

出席：今野修平氏・国土計画研究会メンバー

日時：平成22年1月18日（月）

場所：海運クラブ3階会議室

A氏 全体の流れの中で、松谷論文とかいろいろ間に入れさせていただいて、今日は時間が余れば、私のほうで国土計画に対して人口のことをやりましたので、それをご報告したいと思います。次回から、もう一回、どういうスケルトンでやるかというのを議論してやりますので、今日は、間に入れたことの決着という形でお願いしたいと思います。

今野 松谷論文というのは議論を何回かやりましたよね。お手元に、これについてのテーマを、私の見方でどれだけカバーできているかわかりませんが、まとめて出したものがここに一つあります。特に松谷さんが直接書いたところを主体にして、このような問題があるのではないかというので、それを幾つかやったのですが、最後の1ページは、個々の論説ではなく、全体を通して本として見たときにどういう問題点が討議課題として残っているかというのを、8項目に絞って出してみたものです。これはまだ全然やっていません。

A氏 前のほうで、例えば拠点開発が地方衰退の原因だとか、この辺については、軽い問題ではないのできちっと議論をしよう。

今野 まずは、「全体を通して」として、「マクロ的視点、長期的視点、多角的視点、歴史的背景が弱い」、この4点が弱いのではないかとことを挙げておきました。人口問題とか国土政策的なことを言う場合に、ほかの視点と違うところは、ミクロ的なことを言われると、国土計画なんていうのはいいかげんな領域ですから、論理構築が弱いとかいろいろありますが、歴史的にはこういう分野は、長期的視点が成り立っていないと全体的なまとめの論説になら

ない。

それから、多角的な視点がないとそういう領域が成り立たない。そこにこそジャンルがある。したがって、そういう観点からの論説が欲しいわけですが、この場合には、人口を現象としてだけとらまえてそこからすべて入っていますから、非常に弱い。既成の学問領域を前提としますと、やや社会学的な見解が出ているけれども、踏まえた学問の領域がそういう意味ではちょっと少ないのではないか。

それから、日本の歴史を取り上げても、近代史でも既に1世紀を超えているわけで、歴史的な背景で説明していくべきところが簡単に済ましてしまうと、どうしても食い足りなさを残す。たまたま、えらい時間をかけて塩野七生の『ローマ人の物語』、15巻を読み終えたのですが、彼女は何カ所かで非常に強烈なことを言っている。それは何かというと、「賢者は歴史に学び、凡庸は自分の人生の経験に学ぶ」と。まさしく自分の経験を言っている点では非常に鋭い観察で、人口減少が起きているというふうに言っているのですが、そういう意味で、結論が、例えば長期的視点が抜けているとか、多角的視点が抜けているが故だと思いますが、すべて人口の都市集中を原因にして、そこに直接結びつけてしまっている。さらには国土政策が悪かったということを書いて逃げていたので、もっと考察が深くなければいけないのではないかというふうに感じているのが1番であります。

2番目は、それほど人口の数が地域を取り決めていくとすると、地域再生というのを論じなくてはならないのに、地域再生と人口の増減というのは、松谷論文の立場からすれば密接不可分の話で行くと考えざるを得ないのですが、近代化の扉を開けて1世紀ちょっとで人口が3倍を超すという、国全体の人口の急増というのを著者はどう受けとめて考えていたのか、あるいは踏まえているのかということが、私の読解力では読みとれなかった。それはちょっと自分に都合のいい現象だけを取り上げていき、多因的考察を一因的因果関係にすりかえていないか、という論理的欠陥にまでつながるのではないかと感じております。

前に、このところで原因と現象のメルクマールとの基本的な違いを指摘しましたが、人口そのものを主因と考えているので、なぜ社会的移動が激しく動くのかという、その「なぜ」には触れていないところが、私にとっては非常に食い足りなかったところですので、どうしても2番みたいな話が出てくる。

それを総括いたしまして、日本列島の「経済史的考察」というものが、特に前近代社会あたりからの考察が抜けているのではないかと。歴史的な背景が弱いと冒頭で指摘しましたように、したがって歴史的な背景が弱いように、読むほうは受けとめざるを得なくなってくる。経済史だけではないと思いますが、経済史的な考察をすると、それなりに説得できる現象があるのに、そういう触れ方はしていないというところが、論理全体を最初から最後まで読んだときの共通したあれでございます。そういう意味では1、2、3は共通している長所と欠点を出しているのではないかと、こんなふうに思ったわけです。

4番目は、我々の癖がある意味でそれに固まってしまっていて、その結果、柔軟な解釈ができなくなっている、自分自身の読解力が落ちている危険性も多分にありますけれども、市場経済のメカニズムと政策のメカニズムがどのようにしてぶつかり合って社会的現象、経済的現象を起こしているか、こういうふうに見たがるのが癖なんですけれども、それから見ると、政府の政策からだけ問題を探っているのではないかと。市場経済の効能と力を正確につかんでいない。そうになると、原因が究極的につかまえないで、政策批判や政策構築、政策検討が科学的に行えないでいる、それがもろに出ているのではないかと。したがって、世界の近代社会のメカニズムといたしましょうか、根底にかかわるメカニズムをきっちりつかまえていないという、大変厳しい見方をいたしております。

5番目は、人口移動は結果としての症状であって、地域間の相対的な関係から人口が移動していく、あるいは社会的制度によって移動していく。したがって中国では、同じような原因で同じような動向を中国国土で示すわけですがけれども、社会的制度としては、移動を制約する体制をとっていますから、その結果をしっかりとつかまえないと、今日の中国の都市問題や農村の問題、こういう

ことがわからないわけです。

中国の場合には、戸籍なりそういう問題にまでかかわっていて、現在の中国の発展、沿岸地域への人口集中が起きていたり、中国経済の根底の貧困の根治ができないで、最終的には中国はピーク16億に達すると言われておりますが、その中で世界最貧困者層が5,000万を割ることはないのではないかとされている。こういうことの原因究明が不十分なるがゆえに、このまま政策と結びついていくと、かえって政策究明上での補完策が考えられなくなるし、人類社会として正当な努力をしたと言い切れない話になってしまうのではないかと考えています。そういうことで5番、6番というような問題意識を持って、ある意味ではちょっと危険思想だなと、こんなふうに思ったりいたしております。

こういうところで論理的に説明しなくてはならないのに、感覚的なことを言うと、具体的な政策の畑の中で育った私としては、大蔵への主査説明みたいな、そのオーダーの舞台だなという感じを拭えなかったということです。事業省庁の課長、課長補佐を相手にして、現象的な話に対してどう対応するか説明に来い、こう言っている、そんな場のような感じから脱却できなかったということです。

近代社会における、資本主義対計画経済というイデオロギー的なものについては、1990年を境にして自由競争の市場に基づく経済発展を図っていくという点では、一応の到着点に達したけれども、それに対する政策のあり方ということでは、今日、最もいいあり方がどうなのかということについては議論がなされているところで、大きく言えば、小泉・竹中路線と、それを批判して政権交代までは持ってきた民主党や当時の野党連中、自民対反自民の流れも、一つの日本での現象だというふうにも論じられるわけです。したがって政策の本来的なあり方というのは、特にここでは国土政策を前提に置けば、国土政策がどうあるべきかということとは、もっと腰を据えた形での政策論が背景にあればうれしかったなと、こんなふうに思っております。

権力と一党独裁で封じ込めている中国とやや似たような思想が、いろいろマスコミなどで報道されていて、単に政権が権力執行上での争いになっていると

ころが日本の政治の貧しさではないか。特に昨日のニュースなんかでも私個人としては悲しい思いがするわけで、日本の土壌の貧しさというのを痛感するわけです。

7番は、地方が経済発展に対応できないというのは、時代の流れに乗り損なった形になっていて、経済力や、経済の空間的な力から見ると、地方というのは、こう言っては身もふたもないけれども、人口と国土の対応という点で見ると、経済発展に追いつけない過剰人口地域になっている空間だとみることも出来る。したがって、結果として貧しくなる。戦後、大変大きな歴史的な人口移動があったわけですが、この人口移動はそういう解釈からすると、「国土の均衡ある発展」を図ろうという自然的なメカニズムを実現しようとする調整力だったということは、暴論ですけれども、言い得るわけです。この本は、こういう見方に対するきっちりした反論にはなり得ないのではないかと残念な感じがします。そういう点では底の浅い本のように見えて、人生の中で読んだたくさん本の中で、印象に残る本の中にはとても入れられないなと思っております。

本として出すというのは、論理がある程度固まったものを社会に出すという立場からしますと、論理展開上、無理な点が多いのではないかと思います。本来、議論を呼ぶためのテーマ提出として学会などに報告する延長としての本だと仮定しますと、もっと著者連中の間で揉まないとダメなのではないか。討論が足りない形で、まとめて活字にするのを急ぎ過ぎているという感じがしてならないわけです。

論理というのは、ヨーロッパ社会や中華文明の中では、歴史が古いこともあって、かなり厳しいわけです。大学教育一つとりましても、日本の大学教育というのは論理を一番大事にしない、世界の中で最低の国だと言われておりますから、論理上の議論をすることが踏まえられていないと思います。

論文であれば、百枚以下くらいの形で論理的をえぐり出していくことがあれですから、そういう意味では論文と本との書き方は違うわけでもありますから、論文として評価すれば、いままで幾つか挙げた点については、それなりの一つ

の論として議論題材を提供したという功績を認められるところはあるかと思
います。

ただ、そうなると、冒頭から言っていますように、人口移動というものが、
指標としては空間、国土を理解するものの材料にはなり得ても、それが論理的
に説明がつくものなのか、それとも結果として人口移動が出てきているのかと
いうことを考えますと、国総法（国土形成計画法でもいいですが）を見れば、
最終目的は、人口を増やすことではなく、生活を豊かにするためにみんなで努
力しているわけですから、政策を取り上げているにもかかわらず、政策の目的
論をすり替えているところがあるのではないかと、こんなふうにも見ております。

以上で終わりますけれども、大蔵の主計官というのはそんな浅い学識の人た
ちではなかったはずだけども、いま、思ったりしております。

A氏 この中で6ページの29番、拠点開発が地方衰退の原因であるという
ことと、7ページの35番、大都市の所得最大化最優先政策が全総であったと。
これはどうしてこういう論理になるのでしょうか。特に全総が所得最大化最優
先政策が目的であったとすると、我々の全総の理解とだいぶ違うのですけれど
も、こういう論理というのはどこかから起こり得るのでしょうか。

D氏 結果としてはそうなったと思うんです。今野先生のまとめと同じよ
うに、政府に対する批判というのが前提にあって話は進んでいるので、すべて、
最初の生活物資か生産財かという論争があって、重化学工業化を選んだとか、
決めつけがあるんですけれども、そのときに選択肢として生活物資と生産とい
うのが この前、イタリア的な生き方という話がありまして、本当にそうい
うことがあったのかわからないけれども、ここの中ではみんな決めつけていま
すね。

同じように拠点開発についても、だいぶ前に読んだので忘れてしまいました
けれども、集団就職の列車が核都市で停まらず、大都市に直行したために核都
市が衰退したとか書いてあって、何か批判が前提としてあって、そのための文

章を書いているという感じがするんです。そういう意味では69ページ（29番）「拠点開発が地方衰退の因」と言っていますが、そういうふうに政府は努力をしたけれども、結局は拠点も育たずに大都市のほうにいろいろなものが集中してしまったという結果の部分が……。

A氏 結果論なんですね。目的から言われるとちょっと違和感がありますけれども、結果的に大都市を強くしてしまったということですかね。

D氏 実経済のほうは政策を凌駕して進んでいった、というのが実態だと思います。いろいろな経済的な問題から来る歪みを是正しようとしたけれども、できなかったというのが本当で。

A氏 ただ、結果としても、もし全総がなかったらもっと大都市に集中していたかもしれないので、全総が結果的に大都市に人口を集中させたという論理は成り立つのですか。

今野 全総なんていうのは、こう言っては身もふたもないですけども、一種のセレモニーですよ。経済社会の百年単位での歴史的な動きから見れば、そうだと思うんです。だから、この間のお弔いの映画（おくりびと）みたいなもので、白い布を着て御祓いをしているような役割でしかないわけで、人間が年を取ってきて死ぬとか、生まれてくるとかいう話ではないと思います。

それが一つと、今回の経済の大変動を受けて、これは世界的にも横につながりますから、一つの世界の動きだと見ていいでしょうけれども、「小さな政府」論、それに対して小泉・竹中ラインが敷いた路線についても、政策論的なことを言うと、大筋として市場が経済を決定づける。アダム・スミスが言うて以来ずっと誰も否定してきていない、競争が最も効率的に成長を促すと。それから、世の中の貨幣経済下での価格を決定してくる最も妥当な決め方であるというその基本は、いまや誰も否定できない形になっているけれども、ただ、政

府の役割が何かというと（これは普通名詞としての政府ですが）、そこを本拠に置くのであればあるだけ余分に責任が大きくなるのですが、補完、副作用をできれば事前に、どう消したりつくったりするかが重要なわけで、政策が立体的になっていることこそ近代社会だと思うのです。医学もこのところ急に、がんを主体にして薬の副作用問題が大きくなってきていて、それ専門の医者が育ちつつあるし、大病院では既にそうなりつつありますが、そういうふうになってはじめて医学的政策、対処ということがあり得ていると思います。

そういう点ではまだ日本の立場からすれば、それぞれ国によって差はありますけれども、ヨーロッパ資本主義のソーシャルポリシーを組み込んだ体制にしているのに対して、アメリカ型資本主義経済というのは多分に色は違っている。例えばこれの対比論なども、日本の場合には、第三者であった、あるいは、発展の過程が前二者とは違っているにもかかわらず十分に議論して政策にしていなかった。最もしてこなかったのは、自民党はまだしようとして色を出したわけだけれども、野党側に答えが全くなかった。つまり国論としては成熟していなかったという背景があるのではないか。

昨日のNHKの「日曜討論」でも、いまだにその問題について気づいていない野党の党首がかなりいるというのを見ましても、どうも未成熟の近代社会になったのがもろに出ているのではないかと思っています。

それから、昨日の日経の評論記事の中にもそれらしきことが出ていましたね。民主党の中でなぜ小沢に対する見解が出てこないか、なぜみんな黙っているのか。

専制国家で、先頭の機関車的な役割を果たして、近代社会の前半、道を開こうという流れが世界にあって、それがもたらしたのが第一次大戦、第二次大戦という大悲劇だったというところの反省から、それ以来、政策はある意味で補完の役割になっていったのではないかと思ったりもしているわけです。薬で病を根治しようとする治療から、患者個人個人の体力と体質で根治して、それを薬が助ける。その助けるための薬は何かという根治の仕方、これの違いと非常に似ているなと思っています。

これを読んでいて、非常に勉強させてもらってこんなことを言うのも失礼ですけれども、勉強になったところはすごくなったわけです。そういう問題を考えさせられたところが、この本の業績かもしれないと思ったりしています。

D氏 これは最後は、結局、地方再生のカギは農業だと言っていますけれども、それでも出てくる処方箋というのは、いま一部分で成功しているような、ゆずのビジネスとか、ああいうのだけ引いていて、そういうものですべて解決すると本当に信じて書いているのかどうか、よくわからないのですが、何かレベルが違うと思うんですね。かなりマクロな話で問題だと言っていて、最後の出口の部分が、個別の国とか県が介入しない、各地域独自の政策でやると。日本の場合は特に穀物自給率が低いから、それを上げるように、特に大豆の自給率を上げるとか、個別的に細かいことのちょっとしたアイデアは書いてあるけれども、大きな出口として何をどうするのかというのはよくわからない。すべてそれは地域に自由にさせろというのがこの本の結論だったような……、だいぶ前に読んだので忘れてしまったのですがけれども、批判は大きいけれども、出口の結論の部分はあまり。

今野 一橋大学の関満博さんの論文を読んでいると、あの人も共通していて、最後は「人」だと言うわけです。その人がいたか、いないか。

D氏 それで、いまのがダメだという批判から始まるんですね、みそもくそも一緒になって。

今野 そうそう。非常に論法が似ているという感じがするけれども、人類の歴史を地球的な目で見たとときに、近代化が工業を生んできた。工業の生産力と農業の生産力を対等でしか比較していないところは、経済史の初歩のイロハを全然踏まえていないと思うわけです。

A氏 人口に関して、レベルは低いのですが、少しまとめてみましたので少しお話しさせていただきたいと思います。

結構長い時間、作業をして、去年の地域学会で報告したのですが、人口学者しかコメントしてくれなくて、計算の仕方とか、そういう細かなことしかコメントされなくて、こういう国土計画的な、政策的な形でのコメントは全くしてくれなかったのですが、人口の動きについて少し分析してみました。

結論からすると、これはやはり難しい。正直言って、私は学会でも、『『人の動きというのは神のみぞ知る』じゃないでしょうか』と申し上げたのですが、ただ、三大都市圏と地方圏の人の動きと、なぜそういう動きになっているかという形を一応作業してみました。

まず、1コマ目ですが、この4つの年次を基準とする5年間の東京、大阪、愛知と、各県との人口移動の状況を、年齢別に分析し、地方圏から大都市圏への人口流入動向を分析しました。国勢調査上、いま、これができるのはこの4年間しかないのです、これ以上のことはできないわけです。次は2010年の国勢調査に期待するしかないわけです。

地方圏と大都市圏との人口移動に関する経済的要因について、上記各期間ごとに、「各県から3都府県への流入人口」と「地域経済を構成する地域経済要因」を抽出して、重回帰分析によって解析を行って、人口移動と地方経済要因との要因分析を行ってみたものです。

私は当初、人の動きというのは経済要因だけではとても解釈できないだろうと考えてやっていたのですが、それなりの数字が出てきているので、ある程度の説明はできるのかもしれませんが、というのが結論です。

次は、大都市と地方圏との人口移動ですが、いま申し上げました対象期間はこの4期間です。地方圏から3都府県への人口移動について、県ベースで統計を取りました。

人口移動については、年齢別として、経済要因分析との関係でそこに書いてある5つの年代別に分けました。0 - 14歳、15 - 19歳、20 - 24歳、25 - 64歳、65歳以上という5段階としました。

各年ともに、統計上これしかできないのですが、当該年と5年前の年との人口差という形をとりました。

まず、人の動きの結果ですが、その中の「東京都への人口移動」です。これは、よく言われているとおりの結果になっていますが、横軸は年代です。4期間ありまして、縦軸が人口の数、右側に年代別が色で書いてあります。これはよく言われているように、東京都については、15 - 19歳層、20 - 24歳層で、各期間を通じて恒常的に地方から東京への人口流入が継続しているわけです。

このグラフは、上のほうが東京都、下のほうが首都圏という形なので、下のほうがブレが大きくなっておりませんが、この中で、紫色の数字が25 - 64歳層です。これはよく言われていますが、15 - 19歳、20 - 24歳で東京に人口が流入して、25歳からは東京から地方圏へ人口流出するという構造になっているわけです。

ただ、1995年以降、25 - 64歳層についての東京都から地方圏への移動が減少している。これが、東京都への人口集中の一つの要因になっていることもよく言われています。

なお、絶対数は少ないのですが、65歳以上の高齢者層の東京都から地方圏及び首都圏・近郊圏への人口移動についても、若干述べてあります。

次のページが、愛知県への人口移動です。やはり東京都と同じく、15 - 19歳、20 - 24歳。これは大学や高校を卒業しての就職とか、いろいろあると思いますが、その層では人口は流入しています。半面、25 - 64歳層においては、東京都と異なって受け入れ県になってきているわけです。1975年～80年を除いてということですが、この年代では逆に愛知県は受け入れ県になっている。東京都はこの年代は地方圏への流出、供給県になっているわけですが、愛知県の場合は受け入れ県になっているというのが愛知県の状況です。

次は、大阪府への人口移動です。15 - 19歳、20 - 24歳層の流入が、東京、愛知と同じで、非常に大きいわけです。ただし、15 - 24歳についても1976年以降、減少しております。なぜ減少しているかというのはよくわかりませんが、とにかく数字的には減少している。特に東京都と比較して15 - 19歳層の人口流入が

小さくなっている、これが一つ特色です。大阪の中小企業が地方圏から人口を吸収する機能がなくなってきたのか、それとも、大阪にあまり魅力的な大学がないのか、よくわかりませんが、この辺の人口流入が小さくなってきている。

それから、25 - 64歳層は大幅な流出になってきています。東京都は流出が多少ブレーキがかかっているということだったのですが、これは逆に2000年にかけてさらに加速して、生産年齢人口層は流出しているというのが特色です。

そういうことでいきますと、地方圏と三大都市圏との関係ですが、地方圏から東京圏への人口流入です。どこから来ているのかという話をやってみますと、まず東京圏ですが、15 - 19歳、20 - 24歳ともに、各期間を通じて東北地方、次いで関東内陸、それから九州地方からの流入が多いのが特色です。

ちょっと右側のグラフで見ていただきますと、例えばこの4期間を通じて総数と労働年齢ですが、どこから来ているのかということのランキングです。例えば1960年代で見ますと、近県は別としまして、やはり東北が並んでいる。東北の次に九州、鹿児島、宮崎、こういうところが並んでいるのが特色です。

生産年齢人口は、基本的には人口流出なのですが、その中でどこから来ているのかということになりますと、やはり東北、それから九州から来ているというのが特色です。この傾向は1970年代後半、1980年代後半もあまり変わりません。

ただ、特色的なのは、1980年代後半のあたりから、生産年齢人口が関西地方から東京に来るのが非常に多くなってきている。例えば1985年～90年で見ますと、京都、大阪、奈良、兵庫、滋賀、この辺が東京に来ている。90年代後半でも、京都、大阪、奈良、兵庫、滋賀。したがって生産年齢人口レベルでいくと、全体では東北とか九州から人が来ているわけですが、生産年齢人口に限りますと、関西圏から東京圏に人が来ているということが言えるわけです。

もとに戻っていただいて、地方圏から東京圏への人口流入です。全体的に15 - 19歳、20 - 24歳ともに、東北地方、九州地方から流入しているわけですが、労働年齢人口、25 - 64歳層では関東内陸部にそれをばらまいている。したがっ

て東京都というのは、東北地方、九州地方の若年層を吸収して、労働年齢層段階で関東内陸部及び関東臨海部に移しかえるという機能を持っている。その中で、1980年代後半から労働年齢層で関西地方から人が移り住んできている。そういう特色を持っていると言えると思います。

次のページですが、今度は愛知県です。愛知県についてもやはり若年層の愛知県への流入があるわけですが、どこから来ているのかというのが右側の表です。理由はよくわかりませんが、伝統的に愛知県には長崎県から来ている。それから、やはり九州地方からの人間が多い。熊本、佐賀、鹿児島、宮崎という形で、60年代、70年代というのは、愛知県の繊維会社や自動車関係の部品工場に九州地方からたくさん人が行ったのではないかと。なぜ長崎県がトップかというのはよくわかりませんが、例えば三菱重工が愛知県と長崎と両方にあるということもあるのかもしれませんが、伝統的に長崎からの流入が多いというのが特色です。

C氏 これは農村不況のときに、長崎県は、三菱重工や、佐世保も、デンソーから何から、造船会社は全部、労働人口を愛知県に流した。というか、いわば派遣みたいな契約で大量に移ったわけです。その伝統が後まで引き継いでいるんですね。だから、産業との結びつきがあって、トヨタグループにも随分行っていたんですよ。

A氏 もう一つ特色的なのは、労働年齢人口層で、80年代後半、90年代後半ですが、関西から名古屋に来ているのが結構多い。働き手のところで、これを見ますと、関西から愛知県にも来ている。これは、いわゆる人口のグラビティー法則に反するものなんですね。距離と人口規模という形でいくとグラビティー法則が働くと思ったのですが、逆に小さいほうに行っているというのがこの特色で、90年代後半には、生産年齢人口層で京都、大阪、奈良、この辺から名古屋に来ているというのが特色です。

もとに戻っていただきますと、したがって、若年層では九州地方からの流入、

特に長崎県からの流入が多いわけですが、90年代半ばからは、特に生産年齢層で関西からの人口流入が大きくなっているのが特色です。これも、どうしてかというのはよくわからない。若年層のところはそういう経済的・歴史的なところはあったということですが、生産年齢人口層で関西から名古屋に来ているというのが、具体的な人の動きではどういうことかなという感じはあります。

次は大阪です。地方圏から大阪府域への人口流入ですが、これは私も経験がありまして、大阪への集団就職列車とか、頑張れと言って見送った覚えがありますが、九州地方、特に鹿児島、長崎、もう一つは中国地方です。中国地方の中でも鳥取、島根、こういうところが非常に多いわけです。

また、右側の表を見ていただきますと、総数としては九州、伝統的に大阪は徳島と関係が深いということもありますが、それから中国地方。中国地方も鳥取、島根、この辺から大阪に伝統的に人が来ているということでもあります。

もう一つ、大阪で特色的なのは、生産年齢人口層で、1960年代は引き続き九州から来ていたのですが、1980年頃から東北地方から人が来ている。この理由がよくわからなくて、学会で発表した後に、大阪の大学の先生がちょっとコメントという形でおっしゃっていただいたのですが、どうも最近、大阪の中小企業が東北地方から人を集めていると。これはよく意味がわかりません。人が集まらなくて東北地方から集めているのか、東北地方に人が余っているのかわかりませんが、とにかく具体的な動きとしては、「大阪の中小企業が東北地方から人を集めているという動きがあります」ということをおっしゃっていました。

この辺はちょっと具体的にはわかりませんが、少なくとも先ほどのように生産年齢人口層でいくと、関西の生産年齢人口は東京圏、愛知圏、中部圏に動いているわけですが、関西ではむしろ東北から人が動いてきているというのが特色です。

もとに戻っていただきますと、若年層では確かに人が九州地方を中心として動いていますが、生産年齢人口層では東北地方からの流入が増加しているのが特色です。

次に、これはなかなか難しいのですが、では、なぜこういう人口移動が起こ

っているのかということについて、実は膨大な作業をやったのですが、答えは、なかなか難しいというのが結論です。ただ、地方圏と大都市圏との人口移動に関する経済的要因について、各期間ごとに、どういう要因で動いているのかというのを、いろいろな形の経済要因を入れて分析してみました。そこにある14の項目を入れて計算しました。これは随分出し入れをしたのですが、一応この14項目で最終的には分析をしてみました。

例えば一番下の学歴指数というのは、経済要因についてはないのかもしれませんが、一応こういう経済的な要因で、人口移動の状況について何らかの重相関係数が出るのかという形でやってみたのですが、予想以上に出たというのが結論です。右側のところですが、重相関係数のところで見てくださいと、東京の4期間で見ると、大体、0.75から0.80という数字なので、予想以上に出たというのが率直なところですよ。

大阪ですが、これはなかなか難しく、特に一番難しかったのが、1980年代後半から大阪の人口が減少に向かっているわけですが、ちょうどその1990年のところがなかなか相関がうまくいかない。80年代後半の大阪の地盤沈下の要因が、どうもほかのところの分析とは同じ形で分析できないという形で、これは作業上も随分いろいろやってみたのですが、経済的要因以外の要因があるのではないかという感じがします。そういうことも含めて、大阪の人口の移動と経済的要因の重相関係数がちょっと低くなってきているのですが、それでも0.7前後の数字を一応示しています。

愛知県ですが、これも0.7~0.8ぐらいの数字を示していますので、そういう形で一応の相関関係が見られると言っているのではないかという感じがします。

具体的な中身ですが、最後のコマです。どういう経済要因が人口移動に影響を与えているのかということです。これはどうも脈絡がつかない面もありますが、まず1960年代後半でいくと、東京と地方圏との人口の移動ですが、この中では学歴指数とか預貸率がかなり大きな形になっています。人口移動に影響を与える経済要因は、産業構造よりは、むしろ工場立地関連指数が大きいというのが特色です。例えば大阪の工業指数とか、愛知県の生産性とか、そういう形

で、第一次、第二次、第三次の産業構造よりは、むしろ工場立地関連指数が大きいと言えるかと思えます。

C氏 預貸率というのはどういう意味ですか。

A氏 それぞれの地域の預金と貸出の割合です。キャッシュフローです。ですから、例えば預貸率が非常に低いところが東京都に人口が出ているという可能性もあるわけです。

それから、70年代後半のところでは、少しこの辺から産業構造要因の影響が上昇してくるわけですが、これに加えて、東京都では所得、工業指数、愛知県では行政投資、生産性、こういうのが影響してくる。

85年から90年は、大阪府で典型なのですが、人口移動に与える経済指標要因は複雑でありまして、特に大阪府については重相関係数も低下して、やや説明力に欠けるという形で、大阪府というのはなかなか難物だなというのが率直な印象です。

90年代後半ですが、この辺になると、産業構造要因に加えて、行政投資、工業指数。もう一つ、グラフを入れるのを忘れたのですが、特色的なのは、小売の販売というのがマイナスの相関を持っているわけです。地方都市で小売の販売が大きいところは逆に東京圏への流出が大きい。小売業界としての何らかの構造変化があるのかもしれませんが、そういう数値が非常に大きくなってきています。

以上ですが、結果的には、人口の移動というのは簡単ではないというのがよくわかったということなのですが、一応、ある程度の数字は出てきた。実は14項目を選んだのですが、最初は30項目ぐらいからやって、いろいろな形で出したり入れたりして、14項目で、それぞれ重相関係数で0.7ぐらいという形が出てきたので、穴戸先生は、「数学解析的には一応の成果ではないか」というようなことをおっしゃっています。

D氏 これは、14の説明変数を同時に使っているということですか。そこは係数がこれなんですね。例えば1970年の人口移動率は、一次産業では0.072という係数が……。

A氏 例えば、4期間あります。47都道府県×（掛ける）東京・大阪・愛知という形で、1つの期間が120、4期間ですから、500ぐらいの数字があるわけです。それとこの14の指数との相関関係をずっと見ていったものです。

D氏 4期間の期間ごと全部一緒にしている、パネル分析なんですね。

A氏 全体を通じてこの数字でどのくらいそこが解釈できるのか、という話です。ですから、ある期間は、その中の例えば二次産業の比率がかなり説明したり、別の指数になってくると、例えば小売業の販売額がその説明として出てきたり、全体として、この14で40年間の数字はある程度説明できるという形になってきました。

C氏 私たちはこういう統計上の問題からというわけではないけれども、さっきの愛知県と造船との絡みのような問題が大阪で顕著に出てきたのは、大阪は、紡績をはじめ繊維産業が非常にウエートが高かった。でも、鐘紡から何からみんな工場の閉鎖でしょう。それから、新しい合成繊維に転換していったから、産業構造が変わってしまって人が要らなくなった。そういうことが結構大きいのではないかと思うんです。たぶん、1965年前後のところはそういう事情が多かったと思いますね。

A氏 伝統的に愛知のほうで綿糸をつくって、大阪でそれを製品にするという工程があったでしょう。両方ともダメになったのですが、愛知のほうは、そこをうまく自動車に転化しているんですね。

C氏 東洋紡にしる何にしる、いま、大阪の財界を支えている人たちが産業界の表からどんどん減っているわけだからね。

A氏 昔の東洋紡の宇野さんという大阪の重鎮でしたけれども、いまは、繊維会社がこの経済下で儲けているというのは聞いたことがないですね。

C氏 鐘紡だって、クラレにしてもそうでしょう。それがあつた時期かなり効いて、それと絡めて国際化で本社機能が首都圏に集中していったから、かなり減っているよね。

A氏 大阪の卸売機能が低下してきたのはいつ頃からですか。大阪というのは壮大な卸売機能を持っていましたよね。

C氏 もちろん、そうです。それもやはり昭和45年頃からじゃないですか。だけど、それと全国計画がどういう意味合いがあつたかという話には、なかなかかなりにくい。

A氏 大阪が生産年齢層で東京、愛知に人を流出させて東北から人が来ているというのは、どういうふうに解釈したらいいのですか。

C氏 単純に考えると、最初の大都市圏、東京への人口集中時代は、それこそ今野先生の田舎にしる、秋田県からにしても、一晩汽車に乗らないと着かなかつた。いまは、それは崩れてしまった。

A氏 東北からすると、東京も大阪も同じなんですね。

C氏 同じなんです。それはものすごく影響があると思う。

今野 それはありますね。特に航空交通が普及してから、その壁がsurface transportationからガラッと変わったと思います。というのは、この前、福島県相馬の工業団地に行ったのですが、思ったより大阪資本が出ているんです。

C氏 産業的にはそうですね。

今野 どういう理由ですかと聞いたら、東北は土地も安いし人件費も安い、東京市場に近い。その3つが背景にあって、しかも、大阪の本社から日帰りできるところというと、便数の多い仙台空港が東北の中で最も大阪に近い。そこから30分以内のところというので探したら、ここだったと言っていました。

C氏 例えば15年か20年ぐらい前に、ある研究機構を三沢の空港の向こう側につくったんです。そのほうが大阪とも機能しやすいという考え方なんです。

A氏 大阪経済と東北経済が少し結びつく傾向があるんですかね、個別工場単位で。

C氏 東北経済が結びつくというより、用地が安かったからではないかと思うけどね。

今野 企業間のつながりで結びつくというのは、東北から見ると、むしろ東京資本です。それが新幹線とか高速道路延長に従って、北へだんだん延びていった。

C氏 かつては集中の軸だったのが、いまや分散の軸にもなり得る。

A氏 前は近畿圏の工場等制限法で、福井や鳥取に工場が随分来ていたのですが、最近は来なくなりましたね。そうすると、東北に行ってるのかな。

C氏 一つは、あの頃に分散されたのは、関西でも電機産業です。ところが、電機産業はいま中国とか向こうに行ってしまうから、裏日本に持っていく理由がない。それから、人口が少ないし、そういう微細なあれをやるためには「水」なんです。水が使えるところはまだ、富士通でも何でも部分的には出しているけれども、ただ、大量の雇用につながる仕組みの産業ではなくなったということですね。

A氏 ちょっと話は飛びますが、先週、岩手の雪深いところへ行ったら、金ヶ崎の富士通の工場閉鎖で一週に700名解雇と、とにかく大騒ぎでね。金ヶ崎というのは関東自動車工業と富士通と2つあって。

C氏 あの地域は、いわば東北道ができて工業立地した最初の基点なんだよ。そこが産業が変わったということだね。富士通も電機系産業なのか、あるいは化学工業なのかわからないですね、いまの新しい電子部品に関連すると。そうすると、ああいう工場は要らなくなってしまう。

今野 背景の一つは、東北から見て東京と大阪とで地図が変わっているんです。相馬に行って聞くと、東京からでは新幹線も使えない、高速道路もまだつながっていない。それで、常磐線の特急で来なければならないとなったら6時間近くかかってしまう。ところが、大阪は仙台空港から1時間半で行くし、1日10往復もありますから、大阪のほうが近いというのです。東京は、東北へ出るならば相馬ではなくて岩手へ出てしまう。こういう構造変化が交通ネットワークからは出ています。

A氏 上野駅で、もう東北弁が聞かれなくなってきていますからね（笑）。

C氏 大阪弁が聞こえる。

今野 それから、コメントになるか、ならないかわからないけれども、1980年は大阪経済が2回目の急降下した年代ですが、それは中国との関係の変化ですね。貿易を見ていてもそれは出てきまして、中国への輸出が急激に減るわけです。つまり、鄧小平以降。

A氏 鄧小平の南巡講話が1992年ですけれども、中国が改革開放を始めたときに大阪の会社が真っ先に中国に出ていっていますね。

今野 そうですね、歴史が古いから。戦前からだから。それと体質的弱さがあって、出ていかないと企業が成り立たない状況が迫っていたのですかね。

A氏 しかも、これは統計にありますけれども、中小企業まで一緒に出ていってますね。

今野 やはり大阪の産業構造の変化との絡みですね。

B氏 ただ、東北から大阪というのは遠いですよね。飛行機の話がありますけれども、料金抵抗がありまして、個人での移動だと倍かかりますから。それと、文化的に全然違うじゃないですか。東北の人たちは関西にはほとんどいなくて、そこに飛び込んで。

C氏 だけど、もともと日本海文明というのは、交通が日本海で京都につながっていた頃は……。

今野 新潟、山形、秋田は、歴史的に大阪との結びつきが非常に強いですね。

C氏 京都もね。ただ、確かに人間の移動を前提にした形ではコストがか

かり過ぎるかもしれないね。

A氏 北前船に戻っているんですかね。それがベースにあるんですかね。
確かに秋田あたりから舞鶴におりたような歴史はありますよね。

C氏 さっきの焼きそばと広島みたいな話でね。

A氏 広島の人というのはわりと集団をなすのか、北海道にも広島町ってありますね。秋田でも広島の人たちが集団で住んで、そこでお好み焼きをやって、それがいまの焼きそばに移ったというふうに言ってましたね。

B氏 横手のあたりですか。

A氏 横手です。

今野 田中角栄に言わせると、新潟は上越線が抜けた。あれは昭和11年ぐらいですか、すごい革命的だったと言っています。それが田中総理の頭から離れなかったのが、上越新幹線に結びついていったのではないですか。だから、上越線で抜くまで新潟は大阪経済圏で、「三国峠を越えて東京になんて行く人はいなかった」という話を聞いたことがあります。

B氏 例えば大阪は、東北が増えたというふうに見えますけれども、逆にほかのところが減ったという見方も。

A氏 たぶん、そうだと思います。そもそもこれで見ると、大阪圏の生産年齢人口層というのはスカスカに抜けているわけです。

B氏 東北の人たちはもともと数がそんなに多くなければ、そんなに違わ

なくて、ほかのたくさん来たところがグッと減っていると、逆にこういう現象になる。

C氏 東北が浮かび上がってしまう。

B氏 あと、絶対数だけではなくて、県の人口に対するパーセンテージのような比率で。

A氏 これはたしか全部、県の人口のパーセンテージで見えています。そうしないと、例えば鳥取の何名と広島の名何名というのは……、だから、鳥取から東京というのは鳥取の何%が来ているかと、全部パーセンテージです。

B氏 ああ、そうですか。

今野 ただ、こういう地図上での解析以外に大阪の産業の質の変化というものもあるわけです。つまり、1980年代を境にして前と後を比較すると、大阪経済も世界市場化してくるわけです。それが本社を東京に持ってこざるを得ないという立場になってきて、業種も変わってくるわけです。そういう産業構造上の変革が、それ以降の東京の一極集中を加速化させる一つの要因で、その結果出てくるのは、今日のこの解析でも言えるけれども、時代が新しくなってくればくるほど、新卒ではなく、大阪の企業に就職して年を取った人が東京に転勤命令で出てくるという構造になっている。東北もそれと似たようなことがあって、昔は高卒・中卒のほやほやが東京に出てきたけれども、みんな高学歴化になったものだから、大学に行って東京へ出るという二段飛びになってきているから、そこが変わってくるということになりますね。それが最近の5年か10年の間では、派遣会社等、雇用構造が変わったから、どういうふうに出てくるかなと思って見ているんですけどね。

A氏 僕らの年代は、日本生命も住友銀行も全部大阪の会社だったんです。

C氏 銀行だって何だってね。いま、住友系はみんな本社はこっちだからね。

A氏 そうですね。日本生命が大阪の会社だと誰も思っていないかもしれませんが（笑）。

C氏 大阪、神戸というのは、いわば日本の港湾の中核だったけれども、その地位も落ちているからね。

A氏 先ほどの名古屋と長崎の話は、その他もいろいろな要因がたぶんあるので、一つひとつ経済的事実を積み重ねると、ある程度のことは解釈できるのかもしれませんがね。

C氏 それと、昭和38年頃から新しい日本の産業を、電子機器から何からほとんど九州に展開したでしょう。日本電気何か、もちろん東北にも工場をつくったけれども、九州に一番早く出ていった。そういうものの関連で抵抗感がなくなるといえるか、人間のあれが増えたんじゃないかと思うね。

今野 もう一つは、原データのとり方が制約になるんですね。縦軸にしる横軸にしる、例えばここに書いてあるように14にしたというのでも、統計としてはこういうデータしかとりようがないから、府県境単位でとらざるを得ないとか、それが、白内障じゃないけど、ボヤッとする要因で、それでだんだんわからなくなってくる。

だけど、大阪の地盤沈下というのは、一つは、いままであまり言われていないけれども、戦前からの中国経済との結びつきがあって（アジアも含めてだけれども）、神戸港の場合でも、「アジアで一番の港」なんて言っていたけれども、

一番盛んな頃は中国との中継貿易を全体の量の30%以上持っていました。これは非常に大きくて、いわゆる中米貿易の3割を持っていたハブ港湾で、神戸経由が中国経済の中軸だったし、神戸にとっても非常に大きな貨物だったわけです。そういう中国との絡み、アジアとの絡み抜きにしては明治以降の大阪、神戸は論じられない一面があって、それが1980年代になるとガタガタと崩れるわけです。それで、こちらから直接出したりして直貿易をやっていたものは、今度は工場がそのまま行ってしまうという、二重のショックが出てきています。

もう一つは、東京との絡みで、金融とか本社機能の崩壊が始まって、70年代後半から80年代前半には既にその兆候は出るわけです。大証の株式取引率というのは、それ以前のわりに落ち着いていた時代は東京の20%弱ぐらい持っていたのが、一挙に1ケタに落ちるわけです。それで、船場を中心とする大阪の金融流通、商流、そういう流通の根拠が空白になってくるのはわりに早いんですね。

A氏 中国の改革開放で、日本経済の中では大阪が一番初めに対応したし、また、大阪経済の影響が一番大きかったということは言えるんですかね。なぜ大阪が地盤沈下したかというのがね。

今野 そこを何とか数量的に出すと、わりにすっきりするところがあるんですけども、どうも定性的にはそれと関係が深いですね。

C氏 地盤沈下は経済的ないろいろな面の仕組みがあるけれども、大阪の工場が中国に最初展開したのは繊維関連が主体で、それはみんな労働力志向で行ったわけです。だから、四国のタオル産業なんかダメになったのは、大阪のほうに先に中国に行って低廉なあれを出し始めたからです。ところが、いまは中国も、そういう低廉な労働力を供給するという仕組みではない形に産業が変わりつつあって、そこはまた一つの変わり目なんですね。

A氏 95年から2000年という数字は、公共投資がバンバン振る舞われて、その末期のほうですよ。橋本政権から小淵政権のところですが、行政投資がかなり大きいところは、東京、大阪、愛知に全部、人が流通しています。これはある程度わかるけれども、もう一つは、小売業の販売が大きい都市から三大都市圏に人が結構流通している。そういう都市がたまたま三大都市圏に人が流通しているの、例えば人口1万、2万ぐらいのところになると、小売販売額とかないものですから、それは関係なかったのかもしれませんが、その辺はなにがしかの構造変化があるのかなという感じがするんですね。

もう一つ、関心があるのは、95年から2000年の次の2010年までの5年間、この統計がまだ出てこないものですかね。これが出てくると、もっとよくわかると思います。

今野 東京と大阪の相对比较の中で何か論じようとする、避けて通れないのは、当初の段階では大阪のメインというのは、東京と比べての話ですが、繊維産業、縫製、薬品、日用品です。つまり、船場を中心とする流通システムと生産システムがきちっとでき上がっていた時代の関西経済。東京はその業種が少なかった。したがって国民経済的に繊維がやられても、東京の痛手は少なく、大阪は非常に痛手が大きかった。

2番目は、徹底的に違っていたのはITと自動車産業、これが関西に出なかった。なぜ出ないのかというのを、一時、私も大阪にいたこともあって、だいぶ議論をしたのですが、土地利用が非常に進んでいて、地価とか、採算に合わずコスト高だった。そこへいくと東京は、北関東、東北と後ろを非常に広く持っていて新規産業としては市場への近さ、コストの安さで受け入れ能力が大きく、これが東京圏を拡大させた。そういう差が大きかったということです。もともと広島を除いては、自動車は各社とも関東志向でしたから、それにうまく便乗できた。それはトヨタ、名古屋も乗っていた。そういうことはありますね。その性格を大阪はとれなかったということがあります。

A氏 大阪に自動車工場というのはないですね。

今野 そうです。

C氏 京都は三菱自動車が一部やったけれども、いまはどうなっているか。

今野 国民経済的に中心産業になって稼いでくれたものが、とれなかったわけですから、国民経済の基本的な動向と、基盤産業か従属産業かという、その時代時代における目で洗い直して見ると、わりに理解できるということがあります。

あと、人流に絡むものでは、徹底的に交通ネットワークとの絡みが言えます。一番ひどかったときには、関西というのは国際線が1日20便しか入らなかったわけですから。国際ネットワークがほとんどない地域だったと言っていい。

それから、非常に単純な話、新幹線を見てもわかりますよ。運行ネットワークだけからいきますと、東京 - 大阪というのは同時に新幹線を手に入れたわけですがけれども、その後、東京は東北を延ばし、秋田を延ばし、山形を延ばし、上越を延ばし、長野を延ばし、5本も持っているわけです。ところが、大阪は、大阪を核にして西日本に網を張る努力をしたかということ、これはマイナスなんですね。商工会議所は反対キャンペーンを張って、新幹線建設反対というのを西日本全体に呼びかけました。

C氏 反対したのですか。

今野 そうです、地元負担制度が出てから。地元負担させられるくらいなら新幹線なんて要らないと。私は、大阪商工会議所から口封じされましたから、新幹線を煽る行為には一切行かないでくれと。北陸新幹線の全体像論議が封印された最大の震源地です。

C氏 空港もそうですね。

今野 もちろん、そうです。したがって、その間に背後地を掌握していく力が東京都は格段についているわけです。それで国際的なネットワークをとれなかったからね。いわゆる経済地理学的に言うと、フォアランドもとれないしヒンターランドもとれないのですから、これは衰退するのが道理という形になるわけです。そういうことでは、15年前に起きた神戸の大震災、あれは決定打だったかもしれませんね。それで大被害を受けた。

A氏 東京の場合、ヒンターランドで群馬、栃木、福島というのがあって、そこで工場がとまったといいますか、そこで出てきたから拡大東京ができた。大阪の場合は中国に行ってしまったけれども、拡大大阪の受け皿がなかったんですね。

C氏 関西は臨海部を除くと平地が少ないんです。わりと山が迫っているから。

A氏 兵庫県の播但線、あの辺も未開発ですね。三田からずっと上がっていくところも。

C氏 山地だからね、牛は飼っているけど。

A氏 でも、うまく道路を通せばわりと開けるところはあるんだけど、全然そっちのほうは行かなくて。

今野 でも、まれに東京型発想をするところもあったわけです。こういう地域統計から見ますと、関西のほかの府県と全く違った動向を示していた県が滋賀県です。いまでも地域統計からすると図抜けているんです。滋賀県は東京

型政策発想をしてきまして、その一番いい事例は、新幹線に新駅をつくれというのと、琵琶湖空港をつくれという運動で、県全体では燃え上がっていたけれども、関西全体で包囲してつぶしてしまうわけです。

A氏 琵琶湖空港も滋賀県は積極的だったけれども、あれは一応、7府県の空港だという位置づけだったので、協議会の中で全然話がまとまらなかったみたいですね。

今野 7県じゃないんです。あれは滋賀県が単独でやったんだけど、行政（滋賀県）は県庁の組織まで変えて、空港設置室までつくって部長待遇をやって、東京からも関西からも学者を集めて懇談会をつくって、予算を付けて土地まで買ったわけです。ところが、包囲網というのは誰がつくったかというところ、マスコミです。それはもうひどかったですよ、情報の関西支社の独裁体制をつくってしまいましたね。

A氏 あれは土地も買ったんですか。

今野 土地も一部買いました。それで包囲網をつくって、みんな反対キャンペーンをするわけです。その一番中心になって動いたのが朝日新聞の関西本社です。本社が編集長になりまして、副をやったのが神戸新聞と京都新聞です。ところが、滋賀県なんていうのは自県の新聞がない、テレビ会社もない。だから、一挙に崩れてしまった。

C氏 崩れてよかったのかもしれませんね。

今野 そうそう。ただ、まともな議論が一般的になされない。

B氏 それは神戸空港との関係があったんですか。

今野 関係ないです。神戸空港は、マスコミは反対しましたがけれども、兵庫県と神戸市は滋賀県に比べると強かった。

C氏 だから関西は全部ダメかということ、そうではなくて、例えば、いまの新しい太陽光発電とか何とかに絡めて、光の関連で言うと、シャープは今度、堺に大規模工場をつくる。三重にもそういう動きがあって、大阪という地域からは少しずれていくけれども、既存の重工業でできた土地が転換する可能性が出てきていますね。ただ、そこへ行くのは、ここにあるように東北の人かどうか知らないけれど。

B氏 北陸は新幹線ができて東京へのアクセスがよくなったので、だいぶシフトしましたね。逆に山陰はインフラが全然整備されないで、なかなかヒーターランドとつながらない。

今野 関西で見ると、滋賀県と三重県が多少まま子動的な動きをしているんです。だけど、三重県や滋賀県は、東北から労働者がそう行っているとは思えないですね。その裏返しかなと思うけれども、三重県の場合は外国人労働者の比率が非常に高い。ブラジル人が特に多いです。地方圏の中では、群馬県に次いで三重県ですよ。だから、少し感触が違うんです。

滋賀県でも特に湖北に来ると、農業機械がまず先行をなしたけれども、機械工業が出ていって、そして人口を食い止めてきたという点でも、やや関東型なのです。

A氏 これで一番苦労したのは、特に40年間、4期間しかとれないわけですがけれども、その中の85年から90年の数字がみんな、要するにバブル経済の最中の数字なものですから、いい数字ではないんですよ。さっきの大阪の相関係数がなかなか出てこなかったんだけれども、2010年の数字が出てこない、これはどうもわからないなあと。

逆に、70年、80年というのはある程度の数値が出てきますけれども、90年あたりから全体がなかなかうまく解釈できないなという感じで。

今野 北陸なんかは昔の古い統計を見ると、完全に関西なんですね。それから見ると、最近は関西イズムは随分薄くなったと思いますよ。

A氏 関西経済が下がっていますからね。大阪の近畿経済産業局というのは北陸を担当しているわけでしょう。

B氏 ええ。整備局もそうです。

A氏 中部経済産業局が。

今野 石川。

B氏 新幹線が通るとだいぶ変わりますよね。直接、富山とかに行ってしまうからね。

A氏 大阪はこれからどういうふうに持っていくのかというビジョンは、いま、議論されていますか。

今野 そこがちょっと気になっているところで、大阪はこんなになってもまだタコ焼きに経済を依存している。こんなことを言うと怒られるけど。

B氏 以前は「二眼レフ構造」とか言って、まだ東京と大阪という感じがありましたけれども、それから階段を転がるようにというか……。政令指定都市の大きいところが大阪並みになって、存在感というか、意義がなくなってしまうという感じがありますね。横浜に人口で追い抜かれた時点で終わっ

たのかもしれませんが。

今野 物流ネットワークというか、流通領域で負けてしまって、もうやる気がないんだね。まだ顔がきいていたときに、神戸市の港湾局に、抜本的に考え直して、私が東京都に出向していた若い頃は大井埠頭に市場を持ってきて、いまになってみるとものすごい力になっている、それを神戸がつくったらどうかといったのですが。流通の二大拠点だけは渡さないようにしたらいいのではないかと言っても、なんか乗ってこなかったね。フェリーなんかは目先の話で、橋でも架かったりしたら底が浅くて一遍にダメだよと。そういう意味では、日銭稼ぎ型経済体質と経済が商業中心時代の中心地で、その時確立したモーカリマッカ意識が今日の構造型敗北に関係していたとも言えるのかもしれませんが。

A氏 昔はいろいろなことが全部、大阪から起こっていたんですけどね。食べ物、ファッション、芸能とか全部そうですけれども、いまは東京からになってしまいましたね。

今野 そうですね。

C氏 一つあるのは、大阪はいまの橋下知事に対する期待感があって、空港も伊丹の活かし方までいろいろ言っているでしょう。もっと立体的にやって、例えば観光立地にしても、関西で魅力のある仕組みをどうつくるかということ産業界からも考えないと、よりどころがなくなると。

今野 関西空港ができたときに話がついたのが伊丹廃港だったんですね。伊丹廃港のとき、どういうプロジェクトで廃港してその跡を使うのかといったときに、産業論というのは出てこなかったです。で、住宅団地なんです。伊丹は梅田の駅から見たら近いですから、地価は非常に高いですよ。だから、住宅公団の分譲住宅計画論の範囲でしか出てこない。私個人としては、経済の基本

を支えるものをつくれなければ伊丹空港はあったほうがいいんじゃないかと言って、大喧嘩して、喧嘩別れした人がいましたが、ちょっと言いづらいけど、関西にそれを示唆した人というのは建設省の人でした。それまで仲良く、いろんなプロジェクトを一緒にやっていた人だったけど。行政の縦割りがもたらす発想・思考の縦割弊害は実に大きく深いです。

A氏 伊丹は、ちょうど自動車工場一つにはいい面積ですね。

今野 関西空港のときも、関西空港に伊丹から移すのであれば、大阪都心、京都にどれだけアクセスを考えたかという点、全然考えていないわけです。だから、南海を直接入れてターミナルビルはすぐ南海に乗れるけれども、結局、なんばで降りて乗り換えなくてはならない。なぜ、あれを御堂筋の地下で大阪・梅田まで入れなかったのか。そういう努力は空港問題ではないと思っていますからね。そういう点では欠陥空港になっているわけです。関西空港の欠陥性は、沖合に出したことでなくて、アクセスなんです。

だから、いまJR西日本は困っているでしょう。列車ごとの運行をやると、京都からの関西空港へ行っている特急、「はるか」ですか、赤字なんですよ。東京は「成田エクスプレス」でものすごく儲けている。だから、「関西、もっとやれ」という話は素人論としては出てくるんです。でも、西日本はできない。それも考えてみると単純で、在来線の客を集めて関西空港へ運ぶのに、大阪駅に停車しないんですからね、あの特急は。

C氏 あそこもだんだん指揮官がいなくなっているから。

A氏 関西の人というのはみんな明るいから、経済の数字を大阪の人が見ても全然危機感がなくてね。(了)