

# 中核都市圏の特色等について

# 目次

## 1 中核都市圏の特色等について

- (1) 中核都市圏・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
- (2) 人口・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 5
- (3) 産業・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 7
- (4) 商業・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 10

## 2 広域的視点からみた生活関連サービスの供給について

- (1) 中枢・中核都市から1時間圏単位の社会教育施設数及び病院診療科目数・・・・・・ 11
- (2) 北海道における中核都市から1時間単位の社会教育施設数及び病院診療科目数・・・・ 15

## 3 人流・物流

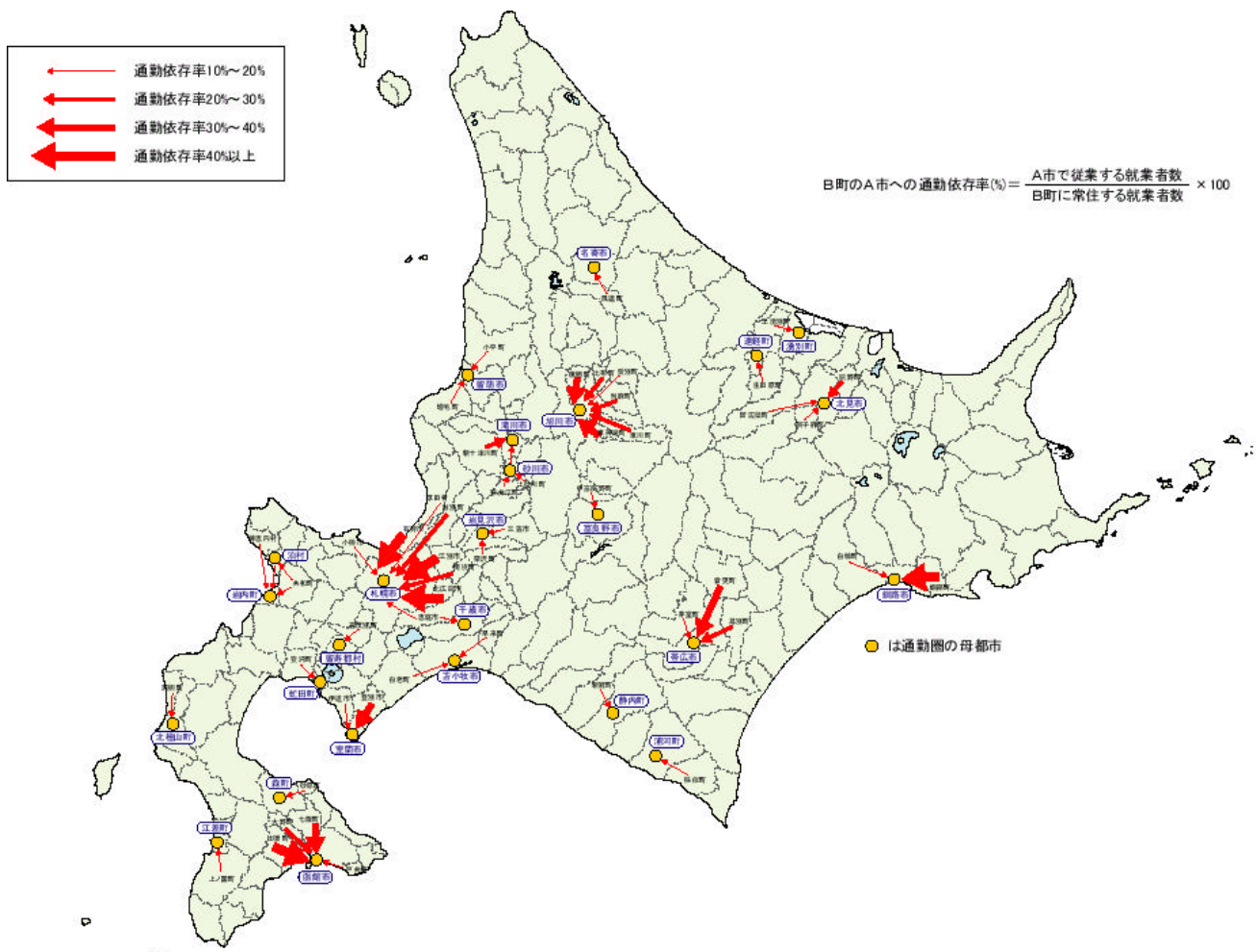
- (1) 物流輸送コスト単価比較・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 22
- (2) 航空運賃制度改正前後の比較・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 24

# 1 中核都市圏の特色等について

## (1) 中核都市圏

北海道における6圏域別の中核となる都市圏の状況について、母都市に対する通勤依存率10%以上の市町村の広がりや経済及び行政機能等の集積でみると、札幌圏、函館圏、旭川圏、北見・網走圏、帯広圏、釧路圏が中核都市圏を構成している。

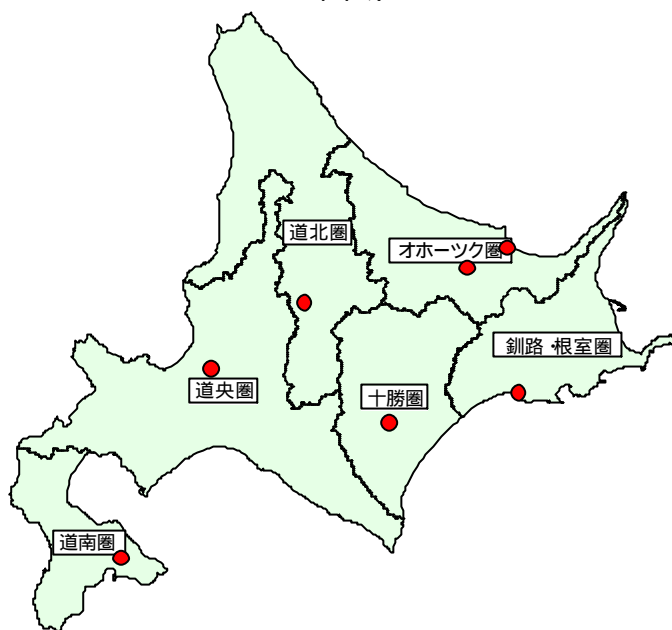
母都市への通勤依存率10%以上の市町村(1995年)



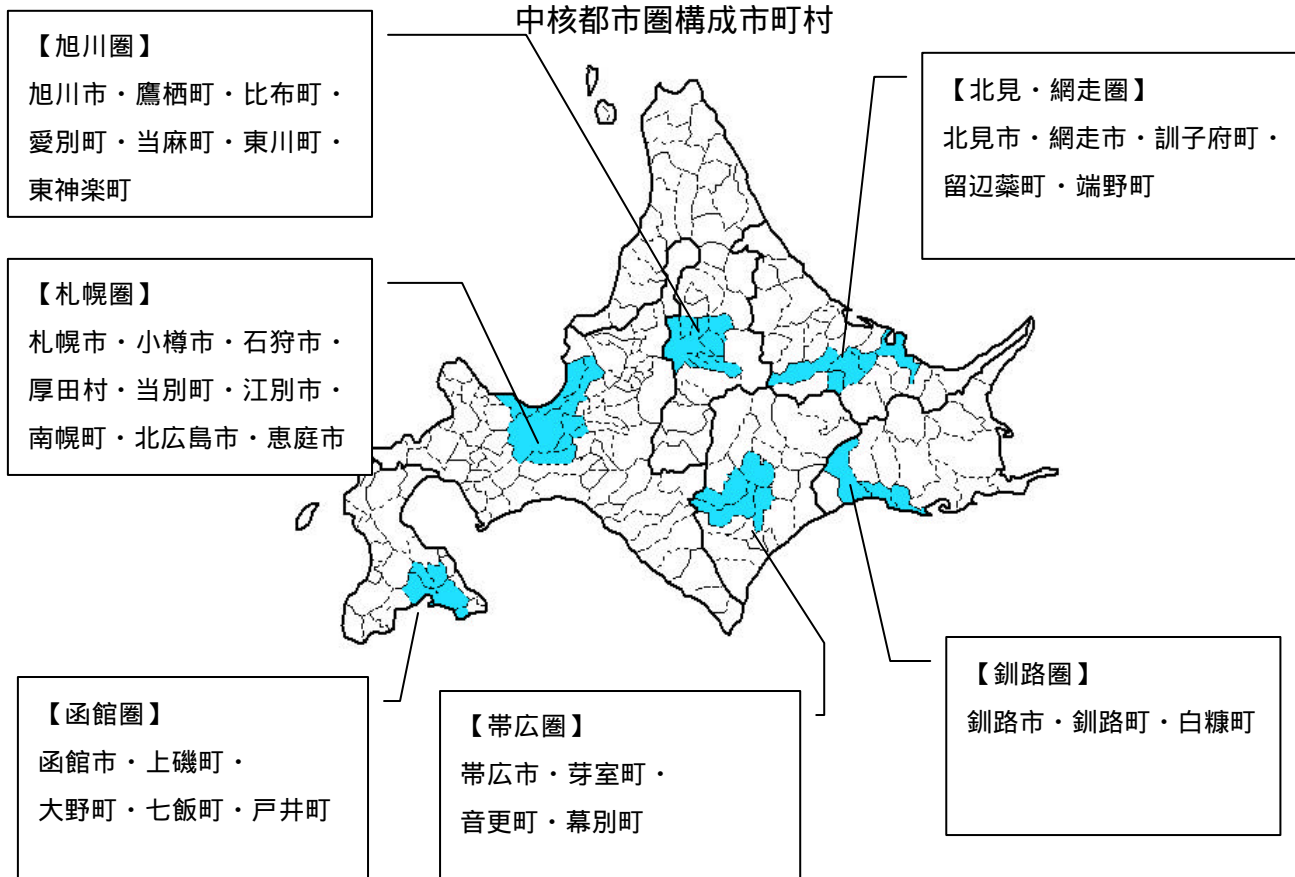
出典：総務省統計局「国勢調査」

(参考) 中核都市圏構成市町村等について

6 圏域



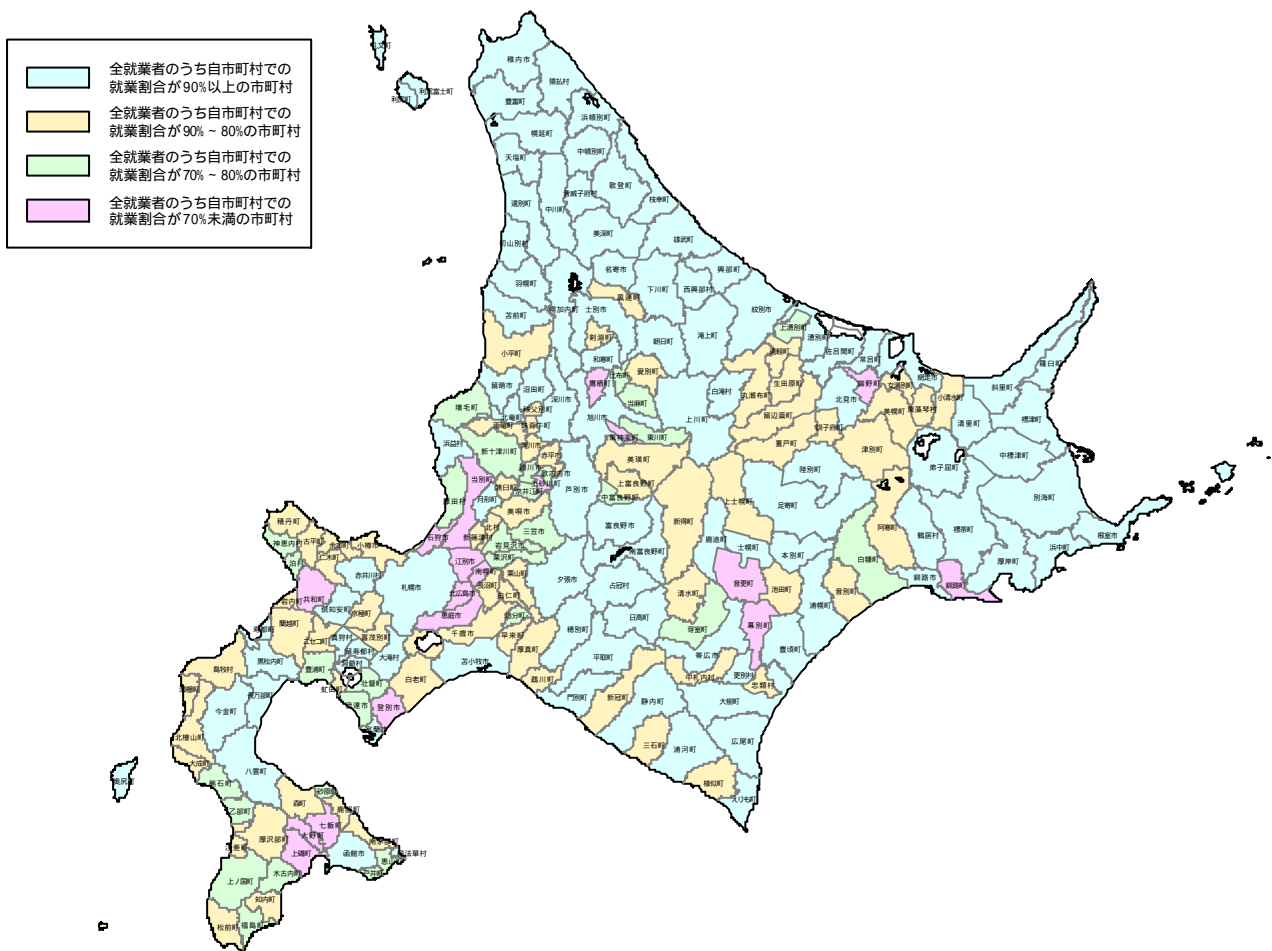
中核都市圏構成市町村



中核都市圏における通勤依存率 10%以上の構成市町村から  
母都市までの平均距離及び平均所要時間

	平均距離 (km)	平均所要時間 (分)
札幌圏	3.1	37
函館圏	1.7	28
旭川圏	1.7	21
北見・網走圏	1.2	19
帯広圏	1.9	31
釧路圏	2.4	29

自市町村内での通勤率 (1995年)



出典：総務省統計局「国勢調査」

国土交通省総合交通体系データシステム (NAVINET) をもとに北海道局作成。

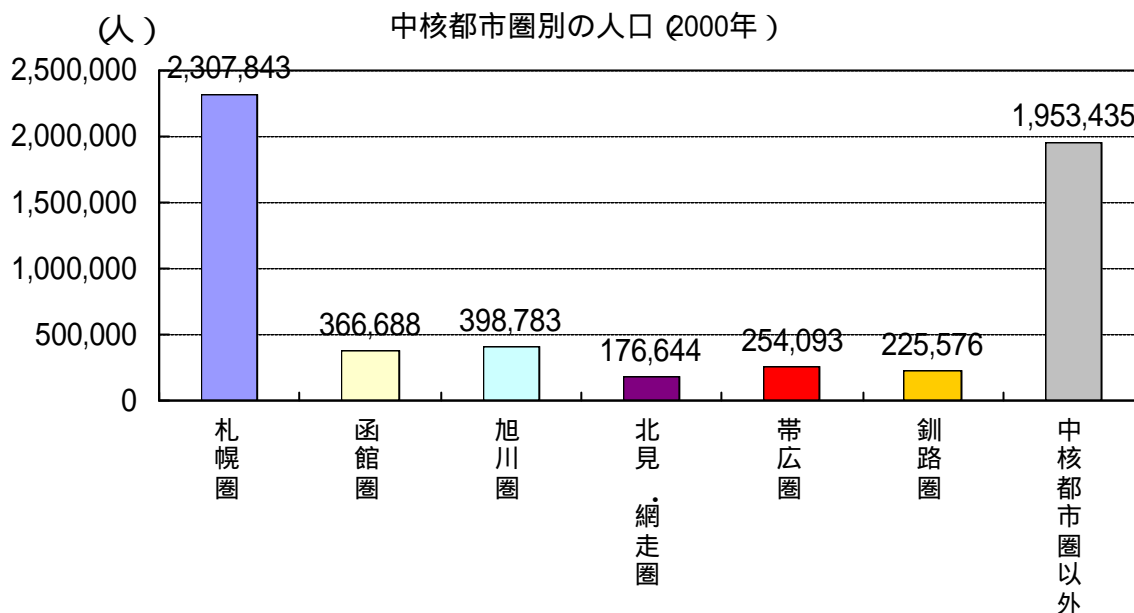
注：中核都市圏における通勤依存率 10%以上の構成市町村から母都市までの平均距離及び平均所要時間の起点は、該当市町村の市役所等で、母都市は以下のとおりである。

札幌市、函館市、旭川市、北見市、帯広市、釧路市

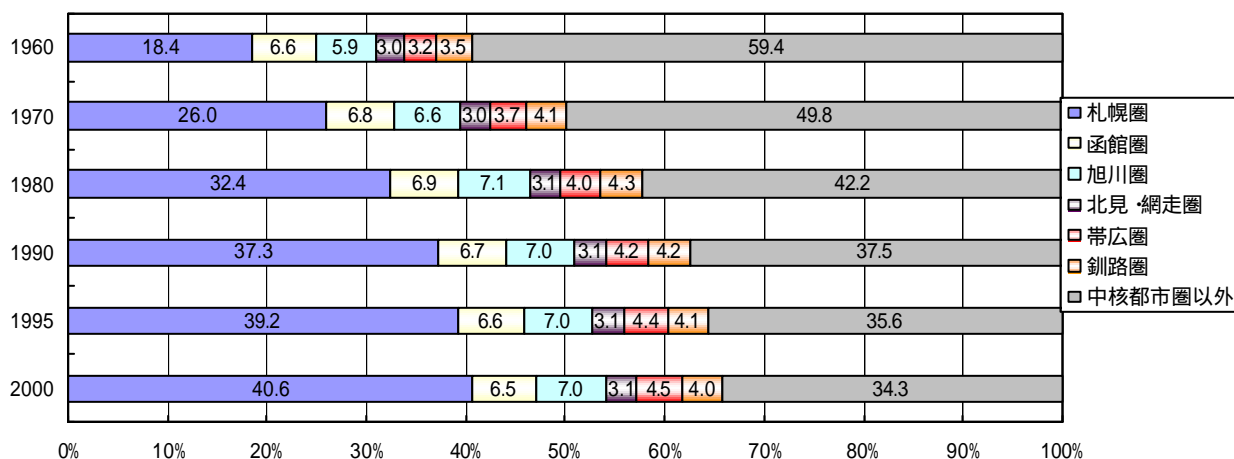


## (2) 人口

各中核都市圏の全道に占める人口構成比の推移をみると、全中核都市圏への人口集中は6割を超え、中でも特に札幌圏への集中が著しい。

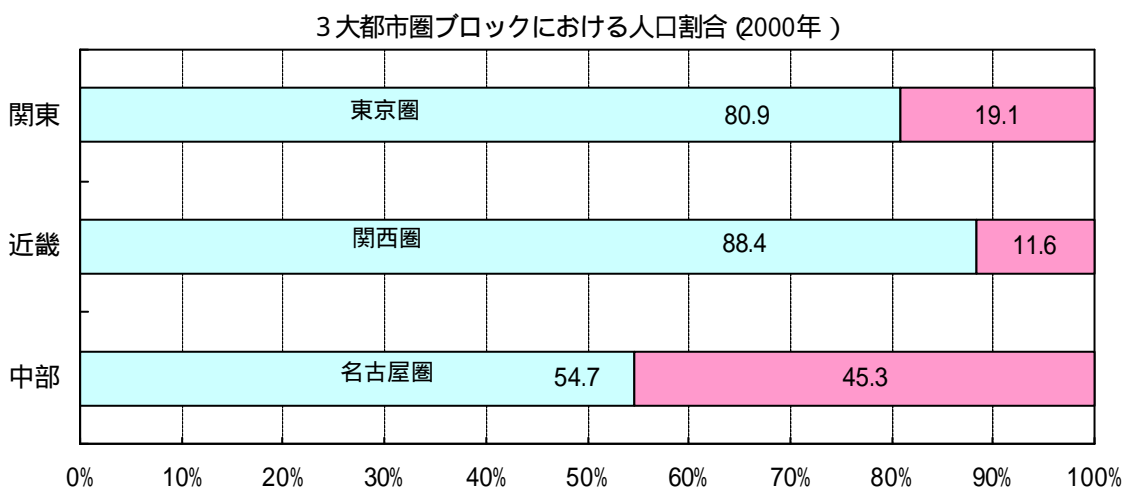
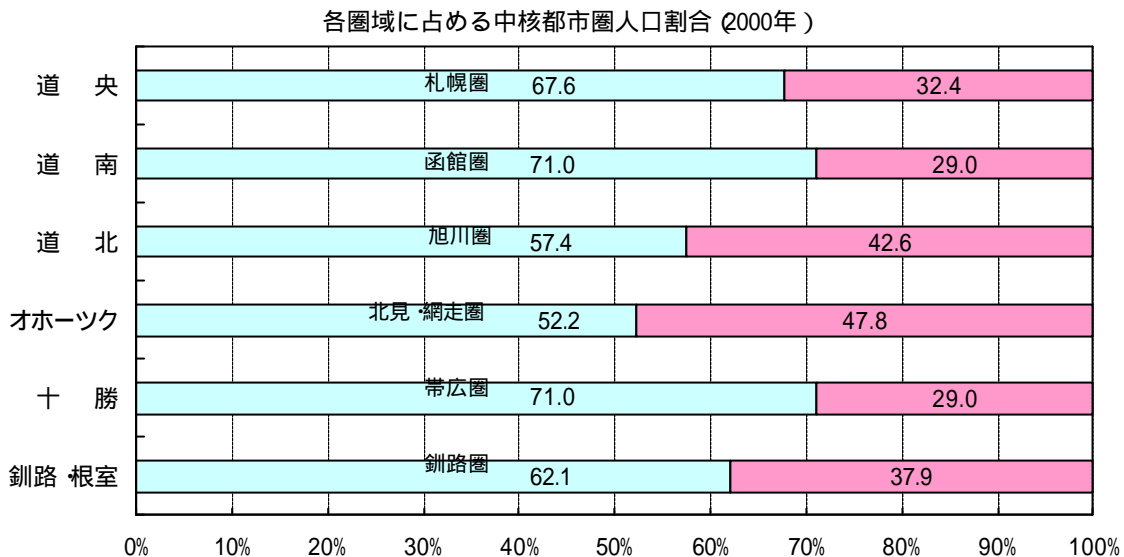


中核都市圏別人口構成比の推移 (対全道、%)



出典：総務省統計局「国勢調査」

北海道内各圏域における中核都市圏への人口集中割合をみると、各圏域とも5割を超え、特に道南圏、十勝圏で高くなっているが、関東、近畿ブロックにおける都市圏ほど集中しているわけではない。



出典：総務省統計局「国勢調査」

注：三大都市圏の区分の範囲は国土統計要覧に基づいており、以下のとおりである。

関東・・・茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県

東京圏・・・埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県

近畿・・・滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県

関西圏・・・京都府、大阪府、兵庫県、奈良県

中部・・・富山県、石川県、福井県、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県

名古屋圏・・・岐阜県、愛知県、三重県

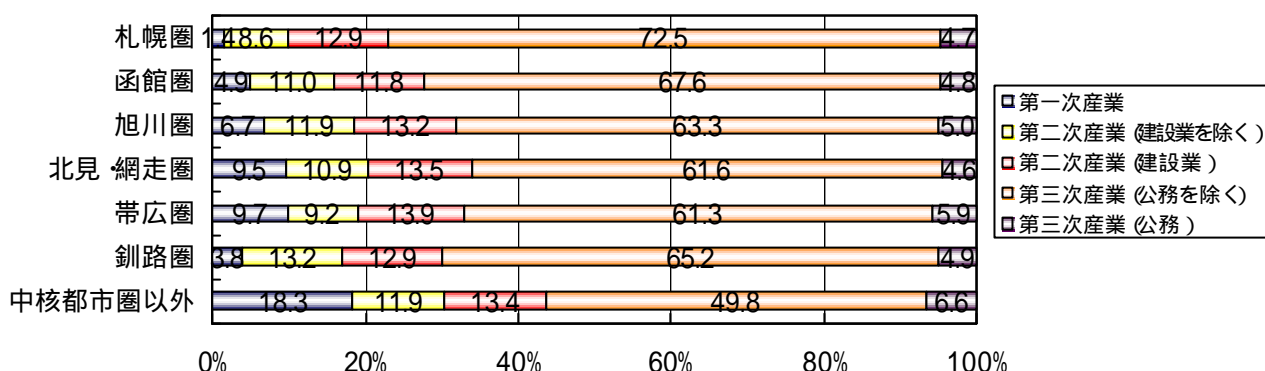


### (3) 産業

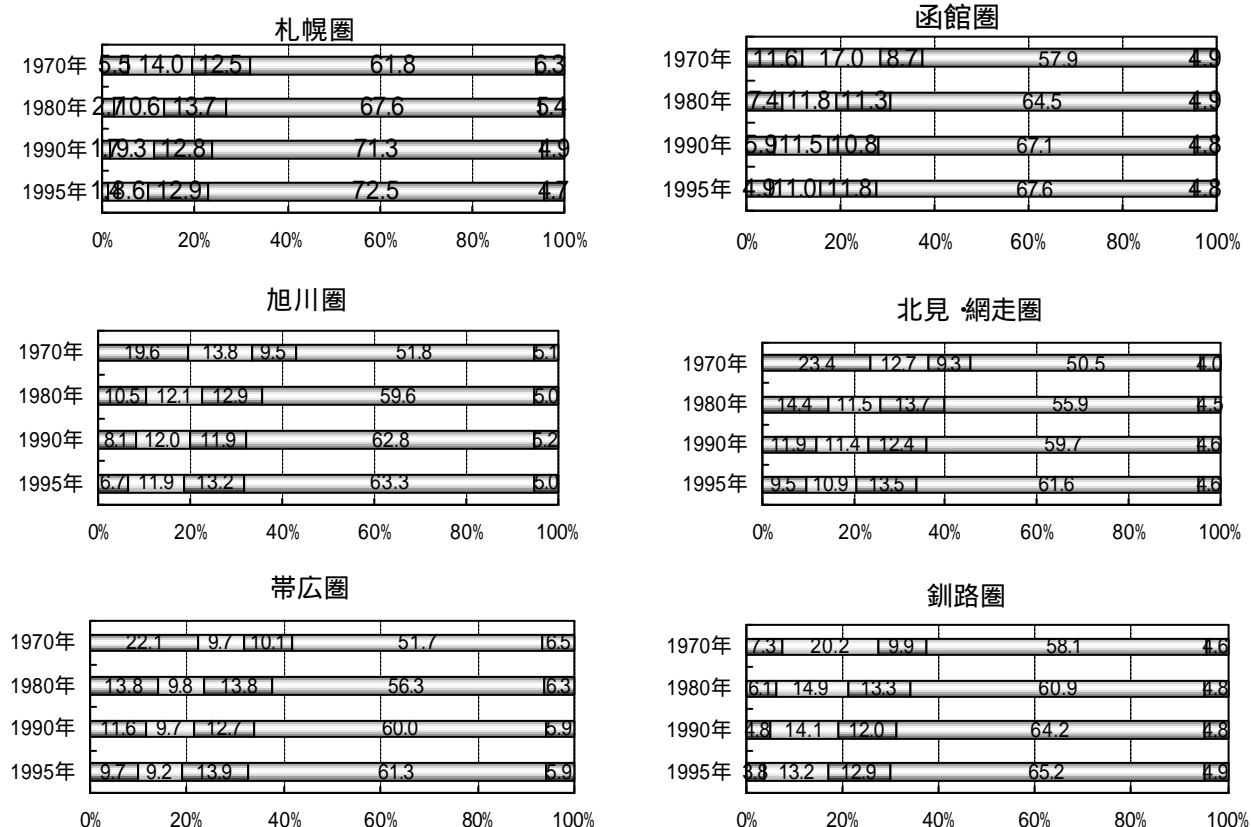
各中核都市圏の産業別就業人口割合の特色をみると、札幌圏、函館圏、旭川圏、釧路圏では第一次産業の割合が全道平均(9.0%)に比べて低い一方、第三次産業の割合が高く(同67.4%)、北見・網走圏、帯広圏では第一次産業の割合が高くなっている。

各中核都市圏と中核都市圏以外を比較すると、全中核都市圏において、中核都市圏以外よりも第一次産業の割合が低く、第三次産業の割合が高くなっている。

中核都市圏別産業別就業人口構成比(1995年)

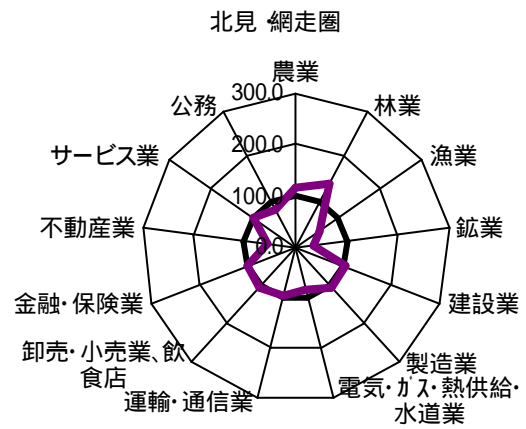
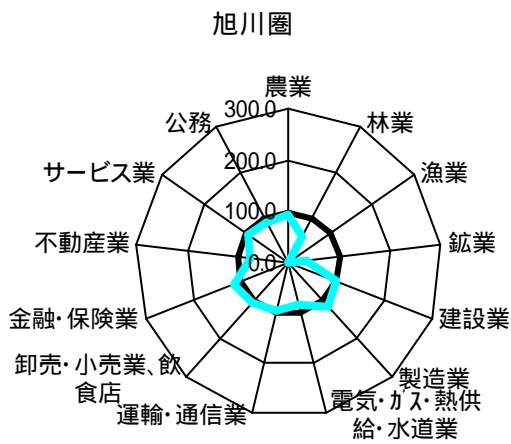
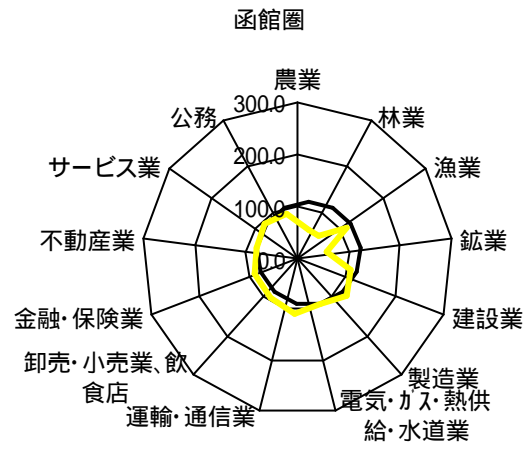
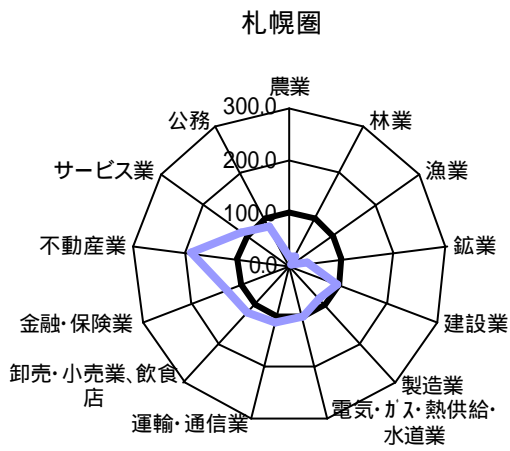


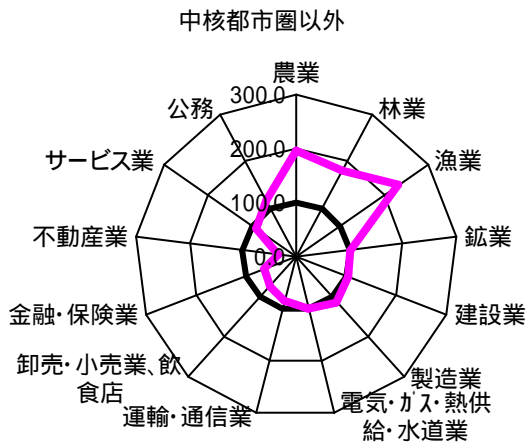
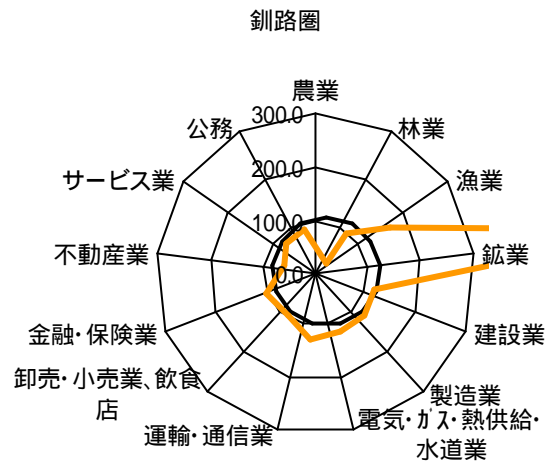
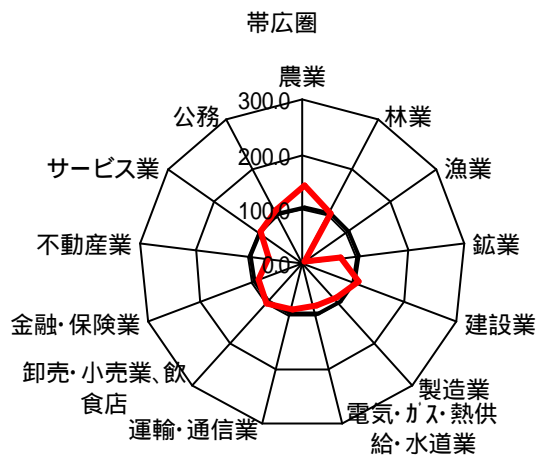
(参考) 中核都市圏別産業別就業人口割合の推移



出典：総務省統計局「国勢調査」

(参考) 中核都市圏別産業分類別就業者割合 (北海道全体を 100 とした場合)  
 の指数 : 1995 年)

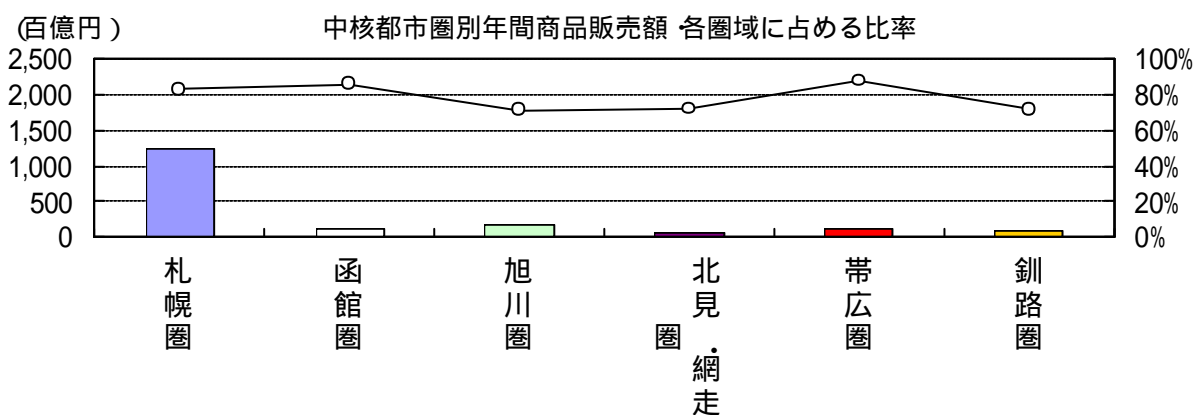
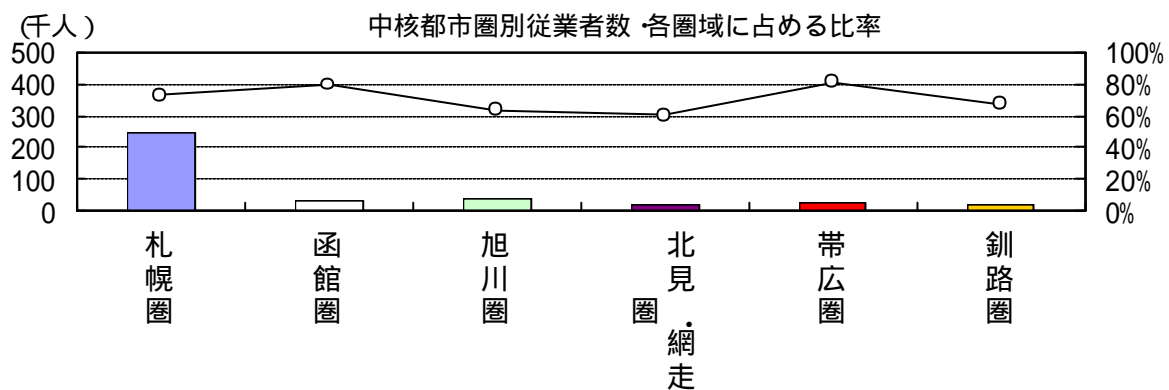
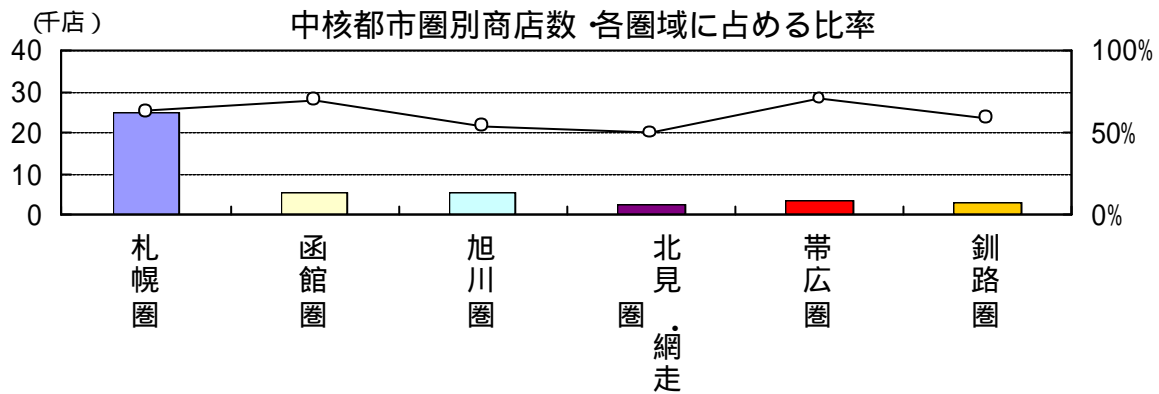




出典：総務省統計局「国勢調査」

## (4) 商業

各中核都市圏の商業集積の特色を商店数・従業者数・年間商品販売額で見ると、中核都市圏別では札幌圏への集中が際立っており（参考：道央圏への集積は全道の約55%（第2回企画調査部会資料参照））、圏域別では、道南圏、十勝圏における函館圏、帯広圏への集中率が高い。



出典：北海道「北海道統計書」

注：商店数、従業者数、年間商品販売額は、卸・小売業の総数である。

：折れ線はそれぞれ、(中核都市圏等の商店)/(各圏域の商店数)、(中核都市圏等の従業者数)/(各圏域の従業者数)、(中核都市圏等の年間商品販売額)/(各圏域の年間商品販売額)を表す。

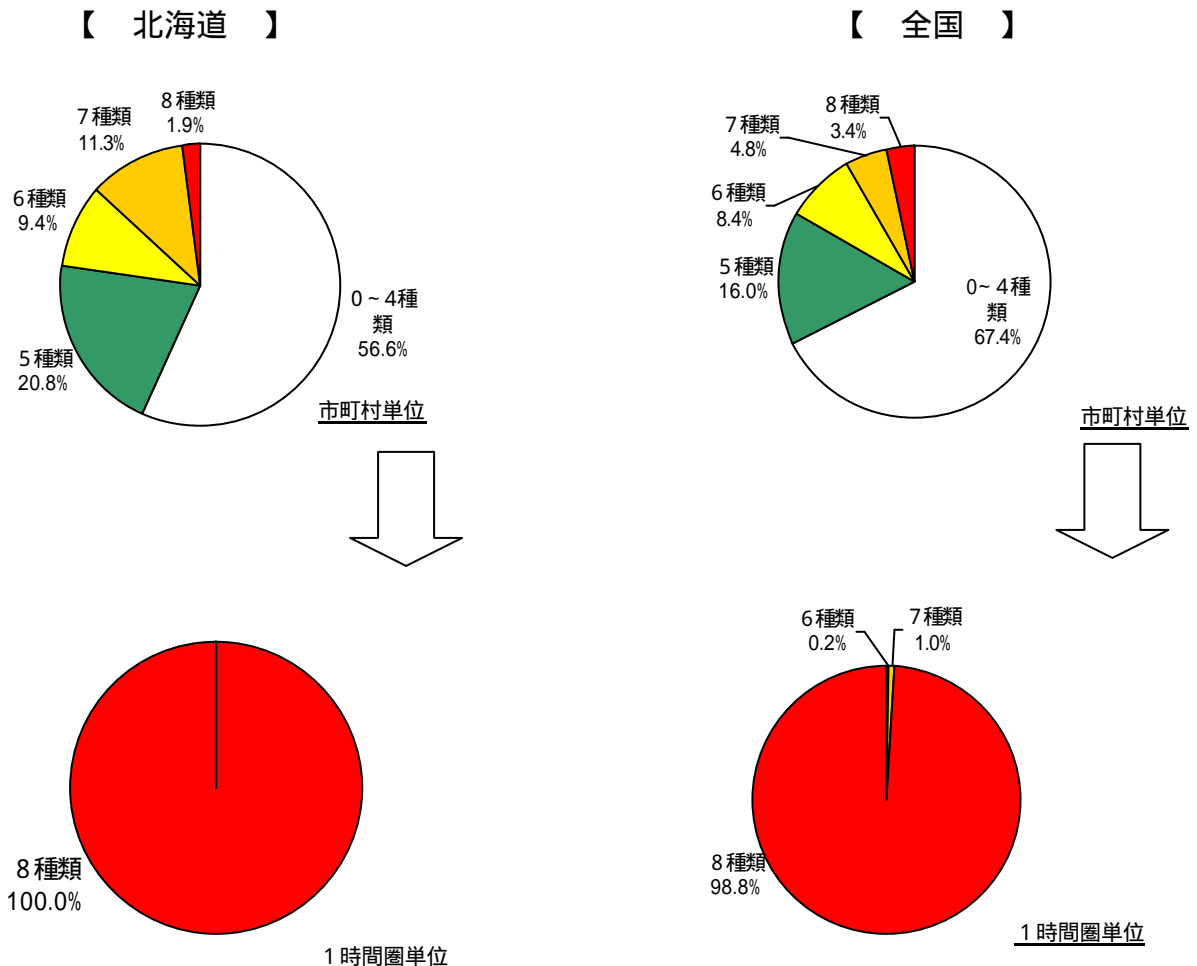
## 2 広域的視点からみた生活関連サービスの供給について

### (1) 中枢・中核都市から1時間圏単位の社会教育施設数

#### 及び病院診療科目数

生活関連サービスの供給に関する現状を、中枢・中核都市（「都道府県庁所在市または人口30万人以上」かつ「昼夜間人口比1以上」の都市を指す。）からの1時間圏（1時間圏の設定に当たり冬期における雪の影響は考慮していない。以下同じ。）内外の市町村及び地域における社会教育施設、病院診療科目でみると、市町村単位では提供可能なサービスの種類は限られるが、地域単位では各地域とも充足度合いがかなり高くなる。北海道と全国を比較した場合、中枢・中核都市から1時間圏内外の人口比に大きな差がある。

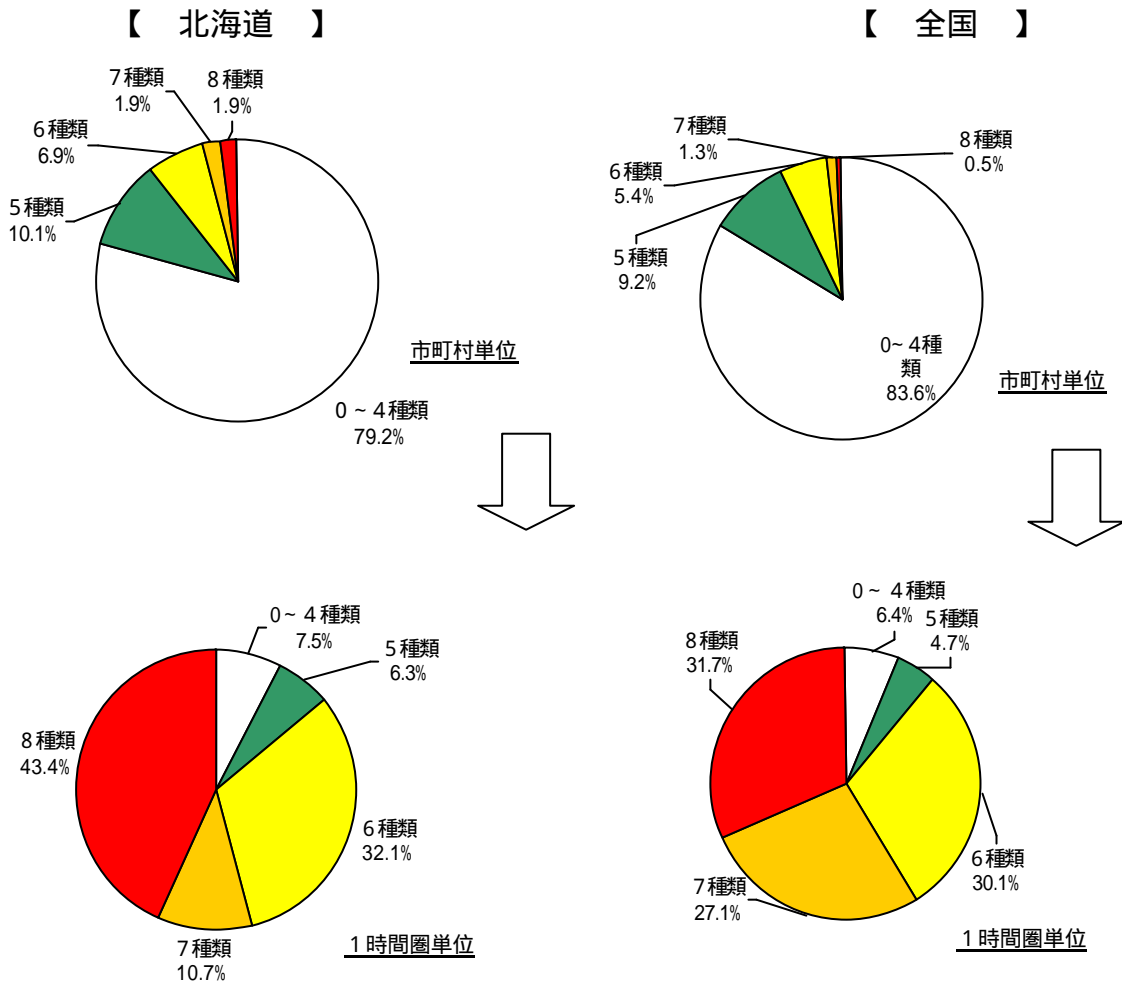
中枢・中核都市の1時間圏内に位置する市町村の社会教育施設数



・ 道内人口に占める中枢・中核都市から1時間圏内に位置する市町村人口の割合 61%

・ 全国人口に占める中枢・中核都市から1時間圏内に位置する市町村人口の割合 88%

中枢・中核都市の1時間圏外に位置する市町村の社会教育施設数



・道内人口に占める中枢・中核都市から1時間圏外に位置する市町村人口の割合 39%

・全国人口に占める中枢・中核都市から1時間圏外に位置する市町村人口の割合 12%

出典：文部科学省「社会教育調査報告（2000）」、国土交通省総合交通体系データシステム（NAVINET）をもとに国土計画局作成。

注：1. 「社会教育施設」とは、公民館、図書館、博物館、博物館類似施設、青少年教育施設、婦人教育施設、社会体育施設、民間体育施設、文化会館、カルチャーセンターの8種類の施設をいう。

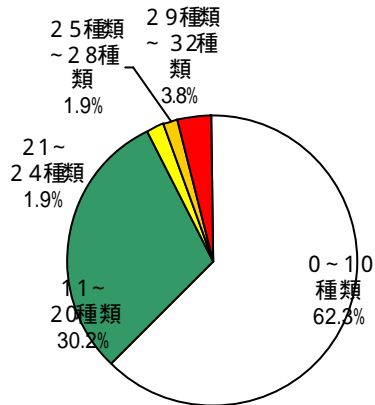
2. 「施設の種類の数」とは、上記8種類の施設のうち、市町村内あるいは1時間圏内に何種類が存在しているかを捉えたもの。

3. 「中枢・中核都市」とは、「都道府県庁所在市または人口30万人以上」かつ「昼夜間人口比1以上」の都市を指し、北海道では、札幌市（182.2万人・1.02）と旭川市（36.0万人・1.01）が該当する（以下同じ。）

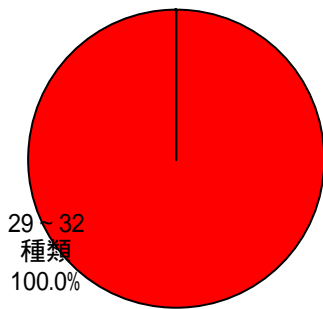
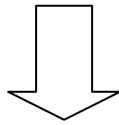
4. 「時間圏」は、市町村の市役所等を起点に特急を除く鉄道と道路の利用を前提とし、市町村単位に設定した。（国土交通省総合交通体系データシステム（NAVINET）を用いた資料について、以下同じ。）

中枢・中核都市の1時間圏内に位置する市町村の病院診療科目数

【 北海道 】



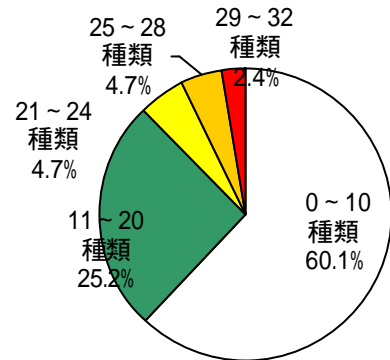
市町村単位



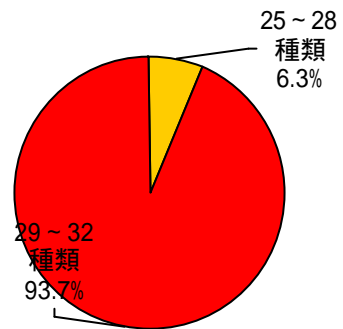
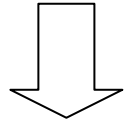
1時間圏単位

・道内人口に占める中枢・中核都市から1時間圏内に位置する市町村人口の割合 61%

【 全国 】



市町村単位

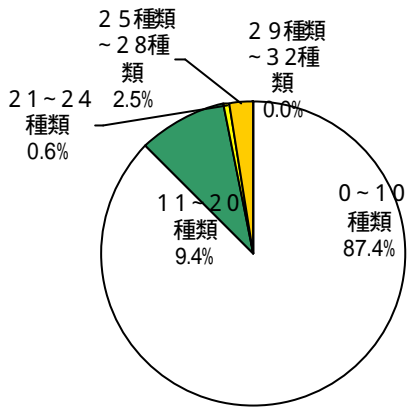


1時間圏単位

・全国人口に占める中枢・中核都市から1時間圏内に位置する市町村人口の割合 88%

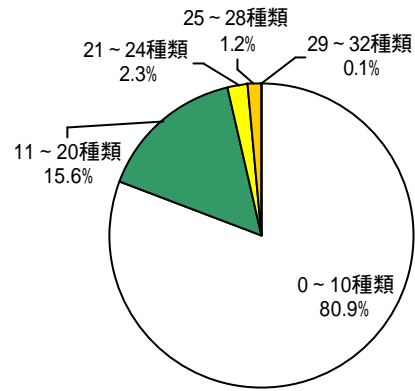
中枢・中核都市から1時間圏外に位置する市町村の病院診療科目数

【 北海道 】

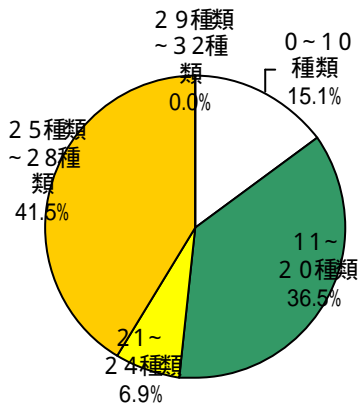


市町村単位

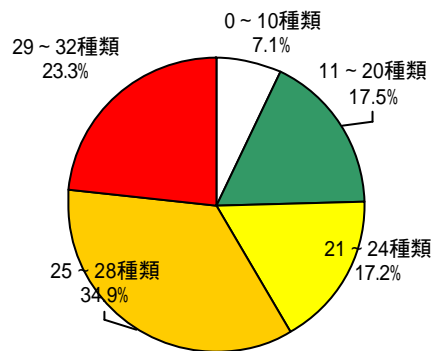
【 全国 】



市町村単位



1時間圏単位



1時間圏単位

・道内人口に占める中枢・中核都市から1時間圏外に位置する市町村人口の割合 39%

・全国人口に占める中枢・中核都市から1時間圏外に位置する市町村人口の割合 12%

出典：厚生労働省「医療施設調査（1998）」、国土交通省総合交通体系データシステム（NAVINET）をもとに国土交通省国土計画局作成。

注：1.「病院の診療科目」とは、内科、外科等を意味し、全部で32種類（歯科関係を除く。）ある。  
2.「施設の種類の数」とは、上記32種類の診療科目のうち、市町村内あるいは1時間圏内に何種類が存在しているかを捉えたもの。



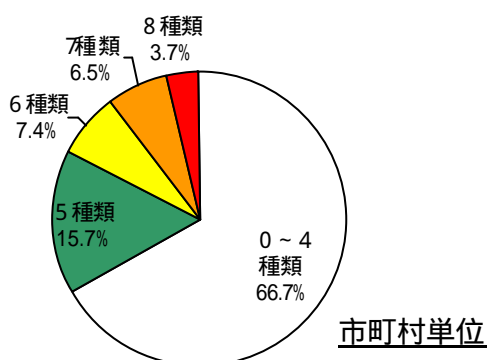
## (2) 北海道における中核都市から1時間単位の社会教育施設数

### 及び病院診療科目数

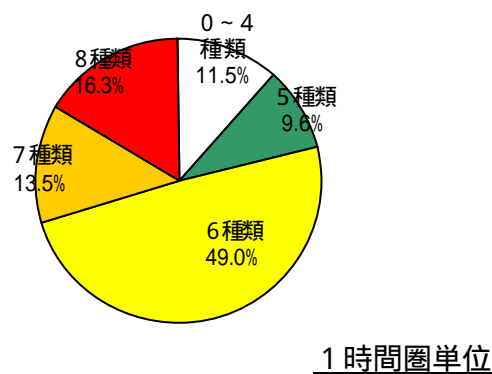
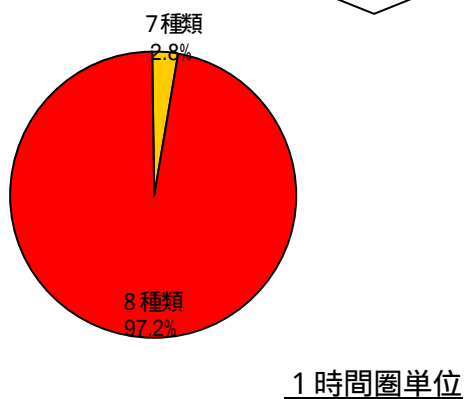
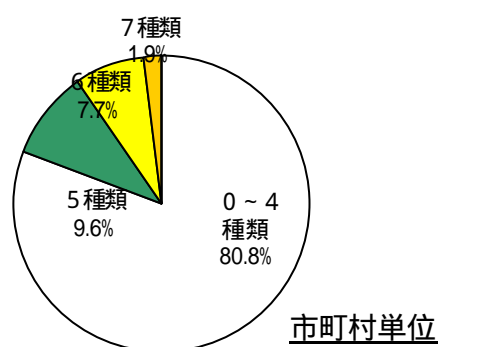
生活関連サービスの供給に関する状況について、北海道における各中核都市圏の母都市（以下「中核都市」という。）から1時間圏内外の市町村及び地域における社会教育施設、病院診療科目でみると、中枢・中核都市（(1)の中枢・中核都市と同義）を起点とした場合と同様、市町村単位よりも地域単位の方が充足度合いは高くなるが、1時間圏内人口比は全国中枢・中核都市1時間圏人口比に及ばない。

### 中核都市から1時間圏単位の社会教育施設数

【中核都市の1時間圏内に位置する市町村】



【中核都市の1時間圏外に位置する市町村】



・道内人口に占める中核都市から1時間圏内に位置する市町村人口の割合 83%

・道内人口に占める中核都市から1時間圏外に位置する市町村人口の割合 17%

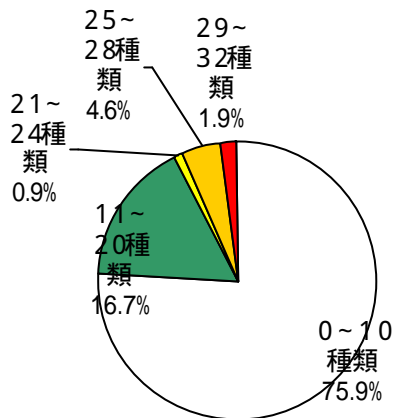
出典：文部科学省「社会教育調査報告(2000)」、国土交通省総合交通体系データシステム(NAVINET)、国土計画局資料をもとに北海道局作成。

注：1. 「社会教育施設」とは、公民館、図書館、博物館、博物館類似施設、青少年教育施設、婦人教育施設、社会体育施設、民間体育施設、文化会館、カルチャーセンターの8種類の施設をいう。

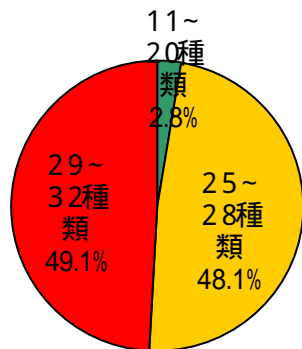
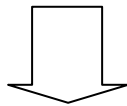
2. 「施設の種類の数」とは、上記8種類の施設のうち、市町村内あるいは1時間圏内に何種類が存在しているかを捉えたもの。

## 中核都市から 1 時間圏単位の病院診療科目数

【中核都市の 1 時間圏内に位置する市町村】

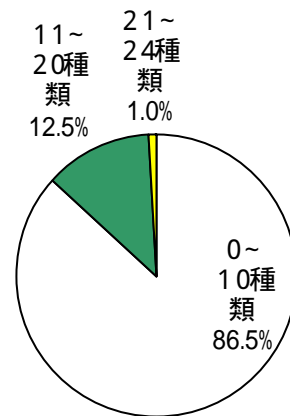


市町村単位

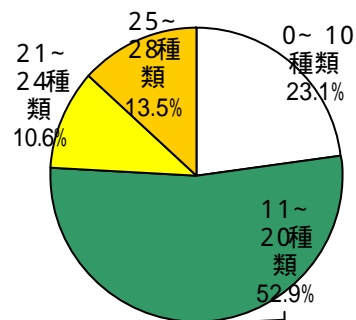
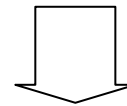


1 時間圏単位

【中核都市の 1 時間圏外に位置する市町村】



市町村単位



1 時間圏単位

・ 道内人口に占める中核都市から 1 時間圏内に位置する市町村人口の割合 83%

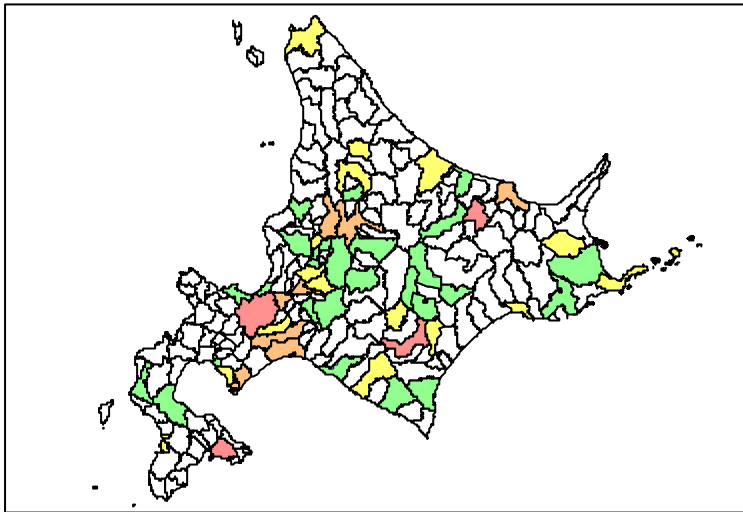
・ 道内人口に占める中核都市から 1 時間圏外に位置する市町村人口の割合 17%

出典：厚生労働省「医療施設調査(1998)」、国土交通省総合交通体系データシステム(NAVINET)、国土計画局資料をもとに北海道局作成。

注：1. 「病院の診療科目」とは、内科、外科等を意味し、全部で 32 種類（歯科関係を除く。）ある。  
2. 「施設の種類の数」とは、上記 32 種類の診療科目のうち、市町村内あるいは 1 時間圏内に何種類が存在しているかを捉えたもの。

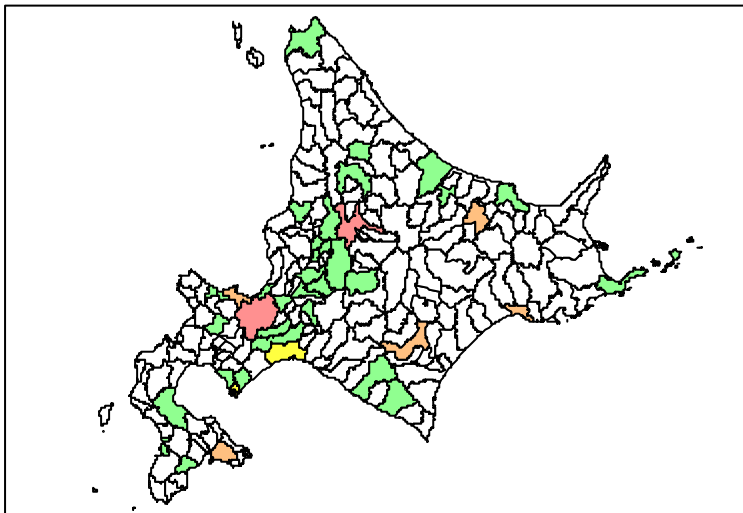
(参考) 市町村単位での社会教育施設の種類の数及び病院診療科目の数

市町村単位での社会教育施設の種類の数



社会教育施設の種類の数 (市町村単位)	
8	(4)
7	(9)
6	(16)
5	(27)
0 - 4	(156)

市町村単位での病院診療科目の数



診療科目の種類の数 (市町村単位)	
29 - 32	(2)
25 - 28	(5)
21 - 24	(2)
11 - 20	(31)
0 - 10	(172)

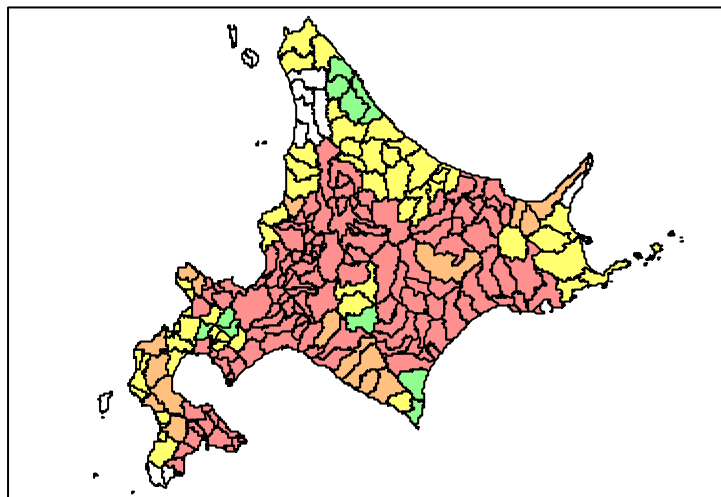
出典：「社会教育調査報告（2000年）」、厚生労働省「医療施設調査（1998）」、国土交通省総合交通体系システム（NAVINET）をもとに国土交通省国土計画局作成。

- 注：1. 「社会教育施設」とは、公民館、図書館、博物館、博物館類似施設、青少年教育施設、婦人教育施設、民間体育施設、文化会館、カルチャーセンターの8種類の施設をいう。
2. 「施設の種類の数」とは、上記8種類の施設のうち、市町村あるいは1時間圏内に何種類が存在しているかを捉えたもの。
3. 「病院の診療科目」とは、内科、外科等を意味し、全部で32種類（歯科関係を除く。）ある。
4. 「施設の種類の数」とは、上記32種類の診療科目のうち、市町村あるいは1時間圏内に何種類が存在しているかを捉えたもの。

(参考) 各市町村から1時間圏単位の社会教育施設の種類数

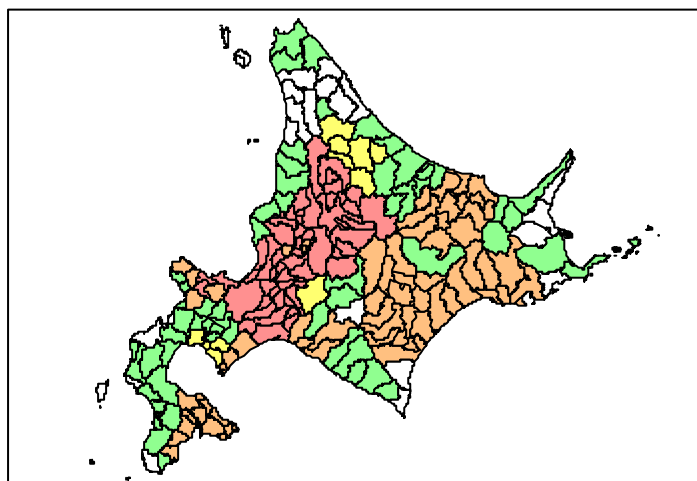
及び病院診療科目数

各市町村からの1時間圏単位の社会教育施設の種類数



社会教育施設の種類の数 (1時間単位)	
8	(122)
7	(17)
6	(51)
5	(10)
0 - 4	(12)

各市町村からの1時間圏単位の病院診療科目数



診療科目の種類の数 (1時間単位)	
29 - 32	(53)
25 - 28	(66)
21 - 24	(11)
11 - 20	(58)
0 - 10	(24)

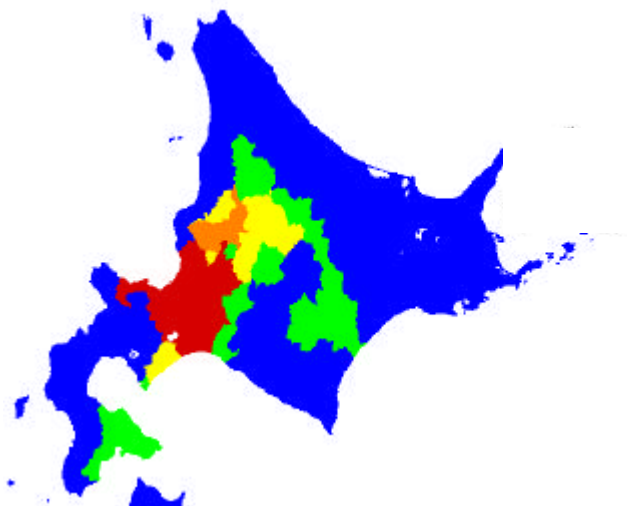
出典：「社会教育調査報告(2000年)」、厚生労働省「医療施設調査(1998)」、国土交通省総合交通体系システム(NAVINET)をもとに国土交通省国土計画局作成。

- 注：1. 「社会教育施設」とは、公民館、図書館、博物館、博物館類似施設、青少年教育施設、婦人教育施設、民間体育施設、文化会館、カルチャーセンターの8種類の施設をいう。
2. 「施設の種類の数」とは、上記8種類の施設のうち、市町村あるいは1時間圏内に何種類が存在しているかを捉えたもの。
3. 「病院の診療科目」とは、内科、外科等を意味し、全部で32種類(歯科関係を除く。)ある。
4. 「施設の種類の数」とは、上記32種類の診療科目のうち、市町村あるいは1時間圏内に何種類が存在しているかを捉えたもの。

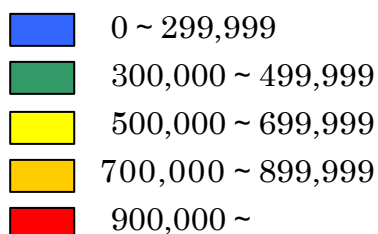
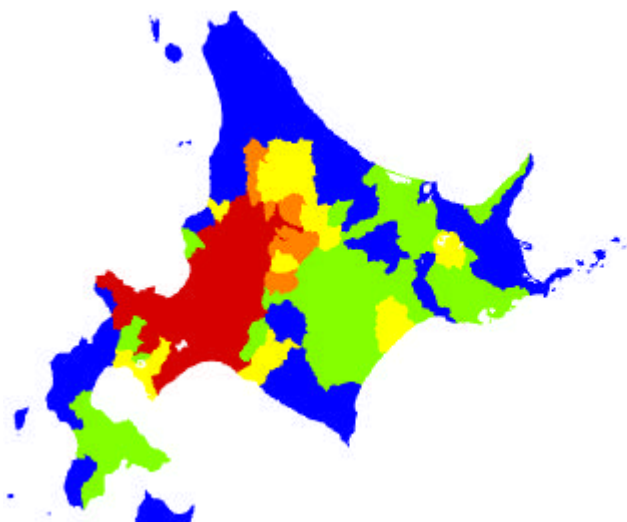
## (参考) 1時間圏人口及び1.5時間圏人口の分布状況等

北海道における各市町村からの1時間圏人口が30万人以下の地域をみると、市町村数で約60%、人口で約23%となり、全国平均(20%、5%弱)を上回る。1.5時間圏人口でも市町村数で約32%、人口で約13%と全国を上回っており、こうした地域の中には、生活関連サービスの充足度合いが広域でとらえてもなお低水準にとどまるものがある。

1時間圏人口(2000年)



1.5時間圏人口(2000年)



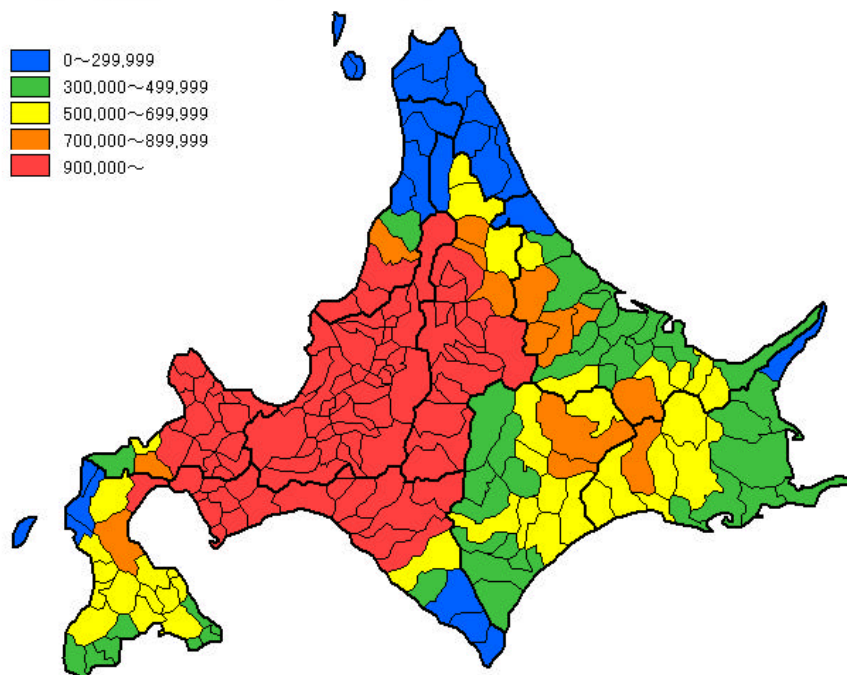
出典：総務省「国勢調査報告」、国土交通省総合交通体系データベースシステム(NAVINET)をもとに、国土計画局作成。

市町村から1時間圏内、1.5時間圏内にある市町村の人口合計が何人かによって区分・集計もの。

## (参考) 2時間圏人口の分布状況等

北海道において2時間圏人口が30万人以下の地域をみると、市町村数で約11%、人口で約3%となる。

### 2時間圏人口（2000年）



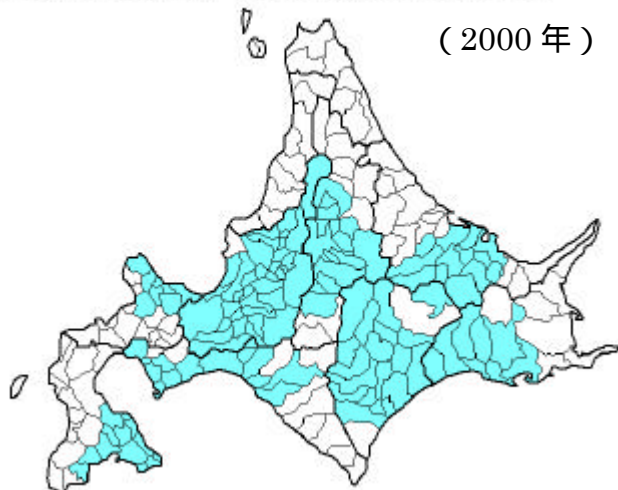
出典：総務省統計局「国勢調査」、国土交通省総合交通体系データベースシステム（NAVINET）をもとに、北海道局作成。

注：当該市町村から2時間圏内にある市町村の人口合計が何人かによって区分・集計したもの。

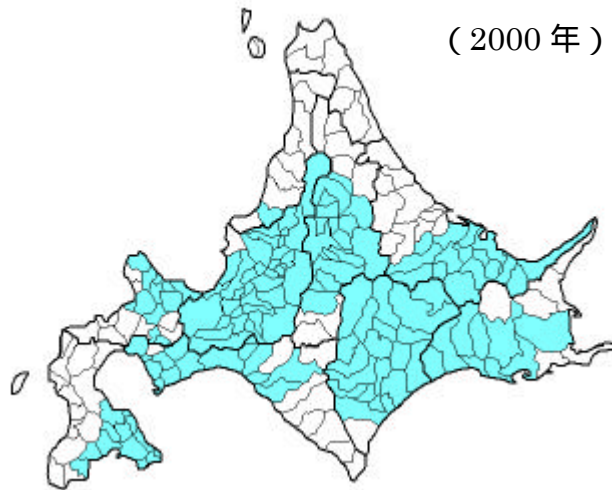
(参考) 1時間圏人口が10万人以上及び15万人以上の市町村等

北海道において1時間圏人口が15万人以下の地域をみると、市町村数で約42%、人口で約12%、同10万人以下の地域をみると、市町村数で約35%、人口で約10%となる。

1時間圏人口が15万人以上の市町村  
(2000年)



1時間圏人口が10万人以上の市町村  
(2000年)



	市町村数(212)	対全道比(%)	人口(568万人)	対全道比(%)
1時間圏人口が30万人以下の地域	128	60.4	130万人	22.9
1時間圏人口が15万人以下の地域	88	41.5	66.9万人	11.8
1時間圏人口が10万人以下の地域	75	35.4	54.2万人	9.5

出典：総務省統計局「国勢調査」、国土交通省総合交通体系データベースシステム（NAVINET）をもとに、国土計画局作成。

注：当該市町村から1時間圏内にある市町村の人口合計が何人かによって区分・集計したもの。

### 3 人流・物流

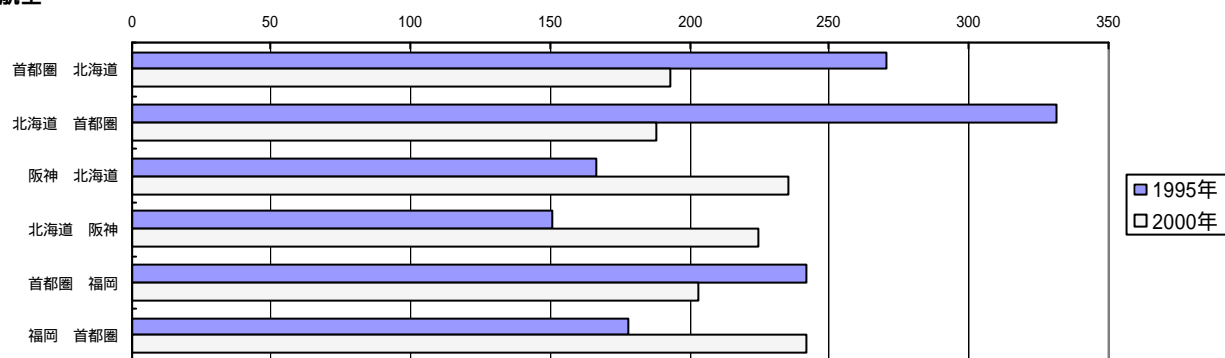
#### (1) 物流輸送コスト単価比較

輸送機関別重量当たり輸送単価について、北海道と他地域とを比較してみると、必ずしも距離に応じた輸送単価となっているわけではなく、地域別に異なる輸送単価が見受けられる。近年の輸送単価の推移については大きな傾向は見受けられない。

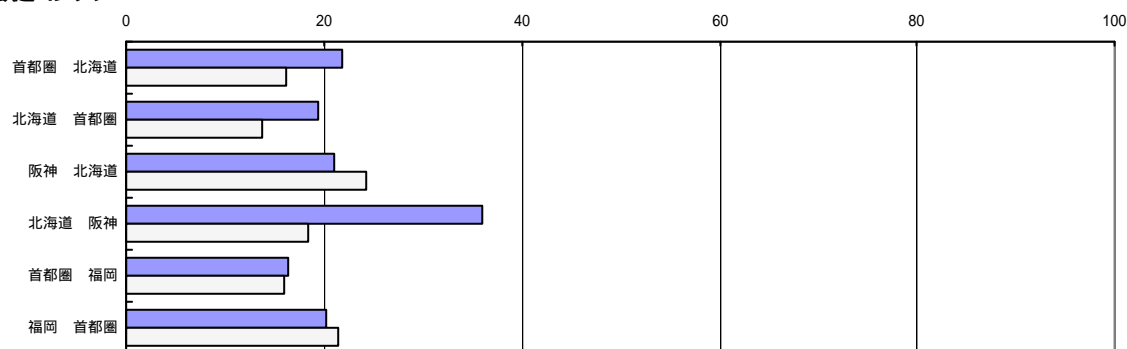
北海道、中国の海上輸送費を比較すると、40 フィートコンテナについては大きな差はないものと推定される。

輸送機関別単位重量当たり輸送単価（円/kg）

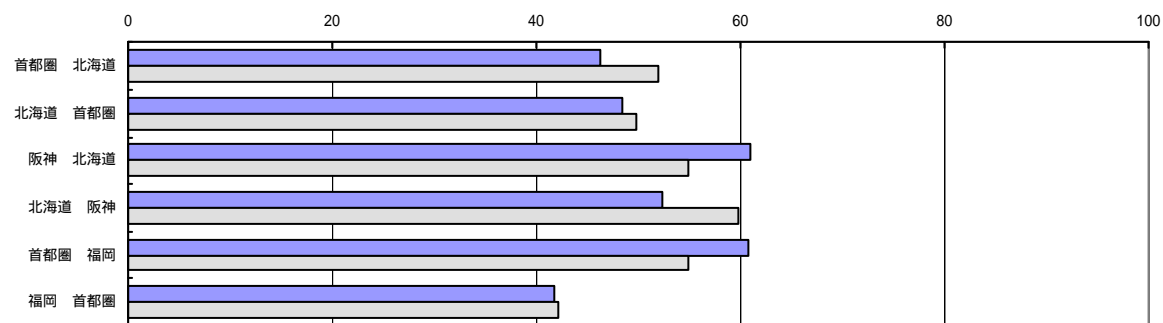
##### 航空



##### 鉄道コンテナ

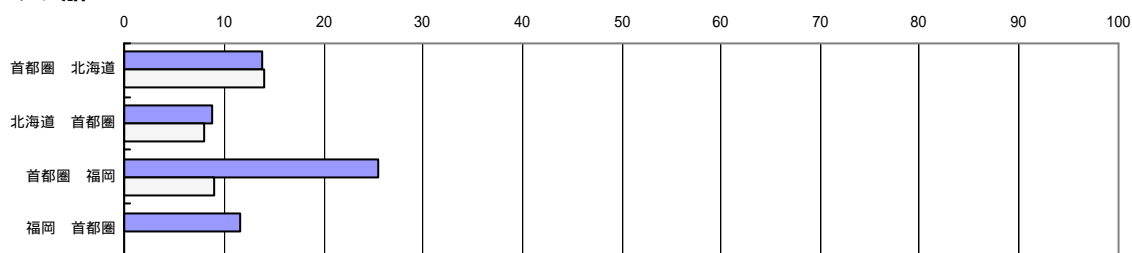


##### 宅配便等混載





## コンテナ船



## 地域間距離

首都圏	北海道	約 1,050 k m
阪神	北海道	約 1,350 k m
首都圏	福岡	約 1,100 k m

出典：国土交通省・財団法人運輸経済研究センター「第6回物流センサス」  
北海道局調べ

注：物流センサスについては、3日間流動調査（輸送費用）結果である。

## 40フィートコンテナ海上輸送費比較

発着地	コスト
京浜港発 苫小牧港	約 10 万円
中国発 日本	100,769 円

出典：京浜港 苫小牧港については、北海道開発局調べ（2000 年度）  
中国発 - 日本については、経済産業省資料

（参考）「地域産業のモノ・人の流れの特性」がもたらした高コスト構造について

経済産業省北海道経済産業局「北海道のコスト構造と国際競争力」(1997年3月)(抜粋)

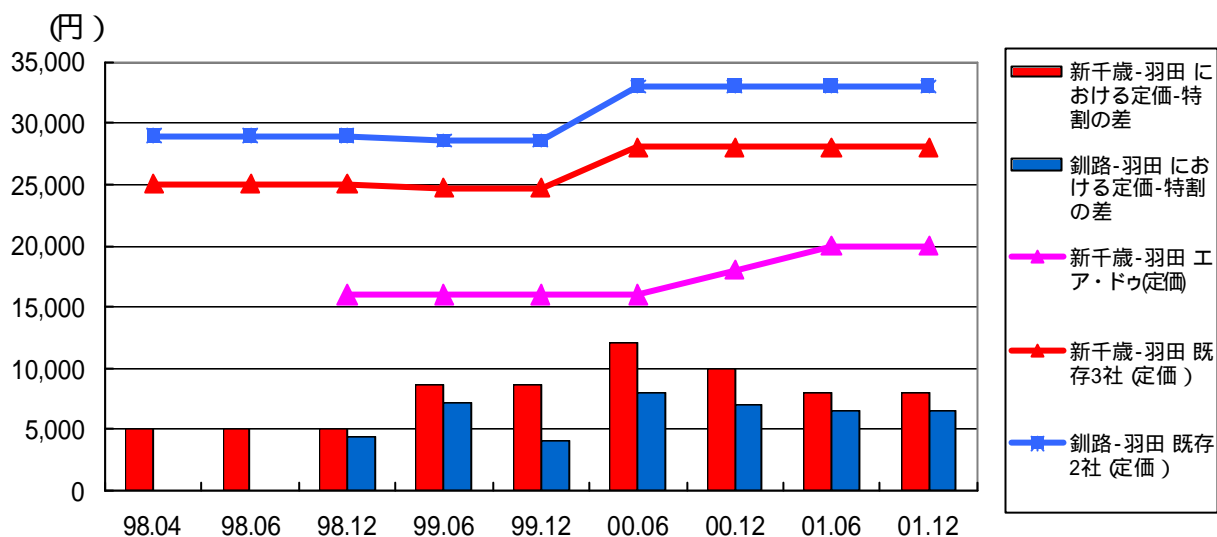
北海道は、首都圏等産業活動の中心から遠隔地であるため、距離に比例した「モノ・人」の移動コストが加算されている。加えて、本道の産業に係る「モノ」の流れは、出入りのアンバランスにより、さらにコストを押し上げている。

「モノ」でいえば原材料から消費財に至るまで、かなりの部分について、地域需要が地域供給力を上回っている。さらに、モノの動きの季節変動と経路の特殊性があり、物資の産業需要が産業供給を大きく上回る春期（第1四半期）には片荷輸送となり、また、ロットの小口化、ジャストインタイム取引等により割高な少量トラック（フェリー）輸送が増加する傾向が認められ、本道の需給両面の高コスト化を招いている。

## ( 2 ) 航空運賃制度改正前後の比較

航空運賃の制度改正（2000年2月 幅認可制 事前届出制）前後の北海道関連航空運賃の主な推移についてみると、定価については概ね上昇し、割引については料金設定及び定価との差に幅がみられる。

航空運賃等の推移



出典：航空各社運賃表

注：新千歳 - 羽田、釧路 - 羽田間ともに通常期である。

特割は、前日までに購入可能な当該路線の主要な特別割引である。