

復興道路の沿線立地企業の実態に関する基礎的分析

日本大学 学生会員 ○高橋慎之介
日本大学 正会員 金子雄一郎

1. はじめに

東日本大震災の復興や防災機能向上等を目的に、復興道路として三陸沿岸道路の整備が進められている。同道路は総延長が 359 km の高規格道路であり、移動時間の短縮による業務や物流の効率化、取引先の増加、沿線への企業等の立地促進などの波及効果が期待される。これらの効果を把握するためには企業単位での分析が必要となるが、工業統計等の既存統計では沿線地域における生産量(出荷額)の変化を把握できるものの、集計単位は最小でも市町村であり、上述した効果の把握は困難である。

一方で近年、企業単位のデータを用いて道路の整備効果を計測する研究が行われている。岩館ら¹⁾は道路整備前後における企業間の取引数、取引エリア、企業の業績の変化を分析しており、佐藤ら²⁾は道路整備と企業の販路開拓状況、設立・創業状況との関係性を整理している。また、復興道路に関しては、国土交通省³⁾が企業間取引件数の推移を調査し、震災前の水準に回復していることを報告している。

本研究ではこれらの研究を参考に、復興道路の整備効果を計測する前段として、沿線に立地している企業の実態を把握するとともに、全線開通にともなう沿線立地企業への波及効果を推察する。

2. 復興道路の概要と分析に使用するデータ

復興道路は仙台と八戸間を結ぶ三陸沿岸道路である。総延長 359 km の内 148 km は震災後の新規区間であり、2021 年内に全線開通予定である。本研究では、企業信用調査データである東京商工リサーチ(TSR)の「CD-Eyes(企業検索 CD)」を用いて、復興道路の沿線市町村内に本社がある企業を抽出し、その実態を分析する。「CD-Eyes」は、わが国の売上上位 25 万社の企業情報(企業名、業種、本社等所在地、資本金、従業員数、売上、利益、仕入先、販売先等)が収録されているデータベースである。

3. 沿線立地企業の業種及び規模

「CD-Eyes」2019 年版より抽出した復興道路沿線の立地企業の業種別内訳を表-1 に、従業員数及び売上の企業規模を図-1 にそれぞれ示す。企業数は石巻市、気仙沼市、塩竈市の順に多い。業種の内訳は、建設業、卸売業・小売業、製造業が多く、製造業 225 社中 98 社と半数近くが食料品製造業である。なお、食品製造業は気仙沼市、石巻市が各 21 社、塩竈市が 20 社であり、98 社中 62 社を占めている。

また、企業規模について、従業員数は半数近くが 20~99 人であり、売上は 1 億円~5 億円の企業が最も多く、次いで 10 億円~100 億円、5 億円~10 億円であり、中小企業が多いことがわかる。

表-1 沿線立地企業の業種別内訳

	農林漁業	建設業	製造業	運輸業・郵便業	卸売業・小売業	宿泊業・飲食サービス業	生活関連サービス業・娯楽業	その他	総計
宮古市	3	34	18	4	26	1	6	92	
釜石市	4	21	22	5	14	4	3	75	
大船渡市	2	25	14	10	29	2	3	94	
気仙沼市	7	37	32	9	43	1	4	139	
石巻市	9	112	57	24	94	3	5	331	
塩竈市	5	20	25	14	37	2	2	109	
その他	8	117	57	14	80	7	1	299	
総計	38	366	225	80	323	20	17	1,139	

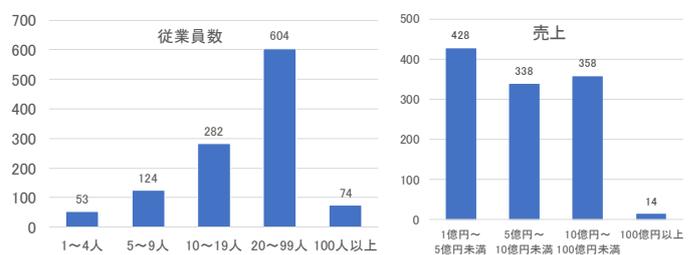


図-1 沿線立地企業の従業員数及び売上の分布

4. 沿線立地企業の実態分析

(1) 売上の変化

大船渡市及び気仙沼市の企業を対象に、「CD-Eyes」2019 年度版及び 2015 年版を用いて売上を比較した

キーワード：復興道路、企業間取引、ビッグデータ

連絡先：〒101-8308 東京都千代田区神田駿河台 1-8-14 日本大学理工学部土木工学科 TEL&FAX：03-3259-0664

結果, 4年間で売上が増加した企業の割合は大船渡市で44.3% (79社中35社), 気仙沼市で65.8% (114社中75社) に留まった. 復興道路は2019年時点で未整備区間があることや, 各産業の環境変化も関係しているものと推察され, 今後詳細に分析したい.

(2) 取引先の立地の傾向

沿線立地企業の取引先の立地状況を把握するため, 「CD-Eyes」に収録されている仕入先及び販売先の企業名 (いずれも最大12社まで記載) を基に, ホームページより本社住所情報を把握した. ここでは気仙沼市内の製造業 (32社) を例に, 取引先企業の分布状況を図-2に示す.

これより仕入先, 販売先とも, 気仙沼市内のほか大船渡市内や石巻市内, 仙台市内など復興道路沿線に立地している企業が多いことがわかる. 個別に見ると, 仕入先 (全113社) は気仙沼市内が23社, 大船渡市内が3社, 石巻市内が10社, 仙台市内が18社であり, 図中には記載していないが東京都内が38社である. 一方, 販売先 (全83社) は, 気仙沼市内が15社, 大船渡市内が2社, 南三陸町内が3社, 石巻市内が3社, 仙台市内が11社, 東京都内は29社であり, いずれも広範囲に分布していることがわかる.

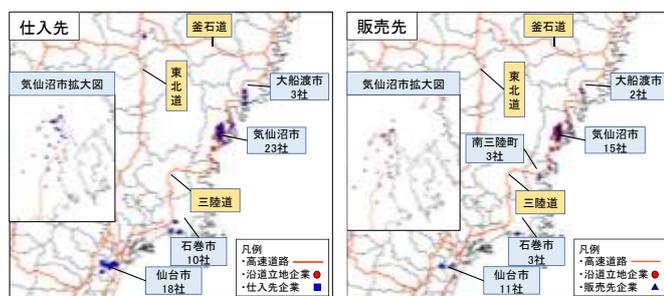


図-2 沿線立地企業の仕入先・販売先の分布

(3) 取引先の業種

沿線立地企業の取引先の業種を把握するため, (2)と同様に本社住所, 業種を把握した. なお, 事業内容が複数の業種にわたる場合は各々に計上している. ここでは, 気仙沼市内の食品製造業21社の取引先の業種について述べると, 仕入先, 販売先とも製造業, 卸売業が多い. 具体的には仕入先 (64社) は製造業が38社, 卸売業が34社, その他が8社であった. 一方, 販売先 (58社) は製造業が25社, 卸売業が29社, 小売業が7社, その他が5社であった. なお,

これらの取引先は(2)で示した分布に概ね近いが, 仕入先の製造業や卸売業は比較的復興道路沿線が多い.

(4) 取引先の距離関係

取引先までの直線距離の分布を図-3に示す. これより仕入先と販売先で傾向に大きな違いは見られず, 360km~380km (東京) が最も多く, 次いで20kmまで (市内もしくは隣接市町) と80km~100km (仙台市) である. なお, 本研究における取引先の所在地は各企業の本社としているため, 今後より実態に即した分析方法の検討が必要である.

復興道路については, 2020年度末に気仙沼港IC~唐桑半島IC間が開通し, 宮古市と仙台市が直結する. これにより沿線企業において, 取引先との移動時間の大幅な短縮が期待される. 例えば気仙沼市役所~仙台市役所間は, 2時間50分 (2010年時点) から1時間59分に約50分短縮される. 東京方面との移動時間も短縮されることから, 物流の効率化による売上や販路の拡大などの地域の活性化が期待される.

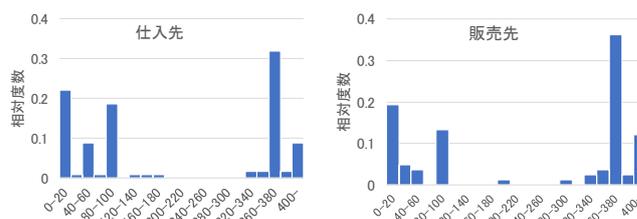


図-3 沿線立地企業と仕入先・販売先の距離分布

5. おわりに

本研究では, 企業信用調査データを用いて, 現在整備が進められている復興道路沿線の立地企業の特徴を把握した. 今後の課題として, アンケート調査等により, 各企業における具体的な整備効果を把握することとその定量化が挙げられる.

参考文献

- 1) 岩館慶多, 草野真一, 船岡直樹: 企業間取引情報を用いた道路のストック効果分析について—一道東道直結によるストック効果分析を事例に—, 第56回北海道開発技術研究発表会, 2015.
- 2) 佐藤啓輔, 岩原徹, 高橋恵一, 菊川康彬: 社会インフラ整備における企業信用調査データの適用と課題, 土木計画学研究・講演集, 2016.
- 3) 国土交通省仙台河川国道事務所: 三陸エリアと復興道路—復興道路10年パンフレット—, 2021.