

人口減少下での活力ある地域社会と二層の広域圏形成に資する国土基盤の現状と課題（資料編）

1 二層の広域圏形成と社会背景

二層の広域圏（「国土の将来像と新しい国土計画制度のあり方」抜粋）	1
日本の将来推計人口	2
三大都市圏及び地方中枢・中核都市の人口の動向	3
中枢中核都市から1時間圏域の内・外別の将来人口増減	4
人口密度別メッシュ数と人口	5
圏域概念図	6

2 地域ブロックの形成

欧州諸国と地域ブロックの比較	7
地方開発促進法等における計画圏域	8
交通流動（高速道路利用交通）から見た地域ブロックの形成	9
我が国の地方圏の都市と東アジアとの航空路の特長	10
地域ブロックの海外とのつながり	11
国際コンテナ航路の寄港状況	12

3 地域ブロック間の結びつき

地域ブロック間の結びつき	13
--------------	----

4 地域ブロックのモビリティ

地域ブロックが自立するために必要な施設（例示）	15
地域ブロックの中心都市への結びつき	16
府県間の人・物・情報の流動量（九州3県）	17

5 生活圏域の形成

広域的視点から見た生活関連サービス	18
今後50年間の1時間圏人口の分布	19

6 生活圏域内のモビリティ

生活圏域を形成するために必要な施設・機能（例示）	20
生活圏域内共用施設へのモビリティ（百貨店）	21
生活圏域内共用施設へのモビリティ（三次救急医療施設）	23
生活圏域内のモビリティ	25

生活圏域内のモビリティの課題	26
生活圏域内のモビリティの水準	27
生活圏域内のモビリティの課題（渋滞）	28
生活圏域内のモビリティの課題（交通事故）	29
生活圏域内のモビリティの課題（大気汚染）	30
生活圏域内のモビリティの課題（バリアフリー）	31

7 広域連携が困難な地域のモビリティ

広域連携が困難な地域のモビリティ（遠隔医療）	32
広域連携が困難な地域のモビリティ（遠隔教育）	33
広域連携が困難な地域のモビリティ（巡回医療）	34
広域連携が困難な地域のモビリティ（緊急搬送）	35
広域連携が困難な地域のモビリティ（共同配送）	36
広域連携が困難な地域のモビリティ（乗合バス）	37
広域連携が困難な地域のモビリティ（ITを活用したデマンド型乗合タクシー）	38

参考資料

国立社会保障・人口問題研究所の人口推計を前提とした外国人労働者割合の推計について	参考-1
売り場床面積10,000㎡以上の百貨店一覧	参考-2

二層の広域圏

国土の将来像と新しい国土計画制度のあり方
(平成14年11月国土審議会基本政策部会報告) 抜粋

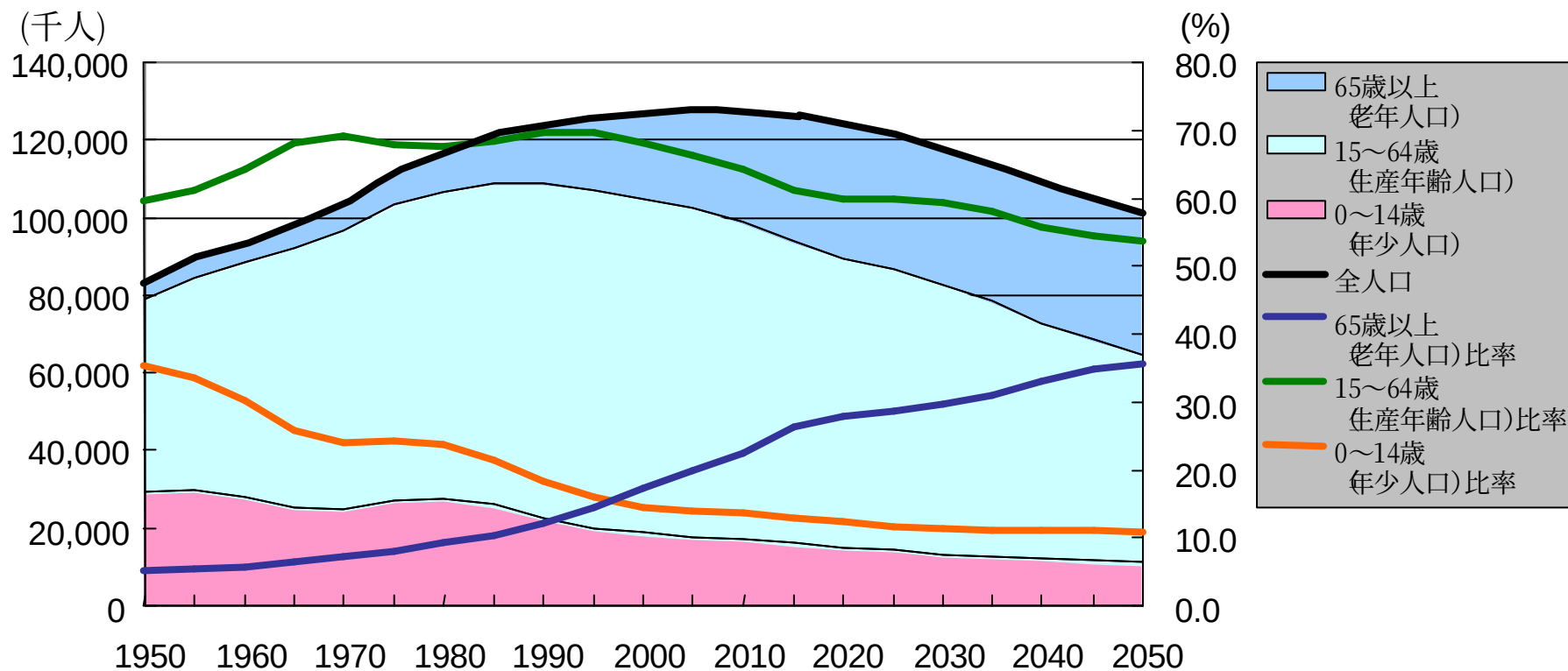
- ①人口減少下にあっても、生活関連サービスを維持し、地域社会の機能や活力を保っていく観点からは、人口規模で30～50万人程度以上、時間距離1～1.5時間程度のまとまりを目安とした複数市町村からなる「生活圏域」
- ②地域が独自性のある国際交流・連携・協力活動を行い、また、特色ある経済圏を形成して発展を図る観点からは、ベルギー、スウェーデン、スイス等欧州の中規模諸国の人口・経済規模に概ね匹敵し、相互活用すべき諸資源や機能、施設をいわばフルセットで備えうる自立した圏域として、人口600～1,000万人程度以上の「地域ブロック」

の「二層の広域圏」を念頭に置き、それぞれの圏域内での機能分担と相互補完に基づく対応が基本となる。

なお、自然的社会的条件等により、上記①の規模の「生活圏域」での広域連携が困難な地域に対しては、人々の生活の維持や国土保全等、政策目的を明確化し、重点化した施策・対応を進めることにより、諸問題を克服することが必要である。この場合、例えば、IT革命の成果の活用や「交通弱者」等を対象にしたきめこまかい移動サービスの提供等が重要となる。

日本の将来推計人口

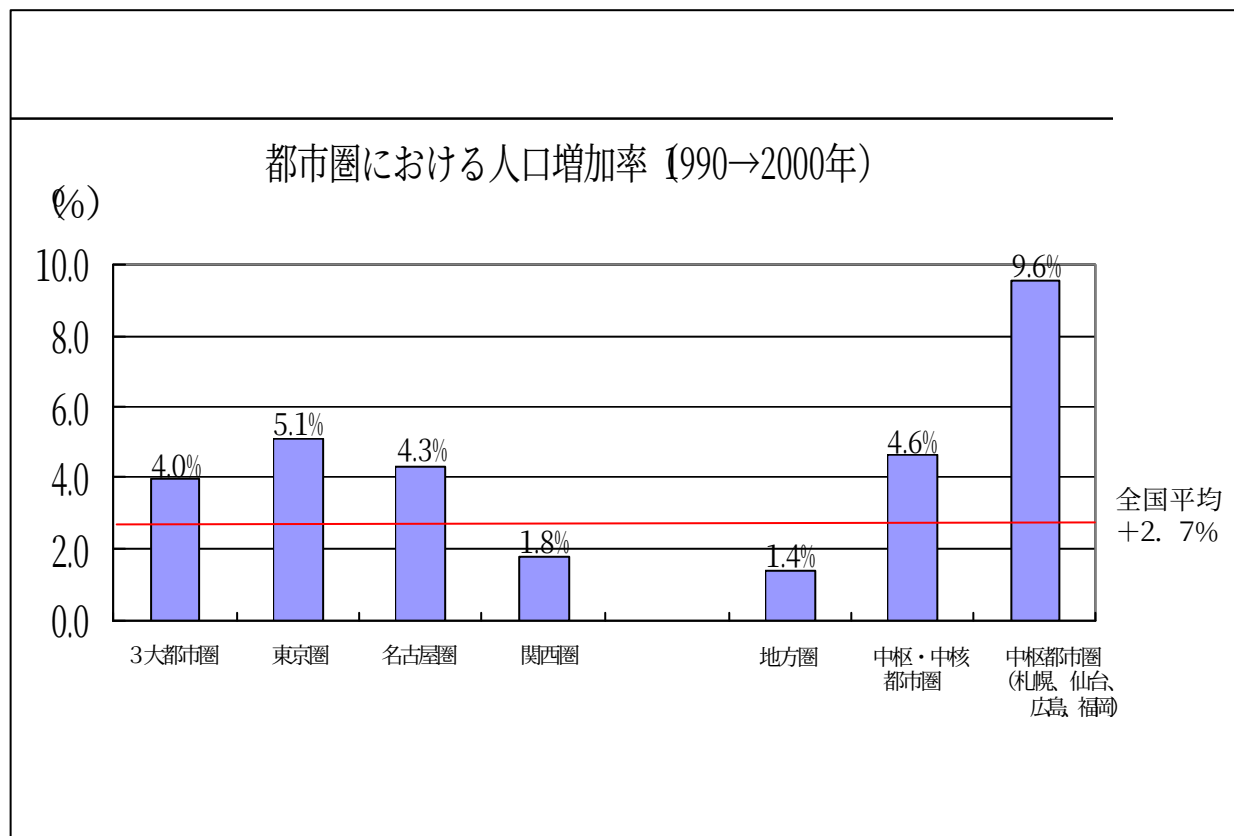
増加し続けてきたわが国の人口は、2006年の1億2774万人をピークに、長期的に減少過程に入り、高齢化も急速に進むと見込まれている。



資料)総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所
「日本の将来推計人口」(平成14年1月)

三大都市圏及び地方中枢・中核都市の人口の動向

大都市圏においては、東京圏の人口増加率が最も高い一方、地方圏においては中枢・中核都市圏の人口増加率が高く、人口分布の多極化の傾向がみられる。



	人口 (2000) (万人)	1990→2000 (%)
3大都市圏	6,287	4.0
東京圏	3,342	5.1
名古屋圏	1,101	4.3
関西圏	1,844	1.8
地方圏	6,406	1.4
中枢・中核都市圏	3,081	4.6
中枢都市圏	772	9.6

国土交通省 国土計画局作成

注) 上記の地域区分は以下の通り。

東京圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県

関西圏：京都府、大阪府、兵庫県、奈良県

地方圏：三大都市圏以外の地域

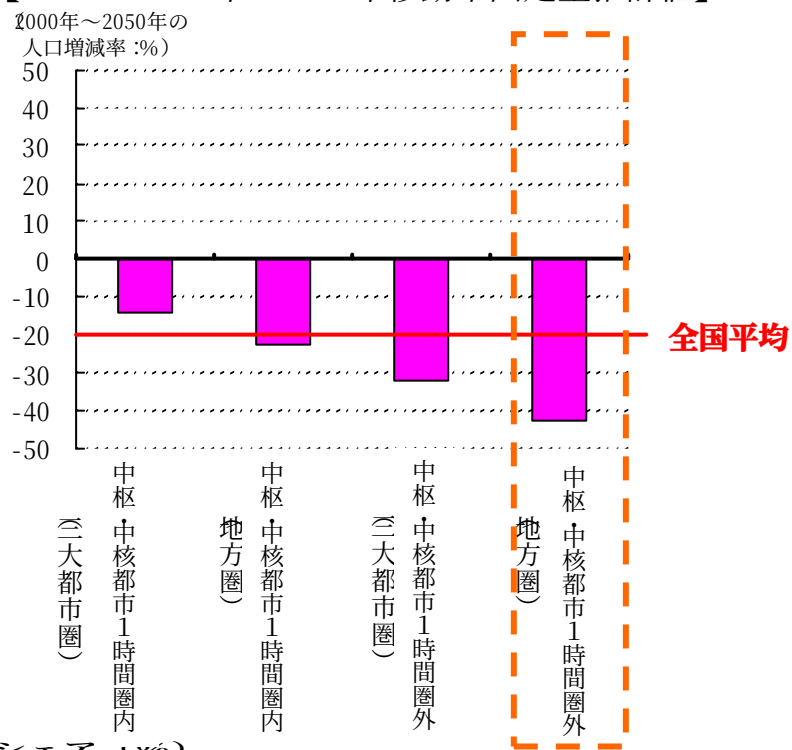
名古屋圏：岐阜県、愛知県、三重県

三大都市圏：東京圏、名古屋圏、関西圏

中枢中核都市から1時間圏域の内・外別の将来人口増減

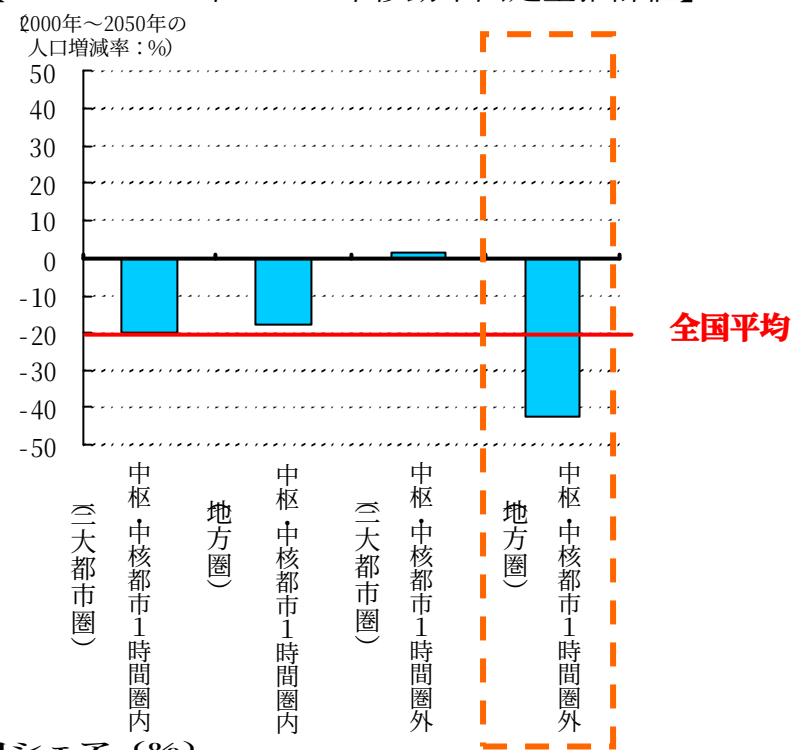
地方圏における中枢・中核都市 1時間圏外地域の人口は、2050年には 約4割減少するものと推計され、老年人口比率も約4割に達する。

【ケース1：1995年～2000年移動率固定型推計値】



人口シェア (%)				
2000年	48.5	38.9	2.4	10.1
2050年	52.7	38.0	2.0	7.3
65歳以上人口比率	34.4	36.4	38.9	40.0

【ケース2：1990年～1995年移動率固定型推計値】



人口シェア (%)				
2000年	48.5	38.9	2.4	10.1
2050年	49.2	40.4	3.1	7.3
65歳以上人口比率	35.7	41.3	33.0	39.2

(出典) 総務省「国勢調査報告」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口 2002年1月推計」、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。

① 2000年の実績値は、国勢調査確報ベース。

② 将来推計値は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口 2002年1月推計」をもとに国土交通省国土計画局推計。

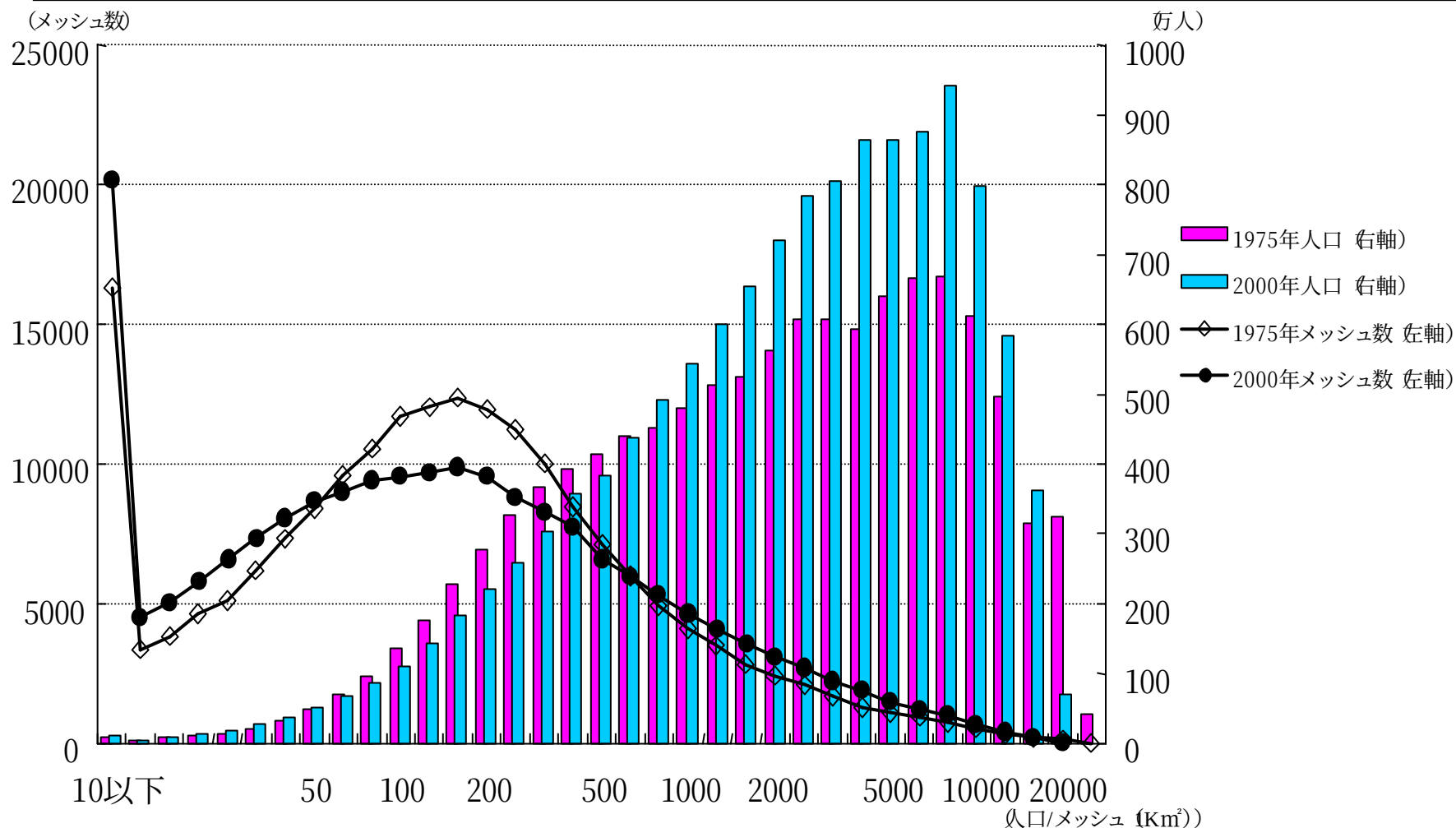
③ ここで「中枢・中核都市」とは、「都道府県庁所在地または人口30万人以上」かつ「昼夜間人口比1以上」の都市とした。

④ 「1時間圏」の設定は、1998年10月現在の交通ネットワークで新幹線と特急を除く鉄道と道路の利用を前提とし、各市町村間の到達時間を市町村単位に計算したもの。なお、各市町村の起点終点はそれぞれ市町村役場である。

⑤ 三大都市圏：東京圏、名古屋圏、関西圏、地方圏：三大都市圏以外の地域

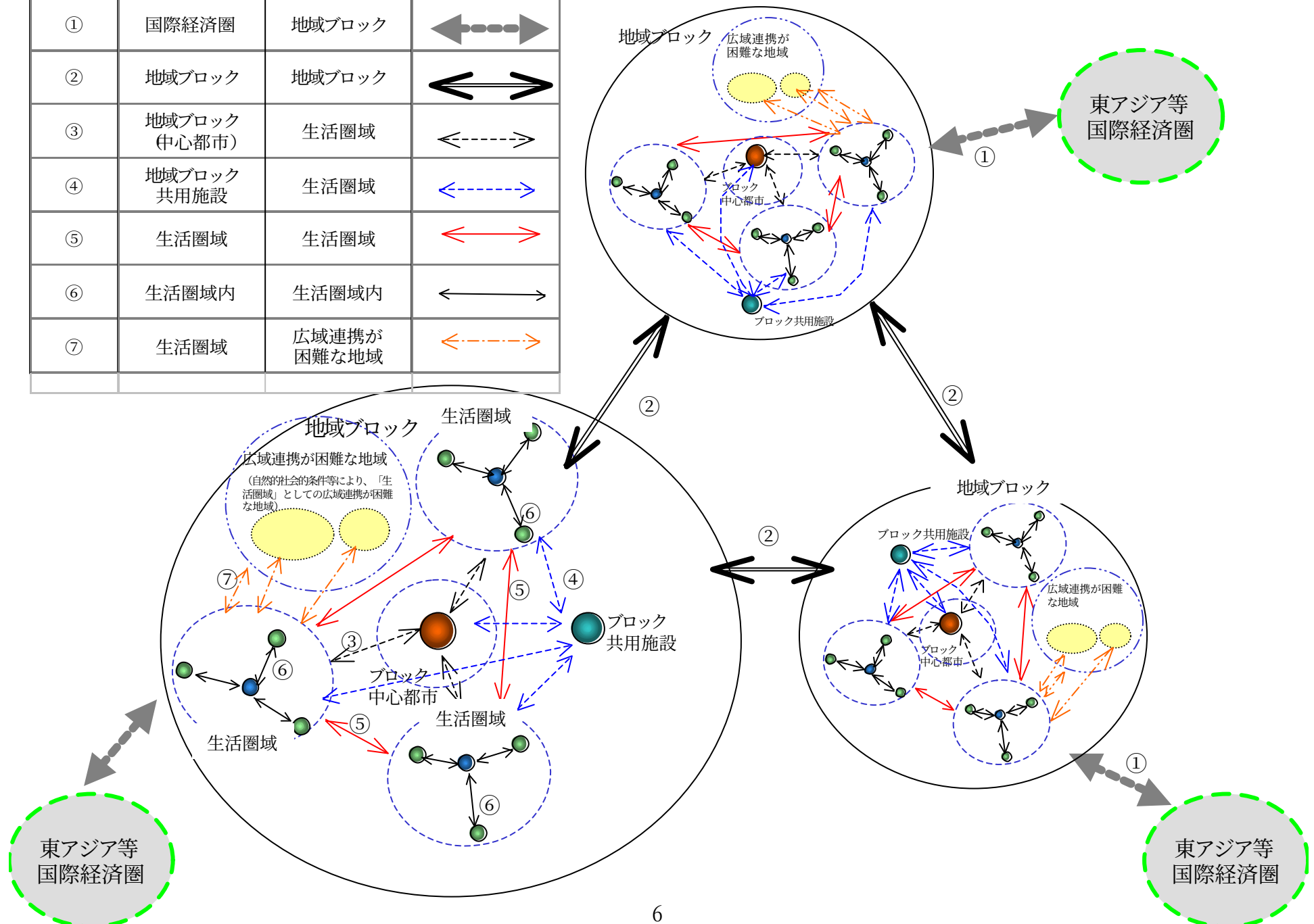
人口密度別メッシュ数と人口

50～500人のメッシュ（1km²）数が減少する一方、500人以上、50人未満のメッシュ数が増加している。人口密度10人以下のメッシュ数が約3800増加している。



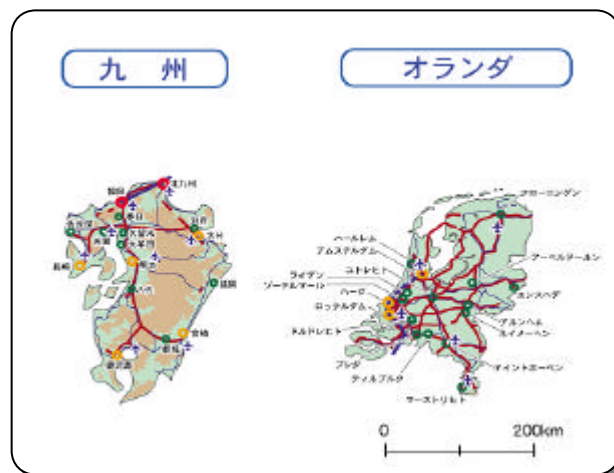
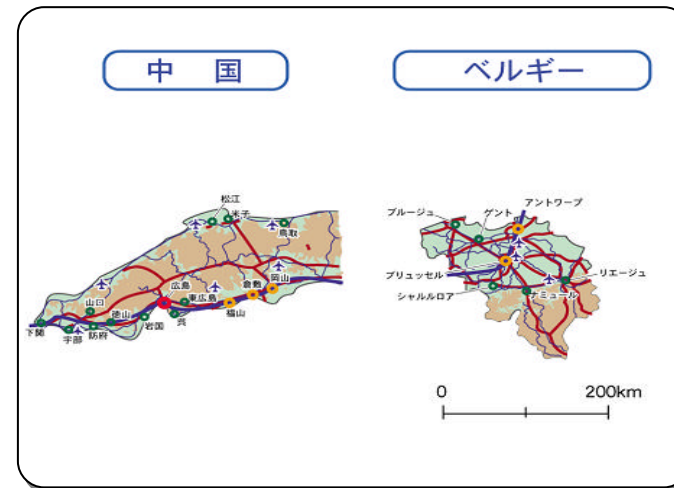
ポイント：二層の広域圏形成と社会背景

①	国際経済圏	地域ブロック	↔
②	地域ブロック	地域ブロック	↔
③	地域ブロック (中心都市)	生活圏域	↔
④	地域ブロック 共用施設	生活圏域	↔
⑤	生活圏域	生活圏域	↔
⑥	生活圏域内	生活圏域内	↔
⑦	生活圏域	広域連携が 困難な地域	↔



欧州諸国と地域ブロックの比較

わが国の地域ブロックは、欧州の1国なみの経済規模、人口規模を有している。



- 100万人以上都市
- 30万人以上都市
- 10万人以上都市
- ✈ 空港
- 高速道路
- 鉄道
- 標高200m以上の高地

地方・国	人口 (1,000人) 1997年	面積 (km ²) 1997年	GDP (100万米ドル) 1999年	地形の特徴
北海道	5,692	83,452	167,455	平地と丘陵地が多い
オーストリア	8,072	83,859	183,885	大半は山岳地帯

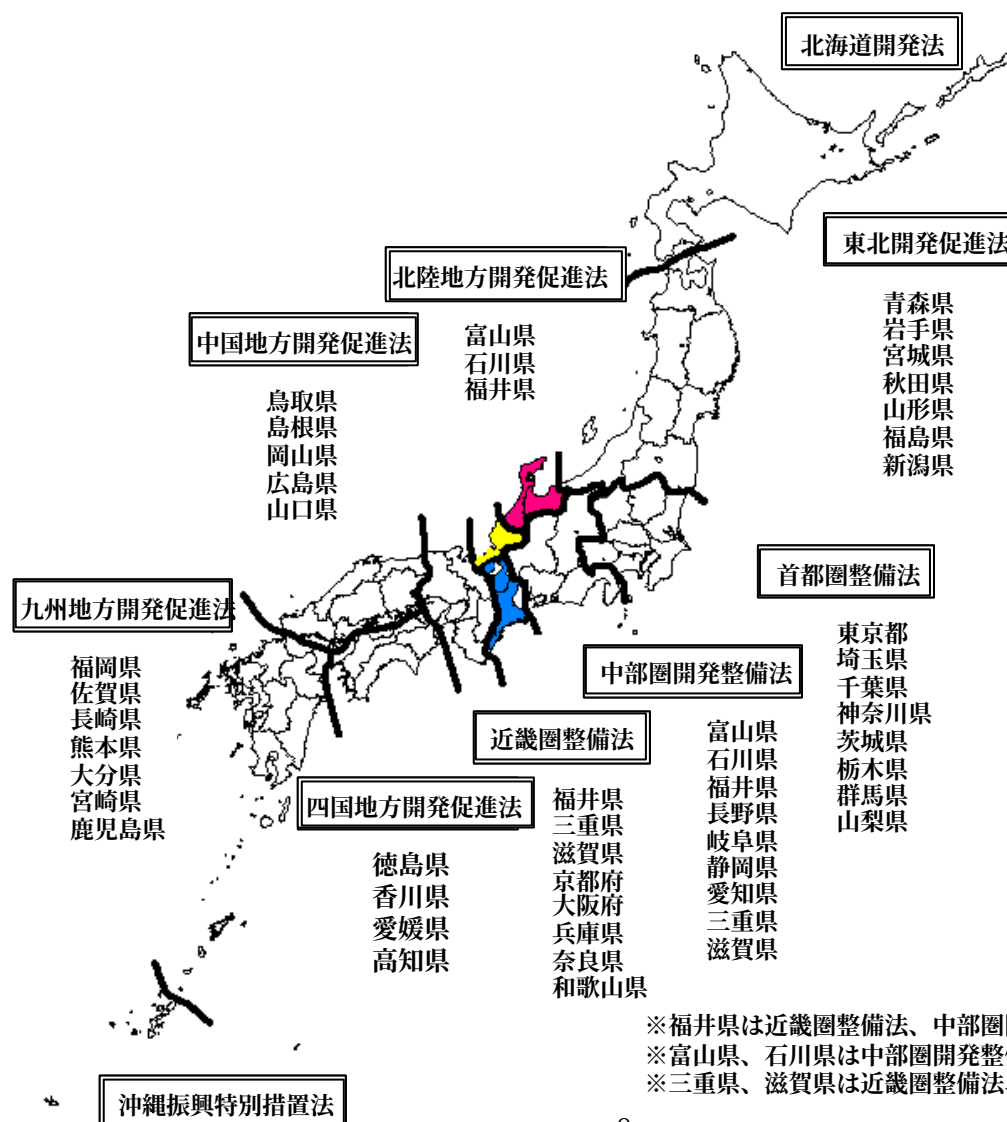
地方・国	人口 (1,000人) 1997年	面積 (km ²) 1997年	GDP (100万米ドル) 1999年	地形の特徴
中国	7,765	31,913	264,565	山地が縦断
ベルギー	10,188	30,528	248,234	平坦

地方・国	人口 (1,000人) 1997年	面積 (km ²) 1997年	GDP (100万米ドル) 1999年	地形の特徴
九州	13,445	42,161	383,283	中央部に山地
オランダ	15,604	41,526	393,659	平坦

「Road Atlas Europe」等より作成

地方開発促進法等における計画圏域

地方開発促進法等における計画圏域については下図のとおりとなっており、北陸地方、近畿圏、中部圏において、圏域が重複している地域がある。



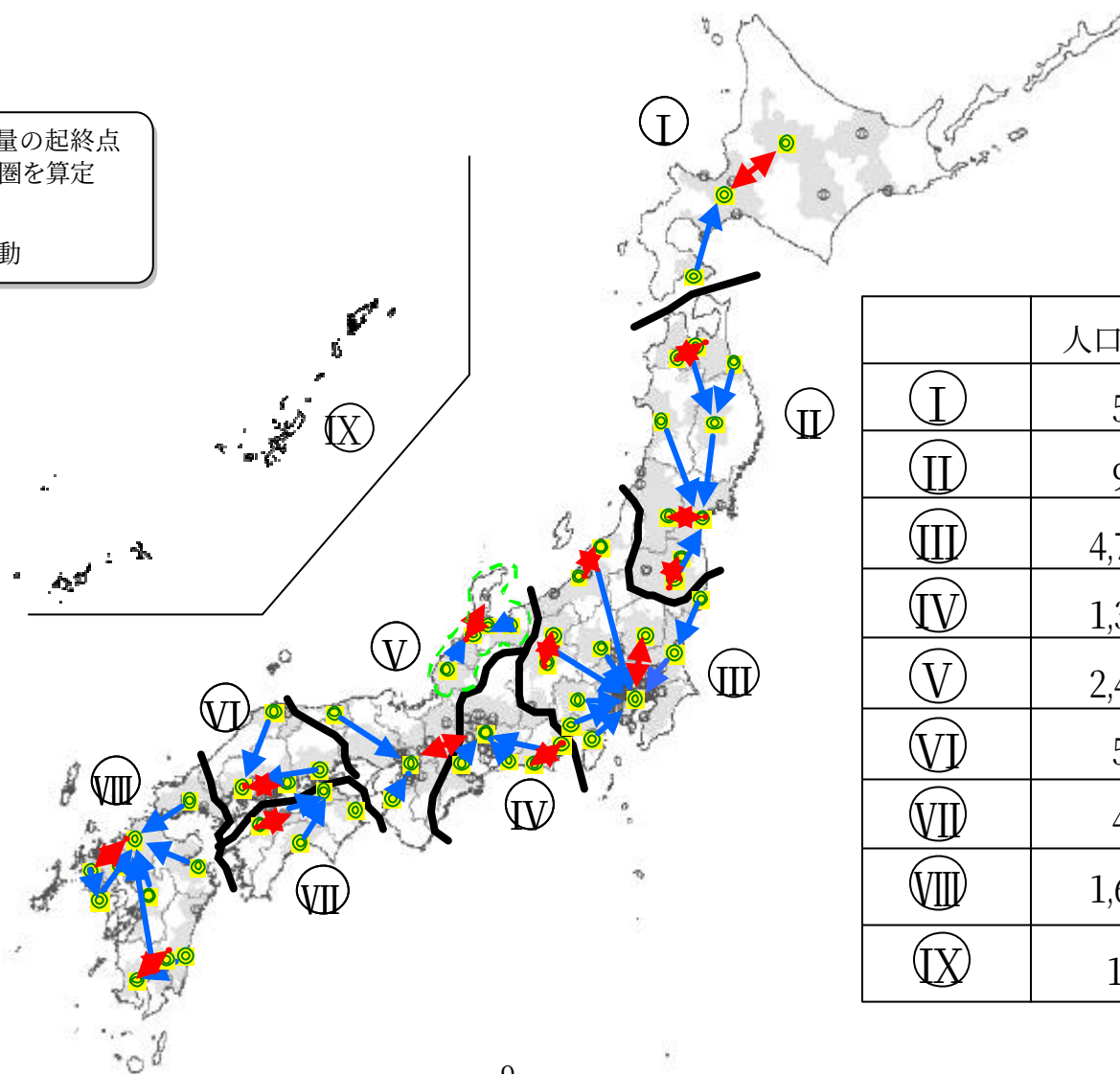
※福井県は近畿圏整備法、中部圏開発整備法、北陸地方開発促進法の計画圏域に重複
※富山県、石川県は中部圏開発整備法、北陸地方開発促進法の計画圏域に重複
※三重県、滋賀県は近畿圏整備法、中部圏開発整備法の計画圏域に重複

交通流動（高速道路利用交通）から見た地域ブロックの形成

交通流動から地域ブロックの形成状況を見ると、地方開発促進法等における計画圏域に比べ、首都圏、近畿圏の求心力が大きくなっている。

1999年度高速道路利用交通量の起終点調査より、最大流動先の都市圏を算定

→ 最大流動
↔ 相互に最大流動

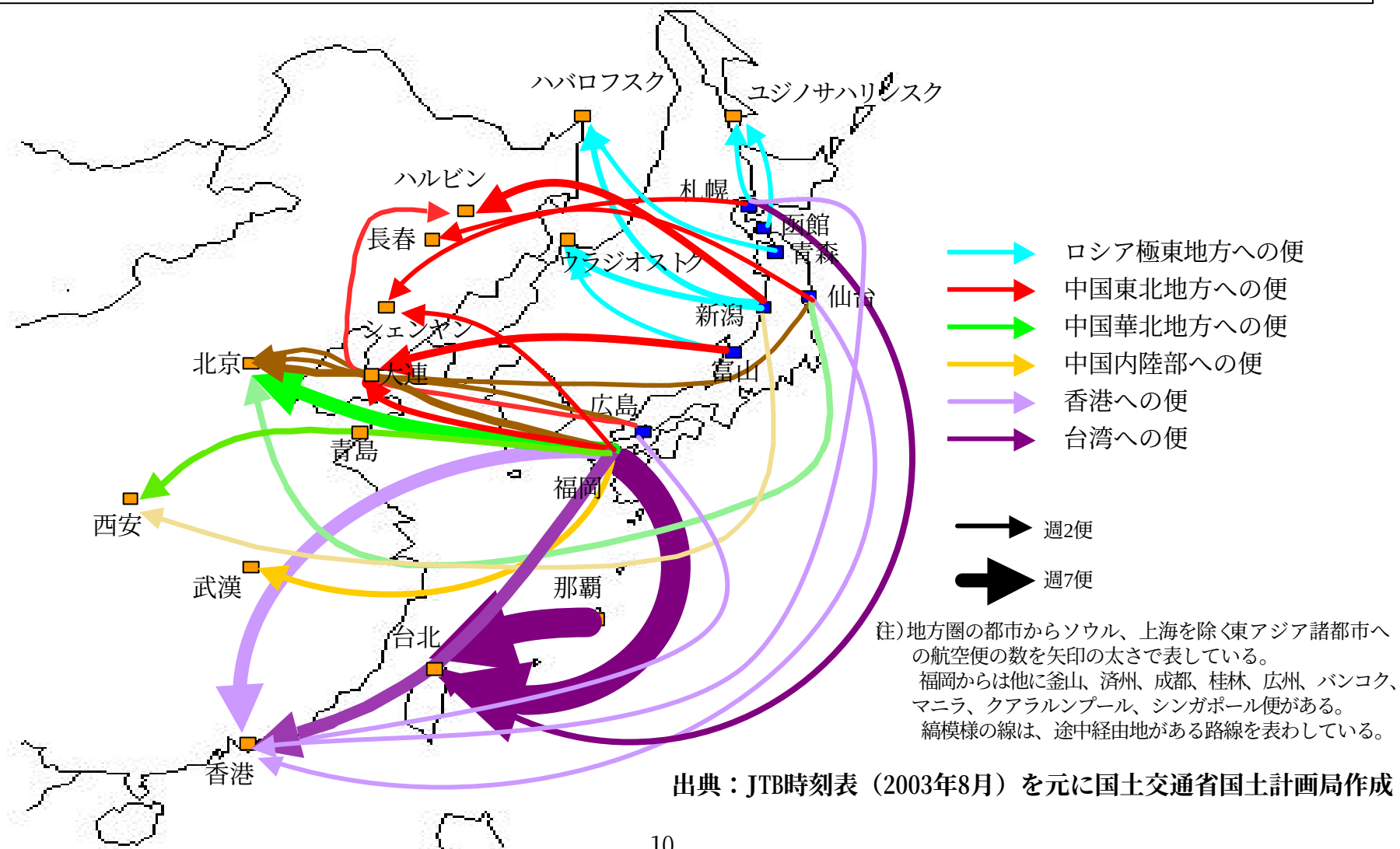


	人口 (万人)
Ⅰ	570
Ⅱ	940
Ⅲ	4,770
Ⅳ	1,350
Ⅴ	2,460
Ⅵ	580
Ⅶ	420
Ⅷ	1,610
Ⅸ	130

うち 310万人 圏

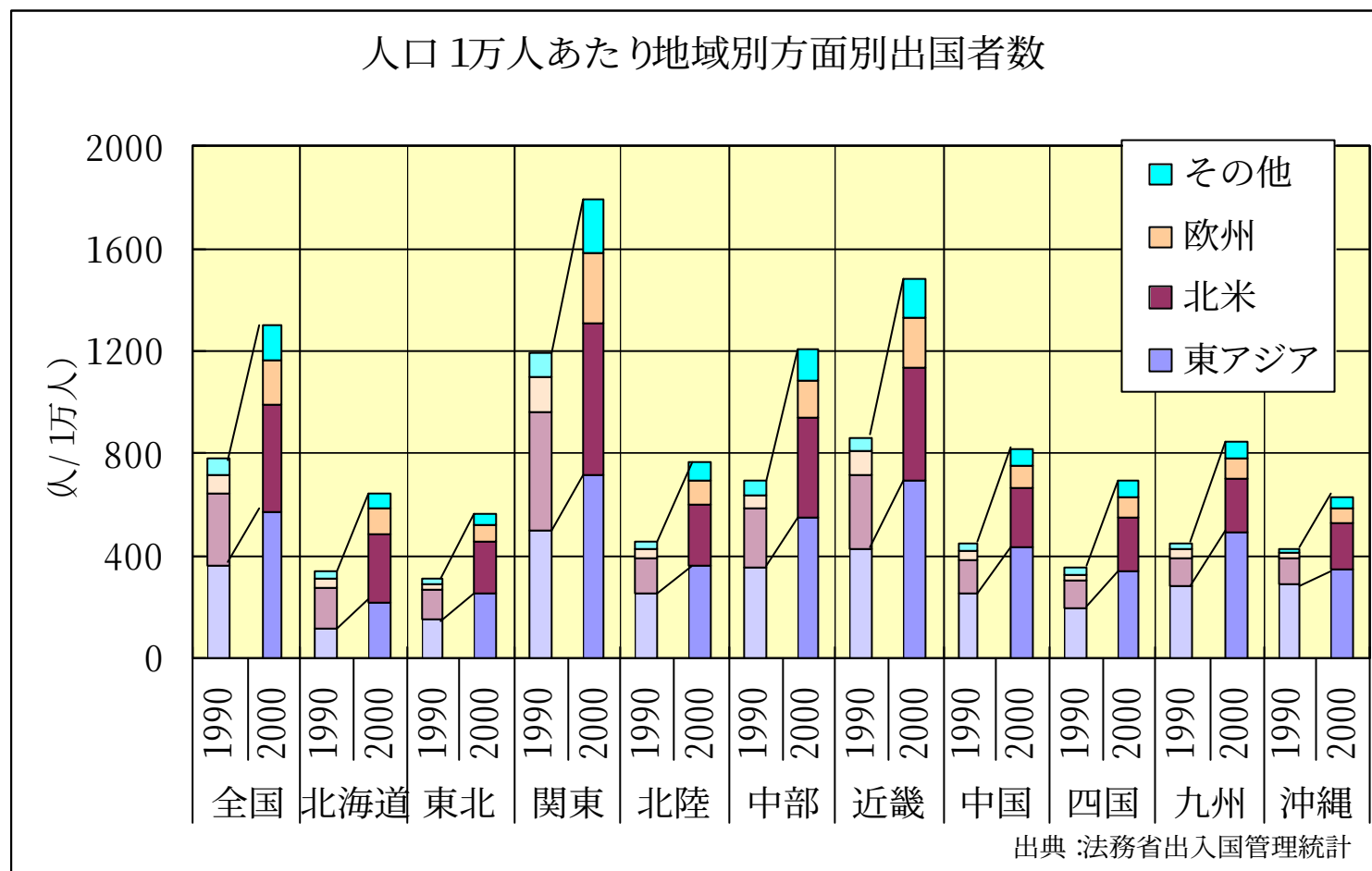
我が国の地方圏の都市と東アジアとの航空路の特長

ロシア極東地方へ北海道、北陸からの便がある。また福岡から中国内陸部に便がある。大連へは西日本からの便が比較的多い。日本の航空会社は、便数の多いソウル・上海便を除くと、福岡・香港のみに就航している。



地域ブロックの海外とのつながり

最近の10年間、各地域ブロック・各相手地域別に、人口あたり出国者数が増大しており、このうち東アジアが約半数を占めている。



国際コンテナ航路の寄港状況

国際コンテナ定期便のうち、欧米航路はほぼ三大湾と北部九州に限られているが、東アジア航路は全国に寄港している。なかでも韓国船社の運航による韓国航路が多い。

国際コンテナ定期航路寄港回数 (2002)

国際コンテナ航路寄港回数 (2002)

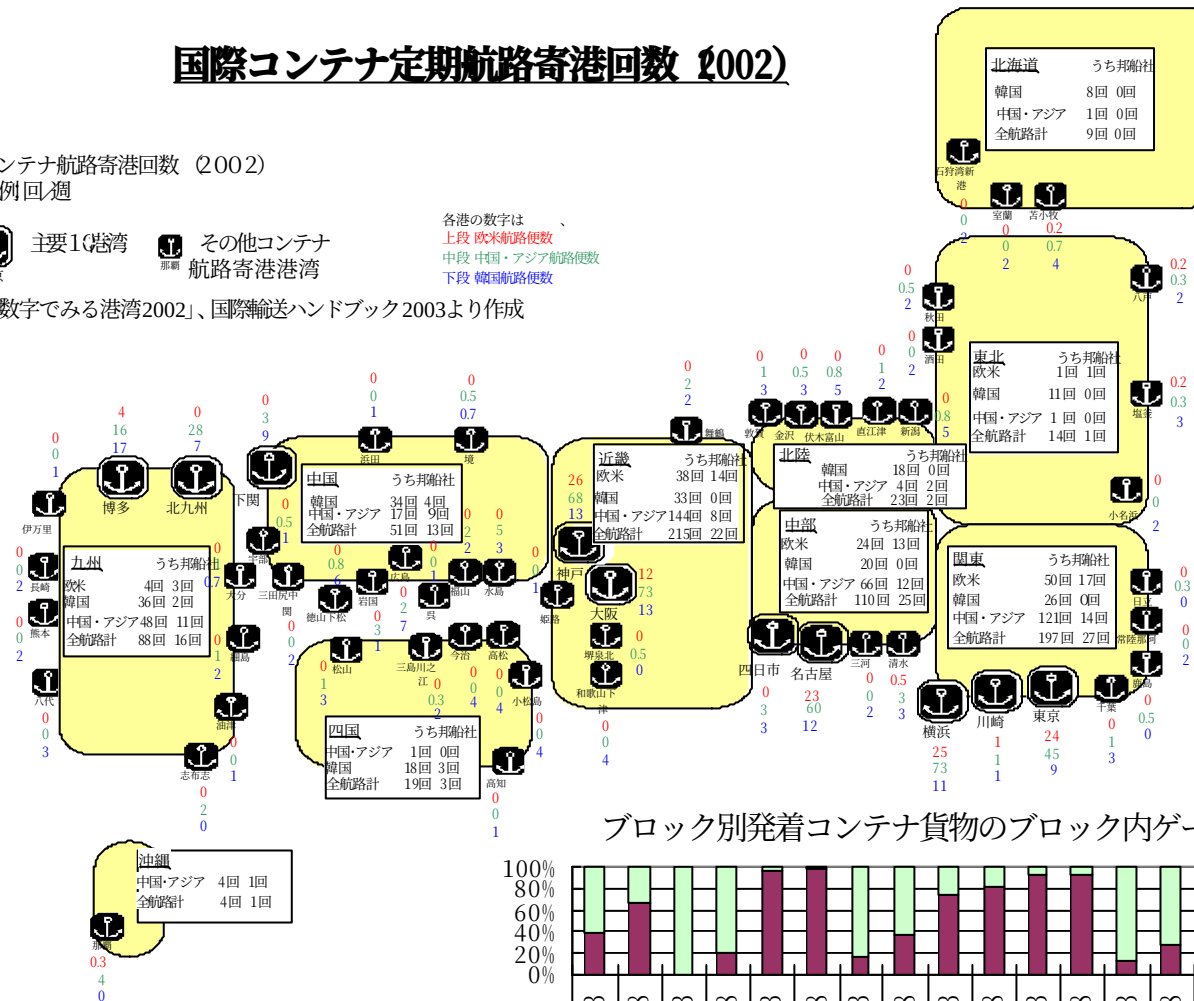
凡例 回



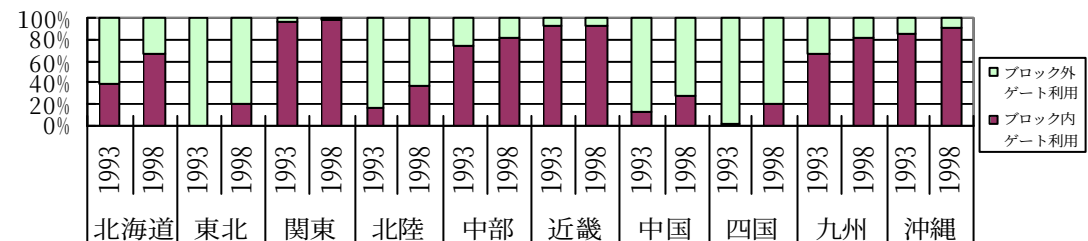
主要10港湾
その他コンテナ
航路寄港港湾

各港の数字は
上段 欧米航路便数
中段 中国・アジア航路便数
下段 韓国航路便数

数字でみる港湾2002」、国際輸送ハンドブック2003より作成



ブロック別発着コンテナ貨物のブロック内ゲート利用率



(出典) 国土交通省全国輸出入コンテナ貨物流動調査より国土交通省国土計画局作成

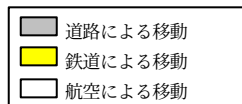
地域ブロック間の結びつき

ブロック中心間移動は、4時間未満および600km未満は新幹線が卓越している。
航空による移動は、ブロック中心からの空港までのアクセスや発着便数により、所要時間に格差が生じており、マルチモーダル視点に立った検討が必要である。

各ブロック中心から他のブロックの中心までの所要時間

	北海道	東北	関東	中部	近畿	中国	四国	九州
北海道		3時間49分	3時間49分	4時間	4時間27分	5時間19分	5時間19分	4時間18分
東北	755		3時間3分	4時間8分	4時間27分	5時間24分	5時間15分	4時間18分
関東	969	352		3時間46分	3時間35分	4時間8分	3時間59分	3時間2分
中部	1,064	679	381		3時間52分	5時間11分	5時間51分	3時間2分
近畿	1,231	828	571	197		3時間32分	3時間2分	3時間28分
中国	1,222	1,166	855	534	351		2時間37分	1時間59分
四国	1,393	981	752	446	195	209		3時間52分
九州	1,671	1,285	1,068	752	632	786	521	

最短モードによるブロック間所要時間
下段：移動距離 (km)



NITASによるブロック中心都市間のフルモード計算
中心都市とは、北海道、宮城、東京、愛知、大阪、広島、香川、福岡の各県庁を指す
鉄道モードのアクセス・イグレスはいずれも自動車利用にて算出

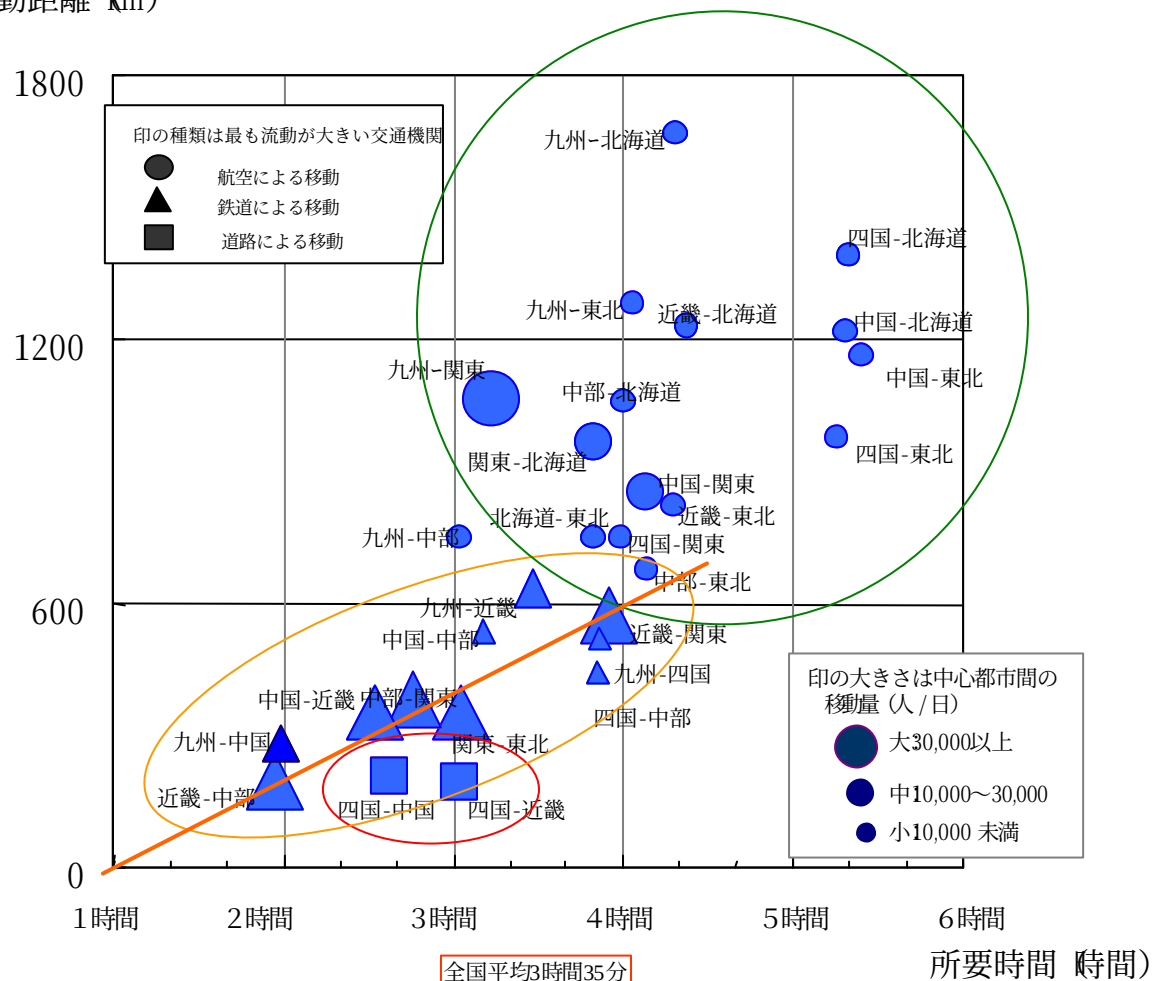
各ブロック中心から他のブロックの中心までの
平均所要時間

ブロック平均所要時間（時間）	
北海道	4時間12分
東北	3時間58分
関東	3時間33分
中部	3時間 3分
近畿	3時間26分
中国	3時間32分
四国	3時間53分
九州	3時間23分
全国	3時間35分

平均所要時間は、
出発ブロックと到着ブ
ロックの人口により
重みづけて平均値化
したもの

移動距離 (km)

移動量の大きさと所要時間



出典：全国幹線旅客純流動調査（2000年）

地域ブロック間の結びつき

旅客移動について、関東、中部、近畿の3極間は、他の圏域間に比較して結びつきが大きい。また、関東に隣接した東北、近畿に隣接した中国の結びつきが大きい。貨物流動についても、関東、中部、近畿の3極間の流動が大きい。旅客流動と異なる流動をみせているODも多い。

地域ブロック間の旅客・貨物流動

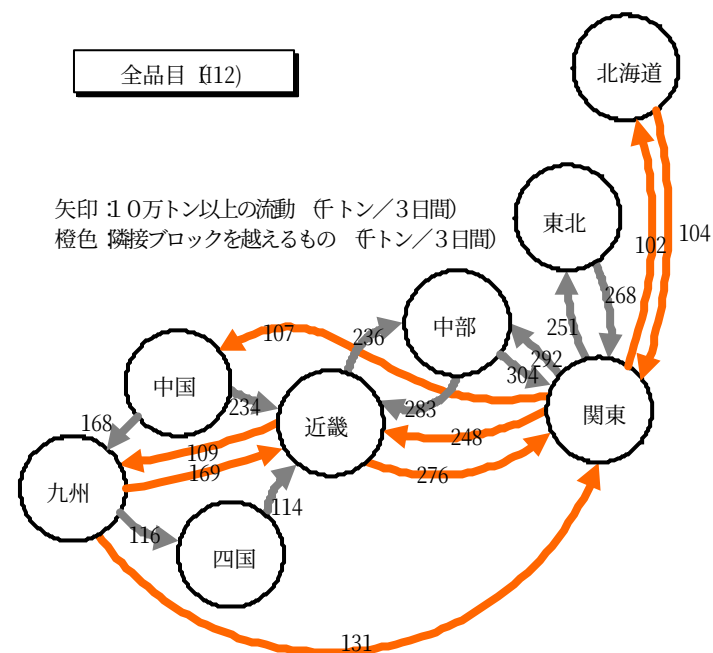
単位 旅客 人/日、貨物 トン/3日間

旅客 貨物	北海道	東北	関東	中部	近畿	中国	四国	九州	
北海道	—	9,200	32,300	4,700	9,600	2,200	1,100	4,800	旅客流動
東北	92,300 (2.49)	—	174,300	10,100	11,300	2,200	1,900	6,900	
関東	206,100 (1.58)	520,000 (0.74)	—	179,375	181,554	24,684	16,411	70,670	
中部	36,200 (1.91)	44,600 (1.09)	595,500 (0.82)	—	171,300	7,500	3,100	13,200	
近畿	50,000 (1.30)	48,800 (1.08)	523,400 (0.72)	518,900 (0.75)	—	103,600	31,200	50,300	
中国	8,700 (1.00)	29,600 (3.30)	198,700 (2.00)	91,600 (3.04)	330,900 (0.79)	—	23,100	44,400	
四国	2,200 (0.51)	8,400 (1.10)	81,200 (1.23)	86,600 (7.03)	176,300 (1.40)	135,800 (1.46)	—	9,700	
九州	13,300 (0.69)	13,300 (0.48)	196,000 (0.69)	142,800 (2.68)	277,800 (1.37)	284,200 (1.59)	124,300 (3.19)	—	
	貨 物 流 動								

() は、貨物と旅客の全国流動に占めるシェアの比率 貨物シェア÷旅客シェア

- 貨物シェア÷旅客シェアの値が0.5以下
- 貨物シェア÷旅客シェアの値が2.0以上

ブロック間の貨物流動



出典 全国幹線旅客純流動調査 (2000年)、全国貨物純流動調査 (2000年)

地域ブロックが自立するために必要な施設（例示）

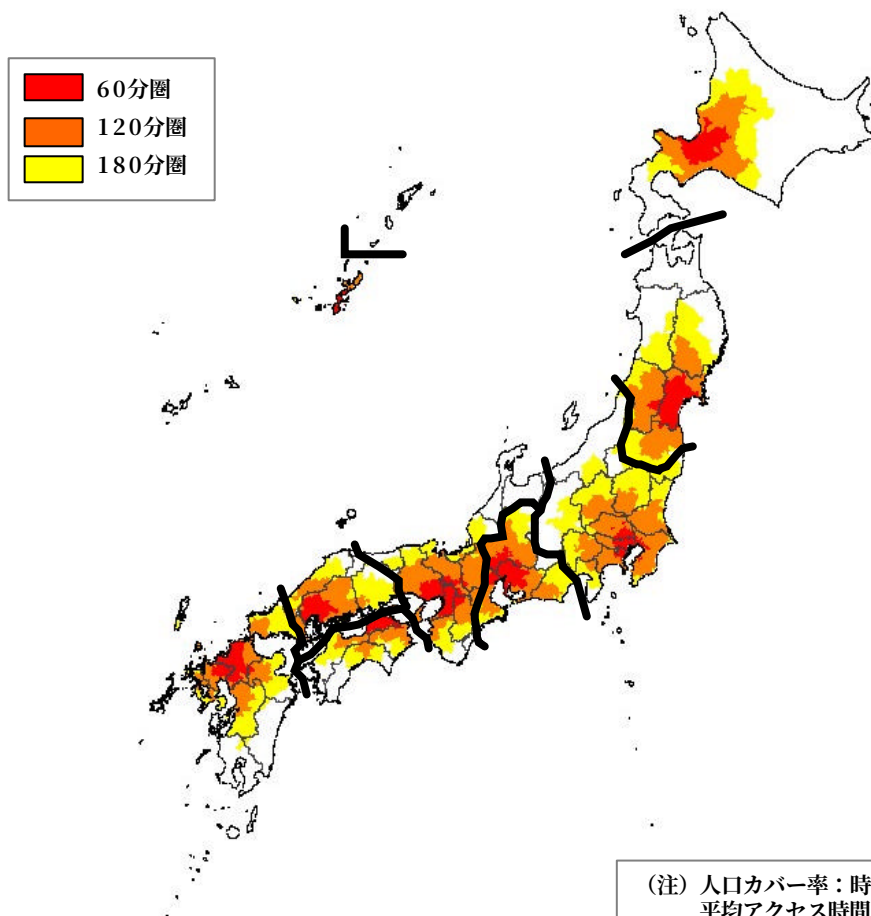
自立した国際交流や圏域間交流に必要な施設や、都府県を越えた経済・文化交流圏としての共用施設

対象施設	
交通	交通結節点施設 国際定期便就航空港，国内線空港（島しょ部をのぞく） 国際港湾（コンテナ港湾） 高速鉄道駅，高速IC
行政	公共公益施設 国の地方支分部局，高等裁判所
教育	教育・研究機関 大学（広域から学生が集まる大学），大学院 研究開発拠点（実質稼働している施設）
医療	医療施設 三次救急医療施設，がんセンター，臓器移植指定病院
安全	広域防災施設 広域防災拠点
・ 経済 産業	商業/金融施設 大規模百貨店，証券取引所，経済連合会
	流通施設 中央卸売市場，トラックターミナル， 家電リサイクル施設
	情報/通信施設 ブロックレベル機能を持つテレビ放送局，新聞社（ブロック誌）
・ 余暇 文化	余暇施設 国立公園，国営公園，観光地（日帰り・宿泊・テーマパーク） プロ野球場，J1・J2ホームスタジアム
	国際交流施設 国際コンベンションセンター
	文化施設 大規模美術館・博物館・コンサートホール、動植物園、水族館

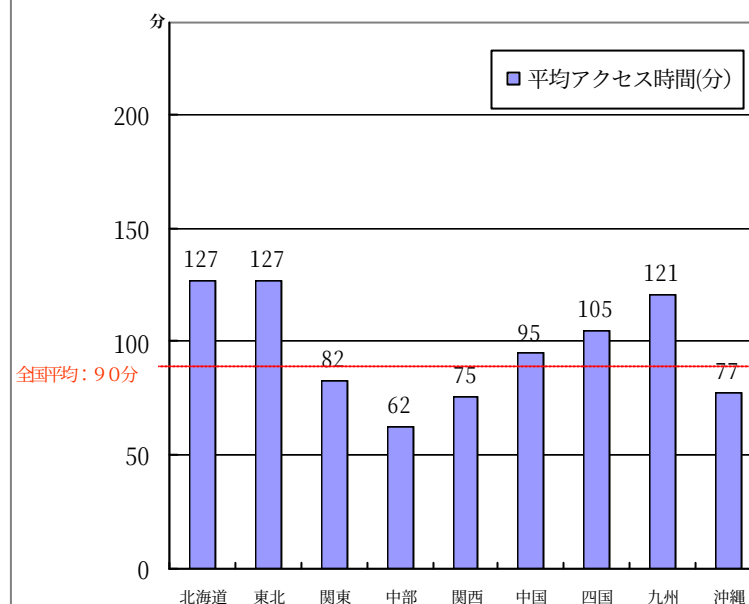
地域ブロックの中心的な都市への結びつき

関東・近畿・中部ブロックは平均90分以内にアクセス可能であるが、九州ブロックなどは平均120分程度となっており3大圏に比べてアクセス性に劣る。鹿児島、宮崎などの南部に位置する都市からのアクセス時間は、3時間を超える。

【ブロック中心都市までの到達時間分布図】



■ ブロックごとの比較 [平均アクセス時間]



〔NAVINETによる計算〕
○ 地域ブロック中心市 市役所所在地 から
各市町村中心間までの所要時間
○ 自動車・船モードによる計算

NAVINET・・・2000年度末ネットワーク

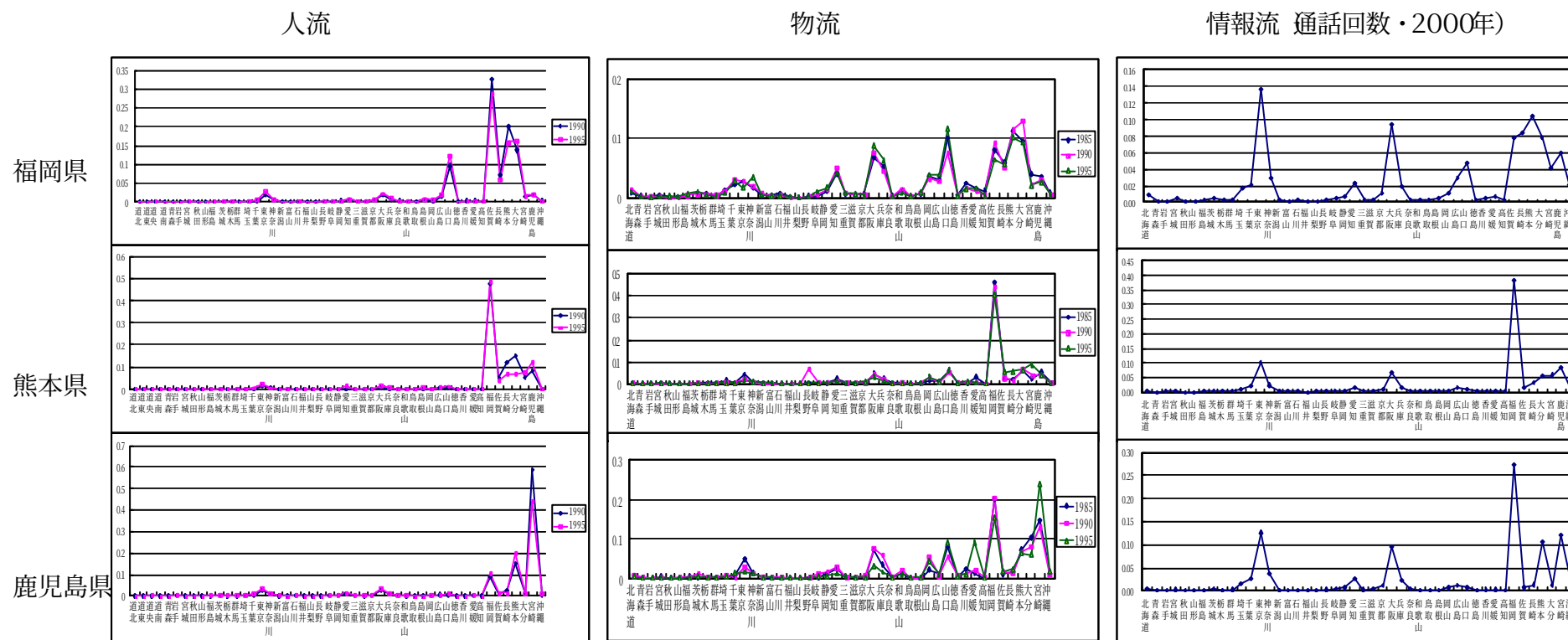
NITAS・・・2001年度末ネットワーク

(注) 人口カバー率：時間到達圏内の市町村の合計人口 / 地域ブロック内人口
平均アクセス時間：各市町村から最寄り施設までの所要時間の平均値（市町村人口で重み付け）

府県間の人・物・情報の流動量 (九州 3県)

九州 3県 (福岡・熊本・鹿児島)についてみると、人・物・情報 (通話回数)の順に流動が広域的になっている。特にブロック圏中心県である福岡県について、この傾向が著しい。

他県との流動における各県の割合(九州)

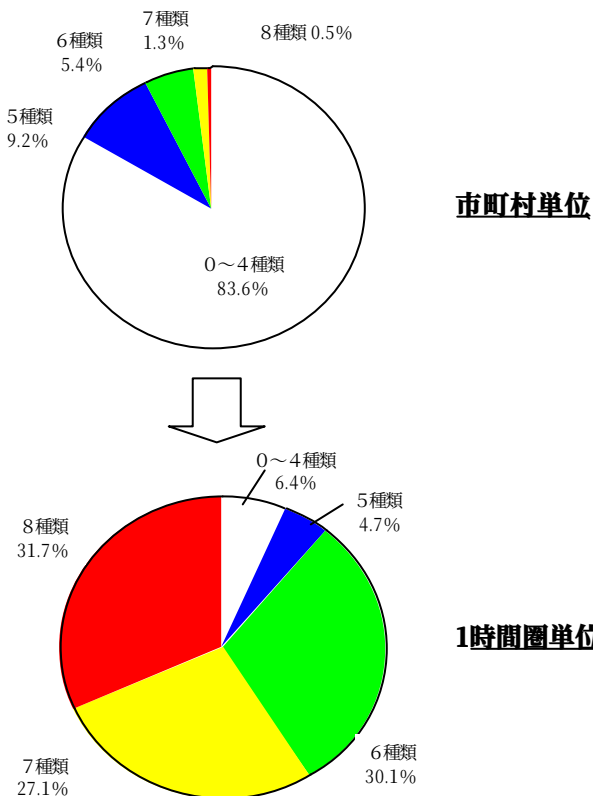


広域的視点から見た生活関連サービス

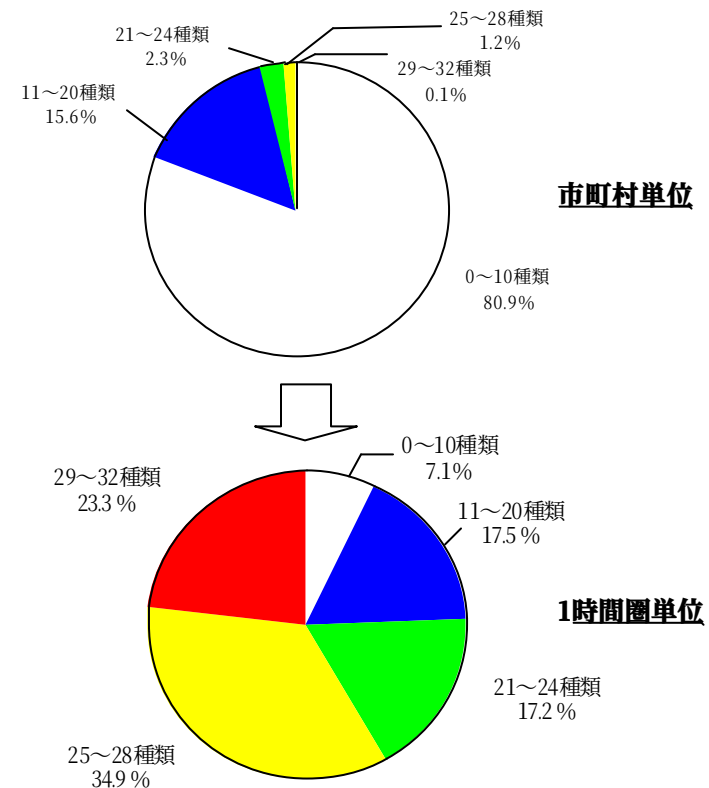
単独市町村で受けられる生活関連サービスの種類は限られているが、1時間圏域では、より多くの生活関連サービスを受けられる。

中枢・中核都市から1時間以上離れた市町村における生活関連サービス

社会教育施設のうち、何種類の施設があるか（2000年）



病院の診療科目のうち、何種類があるか（1998年）



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）をもとに国土交通省国土計画局作成

- 注）1. ここでの「社会教育施設」とは①公民館、②図書館、③博物館、博物館類似施設、④青少年教育施設、⑤婦人教育施設、⑥社会体育施設、民間体育施設、⑦文化会館、⑧カルチャーセンターの8種類の施設をいう。
2. ここでの「施設の種類数」とは、上記8種類の施設のうち、市町村内あるいは1時間圏域内に何種類が存在しているかを捉えたもの。

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

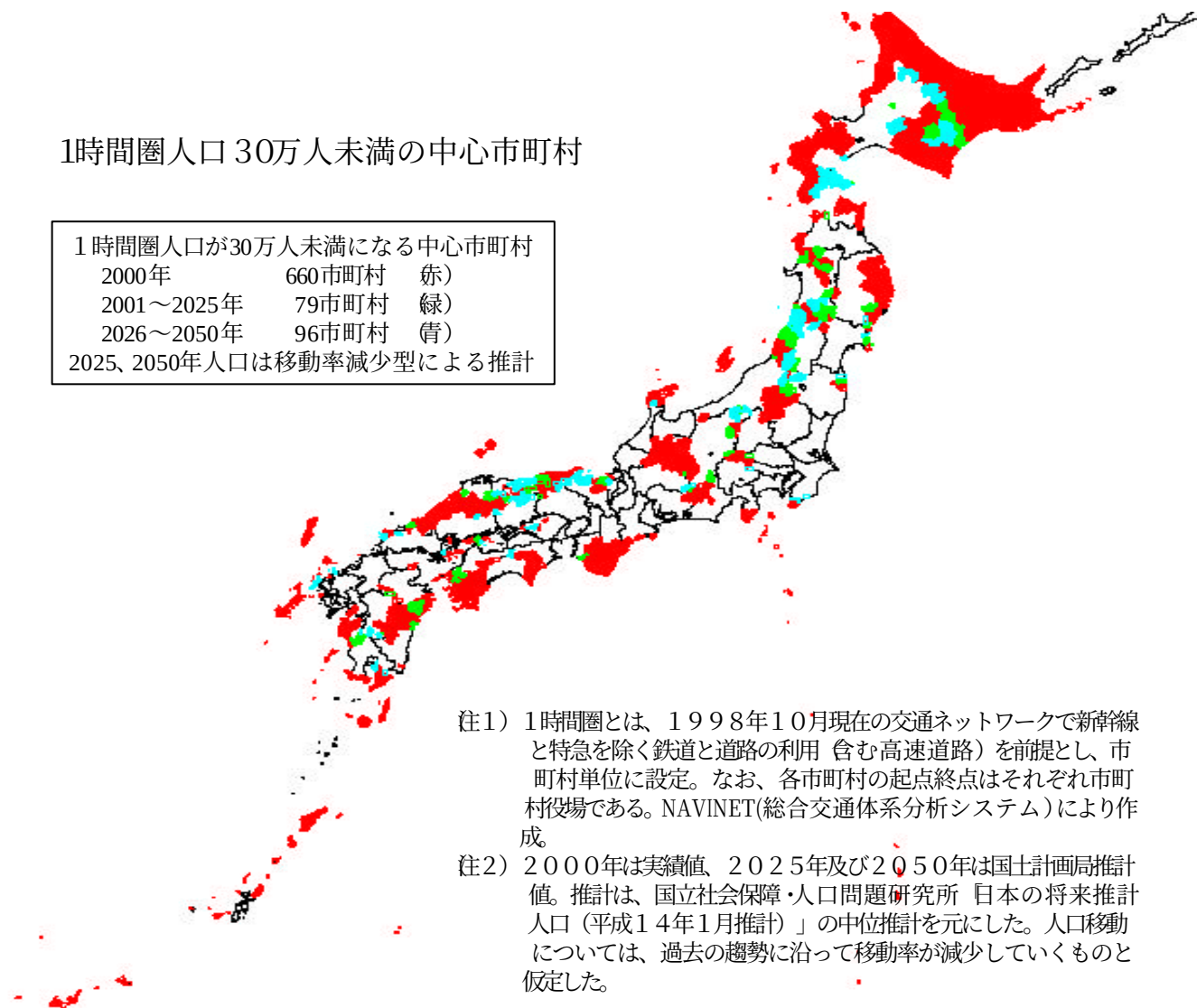
- 注）1. 「病院の診療科目」とは、内科、外科等を意味し全部で32種類（歯科関係を除く）ある。
2. ここでの「施設の種類数」とは、上記32種類の診療科目のうち、市町村内あるいは1時間圏域内に何種類が存在しているかを捉えたもの。

今後 50年間の 1時間圏人口の分布

2000年において、1時間圏人口 30万人未満の市町村は 660存在する。今後 50年で、更に 175市町村が 1時間圏人口 30万人未満になるものと推計されている。

1時間圏人口 30万人未満の中心市町村

1時間圏人口が30万人未満になる中心市町村
 2000年 660市町村 (赤)
 2001～2025年 79市町村 (緑)
 2026～2050年 96市町村 (青)
 2025、2050年人口は移動率減少型による推計



2000年に1時間圏人口が30万人未満になる
中心市町村 (人口規模上位15位) (単位:人)

都道府県	市町村	2000年中 市町村人口
北海道	釧路市	191,739
宮崎県	延岡市	124,761
北海道	北見市	112,040
鹿児島県	鹿屋市	81,084
和歌山県	田辺市	70,360
岐阜県	高山市	66,430
愛媛県	宇和島市	62,126
宮城県	気仙沼市	61,452
岩手県	宮古市	54,638
千葉県	館山市	51,412
島根県	益田市	50,128
大分県	佐伯市	50,120
青森県	むつ市	49,341
兵庫県	豊岡市	47,308
島根県	浜田市	47,187

2001～2025年に1時間圏人口が30万人未満になる
中心市町村 (人口規模上位15位) (単位:人)

都道府県	市町村	2000年中 市町村人口
山形県	鶴岡市	100,628
宮崎県	日向市	58,996
秋田県	能代市	53,266
福島県	原町市	48,750
鹿児島県	出水市	39,708
愛媛県	大洲市	39,011
秋田県	湯沢市	34,963
福井県	小浜市	33,295
熊本県	水俣市	31,147
熊本県	亀田町	17,751
北海道	芽室町	17,586
愛媛県	宇和町	17,550
福島県	会津高田町	15,564
秋田県	平鹿町	14,941
秋田県	十文字町	14,517

2026～2050年に1時間圏人口が30万人未満になる
中心市町村 (人口規模上位15位) (単位:人)

都道府県	市町村	2000年中 市町村人口
北海道	函館市	287,637
北海道	帯広市	173,030
鳥取県	鳥取市	150,439
北海道	室蘭市	103,278
山形県	酒田市	101,311
京都府	舞鶴市	94,050
岡山県	津山市	90,156
鳥取県	倉吉市	49,711
山形県	新庄市	42,151
秋田県	横手市	40,521
北海道	音更町	39,201
福島県	喜多野市	37,495
北海道	上磯町	35,727
北海道	上飯町	28,354
北海道	幕別町	24,276

- 注1) 1時間圏とは、1998年10月現在の交通ネットワークで新幹線と特急を除く鉄道と道路の利用 (含む高速道路) を前提とし、市町村単位に設定。なお、各市町村の起点終点はそれぞれ市町村役場である。NAVINET(総合交通体系分析システム)により作成。
- 注2) 2000年は実績値、2025年及び2050年は国土計画局推計値。推計は、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成14年1月推計)」の中位推計を元にした。人口移動については、過去の趨勢に沿って移動率が減少していくものと仮定した。

生活圏域を形成するために必要な施設・機能 (例示)

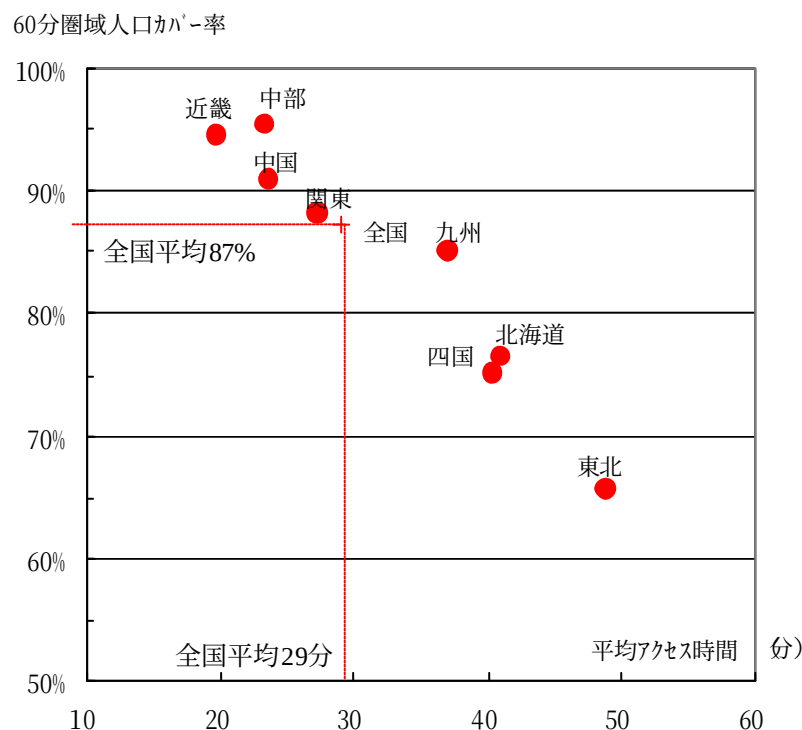
生活関連サービスの維持や地域社会の活力を保っていくために必要な機能・施設

対象施設	
交通	交通結節点施設 高速鉄道駅, 高速IC, 高速バスストップ
行政	公共公益施設 法務局, 簡易裁判所・支部, 市役所, 公民館 (中央公民館・市民会館)
雇用	雇用の場 県内主要企業工場, 工業団地 ハローワーク
教育	教育施設 高等学校, 大学, 生涯学習施設
医療	医療・福祉施設 二次救急医療施設, 三次救急医療施設 (三次救急施設への搬送) 総合病院 老人福祉医療施設 (特別養護老人ホーム, 老人日帰り介護施設), 保健所
安全	防災活動拠点施設 広域防災活動拠点 災害拠点病院
産業・経済	商業/金融施設 百貨店 (1万m ² 程度)・ショッピングセンター, 銀行支店
	リサイクル/処理施設 廃棄物処理施設 (ごみ処理場)
文化・余暇	余暇施設 広域公園 (県立・市立総合公園), 総合運動場
	文化施設 図書館 (県立・市立中央), 博物館, 美術館

生活圏域内共用施設へのモビリティ（百貨店）

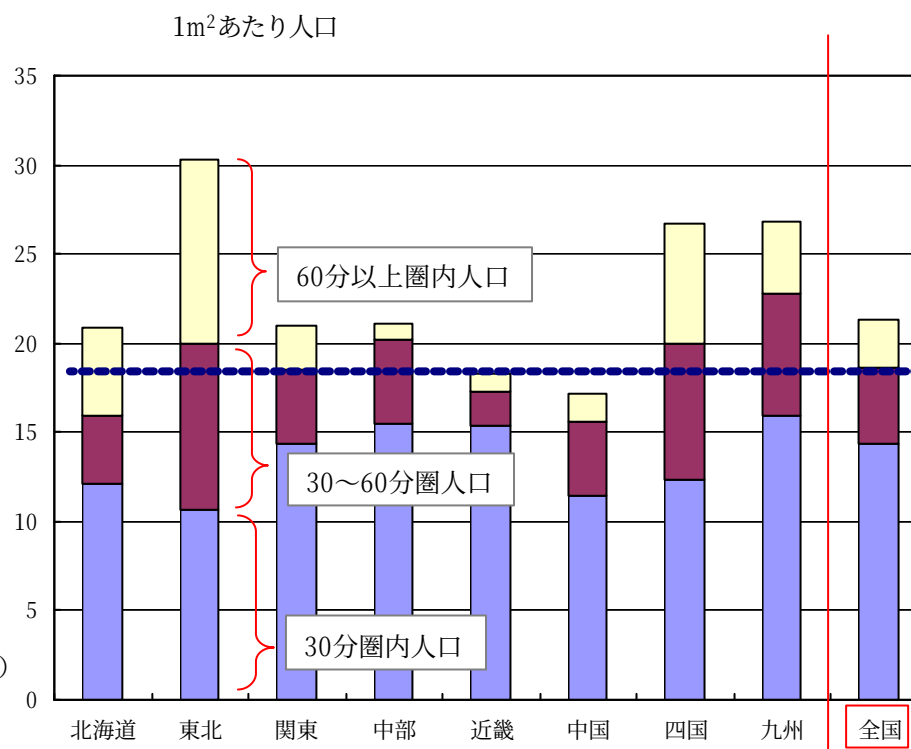
百貨店の60分圏域人口カバー率は全国平均で87%、平均アクセス時間は29分である。百貨店の配置と交通ネットワークの状況により、東北、北海道、四国、九州の順で平均アクセス時間が長くなっている。

■ブロックごとの60分人口カバー率、平均アクセス時間



百貨店：売り場床面積 10,000m²以上 を対象

■売り場床面積1m²あたりの 30・60分圏域人口



[NITASによる各市町村中心からの所要時間から算出]

※ 百貨店の位置は、所在地付近の駅・公共施設を用いた

NITAS・・・2001年度末ネットワーク

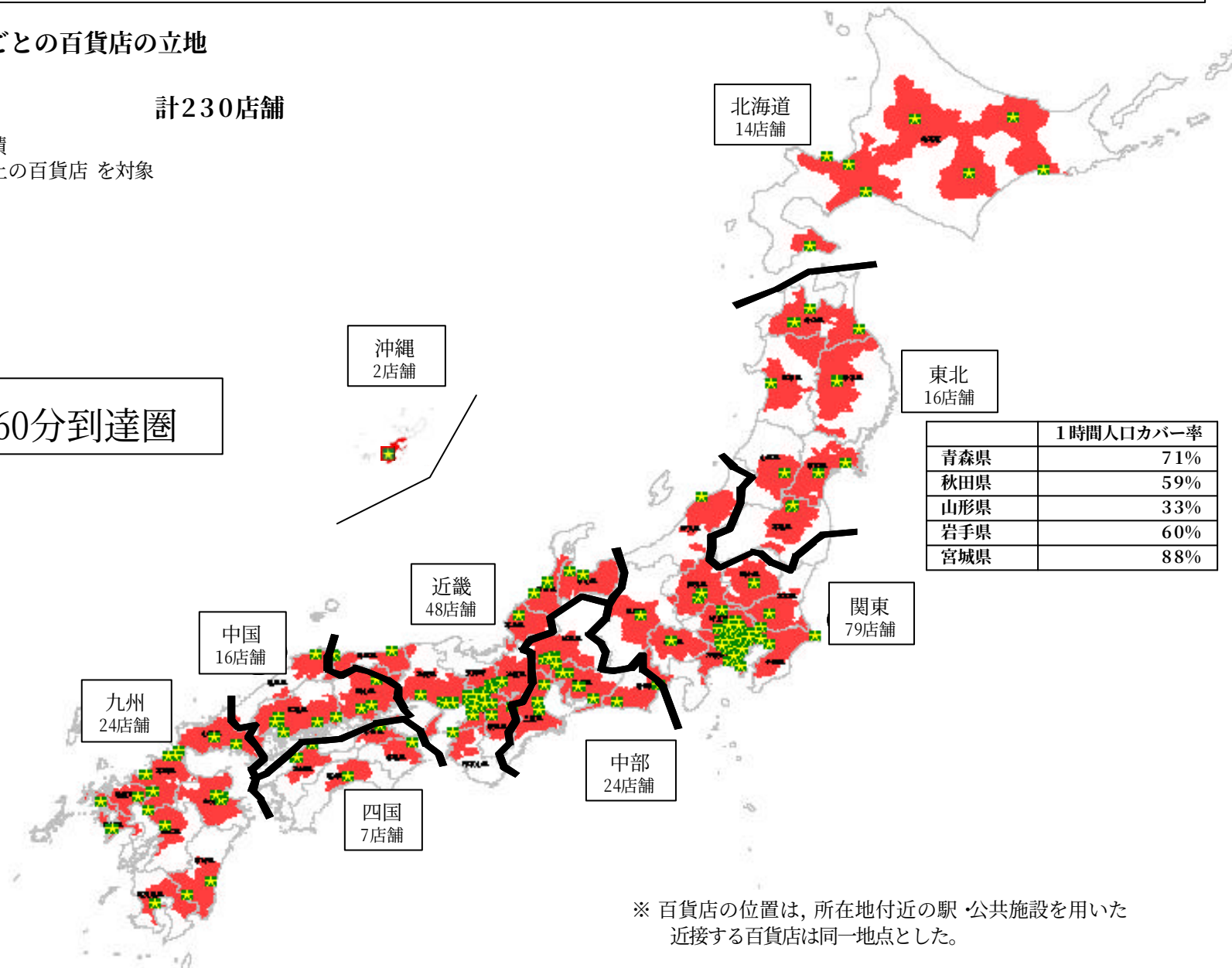
生活圏域内共用施設へのモビリティ (百貨店)

■ブロックごとの百貨店の立地

計230店舗

売り場床面積
10,000m²以上の百貨店 を対象

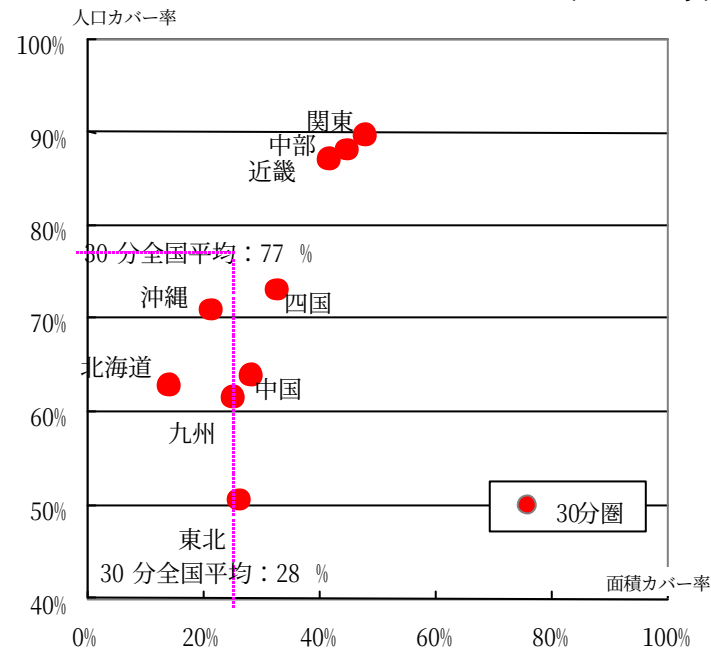
■ 60分到達圏



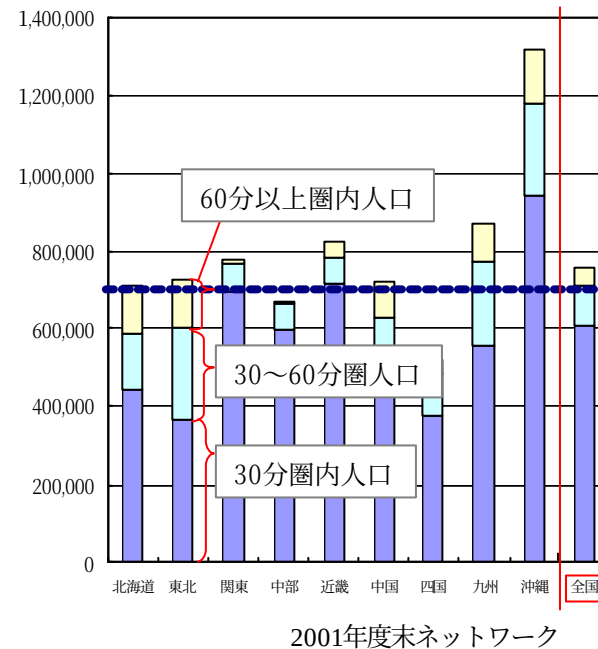
生活圏域内共用施設へのモビリティ (三次救急医療施設)

三次救急施設までのモビリティ [緊急搬送 30分] は、全人口に対し、77%が確保されている。
地域ブロック別に見ると、概ね90%の三大都市圏と、概ね50%の東北をはじめとする他の地域との格差が大きい。

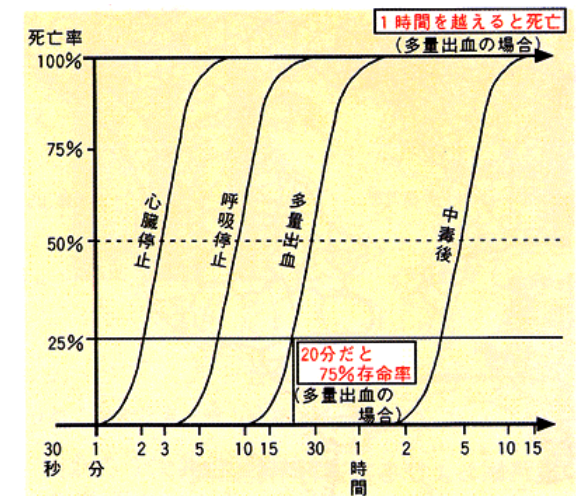
■ ブロックごとの三次救急施設までのモビリティ [カバー率]



■ 1病院あたりの30・60分圏域人口



■ 緊急事態における経過時間と死亡率の関係 カーラーの曲線 (1981年発表)

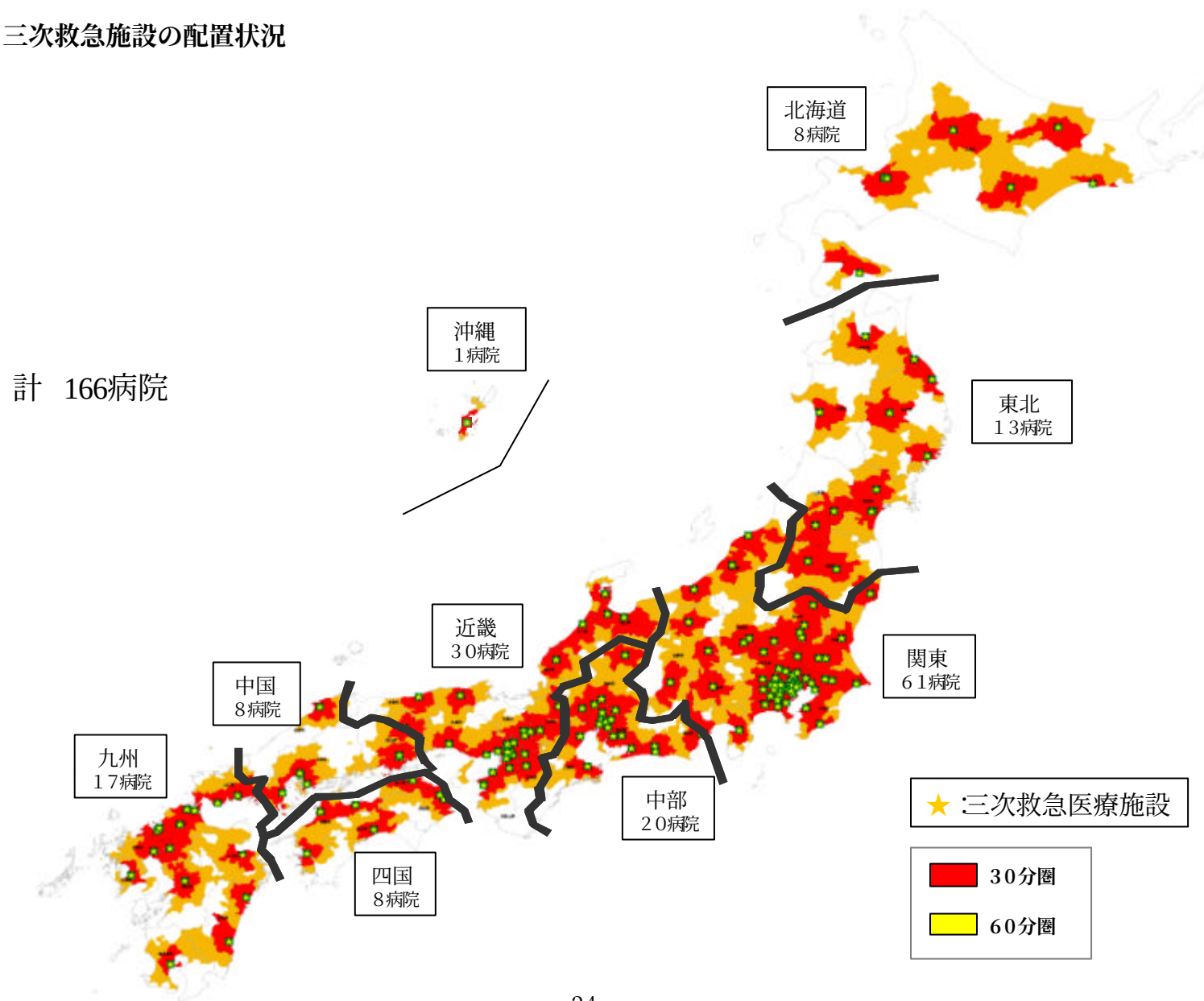


(出典)国土交通省東北地方整備局
ホームページより

[NITASによる各市町村中心からの三次救急医療施設までの所要時間から算出]

生活圏域内共用施設へのモビリティ (三次救急医療施設)

■ 三次救急施設の配置状況



生活圏域内のモビリティ

都市規模別に課題と対応を検討

三大都市圏・・・交通渋滞、環境の悪化、交通事故、
バリアフリー化の遅れ、通勤時間の増加等

→ 環状道路整備、公共交通機関充実
ユニバーサルデザイン等

ブロック中心都市・・・公共交通機関の不足、交通渋滞、交通事故
→マルチモーダル施策、環状道路整備等

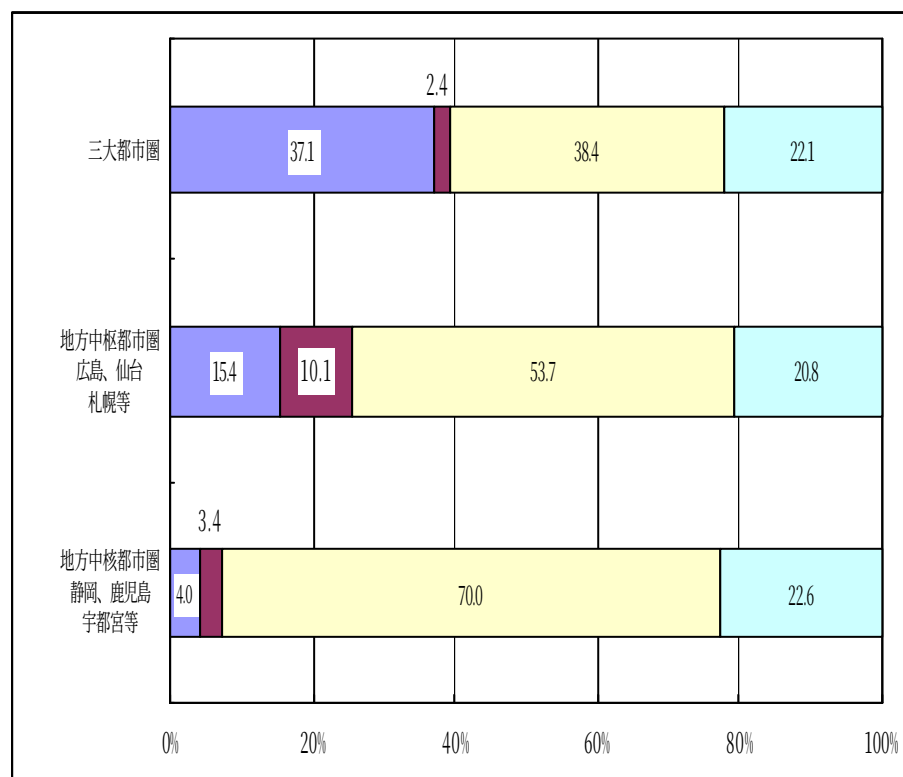
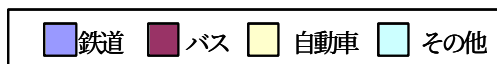
中核都市・・・公共交通機関の衰退、交通渋滞等
→ マルチモーダル施策、道路網整備等

中小都市・・・公共交通サービス維持困難
→ 公的支援、NPOによる支援等

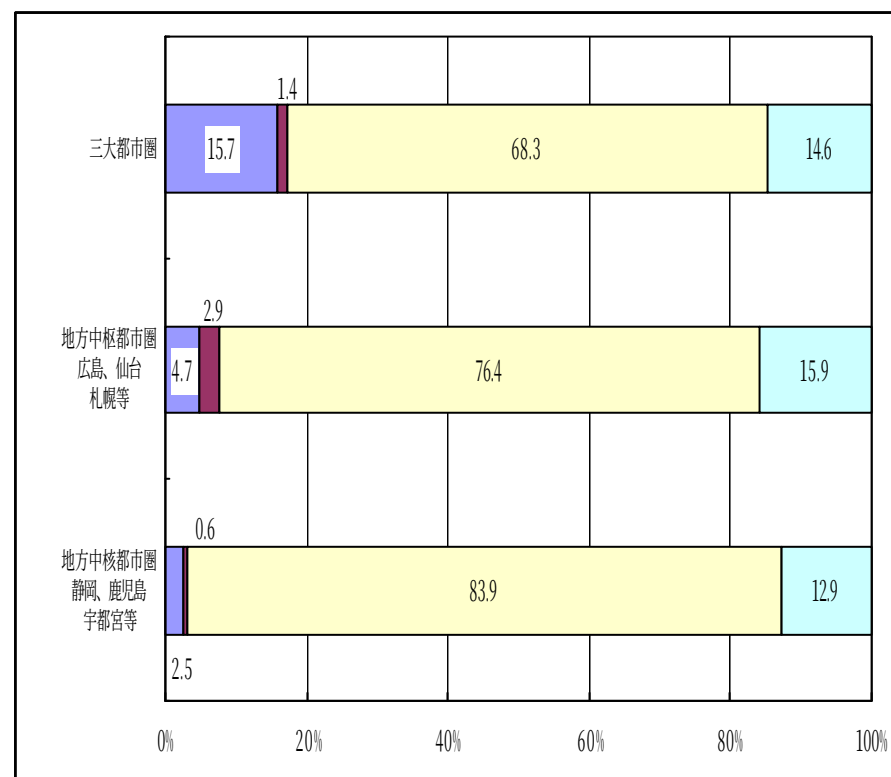
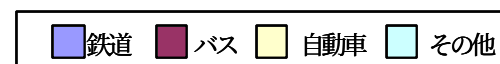
生活圏域内のモビリティの課題

- ・通勤時には大都市圏ほど鉄道の比重が大きい
- ・業務時には大都市圏、地方都市とも自動車の比率が大きく、地方都市では、約 8割となっている。

通勤時の交通手段



業務時の交通手段

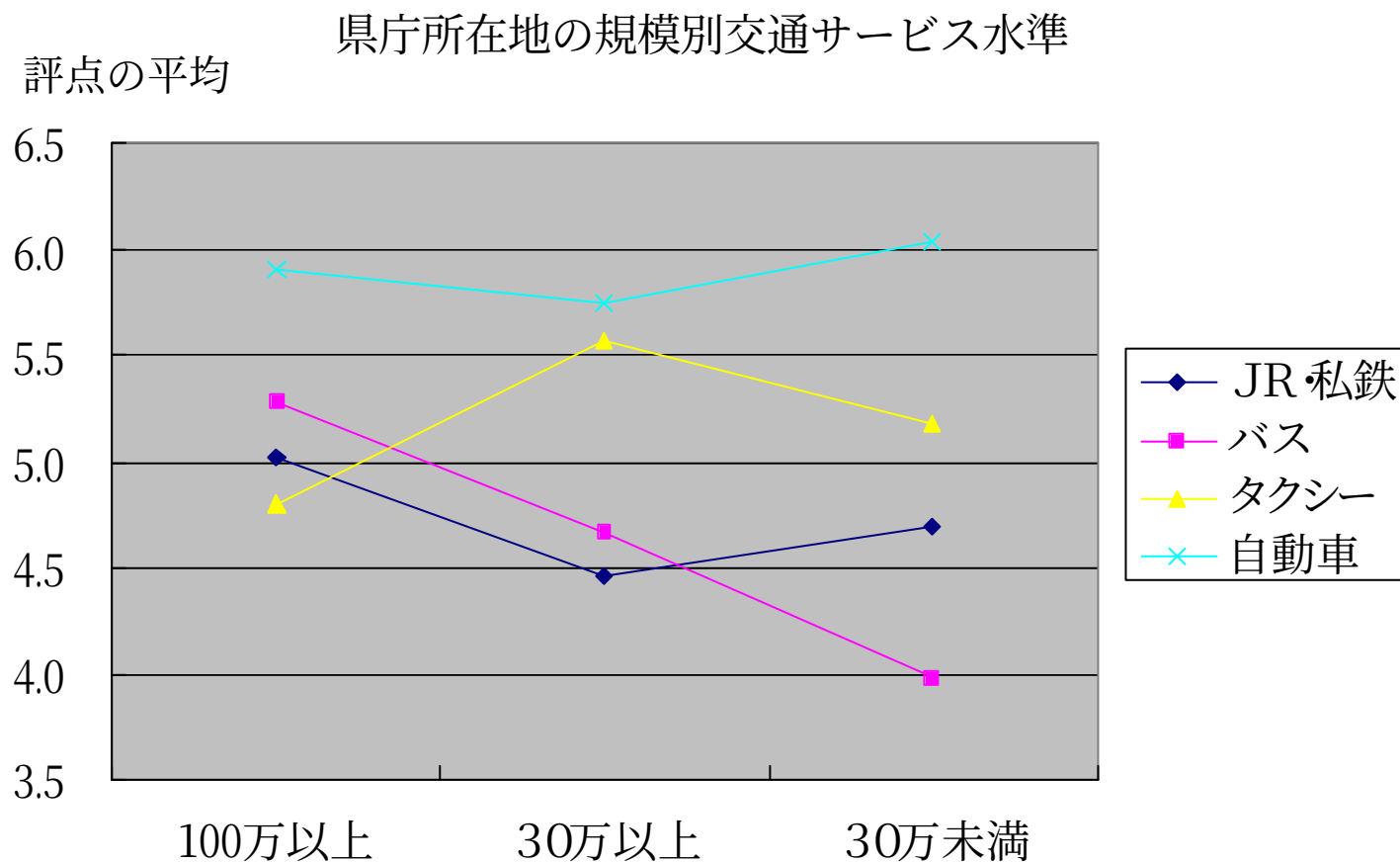


(四捨五入の関係で合計が 100%にならない場合がある。)

出典：平成 11 年全国都市パーソントリップ調査

生活圏域内のモビリティの水準

県庁所在地における交通サービス水準を見ると、鉄道、バスなどの大量輸送機関は都市規模が大きいほど水準が高く、タクシーや自動車については都市規模が小さい方がやや水準が高い傾向がある。

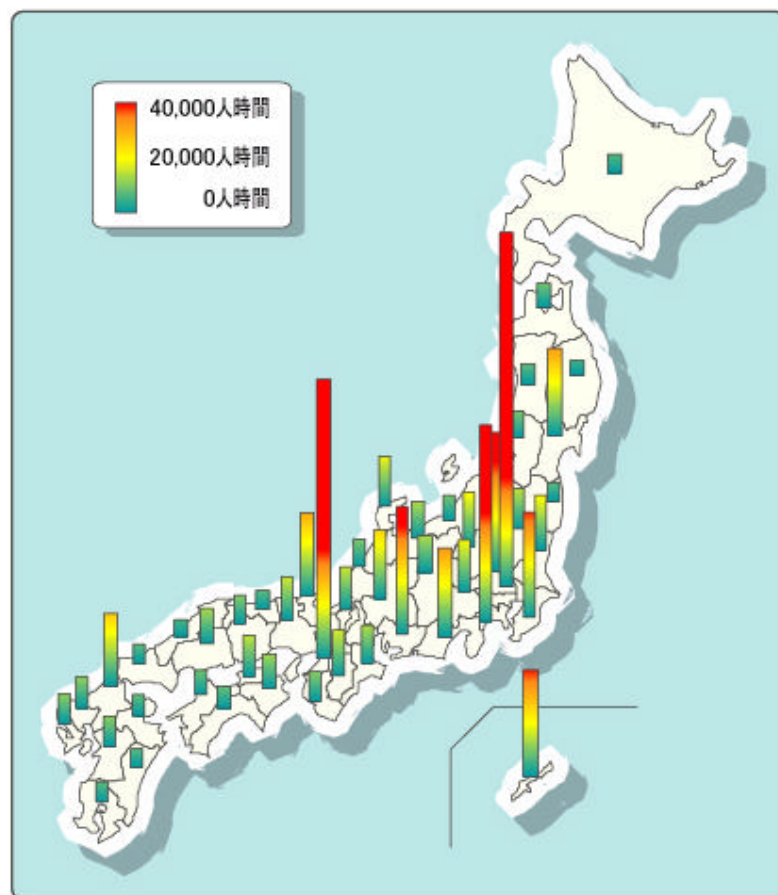


注：評点とは、交通サービスの水準を示すため各県庁所在地別に利便性、速達性、経済性等の指標を総合化し10点満点で採点したもの。

出典：三大都市圏を除く県庁所在都市における交通のサービス水準の評価（財）運輸政策研究機構より国土計画局作成

生活圏域内のモビリティの課題 (渋滞)

我が国全体で年間に生じる渋滞損失時間は年間38億時間に達する。
特に、3大都市圏における渋滞損失が著しい。

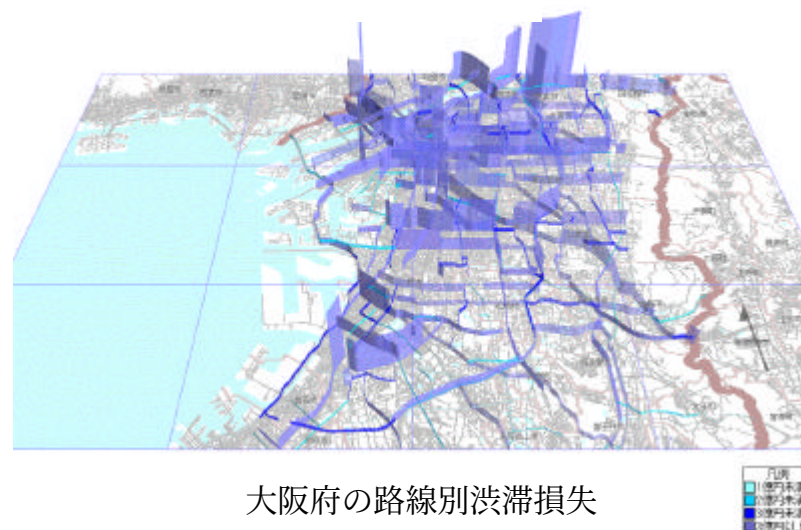


都道府県別km当たりの渋滞損失時間

出典 国土交通省道路局ホームページ



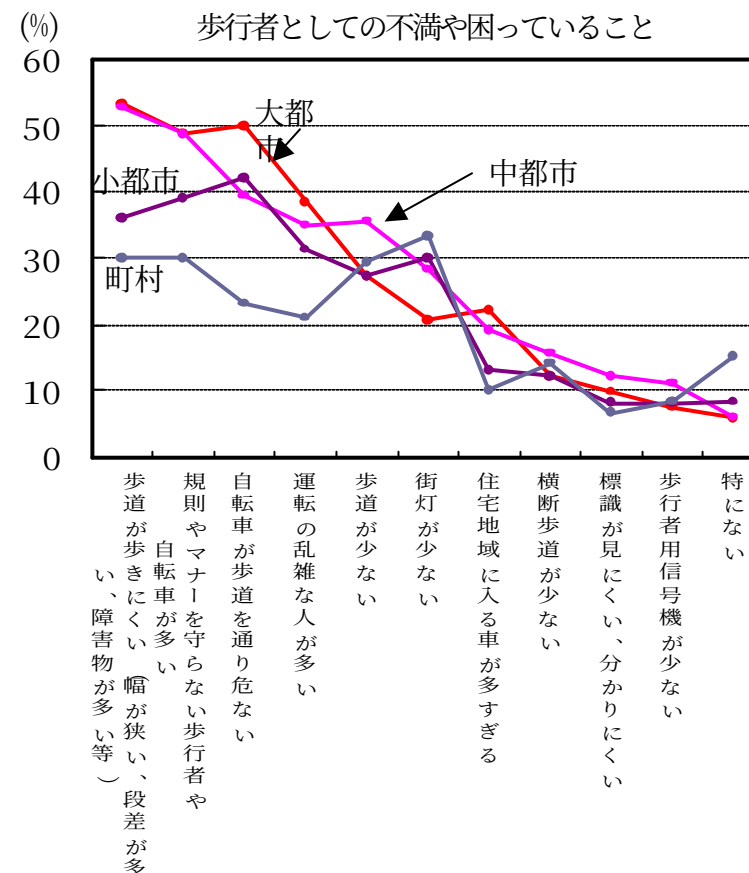
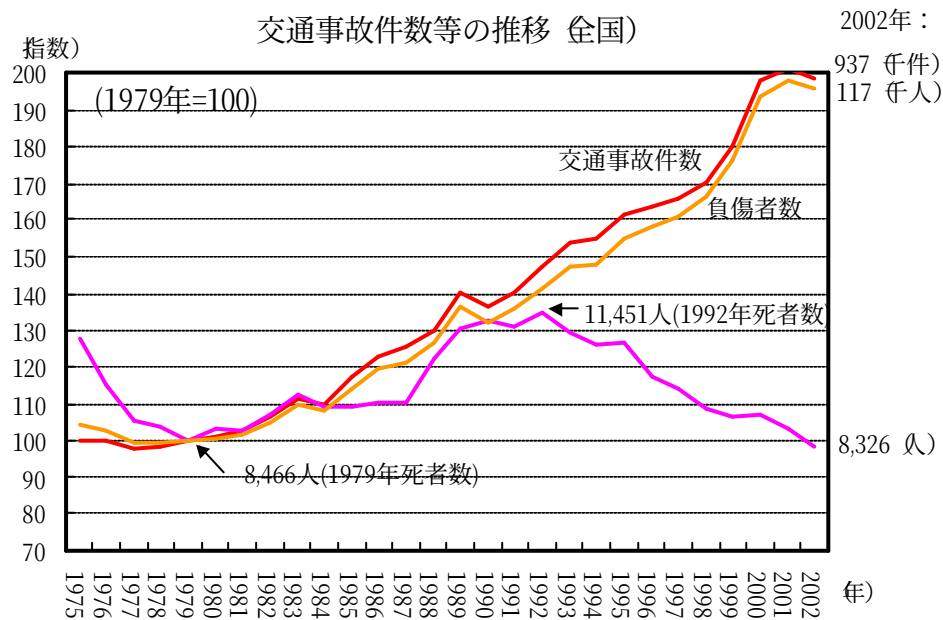
東京23区の路線別渋滞損失



大阪府の路線別渋滞損失

生活圏域内のモビリティの課題 (交通事故)

・近年、増加を続けてきた交通事故数と負傷者数は、2000年以降横這い。死者数は1992年をピークに減少傾向。
 ・歩行者としての不満は、全体的に大都市で高い。項目としては「歩道が歩きにくい」、自転車歩道が歩道を通り危ない」等、歩道の構造に関するものが高い。



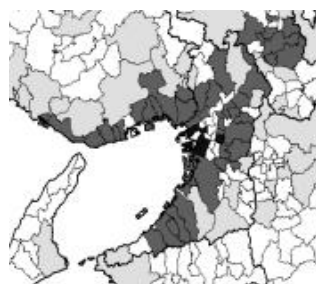
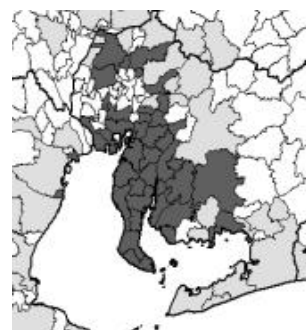
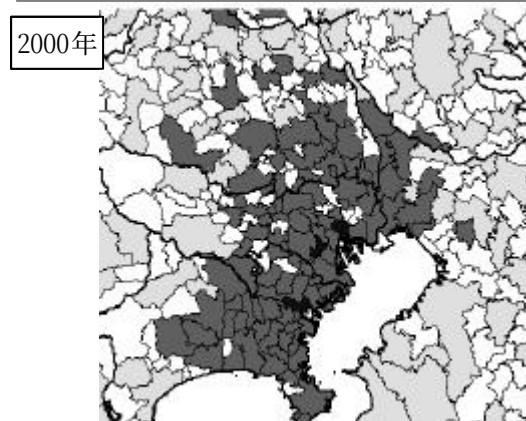
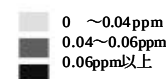
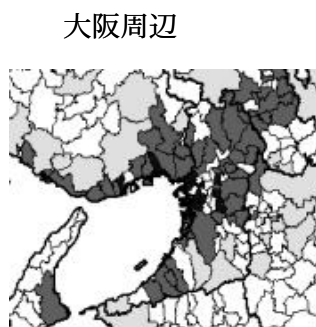
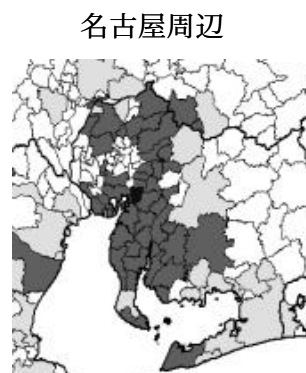
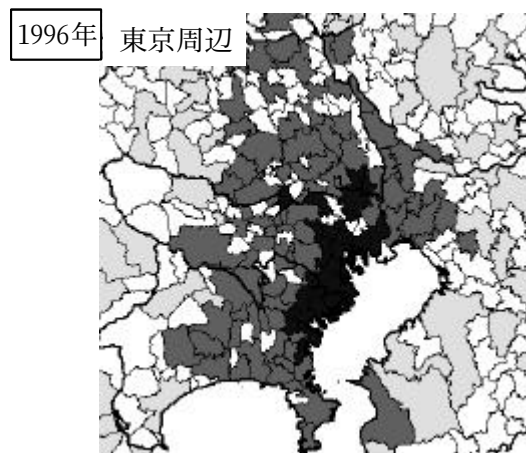
(注) 歩行者としての不満や困っていること：大都市 (東京都区部、政令指定都市)、中都市 (人口10万人以上の市)、小都市 (人口10万人未満の市)

(出典) 警察庁「警察白書」、警視庁HPより、内閣府「交通安全に関する世論調査 (H15.5)」より、国土交通省国土計画局作成。

生活圏域内のモビリティの課題 (大気汚染)

2000年の二酸化窒素の高濃度地域は、1996年に比較して減少しているが、依然として高いレベルにある。
自動車排出規制の強化により、さらなる大気汚染対策を図っている。

二酸化窒素の1日平均値の年間98%値の変化

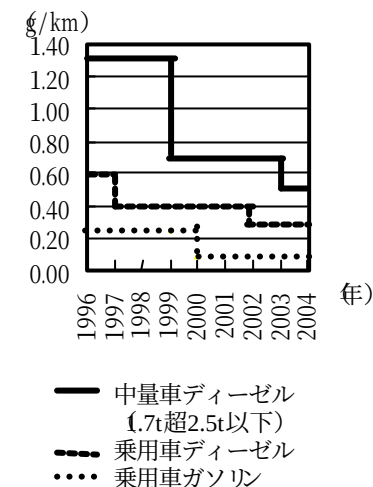


(出典) 環境省「大気汚染状況報告書」(H12)、今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について
(H14)より国土交通省国土計画局作成。

注)

1. 二酸化窒素 : それ自身の毒性のほか、酸性雨、光化学スモッグの原因にもなっている。
2. 1日平均値の年間98%値 : 二酸化窒素の評価方法で、年間における1日平均値のうち、低い方から98%に相当する値。
3. 二酸化窒素の環境基準 (長期評価) : 一日平均値の年間98%値が0.04~0.06ppmのゾーン内、又はそれ以下であること。
4. 観測局 (一般)の存在する市区町村のみプロットしている。

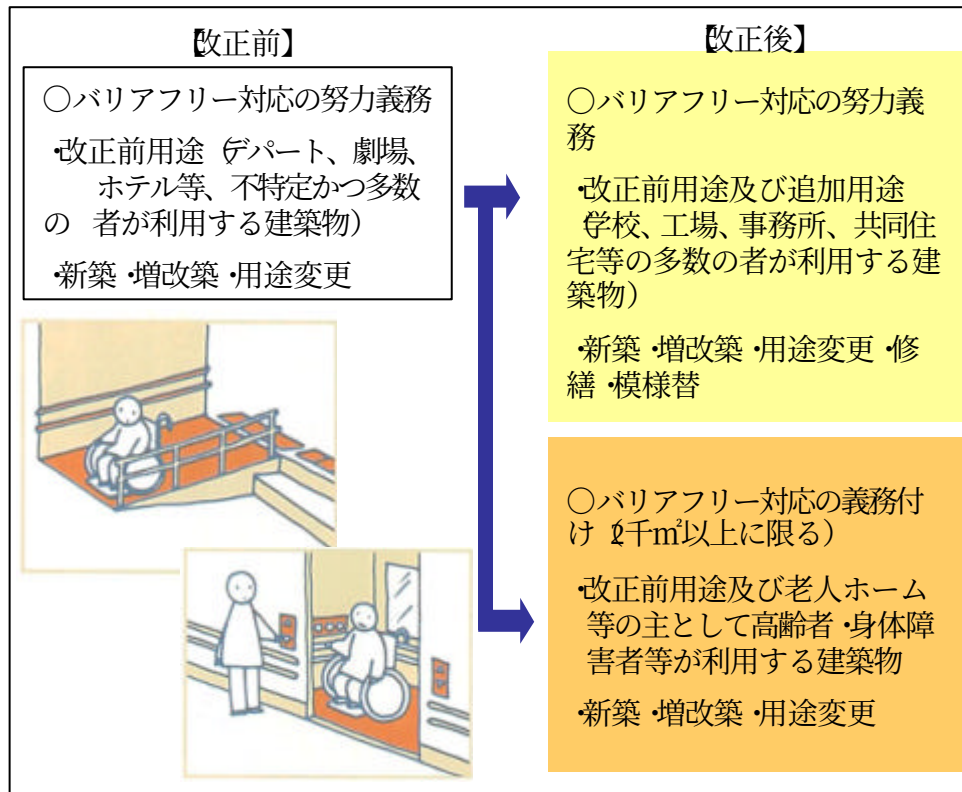
自動車排出ガス規制値 (全国一律)
窒素酸化物に係る単体規制)



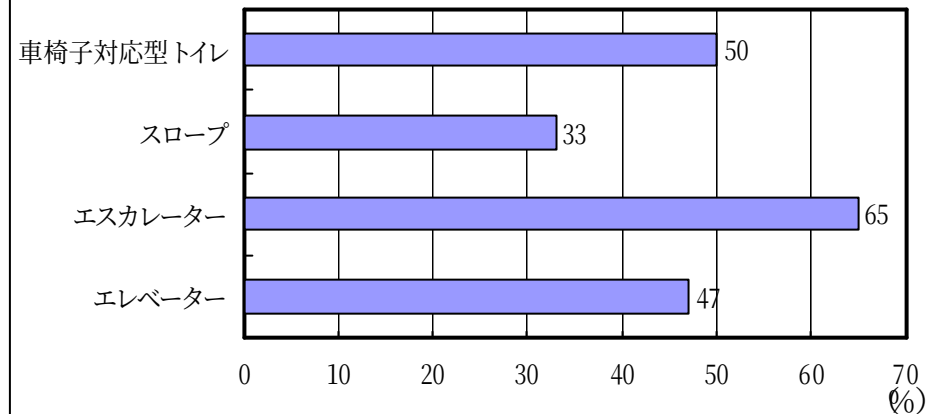
生活圏域内のモビリティの課題（バリアフリー）

- 一定規模以上の建築物等においてはバリアフリー基準の義務づけが開始された（施行H15.4.1）。
- 公共交通ターミナルではエレベーター・エスカレーターの設置駅数が増加。

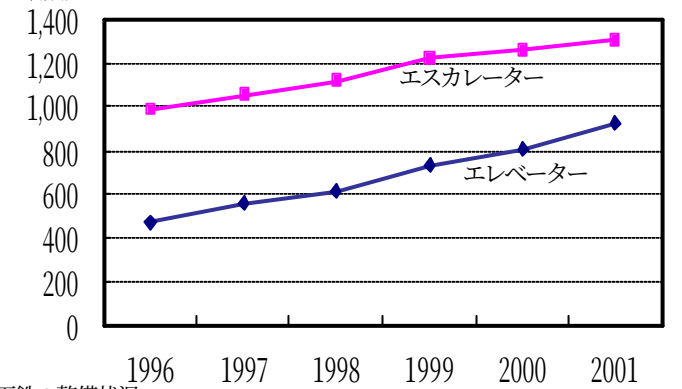
バリアフリー対応の義務付けの創設と努力義務の対象の拡大



各バリアフリー施設の設置駅の割合（2002.10現在）



エレベーター・エスカレーター設置駅数の推移



(注)

ハートビル法（高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律）：公共的性格を有する建築物を高齢者、身体障害者等が円滑に利用できるよう、建築主への指導、誘導等を行うことを目的に平成6年に施行、平成14年7月改正。「ハートビル」とは愛称で「すべての人が利用しやすい心のあるビルをつくろう」という意味。

（出典）国土交通省鉄道局資料より国土交通省国土計画局作成。

(注)

1. JR 大手民鉄、営団・公営地下鉄の整備状況。

2. エスカレーター、エレベーター：1日当たりの平均利用者が5千人以上、且つ高低差が5m以上の駅が対象。

3. 車椅子利用者対応型トイレ、スロープ：1日当たりの平均利用者が5千人以上の駅数の駅が対象。

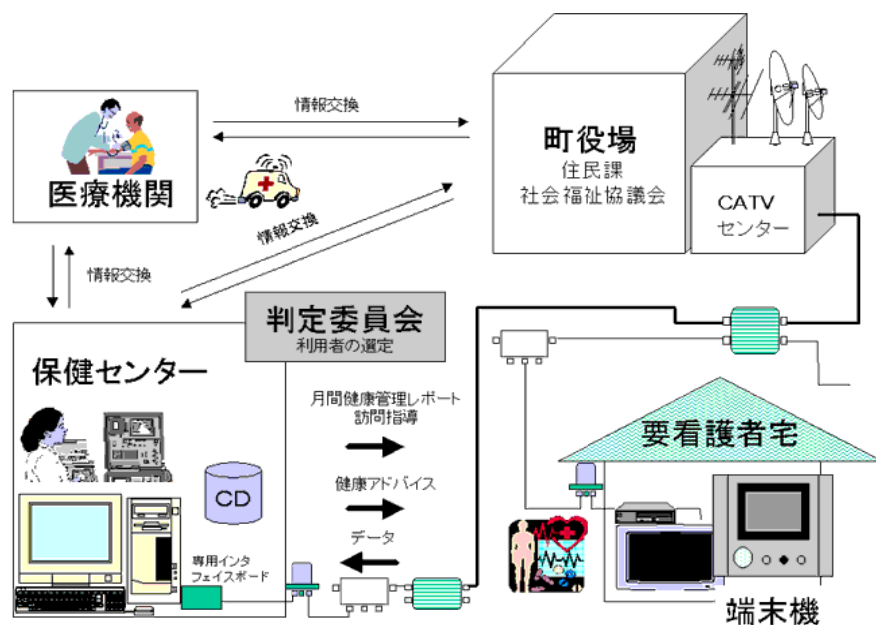
（参考）移動円滑化の促進に関する基本方針 平成12年11月15日、4省庁（抜粋）

1日当たりの平均的な利用者数が5,000人以上である鉄道駅及び軌道停留場に関し、平成22年までに、エレベーター又はエスカレーターを高差5メートル以上の鉄道駅及び軌道停留場に設置することを始めとした段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備、便所がある場合には身体障害者対応型便所の設置等の移動円滑化を原則としてすべての鉄道駅及び軌道停留場について実施する。

広域連携が困難な地域のモビリティ 遠隔医療)

福島県西会津町、奈良県野迫川村で行われている遠隔医療（健康管理）の例

西会津町 現在400台でサービス中)



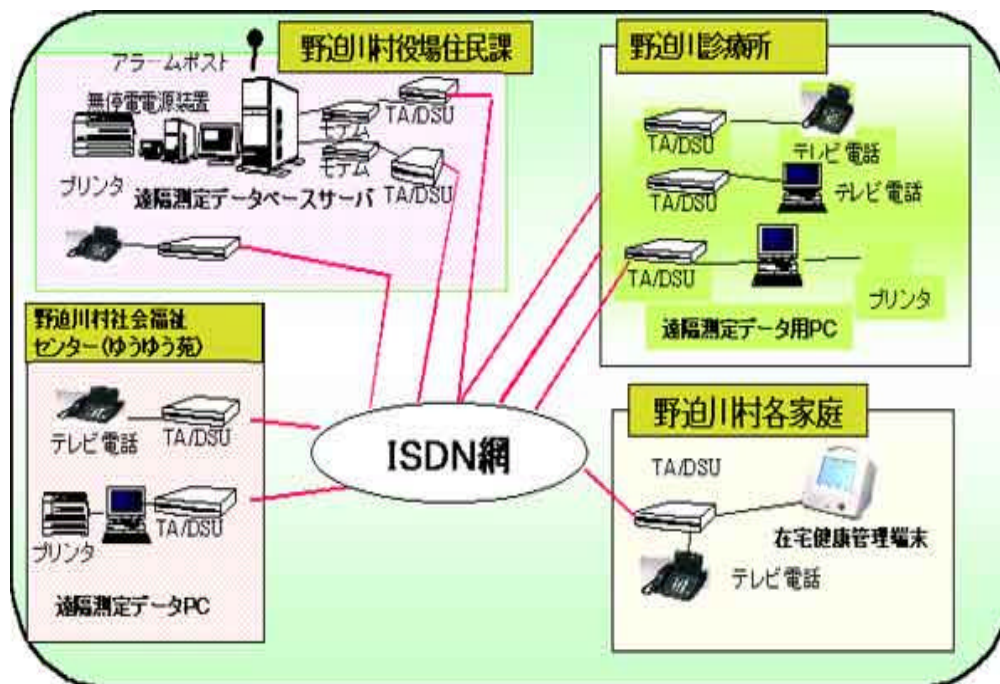
サービスの概要

町の判定委員会が認めたよう看護者に対して、端末機を貸与し、利用者は自宅から毎日、血圧・脈拍・心電図・体重・体温のデータを町の保健センターに送信する。送信されたデータは、保健婦がチェックして健康アドバイスを返信するほか、ホストコンピュータに蓄積され、月間管理データを利用者に返信する。

平成6年度から電話回線を使用して300台で開始。

平成8年度からCATV回線を使用して新システムを立上げ
現在2システム混在利用

野迫川村 50所帯に配置)



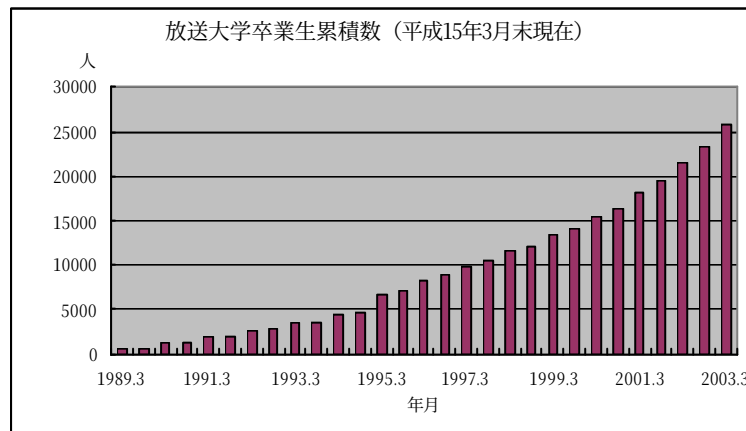
1999年度から在宅健康管理端末を村内50所帯に設置して遠隔医療（在宅健康管理）システムを開始している。

広域連携が困難な地域のモビリティ 遠隔教育)

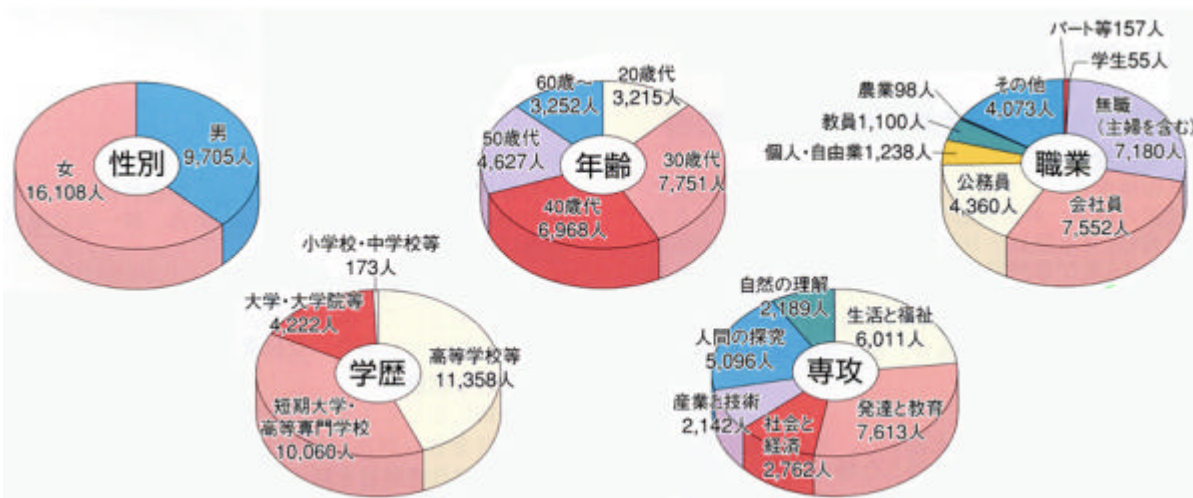
放送大学、通信制高校、福岡県の小学校の遠隔授業の例

放送大学

UHFテレビ、FM放送、CS放送等で受信可



卒業生の属性



出典)放送大学学園ホームページより

通信制高校の例

Video On Demand、Web Based Trainingによる一方向の授業に加えて、ウェブベースでの双方向授業も行われる。その他、スクーリングも行われる。

出典)私立京都美山高校のホームページより

福岡県の小学校の遠隔授業の例

次世代型ITを活用した未来型教育研究開発事業の一環として、2つの小学校間をテレビ会議で接続して実施。

出典)福岡県ホームページより

オーストラリアの例

広大な国土で教育の機会均等を保障するため、遠隔教育が早くから実施されてきた。

対象は、例えば、プリスクールから10歳まで。

学習方法として、プリントなど送付される教材の学習の他に、可能な場合にはオンライン教育を行っている。通信手段としては、e-mail、ウェブ、インターネット、電話、短波などが使用されている。

なお、遠隔教育ではあっても、孤立している子供の社会適応能力を養うよう、年数回のスクリーングや野外活動と共に、教師の各家庭への巡回などが行われている。

出典)クイーンズランド州政府、自治体国際化協会ホームページより作成

広域連携が困難な地域のモビリティ 巡回医療)

瀬戸内海の離島を巡回診療する済生丸、へき地中核病院による巡回医療の例



3代目 済生丸

済生丸は社会福祉法人・恩賜財団済生会（東京）の創立50周年を記念して昭和37年、病院並みの機能を持つ診療船として誕生した。40年にわたり、およそ60万人以上（年間約1万2千人）の診療を続けている。現在の船は3代目。平成元年に進水した3世号（166トン）が岡山・広島・香川・愛媛4県の瀬戸内海および豊後水道に浮かぶ65の島々を各県済生会病院の医師や看護婦が持ち回りで乗り込み、診療を主体に離島を巡回している。

（出典）日本財団、広島県ホームページより作成



国立沼田病院

昭和45年より開始。

昭和50年7月にはへき地中核病院の指定

現在、地区を8ヶ所のブロックに分けて、週に2回巡回し、月に一度は診察が受けられるシステムになっている。

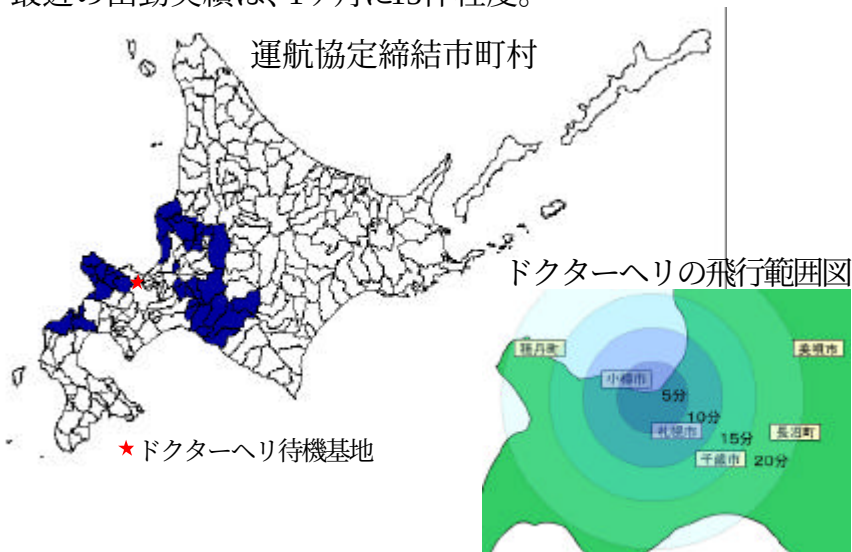
診療地区 群馬県水上町、月夜野町、新治村、昭和村、沼田市、利根村、白沢村、片品村

（出典）国立沼田病院ホームページより作成

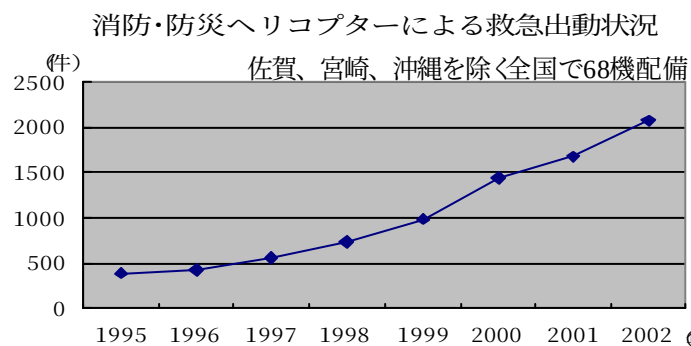
広域連携が困難な地域のモビリティ 緊急搬送)

ドクターヘリ：平成15年4月現在 7県の病院で事業展開中。
救急搬送は、消防・防災ヘリによっても行われており、利用件数は増えてきている。

北海道ドクターヘリ研究試行 平成13年8月より
札幌市の手稲溪仁会病院を基地とし、消防機関及び自治体との運航協定締結により 37の市町村で運航可能となっている。
最近の出動実績は、1ヶ月に15件程度。



(出典) 北海道ドクターヘリ運航調整研究会ホームページより



(出典) 消防庁資料より

参考 諸外国等の状況 (「ドクターヘリ調査検討委員会報告書 平成12年6月9日」より)

諸外国の特徴	
国	特徴
ドイツ	全国を半径50 kmの円で埋めつくし、それぞれの中心部の拠点病院にヘリコプター基地を設け、世界で最も早く体系的、組織的なヘリコプター救急体制を構築。アウトバーンの高速自動車事故による犠牲者を劇的に減少させた。
フランス	消防、警察と並ぶ公的緊急機関として1986年に設置されたSAMU (緊急医療救助サービス)が運営。
イギリス	住民または企業の寄付金による運営。拠点数も少ないが、ロンドンでは模範的な救急飛行が行われており、大都市の中でも至るところに緊急着陸し、患者のもとへ医師を送り込む
スイス	山岳地が多いにもかかわらず、全国17ヶ所にヘリコプターを配備して、国内のほとんど全域に医師が15分以内に到着できる体制をとっている。
アメリカ	病院経営の必要から民間ヘリコプターをチャーターして救急業務に当たる。欧州諸国と異なり医師はほとんどヘリコプターに乗らず、救急医療の権限と能力をもったフライトナースやパラメディックが現場へ飛ぶ。費用は医療保険でまかなわれるため、保健の非加入者からは取れないこともあり、回収率は8割程度。

ドクター・ヘリコプターの特徴

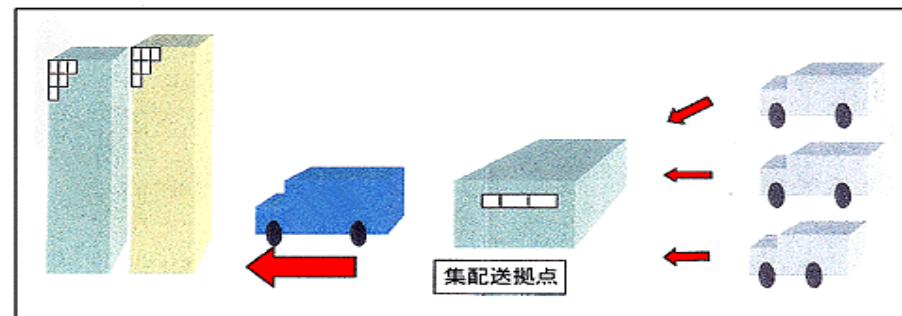
- ①救急専用ヘリコプターの配備
- ②フランス以外の国は消防機関と連携して日常化
- ③待機場所は病院
- ④医師又は医療スタッフが同乗
- ⑤2分で離陸、15分以内に現場到着
- ⑥現場に着陸
- ⑦24時間の運用体制
- ⑧一拠点当たりの平均出動回数は年間700回前後
- ⑨平易な出動基準--空振りを恐れない

広域連携が困難な地域のモビリティ（共同配送）

過疎地への共同配送を実現することにより、サービス水準を維持しているが、荷量の増加はな〈横這いの状況である。

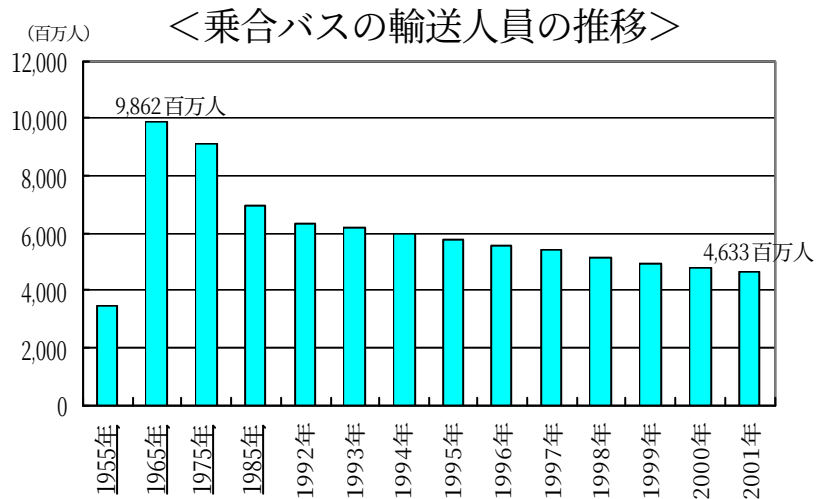
実施主体	T社	J社	F社・M社	S社
実施場所	岩手県（水沢市及び北上市から湯田町・沢内村方面）	福島県 会津若松市から西会津方面及び南会津方面）	青森県 津軽半島東部及び西津軽郡）	宮城県 秋保 作並・定義方面と七ヶ宿・青根・峨ヶ温泉方面）
実施期間	平成10年11月1日から共同配送を実施	平成12年5月1日から共同配送を実施	平成14年4月1日から共同配送を実施	平成9年10月1日から共同配送を実施
事業概要 (新サービスの内容、実施に要した施設、従業者数、提携先等)	●特積事業者5社参加による過疎地域の共同配送を実現した。 ●配送は午前9時出発の一回で、日曜・祝日は休み。 ●使用車両は二トン車1両。 ●宅配貨物は2～3割、商業貨物は7～8割である。	●委託会社の集約・再編により過疎地域の共同配送を特積事業者5社が参加し実現した。 ●配送は午前・午後の2回（1日1便から2便体制に変更） ●使用車両は4トン5両、2トン1両 ●通常期は宅配貨物1割、商業貨物9割 繁忙期は宅配貨物3割、商業貨物7割	●委託会社の集約・再編により過疎地域の共同配送を、9社が参加し実現した。 ●配送は午前・午後の2回（1日1便から2便体制に変更） ●使用車両は4トン車2両	●特積事業者4社参加による過疎地域の共同配送を実現した。 ●配送は午前と午後の二回。 ●使用車両は二トン・四トンの2両。 ●宅配貨物は対象とせず、商業貨物のみである。
運営にあたっての留意点 (工夫した点、苦労した点、成功のポイント等)	●委託運賃をできるだけ安くする。 ●ある程度の荷物を確保できること。 ●現状のサービス水準の維持・向上。 ●共配後のサービスレベルが荷主に受容されること。 ●共同化のメリットが必ず出せること。	●委託会社による配送サービスレベルの向上 ●伝票及び情報システム等の事務処理方法の適切な対処 ●委託貨物の一定量の確保 ●委託会社の効率の向上による安定的な輸送体制の実施 ●特積み事業者側の体制変更が少ないこと。	●共同化のメリットが必ず出せること。 ●伝票及び情報システム等事務処理方法の適切な対処。 ●委託運賃をできるだけ安くすること。 ●現状のサービス水準の維持・向上 ●荷物の到着時間帯を統一し、1日2回の配送を行う。	●委託運賃をできるだけ安くする。 ●荷物の到着時間帯を統一し、一日2回の配送を行う。 ●伝票及び情報システム等事務処理方法の適切な対処。 ●現状のサービス水準の維持・向上。 ●共同化のメリットが必ず出せること。
事業の実績 (利用状況、売上高等の推移等)	平成10年11月1日から共同配送を実施しているが、荷量は横這いからやや上向きと言ったところ。	平成12年5月1日から共同配送を実施しているが、景気の低迷から荷量の増加はな〈横這い状況である。	平成14年4月1日から共同配送を実施しているが、景気の低迷から荷量の増加はな〈横這いの状況である。	平成9年10月1日から共同配送を実施しているが、景気の低迷から荷量の増加はな〈横這いの状況である。

- これらのサービスを開始するにあたって、国等の支援措置は受けていない。
- これらのサービスを開始するにあたって、事業を行うに際し必要となる手続の他、特段の行政手続を行っていない。
- 特積事業者 特別積合せ貨物運送を行う事業者
- 特別積合せ貨物運送とは、一般貨物自動車運送事業として行う運送のうち、営業所その他の事業場において集貨された貨物の仕分を行い、集貨された貨物を積み合わせて他の事業場に運送し、当該他の事業場において運送された貨物の配達に必要な仕分を行うものであって、これらの事業場の間における当該積合せ貨物の運送を定期的に行うものをいう。



広域連携が困難な地域のモビリティ（乗合バス）

モータリゼーションの進展に伴い乗合バス輸送人員数は減少傾向にあり、乗合バス事業者の営業利益率も低く、路線の維持が難しくなっている。
民間のバス事業者による運営が困難になった路線について、公共の福祉の一環として廃止代替バスを運行する市町村もある。



乗合バス事業の経営状況（2001年）

営業収益経常利益率＝△ 1. 7%

$$\text{営業収益経常利益率} = \frac{\text{当該事業経常利益}}{\text{当該事業営業収益}} \times 100$$

市町村により運行されるバス路線は、公共の福祉を確保するためにやむを得ない場合に限られる。運行形態としては、自家用バスで有償運送するもの（道路運送法 80条許可）と、自治体が借り上げる形でバス事業者に運行を依頼するもの（同 21条許可）がある。

ニセコ町「ふれあいシャトル」バス

・町が、住民の交通路線確保のため行っていた、スクールバス、福祉バス、町営バスを統合し、路線バス運行補助の見直しを含めて、総合的なバスシステムを確立した。

・整理統合により住民の交通利便性、バス利用機会均等性を向上し、交流拡大、地域コミュニティの活性化を図った。



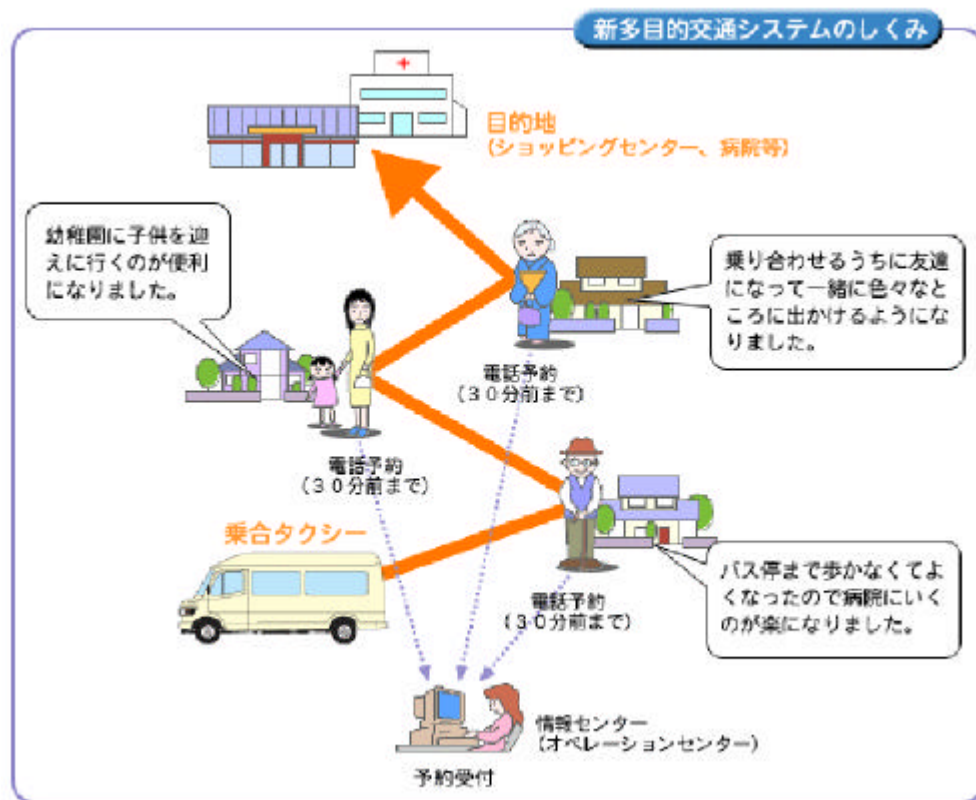
ニセコバス資料館

路線：早朝登校便7系統（朝1回）、昼間循環バス6系統（平日2～4回）
運賃：1系統1回に乗車につき100円均一
開始時期：平成14年4月
運行事業者：ニセコバス株式会社（道路運送法21条許可）

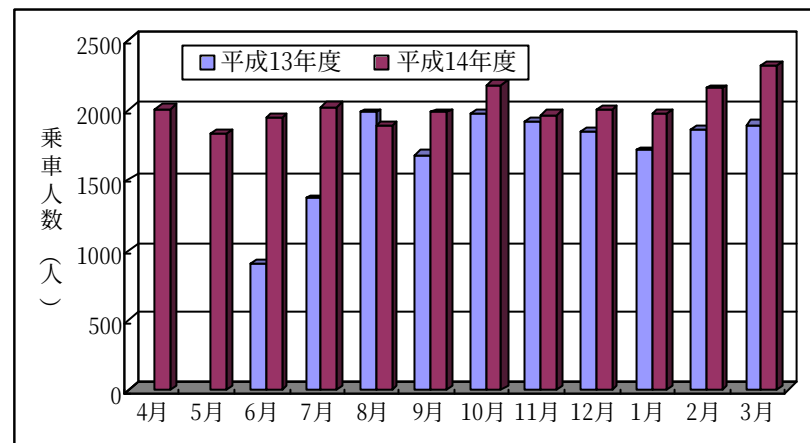
広域連携が困難な地域のモビリティ（ITを活用したデマンド型乗合タクシー）

乗客数が少ないことによる、路線バスの廃止、運行本数の減少に対応して福祉目的の交通手段として、自治体の財政負担の大きい福祉バスの代わりにタクシー乗合方式を導入している地域がある。

おだかe-まちタクシー」の利用イメージ



「おだかe-まちタクシー」乗車人数月別集計表 平成13～14年度



平成14年度 「おだかe-まちタクシー」決算収支

○収入の部

科目	金額
乗車収入	6,740,600
広告収入	350,000
サービス収入	299,000
雑収入	191,673
町補助金	8,400,000
商工会負担金	100,000
合計	16,081,273

○支出の部

科目	金額
タクシー借上料 (5.5台)	12,050,000
人件費 (2人)	2,747,500
消耗品費	172,149
水道光熱費 (家屋費)	214,939
申請委託料	136,500
雑費	238,901
その他	420,000
合計	15,979,989

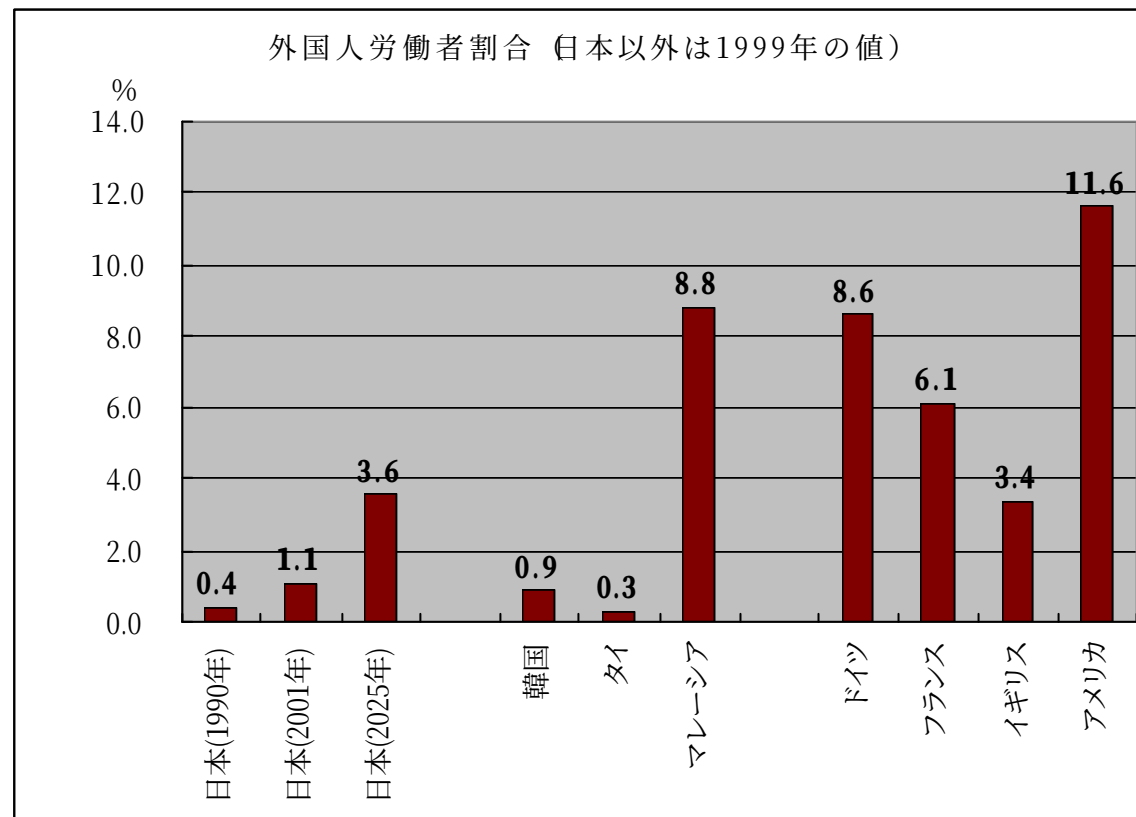
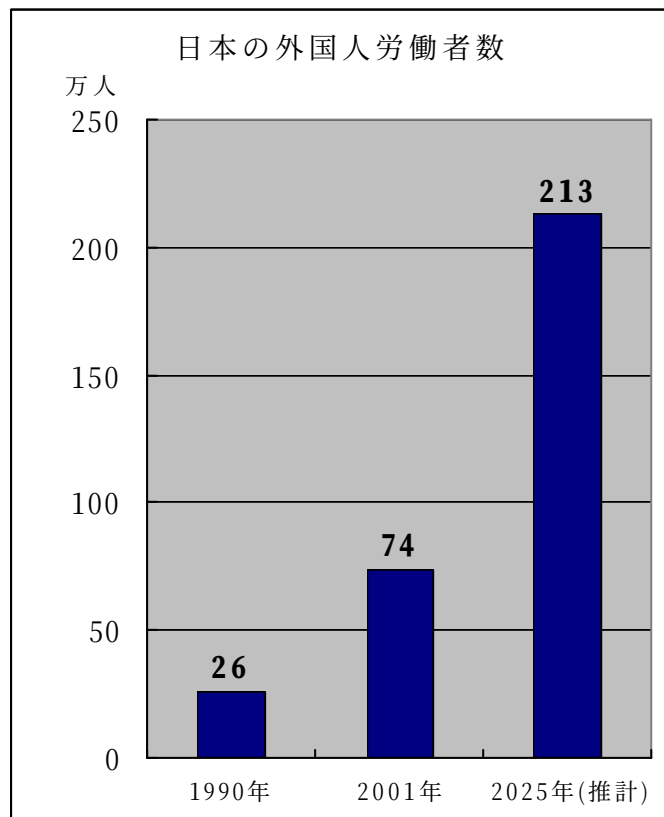
(出典) 福島県小高町におけるデマンド型乗合タクシー導入例 — ITを活用した地域交通確保・工夫事例調査 — 東北運輸局 (平成15年3月)

国立社会保障・人口問題研究所の人口推計を前提とした外国人労働者割合の推計について

社人研の人口推計では、国際人口移動について、一定の仮定を置いており、外国人の入国超過数については、1970年以降の増加の趨勢を考慮して、2001年から2025年までの今後25年間に累計で約200万人の入国超過を見込んでいる。

これを基に、2001年から2025年までの外国人労働者の増加数を推計すると、日本で出生・死亡する数を除いても約140万人の増加が見込まれる。

この結果、2025年の外国人労働者の総数は210万人以上、労働力人口に対する割合で4%弱となり、各国比較では、現在のイギリスを上回る比率となることが予想される。



出典) 日本の将来推計人口 平成14年1月推計」(国立社会保障・人口問題研究所)、「在留外国人統計」(法務省)、「不法就労等外国人対策について 平成15年3月5日」(外国人労働者数等の推移) 警察庁、法務省、厚生労働省)、「国勢調査2000年」(総務省)、「外国人雇用問題研究会報告書付属資料 平成14年7月」(厚生労働省)をもとに国土交通省国土計画局作成。

売り場床面積10,000㎡以上の百貨店一覧

北海道ブロック

東北ブロック

	売り場床面積	所在市
北海道		
札幌市		
西武百貨店札幌西武	19,485	札幌市
東急百貨店札幌店	30,365	札幌市
丸井今井 (本社、本店)	36,073	札幌市
三越札幌店	24,600	札幌市
ロビンソン百貨店ロビンソン札幌	23,177	札幌市
旭川市		
西武百貨店旭川西武	19,572	旭川市
丸井今井旭川店	23,463	旭川市
小樽市		
丸井今井小樽店	10,662	小樽市
函館市		
西武百貨店函館西武	12,298	函館市
丸井今井函館店	16,187	函館市
室蘭市		
釧路市		
丸井今井釧路店	16,429	釧路市
帯広市		
藤丸	14,374	帯広市
苫小牧市		
丸井今井苫小牧店	13,695	苫小牧市
北見市		
きたみ東急百貨店	12,500	北見市
青森県		
さくら野百貨店青森店	16,894	青森市
中三 (本社、本店)	16,894	青森市
さくら野百貨店八戸店	13,423	八戸市
さくら野百貨店弘前店	20,025	弘前市
中三弘前店	21,422	弘前市
岩手県		
川徳 (本社、パルクアベニューカワトク)	27,876	盛岡市
中三盛岡店	18,382	盛岡市
宮城県		
十字屋仙台店	14,883	仙台市
さくら野百貨店仙台店	23,150	仙台市
藤崎	30,447	仙台市
三越仙台店	22,305	仙台市
さくら野百貨店石巻店	14,581	石巻市
秋田県		
中三秋田店	13,500	秋田市
山形県		
大沼	12,623	山形市
福島県		
さくら野百貨店福島店	16,261	福島市
中合 (本社、福島店)	27,464	福島市

関東ブロック

東京都		
新宿区		
伊勢丹 (本社、本店)	64,296	
小田急百貨店 (本社、新宿店)	57,316	
京王百貨店 (本社、新宿店)	41,294	
高島屋新宿店	51,913	
三越新宿店	20,072	
豊島区		
西武百貨店池袋西武	63,470	
東武百貨店 (本社、池袋店)	82,963	
三越池袋店	24,384	
渋谷区		
西武百貨店渋谷西武	36,044	
東急百貨店 (本社、本店)	72,247	
東急百貨店東横店	72,247	
千代田区		
大丸東京店	32,631	
阪急百貨店有楽町阪急	14,721	
西武百貨店有楽町西武	15,581	
中央区		
高島屋東京店	50,682	
プランタン銀座	16,185	
松坂屋銀座店	25,352	
松屋 (本社、銀座本店)	32,182	
三越 (本社、本店)	103,735	
三越銀座店	22,594	
世田谷区		
高島屋玉川店	21,621	
台東区		
松坂屋上野店	35,622	
松屋浅草支店	19,106	
武蔵野市		
伊勢丹吉祥寺店	20,758	
東急百貨店吉祥寺店	31,731	
立川市		
伊勢丹立川店	40,060	
ジェイアール東日本商業開発グランデ	26,700	
高島屋立川店	28,221	
町田市		
小田急百貨店町田店	25,920	
東急百貨店町田店	31,295	
多摩市		
京王百貨店聖蹟桜ヶ丘店	17,089	
府中市		
伊勢丹府中店	34,102	
八王子市		
そごう八王子店	35,663	

神奈川県		
京急百貨店	42,000	横浜市
あおば東急百貨店港北店	19,235	横浜市
あおば東急百貨店たまプラーザ店	23,506	横浜市
西武百貨店東戸塚西武	19,452	横浜市
高島屋横浜店	55,747	横浜市
高島屋港南台店	15,149	横浜市
阪急百貨店都筑阪急	17,771	横浜市
あおば東急百貨店日吉店	14,902	横浜市
三越横浜店	23,069	横浜市
そごう横浜店	74,846	横浜市
横浜松坂屋	20,446	横浜市
さいか屋横須賀店	31,433	横須賀市
西武百貨店川崎西武	19,437	川崎市
さいか屋 (本社、川崎店)	21,786	川崎市
伊勢丹相模原店	40,906	相模原市
藤沢小田急	12,588	藤沢市
さいか屋藤沢店	18,500	藤沢市
埼玉県		
伊勢丹浦和店	28,655	さいたま市
丸広百貨店南浦和店	12,680	さいたま市
高島屋大宮店	17,798	さいたま市
丸広百貨店	26,156	川越市
丸広百貨店アトレマルヒロ	17,929	川越市
丸広百貨店飯能店	10,120	飯能市
八木橋	23,070	熊谷市
西武百貨店所沢西武	21,792	所沢市
丸広百貨店入間店	18,000	入間市
そごう川口店	39,149	川口市
丸広百貨店上尾店	17,166	上尾市
茨城県		
西武百貨店筑波西武	16,688	つくば市
栃木県		
東武宇都宮百貨店	32,633	宇都宮市
群馬県		
スズラン高崎店	24,886	高崎市
高島屋高崎店	19,122	高崎市
スズラン前橋店	24,561	前橋市
千葉県		
そごう千葉店	63,834	千葉市
千葉三越	21,308	千葉市
西武百貨店船橋西武	36,830	船橋市
東武百貨店船橋店	29,145	船橋市
伊勢丹松戸店	33,109	松戸市
そごう柏店	35,477	柏市
高島屋柏店	27,075	柏市
十字屋銚子店	12,668	銚子市
新潟県		
大和新潟店	20,930	新潟市
名古屋三越新潟店	23,897	新潟市
新潟伊勢丹	22,800	新潟市
山梨県		
岡島	32,044	甲府市
長野県		
諏訪丸光	12,690	諏訪市

30,000㎡以上

50,000㎡以上

売り場床面積10,000㎡以上の百貨店一覧

中部ブロック

静岡県			
静岡伊勢丹	22,968	静岡市	
西武百貨店静岡西武	20,214	静岡市	
松坂屋静岡店	25,452	静岡市	
遠鉄百貨店	22,968	浜松市	
愛知県			
ジェイアール東海高島屋	55,429	名古屋市	
名古屋三越（本社、栄本店）	48,731	名古屋市	
名古屋三越星ヶ丘店	21,178	名古屋市	
松坂屋 本社、名古屋店	75,958	名古屋市	
松坂屋名古屋駅店	16,521	名古屋市	
丸栄	52,102	名古屋市	
名鉄百貨店(本店)	50,241	名古屋市	
西武百貨店豊橋西武	21,280	豊橋市	
豊橋丸栄	14,890	豊橋市	
西武百貨店岡崎西武	16,350	岡崎市	
松坂屋岡崎店	12,230	岡崎市	
名鉄百貨店一宮店	17,729	一宮市	
三重県			
津松菱	15,450	津市	
中部近鉄百貨店 本社、四日市店	32,016	四日市	
三交百貨店松阪店	12,788	松阪市	
近鉄百貨店桔梗ヶ丘店	14,509	名張市	
岐阜県			
新岐阜百貨店	13,832	岐阜市	
高島屋岐阜店	21,901	岐阜市	
ヤナゲン（本社、大垣本店）	20,058	大垣市	
ヤナゲン FAL店	15,627	岐阜県瑞穂市	

中国ブロック

岡山県			
高島屋岡山店	19,543	岡山市	
天満屋（本社、岡山店）	27,880	岡山市	
天満屋倉敷店	10,424	倉敷市	
三越倉敷店	15,667	倉敷市	
天満屋津山店	10,455	津山市	
広島県			
天満屋広島アルパーク店	26,811	広島市	
天満屋広島八丁堀店	21,959	広島市	
天満屋広島緑井店	16,425	広島市	
そごう広島店	34,702	広島市	
福屋	28,620	広島市	
福屋広島駅前店	35,720	広島市	
三越広島店	15,246	広島市	
天満屋福山店	26,326	福山市	
天満屋三原店	10,804	三原市	
そごう呉店	21,787	呉市	
島根県			
一畑百貨店	13,617	松江市	

近畿ブロック

富山県			
西武百貨店富山西武	12,048	富山市	
大和富山店	15,480	富山市	
大和高岡店	17,868	高岡市	
石川県			
金沢名鉄丸越百貨店	21,305	金沢市	
大和香林坊店	28,780	金沢市	
大和 小松店	14,170	小松市	
大阪府			
近鉄百貨店（本社、本店）	82,488	大阪市	
近鉄百貨店上本町店	33,902	大阪市	
大丸（本社、大阪・心斎橋店）	37,490	大阪市	
大丸大阪・梅田店	40,416	大阪市	
高島屋（本社、大阪店）	65,646	大阪市	
阪急百貨店（梅田本店）	65,096	大阪市	
阪神百貨店	50,855	大阪市	
松坂屋大阪店	32,977	大阪市	
三越大阪店	16,504	大阪市	
東大阪市			
枚方市			
近鉄百貨店枚方店	12,807	枚方市	
松坂屋くずは店	10,765	枚方市	
高槻市			
西武百貨店高槻西武	21,067	高槻市	
松坂屋高槻店	20,642	高槻市	
堺市			
高島屋堺店	18,794	堺市	
高島屋泉北店	21,368	堺市	
豊中市			
阪急百貨店千里阪急	13,042	豊中市	
八尾市			
西武百貨店八尾西武	29,750	八尾市	
守口市			
京阪百貨店（本社、守口店）	25,809	守口市	
京都府			
近鉄百貨店京都店	41,371	京都市	
近鉄百貨店桃山店	22,000	京都市	
ジェイアール西日本伊勢丹	37,500	京都市	
大丸京都店	50,245	京都市	
高島屋京都店	59,562	京都市	
藤井大丸	16,367	京都市	
滋賀県			
西武百貨店大津西武	17,895	大津市	
中部近鉄百貨店草津店	23,000	草津市	
奈良県			
近鉄百貨店奈良店	30,289	奈良市	
近鉄百貨店橿原店	23,223	橿原市	
近鉄百貨店生駒店	18,000	生駒市	
兵庫県			
そごう西神店	15,000	神戸市	
阪急百貨店神戸阪急	34,000	神戸市	
そごう神戸店	41,000	神戸市	
大丸神戸店	50,656	神戸市	
大丸須磨店	12,000	神戸市	
山陽百貨店	27,972	姫路市	
ヤマトヤシキ	17,793	姫路市	
西武百貨店塚本西武	28,898	尼崎市	
阪急百貨店川西阪急	15,862	川西市	
和歌山県			
和歌山近鉄百貨店	32,400	和歌山市	
福井県			
西武百貨店だるま西武	18,071	福井市	
鳥取県			
鳥取大丸	11,973	鳥取市	
高島屋米子店	17,236	米子市	
米子しんまち天満屋	16,480	米子市	

四国ブロック

香川県			
高松天満屋	30,292	高松市	
三越高松店	26,539	高松市	
愛媛県			
伊予鉄高島屋	24,215	松山市	
三越松山店	21,053	松山市	
今治大丸	10,540	今治市	
高知県			
高知大丸	16,509	高知市	
徳島県			
そごう徳島店	26,730	徳島市	

九州ブロック

山口県			
下関大丸	23,455	下関市	
ちまきや	19,957	山口市	
近鉄松下百貨店	10,020	周南市	
福岡県			
岩田屋	58,134	福岡市	
博多井筒屋	17,900	福岡市	
博多大丸	42,812	福岡市	
福岡三越	38,470	福岡市	
井筒屋（本社、本店）	51,467	北九州市	
井筒屋黒崎店	10,979	北九州市	
久留米井筒屋	16,388	久留米市	
岩田屋久留米店	17,655	久留米市	
松屋	10,378	大牟田市	
佐賀県			
佐賀玉屋	17,701	佐賀市	
長崎県			
佐世保玉屋長崎支店（長崎玉屋）	11,129	長崎市	
浜屋百貨店	17,557	長崎市	
佐世保玉屋	15,146	佐世保市	
熊本県			
鶴屋百貨店	35,928	熊本市	
大分県			
トキハ	42,564	大分市	
トキハわたた店	37,806	大分市	
トキハ別府店	21,100	別府市	
宮崎県			
宮崎山形屋	15,039	宮崎市	
大浦 都城大丸	16,405	都城市	
鹿児島県			
鹿児島三越	15,137	鹿児島市	
山形屋	30,328	鹿児島市	

30,000㎡以上

50,000㎡以上