

東北圏の概要

(追加資料)

平成19年11月6日

東北圏広域地方計画推進室

東北圏開発の歴史

時代区分	時代の流れ	東北圏の人口規模	産業トピック	インフラトピック
近世 (江戸)	舟運の時代、港町の発展		新田の開墾 水利技術	西廻り海運 東廻り海運
明治～大正	舟運から鉄道の時代へ 農業振興、工業等の勃興	757万人 (大正9年)	大規模耕地開拓 殖産興業	鉄道の開通
昭和初期 (戦前～戦後)	戦後復興に伴う食料、電源等の供給 大規模風水害をきっかけとする復興プロジェクト展開	1066万人 (昭和20年)	食料供給 電源開発	北上川特定地域総合開発計画(KVA)
昭和37年～ 昭和43年	高度経済成長、首都圏への人口流出 臨海部での工業集積(新産都)	1151万人 (昭和40年)	臨海部工業への移行	臨海部整備(工業地盤、 港湾等)
昭和44年～ 昭和51年	鉄道から自動車利用へ 大規模プロジェクトの展開	1162万人 (昭和50年)	重化学工業の振興 本格的な企業進出	東北縦貫自動車道整備
昭和52年～ 昭和61年	高速交通時代の幕開け 急速な工業化	1221万人 (昭和60年)	臨海部から内陸部への 産業立地	東北・上越新幹線開業
昭和62年～ 平成9年	高速交通ネットによる行動圏の拡大 国際化の進展	1221万人 (平成2年)	産業の国際化	国際航路の整備 青函トンネル完成 横断軸の整備
平成10年～ 現在	人口減少、少子高齢化社会の到来 地球規模でのグローバル化、環境問題等の進展、東アジアの経済成長	1207万人 (平成17年)	東アジア規模での産業 連携	ラダー型ネットワーク

近世(江戸)

近世以降、東北地方は新田の開墾、水利技術の発展が進み、米などの栽培が盛んになるとともに、江戸、大坂へ米や木綿、塩などが運ばれた。
米の運搬は主に船によるものであり、北上川、最上川などの河川舟運、東廻り海運、西廻り海運などの発達と相まって、その拠点となる酒田、石巻などの町が発達した。

近世東北の街道と航路



【解説】

江戸初期から北前船によって、日本海沿岸地域は物流の中心であった。東北では、最上川河口の酒田は豪商本間氏の本拠地となり、最重要港としての地位を得た。また、奥州街道の整備によって陸上交通は江戸に向けた形に再編され、奥州街道につながる街道が集約する南東北の太平洋側(宮城県、福島県中通りなど)が、陸上交通の経済において優勢になった。

江戸に人口が集中して大消費地になると、全国からの江戸への物流ルートとして太平洋沿岸に東廻り航路が開かれた。特に、北上川舟運が開かれると、北上川河口の石巻に北上盆地からも川船で米が集まるようになり、石巻は太平洋側の重要拠点港となった。

舟運で運ばれた産品～江戸や大坂への回漕した穀船は主に米、次いで木綿、塩などを運んだ。また、これらの船は帰り荷として、江戸から木綿、呉服、小間物、薬種などを持ち帰ったと言われる。

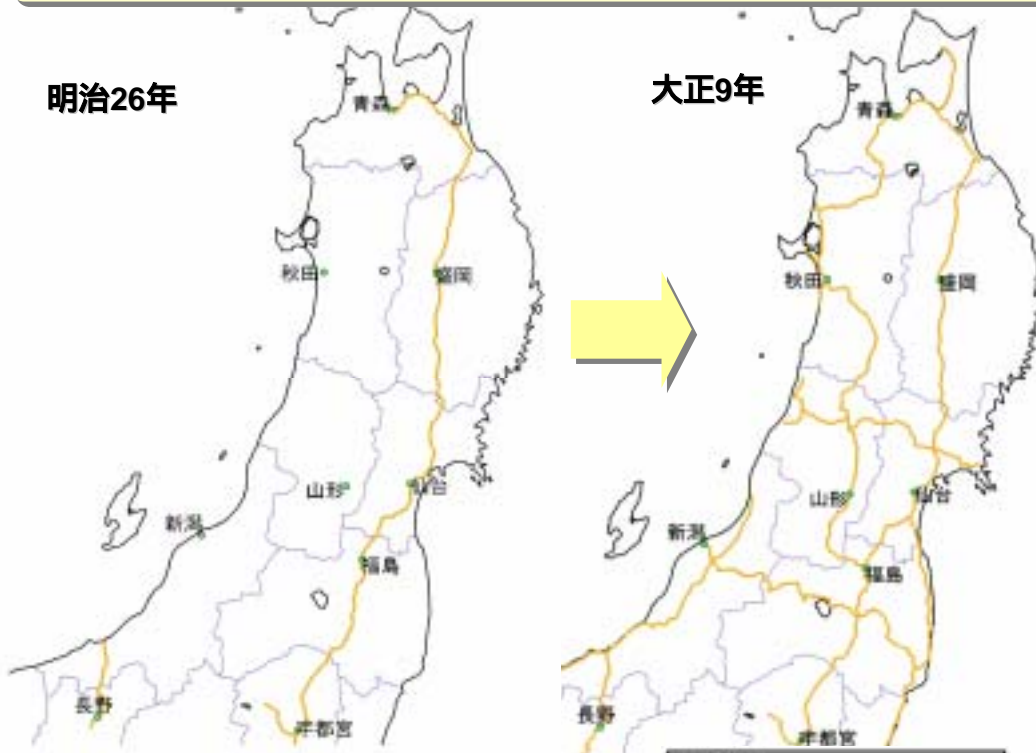


酒田港の繁栄の様子(江戸時代)

最上川舟運、西廻り海運の拠点として、川船、海船など酒田の繁栄ぶりがうかがえる。

明治～大正

明治24年に上野～青森間に鉄道が開通し、輸送手段に変革をもたらす。
これまで水運で栄えた町は衰退し、代わりに駅が設置された町が賑わう。



社会資本整備の移り変わり



【解説】

当時の大久保内務卿の命により東北開発が本格化し、野蒜築港、新潟港改修、越後～上野間清水越運路改修、阿武隈川、阿賀川改修などの、国家的プロジェクトも行われた。

日本で最初に鉄道が開通したのが明治5年。遅れること約20年にして、明治24年に上野～青森間に鉄道が開通した。鉄道は、江戸時代の街道沿いに建設され、宿場町に駅が設置されることがほとんどだった。このため主な宿場町は宿泊機能から、次第に商業機能が充実していった。

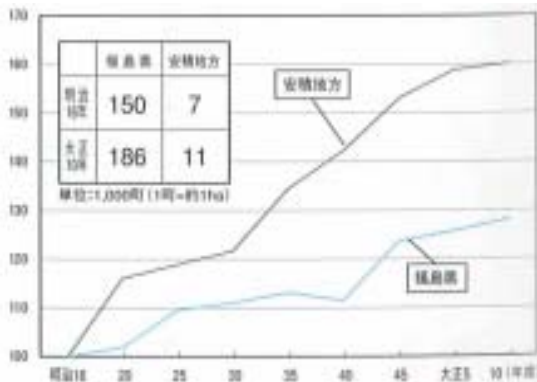
鉄道網の開通により、それまで主要交通手段だった馬車や水運は急速に衰退していった。特に北上川水運という大動脈が衰えたことで、水運時代に栄えていた塩釜や石巻は賑わいをなくし、鉄道駅の設置された仙台が商権を握ることとなった。他にも鉄道沿線に都市が興り、新たな会社も数多く設立していった。

明治～大正

明治以降、東北では安積開墾など大規模耕地開拓、主要河川改修などにより、農業地帯としての基盤が整っていく。

大正に入ると、大地主による大規模農業経営などにより「首都圏の食料庫」として潤う一方、資本の蓄積の遅れなどもあり農業(米)以外の産業は発展が遅れることとなる。その後、鉄道網の発達に加え、政府の殖産興業も相まって、東北地方にも工業・鉱業が興り始める。

安積地方の耕作地面積の推移
(明治16年を100とした場合の伸び率)



【解説】

明治時代になると、政府による東北開発の気運が高まり、福島安積、青森三本木原などに大規模な開墾が行われた。

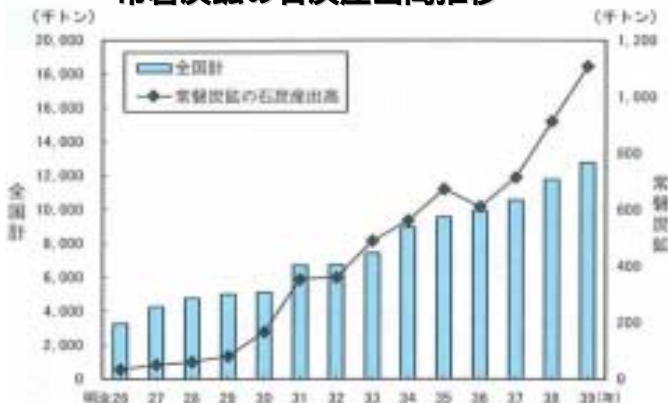
明治後期～大正時代になると、他圏域では三井・三菱・住友をはじめとする財閥が農業以外の近代産業を切り開いていく反面、東北においては「千町歩地主」と呼ばれる大地主が君臨し、農業生産をさらに拡大し需要の高まる首都圏等への食料を供給する性格を強めていった。

こうした巨大地主制により、東北では近代産業が大小工場を経営するかわりに、農業生産を拡大していくこととなる。東北における三大河川、信濃川、最上川、北上川の治水事業の進展により、これら河川沿川での水田開発も飛躍的に進んだ。

鉄道網の整備に加え明治政府の殖産興業により、東北地方でも工業・鉱業が始まり、鉱物資源の豊富な秋田県と福島県がその中心となった。秋田県では、南秋田郡を中心として日本海沿岸に油脈があり、新潟県と相まって日本有数の油田地帯を形成した。また、内陸の小坂鉱山などの鉱山も発展、明治13年ごろには釜石製鉄所で高炉が稼働開始した。

しかし、工業原料を利用した工場はほとんど設置されず、一次産業の供給基地に留まった。こうした中、福島県では、金、銀、銅、石炭、亜鉛、硫黄、硫酸化鉄等が産出され、中でも常磐炭田は東北を代表する炭鉱として多くの労働力を集めた。郡山では、安積疎水などの水力発電を利用した製糸業などにより、工業都市として発展した。

常磐炭鉱の石炭産出高推移



昭和初期(戦前～戦後)

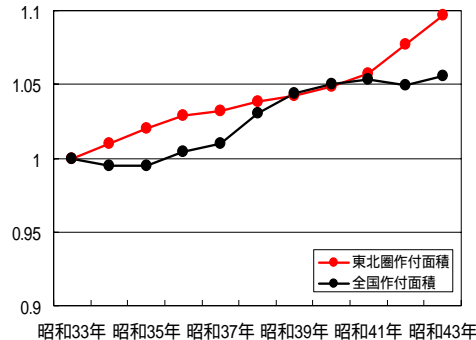
昭和8年の三陸大津波や昭和9年に発生した大凶作をきっかけとして、「東北振興調査会」が設置され、産業振興や交通整備などの検討が行われた。

太平洋戦争の終結とともに、国土の復興が始まるなか、比較的戦災の少なかった東北は食料供給の役割を担い、農地開拓が進められた。

さらに、我が国における経済自立化の目標から、食糧増産とともに電源開発が緊急課題であったことから、東北では、電源開発に重点がおかれた。



昭和8年3月の三陸大津波



水稲収穫量の推移
(東北圏と全国)



大凶作による農村の惨状(昭和6年)

【解説】

昭和8年の三陸大津波、昭和9年の大凶作をきっかけとして、「東北振興調査会」が設置された。ここでは6つの分科会(災害防除、産業振興、農村工業及商業、交通整備、生活改善教化及社会問題、行財政整備)で、科学的見地による実質的な検討が行われた。

この結果に基づき、内閣に東北局が設置され、さらに東北興業株式会社、東北振興電力株式会社が設立された。

昭和11年、調査会の第9回総会にて、東北振興のための長期総合計画「東北振興総合計画実施要項」が答申される。これが、今日の東北総合開発計画に繋がるものである。

戦後日本は極端に食糧事情が悪く、食糧自給のためにも開田開畑が必要だった。

政府は昭和31年度の経済白書に「もはや戦後でない」と戦後の復興が完了したことをうたいあげた。昭和25年の朝鮮動乱の特需景気により太平洋ベルト地帯の工業が回復し経済が復興し、東北は労働力供給基地へと変わり、人口の伸びは鈍化していった。昭和30年、経済企画庁が「東北地方総合開発調査中間報告」を発表し「東北の立ち遅れは日本経済の障害となっている」と記している。これが契機となって、昭和32年に北海道東北開発公庫法、東北開発促進法、東北開発株式会社法のいわゆる東北開発三法が公布された。

昭和初期(戦前～戦後)

東北圏は、昭和22年のカスリン台風、23年のアイオン台風に、立て続けに被害を受ける。被害の中心となった北上川において、「北上川特定地域総合開発計画(KVA)」として国家的なプロジェクトが発足する。

これにより、河川改修、電源供給、用水供給などが行われ、工業、農業などの産業発展、人々の暮らし向上に寄与することとなる。



アイオン台風による被害(岩手県一関市)



カスリン台風による被害(岩手県川崎村)

【解説】

昭和22年のカスリン台風、翌年のアイオン台風が東北地方を襲い、北上川流域を中心に甚大な被害をもたらした。

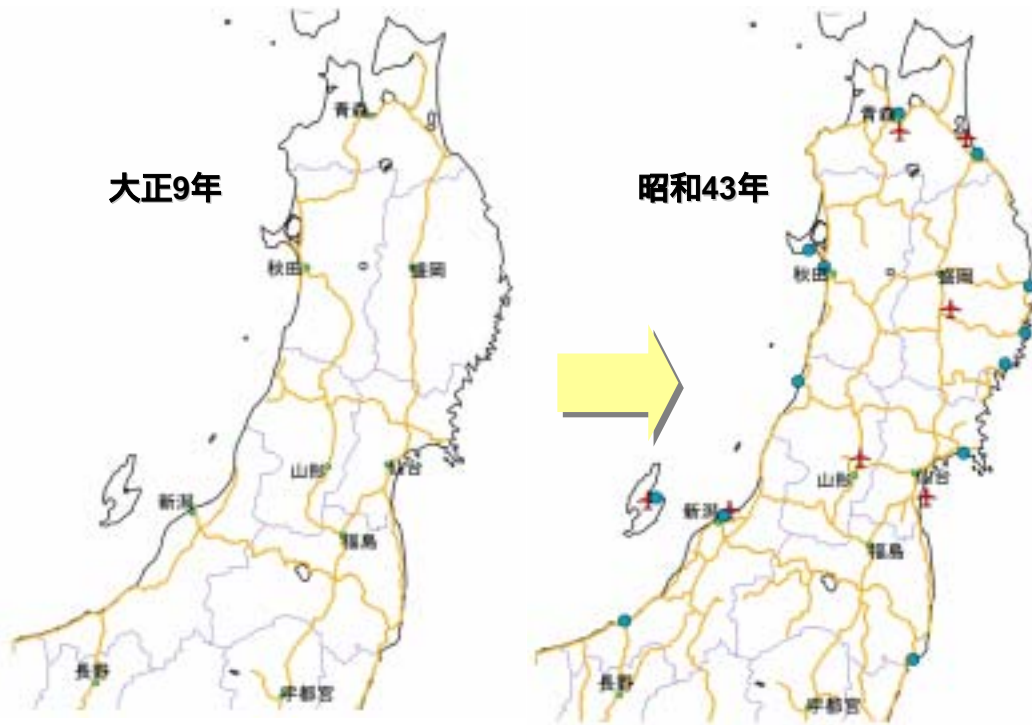
同じ頃、昭和16年より進められていた北上川改修計画が、戦後の荒廃した国土の経済復興として、「北上川特定地域総合開発計画(KVA)」となり、全国初の閣議決定を受ける国家的プロジェクトとしてスタートした。5大ダムを設置、ダム群を利用した発電により工業を、かんがい用水の供給により農業を促進するものであった。



「北上川特定地域総合開発計画(KVA)」によるダムの開発

昭和37年(全総)～昭和43年

戦後復興、大規模災害の復旧が一段落したころ、東北からの人口流出は顕著になっていた。急速な経済成長に伴い、都市の過大化と地域格差の拡大が地域開発政策上の課題となった。昭和37年に「全国総合開発計画」が策定され、地域間の均衡ある発展を目標に、地域間格差の是正に重点を置いた公共施設の整備拡充や、国民経済的視野に立った適切な産業立地体制の整備が行われた。



社会資本整備の移り変わり

【解説】

昭和30年頃の東北は集団就職列車で代表されるように、太平洋ベルト地帯に就職する人々が多かった。人口流出に歯止めをかけるために、様々な対策が国として行われた中に、新産業都市建設もあった。

新産業都市建設は、低開発地域工業開発促進法と共に国民所得倍増計画の実現のために政策手段として進められ、東北地方では5地区が指定を受けた。

東北圏では、新潟港が特定重要港湾として指定(昭和42年)されたほか、昭和43年までに重要港湾12港が指定されている。

昭和42年8月には、飯豊・朝日山系を中心とした集中豪雨(羽越豪雨)により大きな水害に見舞われ、道路や鉄道の交通網が寸断されるなど被害が発生した。



羽越豪雨により小国大橋に流木の山が立ちふさがる
(昭和42年)

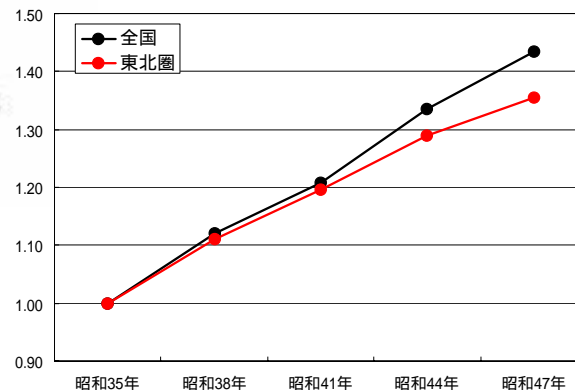
昭和37年(全総)～昭和43年

全総の拠点開発構想方式によって、東北では大都市圏との地域格差を解消する開発拠点として、八戸地区・仙台湾地区・常磐郡山地区・秋田湾地区、新潟地区が新産業都市に指定され、港湾等基盤整備により臨海部で工業化や新たな産業の集積が進んだ。

新産業都市の指定状況



製造業事業所数の推移 (昭和35年を1とする)



【解説】

「新産業都市」の指定により、臨海部の新産業都市を中心に素材型産業の大型工場の新規立地が活発で八戸地区では製紙、金属精錬、秋田ではアルミ、岩沼市(宮城県)では紙パルプ、いわき市では非鉄金属精錬所、アンモニアなどが新たに立地した。

内陸部でも電気機器、自動車部品、精密機械等を中心に新規立地が活発に行われた。立地件数の全体の約7割が南東北だった。

これらの産業立地に伴い、製造業の事業所数は全国と同様高い伸びを示した。

原子力発電所の新規工事も実施された。

この他、旅館・ホテル、商業等の第3次産業でも設備投資が活発に行われた。

昭和39年集団就職のピークを迎えるが、その後東北地方にも高度成長の波が押し寄せ、人口減少に歯止めがかかった。

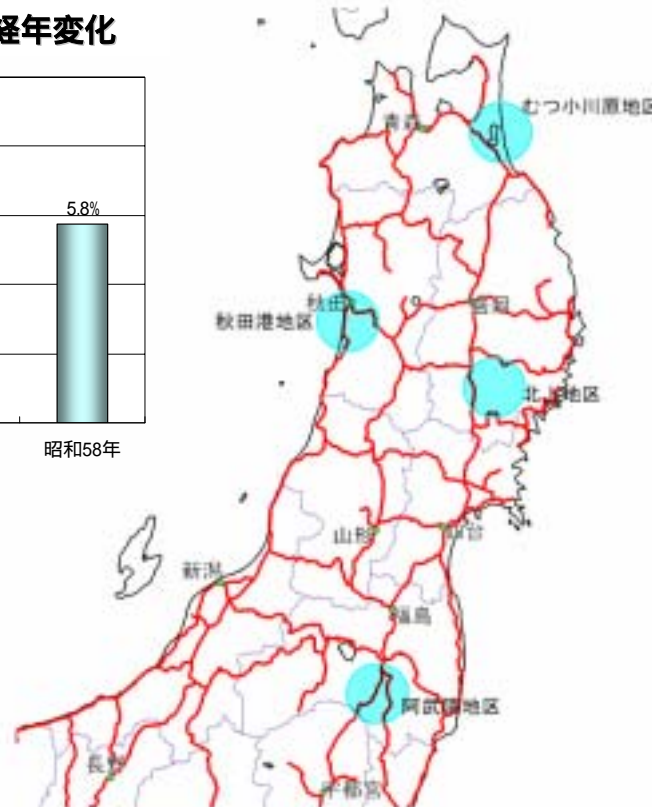
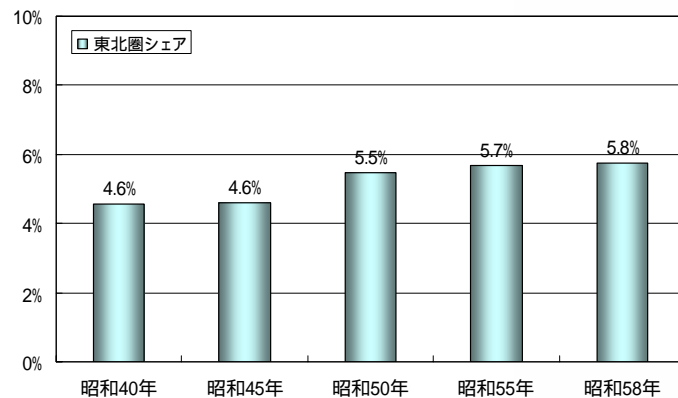
昭和44年(新全総)～昭和51年

国土利用の偏在を是正し、過密過疎、地域格差を解消するとともに、高度成長経済を達成することを狙いとして、昭和44年に新全国総合開発計画が策定された。

東北では、むつ小川原地区、秋田港地区、北上地区、阿武隈地区などへの大規模工業等の産業基地の建設が進んだ。

この時期、オイルショックを契機に戦後初めて経済成長がマイナスに転じることとなった。

製造品出荷額等の東北圏シェア経年変化



大規模プロジェクトの分布

【解説】

昭和44年策定された新全総は、地方に基幹産業として重化学コンビナートや工場を大都市から移転させることとなった。

工業出荷額は、対全国比を見ると、この時期に順調に上昇した。これは、工業進出が一段と活発化したことによるものであり、食品、電気機械などの機械工業、石油精製、非鉄精錬、化学、紙パルプ、金属製品等の業種における進出企業の本格稼働が大きく貢献した。むつ湾及び小川原湖周辺のむつ小川原地域において、巨大臨海コンビナートの形成を軸とした大規模工業基地の建設を推進する構想が新全総に位置付けられた。

岩手県中部工業団地および北上流通基地の建設計画が具体化し、昭和46年には、北東公庫、岩手県および民間の出資による株式会社岩手開発が設立され、整備事業に着手した。昭和40年代後半になると、高速交通体系の整備(特に新幹線開通)を見込んだ先行投資的な面と企業進出などによる東北の経済基盤の充実を背景に、ホテル客室数が急増した。特に、仙台市では、昭和48年頃から空前のホテルラッシュとなった。

東北縦貫自動車道の開通
(郡山～福島間、昭和48年)



昭和44年(新全総)～昭和51年

昭和40年代に入るとマイカー時代が到来し、輸送の主役も鉄道から車に変わっていった。新全総では、地域間の大量高速輸送を可能とする高速道路や、新幹線などの大規模プロジェクト構想が掲げられた。

昭和47年から、東北縦貫道自動車道が順次開通し、高速道路時代が幕開けとなった。

昭和43年頃



昭和51年頃



社会資本整備の移り変わり

【解説】

昭和40年代に入ると景気回復と共に自動車保有台数が急激に増加しマイカー時代が到来した。輸送の主役が鉄道から車に変わったのもこの時代である。

昭和44年策定された新全総は、地方に基幹産業として重化学コンビナートや工場を大都市から移転させ、地域間の大量高速輸送を可能にする高速道路や高速鉄道網を建設・整備する施策を中心とし、仙台、盛岡、山形バイパス等が次々に完成した。また、東北縦貫自動車道は昭和47年から順次開通し、昭和50年には、岩槻～仙台間が全線開通し、東北の「高速道路時代」が幕を開けた。

昭和44年には新潟東港が開港、昭和45年に秋田北港、および相馬港、昭和46年には仙台新港がそれぞれ開港した。



昭和52年(三全総)～昭和61年

オイルショックによる景気低迷を受け、これまでの大規模プロジェクトによる国土開発を転換し、人間居住の総合的環境の整備を目標とした、定住構想方式による第三次全国総合開発計画が策定され、東北圏は交通基盤の形成とともに、急速な工業化が進んだ。

◆この時期に宮城県沖地震と日本海中部地震の二つの大地震が東北を襲った。



東北新幹線の開通



宮城県沖地震(昭和53年)の被害(落橋した錦桜橋)

製造品出荷額の東北圏域内シェアの推移

		産業中分類	東北圏域内 シェア
昭和50年	第1位	食料品	19.9%
	第2位	電気機械	7.5%
	第3位	繊維	7.2%
昭和60年	第1位	電気機械	24.8%
	第2位	食料品	13.6%
	第3位	一般機械器具	6.0%

【解説】

東北縦貫自動車道の開通により、これまでの臨海型工業地帯に変わり、高速道路沿いに半導体関連など内陸型の産業立地が進み、「シリコンロード」の出現とも称された。

医薬品、電子機器、電子部品などハイテク企業の立地も増加した。また、首都圏への物流が活発となり、各地の生鮮食料品の供給が伸びていった。

昭和53年の宮城県沖地震と昭和58年の日本海中部地震は甚大な被害が生じさせ、これらを教訓に様々な対策が検討されることとなった。

昭和55年から4年連続での米不作で、消費に盛り上がりを欠いた上、公共投資抑制による建設業や素材型産業の不振が響き、全国平均を下回る成長に留まった。

産業構造では、電気機械工業がリーディング産業の地位を占めるに至った。東北7県の製造品出荷額の構成では、昭和50年頃は食料品など地方資源型工業が多く、組立加工型工業の割合は低かった。しかし、昭和60年の製造品出荷額では、電気機械が大きく伸びている。

昭和52年(三全総)～昭和61年

この時期、東北圏では高速道路、新幹線や地方空港の整備が進み、高速交通網による大動脈が形成された。
昭和57年には、東北・上越新幹線が大宮まで開業し、首都圏への日帰りなど速達性が向上した。

昭和51年頃



昭和61年頃



社会資本整備の移り変わり



【解説】

東北縦貫自動車道は昭和61年に浦和・青森間が開通した。

東北・上越新幹線は昭和57年に大宮～盛岡間が暫定開業し、昭和60年に上野に乗り入れ、首都圏への日帰りなど速達性が格段に向上した。

むつ小川原開発は、初の国家石油備蓄基地建設に、昭和54年計画が正式決定され、建設が始められた。むつ小川原の港湾施設についても昭和52年に重要港湾の指定を受け、昭和55年より着工されている。

八戸臨海工業地域においては、昭和55年頃より東北地域で最大の飼料コンビナート計画が進展した。新潟東港では、通商産業省のLNG(液化天然ガス)導入促進計画に基づく海外からのLNG(液化天然ガス)導入計画が具体化し、昭和53年事業主体として第三セクターの日本海エル・エヌ・ジー(株)が設立、昭和55年度から受け入れ供給基地の建設が進められた。

昭和62年(四全総)～平成9年

バブル経済による好景気が続く中、昭和62年に多極分散型の国土形成を目指として、交流ネットワーク構想方式による第四次全国総合開発計画が策定された。

日本海側においては国際貿易拠点としての発展が著しく、国際コンテナ航路が開設されていった。

このころから、産業構造の転換による素材型産業や輸出依存産業の不振等により、雇用問題の深刻化、過疎の進展なども見られるようになった。



東北地域の国際コンテナ航路
(平成8年頃)

【解説】

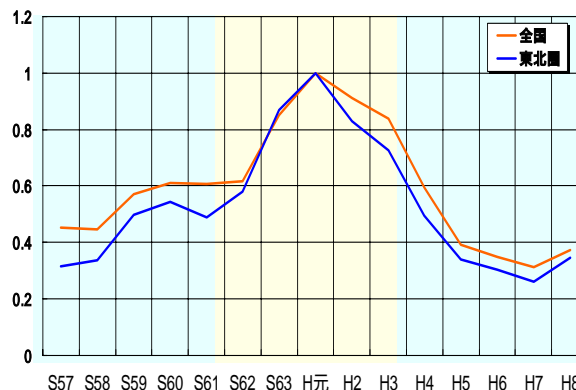
高速道路整備による時間距離の短縮は、社会活動を行う上で行動圏が拡大され、利便性や市場の選択範囲が広がり、沿線地域の工業や農業、観光など各種産業がその恩恵を受けている。

東北地方は、ロシア・韓国・中国などの日本海圏諸国に近接し、それらの国々との国際貿易拠点として、地理的なポテンシャルを有しており、秋田港・酒田港では、釜山航路・中国航路の国際コンテナ航路が開設され、コンテナ取扱量の増加に弾みがついた。

東北圏の経済は、平成8年頃まではパソコンや通信関係機器を主とする電気機械等の加工組立型工業をはじめとする製造業が比較的高い生産水準を維持し、景気対策に伴う各種公共事業が建設業の活動水準を高めた。バブル崩壊後、大都市圏では建設業の受注が大きく落ち込んだのに対して、東北圏では公共事業に支えられた。

工場立地件数をバブル崩壊前後で比較すると、バブル期に全国を上回る積極的な立地が見られたが、バブル崩壊後は、全国を下回る落ち込みとなった。

工場立地件数推移



全国・東北の最大件数のH元を1.0としたときの比

昭和62年(四全総)～平成9年

東北の社会資本整備は、高速道路整備は横断道の整備へと移行した。
 鉄道では、東北と北海道を結ぶ青函トンネルが完成し、JR津軽海峡線が開業した。また、山形新幹線、秋田新幹線も開業した。
 国際交流も活発化し、新青森、庄内、福島 of 各空港が開港し、国際線の定期航路が就航し国際化が進展した。

昭和61年頃

平成10年頃



【解説】

高速道路建設の中心は縦貫道から横断道への時代へと移行し、平成3年山形自動車道開通、平成9年秋田自動車道、磐越自動車道の開通により、東北圏の県庁所在都市が高速ネットワークで連結された。高速道路整備による時間距離の短縮は、社会活動を行う上で行動圏が拡大され、利便性や市場の選択範囲が広がり、沿線地域の工業や農業、観光など各種産業がその恩恵を受けている。

平成3年には庄内空港が、平成5年には福島空港が開港したほか、圏域内の各空港では、国際線の充実を目指して、滑走路の拡張に注力し、仙台空港は平成4年に2,500メートル(現在3,000メートル)に、新潟空港は平成8年に2,500メートルに拡張した。

社会資本整備の移り変わり



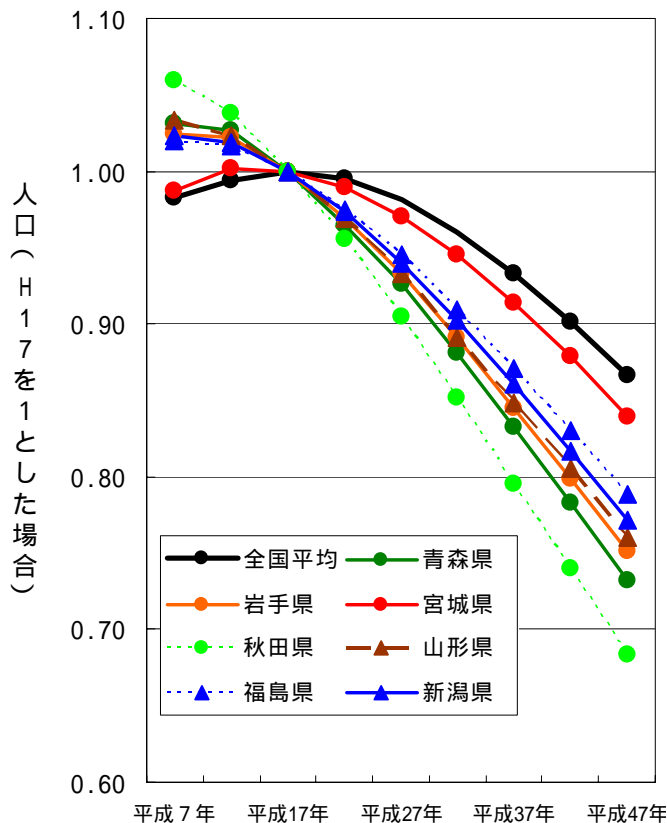
平成10年(国土のグランドデザイン)～現在

少子高齢化の早くからの進展に伴い、本格的な人口減少社会が到来しつつある。首都圏等への人口流出も依然として多く、消滅集落などが懸念されている中、多軸型国土構造形成の基礎づくりを目標に、参加と連携方式による「21世紀の国土のグランドデザイン」が平成10年に策定された。

経済のグローバル化の進展や、東アジアの急速な経済成長と産業構造の高度化のなかで、東アジア規模での生産ネットワークの構築や経済活動が活発化しつつある。

海外を含む、観光客の増加・観光産業の活発化などが見込まれる。

東北圏の人口推移と見通し(平成17年を1として)



【解説】

平成10年以降から現在にいたり、地球時代、人口減少・高齢化時代、高度情報化時代の到来など時代の大きな転換期を迎えている。今後は、人口減少社会の到来と急速な高齢化の進展の中で、人口密度の低下が進むことが予想される。

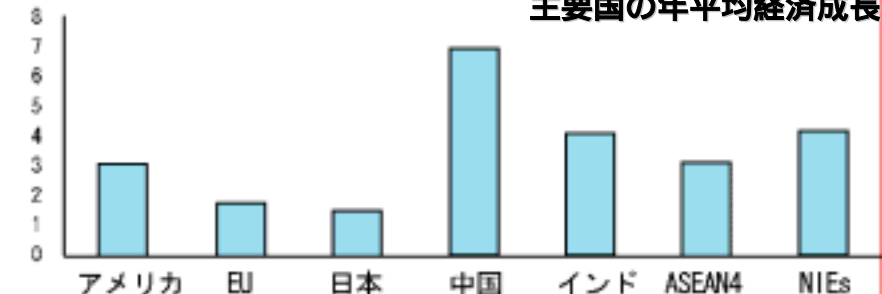
経済活動については、東アジアの急速な経済成長、情報通信技術の発達、新産業分野の成長などが見通されるなかで、経済が回復・拡大基調にある中で、東北圏においては回復傾向が顕在化しておらず、雇用環境も低調である。

産業面では、IT関連産業の集積が進み、産学連携や農産物輸出など特色ある取り組みが進められている。

豊かな自然環境は東北の大きな特色であり、これを活かした観光産業の活発化や食料・エネルギーの供給として大きな役割を担っている。

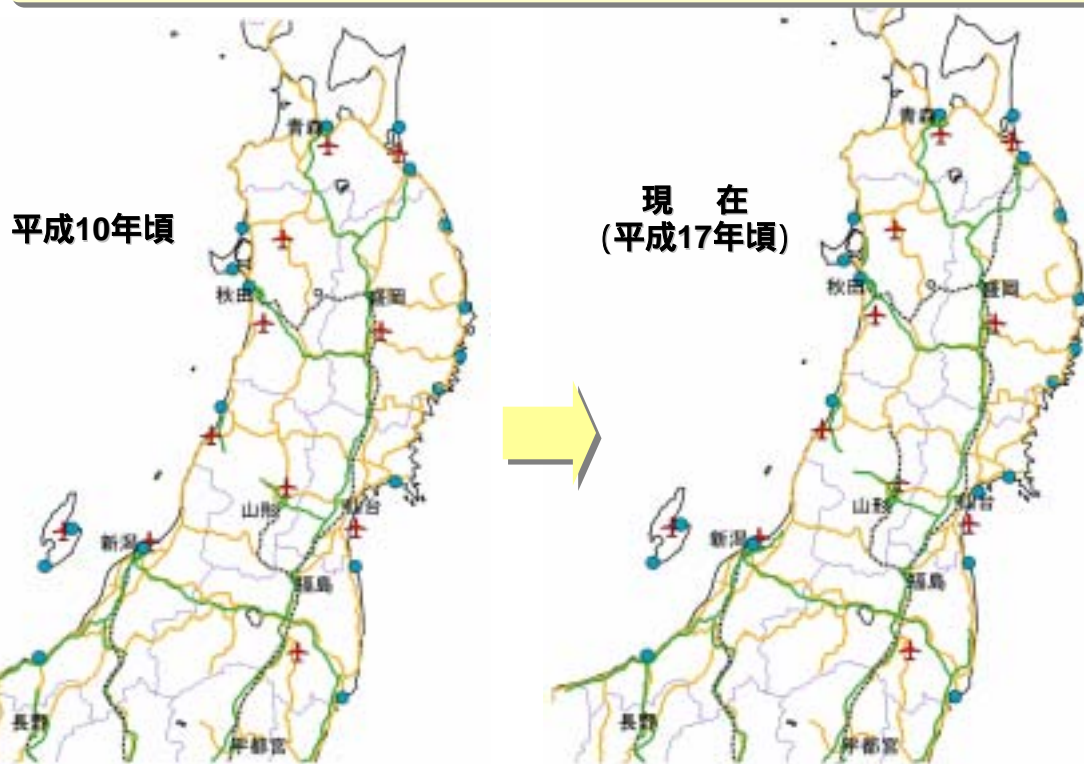
(年平均、%)

主要国の年平均経済成長率



平成10年(国土のグランドデザイン)～現在

東北圏の社会資本整備は、圏域内外の連携を深めるラダー型ネットワークの拡充が進められている。度重なる災害を踏まえ、安全で安心できる環境への希求が高まる。地球規模の環境問題への対応や美しい国づくりなど、新たな国土形成が求められている。



平成10年頃

現在
(平成17年頃)

社会資本整備の移り変わり



【解説】

東北圏においては、これまでの縦断交通横断交通の流れを受け継ぎ、いわゆる「ラダー型の交通軸」の形成に向け整備が進められている。

平成11年には山形新幹線が新庄まで延伸し、平成14年には東北新幹線盛岡から八戸間が開業した。港湾関係では、平成13年に仙台塩釜港が特定重要港湾に昇格し、国際定期コンテナ航路の開設も、仙台塩釜、八戸港、新潟港などで進められた。

災害の増加や被害の甚大化傾向、農山漁村における資源管理の問題、都市化の進展や高齢化・過疎化に伴う地域コミュニティの弱体化などが懸念される中で、安全で安心して暮らせる地域づくりへの希求が高まっている。

地球規模での環境問題や、生態系危機、東アジアの経済成長に伴う資源の制約など、世界的な危機について東北圏として果たすべき役割・優位な役割なども存在する。

出典資料一覧

「東北の国土づくり50年」
「新しい全国総合開発計画ハンドブック」
「日本史図表」
「農商務統計表」
「日本帝国統計年鑑」
「国勢調査報告」
「人口推計資料 日本の推計人口」
「工業統計調査」
「公共工事着工統計調査」
「日本の長期統計系列」
「高速道路便覧」
「数字でみる航空」
「数字でみる鉄道事業主体者ホームページ」
「作物統計」
本間美術館資料
福島県資料
岩手日報社資料
河北新報社資料
国土形成計画全国計画資料

【地域別移出・輸出】

東北地域は、純移出・純輸出ともにマイナス。

【北海道地域】

移出	6,597
移入	8,934
純移出	▲ 2,337

(単位:10億円)

粗生産額	34,643
名目GDP	19,314

輸出	292
輸入	1,789
純輸出	▲ 1,497

→ **▲ 3,834**

【関東地域】

移出	71,199
移入	58,444
純移出	12,755

(単位:10億円)

粗生産額	402,724
名目GDP	210,429

輸出	23,593
輸入	23,913
純輸出	▲ 320

→ **12,435**

【中部地域】

移出	31,625
移入	31,044
純移出	581

(単位:10億円)

粗生産額	114,129
名目GDP	54,525

輸出	10,901
輸入	6,349
純輸出	4,552

→ **5,133**

【近畿地域】

移出	37,289
移入	36,604
純移出	685

(単位:10億円)

粗生産額	156,396
名目GDP	83,268

輸出	9,600
輸入	9,232
純輸出	368

→ **1,053**

【東北地域】

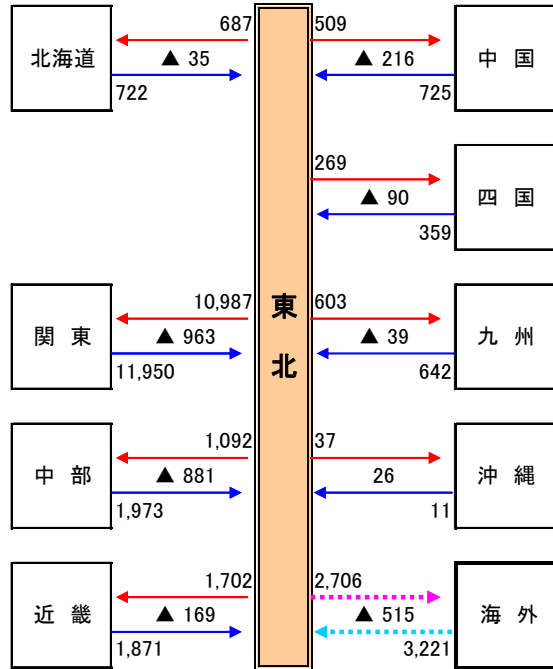
移出	15,886
移入	18,253
純移出	▲ 2,367

(単位:10億円)

粗生産額	59,749
名目GDP	32,414

輸出	2,706
輸入	3,221
純輸出	▲ 515

→ **▲ 2,882**



【中国地域】

移出	16,326
移入	17,028
純移出	▲ 702

(単位:10億円)

粗生産額	56,340
名目GDP	28,035

輸出	3,926
輸入	3,718
純輸出	208

→ **▲ 494**

【四国地域】

移出	7,364
移入	8,786
純移出	▲ 1,422

(単位:10億円)

粗生産額	25,665
名目GDP	13,745

輸出	1,598
輸入	1,681
純輸出	▲ 83

→ **▲ 1,505**

【九州地域】

移出	14,163
移入	20,521
純移出	▲ 6,358

(単位:10億円)

粗生産額	78,303
名目GDP	42,953

輸出	4,695
輸入	3,957
純輸出	738

→ **▲ 5,620**

地域区分

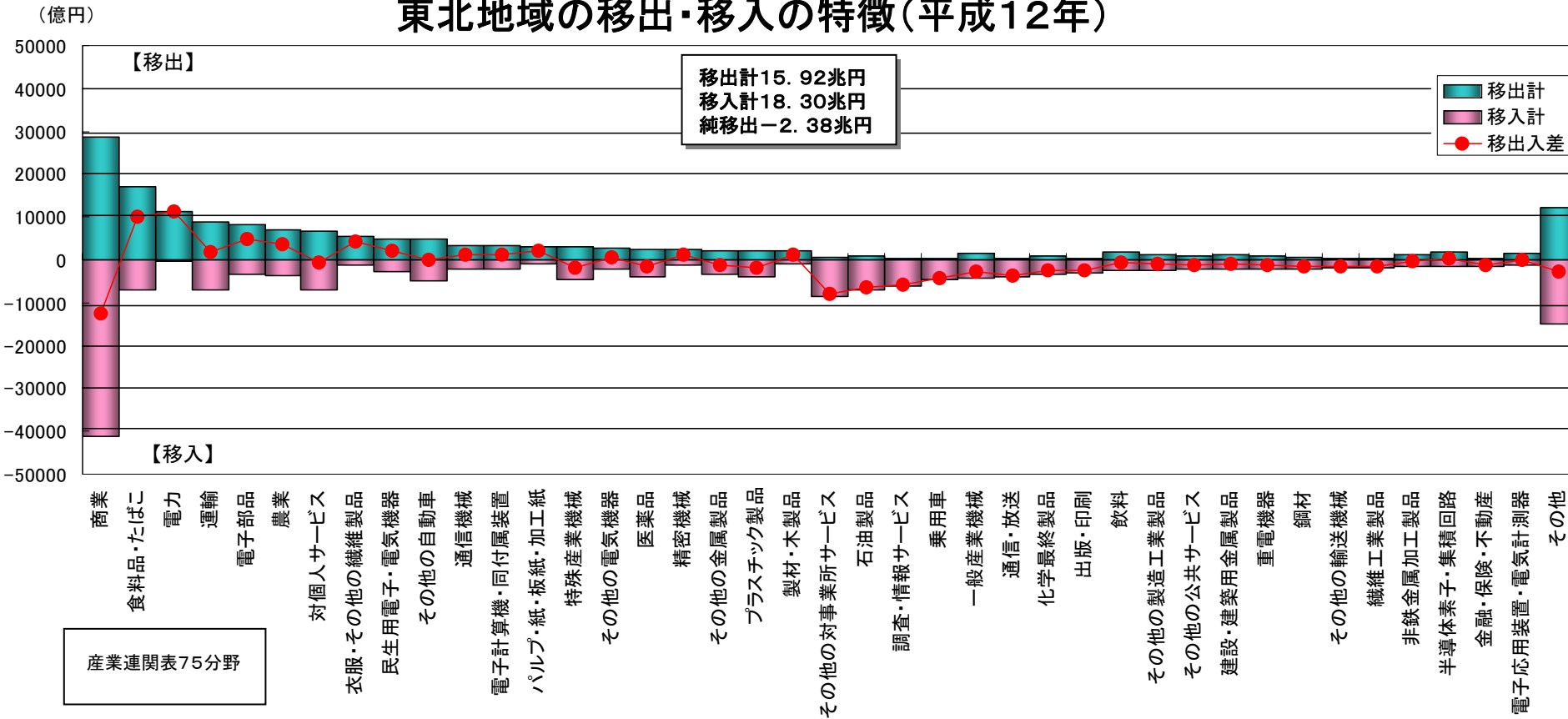
- 北海道: 北海道
- 東北: 青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県
- 関東: 茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、新潟県、山梨県、長野県、静岡県
- 中部: 富山県、石川県、岐阜県、愛知県、三重県
- 近畿: 福井県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県
- 中国: 鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県
- 四国: 徳島県、香川県、愛媛県、高知県
- 九州: 福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県

【移出入の特徴】

移出額は、商業、食料品・タバコ、電力、運輸等が上位。

移入額は、商業、その他の対事業所サービス、石油製品等が上位。

東北地域の移出・移入の特徴(平成12年)



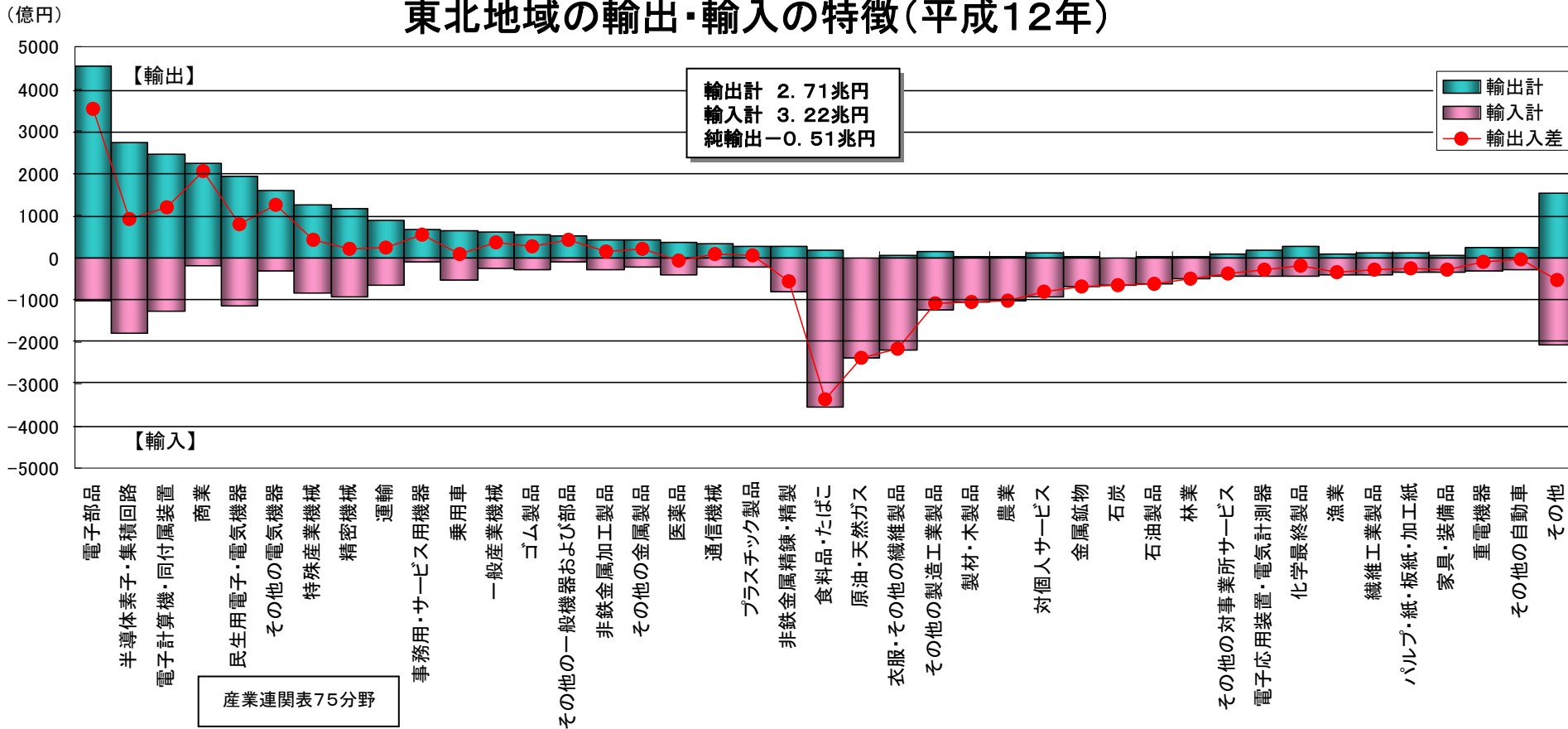
※東北地域(青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県)
その他は移出もしくは移入額の上位40分野以外の合計

資料:平成12年東北地域経済の産業連関分析(経済産業省)

【輸出入の特徴】

輸出額は、電子部品、半導体素子・集積回路等が上位。
 輸入額は、食料品・たばこ、原油・天然ガス等が上位。

東北地域の輸出・輸入の特徴(平成12年)



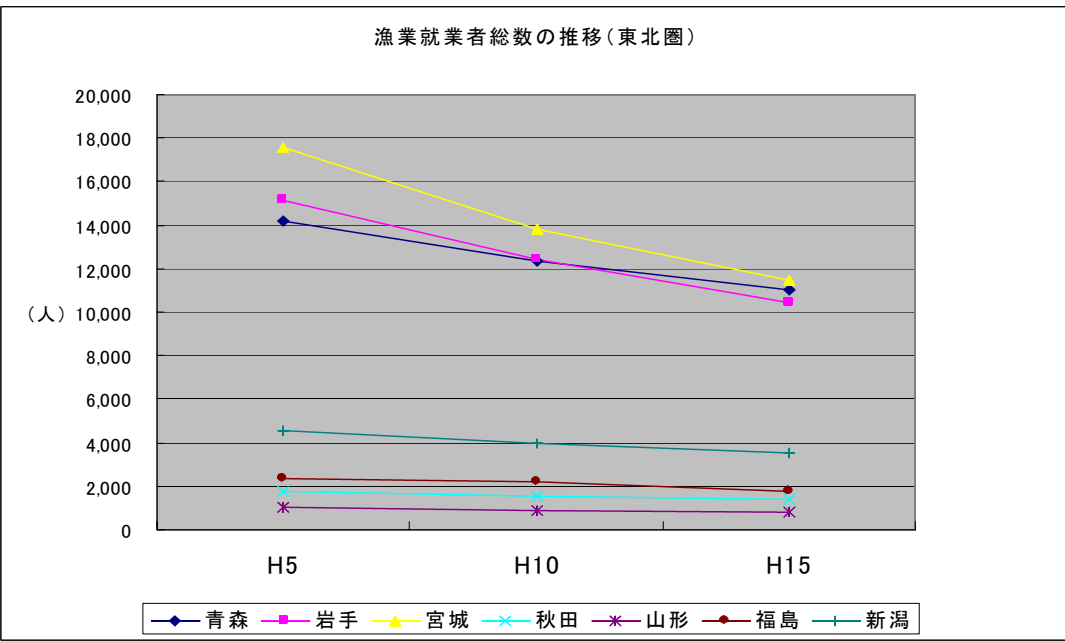
※東北地域(青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県)
 その他は輸出もしくは輸入額の上位40分野以外の合計

資料:平成12年東北地域経済の産業連関分析(経済産業省)

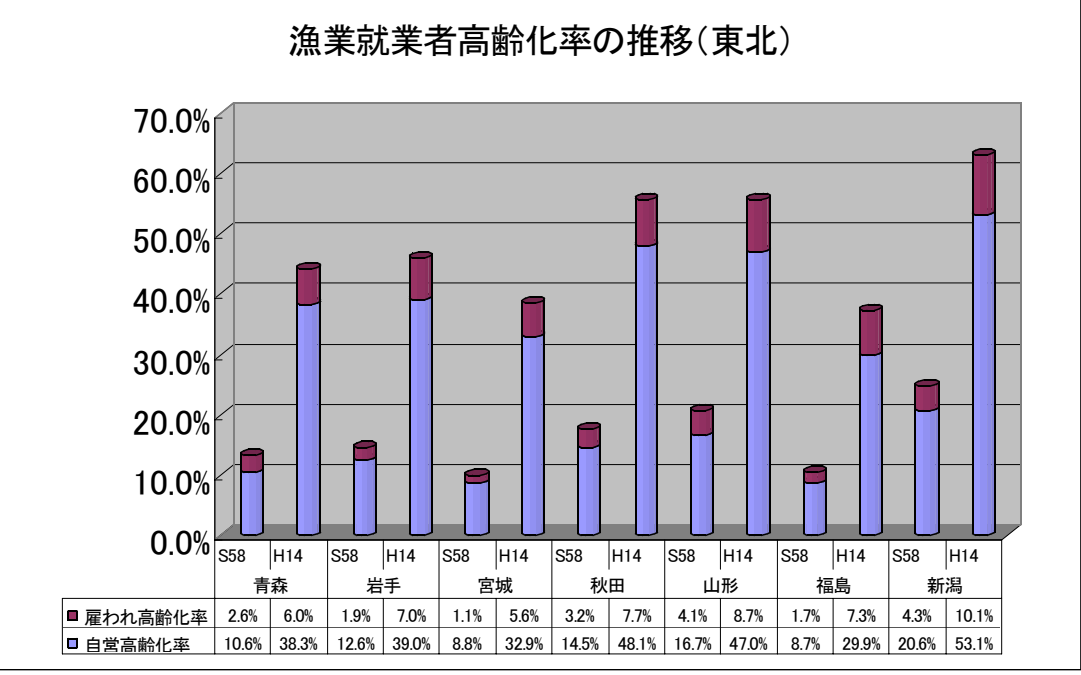
1. 漁業就業者の状況

漁業就業者数については、全国的に減少傾向にあるが、東北圏においても同様で、特に宮城、岩手、秋田において顕著である。

また、60代以上の漁業就業者の割合を見ると昭和58年に比して平成14年には各県とも顕著に増えており、若年層の漁業への新規就業が少ないことが伺える。



第11次漁業センサスをもとに作成

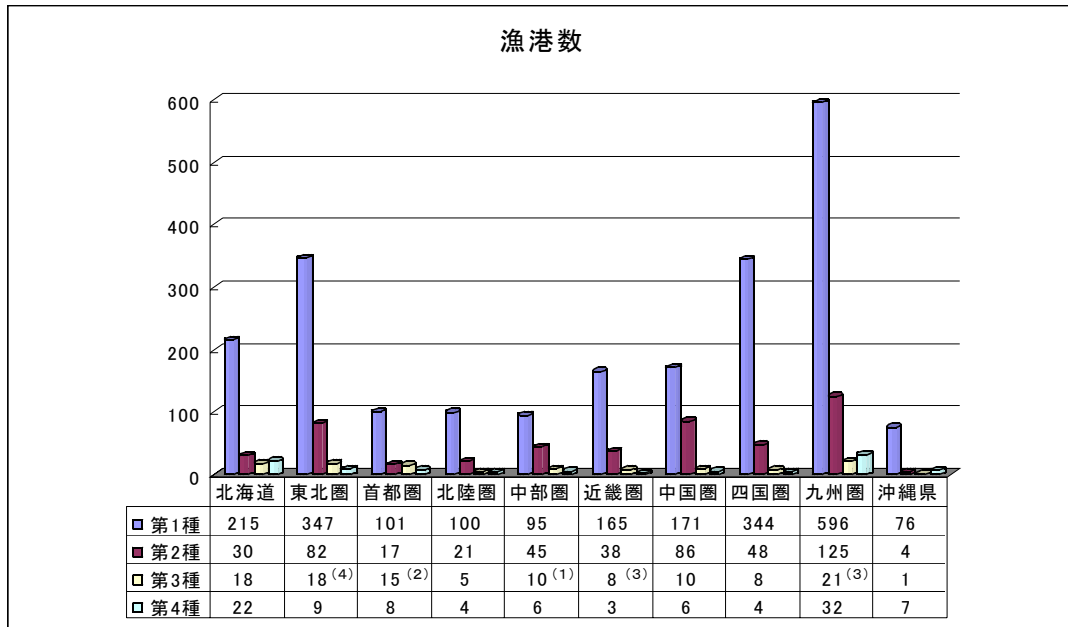


農林水産省「1983年(第7次)漁業センサス」、「2003年(第11次)漁業センサス」をもとに作成

2. 漁港数

漁港数については、東北圏は九州圏に次いで多い。東北圏の第3種漁港のうち八戸・気仙沼・石巻・塩釜は、特定第3種漁港に指定されている。

東北圏内では、宮城、岩手、青森の漁港数が多いことが分かる。



第1種漁港: その利用範囲が地元の漁船を主とするもの。

平成19年7月1日現在

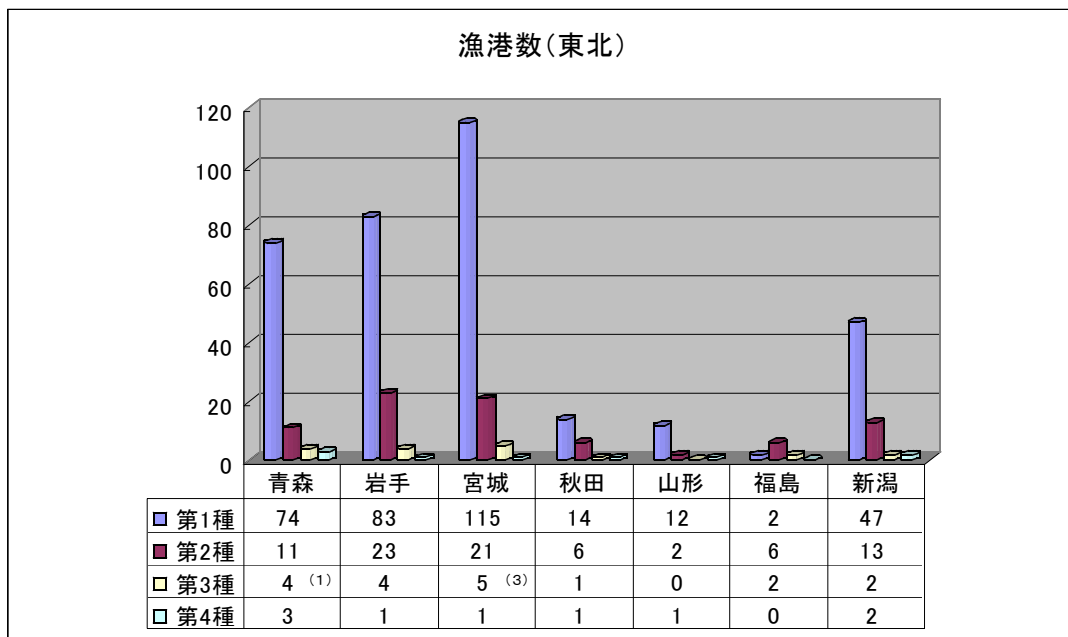
第2種漁港: その利用範囲が第1種よりも広く、第3種漁港に属さないもの。

第3種漁港: その利用範囲が全国的なもの。()書き内数は特定第3種

特定第3種漁港: 第3種漁港のうち水産業の振興上、特に重要な漁港として定められた漁港。

第4種漁港: 離島その他辺地にあつて漁場の開発又は避難上、特に必要なもの。

農林水産省HPをもとに作成



第1種漁港: その利用範囲が地元の漁船を主とするもの。

平成19年7月1日現在

第2種漁港: その利用範囲が第1種よりも広く、第3種漁港に属さないもの。

第3種漁港: その利用範囲が全国的なもの。()書き内数は特定第3種

特定第3種漁港: 第3種漁港のうち水産業の振興上、特に重要な漁港として定められた漁港。

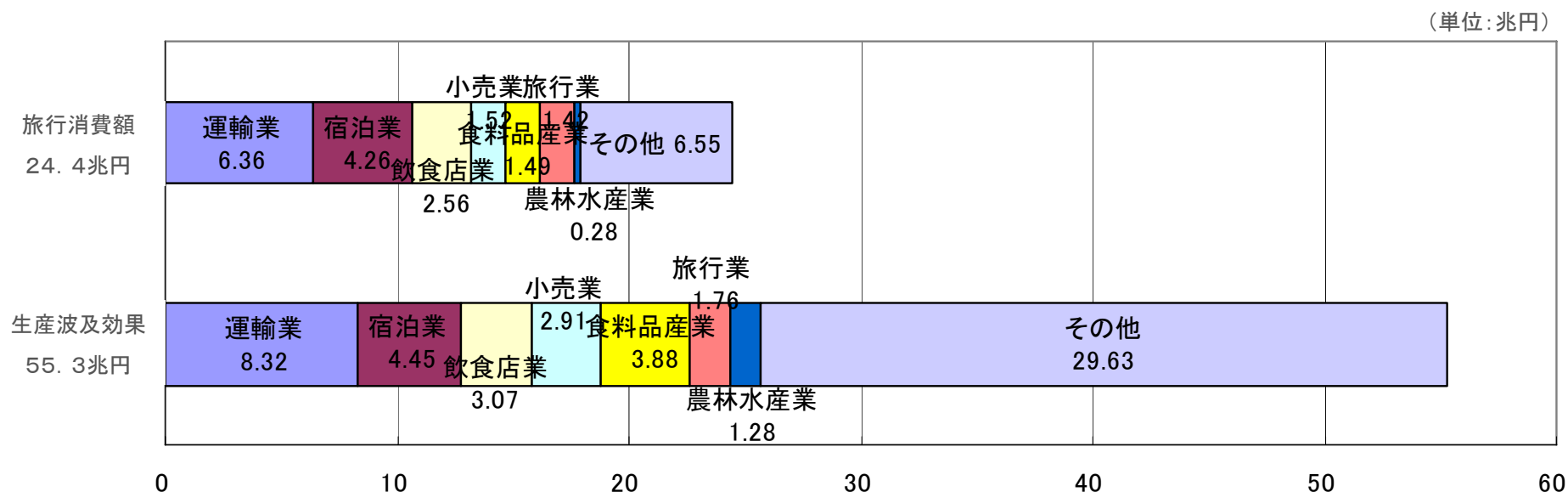
第4種漁港: 離島その他辺地にあつて漁場の開発又は避難上、特に必要なもの。

農林水産省HPをもとに作成

観光が日本全体にもたらす経済効果

産業別経済効果

農林水産業や食料品産業等、他産業への波及効果が大きい



東北各県別の観光の経済波及効果

	青森県	岩手県	宮城県	秋田県	山形県	福島県	新潟県	(参考)全国
	(億円)	(億円)	(億円)	(億円)	(億円)	(億円)	(億円)	(兆円)
旅行消費額	1,759 (4.1%)	2,533 (5.5%)	5,675 (6.7%)	1,889 (5.1%)	3,153 (7.7%)	4,695 (6.0%)	4,040 (4.4%)	24.4 (4.8%)
()内の%は旅行消費額の県内総生産に対する比率								
生産波及効果	2,342 (3.1%)	4,125 (4.9%)	9,724 (6.0%)	-	4,320 (5.3%)	4,030 (2.4%)	11,134 (6.4%)	55.3 (5.8%)
直接効果	1,488	2,533	5,675	-	2,690	2,656	4,040	23.7
一次波及効果	439	977	2,023	-	-	823	5,469	16.9
二次波及効果	414	615	2,026	-	1,630	551	1,625	14.6
県内生産額	75,550	83,998	160,864	70,318	82,079	164,684	174,757	949.1
()内の%は生産波及効果の県内生産額に対する比率								
付加価値誘発効果	1,331 (3.1%)	2,383 (5.2%)	6,054 (7.2%)	-	2,424 (5.9%)	2,309 (2.9%)	5,255 (5.7%)	29.7 (5.9%)
直接効果	819	1,405	-	-	1,450	1,502	1,897	12.3
一次波及効果	240	563	-	-	-	446	2,551	8.8
二次波及効果	272	415	-	-	974	362	807	8.5
県内総生産	43,004	46,005	84,407	37,026	41,163	78,551	91,982	505.4
()内の%は付加価値誘発効果の県内総生産に対する比率								
	(人)	(億円)	(人)	(人)	(人)	(人)	(人)	(万人)
雇用誘発効果	26,337 (3.8%)	1,178	97,093 (8.8%)	-	51,000 (8.3%)	46,866 (4.6%)	108,872 (8.9%)	469.2 (7.3%)
直接効果	18,247	798	-	-	36,000	34,813	41,313	229.4
一次波及効果	4,130	232	-	-	-	7,437	67,559	120.8
二次波及効果	3,960	148	-	-	15,000	4,617	-	119.0
就業者総数	685,401	-	1,107,773	549,994	612,089	1,010,120	1,225,575	6,403.6
()内の%は雇用誘発効果の就業者総数に対する比率								

注)各数値の年度は統一されていない

出典:国土交通省「旅行・観光産業の経済効果に関する調査研究VI」、平成17年国勢調査、国土交通省「観光に関する経済効果分析・産業分析」、平成19年8月23日付け各県への照会(東北運輸局)、宮城県経済の構造-平成12年宮城県産業連関表-、平成12年秋田県産業連関表、アナリーゼふくしま、平成12年新潟県産業連関表

注)東北各県の数値については、算出方法が統一されていないため、あくまでも参考値である

旅行消費額と他産業の比較

	旅行消費額	農業産出額	漁業生産額	林業産出額
	(億円)	(億円)	(億円)	(億円)
青森県	1,759 (0.7%)	2,797 (3.2%)	585 (3.9%)	71 (1.7%)
岩手県	2,533 (1.0%)	2,541 (2.9%)	396 (2.6%)	188 (4.5%)
宮城県	5,675 (2.3%)	1,997 (2.3%)	795 (5.3%)	83 (2.0%)
秋田県	1,889 (0.8%)	1,866 (2.1%)	40 (0.3%)	112 (2.7%)
山形県	3,153 (1.3%)	2,125 (2.4%)	28 (0.2%)	61 (1.5%)
福島県	4,695 (1.9%)	2,500 (2.8%)	179 (1.2%)	129 (3.1%)
新潟県	4,040 (1.7%)	3,044 (3.5%)	130 (0.9%)	341 (8.2%)
東北	23,744 (9.7%)	16,870 (19.2%)	2,153 (14.4%)	985 (23.6%)
	(兆円)	(兆円)	(兆円)	(兆円)
全国	24.4	8.8	1.5	0.4

注)旅行消費額の年度は統一されていない

注)()内の%は、各県又は東北の全国に占める比率を表す

注)秋田県及び山形県の漁業生産額には、養殖業に係るものは含まれていない

出典:国土交通省「旅行・観光産業の経済効果に関する調査研究VI」、平成19年8月23日付け各県への照会(東北運輸局)、アナリーゼふくしま、農林水産省農林水産統計「平成17年農業産出額」「平成17年漁業生産額」「平成17年林業算出額」

注)東北各県の旅行消費額については、算出方法が統一されていないため、あくまでも参考値である