き起こす可能性がある。つまり都市化が中心市街地の空洞化を誘発する原因になりうるので、これを第 3 の課題とし、第 3 節において検討する。

空間システムの外延的拡大は、やがて隣接する空間システムとの競合を引き起こす。空間システム間の競合は、中心地間の競合であり、競合の行き着く先は中心地間の序列化である。この中心地間の序列化は、中心地間における垂直的な機能分担を意味し、中心地間の中心一周辺という新たな空間システムを構築することになる。より下位に位置づけられた中心地はより高次の経済機能を獲得できず、状況によっては上位の中心地にそれまで保持していた経済機能を吸収される。中心市街地の空洞化は、中心地が広域的な空間システムのなかで周辺化するということで発生する。これが第 4 の課題であり、第 4 節において考察する。

第 5 の課題は、「地方都市」ということにかかわる。地方都市は、これまでの課題設定で一定明らかになったように、地方という次元では中心性をもつものの、全国という次元では首都との関係のみでもわかるように周辺として規定される。加えて 21 世紀の日本は少子高齢社会にあり、特に地方においては人口減少が進んでいる。すなわち地方都市における中心市街地の空洞化問題は、こうした三重の過程のもとで把握しなければならない。これらを第 5 節において整理し、本稿の締め括りとしたい。

以上の 5 点を検討課題とするが、もとよりこれらについての全面的な検討は筆者の能力では不可能であるので、本稿ではその問題を提起する程度にとどまらざるをえない。

## 2 集積経済の発展様式と中心地形成の空間的契機

集積経済は外部経済としての社会的生産力を源泉としている。この社会的生産力は集積経済空間において発現するが、それは「労働の空間範囲を制限し労働過程を近接させることが、生産手段の節約や集団力としての社会的生産力の創造をもたらす」<sup>2)</sup> からである。集積経済はこの社会的な生産力段階<sup>3)</sup> に応じてこととなった空間システムを要求するが、外部経済としての空間システムを検討するうえでは、地域特化経済、都市化経済、世界都市化経済の 3 段階に区分するのが妥当である。

地域特化経済<sup>4)</sup> の基本的性格は費用節約にある。地域特化経済の典型例は農業分野においては野菜や果実などの「産地」である。この産地は、基本的には同業種企業の地域的集積として特徴づけられるので、農業のみならず、製造業、商業、サービス業などすべての産業分野において観察することができる。同業種の地域的集中はさまざまな外部経済を発生させる。この外部経済を活用して、

2) 山川充夫「ネットワーク型集積経済と地域産業政策」山川充夫・柳井雅也編著『企業空間とネットワーク』大明堂、1993 年 4 月、(p. 262)。なお、原典としては社会科学研究所監修・資本論翻訳委員会訳『K. マルクス 資本論 3 分冊』新日本出版社、1983 年 3 月、の第 4 編 11~13 章を参照のこと。

3) 生産力段階を基盤とした生産様式の発展方向が主導工業のいかなる立地を要求しているかについては、柳井雅人『発展経済と地域構造』大明堂、1997 年 8 月、を参照。

4) A. マーシャル著・馬場啓之助訳『経済学原理 II』東洋経済新報社、1966 年。ただし地域特化経済は、景気変動には弱いという特徴をもっている。

財・サービスの生産に必要な労働・輸送・情報などの入手にかかわる費用を節約できる。すなわち労働過程の近接性は、産地においては生産にかかわる情報交換や技能向上を比較的容易にしている。また産地全体として規模経済と相対的に変動の少ない安定出荷が可能なることから、輸送における費用削減も可能となる。これらは協同組織化されることで、制度的にもより確実なものとなる。

地域特化経済は費用節約型経済であるが、それを最もよく特徴づけるのが、相対的に安価な労働力の活用である。相対的に安価な労働力は、基本的に職住一体の地域社会から提供される。職住一体の産地では職住分離の就業形態と異なり、通勤時間を必要としないので、労働時間と生活時間との区別があいまいになる傾向がある。つまり労働時間が生活時間に食い込み、長時間労働が比較的容易に行なわれる。ただし安価な賃金水準であっても、長時間労働で所得水準を確保することができる。また職住一体の地域社会は、地域特化経済を社会的に担保しており、産地が持続する要因となっている<sup>5)</sup>。

地域特化経済の空間的特性は、職住一体の地域社会であることからわかるように、職住混在の土地利用パターンをとる。空間システムにおける中心一周辺の関係は、未分化な段階にとどまるものもあるが、地域特化経済の経済循環を集約する機能が概ね中心をしめる。例えば零細自営業や中小企業のみからなる産地であれば、流通機能を分担する商人や組合が中心を占め、大企業によって系列的に組織されている産地であれば、大企業がその中心を占めることになる。

都市化経済は、地域特化経済が資本主義市場経済以前から存在していたのに対して、資本主義市場経済の申し子として生まれた。都市化経済の原動力は機械制大工業による大量生産システムに求められる。大量生産システムは、まず原材料を大量発注するため、より安価に購入することができるだけでなく、多少遠方からであってもよりよい品質のものを購入することができる。また製造工程においては労働生産性の高い機械設備を導入しており、規模経済から製品コストを下げることができるので、より広い範囲の市場に販売することができる。必要な労働力も相対的に高い賃金で獲得することができる。

このような大量生産システムを効率的に稼働させるためには、それにふさわしい空間システムが必要となる。その空間システムの基本は職住の分離であり、都心—郊外（中心—周辺）の構築である。大量生産システムを採用する工場は、より広くより安い工場用地を求めて、都市の周辺部に転出していく。それは都市の郊外部であったり、都市の臨海部であったりする。しかし工場は郊外部や臨海部に進出しても、逆に本社機能は都心部にとどまるあるいは移転したりする。労働者の住宅もはじめは下町に集中していたものが、工場の郊外進出とともに、郊外で供給されるようになった。都心は本社機能や行政機能などいわゆる中枢管理機能やこれに関連する業務機能によって求心的に構成され、郊外には工場や住宅が離心的に配置されることになったが、こうした空間システムの構築には、鉄道や道路などの交通網の整備だけではなく、都市生活に必要な上下水道をはじめと

5) 詳細な実態は、竹内淳彦『技術集団と産業地域社会』大明堂、1983年2月、を参照のこと。なお、地域特化経済の存在が都市形成に資する場合は「都市の工業」としての意味を持ち、資さない場合には「村落の工業」として性格づけられることにも注意すべきである（板倉勝高『都市の工業と村落の工業』大明堂、1972年4月）。竹内が研究対象としたのは前者である。

した社会資本の整備が必要不可欠であった<sup>6)</sup>。

この空間システムのなかで外部経済としての都市化経済が創出されるのであるが、その創出過程は次の通りである。都心に通勤する労働者は雇用者によって拘束された時間であるにもかかわらず、この時間に対して賃金は支払われない。これは延長された無償の労働時間であると解釈できる。ただし、通勤が都心という制限された「場」に集中することによって、労働過程が近接し、研究・開発・事務労働にかかわる生産性を向上させることができる。特に研究・開発の労働過程では、文字ないしは記号化された膨大な情報の蓄積もさることながら、これらを背景とした感性にかかわる文字化されない生の情報の入手が必要であり、これは都心以外の場所ではほとんど入手不可能である。これは都心という場所にかかわる外部経済であるので、無償の通勤労働を都市化経済の源泉として理解することができよう<sup>7)</sup>。

さて都心における従業者ベースでの機能構成を都市人口規模別にみると、国内大都市・地方中枢都市クラス（概ね100万人以上）では業務系60～70%、商業系25～30%、その他5～10%であり、地方中核都市クラス（人口30～60万人）では業務系50～60%、商業系30～40%、その他10%であり、地域中心都市クラス（人口10～20万人）では業務系35%、商業系55%、その他10%となっている。都心機能は、人口規模が大きいほど業務系の比率が高く、人口規模が小さくなるほど商業系の比率が高くなるのである。また業務系でも商業系でも都市人口規模に応じて機能の内容が異なるが、人口規模が大きい都市ほどより広域的に影響をもつ機能が集中する。

都心の空間規模と内部構造をみると、国内大都市・地方中枢都市の都心は3～8 km<sup>2</sup>の広さを持ち、そのなかに複数の機能特化ゾーン（オフィスゾーン、官庁ゾーン、歓楽ゾーン、商業ゾーン）がみられ、副都心の形成もみられる。地方中核都市の都心は1～2 km<sup>2</sup>の広さを持ち、少数の機能特化ゾーン（商業・歓楽ゾーン、オフィスゾーンなど）がみられるが、主として一極集中型であり、副都心の形成はほとんどみられない。地域中心都市の都心は1 km<sup>2</sup>以下であり、街としての機能特化集積ゾーンの形成はあいまいである。

都心のネットワーク構造と水準をみると、国内大都市・地方中枢都市は都心に接続する広域鉄道本数を4路線以上、地下鉄を1路線以上、国際空港を1つもっている。これに対して地方中核都市は地下鉄や国際空港をもたず、広域鉄道本数は2～4路線にとどまる。地域中心都市は地下鉄や国際空港をもたず、広域鉄道本数も2路線以下である。道路に関しては、環状道路が形をなしつつあるのは大都市・地方中枢都市であり、地方中核都市や地域中心都市はバイパスの整備が完了するにとどまる<sup>8)</sup>。

6) 山川充夫「地域開発・社会資本整備と地域構造」石井素介編『産業経済地理—日本』朝倉書店、1992年12月。

7) 政治経済学的にはこの交流労働は通勤労働と2つの剰余価値形態を社会的に生産することに寄与する。第1の形態は通勤としての外延的に時間延長された不払い労働であり、これは絶対的剰余価値を個別資本に対してではなく、社会的ないしは総資本に対して生産することを意味する。この剰余価値は外部経済としての都市化経済にプールされ、第2の形態である研究・開発活動での労働交流をより円滑化するのに資することで、個別資本において相対的剰余価値が生産されることになる。（山川充夫「企業空間・都市化経済・社会資本整備」『経済地理学年報』第40巻第4号、1994年）

8) 都心の空間構成にかかわるデータ情報は、野村総合研究所『情報世紀の育都論』野村総合研究所広報部、1993年10月、による。

第3の集積経済は世界都市化経済である。世界都市化経済が都市化経済と異なるのは、都市化経済が通勤労働を軸にして形成され、通勤圏ないしは都市圏として孤立する閉鎖型の空間システムを前提としているのに対して、都市圏を超えた開放型の空間システムを前提としていることである。ただし空間集積が発現するのは、次節以降で検討するように、資本と労働といった生産要素間に移動性の格差ないしは制限がある場合である。世界都市の状況を見てもわかるように、資本の流動化が著しく進んでいるにもかかわらず、労働の流動化には差別的な空間的制限が加えられている。賃金水準の高い労働に対しては空間制限をゆるやかに、賃金水準の低い労働に対しては空間制限をきつくしている。

これにより国家間における賃金格差は国内の地域間におけるよりもかなり大きくなっている。このより大きな賃金格差を活用するのが世界化都市化経済であり、この世界化都市化経済を源泉として成立するのが世界都市である<sup>9)</sup>。世界化都市化経済は世界都市という空間システムを要求するのである。世界都市が成り立つためには、高速交通体系を活用した人流・物流システムの整備、消費市場動向の把握と産消直結、そして金融や商品、労働管理の徹底化などが、インターネットやイントラネットといった電脳情報システムの高度化によって可能となるのであり、地球経済を相手にすることから、24時間労働することが可能なフローとしての空間システムを要求するのである<sup>10)</sup>。

世界都市に関して、その都心の機能構成を従業者ベースで見ると、業務系60～70%、商業系15～20%、その他10～20%であり、国内大都市・地方中枢都市と異なるは、業務系の比率はかわらないものの、商業系の比率が後退し、その他の比率が高いことである。世界都市の業務系は世界企業本社や国際金融保険取引・商品取引業務、国際コンベンション、高度知識技能サービス、メディア産業などを中心として構成されている。商業系の比率は小さいとはいえ、その集積量についてはより大きく、しかも世界的な有名百貨店や高級専門店が立地するなど集積の質も高い。注目すべきはその他に含まれる文化・娯楽系の機能であり、美術館・博物館・劇場・コンサートホールなどについても世界的水準の質の高い施設が立地している。

都心の空間規模は4～8 km<sup>2</sup>であり、空間内の機能特化ゾーン（劇場街・金融街・商業街など）が「街」という景観をもって現れる。産業立地のすみわけがかなり明確であり、都心内に小公園、都心に隣接して大規模公園がある。都心のネットワークで特徴的なのは、地下鉄の路線数が4本以上になっていることや、複数の国際空港をもち、環状道路も1本以上整備されていることである<sup>11)</sup>。

### 3 都市化と中心—周辺空間システム

中心を形成し発展させる原動力が明らかになり、しかもその高次の中心機能を軸として編成される都市の位置が決まってくると、空間システムの構築における次の課題は、周辺部がどのように空

9) S. サッセン著・森田桐郎他訳『労働と資本の国際移動—世界都市と移民労働者—』岩波書店、1992年1月。

10) 政治経済学的にいえば、電脳情報システムによってより大きな相対的剰余価値の生産を可能とするが、24時間労働を強いられるということでは絶対的剰余価値の生産もより厳しく追求されているのである。M. カステル著・大澤善信訳『都市・情報・グローバル経済』青木書店、1999年6月。

11) 前掲注8)。

間編成されるかに向けられる。

都市周辺部の空間編成は資本主義市場経済にあつては都市化として表現される。都市化はそれを都市形成という内容でとらえるのであれば、近代以前にも存在したが、この都市形成が何を原動力としながら行われてきたかによって、都市の空間形態は異なる。山口恵一郎は近代的都市化と近世的都市化とを区別し、近世的都市化は「一種の商業革命の所産」であり、近代的都市化は産業革命による工業化を主軸として推進されるとしている。工業の郊外への張り付きを追いかけるように住宅地の郊外化も進んだ。このように近世的都市化と近代的都市化との空間的意味の違いは、「郊外」が意識されるようになるか否かにある<sup>12)</sup>。

郊外の形成は地域間分業としての中心一周辺関係が空間システムとして確立していくことを意味する。機能別の空間編成がより明確になることである。それは二分法的に言えば、中心が業務地区としての、そして周辺が住宅地区としての土地利用になることである。ところが郊外も住宅地の形成が進むと、生活が生み出す潜在的な需要やそのための地域労働市場が形成されるようになる。アメリカ合衆国では工業と住宅を受け入れた地域には商業やサービス業が張り付き、いち早くエッジシティ<sup>13)</sup>が誕生し、広域的にはメガロポリスという空間システムが構築された<sup>14)</sup>。日本においても東京圏と京阪神圏、名古屋圏との間で都市圏間格差を持ちながらも、人口の郊外化と産業の郊外化がまず先行して進み、消費者空間行動がこれらを追いかけるように変容してきている。1980年代まで通勤・通学にかかわる空間流動が構造的な変化を見せるまでにはいたっていなかったが、1990年代に入ると生活空間行動での大都市圏周辺地域の「自立化」が目立つようになる<sup>15)</sup>。

郊外における都市化は都市空間の外延的拡大として観察され、通常その土地利用のあり方は付値地代によって調整され、利用目的によって地帯化されると説明される。この考え方は、チューネンの理論に遡る<sup>16)</sup>。チューネンは、農業経営組織(農業生産様式)が同一自然条件のもとでは消費の立地と生産の立地との距離によって規定されて分化し、その空間的配置は同心円構造となって現れる、ことを明らかにした。チューネンの理論的意義は、市場に近い地域ほど単位面積当たり収益の高い農業経営組織が成立・立地することがマイクロレベルで合理的であるだけでなく、これに従った経営組織の空間編成が成立すると、農業地域全体からみても収益が最大となり、マクロレベルとしても合理的になることを証明したことである。

このチューネン圏モデルにおいては、単位面積収益性の高さは市場への距離の短さと関連しているので、この収益性の高さを地代負担力の高さとして読み替えると、地代は距離<sup>17)</sup>の関数として表現することができる。そして経済組織は地代負担力に対応して、中心から周辺にむけて配置される。

12) 山口恵一郎「都市化のあゆみ」木内信蔵・山鹿誠次・清水馨八郎・稲永幸男編『日本の都市化』古今書院、1964年。

13) Joel Garreau (1991): *Edge City; Life on the New Frontier*, A Division of Random House, Inc, New York.

14) J. ゴットマン著/木内信蔵・石水照雄訳『メガロポリス』鹿島出版会、1967年。

15) 経済地理学に関するこの種のレビューは、山川充夫「中心商店街空洞化と中心市街地活性化基本計画について—一地方中核都市を中心に—」『福島大学地域研究』第12巻第1号、2000年9月、「1. はじめに」を参照。

16) 近藤康男『チューネン孤立国の研究(近藤康男著作集第1巻)』農文協、1974年6月。

17) チューネンの距離概念は、A. ウェーバーの輸送費用とは異なる特殊な「氷塊型」輸送費用で構成されている。

都市空間は同心円構造として構築される<sup>18)</sup>。ところが、チューネンに従えばこの収益性の高さを反映した地代負担の高さは、逆比例する距離の関数である。輸送費用の大きさは地代負担の小ささで相殺されることになるので、空間的位置が確定できないことになる。つまり輸送費用と地代費用との関係からのみでは、中心一周辺としての空間システムは構築できないのである。

そこで登場するのが、輸送費用を取引費用と通勤費用とに分割して、都市内での空間分業をそれぞれのパラメータの値の違いによって説明しようとする藤田一小川モデルである。すなわちオフィス・住宅混合地区のみの第1段階の土地利用パターンが、通勤費用の低下とともに（あるいは取引費用の相対的上昇とともに）、部分的に職住分離地区が存在するという第2段階の土地利用に移る。そして、取引費用と通勤費用のパラメータ比がある臨界値を超える第3段階になると、2つのCBD<sup>19)</sup>が急に出現し、完全な職住分離となる。さらに第2の臨界値を超えて第4段階に入ると、今度は3つのCBDがある土地利用に移行する。そして第3の臨界値を超えて第5段階に入ると、中心部の1つのCBDに落ち着くことになる<sup>20)</sup>。問題は取引費用と通勤費用とのパラメータをどのように設定するかにある。

このパラメータの違いとは、要素間の空間的移動性に格差を導入することにほかならない。要素の空間移動性に格差がなければ、空間システムを構築する原動力としての集積経済は成立しない。要素が完全なる移動性を持ったり、あるいは完全なる非移動性をもったりすると、システムとしての空間は構築されない。レッスュは4節で考察するように、集中力と分散力とにわけて空間システムの構築をはかる。上述した取引費用と通勤費用とのパラメータの関係も同様な意味をもつ。藤田・クルーグマン・ベナブルス（以下、藤田他）は集積力と分散力としてあらわしている。藤田他は集積力としては連関効果、厚みのある市場、知識のスピルオーバー、その他純粋な外部経済などをあげている。また分散力としては、移動不可能な要素、地代、通勤、混雑、その他の純粋な外部不経済などをあげている<sup>21)</sup>。

藤田他の理論モデルは、空間システムを構築するにあたって、大きな貢献をしている。その貢献の第1はブラックボックスであった「集積経済」を「前方連関効果」と「後方連関効果」とに区別した上で、これらを「循環的論理」として構成したことである。前方連関効果とは供給を通じての経済効果であり、例えば輸送費用をかけることなく中間製品や最終製品を相対的に安く購入できることである。後方連関効果とは需要を通じての経済効果であり、労働力移動が不完全であることから労働需要が逼迫し、相対的に高い名目賃金を獲得できることである。いずれの場合も、集積力と分散力との対抗関係として表現されるが、要素間における空間的移動性の格差を前提として、集積経済の発生が議論できるのである<sup>22)</sup>。

18) ウィリアム・アロンゾ著/大石泰彦監訳/折下 功訳『立地と土地利用—地価の一般理論について—』朝倉書店、1966年6月。

19) Central Business District（中心業務地区）。

20) 中村良平・田淵隆俊『都市と地域の経済学』有斐閣、1996年10月、p.82-3。

21) 藤田昌久・P.クルーグマン・A.J.ベナブルス著/小出博之訳『空間経済学—都市・地域・国際貿易の新しい分析—』東洋経済新報社、2000年10月、p.344。

22) 「国際分業と（国民経済の）地域構造」として論じたものが、山川充夫「国民経済の地域構造論の到達点と課

空間システムを構築するにあたっての第 2 の貢献は、「国民経済の工業地帯と農業地帯という大きな区分から高度に階層的な都市システムの自然的発生、さらには国際貿易におけるプロダクト・サイクルの動学過程に至る、極めて広範囲の現象に対して洞察を与え」<sup>23)</sup> たことである。また直線市場のみならず、三角形市場、円環市場において、集中と分散の分岐点および集積地点の立地場所がいかなる過程で決まってくるかを、パラメータおよび数値シミュレーションを駆使して、視覚的にもあきらかにしている。これらの組み合わせから、中心地の空洞化を空間システムとして把握していくことが可能となるのである。

#### 4 都市階層系と中心一周辺空間システム

集積経済は空間的契機をもつことで中心一周辺の空間システムを形成するが、空間システムの次の大きな課題はその中心がどこに配置されるかにある。集積経済のあり様は、逆に空間システムの性格によっても規定されるからである。空間システムの性格は、基本的には集積経済の拠点である中心地の空間的な立地配置によって、表現することができる。そして中心地が複合的かつ重層的な性格をもつことで、中心地体系としての都市空間システムが構築されていくのである。まずは均質な市場空間に着目してみよう。

レッシュは均質な平面経済空間において、規模の経済による生産費用の節約と、より広い市場を獲得するために必要とされる輸送費用の追加との関係で「市場圏」の基本を確立する<sup>24)</sup>。輸送費用の追加は販売価格に上乗せされるので、中心から離れるにしたがって需要が後退し、やがて市場圏は需要がゼロになる空間的限界を迎える。市場圏の空間的限界までの距離は輸送費用から計算することができる。幾何学的には競合相手がいなければ市場圏は円形になるが、競合相手が多くなると全市場圏は正六角形の蜂の巣状で構成されることになる。ただし市場圏の大きさは財やサービスの種類によって異なるので、全市場圏は大きさの異なった個別の蜂の巣状の市場圏によって重層的に覆われ、網状組織が形成される。その際、「この網を重ねるに際して、すべての網が少なくとも 1 つの中心を共通にするようにすることができる。ここに大都市が成立し、大きな地方的需要の利益が生ずる」<sup>25)</sup>。

しかし空間システムの構築には、その骨格をなす社会資本が整備されていなければならない。レッシュによって明らかにされた市場原理により形成される網状組織に、他の原理が導入されるとどのように変形するのかを、帰納法的に考察し、図式化したのが W. クリスタラーである。クリスタラー

題」朝野・寺阪・北村編著『地域概念と地域構造』大明堂、1988年5月、である。その応用事例は、山川充夫「国際分業の進展と地域構造の変動」川島哲郎編『経済地理学』朝倉書店、1986年6月、を参照。

23) 前掲注 21) p. 343。

24) 市場圏を構成する経済的な諸力として集中化の作用と分散化の作用とをあげている。「集中化の作用を行なう諸力とは特化の利益と大規模生産の利益であり、分散化の作用をなす諸力とは生産の多角化と低廉な運送費の利益である」(p. 126)。そして「特化の利益と不利益とは、大量生産の利益のなかに算入されるから、後者のみを運送費と対比する」。アウグスト・レッシュ著/篠原泰三監訳『レッシュ経済立地論』大明堂、1968年7月、p. 129。

25) 前傾注 8) p. 148。



は西南ドイツの都市の規模と空間的分布を検討し、空間システムは基本的には市場（供給）原理で構築されるものの、交通原理と行政（隔離）原理とによって偏倚されるものとして考察した<sup>26)</sup>。

基本をなす市場原理はレッシュの考え方と共通する面をもっており、正六角形の重層的な網状市場を形成する。これに対して交通原理による空間システムは、遠距離交通路が高次中心地間を直線的に連結させていることを前提とするので、下位の中心地はこの線に沿って分布することになる。行政原理による空間システムは、行政境界付近には中心地がなく、行政地域の中心が最上位の中心地を占め、下位の中心地はその周辺に立地することを前提としているので、「下位の中心地はただひとつの上位中心地に従属する。すなわち、下位の中心地はその上位の中心地の境界上には位置しない」<sup>27)</sup> ことになる。

ところでクリスタラーの空間システムが市場原理を基本とし、交通原理、行政原理で偏倚を受けて形成されるとしているが、その意味は空間システムを形成する中心地の数の違いに求められている。すなわち市場原理は正六角形の網状市場を重層的に形成するが、ここからは上位の中心地が3つ、下位の中心地を領域として収め、しかもそのうちの1つは上位の中心地と共有するものとして描かれる。したがって市場原理による階層別の中心地数は3の倍数で変化する。これに対して、交通原理では4の倍数で、行政原理では7の倍数で変化する。階層的な変化の倍数間隔が最も少ない市場原理が空間システムを形成する基本原理となり、倍数間隔のより大きな交通原理、市場原理が偏倚させる原理として整理されるのである。

このように均質な経済（市場）空間においても、まずは集積経済の概念を導入することで市場原理を通じて中心地が形成されるが、A. ウェーバー<sup>28)</sup>によって定式化された「輸送費」概念を導入することで、この中心地が多様な財・サービスの市場網の拠点となることが明瞭になった。市場網の重層化は、新たな段階の集積経済を生み出し、より高次の中心地としての都市を形成していく原動力を生む。この新たな原動力の登場は新しい階層構造を空間システムに持ち込むが、編成原理である中心一周辺は階層構造を介して貫徹することがわかる。次いでインフラとしての交通網の整備や行政原理は、市場原理で設計される空間システムを偏倚させるが、これらは空間システムに豊かな内容を盛り込む役割を演じているのである。

しかしレッシュやクリスタラーは、市場空間を所与のものととして階層的空間システムを構築するのにとどまっている。もちろん市場空間は人口増加にともなって変化していく。この変化は当然、空間システムを偏倚させるが、どのような偏倚となるのかの説明は弱い。藤田他は都市システムの変化を自己組織化としてとらえ、空間が外延的に拡大していく過程で、都市のスクラップ&ビルドがどのように行なわれるのかを明らかにした<sup>29)</sup>。本稿との関係で関心と呼ぶのは、中位都市が低次都市に移行する過程や低次都市が消滅する過程の説明である。地方都市は国民経済次元では高次都市になることはできず、中位都市あるいは低次都市にとどまるからである。

26) W. クリスタラー著・江澤譲爾訳『都市の立地と発展』大明堂、1969年。

27) 富田和暁『経済立地の理論と実際』大明堂、1991年4月、p. 120。

28) A. ウェーバー著・江沢譲爾監訳・日本産業構造研究所訳『工業立地論』大明堂、1946年5月。

29) 前掲注21) p. 193-203。

## 5 地方都市中心市街地の空洞化をとらえる視点～まとめにかえて

以上の議論を本稿の目的である中心市街地の空洞化問題にひきつけて整理しておこう。まずは中心地を形成する原動力となる集積経済の型との関係である。地方都市は繰り返し述べてきたように、国民経済の空間システムの中では中心に位置することができない。地方都市の空間システムを構築する推進力は、国際経済化が進んでいるにもかかわらず、都市化経済にとどまることになる。この都市化経済を推進する地方都市中心部の機能は、人口規模によって異なるが、基軸となるのは広域的な業務系および商業系である。人口規模が小さい都市ほど、中心地が商業系機能に依存する比率が高くなる。したがって、商業系機能が中心市街地から郊外に流出することは、地方都市の中心性を急速に弱体化させる要因となる<sup>30)</sup>。

地方都市における中心市街地の空洞化は、藤田他モデルにおける直線市場、円環市場としての競技場経済、交通ハブ経済などの組み合わせによって、推測していくことが可能である。現実の空間システムは市場原理を基本としつつも交通原理に大きく規定されているので、主要鉄道や主要道路の配置と交差状況から、集積地点をあぶりだすことができる。道路におけるバイパスの整備、さらには環状道路の整備が、新たな業務系・商業系の集積地を生み出していることは、経験的にもわかることである。交通網の整備は移動を容易にする方向に作用しているのである。

中心市街地の業務系及び商業系機能の流出先は郊外にとどまらない。国際経済化あるいは世界経済化が進むと、地方都市の存立基盤である地域特化経済や都市化経済は、世界都市化経済のなかに組み込まれ、地方都市の中心性は弱体化する。すなわち、世界都市は世界的な諸機能を導入して生き残りを図ろうとするが、その諸機能を安定的に維持するためにも国民経済内での集積経済シェアをさらに高めなければならない<sup>31)</sup>。より高次の機能はそれに見合う市場規模を必要とし、それを拡大するためには都市間交通の高速化と低廉化とが要請される。都市間交通が高速化・低廉化すると、企業の事業所統廃合が可能となるので、業務系機能も下位の都市から上位の都市に流出していく。かくして地方都市の中心性を維持してきた機能が、上位都市との直接的な競合のなかで失われていくのである。

もう一つの重要な点は、1990年代以降、少子高齢化の影響が特に地方において顕著に現れていることである。地方圏における地域システムは、1980年代までは右肩上がりの経済を前提として構築すればよかったが、1990年代以降は需要減退という局面で構築しなければならない<sup>32)</sup>。藤田他モデルによれば、右肩上がりの成長経済を前提とした都市システムにおいても、地方都市のスクラップ&ビルドは避けられないが、需要停滞の局面ではどのような動態として地域システムが描かれることになるのであろうか。中山間地域では現実にこのことが進んでおり、地域中小都市の存立基盤は確実に脆弱化している。

30) 日本政策投資銀行地域企画チーム編『自立する地域—その課題と戦略—』ぎょうせい、2001年3月。

31) ポール・L. ノックス、ピーター・J. テイラー共編著/藤田直晴訳編/大大野耕作・川口太郎・神谷浩夫・広松 悟 共訳『世界都市の論理』鹿島出版会、1997年。

32) 山川充夫「少子高齢化時代の東北地域経済システム」地域財政研究会編『地域レベルから見た高齢化問題』(財)関西経済研究センター、2001年3月。

このように地方都市における中心市街地の空洞化は、三重の過程として進行していることが明らかとなったが、その空洞化への対処としてはどのようなものがあるのだろうか。集積経済は理論的には要素間に空間的移動性の格差があることで成り立っている。中心性が高い都市とは、空間的移動性の高い要素を軸にして集積経済を構築している。中心性が低い都市は、都市間競争が厳しくなる中では、相対的に移動しにくい要素に着目し、これを獲得する空間整備を行なう必要がある。少子高齢社会では人口の空間的流動性がますます二極化していく可能性が高いので、中心部の機能構築と空間整備は定着性の強い人口に焦点を当てて行なわれる必要があるだろう。

研究教育のみならず大学長・経済学部長として長年にわたり福島大学の発展に貢献されてきた吉原泰助福島大学名誉教授に、本稿を献呈し、今後のご健勝とご活躍を祈念したい。

なお本稿は2000年度文部科学省短期在外研究(テーマ：都市空間経済の比較研究)の成果の一部であり、まとめにあたっては文部科学省科学研究費補助金(2000～2002年度、テーマ「大規模小売店舗の立地再編と地域経済システムの変動」)の一部を活用した。また清水修二教授からは適切なコメントをいただいた。末尾ながら感謝したい。