

- [都道府県の人口規模と人口移動](#)
 - 吉村 弘
- [ヒト、モノ、サービスと地域規模](#)
 - 若井 具宜
- [New growth type industries of Japanese Economy](#)
 - 市橋 勝
- [An Empirical Model to Analyse the Economic Influences of Cities in Yangtze River Delta](#)
 - 陸 偉 ・ 戸田 常一
- [Dynamic Analysis of Stated Preference for Travel Modes Using Panel Data](#)
 - 杉恵 頼寧 ・ 藤原 章正
- [欧州における輸送・情報通信インフラネットワークの発展と今後の課題](#)
 - 香川 敏幸 ・ 黒木 英聡 ・ 塚本いづみ
- [外資系企業の対日直接投資に関する分析](#)
 - 田中 幸雄

都道府県の人口規模と人口移動

山口大学経済学部教授 吉村 弘

本稿は、都道府県の人口移動の要因を地域の人口規模との関連でマクロ的に考察しようとするものである。主要な帰結は次の通りである。

- ① 都道府県間人口移動を考察する際、人口規模の観点を導入することは極めて有効である。これによって、人口移動のマクロ的傾向性を極めて明確にとらえることが出来る。
- ② 「標準移動率」は、地域の人口の性別年齢別人口構成を反映する人口移動率であり、地域の人口移動の特性を考察する際に極めて有用である。

- ③ 転入率は、人口規模、所得格差、「標準移動率」と極めて密接な（有意水準0.01で有意な）正の相関があり、また、東京都を除くサンプルについては、事業所成長率とも極めて密接な正の関係が認められる。
- ④ 転出率は、人口規模および所得格差と密接な関係が認められるが、事業所成長率や「標準移動率」とは有意水準0.05で有意な関係は認められない。とくに、東京都を除くサンプルについては、転出率は、人口規模、所得格差、事業所成長率、「標準移動率」のいずれとも、有意水準0.05で有意な相関を認められない。
- ⑤ 人口規模、所得格差、「標準移動率」の間には密接な相関があるので、これらを説明変数として転出入率を説明しようとする回帰式においては、その偏回帰係数に注意する（それら変数間の偏相関関係に注意する）必要がある。

[\[第9号 目次\]](#)

ヒト、モノ、サービスと地域規模

広島県立大学経営学部教授 若井 具宜

わが国の地方行政区域のうち、都道府県については、廃藩置県の調整が完了した明治以降、ほとんど変更がなされていないのに対して、市町村については、幾度かの変更が加えられてきた。ところが、それも、昭和30年前後に全国的規模で地域合併が行われて以来、-斉大規模の合併は行われていない。その後の約40年間に、モータリゼーションの進展や高速交通体系等の整備によって、地域住民の行動範囲、生活圏域は格段に拡張してきている。また、経済構造が「サービス経済化」の時代へと転換し、人々が「単なる所得を得る場としてではなく、住む場・生活の場としての都市」を求めるようになった今日においては、都市の人口集積は一層大きな意味をもつようになったといえる。都市の経済規模が大きいほど「より専門的で、より高度な、そして多彩なサービス」を生産し得るし、所得水準の上昇とともに、人々は益々そのようなサービスを求めるからである。このようなことを考えると、「サービス経

済化」の進展する今日においては、地域事情が許す限り、地域の経済規模は大きくなることが望ましいが、それは当該地域及びその周辺においてサービス供給と物的供給を担う地域との役割分担ができていることが前提である。

[\[第9号 目次\]](#)

New growth type industries of Japanese Economy Masaru

ICHIHASI February 9,1988

This paper's purpose aims to survey and sketch a characteristic of new industrial change of Japanese Economy.

Japanese Economy shifted to export dependence type economy at 1980's because rationalization after an oil crisis at the beginning of 70's has been done. Processing structure industries of export oriented type and new service industries led Japanese Economy from that time to bubble economy period.

Firstly, Japanese Economy made a recovery from about 1993 after the collapse of the bubble economy, but it seems that the cultivation of new investment opportunity has not yet been successful until today.

Secondly, international dependence of Japanese Economy has been increasing little by little over 40 years. It is evident that this is a trend of the contribution rate of exports imports

Thirdly, we can see clearly that the relative importance of tertiary industry employee steadily increased, absorbing the primary industry workers whose number dropped dramatically. In addition, the share of the service industry increased, making it the new growth industry by multi-sectoral macro economic data (divided into 23 sectors).

Fourthly, today's characteristic of economy and society of Japan brought by a fundamental

change of industry structure, but the change in the industry structure becomes unclear and difficult to see.

[\[第9号 目次\]](#)

An Empirical Model to Analyse the Economics Influences of Cities in Yangtze River Delta

Wei LU, Graduate student

Graduate School for IDEC, Hiroshima University

Tsunekazu TODA, Professor

Economics Faculty, Hiroshima University

In this paper, based on a kind of gravity-type model imposed on the situation of city group with the different importance of various cities and the converted distance between pairs of cities involving traffic conditions are considered, a model to describe the economic influence of cities is proposed. This model can be used to explain some variation in regional development, such as the divergent and convergent phenomena. Also, this model shows the importance of transport means in economic relationship among cities. As an application, some impact analyses for the development of Yangtze River Delta are simulated.

[\[第9号 目次\]](#)

Dynamic Analysis of Stated Preference for Travel Modes

Using Panel Data

Yoriyasu SUGIE, Professor and Akimasa FUJIWARA, Associate Professor Graduate School for International Development and Cooperation Hiroshima University Kagamiyama 1-5-1 Higashi-Hiroshima 739-8529 Japan

Dynamic analysis of stated preference, for the New Transit System of Light Rail type which was opened in 1994 in Hiroshima, was carried out using the panel data collected for work and school trips at two points in time; 1987 and 90. It was first empirically demonstrated that the stated preference for the NTS is greatly affected by actual travel modes consisting of car and bus, and that the temporal changes of stated preference which were caused by the change of actual travel mode, do not support the markovian assumption which indicate the individual's responses to change of travel environment over the three years. the importance of state dependence was also demonstrated by building dynamic SP mode choice models of Multinomial Logit type.

[\[第9号 目次\]](#)

欧州における輸送・情報通信インフラネットワークの発展と 今後の課題

慶應義塾大学総合政策学部教授 香川 敏幸

慶應義塾大学大学院政策・メディア研究科修士課程 黒木 英聡

慶應義塾大学大学院政策・メディア研究科修士課程 塚本いづみ

欧州委員会は、1993年、「経済成長、競争力促進および雇用問題に関する白書」の中で、

Trans-European Networks（以下、TENs)政策の概要を発表した。TENs政策は、「単一欧州市場」をさらに促進するためのあらたなインフラネットワークの整備を目的としている。この政策は、80年代以降、欧州統合が進展する過程での輸送分野を中心としたインフラ整備をエネルギー、情報通信の分野にまで拡大するものである。また、地域格差の是正や市民の福祉向上等、社会的インパクトも大きい政策として注目されている。

しかしながら、TENs政策で掲げられたプロジェクトを実際に実行に移すには、現段階でクリアしなければならない様々な課題も残されている。TENs政策に関わる問題点は、財政的問題、民間投資の活用法、行政単位の問題等に大別することができる。本研究ノートでは、おもに輸送、情報通信分野におけるTENs政策の概要を示すとともに、その問題点を指摘し、TENsの今後についての展望をおこなっている。

[\[第9号 目次\]](#)

外資系企業の対日直接投資に関する分析

広島市企業立地推進室 次長 田中 幸雄

外資系企業の対日直接投資に関する研究は、これまで対内/対外直接投資の不均衡是正や輸入促進による貿易不均衡是正の論点で議論されてきている。

しかしながら、外資系企業の国内立地を「外国企業の優れた経営資源の導入」として捉えると、日本経済の活性化を促進するための一つの有力な経済発展政策になるものと思われる。

こうした観点から、本稿では、外資系企業の対日直接投資の現況を整理し、外資系企業の対外直接投資の決定要因とそれを阻害する因子を分析することにより、地方都市における外資系企業の誘致の方法論を検討する。

分析にあたっては、統計的データやこれまで発表されている研究論文を参照にするだけでなく、企業の経営者等へ実施したヒアリング調査やアンケート調査等を取り込み実証的な側面で分析することに努めた。

[\[第9号 目次\]](#)