都市・産業集積の変化から見た
広域地方計画の将来展望

中部圏における広域地方計画の将来展望研究会

―報告書―

２０２２年５月

公益財団法人 中部圏社会経済研究所

は　じ　め　に

当財団は、中部圏における産業の活性化および地域整備をすすめる目的から、行政圏域を越えた広域的視点にたった都市間連携や役割分担などに関する調査研究を継続して実施しています。

2018 年 4 月には、名古屋大都市圏の国内および 3 大都市圏における位置づけ・役割および総合的な発展戦略について「名古屋大都市圏ハートランドビジョン」として公表し、以降、ビジョンで提言した各プロジェクトの進捗状況についてフォローを行ってきました。

しかし、一昨年からの新型コロナウイルス感染症の流行拡大により、生活や働き方、さらには社会や産業構造も大きく変容しようとしています。都市機能についても集積から分散へと方向性の転換が求められています。

2021 年 1 月、名古屋商工会議所と中部経済連合会が共同で「東京一極集中の是正に向けた地域の機能強化と魅力向上に関する提言」を公表され、中部圏とその中心都市名古屋に必要な多くの施策について提言されました。

このような環境を踏まえ、2020 年度から東京大学地域未来社会連携研究機構に委託して進めている中部圏における都市・産業集積の構造変化の分析結果などをもとに、東京一極集中の是正と中部圏の産業活性化につながる新たな広域地方計画のあり方について、新たに研究会（『中部圏における広域地方計画の将来展望研究会』）を組成して調査・検討を行っています。

本報告書は 2021 年度の研究成果をとりまとめたものです。

本調査研究を実施するにあたり、『中部圏における広域地方計画の将来展望研究会』の委員の皆さまに、多大なるご協力・ご支援を賜りましたことに心より感謝申し上げます。

２０２２年５月

公益財団法人　中部圏社会経済研究所

調査研究体制

本調査研究は、有識者による研究会『中部圏における広域地方計画の将来展望研究会』を組成し、検討を行いました。

中部圏における広域地方計画の将来展望研究会

【座長】

松原　宏	福井県立大学 地域経済研究所 特命教授 （前 東京大学地域未来社会連携研究機構長）

【委員】

伊藤 健司	名城大学 経済学部 教授
鎌倉 夏来	東京大学大学院 総合文化研究科 准教授
瀬田 史彦	東京大学大学院 工学系研究科 准教授
中島 賢太郎	一橋大学 イノベーション研究センター 准教授
與倉　豊	九州大学大学院 経済学研究院 准教授

（敬称略・５０音順）

目 次

	執筆担当 （敬称略）	頁
Ⅰ　国土形成計画と広域地方計画とは		1
1 国土形成計画の位置づけ	松原 宏	1
2 これまでの国土形成計画	松原 宏	3
3 現行の中部圏広域地方計画とその取り組み状況	伊藤 健司	6
4 新たな国土形成計画の検討状況	瀬田 史彦	１０
Ⅱ　東京大学地域未来社会連携研究機構への委託研究 『新たな中部圏広域地方計画の展望に関する調査研究』 ２０２１年度報告書		１４
1　本報告の目的と方法	松原 宏	１４
2　中部圏における都市・産業集積の概観	松原 宏	１５
3　主要な都市・産業集積地域の構造変化		２２
（1）分析対象地域の選定	松原 宏	２２
（2）都市集積の構造変化		２３
1）中心都市としての名古屋市の商業と工業	伊藤 健司	２３
2）金沢における産業構造と都市構造の変化	岡部 遊志	３３
3）福岡市の都市構造と都市型産業	與倉 豊	４９
（3）産業集積の構造変化		６７
1）自動車産業集積地域：愛知県西三河地域の産業構造	伊藤 健司	６７
2）南信州地域の産業集積に関する基礎的分析	古川 智史	７８
3）三重県四日市地域における産業集積と都市型産業の立地	松原 宏 鎌倉 夏来	９５
おわりに	松原 宏	１１６

Ⅰ　国土形成計画と広域地方計画とは

1　国土形成計画の位置づけ

松原　宏

日本の国土政策は、1950年の国土総合開発法の制定を始点とする。戦後の復興期は、戦前から形成されてきた四大工業地帯の復興が叫ばれ、石炭や鉄鋼、化学や繊維といった産業が、産業構造を牽引していくものと位置づけられていた。この復興の時期に国土総合開発法が制定され、特定地域総合開発が実施された。これは北上川、只見川などの大きな河川の上流域で多目的ダムをつくることを主な目的にしており、アメリカのＴＶＡをみならったといわれている。ただし、日本の場合には、電力を四大工業地帯に供給することが中心となった。その後エネルギー革命が1950年代に起きるが、石炭や豊富な水力などの国内資源に依存していた化学工業や鉄鋼業が、市場立地に転換していくことになった。

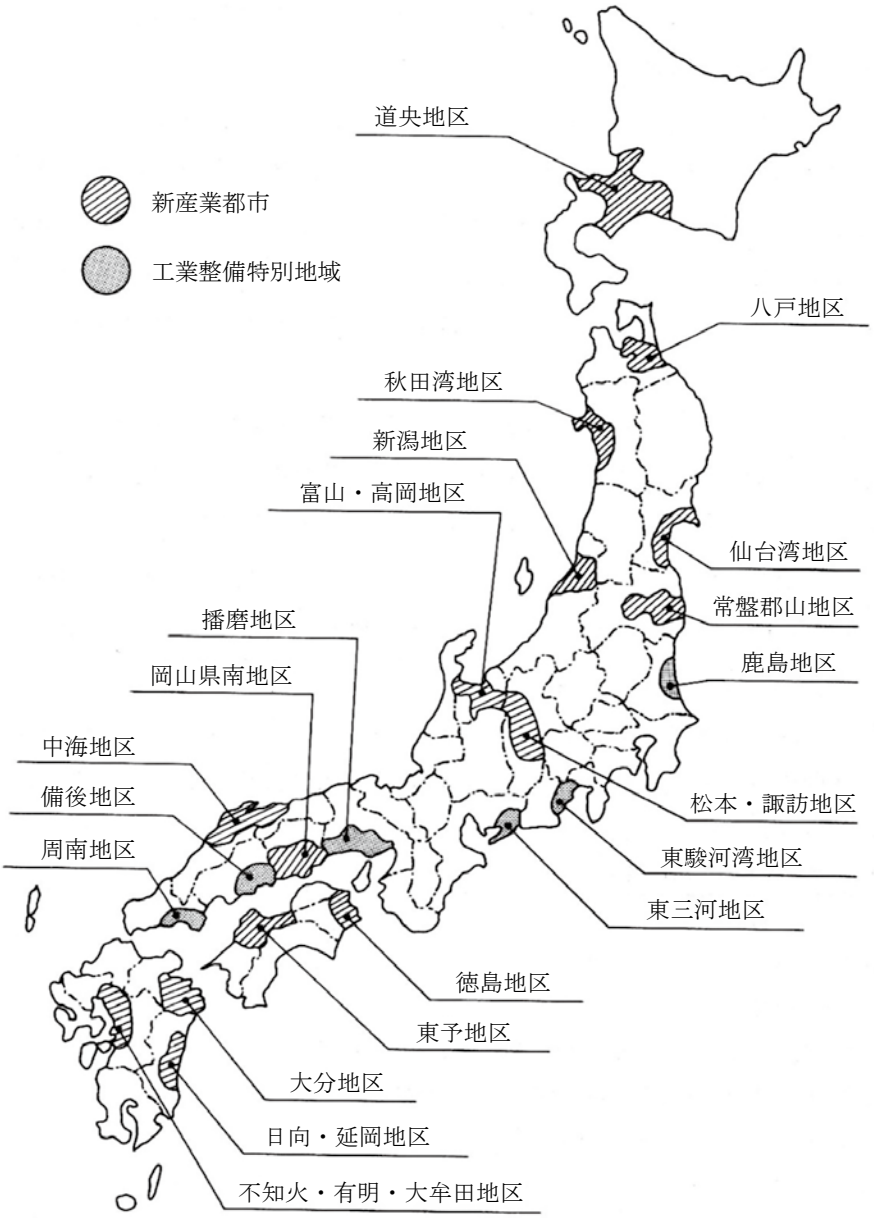
1950年代後半から60年代前半にかけての高度成長期の前期には、三湾一内海（東京、伊勢、大阪の３湾と瀬戸内海）に鉄鋼や石油化学の巨大な工場設備が建設された。1962年に策定された第１次全国総合開発計画では、既存の工業地帯の用地、用水不足に対応して、拠点開発方式で新産業都市（1962年）や工業整備特別地域（1964年）が整備されていった（表Ⅰ-1）。寡占企業間の競争が強く働き、日本的な市場戦略立地といってよいような形で、鉄鋼、石油化学メーカーが太平洋ベルトに巨大工場を立地させて行った。

表Ⅰ-1 総合開発計画の歴史

出所：『国土統計要覧』より松原作成

	全国総合開発計画	新全国総合開発計画	第三次 全国総合開発計画	第四次 全国総合開発計画	21世紀の国土の グランドデザイン
閣議決定年	1962	1969	1977	1987	1998
背景	高度経済成長	高度経済成長	オイルショック	バブル期東京一極集中	少子・高齢化、 グローバル化
基本目標	地域間の均衡ある発展	豊かな環境の創造	人間居住の 総合的環境の整備	多極分散型国土の構築	多軸型国土構造形成
基本的課題	都市の過大化の防止	国土利用の再編成	居住環境の総合的整備	世界都市機能の再編成	国土の安全と 暮らしの安心の確保
開発方式	拠点開発方式	大規模プロジェクト構想	定住構想	交流ネットワーク構想	参加と連携
関連した議論	所得倍増計画	日本列島改造論	田園都市構想	世界都市論	国土軸と地域連携軸

新産業都市の指定にあたっては、多くの地域が名乗りをあげ、21カ所が指定されることになった（図Ⅰ-1）。これに対し、工業整備特別地域は、全国８カ所が指定されたが、こちらは太平洋ベルトに絞り込まれていた。大分や鹿島が「優等生」とされ、製鉄所や石油化学プラントが臨海部の埋め立て地に立地し、港湾と道路の整備がなされた。これに対し日本海側や大都市圏から離れた新産業都市では、工場立地が進まず、工業用地の遊休地化などの問題が生じた。



図Ⅰ-1　新産業都市と工業整備特別地域

出所：『地域統計要覧』より松原作成

1960年代後半以降の高度経済成長後期には、依然として素材部門、鉄鋼や石油化学工業は、大型化を図り、電機、自動車といった機械工業が、国内市場に加え輸出市場の伸びを背景に、大きな伸びを示していた。太平洋ベルトの外延的拡大が志向され、とりわけ1960年代後半から70年代にかけて、東京や大阪の大都市圏の外延部に機械工業が立地を展開した。機械工業の空間分業が進んで、完成品の拠点工場を大都市圏の外延部に置き、部品工場を地方都市に置いていくという形で、農村部に下請的な部分工程的な部品工場を展開させていった。

1969年に新全国総合開発計画（２全総）が出されるが、そこでは大規模工業基地ということで、北海道の苫小牧東部、青森県むつ小川原、鹿児島県の志布志などに大規模な工業基地をつくることを計画した。こうした日本列島の縁辺部に大規模工業基地を建設する政策は、その後のオイルショックにより破綻することになった。なお２全総では、新幹線や高速道路といった高速交通体系の整備が打ち出され、それが札幌、仙台、広島、福岡といった地方中枢都市の成長を促した点に注目すべきである。

その後 1977 年策定の第３次全国総合開発計画以降は、経済政策や産業政策の位置づけが弱くなり、新たに発足した国土庁を中心に、国土づくりやまちづくりの要素が強くなる。３全総では田園都市構想、定住構想が、1987 年策定の第４次全国総合開発計画では多極分散型国土の構築、交流ネットワーク構想が、さらに 1998 年策定の「21 世紀の国土のグランドデザイン」では多軸型国土構造の形成、地域連携軸が打ち出されるが、現実には過疎化が深刻化し、東京一極集中が進展し、理念と現実との乖離が著しくなっていった。

1950年以来日本の国土政策の柱をなしてきた全国総合開発計画は、21世紀に入り、その役割を終えることになった。2005年に「国土形成法」が成立し、地域の自立的発展を強調する「国土形成計画」が打ち出されるようになったのである。これは、全国計画と広域地方計画とに大きく分けられ、新たに登場した広域地方計画は、法律で定められた地方ブロック区分に従い、各地方ブロックに設けられた国の出先機関、経済団体、各県の担当者等からなる広域地方計画協議会での協議の上で、策定されることになっている。

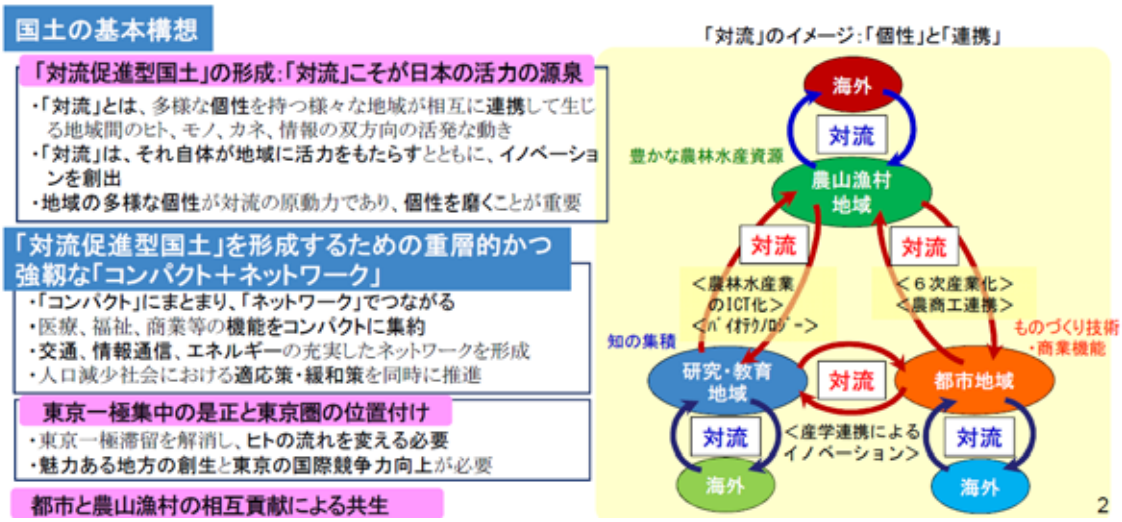
２　これまでの国土形成計画

松原 宏

2008年に全国計画が、東アジアとの円滑な交流・連携、災害に強いしなやかな国土の形成、新たな「公」を基軸とする地域づくりなどを柱に策定された。これを受けて2009年８月には、おおむね10年を計画期間に各地方の広域地方計画が公表された。なお2009年に、これまで道路、治水、港湾など事業分野別に策定されてきた長期計画を統合した「社会資本整備重点計画法」（2003年４月制定）に基づき、「地方ブロックの社会資本の重点整備方針」も策定された。

その後、2014 年７月には、国土の長期ビジョンとして位置づけられる「国土のグランドデザイン 2050」が策定された。そこでは、急激な人口減少、少子・高齢化、巨大災害の切迫、インフラの老朽化、ICT の劇的な進歩などを背景に、「コンパクト＋ネットワーク」をキーワードに、多様性と連携による国土・地域づくりを進めるとしている。また、多様性（ダイバーシティ）、連携（コネクティビティ）、災害への粘り強くしなやかな対応（レジリエンス）を国土づくりの３つの理念として、「小さな拠点」と高次地方都市連合、スーパー・メガリージョンと新たなナレッジ・リンクの形成、田舎暮らしの促進による地方への人の流れの創出など、12 項目からなる基本戦略を打ち出している。さらに、実物空間と知識・情報空間が融合した「対流促進型国土」を目指すべき国土の姿として描いている。

こうした「国土のグランドデザイン 2050」を踏まえて、2015 年８月には、「第二次国土形成計画」（全国計画）が閣議決定された。そこでは、国土の基本構想として、それぞれの地域が個性を磨き、異なる個性を有する各地域が連携することにより、イノベーションの創出を促す「対流促進型国土」の形成を図ることとし、その実現のための国土構造として、「コンパクト＋ネットワーク」の形成を進めるとしている（図Ⅰ-2）。また、「対流促進型国土」形成のための具体的方向性については、個性ある地方の創生、活力ある大都市圏の整備、グローバルな活躍の拡大などが挙げられている。

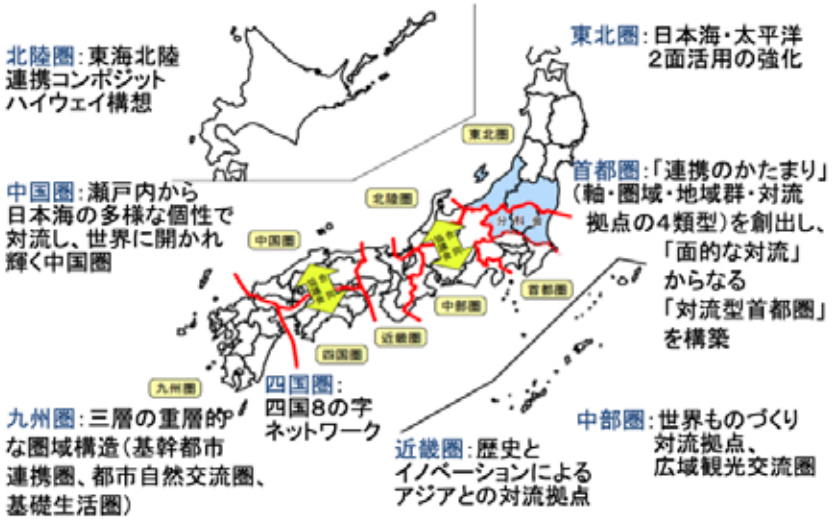


図Ⅰ-2　第二次国土形成計画の概要

出典：国土交通省（2015）「第二次国土形成計画（全国計画）概要」

全国計画を受けて 2016 年３月には、「第二次国土形成計画」（広域地方計画）が、国土交通大臣によって決定された。各ブロックの広域地方計画の将来像をみてみると、東北圏では日本海・太平洋２面活用による震災復興からの自立的発展、首都圏では 13 の「連携のかたまり」を創出する「対流型首都圏」に転換すること、また中部圏では「世界ものづくり対流拠点」、近畿圏では「歴史とイノベーションによるアジアとの対流拠点」、中国圏では「瀬戸内から日本海の多様な個性での対流」の構築、九州圏では基幹都市連携圏、都市自然交流圏、基礎生活圏といった三層の重層的な圏域構造が目指されている（図Ⅰ-3）。

それぞれの広域地方計画では、対流の用語が多用されている点は共通しているが、個々別々で、相互の関係性はみられない。また、中部圏、関西圏、四国圏では「道の駅」の機能強化、九州圏では人材育成といった観点から、地方創生に言及されている程度で、広域地方計画と地方創生施策とを連動させる動きはほとんどみられない。



図Ⅰ-3 各広域地方計画における「対流」関連記述

出所：国土交通省のウェブサイトの国土形成計画（各ブロックの広域地方計画）より松原作成

ところで、「第二次国土形成計画」では、「リニア中央新幹線の開業により東京・大阪間は約１時間で結ばれ、時間的にはいわば都市内移動に近いものとなるため、三大都市圏がそれぞれの特色を発揮しつつ一体化し、４つの主要国際空港、２つの国際コンテナ戦略港湾を共有し、世界からヒト、モノ、カネ、情報を引き付け、世界を先導するスーパー・メガリージョンの形成が期待される」とされた。すでにリニア中央新幹線は、国土交通省交通政策審議会において、走行方式（超電導磁気浮上方式）、走行ルートなどの整備計画が 2011 年５月に決定され、建設主体及び営業主体については、東海旅客鉄道株式会社が指名された。同新幹線は、現在東京都・名古屋市間が建設中で、開業予定の 2027 年には、品川・名古屋間が 40 分で結ばれるとされている。

これらの動きを受けて、国土交通省では 2017 年９月に「スーパー・メガリージョン構想検討会」を設置し、2019 年５月には「人口減少にうちかつスーパー・メガリージョンの形成に向けて」と題した最終とりまとめが公表された。

そこでは、リニア中央新幹線がもたらすインパクトについて、（１）フェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションが生み出す新たなイノベーション、（２）時間と場所からの解放による新たなビジネススタイル・ライフスタイル、（３）海外からの人や投資の積極的な呼び込み、（４）災害リスクへの対応、といった４点が指摘された。また、目指すべき方向性として、①個性ある三大都市圏の一体化による巨大経済圏の創造、②中間駅周辺地域から始まる新たな地方創生、③スーパー・メガリージョンの効果の広域的拡大の３点が打ち出された。

確かに、「スーパー・メガリージョン構想検討会」が指摘するように、フェイス・トゥ・フェイスの接触が重視される分野においては、そうした業務にかかわる人材の交流が一層に緊密になり、産業の融合も生まれる可能性が出てこよう。また、インバウンドも含め、観光客の流動が活発になるとともに、観光行動圏の広域化も実現するであろう。さらには、中間駅の活用により、多様なライフスタイルの出現も期待されよう。

「リニア中央新幹線は、その速達性に加え、航空機と比較して輸送頻度が高く、輸送量が多いという優位性があり、我が国の高速交通ネットワーク全体に変化をもたらす可能性があり、我が国の国土に大きなインパクトをもたらす」ことは確かであろう。その結果として、三大都市圏の一体化どころか、支店の統廃合など、都市間競争の激化が予想され、また東京に集積している高次の情報・通信業、専門サービス業、各種のクリエイティブ産業の市場が拡大し、かえって東京一極集中が加速されることも予測される。

中間駅についても、駅前開発がどのように進むのか、周辺地域への波及効果がどの程度であるのか、こうした点についても、過大な予測にもとづく乱開発や地価高騰を招かぬよう、地域の関係主体の合意のもとに計画を策定し、第２期の地方創生施策と連携しながら、事業を進めていくことが重要であろう。

３　現行の中部圏広域地方計画とその取り組み状況

伊藤 健司

（１）中部圏広域地方計画の概要

現行の中部圏広域地方計画は、2016（平成 28）年 2 月に決定された。対象地域は、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県の５県であり、計画期間は、2050 年頃までを展望しつつ、2027 年のリニア中央新幹線の東京・名古屋間の開業を見据えた概ね 10 ヶ年としている。

中部圏広域地方計画における中部圏の目指すべき将来像は、「暮らしやすさと歴史文化に彩られた“世界ものづくり対流拠点−中部”」とされている。この全体像に対して、３つの観点から将来像が示されている。１つめは、〈世界の中の中部〉という観点であり、世界最強・最先端のものづくり産業・技術のグローバルハブとなることである。２つめは、〈日本の中の中部・中部の中の人々〉という観点であり、リニア効果を最大化し都市と地方の対流促進、ひとり一人が輝く中部となることを目指すとされる。そして、３つめは、これら２つの将来像にむかう前提となるもので、〈前提となる安全・安心、環境〉という観点で、南海トラフ地震などの災害に強くしなやか、環境と共生した国土を構築していくこととされる。安全・安心で環境と共生した中部圏であることを前提として、ものづくりの拠点としての特徴をさらに強化すること、リニア中央新幹線の開業を視野に入れて、三大都市圏の地理的中心にあることを十分に活かすことができるようにすることが目指されていると思われる。

これらの３つの将来像に対して、５つの基本方針が示されている。

〈方針 1〉 世界最強・最先端のものづくりの進化
〈方針２〉 スーパー・メガリージョンのセンター、我が国の成長を牽引
〈方針３〉 地域の個性と対流による地方創生
〈方針４〉 安全・安全で環境と共生した中部圏形成
〈方針５〉 人材育成と共助社会の形成

そして、これらの５つの基本方針について、それぞれ１つから３つの具体的なプロジェクトが設定され、プロジェクトの中に多くの個別の取り組みが含まれている。

（２）策定後の取り組み

2016（平成 28）年 3 月に現行の中部圏広域地方計画が決定されて以降、継続的に広報活動や検証活動が実施されてきた。表Ⅰ-2 は、2016 年 3 月から 2022 年 2 月の期間における中部圏広域地方計画の推進状況をまとめたものである。

計画の効果的な推進に向けた体制として、中部圏広域地方計画協議会のほか、中部の地域づくり委員会が設置されている。この両者により、効果の把握や評価、必要な措置が行われる。

進捗管理については、フォローアップ作業事務局が担当している。フォローアップ事務局は、プロジェクトごとにプロジェクトチームを設置して関連する構成機関が参加している。それぞれのプロジェクトチームでは、主査機関として、中部経済産業局、中部地方整備局、中部運輸局、東海農政局、東海総合通信局、中部環境事務局といった国の機関が担当し、副主査機関として、愛知県、名古屋市、三重県、岐阜県、静岡市、静岡県、長野県、浜松市といった自治体が担当している。

進捗状況としては、中部地方広域地方計画協議会幹事会より、おおよそ毎年、各年度の取り組み状況がまとめられてきた。これまでに、平成 28 年度、平成 29 年度、平成 30 年度、令和元年度の取り組みが発表されてきた。

表Ⅰ-2　中部圏広域地方計画の推進状況（2016 年 3 月～2022 年 2 月）

出所：国土交通省中部地方整備局ウェブサイト『中部圏広域地方計画の推進』により伊藤作成

	計画決定と中間評価	計画の進捗管理	中部の地域づくり委員会関係	シンポジウム等
平成 28 年 (2016 年)	3月29日：中部圏広域地方計画決定 （国土交通省）		12月13日：第１回中部の地域づくり委員会	
平成 29 年 (2017 年)		3月31日：「平成28年度の取り組み」発表	3月7日：中部の地域づくり委員会 第１回意見交換会 6月9日：中部の地域づくり委員会 第２回意見交換会 8月30日：中部の地域づくり委員会 第３回意見交換会 12月25日：中部の地域づくり委員会 第４回意見交換会	1月31日：国土政策フォーラムin愛知開催 11月27日：観光地域づくりに関する意見交換会（第１回）
平成 30 年 (2018 年)		3月23日：「平成29年度の取り組み」発表	10月18日：第２回中部の地域づくり委員会	2月15日：中部圏広域地方計画協議会シンポジウム「中部圏の対流促進と観光地域づくり」 5月21日：第２回観光地域づくりに関する意見交換会 12月17日：平成30年度観光地域づくりに関する意見交換会（第３回）
平成 31 年・ 令和元年 (2019 年)		3月26日：「平成30年度の取り組み」発表 3月：中部圏広域地方計画協議会「リニア時代の“ものづくり”進化プロジェクトマップ・事例集」	2月5日：第３回中部の地域づくり委員会 3月:「中部の地域づくり委員会～リニア時代の“ものづくり”対流拠点形成の検討～中間とりまとめ 9月19日：第４回中部の地域づくり委員会 12月25日：第５回中部の地域づくり委員会	3月22日：中部圏広域地方計画協議会シンポジウム「リニア時代の“ものづくり”対流拠点の形成に向けて」 10月29日：第４回観光地域づくりに関する意見交換会
令和２年 (2020 年)		3月26日：「令和元年度の取り組み」	2月：第６回中部の地域づくり委員会 3月26日:「リニア時代の“ものづくり”対流拠点形成の検討」公表。展開されるべき3つの地域戦略（案）とりまとめ。	
令和３年 (2021 年)				
令和４年 (2022 年)	2月：「中部圏広域地方計画中間評価」（中部圏広域地方計画協議会）			

中部の地域づくり委員会は、中部圏広域地方計画の効果的推進等に関し、学識経験者等の意見を聞く場として設置され活発な活動が継続されている。これまでに 6 回の委員会が開催されたほか、平成 29 年度には 4 回の意見交換会が開催され、メーカーやサービス業など幅広い分野の民間企業、在日米国商工会議所中部支部との意見交換がなされた。こうした委員会や意見交換会を経て、2019（平成 31）年 3 月には、「中部の地域づくり委員会　～リニア時代の“ものづくり”対流拠点形成の検討～中間とりまとめ」を発表した。同じ時期に、中部圏広域地方計画協議会として、「リニア時代の“ものづくり”進化プロジェクトマップ・事例集」が発表された。そして、中間とりまとめを

踏まえて、2020（令和 2）年 3 月に「リニア時代の“ものづくり”対流拠点形成の検討」として、展開されるべき 3 つの地域戦略（案）をとりまとめた。３つの地域戦略（案）は、認識されている課題を整理した上で、現在進められている取り組みをまとめ、その上で、“ものづくり”対流拠点形成に必要な機能や構造を示し、これから展開されるべき地域戦略として、「ファイス・トゥ・フェイスコミュニケーション環境の構築」、「社会実装を高速で実現させる地域づくり」、「産学官民の有機的な連携による防災・減災対策」の３つが挙げられている。

中部圏広域地方計画を進めるにあたっては、関係する市民、企業、自治体等の理解を深めたり意見交換をしたりしていくため、シンポジウムなどを開催してきた。

現行の広域地方計画が策定された年度の 2017（平成 29）年 1 月には、平成 28 年度国土政策フォーラム in 愛知が、「我が国の成長を牽引する中京大都市圏づくり対流を沸き起こすスーパー・メガリージョンのセンターを目指して」をテーマとして開催された。

2018（平成 30）年 2 月には、中部圏広域地方計画協議会シンポジウムが、「中部圏の対流促進と観光地域づくり」をテーマとして開催された。なお、観光地域づくりについては、2017 年から 2019 年にかけて、観光地域づくりに関する意見交換会が４回開催されている。

2018（平成 30）年 11 月には、中部圏広域地方計画推進室の主催により「リニア時代を見据えたまちづくりシンポジウム」が開催された。さらに、中部圏広域地方計画協議会シンポジウムは、2019 年 3 月にも開催された。「リニア時代の“ものづくり”対流拠点の形成に向けて」をテーマとしており、中部の地域づくり委員会の「中部の地域づくり委員会　～リニア時代の“ものづくり”対流拠点形成の検討～中間とりまとめ」に対応したものであった。

そして、2022（令和４）年２月には、おおむね 10 年間の計画期間の中間期にあたり、中部圏広域地方計画協議会により「中部圏広域地方計画　中間評価」が公表された。５つの基本方針、および目指すべき将来像に対応して、取り組みの実施状況と統計指標から達成状況を把握し、計画後半期間における課題と課題解決に向けた今後の取り組みの方向性が示されている。

中部圏長期ビジョン検討会による外部評価では、様々な取り組みが進んでおり評価できるとしつつ、「世界最強・最先端のものづくりの進化」として中部圏がリードしていくことを目標としていることからみると、製造品出荷額等の上昇傾向が全国と同レベルでは十分な進展とはいえないとの指摘があった。その上で、計画策定時とは社会経済情勢が大きく変化しているため、さらに推進していくもの、見直しが必要なものなどを各機関が検討する必要があると指摘している。

中間評価の総括としても、社会経済情勢の変化を踏まえて、新たな「中部圏広域地方計画」の策定に着手していくとしている。

注１）本稿は、国土交通省中部地方整備局ウェブサイト「中部圏広域地方計画の推進」掲載資料よりまとめたものである。

＜参考文献＞

国土交通省（2016）:『中部圏広域地方計画　暮らしやすさと歴史文化に彩られた“世界ものづくり対流拠点-中部”』，国土交通省.
国土交通省中部地方整備局プレスリリース（2016 年 12 月 22 日）: 国土政策フォーラム in 愛知「我が国の成長を牽引する中京大都市圏づくり」～対流を沸き起こすスーパー・メガリージョンのセンターを目指して～を開催します
中部圏広域地方計画協議会(2022):『中部圏広域地方計画　中間評価』，中部圏広域地方計画協議会.
中部圏広域地方計画協議会(2022):『中部圏広域地方計画　中間評価　ダイジェスト版』，中部圏広域地方計画協議会.
中部圏広域地方計画協議会幹事会(2017):『中部圏広域地方計画の推進について　平成 28 年度の取り組み』，中部圏広域地方計画協議会幹事会.

中部圏広域地方計画協議会幹事会(2017):『中部圏広域地方計画の推進について　平成 28 年度の取り組み概要版』, 中部圏広域地方計画協議会幹事会.
中部圏広域地方計画協議会幹事会(2018):『中部圏広域地方計画の推進について　平成 29 年度の取り組み』, 中部圏広域地方計画協議会幹事会.
中部圏広域地方計画協議会幹事会(2018):『中部圏広域地方計画の推進について　平成 29 年度の取り組み概要版』, 中部圏広域地方計画協議会幹事会.
中部圏広域地方計画協議会幹事会(2019):『中部圏広域地方計画の推進について　平成 30 年度の取り組み』, 中部圏広域地方計画協議会幹事会.
中部圏広域地方計画協議会幹事会(2019):『中部圏広域地方計画の推進について　平成 30 年度の取り組み概要版』, 中部圏広域地方計画協議会幹事会.
中部圏広域地方計画協議会幹事会(2020):『中部圏広域地方計画の推進について　令和元年度の取り組み』, 中部圏広域地方計画協議会幹事会.
中部の地域づくり委員会(2019):『中部の地域づくり委員会　～リニア時代の“ものづくり”対流拠点形成の検討～中間とりまとめ』, 中部の地域づくり委員会.
中部の地域づくり委員会(2019):『中部の地域づくり委員会　～リニア時代の“ものづくり”対流拠点形成の検討～中間とりまとめ　概要版』, 中部の地域づくり委員会.
中部の地域づくり委員会(2020):『リニア時代の“ものづくり”対流拠点形成の検討』, 中部の地域づくり委員会.
中部の地域づくり委員会（2020):『リニア時代の“ものづくり”対流拠点形成の検討　概要版』, 中部の地域づくり委員会.

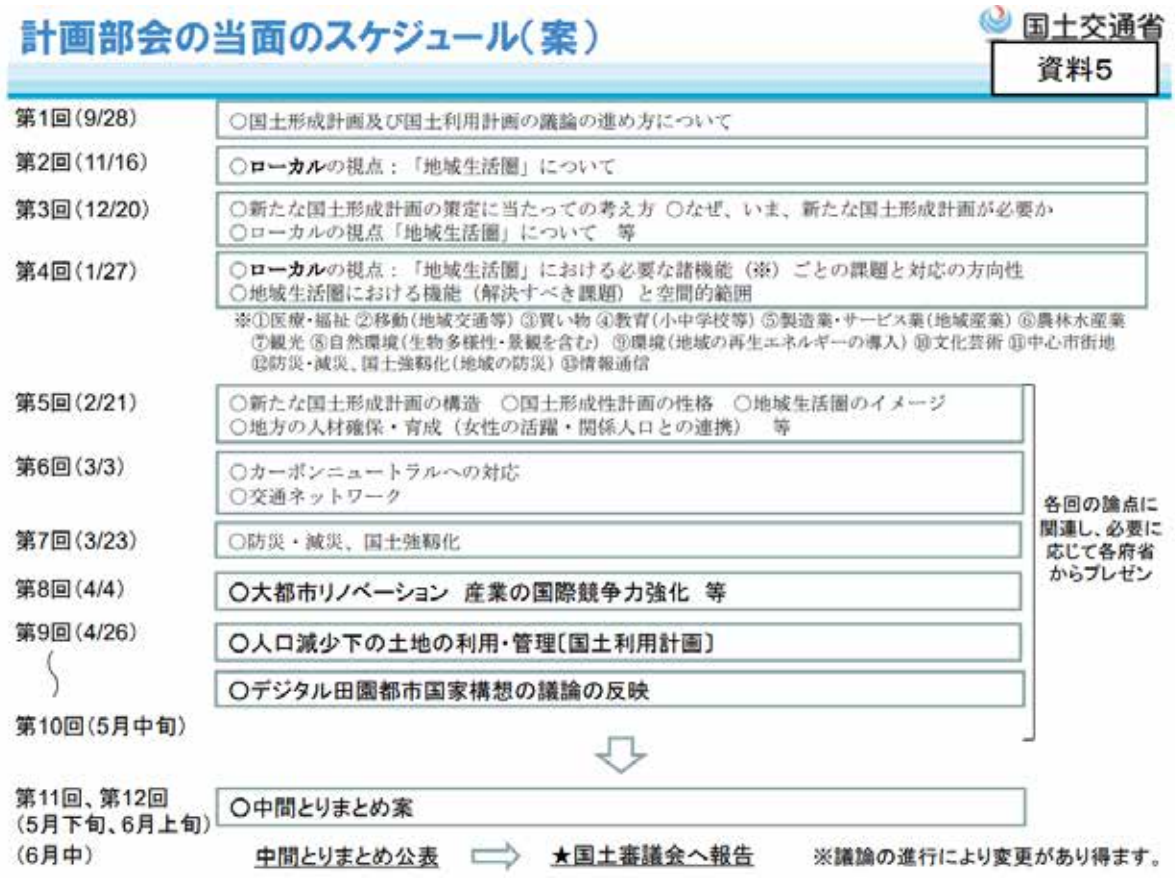
４ 新たな国土形成計画の検討状況

瀬田　史彦

（１）第三次国土形成計画全国計画の検討の状況

2005 年に法律が改正され国土形成計画法となってから３度目の国土計画の策定プロセスが、国土審議会の専門委員会・部会で進められている。法改正前の全国総合開発計画はおおむね７～８年ごとに策定され、改正後の国土形成計画全国計画も第一次が 2008 年、第二次が 2015 年に策定されたことから、第三次国土形成計画全国計画は、2022～23 年に策定されると予想される。

第三次全国計画の策定にあたっては、まず同審議会計画推進部会の下で 2019 年５月に設立された国土の長期展望専門委員会が、2021 年６月に『最終とりまとめ』を発表して計画の骨子となる内容を提示した。そこには具体の取組みの方向性として、デジタルとリアルが融合する地域生活圏の形成、国際競争力の向上に向けた産業基盤の構造転換と大都市のリノベーション、情報通信・交通ネットワークの充実・強化といった考え方が示された。その後、同審議会計画部会が同年７月に設立され、この『最終とりまとめ』の内容をベースに、より多くの委員を招いて政策課題・分野ごとにより詳細な検討を加えて計画の骨子となるとりまとめを行っている。2022 年３月までに７回の委員会が開催され、今後も５回程度の委員会で議論を重ねたうえで、同年６月に同審議会に『中間とりまとめ』を報告する予定となっている（図Ⅰ-4）。



図Ⅰ-4　計画部会の当面のスケジュール（案）

出典：国土審議会計画部会第７回（2022 年３月 23 日）配布資料

（２）中部圏の産業・経済振興に関連する言及

国土形成計画法では、全国計画において、国土の形成に関する基本的な方針と目標、およびそれらの目標を達成するために全国的な見地から必要と認められる基本的な施策に関する事項を定めるとされている（国土形成計画法第六条２）。この規定は、全国計画では、国土全体や各圏域で共通の基本的な方針や目標と、国土レベルの施策を定めるにすぎず、各圏域レベルの具体的な施策は広域地方計画に委ねられると理解されている。法改正前の全国総合開発計画では、事実上、国土全体を対象とする全国計画のみが策定され、その文言の中に開発を促進・抑制する地域や都市が具体的に示されたが、それとは異なるということを意味する。

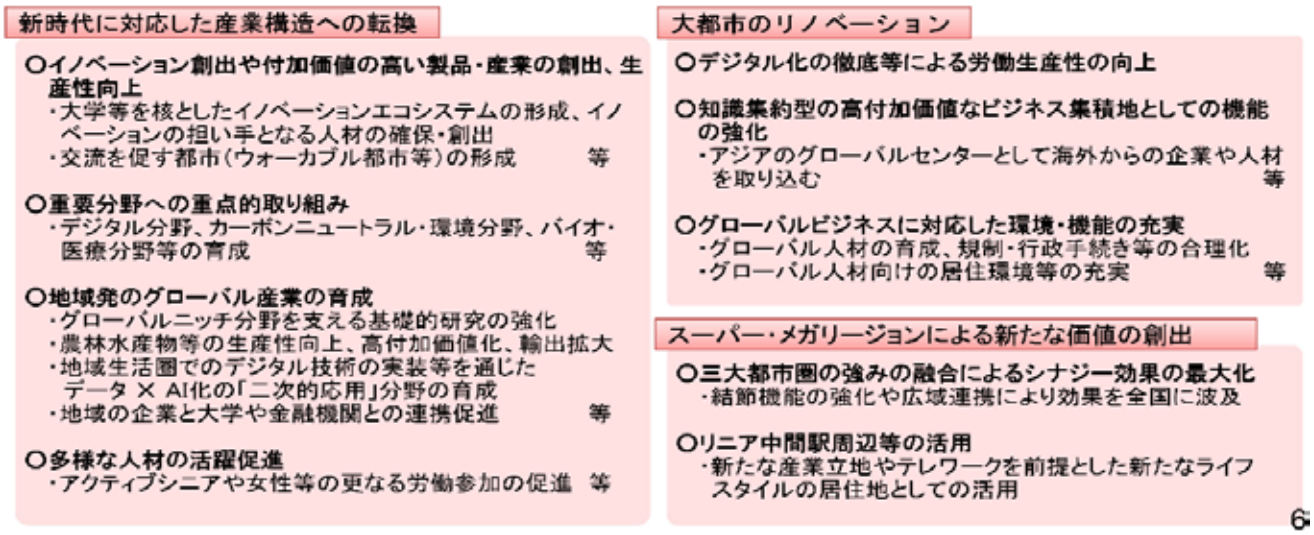
したがって全国計画の記述が、中部圏など各圏域へ与える影響を推し量りたい場合、（１）全国計画の基本的な方針や目標に関連して各圏域がどのような影響を受けるか、（２）国土レベルの基本的な施策が各圏域にどのような影響があるか、の２点について解読する必要があるということになる。なお、各圏域の計画である広域地方計画も、事務局は各圏域の地方整備局が担当し、最終的には国土交通大臣決定であるため国の影響は小さくないものの、原案は圏域の都府県・政令市や経済団体などが参加する協議会で作成されるため、各圏域の主体が少なくとも一定程度は反映される仕組みとなっている。

以下では、全国計画が各圏域に与える上述の（１）（２）の観点について、特に中部圏の産業・経済振興に関連する内容について、若干の私見も交えて考察したい。

①全国計画の基本的な方針や目標との関係

上述の『最終とりまとめ』で示された３つの具体の取組みの方向性のうち、これまでは、特に地域生活圏についての議論で、専門委員会や部会の多くの時間が割かれてきた。今回の計画の議論のベースとして、特に人口減少への対応が大きな課題の１つと捉えられており、人口が減少する主に地方圏の各地域に対して、人口 10 万人前後の圏域を１つの目安として行政・民間サービスを提供していくというのが地域生活圏の考え方である。しかし地域生活圏の議論はサービス供給圏域のあり方が主な論点であることから、中部圏全体の経済・産業振興とは大きなつながりはないと考えられる。同様に、情報通信・交通ネットワークの充実・強化も、地方圏も含めた国土全体でデジタルとリアルの交流をともに指針していくという趣旨が強くなっており、少なくとも相対的にネットワークの整備が進んだ中部圏での議論が主要であるとは言い難い面がある。

それに対して、産業基盤の構造転換と大都市のリノベーションは、中部圏の経済・産業振興と密接にかかわりうる内容を持つ。『最終とりまとめ』では、「新時代に対応した産業構造への転換」として、イノベーションの創出、生産性向上、重要分野への重点的取り組み、多様な人材の活躍促進などが、「大都市のリノベーション」としてデジタル化による労働生産性の向上、グローバル人材の育成や誘致が掲げられている（図Ⅰ-5）。また専門委員会や部会の議論でも、日本の労働生産性の低下や人材の偏り（性差、国籍、地域間の偏りなど）が指摘された。全国計画のための議論という趣旨もあり、特定の地域についての指摘は多くなかったが、輸送機械産業を中心に様々な製造業で発展してきた中部圏では、産学連携による取り組みのさらなる活性化、航空宇宙分野の企業の集積の促進や、ロボット産業の振興・人材育成などの必要性が示されている。他方で、電気・燃料自動車への遷移など産業構造の変化への対応や、女性労働者の流出といった課題への対応も必要であるとされている。



図Ⅰ-5　国際競争力の向上に向けた産業基盤の構造転換と大都市のリノベーションの内容

出典：「国土の長期展望」最終とりまとめ（2021 年６月）　概要

このような必要性や課題についての認識は、今後の広域地方計画の策定過程にも引き継がれ、各圏域における広域地方計画協議会やその下での幹事会において、具体的な政策・事業につながるような議論が求められると推測される。

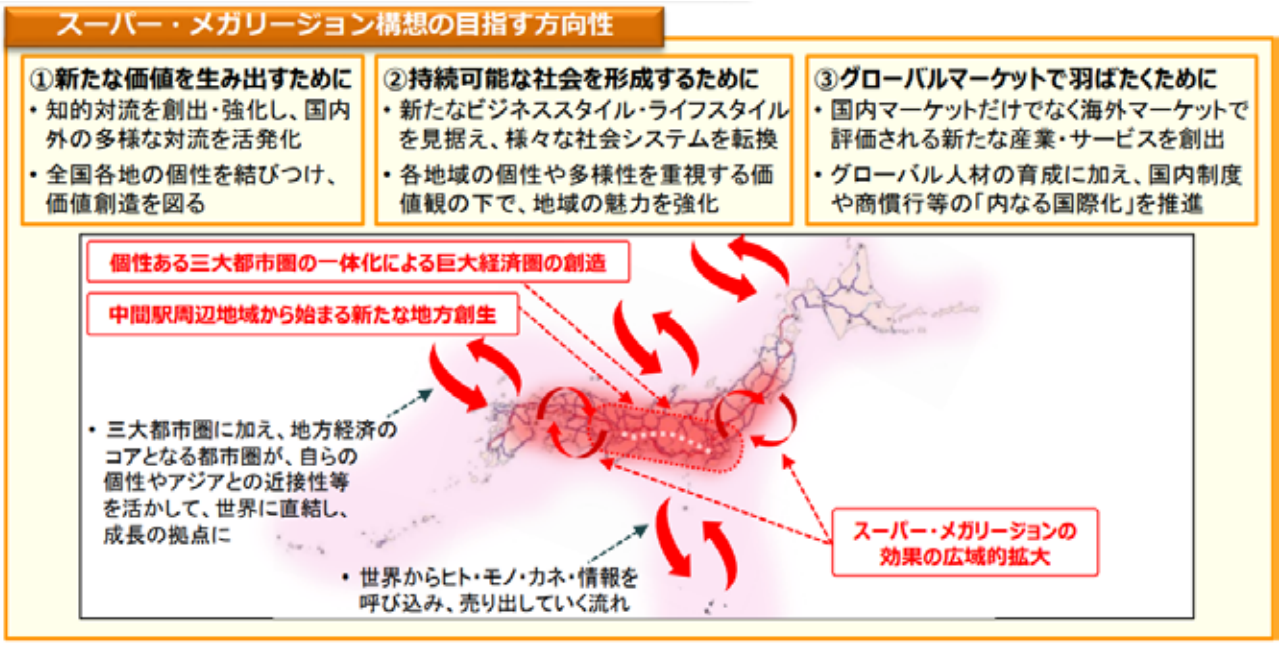
②国土レベルの基本的な施策

国土レベルの施策として、20 世紀の全国総合開発計画では、新産業都市、大規模工業基地、業務核都市といった拠点開発や、高速道路・新幹線など主要交通インフラの整備が、関連する法律の制定、計画の策定を伴って推進されてきた。21 世紀の国土形成計画では、そのような形で国土計画が国土レベルの整備・開発を先導する例は今のところ見られないが、中部圏に関係した国土レベルの基本的な施策としては、リニア中央新幹線による形成が想定される「スーパー・メガリージョン」があげられる。

リニア中央新幹線は、東海旅客鉄道株式会社（JR 東海）によって建設が進められ、東京（品川駅）から名古屋までが 2027 年、大阪（新大阪駅）までが 2038 年に開業の予定であり、すでに東京－名古屋間での建設が進められている。国土交通省は、2017 年９月に「スーパー・メガリージョン構想検討会」を立ち上げ、2019 年５月に最終とりまとめを行った。その要点は、人口７千万人を擁する三大都市圏の移動が都市内の移動と大差ない所要時間で可能になることによる、交流の飛躍的な増大による新たなイノベーションやビジネス・ライフスタイルの創出であるとされる。

同構想は、第二次国土形成計画全国計画において主要な概念として示された、対流促進型国土をリニア中央新幹線によるアクセスの向上によって体現しようとするものとなっている。ここでいう対流とは、多様な構成を持つ様々な地域が相互に連携して生じる地域間のヒト、モノ、カネ、情報の双方向の活発な動き、とされる。特に人流の活性化が、多様で異質な個性の交わり、結びつきによってイノベーションを創出することが期待されている。

ただし同構想も、全国総合開発計画や関連して策定された具体的な振興政策のように、特定の都市や地域を指定して基盤整備や優遇を進めるものではない。対流の促進やイノベーションの創出の手段は各地域（三大都市圏やリニア中央新幹線の中間駅にある都市など）に委ねられており、それを国が補助事業などで後押しするという体制となっている。



図Ⅰ-6　スーパー・メガリージョン構想の目指す方向性

出典：「スーパー・メガリージョン構想」最終とりまとめ（2019 年５月）　概要

（３）終わりに

2022 年 3 月時点では、中部圏の経済・産業振興について、主に上記のような議論が行われているものの、20 世紀の全国総合開発計画でイメージされるような、より具体的な方針は議論されていない。東京一極集中の是正、地方の振興といった原則は示されているものの、そのための手段は総じて具体性を欠いたままとなっている。その理由として、一つには上述のように法律に定められた全国計画と広域地方計画の目的の仕分けがあるが、他方で、地方分散と集中投資の間のジレンマも横たわっているように感じられる。

その結果、名古屋を中心とする中部圏の位置づけや輸送機械をはじめとした製造業の振興の方向性も、現在時点ではあいまいな議論となっていることは否めない。国土計画で人口減少を大きな課題の一つに据える以上、人口がまだ大きくは減少せず産業基盤も比較的充実している中部圏の振興を国土計画の中で強くは書きにくいという事情も感じられる。

他方、専門委員会や計画部会での議論では、日本国内の地域間の状況の違いだけでなく、日本全体が抱える問題、とりわけ産業競争力の低下やイノベーションを創出する力の弱さなどは、複数の委員からたびたび指摘されてきた。これまでの日本の経済発展を支えてきた産業集積を代表する地域である中部圏としては、中部圏自身のための中部圏の振興政策・事業というより、イノベーションの創出のあり方をはじめとした日本の未来のありようを方向づけ、それを体現するためのアイデアを中部圏で打ち出すことが求められていると思われる。

Ⅱ　東京大学地域未来社会連携研究機構への委託研究
「新たな中部圏広域地方計画の展望に関する調査研究」2021 年度報告書

1　本報告書の目的と方法

松原　宏

2021年6月に国土交通省の「国土の長期展望専門委員会」（増田寛也委員長）が、「国土の長期展望」最終とりまとめを公表した。今回の長期展望では、コロナ禍という異常事態があぶり出した東京一極集中などの国土構造の歪みが意識され、その一方でデジタル化の進展が新たな要素として加わり、とりわけローカルの視点で、新たに「地域生活圏」という概念が打ち出された点が注目される。

今後、第 3 次「国土形成計画」（全国計画と広域地方計画）に向けた動きが活発になると思われるが、本研究では、ウィズコロナの時代への移行とリニア中央新幹線の開通に伴う国土構造の変化（東京一極集中の是正等）を踏まえ、中部圏における都市・産業集積の構造変化を分析し、新たな中部圏広域地方計画のあり方を検討することを目的とする。当初本研究は、２年間の研究期間としていた。

研究の１年目にあたる 2020 年度においては、中部圏における産業集積に関する各種のデータを収集・整理し、それらをもとに、産業集積の分布状況、業種特性、競争力の変化等について地図化し、分析した。その上で２年目にあたる 2021 年度では、主要な都市・産業集積地域を選定し、都市・産業集積の構造変化に関する実態調査を実施し、中部圏以外の地域との比較も含め、政策的課題を検討する予定にしていた。しかしながら、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、リニア中央新幹線開通に伴う変化を予測する上で重要となる関係企業・機関へのインタビュー調査が実施できなくなり、研究期間を２年間延長し、インタビュー調査等を実施し、報告書を完結することにした。

以上により、本報告書では、中部圏における都市・産業集積地域を概観した上で、調査対象地域を選定し、それぞれの地域について、既存研究の成果を整理するとともに、統計分析および地図作業を通じて、都市・産業集積地域の構造変化の基礎的内容の分析を中心に行うことを目的とする。

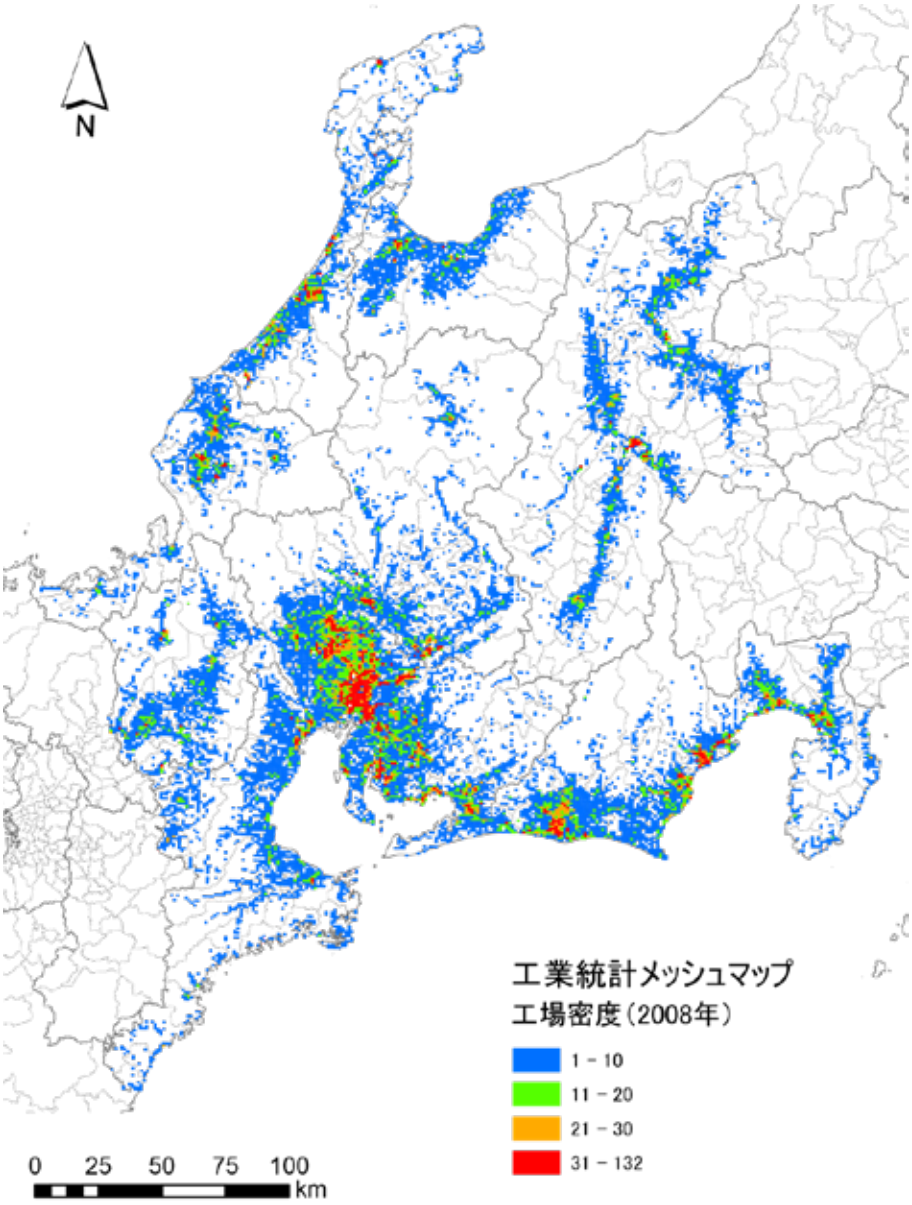
以下、２では、中部圏における都市・産業集積について、俯瞰的に概要を分析する。続く３では、分析対象地域の選定について説明した後、都市集積３地域（名古屋、金沢、福岡）、産業集積３地域（愛知県西三河、長野県飯田、三重県四日市）を取り上げ、既存文献の整理、統計データの解析、グラフや地図の作成、アンケート調査の結果などをもとに、それぞれの都市・産業集積地域の特徴と構造変化を明らかにし、あわせて今後の課題について言及することにしたい。

２　中部圏における都市・産業集積の概観

松原　宏

（１）メッシュマップによる産業集積地域の把握

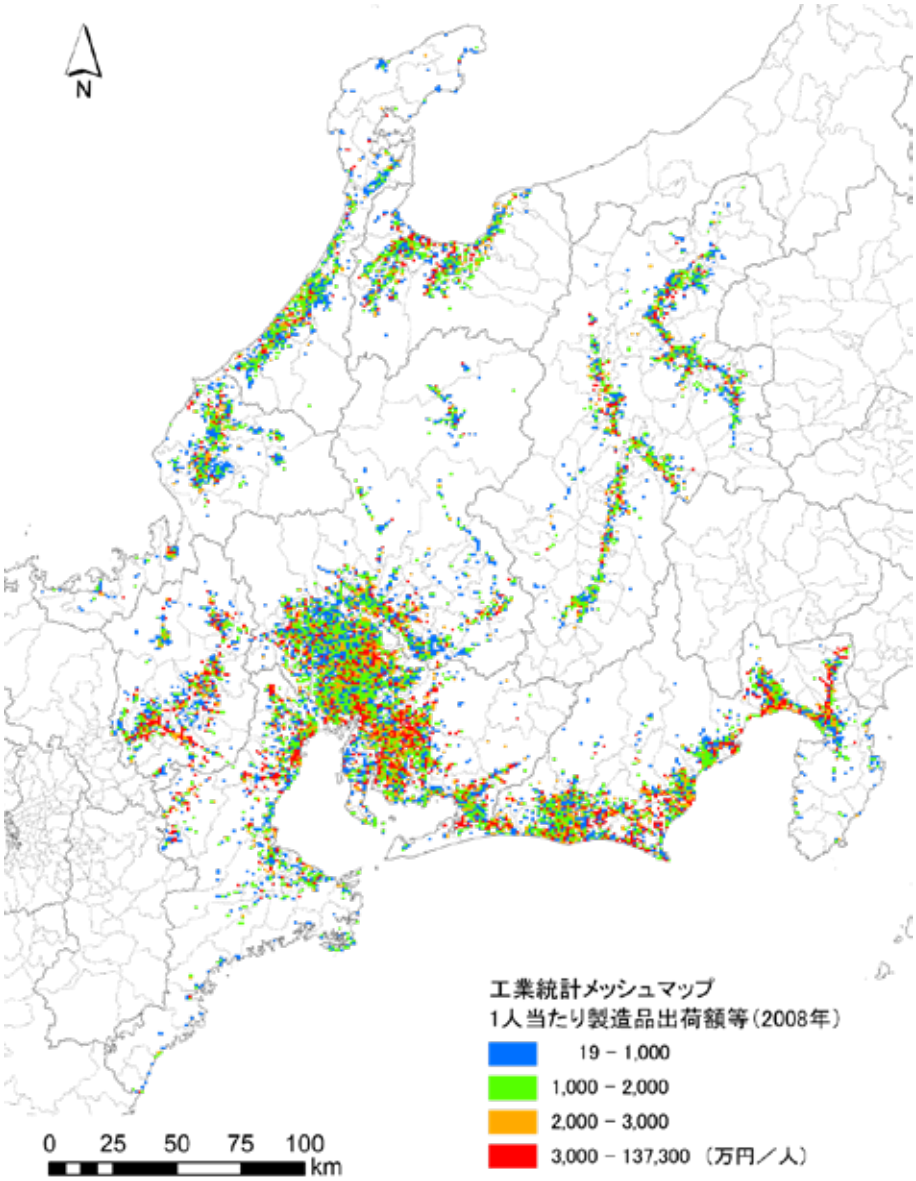
「工業統計メッシュデータ」の分析と地図化を通じて、中部圏における産業集積地域を俯瞰的に把握し、集積地域の拡がりと集積地域の特性を検討した。分析にあたっては、2008 年の第 3 次メッシュ（１㎢）を用いた。



図Ⅱ-2-1　中部圏における工場密度のメッシュマップ（2008 年）

出所：「工業統計メッシュデータ」より鎌倉夏来作成

「工場密度」のメッシュマップをみると、名古屋市から愛知・岐阜両県境にかけて、「工場密度」の高い地域が、面的に連続していたことがわかる（図Ⅱ-2-1）。愛知県内のその他の地域では、刈谷市や豊田市などの三河地域で、その他の県では、静岡県の静岡市と浜松市、長野県の諏訪市と岡谷市、三重県の四日市市、福井県の福井市、鯖江市、石川県の金沢市、富山県の高岡市などのように、複数の拠点に分散していた。



図Ⅱ-2-2　従業者１人当たりの製造品出荷額等のメッシュマップ（2008 年）

出所：「工業統計メッシュデータ」より鎌倉夏来作成

これに対し、「従業者１人当たりの製造品出荷額等」は、いわば競争力のある「強いメッシュ」を示していると考えられるが、そうしたメッシュは、「工場密度」の高い名古屋市ではなく、豊田市や刈谷市などの三河地域で、面的に拡がっていた(図Ⅱ-2-2)。また、静岡県の裾野市から沼津市、富士市にかけての東名自動車道沿線、長野県の佐久市、上田市から長野市にかけての上信越道沿線など、高速道路に沿って「強いメッシュ」が連なっている箇所がいくつかみられたが、全体としてはパッチワーク状に拡がっていた。

（２）主要工場・産業インフラマップ

通商産業省の『全国工場通覧』が 1997 年を最後に公刊されなくなって以降、中部圏のような広い範囲での工場分布図を、統一した基準で作成することができなくなっている。東京大学松原宏研究室では、データフォーラム社の『工場ガイド』と国土数値情報をもとに、広域関東圏の工場（従業者数 300 人以上）・産業インフラマップを作成したことがあるが、これと同様な方法で、中部圏における工場・産業インフラマップを作成した(図Ⅱ-2-3)。ただし、広域関東圏と同様に、県によ

って『工場ガイド』の刊行時期にずれ（2007 年～2010 年）があることに留意する必要がある。

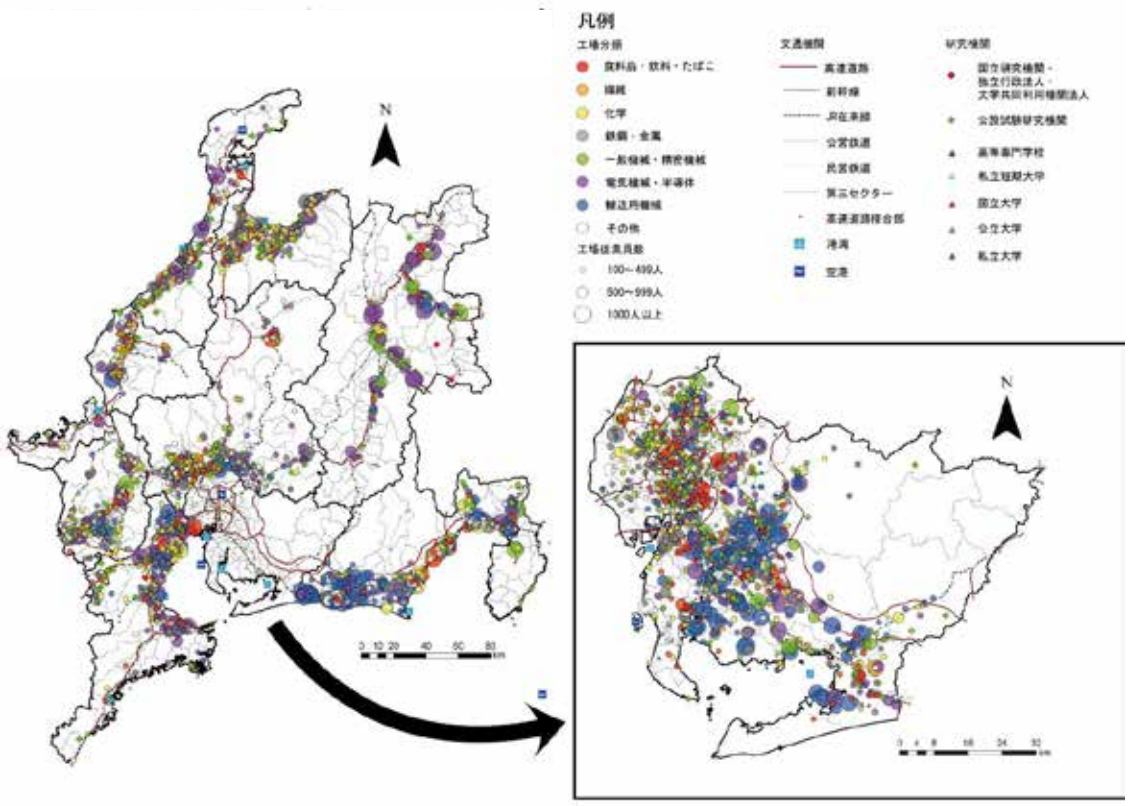
まず、マップを俯瞰すると、愛知県に非常に多くの工場が集積していること、そしてこの巨大な集積の東側には駿河湾から遠州灘にかけて静岡県の工場群が、西側には伊勢湾岸に三重県の工場群が連なり、一体化して太平洋岸に東西のベルトが形成されていることがみてとれる。業種別にみると、ベルトの中心部に位置する愛知県東部と静岡県西部に輸送用機械の集積があり、外側に電気機械や化学、名古屋市や静岡市に食料品や飲料の工場が立地するという構成になっている。

また、太平洋ベルトの内陸側には、岐阜県南部から滋賀県南部にかけて、さらには関西へと伸びる軸状の工場群がみられる。業種としては、輸送用機械、一般機械・精密機械、電気機械、食料品・飲料など多業種からなっている。

これに対し日本海側では、富山から石川、福井にかけて、ベルト状に工場が連なっている。北陸では、輸送用機械の工場は少なく、電気機械の大規模工場と一般機械・精密機械の中規模工場が目立つ。また、富山と福井では、化学の工場も多い。

これらの工場集積とは異なり、３本の軸がみられる。１つは、茅野から諏訪、岡谷、塩尻を経由して松本、安曇へ、中央自動車道を北上する軸で、もう１つは佐久、上田、坂城、長野へ、関越自動車道を北上する軸、第３は、岡谷から伊那、飯田への南下する軸で、業種は電気機械と一般機械・精密機械が中心になっている。

以上、中部圏における工場・産業インフラマップを概観してきた。単独に立地する大規模工場もあるが、比較的多くの大規模工場が産業集積地域内に立地しており、集積地域の中核工場となっている。



図Ⅱ-2-3　中部圏における工場・産業インフラマップ

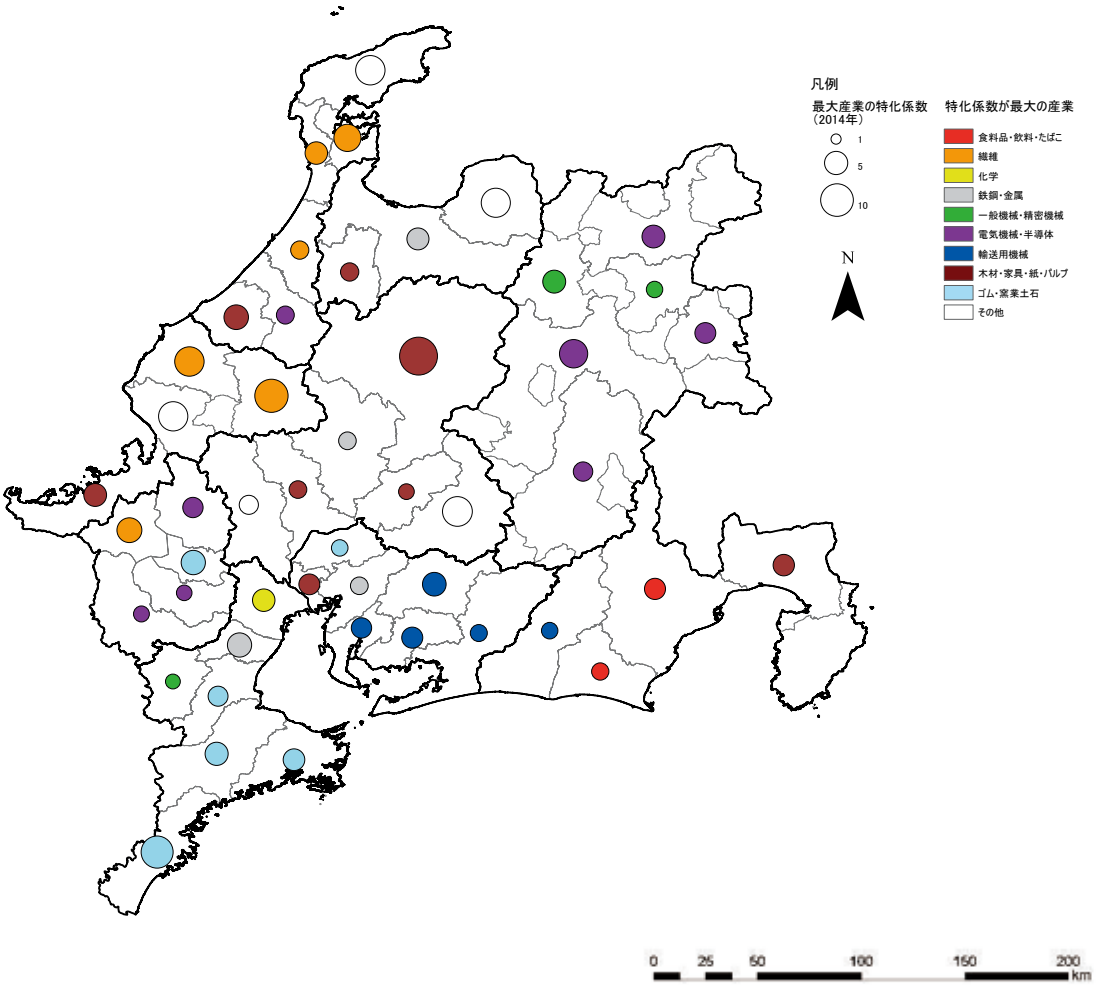
出所：『工場ガイド』（データフォーラム）2007～2010 年、及び国土数値情報をもとに、山崎恭平作成

（3）特化係数の高い業種別にみた「工業地区」分布図および付加価値生産性の推移

ここでは、「工業統計表」の「工業地区」を産業集積地域に近いものとみなして、中部圏における「工業地区」の統計分析を行った。

まず、産業中分類ごとの特化係数を求め、特化係数の高い「工業地区」（を業種別に色分けをして、地図を作成した（図Ⅱ-2-4）。

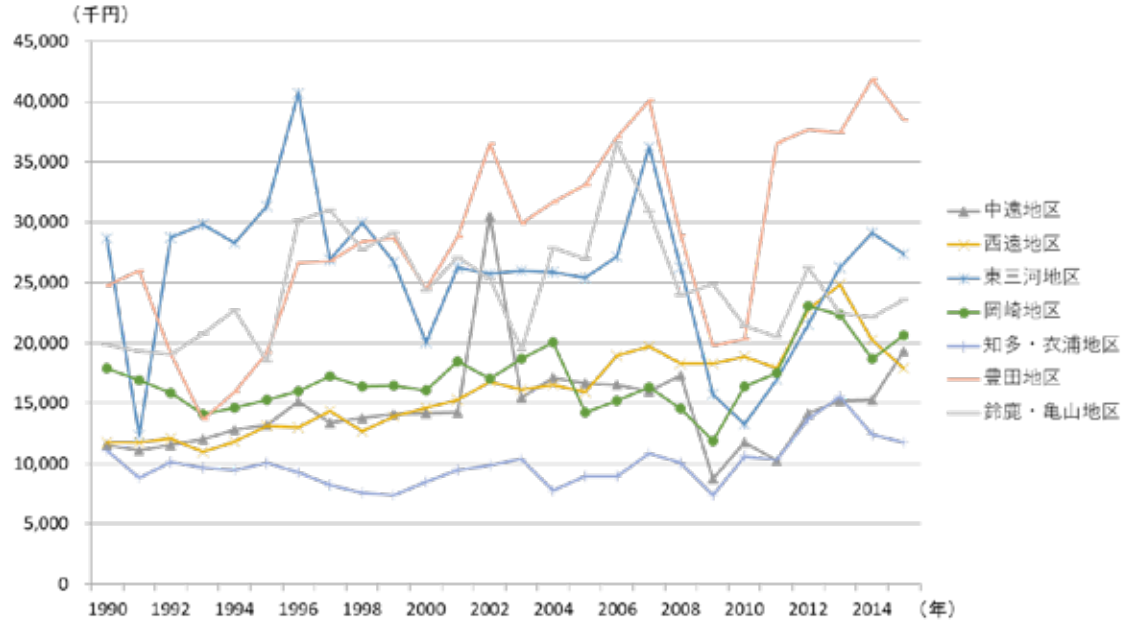
業種によって塗り分けられる「工業地区」の数に差があるが、特化係数 3 以上で挙げてみると、電子部品・デバイスが 10 地区（能登、羽咋、小諸・佐久、松阪、湖西、飯田・伊那、越前・鯖江、伊勢・志摩、手取川下流、安曇）、繊維が 9 地区（大野、福井、七尾湾、湖西、能登、羽咋、越前・鯖江、石川中央、敦賀・小浜）、ゴム製品が 6 地区（東紀州、湖東、松阪、伊勢・志摩、高山、津）、木材・木製品が 5 地区（東紀州、敦賀・小浜、七尾湾、海部、高山）、家具・装備品が 4 地区（高山、南加賀、東紀州、砺波）、窯業・土石が 4 地区（東濃、大垣、敦賀・小浜、松阪）、情報通信機器が 4 地区（松本・諏訪、長野、湖北、津）、輸送用機械が 4 地区（豊田、岡崎、知多・衣浦、鈴鹿・亀山）、パルプ・紙が 2 地区（東紀州、東駿河湾）、化学が 2 地区（高山、富山・高岡）となっていた。また、特化係数 3 以上が 1 地区だけのものは、飲料・たばこ（静清・大井川）、石油製品（桑名・四日市）、鉄鋼（名古屋）、非鉄金属（富山・高岡）、金属製品（中濃）、はん用機械（湖北）、生産用機械（南加賀）、業務用機械（安曇）となっていた。



図Ⅱ-2-4　中部圏における特化係数の高い業種の工業地区分布図

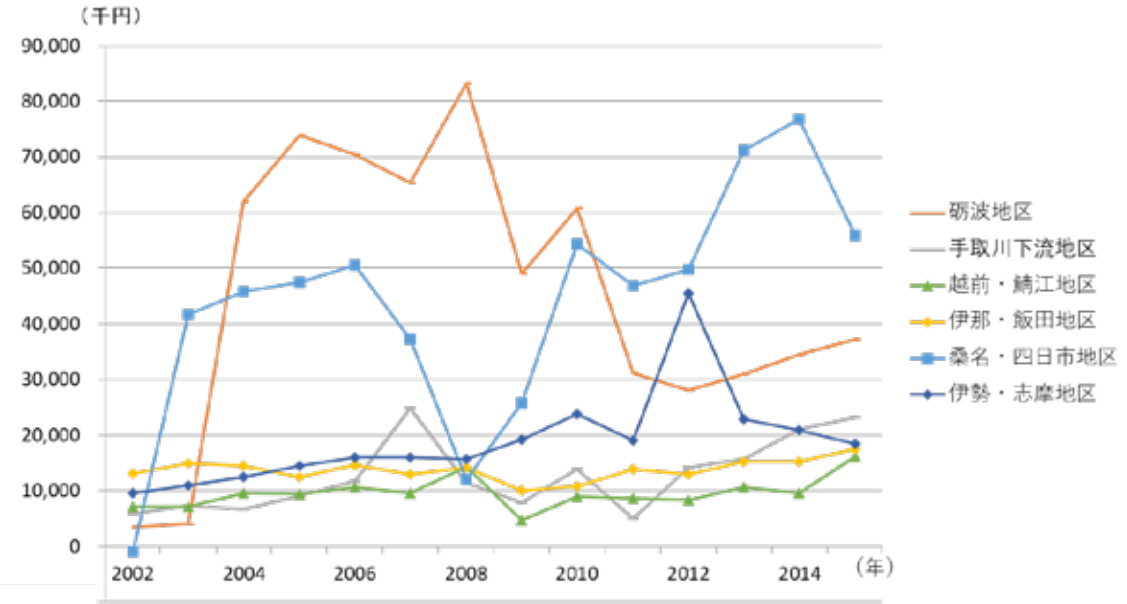
出所：『工業統計表』（工業地区編）より原田大暉作成

これらの地域はいずれも、中部圏を代表する産業集積地域といえるが、次に、地域間の競争関係や盛衰を把握するために、付加価値生産性（従業者一人当たりの付加価値額）の推移をグラフにしてみた(図Ⅱ-2-5)。輸送用機械では、地区間の入れ替わりが激しく、2015 年時点では、豊田、東三河、鈴鹿・亀山、岡崎の順となっていた。化学においても、地区間の競争が著しいが、東駿河湾が比較的安定した推移を示すのに対し、桑名・四日市と富山・高岡は 2008 年のリーマンショックにより大きく落ち込んだ後、桑名・四日市は回復傾向を、富山・高岡は低迷を続けており、対照的である。また、設備投資動向を反映して、電子部品・デバイスは振幅が大きいが、東芝（現キオクシア）の立地する桑名・四日市地区が、2010 年以降他地区を大きく引き離している。



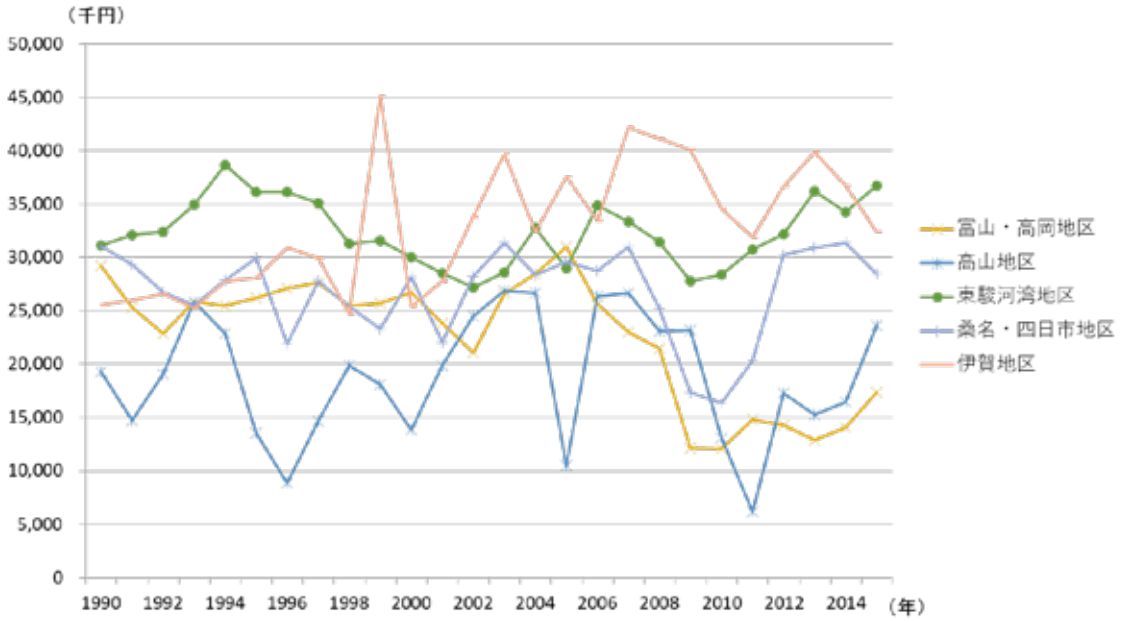
図Ⅱ-2-5a 付加価値生産性の推移（輸送用機械器具製造業）

出所：『工業統計表』（工業地区編）より原田大暉作成



図Ⅱ-2-5b 付加価値生産性の推移（電子部品・デバイス・電子回路製造業）

出所：『工業統計表』（工業地区編）より原田大暉作成

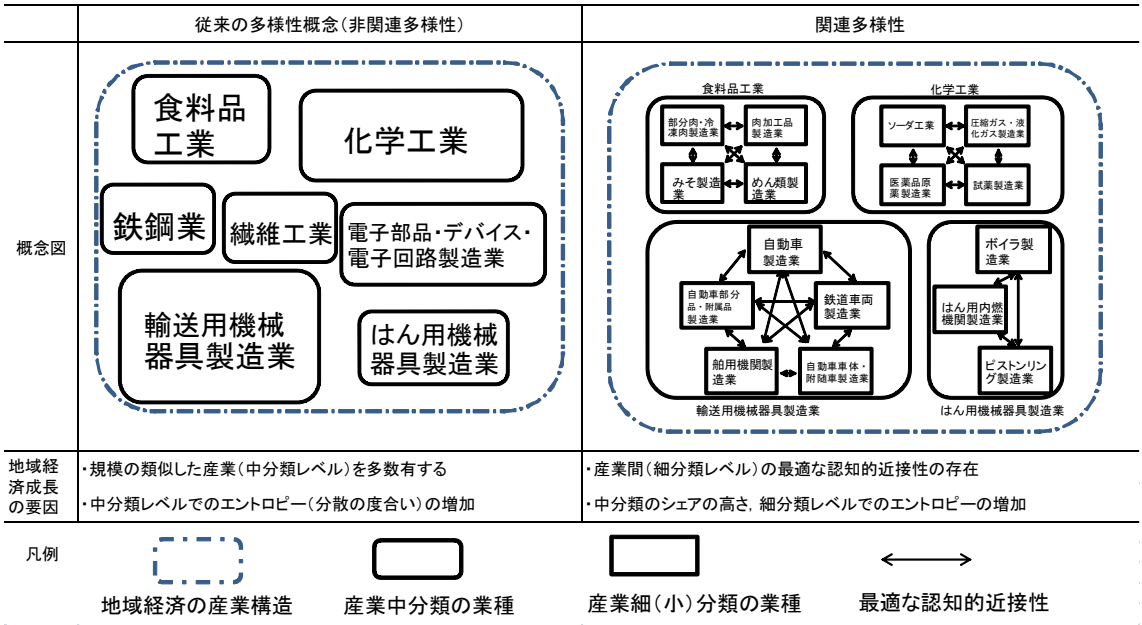


図Ⅱ-2-5c 付加価値生産性の推移（化学工業）

出所：『工業統計表』（工業地区編）より原田大暉作成

（4）中部圏における製造業の「関連多様性」・「非関連多様性」の地域的分布

既存の産業集積に関する欧米での議論では、集積地域の成長を牽引する産業のあり方をめぐって、マーシャルやポーターが主張するように「特化」した方がよいのか、ジェイコブスが重視するように「多様化」した方がよいのか、論争が繰り広げられてきた。これに加えて最近では、ヨーロッパの経済地理学者を中心に、「多様化」のあり方をめぐって、地域内の産業間で技術的関連性があったようがよいのか（「関連多様性」）、むしろ関連性がない「ごった煮」の方がよいのか（「非関連多様性」）、こうした議論がＥＵの地域イノベーション政策とも関わって熱心になされている（図Ⅱ-2-6）。

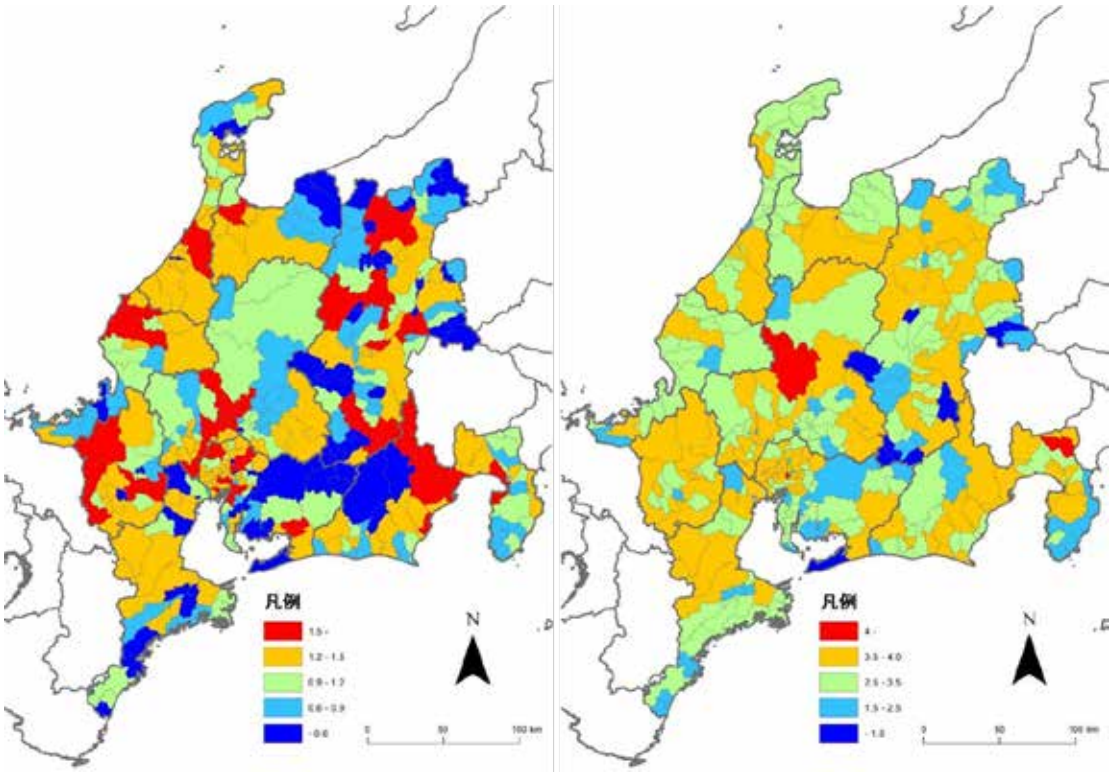


図Ⅱ-2-6　製造業を対象とした従来の多様性概念と関連多様性概念の整理　（與倉豊作成）

こうした「関連多様性」と「非関連多様性」をめぐる議論は、日本ではまだほとんどなされていないが、ここでは、市区町村単位で産業小分類の従業者数を入手することが可能な『経済センサス』(2009 年および 2016 年)を用いて、中部圏の関連多様性指標の算出を試み、経済的パフォーマンスとの関係を実証的に検討してみることにした。

「関連多様性」と「非関連多様性」がともに高い値を示すのは、名古屋市の中川区、守山区、中区や春日井市のほか、金沢市や福井市などがあげられる。このような市区では、特定の産業に偏らず多様な産業中分類の業種がみられ、さらに産業小分類レベルでも豊富な業種に分かれている。一方、豊田市や田原市では産業中分類レベルで輸送用機械器具への強い特化を示しており、産業小分類では自動車・同附属品製造業が卓越していることから、「関連多様性」と「非関連多様性」はともに低い値を示す。(図Ⅱ-2-7)

次に、「関連多様性」および「非関連多様性」と、①製造業従業者数増減率（2009-2016 年)、②製造品出荷額等増減率（2009-2016 年)、③従業者一人当たり粗付加価値額（2016 年)、④一人当たり粗付加価値額増減率（2009-2016 年）の４指標との関連をプロットしてみた。２変数間の関係性を見る限り、中部圏における「関連多様性」および「非関連多様性」と、各市区町村の経済的パフォーマンスを表す４指標との間に明確な相関はみられなかった。富山市や四日市市のように「関連多様性」および「非関連多様性」が高く、高い経済パフォーマンスを示す都市も確認できるが、たとえば政令指定都市の名古屋市や浜松市の各行政区においては、「関連多様性」と「非関連多様性」はともに高いものの、従業者数や製造品出荷額は大幅な減少を示しており、多様性の値が高い都市ほど経済パフォーマンスが低くなるという例もみられる。一方、豊田市や田原市のように、「関連多様性」と「非関連多様性」の値は低いが、堅調な成長を示している都市も散見される。今後は、こうした結果にいたった理由を検討するとともに、イノベーションに関する他の指標との関係を検討するなど、分析を深めていく必要があると思われる。



図Ⅱ-2-７ 中部圏における関連多様性（左図）と非関連多様性（右図）の地域的分布

出所：「経済センサス」(2016 年）より與倉豊作成

３　主要な都市・産業集積地域の構造変化

（１）分析対象地域の選定

松原　宏

古典的集積論と現代の集積論を整理した研究成果によると、自動車産業が集積する豊田市のような地域は、同業種が集積することによる「局地的特化の経済」が働き、名古屋大都市圏のような地域は、異業種が集積することによる「都市化の経済」が働くとされる。このように両者は、集積の経済の内容が異なり、リニア中央新幹線への対応や影響は異なるものと考えられる。したがって、以下の分析では、集積地域を都市集積地域と産業集積地域を分けて行うことにする。

都市集積地域については、名古屋大都市圏が中心となる分析対象地域となるが、新幹線の開通を経験した都市地域として、金沢と福岡都市圏を加え、３地域を取り上げることにした。また、産業集積地域については、２での分析結果を踏まえるとともに、リニア中央新幹線の影響を想定して、今年度は、愛知県の西三河地域、長野県の飯田地域、三重県の四日市地域の３地域を分析対象地域として選定した。このほか、産業集積地域として、愛知県北部から岐阜県にかけての地域、滋賀県南部地域についても分析を行ったが、それらの分析結果は、次回の報告書で取り上げることにした。

（２）都市集積の構造変化

１）中心都市としての名古屋市の商業と工業

伊藤 健司

ａ　対象地域の概観

名古屋市は、中部圏最大の都市であり、三大都市圏の一つである中京大都市圏（名古屋大都市圏）の中心都市である。人口は、東京特別区部、横浜市、大阪市に次ぐ４番目の規模であるが、上場企業本社数・支所数をはじめとする経済的中枢管理機能を示す指標では、東京特別区部、大阪市に次ぐ３番目の規模となっている。

JR 名古屋駅、金山駅、千種駅、名古屋城に囲まれた逆三角形の地域が都心地域とされ、その中心は名古屋駅（中村区）から栄駅（中区）にかけての地域である。市域の南部は、名古屋港周辺を中心に工業地域が広がり、東部は高度経済成長期以降に形成された住宅地が広がっている。

JR 名古屋駅ビルである JR セントラルタワーズの開業（1999 年末から順次開業）以降、名古屋駅地区を中心に都市再開発が進み、近年は栄地区でも再開発事業が進められている。

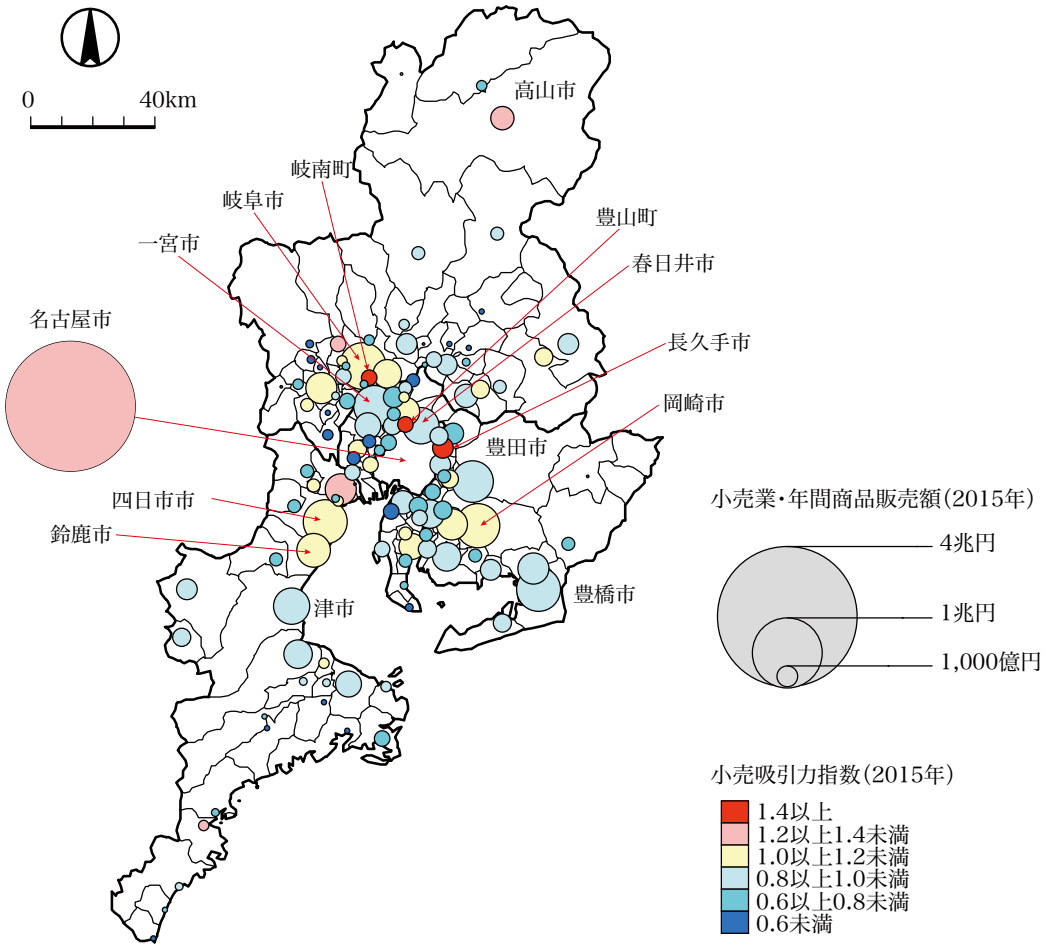
本稿では、名古屋市の特に商業（小売業と卸売業）と工業（製造業）の特徴を概観する。小売業と卸売業については、東海地方における名古屋市の位置づけを含めて広域的なスケールと名古屋市内部スケールの両方をみる。また、都市開発の動向についても概観する。

ｂ　東海地方における名古屋市商業の位置づけ

単独の都市レベルを超えて大都市圏やさらに広い範囲に影響するものとして商業をとりあげ、東海地方における名古屋市の位置づけを把握する。

まず、図Ⅱ-3-1-1 が東海地方における市町村別の小売業年間商品販売額（2015 年）と小売吸引力指数（2015 年）を示している。小売吸引力指数は、平成 28 年経済センサス活動調査による小売業年間商品販売額（2015 年）と平成 27 年国勢調査（2015 年）による市区町村人口から東海 3 県に対する値として算出した。

小売業年間商品販売額は、名古屋市が 3 兆 4,756 億円で最も多く東海３県の 27.8%を占める。このあと、岐阜市（4,601 億円）、岡崎市（4,212 億円）、四日市市（3,940 億円）、豊橋市（3,909 億円）、豊田市（3,782 億円）、一宮市（3,645 億円）、春日井市（2,867 億円）のように人口 30 万人から 40 万人規模の中規模都市が続く。



1)小売吸引力指数は、東海3県に対する値として算出した。

図Ⅱ-3-1-1　東海地方における市町村別小売業年間商品販売額と小売吸引力指数（2015 年）

出所：「平成 28 年度経済センサス 活動調査」、「平成 27 年国勢調査」より伊藤作成

小売吸引力指数が 1.0 を上回っている市町は 125 市町村のうち 19 市町であり限定的である。1.2 を超えているのはわずかに 8 市町であった。最も高いのは名古屋市の北側に隣接する愛知県豊山町（3.14）であり、続いて岐阜市の南側に隣接する岐阜県岐南町（1.67）、名古屋市の東側に隣接する長久手市（1.45）が特に高い。いずれも地域の中心都市に隣接する人口規模では比較的小規模な市町である。名古屋市の小売吸引力指数は、これら 3 市町に続く 1.37 であった。この他、尾鷲市（1.26）、本巣市（1.25）、高山市（1.23）、桑名市（1.23）が 1.2 を超えている。一方、人口 30 万人から 40 万人規模の中規模都市をみると、四日市市（1.15）や岐阜市（1.03）は 1.0 を上回っているものの、豊橋市（0.95）、津市（0.92）、一宮市（0.87）、春日井市（0.85）、豊田市（0.81）は 1.0 を下回っている。岡崎市は 1.00 であった。

図Ⅱ-3-1-2 は、東海３県における大型商業施設の立地（2021 年）を示している。ここでいう大型商業施設は、大規模小売店舗立地法の対象となる大規模小売店舗（店舗面積 1,000 ㎡以上）のうち、店舗面積が２万㎡以上の店舗である。小規模な大規模小売店舗ではなく、より広域を商圏とする特に大規模な大規模小売店舗である（詳細は伊藤 2013 を参照）。具体的には、総合スーパーを核店舗とするモール型ショッピングセンターが多く、百貨店、アウトレットモール、大規模なホームセンターなども少数含まれている。図は東海地方の一部を示しているが、対象となる大型商業施設

はこの範囲に全店舗が含まれている。

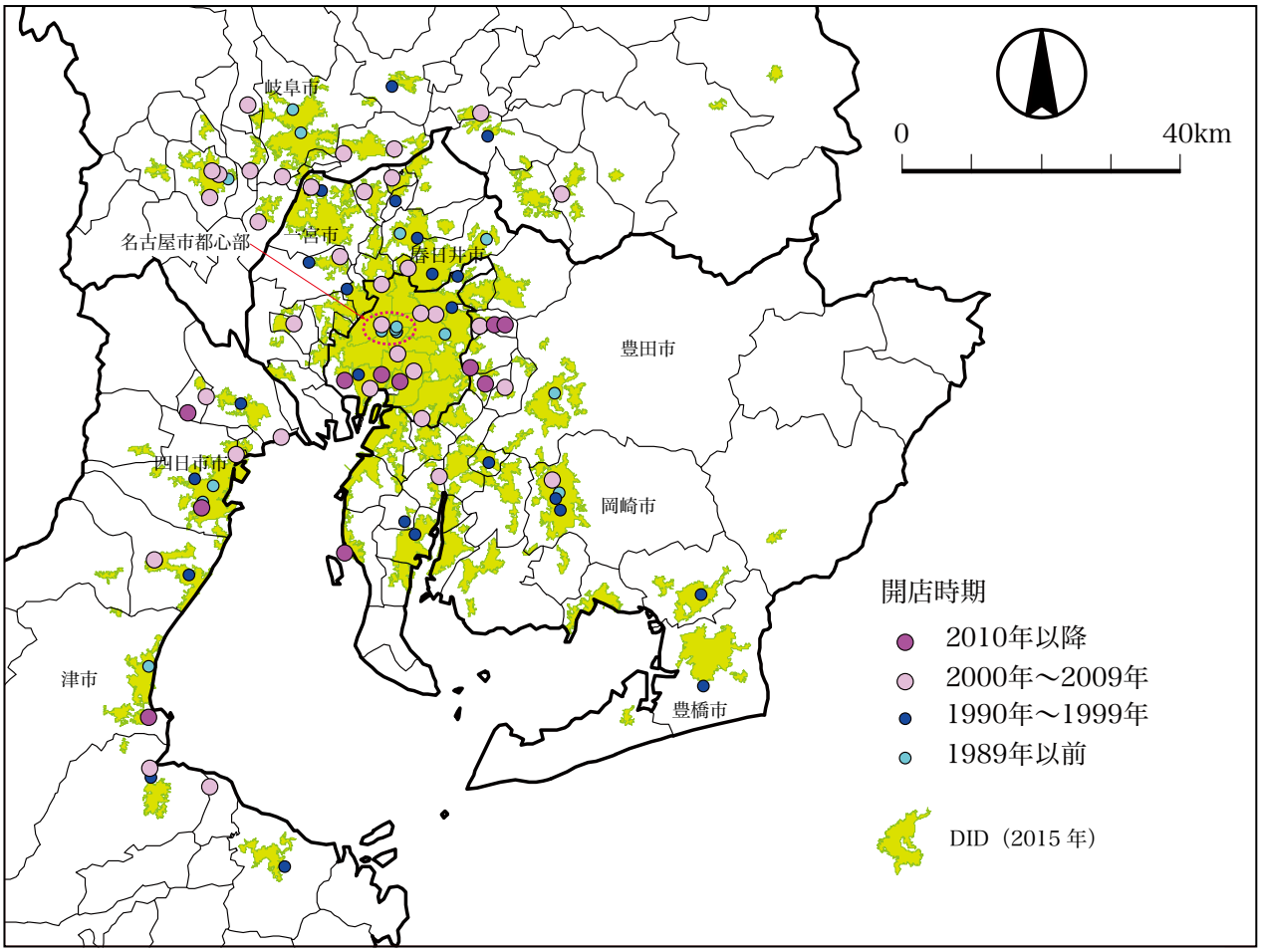
全体で86店あり20店が名古屋市内にある。３店以上があるのは、四日市市（５店)、岡崎市（４店)、大垣市（４店)、岐阜市（３店)、長久手市（３店)、桑名市（３店)、鈴鹿市（３店）の７市である。東海地方というスケールでみると、必ずしも図Ⅱ-3-1-1で示した小売業全体の販売規模とそのまま関係しているわけではない。人口30万人から40万人規模の中規模都市をみてみると、岡崎市、春日井市、一宮市、岐阜市、四日市市、津市には複数店舗があるが、豊田市と豊橋市はそれぞれ１店舗に限られる。

近年の動向をみてみると、2010年以降に開店した12店のうち三重県内の３店と愛知県常滑市の１店以外の８店が名古屋市と名古屋市に隣接する地域（長久手市、日進市、東郷町）への出店であった。この時期に、岐阜県内、愛知県三河地方での新規開店はなく、愛知県尾張地方の北部や西部での出店もみられなかった。

さらに2000年以降の範囲で、少し都市内部レベルでの立地点も含めてみると、それぞれの都市におけるいわゆる中心商業地区での出店はほとんどみられない。名古屋市でも名古屋駅前地区から栄地区にかけての都心部では2000年3月に開店したJRセントラルタワーズが最も新しい[1]。豊橋市や一宮市では中心商業地区に対象となる大型商業施設はなく、豊田市や岡崎市、岐阜市、四日市市では1989年以前からの店舗である。

大型商業施設の立地という視点からみると、大都市圏内において30万人規模の中規模都市と20万人規模以下の都市との差が少なくなっているのではないかと考えられる。予察的なものであり、より詳細な分析が必要であるが、名古屋大都市圏の小売業の空間構造を考えてみると、以前は「名古屋市／30万人規模の中規模都市／20万人規模以下の小都市／町村部」という階層構造があったものが、「名古屋市／名古屋市以外」の２層構造に向かっているのではないかと考えられる。今回の大型商業施設の検討範囲には含まれないが、2010年以降も豊橋市、岡崎市、豊田市での百貨店の閉店が続いて、三河地方から百貨店がなくなったことも状況を象徴的に示している。

[1] JRセントラルタワーズ、JRゲートタワー（2017年開店)、JPタワー（商業施設部分のKITTE名古屋は2016年開店）は一体の大規模小売店舗として扱われている。

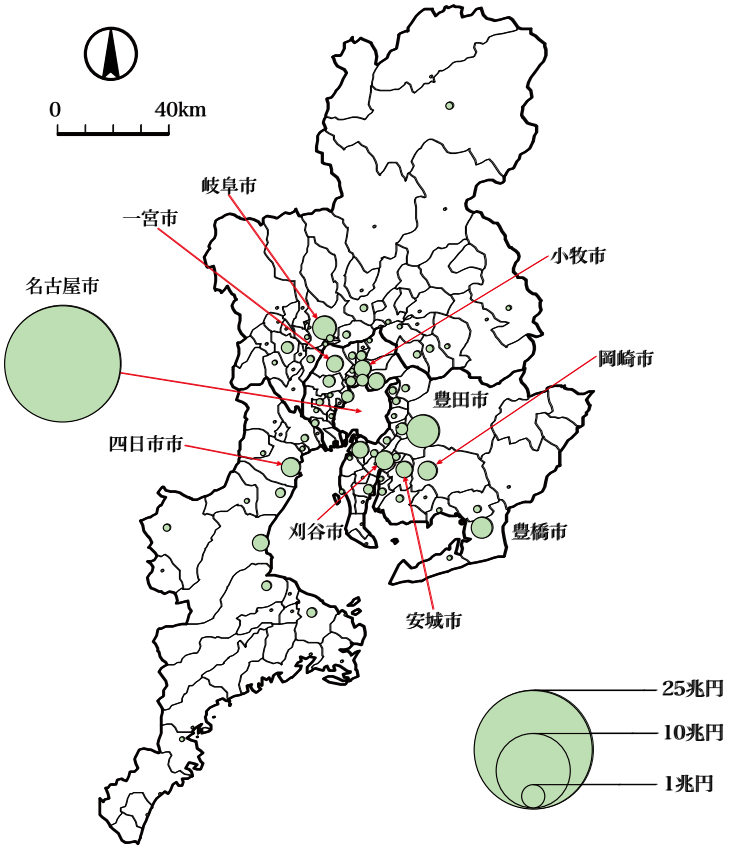


1）対象は、東海３県（岐阜県、愛知県、三重県）に立地する大規模小売店舗のうち店舗面積が２万㎡以上の店舗である。
2）市町村界は、岐阜県、愛知県、三重県のみ示している。

図Ⅱ-3-1-2　東海地方における大型商業施設の立地（2021 年）

出所：東洋経済新報社「大型小売店ポイントデータ 2021 年版（中京圏）」、
国土数値情報より伊藤作成

図Ⅱ-3-1-3 は、「平成 28 年経済センサス　活動調査」から、東海地方における市町村別の卸売業年間商品販売額（2015 年）を示している。名古屋市は 23 兆 8,838 億円で東海３県の３分の２弱（63.86%）を占める。卸売業の年間商品販売額は、小売業年間商品販売額（東海３県の 27.84%）以上に名古屋市に集中している。名古屋市に次いで、豊田市（1 兆 8,975 億円）、岐阜市（1 兆 332 億円）、豊橋市（6,990 億円）、四日市市（5,990 億円）、岡崎市（5,455 億円）、一宮市（4,578 億円）のように中規模都市で販売額が多いが、刈谷市（6,409 億円）、安城市（4,768 億円）のように愛知県内の工業都市も含まれる。豊田市、刈谷市、安城市では特に機械器具卸売業が年間商品販売額の 50%以上を占めている。



図Ⅱ-3-1-3　東海地方における市町村別卸売業年間商品販売額（2015 年）

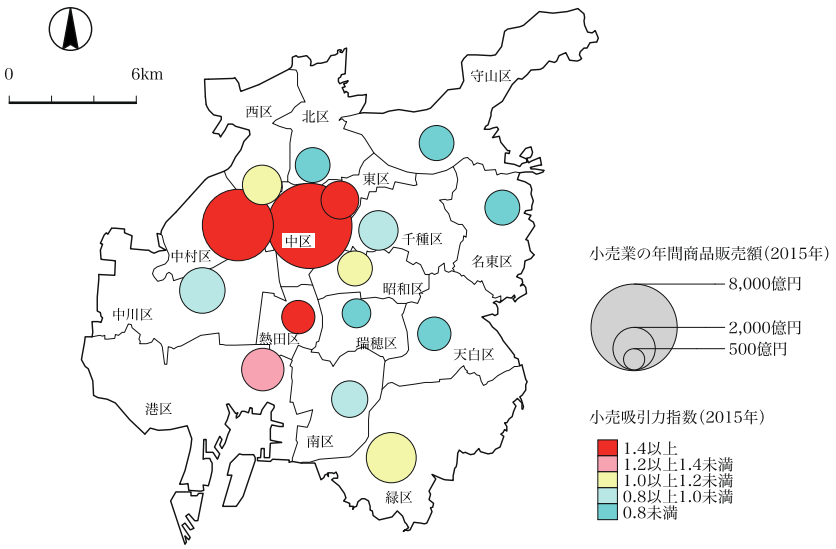
出所：「平成 28 年経済センサス 活動調査」より伊藤作成

c　名古屋市における産業の空間構造

続いて、名古屋市内レベルでの商業と工業の空間構造を把握する。図Ⅱ-3-1-4 は、名古屋市の区別小売業年間商品販売額（2015 年）と小売吸引力指数（2015 年）を示している。小売吸引力指数は、図Ⅱ-3-1-1 と同様に東海３県に対する値として算出した。

小売業年間商品販売額は、栄地区がある中区が 7,642 億円、名古屋駅地区がある中村区が 5,400 億円となっており都心区で特に規模が大きい。これらに続くのが緑区（2,670 億円）と中川区（2,167 億円）で、この２区は名古屋市内で人口規模が大きい２区である。

小売吸引力指数をみると、中区（8.34）と中村区（3.68）が特に高く、東区（1.79）と熱田区（1.63）も 1.5 を超えている。東区は一部が都心に含まれるほか、両区とも人口規模が小さい２区であるとともに、図Ⅱ-3-1-2 のような大規模商業施設が立地していることを反映していると考えられる。一方、名古屋市内でも、天白区（0.64）、守山区（0.70）、名東区（0.73）、瑞穂区（0.74）、北区（0.75）のように 1.0 を大きく下回っている区も少なくない。これらの区は、昼夜間人口比率（平成 27 年国勢調査）でも、天白区（89.8）、守山区（78.8）、名東区（84.9）、瑞穂区（102.8）、北区（90.1）というように 100 を下回っている場合が多い。特に天白区や名東区は高度経済成長期以降の短期間に住宅地開発が進んだ地域で、大規模な工場も立地していなかったためショッピングセンターとして開発される可能性がある工場跡地も少なく、区画整理事業の段階でも近年のようには大規模な商業施設を計画的に配置されてこなかったと考えられ、図Ⅱ-3-1-2 のように大型商業施設の立地も少ない。

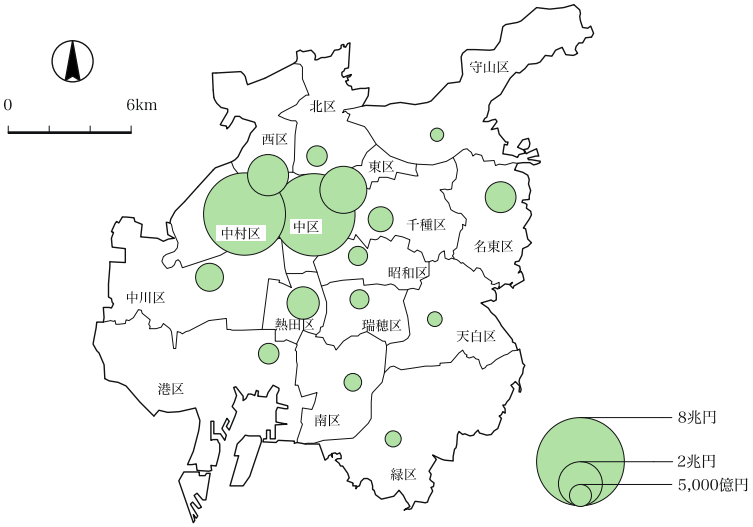


1)小売吸引力指数は、東海3県に対する値として算出した。

図Ⅱ-3-1-4　名古屋市における区別小売業年間商品販売額と小売吸引力指数（2015 年）

出所：「平成 28 年経済センサス 活動調査」、「平成 27 年国勢調査」より伊藤作成

図Ⅱ-3-1-5 は、名古屋市の区別卸売業年間商品販売額（2015 年）を示している。名古屋市は、前述のように東海３県の約３分の２を占めているが、中区（6 兆 8,755 億円）と中村区（6 兆 8,653 億円）の２区で名古屋市の 57.5%を占めている。卸売業では小売業以上に都心区に集中している。都心２区に続いて、それらに隣接する東区（2 兆 2,957 億円）と西区（1 兆 7,571 億円）、熱田区（1 兆 623 億円）の販売額が多い。名古屋市内の外縁区の販売額は多くないが、東名高速道路の名古屋インターチェンジがある名東区（9,466 億円）で比較的多いのが特徴的である。



図Ⅱ-3-1-5　名古屋市における区別卸売業年間商品販売額（2015 年）

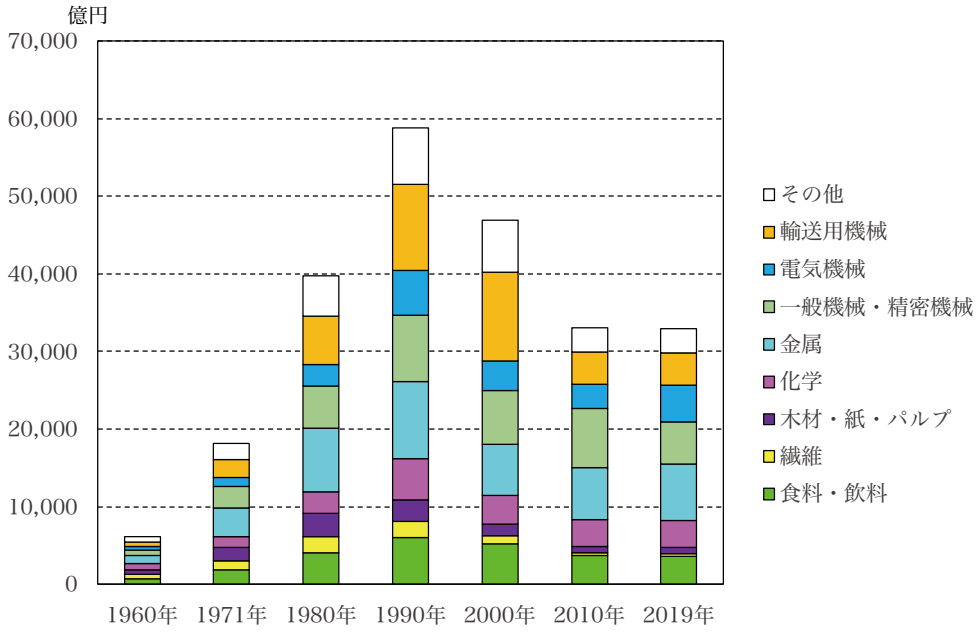
出所：「平成 28 年経済センサス 活動調査」、「平成 27 年国勢調査」より伊藤作成

図Ⅱ-3-1-6 は、名古屋市の製造業について、1960 年以降の業種別製造品出荷額等の推移をおよそ 10 年ごとに示している。製造品出荷額等は、1960 年の 6,121 億円から大幅な増加を続けて 1990 年には 5 兆 8,808 億円となった。以降は減少に転じて、2000 年には 4 兆 6,918 億円、2010 年には

3 兆 3,059 億円、2019 年には 3 兆 2,969 億円となった。

調査年次により産業分類が改訂されている部分があるため、ここでは鎌倉・松原（2018）にそって産業中分類を９つに集約して再構成している。この９業種別にみると、いくつかの業種で大きく変化してきた。輸送用機械は、1960 年から 2000 年にかけて製造品出荷額等が増加を継続して、構成比でも 1960 年の 10.2%から 2000 年には 24.5%を占めるようになった。しかし、2000 年以降、２つ工場で完成車の組み立てが終了するなど再編成があり、製造品出荷額等は 2000 年の 1 兆 1,476 億円から 2010 年には 4,130 億円へと６割以上減少して構成比も 12.5%へと低下した。この他、繊維や、木材・紙・パルプも、長期的に構成比の低下が続いている。

ここでは製造品出荷額等を示しているが、同様におよそ 10 年ごとにみると、1960 年以降、名古屋市では、事業所数については 1971 年の 11,670 事業所をピークに減少に転じて 2020 年は 3,484 事業所となっている。従業員数については、1960 年の 28 万 3,829 人から継続的に減少して 2020 年には 9 万 4,533 人となった。産業規模の縮小が続く中でも製造品出荷額等が、2010 年から 2019 年にかけてほぼ横ばいとなっていることは注目される。



1）それぞれの時点での名古屋市の範囲で集計している。1963 年に守山市と鳴海町、1964 年に有松町と大高町を編入した。
2）従業者数４人以上の事業所。
3）業種は、鎌倉・松原（2018）図 5-1（p.90）にしたがって再構成した。

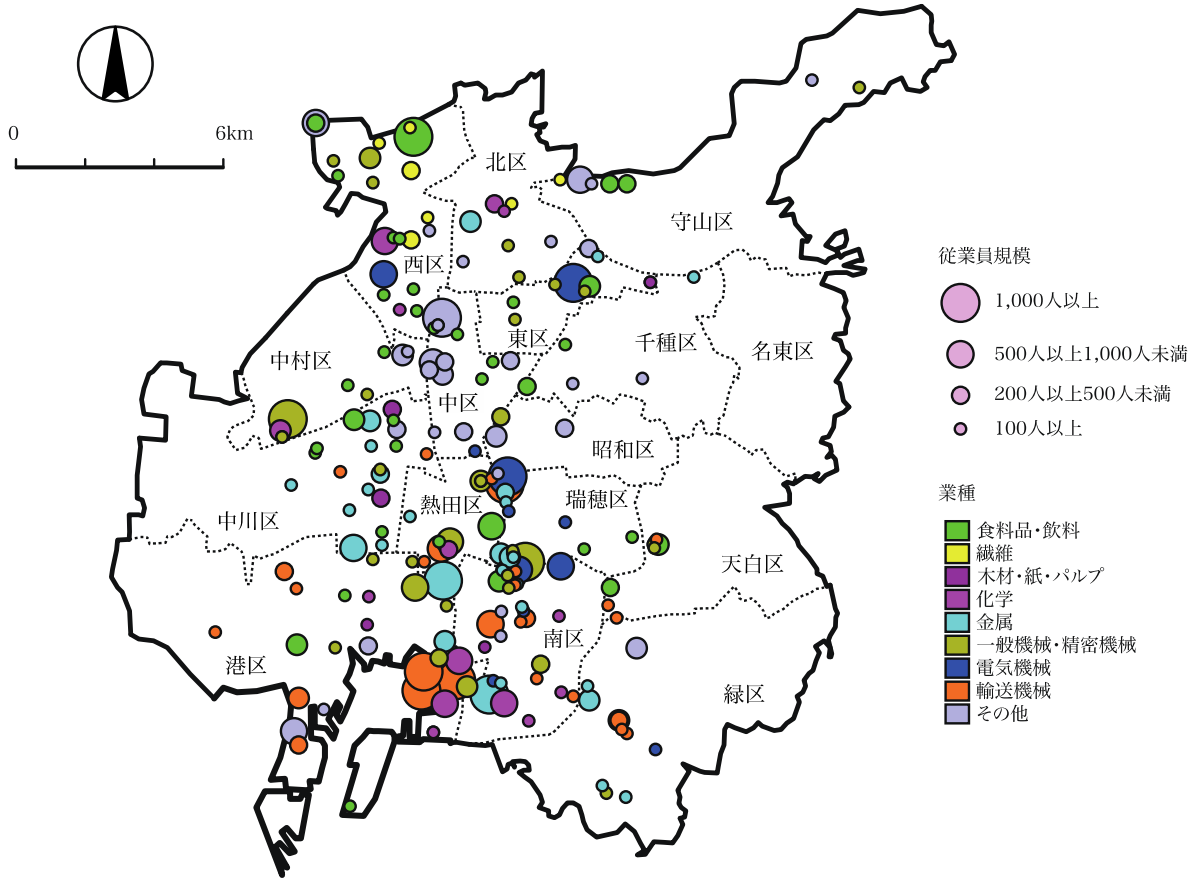
図Ⅱ-3-1-6　名古屋市における業種別製造品出荷額等の推移
出所：工業統計調査より伊藤作成

図Ⅱ-3-1-7 は、名古屋市における 1994 年の従業者数 100 人以上の工場分布を示している。名古屋市の地形・自然条件にある程度対応した工場分布となっていた。北区から西区、中村区、中川区、熱田区、港区、南区にかけての多くは沖積低地と埋立地が広がっており、この地域に大規模な工場が多くあった。特に名古屋港がある港区、中川区の中川運河周辺地域、瑞穂区から熱田区、南区、港区にかけての堀川、新堀川、山崎川周辺地域に多くの工場があった。名古屋港周辺を中心に市の南部には輸送機械の工場が多くみられた。

中区から、千種区・昭和区・瑞穂区の西側にかけての地域には台地が広がり早くから住宅地開発が進んだ。大規模な工場は多くないが、都心の中区から中村区の一部にかけて「その他」に属する

工場が集中していた。これらは新聞社や印刷業などの工場が多く、産業分類の改訂により現在では製造業（工業）には含まれないものもある。

千種区・昭和区・瑞穂区の西側から守山区、名東区、天白区、緑区にかけては丘陵地が広がる。高度経済成長期以降、近年に至るまで住宅地としての開発が進み、一部を除いて大規模な工場の立地は少ない。この図に示した 1990 年代以降には大規模工場の閉鎖もあり、一部は図Ⅱ-3-1-2 で示したような大規模商業施設となっている。



1）従業者数 100 人以上の工場を示している。
2）業種は、鎌倉・松原（2018）図 5-1（p.90）にしたがって再構成した。

図Ⅱ-3-1-7　名古屋市における主要工場の分布（1994 年）
出所：「1996～1997 年版 全国工場通覧」より伊藤作成

d　都市再開発

1999 年末から 2000 年春にかけて JR セントラルタワーズが開業したのをひとつのきっかけとして名古屋市内では様々な都市再開発が進められてきた※。名古屋駅地区では、ミッドランドスクエア、ルーセントタワー、大名古屋ビルヂング、JP タワー、JR ゲートタワー、シンフォニー豊田ビル、愛知県産業労働センター（ウインクあいち）のようにオフィス機能を含んだ高層ビルの建設が進んだ。栄地区では、ラシック、松坂屋南館増床のような商業施設の増加がみられた。名古屋駅地区と栄地区の周辺では、アクアタウン納屋橋、テラッセ納屋橋、御園座タワー、アクシオス千種のように住宅機能を含む開発が特徴的であった。また、面的な広がりをもった再開発として、名古屋駅南側の旧国鉄笹島貨物駅跡地では、ささしまライブ 24 として、オフィス、ホテル、商業施設、放

送局、大学、住宅、JICA 中部の開発が進んだ。

現在は、リニア中央新幹線の開業を視野に入れた再開発も進められている。進行中または計画中の主な再開発を概観する※。

まず、名古屋駅地区では、リニア中央新幹線の名古屋駅が建設中であり、関連して名古屋市は 2014 年に『名古屋駅周辺まちづくり構想』を作成して、リニア中央新幹線と既存の交通機関との乗り換え利便性を高めるための乗り換え空間の整備や広域道路ネットワークへのアクセスを向上させるための取り組みなどを進めている。名古屋駅地区では、名鉄名古屋駅の大規模再開発が隣接ビル群を含めて検討が続けられている。

栄地区では、複数の大規模ビルの建設計画が進行中である。中区栄四丁目では、中日ビルの建て替え工事が 2024 年春の開業予定で進んでいる。地下５階、地上 33 階建ての高層ビルで、オフィス、ホテル、商業施設、多目的ホールなどが主用途となっている。栄交差点北東側の栄角地とよばれる中区錦三丁目 25 番街区では、2026 年の供用開始を予定して高層ビルの建設計画が進んでいる。地下 4 階、地上 36 階建ての高層ビルで、ホテル、オフィス、シアター、店舗などが主用途となっている。

この他、愛知芸術文化センターの南側にあたる中区新栄二丁目では、隣接してビルを所有している第一生命保険株式会社、鹿島建設株式会社、株式会社ノリタケカンパニーリミテドの３社が共同でのオフィスビル開発の検討を開始した。地上 20 階、延床面積約４万㎡規模のオフィスビルを検討するとされている。

名古屋城がある三の丸地区については再整備の提言が示されている。三の丸地区は、旧名古屋城の城郭内にあたり、現在は、愛知県庁の本庁舎、西庁舎、三の丸庁舎、愛知県警察本部、名古屋市役所の本庁舎や東庁舎、西庁舎のほか、国土交通省中部地方整備局、東海財務局なども立地する官庁街となっている。地区内の建物の多くが更新時期を迎えていることを踏まえて、大規模官庁街としての再生や文化的な発信拠点となることなど、単独の建物に限らない面的な再整備の提言がなされた。提言の対象地域内ではないが、名古屋城二の丸地区にある愛知県体育館の施設老朽化が進んだため、2025 年のオープンを目指して名城公園北園内に新しい愛知県体育館の建設計画が進められている。大相撲名古屋場所の他、フィギュアスケート、バレーボール等の国際大会の開催、全国レベルでのコンサートやイベントが開催可能な施設が予定されている。

都心地域内では、副都心のひとつである金山地区では、商業施設の充実や市民会館の建て替えを含めた再整備の計画が進められている。

この他、名古屋港の金城ふ頭では、これまでにリニア・鉄道館、レゴランド・ジャパン・リゾート、メイカーズピアなどの整備が進められ、ポートメッセなごやには、今年度、新第１展示館・コンベンション施設が完成予定となっている。

このように、名古屋駅地区では、リニア中央新幹線の開業に向けた直接的な対応が進んでおり、栄地区や金山地区、金城ふ頭では、文化的な側面も含めた再開発が行われている。

※都市再開発については、次の資料を参照した。

愛知県ウェブサイト：愛知県新体育館基本計画（概要）の公表について．2019 年 6 月 11 日．
愛知県ウェブサイト：愛知県新体育館整備等について（事業者募集の結果発表等）．2021 年 2 月 17 日．
公益財団法人中部圏社会経済研究所・公益財団法人名古屋まちづくり公社名古屋都市センター（2018）:『提言：名古屋三の丸地区再整備の今後の展開に向けて　～ポスト・リニア時代の核心を展望する～』，公益財団法人中部圏社会経済研究所．
第一生命保険株式会社・鹿島建設株式会社・株式会社ノリタケカンパニーリミテドニュースリリース（2020 年 6 月 1 日）：名古屋市中区栄エリアにおけるオフィスビル共同開発検討開始のお知らせ．

中部日本ビルディング株式会社・株式会社中日新聞ニュースリリース（2019 年 2 月 15 日）：中日ビル建て替えの基本計画について．
中部日本ビルディング株式会社・株式会社中日新聞ニュースリリース（2021 年 7 月 7 日）：（仮称）中日ビルの名称決定について．
名古屋市ウェブサイト：ささしまライブ 24．最終更新日：2021 年 10 月 4 日．
名古屋市ウェブサイト：錦三丁目 25 番街区市有地等活用事業の事業候補者決定について．最終更新日：2020 年 5 月 20 日．
名古屋市ウェブサイト：モノづくり文化交流拠点．最終更新日：2022 年 1 月 11 日．
名古屋市ウェブサイト：名古屋の民間再開発．最終更新日：2022 年 2 月 1 日．
名古屋市住宅都市局都市整備部まちづくり企画課（2017）：『金山駅周辺まちづくり構想　交通拠点から交流拠点へ　～にぎわい・文化・芸術の新たな役割を求めて～』，名古屋市．
名古屋市住宅都市局都心開発部都心まちづくり課（2014）：『栄地区グランドビジョン　～さかえ魅力向上方針～』，名古屋市．
名古屋市住宅都市局都心開発部リニア関連・名駅周辺まちづくり推進室（2014）：『名古屋駅周辺まちづくり構想　世界に冠たるスーパーターミナル・ナゴヤ　～国際レベルのターミナル駅を有する魅力と活力にあふれるまち～』，名古屋市．
名古屋市住宅都市局リニア関連都心開発部都心まちづくり課（2019）：『都心まちづくりビジョン』，名古屋市．
名古屋市総務局（2010）：『モノづくり文化交流拠点構想』，名古屋市．
名古屋鉄道株式会社（2021）：「名鉄グループ中期経営計画「Turn-Over 2023　～反転攻勢に向けて」」，名古屋鉄道株式会社．

e　今後の検討

本稿は、名古屋市の商業と工業の状況を把握する段階にとどまっている。商業と工業について広域に影響を与える基本的な機能として引き続き注目し、中部圏や東海地方、名古屋大都市圏という広域のスケールと名古屋市という都市内部レベルの両方で分析を進めたい。また、今後の発展が期待される情報産業などの都市型産業、経済的中枢管理機能・オフィス機能や都市再開発の動向についても検討を進めることで、中部圏あるいは中心都市としての役割とその変化や今後の展望を検討していくこととしたい。

＜参考文献＞

伊藤健司（2013）：大型ショッピングセンターの立地多様化と出店用地．土屋純・兼子純編『小商圏時代の流通システム』，古今書院，195-213．
鎌倉夏来・松原宏（2018）：内陸工業集積：神奈川県相模原市　―都市化の進展と産業集積の縮小．松原宏編『産業集積地域の構造変化と立地政策』，東京大学出版会，87-111．

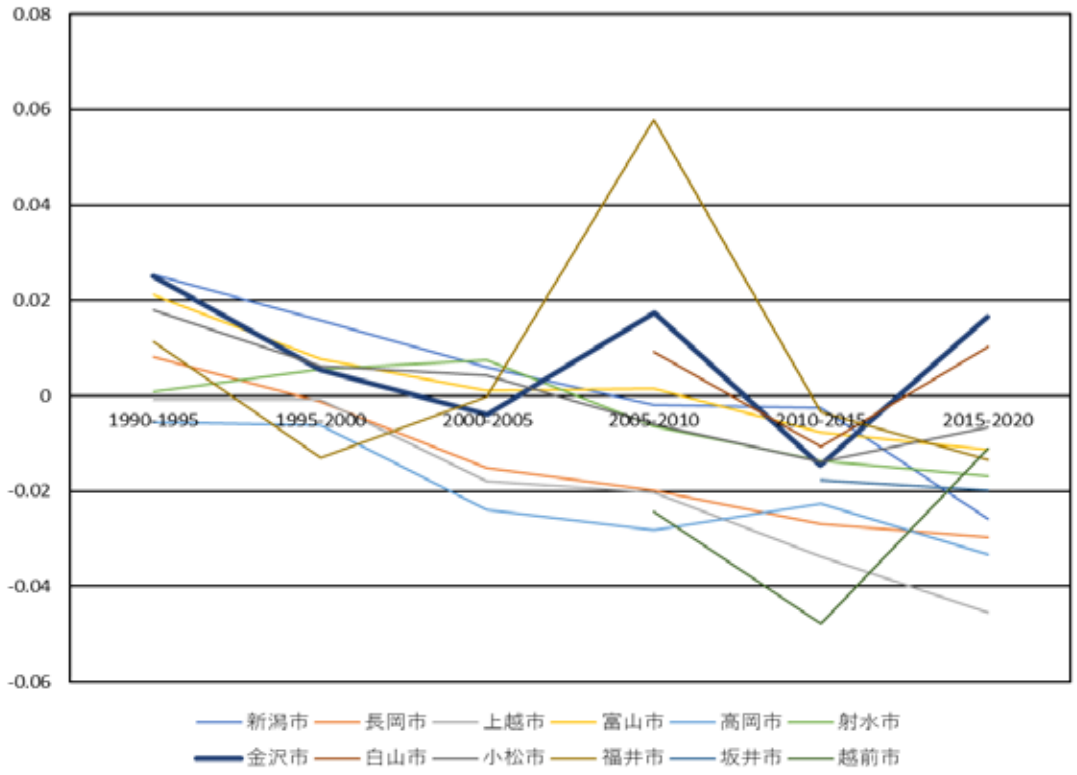
２）金沢における産業構造と都市構造の変化

帝京大学経済学部経営学科講師　岡部 遊志

ａ　はじめに

日本の地方の中心都市は近年の IT 化の進展やグローバル化の進展に加え日本経済の衰退も伴って、以前よりも地域の中心としての地位を喪失してきているとされる。逆に例えば新幹線の開通など交通体系の変容などによって新たな変化を経験している中心都市もある。

ここでは石川県金沢市を対象としてその変化を分析する。図Ⅱ-3-2-1 は北陸 4 県（新潟、富山、石川、福井の各県）の人口上位 3 都市の人口増加率を表したものである。多くの都市が 2005 年～2010 年時に人口増加がストップしそれからマイナスになるのに対し、金沢市は異なった動きを見せており、2015 年～2020 年では反発し増加している。北陸 3 県の中では比較的特異な動きを見せている都市といえよう。



図Ⅱ-3-2-1　北陸 4 県の人口上位 3 都市の人口増加率

出所：国勢調査より岡部作成

既存研究の成果（中村　2005；中村編　2008；佐無田 2007 など）によると、金沢は繊維産業とその関連産業から発生した機械工業によって発展したこと、後発的産地であったからこそニッチ産業が伸長したこと、城下町の都市構造が保存されたまま都市が発展したこと、工業が郊外化したことが確認できる。

しかし、地場産業を源流とする都市産業集積と、伝統的な金沢らしさとされる都市中心部の集積の関連は必ずしも明らかではない。また、こうした集積に変化を迫るような現象も起こっている。金沢も日本工業の衰退と国際競争の激化の影響を免れない。また近年ではリーマンショックや北陸新幹線開通、コロナ禍など地域経済へ与える影響が大きい事象が発生している。特に北陸新幹線開

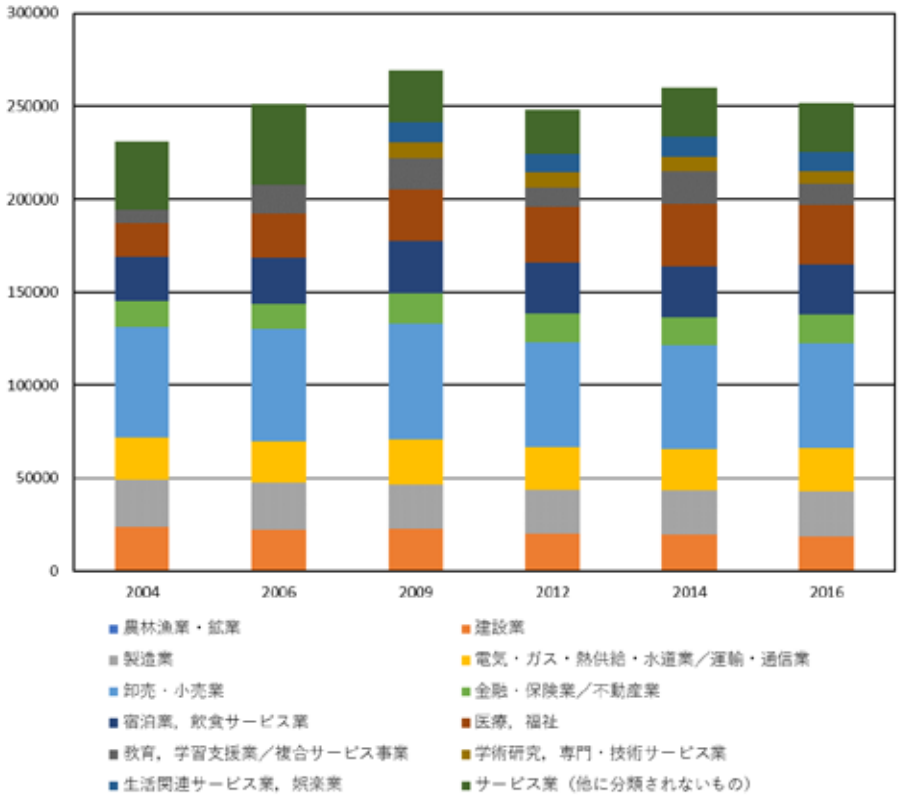
通とコロナ禍は観光業やその関連産業を中心に影響が大きいことが予想される。

そこで本稿では、近年における金沢市の産業集積の変化と都市内部構造の変化を明らかにする。特に北陸新幹線開通前後の時系列変化の分析は、リニア開通の影響を分析する際の参考になると思われる。なお、集積の種類は複数あるが、都市化の経済は多様な集積が正の外部性を高めるとしている。金沢は同業種集積よりも異業種集積であると捉え、その多様性の分析を試みる。

b　データ分析

①　時系列変化

金沢の都市集積の現状はどうなっているだろうか。図Ⅱ-3-2-2 は金沢市における従業者数の大分類別（従業者数が少ないものはまとめてある）の変化である。従業者数は全体として、2009 年までは増加傾向にあったものの、それ以降は横ばい、ないしは緩やかな減少傾向にあることがわかる。従業者においても金沢市では建設業、製造業、卸売・小売業、宿泊業・飲食サービス業、サービス業が大きな地位を占めていることがわかる。中でも多いのは卸売・小売業である。従業者に面においても医療・福祉の分野において増加が見られる以外は、全般的に多くの業種で減少を経験している。



図Ⅱ-3-2-2　金沢市における従業者数の大分類別の変化

出所：事業所・企業統計，経済センサスより岡部作成

表Ⅱ-3-2-1　金沢市における全国に対する特化係数が大きい業種

出所：事業所・企業統計，経済センサスより岡部作成

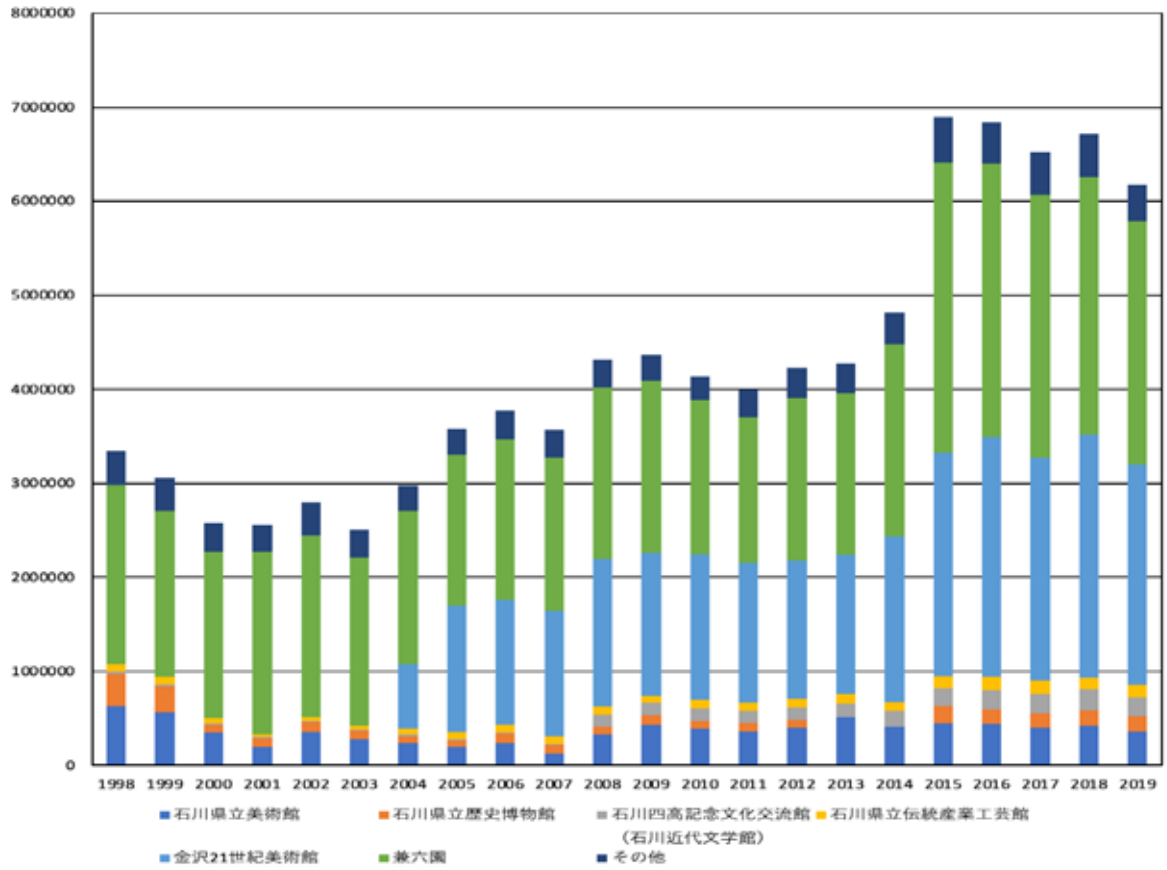
	1999		2001		2004		2006	
4.00			政府関係金融機関	4.36	通信業	4.17		
3.00	電気通信業	3.28					郵便貯金取扱機関， 政府関係金融機関	3.54
2.50	政府関係金融機関	2.57	各種商品卸売業	2.94	郵便貯金取扱機関， 政府関係金融機関	2.95		
			電気通信業	2.62				
2.00	放送業	2.23	農林水産金融業	2.17			通信業	2.20
			放送業	2.14			放送業	2.17
1.5	政治・経済・文化団体	1.99	機械器具卸売業	1.85	補助的金融業，金融附帯業	1.84	繊維工業	1.83
	機械器具卸売業	1.88	政治・経済・文化団体	1.76	協同組織金融業	1.78	機械器具卸売業	1.78
	繊維工業	1.56	補助的金融業，金融附帯業	1.73	機械器具卸売業	1.73	補助的金融業，金融附帯業	1.76
	飲食料品卸売業	1.51	繊維工業	1.71	放送業	1.73	政治・経済・文化団体	1.67
	その他の卸売業	1.51	国家公務	1.59	政治・経済・文化団体	1.72	国家公務	1.52
			中小企業等金融業	1.54	繊維工業	1.63	協同組織金融業	1.52
					情報通信業	1.63		
					その他の卸売業	1.51		
~1.5	社会保険，社会福祉	1.48					その他の卸売業	1.46
	郵便業	1.43						

	2009		2012		2014		2016	
2.50							通信業	2.62
2.00	通信業	2.09	放送業	2.27	放送業	2.43	郵便業	2.45
	放送業	2.04					保健衛生	2.20
							放送業	2.13
							鉄道業	2.03
1.5	職業紹介・労働者派遣業	1.82	通信業	1.83	通信業	1.94	生産用機械器具製造業	1.61
	機械器具卸売業	1.71	協同組織金融業	1.61	国家公務	1.73	政治・経済・文化団体	1.55
	銀行業	1.64	機械器具卸売業	1.61	生産用機械器具製造業	1.63		
	協同組織金融業	1.56	保健衛生	1.56	機械器具卸売業	1.53		
			職業紹介・労働者派遣業	1.52				
~1.5	飲食料品卸売業	1.49	飲食料品卸売業	1.48	郵便局	1.48	協同組織金融業	1.47
	国家公務	1.47	生産用機械器具製造業	1.47	協同組織金融業	1.47	機械器具卸売業	1.47
	その他の卸売業	1.42	設備工事業	1.47	政治・経済・文化団体	1.46	飲食料品卸売業	1.45
	生産用機械器具製造業	1.41	学校教育	1.43	飲食料品卸売業	1.43		
					郵便業	1.42		

表Ⅱ-3-2-1 は事業所・企業統計と経済センサスより作成した、産業中分類別の金沢市の全国に対する従業者の特化係数を算出したもので、その値が 1.5 を越えるか、上位 10 位までのものを示している。これらからわかることは、通信業や放送業、金融関係、公務、政治・経済・文化団体など、比較的都市的な地域に多い業種が上位を占めていることがわかる。また機械器具卸売業も常に上位にいる。近年では生産用機械器具製造業がその地位を高めている。逆に繊維工業は 2009 年以降、ランキングから姿を消している。近隣地域の社会経済的中心では通常、学術研究、専門・技術サービス業や広告業といった専門サービスなどの値が高いことが予想されるが、金沢では必ずしもそうではないことがわかる。なお、国家公務に関しては年次により調査されている年とそうでない年があるため、現れたり現れない年があるが、基本的には高い地位にいることが指摘できよう。

以上より、近年の金沢では、産業の多くを占めていた第二次産業や卸売・小売業が減少する中，放送・通信、金融、公的な性格が強い業種など、北陸地方の社会経済的中心であることを特徴付けるような産業により、産業が維持されてきたといえるだろう。

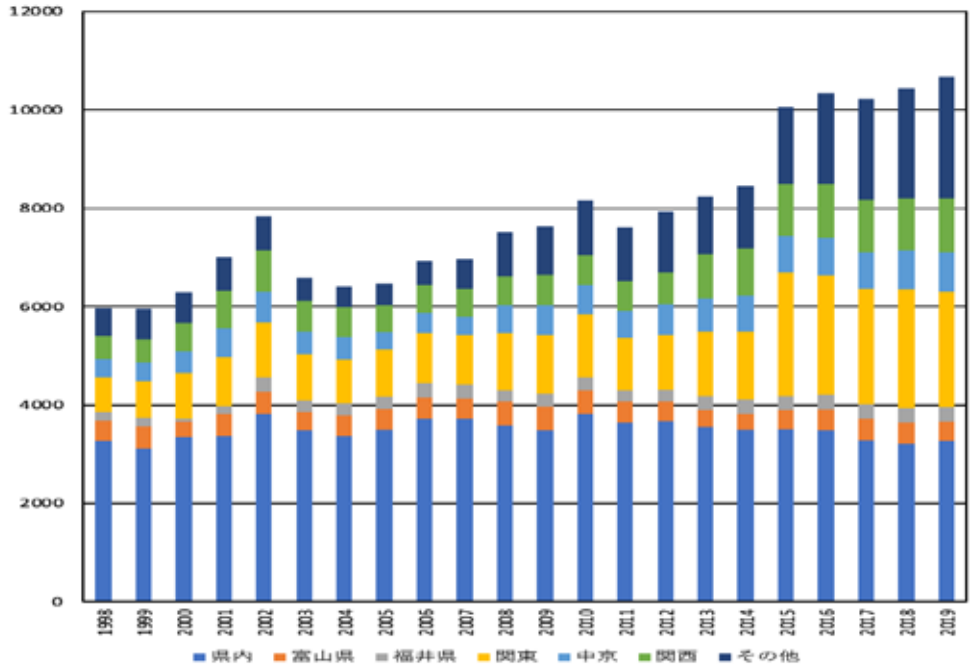
新幹線の開通に大きく影響を受けたのは観光業である。開通後の報道では北陸新幹線の乗客が増え、観光客が増加したという報道がよく見られた。観光業は 2015 年の北陸新幹線開業以降、大きく変化した。2015 年以降、観光客は急増した。特に金沢 21 世紀美術館と兼六園の入場者数の増加が著しい（図Ⅱ-3-2-3)。



図Ⅱ-3-2-3　金沢市における施設別入場者数

出所：金沢市統計書より岡部作成

また、発地別（図Ⅱ-3-2-4）で見ると関東地方やその他の地域からの増加が大きく、新幹線開通により東京方面からのアクセスが向上したことの効果とみられる。観光業に関連して、増加が予想されるのは宿泊・飲食サービス業である。宿泊業（図Ⅱ-3-2-5）は特に中心部と金沢駅周辺に集積している。西部郊外の金沢西インターチェンジ付近にも核がある。また、図Ⅱ-3-2-6、図Ⅱ-3-2-7 は、産業中分類の宿泊・飲食サービス業の 2009 年と 2016 年の町丁字の推移を示している。図より西部の減少と金沢駅周辺地域での増加がわかる。

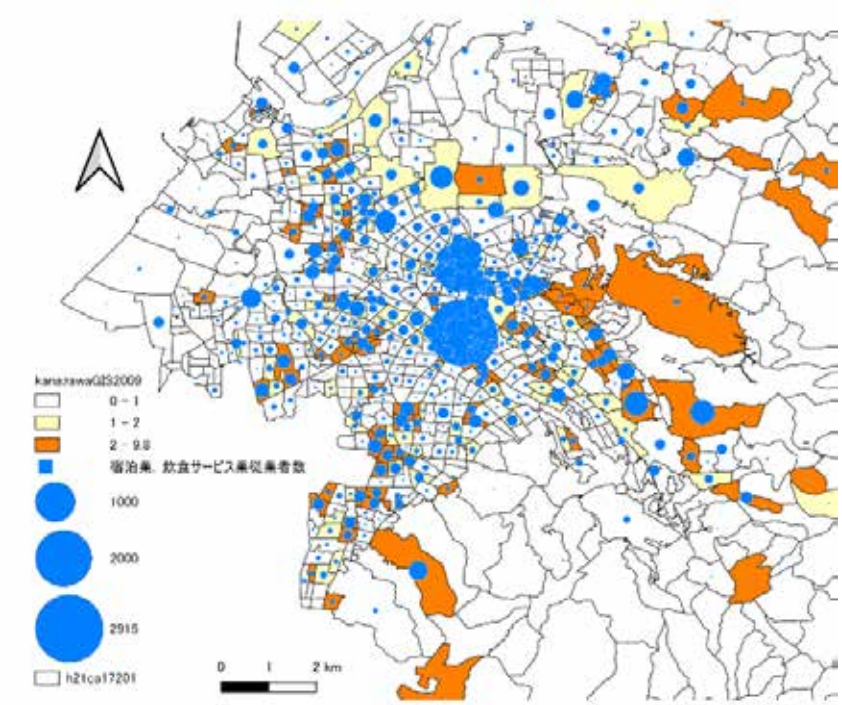


図Ⅱ-3-2-4　金沢市における発地別入場者数

出所：金沢市統計書より岡部作成

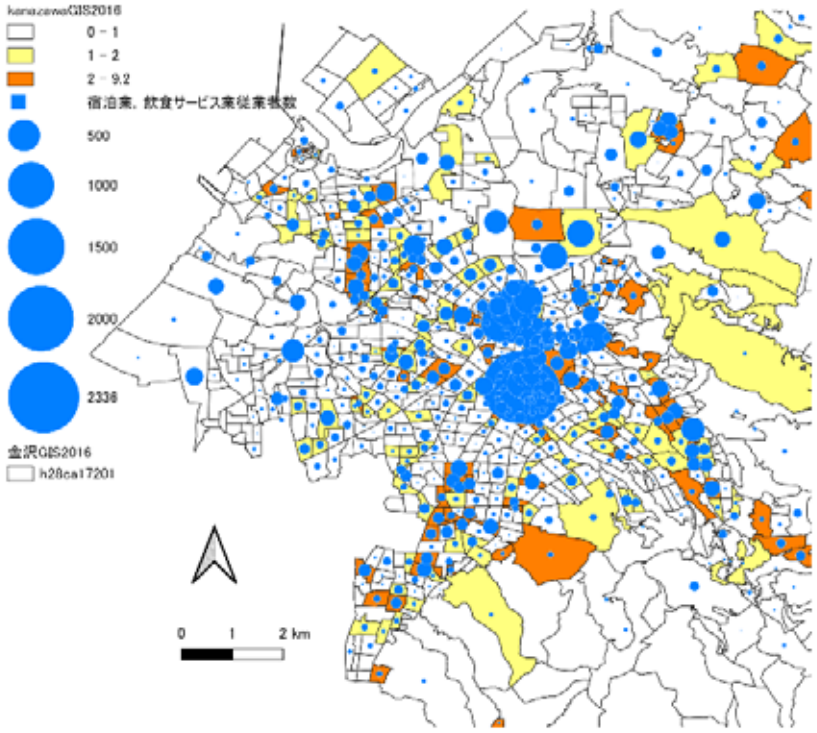
図Ⅱ-3-2-5　金沢市における町丁字別宿泊業従業者数（2016 年）

出所：経済センサスより岡部作成



図Ⅱ-3-2-6　町丁字別宿泊業・飲食サービス業従業者数・特化係数(2009 年)

出所：事業所・企業統計より岡部作成



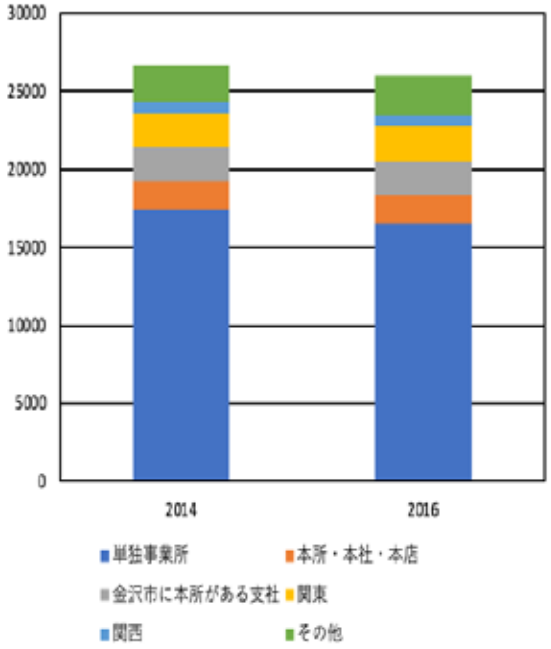
図Ⅱ-3-2-7　町丁字別宿泊業・飲食サービス業従業者数・特化係数(2016 年)

出所：経済センサスより岡部作成

② 中心性の変化

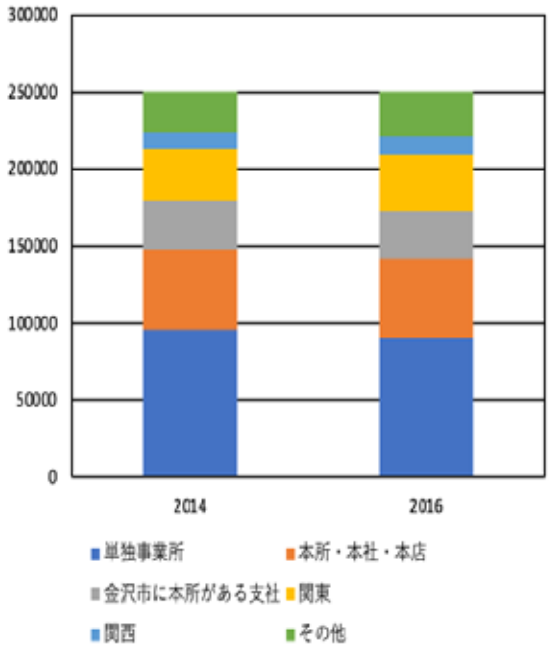
北陸新幹線が開通した影響をより詳細に分析する。新幹線開通の影響が大きいと思われるものは、観光業の変化の他に中心性の変化があると考えられる。金沢市は北陸地方の社会経済的中心で、中心性を表す指標の一つとして、本社と支社の数やその従業者数がある。

2014 年と 2016 年を比較すると全体の事業所数の減少と共に、単独事業所や金沢に本所を置く事業所等の数は減少しているが、関東や関西に本所を置く事業所は増加している（図Ⅱ-3-2-8）。また従業者数でも関東地方や関西地方に本社を置く事業所の従業者が増加しており、その割合も増加している（図Ⅱ-3-2-9）。特に金沢において東京を含む関東圏の地位が増していることが指摘できる。



図Ⅱ-3-2-8　金沢市における事業所数の変化

出所：経済センサスより岡部作成

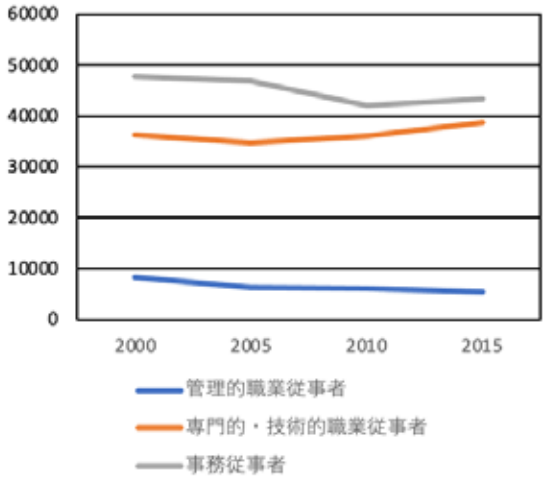


図Ⅱ-3-2-9 金沢市における従業者数の変化

出所：経済センサスより岡部作成

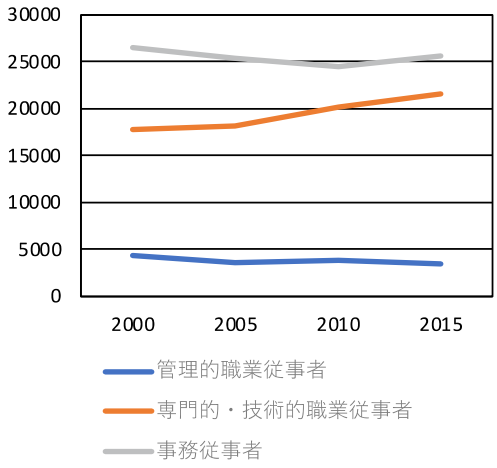
次に金沢におけるオフィス人口について分析する。図Ⅱ-3-2-10 は、国勢調査の職業分類のうち、管理的職業従事者と専門的・技術的職業従事者、事務従事者をオフィス人口と捉え、その推移をみたものである。なお、図Ⅱ-3-2-11 は、比較対象として、新幹線の開通していない福井市の変化を示している。これらの人口のうち、管理的職業従事者は減少傾向が続いている。また専門的・技術的職業従事者は上昇傾向にある。事務従事者は減少傾向だったが、2010 年から 2015 年にかけては増加している。

ここから北陸新幹線開通の影響を見るため差の差分析の手法を利用する。差の差分析、もしくは差分の差分法（Difference in difference、DID）とは、統制群と対象群の差と 2 時点間の差の、両方の差をとり、統制群に対してどれだけの差が生じたかを分析する手法であり、政策の効果測定などに利用される。ここでは新幹線が未開通の福井市を統制群として、金沢市におけるオフィス人口の推移が福井市とどれだけ異なっているかを表Ⅱ-3-2-2 に示した。なお、ここではそのほかの要因を考慮に入れていないこと、本来この分析は比較する地域が同様の推移をたどってきていること（平行トレンド）を仮定することを考慮に入れていないのであくまで参考程度のものであることに留意が必要である。



図Ⅱ-3-2-10　金沢市における オフィス人口の推移

出所：国勢調査より岡部作成



図Ⅱ-3-2-11 福井市における オフィス人口の推移

出所：国勢調査より岡部作成

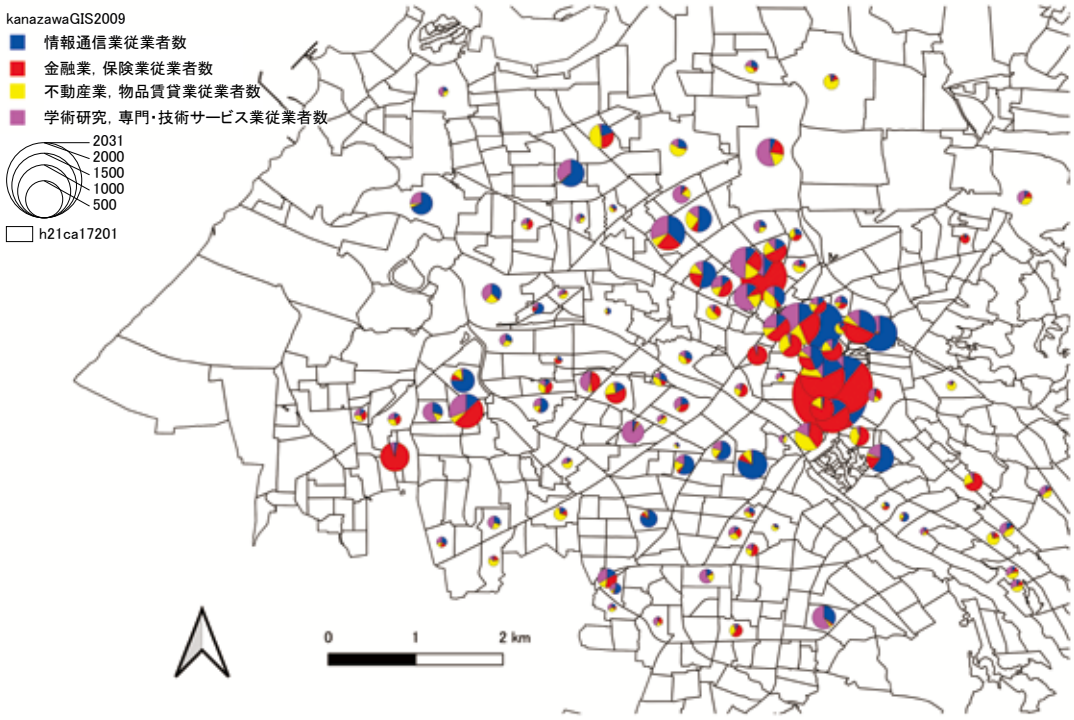
表Ⅱ-3-2-2 によれば、2010 年と 2015 年の差では、事務従業者の変化の差は大きくないものの、管理的職業従事者の減少と専門的・技術的職業従事者の増加が福井市、すなわち新幹線未開通地域と比べて大きい。新幹線の開通が管理的職業従事者の減少と専門的・技術的職業従事者の増加にある程度影響したと考えられる。

表Ⅱ-3-2-2　金沢市と福井市におけるオフィス人口の推移とその差分

出所：国勢調査より岡部作成

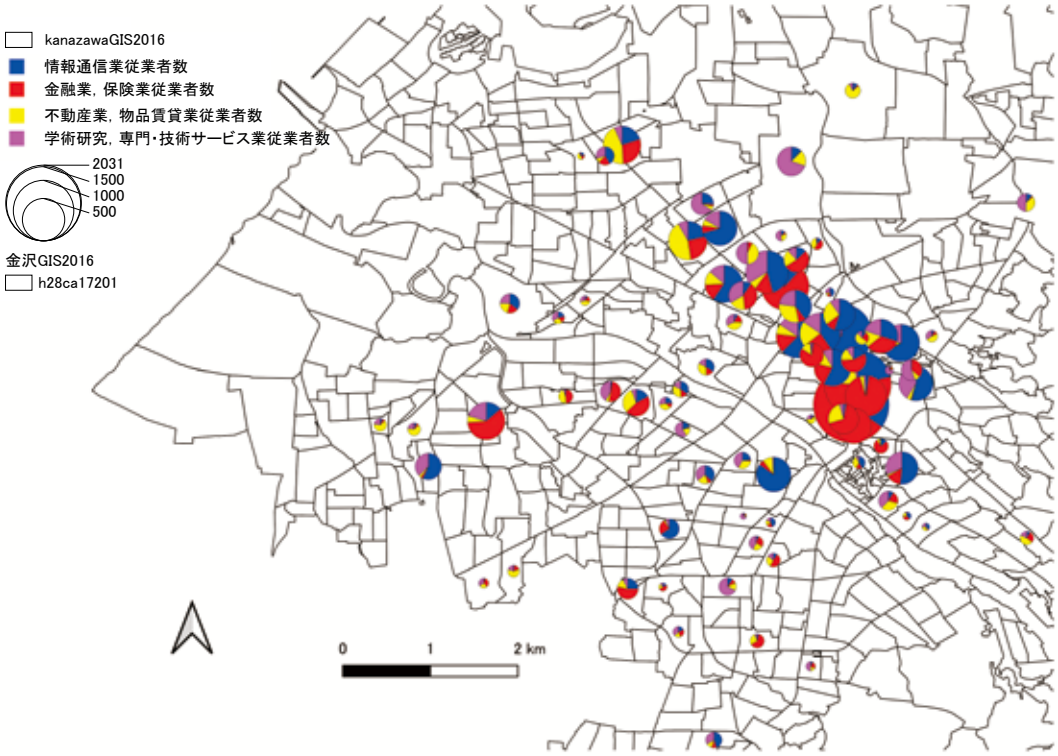
	管理的職業従事者			専門的・技術的職業従事者			事務従事者		
	2015	2010	年度間の差	2015	2010	年度間の差	2015	2010	年度間の差
金沢市	5406	6090	-684	38609	35951	2658	43349	42109	1240
福井市	3487	3798	-311	21527	20166	1361	25605	24467	1138
地域間の差	1919	2292	-373	17082	15785	1297	17744	17642	102

次に、都市に特徴的な産業の分布を見てみる。図Ⅱ-3-2-12 と図Ⅱ-3-2-13 は、2009 年と 2016 年の都市的サービスの分布である。こうしたサービスは金沢市中心部に集中している。両年次を比較すると西部の減少と都市中心部への集中が指摘できよう。特に駅周辺と駅北部への集中が見られる。また、大きな傾向の変化は見られないが、中心部や駅周辺部において情報通信業の従事者数の比率が増加している。



図Ⅱ-3-2-12　2009 年の金沢市の都市的サービス業の分布

出所：事業所・企業統計より岡部作成

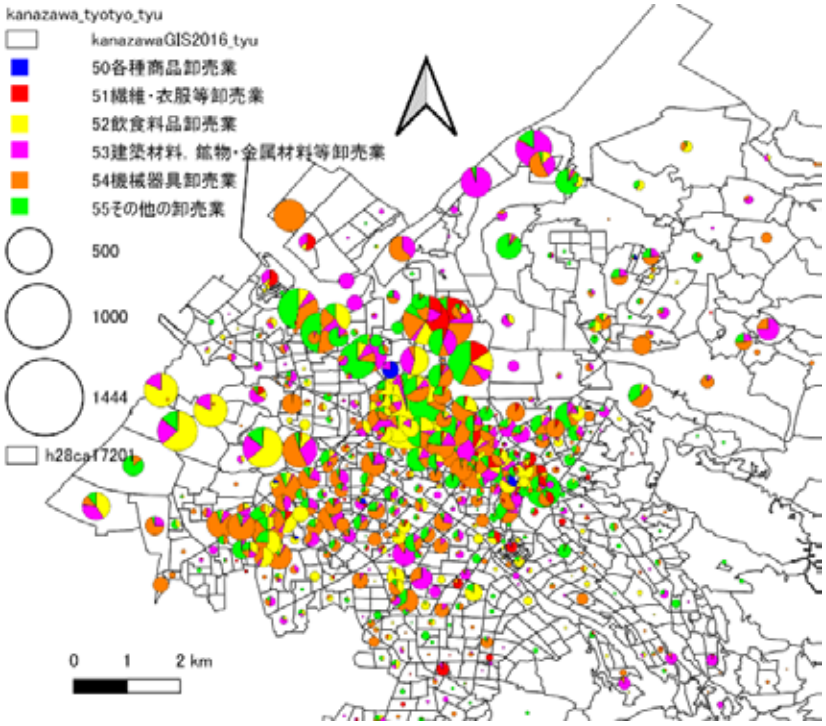


図Ⅱ-3-2-13　2016 年の金沢市の都市的サービス業の分布

出所：経済センサスより岡部作成

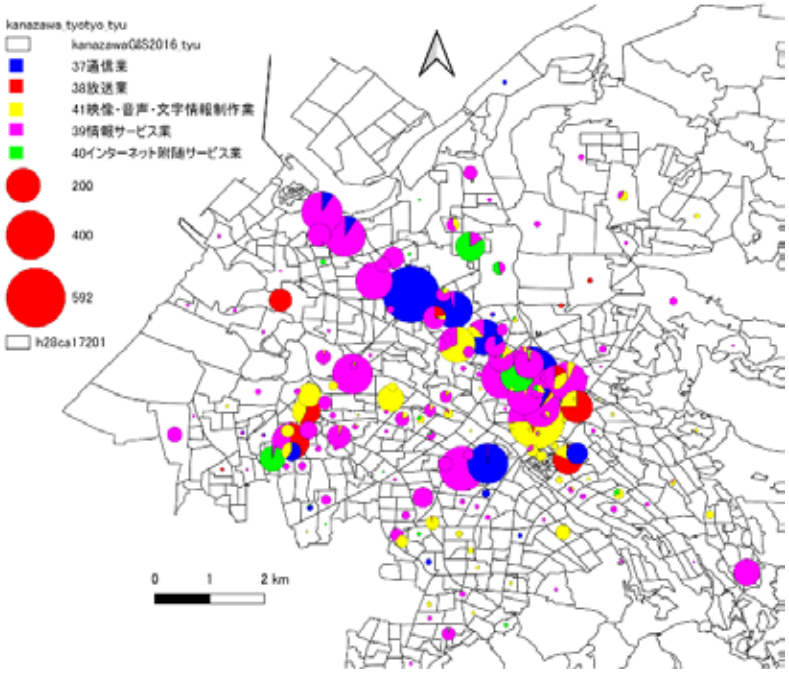
他の産業も含め、より詳細に分布を見る。卸売業（図Ⅱ-3-2-14）は市の中心部から金沢駅を経て金沢港に至る地域と市西部に位置している。市の西部では機械器具卸売業の従業者が多いが、市の

中心部ではその他の卸売業も多く、多様な卸売業が集積している。情報通信業（図Ⅱ-3-2-15）では市中心部から金沢港に至るまでの国道沿いへの大きな集中が見られる。特に情報サービス業の割合が高い。放送業や映像・音声・文字情報制作業は市中心部に集積している。また西の郊外にも集積している地域がある。この地域は金沢西 IC の付近であり、工業、運輸業などの集積が見られる。



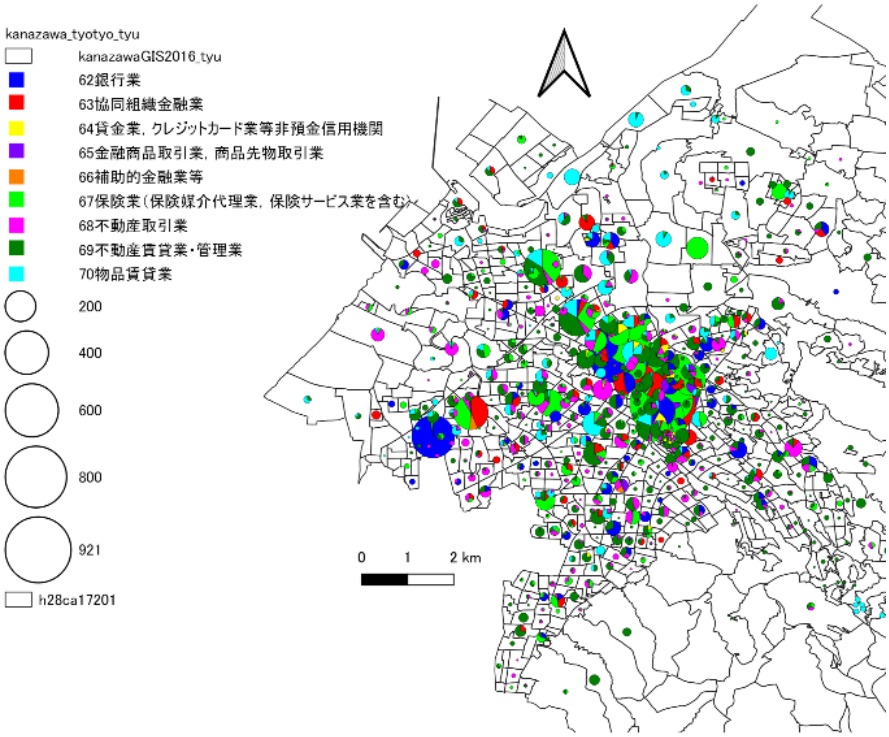
図Ⅱ-3-2-14　2016 年の金沢市の卸売業の分布

出所：経済センサスより岡部作成



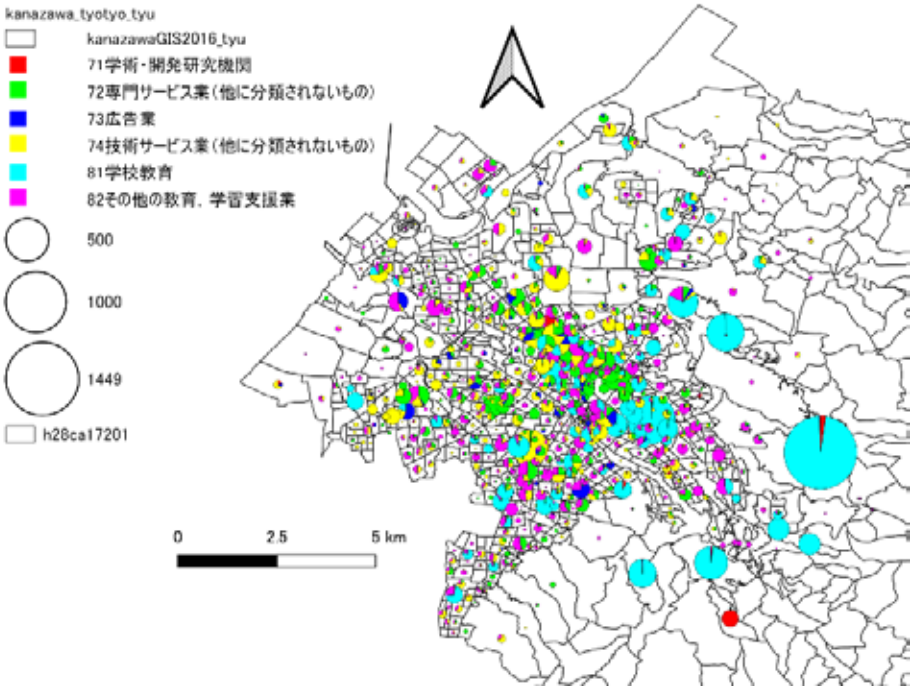
図Ⅱ-3-2-15　2016 年の金沢市の情報通信業の分布

出所：経済センサスより岡部作成



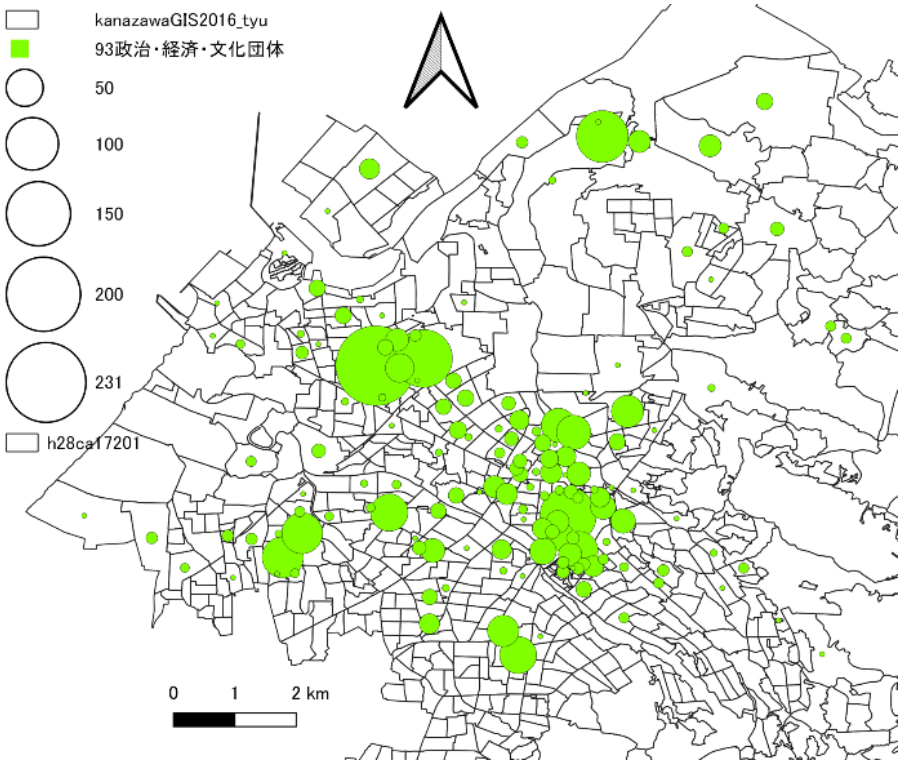
図Ⅱ-3-2-16　2016 年の金沢市の金融業・不動産業の分布

出所：経済センサスより岡部作成



図Ⅱ-3-2-17　2016 年の金沢市の教育・専門サービス業の分布

出所：経済センサスより岡部作成



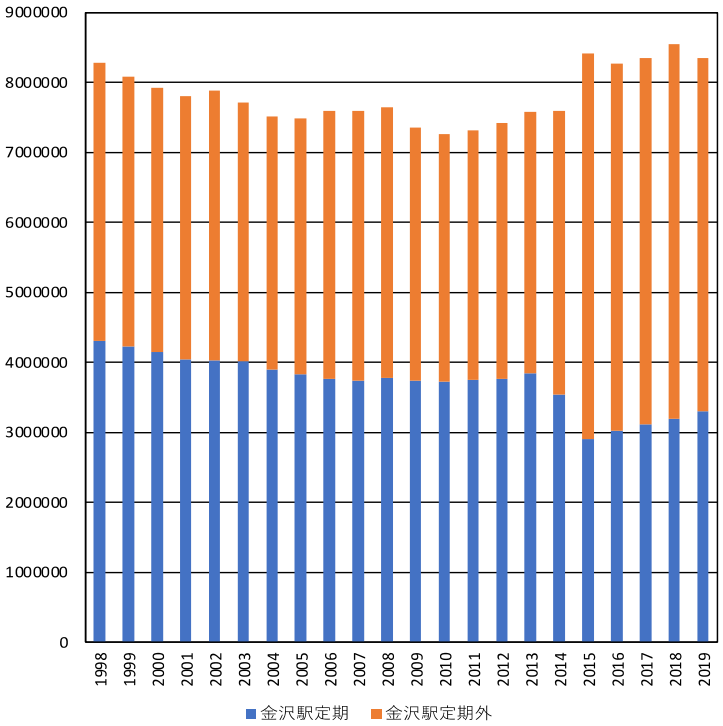
図Ⅱ-3-2-18　　2016 年の金沢市の各種団体の分布

出所：経済センサスより岡部作成

金融業や不動産業（図Ⅱ-3-2-16）は市中心部から金沢駅周辺への強い集積が見られる。また、金沢西 IC を中心とした西部にも核がある。学術・専門サービスや教育（図Ⅱ-3-2-17）に関しては、広範に位置するものの、中分類で見ると地域ごとに特徴がある。まず、学校教育に関しては、郊外に大学が立地している。またその他の教育・学習支援業は広範に位置している。専門サービス・広告・技術サービスの各業種は相対的に市の中心部に位置することが多い。最後に政治・経済・文化の各団体（図Ⅱ-3-2-18）であるが、これは、旧県庁のあった金沢城周辺（現在も官公庁がある）と現県庁の周辺に多い。

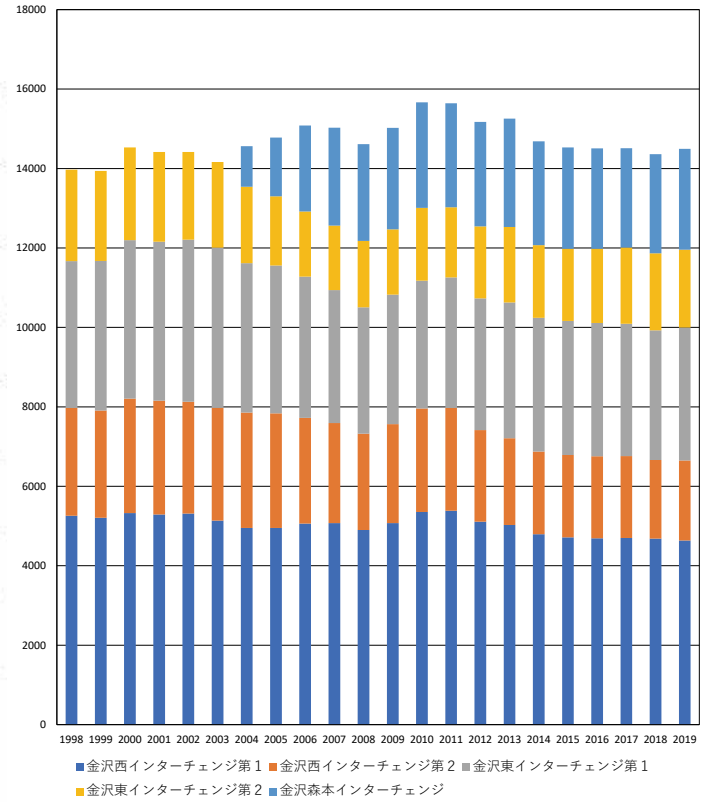
③ 交通量の変化

JR や IR の利用は新幹線開業により増加した。図Ⅱ-3-2-19 より金沢駅における定期外利用者の急増がわかる。なお、定期利用者の減少は一部が IR に移行したことが要因であると思われる。また減少していた北陸鉄道と市内のバスの利用者数も増加に転じている。しかし高速道路に関しては大きくは変化していない。図Ⅱ-3-2-20 は金沢市内の各インターチェンジにおける出入り台数の推移を表したものであるが、新インターチェンジの開設により、多少の増減はあるものの、全体としては大きな変化はない。



図Ⅱ-3-2-19　金沢駅における利用者数の推移

出所：金沢市統計書より岡部作成



図Ⅱ-3-2-20　金沢市内各インターチェンジの出入り台数の推移（単位：千台）

出所：金沢市統計書より岡部作成

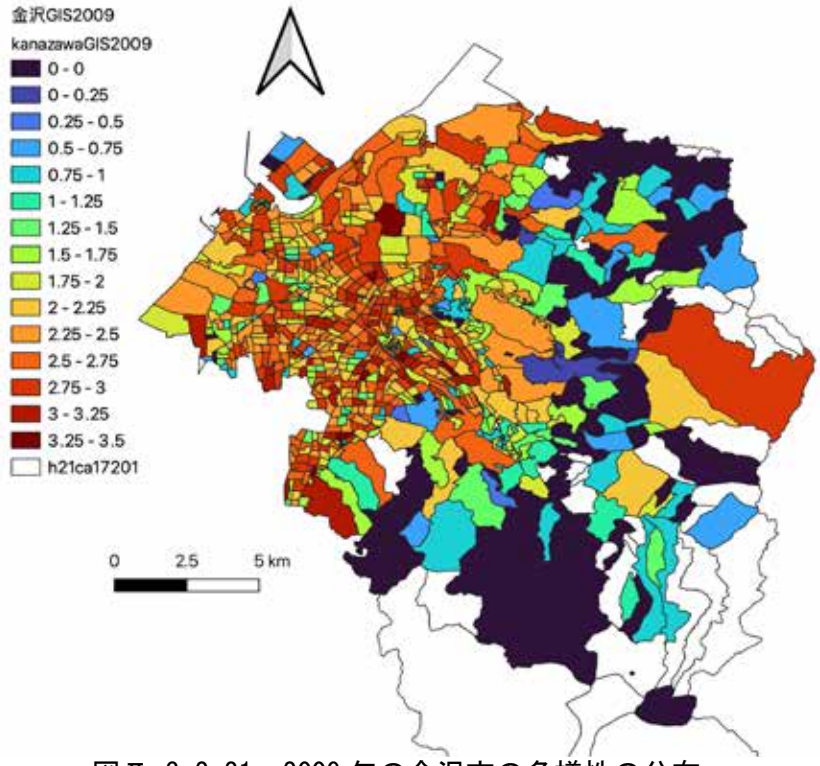
④ 多様性の分析

集積には様々なタイプがあるとされているが、都市と関係が深いのは都市化の経済などの用語で呼ばれるものであり、多様な業種の集積のことを指す。こうした多様性の分析は多様な手法で行われてきたが、近年では Shannon-Wiener Index が用いられることが多い。元来は情報理論で用いられる指標であったが、生物多様性の指標として応用され、様々な多様性を分析する際に使用されている。Shannon-Wiener Index は次のように表される。

$$H = -\sum_{i=1}^{S} P_i \log_2 P_i$$

ただし S をその地域の種の数、Pi を i 番目の種類の個体数が総個体数 N に占める割合、すなわち Pi=ni/N を示している。この値が大きい場合はその地域の多様性が高いといえる。

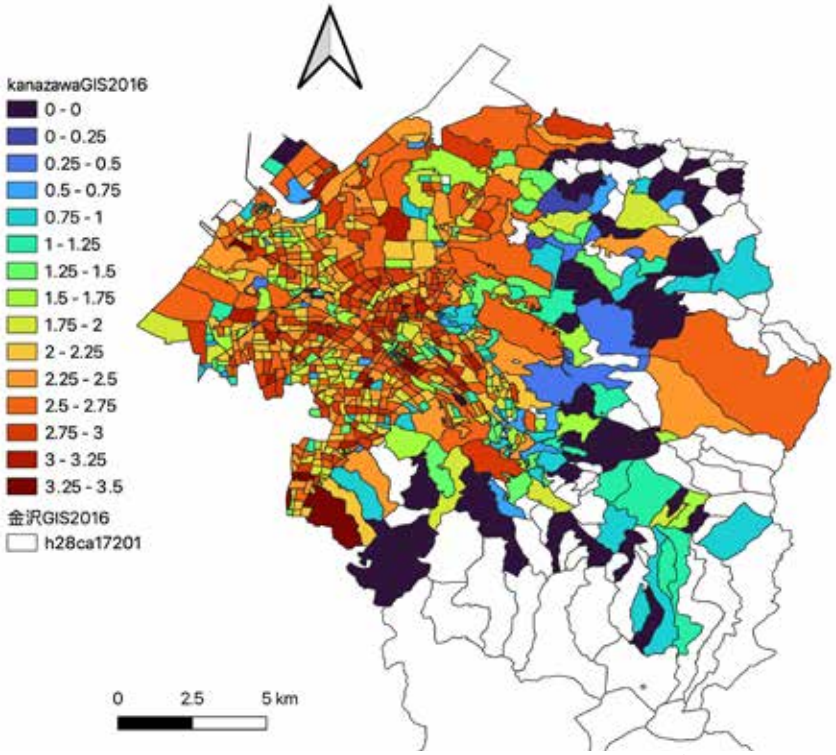
今回は Pi を地域内の総従業者数に占める中分類の各業種への従業者数の割合として計算した。図Ⅱ-3-2-21 は、2009 年の金沢市全体の多様性の分布である。金沢市では北西部の多様性が比較的高い。東部はほぼ多様性が見られない地域であり、ほぼ単一の業種に偏っていることがうかがえる。金沢市における多様性は必ずしも中心部で高いわけではなく、高い地域と低い地域がモザイク状に分布している。



図Ⅱ-3-2-21　2009 年の金沢市の多様性の分布

出所：事業所・企業統計より岡部作成

多様性の 2016 年の値を表したのが図Ⅱ-3-2-22 である。傾向にはあまり変化が見られなく、新幹線開通が多様性に直接の影響を与えているわけではないことがうかがえる。都市中心部でも多様性が低い地域もあり、多様性と都市集積の関係はより詳細に分析する必要があろう。



図Ⅱ-3-2-22　2016 年の金沢市の多様性の分布

出所：経済センサスより岡部作成

c　まとめと今後の課題

本稿では、まず文献研究により、金沢市が北陸地方の中心として発達したこと、繊維産業が地域経済発展の支えとなったこと、繊維産業が後発産業であったことを要因としてニッチ産業としての発展をみたこと、繊維機械産業もニッチ産業であり地元のニーズを満たす形で発展したことが金沢の発展の基礎となったことが明らかになった。

また統計とGISによる分析によって、現在では、金沢市において地域経済全体が衰退していること、その衰退の中で郊外の核の衰退と金沢駅周辺への相対的集中が起きていること、工業においては繊維産業の著しい衰退と生産用機械器具製造業の比重の増加が起きていること、工業における相対的な郊外化が発生していること、オフィス人口の増加が北陸新幹線開通に惹起された可能性があること、また北陸新幹線開通に伴い関東との結びつきが強化されている可能性があること、都市的集積が市中心部と金沢駅周辺へ集中していること、市域全体における多様性の遍在といったことが確認された。

最後に、北陸新幹線開通の影響に関する調査報告書の内容について、言及しておきたい。まず、大きく取り上げられているのは、観光業関連の影響の大きさである。観光客が急増し、コロナ禍以前まではそれが維持されていた。コンベンション開催件数は横ばいであるが、国際会議開催件数は増加した。また関連してホテルへの投資が行われ、駅周辺地区を中心としてホテルの建設が相次いだ。この影響もあり、地価の上昇も大きな影響の一つである。経済効果は、政策投資銀行が開業前に試算していた額を上回り678億円に上るとして指摘している。

まちづくりへの影響も存在する。金沢における行政機関や企業は金沢城を周辺とした市の中心部にあったが、北陸新幹線開通も見据えつつ整備された金沢駅西部地区に移転した。ものも多い。結果として残存した建物の一部は観光資源としての再整備が行われ中心部の観光拠点化の強化につながった。

企業立地への影響は移転にも現れている。金沢域内における金沢駅西部への移転が起こったほか、一部企業が北陸新幹線開通に合わせて域外から移転している。例えば白山製作所が金沢市に本社機能を移転し、楽天が金沢支社を開設しているほか、新規開業から2年で石川県内に出先期間を設置した県外企業は約70社存在する。ストロー効果は予想されていたよりも大きくなかったとされている。

しかしながら、企業活動への影響は限定的な部分も大きい。北陸地方の経済は円安を背景とした製造業の輸出に支えられ、比較的好調だった。こうしたものづくりの海外需要拡大に対して、新幹線の速達性を利用し生産拠点などへの出張にプラスに働いているとされる。

北陸新幹線開通により域外との関係性の変化が生じている。雪への強さが認識され、地元自治体の人口流出を防ごうとする取り組みによる補助金も相まって、新幹線通勤・通学が定着しつつあるそうだ。またビジネス目的、観光目的での往来が、特に首都圏と石川県の間で増加している。また金沢大学において入学者に占める関東地方出身者の割合や卒業生に占める関東地方への就職者の割合が増加しており、首都圏との関係強化が示唆される。逆に関西方面の占める割合が減少している。北陸新幹線の敦賀延伸では、関西方面からの直通列車がなくなるため関係がより弱まることが懸念されている。

新幹線開通の影響については、企業情報を収集して分析するほか、企業へのインタビュー調査が欠かせない。また、新幹線開通による立地の変化や事業所の変化、移転など、都市空間・都市集積への影響をより詳細に分析することが重要である。新聞記事などによる新規事業や移転情報を整理するとともに、より詳細な統計データに対してシフトシェア分析や差の差分析を行い、地域特有の

要因や新幹線開通のみの影響を明らかにする必要がある。さらには、地価データなどの地区のパフォーマンスを表す指標と組み合わせることで、多様性の実態の分析が可能になると考えられる。インタビュー調査の結果もこの分析に寄与すると考えられる。

＜参考文献＞

金沢市（2017）「北陸新幹線稼業による影響検証会議報告書」
https://www4.city.kanazawa.lg.jp/material/files/group/2/20171124_Report_18137270.pdf
金沢市（2020）「新幹線延伸・リニア開業影響検討会議　報告書」
https://www4.city.kanazawa.lg.jp/material/files/group/2/houkokusyo.pdf
櫛引素夫（2018）「新幹線開業3年半､金沢の街は何が変わったか　観光･ビジネス絶好調だが､新たな懸念材料も」東洋経済 online，2018/11/14 5:10，https://toyokeizai.net/articles/-/248449
佐無田光（2007）「金沢都市圏の産業構造とその展開」所収：碇山洋，佐無田光，菊本舞編著『北陸地域経済学 ： 歴史と社会から理解する地域経済』日本経済評論社.
大和総研（2015）「北陸新幹線の開業による地域経済活性化と課題」
https://www.dir.co.jp/report/consulting/reg-revitalization/20150109_009332.html
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（2022）「北陸新幹線（長野・金沢間）事業に関する事後評価報告書」
https://www.jrtt.go.jp/construction/committee/asset/jkr1-05-02.pdf
中村剛治郎（2005）『地域政治経済学』有斐閣.
中村剛治郎編（2008）『基本ケースで学ぶ地域経済学』有斐閣.
日本政策投資銀行（2013）「北陸新幹線金沢開業による石川県内への経済波及効果」
https://www.dbj.jp/upload/investigate/docs/hokuriku_1303_01.pdf
日本政策投資銀行（2016）「北陸新幹線金沢開業による観光活性化が石川県内に及ぼす経済波及効果～交流がもたらす経済波及効果は678億円～」
https://www.dbj.jp/upload/investigate/docs/hokuriku_1612_02.pdf

３）福岡市の都市構造と都市型産業

與倉　豊

a　はじめに

2014 年 7 月に国土交通省によってとりまとめられた「国土のグランドデザイン 2050」では、「急激な人口減少、少子化」や「異次元の高齢化の進展」、「都市間競争の激化」、「巨大災害の切迫」、「ICT の劇的な進歩」などといった社会的・経済的環境の変化に適応するための、国土づくりへの基本的考え方および戦略が提示されている。そこでは大都市圏域での国際競争力の向上とともに、地方圏域においては「小さな拠点、コンパクトシティ、高次地方都市連合などによる活力ある集積の形成」が目指されている。これを受けて 2015 年には「第二次国土形成計画」（全国計画）が閣議決定され、「異なる個性を持つ各地域が連携することによりイノベーションの創出を促す『対流促進型国土』の形成」が図られている。この全国計画を踏まえて、2016 年には全国を 8 つの広域ブロックに分け、ブロックごとの特性に応じた「広域地方計画」が国土交通大臣によって決定されている。

こうした国土づくりに呼応するように、2014 年に内閣官房に設置された「まち・ひと・しごと創生本部」では、都市部と比べて深刻な人口減少・過疎化を経験している地方の課題解決を目指し、地方創生の具体的なビジョンや総合戦略を策定させている。総合戦略は自治体ごとに策定され、2015～2019 年度を第 1 期、2020～2024 年度を第 2 期としており、第 1 期については設定された KPI の評価・検証もなされている。日本学術会議の地域研究委員会人文・経済地理学分科会による「提言」[2]では、国の総合戦略において目標とされた東京一極集中の是正はみられず、東京への転入超過数が増加傾向であること、地方版の総合戦略では自治体の人材が不足していることといった課題が指摘されている。さらに第二次国土形成計画の「広域地方計画と地方創生施策とを連動させる動きはほとんどみられない」(p. 14)と、施策間の連携不足を断じている。また小柳・渡辺 (2020, 2021) は九州を事例として第 1 期の総合戦略の評価を試みており、九州地方の各県において移住は進展しているものの地元就職は進まず定住関連施策の KPI 達成状況は概ね低いこと、また福岡市の人口吸引力が高まる一方で、他の県庁所在都市の吸引力が弱まり、福岡市への一極集中が進んでいると指摘する。そして国の総合戦略では東京一極集中の脱却に焦点がおかれているが、九州では「対東京よりもむしろ対福岡で転出入を考える必要がある」（小柳・渡辺, 2020, p. 43)と主張する。

このように福岡市の人口増加が全国でも突出している状況を踏まえ、小柳（2018）は地方中枢都市である札幌、仙台、広島、福岡の 4 都市を比較し、国内の人口移動を検討したうえで、所得機会よりも「生活の質の高さによる居住地としての魅力」を福岡市の人口増加の重要な要素として指摘する。また松原（2014）は、地方中枢都市 4 都市の人口、産業構成、都市機能の変化に着目し、地方中枢都市間の差異が拡大傾向にあると指摘する。特に福岡では、ほかの 3 都市の人口増加率が 90 年代以降落ち込むのに対して、地方中枢都市のなかで唯一、4%台の高い人口増加率が維持されており、さらに特化係数の高い業種(1.5 以上)も最も多いとの分析結果が得られている。その上で松原は福岡市の都市空間構造の歴史的変化や経済成長要因を検討し、天神と博多間での商業における競争関係や、広告産業をはじめとしたクリエイティブ産業の勃興に光を当てている。同様に小柳(2015)も、情報通信業やコンテンツ産業などのクリエイティブ産業は地方への展開可能性が比較的高い傾向にあるとし、福岡市の人材誘致事業や移住支援策の事例を紹介している。

---

[2]地域研究委員会人文・経済地理学分科会「提言　国土構造の将来像を踏まえた第 2 期地方創生施策の実施に向けて」2020 年 9 月 1 日。https://www.scj.go.jp/ja/info/kohyo/pdf/kohyo-24-t294-5.pdf

福岡市民経済計算（2021 年 9 月公表）によると、2018 年度の福岡市内総生産は 7 兆 8,498 億円であり、内訳をみると卸売・小売業や専門・科学技術、業務支援サービス業などを中心に第３次産業が占める割合が 91.5%と非常に高い点が特徴としてあげられる。福岡アジア都市研究所が 2019 年に刊行した『FUKUOKA Growth 2020』では、「第 3 次産業は、人が生み出す価値が基本要素」であり、「世界中で効率化やさまざまな技術革新が進む中で、人のクリエイティビティ（創造性）がより重要な要素になっている」(p.46) と指摘しており、福岡市の将来の産業構造を展望するなかでクリエイティブ産業の重要性が示唆されている。

クリエイティブ産業は都市の創造性を志向する[3]ものであり、都市型産業と考えることができる。有斐閣の『経済辞典』（第５版）では都市型産業を「都市の利点を十分に吸収し、不利益を克服する資質と能力を持つゆえに、都市に立地することが有利でかつ適切である産業」と定義し、出版・印刷などがその例として挙げられている。出版・印刷に関連する事業所はその事業内容にもとづき、製造業もしくは情報通信業に産業分類上で区分される。すなわち、新聞印刷業のように印刷のみを行っているものは製造業に、新聞社や出版社のように発行・出版業務を主とするものは情報通信業に分類されることになる。前者は都市の大規模な人口が立地要因であるのに対し、後者は都市で入手することが可能な新奇的情報・知識や専門的人材が重視される。

なお九州における情報・人材のフローに関して、2011 年 3 月の九州新幹線鹿児島ルートの全線開通は少なからず影響を与えていると考えられる。九州の地域シンクタンクである九州経済調査協会は、2021 年 3 月に「九州新幹線全線開業 10 年の効果と影響」と題した特集号を設けており、「新幹線開業の中長期的な効果・課題」に関するレポートが所収されている。大谷・南（2021）は、2020 年 12 月から 2021 年 1 月にかけて九州新幹線沿線３県に本社を置く企業 1,200 社へのアンケート調査結果（回答数 321 件, 回収率 26.8%）について以下のようにまとめている。アンケート結果では、主要駅が立地する福岡市、熊本市、鹿児島市では支社機能の強化がみられると回答した企業の割合が多い一方で、支社機能の縮小がみられると回答した企業においても 85.5%の企業は新幹線が「影響していない」と回答している。すなわち、新幹線全線開業は沿線の支社機能の強化につながる一方で、機能縮小には影響しておらず、負のストロー効果よりも正の波及効果のほうが強いことが示唆される。また「九州新幹線開業に伴って営業活動や人材募集を中心に企業活動が活発化し、その活動のための出張では、行先や目的に応じた利用交通手段の選択肢が多様化し、企業活動の効率化に寄与してきた」(p.27) との結論が得られている。特に人材については、九州南部（鹿児島、宮崎）の高卒人材の福岡県への流入が進展しており、福岡は特に新幹線開業の恩恵を受けているとの指摘がなされている。

本稿では地方中枢都市のなかでも特に堅調な人口増加を維持し続ける福岡市を事例に、都市構造と産業構造の特徴に着目し、その成長要因を改めて検討する。分析の際には、国勢調査や経済センサスなどの小地域統計をもとに、福岡市の人口および産業の分布を地図上で示し都市構造を検討する。そして福岡市区部の産業構成をもとにコレスポンデンス分析によって産業構造の特性を分析し、福岡市の都市型産業の特徴を明らかにする。最後に、天神ビッグバンや博多コネクティッドといった注目を集める福岡都心部の再開発を概観し、福岡市の都市政策を展望する。

[3]コンテンツ産業およびクリエイティブ産業（創造産業）に類似した用語として文化産業がある。それら用語の厳密な定義については半澤（2016）が詳しいが、本稿ではそれらが都市の創造性を志向する点で共通性があると考え、ほぼ同義なものとして扱う。

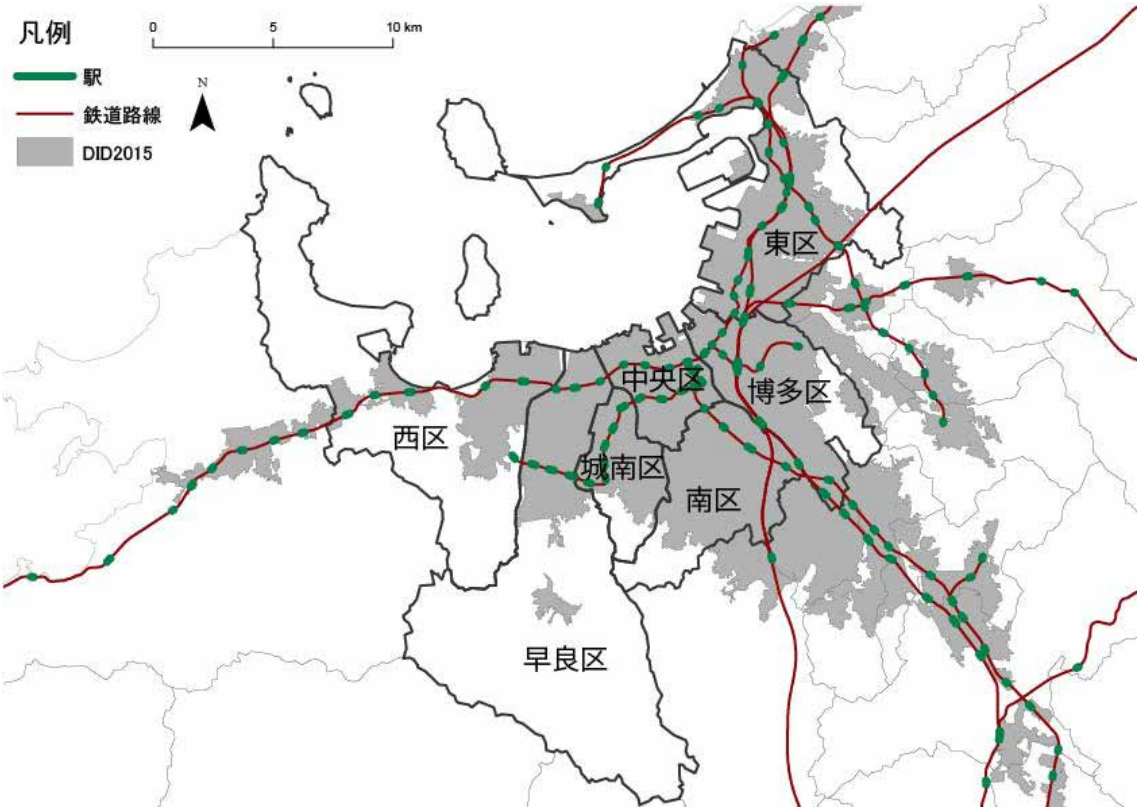
b　福岡市の人口増加とその要因

2020 年の国勢調査によると、福岡市の人口は 160 万人を超えている（表Ⅱ-3-3-1）。2015 年に神戸を抜き、政令指定都市のなかでは横浜、大阪、名古屋、札幌に次ぐ人口規模を誇り、2010 年から 2020 年までの人口増加率は政令指定都市のなかで最も高い値を示す。福岡市内は鉄道路線やバス路線が充実し交通至便であり、山間部や離島、空港などを除いて市街地は面的に広がり、市域人口に占める DID 人口（2020 年）の比率も 97%と非常に高い（図Ⅱ-3-3-1）。福岡市は東区、博多区、中央区、南区、西区、城南区、早良区の 7 区からなるが、全ての区で 2010 年から 2020 年の間で人口増加を示しており、都心部にあたる博多区と中央区の伸びは特筆に値する。

表Ⅱ-3-3-1　福岡市区部における人口規模および増加率

出所:国勢調査より與倉作成

市区名	2015年人口	増加率% (2010～2015)	2020年人口	増加率% (2015～2020)
福岡市	1,538,681	5.1	1,612,392	4.8
福岡市DID	1,486,479	5.7	1,564,151	5.2
東区	306,015	4.7	322,503	5.4
博多区	228,441	7.5	252,034	10.3
中央区	192,688	8.0	205,501	6.6
南区	255,797	3.5	265,583	3.8
西区	206,868	7.0	212,579	2.8
城南区	130,995	1.8	132,864	1.4
早良区	217,877	3.0	221,328	1.6



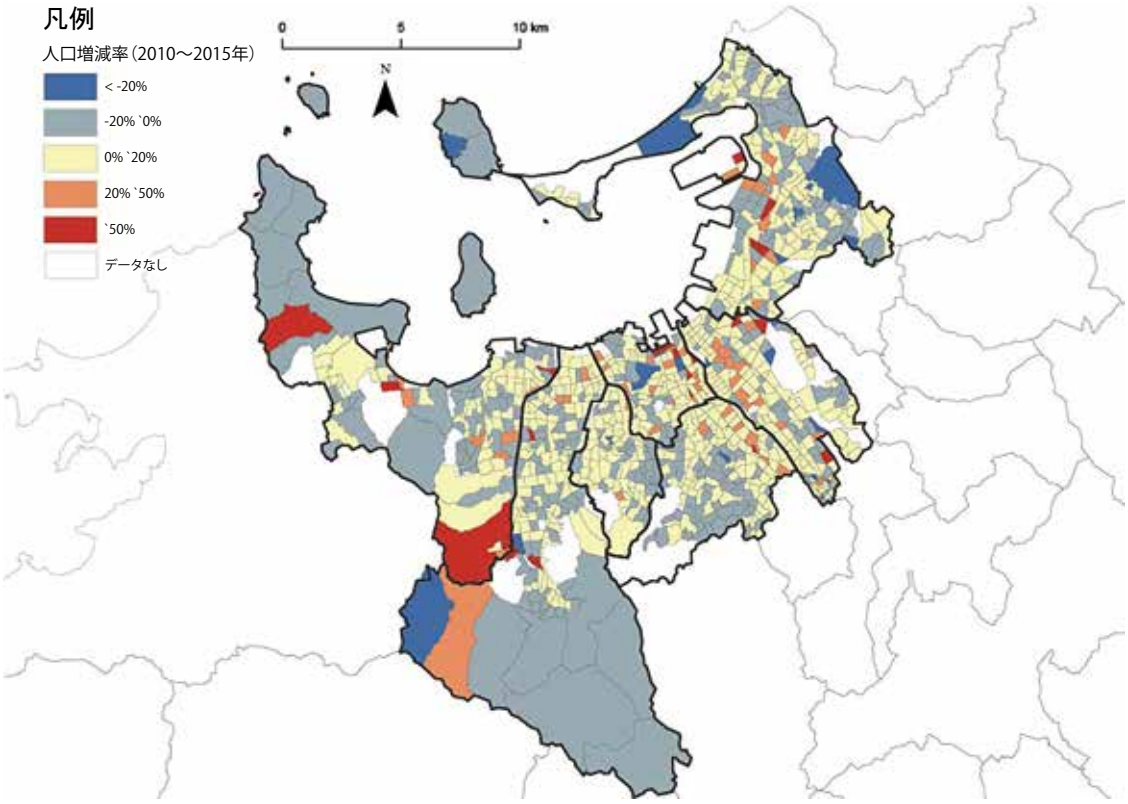
図Ⅱ-3-3-1　福岡市区部と人口集中地区（DID）　出所：国勢調査（2015 年）などにより與倉作成

福岡市都心部の人口増加に関して、日本政策投資銀行九州支店が複数の調査レポートを公開している。日本政策投資銀行九州支店（2006）によると、福岡市の都心部の人口増加はバブル崩壊後の1990 年代後半ごろからみられるようになり、特に 20 代後半の人口増が顕著であると指摘される。さらに多様で厚みのあるサービス関連業が集積する天神地区を抱える中央区において、20 代後半の女性従業者数の増加がみられ、「職・住・遊の近接」が都心としての魅力に通じているとする。さらに日本政策投資銀行九州支店・地域振興グループ（2010）では、地域メッシュ統計で 1995 年から 2005 年までの人口増減を年齢別・性別に詳細に検討し、３大都市圏および地方中枢都市（札・仙・広・福）のなかでも、20 代人口の増加が中心地（従業者数密度が最大の 1km メッシュで博多駅が含まれる）付近で顕著に高いことを明らかにしている。

一方、2000 年代半ばまでの福岡市都心部の人口増加に関して、梶田真(2007)は民間分譲マンションに注目し、居住分化を伴った人口回復のメカニズムを把握するため、マンション供給業者の行動原理の解明からアプローチしている。民間分譲マンションの資料と国勢調査の基本単位区別集計を用いて、薬院と美野島地区を分析対象とした結果、供給物件の性格と居住者の年齢構成・性別との間に関連性があることが明らかにされている。

また鯵坂ほか（2013a, 2013b）は都心部の人口が減少から増加へと転じる「都心回帰」現象がみられる大都市のなかで、研究蓄積が薄いとされる札幌市、名古屋市、福岡市を分析対象として、その実態把握を試みている。福岡市の都心回帰の検討では、国勢調査による人口構造の分析と、都心部のマンション住民へのアンケート調査によって、2000 年代において 10 代後半から 20 代の女性単身層が急激に増加していること、マンション住民は永住志向が強く、さらに前住地は中央区内が最多で都心内での移動が主流であること、マンション供給において、東京や大阪と比べて相対的な地価の低さにより十分な広さのマンション住戸が購買可能な価格であることから、マンション購買層が子どものいる世帯が主であることなどを明らかにしている。ただし福岡市都心部におけるマンション需要の実態について、「大企業本社や高度な専門サービス産業の集積が東京・大阪に比べて弱いために、東京・大阪の都心回帰を主導する若く高収入の専門職・管理職が絶対量として少なく、都心マンションの主要な購買層となりえない」(p. 45)との可能性があると推察している。

ほかにも居住特性や居住地の選択過程に焦点をおいた先行研究としては、福岡市都心部を対象とした梶田佳孝ほか(2009)や、都心部および周辺，郊外の住宅地を対象とした長沼・荒井(2010, 2015)などがあげられる。



図Ⅱ-3-3-2　福岡市町丁別の人口増減率（2010-2015 年）

出所：国勢調査より與倉作成

図Ⅱ-3-3-2 は町丁別の人口増減率を地図化したものである。人口がゼロの区域のほか、一部、区画が変更され、2010 年と 2015 年とで比較できないものなどは空白で描画されている。山間部や離島では人口がマイナス成長であるものの、多くの区域ではプラスの成長がみられる。福岡市内の住宅不動産開発は、後述するオフィスやホテル開発とともに 2010 年代に活発であり、分譲マンションや賃貸マンションの建設も多く進んでいる。地場の不動産開発業者のほかに、JR 九州は鉄道沿線の新興住宅地などにおいて、新築分譲マンションや賃貸マンションを MJR や RJR といったブランド名で供給しており、人口増加に貢献している。

2005 年以降進展した九州大学のキャンパス移転も福岡市内の人口増減に大きな影響を与えている。九州大学のキャンパスはかつて中央区の六本松地区や、東区の箱崎地区に分散して立地していたが、現在、多くの学部は西区の元岡地区（伊都キャンパス）に立地している。移転に伴い 2005 年には JR の新駅（九大学研都市駅）が西区に建設され、駅周辺の開発が劇的に進行しているほか、キャンパス跡地の利活用も進められている。

六本松キャンパス跡地は九州大学が都市再生機構（UR）に売却したのち、JR 九州が開発業者となり、蔦屋書店やクリニック、福岡市科学館、九州大学法科大学院などが入居する複合施設「六本松４２１」のほか、商業施設やマンションが建設されている。また裁判所、弁護士会館、検察庁が跡地に移転しており、学生街から法曹街へと変貌を遂げている[4]。

九大学研都市駅周辺では JR 九州によるマンション開発が進んでおり、現在は地上 14 階建ての分譲マンションが２棟あるほか、地場の開発業者によって学生を中心とした単身世帯向けのアパートやマンションの建設が相次いでみられる。西区の九大学研都市駅周辺の区域では、2013 年 10 月に

[4]日本経済新聞・地方経済面 2018 年 10 月 23 日付による。

実施された町界町名整理によって新設・編入がなされており、2010 年から 2015 年までの増減率を算出できない。ただし変更のあった旧町名の今宿町、大字女原、大字徳永の区域は、新しい町名の今宿西、北原、徳永北、西都、女原北、および現町名の今宿町、大字女原、大字徳永にほぼ対応しており、それら区域の 2010 年の人口が 6,137 人であるのに対し、2015 年の人口は 12,876 人と倍増以上の高い人口増加を示している。

c　福岡市区部の業種構成のコレスポンデンス分析

本章では福岡市区部の産業構造についてコレスポンデンス分析を用いた検討を試みる。コレスポンデンス分析は、集計済みのクロス集計結果をもとに、行の要素と列の要素の相関関係が最大になるように数量化し、その行の要素と列の要素を多次元空間に表現するものであり、要素間の類似性を散布図としてグラフィカルに示すことができる点が利点とされる（與倉 2017, p.48)。コレスポンデンス分析は、質的データや、0 と 1 の 2 値データで表現されるようなアンケート調査結果の解析において用いられることが多い。一方、地域分析で援用する際には地域ごとの構成比率（たとえば地域の産業別構成比率）をもとに検討することで、構成比率が類似した地域の検討が可能になる。さらに地域と構成要素とを同時にプロットすることで、地域ごとに特化している要素を考察できる。

コレスポンデンス分析を地域分析に援用した先駆的成果として、Meijers(2005)による都市間の垂直的シナジー効果の研究があげられる。Meijers(2005)では、オランダのランドスタッド地域の４都市を対象に、業種別従業員数をもとに各都市の経済的役割の類似性を検討しており、アムステルダムが商業サービスに、ロッテルダムが工業に、ハーグが行政部門に相対的に特化し、都市間の相補的なネットワークが構築されているとの知見が得られている。

本章では Meijers(2005)の分析枠組みを援用し、福岡市の 7 区部の産業大分類の業種構成比率（従業員シェア、2014 年経済センサス）をもとにコレスポンデンス分析を施した結果について説明する[5]。分析で得られた特異値をみると１次元が 0.347、２次元が 0.202 となり、イナーシャの寄与率は１次元が 0.617、２次元が 0.209 となる。特異値は相関係数に相当し、寄与率の累積が説明力を表すため、２つの次元で全データの 82.6%が説明されることになる。

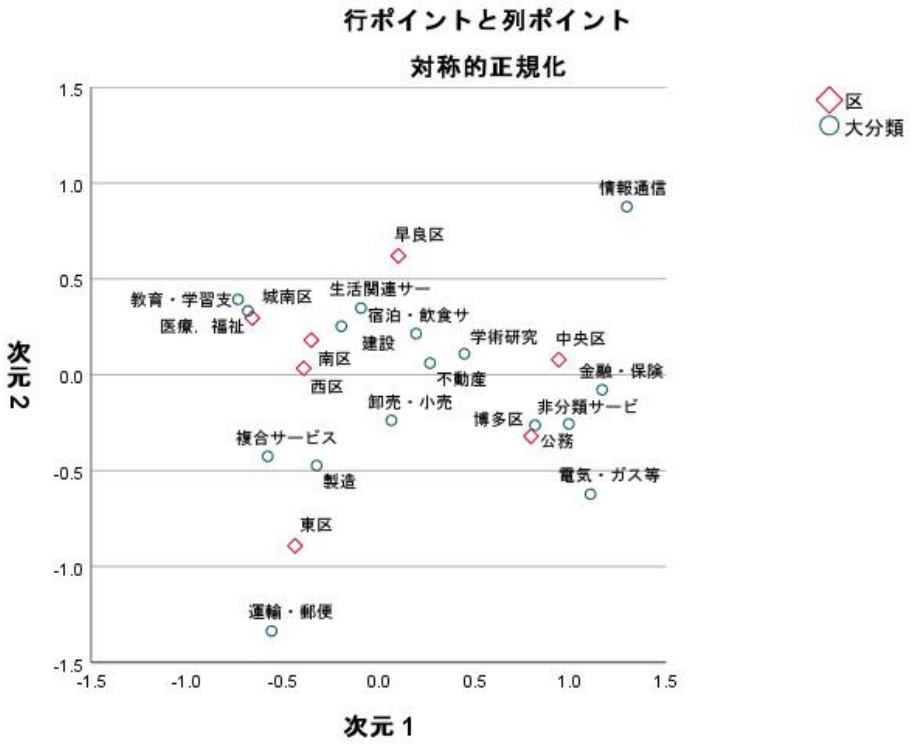
図Ⅱ-3-3-3 は福岡市区部の業種構成に関して SPSS によりコレスポンデンス分析を行い、得ることが出来た同時布置図である。布置図上で近くにプロットされている区では、類似した業種構成を有していることを意味する。また特定の区と業種が近くにプロットされている際には、その業種への特化がみられると解釈することができる。原点付近にプロットされている業種は多くの区で同じようなシェアを有し、均等に分布していることが示唆される。城南区、南区、西区は相対的に類似した業種構成を有しているのに対し、ほかの４区では特定の業種への特化が顕著にみられることがわかる。

すなわち、東区には博多港最大の埠頭である箱崎ふ頭を有し、物流拠点のほか製粉や水産加工など食料品製造業の立地がみられ、道路貨物運送業や倉庫業が卓越していることから、運輸業・郵便業、製造業に相対的に特化している。また博多区には合同庁舎があり、国や県の出先機関も多く立地していることから、公務への特化が顕著である。都心部の博多区と中央区ではともに金融業、保険業への特化がみられる。早良区は、北部は博多湾に面し、西新のように教育施設や博物館などが集中した文教地区を有している一方で、南部は山地で市街化調整区域に含まれており、南北に広く、構成業種もほかの区と大きく異なっていることから布置図では離れてプロットされている。

上記の福岡市区部の産業構造を踏まえ、次章では厚みのある人口および多様で異質な情報・知識の流

[5]本稿では産業大分類のなかで農業、林業、漁業、鉱業を除く全業種を分析対象とする。

動に特徴づけられる都市型産業の小地域別の地理的分布について、経済センサスを用いて検討する。



図Ⅱ-3-3-3　福岡市区部と業種構成に関するコレスポンデンス分析の同時布置図

出所:経済センサス（2014年）より與倉作成

d　福岡市の都市型産業

本章では福岡市の都市型産業として、（１）情報通信業、（２）学術研究、専門・技術サービス業、（３）宿泊業、飲食サービス業、（４）卸売業、小売業に焦点を絞り、業種ごとの立地の特徴を明らかにする。

①情報通信業の立地

情報通信業はⅢ章のコレスポンデンス分析による布置図上で、原点から遠い箇所にプロットされ、ほかの業種が近くに存在していない。これは情報通信業に特化している地域と、ほとんど立地が見られない地域とで二極化していることを示唆する。情報通信業のシェアが 7 区の中で最も高いのは早良区である。図Ⅱ-3-3-4 は福岡市都心部および早良区北部における情報通信業の立地を小地域別で中分類シェア（通信業、放送業、情報サービス業、インターネット附随サービス業、映像・音声・文字情報制作業）とともに示している。早良区の北部に位置する博多湾岸の「シーサイドももち[6]」地区には受託開発ソフトウェアや組み込みソフトウェアといった情報サービス業の集積がみられ、百道浜２丁目の情報サービス業の従業者総数は 5、600 人を数える。福岡県では 2001 年に付加価値の高い半導体の設計・開発拠点を目指す「シリコンシーベルト福岡プロジェクト」が推進され、 2004 年にシーサイドももち地区において福岡システム LSI 総合開発センターが開設されている（與倉，2017)。福岡システム LSI 総合開発センターには九州大学や九州工業大学の工学系の研

[6]博多湾岸におけるウォーターフロント開発および埋め立て事業の経緯に関しては、長沼・荒井（2012）や松原（2018）が詳しい。

究開発センターや、半導体のソフトウェア、評価・検証を行う企業が入居していたが（伊東, 2012）、現在は半導体関連技術とともに IoT や産業用ロボットといった先端技術との融合や新事業創出を目指す R&D 拠点となっている。

また博多区では博多駅周辺に、中央区では天神駅および薬院駅周辺に情報通信業の集積がみられる。博多区には 2013 年 11 月に LINE 株式会社の子会社である LINE Fukuoka が進出しており、福岡市の情報通信業の代表的企業の一つになっている。LINE Fukuoka は現在、博多駅に直結した JRJP 博多ビル（2016 年開業、JR 九州と日本郵便の共同ビル）に本社オフィスを構えている。図Ⅱ-3-3-5 に示すように社員数は設立以降急増し、雇用創出の面で重要な役割を果たしている。設立当社は親会社である LINE のカスタマーサポートを中心として、本社機能の補助的役割を担っていたが、現在は地域統括拠点としてサービス運営・開発・設計・データ分析など機能強化が図られ、自治体との連携も進展している[7]。

一方、天神西部の大名地区は、「2000 年前後には、IT 関連ベンチャー企業や専門学校の存在と安い賃料もあって、多数のクリエイターが集積し、大名バレーなる言葉も生まれた」（吉良, 2010, p. 73）とあるように、情報通信業の集積がみられる。ただし山﨑朗（2010, p. 48）は「地方中枢都市に立地しているベンチャー系 IT 企業は、ごく一部の企業を除き、クリエイティブなレベルは高くなく、東京のソフト会社の下請けにとどまっている企業が多い」と指摘する。大名地区には情報通信業の集積の厚みは一定程度、維持されているものの、久保（2015）によると当初、大名バレーに立地したとされる主要な企業の多くは廃業や買収、域外への移転などがみられると指摘されている。

1926 年に福岡日日新聞社が現在の渡辺通りに新社屋を落成して以来、天神周辺には熊本放送局福岡演奏所（NHK 福岡の前身）や九州日報社（後に福岡日日新聞社と合併し西日本新聞社が発足）などが立地し、天神地区への媒体（メディア）の集中がみられるようになる（西日本鉄道, 2018）。現在、天神周辺には大手マス媒体および九州ローカル媒体の支局・支社、福岡本社などが立地し、テレビ・ラジオ番組の制作会社や新聞社・出版社の集積がみられ、映像・音声・文字情報制作業や放送業の従業者数が比較的多い。また従業者規模としては相対的に小さいものの福岡市のなかでは天神地区と博多区に広告制作業[8]の立地がみられる。

薬院駅周辺は通信業と情報サービス業の集積がみられる。薬院駅には西鉄天神大牟田線と市営地下鉄七隈線の２路線が乗り入れており、七隈線延伸により駅周辺の利便性向上が見込まれている。薬院駅前に立地する 2009 年竣工の 14 階建てのオフィスビル「薬院ビジネスガーデン」（薬院１丁目）には、地場や県外の大手企業のオフィスに加えて、情報通信業関連の企業が多く入居している。2022 年版のゼンリン住宅地図によると、キューサイや SMBC ファイナンスサービス、KDDI エボルバ、関電工の九州支社などが入居するほか、情報サービス業で注目される企業としてゲームソフトウェア開発を行うレベルファイブが 2010 年 3 月に薬院ビジネスガーデンに本社移転[9]を行っている。ほかにもソフトウェアの受託開発を行うメディアファイブの本社や、ゲームのデバッグ業を行うデジタルハーツ株式会社の福岡ラボが薬院ビジネスガーデンに入居している。また渡辺通 2 丁目にはゲ

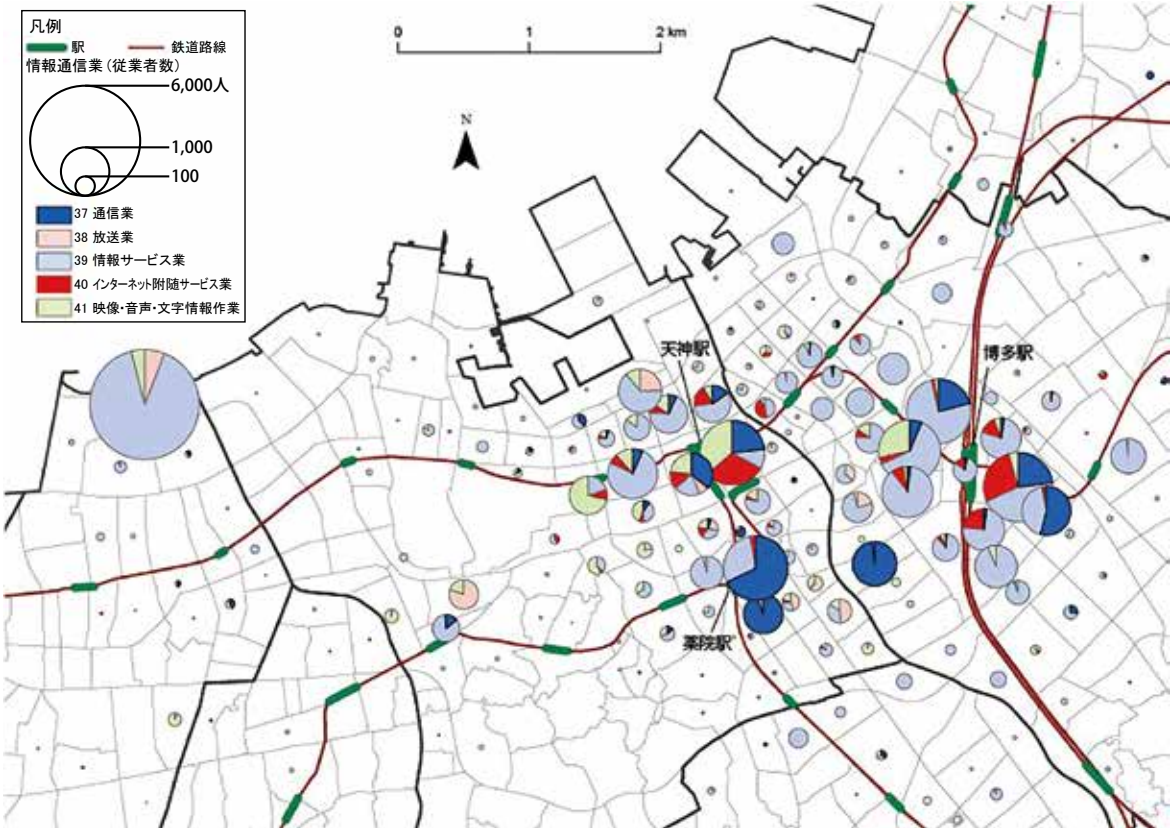
---

[7]LINE Fukuoka と福岡市との連携については、東洋経済オンラインによる下記の記事が詳しい。
「『LINE の街』福岡市で見たスマホ生活の未来―決済や公式アカウントまで全面タッグを推進―」
https://toyokeizai.net/articles/-/295268（2022 年 2 月 15 日最終閲覧）

[8]広告制作業には主として印刷物にかかる広告の企画、制作を行う事業所が含まれる。なお新聞・テレビ・ラジオ・インターネットなど広告媒体に出稿し、広告の企画立案・コンテンツ作成を行う事業所は、産業大分類の「学術研究、専門・技術サービス業」のなかの「広告業」に分類される。

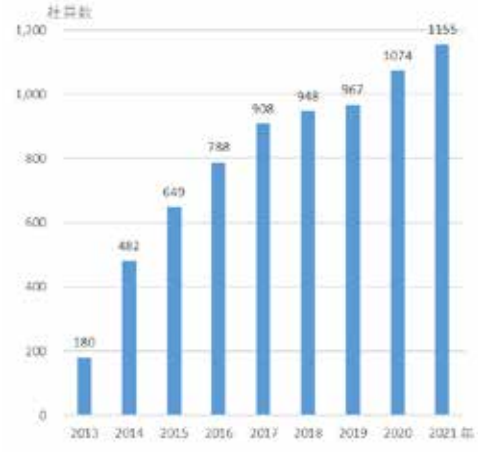
[9]なお移転前は薬院駅南の白金１丁目に本社を有していた。

ームソフト開発を行うガンバリオンが立地しており、さらにモバイルゲームの開発を行う株式会社アカツキも 2018 年に薬院２丁目に子会社であるアカツキ福岡を設立するなどソフトウェア業の新たな集積が薬院地区に生まれつつある[10]。



図Ⅱ-3-3-4　情報通信業の地理的分布（福岡市都心部および早良区北部）

出所：経済センサス（2014 年）より與倉作成



注）図中の数字は社員数の実数。

図Ⅱ-3-3-5　LINE Fukuoka の社員数の推移

出所：LINE Fukuoka のホームページの公開資料より與倉作成

[10]薬院地区に立地するレベルファイブおよびガンバリオンと、博多地区に立地するサイバーコネクトツーが主催となり開催されたゲームイベント「GAME FACTORY FUKUOKA 2003 (GFF 2003)」を契機として、九州・福岡のゲームソフト制作関連会社 12 社による任意団体である GFF（GAME FACTORY'S FRIENDSHIP）が発足している。2006 年には九州大学、福岡市、GFF の３者による産学官連携組織「福岡ゲーム産業振興機構」が設立されている（下記の GFF ホームページによる。https://www.gff.jp/index.html）。

②学術研究、専門・技術サービス業の立地

産業大分類の「学術研究、専門・技術サービス業」には、学術・開発研究機関、専門サービス業、広告業、技術サービス業といった都市型産業が含まれる。図Ⅱ-3-3-6 は福岡市都心部の学術研究、専門・技術サービス業の立地について、中分類シェアとともに地理的分布を示している。情報通信業と同様に、博多駅と天神駅周辺に多くの企業が立地しているが、博多と天神とでその特徴は異なる。すなわち博多駅周辺は土木建築サービス業を中心とした技術サービス業のシェアが大きい[11]のに対して、天神駅および赤坂駅周辺では法律事務所や公認会計士事務所・税理士事務所のほか経営コンサルタント業などが含まれる専門サービス業と、広告業の卓越した立地がみられる。

広告業においては、広告主とテレビや新聞など媒体社との間を広告会社が仲介することから、取引主体間の地理的近接性が重視される（古川， 2018)。福岡における広告業の空間構造について、古川（2014）が企業名鑑をもとに複数時点（1980 年と 2010 年）の立地分析を行っている。福岡の広告業の多くは東京に本社を置き、福岡には支所が立地しており、「出先機関」としての役割が強いとされる。前述の通り、天神地区にはテレビ局、新聞社などのマス媒体が多く立地していることから、広告関連事業所は 1980 年当時において天神地区に著しく集中していたとする。一方、アジア太平洋博覧会の会場跡地である早良区百道浜２丁目に、1996 年にテレビ西日本と RKB 毎日放送が本社を移転させたことを受け、後追いで広告関連業の立地がみられるとし、「非常にコンパクトな範囲」で集積形成がみられると指摘する。

図Ⅱ-3-3-6　学術研究、専門・技術サービス業の地理的分布（福岡市都心部）

出所:経済センサス（2014 年）より與倉作成

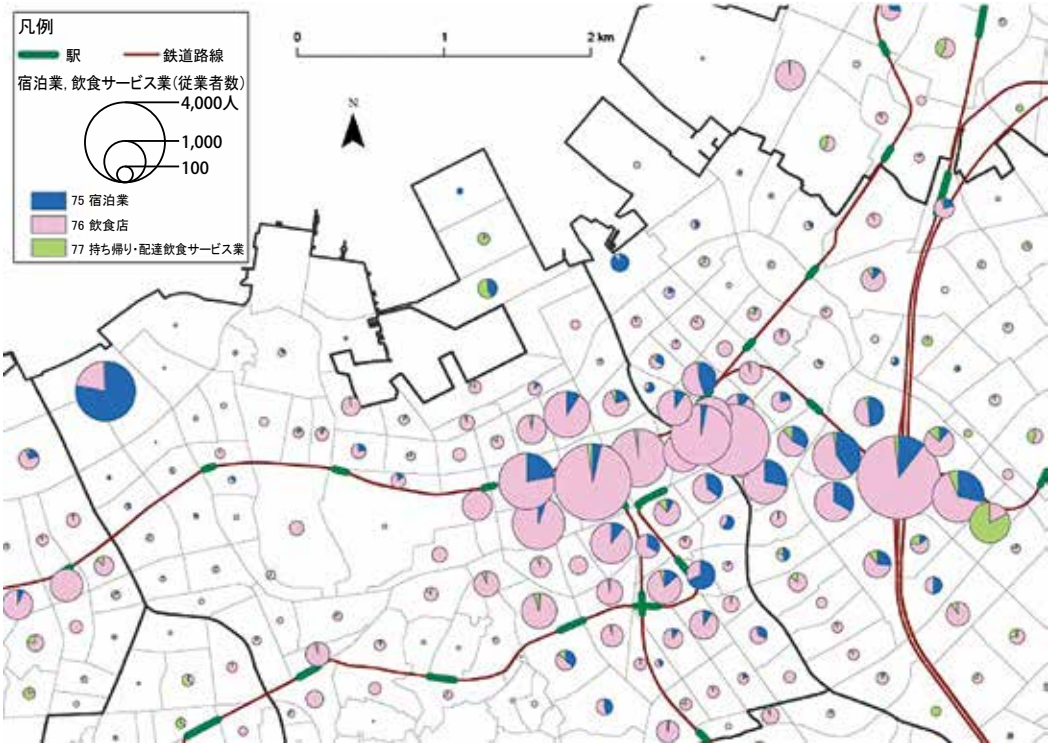
③宿泊業、飲食サービス業の立地

福岡市都心部の飲食店の立地をみると、博多駅、天神駅を中心として面的に拡大しているほかに、中洲地区への卓越した立地が確認できる（図Ⅱ-3-3-7)。福岡を代表する歓楽街である中洲地区（中洲１～５丁目）の飲食店の従業者数は 7,531 人に達する。特に中洲２丁目では 3,259 人、中洲４丁目では 2,275 人の従業者数を数え、ともに飲食店の従業者数が各町丁の総従業者数の 85%程度を占

[11]ただし博多駅西部の博多口周辺では、専門サービス業の割合が比較的大きい。

めている。この規模は博多駅中央街（3,922 人）、天神２丁目（3,580 人）に次いで大きい。中洲地区の飲食店は接待の場としても利用され、多様な主体との関係深耕の役割を有するほか、新奇的な情報や知識に接する機会を提供しうると考えられる。

宿泊業に関して、福岡を代表する大規模ホテルとして、早良区のシーサイドももちエリアにヒルトン福岡シーホークが立地している。同ホテルでは 2019 年に主要 20 カ国・地域（G20）財務相・中央銀行総裁会議が開催され、国際会議の会場としても活用されている。なお大規模ホテルの立地は MICE[12]誘致の必要条件となる。現在、福岡市都心部では、博多駅筑紫口には都ホテル博多、天神駅西口には西鉄グランドホテル、中洲地区のキャナルシティにはグランドハイアット福岡など高級ホテルが立地しているものの、規模面で東京や大阪に劣っている。小柳（2018）によると、福岡市は東京都特別区部に次いで国際会議件数が多いが、MICE 施設の供給不足が課題となると指摘されている。国際的な MICE 開催であれば宿泊ホテルの不足も重要な課題となりうる[13]。こうした課題解決のため、福岡市は中央ふ頭、博多ふ頭のウォーターフロント地区における MICE 機能強化[14]に取り組んでいる。さらに外資系高級ホテルのザ・リッツ・カールトン・ホテルの誘致に成功し、天神西部の大名地区（大名２丁目）において 2023 年に開業が予定されている。



図Ⅱ-3-3-7　宿泊業、飲食サービス業の地理的分布（福岡市都心部および早良区北部）

出所:経済センサス（2014 年）より與倉作成

---

[12]MICE とは会議（Meeting）、報奨旅行（Incentive tour）コンベンション(Convention)、展示会(Exhibition)の頭文字をとったものである。MICE は開催前、開催中、開催後に宿泊や会食を伴うため多様な観光集客が見込まれる重要な市場であると考えられる。

[13]福岡市は 2019 年開催の G20 首脳会議の誘致に失敗したが、その要因として外国要人が宿泊する高級ホテルの不足があげられた（読売新聞 2019 年４月６日付）。なお 2016 年には高級ホテルの容積率を緩和する「ハイクオリティホテル建設促進制度」を創設し、第１号として近鉄系の都ホテル博多（2019 年開業）に適用している（日本経済新聞地方経済面九州 2018 年８月 14 日付）。

[14]新型コロナウイルス禍で MICE 需要は低下している状況にある。実際、MICE 需要を見込んだ展示場施設の拡張予定を、規模縮小へと変更する自治体も出てきている（日本経済新聞地方経済面九州 2022 年２月 23 日付）。

d　卸売業、小売業の立地

①　卸売業

福岡市の商業の立地をみると、卸売業と小売業とで集積の状況に違いがある。図Ⅱ-3-3-8 は卸売業に含まれる産業中分類６業種（各種商品、繊維・衣服等、飲食料品、建築材料・鉱物・金属材料等、機械器具、その他卸売業）を抽出し、小地域別にプロットしたものである。博多駅と天神駅周辺に集中傾向がみられるが、博多駅から祇園、呉服町といった大博通りに面する地区において繊維・衣服卸売業への特化がみられ、博多駅東部にあたる筑紫口エリアでは機械器具卸売業への特化が確認できる。一方、天神駅周辺は飲食料品卸売業の割合が高く、さらに大濠公園や薬院周辺では医薬品・化粧品卸売業等が含まれる「その他の卸売業」への特化がみられる。

図Ⅱ-3-3-8　卸売業の地理的分布（福岡市都心部）

出所:経済センサス（2014 年）より與倉作成

②小売業

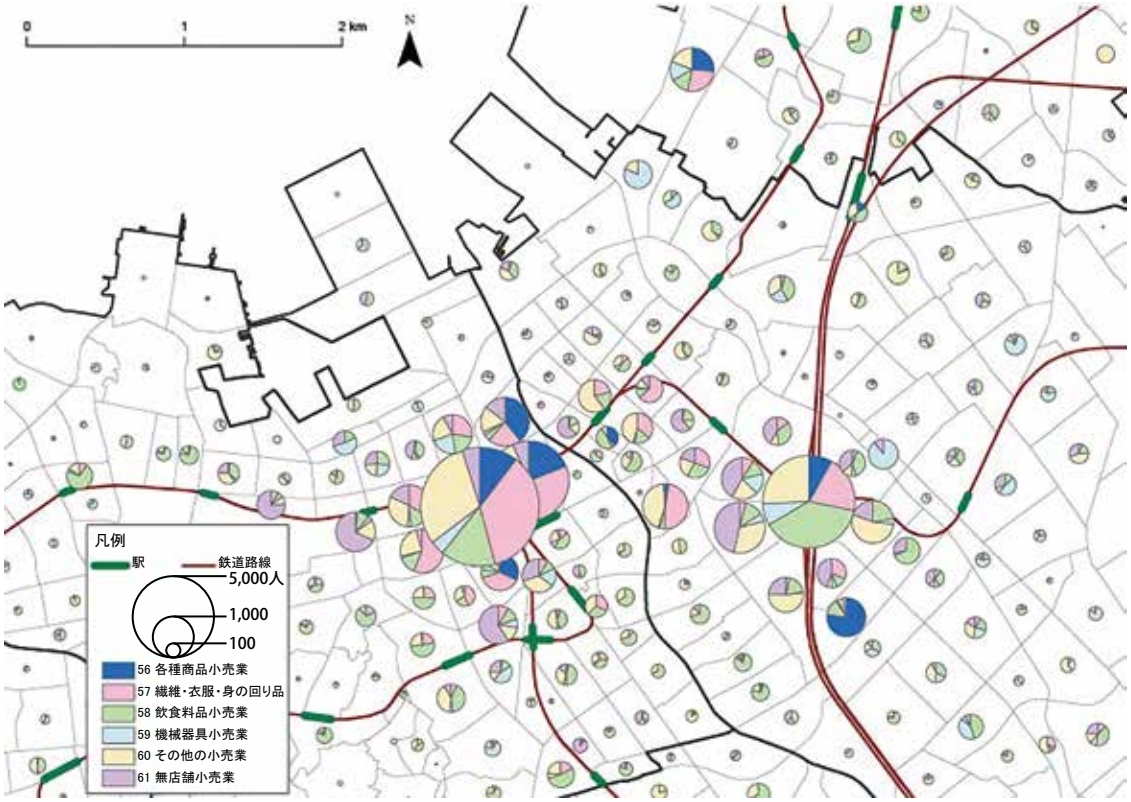
小売業の立地は卸売業と比べて、博多と天神の二極への特化[15]が鮮明に表れている（図Ⅱ-3-3-9）。特に天神地区では地下街も含め、商業集積が卓越しており、大型店舗の進出に伴う激烈な商業競争

15 都心部以外に目を転ずると、東区にはゆめタウン博多やイオンモール香椎浜、西区にはマリノアシティやイオンマリナタウン、イオンモール福岡伊都、木の葉モール橋本などモール型の大型商業施設が立地している。ほかにも 2018 年 11 月には福岡 PayPay ドームやヒルトンシーホークが立地する中央区地行浜 2 丁目において「MARK IS 福岡ももち」（三菱地所）が開業し、2022 年 4 月には「三井ショッピングパーク ららぽーと福岡」（三井不動産）が博多区南部の青果市場跡地において開業予定である。

は「天神流通戦争」と表現された[16]。2009 年時点で店舗面積が 10,000㎡を超える大規模小売店舗は天神地区において 12 店舗を数え、博多駅地区の 3 店舗を大幅に超えていた(石丸, 2012)。天神地区では岩田屋本館、博多大丸（現・大丸福岡天神店)、福岡ショッパーズプラザ（現・イオンショッパーズ福岡店およびノース天神）など 40,000㎡を超える大型の百貨店やショッピングモールもみられる。

2011 年になると九州新幹線鹿児島ルートの全線開業にあわせ大型ショッピングセンターの JR 博多シティが開業し、博多周辺の商業集積が進展したことで、天神地区との二極化がみられるようになる（松原, 2014, p. 82)。JR 博多シティには核テナントとして百貨店の博多阪急、専門店街のアミュプラザ博多が入居し、延床面積は 240,000㎡を誇り[17]、駅ビルとして全国最大規模の商業施設となる。また博多駅周辺には 2016 年に博多マルイが入居する KITTE 博多（日本郵便運営）が開業し、延べ床面積は 64,000㎡で天神地区の大手店舗を凌ぐ規模となっている。

一方、天神地区の商業集積も、近年さらなる変貌を遂げつつある。1976 年に開業した天神コア（西日本鉄道運営）や天神ビブレ（ダイエー系列で、現在イオンモール子会社の OPA 運営)、1989 年開業のイムズ（三菱地所運営）といった天神地区を代表としていたショッピングセンターが 2020 年から 2021 年にかけて相次いで閉店した。これは福岡市が推進する再開発事業の「天神ビッグバン」に伴うものである。博多駅周辺でも再開発事業により複数のビルの建替が予定されており、次章でそれら福岡市都心部の新たな都市再開発事業について検討する。



図Ⅱ-3-3-9　小売業の地理的分布（福岡市都心部）

出所：経済センサス（2014 年）より與倉作成

16 1971 年のダイエー福岡ショッパーズプラザの開店に端を発する天神地区の「流通戦争」の経緯については松原（2014）や西日本鉄道（2018）が詳しい。

17九州旅客鉄道株式会社『ファクトシート 2020』による。
https://www.jrkyushu.co.jp/company/ir/library/fact_sheet/（最終閲覧日 2022 年 2 月 23 日)。

e　福岡市の都心再開発事業と都市政策の展望

最後に、博多駅および天神駅周辺の都心再開発の取り組みを整理したうえで、福岡市の都市政策を展望する。2022 年現在３期目を務める福岡市の高島市長は、2015 年度から天神地区の再開発計画プロジェクトを「天神ビッグバン」と名付け、ビル建替時の容積率緩和など規制緩和による都心部の再開発促進を目指している。福岡市都心部の特徴の一つとして、福岡空港との地理的距離が近いことがあげられる。福岡市都心部では航空法により福岡空港からの距離に応じて、すり鉢状に高さ制限が設けられており、 100m級の高層ビル建造は不可能であった。福岡市は第２次安倍政権時の成長戦略の国家戦略特区に指定され、2015 年に天神地区の高さ制限の緩和が特例で承認された[18]。これまで段階的に規制緩和の拡大が実施されており、2017 年には渡辺通りを境として西側は 115m、東側は最大で 99m まで高さ制限の上限が緩和されている[19]。

福岡市によると天神ビッグバンでは「民間活力を最大限に引き出しながら耐震性の高い先進的なビルへの建替えを促進するとともに、快適でぬくもりのある公共空間の創出など、安全安心で、未来に誇れる、魅力的で質の高いまちづくり」を標榜し、2024 年までの 10 年間で 30 棟のビル建替えを数値目標として掲げていた[20]。対象範囲は天神交差点を中心とした半径約 500m 圏の 80ha におよぶエリアが含まれる（図Ⅱ-3-3-10）。老朽化したビルの建替を目的としていた 30 棟という数値目標は 2024 年の期限を待たずに達成され、2021 年 9 月時点で 43 棟が竣工している。

表Ⅱ-3-3-2 は天神ビッグバンにおける主要なプロジェクトを整理したものである。天神１丁目の西日本ビル跡地には規制緩和の第１号として、地場の大手開発業者の福岡地所により「天神ビジネスセンター」（2021 年 9 月竣工）が新設されている。地下２階地上 19 階で、低層階には商業施設、高層階ではオフィスが入居する複合ビルであり、地下では飲食店街「天神イチナカ」が 2022 年 4 月に開業予定である。大名２丁目の旧大名小学校跡地では、地場の西日本鉄道、西部ガス、西日本新聞社、福岡商事に、大手開発業者の積水ハウスを加えた５社が出資する「大名プロジェクト特定目的会社」により、オフィス、ホテル、商業施設、住宅を含む大規模な複合開発が進行中である。先述の通り当該地区ではザ・リッツ・カールトン福岡が 2023 年に開業予定であるほか、文化的価値が高いとされる旧大名小学校校舎は保存活用が模索されており[21]、現在は校舎内に福岡市の起業支援施設である「Fukuoka Growth Next」が、福岡地所、さくらインターネット、GMO ペパボの３社を共同事業者として運営されている[22]。また福岡ビル、天神コア、天神ビブレ跡地の総合開発である「福ビル街区建替プロジェクト」や、日本生命福岡ビルおよび福岡三栄ビルの跡地での新ビル開

---

[18]国家戦略特区「グローバル創業・雇用創出特区」において、福岡市は都市機能の向上によって産業、雇用の創出を目指すとされ、天神地区の高さ制限は上限を 67m から 76mへ緩和された（日本経済新聞地方経済面九州 2015 年 5 月 6 日付）。Nakajima and Takano(2021)は高さ制限の緩和が博多および天神地区の地価に与える影響を推定している。

[19]日本経済新聞地方経済面九州 2017 年 9 月 15 日付による。

[20]なお新型コロナウイルス感染拡大を受け、天神ビッグバンの期限は当初の 2024 年末竣工から 2 年間の期限延長を行っている（日本経済新聞 2020 年 8 月 27 日付）。

[21]下記の福岡市『旧大名小学校跡地まちづくり構想』（2016 年 3 月）による。
https://www.city.fukuoka.lg.jp/jutaku-toshi/kaihatsu/toshi/kyudaimyosyogakkoatochi。html

[22]Fukuoka Growth Next は 2017 年 4 月に開設された、福岡市の雇用創出、地域経済発展への貢献、将来的なユニコーン企業創出を目標として、スタートアップ企業や中小企業の第二創業へ継続的な支援を行う施設である。設立当初は福岡地所、さくらインターネット、アパマンショップグループの３社による運営であったが、2019 年のリニューアル時にアパマンショップは運営から離れ、GMO インターネットグループの GMO ペパボが新たに加わっている（日本経済新聞日経プレスリリース 2017 年 2 月 24 日付および 2018 年 11 月 29 日付）。

発を目的とした「天神一丁目北 14 番街区プロジェクト」など複数の事業が天神地区で進行中である。

図Ⅱ-3-3-10　天神ビッグバンの対象範囲と主要なプロジェクト

出典：下記の福岡市ウェブサイトより転載。

https://www.city.fukuoka.lg.jp/jutaku-toshi/kaihatsu/shisei/20150226.html

表Ⅱ-3-3-2　天神ビッグバンの主要なプロジェクトの概要

出所:山﨑健二（2019）、日本経済新聞記事、各社ホームページなどをもとに與倉作成

事業名	天神ビジネスセンター	旧大名小跡地活用事業	福ビル街区建替計画	HLC福岡ビル建替計画	天神一丁目北14番街区
竣工	2021年9月	2022年12月	2024年夏	2024年9月	2025年3月
町丁名	天神１丁目	大名２丁目	天神１丁目	天神２丁目	天神１丁目
事業主	福岡地所	積水ハウス 西日本鉄道 西部ガス 西日本新聞社 福岡商事	西日本鉄道 イオン	ヒューリック	日本生命 積水ハウス
延床面積	61,100m^2	79,400m^2	147,000m^2	20,700m^2	39,300m^2
高さ	89m	110m	96m	115m	88m
主要な入居企業	NEC，ボストンコンサルティングG，ジャパネットHDなど	ザ・リッツ・カールトン福岡	外資系金融機関やIT関連企業を誘致	低層階は商業施設，高層階はホテルが入居予定	低層階は商業施設，高層階はオフィスが入居予定

博多駅周辺の都市再開発は 2019 年から本格的に着手されている。すなわち、福岡市は天神ビッグバンと同様に、老朽化したビルの建替や賑わい創出を目的として、図Ⅱ-3-3-11 のように博多駅を中心として半径約 500m 圏を規制緩和のエリアに設定している[23]。福岡市の主要拠点である福岡空港、天神地区、博多港とを結ぶハブ機能強化が目指されていることから、博多駅周辺の都市再開発

[23]天神ビッグバンでは、航空法による高さ制限をエリア単位で引き上げているが、博多駅周辺は福岡空港に地理的により近いことから事業者が個別に国と交渉することになっている（日本経済新聞地方経済面九州 2019 年 5 月 30 日付）。

プロジェクトは「博多コネクティッド」と名付けられている[24]。同プロジェクト開始以降、2021 年 2 月時点ですでに 7 棟が竣工し、建築確認申請数は 15 棟にのぼる。

表Ⅱ-3-3-3 は博多コネクティッドの主要なプロジェクトを整理したものである。2019 年には博多コネクティッドによる容積率緩和の時限措置を活用し、近鉄系の都ホテル博多や、JR 九州のザ・ブラッサム博多プレミアといった高級ホテルが開業している。これらは MICE 需要の受け皿として期待されており、1980 年代から福岡市が掲げる「アジアの交流拠点都市」を目指したまちづくりとも通じるところがあると考えられる。

さらに博多駅東一丁目では、2022 年 8 月にボーリング場跡地に、NTT 都市開発と大成建設による複合ビルの「博多イーストテラス」が竣工予定である。また JR 九州、福岡地所、麻生といった福岡県に本社を置く地場企業グループによって、福岡東総合庁舎敷地有効活用事業が進められ、2024 年 3 月にオフィスビルの新設が計画されている。これら複数の事業の進展により、博多駅筑紫口側の回遊性の向上が期待されている。また博多口でも西日本シティ銀行の本店本館、本店別館、事務本部ビルの再開発が進められ、「活力と賑わい」の新構築が目指されている。

図Ⅱ-3-3-11　博多コネクティッドの対象範囲と主要なプロジェクト

出典：下記の福岡市ウェブサイトより転載。

https://www.city.fukuoka.lg.jp/jutaku-toshi/kaihatsu/toshi/HAKATA_CONNECTED.html

[24]日本経済新聞地方経済面九州 2019 年 1 月 5 日付による。

表Ⅱ-3-3-3　博多コネクティッドの主要なプロジェクトの概要

出所:日本経済新聞記事、各社ホームページなどをもとに與倉作成

事業名	近鉄博多ビル建設計画	ザ・ブラッサム博多プレミア	博多駅東一丁目開発（博多イーストテラス）	福岡東総合庁舎敷地有効活用事業	西日本シティ銀行本店建替
竣工時期	2019年7月	2019年9月	2022年8月	2024年3月	2025年2月
町丁名	博多駅東２丁目	博多駅前２丁目	博多駅東１丁目	博多駅東１丁目	博多駅前１丁目
事業主	近鉄不動産 近鉄・都ホテルズ	九州旅客鉄道	NTT都市開発 大成建設	九州旅客鉄道 福岡地所 麻生	西日本シティ銀行 福岡地所
延床面積	23,000m^2	15,000m^2	29,200m^2	21,500m^2	解体前（2.6万m^2）の２倍以上
高さ	57m（地上13階）	地上14階	地上10階	地上12階	地上13階
主要な入居企業など	都ホテル博多，低層階には飲食店舗など商業施設	１・２階に飲食店舗，３階に博多まちづくり推進協議会拠点の「博多のまちの会議室」	主用途をオフィス，低層部を賑わいの空間とした複合施設を予定	主用途をオフィス，１階に福岡県産品を使ったメニュー提供のカフェ導入	オフィス，商業施設，ホテルが入居予定

2010 年代半ば頃から博多港は大型クルーズ船や国際定期旅客船の寄港が急増し、2015 年には国内最多のクルーズ船寄港地となっており、博多ふ頭および中央ふ頭周辺にはマリンメッセ福岡、福岡国際会議場、福岡サンパレス、福岡国際センターといった MICE 施設が集中している。また福岡市の国際会議の開催数は東京都特別区部に次いで全国２位を誇っており（小柳, 2018, p. 311）、MICE 機能のさらなる強化は福岡市の都市政策において重要な課題であった。2016 年には「『アジアのリーダー都市』を目指し、福岡市を次のステージへ」と銘打ち、中央ふ頭・博多ふ頭の MICE 施設や周辺道路の再整備を行う「ウォーターフロントネクスト」事業が推進されることになった。しかし、インバウンド需要を見込んだウォーターフロントネクスト事業にとって、新型コロナウイルス感染症の収束の遅れは大きな影響を及ぼしており、クルーズ機能強化や MICE 施設の誘致に関して事業計画そのものが見直されている[25]。

都心部の再開発事業の天神ビッグバンおよび博多コネクティッドもコロナ禍前に進行したものであり、現在、劇的な外部環境の変化への適応に迫られている。実際、天神地区では堅調なオフィス需要と比べ、新型コロナウイルスの影響によりアパレルや雑貨など小売店舗の賃貸需要が低調であると指摘されている[26]。博多地区および天神地区では高級ホテルが相次いで進出したが、MICE 施設の強化によるインバウンド需要の取り込みという当初の目論見が外れ、供給過多となる恐れもある。産業集積政策においては、技術的関連が低い経済活動に分散することが、不況などの外部ショックへの対応として適していることが示唆されているが（與倉 2021）、旺盛なオフィス需要と商業需要への対応を主目的とした福岡市の都市政策においても、外部ショックを吸収するようなレジリエントな要素の導入が必要不可欠であると考えられる。

[25]福岡市の下記ウェブサイト「ウォーターフロント地区（中央ふ頭・博多ふ頭）再整備の事業見直しについて（令和３年９月議会報告）」による。
https://www.city.fukuoka.lg.jp/jutaku-toshi/waterfront/shisei/wf_turnaround.html
[26]日本経済新聞地方経済面九州 2021 年 12 月 1 日付による。

＜参考文献＞

鯵坂　学・上野淳子・丸山真央・堤　圭史郎（2013a）:「都心回帰」時代の大都市都心地区におけるコミュニティとマンション住民 : 札幌市、福岡市、名古屋市の比較(上)『評論・社会科学 』 105：1-78.

鯵坂　学・上野淳子・丸山真央・堤　圭史郎（2013b）:「都心回帰」時代の大都市都心地区におけるコミュニティとマンション住民 : 札幌市、福岡市、名古屋市の比較(下)『評論・社会科学 』 106：1-69.

石丸哲史（2012）：福岡大都市圏―広域中心都市―（所収野澤秀樹・堂前亮平・手塚　章編『日本の地誌10―九州・沖縄―』朝倉書店：151-155）.

伊東維年（2012）：半導体設計開発拠点の構築と半導体設計企業（所収伊東維年・柳井雅也編『産業集積の変貌と地域政策―グローカル時代の地域産業研究―』ミネルヴァ書房：95-154）.

大谷友男・南　源来（2021）：九州新幹線全線開業が企業活動に与えた影響『九州経済調査月報』75: 21-27.

梶田　真（2007）：福岡市都心部における近年の人口回復に関するノート『史淵』 144：143-164.

梶田佳孝・秋本福雄・松井浩二（2009）：福岡市都心部の人口回復現象からみた居住構造の変化に関する研究『都市計画論文集』 44(2)：58-65.

吉良幸生（2010）：路地に集積するクリエイティビティの考察―路地のスケール感がまちの活性化を加速する『都市政策研究』 10：69-78.

久保隆行（2015）：福岡市の産業特性とポテンシャル―ICT 産業を軸とした産業基盤強化に向けて―『都市政策研究』 17：13-27.

小柳真二（2015）：クリエイティブ人材の福岡移住『ビジネス・レーバー・トレンド』 479：22-24.

小柳真二（2018）：支店経済都市・福岡の変容『経済地理学年報』 64：303-318.

小柳真二・渡辺隼矢（2020）：地方圏における「地方創生」下の社会移動と就労機会創出―九州を事例に―『日本政策金融公庫論集』 49：39-60.

小柳真二・渡辺隼矢（2021）：地方創生下における九州地域の人口移動と就労機会『九州経済調査月報』920：6-15.

長沼佐江・荒井良雄（2010）：都心居住者の属性と居住地選択のメカニズム―地方中核都市福岡を事例に―『地学雑誌』 119：794-809.

長沼佐江・荒井良雄（2015）：福岡市における個人属性からみた居住地の選択要因『大東文化大学経済論集』 103(3)：109-127.

西日本鉄道（2018）:『創立 110 周年記念誌―まちとともに、新たな時代へ―』.

半澤誠司（2016）:『コンテンツ産業とイノベーション――テレビ・アニメ・ゲーム産業の集積』勁草書房.

古川智史（2014）:『日本の広告産業におけるグローバル・ローカル環境への適応と創造性に関する地理学的研究』東京大学大学院総合文化研究科博士論文.

古川智史（2018）：日本国内における大手広告会社の事業所配置とその再編『経済地理学年報』 64：73-92.

松原　宏（2014）：地方中枢都市：福岡（所収松原　宏編『地域経済論入門』古今書院：69-87）.

山﨑　朗(2010):失われた 30 年―土地利用計画転換の遅れがもたらしたもの―『土地総合研究』18(3):43-49.

山﨑健二（2019）：福岡市の不動産市況の現状―天神ビッグバンに必要な視点―『不動産研究』 61(3)：36-42.

與倉　豊（2017）:『産業集積のネットワークとイノベーション』古今書院.

與倉　豊（2021）:進化する産業集積とイノベーション―研究・政策動向に関する覚書―『経済学研究』88(4)：1-17.

Meijers,E.(2005): ″Polycentric Urban Regions and the Quest for Synergy: Is a Network of Cities More than the Sum of the Parts?″ *Urban Studies*, 42: 765-781.

Nakajima,K. and Takano, K. (2021): “Estimating the Impact of Land Use Regulation on Land Price: At the Kink Point of Building Height Limits in Fukuoka” *RIETI Discussion Paper Series*, 21-E-088.

（３）産業集積の構造変化

１）自動車産業集積地域：愛知県西三河地域の産業構造

伊藤 健司

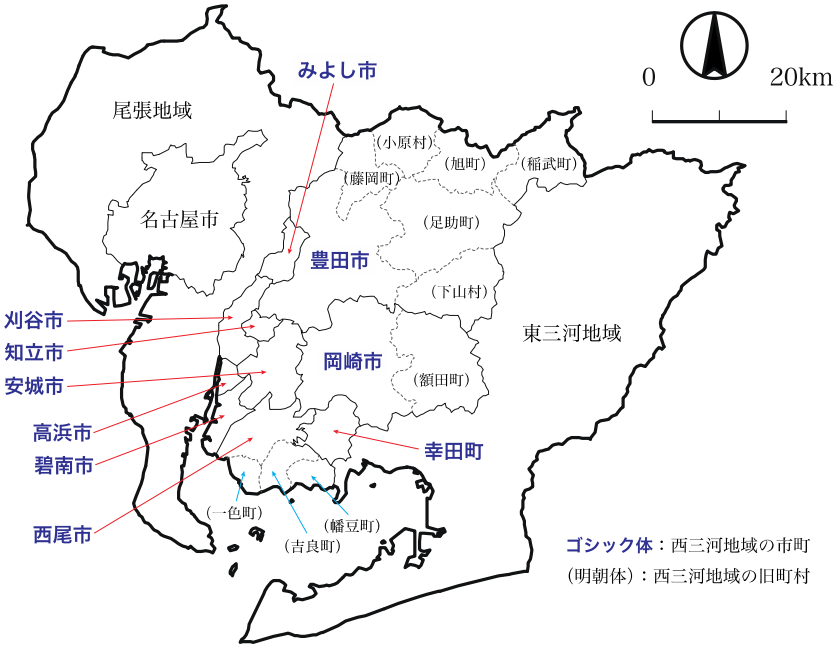
a　西三河地域の概観

日本で最大の自動車産業集積となっている愛知県西三河地域について、主に統計資料から産業集積の特徴を把握する。製造品出荷額等について愛知県（44 兆 9 千億円：2019 年。工業統計調査による。以下同じ。）は全国最大となっており、西三河地域はそのうちの 56.8%（27 兆 2 千億円：同）を占める。10 市町のうち、５市町で工場従業者数（2020 年）が４万人を超え、６市の製造品出荷額等（2019 年）が１兆円を上回っている。

この地域の中心的な産業は自動車製造業であり、トヨタ自動車の本社、研究開発拠点、生産拠点が多数展開されており、岡崎市には三菱自動車の研究開発拠点・生産拠点がある。また、車体メーカーや世界的な自動車部品サプライヤーの本社、研究開発拠点、生産拠点も地域内に多数立地している。

本稿では、自動車産業を含む輸送用機械器具製造業（輸送機械、輸送機械製造業）を中心に、西三河地域の製造業の特徴と産業構造を把握する。

愛知県西三河地域（図Ⅱ-3-4-1）は、豊田市（人口：42.2 万人。2020 年国勢調査。以下同じ）、岡崎市（38.5 万人）、安城市（18.8 万人）、西尾市（16.9 万人）、刈谷市（15.4 万人）、碧南市（7.2 万人）、知立市（7.2 万人）、みよし市（6.2 万人）、高浜市（4.6 万人）、幸田町（4.2 万人）の９市１町から構成される。域内人口は 161.3 万人で、愛知県（754.2 万人）の 21.4%を占めている。いわゆる平成の合併においては３件の市町村合併があった。2005 年（平成 17 年）に豊田市、藤岡町、小原村、足助町、下山村、旭町、稲武町が合併して新しい豊田市となった。2006 年に岡崎市と額田町が合併して新しい岡崎市となった。2011 年には、西尾市、一色町、吉良町、幡豆町が合併して新しい西尾市となった。この他、2010 年に三好町が市制を施行してみよし市となった。



尾張地域は名古屋市を含む。

図Ⅱ-3-4-1　愛知県西三河地域

b　輸送機械製造業における愛知県の位置付け

自動車産業を含む輸送機械製造業における愛知県の状況を把握する。図Ⅱ-3-4-2 は、都道府県別の輸送機械製造業の製造品出荷額等（2019 年）を示している。輸送機械の全国での製造品出荷額等は 68.0 兆円であり、東海４県（岐阜県、静岡県、愛知県、三重県）は 34.8 兆円で全国の 51.2%、特に愛知県は 26.7 兆円で全国の 39.2%を占めている。東海地方では、静岡県も 4.3 兆円（6.3%）で愛知県に次ぐ第２位、三重県は 2.7 兆円（4.0%）で第６位となっている。全国的には、関東地方から東海地方、関西地方、瀬戸内海沿岸地域、九州北部にかけて製造品出荷額等が多い地域が広がっている。上位 10 県のうち関東地方が４県、東海地方が３県となっており、その他は福岡県（3.4 兆円）、広島県（3.3 兆円）、兵庫県（1.7 兆円）である。

愛知県、静岡県、三重県は、各県の製造品出荷額等における輸送機械の構成比も高い。愛知県は 55.6%で県の製造品出荷額等の過半を占める。三重県（25.5%）と静岡県（25.0%）は約４分の１を占めている。一方、岐阜県は 19.6%で、全国の 21.1%よりも低くなっている。東海地方以外では、群馬県（37.3%）、福岡県（33.8%）、広島県（33.4%）が 30%を超えている。

関連して、図Ⅱ-3-4-3 は製造品出荷額等について輸送機械への特化係数の分布を示している。愛知県が 2.64 で最も高い。次いで、群馬県（特化係数：1.77）、福岡県（1.60）、広島県（1.59）が高い。東北地方では、岩手県の特化係数が 1.18 と高くなっている。

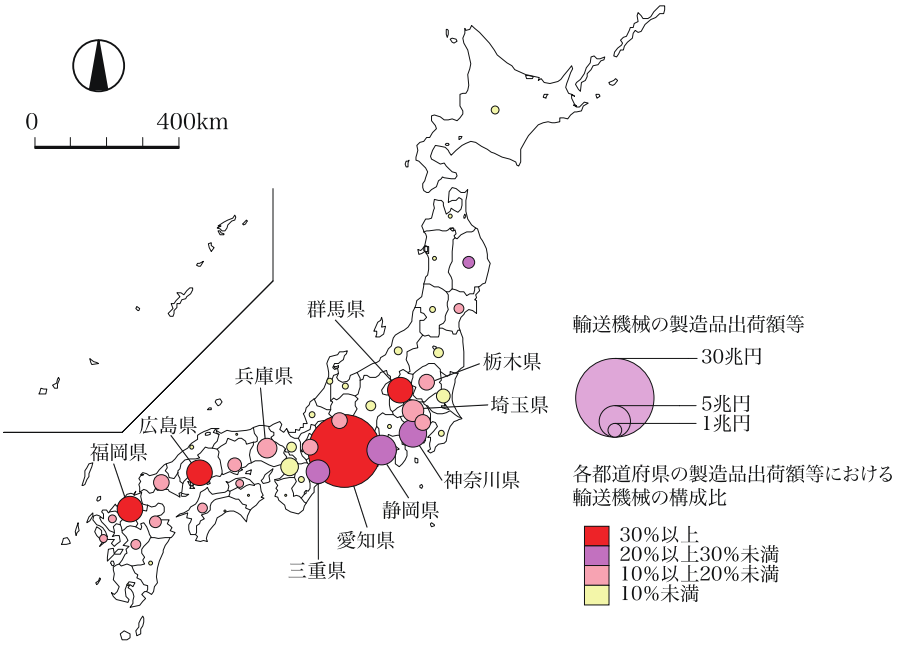
これらについて伊藤（2012）でおよそ 10 年前（2010 年）の状況を示したものと比較してみると、おおよそ同様の傾向があるが、福岡県と広島県でも輸送機械の構成比が 30%を超えたこと、岩手県の特化係数が高くなったことなどの変化がみられる。

続いて図Ⅱ-3-4-4 は、主に乗用車を生産している完成車組立工場の分布を示している。国内には 33 工場あり 17 府県に立地している。都道府県単位でみて工場数が最も多いのは愛知県で８工場がある。静岡県、三重県、福岡県には３工場があり、群馬県、埼玉県、神奈川県には２工場がある。岩手県、宮城県、栃木県、滋賀県、京都府、大阪府、岡山県、広島県、山口県、大分県にはそれぞれ１工場が立地している。

東海地方についてみると、愛知県では８工場のうち４工場が豊田市にあり、刈谷市、大府市、岡崎市、田原市にそれぞれ１工場がある。岡崎市の１工場以外は、いずれもトヨタ自動車とそのグループ企業の工場である。これらのうち大府市と田原市以外の６工場が西三河地域に立地している工場である。静岡県の３工場はいずれもスズキ、三重県では２工場が本田技研工業とそのグループ企業、１工場がトヨタ自動車のグループ企業の工場となっている。

乗用車の完成車組立工場についてみると、それぞれの自動車メーカーが、拠点地域に集中している場合と、拠点地域に加えて九州地方や東北地方などに新たに展開している場合がある。スズキ、マツダ、スバルは、それぞれ静岡県、広島県と山口県、群馬県といった比較的狭い範囲に完成車組立工場がある。トヨタ自動車グループは東海地方、東北地方、九州地方に、ダイハツグループは関西地方と九州地方、日産自動車グループは関東地方と九州地方というように拠点地域に加えて、各社の中では比較的新しい工場を九州地方（と東北地方）に展開している。本田技研工業グループと三菱自動車グループも複数地域に展開しているがそれぞれの地域で既に半世紀になる生産の歴史がある。ここでは完成車組立工場のみを示しているが各自動車メーカーの大規模な部品工場はこれら以外にも展開している。

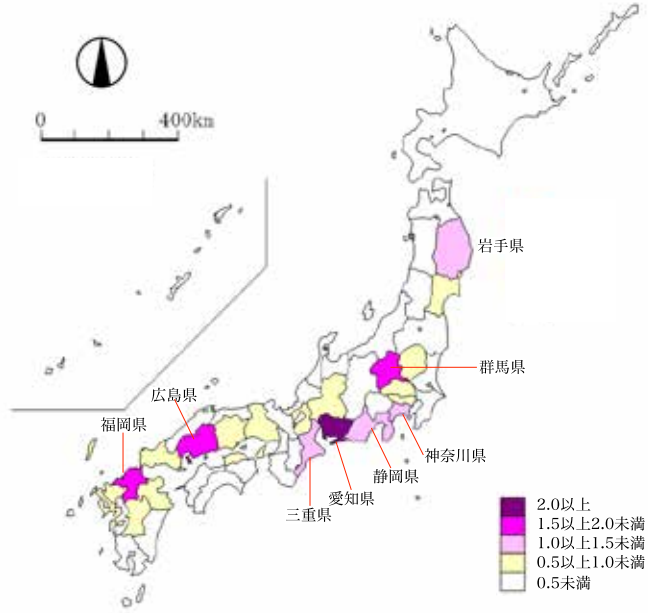
近年の変化をみると、トヨタ自動車東日本の東富士工場（静岡県裾野市）が 2020 年に閉鎖されて生産の一部は別の工場に移管された。また、三菱自動車グループでパジェロなどを生産していたパジェロ製造（岐阜県坂祝町）が 2021 年に閉鎖された。



対象は従業者４人以上の事業所。

図Ⅱ-3-4-2　都道府県別輸送機械製造業の製造品出荷額等（2019 年）

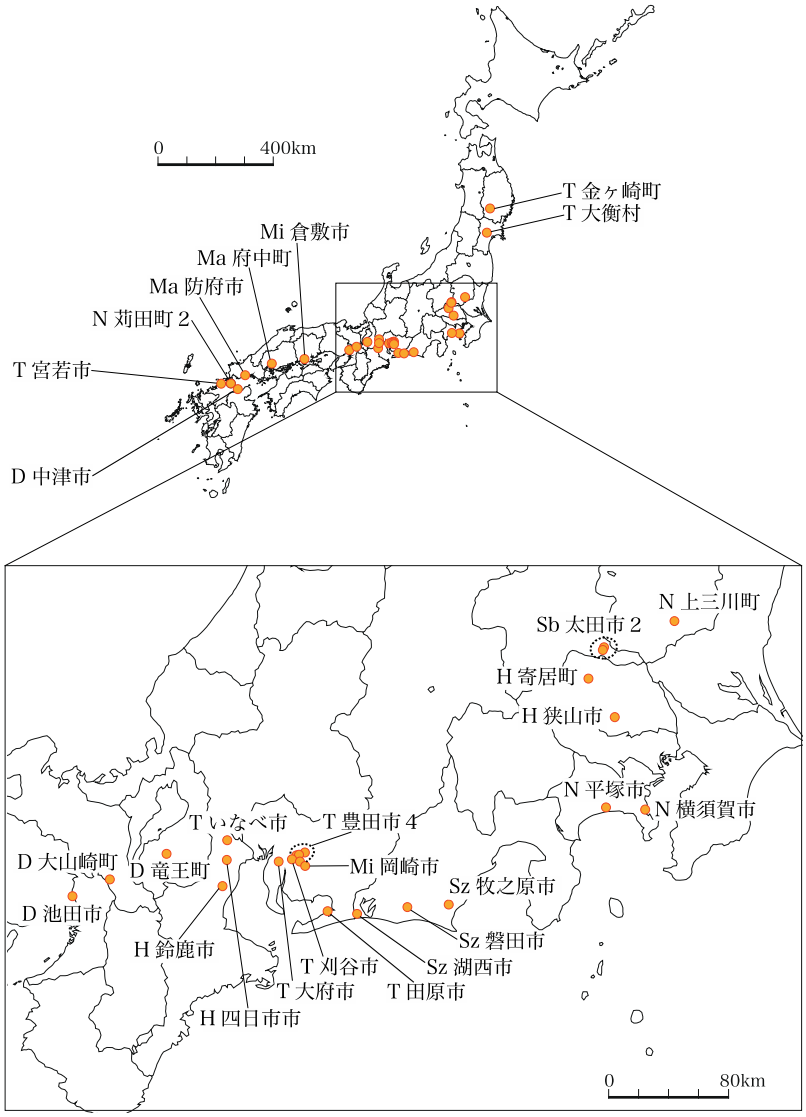
出所：工業統計表より伊藤作成



従業者４人以上の事業所。

図Ⅱ-3-4-3　輸送機械製造品出荷額等の全製造業に対する特化係数（2019 年）

出所：工業統計表より伊藤作成



1）主に乗用車の完成車組立工場を示している。
2）所在市町村名の後ろの数字は同一市内に複数工場がある場合の工場数。
所在市町村名の前のアルファベットは次の企業。
T：トヨタ自動車とそのグループ企業（ダイハツ工業、スバルは後掲），H：本田技研工業とそのグループ企業，
N：日産自動車とそのグループ企業（三菱自動車は後掲），Sz：スズキ，D：ダイハツ工業とそのグループ企業，
Ma：マツダ，Mi：三菱自動車，Sb：スバル
3）少量生産工場は示していない場合がある。

図Ⅱ-3-4-4　完成車組立工場の分布（伊藤 2022 に加筆）
出所：各社ホームページより伊藤作成

c　西三河地域の産業構造

図Ⅱ-3-4-5 は、東海地方における市町村別の製造業従業者数（2019 年）を示している。山間地域以外の地域に広く製造業従業者数が多い地域が広がっている。豊田市（115,946 人）が最も多く、安城市、刈谷市、岡崎市、西尾市も含めて西三河地域の 5 市が上位 10 市に含まれている。東海地方の 3 つの政令指定都市である名古屋市（94,643 人）、浜松市（70,512 人）、静岡市（48,158 人）も上位 10 市に含まれている。

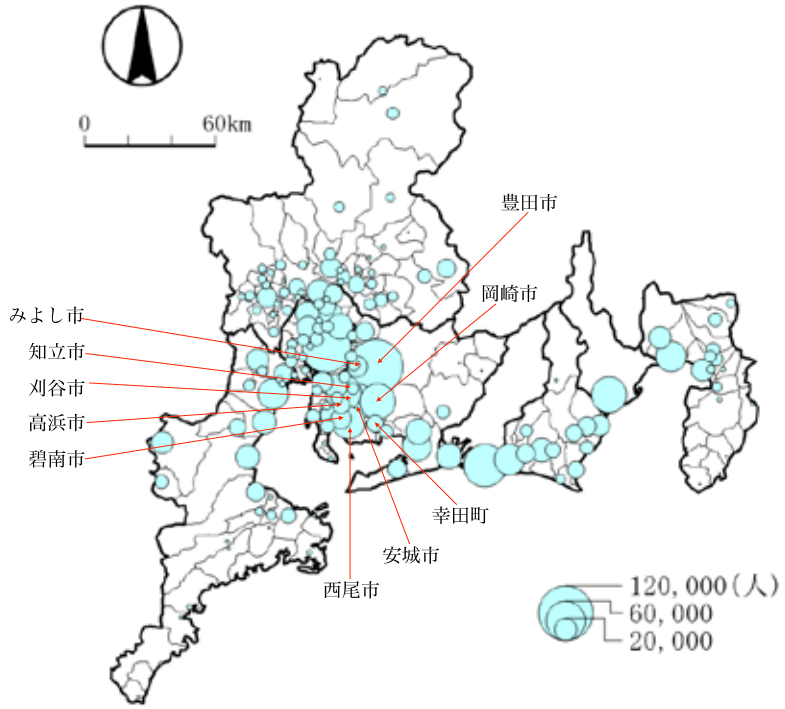
図Ⅱ-3-4-6 は、輸送機械製造業について東海地方における市町村別従業者数（2019 年）を示している。製造業の全業種の場合（図Ⅱ-3-4-5）とは異なり、西三河地域への大きな集中がある。

従業者数が最も多いのは豊田市（89,144 人）で、刈谷市（32,527 人）、安城市（29,543 人）、西尾市（28,890 人）、岡崎市（26,636 人）と西三河地域の市が上位５市を占める。静岡県の浜松市（23,712 人）と磐田市（18,452 人）、三重県いなべ市（13,764 人）、田原市（13,002 人）というように完成車組立工場が立地している市が続く。製造業の全業種では豊田市に次いで多かった名古屋市（12,186 人）が第 10 位となっている。

図Ⅱ-3-4-5 と図Ⅱ-3-4-6 を踏まえて、図Ⅱ-3-4-7 は、東海地方の市町村について工場従業者数に占める輸送機械製造業の割合（2019 年）を示している。西三河地域は、幸田町（25.0%）以外の９市がいずれも 40%を超えており、隣接する東浦町（44.7%）や大府市（42.6%）も含めて面的に広がっている。西三河地域の中では、豊田市が 76.9%で特に高く、西尾市(70.5%)と刈谷市(65.6%)も 60%を超えている。小規模市のため従業者規模は必ずしも大きくはない高浜市（59.3%）、みよし市（52.5%）、碧南市（44.7%）、知立市（40.7%）も 40%を超えている。

対照的に同じ愛知県でも名古屋市を含めた尾張地域は、航空宇宙関係の工場がある豊山町のほか前述の大府市や東浦町など一部を除いた大部分が 20%未満となっている。

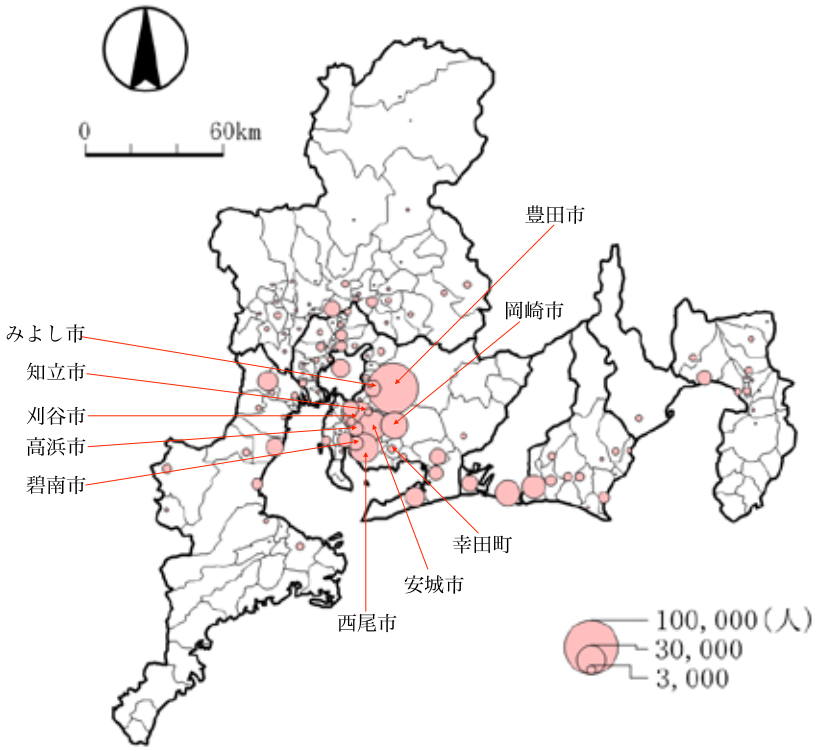
西三河地域以外で、輸送機械製造業が高い構成比を示しているのは、愛知県田原市（89.9%）、愛知県豊山町（80.9%）、岐阜県坂祝町（76.9%）、三重県いなべ市（72.1%）などである。



1）市町名を示しているところは西三河地域の地方公共団体である。
2）従業者数４人以上の事業所。

図Ⅱ-3-4-5　東海地方における市町村別製造業従業者数（2019 年）

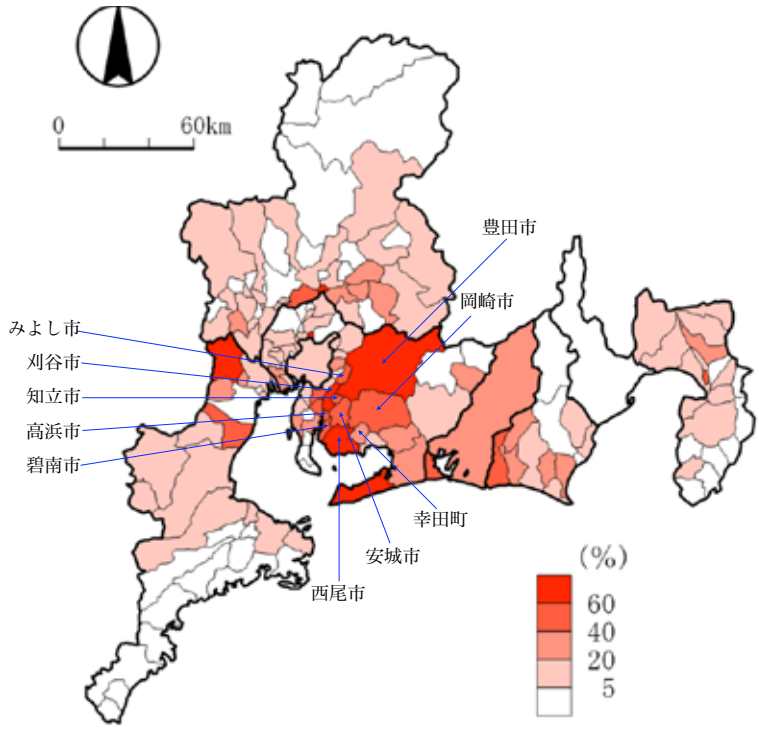
出所：各県の工業統計資料より伊藤作成



1）市町名を示しているところは西三河地域の地方公共団体である。
2）従業者数４人以上の事業所。

図Ⅱ-3-4-6　東海地方における市町村別輸送機械製造業の従業者数（2019 年）

出所：各県の工業統計資料より伊藤作成



1）市町名を示しているところは西三河地域の地方公共団体である。
2）従業者数４人以上の事業所。

図Ⅱ-3-4-7　東海地方の市区町村における工場従業者数に占める輸送機械製造業の割合（2019 年）

出所：各県の工業統計資料より伊藤作成

表Ⅱ-3-4-1　愛知県西三河地域における製造業従業者数の業種構成(2020 年)

出所：愛知県県民文化局県民生活部統計課(2021)：『2020 年工業統計調査結果(確報)愛知県集計』より伊藤作成

豊田市 (112,468 人)		刈谷市 (49,767 人)		安城市 (49,526 人)		岡崎市 (47,044 人)	
業種	構成比(%)	業種	構成比(%)	業種	構成比(%)	業種	構成比(%)
輸送機械	76.3	輸送機械	65.4	輸送機械	56.4	輸送機械	52.9
プラスチック	4.8	生産用機械	9.3	電気機械	15.3	生産用機械	10.0
生産用機械	3.5	はん用機械	6.8	プラスチック	6.5	プラスチック	6.0
金属製品	3.4	金属製品	6.3	食料品	6.2	電気機械	5.4
食料品	3.0	プラスチック	3.2	生産用機械	4.2	食料品	5.1

西尾市 (40,500 人)		碧南市 (16,805 人)		みよし市 (16,206 人)		幸田町 (12,056 人)	
業種	構成比(%)	業種	構成比(%)	業種	構成比(%)	業種	構成比(%)
輸送機械	70..1	輸送機械	45.9	輸送機械	51.8	電気機械	41.4
プラスチック	5.9	はん用機械	17.3	金属製品	8.0	輸送機械	24.4
生産用機械	4.9	食料品	7.0	プラスチック	7.5	情報通信機械	7.8
鉄鋼	3.0	鉄鋼	5.3	窯業・土石	6.2	プラスチック	5.9
金属製品	3.0	生産用機械	4.8	化学	5.8	生産用機械	4.7

高浜市 (11,833 人)		知立市 (5,313 人)		愛知県 (848,565 人)		名古屋市 (94,533 人)	
業種	構成比(%)	業種	構成比(%)	業種	構成比(%)	業種	構成比(%)
輸送機械	59.3	輸送機械	46.8	輸送機械	37.4	輸送機械	12.7
生産用機械	7.4	金属製品	10.2	生産用機械	8.1	電気機械	11.7
窯業・土石	6.5	生産用機械	8.8	食料品	7.5	金属製品	11.0
ゴム製品	4.2	電気機械	4.5	電気機械	7.2	食料品	10.9
金属製品	4.1	はん用機械	4.3	プラスチック	6.8	生産用機械	9.6

1）(　　) 内は全業種の従業者数。西三河地域の中で従業者数が多い順。
2）上位５業種を示している。
3）従業者数４人以上の事業所。
4）愛知県と名古屋市は参考。

表Ⅱ-3-4-1 は、西三河地域について市町ごとに製造業従業者数が多い上位 5 業種（2020 年）を示している。前述（2019 年）のように、幸田町以外の 9 市は輸送機械の構成比が最も高く、いずれも 40%を超える。特に豊田市（76.3%）、西尾市（70.1%）、刈谷市（65.4%）で高い。こうした状況を反映して、第 2 位以下の業種は、多くの場合それぞれの市町で 10%に満たない。また、電気機械、プラスチックなどにおいても自動車産業向けのものが含まれており、製造業の業種の多様性という点では広がりが限定的である。

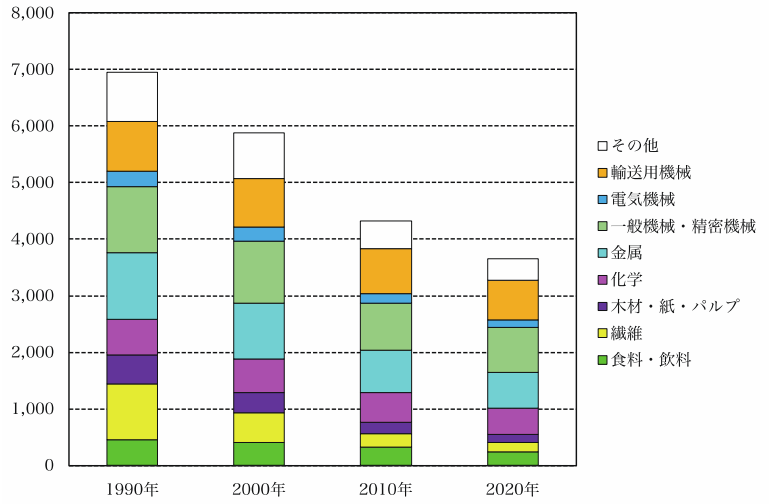
図Ⅱ-3-4-8 は、西三河地域の製造業について、1990 年以降の業種別事業所数の推移を 10 年ごとに示している。製造業全体としては、1990 年の 6,945 事業所から大幅な減少が続いて 2020 年には 3,655 事業所となった。1990 年と比較すると 30 年間でおおよそ半減した。

ここでは、産業中分類の業種を、鎌倉・松原（2018）にそって 9 つに集約して再構成している。この 9 業種別にみると、いずれも減少しており、特に繊維が 1990 年の 979 事業所から 2020 年の 169 事業所へと 5 分の 1 以下に減少した。輸送用機械は事業所数としては最も多い業種ではなく、また、1990 年の 877 事業所から約 20%減少して 2020 年には 699 事業所となった。

事業所数は全国的な動向と同様に西三河地域でも減少しているが、従業者数は異なる動向を示してきた。図Ⅱ-3-4-9 は、西三河地域について、1990 年以降の従業者数の推移を示している。製造業全体としては、1990 年には 30 万 3,632 人であった。1990 年はいわゆるバブル経済の時期にあたり、バブル経済の崩壊を経て、日本経済は波がありつつも景気低迷期となっていった。西三河地域でも 2000 年には、1990 年から約５％少ない 28 万 7,073 人となった。しかし、10 年ごとにみた場合、2000 年以降増加に転じ、2010 年には 30 万 9,734 人となりバブル経済期の 1990 年を超えた。さらに、2020 年には 36 万 1,525 人となっており、1990 年と比較すると 5 万 7,893 人多く、２割弱増加したことになる。

それでも、業種別にみると、1990 年と 2020 年とを比較した場合に増加したのは、食料・飲料、化学、輸送用機械の３業種に限られる。業種構成としては、1990 年時点で輸送用機械が 13 万 3,867 人で最も多く 44.1%を占めていた。輸送用機械に次いで一般機械・精密機械[27]、電気機械、金属が多いがいずれも輸送機械の２分の１以下の規模であった。輸送用機械はその後も増加を続けて 2020 年には 1990 年の 1.7 倍となる 22 万 8,162 人となった。輸送用機械は 2000 年には全業種に占める割合が 50%を超えて 52.2%となった。その後も 2010 年に 60.1%、2020 年に 63.1%と上昇して輸送用機械への集中度合いが高まってきた。2020 年において輸送用機械が３分の２近くを占めているため、それ以外の業種は、多いものでも一般機械・精密機械の 9.8%であり、いずれも 10%に満たない。

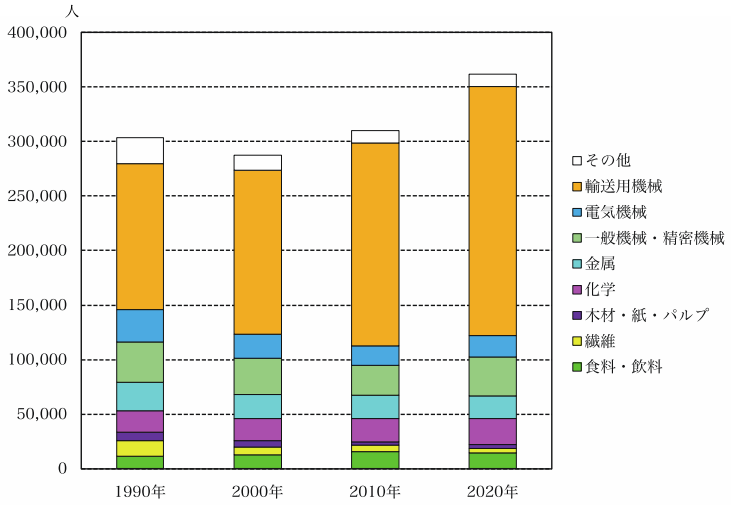
[27] 1990 年の精密機械については、秘匿値に数千人規模の従業者数が含まれている可能性がある。



1）愛知県西三河地域：現在の岡崎市、碧南市、刈谷市、豊田市、安城市、西尾市、知立市、高浜市、みよし市、幸田町。合併前の旧市町村分も現在の西三河地域分を集計した。ただし、2000 年の値に稲武町を含んでいない。
2）業種は、鎌倉・松原（2018）図 5-1（p.90）にしたがって再構成した。

図Ⅱ-3-4-8　愛知県西三河地域の製造業業種別事業所数の推移

出所：『平成2年 愛知の工業 工業統計調査結果報告書』、
『平成12年 あいちの工業 工業統計調査結果報告書』、
『平成22年 あいちの工業 工業統計調査結果報告書』、
『2020年 工業統計調査結果（確報）愛知県集計』より作成



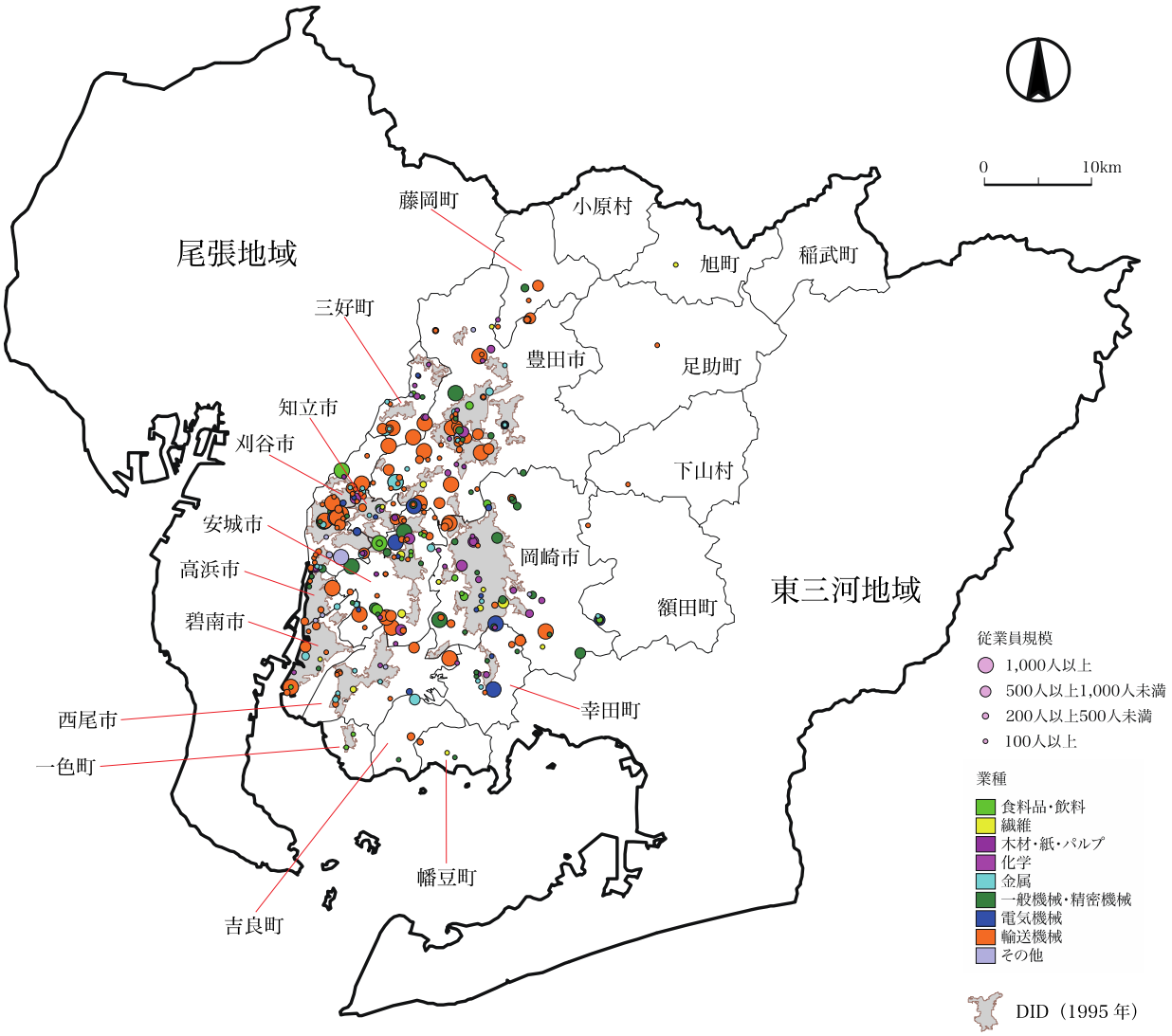
1）愛知県西三河地域：現在の岡崎市、碧南市、刈谷市、豊田市、安城市、西尾市、知立市、高浜市、みよし市、幸田町。合併前の旧市町村分も現在の西三河地域分を集計した。ただし、2000 年の値に稲武町を含んでいない。
2）業種は、鎌倉・松原（2018）図 5-1（p.90）にしたがって再構成した。
3）秘匿とされた業種の数値は「その他」に一括した。

図Ⅱ-3-4-9　愛知県西三河地域の製造業業種別従業者数の推移

出所：『平成2年 愛知の工業 工業統計調査結果報告書』、
『平成12年 愛知の工業 工業統計調査結果報告書』、
『平成22年 あいちの工業 工業統計調査結果報告書』、
『2020年 工業統計調査結果（確報）愛知県集計』より伊藤作成

図Ⅱ-3-4-10 は、西三河地域における 1994 年の従業者数 100 人以上の工場分布を示している。いわゆる平成の合併が進む前の時期であり、幸田町以外にも多くの町村があった。当時の市町村名でみて、豊田市から三好町、刈谷市、安城市、西尾市、岡崎市にかけての地域に特に輸送機械の大規模工場が展開していた。豊田市の一部や刈谷市では DID（人口集中地区）内にも輸送機械の従業者数 1000 人以上の大規模工場があるが、それ以外の地域では DID の外側に多い。刈谷市から知立市、安城市北部、岡崎市にかけての地域では、古くからの市街地がある JR 東海道線や名鉄名古屋本線に大まかに沿った地域に輸送機械以外の工場も多くみられる。また、国道 23 号線におおまかに沿った地域で輸送機械の工場が帯状にみられる。

この他、合併して豊田市となった小原村、旭町、稲武町、足助町、下山村、同様に合併して岡崎市となった額田町の大部分は山間地域であり大規模な工場はあまり立地していない。



1）従業者数 100 人以上の工場を示している。
2）業種は、鎌倉・松原（2018）図 5-1（p. 90）にしたがって再構成した。

図Ⅱ-3-4-10　愛知県西三河地域における主要工場の分布（1994 年）

出所：『1996～1997 年版　全国工場通覧』より伊藤作成

d　今後の検討

本稿は、愛知県西三河地域の産業集積としての位置づけと全体的な特徴を把握する段階にとどまっている。次の段階として、主要な企業グループレベルでの事業所ネットワークの形成過程や特徴を生産拠点に加えて研究開発拠点や管理機能なども含めて把握することを進める。特に、産業立地変化と地域内再投資の状況についても検討を進めたい。また、地方公共団体の産業政策の影響などについても分析して、それらを踏まえて、この地域の今後の方向性について検討していきたい。

＜参考文献＞

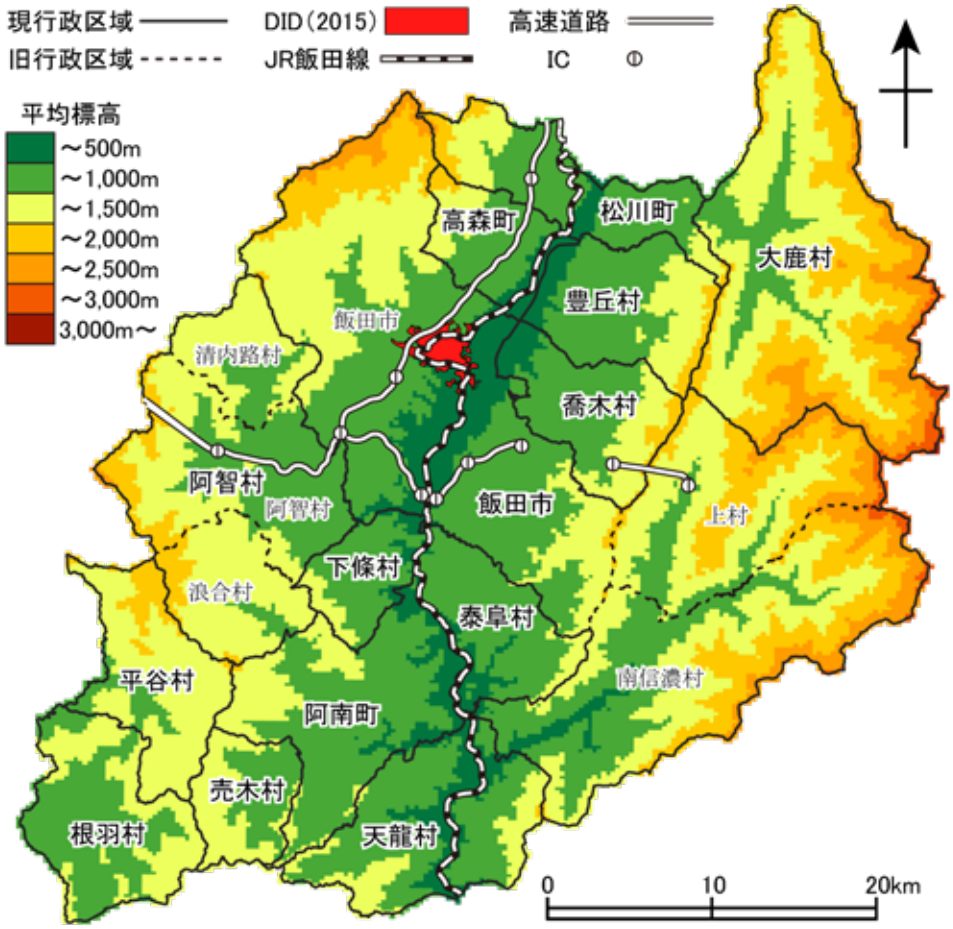
愛知県企画振興部統計課（2002）:『平成 12 年　あいちの工業　工業統計調査結果報告書』, 愛知県企画振興部統計課.
愛知県企画部統計課（1991）:『平成２年　愛知の工業　工業統計調査結果報告書』, 愛知県企画部統計課.
愛知県県民生活部統計課（2012）:『平成 22 年　あいちの工業　工業統計調査結果報告書』, 愛知県県民生活部統計課.
愛知県県民文化局県民生活部統計課（2021）:『2020 年　工業統計調査結果（確報）　愛知県集計』, 愛知県県民文化局県民生活部統計課.
愛知県県民文化局県民生活部統計課（2021）:『あいちの人口　令和２年国勢調査　−人口等基本集計結果−（2020 年 10 月 1 日現在)』, 愛知県県民文化局県民生活部統計課.
伊藤健司（2012）: 輸送用機械器具製造業の都道府県分布の推移. 溝口常俊・阿部康久編『歴史と環境：歴史地理学の可能性を探る』, 花書院, 180−195.
伊藤健司（2022）: 自動車工業都市：鈴鹿市. 松原宏編『地域経済論入門　改訂版』, 古今書院 141−153.
鎌倉夏来・松原宏（2018）: 内陸工業集積：神奈川県相模原市　―都市化の進展と産業集積の縮小. 松原宏編『産業集積地域の構造変化と立地政策』, 東京大学出版会, 87−111.
通商産業大臣官房調査統計部（1996）:『1996～1997 年版　全国工場通覧』, 日刊工業新聞社.

２）南信州地域の産業集積に関する基礎的分析

松本大学総合経営学部総合経営学科専任講師　古川 智史

ａ　はじめに

本章では、長野県の南信州地域を取り上げる。長野県には「10 広域」が設定されており、その１つが１市３町 10 村から成る南信州地域である（図Ⅱ-3-5-1）。平成の大合併期、長野県は全国の中で市町村合併が比較的進まず、南信州地域においても合併を経験しなかった自治体が多い。その中で、飯田市は 2005 年に上村、南信濃村を、阿智村は 2006 年に浪合村、2009 年に清内路村を編入合併し、現在の行政区域となっている。



注：自治体名はゴシック体が現在、明朝体は「平成の大合併」前を指す。

図Ⅱ-3-5-1　対象地域の概要図

出所：「国土数値情報（標高・傾斜度５次メッシュ（平成 23 年度）、行政区域（平成 12 年度・令和３年度）、人口集中地区（平成 27 年度）、高速道路時系列（令和２年度）、鉄道（令和２年度））」をもとに古川作成

対象地域は西に木曽山脈、東に赤石山脈が連なり、中央には天竜川が流れ、河岸段丘や峡谷が発達している。交通インフラとしては、JR 飯田線、中央自動車道が通り、また三遠南信自動車道の一部区間が開通している。2007 年以降、リニア中央新幹線の開業に向けた動きが本格化しており、飯田市に設置が見込まれる新駅を見据えた都市・地域づくりが進められている[28]。

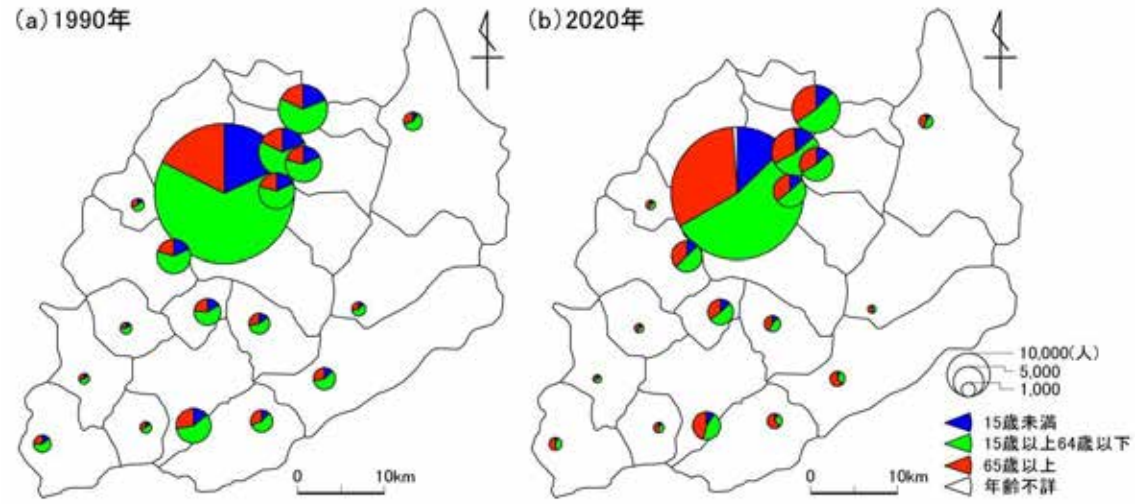
---

28 飯田市ウェブサイト「リニアのまちづくり・いいだ」（URL: https://www.city.iida.lg.jp/site/iida-linear/，最終閲覧日：2022 年３月 12 日）による。

『国勢調査』によれば、南信州地域の人口は 1990 年時点で 179,038 人だったが、2020 年には 155,346 人と 13.2%減少している。平成の大合併前の自治体単位でみると、旧上村で 67.6%減、旧南信濃村で 57.5%減、天龍村で 58.3%減と、人口減少が著しい地域がみられる。また、高齢化も進んでおり、先の３地域は高齢化率が 60%前後と顕著に高い（図Ⅱ-3-5-2）。2021 年４月に施行された「過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法」により、阿南町、平谷村、根羽村、売木村、天龍村、泰阜村、大鹿村が「全部過疎」、飯田市の旧上村、旧南信濃村、阿智村の旧清内路村、旧浪合村が「一部過疎」に指定されている[29]。

対象地域では、飯田市を中心とした通勤流動がみられる。『平成 27 年国勢調査』をもとに算出すると、飯田市への通勤率[30]が 10%を超えるのは、喬木村（1,371 人、40.0%）、下條村（730 人,35.1%）、高森町（2,386 人、34.2%）、豊丘村（1,162 人、30.9%）、阿智村（1,035 人、29.5%）、泰阜村（228 人、24.6%）、松川町（1,378 人、18.6%）、阿南町（407 人、17.2%）、天龍村（78 人、12.8%）、平谷村（25 人、11.8%）である。その他の３村に関しては、飯田市への通勤率が 10%に満たない[31]。

下伊那教育会地理委員会編纂（1994）によれば、対象地域は「東西に赤石山脈、木曽山脈が走り、天竜峡以南は深い峡谷地形となっている袋小路的な立地であり（p.149）、また交通機関の整備や大企業の立地が進まなかったことから、多くの地場産業が展開してきた（p.152）。戦後は、戦時中の疎開工場の立地をベースに、高度経済成長期の工場誘致等を背景に電気機械・精密機械工業が成長した。ただし、県内から再進出したケースが多いことから、「飯田は、京浜工業地域・中京工業地域のいずれからも距離的に遠く、産業構造的階層も底辺に近く、最も遠い周辺地域として位置づけられる」（高柳、1991、p.37）と指摘された（p.152）。



注：「平成の大合併」前の自治体単位。1993 年に飯田市と上郷町が合併しているが、1990 年の飯田市には上郷町を含む。

図Ⅱ-3-5-2　南信州地域の人口構成

出所：「国勢調査」各年版をもとに古川作成

29 総務省ウェブサイト「過疎対策」（URL: https://www.soumu.go.jp/main_sosiki/jichi_gyousei/c-gyousei/2001/kaso/kasomain0。htm，最終閲覧日：2022 年３月 20 日）による。

30 従業地「不詳」，従業市区町村「不詳・外国」を除いて算出した。

31 根羽村，売木村，大鹿村に関して，飯田市への通勤率はそれぞれ 3.3%，3.6%，5.6%であった。なお，根羽村は豊田市への通勤率が 8.7%，売木村は阿南町への通勤率が 7.9%であった。

近年では、2006 年に航空機産業クラスターの形成に向けた「飯田航空宇宙プロジェクト」が立ち上がり、その後、県全体への取り組みへと発展した。また、2011 年に愛知県・岐阜県の区域指定から始まった「アジア No.1 航空宇宙産業クラスター形成特区」は三重県・長野県・静岡県にも広がり、県を超えた広域的なクラスター形成への取り組みが推進されている。

本章では、南信州地域の産業集積を取り上げ、主に統計資料の分析を行い、今後の調査研究の課題についてまとめていく。以下、b では南信州地域の製造業の展開について、文献資料をもとに跡付ける。c では、統計資料の分析を通して、南信州地域の製造業の動向を整理する。 d では今後の調査研究の検討課題をまとめ、本章を結ぶ。

b　南信州地域における製造業の展開

①戦前～戦時中

南信州地域には製糸を始めとした様々な地場産業があり、これが明治以降の工業の中心を成した（下伊那教育会地理委員会編纂， 1994, p. 152)。その成因としては、武士や農民の副業、近現代以降に興ったものがある（塩沢， 1983)。

江戸時代には、農家の副業として養蚕や糸取りが普及していた（下伊那教育会地理委員会編纂, 1994, pp. 177)。1890 年代以降、諏訪地域の製糸業の発展を背景に、南信州地域でも養蚕業が発展した。1910 年代には水田の桑園化も進み、養蚕業は副業から主業的位置づけへと変化し、原料供給地としての性格を強めた（田中, 2009, p. 52, 58)。

養蚕業の発展とともに、製糸工場の立地も進んだ一方で、廃業する工場も多かった（下伊那教育会地理委員会編纂, 1994, p. 154)。その後、域内で生糸生産が増加したことで繭消費率が上昇し、「原料繭流出地帯から地域内完結型地帯へと変貌」（田中, 2009, p. 71）した。大正時代には、価格変動のリスクのため、産業組合法に基づく組合製糸、製糸資本による大規模な営業製糸に再編された（下伊那教育会地理委員会編纂, 1994, p. 155)。

機織業に関しては、幕末、現在の喬木村で生まれた「富田絹」が評判を呼び、1870 年代後半から 1880 年代後半にかけて全盛期を迎えたのち衰退した。一方で、農家の賃機織業も興り、第一次世界大戦の勃発を背景とした旺盛な需要により機織業者が増えるとともに、織機の改良を通じて生産力が拡大した。戦争が終わり一転して不況になったが、問屋を介した取引を通じて賃織業は活況を迎え、「県下一の機業地に発展した」（下伊那教育会地理委員会編纂, 1994, pp. 177-178)。関連して、明治時代に入り染色の需要が拡大し、飯沼地区の染色業者により貴水社が設立されるなど、染色業も発展した[32]（下伊那教育会地理委員会編纂, 1994, pp. 175-176)。

水引業に関しては、江戸時代の飯田藩主の奨励により興った元結の余業として始まったとされる。明治時代に人々の生活の変化を背景に、元結業が衰退する一方、水引業は成長して、産地製造問屋・地売業者・水引職人という生産体系が確立されるとともに、生産地域も農村へと拡大した[33]（塩沢, 1983 ; 下伊那教育会地理委員会編纂, 1994、pp. 166-167)。

加えて、豊富な森林資源を背景に木工業も盛んで（下伊那教育会地理委員会編纂, 1994, p. 151)、

---

[32] 下伊那教育会地理委員会編纂（1994）によれば，染色業が発展した要因として，①段丘崖下に位置し豊富な湧水が存在する点，②冬季も比較的温暖で戸外で乾燥の作業がしやすい点，③お練，祭典が盛んで，染色の需要が多かった点，が指摘されている（p. 176)。

[33] 1920 年には糸価の暴落，霜害が養蚕農家を直撃し，農業経営の多角化が図られる中で，水引の生産に乗り出す動きが進んだことで，水引職人が増加したとされる（塩沢，1983，p. 20)。

工業の端緒が製材工場の立地にあった地域もある[34]。

昭和初期に世界恐慌が起こると、生糸の価格が暴落し、製糸業は大きな打撃を受けた（下伊那教育会地理委員会編纂, 1994, pp. 156）。1934 年には前身の伊那社を基礎に「天龍社」が創立され、市田工場、阿南工場の合併、片倉製糸飯田工場の買収、時又工場の建設が進められた（鼎町誌編纂委員会編集, 1969, p. 645）。製糸業の不況を受けて長野県は産業育成と工場誘致を進めたが、南信州地域には工場は進出しなかった（下伊那教育会地理委員会編纂、1994、pp. 156-157）。戦時中には疎開工場が立地し、これが戦後の精密機械の基盤となった（山口、2003a、p. 796）。ただし、飯田への疎開工場の立地は数・規模の両面で諏訪・上伊那地域に比べて劣っていた（高柳、1991、p. 37）。

②高度経済成長期～安定成長期

戦争が終わると、疎開工場の多くが平和産業に転換した。1950 年代半ば、精密工業の組立を行っていたのは多摩川精機、平和時計、カルニュー光学で、下請け工場はわずかであった（下伊那教育会地理委員会編纂、1994、p。159）。そのうち、多摩川精機は 1960 年代以降に独立創業を促したことで、域内で協力工場が増加し、その後、多摩川精機協力会、多摩川精機協力業者協同組合が設立された（平沢、2014）。

高度経済成長期に入ると、1962 年の「低開発地域工業開発促進法」の指定、自治体による工場誘致、余剰労働力を求めた農山村地域への工場進出を背景に、電気・精密機械工業が発展し[35]、特に旧阿智村[36]、松川町[37]、阿南町[38]などの町村で事業所数が顕著に増加した[39]（下伊那教育会地理委員会編纂、1994）。また、南信州地域では、過疎対策として工場誘致が進められた点に特徴がある[40]（山口, 2003a, p. 795）。また、東京からの進出だけでなく、長野県内、特に諏訪・上伊那地域から進出した

---

[34] 戦前の平谷村では，「工場と呼ばれるものは，製材工場だけで他に見るべきものはなかった」（平谷村誌編纂委員会編集，1996，p. 330）とされる。根羽村では，豊富な森林資源を背景に製材工場が展開したが，戦後には海外からの輸入を受け工場数は減少した（根羽村誌編纂委員会編纂，1993，pp. 214-215）。

[35] 古田（1976）は，電子部品工業と水引業の労働力の実態を調査し，ともに女性労働力に依存しつつも，前者は若年世代を中心として工場の近隣地域からの通勤が多いのに対し，後者は内職という形で在宅の中高齢世代を中心とし，その居住地は飯田市のみならず下伊那地域全体に広がっていることを明らかにしている。しかし，下伊那教育会地理委員会編纂（1994）によれば，域内での内職者が減少したことで他県や韓国・中国の労働力に依存するようになったという（p. 169）。

[36] 旧阿智村では，高度経済成長期に若年層の人口流出により過疎化が顕在化したことを受け，1963 年に「工場設置奨励条例」を定めた。盟和産業（株）長野工場（1967 年創業）をはじめ，工場立地が進んだ。結果として，1970 年代前半には人口減少が鈍化した（阿智村誌編集委員会編集，1984，pp. 550-554）。

[37] 松川町では，1957 年に工場誘致条例が制定されるとともに，名子原工場団地，上片桐県営工業用地，生田工業団地が整備され，工場誘致が進められた。結果，企業進出も進み，電気機械・精密機械が町の基幹産業になった（松川町史第一巻編纂専門委員会編集，2008，p. 606-613）。

[38] 阿南町では，1955 年頃から工場進出がみられるようになるが，1960 年代後半以降に工場誘致が本格化した。また，1967 年に当時の町長が過疎からの脱却を目指して農村工業化を提唱し，1970 年に町内有志の資本による阿南工業開発が設立された（阿南町町誌編纂委員会編集，1987，pp. 552-561）。

[39] その他にも，泰阜村では，工場誘致条例（1966 年）を受け，相模無線工場などが進出し，また 1960 年代後半以降になると村内で大企業の下請工場も起こった（泰阜村誌編さん委員会編集，1984，p. 517）。また，戦後過疎化が進んだ平谷村では，その対策として「工場誘致条例」を制定し，産業構造の変化も相まって，豊田市方面から下請工場が進出するなど，製造業が増加した（平谷村誌編纂委員会編集，1996，pp. 329-330）。

[40] 山口（2003a）によれば，長野県の過疎対策事業として，天龍村，南信濃村，売木村，清内路村が「村おこし」として誘致したのが，三協精機製作所の子会社の天竜電子工業である（p. 803）。

ケースも多かった（高柳, 1991, p. 37）。ただし、域内における工業の展開には地域差もみられた[41]。

工場立地が進んだ結果、旧飯田市内では「工業の業種構成が在来工業的なものから、労働集約型の工業への転換により、工業の地域的分布も市街地への集中型から農村地域分散型へと変容した」（高柳, 1991, p. 36）とされる。この点に関して、旧鼎町では、市街地化に伴い企業進出、敷地拡張が困難になり、1983 年頃から町外へ工場が移転し始めたという（鼎町史編纂委員会編集、1986, p. 919）。

オイルショック後、長野県内の製造業の海外進出がみられるが、南信州地域では電気機械で海外進出のケースがみられるものの、全体として海外進出は相対的に少なかったとされる（山口, 2003b, p. 909）。しかし、県内の他地域から進出してきた工場が多い特徴ゆえに、他地域に本拠地を構える企業の再編が影響をもたらした。具体的には、三協精機製作所が 1980 年代後半に OA 用磁気ヘッドの生産撤退、オーディオ用磁気ヘッドの海外移管に伴う再編を進める中で、子会社である天竜電子工業は操業停止となった。結果として、平坦地と山間部の間で格差が拡大した（山口, 2003a, p. 796, p. 803）。

一方、戦前の南信州地域の工業の中心であった地場産業をみていくと、戦後、他の産地では産業間で労働力が競合したため生産が低迷したのに対し、南信州地域では産地問屋を中心として全国的な産地へと発展した。その中で、1960 年に生水引製造の機械化が実現し、高度経済成長も重なったことで、生水引製造業者と職人は減少し、また原材料となる生水引のほとんどを域外から購入するようになったことで、産地問屋・内職者という生産体系に大きく様変わりした[42]（塩沢, 1983）。飯田紬は 1950 年代後半以降に産地化が進んだものの、1960 年代に入ると衰退傾向に入った（遠藤ほか, 2013, p. 49）。製糸業に関しては、1975 年まで南信州地域における繭の生産は相対的に維持された（田中, 2009, p. 61）が、1950 年代中頃から養蚕農家が減少し始め、民間の製糸工場も減少の一途をたどった（下伊那教育会地理委員会編纂, 1994, p. 184）。天龍社は 1956 年に機織事業を廃止し、1957 年には阿南工場を閉鎖する一方、本社・市田工場に新しい設備を導入し生産の向上を図った[43]（鼎町誌編纂委員会編集, 1969, p. 646）。

② バブル経済崩壊後

バブル経済崩壊後、長野県内では、1990 年代半ばと 2000 年代初めに海外進出が顕著に進み、また工場撤退や生産縮小による人員削減が進められた（平沢, 2014）。南信州地域での具体的なケースとして、まず三協精機は、1996 年に大規模なリストラを行うとともに、2001 年には県内の３工場と子会社２社の工場閉鎖を発表し、その１つが小型モータの製造を担う飯田工場であった（山口, 2003b, p. 904）。また、KOA は 2003 年に喬木村と松川町の工場を閉鎖し、生産拠点は上伊那地域に収束していった（山口, 2003a, p. 807）。さらに、2002 年には松川町から横川エレクトロニクスマニュファクチュアリングが撤退を表明した（山口, 2003b, p. 909）。こうした動きに対し、1990 年代初頭に「海外不出宣言」を掲げた多摩川精機は、自治体からの要請もあり、三協精機飯田工場と横

---

41 戦後の売木村では，工場が徐々に増えたものの，小規模な企業・事業所がほとんどであったとされる。なお，村誌では，三遠南信自動車道の整備を背景とした企業立地の期待に触れられているが，「村内にはまとまった余剰労働力がないことから，企業の誘致も心もとない状況にある」との記述がみられる（売木村誌編纂委員会編集，2006，p.420）。

42 水引業に関する実態調査として，塩沢（1983），村山（1995）が挙げられる。

43 その後，天龍社は 1998 年に閉社し，同社の権利義務は「みなみ信州農協」に継承された（「信濃毎日新聞」1998 年 3 月 31 日）。

河エレクトロニクス松川工場の跡地を取得して事業所を新設した（平沢，2014, pp. 44-45）。

撤退・閉鎖の動きがある一方で、グローバルな競争を背景に、飯田市に立地する企業の中には、高度科学技術をベースに存続・発展を図る動きもみられた[44]（中村, 2011）。企業間関係にも変化がみられ、地域の中小企業は、生産品目の多様化を進めるとともに、長野県内、展示会への出展を通じて県外の取引先を拡大させた（金子・樋上, 2013）。多摩川精機は、協力工場への委託から自社内に生産ラインを構築する方向へと方針を転換し、その結果多摩川精機の協力会の会員数は減少した。協力工場の中には、多摩川精機が経営権を取得し子会社化するケースもあった[45]（平沢，2014, p. 41、p. 44）。

一方で、1990 年代以降、南信州地域では企業間連携の動きが進んだ。1997 年には、多摩川精機・オムロン飯田・平和時計を中心として立ち上げられた 3 社改善研究会（1996 年発足）が「地域ぐるみ環境 ISO 研究会」へと発展し、さらに行政も巻き込んだ取り組みへと広がった（粂野・宮﨑, 2019；下畑, 2019）。こうした企業間の連携の素地が培われていく中で、2006 年の「飯田航空宇宙プロジェクト」の立ち上げに結び付く（下畑, 2019）。同プロジェクトは、1990 年代半ば以降の生産の海外移管に伴い、大手企業からの下請けでは厳しく状況を背景に、南信州地域に精密機械工業が発展する中で蓄積された人材、技術等を活かせること、中京地域に近接する優位性を考慮して立ち上がった（大橋ほか，2011, p. 51）[46]。プロジェクト参加企業は部品製造の受注に必須となる認証資格の取得を進めた（下畑，2019）。また、プロジェクトのワーキンググループの 1 つとして「エアロスペース飯田」が設立されて、共同受注体制の確立が推進された[47]。その後、エアロスペース飯田は共同受注の実績も蓄積しており、国内の航空クラスター形成に向けた取り組みの多くが研究会レベルにとどまる中で、数少ないケースの 1 つとされる（下畑, 2019）。

2009 年には、企業間連携を通じた LED 防犯灯の開発に成功する。2009 年に環境モデル都市に指定された飯田市[48]は、環境モデル都市行動計画の具体的な施策として市内の防犯灯の LED 化を掲げ、LED 防犯灯の製品開発に乗り出した。飯田ビジネスネットワーク支援センター[49]が開発依頼を受け、会員企業の中から協力企業を募り、費用を抑えた LED 防犯灯の共同開発に成功した。この取り組みを通じて、会員企業間のネットワークが構築されるとともに、共同受注体制を整備する必要性が共有された（金子・樋上, 2013）。また、開発された LED 防犯灯は他地域からの受注にもつながり、環境政策から始まり生み出された製品の移輸出に結び付いた事例となった（江成, 2020）。

---

44 中村（2011）は，飯田市に立地する 2 社（H 時計，T 精機），そして大分県国東市の大分 B 光学を事例に取り上げている。

45 平沢（2015）では，1980 年代後半以降の多摩川精機の経営改革に関して，萩本範文氏へのインタビュー記録がまとめられている。

46 大橋ほか（2011）では，「飯田航空宇宙プロジェクト」の立ち上げの経緯や成果等についてヒアリング調査の結果がまとめられている。

47 エアロスペース飯田ウェブサイト（URL: http://www.aerospace-iida.com/，最終閲覧日：2022 年 3 月 20 日）による。

48 それ以前から，飯田市では地域全体で環境への取り組みが行われてきた。具体的には，飯田市では 1996 年に市の環境プラン（環境基本計画）の策定，1997 年に経済産業省のエコタウン事業の指定，2004 年には環境省の「環境と経済の好循環のまちモデル事業」の指定を受けた（樋口・白井編，2015）。

49 飯田ビジネスネットワーク支援センターは，「飯田工業振興マスタープラン」（1996 年策定）を受けて，1997 年に飯伊地域地場産業振興センター内に共同受注窓口として設立されたものである。また，1998 年には共同受発注グループ「NESUC-IIDA（ネスク-イイダ）」が設立された（金子・樋上，2013）。

一方で、航空宇宙産業をめぐる連携は、南信州地域にとどまらず、長野県全体、さらには県域を越えた連携・取り組みに拡大している。具体的には、2009 年に長野県テクノ財団が航空宇宙産業への参入を支援するため、「NAGANO 航空宇宙プロジェクト」を立ち上げている[50]。2021 年には、「NAGANO 航空宇宙プロジェクト」と「飯田航空宇宙プロジェクト」が統合され、「NAGANO 航空宇宙産業クラスターネット」が設立されている[51]。また、2014 年には国際戦略総合特区「アジア No。1 航空宇宙産業クラスター形成特区」に、長野県内の区域が追加で指定されている[52]。2016 年５月には『長野県航空機産業振興ビジョン』が策定され、長野県全体への波及を目標として掲げている[53]。2018 年に発表された『長野県ものづくり産業振興戦略プラン』においても、産業イノベーション創出型プロジェクトの１つに「航空機システム産業の集積形成」が掲げられており、長野県全体を範囲として「航空機システム関連の企業や研究開発支援機能が集積する『アジアの航空機システム拠点』の形成を実現」を目指すべき姿としている[54]。

こうした動きと並行して、南信州地域では航空宇宙産業に関連した拠点・施設整備が進んだ。2014 年には、南信州・飯田産業センターが「航空宇宙産業クラスター拠点工場」を整備し、入居企業が特殊工程（熱処理・表面処理・非破壊検査）を担うことで域内一貫生産体制の強化を図った[55]。また、南信州広域連合は、リニア中央新幹線の開業を念頭に、旧飯田工業高校跡地を産業振興・学術研究の「知の拠点」とする構想を提示した[56]。その後、地方創生交付金を活用して「エス・バード」が整備され、機器を購入して検査体制の整備など、ハード・ソフト両面で支援体制の構築が進められた（江成,2020)。

2007 年には、リニア中央新幹線の動きが本格化し、飯田市には長野県駅（仮称）の設置が予定されており、東京や名古屋へのアクセスが飛躍的に向上することが期待されている。これを受け、2010 年 11 月に、南信州広域連合が「リニア将来ビジョン」を策定し、対外的には「小さな世界都市」、「多機能高付加価値都市圏」を目指すことを掲げている[57]。2016 年２月には、県と上伊那・下伊那地域の自治体から成る「リニア中央新幹線整備を地域振興に活かす伊那谷自治体会議」が「リニア

---

50 「信濃毎日新聞」（2009 年６月 11 日）による。

51 NAGANO 航空宇宙産業クラスターネットウェブサイト（URL: https://acn-nagano.jp/, 最終閲覧日：2022 年３月 20 日）による。

52 2011 年 12 月に愛知県・岐阜県の区域指定に始まり，2013 年に三重県，2014 年に長野県・静岡県に区域が拡大した。長野県内では，長野市，上田市，岡谷市，飯田市，諏訪市，伊那市，駒ケ根市，茅野市，下諏訪町，富士見町，辰野町，箕輪町，飯島町，南箕輪村，松川町，高森町，喬木村，豊丘村にある 18 地区が指定されている（愛知県ウェブサイト「アジア No。1 航空宇宙産業クラスター形成特区」, URL: https://www.pref.aichi.jp/kikaku/sogotokku/, 最終閲覧日：2022 年３月 20 日)。

53 長野県ウェブサイト「長野県の航空機産業振興について」（URL: https://www.pref.nagano.lg.jp/mono/sangyo/shokogyo/gijutsu/h28may_naganoplanevision.html, 最終閲覧日：2022 年３月 20 日）による。同ウェブサイトによれば，新型コロナウイルス感染症により航空機産業を取り巻く環境が大きく変わったため，2020 年 11 月に『長野県における航空機産業振興の当面の対応方針』が決定されている。

54 長野県ウェブサイト「長野県ものづくり産業振興戦略プラン【2018～2022 年度】」（URL: https://www。pref.nagano.lg.jp/sansei/sangyo/shokogyo/shisaku/senryaku2/index.html, 最終閲覧日：2022 年３月 20 日）による。なお，江成（2020）によれば,「飯田航空宇宙プロジェクト」の取り組みを受け，長野県も積極的な支援に舵を切ったとされる。

55 「信濃毎日新聞」（2014 年 10 月 9 日）による。

56 「信濃毎日新聞」（2015 年 3 月 31 日）による。

57 南信州広域連合ウェブサイト「リニア将来構想会議」（URL: http://minami.nagano.jp/library/linear-meeting/, 最終閲覧日：2022 年 2 月 21 日）

バレー構想」を策定し、外資系企業やグローバル企業の中枢機能（本社、研究開発機能など）の立地促進、産・学・官・地域の人的交流の場の形成、航空宇宙産業クラスターの形成の促進を掲げた[58]。こうした中で、リニア中央新幹線の整備を見据えた工場立地の動きがみられる[59]。

c　南信州地域における製造業の動向

まず、『経済センサス』をもとに、隣接する上伊那地域と比較しながら、南信州地域の製造業の特徴を明らかにする（表Ⅱ-3-5-１）。南信州地域をみると、2016 年の特化係数が最も高いのは「なめし革・同製品・毛皮製造業」の 4.02 で、「電子部品・デバイス・電子回路製造業」（特化係数 3.75）、業務用機械器具製造業」（同 2.39）、「電気機械器具製造業」（同 2.26）が続く[60]。そのうち、従業者数が 20%前後減少している業種があるものの、「業務用機械器具製造業」で 30%強、「電子部品・デバイス・電子回路製造業」で 3.0%増加している。その他の業種をみると、「生産用機械器具製造業」の従業者数は大幅に増加し、特化係数も１を超えた。また、製造業全体でみても、2009 年の 17,319 人から 2016 年の 17,181 人と 0.8%の減少にとどまっている。

一方、上伊那地域をみると、「電子部品・デバイス・電子回路製造業」の特化係数が３を超えているのをはじめ、一般機械・電気機械の業種で特化係数が高い。そのうち、「はん用機械器具製造業」で従業者数が増加しているが、それ以外では従業者数が大幅に減少している。特に、「情報通信機械器具製造業」の特化係数は 1.6 台と高いが、従業者数はほぼ半減した。その他の業種をみると、「はん用機械器具製造業」の従業者数は増加し、特化係数も１を超えるようになった点は、南信州地域と共通する。製造業全体でみると、南信州地域に比べ従業者数は多いものの、2009 年の 29,500 人から 2016 年の 26,940 人へ 8.7%減少している。

次に、南信州地域における製造業の分布の変化をみていきたい。図Ⅱ-3-5-3 は、『工業統計表』をもとに現在の市町村単位で 1960 年・1990 年・2019 年の事業所数を表したものである。

---

[58] 長野県ウェブサイト「リニアバレー構想の策定について」（URL: https://www.pref.nagano.lg.jp/minamichi/minamichi-kikaku/kurashi/kotsu/linear/linearvalley.html, 最終閲覧日：2022 年２月 21 日）。

[59] 名古屋市の三共鋼業は，事業継続性や求人環境などの点に加え，リニア中央新幹線の新駅設置も踏まえ，「しなの高森工場」を新設した（「信濃毎日新聞」2020 年６月 11 日）。また，名古屋市の朝日産業は，業務継続計画の観点から名古屋市の工場を移転し飯田工場を新設する際，三遠南信道とリニア中央新幹線の整備が考慮された（「信濃毎日新聞」2021 年１月 23 日）。

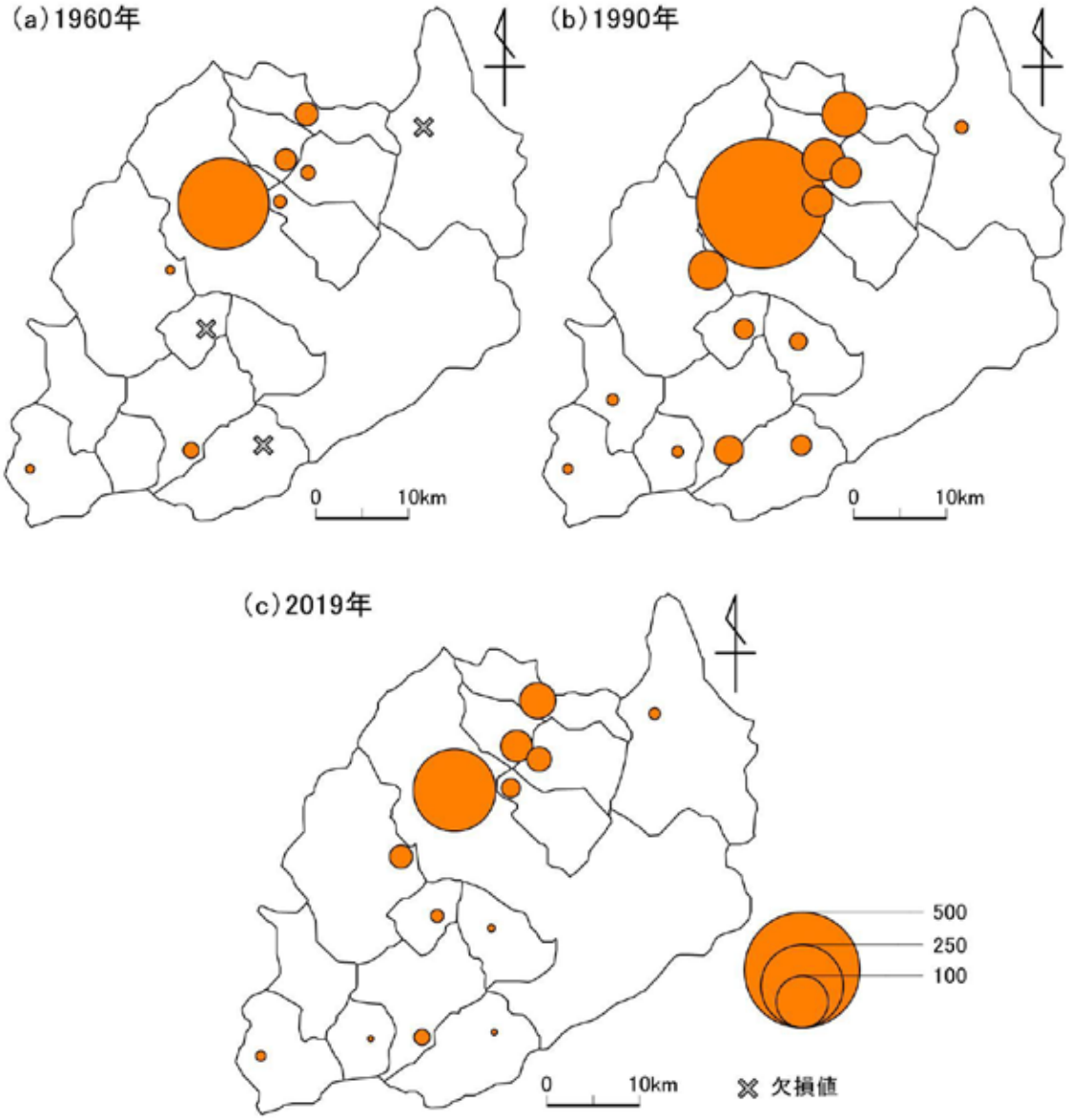
[60] 江成（2018）は，飯伊地区の産業連関表を独自に作成し，電気機械，電子部品，飲食料品，プラスチック・ゴム，業務用機械の部門で域際収支が大幅に黒字であることを明らかにしている。

表Ⅱ-3-5-1　南信州地域および上伊那地域の製造業就業者数と特化係数

出所：『経済センサス』各年版により古川作成.

	南信州地域				上伊那地域			
	従業者数（特化係数）			増減率	従業者数（特化係数）			増減率
	2009		2016	（%）	2009		2016	（%）
食料品製造業	2,368	(1.04)	2,393	(0.96)	1.1	2,410	(0.62)	2,092	(0.53)	-13.2
飲料・たばこ・飼料製造業	147	(0.57)	224	(0.83)	52.4	228	(0.52)	243	(0.57)	6.6
繊維工業	366	(0.42)	194	(0.27)	-47.0	229	(0.16)	294	(0.26)	28.4
木材・木製品製造業（家具を除く）	165	(0.68)	149	(0.62)	-9.7	232	(0.56)	203	(0.54)	-12.5
家具・装備品製造業	211	(0.66)	186	(0.68)	-11.8	443	(0.82)	612	(1.43)	38.1
パルプ・紙・紙加工品製造業	**761**	**(1.79)**	**590**	**(1.42)**	**-22.5**	98	(0.14)	110	(0.17)	12.2
印刷・同関連業	440	(0.56)	456	(0.66)	3.6	410	(0.30)	461	(0.43)	12.4
化学工業	50	(0.06)	2	(0.00)	-96.0	590	(0.41)	524	(0.40)	-11.2
石油製品・石炭製品製造業	21	(0.35)	37	(0.60)	76.2	12	(0.12)	6	(0.06)	-50.0
プラスチック製品製造業（別掲を除く）	1,148	(1.47)	1,071	(1.18)	-6.7	1,122	(0.84)	1,321	(0.93)	17.7
ゴム製品製造業	142	(0.52)	17	(0.07)	-88.0	58	(0.12)	13	(0.03)	-77.6
なめし革・同製品・毛皮製造業	**338**	**(4.12)**	**273**	**(4.02)**	**-19.2**	3	(0.02)	3	(0.03)	0.0
窯業・土石製品製造業	412	(0.72)	484	(0.87)	17.5	780	(0.80)	780	(0.89)	0.0
鉄鋼業	16	(0.04)	17	(0.04)	6.3	110	(0.16)	90	(0.12)	-18.2
非鉄金属製造業	56	(0.20)	88	(0.31)	57.1	323	(0.69)	250	(0.56)	-22.6
金属製品製造業	1,036	(0.74)	689	(0.50)	-33.5	3,082	(1.29)	2,896	(1.34)	-6.0
はん用機械器具製造業	781	(1.02)	701	(1.00)	-10.2	**2,263**	**(1.73)**	**2,438**	**(2.22)**	**7.7**
生産用機械器具製造業	946	(0.82)	1,666	(1.31)	76.1	1,947	(0.99)	2,457	(1.23)	26.2
業務用機械器具製造業	**873**	**(1.68)**	**1,163**	**(2.39)**	**33.2**	**2,587**	**(2.92)**	**2,067**	**(2.71)**	**-20.1**
電子部品・デバイス・電子回路製造業	**2,949**	**(2.91)**	**3,038**	**(3.75)**	**3.0**	**5,491**	**(3.18)**	**4,265**	**(3.36)**	**-22.3**
電気機械器具製造業	**2,871**	**(2.78)**	**2,354**	**(2.26)**	**-18.0**	1,780	(1.01)	1,370	(0.84)	-23.0
情報通信機械器具製造業	192	(0.33)	33	(0.10)	-82.8	**1,682**	**(1.69)**	**889**	**(1.65)**	**-47.1**
輸送用機械器具製造業	224	(0.12)	435	(0.20)	94.2	2,854	(0.90)	2,933	(0.87)	2.8
その他の製造業	**806**	**(1.58)**	**907**	**(1.97)**	**12.5**	766	(0.88)	623	(0.86)	-18.7
製造業	17,319	(1.00)	17,181	(1.00)	-0.8	29,500	(1.00)	26,940	(1.00)	-8.7

注：民営事業所のデータ．特化係数は，製造業従業者数の業種別構成比を全国の同構成比で除して算出した．2009 年，2016 年のいずれかの特化係数が 1.5 超の場合，ゴシック体とした．



注：従業者数４人以上の事業所のデータ。市町村合併を考慮して作成。

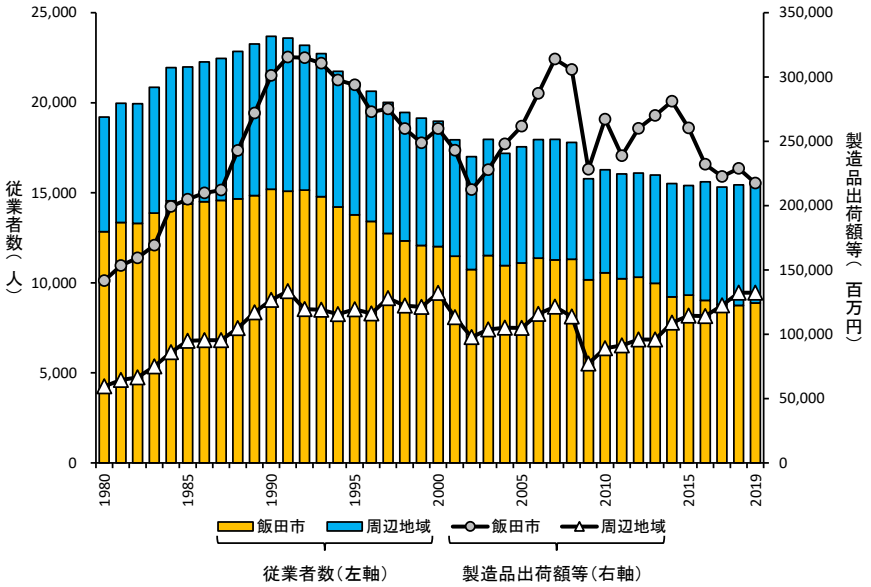
図Ⅱ-3-5-3　南信州地域における市町村別工業事業所数の変化

出所：『工業統計表』各年版により古川作成

1960 年時点で、秘匿値の自治体を除くと、南信州地域全体で 376 の事業所が立地していた。そのうち、飯田市には 81.4%の事業所が立地しており、飯田市への工場立地が集中していたことがわかる。1990 年をみると、飯田市だけでなく周辺の町村でも事業所が増加しており、域内に広く工場立地が進んだことがわかる。その結果、飯田市のシェアは 63.1%に低下した。しかし、2019 年になると、域内の事業所数は 426 まで減少しており、全体的に工場立地が縮小していることがわかる。一定の事業所が立地している自治体を対象に 1990 年と 2019 年を比較すると、飯田市で 59.8%減少しているのに対し、松川町（37.7%減）、高森町（39.1%減）、豊丘村（36.1%減）では減少率は相対的に小さかった。一方、一定の工場立地をみた過疎地域では、事業所数が大きく減少していることも確認できる。

図Ⅱ-3-5-4 は、1980 年以降の南信州地域における工業従業者数、製造品出荷額等の推移を表し

たものである。一部の自治体で秘匿値となっている年次があることから、経年変化を正確に追うことはできない。この点に留意しつつ、まず従業者数の動向をみると、1980 年代を通して飯田市、周辺地域ともに増加してきたが、1990 年代初頭にピークを迎えた後、減少に転じていることがわかる。2000 年代に入ると減少は止まり、若干の増加もみられたが、リーマンショックの翌年、2009 年には飯田市で 10.0%、周辺地域で 13.6%減少した。その後、飯田市は減少・停滞傾向にあるのに対し、周辺地域では増加基調にある。1990 年の数値を 100 として 2019 年を比較すると、飯田市は 58.4 の水準にまで減少している一方で、豊丘村が 128.4、松川町が 91.5、下條村が 86.7、高森町は 75.3、阿智村は 74.9、喬木村 74.3 の水準となっている。



注：従業者数４人以上の事業所のデータ。飯田市には旧鼎町、旧上郷町、旧上村、旧南信濃村の値を合算している。一部、秘匿値となっている町村がある。

図Ⅱ-3-5-4　南信州地域における工業従業者数・製造品出荷額等の推移

出所：『工業統計表』各年版、『経済センサス―活動調査―』各年版により古川作成

製造品出荷額等をみると、1980 年代を通じて、飯田市・周辺地域ともに増加してきた。バブル経済崩壊後、飯田市では減少傾向にあるのに対し、周辺地域では停滞傾向にあった。

2000 年代に入ると、飯田市・周辺地域ともに落ち込んでいるものの、2000 年代後半には回復基調に入った。特に飯田市では大幅に上昇し、1990 年代初頭のピークとほぼ同水準となったが、リーマンショックの翌年 2009 年には大きく落ち込んだ。その後、飯田市、周辺地域ともに増加に転じたが、飯田市では 2015 年以降減少傾向にあるのに対し、周辺地域では増加が継続している。1990 年の数値を 100 として 2019 年を比較すると、飯田市は 72.2 の水準に落ち込んでいるのに対し、周辺地域の中には下條村の 209.5、豊丘村の 163.6、松川町 129.4 と増加している自治体も存在する。

次に、飯田市に関して、市町村合併に留意しながら、業種別のデータをみていきたい[61]（図Ⅱ-3-5-5）。1960 年をみると「食料・飲料」が従業者数の 27.2%、製造品出荷額等で 39.4%を占め、「木材・紙・パルプ」は前者の 22.0%、後者の 18.1%を占めていた。一方で、「電気機械」は、それぞれ 13.7%、6.7%に占めるに過ぎなかった。

1966～1971 年をみると、「電気機械」の従業者数は 73.9%増加し、従業者数・製造品出荷額等の約３分の１を占めるに至る。1971～1980 年の３時点をみると従業者数の伸びが緩やかになり、「電気機械」も同様の傾向にあった。この時期「一般機械・精密機械」の従業者数は増加し、その割合は 1971 年の 13.3%から 1980 年の 18.7%に拡大した。対照的に、「食料・飲料」、「木材・紙・パルプ」の割合は低下した。

鼎町合併後の 1985・1990 年をみると、事業所数・従業者数は高止まりの傾向がみられるが、製造品出荷額等は 1985 年～1990 年の間に 49.5%伸び、特に「一般機械・精密機械」では約３倍の伸びをみた。また、割合は小さいものの、「輸送用機械」では、37 億円から 85 億円に大幅に増加したことも確認できる。なお、「電気機械」に関しては、1985-1990 年の間に製造品出荷額等は 29.6%の伸びにとどまったが、その割合が大きい点に変化はなかった。

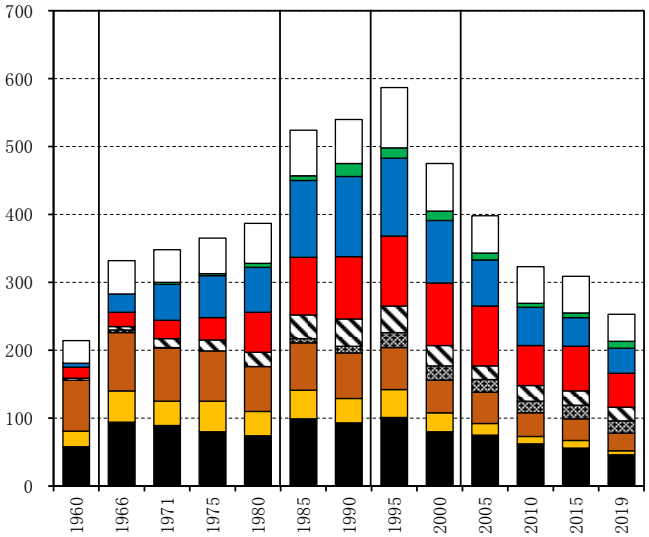
上郷町合併後の 1995 年・2000 年をみると、ほとんどの業種区分で事業所数・従業者数・製造品出荷額等は減少した。そのうち、「電気機械」は 5,022 人から 4,459 人へ、また 1,444 億円から 1,259 億円まで減少しているものの、その割合は従業者数で 37%台、製造品出荷額等で５割弱と大きな変化はなかった。対して、「一般機械・精密機械」は 1,873 人から 2,010 人へ、444 億円から 476 億円へと増加し、その割合も３%強上昇した。なお、飯田市の工業全体に占める割合は低下しつつも一定の従業者数を維持してきた「木材・紙・パルプ」は、従業者数の減少傾向が顕在化した。

上村、南信濃村が合併した 2005 年以降では、「電気機械」が製造品出荷額の半数以上を占める状況が続き、2010 年には製造品出荷額等の 61.6%を占めていた。一方で、「輸送用機械」の従業者数は 319 人（工業全体に占める割合：2.9%）から 672 人（同 7.6%）へ、製造品出荷額等は 27 億円（1.0%）から 84 億円（3.8%）に増加した。また、単純に比較はできないが、かつて従業者数の 10%程度を占めていた「繊維」は１%を切るまでに低下した。

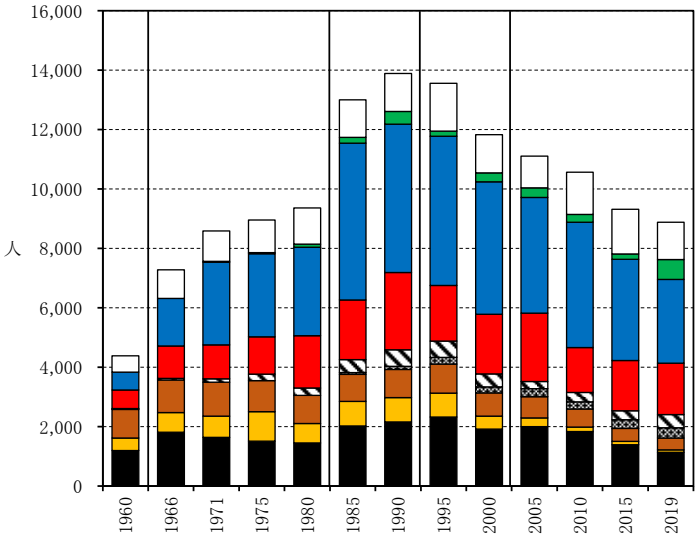
---

61 業種は産業中分類を次のように集約した。「食料・飲料」…食料品製造業，飲料・飼料・たばこ製造業，「繊維」…繊維工業（衣服，その他の繊維製品を除く），衣服・その他の繊維製品製造業，「木材・紙・パルプ」…木材・木製品製造業（家具を除く），家具・装備品製造業，パルプ・紙・紙加工品製造業，「化学」…化学工業，石油製品・石炭製品製造業，プラスチック製品製造業（別掲を除く），ゴム製品製造業，「金属」…鉄鋼業，非鉄金属製造業，金属製品製造業，「一般機械・精密機械」…一般機械器具製造業，はん用機械器具製造業，生産用機械器具製造業，業務用機械器具製造業，精密機械器具製造業，「電気機械」…電子部品・デバイス・電子回路製造業，電気機械器具製造業，情報通信機械器具製造業，「輸送用機械」…輸送用機械器具製造業，「その他」…出版・印刷・同関連産業，なめし革・同製品・毛皮製造業，窯業・土石製品製造業，武器製造業，その他の製造業

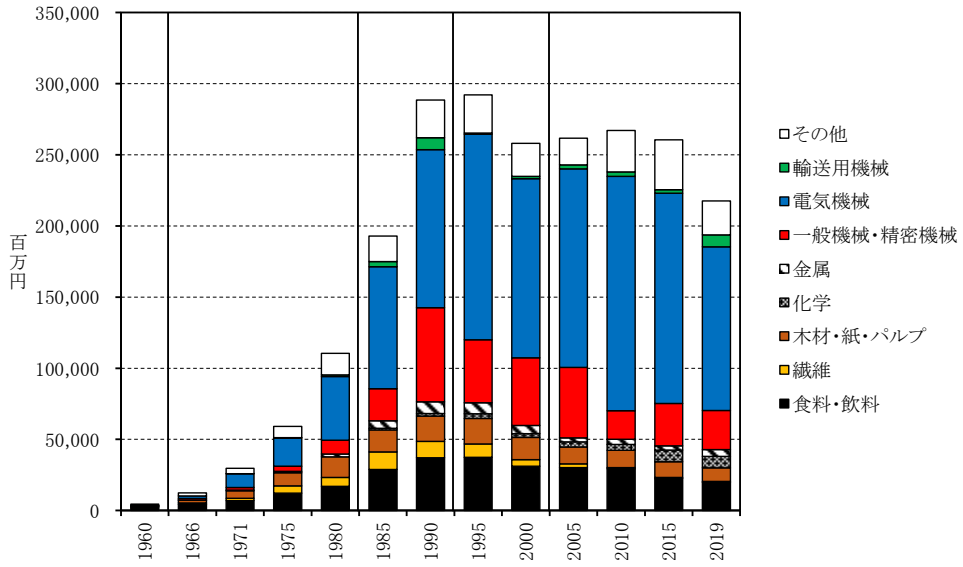
（a）事業所数



（b）従業者数



（c）製造品出荷額等



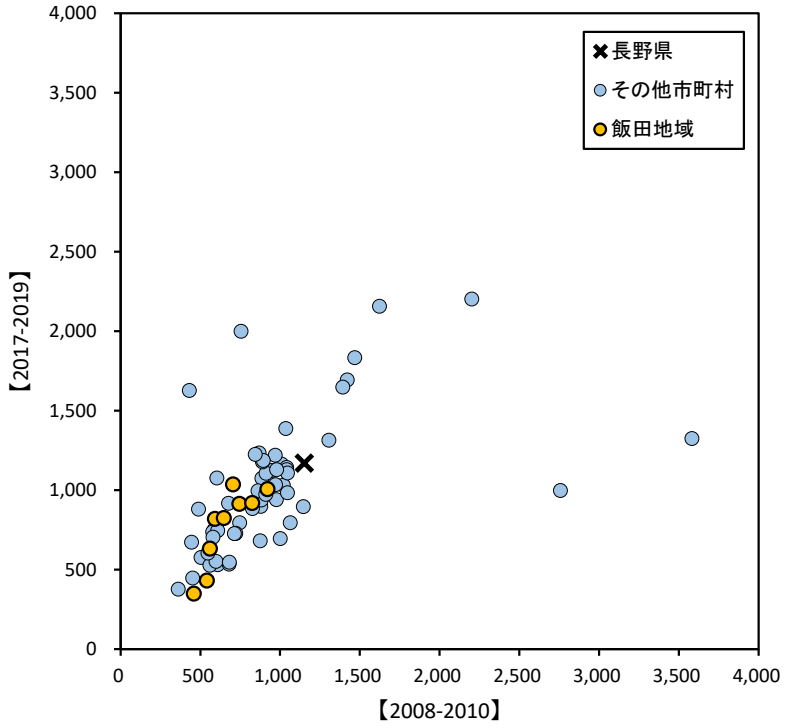
注：秘匿とされた業種の値は「その他」に一括した。合併を考慮しておらず、千代村・龍江村・上久堅村（1964 年に合併）、鼎町（1984 年に合併）、上郷町（1993 年に合併）、上村・南信濃村（2005 年に合併）は合併前の年のデータには含まれていない。

図Ⅱ-3-5-5　飯田市における業種別事業所数・従業者数・製造品出荷額等の推移

出所：『工業統計表』各年版、『平成 28 年経済センサス―活動調査―』により古川作成

次に、従業者 1 人当たりの粗付加価値額を取り上げる。図Ⅱ-3-5-6 は、横軸に 2008-2010 年の平均値、縦軸に 2017-2019 年の平均値をとり、長野県の各市町村別のデータをプロットしたものである。製造業全体の数値のため、立地動向や産業構造の変化を考慮する必要はあるが、長野県全体では 1,152.5 万円から 1,170.4 万円へとわずかに上昇している。市町村別にみると、秘匿値等のため算出できなかった町村を除いた 67 の自治体のうち、50 自治体で 1 人あたり粗付加価値額は上昇しており、中には朝日村（2008-2010 年平均：755.2 万円→2017-2019 年平均：2,000.6 万円）、飯綱町（同 431.2 万円→1,626.7 万円）のように大きく値が伸びた自治体もある。一方で、17 自治体は

１人あたり粗付加価値額は低下し、安曇野市（同 3,583.4 万円→1,324.3 万円）、大桑村（同 2,758.4→998.1 万円）は大きく低下した。対象地域をみると、飯田市は 921.4 万円から 1,007.3 万円に上昇した。その周辺自治体では、秘匿値等のため平均を算出できない自治体もあるが、松川町で 744.0 万円から 913.9 万円、高森町で 590.9 万円から 819.0 万円、下條村で 703.9 万円から 1,036.5 万円、豊丘村で 646.7 万円から 825.0 万円へと上昇している自治体がみられる。ただし、南信州地域の自治体いずれも長野県の水準よりも低い。

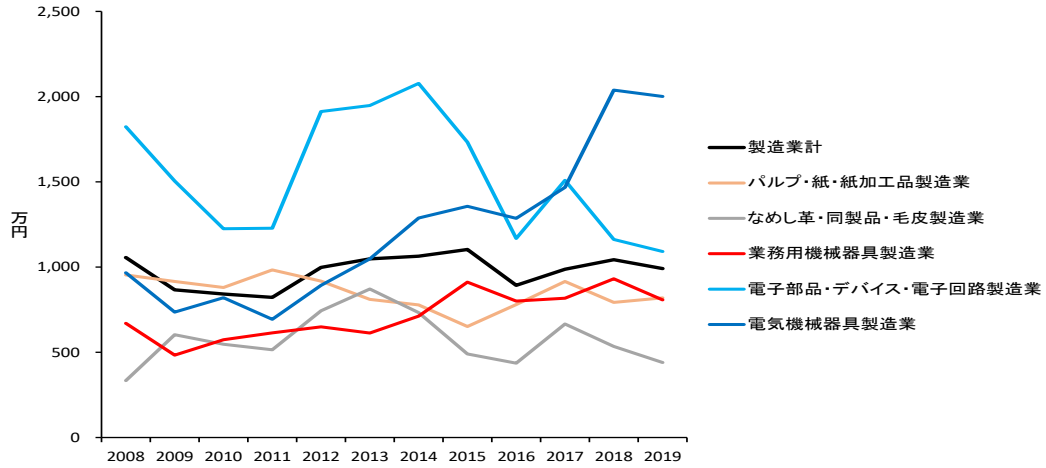


注：３年間の平均値に基づく。秘匿値や事業所が「０」の年があった自治体を除く。

図Ⅱ-3-5-6　市町村別１人あたり粗付加価値額の変化（単位：万円）

出所：『工業統計表』各年版をもとに古川作成

図Ⅱ-3-5-7 は、飯田市の製造業および主要業種を取り上げ、１人あたり粗付加価値額の推移をまとめたものである。これをみると、2008 年以降、製造業全体では 1,000 万円前後で推移している。業種別にみると、「電子部品・デバイス・電子回路製造業」は、2014 年に 2,077.6 万円を記録しているものの、年による変動が大きい。一方、「電気機械器具製造業」は、2008～2012 年まで製造業全体の１人あたり粗付加価値額を下回る状況が続いていたが、2013 年には製造業全体とほぼ同じ水準となり、2014 年以降は上回るようになった。2019 年には製造業全体の 991.7 万円を大きく上回り、2,001.5 万円と２倍以上の水準となっている。この点から、これまで南信州地域の工業の中心を成してきた「電気機械」において、工場の機能ないしは生産内容の変化が示唆される。



注：主要業種は 2008 年時点で製造品出荷額等から算出した特化係数が 1.5 超のもの。

図Ⅱ-3-5-7　飯田市の製造業および主要業種の１人あたり粗付加価値額

出所：『工業統計表』各年版、『経済センサス―活動調査―』各年版により古川作成

最後に、職業別製造業就業者数の動向を取り上げる（表Ⅱ-3-5-2）。まず、製造業全体の就業者数の動向をみると、飯田市、周辺地域ともに減少傾向にある。ただし、2000 年から 2015 年にかけて長野県全体が 23.8%減少しているのに対し、飯田市は 21.6%減少となっている。周辺地域に関しては、14.0%の減少にとどまり、2010 年から 2015 年にかけて 362 人増加している。職業別にみると、2005 年から 2010 年にかけて「専門的・技術的職業従事者」の人数は増加した。また、長野県全体に比べると低い水準にとどまるものの、就業者数全体に占める「専門的・技術的職業従事者」の割合は上昇した。「専門的・技術的職業従事者」比率を研究開発機能に関する指標と捉えると、南信州地域では研究開発機能が徐々に強化されてきたことが示唆される。

表Ⅱ-3-5-2　職業別製造業就業者数の推移

出所：『国勢調査』各年版をもとに古川作成

(a)飯田市

	2000		2005		2010		2015	
	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)
専門的･技術的職業	422	(2.8)	364	(2.6)	420	(3.4)	545	(4.5)
生産工程	12,284	(80.1)	11,540	(81.0)	9,104	(73.3)	8,696	(72.4)
その他	2,622	(17.1)	2,341	(16.4)	2,901	(23.3)	2,769	(23.1)
総数	15,328	(100.0)	14,245	(100.0)	12,425	(100.0)	12,010	(100.0)

(b)周辺地域

	2000		2005		2010		2015	
	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)
専門的･技術的職業	125	(1.6)	116	(1.6)	146	(2.3)	195	(2.9)
生産工程	6,571	(83.3)	5,950	(83.5)	4,865	(75.8)	5,077	(74.9)
その他	1,189	(15.1)	1,057	(14.8)	1,405	(21.9)	1,506	(22.2)
総数	7,885	(100.0)	7,123	(100.0)	6,416	(100.0)	6,778	(100.0)

(c)長野県

	2000		2005		2010		2015	
	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)
専門的･技術的職業	17,016	(5.8)	14,963	(5.9)	16,184	(7.1)	20,610	(9.2)
生産工程	219,713	(74.8)	187,539	(74.0)	151,938	(67.1)	143,291	(64.0)
その他	57,008	(19.4)	50,804	(20.1)	58,342	(25.8)	59,860	(26.8)
総数	293,737	(100.0)	253,306	(100.0)	226,464	(100.0)	223,761	(100.0)

注：従業地に基づく。表中の「生産工程」は、2005 年以前は「生産工程・労務作業者」、2010 年以降は「生産工程従事者」の値。市町村合併を考慮して作成。

d　まとめと今後の検討課題

本章では、南信州地域における製造業の歩みを整理した上で、統計資料をもとに基礎的分析を行ってきた。その結果は、以下の３点に集約される。

第１に、1990 年代以降、南信州地域では工業立地が全体的に縮小する中で、その中心である飯田市の位置づけは相対的に低下する一方で、周辺に位置する一部の町村の位置づけが高まっていることが明らかになった。第２に、業種別にみると、高度経済成長期に成長した電気機械を中心とした産業構造に大きな変化はないことが明らかとなった。なお、近年、製造業全体で従業者数が維持される中で、「業務用機械器具製造業」や「生産用機械器具製造業」のように従業者数が伸びた業種がある一方、「電気機械器具製造業」のように大幅に減少した業種もあり、業種間の差異が明らかになった。第３に、研究開発機能が徐々に強化されていることが示唆されるものの、依然として長野県の水準よりも相対的に低いことが明らかとなった。

最後に、今後の調査研究に向けた課題を整理する。１点目として、南信州地域における立地構造の変化を明らかにすることである。リニア中央新幹線の開業を契機とした域内の工場立地を検討・展望する上で、これまでの産業立地の変化や立地環境の特性を明らかにする必要がある。２点目として、企業内地域間分業や域内での生産連関の変化を明らかにする必要がある。その際、南信州地域の拠点の位置づけがどのように変化したのかに着目することが重要となる。これらを含め、南信州地域の産業集積の構造変化について、さらなる分析・調査が求められる。

＜参考文献＞

阿智村誌編集委員会編集（1984）:『阿智村誌　下巻』阿智村誌刊行委員会.
阿南町町誌編纂委員会編集（1987）:『阿南町誌　下巻』阿南町.
売木村誌編纂委員会編集（2006）:『売木村誌　下巻』売木村誌刊行委員会.
江成　穣(2018):地域経済における公共部門の役割に関する分析―長野県飯田下伊那地区を事例として―『学輪』(4): 51-58.
江成　穣(2020):内発的発展論における地域産業政策の位置づけ―長野県飯田下伊那地域を事例として―『政策科学』(立命館大学政策科学会) 28(1): 113-133.
遠藤貴美子・卯田卓矢・神　文也・盧　柳松（2013）: 飯田・下伊那地域における染織業の変遷と技術的基盤『地域研究年報』(筑波大学人文地理学・地誌学研究会) (35): 45-61.
大橋慶士・伊東暁人・永田守男・石川文子（2011）: 長野県飯田市域における航空宇宙プロジェクト　ヒアリング調査報告。『静岡大学経済研究センター研究叢書』9: 48-61.
鼎町誌編纂委員会編集（1969）:『鼎町誌』鼎町誌編纂委員会.
鼎町史編纂委員会編集（1986）:『鼎町史　下巻』鼎町史刊行委員会.
金子　愛・樋上龍矢(2013):飯田市における機械金属工業による企業間ネットワークの構築『地域研究年報』(筑波大学人文地理学・地誌学研究会) (35): 63-77.
粂野博行・宮﨑崇将（2019）: 長野県上伊那・下伊那地域の産業構造と環境統合の展望。中瀬哲史・田口直樹編著『環境統合型生産システムと地域創生』文眞堂。203-220.
塩沢正人(1983):地場産業としての水引製造業の地域的展開―長野県飯田・下伊那地方の例―『新地理』30(4): 17-31.
下伊那教育会地理委員会編纂（1994）:『下伊那誌　地理編』下伊那誌編纂会.
下畑浩二（2019）: 飯田下伊那地域の航空宇宙産業の域内連携の展開。中瀬哲史・田口直樹編著『環境統合型生産システムと地域創生』文眞堂。221-243.
樋口一清・白井信雄編著（2015）:『サステイナブル地域論―地域産業・社会のイノベーションをめざして―』中央経済社.
高柳長直（1991）: 長野県飯田市における製造業企業の情報連関。『早稲田大学教育学部学術研究　地理学・歴史学・社会科学編』(40): 33-49.
田中雅孝（2009）:『両大戦間期の組合製糸―長野県下伊那地方の事例―』御茶の水書房.
中村眞人（2011）: 産業のグローバル化と国内製造業の存続・発展―精密電子機器メーカーの事例研究から―『東京女子大学紀要論集』62(1): 203-225.
根羽村誌編纂委員会編纂（1993）:『根羽村誌　下巻』根羽村誌刊行委員会.
平沢照雄（2014）:「地域に拘る企業」の創業理念と経営改革―多摩川精機の取組みを事例として―『経営史学』49(2): 28-50.
平沢照雄(2015):オーラルヒストリー　地域貢献型企業における経営改革への取組み―多摩川精機株式会社・

平沢照雄(2015):オーラルヒストリー　地域貢献型企業における経営改革への取組み―多摩川精機株式会社・萩本範文氏に聞く―『筑波大学経済学論集』(67): 107-149.
平谷村誌編纂委員会編集（1996）:『平谷村誌　下巻』平谷村誌刊行委員会.
古田悦造（1976）: 飯田周辺の電子部品工業・水引業の労働力構造。『学芸地理』(30): 54-66.
松川町史第一巻編纂専門委員会編集（2008）:『松川町史　第一巻―松川町、合併 50 年のあゆみ―』松川町.
村山研一（1995）: 飯田地域水引製造業の産地構造（調査報告）『人文科学論集』(信州大学人文学部)（29): 11-27.
泰阜村誌編さん委員会編集（1984）:『泰阜村誌　下巻』泰阜村役場総務課.
山口通之（2003a）: 長野県の南信三地域（諏訪、上・下伊那）の戦後の工場立地とその展開からみた空間構造（一）―三地域の製造業の立地関連と海外進出を中心に―『信濃』55(11): 791-814.
山口通之（2003b）: 長野県の南信三地域（諏訪、上・下伊那）の戦後の工場立地とその展開からみた空間構造（二）―三地域の製造業の立地関連と海外進出を中心に―『信濃』55(12): 901-917.

３）三重県四日市地域における産業集積と都市型産業の立地

松原　宏・鎌倉 夏来

ａ　四日市市工業の特徴と歴史的変化

四日市市は、製造品出荷額等（工業統計表 2017 年による）で全国 11 位に位置するなど、日本国内においても有数の工業都市である。三重県のなかでも製造業事業所のうちの 50.9%が集まる北勢の中心的都市であり、県内における製造業従業者数の 17.6%、製造品出荷額等の 29.2%を占めている（いずれも工業統計表 2018 年速報値）。

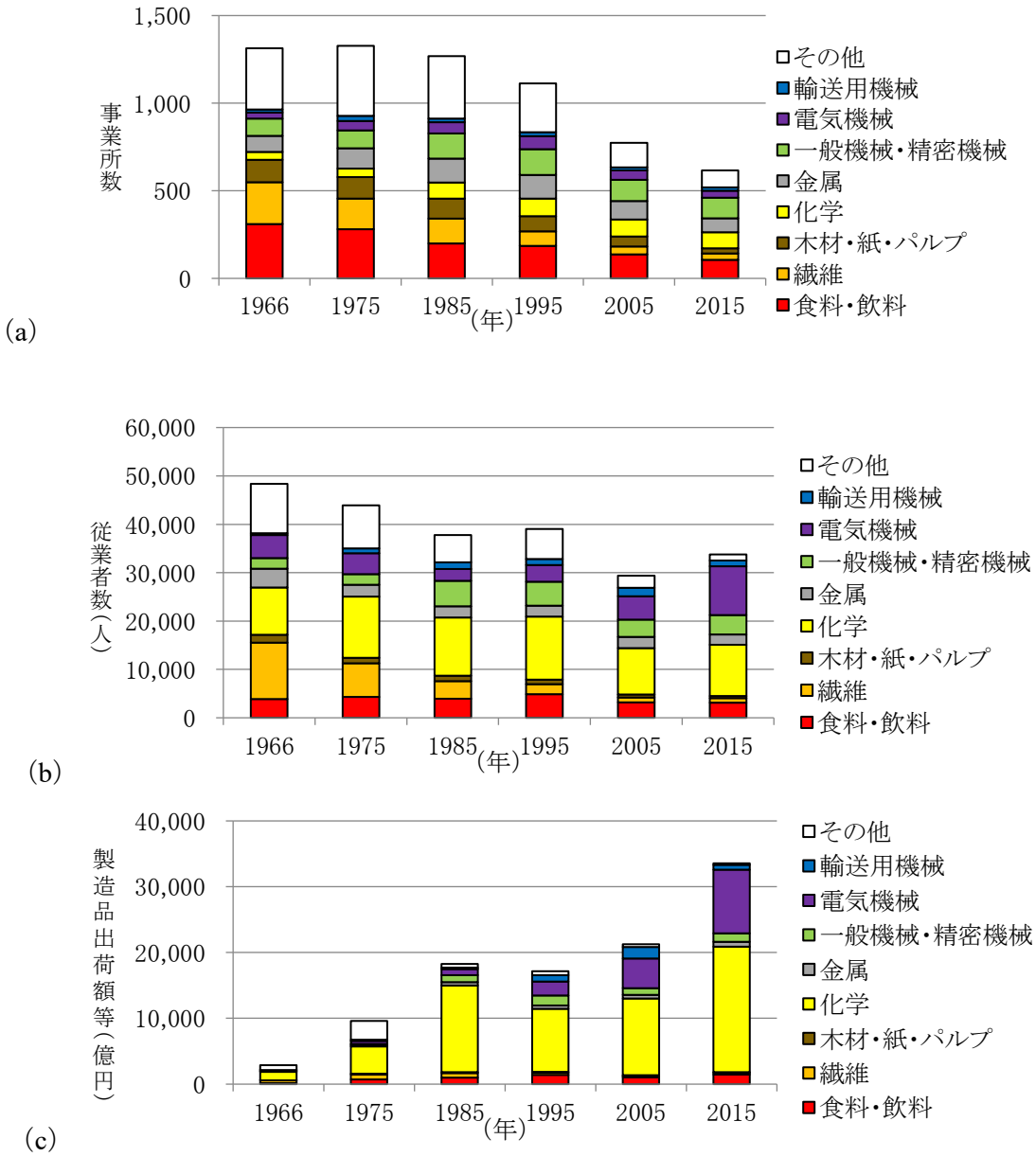
四日市市の工業は、萬古焼や漁網などといった地場産業から始まり、大正から昭和にかけて、綿糸や紡績などの繊維工業が発達した。戦後は、1950 年代半ば以降、旧海軍燃料廠が石油化学工業の全国的な基地の一つとして認知されてきた。石油化学コンビナートは市の南から第 1、第 2、第 3 と拡大し、1959 年の第 1 コンビナート稼働直後から公害問題にも苦しんできた。

1960 年代半ば以降における四日市市の工業の変化について、事業所数、従業者数、製造品出荷額等を見ながら概観する。まず事業所数については（図Ⅱ-3-6-1（a））、1970 年代をピークにほぼすべての業種で減少しており、全国的な傾向と大きく変わらない。この分類では「その他」に含まれてしまっているが、陶磁器などを含む窯業・土石製品製造業で減少率が大きく、1975 年時点では 321 事業所が立地していたが、2015 年時点では 57 事業所にまで減少していた。

次に従業員数の変化を見てみると（図Ⅱ-3-6-1（b））、事業所数と異なり、増減を繰り返していることがわかる。減少が大きいのは繊維工業であり、1966 年時点の 11,447 人から 2015 年には 927 人と 10 分の 1 以下までになっていた。事業所数と同様に、「その他」に含まれる窯業・土石製品製造業も減少幅が大きかった。比較的大きな割合を占めている化学工業については、増減を繰り返しているものの、2015 年時点でも 10,000 人以上の従事者数を維持している。大きく増加したのは、「電気機械」の中に含まれる「電子部品・デバイス・電子回路製造業」であり、2005 年時点で 2,719 人であったのが、2015 年時点では 7,993 人にまで増加している。これは、1992 年に設立された旧東芝（現キオクシア）四日市工場の雇用拡大の影響が大きい。四日市工場では半導体メモリー製品の生産を行っており、2019 年 4 月 1 日時点で 6,700 人を雇用している（キオクシアウェブサイトによる）。

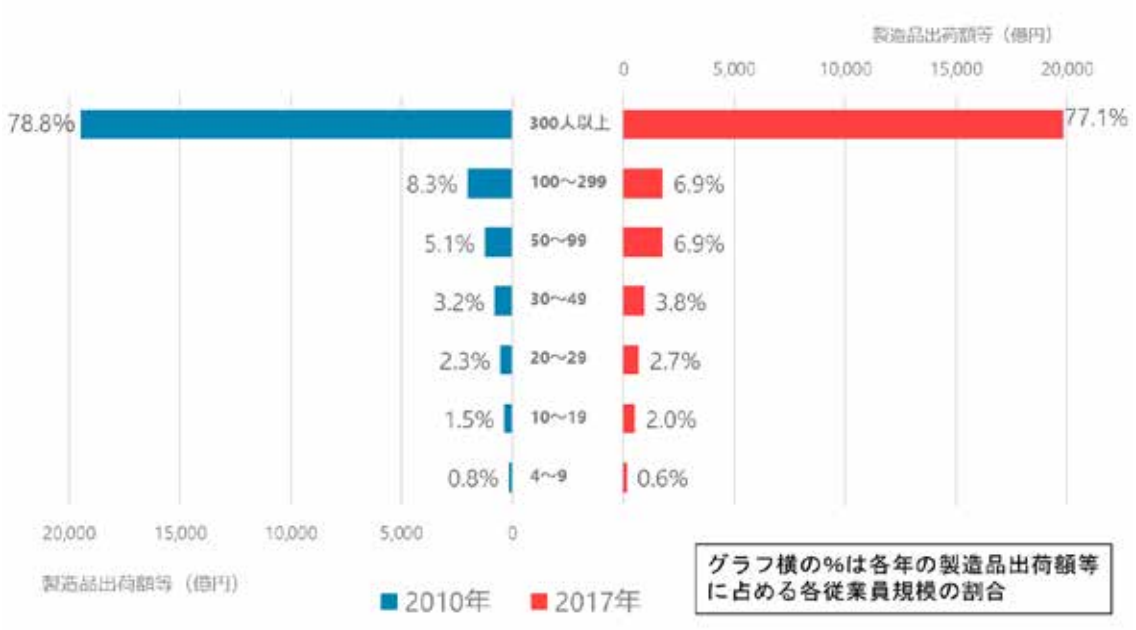
製造品出荷額等については（図Ⅱ-3-6-1（c））、他の指標と異なり増加傾向が続いており、特に 2005 年から 2015 年の伸びが大きい。業種としては、従来から出荷額の大半を占めてきた化学工業で伸びが見られる。この要因としては、四日市市に立地する化学企業における四日市の工場の稼働率が高く、収益性の高い工場として再編してきていることが考えられる。また、前述した旧東芝の半導体工場が集中的な設備投資を行ってきた影響から、「電子部品・デバイス・電子回路製造業」の伸びも顕著であった。

2010 年と 2017 年における従業員規模別の製造品出荷額を見てみると（図Ⅱ-3-6-2）、2010 年で 78.8%、2017 年で 77.1%と、従業員数が 300 人以上の工場の占める割合が高くなっていることがわかる。2017 年時点において従業員数が 300 人以上の事業所は 15 と限られているため、一部の大規模事業所が出荷額の多くを占めるという構造を確認することができる。



図Ⅱ-3-6-1　四日市市における製造業の（a）事業所数（b）従業者数（c）製造品出荷額等

出所：工業統計表各年版より鎌倉夏来作成

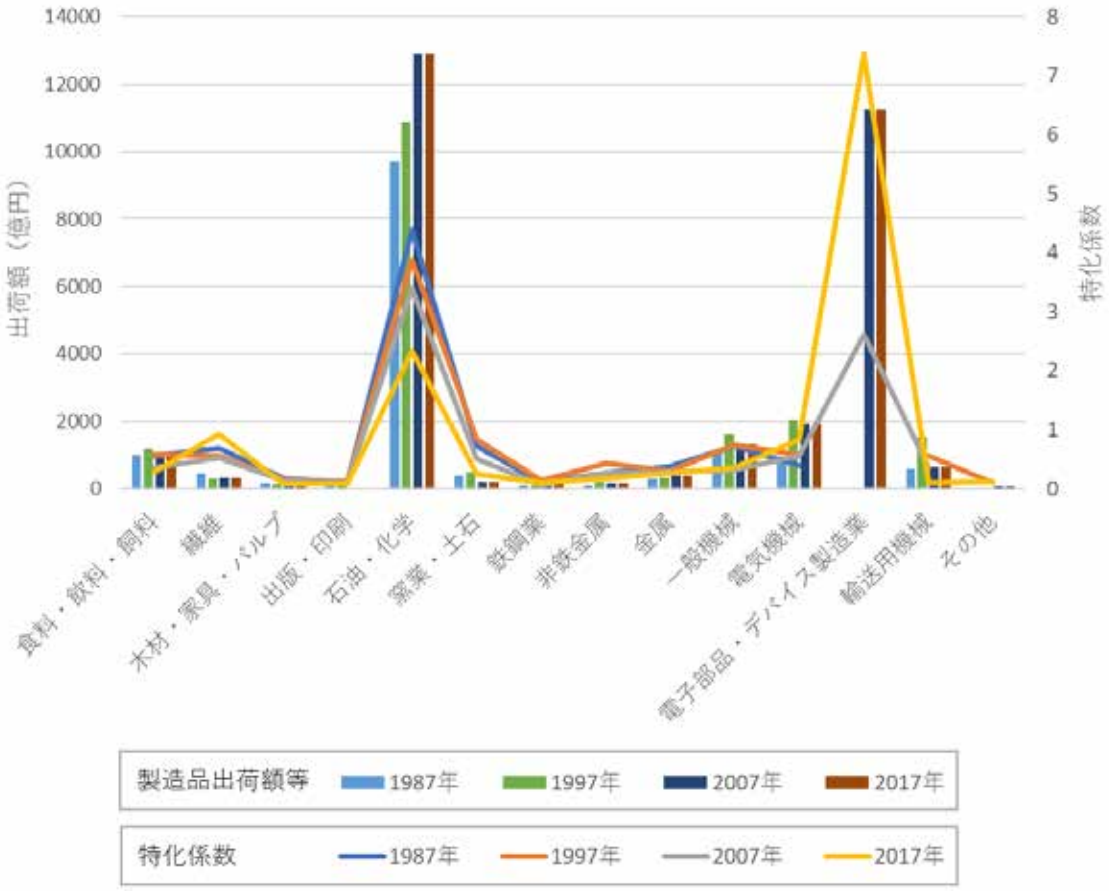


図Ⅱ-3-6-2 従業員規模別製造品出荷額等（2010 年・2017 年）

出所：四日市市統計書より鎌倉夏来作成

次に、全国に対する業種別の特化係数を見ながら、四日市市の工業がどのように構造変化してきたのかを確認する。図Ⅱ-3-6-3 は、1987 年から 2017 年の業種別の製造品出荷額等と従業員数について、実数（棒グラフ）と全国に対する特化係数（折れ線グラフ）を示したものである。特化係数は、1 を超えると全国に対して四日市市が特化している業種であると考えることができる。

製造品出荷額を見てみると（図Ⅱ-3-6-3）、先ほど確認したように石油精製や化学工業で伸びがみられるものの、特化係数としては 1987 年の 4.39 から徐々に低下し、2017 年時点では 2.34 となっている。最も目立つ値は電子部品・デバイス製造業であり、2017 年時点で特化係数が 7.38 と非常に大きな値を示している。2007 年と比較しても大きな伸びが見られ、同業種における全国的な成長に対して、四日市市における成長が顕著であったことがわかる。

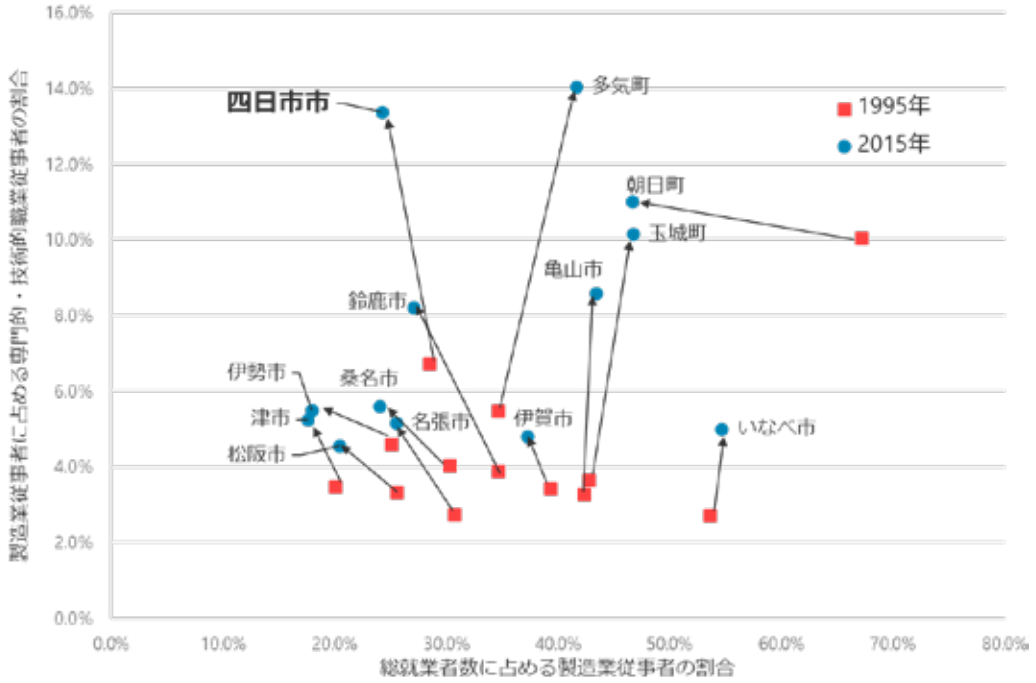


図Ⅱ-3-6-3　四日市市の製造品出荷額と特化係数の推移（1987 年～2017 年）

出所：工業統計表各年版より鎌倉夏来作成

図Ⅱ-3-6-4 は、三重県内で製造業従業員数の多い自治体について、1995 年と 2015 年における総就業者に占める製造業従事者の割合の変化と、製造業従事者に占める専門的・技術的職業従事者の割合を示したものである。四日市市においては、製造業以外の産業に従事している就業者も多いため、2015 年時点における総就業者に占める製造業従事者の割合は、24.2%と県内でもあまり高くはなっていない。最も高い、いなべ市では、従業者の 54.7%が製造業に従事しており、大きく異なっている。

これに対し、製造業従事者に占める専門的・技術的職業従事者の割合は中南勢の多気町（14.0%）に次いで 13.4%と高くなっている。多気町における製造業従事者数は四日市市の 10 分の 1 程度であることから、製造業のなかで研究開発職や技術職などに就く人の実数は突出していると言える。1995 年から 2015 年の間で、製造業従事者そのものは減少してきているが、製造業のなかの専門的・技術的職業従事者の数は維持されている。つまり、製造業における生産機能だけでなく、研究開発機能などが相対的に強まってきたことがわかる。



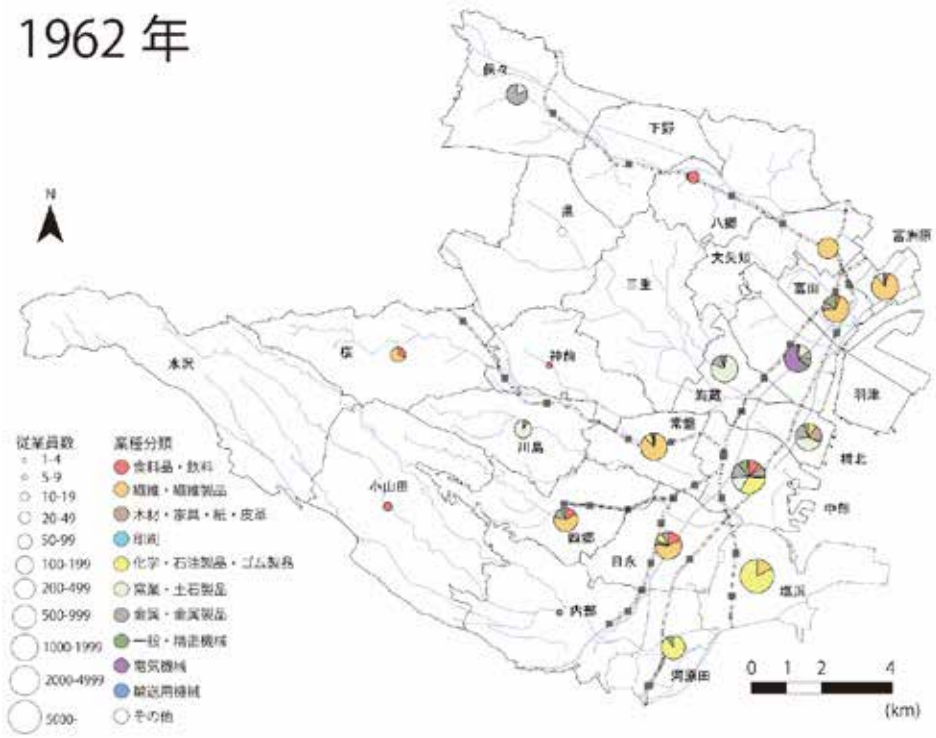
図Ⅱ-3-6-4　製造業従事者における専門的・技術的職業従事者の割合
（1995 年と 2015 年の比較・三重県内の一部市町）

出所：国勢調査各年版より鎌倉夏来作成

b　立地環境の変化と工場分布の変化

以下では、四日市市商工会議所の『商工名鑑』をもとに作成した４枚の工場分布図をもとに、立地環境の変化にもふれつつ、四日市市製造業企業の立地変化をまとめてみよう。

第 2 次大戦末期、軍需工業が集積した四日市市臨海部は、空襲により甚大な被害を受け、1944 年に起きた東南海大地震による被害も加わり、工業復興は困難を極めた。それでも、終戦後、軍需工場の民需転換がなされるとともに、旧海軍燃料廠の払い下げが行われることになり、紆余曲折を経て、塩浜地区での三菱・シェルグループによる石油化学コンビナートの形成につながっていく。その後、1956 年に三菱油化が設立され、エチレンプラントを建設するとともに、生産品目の拡充にあわせて川尻地区、六呂見地区、大治田地区への工場用地を拡大し、また日本合成ゴム（現在の JSR）や味の素などの誘導品企業の立地をもって、第 1 コンビナートが 1960 年代初頭には形成されることになる。1962 年の分布図では、塩浜地区に化学工業が集まっていることがみてとれる（図Ⅱ-3-6-5）。



図Ⅱ-3-6-5　三重県四日市市における工場分布図（1962 年）

出所：四日市商工会議所（1962）「会員・商工業者名簿」より福田崚作成

四日市の臨海工業地帯の形成において、四日市港は、重要な役割を果たすことになるが、1952 年には特定重要港湾に指定される。また、1950 年には国土総合開発法が策定され、特定地域総合開発計画に指定された木曽特定地域には、四日市市をはじめとする北勢地域も含まれており、「伊勢湾臨海道路建設事業」が盛り込まれ、名古屋と四日市を結ぶ名四国道（現在の国道 23 号線）が、1972 年 10 月に工事を完了する。

1962 年の工場分布図では、こうした伊勢湾岸に沿った動線上に多くの工場が分布するとともに、全体として繊維が多いものの、地区により業種が多様であることもみてとれる。

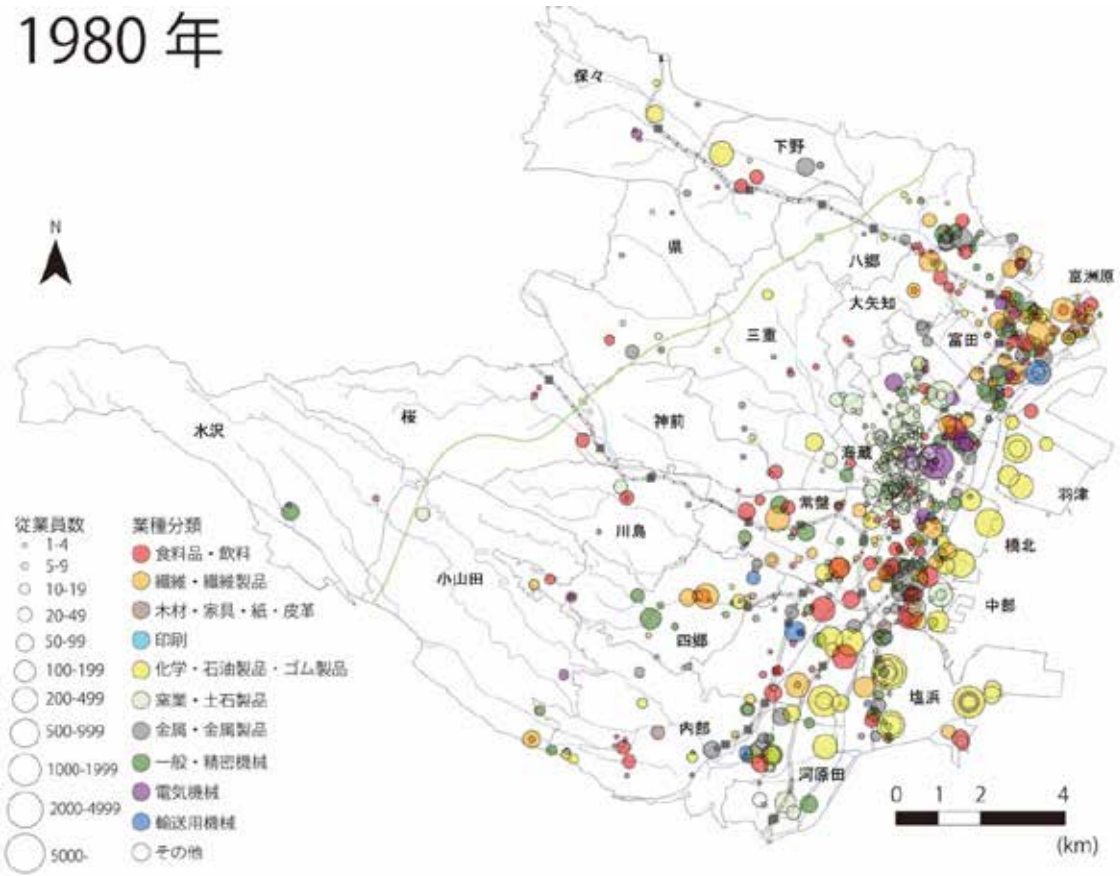
『四日市市史』では、1952 年に四日市市商工課がまとめた『四日市市産業界の現状』を紹介しているが、そこでは当時の地域産業として、鋳物、陶磁器、綿紡績、毛紡織、漁網、タオル、製油が挙げられていた。また、1950 年代の工業統計が整理されているが、1960 年時点の従業者 4 人以上の事業所数は 717 を数え、最も多いのは窯業・土石（25%）で、食料品（18%）、繊維（14%）、機械（10%）の順であった。従業者数（総数約 3 万 8 千人）では、大規模紡績工場を抱えた繊維工業が 28%を占めて最大であったが、1950 年の 51%と比べると、その比率を大幅に低下させていた。これに代わり構成比を高めてきたのは窯業・土石（15%から 22%）で、1950 年代は、トンネル窯の導入、白雲陶器の工業化、川原町や東阿倉川などでの製土工場の建設、輸出体制の確立、県外からの労働力の調達などを通じて、輸出向け陶磁器産地としての萬古焼が急成長した時期でもあった。なお、製造品出荷額等では、コンビナート系産業が 49%を占め、1950 年に 53%を占めていた繊維工業にとって代わっている。また、富士電機に代表される電気機械の比率が、2%から 8%近くに上昇している点も注目される。こうした工業化は、農業の近代化と兼業農家の増大、農村部の農家から労働力を吸引することで成り立っていた。

1959 年に吉田市長から平田市長の時代になり、60 年には「四日市総合開発計画」が打ち出され、その構想の冒頭には、「南部に石油精製、石油化学、北部に鉄鋼業の工業をもち、中心部に都市市街

地を形成し、山側の低い台地に大住宅地を新たに建設して、おおむね三〇万人程度の工業都市とする」と書かれていた。

結局、平田市長が掲げた鉄鋼業の誘致は実現しなかったが、1961 年には午起埋立地（19 万 1,000 坪）が完成し、午起製油所と中部電力四日市火力発電所を結合した第二コンビナートが形成され、九鬼市長の就任後、四日市港港湾計画と工業用地造成計画がまとまり、1968 年度中に第二埠頭、70 年度末には第三埠頭の建設が終了、第一次埋め立て事業は 70 年に完成し、霞ケ浦（第三）コンビナートが建設されることになる。

1980 年の工場分布図をみると、石油精製や石油化学工場が、第 1、第 2、第 3 コンビナートと伊勢湾岸に南西から北東に連なるように分布している様子がみてとれる（図Ⅱ-3-6-6）。工場の数がかなり増えるとともに、北東部の富洲原、富田地区に漁網も含めて繊維産業が、また中東部の海蔵地区に、萬古焼を中心として窯業・土石が、それぞれ集積を形成していた。これに対し、電気機械は、富士電機の工場を中心に、小規模な集積を形成し、食料品・飲料の工場は、中部地区に多いものの、市内に分散的に分布していた。



図Ⅱ-3-6-6　三重県四日市市における工場分布図（1980 年）

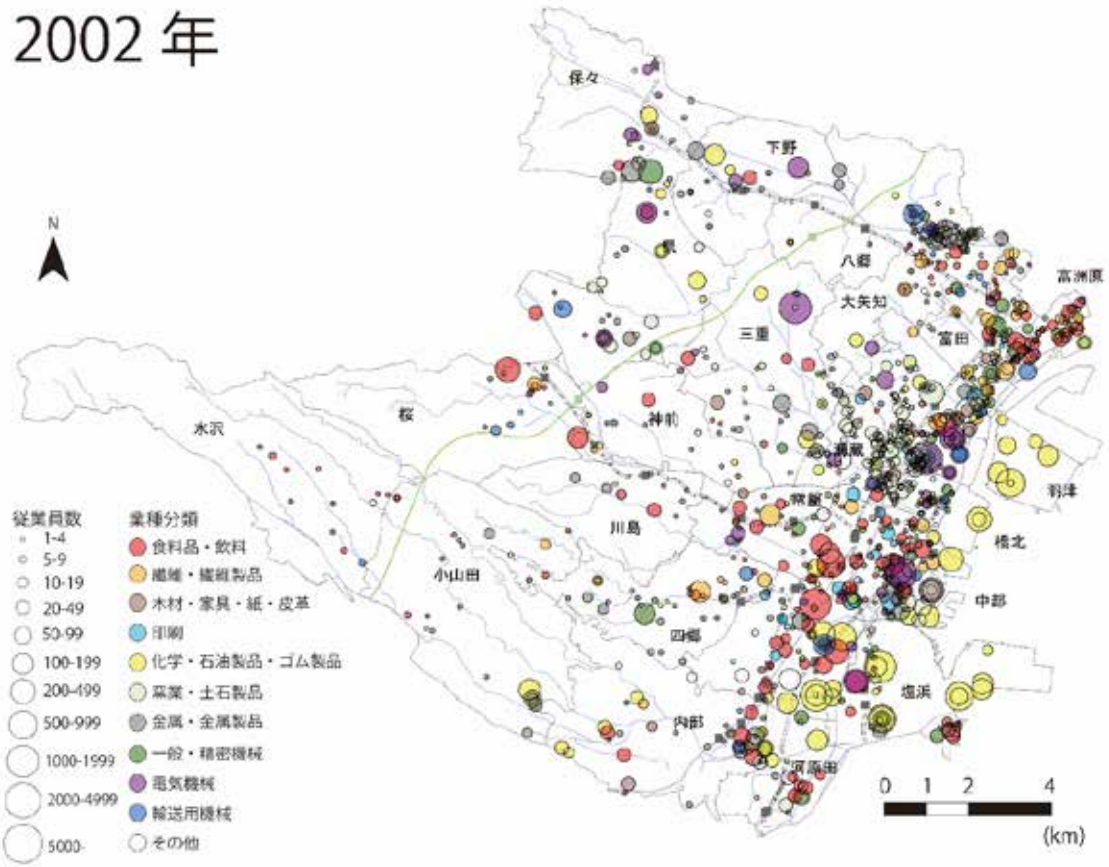
出所：四日市商工会議所（1980）「商工名鑑」より福田崚作成

「工業統計」の値をみると、製造業事業所数（全数）は、1959 年から 70 年にかけて、1,360 から 1,990 に増加、1975 年には 2,184 とピークをむかえ、以後 1980 年には 1,945、1985 年には 1,994、1990 年には 1,963 へと推移してきた。1970 年から 90 年までの構成比の変化をみると、食料品・たばこは 28.5%から 14.1%、繊維が 10.8%から 7.3%へと比較的大きな減少を示してきたのに対し、窯業・土石は 23.7%から 21.9%の減少にとどまっていた。これに対し、一般機械器具が 6.8%から

12.1%に増加するなど、金属加工型業種の伸びが注目される。1960 年代に、機械、鋳物、溶接部門の企業は、四日市機械金属工業団地協同組合を結成していたが、国の工場集団化対策事業の指定を受け、八郷地区の工業団地に移転するなど、工場の分散傾向もみられるようになる。

2002 年になると、伊勢湾岸の石油精製・石油化学の工場群は変わらないものの、北東部の繊維産業と中東部の窯業・土石の産業集積には、大きな変化がみられる（図Ⅱ-3-6-7）。すなわち、北東部の繊維産業の集積は大幅に縮小したのに対し、中東部の窯業・土石の集積は拡大傾向を示したのである。また、国道 1 号線と 23 号線に沿って多数の工場が分布しており、北部は電気機械や一般機械、金属製品などの業種が多いのに対し、南部は食料品や飲料の大小さまざまな工場が多く立地していた。

内陸部に工場が拡散していく傾向は強まり、これは、四日市市による内陸工業団地の造成に伴うものといえる。1982 年に国土庁が「東海環状都市帯（テクノベルト）構想」を提唱すると、内陸部への先端技術産業の誘致を活発化させ、89 年に竣工した南部工業団地には、太陽化学など 6 社が立地した。また、1993 年には四日市ハイテク工業団地が整備され、東芝四日市工場などが進出している。

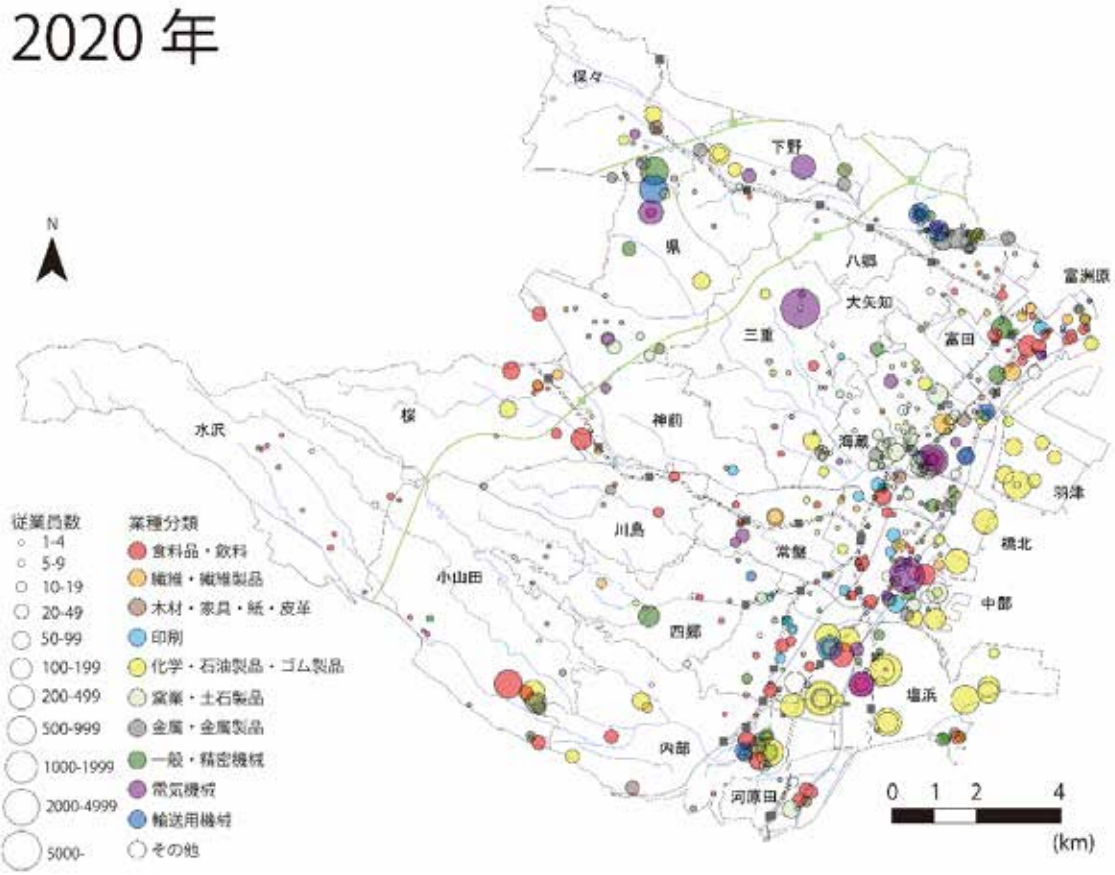


図Ⅱ-3-6-7　三重県四日市市における工場分布図（2002 年）

出所：四日市商工会議所（2002）「四日市商工名鑑」より福田崚作成

これが 2020 年になると、臨海部の石油精製・石油化学の工場群は変わらないものの、繊維や窯業・土石工場の集積は大幅に縮小している（図Ⅱ-3-6-8）。国道 1 号線と 23 号線に沿って多数の工場が分布していた状況から、内陸部の東名阪自動車道へのアクセスの良い地点に、電気機械や食品

などの大規模工場の立地が進んだ形へと変化してきている。



図Ⅱ-3-6-8　三重県四日市市における工場分布図（2020 年）

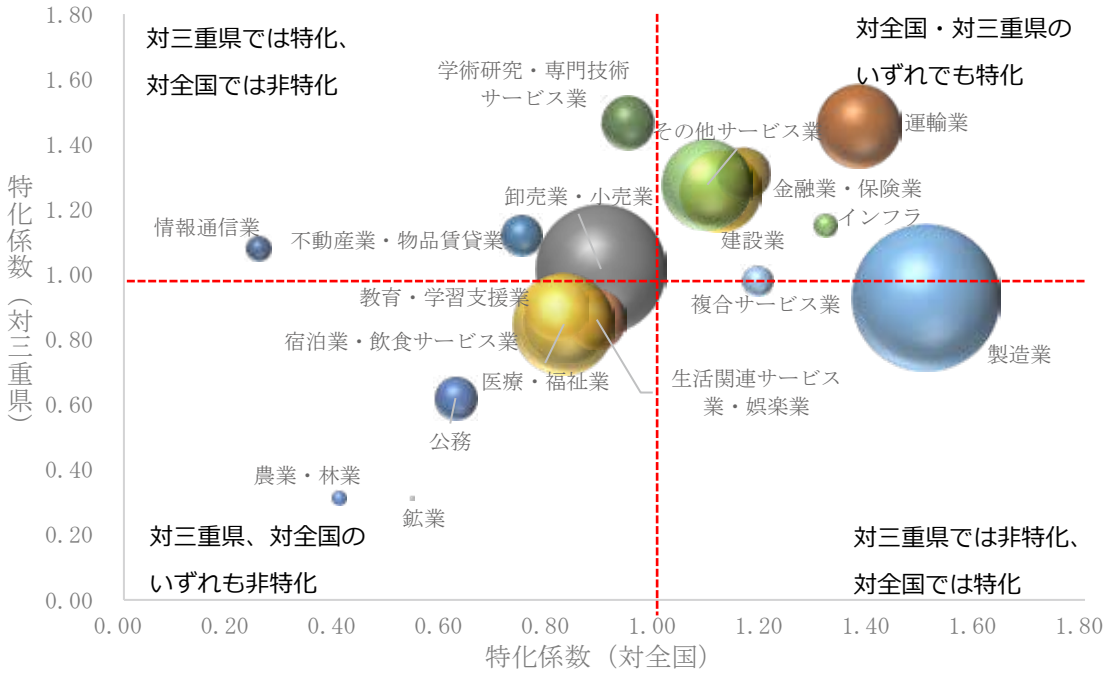
出所：四日市商工会議所「オンライン商工名鑑」（2020 年 2 月 27 日閲覧）より福田崚作成

c　四日市市における都市型産業の特徴

次に、四日市市における都市型産業について、分析の対象を移していこう。四日市市は、三重県北東部の北勢地域に位置し、県庁所在地である津市と並んで、三重県の経済・社会において中心的機能を担っている。交通アクセスに恵まれており、近鉄名古屋線を通じて、津市、鈴鹿市、桑名市といった県内主要都市や、中部・東海地方の中心都市である名古屋市と結ばれるほか、道路交通も発達しており、東名阪自動車道や伊勢湾岸自動車道、さらには近年開通した新名神高速道路を通じて、全国的な高速道路ネットワークに組み込まれている。また、四日市市は、製造品出荷額等で全国 13 位（工業統計表 2019 年による）に位置するなど、国内有数の工業都市でもあり、化学を中心とした、多様な工業が発達している。さらに、臨海部には、国際拠点港湾である四日市港を擁しており、工業原料の輸入基地、工業製品の輸出基地として、重要な役割を担っている。以上の交通・産業の特徴は、都市型産業の展開にとって良好な条件を提供する。

まず、産業大分類別に対全国、対三重県の特化係数を算出すると（図Ⅱ-3-6-9）、「卸売業・小売業」、「宿泊業・飲食サービス業」のような対消費者サービス業は、従業者規模こそ大きいものの、全国および三重県に対する特化の度合いは小さいことが確認される。対して、本報告で都市型産業として定義される産業の多くは、図の右上の、対全国・対三重県のいずれにおいても特化している産業グループに属している。とりわけ、「運輸業」と「その他サービス業」では、従業者

数も大きくなっている。都市型産業のうち、「学術研究・専門技術サービス業」と「情報通信業」は、対三重県の特化係数は高いものの、対全国では 1 を下回り、とりわけ「情報通信業」は、最も特化係数が低い。市の基幹産業とされる「製造業」は、従業者数および対全国の特化係数においては最大となっているが、県内他市町に比べて都市型産業が発達している分、対三重県の特化係数は、1 を若干下回っている。

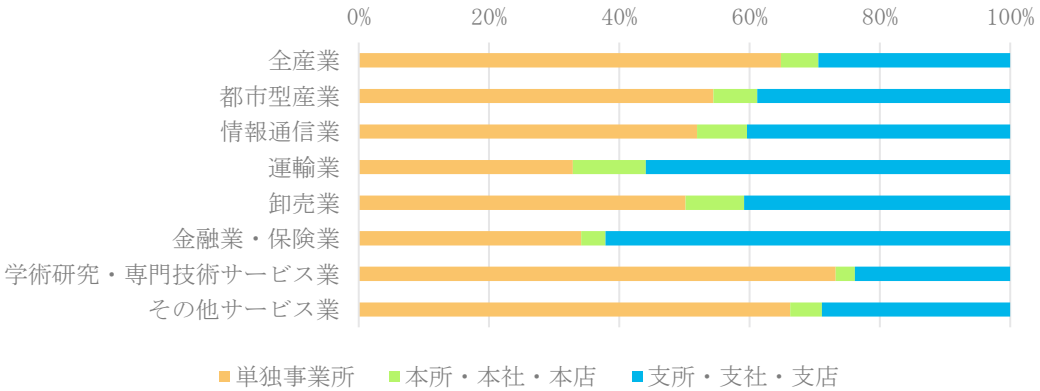


注：バブルの大きさは従業者数を表わす。

図Ⅱ-3-6-9　特化係数（対全国、対三重県）と従業者数のバブルチャート（産業大分類別）

出所：経済センサス基礎調査（2014）より原田大暉作成

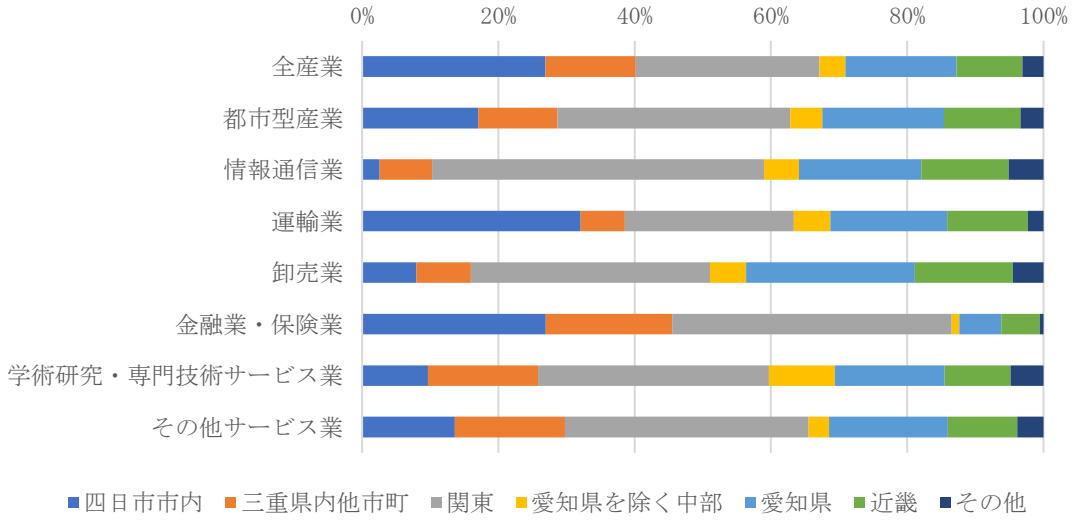
次に、都市型産業の産業大分類別に、事業所の位置づけを確認すると（図Ⅱ-3-6-10）、「都市型産業」では「全産業」に比べ、「単独事業所」の割合がやや小さく、「支所・支社・支店」の割合がやや大きいことを指摘することができる。都市型産業の大分類の中でとりわけ「支所・支社・支店」の割合が大きいのは「運輸業」と「金融業・保険業」であるが、前者においては「本所・本社・本店」の割合も大きい。逆に、「単独事業所」の割合が大きいのは、「学術研究・専門技術サービス業」と、「その他サービス業」である。



図Ⅱ-3-6-10　四日市市における企業内位置づけ別の事業所構成（産業大分類別）

出所：経済センサス活動調査（2016）より原田大暉作成

また、支所・支社・支店について、本社の所在地をみると（図Ⅱ-3-6-11）、「全産業」では、四日市市内と関東が多く、愛知県、三重県内他市町がそれに続く。「都市型産業」では、四日市市を含む三重県内の割合がやや小さくなり、関東・近畿の割合が大きくなる。都市型産業の業種別にみると、「情報通信業」と「卸売業」は県外本社の割合が高く、前者では関東の割合が、後者では関東に加え、愛知県や近畿の割合も大きい。対して、図Ⅱ-3-6-10 で「支所・支社・支店」の割合が大きくなっていた「運輸業」や「金融業・保険業」では、四日市市内を本社とする事業所の割合が大きく、「金融業・保険業」、「学術研究・専門技術サービス業」、「その他サービス業」では、三重県を本社とする事業所の割合が大きい。

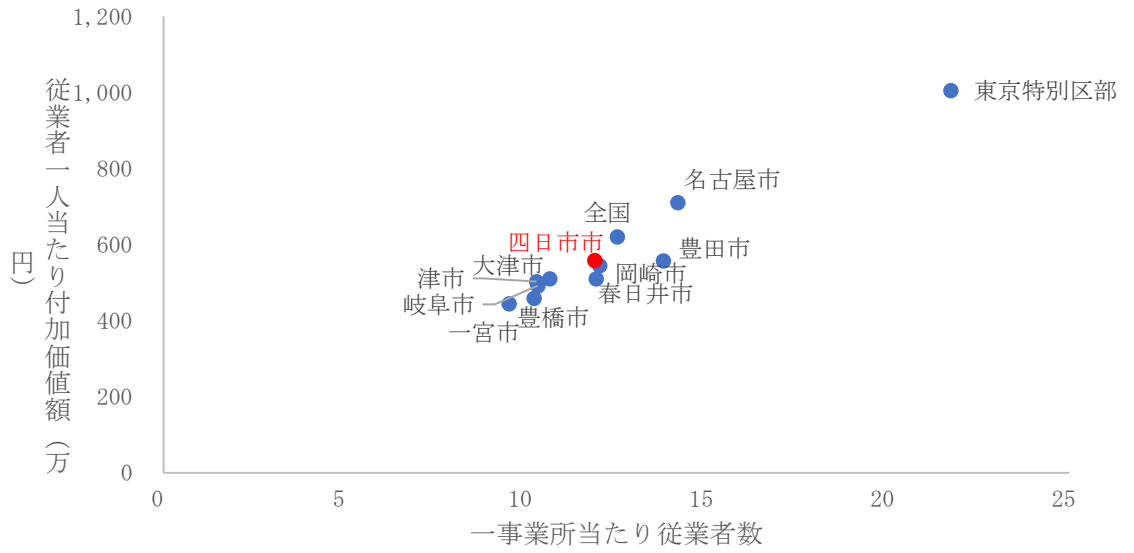


図Ⅱ-3-6-11　四日市市の支所・支社・支店事業所の本社の所在地（産業大分類別）

出所：経済センサス活動調査（2016）より原田大暉作成

以上より、四日市市は、三重県内でも支所・支社・支店の事業所の割合が大きい市であり、とりわけ都市型産業では、市外に本社を置く事業所の割合が大きいことが示された。このことから、四日市市の産業は、企業の全国的な事業所配置の再編の影響を受けやすいと推察され、とりわけ関東に本社を置く事業所については、リニア中央新幹線開業による影響も懸念される。なお、統計には表れないが、四日市市の都市型産業には、市内に拠点を置く大手メーカーの子会社・グループ会社も多くみられ、これら企業は、親会社の構内あるいは近隣に立地し、親会社の物流、海運、情報サービス、人材サービス、エンジニアリング、構内メンテナンスといった各種事業所サービス部門を担っている。こうした側面も考慮に入れると、四日市市の都市型産業が、製造業を中心に発達しているということが、より浮き彫りになる。

次に、四日市市と同規模あるいはそれ以上の規模の都市を選定し、両者の間で都市型産業の発達度合いおよびその特徴を比較する。都市型産業の各業種を、単位当たり数値から比較し、立地事業所の従業者規模や、労働生産性を分析する。都市型産業全体では、一事業所当たり従業者数と、従業者一人当たり付加価値額は比例関係にあり、従業者規模が大きくなるほど、従業者一人当たりの付加価値額、つまりは労働生産性も高くなるという関係にある（図Ⅱ-3-6-12）。いずれの指標についても、東京特別区部が群を抜いて高く、２番目に高い名古屋市との間に、大きな差をつけている。一方、名古屋市とそれ以下の都市との差は、東京特別区部と名古屋市との間の差ほどは大きくなく、またその間の優劣も、必ずしも都市階層・都市規模には依存しない。四日市市では、従業者一人当たり付加価値額が名古屋市に次いで高く、一事業所当たり従業者数も、比較的高い位置にあり、競争力が高い事業所が多く立地していることが推察される。



注：ここでの都市型産業には、小売業も含まれる

図Ⅱ-3-6-12　近隣同規模都市における都市型産業の単位当たり指標の比較

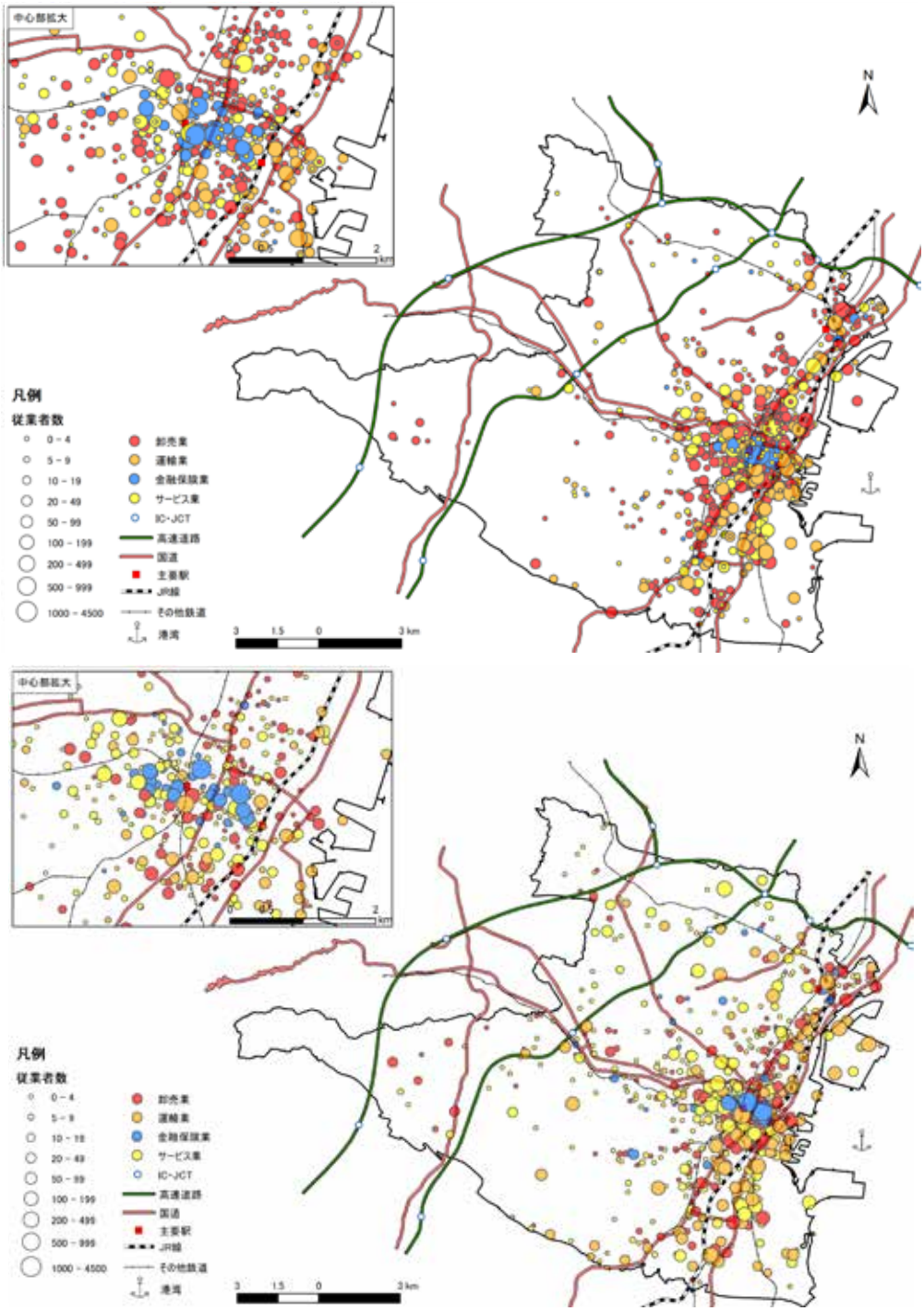
出所：経済センサス（2016）より原田大暉作成

d　都市型産業の立地変化

四日市商工会議所の商工名鑑を用いて、1984 年と 2021 年の二時点で、都市型産業の事業所の分布を地図上に落とした（図Ⅱ-3-6-13）。1984 年の地図からは、事業所のほとんどが、JR 線、近鉄名古屋線、国道 1 号線といった基幹交通が貫通する市東部に集中しており、かつ東部の事業所は、内陸・西部の事業所に比べて従業者規模が大きいという特徴が読み取れる。中でも、規模の大きい事業所は、近鉄四日市駅をはじめとする市の中心部に多くみられる。業種別にみると、卸売業やサービス業では、内陸部での立地もみられるのに対し、金融保険業は、近鉄四日市駅と JR 四日市駅の間の中心市街地に集中して立地している。卸売業やサービス業について、中心部の立地に焦点を当てると、近鉄名古屋線の西側では、中規模の事業所が多いのに対して、東側の旧市街地では、零細事業所が集積している。また、運輸業は、近鉄名古屋線東側の幹線道路沿いや臨海部に主に立地している。2021 年になると、1984 年に比べ、全体として、サービス業に分類される事業所の増加がみられる。内部の立地に着目すると、サービス業や運輸業において、内陸部で小～中規模の事業所が増加していることが読み取れる。市東部の事業所集積地域においては、零細なものを中心に、事業所が淘汰されている。とりわけ、卸売業については、中心部において大幅な減少が目立っている。金融保険業やサービス業で、近鉄四日市駅西側への中規模事業所の立地が進んだこともあり、中心部での事業所分布の重心は、駅東側から西側へと移動している。運輸業については、内陸への立地に加え、霞地区における中～大規模の事業所の進出も注目される。

以上の特徴を、商工会議所に入っていない事業所も含む経済センサスのデータで補足すると、都市型産業の従業者数は、やはり東部、とりわけ中部で多く、西部、とりわけ南西部の地区で小さい（図Ⅱ-3-6-14）。都市型産業を大分類別にみると、「情報通信業」や「金融業・保険業」は、中部やその周辺地区での割合が大きい。「運輸業」については、塩浜や富田、中部といった臨海部で規模が大きく、四日市 JCT がある八郷でも割合が高くなっている。「学術研究・専門技術サービス業」は、常磐、塩浜といった、中心部に近い地域で割合が大きく、「その他サービス業」は、中部で規模が大

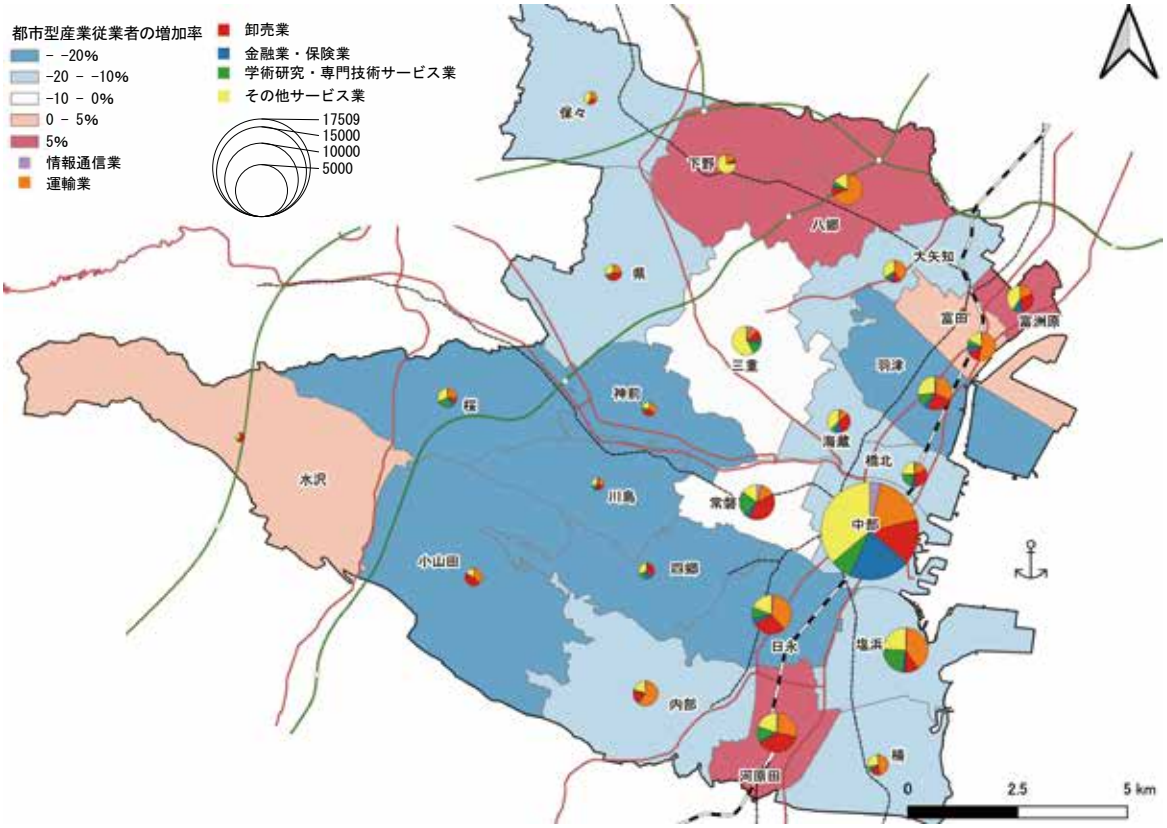
きく、三重、下野、富洲原などで割合が大きい。2009 年から 2014 年にかけて、都市型産業の従業者が増加しているのは、下野、八郷、富洲原、富田といった市北部の地区や、河原田地区である。その他の地区の多くでは、従業者数が 10%以上減少しているが、特に減少率が大きいのは、市南西部の地区や、羽津地区である。



注：商工名鑑の産業分類は、経済センサスの産業分類と必ずしも一致しない

図Ⅱ-3-6-13　四日市市内の都市型産業の事業所立地の変化（上：1984 年、下：2021 年）

出所：四日市商工会議所「四日市商工名鑑」より原田大暉作成



注：増加率の計算には、卸売業は含まれていない

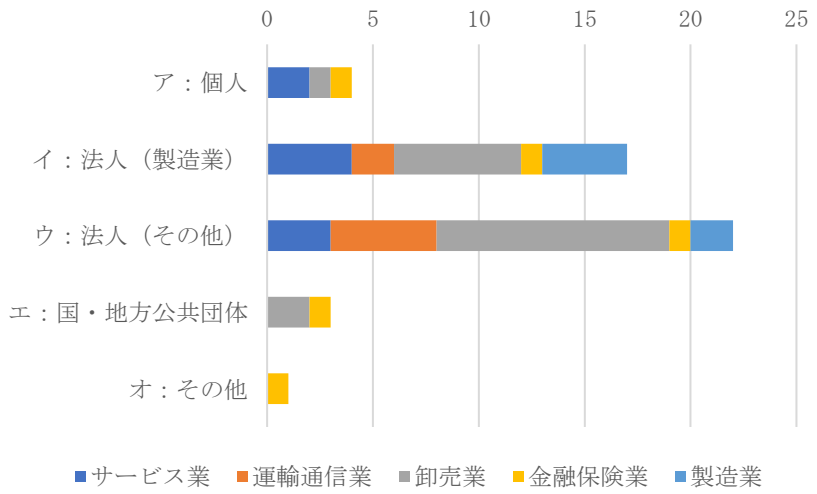
図Ⅱ-3-6-14　四日市市の地区別の都市型産業の従業者構成および従業者増加率

出所：経済センサス基礎調査（2014）より原田大暉作成

e　都市型産業へのアンケート調査の結果

アンケートは、リニア中央新幹線の開業が、四日市市の都市型産業の業務環境に与える影響を把握するため、東京大学地域未来社会連携研究機構が 2022 年 1 月に実施した。調査対象の選定に当たっては、四日市商工会議所の商工名鑑から、従業員数が一定規模以上の都市型産業の事業所を候補とし、その中から、本社機能を持つものや、業務内容が本報告書の主旨に近いものを中心に、93 の事業所を抽出した。また、本社機能や研究・開発機能を市内に有する製造業の事業所を 12 件抽出し、対象に含めた。以上の基準で選定された 105 の事業所に対し、封書にてアンケートを送付したところ、37 の事業所から回答が得られ、回答率は 35%であった。

回答事業所の四日市市における現在の業務環境や、それに対する評価について尋ねた結果を概観する。まず、回答事業所の主たる顧客の属性をみると（図Ⅱ-3-6-15）、「法人（非製造業）」（22 件）と、「法人（製造業）」（17 件）が突出して多くなっており、回答事業所が本報告書における「都市型産業」の定義に合致していることが改めて確認された。業種別にみると、卸売業や運輸通信業では、非製造業の法人を回答した事業所が多く、製造業では、製造業の法人を回答した事業所が多くなっている。このことから、四日市市における都市型産業は、製造業との取引を中心としながらも、非製造業との取引や、都市型産業の事業所同士での取引も盛んであることがうかがえる。

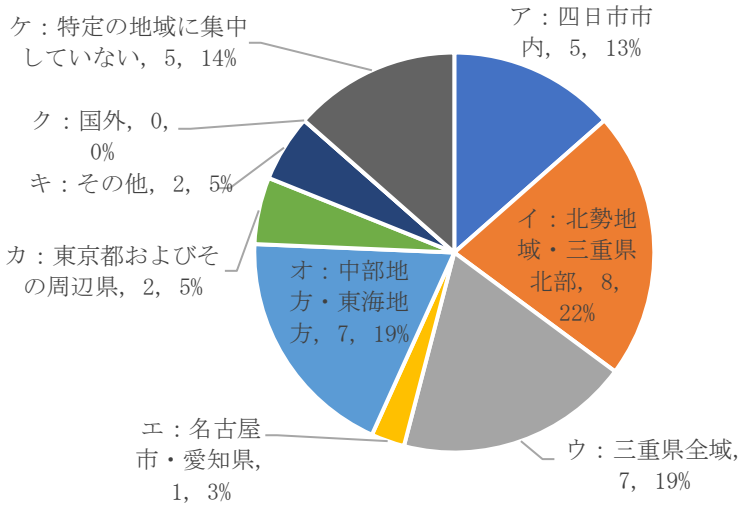


注：本設問では、設問文中で複数回答である旨を明示していないが、複数の項目に○をつけた回答が 8 件あったため、複数回答可の設問として集計した。また、無回答が 3 件あった。

図Ⅱ-3-6-15　主たる顧客の属性（業種別）

出所：東京大学地域未来社会連携機構による「四日市市における都市型産業に関するアンケート調査」の集計結果による

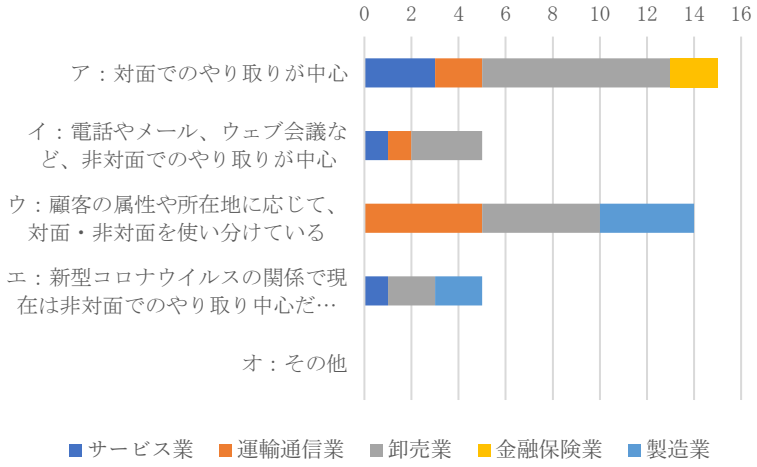
続いて、回答事業所の主たる顧客の所在地・管轄範囲をみると（図Ⅱ-3-6-16）、複数の項目に回答が分散する結果となった。「四日市市内」が 5 件、「北勢地域・三重県北部」が 8 件、「三重県全域」が 7 件と、三重県内の顧客を主要な取引先とする事業所が過半を占めるが、「中部地方・東海地方」（7 件）や「東京都およびその周辺県」（2 件）、「特定の地域に集中していない」（5 件）といった、広く業務を展開している事業所もある。また、通常、四日市市と同程度の規模の非県庁所在都市に支社・支店が置かれる場合、その管轄範囲は県内に限定されることが多いが、回答が得られた支社・支店事業所では、半数が中部地方・東海地方（・北陸地方）を管轄範囲としており、一部の企業においては四日市市の業務環境に都市規模以上の重要性が与えられていることが推察される。



図Ⅱ-3-6-16　主たる顧客の所在地・管轄範囲

出所：図Ⅱ-3-6-15 と同じ

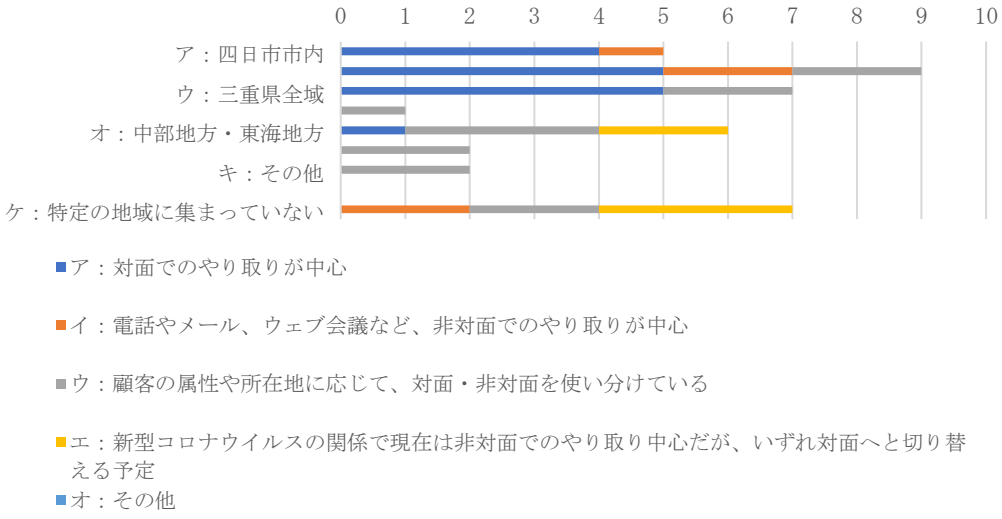
回答事業所の顧客との主たるコミュニケーション手段をみると（図Ⅱ-3-6-17）、「対面でのやり取りが中心」の事業所（15 件）と、「顧客の属性や所在地に応じて、対面・非対面を使い分けている」（14 件）が多くなっており、多くの企業で、対面でのコミュニケーションが重視されていることがうかがえる。業種別にみると、卸売業や金融保険業、サービス業では、対面でのやり取りが中心とする回答が多いのに対し、運輸通信業や製造業では、顧客に応じて、対面・非対面を使い分けるとする回答が多い。



図Ⅱ-3-6-17　顧客との主たるコミュニケーション手段

出所：図Ⅱ-3-6-15 と同じ

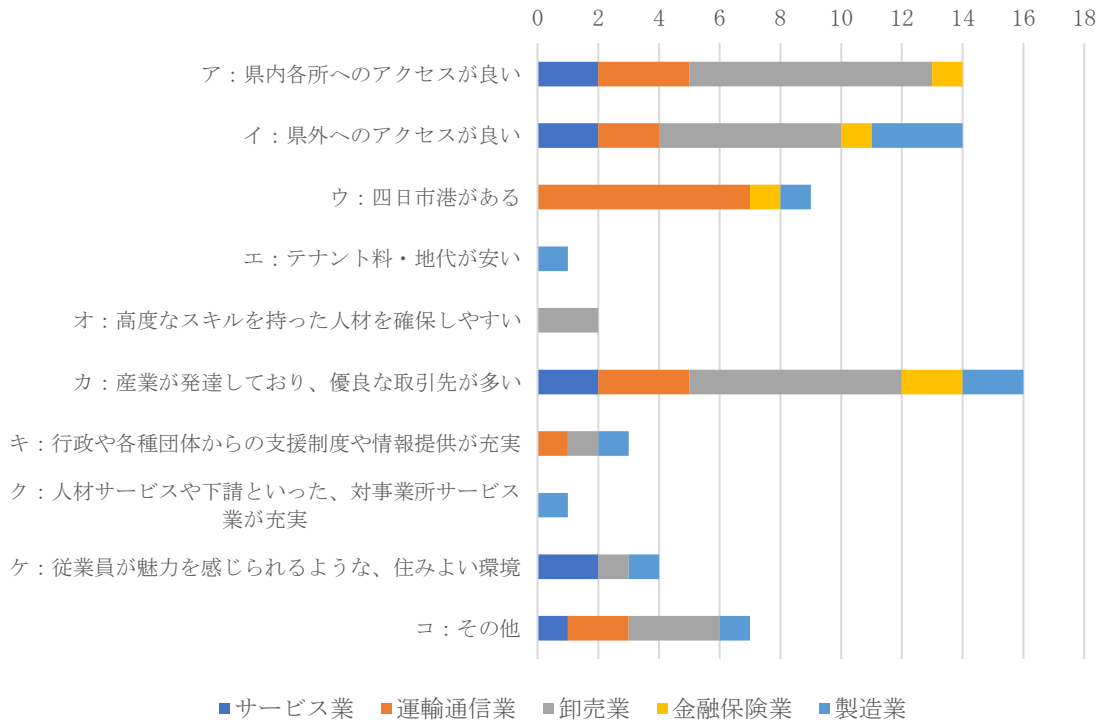
また、顧客との主たるコミュニケーション手段別に、前問の主たる顧客の所在地を分析したところ（図Ⅱ-3-6-18）、主たる顧客が三重県内にある事業所では、対面でのやり取りを中心とし、取引範囲が広がるほど、対面・非対面を使い分ける傾向があることがみてとれる。このことから、回答事業所は顧客の所在地に応じてコミュニケーション手段を使い分けており、リニア中央新幹線が開業したからといって、必ずしも顧客との対面取引に有利な地域に移転する必要があるとは限らないと推察される。



図Ⅱ-3-6-18　顧客の主たる所在地（顧客との主たるコミュニケーション手段別）

出所：図Ⅱ-3-6-15 と同じ

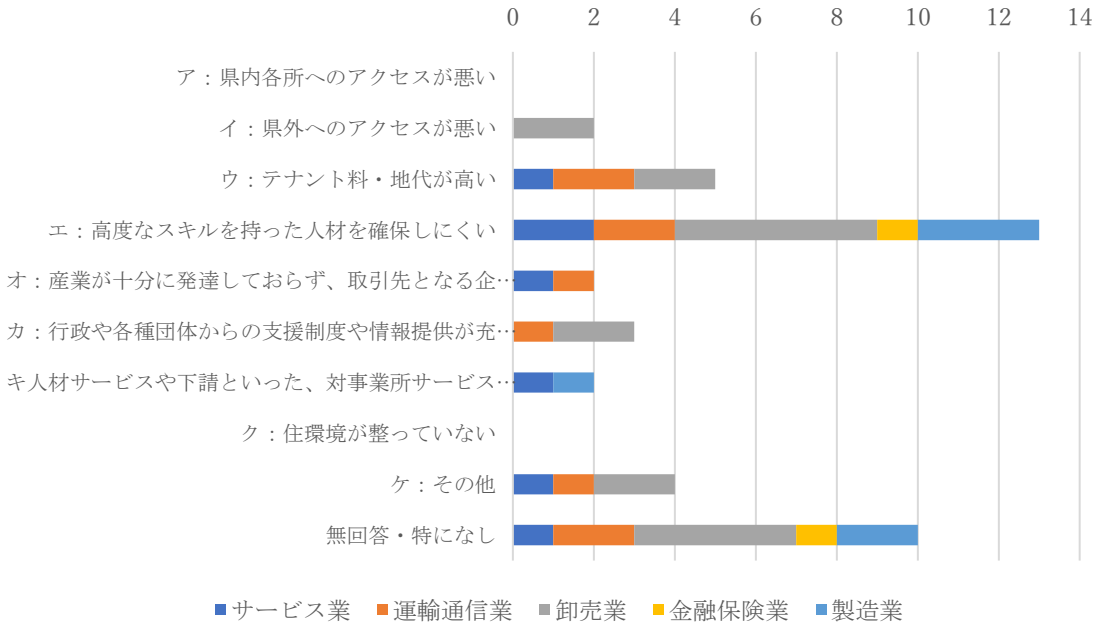
四日市市に事業所を構えることのメリットを尋ねたところ（図Ⅱ-3-6-19）、「産業が発達しており、優良な取引先が多い」（16 件）、「県内各所へのアクセスが良い」（14 件）、「県外へのアクセスが良い」（14 件）、「四日市港がある」（9 件）といった、インフラ・アクセス面や、事業所集積といった面において、四日市市の業務環境が高く評価されていることがわかった。一方で、「テナント料・地代が安い」、「高度なスキルを持った人材を確保しやすい」、「人材サービスや下請けといった、対事業所サービスが充実している」といった点を評価している事業所は限られていた。業種別にみると、卸売業では県内・県外へのアクセスや産業の発達を、製造業では、県外へのアクセスを、運輸通信業では、四日市港の存在を評価している回答が多くみられた。



図Ⅱ-3-6-19　四日市市に立地するメリット（複数回答可）

出所：図Ⅱ-3-6-15 と同じ

一方、四日市に立地することのデメリットを尋ねたところ（図Ⅱ-3-6-20）、「高度なスキルを持った人材を確保しにくい」ことを挙げる回答が突出して多く（13 件）、「テナント料・地代が高い」（5 件）、「その他」（4 件）がそれに続いた。「その他」の内容としては、「人材が集まりにくい」「道路が混雑しすぎる」「人件費が高い」といった、人材面、インフラ面に関わる不満が挙げられていた。業種別にみると、いずれの業種においても、高度なスキルを持った人材の確保が課題として挙がっていることがみてとれる。ただ、無回答や、「特になし」と回答した事業所も多く（10 件）、複数回答を合計した数も、メリットに比べると少ないことから、四日市市の業務環境は、全体としては高く評価されているようである。

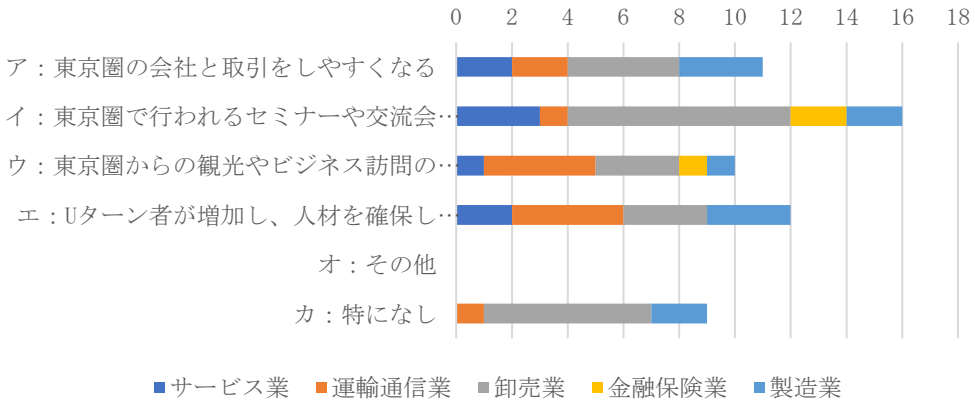


図Ⅱ-3-6-20　四日市市に立地するデメリット（複数回答可）

出所：図Ⅱ-3-6-15 と同じ

最後に、リニア中央新幹線の開業に対する回答事業所の準備状況や、開業に対する期待や懸念について尋ねた結果をみてみよう。まず、リニア中央新幹線の開業に対する回答事業所の現時点での意識・対策の有無を尋ねたところ、「あまり意識はしておらず、現時点では対応も考えていない」が 31 件と突出して多く、「開業時期が近くなれば、対応を検討する予定」が 5 件、「検討チームを組織するなど、すでに対応を検討している」事業所は 1 件もなかった。

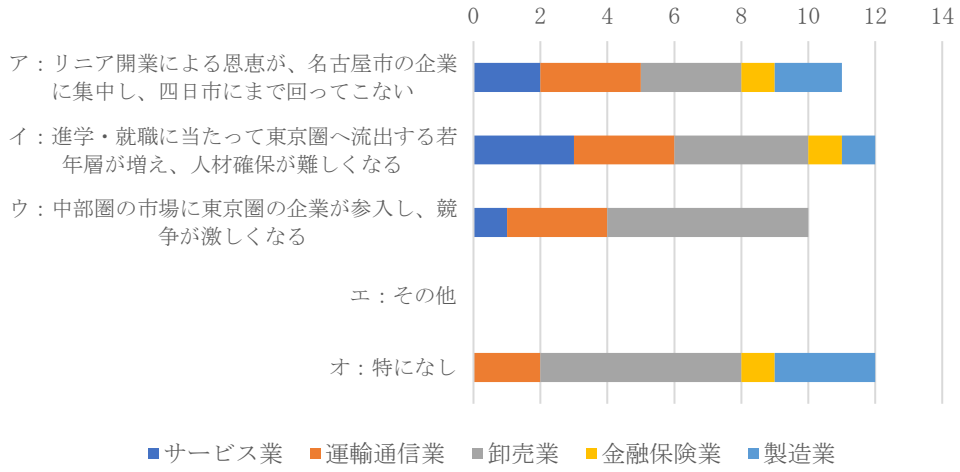
リニア中央新幹線の開業について期待することを尋ねたところ（図Ⅱ-3-6-21）、「東京圏で行われるセミナーや交流会など各種イベントに参加しやすくなる」が最も多く（16 件）、「U ターン者が増加し、人材を確保しやすくなる」（12 件）、「東京圏の会社と取引をしやすくなる」（11 件）、「東京圏からの観光やビジネス訪問の増加により、地域経済が活性化する」（10 件）と続いた。業種別にみると、自前の輸送手段を有している運輸通信業では、リニア開通によるアクセス面での恩恵は小さいため、地域経済の活性化や人材確保に期待する傾向がみられるのに対し、卸売業やサービス業、金融保険業では、東京圏でのセミナーやイベントへの参加を期待する回答が多くなっている。



図Ⅱ-3-6-21　リニア中央新幹線の開業に期待すること（複数回答可）

出所：図Ⅱ-3-6-15 と同じ

逆に、リニア中央新幹線の開業による懸念事項を尋ねたところ（図Ⅱ-3-6-22）、「進学・就職に当たって東京圏へ流出する若年層が増え、人材確保が難しくなる」ことと、「特になし」が最も多く（12 件）、ここでも人材面での懸念が大きくなっている。また、「リニア開業による恩恵が、名古屋市の企業に集中し、四日市にまで回ってこない」（11 件）や、「中部圏の市場に東京圏の企業が参入し、競争が激しくなる」（10 件）といった、企業間競争面での懸念がそれに続く。業種別にみると、卸売業では、東京圏企業との競合、サービス業では、人材確保、製造業ではリニアの恩恵が十分に及ばないことへの懸念がそれぞれ多くなっている。



図Ⅱ-3-6-22　リニア中央新幹線の開業による懸念事項（複数回答可）

出所：図Ⅱ-3-6-15 と同じ

以上、３つの都市集積地域、３つの産業集積地域を取り上げ、それぞれの集積の特徴と変化について、既存研究で指摘されている点の整理、統計分析と地図作業を中心に行ってきた。

それぞれの地域についての既存研究の蓄積、入手可能な資料等に差があるために、なかなか記述内容を揃えることは難しいが、各地域の分析内容を深めるとともに、相互に比較できるようにすることが求められるが、以下では今後の調査研究の課題を指摘しておくことにする。

まず第１に、リニア中央新幹線の開通による都市集積への影響をどのように考えるか、この点をより明確にしていく必要がある。表Ⅱ-3-7-1 に示したように、大都市圏間で一事業所当たりの売上高や一人当たり売上高を業種別に比較することによって、リニア中央新幹線により都市間競争が激化した際の影響を予測することが可能となろう。

表Ⅱ-3-7-1　京浜大都市圏と中京大都市圏における業種別売上高

出所：「経済センサス」（2016 年）より松原作成

	一事業所当たり売上高（百万円）			一人当たり売上高（百万円）		
企業産業中分類	京浜	中京	対京浜比	京浜	中京	対京浜比
A～R 全産業（S 公務を除く）	619	352	0.57	43	31	0.72
27 業務用機械器具製造業	1,648	1,358	0.82	54	60	1.12
28 電子部品・デバイス・電子回路製造業	3,571	996	0.28	70	31	0.44
29 電気機械器具製造業	1,849	1,132	0.61	48	36	0.75
30 情報通信機械器具製造業	3,553	3,779	1.06	61	68	1.12
31 輸送用機械器具製造業	4,960	6,942	1.40	76	73	0.97
G1 情報通信業（通信業，放送業，映像・音声・文字情報制作業）	2,371	616	0.26	93	38	0.40
37 通信業	18,196	1,174	0.06	206	38	0.18
38 放送業	3,726	1,867	0.50	81	57	0.70
41 映像・音声・文字情報制作業	619	354	0.57	37	30	0.82
G2 情報通信業（情報サービス業，インターネット附随サービス業）	1,248	345	0.28	30	17	0.56
39 情報サービス業	1,236	373	0.30	29	17	0.58
40 インターネット附随サービス業	1,335	142	0.11	37	18	0.49
47 倉庫業	664	588	0.88	22	27	1.20
50 各種商品卸売業	46,925	796	0.02	987	95	0.10
51 繊維・衣服等卸売業	407	610	1.50	43	67	1.57
54 機械器具卸売業	1,459	851	0.58	97	80	0.82
56 各種商品小売業	4,395	3,198	0.73	37	36	0.97
62 銀行業	3,118	357	0.11	68	18	0.27
67 保険業（保険媒介代理業，保険サービス業を含む）	3,086	74	0.02	141	14	0.10
68 不動産取引業	358	184	0.51	50	39	0.78
71 学術・開発研究機関	2,002	594	0.30	38	20	0.52
72 専門サービス業（他に分類されないもの）	355	76	0.21	39	16	0.40
73 広告業	1,942	380	0.20	91	34	0.37
75 宿泊業	350	265	0.76	14	11	0.77
76 飲食店	50	34	0.68	5	5	0.86
01 教育，学習支援業（学校教育）	806	657	0.81	11	10	0.92
83 医療業	171	114	0.67	10	9	0.88
84 保健衛生	387	499	1.29	12	12	1.04

また、金沢都市圏や福岡都市圏で試行された多様性分析やコレスポンデンス分析など、都市集積の内的構造についての統一的な分析を行うことが求められる。さらに、点としてだけではなく、面として都市集積を捉え、都市再開発や地価の動向などを整理し、都市内部の空間構造の再編への影響を検討することも重要である。

第２に、リニア中央新幹線の開通による産業集積への影響をどのように考えるか、この点についてもより明確にしていく必要がある。ここでも産業集積についての統一的な分析手法による解析を

行うことを通じて、リニアによる影響を予測することが可能となろう。

第３に、都市集積、産業集積双方に共通して、それぞれの集積地域において、上述の四日市市でのアンケート調査結果を参考にしながら、主要企業・機関をリストアップし、リニア中央新幹線への対応や影響等について、インタビュー調査を実施していくことが重要となる。

お　わ　り　に

以上、Ⅰ章では、日本の国土政策の流れの中で国土形成計画を位置づけ、中部圏における広域地方計画に関する動きを整理するとともに、次期国土形成計画に向けた議論をみてきた。Ⅱ章では、中部圏社会経済研究所による東京大学地域未来社会連携研究機構への委託研究「新たな中部圏広域地方計画の展望に関する調査研究」報告書（以下、報告書と略す）の中から、３つの都市集積地域（名古屋、金沢、福岡）、３つの産業集積地域（愛知県西三河地域、長野県飯田地域、三重県四日市地域）を抽出し、それぞれの集積の特徴と変化について、論述してきた。最後に、2021 年度３回（2021 年 10 月 8 日、2022 年 1 月 12 日、3 月 15 日）開催された「中部圏における広域地方計画の将来展望研究会」（以下、研究会と略す）での論点を紹介するとともに、今後の調査研究の課題と議論の方向性を指摘しておくことにする。

研究会で議論された内容は多岐にわたるが、主要な論点として、ここでは３点を挙げたい。１つは、リニア中央新幹線の開通による影響を考える上で、新たな変動要因として、新型コロナウイルス感染症の拡大がもたらしたものとして、リモートワークの拡大がある。すなわち、新型コロナウイルス感染症が東京一極集中に与えた影響、リモートワークの普及によって、フェイス・トゥ・フェイスの接触の重要性が低下するのか否か、またリニア中央新幹線の中間駅周辺の開発への影響に変化があるかどうか、「デジタル田園都市構想」が「スーパー・メガリージョン」の形成にいかなる影響を及ぼすかなど、新たな観点を考慮することが求められているといえよう。

もう１つは、中部圏の将来展望を考える上で、シミュレーションを行うとして、その際、どのような指標を採用し、いかなるモデルを構築するか、という点である。たとえば、リニア中央新幹線の影響を検討する際、人流を取り上げるとして、研究開発人材の交流促進が、いかなる地域でイノベーションを活発化するか、観光客の移動範囲の拡大が、どのような地域で観光業の振興につながるか、想定されるシナリオを構築し、予測をしていくことが必要となる。あるいはまた、本報告書で分析された都市集積や産業集積の特性と関連して、企業間の取引関係あるいは企業組織内部の機能分化などがどのような影響を受ける

か、こうした点の検討も重要といえよう。さらには、リニア中央新幹線によって都市間競争が激化した際の影響を予測し、プラスの効果とマイナスの効果を検討することが求められよう。

３点目は、都市間関係や集積地域間関係から、分析の空間スケールを切り替えて、都市内部構造や産業集積地域の内部構造の変化に注目していくことである。研究会でも話題になったように、城下町起源の名古屋、金沢、福岡などの都市に共通して、都市再開発や地価動向とも関連して、「旧中心」と新幹線駅前の「新中心」との関係がどのように変化していくかに関心が向けられている。

検討すべき論点は、以上の３点にとどまらないが、今後は、新型コロナの影響で延期になっていたインタビュー調査を中心に実施し、報告書が作成されていくことになる。報告書と研究会が相乗効果を発揮することを活かして、中・長期の中部圏の将来展望をより多様な観点から論じていくことが重要といえよう。

中部圏における広域地方計画の将来展望研究会

座長　**松原　宏**

都市・産業集積の変化から見た
広域地方計画の将来展望

中部圏における広域地方計画の将来展望研究会

―報告書―

2022 年 5 月

制作発行　公益財団法人 中部圏社会経済研究所

本調査研究報告書の著作権は、当財団に帰属します。
無断で複写・転載することはご遠慮ください。

ミックス
責任ある木質資源を使用した紙
FSC® C166965
FSC www.fsc.org

この印刷製品は、環境に配慮した資材と工場で製造されています。
GREEN PRINTING JFPI P-B10276

TOYO INK nonVOC

●この冊子の印刷には再生可能エネルギーを使用しています。

公益財団法人
中部圏社会経済研究所
Chubu Region Institute for Social and Economic Research

〒460-0008
名古屋市中区栄四丁目14番2号 久屋パークビル３階
TEL:052-212-8790　FAX:052-212-8782
https://www.criser.jp/