

宇都宮浄人「インバウンド観光の地域間格差の実態と背景」（『運輸と経済』第76巻、第7号）は、外国人観光客の都道府県別の宿泊者数の決定要因を回帰分析した、大変興味深い論文である。都道府県間の格差は日本人宿泊者数の場合よりも大きく、過去7年で拡大傾向にある。インバウンドの総数は増えているが、外国人を引きつけられる地域とそうでない地域の差が生じている。日本人には理解してもらえませんが外国人に認知されていない観光地が多いということである。外国人宿泊者数の増加率と、観光担当職員の比率とは統計的に有意なプラスの関係にある。努力している地域は報われているのである。

日本の新幹線は輸出産業となる可能性がある。宿利正史「日本型高速鉄道システムの海外展開」（『運輸と経済』第76号、第5号）によれば、日本の新幹線は、在来線と別に専用の線路を作り踏切もなくし、衝突しないシステムを構築する。そのため車体を軽量化することで省エネが達成できる。これに対してヨーロッパのシステムは在来線と併用であり衝突の可能性が否定できないので車体を頑強に作る。鉄道発祥地の伝統からヨーロッパ型的高速鉄道が世界標準のように思われているので、日本型システムを世界に売り込む、世界に支持者を増やすための活動の重要性を指摘している。

整備新幹線が脚光をあびる一方で、地方の交通網は疲弊している。吉田樹「地域公共交通網形成計画の意義と求められる視点」（『運輸と経済』、第76巻、第7号）は、高齢化、人口減少によって利用者が減ると公共交通のサービスが低下し、そのことがさらなる利用者減を招くという「負のスパイラル」に陥ることを指摘している。鉄道事業者にとっての街づくりの視点は、大都市圏の大手私鉄でも重要である。もともと私鉄は利用者を増加させるために沿線の住宅地や行楽地を開発してきた。阪急の宝塚歌劇団がその目的で設立されたのは有名である。今日、開発した住宅地の住民の高齢化が進んでいるので、鉄道会社は系列スーパーで買い物してもらい系列タクシーで送る、などきめ細やかなサービスを行っている。『地域開発』（第6巻、第7号、2016年）は「鉄道沿線で生まれる新たな価値」という特集を組み、近鉄、阪急阪神などさまざまな私鉄の取り組みが紹介されている。

鉄道は料金を払わない利用者は拒否することができるので、非排除性はない。混雑してくれば他人と一緒に利用することで価値が減るので非競争性もない。厳密な意味では経済学でいう公共財ではない。しかし、「我田引水」ならぬ「我田引鉄」の言葉があるように、政治家はしばしば地元への貢献の証として鉄道建設を行ってきた。一方、鉄道の存在は地域の発展や沿線住民の生活の質にも大きな影響を与えることも事実であり、受益者負担論で片づけることも好ましくない。鉄道は興味深かつ重要な分析対象であるので、「乗り鉄」「撮り鉄」「時刻表読み鉄」に加えて「学び鉄」として勉強してほしい。

## 【Reference Review 62-3号の研究動向・全分野から】

### 東京一極集中と「地方創生」

経済学部教授 高林 喜久生

「地方創生」は、いわゆるアベノミクスの表看板の一つである。その主な柱として、東京一極集中の解消、地域社会の問題の解決、地域における就業機会の創出などが挙げられている。東京一極集中を解消し、「地方創生」を進めるにはどのような対策が考えられるだろうか。

そもそも標準的なミクロ経済理論では、東京一極集中を説明できないとされる。この点に関して田淵隆俊論文（「東京集中はなぜ起こるのか」、『経済セミナー』2016年6/7月号）は、地域間の異質性や現代の生産技術（収穫一定ではなく収穫逓増）、市場のあり方など現実的な要因を考慮するとなぜ一極集中が起こりえるか見えてくると指摘する。しかし、東京一極集中がストレートに進んでいるわけではない。溝端

幹雄論文（「なぜ地方は東京に追いつけないのか？—長期データで見る地方の実態—」『大和総研調査季報』Vol.23、2016年夏季号）は、長期データで確認すると地域間格差は全体的にはむしろ縮小傾向にあり、なかでも過去60年の間で製造業の特化が進んだ地域（愛知県、三重県など）は東京との格差を大きく縮小させているという。そして「地方創生」の効果を高めるためには、地域の経済構造の特徴を踏まえた生産性向上のための政策立案が必要であることを強調する。

では「地方創生」の本質とは何だろうか。中村良平論文（「地方創生の本質」『日経研月報』2016年7月）は、産業基盤の素となる有形無形の地域資源をいかに見つけ、それに磨きをかけ育てていくかであると指摘する。これには弱体化した地場産業を復活させること、基盤産業候補を外から誘致することも含まれ、重要なのは伸ばすべき産業を識別し、産業間のつながり（連関）を強化、非基盤産業への波及効果の向上を目指すことなのである。地域の産業振興の実行体制について、星貴子論文（「地域産業振興策の現場と課題—推進組織から見た地域産業振興の在り方—」『JRI レビュー』Vol.7 No.37、2016年）は、イギリスの自治体と民間部門の協働組織である地域産業パートナーシップ（LEP）の事例から、民間部門中心の組織とすること、財務の自立をはかること、実際の経済エリアを軸とした圏域設定を行うこと、客観的評価を導入することが必要と指摘する。もちろん民間部門にすれば、合理的には条件の悪い地域であえて事業を行う必要はない。吉弘憲介論文（「まちづくりの政治経済学に向けて—鳥取市内リノベーション事業を題材に—」『生活経済政策』No.234、2016年7月）は、そうした合理性を越える枠組みとしてハーシュマンの離脱・発言モデルに注目する。すなわち、かりに価格だけで判断して旨味がなく市場から「離脱」することが合理的であったとしても、ある商品やエリア、組織について、忠誠心や愛着などを持つ市場参加者は、その改善のために「発言」し改善を促そうとする。吉弘論文は、鳥取市の中心市街地で進められる「まちづくり」事業にそれが見られ、学ぶべき点であると指摘する。一方、「地方創生」に対して公的部門の果たす役割について宇都宮浄人論文（「インバウンド観光の地域間格差の実態—「宿泊統計調査」の実証分析」、『運輸と経済』第76号第7巻2016年7月）の分析結果は興味深い。同論文は観光庁の「宿泊旅行統計調査」の外国人宿泊者数からインバウンド観光の地域間格差に注目し、各都道府県の宿泊者数の水準は、自然条件や娯楽施設等の社会条件、道路整備率などの交通インフラによってある程度説明されるが、宿泊者数の増加率で見ると、各都道府県の観光職員の比率が有意となる結果を得ている。このことから、インバウンド観光の格差が広がる背景に、道府県の政策的な優先度の違いがあることを示唆することを導いている。

これらの論考からは、「地方創生」の推進にあたっては、地域の基盤産業を見定めて振興する必要がある、そのためには「忠誠心」「愛着」を持った民間部門が核となり、公的部門がそれを戦略的にサポートする体制が形成され、行政区域を越えて実際の経済エリアを軸として連携していくことの重要性が浮かび上がってくる。

## 【Reference Review 62-4 号の研究動向・全分野から】

### 「イギリスのEU離脱問題」

商学部教授 広瀬 憲三

2016年6月のイギリスにおける国民投票の結果は世界中で驚きをもって報道された。イギリスへの移民の流入、EUからの人の移動により国内の労働市場を奪われた、イギリスの主権を取り戻したいなどの考えが離脱を求める原動力になったと言われる。イギリスはどのような経緯で国民投票でのEU離脱の賛否を問うようになったのか、また、イギリスのEU離脱の背景にあるものは一体何であったのか。