

空間克服と経済発展

山崎, 朗
九州大学経済学部 : 助教授

<https://doi.org/10.15017/4494286>

出版情報 : 経済學研究. 64 (3/4), pp.47-56, 1998-01-31. 九州大学経済学会
バージョン :
権利関係 :

空間克服と経済発展

山 崎 朗

1. 本稿の目的

本稿の目的は、空間克服産業の発展と空間克服手段のためのインフラストラクチャー整備との関連を論理的に明らかにし、この観点から国土計画の意義を導き出すことにある。

資本主義の発展は、空間克服¹⁾の過程でもある。空間克服とインフラ整備は表裏一体の関係にある。国土計画を長期の産業構造転換政策、長期の間接的な産業育成政策として位置づけることは、現実の国土計画がそのような視点を明確には有していないだけに、国土計画の範囲をそこまで拡張して良いのかという批判もあろう。だが、筆者は、国土計画にこのような観点が欠けていることに疑問を抱いている。とくに、通信技術の発展にともなう、情報空間の「無空間化」は、これまでの国土開発の概念を根本から覆えず可能性を秘めている。新しい空間克服手段を活用できる国土構造の構築という意識がこれまでの国土計画には希薄だったように思われる。

1) 富田和暁は、経済立地をめぐる問題として、空間の有限性、限定性から生じる「空間それ自体のもつ有限性に起因する制約」と、「空間的移動の制約」の2点をあげている。空間の摩擦・抵抗 (friction of space)、あるいは距離の摩擦 (friction of distance) の存在による抵抗の克服には時間、費用、労力がかかることを指摘している (富田和暁『経済立地の理論と実際』大明堂、1991年、pp. 3~4)。

議論を深めるために、経済理論における空間の取り扱いの問題、空間克服の観点からみた企業の経営戦略(ソニーの製品戦略)、理想的な国土構造の在り方についても、筆者の現時点での考え方をまとめてみた。論理展開が横に広がりすぎている印象を与えるかもしれない。しかし、これらの問題を同時に論じることによって、空間克服と経済発展の意義をより理解していただけるのではないかと信じている。

2. 資本主義と空間克服

(1) 空間克服産業とは何か

大量の原料、多様な部品、特殊な材料を用いて生産し、製品を広範囲に販売するためには、空間的に離れて存在する原料地、部品業者、消費者を結びつけるさまざまな輸送、通信手段を必要とする。資本主義が発展し、生産が大規模化、複雑化するかどうかは、生産技術の発展に加え、国内各地、世界中に分散して存在する生産要素を統合し、密度薄く空間的に点在する消費者に配送するための輸送、通信手段の技術発展とその空間移動を円滑にするためのインフラストラクチャーの整備が前提条件となる。

資本主義の発展は、二重の意味で空間克服と密接に関わっている。まず第一に、空間移動のためだけにエネルギー、工業生産のかなりの部

分を割かなければならないという点である。

その時代の中心的産業は、空間を克服するための手段を生産する産業とそれを用いて空間移動を担うサービス産業であった。人、物の空間移動という面においては、貨車製造と鉄道業、造船業と海運業、自動車・トラック・バス生産とタクシー業界・トラック業界・宅配便・バス会社などの各運送業、航空機産業と航空貨物、航空旅客輸送業（航空会社）などである。しかも、それらの工業生産と輸送サービス業の間には必ずインフラストラクチャーが存在しなければならない。鉄道には軌道、船には港、自動車には道路、航空機には空港である。

情報の空間克服という面においては、ラジオ・テレビ生産と放送業界、電話・ファックス・携帯電話生産と通信会社などの関係がある。

ラジオ・テレビを活用したマスコミュニケーションでは、単なる情報の伝達業務よりも、情報の収集・加工、番組製作などの作業の方がより重要な面をもっており、また、送信装置も公共投資によって整備されるインフラではないが、ともかく、物、人、情報の多様な空間移動を可能とする工業製品は、資本主義におけるキーイングストーリーであることは疑いようのない事実である。

われわれは資本主義の時代区分を、生産力を空間的側面から規定した輸送、通信手段に求めることもできる。また反対に、将来の産業構造転換を次世代空間克服手段の視点から探ることもできよう。この時代区分は政府の公共投資の問題を含めて、説得的な産業発展段階の時代区分となるはずである。

戦前まで空間克服手段の最大の需要者は軍隊であった。重工業は軍隊の空間移動手段を中心に生産し、インフラ整備も軍港、軍用の空軍基

地、軍用の通信施設整備であった。資本主義の帝国主義化は、空間克服手段を民間が利用する段階にいたっていなかったことと関係していたといえる。戦後、空間克服手段が軍用から民用に転換されるにつれて、日本は世界最大の造船王国になり²⁾、その後生産台数では一時世界最大の自動車生産国にもなった。情報通信機器の面でも、まず世界最大のラジオの生産国になり、次に世界最大のテレビ生産国となった。日本は、その時代の民用の中心的空間克服手段生産産業で、世界最大の生産国になることによって、長期にわたり高度経済成長を持続することができたのである。

しかし、もっとも新しい輸送、通信手段であるコンピュータ、航空・宇宙産業では決定的に出遅れ、それらの生産、それらに付随するサービス産業において主導権を握る可能性はきわめて低いように思われる³⁾。また日本が積極的に研究開発に取り組んでいるリニアモーターカー、TSLも実用にはまだ時間がかかるようである。経済低迷の原因としてバブル崩壊ばかりが取り沙汰されているが、日本経済の先行きに対する不透明感は、航空・宇宙産業、コンピュータ通信という、新しい輸送、通信手段に対する生産・研究体制、新しい空間克服手段を社会で活用するための制度・体制への対応の遅れによるものと考えられる。さらにいえば、ジェット機、宇宙衛星、インターネットは軍用の空間克服手段として開発されてきたものであり、敗戦国であ

2) 前問孝則『戦艦大和誕生 上・下』講談社、1997年は、日本の造船業が戦後10年で建造量世界1となった背景に、日本海軍が生みだした生産管理方式があったとしている。

3) この点については、リチャード・J・サミュエルズ(奥田章順訳)『富国強兵の遺産』1997年、三田出版会と松浦晋也『H-IIロケット上昇-国産大型ロケット開発12年の軌跡』日経BP社、1997年に詳しい。

る日本に根づくことが許されなかった産業でもある。

(2) 空間克服に果たす政府の役割

もう一点は、政府の経済政策と空間克服との関係である。戦後ケインズ政策と呼ばれる、景気変動を財政政策と金融政策のポリシーミックスによってコントロールするシステムが構築された。公共投資の増減による景気、インフレ調整は、現在最も重要な政策手段とされている。公共投資の中心は、道路、鉄道、空港、港湾などの空間移動手段の空間移動を円滑化するための社会資本である。

マクロ経済政策では、有効需要不足を補うためにどの程度の公共投資をすべきか、について議論されるが、問題は公共投資の量にとどまるわけではない。空間克服の観点から公共投資を論じる場合、次の二つの視点を欠くわけにはいかない。

まず、公共投資を国土上の「どこ」で行うか、という問題である。長期のビジョンのなかで「どこ」を整備するのが明確にしていなければ、公共投資のバラマキに終わり、長期的な経済発展にとって有効な社会資本ストック形成につながらない。「どこ」に高規格道路、高速道路、新幹線、国際空港、国際港湾を整備、配置するかは、国土の構造、地域の盛衰を根本的に規定する。「どこ」を整備するかという問題とその結果もたらされる人口、産業の配置および人流、物流、情報流、すなわち、国土構造の将来像という問題を事前に考慮しておかねばならない。有効需要という無空間的経済量の確保だけでなく、具体的な公共投資の場所決定の論理づけとそれによって将来もたらされる国土構造の変化を認識することが必要なのである。

(3) 社会資本の空間配置

空間克服という観点からみた公共投資論の第二の視点は、将来の空間克服手段との整合性ある公共投資の先行的整備という問題である。つまり、「どの」インフラを優先的に整備すべきか、という問題である。自動車の普及と道路の整備、航空旅客の増加と空港整備は、需要を予測し、長期的な調和を図らなければならない。高速道路、空港などの社会資本整備は10年から20年近い時間を要することからして、将来の需要予測は難しいが、避けては通れない重要な問題である。将来の空間克服手段の発展、普及状況を想定しながら、先行的にインフラ整備を行わなければならない。ここでも長期の将来展望が問われることになる。

将来の新しい空間克服手段に対応したインフラ整備は、その国における空間克服手段を生産する産業の発展とも密接に関連している。道路の整備が直ちに自動車産業の成立、発展をもたらすわけではない。だが、道路の整備は自動車産業発展の基礎条件である。自動車、バス、トラックなどの空間克服手段を活用して行う輸送サービス業（バス、タクシー、宅配便、郵便、貨物運送）にとっては決定的に重要な社会資本である。

つまり、長期にわたってどこにどのような空間克服のための社会資本を整備していくのか、という戦略によって、長期的な経済発展力、国土の構造のみならず、その国の主導産業の成長力（関連輸送・通信サービス業の発展を含む）をも規定してくることになる。

国土計画は、これまでに論じてきた空間克服産業の将来展望とインフラ整備の整合性を確保するための長期的指針として機能しなければならない。国土計画は、特定地域の開発政策の寄

せ集めでもなく、また単なる一過性の過疎、過密対策でもない。かといって各省庁のインフラ整備の長期計画をそのままバインドするだけでは国土計画として統合する意味はない。将来の空間克服産業の展開を想定し、そのためのインフラを先行的に整備すると同時に、将来の空間克服産業の育成およびその合理的な配置という長期的な産業育成政策、産業立地政策とも連動する計画でなければならない。

さらに補足していえば、国土計画のミクロ的整合性の問題も重要である。社会資本を機能的に活用するためには、総合的なネットワークの形成が必要となる。マクロ的な国土計画は、最終的には個別社会資本整備ごとに、各社会資本の有機的関係について調整されなければならない。他の先進国と比較して港湾、空港と鉄道、高速道路の連結度の低い日本の社会資本整備は、この点においても問題を抱えている。

(4) 新しい空間克服産業の特性

新しい国土計画がパラダイムの転換に直面しているのは、すでに道路、港湾を中心にして社会資本整備が一定程度整備されてしまったからだけではない。航空・宇宙産業の発展にともなう新しい通信手段は、これまでの空間克服手段以上に容易に空間克服を可能にするという特性を有しており、新しい空間克服手段の普及によって、空間構造が根本的に変質化する可能性を秘めているためである。

これまでの空間克服手段は、距離比例的性格を強くもっていた。長距離運賃は、鉄道運賃に通常みられるように、割り引かれることが多いものの、距離が離れば空間克服費用は増大し、長距離運賃は短距離運賃よりも高くなる。ところが、いまやNTTの昼間の電話料金は、100

km以遠の地域すべて同一料金となっている。いうまでもなく、国内電話での情報交換にはほとんど時間的ラグはない。つまり100kmから先の空間は電話空間から消滅してしまったことになる。携帯電話でもエリア内はやや安く設定されているが、その他のエリアとの通話は距離に無関係に同一料金とされている。宇宙衛星を活用することで、世界中どこでも使え、しかも世界のどこにかけても同一料金の携帯電話システムの開発が始められている。通信の世界ですら、通話料を無料にすることはできない以上、地理的距離、空間の障壁を完全に消滅させてしまうことはできない。だが、通信の世界では、空間の基本的特性であった距離比例的要素は消えている⁴⁾。

労働者の通勤を情報の「通勤」に置き換えてしまう、テレコミュティング(テレワーク)の普及は、われわれの空間概念を根本から覆えてしまうかもしれない。島原の復旧作業では、危険を避けるため、工事用車両の遠隔操作が行われている。安全な場所で、若い女性が冷房の効いた部屋で、汗をかいたり、埃にまみれることなく、画面を見ながら重機械をリモコン操作している。

世界のどこにいてもある種の事務労働が可能となるならば、地価の高い都心部に高層の本社ビルを構え、社員を集中させる必要性は少なくなる。通勤手当も削減でき、大都市圏での私鉄の複複線化や通勤新線の建設も不要になる。代わりに情報交換のコストがかかるようになるが、エネルギーの節約、交通渋滞・環境汚染の解消、

4) 田村大樹はこのような情報流の特質が「space of placeless」をもたらすものと捉えており、「第2空間」と命名している(田村大樹「第2の空間」『経済論究(九州大学大学院)』第94号, 1996年)。

通勤時間の有効活用などのメリットを考えると、テレワークは、新しい就業形態として世界的に普及することになろう。そのとき都市の機能は何が残るのであろうか。おそらく住空間およびエンターテインメント産業と飲食業を中心とした広い意味の娯楽産業の場となるであろう。となると、オフィス中心の大都市の都心は居住地としての魅力を取り戻すことが求められるようになるだろう。

人間、物の空間移動においてこれまでの輸送手段と異なる性格を持つ輸送手段は、航空機である。航空輸送は、戦前から一部行われていたが⁵⁾、一般庶民の手軽な移動手段としての地位を確立したのは、航空の規制緩和により航空運賃が低下してきたこの10数年の間であると言ってよいであろう。航空運賃は、基本的には距離比例的性格を保持してはいるものの、時間帯、季節によっては、大幅な値下げが行われる。したがって、距離的には遠い国際線の方が国内線よりも安いということが頻繁に起こる。

また、移動特性上、離れた地域間にしか利用できない。したがって、距離が離れるほど高速移動のメリットがでる。福島周辺への首都移転が取り沙汰されているが、福岡空港から羽田空港と福岡空港から福島空港では飛行時間にして行きで10分、帰りで5分の差しかない。アクセスさえよければ、福島周辺の新首都の方が霞ヶ関よりも時間距離としては九州から近いということになる可能性もある。

空港、港湾、通信衛星、携帯電話のアンテナは、道路、鉄道と異なり、空間的連続性を必要

としない。インフラの特性においても、より空間克服されているといえることができる。道路、鉄道、電話線は地表上に連続して設備を配置しなければならない。総道路延長距離、総鉄道線路距離が単に長いだけでは意味がない。それらは連続して結合していなければ、その機能を果たせない。

しかし、航空機、電波は空中を移動している間は、ハードなインフラを必要としていない。空間的にはインフラの点的整備で十分なのである。しかも、空中を移動するため、地表上の山、川、谷、海などの自然地理的条件にはほとんど左右されない。航空機は、道路、鉄道の固定化されたインフラ上しか移動できない電車、車と異なり、空間上を自由移動できる。点（空港）と点（空港）を理論的には最短距離で結ぶことができる。電波も山などで遮断されることがあるが、宇宙衛星を活用すれば、電波障害の可能性は大幅に低下する。船舶も港が点的に整備されていれば、その途中の経路にインフラを整備する必要はない。ただ、船は、川、湖、海といった水上を移動するため、水が存在するという自然地理的条件に規定される。だが、海上についてはその制約はあまり問題にならず、自由な空間移動が可能となる点においては、航空輸送と似た性格をもっているといえるだろう。

携帯電話も電話線という空間的に固定された、空間制約の多い通信手段から、どこにでも持ち運びができるという空間移動性の高い通信手段への変化である。新しい空間克服のシステムといえる。発展途上国の急速な成長の背景には、道路、鉄道のような建設時間と建設コストのかかる線のインフラから、空港、港湾、携帯電話のアンテナのような点的インフラへの移行があらると考えられる。

5) 日本で初めての定期航路が開航したのは、1922年（大正11年）11月12日で、堺と徳島の間であった（平木国夫『日本のエアライン事始』成山堂書店、1997年、p. 93）。

ソニーの経営戦略は、空間的に固定されてきたラジオ、テープレコーダー、ビデオを小型化し、コンセントという固定化された電力源ではなく、電池という空間的に移動可能な電力源を組み合わせることで、ポータブル・ラジオ、ウォークマンといった空間移動可能な家電製品を製造することにあつたのだ、という見方もできる。最近では持ち運びできるCDプレーヤーからさらに進んで、自動車に固定されていたカーナビゲーションを持ち運びできるようにした製品を販売している。ソニーの経営戦略は、家電製品における空間克服にある。任天堂の持ち運びできるゲーム機、ゲームボーイも同じことがいえる。

製品の小型化とエネルギー源としての電池の小型化・大容量化の2点は、日本のエレクトロニクス産業発展のキーワードであり、これは製品戦略の面からの空間克服（モバイル化）ということができる。

3. 経済学と空間

(1) 空間抜きの経済学

ミクロ経済学は、市場メカニズムの純粹理論を構築する際に空間的広がりを分析枠組からはずしている。マクロ経済学もマクロとしての一国経済という分析対象としての特定空間は当然存在しているが、国土の中の具体的な空間についてはやはり分析枠組から捨象されている。景気対策、有効需要論としての公共投資に限定されてしまえば、よくいわれるように、ただ穴を掘り、またその穴を埋めるだけで十分なのだということになりかねない。しかし、このような議論はきわめて短期的な視野にもとづくものにとすぎず、長期的な経済発展は、どのような社会

資本をどこに整備するかということと密接に関連している点を完全に無視している。

すでに論じてきたように、その時代時代の中心的産業は、その時代の技術水準とインフラに対応した空間克服産業であると考えられる。空間を捨象した経済学からは、空間克服産業の新展開を読み取ることはもちろんのこと、資本主義発展のもっともダイナミックな部分（空間克服産業の展開とそのためのインフラ整備戦略）について論じることができない。

P.クルーグマンは、国際貿易の分野で空間が捨象されてきたことに自己批判を加え始めているが⁶⁾、輸送費と集積の利益、および歴史的経路依存という論理立てでは、これまでの経済地理学の研究に新しい知見をもたらすということにはなっていないといわざるえない。

最近、中込正樹『都市と地域の経済理論』という野心的な研究成果が公表されている。中込は「主流派ミクロ経済理論には、時間概念だけでなく、空間的経済現象を考察する上でも極めて大きな理論的制約が存在している。空間的に集中および分散して展開される現代世界経済の構造を、フレキシブルに分析する理論的パラダイムを提示していない。この理論的制約を打ち破る、例えば『空間的非ワルラス理論』とでも呼べる新しいアプローチが登場してもよいのではないか。従来の都市や地域の理論を、ミクロ経済学の単なる1つの応用分野としてではなく、以上述べた大きな理論的問題意識から再考し、鍛え直し、本質的に拡張された新しい理論パラダイムを提示するダイナミックな研究分野に変

6) 「それにしても、国際経済学者は、国というものは空間的な広がりのなかで物理的に存在するという現実を無視しすぎている。」(P.クルーグマン『脱「国境」の経済学』東洋経済新報社、1994年、p. 13.)

身させていたら素晴らしいであろう』⁷⁾と述べている。

だが、ミクロ理論を用いたのでは、空間克服活動のもつ資本主義のダイナミックな展開過程を分析するのは、難しいように思われる。

ミクロ理論という、空間を捨象することで体系化されてきた理論を用いて、空間問題を取り扱うことの矛盾は、国土政策を論じる際に大きな問題をもたらす。新古典派の立場からすれば、資本と労働の移動の自由ささえ保証されていれば、地域間格差なるものは存在しえないし、したがって、移動の自由促進以外の地域間格差是正のための政策は不必要といわざるをえないからである。坂下昇は、「理念的に言えば、平均効用(あるいは厚生)水準の地域間格差を消滅させるのが、地域(間)経済政策の基本課題であるように思われるが、そのような理論的アプローチには理論上の問題点がある。それは地域間人口(ないし労働力)の移動が自由な(あるいは無費用な)市場経済システムにおいては、同質な個人間での効用格差は自動的に消滅すると考えざるを得ないからである」⁸⁾と主張している。現実存在するさまざまな地域間格差は、生産設備、社会資本の空間的固定性、労働力、商品、サービスの空間移動の制約から生じるものである。これらすべてがフロー化し、移動コストがかからないと仮定すれば、地域間格差を理論的問題として取り扱うことはできない。

(2) 無空間の創造

確かに、完全競争の世界では空間はなく、す

べての生産者、消費者は点上に存在すると想定されている。いや点とってしまえばそこには空間的広がりがあるわけだから、物理学で使用する質点概念のように、重さはあるが、体積(空間)はないという「点」を想定しなければならない。その「点」上ですべての情報交換、輸送は瞬時に無費用で行われる。完全競争の世界では、通信業者、輸送業者の存在は許されないし、道路、空港、港湾のような社会資本も必要ない。

ここで指摘しておきたいのは、ミクロ経済学の分析ツールとしての効用や限界についてではなく、ミクロ経済学で仮定された無空間の「点」概念である。空間的広がり、理論上の「空間障壁」でもある。

空間克服費用を減少させるためには、二つの方法がある。第一の方法は空間的広がりそのものを圧縮することである。空間的広がりといっても、空間的広がりという空間の絶対的な広がりそのものが問題なのではなく、空間的広がりの中に点在する生産要素、需要が問題なのである。離れて存在する生産要素、需要を空間的に移動させ、地域的に集中させることができるならば、空間克服費用をゼロにすることはできないものの、小さくすることは可能である。資本主義の発展は、都市の巨大化の歴史である。上海、ソウル、バンコクなどのアジア諸国の都市の成長には恐ろしさを感じる。工業においても地域集積の利益を求めて巨大工業地帯が形成されてきた。とくに日本企業は関連企業、下請企業を空間的に集積させ、集積の利益を享受してきた。日本企業の国際競争力は空間的な側面から強化されてきたといえる⁹⁾。

7) 中込正樹『都市と地域の経済理論』創文社、1996年、pp. v~vi。

8) 坂下昇「産業構造の変化と地域格差」経済企画庁経済研究所国民所得部編『地域経済の成長と構造変化』大蔵省印刷局、1988年、p. 26

9) 山崎朗「二つのミスマッチをどのように調整するのか」政策総合研究所編『日本の港湾』政策総合研究所、1996年、pp. 18~19。

空間克服費用を節約する第二の方法は、離れた地点間を結ぶ輸送費、通信費、移動費を低下させ、移動速度を早めることである。どうしても地域的に集中させることができない機能を空間的に連結するには、高速交通、高速通信技術を用いるほかない。

経済発展は、空間をいかに克服するか、そのためにどのような空間構造を形成し、かつ離れた地点を結ぶ高速空間克服手段を開発するかという歴史であると理解することもできる。理論上の仮定、無空間。この仮定を現実ばなれしていると批判することは容易である。が、経済発展の本質は、無空間状態への限らない接近作業なのである。理論上の仮定に現実が近づこうとする転倒した状況がそこにはある。この運動は、のちほど述べるように、地域的集積形成と同様、形容矛盾ではあるが、「ネットワーク的集積」とでも呼べるものであり、したがって市場そのものの創出過程なのである。

マルクスは、「消費のためには物の場所の交換、したがって運輸業の追加生産過程が必要」¹⁰⁾であり、「資本主義的生産様式は、運輸交通機関の発達によって、また運輸の集中—規模の大きいこと—によって、個々の商品の運輸費を減少させる。この生産様式は、まず第一にあらゆる生産物の大多数を商品に転化させることによって、その次には局地的な市場に変わる遠隔の市場をつくりだす」¹¹⁾と指摘している。

(3) 「無空間」としての都市国家

帝国主義を空間的広がりという観点から捉え直してみると、積極的に領土を拡大しようとし

たのは、面積、人口ともに中規模のヨーロッパ諸国と日本であった。当時領土の拡大は、重化学工業の原料確保、市場の拡大のための必須条件と考えられていた。ところが、戦後アジア経済発展の先駆者となったのは、香港、シンガポール、台湾、韓国といった人口、面積的に小さな国、地域であった。

なぜ、小さな国、地域ほどいち早く経済発展を遂げることができたのであろうか。第二次世界大戦後世界大戦のない平和が持続しており、小国の軍事力負担、小国への海外投資のリスクは大幅に低下した。世界市場が開放度を高め、自由な貿易活動が行えるようになった。この二つの環境条件は、小さな国の経済発展を支える重要な条件であったことは確かであるが、国土面積、人口の小さな国だけに作用した要因ではない。世界すべての国が享受した要因である。

小さな都市国家成長の本質は、面積の小ささ、人口の少なさを最大限に活用した点にある。すなわち、世界経済への高い開放度と世界的交流ネットワークの形成、そのためのインフラ整備である。

日本の淡路島とほぼ同じ面積 (641km²) しかないシンガポールは、食料、工業製品はもとより飲料水までも海外から輸入している。発展途上国は、輸出産業保護・育成のために輸入関税、輸入制限を課すのが通例である。だが、このような都市国家にとって、保護すべき工業、農業はほとんど存在しない。したがって、世界からできるだけ安く輸入するシステムを構築することが国家目標となる。

そのためには、国際港湾、国際空港を整備しなければならない。世界の船会社、航空会社にできるだけ多くの航路・路線を設定してもらうために、ハード面の整備のみならず、手続きの

10) カール・マルクス (岡崎次郎訳) 『資本論 (4)』大月書店、1972年、p. 246。

11) 同上書、p. 249。

簡素化を図り、利用しやすい空港、港湾にするためのソフトにも力を注ぐことになる。世界から多くの貨物船、航空機がやってくることになると、徐々に周辺の貨物、旅客を扱うハブ性を持つようになる。輸出貨物の不足する都市国家にとって、他国から集めた輸出貨物は返り荷として重要な意味をもっている。他国からの積み替え貨物は特に優遇されることになる。

地理的に有利な地点に位置し、周辺に工業国が存在している利点も軽視できないが、ともかく小さな国であるからこそ、国際ハブ空港、国際ハブ港湾の機能を有するようになったという点は重要である。コンテナ取り扱い量では、20フィート換算で1995年に香港が1,260万個、シンガポール1,185万個で世界の一、二を争っている。日本最大のコンテナ取り扱い量を誇る横浜港は、272万個にすぎない。しかもその差は年々拡大している。

小さな国家であるから、必然的に国際空港、国際港湾、オフィス、大学、リサーチ・パーク、国際会議場、国際展示場はきわめて近接して立地することになる。ここでは「社会的空費」は最小になると同時に世界の空港、港湾とつながるネットワークを有している。小さな国であるため、国中に鉄道、高速道路、通信施設を張り巡らせるのも容易である。狭い地域にすべての機能が集中した一極集中型都市であるから、観光、国際会議、各種イベントにはきわめて便利である。それらの需要を求めて、世界の主要ホテルも進出してくる。

狭い空間への機能の集中による空間克服と世界との交流というネットワークの連結は、人、物、情報の空間的集中と空間的移動を促進し、中枢管理機能、国際金融機能の拠点としての基礎的前提条件を形成する。

都市国家の発展は、領土が狭いという空間制約があるがゆえに実現した。面積が狭いことが空間克服においては逆に有利な点となり、自己完結できない経済構造は世界との交流ネットワークを必要とし、そのためのハード、ソフトの整備を行わざるをえないからである。

国土の開発においても、都市を点的に活用し、都市間を多様な交通・通信手段でネットワーク的に結合させるという視点が重要である¹²⁾。

(4) 集積の不利

集積には空間移動費用という「社会的空費」の節約のメリットがある。それだけにとどまらず、ミクロ的に分散して存在している需要を統合し、一つの産業として成立させることもできるようになる。たとえば、子どもの絵本だけを扱う書店や風変わりな飲み屋などは、大都市のみにおいて成立しうる。需要は空間的に統合されることによって、現実の市場として機能するのである。

もっとも、最近のインターネットの普及は、世界中に分散して存在する消費者の欲望を情報空間上で統合することを可能にしつつある。手にとって見ることはできないが、子どもの絵本もインターネットで検索して注文することもできる。風変わりな飲み屋の雰囲気はホームページで味わえないこともないが、やはりその場に行く必要がある。しかしこの場合も、都市内の住民だけでなく、航空機でやってきた外国人にまで対象を広げることできる。地域外の人口を地域に流入させることで、交流人口を増加させ、地域の活性化を図ろうという戦略も、高速交通機関の発展を活用した「ネットワークの集

12) この点については、山崎朗「小さな国の急成長」『西日本新聞』1996年9月22日朝刊をもとにしている。

積」の一形態にほかならない。このことは、都市集積が都市内で自己完結せずに世界にまで広がる（都市の世界都市化による成長）可能性と都市集積のない地域での、新しい空間克服手段を用いた集積形態の創造の可能性という二面性を持っていることを示している。

「社会的空費」を節約する第一の方法である都市への集積は、集積利益の追求が、集積利益を喪失させるという自己矛盾を内包している。地域集積は、空間的広がりをもたざるをえない。オフィス、店舗、研究所、倉庫、住宅、いずれも一定の面積を必要とするからである。集積が進むにつれて、都市は横へと広がる。横への広がりを抑えるためには、上下への広がりを活用するしかない。高層化、大深度地下である。しかし、どちらにしろ、空間移動距離は長くなり、空間移動時間もかかるようになる。集積のメリットは集積が進むにつれてデメリットに転化する。一つは集積が空間的に広がるため、もう一つは高層化、地下化を進めても都市の空間移動を支えるインフラの許容範囲をオーバーし、交通渋滞による空間克服の困難化という都市問題をもたらすからである。そして何とんでも、商店街、ビル内を移動する手段は、太古の昔と変わらない徒歩であり、人間の能力の制約を都市の内部では常に受けざるをえないからである。

集積の空間的拡大は集積のデメリットに転化し、集積地域の末端から中心に移動するよりも、遠隔地の別の集積中心との交流速度の方が早いという交錯状況を生みだしてしまう。集積によって空間克服費用を削減するよりも、遠隔地間を高速交通、通信手段でネットワークする方が有利になる可能性が高まっている。首都圏を外縁的に拡大していても、追加される集積の利益は急速に減衰し、反対に都心への交通流入を

増大させ、集積の不利益を増幅する。集積量の増大に対応した都心部での道路の拡幅は、事実上困難だからである。首都圏に集積にした機能の分散を唱えると、集積の利益を損なう、企業の立地自由への侵害であるという反論に合う。

しかし、首都圏を外縁的に拡大し、労働者を新幹線で都心から200km離れた地点から通勤させるよりも、200km離れた地点を別の集積拠点とする方が経済的にも合理的であるように思われる。

この論争に決着をつけることは、集積の利益、集積の不利益を正確に測定することがきわめて困難であるため、容易ではない。ただ、次のことは指摘できる。首都圏の外縁的拡大は、集積の利益の限界の追加部分にはわずかにしか貢献しないということである。都心から200km離れた地点からトラックで輸送するよりも、2000km離れた地点から船で運んだ方が安いし、時間的には北海道や九州から航空機で運んだ方が早い。都心から200km離れた首都圏外縁部にかける電話料金と約1,000km離れた札幌、福岡にかける電話料金は同一である。新しい輸送、通信手段を活用すれば、距離の不利性をネットワークによってカバーすることができるようになってきた。そして何よりも、他の先進諸国の大都市圏と比較して、首都圏への人口、産業の集中状況は、集積の不利益を無視しえない異常な過密状況にある¹³⁾。

この意味からもシンガポール程度の都市(310万人)を国内に多数配置し、それらが濃密に結合する高速交通・通信体系を構築する方が経済的のみならず、生活環境、地域間格差是正の観点からも有効だと考えられる。

13) 山崎朗『ネットワーク型配置と分散政策』大明堂、1992年の第3章を参照。