

土 木 研 究 所 資 料

道路整備による産業の立地振興への 影響に関する研究

昭和62年3月

建設省土木研究所
企画部システム課

Copyright ©(1987)by P.W.R.I

All rights reserved. No part of this book may be reproduced by any means, nor transmitted, nor translated into a machine language without the written permission of the Director General of P.W.R.I

この報告書は、土木研究所長の承認を得て刊行したものである。したがって、本報告書の全部又は一部の転載、複製は、土木研究所長の承認を得ずしてこれを行ってはならない。

道路整備による産業の立地振興への 影響に関する研究

システム課 北 川 明
柴 崎 亮 介
吉 村 英 二

要 旨

本調査は産業の立地振興に対する道路整備の効果の把握および評価を行うことを目的とし、アンケート調査等によって産業の道路利用の現況やその背景、道路整備への要望などをまとめ、さらに産業の立地動向を社会経済指標から全国レベルで定量的にとらえようとするものである。

キーワード：道路整備，産業立地，整備効果，アンケート，立地条件，重回帰

目 次

1. はじめに	1
2. 研究の目的と概要	2
2.1 研究の背景と目的	2
2.2 研究の方法	2
2.3 研究成果概要	3
3. 道路整備と産業社会の動向	7
3.1 道路整備の動向	7
3.1.1 道路整備の現状	7
3.1.2 交通における道路の役割	9
3.2 産業社会の変化	11
3.2.1 社会・経済の変化	11
3.2.2 産業構造の変化	14
3.3 地域別の動向	16
3.3.1 人口の変化	16
3.3.2 製造業	22
3.3.3 流通業	26
3.3.4 サービス業	29
3.3.5 先端技術産業	32
3.4 まとめ	34
4. 産業活動と道路整備との関連に関するアンケート調査	37
4.1 第2次産業	37
4.1.1 製造業	37
4.1.2 先端技術産業	49
4.2 第3次産業	60
4.2.1 調査の概要	60
4.2.2 試験研究機関	60
4.2.3 第1種大規模小売店舗	65
4.2.4 ゴルフ場	72
4.3 まとめ	78

5. 産業立地動向の定量的分析	81
5.1 従来の研究	81
5.2 分析の方法と分析結果の概要	83
5.3 分析結果	91
5.3.1 人口	91
5.3.2 製造業	99
5.3.3 卸売業	131
5.3.4 小売業	139
5.3.5 その他の3次産業	147
5.4 まとめ	171
6. 結論及び今後の課題	174
— 資料編 —	
昭和55年度集約Bゾーン	179

1. は じ め に

工場の誘致は地域開発の大きな柱となっている。しかし、工業団地は供給過剰な状態になっており、売りに出されているものの内で、5割強が売れ残っている状態であるという。加えて最近の円高、貿易摩擦により海外に立地する企業も増えており、いわゆる産業の空洞化が懸念されている。

地域開発において、交通ネットワークの整備が非常に重要とされている。しかし、産業構造の変化に伴い、物流に対する需要もかつての大量の同一物質をより安価に運ぶといったものから、小型で高付価値かつ精密なものをより迅速、安全、確実に運ぶといったものに変化している。このようなニーズの変化に対応して、道路整備の方向もまた変化する必要がある。たとえば、より高速、安全な輸送のできる道路の整備や道路交通に関する情報（渋滞情報等）の提供によるサービスの高度化などである。

本研究は以上のような検討を行うことを最終目的としており、そのための基礎的情報の収集、アンケート調査等による産業の道路利用の現況やその背景、道路整備への要望などをまとめ、さらに産業の立地を社会経済指標から全国レベルで定量的にとらえようとするものである。本報告書が今後の道路整備の姿を考える上での一助となれば幸いである。

なお、先端技術産業を対象として、その立地条件と立地動向、道路の利用状況、道路整備への要望等の把握を目的とするアンケート調査、ヒアリング調査の結果は、すでに「先端技術産業の立地振興から見た道路整備の方向に関する調査報告書」（昭和61年3月、土木研究所資料 第2367号）として報告した。

2. 研究の目的と概要

2.1 研究の背景と目的

昭和30～40年代の高度成長期において、わが国経済の拡大の原動力となったものは、製鉄業等に代表される基礎素材型産業であった。しかし、エネルギー価格の高騰、中進国の追い上げ等により基礎素材型産業は停滞し、替わって産業の中心は自動車、電子等の加工組立型産業にシフトし、特に先端技術産業を中心とする知識集約型産業の成長が近年著しい。また、国民の消費ニーズの多様化等を背景に、第3次産業の比率も年々増加しており、製造業においてもデザイン、情報等のサービスの部門の拡大がみられる。近年のこのような産業構造の変化は、①サービス化、②知識集約化、③情報化、④国際化などの特徴があげられる。

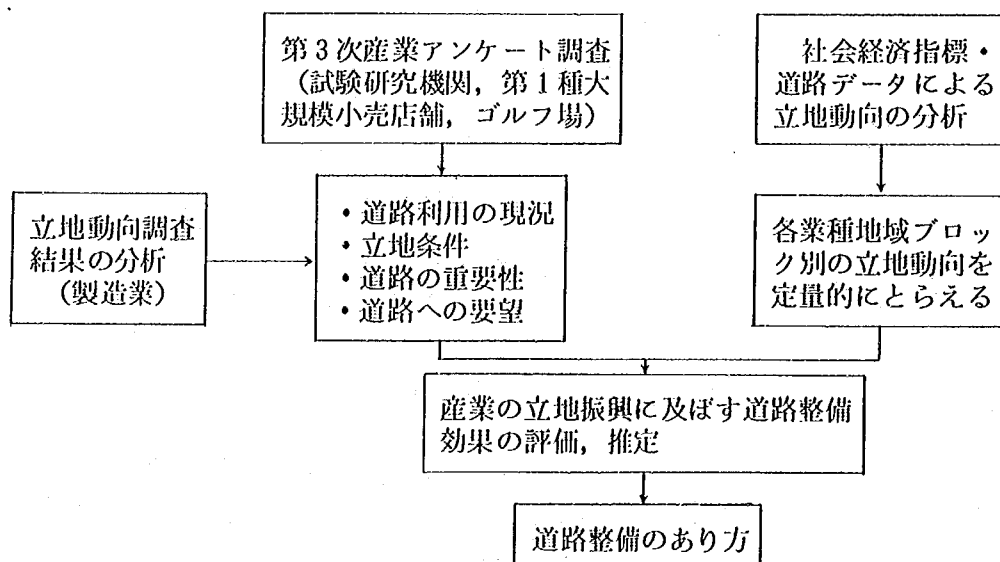
このような変化にともなって、物流に対する需要も変化してきている。荷主企業においては消費者ニーズの高度化、多様化に対応して、商品の差別化を進めており、この結果、多品種小量生産が促進され物流が小口高頻度化しているのである。最近輸送量が伸びている機械、金属の製品は、重量当たりの付加価値が極めて大きいので、運賃負担力が高い。そのためより迅速性、正確性等の高いサービスを求める傾向にあり、輸送方法の選択の自由度が大きくなっている。

自動車輸送は戸口性、迅速性、機動性、随時性に優れているが、これは企業の流通・生産の合理化による物流の小口高頻度化の要請に応えるものである。従来から短距離輸送の大部分は自動車が分担してきたが、高速自動車国道等の整備を背景に中・長距離輸送の分野においてもそのシェアを高めている。

本研究は、道路整備と産業の立地の関係について分析し、産業構造の変化のなかでの道路整備のあり方、すなわち産業の立地・振興に必要な交通（整備）条件等に関する知見を得ることを最終目的として、産業立地の動向、立地選定の要因等をまとめ、産業立地の動向を全国レベルで定量的に捉えようとするものである。

2.2 研究の方法

研究のフローを以下に示す。



2.3 研究成果概要

先端技術産業、第3次産業の代表として試験研究機関、第1種大規模小売店舗、ゴルフ場を対象としてアンケート調査を行い、また製造業に関しては通産省の立地動向調査によりこれら事業所の立地条件やそれに占める道路の重要性、道路利用の状況等を把握した。以下にこれら事業所と道路との関係を簡潔にまとめる。

- ・先端技術産業の新規立地企業は国道まで5km以内に86%高速インターチェンジまで15km以内に93%が立地している。
 - ・製造業の工場は国道から4km以内に83%が立地している。
 - ・第1種大規模店舗では自動車利用の顧客を対象とする郊外型の店舗が増加している。
 - ・ゴルフ場では利用客の98%が自家用車を利用していることから、道路との近接性を重視している。
 - ・一方、試験研究機関は都市部に集中しており、通勤や顧客が利用する交通機関は鉄道が多くなっている。
- また、アンケート調査により抽出された各事業所の立地選定要因を以下の表にまとめる。

表－2.3.1 立地選定要因

立地要因として重要	あまり重要でない
先端技術産業 前面道路の幅員の広さ 敷地の広さ 地価の安さ 電力の安定供給 用水の安定供給	鉄道貨物駅への近さ 港湾への近さ 空港への近さ 研究機関への近さ 教育文化施設の整備状況
試験研究機関 国道・主要地方道に近い 鉄道駅に近い 用地入手の容易さ 従業員の通勤の便がよい 本社・支社(工場)が近くにある	空港に近い 研究団地・工業団地内である 人口が集積している 経営者の個人的つながりがある 自治体の助成・協力がある
第1種大規模小売店舗 国道・主要地方道に近い 人口が集積している 買物客の足の便がよい 企業イメージに合う場所である 将来の地域の発展が見込まれる	高速インターチェンジに近い 鉄道駅に近い 従業員の通勤の便がよい 地元である 自治体の助成・協力がある
ゴルフ場 国道・主要地方道に近い 地価が安い 気候・地形・地盤等自然条件がよい 労働力の確保がしやすい 大都市が近くにある	高速インターチェンジに近い 空港に近い 周辺に観光・レジャー施設がある 地元である 自治体の助成・協力がある

アンケート調査の結果を踏まえ、産業の立地動向を社会経済指標、道路密度、道路時間距離等のデータを使用し全国レベルで定量的に把握した。各ゾーンの単位期間における人口、および卸、小売、製造業の従業者数の変化を被説明変数とする重回帰分析を全国および9地域ブロック別に行い、表－2.3.2に示す結果を得た。

立地の傾向は地域毎にある程度異なったものと考えられ、地域別分析の方が全体的に高い説明力が得られ

表 2.3.2 重回帰分析の結果 (全国)

() 内は t 値

	人 口	製造業全業種	食品・生活材	素 材	機 械	卸 売	小 売	試験研究機関	第1種大規模 小売店舗	ゴルフ場
人 口 集 中 地 区 人 口	0.035 (22.861)	-0.004 (5.299)			-0.003 (5.887)			0.512 (8.269)	1.016 (28.956)	2.13 E-6 (4.403)
人 口 密 度	1.824 (5.640)									-8.21 E-5 (4.040)
人 口 増 加 数							0.031 (8.737)			
可 住 地 面 積		4.784 (6.097)	0.517 (2.182)		1.566 (2.979)					7.21 E-3 (8.096)
工 場 適 地 面 積				0.101 (2.120)						
道 路 密 度	1955.229 (56.418)						45.292 (2.039)	0.773 (5.263)		
卸 売 従 業 者 数						0.059 (22.906)				
小 売 従 業 者 数							0.056 (14.511)			
製 造 業 従 業 者 数		-0.092 (17.475)	-0.153 (38.909)	-0.144 (31.990)	-0.043 (6.314)			0.099 (2.377)		
小 売 従 業 者 増 加 数						0.200 (7.805)				
1 人 当 たり 課 税 所 得 額									0.264 (3.854)	
1 人 当 たり 小 売 従 業 者 数							-90.460 (5.413)			
卸 売 密 度	12.073 (2.972)	0.172 (3.510)	-0.027 (2.482)	0.084 (5.329)	0.089 (2.589)					
製 造 業 密 度	-59.635 (8.617)									
山 地 メ ッ シ ュ 数		-0.597 (2.718)								
平 地 メ ッ シ ュ 数										
山 地 メ ッ シ ュ 比 率	-10.544 (2.534)									
平 地 メ ッ シ ュ 比 率										-1.43 E-2 (7.701)
高 速 I C の 有 無		436.509 (3.833)	85.833 (3.219)	129.356 (2.892)	252.712 (3.196)					2.49 E-1 (2.098)
県 庁 所 在 地 ダ ミ ー		-863.626 (4.933)		-164.142 (2.473)	-492.351 (4.064)			0.765 (7.097)		
大 都 市 ダ ミ ー			194.626 (3.063)							
1 2 0 分 圏 内 人 口										4.55 E-8 (3.032)
最 寄 り 大 都 市 ま だ の 時 間 距 離										-2.35 E-8 (6.743)
最 寄 り 県 庁 所 在 地 ま だ の 時 間 距 離	-3.272 (2.625)	-2.087 (3.989)	-0.390 (3.405)							-1.70 E-3 (3.083)
最 寄 り I C ま だ の 時 間 距 離										
最 寄 り 空 港 ま だ の 時 間 距 離					1.052 (2.568)					
最 寄 り 港 湾 ま だ の 時 間 距 離		4.333 (6.033)		0.631 (2.167)	1.473 (2.963)					
人 口 ア ク セ シ ビ リ テ ィ		0.002 (8.302)			0.001 (9.095)					
卸 売 ア ク セ シ ビ リ テ ィ		-0.013 (6.440)	-0.002 (5.774)		-0.008 (5.882)					
製 造 業 ア ク セ シ ビ リ テ ィ						0.007 (8.433)				
従 業 計 ア ク セ シ ビ リ テ ィ	0.005 (2.801)									
重 相 関 係 数	0.780	0.696	0.792	0.760	0.415	0.829	0.825	0.776	0.854	0.465

ているが、全国共通の分析においても比較的高い説明力があることがわかった。

1) 人口

人口の変化を見ると、54年人口、道路密度が大きく県庁所在地に近いほど人口増加量が大きい傾向にある。一方、山地比率や製造業密度の高いところは減少する傾向があるが、これはその地域において広い意味での住環境水準が低いためと考えられる。

2) 卸売従業者数

卸売従業者数の変化を見ると、卸、小売従業者が多く、製造業従業者アクセシビリティの高いところで増えている。すなわち卸売業は市場と生産をにらんで立地していることがうかがえる。

3) 小売従業者数

小売従業者数の変化を見ると、人口が増加し道路密度の高いところで多く増えており、1人当り小売従業者数が高いところ、すなわち既に高い競争水準にある市場では減少する傾向がある。

4) 製造業従業者数

食品・生活型、素材型、機械型のいずれも、すでに集積のあるところでは従業者の増加が小さくなる傾向にある。ただし、地方別にみても、機械型の東北、中部で逆の傾向がみられる。

食品・生活型業種では、可住地面積が大きく、高速インターチェンジのあるところ、大都市で増加が大きい。この業種は市場への近接指向が強いため、都市部あるいはその近郊で、用地入手を考慮した立地選定をしていることがうかがえる。

素材型業種の従業者は、卸売密度、工場適地面積の大きいところ、高速インターチェンジのあるところなどで増えている。工場適地面積は用地関係、高速ICの有無は輸送に関する条件を示すものと考えられる。

機械型業種では、卸売密度、可住地面積、人口アクセシビリティが高く、高速インターチェンジがあるゾーンで立地が増えている。また、最寄り空港および最寄り港湾までの距離は遠いほど立地が多いという結果となっているが、これは全国的にみて内陸型の立地が相対的に多いことを示している。

5) 試験研究機関

試験研究機関を全国でみると、人口、道路密度、製造業従業者数が多いところ、県庁所在地などで多く立地している。試験研究機関は、情報の入手を必要とすることから、各種情報が随時、即時に得られる所、すなわち人口集積地に多く立地しているものと考えられる。

6) 大規模小売店舗

大規模小売店舗に関しては、人口だけでほとんど説明ができてしまう。店舗のあるゾーンの人口だけで説明がつくのは、顧客が店舗のある市町村または隣接する市町村からほとんどが来ているというアンケート調査結果からもうかがえる。このほか1人当り課税所得額の大きいところにも多く立地している傾向がある。

7) ゴルフ場

ゴルフ場では、可住地面積、人口、120分圏内人口が多く、高速ICのあるところに立地している傾向がみられる。逆に、人口密度（地価の代理指標）、平地メッシュ比率が大きいところで少なくなっている。ま

た、大都市、県庁所在地までの時間距離が近いほど、多くなる傾向にある。すなわちゴルフ場は、人口集積と用地入手の容易さとのバランスを考えて立地していることがうかがえる。

以上の調査の結果、いずれの業種も立地条件に関するアンケートでは交通条件をあげる事業所が多く、また、重回帰分析では道路密度や地域間時間距離などの指標が回帰式に取り込まれ、これら産業の立地振興に対する道路の重要性が明らかになった。道路指標と産業立地の関係式により、道路整備が当該地域のアクセシビリティを向上させることによる事業所の立地変動量等が推定可能になった。

3. 道路整備産業社会の動向

3.1 道路整備の動向

3.1.1 道路整備の現状

わが国の本格的な道路整備は、昭和29年度を初年度とする「第1次道路整備五箇年計画」により始まった。道路整備への総投資額（名目）は、経済成長の発展を反映して、昭和29年度の611億円から48年度の2兆8,772億円まで平均年率23.0%の高い伸び率を示した。しかし、昭和48年の第1次石油危機の影響により昭和49年度の投資額は対前年伸び率1.4%、昭和50年度のそれは1.3%に落ち込んだ。昭和51年度から54年度までは年平均伸び率17.7%に回復したものの、昭和53年末の第2次石油危機による経済不況により公共投資全体に対する財政制約が強まり、道路整備への投資額も昭和55年度から60年度までの対前年伸び率の平均は2.8%に減少した。特に59年度は、対前年-1.4%であった。これら道路投資額の伸び率と道路工事費のデフレーターとを比較対照すると、これら伸び率とデフレーターがほぼ等しいことから昭和55年度以降の実質的な事業量は概ね横ばいになっているものと考えられる。

このように道路投資に対する財政制約が強まる一方で、道路ストック充実の必要性は依然として大きいものがある。

自動車による貨物・旅客の輸送量は、わが国の経済成長、国民生活の高度化とともに増加し、それに伴い道路交通需要も増大してきた。昭和31年に100万台であったわが国の自動車登録台数は、50年2,800万台、60年には4,600万台へと急増している（表—3.1.1）。このうち乗用車の占める割合は約60%で、欧米諸国に比べ貨物車の占める割合が非常に高いのが特徴である。これはわが国の自動車交通においてトラック交通が大きなウェイトを占めていることを示している。

現在わが国の道路のストックは、高速道路約3,700km、一般道路約112万kmとなっている。

高速自動車国道の昭和60年度末供用延長は3,721kmに達したが、これは法定予定路線約7,600kmの43%である（図—3.1.1）。わが国の水準は欧米諸国と比較するとアメリカ6万9,000km、西ドイツ8,000km（1984年末）、フランス6,000km（1984年末）等と延長の絶対値において大きな差があり、人口当たりまたは自動車保有台数当たりの高速道路延長についても欧米諸国の水準には及ばない（表—3.1.2参照）。また、欧米諸国の高速道路はすでに国土の大部分をカバーするネットワークを形成しており、事故、渋滞時における代替ルートも確保されているのに対し、日本においては、この点からみてもまだまだ不十分である。

高速道路を補完する幹線道路である一般国道・都道府県道の延長は前者が4万6,435km、後者が12万7,436kmとなっている。整備率は道路整備の必要性を表す指標であるが（改良済（5.5km以上）かつ混雑度1.0未満の延長／道路の実延長）、これによれば一般国道が56.1%、都道府県道が43.3%程度であり、整備されている区間は半分にすぎない。

また、一般国道・都道府県道の総延長は全道路延長の15%でありながら、全道路交通量の74%の交通量を受け持っている。このうち車道幅員5.5m未満の道路がほぼ半分の約7万3,000km、自動車通行の不可能な区間が約3,300km、冬季通行不可能区間が約5,200kmもあるのである。

このように幹線道路でさえその整備水準は低く、特に都市部の道路では改良率38%ときわめて低い水準に

ある。また歩道の整備率（31％），共同溝（17％）等の整備水準もまだ低い。

道路の整備は着実に進められているものの，急激な交通需要の増大のため，道路の混雑状況は依然として解消されておらず，道路交通センサス（全国道路交通情勢調査）によれば，60年度における改良済道路の混雑度 1.0 以上の延長比率は，国道・都道府県道合計の 31.7％に達しており，58年度の 3 万 6,000 km から 5 万 5,000 km へと 50％増となっている。特に D I D 地域では全延長の約 1／2 が混雑度 1.0 以上であり，市街地中心部での激しい混雑がうかがわれる。

道路整備に対するニーズは非常に高く，モータリゼーションの進展によりますます増加傾向にあるが，道路の整備水準は目標のようやく半ば程度に達した段階であり，当面解決を迫られている課題は少なくない。

表一 3.1.1 自動車保有台数の推移

車種 年度	乗 用 車 類			貨 物 車 類			保有台数計 (小型特殊自動車，被けん引車，二輪車を除く)
	乗用車	バス	計	貨物車	特種(例)自動車	計	
30	157	34	192	695	34	729	921
31	188	39	227	818	41	859	1,086
32	226	43	270	949	48	998	1,268
33	269	47	317	1,106	56	1,162	1,480
34	330	51	382	1,405	65	1,470	1,853
35	493	57	551	1,673	74	1,747	2,298
36	700	65	765	2,168	38	2,256	3,022
37	951	73	1,025	2,700	103	2,804	3,829
38	1,320	84	1,404	3,364	124	3,488	4,893
39	1,778	95	1,873	4,006	144	4,151	6,024
40	2,289	105	2,395	4,679	163	4,843	7,238
41	2,996	117	3,113	5,526	189	5,715	8,828
42	4,019	133	4,153	6,491	223	6,715	10,868
43	5,514	133	5,667	7,390	262	7,652	13,320
44	7,270	155	7,446	8,063	306	8,369	15,816
45	9,104	170	9,294	8,518	351	8,870	18,164
46	10,915	196	11,112	8,918	404	9,322	20,434
47	12,964	295	13,170	9,456	460	9,917	23,087
48	14,551	203	14,765	9,884	514	10,399	25,165
49	16,044	218	16,263	10,242	557	10,799	27,062
50	17,377	219	17,597	10,172	595	10,768	28,365
51	18,618	212	18,840	10,786	631	11,417	30,258
52	19,942	224	20,166	11,325	670	11,996	32,163
53	21,409	226	21,635	11,972	720	12,692	34,328
54	22,751	228	22,979	12,644	765	13,410	36,390
55	23,646	229	23,875	13,245	794	14,039	37,915
56	24,578	229	24,808	13,966	823	14,789	39,597
57	25,435	229	25,665	14,724	851	15,576	41,241
58	26,320	229	26,549	15,460	879	16,339	42,889
59	27,038	230	27,268	16,295	911	17,207	44,475
60	27,790	231	28,021	17,186	944	18,130	46,151

資料) 1) 運輸省自動車局：自動車統計年報 昭和34年版

2) 運輸省自動車局：自動車統計年報 昭和35年版

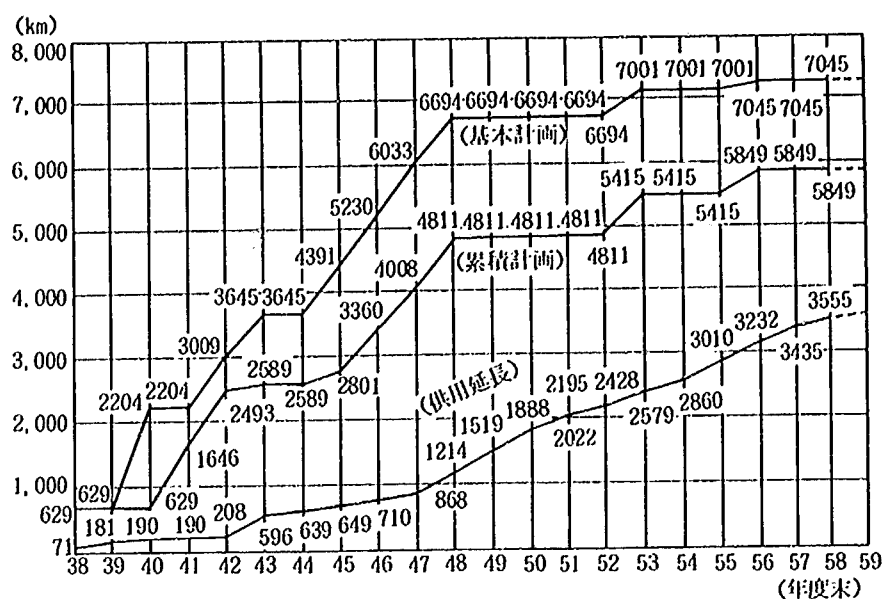
3) 運輸省自動車局：自動車統計年報 昭和36年版

4) 運輸大臣官房統計調査部：陸運統計要覧 昭和39年版

5) 運輸大臣官房統計調査部：陸運統計要覧 昭和41年版

6) 運輸省自動車局整備部管理課：自動車保有車両数月報 昭和53年3月末現在

注記のないものは，運輸省運輸政策局情報管理部：陸運統計要覧 昭和61年版による。



※48年度の供用延長には、43～46年度に一般有料道路として供用され48年4月に高速自動車国道に編入された区間（106 km）が含まれている。

図一 3. 1. 1 高速自動車国道建設の推移

表一 3. 1. 2 各国の高速道路の整備水準

国名	供用延長 (km)	国土面積 (千km ²)	人口 (千人)	自動車 保有台数 (千台)	供用延長	供用延長	供用延長	$\sqrt{\text{人口} \cdot \text{面積}}$
					国土面積 (km ² /千km ²)	人口 (km/千人)	自動車保有台数 (km/千台)	
アメリカ	69,202	9,363	229,810	159,760	7.39	0.381	0.413	1.492
西ドイツ	7,919	249	61,671	25,327	31.80	0.128	0.313	2.021
イタリア	5,901	301	57,200	19,961	19.60	0.103	0.296	1.422
フランス	5,907	551	53,960	22,466	10.72	0.109	0.263	1.083
イギリス	2,666	230	55,830	17,513	11.59	0.048	0.152	0.744
日本	3,435	378	118,930	42,687	9.09	0.029	0.080	0.512

- 注) 1. 高速道路延長: World Road Statics 1983 (I. R. F) アメリカは1980年末値。イギリスは1981年4月当初、日本は1984年3月末値、その他は1981年末値
 2. 面積: 総理府統計局「国際統計要覧」(1980)による
 3. 人口: Monthly Bulletin of Statistics October 1982 (国際連合) 1981年中央推計人口、日本は1983年3月末
 4. 自動車保有台数: 主要国自動車統計1983 (日本自動車工業会) 1981年末値。日本は1983年3月末

3. 1. 2 交通における道路の役割

昭和59年度における自動車走行台数は乗用・貨物合計で4,157億台キロ（軽自動車を除く）となっており、乗用が65.3%を占めている。50年度と比較すると乗用が1.5倍、貨物が1.4倍の伸びとなっている。

また国内の貨物・旅客輸送をみると、近年その伸びは鈍化しているものの、自動車による貨物・旅客輸送は年々その分担率を増大させており、輸送トンキロで2,000億トン（分担率46.2%）、輸送トン数では51億1,466万トン（分担率90.2%）となっている（表一3.1.3）。

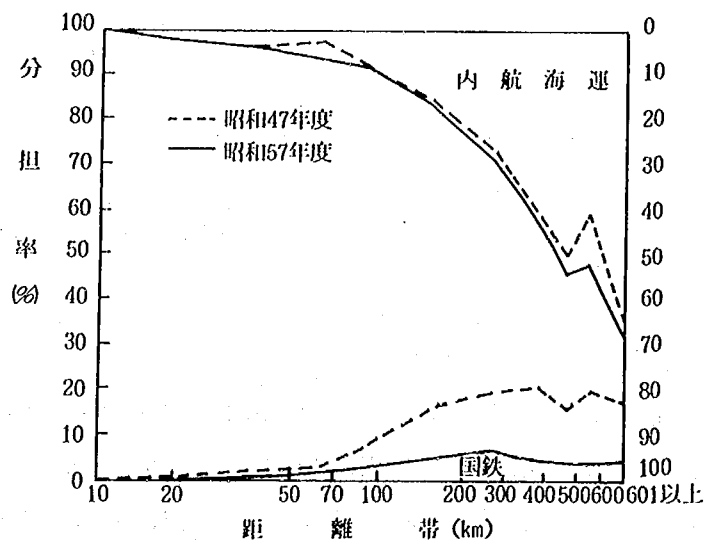
表一 3.1.3 輸送機関別国内貨物輸送トン数及び分担率

(単位：千トン)

機関	自動車		鉄道		内航海運		航空		合計		
年度		分担率 (%)		分担率 (%)		分担率 (%)		分担率 (%)		分担率 (%)	対前年伸 び率(%)
25	309,000	59.1	164,964	31.5	49,282	9.4	—	—	523,245	100.0	22.3
30	569,000	68.4	193,419	23.3	692,254	8.3	0	0.0	831,673	100.0	7.1
35	1,156,291	75.4	238,199	15.5	138,849	9.1	9	0.0	1,533,348	100.0	10.0
40	2,193,195	83.5	252,473	9.6	179,654	6.8	33	0.0	2,625,355	100.0	— 0.3
45	4,626,069	88.0	255,757	4.9	376,647	7.2	116	0.0	5,258,589	100.0	10.9
46	4,796,677	88.3	251,266	4.7	387,415	7.1	127	0.0	5,434,485	100.0	3.3
47	5,203,418	88.5	239,369	4.1	434,179	7.4	168	0.0	5,877,134	100.0	8.1
48	4,911,957	85.9	228,842	4.0	574,835	10.1	206	0.0	5,715,840	100.0	— 2.7
49	4,377,374	86.1	205,819	4.0	501,361	9.9	187	0.0	5,084,741	100.0	— 1.0
50	4,392,859	87.3	184,428	3.7	452,054	9.0	192	0.0	5,029,533	100.0	— 11.1
51	4,355,945	87.1	186,024	3.7	457,571	9.2	203	0.0	4,999,743	100.0	— 0.6
52	4,456,443	87.4	175,164	3.4	469,693	9.2	229	0.0	5,101,550	100.0	0.2
53	4,860,424	87.3	178,759	3.2	502,657	9.1	268	0.0	5,542,108	100.0	8.6
54	5,258,277	88.3	183,847	3.1	514,839	8.6	315	0.0	5,957,278	100.0	7.5
55	5,317,950	88.9	166,550	2.8	500,258	8.4	329	0.0	5,985,087	100.0	0.5
56	5,230,784	89.2	151,684	2.6	479,097	8.2	369	0.0	5,861,934	100.0	— 2.1
57	5,171,623	90.0	136,236	2.4	437,584	7.5	401	0.0	5,745,844	100.0	— 2.0

資料) 運輸省大臣官房情報管理部統計課：運輸経済統計要覧，昭和59年。

自動車輸送は戸口性，迅速性，機動性，随時性に優れているが，これは企業の流通・生産の合理化による物流の小口高頻度化の要請に応えるものである。従来から短距離輸送の大部分は自動車が分担してきたが，高速自動車国道等の整備を背景に中・長距離輸送の分野においてもそのシェアを高めている（図一 3.1.2）。



注) 運輸省「陸運統計要覧（昭和48，58年版）」による。

図一 3.1.2 国内貨物輸送距離帯別シェアの推移 (トン)

旅客輸送についても、国民所得の増大、生活水準の上昇を背景に高次のモビリティを求める欲求が高まり、高速性や機動性、快適性などに優れた交通機関が重視され、この結果自動車と航空がそのシェアを伸ばし、鉄道のシェアが減少してきている。

自動車交通は都市部では業務交通の占める割合が高く、都市機能のもっとも重要な要素である情報交流を支える手段となっている。また地方部においては人口密度が低く、公共輸送機関の整備が十分に期待できないため、自動車交通に依存する割合が格段に大きくなっており、雇用の機会の確保、日常生活の充実、レクリエーション等の定住に必要な条件は自動車交通が前提となっている。

このように自動車交通は産業活動や日常生活のなかで大きな役割を果たしている。今後高度なモビリティへの欲求はますます高まる傾向にあり、道路整備のより一層の量的・質的整備が望まれている。

3.2 産業社会の変化

3.2.1 社会・経済の変化

1) 経済の変化

第1次石油危機による原油価格の高騰、輸出の抑制はインフレーション、賃金の上昇、国際収支の赤字等の経済不況をわが国のみならず世界の経済にもたらした。この不況に対し、わが国はまず強力な財政の抑制、金融引締め政策を行ってインフレを鎮静させ、その後公共投資の増額等の景気刺激策を行って、実質経済成長率を昭和49年の -1.2% から昭和50年の 2.4% 、昭和51年の 5.3% へと上昇させることに成功した。しかし、第1次石油危機及び昭和53年の第2次石油危機を乗りきる過程で日本経済は高度成長から安定成長へと大きく転換した。

国際収支は昭和48年度の134億ドルの赤字から昭和50年度に約18億ドルの赤字に減少し、昭和51年度には約33億ドルの黒字になった。昭和52年度になって公共投資の大幅拡大、公定歩合引き下げという積極的な景気拡大策が行われたが、期待された効果は上がらなかった。

昭和52年初め頃からの円高傾向が同年秋より高進し始め、53年7月には1ドルが170円になった。しかし、内需が低迷していたため大幅な国際収支の黒字は減少しなかった。昭和53年アメリカは外国為替市場への大規模な介入、公定歩合の引き上げを柱とする新ドル防衛策を発表した。日本も輸出の自粛規制やアメリカ製品の緊急輸入を行ったため、国際収支の黒字は徐々に減少し円相場も下降線をたどった。

昭和54年になると、企業の減量経営等の努力もあり、ようやく景気拡大策の効果が現れ初めて個人消費、製造業の設備投資が増加してきた。しかし、昭和53年秋のイラン革命を契機とする第2次石油危機が発生し、昭和52年以降安定していた卸売物価が上昇し始めた。これに対して日銀は数次に渡る公定歩合の引き上げを行い、昭和55年3月には公定歩合は年9%の高率となった。企業や消費者の適切な対応等により昭和53年5月を境に物価上昇は一段落した。しかしその一方で個人消費、住宅投資の伸びが鈍り、景気は後退した。このため、日銀は公定歩合の引き下げ、政府は公共事業の抑制緩和を柱とする総合的な経済対策を実施した。第2次石油危機の企業への影響は昭和56年末頃までにほぼ集束し、輸出と大企業の設備投資との増加に支えられ緩やかながらも景気が回復し始めた。

昭和56年夏以降のアメリカの景気後退の影響で世界の貿易額は縮小し日本の輸出も減少したため、昭和57年になると再び企業の在庫調整が始まった。この景気後退は昭和58年1月～3月を最低に回復へ向かっ

た。この回復はアメリカ国内の景気好転による輸出の増加、国際的な石油価格の下落、わが国における在庫調整の終了・物価の安定によるものであった。この回復の過程は業種毎に一様でなく、電気・機械など輸出関連産業が多い関東、東北、九州などでは早めに契機回復がみられたが、公共事業や第1次産業への依存度が高い北海道では景気回復はなかなか進まなかった。

その後、物価が安定する中でわが国経済は拡大を続けた。景気の上昇は、当初輸出に主導されたものであったが、次第に設備投資等企業部門の需要が増加を示し、緩やかながら家計部門の需要も着実な増加を示すようになった。60年度に入り国内需要は着実に増加を続け、非製造業の改善も本格化した。輸出が横ばいになりそれに伴い鉱工業生産も横ばいになるなど景気の2面性とも言える状況が現れ始めた。こうした中で60年9月のG5以降急速な円高が進み、わが国経済に大きな影響を与えた。特に輸出型産業や輸入品との厳しい競争関係にある企業では収益の圧縮が起こり、製造業全体としても鉱工業生産が弱含みで推移し、企業収益が減益傾向となった。他方、物価の一層の安定を背景に家計部門の需要が緩やかながら着実な増加を続けた中で内需関連産業および原材料コスト低下のメリットを享受できる産業の収益は改善し、さらに60年度末からの原油輸入価格の低下はこうした傾向を一層促進している。

今日、日本は経済の高度成長期を終え年率4%程度の安定成長期に入っているが、解決しなければならない経済の課題は多い。国際収支の大幅な黒字は欧米諸国との間で種々の貿易摩擦をもたらし、外交上の大きな問題を引き起こしている。これまでのような輸出に依存した経済成長は各国の保護貿易的傾向を助長し、逆に日本に対しては市場開放の要求を強めることになる。国際的な協調関係を保ちつつ安定的な経済成長を達成するために、内需を中心とした経済成長を可能にする経済体制が望ましいとされている。特に経済面での日本の国際的地位が向上し、国際社会で果たすべき責任、期待されている役割も大きくなってきていることに対しても注意深く対策を検討しなければならない。また、海外収支が黒字である一方で、政府の一般会計は赤字であるという不均衡が発生している。現在、国公債・借入金に依存した財政体質を改めるため、毎年厳しい歳出抑制が行われ、中長期的な行政改革の検討が行われている。

2) 社会面の変化

社会面では、所得水準の向上を反映して生活意識の変化や価値観の変化(表3.1.4参照)などがみられる。わが国の所得水準は、高度成長の結果欧米諸国の水準までに達し、また個人所得の分配についてみると欧米諸国以上に平等化が進んでいる。このような生活水準の変化は人々の意識にも大きな影響を与えている。文部省統計数理研究所の「日本人の国民性に関する調査」によれば、望ましい生き方として「趣味にあつたらしをする」や「その日その日をのんきに過ごす」という個人生活型の人が増えており、また「国民生活に関する世論調査」では相対的に遅れている「往生活」が上位にあるものの、伸びでは「余暇」がもっとも大きくなっている。わが国の場合、所得水準の向上で経済的豊かさから高次の精神的豊かさへと欲求の対象が変化しているものの欧米諸国と比べると、今のところ経済的豊かさへの要求もなお強いという状況にある。

このような社会環境的な変化に加えて人間そのものも変化しつつある。すなわち、高齢化や女性の労働社会への進出等である。

わが国の人口構造の高齢化の動きを見ると、全人口に占める65歳以上人口の比率は、第2次大戦後の平

均寿命の伸長とベビーブーム期以後の急速な出生率の低下によって、昭和55年の9.0%から昭和75(2000)年には15.6%、昭和95(2020)年には22%と、急激な上昇が予想されている。こうした急速かつ高水準の高齢化はさまざまな影響を国民生活にもたらすことが予想される。まず、初めの段階では増加する中高年齢層の雇用・就業の問題があり、さらにそのあと急激な増大が予想される社会保障(年金、医療、社会福祉など)の対応のあり方の問題がある。

女性の労働社会への進出は、世帯主収入の相対的鈍化、追加所得欲求の増加、子供数の減少、社会化欲求の増加、サービス経済化での就業分野の拡大等の要因から増加してきており、長期的にみると中高年主婦労働力が増えることが予想されている。このことにより、女性の自由裁量的所得が増加し、多くのサービス・ニーズが生み出されると考えられる。

以上のように、生活意識の変化や人間自身の変化等によって消費者ニーズも多様化、個性化しており、これまでにないような新しいサービス・ニーズも生まれている。また、エレクトロニクス等の技術革新は、より高度なサービスの提供を可能にし、少なからず社会経済に影響を与えている。

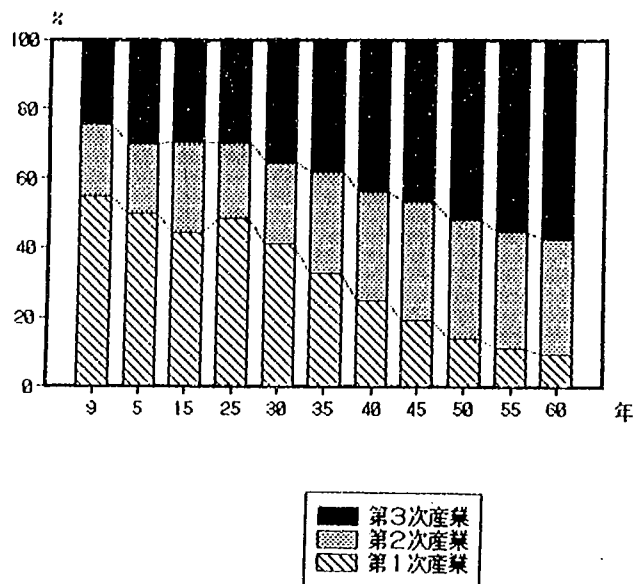
表一 3.1.4 今後の価値観の変化予測

価値観変化の方向	変 化 の 主 な 内 容
1. 量から質へ	・使い捨てから節約・活用を重視する ・良いものを長く使う傾向 ・物質充足感から来る心理的・精神的成長への欲求
2. 自然の征服から自然との調和へ	・自然に対する人間の優越の意識は減少し、「自然」を生活の中にとり入れる傾向が増加 ・自然保護からさらに進んで反浪費＝節約の意識が高まる
3. 所有から利用へ	・所有することより、利用することに価値を求める ・所有することより、存在自体に意義を見出す ・非上昇志向的傾向(無理をしないで現状に満足を見出す)
4. 技術的効率重視から社会正義と公正重視へ	・宇宙技術開発より適正技術開発 ・世俗的・非宗教的態度から聖と俗のバランスを重視する傾向 ・コンシューマリズム的態度の普及
5. 組織より人間優先へ	・組織の利益より自己実現を重視 ・大規模で複雑な生活・労働環境から小規模で単純な生活労働環境へ ・家庭にいる時間の増加
6. 権威主義・独善主義から参加重視へ	・マスコミによって作られた権威から自分で判断ができるようになる(高学歴化、情報源の多様化などによる)
7. 均質性重視から多様性・多元性許容へ	・文化的異質性・多様性を受け入れる ・国際化の進行
8. 労働を通じた自己実現と余暇に独立した価値を	・労働が自己実現という目的のための手段になるとともに、レジャーも労働からの解放でなく、それ自身が独立した価値をもつ ・分業による専門的労働からより統合された労働へ ・労働と余暇をともに重視する生活

(出典) 電通「クロスインパクト時代を生きる」(1981.3)

3.2.2 産業構造の変化

わが国の産業構造が、どのように変化してきているかを、産業別就業者数の構成変化でみると(図3.1.3)、戦後の労働力人口の約半数を占めていた第1次産業の構成比が趨勢的に低下し、第2次、第3次産業の比重が増大している。高度成長から安定成長へと移行した昭和50年以降に焦点を絞ってみると、第2次産業の構成比の増大が頭打ちとなったのとは対照的に、第3次産業の構成比が逐年高まっている。こうした現象は「サービス経済化」として把握されており、他の先進国にも同様にみられる現象である。さらに、業種別の推移を見ると、製造業のなかでも、経済発展の過程においてさまざまな消長がみられ、産業構造上の構成が変動している。たとえば、わが国の軽工業の中心的産業であった繊維産業の構成比は次第に低下しており、56年には3.4%となっている。一方、一般機械、電気機械、輸送機械などの加工組立産業は、徐々にその構成比を向上させており、56年には47.8%とわが国の中心的な産業となっている。



図— 3. 1. 3 産業別就業者数の構成変化

わが国の産業構造は、高度成長に伴い第1次産業から第2次産業へ、そして安定成長期に入り素材型産業の衰退を背景とする第2次産業シェアの頭打ち、第3次産業へのシフトという変化を示してきた。以下では、この2期の構造変化について見てみる。

昭和30年代の日本経済において直面する問題は、貧弱な資源・エネルギー的基礎に立って膨大な人口に安定した雇用機会を保障し、また国際収支の拡大をはかりながら経済成長を遂げることであった。日本が短期間で重化学工業を中心とした高度成長を達成できた要因としては、①世界経済の順調な発展により、1ドル＝360円の固定為替相場の恩恵を十分受けつつ、輸出の振興を図れたこと。原材料の低廉かつ安定した供給が確保されていたこと。②国民の貯蓄性向が高く、高水準の投資を支える資金的基盤が確立していたこと。企業家の事業拡大・技術革新意欲が旺盛であったこと。教育水準の高い若年労働者の多量の供給が保障されていたこと。③高度成長の過程で個人の実質所得が急上昇した結果、国内に有望な市場が出現した。④技術革新と需要の急速な拡大の結果、スケールメリットが十分に発揮され、生産性が向上し価格が低下し需要が

拡大するという好循環が生じた。⑤様々な産業振興の為の諸施策が行われた。たとえば、鉄鋼業の第一次、第二次合理化計画（26～35年）、機械工業振興臨時措置法（31年）、乗用車国産化組立優先策（27年）、電子工業振興臨時措置法（32年）、航空機工業振興法（33年）、石油化学工業育成対策（30年）等である。⑥輸入関税を原材料など一次産品については低く、加工度が高まるほど高くするなどの保護貿易政策がとられた。⑦国土開発、産業基盤整備を目的とした大型公共事業が相次いで行われ、経済成長の基礎を固めるとともに、成長期の重化学工業に対する需要を拡大した。こうして40年代前半までには、重化学工業化は完了し、48年の石油危機を契機として生産構造や就業構造における第2次産業のシェア頭打ち及び第3次産業のシェア上昇という、産業構造の成熟化が進行することとなった。

日本は48年以降、2度の石油危機に見舞われた。世界経済は大幅なインフレと深刻な不況に巻き込まれ、特に日本は他の先進国に比べ石油依存度が高いために、その影響は最も大きな部類に属していた。石油価格は第1次で約4倍になり、第2次石油危機では約2.5倍に上昇した。このため鉄鋼や化学などのエネルギー多消費型産業は大幅なコスト上昇となり、製品価格の上昇がもたらされ、需要が減退した。さらに民間企業の設備投資の停滞によって、需要の伸びは鈍化し、鉄鋼、紙・パルプ、繊維等の装置型産業では過剰能力が顕在化した。一方で、エネルギー寡消費型産業である精密機械、自動車、電気機械などでは人件費コストの上昇はあったものの、エネルギーコストの影響は比較的少なく堅調な輸出を背景に生産を拡大した。このように2度の石油危機を通じて、加工組立型産業と素材型産業の間で生産活動の跛行性がみられた。その後、エレクトロニクス等の技術革新を背景に加工組立型産業は、高い技術水準、価格競争力等により急速に輸出をのばしてきた。しかし、欧米諸国の経済活力の低下等により、貿易摩擦問題が顕在化してきたのである。また、中進国、特に新興工業国（NICs）の発展は著しく、内外市場で日本は追い上げられている。こうしたなかで、日本の産業構造は傾向としては、素材生産から最終完成品までという自己完結型のいわゆる垂直分業型から、素材ないし中間財輸入の比重を増加させ、水平分業型への傾斜を強めていくものとみられる。

第3次産業に目を転じてみると、3.1.1で述べたような消費者ニーズを背景として、着実に拡大してきた。このなかで目だつのは、まず対事業所サービス産業の発展である。高度成長期における製造業部門の拡大とともに、従来、企業の内部組織であった販売、輸送などの各種機能が、その需要の複雑化等に対応して漸次外部化、独立化したのである。また同様に、円滑な資金調達、リスクの分散、市場調査や販売促進などの必要性から金融業、保険業、広告業等の発展が顕著であった。また、対個人サービス部門の発展も大きく、所得水準の向上、人口の都市集中、余暇時間の増大等により小売業、飲食業、各種余暇関連産業が発展した。さらに、旅客輸送業、電信電話業、放送、医療等社会サービス関連も社会・経済システムの高度化、福祉に対するニーズの高まり等によって拡大してきた。こうした動きは「サービス経済化」といわれており、今後より高次で多様化したサービス化の方向に向かうと思われる。

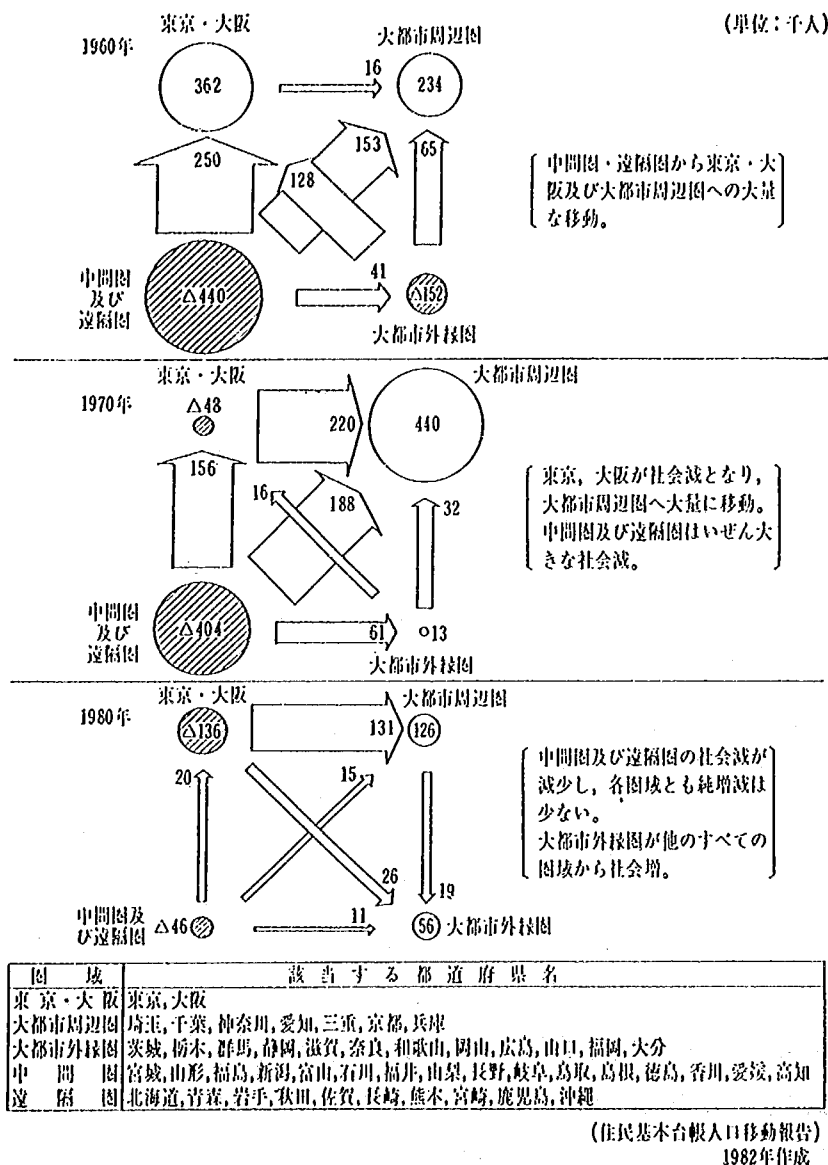
まとめると、わが国産業構造変化の特徴としては、①サービス経済化（サービス産業自体の増加と各産業のサービス・ソフト部門の増加）、②知識集約化（職業構成あるいは各産業内部における頭脳労働の集約化及び知識集約型産業の伸長）、③情報化（情報機器・システム・サービス利用の拡大及び提供産業の発展）、④国際化（国際的な技術提携、現地生産、水平型貿易体制の構築と国内市場開放の方向）等があげられる。

3.3 地域別の動向

3.3.1 人口の変化

1) 人口移動

図一 3.3.1 は昭和35, 45, 55年における人口移動のパターンを示したものである。大都市圏への人口集中が顕著であった昭和30年代には過半数の県で人口が減少し、中間圏・遠隔圏から東京・大阪および大都市周辺圏への大量な人口移動がみられた。



図一 3.3.1 人口移動パターンの推移

昭和40年代にはいと昭和40年～45年20県、昭和45～50年には5県とその数は急速に減少した。昭和45年におけるパターンを見ると、中間圏・遠隔圏からの流出は相変わらずだが、東京・大阪が社会減となり、大都市周辺圏では大幅な増加となっている。

昭和55年にはそれまで減少していた県がすべて増加に転ずる一方、戦後一貫して増加してきた東京都の

人口が減少に転じた。中間圏・遠隔圏の社会減が減少し、各圏域とも純増減は少なくなった。大都市外縁圏では他の全ての圏域から社会増となった。

近年、三大都市圏におけるドーナツ現象にも鈍化傾向がみられ、人口移動におけるダイナミックな動きはあまりみられなくなっている。

2) 人口増加率

昭和60年の都道府県別の人口を昭和55年と比べてみると、秋田県で約3,000人(0.2%)減少している。他はすべての都道府県で人口が増加している(表-3.3.1参照)。この他、和歌山県および青森県では5年間の人口増加率が0.1%に満たなかった。

表-3.3.1 都道府県別人口(昭和30年~60年)

都道府県	人 口 (1000人)							大正9年を 100とした指 数, 昭和60年	全国人口に占 める割合(%) 昭和60年
	昭和30年	35年	40年	45年	50年	55年	60年		
全 国	90,077	109,302	99,209	104,665	111,940	117,060	121,049	216	100.0
北海道	4,773	5,039	5,172	5,184	5,338	5,576	5,679	241	4.7
青森県	1,383	1,427	1,417	1,428	1,469	1,524	1,524	202	1.3
岩手県	1,427	1,449	1,411	1,371	1,386	1,422	1,434	170	1.2
宮城県	1,777	1,743	1,753	1,819	1,955	2,082	2,176	226	1.8
秋田県	1,349	1,336	1,280	1,241	1,232	1,257	1,254	140	1.0
山形県	1,354	1,321	1,263	1,226	1,220	1,252	1,262	130	1.0
福島県	2,095	2,051	1,984	1,946	1,971	2,035	2,080	153	1.7
茨城県	2,064	2,047	2,056	2,144	2,342	2,558	2,725	202	2.3
栃木県	1,548	1,514	1,522	1,580	1,698	1,792	1,866	178	1.5
群馬県	1,614	1,578	1,606	1,659	1,756	1,849	1,921	183	1.6
埼玉県	2,263	2,431	3,015	3,866	4,821	5,420	5,864	444	4.8
千葉県	2,205	2,306	2,702	3,367	4,149	4,735	5,148	385	4.3
東京都	8,037	9,684	10,869	11,408	11,674	11,618	1,829	320	9.8
神奈川県	2,919	3,443	4,431	5,472	6,398	6,924	7,432	562	6.1
新潟県	2,473	2,442	2,399	2,361	2,392	2,451	2,478	140	2.0
富山県	1,021	1,033	1,025	1,030	1,071	1,103	1,118	154	0.9
石川県	966	973	980	1,002	1,070	1,119	1,152	154	1.0
福井県	754	753	751	744	774	794	818	136	0.7
山梨県	807	782	763	762	783	804	833	143	0.7
長野県	2,021	1,981	1,958	1,957	2,018	2,084	2,137	137	1.8
岐阜県	1,584	1,638	1,700	1,759	1,868	1,960	2,029	190	1.7
静岡県	2,650	2,756	2,913	3,090	3,309	3,447	3,575	231	3.0
愛知県	3,769	4,206	4,799	5,386	5,924	6,222	6,455	309	5.3
三重県	1,486	1,485	1,514	1,543	1,626	1,687	1,747	163	1.4
滋賀県	854	843	853	890	986	1,080	1,156	178	1.0
京都府	1,935	1,993	2,103	2,250	2,425	2,527	2,587	201	2.1
大阪府	4,618	5,505	6,657	7,620	8,279	8,473	8,668	335	7.2
兵庫県	3,621	3,906	4,310	4,668	4,992	5,145	5,278	229	4.4
奈良県	777	781	826	930	1,077	1,209	1,305	231	1.1
和歌山県	1,007	1,002	1,027	1,043	1,072	1,087	1,087	145	0.9
鳥取県	614	599	580	569	581	604	616	135	0.5
島根県	929	889	822	774	769	785	795	111	0.7
岡山県	1,690	1,670	1,645	1,707	1,814	1,871	1,917	157	1.6
広島県	2,149	2,184	2,281	2,436	2,646	2,739	2,819	183	2.3
山口県	1,610	1,602	1,544	1,511	1,555	1,587	1,602	154	1.3
徳島県	878	847	815	791	805	825	835	125	0.7
香川県	944	919	901	908	961	1,000	1,023	151	0.8
愛媛県	1,541	1,501	1,446	1,418	1,465	1,507	1,530	146	1.3
高知県	883	855	813	787	808	831	840	125	0.7
福岡県	3,860	4,007	3,965	4,027	4,293	4,553	4,719	216	3.9
佐賀県	974	943	872	838	838	866	880	131	0.7
長崎県	1,748	1,760	1,641	1,570	1,572	1,591	1,594	140	1.3
熊本県	1,896	1,856	1,771	1,700	1,715	1,790	1,838	149	1.5
大分県	1,277	1,240	1,187	1,156	1,190	1,229	1,250	145	1.0
宮崎県	139	1,135	1,081	1,051	1,085	1,152	1,176	181	1.0
鹿児島県	2,044	1,963	1,854	1,729	1,724	1,785	1,819	129	1.5
沖縄県	801	883	934	945	1,043	1,107	1,179	206	1.0

1) 長野県西筑摩郡山口村と岐阜県中津川市の間の境界紛争地域の人口(73人)は、全国に含まれているが、長野県及び岐阜県のいずれにも含まれていない。

表一 3.3.1 都道府県別人口の増減（昭和25年～60年）

都道府県	人 口 増 減 (1000人)			人 口 増 減 率 (%)						
	昭和45年 ～50年	50年 ～55年	55年 ～60年	昭和25年 ～30年	30年 ～35年	35年 ～40年	40年 ～45年	45年 ～50年	50年 ～55年	55年～ 60年
全 国	7,274	5,121	3,989	7.1	4.7	5.2	5.5	7.0	4.6	3.4
北海道	154	238	03	11.1	5.6	2.6	0.2	3.0	4.5	1.9
青森県	41	55	1	7.8	3.2	△ 0.7	0.8	2.9	3.8	0.0
岩手県	14	36	12	6.0	1.5	△ 2.6	△ 2.8	1.0	2.6	0.8
宮城県	136	127	94	3.8	0.9	△ 0.6	△ 3.8	7.5	6.5	4.5
秋田県	△ 9	24	△ 3	3.0	△ 1.0	△ 4.2	△ 3.0	△ 0.7	2.0	△ 0.2
山形県	△ 5	32	10	△ 0.3	△ 2.4	△ 4.4	△ 3.0	△ 0.4	2.6	0.8
福島県	25	65	45	1.6	△ 2.1	△ 3.3	△ 1.9	1.3	3.3	2.2
茨城県	199	216	167	1.2	△ 0.8	△ 0.4	4.3	9.3	9.2	6.5
栃木県	118	94	74	△ 0.2	△ 2.0	0.5	3.9	7.5	5.5	4.1
群馬県	98	92	73	0.8	△ 2.3	1.7	3.3	5.9	5.2	3.9
埼玉県	955	599	443	5.4	7.5	24.0	28.2	24.7	12.4	8.2
千葉県	783	586	413	3.1	4.6	17.2	24.6	23.2	14.1	8.7
東京都	265	△ 55	211	28.0	20.5	12.2	5.0	2.3	△ 0.5	1.8
神奈川県	926	527	508	17.4	17.9	28.7	23.5	16.9	8.2	7.3
新潟県	31	59	27	0.5	△ 1.3	△ 1.8	△ 1.6	1.3	2.5	1.1
富山県	41	33	15	1.2	1.1	△ 0.7	0.4	4.0	3.1	1.4
石川県	67	49	33	0.9	0.7	0.7	2.2	6.7	4.6	3.0
福井県	29	21	23	0.2	△ 0.0	△ 0.3	△ 0.8	3.9	2.7	2.9
山梨県	21	21	29	△ 0.5	△ 3.1	△ 2.4	△ 0.2	2.8	2.7	3.6
長野県	61	66	53	△ 1.9	3) △ 1.9	△ 1.2	△ 0.1	3.1	3.3	2.5
岐阜県	109	92	68	2.6	3) 3.3	3.8	3.4	6.2	4.9	3.5
静岡県	219	138	128	7.2	4.0	5.7	6.1	7.1	4.2	3.7
愛知県	537	298	234	11.1	11.6	14.1	12.2	10.0	5.0	3.8
三重県	83	61	60	1.7	△ 0.0	2.0	1.9	5.4	3.7	3.6
滋賀県	96	94	76	△ 0.9	△ 1.3	1.3	4.3	10.8	9.6	7.0
京都府	175	102	59	5.6	3.1	5.5	7.0	7.8	4.2	2.3
大阪府	658	195	195	19.7	9.2	20.9	14.5	8.6	2.3	2.3
兵庫県	324	153	133	9.4	7.9	10.3	8.3	6.9	3.1	2.6
奈良県	147	132	96	1.7	0.5	5.7	12.6	15.8	12.2	7.9
和歌山県	29	15	0	2.5	△ 0.5	2.5	1.5	2.8	1.4	0.0
鳥取県	13	23	12	2.3	△ 2.5	△ 3.2	△ 1.9	2.2	3.9	2.0
島根県	△ 5	16	10	1.8	△ 4.3	△ 7.6	△ 5.8	△ 0.6	2.1	1.3
岡山県	107	57	46	1.7	△ 1.1	△ 1.4	3.8	6.3	3.1	2.5
広島県	210	93	80	3.2	1.6	4.4	6.8	8.6	3.5	2.9
山口県	44	32	15	4.5	△ 0.5	△ 3.7	△ 2.1	2.9	2.0	0.9
徳島県	14	20	10	△ 0.0	△ 3.5	△ 3.8	△ 2.9	1.8	2.5	1.2
香川県	53	39	23	0.2	△ 2.6	△ 2.0	0.8	5.9	4.0	2.3
愛媛県	47	41	23	△ 1.2	△ 2.6	△ 3.6	△ 2.0	3.3	2.8	1.5
高知県	22	23	9	1.0	△ 3.2	△ 4.9	△ 3.2	2.7	2.8	1.0
福岡県	263	60	166	9.3	3.8	△ 1.0	1.6	6.6	6.1	3.6
佐賀県	△ 1	28	14	3.0	△ 3.2	△ 7.5	△ 3.8	△ 0.1	3.3	1.7
長崎県	2	19	3	6.2	0.7	△ 6.8	△ 4.3	0.1	1.2	0.2
熊本県	15	75	47	3.7	△ 2.1	△ 4.6	△ 4.0	0.9	4.4	2.6
大分県	35	39	21	1.9	△ 2.9	△ 4.2	△ 2.7	3.0	3.2	1.7
宮崎県	34	67	24	4.4	△ 0.4	△ 4.8	△ 2.7	3.2	6.1	2.1
鹿児島県	△ 5	61	35	2) 1.8	△ 4.0	△ 5.6	△ 6.7	△ 0.3	3.5	1.9
沖縄県	97	64	73	2) 14.6	10.2	5.8	1.2	10.3	6.1	6.6

期末時の境域による。

1) 小笠原村の人口（782人）は増加人口として計算

2) 昭和25年の奄美郡の人口（21.6万人）は鹿児島県の人口として計算

3) 長野県西筑摩郡山口村と岐阜県中津川市の間の境界紛争地域の人口（73人）は、全国に含まれているが、長野県及び岐阜県のいずれにも含まれていない。

逆に人口増加率が最も高かったのは、昭和50～55年に引続き千葉県で、8.7%の増加であった。次いで埼玉県8.2%、奈良県7.9%、神奈川県7.3%と続いている。これらはいずれも東京、大阪周辺の県である。また、昭和50～55年に減少となった東京都は、1.8%の増加に転じた。

秋田県と東京都を除く45道府県について、昭和55～60年の人口増加率を昭和50～55年と比べると、福井県、山梨県及び沖縄県では上昇し、大阪府では変わらなかったが、それ以外の43道府県では低下している。

3) 社会増減率

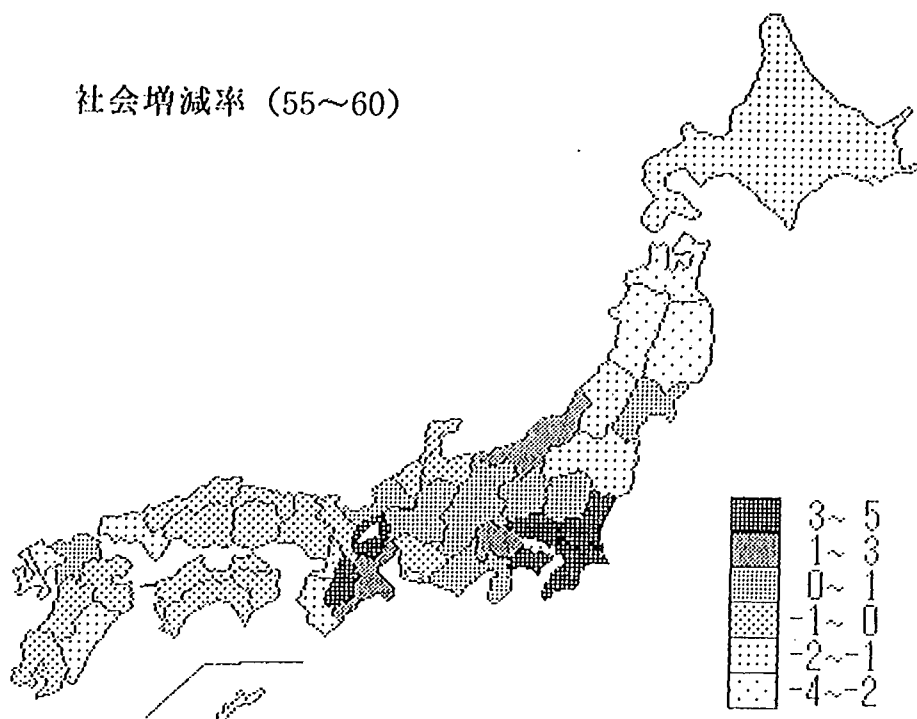
表一 3.3.2, 図一 3.3.2 は各都道府県社会増減率を示したものである。昭和55～60年において社会増であったのは16県、社会減であったのは31都道府県となっており、北海道、東北、中国、四国、九州・沖縄の各地方では、宮城県と福岡県を除く全ての県で社会減少となっている。この5年間の社会増加率が最も大きいのは奈良県（4.7%）で、以下、千葉県（4.4%）、埼玉県（3.9%）、滋賀県（3.2%）と続いている。一方、社会減少率が最も大きいのは青森県（3.3%減）であり、長崎県（2.8%減）、秋田県（2.5%減）、岩手県（2.1%減）と続いている。

表一 3.3.2 都道府県別自然増加率及び社会増減率（昭和35年～60年）

都道府県	自 然 増 加 率					社 会 増 加 率 ¹⁾				
	昭和35年 ～40年	40年 ～45年	45年 ～50年	50年 ～55年	55年 ～60年	昭和35年 ～40年	40年 ～45年	50年 ～55年	50年 ～55年	55年 ～60年
全 国	5.3	5.7	6.4	4.6	3.3	—	—	—	—	—
北海道	6.2	5.7	6.0	4.8	3.4	△ 3.5	△ 5.5	△ 3.1	△ 0.3	△ 1.6
青森県	6.4	5.9	5.6	4.4	3.3	△ 7.1	△ 5.1	△ 2.7	△ 0.7	△ 3.3
岩手県	5.1	4.4	4.4	4.0	3.0	△ 7.7	△ 7.2	△ 3.4	△ 1.3	△ 2.1
宮城県	4.9	4.7	5.6	5.1	4.1	△ 4.3	△ 1.0	△ 1.8	△ 1.4	△ 0.4
秋田県	4.1	3.3	3.4	3.3	2.3	△ 8.3	△ 6.3	△ 4.1	△ 1.3	△ 2.5
山形県	3.5	2.8	3.2	3.2	2.4	△ 7.8	△ 5.7	△ 3.7	△ 0.6	△ 1.6
福島県	4.5	3.6	4.3	4.1	3.3	△ 7.8	△ 5.5	△ 3.1	△ 0.8	△ 1.1
茨城県	4.2	4.4	5.7	4.6	3.5	△ 3.7	△ 0.2	△ 3.5	△ 4.6	△ 3.0
栃木県	4.1	4.3	5.8	4.7	3.5	△ 3.6	△ 0.4	△ 1.7	△ 0.8	△ 0.6
群馬県	4.2	4.6	5.7	4.4	3.1	△ 2.4	△ 1.3	△ 0.1	△ 0.9	△ 0.8
埼玉県	6.8	9.3	10.2	6.4	4.3	17.3	19.0	14.5	6.0	3.9
千葉県	5.7	7.4	8.8	6.0	4.3	11.5	17.2	14.5	8.1	4.4
東京都	7.4	7.8	7.3	4.5	3.2	4.8	△ 2.8	△ 5.0	△ 4.9	△ 1.3
神奈川県	8.1	9.4	9.5	6.1	4.2	20.6	14.1	7.4	2.2	3.1
新潟県	3.9	3.8	4.3	3.7	2.6	△ 5.6	△ 5.4	△ 3.0	△ 1.3	△ 1.5
富山県	3.5	4.0	5.1	3.5	2.1	△ 4.2	△ 3.6	△ 1.1	△ 0.5	△ 0.8
石川県	3.9	4.5	5.9	4.3	3.0	△ 3.1	△ 2.3	△ 0.8	△ 0.3	△ 0.0
福井県	4.0	3.7	4.7	3.7	2.8	△ 4.3	△ 4.6	△ 0.8	△ 1.0	△ 0.1
山梨県	4.0	3.9	4.1	3.2	2.3	△ 6.4	△ 4.0	△ 1.3	△ 0.5	△ 1.2
長野県	3.4	3.5	4.3	3.5	2.3	△ 4.5	△ 3.6	△ 1.2	△ 0.2	△ 0.2
岐阜県	5.1	5.2	5.9	4.2	3.0	△ 1.3	△ 1.7	△ 0.3	△ 0.7	△ 0.5
静岡県	5.6	5.8	6.7	4.9	3.6	0.1	△ 0.2	△ 0.4	△ 0.7	△ 0.1
愛知県	6.9	7.8	8.5	5.7	4.1	7.1	4.5	1.5	△ 0.6	△ 0.4
三重県	4.3	4.2	5.0	3.5	2.5	△ 2.3	△ 2.3	△ 0.4	△ 0.2	△ 1.1
滋賀県	3.6	3.9	5.8	4.9	3.8	△ 2.3	△ 0.3	△ 5.0	△ 4.7	△ 3.2
京都府	4.5	5.5	6.3	4.3	2.8	1.0	1.5	1.5	△ 0.1	△ 0.5
大阪府	8.0	8.8	8.6	5.2	3.6	12.9	5.7	△ 0.0	△ 2.9	△ 1.3
兵庫県	5.8	6.4	7.0	4.6	3.2	4.5	1.9	△ 0.0	△ 1.6	△ 0.6
奈良県	4.0	5.2	6.5	4.4	3.2	1.8	7.4	9.3	7.8	4.7
和歌山県	4.0	4.1	4.6	2.9	1.9	△ 1.5	△ 2.6	△ 1.7	△ 1.5	△ 1.9
鳥取県	3.1	2.4	3.5	3.1	2.5	△ 6.3	△ 4.3	△ 1.3	△ 0.8	△ 0.6
島根県	2.4	1.9	2.5	2.2	1.7	△ 10.0	△ 7.7	△ 3.1	△ 0.1	△ 0.5
岡山県	3.1	3.7	5.1	3.6	2.6	△ 4.5	△ 0.1	△ 1.2	△ 0.4	△ 0.1
広島県	4.1	5.0	6.4	4.4	3.1	△ 0.4	△ 1.8	△ 2.2	△ 0.9	△ 0.2
山口県	3.5	3.5	4.4	3.1	2.1	△ 7.2	△ 5.7	△ 1.5	△ 1.0	△ 1.2
徳島県	2.8	2.4	3.2	2.6	2.1	△ 6.6	△ 5.4	△ 1.5	△ 0.1	△ 0.9
香川県	2.9	3.1	4.6	3.5	2.4	△ 4.8	△ 2.3	△ 1.3	△ 0.5	△ 0.1
愛媛県	3.8	3.4	4.3	3.4	2.4	△ 7.4	△ 5.4	△ 1.0	△ 0.5	△ 0.8
高知県	2.4	1.9	2.9	2.0	1.5	△ 7.3	△ 5.0	△ 0.1	△ 0.8	△ 0.4
福岡県	4.7	5.1	5.7	4.7	3.6	△ 5.7	△ 3.5	△ 0.9	△ 1.4	△ 0.1
佐賀県	4.0	3.6	3.9	3.6	3.0	△ 11.5	△ 7.4	△ 4.0	△ 0.3	△ 1.3
長崎県	5.2	4.5	4.6	3.8	3.1	△ 12.0	△ 8.9	△ 4.5	△ 2.6	△ 2.8
熊本県	4.0	3.3	3.4	3.4	2.9	△ 8.6	△ 7.3	△ 2.6	△ 1.0	△ 0.3
大分県	3.3	2.9	3.8	3.3	2.3	△ 7.5	△ 5.6	△ 0.8	△ 0.1	△ 0.5
宮崎県	4.8	4.0	4.6	4.4	3.4	△ 9.5	△ 6.7	△ 1.4	△ 1.7	△ 1.4
鹿児島県	4.1	2.8	2.7	2.7	2.5	△ 9.7	△ 9.5	△ 3.0	△ 0.8	△ 0.6
沖縄県	9.7	8.5	9.1	7.6	6.7	△ 4.0	△ 7.4	△ 1.3	△ 1.5	△ 0.1

1) 5年間の人口増減から自然増加を差し引いた社会増減を期首人口で割って算出
資料：総務庁統計局「都道府県人口の推計」、厚生省「人口動態統計」、琉球政府「沖縄（琉球）統計年鑑」及び琉球政府「人口動態統計」

社会増減率 (55~60)



図一 3.3.2 都道府県別

昭和55~60年における都道府県別自然増加率の最高と最低の差は5.2ポイントであるが、際だって高い沖縄県の自然増加率を除くと、その格差は2.8ポイントであるのに対し、社会増加率の格差は8.0ポイントと大きく、人口増加率の都道府県間の格差は主として社会増減率によることを示している。すなわち、奈良県、千葉県、埼玉県など社会増加率の大きい県が人口増加率も大きく、青森県、長崎県、秋田県など社会減少率の大きい県は人口増加率が小さいかまたは人口が減少している。

4) 都市化

昭和60年度における総人口を市部、郡部別にみると、市部人口は9,289万人、郡部人口は2,816万人で、全国人口の76.7%が都市に居住していることになる。

表一 3.3.3 は市部・郡部別の人口及び面積の推移を示したものである。大正9年における市部人口の総人口に占める割合は18.0%にすぎず、当時の市部人口の比重はかなり小さかった。その後、市部人口の割合は拡大を続け、昭和15年には37.7%に達したが、昭和20年には戦争による疎開や戦災のため、市部人口の割合は27.8%へと縮小した。戦後昭和25年には、市部人口の割合は37.3%と戦前の水準に回復し、再び拡大傾向に転じた。25年から35年の間に30年56.1%、昭和35年には63.3%と大幅な拡大が続いた。これは、昭和28年の町村合併促進法や昭和31年の新町村建設促進法の施行による市町村合併や新市の創設によるもので、昭和25年から35年の間に市数は254から561へ増加し、市部の面積の割合も5.3%から22.0%へと拡大している。市部の人口密度が、昭和25年~35年の10年間に1㎢当たり1,566人から721人へと大きく減少したのはこのためである。

その後も市部人口の割合は一貫して拡大を続けてきたが、昭和50年以降はわずかな拡大に留まっている。なお、昭和35年以降、市部人口の伸びは市部面積のそれを上回っており、市部の人口密度は増加傾向に転じている。

表— 3. 3. 3 市部・郡部別人口及び面積の推移（大正9年～昭和60年）

年 次	人 口 (1000人)		人 口 の 割 合 (%)		面 積 ^{1) 2)} (km ²)		面 積 の 割 合 (%)		人 口 密 度 ¹⁾ (人/km ²)	
	市 部	郡 部	市 部	郡 部	市 部	郡 部	市 部	郡 部	市 部	郡 部
大正9年	10,097	45,866	18.0	82.0	1,375	380,433	0.4	99.6	7,341	121
14年	12,897	46,840	21.6	78.4	2,182	379,629	0.6	99.4	5,912	123
昭和5年	15,444	49,006	24.0	76.0	2,951	379,314	0.8	99.2	5,234	129
10年	22,666	46,588	32.7	67.3	5,095	377,451	1.3	98.7	4,449	123
15年	27,578	45,537	37.7	62.3	8,852	373,693	2.3	97.7	3,115	122
20年 ³⁾	20,022	51,976	27.8	72.2	14,548	362,750	3.9	96.1	1,379	147
25年	31,366	52,749	37.3	62.7	20,031	356,926	5.3	94.7	1,566	150
30年	50,532	39,544	56.1	43.9	67,980	307,871	18.0	81.6	743	131
35年	4) 59,678	4) 34,622	63.3	36.7	82,904	292,801	22.0	77.6	721	120
40年	67,366	31,853	67.9	22.1	88,573	287,269	23.5	76.1	761	113
45年	75,429	29,237	72.1	27.9	95,333	280,694	25.3	74.4	792	106
50年	84,967	26,972	75.9	24.1	102,410	273,963	27.1	72.6	831	100
55年	89,187	27,873	76.2	23.8	102,651	273,897	27.2	72.5	870	104
60年	92,889	28,160	76.7	23.3	103,052	273,626	27.3	72.4	902	105

1) 昭和20年以降は齒舞諸島、色丹島、国後島、択捉島及び竹島を除いて算出。

2) 昭和25年以降の所属未定の湖沼等は市部、郡部のいずれにも含まれていない。

3) 沖縄県を除く。

4) 長野県西筑摩郡山口村と岐阜県中津川市の間の境界紛争地域の人口（73人）及び岡山県児島湾干拓第7区の人口（1,200人）は、市部、郡部のいずれにも含まれていない。

5) 地方別シェア

昭和44～56年における人口の地方別シェアを示したのが、表— 3. 3. 4 および図— 3. 3. 3.である。昭和56年には南関東のシェアが24.6%となっており、全国のはぼ4分の1の人口が集中している。

44～50年の動きを見ると、南関東、中部、西近畿などでシェアが伸びている一方、北海道、東北、北陸、中国、四国、九州などではシェアが下がっており、大都市集中の傾向がみられる。

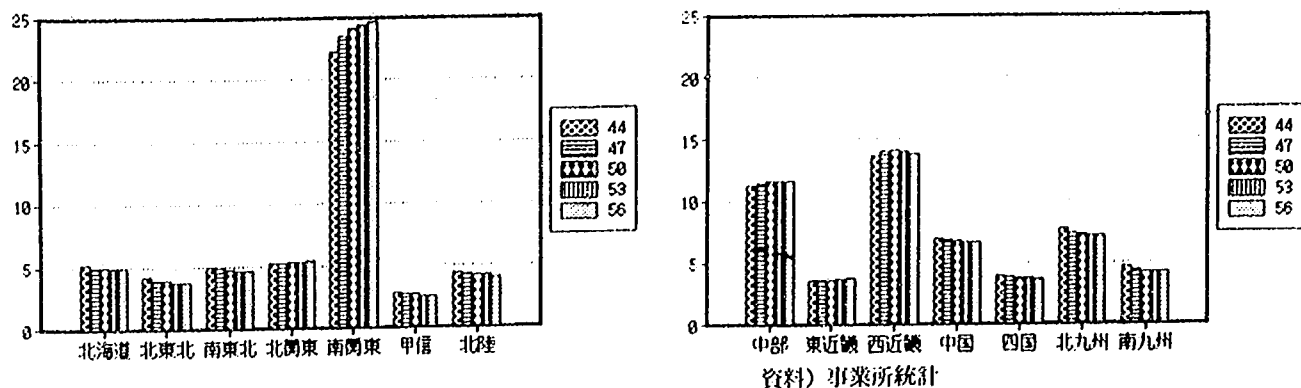
50年以降は、各地方のシェアはほとんど変わっておらず、人口移動が鎮静化している。大都市の状況は、南関東ではシェアを伸ばしているものの、中部では横ばい、近畿は減少している。

表— 3. 3. 4 地域別人口

() 内は全国シェア

	44	47	50	53	56
北海道	5,379 (5.2)	5,229 (4.9)	5,334 (4.9)	5,469 (4.8)	5,589 (4.8)
東北	4,229 (4.1)	4,143 (3.9)	4,162 (3.9)	4,226 (3.7)	4,268 (3.7)
関東	5,059 (4.9)	5,038 (4.8)	5,126 (4.7)	5,261 (4.6)	5,377 (4.6)
中部	5,328 (5.2)	5,552 (5.2)	5,803 (5.3)	6,031 (5.3)	6,268 (5.4)
近畿	2,773 (2.2)	24,753 (23.4)	26,353 (24.0)	27,552 (24.3)	28,489 (24.6)
中国	2,746 (2.7)	2,753 (2.6)	2,806 (2.6)	8,859 (2.5)	2,905 (2.5)
四国	4,420 (3.3)	4,441 (4.2)	4,531 (4.1)	4,618 (4.1)	4,687 (4.0)
九州	11,555 (11.2)	12,101 (11.4)	12,659 (11.5)	13,041 (11.5)	13,345 (11.5)
北海道	3,578 (3.5)	3,708 (3.5)	3,888 (3.5)	4,048 (3.6)	4,302 (3.7)
東北	13,970 (13.6)	14,743 (13.9)	15,360 (14.0)	15,714 (13.9)	15,929 (13.7)
関東	7,106 (6.9)	7,164 (6.8)	7,369 (6.7)	7,513 (6.6)	7,613 (6.6)
中部	4,041 (3.9)	4,008 (3.8)	4,089 (3.7)	4,161 (3.7)	4,215 (3.6)
近畿	7,864 (7.7)	7,707 (7.3)	7,863 (7.2)	8,065 (7.1)	8,236 (7.1)
中国	4,701 (4.6)	4,515 (4.3)	4,547 (4.1)	4,658 (4.1)	4,755 (4.1)
合計	102,749	105,855	109,890	113,176	115,978

資料) 事業所統計



図一 3.3.3 地域別人口の全国シェア

3.3.2 製造業

1) 動向

わが国の製造業は1960年代に豊富で低廉なエネルギー、設備の大型化等により急成長し、世界のトップレベルに達した。この成長は主に基礎資材型主導のものであった。しかし、1970年代に入ると技術革新の一巡、資源・エネルギー制約の強まり等により成長が鈍化し、化学、アルミ等一部の産業では国際競争力の低下によって輸入の増加が生じてきた。一方、加工組立型製造業は耐久消費材、資本財に対する旺盛な内需に支えられて急成長し、現在では世界でもトップクラスの力を持つに至っている。また、ソフトウェアを供給する産業分野も急速に発展し、加工組立産業の高付加価値化に寄与している。

両者を生産額でみると近年加工組立型のシェアが増加し、基礎資材型の落込みが顕著となっている（就業者数では、両者のシェアはほとんど変化していない）。これは、前者が各種製品分野でエレクトロニクス化を進め、新製品の開発と製品の質の向上を図り、自動車、電子、工作機械等世界市場におけるわが国産業の比較優位を決定づけたのに対し、後者は資源依存型産業であるため、2度にわたる石油危機に伴う資源・エネルギー価値の高騰から輸入品の圧力や他製品への代替の影響を強く受けたためである。

2) 業種別就業者数

業種別に昭和55～60年の就業者数を示したのが表 3.3.5 である。増加した業種を見ると金属・機械系では「通信・電子機器、同部分品製造業」の 55.7 % を最高に、「電気計測器製造業」「発電用・送電用・配電用・産業用電気機器器具製造業」「金属加工機械製造業」がそれぞれ 20 % を超える増加を示しており、主として通信・電信及び電気機械器具関係で高い増加がみられる。これに対して「化学肥料」「その他の輸送用機械器具製造業」「石油精製業」「その他の石油製品・石炭製品製造業」「時計・同部分品製造業」では、それぞれ 10 % 以上の減少となっている。

繊維関係では「衣服・その他の繊維製品製造業」が 4.0 % の伸びとなっているが、全体的に減少傾向となっている。

以上の他では、「印刷業に伴うサービス業」、「その他の食料品製造業」、「プラスチック製品製造業」、「水産食料品製造業」などの業種で増加率が高くなっている。また減少率の大きな業種としては、「武器製造業」、「清涼飲料製造業」、「造作材・合板建築用組立材料製造業」などの業種で大きくなっている。

表一 3.3.5 製造業の増加率、減少率の大きい業種（小分類）—全国（昭和60年）

増加率の大きい産業	就業者数 (1000人)	昭和55年～ 60年の増加		減少率の大きい産業	就業者数 (1000人)	昭和55年～ 60年の減少	
		増加数 (1000人)	増加率 (%)			減少数 (1000人)	減少率 (%)
通信・電子機器、同部分品製造業	1,487	532	55.7	武器・弾薬製造業	0	0	49.4
印刷業に伴うサービス業	66	16	33.1	化学肥料製造業	14	10	40.8
電気計測器製造業	46	10	28.5	製糖業	9	6	39.6
その他の食料品製造業	301	61	25.2	清涼飲料製造業	22	12	34.9
発電用・送電用・配電用・産業用電気機械器具製造業	406	79	24.1	造作材・合板・建築用組立材料製造業	64	22	25.4
金属加工機械製造業	170	30	21.1	製材業、木製品製造業	175	59	25.1
プラスチック製品製造業（別掲を除く）	427	69	19.3	織物製造業	215	71	24.8
民生用電気機械器具製造業	147	24	19.3	建設用粘土製品製造業（陶磁器製を除く）	25	8	23.5
その他の一般機械器具製造業	419	60	16.8	製氷業	5	1	22.7
水産食料品製造業	210	30	16.4	その他の木製品製造業（竹、とうを含む）	57	15	20.6
その他のゴム製品製造業	115	16	15.8	その他の輸送用機械器具製造業	11	3	19.6
光学機械器具・レンズ製造業	136	18	15.7	石油精製業	29	7	18.9
自動車・同附属品製造業	786	104	15.3	建築用材料製造業	77	16	17.6
畜産食料品製造業	44	6	15.1	紡績業、ねん糸製造業	140	29	17.2
	159	20	14.6	木製容器製造業（竹、とうを含む）	25	5	16.4
出版業	101	11	12.8	バルブ・紙製造業	93	17	15.2
パン・菓子製造業	313	34	12.0	なめし革製造業	12	2	14.0
油脂加工食品・石けん・合成洗剤・界面活性剤・塗料製造業	66	7	11.3	その他の石油製品・石炭製品製造業	17	3	13.2
印刷業（刷写印刷業を除く）	464	43	10.2	時計・同部分品製造業	69	10	12.9
その他の精密機械器具製造業	162	33	9.0	楽器・レコード製造業	39	6	12.9
野菜缶詰・果実缶詰・農業保存食料品製造業	60	4	8.1	セメント・同製品製造業	207	30	12.5
新聞業	96	6	6.4	集色紙製造業	135	19	12.2
ガラス・同製品製造業	81	5	6.1	その他の家具・装飾品製造業	36	5	12.0
その他の化学工業	85	5	6.1	その他の窯業・土石製品製造業	127	14	10.2
産業用機械製造業（他に分類されないもの）	385	22	6.1	船舶製造・修理業、船用機関製造業	180	20	9.9
紙製容器製造業	133	6	4.6	鉄・鋼製品製造業	427	46	9.7
衣服・その他の繊維製品製造業	934	36	4.0	糸・コ―プ―製造業	16	2	9.4
その他の電気機械器具製造業	114	4	3.8	クイック・チャ―製造業	37	3	6.5
たばこ製造業	23	1	3.2	家具製造業	203	11	5.3
ゴム製・プラスチック製履物・同附属品製造業	58	1	2.4	精穀・製粉業	19	1	4.3

昭和60年国勢調査の産業分類に組み替えた数字
出典）我が国人口の概観 総務庁統計局

3) 事業所数

地方別に事業所数のシェアを見たのが、表一 3.3.6～3.3.9および図一 3.3.4～3.3.7である。

① 全業種

製造業全体でみると、南東北、北関東、南関東では年々シェアが伸びており、逆に北陸、東近畿、中国、九州などの地方ではシェアが下降している。また、中部ではシェアが下降していたが56年には上昇に転じている。これとは逆に、西近畿では50年以降シェアが下降している。

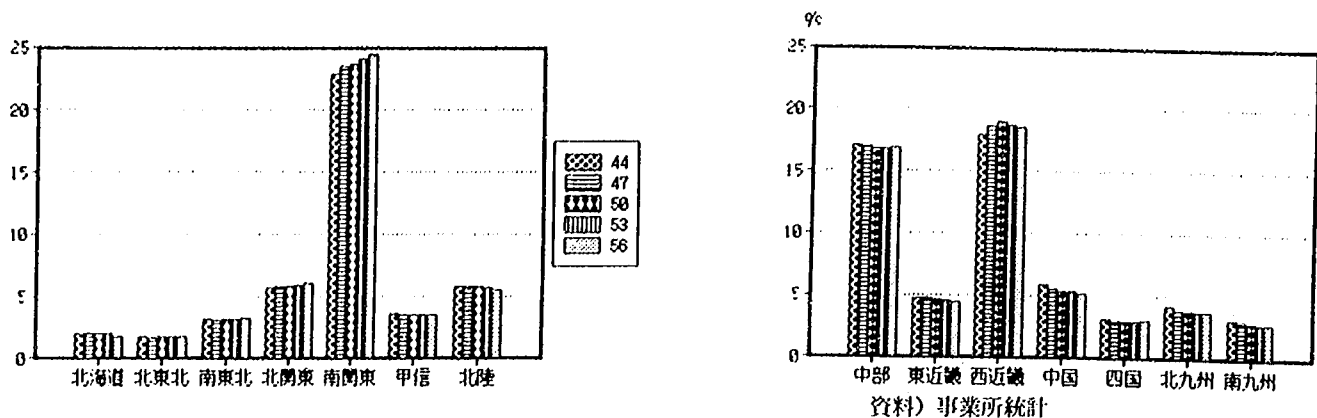
表一 3.3.6 地域別製造業事業所数（全業種）

（ ）内は全国シェア

	44	47	50	53	56
北海道	12,349 (1.9)	14,980 (1.9)	15,656 (1.9)	15,750 (1.9)	15,067 (1.7)
東北	12,449 (1.7)	12,730 (1.6)	13,433 (1.7)	14,167 (1.7)	14,782 (1.7)
北東北	22,777 (3.1)	24,047 (3.0)	25,113 (3.1)	26,367 (3.1)	27,587 (3.2)
南東北	41,663 (5.6)	45,190 (5.7)	46,513 (5.7)	48,772 (5.8)	52,278 (6.0)
関東	168,698 (22.8)	185,027 (23.4)	191,766 (23.6)	201,569 (24.0)	212,082 (24.4)
北関東	25,638 (3.5)	27,229 (3.4)	27,379 (3.4)	28,376 (3.4)	29,181 (3.4)
南関東	41,795 (5.7)	44,939 (5.7)	45,971 (5.7)	46,868 (5.6)	47,515 (5.5)
中部	125,882 (17.0)	134,060 (16.9)	135,674 (16.7)	140,586 (16.7)	146,376 (16.8)
北中部	34,962 (4.7)	37,087 (4.7)	37,365 (4.6)	37,973 (4.5)	38,148 (4.4)
東中部	131,952 (17.9)	147,224 (18.6)	153,152 (18.9)	157,298 (18.7)	161,099 (18.5)
西中部	42,895 (5.8)	43,866 (5.5)	43,432 (5.3)	44,232 (5.3)	44,506 (5.1)
中国	23,243 (3.1)	23,337 (2.9)	23,741 (2.9)	24,228 (2.9)	25,662 (3.0)
北中国	30,221 (4.1)	29,816 (3.8)	30,390 (3.7)	30,778 (3.7)	31,960 (3.7)
南中国	22,570 (3.1)	22,749 (2.9)	22,333 (2.8)	22,380 (2.7)	23,144 (2.7)
	739,094	792,281	811,918	839,344	869,387

資料）事業所統計

沖縄を除く



図一 3.3.4 製造業業種計事業所数シェア

② 食品・生活材型

南関東、西近畿でシェアの上昇がみられる。逆に、甲信、中部、中国などの地方では年々減少している。南関東や北九州などでは、人口のシェアに比べ食品・生活材のシェアが低くなっている。一方、中部地方では人口シェアに比べ高くなっている。

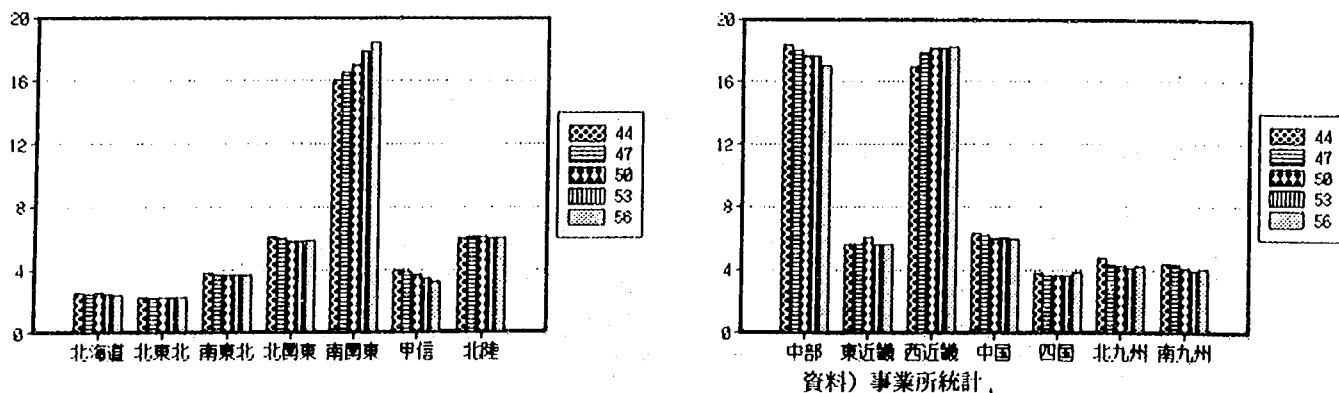
表一 3.3.7 地域別製造業事業所数（食品・生活材）

() 内は全国シェア

	44	47	50	53	56
北海道	10,325 (2.5)	10,400 (2.4)	10,618 (2.5)	10,405 (2.4)	9,914 (2.3)
北東北	9,184 (2.2)	9,133 (2.1)	9,302 (2.2)	9,478 (2.2)	9,730 (2.2)
南東北	15,422 (3.7)	15,518 (3.6)	15,519 (3.6)	15,626 (3.6)	15,700 (3.6)
北関東	25,333 (6.0)	25,032 (5.9)	24,723 (5.7)	24,612 (5.7)	25,077 (5.8)
南関東	67,239 (16.0)	70,233 (16.5)	73,068 (17.0)	76,991 (17.8)	80,222 (18.4)
甲信	16,508 (3.9)	16,009 (3.8)	15,417 (3.6)	14,939 (3.4)	14,018 (3.2)
北陸	24,603 (5.9)	23,582 (6.0)	25,633 (6.0)	25,694 (5.9)	25,654 (5.9)
中部	76,807 (18.3)	76,823 (18.0)	75,764 (17.6)	76,306 (17.6)	73,938 (17.0)
東近畿	23,392 (5.6)	24,041 (5.6)	25,929 (6.0)	24,193 (5.6)	24,581 (5.6)
西近畿	70,786 (16.9)	75,751 (17.8)	78,132 (18.1)	78,559 (18.1)	79,307 (18.2)
中国	26,419 (6.3)	26,171 (6.1)	25,499 (5.9)	25,833 (6.0)	25,582 (5.9)
四国	15,574 (3.7)	15,392 (3.6)	15,404 (3.6)	15,560 (3.6)	16,394 (3.8)
北九州	19,594 (4.7)	18,254 (4.3)	17,981 (4.2)	17,836 (4.1)	18,245 (4.2)
南九州	18,310 (4.4)	18,155 (4.3)	17,616 (4.1)	17,035 (3.9)	17,512 (4.0)
	419,496	426,494	430,605	433,067	435,874

資料) 事業所統計

沖縄を除く



図一 3.3.5 地域別製造業事業所数全国シェア（食品・生活材）

③ 素材型

南関東、北陸ではシェアが下がっており、逆に南東北、北関東などの地方では上昇している。そのほかの地方は、ほぼ横ばいとなっている。人口のシェアと比較対照してみると、南関東、中部、西近畿等の地方は人口に比べ高くなっており、北海道、北東北、南東北、中国、北九州、南九州等の地方では人口に比べシェアが低い。

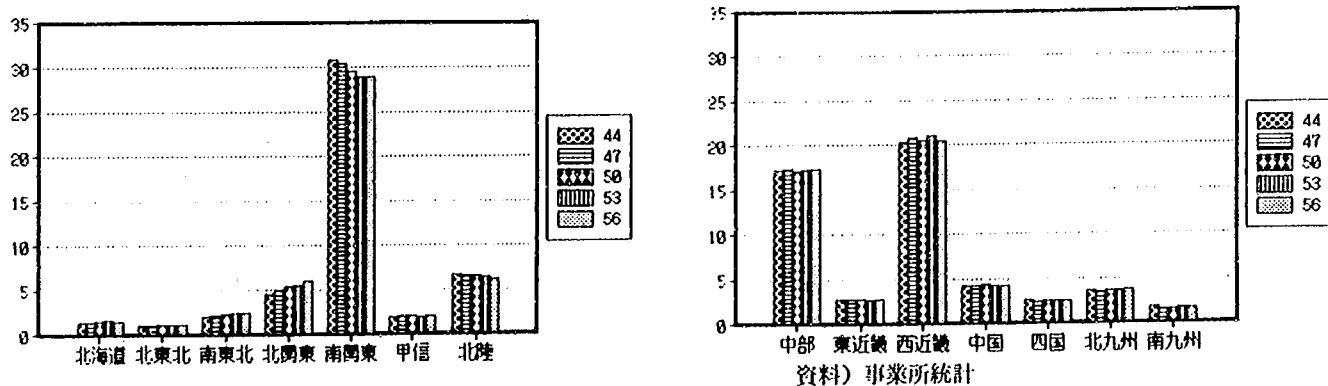
表一 3.3.8 地域別製造業事業所数（素材型）

（ ）内は全国シェア

	44	47	50	53	56
北海道	2,144 (1.4)	2,422 (1.3)	2,705 (1.5)	3,037 (1.6)	2,997 (1.5)
北東北	1,526 (1.0)	1,746 (1.0)	1,950 (1.1)	2,141 (1.1)	2,240 (1.1)
南東北	3,165 (2.0)	3,716 (2.1)	4,116 (2.2)	4,454 (2.3)	4,635 (2.3)
北関東	6,963 (4.5)	8,903 (4.9)	9,658 (5.3)	10,488 (5.4)	11,468 (5.9)
南関東	7,701 (30.7)	54,505 (30.3)	54,339 (29.5)	55,588 (28.9)	57,013 (28.8)
甲信	2,835 (1.8)	3,564 (2.0)	3,612 (2.0)	3,732 (1.9)	4,059 (2.0)
北陸	10,116 (6.5)	11,540 (6.4)	11,764 (6.4)	12,155 (6.3)	12,097 (6.1)
中部	26,540 (17.1)	30,948 (17.2)	31,350 (17.0)	32,970 (17.1)	34,236 (17.2)
東近畿	4,112 (2.7)	4,907 (2.7)	5,000 (2.7)	5,094 (2.6)	5,362 (2.7)
西近畿	31,383 (0.2)	37,219 (20.7)	37,427 (20.3)	40,224 (20.9)	40,647 (20.4)
中国	6,556 (4.2)	7,544 (4.2)	7,001 (4.3)	8,025 (4.2)	8,367 (4.2)
四国	4,106 (2.6)	4,321 (2.4)	4,659 (2.5)	4,738 (2.5)	4,997 (2.5)
北九州	5,621 (3.6)	6,060 (3.4)	6,694 (3.6)	6,869 (3.6)	7,279 (3.7)
南九州	2,592 (1.7)	2,646 (1.5)	2,785 (1.5)	3,031 (1.6)	3,218 (1.6)
	155,460	180,041	183,960	192,546	199,215

資料) 事業所統計

沖縄を除く



図一 3.3.6 地域別製造業事業所数全国シェア（素材）

④ 機械型

南関東、中部、西近畿におけるシェアが非常に高く、3地方で全国の約7割を占めている。特に、南関東では年々シェアが下降しているものの、昭和56年時点で33.4%と全国の3分の1を占めている。

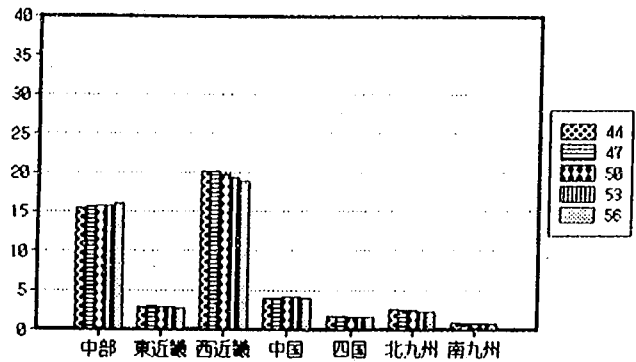
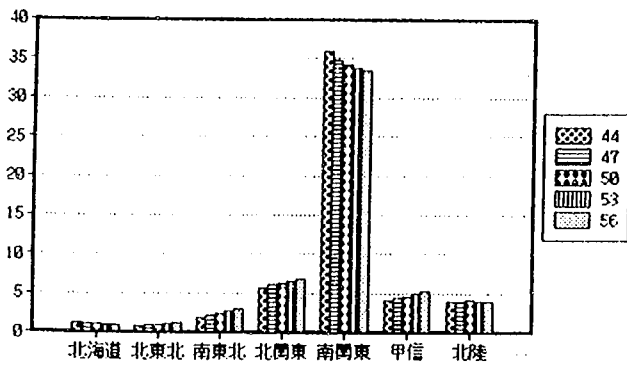
動向を見ると、北東北、南東北、北関東、甲信、中部の各地方で年々シェアが上昇しており、南関東、西近畿等では逆にシェアが下がっている。

表一 3.3.9 地域別製造業事業所数（機械）

	（ ）内は全国シェア				
	44	47	50	53	56
北海道	1,155 (1.1)	1,213 (1.0)	1,252 (1.0)	1,270 (0.9)	1,231 (0.8)
北東北	700 (0.7)	935 (0.8)	1,123 (0.9)	1,375 (1.0)	1,621 (1.1)
南東北	1,855 (1.8)	2,514 (2.1)	3,042 (2.4)	3,674 (2.7)	4,522 (2.9)
北関東	5,747 (5.7)	7,102 (6.1)	8,027 (6.2)	9,015 (6.5)	10,503 (6.8)
南関東	36,141 (35.8)	40,594 (34.7)	43,774 (34.1)	46,540 (33.7)	51,222 (33.4)
甲信	4,098 (4.1)	5,083 (4.3)	5,746 (4.5)	6,792 (4.9)	8,001 (5.2)
北陸	3,917 (3.9)	4,545 (3.9)	5,270 (4.1)	5,500 (4.0)	6,064 (3.9)
中部	15,409 (15.3)	18,186 (15.5)	20,006 (15.6)	21,618 (15.6)	24,456 (15.9)
東近畿	2,795 (2.8)	3,376 (2.9)	3,654 (2.8)	3,831 (2.8)	4,207 (2.7)
西近畿	20,243 (20.0)	23,369 (20.0)	25,163 (19.6)	26,544 (19.2)	28,760 (18.7)
中国	3,952 (3.9)	4,620 (3.9)	5,303 (4.1)	5,659 (4.1)	6,120 (4.0)
四国	1,720 (1.7)	1,998 (1.7)	2,071 (1.6)	2,181 (1.6)	2,367 (1.5)
北九州	2,490 (2.5)	2,779 (2.4)	3,132 (2.4)	3,244 (2.3)	3,457 (2.3)
南九州	764 (0.8)	786 (0.7)	896 (0.7)	1,011 (0.7)	1,051 (0.7)
	100,986	117,000	128,459	138,254	153,582

資料) 事業所統計

沖縄は除く



資料) 事業所統計

図一 3.3.7 地域別製造業事業所数シェア（機械）

3.3.3 流通業

1) 動向

わが国の流通業は、日本経済の高度成長による国民の所得水準向上を背景とし、急成長を遂げた。特にスーパーチェーン、百貨店、専門店チェーンなどの大型小売店が定着し、これに対抗する形で中小商業の協業化（ボランタリーチェーン）、卸売業の規模拡大などが生じた。

流通業は生産と消費をつなぐパイプ役であるから、生産や消費の構造変化に敏速に対応していく必要がある。日本経済が安定成長期へと移行するにしたがい、これまでの「大量生産→大量販売→大量消費」という構図がくずれ、消費者の間に商品の品質重視、安全性、利便性を求める動きや消費の多様化、個性化がみられるようになってきた。流通業を取り巻くこうした環境の変化により、百貨店、スーパーの小売業年間売上高の伸びが49年をピークに頭打ちとなっている。

こうした状況から流通業の課題としては「つくれば売れる時代」の供給側の立場に立った量的拡大指向から需要の変化に即応した、流通活動への転換を迫られているものと言える。多様に変化する需要を的確に把握し生産部門へフィードバックするという流通部門の情報機能の重要性が従来にまして高まってくる

ものと考えられる。

2) 業種別就業者数

卸売・小売就業者のうち、卸売業は424万人、小売業は921万人で、この5年間に卸売業は40万人(10.4%)、小売業は29万人(3.3%)の増加となっている。卸売業の中では、「機械器具卸売業」(25.3%)、「医薬品・化粧品卸売業」(25.2%)が20%以上増加し、「食料・飲料卸売業」(15.7%)、「農畜産物・水産物卸売業」(10.4%)は、10%台の増加となっている。また、小売業の中では、「百貨店」(19.6%)、「その他の飲食店」(17.1%)、「一般飲食店」(10.1%)が10%を超える増加を示している。反面、「代理商・仲介業」(13.5%減)、「家具・建具・じゅう器小売業」(8.4%減)、呉服、服地、覆物などが含まれる「織物・衣服・身の回り品小売業」(4.0%減)などでは減少がみられた。

表一 3.3.10 卸売業、小売業の主な業種(中・小分類)一全国(昭和55年～60年)

産 業 (小分類)	就 業 者 数 (1000人)	昭和55年 ¹⁾ ～60年の増減 (△は減少)	
		増減数 (1000人)	増減率 (%)
卸 売 ・ 小 売 業、 飲 食 店 業	4,244	401	10.4
卸 売 業 (衣服、身の回り品を除く)	126	△ 6	△ 4.6
繊維品卸売業	221	5	2.1
機械器具卸売業	1,101	222	25.3
建築材料卸売業	446	△ 21	△ 4.5
衣服・身の回り品卸売業	281	17	6.3
農畜産物・水産物卸売業	306	29	10.4
食料・飲料卸売業	495	67	15.7
医薬品・化粧品卸売業	278	56	25.2
代理商・仲介業	14	△ 2	△ 13.5
百貨店	493	81	19.6
織物・衣服・身の回り品小売業	834	△ 34	△ 4.0
呉服・服地・子供服小売業	211	△ 11	△ 4.9
男子・婦人・子供服小売業	419	△ 15	△ 3.4
靴・履物小売業	72	△ 7	△ 9.1
飲食料品小売業	2,400	116	5.1
酒・調味料小売業	266	△ 1	△ 0.3
食肉・小売業	111	△ 23	△ 17.3
鮮魚・小売業	163	△ 13	△ 7.5
野菜・果実小売業	150	△ 16	△ 9.6
菓子・パ・小売業	315	△ 39	△ 11.1
米・穀類小売業	102	△ 11	△ 9.7
自動車・自転車小売業	540	△ 13	△ 2.3
家具・建具・じゅう器小売業	474	△ 13	△ 2.6
金物・建具・荒物小売業	650	△ 59	△ 8.4
その他小売業	181	△ 22	△ 10.8
医薬品・化粧品小売業	153	△ 1	△ 0.6
燃料・文房具小売業	1,726	△ 62	△ 3.5
書籍・一般飲食店	248	△ 6	△ 2.2
一食喫	353	△ 2	△ 0.6
その他	352	13	3.8
料亭、バー、キャバレー、酒場	1,972	180	10.1
	1,488	122	8.9
	438	60	16.0
	593	87	17.1
	593	87	17.1

昭和60年国勢調査の産業分類に組み替えた数字
1) 20%抽出集計結果による。

3) 地方別事業所数

地域別に卸売業および小売業の事務所数のシェアを示したのが、表一 3.3.11、3.3.12および図一 3.3.8、3.3.9である。

① 卸売業

卸売業の地方別事業所数のシェアは、南関東、西近畿で若干、人口のシェアに比べ高く、北東北、東近畿、北九州、南九州等の地方では人口に比べシェアが低くなっている。

シェアの変化を見ると、全体的に大きな変化はなく、横ばい状態となっているが、南関東では昭和44～53年まで年々伸びていたシェアが、56年には下がっている。また、北海道、南九州では、シェアが増加傾向にある。

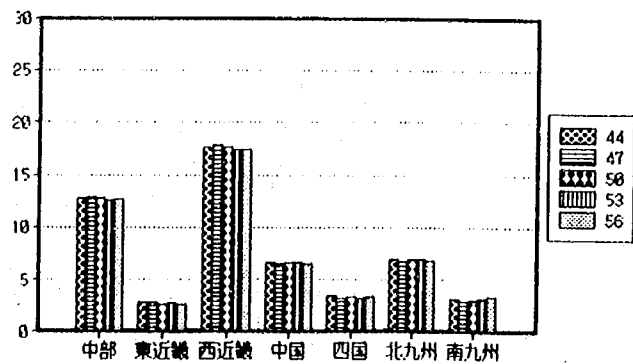
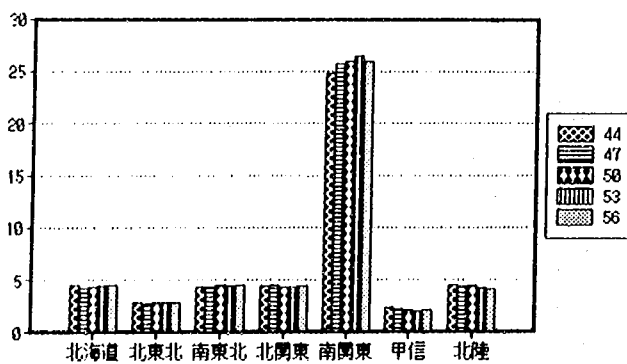
表一 3.3.11 地域別卸売従業者数

() 内は全国シェア

	44	47	50	53	56
北海道	13,632 (4.4)	14,488 (4.1)	15,727 (4.2)	17,504 (4.3)	19,242 (4.4)
北東北	8,373 (2.7)	9,246 (2.6)	10,337 (2.8)	11,448 (2.8)	12,200 (2.8)
南東北	12,909 (4.2)	14,707 (4.2)	16,443 (4.4)	17,538 (4.3)	19,405 (4.4)
北関東	13,464 (4.3)	15,334 (4.4)	15,668 (4.2)	17,134 (4.2)	19,114 (4.3)
南関東	76,525 (24.7)	89,838 (25.7)	97,104 (25.9)	108,214 (26.4)	114,502 (25.9)
甲信	6,917 (2.2)	7,204 (2.1)	7,393 (2.0)	7,929 (1.9)	8,773 (2.0)
北陸	13,505 (4.4)	14,787 (4.2)	16,179 (4.3)	16,883 (4.1)	17,888 (4.0)
中部	39,419 (2.7)	44,790 (2.8)	47,360 (2.7)	51,477 (2.5)	55,862 (2.6)
東近畿	8,614 (2.8)	9,411 (2.7)	9,487 (2.5)	10,582 (2.6)	11,448 (2.5)
西近畿	54,346 (17.5)	62,271 (17.8)	65,741 (17.5)	71,048 (17.3)	76,320 (17.3)
中国	20,559 (6.6)	22,416 (6.4)	24,299 (6.5)	26,532 (6.5)	28,432 (6.4)
四国	10,601 (3.4)	11,355 (3.2)	12,438 (3.3)	13,162 (3.2)	14,384 (3.3)
北九州	21,476 (6.9)	23,554 (6.7)	25,885 (6.9)	28,250 (6.9)	30,100 (6.8)
南九州	9,491 (3.1)	10,263 (2.9)	11,770 (3.0)	12,888 (3.1)	14,595 (3.3)
	309,831	349,664	375,431	410,589	441,966

資料) 事業所統計

沖縄を除く



資料) 事業所統計

図一 3.3.8 地域別卸売従業者シェア

② 小売業

小売業の地方別事業所数シェアを人口のそれと比べてみると、南関東では人口に比べやや低く、西近畿では高くなっているが、その他はほぼ人口のシェアと同じになっている。これは、小売業が人口と密接な関係にあることを示している。

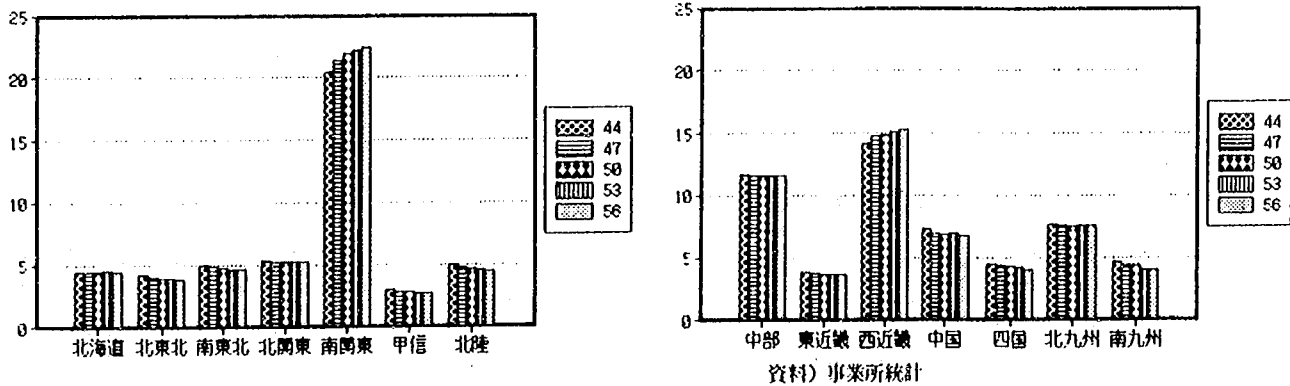
シェアの変化を見ると、南関東、西近畿という大都市圏で増加しているが、北東北、北陸、中国、四国、南九州といった地方では、減少傾向となっている。

表一 3.3.12 地域別小売従業者数

	() 内全国シェア				
	44	47	50	53	56
北海道	6,504 (4.4)	94,154 (4.4)	98,045 (4.4)	107,209 (4.5)	112,646 (4.4)
北東北	0,560 (4.1)	85,276 (4.0)	87,098 (3.9)	92,897 (3.9)	97,502 (3.8)
南東北	7,141 (4.9)	101,473 (4.8)	104,128 (4.7)	110,862 (4.6)	116,409 (4.6)
北関東	105,082 (5.3)	111,702 (5.2)	116,244 (5.2)	124,586 (5.2)	132,362 (5.2)
南関東	00,446 (20.3)	453,587 (21.3)	483,700 (21.8)	532,626 (22.1)	566,869 (22.4)
甲信	56,177 (2.8)	58,082 (2.7)	59,157 (2.7)	63,184 (2.6)	65,701 (2.6)
北陸	96,395 (4.9)	99,349 (4.7)	101,766 (4.6)	107,590 (4.5)	10,509 (4.4)
中部	227,857 (11.6)	245,065 (11.5)	255,149 (11.5)	227,628 (11.5)	291,748 (1.5)
東近畿	75,131 (3.8)	78,889 (3.7)	80,306 (3.6)	86,309 (3.6)	90,945 (3.6)
西近畿	278,268 (14.1)	312,497 (14.7)	328,796 (14.8)	364,116 (15.1)	385,147 (15.2)
中国	141,650 (7.2)	147,343 (6.9)	151,543 (6.8)	165,024 (6.9)	171,338 (6.7)
四国	87,566 (4.4)	91,329 (4.3)	92,490 (4.2)	99,086 (4.1)	102,460 (4.0)
北九州	149,177 (7.6)	159,485 (7.5)	165,023 (7.4)	179,871 (7.5)	188,865 (7.5)
南九州	90,585 (4.6)	92,566 (4.3)	94,326 (4.3)	96,465 (4.0)	101,898 (4.0)
	1,972,539	2,130,797	2,217,771	2,407,447	2,534,399

資料) 事業所統計

沖縄を除く



図一 3.3.9 地域別小売従業者数全国シェア

3.2.4 サービス業

1) 動向

わが国の就業構造において第3次産業のウェイトが増大しているが、なかでも昭和40年以降サービス業のウェイトが顕著な増大傾向を示しており、「サービス経済化」が進行していると言われている(表一 3.3.13参照)。サービス経済化の意味には単に第3次部門の比重が拡大することだけではなく、物的な生産を行う部門においても、情報管理やデザインなど直接の製造・運搬以外の重要性が高まることも含んでい

る。

表一 3.3.13 第3次就業者数の推移—全国（昭和45年～60年）

（△は減少）

産 業	就 業 者 数 (1000人)				増 減 数 (1000人)			増 減 率 (%)		
	昭和45年	50 年	55 年	60 年	昭和45年 ～50年	50年 ～55年	55年 ～60年	昭和45年 ～50年	50年 ～55年	55年 ～60年
第 3 次 産 業	24,511	27,521	30,911	33,488	3,010	3,390	2,577	12.3	12.3	8.3
電気・ガス・熱供給・水道業	290	321	349	332	30	28	△ 17	10.5	8.8	△ 4.8
運 輸 ・ 通 信 業	3,236	3,365	3,504	3,538	129	139	34	4.0	4.1	1.0
卸 売 ・ 小 売 業, 飲食店	10,136	11,372	12,731	13,453	1,236	1,359	722	12.2	12.0	5.7
金 融 ・ 保 険 業	1,129	1,383	1,577	1,742	254	193	166	22.5	14.0	10.5
不 動 産 業	274	372	427	485	98	55	58	35.6	14.8	13.6
サ ー ビ ス 業	7,703	8,749	10,298	11,924	1,046	1,549	1,626	13.6	17.7	15.8
個人サービス業・娯楽業	2,314	1) 2,249	1) 2,344	2,560	△ 65	95	216	△ 2.8	4.2	9.2
事業所サービス業・修理業	1,361	1) 1,584	1) 1,926	2,368	254	341	442	19.1	21.5	23.0
その他のサービス業	4,033	1) 4,956	1) 6,103	6,996	893	1,147	893	22.0	23.1	14.6
公務(他に分類されないもの)	1,742	1,959	2,026	2,015	217	66	△ 11	12.5	3.4	△ 0.6

昭和60年国勢調査の産業分類に組み替えた数字

1) 20%抽出集計結果による。

サービス経済化を促す需要面からの要因としては

- ① 所得水準向上に伴う家計のサービス消費支出の拡大
- ② 都市化の発展, 余暇時間の増大, 主婦を中心とする女性就業の増加等に伴う日本人のライフスタイルの変化
- ③ 地方指向の定着に伴う地方でのサービスニーズの拡大
- ④ 経済性, 専門機能性, 労働管理対策等を追求する企業のサービスニーズの拡大等が指摘できる。

一方供給面からは, 新しい技術革新がサービス業にもたらされたことがあげられる。また過去20年間にサービス業は全体としてかなり「大企業化」しており, 各種機能を組み合わせたより高度のサービス提供を可能としている。

サービス業の量的拡大は, 製造業の分社化, 遊休資産の活用といった最近の傾向によるところも大きい。間接的な業務の外注化はすでに前からみられ, 事業多角化を目指した戦略的な子会社設立もかなりみられる。さらに過剰雇用の受け皿などとして子会社・関連会社を設立する動きが目だっているが, これらの子会社・関連会社はサービスの業務を中心としたところが多い。

2) 業種別就業者数

サービス業就業者数を業種別にみたのが表一 3.3.14である。最も増加率が高かったのは「情報サービス・調査・広告業」の71.9%で, この他「物品賃貸業」(42.4%), 「遊戯場」(39.9%), 「その他の事業サービス業」(39.3%), 「個人教授所」(35.2%), 「学術研究機関」(29.6%)などの業種が大幅に増加している。一方, 「衣服裁縫修理業」(38.3%減), 「家事サービス業」(19.5%減), 「その他の個人サービス業」(9.0%減), 「自動車整備業」(7.9%減), 「外国公務」(7.4%減)の業種では就業者が減少している。

表一 3.3.14 サービス等の主な業種

業 種 (小分類)	就 業 者 数 (1000人)	昭和55年1) ～60年の増減 (△は減少)	
		増減数 (1000人)	増減率 (%)
宿泊業	150	45	42.4
娯楽業	617	67	△ 12.1
娯楽業	71	△ 17	19.5
娯楽業	975	97	11.0
娯楽業	298	40	15.7
娯楽業	270	5	1.9
娯楽業	363	57	8.5
娯楽業	308	30	△ 9.0
娯楽業	105	△ 65	△ 38.3
娯楽業	589	100	20.5
娯楽業	216	39	22.2
娯楽業	161	46	39.9
娯楽業	66	5	8.6
娯楽業	30	1	1.9
娯楽業	351	△ 30	△ 7.9
娯楽業	207	23	12.2
娯楽業	171	28	19.3
娯楽業	422	3	0.8
娯楽業	463	193	71.9
娯楽業	895	252	39.3
娯楽業	1,433	278	24.1
娯楽業	431	26	6.4
娯楽業	430	112	5.2
娯楽業	1,899	295	18.4
娯楽業	1,114	153	15.9
娯楽業	423	66	18.4
娯楽業	59	5	8.9
娯楽業	176	3	1.9
娯楽業	151	4	2.6
娯楽業	960	108	5.8
娯楽業	1,686	81	5.1
娯楽業	1,636	75	13.5
娯楽業	370	20	5.8
娯楽業	191	44	29.6
娯楽業	221	30	15.6
娯楽業	34	3	9.3
娯楽業	20	△ 2	△ 7.4

昭和60年国勢調査の産業分類に組み替えた数字
1) 20%抽出集計結果による。

3) 地域別事業所数

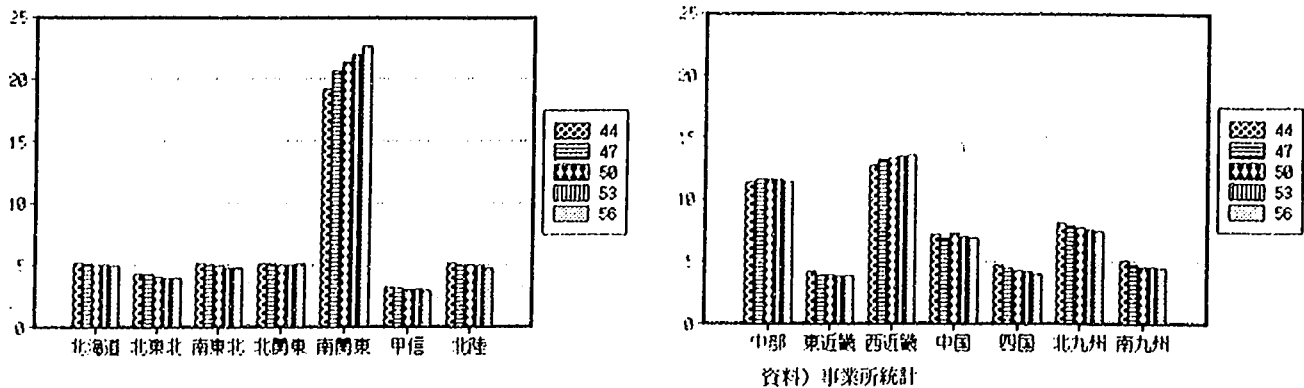
サービス業の事業所数を地方別のシェアでみてみると、南関東、西近畿といった二大都市圏で年々増加している。しかし、そのほかの地方ではシェアが横ばいか、減少する傾向にある。

人口のシェアと比べてみると、南関東でやや人口のシェアより低くなっているが、そのほかの地方は人口のシェアとほぼ同じとなっており、人口とサービス業との高い関連性がみられる。

表一 3.3.15 地域別サービス業従業者数 () 内は全国シェア

	44	47	50	53	56
北海道	54,320 (5.1)	57,622 (5.0)	59,346 (4.9)	64,329 (4.9)	69,800 (4.8)
東北	44,923 (4.2)	47,477 (4.2)	49,142 (4.0)	51,564 (3.9)	55,973 (3.9)
関東	53,898 (5.0)	56,254 (4.9)	59,162 (4.8)	62,710 (4.7)	67,801 (4.7)
北関東	53,298 (5.0)	56,632 (5.0)	59,674 (4.9)	64,835 (4.9)	72,035 (5.0)
南関東	2,389 (19.1)	26,000 (20.6)	20,268 (21.3)	290,162 (21.9)	327,665 (22.6)
甲信越	34,426 (3.2)	235,398 (3.1)	36,732 (3.0)	9,021 (3.0)	42,339 (2.9)
北陸	54,960 (5.1)	56,299 (4.9)	60,363 (4.9)	63,513 (4.8)	67,684 (4.7)
中部	122,061 (11.4)	131,701 (11.5)	140,207 (11.5)	51,714 (11.5)	165,609 (11.4)
近畿	43,919 (4.1)	45,021 (3.9)	47,162 (3.9)	50,802 (3.8)	54,801 (3.8)
中国	135,712 (12.7)	149,439 (13.1)	161,442 (13.2)	77,809 (13.4)	195,754 (13.5)
四国	75,925 (7.1)	77,955 (6.8)	87,733 (7.2)	92,815 (7.0)	99,376 (6.9)
九州	50,315 (4.7)	50,522 (4.4)	51,763 (4.2)	54,368 (4.1)	58,514 (4.0)
北九州	86,190 (8.1)	89,372 (7.8)	93,816 (7.7)	99,779 (7.5)	107,471 (7.4)
南九州	53,011 (5.0)	53,654 (4.7)	54,910 (4.5)	58,876 (4.5)	63,900 (4.4)
計	1,067,351	1,143,346	1,221,720	1,322,197	1,448,742

資料) 事業所統計



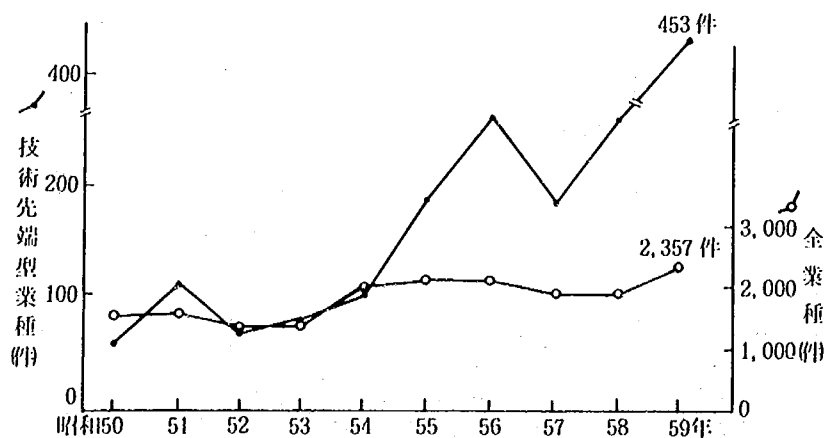
図一 3.3.10 地域別サービス業従業者数全国シェア

3.3.5 先端産業

1) 動向

先端産業とは高度な技術の開発を行う企業、および高度な技術を製品の開発または生産に利用する企業とされている。これらの産業は高付加価値性、製品のマイクロ化、計量化そして高度な技術・知識労働集約型であることに特色があり、その立地は地域経済の振興の観点から安定雇用の確保、地域の技術レベルの向上、地域の産業の活性化等を図る上で有効な手段として期待され、促進されている。

先端産業の工場立地動向をみると、活発な生産動向を反映して、近年、その立地も活発である。すなわち通産省の立地動向調査によると、昭和48年のオイルショック以来、最近では上昇傾向にあるとはいえるものの、毎年2000件前後と横ばい状態で推移している全国の工場立地動向の中にあつて、先端産業の立地は図一 3.3.11のように活発で、昭和50～59年には1772件の立地があり、全業種に占める割合は昭和50年の4.0%が56年には12.4%、58年には14.0%、59年には19.2%に高まっている。



年	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59
技術先端型業種 全業種 (%)	4.0	7.3	3.3	5.9	3.3	9.0	12.4	9.9	14.0	19.2

図一 3.3.11 技術先端型業種と全業種の立地件数推移

2) 業種別動向

先端技術産業といわれる業種には、表一 3.3.16に示すようなものがある。このなかで、電子機器部品、通信・同関連機器、電子応用装置等の業種の立地が多くなっている。

表一 3.3.16 技術先端型業種の業種別立地動向

(件 数)												(数地面積)												(単位：千㎡)											
業種	年	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	業種	年	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	業種	年	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59
医薬品		11	6	19	13	9	20	24	30	19	22	医薬品		211	1,029	525	320	233	547	1,277	751	598	854	医薬品		211	1,029	525	320	233	547	1,277	751	598	854
通信同・ 関連機器		20	50	21	23	36	52	76	44	54	89	通信同・ 関連機器		125	375	202	300	391	545	983	933	638	1,068	通信同・ 関連機器		125	375	202	300	391	545	983	933	638	1,068
電子応用 装置		4	3	3	6	8	26	27	25	52	71	電子応用 装置		19	19	20	20	38	199	369	365	539	851	電子応用 装置		19	19	20	20	38	199	369	365	539	851
電気計測 機器		3	3	2	4	3	8	3	7	8	13	電気計測 機器		58	89	5	59	5	34	8	82	148	147	電気計測 機器		58	89	5	59	5	34	8	82	148	147
電子機器 部品		16	38	13	20	30	60	102	71	108	236	電子機器 部品		226	231	520	258	724	564	1,278	932	1,844	4,288	電子機器 部品		226	231	520	258	724	564	1,278	932	1,844	4,288
医療用 器械		2	5	5	6	7	8	5	2	6	8	医療用 器械		169	25	54	117	100	319	30	8	82	125	医療用 器械		169	25	54	117	100	319	30	8	82	125
光学機械 ・レンズ		3	7	5	8	10	15	23	7	15	14	光学機械 ・レンズ		22	15	52	73	122	49	495	179	200	148	光学機械 ・レンズ		22	15	52	73	122	49	495	179	200	148
計		59	112	68	80	103	189	260	186	262	453	計		830	1,782	1,377	1,148	1,612	2,557	4,439	3,249	4,048	7,482	計		830	1,782	1,377	1,148	1,612	2,557	4,439	3,249	4,048	7,482

(注) 本調査では、技術先端型業種として日本標準産業分類による次の業種を抽出した(かっこ内は業種分類番号)。
医薬品(266)、通信・同関連機器(354)、電子応用装置(355)、電気計測器(356)、電子機器部品(357)、医療用機器(373)、光学機械・レンズ(375)

3) 地方別動向

表一 3.3.17は、昭和51年～59年における立地動向を地方別に示したものである。各期を通じて立地件数が最も多いのは関東内陸で、南東北がこれに続いている。関東内陸では全国に占めるシェアがやや下降気味だが、南東北では横ばいとなっている。

また、関東臨海、近畿内陸、近畿臨海のシェアが減少傾向にあるのに対し、北東北、北陸、四国、北九州、南九州の各地域においてシェアが増加していることがわかる。一方、北海道はⅠ期の2.7%からⅡ期の0.7%へと減少したが、Ⅲ期には2.0%へと再び上昇している。逆に山陽では、Ⅰ期の1.9%からⅡ期の5.3%に上昇したものの、Ⅲ期には2.6%へと再び減少した。このように、先端技術産業の立地は地方分散の動向がみられるものの、地域間での跛行性がみられる。

表一 3.3.17 技術先端型業種の立地件数の推移(地域別)

地域		Ⅰ期		Ⅱ期		Ⅲ期		昭和59年		Ⅰ期に対するⅢ期の伸び(Ⅲ/Ⅰ)
		昭和51～53年	構成比	昭和54～56年	構成比	昭和57～59年	構成比			
北海道		7	2.7%	4	0.7%	18	2.0%	11	2.4%	2.6倍
北東北		17	6.5	60	10.9	103	11.4	55	12.1	6.1
南東北		54	20.8	118	21.4	192	21.3	94	20.8	3.6
関東内陸		71	27.3	137	24.8	215	23.9	104	23.0	3.0
関東臨海		37	14.2	66	12.0	79	8.8	39	8.6	2.1
東北		16	6.2	41	7.4	57	6.3	31	6.8	3.6
近畿内陸		7	2.7	20	3.6	45	5.0	23	5.1	6.4
近畿臨海		11	4.2	11	2.0	23	2.6	10	2.2	2.1
山陰		9	3.5	16	2.9	20	2.2	13	2.9	2.2
山陽		6	2.3	2	0.4	8	0.9	5	1.1	1.3
四国		5	1.9	29	5.3	23	2.6	9	2.0	4.6
北九州		3	1.2	11	2.0	23	2.6	12	2.6	7.7
南九州		9	3.5	20	3.6	37	4.1	19	4.2	4.1
全 国		8	3.1	17	3.1	58	6.4	28	6.2	7.3
全 国		260	100.0	552	100.0	901	100.0	453	100.0	3.5

3.4 まとめ

本章では、道路整備および産業の動向等について述べてきたが、以下にこれをまとめる。

1) 道路整備の現状

道路投資額の伸び率と道路工事費のデフレーターとを比較対照すると、昭和55年度以降の実質的な事業量は概ね横ばいになっていることがわかる。このように道路投資に対する財政制約が強まる一方で、道路ストックの充実の必要性は依然として大きいものがある。

道路交通需要は年々増加し、昭和31年に100万台であったわが国の自動車登録台数は、50年2,800万台、60年には4,600万台へと急増している。わが国の自動車交通の特徴は、欧米諸国に比べ貨物車の占める割合が非常に高いことであり、これは産業活動において道路交通が大きなウェイトを占めていることを示している。

現在わが国の道路のストックは、高速道路約3,700 km、一般道路約112万 kmとなっている。高速道路の供用延長3,721 kmは、法定予定路線約7,600 kmの43%にすぎない。わが国の水準は欧米諸国と比較すると延長の絶対値において大きな差があるばかりか、事故、渋滞時における代替ルートの確保といった点からもまだまだ不十分である。

高速道路を補完する幹線道路である一般国道・都道府県道の延長は前者が4万6,435 km、後者が12万7,436 kmとなっている。整備率をみると、一般国道が56.1%、都道府県道が43.3%程度であり、整備されている区間は半分にすぎない。また、一般国道・都道府県道の総延長は全道路延長の15%でありながら、全道路交通量の74%の交通量を受け持っている。このように幹線道路でさえ、その整備水準は低く、特に都市部の道路では改良率38%ときわめて低い水準にある。

道路の整備は着実に進められているものの、急激な交通需要の増大のため、整備が追い付かないといった状況であり、道路の混雑状況は依然として解消されていない。60年度における改良済道路の混雑度1.0以上の延長比率は、国道・都道府県道合計の31.7%に達しており、58年度水準の50%増となっている。特にD I D地域では全延長の約1/2が混雑度1.0以上であり、市街地中心部での激しい混雑がうかがわれる。

2) 交通における道路の役割

自動車輸送は戸口性、迅速性、機動性、随時性に優れているが、これは企業の流通・生産の合理化による物流の小口高頻度化の要請に応えるものである。従来から短距離輸送の大部分は自動車が分担してきたが、高速自動車国道等の整備を背景に中・長距離輸送の分野においてもそのシェアを高めている。

旅客輸送についても、国民所得の増大、生活水準の上昇を背景に高次のモビリティを求める欲求が高まり、高速性や機動性、快適性などに優れた交通機関が重視され、この結果自動車と航空がそのシェアを伸ばし、鉄道のシェアが減少してきている。

3) 社会経済の変化

第2次石油危機をきっかけとして先進国経済は激しいインフレに悩まされた。このインフレがようやく鎮静化された後には、経済活動の停滞、戦後最高の失業率が生じ、これらを背景として保護貿易主義が高まることとなった。この先進国の経済停滞を反映して、発展途上国においても、債務累積の問題が顕在

化するに至った。この間、わが国経済は、欧米諸国に比べ良好なパフォーマンスを示してきた。しかし、国際収支の大幅な黒字は欧米諸国との間で種々の貿易摩擦をもたらし、外交上の大きな問題を引き起こしている。また、財務事情は名目経済成長率や租税弾性値の低下により、税収伸び率が鈍化し一段と深刻さを増している。

社会面では、生活意識の変化や価値観の変化などがみられる。それは量から質とか、経済的豊かさから精神的豊かさへの変化などと言われているが、欧米諸国と比べると経済的豊かさへの欲求もなお強いと言う状況にある。また、人口構造の高齢化や女性の労働社会への進出等による国民ニーズの変化、雇用、社会保障等の問題があげられている。

4) 産業構造の変化

わが国の産業構造は、高度成長に伴い第1次産業から第2次産業へ、そして安定成長期に入り素材型産業の衰退を背景とする第2次産業シェアの頭打ち、第3次産業へのシフトという変化を示してきた。

2度の石油危機は、特に石油依存度が高い日本に大きな影響を与え、加工型産業の成長と素材型産業の停滞という生産活動の跛行性がみられた。

第3次産業は、消費者ニーズの多様化を背景として、着実に拡大してきた。特に対事業所サービス産業の発展は顕著であり、従来、企業の内部組織であった販売、輸送などの各種機能が、その需要の複雑化等に対応して外部化、独立化する動きが目立った。また、所得水準の向上、人口の都市集中、余暇時間の増大等により、対個人サービス部門も大きな発展を見せている。

こうした産業構造の変化は、①サービス経済化（サービス産業自体の増加と各産業のサービス・ソフト部門の増加）、②知識集約化（職業構成あるいは各産業内部における頭脳労働の集約化及び知識集約型産業の伸長）、③情報化（情報機器・システム・サービス利用の拡大及び提供産業の発展）、④国際化（国際的な技術提携、現地生産、水平型貿易体制の構築と国内市場開放の方向）等の特徴があげられる。

5) 地域別の動向

昭和55～60年の人口増加率を見ると、秋田県で約3千人減少した他はすべての都道府県で人口が増加している。増加率が高かったのは、千葉県、埼玉県、奈良県、神奈川県といずれも東京、大阪近郊の県である。しかし、増加率を昭和50～55年のそれと比べると、ほとんどの県で低下している。また、三大都市圏におけるドーナツ現象にも鈍化傾向がみられ、人口移動におけるダイナミックな動きはあまりみられなくなっている。

次に、産業の地域別動向をみる。

製造業の業種別就業者数では、通信・電信及び電気機械器具関連で20%を超える高い増加がみられる。また、各業種の事業所数をみると、以下のようなになる。

- ・全業種：南東北、北関東、南関東で年々シェアが伸びており、逆に北陸、東近畿、中国、九州ではシェアが下降している。
- ・食品・生活材：南関東、西近畿でのシェア上昇がみられる。逆に、甲信、中部、中国などの地方ではシェアが年々下がっている。
- ・素材：南東北、北関東などの地方ではシェアが上昇しているが、南関東、北陸ではシェアが下

がっている。

- ・機械：北東北、南東北、北関東、甲信、中部の各地方で年々シェアが上昇しており、南関東、西近畿ではシェアを下げている。

流通業の就業者を見ると、55～60年の5年間に卸売業が40万人（10.4％）、小売業29万人（3.3％）の増加となっている。業種別には卸売業では、「機械器具卸売業」「医薬品・化粧品卸売業」が20％を超えており、小売業では「百貨店」「その他の飲食店」で伸びが大きい。事業所数を見ると、卸売業では南関東で近年シェアが下がり、北海道、南九州で増加傾向にある他はほぼ横ばいとなっている。また、小売業では南関東、西近畿でシェアが上昇しており、北東北、北陸、中国、四国、南九州といった地方では減少している。

サービス業では、「情報サービス業」、「物品賃貸業」などで就業者数の伸びが大きい。事業所数を見ると、南関東、西近畿といった地方でシェアが伸びており、他の地方では横ばいか若干シェアが下降ぎみである。

先端技術産業の立地件数を見てみると、関東内陸、南東北のシェアが大きい。関東内陸では全国シェアが下降気味だが、南東北では横ばいとなっている。また、関東臨海、近畿内陸、近畿臨海のシェアが減少傾向にあるのに対して、北東北、北陸、四国、九州ではシェアが増加している。先端技術産業の立地は、地方分散の傾向がみられるものの、地域間での跛行性がみられる。

4. 産業活動と道路整備との関連に関する実態調査

4.1 第2次産業

4.1.1 製造業

製造業に関しては立地動向調査の結果をもとに実態を把握した。この調査は、工場立地の適正化および土地利用の合理化を図ることを目的として、通産省が毎年工場立地の実態を調査しているものである。対象となる工場は、製造業、電気、供給業、ガス供給業、熱供給業の業種のうち、工場建設の目的で1,000㎡以上の用地（埋立予定地を含む）を当該年度内に取得（借地を含む）したものである。

1) 立地の状況

工場の立地地点から国道および高速インターチェンジまでの距離を地域別にみたのが図－4.1.1である。

国道については、各地方ともに高い近接性がみられ、約80%の新規立地工場が国道から4km以内に立地しており、10km以内にはほとんどの工場が立地している。

一方、高速インターチェンジへの距離は、高速道路が未整備な地方もあるため、地方によって異なった傾向がみられる。関東、東海、近畿地方をとりあげてみると、関東内陸、東海地方では40km以内にほとんどが立地し、関東臨海、近畿地方では20km以内に大半が立地している。

2) 立地条件

工場立地動向調査では立地地点選定理由として、表－4.1.1に示すように、立地した地域（県・市・町・村）と地点（用地）別に理由を聞いている。

表－4.1.1 立地選定理由

立地した地域を選んだ理由	立地した地点を選んだ理由
1. 原材料等の入手の便	1. 輸送施設の便
2. 市場への輸送の便	2. 地価
3. 労働力の確保	3. 用地入手の容易さ
4. 工業用水の確保	4. 工業団地である
5. 取引企業への近接性	5. 従業員の通勤の便
6. 県市町村の助成協力	6. 宣伝効果
7. 経営者等の個人的つながり	7. 県市町村等の斡旋
8. 地元である。	8. 経営者等の個人的つながり
9. 他企業との共同立地	9. 他企業と共同立地
10. 臨海型業種である	10. 港湾を利用できる
11. その他	11. その他

これを、食品・生活材型、素材型、機械型の3業種別および地域別にまとめたのが図－4.1.2、図－4.1.3である。

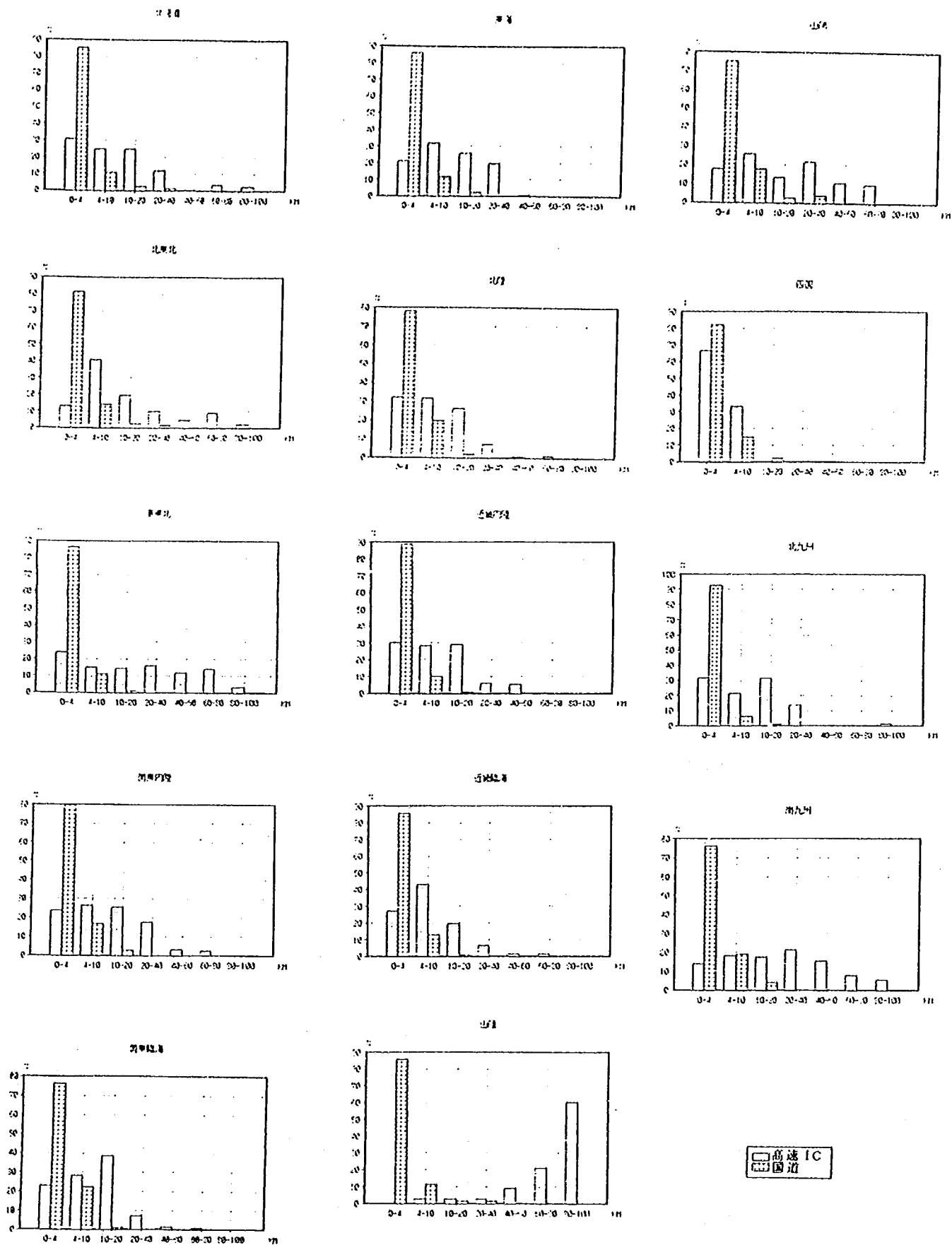
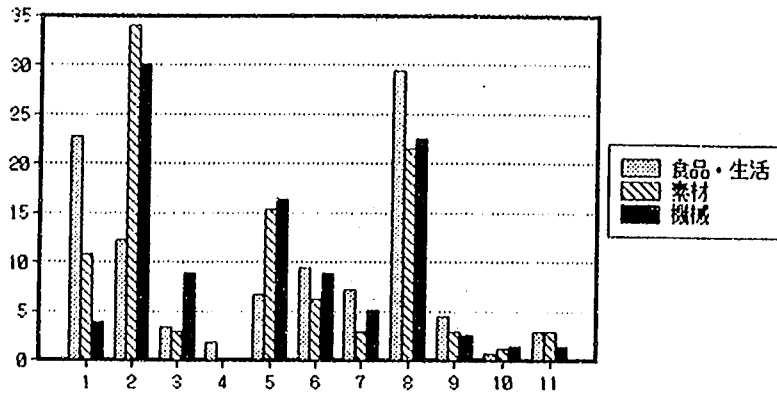
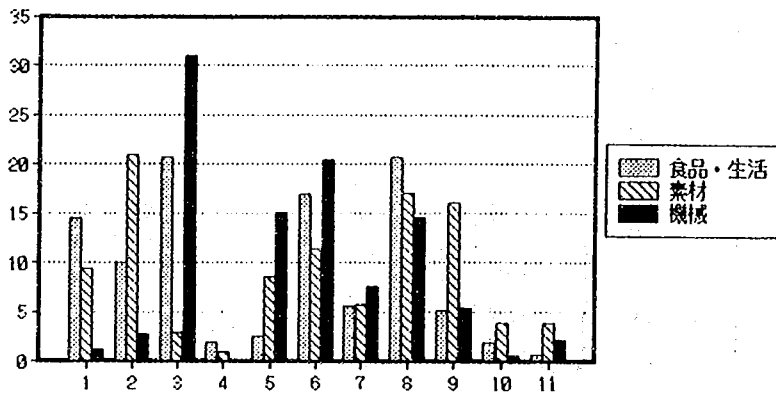


図-4.1.1 距離別立地件数割合

北海道



北東北



南東北

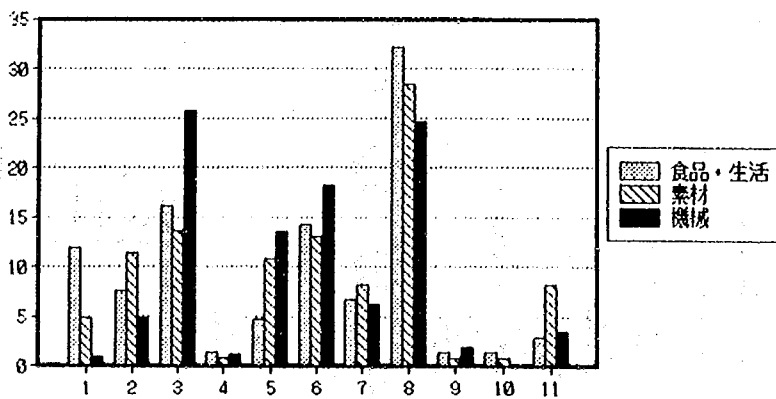
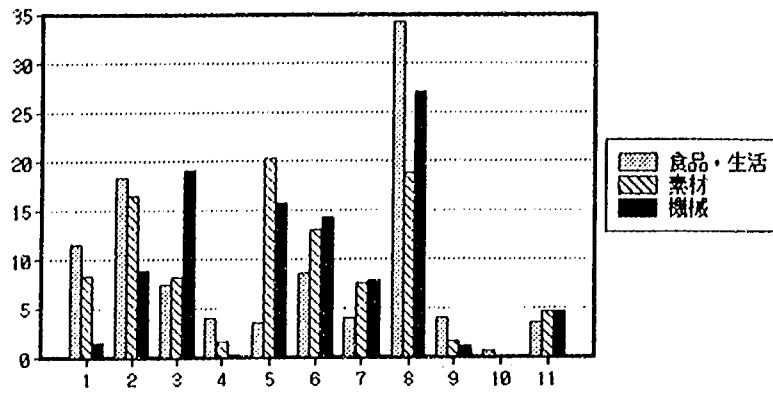
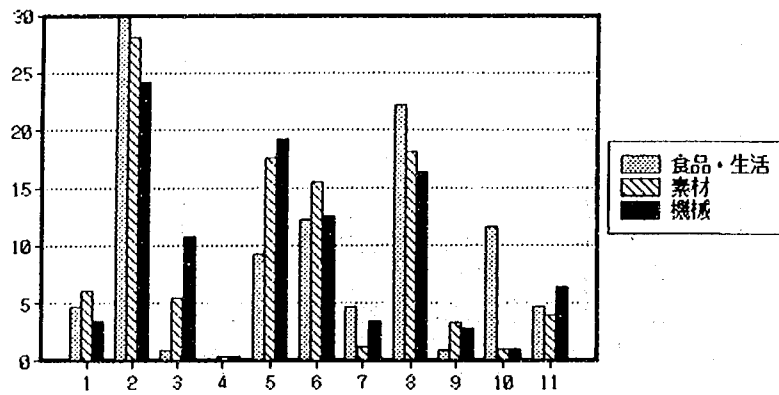


図-4.1.2 地域選定理由 (その1)

関東内陸



関東臨海



東海

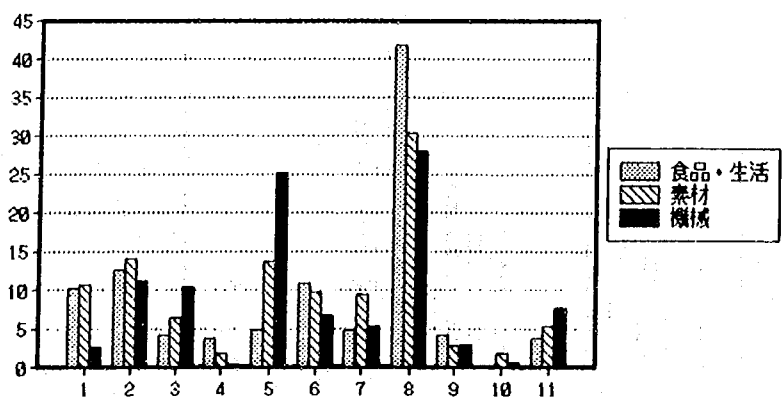
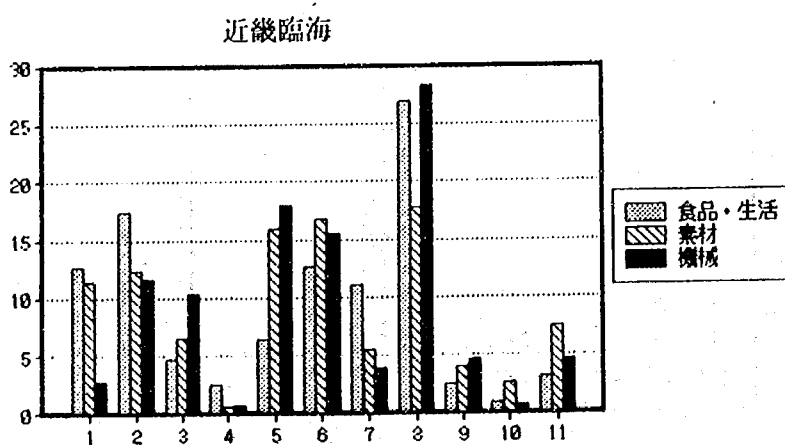
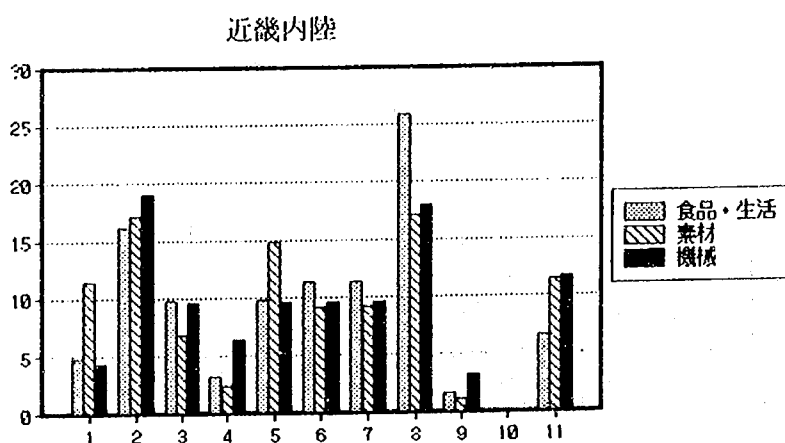
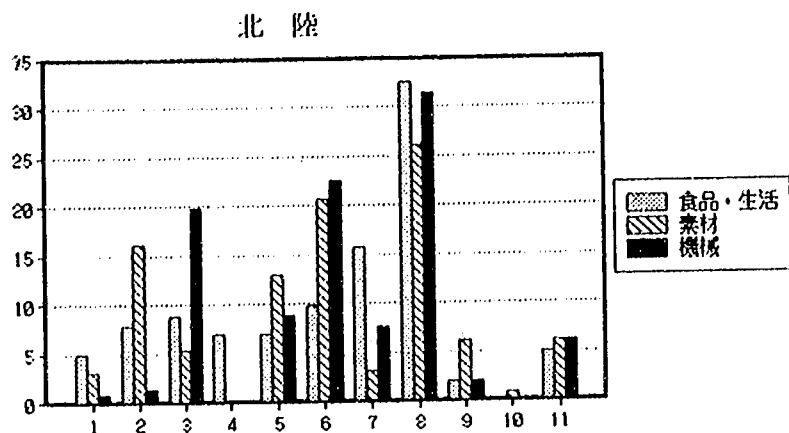
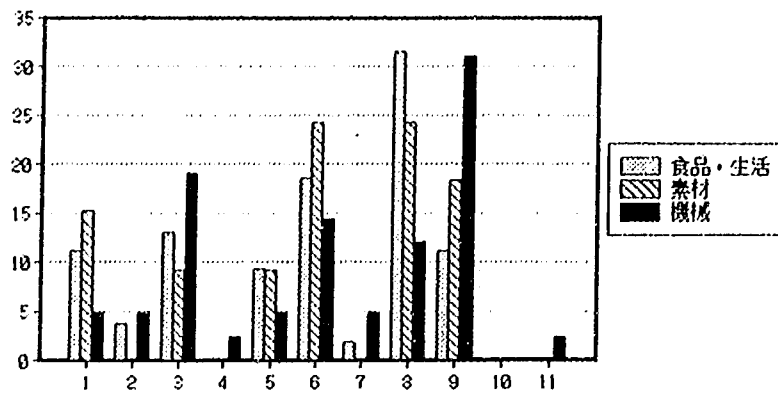


図-4.1.2 地域選定理由 (その2)

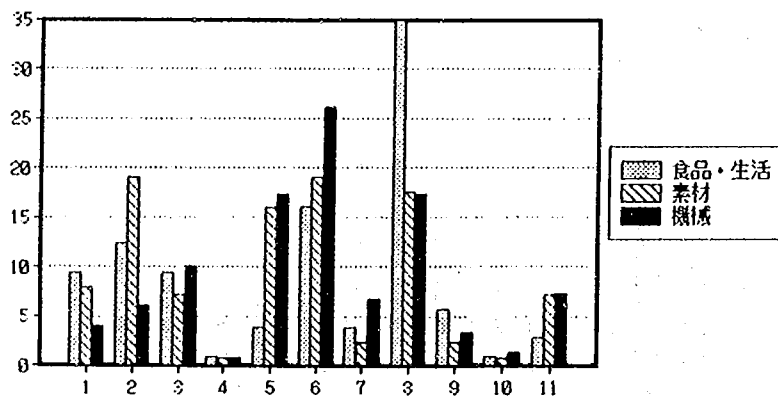


図－4.1.2 地域選定理由（その3）

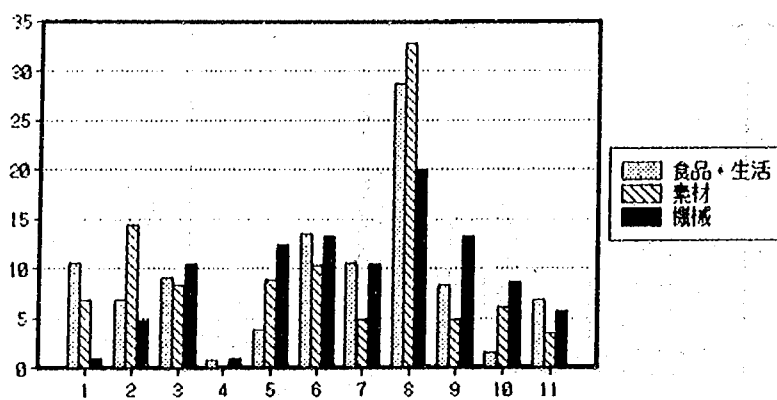
山 陰



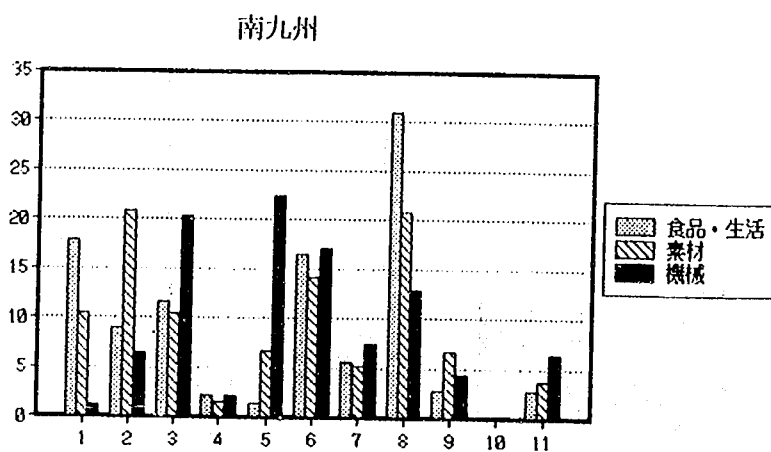
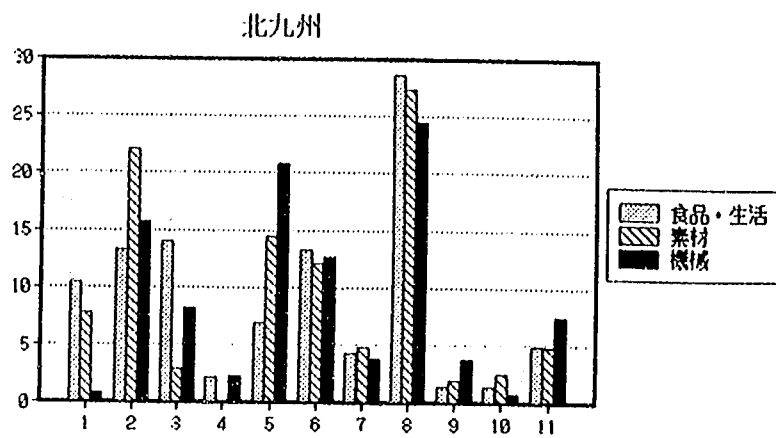
山 陽



四 国

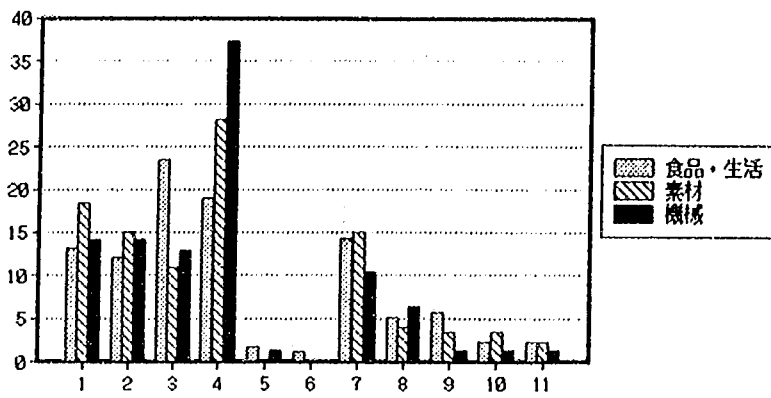


図一4.1.2 地域選定理山 (その4)

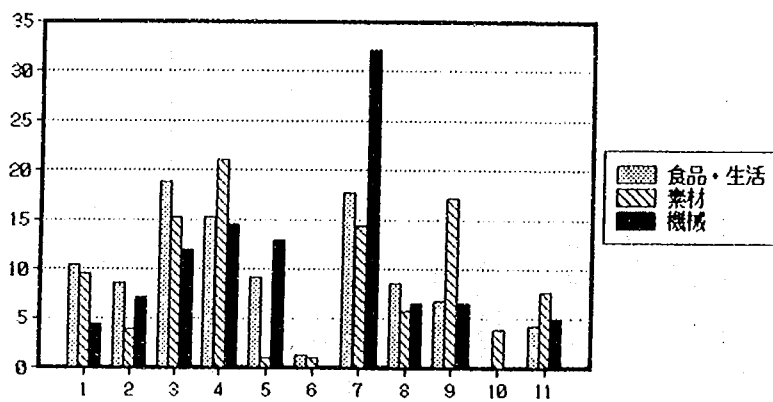


図一4.1.2 地域選定理由（その5）

北海道



北東北



南東北

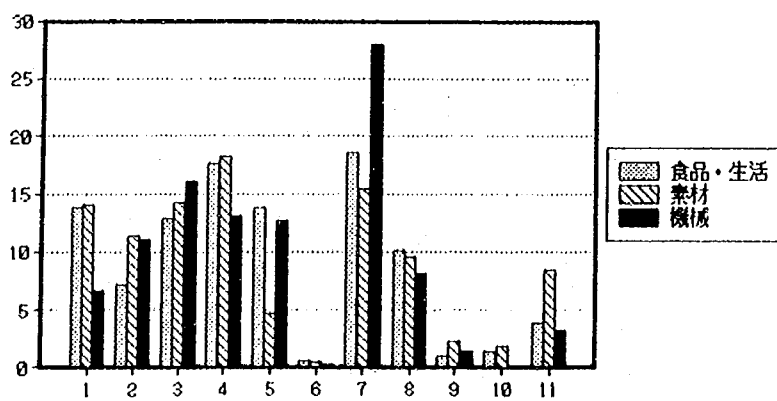
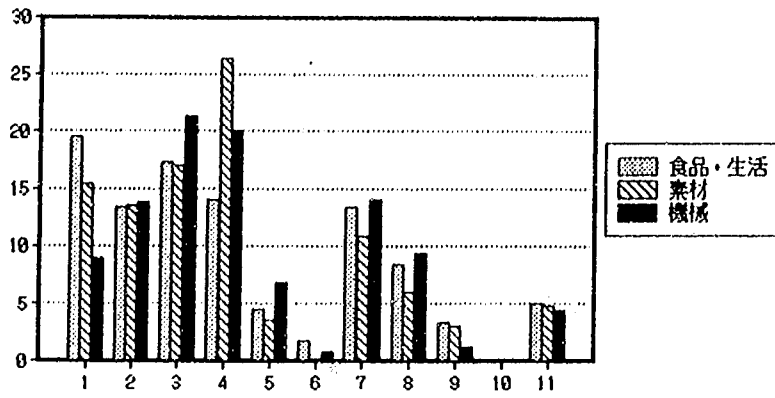
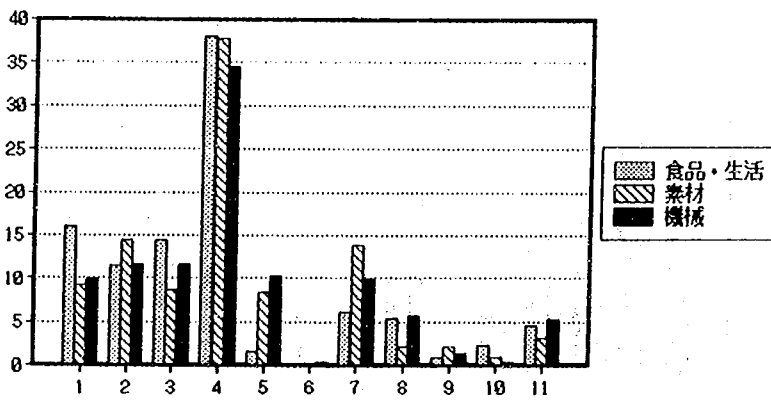


図-4.1.3 地点選定理由 (その1)

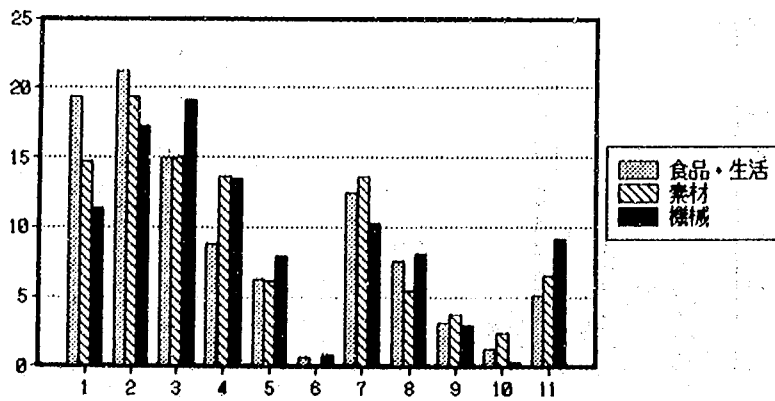
関東内陸



関東臨海

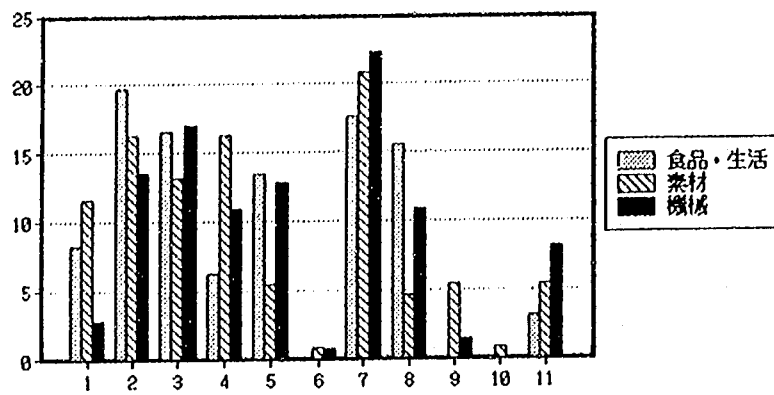


東海

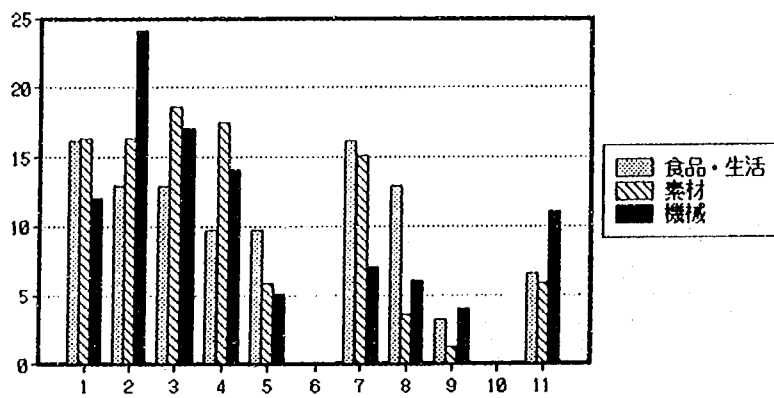


図一4.1.3 地点選定理由 (その2)

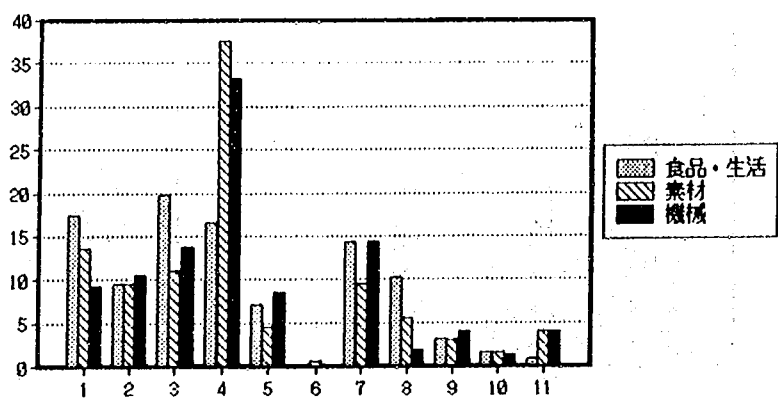
北 陸



近畿内陸

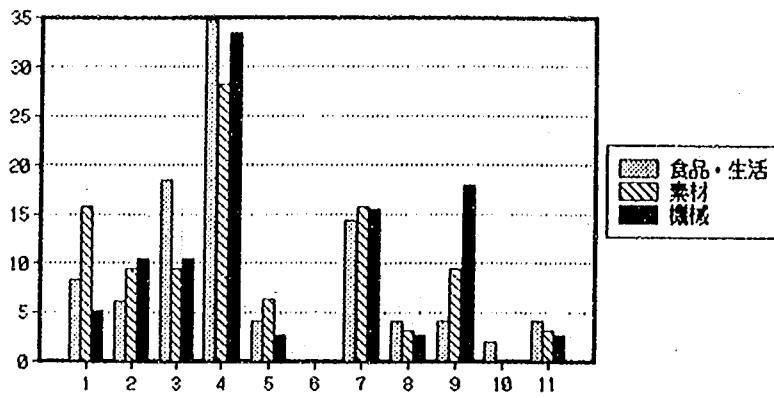


近畿臨海

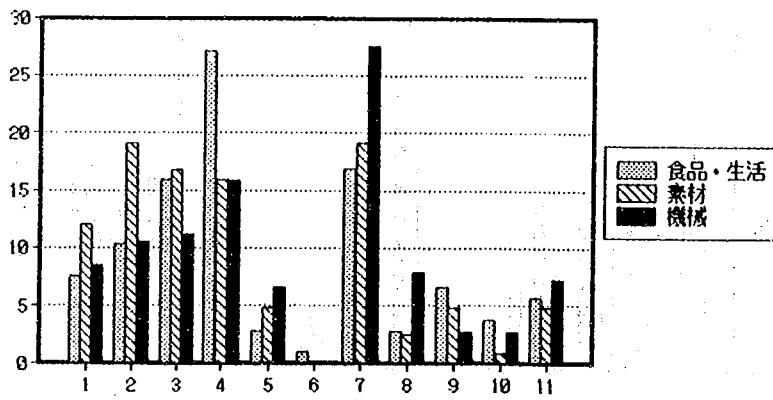


図一 4.1.3 地点選定理由 (その3)

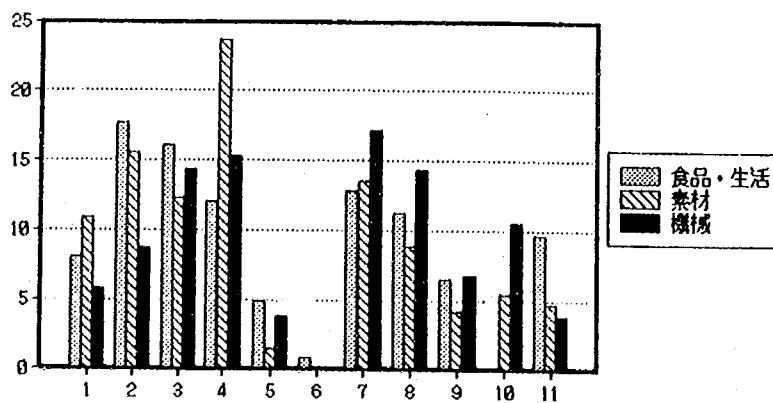
山 陰



山 陽

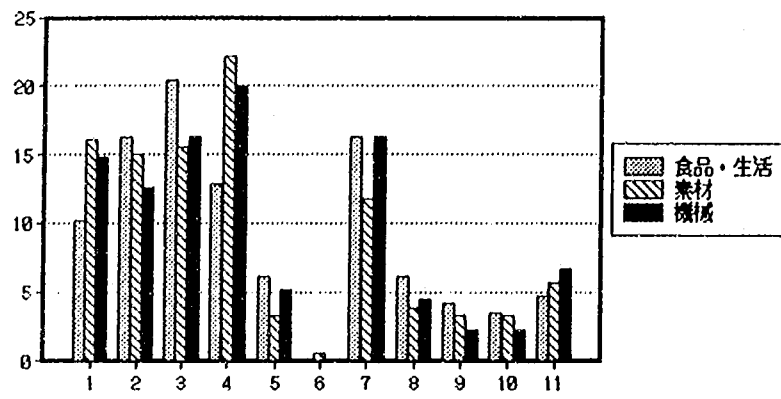


四 国

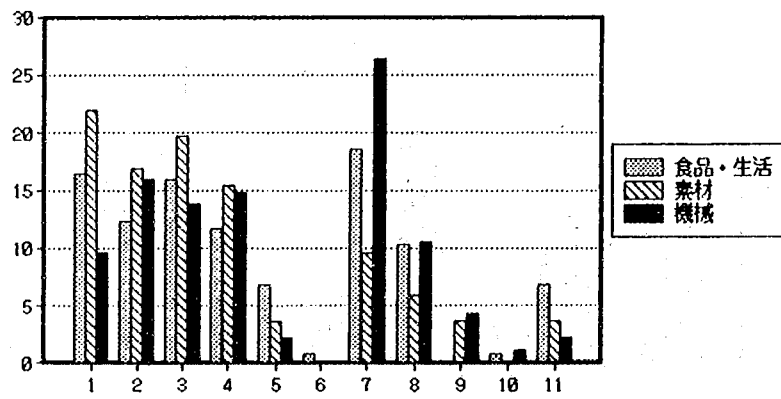


図一 4.1.3 地点選定理由 (その4)

北九州



南九州



図一4:1.3 地点選定理由（その5）

食品・生活型では以下の項目が各々の理由として多くあげられている。

地域選定

1. 原材料等の入手の便
2. 市場への輸送の便
3. 労働力の確保
6. 県市町村の助成協力
8. 地元である

地点選定

1. 輸送施設の便
2. 地価
3. 用地入手の容易さ
4. 工業団地である
7. 県市町村等の斡旋

素材型では

地域選定

2. 市場への輸送の便
5. 取引企業への近接性
6. 県市町村の助成協力
8. 地元である

地点選定

1. 輸送施設の便
2. 地価
3. 用地入手の容易さ
4. 工業団地である
7. 県市町村等の斡旋

機械型では

地域選定

2. 市場への輸送の便
3. 労働力の確保
5. 取引企業への近接性
6. 県市町村の助成協力
8. 地元である

地点選定

2. 地価
3. 用地入手の容易さ
4. 工業団地である
7. 県市町村等の斡旋

4.1.2 先端技術産業

先端技術産業として表－4.1.2に示すような産業があげられるが、これら先端技術産業と道路との関連についてのアンケート調査を実施した。

表－4.1.2 先端技術産業の分類（日本立地センター）

1. 航空機及び同部品産業	7. IC産業
2. 宇宙産業	8. コンピュータ産業
3. 光ファイバー及び光通信産業	9. ファインケミカルズ
4. バイオテクノロジー利用産業	10. 新材料産業
5. メディカルエレクトロニクス産業	11. ソフトウェア産業他
6. 産業用ロボット産業	

1) 調査の概要

調査は関東甲信越地方（1都10県）の1,140社を対象に行い、その回収状況は表－4.1.3に示す通りで

あった。

表-4.1.3 調査票の回収状況

配布数	回収数	有効数	先端企業	その他	有効回収率
①		②	*1	*2	②/①
1,140	384	329	213	116	28.8%

*1: 先端技術製品を製造していると回答した企業

*2: " 製造していないと "

2) 立地の状況

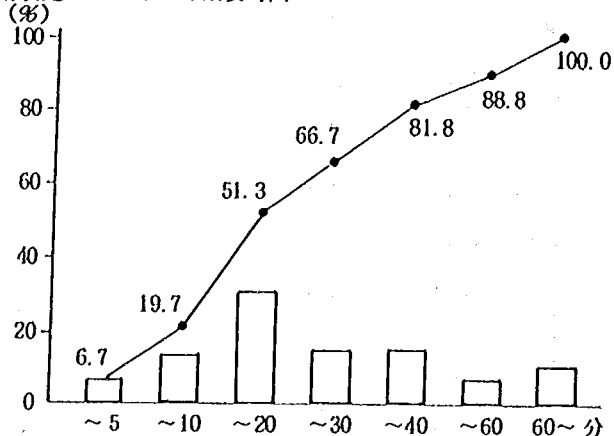
表-4.1.4 および図-4.1.4 は、今回の企業に対するアンケートの対象となった事業所の立地地点から、各交通施設までの所要時間の分布である。

表-4.1.4 交通施設までの所要時間

所要時間 交通施設	～5分	～10分	～20分	～30分	～40分	～60分	60分以上	計
(1) インターチェンジ	19 6.7	37 13.0	90 31.6	44 15.4	43 15.1	20 7.0	32 11.2	285 100.0
(2) 幹線道路	123 42.7	84 29.2	54 18.8	10 3.5	13 4.5	1 0.3	3 1.0	288 100.0
(3) 鉄道貨物駅	14 5.4	43 16.5	96 36.9	46 17.7	36 13.8	11 4.2	14 5.4	260 100.0
(4) 港 湾	5 2.2	5 2.2	15 6.5	14 6.1	26 11.3	34 14.8	131 57.0	230 100.0
(5) 空 港	3 1.3	0 0.0	6 2.6	8 3.4	17 7.3	29 12.4	171 73.1	234 100.0
(6) トラックターミナル等	8 3.9	20 9.7	48 23.2	30 14.5	43 20.8	21 10.1	37 17.9	207 100.0

上段: サンプル数
下段: 構成比 (%)

構成比 (%) I.C までの所要時間



構成比 (%) 幹線道路までの所要時間

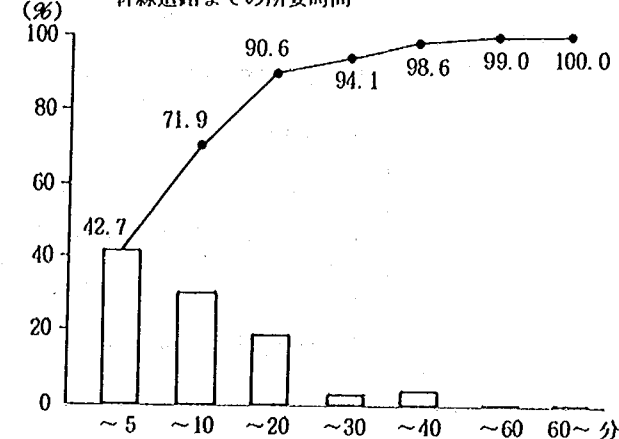


図-4.1.4 高速 I.C., 幹線道路までの所要時間

・高速道路のインターチェンジからの距離

高速 I C からの時間距離を見ると、10～20分の時間距離に最も多く立地しており、全回答数の 31.6% に達する。また、回答した企業の 8 割強は、高速 I C から 40 分圏内に立地していることがわかる。

・幹線道路からの距離

幹線道路からの距離は、5 分以内が最も多く、全回答数の 42.7% の割合である。その次に多いのが、5～10 分の距離で 29.2%，10～20 分以内の距離に 18.8% の順である。9 割以上の企業は、幹線道路から 20 分圏内に立地している。

・鉄道貨物駅、港湾、空港、およびトラックターミナルからの距離

鉄道貨物駅からは 30 分圏内に、また、トラックターミナル等からは 40 分の圏内に多くの企業が立地しており、全体の 8 割近くに達している。

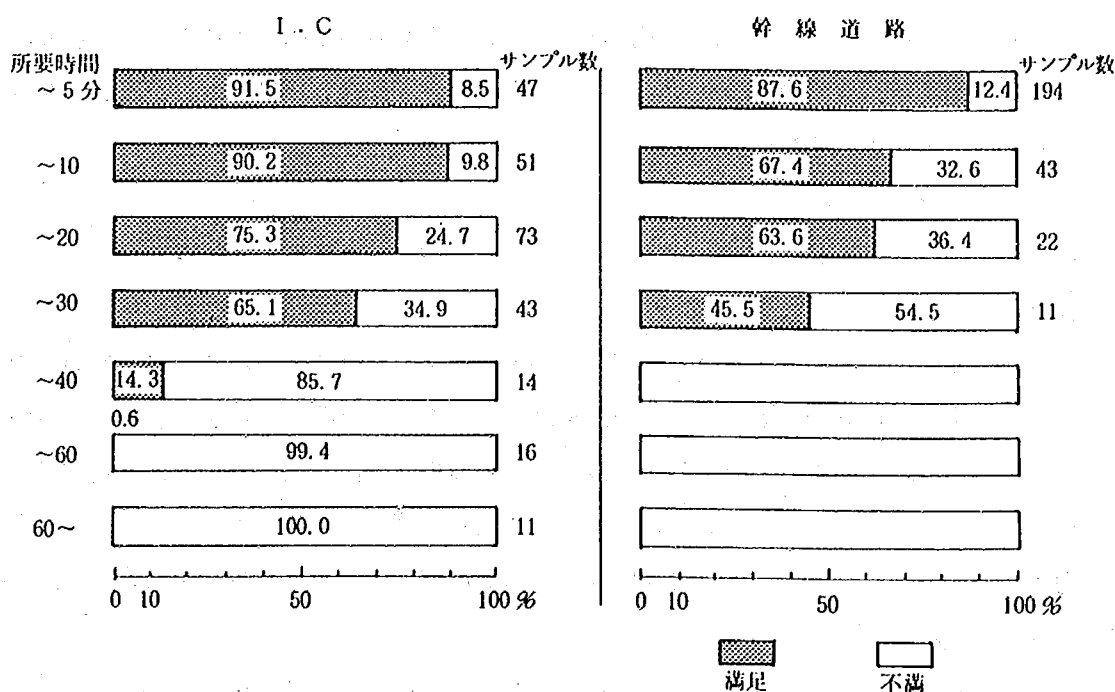
また、港湾および空港からは、60 分以上離れて立地する企業が多い。

・交通施設への時間距離と満足度

図－4.1.5 は、高速 I C および幹線道路への近さについて、「満足」あるいは「やや満足」と回答した企業と、「やや満足」あるいは「不満」と回答した企業の割合を、所要時間帯別に示したものである。

高速 I C について「満足」と回答した企業の割合は、5 分以内の距離では、91.5%，5～10 分の距離では 90.2%，さらに、10～20 分の距離では 75.3% となっている。30 分以上離れて立地している企業の大部分は、「不満」であると回答している。

次に幹線道路についてみると、5 分以内の距離では 87.6%，5～10 分の距離では 67.4% の事業所が、「満足」と答えている。また、20 分以上離れて立地している事業所の半数以上が「不満」であると回答している。



図－4.1.5 時間距離帯別満足度

3) 立地環境の評価

調査対象の事業所に、現在立地している地点の輸送条件、用地条件、労働力条件、生活環境条件および地域社会条件に関する26立地因子の評価を尋ねた。その中から「満足」あるいは「やや満足」という回答の多かった立地因子をあげれば、以下の7因子となる。

- ・(2) 幹線道路への近さ (74.9%)
- ・(3) 高速ICへの近さ (61.0%)
- ・(9) 電力の安定供給 (84.3%)
- ・(10) 用水の安定供給 (73.1%)
- ・(16) 単純労働者の確保 (64.4%)
- ・(17) 通勤の利便性 (60.9%)
- ・(26) 自然条件 (60.1%)

逆に、「やや不満」あるいは「不満」と答えた事業所が多かった立地因子は、以下の6立地因子であった。

- ・(1) 前面道路の幅員 (47.7%)
- ・(8) 敷地の広さ (53.6%)
- ・(21) 研究機関への近さ (44.1%)
- ・(22) 教育文化施設の整備状況 (50.8%)
- ・(24) 土地利用規制による用途の純化 (48.1%)
- ・(25) 税制・金融面での優遇措置 (48.6%)

敷地や前面道路の広さに対する要望や、住工混在を嫌い土地利用の純化を望む企業が多いのは、本調査の対象地域が東京都や神奈川県など大都市地域を含むことも一つの原因であると思われる。

以下にあげる4立地因子については、「関係なし」とした事業所が全体の4割以上に達している。これらの立地因子については、先端企業の立地に際してあまり考慮されない項目であることがわかる。

- ・(4) 鉄道貨物駅への近さ (53.4%)
- ・(5) 港湾への近さ (56.8%)
- ・(6) 空港への近さ (53.2%)
- ・(7) 貨物ターミナル等への近さ (42.9%)

一般に先端技術産業の物資輸送において航空輸送が重要視されているといわれるが、本調査の対象事業所が主に関東甲信越地方に立地しているためか、空港への近さを「無関係」とする事業所が多い。

次に、新たに他地域に立地すると仮定した場合に、新立地地点を決めるに際して各立地因子をどの程度考慮するかを、下記の加重平均値でみてみた。(表-4.1.6)

加重平均値は下式で明らかなように、大きいほどその立地因子に対する要望度が高く、逆に小さいほど要望度が低いことを示す。

表-4.1.6 から加重平均値が1以上のものをあげると、次の6立地因子となる。

- ・(1) 前面道路の幅員の広さ

表-4.1.5 立地の満足度

項 目	満 足	やや不足	A 小 計	A の 構 成 比	やや不満	不 満	B 小 計	B の 構 成 比	C 無 関 係	C 構 成 比	A+B+C 合 計	加重平均	無 回 答
(1) 前面道路の幅員	87	68	155	47.98	69	85	154	47.67	14	4.33	323	0.009	6
(2) 幹線道路への近さ	153	89	242	74.92	44	19	63	19.50	18	5.57	323	0.969	6
(3) 高速 I C への近さ	106	91	197	60.99	57	37	94	29.10	32	9.90	323	0.532	6
(4) 鉄道貨物駅への近さ	52	45	97	29.93	29	25	54	16.66	173	53.39	324	0.216	5
(5) 港湾への近さ	26	38	64	19.75	31	45	76	23.45	184	56.79	324	-0.095	5
(6) 空港への近さ	24	32	56	17.23	39	57	96	29.53	173	53.23	325	-0.224	4
(7) ターミナルへの近さ	48	74	122	37.65	46	17	63	19.44	139	42.90	324	0.277	5
(8) 敷地のひろさ	68	65	133	41.95	83	87	170	53.62	14	4.41	317	-0.176	12
(9) 電力の安定供給	186	87	273	84.25	25	9	34	10.49	17	5.24	324	1.283	5
(10) 用水の安定供給	151	86	237	73.14	28	12	40	12.34	47	14.50	324	1.037	5
(11) 排水処理施設の整備	101	93	194	59.87	49	33	82	25.30	48	14.81	324	0.555	5
(12) 廃棄物処理施設の整備	58	70	128	39.87	76	49	125	38.94	68	21.18	321	0.037	8
(13) 地盤の地耐力	83	94	177	55.14	67	32	99	30.84	45	14.01	321	0.401	8
(14) 地盤の振動の少なさ	76	103	179	56.28	58	32	90	28.30	49	15.40	318	0.418	11
(15) 技術者・熟練工の確保	57	114	171	52.94	90	32	122	37.77	30	9.28	323	0.229	6
(16) 単純労働者の確保	70	138	208	64.39	70	14	84	26.00	31	9.59	323	0.557	6
(17) 通勤の利便性	70	128	198	60.92	88	35	123	37.84	4	1.23	325	0.338	4
(18) 関連業種の集積	30	109	139	43.71	103	20	123	38.67	56	17.61	318	0.081	11
(19) 系列・下請会社の集積	35	99	134	42.27	83	12	95	29.96	88	27.76	317	0.195	12
(20) 中枢管理都市への近さ	59	111	170	52.63	83	40	123	38.08	30	9.28	323	0.204	6
(21) 研究機関への近さ	28	76	104	32.29	78	64	142	44.09	76	23.60	322	-0.229	7
(22) 教育文化施設の整備	32	77	109	33.95	99	64	163	50.77	49	15.26	321	-0.267	8
(23) 日常生活の便利さ	60	126	186	57.40	78	24	102	31.48	36	11.11	324	0.370	5
(24) 土地利用規制	13	56	69	21.83	99	53	152	48.10	95	30.06	316	-0.389	13
(25) 税制・金融の優遇措置	11	52	63	19.87	109	45	154	48.58	100	31.54	317	-0.394	12
(26) 自然条件	69	125	194	60.06	51	6	57		72	22.29	323	0.619	6

表-4.1.6 立地選定条件

項 目	絶対条件 である	かなり 考 慮	少し考慮	A 小 計	A の 構 成 比	殆 ん ど 考慮せず	考 し な い	B 小 計	B の 構 成 比	A + B 合 計	加重平均	無 回 答
(1) 前面道路の幅員	112	122	47	281	95.90	7	5	12	4.09	293	1.122	36
(2) 幹線道路への近き	57	177	51	285	97.26	5	3	8	2.73	293	0.955	36
(3) 高速 I C への近き	36	164	72	272	92.83	16	5	21	7.16	293	0.716	36
(4) 鉄道貨物駅への近き	7	32	83	122	42.06	98	70	168	57.93	290	-0.662	39
(5) 港湾への近き	6	33	70	109	37.32	87	96	183	62.67	292	-0.801	37
(6) 空港への近き	6	46	96	148	50.85	78	65	143	49.14	291	-0.515	38
(7) ターミナルへの近き	19	105	93	217	74.31	38	37	75	25.68	292	0.106	37
(8) 敷地のひろさ	110	148	27	285	98.95	1	2	3	1.04	298	1.250	41
(9) 地価のやすさ	140	131	16	287	98.96	1	2	3	1.03	290	1.400	39
(10) 電力の安定供給	184	73	22	279	95.54	9	4	13	4.45	292	1.452	37
(11) 用水の安定供給	169	72	26	267	91.43	12	13	25	8.56	292	1.273	37
(12) 排水処理施設の整備	130	103	28	261	89.38	19	12	31	10.61	292	1.095	37
(13) 廃棄物処理施設の整備	98	107	51	256	87.67	17	19	36	12.32	292	0.849	37
(14) 地盤の地耐力	90	127	54	271	93.12	11	9	20	6.87	291	0.955	38
(15) 地盤の振動の少なさ	87	125	56	268	91.78	14	10	24	8.21	292	0.907	37
(16) 技術者・熟練工の確保	69	147	56	272	94.11	11	6	17	5.88	299	0.906	40
(17) 単純労働者の確保	49	144	73	266	91.40	19	6	25	8.59	291	0.725	38
(18) 通勤の利便性	42	202	42	286	97.94	5	1	6	2.05	292	0.955	37
(19) 関連業種の集積	13	131	114	258	88.05	22	13	35	11.94	293	0.372	36
(20) 系列・下請会社の集積	12	117	103	232	80.00	32	26	58	20.00	290	0.196	39
(21) 中枢管理都市への近き	8	106	131	245	84.19	33	13	46	15.80	291	0.216	38
(22) 研究機関への近き	3	59	142	204	69.62	62	27	89	30.37	293	-0.174	36
(23) 教育文化施設の整備	1	75	153	229	78.15	48	16	64	21.84	293	-0.010	36
(24) 日常生活の便利さ	12	112	130	254	86.68	34	5	39	13.31	293	0.313	36
(25) 土地利用規制	24	148	85	257	88.62	19	14	33	11.37	290	0.513	39
(26) 税制・金融の優遇措置	33	138	85	256	88.27	23	11	34	11.72	290	0.548	39
(27) 自然条件	21	140	96	257	88.31	21	13	34	11.68	291	0.463	38

- ・(8) 敷地の広さ
- ・(9) 地価の安さ
- ・(10) 電力の安定供給
- ・(11) 用水の安定供給
- ・(12) 排水処理施設の整備状況

これらについて

- ・(2) 幹線道路への近さ
- ・(14) 地耐力の大きさ
- ・(18) 通勤の利便性

があげられている。

逆に、加重平均値が負である立地因子は次の5因子である。

- ・(4) 鉄道貨物駅への近さ
- ・(5) 港湾への近さ
- ・(6) 空港への近さ
- ・(22) 研究機関への近さ
- ・(23) 教育文化施設の整備状況

以上の結果からみる限り、立地因子に対する要望度には、先端産業特有と呼べる傾向は顕著にはあらわれていないようである。加重平均値が1以上で要望度が高いと思われる立地因子は、どれも従来型の産業において重要視されてきた用地、用水条件、電力条件等に該当するものである。また、加重平均値が負で要望度の低い立地要因に、(22)研究機関への近さ、(23)教育文化施設への近さのような先端産業が立地の際重視する、とされている立地因子があげられた。

4) 道路への要望

表－4.1.7に道路整備の効果の項目ごとにその期待度を示す。

生産品目類型にかかわらずもっとも高い項目が「輸送時間の短縮と正確さ」の効果であり、全ての類型で65%以上の事業所が「大いに期待する」としている。この項目に次いで期待度が高いのが、「輸送費の節約」であり、類型A以外の品目類型に属する事業所はその50%以上が「大いに期待する」としている。その他、「荷傷みの減少と梱包費の節約」についても半数近い事業所が「大いに期待する」としている。また、ファインケミカルズやコンピュータを製造する事業所では、「物流システムの合理化促進」を期待するところが多い。

道路整備効果の重要度の順位については表－4.1.8に示す回答が得られた。ここでも、「輸送時間の短縮」、「輸送費の節約」など道路の経済効果に関する項目が上位を占めている。

表－4.1.9は、前節に述べた道路整備効果の実現に必要な先端技術産業が見なしている道路の種類である。重要度第1位の道路として、類型Bでは国道の、また、その他の類型では高速道路の整備が必要であるとしている。これらの道路は、広域の輸送路として用いられることが多く、利用時間が長いことから、前節にあげた「輸送時間の短縮」や「輸送費の節約」等の道路の経済効果がかなり良く実現されうるとこ

表－4.1.7 道路整備効果に対する期待

(1) 輸送時間の短縮と正確さ

(2) 輸送費の節約

	大い に期待する	期待する	あまり 期待しない	全く 期待しない	合 計	大い に期待する	期待する	あまり 期待しない	全く 期待しない	合 計
A 航空機, ロボット 宇宙機器	30 65.7%	16 34.8%	0 0.0%	0 0.0%	46 26.4%	22 48.9%	21 46.7%	2 4.4%	0 0.0%	45 26.0%
B バイオテクノロジー ファインケミカル	36 66.7%	18 33.3%	0 0.0%	0 0.0%	54 31.0%	36 66.7%	16 29.6%	2 3.7%	0 0.0%	54 31.2%
C M E 機器 コンピュータ	20 71.4%	7 25.0%	1 3.6%	0 0.0%	28 16.1%	18 64.3%	8 28.6%	2 7.1%	0 0.0%	28 16.2%
D 光機器, 半導体 新材料	32 69.6%	1 30.4%	0 0.0%	0 0.0%	46 26.4%	24 52.2%	20 43.5%	2 4.3%	0 0.0%	46 26.6%

(3) 荷傷みの減少と梱包費の節約

(4) 運転者の疲労度の軽減等

A 航空機, ロボット 宇宙機器	19 42.2%	23 51.1%	3 6.7%	0 0.0%	45 26.0%	11 24.4%	20 62.2%	6 13.3%	0 0.0%	45 26.3%
B バイオテクノロジー ファインケミカル	23 42.6%	22 40.7%	9 16.7%	0 0.0%	54 31.2%	18 33.3%	28 51.9%	8 14.8%	0 0.0%	54 31.6%
C M E 機器 コンピュータ	16 57.1%	9 32.1%	3 10.7%	0 0.0%	28 16.2%	10 37.0%	16 51.3%	1 3.7%	0 0.0%	27 15.8%
D 光機器, 半導体 新材料	49 41.3%	18 39.1%	8 17.4%	0 0.0%	46 26.6%	10 22.2%	26 57.8%	8 17.8%	1 2.2%	45 26.3%

(5) 大型車両による大量輸送の可能性

(6) 交通事故の減少

A 航空機, ロボット 宇宙機器	12 26.1%	18 39.1%	13 28.3%	3 6.5%	46 26.9%	20 44.4%	17 37.8%	7 15.6%	1 2.2%	45 26.3%
B バイオテクノロジー ファインケミカル	19 35.2%	22 40.7%	13 24.1%	0 0.0%	54 31.6%	24 44.4%	25 46.3%	5 9.3%	0 0.0%	54 31.6%
C M E 機器 コンピュータ	9 33.3%	9 33.3%	9 33.3%	0 0.0%	27 15.8%	13 48.1%	11 40.7%	3 11.1%	0 0.0%	27 15.8%
D 光機器, 半導体 新材料	10 22.7%	21 47.7%	10 22.7%	3 6.8%	44 25.7%	23 51.1%	17 37.8%	4 8.9%	1 2.2%	45 26.3%

表－4.1.7 道路整備効果に対する期待（続き）

(7) 営業範囲（市場）の拡大

(8) 物流システムの合理化促進

	大い に期待 する	期待 する	あま り期待 しない	全 く期待 しない	合 計	大い に期待 する	期待 する	あま り期待 しない	全 く期待 しない	合 計
A 航空機、ロボット 宇宙機器	13 29.5%	14 31.8%	15 34.1%	2 4.5%	44 26.2%	13 28.8%	20 43.5%	12 26.1%	1 2.2%	46 26.9%
B バイオテクノロジー ファインケミカル	20 37.7%	18 34.0%	12 22.6%	3 5.7%	53 31.5%	28 51.9%	19 35.2%	7 13.0%	0 0.0%	54 31.6%
C M E 機器 コンピュータ	12 44.4%	6 22.2%	9 33.3%	0 0.0%	27 16.1%	14 51.9%	7 25.9%	6 22.2%	0 0.0%	27 15.8%
D 光機器、半導体 新材料	14 31.4%	19 43.2%	7 15.9%	4 9.1%	44 26.2%	16 36.4%	20 45.5%	7 15.9%	1 2.3%	44 25.7%

(9) 雇用者の通勤の利便性

A 航空機、ロボット 宇宙機器	13 28.9%	25 55.6%	7 15.6%	0 0.0%	45 26.0%
B バイオテクノロジー ファインケミカル	25 46.8%	23 42.6%	6 11.1%	0 0.0%	54 31.2%
C M E 機器 コンピュータ	12 42.9%	12 42.9%	4 14.3%	0 0.0%	28 16.2%
D 光機器、半導体 新材料	20 43.5%	19 41.3%	7 15.2%	0 0.0%	46 26.6%

表-4.1.8 道路整備効果の重要度

順位	期待する道路整備の効果 品目類型	(1) 輸送時間の 短縮と正確性の 向上	(2) 輸送費の節約	(3) 荷傷みの減少と 梱包費の節約	(4) 運搬者の疲労度 の軽減等	(5) 可大型車輻による 輸送の 能率の向上	(6) 交通事故の減少	(7) 営業範囲(市場) の拡大	(8) 物流システムの 合理化促進	(9) 雇用者の 利便性の向上	
(第1位)	A 航空機, ロボット 宇宙機器	17 37.0%	11 28.9%	2 4.3%	2 4.3%	1 2.2%	5 10.9%	2 4.3%	2 4.3%	4 8.7%	46 26.7%
	B バイオテクノロジー ファインケミカル	24 46.2%	11 21.2%	6 7.7%	1 1.9%	1 1.9%	4 7.7%	2 3.8%	2 3.8%	1 5.8%	52 34.2%
	C M E 機器 コンピュータ	16 57.1%	5 17.9%	2 7.1%	2 7.1%	1 3.6%	1 3.6%	0 0.0%	0 0.0%	1 3.6%	24 10.3%
	D 光機器, 半導体 新材料	30 65.2%	9 10.9%	0 0.0%	0 0.0%	3 6.5%	2 4.3%	1 2.2%	1 2.2%	4 8.1%	46 20.7%
(第2位)	A 航空機, ロボット 宇宙機器	9 20.5%	18 24.5%	6 13.6%	4 9.1%	4 9.1%	1 2.3%	2 4.5%	1 2.3%	4 9.1%	44 20.4%
	B バイオテクノロジー ファインケミカル	6 12.5%	14 17.5%	5 10.4%	2 4.2%	3 6.3%	2 4.2%	1 2.1%	7 14.6%	4 8.7%	42 24.3%
	C M E 機器 コンピュータ	4 14.3%	10 35.7%	2 7.1%	2 7.1%	0 0.0%	1 3.6%	2 7.1%	4 14.3%	8 10.1%	24 17.1%
	D 光機器, 半導体 新材料	6 13.6%	11 25.0%	5 11.4%	1 2.3%	3 6.8%	6 13.6%	4 9.1%	3 6.8%	5 11.4%	44 24.8%
(第3位)	A 航空機, ロボット 宇宙機器	5 11.9%	5 11.9%	7 16.7%	0 0.0%	2 4.8%	6 14.3%	5 11.9%	6 19.0%	4 9.5%	42 24.4%
	B バイオテクノロジー ファインケミカル	7 14.6%	2 4.2%	8 16.7%	5 10.4%	5 10.4%	3 6.3%	3 6.3%	11 22.9%	9 8.3%	48 30.2%
	C M E 機器 コンピュータ	5 11.1%	2 1.4%	4 14.8%	2 7.4%	4 14.8%	2 7.4%	4 14.8%	2 7.4%	4 14.8%	27 17.0%
	D 光機器, 半導体 新材料	8 7.1%	14 31.0%	5 11.9%	2 4.8%	5 11.9%	2 4.8%	4 9.5%	5 11.9%	3 7.4%	42 24.4%

表-4.1.9 優先して整備すべき道路

	品目類型	市町村道	県道	国道	バイパス 環状道路	インターチェンジ アクセス道	高速道路	合計
(第1位)	A 航空機, ロボット 宇宙機器	5 11.9%	4 9.5%	1 2.4%	5 11.9%	6 14.3%	21 50.0%	42 25.8%
	B バイオテクノロジー ファインケミカル	10 20.0%	4 8.0%	16 32.0%	5 10.0%	4 8.0%	11 22.0%	50 30.7%
	C M E 機器 コンピュータ	3 11.1%	3 11.1%	4 14.8%	2 7.4%	6 22.2%	9 33.3%	27 16.6%
	D 光機器, 半導体 新材料	5 11.4%	4 9.1%	8 18.2%	6 13.6%	8 18.2%	13 29.5%	44 27.0%
(第2位)	A 航空機, ロボット 宇宙機器	4 9.5%	5 11.9%	9 21.4%	6 14.3%	10 23.8%	8 19.0%	42 25.8%
	B バイオテクノロジー ファインケミカル	3 6.0%	15 30.0%	5 10.0%	15 30.0%	6 12.0%	6 12.0%	50 30.7%
	C M E 機器 コンピュータ	1 3.7%	2 7.4%	3 11.1%	10 37.0%	4 14.8%	7 25.9%	27 16.6%
	D 光機器, 半導体 新材料	3 6.8%	5 11.4%	9 10.5%	8 18.2%	9 20.5%	10 22.7%	44 27.0%
(第3位)	A 航空機, ロボット 宇宙機器	5 11.9%	4 9.5%	14 33.3%	13 31.0%	3 7.1%	3 7.1%	42 25.9%
	B バイオテクノロジー ファインケミカル	3 6.0%	12 24.0%	14 28.0%	9 18.0%	6 12.0%	6 12.0%	50 30.9%
	C M E 機器 コンピュータ	0 0.0%	5 18.5%	9 33.3%	9 33.3%	2 7.4%	2 7.4%	27 16.7%
	D 光機器, 半導体 新材料	6 14.0%	8 7.0%	9 20.9%	15 34.9%	5 11.6%	5 11.6%	43 26.5%
(第4位)	A 航空機, ロボット 宇宙機器	5 12.2%	7 17.1%	11 26.8%	9 22.0%	5 12.2%	4 9.8%	41 25.6%
	B バイオテクノロジー ファインケミカル	9 18.0%	8 6.0%	12 24.0%	11 22.0%	4 8.0%	11 22.0%	50 31.3%
	C M E 機器 コンピュータ	4 15.4%	8 11.5%	11 42.3%	3 11.5%	2 7.7%	3 11.5%	26 16.3%
	D 光機器, 半導体 新材料	8 18.6%	10 23.8%	9 20.9%	3 7.0%	4 9.3%	9 20.9%	43 26.9%
(第5位)	A 航空機, ロボット 宇宙機器	10 25.0%	13 32.5%	3 7.5%	7 17.5%	4 10.0%	3 7.5%	40 25.5%
	B バイオテクノロジー ファインケミカル	8 16.3%	11 24.4%	3 6.1%	9 18.4%	8 16.3%	10 20.4%	49 31.2%
	C M E 機器 コンピュータ	6 23.4%	11 42.3%	1 3.8%	3 11.5%	3 11.5%	2 7.7%	26 16.6%
	D 光機器, 半導体 新材料	6 16.7%	15 35.7%	5 11.9%	7 16.7%	4 9.5%	4 9.5%	42 26.8%
(第6位)	A 航空機, ロボット 宇宙機器	11 27.6%	7 17.5%	3 7.5%	2 5.0%	14 35.0%	3 7.5%	40 25.5%
	B バイオテクノロジー ファインケミカル	17 34.7%	5 10.2%	0 0.0%	1 2.0%	21 42.9%	5 10.2%	49 31.2%
	C M E 機器 コンピュータ	12 46.2%	3 11.5%	0 0.0%	0 0.0%	8 30.8%	3 11.5%	26 16.6%
	D 光機器, 半導体 新材料	1 23.3%	8 19.0%	2 4.8%	4 9.8%	12 28.6%	2 4.8%	42 26.8%

ろである。

重要度第2位以下を見れば、バイパス・環状道路、高速ICアクセス道、国道が中位にあげられており、県道、市町村道など地域内道路が下位で高い回答率を示す傾向がある。

以上のように、先端企業は道路の経済効果実現のため、高速道路や国道の整備を第1に希望していることがわかった。これらの道路は、立地環境の評価を規定するウェイトも高くなっており、先端産業の立地における重要な立地因子である。

4.2 第3次産業

第3次産業へのアンケート調査として、試験研究機関、第1種大規模小売店舗、ゴルフ場を対象に全国からランダムに事業所を抽出した。

4.2.1 調査の概要

調査実施期間および各業種毎の配布回収状況は以下の通りである。

調査票配布 昭和60年11月8日

調査票回収 11月11日～11月30日

表－4.2.1 アンケート回収状況

	発 送 数	回 収 数	回 収 率
大規模小売店舗	1,322	342	25.9%
試験研究機関	1,243	402	32.3%
ゴルフ場	1,035	505	48.8%
総 計	3,600	1,249	34.7%

調査の内容は業種によって多少異なるが、基本的には以下のようなものである。

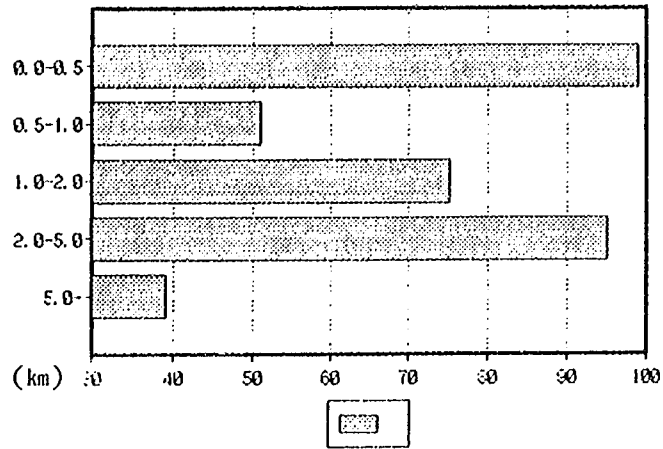
- (1) 事業所の概況（従業員数、顧客数等）
- (2) 用地の状況（取得年月日、敷地面積等）
- (3) 立地の状況（土地利用、交通施設との位置関係等）
- (4) 立地選定項目
- (5) 交通手段（利用交通手段別の割合）
- (6) 駐車場（収容台数等）
- (7) 道路への要望

4.2.2 試験研究機関

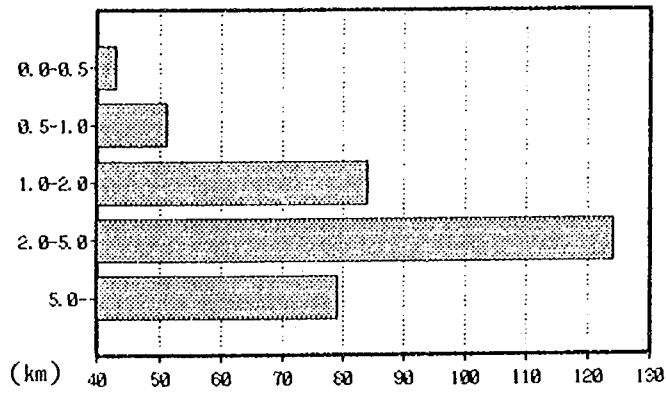
1) 立地の状況

図－4.2.1は交通施設と試験研究機関との位置関係について回答をまとめたものである。国道・主要地

最寄り国道、主要地方道



最寄りの鉄道駅



最寄りの高速インター

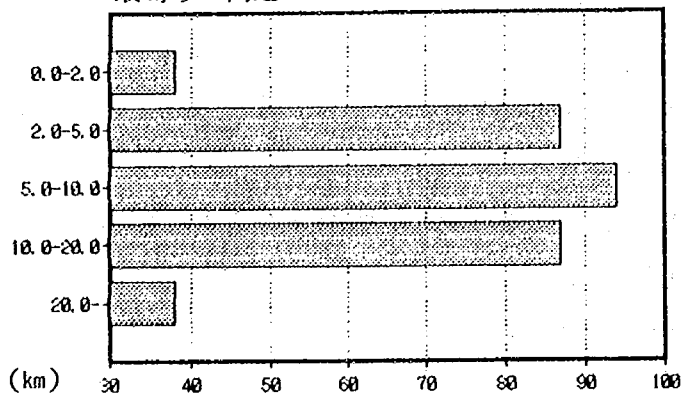


図-4.2.1 立地地点からの距離

方道については1 km以内に150件（41.8％）が立地しており、5 km以内では320件（89.1％）とほとんどの試験研究機関が立地している。また、高速インターチェンジから20km以内に89.0％が立地している。鉄道駅については、5 km以内に302件（79.3％）が立地している。

2) 立地条件

調査対象となった事業所に、立地の絶対条件とした項目を尋ね、表－4.2.2に示す結果を得た。

表－4.2.2

項 目	絶対条件とした	かなり考慮した	少しは考慮した	ほとんど考慮しなかった	全く考慮しなかった
① 国道・主要地方道が近い	30	119	120	40	44
② 高速インターチェンジが近い	6	48	82	94	110
③ 鉄道駅が近い	42	125	86	53	49
④ 空港が近い	2	16	34	117	163
⑤ 用地入手の容易さ	124	135	25	24	37
⑥ 気候・地形・地盤等自然条件が良い	31	81	102	64	63
⑦ 研究団地・工業団地内である	29	43	36	76	155
⑧ 労働力が確保しやすい	18	84	104	76	61
⑨ 従業員の通勤の便が良い	24	139	124	38	26
⑩ 大都市が近くにある	30	103	86	61	62
⑪ 人口が集積している	5	40	82	122	87
⑫ 他の研究機関・大学等が近くにある	13	48	75	110	95
⑬ 本社・支社（工場）が近くにある	127	90	52	36	41
⑭ 将来の地域の発展が見込まれる	11	78	118	74	59
⑮ 企業イメージに合う場所である	19	101	96	72	58
⑯ 地元である	53	71	63	62	96
⑰ 経営者の個人的つながりがある	11	39	41	79	169
⑱ 自治体の助成・協力がある	7	51	66	74	140
⑲ 将来、公共交通施設等の整備が見込まれる	5	60	95	83	96

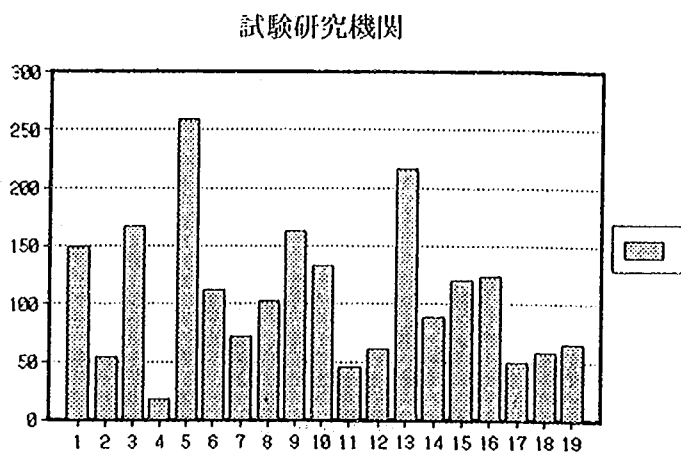
この中から「絶対条件とした」および「かなり考慮した」とするものが多かった立地条件をあげると以下の5項目となる（図－4.2.2参照）。

- ・(1) 国道・主要地方道が近い（149件）
- ・(3) 鉄道駅が近い（167件）
- ・(5) 用地入手の容易さ（259件）
- ・(9) 従業員の通勤の便がよい（163件）

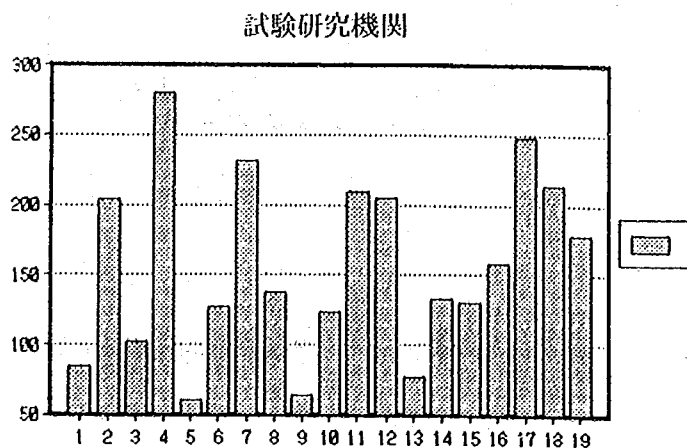
- ・(13) 本社・支社（工場）が近くにある（217件）

逆に、「ほとんど考慮しなかった」および「全く考慮しなかった」とする回答が多かった立地条件は以下の7項目であった（図－4.2.3参照）。

- ・(2) 高速インターチェンジが近い（204件）
- ・(4) 空港が近い（280件）
- ・(7) 研究団地・工業団地内である（231件）
- ・(11) 人口が集積している（209件）
- ・(12) 他の研究機関・大学等が近くにある（205件）
- ・(17) 経営者の個人的つながりがある（248件）
- ・(18) 自治体の助成・協力がある（214件）



図－4.2.2



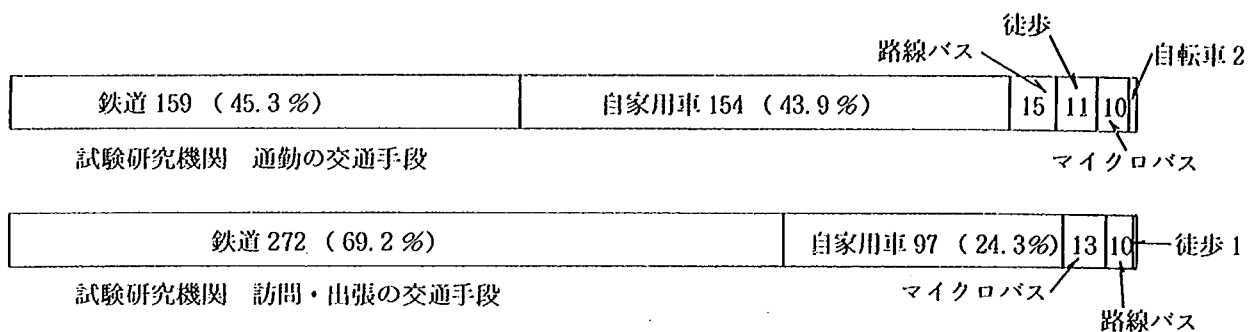
図－4.2.3

試験研究機関では、物資の輸送などが工場等に比べ少ないため、高速インターチェンジへの近接性が重要視されないであろう。また、統計的にみて試験研究機関は大都市、及びその近郊に多く立地しているが、これは情報の入手を重要とする結果「(H)人口が集積している」ところに立地しているといえる。

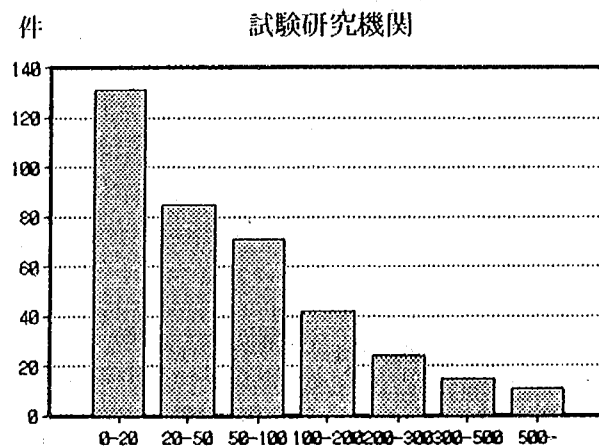
3) 交通手段

50%以上の従業員が利用している交通手段を集計したのが図－4.2.4である。通勤では50%以上が鉄道を利用していると回答した試験研究機関が159件（45.3%）と最も多いが、自家用車も154件（43.9%）とほぼ2分している。また、訪問・出張では272件（69.2%）の試験研究機関が鉄道と回答している。

駐車場の収容台数をみると、20台未満の試験研究機関が最も多く、131件（34.6%）となっている。回答のあった試験研究機関の半数以上の駐車場が収容台数50台未満であることがわかる。



図－4.2.4 交通手段



図－4.2.5 駐車場の収容台数

4) 道路への要望

道路への要望について回答をまとめたのが表－4.2.3および図－4.2.6である。「強く望む」とする回答が多かったのは、

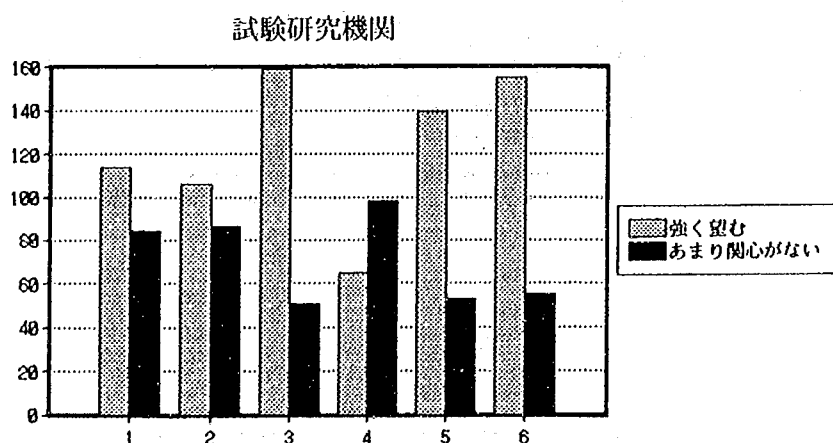
- ・(3) 幹線道路の改良（159件）
- ・(6) 鉄道輸送（物資・顧客）の定時制、確実性の確保（155件）

・(5) 道路輸送（物資・顧客）のスピードアップ（139件）

であった。(4)道路輸送における荷傷みの減少，安全性の向上についてのみ，「あまり関心がない」が「強く望む」を上回った。これは試験研究機関が工場のような出荷品などの輸送を行わないためであろう。

表－4.2.3

項 目	強く望む	望 む	あ ま り 関心がない
① アクセス道路の改良	114	161	84
② 周辺道路の歩道の整備	106	177	86
③ 幹線道路の改良	159	168	51
④ 道路輸送（物資・旅客）における荷傷みの減少， 安全性の向上	65	201	98
⑤ 道路輸送（物資・旅客）のスピード・アップ	139	174	53
⑥ 道路輸送（物資・旅客）の定時性，確実性の確保	155	162	55



図－4.2.6 道路への要望

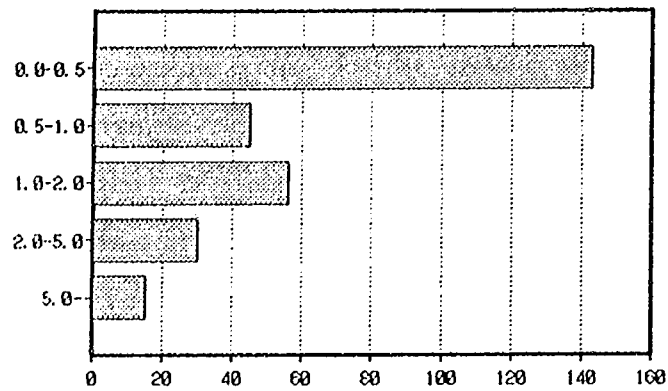
4.2.3 第1種大規模小売店舗

1) 立地と顧客の状況

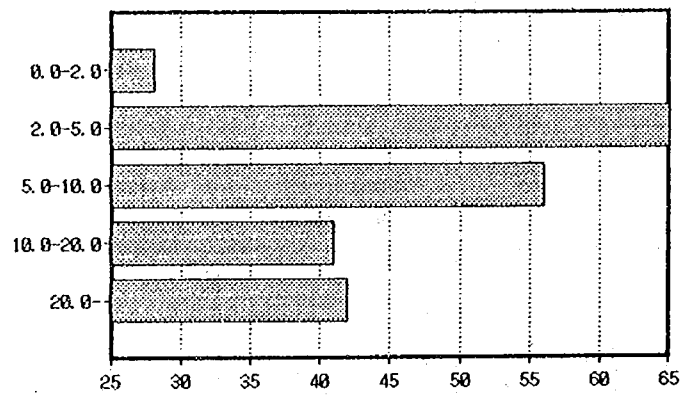
図－4.2.7 は交通施設と第1種大規模小売店舗との位置関係について回答をまとめたものである。国道・主要地方道については1km以内に188件（65.1％）が立地しており，また鉄道駅1km以内にも152件（47.5％）が立地している。

次に顧客がどこから来ているかを，「店舗のある市町村」「隣接する市町村」「その他から」別におお

最寄りの国道、主要地方道・店舗数



最寄りの高速道路インター・店舗数



最寄りの鉄道駅・店舗数

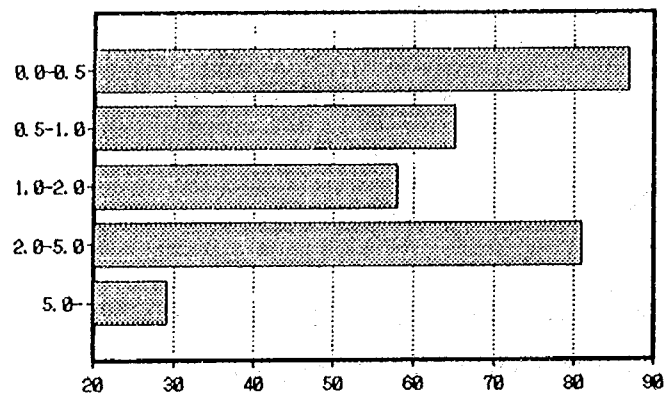


図-4.2.7 立地の状況

よその割合で尋ねた（図－4.2.8 参照）。この結果を見ると、店舗のある市町村から80%以上と回答のあった店舗が、150 件（44.2%）を占め、約8割の店舗では顧客の60%以上が店舗のある市町村から来ている。また隣接する市町村からは20%以下が185 件（86.4%）と最も回答が多かった。

第1種大規模小売店舗の顧客は、ほとんどが店舗のある市町村とそれに隣接する市町村から自動車あるいは鉄道等を利用して来ているといえる。

2) 立地条件

調査対象となった事業所に、立地の絶対条件とした項目を尋ね、表－4.2.4 に示す結果を得た。

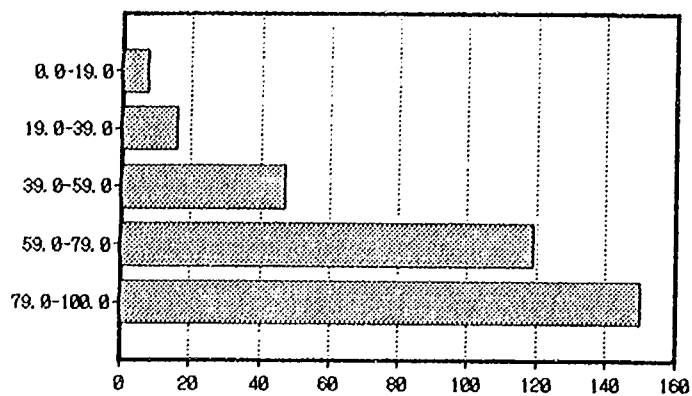
この中から「絶対条件とした」および「かなり考慮した」とするものが多かった立地条件をあげると以下の5項目となる（図－4.2.9 参照）。

- ・(1) 国道・主要地方道が近い（198 件）
- ・(7) 人口が集積している（236 件）
- ・(9) 買物客の足の便がよい（253 件）
- ・(12) 企業イメージに合う場所である（175 件）
- ・(15) 将来の地域の発展が見込まれる（252 件）

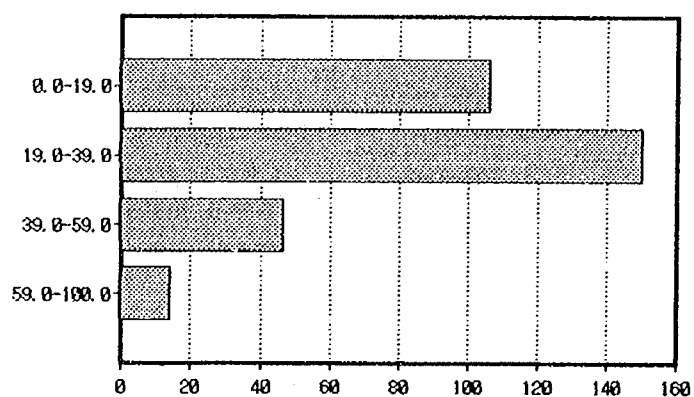
表－4.2.4

項 目	絶対条件とした	かなり考慮した	少しは考慮した	ほとんど考慮しなかった	全く考慮しなかった
① 国道・主要地方道が近い	99	99	64	29	13
② 高速インターチェンジが近い	4	19	54	93	108
③ 鉄道駅が近い	62	70	85	55	36
④ 商品の搬入の便が良い	46	105	98	37	20
⑤ 従業員の通勤の便が良い	26	68	123	58	27
⑥ 地価が安い	39	86	97	35	37
⑦ 人口が集積している	97	139	55	15	4
⑧ 消費者の所得水準が高い	20	92	120	52	16
⑨ 買物客の足の便が良い	118	135	51	5	0
⑩ 同業他社が少ない	49	96	95	44	20
⑪ 関連商業施設が集積し、人通りが多い	57	98	88	62	21
⑫ 企業イメージに合う場所である	61	114	77	32	18
⑬ 地元である	79	66	58	34	53
⑭ 自治体の助成・協力がある	25	44	71	65	88
⑮ 将来の地域の発展が見込まれる	110	142	48	8	4
⑯ 将来、公共交通施設等の整備が見込まれる	46	106	87	42	21

市区町村からの顧客の割合別・店舗数



隣接する市区町村からの顧客の割合別・店舗数



その他の市区町村からの顧客の割合別・店舗数

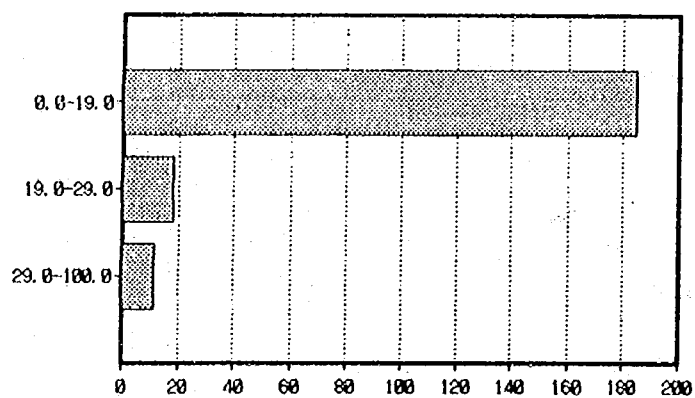


図-4.2.8 第1種大規模小売店舗顧客の状況

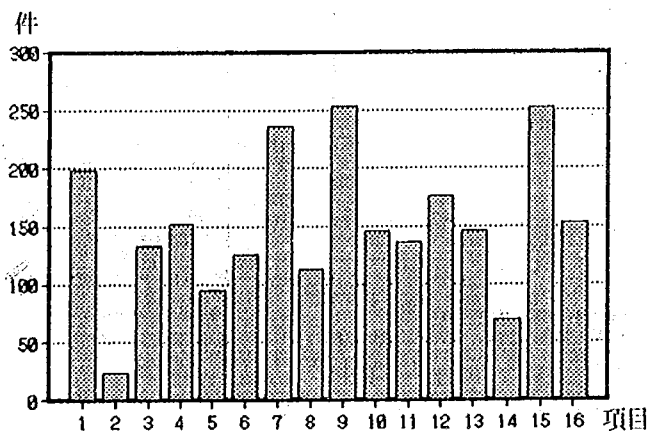
逆に、「ほとんど考慮しなかった」および「全く考慮しなかった」とする回答が多かった立地条件は以下の6項目であった（図－4.2.10参照）。

- ・(2) 高速インターチェンジが近い（201件）
- ・(3) 鉄道駅が近い（91件）
- ・(5) 従業員の通勤の便がよい（85件）
- ・(11) 関連商業施設が集積し、人通りが多い（83件）
- ・(13) 地元である（87件）
- ・(14) 自治体の助成・協力がある（153件）

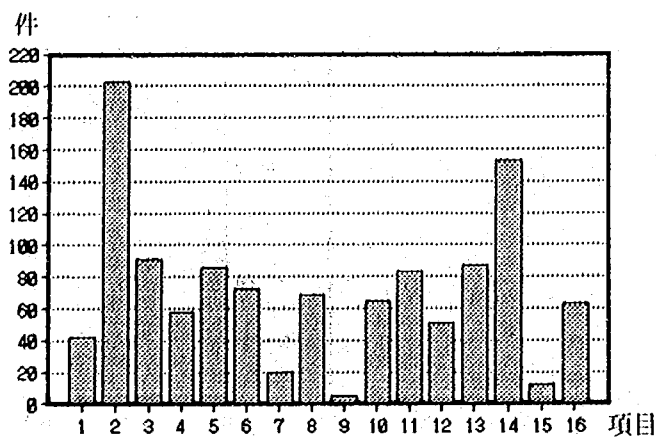
第1種大規模小売店舗は大きく郊外型と駅前型に分けられるため、郊外型の店舗では「(3)鉄道駅が近い」を考慮しなかったものと考えられる。また「(2)高速インターチェンジが近い」が少ないのは、品物の搬入の利便性よりも顧客の利便性を重視していると考えられる。

3) 交通手段

買物客の交通手段を見てみると（図－4.2.11参照）、鉄道、バスの利用率10%未満の店舗がそれぞれ240件（72.9%）、186件（56.7%）となっており、回答のあった店舗全体からみると鉄道、バスの利用率は



図－4.2.9 「絶対条件」または「かなり考慮した」と回答した事業所



図－4.2.10 「全く考慮しない」または「ほとんど考慮しない」と回答した事業所

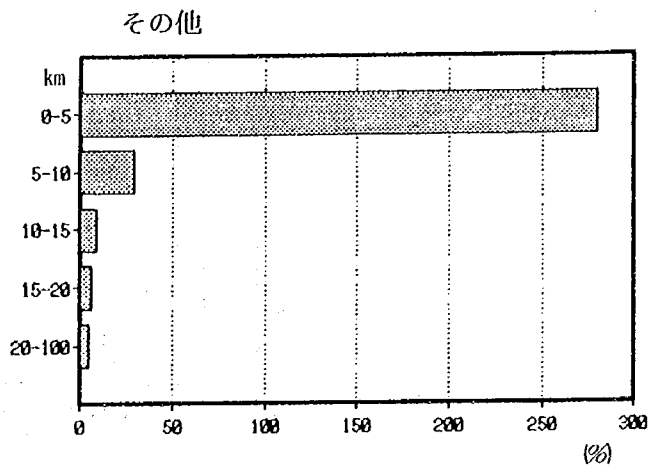
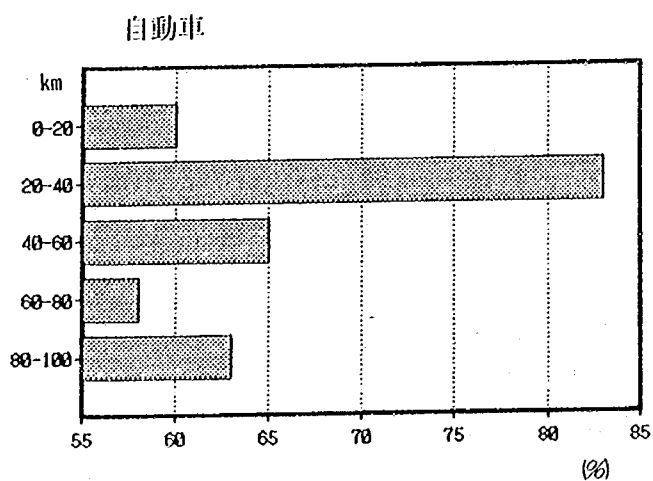
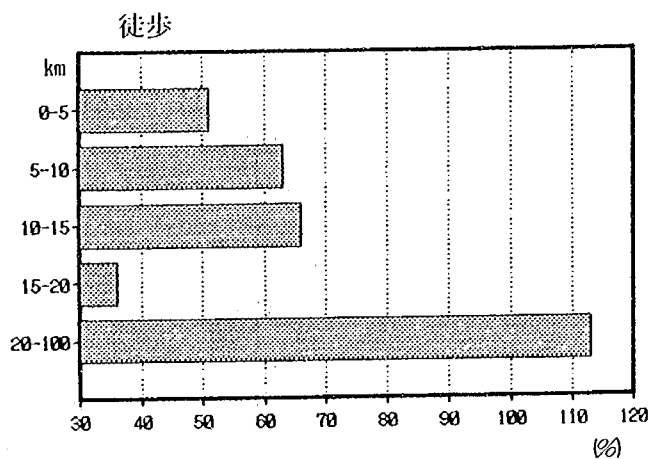
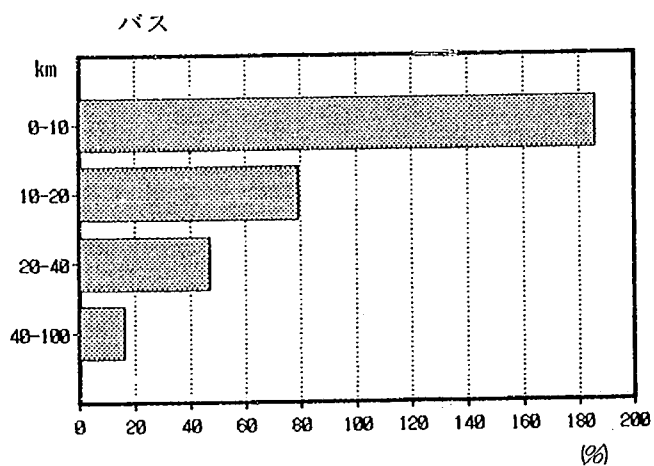
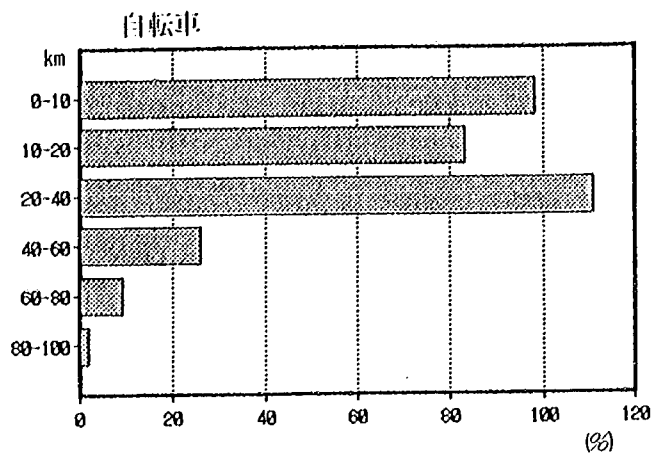
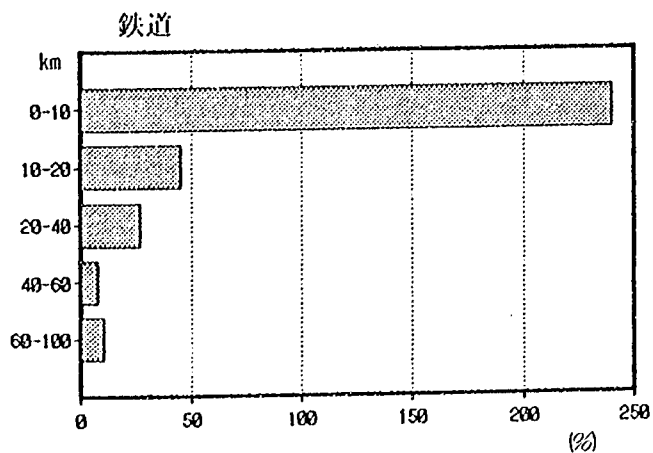


図-4.2.11 買物客の交通手段

は低い。一方、自動車の利用率は各ランクともに一定しており、利用率が高い店舗が他の交通手段に比べて多くなっている。また自転車の利用率は20～40%とする店舗が111件（33.7%）あった。

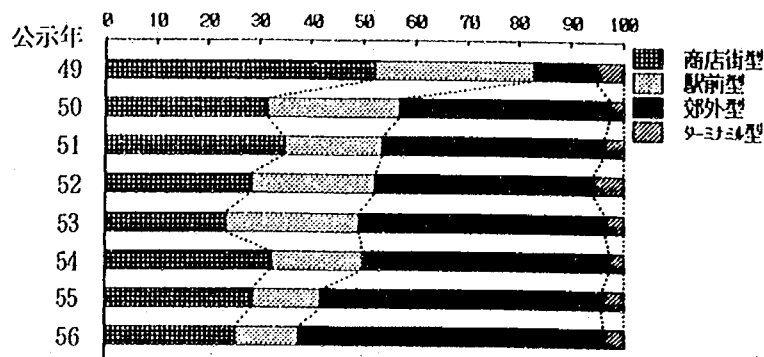
また、駅前型店舗を土地利用が商業系でかつ鉄道駅から500 m未満の店舗と仮定し、駅前型店舗とそれ以外の店舗とで自動車の利用率を比べてみた（図－4.2.12）。買物客の自動車利用率20%未満の店舗を見ると、57%が駅前型であった。一方、利用率が80%以上の店舗を見ると、土地利用に関係なく駅から500 m以上離れている店舗が95.4%を占めている。従って、駅前型の店舗を除いては、ほとんどの店舗で買物客の自動車利用率が高くなっているといえる。

自家用車の比率	商業系土地利用		その他の土地利用		
	鉄道駅から 500 m未満	500 m以上	500 m未満	500 m以上	
計	69 (21.0%)	99 (30.2%)	15 (4.6%)	145 (44.2%)	328 件
20%未満	29 (54.7%)		12 (22.6%)	12 (22.6%)	53 件
20%～40%未満	24 (30.4%)	20 (25.3%)	5 (3.0%)	30 (38.0%)	79 件
40%～60%未満	12 (17.1%)	24 (34.3%)	7 (10%)	27 (38.6%)	70 件
60%～80%未満	2 (3.0%)	22 (36.7%)	2 (3.0%)	34 (56.7%)	60 件
80%以上	2 (3.0%)	21 (31.8%)	1 (1.5%)	42 (63.6%)	66 件

図－4.2.12 買物客の自家用車比率と土地利用
鉄道駅からの距離

次に立地コード（商店街、駅前、郊外、ターミナル型）別の公示店舗の割合を見てみると、昭和49年には商店街型が最も多く過半数（51.8%）を占めており、郊外型は11.7%にすぎない。しかし、郊外型の割合は年々上昇し56年には57.9%を占めるに至っている。この他、駅前型も同様に減少傾向にあり、49年の30.9%から56年には12.6%となっている（図－4.2.13参照）。

立地コード別公示店舗比率（都市部）



図－4.2.13

4) 道路への要望

道路への要望について回答をまとめたのが表－4.2.5 および図－4.2.14である。「強く望む」とする回答が多かったのは、

- ・(1) 貴店舗前面道路の改良 (114 件)
- ・(4) 電線の地中化 (115 件)
- ・(6) 駐車場スペースの拡大 (166 件)
- ・(7) 駐車場へのアクセスの改善 (116 件)
- ・(9) 道路輸送のスピードアップ (132 件)
- ・(10) 道路輸送の定時性、確実性の確保 (138 件)

といった項目であった。逆に、「あまり関心がない」と回答した店舗が多かったのは、

- ・(3) 歩道の拡幅 (設置) (96 件)
- ・(5) 道路への植樹 (106 件)
- ・(8) 道路輸送における荷傷みの減少 (105 件)

といった項目で、いずれも「強く望む」よりも回答数が多くなっている。

表－4.2.5 道路への要望

項 目	強く望む	望 む	あ ま り 関心がない
① 貴店舗前面道路の改良	114	125	71
② 搬入路の改良	93	124	87
③ 歩道の拡幅 (設置)	95	116	96
④ 電線の地中化	115	129	71
⑤ 道路への植樹	63	133	106
⑥ 駐車スペースの拡大	166	89	53
⑦ 駐車場へのアクセスの改善	116	135	50
⑧ 道路輸送における荷傷みの減少	42	149	105
⑨ 道路輸送のスピードアップ	132	129	47
⑩ 道路輸送の定時性、確実性の確保	138	128	37

4.2.4 ゴルフ場

1) 立地と利用客の状況

ゴルフ場と国道・主要地方道、高速インターチェンジとの位置関係を示したのが図－4.2.15である。回答のあったゴルフ場の59.4%が国道・主要地方道から5km以内に立地しており、10km以内では81.7%、20km以内では97.5%のゴルフ場が立地している。次に高速ICとの位置関係を見てみると、10～20kmの距離帯に立地しているゴルフ場が137件(33.4%)と最も多く、5～30kmの範囲に74.4%のゴルフ場が立地し

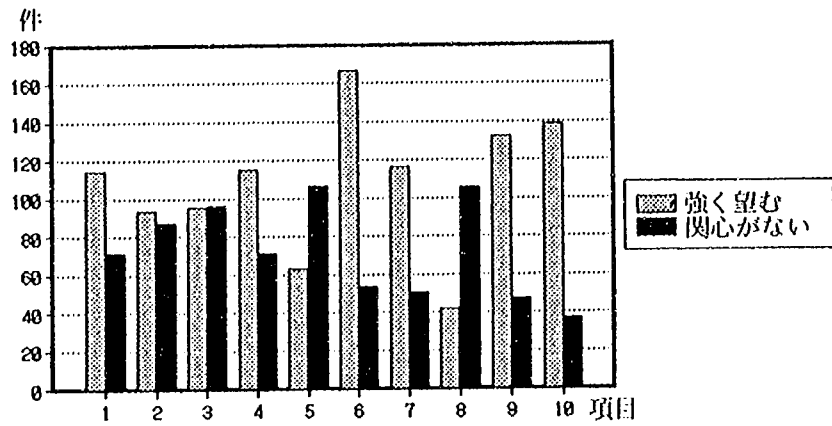


図- 4. 2.14 道路への要望

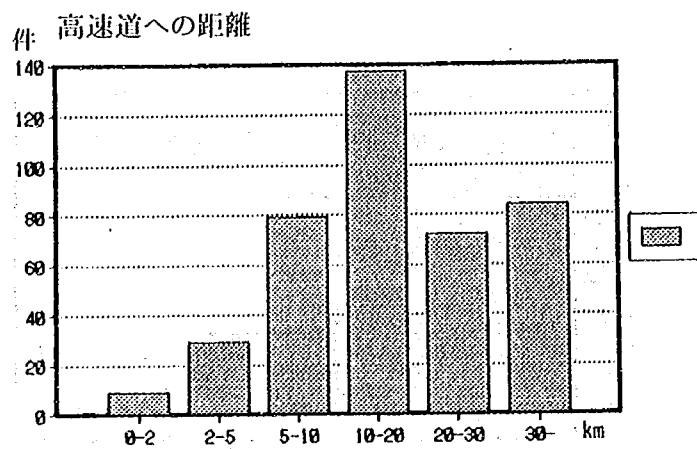
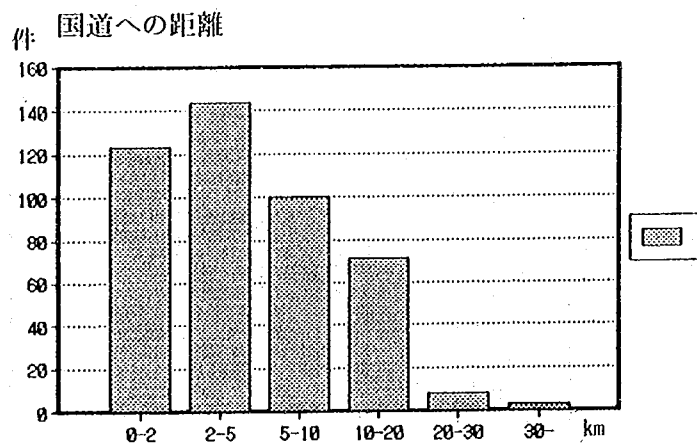


図- 4. 2.15 立地の状況

ている。

次に利用客がどこから来ているかを、「店舗のある市区町村」「隣接する市区町村」「その他から」別におおよその割合で尋ねた(図-4.2.16参照)。この結果を見ると、各々0~10%(179件)、10~20%(114件)、70~80%(77件)のランクで最も回答が多くなっており、ゴルフ場の利用者が広い範囲から来ていることがうかがえる。

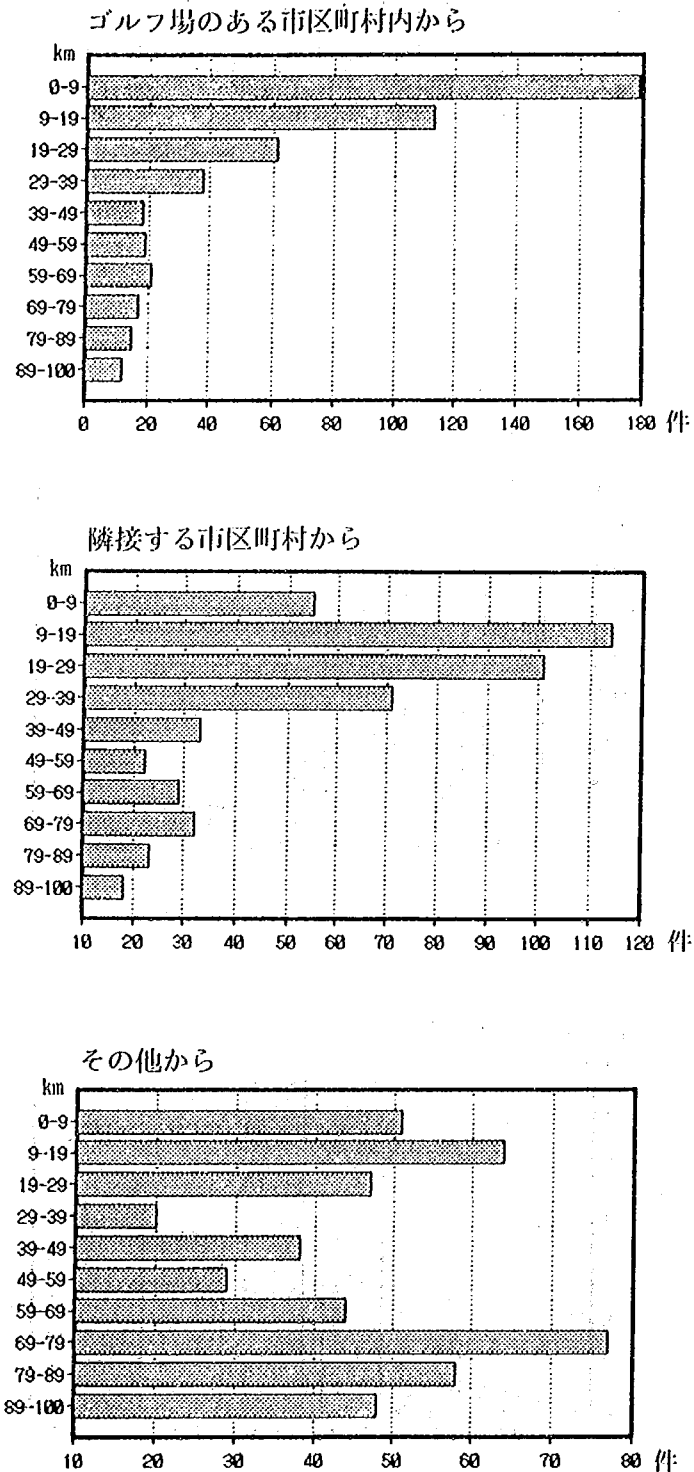


図-4.2.16 ゴルフ場へはどこから来るか

2) 立地条件

調査対象となった事業所に、立地の絶対条件とした項目を尋ね、表－4.2.6に示す結果を得た。

表－4.2.6 立地選定条件

項 目	絶対条件 とした	かなり 考慮した	少しは 考慮した	ほとんど 考慮しな かった	全く考慮 しなかつ た
① 国道・主要地方道が近い	106	212	100	39	18
② 高速インターチェンジが近い	77	93	88	80	113
③ 鉄道駅が近い	51	132	158	80	52
④ 空港が近い	9	22	56	71	282
⑤ 地価が安い	107	213	96	22	26
⑥ 気候・地形・地盤等自然条件が良い	152	202	78	35	9
⑦ 労働力の確保がしやすい	43	216	163	39	10
⑧ 従業員の通勤の便が良い	32	143	191	80	25
⑨ 大都市が近くにある	94	145	106	65	55
⑩ 周辺に観光・レジャー施設がある	17	72	130	127	122
⑪ 将来の地域の発展が見込まれる	53	149	163	79	26
⑫ 顧客の質が高い	45	122	167	95	31
⑬ 地域のイメージが良い	39	168	170	64	22
⑭ 地元である	73	100	93	69	106
⑮ 自治体の協力・助成がある	56	121	114	89	78
⑯ 将来、公共交通施設等の整備が見込まれる	46	142	152	75	48

この中から「絶対条件とした」および「かなり考慮した」とするものが多かった立地条件をあげると以下の5項目となる(図－4.2.17参照)。

- ・(1) 国道・主要地方道が近い(318件)
- ・(5) 地価が安い(320件)
- ・(6) 気候・地形・地盤等自然条件が良い(354件)
- ・(7) 労働力の確保がしやすい(259件)
- ・(9) 大都市が近くにある(239件)

逆に、「ほとんど考慮しなかった」および「全く考慮しなかった」とする回答が多かった立地条件は以下の5項目であった(図－4.2.18参照)。

- ・(2) 高速インターチェンジが近い(193件)
- ・(4) 空港が近い(353件)
- ・(10) 周辺に観光・レジャー施設がある(249件)

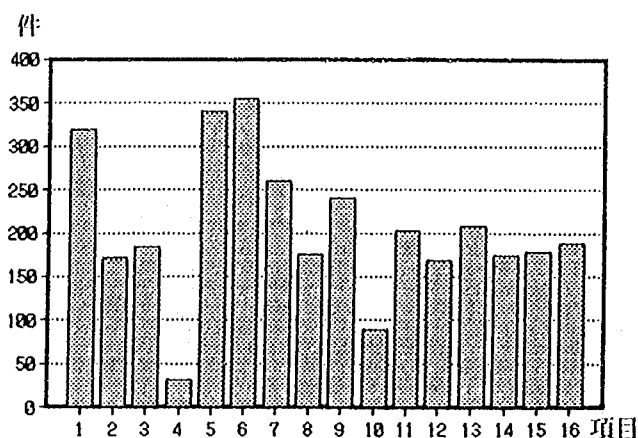
- ・(14) 地元である (175 件)
- ・(15) 自治体の協力・助成がある (167 件)

「高速インターチェンジへの近さ」は、「絶対条件とした」あるいは「かなり考慮した」と回答するゴルフ場も 170 件ある。考慮しなかったとするゴルフ場は、高速道路が未供用の地域や人口集積地の近くに立地したものと考えられる。同様に、「地元である」や「自治体の協力・助成がある」等の項目も「絶対条件とした」あるいは「かなり考慮した」とする回答が多かった。

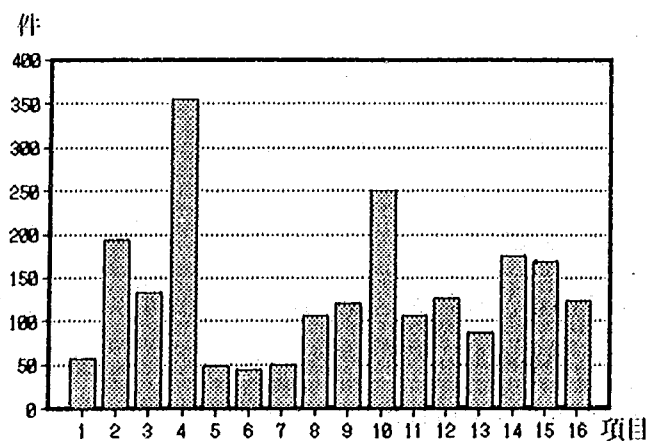
3) 交通手段

各ゴルフ場で50%以上の従業員および利用者が利用している交通手段を集計したのが図－4.2.19である。従業員の通勤では、自家用車が236件(48.7%)を占めており、マイクロバス227件(46.8%)とで二分している。また、利用客では自家用車が493件(98.2%)を占め、回答のあったゴルフ場の利用客のほとんどが自家用車を利用している。

次にゴルフ場の駐車場収容台数を見てみると、100～250 台のゴルフ場が70.7%を占めている(図－4.2.20)。平均的な1週間の利用者は500～1,500人(73.7%のゴルフ場の回答)であることを考えると、



図－4.2.17 「絶対条件」または「かなり考慮した」と回答した事業所



図－4.2.18 「全く考慮しない」または「ほとんど考慮しない」と回答した事業所

ゴルフ場はほぼ利用者に応じた収容台数を用意しているといえる。

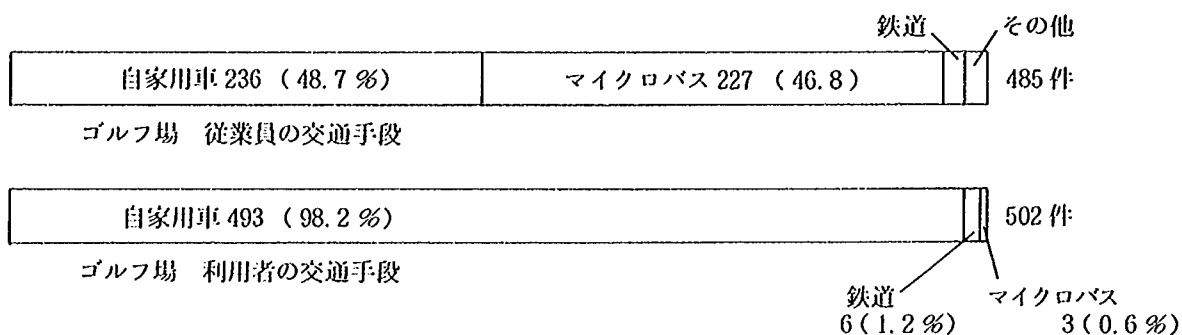


図-4.2.19 交通手段

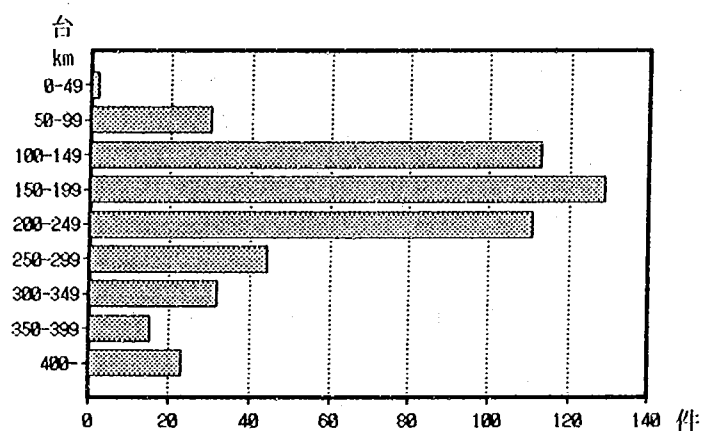


図-4.2.20 駐車場収容台数別
ゴルフ場数

4) 道路への要望

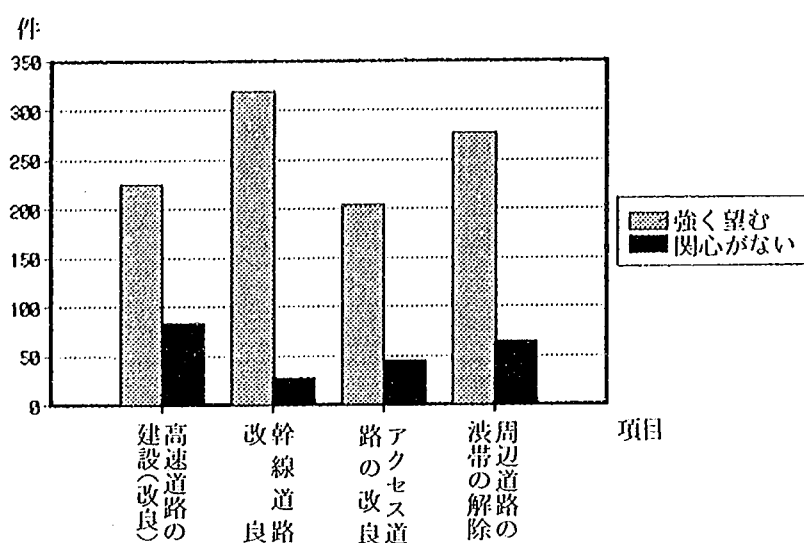
道路への要望をまとめたのが、表-4.2.7，図-4.2.21である。「強く望む」を回答の多い順にあげると以下ようになる。

表-4.2.7 道路への要望

項 目	強く望む	望 む	あ ま り 関心がない
① 高速道路の建設(改良)	2 2 4	1 3 6	8 2
② 幹線道路の改良	3 1 8	1 2 7	2 7
③ アクセス道路の改良	2 0 4	1 7 3	4 5
④ 周辺道路の渋滞の解消	2 7 6	1 2 1	6 4

- ・(2) 幹線道路の改良 (318 件)
- ・(4) 周辺道路の渋滞の解消 (276 件)
- ・(1) 高速道路の建設(改良) (224 件)
- ・(3) アクセス道路の改良 (204 件)

いずれも回答が多く、ゴルフ場の道路への関心の高さがうかがえる。



図－4.2.21 道路への要望

4.3 まとめ

第2次産業として製造業と、先端技術産業、第3次産業として試験研究機関、第1種大規模小売店舗、ゴルフ場についてアンケート調査により道路との関係、立地選定条件などを把握した。以下に道路と立地地点の関係、立地選定理由等をこれら業種別にまとめる。

1) 製造業

- ・新規立地の工場は全国的に国道との近接性がみられ、その80%は国道から4km以内に立地している。
- ・高速インターチェンジとの距離は、高速道路が未整備な地方もあるため地方毎に異なった傾向がみられる。関東内陸や東海地方では40km以内に、関東臨海や近畿地方では20km以内に大半が立地している。
- ・立地条件は業種(食品・生活、素材、機械)別に大きな特徴はみられず、地域選定理由では、

市場への輸送の便

自治体の助成・協力

地元である

といった条件がいずれの業種でも多い回答が得られており、また、地点選定では以下の4つの条件が各業種に共通して多い回答が得られている。

地価

用地入手

工業団地

2) 先端技術産業

- ・高速道路インターチェンジからの距離や幹線道路からの時間距離分布を見ると、インターチェンジから20分以内に全事業所の約半数、40分以内に約8割強が立地し、幹線道路から5分以内に約4割、20分以内に9割以上の事業所が立地している。
- ・インターチェンジや幹線道路への時間距離に対する満足度の分布を見ると、インターチェンジに対しては30分、幹線道路に対しては20分で満足度が急減している。
- ・先端技術産業が立地に際して考慮する条件のうち、もっとも重要な条件は、

前面道路の幅員の広さ

敷地の広さ

地価の安さ

電力・用水の安定供給

などであり、重視されない条件は、

鉄道貨物駅への近さ

港湾・空港への近さ

研究機関への近さ

などであった。高速インターチェンジや一般の幹線道路への近さは最も重要な条件に次いで重要な条件としてあげられている。

3) 試験研究機関

- ・交通施設との位置関係を見てみると、国道・主要地方道からは1 km以内に41.8 %が立地し、5 km以内では89.1 %の機関が立地している。また、89.0 %が高速インターチェンジから20 km以内に、79.3 %が鉄道駅から5 km以内に立地している。
- ・試験研究機関が立地に際して考慮する条件としては以下の5項目があげられる。

国道・主要地方道が近い

鉄道駅が近い

用地入手の容易さ

従業員の通勤の便がよい

本社・支社（工場）が近くにある

- ・従業員が利用している交通手段としては、鉄道と回答したのが45.3 %の機関、自家用車が43.9 %の機関となっている。

4) 第1種大規模小売店舗

- ・国道・主要地方道からの距離をみると、1 km以内に65.1 %が立地しており、また鉄道駅1 km以内にも47.5 %が立地している。
- ・第1種大規模小売店舗の顧客は、ほとんどが店舗のある市町村とそれに隣接する市町村から来ている。

- ・立地条件として重視しているのは以下の5項目である。

国道・主要地方道が近い

人口が集積している

買物客の足の便がよい

企業イメージに合う場所である

将来の地域の発展が見込まれる

- ・立地コード（商店街，駅前，郊外，ターミナル型）別にみると，郊外型の店舗が全店舗に占める割合は，昭和49年の11.7％から56年では57.9％に上昇している。逆に，商店街型や駅前型は減少傾向にある。

5) ゴルフ場

- ・ゴルフ場と道路の位置関係を見ても，回答のあったゴルフ場の59.4％が国道・主要地方道から5km以内に立地しており，10km以内では81.7％，20km以内では97.5％が立地している。また，高速インターチェンジへ10～20kmの距離帯に立地しているゴルフ場が33.4％と多く，5～30kmの範囲に74.4％のゴルフ場が立地している。

- ・ゴルフ場が立地条件として重視しているのは以下の5項目である。

国道・主要地方道が近い

地価が安い

気候・地形・地盤等自然条件がよい

労働力の確保がしやすい

大都市が近くにある

- ・ゴルフ場の従業者の交通手段を見ると，自家用車48.7％，マイクロバス46.8％となっている。また，利用客の交通手段では98.2％のゴルフ場が自家用車と回答している。

5. 産業の立地動向の定量的分析

5.1 従来の研究

産業あるいは人口の動向を社会経済指標等からとらえようとする研究は数多くなされてきたが、全国的なレベルで行ったものはあまり多くない。

坂下、浅野が1979年に行った都市成長分析は数少ない全国レベルでの分析である。この研究では、都市成長モデルを作成する段階で全国の約650市を対象に、都市成長（人口成長率）を規定する要因の実証的分析を行っている。分析は、判別関数分析と回帰分析とで行われた。

判別関数分析は、都市を平均以上の人口成長を示したグループと、平均未満の人口成長を示したグループとに分類し、この分類を表一5.1.1に示す説明変数によって最も正確に判別する関数を見いだすというものである。

表一 5.1.1 説明変数

<i>DIDA</i>	昭和45年D I D面積率
<i>DIDP</i>	昭和45年D I D人口密度
<i>POPL</i>	昭和45年生産年齢人口率
<i>HOUS</i>	昭和45年平均世帯人員
<i>DNR</i>	昭和45年昼夜人口比率（昼夜率）
<i>JOB R</i>	昭和45年特定職業別就業人口構成比
<i>INDS</i>	昭和45年一人当り工業出荷額
<i>PARK</i>	昭和48年一人当り都市公園面積
<i>PAVE</i>	昭和48年千人当り舗装道路延長
<i>TELE</i>	昭和48年千人当り開通電話数
<i>UNIV</i>	昭和45年大学卒業者対人口比率（大学卒率）
<i>HSCL</i>	昭和48年高等学校卒業者上級学校進学率
<i>CAR</i>	昭和48年千人当り自動車台数
<i>PRICE</i>	昭和46年消費者物価地域差指数
<i>INCOMD</i>	昭和48年所得格差
<i>POTL</i>	昭和49年ポテンシャル
<i>DIST</i>	各都市の同県内県庁所在地までの距離

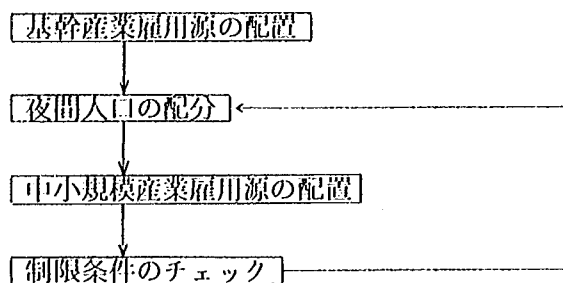
回帰分析では表一5.1.1に示す変数により、各都市の人口成長率、人口自然成長率、および人口社会成長率の説明を試みている。分析は全都市対象、分類コード別に行い、どの分析においても、人口の成長率を最も強力に説明する変数は、所得格差すなわち一人当り分配所得の相対的水準であるという結果を得ている。これに続く有力な説明変数として、生産年齢人口、県庁所在地までの距離、ポテンシャル（大都市圏への近接性）等であり、次にくるのが、都市のインフラストラクチャーの状況を示す諸変数であった。

坂下、浅野による研究は全国レベルでの都市成長モデルの作成を目的としたものであるが、都市レベルでの人口あるいは産業等の動きを捉えようとするのがいわゆる土地利用モデルである。

これまでに数多くの土地利用モデルが開発されているが、各々の目的を持って開発されてきたもので一長

一短がある。本研究の目的である道路整備と産業の係わりあい、そして全国レベルの分析を目的とするためシンプルな構造であるという条件を考えた場合、交通条件の変化が産業の活動分布の変化に対応し、かつ操作性の高い土地利用モデルとして参考になるのがLowryモデル、EMPIRICモデルである。

Lowryモデルの基本構造は図一5.1.1に示すように、Basic産業（基幹産業）と、Retail産業（地域産業）および居住人口の間に特定の因果関係を設定し、Basic産業の規模とその分布を予め定め、所与の交通条件と制約条件のもとでRetail産業の居住人口の分布を求めようとするものである。すなわちLowryモデルはBasic産業の立地にとまなう他の活動分布の予測に主眼が置かれており、Basic産業の分布の予測はできない。



図一5.1.1 ローリー・モデルの基本構成

EMPIRICモデルは新規活動立地のゾーン別シェアをアクセシビリティとその他のゾーン特性を説明変数とする線形方程式を用いて推計するものである。このモデルは相対的に交通施設整備に伴う他の活動分布の予測に力点がおかれている。

浅野が1980年に行った、「都市構造と交通施設整備に関する基礎的研究」は、交通推計モデルに土地利用モデルを組み入れ、両者の関係を動的に捉えることを試みたものであるが、このなかで浅野はEMPIRICモデルを発展させ、被説明変数に期間 Δt (時点 $t \rightarrow$ 時点 $t+1$) における活動量の変化をとることにより、被説明変数との対応を明確化させた。

浅野の活動分布モデルの一般式は以下のようなになる。

$$\Delta A = f(C, U, L, R, E)$$

ここで、 ΔA ：活動量の変化

C：競合条件

U：利用条件

L：位置条件

R：制約条件

E：環境条件

① 競合条件 (C)

この変数は各ゾーンの各種活動立地の競合関係を考慮するためにあり、活動相互間の併存指向あるいは分離指向を規定する。

② 利用条件 (U)

既に立地している各種活動との関連を示す変数である。具体的には時間 t における各種人口密度で表される。

③ 位置条件 (L)

この変数は各種活動及び各種施設への近接性を表す。

④ 制約条件 (R)

主として都市計画上の地域・地区指定等による制約条件で、自然的な条件は環境条件で扱っている。

⑤ 環境条件 (E)

地形、気候など自然的な条件と、都市施設整備水準のような人的な環境条件を表す変数である。

この一般式において、競合条件を表現する変数は内生変数となり、その他の条件を表現する変数は先決内生変数または外生変数であるとともに、政策変数としても扱える。このモデル式は各種活動の変化を説明するにあたり、他の活動の変化で表される競合条件を考慮することから、連立方程式体系となることが特徴である (式-1, 式-2 参照)。

$$\frac{dA_k}{S} = a_{k0} + \sum_{l \neq k} a_{kl} \frac{dA_l}{S} + \sum_l b_{kl} \frac{A_l}{S} + \sum_l C_{kl} ACS'_l + \sum_m d_{km} R_m + \sum_n e_{kn} E_n \quad (\text{式-1})$$

ここで、 $\frac{dA_l}{S}$ は内生変数であり、ゾーン別に下記のような連立方程式となる。

$$\begin{aligned} \frac{dA_{i1}}{S_i} &= a_{10} + \sum_{l \neq 1} a_{1l} \frac{dA_{il}}{S_i} + \sum_l b_{1l} \frac{A_{il}}{S_i} + \sum_l C_{1l} ACS'_l + \sum_m d_{1m} R_{1m} + \sum_n e_{1n} E_{1n} \\ \frac{dA_{i2}}{S_i} &= a_{20} + \sum_{l \neq 2} a_{2l} \frac{dA_{il}}{S_i} + \sum_l b_{2l} \frac{A_{il}}{S_i} + \sum_l C_{2l} ACS'_l + \sum_m d_{2m} R_{1m} + \sum_n e_{2n} E_{1n} \\ &\vdots \\ \frac{dA_{ik}}{S_i} &= a_{k0} + \sum_{l \neq k} a_{kl} \frac{dA_{il}}{S_i} + \sum_l b_{kl} \frac{A_{il}}{S_i} + \sum_l C_{kl} ACS'_l + \sum_m d_{km} R_{1m} + \sum_n e_{kn} E_{1n} \end{aligned} \quad (\text{式-2})$$

いま、 $X_i : \left\{ \frac{dA_{ik}}{S_i} \right\}$

$: \{ a_{kl} \}$

$: \left\{ a_{k0} + \sum_l b_{kl} \frac{A_{il}}{S_i} + \sum_l C_{kl} ACS'_l + \sum_m d_{km} R_{1m} + \sum_n e_{kn} E_{1n} \right\}$

浅野の研究は都市内レベルのものであるから、本研究が対象とする全国の集約Bゾーンとではデータの量、内容等から同一の手法を用いられないが、立地の規定条件とくに競合関係の要因は考慮する必要があると考えられる。

5.2 分析方法

前章でのアンケート結果をふまえ、本章では産業の立地動向を全国レベルで定量的に把握する。分析の対

象は、全国の集約市町村（以下集約Bゾーンという）1,334ゾーンであり、全国および9地域ブロック別に分析を行う。都道府県と地域との対応は表一5.2.1のとおりである。

表一5.2.1 地域区分

地域名	都 道 府 県 名	ゾーン数
北海道	北海道	118
東 北	青森県, 岩手県, 宮城県, 秋田県, 山形県, 福島県	187
関 東	茨城県, 栃木県, 群馬県, 埼玉県, 千葉県, 東京都, 神奈川県, 山梨県, 長野県	253
北 陸	新潟県, 富山県, 石川県	66
中 部	岐阜県, 静岡県, 愛知県, 三重県	148
近 畿	福井県, 滋賀県, 京都府, 大阪府, 兵庫県, 奈良県, 和歌山県	179
中 国	鳥取県, 島根県, 岡山県, 山口県	109
四 国	徳島県, 香川県, 愛媛県, 高知県	66
九 州	福岡県, 佐賀県, 長崎県, 熊本県, 大分県, 宮崎県, 鹿児島県, 沖縄県	228
合 計		1354

分析に用いたデータは、全国の集約Bゾーンごとの社会経済指標、道路密度、道路時間距離等で、項目一覧を表一5.2.2に示す。被説明変数は各ゾーンの単位期間における人口、および卸、小売、製造業の従業者数の変化等とした。なお、試験研究機関、第1種大規模小売店舗・ゴルフ場については、データの制約等により54年時点の件数を被説明変数とした。これらの変数を用いて重回帰分析を全国および9地域ブロック別に行った。

分析の方法については5.1で述べた従来の研究を参考とし、以下の項目について特に考慮した。

- ① 線形式を用いることにより、応用の効く簡単な構造とする
- ② 競合関係の空間的相互作用、すなわち特定施設との位置関係について考慮するため、数種のアクセシビリティ指標を設定した
- ③ 同一ゾーン内での立地競合、あるいは補完関係を考慮するため、各種活動の変化を、他の活動の変化を用いて説明している

本研究での考え方を整理してみる。図一5.2.1に示すように、本研究では $t \rightarrow t+1$ における人口、製造業従業者数、卸・小売従業者数等の各種活動の変化をもとめようとするものである。ここで、ゾーン内での立地競合あるいは補完関数を考えて、各種活動の変化を他の活動の変化を用いて説明しているため、解をもとめるには浅野氏が行ったように連立方程式体系として同時決定的に行う必要がある。

表一 5. 2. 2 使用変数一覧

○ 非説明変数

- ・人口増加数 (54～57年)
- ・製造業従事者数変化
 - ・全業種 (50～55年) *4
 - ・食品生活材型 (50～55年) *1
 - ・素材型 (50～55年) *2
 - ・機械型 (50～55年) *3
- ・卸売業従業者数変化 (54～57年)
- ・小売業 "
- ・試験研究機関数 (54年)
- ・第1種大規模小売店舗数 (54年)
- ・ゴルフ場件数 (54年)

- *1 18～19：食料品・たばこ製造業，20：繊維工業，21：衣服・その他の繊維製品製造業，22：木材，木製品製造業，23：家具・装備品製造業，24：パルプ・紙・紙加工品製造業，25：出版・印刷・同関連産業
- *2 26：化学工業，27：石油製品・石炭製品製造業，28：ゴム製品製造業，29：なめしかわ・同製品・毛皮製造業，30：窯業・土石製品製造業，31：鉄鋼業，32：非鉄金属製造業，33：金属製品製造業
- *3 34：一般機械器具製造業，35：電気機械器具製造業，36：輸送用機械器具製造業，37：精密機械器具製造業
- *4 以上に，38：武器製造業，39：その他の製造業，を加えたもの

○ 説明変数

人口

- 住民基本台帳人口
- 人口密度
- 転入人口
- 転出人口
- 人口集中地区面積
- 人口集中地区人口
- 昼間人口
- 専門的技術的職業従業人口
- 管理的職業従業人口
- 事務的職業従業人口
- サービス職業従業人口

商業

- 卸売業従業者数
- 卸売業年間販売額
- 小売業従業者数
- 小売業年間販売額
- 小売業売場面積
- 第2種大型店店舗数

製造業（食品・生活材型，素材型，機械型，全業種別）

事業所合計

従業者数（20人～299人）

従業者数（300人以上）

従業者数

現金給与総額

原材料使用額等

製造品出荷額等

粗付加価値額

従業者20人以上の有形固定資産年末現在高

土地利用面積

可住地面積

市区町村面積

森林面積

荒地面積

湖沼面積

河川地A面積

河川地B面積

海浜面積

道路密度

1C有無ダミー

道路密度11m以上計

道路密度11－5.5m計

道路密度5.5m以上計

道路密度全道路計

メッシュ数

最大地価

住居系地域の最大地価

商業系地域の最大地価

工業系地域の最大地価

地形分類比率

3次メッシュ数合計

山地メッシュ数

平地メッシュ数

台地・丘陵地メッシュ数

湖沼・河川メッシュ数

ゴルフ場

ゴルフ場件数

ゴルフ場コース面積

ハウスキャディ数

第1種大規模小売店舗

第1種大規模小売店舗件数

第1種大規模小売店舗面積

試験研究機関

試験研究機関件数

試験研究機関職員数

試験研究機関建物延床面積

指定地域

過疎地域のメッシュ数

工業再配置誘導地域メッシュ数

新産業都市メッシュ数

工業整備特別地域メッシュ数

低開発地域工業開発地区メッシュ数

豪雪地域メッシュ数

特殊土壌メッシュ数

台風常襲メッシュ数

立地動向調査

設備投資総額

敷地面積

従業員数

立地件数

工場適地指定

工場適地面積

立地未決定面積

平均推定価格

その他

着工住宅戸数

着工住宅床面積

乗用車登録台数

軽自動車登録台数

課税対象所得額

地方財政歳出額

成長力総合指数

同・工業係数

同・商業係数

県庁所在地ダミー

大都市（札幌・東京・名古屋・大阪・福岡）ダミー

空港有無

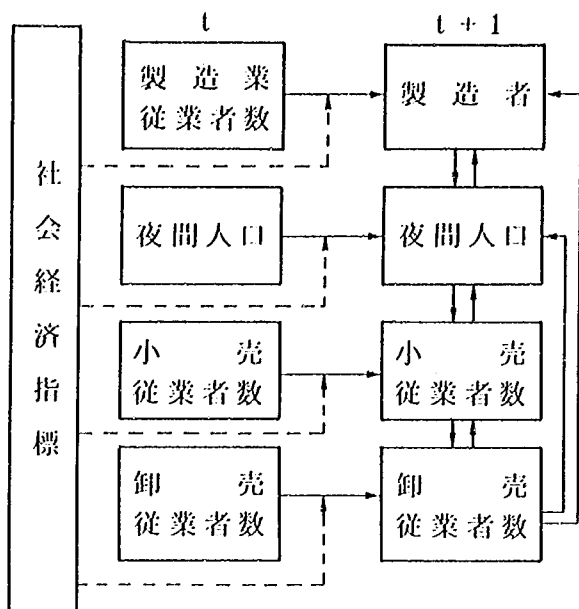
港湾有無

変 換 デ ー タ	計 算 式
D I D面積比率 D I D人口比率 卸売密度 製造業密度 1人当り課税所得額 山地メッシュ比率 平地メッシュ比率 台地・丘陵地メッシュ比率 湖沼・河川メッシュ数比率 1人当り小売従業者数 1人当り大規模小売店舗 アクセシビリティ（一般道のみ、高速道併用別）	D I D面積／可住面積 D I D人口／住民基本台帳人口 卸売従業者数／可住面積 製造業従業者数／可住面積 課税対象所得額／住民基本台帳人口 山地メッシュ数／全メッシュ数 平地メッシュ数／全メッシュ数 台地・丘陵地メッシュ数／全メッシュ数 湖沼・河川メッシュ数／全メッシュ数 小売従業者数／住民基本台帳人口 大規模小売店舗数／住民基本台帳人口
人口アクセシビリティ（240分圏） 人口アクセシビリティ（120分圏） 小売従業者数アクセシビリティ（240分圏） 小売従業者数アクセシビリティ（120分圏） 卸売従業者数アクセシビリティ（240分圏） 卸売従業者数アクセシビリティ（120分圏） 製造業従業者アクセシビリティ（240分圏） 製造業従業者アクセシビリティ（120分圏）	$A(i) = \sum P(j) \times \frac{1}{T_2}$ $A(i) = i \text{ ゾーン人口アクセシビリティ}$ $(0 < T \leq 240) \quad P(j) = j \text{ ゾーン人口}$ $T = i \sim j \text{ ゾーン時間距離}$ 以下同
人口アクセシビリティ（240分圏） 人口アクセシビリティ（120分圏） 小売従業者数アクセシビリティ（240分圏） 小売従業者数アクセシビリティ（120分圏） 卸売従業者数アクセシビリティ（240分圏） 卸売従業者数アクセシビリティ（120分圏） 製造業従業者アクセシビリティ（240分圏） 製造業従業者アクセシビリティ（120分圏）	$A(i) = \sum P(j) \times \frac{1}{T}$ $A(i) = i \text{ ゾーン人口アクセシビリティ}$ $(0 < T \leq 240) \quad P(j) = j \text{ ゾーン人口}$ $T = i \sim j \text{ ゾーン時間距離}$ 以下同
240 圏内人口 120 圏内人口 240 圏内小売従業者数 120 圏内小売従業者数 240 圏内卸売従業者数 120 圏内卸売従業者数 240 圏内製造業従業者数 120 圏内製造業従業者数	$A(i) = \sum P(j)$ $A(i) = 240 \text{ 分圏内人口}$ $(0 < T \leq 240) \quad P(j) = j \text{ ゾーン人口}$ $T = i \sim j \text{ ゾーン時間距離}$ 以下同

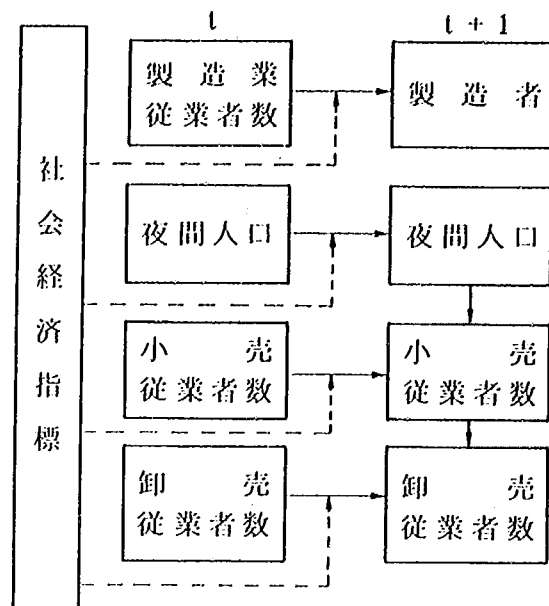
変換データ	計算式
最寄空港までの時間距離 最寄港湾までの時間距離 最寄ICまでの時間距離 最寄大都市までの時間距離 最寄県庁所在地までの時間距離	
人口アクセシビリティ (120 min) 人口アクセシビリティ (60 min) 人口アクセシビリティ (30 min) 人口アクセシビリティ (20 min) 人口アクセシビリティ (10 min) 小売アクセシビリティ (120min) 小売アクセシビリティ (60 min) 小売アクセシビリティ (30 min) 小売アクセシビリティ (20 min) 小売アクセシビリティ (10 min)	$A(i) = \sum_{j=1}^N P(j) \times \exp\left(-\frac{T}{120}\right)$ $A(i) = i \text{ ゾーン人口アクセシビリティ (120min)}$ $P(j) = j \text{ ゾーン人口}$ $T = i \sim j \text{ ゾーン時間キョリ}$ 以下同
卸売アクセシビリティ (120min) 卸売アクセシビリティ (60min) 卸売アクセシビリティ (30min) 卸売アクセシビリティ (20min) 卸売アクセシビリティ (10min) 製造業アクセシビリティ (120min) 製造業アクセシビリティ (60min) 製造業アクセシビリティ (30min) 製造業アクセシビリティ (20min) 製造業アクセシビリティ (10min) 従業計アクセシビリティ (120min) 従業計アクセシビリティ (60min) 従業計アクセシビリティ (30min) 従業計アクセシビリティ (20min) 従業計アクセシビリティ (10min)	

しかし、本研究でのゾーンは複数の市町村にまたがる広いものであり、数も多いため、図－5.2.2に示すような逐次決定的に解をもとめられるよう単純化した。

これによって、 $t+1$ 時点の製造業従業者数および夜間人口は t 時点のデータおよび各種社会経済指標で求められる。夜間人口が求められれば、これを変数の1つとして同様に小売従業者数が求められ、さらに卸売従業者数が算出される。



図一 5.2.1



図一 5.2.2

5.3 分析結果

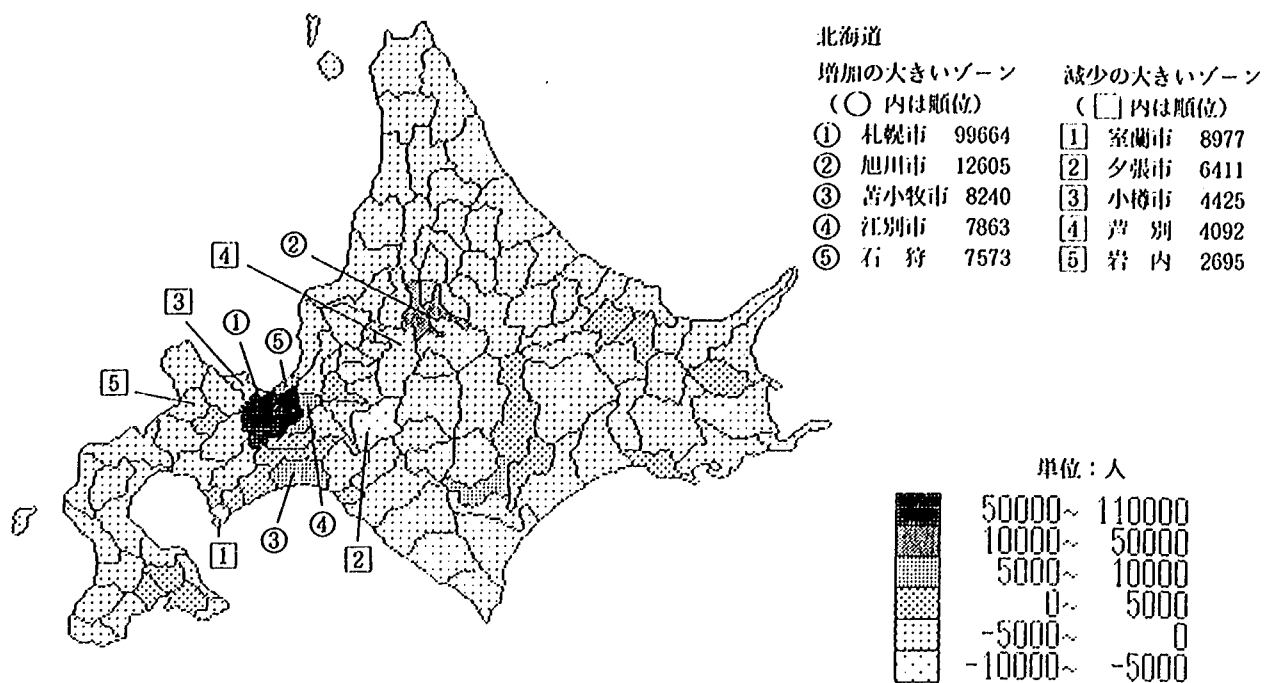
5.3.1 人口

人口の変化を全国でみると、人口、道路密度が大きく県庁所在地に近いほど人口増加量が大きい傾向にある。一方、山地比率や製造業密度の高いところは減少する傾向がある。これはその地域において広い意味での住環境水準が低いためと考えられる。

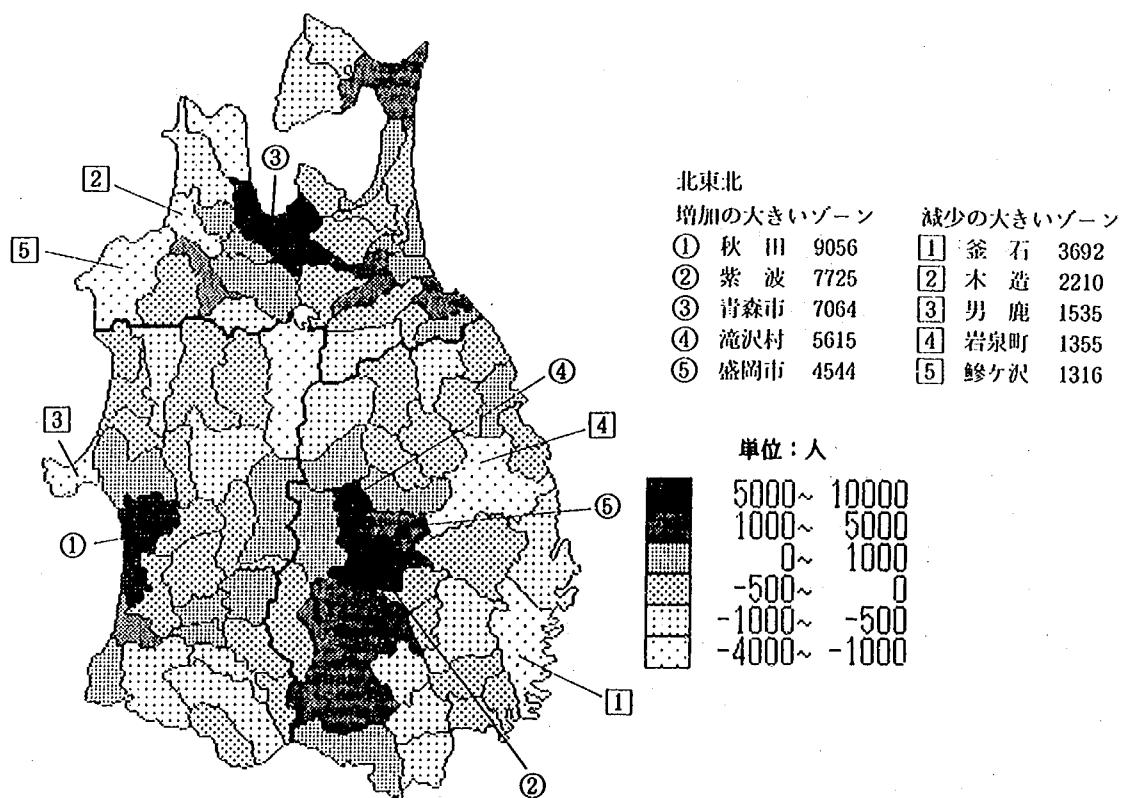
地方別にみると、全国と同様、人口、人口密度、道路密度が大きいほど増加量も大きい傾向にある。ただし、九州地方では人口が多いほど増加量が少なくなっている。製造業密度と卸売密度も多くの地方で取り込まれているが、各地方において製造業密度が人口と正の相関を示すのに対して、卸売密度は地方により異なった傾向がみられた。

() 内はt値

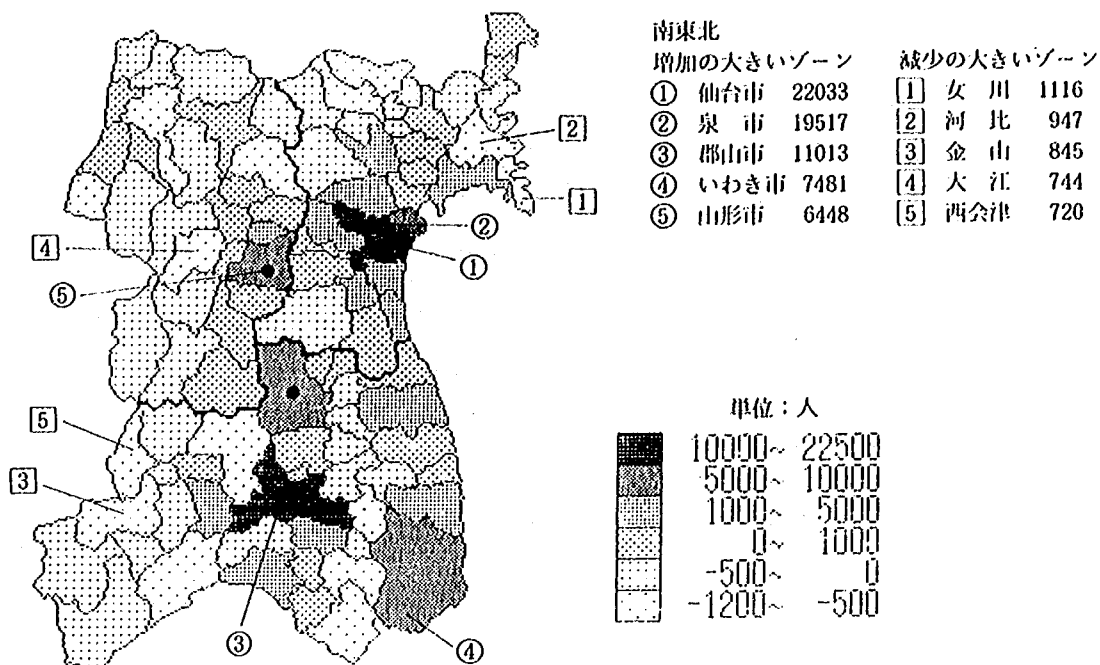
	全 国	北海道	東 北	関 東	北 陸	中 部	近 畿	中 国	四 国	九 州
人口 (54年)	0.035 (22.861)		0.021 (4.740)	0.034 (5.152)	0.022 (8.838)	0.025 (5.361)	0.040 (7.151)	0.100 (2.694)		-0.016 (6.572)
人 口 密 度	1.824 (5.340)	2.258 (2.909)	6.138 (5.127)		0.853 (2.251)			9.351 (25.339)		3.258 (3.425)
D I D面積比率				0.010 (4.566)			-0.005 (3.279)			0.005 (4.847)
山地メッシュ比率	-10.544 (2.534)	-12.868 (2.036)	-15.471 (2.571)			-5979.226 (3.513)	-50.757 (3.731)		-50.012 (3.147)	
県庁所在地ダミー							4715.871 (3.053)		32173.970 (10.134)	8796.250 (5.909)
卸 売 密 度	12.073 (2.772)	-70.260 (2.293)	69.122 (3.049)					106.536 (56.925)	-122.984 (5.458)	101.961 (7.889)
製 造 業 密 度	-59.635 (8.617)	-64.986 (2.605)	-119.206 (5.109)	-27.453 (3.543)		-22.726 (2.424)	-29.687 (30.835)	-213.888 (5.646)		-89.012 (4.558)
1人当り小売従業員数								1133.565 (13.477)		542.013 (2.493)
道路密度11m以上計 (平地・台地のみ)	1955.229 (7.511)	6890.695 (0.32)								2551.690 (4.494)
最寄り県庁所在地 までの時間距離	-3.272 (7.625)				-9.157 (8.307)			-15.787 (2.922)		
小売業アクセシビ リティ		0.913 (9.735)	0.028 (3.500)	0.017 (5.177)			0.011 (4.908)			
従業員アクセシビ リティ	0.005 (2.801)			0.031 (2.164)		0.015 (4.703)				
	0.780	0.989	0.753	0.916	0.884	0.750	0.846	0.902	0.905	0.9353



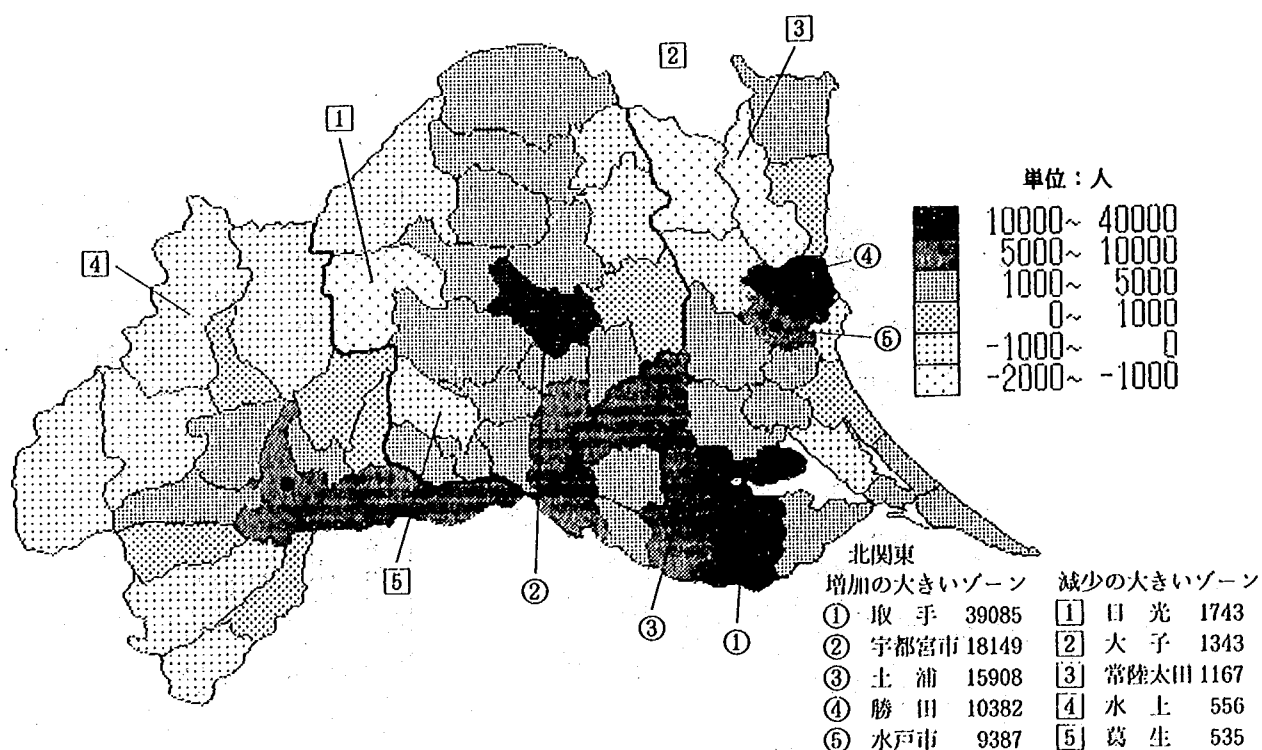
半数以上のゾーンで人口が減少しており、人口が増加しているのは都市部およびその近郊である。



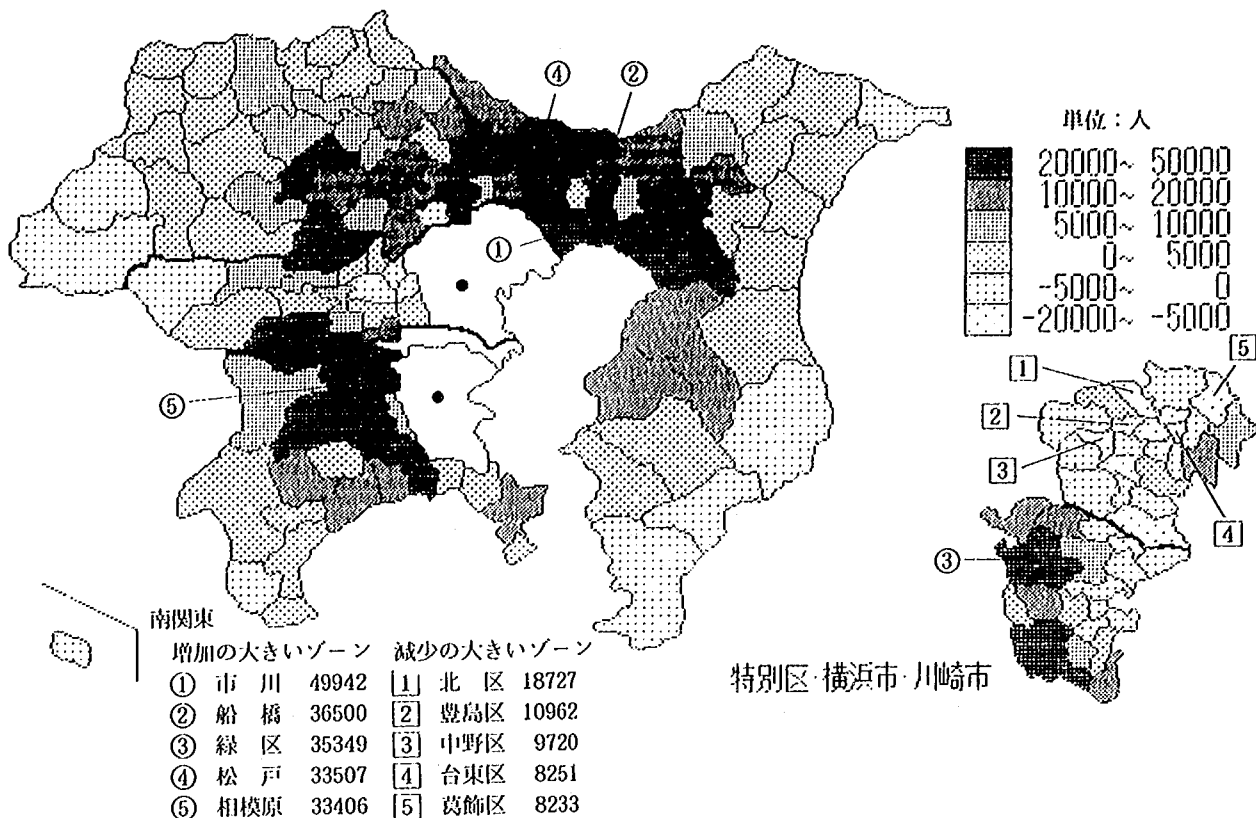
都市部で人口が増加しており、岩手県の太平洋側や秋田北部、青森西部では人口が減少しているゾーンが目につく。



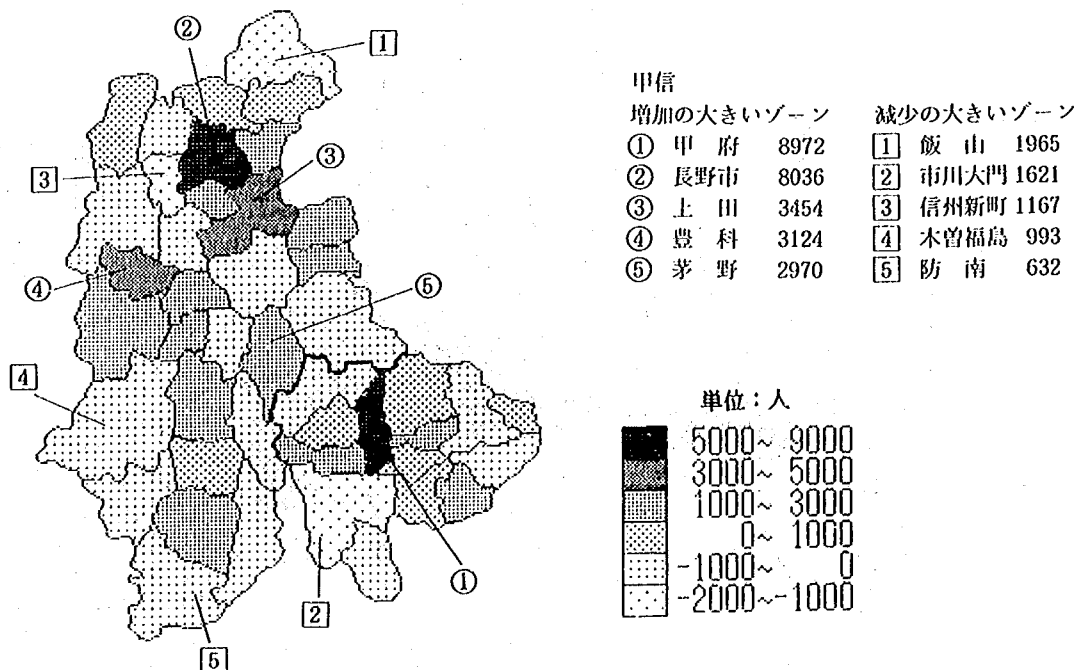
各県庁所在地や都市部のゾーンで人口の大きな増加がみられる。
日本海側では人口減となっているゾーンが多い。



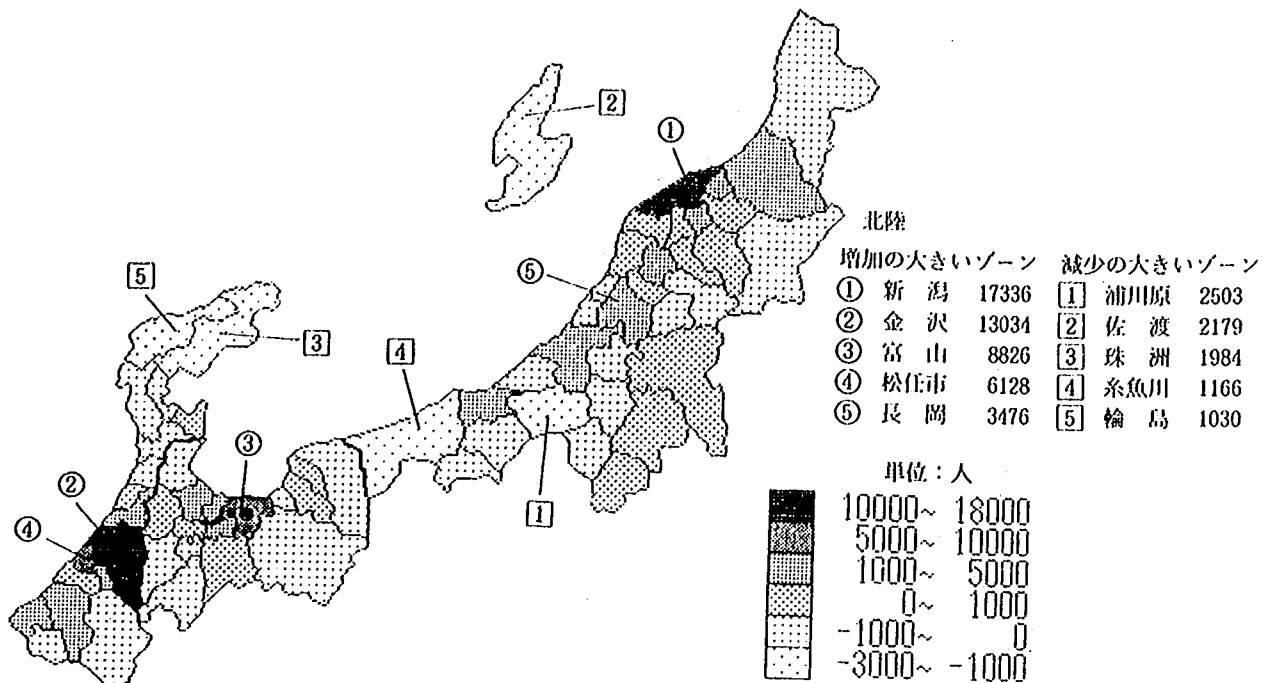
南部のゾーンで人口の増加がみられるが、北部の山間部のゾーンでは減少しているゾーンが多くなっている。



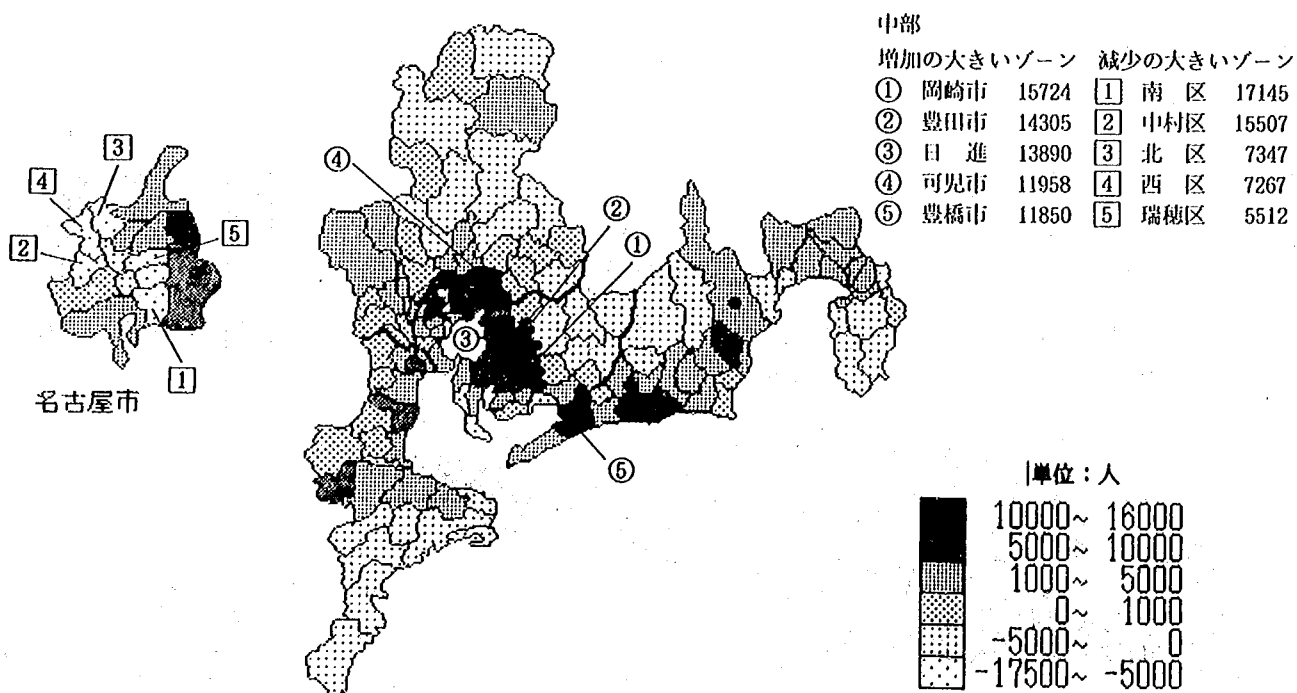
特別区内では、江東区、江戸川区、港区、板橋区で増加している以外は、すべて人口減となっている。
人口が大きく増加しているゾーンは都心から約30~40km圏に集っており埼玉県西部や千葉県南部などでは減少しているゾーンがみられる。



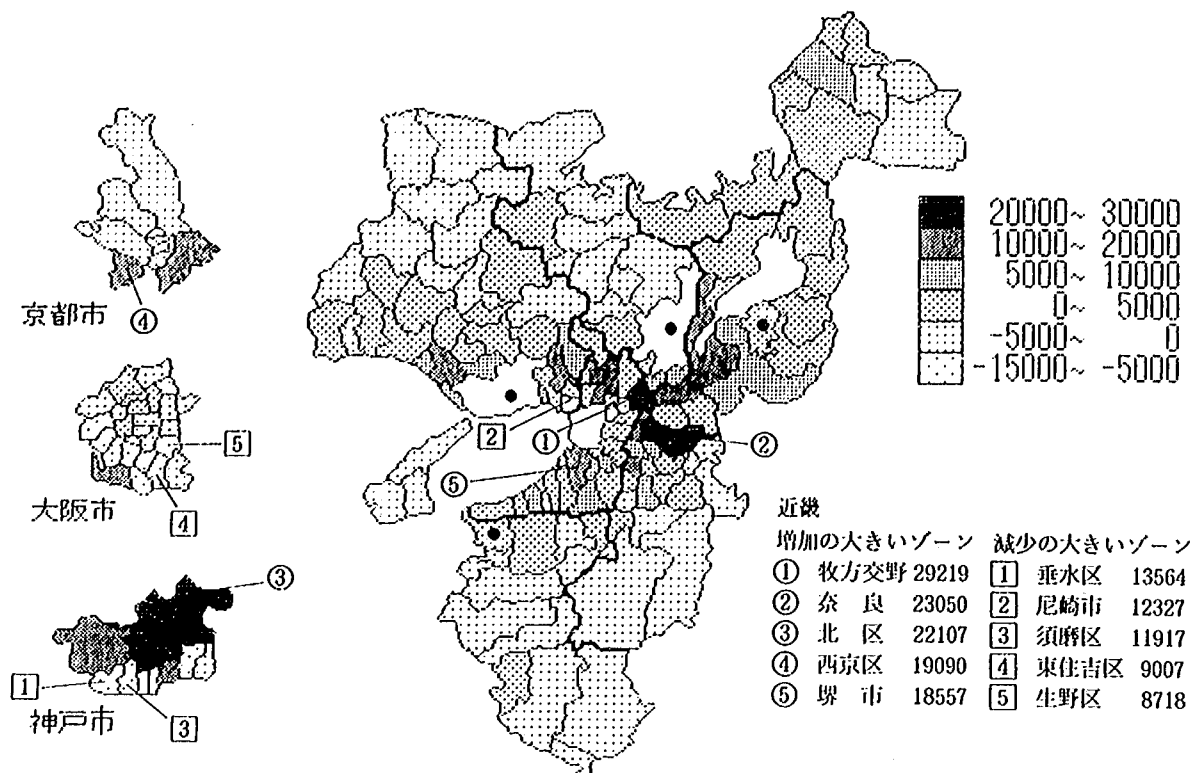
県庁所在地において、人口の大きな増加がみられる。
半数近くのゾーンで人口が減少している。



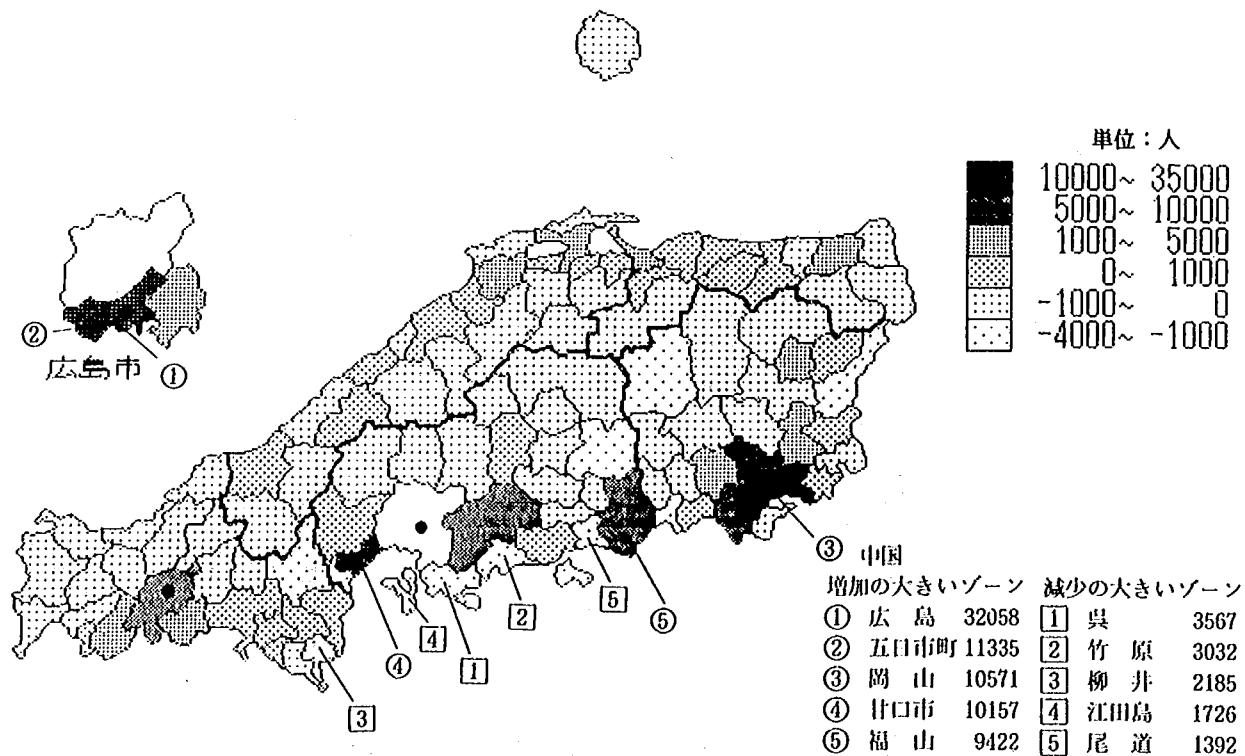
人口の大きな増加は都市部のゾーン，特に県庁所在地においてみられる。
新潟西部，富山県南部，能登地方では人口減となっているゾーンが目立つ。



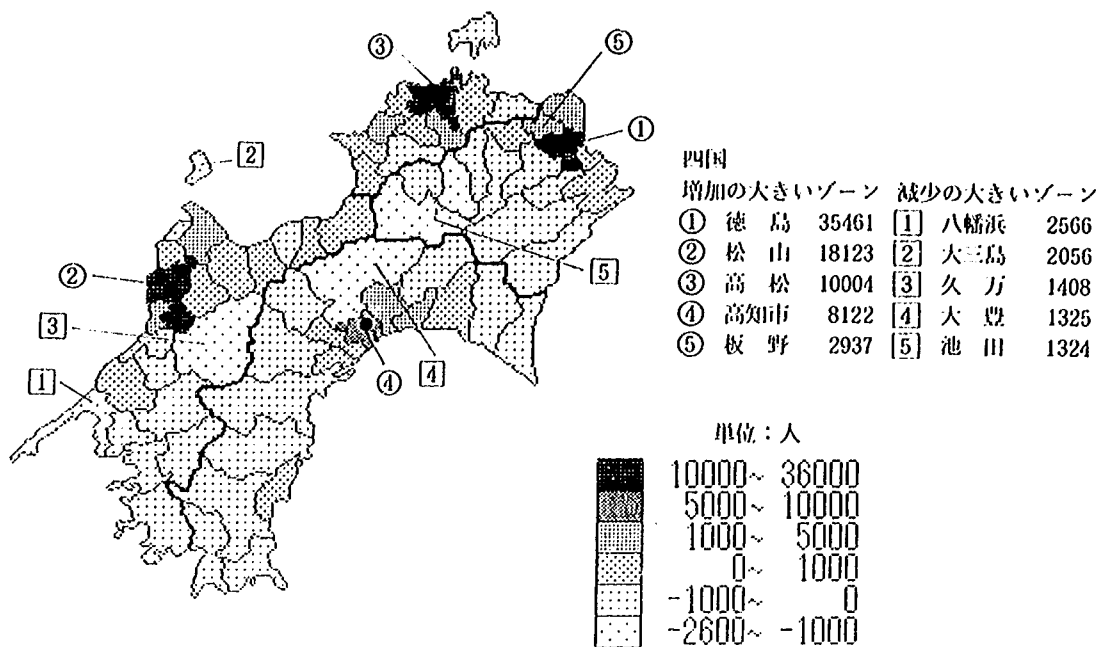
名古屋から静岡市にかけての太平洋側に人口が大きく増加しているゾーンがみられる。この北部の地域では，人口が減少しているゾーンが目立つ。



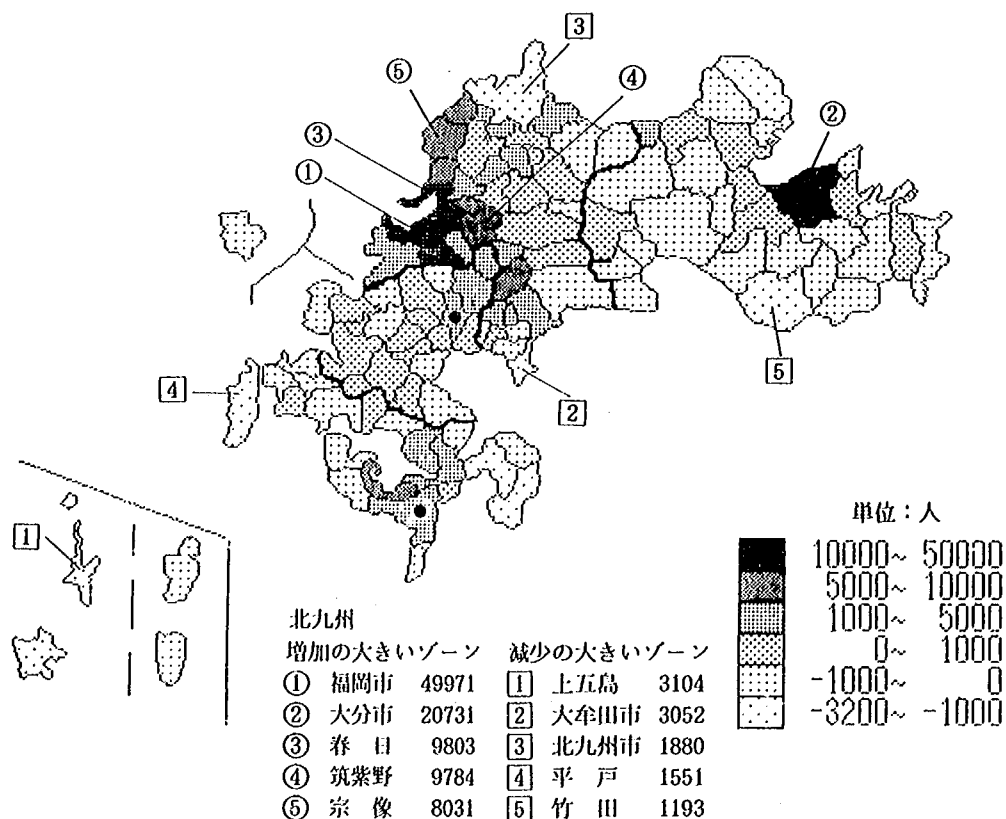
大きな人口増がみられるのは、滋賀県南部から奈良県北部、大阪府北部にかけての地域のゾーンである。
京都府、兵庫県北部や紀伊半島南部の地域には、減少となっているゾーンが多くみられる。



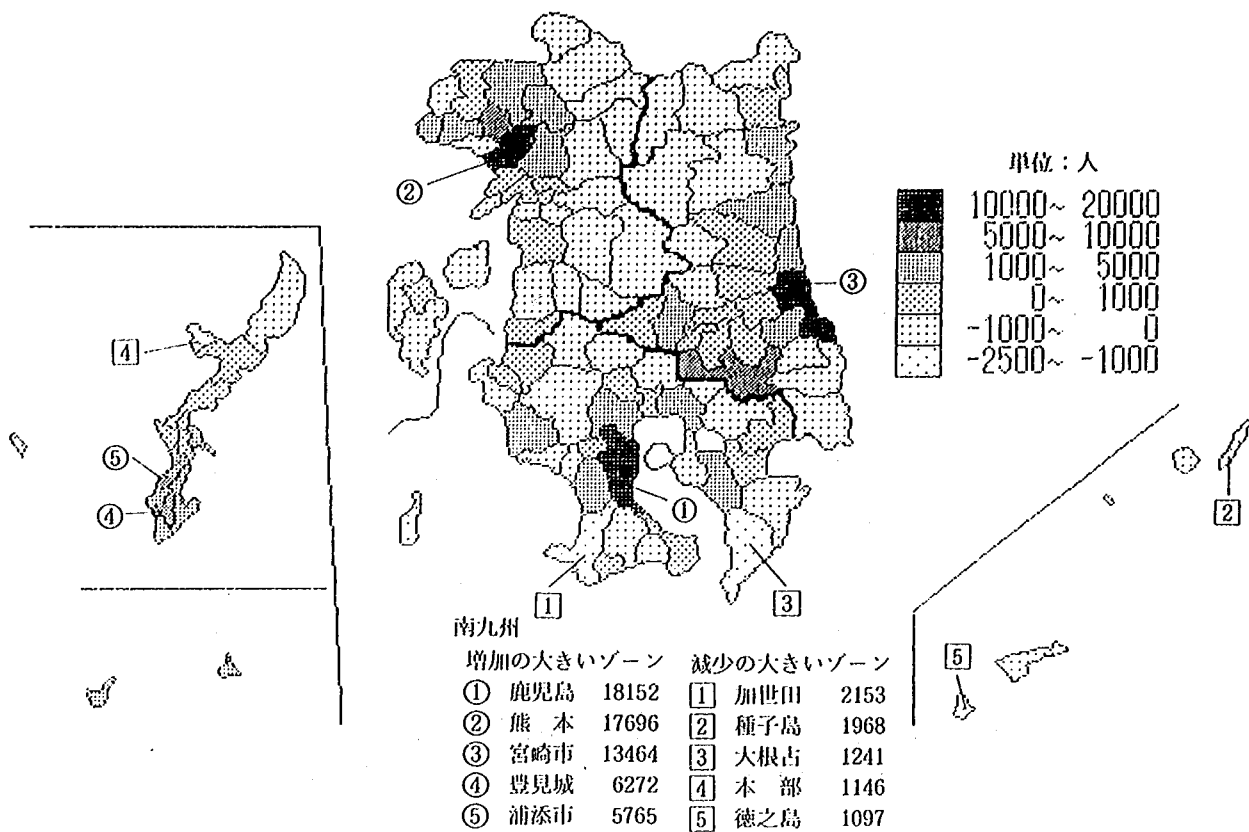
大きな人口増は瀬戸内海側の都市部でみられる。中国地方の中央部では人口が減少しているゾーンが多い。



県庁所在地およびその周辺で人口が増加しており、瀬戸内海側以外は高知周辺を除きほとんどのゾーンで減少している。



各県庁所在地は、人口増となっているが、北九州市は、人口減となっている。また、北九州～福岡間に人口増となっているゾーンが多くみられる。



県庁所在地およびその周辺は、従業者が増加しているが、その他のゾーンでは、従業者が減少しているケースが多い。

5.3.2 製造業

1) 業種計

製造業全業種を全国でみると、卸売密度、可住地面積、最寄り港湾までの時間距離、人口アクセシビリティが大きいゾーンほど従業者が増えている傾向がある。また、高速ＩＣのあるゾーンでも増えており、50年の従業者数、人口集中地区人口、山地メッシュ数、卸売アクセシビリティの大きいところでは減少する傾向にある。このことから、製造業は市場への近接性と用地の入手を立地の際重要としていることがうかがえる。

地方別に行った結果をみると、50年製造業従業者数、人口集中地区人口が大きいところで減少し、また県庁所在地でも減少傾向にある。一方、高速ＩＣのあるところ、可住地面積の大きいところ等では増加がみられる。ただし、北海道や中国地方では、人口集中地区人口の大きな所で増加が大きく、地域毎の傾向に違いがみられる。

() 内はt値

	全 国	北海道	東 北	関 東	北 陸	中 部	近 畿	中 国	四 国	九 州
製造業従業者数 (50年)	-0.092 (17.475)	-0.204 (11.749)		-0.103 (11.533)			-0.092 (10.797)	-0.194 (10.836)	-0.159 (8.428)	-0.187 (15.741)
人口集中地区人口	-0.004 (5.299)	0.010 (18.327)			-0.013 (9.934)	-0.016 (8.250)		0.025 (5.823)		-0.005 (3.632)
人 口 密 度			-0.472 (6.562)					0.729 (3.627)		
卸 売 密 度	0.172 (3.510)	-19.117 (9.123)						-57.085 (12.857)		5.394 (4.245)
高速ＩＣの有無	436.509 (3.833)	615.674 (6.022)	256.809 (2.892)	858.333 (1.029)			978.849 (3.580)			
可 住 地 面 積	4.784 (6.097)			10.721 (4.907)		25.127 (5.087)				4.247 (2.830)
工場適地面積		0.060 (2.907)					3.583 (2.634)			
山地メッシュ数	-0.597 (3.718)			-1.678 (2.596)						
平地メッシュ数						-16.564 (2.694)		15.921 (3.968)	17.275 (3.870)	10.781 (4.205)
最寄り県庁所在地 までの時間距離	-2.087 (3.989)									
最寄り大都市まで の時間距離			-0.708 (3.002)							
最寄り空港までの 時 間 距 離							-8.766 (2.823)			
最寄り空港までの 時 間 距 離	4.333 (0.033)						12.904 (3.322)			
卸売アクセシビ リティ	-0.013 (6.440)									
県庁所在地ダミー	-863.626 (4.933)		-595.659 (2.898)	-1322.378 (3.895)			-586.146 (2.254)			
人口アクセシビ リティ	0.002 (8.302)									
	0.696	0.967	0.641	0.735	0.783	0.605	0.747	0.943	0.783	0.957

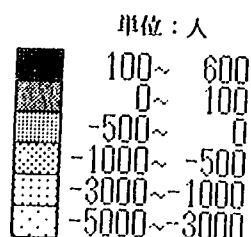
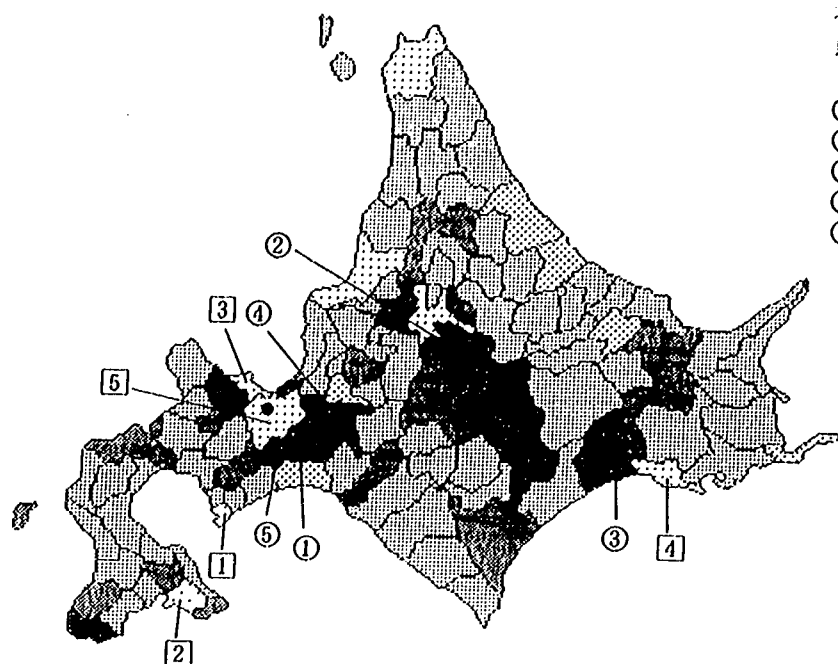
北海道

増加の大きいゾーン
(○ 内は順位)

①	千歳市	555
②	美 瑛	517
③	白 糠	422
④	江別市	352
⑤	恵庭市	301

減少の大きいゾーン
(□ 内は順位)

①	室蘭市	4709
②	函館市	3560
③	小樽市	2766
④	釧 路	1305
⑤	札幌市	2305



札幌、函館、旭川といった都市部で、従業員の減少がみられるが、その周辺部では従業員が増加している。

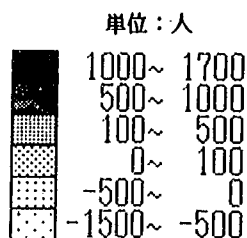
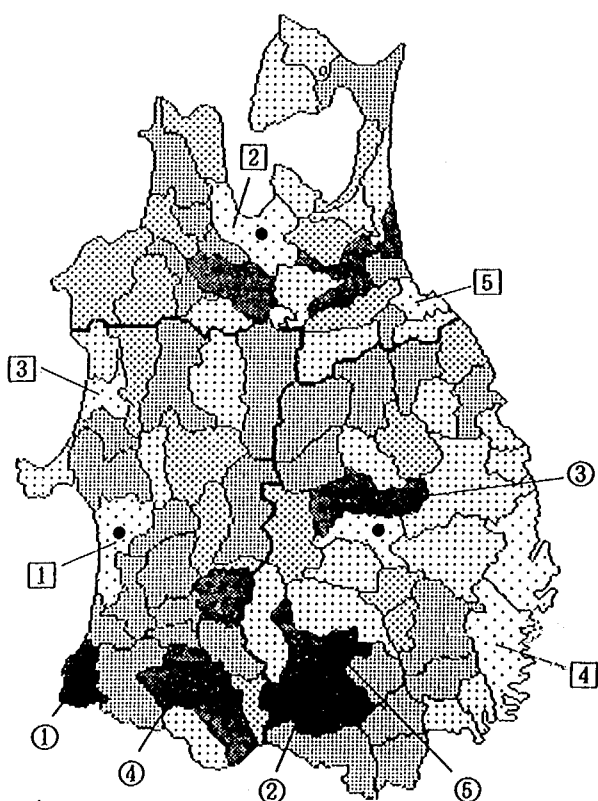
北東北

増加の大きいゾーン

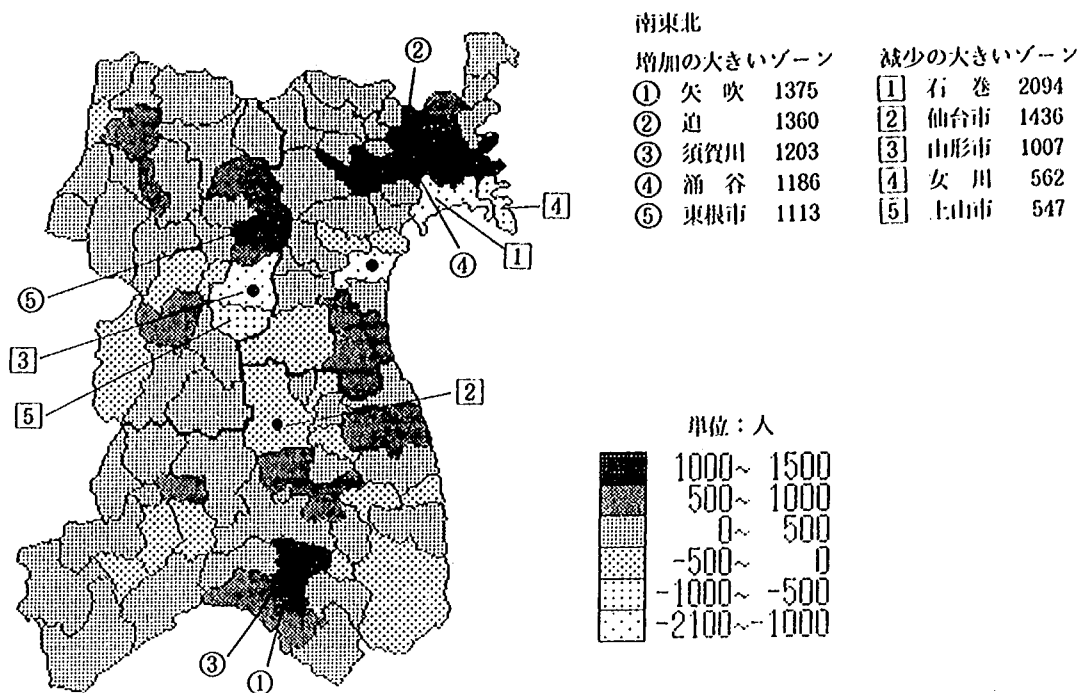
①	象 潟	1640
②	水 沢	1004
③	五山村	908
④	十文字	821
⑤	北 上	800

減少の大きいゾーン

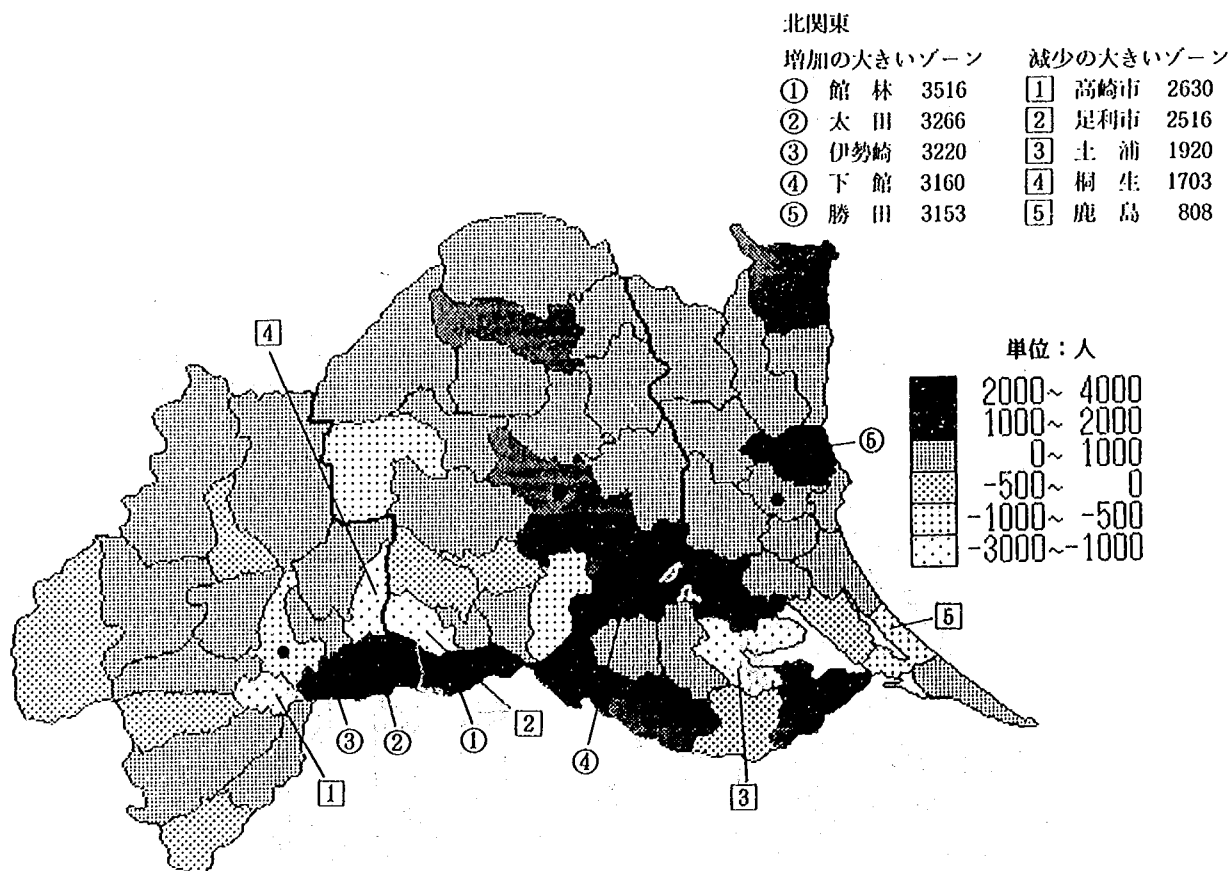
①	秋 田	1481
②	青森市	1266
③	能代市	1170
④	釜 石	1116
⑤	八戸市	1100



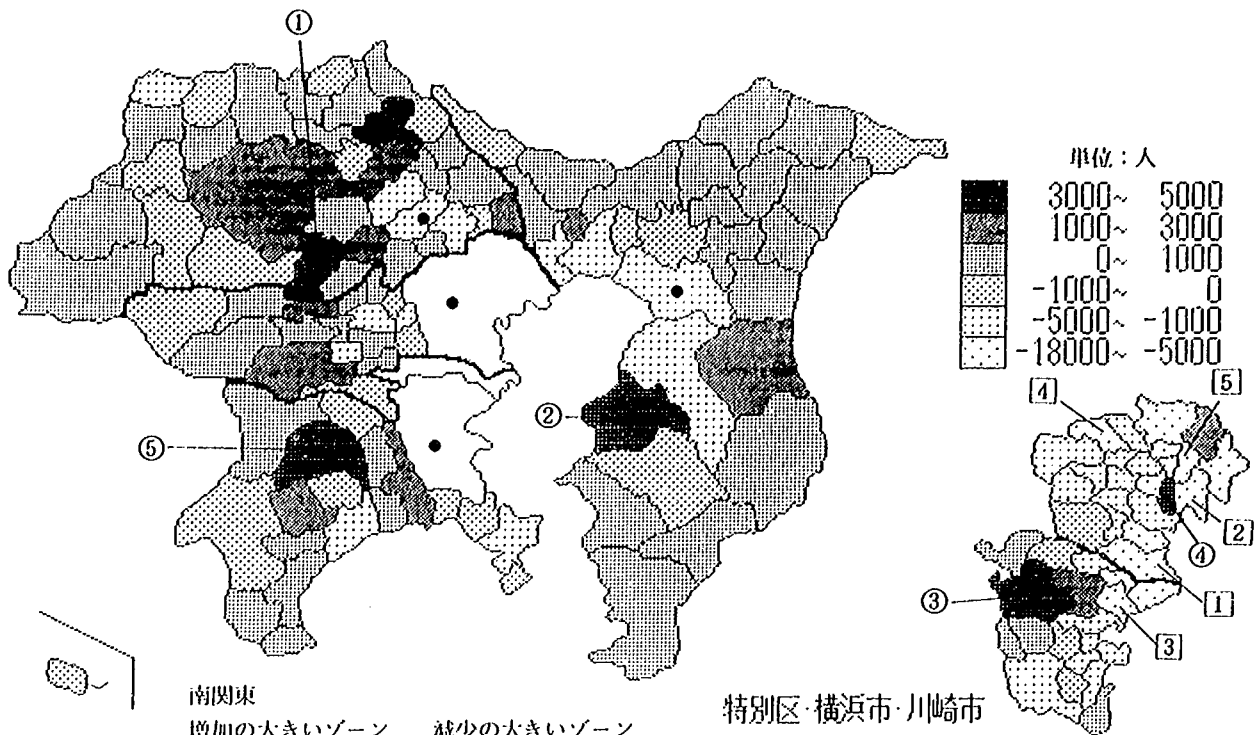
青森、盛岡、秋田といった県庁所在地のあるゾーンでは、減少傾向となっており、従業員の大きな増加は南部のゾーンでみられる。



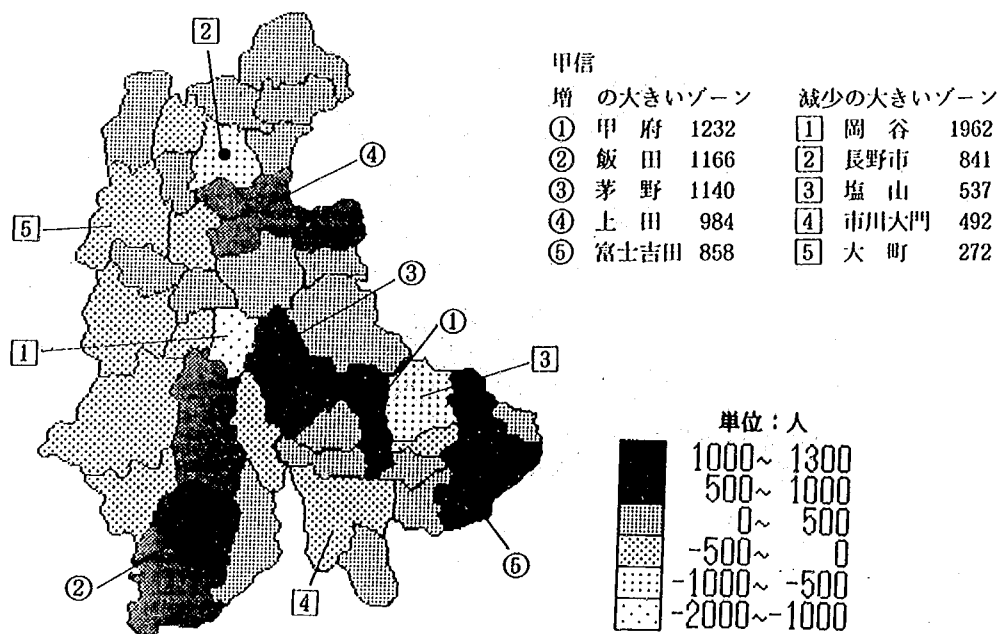
県庁所在地のあるゾーンで減少傾向がみられる。また、宮城県北部、山形市北部、福島県南部では、従業者の大きな増加がみられる。



前橋と水戸をつなぐ国道50号線沿いに大きな増加がみられるゾーンが集中している。また、大きな減少を示しているゾーンは、都市部に多くみられる。



特別区内では、中央区、葛飾区をのぞきすべて減少している。また、久喜、狭山、相模原といった周辺のゾーンで従業者の高い増加がみられややドーナツ現象的な傾向がある。



長野、山梨の県境付近で従業者の増加の大きいゾーンがみられ、また山梨県南部、長野県南部、長野市の南部周辺も増加している。

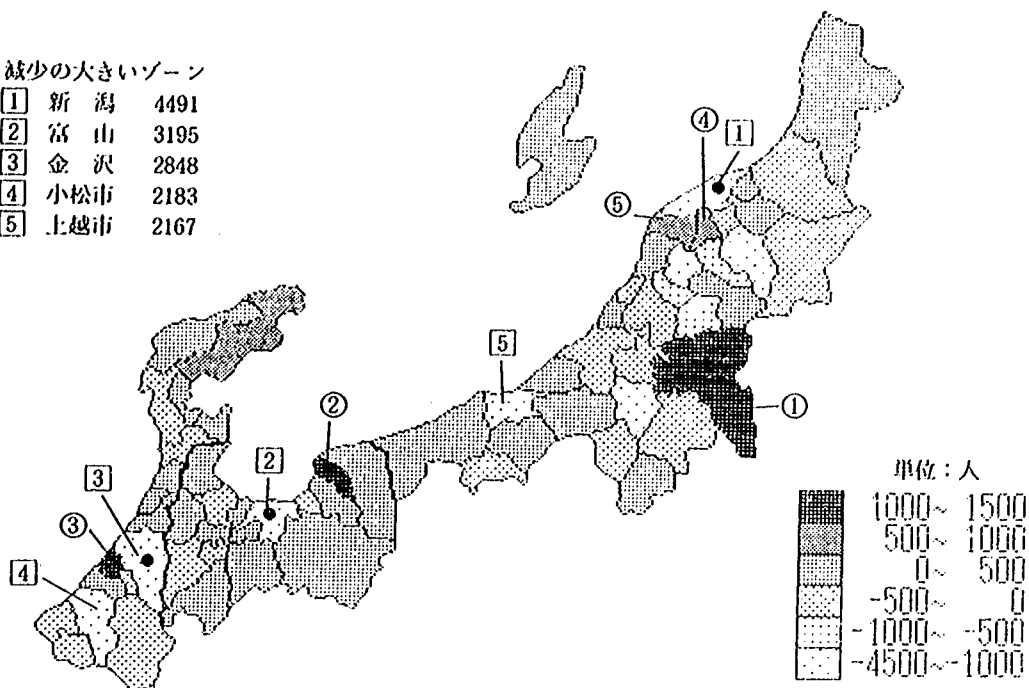
北陸

増加の大きいゾーン

①	小 出	1398
②	黒部市	1273
③	松任市	1121
④	白 根	900
⑤	巻	699

減少の大きいゾーン

①	新 潟	4491
②	富 山	3195
③	金 沢	2848
④	小松市	2183
⑤	上越市	2167



新潟、富山、金沢といった県庁所在地は減少傾向となっている。
 この他、長岡、高岡、小松といった人口の比較的多い都市はいずれも従業者が減少している。

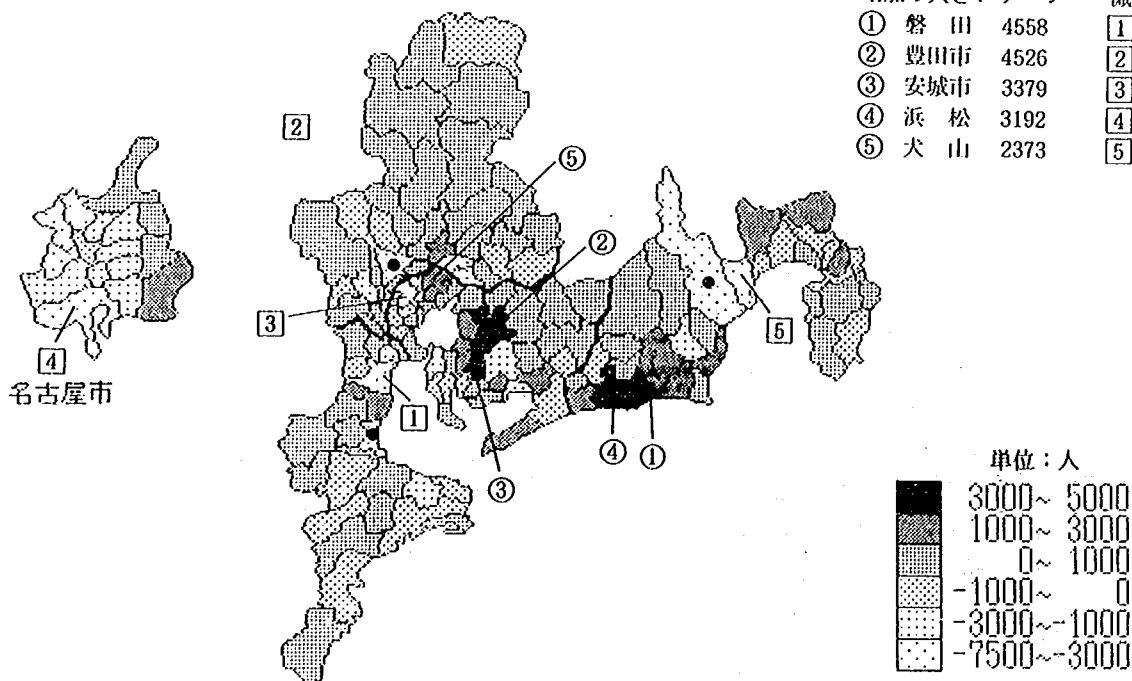
中部

増加の大きいゾーン

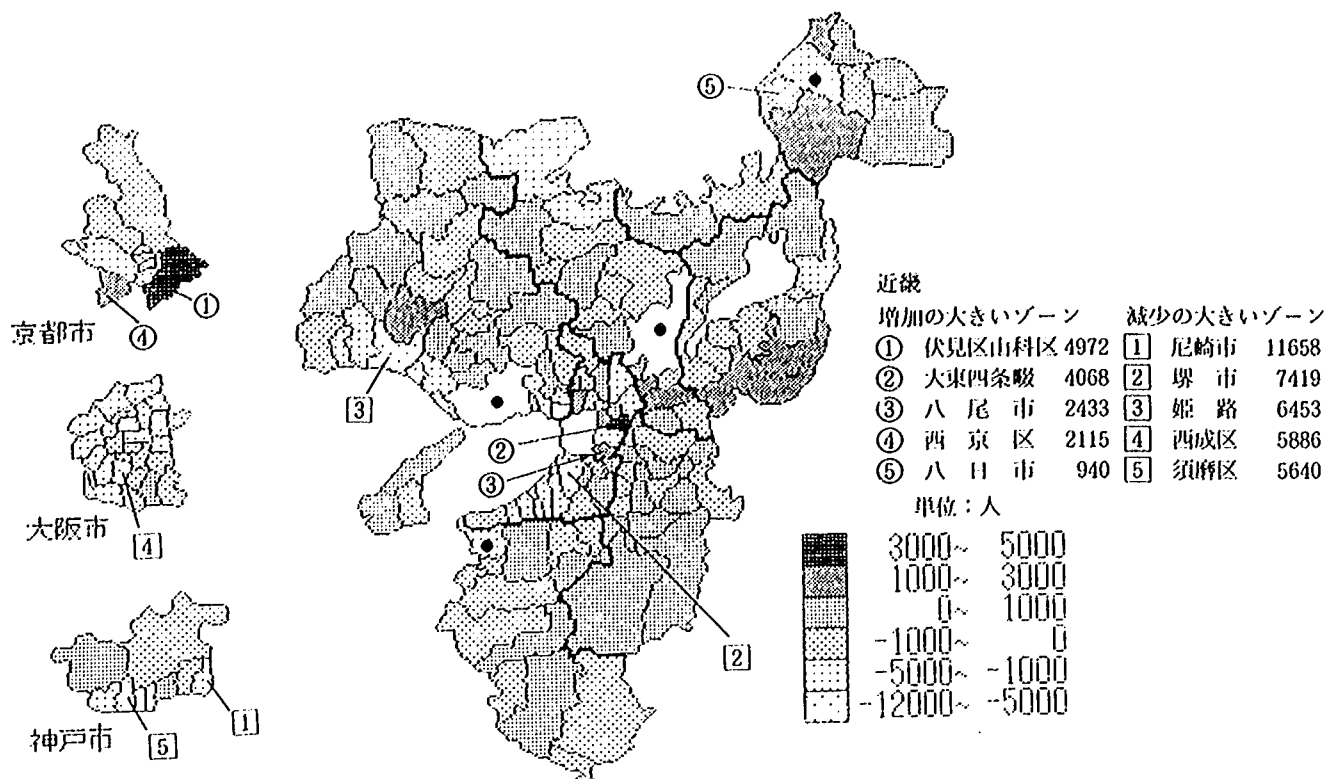
①	磐 田	4558
②	豊田市	4526
③	安城市	3379
④	浜 松	3192
⑤	犬 山	2373

減少の大きいゾーン

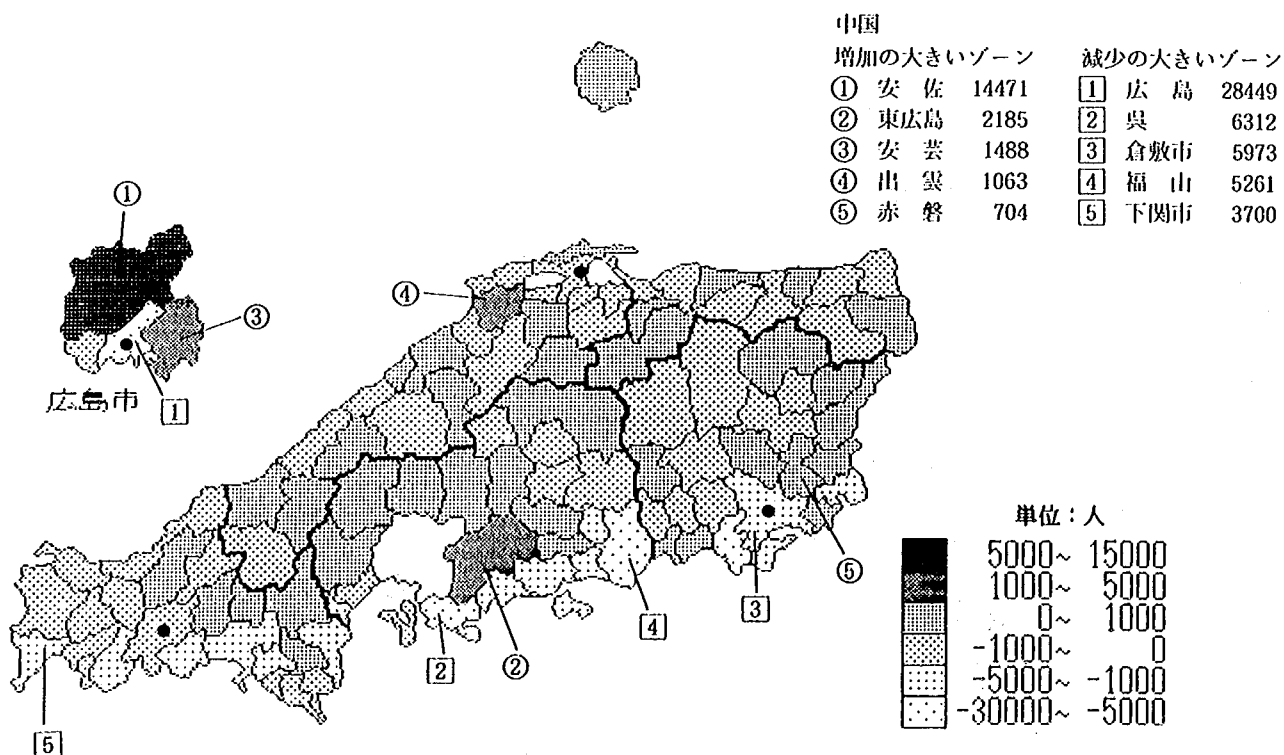
①	四日市	7333
②	可児市	5253
③	一 宮	4939
④	港 区	4760
⑤	清水市	4688



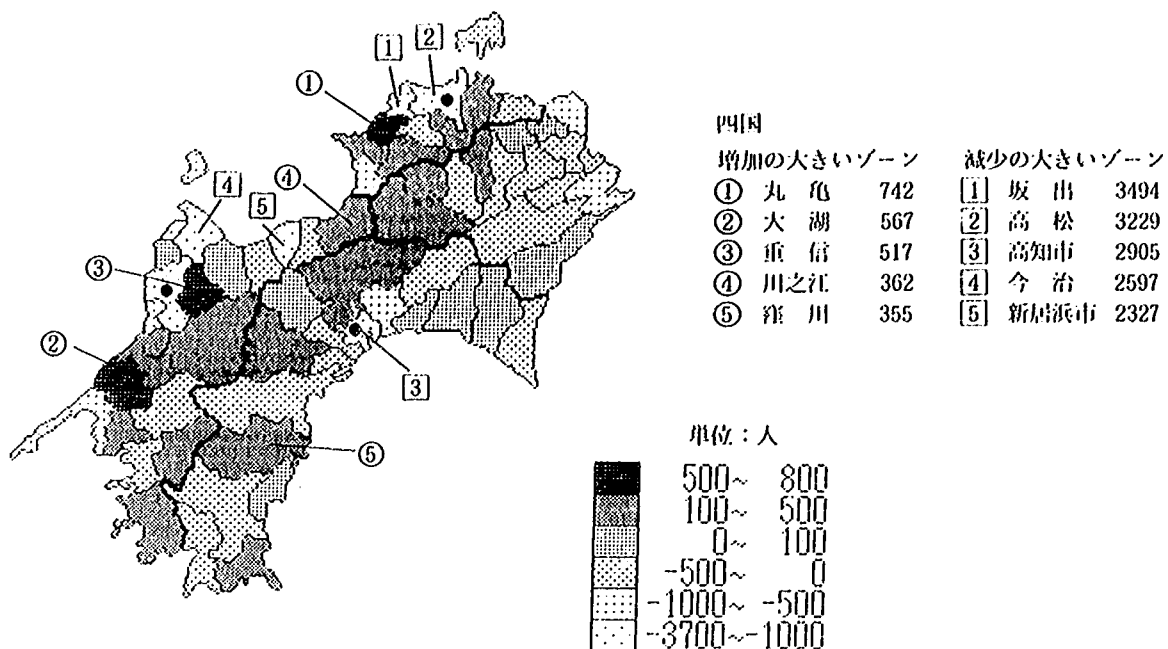
名古屋市の東部では従業者数が増加しているが、それ以外では減少傾向となっている。同様に名古屋市西部周辺では、減少傾向がみられるが、東部には高い増加を示すゾーンがみられる。
 この他の浜松およびその周辺で高い増加がみられる。



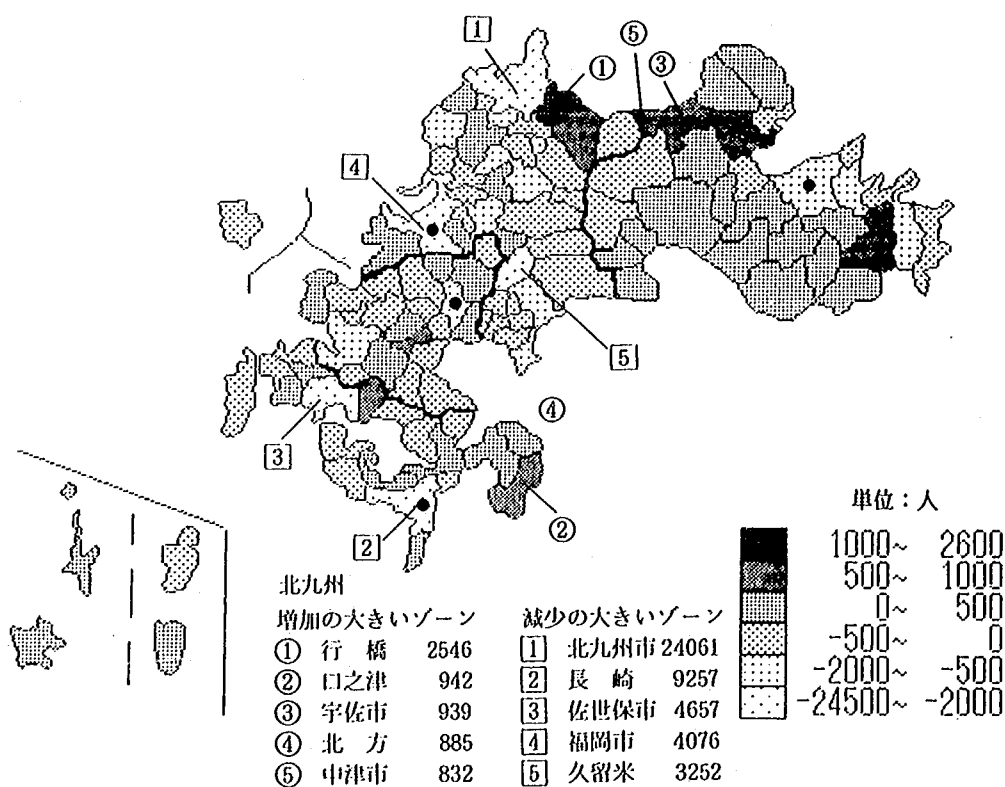
大阪市では、東住吉区を除きすべて減少しており、大阪府南部のゾーンもほとんどが減少となっている。京都市内は、大きく増加している区と大きく減少している区が存在している。



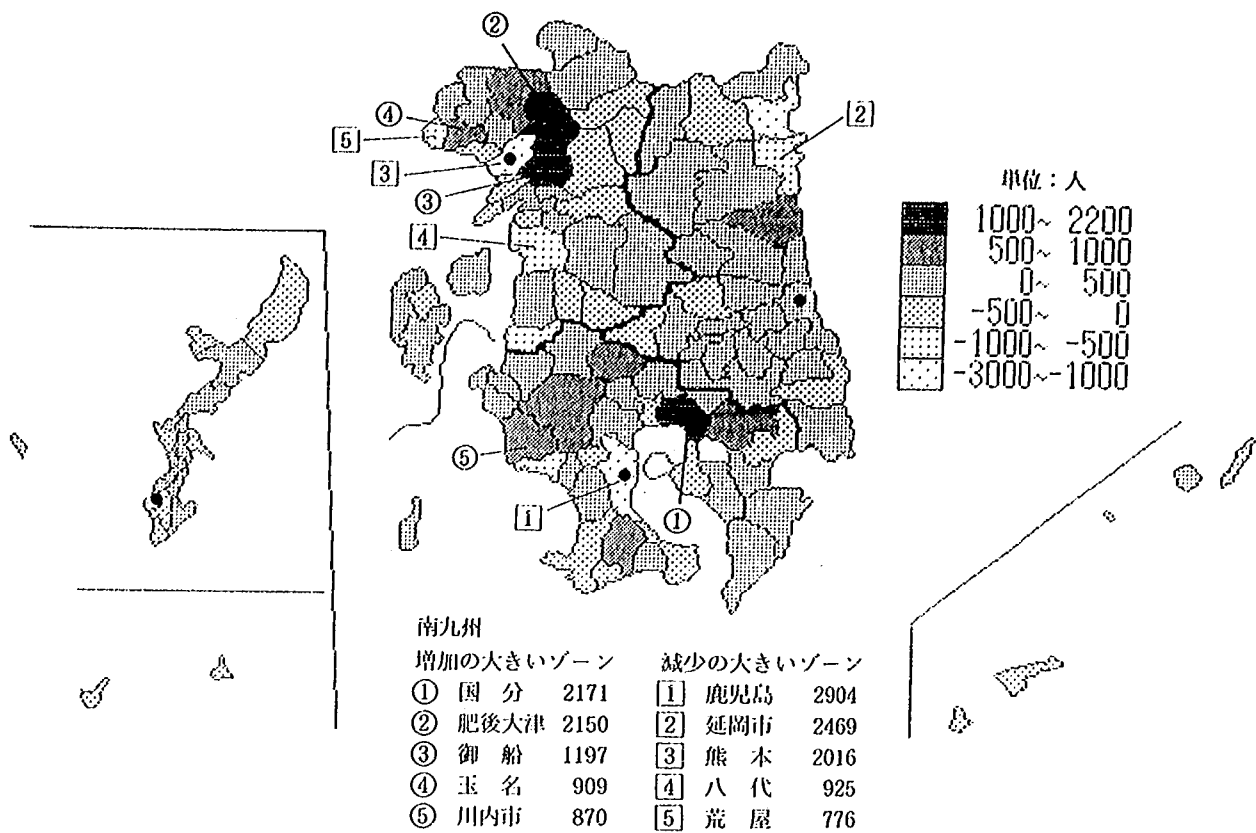
広島市の中に大きく増加しているところと大きく減少している両極端なゾーンが存在している。大きく減少しているゾーンは瀬戸内海沿いに多くみられる。



瀬戸内海沿いに大きく増加しているゾーンがみられるが、都市部では減少傾向がみられる。



各県の県庁所在地および福岡の北九州市など大きな都市では減少傾向がみられる。



宮崎市で増加傾向となっている他は、県庁所在地のあるゾーンで減少傾向がみられる。増加の大きいゾーンはその周辺に存在している。

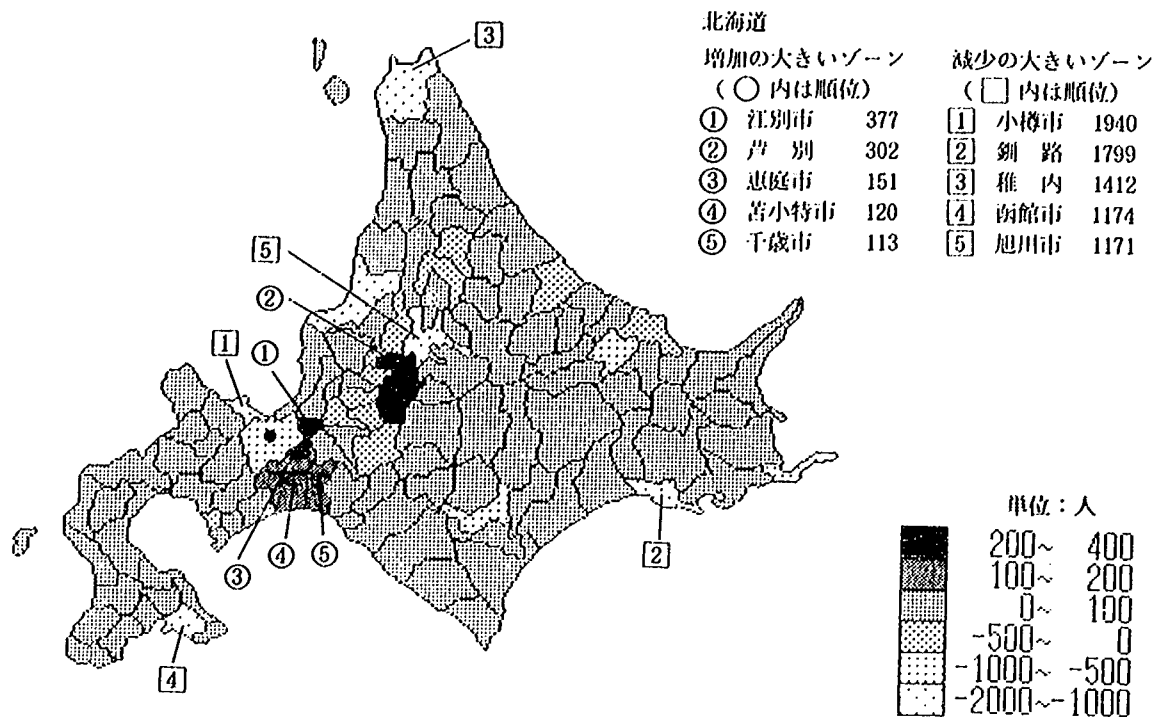
2) 業種1 (食品・生活材型)

食品・生活材型を全国でみると、50年製造業業種1従業者数、卸売密度、最寄り県庁所在地までの時間距離、卸売アクセシビリティが大きいほど減少する傾向がある。また、高速ICのあるところ、可住地面積の大きいところ、大都市で従業者が増加する傾向がみられる。これらのことから、食品・生活材型は市場への近接性を非常に重要としていることがうかがえる。

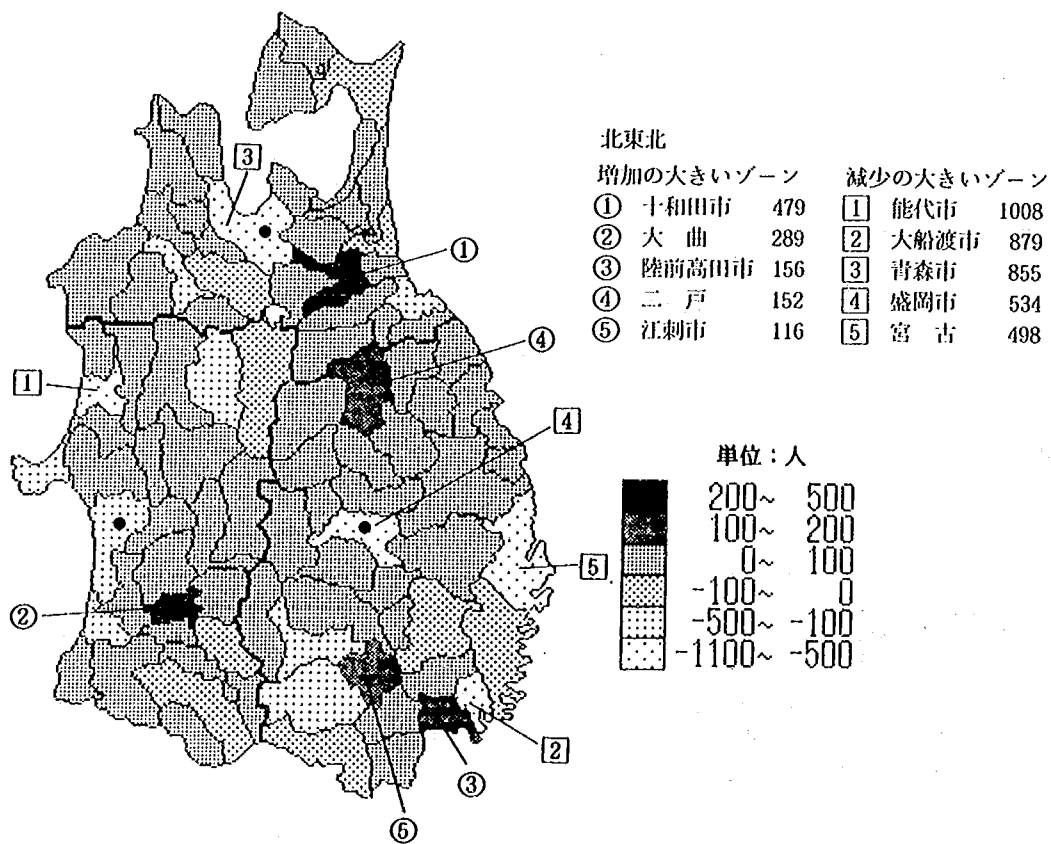
地方別にみると、50年製造業業種1従業者数が大きいところで減少しており、人口集中地区人口の大きいところは、ほとんどの地方で増加となっている。また、北海道、東北、北陸では県庁所在地で減少する傾向がみられる。

() 内は t 値

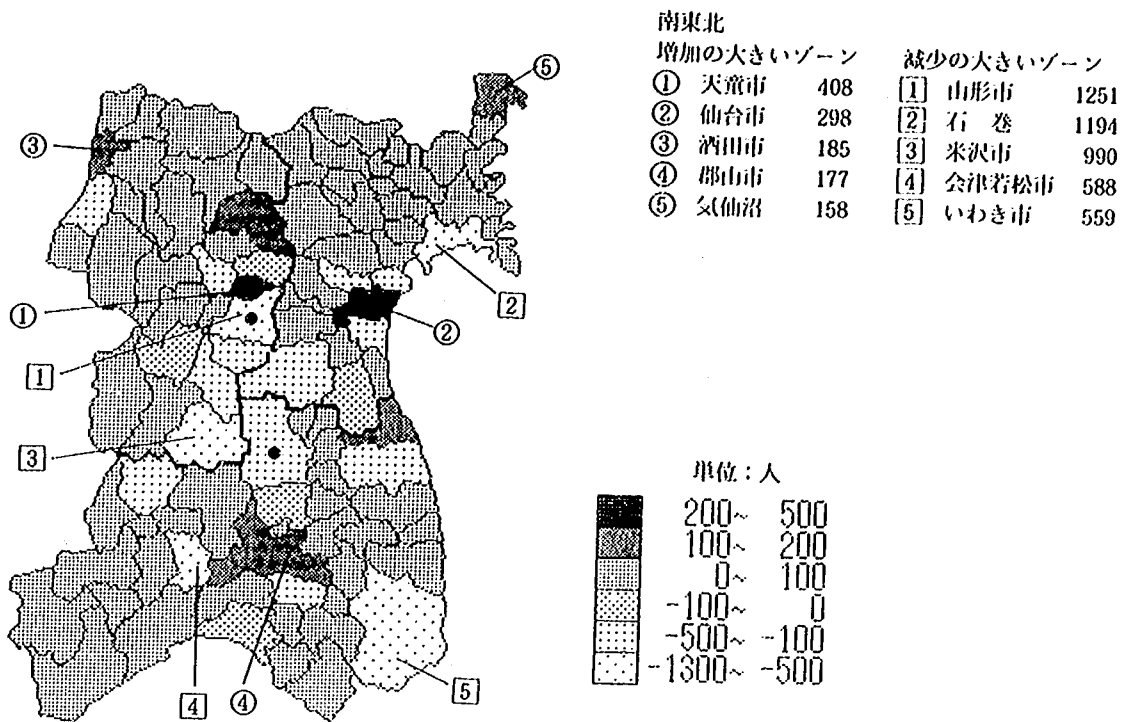
	全 国	北 海 道	東 北	関 東	北 陸	中 部	近 畿	中 国	四 国	九 州
製造業従業者数 (50年)	-0.153 (38.909)	-0.286 (18.092)	-0.121 (12.586)	-0.175 (18.700)	-0.169 (9.072)	-0.198 (17.550)	-0.143 (13.697)	-0.116 (8.498)	-0.117 (9.703)	-0.083 (10.557)
人口集中地区人口		0.007 (8.038)	0.003 (7.333)	0.002 (6.653)	0.005 (3.416)	0.004 (5.048)		0.006 (5.909)	0.009 (7.148)	-0.001 (2.595)
人 口 密 度				-0.033 (5.234)						
道 路 密 度						-61.533 (2.469)		306.187 (2.267)		
卸 売 密 度		-5.087 (4.513)						-9.863 (8.746)	-7.114 (4.468)	
高速ICの有無	-0.027 (2.482)	194.864 (3.284)								
可 住 地 面 積	85.833 (3.219)					2.034 (2.068)			-1.989 (2.050)	
工場適地面積	0.517 (2.182)									
山地メッシュ数			0.239 (3.355)					-0.652 (3.803)		
平地メッシュ数										1.265 (2.251)
最寄り県庁所在地 までの時間距離	-0.390 (3.405)								-2.574 (2.536)	
最寄り空港までの 時 間 距 離									3.254 (3.283)	
人口アクセシビリ ティ								-0.001 (3.307)		
卸売アクセシビリ ティ	-0.002 (5.774)									
県庁所在地ダミー		-1240.146 (2.456)	-536.692 (5.335)		-753.822 (2.099)					
大都市ダミー	194.626 (3.063)									
	0.792	0.941	0.752	0.806	0.836	0.898	0.724	0.928	0.864	0.808



都市部で従業員の減少傾向がみられる。
札幌周辺では従業員が増加している。



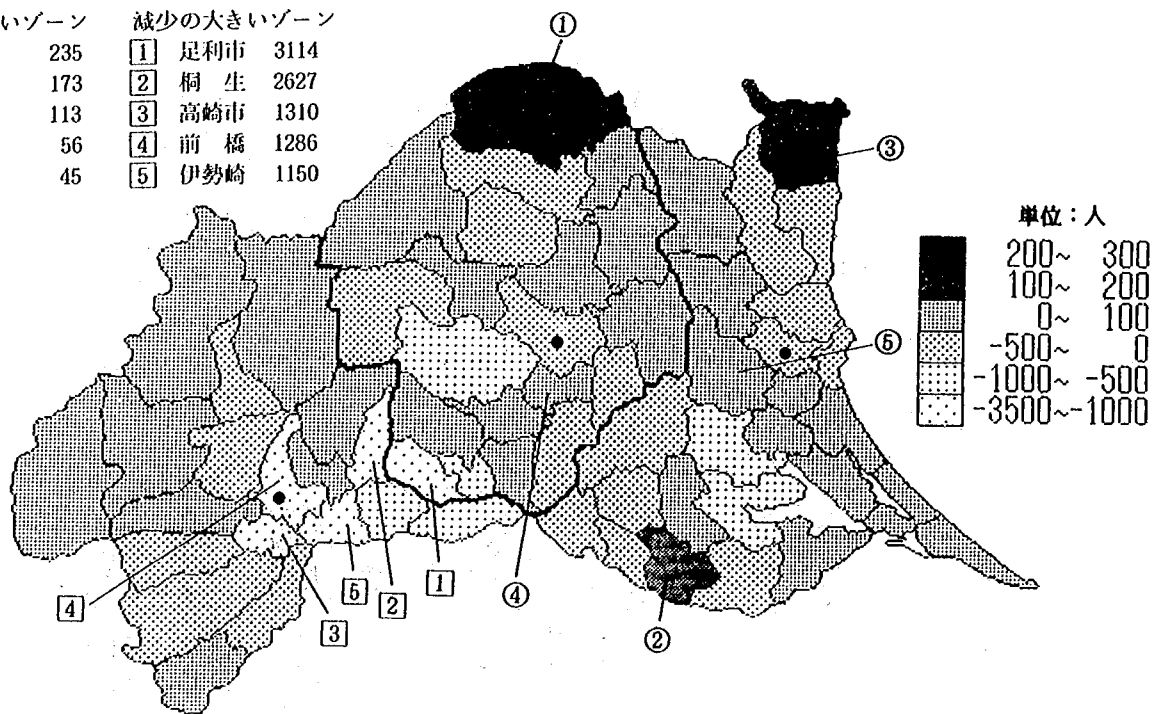
都市部が南部のゾーンで減少傾向がみられる。
都市の周辺に増加するゾーンが多くみられる。



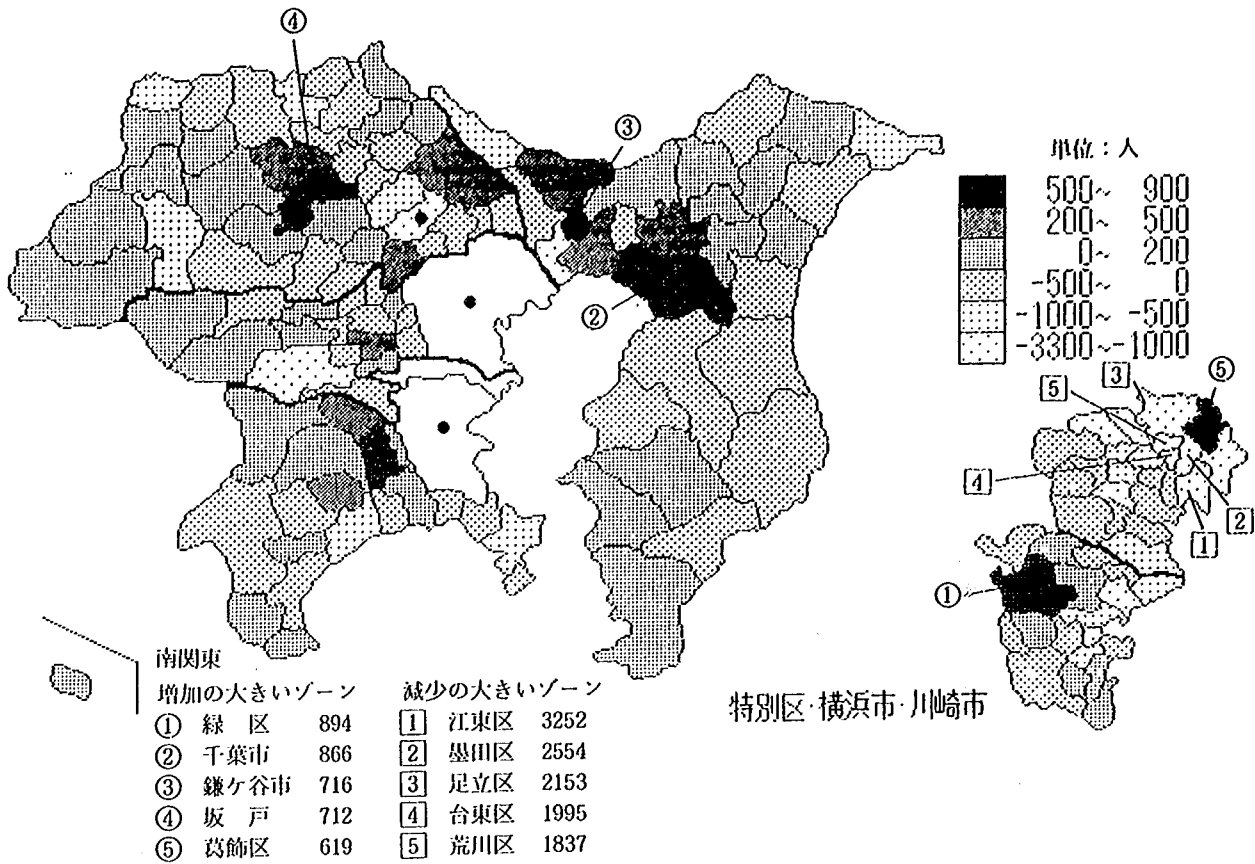
南東北中央部に減少しているゾーンが多く見られる。
仙台、天童等の都市で比較的大きな増加がみられる。

北関東

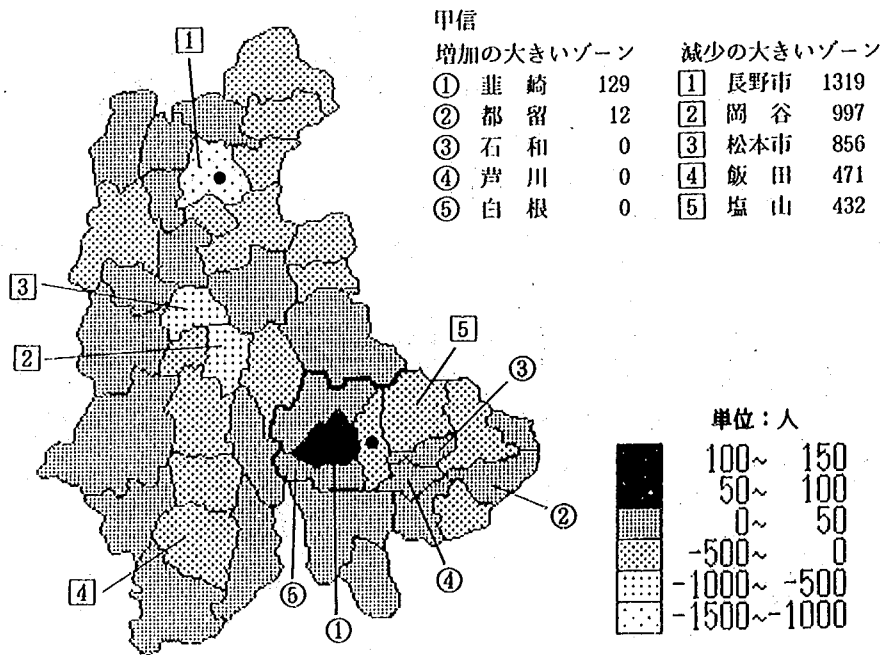
増加の大きいゾーン		減少の大きいゾーン	
①	黒磯 235	①	足利市 3114
②	水海道 173	②	桐生 2627
③	高萩 113	③	高崎市 1310
④	栃木 56	④	前橋 1286
⑤	笠間 45	⑤	伊勢崎 1150



全体的に南部が減少、北部で増加している。
しかし減少に対して増加数の割合は低い。



特別区では葛飾区で若干増加している他は、大幅な減少となっている。
南関東では幹線道路沿いに減少するゾーンが存在している。



国道沿線のゾーンで減少傾向がみられる。それ以外のゾーンは増加する傾向にあるが、規模はさほど大きくない。

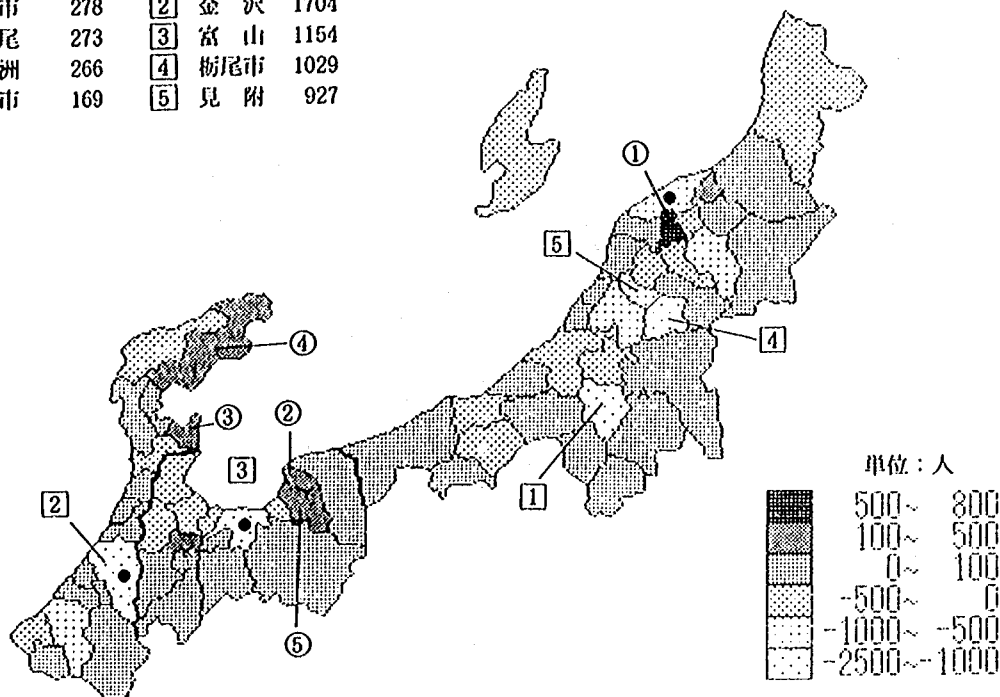
北陸

増加の大きいゾーン

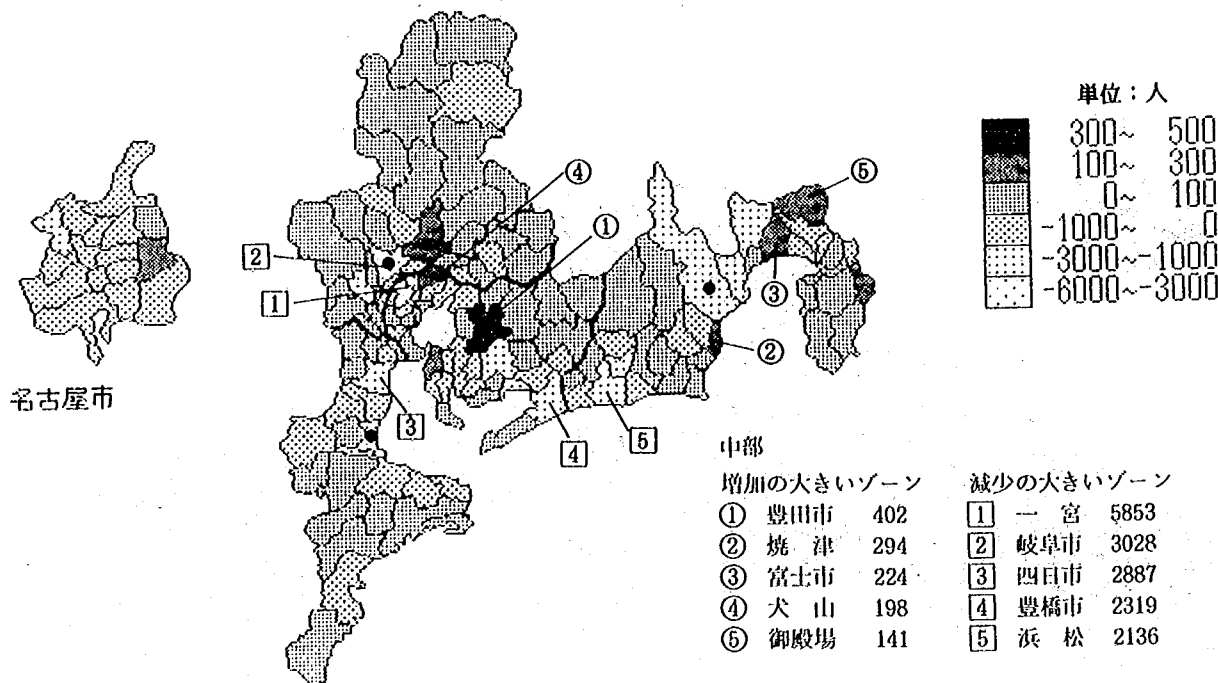
①	白根	732
②	黒部市	278
③	七尾	273
④	珠洲	266
⑤	魚津市	169

減少の大きいゾーン

①	十日町	2427
②	金沢	1704
③	富山	1154
④	砺波市	1029
⑤	見附	927



県庁所在地やその他の都市部で減少傾向がみられる。その周辺のゾーンで増加するゾーンがみられるが、増加数はさほど多くない。



中部

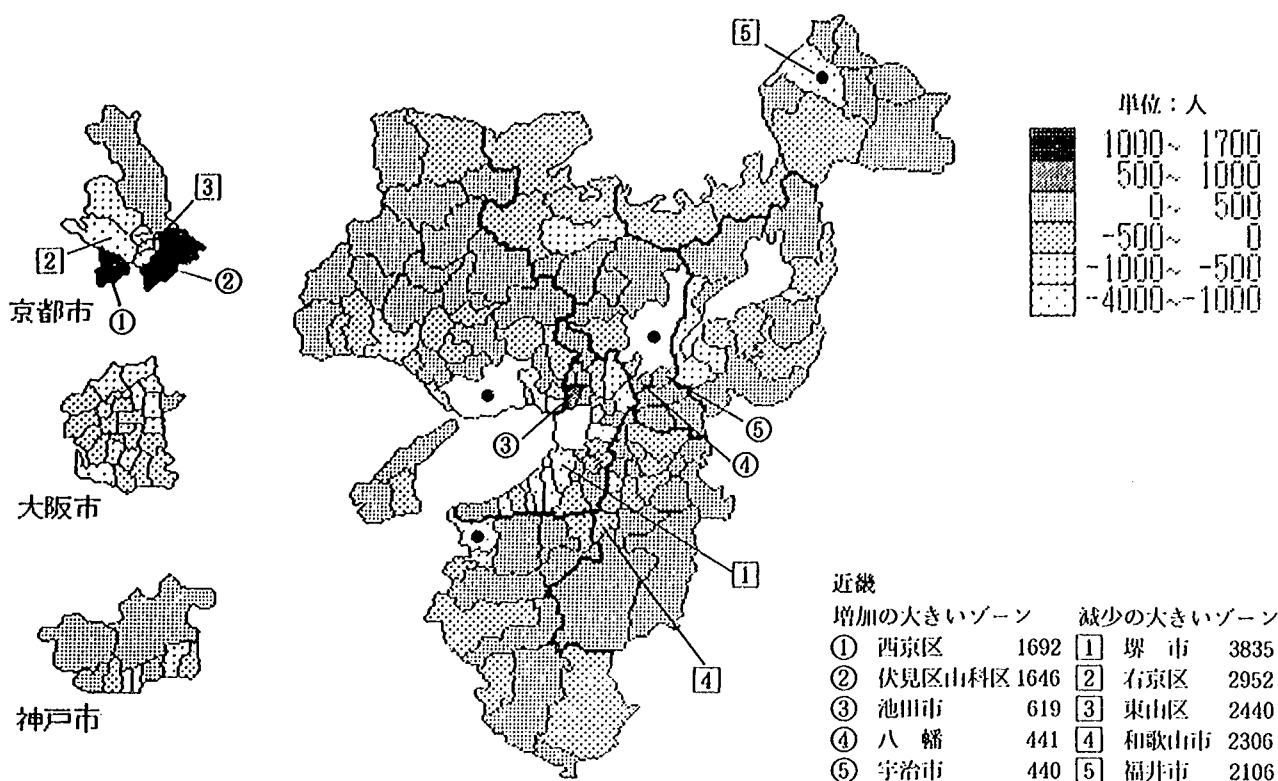
増加の大きいゾーン

①	豊田市	402
②	焼津	294
③	富士市	224
④	犬山	198
⑤	御殿場	141

減少の大きいゾーン

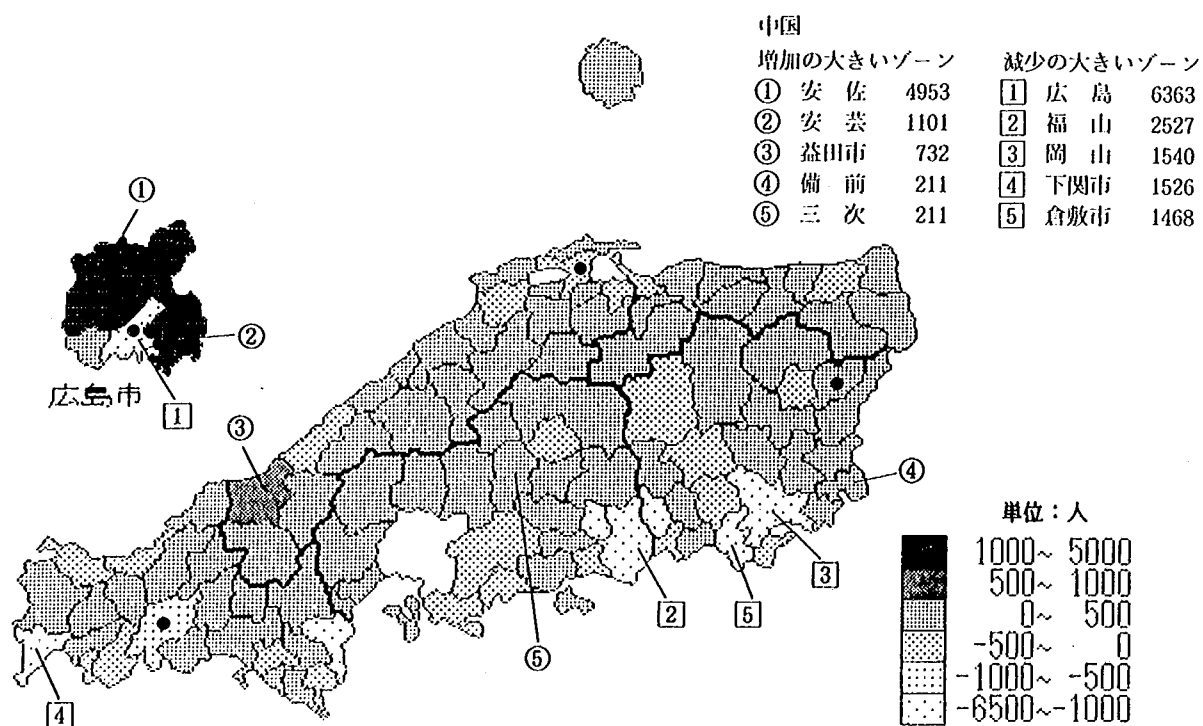
①	一宮	5853
②	岐阜市	3028
③	四日市	2887
④	豊橋市	2319
⑤	浜松	2136

名古屋市、静岡市、浜松市等の都市およびその周辺では従業者が減少している。

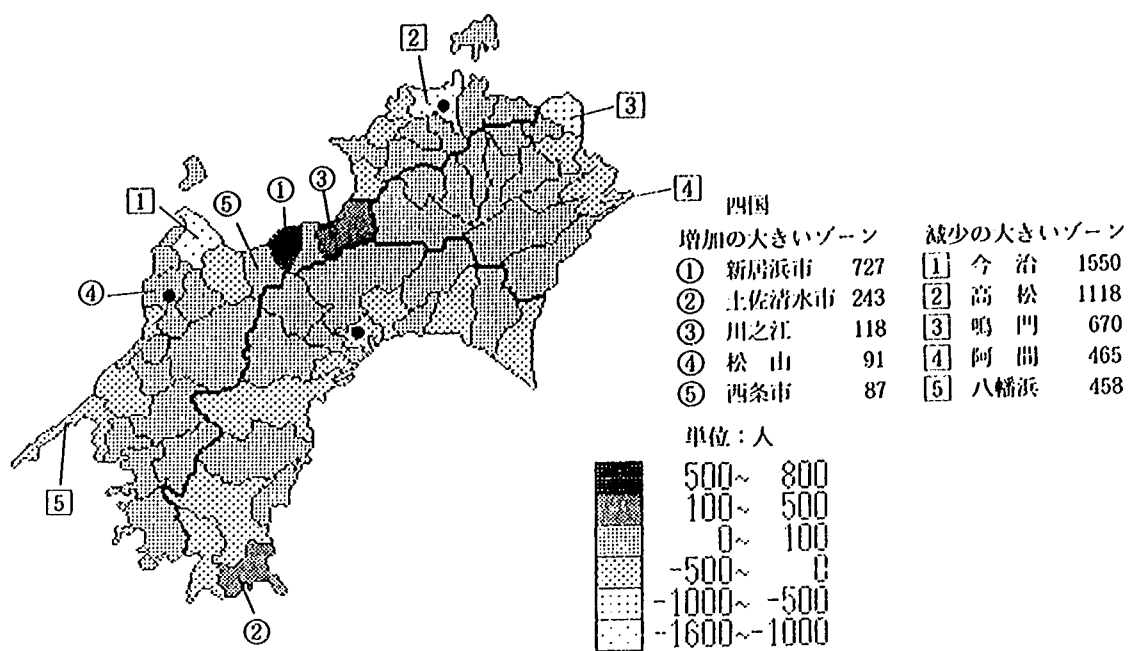


京都市内で大きく増加するゾーンと逆に減少するゾーンが存在しており、動きが活発である。大阪市内はすべての区で減少している。神戸市にも増加ゾーンと減少ゾーンがあるが増加数は減少数に比べて低い。

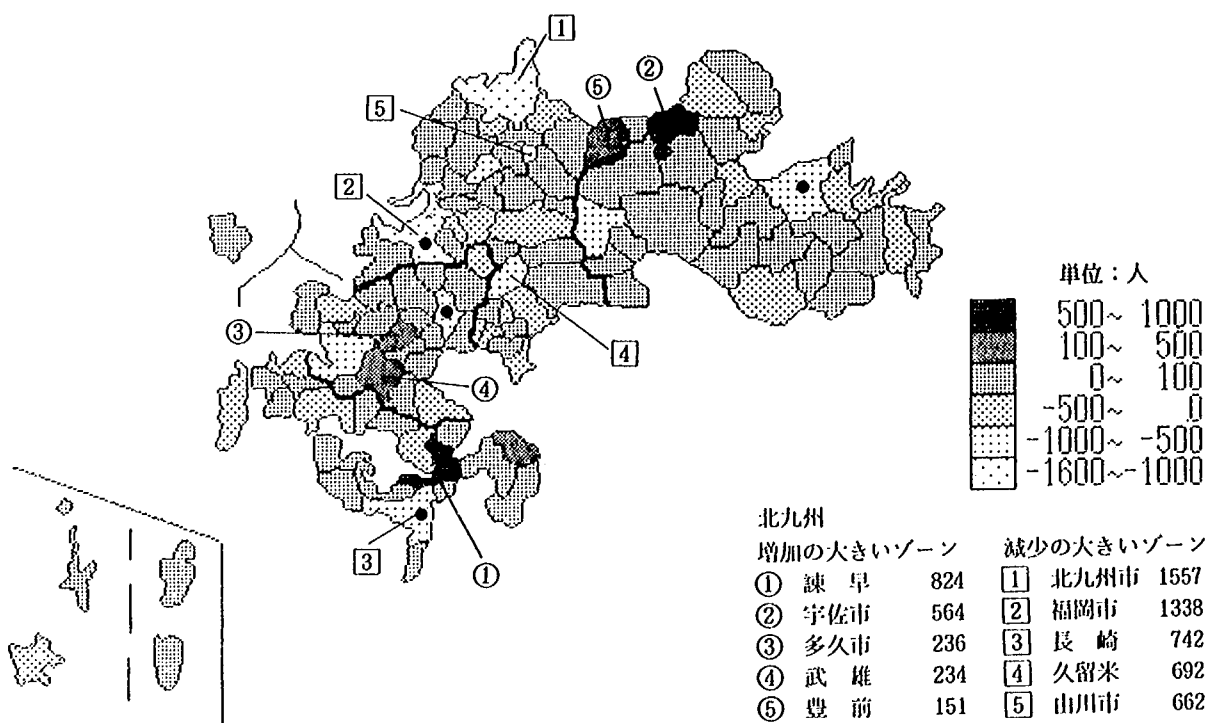
全体的に南大阪、兵庫南部、日本海側のゾーン等で減少傾向がみられる。



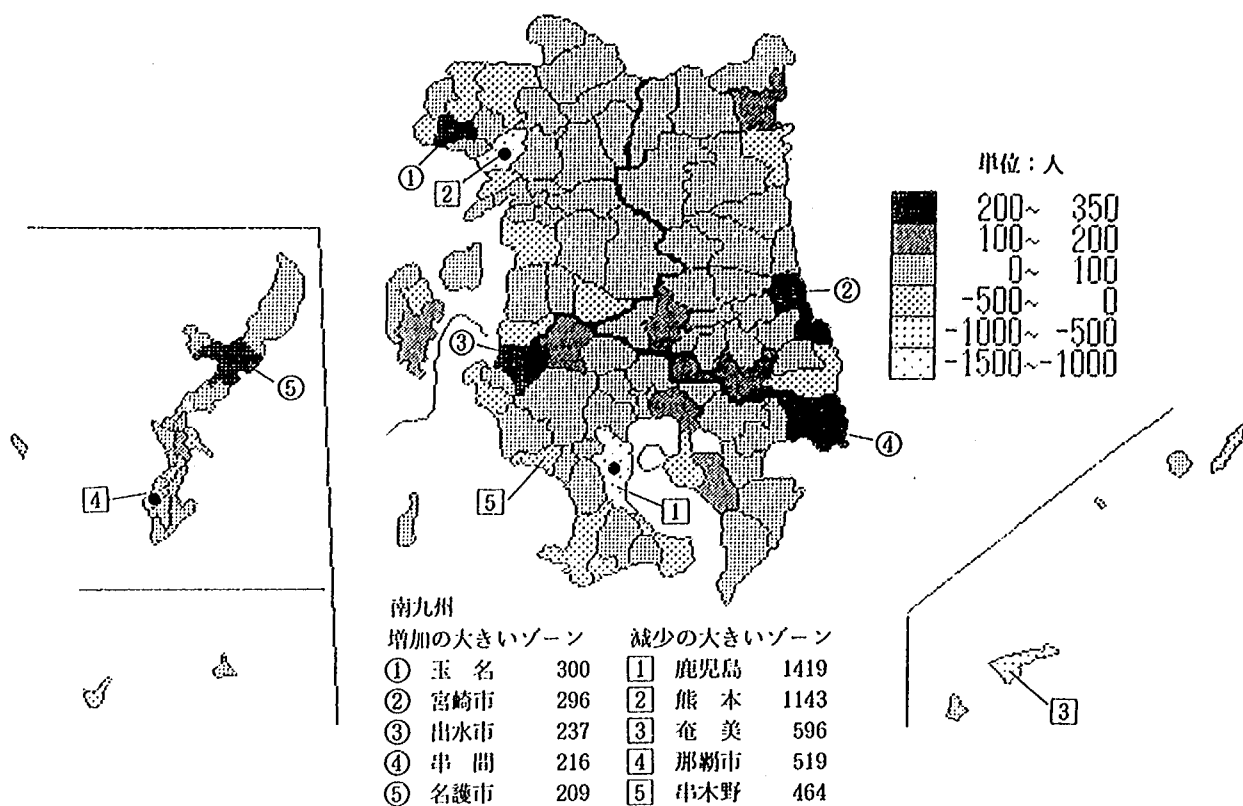
広島を除く各県の県庁所在地では、従業者数が減少している。広島市では、一部減少が激しいゾーンもあるが、他のゾーンでは大きく増加している。山陰は増加しているゾーンが多いが、山陽では減少しているゾーンが目立つ。



高松、徳島市の周辺や太平洋側等で減少しているゾーンがみられる。



県庁所在地や主要都市において従業者が減少しており、その周辺のゾーンでは増加傾向がみられる。



宮崎以外の県庁所在地はすべて減少している。大きく増加しているゾーンに隣接して、減少しているゾーンがみられる。減少数に比べ増加数は少ない。

3) 業種2 (素材型)

素材型を全国でみると、卸売密度、工場適地面積、最寄り港湾までの時間距離が大きいところで増加しており、50年業種2従業者数が大きいところや県庁所在地で従業者の減少がみられる。すなわち、輸送の便や用地入手が立地において重要視されていることがうかがわれ、既存の集積地や臨海型の立地は少なくなっている。

地方別にみると、全地方において、50年業種2従業者数が大きいところで減少傾向がみられる。近畿、中国では人口集中地区人口が大きいほど増加しているが、北陸、九州では逆の傾向がみられる。また、関東、北陸、九州では卸売密度が大きいほど増加する傾向があるが、中国では逆の傾向がみられる。さらに、北海道、東北、九州では県庁所在地で増加しており、全国での分析と逆の結果となっている。このように、地方ごとに傾向が大きく異なっている。

	全 国	北海道	東 北	関 東	北 陸	中 部	近 畿	中 国	四 国	九 州
製造業業種2従業者数(50年)	-0.144 (31.990)	-0.110 (17.477)	-0.159 (15.584)	-0.140 (18.558)	-0.036 (2.889)	-0.070 (6.631)	-0.139 (10.052)	-0.178 (12.503)	-0.098 (6.971)	-0.197 (32.566)
人口集中地区人口					-0.005 (4.268)		0.003 (3.834)	0.007 (4.666)		-0.002 (3.573)
卸 売 密 度	0.084 (5.329)			0.164 (5.433)	4.078 (2.064)			-13.282 (11.171)		3.086 (6.746)
高速ICの有無	129.356 (2.892)									
可住地面積										0.816 (2.155)
工場適地面積	0.101 (2.120)	0.119 (20.415)	0.267 (4.252)		-0.663 (2.576)					
山地メッシュ数								-0.704 (3.133)		
最寄り港湾までの時間距離	0.631 (2.167)						5.996 (2.833)			
人口アクセシビリティ		0.001 (5.095)	0.001 (2.930)							
卸売アクセシビリティ		-0.020 (5.788)								
県庁所在地ダミー	-164.142 (2.473)	1353.931 (12.315)	511.080 (6.455)			-375.209 (2.598)				907.503 (7.353)
	0.760	0.933	0.829	0.763	0.776	0.554	0.515	0.931	0.659	0.986

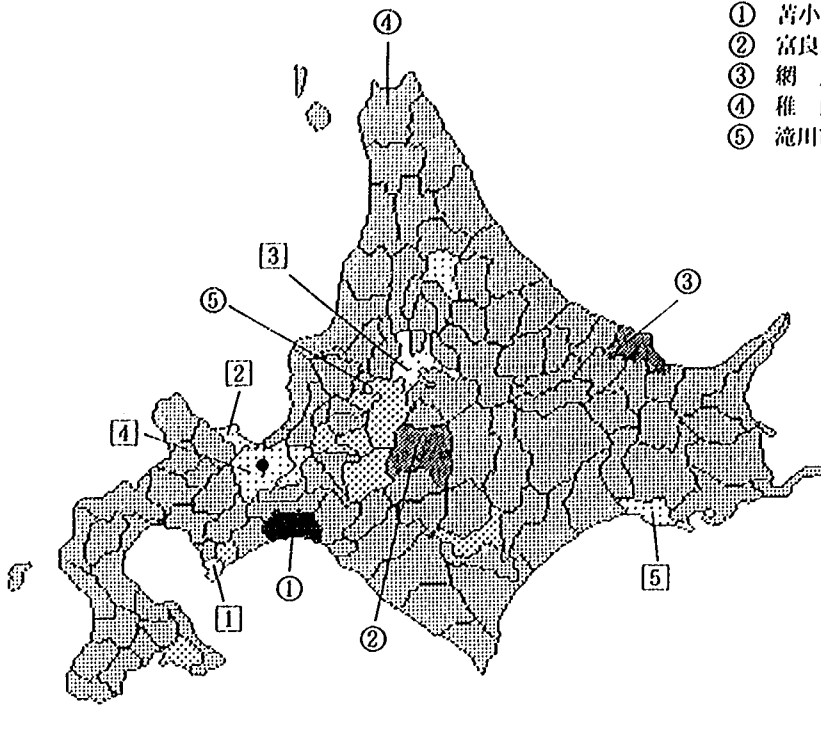
北海道

増加の大きいゾーン
(○ 内は順位)

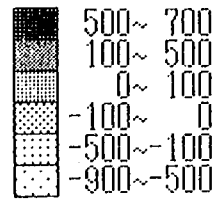
①	苫小牧市	683
②	富良野	195
③	網走	104
④	稚内	88
⑤	滝川市	76

減少の大きいゾーン
(□ 内は順位)

①	室蘭市	896
②	小樽市	594
③	旭川市	576
④	札幌市	471
⑤	釧路	282



単位：人



減少しているゾーンは都市部で多くゆられる。札幌—旭川間のゾーンでの減少傾向が目立つ。全体的に数は少ないものの大半のゾーンで従業者数が増加している。

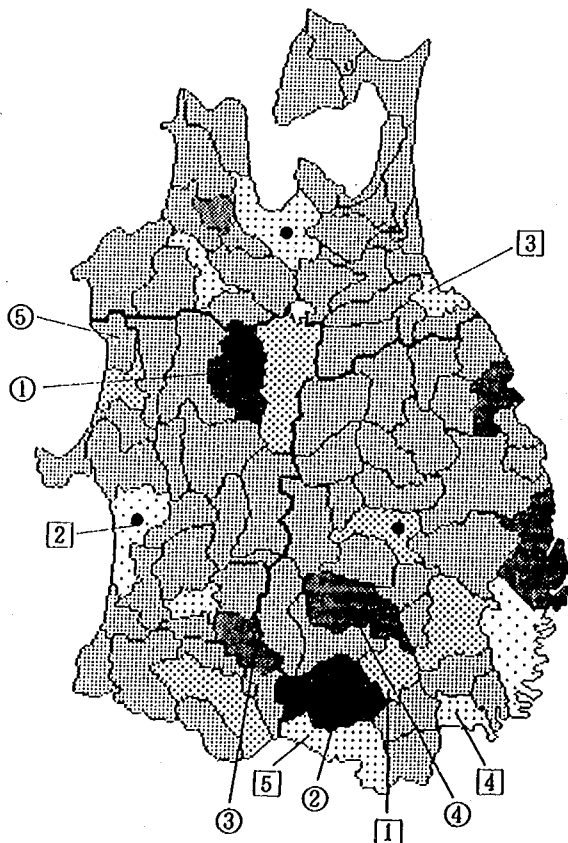
北東北

増加の大きいゾーン

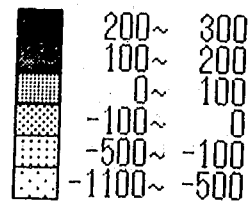
①	大館	216
②	水沢	204
③	横手	155
④	花巻	136
⑤	宮古	116

減少の大きいゾーン

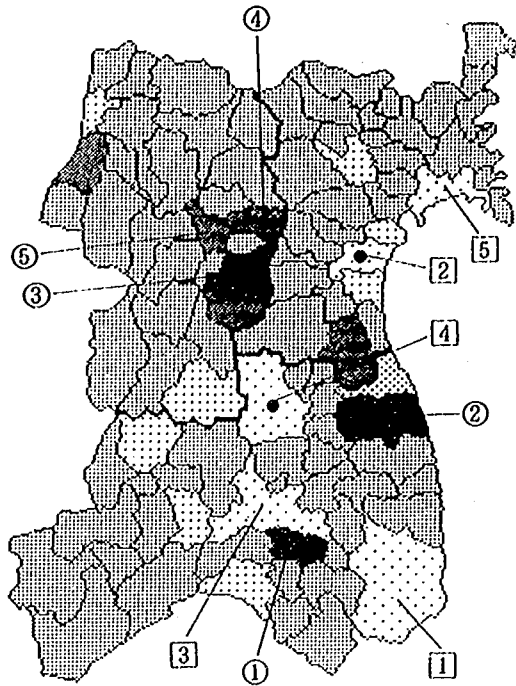
①	釜石	1057
②	秋田	613
③	八戸市	454
④	陸前高田市	226
⑤	一関	180



単位：人



各県庁所在地では従業者が減少している。大きく増加しているゾーンに隣接して、減少しているゾーンが存在する。



南東北

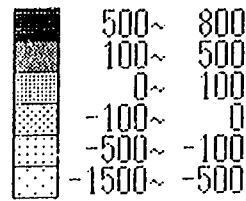
増加の大きいゾーン

①	須賀川	794
②	原 町	760
③	山形市	542
④	東根市	263
⑤	寒河江	204

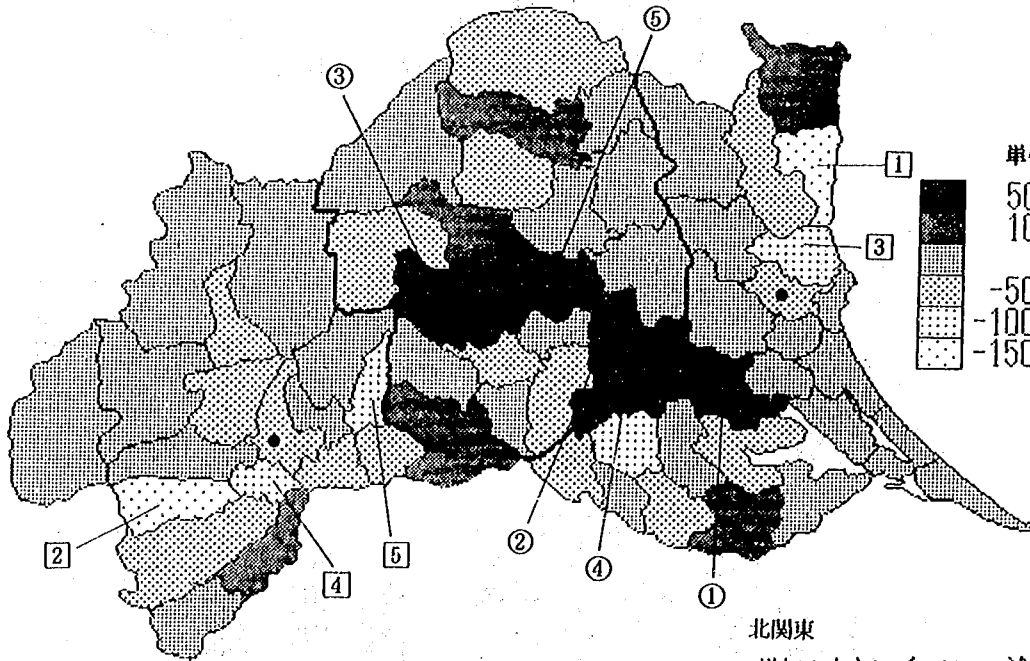
減少の大きいゾーン

①	いわき市	1458
②	仙台市	1197
③	郡山市	1107
④	福島市	641
⑤	石 巻	562

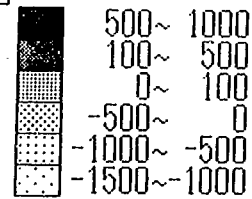
単位：人



宮城県、福島県では県庁所在地や主要な都市部において減少傾向がみられるのに対し、山形県では、山形市およびその周辺で大きな増加傾向がみられる。



単位：人



北関東

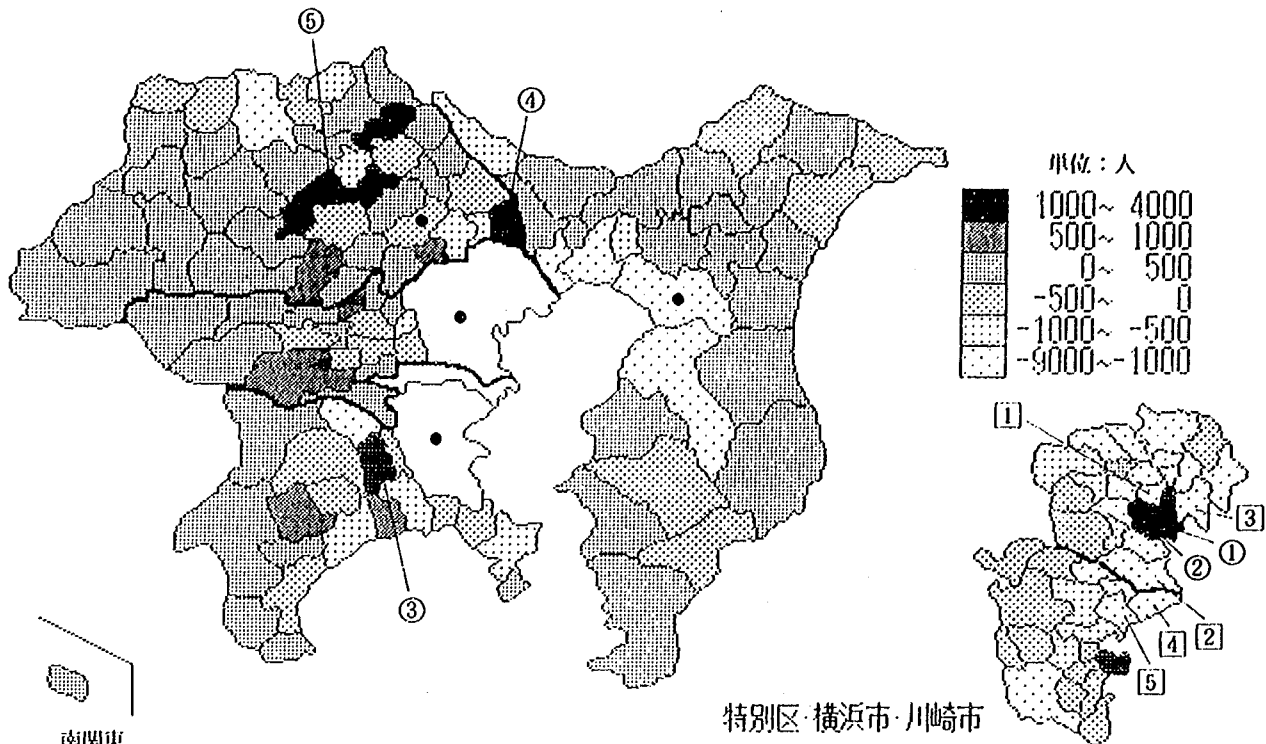
増加の大きいゾーン

①	石 岡	946
②	真 岡	734
③	鹿 沼	556
④	下 館	555
⑤	宇都宮市	514

減少の大きいゾーン

①	日 立	1449
②	安 中	1244
③	勝 田	996
④	高崎市	968
⑤	桐 生	816

栃木県、鹿沼～宇都宮～茨城県石岡間のゾーンで大きな増加がみられる。



南関東

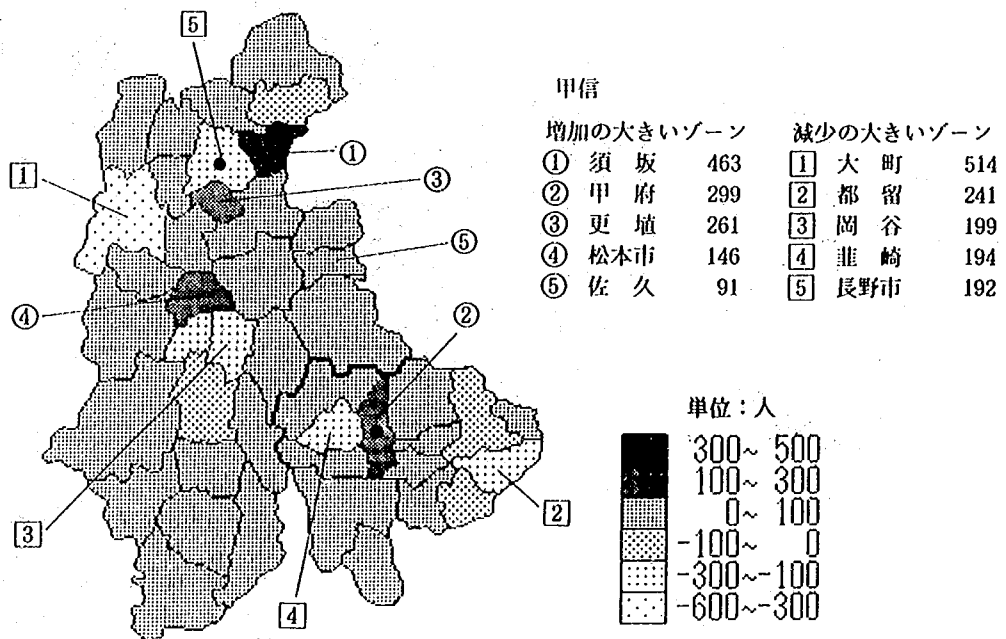
増加の大きいゾーン

①	中央区	3845
②	港区	2849
③	座間	2561
④	三郷	1651
⑤	坂戸	1224

減少の大きいゾーン

①	千代田区	8944
②	大田区	5208
③	江東区	4727
④	鶴見区	4583
⑤	川崎区	4533

特別区では、中央区、港区で大幅な増加がみられる他は、減少傾向となっており、その数も大きい。横浜も、中区で増加している他は特別区と同様の傾向にある。大きく増加しているゾーンは西部にみられ、千葉県では大きく増加しているゾーンはみられない。また、大きく増加しているゾーンに隣接して大きく減少しているゾーンがみられた。



増加の大きいゾーン

①	須坂	463
②	甲府	299
③	更埴	261
④	松本市	146
⑤	佐久	91

減少の大きいゾーン

①	大町	514
②	都留	241
③	岡谷	199
④	韭崎	194
⑤	長野市	192

大きく増加しているゾーンに隣接して、大きく減少しているゾーンがみられる。山梨県では東部、長野県では都市部において減少しているゾーンがみられる。

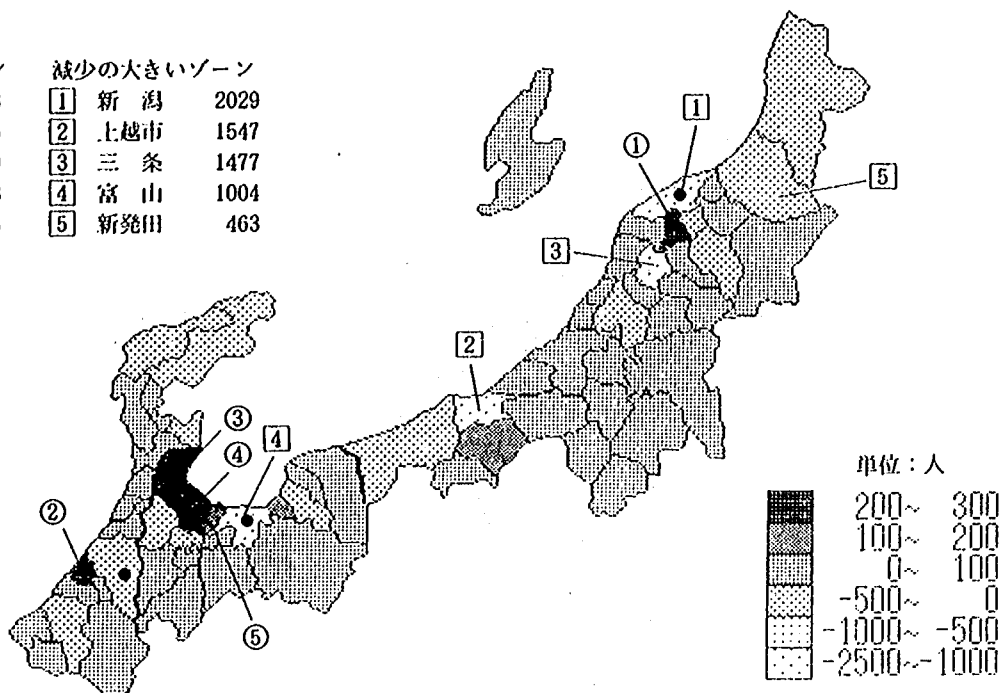
北陸

増加の大きいゾーン

① 白根	293
② 松任市	275
③ 氷見市	270
④ 高岡市	218
⑤ 小杉	158

減少の大きいゾーン

① 新潟	2029
② 上越市	1547
③ 三条	1477
④ 富山	1004
⑤ 新発田	463



各県庁所在地では、従業者が減少する傾向であるが、その周辺で大きく増加しているゾーンがみられる。

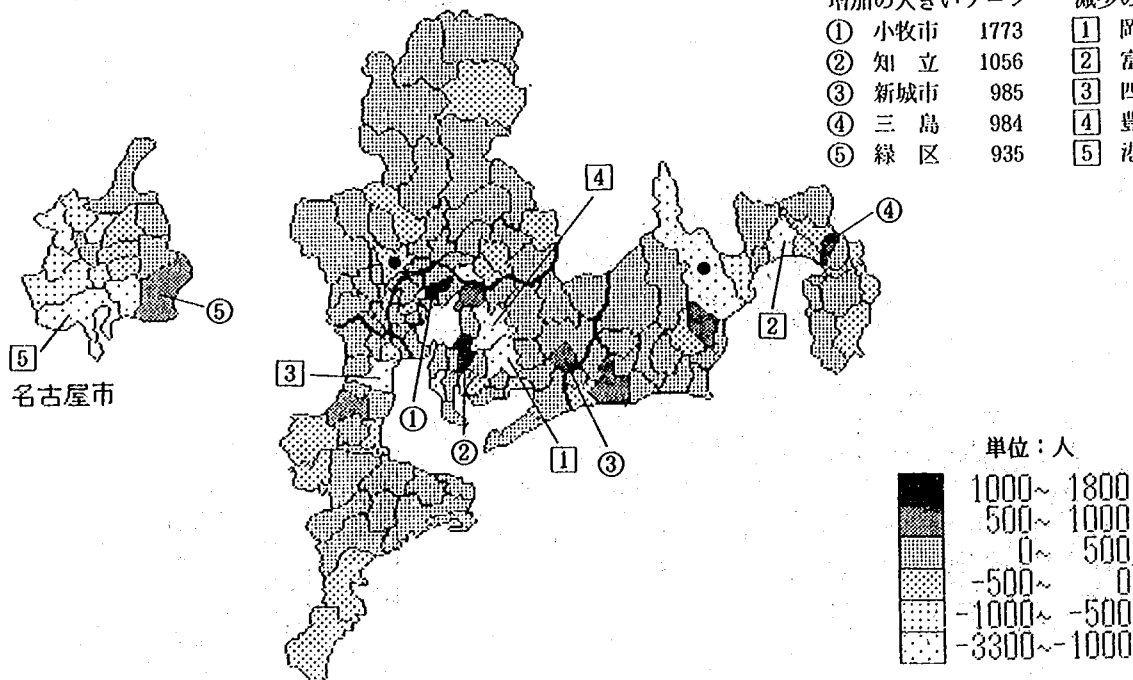
中部

増加の大きいゾーン

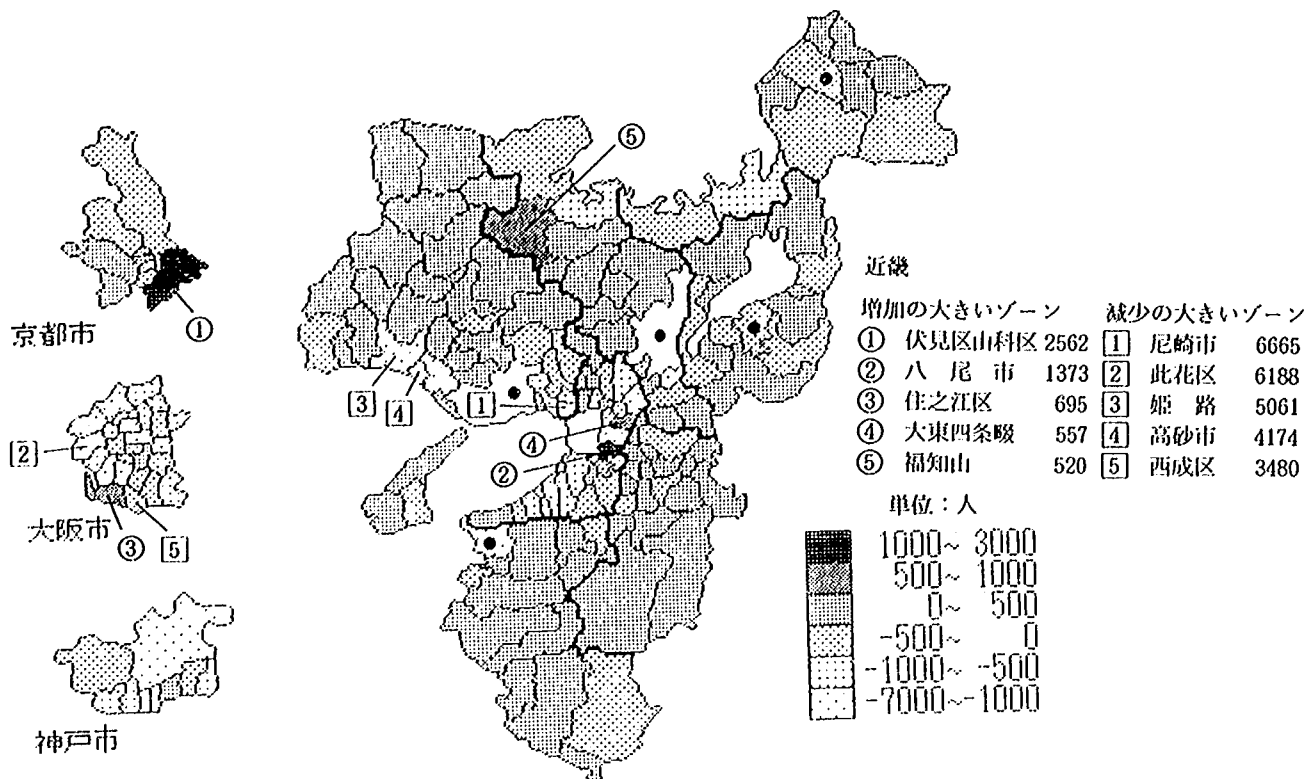
① 小牧市	1773
② 知立	1056
③ 新城市	985
④ 三島	984
⑤ 緑区	935

減少の大きいゾーン

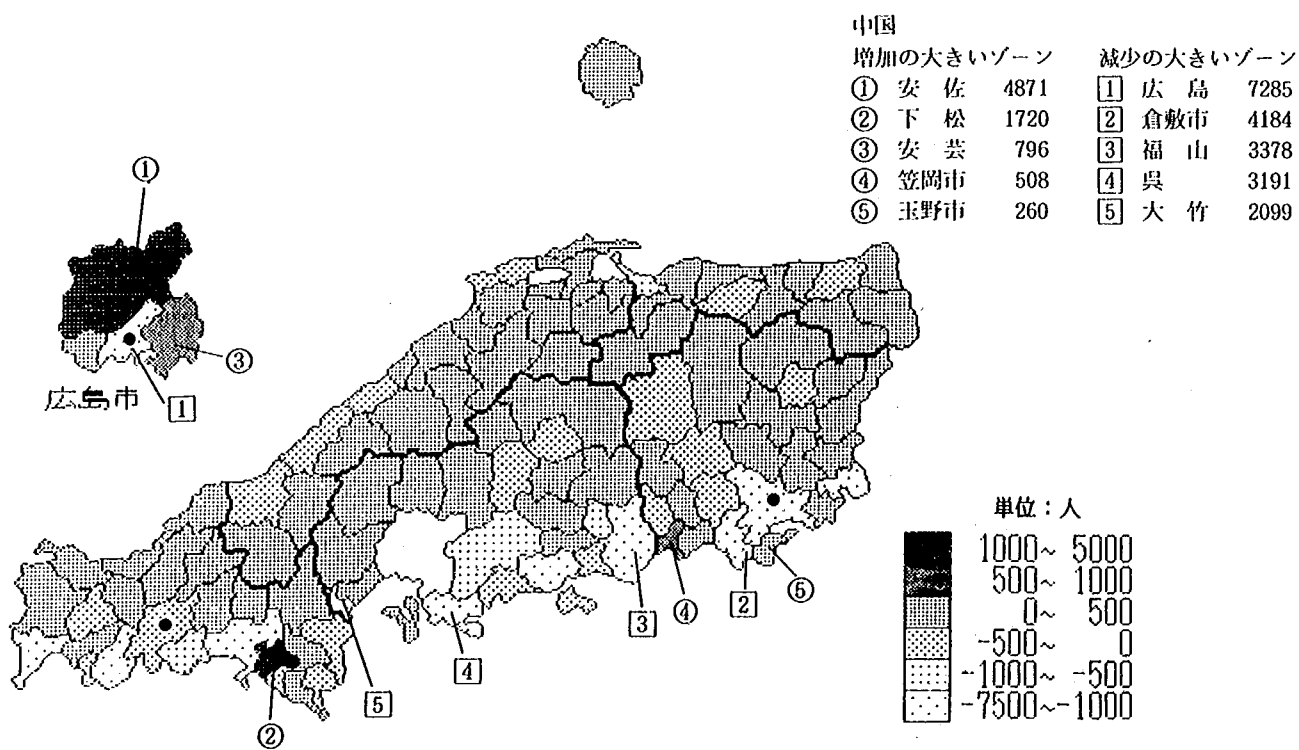
① 岡崎市	3280
② 富士市	2672
③ 四日市	2640
④ 豊田市	2554
⑤ 港区	2488



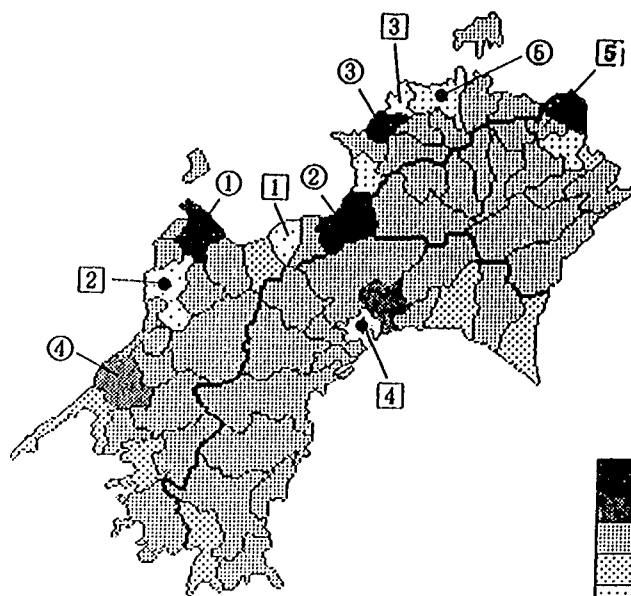
名古屋市では東部のゾーンで増加しているが、他は減少傾向となっている。
名古屋市周辺に大きく増加しているゾーンがみられる。
大きく増加しているゾーンに隣接して大きく減少しているゾーンもみられる。



大阪市およびその南部，兵庫県南部海岸沿に，
日本海側で減少しているゾーンがみられる。



広島市内では，大きく増加したゾーンと大きく減少したゾーンが存在し，
動きが活発である。瀬戸内海沿いに減少しているゾーンが多くみられる。



四国

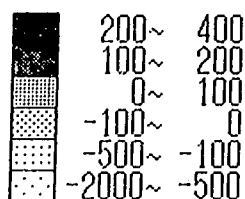
増加の大きいゾーン

①	今治	371
②	川之江	278
③	丸亀	227
④	大洲	190
⑤	鳴門	133

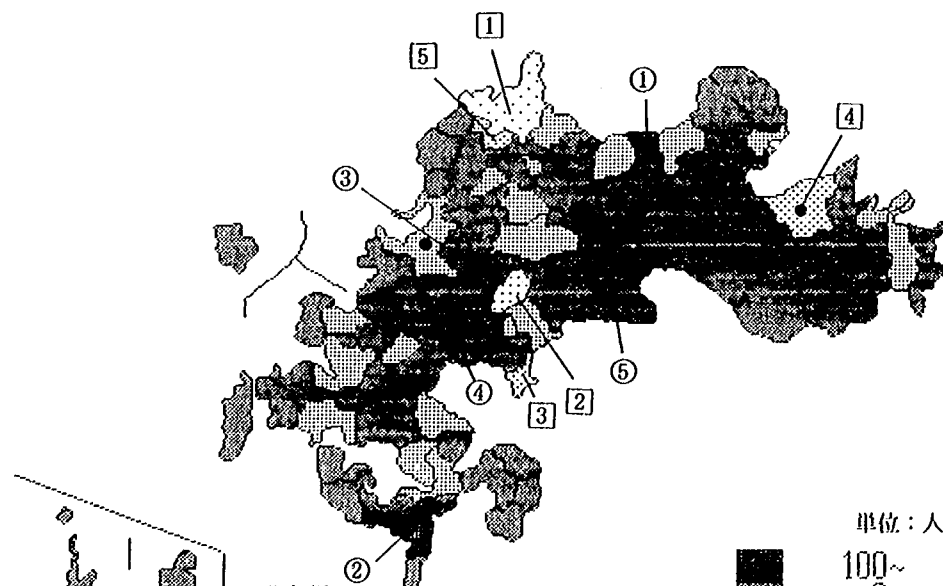
減少の大きいゾーン

①	新居浜市	1966
②	松山	1723
③	坂出	976
④	高知市	645
⑤	高松	467

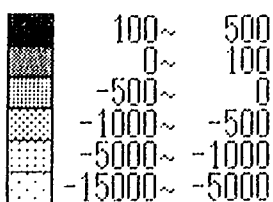
単位：人



各県庁所在地では、従業者が減少している。大きな増加となっているゾーンは瀬戸内海沿いにみられ、これに隣接して大きく減少しているゾーンもみられる。



単位：人



北九州

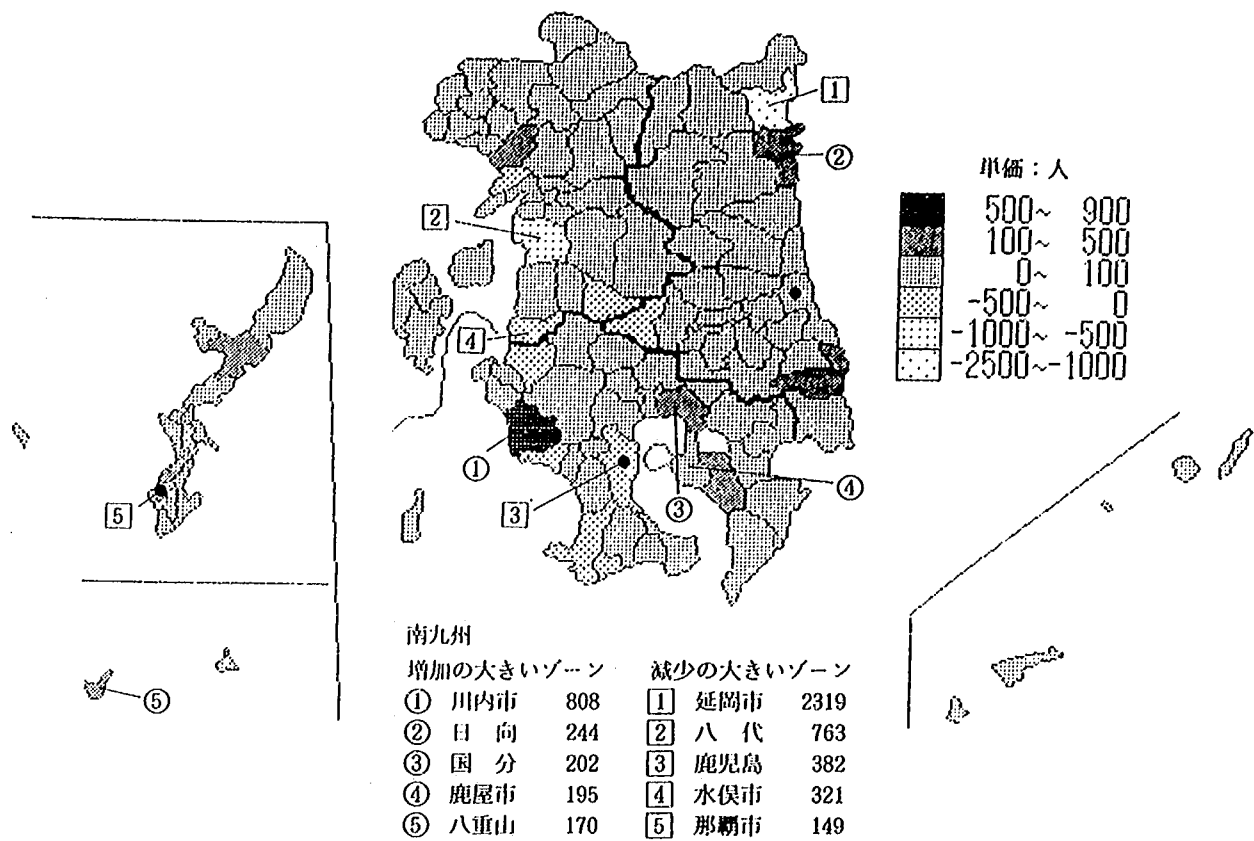
増加の大きいゾーン

①	中津市	395
②	長崎	361
③	鳥栖	356
④	佐賀市	227
⑤	日田市	222

減少の大きいゾーン

①	北九州市	14753
②	久留米市	2463
③	大牟田市	946
④	大分市	932
⑤	直方市	569

北九州市では、激しい減少がみられる。福岡、大分市も減少しているが、佐賀市、長崎市は増加傾向となっている。



減少しているゾーンは、都市部に多くみられる。また東部はほとんどのゾーンで増加している。

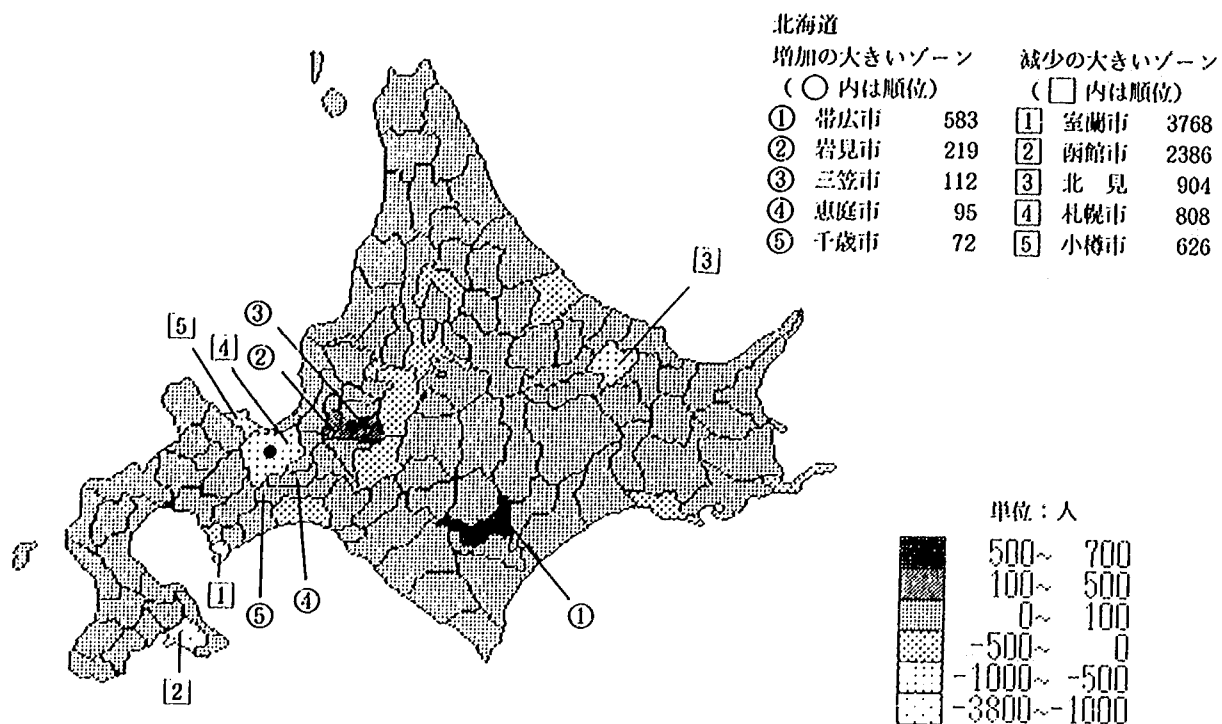
4) 業種3 (機械型)

機械型を全国でみると、卸売密度、可住地面積、最寄り空港までの時間距離、最寄り港湾までの時間距離、人口アクセシビリティが大きいところで増加がみられる。また、50年業種3従業者数、人口集中地区人口、卸売アクセシビリティが大きいところでは従業者の減少がみられる。また、高速ICのあるところは増加しているが、県庁所在地では減少している。すなわち、素材型が増加しているところは、市場へのアクセスが良く、用地入手が容易であるところであり、相対的に内陸型の立地が多い。

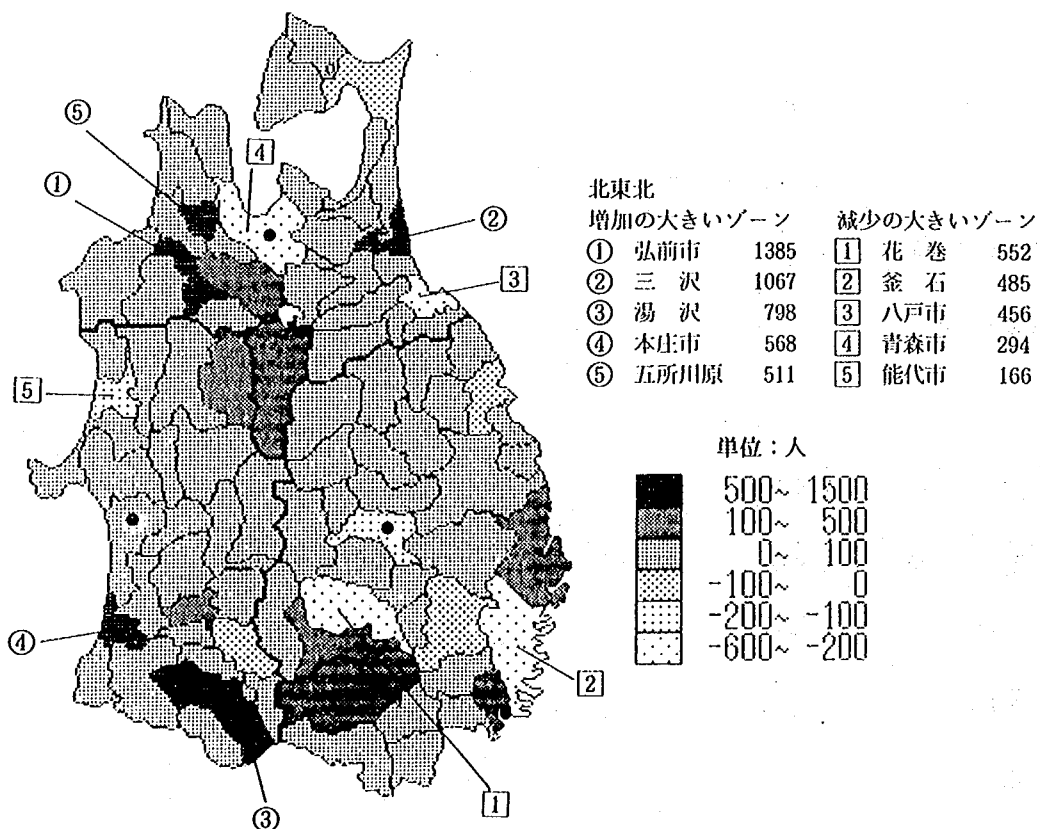
地方別にみると、ほとんどの地方において、50年業種3従業者数が多いところで減少する傾向がみられているが、東北と中部では逆に集中傾向がみられる。また、北海道、中国、九州では人口集中地区人口が多いところで増加しており、全国での分析と逆の結果となっている。

() 内はt値

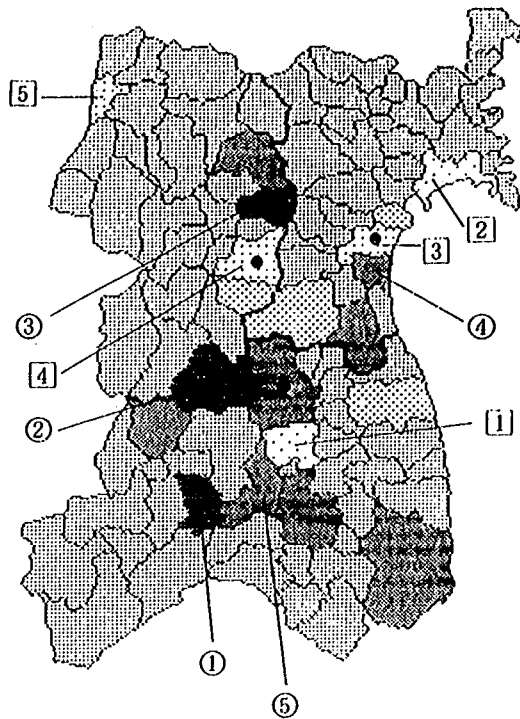
	全 国	北海道	東 北	関 東	北 陸	中 部	近 畿	中 国	四 国	九 州
製造業従業者数 (50年)	-0.043 (6.314)	-0.493 (27.770)	0.126 (5.865)	-0.048 (4.019)	-0.059 (2.975)	0.072 (5.692)	-0.087 (5.365)	-0.293 (11.376)	-0.277 (7.700)	-0.331 (27.665)
人口集中地区人口	-0.003 (5.887)	0.005 (12.697)						0.005 (2.008)		0.002 (5.985)
人 口 密 度				-0.107 (3.111)				0.732 (5.217)		
道 路 密 度		238.125 (6.571)	-394.293 (2.385)							115.850 (4.094)
卸 売 密 度	0.089 (2.589)	-6.742 (6.836)		0.413 (4.189)				-18.370 (5.355)		
高速ICの有無	252.712 (3.196)	135.972 (3.285)					641.005 (2.772)			
可 住 地 面 積	1.566 (2.979)					11.782 (5.375)		10.575 (4.765)		
工場適地面積										-1.205 (6.036)
平地メッシュ数									7.277 (2.979)	2.509 (3.458)
最寄り空港までの 時 間 距 離	1.502 (2.568)									
最寄り港湾までの 時 間 距 離	1.473 (2.963)		1.292 (2.475)		3.193 (2.079)	6.098 (3.275)				
卸売アクセシビリティ	-0.008 (5.882)			-0.009 (3.292)						
県庁所在地ダミー	492.351 (4.064)		-516.114 (3.158)							-292.162 (2.969)
大都市ダミー				-3985.592 (2.728)						
人口アクセシビリティ	0.001 (9.095)			0.001 (5.141)						
	0.415	0.984	0.451	0.530	0.487	0.663	0.399	0.908	0.709	0.968



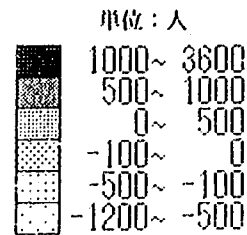
従業者が減少しているゾーンは都市部でみられる。規模はそれほど大きくないが大半のゾーンで従業者数の増加がみられる。



減少しているゾーンは都市部でみられ、青森市、盛岡市といった県庁所在地においても減少している。一方、大きな増加となっているゾーンも都市部にみられる。

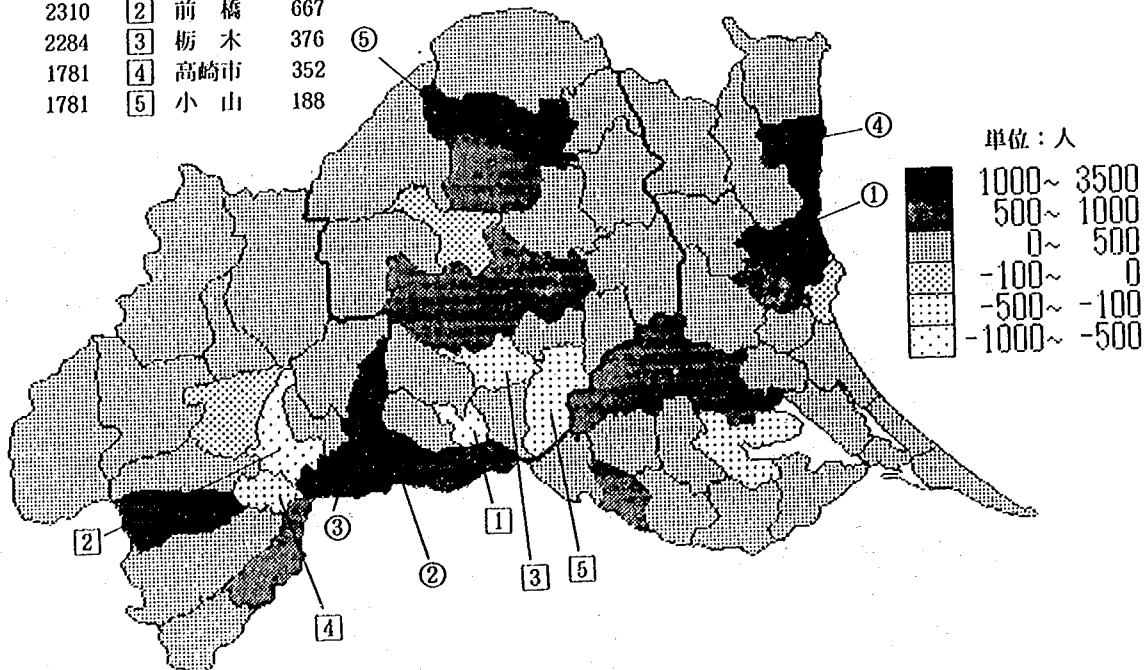


南東北		増加の大きいゾーン		減少の大きいゾーン	
①	会津若松市	3523	①	二本松	1107
②	米沢市	1270	②	石巻	726
③	東根市	1014	③	仙台市	392
④	名取	947	④	山形市	300
⑤	郡山市	888	⑤	酒田市	127

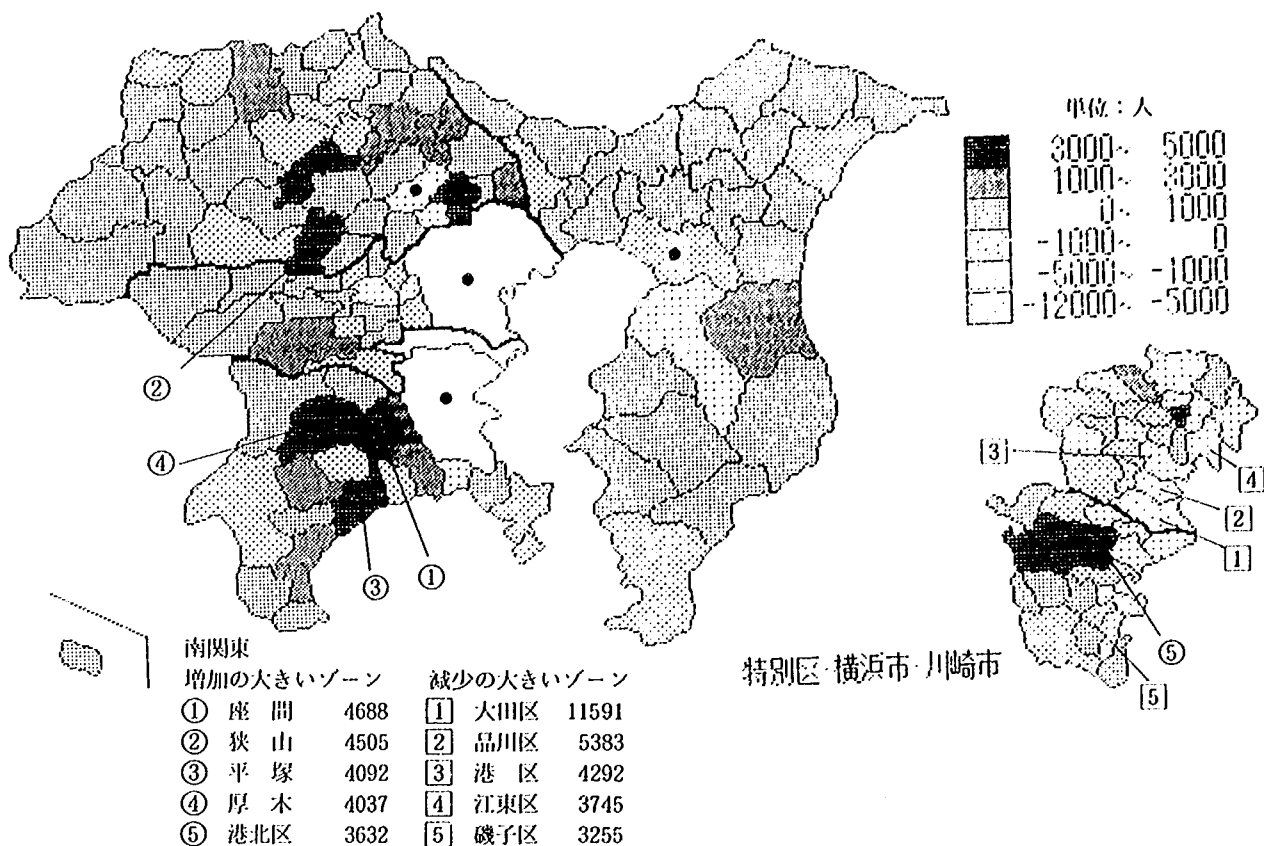


従業者数が大きく増加しているゾーンは、それぞれ山形市、福島市、郡山市といった主要な都市の周辺にみられる。

北関東		増加の大きいゾーン		減少の大きいゾーン	
①	勝田	3384	①	佐野市	808
②	太田	2310	②	前橋	667
③	伊勢崎	2284	③	栃木	376
④	日立	1781	④	高崎市	352
⑤	大田原	1781	⑤	小山	188

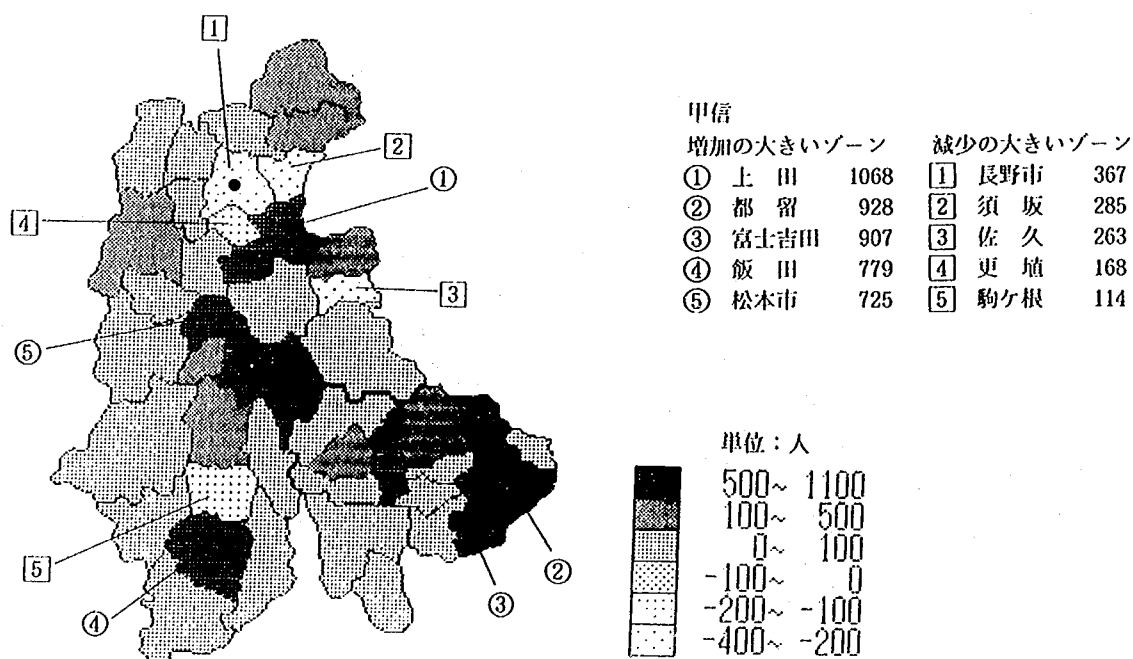


減少しているゾーンは都市部においてみられる。
また、増加の大きいゾーンは水戸、前橋、高崎市
といった都市の周辺等にみられる。



特別区では、台東区、北区で大きな増加がみられ、その他は葛飾、中央区を除きすべて減少している。特に南部の品川、太田区では減少が激しい。

川崎、横浜市でみると、海に面したゾーンは減少しており、南部には大きく増加したゾーンがみられる。神奈川、埼玉のそれぞれ横浜、東京寄りの地域に大きく増加しているゾーンがみられる。

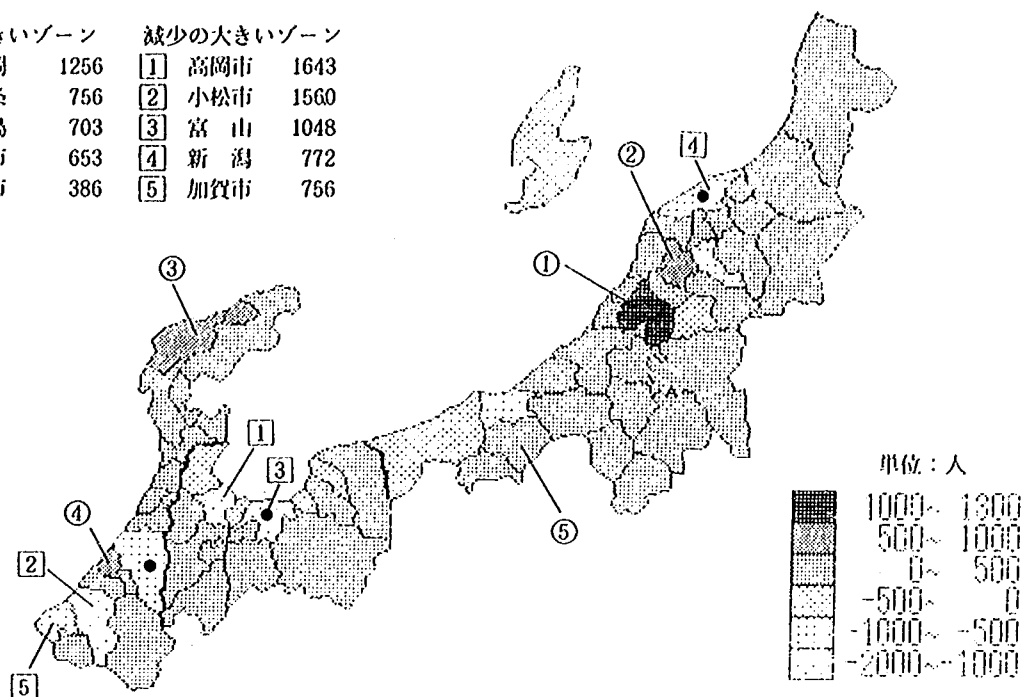


山梨ではすべてのゾーンで増加しており、特に東部のゾーンでは大きな増加がみられる。

また長野では、長野市とその周辺のゾーンがみられるものの、南部周辺には増加ゾーンもみられる。さらに長野県中部に大きく増加しているゾーンがみられる。

北陸

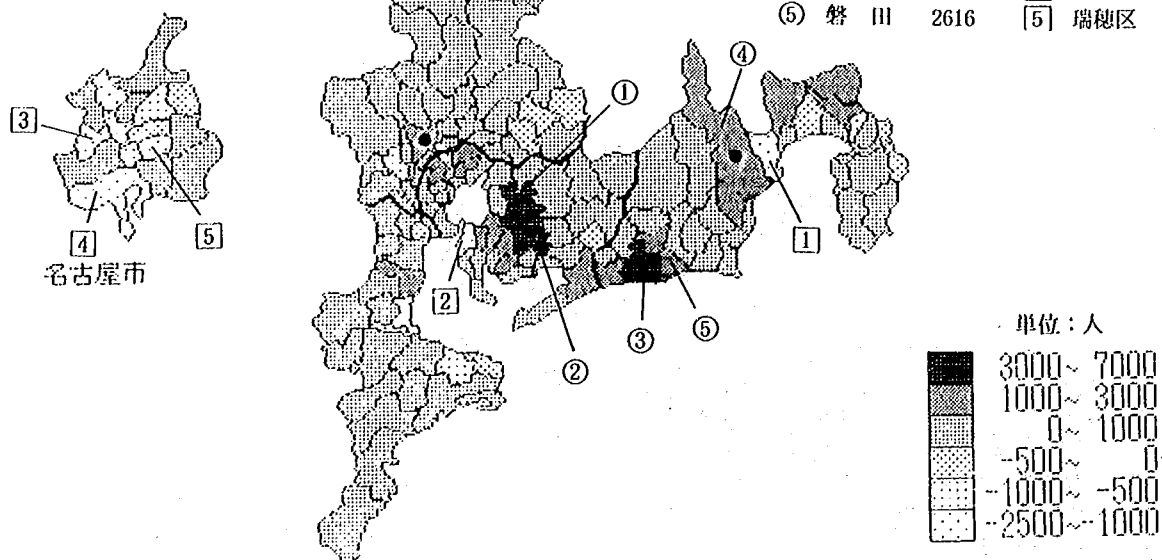
増加の大きいゾーン		減少の大きいゾーン		
①	長岡	1256	① 高岡市	1643
②	三条	756	② 小松市	1560
③	輪島	703	③ 富山	1048
④	松任市	653	④ 新潟	772
⑤	新井市	386	⑤ 加賀市	756



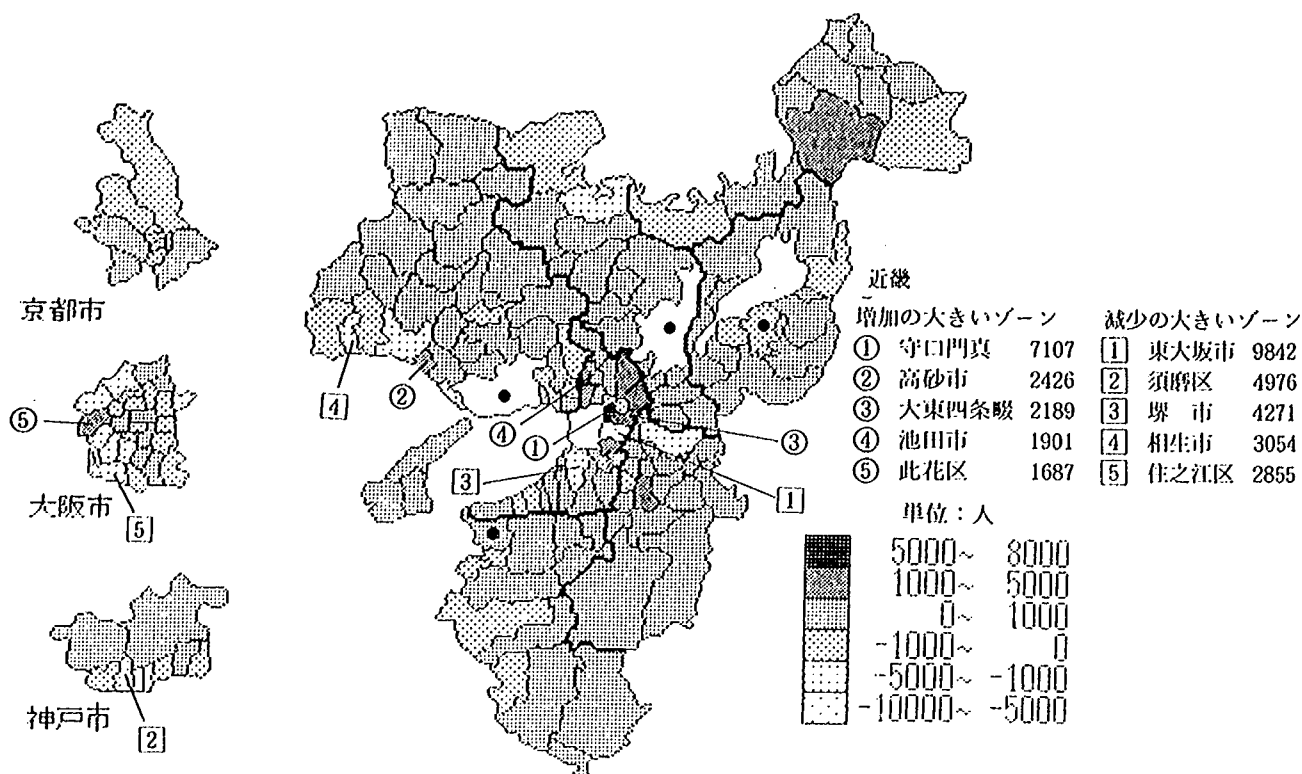
各県庁所在地および都市部で減少しているゾーンがみられる。

中部

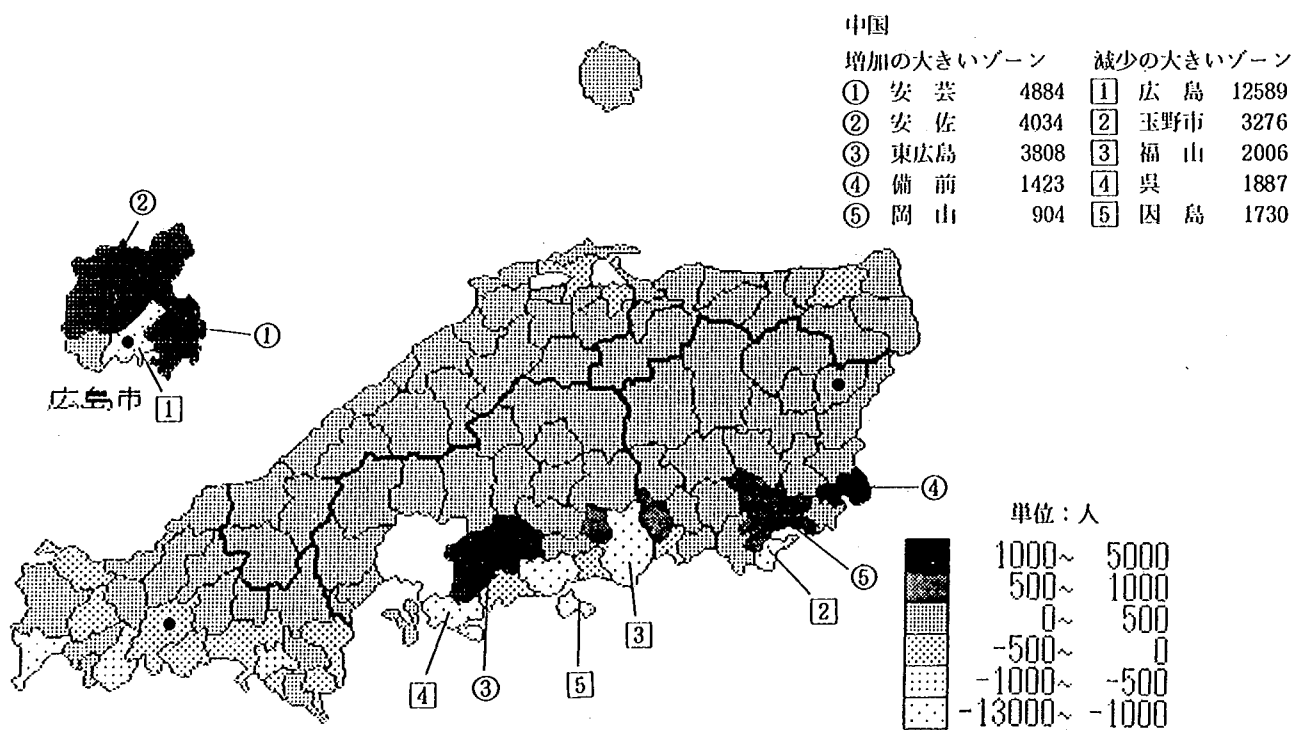
増加の大きいゾーン		減少の大きいゾーン	
①	豊田市 6791	①	清水市 2159
②	岡崎市 5466	②	東海 2072
③	浜松 5413	③	中村区 1969
④	静岡市 2779	④	港区 1603
⑤	磐田 2616	⑤	瑞穂区 1435



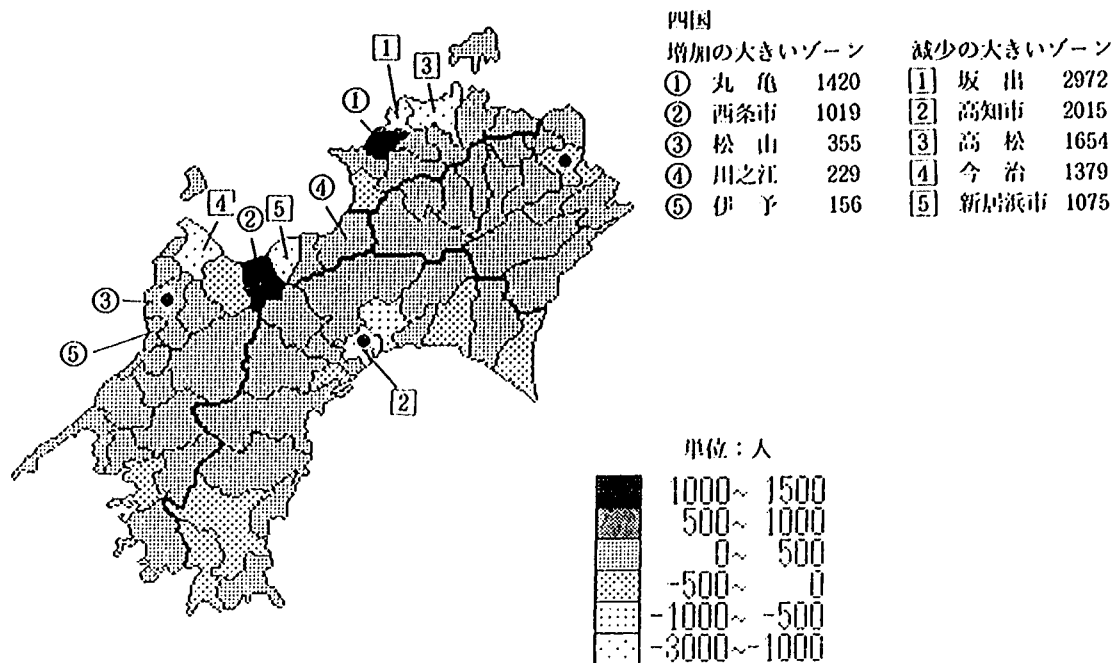
浜松周辺及び豊田、岡崎周辺のゾーンで大きな増加がみられ、この一帯はほとんどが増加している。ただ名古屋市内およびその周辺の一部に減少しているゾーンがみられる。



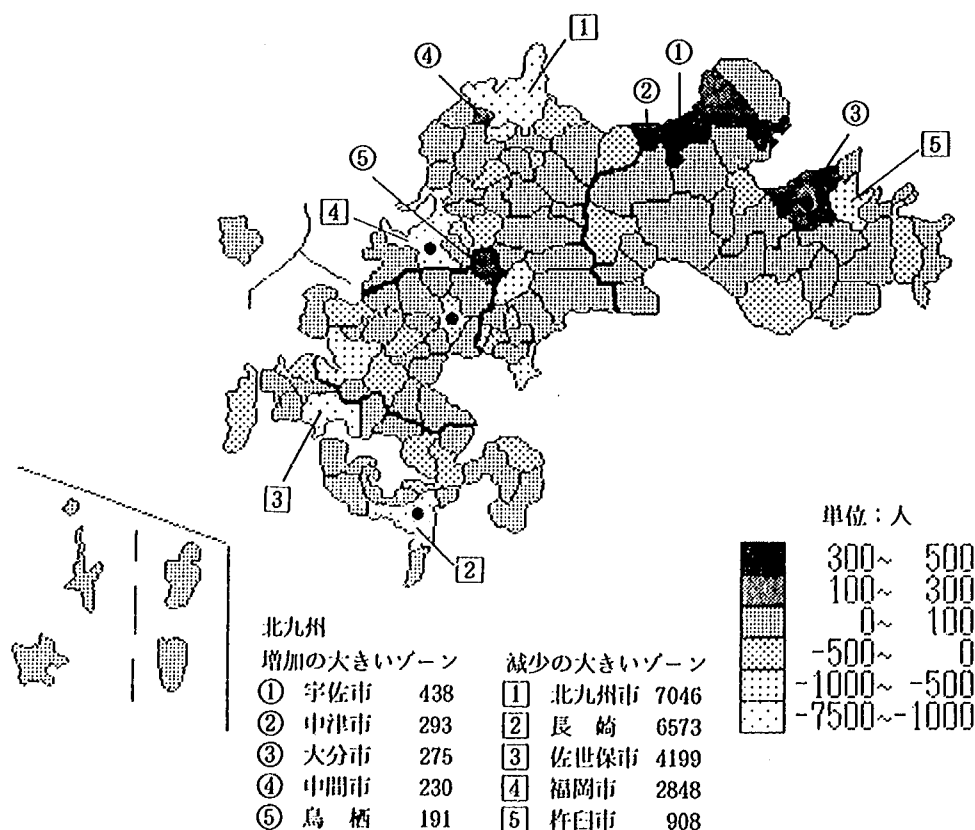
大都市周辺および、日本海の一部で減少しているゾーンがみられるものの、一部では大きく増加しているゾーンが大阪市の周辺にみられる。



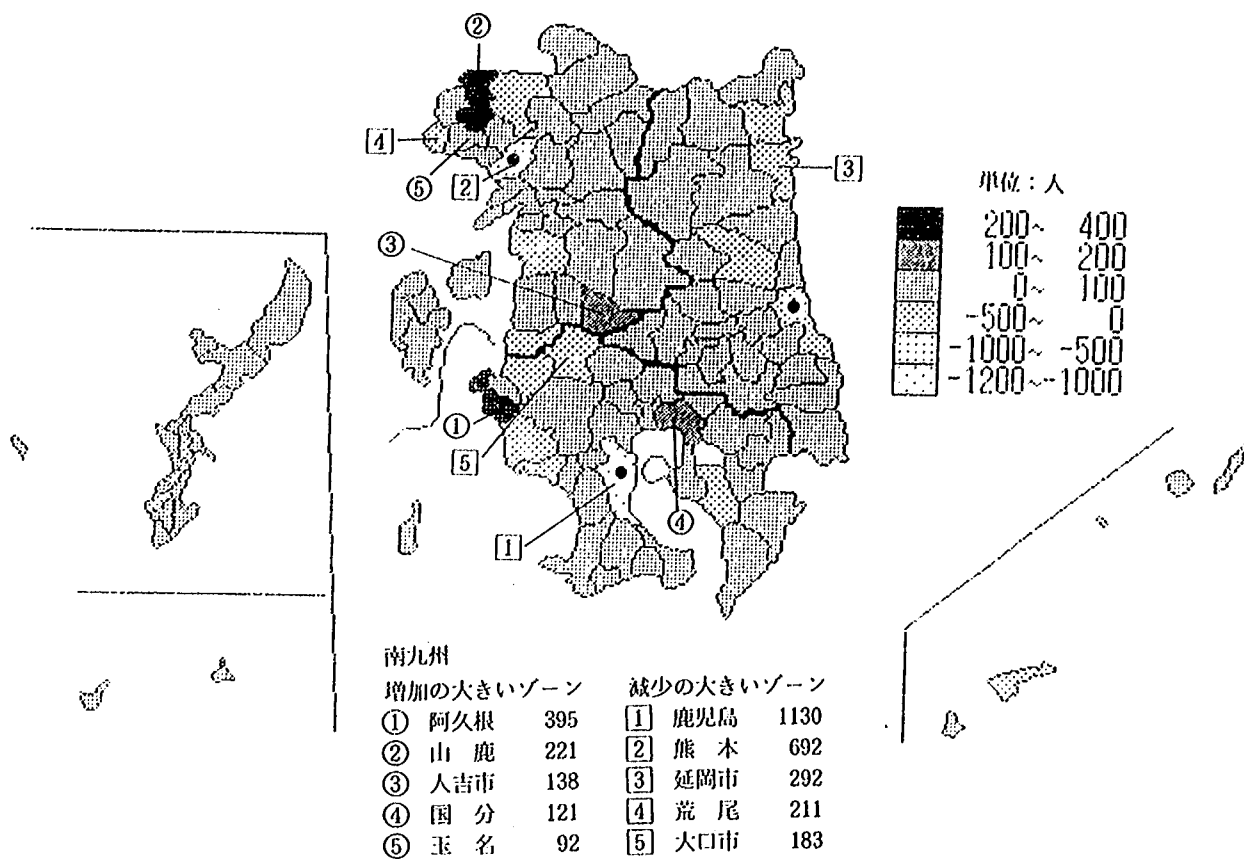
山陰地方では、鳥取市および松江市などを除いて、すべてのゾーンで増加している。一方、山陽地方には減少しているゾーンが目立つが、大きく増加しているゾーンもこの地方に集中している。



従業者が大きく増加しているゾーンが瀬戸内海側のゾーンでみられ、それに隣接して大きく減少しているゾーンもみられる。



大分市を除く県庁所在地および北九州市では、従業者数が大きく減少している。



各県庁所在地のゾーンは、従業者が減少している。

5.3.3 卸売業

卸売従業者数の変化を全国でみると、卸、小売従業者が多く、製造業従業者アクセシビリティの高いところで増えている。すなわち、卸売業は市場と生産をにらんで立地していることがうかがえる。

一方、地方別にみると、以上の変数の他に卸売密度や道路密度などが取り込まれている。卸売密度では、密度が高いほど卸売従業者数の変化が小さくなるという傾向がみられ、道路密度は高いところほど従業者が増えている。

() 内はt値

	全 国	北海道	東 北	関 東	北 陸	中 部	近 畿	中 国	四 国	九 州
卸売業従業者数 (54年)	0.059 (22.906)	0.028 (2.892)	0.102 (10.116)	0.156 (8.402)	0.039 (6.510)	0.102 (7.760)	0.103 (6.272)			0.071 (32.782)
小売業従業者増加 数(54-57年)	0.200 (7.805)			0.291 (5.880)	0.233 (4.218)	0.771 (9.561)		0.348 (5.883)	0.266 (3.068)	
卸売密度(55年)		-5.762 (6.791)	-7.043 (-5.238)	-5.147 (7.134)		-2.940 (2.157)				
I C有無ダミー					129.751 (2.951)					
道 路 密 度 11m 以 上 計		556.940 (7.286)	170.022 (2.277)						276.225 (3.147)	
最寄り港湾までの 時 間 距 離			-0.565 (3.545)							
製造業アクセシビ リティ	0.007 (8.433)						0.008 (3.146)	0.064 (8.091)		
従業計アクセシビ リティ									0.009 (4.667)	0.001 (4.245)
相 関 係 数	0.829	0.970	0.747	0.8172	0.938	0.912	0.690	0.837	0.854	0.958

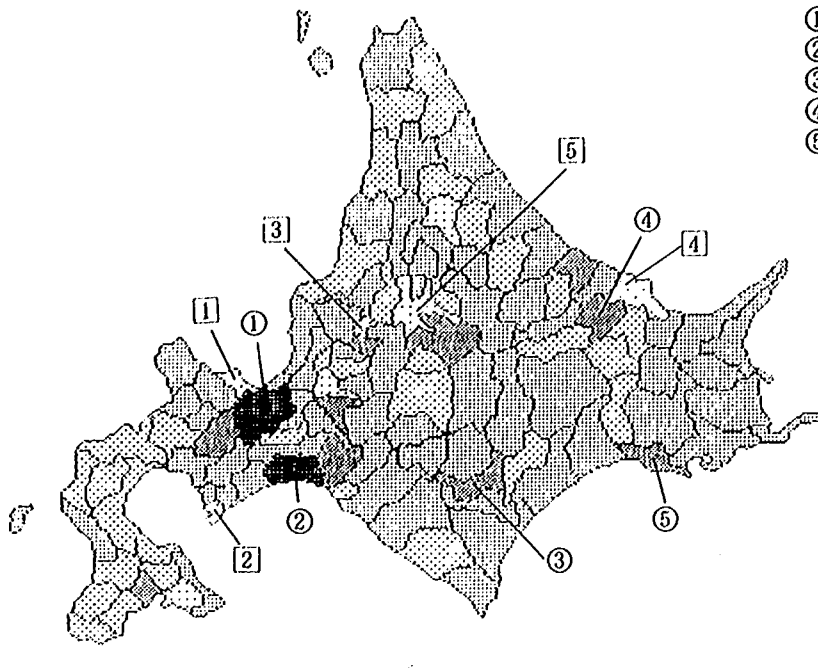
北海道

増加の大きいゾーン
(○内は順位)

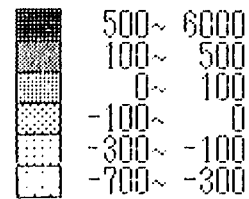
①	札幌市	5543
②	苫小牧市	643
③	帯広市	486
④	北見	447
⑤	釧路	395

減少の大きいゾーン
(□内は順位)

①	小樽市	697
②	室蘭市	421
③	滝川市	314
④	網走	307
⑤	旭川市	176



単位：人



札幌・苫小牧といった都市では大きく増加しているが函館、旭川、小樽といった都市では、大きく減少している。また大きく減少しているゾーンの周辺には大きく増加しているゾーンがみられる。

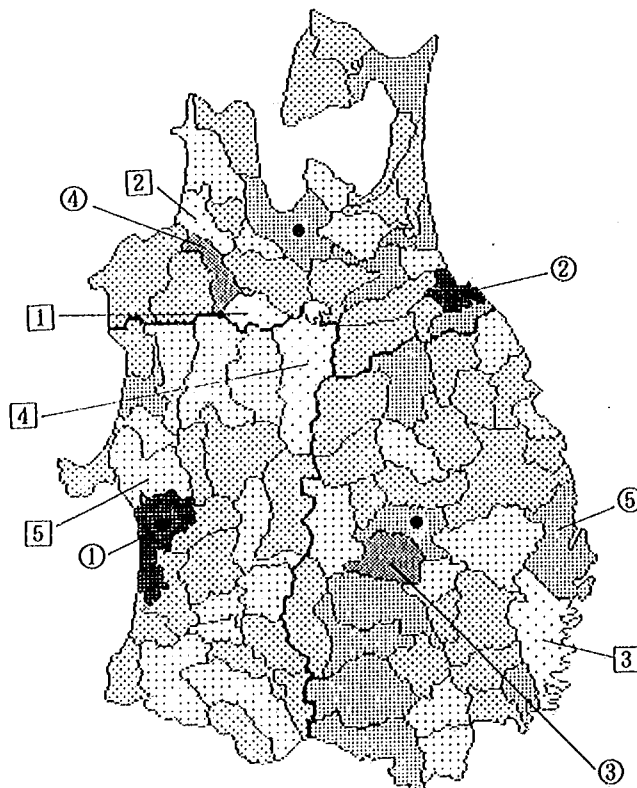
北東北

増加の大きいゾーン

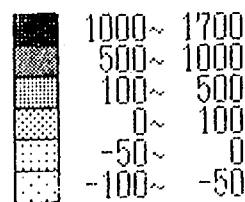
①	秋田	1637
②	八戸市	1425
③	紫波	933
④	弘前市	507
⑤	宮古	349

減少の大きいゾーン

①	大鰐	62
②	木造	61
③	釜石	59
④	鹿角	55
⑤	飯田川	47

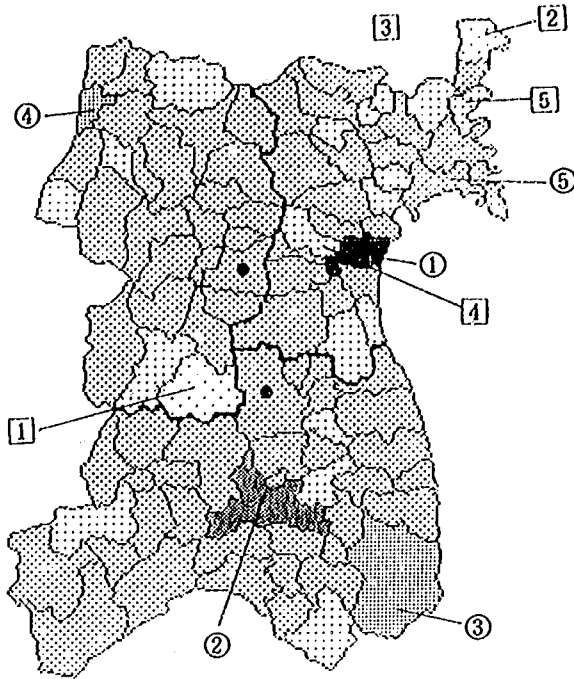


単位：人



県庁所在地や主要な都市では従業者が増加している。しかしその周辺では減少しているゾーンがみられる。

南東北



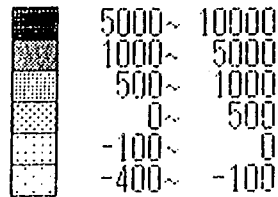
増加の大きいゾーン

①	仙台市	9325
②	郡山市	1373
③	いわき市	865
④	酒田市	532
⑤	石巻	345

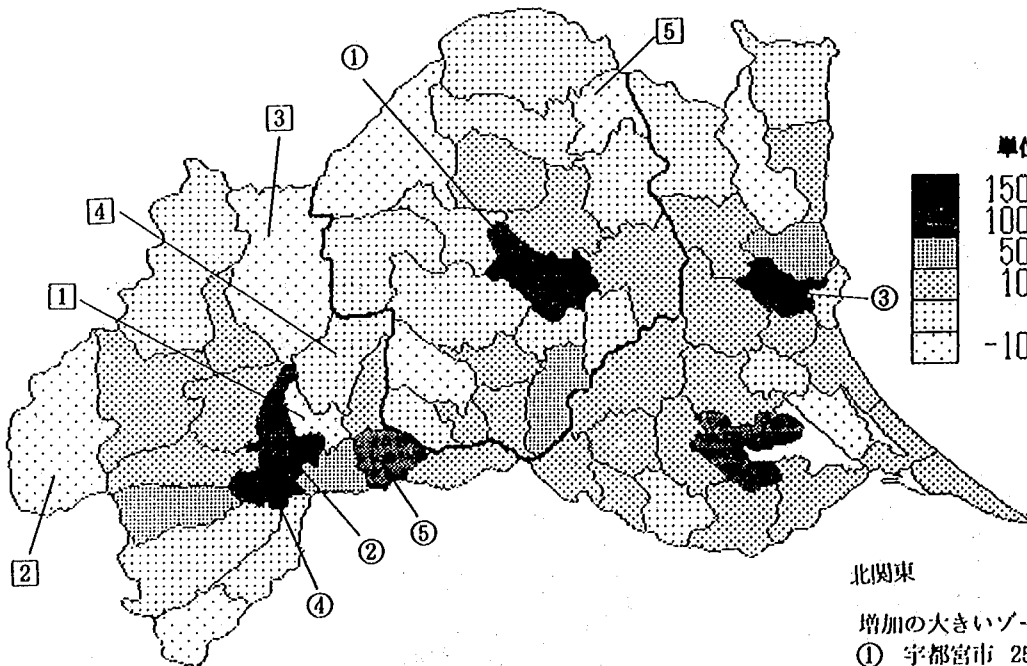
減少の大きいゾーン

①	米沢市	340
②	気仙沼	299
③	築館町	120
④	宮城町	74
⑤	志津川	51

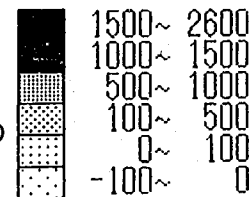
単位：人



各県庁所在地はいずれも従業者が増加しており、特に仙台市では大きな増加がみられる。大きく増加しているゾーンに隣接して、減少となっているゾーンもみられるが、その数はそれほど多くない。



単位：人



北関東

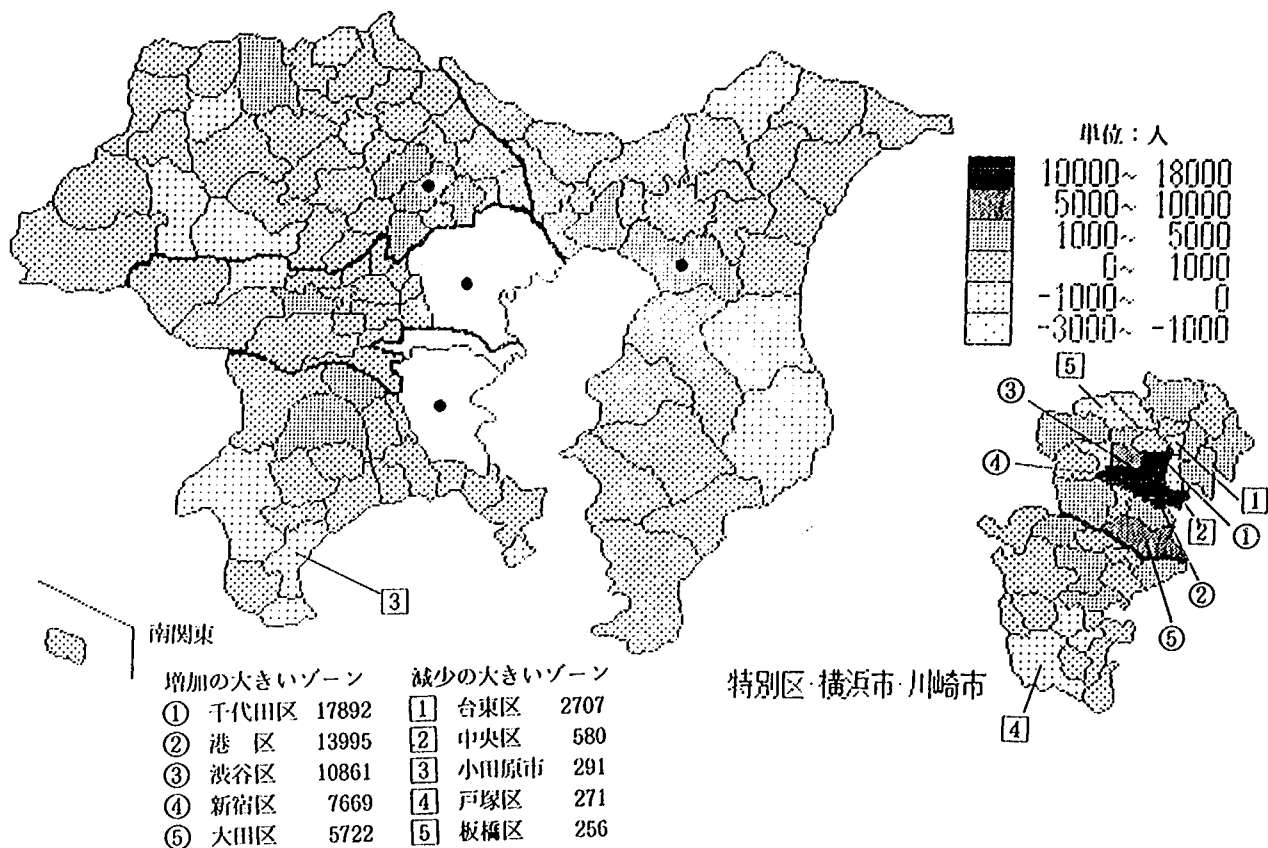
増加の大きいゾーン

①	宇都宮市	2569
②	前橋	2522
③	水戸市	1920
④	高崎市	1706
⑤	太田	1332

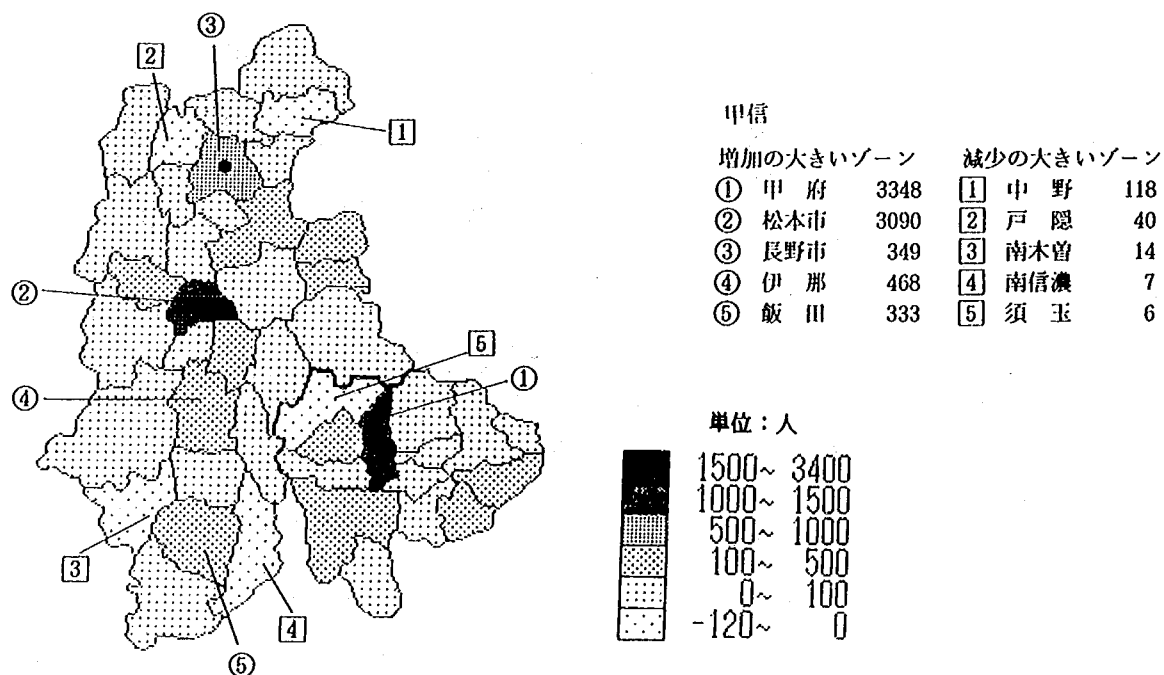
減少の大きいゾーン

①	大胡	90
②	草津	54
③	片品	49
④	葛生	48
⑤	黒羽	37

各県庁所在地および高崎、主要な都市部において大きな増加がみられる。山間部および大きく増加しているゾーンに減少しているゾーンがみられるが、その規模は大きくない。



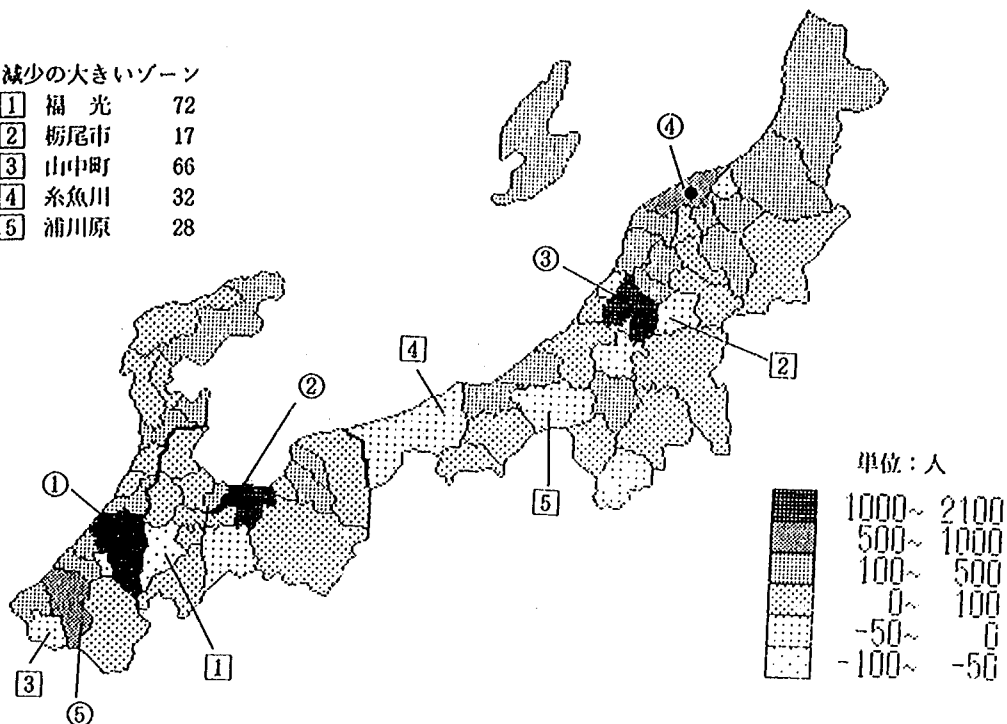
特別区部内では、千代田区、港区、渋谷区で大きな増加がみられるが、一部の区では減少傾向もみられる。大都市の周辺は、ほとんど増加傾向となっており、千葉東部、神奈川南部等では減少しているゾーンもみられる。



長野市、松本市、甲府市といった都市で大きな増加がみられる。その周辺などで減少しているゾーンがあるが、規模はあまり大きくない。

北陸

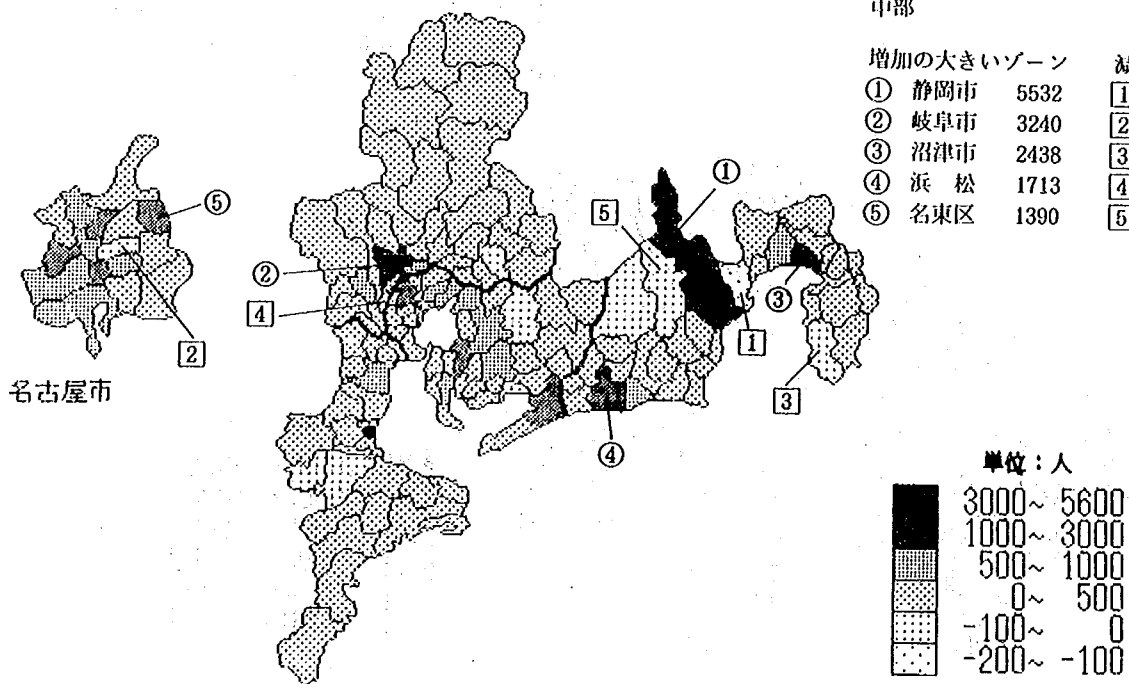
増加の大きいゾーン		減少の大きいゾーン			
①	金沢	2097	①	福光	72
②	富山	1117	②	砺尾市	17
③	長岡	1024	③	山中町	66
④	新潟	673	④	糸魚川	32
⑤	小松市	525	⑤	浦川原	28



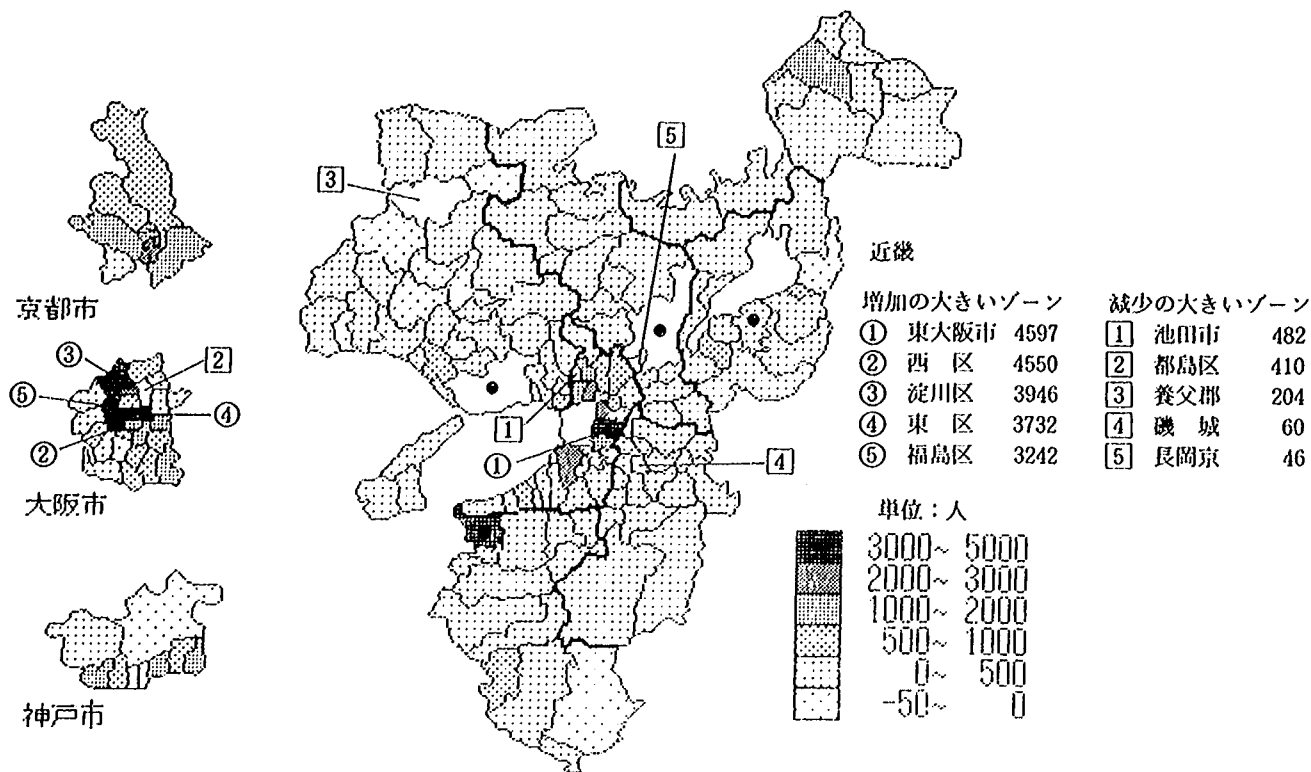
各県庁所在地や主要な都市での増加傾向がみられ、その周辺に減少しているゾーンもみられる。

中部

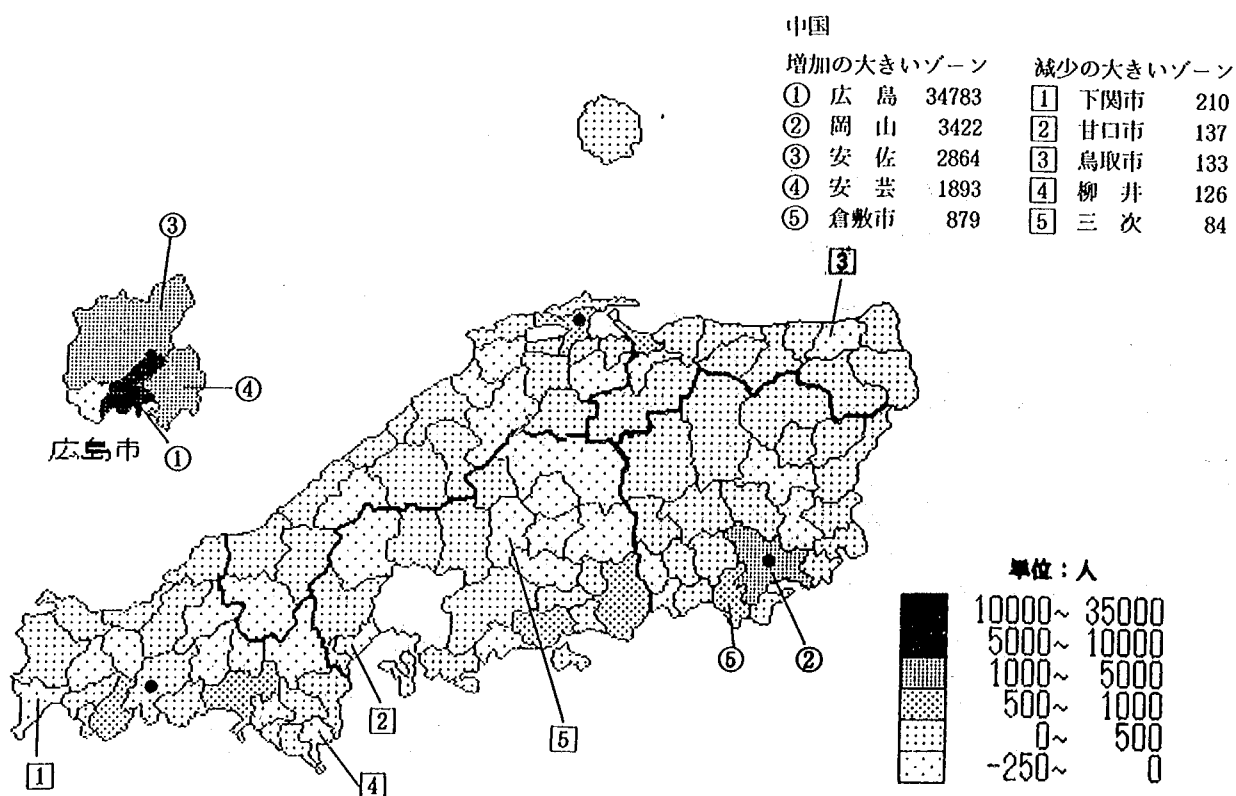
増加の大きいゾーン		減少の大きいゾーン	
①	静岡市 5532	①	清水市 195
②	岐阜市 3240	②	昭和区 77
③	沼津市 2438	③	南伊豆 31
④	浜松 1713	④	尾西市 22
⑤	名東区 1390	⑤	川根 19



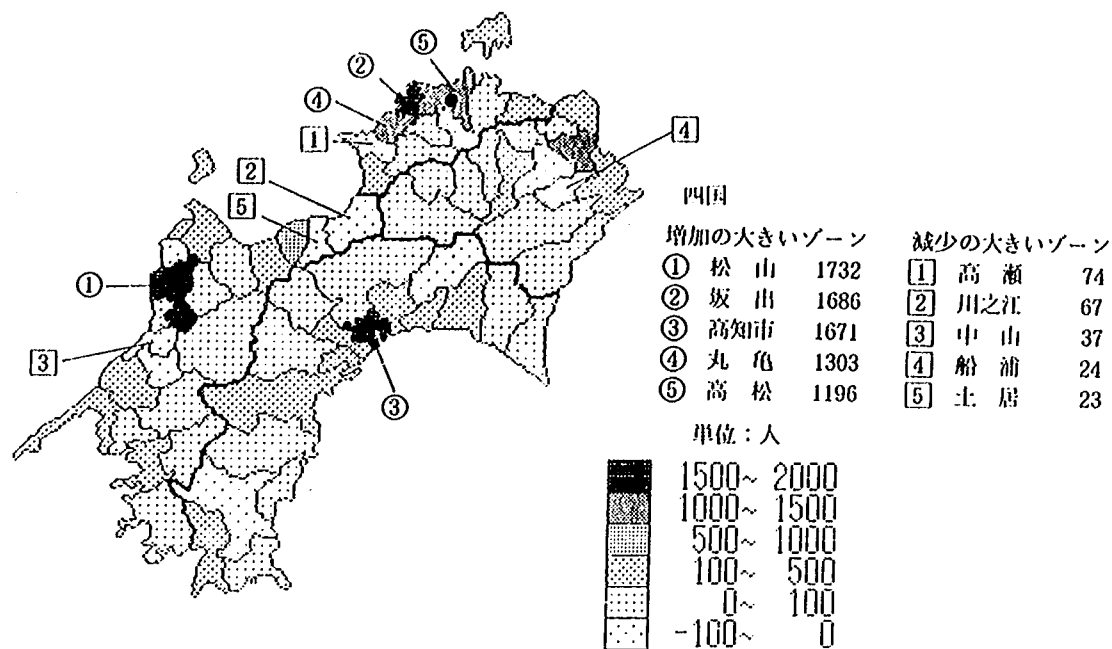
都市部で従業者が増加しており、その周辺には減少しているゾーンがみられる。



大都市が和歌山市、大阪周辺で大きな増加がみられる。兵庫県中部などに減少しているゾーンがみられるが、その規模は大きくない。



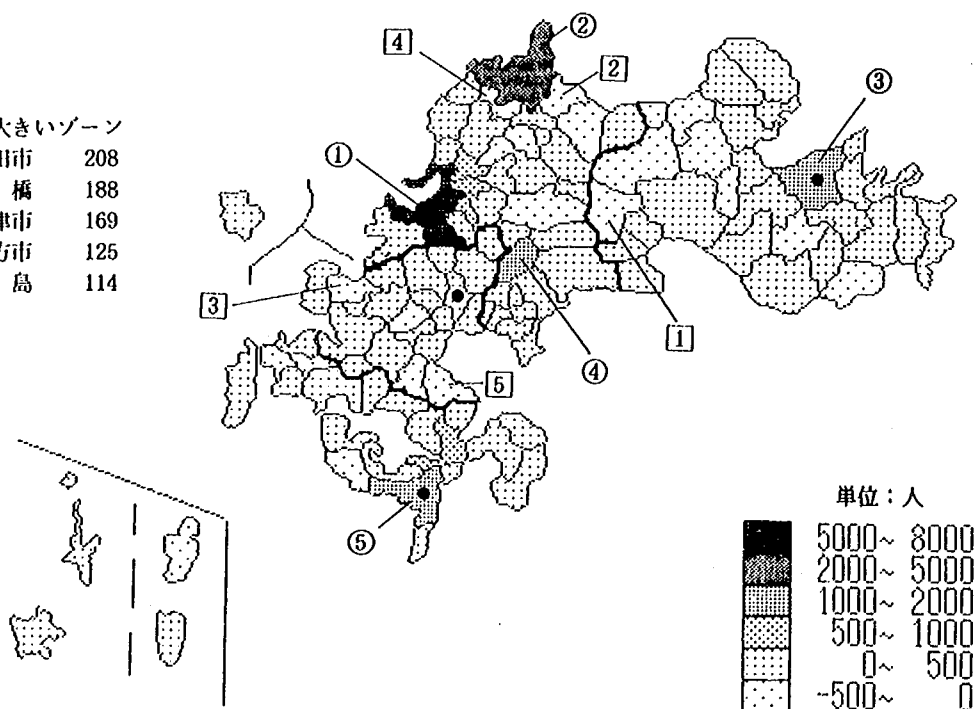
広島市の広島では非常に大きな増加がみられるが、隣接する五日市町では減少傾向となっている。減少しているゾーンは、中国地方中央部に多くみられる。



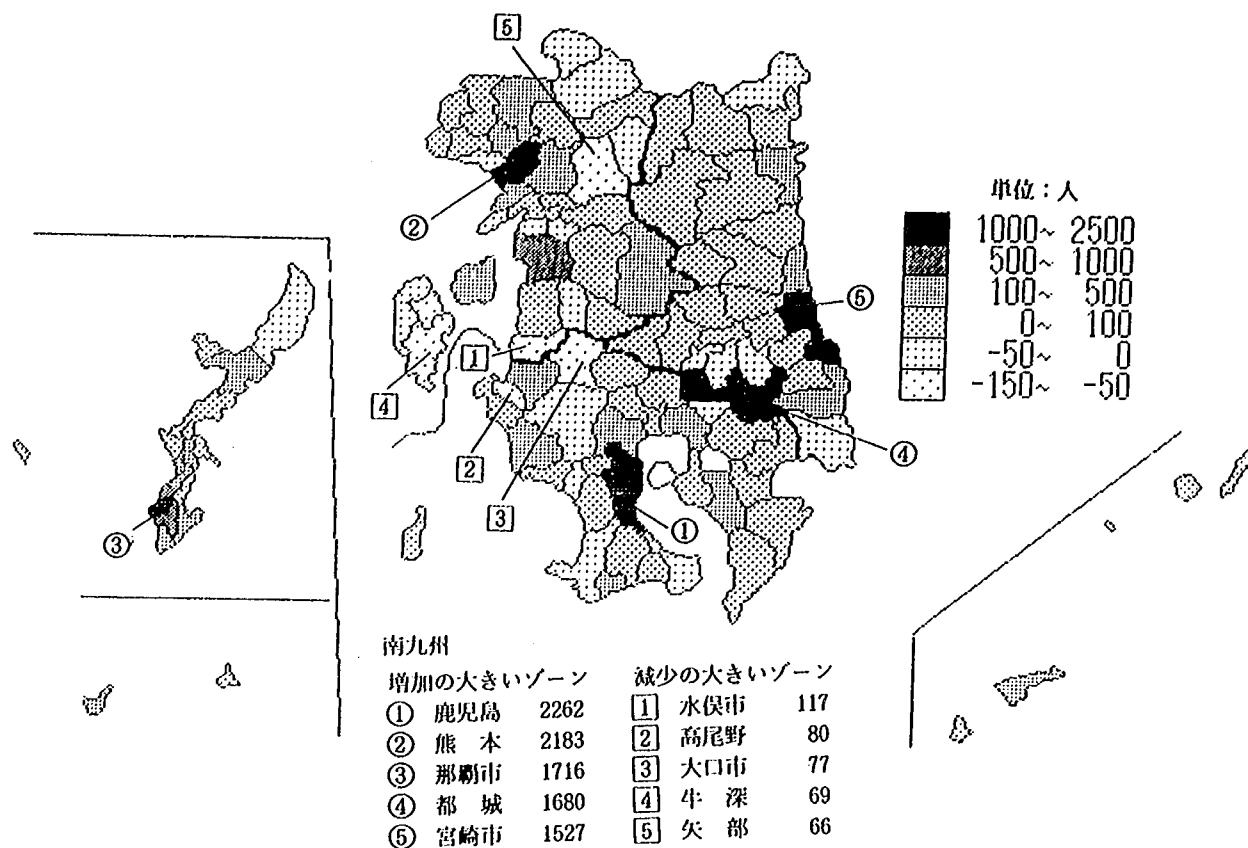
各県庁所在地では従業員の大きな増加がみられる。これに隣接して減少しているゾーンもみられるが、その規模はあまり大きくない。

北九州

増加の大きいゾーン		減少の大きいゾーン	
①	福岡市 7270	①	日田市 208
②	北九州市 2598	②	行橋 188
③	大分市 1723	③	唐津市 169
④	久留米 1594	④	直方市 125
⑤	長崎 1014	⑤	鹿島 114



各県庁所在地および北九州市では、従業員が増加している。北九州市周辺や大分県の北西部などで減少傾向のゾーンがみられる。



各県庁所在地では、いずれも大きな増加がみられる。

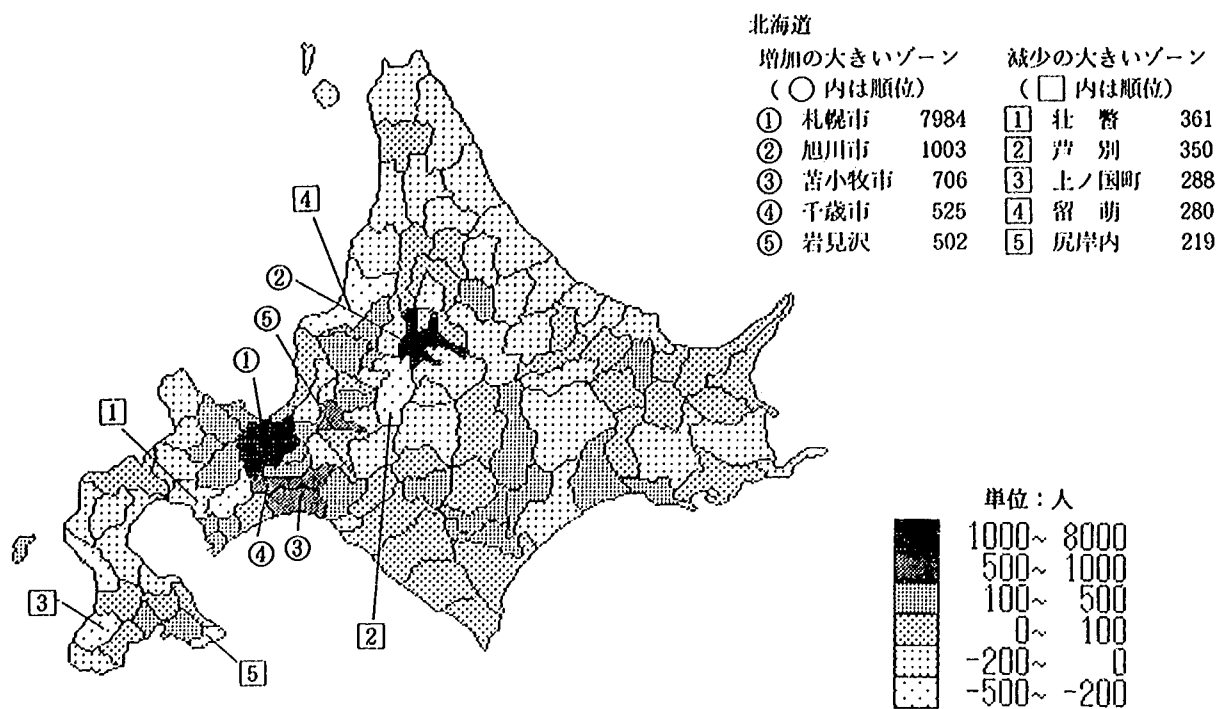
5.3.4 小売業

小売従業者数の変化を全国でみると、小売従業者数、道路密度が大きく、人口が増加している所が多くなっている。また、1人当たり小売従業者数が多いところ、すなわち既に高い競争水準にある市場では減少する傾向がある。

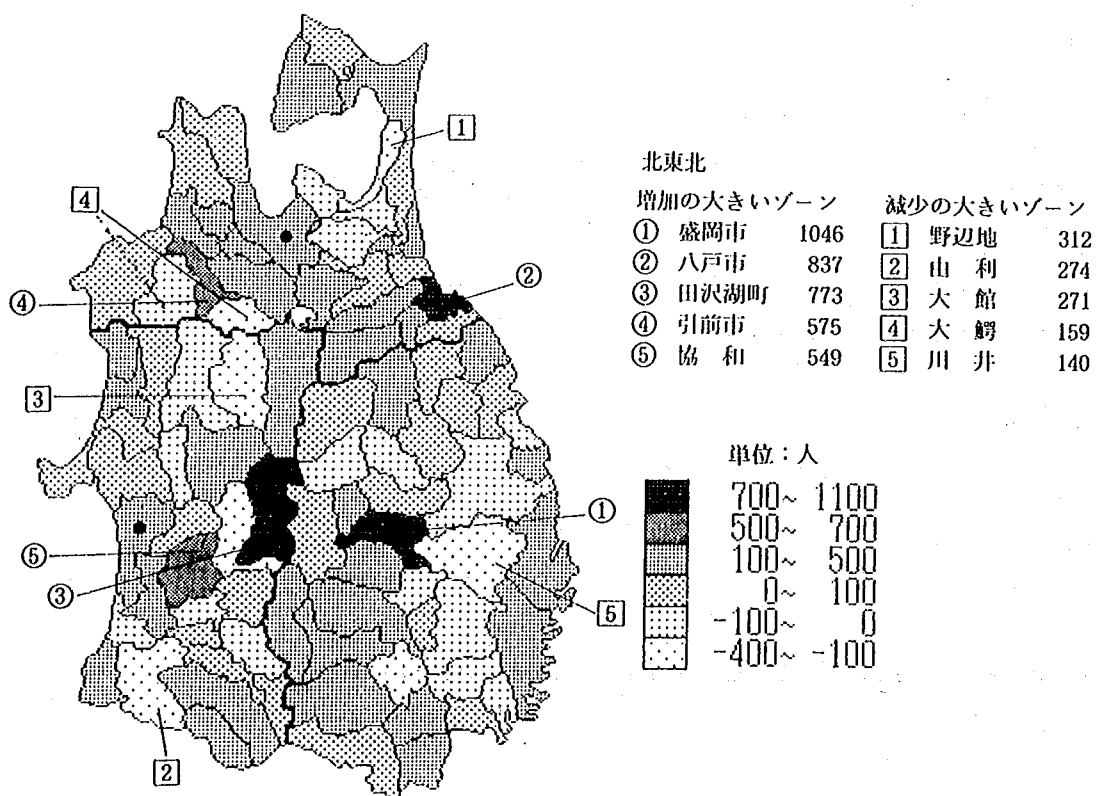
地方別にみても、ほぼ同様の傾向がみられ、人口増加、小売従業者数が多いところ等で増加している。県庁所在地ダミーに関しては、北陸、中部でプラスで効いているのに対して、関東、近畿ではマイナスで効いている。これは後者の小売業がすでに非常に高い競争水準にあるためと思われる。

() 内はt値

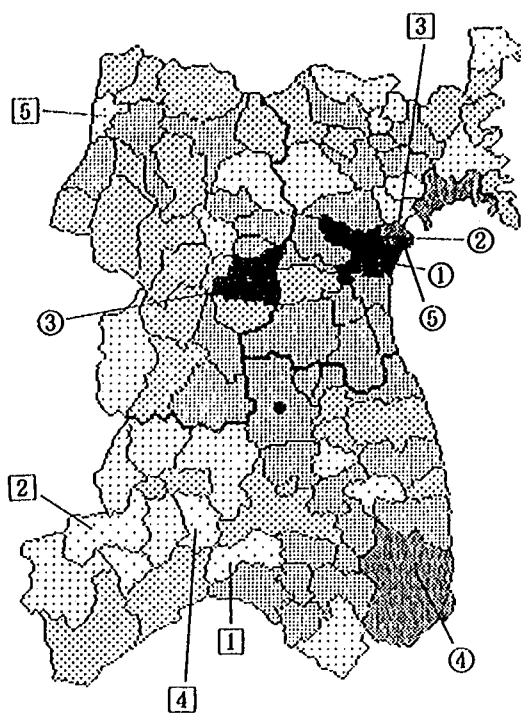
	全 国	北海道	東 北	関 東	北 陸	中 部	近 畿	中 国	四 国	九 州
小売従業者数 (54年)	0.056 (14.511)			0.065 (5.787)		0.025 (2.198)	0.037 (4.257)		0.089 (5.714)	0.078 (9.059)
人 口 変 化 (54-57年)	0.031 (8.737)	0.037 (4.587)	0.040 (3.950)	0.058 (9.119)	0.061 (2.170)	0.040 (2.616)	0.042 (6.504)			
卸売密度 (55年)										-2.907 (4.051)
人 口 密 度			0.171 (2.626)					0.170 (2.667)		
1人当たり小売従業者数 (54年)	-90.460 (5.413)		-96.236 (3.384)							-65.446 (2.910)
平地メッシュ比率		3.827 (2.091)				-11.559 (3.325)				
県庁所在地ダミー				-729.059 (3.343)	2141.393 (5.292)	1632.875 (6.666)	-849.961 (4.137)			
道 路 密 度 5.5 m 以上 計					22.452 (2.107)					
道路密度11m以上 計(平地台地のみ)	45.292 (2.039)	340.653 (5.215)								
小売業アクセシビリティ						2.722 (2.818)		-0.154 (3.934)		
卸売業アクセシビリティ								0.052 (2.260)		
人口アクセシビリティ								0.010 (4.702)		0.001 (2.475)
相 関 係 数	0.825	0.992	0.747	0.914	0.925	0.841	0.765	0.777	0.810	0.850



大きな増加は、都市部で見られる。北部や中部の山間部などでは従業者減のゾーンが多い。



各県庁所在地では、従業者が増加しているが、隣接して減少している減少しているゾーンがみられる。



南東北

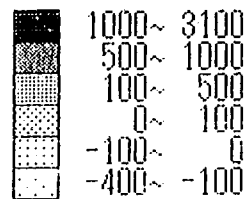
増加の大きいゾーン

①	仙台市	3093
②	泉市	1484
③	山形市	1138
④	いわき市	793
⑤	塩釜	518

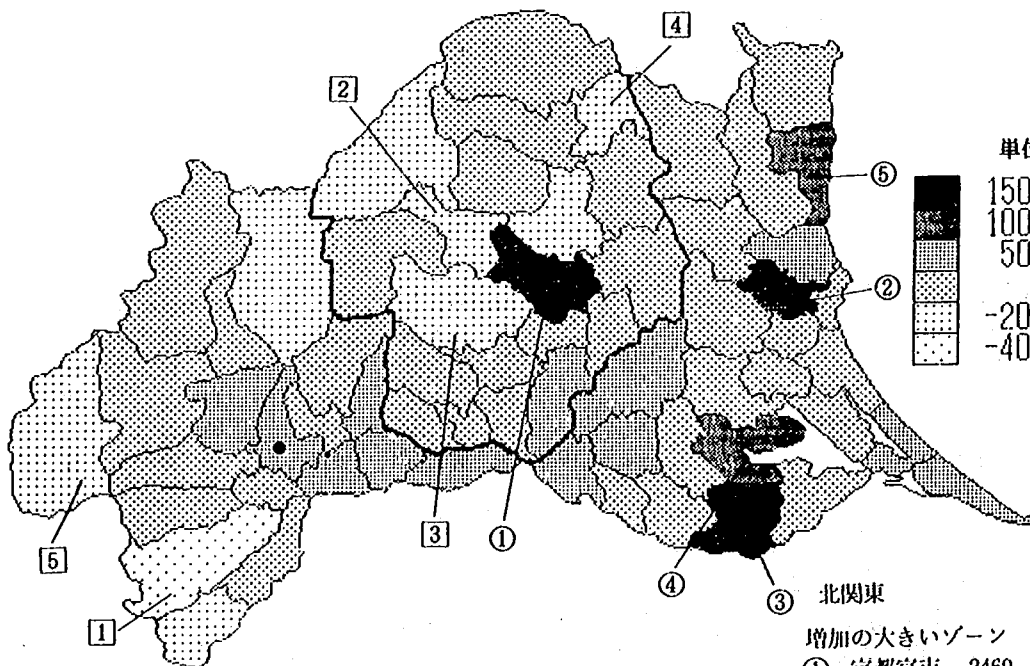
減少の大きいゾーン

①	長沼	331
②	金山	221
③	鹿島台	197
④	会津若松市	188
⑤	酒田市	138

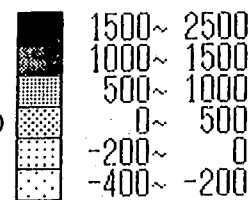
単位：人



大きな増加は都市部においてみられる。
福島西部などで減少傾向がみられる。



単位：人



北関東

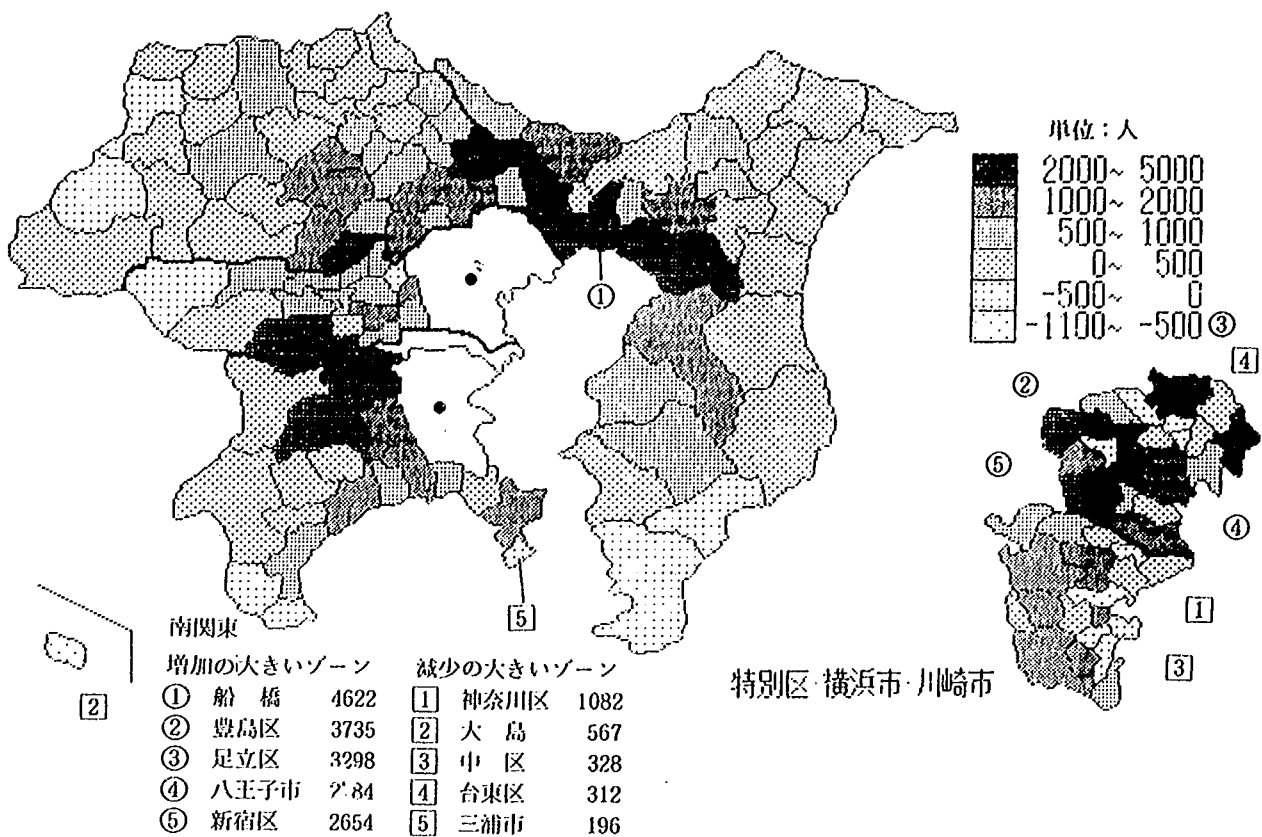
増加の大きいゾーン

①	宇都宮市	2469
②	水戸市	2275
③	取手	2099
④	土浦	1471
⑤	日立	1128

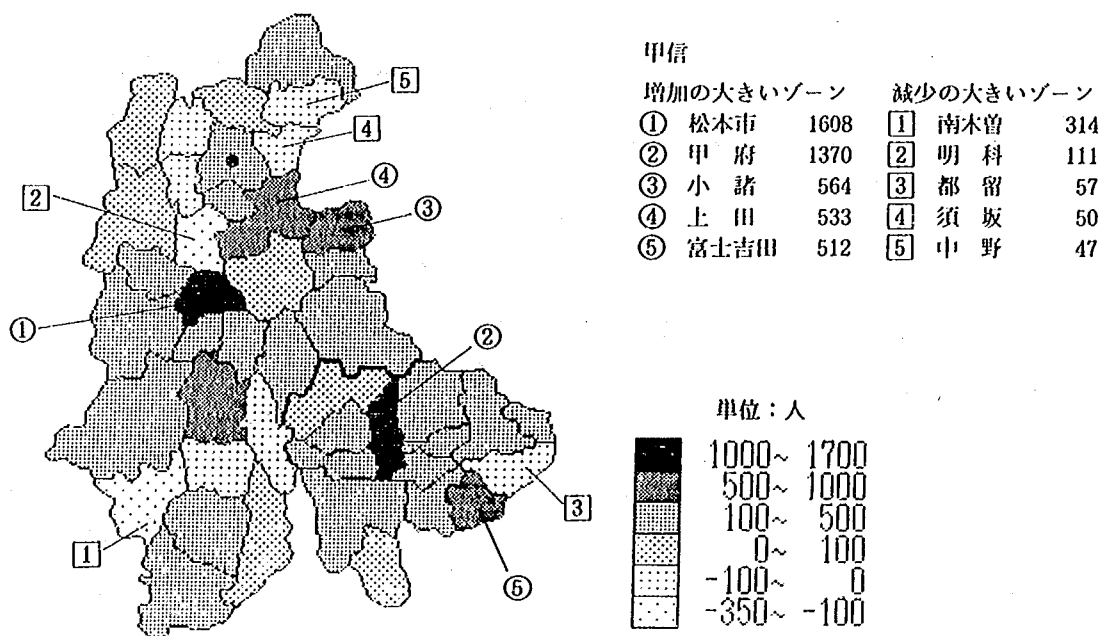
減少の大きいゾーン

①	富岡	367
②	今市市	117
③	鹿沼	63
④	黒羽	47
⑤	草津	44

県庁所在地や北関東南部の都市部での増加がみられる。
茨城県はすべてのゾーンで増加しているが、栃木県、群馬県の山間部には減少しているゾーンがみられる。



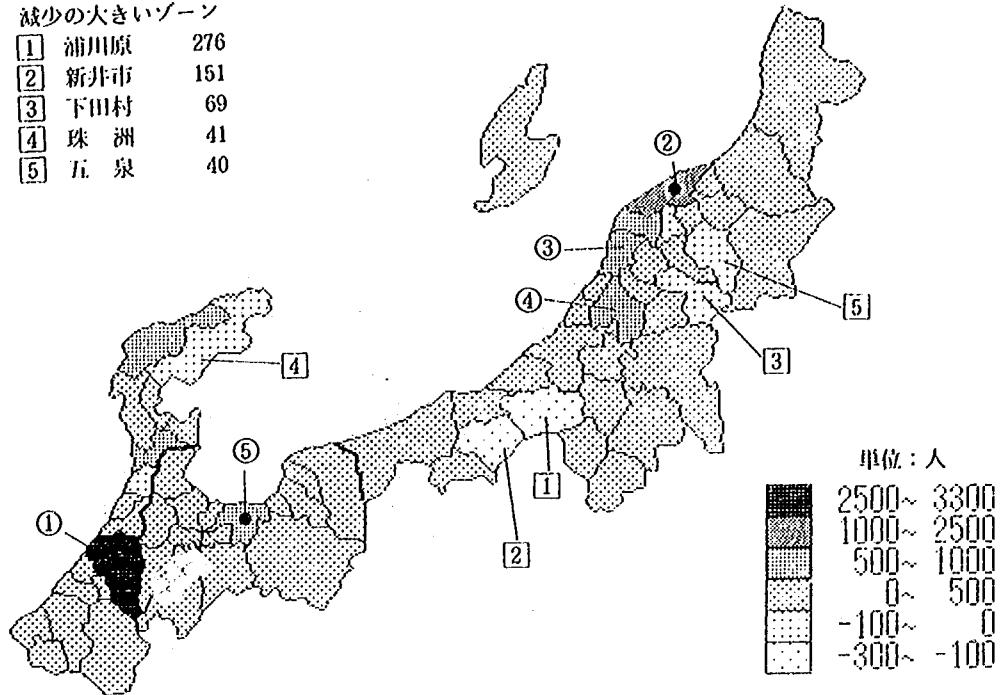
特別区では、北区、荒川区、台東区、中野区で減少しているものの他の区では大きな増加傾向がみられる。
特別区の周辺では、人口変化とよく似た傾向がみられる。



長野市周辺および、長野県南部の一部などで減少しているゾーンがみられる。

北陸

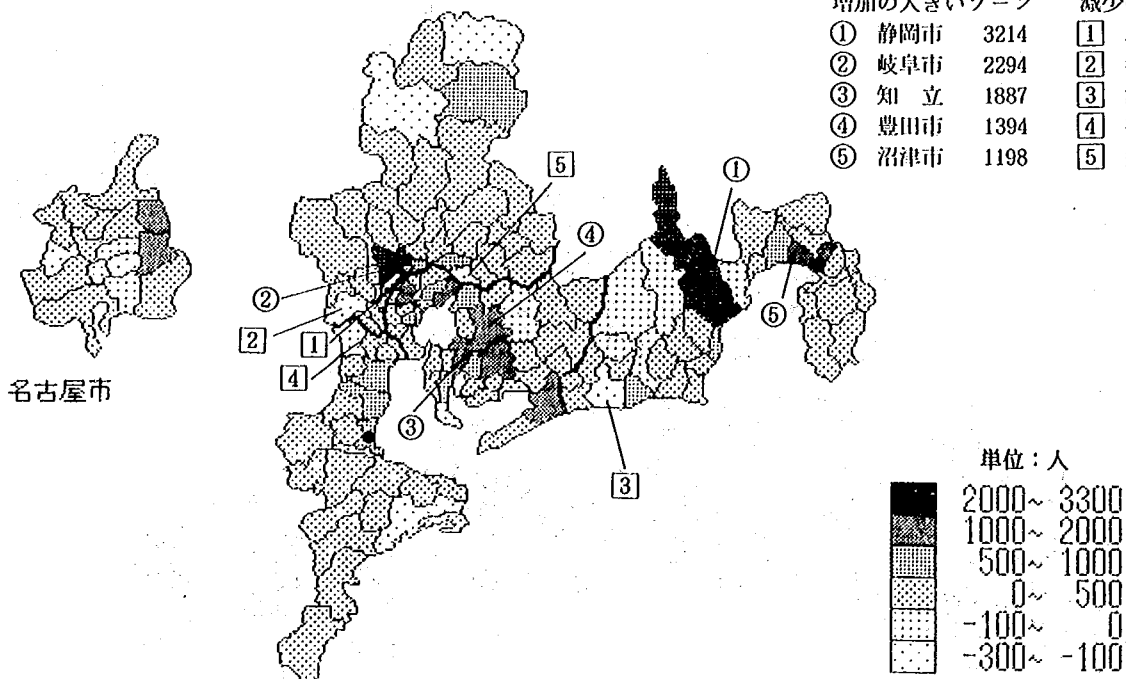
増加の大きいゾーン			減少の大きいゾーン		
①	金沢	3223	①	浦川原	276
②	新潟	1084	②	新井市	151
③	吉田	904	③	下田村	69
④	長岡	892	④	珠洲	41
⑤	富山	679	⑤	五泉	40



新潟市南部，新潟市西部，能登の一部で減少しているゾーンがみられるが，
その他はすべて増加している。富山県ではすべてのゾーンで増加している。

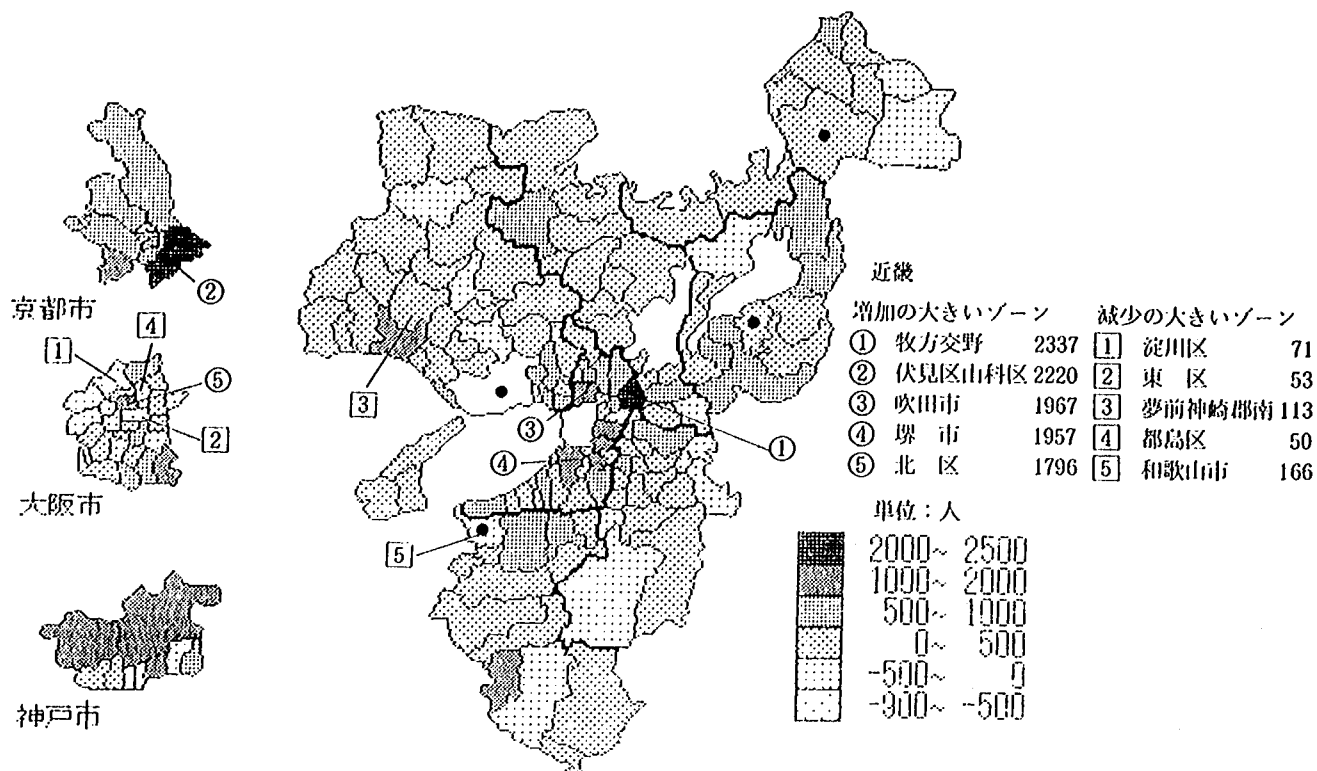
中部

増加の大きいゾーン		減少の大きいゾーン	
①	静岡市 3214	①	瑞穂市 298
②	岐阜市 2294	②	養老 267
③	知立 1887	③	浜松 253
④	豊田市 1394	④	神岡 237
⑤	沼津市 1198	⑤	多治見 230

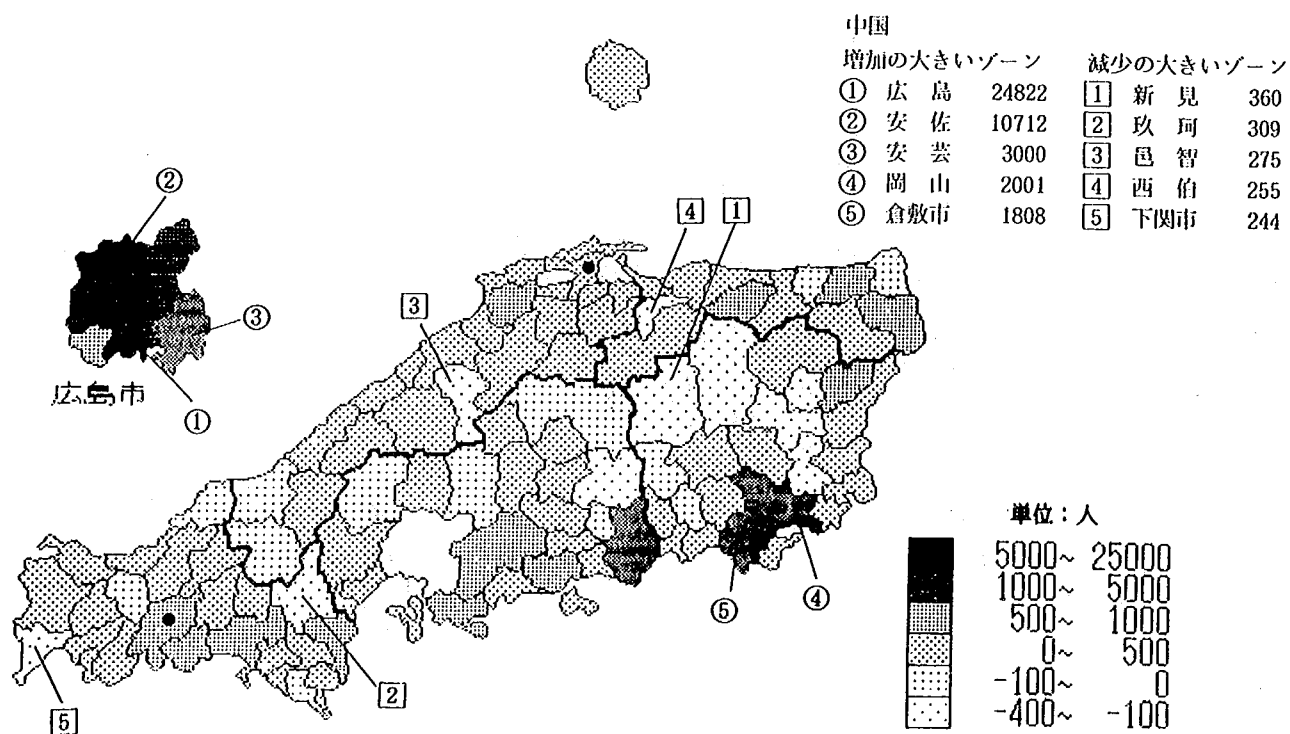


名古屋市

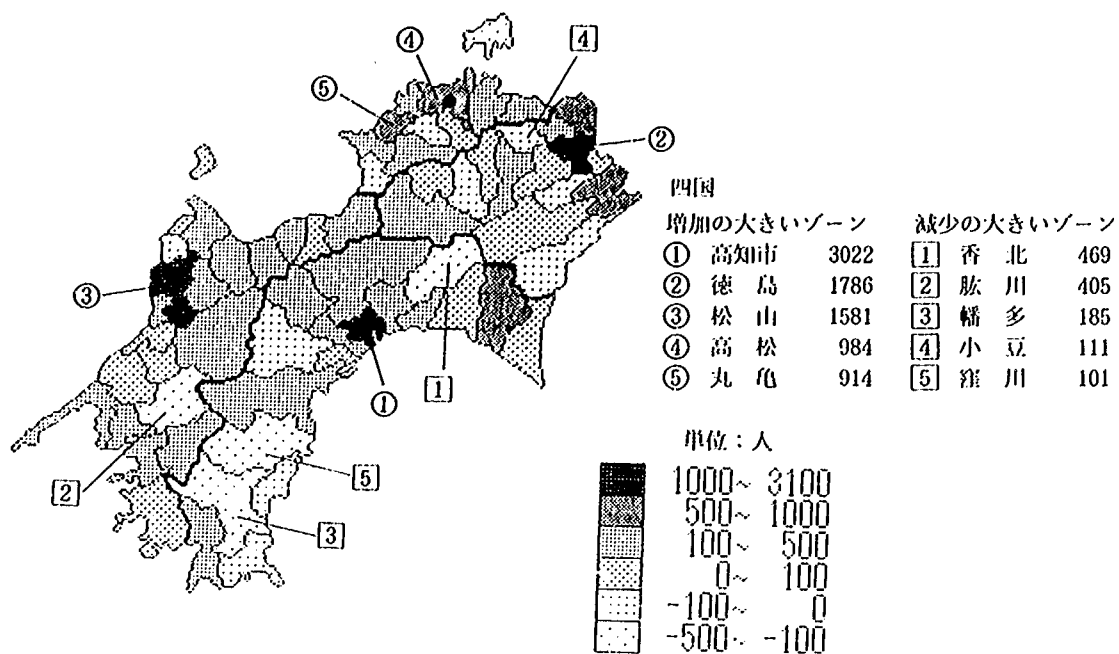
県庁所在地や都市部で大きな増加がみられるが，
その周辺には減少しているゾーンもみられる。



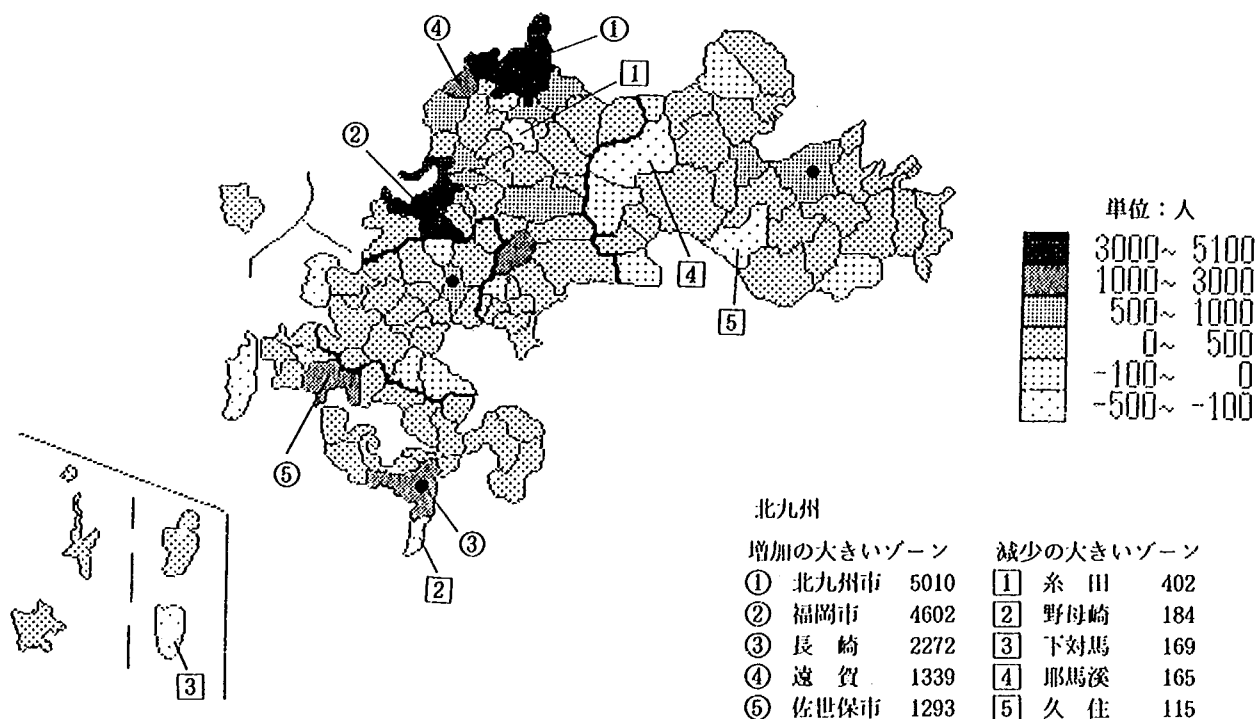
京都市、神戸市では、ほとんどのゾーンで従業者が増加しているが、大阪市では減少しているゾーンも目立っている。
福井県北部や紀伊半島などで減少しているゾーンがみられる。



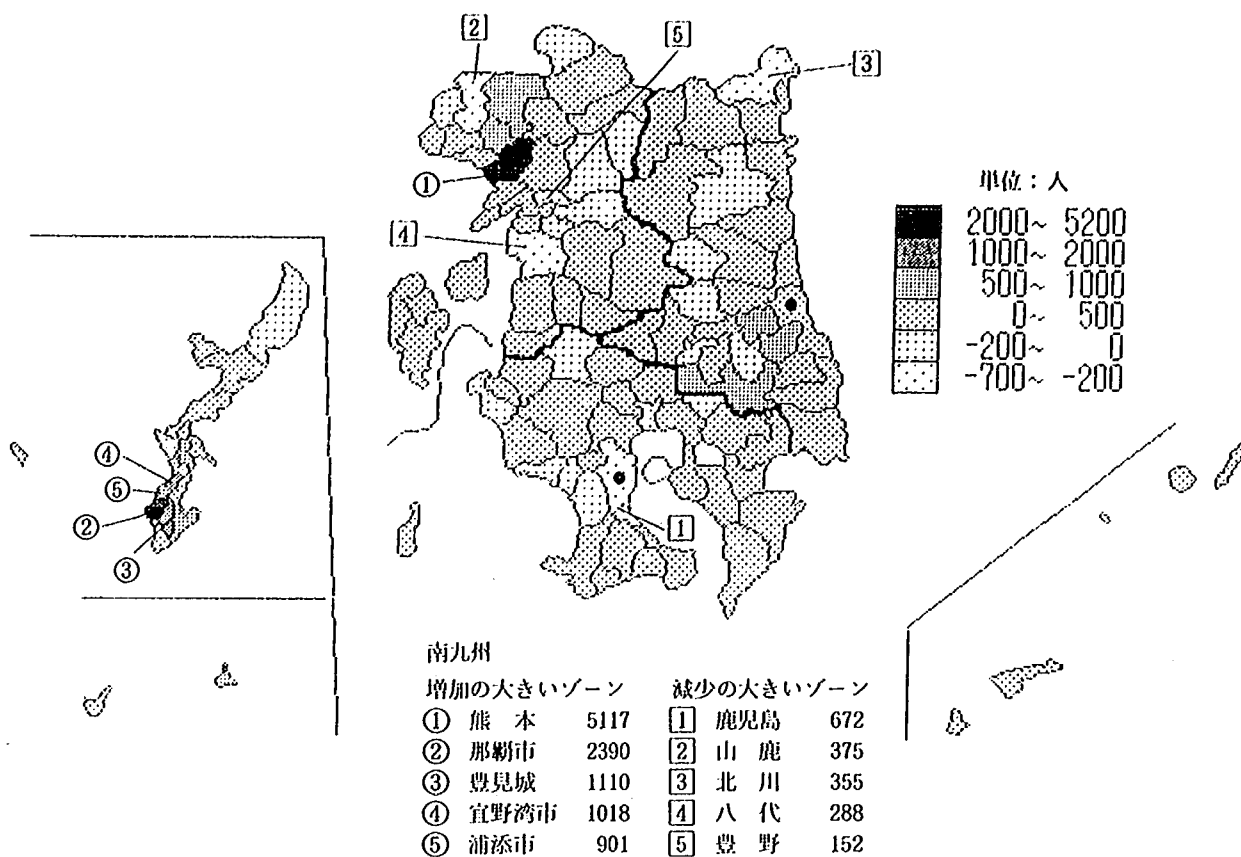
大きな増加を示すゾーンは瀬戸内海側にみられ、山間部では、減少しているゾーンが目立つ。



県庁所在地およびその周辺では、従業者の増加が大きい。



大きな増加は、都市部にみられるが、これと隣接して減少ゾーンがあるケースが多い。



鹿児島県以外の県庁所在地は増加しており、その周辺も従業者が増加している。鹿児島市とその周辺には、減少しているゾーンが多い。

5.3.5 その他の3次産業

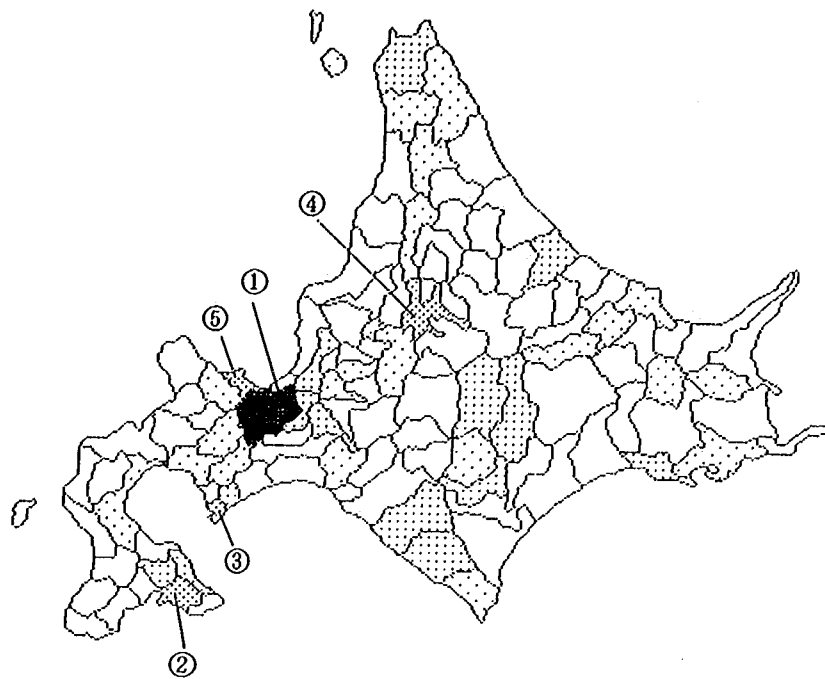
1) 試験研究機関

試験研究機関を全国でみると、人口、道路密度、製造業従業者数が多いところ、県庁所在地などで多く立地している。試験研究機関は、情報の入手を必要とすることから、各種情報が随時、即時に得られる所、すなわち人口集積地に多く立地しているものと考えられる。

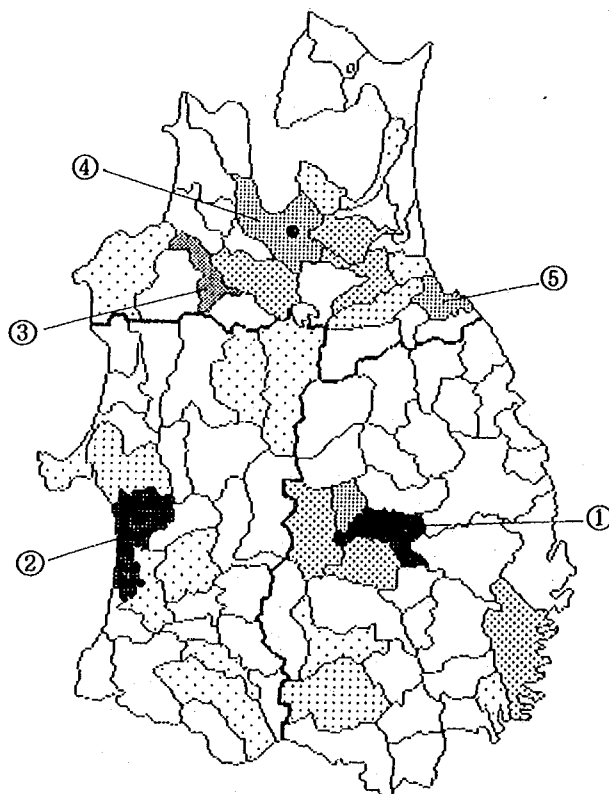
地方別にみても、人口、県庁所在地ダミー、道路密度といった指標が式に取り込まれており、情報の入手、人材の確保、通勤の便といった要因が反映された結果であると考えられる。

() 内はt値

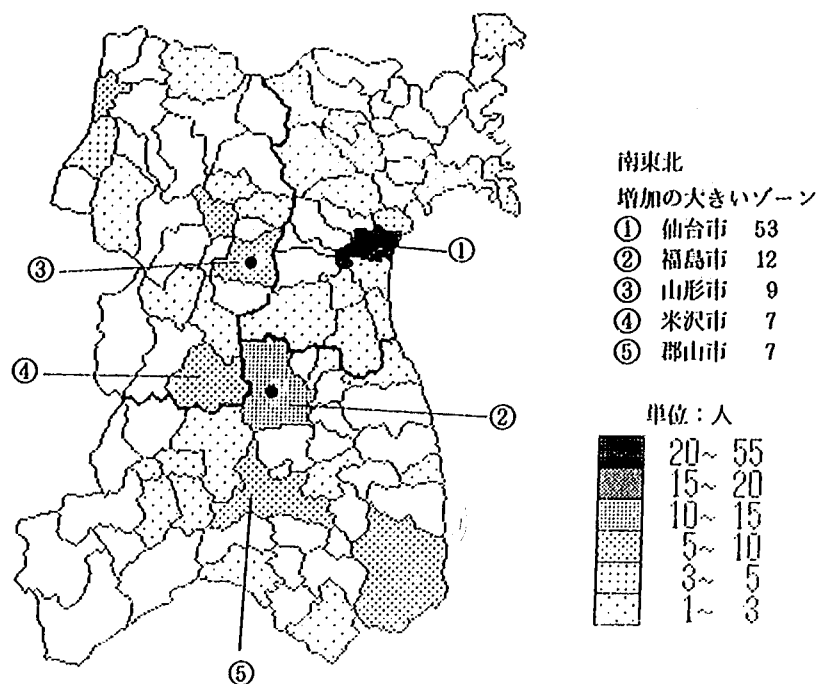
	全 国	北海道	東 北	関 東	北 陸	中 部	近 畿	中 国	四 国	九 州
人口 (54年)	0.512 (3.269)	0.456 (5.725)		1.009 (9.301)	0.527 (4.309)	0.456 (4.105)	1.044 (10.682)	0.352 (2.037)	0.386 (2.571)	
県庁所在地ダミー	0.765 (7.097)		0.981 (13.766)		1.830 (2.940)			1.133 (5.904)	1.523 (3.957)	1.472 (0.733)
道 路 密 度 11m以上計	0.773 (5.268)	0.949 (3.756)		1.564 (2.776)		1.516 (3.967)				0.902 (3.466)
人 口 密 度						0.465 (2.550)				
製造業従業者数	0.099 (2.377)							0.306 (2.329)		
人口アクセシビリティ (10分, 一般道のみ)			0.656 (5.629)							0.403 (4.334)
	0.776	0.860	0.773	0.772	0.752	0.870	0.753	0.843	0.829	0.862



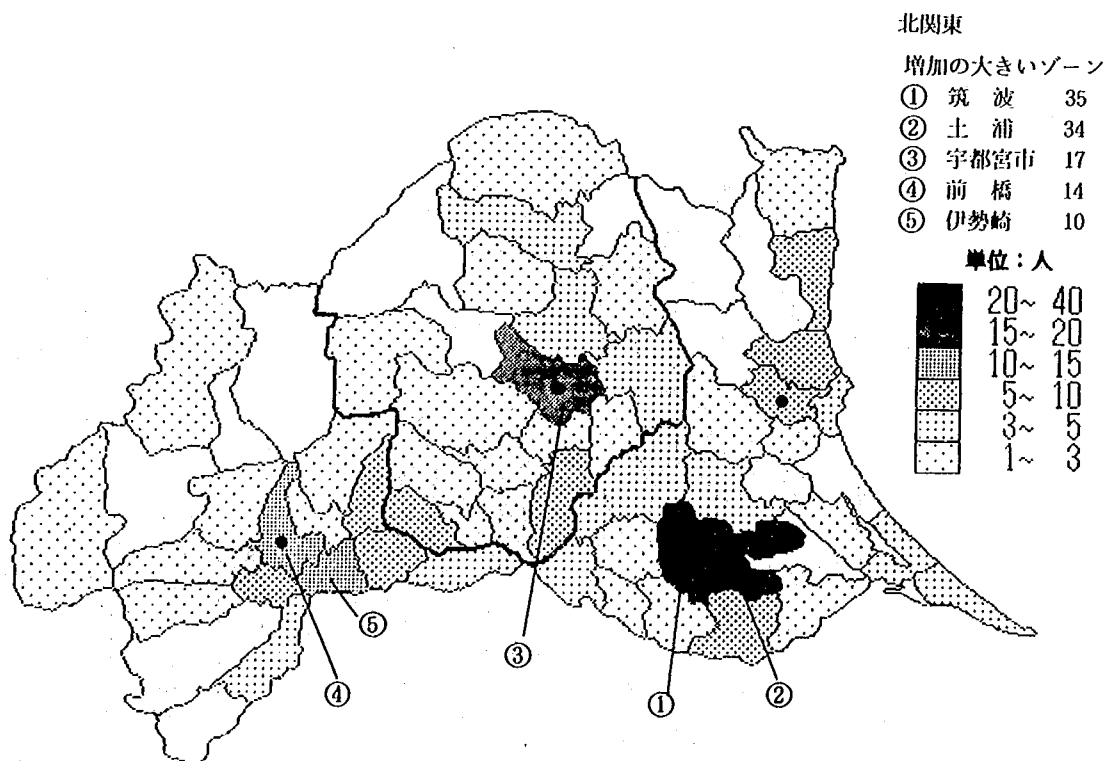
札幌市に立地が集中している。この他では都市部に多くの立地がみられる。半数以上のゾーンには立地していない。



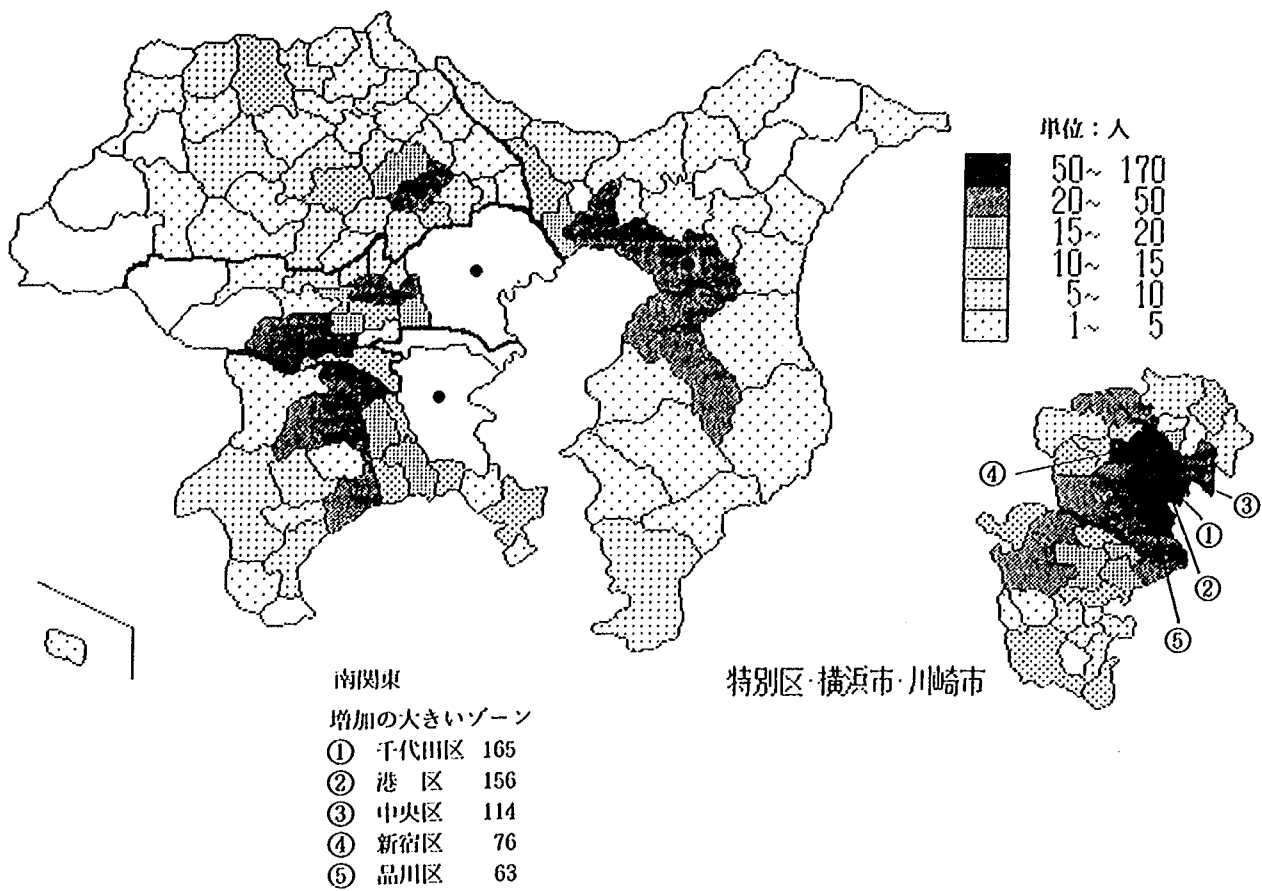
県庁所在地およびその周辺などに試験研究所機関が立地している。



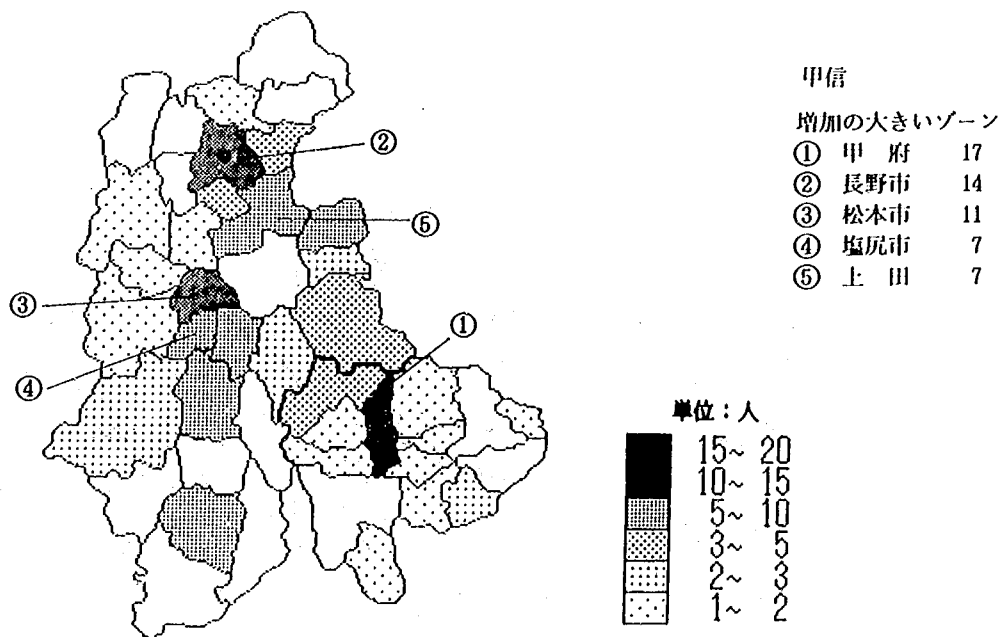
大きな集積は都市部においてみられる。



茨城県南部に大きな集積がみられる。これは筑波研究学園都市が建設されたためである。その他、各県庁所在地周辺で集積がみられる。



都心への集中が著しく，神奈川や東京都の中央部，千葉県
千葉県の東京湾岸などでの立地が多い。

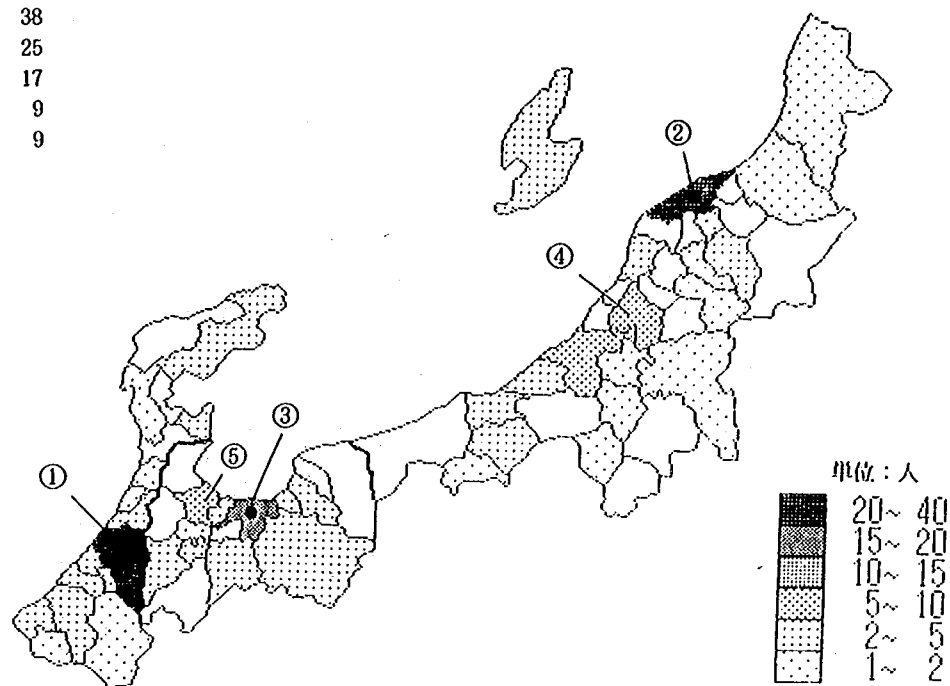


県庁所在地，都市部において立地がみられる。

北陸

増加の大きいゾーン

①	金 沢	38
②	新 潟	25
③	富 山	17
④	長 岡	9
⑤	高岡市	9

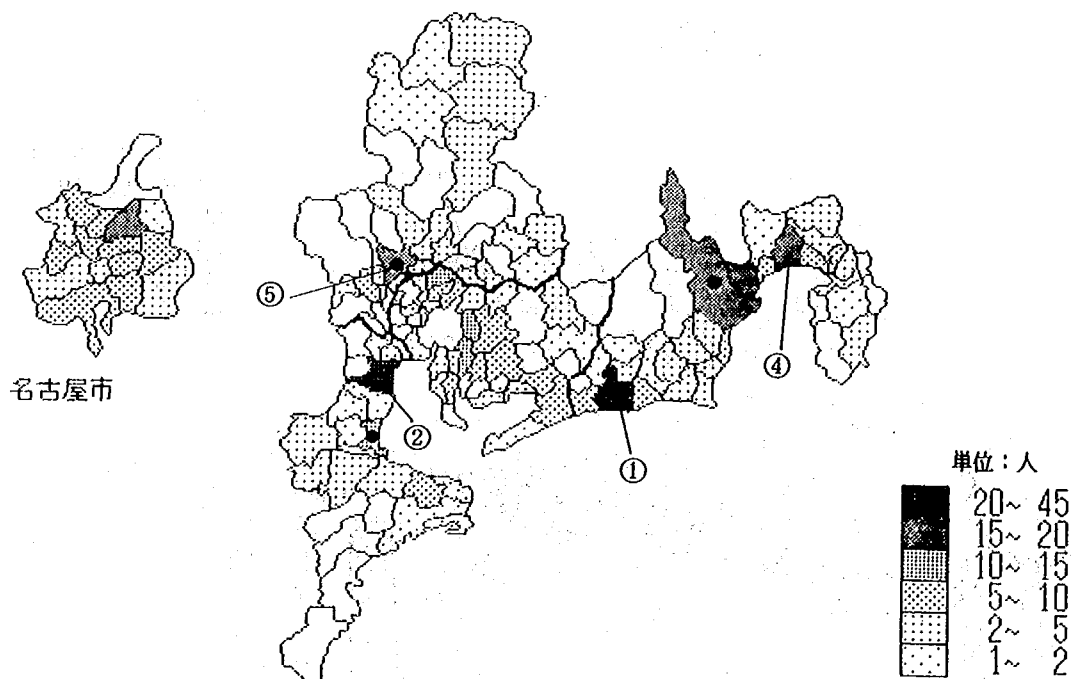


県庁所在地に集中

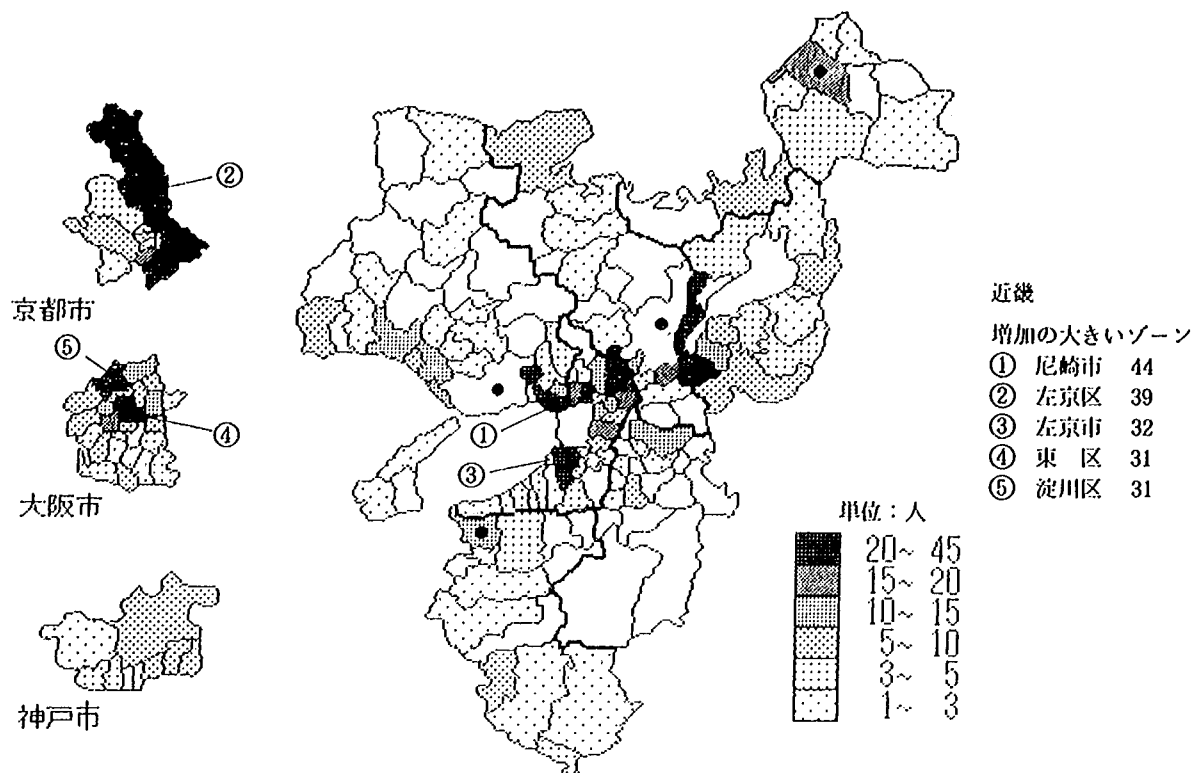
中部

増加の大きいゾーン

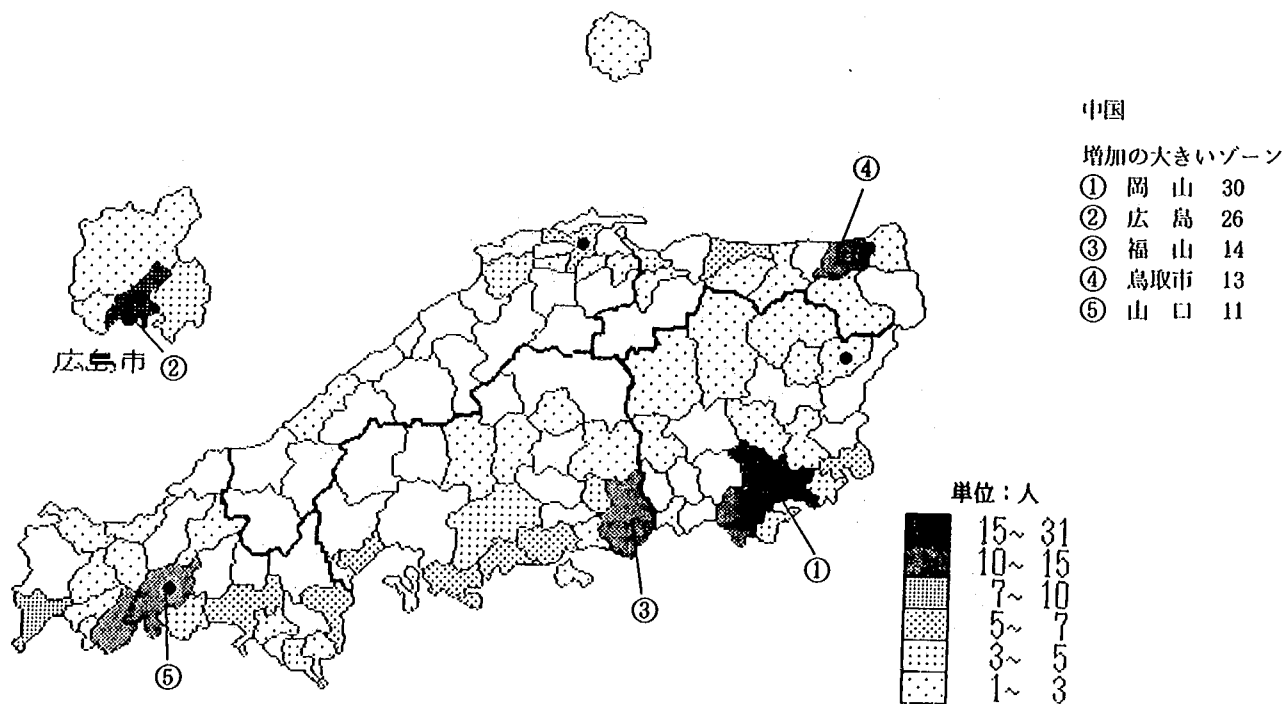
①	浜 松	40
②	四日市	23
③	千種区	19
④	富士市	17
⑤	岐阜市	15



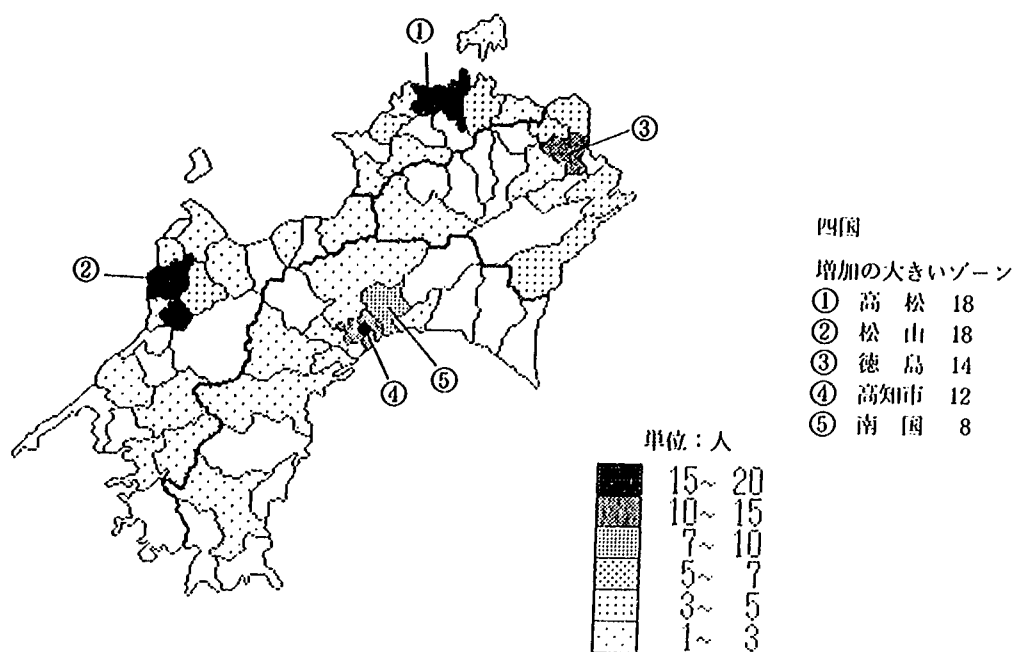
浜松，三重といった工業集積の大きいところに多くの立地がみられる。



情報の入手からか、県庁所在都市や大都市およびその周辺都市において多くの立地がみられる。



第1種大規模小売店舗と同様、瀬戸内海側の都市で多くの立地がみられる。

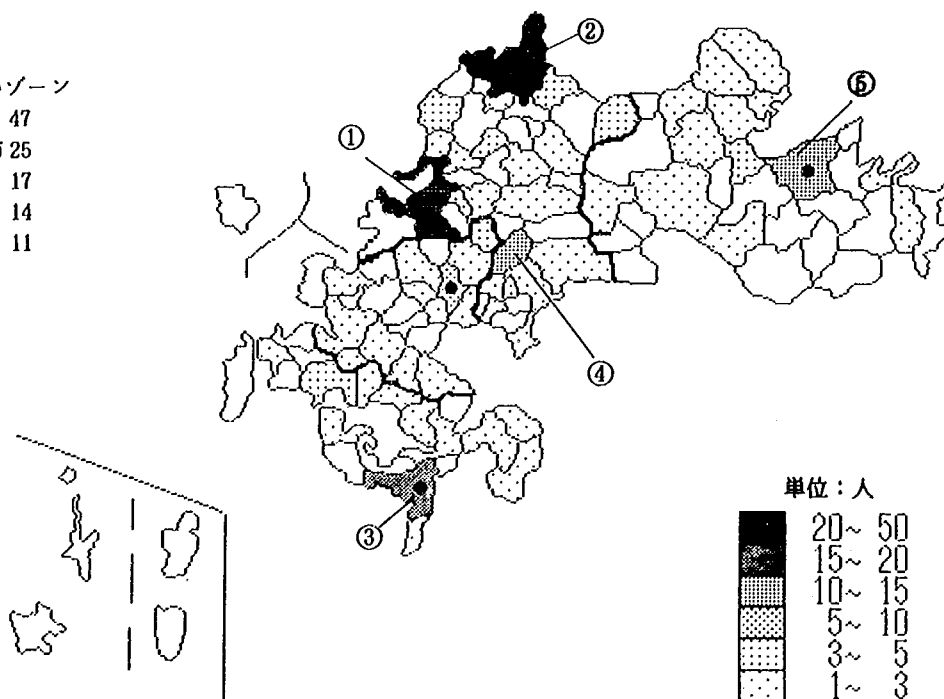


県庁所在地に多く立地

北九州

増加の大きいゾーン

- | | | |
|---|------|----|
| ① | 福岡市 | 47 |
| ② | 北九州市 | 25 |
| ③ | 長崎 | 17 |
| ④ | 久留米 | 14 |
| ⑤ | 大分市 | 11 |



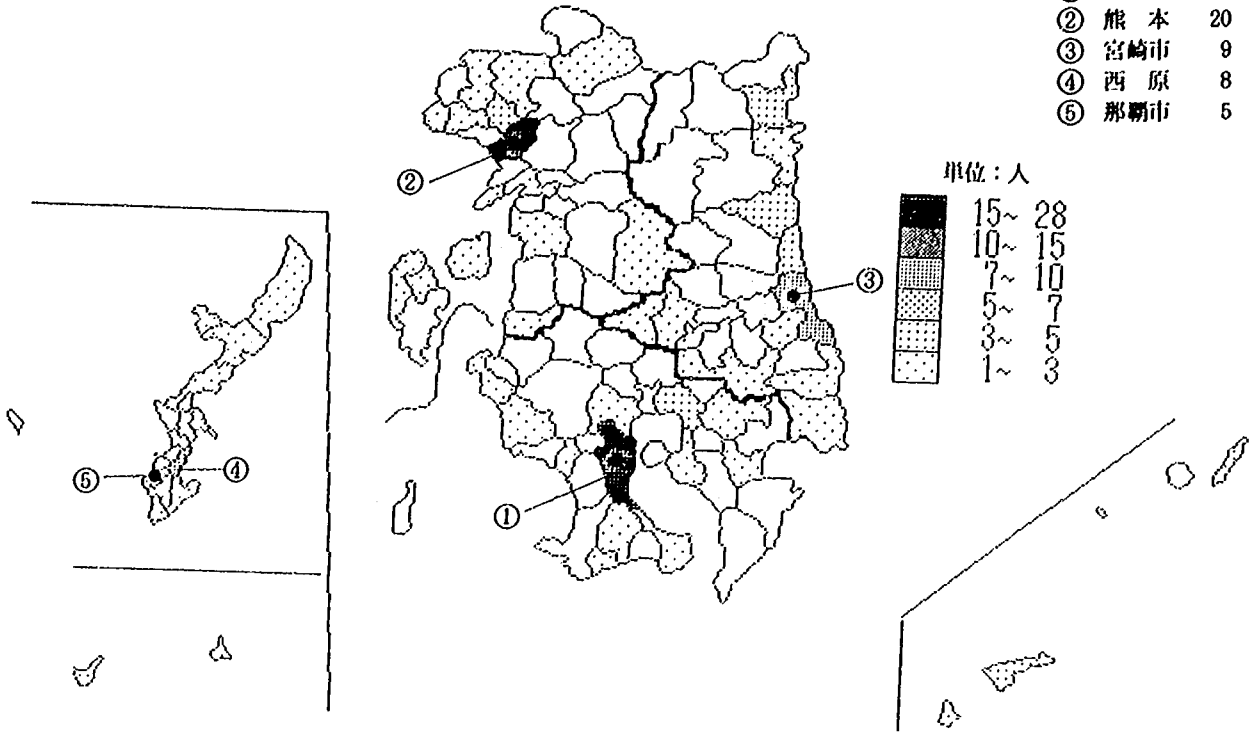
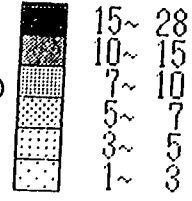
県庁所在地，大都市に集中して立地している。

南九州

増加の大きいゾーン

①	鹿児島	26
②	熊本	20
③	宮崎市	9
④	西原	8
⑤	那覇市	5

単位：人



県庁所在地での立地が多い

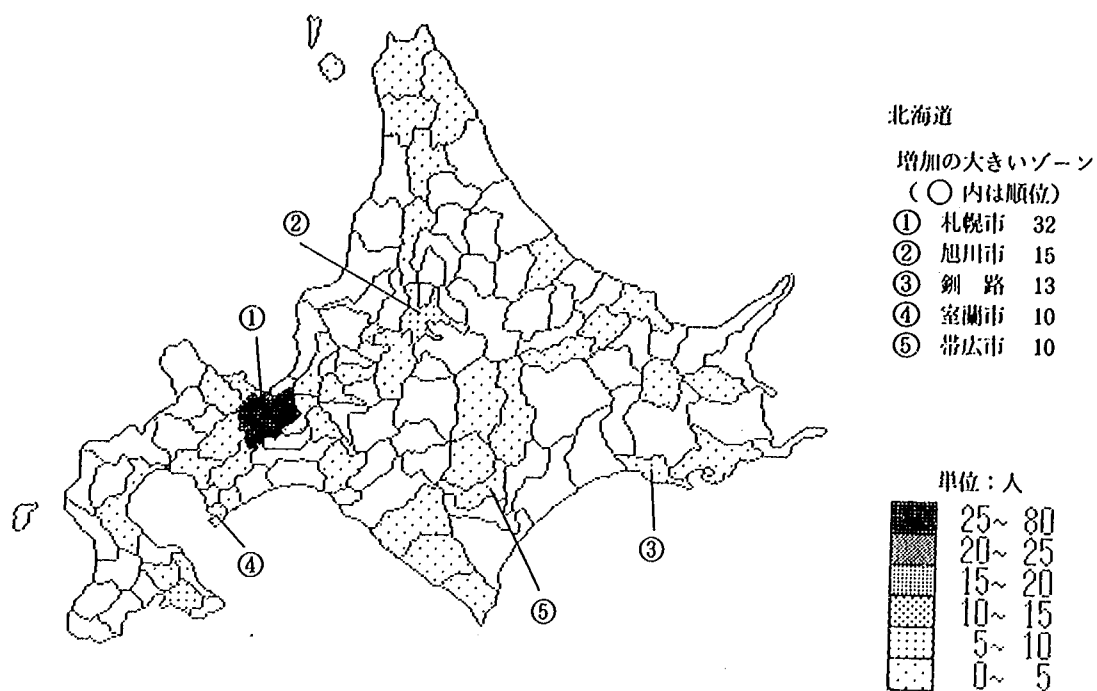
2) 大規模小売店舗

大規模小売店舗に関しては、全国、地方別に限らず、人口だけでほとんど説明ができてしまう。店舗のあるゾーンの人口だけで説明がつくのは、顧客が店舗のある市町村または隣接する市町村からほとんどが来ているというアンケート調査結果からもうかがえる。このほか、1人当たり課税所得額の大きいところにも多く立地している傾向がある。

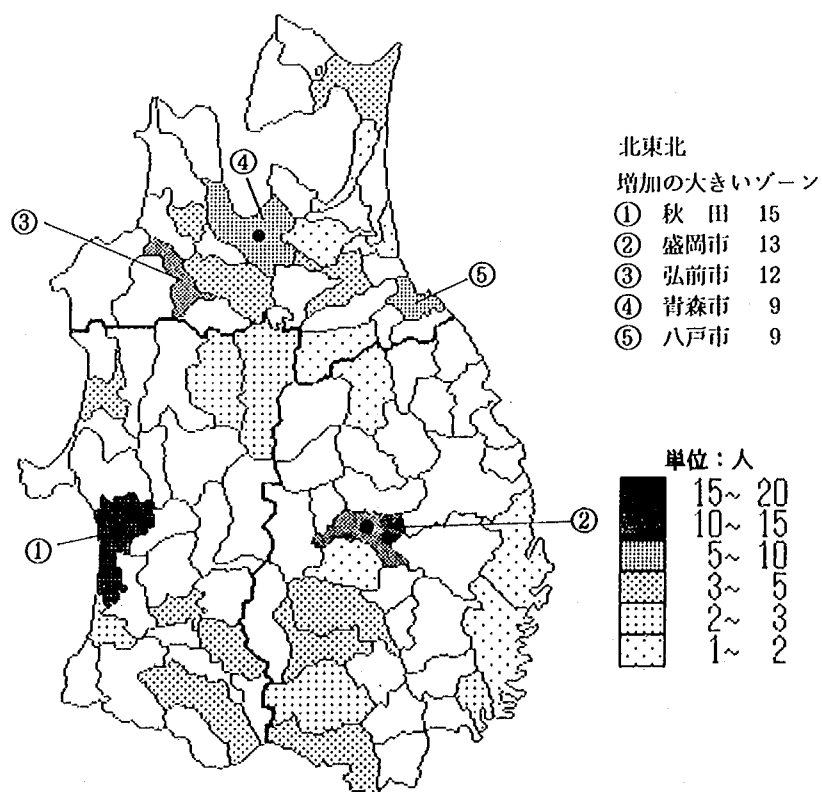
道路関係の指標が入っていないが、第1種大規模店舗が考慮するのは買物客の足としての道路交通であり、ゾーン内でのレベルである。本研究のようにゾーン単位での分析ではこのような事情は表れにくい。アンケートの結果のところでも見たように、店舗への搬入に関する要因はそれほど強くなく、結果として道路関係の指標が、入ってこなかったのであろう。

() 内はt値

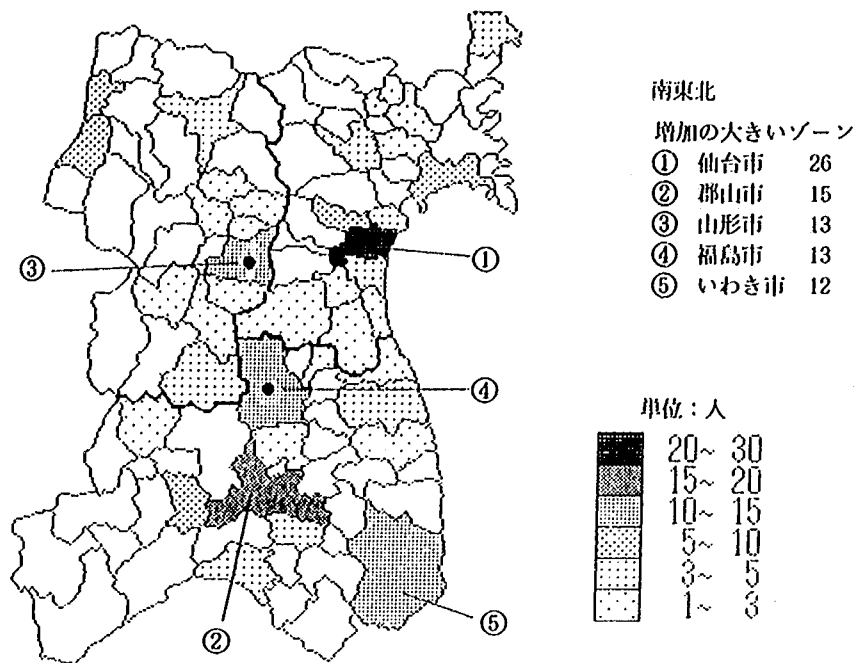
	全 国	北海道	東 北	関 東	北 陸	中 部	近 畿	中 国	四 国	九 州
人 口 (54年)	1.016 (28.956)	0.902 (10.434)	0.931 (9.049)	1.167 (13.246)	1.152 (7.664)	1.139 (15.537)	1.083 (12.565)	0.983 (13.087)	0.950 (7.668)	0.900 (10.129)
1人当り課税所得額	0.264 (8.854)		0.692 (3.557)					0.631 (3.012)		0.492 (2.555)
山地メッシュ比率			-0.179 (2.658)							
県庁所在地ダミー								0.450 (3.012)		
相 関 係 数	0.854	0.882	0.877	0.856	0.842	0.907	0.839	0.939	0.837	0.868



札幌市に立地が集中している。旭川、札幌、小樽の他はすべて5件以下となっており、立地のないゾーンも多い。

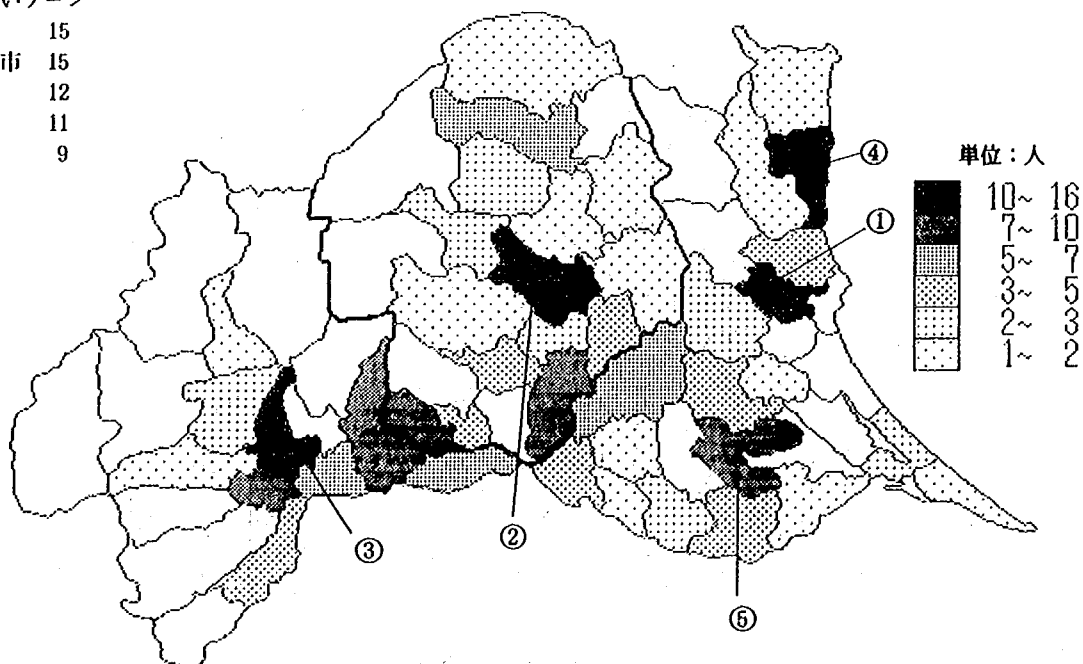


県庁所在地などの都市部に多くが立地している。

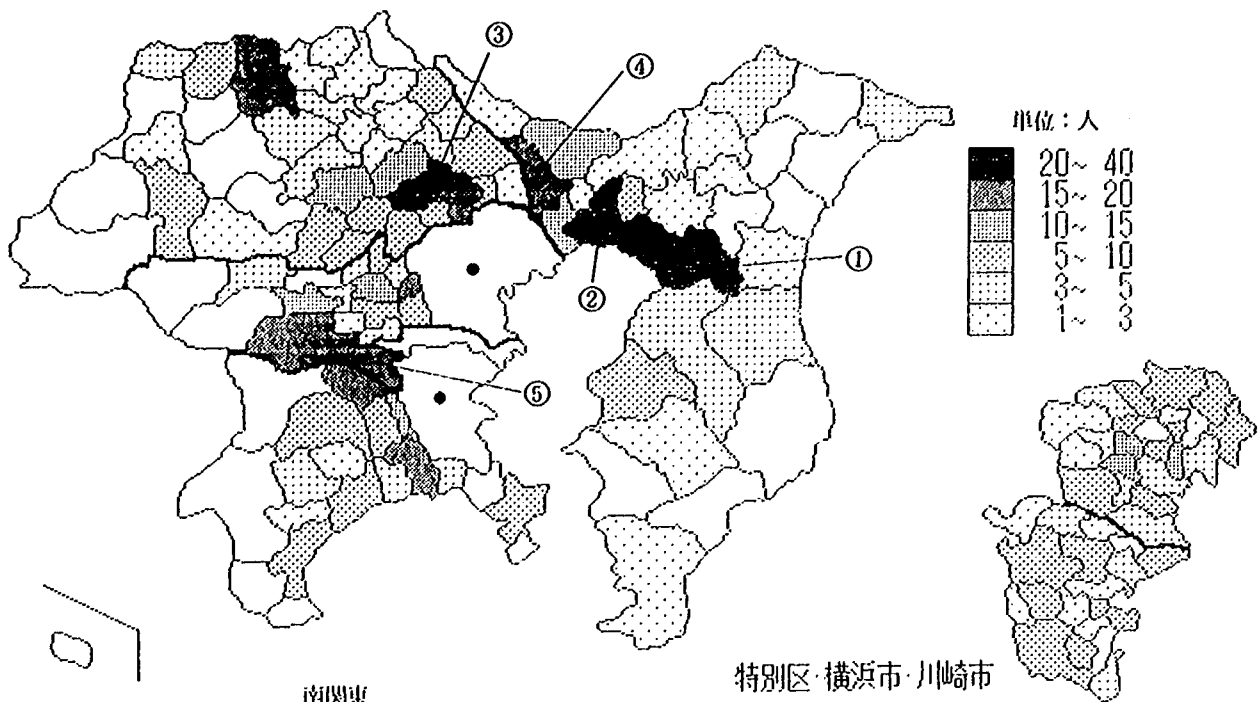


県庁所在地や主要な都市部において、立地がみられる。

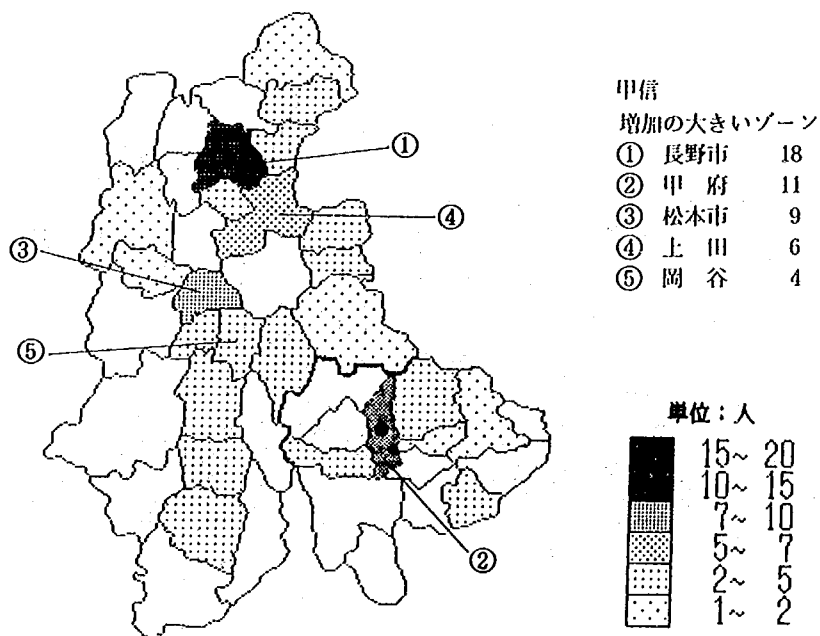
- 北関東
- 増加の大きいゾーン
- | | | |
|---|------|----|
| ① | 水戸市 | 15 |
| ② | 宇都宮市 | 15 |
| ③ | 前橋 | 12 |
| ④ | 日立 | 11 |
| ⑤ | 土浦 | 9 |



大規模店舗の集積は都市部においてみられ、特に県庁所在地において大きな集積がみられる。



東京都南部や埼玉、千葉の東京に近いゾーンなどで多くの立地がみられる。

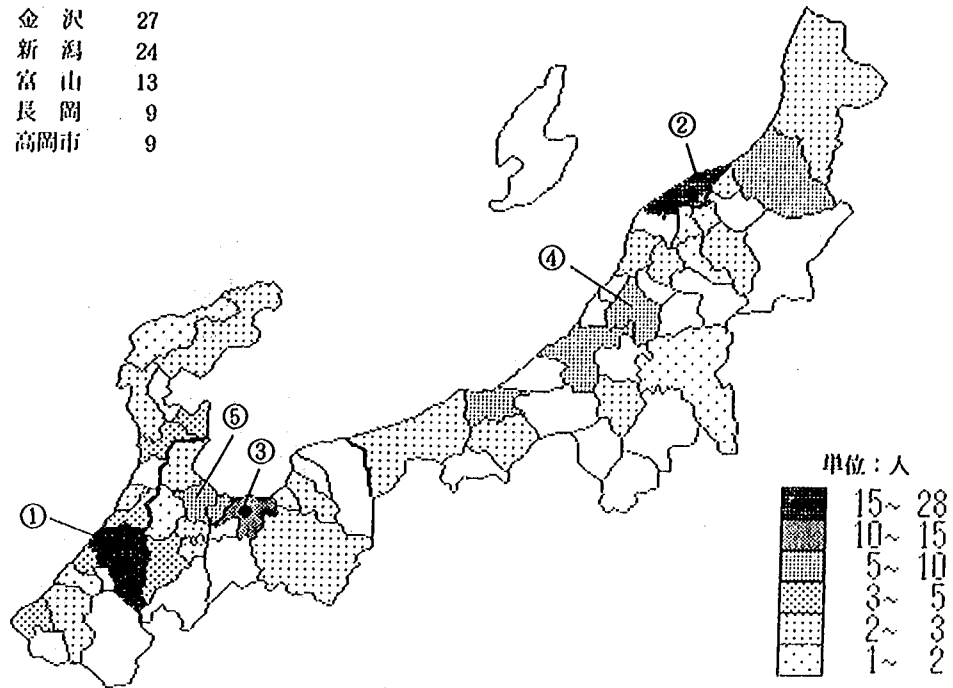


県庁所在地に立地が集中している。

北陸

増加の大きいゾーン

①	金 沢	27
②	新 潟	24
③	富 山	13
④	長 岡	9
⑤	高岡市	9

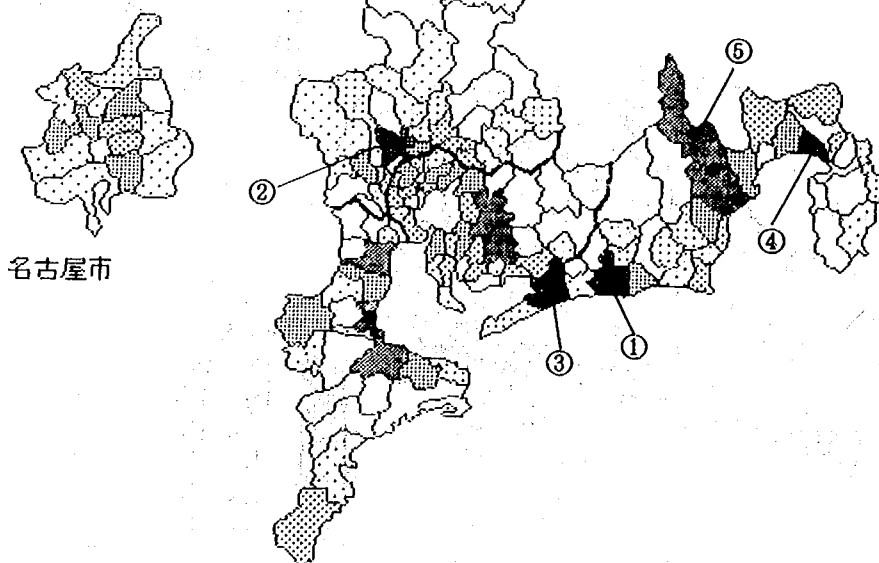


新潟、富山、金沢といった県庁所在地に集中している。

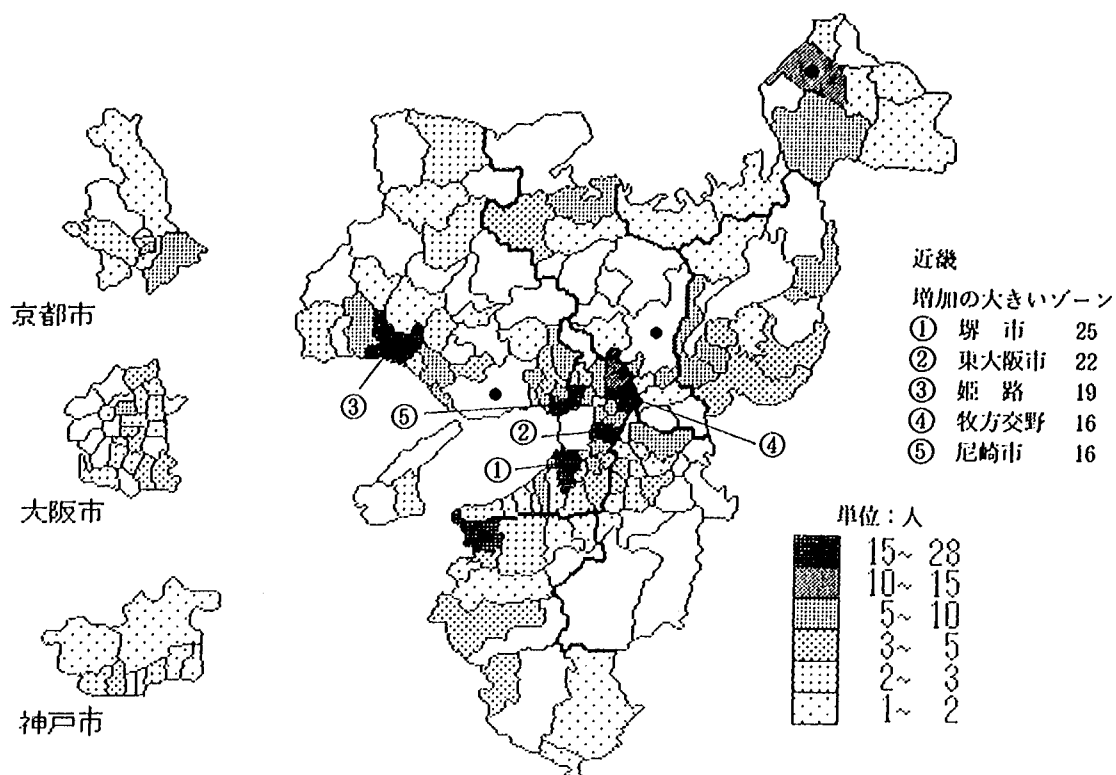
中部

増加の大きいゾーン

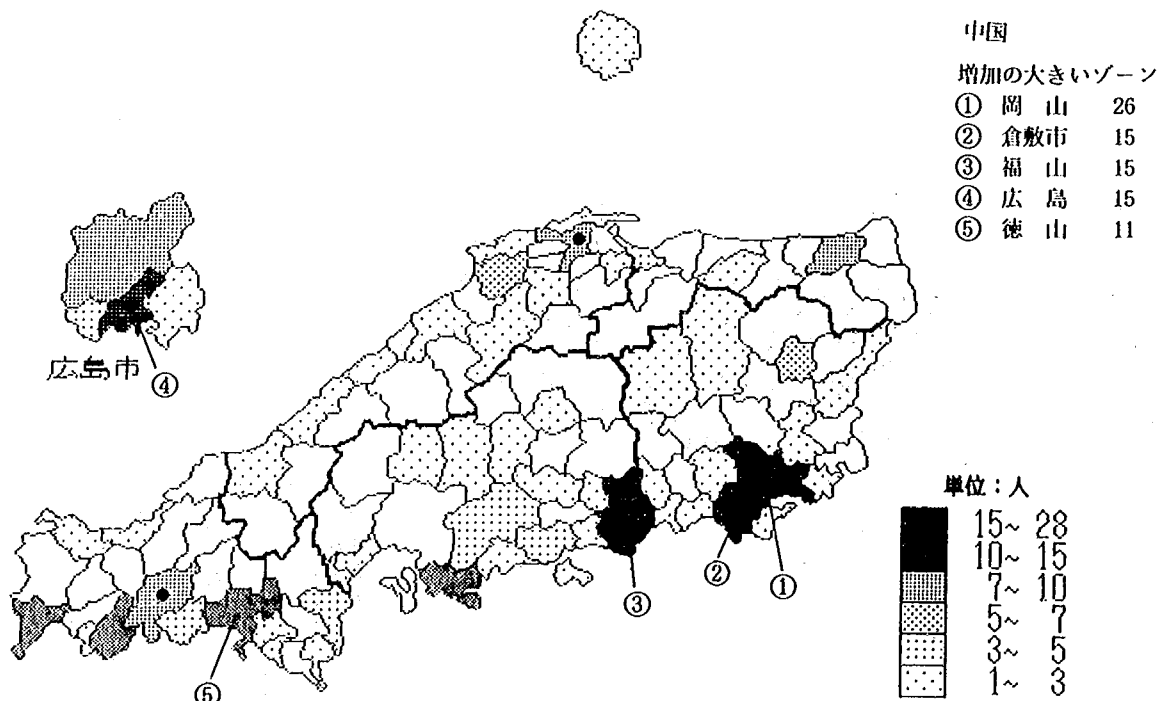
①	浜 松	19
②	岐阜市	16
③	豊橋市	16
④	沼津市	12
⑤	静岡市	12



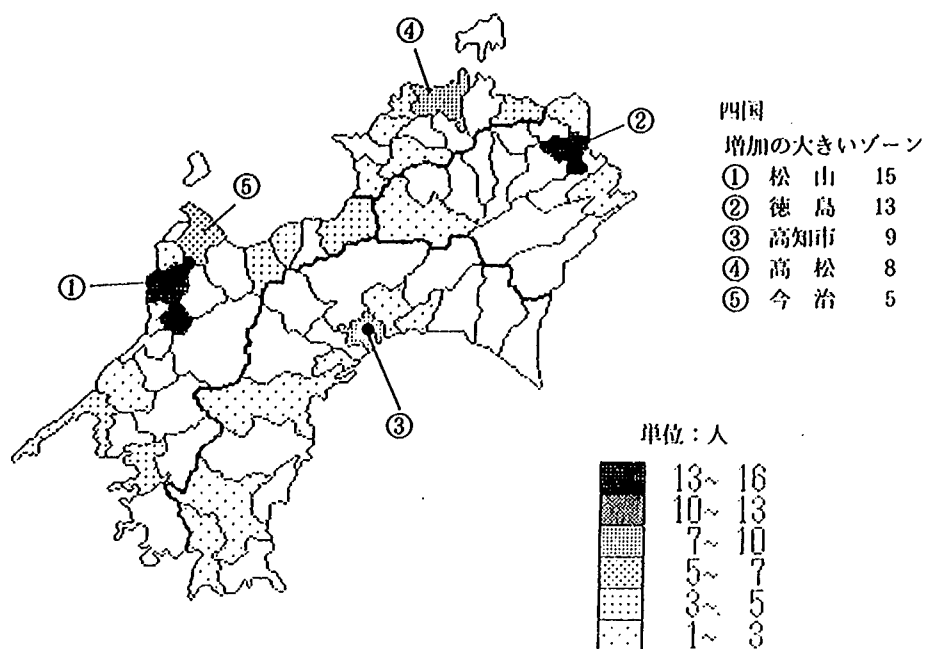
都市部において多くの集積がみられる。
山間部のゾーンにはほとんど立地していない。



大都市や県庁所在地、およびその他の都市において集積がみられる。
人口との高い関連をもっていることがうかがわれる。

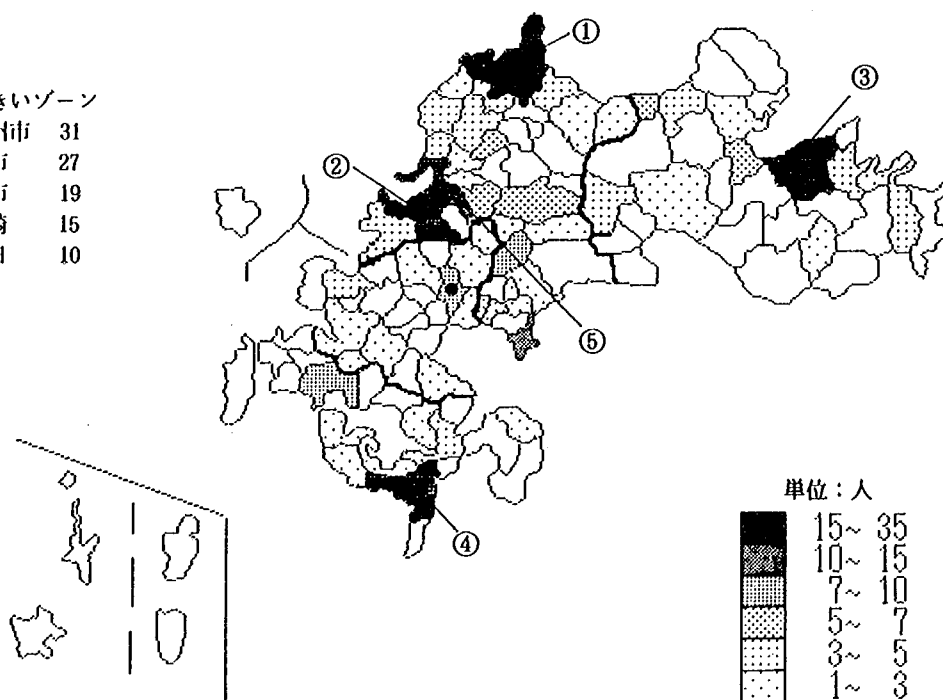


人口集積への近接指向のため、中国地方では、瀬戸内海沿いに多く立地しているゾーンがみられる。日本海側や中央部では、県庁所在地に集積がみられる他は、あまり立地していない。



県庁所在地に多く立地している。

- 北九州
増加の大きいゾーン
- | | | |
|---|------|----|
| ① | 北九州市 | 31 |
| ② | 福岡市 | 27 |
| ③ | 大分市 | 19 |
| ④ | 長崎 | 15 |
| ⑤ | 春日 | 10 |

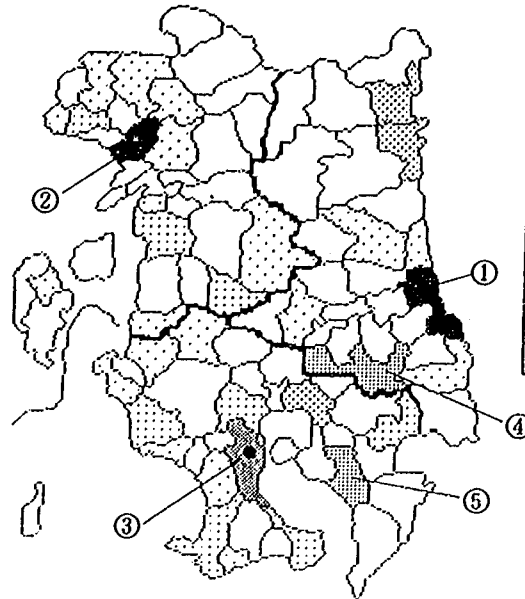
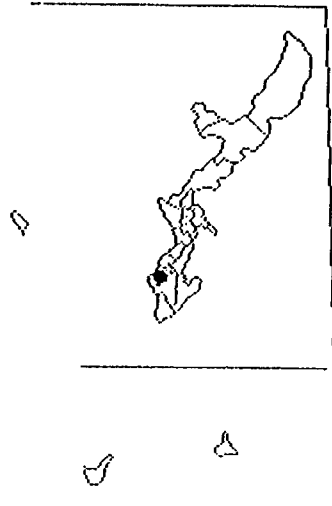


都市部、特に県庁所在地や大都市に立地が集中している。

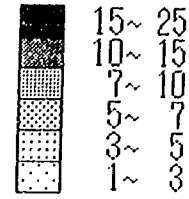
南九州

増加の大きいゾーン

①	宮崎市	22
②	熊本	21
③	鹿児島	13
④	都城	8
⑤	鹿屋市	7



単位：人



都市部で多く立地。特に県庁所在地で増加している。

3) ゴルフ場

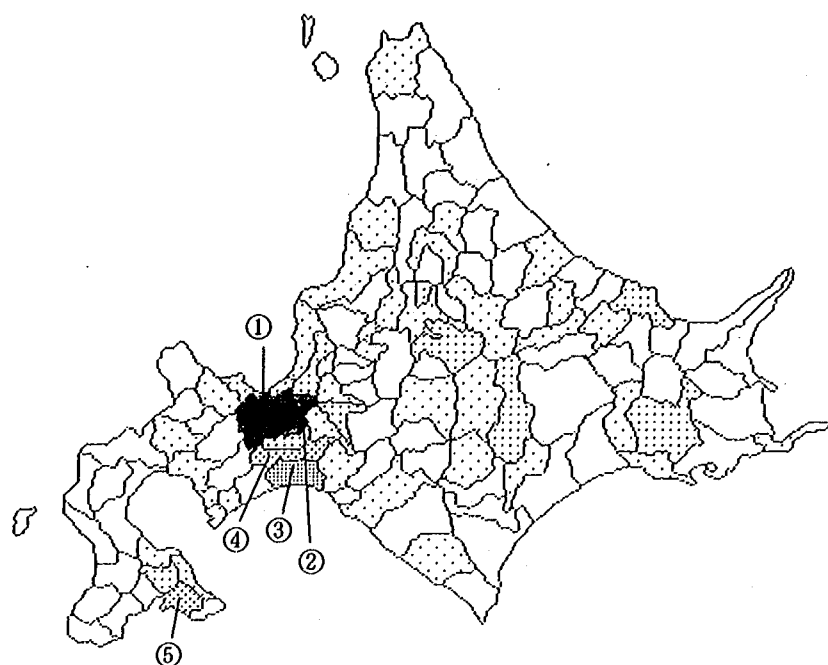
立地の傾向を全国で見ると、可住面積、人口、120分圏内人口が多く、高速ICのあるところに立地している傾向がみられる。逆に、人口密度（地価の代理指標）、平地メッシュ比率が大きいところで少なくなっている。また、大都市、県庁所在地までの時間距離が大きいほど、少なくなる傾向にある。すなわちゴルフ場は、人口集積と用地入手の容易さとのバランスを考えて立地していることがうかがわれる。

地方別に行った結果を見ても、人口、120分圏内人口、最寄り大都市までの時間距離、最寄り県庁所在地までの時間距離といったまわりの人口集積を重視する傾向がみられる。また、関東、中部、近畿、九州などの大都市圏を形成している地方では、平地メッシュ比率、平地メッシュ数が大きいほどゴルフ場が少なくなる傾向にある。これらの地方の平地には、人口集積あるいは商業集積が進んでおり、地価が高くなっているためゴルフ場の立地に適さないものと考えられる。これに対して北海道では、札幌という大都市を有しているものの、平地メッシュ比率がプラスで効いている。

ゴルフ場では分析に用いた条件の他、気候等の立地条件が重要であると考えられる。

() は t 値

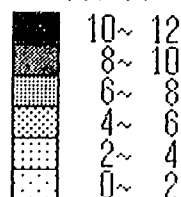
	全 国	北海道	東 北	関 東	北 陸	中 部	近 畿	中 国	四 国	九 州
人 口 密 度	-8.21E-5 (4.040)							6.48E-4 (3.441)		3.07E-4 (3.845)
I C有無ダミー	2.49E-1 (2.098)	3.46 (8.703)								
可 住 面 積	7.21E-3 (8.096)			1.84E-2 (7.534)		9.37E-3 (2.550)	5.96E-2 (9.146)	3.23E-2 (7.507)	1.20E-2 (3.966)	
120分圏内人口	4.55E-8 (3.032)		5.17E-7 (3.425)							1.28E-7 (2.158)
最寄りICまでの 時 間 距 離						-1.14E-2 (2.998)	-1.20E-2 (3.178)			
人 口	2.13E-6 (4.403)	4.50E-6 (6.351)	5.50E-6 (6.442)	-2.49E-6 (2.587)				-9.17E-6 (4.288)		
山地メッシュ数										
平地メッシュ数					4.36E-3 (2.633)		-4.54E-2 (6.821)			2.48E-2 (7.352)
平地メッシュ比率	-1.43E-2 (7.701)	1.90E-2 (3.356)		-2.17E-2 (4.634)		-2.19E-2 (4.886)				-1.88E-2 (4.153)
最寄り大都市までの 時間距離	-2.35E-3 (8.743)			-8.26E-3 (3.575)	-4.39E-3 (3.194)					
最寄り県庁所在地 までの時間距離	-1.70E-3 (3.083)								-4.80E-3 (2.612)	
	0.465	0.831	0.508	0.514	0.419	0.453	0.590	0.639	0.573	0.565



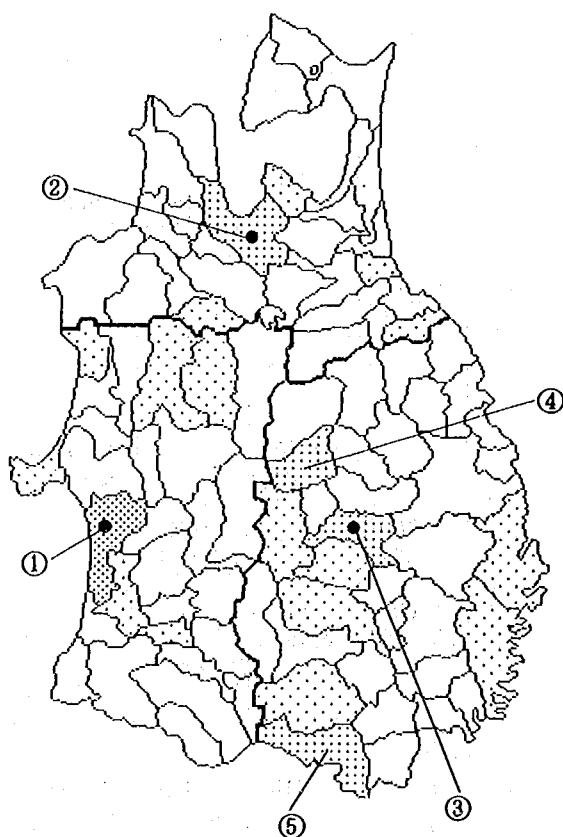
北海道
増加の大きいゾーン
(○内は順位)

①	札幌市	10
②	江別市	8
③	苫小牧市	7
④	千歳市	4
⑤	函館市	4

単位：人



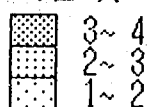
札幌周辺での集積が大きく、北部や東部そして南西部などではあまり立地していない。



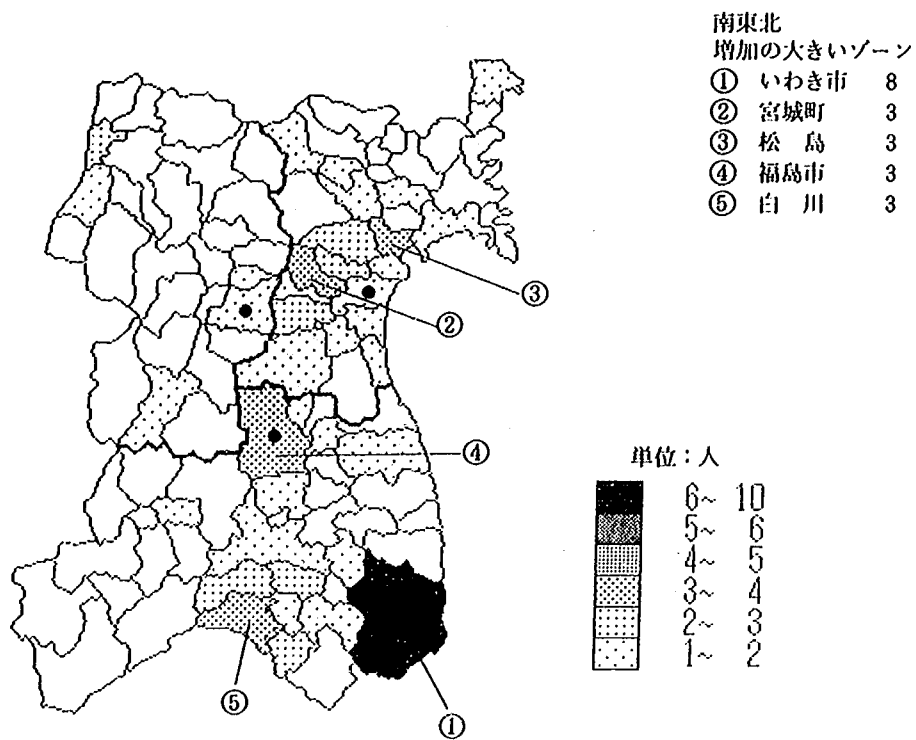
北東北
増加の大きいゾーン

①	秋田	3
②	青森市	2
③	盛岡市	2
④	西根	2
⑤	一関	2

単位：人



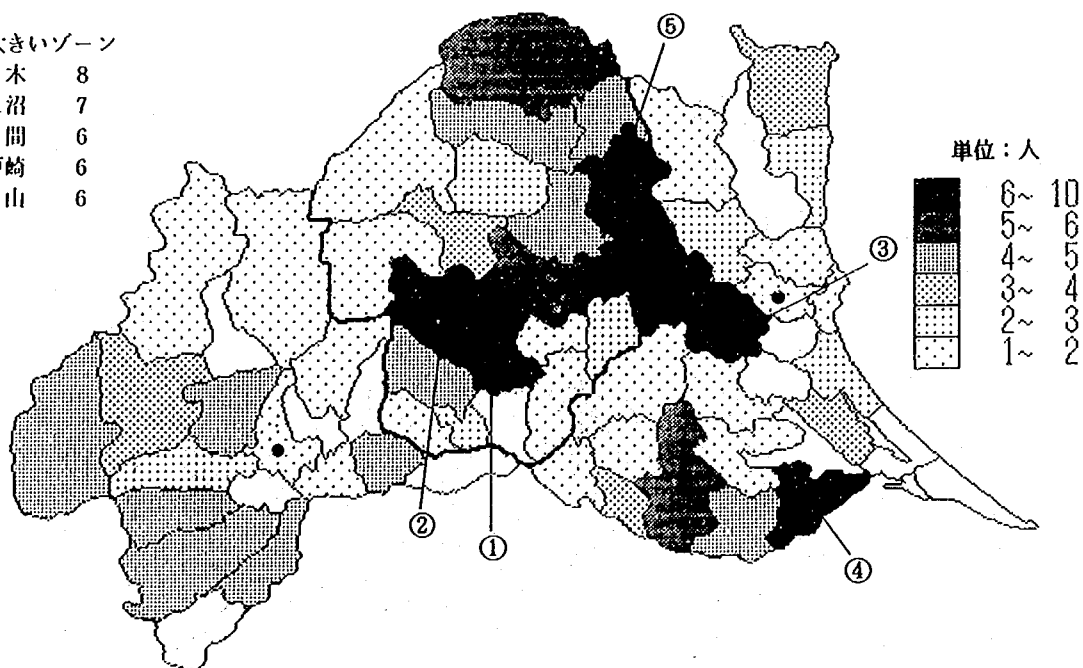
県庁所在地などの都市部に集積がみられるが、件数はあまり多くない。



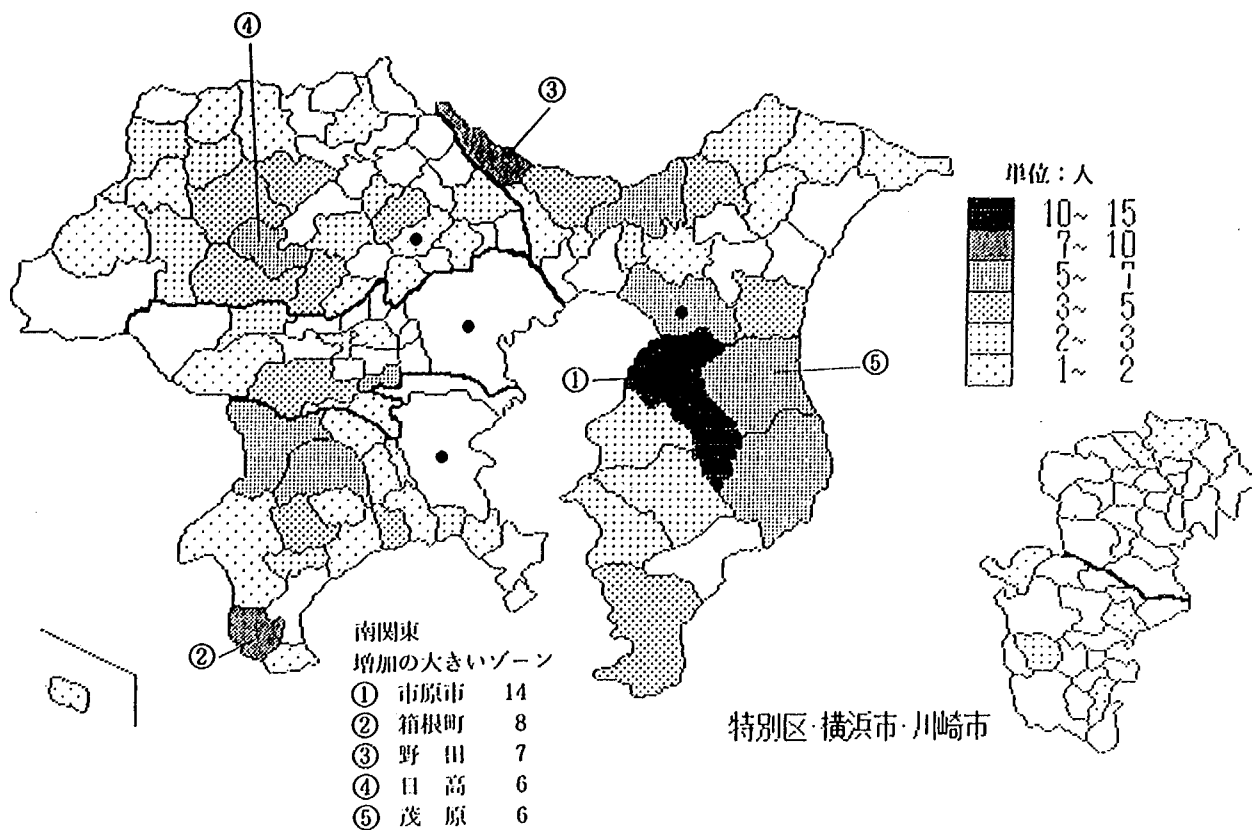
福島東南部，仙台周辺で立地している。南東北の西部は，東部に比べゴルフ場が少なくなっている。

北関東
増加の大きいゾーン

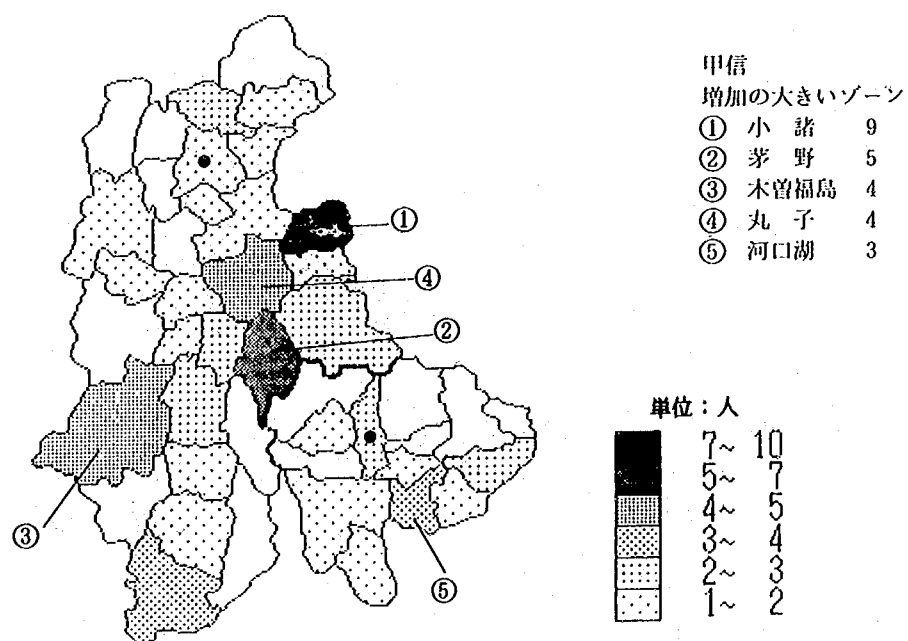
- | | | |
|---|-----|---|
| ① | 栃木 | 8 |
| ② | 鹿沼 | 7 |
| ③ | 笠間 | 6 |
| ④ | 江戸崎 | 6 |
| ⑤ | 烏山 | 6 |



茨城県南部や栃木県の中央部から東部にかけての地域に多く立地している。



特別区や横浜市には、ほとんど立地しておらず、千葉県北部や中央部、埼玉県西部などで立地している。

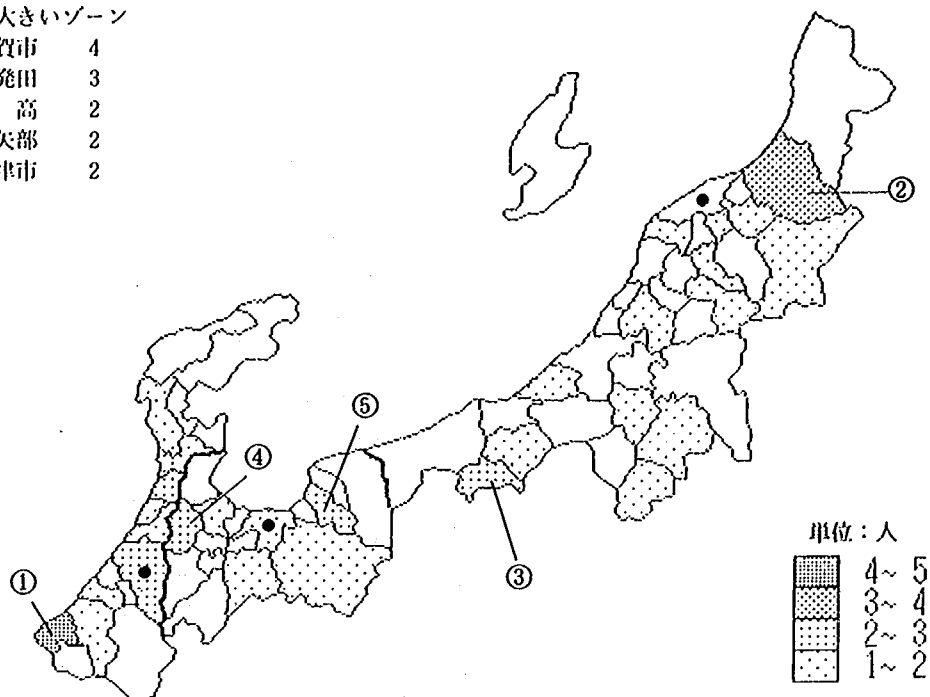


山梨北部や長野北西部のゾーンには、集積がみられない。

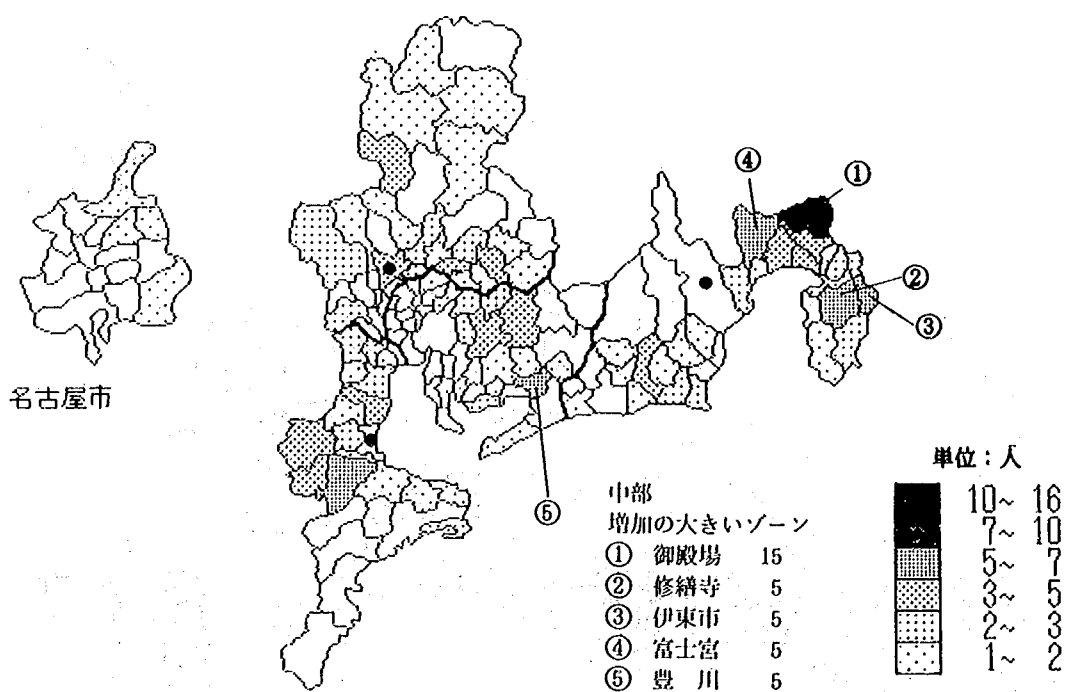
北陸

増加の大きいゾーン

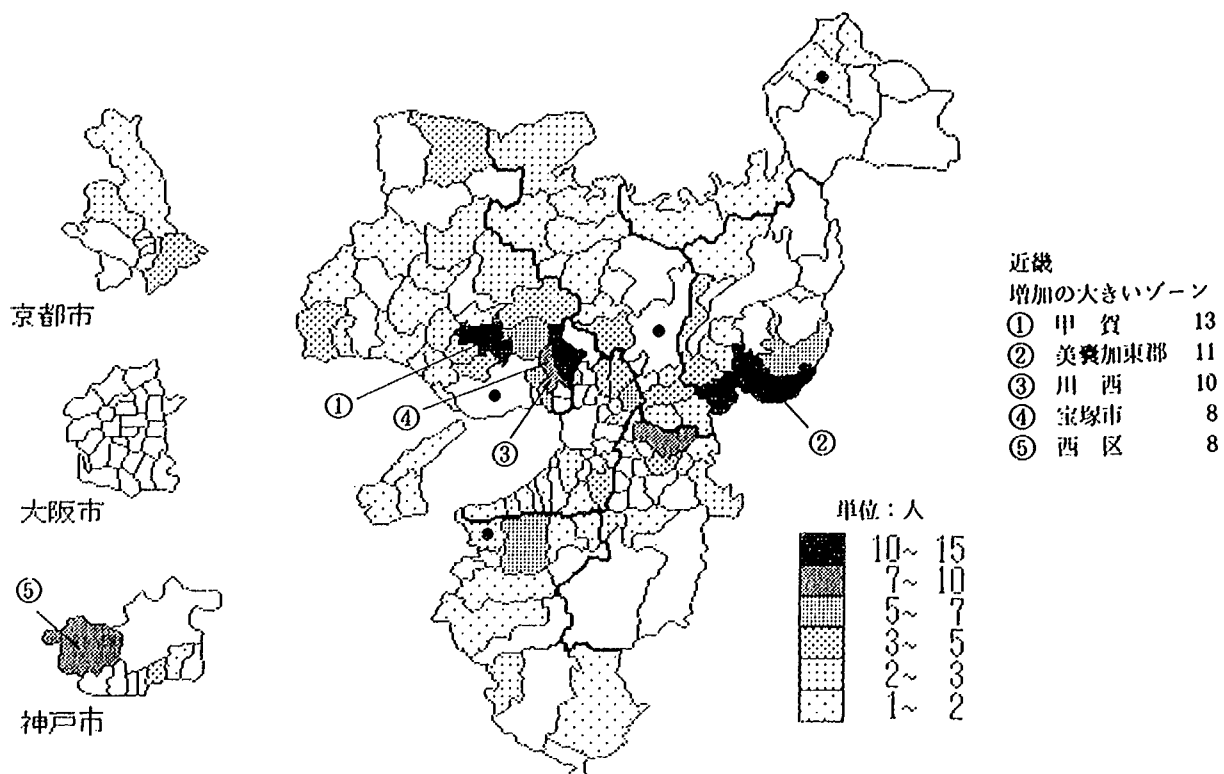
- ① 加賀市 4
- ② 新発田 3
- ③ 妙高 2
- ④ 小矢部 2
- ⑤ 魚津市 2



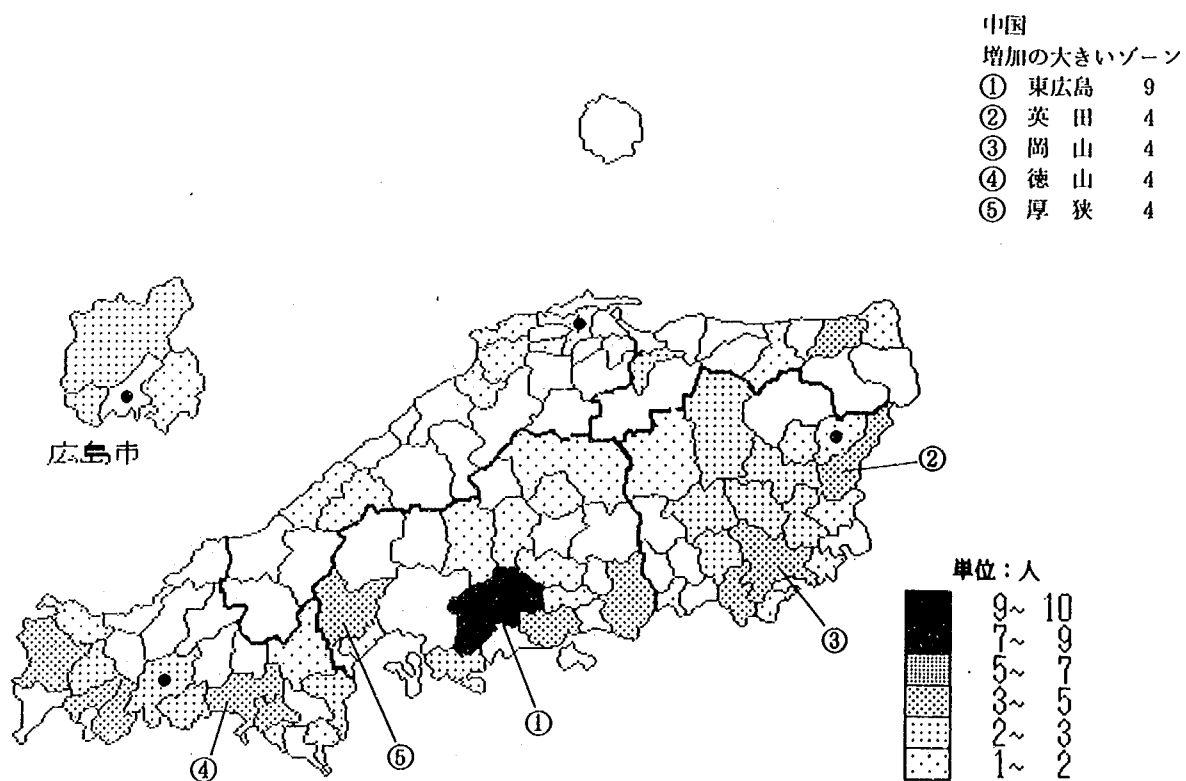
全体的に件数は少なく、雪が多いという気候的な要因が影響していると思われる。



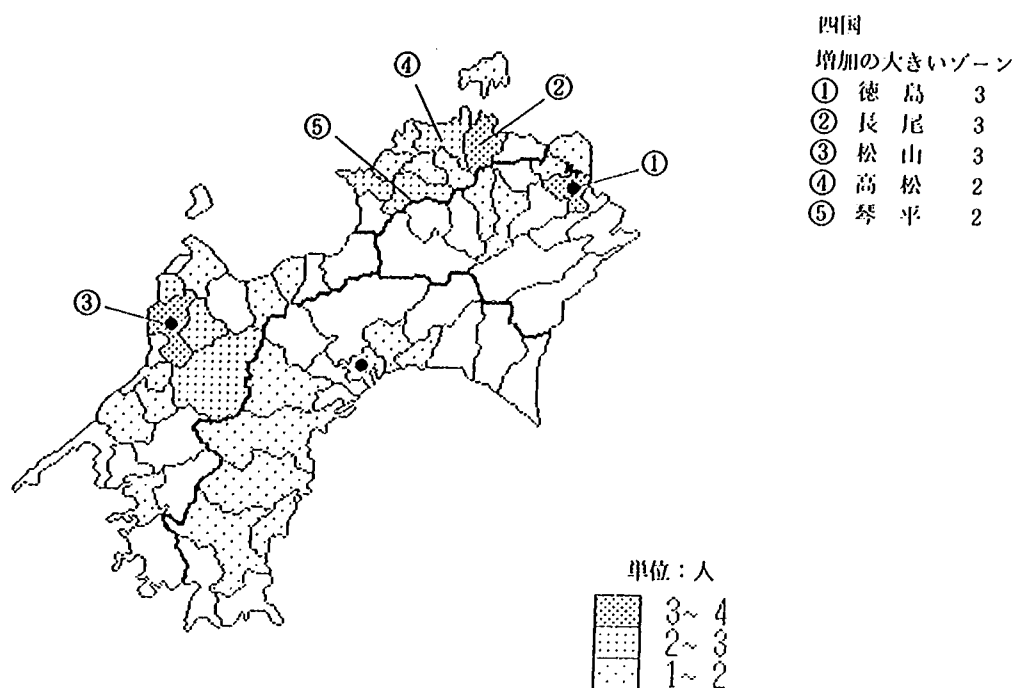
大都市近郊は地価が高いためか人口の割にはあまり立地していない。静岡県南部に多くみられるが、このあたりはレジャー地であり、関東地方からの客も多いようである。



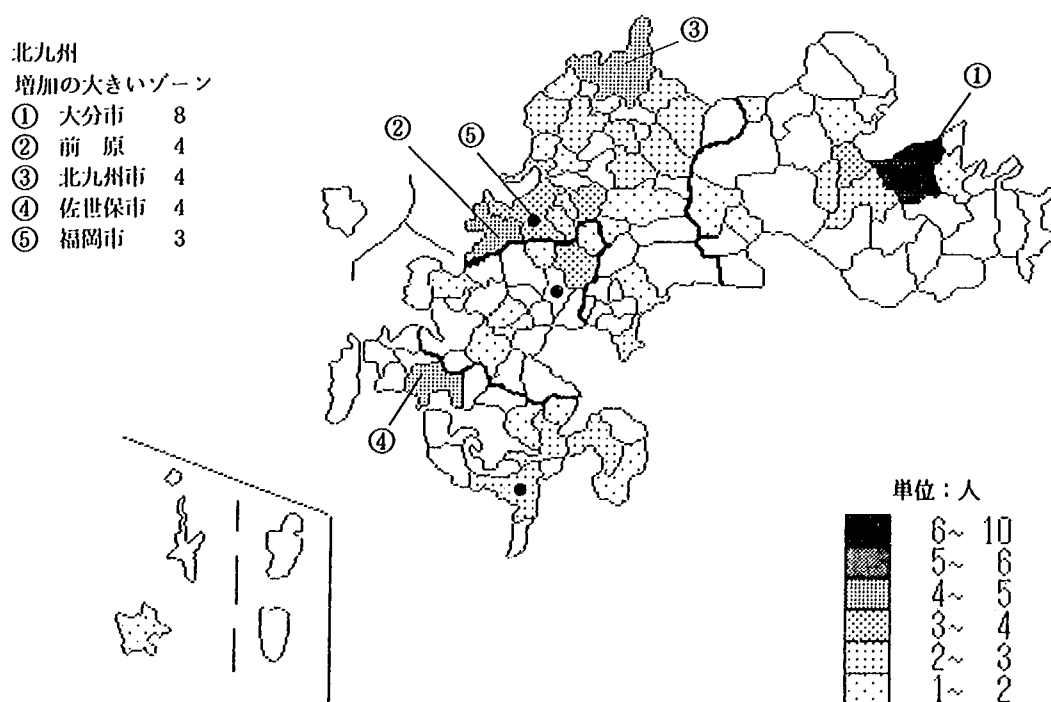
大阪およびその周辺ではあまり立地していないが、神戸市およびその周辺や滋賀県南部で多くの立地がみられる。



瀬戸内海沿いのゾーンで増加している。
日本海側は非常に少ない。

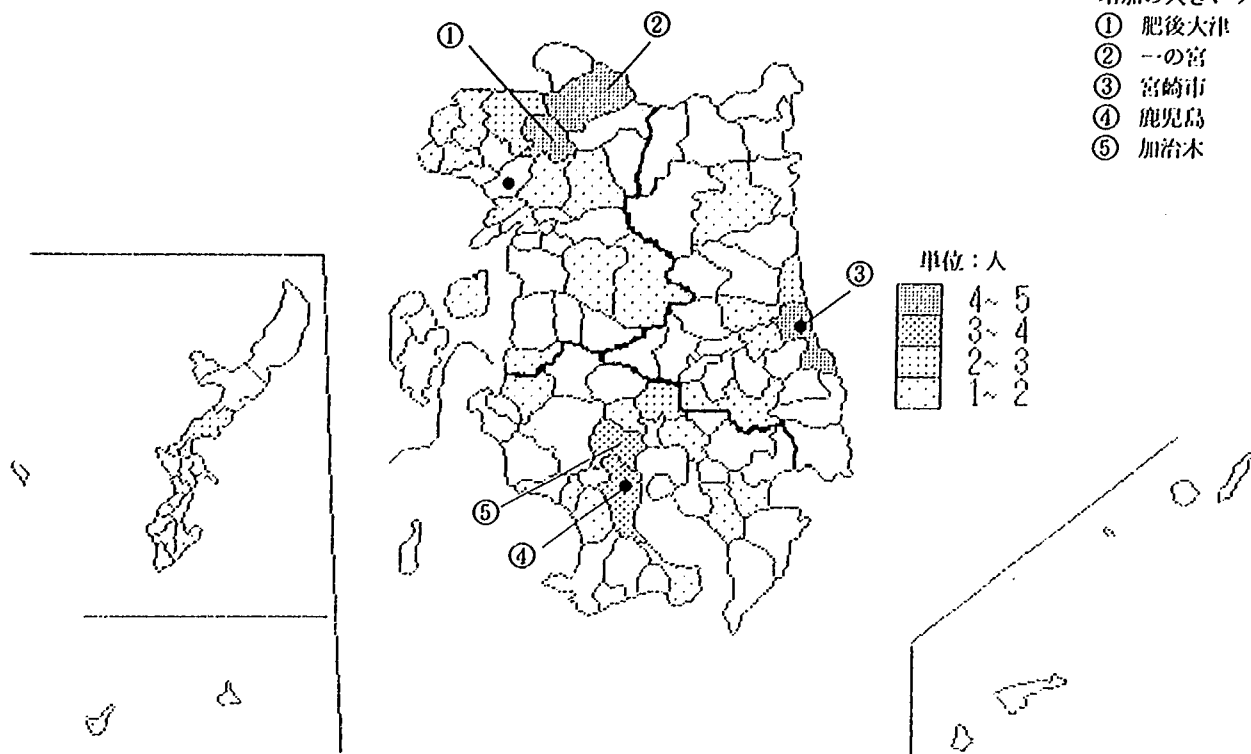


瀬戸内海側の県庁所在地および、その周辺に立地がみられるが、件数は全体的に少なく、特に太平洋側のゾーンではあまり立地していない。



県庁所在地や大都市およびその周辺に立地がみられる。
特に大分県では大分市周辺への集中がみられる。

- 南九州
増加の大きいゾーン
- | | | |
|---|------|---|
| ① | 肥後大津 | 4 |
| ② | 一の宮 | 4 |
| ③ | 宮崎市 | 4 |
| ④ | 鹿児島 | 3 |
| ⑤ | 加治木 | 3 |



県庁所在地またはその周辺などに集積がみられる。

5.4 まとめ

本章では、全国の集約Bゾーン毎の社会経済指標、道路密度、道路時間距離等を用いて全国レベルでの立地動向を捉えることを試みた。すなわち、卸売、小売、製造業の従業者数の変化および試験研究機関、第1種大規模小売店舗、ゴルフ場の件数を被説明変数とする重回帰分析を全国、および9地域ブロック別に行い、表5.4.1に示す結果を得た。表は全国分析の結果である。

1) 人口

人口の変化を見ると、54年人口、道路密度が大きく県庁所在地に近いほど人口増加量が大きい傾向にある。一方、山地比率や製造業密度の高いところは減少する傾向があるが、これはその地域において広い意味での住環境水準が低いと、と考えられる。

2) 製造業従業者数

食品・生活型、素材型、機械型のいずれも、すでに集積のあるところでは従業者の増加が小さくなる傾向にある。ただし、地方別にみると機械型の東北、中部で逆の傾向がみられる。

食品・生活型業種では、可住地面積が大きく、高速インターチェンジのあるところ、大都市で増加が大きい。この業種は市場への近接指向が強いため、都市部あるいはその近郊で、用地入手を考慮した立地選定をしていることがうかがわれる。

素材型業種の従業者は、卸売密度、工場適地面積の大きいところ、高速インターチェンジのあるところなどで増えている。工場適地面積は用地関係、高速ICの有無は輸送に関する条件を示すものと考えられる。

機械型業種では、卸売密度、可住地面積、人口アクセシビリティが高く、高速インターチェンジがあるゾーンで立地が増えている。また、最寄り空港および最寄り港湾までの距離は遠いほど立地が多いという結果となっているが、これは全国的にみて内陸型の立地が相対的に多いことを示している。

3) 卸売従業者数

卸売従業者数の変化を見ると、卸、小売従業者が多く、製造業従業者アクセシビリティの高いところで増えている。すなわち卸売業は市場と生産をにらんで立地していることがうかがえる。

4) 小売従業者数

小売従業者数の変化を見ると、人口が増加し道路密度の高いところで多く増えており、1人当り小売従業者数が高いところ、すなわち既に高い競争水準にある市場では減少する傾向がある。

5) 試験研究機関

試験研究機関を全国でみると、人口、道路密度、製造業従業者数が多いところ、県庁所在地などで多く立地している。試験研究機関は、情報の入手を必要とすることから、各種情報が随時、即時に得られる所、すなわち人口集積地に多く立地しているものと考えられる。

6) 大規模小売店舗

大規模小売店舗に関しては、人口だけでほとんど説明ができてしまう。店舗のあるゾーンの人口だけで説明がつくのは、顧客が店舗のある市町村または隣接する市町村からほとんどが来ているというアンケート調査結果からもうかがえる。このほか1人当たり課税所得額の大きいところにも多く立地している傾向

がある。

7) ゴルフ場

立地の傾向を全国で見ると、可住面積、人口、120分圏内人口が多く、高速ICのあるところに立地している傾向がみられる。逆に、人口密度（地価の代理指標）、平地メッシュ比率が大きいところで少なくなっている。また、大都市、県庁所在地までの時間距離が近いほど、多くなる傾向にある。すなわちゴルフ場は、人口集積と用地入手の容易さとのバランスを考えて立地していることがうかがえる。

以上の結果をみると、ほとんどの業種で道路密度や道路時間距離等の道路関係指標が式に取り込まれており、これら産業の立地振興に対する道路整備の重要性があらためて明らかとなった。道路指標と産業立地との関係式により、道路整備が当該地域のアクセシビリティを向上させることによる事業所の立地変動量等が推定可能になった。

表 5.4.1 重回帰分析の結果 (全国)

() 内はt値

	人 口	製造業全業種	食品・生活材	素 材	機 械	卸 売	小 売	試験研究機関	効用大中小売店	ゴルフ場
人 口	0.035 (22.861)							0.512 (8.269)	1.016 (28.956)	2.13E-6 (4.403)
人 口 集 中 地 区 人 口		-0.004 (5.299)			-0.003 (5.887)					
人 口 密 度	1.824 (5.640)									-8.21E-5 (4.040)
人 口 増 加 数							0.031 (8.737)			
可 住 地 面 積		4.784 (6.097)	0.517 (2.182)		1.566 (2.979)					7.21E-3 (8.096)
工 場 適 地 面 積				0.101 (2.120)						
道 路 密 度	1955.229 (56.418)						45.292 (2.039)	0.773 (5.263)		
卸 売 従 業 者 数						0.059 (22.906)				
小 売 従 業 者 数							0.056 (14.511)			
製 造 業 従 業 者 数		-0.092 (17.475)		-0.144 (31.990)	-0.043 (6.314)			0.099 (2.377)		
小 売 従 業 者 増 加 数						0.200 (7.805)				
1 人 当 たり 課 税 所 得 額									0.264 (3.854)	
1 人 当 たり 小 売 従 業 者 数							-90.460 (5.413)			
卸 売 密 度	12.073 (2.972)	0.172 (3.510)	-0.027 (2.482)	0.084 (5.329)	0.089 (2.589)					
製 造 業 密 度	-59.635 (8.617)									
山 地 メ ッ シ ュ 数		-0.597 (2.718)								
平 地 メ ッ シ ュ 数										
山 地 メ ッ シ ュ 比 率	-10.544 (2.534)									
平 地 メ ッ シ ュ 比 率										-1.43E-2 (7.701)
高 速 I C の 有 無		436.509 (3.833)	85.833 (3.219)	129.356 (2.892)	252.712 (3.196)					2.49E-1 (2.098)
県 庁 所 在 地 ダ ミ ー		-863.626 (4.933)		-164.142 (2.473)	-492.351 (4.064)			0.765 (7.097)		
大 都 市 ダ ミ ー			194.626 (3.063)							
1 2 0 分 圏 内 人 口										4.55E-8 (3.032)
最 寄 り 大 都 市 ま だ の 時 間 距 離										-2.35E-8 (6.743)
最 寄 り 県 庁 所 在 地 ま だ の 時 間 距 離	-3.272 (2.625)	-2.087 (3.989)	-0.390 (3.219)							-1.70E-3 (3.083)
最 寄 り I C ま だ の 時 間 距 離										
最 寄 り 空 港 ま だ の 時 間 距 離					1.502 (2.568)					
最 寄 り 港 湾 ま だ の 時 間 距 離		4.333 (6.033)		0.631 (2.167)	1.473 (2.963)					
人 口 ア ク セ シ ビ リ テ ィ		0.002 (8.302)			0.001 (9.095)					
卸 売 ア ク セ シ ビ リ テ ィ		-0.013 (6.440)	-0.002 (5.774)		-0.008 (5.002)					
製 造 業 ア ク セ シ ビ リ テ ィ						0.007 (8.433)				
従 業 計 ア ク セ シ ビ リ テ ィ	0.005 (2.801)									
	0.780	0.696	0.792	0.760	0.415	0.829	0.825	0.776	0.854	0.465

6. 結論および今後の課題

産業の立地振興からみた道路整備の効果に関する研究により、以下のことが明らかになった。

1) 道路整備の現状と役割

- ・昭和55年度以降の実質的な事業量は概ね横ばいになっているが、道路ストックの充実の必要性は依然として大きいものがある。
- ・わが国の自動車交通の特徴は、欧米諸国に比べ貨物車の占める割合が非常に高いことであり、これは産業活動において道路交通が大きなウェイトを占めていることを示している。
- ・高速道路の供用延長3,721 kmは、法定予定路線約7,600 kmの43%にすぎず、欧米諸国と比較すると延長の絶対値において大きな差があるばかりか、事故、渋滞時における代替ルートの確保といった点からもまだまだ不十分である。
- ・一般国道・都道府県道の延長は前者が4万6,435 km、後者が12万7,436 kmとなっている。整備率をみると、一般国道が56.1%，都道府県道が43.3%程度であり、整備されている区間は半分にすぎない。
- ・一般国道・都道府県道の総延長は全道路延長の15%でありながら、全道路交通量の74%の交通量を受け持っている。
- ・60年度における改良済道路の混雑度1.0以上の延長比率は、国道・都道府県道合計の31.7%に達しており、58年度水準の50%増となっている。特にD I D地域では、全延長の約1/2が混雑度1.0以上である。
- ・自動車輸送は戸口性、迅速性、機動性、随時性に優れており、企業の流通・生産の合理化による物流の小口高頻度化の要請に応えるものである。
- ・従来から短距離輸送の大部分は自動車が分担してきたが、高速自動車国道等の整備を背景に中・長距離輸送の分野においてもそのシェアを高めている。
- ・旅客輸送についても、高速性や機動性、快適性などに優れた交通機関が重視され、この結果自動車と航空がそのシェアを伸ばし、鉄道のシェアが減少してきている。

2) 社会経済の変化

- ・世界不況の中でわが国経済は、欧米諸国に比べ良好なパフォーマンスを示してきたが、国際収支の大幅な黒字は欧米諸国との間で種々の貿易摩擦をもたらし、外交上の大きな問題を引き起こしている。
- ・財務事情は名目経済成長率や租税弾性値の低下により、税収伸び率が鈍化し、一段と深刻さを増している。
- ・所得水準の上昇を背景として、生活意識や価値観に変化がおきて、「量から質」とか、「経済的豊かさから精神的豊かさへの変化」などと言われているが、欧米諸国と比べると経済的豊かさへの欲求もなお強いと言う状況にある。
- ・今後の問題として、人口構造の高齢化や女性の労働社会への進出等による国民ニーズの変化、雇用、社会保障等の問題があげられている。

3) 産業構造の変化

- ・わが国の産業構造は、安定成長期に入り素材型産業の衰退を背景とする第2次産業シェアの頭打ち、第3次産業へのシフトという変化を示してきた。
- ・製造業では、加工型産業の成長と素材型産業の停滞という生産活動の跛行性がみられる。
- ・第3次産業は、消費者ニーズの多様化を背景として、着実に拡大してきた。対事業所サービス部門は、販売、輸送など部門が需要の複雑化等に対応して内部組織から外部化、独立化することにより発展し、また、所得水準の向上、人口の都市集中、余暇時間の増大等により、対個人サービス部門も大きな発展を見せている。
- ・産業構造の変化は、①サービス経済化、②知識集約化、③情報化、④国際化等の特徴があげられる。

4) 各業種の動向および分析結果

人口

- ・昭和55～60年の人口増加率を見ると、秋田県で減少した他はすべての都道府県で人口が増加している。増加率が高かったのは、千葉県、埼玉県、奈良県、神奈川県といずれも東京、大阪近郊の県である。
- ・人口増加率を昭和50～55年のそれと比べると、ほとんどの県で低下している。また、三大都市圏におけるドーナツ現象にも鈍化傾向がみられ、人口移動におけるダイナミックな動きはあまりみられなくなっている。
- ・人口の変化を全国でみると、人口、道路密度が大きく県庁所在地に近いほど人口増加量が多い傾向にある。一方、山地比率や製造業密度の高いところは減少する傾向がある。これはその地域において広い意味での住環境水準が低いためと考えられる。

製造業（全業種）

- ・南東北、北関東、南関東で事業所数の全国シェアが伸びており、逆に北陸、東近畿、中国、九州ではシェアが下降している。
- ・新規立地の工場は全国的に国道との近接性がみられ、その80%は国道から、4 km以内に立地している。
- ・高速インターチェンジとの距離は、高速道路が未整備な地方もあるため地方毎に異なった傾向がみられる。関東内陸や東海地方では40 km以内に、関東臨海や近畿地方では20 km以内に大半が立地している。
- ・地域選定理由では、市場への輸送の便、自治体の助成協力、地元であるといった条件がいずれの業種でも多い回答が得られており、また、地点選定理由では地価、用地入手、工業団地などの条件が多い。
- ・全国的にみると、すでに集積のあるところでは従業者の増加が小さくなる傾向にある。ただし、地方別にみると機械型の東北、中部で逆の傾向がみられる。

製造業（食品・生活材型）

- ・南関東、西近畿でのシェア上昇がみられる。逆に、甲信、中部、中国などの地方ではシェアが年々下がっている。
- ・食品・生活型業種では、可住地面積が大きく、高速インターチェンジのあるところ、大都市で増加が大きい。この業種は市場への近接指向が強いため、都市部あるいはその近郊で、用地入手を考慮した立地選定をしていることがうかがわれる。

製造業（素材型）

- ・南東北、北関東などの地方では事業所数の全国シェアが上昇しているが、南関東、北陸ではシェアが下がっている。
- ・素材型業種の従業者は、卸売密度、工場適地面積の大きいところ、高速インターチェンジのあるところなどで増えている。工場適地面積は用地関係、高速ＩＣの有無は輸送に関する条件を示すものと考えられる。

製造業（機械）

- ・北東北、南東北、北関東、甲信、中部の各地方で年々シェアが上昇しており、南関東、西近畿ではシェアを下げている。
- ・機械型業種では、卸売密度、可住地面積、人口アクセシビリティが高く、高速インターチェンジがあるゾーンで立地が増えている。また、最寄り空港および最寄り港湾までの距離は遠いほど立地が多いという結果となっているが、これは全国的にみて内陸型の立地が相対的に多いことを示している。

卸売業

- ・業種別には、「機械器具卸売業」、「医薬品・化粧品卸売業」等で就業者が増加している。
- ・事業所数を見ると、南関東で近年シェアが下がり、北海道、南九州で増加傾向にある他はほぼ横ばいとなっている。
- ・卸売従業者数の変化を見ると、卸、小売従業者が多く、製造業従業者アクセシビリティの高いところで増えている。すなわち卸売業は市場と生産をにらんで立地していることがうかがえる。

小売業

- ・業種別にみると、「百貨店」、「その他の飲食店」等で就業者の伸びが大きい。
- ・事業所数を見ると、南関東、西近畿でシェアが上昇しており、北東北、北陸、中国、四国、南九州といった地方では減少している。
- ・小売従業者数の変化を見ると、人口が増加し道路密度の高いところで多く増えており、１人当り小売従業者数が高いところ、すなわち既に高い競争水準にある市場では減少する傾向がある。

試験研究機関

- ・交通施設との位置関係を見てみると、国道・主要地方道からは１km以内に４１．８％が立地し、５km以内では８９．１％の機関が立地している。また、８９．０％が高速インターチェンジから２０km以内に、７９．３％が鉄道駅から５km以内に立地している。
- ・試験研究機関が立地に際して考慮する条件としては、国道・主要地方道が近い、鉄道駅が近い、用地入手の用意さ、従業員の通勤の便がよい、本社・支社（工場）が近くにあるなどがあげられている。
- ・従業員が利用している交通手段としては、鉄道と回答したのが４５．３％の機関、自家用車が４３．９％の機関となっている。
- ・試験研究機関を全国でみると、人口、道路密度、製造業従業者数が多いところ、県庁所在地などで多く立地している。試験研究機関は、情報の入手を必要とすることから、各種情報が随時、即時に得られる所、すなわち人口集積地に多く立地しているものと考えられる。

第1種大規模小売店舗

- ・国道・主要地方道からの距離をみると、1 km以内に65.1 %が立地しており、また鉄道駅1 km以内にも47.5 %が立地している。
- ・第1種大規模小売店舗の顧客は、ほとんどが店舗のある市町村とそれに隣接する市町村から来ている。
- ・立地条件として重視しているのは、国道主要地方道が近い、人口が集積している、買物客の足の便がよい、企業イメージに合う場所である、将来の地域の発展が見込まれるなどの条件である。
- ・立地コード（商店街、駅前、郊外、ターミナル型）別にみると、郊外型の店舗が全店舗に占める割合は、昭和49年の11.7 %から56年では57.9 %に上昇している。逆に、商店街型や駅前型は減少傾向にある。
- ・大規模小売店舗に関しては、人口だけではほとんど説明ができてしまう。店舗のあるゾーンの人口だけで説明がつくのは、顧客が店舗のある市町村または隣接する市町村からほとんどが来ているというアンケート調査結果からもうかがえる。このほか1人当たり課税所得額の大きいところにも多く立地している傾向がある。

ゴルフ場

- ・ゴルフ場と道路の位置関係を見てみると、回答のあったゴルフ場の59.4 %が国道・主要地方道から5 km以内に立地しており、10 km以内では81.7 %、20 km以内では97.5 %が立地している。また、高速インターチェンジへ10～20 kmの距離帯に立地しているゴルフ場が33.4 %と多く、5～30 kmの範囲に74.4 %のゴルフ場が立地している。
- ・ゴルフ場が立地条件として重視しているのは、国道・主要地方道が近い、地価が安い、気候・地形・地盤等自然条件がよい、労働力の確保がしやすい、大都市が近くにあるなどである。
- ・ゴルフ場の従業者の交通手段を見ると、自家用車48.7 %、マイクロバス46.8 %となっている。また、利用客の交通手段では98.2 %のゴルフ場が自家用車と回答している。
- ・立地の傾向を全国で見ると、可住面積、人口、120分圏内人口が多く、高速ICのあるところに立地している傾向がみられる。逆に、人口密度（地価の代理指標）、平地メッシュ比率が大きいところで少なくなっている。また、大都市、県庁所在地までの時間距離が近いほど、多くなる傾向にある。すなわちゴルフ場は、人口集積と用地入手の容易さとのバランスを考えて立地していることがうかがえる。

サービス業

- ・業種別にみると、「情報サービス業」、「物品賃貸業」などで就業者数の伸びが大きい。
- ・事業所数を見てみると、南関東、西近畿で全国シェアが伸びており、他の地方は横ばいか若干シェアが減少している。

先端技術産業

- ・立地件数を見てみると、関東内陸、南東北のシェアが大きい。関東内陸ではシェアが下降気味だが、南東北では横ばいとなっている。また、関東臨海、近畿内陸、近畿臨海のシェアが減少傾向にあるのに対して、北東北、北陸、四国、九州ではシェアが増加している。
- ・高速インターチェンジおよび幹線道路からの時間距離分布を見ると、インターチェンジから20分以内に全事業所の約半数、40分以内に約8割強が立地し、幹線道路から5分以内に約4割、20分以内に9割以

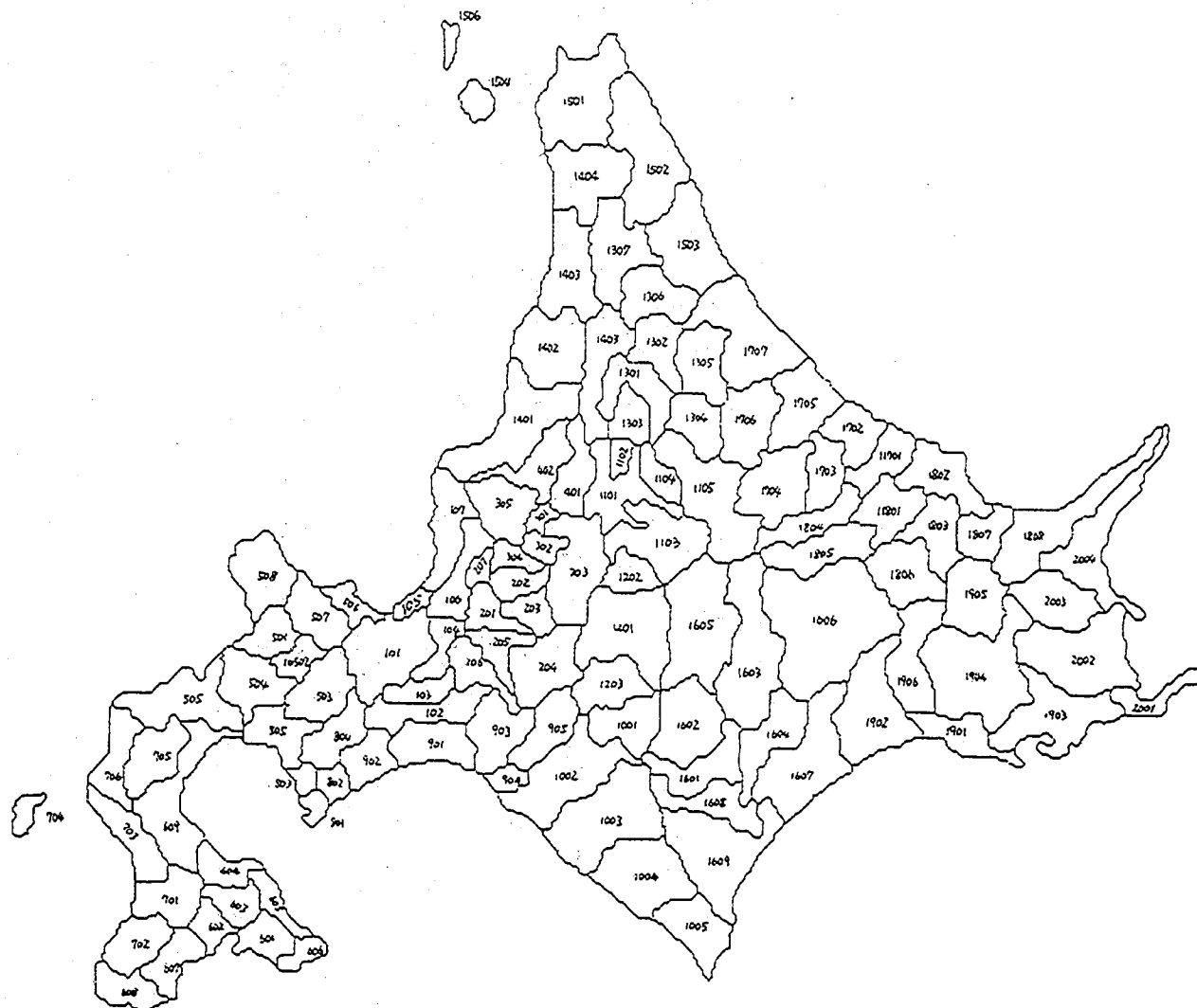
上の事業所が立地している。

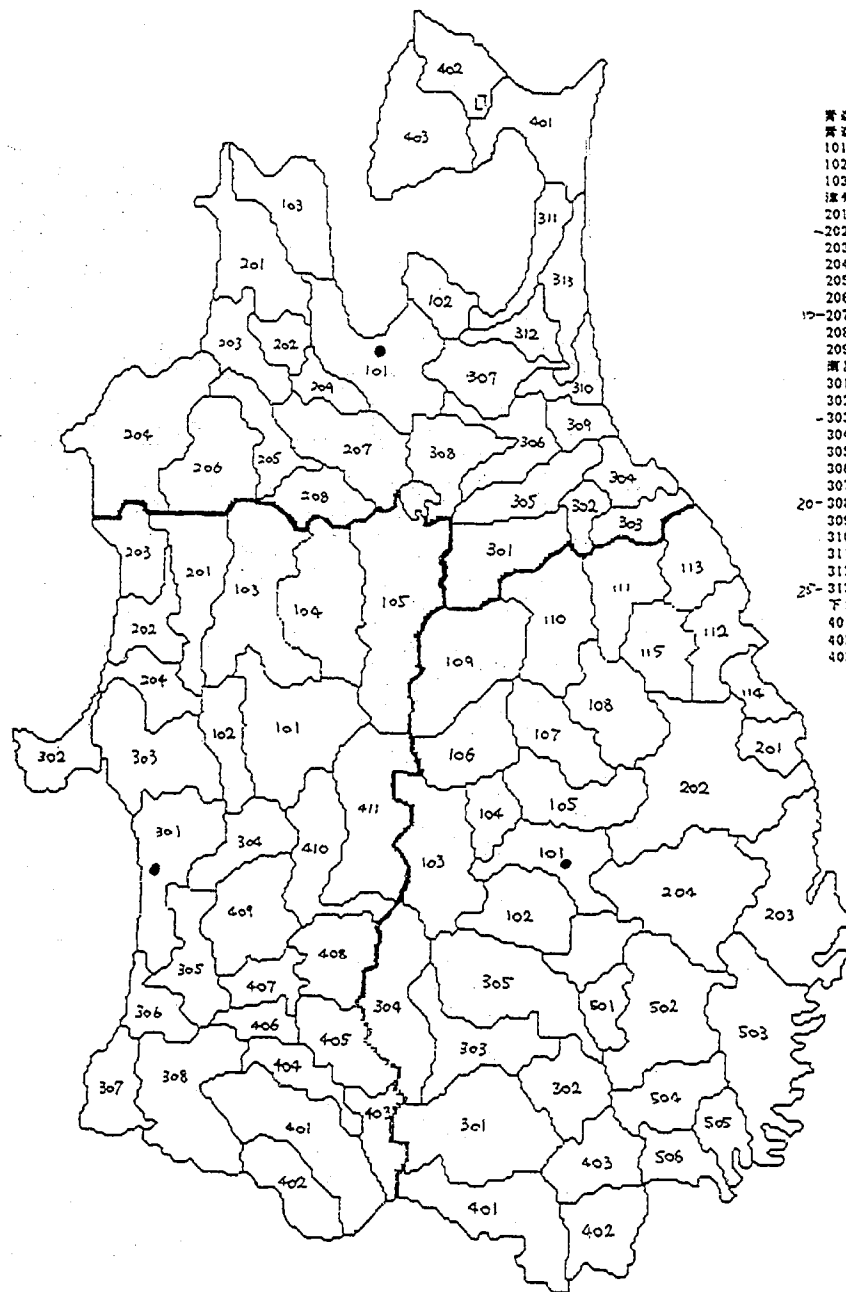
- ・インターチェンジや幹線道路への時間距離に対する満足度の分布を見ると、インターチェンジに対しては30分、幹線道路に対しては20分で満足度が急減している。
- ・立地に際して考慮する条件のうち、もっとも重要な条件は、前面道路の幅員の広さ、敷地の広さ、地価の安さ、電力・川水の安定供給などであった。また、重視されない条件は、鉄道貨物駅への近さ、港湾・空港への近さ、研究機関への近さなどであった。高速インターチェンジや一般の幹線道路への近さは最も重要な条件に次いで重要な条件としてあげられている。

6) 今後の課題

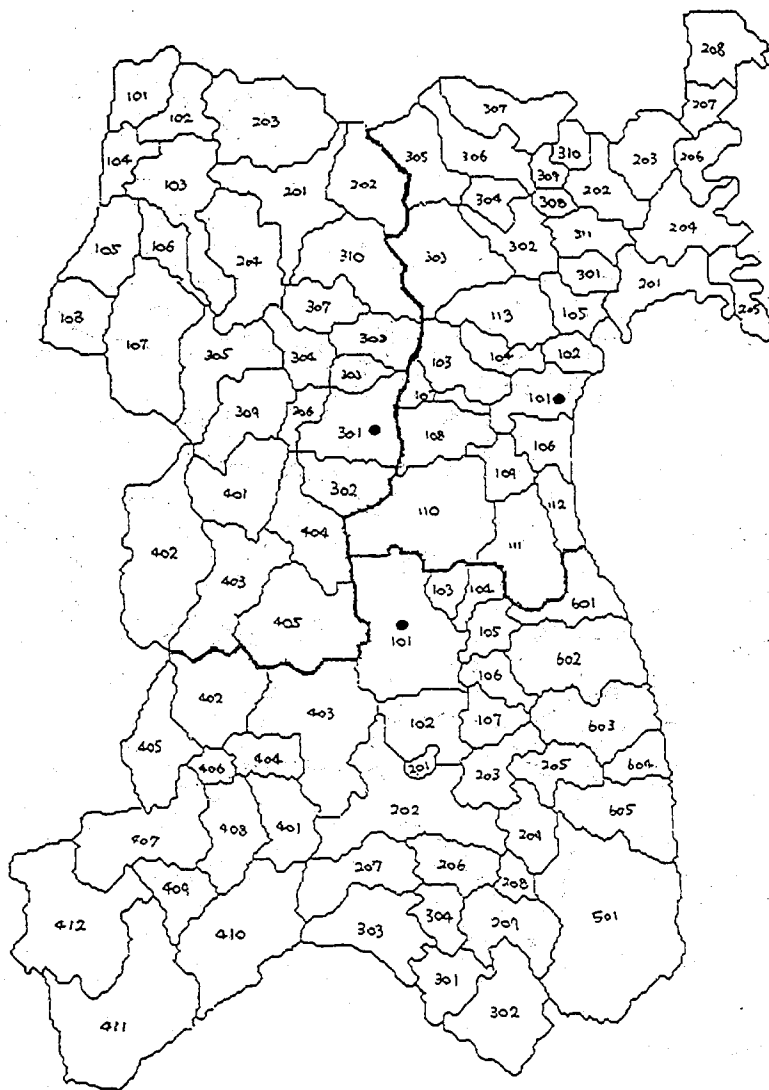
以上の調査の結果、いずれの業種においても立地選定の際、道路交通条件を重要とした事業所は多く、また、定量的分析では道路密度、各種アクセシビリティ、高速ICの有無といった道路に関する変数が回帰式に取り込まれ、これら産業の立地振興に対する道路の重要性が明らかになった。道路指標と産業立地の関係式により、道路整備が当該地域のアクセシビリティを向上させることによる事業所の立地変動量等が推定可能になった。

今後は、データの整備を行うことによって、より信頼性を高め、産業動向の変化に対応できるような道路整備効果の推定モデルへと改良していく必要がある。また、今後成長が予想されるサービス産業や先端技術産業についてもデータを収集し、その動向を把握していきたい。





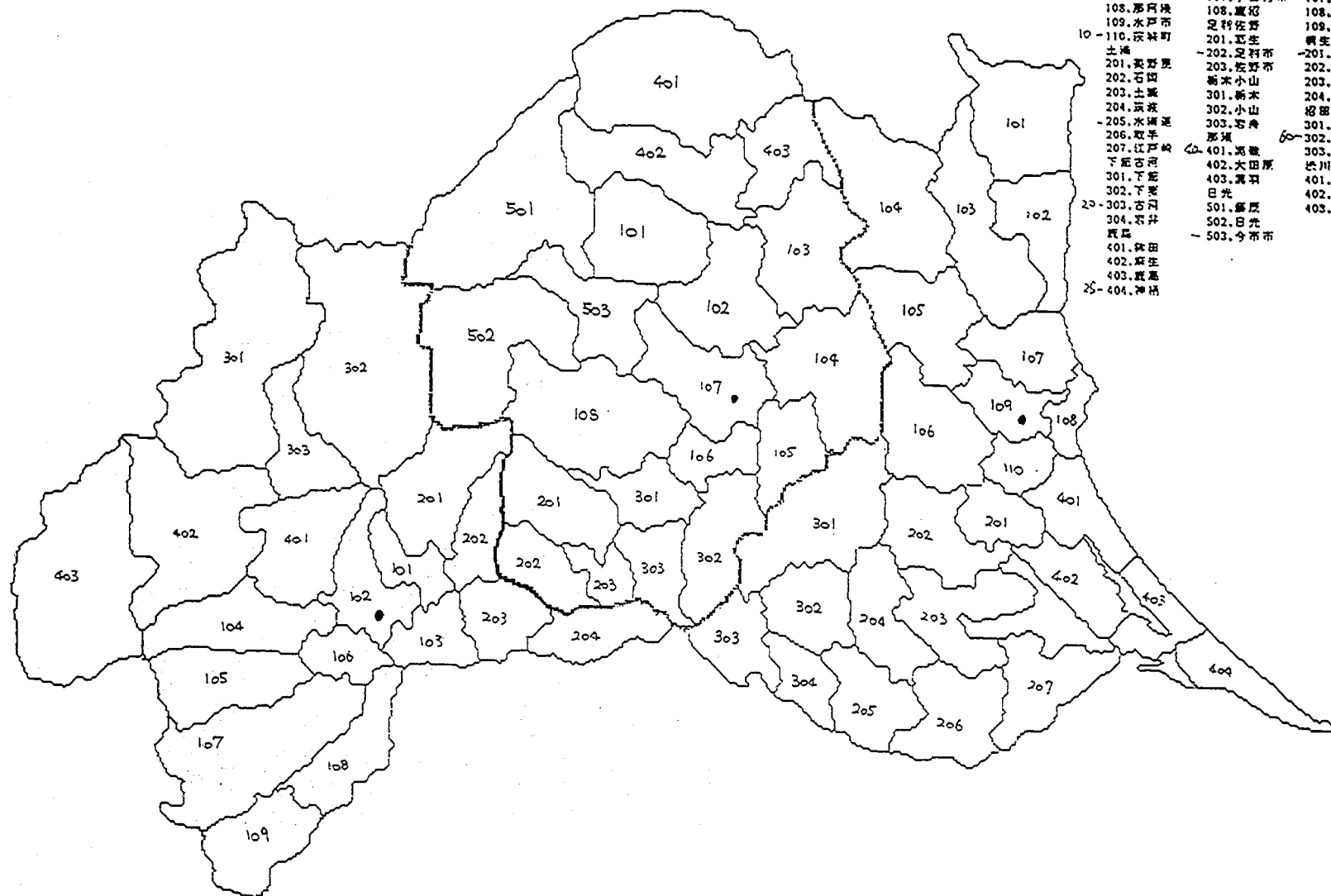
青森県(2)	若手県(03)	秋田県(5)
青森	盛岡	米代川上流
101. 青森市	101. 盛岡市	101. 盛岡
102. 平内町	30- 102. 森永	102. 上小阿仁村
103. 三好	103. 若手町	- 103. 鹿角
津軽	104. 滝沢村	104. 大館
201. 中里	105. 玉山村	105. 鹿角
- 202. 五所川原	106. 西郷	米代川下流
203. 木造	- 107. 若手町	201. ニツ井
204. 峰ヶ沢	108. 東巻町	202. 能代市
205. 弘前市	109. 安代	70- 203. 八戸
206. 岩木	110. 二戸	204. 八竜
10- 207. 黒石	111. 軽米	秋田県流
208. 大館	112. 久慈市	301. 秋田
209. 渡辺町	113. 陸田	302. 男鹿
南奥	114. 宮代	303. 新田川
301. 三戸	115. 山形村	- 304. 河辺町
202. 名川		305. 雄和
- 303. 陸上	201. 田野畑村	306. 本庄
304. 八戸市	- 202. 若果町	307. 東成
305. 五戸	203. 宮古	308. 由利
306. 十和田市	204. 川井	道庁川坂城
307. 七戸	北上中部	30- 401. 湯沢
20- 308. 十和田湖町	301. 水沢	402. 雄勝町
309. 下田	302. 江刺市	403. 東成湖村
310. 三沢	50- 303. 北上	404. 十文字
311. 野辺地	304. 深田	405. 手手
312. 美北町	305. 花巻	- 406. 大田
25- 313. パヶ所村	306. 大田	407. 大森
下北	深妻	408. 大田
401. むつ	401. 一岡	409. 松和
402. 大岡	- 402. 千聖	410. 角屋
403. 川内	403. 大東	90- 411. 田沢湖町
	釜石大船渡	
	501. 盛岡市	
	502. 遠野市	
	503. 釜石	
	60- 504. 佳田町	
	505. 大船渡市	
	506. 陸前高田市	



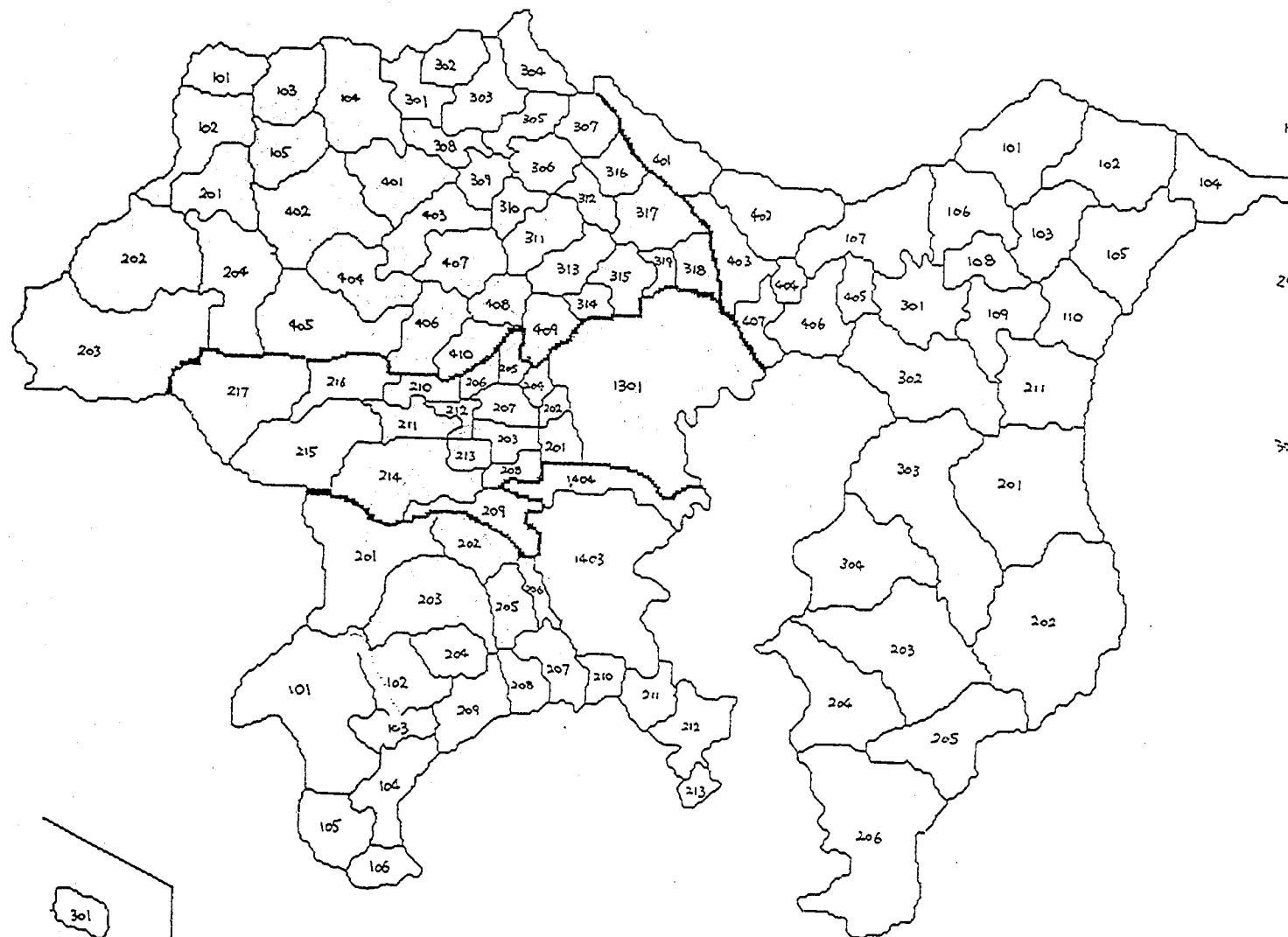
宮城県(4)
仙台
101. 仙台市
102. 塩釜市
103. 宮城町
104. 栗原市
105. 松島町
106. 多賀城町
107. 気仙沼市
108. 川崎町
109. 大河原町
110. 白石市
111. 角田市
112. 亘理町
113. 大和町
石巻
201. 石巻市
202. 道志町
203. 中田町
204. 河北町
205. 女川町
206. 志津川町
207. 本吉町
208. 気仙沼市
古川
301. 鹿島台町
302. 古川町
303. 小野田町
304. 岩出山町
305. 鴨子町
306. 一迫町
307. 全成町
308. 高田町
309. 安原町
310. 若柳町
311. 涌谷町

山形県(6)
庄内
101. 酒田町
102. 八幡町
103. 立川町
104. 酒田市
105. 鶴岡市
106. 尾花沢町
107. 湯沢町
108. 酒田町
109. 新庄市
110. 新庄市
111. 新庄市
112. 最上町
113. 金山町
204. 戸沢町
山形
301. 山形市
302. 上山町
303. 天童市
304. 寒河江市
305. 西川町
306. 山辺町
307. 村上市
308. 東根市
309. 大江町
310. 尾花沢町
米沢
401. 米沢市
402. 小国町
403. 川西町
404. 河内町
405. 米沢市

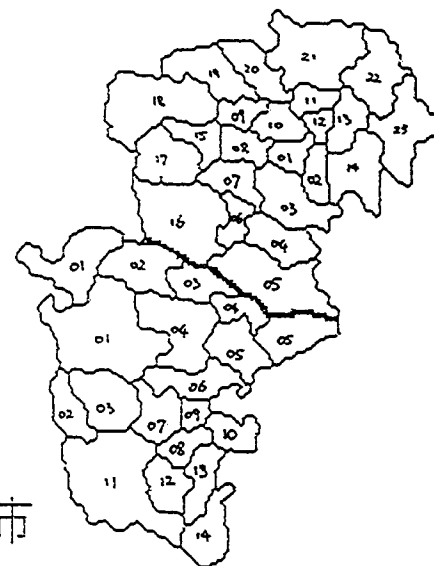
福島県(7)
福島
60-101. 福島市
102. 二本松市
103. 喜望峯町
104. 須賀川市
105. 常陸町
106. 川俣町
107. 若代町
108. 郡山市
201. 本宮町
202. 郡山市
203. 船引町
204. 小野町
205. 郡山市
206. 須賀川市
207. 長沼町
208. 平田町
209. 石川町
301. 須賀川市
302. 矢野町
303. 白川町
304. 矢野町
401. 金沢市
402. 喜多方市
403. 須賀川市
404. 須賀川市
405. 須賀川市
406. 須賀川市
407. 金山町
408. 金山町
409. 昭和町
410. 田島町
411. 田島町
412. 只見町
501. いわき市
502. いわき市
503. いわき市
504. いわき市
505. いわき市



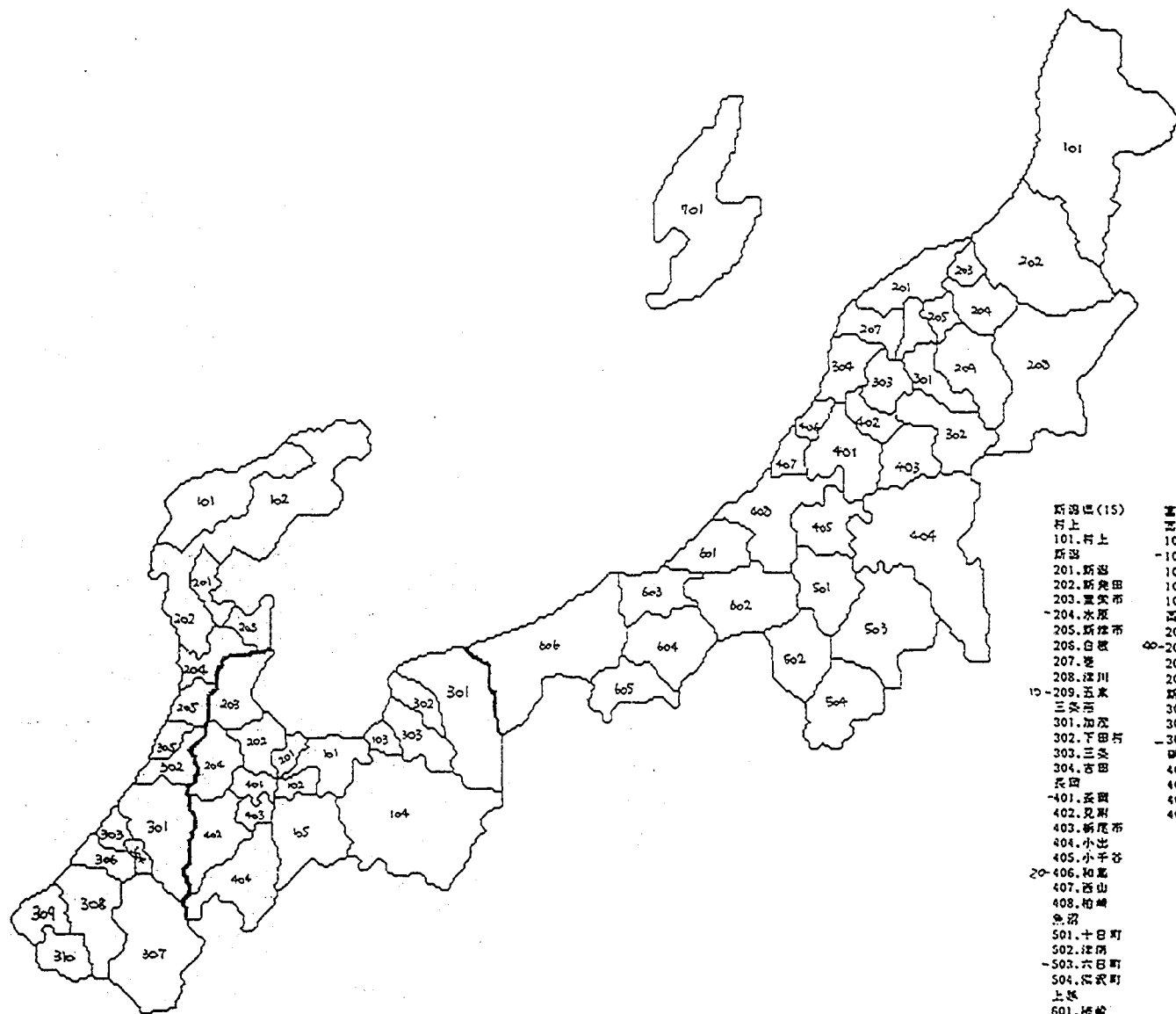
茨城県(8)	栃木県(8)	群馬県(10)
水戸市	宇都宮市	桐生市
101.高萩	101.矢板	101.大前
102.日立	102.氏家	102.新井
103.本庄	103.烏山	103.伊勢崎
104.大子	104.茂木	104.前橋
-105.本庄	105.真岡	105.安中市
106.笠岡	106.壬生	106.高崎市
107.野田	107.宇都宮市	107.富岡
108.那珂陸	108.鹿沼	108.那須
109.水戸市	足利佐野	109.上野
10-110.茨城町	201.高生	201.大田
土浦	-202.足利市	-202.大田
201.美野原	203.佐野市	202.桐生
202.石岡	新木小山	203.大田
203.土浦	301.新木	204.館林
204.筑波	302.小山	301.水上
-205.水戸市	303.石角	302.片品
206.取手	那須	303.沼田
207.江戸川	401.高崎	401.松川
下館古河	402.大田原	402.中之条
301.下館	403.真羽	403.高崎
302.下館	日光	
20-303.古河	501.藤原	
304.石井	502.日光	
真田	-503.今市市	
401.保田		
402.高生		
403.高崎		
25-404.神田		



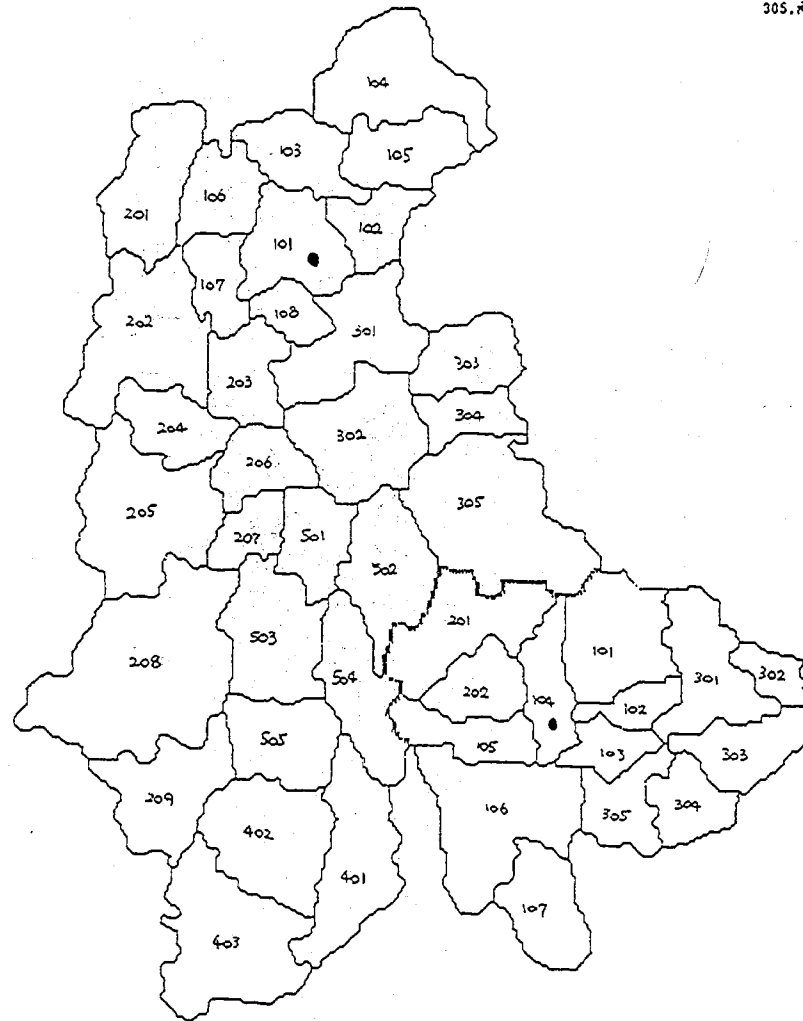
97. 王屋	101. 延津	102. 小兒川	103. 浚县	104. 廣平	105. 藁城	106. 咸陽市	107. 印邑	108. 滹沱井	109. 八街	110. 咸寧	111. 東金	112. 汾陽縣	113. 太原	114. 中區	115. 中區	116. 世田谷区	117. 杉並区	118. 墨江區	-119. 板橋区	120. 北區	121. 足立區	122. 葛飾区	123. 江戸川区	124. 荒川	125. 武蔵野	126. 府中	127. 越谷	128. 三芳	129. 多摩	130. 町山	131. 立川市	132. 蓮生	133. 日野市	134. 八王子市	135. 五日市市	136. 青樹町	137. 島多摩町	138. 大島
101. 本庄	102. 小兒川	103. 浚县	104. 廣平	105. 藁城	106. 咸陽市	107. 印邑	108. 滹沱井	109. 八街	110. 咸寧	111. 東金	112. 汾陽縣	113. 太原	114. 中區	115. 中區	116. 世田谷区	117. 杉並区	118. 墨江區	-119. 板橋区	120. 北區	121. 足立區	122. 葛飾区	123. 江戸川区	124. 荒川	125. 武蔵野	126. 府中	127. 越谷	128. 三芳	129. 多摩	130. 町山	131. 立川市	132. 蓮生	133. 日野市	134. 八王子市	135. 五日市市	136. 青樹町	137. 島多摩町	138. 大島	
101. 本庄	102. 小兒川	103. 浚县	104. 廣平	105. 藁城	106. 咸陽市	107. 印邑	108. 滹沱井	109. 八街	110. 咸寧	111. 東金	112. 汾陽縣	113. 太原	114. 中區	115. 中區	116. 世田谷区	117. 杉並区	118. 墨江區	-119. 板橋区	120. 北區	121. 足立區	122. 葛飾区	123. 江戸川区	124. 荒川	125. 武蔵野	126. 府中	127. 越谷	128. 三芳	129. 多摩	130. 町山	131. 立川市	132. 蓮生	133. 日野市	134. 八王子市	135. 五日市市	136. 青樹町	137. 島多摩町	138. 大島	
101. 本庄	102. 小兒川	103. 浚县	104. 廣平	105. 藁城	106. 咸陽市	107. 印邑	108. 滹沱井	109. 八街	110. 咸寧	111. 東金	112. 汾陽縣	113. 太原	114. 中區	115. 中區	116. 世田谷区	117. 杉並区	118. 墨江區	-119. 板橋区	120. 北區	121. 足立區	122. 葛飾区	123. 江戸川区	124. 荒川	125. 武蔵野	126. 府中	127. 越谷	128. 三芳	129. 多摩	130. 町山	131. 立川市	132. 蓮生	133. 日野市	134. 八王子市	135. 五日市市	136. 青樹町	137. 島多摩町	138. 大島	
101. 本庄	102. 小兒川	103. 浚县	104. 廣平	105. 藁城	106. 咸陽市	107. 印邑	108. 滹沱井	109. 八街	110. 咸寧	111. 東金	112. 汾陽縣	113. 太原	114. 中區	115. 中區	116. 世田谷区	117. 杉並区	118. 墨江區	-119. 板橋区	120. 北區	121. 足立區	122. 葛飾区	123. 江戸川区	124. 荒川	125. 武蔵野	126. 府中	127. 越谷	128. 三芳	129. 多摩	130. 町山	131. 立川市	132. 蓮生	133. 日野市	134. 八王子市	135. 五日市市	136. 青樹町	137. 島多摩町	138. 大島	
101. 本庄	102. 小兒川	103. 浚县	104. 廣平	105. 藁城	106. 咸陽市	107. 印邑	108. 滹沱井	109. 八街	110. 咸寧	111. 東金	112. 汾陽縣	113. 太原	114. 中區	115. 中區	116. 世田谷区	117. 杉並区	118. 墨江區	-119. 板橋区	120. 北區	121. 足立區	122. 葛飾区	123. 江戸川区	124. 荒川	125. 武蔵野	126. 府中	127. 越谷	128. 三芳	129. 多摩	130. 町山	131. 立川市	132. 蓮生	133. 日野市	134. 八王子市	135. 五日市市	136. 青樹町	137. 島多摩町	138. 大島	
101. 本庄	102. 小兒川	103. 浚县	104. 廣平	105. 藁城	106. 咸陽市	107. 印邑	108. 滹沱井	109. 八街	110. 咸寧	111. 東金	112. 汾陽縣	113. 太原	114. 中區	115. 中區	116. 世田谷区	117. 杉並区	118. 墨江區	-119. 板橋区	120. 北區	121. 足立區	122. 葛飾区	123. 江戸川区	124. 荒川	125. 武蔵野	126. 府中	127. 越谷	128. 三芳	129. 多摩	130. 町山	131. 立川市	132. 蓮生	133. 日野市	134. 八王子市	135. 五日市市	136. 青樹町	137. 島多摩町	138. 大島	
101. 本庄	102. 小兒川	103. 浚县	104. 廣平	105. 藁城	106. 咸陽市	107. 印邑	108. 滹沱井	109. 八街	110. 咸寧	111. 東金	112. 汾陽縣	113. 太原	114. 中區	115. 中區	116. 世田谷区	117. 杉並区	118. 墨江區	-119. 板橋区	120. 北區	121. 足立區	122. 葛飾区	123. 江戸川区	124. 荒川	125. 武蔵野	126. 府中	127. 越谷	128. 三芳	129. 多摩	130. 町山	131. 立川市	132. 蓮生	133. 日野市	134. 八王子市	135. 五日市市	136. 青樹町	137. 島多摩町	138. 大島	
101. 本庄	102. 小兒川	103. 浚县	104. 廣平	105. 藁城	106. 咸陽市	107. 印邑	108. 滹沱井	109. 八街	110. 咸寧	111. 東金	112. 汾陽縣	113. 太原	114. 中區	115. 中區	116. 世田谷区	1																						



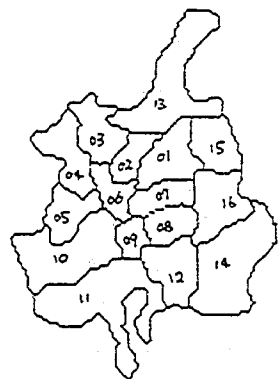
特別区・横浜市・川崎市



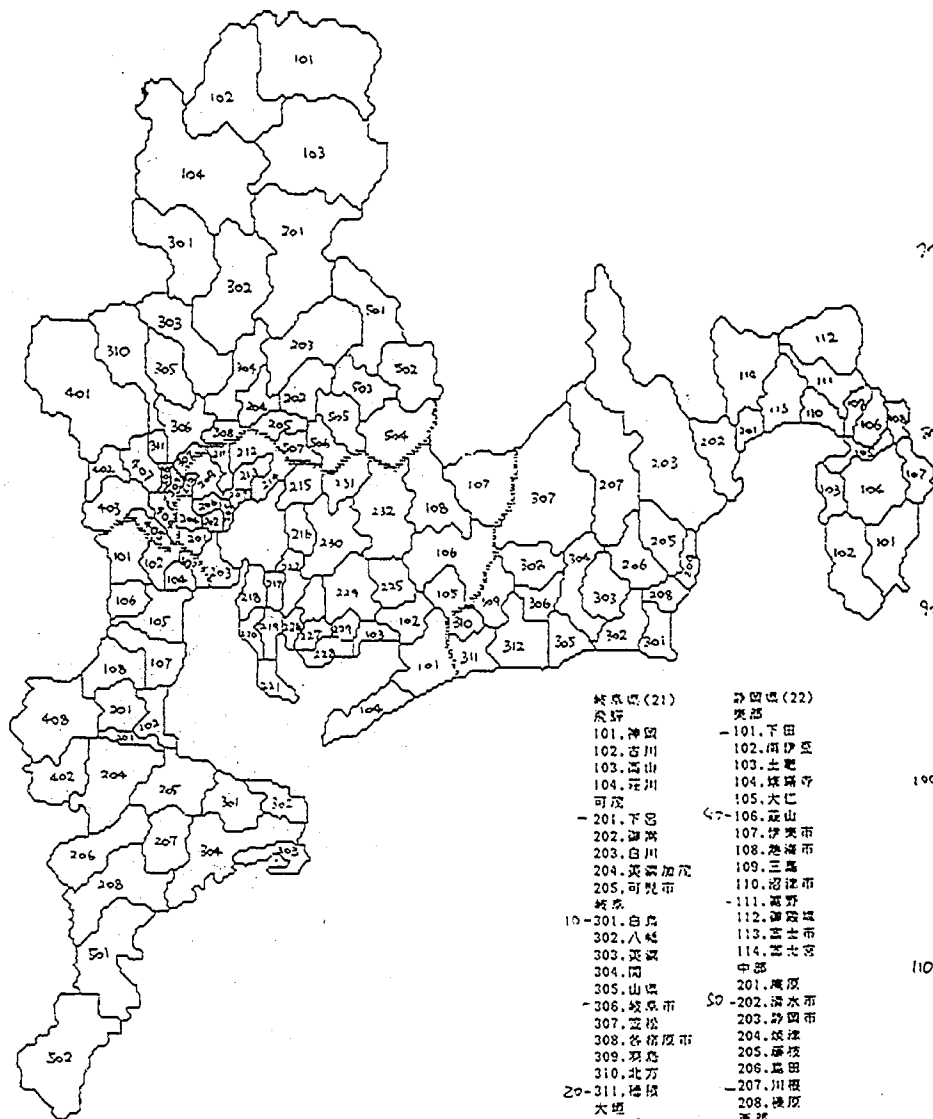
- | | | |
|-----------|------------|-----------|
| 新潟県(15) | 富山県(16) | 石川県(17) |
| 村上市 | 富山 | 能登北部 |
| 101.村上市 | 101.富山 | 50-101.能登 |
| 新潟 | 102.婦中町 | 102.珠洲 |
| 201.新潟 | 103.滑川市 | 能登中部 |
| 202.新発田 | 104.立山 | 201.中能 |
| 203.直方市 | 105.大沢野 | 202.高妻 |
| 204.水原 | 新潟 | 203.七尾 |
| 205.新潟市 | 201.小杉 | 204.羽町 |
| 206.白根 | 40-202.高岡市 | 205.押水 |
| 207.巻 | 203.水見市 | 加賀 |
| 208.津川 | 204.小矢部 | 301.金沢 |
| 10-209.五箇 | 新潟 | 302.津越 |
| 三条市 | 301.朝日 | 303.松任市 |
| 301.加茂 | 302.忍部市 | 304.霞美町 |
| 302.下田村 | 303.魚津市 | 305.宇ノ気 |
| 303.三条 | 新潟 | 306.寺井 |
| 304.古田 | 401.新潟市 | 307.吉野谷 |
| 長岡 | 402.瑞光 | 308.小松市 |
| 401.五箇 | 403.佐川 | 309.加賀市 |
| 402.見附 | 404.平 | 310.山手町 |
| 403.新発田 | | |
| 404.小出 | | |
| 405.小千谷 | | |
| 20-406.和歌 | | |
| 407.西山 | | |
| 408.柏崎 | | |
| 魚沼 | | |
| 501.十日町 | | |
| 502.津和野 | | |
| 503.六日町 | | |
| 504.佐和田 | | |
| 上越 | | |
| 601.越前 | | |
| 602.福川原 | | |
| 603.上越市 | | |
| 604.新井市 | | |
| 605.妙高 | | |
| 606.糸魚川 | | |
| 佐渡 | | |
| 701.佐和田 | | |



- 山梨県(19)
 国中
 101. 山梨
 102. 石和
 103. 所川
 104. 甲府
 105. 白根
 106. 市川大門
 107. 身延
 108. 奥北
 201. 須賀
 202. 忍
 203. 郡内
 301. 大月
 302. 上野原
 303. 都留
 304. 富士吉田
 305. 河口湖
- 長野県(20)
 長野
 101. 長野市
 102. 須坂
 103. 重野
 104. 飯山
 105. 中野
 201. 戸隠
 202. 信州新町
 203. 更埴
 204. 松本
 205. 白馬
 206. 大町
 207. 埴科
 208. 重信
 209. 飯田
 210. 松本市
 211. 信濃市
 212. 大町市
 213. 上田
 214. 下田
 215. 小諸
 216. 佐久
 217. 小淵
 218. 飯田
 219. 須賀
 220. 飯田
 221. 阿南
 222. 重信
 223. 伊那
 224. 伊那
 225. 伊那
 226. 伊那
 227. 伊那
 228. 伊那
 229. 伊那
 230. 伊那



名古屋市

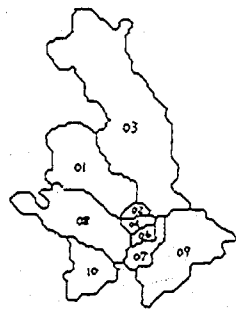


岐阜県(21)
岐阜市
101. 神岡
102. 吉川
103. 高山
104. 花川
可成
201. 下呂
202. 御嵩
203. 白川
204. 美濃加茂
205. 可成市
岐阜
15-301. 白鳥
302. 八幡
303. 美濃
304. 岡
305. 山田
306. 岐阜市
307. 笠松
308. 各務原市
309. 羽島
310. 北方
20-311. 稲垣
大垣
401. 稲葉
402. 不破
403. 養老
404. 海津
405. 南濃町
406. 安八
407. 大垣
東海
501. 付知
502. 中津川市
30-503. 恵那市
504. 明智
505. 津島市
506. 土岐市
507. 多治見

静岡県(22)
静岡市
101. 下田
102. 南伊豆
103. 土肥
104. 旗本寺
105. 大田
106. 森山
107. 伊東市
108. 熱海市
109. 三島
110. 沼津市
111. 藤原
112. 御殿
113. 富士市
114. 富士宮
中部
201. 庵原
50-202. 清水市
203. 静岡市
204. 焼津
205. 藤枝
206. 島田
207. 川根
208. 横原
西沢
301. 御前崎
302. 岡川
303. 掛川市
304. 袋井
305. 栗田
306. 浜北
307. 佐久間
308. 天竜市
309. 江川町
310. 三ヶ日町
311. 浜松
312. 浜松

愛知県(23)
東三河
101. 豊田市
102. 三河
103. 清洲
104. 豊田
105. 新城市
106. 豊田
107. 豊田
108. 豊田
名古屋大
201. 津島市
202. 春日寺
203. 春日寺
204. 佐藤
205. 新川
206. 稲沢市
207. 稲沢市
208. 稲沢市
209. 一宮
210. 尾西市
211. 江南市
212. 犬山
213. 小牧市
214. 春日井市
215. 春日井市
216. 日進
217. 大府
218. 東海
219. 半田
220. 常滑市
221. 南知多
222. 知立
223. 安城市
224. 岡崎市
225. 稲田町
226. 豊南
227. 西尾市
228. 幡豆
229. 春日町
230. 豊田
231. 藤岡
232. 足助
名古屋
301. 千種区
110-302. 東区
303. 北区
304. 西区
305. 中村区
306. 中区
307. 昭和区
308. 瑞穂区
309. 熱田区
310. 中川区
311. 港区
120-312. 南区
313. 守山区
314. 緑区
315. 名山区
316. 天白区

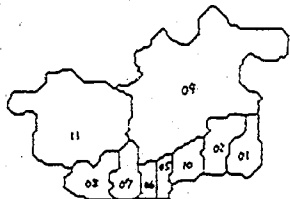
三重県(24)
北勢
101. 北勢
102. 多摩
103. 尾鷲
104. 桑名市
105. 四日市
106. 桑名市
107. 桑名市
108. 桑名市
109. 桑名市
110. 桑名市
111. 桑名市
112. 桑名市
113. 桑名市
114. 桑名市
115. 桑名市
116. 桑名市
117. 桑名市
118. 桑名市
119. 桑名市
120. 桑名市
121. 桑名市
122. 桑名市
123. 桑名市
124. 桑名市
125. 桑名市
126. 桑名市
127. 桑名市
128. 桑名市
129. 桑名市
130. 桑名市
131. 桑名市
132. 桑名市
133. 桑名市
134. 桑名市
135. 桑名市
136. 桑名市
137. 桑名市
138. 桑名市
139. 桑名市
140. 桑名市
141. 桑名市
142. 桑名市
143. 桑名市
144. 桑名市
145. 桑名市
146. 桑名市
147. 桑名市
148. 桑名市
149. 桑名市
150. 桑名市
151. 桑名市
152. 桑名市
153. 桑名市
154. 桑名市
155. 桑名市
156. 桑名市
157. 桑名市
158. 桑名市
159. 桑名市
160. 桑名市
161. 桑名市
162. 桑名市
163. 桑名市
164. 桑名市
165. 桑名市
166. 桑名市
167. 桑名市
168. 桑名市
169. 桑名市
170. 桑名市
171. 桑名市
172. 桑名市
173. 桑名市
174. 桑名市
175. 桑名市
176. 桑名市
177. 桑名市
178. 桑名市
179. 桑名市
180. 桑名市
181. 桑名市
182. 桑名市
183. 桑名市
184. 桑名市
185. 桑名市
186. 桑名市
187. 桑名市
188. 桑名市
189. 桑名市
190. 桑名市
191. 桑名市
192. 桑名市
193. 桑名市
194. 桑名市
195. 桑名市
196. 桑名市
197. 桑名市
198. 桑名市
199. 桑名市
200. 桑名市
201. 桑名市
202. 桑名市
203. 桑名市
204. 桑名市
205. 桑名市
206. 桑名市
207. 桑名市
208. 桑名市
209. 桑名市
210. 桑名市
211. 桑名市
212. 桑名市
213. 桑名市
214. 桑名市
215. 桑名市
216. 桑名市
217. 桑名市
218. 桑名市
219. 桑名市
220. 桑名市
221. 桑名市
222. 桑名市
223. 桑名市
224. 桑名市
225. 桑名市
226. 桑名市
227. 桑名市
228. 桑名市
229. 桑名市
230. 桑名市
231. 桑名市
232. 桑名市
233. 桑名市
234. 桑名市
235. 桑名市
236. 桑名市
237. 桑名市
238. 桑名市
239. 桑名市
240. 桑名市
241. 桑名市
242. 桑名市
243. 桑名市
244. 桑名市
245. 桑名市
246. 桑名市
247. 桑名市
248. 桑名市
249. 桑名市
250. 桑名市
251. 桑名市
252. 桑名市
253. 桑名市
254. 桑名市
255. 桑名市
256. 桑名市
257. 桑名市
258. 桑名市
259. 桑名市
260. 桑名市
261. 桑名市
262. 桑名市
263. 桑名市
264. 桑名市
265. 桑名市
266. 桑名市
267. 桑名市
268. 桑名市
269. 桑名市
270. 桑名市
271. 桑名市
272. 桑名市
273. 桑名市
274. 桑名市
275. 桑名市
276. 桑名市
277. 桑名市
278. 桑名市
279. 桑名市
280. 桑名市
281. 桑名市
282. 桑名市
283. 桑名市
284. 桑名市
285. 桑名市
286. 桑名市
287. 桑名市
288. 桑名市
289. 桑名市
290. 桑名市
291. 桑名市
292. 桑名市
293. 桑名市
294. 桑名市
295. 桑名市
296. 桑名市
297. 桑名市
298. 桑名市
299. 桑名市
300. 桑名市
301. 桑名市
302. 桑名市
303. 桑名市
304. 桑名市
305. 桑名市
306. 桑名市
307. 桑名市
308. 桑名市
309. 桑名市
310. 桑名市
311. 桑名市
312. 桑名市
313. 桑名市
314. 桑名市
315. 桑名市
316. 桑名市
317. 桑名市
318. 桑名市
319. 桑名市
320. 桑名市
321. 桑名市
322. 桑名市
323. 桑名市
324. 桑名市
325. 桑名市
326. 桑名市
327. 桑名市
328. 桑名市
329. 桑名市
330. 桑名市
331. 桑名市
332. 桑名市
333. 桑名市
334. 桑名市
335. 桑名市
336. 桑名市
337. 桑名市
338. 桑名市
339. 桑名市
340. 桑名市
341. 桑名市
342. 桑名市
343. 桑名市
344. 桑名市
345. 桑名市
346. 桑名市
347. 桑名市
348. 桑名市
349. 桑名市
350. 桑名市
351. 桑名市
352. 桑名市
353. 桑名市
354. 桑名市
355. 桑名市
356. 桑名市
357. 桑名市
358. 桑名市
359. 桑名市
360. 桑名市
361. 桑名市
362. 桑名市
363. 桑名市
364. 桑名市
365. 桑名市
366. 桑名市
367. 桑名市
368. 桑名市
369. 桑名市
370. 桑名市
371. 桑名市
372. 桑名市
373. 桑名市
374. 桑名市
375. 桑名市
376. 桑名市
377. 桑名市
378. 桑名市
379. 桑名市
380. 桑名市
381. 桑名市
382. 桑名市
383. 桑名市
384. 桑名市
385. 桑名市
386. 桑名市
387. 桑名市
388. 桑名市
389. 桑名市
390. 桑名市
391. 桑名市
392. 桑名市
393. 桑名市
394. 桑名市
395. 桑名市
396. 桑名市
397. 桑名市
398. 桑名市
399. 桑名市
400. 桑名市
401. 桑名市
402. 桑名市
403. 桑名市
404. 桑名市
405. 桑名市
406. 桑名市
407. 桑名市
408. 桑名市
409. 桑名市
410. 桑名市
411. 桑名市
412. 桑名市
413. 桑名市
414. 桑名市
415. 桑名市
416. 桑名市
417. 桑名市
418. 桑名市
419. 桑名市
420. 桑名市
421. 桑名市
422. 桑名市
423. 桑名市
424. 桑名市
425. 桑名市
426. 桑名市
427. 桑名市
428. 桑名市
429. 桑名市
430. 桑名市
431. 桑名市
432. 桑名市
433. 桑名市
434. 桑名市
435. 桑名市
436. 桑名市
437. 桑名市
438. 桑名市
439. 桑名市
440. 桑名市
441. 桑名市
442. 桑名市
443. 桑名市
444. 桑名市
445. 桑名市
446. 桑名市
447. 桑名市
448. 桑名市
449. 桑名市
450. 桑名市
451. 桑名市
452. 桑名市
453. 桑名市
454. 桑名市
455. 桑名市
456. 桑名市
457. 桑名市
458. 桑名市
459. 桑名市
460. 桑名市
461. 桑名市
462. 桑名市
463. 桑名市
464. 桑名市
465. 桑名市
466. 桑名市
467. 桑名市
468. 桑名市
469. 桑名市
470. 桑名市
471. 桑名市
472. 桑名市
473. 桑名市
474. 桑名市
475. 桑名市
476. 桑名市
477. 桑名市
478. 桑名市
479. 桑名市
480. 桑名市
481. 桑名市
482. 桑名市
483. 桑名市
484. 桑名市
485. 桑名市
486. 桑名市
487. 桑名市
488. 桑名市
489. 桑名市
490. 桑名市
491. 桑名市
492. 桑名市
493. 桑名市
494. 桑名市
495. 桑名市
496. 桑名市
497. 桑名市
498. 桑名市
499. 桑名市
500. 桑名市
501. 桑名市
502. 桑名市
503. 桑名市
504. 桑名市
505. 桑名市
506. 桑名市
507. 桑名市



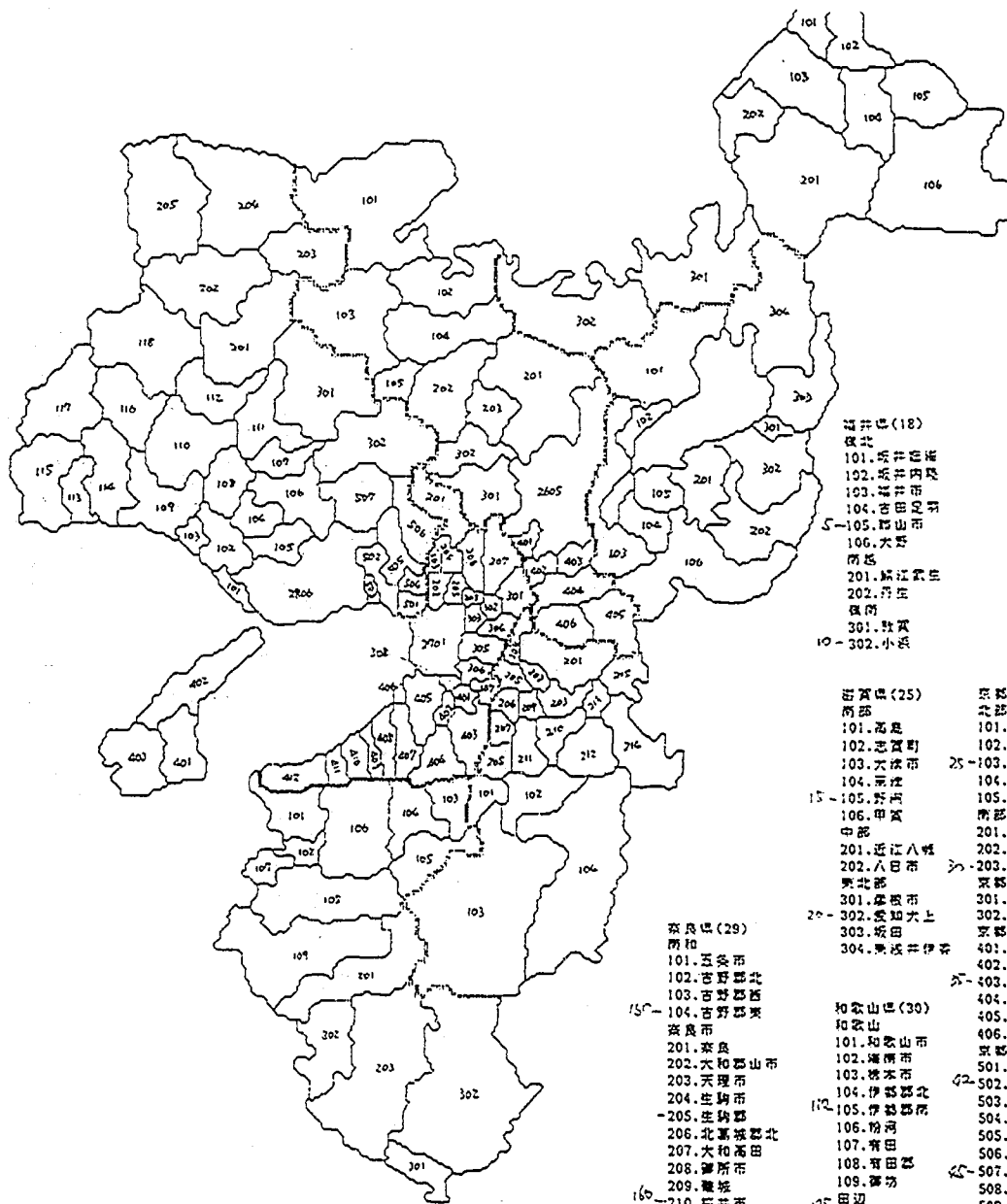
京都市 2605



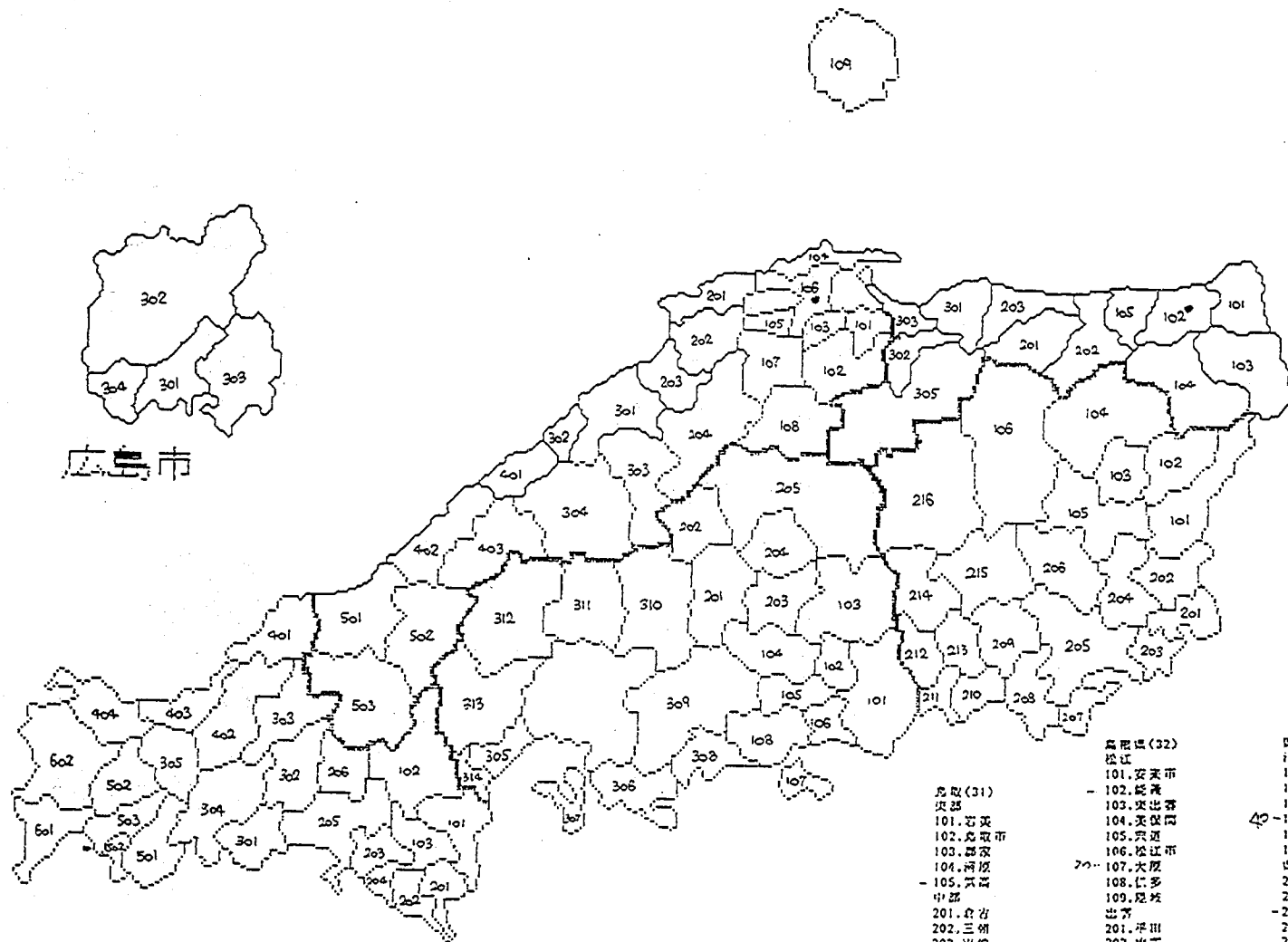
大阪市 2021



神戸市



- | | |
|----------|------------|
| 大阪府(27) | 兵庫県(28) |
| 大阪市 | 姫路市 |
| 101.北区 | 101.明石市 |
| 102.都島区 | 102.加古川 |
| 103.福島区 | 103.高砂市 |
| 104.北花区 | 104.小野市 |
| 105.東区 | 105.三木市 |
| 106.西区 | 106.美加加東部 |
| 107.港区 | 107.西脇市 |
| 108.大正区 | 108.加西市 |
| 109.天王寺区 | 109.姫路 |
| 110.南区 | 110.夢前神崎郡南 |
| 111.北区 | 111.多可郡 |
| 112.大正区 | 112.神崎郡北 |
| 113.西成区 | 113.相生市 |
| 114.東成区 | 114.豊野市 |
| 115.東成区 | 115.赤松市上郡町 |
| 116.生野区 | 116.六甲郡南 |
| 117.港区 | 117.左郡 |
| 118.東成区 | 118.六甲郡北 |
| 119.阿倍野区 | 119.伊丹市 |
| 120.住吉区 | 201.南关郡 |
| 121.東住吉区 | 202.美加加 |
| 122.西成区 | 203.北石市 |
| 123.淀川区 | 204.豊岡 |
| 124.砂川区 | 205.美加加 |
| 125.住之江区 | 丹波 |
| 126.平野区 | 301.水上郡 |
| 北大阪 | 302.多可郡 |
| 201.東成郡 | 401.河本市 |
| 202.豊中市 | 402.津名郡 |
| 203.池田市 | 403.三原郡 |
| 204.箕面市 | 501.尼崎市 |
| 205.吹田市 | 502.西宮市 |
| 206.茨木市 | 503.芦屋市 |
| 207.高槻 | 504.伊丹市 |
| 208.摂津市 | 505.宝塚市 |
| 209.東大阪 | 506.川西市 |
| 301.吹上町 | 507.三田市 |
| 302.西成町 | 601.東成区 |
| 303.三和町 | 602.西成区 |
| 304.大東区 | 603.八尾市 |
| 305.大東区 | 604.八尾市 |
| 306.八尾市 | 605.八尾市 |
| 307.八尾市 | 606.八尾市 |
| 308.八尾市 | 607.八尾市 |
| 309.八尾市 | 608.八尾市 |
| 310.八尾市 | 609.八尾市 |
| 311.八尾市 | 610.八尾市 |
| 312.八尾市 | 611.八尾市 |



山口市

- 山口県(34)
 山口市
 101. 山口市
 102. 山口市
 103. 山口市
 104. 山口市
 105. 山口市
 106. 山口市
 107. 山口市
 108. 山口市
 109. 山口市
 110. 山口市
 111. 山口市
 112. 山口市
 113. 山口市
 114. 山口市

- 山口県(35)
 山口市
 101. 山口市
 102. 山口市
 103. 山口市
 104. 山口市
 105. 山口市
 106. 山口市
 107. 山口市
 108. 山口市
 109. 山口市
 110. 山口市
 111. 山口市
 112. 山口市
 113. 山口市
 114. 山口市

- 山口県(31)
 山口市
 101. 山口市
 102. 山口市
 103. 山口市
 104. 山口市
 105. 山口市
 106. 山口市
 107. 山口市
 108. 山口市
 109. 山口市
 110. 山口市
 111. 山口市
 112. 山口市
 113. 山口市
 114. 山口市

- 山口県(32)
 山口市
 101. 山口市
 102. 山口市
 103. 山口市
 104. 山口市
 105. 山口市
 106. 山口市
 107. 山口市
 108. 山口市
 109. 山口市
 110. 山口市
 111. 山口市
 112. 山口市
 113. 山口市
 114. 山口市

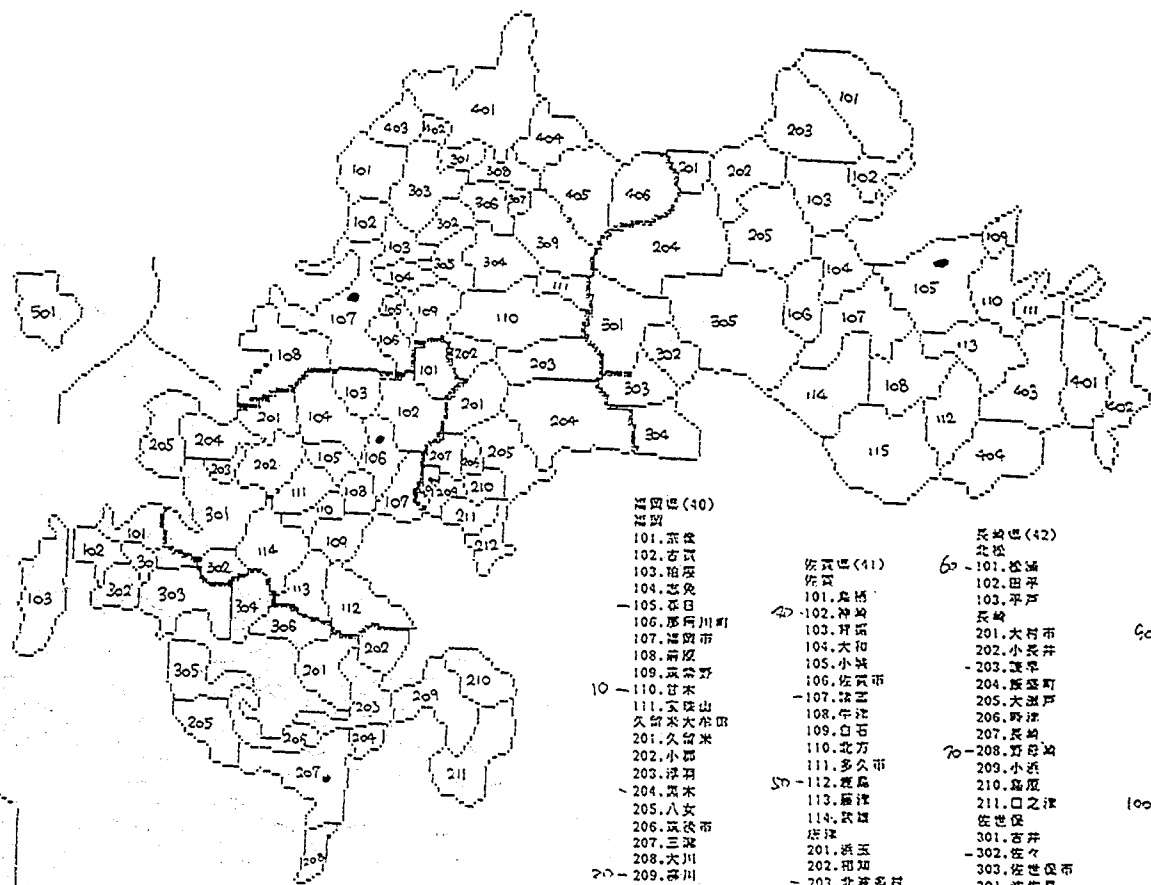
- 山口県(33)
 山口市
 101. 山口市
 102. 山口市
 103. 山口市
 104. 山口市
 105. 山口市
 106. 山口市
 107. 山口市
 108. 山口市
 109. 山口市
 110. 山口市
 111. 山口市
 112. 山口市
 113. 山口市
 114. 山口市

西區(36)
西區
101. 西區
102. 小松市
103. 西區
104. 西區
105. 三好市
106. 西區
107. 川島町
108. 西區
109. 西區
110. 西區
西區
201. 西區
202. 三好市
203. 三好市
三好市
301. 三好市
302. 三好市

香川県(37)
香川県東部地区
101.高松
102.大内
103.桑名
104.香川
105.小豆
香川県西部地区
201.坂井
202.丸亀
203.綾歌
204.宇野
205.高松
206.松山

安遠縣(38)
 新羅縣(39)
 101. 州之江
 102. 上洛之江
 103. 新羅縣
 104. 西洛之江
 105. 漢之江
 今治
 291. 今治
 292. 大正
 293. 酒
 坂山
 301. 松山
 302. 北之江
 303. 西洛之江
 304. 伊之江
 305. 久萬
 306. 山
 八丈縣大正
 401. 大正
 402. 大正
 403. 內
 404. 松川
 405. 江
 今治
 501. 北之江
 502. 北之江
 503. 北之江

高岗(39)
安王
101. 高岗
102. 高岗
103. 高岗
中央
201. 高岗
202. 高岗
203. 高岗
204. 高岗
205. 高岗
206. 高岗
207. 高岗
208. 高岗
209. 高岗
高岗
301. 高岗
302. 高岗
高岗
401. 高岗
402. 高岗
403. 高岗
404. 高岗



道庁別(40)

道庁別

101. 北海道

102. 青森県

103. 岩手県

104. 秋田県

105. 山形県

106. 福島県

107. 茨城県

108. 栃木県

109. 群馬県

110. 埼玉県

111. 千葉県

112. 東京都

113. 神奈川県

114. 新潟県

115. 富山県

116. 石川県

117. 福井県

118. 山梨県

119. 長野県

120. 岐阜県

121. 静岡県

122. 愛知県

123. 三重県

124. 滋賀県

125. 京都府

126. 大阪府

127. 兵庫県

128. 奈良県

129. 和歌山県

130. 徳島県

131. 香川県

132. 高松市

133. 愛媛県

134. 高知県

135. 福岡県

136. 佐賀県

137. 大分県

138. 熊本県

139. 鹿儿岛県

140. 沖縄県

道庁別(41)

道庁別

101. 北海道

102. 青森県

103. 岩手県

104. 秋田県

105. 山形県

106. 福島県

107. 茨城県

108. 栃木県

109. 群馬県

110. 埼玉県

111. 千葉県

112. 東京都

113. 神奈川県

114. 新潟県

115. 富山県

116. 石川県

117. 福井県

118. 山梨県

119. 長野県

120. 岐阜県

121. 静岡県

122. 愛知県

123. 三重県

124. 滋賀県

125. 京都府

126. 大阪府

127. 兵庫県

128. 奈良県

129. 和歌山県

130. 徳島県

131. 香川県

132. 高松市

133. 愛媛県

134. 高知県

135. 福岡県

136. 佐賀県

137. 大分県

138. 熊本県

139. 鹿儿岛県

140. 沖縄県

道庁別(42)

道庁別

101. 北海道

102. 青森県

103. 岩手県

104. 秋田県

105. 山形県

106. 福島県

107. 茨城県

108. 栃木県

109. 群馬県

110. 埼玉県

111. 千葉県

112. 東京都

113. 神奈川県

114. 新潟県

115. 富山県

116. 石川県

117. 福井県

118. 山梨県

119. 長野県

120. 岐阜県

121. 静岡県

122. 愛知県

123. 三重県

124. 滋賀県

125. 京都府

126. 大阪府

127. 兵庫県

128. 奈良県

129. 和歌山県

130. 徳島県

131. 香川県

132. 高松市

133. 愛媛県

134. 高知県

135. 福岡県

136. 佐賀県

137. 大分県

138. 熊本県

139. 鹿儿岛県

140. 沖縄県

道庁別(43)

道庁別

101. 北海道

102. 青森県

103. 岩手県

104. 秋田県

105. 山形県

106. 福島県

107. 茨城県

108. 栃木県

109. 群馬県

110. 埼玉県

111. 千葉県

112. 東京都

113. 神奈川県

114. 新潟県

115. 富山県

116. 石川県

117. 福井県

118. 山梨県

119. 長野県

120. 岐阜県

121. 静岡県

122. 愛知県

123. 三重県

124. 滋賀県

125. 京都府

126. 大阪府

127. 兵庫県

128. 奈良県

129. 和歌山県

130. 徳島県

131. 香川県

132. 高松市

133. 愛媛県

134. 高知県

135. 福岡県

136. 佐賀県

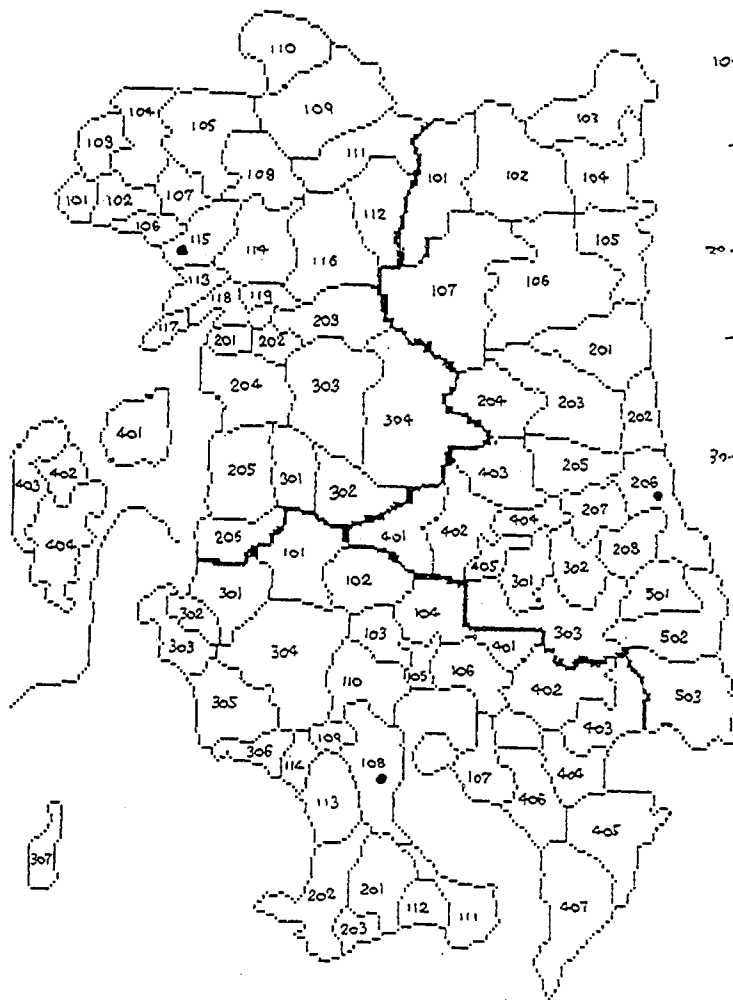
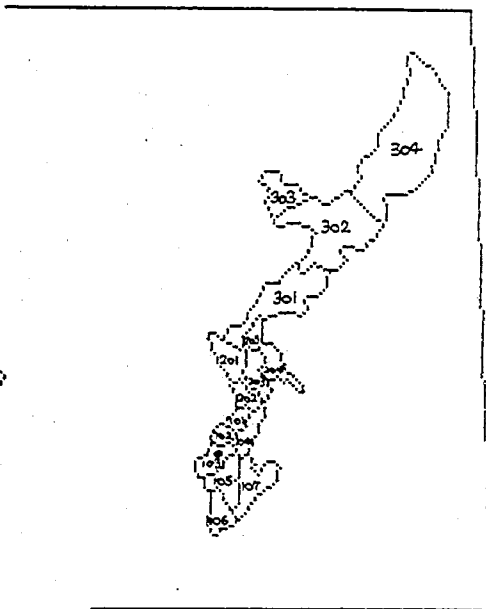
137. 大分県

138. 熊本県

139. 鹿儿岛県

140. 沖縄県

141. 那覇市



寫本四(43)

101. 美尾
 102. 玉名
 103. 南河
 104. 山廣
 105. 羽池
 106. 天水
 107. 紙本
 108. 肥後大津
 109. 一の芝
 110. 小国
 111. 湯島
 112. 蘇島
 113. 宇土
 114. 湯島
 115. 矢部
 116. 矢部
 117. 三角町
 118. 松本
 119. 野野
 120. 戸北
 121. 戸北
 122. 戸北
 123. 赤村
 124. 戸北
 125. 戸北
 126. 水俣市
 127. 水俣市
 128. 水俣市
 129. 水俣市
 130. 水俣市
 131. 水俣市
 132. 水俣市
 133. 水俣市
 134. 水俣市
 135. 水俣市
 136. 水俣市
 137. 水俣市
 138. 水俣市
 139. 水俣市
 140. 水俣市

宮崎四(15)

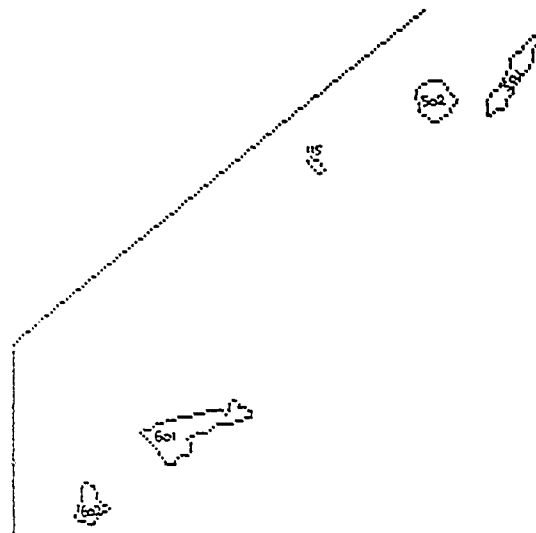
101. 高千穂
- 102. 日之影
103. 北川
104. 足尾市
105. 日向
106. 東郷
- 107. 横濱
宮崎
201. 川原
202. 佐土原
203. 西郷村
204. 西米良
- 205. 四重
206. 宮崎市
207. 湯岡町
208. 清久
縣城北郷保
301. 高峰
302. 高峰
303. 縣校
小林西郷保
401. えびの市
402. 小林市
403. 瀬木村
404. 野尻町
405. 高瀬町
日南
501. 北郷町
502. 日南市
503. 市川

東寶雜誌(46)

鹿耳島 (46)
- 101. 大口市
鹿兒島
102. 伊佐
103. 湧田
104. 夜間
- 105. 美人町
- 106. 國分
107. 湊水町
108. 湊見島
109. 郡山町
110. 加治木
- 111. 鹿野
112. 湊崎町
113. 伊東浜
114. 栗平茶町
115. 十尾
兩度
- 101. 川辺
202. 加世田
203. 枕崎町
川北出水本野
301. 北水本野
302. 高崎野
- 303. 阿久根
304. 殿成
305. 川内市
306. 本水野
307. 湊島
大塚
- 401. 村野町
402. 赤石
403. 志有志
404. 志島
405. 西山
- 406. 瀬原市
407. 大塚古
野毛
501. 種子島
502. 鹿久良
大塚
601. 美奈
- 602. 志之島

津區電(47)

101. 五芳園
 102. 錦華市
 103. 鄧華市
 104. 西原
 105. 豆貝被
 106. 永濟市
 107. 亭夢原
 108. 久米島
 沖繩
 201. 高平站
 202. 北谷
 203. 神城市
 204. 莫志川
 205. 石川市
 名護
 301. 金武
 302. 名護市
 303. 本部
 304. 國頭
 先島
 401. 宮古
 402. 八重山



道路整備による産業の立地振興
への影響に関する研究

I S S N 0386-5878
土木研究所資料第2466号
昭和62年3月 (1987)

北川 明, 柴崎亮介, 吉村英二

要 旨 本調査は産業の立地振興に対する道路整備の効果の把握および評価を行うことを目的とし, アンケート調査等によって産業の道路利用の現況やその背景, 道路整備への要望などをまとめ, さらに産業の立地動向を社会経済指標から全国レベルで定量的にとらえようとするものである。

キーワード: 道路整備, 産業立地, 整備効果, アンケート, 立地条件, 重回帰

郵便はがき

いは郵便
つて切手
て下さ

3 0 5 - □ □

建設省土木研究所企画部

シ
ス
テ
ム
課
御中

茨城県筑波郡豊里町大字旭一番地

No. _____

No. _____

配布先氏名

配布先住所

土木研究所資料第2466号 部

上記のとおり受領しました。

所 属 (住所)

氏 名 印