岡山大学経済学会雑誌30(4),1999, 333～388

本四3橋時代における中四国の都市拠点性(下)

中　村　良　平

目　次

1．はじめに―背景と目的
2．都市の拠点性
2．1　拠点性の概念
2．2　都市の階層構造
2．3　人口集中度
3．交通インフラと拠点性の変化
3．1　交通インフラ整備と都市の動向
3．2　都市拠点度の定量化
(以上前号)
4．都市拠点性のアンケート調査分析
4．1　調査要領
4．2　調査票
4．3　調査結果とその解釈
5．おわりに―結論と展望

4．都市拠点性のアンケート調査分析

本節では，本四架橋に関連する中四国の県庁所在市に立地している企業を対象とした都市拠点性に関するアンケート調査の概要を示し，その結果を詳しく考察する。

4．1　調査要領

• 調査時期　　平成9年12月～平成10年1月

• 調査方法　規模：資本金1億円以上の企業。従業員5人以下の事業所は除く。

地域：岡山市，広島市，徳島市，高松市，松山市

地場の企業を基本的には除き，支社や支店，営業所，出張所を対象とする。

• 調査方法　郵送による配布，FAX による回答

• 配布数

岡山市	439社	内11社は移転		実質 428社
広島市	1501社	内3社は移転		実質 1498社
徳島市	248社	内11社は移転	1社は回答不能	実質 236社
高松市	816社	内34社は移転		実質 782社
松山市	537社	内4社は移転		実質 533社
合　計	3541社			3477社

• 有効回答数

岡山市	191	(FAX 回答率：44.6%)
広島市	400	(FAX 回答率：26.7%)
徳島市	85	(FAX 回答率：36.0%)
高松市	271	(FAX 回答率：34.7%)
松山市	187	(FAX 回答率：35.1%)
合　計	1134	(FAX 回答率：32.6%)

＊広島市を除く各都市では，未回答企業に対し催促状を送付した。これによって，回収率は5～8％程度向上した。

4．2　調査票

調査票および回答用紙は都市別に5種類あるが，問9の営業エリアに関する選択肢と問10の回答項目における高速道路名，それに固有名詞としての都市名以外は同一の内容であることから，ここでは岡山市における支店企業対

象のアンケート調査票を例として以下に示すことにする。

フェイス．貴事業所の概要並びに活動状況についてお伺いします。

（ａ）会社名，TEL

（ｂ）貴事業所の組織

１．本社　２．支社　３．支店　４．支部　５．営業所

６．出張所

（ｃ）貴事業所の本社の所在地をお答えください。

（ｄ）貴事業所が現在地で事業を開始された時期をお答えください。

（ｅ）貴社の資本金をお答えください。

（ｆ）貴事業所の従業者数をお答えください。

（ｇ）貴事業所の業種について最も該当するものを１つお選びください。

１．鉱業　２．土木建設業　３．食料品製造業

４．衣服・繊維製造業　５．化学製品製造業　６．鉄鋼業

７．電気機械製造業　８．輸送機械製造業　９．精密機械製造業

10．出版・印刷業　11．その他製造業　12．エネルギー供給業

13．運輸業　14．通信業　15．卸売り（商社）

16．その他卸売業　17．チェーンストア・百貨店

18．ＯＡ修理販売業　19．その他小売業　20．飲食店

21．金融・保険業　22．不動産業　23．旅行業

24．宿泊業　25．情報サービス業　26．その他サービス業

27．調査・研究機関　28．その他

貴社が岡山市に立地したことに関してお伺いします。

問１．貴社が岡山市に事業所を開設した理由は何ですか。強い順に３つ以内選んでください。

１．交通の結節点に位置しそうだから

2．将来，エリアの発展が期待できるから
3．関連企業が集積し，企業交流が容易だから
4．行政機能が高まったから
5．学術研究機関が集積しているから
6．情報基盤が整備されているから
7．生活・教育環境がよいから
8．設立・運営のための必要経費が安く済むから
9．自治体のＰＲ，支援制度があったから
10．県庁所在都市だから
11．人口規模の集積がそこそこあるから
12．四国地方を統括できるから
13．発祥の地だから　　14．地価（地代）が安いから

問２．岡山市における事業所の開設は，事業所の増設ですか，それとも他地域の事業所を閉鎖しての統合新設ですか。他都市の事業所を閉鎖された統合新設の場合は，その具体的な都市名をご記入ください。

1．増設　　2．統合新設（統合した事業所の都市名：　　）

問３．貴社の組織の中で，当該事業所は予算や人事権の決定において，どれくらいの自主性が与えられていますか。該当するもの１つをお選びください。

1．事業所内でほぼ自由にすべて決定できる
2．予算の使途は自由だが，内部昇進などの人事権はない
3．本社の方針の下に，事業所内である程度人事等に自主性が与えられている
4．すべて本社が決める
5．その他（　　）

問4．岡山に事業所を開設したことによって得られたメリットは何ですか。強いものを2つまでお選びください。

1．新規顧客を開拓しやすくなった
2．予想した以上に広域的な営業ができた
3．収益が予想以上にあった
4．有能な人材が得られるようになった
5．地場の企業と交流ができた
6．大学・研究機関との協力が生まれた
7．行政との連携・提携が図れた　　8．その他（　　）

問5．逆に岡山に事業所を開設したが，予想外だったことは何ですか。当てはまるもの2つまでお選びください。

1．新規顧客の開拓が難しい　　2．営業エリアが狭い
3．収益があまり上がらない　　4．優秀な人材が得にくい
5．地場の企業が閉鎖的だ
6．大学・研究機関との協力がうまくいかない
7．行政との連携がうまくいかない　　8．その他（　　）

問6．貴社が岡山に事業所を持たれてから現在までの間に，経済構造や都市構造の変化が生じたと思われますが，岡山事業所の持つ拠点性や重要性は開設当初と比べてどうなりましたか。

1．高まった　　2．やや高まった　　3．変わらない
4．やや下がった　　5．下がった

問7．問6で1もしくは2と答えた方に伺います。そう判断される都市機能の要因は何ですか。最も当てはまるもの1つをお選びください。

1．交通の基盤整備が充実してきたから　　2．人口が増えたから

3．マーケットとしての魅力が高まったから
4．関連企業が集積してきたから
5．行政サービス機能が向上したから
6．生活環境が充実してきたから
7．学術研究機関が充実してきたから
8．情報基盤が整備されてきたから　　9．その他（　　）

問8．問6で4もしくは5と答えた方に伺います。そう判断される都市機能の要因は何ですか。最も当てはまるもの1つをお選びください。

1．他都市からカバーできるから
2．マーケットとしての魅力がなくなったから
3．生活環境が悪くなったから　　4．企業交流が少なくなったから
5．行政の支援が相対的に減少したから　　6．その他（　　）

問9．貴事業所が開設された当初の活動エリア（マーケット・エリア）と現在の活動エリアを教えてください。

［当初の活動（マーケット）エリア］

1．岡山市内　　2．岡山県内　　3．岡山県と香川県
4．岡山県と四国4県　　5．中国5県　　6．中国・四国
7．西日本全域　　8．全国　　9．その他

［現在の活動（マーケット）エリア］

1．岡山市内　　2．岡山県内　　3．岡山県と香川県
4．岡山県と四国4県　　5．中国5県　　6．中国・四国
7．西日本全域　　8．全国　　9．その他

問10．事業所活動として，現在の高速道路網の活用状況はどうですか。回答用紙にある自動車道について，活用状況に応じて下記の該当する番号を記

入してください。

1．ほとんど使わない　　2．月に４回以下の利用である
3．毎週１回は利用する　　4．週に２～３回程度は利用する
5．週に４回位は利用する　　6．週にほぼ毎日利用する

問11．これまでの高速交通網体系の整備により，貴事業所のビジネス活動におけるよい影響が発生しましたか。

1．大いにあった　　2．ややあった　　3．あまりなかった
4．なかった　　5．マイナス影響もややあった
6．マイナス影響がかなりあった

問12．問11で１・２・５・６と答えた方に伺います。具体的には，どのような効果が発生しましたか。該当するものに関して，強い効果の順に２つまでお選びください。

1．売上高の向上　　2．売上高の低下　　3．営業エリアの拡大
4．営業エリアの縮小　　5．顧客満足度の向上　　6．人件費の節約
7．人件費のアップ　　8．営業競争の激化　　9．その他（　　）

瀬戸大橋及び本四三橋時代への対応などについてお伺いします。

問13．瀬戸大橋開通時（前後を含む），貴社の営業戦略の中で，岡山市において具体的に何か対応されましたか。（複数回答可）

1．事業所の新設　　2．岡山事業所の格上げ
3．岡山事業所の拡張　　4．新規設備の導入　　5．事業所の縮小
6．従業員の補強　　7．特に対応せず　　8．その他（　　）

問14．今年４月の明石海峡大橋開通によって貴事業所の活動エリア（マーケット・エリア）にどのような変化が生じると思いますか。

1．非常に拡大する　　2．やや拡大する　　3．不変
4．やや縮小する　　5．縮小する

問15．この明石海峡大橋の開通に備えて，貴社もしくは貴事業所として何らかの対応をお考えですか。

1．対応をとりつつある　　2．予定している　　3．検討中である
4．特に考えていない

問16．問15の設問で1もしくは2と回答された方に伺います。対応方法を下記の中からお選び下さい。

1．事業所の新設　　2．岡山事業所の格上げ
3．岡山事業所の拡張　　4．新規設備の導入　　5．事業所の縮小
6．事業所の別都市への統合（都市名：　　）

問17．来年の［尾道～今治］ルートの開通によって，貴事業所の活動エリア（マーケット・エリア）にどのような変化が生じると思いますか。

1．非常に拡大する　　2．やや拡大する　　3．不変
4．やや縮小する　　5．縮小する

問18．さらに，本四三橋時代に対応しての生産活動や営業システムの再編はお考えですか。

1．予定している　　2．検討中　　3．近く検討の予定
4．特に考えていない

問19．本四三橋時代を迎えた時（1999年以降），客観的に見て一番ビジネスに有利だと思われる都市はどこだと思いますか。中国・四国地方と兵庫県の都市の中から，3都市を回答用紙に御記入ください。

問20．逆に，現在より拠点性が低下するのではないかと思われる都市はどこですか。同じく中国・四国地方と兵庫県の都市の中から3都市を回答用紙に御記入ください。

情報化への対応と都市拠点性についてお伺いします。

問21．高度情報化の進展で，地方の支店や営業所規模が縮小され，地方都市の拠点性が低下する可能性があります。貴社において，高度情報化の進展による事業所規模や数における変化はあり得ますか。

1．すでに削減　2．予定している　3．予定ないが削減可能
4．削減できない

問22．問21で4と答えた方に伺います。削減できない理由は何ですか。最も当てはまるもの1つをお選びください。

1．face to face の対応が必要だから
2．機械に対する人の張り付けが必要だから
3．セキュリティの問題があるから
4．情報ネットワークの構築を予定していないから
5．雇用の問題があるから　6．その他（　　）

問23．交通インフラの整備により，都市拠点性の変化が予想されます。そのような中，岡山の都市拠点性が高まるには，今後どのようなことが必要だと思いますか。以下の中から，重要と思われる順に3つお答えください。

1．人口規模の拡大　2．人的資本・人材の充実
3．労働コストの低減　4．地方分権の進展
5．国の出先機関の充実　6．周辺市町村との合併
7．公的手続きの簡素化　8．市街地道路の整備
9．高速道路アクセス強化　10．情報通信網の整備

11．関連企業の集積　　12．異業種の集積
13．コンベンション施設の充実　　14．商業施設の集積
15．都心空地の有効利用　　16．文化施設の充実
17．教育機関の充実　　18．自然環境の保全
19．ベンチャー企業の育成　　20．新規産業の創出
21．新技術の開発　　22．異業種交流の活性化　　23．その他（　　）

4．3　調査結果とその解釈

個々の質問項目の分析に入る前に，回答を寄せた企業のサンプル特性をみておく。下の表は，産業大分類に近い形で回答企業の業種をまとめたものである。

まず，徳島市以外の4都市では，「製造業」サンプル比率が高いことがわかる。徳島市では，「金融・保険・不動産業」のサンプル比率が高くなっている。「土木・建設業」については，どの都市も20％前後の構成比となっている。また「サービス業」については，各都市とも10％程度の構成比となっている。

また，設問の業種分類に沿って各都市別に棒グラフで回答度数を示したものが，次の5つのグラフである。徳島市を除く4市では，「土木・建設業」が最も多くなっている。これらの都市では，商社の回答数も多くなっていることがわかる。

製造業に関しては，「その他」に分類されるものが多く占めている。

【本社の所在地】

本社の所在地については，いずれの都市の事業所も関東地方が半数を超えている。徳島市の事業所で65％が関東地方に本社があるのに対して，他の4都市の事業所では，55％前後の事業所の本社が関東地方である。

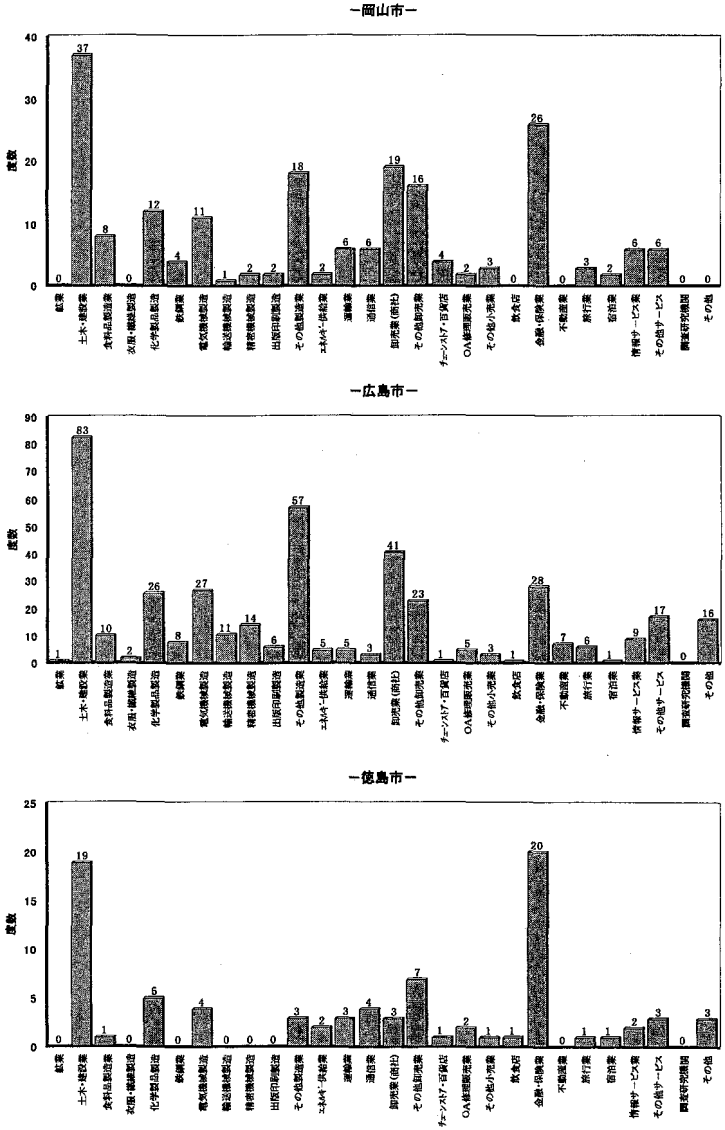
次に多いのが関西地方に本社がある事業所で，2割前後の事業所がそう回

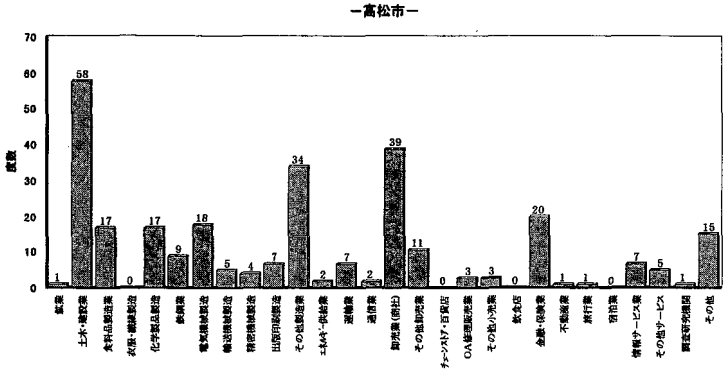
業種（産業）	回答数				
	岡山市	広島市	徳島市	高松市	松山市
土木・建設業	37	83	19	58	35
製造業	58	157	13	103	55
エネルギー供給業	2	4	2	2	3
卸売業	33	61	10	44	30
小売業	6	9	5	6	10
金融・保険・不動産業	26	34	20	21	18
運輸業	6	5	3	7	4
通信業	6	2	4	2	8
サービス業	17	44	9	27	24
	構成比(%)				
	岡山市	広島市	徳島市	高松市	松山市
土木・建設業	19.4	20.8	22.4	21.5	18.7
製造業	30.4	39.3	15.3	38.1	29.4
エネルギー供給業	1.0	1.0	2.4	0.7	1.6
卸売業	17.3	15.3	11.8	16.3	16.0
小売業	3.1	2.3	5.9	2.2	5.3
金融・保険・不動産業	13.6	8.5	23.5	7.8	9.6
運輸業	3.1	1.3	3.5	2.6	2.1
通信業	3.1	0.5	4.7	0.7	4.3
サービス業	8.9	11.0	10.6	10.0	12.8

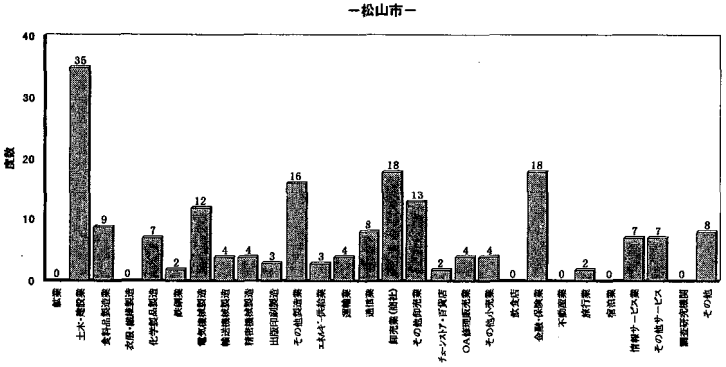
答している。ただし，徳島市の事業所に関しては1割弱となっている。

また，岡山市の事業所では，中国地方に本社のある事業所は16%，広島市の事業所では9.7%である。四国地方に本社のある事業所の割合が最も高かったのは，徳島市の事業所で，約24%になっている。高松市の13%，松山市の15%に比べてかなり高い数値となっている。

フェイス：回答業種の頻度







【事業所の開設時期】

次の表は，各都市に事業所を開設した年の分布をまとめたものである。岡山市，広島市，徳島市では1964年（昭和39年）以前に開設した事業所がサンプルの半数前後を占めている。これに対して，高松市や松山市では40％を下回っている。瀬戸大橋開通の1988年（昭和63年）以降では，松山市の事業所（支店や営業所）の開設数の多いのが特徴的である。

事業所開設年	岡　山　市	広　島　市	徳　島　市	高　松　市	松　山　市
1964年以前	95(49.7%)	165(41.3%)	45(52.9%)	94(34.7%)	50(26.7%)
1965～74年	57(29.8%)	147(36.8%)	20(23.5%)	88(32.5%)	52(27.8%)
1975～84年	22(11.5%)	55(13.8%)	9(10.6%)	52(19.2%)	40(21.4%)
1985～87年	4(2.1%)	10(2.5%)	4(4.7%)	16(5.9%)	15(8.0%)
1988年以降	13(6.8%)	23(5.8%)	7(8.2%)	21(7.7%)	30(16.0%)

【事業所の形式】

フェイスシートにおいては事業所の形態を尋ねており，支社・支店・営業所・出張所などにわけて集計したものが下の表である。岡山市と徳島市，松山市では，支部・営業所の割合が最も高い。特に，岡山市と松山市ではサンプルの50%前後となっており，支店経済よりも営業所経済であることが示唆されている。逆に，広島市と高松市では，支店数の割合が最も高く，また支社の割合も10%を超えている。それぞれ中国地方と四国地方を管轄する事業所の存在が示されていると言えよう。

事業所開設年	岡　山　市	広　島　市	徳　島　市	高　松　市	松　山　市
支社	5.9%	10.8%	13.1%	11.1%	7.0%
支店	35.6%	53.5%	34.5%	47.8%	34.4%
支部・営業所	49.0%	34.2%	39.3%	34.8%	50.6%
出張所	2.1%	0.5%	3.6%	1.9%	7.5%

【事業所を開設した理由】（問１）

まず，事業所を開設した理由（問１，３つまで複数回答可）を聞いたところ，岡山市では，５都市の中で唯一「将来，エリアの発展が期待できる」（63.2%）がトップに挙げられている。「県庁所在都市だから」（56.3%）という都市の制度的側面だけでなく，マーケットとしての成長性に魅力を感じた企業が多かったといえる。特に，「将来，エリアの発展が期待できる」をあ

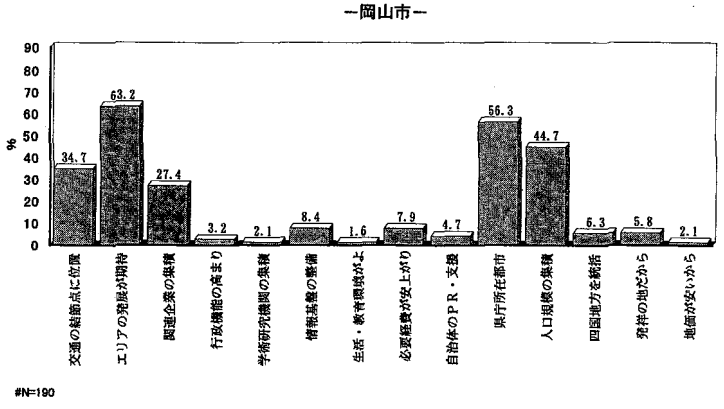
げた企業は，1960年代以降に開設した企業に多いことから，水島コンビナートの形成によるビジネスチャンスに期待を寄せた企業が多かったと推察できる。

松山市においても「エリアの発展が期待できる」と答えた企業は「県庁所在都市だから」（63.9%）に次いで多く，62.8%に達している。岡山市と松山市のグラフの形状もよく似ており，両都市の位置づけは似たところがあると言えよう。徳島市についても，半数以上の企業が将来のエリアの発展を立地の理由に挙げている。逆に，高松市では，「将来，エリアの発展が期待できる」と回答した企業は27.7%と14ある選択肢の中では５番目であった。

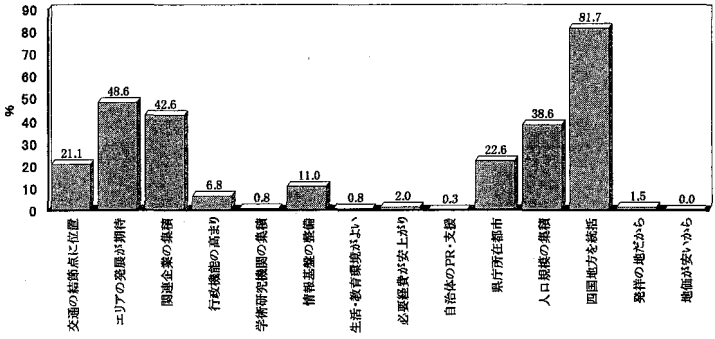
広島市での「中国地方を統括できるから」（81.7%）と高松市での「四国地方を統括できるから」（82.3%）という回答は，それぞれの都市で最大頻度であった。国の出先機関の立地状況からもうかがえるとおり，両市は広域ブロックの中心都市としての役割が立地の決め手になったようである。同じく広島市と高松市では，「関連企業の集積」も比較的高く，企業集積の効果がある程度生じていることが伺える。

高松市と岡山市では，他の３都市と比べ「交通の結節点に位置するから」と答えた企業が多く，それぞれ50.2%，34.7%である。瀬戸大橋をはじめと

問１　事業所を開設した理由：３つまで回答

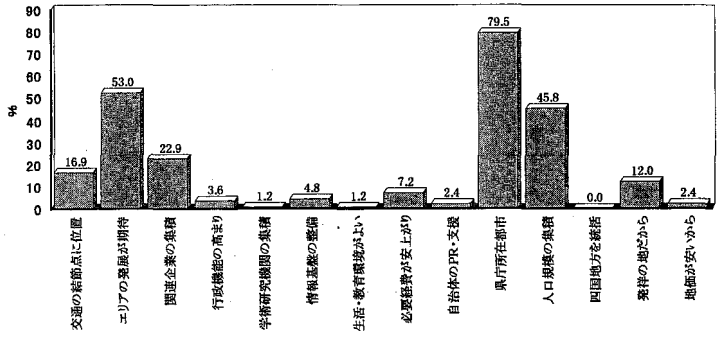


－広島市－



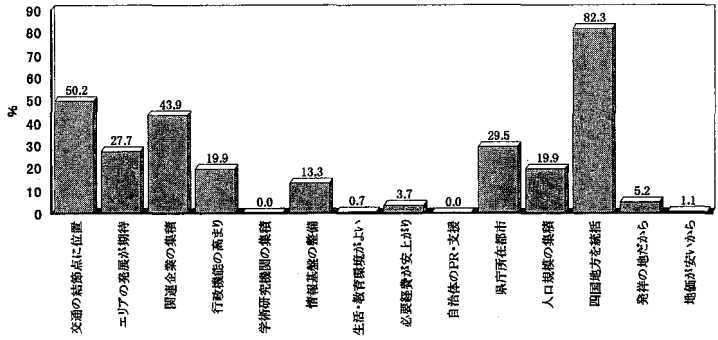
#N=399

－徳島市－

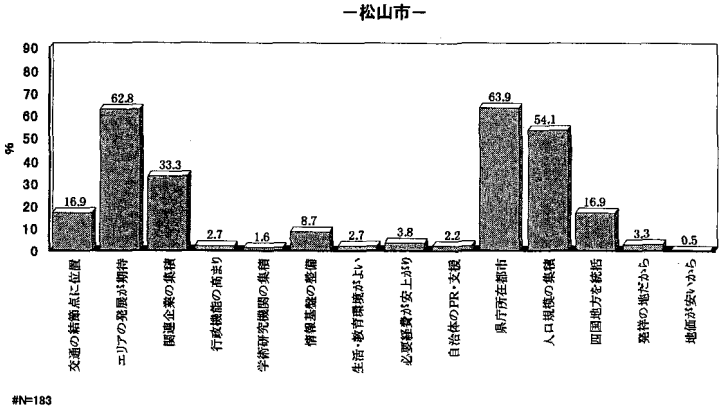


#N=83

－高松市－



#N=271

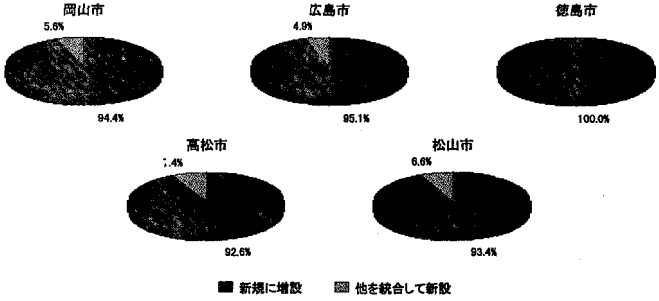


する交通基盤の整備は，企業側から見た高松市や岡山市の魅力向上につながったようである。

【事業所の新設・統合】（問2）

問2は，当該事業所の開設が単なる増設か，それともその事業所を開設することによって他地域の事業所を閉鎖したかを尋ねたものである。それによると，5都市とも90%以上の事業所は新規に増設したものであった。次に，「統合新設」と答えた企業について，具体的にどこの都市の事業所を閉鎖したかをみると，岡山市に統合新設した事業所では，県内での統廃合が中心であった。また，広島市については，山口県の事業所を統合したところが3社，岡山県の事業所を統合したのが2社あった。一方，高松市に統合新設した事業所では，閉鎖都市として徳島市と答えたところが7社，高知市と答えたところが4社あった。また，松山市に統合新設した事業所では，高松市と答えたところが4社あった。この様に，四国での事業所展開は，広島市における場合と同様に県境の枠を越え，四国4県レベルでの統廃合が活発に行われているようである。また，傾向として，徳島市から高松市へ，高松市から松山市へと統廃合される流れが読みとれる。ちなみに，徳島市に統合新設した事業所は皆無であった。

問2　事業所の新設・統合



#N: 岡山=179,広島=390,徳島=77,高松=271,松山=182

表―6　閉鎖した事業所の都市

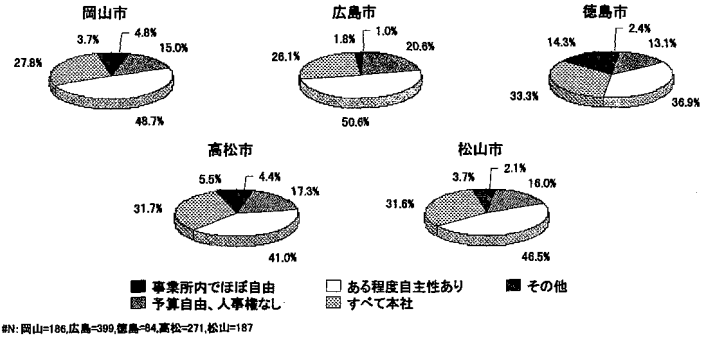
	閉鎖した事業所の都市名（事業所数）				
岡山市	倉敷市(7)	津山市(1)	福山市(1)	横浜市(1)	
広島市	呉　市(1)	岩国市(1)	福山市(1)	徳山市(1)	下松市(1)
	岡山市(1)	倉敷市(1)	高松市(1)		
高松市	徳島市(1)	高知市(4)	丸亀市(1)	松山市(1)	新居浜市(1)
松山市	高松市(4)	新居浜市(2)	今治市(1)	高知市(1)	

【予算や人事の決定権】（問3）

地方都市の事業所が，本社の手を放れ，どれくらい自主性を持って活動しているかを知るため，各事業所が予算や人事の決定権をどの程度掌握しているかを尋ねた（問3）。与えられた権限が多い事業所ほど，一企業の全国組織の中で重要な役割を担った事業所であるということになり，そのような事業所を配置された都市は，ビジネス戦略の上で重要な都市といえる。

そこで調査結果を見てみると，岡山市，広島市，高松市，松山市では，60～70％の事業所は何らかの自主性を与えられているようである。「その他」と答えた企業についての回答を具体的に見ると，岡山市の事業所では広島市の支社や支店，広島市や高松市の事業所では大阪市にある支社や支店が決定するというところがいくつかあった。また徳島市の事業所では，「その他」と

問３　予算や人事の決定権



して，「高松市にある支店が決定する」という回答が多く，「すべて本社が決める」と合わせると50％近くに達していた。これは，徳島市に立地する企業は，権限をあまりもたない小規模な事業所が多いことを示唆していると言えよう。

【立地したことのメリット・立地して予想外だったこと】（問４，問５）

ここでは，「事業所を開設したことによって得られたメリット」を尋ねた問４（２つまで複数回答可）と「事業所を開設して予想外だったこと」を尋ねた問５（２つまで複数回答可）を併せて見てみる。

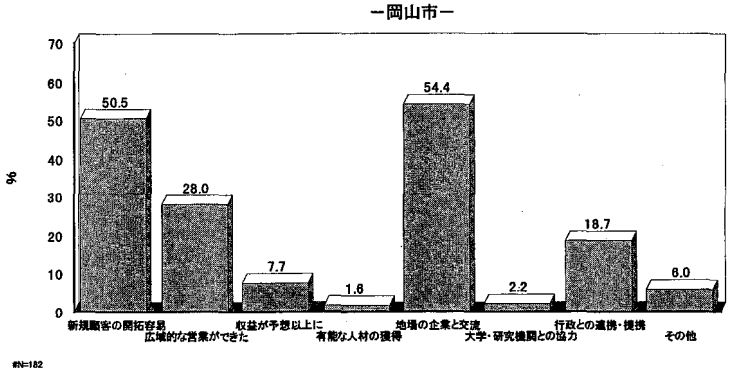
まず，問４ではグラフの形状は５都市とも比較的よく似たものであることに気づく。いずれの都市でも「新規顧客を開拓しやすくなった」と「地場の企業と交流できた」といった立地のメリットを答えた企業が５割前後と多く，次いで「予想以上に広域的な営業ができた」と回答した事業所が多くなっている。立地によるプラス効果は，５つの都市の間で特に大きな差はないようである。

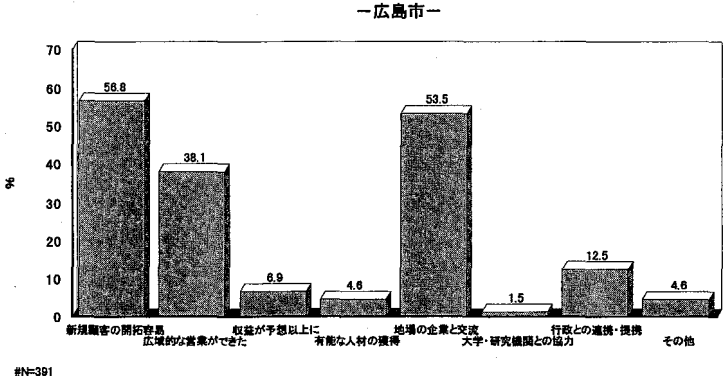
「行政との連携・提携が図れた」という回答では，高松市の事業所で25.8％あり，５つの都市の中で唯一20％を上回っている。これは，瀬戸大橋開通前後の都市基盤整備や企業誘致において，香川県が民間企業への対応に

活発的だったことを表しているのであろうか。あるいは，官民が一体となった政策に積極的であるのかもしれない。

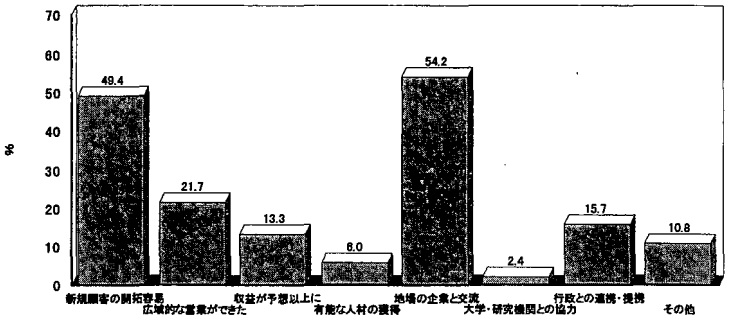
これに対し，立地して予想外だったことでは，各都市で回答頻度のパターンは異なっている。岡山市の事業所以外では，いずれも「収益が予想外にあがらない」という回答がトップで，5割前後を占めているが，岡山市の事業所だけは「地場の企業が閉鎖的だ」がトップに挙げられ，数値的にも41.6%と，5都市の中で唯一40%を超えている（他都市は30%程度）。岡山では支店事業所と地場の企業間の交流が他都市に比べて低いことが問題のようであ

問4　立地したことのメリット：2つまで回答



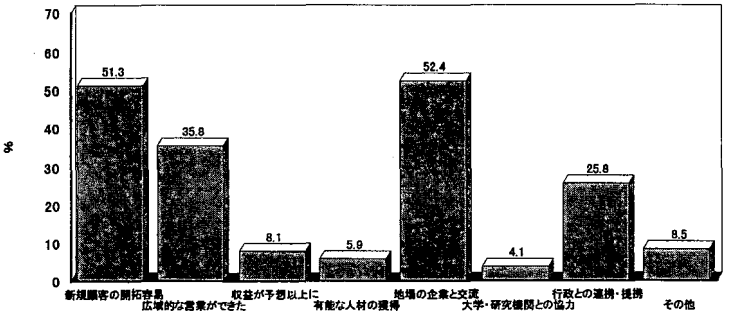


－徳島市－



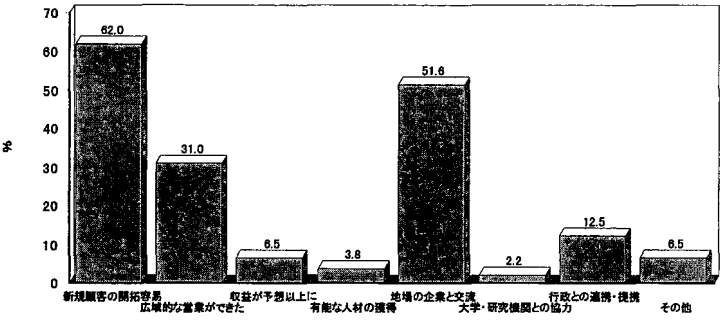
#N=83

－高松市－



#N=271

－松山市－



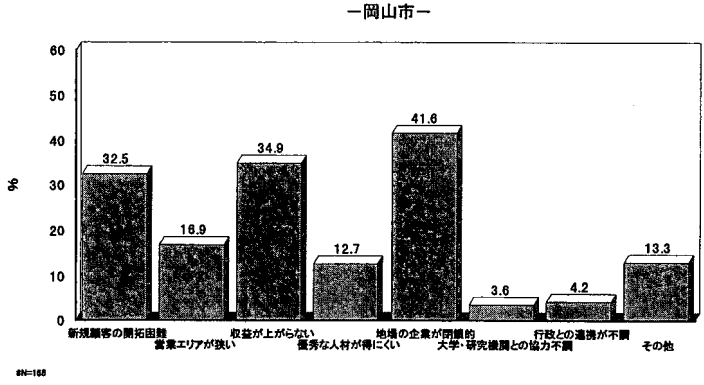
#N=184

る。ただ，岡山市の事業所では問4における立地したメリットとして「地場の企業と交流できた」(54.5%) と答えた企業も多い。そこでクロス集計を試みたところ，問4で「地場の企業と交流できた」と挙げた企業の多くは金融・保険業であった。金融・保険業者では，「地場の企業」を「顧客」として捉えたところが多いことの現れと思われる。また，問5について業種とのクロス集計を試みると，土木・建設業に「地場の企業が閉鎖的」だと答えた企業が比較的多いことが分かった。また，「新規顧客の開拓が困難」と回答した事業所も岡山市では他の都市の事業所に比べて多く，地場企業の閉鎖性と関連性がうかがえる。

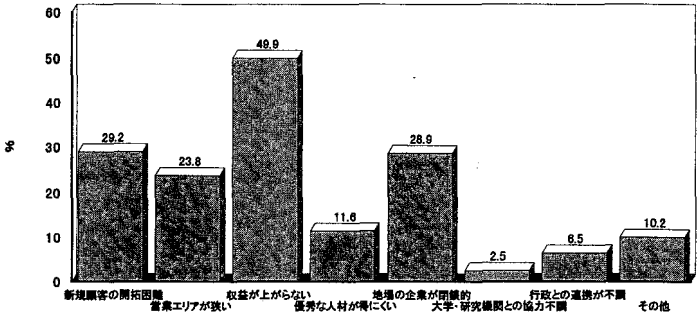
他の各都市では「収益が上がらない」との回答がトップに挙げられているが，これは近年の経済状況にも関係し，全国的に共通なことかも知れない。それでも都市間で比較すると，広島市と高松市の事業所においてこの回答率が高く，それぞれ中国地方と四国地方の拠点都市であるものの，岡山市や松山市の支店経済に追随されてきていると考えられる。

「その他」の回答の中身では，松山市において「行政との連携がうまく行かない」との回答が12.5%あり，5都市の中で唯一10%を超えていた。松山市においては「地場の企業が閉鎖的だ」と答えた事業所も30%程度あり，地

問5　立地して予想外だったこと：2つまで回答

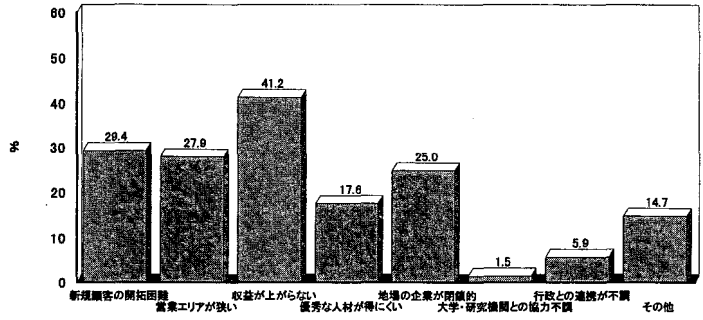


－広島市－



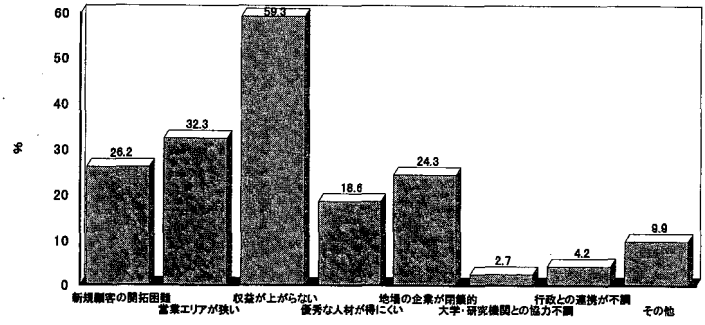
#N=353

－徳島市－

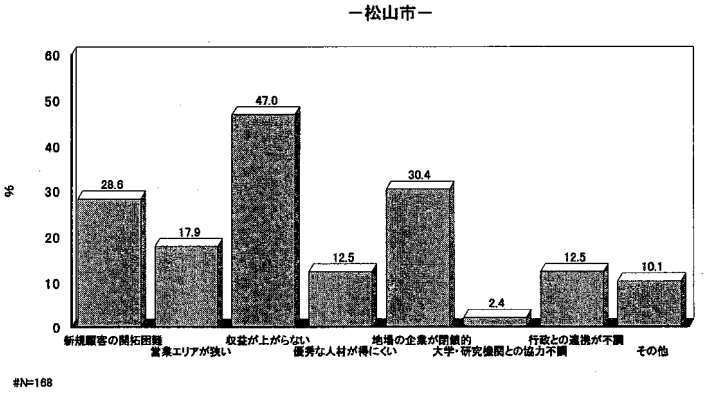


#N=68

－高松市－



#N=263



場企業が閉鎖的なだけでなく，行政に関しても保守的な体質が存在するのかもしれない。

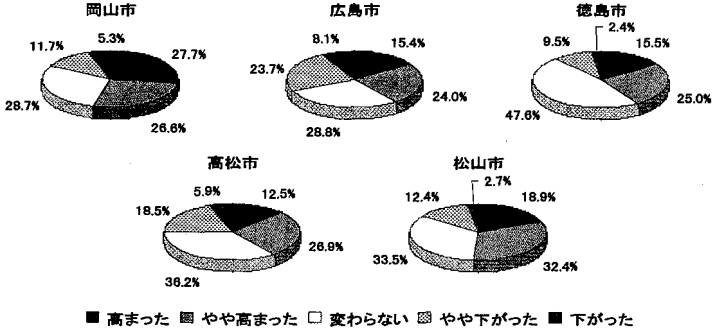
また，徳島市の事業所については，特に突出した回答はみられないが，「優秀な人材が得にくい」と回答した事業所の割合が高松市の事業所と同様に他の都市に比べて相対的に高かったことが目立っている。

【事業所開設後の拠点性の変化】（問６，問７，問８）

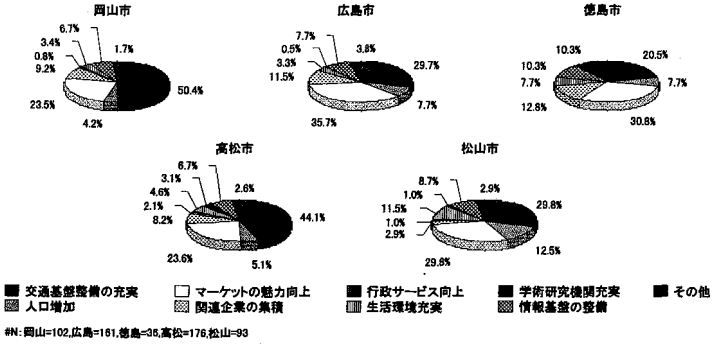
事業所の持つ拠点性が開設当初と比べてどのように変化したかという設問（問６）を見ると，まず，岡山市で拠点性が「高まった」と答えた企業は27.7％に上っており，５都市の中でも一番高い数値となっている。「高まった」と「やや高まった」を合わせると半数以上の54.3％に上り，岡山事業所の地位の向上が見受けられる。その拠点性向上の要因（問７）としては，「交通基盤整備の充実」を挙げた企業が50.4％と半数に達した。他県に先行する形で進められてきた交通基盤整備が岡山の拠点性向上に寄与したと同時に，これまでの高速道路網などの整備が，一応の成果を上げていることを物語っているのではないかと判断できる。

広島市では逆に拠点性が「下がった」もしくは「やや下がった」と答えた企業が他の都市と比べて多かったのが特徴的である。拠点性低下の要因（問

問6　事業所の持つ拠点性・重要性の変化



問7　都市の拠点性向上の要因



8）を見ると，「マーケットの魅力がなくなった」が45.5％と半数近くに達しており，厳しい回答が返ってきている。

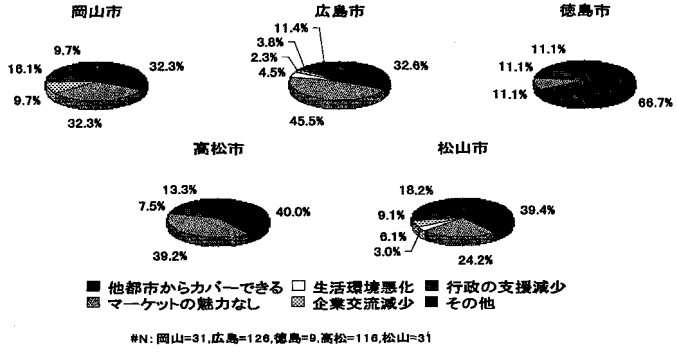
次に四国側の状況を見てみよう。松山市では拠点性が「高まった」もしくは「やや高まった」と答えた企業は合わせて51.3％であり，岡山市と似た傾向である。一方高松市では，岡山市と同様に交通基盤整備の充実による拠点性向上という積極的評価も見受けられるものの，拠点性が「下がった」，「やや下がった」を合わせると24.4％となり，この数字は四国地方で最大のものとなっている。瀬戸大橋の開通による連絡船の廃止や土讃線や予讃線などの

各県庁所在都市へ通じる列車が岡山市発となり高松駅を起終点としなくなったことなどで，四国の玄関口としての高松市の地位低下がかねてから懸念されているが，問6においてもその傾向が少し表れているようである。また，徳島市では拠点性に「変化なし」(47.6%) と答えた企業が多い。これは，四国内でも高速道路網の整備が相対的に遅れ，また大きなプロジェクトがこれまであまりなかったことに起因するのではないだろうか。

今一度，拠点性低下の要因（問8）を概観してみよう。各都市とも「他都市からカバーできる」と「マーケットの魅力がない」がかなりの割合を占めている。特に，徳島市では「他都市からカバーできる」と答えた企業は66.7%に達しており，明石海峡大橋開通後ストロー効果によって事業所数の減少を招くことが懸念される。また，問7で「交通基盤整備の充実」と答えた企業が多い反面，問8で，他都市からカバーできると答えた企業の割合も高いことが目につく。これは，第1章で述べた交通基盤整備の効果に関する二面性が表れているものと思われる。

その他の内容では，広島市の事業所では，「エリアが広く人口が分散している」とか「関西と福岡のハザマで，岡山に苦戦している」との回答が見られた。また，徳島市の金融・保険業では，同業他社の支店が少ないという指摘があった。

問8　都市の拠点性低下の要因



【事業所の開設時と現在で活動エリアの変化】（問9）

問9では，当該事業所が開設された当初の活動エリアと現在の活動エリアを尋ねている。これにより，開設当時と現在で活動エリアにどのような変化が生じたかが時系列的にわかる。

そこでまず，5都市それぞれのデータに基づいて，活動エリアに変化があったかどうかを見ると，「エリアが変化した」と答えた企業の割合では，広島市が最も多く47.3%に達した。次いで，岡山市の企業が35.1%，松山市の企業が31.0%となっている。

次に，「エリアが変化した」と答えた企業について，エリアが広がったのか狭くなったのかを見ると，徳島市では，90.5%もの企業でエリアが広がっていることがわかる。ただし，徳島市では，エリアが広がった19社の内，7社は活動エリアが「徳島市内」から「徳島県内」へ広がったものであり，県内における広がりに特徴がある（表—9）。次いで岡山市の企業で，77.6%の企業において活動エリアが広がったと回答している。活動エリアが拡大したと回答した企業の割合が最も少なかった，すなわち，逆に活動エリアが狭く

表—7　エリア変化の有無

	エリア変化した事業所数（%）	エリア変化しない事業所数（%）
岡山市	67（35.1）	124（64.9）
広島市	189（47.3）	211（52.8）
徳島市	21（24.7）	64（75.3）
高松市	74（27.3）	197（72.7）
松山市	58（31.0）	129（69.0）

表—8　エリアの拡大と縮小

	エリアが拡大した事業所数(%)	エリアが縮小した事業所数(%)	その他(%)
岡山市	52（77.6）	14（20.9）	1（1.5）
広島市	114（60.3）	72（38.1）	3（1.6）
徳島市	19（90.5）	2（ 9.5）	0（0.0）
高松市	49（66.2）	25（33.8）	0（0.0）
松山市	40（69.0）	18（31.0）	0（0.0）

なったと答えた割合が最も大きかったのは広島市の企業であり，38.1％の企業でエリアが狭くなったとなっている。

活動エリアの変化について具体的に見ていくと，まず，どの都市にも言えることは，市内や県内など比較的狭いエリアを活動範囲にする事業所は減少し，活動エリアが複数の県にまたがる事業所が増えていることだ。従って，中四国地方の事業所展開においても，活動エリアの広域化が生じている模様である。

次に都市別に見ていこう。まず岡山市では，「岡山県＋山陰」をエリアとする企業が非常に増えたことが分かる。岡山・鳥取を中心とした東中国を統括する事業所を岡山市に置く企業も多く，一部で岡山自動車道の効果が見られるとともに，道路網より一足早く，企業の間で「南北軸」が形成されていたことが伺える。また，「岡山県内」から「岡山県と香川県」にエリアが拡大した企業が６社あり，ここからは瀬戸大橋による活動エリアの広域化がうかがえる。

広島市では，「中国５県」から「中四国」に拡大した企業が20社ある反面，「中四国」から「中国５県」に縮小した企業も同じく20社あった。また，「中国５県」から「広島・山口・島根」に縮小した企業が９社，同じく「中国５県」から「岡山県を除く中国４県」に縮小した企業が４社など，岡山県が活動エリアから外れた企業が約20社あった。岡山県に新たな拠点ができたり，岡山県と四国のつながりが強くなったことを表していると言えよう。

次に四国側の状況を見てみる。徳島市では，先に述べたように「徳島市内」から「徳島県内」へ拡大した企業が多いが，その他では「徳島県＋淡路島」をエリアにする企業が増えたことが特徴的である。大鳴門橋により，活動エリアに変化が生じていると言える。

高松市では，当初「四国４県」を活動エリアに持っていた企業の変化が目立つ。その中では，当初のエリアである「四国４県」から，エリアが拡大した企業より縮小した企業の方が多かった。また，ここで，拡大した企業の大

表―9　活動エリアの変化（主なものだけ抜粋）

立地都市	当初の活動エリア	現在の活動エリア	拡大・縮小	事業所数
岡山市	岡山市内もしくは県内	岡山県＋山陰地方	拡大	19/67
〃	岡山県内	岡山県＋香川県	拡大	6/67
〃	岡山県＋香川県	岡山県	縮小	3/67
〃	岡山県＋山陰地方	岡山県内	縮小	4/67
広島市	広島市内もしくは県内	中国5県	拡大	22/189
〃	中国5県	中四国9県	拡大	20/189
〃	中四国9県	中国5県	縮小	20/189
〃	中国5県	広島県＋山口県＋島根県	縮小	9/189
〃	中国5県	岡山県を除く中国4県	縮小	4/189
徳島市	徳島市内	徳島県内	拡大	7/21
〃	徳島県内	徳島県＋淡路島	拡大	3/21
〃	徳島県内	徳島県＋淡路島	拡大	3/21
高松市	四国4県	岡山県と四国4県	拡大	5/74
〃	四国4県	中四国9県	拡大	4/74
〃	四国4県	香川県＋徳島県＋高知県	縮小	7/74
〃	四国4県	香川県内	縮小	9/74
松山市	愛媛県内	愛媛県＋高知県	拡大	6/58
〃	愛媛県＋高知県	愛媛県内	縮小	6/58
〃	松山市内もしくは県内	四国4県	拡大	10/58
〃	愛媛・高知県もしくは四国	愛媛県内	縮小	10/58

半は「四国4県」から「岡山県と四国4県」，「中国・四国」への拡大であることが分かった。これらのことから，高松市の企業では，四国4県の統括拠点としての性格に変化が生じていること，一部の企業においては，瀬戸大橋の開通による本州側への活動エリアの広域化が生じていることがうかがえる。

松山市では，「愛媛県内」から「愛媛県＋高知県」に拡大した企業が6社ある反面，「愛媛県＋高知県」から「愛媛県内」へ縮小した企業も6社あり，高

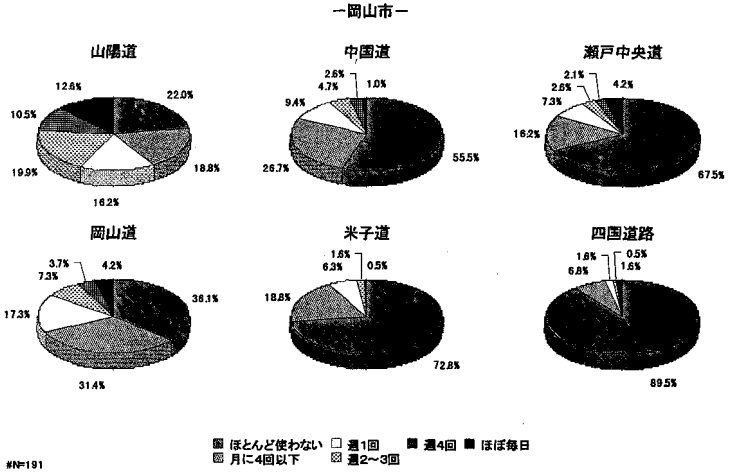
知県を巡る変化が読みとれる。また，エリアが「四国４県」に拡大した企業も12社あり，四国の統括拠点として松山市を選ぶ企業も少しずつ増えていることが分かる。

【高速道路の利用状況】（問10）

問10では，事業所活動に高速道路がどのくらい利用されているかを路線別に聞いている。調査対象にした高速道路の路線は都市によって若干異なりがある。この結果をまず，都市別に見てみよう。

岡山市の事業所では，山陽自動車道の利用が多く，約６割の事業所が週に１回以上利用している。山陽自動車道路は1997年12月に全線開通したことにより，これまで中国自動車道を使っていた事業者も山陽自動車道にシフトしつつあると想像され，山陽道の利用は今後ますます増えてくるだろう。また，同じく昨年開通した岡山自動車道は，頻度を問わなければ60％以上の企業が利用しており，岡山市で調査対象にした６路線の中では，山陽自動車道に次ぐ利用状況である。

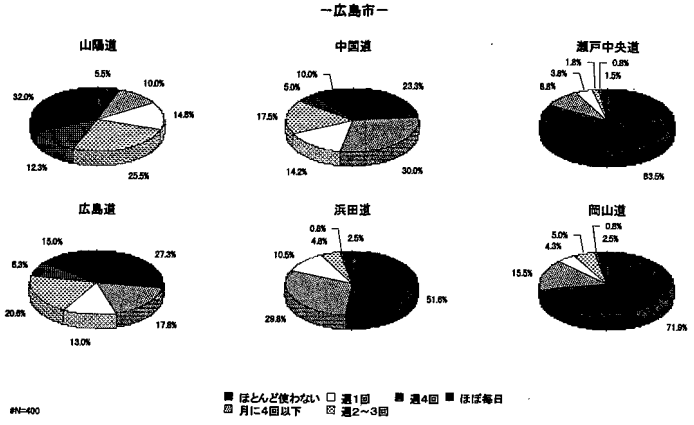
問10　高速道路の利用状況

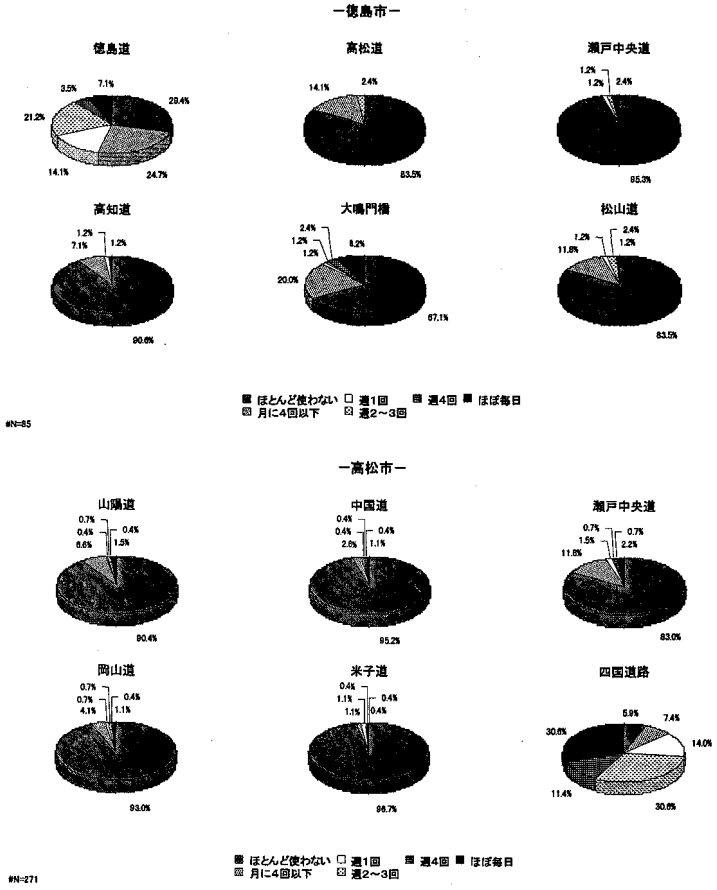


広島市の事業所では，山陽自動車道の利用が岡山市の事業所より活発であり，「ほぼ毎日利用する」も32％に上った。次いで，中国自動車道や浜田自動車道に接続する広島道の利用が多く，広島自動車道を利用すると答えた企業の中では，週に２～３回の利用が多い。中国自動車道についても，岡山市では55.5％の事業所が「ほとんど使わない」と答えたのに対し，広島市では同様に答えた事業所は23.3％にとどまっている。中国地方全域を活動エリアにする企業も多い広島市の事業所では，高速道の利用により広域をカバーしながら，効率的な事業展開に努めているようである。

徳島市では，高速道路網整備の遅れもあり，高速道路の利用頻度は５都市の中で最も低い。徳島自動車道路の利用状況でも，週１回以上の利用頻度の事業所は５割を下回っている。淡路島を管轄エリアに持つ企業があることや，淡路島からフェリーを経由して関西へ向かうアクセス手段として，大鳴門橋の利用が比較的多いことが徳島市における特徴である。しかし，今後，四国内の高速道路整備の進捗に伴い，利用頻度は当然増加することが予想される。

高松市の事業所調査では，南北軸としての高速道の利用状況を見るため，調査対象路線を岡山市と同じにしたが，本州側の高速道路はほとんど利用さ

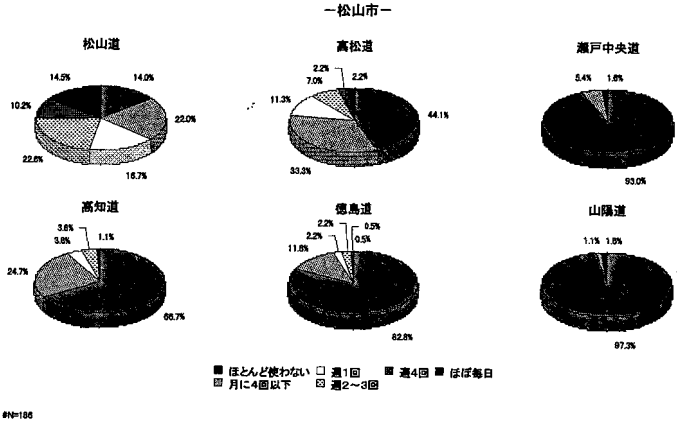




れていないようである。四国島内の自動車道はひとまとめにしたため，他都市との比較はできないが，約30％の企業はいずれかの高速道を毎日利用しているという結果が出た。

松山市の事業所では，松山自動車道の利用が比較的活発である。また，それに接続する高松自動車道についても50％以上の企業が利用すると答えたが，週１回以上利用する企業は４分の１程度にとどまっている。

さて，瀬戸大橋の利用状況の判断となる瀬戸中央自動車道の利用状況を見

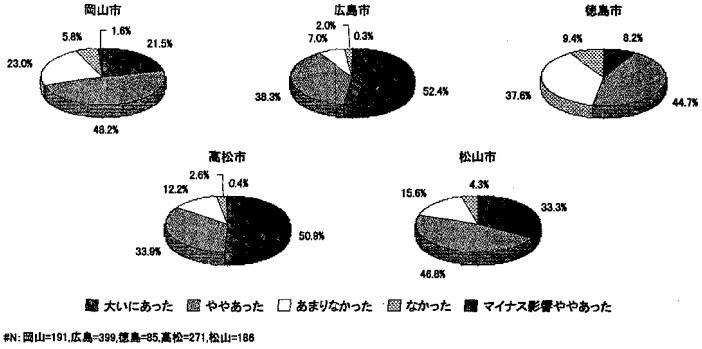


てみると，利用頻度を問わず「利用する」と答えた企業は，高松市では17％であるのに対し，岡山市では32.5％であり，高松市の企業より岡山市の企業の方が，瀬戸大橋の利用頻度が高いという結果となり，高松市の企業が四国内の活動に重点があるのに対して，岡山市の企業は四国内の企業に対しても活動をおこなっていることの現れと言えよう。他の都市での瀬戸大橋の利用は，徳島市で4.7％，松山市では7.0％にとどまっているのに対し，広島市の事業所では高松市の事業所並の利用がある。このように，四国側の企業より中国側の企業の方が瀬戸大橋の利用が目立つ状況であり，営業エリアの違いが反映した結果となっている。しかし，「ほとんど使わない」と回答した企業は，いずれの都市においても極めて高い値となっており，料金の割高感の存在も否定できない。

【交通網体系の整備によるビジネス活動への影響】（問11，問12）

高速交通網体系の整備に的を絞り，事業所のビジネス活動によい影響があったかを尋ねた問11では，広島市と高松市において52.4％と50.9％とそれぞれ過半数に当たる企業が「大いにあった」と答え，高速交通網の整備を積極的に評価している。支店経済都市ともいえる広島市や高松市では，広域な

問11　交通網体系の整備によるビジネス活動への影響



#N: 岡山=191,広島=399,徳島=85,高松=271,松山=186

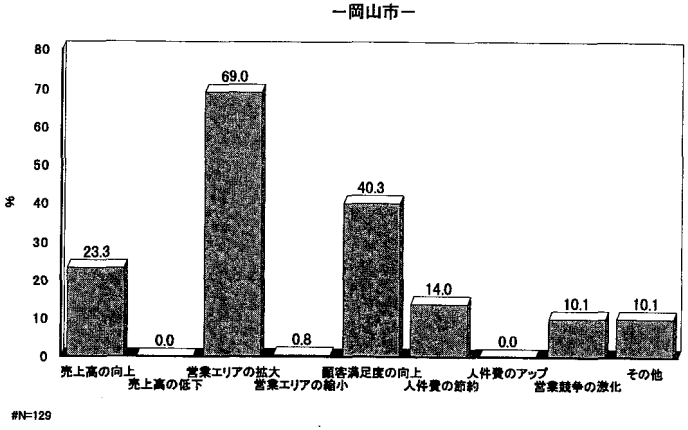
営業管轄エリアを持つ企業も多く，そのような企業にとって高速道路など交通網整備は，時間短縮効果といった好影響をもたらすものとして歓迎されているようである。5都市の中では徳島市が一番消極的な評価であるが，これはやはりこれまでの高速道路網整備の遅れが原因であろうと思われる。ただ，どの都市ともマイナス影響があったと答えた企業は少なかった。

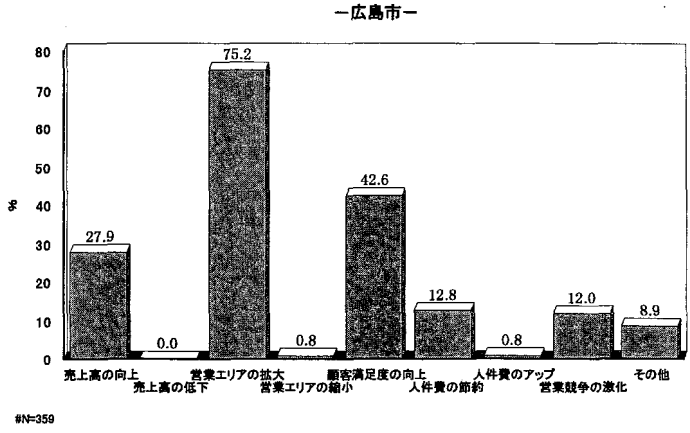
ビジネス活動への具体的効果としては（問12，2つまで複数回答可），5都市とも「営業エリアの拡大」との回答が群を抜いている。中国地方では既存の中国縦貫自動車道に加えて山陽自動車道が開通したこと，四国地方では四国縦貫自動車道，四国横断自動車道が1980年代後半から徐々に開通していることにより，東西方向での営業エリア拡大が生じたものと思われる。また，これら東西方向の拡大に加え，岡山市，高松市では瀬戸大橋や岡山自動車道の開通により南北方向の営業エリア拡大も図れた模様である。同様のことは浜田自動車道が開通した広島市にも当てはまるだろう。さらに高速道路網だけでなく，鉄道網の発達も見られる。瀬戸大橋の開通によって岡山から四国の各県町所在都市への直通列車が開設され，新幹線では「のぞみ」の登場などによってますますのスピードアップが図られている。回答企業の中にはこのような点を評価したところもあるかもしれない。

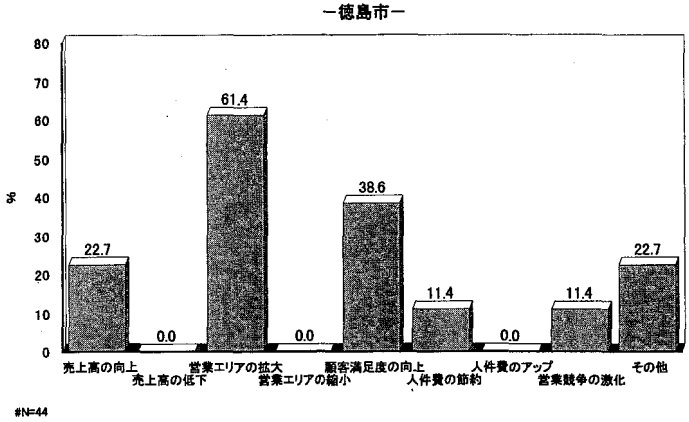
一方，選択肢では「顧客満足度の向上」も各都市で高い値となっている。交通網の整備により，アフターサービスなど顧客の要望に対し迅速な対応が取れるようになったことを表しているのだろう。

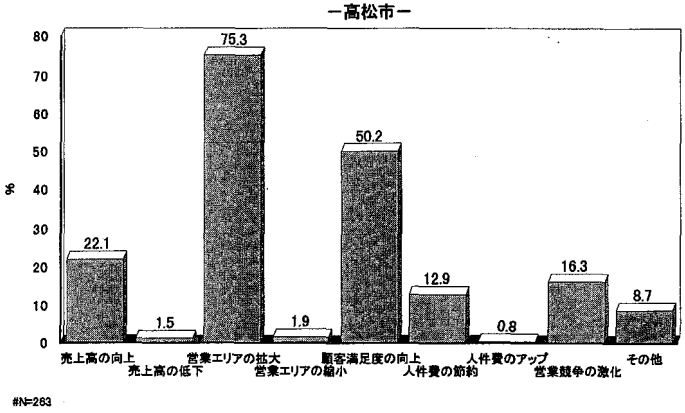
また，「その他」を選んだ企業について具体的な回答を見ると，どの都市も「時間短縮効果」を挙げる企業が多く，5都市合計で69社あった。時間短縮により，顧客への巡回頻度が高まったり，労働時間の減少も生じたようであ

問12　交通網整備によるビジネス活動への具体的効果：2つまで回答



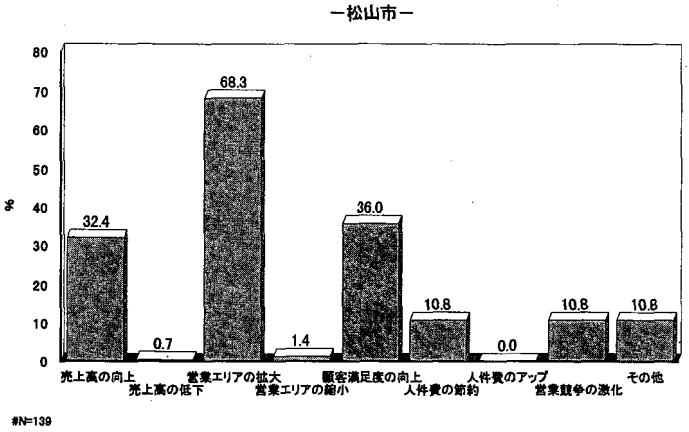






る。また，「営業効率がアップした」との回答が5都市合わせて32社，「会議や出張の効率化」も10社あった。

これに対し，マイナス要素としては各都市とも「営業競争の激化」が挙げられている。例えば，岡山市に本社がある天満屋ストアが，1996年（平成8年）3月に善通寺市，1997年（平成9年）4月に高松市に相次いで出店したり，高松市に本社がある香川証券が，1991年（平成3年）に岡山に支店を構えるなど，交通の利便性向上を契機に，新たなビジネスチャンスを求めて

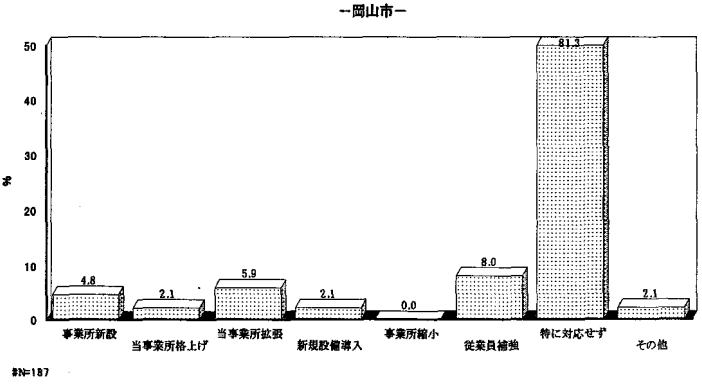


マーケットの奪い合いが続いていることがうかがえる。

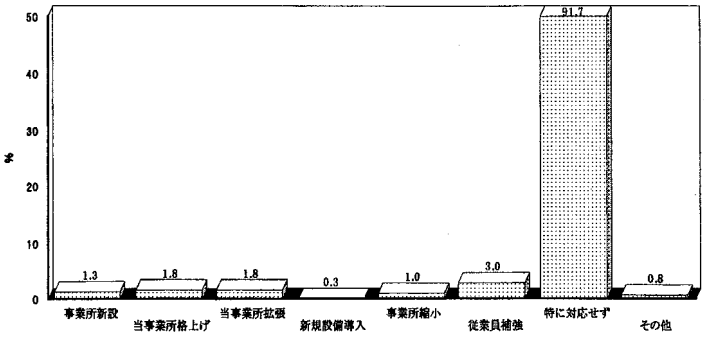
【瀬戸大橋開通時の対応】（問13）

問13では，瀬戸大橋開通時の企業側の対応について尋ねている（複数回答可）。高松市では26.9％の企業が何らかの対応をしたと答えており，５都市の中では最も高い値となっている。他の都市では，地理的にも遠いことから広島市で91.7％の企業が特に対応しなかったということであるが，岡山市，

問13　瀬戸大橋開通時の対応：複数回答

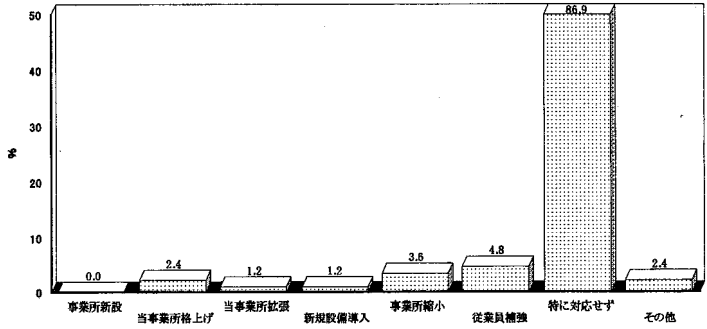


－広島市－



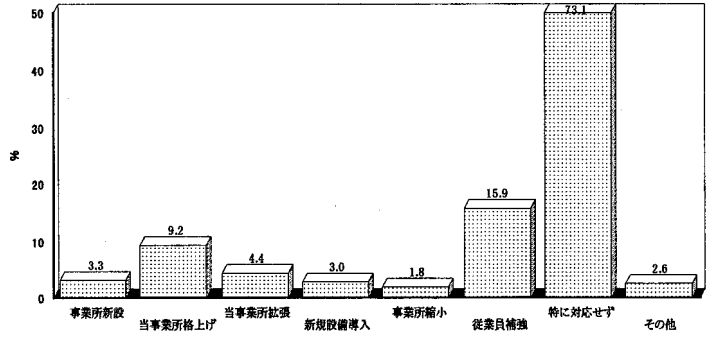
#N=399

－徳島市－

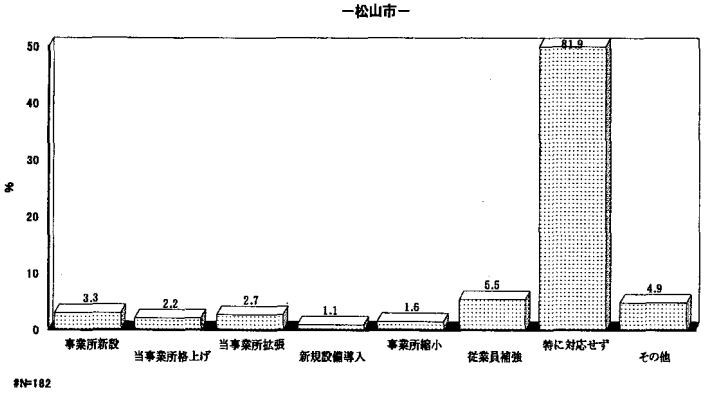


#N=84

－高松市－



#N=271



松山市，徳島市では20％近い企業が何らかの対応をしたと答えている。

何らかの対応をしたところについて詳しく見てみると，「従業員の補強」はどの都市にも比較的多い。特に高松市では43社，割合にして15.9％の企業で従業員の補強が行われた模様である。高松市ではさらに，「事業所の格上げ」も多く，25社に上っている。一方，岡山市では，「従業員の補強」の次に，「事業所の拡張」が多かったようである。また，徳島市を除いて「事業所の新設」も行われたことが分かる。

【明石海峡大橋への対応】（問14，問15，問16）

明石海峡大橋が今年４月に開通し，神戸市の垂水から淡路島を経由して徳島県の鳴門までが１本の自動車専用道路で結ばれる。これによって，岡山市・高松市に立地している支店企業の活動にどのような影響が生じるのだろうか。

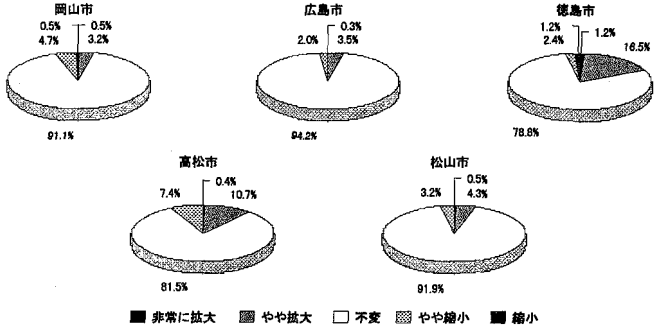
問14では，明石海峡大橋の開通によって事業所の活動（マーケット）エリアに変化が生じるかどうかを尋ねている。それによると，何らかの変化が生じると回答した事業所は，徳島市で21.2％，高松市では18.5％に上り，明石海峡大橋に近い四国側の２都市で比較的高い値となった。その影響のプラス・マイナスをみると，活動エリアが拡大するだろうと回答した事業所が，

縮小するだろうと回答した事業所より多かった都市は，広島市，徳島市，高松市，松山市であり，特に徳島市では拡大が縮小を14.1ポイント上回った。一方，岡山市だけは，縮小と答えた事業所の方が拡大と答えた事業所より1.5ポイント多かった。

明石海峡大橋開通に備えての対応について尋ねた問15を見ると，「特に考えていない」と答えた企業が広島市で90%，岡山市，高松市，松山市で80%を越える中，徳島市では4分の1を越える企業が何らかの対応を考えている。

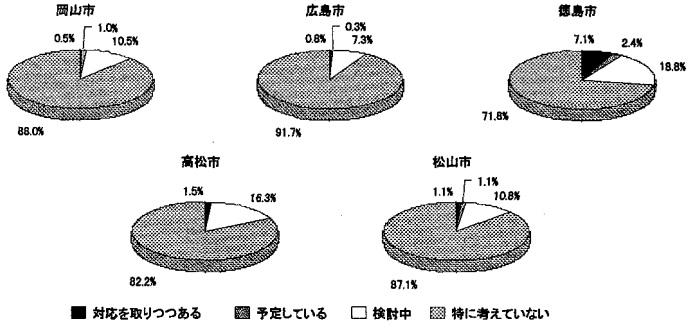
さらに，明石海峡大橋への具体的対応（問16）としては，岡山市と徳島市

問14　明石海峡大橋開通によるマーケットエリアの変化



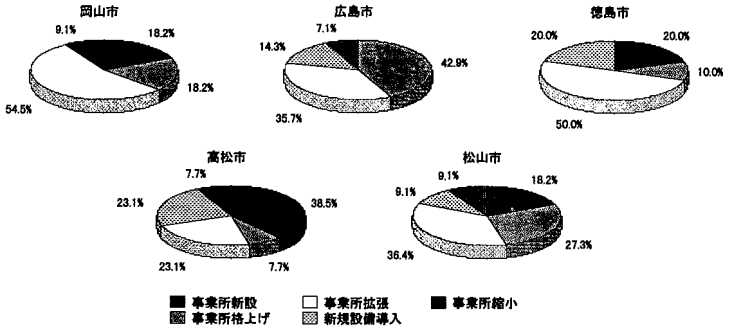
#N: 岡山=190,広島=397,徳島=85,高松=271,松山=185

問15　明石海峡大橋開通に備えての対応



#N: 岡山=191,広島=398,徳島=85,高松=271,松山=186

問16　明石海峡大橋への具体的対応



#N：岡山=10,広島=14,徳島=9,高松=26,松山=11

では「事業所の拡張」（岡山54.5％，徳島50.00％）で対応しようとしているのに対し，高松市の企業では「事業所の新設」（38.5％）で対応しようとしているところが多い。岡山市・徳島市に多い「事業所の拡張」をおこなえば，現在ある拠点を強化することになるが，高松市に多い「事業所の新設」では，営業拠点が現在の位置から他地域にシフトすることもあり得るのではないだろうか。また，徳島市を除く４都市では事業所の縮小を検討している企業も見られる。

明石海峡大橋の開通によって徳島経済が関西圏に引き寄せられる可能性，さらに四国経済が関西圏に引き寄せられる可能性も否定できず，事業所展開の再編成は，四国地方だけでなく，中国地方においても四国地方への経営戦略との絡みの中で現実化してくる様相を帯びていると言えよう。

【本四３橋時代への対応】（問17，問18）

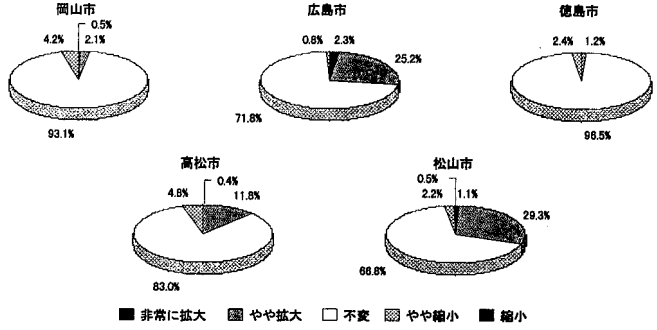
1999年春には尾道～今治ルートも全通し，瀬戸内地域はいよいよ３橋時代を迎えることになる。

問17では，まず，尾道～今治ルートの開通によってマーケット・エリアにどのような変化が生じるかを尋ねた。それによると，「非常に拡大」「やや拡大」と答えた事業所は橋の両岸に位置する広島市と松山市に多く，広島市で

は２つ合わせて27.5％，松山市では30.4％である。対岸でのビジネスチャンスを期待する企業の姿が浮かんでくる。

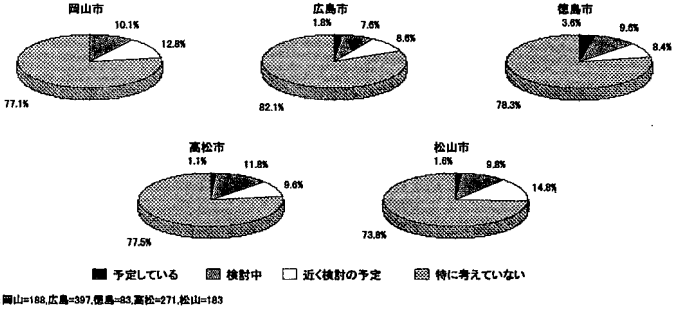
逆に，徳島市の事業所では，地理的に尾道～今治ルートから遠いこともあり，活動エリアの変化に関しては極めて否定的な回答を寄せている。影響のプラス・マイナスをみると，活動エリアが拡大するだろうと回答した事業所が，縮小するだろうと回答した企業より多かった都市は，松山市，広島市，高松市であり，拡大が縮小をそれぞれ27.7ポイント，26.7ポイント，7.4ポイント上回った。問14の明石海峡大橋開通によるマーケット・エリアの変化と比べると，楽観的な見方が多いようである。

問17　尾道～今治ルートの開通による活動エリアの変化



#N：岡山=189,広島=397,徳島=85,高松=271,松山=184

問18　本四３橋時代に向けての対応



#N：岡山=188,広島=397,徳島=83,高松=271,松山=183

さらに，本四3橋時代へ向けての対応では（問18），各都市とも4分の1前後の企業が何らかの対応を検討する姿勢を見せており，事業所の意識は低くないといえる。それはまた，中四国における事業所展開が今後も流動的であることを示しており，立地を巡る都市の選別も引き続き行われることを意味している。

【都市拠点性の評価】（問19，問20）

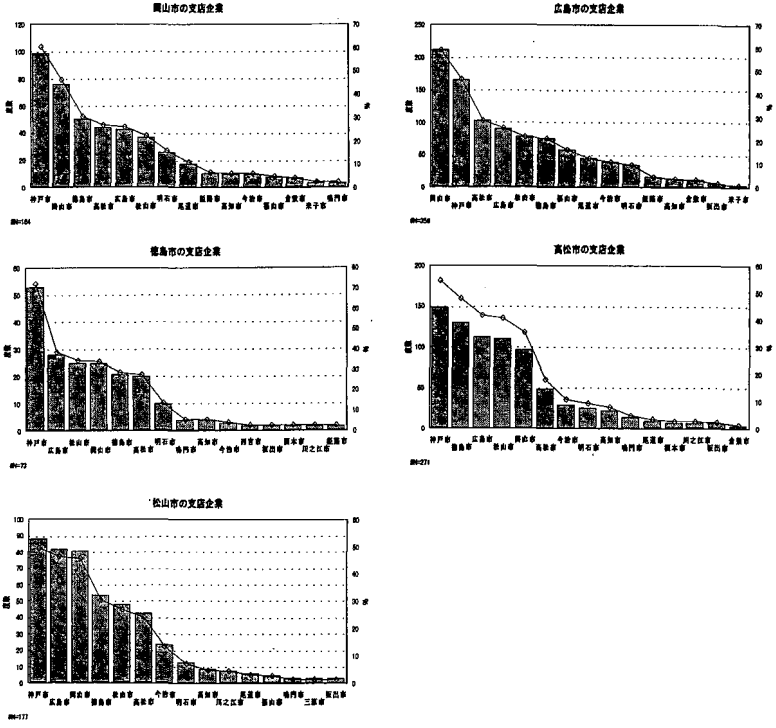
本四3橋時代を迎えたとき，ビジネス（企業活動）にとって一番有利だと思われる都市はどこだろうか。また，拠点性が低下すると思われる都市はどこだろうか。中・四国・兵庫県の都市の中から3つまで記入してもらった（問19，問20）。なお，グラフの中で，棒グラフは回答企業数を，折れ線グラフは有効回答数に占める回答企業数の割合を示している。

それによると，ビジネスに有利な都市では，岡山市，徳島市，高松市，松山市の4都市に立地する事業所では，神戸市をトップに挙げている。特に，明石海峡大橋の開通によって神戸市と直結する徳島市の事業所では非常に高く，有効回答企業の約70パーセントが神戸市を挙げ，2位の広島市を30ポイント以上引き離している。大市場を抱え，山陽自動車道・明石海峡大橋などの開通により高速交通網の結節点にもなる神戸市の魅力は大きいと判断しているようだ。

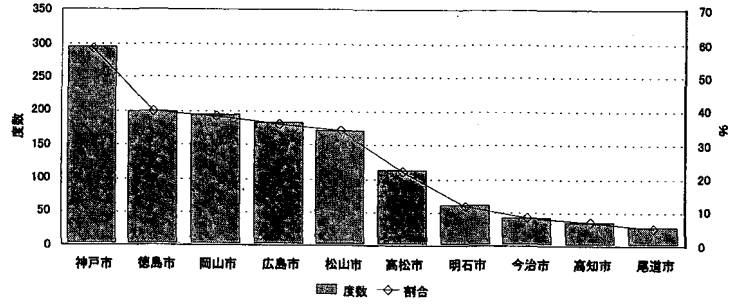
徳島市に立地している事業所では，5都市の中で神戸市の「ビジネスの有利性（もしくは拠点性の向上）」（以下では，拠点性の向上をビジネスの有利性と同義として用いる）を最も強く評価している。自らの都市については，第5位となっている。

松山市に立地する事業所の評価では，神戸市，広島市，岡山市の3都市が比較的拮抗している。これらに対し，広島市に立地する企業だけは，岡山市をトップに挙げている。第3章でも触れたとおり，瀬戸大橋の開通以後，事業拠点を広島市から岡山市へシフトする企業が増えているが，今回の結果は

問19　3橋時代にビジネスに最も有利となる都市

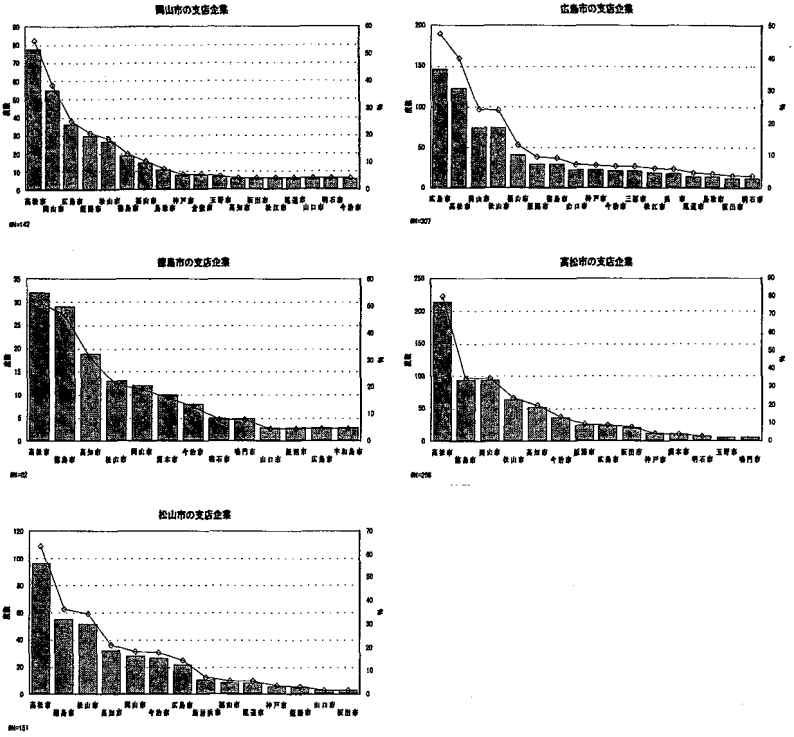


問19　本四3橋時代にビジネスに有利になる都市―全サンプル―

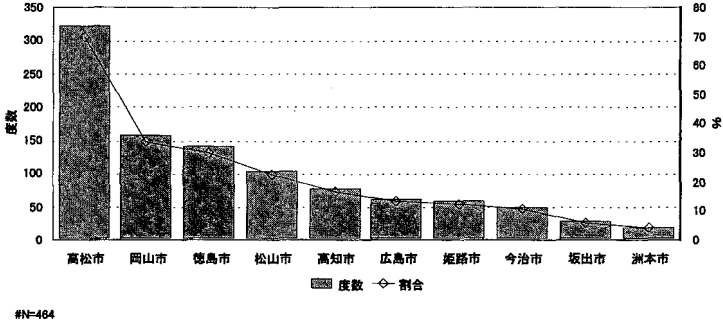


#N=504

問20　３橋時代に拠点性が低下すると思われる都市



問20　本四３橋時代に拠点性の低下が予想される都市―全サンプル―



#N=464

広島市に立地する企業側から見た岡山像をよく表していると思う。中国地方，さらには四国地方を統括する企業が多い広島市において，このような結果が出た意味は大きい。岡山側としては，この状況を拠点性向上のチャンスととらえ，企業立地に結びつけていくことが重要である。

自らの都市の拠点性評価は，岡山市の事業所において岡山市が神戸市に次いで2位となっており，半数近い事業所が3橋時代における岡山市の拠点性向上を評価している。広島市，徳島市，松山市の事業所では，それぞれ自らの都市の拠点性評価は4位か5位であり，回答率も3割前後となっている。しかし，高松市に立地している事業所については，自らの都市の評価は第6位で，2割弱の事業所が「拠点性が向上する」と回答しているにすぎない。

一方，拠点性が低下すると思われる都市では，岡山市，徳島市，高松市，松山市の4都市に立地する企業では，高松市をトップに挙げており，高松市の拠点性低下が危惧される。特に高松市に立地する事業所では圧倒的で，有効回答企業の80％が，自ら立地している都市である高松市を挙げた。第2位の徳島市を倍以上，上回っている結果となっている。香川県や高松市にとっては，この結果を真摯に受け止め，今後拠点性の維持と向上のために的確な対応をすばやくとる必要があるだろう。

また，広島市においても，自らの都市をトップに挙げている。広島市の拠点性が向上すると回答した事業所よりも低下すると回答した事業所の方が上回っている。交通網の整備などによって，中四国地方の最大都市である広島市の優位性が薄れ，地位低下が懸念されていることの現れだろう。

徳島市の事業所では，徳島市の拠点性低下を予想する事業所が半数近くあり第2位で，1位の高松市と拮抗している。広島市の事業所と同様に，自らの都市の拠点性が向上すると回答した企業よりも低下すると回答した企業の方が大きく上回っている。

松山市の事業所の回答では，拠点性が低下すると回答した事業所は向上すると回答した事業所よりも少ない。そこには，これから全線開通する尾道～

今治ルートへの期待が込められていると想像される。

岡山市に立地している事業所に聞いた結果では，問19，問20とも岡山市は２位にあげられており，評価が分かれている。岡山市の場合は，これまでの交通網の整備など各種のインフラ整備により，現在ある程度の優位性は保持しているものの，３橋時代になりこれが失われると，通過都市になる恐れが十分にある。

５都市の回答をすべて集計した結果では，拠点性が向上すると予想される都市では，神戸市が圧倒的であるが，２位に徳島市がわずかの差で岡山市の上位にきている。これは，高松市に立地している事業所の回答で，徳島市の拠点性向上が評価されていることに依っている。また，拠点性低下では，岡山市と徳島市の順位が逆転している。

高松市に立地する事業所自らが，高松市を拠点性低下都市と見ていることが分かったが，問18（３橋時代への生産活動や営業システムの再編）を見ると，高松市の企業において本四３橋時代へ向けて特に対応を考えていないところが77.55％にも上っており，企業側の迅速な対応の必要性が指摘できるのではないだろうか。拠点性が低下することになれば，それに伴う顧客離れや売り上げの低下など各企業にとってもマイナス影響が十分考えられる。経済環境がめまぐるしく変化している昨今，企業が生き残っていくためには俊敏な対応が望まれるところである。

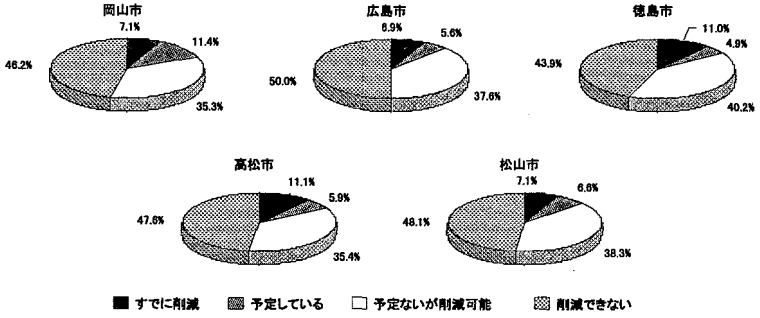
【情報化への対応】（問21）

高度情報化も拠点性低下の一因となりつつある。そこで問21では，情報化の進展により事業所展開が今後どのように変化するかを尋ねた。これによると，５都市とも調査結果に大差はなく，約半数の企業において，事業所規模の縮小の可能性を秘めている。これには，事業所の廃止や人員の削減など多岐にわたるが，情報化により，事業所展開については何らかの形で再編成が迫られそうな気配であり，事業所規模の低下に伴う支店経済の低下が懸念さ

れるところである。

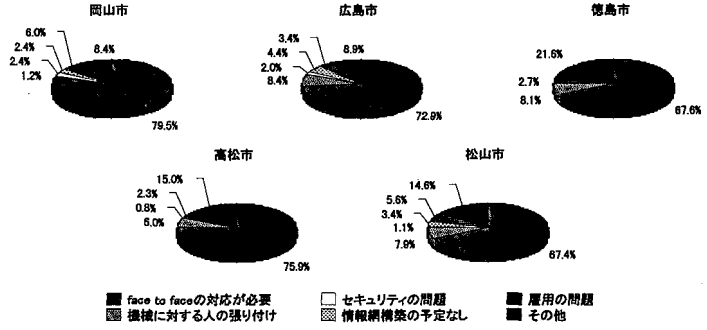
一方，問21で「削減できない」と答えた企業に対してその理由を尋ねた問22では，どの都市も「face to face のコミュニケーションが必要だから」と答えた企業が群を抜いている。次いで「機械に対する人の張り付けが必要だから」と答えた企業が多くなっている。この結果から，情報化の進展による企業の撤退を防ぐためには，顧客との交流が頻繁な企業を誘致したり，顧客や同業者との交流をさらに促進させる場を提供することなどが考えられる。

問21　情報化の進展による事業所規模の変化



#N: 岡山=184,広島=395,徳島=82,高松=271,松山=183

問22　情報化が進展しても削減できない理由



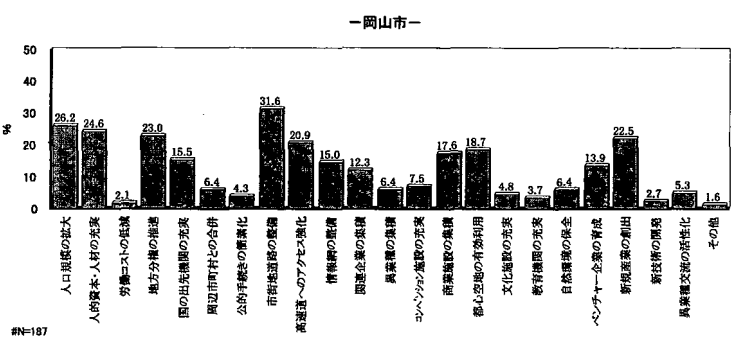
#N: 岡山=83,広島=199,徳島=37,高松=128,松山=88

【都市拠点性向上への方策】（問23）

最後に，立地都市の都市拠点性を向上させていくためには何が必要か，その具体的方策を尋ねた（問23，３つ選択）。

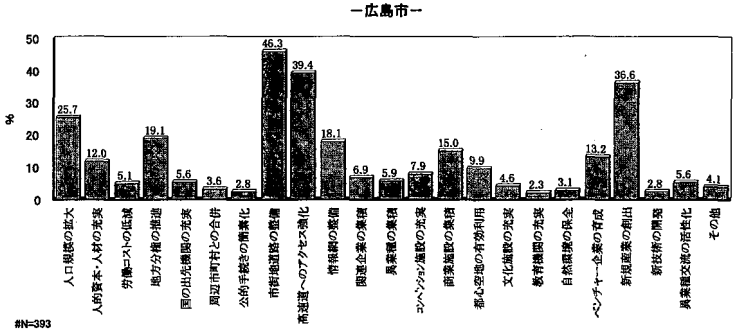
岡山市では，「市街地道路の整備」（31.6％）がトップである。岡山市内では，環状線の整備が進められているものの，慢性的な渋滞を起こしている路線も多数見受けられ，そのことが効率的なビジネス活動を阻害しているのだろう。次に「人口規模の拡大」（26.2％），「人的資本・人材の充実」（24.6％）などが続いている。特に「人材の充実」は５都市の中で唯一20％を越えており，有能な人材の提供が十分でないようである。また，他の都市に比べ「都心空き地の有効利用」（18.7％）が多くなっている。岡山市中心部の空洞化が深刻化していることに加え，岡山操車場跡地の利用法がなかなかまとまらないことが問題であると思われる。都市の魅力付けとして「商業施設の集積」も他都市に比べて高めである。一方，「高速道へのアクセス強化」は20.9％であり，他の都市に比べると低い値である。山陽自動車道の岡山ＩＣに接続する国道53号線バイパスなどが機能していることの表れであろう。「その他」と回答した企業について具体的な回答を見ると，「ラスベガスのような世界から人が呼べる娯楽施設を作る」，「地場産業の育成」などがあった。

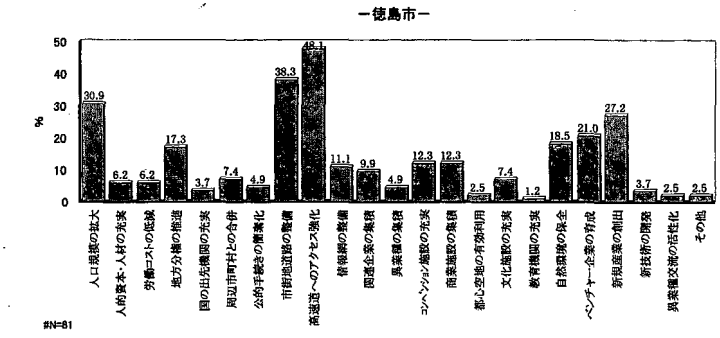
問23　都市拠点性向上への方策：３つまで回答



広島市では，岡山市と同様「市街地道路の整備」が多く，46.3%である。また，「高速道へのアクセス強化」も高く，39.4%となっている。「新規産業の創出」は36.6%であり，5都市の中では一番高い値を示している。「その他」では，「鉄道や地下鉄を含む公共交通網の整備」や「新交通システムの延長・充実」を望む声が多かった。

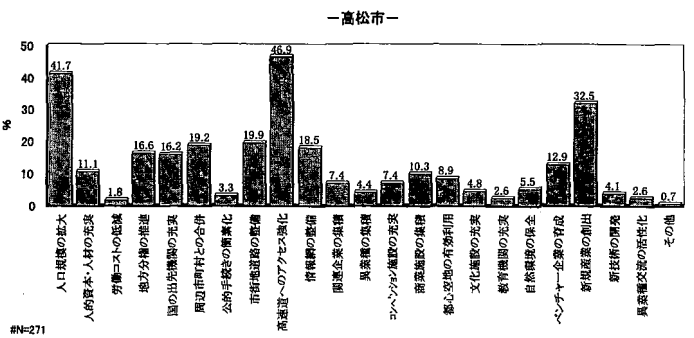
徳島市では，「高速道へのアクセス強化」が非常に高く，48.1%に達している。「市街地道路の整備」（38.3%）も高いことから，徳島市では高速道を含め，道路網整備が他都市に比べ遅れていることが分かる。徳島市において特徴的なのは，「自然環境の保全」が18.5%と，他都市に比べかなり高いことである。また，企業交流の場が少ないのか，「コンベンション施設の充実」（12.3%）も比較的高い値となっている。「その他」では，「海上交通網の整

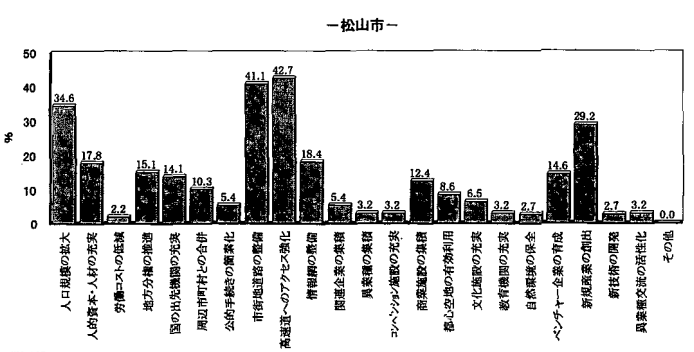




備」などがあった。

高松市では，「高速道路へのアクセス強化」（46.9%）と「人口規模の拡大」（41.7%）が上位を占めており，そのための「周辺市町村との合併」（19.2%）も他の都市と比べ高い値である。香川県はもともと面積が小さな県であるが，その上に面積の小さな町が点在しており，合併の意識も他の4都市に比べると高いようである。広域ブロック都市として既に国の出先機関も多い高松市であるが，「国の出先機関の充実」（16.2%）が比較的高い値を示したのは意外だった。出先機関の数としてはほぼ揃っているので，高松市の場合は取り扱いサービスの厚みを求めているところが多いのだろう。「その他」では，「本格的シティホテルの建設」や「市・県・私鉄が一体となった都市づくり」などがあった。





松山市では，「高速道へのアクセス強化」（42.7%），「市街地道路の整備」（41.1%），「人口規模の拡大」（34.6%）が高くなっている。

5．結論と今後の展望

バブル経済の崩壊や金融破綻など，90年代の日本経済は既存の経済システムの限界に直面し，抜本的なシステムの再編成期に突入している。地方都市の拠点性の面からもこの影響は表れており，日本版ビッグバンを控えた金融業界において事業所の閉鎖が起こっていることなどは典型的な例である。さらに今後，人口減少社会が到来することにより，拠点性のない都市は衰退するともいわれている。まさに都市が選別されるようになり，都市にもそれぞれの個性が求められる時代になったといえる。

アンケートを見渡してみると，立地する都市によって企業の見方にも様々な違いがあることが分かる。これはまた，都市の性格がそれだけ多様性に富んでいるということを表している。今回は特に交通インフラ整備に焦点を当てて都市の拠点性に関する考察を続けてきたが，交通網が整備されるに従い，企業の活動範囲は従来のような県境を基礎にしたマーケット・エリアの枠を越え広域化・ボーダレス化しており，今後もその傾向は一段と強まるものと思われる。それでは，来るべき本四3橋時代に向けて瀬戸内地域の各都市が拠点性を維持・向上させるためには一体何が必要なのだろうか。この回答への道しるべを付けるべく盛り込んだ，企業アンケートの問23を今一度見返しながら考えてみることにしたい。

①交流人口の増大

全国の県庁所在都市について1995年から1996年にかけての人口増減を見ると，35都市で人口が増え，減少したのは震災の影響がある神戸市を含めて11都市であった。全国レベルで東京への一極集中が起きたように，各県でも県庁所在都市への一極集中化が顕著になってきているのであるが，その増加率

を見ると，高いところでも1.5%程度に収まっている。今後少子化が進行することを考えれば，一都市単独での劇的な人口増加を図ることは，既にある程度成熟している県庁所在都市においては難しい。そこで，周辺市町村を視野に入れた交流人口の拡大が必要である。

②市街地道路の整備

高速道路網の整備は県の重要プロジェクトとして位置づけられており，都市間を結ぶ交通網の整備は確かに進展している。しかし実際に人が活動する都市の内部が整備されなければ，スムーズな人の流れ，さらに効率的な経済活動は確保できない。アンケートの問23を見ても，各都市とも「市街地道路の整備」，「高速道へのアクセス強化」が高い値となっており，一般道路網の整備を要望する企業側の声が伝わってくる。高速道へのアクセスが悪ければ，せっかく整備された交通インフラも十分に機能せず，交流人口の拡大にもつながらない。今回のアンケート結果を踏まえ，市街地道路整備に対する自治体側の積極的な対応を望みたい。

③関西エリアへの対応

都市拠点性の評価を試みたアンケートの問19では，本四３橋時代にビジネスに一番有利な都市として神戸市がトップに挙げられていた。広域交通網の整備により中四国地方の各都市と近畿地方の時間距離が短縮されることで，関西マーケットへの関心が高まることが予想される。中四国地方の各都市が力を入れている物流面においては，神戸複合産業団地をはじめとして兵庫県南部でも流通団地の開発が多数計画されており，神戸エリアとの競合の可能性がある。人々の生活にも変化は表れ，ショッピングや文化活動においても，魅力的な施設の集積が多い京阪神地区へ人の流れが増大することが考えられる。このように大市場を抱える関西エリアの魅力は高く，交通網の整備により拠点性のアップを図ろうとする都市の期待と裏腹に，中四国地方の経済力が関西圏に吸い上げられてしまう可能性も否定できない。中四国地方の各都市としても，都市機能の相互補完など一体的な取り組みを通じて大市場

に対抗できる体制作りを急がなければならない。

④人材の確保・育成

問23の岡山市の結果では，「人的資本・人材の育成」も比較的高い値となっている。拠点性の向上をはじめ，地方の時代が到来しない大きな原因の一つに，人の流出が止まらないことがあげられる。しかも流出している人々は，人間の体に例えれば「頭脳」に当たる部分である。このような人々に地方に戻ってもらい定着してもらうことも人材の充実には欠かせない。そのために，新規産業の中でも「頭脳」の受け皿となるような地場産業の育成が必要である。

⑤都市の中の魅力づくり

交流人口を増やすには，そこに人が集まる装置が必要である。神戸市におけるハーバーランドや高松市におけるサンポート計画のように，都市機能集積への基盤作りはある程度行政側が担うべき課題であり，素早い対応が望まれるが，ここでは逆に民間側の街作りへの積極的な参加を望みたい。メセナ活動で知られる林原グループでは，岡山市を文化都市に育て上げる構想を持っており，岡山駅前に自然科学博物館の建設などを計画している。都市の顔づくりを自治体任せにすると，他の都市と変わらない画一的なものになりがちである。行政にはない発想を取り入れるためにも「企業が都市を造る」という姿勢がもっと支持されてもいいのではないだろうか。

また，神戸では，店の入口の片隅や歩道脇，地下街など至る所で様々な生演奏を聴くことができる。中四国の都市ではあまり見られない光景である。ちょっとした演出であるが，文化性の高さを感じると同時に，自分たちの都市の魅力を自らの手で高めていこうとする意欲的な姿が感じられた。このように，その都市で経済活動を営む者，さらにはその都市に居住する者が主体となった自然発生的な動きは，都市の魅力づくりに必ずや効果をもたらす。その際，行政側に求められるのは，柔軟な発想のもとそれらの動きを力強くサポートしていくことである。

これらの活動を通じて，他の都市にはない魅力・特色を持ち，他の都市から人を呼び込める街づくりを推進していく必要がある。

今回は事業所動向など主にビジネス活動に着目しながら都市の拠点性について考えてきたが，今後の展開としては，人々の生活環境にもっと焦点を当て，住民にとっての都市のあり方を考えていけば，また違った解釈が生まれるかもしれない。アンケートに関しては，クロス集計を多用して，業種による回答状況の違いや，事業所の設立年と回答状況の相関を見ることなどが考えられる。また今回は，出先企業における中四国地方での事業所展開について見るため，基本的に地場の企業は調査対象から除いたが，これらの企業を対象にした調査を実施すれば，地場の企業と出先企業の対応の違いについて比較検討ができる。さらに，神戸市や大阪市など近畿地方に立地する企業を対象に調査を実施すれば，関西の企業が中四国地方の都市をどのように評価しているのかが見えてくると思われる。

参 考 文 献

【1】中村良平［1995］,『いま都市が選ばれる』山陽新聞社。
【2】中村良平・田渕隆俊［1996］,『都市と地域の経済学』有斐閣。
【3】岡山経済研究所［1993］,『図説 岡山経済』山陽新聞社。
【4】岡山経済研究所［1997］,『'97 岡山県経済ダイジェスト』岡山経済研究所。
【5】『週刊ダイヤモンド』1997年8月16，23日号。
【6】『岡山商工会議所会報』1997年3月号。
【7】新潮社『Foresight』1996年11月号。
【8】日本開発銀行［1997］『中国地方ハンドブック』。
【9】日本開発銀行［1997］『四国エコノミー』。
【10】岡山県企画部［1994］『本四3橋岡山県影響調査』。
【11】山陽新聞 1998年1月1日付『瀬戸大橋10年と三橋時代』。
【12】岡山商工会議所連合会［1997］『中国横断自動車道開通の影響に関する事業所の意識等調査票』。
【13】中国地方総合研究センター『地域企業アンケート調査票』。

City Position of Importance in the Age of Honsyu–Shikoku Three Big Bridges : II

Ryohei Nakamura

More than ten year ago Seto–Ohashi was constructed, last April Akashi–Kaikyo–Ohashi was completed, and this May Onomichi–Imabari route is going to be provided as the third road connecting Honsyu with Shikoku area. At the end of this century, as a result, Seto–uchi area has three main routes which would improve interregional mobility.

Progress of traffic infrastructure could change city's economic position. On one side, some cities may growth by improving interregional accessibility. On the other side, however, some cities may lose their economic status due to so called 'straw effects'.

This paper consists of two parts ; the former part is focussed on recent regional economic changes and statistical analyses on city position of importance, the latter part is empirical investigation based on the results of questionnaire about city positions of importance.

Regional recent changes mean office location and relocation as a firms' regional evaluations. In statistical analyses I propose a new indicator of city's relative economic importance.

Questionnaire has been conducted for branch offices of major four cities in Seto–uchi area. Through questionnaire several evaluations of individual cities by corporate firms are clarified.