

社会資本の地域配置と日本経済の地域構造

山 川 充 夫

一 は じ め に

社会資本整備の状況が経済活動に大きな影響を与えているということは言うまでもないことである。経済活動にとって社会資本整備は不可欠な条件であり、それゆえに社会資本は社会的生産の一般的条件として理解されるのである。⁽¹⁾ またや資本主義の現段階にあつては、この社会資本整備の水準が生産力の水準を規定しており、経済活動における地域的分業関係をも規定する状況になっている。

国民経済の地域構造（以下、特に断わらない限り「地域構造論」とは国民経済の地域構造論をさす）は、国民経済の再生産構造の地域的分業体系であるから、生産力水準だけでなく、分業化された企業活動や専門化された地域経済が相互に結び付けられなければならない。ハードとしての交通・通信ネットワークがその骨格を形作ることになる。しかしこれまでの地域構造論⁽²⁾においては、その骨格の形成それ自体に関する論及はほとんどみられない。ヒト・カネ・モノの空間的流動についての論及や論証はかなり進められているが、この空間的流動を可能にする条件の整備に関しては等閑視されて来たといえよう。

地域開発が「公的権力の一定の地域政策によって実施される」⁽³⁾ものであるとするならば、そして地域開発が地域政策

の目玉として位置付けられ、公共事業として事実上の産業政策の役割を持たされていく現段階の日本にあって、公共事業を通じて社会資本整備の動向は国民経済のあり方に基本的な方向性を与えることになる。同様に、社会資本整備の地域性は地域構造の形成に基本的な影響を持つことになる。地域構造論における地域政策分野での理論展開の弱さは、社会資本の役割を理論的には消極的にしか取りあつかってこなかったところに起因する。⁽⁶⁾

一国における求心的地域構造の形成は中央集権制国家の形成とともに始まるのであり、日本においては古代律令制以降、首都京都を中心とした街道・海路など交通路の開発・整備とともに進んだ。⁽⁷⁾ その後の生産力の発展は、首都以外にも大都市が成立する基盤を作りだし、近世においては東京（江戸）、京都、大阪という大都市があらわれた。⁽⁸⁾ そしてこの三大都市間の交通路および三大都市を起点とする交通路が整備された。近代においても日本経済は東京と大阪という二つの経済中心極を持つ地域構造により成り立っていた。⁽⁹⁾ 特に交通手段として重要な意味をもった鉄道は、まず「太平洋」と東北地方とに片寄って」建設が始まった。⁽¹⁰⁾

「政治の東京」、「経済の大阪」という二極構造が、「政治も経済も東京」という一極構造にしていくのは、軍事経済化推進のために上から強力な重化学工業化を推進したことが一つの契機となっている。金融取引額は例えば手形交換高ではすでに一八九一年に東京が大阪を上回った。工業生産額で京浜工業地帯が阪神工業地帯を上回ったのは一九三九年であった。⁽¹¹⁾ 卸売業販売額において東京が大阪を上回るようになったのは、しかし、戦後の五四〜五六年にかけてであった。⁽¹²⁾ そして大阪経済を支えて来た関西系総合商社は、六〇〜七〇年代にかけて実質的な本社機能を大阪から東京に移転した。⁽¹³⁾

日本経済の地域構造が東京を求心とするかたちになってきたのは、日本資本主義経済の発展と関係が深い。「求心」的という意味は、単に商流としての結合性・依存性だけを意味するものではない。商品生産の地域間分業にとどまらず、生産工程それ自体の地域間分業まで進んだ段階で、本格的に「求心」性が成立することになるのである。⁽¹⁵⁾ このように

地域構造は歴史的に形成されてきたものである。ただし、この地域構造形成にあつては、その骨格をなす社会資本の整備、特に交通網の整備の水準とあり方が大きな影響をもたらしていることは言うまでもない。⁽¹⁶⁾そして結論を先取りしというならば、特に戦後の日本においては、社会資本が東京を中心とした地域配置でもって整備されてきており、これが日本経済の求心的地域構造の基本を規定することになったといえるのである。

このように本稿では社会資本の概念それ自体を対象とした検討はしない。⁽¹⁷⁾ここでの課題は、日本経済の地域構造の形成と社会資本の地域配置との関連を明らかにすることにある。経済活動との関連で社会資本の地域配置をマクロ的に考察した研究は意外に少なく、「行政投資実績」を資料とした森川滋⁽¹⁸⁾や宮本憲一⁽¹⁹⁾などの業績がみられるだけである。ましてやフロー面ではなく、ストック面からの社会資本の地域配置ということになると、『昭和四五年度国富調査』以外には統計資料を求めることが事実上できないこともあつて、ほとんどみることはできない。

以下においては、第二章でこの地域政策の中心概念である社会資本整備の考え方の展開を戦後の経済計画の推移の中から追つてみたい。地域開発としての全国総合開発計画ではなく、経済計画をたどる理由は、第一に全国総合開発計画には具体的なプロジェクトがかかげられているにもかかわらず社会資本整備に関する財政的数字とこれへの裏打ちがなされていないが、経済計画には一部の計画を除いて、一応の部門別ではあれ、財政的な数値が示されているからである。第二はそれぞれのプロジェクトは公共事業関係の長期計画で確定され、これらの計画の策定年度が経済計画の策定年度とほぼ一致していることから、社会資本整備のあり方を考えるには経済計画の方をとつた方がより有効であると思われるからである。

第三章においては社会資本ストックあるいは行政投資のマクロ的地域配置の重点変化を、戦後復興期、高度成長および安定成長期の三期に分けてたどつた。さらに交通体系の整備をとりあげて、社会資本の整備と求心的地域構造の形成と

の関係を明らかにしたい。四章においては、高度成長期と安定成長期とに分け、社会資本整備の中心となる行政投資とGNPとの相関関係や、固定資本蓄積や固定資本形成と経済活動水準との関係を、それぞれ地域的に明らかにする。

(1) 宮本憲一『社会資本論(改訂版)』有斐閣、一九七六年一月、の第一章。

(2) 拙稿「国民経済の地域構造論の到達点と課題」(朝野洋一・寺昭昭信・北村嘉行編『地域の概念と地域構造』大明堂、一九八八年五月)を参照。

(3) 森滝健一郎「地域開発」(経済学辞典編集委員会編『大月経済学辞典』大月書店、一九七九年四月)。

(4) 辻 悟一「地域政策」(川島哲郎編『経済地理学』朝倉書店、一九八六年六月)。

(5) 古典的にはバーロー・レポートがある。伊藤喜栄・小杉毅・森川滋・中島茂訳『イギリスの産業立地と地域政策』ミネルヴァ書房、一九八六年五月。

(6) 矢田俊文『産業配置と地域構造』大明堂、一九八二年。

(7) 藤岡謙二郎編『日本歴史地理総説古代編』吉川弘文館、一九七五年六月。

(8) 川添登編『国土と経営における大都市の機能と役割分担に関する研究』総合研究開発機構、一九八七年五月。

(9) 大石慎三郎『日本近世社会の市場構造』岩波書店、一九七五年十一月、の第三章「近世中期における大阪市場と江戸市場」。

(10) 東京・大阪間の鉄道建設が太平洋ベルト形成の一助となり、東京と東北地方との間の鉄道による結合は、東北地方から東京へ労働力が供給される契機を作った。植苗竹司「わが国における地域開発の歴史的展開過程」(大来佐武郎編『地域開発の経済』筑摩書房、一九六七年九月)。

(11) 北村嘉行「工業地帯の形成と変貌」(北村嘉行・矢田俊文編『日本工業の地域構造』大明堂、一九七七年一月)。

(12) 五四年は八月分の月間販売額、五六年は六月分の月間販売額。

(13) 拙稿「総合商社」(北村嘉行・寺昭昭信編『流通・情報の地域構造』大明堂、一九七九年三月)。

(14) 池口小太郎『日本の地域構造』東洋経済新報社、一九六七年二月、の第一章「日本の地域構造とその特色」。

- (15) 竹内正巳『地域経済の構造と政策』法律文化社、一九六六年六月、の特に第四章「地域経済開発の課題」。また板倉勝高『日本工業の地域システム』大明堂、一九八八年七月、の第二章「工業の地方分散」における「輸送組立工業」。
- (16) 宮川泰夫『工業配置論』大明堂、一九七七年四月の第五章「輸送路の体系と工業の配置」にくわしい。
- (17) 社会的間接資本にかかわる代表的見解を整理したものととして、加藤一郎・寺西俊一「社会資本研究と現代資本主義分析」『地域と自治体』第九集、一九七八年一月がある。また一部はこれと重複するが、代表的見解を抜粋したものが、日本の公共事業研究会「図説日本の公共事業」(財)経済調査会、一九八八年七月に掲載されている。社会資本と政治経済学批判体系との関連については、明石博行「社会資本の基礎視角」『経済地理学年報』第三三卷第三号、一九八七年を参照。
- (18) 森川滋「高度成長期における産業基盤投資の地域的性格」『経済地理学年報』第二〇卷第一号、一九七四年。
- (19) 前掲註(1)の「4 社会資本充実政策批判」。

二 経済計画と社会資本

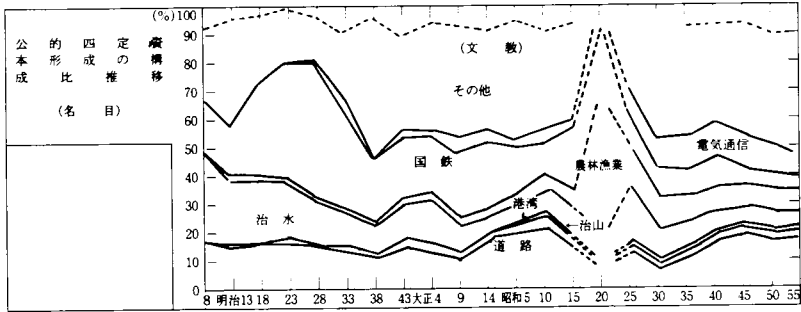
明治時代以降の社会資本整備は表一にみるように文教をはじめとして多局面にわたっている。地域構造の編成との関係では、さしあたり国土保全、食糧増産、産業基盤整備、交通通信ネットワーク整備などに関する社会資本整備の方向性が問題となる。また図一にみるように、経済発展が新たな段階に飛躍しようとした時、例えば経済発展が「離陸」する時期や、成熟経済に到達する時期には、交通通信ネットワークへの投資が大きくなっている。交通通信ネットワークの充実は経済発展を質的に高めるだけでなく、地域構造をも大きく変える働きを持っている。以下においては、第二次世界大戦後における日本の社会資本整備が地域構造をどのように編成してきたかを明らかにしたい。

表1 明治以降の社会資本整備の流れ

明治初期 (元年～15年)	明治中期 (16年～30年)	明治後期 (31年)～大正	戦前～戦中	戦災復興期 (昭和20～34年)	高度成長期 (35年～88年)	安定成長期 (49年～)
<ul style="list-style-type: none"> ・櫻葉と混乱の時代 ・西南の役 ・富国強兵 ・殖産興業 	<ul style="list-style-type: none"> ・自律的発展への離陸条件を備える(軽工業中心) ・厳しい緊縮財政(14～18年) ・深刻な不況 ・日清戦争 ・大木青の頻発 	<ul style="list-style-type: none"> ・近代経済の本格的発展期 ・日露戦争、第一次世界大戦 ・工業の著しい発達 ・重工業が第1次の発展基盤を築く 	<ul style="list-style-type: none"> ・不況、準戦時体制(国家総動員法) ・不況対策 ・農村の確保 ・食糧の確保 ・戦時物資の買ひ付け 	<ul style="list-style-type: none"> ・終戦処理 ・戦災復興 ・食糧の確保 ・石炭増産 ・電力(水力) ・災害対策 	<ul style="list-style-type: none"> ・先進国へのキャッチアップ ・生活環境の重視 ・成長から安定への価値観の転換と多様化 	<ul style="list-style-type: none"> ・精神的豊かさの追求 ・三全総
<ul style="list-style-type: none"> ・治水(伊東、米の生産の安定) ・鉄道(札幌、青森から鉄道による経済体系への変革) ・官営工場(近代産業の育成) ・教育(国民の読み書き能力の育成とエリート(養成)の中央集権体制の確立) 	<ul style="list-style-type: none"> ・治水(河川法制定) ・本格的な治水(事) ・鉄道(東海道線(全通)) ・鉄道の行頭 ・電話事業開始 ・主要港湾の修築工事 ・治山(荒廃した林野の保護整備、森林法制定) 	<ul style="list-style-type: none"> ・土地整理法制定(農地整理) ・開墾助成法制定(私鉄動への対応) ・鉄道国有化 ・東京の郊外電車への延伸が始まる ・東海道本線種別工事完成 ・工業港修築工事の本格化 	<ul style="list-style-type: none"> ・失業対策(道路、治水、臨時雇用、農業事業、農村中心) ・戦時食糧的増産対策(米も開墾)等 ・軍用の道路整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・住宅(公庫、公営、公団) ・被災都市の復興 ・緊急開拓、農地改革、土地改良法制定 ・多目的ダム(特定地域開発) ・道路(ガソリン車)の導入 ・治水 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路(一般国道の編成、高速道路の建設) ・鉄道(新幹線の建設) ・新幹線の建設 ・空港 ・港湾(臨海工業用地の造成) ・電話の普及 ・新産・1特(観光開発) ・大規模プロジェクト ・生活環境施設(下水道、都市公園等) 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路(高速道路の建設) ・鉄道(新幹線の建設) ・空港

(出典) 『2000年の日本(各論) 良質な国土・居住空間の形成』(経済産業省長官官邸委員各地域社会資本小委員会報告、昭和57年8月)

図1 明治以降の公的固定資本形成の推移



(出典) 『2000年の日本(各論)－良質な国土・居住空間の形成－』(経済審議会長期展望委員会地域社会資本小委員会報告、昭和57年8月)

- (注) 1 部門別の資本形成は社会資本班推計。ただし、文教の明治8年～昭和15年については「長期経済統計4 資本形成(東洋経済)の公立学校建築費を使用。
2 公的固定資本形成の概念は、明治8年～昭和50年は旧SNAベース、昭和55年は新SNAベースを採用。
3 *は「国民経済計算」(経済企画庁編)より、昭和55～59年度の値として、今回算出したものである。

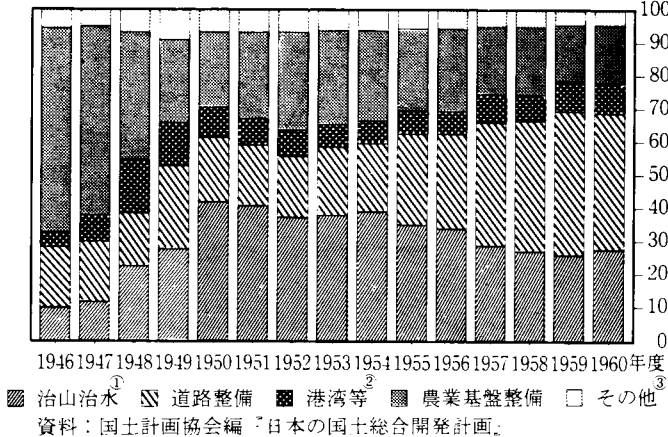
(1) 戦後復興と社会資本食潰し

戦後日本の社会資本ストック形成の推移は大きくは四段階に分けて考えることができる。

第一段階は一九五〇年代前半までである。この時期は社会は社会資本ストックを食い潰すことによって戦後復興をとげた時期であった。第二次世界大戦による国富の損害は大きく、その損害額は一九四八年公定価格で計算すると四兆二千億円にのぼり、この額は日本が戦前に持っていた国富の四分の一に相当した。⁽¹⁾「戦後の公共事業の内容は…、災害復旧費が増大していること、之に対応して国土保全関係の費用が連年増加していることは極めて鮮やかに表われている。之に対して農業や都市計画については、戦後いち早く取り上げられた開拓事業や戦災復興事業がその最盛期たるべき第二年、第三年においてかえって予算から事業量の圧迫を受け、その配分比率は漸減している」。⁽²⁾

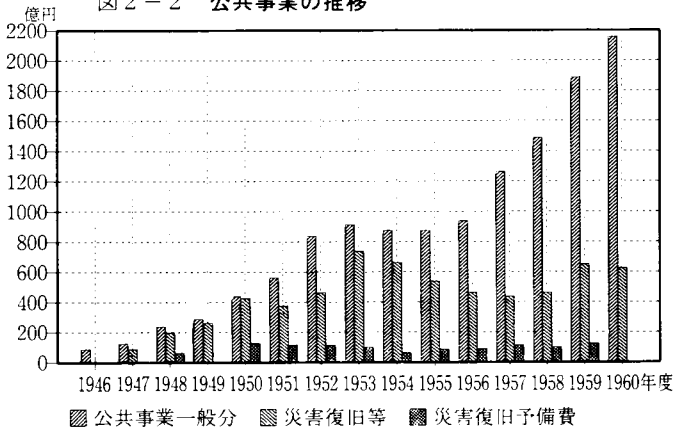
他方、経済政策は縮小再生産から拡大再生産に転換させるべく、「…唯一の基礎的素材たる石炭の生産に向かつて、すべての経済政策を集中的に傾斜」⁽³⁾させる「傾斜生産方式」を一九四六年に採用した。四七～四八年の二年間には設備資金として金融機関から融資された額は一二七四億円で

図 2-1 公共事業費と一般分の部門別構成比の推移



注 ① 治山治水=河川、ダム、砂防、治山、海岸、高潮など。
② 港湾等=港湾、漁港、空港。
③ その他=造林、林道、都市、工業用水、離島電気など。

図 2-2 公共事業の推移



給が行なわれた。その結果、四八年末には繊維産業を除くこれらの産業活動は、ほぼ戦前の水準に回復したのである。社会資本整備としての公共事業は、四〇年代後半においては限られた財源を、図二のように直面した緊急課題としての食糧確保と国土保全とに集中させた。治山や食糧確保のための農林漁業での社会資本ストックは増えた。生産基盤整

あり、その三九%が石炭・鉄鋼・電力・化学肥料・海運・繊維産業部門に、集中的に投下された。しかも投下された一二七四億円のうち七四%は日本銀行引き受けの復金債であった。このほか価格差補給金や見返資金の運用などによっても基礎的産業部門への資金の補

備のための社会資本投資を行なわないで、基礎的産業部門での生産活動を急激に行なったので、そのつげは既存の社会資本ストックの食い潰しにあらわれた。例えば一九四六年に四四九億円（一九六〇年価格）あった道路ストックは四八年には二六八億円へと減少した。港湾ストックは四八年には二一五億円あったのが、五年にはその五三%にあたる一四億円になった。電信電話は四八年には四〇九億円のストックをもっていたが、その後は減少し、五二年でも三八一億円で低迷した。全体としての社会資本ストックの食い潰し状況は一九五六年まで続いた。⁽⁵⁾

(2) 高度成長政策と行政投資

① 生産力回復への投資

戦後の経済計画の第一号は「経済自立五カ年計画」である。これは経済の自立と完全雇用の達成を目標として一九五五年一二月に策定された。そして「おおむね計画の前期においては、わが国経済の基盤の強化を図るため、経済の正常化の促進と産業基盤の育成に施策の重点をおき、計画の後期においては、その上に立った経済規模の拡大とそれによる雇用機会の増大を図るための施策に重点を置いてゆくこと⁽⁶⁾」した。

公共事業関係予算は、五五年度当初予算で一五〇一億円であり、これは一般会計予算総額の一五・一%であった。五六〇年度では九〇五〇億円が公共事業関係として計画され、この事業額は一般会計予算総額の一五・九%であり、わずかではあるが構成比での伸びが予定された。公共事業関係の内訳をみると、一般公共事業が三一・〇%↓三二・九%、道路街路一七・三%↓二〇・三%、災害復旧等三五・二%↓二八・〇%、食糧増産一六・七%↓一八・七%であり、

公共事業の重点を前掲図二のように、当面の手段としての災害復旧等から次第に生産力基盤整備に移行させる計画がみられたのである。

『経済自立五カ年計画』は、繊維製品や雑貨の好調な輸出と豊作とが重なって、五六年度中には計画目標の多くを達成してしまつた。他面において、傾斜生産方式による基礎的産業の生産力の復活は、ストックの食い潰しによつて実現したものであり、このことはかえつて今後の日本経済を担うべき重化学工業に関する生産力基盤整備の必要性を痛感させることとなつた。『新長期経済計画』は、産業構造の高度化⁽⁷⁾⇨重化学工業を進めるための産業立地の条件整備を課題として、五七年一月に策定された。しかし社会資本に関する行政投資の分野別配分額の提示は『国民所得増進計画』を待たねばならなかつた。

② 産業基盤の先行投資へ

『国民所得増進計画』は、「所得倍増が達成される範囲内で社会投資の配分を考慮し、企業設備に対する行政投資の比率を現状の三対一から（昭和）四五年には二対一程度への上昇を見込み」⁽⁸⁾、表二のように行政投資を部門別に提示した。六〇年度投資額と計画期間における投資決定額とを比較してみると、行政投資の比重は明らかに国土保全・その他から産業基盤・民生安定に移されたことがわかる。産業基盤の中では農林水産業から道路や港湾により大きな行政投資が、投資戦略としての地域開発政策に積極的に動員されることになつたのである。⁽⁹⁾

民生安定の分野では住宅に行政投資の重きが置かれた。ただし産業基盤と民生安定とのいずれの分野においても、産業発展に直接的に必要な行政投資は、効率性が強調されて、計画期間の前半期に集中されることが提唱された。産業発

表2 行政投資額一覽表

	35年度投資額			計画における投資決定額			年平均率
	35年度 価格 価	33年度 価格 価	構成比	35年度 価格 価	33年度 価格 価	構成比	
産業基金盤	3,373	(3,256)	(36.0)	64,300	(62,066)	(39.9)	(11.5)
道 港 農 林 水 産 業 小 計	2,276 277 825	(2,197) (263) (796)	(24.3) (2.9) (8.8)	49,000 5,300 10,000	(47,297) (5,116) (9,653)	(30.4) (3.3) (6.2)	(13.6) (11.5) (3.5)
産業立地調 整	0	(0)	(0)	5,000	(4,826)	(3.1)	—
住 宅 衛 生 社 区 環 境 衛 生 福 祉 厚 小 計	534 248 246	(515) (239) (237)	(5.7) (2.7) (2.6)	13,000 5,700 4,000	(12,548) (5,502) (3,861)	(8.1) (3.5) (2.5)	(15.3) (14.7) (8.7)
民生安定	1,028	(992)	(11.0)	22,700	(21,911)	(14.1)	(14.0)
治 山 治 水 災 害 復 旧 小 計	789 733	(762) (708)	(8.4) (7.8)	11,200 5,300	(10,811) (5,116)	(6.9) (3.3)	(6.3) (0.6)
国土保全	1,522	(1,469)	(16.2)	16,500	(15,927)	(10.2)	(1.5)
中 計 の 他 (文 教 施 設)	5,923 3,447 673	(5,717) (3,327) (650)	(63.2) (36.8) (7.2)	108,500 52,800 11,000	(104,730) (50,965) (10,618)	(67.3) (32.7) (6.8)	(10.8) (7.6) (8.9)
合 計	9,370	(9,044)	(100.0)	161,300	(155,695)	(100.0)	(9.7)

資料：大来佐武郎『所得倍增計画の解説』より引用。

表3 経済計画における部門別投資額の推移

(単位：億円)

社会発展計画 52年度 44年度価格)		経済社会基本計画 (48～52年度 47年度価格)				昭和50年代前期経済計画 (51～55年度 50年度価格)				新経済社会7ヶ年計画 (54～60年度 53年度価格)			
構成比(%)		金額		構成費(%)		金額		構成費(%)		金額		構成費(%)	
45.46	58.62	373,200	41.46	54.30	385,000	38.50	47.40	863,500	35.98	44.15			
21.27	27.43	190,000	21.11	27.65	195,000	19.50	24.01	460,000	19.17	23.52			
3.45	4.45	31,900	3.54	4.64	29,000	2.90	3.57	68,500	2.85	3.50			
1.07	1.38	7,700	0.86	1.12	8,000	0.80	0.98	27,500	1.15	1.41			
10.00	12.89	78,500	8.72	11.42	80,000	8.00	9.85	177,500	7.39	9.07			
9.67	12.47	65,100	7.23	9.47	73,000	7.30	8.99	130,000	5.42	6.65			
19.45	25.08	200,100	22.24	29.12	288,400	28.84	35.50	733,000	30.54	37.47			
7.09	9.14	60,800	6.76	8.85	65,000	6.50	8.00	135,000	5.62	6.90			
5.71	7.36	77,400	8.60	11.26	136,400	13.64	16.79	335,800	13.99	17.17			
1.89	2.44	18,200	2.02	2.65	21,500	2.15	2.65	54,200	2.26	2.77			
4.76	6.14	43,700	4.86	6.36	65,500	6.55	8.06	208,000	8.67	10.63			
6.73	8.67	58,300	6.48	8.49	69,000	6.90	8.49	178,000	7.42	9.10			
5.91	7.62	55,500	6.17	8.08	69,900	6.99	8.61	181,500	7.56	9.28			
77.56	100.00	687,100	76.34	100.00	812,300	81.23	100.00	1,956,000	81.50	100.00			
1.82		30,000	3.33		20,000	2.00		48,000	2.00				
20.62		182,900	20.32		167,700	16.77		396,000	16.50				
100.00		900,000	100.00		1,000,000	100.00		2,400,000					

社会資本の地域配置と日本経済の地域構造

および営団地下鉄を含まない。

事業等にあてるための調整資金である。

衛生、国土保全に含まれている。また、従来厚生福祉に含まれていた自然公園が環境衛生に含まれている。設を含む。

一一

	国民所得増進計画 (36～45年度 35年度価格)			中期経済計画 (39～43年度 38年度価格)			経済社会発展計画 (42～46年度 40年度価格)			新経済 (45～
	金額	構成比(%)		金額	構成比(%)		金額	構成比(%)		金額
交通通信	100,500	44.58	64.67	82,000	46.06	60.57	130,300	47.37	61.46	250,100
道路	49,000	21.74	31.53	41,000	23.03	30.26	61,500	22.36	29.01	117,000
港湾	5,300	2.35	3.41	5,500	3.09	4.06	8,400	3.05	3.96	19,000
航空	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,900
鉄道	17,200	7.63	11.07	18,200	10.22	13.48	33,800	12.29	15.94	55,000
電電	29,000	12.86	18.66	17,300	9.72	12.77	26,600	9.67	12.55	53,200
生活環境	33,700	14.95	21.69	32,700	18.37	24.14	48,100	17.49	22.69	107,000
住宅	13,000	5.77	8.37	11,200	6.29	8.27	17,100	6.22	8.07	39,000
環境衛生	5,700	2.53	3.67	8,300	4.66	6.13	12,700	4.62	5.99	31,400
厚生福祉	4,000	1.77	2.57	3,700	2.08	2.73	5,200	1.89	2.45	10,400
学校	11,000	4.88	7.08	9,500	5.34	7.01	13,100	4.76	6.18	26,200
国土保全	11,200	4.97	7.21	(9,000) 10,600	(5.06) 5.96	7.82	18,100	6.58	8.54	37,000
農林漁業	10,000	4.44	6.44	10,200	5.73	7.53	15,500	5.64	7.31	32,500
小計	155,400	68.94	100.00	(133,900) 135,500	(75.22) 76.12	100.00	212,000	77.09	100.00	426,600
調整額	5,000	2.22		(2,000) 400	(1.12) 0.22		5,000	1.82		10,000
その他	65,000	28.84		42,100	23.65		58,000	21.09		113,400
合計	225,400	100.00		178,000	100.00		275,000	100.00		550,000

- (備考) 1. 中期計画および増進計画においては、①国土保全は海岸を含まない。②鉄道は帝都高速度交通営団
2. 中期計画欄の()内は、調整費2,000億円を国土保全に配分する前の数字である。
3. 経済社会発展計画における調整費は、新市街地の開発等今後計画の具体化が予想される大規模な整備
4. 「航空」については新経済社会発展計画ではじめて特掲項目となった。
5. 昭和50年代前期経済計画においては、従来その他に含まれていた上水道、国有林治山がそれぞれ環境
6. 新経済社会7ヶ年計画では、学校は文教と改称され、学術施設、社会教育施設、社会体育施設文化施

出典：中島富雄「公共投資——その理論と実際——」ぎょうせい、1982年1月、pp90-91。

展に直接かわらない行政投資は、緊急性のあるものに限定された。「国民所得増進計画」の後半期においては、社会資本整備の重点を産業基盤から住宅などの生活基盤や農林漁業の近代化のための基盤、交通通信施設などの整備に移すために、表三のように改めて「中期経済計画」が決定された。しかし政府が池田内閣から佐藤内閣に交替したことでこの計画は短命に終わり、後半期の計画は事実上棚上げにされた。⁽¹⁰⁾

佐藤内閣のもとで策定された「経済社会発展計画」は、産業基盤整備としての隘路打開投資から社会開発をすすめるための先行投資へと社会資本整備の方向を転換させる役割を果たした。しかし「中期経済計画」と対比すると、前掲表三からもわかるように、その重点は生活環境部門よりは鉄道などの交通通信部門に置かれた。生活関連施設投資についても、「単に従来の都市整備の立遅れを取りもどすというだけでなく、望ましい都市機能を發揮することができような都市づくりのための社会資本投下を先行的に行なう必要がある」という観点からなされた。⁽¹¹⁾

『新経済社会発展計画』は、「二全総」に示された国土利用の長期構想の線にそって発展基盤の培養を図り、大規模プロジェクトを推進するために策定され、社会資本整備の優先順位を決める役割を担った。その優先順位の第一位は生活環境、とりわけ住宅と環境衛生に与えられたが、なお交通通信には大きな構成比率が与えられていた。すなわち「…長期的視点から交通通信網の整備等によって全国土の開発可能性を高めるとともに、大都市、地方都市及び農村の各地域がそれぞれ分担すべき機能を積極的に受け入れて地域構造を再編成」する⁽¹²⁾と。

しかし、このようなかたちでの社会資本充実政策は、世界最高水準の公共投資が行なわれたにもかかわらず、大量の社会的費用を発生せしめた。この社会的費用の発生は、公共投資を大きく上回る民間資本の無計画な過剰投資と蓄積によって生じたものであり、公共投資の一般的労働手段↓研究施設↓厚生福祉施設↓公害対策という序列性や地域的配分

の不均衡がこれに拍車をかけた。⁽¹³⁾

③安定成長政策と行政投資

1 生活環境重点の社会資本整備

『社会経済基本計画』は第一次石油危機直前の七三年二月に策定された。高度経済成長と「日本列島改造」論の煽りを受けて、公害の防除と地価高騰の防止、社会保障の充実を掲げざるをえなくなった。福祉充実の課題を抱え込みながら、行き詰まってきたエネルギー多消費型の産業構造の転換をどのようにして図るか、そのための産業立地条件をどう整えるかを模索した。前掲表三のように、生活環境整備に重点を移したことは明らかであり、特に環境衛生への取り組みが目立つ。他面、交通通信は鉄道や電信電話で構成比が下がったものの、道路に関しては後退せず、前計画なみの大きな比重が置かれた。

石油暴騰によってエネルギー多消費型の産業構造は打撃を受け、省エネルギー型の産業構造への政策転換が迫られた。『昭和五〇年代前期経済計画』は、不況脱却のプログラムの提示と、それまでの公共投資政策の軌道を大きく修正ことが求められた。すなわち「国際的にも高い水準にある私的消費や民間経済活動に比べ、生活環境施設をはじめとする社会資本のサービスの相対的遅れが著しい。この相対的な遅れを解消し、バランスのとれた国民生活を形成することが必要である」と⁽¹⁴⁾。その結果、公共投資はこれまでに比べてさらに生活環境の整備に傾斜し、特に環境衛生や学校での構成比が高まった。大規模プロジェクトとしての交通網の整備は、国民生活の充実の基盤となる生活関連の社会資本整備

の優先のもとで、先送りとされた。

石油価格暴騰は日本経済全般に停滞をもたらし、これからの脱却のために積極財政がぐまれ、赤字国債が増発された。その結果、経済成長は高成長期の半分程度の水準にあたる「低成長」を保持することができたものの、公共投資の推進は財政再建と抱き合わせという制約を受けることとなった。『新経済社会七カ年計画』のもとでは公共投資は、三全総の定住構想にそって国民生活に直接関係の深い分野に重点が置かれた。そのため生活環境の伸びが大きく、なかでも学校への投資の増大が目立った。しかし、他面、福祉分野においては個人・家庭・地域の自助努力・連帯と政府の重点的保障という「日本型福祉社会」⁽¹⁵⁾が提案された。この考え方は次第に、生活環境に重点をおいた社会資本整備のあり方の見直しにも波及していくことになった。

2 社会資本の見直し

『一九八〇年代経済社会の展望と指針』は、行財政改革と民間活力導入を前提として、社会資本整備における官民分担の見直しをおこないつつ、良質なストックの形成を強調した。さらに『展望と指針』は、社会資本の分野構成を新たに安全基盤（国土保全・都市の安全など）、活力基盤（交通・通信など）および快適基盤（住宅・居住環境など）の三つにくみ直したものの、具体的な公共投資額の提示を避けた。

『世界とともに生きる日本—経済運営五カ年計画—』は、社会資本整備を輸出主導型経済構造から内需拡大型経済構造へ転換するための支持基盤として位置付けた。これに多極分散型国土の形成（四全総）とが絡み合って、社会資本整備の戦略では高速交通ネットワークが「可及的速やかに整備」されることとなった。国民生活基盤は「着実に進める」

という位置に後退した。また社会資本に関して一層の民間活力の導入と維持管理の問題が出された。前の経済計画と同様に具体的な投資額は提示されなかった。

- (1) 経済安定本部経済計画室監修『日本経済の地域構造』東洋書館、一九五〇年一月、二ページ。
- (2) 経済安定本部国土総合開発事務処編『府県別現況分析総合表』(財)国民経済研究協会、一九五〇年一月、一七三ページ。
- (3) 有沢広巳『インフレーションと社会化』一九八四年。
- (4) 経済企画庁総合計画局編『二〇〇〇年の日本(各論)良質な国土・居住空間の形成』大蔵省印刷局、一九八二年九月、二〇〇ページ。
- (5) 前掲註(4)の表二七―二。ただし経済企画庁総合計画局編『日本の社会資本』ぎょうせい、一九八六年九月の二二三ページにおける表三―一四の推計結果での推移の傾向が異なることに注意。
- (6) 経済企画庁編『経済自立五カ年計画』奥村印刷出版部、一九五六年二月の三七ページ。
- (7) 有沢広巳・稲葉秀三編『資料・戦後二十年史 2 経済』日本評論社、一九六六年九月、二五―二二二ページ。
- (8) 経済審議会政府公共部門部会投資配分小委員会「投資配分小委員会報告」(農林大臣官房企画室『所得倍增計画参考資料二四―政府公共部門部会(昭和三五・一〇・一〇)報告』一九六〇年、三ページ)。
- (9) 島 恭彦「地域開発の現代的意義―投資戦略としての地域開発―」(島恭彦『地域論』有斐閣、一九八三年一月)。
- (10) (財)都市化研究公室『戦後日本の社会資本の整備過程と将来展望に関する研究』総合研究開発機構、一九八四年、五五―五六ページ。
- (11) 経済企画庁編『経済社会発展計画―四〇年代への挑戦―』大蔵省印刷局、一九六八年、一二ページ。
- (12) 経済企画庁編『新経済社会発展計画』大蔵省印刷局、一九七〇年五月、四三ページ。

(13) 前掲註(9)。

(14) 経済企画庁編『昭和五〇年代前期経済計画』大蔵省印刷局、一九七六年五月、四〇ページ。

(15) 経済企画庁編『新経済社会七カ年計画』大蔵省印刷局、一九七九年八月、一〇ページ。

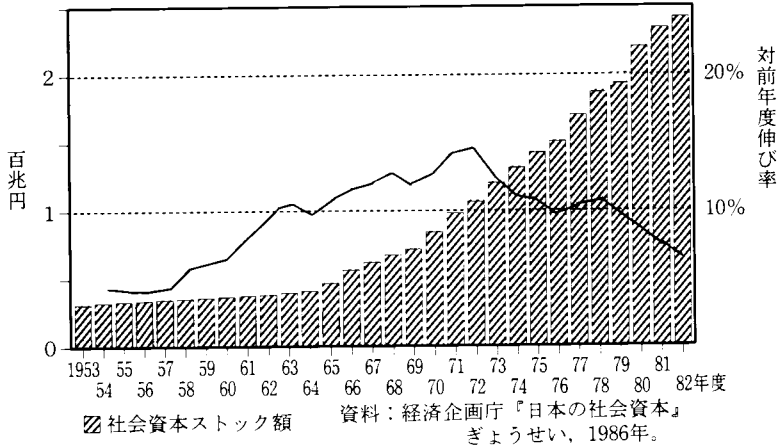
三 社会資本配置の地域性

(1) 社会資本ストック形成の時期区分

ここでは主に『日本の社会資本ストック』に掲載されている一九五三年度から八二年度までのデータを活用して、社会資本の部門構成とその地域配置を明らかにし、これでもって日本経済の求心的地域構造の一般的基盤の形成をかんがえてみたい。『日本の社会資本ストック』主要二〇部門⁽¹⁾に関する社会資本ストックの推計値を掲載しているが、都道府県別データに関しては一五部門⁽²⁾の社会資本ストック推計値しか掲載していない。ここでは全国に関しては二〇部門の推計値をもちい、都道府県別では残念ながら一五部門の推計値を用いることとする。

一九五三年度の主要二〇部門社会資本ストックの総計は約一九兆円であった。図三のようにストック額は五〇年代後半では五%前後増加を続け、六〇年には約二六兆円となった。ストックの増加率はさらに上昇を続け、六〇年代前半で一〇%を超え、七二年度には最大値一四・八%に達した。ストック額も六七年度に五〇兆円を超え、七二年度には約九兆円になった。その後ストック増加率は、次第に後退して七〇年代後半には一〇%前後に落ち、八二年度には六・七%となった。それでもストック額は、七三年度に一〇〇兆円を、八〇年度に二〇〇兆円を超え、八二年度では約二三八

図3 社会資本ストックの推移

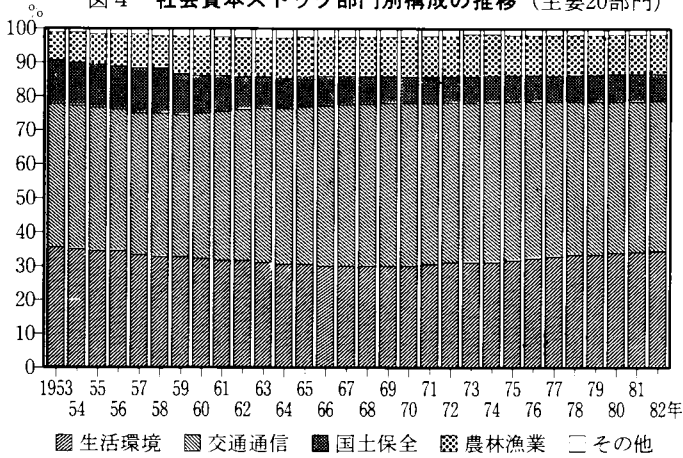


兆円であった。これは五三年度の一二・五倍に相当するのである。

ストック形成の分野別シェア変動からみた第一の転換点は一九五五年頃にある。これ以前は戦後復興の時期である。四〇年代後半においては前掲図二にみたように、公共事業費は当面する災害復旧に重点があり、一般公共事業としてのストックの形成は弱かった。その中でも重点が置かれたのは食糧増産のための農業基盤整備であった。五〇年代前半にかけて一般公共事業の重点は次第に農業基盤整備から治山治水に移った。災害復旧への公共事業費も五三年度を頂点として次第に減少していった。五五年以降道路への投資が急ピッチで増えていくのである。

第二の転換点は一九七〇年頃にある。ストックの分野別シェアは一九五三年以降で図四のような動きを示している。生活環境分野のシェアは五〇年代ではおおきかったが、高度経済成長期に交通通信分野に重点的な投資が行なわれたために六〇年代では後退した。しかし七〇年代以降は、そのシェアが次第に大きくなっている。交通通信のシェアは、七〇年代前半までは上昇したが、七〇年代後半以降では次第に低下してきた。国土保全のシェアは次第に低下したが、七〇年代以降は一割前後で推移している。農林漁業は極めてわずかずつではあるが、シェアを拡大し、国土保全を追い越した。このように高度経済成長を支えた産業基盤整備は、一九七〇年頃

図4 社会資本ストック部門別構成の推移 (主要20部門)



資料：経済企画庁『日本の社会資本』ぎょうせい、1986年。

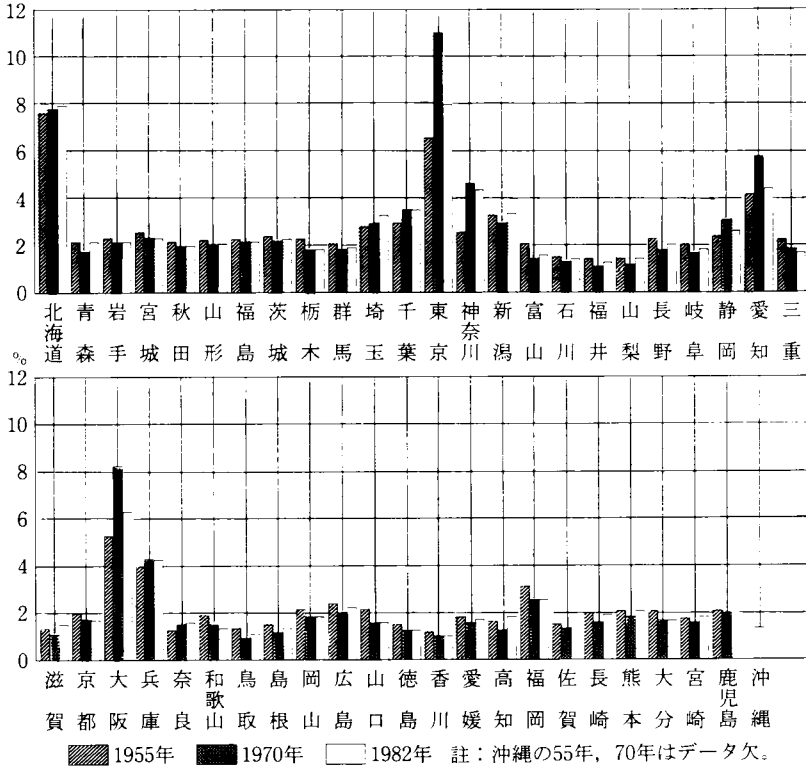
を境としてシェアを低下させていくのである。

(2) 高度成長期の社会資本ストックの地域配置

ストック総量やその分野別構成の変化からすると、社会資本整備の重点は五五年度と七〇年度度において変化がみられたが、社会資本ストックの地域配置はどのように変化してきたのであろうか。ここでは社会資本ストック(主要一五部門)を取り上げ、部門構成で転換時期とみられる一九五五年度、七〇年度、八二年度の社会資本ストックの地域配置と地域別の分野的構成の特徴をみておこう。なお、ストックの分野別内容は次のとおりである。生活環境には下水道、公共賃貸住宅、廃棄物、水道、都市公園、文教の各ストックが、交通通信には道路、空港、港湾が、国土保全には治山、治水、海岸が、農漁業には農業と漁業が、その他には工業用水道が含まれる。

一五部門社会資本ストックの都道府県別構成とその変化は図五に掲げたとおりである。五五年〜八二年の間におけるストック配置の地域的変動に関しては三つの点を指摘できる。第一は東京、神奈川、愛知、大阪、兵庫など大都市を抱えた都県と静岡などでみられた。これらの都県では、全国に対する割合が五五年から七〇年にかけては拡大し、七〇年から八二年にかけては縮小したものの、八二年度の配置率はなお五

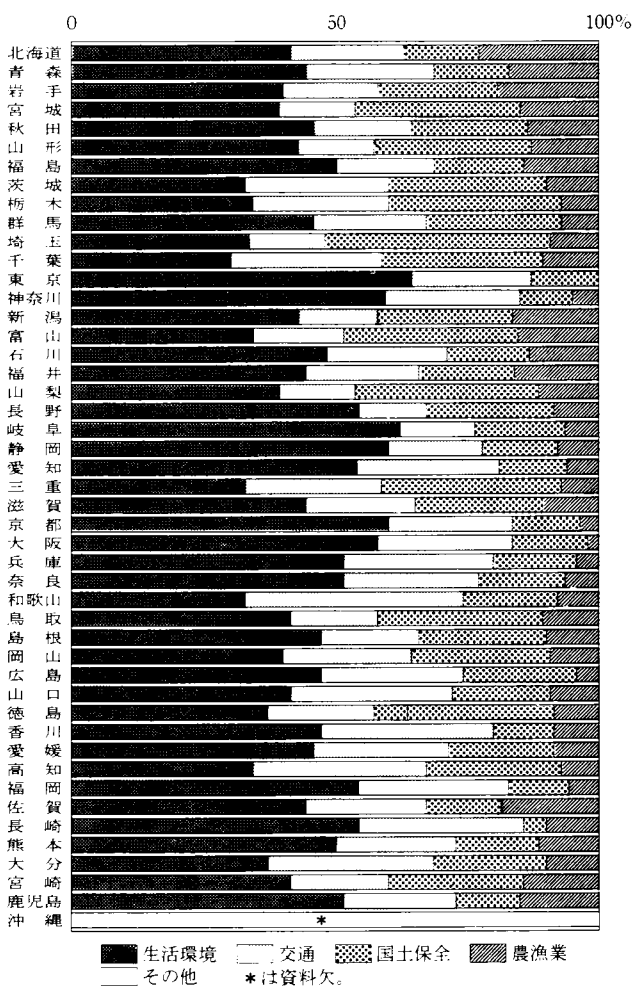
図5 主要15部門社会資本ストックの都道府県別配置



資料：経済企画庁『日本の社会資本』ぎょうせい、1986年。

年度のそれより高かった。例えば東京は六・六%→一〇・八%→八・〇%へと変化し、大阪は五・二%→八・二%→六・二%へと変化した。第二は対全国比がわずかずつではあるが、拡大しているタイプであり、北海道と埼玉、千葉、奈良などでみられる。北海道を除けば、大都市の外延的拡大を直接的に受け入れてきた地域である。例えば埼玉では二・五%→二・六%→三・一%と高くなった。第三の動きはその他の府県でみられ、そのほとんどすべてが対全国比は一貫して後退したか、あるいは八二年度に一定の回復をしたにもかかわらず、なお五五年度水準を確保できていない。つまり戦後における社会資本ストック形成は、北海道と大都市を中心とした地域で相対的に厚く

図6-1 分野別地域別社会資本ストック構成 (1955年)



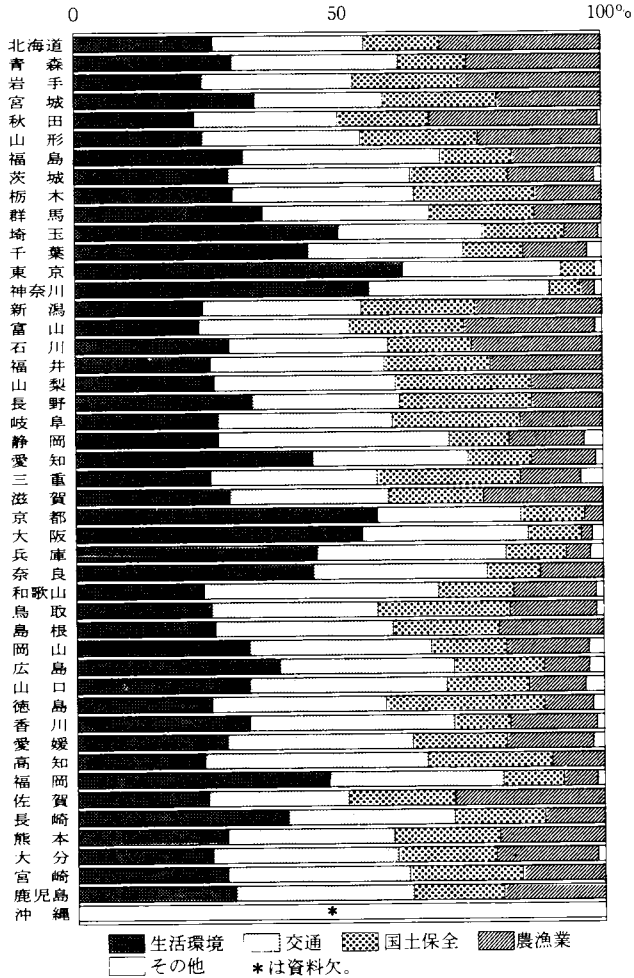
である。生活環境分野のシェア変動に焦点を当ててその地域特性を整理してみよう。生活環境分野はシェアを伸ばしただけでなく、その地域差が次第に大きくなってきているからである。このシェア変動から四つの地域類型を指摘することができよう。

第一は東京・神奈川・京都・大阪などの大都市を抱える地域にみられるタイプである。これらの地域では五五年度にはすでに生活環境シェアが六割前後に達していた。七〇年度では交通分野の伸びがあったために、生活環境は二〜三

整備されてきたといえる。

それではどのようなストックとしては社会資本整備が進められてきたのであるか。またその際どのような地域特性がみられるのであろうか。図六は一九五五年度、七〇年度、八二年度における分野別ストック構成を都道府県別にみたもの

図6-2 分野別地域別社会資本ストック構成 (1970年)



資料：経済企画庁『日本の社会資本』ぎょうせい、1986年。

られる。このタイプは生活環境分野シェアが五五年度の三割程度から急激かつ連続的に拡大し、八二年度には五割台にのった。国土保全分野は五五年度では三〜四割台と高かったが、生活環境や交通分野の急速なシェア拡大の中で八二年度には一割水準をきった。この第二のタイプは関西では現われなかった。

第三は生活環境分野シェアが五五〜七〇年度で大きく後退したが、七〇〜八二年度で二〜七%程度盛り返したタイプ

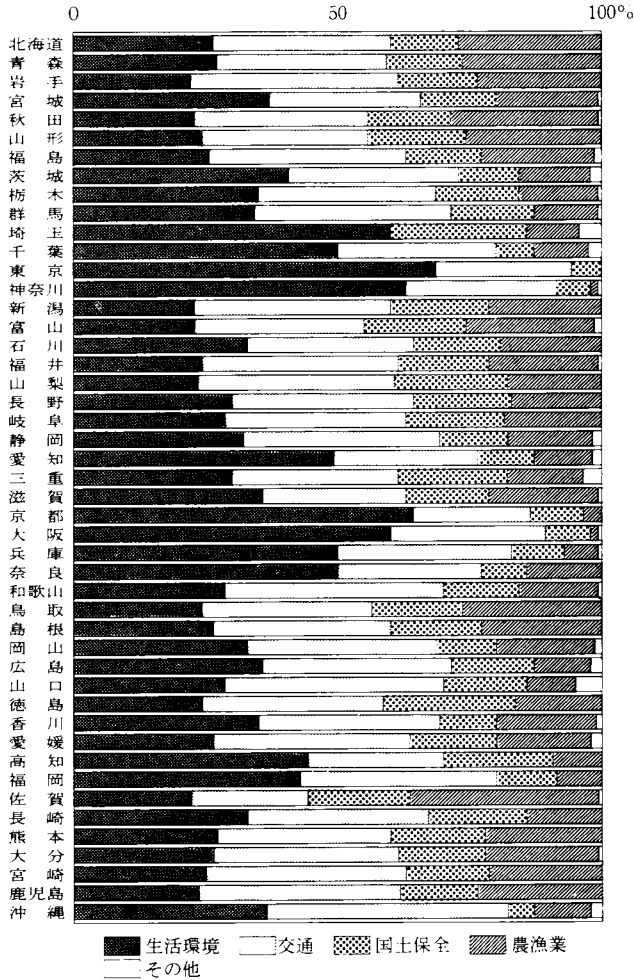
— 社会資本の地域配置と日本経済の地域構造 —

%の後退を見せた。

しかし八二年度には生活環境は五五年度を二〜五%上回る高いシェアに再び拡大した。国土保全・農林漁業分野のシェアはもともと低かったが、年度を追うにつれてますます低くなった。

第二のタイプは埼玉と千葉などの東京に隣接した地域のみ

図6-3 分野別地域別社会資本ストック構成 (1982年)



資料：経済企画庁『日本の社会資本』ぎょうせい、1986年。

であり、これは宮城・

石川・香川などの地方中枢都市をかかえる地域、そして静岡から岡山までの太平洋ベルトおよび大分に分布する。これらの地域は五五〇年度に交通分野のシェア拡大が著しい。この時期には東海道新幹線や東名・名神高速道路などの整備がすすめられた。な

お太平洋ベルトのなかでも兵庫・奈良・愛知など大都市を抱えるいは隣接した地域は、生活環境分野シェアの回復が目立ち、八二年度では五割前後になった。

第四のタイプは上記三つ以外の地域に分布する。これらの地域では生活環境分野のシェアは一貫して後退し、しかも五五〇年度でほとんどがシェア一割減という著しい低下がみられた。これらの地域は五五年度においては国土

保全と農林漁業分野とを併せたものが、最大のシェアをしめていた。国土保全分野のシェアは全国的に後退をしている。また拡大した県でもほとんどは二〜四%の範囲であり、連続的に拡大したのは長崎（三↓一〇↓一八%）だけであった。この国土保全分野のシェアの後退を埋め合わせるように、農林漁業分野のシェアが多くの都府県で連続的に拡大した。連続的に後退したのは埼玉と神奈川だけであり、七〇〜八二年度に後退したのは、北海道や岩手・秋田などの北東北、新潟などの北陸、首都圏、愛知・滋賀・山口・高知・長崎などであった。

以上のことから、日本における戦後復興から高度成長期にかけての社会資本ストック形成は、次のようにまとめられる。第一には量的な重点が北海道を除けば、まず大都市地域が重点とされ、しかる後に大都市周辺部に移っていったことにあり、第二にはその分野構成は全国的には生活環境分野と国土保全分野を中心としたものから交通分野に移行したが、地域的には特に生活環境ストックが大都市から、農漁業ストックが農村から進められてきたのであり、第三にその結果としてストック構成における地域差は次第に大きくなってきているのである。

（3）安定成長期の行政投資の地域配置

七四年の石油危機によって日本経済は構造的転換を求められることになり、新たな産業構造を模索する社会資本整備のあり方が求められた。経済のあらたな「安定成長」を図るために、七〇年代末には行政投資の方向が転換されたのである。そこでどのような転換をしてきているのかを七五〜八四年度の行政投資実績からたどっておこう。

この期間での特徴は、第一に七八年度までは行政投資額が、七六年度を除けば、対前年度比一〇〜三〇%増で推移した。これが七九年度から一桁台に後退し、さらに八二年度からは「第二次臨時行政調査会答申」を受けて実施された

「行政改革」によつて公共事業抑制が実施されたために、八四年度まで対前年度比マイナスの状況が続いたのである。しかもその「行政改革」なかで国の経費負担割合が減少してきている。国の経費負担割合は七五年度の四九・三%から八四年度には四六・〇%に下がってきた。都道府県と市町村の経費負担割合はそれぞれ二一・五%↓二二・三%、二九・二%↓三一・七%と増加した。

第二に行政目的別でも変化がみられた。最大のシェアを持ち、しかもそれを拡大してきた生活基盤投資が八一年度の一二・六一兆円、四三・八三%を境として投資額のみならずシェアをも後退し、八四年度には一一・九七兆円、四二・六四%となった。産業基盤⁽⁶⁾のシェアは傾向としては拡大しており、八二年度までは一四く一五%であったのが、八三年度以降、一六%台になった。八四年度では四・五七兆円、一六・五五%をしめていた。農林水産基盤⁽⁷⁾への行政投資は八一年度の二・九三兆円(一〇・二五%)を境として後退し、八四年度には二・七五兆円(九・九六%)になった。国土保全投資⁽⁸⁾は七〇年代後半には拡大したが、八〇年代では八%前後を推移し、八四年度では二・一九兆円(七・九%)であった。「その他」⁽⁹⁾のシェアは、七五年度以降、傾向的に大きく後退している。七五年度には四・六七兆円、二七・〇%であったのが、八四年度には四・四四兆円、二一・六五%となった。つまり産業基盤整備に再び比重がかけられてきているのである。

第三には行政投資の地域配分にも変化がみられることである。地域配分を首都圏⁽¹⁰⁾・太平洋ベルト(除く首都圏)⁽¹¹⁾・地方圏⁽¹²⁾の三地域区分でみると、七九年度頃に転換点を見出すことができる。首都圏のシェアは七五年度の二一・五五%から七九年度には一九・五四%まで後退したが、その後は拡大に転じ八四年度には二一・七八%になった。太平洋ベルトのシェアは傾向としては後退を続けた。七五年度では三四・七七%を持っていたシェアは八一年度には三一・七一%になり、その後若干の回復はあったものの、八四年度では三一・五九%にまで後退した。地方圏のシェアは七五年度の四

三・六八%から七九年度には四八・四一%へと大きく伸びたが、その後は後退に転じ八四年度では四六・六三%にとどまった。八〇年代に入って地域配分の重点が地方圏から首都圏へ移動していることを知る事ができるのである。

このように七〇年代末から八〇年代にかけて、行政投資は地方自治体の経費負担を増大させながら、部門的には産業基盤整備に、地域的には首都圏に重点を移してきていることを観察できるのである。

(4) 東京指向の交通体系整備

日本経済の地域構造が求心性を強める物的な契機は、東京を中心とする交通網の形成にあったことは言うまでもない。明治以降においてはまず鉄道が主要都市間をむすびつけ、主要交通機関が鉄道となった。明治年間での鉄道網の分布は、太平洋寄りと東北地方に偏っており、これが太平洋ベルト形成の基盤となり、また東北地方が東京へ労働力を供給する役割を担う基盤となった。⁽¹³⁾ その後の在来鉄道網の形成は東京への求心的縦断ルートから地方都市間の横断ルートへと移った。

戦前の道路建設は自動車の普及率の低さから、産業基盤というよりは生活環境基盤の整備という色彩が強く、農村地帯においては失業対策として道路が取り上げられた。産業基盤としての道路投資は一九五四年度から始まる道路整備五か年計画によってである。この道路整備五か年計画は、これまでに一〇次にわたる策定がなされているが、その策定期のほとんどが経済計画の策定期と一致しており、道路計画と経済計画とが密接な関係を持つていことがわかる。

各五か年計画の改訂理由の特徴点をあげると、第二次(一九五八〜六二年度)⁽¹⁴⁾から第五次(六七〜七一年度)までは「経済発展のネックとなっている道路への整備要請」や「交通需要の増大」などが掲げられた。これを進めるために五

六年四月には日本道路公団が設立された。道路公団は高速道路や一般有料道路を建設したが、高速道路はまず名神高速道路（六三〇―六五年）から供用が開始され、次いで東名高速道路（六八〇―六九年）というようにまずは太平洋ベルトを縦貫するようにつくられたのである。

第五次から第六次（七〇〇―七四年度）にかけては三全総との関連でもあり、「国土開発幹線自動車道路の決定に伴う道路計画の再検討」や「新しい道路交通体系の確立」が掲げられた。高速道路の建設は太平洋ベルトから中国・九州方面と東北・関東方面へとのび、第二東名としての中央高速道路の建設が進んだ。この時期、東名高速道路以外には首都高速道路とは直結とはできていないとはいえ、高速自動車道路の開通は物流の東京への求心性を大きく強めることとなった。東京では東京オリンピックを契機として首都高速道路の建設が進められた。大阪の都心部でも高速道路が建設された。

第七次（七三〇―七七年度）から第八次（七八〇―八二年度）にかけては、三全総とのからみもあり「過疎過密の解消と地方都市の育成」や「定住構想推進のための基盤整備」などに加え生活環境面の強調が目立った。高速道路建設も首都と直結しない地方都市間のルートが供用を開始した。

第八次（七八〇―八二年度）と第九次（八三〇―八七年度）になると、「道路交通需要の増大」という量的なものだけでなく、「国民の多様な要求」に応える質的な道路整備が強調されるようになった。次第に地方都市を結ぶルートが増えてきた。四全総では高速道路のほかに、高規格幹線道路（15）の建設が目玉となっており、これらがいずれはすでに建設された幹線高速道路と結合することになり、四全総という東京からの一日行動圏のなかに全国各地が包み込まれるようになるのである。

鉄道は自動車交通時代の中で、大都市民営鉄道をのぞいては停滞ないし後退を続け、国鉄は一九八七年に分割され民

営化された。そのなかにあつて新幹線だけは快調な営業成績をあげてきた。新幹線鉄道の供開は六四年一〇月の東海道新幹線に始まる。その後、山陽新幹線（七二〜七五年）、上越・東北新幹線（八二〜八五年）が開通した。その整備の順序はかつての在来線鉄道や高速自動車道と同じように、まず太平洋ベルトであり、次いで山陽・九州方面への延伸、東京から東北等への延伸であり、東京への縦貫線が整備されたのである。今後においても、四国と北海道を除き、およそ三〇万人以上のすべて都市を東京と結ぶ路線の建設が優先させられており、人的流動での東京求心性はますます強められることになる。⁽¹⁶⁾このような陸上高速交通体系が及ばない地域に対してはローカル空港の設置やジェット化対応・整備によって、東京への求心性を満足させようとしてきている。

(1) 社会資本ストック主要二〇部門とは道路、港湾、航空、国鉄、鉄道公団等、地下鉄、電電公社、下水道、廃棄物処理、水道、都市公園、文教、公共賃貸住宅、治山、治水、海岸、農林漁業、郵便、国有林、工業用水の二〇部門をさす。

(2) 前出二〇部門のうち郵便、国有林、地下鉄、電電公社、鉄建公団等を除いた一五部門。経済企画庁総合計画局編「日本の社会資本」ぎょうせい、一九八六年九月、二三四〜二四八ページの表三一―七。

(3) 森川滋は、行政投資実績の都道府県別分析によって、高度経済成長期の産業基盤投資が六〇年代前半までの大都市中心から六〇年代後半には「後進地域」中心へと重点が移動したことを明らかにした。前掲註一(18)。

(4) この期間に限定したのは、調査対象に七五年度に国鉄と鉄道建設公団とが新たに加わり、八五年度に日本専売公社と日本電信電話公社が民営化によつてはずれ、総額の変動に無視できない影響をもたらしているからである。なお八二年度以降、京浜および阪神外貨埠頭公団が抜けたが、こちらの方の影響はほとんど表われていない。

(5) ここでいう生活基盤投資は、市町村道、街路、都市計画、住宅、環境衛生、厚生福祉、文教施設、水道及び下水道投資

―社会資本の地域配置と日本経済の地域構造―

三〇

をいう。自治省編「行政投資」地方財務協会、一九八七年六月。

(6) 産業基盤投資とは国県道、港湾、空港及び工業用水の各投資をいう。

(7) 農林水産業の投資をいう。

(8) 治山、治水及び海岸保全の投資をいう。

(9) 失業対策、災害復旧、官庁官繕、鉄道、地下鉄、電気、ガス等の各事業投資をいう。

(10) 東京・神奈川・千葉・埼玉の南関東地域をさす。

(11) 北関東・東海・近畿の地域をさす。

(12) 前掲註(10)(11)以外の地域をいう。

(13) 前掲註一(10)の一〇一五ページ。

(14) 建設行政研究会編「建設(Ⅰ)」ぎょうせい、一九八五年、四九二ページ。

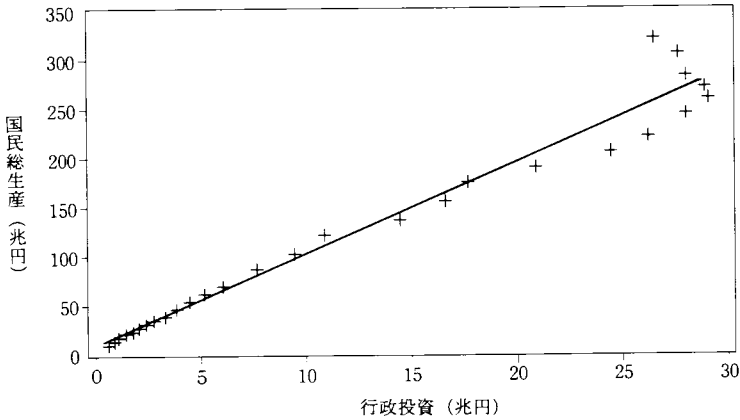
(15) 高規格幹線道路とは、自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路のことをいう。

(16) 国土庁計画・調整局四全総研究会編「第四次全国総合開発計画―四〇の解説―」時事通信社、一九八七年二月、二五八〜二六一ページ。

四 資本ストックと地域経済

(1) 行政投資とGNP

図7 国民総生産と行政投資との相関 (1958年～85年度)



回帰分析の結果：

Y 切片	97619.923
Y 評価値の標準誤差	183976.12
R 2 乗数	0.9693731
標本自由度	28
X 係数	9.3085951
X 係数の標準誤差	0.3244913

資料：自治省編
「行政投資」
地方財務協会、
1987年6月。

高度経済成長の基礎は社会資本整備としての行政の先行政投資にあったといわれている。行政投資と国民総生産・公的総固定資本形成・民間企業設備投資との関係を一九五八～八五年度の二八年間でみると、相関係数はいずれも $+0.932 \sim +0.997$ という高い正の相関関係をしめしており、行政投資が経済活動と密接な関係にあったことが確認できる。

図七は、行政投資と国民総生産との相関関係をしめしている。GNPの実績値と理論値との乖離関係から時期区分をすると、五八～六五年度までは実績値は理論値を下回っていた。言い替えれば、行政投資の先行投資の状況を読むことができる。六六～七三年度では実績値が理論値を上回っており、先行投資がGNPの加速度的産出に花開いたとみることができよう。七四～八一年度までは、再びGNP実績値が理論値を下回ったが、この時期には臨海型から内陸型へ、素材型から加工組立型へと

う産業構造の転換をすすめるために、産業基盤投資が先行して行われたとみることができよう。しかし八二年度以降は、行政投資とGNPとの関係に大きな変化が表われた。少なくとも八一～八五年度の間では、行政投資とGNPとの間に

は負の相関関係を読むことができる。全国レベルで行政投資が対前年比でマイナスとなったのは、短期的にはかつてみることができなかった。それが八〇年代においては中期的に現われたのである。

行政投資とGNPとの関係を都道府県別に観察すると、長期的には強弱はともかく正の相関関係（十〇・三四四〇〇・九七七）という共通性を持つ。相関係数での都道府県間の違いはあるものの、これといった地域特性を見出すことはできない。特に八〇年代に入ると、たいいていの都道府県において行政投資額とGNPとが負の相関関係を持つようになっていくが、ここから一般的な地域特性を見出すのは困難である。これに対して行政投資対GNP係数分布では地域特性をみるができる。対GNP係数が全国平均値をうわまわるのは千葉・東京・神奈川・静岡・愛知・三重・京都・大阪・兵庫などであり、これらは太平洋ベルトに限定されている。この地域では行政投資効率が高いといえよう。

(2) 高度成長期の固定資本蓄積と経済活動

日本経済の地域構造は、高度経済成長期に太平洋ベルト地域対それ以外の地域という対抗的地域構成を確立しつつ、同時に首都圏を中心とする求心的地域構成への編成替えを準備してきた。⁽¹⁾そして日本経済の地域構造は安定成長期に入ると急速にその地域構成の求心性を強めていった。この地域構成の求心性は主に二つの要因によって強められた。その第一は、先にみたように、国土構造の骨格を形作ってきた社会資本整備の地域序列性と東京求心性に求められる。

その第二は資本の立地配置の外延的拡大とそれにもなう地域経済の再編成に求めることができる。国民経済の地域構成が求心的になるといえるのは、単なる生産の地域間分業が進むということではない。交易関係を通じての産業部門の地域間分業がではなく、作業工程の地域間分業が進むことが必要なのである。つまり、地方は完成品を作るので

表4 フロツク別、経済部門別資産額一（粗有形固定資産額）

区分	経済部門区分	全	北海道			関東			北陸			東海			近畿			中国			四国			九州				
			国	道	支	区	市	町	村	道	支	区	市	町	村	道	支	区	市	町	村	道	支	区	市	町	村	
全	274,158.2	14,568.7	26,559.1	79,782.2	9,444.4	38,807.6	46,468.6	20,620.6	12,032.0	25,874.9																		
公	34,006.8	2,870.0	4,408.5	7,812.3	1,422.7	4,252.2	5,243.1	2,594.9	1,462.5	3,940.6																		
共	3,576.2	300.4	318.3	1,409.0	53.6	279.0	450.6	271.8	85.8	407.7																		
地	10,980.6	598.6	1,167.9	2,992.6	350.6	1,294.6	2,093.9	804.6	377.0	1,300.6																		
方	19,450.3	1,971.0	2,922.3	3,410.7	1,018.5	2,678.4	2,698.6	1,518.5	999.7	2,232.3																		
公	112,168.1	5,112.9	9,510.7	34,957.3	3,454.8	16,201.1	20,958.3	8,655.6	3,680.8	9,636.4																		
企	21,991.1	1,242.6	2,309.0	7,220.9	503.0	2,887.6	3,735.0	1,545.5	539.9	2,007.6																		
政	14,946.0	914.9	1,523.2	5,229.9	408.6	2,031.9	2,476.7	832.4	387.1	1,141.3																		
府	7,045.1	327.7	785.8	1,991.0	94.4	855.7	1,258.3	713.1	152.8	866.3																		
宮	90,177.0	3,870.3	7,201.7	27,786.4	2,951.8	13,313.5	17,223.3	7,110.1	3,140.9	7,628.8																		
営	19,177.0	2,573.8	4,077.7	13,553.7	2,077.8	10,130.9	14,332.1	5,456.5	1,924.3	4,946.2																		
企	69,073.2	2,126.5	3,124.0	11,821.7	874.1	3,182.6	2,891.2	1,653.6	1,216.6	2,682.6																		
業	21,103.8	1,339.8	1,033.4	4,974.6	233.8	1,414.2	1,843.8	1,281.4	718.0	684.4																		
体	13,523.5	5,246.0	11,606.5	32,038.0	4,333.1	16,940.1	18,423.4	8,088.7	6,170.7	11,613.5																		
門	114,459.8																											
家																												
計																												

資料：経済企画庁『国富調査総合報告』1985年6月1号引用。

はなく、部分品をつくることを分担することによって、その完成品を作る中心に依存度を深めざるをえない状況を指し示すのである。⁽²⁾

公共部門だけでなく、民間企業部門や家計部門までのすべての部門にわたる資本ストックの状況は『国富調査』によって知ることができる。これは一九五五年から一九七〇年まで五年ごとに実施されたが、七〇年以降は調査が行なわれていない。また地域別の包括的な統計が集計されているのは七〇年のものしかない。七〇年以降はフロー面でのみこれを知ることができる。そこでまず、『昭和四五年国富調査』から七〇年時点の地域別資本ストックの賦存状況をみておこう。

一九七〇年における粗有形固定資産額（以下、資産額）は表四のように二七四兆円であった。資産総額の地域配置は関

東く近畿の太平洋ベルト地帯へ大きく傾斜しており、全体の六〇%をしめた。なかでも関東への集中は大きく関東二九・一%であった。分野別資産額の地域配分から地域ごとの特徴をみると、家計分野の資産分布は総資産額の四一・八%をしめていることもあり、ほぼ総資産額分布と対応している。細かくみればの総資産額分布と家計資産分布との間のずれは一%内外であり、北海道を除けば太平洋ベルト地帯で相対的に低く、その他の地帯で相対的に高く現われた。

最も多くの資産がある関東の特徴は、国関係と民間関係の資産が相対的にかなり大きく集中していることである。国関係では公共分野での国資産の三九・四%が、国営企業資産の三五・〇%が関東に集中した。民間関係では民間法人企業資産で三四・一%が、民間非営利団体資産で三六・八%がそれぞれ関東に集中した。相対的に低い水準にとどまっていたのは公共物と個人事業体であり、それぞれ一七・五%と一九・八%であった。それでもこれらの構成比は他のいずれの地域よりも高かった。

関東に次いで大きな資産がある近畿では、相対的に目立つのは公共分野での地方公共団体資産と民間分野での民間法人企業資産とであり、それぞれ一九・一%と二〇・七%とであった。東海になると公共分野での資産配分が大変弱い。比較的目立つのは民間個人事業体資産と民間法人企業資産とであった。

民間個人事業体の構成比は太平洋ベルト地帯以外の地域で共通して相対的に高い。これ以外についてみれば、中国では地方公営企業と民間非営利団体が相対的に高く、国営企業資産の割合が低い。四国では民間非営利団体資産と公共物資産とが、北陸では公共物が目立つ。九州では公共分野全般と地方公営企業資産とがめだつ。東北と北海道とは公共分野が相対的に厚く現われている。北海道は公共分野全体について厚いが、東北は国の資産が相対的に薄い。このほか北海道は民間非営利団体資産が目立っている。

同じく『昭和四五年国富調査』によって社会資本ストックがどのような経済誘発効果をもたらすかをみておこう。純

表5 全部門のブロック別資本係数

区	分	全	北	東	北	東	北	東	海	近	畿	中	四	四	九	州
A	粗有形固定資産額 (10億円)	274,158.2	14,568.7	26,559.1	79,782.2	9,444.4	38,807.6	46,468.6	20,620.6	12,032.0	25,874.9	12,032.0	25,874.9	12,032.0	25,874.9	12,032.0
B	純生産(10億円)	60,848.4	2,478.1	4,783.3	21,588.0	1,432.0	8,165.9	11,445.9	3,917.6	1,983.5	5,114.0	3,917.6	1,983.5	5,114.0	3,917.6	1,983.5
A/B	資本係数	4.5	5.9	5.6	3.7	6.6	4.8	4.1	5.3	6.2	5.1	5.3	6.2	5.1	5.3	5.1

注 純生産は県内純生産をブロック別に合計したものである。

資料：表4と同じ

表6 企業部門のブロック別資本係数

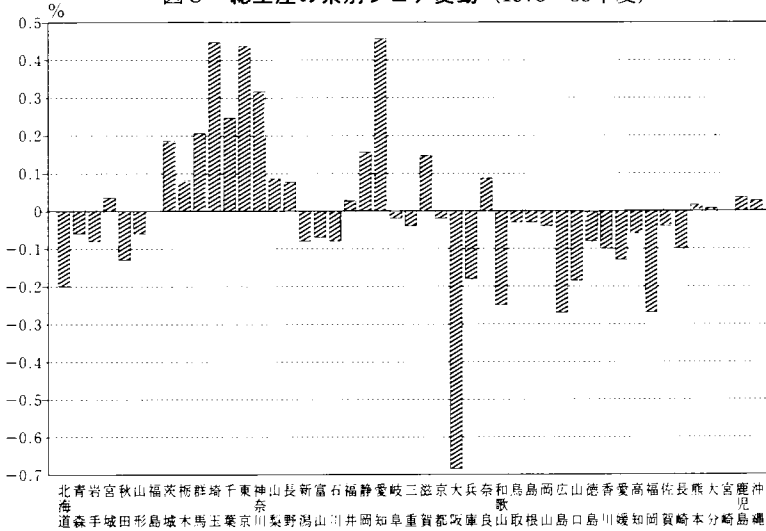
区	分	全	北	東	北	東	北	東	海	近	畿	中	四	四	九	州
A	粗有形固定資産額 (10億円)	112,168.1	5,112.9	9,510.7	34,957.3	3,454.8	16,201.1	20,958.3	8,655.6	3,680.8	9,636.4	8,655.6	3,680.8	9,636.4	8,655.6	3,680.8
B	純生産(10億円)	58,546.5	2,317.3	4,529.7	20,827.0	1,382.0	7,950.1	11,091.5	3,752.3	1,871.0	4,825.5	3,752.3	1,871.0	4,825.5	3,752.3	1,871.0
A/B	資本係数	1.9	2.2	2.1	1.7	2.5	2.0	1.9	2.3	2.0	2.0	2.3	2.0	2.0	2.3	2.0

注 純生産は県内純生産をブロック別に合計したものである。

資料：表4と同じ

生産一億円を産出するのにどれだけの粗有形固定資産額が必要なのかを地域別にみたものが、表5・表六に掲げられている。全国平均では純生産一億円を産出するのに四・五億円の粗有形固定資産額が必要であった。最も効率のよいのは関東であり、全国平均の八二％にあたる三・七億円の粗有形固定資産額で一億円の純生産を産出していた。全国平均を下回ったのは関東のほかは近畿だけであった。最も効率の悪かったのは四国であり、六・二億円であった。これを企業部門に限定してみても、表六のように関東の優位性は変わらない。一億円の産出のために粗有形固定資本額は関東で一・

図8 総生産の県別シェア変動 (1975~85年度)



資料：経済企画庁「県民経済計算年報」1988年

七億円、近畿では一・九億円であった。これに対してより多くの粗有形固定資産額を必要としたのは中国や北海道・東北であり、それぞれ二・三億円、二・二億円、二・一億円であった。

(3) 安定成長期の固定資本形成と経済活動

総生産の地域配置は、図八にみるように七五〇八五年度の間で太平洋ベルト東部で相対的に大きく伸びており、西部で後退している。産業部門別の動向を加味してみると次のような動きをみる事ができよう。

東京では金融や卸小売業などの活動が、製造業やその他の第三次産業部門での相対的後退を補填し、貢献をしている。東京を取り巻く南関東は製造業での対全国シェア後退がみられたが、第三次産業のほとんどの部門が大きく伸び、さらには第一次産業もわずかではあるが対全国シェア拡大を示した。北関東から甲信にかけては製造業など第二次産業で対全国シェアを伸ばしただけでなく、第三次産業でもほぼすべ

ての部門で対全国シェアを拡大したのである。

これと対照的なのが、近畿である。中心の大阪はほとんどの産業部門で全国シェアを後退させた。その他の近畿臨海部もこれに追隨する動きを見せた。奈良や滋賀などの内陸部では人口のドーナツ化に対応した動きを見せ、わずかではあるが多くの部門で対全国シェアを拡大した。

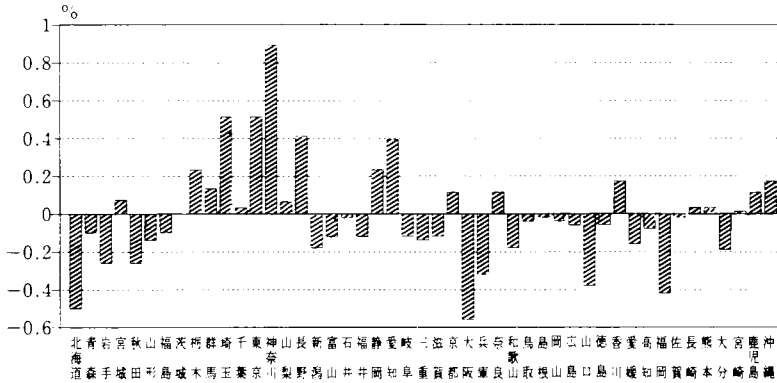
東海は第二産業において関東内陸と同じ動きを見せたが、第三産業ではちがったうごきをみせた。また山陽は近畿臨海の動きとほぼ同じ動きを示した。北陸は山陽と同じ動きを見せた。北海道・東北・山陰・九州は、第一次産業面での対全国シェアの拡大、そして部分的には製造業部門での拡大がみられた。

一九七五年以降は、新SNAに基づく「県民総支出」によって、フロー面での固定資本形成を地域別にみることでできる。一九七五～八五年度における県民総支出とそのなかにおける固定資本形成の動向をみてみよう。

県民総支出の合計は七五～八五年度の一〇年間に一五〇兆円から三二三兆円へと二・一五倍の拡大をした。県内総固定資本形成の合計はこの間に四五・九兆円から八二・八兆円へと増大したが、伸び率は一・八〇倍にとどまった。総支出に対する総固定資本形成の割合は三〇・一％から二五・八％へと後退した。八五年度の総固定資本形成率の地域別分布をみると、最も低いのは東京の一八・八％であり、これに大阪二〇・三％、愛知二一・五％が続く。これらに次いで低い水準を示すのは、関東の一部と東海から近畿にかけての地域であり、広島も相対的に低い率を示した。

総固定資本形成は大きくは民間固定資本と公的固定資本とに分けられ、さらに前者は民間住宅と企業設備とに、後者は公的企業設備、一般政府とに分けられる。五者の間でもっとも大きなシェアをしめるのは民間企業設備であり、八五年度の場合、全国平均で五五・七％であった。七五年度には四六・九％であったので、民間企業設備による固定資本形成の割合は一〇年間に八・八ポイント拡大したことになる。一般政府による固定資本形成は一七・〇％から一八・六％

図9 総固定資本形成の都道府県別シェアの変動 (75~85年度)



資料：経済企画庁「県民経済計算年報」1988年度。

に伸びたが、民間住宅は二四・〇%から一七・九%、公的住宅は二九・二%から二六・五%、公的企業設備は一〇・三%から六・七%へとそれぞれ後退した。総固定資本形成にしめる民間資本形成の割合が、八五年度の場合、全国平均(七三・五%)を上回ったのは、茨城と千葉を除く関東、岐阜を除く東海、滋賀・京都・大阪などの近畿、そして福岡であった。特に高い水準を示したのは東京であり、八五・五%であった。

七五〜八五年度の一〇年間に於ける総固定資本形成の都道府県別シェアの変動は図九にみる通りである。シェアの拡大が目立つのは関東・甲信であった。○・二ポイントを超える拡大を見せたのは東京・埼玉・神奈川・長野・愛知であった。逆に○・二ポイントを超える縮小を見せたのは北海道・岩手・山形といった農村部だけでなく、大阪・兵庫・山口・福岡など太平洋ベルトの西部においてもみられた。この動きは民間固定資本形成の相対的な強さや弱さの地域性を反映している。公的固定資本形成の地域別シェア変動は東京・大阪・愛知といった大都市圏の中心部で弱く、大都市圏の周辺部や地方においてシェアがわずかではあるが拡大している。

- (1) 前掲註一(15) 竹内の特に第3章「地域経済循環の仕組」。
- (2) その典型は輸送組立産業の地方分散である。前掲註一(15) 板倉。

五 おわりに

戦後日本における地域開発政策は、国民経済が地域的に均衡ある発展をするために、理念としては経済活動の「分散化」を掲げたものの、現実としては資本の論理に沿うところの経済活動「集中化」を手助けする役割を果たしてきた。⁽¹⁾そしてこの地域開発政策の鍵となる政策は、公共事業を通じた社会資本整備計画にあり、この社会資本整備の地域配置のあり方が、日本経済の地域構造を規定しているのである。本稿においては、この日本経済の地域構造の求心的性格の形成を社会整備の地域配置という観点から考察してみた。社会資本の地域配置に関しては、できるかぎりストックの側面に重点をおき、地域経済との関連を重視した。

社会資本の地域配置を考察するにあたっては、経済活動における「社会資本」の位置付けに注意を払った。それは、日本の地域政策が経済政策、さらには産業政策に従属して来た事実によるし、地域開発政策はそれら個別政策部門の所産の地域的整備としての意味を、持たされて来たからである。地域開発ではなく国土開発であったのである。

戦後復興は社会資本ストックを食い潰しながら行なわれ、社会資本整備としての公共事業は食料確保と国土保全に重点をおかざるをえなかった。その後社会資本整備の重点は、生産力発展の隘路を打開するために産業立地基盤整備に向けられ、「国民所得倍増計画」とともに太平洋ベルトに地域的重点がおかれた。地域的集積の利益を最大限に活用し、高度経済成長を本格的に迎えたのである。

社会資本整備の地域構造との関連でマクロ的みれば、その求心性は国土保全と農林漁業部門を除くいずれの社会資本整備も、まず中心としての大都市の整備から始まり、しかる後に周辺としての地方に広がっていくという、地域的序列性の存在に求められるのである。この求心性は、特に交通分野での社会資本整備によってもたらされている。大都市、

とりわけ首都東京を起点とした高速交通体系の整備の方向性は決定的役割を果たしている。高速交通体系の整備・充実
は、国民経済の地域間分業をさらに促進させ、単に商品生産の地域的分業から生産工程の地域間分業へと展開して来て
いるのである。さらにこの整備の促進こそが、地域間競争を通じて、農林漁業部門を縁辺地域にはりつけ、工業の現業
部門を周辺地域に送りだし、中心部近郊地域に研究・開発部門を独立させ、首都都心部に中枢管理機能部門を純化させ
る一般的条件となったのである。

地域構造の求心化にとつて必要であつたのは、単に一般的生産手段としての社会資本整備だけではない。共同消費手
段の充実も必要であつた。これは高度経済成長期における生活環境分野での社会資本整備が、後追いつであるとはいえ、
まず大都市を中心としたところから始まつたことからわかる。ここにも地域的序列性は反映しているのである。

安定成長期にはいつての大きな特徴は、それまで行政投資と国民総生産との間の相関関係が正の関係であつたのが、
負の関係に転換したことにある。これはただちに社会資本ストックの食い潰しを意味するのではない。社会資本の範囲
の取り方を含めて検討されなければならないが、一方における政府による社会資本整備への支出の削減と、他方におけ
る全体としての生産力水準や所得水準の向上のなかで、社会資本形成の一部を民間企業が担える状況になってきたので
ある。このように民間企業が社会資本の一部を担うようになることは、社会資本の経済性・効率性が追求されるという
ことであり、社会資本の整備水準にこれまで以上に地域的不均等性が表われることとなる。効率性の良い東京を中心と
した首都圏への集中が強まることになる。また生活環境分野から生産基盤整備に重点が移りつつあることもこのことを
あらわしているといえる。

(1) 拙稿「地域開発政策と福島―理念と現実―」（福島市の経済とくらしを考える会編「地方都市創造への挑戦」八朔社、
一九八七年八月。