

四日市市受託研究

三重県四日市市における都市型産業の 競争力強化に向けた政策的課題 に関する研究報告書

四日市市受託研究

三重県四日市市における都市型産業の競争力強化に向けた政策的課題に関する研究報告書

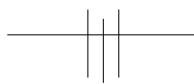
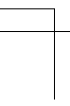
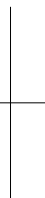


2022年3月

東京大学地域未来社会連携研究機構



東京大学地域未来社会連携研究機構



はしがき

東京大学地域未来社会連携研究機構（以下、地域未来機構）は、2018年4月1日に東京大学の正式な組織として設置された。地域の課題解決に関わる東大内の11の部局が連携することで、地域の未来に関わる研究・地域連携・人材育成の3局面で、相乗効果を発揮することを目的としている。

2018年11月に三重県と東京大学が包括的な連携協定を結んだことを受けて、地域未来機構では、2019年2月に近鉄四日市駅に近い「ユマニテクプラザ」内に三重サテライトを開設した。なお、1階の同じフロアには、三重大学北勢サテライト、（公財）三重県産業支援センターの高度部材イノベーションセンター（AMIC）が入居している。

地域未来機構の三重サテライトでは、ワークショップやセミナーを通じて、四日市市役所や市内企業の方々と交流する機会が増え、そうしたなかで、2019年10月24日には、四日市市と地域未来機構とが連携協定を締結する運びになった。協定締結式は、地域未来機構が事務局を置く東京大学駒場キャンパスで行われ、森智広四日市市長、太田邦史総合文化研究科長（当時）、松原宏機構長ほか機構の関係者をはじめ、三重県立四日市高等学校卒業の東大生も参加した。

地域未来機構と四日市市との連携協定書には、連携、協力する事項として、「地域の政策課題研究に関わること」が掲げられている。これに基づき、2019年度には、「三重県四日市市における製造業企業のIoT化・AI導入促進施策の研究報告書」を刊行した。また2020年度には、「三重県四日市市における地区別土地利活用の政策的課題に関する研究報告書」を刊行した。受託研究の3回目となる2021年度は、都市型産業に関わるテーマを取り上げることにした。ただし、新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止の観点から、聞き取り調査など四日市市での現地調査は控え、主として機構の事務局で実施可能な統計データの分析と地図作業、アンケート調査を中心に研究を行うことにした。

本来であれば、現地での聞き取り調査をして、リニア中央新幹線への対応などをより突っ込んで確認すべきところであるが、今回は、アンケート調査を通して、現時点での大方の考えを把握することに力点を置いた。本報告書が、今後の四日市市の都市型産業施策の基礎資料として、活用されることを期待したい。なお、本研究報告書は、機構事務局の原田大暉が担当した。

お忙しい中、アンケート調査に御協力いただいた四日市市企業の皆様、貴重な資料をご提供いただいた四日市商工会議所の皆様、調査の進め方についてアドバイスをいただいた四日市市政策推進部政策推進課の皆様にあつくお礼申し上げます。

2022年3月

東京大学地域未来社会連携研究機構長 松原 宏

目 次

はしがき	1
目次	2
第1章 本報告書の目的と方法	3
第2章 四日市市の都市型産業の概要	6
1. 三重県における四日市市の都市型産業の位置づけ	6
2. 四日市市と近隣同規模都市の比較	19
3. 四日市市の都市型産業の変遷	29
4. 四日市市内における都市型産業の分布と変化	38
5. 四日市港の概況	49
第3章 四日市市の都市型産業に関するアンケート調査の結果	53
1. アンケートの概要と回答事業所の特徴	53
2. 回答事業所の四日市市での業務の現状	56
3. リニア中央新幹線の開業による回答事業所への影響	62
第4章 四日市市における都市型産業の課題と振興施策	67
1. 四日市市の都市型産業の概要	67
2. アンケート調査結果の概要	69
3. 四日市市における都市型産業の振興施策	70
アンケートの内容	72

付図：四日市市における都市型産業の事業所分布の変化

第1章 本報告書の目的と方法

日本の新時代の高速交通であるリニア中央新幹線は、2014年10月に品川・名古屋間の工事実施計画が認可を受け、2027年度の開業に向けて、現在工事が進められている。さらに、先行開業区間の開通後には、名古屋・大阪間の延伸工事も予定されている。これら計画が実現すれば、日本のGDPの過半を占める三大都市圏が約1時間で結ばれることになり、国土構造に大きな変化をもたらすことが予想される。

リニア中央新幹線の先行開業に向けて、東京と最速約40分で結ばれることになる名古屋市では、リニア地下駅の開業に向けて、ターミナル機能のさらなる強化を図るべく、名古屋駅の大々的な再整備が行われている。また、駅の再整備に合わせるかたちで、駅周辺でも大規模再開発が多数予定されており、これらの再開発は、都市の業務・商業空間を一新し、都市競争力の一層の向上に資するものと予想される。

こうした名古屋市の動向は、名古屋市との間に強い経済的結びつきを持つ周辺都市にも影響を与えることになる。名古屋駅から鉄道で約30分の位置にあり、名古屋市との人的・経済的交流が多い三重県四日市市も例外ではない。さらには四日市市内部においても、近鉄四日市駅周辺を中心に、バスターミナルの再編や、中心市街地再整備事業が予定されており、都市の利便性や魅力にさらなる改善がもたらされると期待される。

四日市市内外でのこれらのインフラストラクチャーの整備は、都市の内部構造や、都市間関係に大きな変化をもたらし、都市的な産業を中心に、産業立地の条件を大きく塗り替えることになる。こうした変化に備えるには、都市的な産業の現状を、改めて包括的・多角的に調査・分析しておくことが肝要である。そこで、本報告書は、四日市市に拠点を置く「都市型産業」の現状と、それら産業にリニア中央新幹線の開業が与える影響を指摘し、今後の政策的対応を検討することを目的とする。

ところで、「都市型産業」といっても、その言葉が喚起するイメージには様々なものがあり、混同を避けるためにも、あらかじめ一定の規定を与えておく必要がある。「都市」という地域との結びつきが大きい産業としては、様々なものが考えられるが、以下では、次のような観点に立って議論を進める。

都市とは何らかの中心性を持った場、周辺地域に対して牽引力を持つ場である。そうした中心性に引かれる形で、様々な人・物・財が集まり来る。それは企業も例外ではなく、とりわけ企業内での中枢管理的な機能を持つ事業所が、都市に集まることになる。こうした事業所が、第一に都市的な事業所といえるだろう。また、都市では、これらの企業集積を相手にして、分散形態では十分な採算性を見込めない、専門的な業務を行う産業も発達する。多くの事業所が集中すると、限られた土地をめぐる様々なアクターが競争するため、高い地代を負担できるだけの、単位空間当たりの生産性が高い事業を行う必要性が生じる。それは、物資の加工など、大規模な土地を必要とする事業というよりは、知識や情報が業務において中心的な役割を果たす事業であり、都市に集まる高度な知識・技術を持った人材が、そうし

た必要性に応えることになる。

こうした観点に沿って、本報告書では、「都市型」という言葉に対し、企業の中核管理や研究開発、事業所を対象とした各種サービスの提供といった業務を結びつけることとする。ただし、以下で統計データを使用する際には、産業単位で対象を指定する必要があるため、本報告書では、「都市型産業」を、「日本標準産業分類」中の以下の6つの産業大分類から構成されるものとして定めることにした。

①情報通信業…情報処理、ソフトウェア制作、コンテンツ制作、出版業、新聞業、放送業、通信業などが含まれる。情報通信業が事業において扱うのは、主に情報であり、高度な技術を持つ人材の獲得や顧客との緊密なやり取り・情報収集といった点で、この産業は都市への立地を志向する傾向がある。

②運輸業…鉄道業、道路旅客輸送業、道路貨物輸送業、海運業、倉庫業、梱包業、宅配業、運送取次業などが含まれる。運輸業には、肉体労務も多く含まれ、個人を顧客とする業務も多いため、上記定義に適合するとは言い切れないが、都市の財の分配に関わり、事業の間の融通を行うという点においては、下記の卸売業や金融業・保険業に近い側面も有しており、また、港湾に関連する専門・技術的なサービス業も含まれることから、「都市型産業」のうちに含めることとした。

③卸売業…各種の卸売業が含まれる。卸売業は、事業者には原材料や生産設備、道具等を分配する産業であり、中心性が高い都市を立地先として志向することが知られている。商品に関する豊富な知識・情報を必要とする点においても、「都市型産業」とするにふさわしい産業である。なお、「日本標準産業分類」の大分類では、卸売業と小売業が一括されて、「卸売業、小売業」となっているが、本報告書では卸売業を一つの大分類として扱い、可能な限り単独で集計するよう試みた。

④金融業・保険業…銀行、信用金庫、保険業、証券業、クレジットカード業などが含まれる。事業者が事業を行うに当たって必要な資金を融通する役割を担っており、業務においては、地域や国の経済・産業事情に関する多くの知識・情報を必要とすることから、「都市型産業」に含まれてしかるべき産業である。

⑤学術研究・専門技術サービス業…研究機関、各種法務サービス、経営コンサルタント業、設計業、土木技術サービス業、広告業などが含まれる。主に事業所を対象として、その名の通り、専門性の高い知識・技術を用いて業務支援・問題解決といったサービスを提供する産業であり、「都市型産業」にふさわしい性質を有している。

⑥他に分類されないサービス業…廃棄物処理業、自動車整備業、機械等修理業、人材派遣業、ビルメンテナンス業、コールセンター業、警備業、産業用設備洗浄業、ワープロ入力業等が含まれる。現業的な仕事を中心であるような業種も含まれているが、多くの業種が事業所に対するサービスを主としており、また、近年成長している産業でもあるため、「都市型産業」に含める。

以上のように「都市型産業」の範囲を確定したうえで、以下では、四日市市の都市型産業

の実態把握と課題発見、政策提案を行っていく。第2章では、三重県内の他自治体や、近隣の同規模自治体と比較しながら、四日市市の都市型産業の特徴や変化を分析する。また、事業所のポイントデータを用いて、都市型産業の事業所の立地と都市内部構造との間の関係性を考察する。第3章では、事業所へのアンケートをもとに、四日市市に拠点を置く都市型産業の事業所が、四日市市の業務環境をどのように評価し、リニア中央新幹線の開業に対してどのような意識を持っているのか把握する。第4章では、統計データの分析と、事業所に対するアンケート調査の結果を踏まえたうえで、四日市市の今後の政策的課題を提言する。

第2章 四日市市の都市型産業の概要

1. 三重県における四日市市の都市型産業の位置づけ

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、本報告書が調査の対象とする都市型産業の展開にとって良好な条件を提供する。本章では、いくつかの観点から四日市市の都市型産業の特徴を分析するが、まずは四日市市の都市型産業の三重県における位置づけを概観する。

はじめに、県内市町別に、産業別の従業者構成をみると（図2-1）、北勢地域や伊賀地域では「製造業」、伊勢志摩地域では「宿泊業・飲食サービス業」、東紀州地域では「医療・福祉業」の割合がそれぞれ高くなっていることが読み取れる。主要都市をみると、県庁所在地である津市では、「教育・学習支援業」「医療・福祉業」「公務」といった、公共系のサービスの割合が大きくなっているのに対し、四日市市では「製造業」「建設業」といった第二次産業の業種に加え、「運輸業」や「学術研究・専門技術サービス業」、「その他サービス業」といった、本報告書において都市型産業に分類される産業の割合も相対的に大きくなっている。

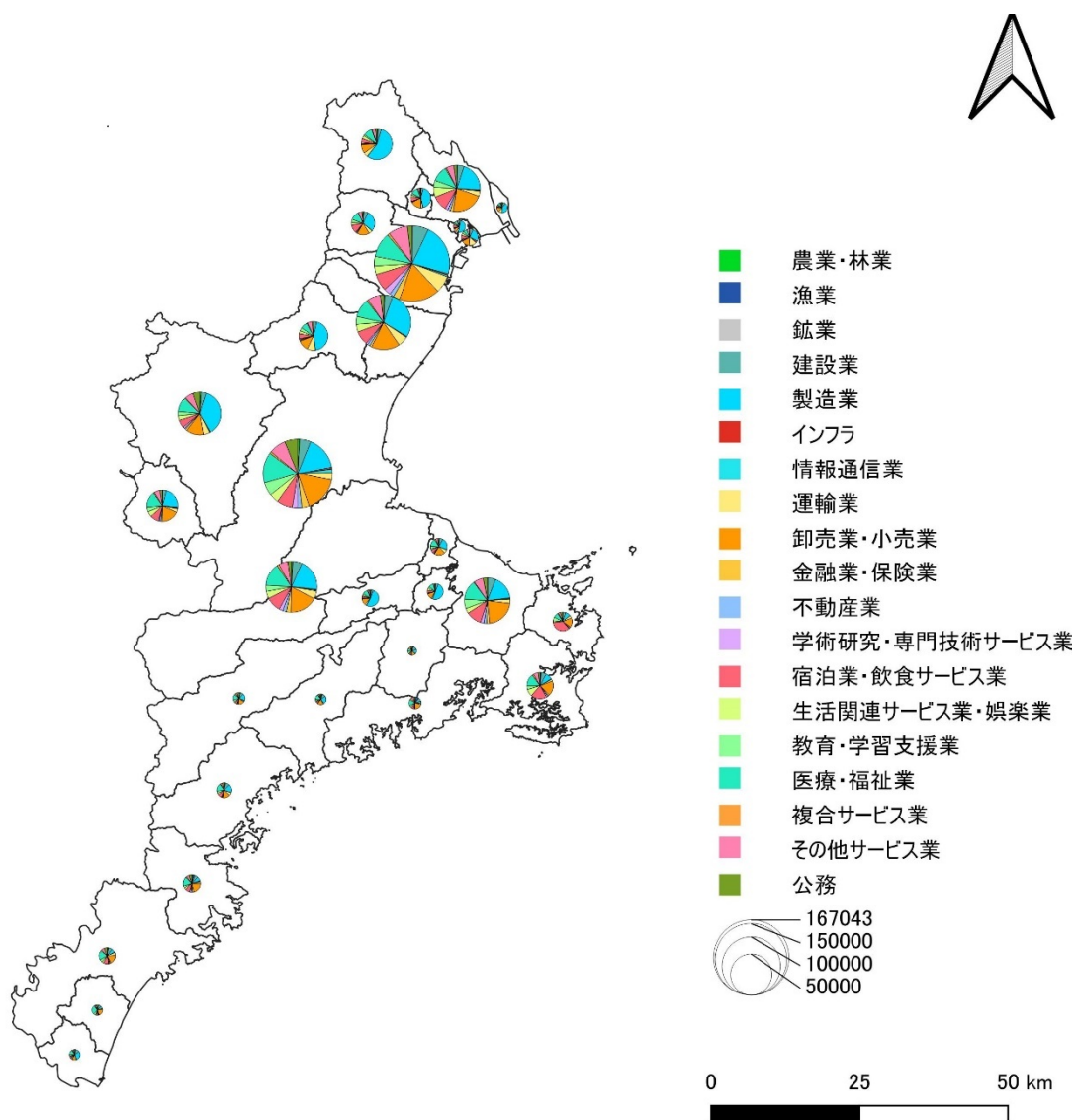


図 2-1 三重県市町における産業大分類別従業者数

出典：経済センサス基礎調査（2014）より作成。

都市型産業に含まれる業種について、産業中分類別の特徴をみると、情報通信業では、全体の従業者数は、県庁所在地である津市が最も多く、県内の各地域ブロック内で拠点的な地位を占める都市において、絶対数・割合ともに大きくなる傾向がみられる（図 2-2）。これは、県庁所在地や地域ブロックの中心都市では、放送業や新聞社といったマスコミの本局・支局や、通信会社の支店が置かれる傾向があるためである。四日市市は、これらの業種もさることながら、情報処理やコンピュータソフト制作業から構成される「情報サービス業」が数、割合ともに大きくなっている。

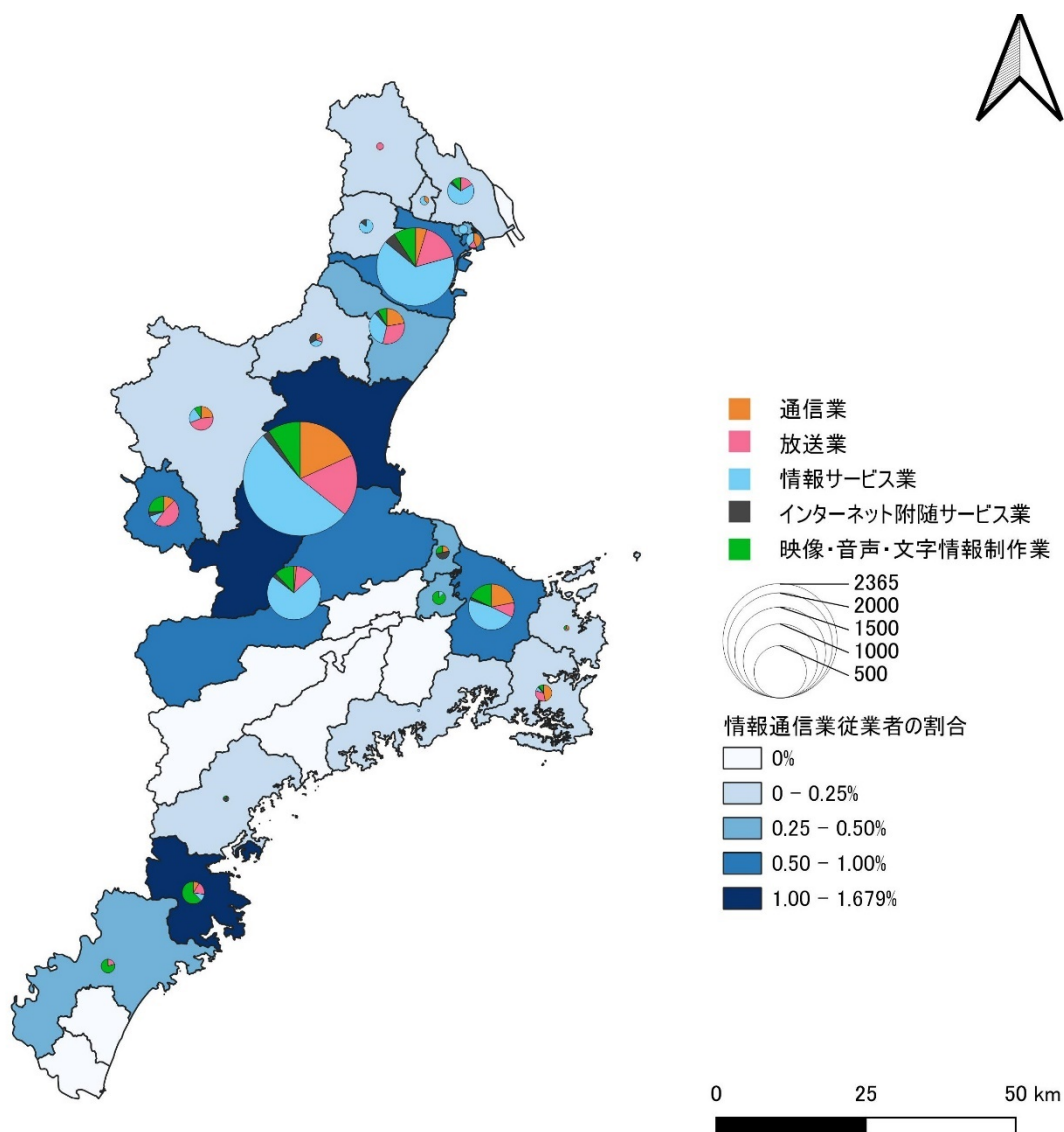


図 2-2 三重県市町における情報通信業従業者の割合と中分類別従業者数

出典：経済センサス基礎調査（2014）より作成。

運輸業では、四日市市の従業者数が最大であり、津市・鈴鹿市がそれに続く（図 2-3）。全産業に占める運輸業従業者の割合は、北部の市町で大きく、とりわけ亀山市や木曽岬町、鈴鹿市、四日市市で顕著である。南部の市町では規模・割合ともに小さくなる傾向がみられるが、紀北町や熊野市のように、割合が大きい市町も局地的に存在する。中分類別の内訳をみると、ほとんどの市町で「道路貨物運送業」が従業者数の過半を占めており、いなべ市や菰野町では、その割合は 100% に近くなっている。また、四日市市や鈴鹿市、桑名市、亀山市といった北勢地域の幹線道路沿いの地域では、「運輸に附帯するサービス業」や「倉庫業」の割合も比較的大きい。

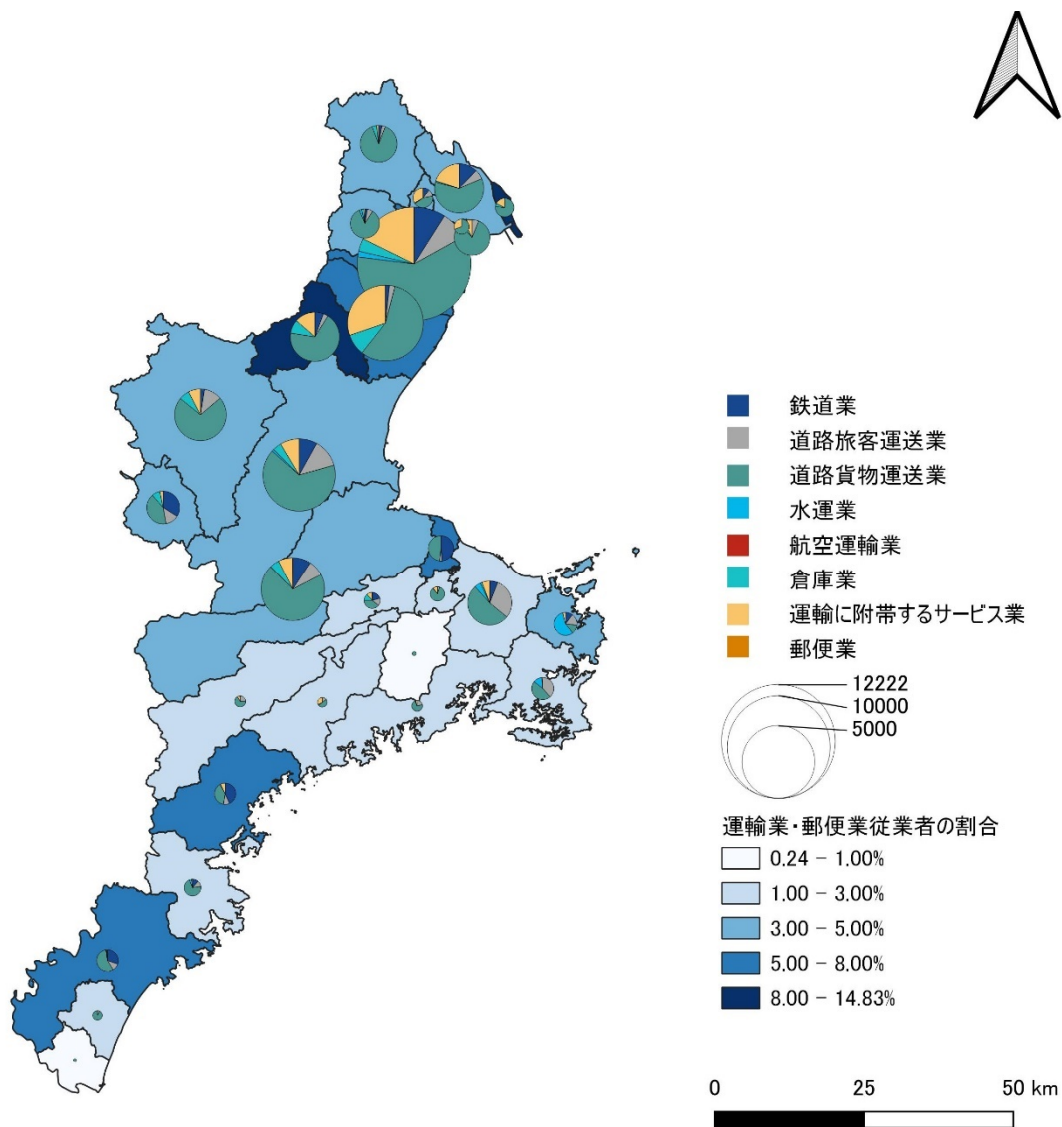


図 2-3 三重県市町における運輸業従業者の割合と中分類別従業者数

出典：経済センサス基礎調査（2014）より作成。

卸売業の分布は、一般的には都市の階層に依存し、県庁所在地など高次の都市機能が集まる都市に集積することが知られている。三重県内においても、各地域ブロック内の中心都市で割合が大きくなる傾向が確認できるが、県庁所在地である津市よりも、県外へのアクセスが良い四日市市や桑名市で割合が大きいという特徴がみられる（図 2-4）。中分類別では、北部の市町では「建築・鉱物・金属材料」や「機械器具」といった原材料・製品系の卸売が多いのに対し、南部の市町では「飲食料品」の卸売が多い。

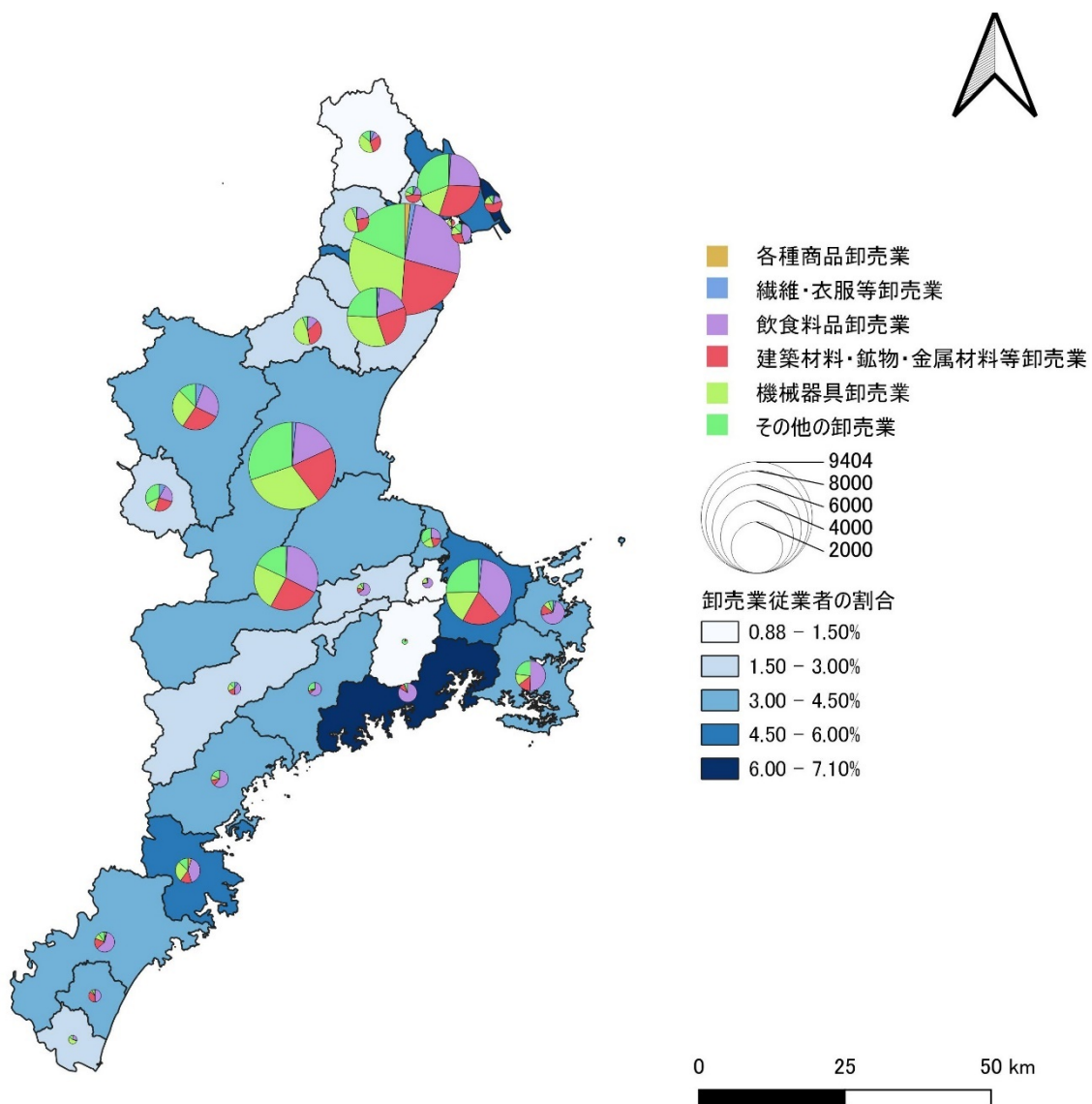


図 2-4 三重県における卸売業従業者の割合と中分類別従業者数

出典：経済センサス基礎調査（2014）より作成。

金融業・保険業の分布も、都市の階層性に左右され、都市銀行の支店や、地方銀行・信用金庫の本店が立地する主要都市では、割合が大きくなる傾向がみられる。三十三銀行や北伊勢上野信用金庫の本店を擁する四日市市も例外ではなく、規模・割合ともに大きくなっている（図 2-5）。中分類別では、いずれの市町でも「銀行業」と「保険業」の割合が大きく、農林水産業が発達する地域などでは、「協同組織金融業」の割合も大きい。また、四日市市では、クレジットカード業などが分類される「非預金信用機関」の割合が相対的に大きいという特徴も挙げられる。

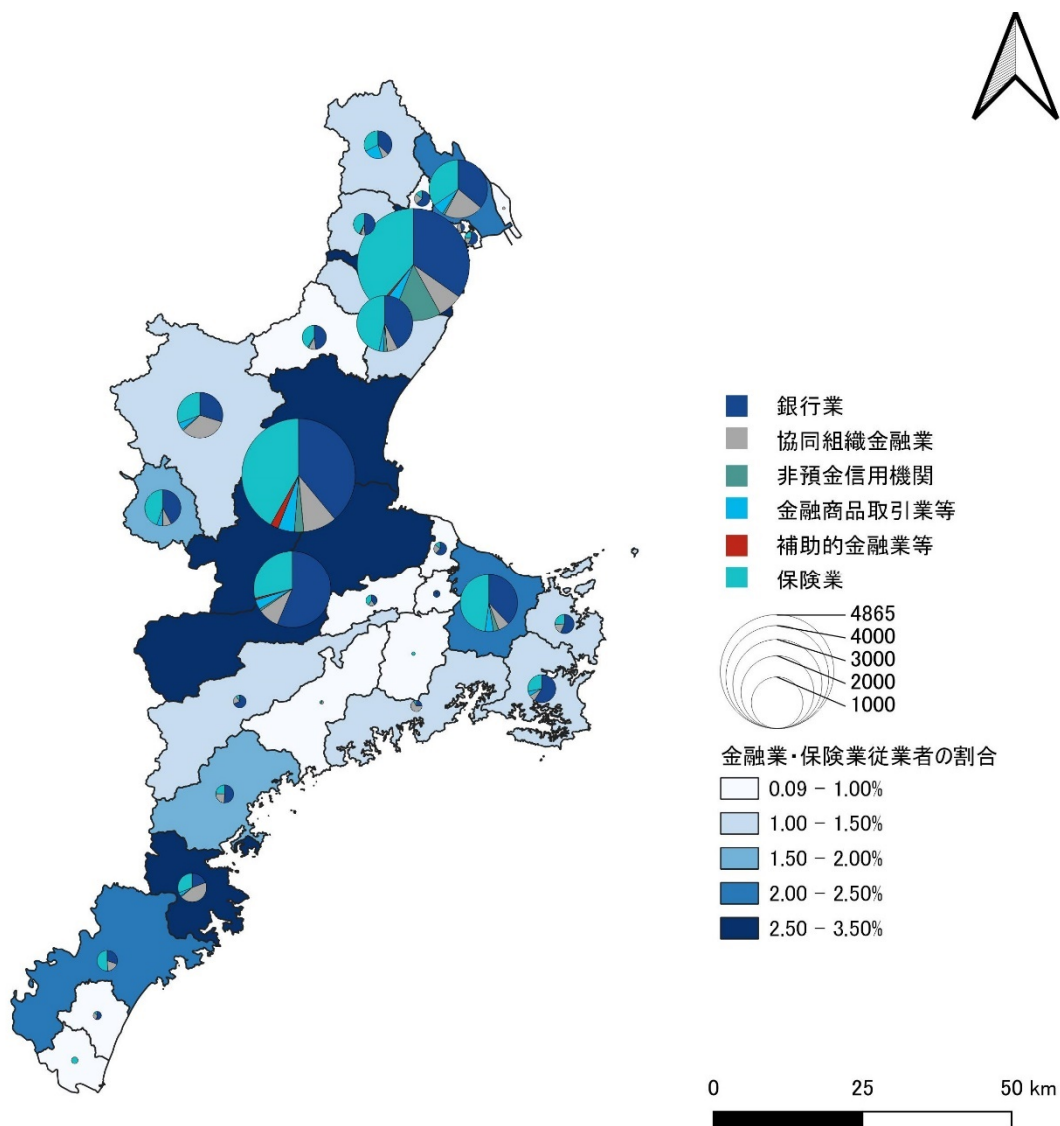


図 2-5 三重県における金融業・保険業従業員の割合と中分類別従業者数

出典：経済センサス基礎調査（2014）より作成。

学術研究・専門技術サービス業の分布も、他の都市型産業のように、概ね都市階層に依存しているが、度会町など、都市階層に比して割合が大きい町もある（図 2-6）。中分類別にみると、多くの市町で設計、土木建築サービスといった業種が含まれる「技術サービス業」が従業者数の約半数を占めている。各種法務関係サービスなどが含まれる「専門サービス業」や「広告業」は、事業所が多く、商取引や広告活動が活発な都市において割合が大きい。また、四日市市や桑名市、いなべ市、亀山市といった北勢地域の市では、「学術・開発研究機関」の割合も大きくなっている。

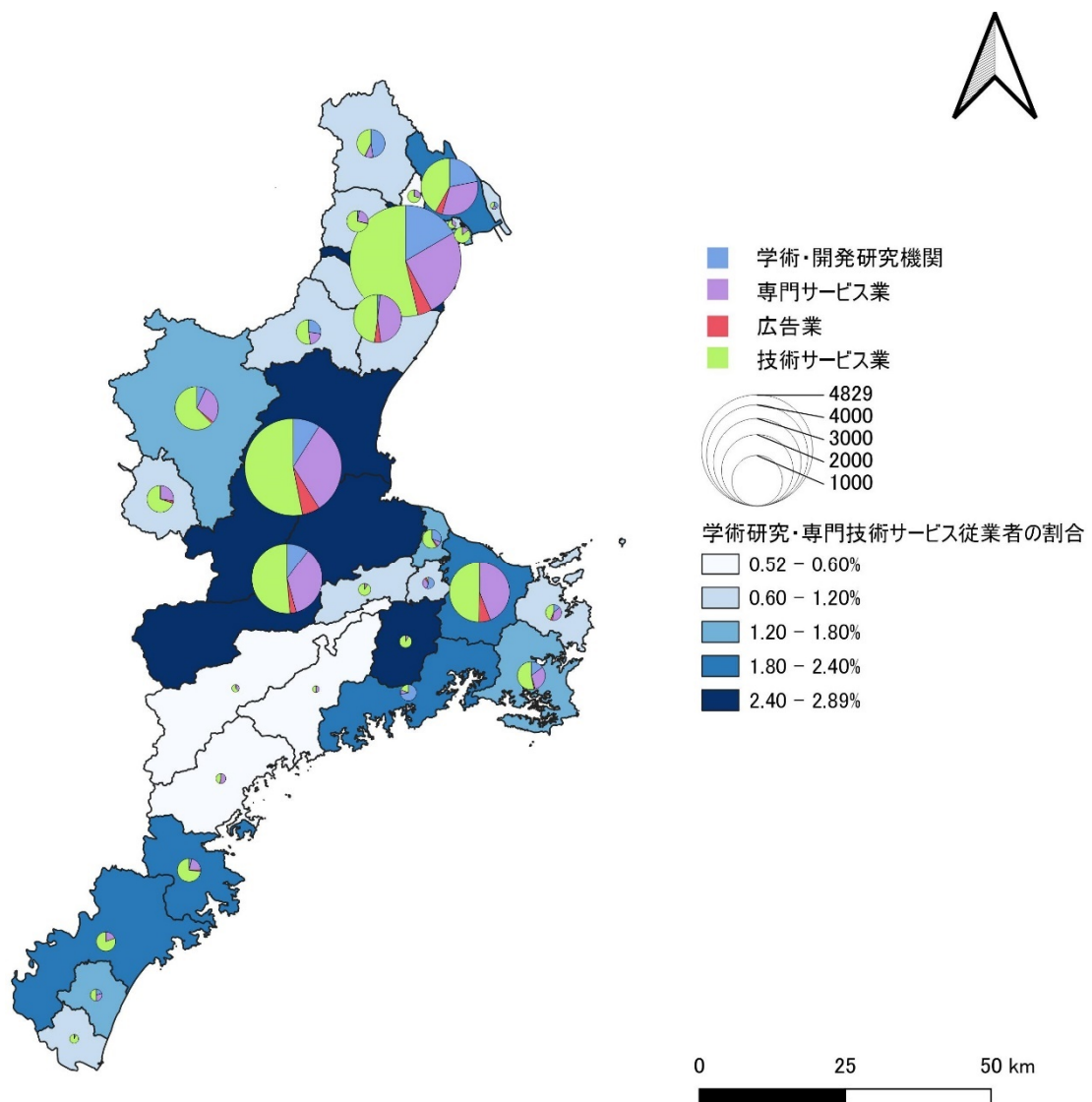


図 2-6 三重県における学術研究・専門技術サービス業従業者の割合と中分類別従業者数

出典：経済センサス基礎調査（2014）より作成。

最後に、その他サービス業の分布をみると、四日市市、津市、鈴鹿市といった、人口規模が大きい都市で規模・割合ともに大きくなる傾向がみられるが、津市は「宗教」や「政治・経済・文化団体」の割合が大きいのに対し、四日市市や鈴鹿市では、「職業紹介・労働者派遣業」の割合が大きくなっている（図 2-7）。「その他事業所サービス業」は、いずれの市町でも割合が大きくなっているが、四日市市や津市、伊賀市などでは、特に大きな割合を占める。また、四日市市では、他市町に比べ、「機械等修理業」の割合が大きいという特徴も挙げられる。

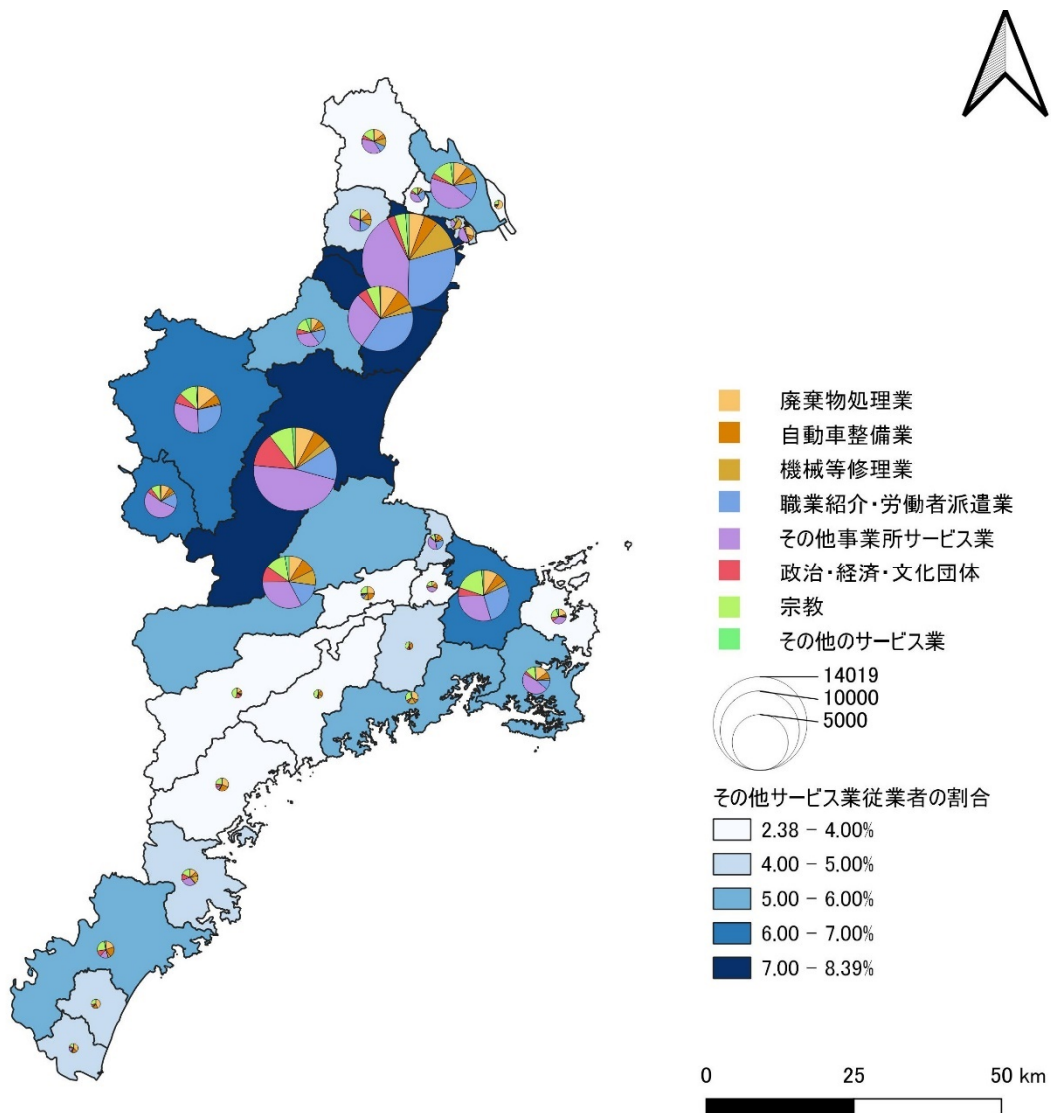


図 2-7 三重県におけるその他サービス業従業員の割合と中分類別従業員数

出典：経済センサス基礎調査（2014）より作成。

以上、都市型産業の分布を産業別に概観したが、四日市市は、いずれの業種においても県内首位か、二番目の規模を有しており、三重県下の都市型産業において主導的な地位を占めていることが明らかになった。また、四日市市が県内他市町と異なる構成を示すような産業もいくつか確認された。以下では以上で概観された四日市市の位置づけを、特化係数と従業員数のバブルチャートを用いて、より詳細に把握する。

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 2-8）、「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、従業員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。

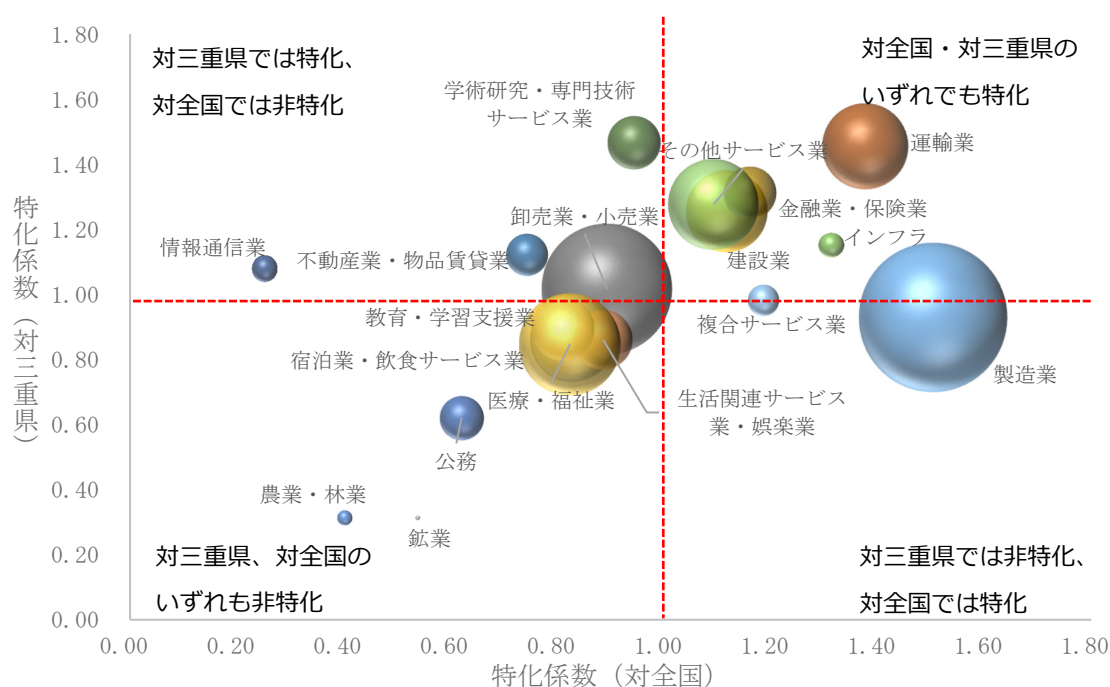


図 2-8 特化係数（対全国、対三重県）と従業者数のバブルチャート（産業大分類別）

出典：経済センサス基礎調査（2014）より作成。

注：バブルの大きさは従業者数を表わす。

図 2-9 では、都市型産業の中分類について、対全国の特化係数、対三重県の特化係数、従業者数のいずれかの指標での上位 10 業種に限定してバブルチャートを作成した。いずれの業種も、三重県に対する特化係数は 1 を上回っているが、「各種商品卸売業」と、「貸金業、クレジットカード業等非預金信用機関」では、とりわけ特化係数が高い。「機械等修理業」や「職業紹介・労働者派遣業」、および運輸関係の中分類では、対全国の特化係数が比較的高く、「道路貨物運送業」では、従業者数も大きくなっている。卸売業関係の中分類や、「技術サービス業」、「その他の事業サービス業」は、特化係数は 1 に近いが、従業者規模は比較的大きい。

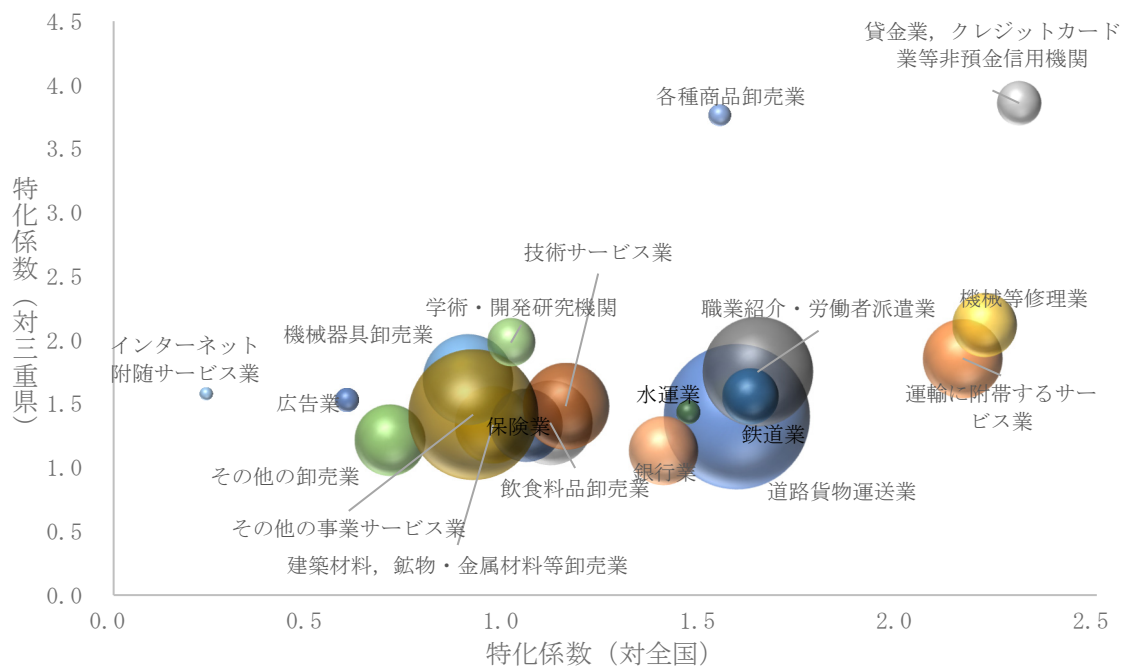


図 2-9 特化係数（対全国、対三重県）と従業者数のバブルチャート（産業中分類別）

出典：経済センサス基礎調査（2014）より作成。

注：バブルの大きさは従業者数を表わす。

最後に、都市型産業の小分類で、対全国、対三重県の特化係数がいずれも 1 を超えているもののうち、従業者数が多い順に 15 の産業を抽出すると、中分類とほぼ同じ傾向がみられる（図 2-10）。ただ、中分類「運輸に附帯するサービス業」のうち、特に特化係数が高いのは、「港湾運送業」「貨物運送取扱業」といった港湾関係の業種であること、卸売業のなかでも、「再生資源卸売業」や「産業機械器具卸売業」の特化度合いが高いこと、技術サービス業のなかでも、電気保安協会やプラントエンジニアリング業、プラントメンテナンス業等、製造業に関連する業種が含まれる「その他の技術サービス業」の特化度合いが高いことなどが浮き彫りになった。

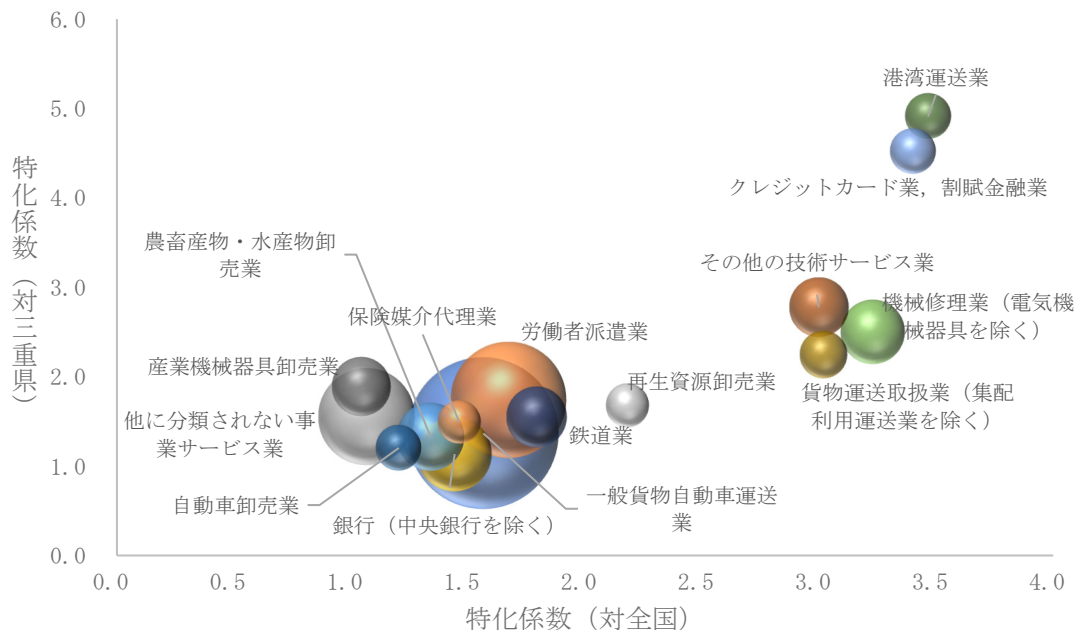


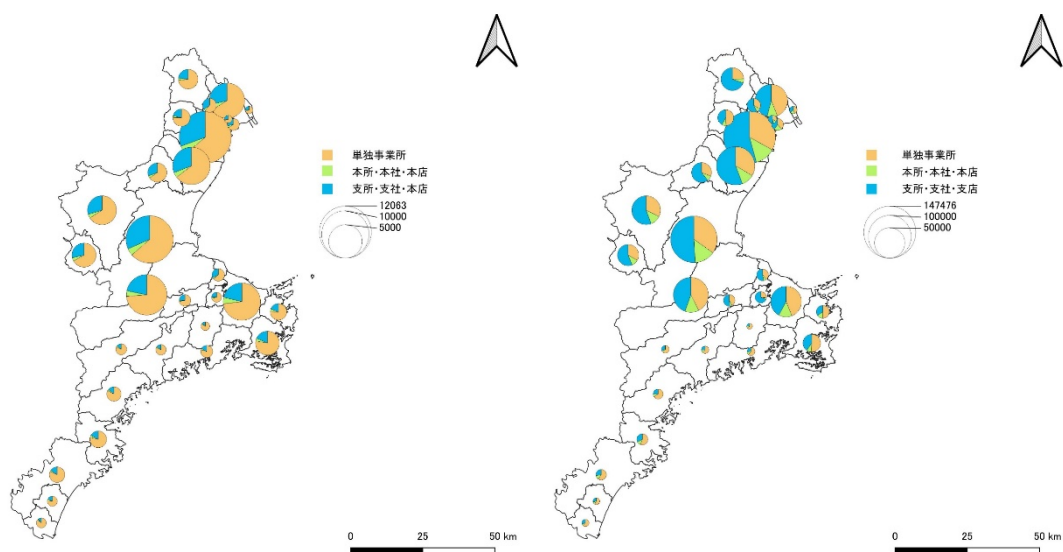
図 2-10 特化係数（対全国、対三重県）と従業者数のバブルチャート（産業小分類別）

出典：経済センサス基礎調査（2014）より作成。

注：バブルの大きさは従業者数を表わす。

以上より、四日市市では、製造業を核としながらも、運輸、金融、技術サービス、人材サービスといった事業所サービス業が総合的に発達する、複雑な産業構成を持っており、いくつかの業種については、三重県内では類を見ない、特別な位置を占めていることが明らかになった。とりわけ、港湾や工場に関連するサービス業が発達していることが、四日市市の特徴であるといえるだろう。

続いて、企業内での事業所の位置づけという観点から、四日市市の都市型産業の特徴を分析する。まず、すべての産業について、県内市町別に事業所の位置づけを確認すると、津市、四日市市、伊勢市といった主要都市では、「本所・本社・本店」である事業所も少ないながら認められるのに対し、それ以外の市町では、「本所・本社・本店」の割合は極めて小さい（図 2-11）。また、全体的に、北部は「支所・支社・支店」の割合が大きく、南部は「単独事業所」の割合が大きいという特徴がみられる。従業者についても、概ね同じ傾向が認められるが（図 2-12）、事業所に比べると、「本所・本社・本店」や、「支所・支社・支店」の割合が大きくなり、これらの事業所では、「単独事業所」に比べ、一事業所当たりの従業者数が多いことがわかる。四日市市は、「支所・支社・支店」の従業者の割合が大きい市の一つであり、これらで全体の過半を構成している。



左：図 2-11 事業所の企業内位置づけ別の事業所数

右：図 2-12 同従業者数

出典：経済センサス活動調査（2016）より作成。

注：経済センサス活動調査は、民営の事業所のみが対象である。以下も同様。

四日市市に限定して、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 2-13）、「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。

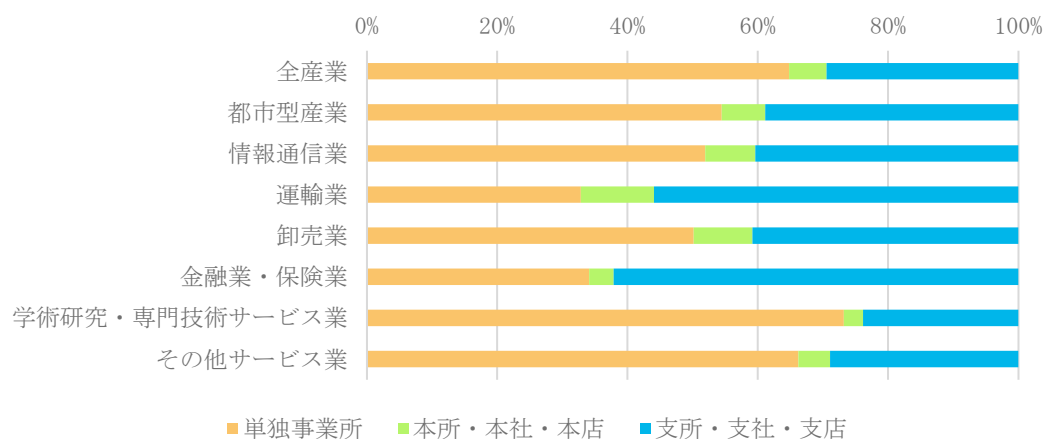


図 2-13 四日市市における企業内位置づけ別の事業所構成（産業大分類別）

出典：経済センサス活動調査（2016）より作成。

また、支所・支社・支店について、本社の所在地をみると（図 2-14）、「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 2-13 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。

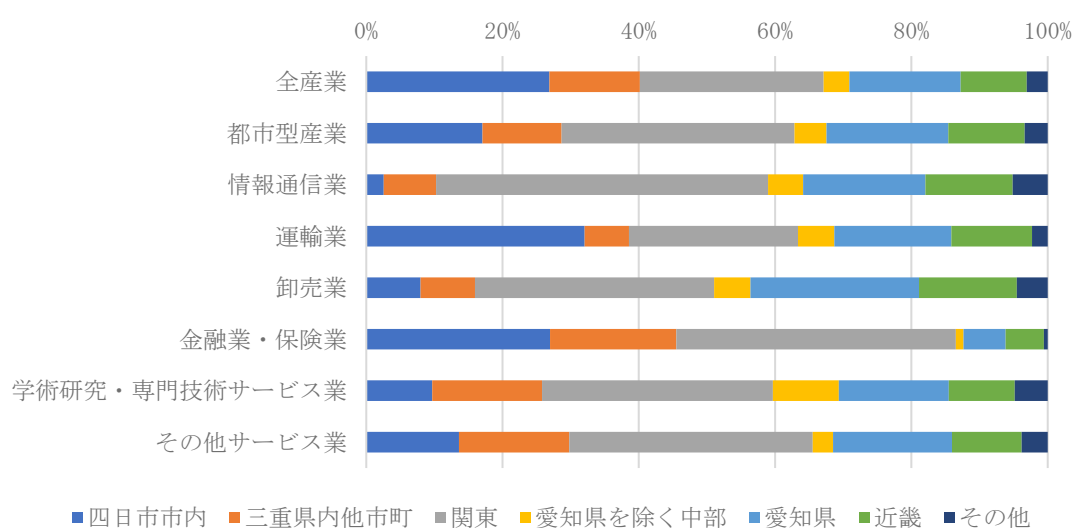


図 2-14 四日市市の支所・支社・支店事業所の本社の所在地（産業大分類別）

出典：経済センサス活動調査（2016）より作成。

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製造メーカーの子会社・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だろう。

2. 四日市市と近隣同規模都市の比較

1 では、四日市市の都市型産業が特徴的な発達を遂げており、三重県内でも重要な位置を占めていることが明らかになった。ところで、都市型産業は、顧客である事業所が多く集まる都市を立地先として志向するため、規模が大きい都市ほど、高度な事業を行う事業所が大量に集積する傾向がみられる。そこで、ここでは、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。比較対象として選定したのは、三重県と地理的近接性・産業構造上の類似性が大きい岐阜県、愛知県、滋賀県の、人口 20 万人以上の市である（表 2-1、以下「近隣同規模都市」とする）。また、必要に応じて、都市型産業が全国で最も集積している東京特別区部と、全国平均値も比較対象に含める。

県名	市名	人口（2020 年）
愛知県	名古屋市	2, 332, 176
愛知県	豊田市	422, 330
岐阜県	岐阜市	402, 557
愛知県	岡崎市	384, 654
愛知県	一宮市	380, 073
愛知県	豊橋市	371, 920
滋賀県	大津市	345, 070
愛知県	春日井市	308, 681
三重県	四日市市	305, 424
三重県	津市	274, 537

表 2-1 近隣同規模都市の一覧（太字は県庁所在都市）

出典：国勢調査（2020）より作成。

まず、対全国の従業者数の特化係数を横軸、付加価値額の特化係数を縦軸、付加価値額をバブルの大きさとしたバブルチャートで、近隣同規模都市の都市型産業の概況を比較すると（図 2-15）、中部圏の中心都市である名古屋市がいずれの指標でも優位性を持っており、とりわけ付加価値額は、他の都市を大きく引き離していることが読み取れる。名古屋市に次いで優位性を持っているのは岐阜市であり、四日市市は従業者数の特化係数、付加価値額の特化係数ともにそれに次いで三番目である。表 2-1 も踏まえると、四日市市は、人口規模や都市階層の割に、都市型産業に優位性を持つ都市であることがうかがえる。残りの都市は、豊田市以外は、すべて同様の傾向・規模を示し、製造業に特化した豊田市では、付加価値額では岐阜市や四日市市にも劣らぬものの、特化係数は低くなっている。

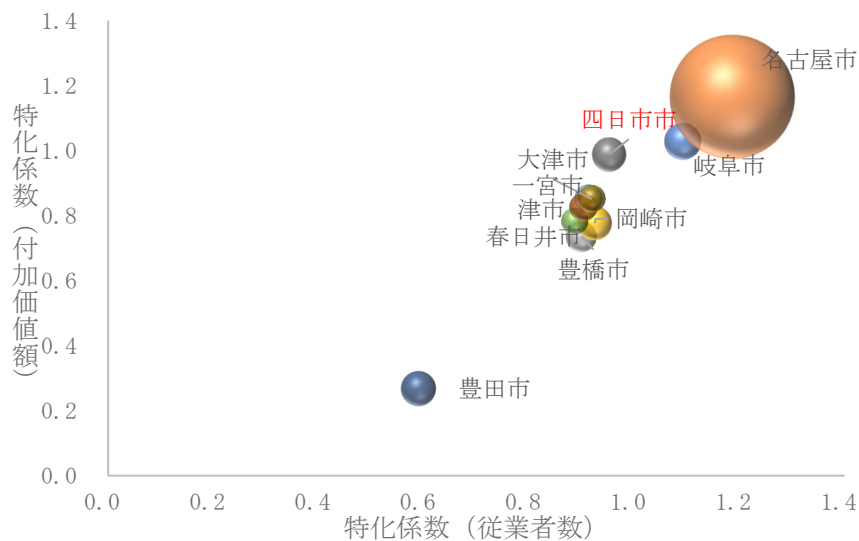


図 2-15 近隣同規模都市における都市型産業の特化係数と付加価値額のパブルチャート

出典：経済センサス（2016）より作成。

注：ここでの都市型産業には、小売業も含まれる。バブルの大きさは付加価値額を表わす。

業種別にみると、情報通信業では、大都市圏の中心都市である名古屋市がすべての指標において圧倒的に大きくなっており、県域を管轄する放送局や新聞社が立地する県庁所在地都市がそれに続く（図 2-16）。このように、情報通信業は、都市型産業の中でも特に大都市志向の立地パターンを示しており、中核市・県庁所在地レベルの都市でさえも、特化係数は 1 未満となっている。

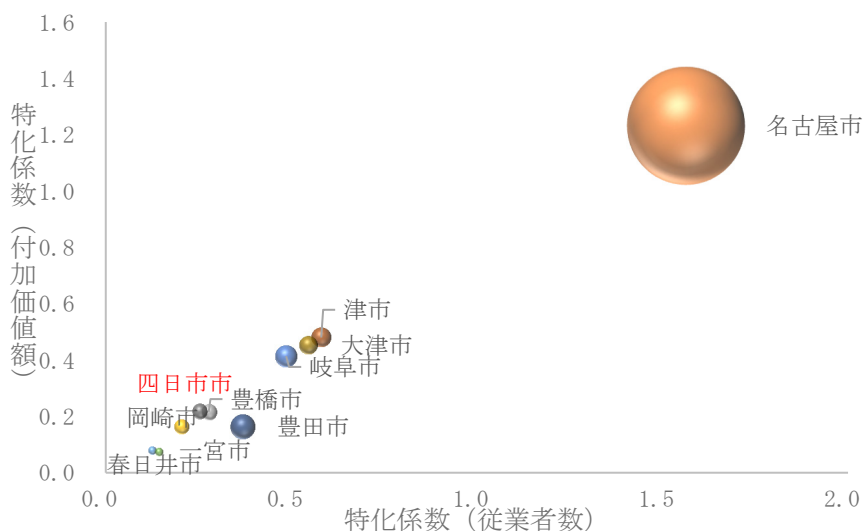


図 2-16 近隣同規模都市における情報通信業の特化係数と付加価値額のパブルチャート

出典：経済センサス（2016）より作成。

運輸業においても、付加価値額では名古屋市が他を圧倒している状況に変わりはないが、情報通信業に比べるとその差は小さい（図 2-17）。特化係数では、四日市市が付加価値額・従業者数ともに最も特化度合いが高く、付加価値額も名古屋市に次いで大きくなっているため、当該産業は、近隣同規模都市からしてみても、四日市市を特徴づける産業の一つであるといえる。四日市市に次いで特化係数が大きいのは、高速道路交通の要衝で、倉庫などが多い一宮市や春日井市であり、豊橋市は、四日市市と同じく港湾を持つが、特化係数は平均並みとなっている。

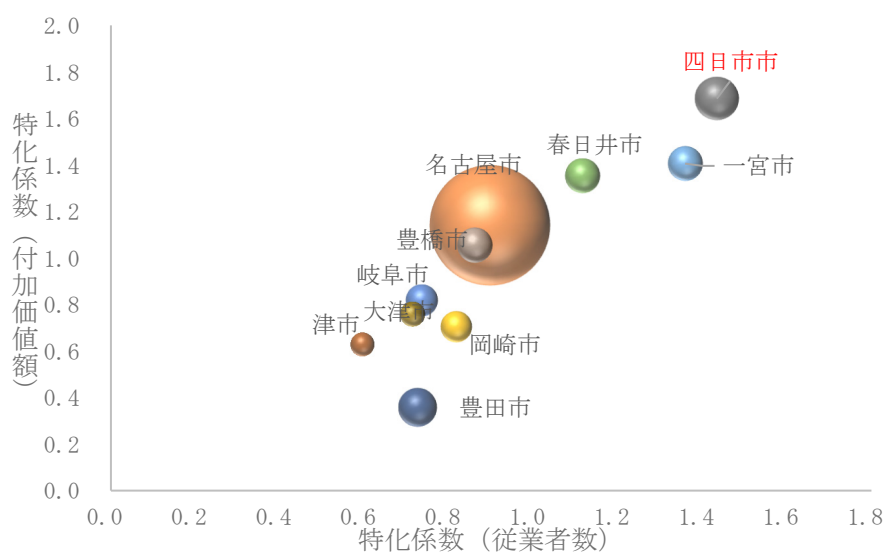


図 2-17 近隣同規模都市における運輸業の特化係数と付加価値額のパブルチャート

出典：経済センサス（2016）より作成。

金融業・保険業でも、付加価値額はやはり名古屋市が大きく、特化係数では従業者数、付加価値額ともに、岐阜市が最大となっている（図 2-18）。岐阜市に、津市・大津市といった、地方銀行本店や、都市銀行支店が立地する県庁所在都市が続いていく。1 でも言及したように、四日市市には三十三銀行や北伊勢上野信用金庫の本店があるため、非県庁所在都市の中では、特化係数が最も高くなっている。

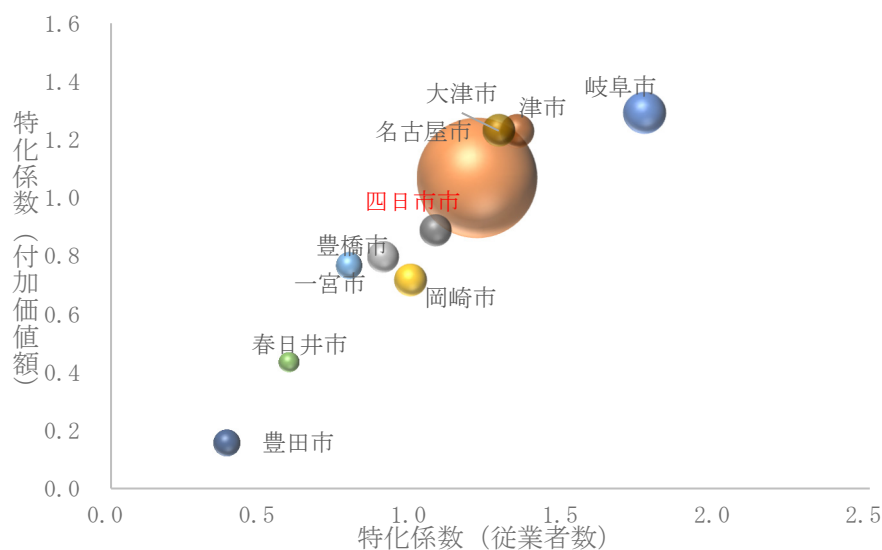


図 2-18 近隣同規模都市における金融業・保険業の特化係数と付加価値額のパブルチャート
出典：経済センサス（2016）より作成。

学術研究・専門技術サービス業の分布は、都市階層との相関性はあまりみられず、同規模の都市の間でも、付加価値額に差がついている（図 2-19）。特化係数が大きいのは大手メーカーの R&D 施設が従業員数を押し上げている岡崎市であり、従業員の特化係数は、2 に近くなっている。四日市市は、岡崎市・名古屋市に次ぐ位置にあり、他の都市に比べると、従業員の特化係数の割に付加価値額の特化係数が大きい。

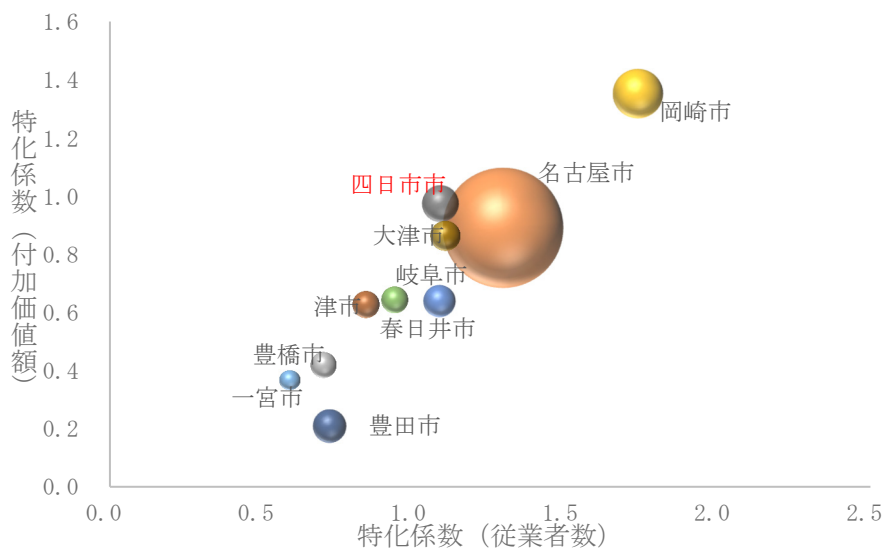


図 2-19 近隣同規模都市における学術研究・専門技術サービス業の特化係数と付加価値額のパブルチャート
出典：経済センサス（2016）より作成。

その他サービス業は、県庁所在都市で特化係数が大きくなる傾向がみられるが、大津市では例外的に小さくなっている（図 2-20）。四日市市は、付加価値額の特化係数は一番高くなっており、付加価値額も、人口 40 万人の県庁所在都市である岐阜市と同規模になっている。

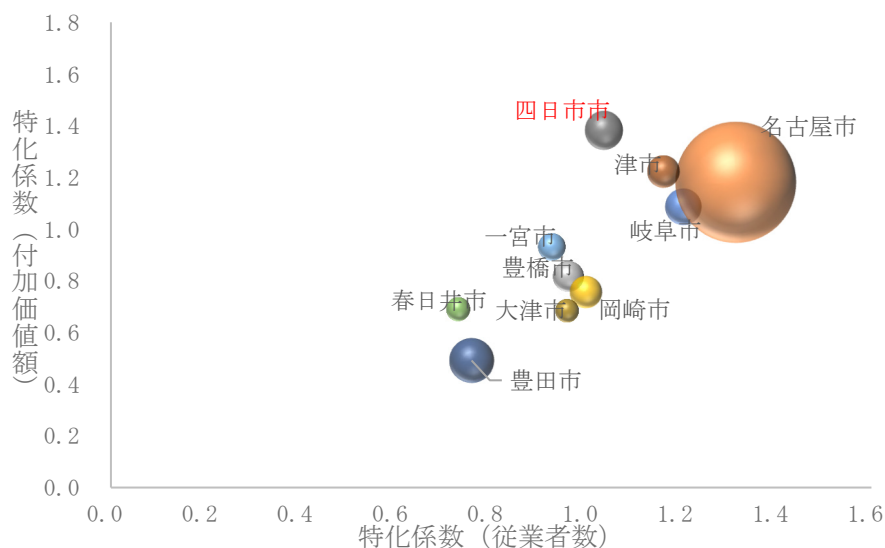


図 2-20 近隣同規模都市におけるその他サービス業の特化係数と付加価値額のバブルチャート

出典：経済センサス（2016）より作成。

卸売業については、以上のような図を作成することができないため、横軸に従業者数の特化係数、縦軸を卸売業・小売業の年間商品販売額に占める卸売業の割合、バブルの大きさを年間商品販売額に設定したバブルチャートで代用する（図 2-21）。卸売業では、特化係数、卸売業の割合、年間商品販売額がいずれも正の相関を持っており、年間商品販売額の規模が大きい都市ほど、特化係数や卸売業の割合も高いという傾向がみられる。いずれの指標においても名古屋市が群を抜いて大きく、豊田市は特化係数以外の二指標ではそれに次ぐ位置を占める。三重県内では、津市と四日市市が県域の卸売機能を分担しているためか、両都市ともに、近隣同規模都市の中では平均的な位置にある。京阪神大都市圏の卸売商圏に組み込まれている大津市は、いずれの指標でも最も小さくなっている。

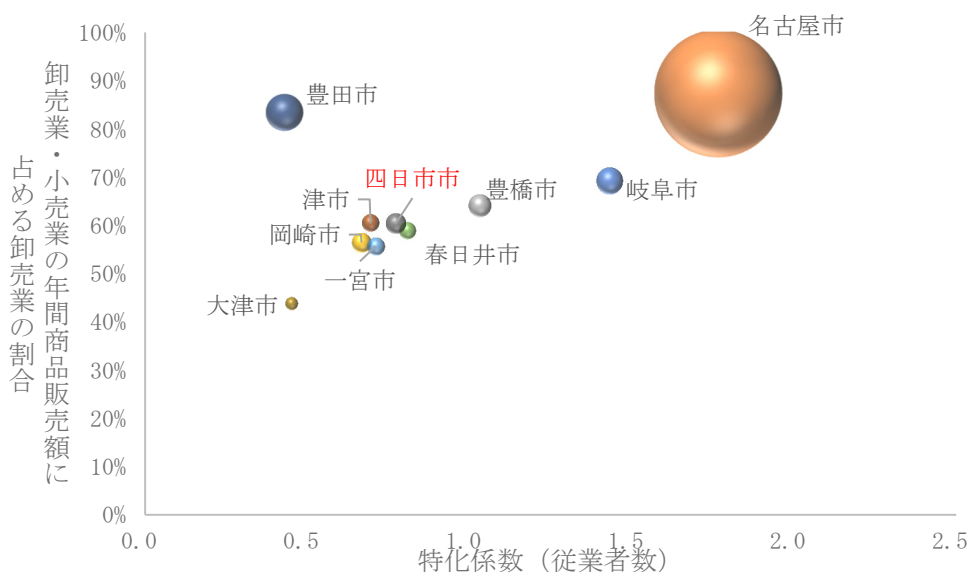


図 2-21 近隣同規模都市における卸売業の割合と特化係数、年間商品販売額のバブルチャート

出典：経済センサス（2016）より作成。

注：バブルの大きさは年間商品販売額を表わす。

卸売業について、年間商品販売額の構成を中分類別にみると（図 2-22）、製造業が盛んな中部圏の都市では、特に「建築材料、鉱物・金属材料等卸売業」や「機械器具卸売業」の割合が大きい。四日市市は、「建築材料、鉱物・金属材料等卸売業」の割合が大きいということ以外は、近隣同規模都市の中では平均的な構成となっている。岐阜市や一宮市では、「繊維・衣服等卸売業」の割合が大きい。

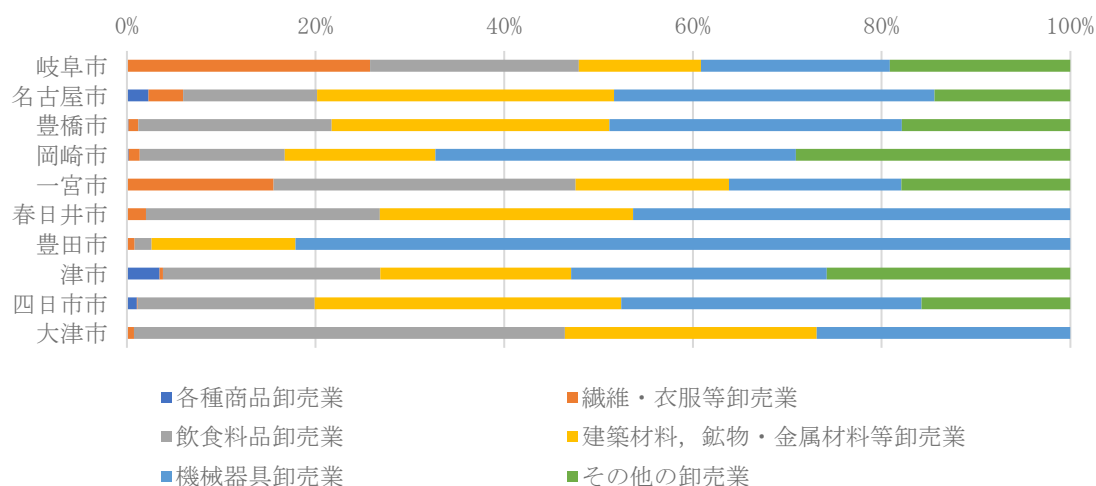


図 2-22 近隣同規模都市における卸売業の年間商品販売額の中分類別構成

出典：経済センサス（2016）より作成。

注：春日井市、豊田市、大津市の「各種商品卸売業」と「その他の卸売業」の値は秘匿。

以上では、近隣同規模都市と比較した、四日市市の都市型産業の規模的な特徴を明らかにしたが、続いて、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 2-23）。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小さくなく、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。

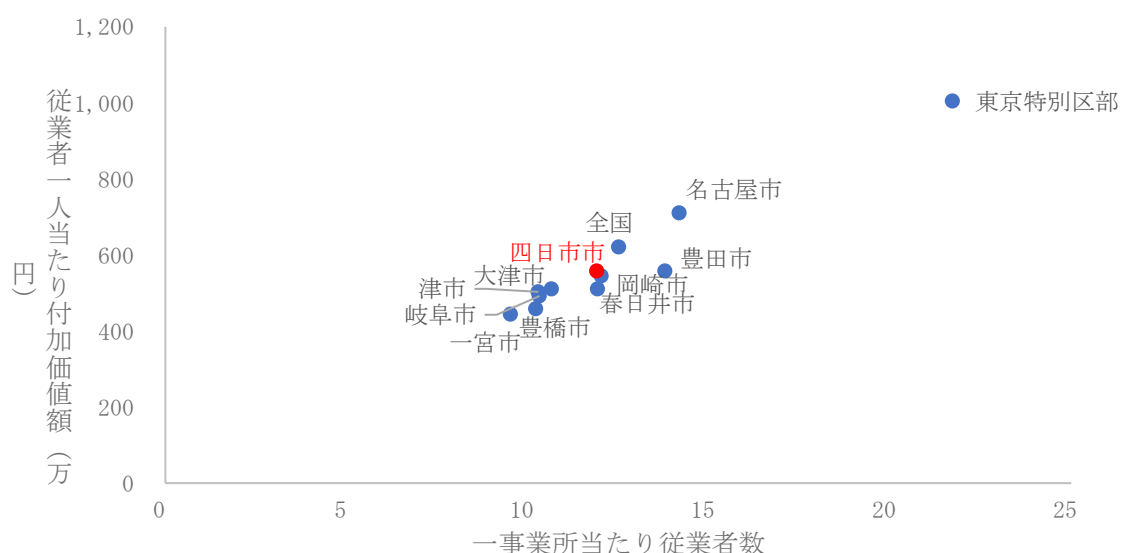


図 2-23 近隣同規模都市における都市型産業の単位当たり指標の比較

出典：経済センサス（2016）より作成。

注：ここでの都市型産業には、小売業も含まれる。

業種別にみると、情報通信業は、図 2-16 と同じようなパターンを示し、産業規模が大きい都市ほど、一事業所当たりの従業者数や従業者当たりの付加価値額も大きくなるという傾向がみられる（図 2-24）。図 2-16 同様、四日市市は、いずれの指標においても下位にあるが、一事業所当たり従業者数の割には、従業者一人当たり付加価値額が大きいという特徴が確認できる。

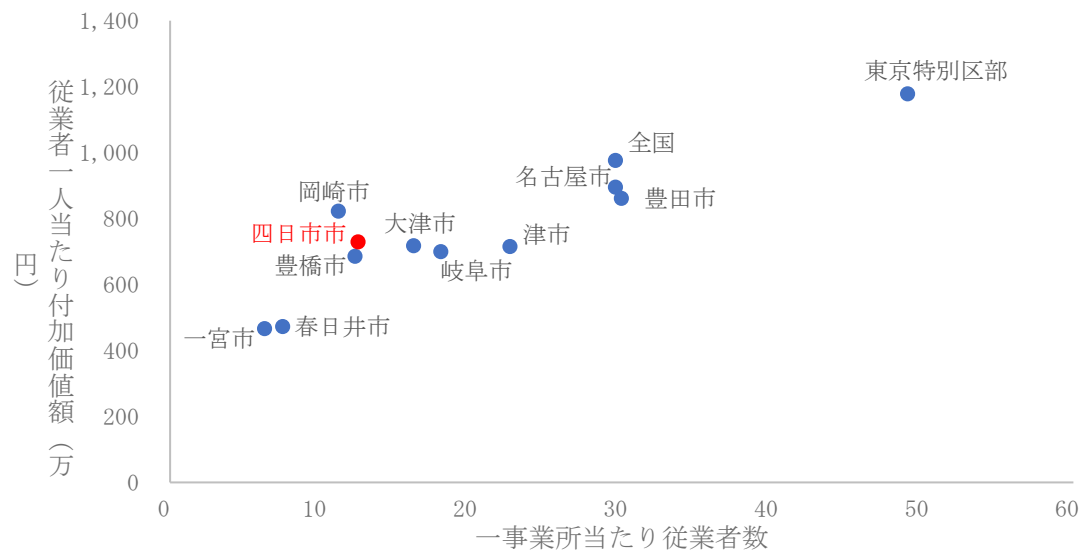


図 2-24 近隣同規模都市における情報通信業の単位当たり指標の比較

出典：経済センサス（2016）より作成。

運輸業では、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との間に明瞭な関係がみられない（図 2-25）。四日市市は、従業者数や付加価値額の規模においては、運輸業の発達が確認されたが（図 2-17）、一事業所当たり従業者数や従業者一人当たり付加価値額は、比較的小さくなっている。[付加価値額]=[事業所数]×[一事業所当たり従業者数]×[従事者一人当たり付加価値額]というかたちに分解すると、四日市市の運輸業の付加価値額の大きさは、主に事業所数の多さに起因することが推察される。

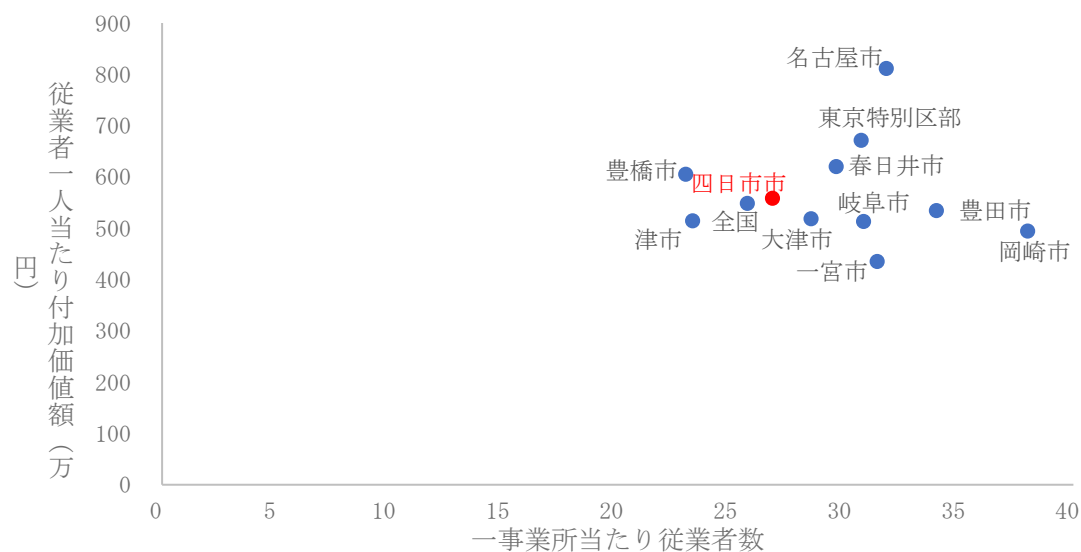


図 2-25 近隣同規模都市における運輸業の単位当たり指標の比較

出典：経済センサス（2016）より作成。

金融業・保険業では、産業全体として従業者一人当たり付加価値額が大きくなっているが、中でも、東京特別区部は、一事業所当たり従業者数とともに、群を抜いて高くなっている（図 2-26）。東京特別区部と、いずれの指標でも 2 位である名古屋市との間の差に比べると、名古屋市とそれ以外の都市との間の差は小さくなく、またこれら都市内では、都市階層上の位置づけや産業の発達度合いと、両指標との間の明確な関係性を読み取ることはできない。四日市市の金融業・保険業は、特化係数の分析では比較的高い地位にあることが示されたが、単位当たり指標では、近隣同規模都市と比べて平均よりやや下の位置にある。

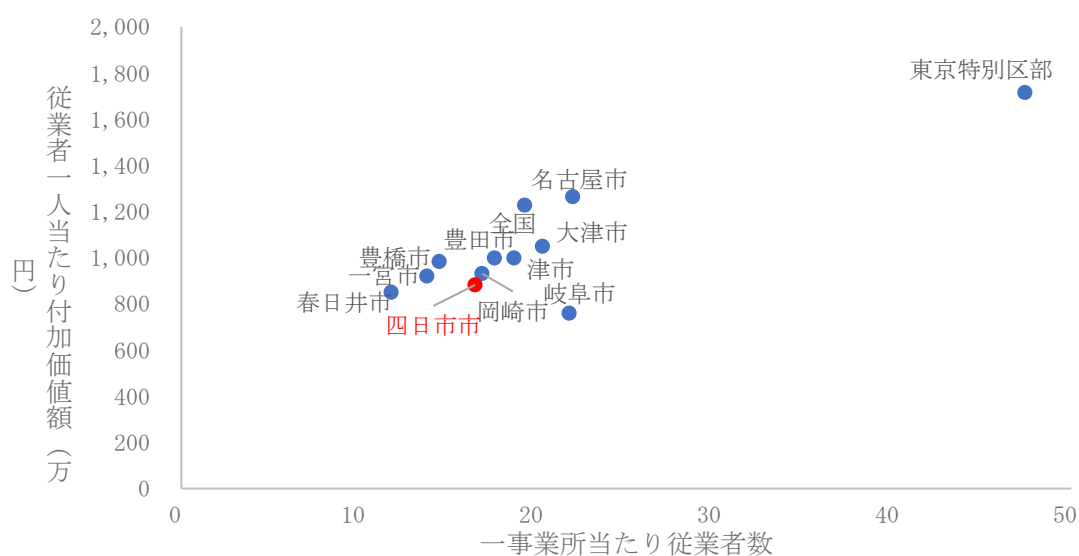


図 2-26 近隣同規模都市における金融業・保険業の単位当たり指標の比較

出典：経済センサス（2016）より作成。

学術研究・専門技術サービス業においても、東京特別区部の従業者一人当たり付加価値額が群を抜いて大きくなっており、2 位の名古屋市の倍程度の規模となっている（図 2-27）。特化係数の分析では、学術研究・専門技術サービス業は四日市市において強みがある産業の一つとして示されていたが、単位当たり指標の面からも、比較的競争力が高い事業所が多いことが確認される。

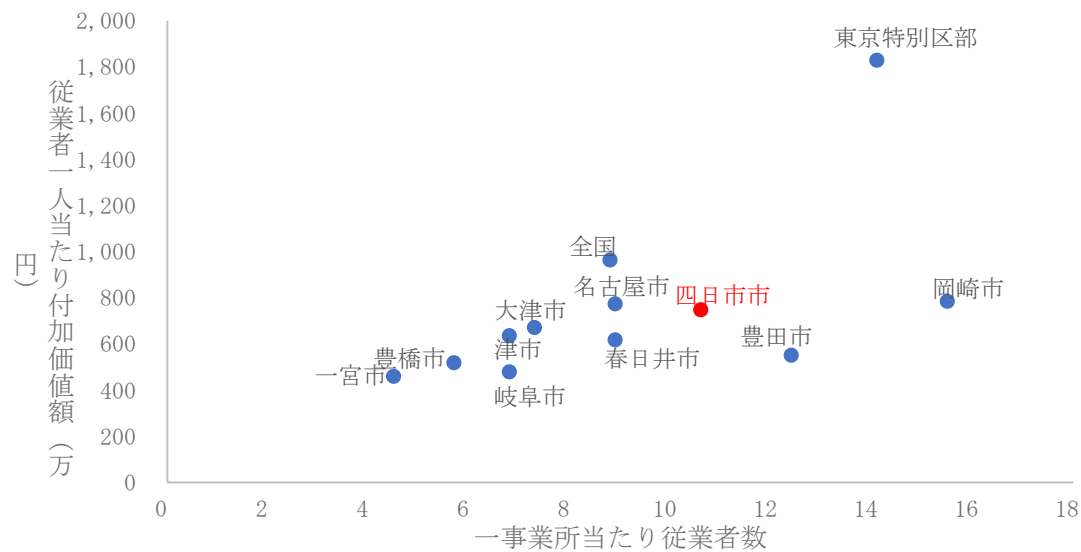


図 2-27 近隣同規模都市における学術研究・専門技術サービス業の単位当たり指標の比較
出典：経済センサス（2016）より作成。

その他サービス業についても、一事業所当たり従業員数と従業員一人当たり付加価値額との間に相関性がみられるが、東京特別区部や名古屋市は、一事業所当たり従業員数が多い割に、従業員一人当たり付加価値額はそれほど大きくない（図 2-28）。その他サービス業も、特化係数の分析において四日市市が強みを持っていた業種の一つであり、単位当たり指標の面からも、競争力の高さがうかがえる。

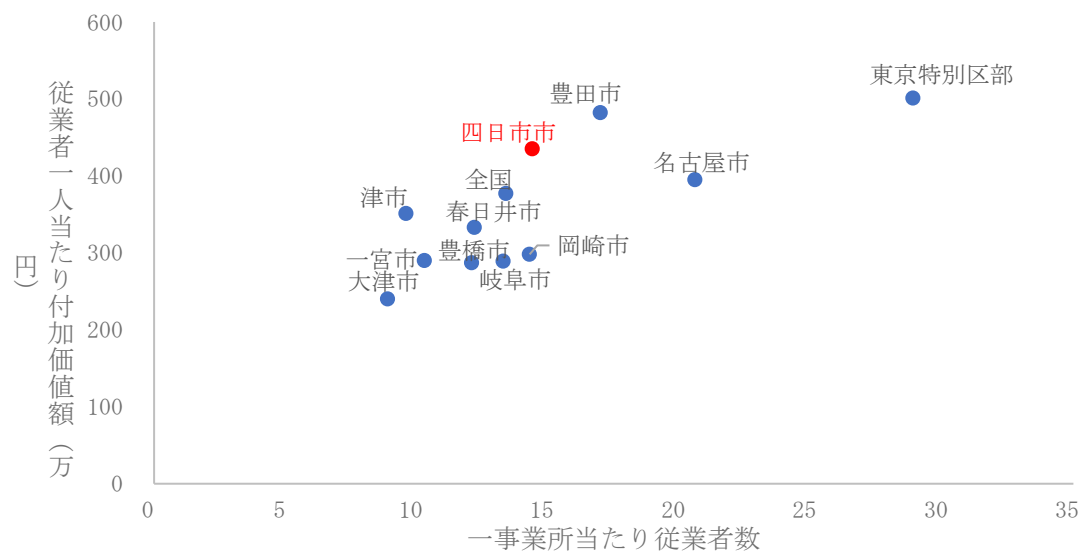


図 2-28 近隣同規模都市におけるその他サービス業の単位当たり指標の比較
出典：経済センサス（2016）より作成。

最後に、卸売業についても、一事業所当たり従業者数と一人当たり年間商品販売額の間に相関性が認められる（図 2-29）。一人当たり年間商品販売額は、卸売業者の業種構成に依存するものと思われ、機械器具卸が多い豊田市では、一人当たり年間商品販売額が大きいのに対して、繊維関係の卸が多い岐阜市では、産業の発達度合いの割に、一人当たり年間商品販売額は小さい。四日市市は、いずれの指標においても津市と同程度となっており、平均的な位置にある。

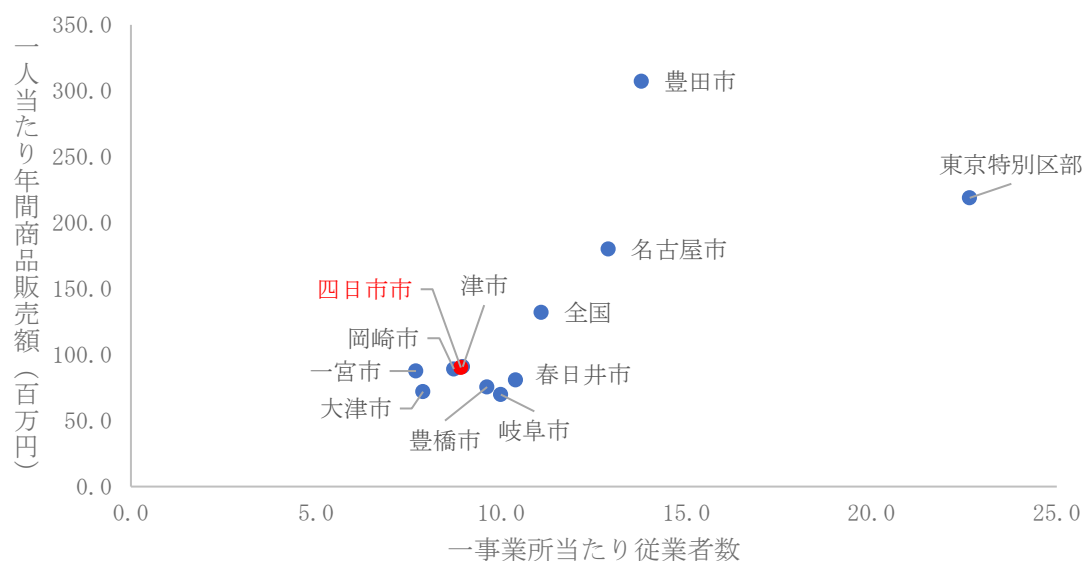


図 2-29 近隣同規模都市における卸売業の単位当たり指標の比較

出典：経済センサス（2016）より作成。

以上、四日市市の単位当たり指標を近隣同規模都市と比較したところ、特化係数の分析で優位性が確認された産業では、一事業所当たり従業者数・従業者一人当たり付加価値額ともに大きくなる傾向がみられたが、運輸業についてはいずれも小さく、付加価値額の大きさは、事業所規模によるものであることが明らかになった。また、学術研究・専門技術サービス業では一事業所当たり従業者数が、その他サービス業では、従業者一人当たり付加価値額が、東京特別区部には及ばないものの、圏域の中心都市である名古屋市を越える程度に発達しており、その結果、都市型産業全体としては、都市階層の割に、競争力の大きい事業所が多いということが明らかになった。

3. 四日市市の都市型産業の変遷

以上では、四日市市の都市型産業の特徴を、三重県内、近隣同規模都市との関係で把握したが、本節では、四日市市の都市型産業の変化を時系列的に概観する。

なお、都市型産業も含むサービス業では、2002 年と 2007 年に日本標準産業分類に大きな変更があったため、これらの年次をまたいだ産業大分類・中分類別の各種指標の比較が困

難となっている。本報告書では、各年次の産業小分類別データを、最新の中分類・大分類単位に組み替えることで、こうした問題に対処している。ただ、小分類より小さい単位で行われた分類変更については対応することができず、また、「事業所・企業統計調査」と「経済センサス」では、調査対象の把握方法等に変化がみられるため、純粋な比較は困難である。それゆえ、以下のグラフによって示される推移は、あくまでも大まかな傾向としてのみ把握されるべきであり、詳細な分析に耐えうるものでないということには注意を要する。

まず、都市型産業の産業大分類別に、事業所数の推移を概観する（図 2-30）。都市型産業全体では、事業所数は 1986 年から 1991 年にかけてのバブル経済期に増加した後、1996 年以降は、2006 年から 2009 年にかけての大きな増加を除けば、減少傾向で推移している。ただ、この増加についても、期間が短いことと、リーマンショックによる景気減退期であったことを考慮すれば、実質的な増加というよりは、先に述べた「事業所・企業統計調査」から「経済センサス」への移行時の調査方法の変更によるものであると思われる。大分類別で見ると、1986 年から 1991 年にかけては、製造業が減少しているのに対し、都市型産業の各分類では、事業所数の増加がみられる。1996 年以降は、2006 年から 2009 年の変化を除けば、ほとんどの産業で事業所数は減少あるいは横ばいの傾向で推移しているが、「その他サービス業」については、微増の傾向が認められる。

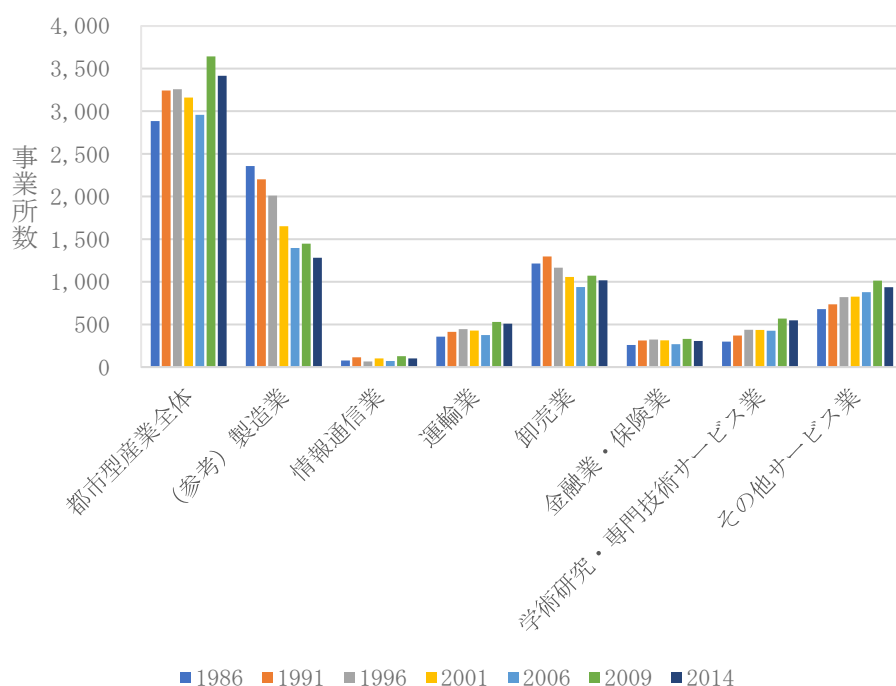


図 2-30 四日市市の都市型産業の事業所数の推移

出典：事業所・企業統計調査、経済センサスより作成。

従業者数の推移をみると、都市型産業全体では、1986 年から 1991 年にかけて大きく増

加した後、減少と増加を繰り返している（図 2-31）。業種別にみると、2006 年から 2009 年の変化を除き、ほとんどの産業で微減あるいは横ばいの傾向にあるが、「その他サービス業」のみは、2001 年から 2006 年にかけて大きな増加がみられ、2014 年の従業者数は、1986 年の 3 倍ほどにまで増加している。

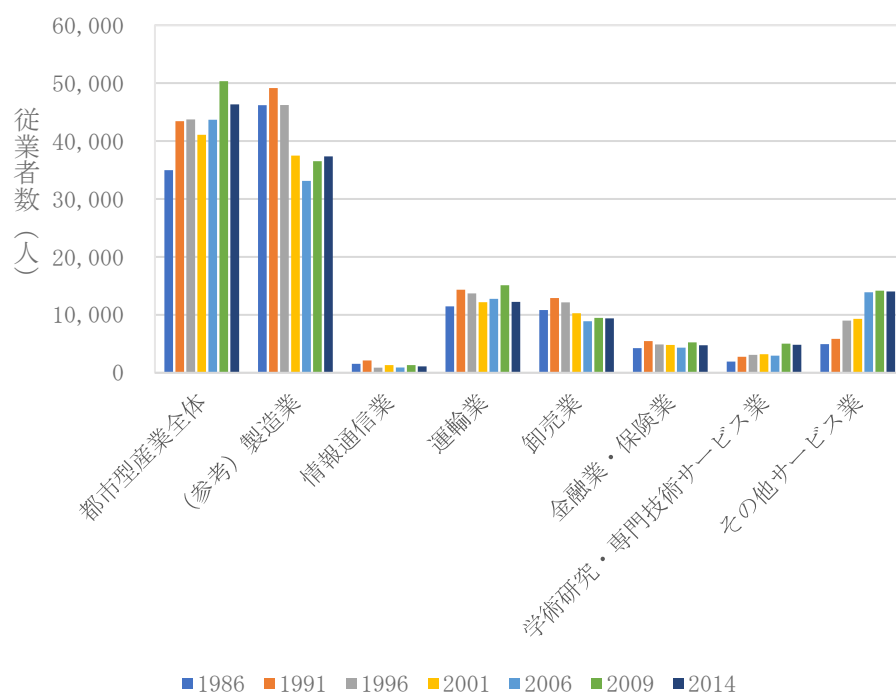


図 2-31 四日市市の都市型産業の従業者数の推移

出典：事業所・企業統計調査、経済センサスより作成。

以下では従業者数について、中分類別の推移を示す。なお、業種によっては、1986 年・1991 年のデータを提示すると、産業分類の変更に起因する誤解を招く恐れがあるため、1996 年からの推移のみ示している。情報通信業については、増加と減少を繰り返しながら、1996 年と 2014 年を比べると、微増となっている（図 2-32）。ただし、2009 年から 2014 年の減少の主因は「通信業」の減少であり、構成比が最も大きい「情報サービス業」は、比較的堅調に推移している。なお、グラフに示すことはできないが、「情報サービス業」に大きな変化がみられたのは 1986 年から 1991 年にかけてであり、この期間に従業者数は約 4 倍となっている。

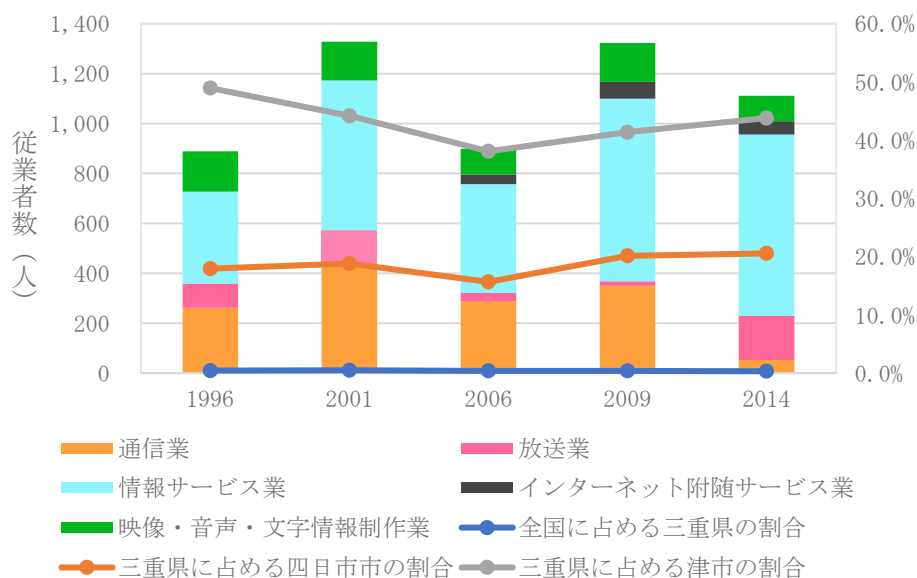


図 2-32 四日市市の情報通信業の従業者数の推移

出典：事業所・企業統計調査、経済センサスより作成。

運輸業については、2006 年から 2009 年の増加を除けば、2001 年以降ほぼ横ばいで推移している（図 2-33）。中分類別の構成についても、2006 年から 2009 年にかけて「道路貨物運送業」が増加し、その後減少した点を除けば、ほとんど変化はみられない。

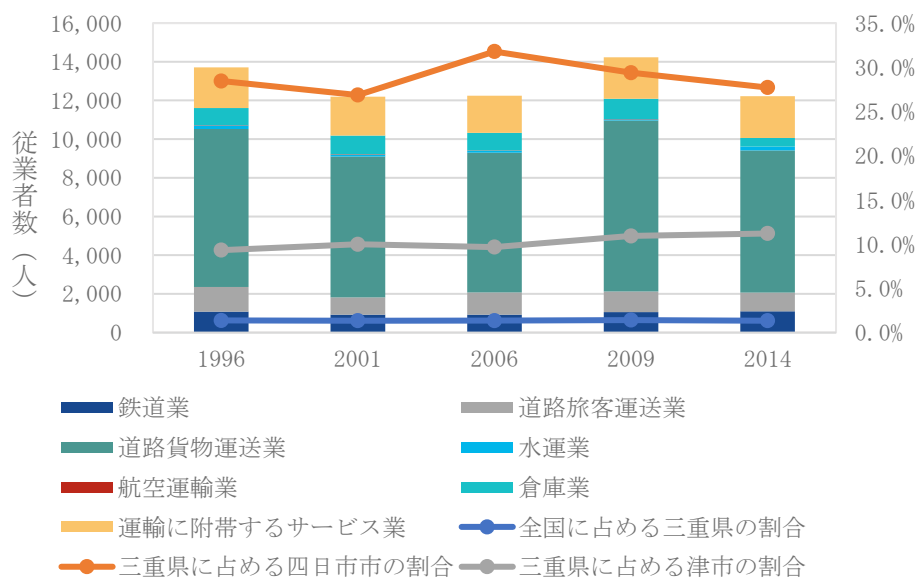


図 2-33 四日市市の運輸業の従業者数の推移

出典：事業所・企業統計調査、経済センサスより作成。

卸売業は、1986年から1991年にかけて増加した後、1991年から2006年には減少し、それ以降はほぼ横ばいで推移している（図 2-43）。ただ、1996年以降県内における割合の低下が続く津市に比べると、四日市市の割合は高止まりしており、結果、四日市市と津市のシェアの差は年々拡大している。どの中分類でも、全体と同様の動向がみられ、卸売業の減少には、業界全体への構造的な要因が働いていると推察される。

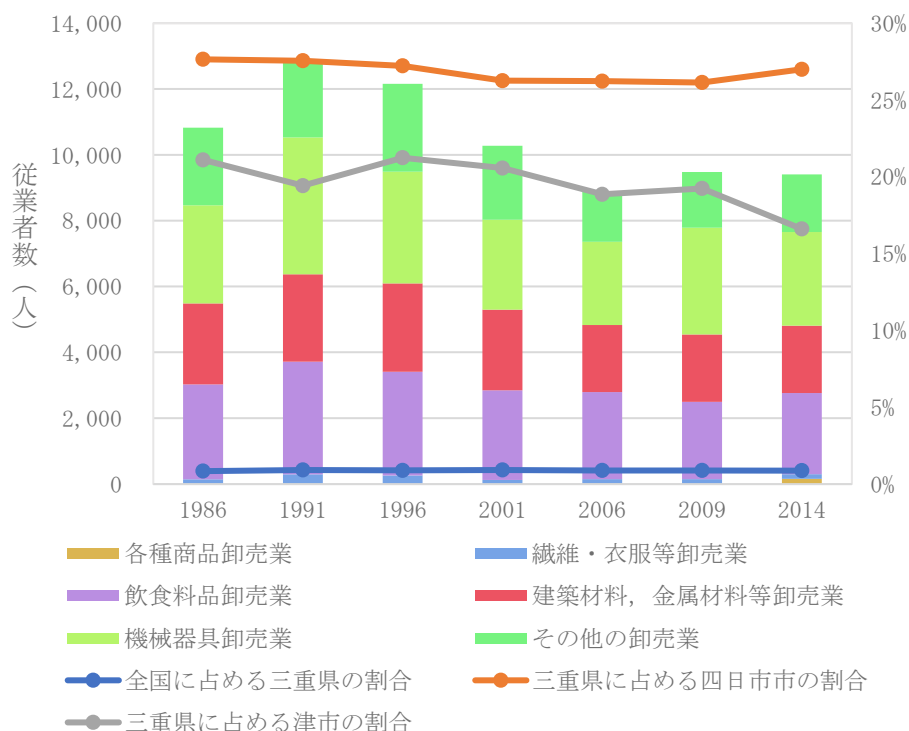


図 2-34 四日市市の卸売業の従業者数の推移

出典：事業所・企業統計調査、経済センサスより作成。

金融業・保険業についても、増加と減少を繰り返しながら、全体としては横ばいであり、県内に占める割合は、津市の動向と対照的になっている（図 2-35）。中分類別には、「銀行業」と「保険業」の動向が、全体の動向を概ね左右しているが、2001年から2006年にかけては、「非預金信用機関」や「協同組織金融業」でも比較的大きな増加がみられる。

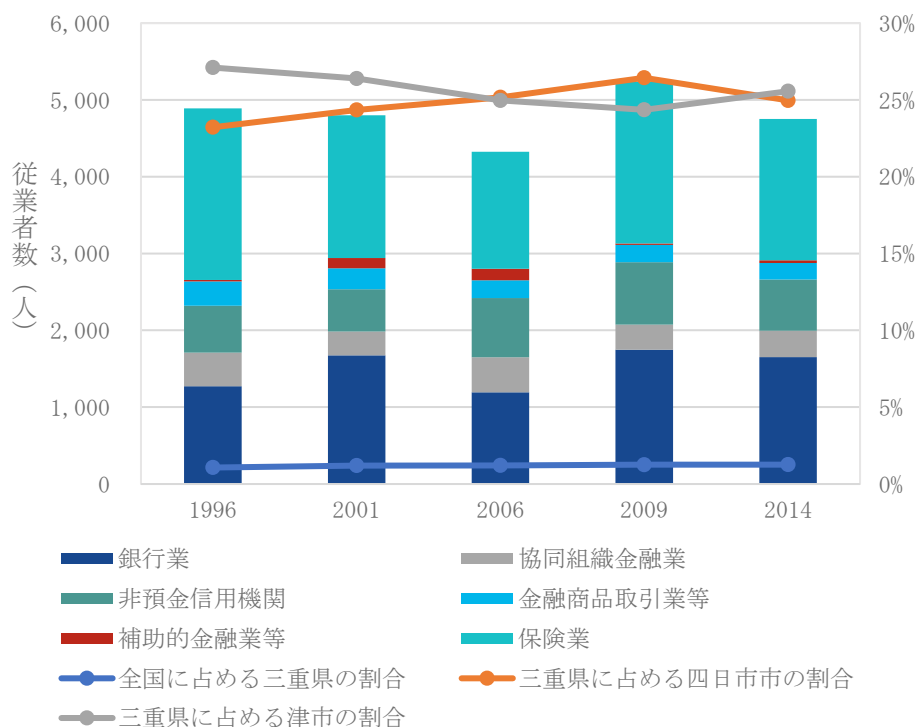


図 2-35 四日市市の金融業・保険業の従業者数の推移

出典：事業所・企業統計調査、経済センサスより作成。

学術研究・専門サービス業は、1986 年から 2001 年にかけて増加傾向が続いた後、2001 年から 2006 年には減少しているが、2006 年から 2009 年にかけては、従業者数がきわめて大きく増加している（図 2-36）。この期間、津市の県内シェアが低下あるいは横ばいで推移しているのに対し、四日市市のシェアは概ね上昇傾向にある。中分類別にみると、全体の動向を左右しているのは、主に「技術サービス業」であり、2006 年から 2009 年には 2 倍以上に増加している。「学術・開発研究機関」についても、同時期の増加がみられ、「専門サービス業」については、1996 年までは微増で推移した後、以降はほぼ横ばいで推移している。技術サービス業の増加の内容をより鮮明に把握すべく、小分類別の従業者数の推移をみると、2006 年から 2009 年にかけての急増の原因は、「非破壊検査業」と「その他の技術サービス業」が別の中分類・大分類から移動したという、分類法の変更によるところが大きいことがうかがえる（表 2-2）。ただ、これらの小分類の従業者数は、2009 年から 2014 年にかけても増加がみられるので、図 2-36 から直感的に受ける印象ほどではないにしても、四日市市における成長産業の一つと考えてもよいだろう。なお、「その他の技術サービス業」に含まれる業種としては、「電気保安協会」「普及指導センター」「プラントエンジニアリング業」「プラントメンテナンス業」などがあり、いずれも製造業との関係が深い業種である。

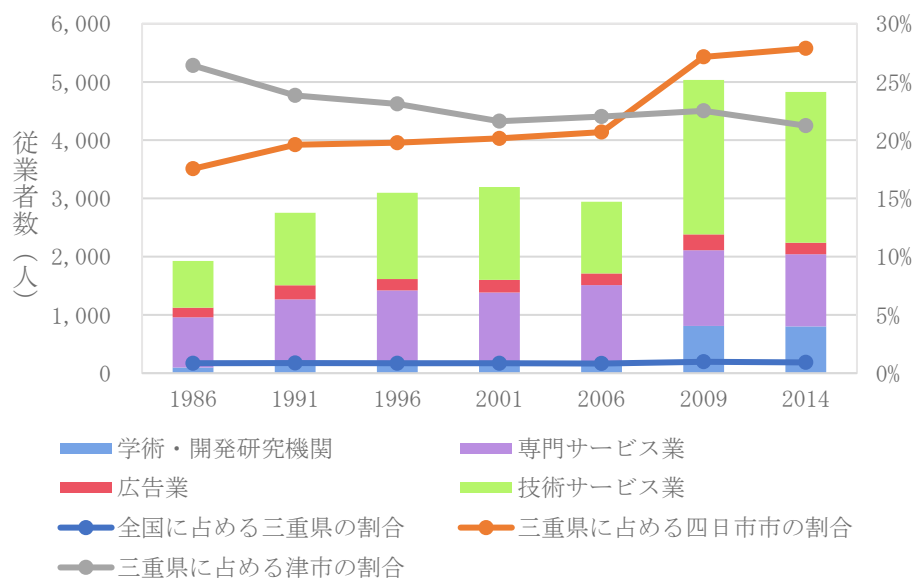


図 2-36 四日市市の学術研究・専門技術サービス業の従業者数の推移

出典：事業所・企業統計調査、経済センサスより作成。

小分類名	1986	1991	1996	2001	2006	2009	2014	備考
獣医業	15	38	53	74	81	96	97	
土木建築サービス業	389	680	745	659	509	530	416	
商品・非破壊検査業	55	94	87	70	59	272	420	2006 年までの分類名は「商品検査業」。細分類「非破壊検査業」が「他に分類されない事業サービス業」から移動（2009）
計量証明業	55	128	91	347	266	404	151	
写真業	148	162	286	246	84	105	102	2001 年までの数値には細分類「写真現像・焼付業」を含む
デザイン・機械設計業					281	189	152	細分類「機械設計業」が「他に分類されない事業サービス業」から移動して「デザイン・機械設計業」として新設（2006）。デザインを分離して「機械設計業」へ（2009）
その他の技術サービス業						862	1,041	「他に分類されない事業サービス業」の一部を分割して新設（2009）

表 2-2 四日市市の技術サービス業従業者数の小分類別の推移（民営事業所のみ）

出典：事業所・企業統計調査、経済センサスより作成。

その他サービス業についても、全体としては増加の傾向がみられ、特に 1991 年から 1996 年にかけてと、2001 年から 2006 年にかけては従業者数が大きく増加しているが、2006 年以降はほぼ横ばいとなっている（図 2-37）。ただ、上でも述べたように、「その他サービス業」では、2001 年や 2006 年の分類法の変更によって、「情報通信業」や「学研究・専門技術サービス業」に一部細分類を移動しているため、実質的な成長は、図 2-37 に示される以上のものであると思われる。従業者数の増加に伴い県内シェアも拡大し、2001 年には津市のシェアを上回った。中分類別にみると、1986 年から 1996 年にかけて従業者数の増加を左右しているのは、主に「その他の事業サービス業」であるが、2001 年から 2006 年にかけては、「職業紹介・労働者派遣業」が大きく従業者を伸ばしている。これは、2004 年の労働者派遣法の改正によって、製造業への人材派遣業務が自由化された影響も現れていると思われる。ただ、経済センサスの産業別集計においては、労働者派遣事業所の従業者は、派遣先の事業所ではなく派遣元の事業所で集計されているため、派遣元の事業所では、実態よりも過大に、派遣先の事業所では、実態よりも過少に評価される危険性がある。「職業紹介・労働者派遣業」は、2006 年以降、リーマンショックの影響もあり、減少傾向にある一方で、「その他の事業サービス業」や、「機械等修理業」の増加が、減少分を埋め合わせる形となっている。内容が不透明である「その他の事業サービス業」について、「職業紹介・労働者派遣業」と合わせて、小分類別の推移をみると、従業者数の増加が大きいのは、「建物サービス業」と「他に分類されない事業サービス業」であることがわかる（表 2-3）。後者については、2001 年と 2006 年に細分類を割譲しているため、実質的な増加は表に示されるより大きいことが予想される。「他に分類されない事業サービス業」の内容としては、「船舶解体請負業」「集金業」「陸送業」「商品展示所」「パーティ請負業」「バンケットサービス業」「レッカー車業」「ガス充填業」「メーリングサービス業」など、他のいずれの業種にも分類しがたい業種の寄せ集めであり、ここから何らかの傾向を指摘することは困難である。

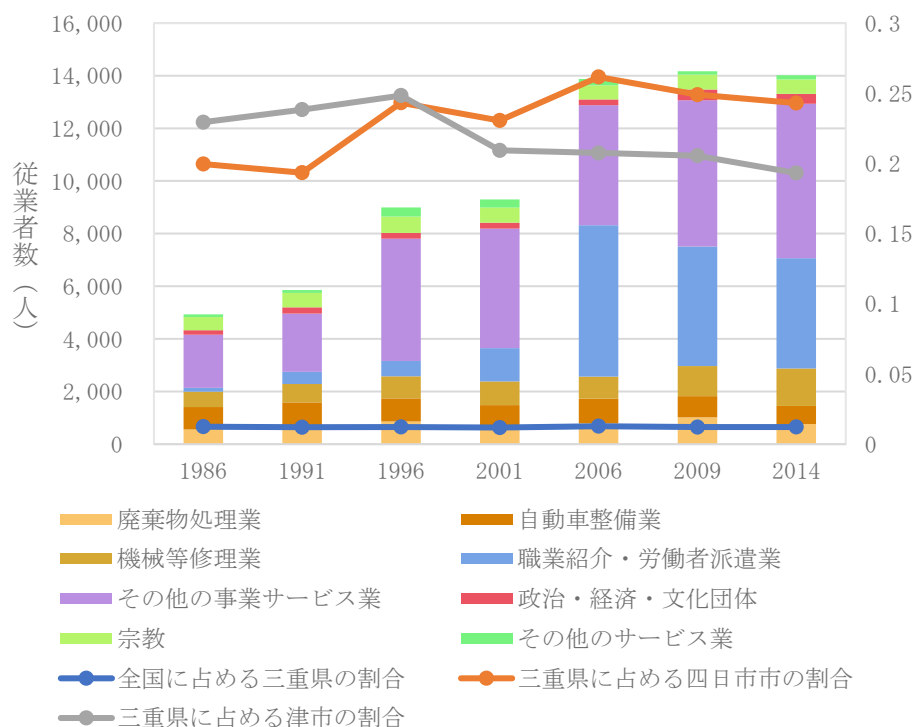


図 2-37 四日市市のその他サービス業の従業者数の推移

出典：事業所・企業統計調査、経済センサスより作成。

小分類名	1986	1991	1996	2001	2006	2009	2014	備考
速記・ワープロ入力・複写業	88	105	106	100	95	54	23	
建物サービス業	568	859	1,238	1,338	1,200	1,793	1,961	
民間職業紹介業	150	459	36	24	88	144	217	
警備業	602	676	1,045	1,123	762	1,077	1,112	
他に分類されない事業サービス業	739	547						
（うち）労働者派遣業			548	1,242	5,662	4,397	3,978	
（うち）他に分類されない事業サービス業			2,218	1,945	2,485	2,619	2,774	2001 年、2006 年に一部を他の分類項目に移動

表 2-3 四日市市の職業紹介・労働者派遣業、その他の事業サービス業従業者数の小分類別の推移（民営事業所のみ）

出典：事業所・企業統計調査、経済センサスより作成。

以上を総括すると、四日市市の都市型産業は、バブル期にかけて成長した後、その後は事業所数や従業者数の増減を繰り返しながら、全体としては緩やかに発展してきている。ただ、都市型産業の中でも、動向には差があり、「卸売業」は縮小傾向にあるのに対し、「学術研究・専門技術サービス業」や、「その他サービス業」においては、依然拡大が続いている。以上

の動向は、全国や三重県全体の動向に概ね従っているが、「卸売業」や「学術研究・専門技術サービス業」、「その他サービス業」では、津市に対して優位な位置に立つような形で、県内シェアが変化している。

4. 四日市市内における都市型産業の分布と変化

次に、四日市市内部での事業所立地の変化をより詳細に検討するため、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 2-38）。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 四日市駅の間を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 2-39）。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。

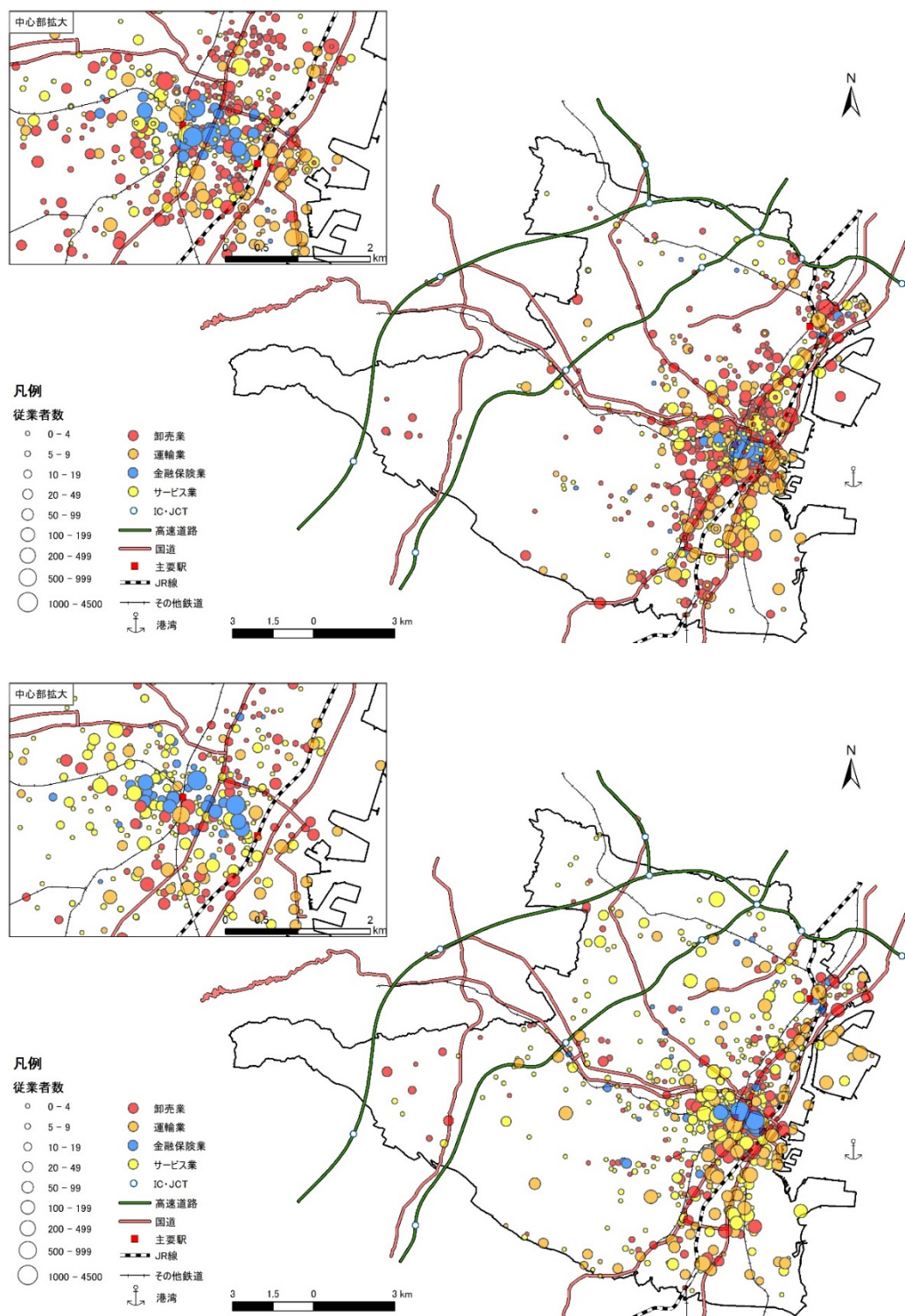


図 2-38 四日市市内の都市型産業の事業所立地の変化（上：1984 年、下：2021 年）

出典：四日市商工会議所「四日市商工名鑑より作成」。

注：四日市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。

道路・鉄道網は 2022 年時点のものである。

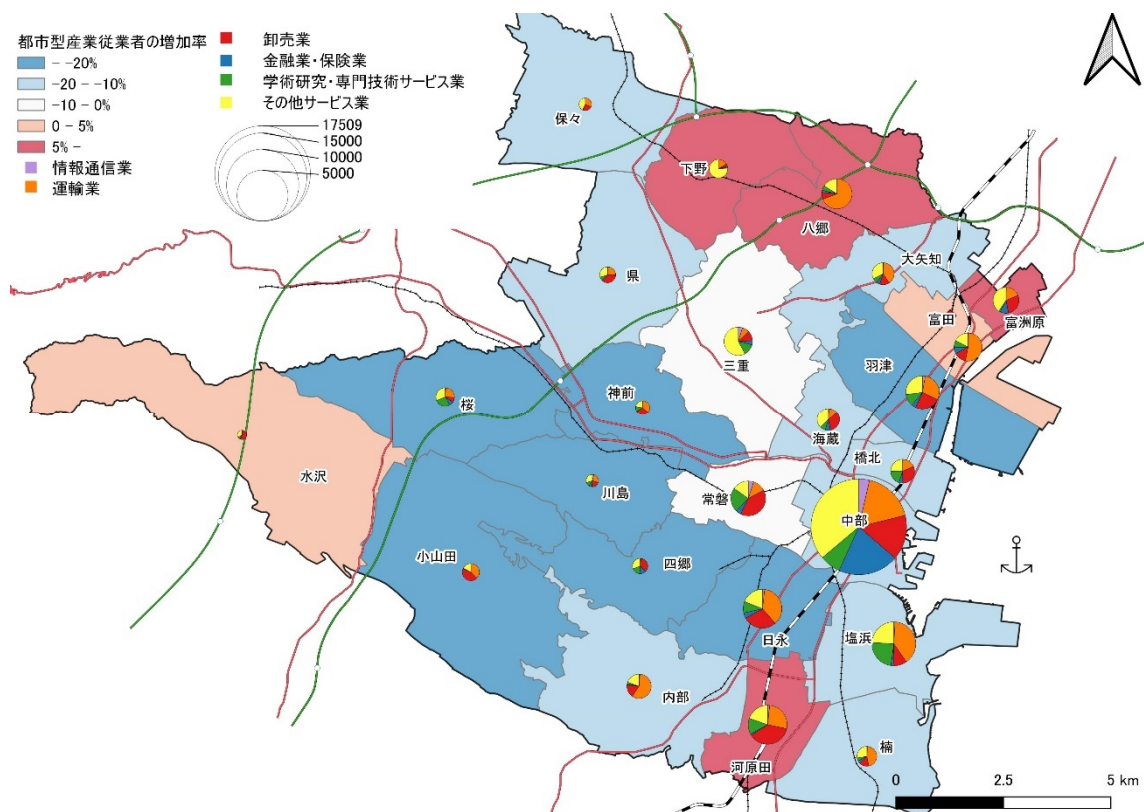


図 2-39 四日市市の地区別の都市型産業の従業者構成および従業者増加率

経済センサス基礎調査（2014）より作成。

注：増加率の計算には、卸売業は含まれていない

事業所立地の変化を業種別にみると、卸売業については、全体としては、兩年次で同じ位置にある事業所が少なく、移転あるいは廃業が多いことがうかがわれる（図 2-40）。中分類別にみると、まず、近鉄四日市駅西側にあった「医薬品・化粧品」や「家具・建具・什器等」の卸事業所がほとんどなくなっていることが注目される。「飲食料品」卸は、1984 年には富田地区や近鉄四日市駅周辺、河原田の卸売市場付近に広く分布していたが、2021 年には前二地区で大幅な減少がみられ、河原田地区への集中が相対的に強まっている。「機械器具」や「鉱物・金属材料」は、1984 年には近鉄四日市駅東側を中心に、小～大規模事業所が立地していたが、2021 年には零細事業所が淘汰された結果、中～大規模事業所のみが残存している。「機械器具」は国道 1 号線沿い、「鉱物・金属材料」は塩浜地区や四日市港周辺にも、中規模事業所がみられる。また、1984 年には中心市街地の北側、川原町駅付近に「陶磁器」卸の集積地区がみられたが、2021 年には零細事業所が淘汰され、比較的規模の大きい事業所のみが残存している。

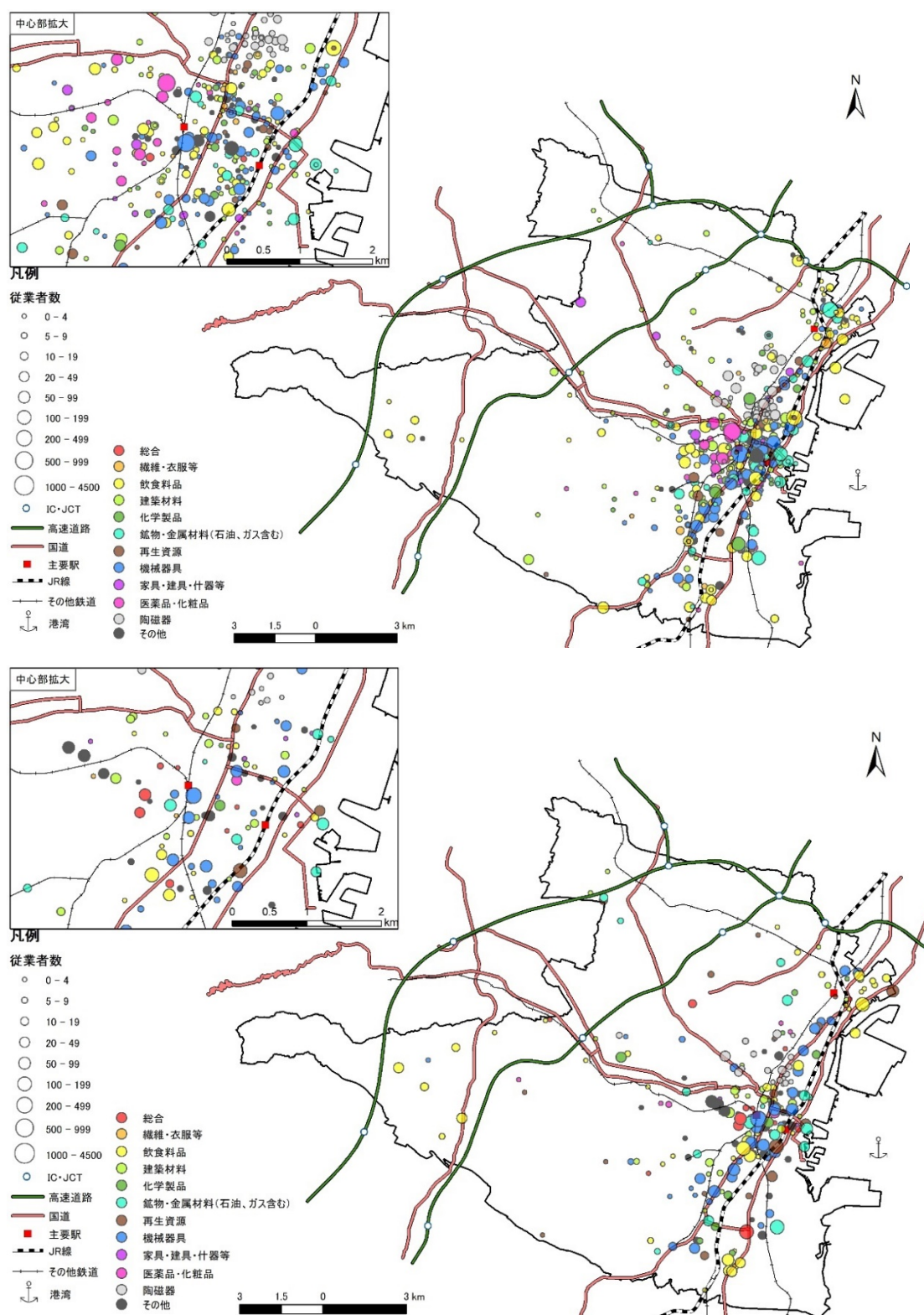


図 2-40 四日市市内の卸売業の事業所立地の変化（上：1984 年、下：2021 年）

出典：四日市商工会議所「四日市商工名鑑より作成」。

注：四日市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。

運輸業の立地の変化をみると、全体としては、零細事業所が少なくなり、従業者数 20 人以上の事業所が中心となっている（図 2-41）。「道路旅客運輸業」は、1984 年には中心市街地に集中していたが、2021 年にはその多くが淘汰され、内陸部への立地もみられるようになっている。「道路貨物運送業」は、1984 年には国道 1 号線・23 号線に沿って集積していたが、2021 年にはその集積が弱まり、臨海部から東名阪自動車道にかけての広いエリアに分散している。とりわけ、1984 年に JR 四日市駅付近にみられた事業所の多くは、2021 年には消失している。「運輸に附帯するサービス業」は、いずれの時点にも主に臨海部に立地しており、1984 年に 2021 年にかけて、近鉄四日市駅周辺の事業所が消失する一方で、臨海部では、霞地区などに新規の立地もみられ、臨海部への集積傾向が強まっている。「倉庫業」については、1984 年に JR 四日市駅東側、千歳町付近にあった大規模事業所が 2021 年には消滅しており、代わって霞地区や、内陸部の大手半導体工場付近で中～大規模の事業所の立地がみられる。

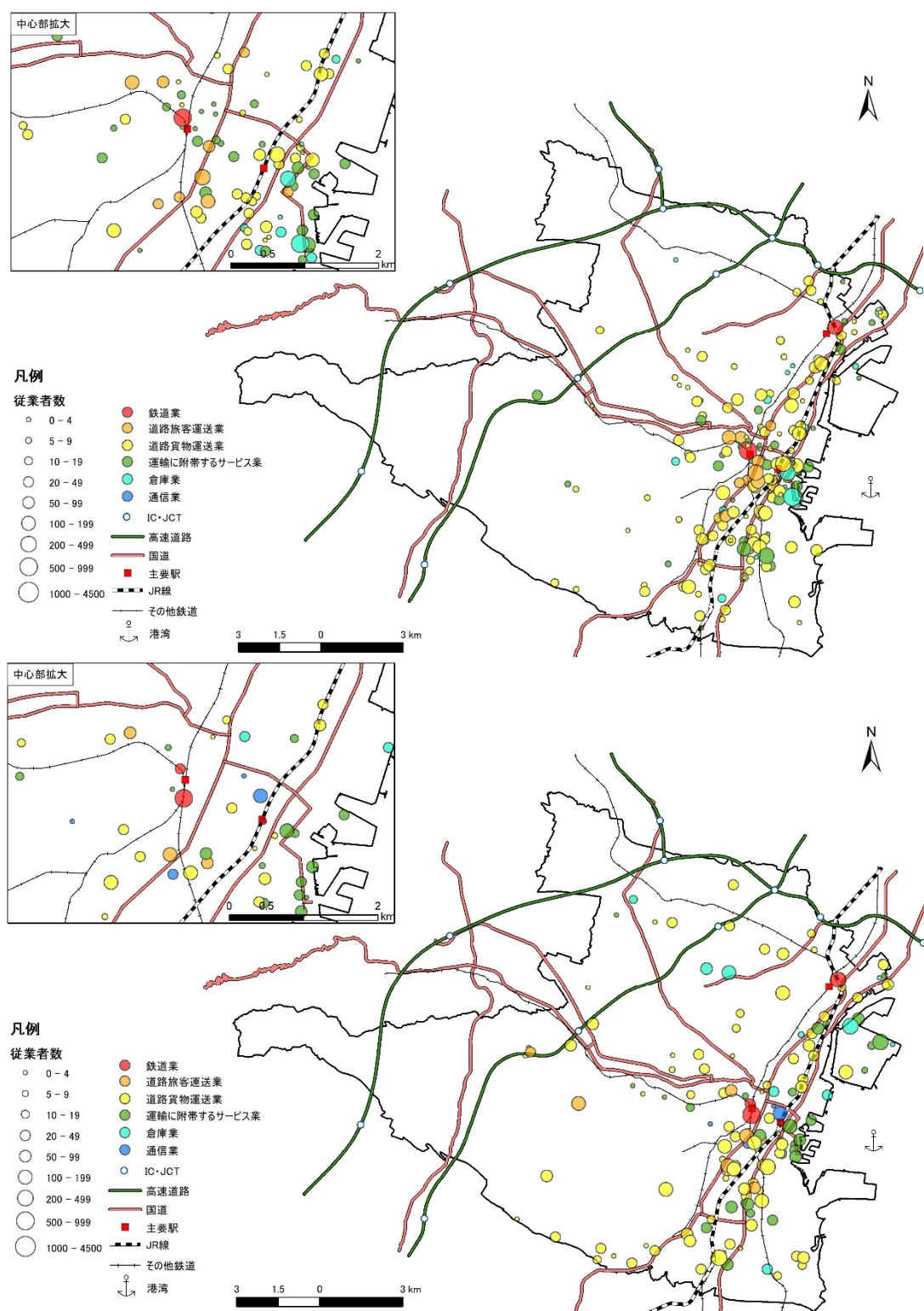


図 2-41 四日市市内の運輸業の事業所立地の変化（上：1984 年、下：2021 年）

出典：四日市商工会議所「四日市商工名鑑より作成」。

注：四日市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。

通信業は新設分類。

金融・保険業は、先にも述べたように、ほとんどの事業所が近鉄四日市駅付近に集中しており、その傾向に大きな変化はみられない（図 2-42）。中分類別にみると、「各種銀行、信託、信用金庫業」は、ほとんどの事業所が近鉄四日市駅周辺か、富田地区に立地している。1984 年から 2021 年の変化をみると、大規模事業所については、位置を変えていないが、駅東側に集積していた小～中規模事業所が消失し、代わって駅西側で増加している。「庶民金融業（質屋、貸金業、クレジットカード業）」については、1984 年には近鉄四日市駅東側を中心に、大規模事業所・零細事業所がいくつかみられたが、2021 年にはそのほとんどが消滅し、駅西側の 1 件を数えるのみとなっている。「証券業、商品取引業」は、数が少なく、立地にも目立った変化がみられない。「保険業」は、銀行業などと同様に、1984 年から 2021 年にかけて、駅東側の小～中規模事業所の淘汰がみられ、全体としての事業所数が大幅に減少している。「保険媒介代理業」は、全体として事業所数の増加と規模の拡大がみられ、2021 年には近鉄四日市駅を中心に、内陸部にも分散するかたちで事業所が増加している。

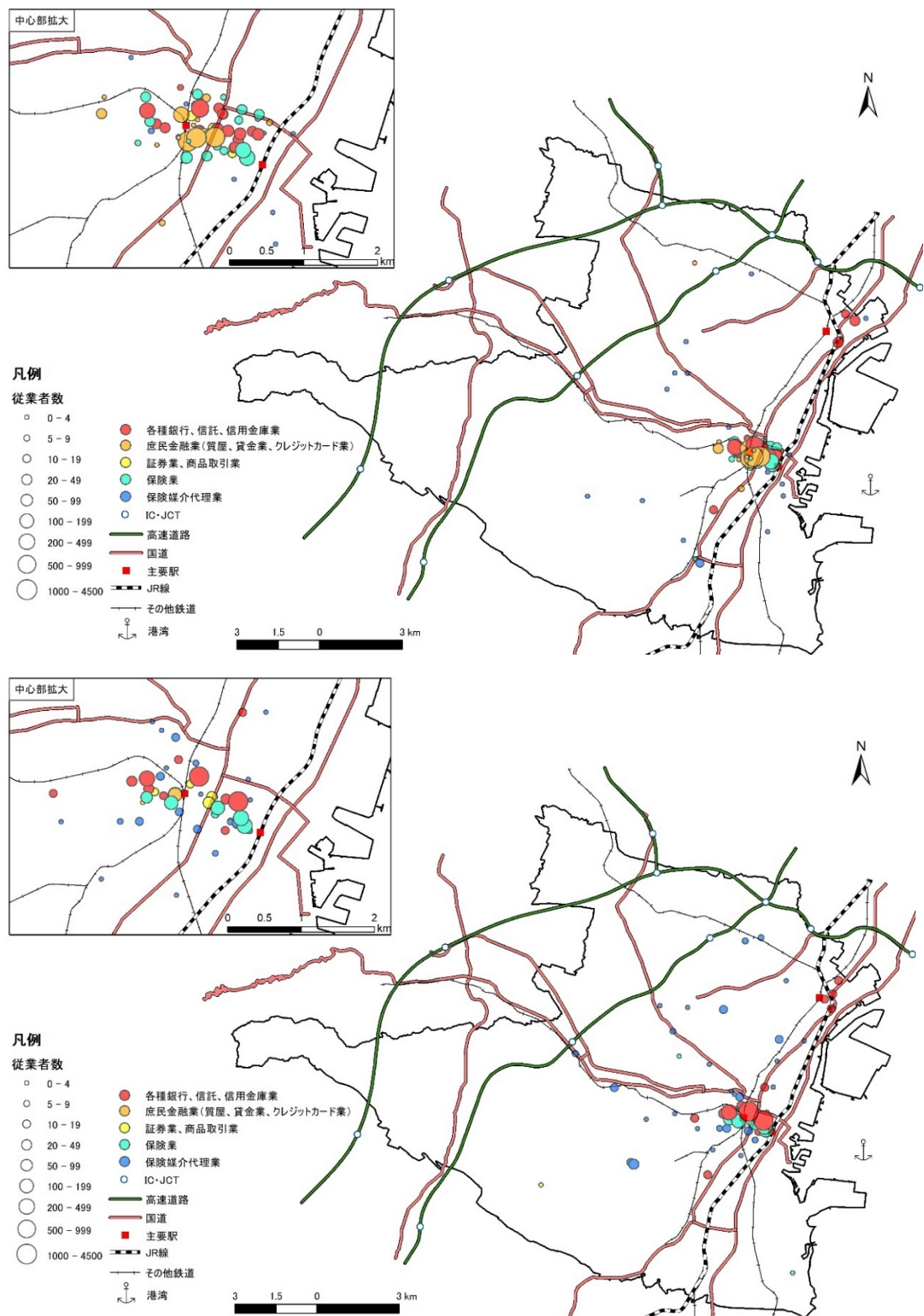


図 2-42 四日市市内の金融保険業の事業所立地の変化（上：1984 年、下：2021 年）

出典：四日市商工会議所「四日市商工名鑑より作成」。

注：四日市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。

サービス業（図 2-43）については、「コンピュータソフト」や「自動車整備・駐車場業」、「ビル清掃・警備請負」は 1984 年の分類にはなく、また多くの事業所が「その他のサービス業」に分類されてしまう。また、「その他のサービス業」の中には、一部対消費者サービス系の事業所も含まれており、具体的な事業内容を把握することが可能な 2021 年のデータからは、それらを取り除いているが、1984 年のデータからは、中分類より詳細な事業内容を把握することができなかつたため、両年次を単純に比較することはできない。両年次を比較することができる業種にのみ着目すると、「輸出入取引業」は、1984 年には市東部を中心に、零細事業所が広く分布し、中心部付近の国道 1 号線には大規模事業所もみられたが、2021 年にはその多くが消失し、とりわけ中心市街地付近には事業所がほとんどみられなくなっている。「物品賃貸業」は、市東部を中心に分布し、1984 年には零細事業所が中心であったが、2021 年には近鉄四日市駅の東西、やや駅から離れたところに、中規模事業所もみられるようになってきている。法務関係の事業所などが含まれる「専門サービス業」は、多くが零細事業所であり、1984 年には、近鉄四日市駅東側を中心に分布していたが、2021 年には規模拡大が進み、近鉄四日市駅西側や、内陸部にも分布域が拡大している。新設の中分類について、2021 年の分布をみると、「コンピュータソフト」は、中規模の事業所が多く、概ね中心部付近、近鉄四日市駅東西に立地している。「自動車整備・駐車場業」は、市全体にまんべんなく分散しており、特定の集中地域はみられない。「ビル清掃・警備請負」は、労働集約的な産業であるため、従業員規模が大きい事業所が多く、近鉄四日市駅西側や、塩浜地区、また北部の内陸部にも分布がみられる。「その他のサービス業」については、1984 年には中心部付近に集中していたのに対し、2021 年には北部の内陸部や臨海部にも広く分散しており、規模の大きい事業所が多い。

なお、上記「その他のサービス業」に含まれる業種のうち、図 2-9 における特化係数が高いいくつかの中分類について、経済センサスで町丁別の分布を補足した（図 2-44）。「学術・開発研究機関」は塩浜周辺の、製造業が盛んな地区に集中しており、製造業系の R&D 施設が主となっていると推察される。「技術サービス業」は、近鉄四日市駅からやや離れた中心部の町丁や臨海部の製造業が盛んな地区、大規模半導体工場がある内陸の山之一色町などで多い。「機械等修理業」は近鉄四日市駅前をはじめとする中心部付近や、山之一色町で多く、「職業紹介・労働者派遣業」は、中心部に巨大な集積がみられるほか、それを取り囲むような形で、中心部周辺にも従業者数が多い町丁がある。「その他の事業サービス業」は、中心部のほか、富田駅周辺や塩浜地区、山之一色町など北部の内陸部でも従業者が多い町丁がみられる。

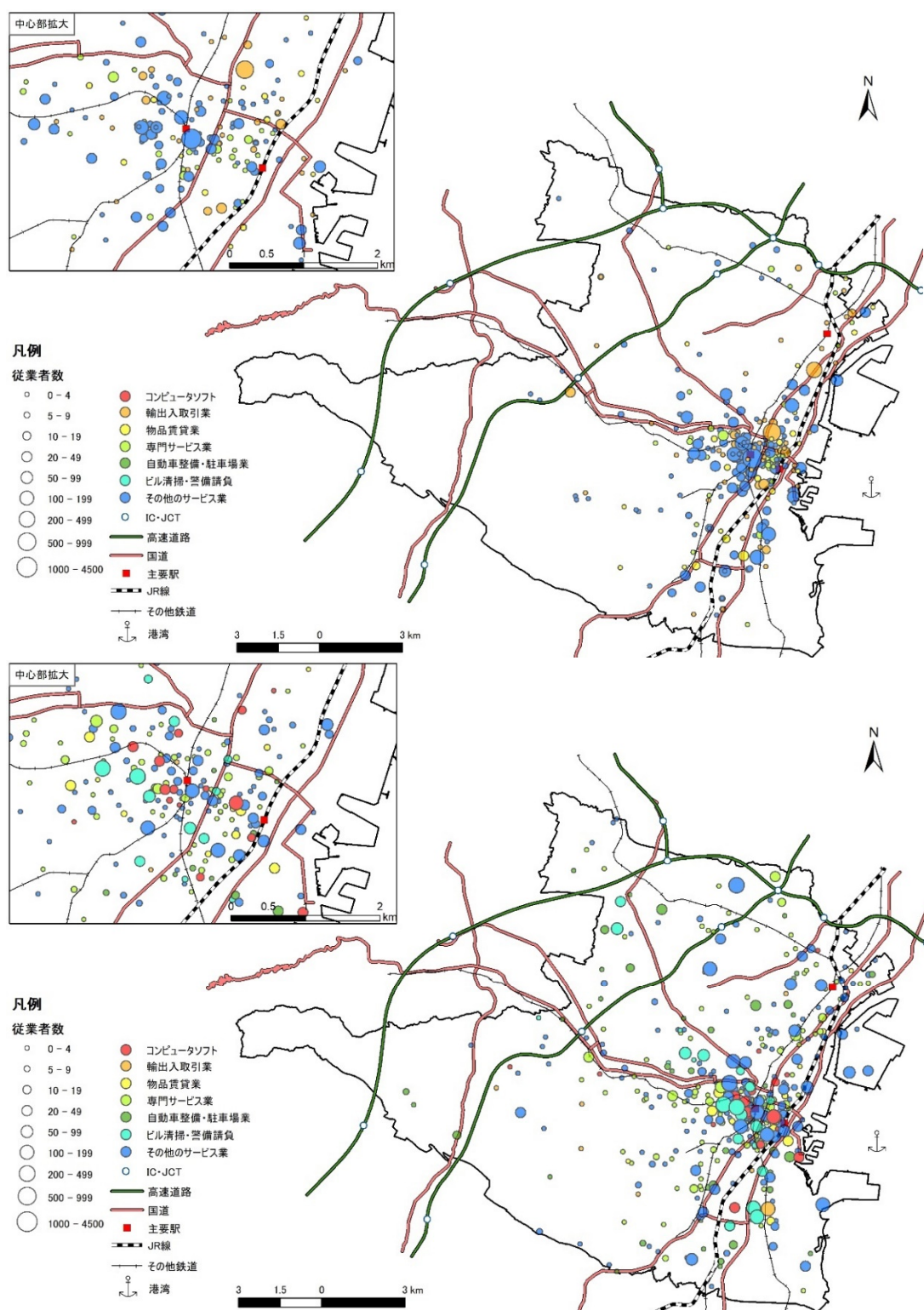


図 2-43 四日市市内のサービス業の事業所立地の変化（上：1984 年、下：2021 年）

出典：四日市商工会議所「四日市商工名鑑より作成」。

注：四日市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。

「コンピュータソフト」「自動車整備・駐車場業」「ビル清掃・警備請負」は新設分類。

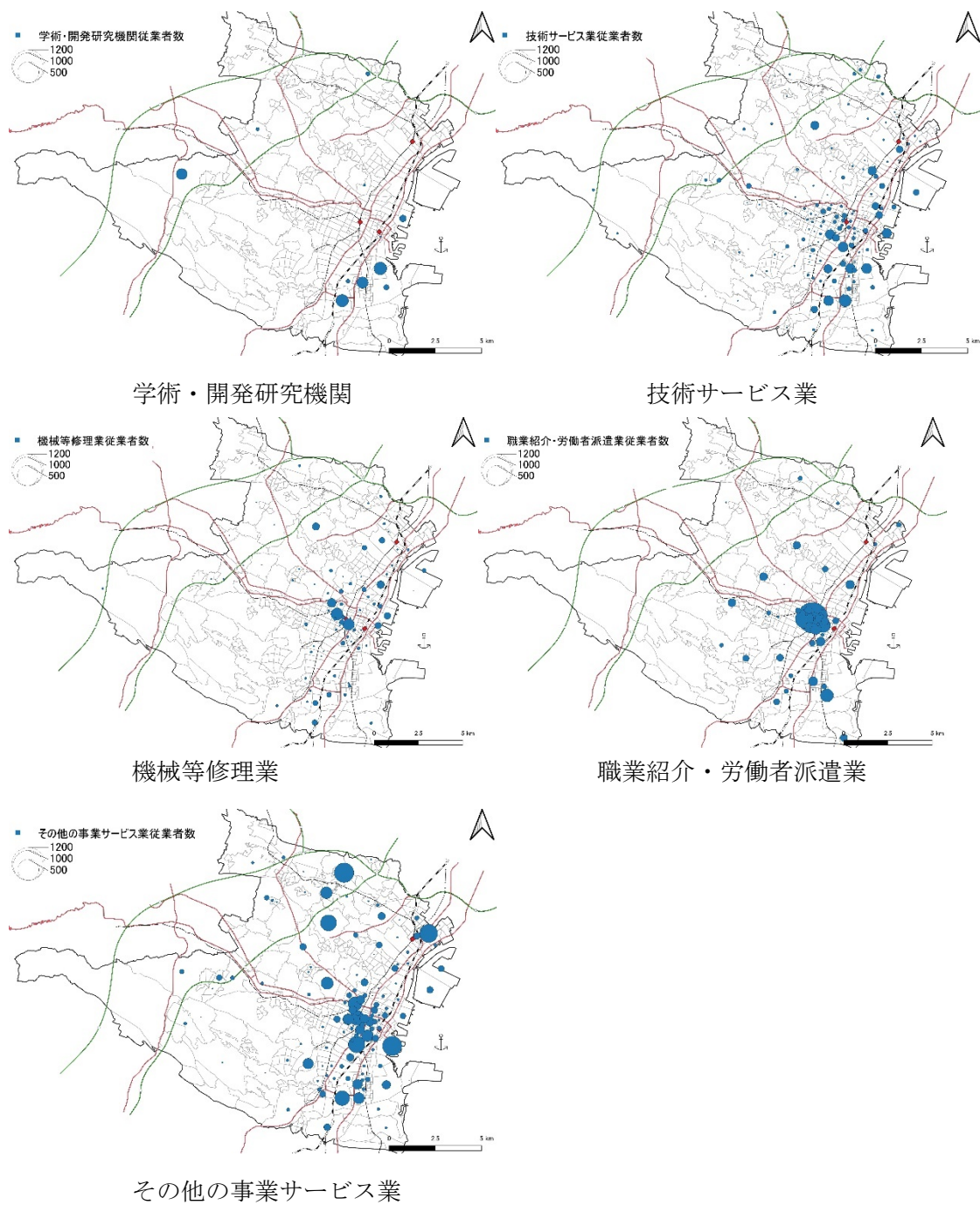


図 2-44 特徴的なサービス業中分類における町丁別従業者数

出典：経済センサス基礎調査（2014）より作成。

5. 四日市港の概況

最後に、一部の都市型産業の事業展開にとって重要となる四日市港の概況を示しておく。四日市港は全国の主要港湾の中で、取扱貨物量が 15 位に位置し、国内最大の取扱量を誇る名古屋港とともに、中部地方の貨物輸送の窓口として、重要な役割を果たしている（図 2-45、表 2-4）。他の主要港湾と比べると、四日市港は輸入や移出が多いという特徴があり、輸入貨物量は主要港湾中 9 位、移出貨物量は 15 位となっている。

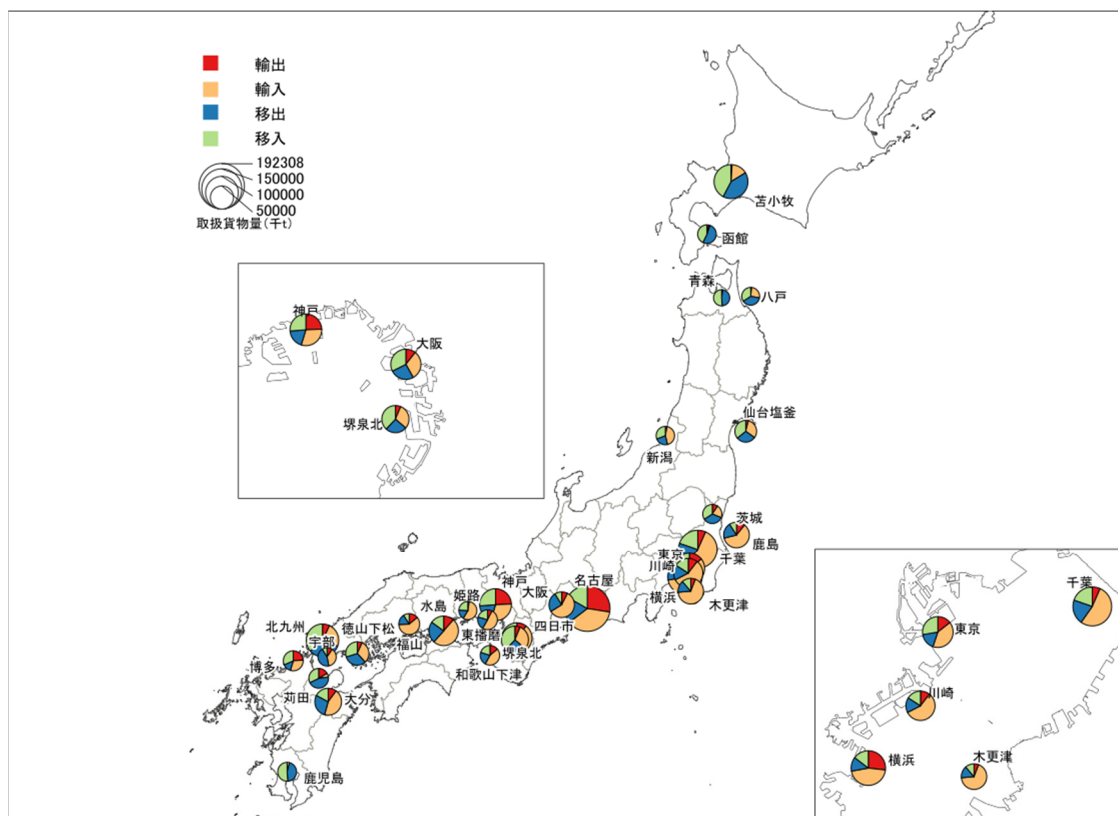


図 2-45 取扱貨物量上位 30 港湾の貨物量とその構成

出典：港湾統計（2019）より作成。

	合計	輸出	輸入	移出	移入
名古屋港	1 位	1 位	2 位	2 位	3 位
四日市港	15 位	17 位	9 位	15 位	35 位

表 2-4 名古屋港と四日市港の取扱貨物量の主要港湾内順位

出典：港湾統計（2019）より作成。

具体的な貿易品目をみると、輸出においては、「機械類及び輸送用機器」と「化学製品」が多い。また、石油製品などが含まれる「鉱物性燃料」も多くなっており、当地の産業構造を強く反映した品目構成となっている（図 2-46、表 2-5）

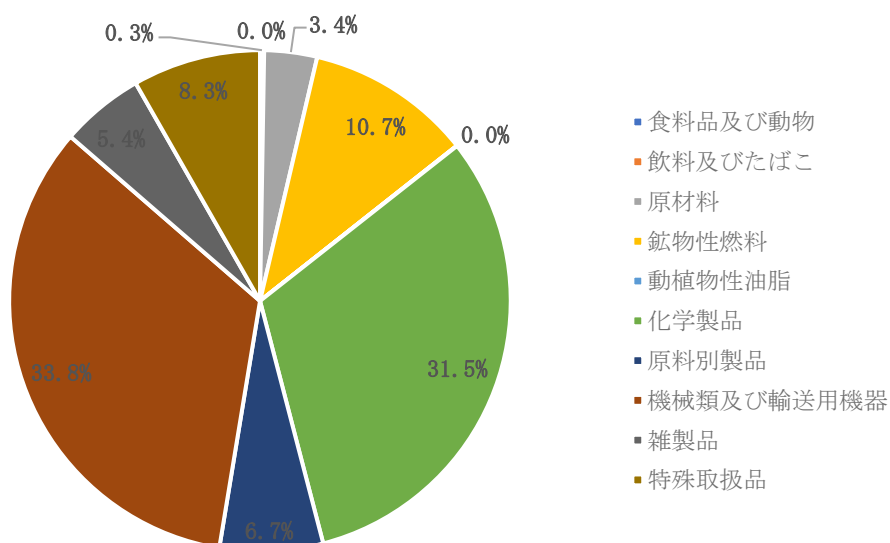


図 2-46 四日市港における輸入金額の品目別の構成

出典：四日市市統計書（2018）より作成。

輸出上位品目	輸出金額（千円）
電気機器	121,344,988
石油及び同製品	88,738,538
一般機械	81,106,054
元素及び化合物	80,382,481
輸送用機器	80,001,338
再輸出品	69,002,388
プラスチック	62,889,413
鉱物性タール及び粗製薬品	47,639,466
染料・なめし剤及び着色剤	34,992,260
ゴム製品	32,176,586

表 2-5 四日市港における輸出金額が上位の品目

出典：四日市市統計書（2018）より作成。

輸入品目においては、「鉱物性燃料」が約 8 割を占めており、とりわけ「石油及び同製品」「天然ガス及び製造ガス」の輸入が多い（図 2-47、表 2-6）。これらの多くは臨海部の製油工場や化学工場に仕向けられるものであり、港湾と地域経済の強い結びつきがうかがわれる。

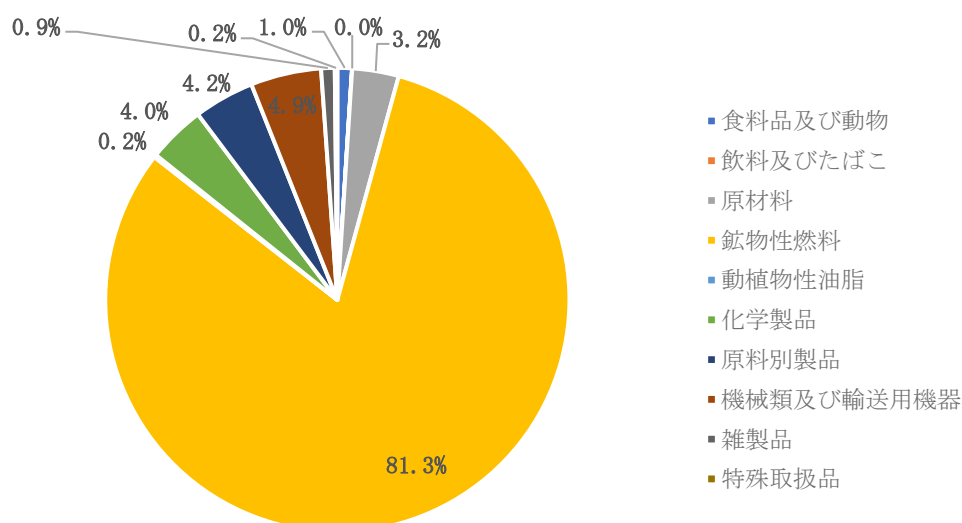


図 2-47 四日市港における輸入金額の品目別の構成

出典：四日市市統計書（2018）より作成。

輸入上位品目	輸入金額（千円）
石油及び同製品	999,160,721
天然ガス及び製造ガス	356,667,977
電気機器	59,101,006
石炭、コークス及び練炭	41,336,534
元素及び化合物	37,651,645
生ゴム	25,161,929
一般機械	19,587,386
プラスチック	18,965,341
金属製品	18,952,537
鉄鋼	17,641,599

表 2-6 四日市港における輸入金額が上位の品目

出典：四日市市統計書（2018）より作成。

四日市港の貿易額は、景気の変動の影響を強く受け、2000 年代前半から 2008 年にかけては、輸入・輸出ともに大きな伸びをみせたが、リーマンショックにより大きく落ち込み、再び上昇した後、下落、上昇をまた繰り返すという波状の推移となっている（図 2-48）。

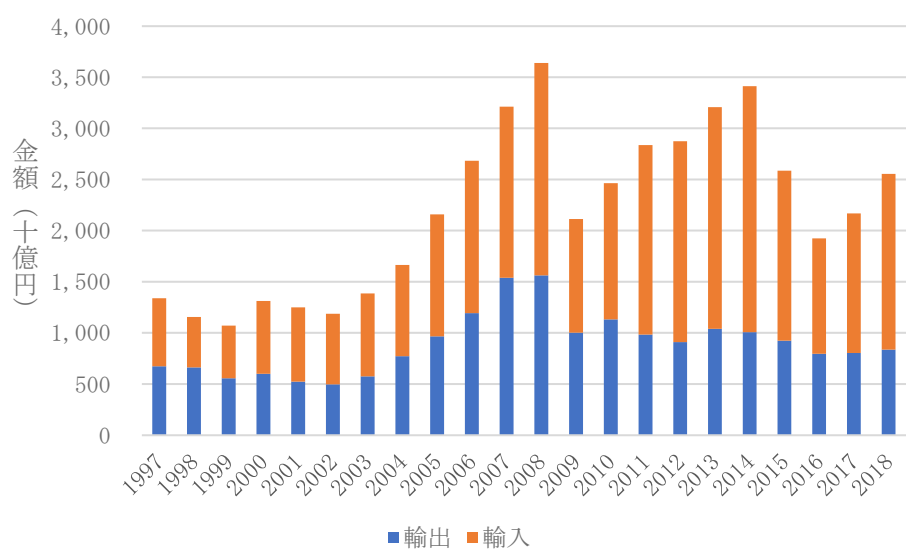


図 2-48 四日市港における貿易金額の推移

出典：四日市市統計書（2018）より作成。

第3章 四日市市の都市型産業に関するアンケート調査の結果

1. アンケートの概要と回答事業所の特徴

本アンケートは、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、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。なお、アンケートの具体的な内容は、巻末に付録として掲載している。

アンケート送付先事業所と回答事業所の産業構成を比較すると(図3-1)、回答数が多かったのは「卸売業」、「運輸通信業」、「サービス業」・「製造業」、「金融保険業」の順であり、回答率は、送付数が少ない「金融保険業」を除くと、「製造業」(50%)、「卸売業」(43%)で高く、「サービス業」(19%)で低かった。

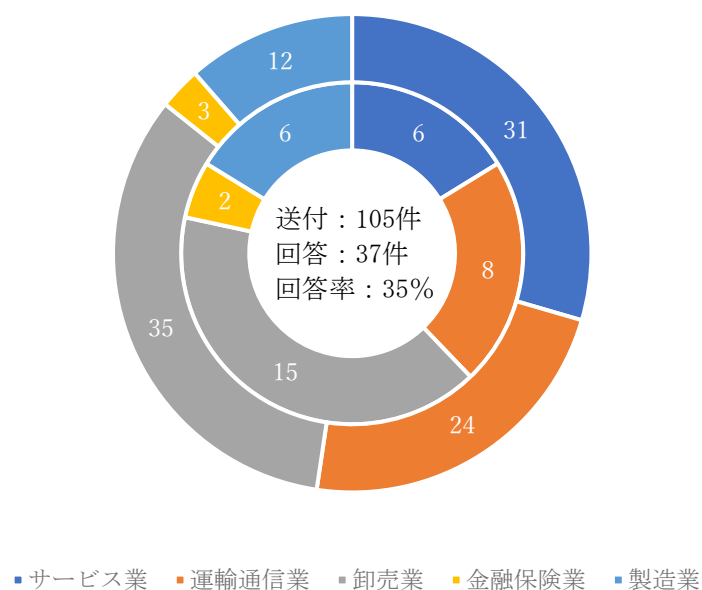


図3-1 アンケート送付先事業所と回答事業所の業種構成

出典：アンケート調査より作成。

注：外側が送付先事業所、内側が回答事業所。なお、ここでの業種は、四日市商工会議所が独自に設定したものであり、日本標準産業分類とは必ずしも一致するわけではない(以下同様)。

さらに、回答が得られた事業所の業種を商工名鑑の中分類別に整理すると（表 3-1）、幅広い業種から回答が得られたが、「機械器具卸売業」や「運輸に附帯するサービス業」に属する事業所からは、特に回答が多かった。

大分類	中分類	回答数
サービス業	専門サービス業	1
	コンピュータソフト	2
	その他のサービス業	3
運輸通信業	鉄道業	1
	道路貨物運送業	2
	倉庫業	1
	運輸に附帯するサービス業	4
卸売業	鉱物・金属材料卸売業	2
	機械器具卸売業	9
	陶磁器卸売業	2
	その他の卸売業	2
製造業	各種銀行、信託、信用金庫業	2
	食料品製造	2
	化学工業	2
	一般機械器具製造	1
	電気機械器具製造	1

表 3-1 回答事業所の業種構成（中分類別）

出典：同上。

回答事業所を従業者規模別にみると（図 3-2）、500 人未満の各階層から幅広く回答を得られていることがみてとれる。業種別にみると、卸売業やサービス業では小～中規模の事業所を中心に、製造業や運輸通信業では、規模の大きい事業所を中心に回答が得られた。

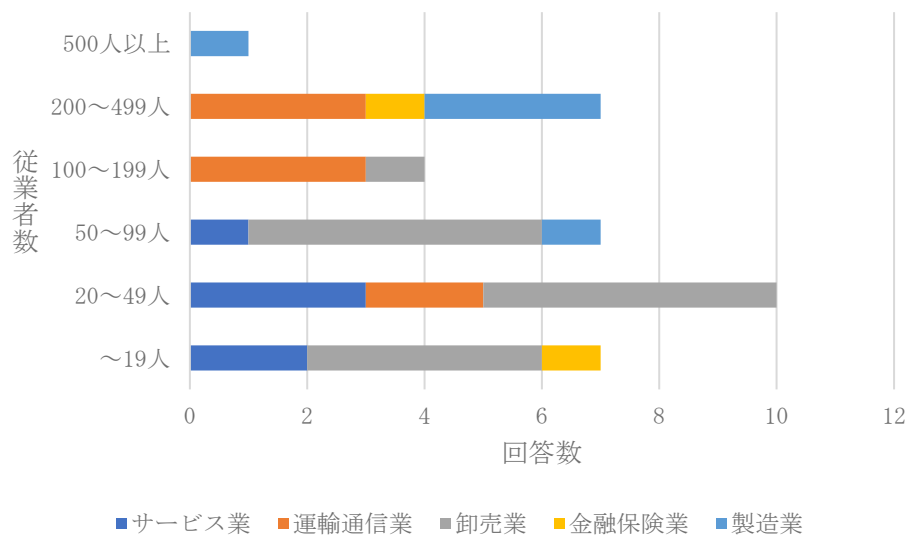


図 3-2 回答事業所の従業員数（業種別）

出典：同上。

注：従業員数を非公開とする回答が 1 件あった。また、支店事業所からの回答で、明らかに企業全体の従業員数を回答しているものが 1 件あったため、別の情報源を用いて支店単位の従業員数に修正した。

回答事業所の企業内での位置づけをみると、アンケートの送付対象を、四日市市に本社を置く企業を中心に選定したこともあって、「本社」が 31 件と多く、「支社・支店」は 6 件となっている（図 3-3）。

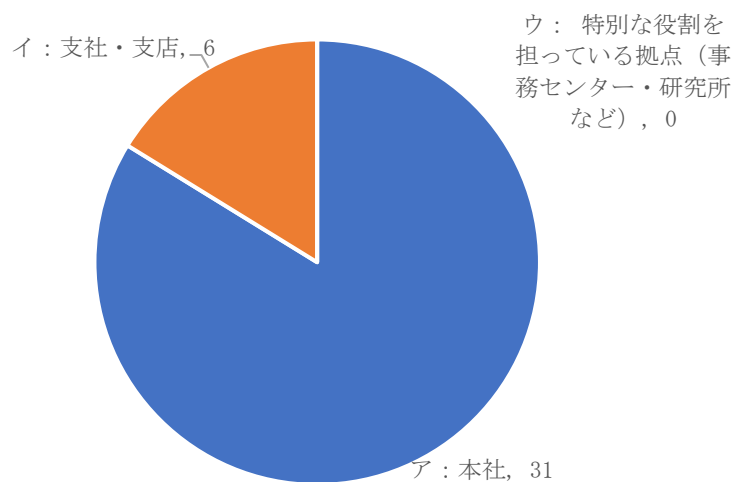


図 3-3 回答事業所の企業内での位置づけ

出典：同上。

本社事業所に限定して、四日市市外の拠点数を尋ねたところ（図 3-4）、四日市市外には拠点を持たない事業所が 8 件と最も多く、市外に拠点を持つ場合でも、ほとんどは 1 ～5 カ所に収まっている。

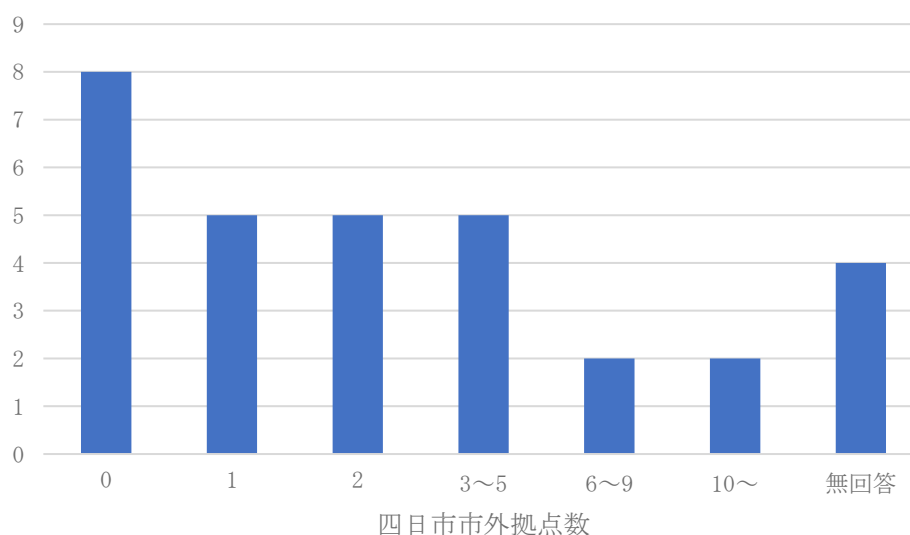


図 3-4 本社事業所の四日市市外拠点数

出典：同上。

2. 回答事業所の四日市市での業務の現状

次に、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 3-5）、「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。

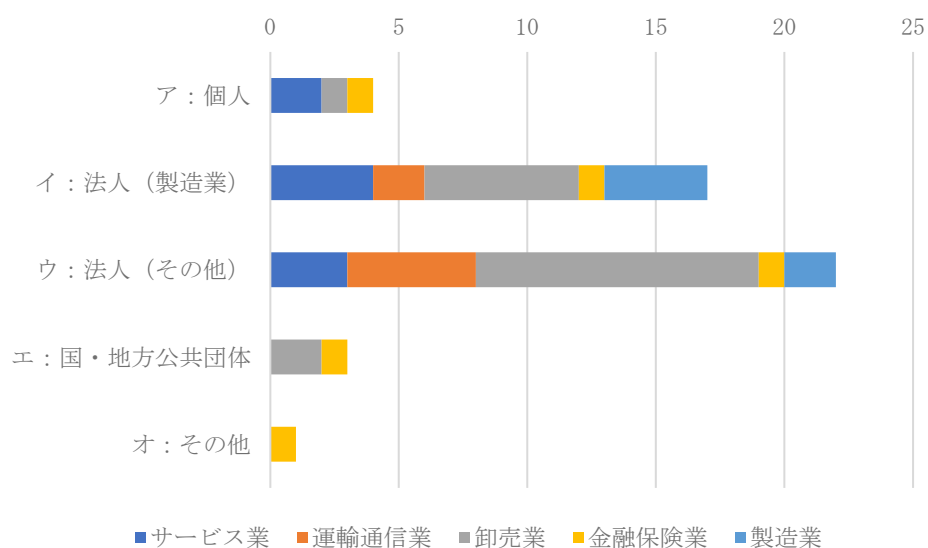


図 3-5 主たる顧客の属性（業種別）

出典：同上。

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。

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 3-6）、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。

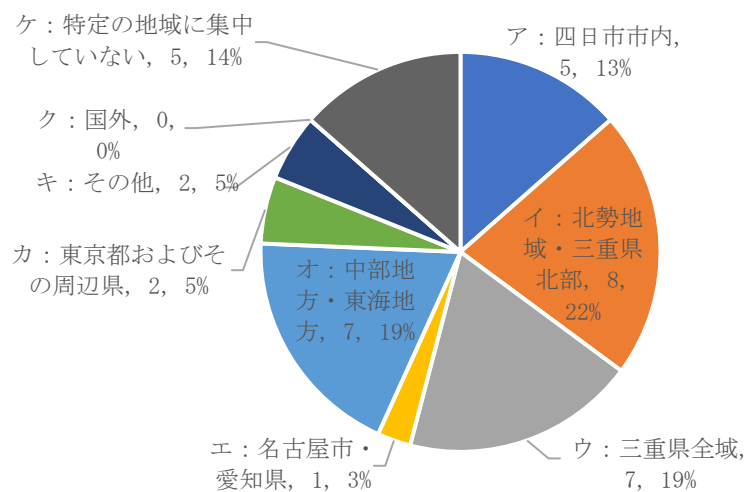


図 3-6 主たる顧客の所在地・管轄範囲

出典：同上。

注：アンケート中では本社と支社・支店で設問を分けているが、支社・支店からの回答が少なかったため、支社・支店からの回答は、本社用の設問の類似する項目に合算している。

さらに、同じ設問について、業種別に分析すると（図 3-7）、製造業では、従業者数が大きい事業所からの回答が中心ということもあり、すべての事業所で県域を越える広い範囲での取引が中心となっている。他の業種では、サービス業は「四日市市内」、運輸通信業は「北勢地域・三重県北部」、卸売業は「三重県全域」が主要な取引範囲となっているが、県域をまたいで取引を行う事業所も存在する。金融保険業では、地域に密着した取引が中心となっている。

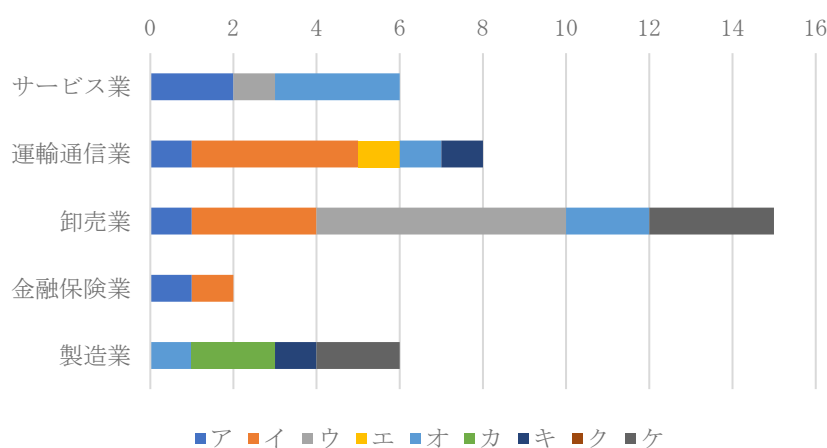


図 3-7 主たる顧客の所在地・管轄範囲（業種別）

出典：同上。

注：記号の内容は図 3-6 に準ずる。

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 3-8）、「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。

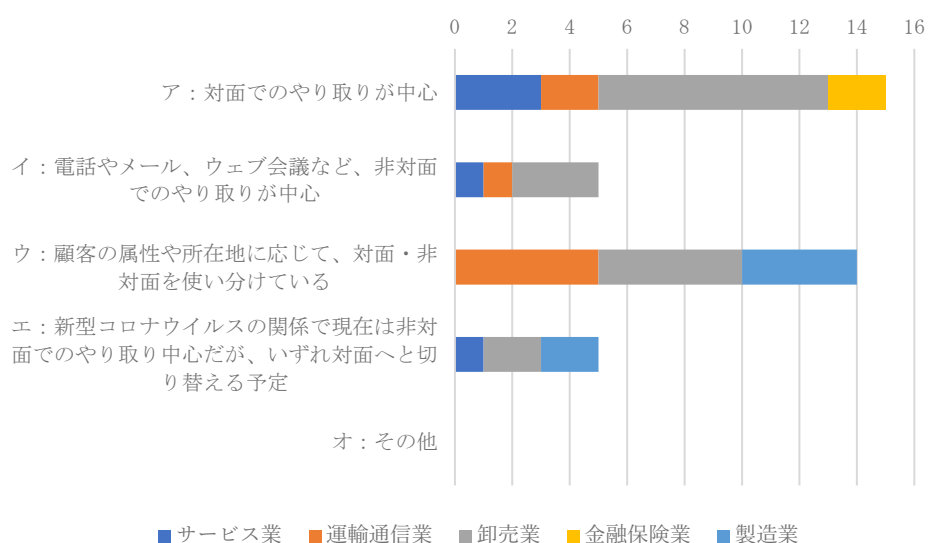


図 3-8 顧客との主たるコミュニケーション手段

出典：同上。

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 3 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 1 件あった。

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 3-9）、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。

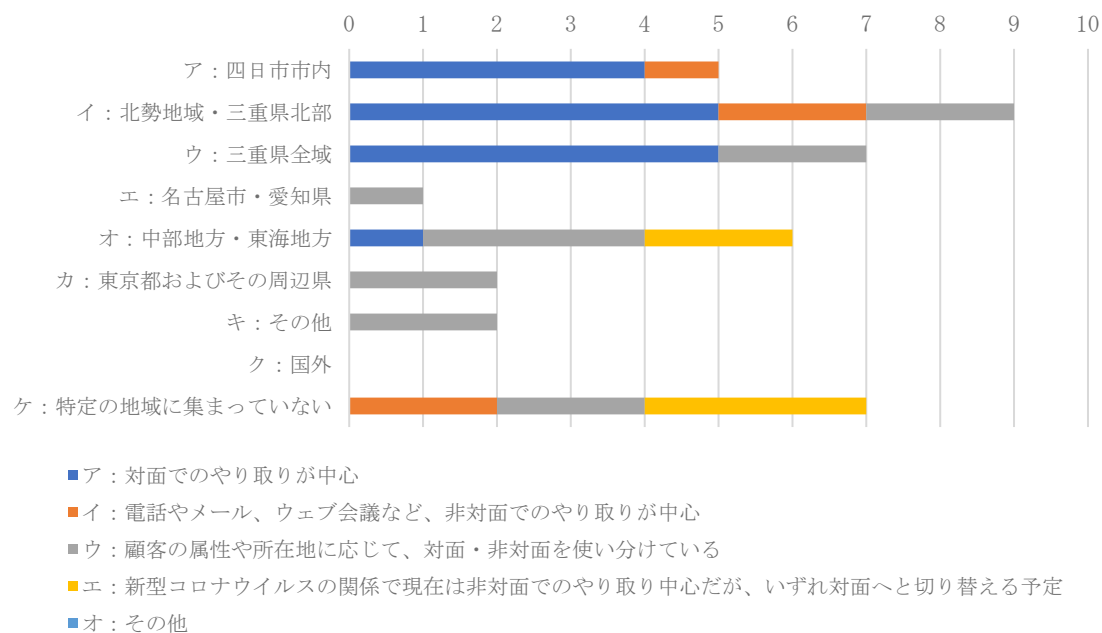


図 3-9 顧客の主たる所在地（顧客との主たるコミュニケーション手段別）

出典：同上。

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 3 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 1 件あった。記号の内容は図 3-6 に準ずる。

本社事業所について、四日市市外からの本社の移転経験の有無を尋ねたところ（図 3-10）、ほとんどの事業所が、創業時から四日市に本社を置いていると回答した。四日市市外から移転した 3 件の事業所のうち、2 件は戦後まもない時期の三重県内からの移転であり、1 件は直近 5 年の、名古屋市からの移転であった。後者については、行政の入札申請上のメリットを、移転理由として挙げていた。

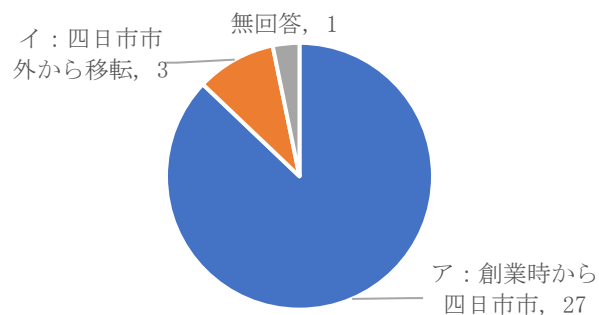


図 3-10 本社事業所の四日市市外からの本社移転経験の有無

出典：同上。

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 3-11）、「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。

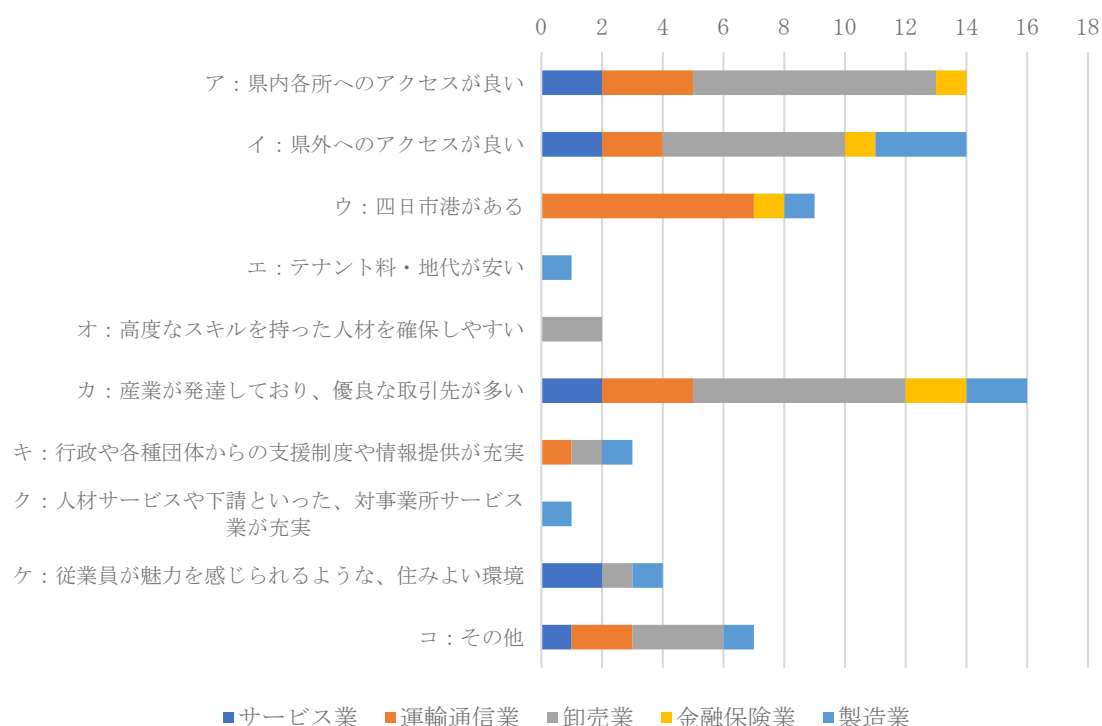


図 3-11 四日市市に立地するメリット（複数回答可）

出典：同上。

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 3-12）、「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。

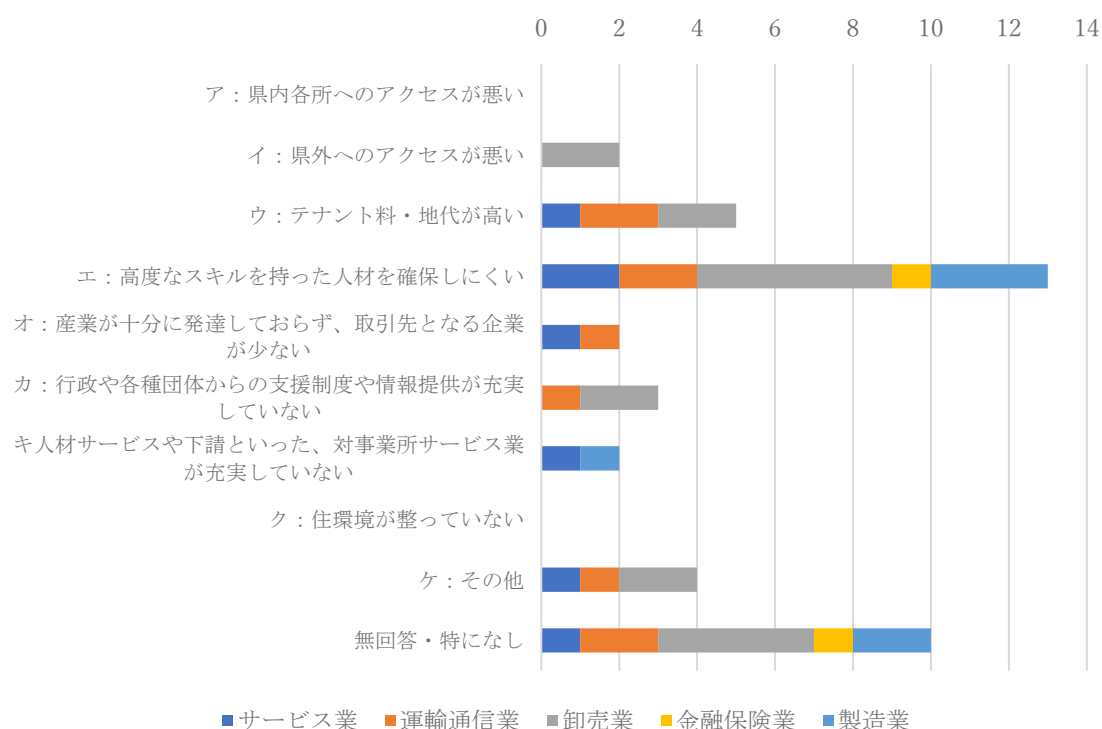


図 3-12 四日市市に立地するデメリット（複数回答可）

出典：同上。

注：「その他」として「特になし」を回答したものは、「その他」ではなく「無回答・特になし」に計上した。

3. リニア中央新幹線の開業による回答事業所への影響

次に、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概観する。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（図 3-13）、「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。

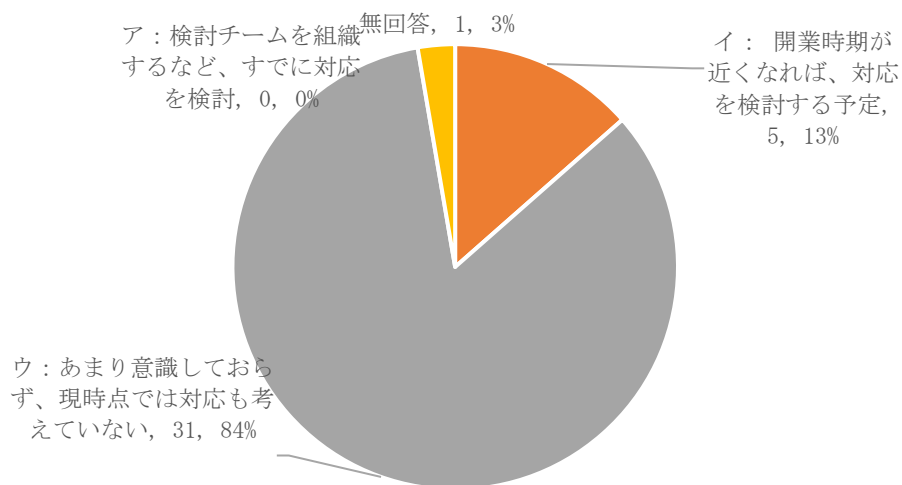


図 3-13 リニア中央新幹線の開業に対する回答事業所の意識・対策の現状

出典：同上。

次に、リニア中央新幹線の開業による、四日市市の業務環境への影響について尋ねたところ（図 3-14）、回答が多い順に、「よい影響を及ぼすと思う」（17 件）、「四日市市には影響が及ばないと思う」（12 件）、「わからない」（7 件）となり、「悪い影響を及ぼすと思う」と回答した事業所は 1 件もなかった。業種別にみると、運輸通信業や金融保険業、サービス業では、よい影響を期待している事業所が多いのに対し、卸売業では、影響が及ばないとする事業所が多くなっている。なお、図 3-13 で「開業時期が近くなれば、対応を検討する予定」を回答した事業所はすべて、本問では「よい影響を及ぼすと思う」と回答している。このことから、検討される予定の「対応」というのは、懸念事項に対する予防策というよりは、リニアの開業による恩恵を最大限に活用するような、ポジティブなものを想定していることが推察される。

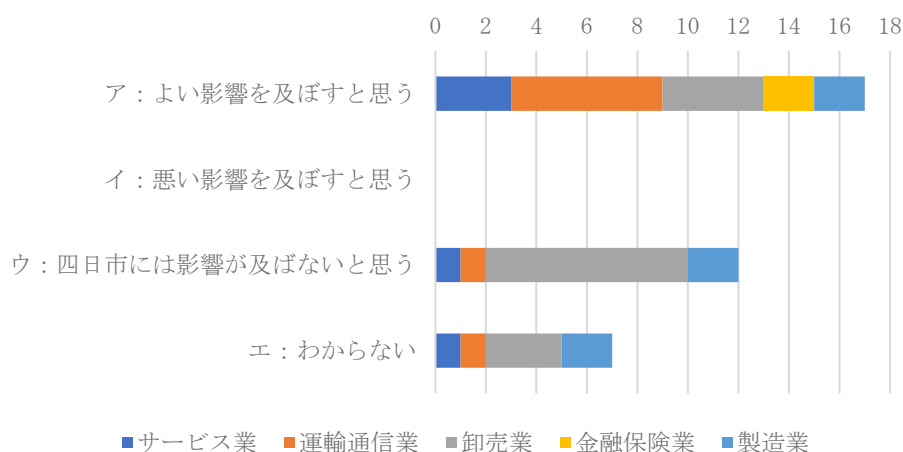


図 3-14 リニア中央新幹線の開業による四日市市の業務環境に対する影響

出典：同上。

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 3-15）、「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。

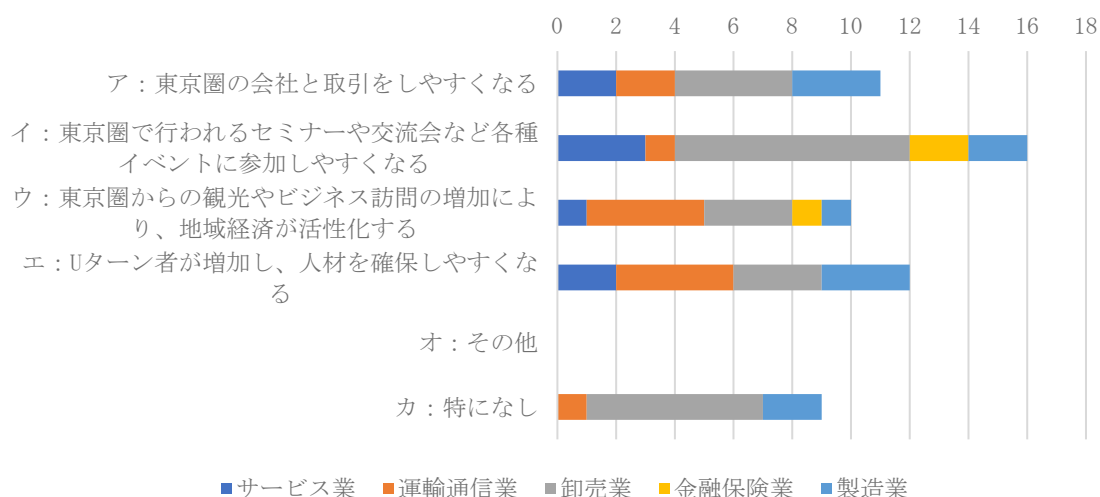


図 3-15 リニア中央新幹線の開業に期待すること（複数回答可）

出典：同上。

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 3-16）、「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。

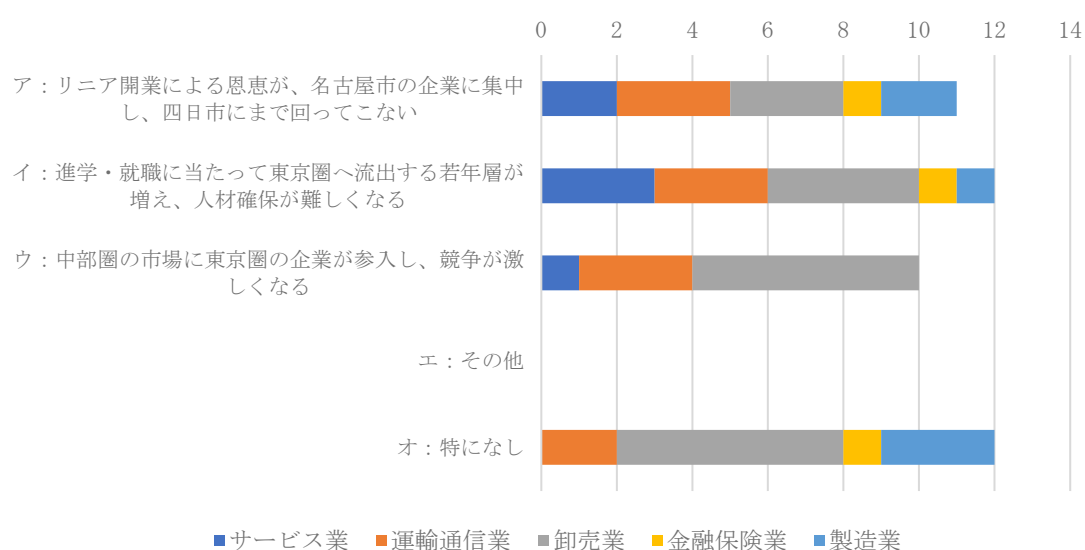


図 3-16 リニア中央新幹線の開業による懸念事項（複数回答可）

出典：同上。

リニア中央新幹線の開業による拠点配置への影響について尋ねたところ（図 3-17）、拠点配置に影響があると回答したのは 1 件のみで、それ以外は、「拠点の移転・廃置は特に考えていない」という回答であった。ただ、影響があるとした事業所も、亀山市に中間駅ができれば、三重県内の他市町へと本社を移転する可能性はあるが、名古屋までの先行開業段階では、特に移転を検討していないとのことである。

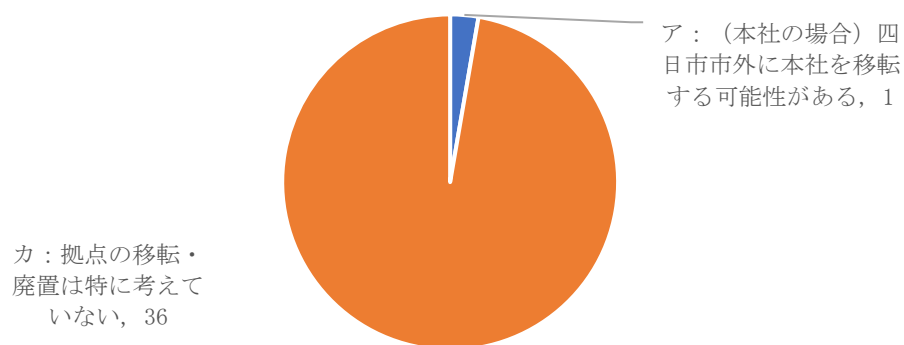


図 3-17 リニア中央新幹線の開業による拠点配置への影響

出典：同上。

注：回答があった以外の選択肢については、巻末のアンケート用紙を参照。

最後に設けた自由記述欄では、亀山市に建設予定の中間駅に関する言及が 3 件あった。本アンケートでは、名古屋駅までの先行開業についての対策や意識を尋ねているが、同じ三重県内の亀山中間駅に期待している事業所も多いようであり、亀山中間駅の開業時には、四日市から亀山へのアクセス向上を求める意見が散見された。

第4章 四日市市における都市型産業の課題と振興施策

以上、第2章では、四日市市の都市型産業の三重県内での位置づけ、近隣同規模都市との比較、四日市市内での推移と立地の変化など、四日市市における都市型産業についての概要をまとめ、第3章では、都市型産業の事業所に対して行ったアンケート調査の結果を記述した。ここでは、そうした記述の要点を再度整理するとともに、四日市市の都市型産業が抱える課題とそれへの対応施策について、提言をまとめることにしたい。

1. 四日市市の都市型産業の概要

四日市市は、県庁所在地である津市と並ぶ、三重県下の主要都市であると同時に、国内有数の工業都市であり、化学を中心とする多様な工業が発達している。また、臨海部には、国際拠点港湾である四日市港を擁しており、名古屋港に次ぐ中部地方第二の港湾として、重要な役割を担っている。

こうした特徴を背景として、四日市市では、都市型産業が総合的に発達しており、近隣同規模都市と比較しても、顕著な発展を遂げている。中でも、運輸業、学術研究・専門技術サービス業、その他サービス業は、四日市市を特徴づける業種となっており、うち、運輸業については、比較的小規模で、一人当たり付加価値生産額が小さい事業所が多いのに対して、学術研究・専門技術サービス業や、その他サービス業では、名古屋市に引けを取らない生産性を持つ事業所も多くなっていることが示された。これら2業種については、1980年代から成長傾向が続いており、三重県内における四日市市への集中傾向も年々強まっている。一方、卸売業については、全国的な動向と軌を一にする形で、縮小傾向が続いている。

中分類単位で、特化係数と従業者増加数の関係を改めて示すと、全国に対して特化していて、かつ従業者数の伸びも大きい業種は、「職業紹介・労働者派遣業」を除くと、「技術サービス業」や「機械等修理業」である（図4-1）。それより特化の度合いは劣るが、「その他の事業サービス業」や「学術・開発研究機関」の増加数も大きい。「貸金業、クレジットカード業等非預金信用機関」や「運輸に附帯するサービス業」は、特化の度合いは高いものの、従業者数は低迷している。一方、減少数が大きいのは、「建築材料、鉱物・金属材料等」「飲食料品」「機械器具」「その他」といった卸売業全般や、「道路貨物運送業」である。

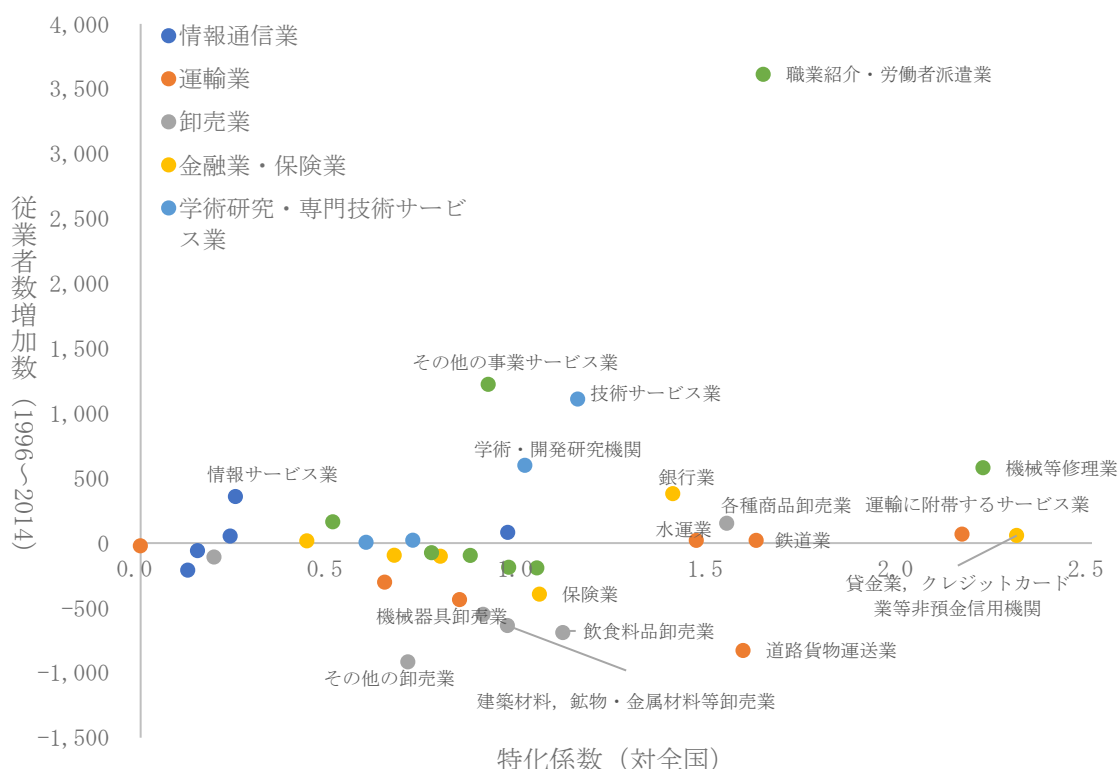


図 4-1 四日市市の都市型産業の中分類別の特化係数と従業者増加数の関係

出典：事業所・企業統計調査、経済センサスより作成。

以上から言えることは、四日市市では、確かに都市型産業が発展しているが、その発展の傾向は、情報通信業や専門サービス業を中心とした、大都市型の発展というよりは、運輸や技術サービスを中心とするものとなっているという点である。第1章では都市を、何らかの中心性を持った場、周辺地域に対して牽引力を持つ場として定義したが、東京のような大都市では、企業の中核管理部門がそうした牽引力となっているのに対して、四日市市では、製造業が中心となって、各種事業所サービス業を牽引している。

これらの業種の中には、豊富な取引先に惹かれて、他地域から支所・支社・支店を設ける企業もある。四日市市は、三重県下の他地域と比べると、支所・支社・支店の事業所の割合が大きく、全国的な事業所配置の中に組み込まれる度合いが大きい。また、四日市市の都市型産業には、市内に拠点を置く大手製造メーカーの子会社・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。

こうした都市型産業の市内での立地をみると、1984年から2021年にかけて、近鉄四日市駅付近の中心市街地に集積していた卸売業の零細事業所が大幅に減少し、中心市街地の主要産業は、金融保険業やサービス業へと変化している。また、運輸業を中心に、臨海部や内陸部への拠点の設置が進んだ結果、市内の事業所立地は、市域全体に分散する傾向にある。

近年の成長が確認された「学術・開発研究機関」や「技術サービス業」、「その他の事業サービス業」などは、駅前の事業所密集地というよりは、中心部からやや離れた、中心市街地の周辺部に立地する傾向が認められる。また、内陸の大手半導体工場付近でも、事業所の増加が見受けられる。これらの傾向から、四日市市の都市型産業は、東京や大阪といった大都市圏中心都市においてそうであるように、都心の高層オフィスへの入居を志向するというよりは、顧客である製造事業所に近接した場所にオフィスを構えるような業種が主体であるといえるだろう。

2. アンケート調査結果の概要

対象事業所には若干偏りがあるものの、事業所に対して実施したアンケート調査（発送数 105 社、回答企業数 37、回答率 35%）からは、概ね以上を反映した結果が得られた。回答事業所の多くは法人を主たる取引相手としており、最も取引が多いのは、非製造業の法人であったが、製造業の法人とも盛んに取引が行われている。本社事業所の多くは、四日市市外に拠点を有していなかったが、5 カ所以上の拠点を市外に持つ、規模の大きい事業所も確認された。主たる取引先の分布は、多くの事業所が三重県内に収まっていたが、四日市市に拠点を置きながらも、東海・中部地方全域や東京圏の企業とも幅広く取引を行う事業所もいくつか見られた。1 で言及したような製造業、あるいは都市型産業の集積は、四日市市に拠点を置く上での最大のメリットとして評価されており、また、県内各地や県外へのアクセスの良さ、四日市港の所在も、それに次ぐ評価を受けていた。一方、高度な技術を持つ人材の確保という点においては、四日市の業務環境は改善の余地があることが示された。

以上、1・2 の分析を通じて、浮かび上がってきた四日市市における都市型産業の課題としては、以下の 3 点をあげることができる。

1 つは、特化の反面、都市型産業が一部の業種に偏っており、幅広い業種構成になっていない点である。とりわけ、情報サービス業の発達が十分ではない点は、今後 AI（人工知能）や DX（デジタルトランスフォーメーション）が既存産業の高度化や自治体のデジタル化、市民生活のデジタル化にとって不可欠になってくることを想起すると、看過できない問題と考えられる。

第 2 の点は、都市型産業の一事業所当たりの従業者規模や、従業者一人当たりの付加価値額が小さい点で、事業承継も含め、都市型産業の競争力を上げていくことが求められる。また、四日市市の都市型産業では、人材の確保に難があり、高度な知識・技術を持つ優秀な人材が、名古屋や東京に流出しやすいということは、都市型産業の競争力に、深刻な影響をもたらしていると思われる。

第 3 の点は、都市型産業の市内での分布が分散的で、集積が形成されていないために、相互の連関が十分ではなく、今後激しさを増すと考えられる都市間競争への対応が十分ではないと思われる。

3. 四日市市における都市型産業の振興施策

冒頭で述べたように、本報告書の目的の1つは、リニア中央新幹線の名古屋乗り入れに対して、四日市市の都市型産業は、今後どのように対応すべきか、こうした点を検討することにあった。しかしながら、アンケート調査において、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」が突出して多かった。

リニア中央新幹線の開業による拠点配置への影響についても、拠点配置に影響があると回答したのは1件のみで、それ以外は、「拠点の移転・廃置は特に考えていない」という回答であった。ただ、影響があるとした事業所も、亀山市に中間駅ができれば、三重県内の他市町へと本社を移転する可能性はあるが、名古屋までの先行開業段階では、特に移転を検討していないとのことであった。

このように、リニア中央新幹線に対する意識は現時点では高くないといえるが、アクセスが良くなることにより、市場の拡大などビジネスチャンスが広がると捉える回答が比較的多い一方で、懸念としては、人材獲得の面で、ますます東京や名古屋の優位性が高まることが指摘されていた。したがって、以下では、リニア中央新幹線への対応というよりもむしろ、上述したように、四日市市における都市型産業の現状における問題点をふまえた振興施策を述べることにしたい。

1 都市型産業の幅を広げる施策

情報サービス業など、都市型産業のなかで、重点的に強化する業種に焦点を絞り、域外からの誘致を促す施策を展開する。また、既存企業からの分社化など、専門分化を促したり、大学や高専、専門学校等の卒業生、四日市出身者の域内での新規創業を促し、都市型産業の幅を広げる施策を進める。

2 都市型産業の競争力を高める施策

国の中小企業施策や金融機関のサポートなどを紹介・導入しながら、都市型産業の事業承継が円滑に行えるように支援を強化する。都市型産業の量的な維持・強化とともに、質的な高度化を促すために、DX推進策を積極的に導入し、都市型産業の生産性を向上させる。

3 都市型産業のネットワーク化と集積の強化を進める施策

異なる分野の都市型産業が接触する機会を醸成し、変化する市場に対応する。都市再開発にあわせて、都市型産業が集積する空間を新たに構築したり、低・未利用な空間の利活用に工夫をし、新規創業や人材獲得などの面で優位性が発揮できるような施策を展開する。

4 都市型産業の人材確保を支援する施策

四日市市の魅力的な企業を積極的に広報し、地元出身学生の還流や、流出防止を促す。住

まい方に変化がみられる昨今、大都市で一定の経験を積んだ層の移住や多拠点居住に照準をあてることも有効である。また、都市型産業には、就業者が男性に偏った業種が多いため、女性が働きやすい産業環境を整えることも重要になると思われる。

5 地域の課題に応える都市型産業を育成する施策

都市型産業は、顧客が抱える問題に対して、専門的な知識・技術を用いてソリューションを与えることに秀でている産業である。そうした都市型産業のビジネスチャンスを増やすには、産学官が連携し、製造業やその他産業が抱える問題点を調査・分析し、地域課題を共有する場を設けることが有効である。地域の課題をよく理解し、地域密着で優位性を発揮できる都市型産業を育成していくことが求められる。

アンケートの内容

四日市市の都市型産業に関する調査

*調査結果は、調査の成果報告のみに使用し、個別企業名・担当者名は秘匿にします。

I 貴社の基礎的な情報についてお尋ねします。

*支社・支店、研究所等の場合は、会社全体ではなく四日市市の拠点の情報をご回答ください。

①会社名	
②業種	
③主たる業務の内容	
④操業開始年（西暦）	
⑤従業者数（名）	（うちパート 名）

⑥貴社全体の中での四日市市の拠点の位置づけについて、あてはまる記号を○で囲んで下さい。

ア 本社 イ 支社・支店

ウ 特別な役割を担っている拠点（事務センター、研究所など。カッコ内に名称をご記入ください）（ ）

⑦本社と答えた方のみ、四日市市外の拠点数をご記入ください。() 箇所

Ⅱ 貴社の業務環境についてお尋ねします。

*支社・支店、研究所等の場合は、会社全体ではなく四日市市の拠点の情報をご回答ください。

①貴社の主たる顧客の属性について、あてはまる記号を○で囲んでください。

ア 個人 イ 法人（製造業） ウ 法人（その他）

エ 国・地方公共団体 オ その他（ ）

② I ⑥で本社と答えた方のみ、貴社の主たる顧客の所在地について、もっとも近いものの記号を○で囲んでください。

*例えば、主たる顧客が愛知県に集中している場合はエを、愛知県にも岐阜県にも三重県にも顧客を持ち、いずれかに集中しているとはいえない場合はオを選んでください。

ア 四日市市内 イ 北勢地域・三重県北部 ウ 三重県全域

エ 名古屋市・愛知県 オ 中部地方・東海地方 カ 東京都およびその周辺県

キ その他 () ク 国外

ケ 顧客は特定の地域に集まっていない

ア 四日市市内 イ 北勢地域・三重県北部 ウ 三重県全域
エ 中部地方・東海地方 オ その他（）
カ 管轄範囲は特に決まっていない

ア 対面でのやり取りが中心

イ 電話やメール、ウェブ会議など、非対面でのやり取りが中心

ウ 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

エ 新型コロナウイルスの関係で現在は非対面でのやり取り中心だが、いずれ対面へと切り替える予定

オ その他（ ）

ア 創業時から四日市市

イ 四日市市外から移転:移転前に本社があった地域(市町村) ()

移転の年次(西暦) ()

ア 県内各所へのアクセスが良い

イ 県外へのアクセスが良い

ウ 四日市港がある

エ テナント料・地代が安い

オ 高度なスキルを持った人材を確保しやすい

カ 産業が発達しており、優良な取引先が多い

キ 行政や各種団体からの支援制度や情報提供が充実している

ク 人材サービスや下請といった、対事業所サービス業が充実している

ケ 従業員が魅力を感じられるような、住みよい環境

コ その他（ ）

⑦四日市市に立地することが貴社にもたらすデメリットについて、あてはまる記号を○で囲んでください（複数回答可）。

ア 県内各所へのアクセスが悪い

イ 県外へのアクセスが悪い

ウ テナント料・地代が高い

エ 高度なスキルを持った人材を確保しにくい

オ 産業が十分に発達しておらず、取引先となる企業が少ない

カ 行政や各種団体からの支援制度や情報提供が充実していない

キ 人材サービスや下請といった、対事業所サービス業が充実していない

ク 住環境が整っていない

ケ その他（ ）

Ⅲ リニア中央新幹線の開業による貴社への影響についてお尋ねします。

リニア中央新幹線は、2027 年頃品川-名古屋間で開業し、両都市を最短 40 分で結ぶとされています。これによって、四日市・東京間の所要時間は約 90 分となり、現在より 50 分ほど短縮される見込みです。また、2045 年頃には、名古屋-大阪間の工事が完了し、三重県内では、亀山市付近に中間駅が設置される予定となっています。以下では、前者の品川-名古屋間の先行開業についてお答えください。

①貴社では、リニア中央新幹線の開業を意識し、対策を検討されていますか。あてはまる記号を○で囲んでください。

ア 検討チームを組織するなど、すでに対応を検討している

イ 開業時期が近くなれば、対応を検討する予定である

ウ あまり意識しておらず、現時点では対応も考えていない

②リニア中央新幹線の開業は、四日市市の業務環境にどのような影響を及ぼすと思われますか。あてはまる記号を○で囲んでください。

ア よい影響を及ぼすと思う

イ 悪い影響を及ぼすと思う

ウ 四日市には影響が及ばないと思う

エ わからない

③リニア中央新幹線の開業に貴社が期待されることについて、あてはまる記号を○で囲んでください（複数回答可）。

- ア 東京圏の会社と取引をしやすくなる
- イ 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
- ウ 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
- エ Uターン者が増加し、人材を確保しやすくなる
- オ その他（ ）
- カ 特になし

④リニア中央新幹線の開業に貴社が懸念されることについて、あてはまる記号を○で囲んでください（複数回答可）。

- ア 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。
- イ 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
- ウ 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
- エ その他（ ）
- オ 特になし

⑤リニア中央新幹線の開業によって、貴社の拠点にはどのような影響が生じると予想されますか。あてはまる記号を○で囲んでください。

- ア （本社の場合）四日市市外に本社を移転する可能性がある
- イ （本社でない場合）四日市市の拠点が廃止される可能性がある
- ウ 他地域の拠点を閉鎖して、四日市の拠点に機能を集約する可能性がある
- エ 他地域に新たに拠点を設ける可能性がある
- オ その他（ ）
- カ 拠点の移転・廃置は特に考えていない
- キ （本社でない場合）決定権は本社にあるので分からない

⑥⑤でアかエを選択された方のみ、どの地域に拠点を移転・新設する可能性がありますか。あてはまる記号を○で囲んでください（複数選択可）。

- ア 東京都およびその周辺県
- イ 名古屋市・愛知県
- ウ 四日市市以外の三重県内
- エ その他（ ）
- オ 未定

Ⅳ 自由記入欄

*リニア中央新幹線に関して、期待や懸念、その他ご意見ありましたらご自由にお書きください。

--

ありがとうございました。今後、追加の質問事項について、メール等で連絡させていただくことは可能でしょうか？ 可・否

可の場合の連絡先：

ご担当部署・役職・氏名（ ）

メールアドレス（ ）

2022 年 3 月発行

四日市市受託研究

「三重県四日市市における都市型産業の競争力
強化に向けた政策的課題に関する研究報告書」

編集・発行 東京大学地域未来社会連携研究機構
東京都目黒区駒場 3-8-1

印 刷 株式会社ヤスキ
東京都千代田区神田佐久間町 4-1
ベラカーサ秋葉原 2F