

離島経済振興のための政策論

河野善隆

目次

問題の提起

- (1) 本土との結節形態
- (2) 離島拠点の特殊性
- (3) 生活圏的結合の弱さ
- (4) 「離島の本土化」(I)
- (5) 「離島の本土化」(II)

結論

問題の提起

離島経済分析の基本的視角として、つぎの二つのものが考えられる。第一の視角は離島経済をもって比較的伝統性の強い独自の経済構造として把握し、本土経済と比較した特殊性を経済的後進性、貧困として特色づけている。そしてさらにかゝる特殊性が形成された歴史的経済条件を解明し、しかるのち離島住民の福利増進や所得向上に最も効果的の開発手段を検討するもので、具体的政策論はおゝむね在来農林水産業の構造改善を焦点としている。

これに対して第二の視角は離島経済を日本経済全体の循環の一部分と考え、もっぱら本土との「関係として」の経済を分析し、現在日本経済が離島経済に対して何を望み、適応を要求しているかの実態を分析し、単に在来産業近代化の範囲に問題を限定しないで、むしろ適性産業配置の問題や離島のもつ未開発資源の効果的活用を考えようとしている。

かかる二つの基本的視角を前にして、われわれがまづ考えねばならないことは、両者の視角に含まれている「離島経済の特殊性」をどのように厳密に規定すべきであるかという点である。

われわれの考えでは離島をめぐる外部的条件をみて、単純にその経済的特殊性を「苛酷な自然条件」とか、あるいは「隔絶された閉鎖的経済社会」とかと規定し、イメージを描くことは誤まっている。それと同様な外部的条件は本土の中でも、「陸の孤島」と呼ばれる山深い山村地帯に見出すことは困難ではない。そしてそれと比較すれば、離島のもつ経済的条件は資源的にも豊かであり、四面環水性という特徴から海運の便にも恵まれ、遙かに開放的な社会構造をとっており、「かくれキリシタン」の史跡も異端を受入れる開放性を示していたと考えられる。

離島経済が特殊性をもつと印象づけられるのは離島自体のもつそうした外部的条件によってではなしに、本土経済と、もともと同質的な経済構造をもっていながら、しかも本土経済の構造的変化によって異質化の過程が促進されたと考えられるからである。

明治以後、現在に至るまで日本資本主義の発展はまづ第一に、交通手段の技術革新、交通体系の近代化において国内的には、陸送、とくに鉄道優先の整備が行なわれ、その結果自然、離島は交通的に隔絶、疎外される位置にあった。とくに政府

の港湾整備計画が国際的な大型港湾の整備、それと関連する臨海工業地帯の造成に集約化されたため、帆船時代の風待ち、潮待ちの寄港地としての離島港湾機能は急速に時代遅れのものとならざるをえなくなった。第二に戦前の日本経済の発展および政策は西欧列強に対抗する富国強兵策であったため、住民国税の過重、二重構造の拡大、農漁村地域への還元投資の抑制等を伴ない、その政策効果が産業構造上強く農林漁業に傾斜していた離島経済に圧迫的影響をもたらし、生産基盤整備が不十分で自給産業に追い込まれたのみか、国防上の理由や本土との交通阻害などの要因も加わって地場資本蓄積の不足や経済的後進性を残す結果となった。

第三に従来地域開発上疎外されていた離島地域にも、戦後ようやく振興特別法が制定され、国の政策体系も整備されているが、それらが指定基準の緩和から総花化したり、また受入側の財政的貧困から国庫補助率の高い特定公共事業（港湾、道路など）への偏向がみられる。（第一表）このため産業基盤整備がある程度進んでも、地域産業活動自体がいまだ幼稚な段階にあることや、高度成長に伴なう市場拡大に対する生産再編成が十分でなかったことなどもあって、基盤整備の効果を疑問にするような人口流出、出稼ぎの急激な増加がみられ、一部の島嶼では深刻な過疎化の問題が発生しつつある。

以上の離島経済の異質化、特殊化の過程からみると、「離島問題」解決のためには基本的に日本資本主義の発展法則自体の変更をまたねばならないが、たと現在の段階でわれわれが目にするのは次ぎの点である。

すなわち、離島振興政策はすでに28年7月の法制定以後16年間を経過してはいるが、その政策の基本がもっぱら離島住民の地域格差意識の高揚に対応し、経済力の貧困な基盤にたつ地方自治体財政への国家補助の形で行なわれており、直接その産業保護を目的としていないので、開発効果に

（第1表） 離島振興事業実績（予算一括計上分）

年度	九州地区	長崎計	うち産業基盤
28	875	462	422
29	928	445	353
30	1,097	461	335
31	1,189	537	427
32	1,422	746	614
33	1,918	988	811
34	2,528	1,286	1,023
35	3,013	1,487	1,169
36	3,570	1,625	1,266
37	4,300	2,111	1,647
38	5,267	2,489	1,996
39	5,999	2,819	2,285
40	7,575	3,481	2,741
41	9,019	4,264	3,281
42	10,697	4,828	3,613
計	59,397	25,210	21,983

（単位 百万円）

（注）産業基盤とは道路、林道、造林、土地改良、干拓、区画整理、農用地開発、草地改良、漁港、港湾、空港などを指す。

（第2表） 九州各県離島の人口推移

	30	35	40	44	44-30
福岡	6,269	5,966	5,138	5,111	1,158
佐賀	7,729	7,070	6,167	5,719	2,010
長崎	454,076	452,619	398,388	373,028	81,048
熊本	243,198	229,744	207,509	149,260	93,938
大分	12,975	12,383	11,493	11,562	1,413
宮崎	3,059	2,798	2,301	2,500	559
鹿児島	137,229	134,344	120,070	110,672	26,557
計	864,535	844,924	751,066	657,852	206,683

限界がある。とくにたとえ多少の開発効果があったとしても、離島経済が本土との絶えざる交流関係のもとにある限り、先進地域の資本蓄積、労働力吸引は著しく、先進・後進間の相対的地域差から発生する逆流効果がたえず、その波及効果を上廻っている。このため離島人口および労働力のモビリティは急速に増加しており、わづかの開発効果が発生する以前に、あるいは発生したとしても貧困の悪循環から開発可能性が失なわれるような事態を招くかも知れない。この意味からすると、第一に離島においては経済開発と社会開発とを本土におけるように相互相促的なものとして、並列化して考えるのは誤りである。生活環境の確保や、社会福祉の増進を計るという意味での社会開発は離島にあっては経済開発以前の基本的な人間存在の問題であって、経済開発による地域への果実のみに期待することでは不十分である。もちろん低所得を是正するため在来産業部門の振興、近代化に大きなアクセントをおいたとしても、なおかつ経済開発とは別個な問題領域として、生活環境、文化施設、福祉厚生等広い分野の社会的援助計画を実施して遅れている生活水準を向上させねばならない。

第二に、経済開発の方向についても、先進・後進間の格差の増大を考慮すると、従来の計画の再検討と転換を必要とする。これまでの離島開発はすでに述べた如く、政府の高率な国庫補助を通じて道路、港湾などの基盤整備を行っているが、それも生活環境確保の意味が強く、産業的にはまだ十分でないばかりか、産業政策面では本土並みのものが適用され、すべて産業者自身の自主的意欲に頼っている。しかし、離島の在来産業の形態はもともと本土と隔絶された環境の中で零細な兼業

形態をとる自給産業が多く、その構造的転換や体質改善のためにはもつと積極的な政策措置が取られねばならない。とくに流通機構の遅れや、運賃の割高は市場面から在来産業の転換を圧迫しており、かゝる圧迫の除去は資本蓄積の低い在来産業の自力だけでは不可能である。また本土に比較して遙かに立遅れている技術、生産基盤、可酷な自然環境を考慮すれば立ち遅れて出発するものの後発利益があるとはいえ、相当長期間にわたる国家的保護および本土生産物との競争を回避するための計画的助成が与えられねば、本土の発展に伴う逆流効果に対抗して恒久的な雇用を確保し続けることは困難になるであろう。

在来産業展開のメカニズムのみを考慮すれば分析的には後進地域特有の「貧困の悪循環」がそのまま妥当する。在来産業のもつ低い生産性は低い所得をもたらし、資本供給量を制限するばかりでなく、地域的な投資機会の不足から資本需要面をも抑制して、いわゆる後進的な低位均衡が構造的に定着化する可能性が強い。したがって始めに指摘した第一の視角のみに執着しているかぎり、停滞からの脱却、浮揚は極めて困難である。

また第一の視角自体は始めから先進国対後進国の国際関係の断層に等しいものを、本土対離島の間にもそのまま置き換えて考えているがそれは適当ではない。本土対離島の関係はすでに離島経済の異質化、特殊化の過程で論証したように、本土経済の構造的変化から触発され、自由な域際交流の下での発展不均等からシワよせされた特殊性である。域際間交流が自由であれば当然域外への労働力流出、出稼ぎが増加してくるであろうが、同時にたとえ離島経済内部の自律的諸力が低貯蓄—低投資であろうとも、外部からの公的基盤整備や開

発融資の如何によっては新たな投資誘因が創出され、域外資本進出の可能性も考えられる。現在まで離島経済特有の構造的メカニズムとして後進国的な「貧困の悪循環」がそのまま適用され、現実を鋭く解明できるかのように思われてきたもの、かゝる公私資本進出の可能性が阻害されてきたからである。

このことは炭鉱資本や観光資本の進出が著しく、近代的離島への急激な転換を経験した島々と比較すれば、その差異は明らかであろう。この意味から考えると、離島経済の特殊性の脱皮、「離島の本土化」を政策的な基準とするものにとっては第二の分析視角からの再検討が必要であり、とくに労働力流出などで本土との時間距離の変化がみられつゝある現在、交流関係の変化に注目して、今後の離島経済振興の在り方を考える必要性は強まっているものと考えられる。

従来離島においては在来産業以外の第二次、第三次産業の振興を云々すると、直ちにこの種産業の立地条件は地形上制約されており、また労働力原料等の生産資源も人口過疎化や農水産物加工の減少（例えば本土との距離の短縮による生鮮のまゝでの移出増加）から制限されている。したがって第二次、第三次産業といってもせいぜい第一次産業の兼業化という半ば失業労働力の一時的雇用に止まり、「高度成長逆行型」の議論であると評価されてきた。たしかにこれまでの離島における、第二次、第三次産業の部分的展開には、本土から進出した鉱業資本、建設資本、運輸資本等の事例が示すように、地元資本をれい属化し、系列化して、低い生産性と企業の零細過多の既存構造を現状のまゝ利用することにより、労務費以外の利潤は島外に吸収され、産業連関上の波及効果は極め

て限られたものであった。

しかしそうであるからといって、すべての第二次、第三次産業の振興を在来産業と対立するもの、地域的利益を害するものと感情的に排斥することは閉鎖的態度ではあるまいか。なぜなら生産者の主体性確立といっても、地域産業の発展は産業体系の地域的展開と全国的な経済循環との関連において、始めて実現される事柄であって、全体の中から一部分だけを取り出し、独立してその合理化を求めるといふ従来の接近からは何ものも生れてこない。

例えば在来産業生産物の商品価値を高めるためにも、それは生産構造再編の問題であると共に、加工、流通、運搬、販売その他関連産業全体の改善が必要である。とくに現在の離島をめぐる環境は離振事業の進展と共に本土との時間距離は除々に短縮され、部分的には都市的施設整備も行なわれ、従来の自給産業形態からの脱皮、生活様式の改善は著しいものがある。かかる環境変化は離島経済が実質的に日本経済の一部に編入されつゝあることを物語るもので、それへの創造的対応が現在の離島経済の基本的問題であるばかりでなく、同時に本土側の「離島利用」の変化、例えば離島観光圏の拡大、あるいは本土先進地域の海水汚染、地価騰貴、労働力逼迫等を理由とする離島への企業進出、さらには生鮮食料品の不足による離島供給圏の拡大等がみられ、離島対本土の関係もようやく、多様化と広域化の時代を迎えつつある。

この論文では従来の離島経済分析あるいは離島開発方式の定石とされてきた離島経済貧困の歴史的解明、および在来産業の生産性向上、そのための効果的手段の追求という土着的発想にとらわれないで、それに加えてわが国経済の発展過程の中

離島経済振興のための政策論

での離島をめぐる経済環境の変化に注目し、もはや既存の地域構造の枠そのものに手を触れないで局部的手段に頼るだけでは如何ともしがたい段階にあることを十分認識した上で、今後の離島振興の在り方、従来の開発方式の転換という一種の政策論を展開してみたいと思う。

(1) 本土との結節形態

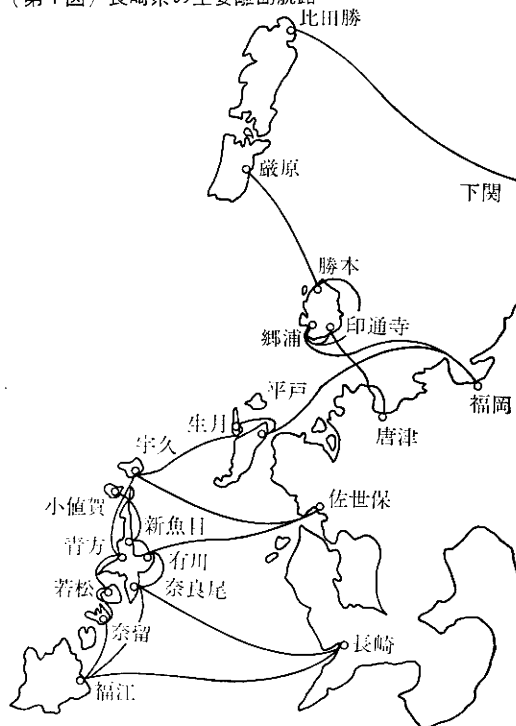
離島地域は経済的には、すでに述べたように完全な自給自足経済ではない。本土の都市地域などと比較すれば、農漁村地域が多い関係もあって自給的色彩が濃厚であるが、それでもなお日本経済の発展に伴う広域流通化、国際化の一部であり人および物財、資本の移出入を介して、他の地域と常に交渉をもっており、その意味で部分経済化の性格が強まっている。

河内貫一氏によると、かかる「特に深い関係にある当該の島以外の地域」を本土と呼び、島内に本土地域をもたないものを、特に離島と呼んでいるが、この本土と離島の関係からみて、離島経済の基本的性格は、(1)離島ととくに深い関係にある本土既集積の状況、およびその離島利用の性格と(2)離島内部の地域経済構造との組合せから規定することができると思われる。

いま長崎県離島地域について、この経済関係の特徴を検討してみると、下記の諸点が指摘できる。

第一に、離島の本土との交流は専ら船舶、とくにその定期航路によって結ばれている。離島航路の本土発着点を「基点」とすれば、長崎県離島地域は大まかに三つに分類される。すなわち、長崎基点の準国道航路3、準県道航路3、佐世保基点の準国道航路1、準県道航路3、博多・下関・唐

(第1図) 長崎県の主要離島航路



津等他県基点の準国道航路4に分かれる。これらの航路によって結ばれる離島結節点は26地点数にのぼるが、このうち離島産炭地は炭鉱資本によって大規模開発された近代的島嶼であり、炭鉱没落後の社会問題が発生しているが、こゝで問題としている離島の性格は稀薄化しているものと考えられる。また本土沿いの沿岸航路では陸送との競合から運送量は制約されており、例えば佐世保～平戸間(準県道)の如き「深い関係」とはいえない弱いルートもあり、これらに該当する準県道航路6を除外するとすれば対象となる結合関係は準国道航路8であり、五島、壱岐、対馬の三地域である。

これらの地域との交流はほぼ日1回の航行で、最高944トン、最低120トンの貨客船11隻で運行さ

河 野 善 隆

(第3表)

離島拠点性の指標

本土基点	島名	市町村名	40年人口	人口密度	人口当り			自動車台 数当り人口	病院ベット 数当り人口
					乗降客数	貨物取 扱量	第三次 産業		
長崎	福江島	福江市	32,118	306	13.5人	9.7トン	0.172人	19.1	61.1
	"	富江町	11,811	236	0.83	8.7	0.091	16.5	262.4
	"	玉ノ浦町	5,380	85	0.86	3.4	0.095	97.8	
	"	三井楽町	7,913	255			0.113		
	"	岐宿町	8,265	96	0.66	13.4	0.081	41.7	
	"	中通島	奈良尾町	9,016	591	11.4	37.8	0.118	43.1
	奈留島	奈留町	7,196	289	29.3	24.4	0.099	119.9	
佐世保	中通島	有川町	11,766	213	5.26	17.9	0.114	60.0	
	"	上五島町	11,188	203	27.5	17.0	0.088	39.1	294.4
	"	新魚目町	10,328	396			0.082		
	小値賀島	小値賀町	6,959	537			0.128		
	宇久島	宇久町	9,151	353			0.093		
博多	壱岐島	郷ノ浦町	15,971	3,471	43.8	10.0	0.146	13.3	49.9
	"	勝本町	9,610	3,171	4.0	33.1	0.113	28.9	
	"	芦辺町	13,412	299			0.113	17.9	
	対馬島	厳原町	21,989	1,242	6.8	11.8	0.193	11.4	422.8
唐津 下関	壱岐島	石田町	5,802	361	5.8	24.7	0.122	29.4	
	対馬島	上対馬町	10,003	93	3.5	4.9	0.146	40.3	163.9

れており、寄港地は五島9地点（福江、奈留、奈良尾、有川、新魚目、上五島、若松、宇久、小値賀）、壱岐4地点（郷ノ浦、勝本、芦辺、印通寺）、対馬2地点（厳原、比田勝）であり、各地点の都市的機能の集積、および後背地の経済力によって乗降客数と搬出入貨物取扱量に相当の違いがある。そこでこれらの発生頻度数を基準として離島地域内の「拠点」と思われるものをひろくと、長崎基点の離島地域では福江、佐世保基点の離島地域では有川、他県基点の離島地域では壱岐郷ノ浦、対馬厳原が一応の航路上の離島中心地と判別することができる。

第二に、これらの本土との離島結節拠点とその背後にある離島地域、下五島、上五島、壱岐、対

馬との関係を見ると、われわれが普通用いている「都市圏」あるいは「拠点都市」といった概念とはかなり質的に異なる「圏域と拠点」の関係が見出される。都市圏の大きさは自然的、交通的条件によっても限界づけられるが、経済的にはまづ拠点集積の規模が主因となる。拠点集積が高いほど、周辺住民の生活形態に重要な影響を与え、職場と住場とは分離されてくる。このため周辺小共同体内の住民意識は低下し、狭いセクトでの開発計画の実施は困難になるので、いきおい計画単位も広域化せざるをえない。

しかし離島地域にあってはかかる意味での拠点形成は地形上まづ制限されるし、それを道路、港湾、漁港その他交通施設の整備を通じてある程度

離島経済振興のための政策論

克服しえたとしても、経済力の点で圏域住民に広く十分な雇用の場を提供しえず、このため圏域住民の生活形態における職住分離は不完全で、「通勤圏」としての圏域形成力は比較的弱く、その結果計画単位が細分化され、地域エゴが発揮されやすい構造をもっている。

この対比からみると、比較的港湾投資が集中し小規模な都市形成がみられる離島結節拠点のもつ機能は経済的には、次ぎの二点である。(1)離島地域向本土商品および、離島地域からの生産物の移出入仲継機能、(2)島内道路開発および航路網の整備統合に伴う人口流動機能。

いづれも本土との交通機能が主であり、それを中心に関連産業資本の集積および地方行政機能の集中がみられる。このことは「拠点都市」の性格とは相当の差があり拠点都市では人口集中や、都市的産業の集積があるのに対して、結節拠点の場合は圏域内の面的な地域機能分化よりも、むしろ

縦の結節関係が比較的強く現われ、離島の政治、経済、文化各面に対する本土側支配、指導統轄の拠点であり、離島の生活圏、産業圏の中核としての分散多元化を抑制する機能は弱体化しているものと考えられる。

第三に離島地域内の地域的結合は比較的広く主島において縦貫・循環道路あるいは架橋等の建設によって陸上交通への転換がみられる地域もあるが、いまだ地形上の制約、集落の津々浦々への分散等から制限されており、特定の結節関係のみが強い。このため海運を通じての独得な地域的重層分化の結節構造を示している。

例えばこの結節関係を、(1)結節拠点、(2)第一次点（政治経済的な拠点機能はないが、本土との結節関係が比較的強いもの）、(3)第二次点（拠点および第一次点のある島の属島で、直接の本土向航路をもたないもの）とに三分類すれば、五島、壱岐、対馬は第4表のように各々区分される。

(第4表) 結節関係からみた対象島嶼分類

本土基点	長 崎	佐 世 保	博 多	
地 域 名	下 五 島	上 五 島	壱 岐	対 馬
離 島 拠 点	福 江 市 (福江島)	有 川 町 (中通島)	郷ノ浦町	厳原町
第 一 次 点	福江市を除く福江島 奈 留 島 中 通 島 奈 良 尾 町	中 通 島 上 五 島 町 " 新 魚 目 町 小 値 賀 島 宇 久 島	勝 本 町 芦 辺 町 石 田 町	上 対 馬 町
第 二 次 点	久 賀 島, 樺 島 赤 島, 黄 島 黒 島, 島 山 嵯 峨 島, 姫 島 前 島, 葛 島 若 松 島, 日ノ島 有 福 島, 漁 生 浦 島 桐 小 島, 荒 島	折 島, 頭 島 野 崎 島, 斑 島 大 島, 六 島 納 島, 黒 島 藪呂木島, 寺 島	大 島 長 島	美 津 島 町 豊 玉 村 峰 村 町 上 島 山 赤 泊 島 沖 島

この島嶼地域分類に基づいて、三つの地域の各々の圏域構造の経済的性格を分析すると、次ぎの特徴が指摘できる。

(1)離島人口の減少は30年代後半に入ると急激に増加し、前半3%にすぎなかったものが後半12.2%と4倍に増加している。しかしそれも大部分が離島産炭地域で発生しており、上記三地域では9%の減少率を示すに止まる。ただ人口過疎化の度を示す面積当り人口の推移では結節拠点4.7%、第一次点10.2%、第二次点10.6%であり、離島性の比較的強い属島ほど、過疎化現象が深刻に現われている。また本土基点別の離島地域では三圏域の人口減少数約2万人の4割が下五島地域で発生しており、減少率では長崎基点圏7.7%、佐世保基点圏8.6%、博多基点圏の壱岐8.6%、対馬5.2%で、従来から歴史的に出稼ぎ多発地帯であった上五島、壱岐に多く、このことは両地域の結節拠点形成の弱さと何らかの関連があるかも知れない。

(2)人口流動の形態を決定する要因として、本土の吸引効果と在来産業の人口過剰度の相対関係を分析することはもとより大切であるが、同時に上述の地域別結節関係での人口減少率の格差からみて、離島結節拠点の構造および機能を地域別に再検討する必要がある。いま拠点規模を表わす指標として、その第三次産業就業者数をとり、圏域の広さを表わすものとして圏域人口数をとると、両者の関係にはある程度の相関がみられるが、地域によってかなりのバラツキの差異が発見される。

例えば第三次産業就業者当りの人口数では拠点の数值は圏域平均値より当然下廻る。この下廻る程度は拠点第三次産業の供給力過剰度、別な言葉でいえば拠点以外の周辺人口に対するサーポーティング・パワーを示している。分析的にはかゝる

拠点の外部に影響する機能を「基幹機能」(basic function)と呼び、拠点内に対する非基幹機能と区別するのが普通である。離島拠点の場合、この基幹機能をもつ第三次産業就業比率は平均3割程度であるが、これを圏域別にみると、福江が最も高く、次いで厳原、有川、郷ノ浦の順になる。またその逆数、人口当り第三次産業就業者数を基準にすれば、観光客等外部からの人口移動がないと仮定できる場合の「勢力圏人口」が容易に算出される。「勢力圏人口」とはその比率の(拠点数値一圏域平均値)×拠点第三次産業就業者数で、その圏域人口に占める割合は卸小売業という「商圏度」を示している。離島全体からまづこの状態をみると、拠点人口比率は35年全体の30.2%、40年31.4%であるが、勢力圏人口比率は35年42.3%、40年43.0%で、拠点以外に示す影響は両者の差、12.1~11.6程度である。これを一応の基準として各拠点の対外勢力度をみると、福江14.2~14.4、厳原13.9~13.3が高く、郷ノ浦、有川は10以下となる。とくに有川は圏域人口の22%を占めながら第三次産業の基幹機能が相対的に弱体化しているため、勢力圏人口比率は26.7%で、対外勢力度はわづか4.5にすぎず、このことは郷ノ浦でも同様であり、実質的拠点機能は殆んどないといえる。

以上のごくラフな本土との結節形態の分析からみて、離島地域経済の構造的特徴として指摘できることは、第一に離島地域は地形上、交通上の制約ばかりでなく、経済的に集落が分散し、職住未分離の零細な生産単位を基盤としており、圏域内の地域的機能分担、統合の関係が明白でなく、圏域全体が一体化して全体経済で特定部門に特化する方向は明確にされていないこと、第二に本土との交通関係から圏域内に第三次産業集積の地域的

偏在が生れ、小規模拠点をもつ地域も確認されてはいるが、それも専ら本土との物資、乗客等交流の仲継流通機能を果すに止まっており、後背地の経済的ボリュームの低さに阻げられて港湾規模拡大による貨物確保が困難であること、第三にそのような小規模拠点と離島地域内の結合関係は数少ない、不十分な交通路による「線」的結合に止まっているので、拠点基幹機能も弱く、他の本土航路の寄港地のそれと質的に大差はなく、この意味で一点集中より多点分散の傾向が強い。とくに有川、郷ノ浦、それに北対馬の拠点といわれている比田勝等の事例にみられる如く、拠点と結びつく本土側の基点、佐世保、唐津、下関等の都市膨脹力の低さから、本土基点自体が離島への仲継機能を取先し、離島拠点の仲継機能を稀薄化する傾向がある。

こうした本土との結節形態における都市形成の制約は離島経済の特殊性を生み出している重要なポイントであり、現在の小規模拠点の産業構造が卸小売を中心とし、その他の金融保険、電気ガス水道、運輸等都市的産業の展開が弱く、その結果資本、都市的サービス、物的流通等の円滑さを欠き、離島経済全体が農漁商未分化の前期的停滞にとどまっている理由でもあると考えられる。

(2) 離島拠点の特殊性

以上の論点から、われわれは離島経済の特殊性をもう少し深めておきたいと思う。

一般に拠点性という独特な性格は二つの側面から構成されている。一つはこれまでも言及してきたような「拠点と圏域」、「拠点と拠点」といった地域横断的關係である。普通云われる拠点性はこの分野から説明されるもので、拠点と圏域を対

立的、ないし相互依存的にとらえ、圏域とは専ら拠点を支える勢力圏、培養圏の範囲を指す概念とされてきた。離島拠点の場合、その基幹機能は弱く、圏域形成力が限られている点はすでに指摘した通りであり、そこで地域横断的關係の面のみからみれば実質的拠点性はないと結論することができる。従来この考え方は極めて強く、このことからすれば周辺人口流出に伴う過疎化や地場産業発展の停滞から、さらにその拠点性は薄れてゆくであろうと予想することができる。

しかし拠点性にはもう一つの側面がある。それは拠点のもつ対外勢力度といった basic な機能以外に、拠点自体の内部経済を中心とした、いはば non-basic な機能の問題であり、従来その分析が不十分にしか行なわれていなかっただけに「離島拠点の特殊性」の解明にとっては重要である。かかる機能は拠点が離島地域の特殊性を圏域との関係で反映する「離島性」とは全く対立するもので対照的な用語を用いれば「離島性」に対する「本土性」と言うことができる。

例えばいまわれわれが離島拠点と呼んでいる地域への人口集中は歴史的にみると、地方封建諸侯の城下町であり、維新後の一時的な県庁所在地でもあった。かかる人口集中が政治的、あるいは経済的理由に基づくかは別として、ともかく一度人口集中があり、ある程度の集積が開始されれば、本土との交通、物的流動の結節点として独自の機能を当然果すようになり、この機能の深化、発展の如何によっては拠点自体の集積、分積の論理が作用して外延的拡大も不可能ではない。

したがってこうした両面から拠点機能というものを考察すれば、離島拠点形成の未熟の一端の原因はたしかに圏域内人口や産業の衰退、自然的距

離的障害による生活圏的結合の弱さであるが、同時にもう一端の原因として昔ながらのもので、むしろその仲継流通機能が本土側に移行しつつあるとも考えられる。

その実例をいま二、三の結合関係の変化によって示しておこう。第一の事例は長崎—福江の関係である。福江港は港湾移出入貨物の流動状況からみて、歴史的に中・下五島における商品流通の中心地として、仲継流通機能をもっていた。そして本土との関係では移出入貨物の殆んどが長崎に依存し、卸間の結合は極めて強い。しかし県企画調整課が原票再集計を行った長崎市卸商圏調査結果(40)によると、長崎の卸商を通じての五島への販売額のうち、南松に対して福江が上廻るのは食料飲料、医薬化粧品、化学製品、家具建具什器などの雑貨関係が多く、逆にメーカー品の色彩の強い機械器具、鋳物金属材料、建築材料それに衣服身廻品等は直接福江以外の各地点卸に直送される傾向がみられる。衣服身廻品を除く品目はいずれも嵩物で、しかも規格、銘柄取引の行なはれるものであるから、当然仲継卸排除の傾向は高まってくるものと思われる。

第二に佐世保—有川の事例がある。上五島の地形的事情もあって、従来上五島三町(有川、新魚目、上五島)は一種の生活圏的結合関係をもち、有川は上五島のみならず、北松の宇久、小値賀などにも商圏をもっていた。しかし島内循環道路の開発と共に、上五島の島内交通の中心は青方に移動し、商店街形成も進んでおり、循環道路の完全舗装などから流通体系が変化する可能性を強めている。すなわち従来の流通体系では佐世保—有川一本であったものが、将来は長崎からの生産財流通と、佐世保からの消費財流通に分化することが

現在の長崎、佐世保の卸機能の質的分化に対応して考えられる。この場合、有川の仲継機能は相対的に低下し、佐世保との結合は専ら乗客および消費財交流となり、仲継機能を佐世保が果すというこれまでの傾向は強まるものと考えられる。

第三の事例は博多—郷ノ浦間にみられる。壱岐島内は元来四町村とも人口、経済力がほぼ均衡しており、また「三港づけ」の変則的寄港慣例もあって、多点分散の傾向が強かった。しかしその後島内道路整備は平坦部が多いことから他島より著しく進み、自動車交通量の増加もあって、郷ノ浦の卸小売商圏は拡大し、その拠点性を強めている。たゞ壱岐商業一般の構造的特徴として卸商の経営規模は零細で、流通コストが割高になるので地域の物価高の現象が生じている。このため、本土側の博多卸商の流出は著しく、郷ノ浦港の移出入貨物取扱量は他港に比較して増加しているが、同時に島内購買力の島外流出(博多買出は45%に上ると云われる)、および島外資本による大型売込みの傾向が強く、実質的な仲継機能はこゝでも本土基点に移行する傾向がある。

これらの事例が示す傾向からみても、離島拠点の性格は離島内外両面から変動しており、さらに詳細な実態分析を行なうためには少くとも、次の三点の考察を必要とする。

- (1) 離島地域内の地場産業の停滞、発展および人口過疎化等が拠点形成を制約する事情
- (2) 離島住民の生活圏的結合の形態、およびそれを母体とする拠点生活基盤整備の方向
- (3) 本土との結節関係の変化、拠点における資本進出および本土的管理機能の整備

まづ、第一の問題であるが、これに関連する離島在来産業の動向について県および九経調の報告

離島経済振興のための政策論

(第5表)

人口減少率別島岐分類 (昭35—43)

数字は人口増減率

	下 五 島	上 五 島	対 馬	壱 岐	
10%以上減少	福江島 (玉ノ浦17.9) (岐宿15.4) 久賀島 32.3 樺島 35.6 赤島 78.3 黄島 39.9 黒島 32.7 島山島 60.7 姫島100.0 奈留島 15.8	前島 15.9 葛島 31.3 若松島 12.2 日ノ島 19.4 漁生浦島15.2	折島 41.4 小値賀島 10.4 野崎島 40.7 六島 11.4 納島 23.8 藪呂木島 42.8 宇久島 15.1 寺島 40.1	対馬島 (上対馬12.3) 島山島15.4 赤島42.1 泊島23.3	壱岐島 (郷ノ浦10.6) (芦辺13.1)
5~10%減少	(富江 9.0) (三井楽 6.4) (奈良尾 6.9)	中通島 (新魚目 6.6) (有川 6.5) 大島 9.5 黒島 5.6	(豊玉10.0) (峰 7.6) (上県 8.6)	(勝本 4.9)	
0~5%減少	嵯峨島 4.1 有福島 1.4	頭島 4.6	(美津島 4.8)	(石田 0.7) 大島 4.3	
人口増加	(福江 5.2)	(上五島 0.04) 斑島 0.2	(厳原 0.01) 沖島69.4	長島10.7 原島 0.6	

さらにこの集の本学研究所の梅井氏の論文等が出されているので、省略してさしつかえないと思われる。

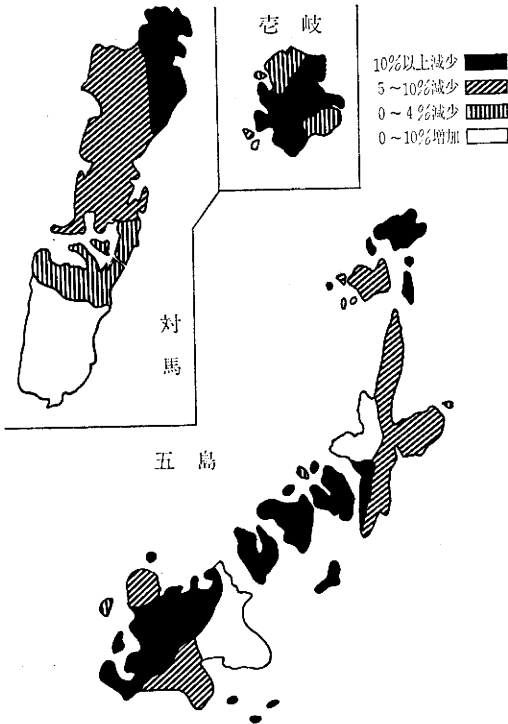
たゞこゝで特に指摘しておきたいことは離島における人口過疎化の特殊性についてである。すでに述べた如く対象離島地域の人口はいづれも減少しており、とくに上五島および壱岐の人口減少および主島より周辺属島の人口減少は強まっている。例えば35年の国調人口と43年住民登録人口とを比較すると、人口減少率10%以内の地域が面積で43.8%と最も多いが、それ以上の人口減少を示す地域が3割にも達している。それらの島嶼数は15島に及び、なかには下五島の姫島、赤島、島山島、上五島の折島、野崎島、藪呂木島、寺島など

40%以上の人口減少地区が含まれている。

また人口動態統計から離島地域外への転出入状況を見ると、転出入超過率は全体で45.2%であるが、この比率は拠点より周辺が高く、とくに地域別では壱岐30%、対馬29%、下五島53%、上五島68%で、五島地域の流出超が最も高く、しかも福江、有川など拠点を除く周辺地域では80%、75%の水準に達している。

こうした拠点周辺の著しい人口減少が過去の農漁村過剰人口を抑制し、その階層構造の分化および大規模統合を促進し、より効率的生産基盤への転換がなされうるのであれば問題はない。ところが現実的には事態の進行がこれまで述べてきたような離島経済の特殊性の下で行なわれる場合、逆

(第2図) 離島地域別人口減少状態(昭35~43)



な効果が生れる可能性が強く、このことは分析的には次ぎのように説明される。

一般に人口流出の源泉が在来産業の低生産性であることは実証的に明らかである。しかしその間の論理的結びつきとして、無償家族労働あるいは「偽装失業」が前提とされるわけではない。在来産業にも一定の限界生産力水準があり、その限界以下に外部雇用賃金率が低下すれば外部雇用への労働配分を拒む合理的理由が存在している。とくに在来産業にあっては生産活動が一定の共同体内で営まれており、核労働者の流出は生産単位の弱体化ないし崩解につながり、所得形成条件と能率の低下をもたらす。したがって労働力流出には共同体的規制、社会的抵抗があり、まして離島地域では、商品経済滲透の相対的遅れから流通障害が

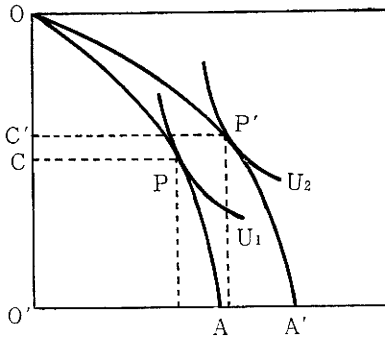
あり、自給部分の維持確保のための内部的規制は強いものと考えられる。

従来在来産業、とくに農業部門のかゝる労働供給進捗のメカニズムは第3図の図式で説明されていた。この図の横軸は農業所得、縦軸は農家人口N人の1日最大労働時間であるが、労働時間—所得の座標平面のOAは自然条件および資本を所与とする生産力曲線であり、それと労働供給主体の所得—余暇選好の無差別線 U_1 が接する点Pにおいて効用極大化均衡が成立する。そのさいのOCは自家農業労働時間であり、CPは生産規模—所得水準を示す。いま構造改善、作目転換、流通機構改善等生産規模を増大させる事態があれば、生産力曲線OAはOA'に転位し、労働時間の節減と生産力増加がより高い効用指標 U_2 の水準で達成される。第4図はこの種の生産力曲線の転位が阻げられている場合であるが、それでも外部雇用賃金率RWが提示され、しかもそれが均衡点Pの勾配SSの $\tan\theta$ より高いとすれば、農業主体労働の一部は外部雇用に転用され、HG(農外労働)とOH(農業労働)の兼業形態で、前述と同様な効用水準に達しうる。

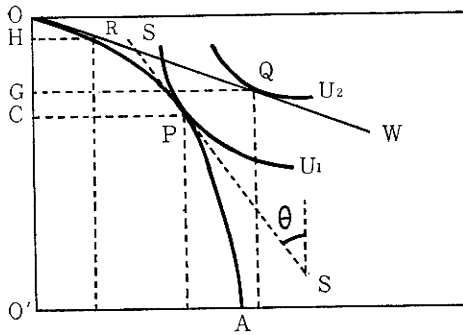
たゞかゝる在宅通勤兼業化の周知のメカニズムは離島地域の実態に即してみる場合相当の修正が必要である。第一に外部雇用賃金率といっても、実際の賃金構造には年令別、職種別、男女別、学歴別等の格差があり、対応しうる農家構成員中の適格者に限界があるばかりか、とくに離島地域では新規産業誘致の条件ならびに拠点形成の未熟から近縁就業機会は極めて限定されており、そのため農漁業等在来産業以外の兼業労働における「恒常的勤務者」比率の低さ、人夫・日雇労働比率の高さがあり、地元兼業機会の不足から新規学卒者

離島経済振興のための政策論

(第3図) 労働供給のメカニズム



(第4図)



(注) 島居泰彦「農業部門の限界生産力測定」
参照 (理論経済学1966No.3)

の流出、後継者の離農、基幹労働の劣質化の傾向が顕著に現われている。

第二に農漁家主体の質的劣悪化に対応して一面では面積当たり投下資本の増加、基盤整備の推進がみられ、若干生産性向上の傾向もあるが、概して労働、土地、資本各々の生産性は本土に比較して低水準にある。このことは人口流出に伴う経営規模拡大の可能性が商品化作物への転換を生み出したとしても、自然条件、市場条件から選択範囲を狭め、旧来の自給生産への後退および農外所得依

存を強めているからである。その結果、理論図式通りの相対的労働過剰の削減に伴う限界生産力上昇効果は弱く、むしろ核労働流出による生産単位の弱体化、崩解から生産力曲線の下方変位が促進されている。

第三に農地拡大の制約から農家の残留兼業化形態として自営兼業、特に沿岸漁業專業化への意欲が強く、離振による小型漁船整備の促進もあって除々に農家数の減少がみられる。また離振関係公共事業の進捗による人夫、日雇など「やとわれ兼業」出稼ぎの増加もみられるが、沿岸資源の濫獲、財政支出の制約からいづれも不安定な就業形態であり、これを以って理論図式の想定するような、合理的労働供給の選択とはいえず、むしろ生産性の低下に対応し、従来の欲求水準の維持確保を計ろうとする窮迫販売の傾向が強い。この意味では離島地場産業の基本的類型となっている農林水産の多角的兼業形態は零細な段階に対応する恵まれた自然環境への安住ともいえる。

これらの労働供給選択に現われる離島の特殊性はもちろん、各圏域によって相当の差がある。いま極めて大まかに各圏域の農家人口減少と人口減少との相関をみると、全体としてその相関度は極めて強いが、両者の差を非農家就業機会の提供率とし、間接的にこれを各圏域についてみると、次ぎようになる。すなわち、農家人口減少中、非農家雇用機会提供率は下五島20.3%、上五島14.9%、対馬17.9%で、壱岐はマイナスとなっている。下五島が高いのは福江の第三次産業の雇用吸収が比較的高いからで、壱岐は第三次産業を除いてすべての業種からの人口流出がみられるからである。また同じ比率を市町村別にみると、農家人口減少に対する雇用吸収の場としての、いわゆる

(第6表)

地域別兼業種類別農家数

(1965年中間農業センサス)

	やとわれ兼業					自営兼業				
	職員勤務	恒常的 賃労働	出稼ぎ	人日 夫備	小計	漁業	その他	小計	合計	
実 数 (戸)	対馬	358	128	108	738	1,332	1,335	1,030	2,365	3,697
	壱岐	808	332	329	1,415	2,882	482	469	951	3,833
	上五島	346	539	2,400	1,222	4,507	848	712	1,560	6,067
	下五島	621	450	712	2,104	3,887	481	770	1,251	5,138
離島地域	2,913	2,521	5,486	7,146	18,066	4,247	3,769	8,016	26,082	
	本土地域	9,641	11,515	4,556	15,673	41,385	2,908	7,520	10,428	51,813
割 合 (%)	対馬	9.6	3.5	2.9	20.0	36.0	36.2	27.8	64.0	100.0
	壱岐	21.0	8.7	8.7	36.9	75.3	12.5	12.2	24.7	100.0
	上五島	5.7	8.8	39.7	20.1	74.3	14.0	11.7	25.7	100.0
	下五島	12.1	8.8	13.9	40.8	75.6	9.4	15.0	24.4	100.0
離島地域	11.2	9.7	21.0	27.4	69.3	16.3	14.4	30.7	100.0	
	本土地域	18.6	22.3	8.8	30.2	79.9	5.6	14.5	20.1	100.0

る「雇用拠点度」が推定されるのであるが、その意味で重要な地点はわづかに福江市、美津島町、上五島町に止まり、しかも福江市を除く他の地域の雇用吸収内容は大部分、漁家自営および建設労務などで必ずしも恒久的勤務の雇用構造を提供してはいない。

普通離島人口流動の特徴としてよく指摘される農林から漁業部門への域内転換にしても、転換労働力の大部分が中高年層であり、そのため生産手段の整備にもかかわらず、漁業所得が極めて低く、二次的分解、とくに賃労働世帯化に伴う時期的、地域的島外流出の傾向が強い。例えば65年中間農業センサスでは離島の出稼労務者数は本土より離島部が多く、とくに上五島および県北島嶼の出稼数は遠まき、捕鯨の労働力給源地として従来から高かったが、それが最近では他の地域にも波及して、対馬職安と町村役場調べでは5百人止りであったものが、約2千人にも増加していると云われている。したがって農林から漁業部門への

域内転換も、決して合理的な労働再配分ではなくちよと巨大都市に沈没する現代的貧困の推積(不安定就業)とは異なる類型であって、本土並みの在宅通勤兼業化の正常なメカニズムの作用は拠点開発の未熟から、著しく制限されているものと考えられる。

とくに従来から人口密度が低く、開発途上であった後進島嶼では集団移住から、これまでの生産・流通過程での種々の協同秩序の維持が困難になり、島内労働自給の不足から本土からの計画的調達が必要すら考えねばならぬ事態に追い込まれる危険すら存在している。

(3) 生活圏の結合の弱さ

離島地域内の不安定就業の増大や、著しい人口流出からみて、地域内の拠点形成が雇用構造上未熟であることは明らかであるが、かゝる拠点形成の制約はまた地域横断的な離島交通阻害の特性および生活圏の結合の弱さからも説明することがで

離島経済振興のための政策論

きる。

周知のように農漁村地域の施設整備は従来生産設備近代化の側面のみから行なわれてきたが、現在は生産以外の生活面でのナショナル・レベルでの需要が強現われ、それに対応する道路、住宅地域施設などの変化を必要とする段階にある。だが離島地域ではすでに述べたような著しい人口流出から各種地域施設の利用人口は減少し、施設維持が次第に困難になっており、それがとくに教育施設や医療施設に特徴的に現われている。

例えば人口減少が著しく、過疎化しつつある離島の小中学校の学校当り生徒数、教職員当り生徒数はいずれも県平均、県本土平均より低い。学校当り生徒数では本土と比較し、小学校で48%、中学校で40%に止まるし、また教職員当り生徒数でも小学校82%、中学校79%にすぎない。こうした教育施設の小規模分立性は基本的に本土との教育水準の格差を生み出す原因であって、たとえ本土からの教員派遣制度、特別奨学金、内地留学研修など教育水準確保が計られるとしても、同時に教育施設の充実と環境の適正化を計るための分散集落の統合、通学路の確保等を通じて分校制を解

消させる必要があるし、また過疎化に対応する校区拡大に対して小中校の統廃合を実現する基盤を形成する必要性が強まっている。

さらに離島医療問題は全国的な医療対策の貧困と医療の中央集中による地域医療の崩壊過程における最も深刻な人道的社会問題であるが、その長崎県離島における概況を示すと第7表に示す如くである。県の離振事業計画資料によると、「離島地域における人口千人当りの病床数は本土地区の6割、一日一病院当りの外来患者は本土地区の約2倍、医師の充足率は本土地区0.82に対して、離島は0.61、人口10万人当りの医師数は本土の半分以下であり、しかも病院医師が一日に処理する外来患者数は本土病院に比べて2.7倍という過酷なものとなっている」。かかる本土との医療格差の拡大に対して、県は辺地医療品供給、保健婦派遣制度離島辺地巡回診療、移動保健所、看護職員修学資金、離島血液センター、急患輸送、医学生就学資金貸付および医療圏組合等の諸対策を実施しているが、いずれも肝心な医師の定着確保が困難な離島市町村の財源的貧困を前提とする緊急医療確保の止むをえない対策に止まっている。ましてや人

(第7表)

離島医療機関医師充足の現況

(昭43)

	人口	病院数	診療所数	病床数 (一般病院)	必要医師数			勤務医		
					病院	診療所	計	病院	診療所	計
本土	1,249千人	131	984	10,027	1,026	985	2,011	635	1,016	1,651
離島	368	25	172	1,757	216	167	383	81	151	232
計	1,617	156	1,156	11,784	1,242	1,152	2,394	716	1,167	1,883
	医師過不足数			人口千人当 り病床数	一日一病院 当り外来患 者	医師一人一 日当り外来 患者	医師充足率	人口10万当 り人当り医 師数		
	病院	診療所	計							
本土	△ 391	31	△ 360	8.03	86人	17.7人	0.82	132人		
離島	△ 135	△ 16	△ 151	4.77	157	48.4	0.61	63		
計	△ 526	15	△ 511	7.29	97	21.2	0.79	116		

口過疎化による医療関係機関の経営困難が現われつつある現在、余程の財源援助を計る特別法でも制定されない限り、医師の確保はますます困難になり、乱診乱療の増加ばかりでなく、棄民政策に発展する可能性もある。また医療問題も、離島教育の問題と同様、離島地域自身が無医地区への自動車道の整備、集落統合を行ない、本土との結節点を中心とした医療機関の適正配置、広域的交流、系列化等圏域整備計画を推進する必要性が強まっている。

本年5月に成立施行された過疎対策緊急措置法は従来のバラバラで体系化されていなかった辺地、山村等への国庫補助、税制優遇、地方債特例措置などを過疎対策の明確な角度から総合化した意味で、制度としては画期的なものである。長崎県でも離島、産炭地等を中心とする指定地域2市25町村に加えて、まだ人口減少率の低い対島、壱岐等8町村を含めて振興計画を策定しようとしているが、この制度の運用上注意すべき諸点を指摘しておけば次ぎのようである。

第一に過疎概念は単純に人口減少地域に対応するものではない。人口減少はたしかに被扶養係数を上昇させ、住民人口を再生産する人口年齢構成をゆがめ、若年層の補充を制限するが、それが直ちに農業施設の維持困難、再生産構造の崩解をもたらすわけではない。その地域の資源、立地条件および残留者の意欲の如何によっては、人口流出自身がむしろ在来産業の集約的利用を高め、地域論的という「過疎」に至らない場合もありうる。したがって過疎対策を単純に社会福祉の問題にせず、地域産業の振興と地域住民の潜在的エネルギーの培養に活用するような慎重な配慮が必要である。

第二に、そのためにも対策が総花化したり、中途半ばなムダ使いに終ることをできるだけ抑制する必要があるが、そこでまづ過疎の実態を充分はり下げて再検討し、各地域の実情に即した最適な計画、道路整備、集落再編成、産業振興等を重点的に選択決定する必要がある。

さらに第三に過疎問題自体は教育施設、医療、消防あるいは公民館など、局地的な社会生活の過疎として直接目に映ずるが、その原因は単に狭い集落内での辺地対策の調整によって解消する性質のものではない。したがって各々勝手な独善的計画に止まらないで、隣接市町村との話し合い、より広い範囲での開発方式の検討、広域市町村圏との調整など、広い地域での安定を確保することが重要である。ただ「適正配置・能率向上」の視点からの整理統合が余りに重視されすぎると、財政資金はそれだけ節約されるであろうが、逆に過疎化がさらに促進されたり、あるいは過密過疎の併存、住民不満の増加があって、意欲の消沈や将来の不安が強まるので、住民参加およびそれを生かす組織を積極的につくるべきである。

農漁村地域の生活面の変化として、第二に注目されるのは生活圏の拡大である。生活圏は道路整備に伴う自動車その他交通機関による施設利用圏の増大とともに拡大し、住民の施設選択は大規模な上級施設に集中する傾向が現われてくる。この傾向は一方で地域の中心性を高めるが、同時に離島地域では利用人口の狭さから、導入できる上級施設に限界があり、また道路改良、舗装の不充分から、車による施設利用圏が制限され、その結果離島の生活環境の低さが自覚され、人口流出に拍車をかける原因ともなっている。

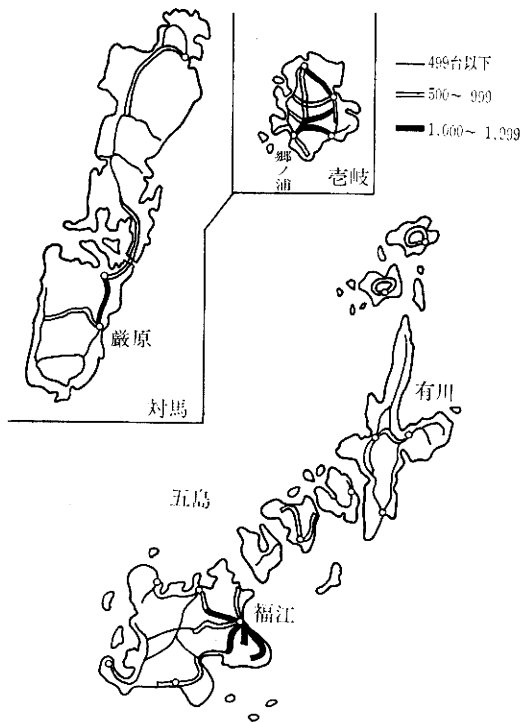
現在の道路整備に伴う自動車交通量の状況は

離島経済振興のための政策論

第5図の県交通量調査から明らかであり、この図からある程度施設利用圏が推測されうる。離島では利用人口数が制限されるばかりか、自動車利用可能範囲は限られている。それでも離島地域中、最も交通量が高いのは壱岐で、郷ノ浦中心の印通寺、芦辺、勝本間の連絡は緊密である。だが下五島福江中心の利用可能圏の大きさに比較して、上五島および上対馬の自動車利用可能状況は著しく悪く、有川～青方および比田勝～仁田間を除いて生活圏的結合は弱い。厳原中心の施設利用圏は美津島町までに限定されており、縦貫道路の建設にもかかわらず、対島は一拠点に一体化されてはいない。

離島においても、自給段階から商品経済化される過程で離島内部の生産、流通体制は確立され、本土商品の流入による生活パターンの変化もあ

(第5図) 離島地域内の自動車交通量(昭34、1日平均)



て島内中心地点と非中心地点との交流が活潑化しており、かゝる中心性の相対的变化は次のような仮設と数式を用いることにより分析することができる。

すなわち、各地点の中心性を表わす basic な意義をもつ単位として商業関係就業者数を取り、それが圏域内で、同等レベルでサービスを提供する人数を「勢力圏人口」とする。この勢力圏人口が $t_1 \sim t_2$ 期において、その圏域人口の変動と同方向同率に変動すれば、中心性は不変であり、もし圏域人口変動率 $m\%$ を勢力圏人口変動率 $m'\%$ が上回れば中心性は成長し、逆の場合は衰退したことになる。そこで中心性変化率は次の数式から算出される。

$$C_i = \frac{m'}{m} = \frac{N_{i1} \frac{P_{a1}}{N_{a1}} / N_{i0} \frac{P_{a0}}{N_{a0}}}{\frac{P_{a1}}{P_{a0}}} = \frac{N_{i1}}{N_{i0}} \cdot \frac{N_{a0}}{N_{a1}}$$

[C_i : 中心地の中心性変化率, N_a と N_i : 圏域と中心地の商業関係就業者数, P_a と P_i : 圏域と中心地の人口]

この数式から中心性変化率は中心地の商業関係就業変動率と圏域のその逆数積になる。第8表はその算出結果を示すものであるが、細かい点を指摘する前に一般的にいえることは離島拠点の中心性成長は人口減少の影響を受け必ずしも高くないが、離島振興事業その他による港湾、道路整備およびバス交通等近代化に伴ない相当の変化がみられる。

(1) 下五島の福江拠点の勢力圏人口は極めて高いが、それも富江、玉ノ浦、三井楽などの急激な衰退に基づくもので、これら地域の勢力圏人口の減少率を上回っている。しかしその反面、中五島の奈留、奈良尾は依然商圏的には孤立している。

(第8表)

離島地域の中心性成長状態

	地域別	$\frac{Pa1}{Pao}$	Ni1 $\frac{Pa1}{Na1}$ / Nio $\frac{Pao}{Na0}$	Ci	Pa		Ni Pa Na	
					35	43	35	43
下五島	福江	0.9847	1.0171	1.1024	38,860	38,267	51,859	52,750
	富江	0.9070	0.7060	0.7783	13,563	12,302	8,828	6,233
	玉ノ浦	0.8111	0.4564	0.4946	6,624	5,373	7,651	3,492
	三井楽	0.9376	0.7813	0.8332	9,588	8,990	9,188	7,179
	岐宿	0.8417	1.0804	1.2835	9,329	7,853	4,512	4,875
	奈留	0.8279	1.1885	1.2882	9,268	7,673	8,142	9,677
	若松	0.9165	0.9155	0.9988	10,887	9,978	6,834	6,257
奈良尾	0.9316	0.8349	0.9049	9,818	9,147	10,921	9,119	
	計	0.9226	0.9226		107,937	99,583	107,937	99,583
上五島	上五島	0.9926	1.1227	1.2288	11,936	11,875	10,937	12,280
	新魚目	0.9347	0.8704	0.9312	10,836	10,129	10,187	8,867
	小有川	0.9359	0.9604	1.0512	13,280	12,430	13,483	12,950
	小値賀	0.8533	0.8985	0.9834	10,276	8,769	11,123	9,995
	宇久	0.8377	0.7264	0.7950	11,175	9,362	11,798	8,471
	計	0.9136	0.9136		57,530	52,565	57,530	52,565
壱岐	郷ノ浦	0.9002	0.9224	1.0100	18,482	16,638	20,980	19,352
	勝本	0.9513	0.8014	0.8778	10,504	9,993	10,759	8,623
	芦辺	0.8696	1.0613	1.1625	15,372	13,368	13,628	14,464
	石田	0.9936	0.7137	0.7182	6,139	6,100	5,128	3,660
	計	0.9129	0.9129		50,497	46,099	50,497	46,099
対馬	厳原	1.0132	0.8939	0.9434	23,472	23,784	35,395	31,640
	美津島	0.9484	0.8975	0.9463	12,812	12,151	11,150	10,008
	豊玉	0.8994	2.1505	2.3910	7,950	7,157	2,285	4,914
	峰	0.9247	1.3365	1.4453	6,032	5,578	4,231	5,655
	上県	0.9140	0.9875	1.0804	8,547	7,812	5,158	5,094
	上対島	0.8775	0.7582	0.8002	10,743	9,427	11,335	8,595
	計	0.9475	0.9475		69,556	65,909	69,556	65,909

(2)上五島の有川拠点の成長は小値賀、宇久の衰微から停滞しており、むしろ新魚目、若松の一部を後背地とする上五島青方の商業拠点集積が進み、相対的地位を高めている。

(3)壱岐拠点の郷ノ浦は島内人口減少の影響を受け中心性は停滞しており、芦辺町の相対的成長がみられる。また対馬拠点厳原の勢力圏人口は従来高かったが、後退しており、対馬では中心性の喪

失と分散の傾向が現われ始めている。

しかし、こゝでの算出結果では中心性標識として商業関係就業者数をとっており、中心性自体の構造的内容を問題としていない。中心性の構造は人間生活の流動性(fluidity)の増大に伴いますます多様化し、重畳して形成されるものであり、従来わりあい自己完結的であったものも、生活流動性の増大にともなって機能目的にしたがい

離島経済振興のための政策論

分解しはじめている。例えば非中心地の居住者の買物圏にしても、日常生活に必要な簡単な商品は近隣地区で求められ、耐久消費財は町の中の中心で、さらに高価な商品は近くの拠点で求められている。われわれが最近調査した佐世保市周辺居住者の26品目にわたる購買地点選択のアンケート結果によると、地元商店への歩留りは市中心商店街の商勢圏に制約されて、著しく低下しており、最

寄品から買廻品になると、その傾向が激化して、いわゆる「市場格落ち現象」がみられる。最もその傾向が著しい品目は文化品、身辺細貨、衣料品、贈答品などの分野に含まれるもので、その結果周辺では吸収率が弱く買廻品専門商店街は成立しえず、存在できたとしてもせいぜい一業種一店主義に偏らざるをえない。離島地域では集落相互の孤立性や生活水準の低さから、この傾向は制限

(第9表) 離島地域の卸・小売業種構成 (昭43) (単位千円)

	卸	売	構	成	比	小	売	飲	食	料	品	構	成	比	そ	の	他	品	構	成	比	
福江市	331,851		82.4			287,370		126,216				49.6			161,154							58.4
富江町	15,343		3.8			59,144		33,257				13.1			35,887							13.0
玉ノ浦	433		0.1			18,110		9,913				3.9			8,197							3.0
三井楽	3,875		1.0			36,237		19,684				7.7			15,553							5.6
岐宿	—					18,400		11,258				4.4			7,142							2.6
奈留	39,150		9.7			31,488		18,276				7.2			13,212							4.8
若松	2,242		0.6			26,057		14,416				5.7			11,641							4.2
奈良尾	9,672		2.4			44,584		21,563				8.5			23,021							8.3
計	402,566		100.0			530,390		254,583				100.0			275,807							100.0
上五島町	15,882		11.4			73,572		29,362				25.8			44,210							34.3
新魚目	5,575		4.0			32,023		17,942				15.8			14,081							10.9
有川	83,850		60.4			60,836		24,488				21.5			36,348							28.2
小値賀	24,838		17.9			46,081		23,243				20.4			22,838							17.7
宇久	8,647		6.2			30,256		18,773				16.5			11,483							8.9
計	138,792		100.0			242,768		113,808				100.0			128,960							100.0
郷ノ浦町	80,971		65.3			87,410		34,040				39.9			53,370							45.4
芦辺町	31,348		25.3			48,813		20,032				23.5			28,781							24.5
石田町	4,155		3.3			17,514		10,089				11.8			7,425							6.3
勝本町	7,559		6.1			49,230		21,243				24.9			27,987							23.8
計	124,033		100.0			202,967		85,404				100.0			117,563							100.0
巖原町	246,232		67.8			223,482		72,465				40.5			151,017							63.6
美津島	28,397		7.8			43,059		19,023				10.6			24,036							10.1
豊玉村	5,960		1.6			14,575		13,895				7.8			680							0.0
峰村	35,753		9.8			26,067		18,834				10.5			7,233							3.0
上県町	15,360		4.2			27,604		15,275				8.5			12,329							5.2
上対馬町	31,516		8.7			81,570		39,360				22.0			42,210							17.8
計	363,218		100.0			416,357		178,852				100.0			237,505							100.0

されるであろうが、それでも同じ商業関係就業者の所属店舗、職種構成は各地点で相当異なり、就業者の活動効率も影響されてくる。したがって真の中心性測定は集心性の強い活動分野について行なわれねばならないように考えられる。

第9表はこの業種別勢力圏の差異を示したものである。飲食料点小売業の販売額はほぼ人口分布に比例するものであるが、これが飲食料品を除く小売品目の販売額になると、かなり地点によって比率の増減変化がみられ、卸売業販売額になればいっそうそれが激化していることが分かる。

(1)下五島での福江市のもつ卸売拠点性は絶対的にも、相対的にも著しく強く、これを仲継とする奈留に若干の卸売機能がみられるに止まる。買廻品小売でも飲食料品に比較していづれも福江を除く地域は低下しており、その低下率の低い地域として富江、奈良尾があるにすぎない。

(2)下五島の生活圏にみられる一点集中型に対して、上五島の様相は相当異なる。卸圏での有川の拠点性は60%に達しているが、買廻販売機能では有川の中心性上昇率より、上五島町青方の中心性上昇率は高い。この意味で狭い下五島では復心分散傾向があり、小値賀、宇久の独立性は強い。

(3)壱岐郷ノ浦の拠点性は卸、買廻品とも有川より高いが、これに追従して芦辺町が強く、買廻品では勝本町が加わる。郷ノ浦、芦辺、勝本とも本土定期船寄港地で、壱岐は一般に博多、唐津に近接しているため、離島の独占物価形成から購買力の島外流出傾向が強いことを反映している。

(4)対馬厳原への卸売圏の一点集中は壱岐より強いが、島内道路形成のおくれから商品の島内移動は制約を受け、買廻品販売機能は豊玉村以南と以北に別れ、厳原と比田勝（上対馬町）に分化して

いる。

一般に離島地域にあつては公共施設整備からみた生活機能の階層別区分において、I次生活圏およびII次生活圏しかみられない。I次生活圏は義務教育機関、診療機関、日用品購買施設など、日々の生活に不可欠な最低限度を備えた基礎的生活圏であり、人口5千ないし1万の近隣住区である。これに対して数個のI次圏を含むII次生活圏は基礎的生活機能に加えて若干の買廻品を含む商業施設、軽度の遊興行為を充足するサービス施設、高校、図書館、運動場など中程度の文化教育施設を備える標準的消費生活が営まれる範囲であり、人口5万から10万の準都市区域である。

この分類を適用すると、長崎県の離島圏域は本土基点との結節関係から下五島、上五島、壱岐、対馬の4地域に分かれ、各圏域内に拠点および放射状交通路を整備しているが、圏域内の生活圏的結合関係はその地理的分類に対応するII次生活圏的実体を備えていない。人口5万~10万の居住がみられるとしても、その中心地点を買廻品勢力圏比率約20%以上とすれば、上五島2地点、壱岐3地点、対馬2地点で下五島のような一点集中傾向はみられず、自給時代からの残存物であるI次生活圏的色彩が極めて濃厚である。したがって下五島福江の一点集中力が勢力圏との連繫を強め、その影響範囲を除々に上五島にまで拡大波及させつゝあるに対して、その他の圏域では本土基点の影響が強く、本土との交流関係で自己完結するか、あるいは自給段階の前期的状態のもとにおかれていくか、いずれかである。このことは後背地人口規模の減少、島内交通通信状態の制約および産業・生活水準の低さを反映している。

離島生活圏の形が一点集中か、多点分散かいつ

れが望ましいか選択を要する重要な政策問題である。多点分散の代表的事例は壱岐地域にみられ地域内の四港とも比較的良好に整備され、「三港づけ」と呼ばれる三日交代の対馬航路寄港方式もあって第三次産業の集積の均分化、島内地域格差の平準化がみられ、一点集中のように特定拠点の利害のみが先行され、他の地域の開発がおざりにされる弊害は少ない。しかしその反面、「均衡のとれた島」の開発方式は低位安定的であり、生活基盤となる地域産業の一層の発展を計るためには開発投資の集約化によって大型築港化、漁港機能高度化、観光開発を進める必要があるばかりでなく、地域住民の生活構造の高度化に対応する都市的環境整備はその施設の性格上どうしても一点集中型の整備を計らざるをえないのではないかと考えられる。事実、壱岐でも郷ノ浦商店街の島内購買力吸収、卸売機能の充実、および博多航路の多発から本土への買物流出の傾向が強まっており、生活圏的には地域所得が増加してくるに伴ない多点分散は是正する方向にある。

(4) 「離島の本土化」(I)

離島経済の特殊性を島内都市形成の制約という視点から分析すれば、これまでの人口流出、生活圏的結合の弱さ等はその制約を離島地域の内部事情から説明する要因であった。たゞこの点は今後の在来産業の近代化、所得水準の向上、生活圏的統合と共に、島内拠点の必要性が再認識されていくと考えられるが、かゝる地域横断的な機能未分化にもかゝらず、現在離島で小規模拠点が形成されているのは専ら過去の本土との結節関係の特殊性に基づいていると考えられるので、この点を少し詳細に分析しておきたい。

離島の過去の経済史においては、離島経済の変

遷は重商主義期の「島嶼」時代、自由主義期の「離島化」時代、独占資本主義期の「架橋化」時代と時代区分され、戦後の離島経済の特色を離振法の施行、交通機構の整備、商品経済の滲透等による交易商品の量的質的增加に求めるのが普通になっている。しかしここで注目しておきたいのは、「架橋化」といっても本土側の産業的対応は依然として「離島化」時代の延長継続であり、それは離島における第二次産業集積の貧困に最も端的に表われている。

第二次産業就業者数はどの離島地域でも極めて低く、対馬では一割以上を占めるが、それも鉱業、建設業比率が高いからで、製造業は下五島を下廻る。全体として第二次産業の業種構成で高いのは建設業であるが、土木事業所得発生率が高い反面、そのほとんどが公共事業である関係から、離振事業関係の財政支出に依存している。また製造業の内容は食料品、輸送用機械、木材・木製品で、いわゆる「第一次産業生産物の低次加工およびその生産手段（主に漁船）の修理、製造等の近在必要工業」である。このため製造業規模ならびに生産性は本土の製造業と比較して、著しく零細であるばかりか、実質的には第一次産業関連の中に包摂されているので、第一次産業の動向に支配されやすい。35～40年の第一次産業内部の階層分化、就業者数の減少はどの地域においても、製造業就業者数を比例的に減少させており、たゞ漁業関連の輸送用機器比率が高い対馬、上五島ではその後退率が低く、漁船の動力化に伴って若干第二次産業就業比率を高めている。

第二次産業への本土資本進出は立地条件の制約から著しく低調であったばかりか、資源利用型の特殊なものに限られていた。例えば対馬の長石、

白土鉍は大正年間、特殊な原料と低賃金の露天掘りである関係で地元資本によってまづ開発されたが、その後大正パニックで倒産、これに代って現在の東邦亜鉛の後身企業による経営が始まったが、戦時中の資材難から休山し、戦後は全島採掘権を独占し、復活している。こうした本土資本による地元資本の吸収強化はたしかに農漁家の兼業機会の提供に寄与しているが、それも豊富良質な資源埋蔵があっても道路その他社会資本が未開発であるため、採掘、精錬加工の拡大に限界がある。おゝむね資源利用型の進出は資源自体の涸渇、採掘採算基準の低下があれば、いつでも資本は撤退する態勢にあり、利潤の地元還元、多角的産業の展開に消極的であるばかりか、離島産炭地の現状にみられるような特殊な後遺症を残しやすい。

戦後開始された離振法による産業基盤整備が離島第二次産業の振興にどの程度効果的であったかは、まだそれが在来産業の生活基盤と密接な道路、港湾等の整備に止まっているので、性急には判断できない問題である。たゞその効果の微弱の中であって指摘できることは、本土との結節点での第二次産業の堆積は相対的に若干高まっており、四拠点の全体に占める割合は35年の35%から、40年は42%に上昇している。このことは農漁業の階層分化に伴う不安定就業層の増大と農水産物の拠点集中流通との結合が独自の工業立地条件を形成し始めたことを物語るもので、拠点における土地造成、水資源確保等の如何によっては今後小規模な農水産物加工基地に成長する可能性を示している。

本土との結節関係に関連して、小規模離島拠点が発生した理由の大半は第二節ですでに指摘したように、物資の移出入関係からである。離島がま

だ自給的段階に止まっていた時代の移出入品はせいぜい移入品では少量の綿製品、砂糖、政府専売品など生活最低必需物資であり、また移出品も大半が産地商人買付の水産物に止まっていた。その時代の交易相手地域は必ずしも現在のように対岸主要港に集中していず、例えば大正三年頃の資料によると福江の移出相手先は長崎、唐津、下関、鹿児島、宇品で、移入相手先は長崎、唐津、大阪、宇品等と分散している。また現在はほとんど福江に依存している奈留でも、長崎、下関、尾ノ道に水産物を直接移出し、呉から繊維品を移入しており、同様な多角交易が伝統的に博多との関係が強い杓岐、対馬にもみられ、長崎との関係や北対馬では対朝鮮貿易などが重要なウエイトを占めていた。

このような多角交易は帆船を中心とした昔の島嶼時代の残影とも云えるが、本土流通機構の本格

(第10表) 離島主要港の移出入関係 (昭41)

仕 向 港	移 出		移 入		
	トン数	%	トン数	%	
福 江 港	長 崎 港	25,304	23	71,294	38
	五 島 諸 港	57,089	52	53,242	29
	県 内 "	6,267	6	11,099	6
	北九州博多	8,722	8	14,031	8
	佐 賀 港	12,492	11	36,454	19
計	109,874	100	186,120	100	
郷 ノ 浦 港	長 崎 港	496	1	8,218	8
	杓 岐 各 港	4,321	8	0	0
	博 多 港	22,492	44	62,395	57
	佐 賀 各 港	7,173	14	30,228	28
	対 馬 港	1,658	3	768	1
	県 内 各 港	8,571	17	578	1
そ の 他	6,779	13	6,306	5	
計	51,490	100	108,493	100	

離島経済振興のための政策論

的形成と地方市場核の発展と共に変化し、本土基点との結節関係のみが強まっている。戦後の移出入の飛躍的増大は主としてこのルートを通じて行なわれているが、例えば離島地域の主要拠点港である福江、郷ノ浦の仕向地別構成をみると、第10表の如く、福江では移入の38%、移出の23%が長崎と直結し、県外とくに北九州、博多との結合は移出入とも8%の状態にある。また郷ノ浦では博多との関係が圧倒的に強く、移入の57%、移出の44%を占めている。

このような結節関係は離島拠点の離島地域における地位を高め、若干の卸機能の集積をもたらしているが、それはそれなりに合理性をもつものであった。なぜなら離島の基本的移出入形態は消費財・米穀移入と水産物・林産物移出であり、移入移出いずれをとっても、比較的品種、品質が多様化し、しかも小口取引の多い商品流動であり、仲継地点での集配、積卸、仕訳等商取引の頻繁さから、卸機能の存在が必要とされていた。

ところが戦後の離振法定制以後、現われてきた移出入形態の変化としては、まだその基本的パターンは変化していないが、それに加えて移入面では建設財、生産財のウエイトが高まり、移出面では農水産物移出の質的变化（塩干品→鮮魚、木炭→パルプ原料、甘藷→アルコール原料、鉱産物）がみられ、いはゞ工業用原料、資材の流通が増大してきている。これらの増大する品目はいずれも規格・銘柄取引の可能なものであり、卸間流通の複雑なプロセスはできるだけ排除され、仲継機能もメーカー、元卸の支店、営業所のある本土基点に移行して、物動的にはユーザーとの直接取引が増加してくる。その結果、定期船以外の機帆船、専用船利用率が高まるばかりか、港湾は物動基地

あるいは通過地点化する可能性が強いので、距離的に近い港湾が利用され、取扱貨物は分散する傾向がでてくる。

この状態を現在の離島港湾23の港湾統計を用いてみると、第11表の如くであるが、この表から次ぎの諸点が指摘できる。

(1)離島地域の総移出入トン数は41年 250万トンであるが、これを地域別にみると、下五島37.5%、壱岐28.9%、対馬20.5%、上五島13.1%を占めている。これを各地域の人口当り移出入量でみると、壱岐15.7トン、下五島9.3トン、対馬7.7トン、上五島6.1トンで、壱岐のそれは上五島の二倍以上に達している。この開差の原因を移出入別にみると、いずれの地域も貧困な入超構造を示しているが移入面では品目別で、上五島を除いて約8割以上が工業製品および基礎資材である関係から比較的各地域別開差は小さい。しかし移出面の品目別構成は上下両五島の類似性に対して、壱岐と対馬は著しく異なっており、かゝる品目別構成の相違が開差を拡大しているものと思われる。例えば壱岐では農水産物移出が著しく高く、福岡市場との頻繁な交流を反映しているが、対馬では農水産物移出割合はわずか2割で、むしろ木材、鉱産物移出に依存している。こうしたことからみると、人口当り移出入量の地域別開差はその地域の本土との距離的遠近、その産業形態や流通機構の反映にもとずくと云える。

(2)貨物流動の入超幅は下五島、上五島が最も大きく、最も小さい対馬の6倍ないし12倍にのぼっている。下五島で入超が大きいのは福江が圏域内の仲継港として、島内交易の比重が高く、また福江、奈良尾の移入量が全地域最高を記録しているからであり、上五島の場合は逆に移入より、むしろ

河 野 善 隆

(第11表)

離島港湾貨物の移出入量 (昭41)

(単位 トン)

	取 扱 貨 物			農林水産移出	構 成 比	生産財移入	構 成 比
	移 出	移 入	差 額				
郷 ノ 浦	51,490	108,493	△ 57,003	23,167	44.9	89,146	82.1
勝 本	201,199	108,717	92,482	201,199	100.0	104,140	95.7
芦 辺	58,681	55,388	3,293	23,367	39.8	29,854	53.8
印 通 寺	20,469	119,721	△ 99,252	10,250	50.0	95,361	79.6
計	331,839	392,319	△ 60,480	257,983	77.7	318,501	81.1
	724,158(28.9)						
巖 原	119,100	104,810	14,290	14,269	11.9	82,831	79.0
佐 須 奈	17,700	19,574	△ 1,870	14,200	80.0	18,359	93.7
比 田 勝	14,780	20,366	△ 5,586	13,360	90.3	17,123	84.0
小 茂 田	3,877	5,639	△ 1,762	3,727	96.1	3,200	56.7
鹿 見	7,870	12,345	△ 4,475	7,870	100.0	11,765	95.3
竹 敷	61,381	90,347	△ 28,966	12,070	19.6	77,082	85.3
仁 位	1,643	10,237	△ 8,594	1,443	87.8	10,094	98.6
仁 田	10,980	13,050	△ 2,070	10,980	100.0	12,460	95.4
計	237,331	276,368	△ 39,037	77,919	22.4	232,914	84.2
	513,699(20.5)						
福 江	109,874	186,120	△ 76,246	49,255	44.8	117,669	63.2
富 江	65,331	31,848	33,483	14,194	21.7	30,164	94.7
玉 ノ 浦	12,845	4,439	8,406	830	0.6	0	
奈 良 尾	86,101	236,725	△ 150,624	84,899	98.6	233,903	98.3
奈 留	54,687	79,828	△ 25,141	12,089	22.1	66,356	83.1
岐 宿	6,571	30,007	△ 23,436	6,524	99.2	30,007	100.0
若 松	8,410	12,528	△ 4,118	3,850	45.7	7,890	62.9
相 ノ 浦	3,175	7,188	△ 4,013	2,357	74.2	789	10.9
計	346,994	588,683	△ 241,689	173,998	50.1	485,778	82.5
	935,677(37.5)						
有 川	44,549	167,843	△ 123,294	24,233	54.3	111,434	66.3
小 値 賀	14,166	37,031	△ 22,865	9,688	68.3	34,375	92.8
青 方	7,376	50,609	△ 43,233	4,978	67.4	32,692	64.5
計	66,091	255,483	△ 189,392	38,899	58.8	178,501	69.8
	321,574(13.1)						
合 計	982,255	1,512,853	△ 530,598	548,799	55.8	1,215,694	80.3
	2,500,785						

離島経済振興のための政策論

ろ移出水準自体が極めて低いからで、自給用農水産物すら島外依存の状況にある。各港別にみて大部分の港湾が入超であるが、とくに入超幅の大きいのは奈良尾、有川、印通寺など漁業基地に多い。また出超港は5港あるが、出超幅は小さく、わずかに水産物積出の勝本港のみ大きい。

(3)移出入の品目別構成では工業製品・建設資材移入～農林水産物移出を基本的形態とするが、その形態をとる港湾は14、それ以外の港湾は(工業製品建設資材移入・鉱産物移出)か、あるいは島内交易の、厳原、郷ノ浦の3港である。各地域別の移出入貨物中、拠点港が取扱う比率は福江31%有川66%、郷ノ浦22%、厳原43%で、有川のみ著しく高いのは圏域内港湾数が少ないことに基づく。また移出入別の拠点港の地位では郷ノ浦を除いて、いずれの拠点港も移出拠点的性格が強く、移入は建設資材などが多い関係から各港に分散されて、あまり拠点集中がみられないが、比較的多いのは厳原、有川に止まる。

こうした離島移出入貨物の分散傾向は離島が四面環水性という自然条件から、各所に築港(自然港湾)、海運の便に恵まれ、また移出入貨物の品目中、工業製品、原料、基礎建設資材等の比率が高

まったことに基づくが、それが島内交通の不便から止むをえない傾向とはいえ、貨物の分散に伴ない港湾投資の分散が当然要求されてくる。しかしかゝる形態は船舶の大型化、高速化の大量輸送時代に入ると対応が困難になるので、離島港湾19港の過去20年間の港湾投資累積額をみると、港湾投資はある程度集中傾向を示し始めている。そこでは拠点四港の港湾投資額は15億4千万円に達し、地域全体の6割を占めるに至っているが、貨物の分散から取扱量は現在44%にすぎず、拠点港湾の機能発揮はまだ制約されている状態にある。

拠点の卸機能が古い問屋形態をとり、専ら本土との結節、仲継機能のみに依存している限り、完全に消滅しないとしても相対的に停滞することは明らかであり、拠点機能も物動的基地あるいは通過地点化する可能性が強い。そこで今後卸機能の一層の発展を計らうとすれば、卸商自身が協同化し、機帆船をチャーターして、本土基点との単線結節ではなく、もっと広い本土各地との複線結節を計り、より安い物資の搬入とより広域的農畜水産物移出を行なう必要がある。例えばその先例として厳原、比田勝等の対韓貿易への進出計画があるが、これも卸商の体質改善がまず行なわれて後

(第12表)

漁獲物販売経路構成

	漁協經由販売					買付業者	生産者直接	自家加工	自加販売	合計
	魚市場	共同出荷	特約販売	地元小売	計					
対馬	3,999 (12.5)	1,241 (3.9)	4,418 (13.8)	52 (0.1)	9,709 (30.3)	1,410 (4.4)	1,025 (3.2)	19,873 (62.1)	1 (0.0)	32,019 (100.0)
壱岐	3,294 (38.7)	3,186 (37.5)	202 (2.4)	25 (0.3)	6,706 (78.9)		1,046 (12.3)	749 (8.8)		8,501 (100.0)
五島	6,664 (26.6)	8,376 (33.4)	1,059 (4.2)	364 (1.5)	16,463 (65.7)	354 (1.4)	3,835 (15.3)	4,385 (17.5)	34 (0.1)	25,070 (100.0)
計	13,957 (20.9)	12,803 (19.2)	5,679 (8.5)	441 (0.7)	32,880 (49.4)	1,764 (2.6)	6,906 (10.4)	25,007 (37.5)	35 (0.0)	66,592 (100.0)
その他計	17,535 (25.6)	10,329 (15.1)	2,247 (3.3)	394 (0.6)	30,505 (44.6)	7,606 (11.1)	9,572 (14.0)	19,531 (28.5)	1,222 (1.8)	68,435 (100.0)

(昭39, 単位トン数)

(第13表)

第一次漁業構造改善事業の成果

地域	年度	粗生産	実質所得	経営体数	就業者数	1人当り所得	経営体当り所得
壱岐	36	614,791	334,467	1,392	3,730	89,699	240.2
	40	1,519,187	743,122	1,615	3,269	227,323	460.1
	倍率	2.47	2.22	1.16	0.87	2.53	1.91
対馬	36	1,529,030	776,138	2,816	7,398	104,912	275.6
	40	3,359,011	1,622,272	4,123	8,369	193,842	393.4
	倍率	2.19	2.09	1.46	1.13	1.84	1.42
五島	36	4,678,215	2,171,157	3,258	9,806	221,411	666.4
	40	5,521,283	2,003,550	5,240	11,468	174,707	382.3
	倍率	1.18	0.92	1.60	1.16	0.78	0.57
計	36	6,822,036	3,281,762	7,466	20,934	156,767	439.5
	40	10,399,481	4,368,944	10,978	23,106	189,082	397.9
	倍率	1.52	1.33	1.47	1.10	1.20	0.90

単位は粗生産、実質所得および経営体当り所得について千円、一人当り所得は円。

可能になるのではないかと考えられる。

港湾貨物流動と同じような現象が水産物移出にもみられる。従来水産物は拠点産地市場の形成を通ずる産地仲買人の集荷、加工、移出機能に依存してきたが、現在は第12表の漁獲物販売経路構成にみられる如く、漁業構造改善その他の行政指導の結果、漁協取扱量を著しく高め、水産物流通過程における生産者の主体性が確立されたかにみえる。かゝる変化の背景として非常に重要な点は漁港整備であり、それが職住未分離な漁村地帯の生活港でもある関係もあって、28～37年の第一期離振事業の重点施策のひとつとなり、長崎県においてもその10年間に、港湾・漁港整備費として壱岐に6億568万円、対馬に11億1,085万円、五島に23億5,388万円、合計40億7千万円が投下されている。その漁業振興に与えた直接効果は第13表にみられる如くである。

この表によると、36～40年の漁業粗生産額は1.52倍に増加している。たゞ多少その効果は地域に

よって差があり、とくに壱岐・対馬と五島との間には対照的關係がみられる。すなわち、壱岐・対馬では粗生産および実質所得は著しく増加しており、経営体の大型化、量的増大に伴って漁家專業傾向が強まっている。このことは従来県外船寄港地に甘んじていたものが、積極的な自船建造を行ない、豊かな資源の地元利用を拡大したことによる。これに対して五島では経営体数および就業者数は急増しているが、それらの生産性は逆に低下し、全体としての粗生産、実質所得が停滞しており、それは五島漁業が壱岐・対馬の沖合、沿岸漁業と異なって、歴史的に遠まき、捕鯨の労働力給源地帯であり、多くの漁協が定置網の高収益に支えられているため、沿岸漁業への進出意欲に乏しく、経営体の増加がみられても、いわゆる「老人漁業」比率が高く、また都市出稼ぎへの傾斜が強いことを物語っている。

また漁港整備による沿岸・仲合漁業の再編成は漁獲水揚の増加をもたらし、その流通上多くの問

題を残している。第一に漁港整備が総花化すると個別事業費は削減され、予算上防波堤建設が精一杯で、港内浚渫、係船施設その他の付属機能整備が遅れるため、実質的機能はいっこうに改善されないで、零細漁港の集約化、中核漁港の整備など漁業経済圏の確立が強く要望されるようになってきた。現在離島地域には指定漁港数で壱岐15、対馬50、下五島47、上五島36の多くの漁港を数えるが、これを第四次漁港整備計画では、漁獲物の流通拠点、重要生産基地拠点、前進（避難）基地拠点、さらには辺地離島の生活中心漁港といったように各港の性格に応じて整備計画を実施しようとしている。

第二に漁村集落の孤立分散に対応する漁港整備では水産物流通の市場距離はそれだけ拡大し、水揚も零細分散化するので、商業資本の前期的支配が残りやすい。そこでその支配を排除するため、大型漁船、運搬船などの建造、加工、冷蔵、冷凍施設の設置などを必要とする。しかしかかる資本蓄積の適地は極めて限られており、前記148漁港中でも、すでに加工、冷凍、冷蔵設備（小規模のものをも含む）をもつ漁港はわずかに壱岐3、対馬4、下五島4、上五島4、合計15を数えるにすぎない。実際の施設整備や機能の効率的発揮のためにはそれをさらに集約化する必要があることは次ぎの漁協自営流通事業の実状からみて明らかどころである。

鮮魚輸送が採算ベースに乗りうるためにはまづ本土消費地との距離が近いという条件以外に、輸送計画に見合った年間運搬量の確保、市場操作を可能にする情報網の機敏さを必要とするので、それに対応する各漁協の合同、連繋および施設規模の大型化が実現せねばならない。この意味で小規

模漁協の自営流通事業には限界があり、活魚輸送などの高価取引に途を求めたとしても、資源の小生産的、分散的利用では間接的に商業資本に従属する、いわゆる「限界漁業」に転落し、市場価格の不安定から漁民労働力の漸次的崩解を食い止めることは困難である。例えば対馬・壱岐のイカ釣り漁業は島外流出を阻止された過剰労働力を背景とするが、生イカ移出の制限やスルメ加工技術の低さから生活水準の相対的低下がみられ、最近では出稼ぎ労働の増加や、生産主体の老令化が顕著になってきている。また五島では沿岸漁業への参入容易さから、漁家減少は横ばいであるが、これもすでに述べた如く低生産性の老人漁業で、大部分の労働は遠まきや捕鯨業への傾斜が強い。こうした状況からみると、漁民の流通過程での主体性の実質的内容はまだ弱く、共同出荷の増大にもかゝらず、博多、長崎、唐津、その他本土基点の魚市場依存は強く、間接的形態での商業資本への従属は進んでいると考えられる。

(5)「離島の本土化」(II)

従来離島では離島対本土との移出入関係からある程度卸機能の集積があり、それを軸とする広域的流通から小規模都市形成が行なわれる契機が存在していた。しかしこれまで述べてきた如く、戦後離振法の施行によって港湾、漁港、道路等産業基盤の整備が進み、離島、本土間の時間距離が短縮され、しかもその移出入品が生産財、建設財の比重上昇に伴って閉鎖的的地方市場圏が崩解してくると、仲継機能は本土基点に移動し始め、従属関係が強まり、もはやそれを軸とする拠点形成は著しく制限されている。

例えば福江、厳原等の商工会議所名簿をみても、地域卸販売額が統計上かなり大きくでている

河野善隆

(第14表)

「管理機能」関連機関の従業者数

		金融保険不動産	運輸通信	電気ガス水道	公務	合計	拠点比率
福富	江	159	731	112	702	1,704	51.5
玉	江	19	145	9	77	250	
ノ	浦	2	72	2	61	137	
三	井	9	59	4	243	316	
岐	宿	4	165	8	75	252	
奈	留	7	120	9	54	190	
若	松	4	153	1	63	221	
奈	尾	28	117	13	75	233	
計		232	1,562	158	1,350	3,303	
上	五	17	177	3	63	260	
新	魚	14	71	3	69	157	
有	目	26	215	54	131	426	
小	川	21	163	12	80	276	
字	賀	10	178	13	89	290	
計	久	88	804	85	432	1,409	
郷	ノ	57	337	6	274	674	40.0
勝	浦	12	90	5	103	210	
芦	本	17	289	46	98	450	
石	辺	7	291	5	46	349	
計	田	93	1,007	62	521	1,683	
巖	原	68	539	64	637	1,308	45.7
美	津	6	239	8	136	389	
豊	島	4	53	12	74	143	
峰	玉	2	117	45	57	221	
上	県	14	122	17	116	269	
上	対	37	158	12	321	528	
計	馬	131	1,228	158	1,341	2,858	
合	計	544	4,601	463	3,644	9,252	
拠	計	310	1,822	236	1,744	4,112	
(比	率)	56.9	39.6	50.0	47.8	44.4	

のに、純然たる卸商は極めて零細で、しかも食料品、雑貨、木材・木製品等の業種に集中しており、他の移出入商品の大部分は本土のメーカー、元卸の支店、営業所、代理店等の取扱いに属している。

こうした状況では卸機能の形成、発展を軸とする離島拠点膨脹には明らかに限界がある。一般に

都市機能の集積は管理機能の発展を通じて行なわれるのであるが、それも支配圏域が狭い場合には機能構造は単純化してしまい最寄品、義務教育、医療、市町村行政等の生活必需的な需要を充たす機能のみに、その存在が限定されるのが普通である。この意味から考えると離島圏域の狭さから当然離島拠点機能は縮小化し、単能化する可能性が強い

離島経済振興のための政策論

のであるが、それがこれまで離島地域の政治、経済、文化の中心地として、一応の機能具備がみられるのは専ら本土との結節関係という特殊性に原因している。

いまこうした管理機能の離島性格を明らかにするため、産業別就業構成のうち、金融保険不動産、運輸通信、電気ガス水道および公務の就業者を一応「管理機能」関連機関の職員数とすれば、全離島地域でその総数は9,252人であり、そのうち四離島拠点での就業者割合は47.8%と、ほぼ半数に達している。この就業形態を本土県内類似市町村人口に比較すると、第15表の如く、いく分各市町村人口に比較して高いことが分かる。本土5市町合計では管理機能就業者は人口千人当り34.5人であるが、離島拠点では46.8人に上昇しており、その割合は福江、厳原において最も高い。この状態を各離島地域毎の管理機能就業者に占める拠点の割合でみると、福江51%、厳原46%、郷ノ浦40%、有川30%であり、その割合の順位は単に

(第15表) 本土類似市町村との比較

	人 口	管理機能	人口千人当り
福 江	36,876	1,704	46.2
有 川	12,018	426	35.4
郷ノ浦	16,830	674	40.0
厳 原	21,989	1,308	59.4
計	87,713	4,112	46.8
平 戸	36,602	1,369	37.4
松 浦	32,859	899	27.3
大 瀬	12,120	392	32.3
江 迎	12,889	502	38.9
小 浜	17,188	692	40.4
計	111,658	3,858	34.5

拠点勢力度を示すのみならず、すでに指摘した第一次、第二次産業あるいは商業関係の分散化とは逆に、明白な一点集中傾向がみられ、とくに下五島、対馬、杵岐において顕著である。

たゞかかる管理機能の量的集積の比較を行っただけでは、その離島の特殊性は明らかにされたいはいえない。普通本土での管理機能のもつ意味は

(第16表)

銀行における業種別預金・貸出率(%)

	預 金					貸 出				
	福 江	青 方	厳 原	上対馬	計	福 江	青 方	厳 原	上対馬	計
製 造 業	5.5	3.9	2.7	7.2	4.8	5.8	6.8	7.1	11.4	7.8
農 林 業	8.4	14.1	1.7	9.5	8.4	2.0	1.7		17.3	5.3
水 産 業	5.8	27.0	12.9	4.6	12.6	4.6	4.8	8.7	11.4	7.4
鉱 業	0.5		0.7		0.3	4.0		0.3		1.1
建 設 業	3.5	3.7	1.8	1.0	2.5	4.4	11.2	3.1	1.9	5.2
卸 小 売 業	38.6	28.2	36.6	58.4	40.5	46.8	39.8	50.7	45.1	45.6
運 輸 通 信	3.4	2.8	1.4	0.9	2.1	6.3	5.8	10.0	0.2	5.6
サ ー ビ ス 業	6.3	4.8	4.9	3.2	4.8	12.5	17.3	6.6	5.4	10.5
そ の 他	18.2	6.9	30.3	4.4	15.0	10.4	3.5	12.6	1.0	6.9
小 計	90.2	91.4	93.0	89.2	91.0	96.7	90.9	99.1	93.7	95.1
金 融 機 関	3.8	4.2	3.0	9.6	5.2		0.4	0.3	3.1	1.0
地 方 公 共 団 体	6.1	4.4	4.0	1.2	3.9	3.3	8.7	0.6	3.2	4.0

(注) 梅井清「離島における金融問題」経済季報1965No.10より引用

情報の集積, その交流, ハイタレントの集中等と密接な関係があり, それを通じて周辺地域の開発が促進されるものと考えられているが, 離島においては多少そのもつ意味が異なるのではないかと考えられる。このことは離島における金融機関の役割に最も典型的事例を見出すことができる。

離島金融機関は地域内事業所組織状況の低いことや, 経営, 家計未分離の前近代的経営方式が多いことなどから, 貸付資本の再生産が保証されない事情もあって, 進出金融機関数は少なく, ある程度地域独占的傾向がみられる。このため拠点を除く周辺での預金は農協, 漁協関係に吸収され, また金融機関への流入は伏流化して頼母子講などの相互金融の残存がみられる。在来産業は一般に資金欠乏状態にあるが, 金融機関の採算ベースに乗らないため, 一部の支払準備を残して島内資金は外部に流出しており, 島内還元率は低下せざるをえない状況にある。

当研究所の梅井研究員の「離島における金融問題」の中でも, この問題がすでに取上げられており, 福江, 青方, 厳原, 上対馬での実態調査によると, 銀行預金および融資の第一次産業関連は預金の21%, 貸付の12%, にすぎず, 大部分の預金, 融資は第三次産業との関連が強く, その意味で離島金融の本質は周辺在来産業の振興, 再編成に寄与するよりも, むしろ島内居住者の消費分野を指向し, さらに公共機関の公金取扱に終始していることを示している。たゞ金融機関預貸率の低さや, 島内産業還元率の低さは民間金融の経済性重視の立場から当然としても, これを補足する政府資金融資, 公庫資金枠, 保証協会保証枠が拡大すればある程度是正されるものと考えられる。

離島管理機能の特殊性といわれるのは次の二

種類の機能の混在である。一つはいま述べてきた離島金融機関を始めとする本土メーカー, 元卸の支店, 営業所等本土との結節機能の集積であり, それは機能的に合理性, 効率性を追求するので, ある程度地域経済と乖離し, 本土との結節関係のみに依存している。もう一つの管理機能は在来産業や住民生活の中から派生するもので, 地元資本および市町村行政, 学校, 医療等生活必需の分野のものがこれに属している。後者の地域的管理機能は在来産業からの人口流出, 過疎化, 産業的停滞等を背景として当然強い影響を受けるが, 前者はそれによって必ずしも直ちに撤退せず, むしろ全国的な資本ネットワークの先端として離島産業の開発, 組織運営の合理化, あるいは離振事業への国家的資金の導入という形で外部からの資本を誘導し, 新しい技術と情報を流し込んでくる可能性が強い。

例えば人口過疎化に対応して地域住民のみを対象としない全国的規模での公共施設の導入, 農水産試験場, 研修センター, 学校, 病院あるいは保養センターなどの誘致を有力な措置としているし

(第17表) 離島観光客の推移

地域	島名	38	39	40	41
壱岐	壱岐島	300,000	400,000	451,000	521,000
対馬	対馬島	43,000	45,000	46,000	49,000
五島	福江島	116,100	130,100	170,100	193,500
	嵯峨島	1,530	1,680	1,950	2,478
	若松島	2,567	2,734	3,018	3,562
	日島	148	164	182	213
	有福島	100	123	168	179
	漁生浦島	106	125	173	192
	中通島	37,400	39,600	44,200	49,300
	計	157,951	174,526	219,791	249,424

また全国的、国際的物的流通の基地（石油備蓄基地、海上輸送コンテナ基地、訓練空港等）への再編強化を提案する如くである。

同じような観点は離島観光客誘致の議論にもみられる。観光客数の推計はその概念の曖昧さ、把握の不正確さなどから、一般に信頼性は低いが、ともかく第17表をみると、各離島地域とも順調に増加しており、とくに壱岐の増加は目ざましい。これは北九州地域と近接している立地条件の良さばかりではなく、国民宿舎の建設、空港開設、さらには自動車航送船計画等、観光客受入れ態勢および本土との交通体系整備に努力した結果でもある。したがって現在の本土基点を軸とする別々の孤立化した離島観光ルートを改め、本土との定期船舶の大型・高速化、離島内道路、離島間航路の整備、快速化によって船舶、航空機、観光バスを総合的に組合せて、横にひろがるベルトラインを造成し、面的観光網を作れば大量の観光客を誘致できるかも知れない。ただ離島観光の問題は単に観光施設や、交通体系整備だけでは解決できない。なぜなら観光客の誘引因子となる離島観光資源は特殊なものであり、このため、それに対応し、誘引される観光客はかなり狭く制限され、その来客圏の範囲および客層の限定があり、それが観光資本の進出を消極化させるからである。

長崎県離島地域の観光的特性と思われるものはまず第一に従来から国境的位置にあり、要塞地帯としての秘密のベールに閉ざされてきたため、未開発観光の魅力があるが、その反面観光資源として洗練されたものが極めて少ない。第二に、古くから六陸交通上の要衝として歴史的遺物は多いが、ほとんどその多くが埋没されており、土豪および近世大名の成長過程で破壊され、歴史的時代の素

材に乏しい。したがって離島観光資源の現在の内容は専ら離島的な自然景観の美しさ、「孤立した自然のローション、原始的な粗朴な風土、牧歌的な抒情、温暖な気候、奇異な知的興味をよぶ自然の風物、島々それぞれ異なるヴァリエティーある個性、新鮮大量な海の味覚と海のスポーツ」等である。かゝる恵まれた自然景観と南国的な島と町のたゞずまいは都会的喧噪からのがれた観光客に一種の生活風物詩的印象を与え、それに民俗芸能海産物料理、釣観光等の味を加えれば独得な観光資源に成長する可能性がある。

しかしこの種の観光資源保全のためには、「享楽観光」的観光資本の進出と自然破壊を抑制せねばならないし、また資源の性格から観光客は夏季期間にのみ集中し、変動が激しいばかりか、特定の文化性の高い個人、学生等小グループの観光に客層が制限されている。さらに本土から隔絶され、交通が不便であることから、旅行日数を要し、来客地域範囲が主に九州地区に限定されるので、観光客の急増は単純には実現されず、観光産業の経営上問題がある。この意味で離島観光は現状ではまだ、いはゆる「限界観光」であり、本土既存観光地と比較して相当の格差があり、さしあたってはまず観光ルートの整備、国民宿舎、国民休暇村の建設、観光船、民宿施設の提供等、地味な地元資本による努力の段階であるが、今後の整備如何では大規模な海洋性観光地帯になりうると考えられる。

たゞ現在の離島地域における産業基盤、生活基盤の状況では離島管理機能のみの力によって、地域経済、在来産業と乖離したまゝ別個の発展をし、都市形成、膨脹を通じての「離島の本土化」を実現するという構想には明らかに限界がある。

(第18表) 離島道路状況の推移

	年度	壱 岐	対 馬	五 島	計
実延長 (m)	36	93,547	323,750	330,702	747,999
	43	96,062	326,090	334,807	756,959
未改良 (m)	36	77,337	301,664	275,662	654,665
	43	73,130	244,128	151,435	468,694
未改良率 (%)	36	82.6	93.1	83.3	87.5
	43	76.1	74.6	45.2	61.9
舗装道 (m)	36	2,263	1,729	12,703	16,695
	43	15,416	13,730	45,784	74,930
舗装率 (%)	36	2.4	0.5	3.8	2.2
	43	16.0	4.2	13.6	9.8

それは航路問題、空港、水資源の問題などと共に、都市化施設として最も重要な道路整備が極めて不充分であるからである。いま県道の整備状況を第18表によってみると、たしかに離振事業によってその改良、舗装は進んでいる。だが離島地域全体の道路改良率は36年の12.5%から、43年38.1%に上昇したにすぎない。未改良のもので、巾員4. m以上のものが現在もなお 5,837mも存在しており、とくに地域別では壱岐23.9%、対馬25.4%、五島54.8%の改良率で、壱岐、対馬の未改良状況は高い比率を占めている。また舗装率となると、殆んど問題にならない状況であり、全体では36年2.2%、43年9.8%と極めて低い水準にあり、地域別では壱岐16.0%、対馬 4.2%、五島13.6%

で、対馬が最も劣悪な道路事情の下におかれている。こうした状況では都市化に関連するいかなるアイデアも、構想も全く具体性のないものになるのは止むをえないことで、離島振興のためにはまづ道路整備を何よりも優先的に行なわねばならない。

また同時に産業基盤の整備と共に注目しておかねばならぬことは、在来産業の発展と乖離したまゝでの都市形成、膨脹は離島の自給零細性から移入需要を増大させる。離島では生産財はもとより、食料および日用品雑貨のほとんどが島外から移入されており、輸送費や、卸小売零細少数性から同業者間競争および需要選択範囲が制限され、物価は本土より割高になるので経営および家計を圧迫する危険がある。

結 論

長崎県離島の基本的経済的性格は本土に比較して極めて所得生産性が低いことに現われている。例えば九経調がまとめた九州離島の主要経済指標によると、本土と比較した所得生産性格差は対馬57.1%、壱岐40.4%、五島46.0%で、ほぼ半分の

(第19表)

長崎県離島の産業別所得生産性 (昭35)

(単位 千円)

		総 額	対県本土	農 業	対県本土	水 産	対県本土	第二次	対県本土	第三次	対県本土
壱	岐	102.6	40.4	52.2	77.0	123.9	69.7	101.9	30.8	255.4	77.0
対	馬	147.0	57.9	40.2	59.7	172.9	97.2	191.2	57.9	212.9	64.2
五	島	116.8	46.0	45.4	67.5	168.3	94.6	127.1	38.5	330.9	70.0
平	戸	123.1	48.5	49.5	73.6	179.5	101.0	170.5	51.6	219.3	66.2
蛸	浦 大	323.8	127.3	61.7	91.7	72.8	40.9	452.3	136.9	255.0	76.9
松	島	143.6	56.6	149.6	222.3	378.0	212.6	179.6	54.4	152.8	46.1
香	焼	174.8	68.9	38.2	56.8	314.6	176.9	154.2	46.7	285.9	86.2
伊	王 島	325.9	128.5	12.6	18.7	24.8	13.9	364.4	110.3	365.6	110.3
高	島	364.1	143.5	—	—	53.3	30.0	377.9	114.4	318.7	96.1
樺	島	134.3	52.9	45.4	67.5	144.9	81.5	237.1	71.8	144.1	43.5

格差がある。また産業別では農業20~40%、水産10~30%、第二次産業40~70%、第三次産業20~40%低く、最大の格差があるのは第二次産業、ついで農業、第三次産業であり、もしこの格差がそのまま生産コストや、価格に反映されるのであれば離島生産物価格は本土の二倍に騰貴し、市場的に極めて狭い範囲に販売が制限されざるをえない。

従来長崎県離島が比較的人口稠密であると云われてきた理由はかゝる価格および市場構造の特殊性からみると、陸上での経済活動による人口収容能力は少なく、その狭い割に働く範囲を広くするような労働吸収度の大きい水産活動が可能でありその結果農業従事者にも自営兼業化の機会が与えられていたからである。しかし、このような本土と隔離された状態のもとでの自給経済の維持、存続、その低位安定も戦後の経済発展、とりわけ30年代の高度成長の影響からゆさぶられ始めている。

すなわち、農業所得の低さを補充してきた水産活動は基本的には資源収奪型のものであり、そのため沿岸資源は急速に減少し始め、漁業を主とするものは巻網、あぐり等資本制漁業の賃労働供給に転化するか、あるいはその労働力流出を食い止めるため、海水汚染のない地域での真珠、養殖など高級魚生産に特化したり、離振事業による漁港整備、動力船の建造、共同経営・組合自営方式の導入により、経営規模を拡大しようとしており、いづれにしても本土との関係の緊密化、市場圏の拡大が求められている。

また農業を主とするものにとっては、従来から投下資本、投下労働は本土と大差ないのに生産性は極端に低く、自給状態に追い込まれていたが、

さらに離振事業による産業基盤整備の進展は商品経済の急速な滲透をもたらし、向上した土地生産力を利用した作目選択範囲の拡大、商品化農業への転換の可能性を生みだしながらも、従来の唯一の商品化作目であった甘藷の例が示すように、それも特定の地域、特定の品目であって、わづかに輸送費負担が低く、しかも保存、貯蔵の可能なもの、特産品で保護政策の対象となるものなどに制限されている。

こうした離島経済の基本的性格からみて、転換が困難であり、離島自然資源の効率的活用と離島住民の発展エネルギーを自己培養するためのこれまでの離島振興の在り方、すなわち在来産業の構造改善、高生産性の農漁業への展望は充分理解できる政策方向であるが、たゞそれも本土との経済関係の改善や、多額の財政資金の投下があって始めて可能なものであり、現状ではまだ本土との生産性格差は拡大する一方で、適当な現金収入の途が求められないまま、若年労働力の根こそぎの流出がみられ、耕作放棄、畑地潰廃の傾向が表面化して零細経営の崩解のみならず、労働力の枯渇から離島在来産業の蓄積、展開、上向は急速に困難化する恐れが発生している。

今後の離島振興と関連して、われわれが充分反省せねばならぬ点は離島経済の特殊性として、これまで離島自身の内部に「本土」と呼ばれる市場条件、近代的関連産業、都市的生活環境が殆んどなく、また商品の集配、加工、運搬、販売の諸機能のほとんどが本土資本に掌握されていたため、常に本土への依存と適応の構造に止まっていたことで、その結果、離島自身の内部で労働力が再調整されないばかりか、離振事業によるナショナル・ミニマムの確保を上廻るシビル・ミニマムの要

求に充分対応できない状態にある。このことは祖国復帰を後四年後に迎えている沖縄経済と比較すれば容易に理解できる事柄である。

沖縄の人口は戦前若干の微増減をくり返しながらも、遂に60万人を突破できず、それが沖縄の経済的人口扶養力の限界を示すものと云われていた。しかし戦後は本土との交流のと絶、復員、引揚から急増し、復帰に伴って本土への急流出があったとしても、将来90~100万の人口収容は可能であると予想されている。その理由は第一に、農村経済の崩解にかかわらず、「基地経済」という変則的な雇用機会が発生したことに基づくと考えられるが、しかしたとえ基地依存が急速に後退し、現在の奇型な第三次産業肥大化が解消し、多少の混乱がもたらされるとしても、なおかつ就業形態が地域的に凝集化され、那覇を中心に都市的生活状態が整備されつつある現在、産業基盤のいっそうの整備に伴う工業、観光開発の進展の可能性は強く、さらに本土経済の繁栄から波及する無数の、多様化された需要に対応して商品（主に畜産、果樹園芸）移出、観光収入の増大もあって、「ハワイと類似した経済」構造が将来実現され戦前のような本土への労働力の窮迫的販売は全くなくなるものと考えられる。

かゝる沖縄との単純な比較からみて明らかなく、従来の本土離島振興計画の欠陥はこれまで常に過去の資源開発、土着的発想に終始しており、それとは別な角度から、あるいは従来の計画を補充する意味での離島に本土的要素を導入することつまり都市化、工業化に関連する近代的地域計画への大胆な動きが、全くみられなかったことである。このことは第二次、第三次産業の機能的重要性が従来の離島振興ではいつも付随的なものとし

てしか取扱われていず、殆んど独立の問題とも、認識されていなかったことからみても明らかである。

離島の本土化に消極的であった理由は第一に都市化、工業化の立地条件が離島では極めて制約されていたからであるが、同時に過去の本土資本の離島利用の性格が資源の収奪と地元資本のれい属化であり、地域住民の自主的開発意欲と相反したからでもある。しかし地域産業の発展を考える場合、それは産業体系システムの地域的展開と全国的経済循環との関連なしに実現できる事柄でないことは明らかであり、すべての「都市化、工業化」を地域的利益を害するもの、在来産業と対立するものと断定することはできない。ましてや離振事業の進展に伴ない本土との時間距離の短縮、労働モビリティの急速な増加がみられつつある現在離島住民の再生産費用も当然高まっており、労働力を確保し、本土並み生活を享受させるためには、従来の社会保障的離島振興政策を改め、スクラップ・アンド・ビルド方式で離島の拠点都市形成を中心とした根本的な離島コミュニティの再編成を計るべきである。

こうした離島拠点を核とする交通体系、生活圏、経済圏の統合整備および本土資本、公共機関の誘致、観光開発などによる拠点集積規模の拡大という新しい開発構想は九経調の報告書にもみられるところである。しかし、この種の構想にはこれまでこの論文において分析されてきたように、現実の離島拠点の集積構造ならびに機能はいまだ不十分かつ未成熟なものであり、構想とは逆に拠点機能が縮小、後退する側面もあり、その状況は要約すれば次ぎのようである。

(1)本土から隔絶された離島でも、大型島嶼では

ある程度拠点機能の集積がみられる。しかしその集積構造は本土の拠点都市とは異なる離島の特殊性があり、圏域内の人口集中、都市的産業の発展が極めて弱く、圏域内の生活、産業の中心というより、本土との結節関係の交通上の要衝としての流通施設および本土政治経済の末端機能の集積があるに止まる。

(2)拠点機能の偏向性、脆弱性を規定している第一の要因は、基本的には離島人口、経済力の低さであるが、そのなかでも拠点に流入する労働力の劣質化（若年層は外部流出）による不安定就業層の増大、さらには島内交通条件の不便さから生活圏の統合が弱く、拠点の多点分散化傾向等の存在があり、拠点自身の圏域形成力が著しく抑制されている。したがって現状では生活構造の向上、放射状交通網の整備に伴ないわづかに島内の拠点性を高めているのは医療、高等教育、卸売、専門小売あるいは娯楽施設の一部にすぎない。

(3)住民生活圏の狭い閉鎖的自己完結性は、低い所得水準による自給経済の残渣ともみなされうるが、離島ではそれが職住未分離の生活構造から、強く産業圏、経済圏をも規定しており、このため第一次産業に包摂されている農水産加工および生産手段補修等の第二次産業分布においても零細分散化傾向が強い。また同じ傾向が港湾、漁港の総花的整備を通じて、本土との移出入量にも影響しており、かゝる産業的流通の拠点集約化、共同加工、共同出荷の抑制が前期的商業資本の活躍を許し、従属関係を強める結果となっている。

(4)したがって離島拠点の機能は専ら本土との移出入仲継および乗客流動の結節機能であるが、それも最近の物動流通の全体的変革の中で失なわれつつあることが、機能の脆弱性をもたらしている

第二の要因である。すなわち従来の消費財、中小企業製品についてはその品種の特性から離島での仲継卸機能を残存させているが、メーカー品的色彩の強い生産財、建設財についてはユーザーとの直取引が行なわれ、仲継機能は本土基点の支店、出張所に移動している。また縦貫・循環道路の建設で従来の流通体系が変化し、地域中心性自体の交替現象がみられるし、さらに所得水準の上昇に伴う生活構造の変化に地元の零細な卸・小売は充分対応しえず、島外卸の直接進出および住民の島外買出の傾向を強めている。これらの傾向はいずれも離島拠点の集積力であった仲継卸機能の衰退をもたらす反面、拠点を本土との移出入および乗客流動の物動基地あるいは単なる通過点に転化するものである。

(5)現在の離島拠点の性格を最も端的に示しているのはその第三次産業の業種構成である。離島の純粋な卸機能は前述の如く後退しており、大部分の第三次産業は都市不安定就業層の増大を背景とする小売商およびサービス業関係のものばかりでいはいゆる金融保険、電気ガス水道、運輸等の展開は著しく弱い。このことは本土資本の進出が極めて限られており、鉱業、建設関係のみで若干地元兼業機会を与えるものの事業終息と共に徹収する危険が多いばかりか、地元資本の組織状況の低さや、企業・家計未分離の零細企業が多いため、近代的制度の採算ベースに乗りえないことを原因としている。このため離島都市産業の形態的特徴は同業種について小数で、地域独占の傾向が強く、また居住者の消費分野や財政資金への寄生性があり島内産業への還元率が低い。

(6)たゞ注目しておかなければならぬ点は拠点集積の中核となる管理機能には二種類のものがある

る。一つは地元在来産業および住民を対象とする生活必需的分野に属する地域的管理機能であり、その集積規模は人口過疎化や在来産業の停滞から強い影響を受け、効率的利用の立場から統合縮小される傾向が強い。これに対して、それと同様な影響を全く受けないわけではないが、比較的地域経済と乖離している第二の機能の特質は人口過疎化など地域経済の沈滞に対して外部からの資本を誘導し、離島のもつ経済的価値と将来の可能性を国民経済的に再評価するものである。地域という制約を離れて離島を国民経済的にみれば、観光開

発を始めとして輸送基地、保養・訓練センター等様々な提案が可能である。これらの結節機能を導入し、同時に在来産業に関連する集配、加工、運搬、販売等の機能を離島拠点に具備し、従来の本土基点への依存的な単線結節から広域的交流、あるいは国際貿易へと市場条件を改善するためにもまず離島航路の大型高速化、島内道路網の整備、都市的環境施設等が必要であり、現在の離振事業をもっと効率的に、重点的に実施することが望ましい。