

# 人口減少時代の地域政策論

## — 自立生活圏への再編、アジアネットワークの形成、産業クラスターの構築

中央大学教授 山崎朗

### 1. 新時代の地域政策

#### (1) 競争力強化の視点

人口減少、高齢化の進展は、国家財政、年金のみならず、地方財政をも確実に悪化させる。その結果、今後、地域再生や地方経済活性化のために投入できる地域内の人材、資源、資金は減少していく。地域再生、地域経済活性化のために投入できる貴重な資源は、選択と集中によって、今後は効率的に活用しなければならない。

アジア企業の国際競争力、製品開発力は、近年急速に高まっている。日本企業といえども、鉄鋼、半導体、パソコン、携帯電話、液晶テレビなどの製品において、インド、韓国、台湾、中国企業に世界シェアを奪われるようになった。アジア諸国・地域は、先進諸国を越える経済成長をしている。日本企業は、これまでの欧米市場から、成長するアジア市場（さらには BRICS、中東やアフリカ市場）の開拓へと、国際戦略の見直しを余儀なくされている。日本企業、日本経済のみならず、地域経済も地域の国際競争力、アジアの諸都市とのネットワーク形成という観点から、地域戦略を再検討し直す必要に迫られている。

#### (2) 東京の果たすべき役割

これまでの国土計画論や地域政策論で議論されてきた、地域間格差是正、とくに東京都と地方の道県との経済的格差、1人当たり県民所得格差の是正を主眼に置いた政策は、今後展開しづらくなるであろう。

第1の理由は、上で指摘したように、東京都といえども高齢化社会への対応に多くの資源を割かねばならなくなり（東京都の高齢化の進展速度は、地方の道県よりも速い）、これまでのような都市再開発や新しい地下鉄・道路建設のために活用できる財政資金は、急速に制約されるようになるからである。しかも、年金支払者が多い東京と年金受給者が多い地方というこれまでの構図も崩れ、年金制度自身が内包していた地域間格差是正効果も消滅する。

第2の理由は、アジアとの関係の変化である。今や東京は、経済、政治、文化、教

育、国際物流、国際金融、国際通信など、あらゆる面において、アジアNo.1の都市と主張することのできる時代は終わった<sup>1</sup>。東京は、北京、上海、ソウル、香港、シンガポール、バンコク、台北といったアジア都市間との競争、および（日本国内のネットワーク形成よりも）アジア都市間とのネットワーク形成を意識した都市政策を展開せざるをえなくなる。その具体的な事例は、東京港における大水深コンテナバースの増設計画、羽田空港の滑走路増設と本格的国際化要求、横田基地の軍民共用化提案である。

東京問題を国内的視点（地方圏との格差という視点）からのみ議論することはできない。東京は、グローバルな都市（世界都市、グローバルシティとしてのポジション争い）として存在しており、日本全体の発展と日本のグローバリゼーションの進展を担う、最大かつ最重要の橋頭堡となっているからである。

### **(3) 地方開発最大の課題**

今後、地方の開発にとって最大の障害となるのは、東京一極集中ではない。東京都、首都圏の成長率は、人口構造の高齢化により、今後低下していく。最大の障害となるのは、地方の社会資本整備における費用対効果の数値低下である。地方圏の人口減少がさらに進めば、道路、港湾、空港、ダムなどの費用対効果（B/C）において、一定数値（例えば1.2以上）を越える事業は、大都市圏、とくに首都圏に偏るであろう。地方圏、とくに人口減少が加速している中山間地における新たな社会資本整備は、1.0すら超えないため、実施困難となる事業も急増するにちがいない。

これまで地域経済を支えてきた地方交付税・補助金、公共事業、農業保護策、年金制度、郵便事業、国立大学は、財政政策の転換、地方分権化、公共事業・補助金の削減、農業の自由化、大都市圏人口の高齢化（年金受給者の増加）、郵政民営化のさらなる進展（地方の郵便局の閉鎖や統合）、国立大学の法人化によって、その効果を低下させていく。地方圏は、これまでの制度的枠組みに依存し続けるわけにはいかない状況に追い込まれている。

### **(4) 地域政策の新しい目的**

地域政策は、東京や三大都市圏と地方圏の所得格差是正という目的のために実施すべきではない。今後の地域政策は、①人口減少しつつも豊かな生活が維持できるような地方都市の都心再生および生活圏の形成、②グローバリゼーションの潮流に対応できるような地方の港湾、空港整備・活用、③地方交付税、農業保護、公共事業の優先的配分にできるだけ依存しない自立的な経済構造への移行、すなわち地場産業の活性化、新事業、新企業の創出や地域の産業クラスターの国際競争力、研究開発力の向上、を目的とすべきである。

人口減少にいかに対応するかという問題は、もはや産炭地域や構造不況業種を抱えた特定地域に固有な問題というわけではない。今や日本のほとんどの道府県、市町村、生活圏の問題となっている。首都圏の自治体の多くも10年以内には、人口減少に転じる。人口減少に対して、都心の活性化、コンパクト化、ビジネス拠点化および広域的

な生活圏の形成など、日本のほぼすべての都市、地域における「地域問題」となって出現してくるのである。

人口減少地域を問題地域として特別扱いすることは、もはやできない。10年後には、日本の国土の95%以上は、人口減少地域となっているはずである。

## 2. 豊かな地域社会の実現

### (1) 豊かさのパラドックス

1国の経済発展の水準は、1人当たりGDPで示されることが多い。一般には、1人当たりGDPの高い国、地域、都市は、豊かな社会と理解される。だが、現実には、1人当たりGDPの水準が高い（あるいは高くなる）だけで、豊かさを実現・実感することはできない。

政府が予想するように、人口減少下でも日本経済のプラス成長が実現するとすれば、人口は減少するため、日本における1人当たりGDPは、必然的に増加する。経済指標的、平均的には、日本国民は未来においてますます豊かになる。

しかし、経済指標上の豊かさが真の豊かさに結実するには、居住している一定の地域内（通常は1時間程度の圏内）で、高次かつ多様なサービスの供給を享受できるという前提条件が必要である。豊かな社会は、エンゲル係数を低下させ、二次産業の雇用者比率を引き下げ、サービス産業の市場と雇用を拡大する。長期に亘る人口減少、人口密度の低下は、1時間圏内で高度な医療、教育、福祉、消費サービスを楽しむ空間を拡大し続けていく可能性が高い。その結果、マクロ的指標における日本国民の平均的な豊かさ指標と生活上における真の豊かさとの間の乖離は、確実に深まるであろう。

豊かな社会とは、多様かつ高度なサービスを生産・消費する社会である。そして、サービスの基本特性は、工業製品と異なり、輸送困難という点にある。音声やデジタル情報に転換できる映像、音楽、ソフトウェアのダウンロードや、電話音声による投資、教育、医療の音声ガイダンスやアドバイスなど、電話、ファックス、インターネットを利用する「情報」サービスを別にすれば、サービスの輸送は、高度なサービスになればなるほど困難となる。

### (2) 高度サービス業の拠点としての地方都市

すでに人口が減少し続けている地方生活圏のなかには、人口水準が高度なサービス業供給の閾値を下回り始めている地域がある。高度なサービス業は、広域都市圏内に保持されていたとしても、事業所数は減少し、選択肢が狭まっている地域も多い。産婦人科・小児科および高度な医療サービス、大学、高校、福祉支援サービス、デパート、大型スーパー、多様な小売・サービス業の複合体である商店街などの流通業、あるいはレジャー施設、ホテル・保養所・公共施設など、地域の生活水準を左右するサービス機能を維持できなくなりつつある地域が増加している。

高度なサービス業の地方生活圏からの撤退、消滅は、裏返せば、地方生活圏におけ

る魅力的な雇用の場の喪失を意味する。魅力的な雇用の場と豊かな生活に必要なサービスという両側面を同時に失うと、若年層の優秀な人材は、地方の生活圏から流出し、豊かな子育て環境は劣化し、人口減少を加速する。

生活圏の中心に位置する地方都市では、人口の社会減を記録しながらも、人口の自然増で補い（豊かな自然環境・住環境・子育て環境・教育環境および一定水準の高度サービス業の存在）、人口増あるいは、わずかな人口減少にとどまってきた。しかし、近年、地方都市の多くは、人口の社会減と自然減の二重のマイナス要因により、人口減少を加速させている。人口減少によって、高度サービス業の存立基盤を損なうという悪循環に陥っている。その一方で、東京や名古屋のように、いまだ人口は増加し、高度なサービス業や上場企業の本社数が増加している地域も存在している。送り出す側の地方圏の人口流出力、受け入れる側の大都市圏（とくに東京都と愛知県）の人口吸引力、双方ともに強くなっている。

すべての都道府県、都市圏において、1970年代よりも一人当たりGDP（または県民所得等）は確実に増加している（経済指標的な豊かさの増大）。にもかかわらず、生活実感として豊かさを感じられにくくなっている（なっていく）というパラドックスが存在している。それは豊かな社会で必要とされる、高度かつ多様なサービスを、近隣で享受することができなくなってきたからにはほかならない。

### **(3) パラドックス解消のための方策**

地域政策は、このパラドックス解消を第1の課題としなければならない。その方策は、①地方都市の都心をコンパクト化し、郊外に拡散した住宅、商業施設、公共施設を都心に集約し、魅力ある住空間、商業空間、ビジネス空間へと転換すること、②周辺の農村部を含んだ広域的な生活圏構築のために、都心へのアクセスを確保すること、③利用されずに放棄される山林、農地、住宅、オフィスビル、商業施設、私道（場合によっては公共の道路、港湾、学校、公民館などの公共施設）を解体し、「都市の縮減」を美しい景観の創造、住宅水準の向上や公園、緑地、オープンスペースの増加、森林の再生に結びつけ、生活の質を向上させること（まずは出生率の上昇を目標とし、最終的には人口の自然増を目指す）、である。

とくに③の目的を実現するには、私有財産に対して、公共セクターが積極的に介入する必要があり、利用されないまま放置されている空き店舗、住宅、農地、山林に対しては、固定資産税を高くし、所有権放棄を促さなければならない。景観と有効な土地利用の観点から、国道や県道に面した幽霊ビル、閉鎖された商業施設の解体・撤去やゴーストタウン化した住宅地の縮減、再自然化などのために、道路特定財源を活用することも検討されるべきであろう。美しい海岸線や高原ではない、荒れた山林や農地に対しても、ナショナル・トラストの地域版「リージョナル・トラスト」を設立し、美しい自然再生に活用することも検討しなければならない。美しい自然への再生事業を、地方における新たな公共事業と位置づけることもできる。

### **(4) 県内第2都市の生活圏構築の課題**

3 大都市圏内の主要都市および地方の政令指定都市はもちろんのこと、それ以外の県庁所在都市も、各種交通モードで1時間圏内の高度サービス供給拠点として機能する必要がある。2050年までの人口予測を見ると、県庁所在都市レベルは、2050年においても、何とかある程度の高度サービス業の拠点として機能しうると思われる。

県庁所在都市に加えて、県内第2都市（面積の広い道県では、県内第3都市や第4都市も）においても、県庁所在都市に近いレベルの生活圏を構築できれば、国土空間のかなりの部分を「生活圏」として包摂でき、理想的な国土空間を実現できる。

県内第2都市には、地方銀行の本店（ある場合もある）、県庁、地方新聞社（ある場合もある）、地方テレビ、ラジオ局（まれに存在する場合もある、ローカルFM局は増えている）、国立大学（一部の学部や専門大学、高専が存在することもある）がなく、県庁所在都市に通常配置されている県立図書館、県立美術館、県立博物館、県立国際会議場、県立音楽ホール、県立大学（第2都市にある場合もある）などは、ほとんど立地していない。そのため、関連するサービス業の種類と水準もきわめて限定される。しかも、大企業の支店、営業所は、通常、県庁所在都市に偏って配置されている。大企業の支店、営業所は、企業のリストラ、合併、交通網の整備によって、人口の少ない県内第2都市から撤退し始めている。

県内第2都市の活性化は、国土全体の管理、地域住民の福祉水準、周辺農村地域の生活水準を考える場合、きわめて重要となる。県内第2都市は、すでに述べたように、県庁所在都市のような地方の政治・行政・金融・文化・情報・マスコミの拠点ではない。つまり、県内第2都市は、産業都市、観光都市、物流都市（とくに港湾物流）、大学都市（という性格があれば望ましいのであるが）、航空都市（例外であるが）として、個性的な発展を模索する必要がある。

国土交通省が管轄する港湾は、日本に約1,000以上ある。今後積極的な投資対象とすべき港湾は、80程度に絞る方向で検討が加えられている。海に面していない生活圏が10以上あることを考えると、県内第2都市にある港湾もかなりの程度含まれる公算が高く、港湾の活力を梃子に、物流、さらには工業生産、できれば関連する研究開発機能まで視野に入れた地域の国際物流戦略および地域産業政策を立案すべしである。

企業誘致、起業化の形態は、農村型から都市型へ移行しつつある。企業誘致における工場誘致の意義は、決して衰えてはいないものの、コールセンター、ソフトウェアハウス、デザイン事務所、設計事務所、会計・情報処理、研究所など、都心で事業を展開する事業所の誘致も増えている。また、起業においても、商業、情報系の起業が圧倒的に多いため、それらを誘致できるような魅力ある都心の形成が求められている。フロア面積の広い、セキュリティの高いオフィス、生活の場と一体化した利便性の高い地区にあるワンルームマンションなど、サービス業の苗床は、大都市、地方都市問わず、都心地区となっている。国土交通省が毎年実施している調査によると、地方都市においても、主要駅の周辺に一定規模の情報産業の集積地が形成されている。

都心のコンパクトシティ化は、行政コスト削減の観点から議論されるのではなく、コンパクト化による高度サービス業の維持、起業しやすいビジネス環境という観点から議論されるべきである。地方都市の中心部は、バブル時の地価高騰、大規模小売店舗の撤退、空き店舗の増加、大企業の支店閉鎖の影響により、「昼の顔」（確実に残っているのは、コンビニ、弁当屋、ハンバーガー、ドーナツ、コーヒーなどの大手チェ

ーン店)を失っている。コインパーキングと空き地と飲み屋街(カラオケ屋、インターネットカフェ、漫画喫茶も含む)という、「夜の顔」だけの機能に特化し始めているように見える。

### 3. 低密度居住地域への対応

#### (1) 雇用の場としての中心都市

生活圏は、地方都市(できれば中心都市の人口は10万人から30万人程度、国土交通省は生活圏の中心都市として5万人を最低基準とする方針を示している)を核として、中心都市から1時間程度でアクセスできる圏域から構成される。工業団地への企業誘致やベンチャー育成といった起業化促進などの地域経済政策を検討する前に、生活圏の再構築という課題を解決しておく必要がある。

その理由は、豊かな生活圏では、出生率、人口定住率が高く、企業誘致においても労働力確保の観点から長期的には有利となるからである。九州経済調査協会は、半導体、太陽電池、自動車関連産業の九州への工場立地は近年増加しているものの、人口減少によって労働力不足になるため、長期的には九州への工場立地は低迷するおそれがあると指摘している<sup>2</sup>。

地方都市から1時間圏内には、農村、漁村地域が多く含まれる。日本の農村、漁村は、農業、漁業だけで生活することは困難であり、兼業によって家計は維持されている。地方都市は、兼業先として重要な意味を持つ。地方都市の衰退は、農業、漁業における一次市場の衰退を意味するだけでなく、兼業先の雇用の場の喪失によって、農村、漁村地域の衰退を加速する。農村部内に公共事業をばらまくのではなく、農村部と地方都市とのアクセス整備を重視すべきであり、地方都市の都心再開発に重心を置くべきである。地方都市の活性化は、高度サービス、兼業先、市場、観光、国際物流など、農村部へもその効果は確実に波及する。

#### (2) 農林水産業の国際化

人口減少、高齢化は、国内の食料需要を低下させる。国内の農業・林業・水産業は、国内自給率の向上と同時に、輸出についても検討しなければならない。近年、アジア地域の所得向上と人口増加、バイオ燃料ブームによって、穀物価格、資源の国際価格は急上昇している。この価格上昇によってもまだ国内の木材、小麦、大豆、米、トウモロコシの生産コストは、国際価格よりもまだ高いのが実情である。しかし、生産性の高い農地では、国際価格よりも低コストで生産可能な農地も生まれている。補助金、保護まみれの農業が、国際的にも自立化の道を見つけられるかもしれない。日本の食品の安全性や味に対する評価は高く、高い価格でも海外に輸出できる可能性もある。

地方の港湾の国際ネットワークと生活圏の農業・林業・水産業の輸出活動とが連動するならば、第一次産業においても自立的な生活圏構築に貢献することになる。

すでに指摘したように、耕作に適しない農地については、自然再生への道を選択す

べきであり、自然再生は豊かな地域づくりの社会資本整備とみなし、地方の新しい公共事業と位置づけるべきであろう。

### **(3) 低密度居住地域の戦略**

人口減少、人口の都市への移動により、低密度の居住地域と高密度の居住地域という性格の異なる空間が国内に形成されてきている。低密度居住地域では、地域内に高度なサービス業の拠点は存在しないため、1時間圏内にある中心都市にアクセスすることで、必要な場合には高度なサービスを楽しむことができる。しかし、頻りに都市に行くことはできないため、居住地域内でできるだけ多様なサービスを楽しむシステムを構築する必要がある。

現在ではインターネットがあるため、どこに住んでいても電子メール、インターネット電話を活用し、金融取引や預金の移動などを行うことができる。義務教育についても、インターネットとサマースクールを組み合わせた、低密度居住地域独自の教育システムを導入することも検討されるべきであろう。

医療についても、インターネットの積極的活用が求められる。エネルギー供給についても分散型の燃料電池、マイクロガスタービン、太陽電池、風力発電、太陽熱温水器など、新しい技術を積極的に低密度居住地域に導入することが望ましい。低密度居住地域への財政支援の一部は、新しい技術の導入に対する補助金として使用される方がよいと思われる。住民のモビリティ向上のためには、自動車免許の取得年齢をアメリカ並みに16歳とすることも考えられる。

### **(4) 撤退の仕組みづくり**

限界集落の問題が取り上げられるようになってきているが、限界集落を現状のまま維持することは、地形、都市との距離、農地の形態からみて難しい。しかも、超人口低密度の地域では、公共事業の採算 ( $B/C > 1.0$ ) を満たす事業がほとんどない。電話、郵便、電力なども赤字であると思われるが、ユニバーサルサービスとして、赤字エリアへもサービスの提供は行われている。維持困難な限界集落については、中心都市近郊への移住に伴う費用負担、住宅建設に使用の方が望ましいように思われる。

## **4. 地域の産業戦略：地域クラスターの形成と発展**

### **(1) 産業振興の広域モデル**

地方の産業振興を一言で言えば、企業誘致であった。企業誘致といっても実態は工場の誘致である。地域開発＝工場誘致の時代には、地方自治体間の誘致競争が激しく、自治体間の連携は不可能であった。

しかし、戦後時間をかけて地方分散してきた工場群は、関連産業の立地も促進され、広域的に見た場合、生産の段階に限定されてはいるものの、産業クラスター的な集積

に成長してきている。国内で生産されるハイテク工業製品は、国内市場のみならず、海外への輸出を前提として生産されている。海外市場の成長によって、工場の生産規模は拡大傾向にあり、そのことが関連産業を含めた産業集積を生み出している。

関連産業を含めた産業クラスターとして、地域の産業集積を見た場合、特定の県、特定の市町村だけに集中立地しているわけではなく、複数の県にまたがって広域的に立地しているケースがほとんどである。特定の市町村、県だけで産業振興を行う時代ではない。

## (2) 地域クラスターの発展戦略

工場集積から始まった地方の産業集積も、関連産業からさらには、設計、デザイン、開発、ソフトウェアなどの開発部門の立地にまで視野を広げつつある。設計、デザイン、開発、ソフトウェアなどは、郊外の工業団地ではなく、大学とアクセスしやすく、人材採用、移動が容易な都心エリアに立地するケースが多い。地方都市に魅力的な都心のビジネスゾーンがあり、近隣に関連する研究分野を有する大学・大学院が立地していると、開発セクターの誘致の可能性も出てくる。

自動車工場の誘致、立地から始まった九州の自動車アイランド構想であるが、ようやくトヨタ、デンソー、アイシンなどのソフト開発、設計部門の博多駅や組み立て工場近くへの立地が実現しつつある。

地方への工場誘致の切り札は、大都市圏と比較した、安い賃金・地価・工業用水であった。しかし、アジア諸国の賃金、地価、工業用水はさらに安く、コスト要因だけで勝負するのであれば、アジア諸国へと工場立地はシフトしてしまう。国内で生産する利益は、コスト要因ではなく、関連産業との技術の擦り合わせ、共同開発といった先端的な生産システムの構築・秘密保持およびイノベーションの促進にあるといえる。さらに、近年は、アジア諸国の賃金、地価も上昇してきており、賃金、地価格差も確実に縮小している。欧米のみならず、アジア系の企業誘致の可能性も高まっている。

## (3) 地域科学技術政策の始動

地方の生活圏や地方ブロックに立地している大企業の分工場や地場の企業にとっても、国内生産の拠点は、最先端の技術統合の場であり、試作、設計、デザイン、開発部門と密接な関連を有するようになってきている。日本の総合電機メーカーは、事業部門を分社化し、これまでの競合企業と提携、合併を行い、国際競争力を回復しようと試みている。地域の中堅企業も系列というネットワークから脱却し、他の企業や大学との共同研究を実施しなければならなくなっている。

地方の大学は、地域の産業集積、地域の企業集積に対応した教育・研究コースを設置し、積極的に産学連携に乗り出す必要がある。国立大学は、国によって一元的に管理されてきたが、これからは地域の個性に対応した教育、研究戦略を立案すべきである。

地方自治体においても、生活圏や都道府県の産業集積の実態を把握したうえで、科学技術政策を展開していく必要がある。一部の県において、科学技術政策ビジョンが

策定され始めているものの、多くの県や市町村では、科学技術に対する理解が十分とはいえない。県立や市町村立の大学、試験研究機関の再編も課題となろう。

自立的な経済圏を構築するためには、地域の産業集積の特性を調査・分析し、関連産業を含めた産業クラスター化を促進し、それらの相互作用によるイノベーションの連鎖反応を生み出す仕組みを創造する必要がある。

#### **(4) アジアの都市とのネットワーク形成**

中国、韓国、台湾および東南アジア諸国の人口が増加し、さらに今後も高い経済成長率を記録する可能性が高いことからして、日本を含めた東アジア域内の人的、物的交流の水準は、今後さらに高くなっていくことが予想される。制度面においてもFTAのような貿易自由化が促進されることはまちがいでなく、東アジアの交流水準は、徐々にEU的な状況に近づいていくことが予想される。

ただし、陸路でつながっているEU諸国とは異なり、東アジア諸国は日本、フィリピン、インドネシア、台湾などの海洋国家・地域が多く、コンテナ物流の重要性が高くならざるを得ない。

航空需要をEUと東アジアで比較すると、EUの圏域人口が約4億人で年間の航空旅客数が9,200万人に対して、東アジアの圏域人口は4.5倍の18億人であるが、年間の航空旅客数は、5,400万人とEUの6割程度しかない。EU並みの交流水準が実現するということは、現在の航空旅客数の7.6倍程度にまで拡大することを意味する。鉄道、高速道路の移動ができない東アジア諸国の地理的条件を勘案すると、EU並みの交流水準になるということは、航空旅客数が現在の10倍以上になるということにほかならない。EUの大都市圏、大都市と中規模都市、さらには中規模都市間の航空ネットワークは、日帰りが可能な状況になっているのであるが、東アジアにおいては、大都市間においては日帰りが可能な路線がほとんど存在していない。EU域内の多様な航空ネットワークは、EUの中小都市の魅力を相対的に高めており、外国企業の進出先として中小都市が選択されるケースも珍しくない。ところが日本においては、受け入れている外資の進出先は圧倒的に首都圏に偏っている。

地方都市は、グローバル時代の到来に対して、ヨーロッパの小都市のようなグローバルアクセスに優れ、国際競争力を有する大学、企業、産業を有し、郊外には豊かな農村景観が広がるような生活圏を構築する方向へと向かうべきである。

## 【注】

<sup>1</sup> マスターカードの「世界ビジネス都市度」ランキングによると、世界ベスト10に東京、香港、シンガポール、ソウルの4都市がランクインしており、総合では東京がアジア1位（ロンドン、ニューヨークに次ぐ世界3位）となっているが、項目別に見ると、東京がアジア1位の項目は、「金融」と「知的財産・情報」の2項目のみであり、「法律・政治上の枠組み」、「経済の安定性」、「ビジネスのしやすさ」はシンガポール、「ビジネスセンター度」は香港がアジア1位となっている。「金融」についても東京とソウルの差は僅差である（「アジア激変」『東洋経済』No.6134、2008年3月22日号、p.38。

<sup>2</sup> 九州経済調査協会『人口減少時代の到来と地域経済』（九州経済白書2007年版）九州経済調査協会、2007年、pp.32-42。

## 【参考文献】

マイケル・ポーター著、世界経済フォーラム編『国の競争力』（ファーストプレス、2006年）

橘川武郎・連合総合生活開発研究所編『地域からの経済再生』（有斐閣、2005年）

小林潔司・朝倉康夫・山崎朗編著『これからの都市・地域政策』（中央経済社、2005年）

小森正彦『アジアの都市間競争』（日本評論社、2008年）

額賀信著『需要減少の危機』（NTT出版、2004年）

森地茂・『二層の広域圏』形成研究会編『人口減少時代の国土ビジョン』（日本経済新聞社、2005年）

森野美德編著『地域交通の未来』（日経BP社、2006年）

山崎朗編『グローバル時代のクラスター戦略』（中央経済社、2008年（近刊））

山崎朗著『日本の国土計画と地域開発』（東洋経済新報社、1998年）

山崎朗・玉田洋編著『IT革命とモバイルの経済学』（東洋経済新報社、2000年）

山崎朗編『クラスター戦略』（有斐閣、2002年）

Yamasaki Akira and Fujimoto Noritsugu, Characteristics and Hierarchy of Livelihood Spheres, 『都市地理学』（2006年）