北九州都市圏における産業構造の変動
——人口減少時代の都市圏構造——

松田隆典

The Changing Industrial Structure in the Kitakyushu Metropolitan Area

Takanori MATSUDA

1. はじめに

政令指定都市の中で近年人口が減少しているのは、京都と北九州市だけである。とくに、北九州市の人口は1970年代後半から減少している。周知のように北九州市は1963年に門司・小倉・八幡・若松・戸畑の5市が合併して成立したが、1970年代以降の新日本製鉄1)八幡製鉄所の雇用縮小などによって都市としては衰退局面に入り、1990年前半における小倉駅周辺2)や黒崎駅周辺などの再開発のためか、一時的に人口と就業者数の減少は止まったかにみえたが、1990年代後半からは再び減少が加速された。

1960年代まで的人口増加によって1974年に小倉北区・南区に、八幡は八幡東区・西区に分けるが、八幡製鉄所があった八幡東区や門司区・戸畑区・若松区は1970年代以降人口と就業者数が減少の一途を辿る。都市化の進行にともなって増加を続けていた小倉駅を中心とする小倉北区と黒崎を中心とする八幡西区も1990年代後半からは減少に転じ、郊外的性格の強い小倉南区だけがいまなお増加を続けている。

一方、北九州市周辺部に目を転じると、1976年に小倉南区の南に接する府田町に日産自動車3)、1992年に八幡西区から遠賀川を越えた九州自動車道沿道の宮田町(2006年2月に若宮町と合併して宮若市となった)にトヨタ自動車4)などがそれぞれ進出しして、基盤産業の外化がみられた5)。さらに2005年12月にはトヨタ自動車が府田町にハイブリッドエンジンなどの生産工場を操業し6)、福岡県は愛知県と並ぶ自動車の国内生産拠点となった。

たしかに、1970年代における北九州市の人口・就業者数の減少は新日本製鉄八幡製鉄所に代表される現業部門の従業者の減少と周辺地域の工業化に起因するといえるだろうが、1980年代後半以降の減少はそうした単純な産業構造と都市構造の変化として把握することはできるかどうか疑問である。本稿では、中心市としての北九州市の産業構造の変化について考察し、それをふまえた上で通勤通移の分析による都市圏の構造変化について検討する。

2. 北九州市の産業構造の変動

(1) 産業構造の変動

産業大分類別の就業者数（従業地ベース）の変化（図1）から北九州市の産業構造の変化をみると、やはり製造業の浮沈が目を引く。1970年にピークに達した製造業従業者数であ
るが、1980年には全国の構成比24%を下回ってしまう。2005年にはピーク時の半数以下まで減少する。現業部門の多い運輸・通信業や電気・ガス・水道の公益関係業種も製造業と同様の推移を示すが、これらは一貫して全国構成比を上回っている。公共事業を担う建設業などとともにこれらの業種が製造業の減少を補完する調整弁としての機能を果たしたと思われる。

一方、全国的なサービス経済化の進展に対応して、サービス業の従業者数は一貫して増加している。同様に商業・飲食業や金融・保険・不動産業も増加傾向にあったが、近年やや減少の兆しを見せはじめた。こうした従業者の増減は全国的動向とほぼ一致しているかに見えるが、同時期における日本の産業構造の変動がこれほど影響したかについては次節の拡張シフトシアリズム分析で明らかにしたい。

さて、北九州市の就業者数を地域別にみると（表1）と、高度経済成長期の小倉北区と八幡区の分極構造の産業調整期にわたり小倉一極集中に推移しつつあることが明らかである。20世紀初頭に官営製鉄所として操業した八幡製鉄所があった八幡東区は1995年に若松区とを抜けて北九州市の区別就業者数37,285人と最も多く、これに次ぐのが小倉北区36,879人である。

表1 北九州市の区別就業者の推移（従業地ベース）

<table>
<thead>
<tr>
<th>行政区</th>
<th>門司区</th>
<th>小倉区</th>
<th>戸畑区</th>
<th>八幡区</th>
<th>若松区</th>
<th>市合計</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1955</td>
<td>57,748</td>
<td>63,340</td>
<td>29,255</td>
<td>119,835</td>
<td>35,076</td>
<td>338,552</td>
</tr>
<tr>
<td>60</td>
<td>63,234</td>
<td>121,555</td>
<td>52,419</td>
<td>149,343</td>
<td>47,073</td>
<td>433,624</td>
</tr>
<tr>
<td>65</td>
<td>65,025</td>
<td>156,679</td>
<td>58,993</td>
<td>153,485</td>
<td>43,838</td>
<td>478,017</td>
</tr>
<tr>
<td>70</td>
<td>66,049</td>
<td>180,890</td>
<td>57,364</td>
<td>159,473</td>
<td>42,639</td>
<td>506,415</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>行政区</th>
<th>75</th>
<th>80</th>
<th>85</th>
<th>90</th>
<th>95</th>
<th>2000</th>
<th>05</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>門司区</td>
<td>62,474</td>
<td>60,161</td>
<td>54,560</td>
<td>49,807</td>
<td>51,260</td>
<td>47,764</td>
<td>44,282</td>
</tr>
<tr>
<td>小倉北区</td>
<td>197,139</td>
<td>155,057</td>
<td>156,262</td>
<td>158,147</td>
<td>158,552</td>
<td>145,463</td>
<td>136,788</td>
</tr>
<tr>
<td>小倉南区</td>
<td>40,178</td>
<td>49,762</td>
<td>51,263</td>
<td>58,030</td>
<td>65,374</td>
<td>69,072</td>
<td>70,028</td>
</tr>
<tr>
<td>戸畑区</td>
<td>58,634</td>
<td>54,601</td>
<td>49,429</td>
<td>43,507</td>
<td>42,714</td>
<td>38,584</td>
<td>36,179</td>
</tr>
<tr>
<td>八幡東区</td>
<td>60,111</td>
<td>50,699</td>
<td>46,752</td>
<td>40,502</td>
<td>37,285</td>
<td>35,034</td>
<td>32,729</td>
</tr>
<tr>
<td>八幡西区</td>
<td>90,300</td>
<td>97,199</td>
<td>100,005</td>
<td>102,804</td>
<td>105,901</td>
<td>105,136</td>
<td>99,821</td>
</tr>
<tr>
<td>若松区</td>
<td>40,067</td>
<td>38,566</td>
<td>38,180</td>
<td>38,299</td>
<td>39,611</td>
<td>37,946</td>
<td>38,385</td>
</tr>
<tr>
<td>市合計</td>
<td>551,498</td>
<td>506,035</td>
<td>496,451</td>
<td>491,096</td>
<td>500,697</td>
<td>478,999</td>
<td>458,212</td>
</tr>
</tbody>
</table>

資料：各年次の国勢調査報告
なった。開発が進む八幡西区により旧八幡区全体としては市全体の29%を示している。若松区・戸畑区・門司区もそれぞれ1960〜70年をそれぞれピークとしてほぼ漸減している。

一方、合併直後の1965年に小倉区は就業者数で八幡区を抜き、1980年には小倉北・南区をあわせて市全体の40%（小倉北区のみで31%）を占めるに至る。こうした小倉一極集中的傾向は1975年山陽新幹線の小倉駅開業など契機として小倉への中心管理機能の集中を加速化したというポジティブな要因を想起するが、北九州市全体の就業者数の減少を考慮すると、小倉以外の地域のネガティブな要因にも求めることができると考えられる。

1955年と2005年7）の産業別就業者数の立地係数（表2）から、地域別の産業構造の変化を検討してみよう。小倉区は金融・保険・不動産に象徴される中心管理機能が集中する点は変わらないが、合併後の市役所など行政的中枢管理機能が置かれたことから公務の立地係数が高まっている。

製造業・鉱業・建設業という第2次産業が集中していた八幡区は今やスペースワールド8）に象徴されるサービス業が特化している。北九州市の製造業の中心は洞海湾ではなく、玄海灘に突き出した戸畑区や若松区などの里立地である。鉄道管理局や関門海峡の港湾機能が集中した門司区の運輸・通信・公益関係業種の高い立地係数を維持しているものの、筑豊地方の鉄道ターミナルと港湾機能が卓越した若松区はもはや門司区と同様の特徴をもっていない。

表2 1955年と2005年における地域別産業別の従業者数の構成の立地係数

<table>
<thead>
<tr>
<th>産業分類</th>
<th>1955年</th>
<th>2005年</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>製造</td>
<td>若松</td>
<td>八幡</td>
</tr>
<tr>
<td>鉱業・建設</td>
<td>0.71</td>
<td>1.57</td>
</tr>
<tr>
<td>運輸・通信・公益</td>
<td>0.60</td>
<td>1.30</td>
</tr>
<tr>
<td>商業・飲食</td>
<td>1.54</td>
<td>0.94</td>
</tr>
<tr>
<td>サービス</td>
<td>1.12</td>
<td>0.80</td>
</tr>
<tr>
<td>金融・保険・不動産</td>
<td>0.94</td>
<td>0.77</td>
</tr>
<tr>
<td>公務</td>
<td>1.38</td>
<td>0.64</td>
</tr>
<tr>
<td>その他</td>
<td>1.31</td>
<td>0.58</td>
</tr>
</tbody>
</table>

資料：1955年と2005年の国勢調査報告

(2) 擴張ソフトウェア分析による産業構造の考察

北九州市の産業構造の変化は地域固定の条件によって左右されるだけでなく、日本全体の産業構造の変動に影響を受ける。とりわけ、北九州市における製造業の従業者数の変動は鉄鋼業という基盤産業の衰退が脱工業化＝サービス経済化という最近30年間の国民経済的動向とほぼ同調的に推移した経緯がある。そして、産業構造の変動の全国的動向と地域固定の雇用力とを批判する必要がある。

両者を判断する方法として、拡張ソフトウェア分析を産業別従業者数のデータに適用する。拡張ソフトウェア分析は産業構造の変動分析などに用いてきたが、従来は雇用「成長」の構造分析のために適用された。雇用が減少するという状況を前提に適用されたことはないが、雇用の「減少」分を各要素に分解するという考え方は原理的には問題はない。

拡張ソフトウェア分析は年次間の増減分を（全国）成長効果・構成効果・競合効果・配分効果に分解する。前二者が全国の増減分に対応する地域の増減分、うち構成効果は地域の産業構成と全国の産業構成との差によって生じる増減分である。後二者が地域固有の増減分、うち競合効果は全国の産業構成に対する増減分である。よって、産業構成の如何にかかわらず雇用の全国的動向の影響だけを特定するのは成長効果であり、地域固有の雇用力の変化を特定するのは競合効果といってよい。

紙面の関係で、合併後の1965年以後について、北九州市衰退の契機となった製造業、全国の動向とほぼ同調的な変動を示す商業・飲食業
に対する拡張シフトシェア分析の結果について考察をする。なお、2002年の産業分類の大幅な改訂によって、「厳密」な雇用増減の分析は困難になったため、最新の2005年ではなく、あえて2000年までのデータに分析対象をとどめたい。

まず、北九州市の製造業従業者に対する分析結果（表3）について検討してみよう。高度成長期後期に始まる1965-70年は全国の製造業従業者数の増加を著しく、（全国）成長効果は全期間を通じて最大の増加分を示す。しかし、同時期には新産業都市など四大工業地帯以外あるいは太平洋ベルト以外への製造業の地方分散が進んでおり、競合効果はすでに負の値を示す。全国成長の効果が競合効果を上回って、従業者数は増加している。

1970-75年は第2次オイルショックで製造業の雇用は減少し、成長効果は負の値を示す。同時期には不況により製造業の地方分散があまり進展しなかったために、競合効果もわずかになるから負の値を示し、全体として従業者数は減少に転じた。1975-80年は前期に引き続いて全国雇用状況は厳しい、かろうじて成長効果がわずかな正の値を示す。同時期は製造業の地方分散が最も著しい期間であり、荘田町に日産自動車が進出したのも同時期である。競合効果の大きな負の値を示し、全期間を通じて従業者数が最も減少している。

1980-85年と1985-90年は正の成長効果と負の競合効果というほぼ同様の分析結果である。1980年代には加工組立型工業を中心にとする産業構造の転換により全国的な製造業の雇用増（成長効果の正）を回復したが、製造業の地方分散などそれを上回る北九州市有固の雇用状況の厳しさ（競合効果の負）により、全体として製造業の従業者数は減少を続けている。

1990年代に入るとバブル経済崩壊後の長い不況や工場の海外転出などにより、全国的な製造業の雇用（成長効果）も再び減少に転じた。1995-2000年には製造業の国内生産拠点の転換などによる競合効果の大きな負の値が加わって、1975-80年に迫るような従業者数の減少をみた。

次に、商業・飲食業従業者に対する分析結果（表4）について検討する。全国的なサービス経済の進化により、製造業に比べると成長効果にあまり変動がみられない。第2次産業従業者の減少は第3次産業従業者の増加に転化し

<table>
<thead>
<tr>
<th>表3 製造業従業者数の増減</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>効果別</td>
</tr>
<tr>
<td>成長効果</td>
</tr>
<tr>
<td>構成効果</td>
</tr>
<tr>
<td>競合効果</td>
</tr>
<tr>
<td>配分効果</td>
</tr>
<tr>
<td>合計</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>表4 商業・飲食業従業者数の増減</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>効果別</td>
</tr>
<tr>
<td>成長効果</td>
</tr>
<tr>
<td>構成効果</td>
</tr>
<tr>
<td>競合効果</td>
</tr>
<tr>
<td>配分効果</td>
</tr>
<tr>
<td>合計</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>表5 就業者全体の増減</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>効果別</td>
</tr>
<tr>
<td>成長効果</td>
</tr>
<tr>
<td>構成効果</td>
</tr>
<tr>
<td>競合効果</td>
</tr>
<tr>
<td>配分効果</td>
</tr>
<tr>
<td>合計</td>
</tr>
</tbody>
</table>
た。一方、競合効果は製造業と同様に、全期間を通じて負の値を示した。競合効果は地域同様の産業構造による負の波及効果および拡散しない商業・飲食業の郊外化と理解することができるよう。

しかし、1985-90年には競合効果の負の値が成長効果を上回って全体として従業者数は減少に転じた。1990-95年には再び従業者数は増加に転じるが、その要因と考えられる都市再開発による効果は、全国的な成長効果によるものであったことが知られる。この時期全国的に都市再開発がおこなわれ、北九州市中心部の再開発は全国的水準に及ばなかったと理解される。小売業への規制緩和政策によってもたらされた急速な出店ラッシュは北九州市だけではなく、全国的に展開したからであろう。そして、平成不況期の1995-2000年には全国的な雇用増も減少に転じて、かつてないほどの大幅な従業者の減少となった。

就業者全体（全産業従業者）に対する分析結果を表5に示した。各産業に対する分析結果の統計にすぎないのでその解釈は容易ではないが、1970年代後半から1980年代にかけての競合効果の大きな負の値が目立ち、やはりこの時期の地域経済の衰退が北九州市にとっては決定的であったことが知られる。

パブル経済期の地域経済は全国的な第3次産業の動向によって左右される事は、成長効果だけでなく構成効果の大きさから推定される。競合効果の負の値が減少していることから、公共事業などによる一時的な雇用創出によって地域的競合力を複製していたのではないだろうか。平成不況期には第3次産業まで雇用裁の要因となったと考えられる。

3. 市都構造の変化

(1) 郊圏からみた都市圏の拡大・縮小
都市圏そのものの分析にはパーソントリップ・商店調査など様々な指標がありうるが、産業構造との関連で都市圏を論じる際に最も総合的な指標が通勤移動であることが示される。北九州市の通勤圏については、川崎茂（1982） と1955-75年の筑豊地方を対象とし
1955年には北九州市（合併前の5市合計）への通勤率が20％を超える市町村はなく、芦屋町をのぞく旧遠賀郡の各町と行橋市・旧京都郡苅田・豊津両町が10％を超えるにすぎなかったが、1970年になると郊外化の進展が顕著になり、北九州市は周辺地域に通勤圏を拡大した。旧遠賀郡全域（市制施行した中間市を含む）・鞍手町（旧鞍手郡）・宗像町（旧宗像郡）と苅田町・行橋市が20％を超え、とくに中間市・水巻町は50％前後の通勤率を示している。また、京都郡全域と筑上郡築城・椎田両町、田川郡香春・大任両町、直方市が10％を超える通勤率を示している。

ところで、1955-70年の間に北九州市を第1位通勤先（自市町村をのぞく最大の就業地）とする市町村にほとんど変化が少ないものが多く、通勤率が全体的に急上昇している。これは通勤の主要な交通手段が鉄道になったためと考えられる。上記の地域は旧遠賀郡・宗像郡方面は鹿児島本線、旧鞍手郡方面は筑豊本線、旧田川郡方面は日田彦山線、旧京都郡・築上郡方面は日豊本線の沿線である。

また、直方・田川・行橋といった旧郡の中心都市も1955年段階では郡内の一部に対しても弱い通勤圏をもつにすぎなかったが、1970年には直方と田川は地方工業都市に転換することにより石炭産業に代わる就業機会を周辺地域に提供し、周辺地域に対して北九州市を超える通勤率を示すようになるとともに、各市内の就業者は北九州市に対する通勤率を高めるという二重の都市圏構造を形成した。一方、勝山町をのぞく京都地方は北九州市への通勤率が行橋を上回っている。

田川は1985年になると北九州市への通勤率がいずれも低下し、田川の自立化が進展したことがわかる。行橋も1985年、2000年
と北九州市への通勤率がしだいに低下し、豊津町が1985年に、犀川・築城・椎田3町が2000年に、それぞれ行方市を第1位通勤先に変えている。旧遠賀郡と直方町における1985年からの動向は、直方町の北九州市への依存がさらに進むなどやや複雑だが、2000年にはほとんどの北九州市への通勤率の低下が見られる。

最近における通勤圏の動向として指摘すべきことは、福岡都市圏の拡大とそれに伴う北九州都市圏への侵拡である。第1位通勤先が北九州市から福岡市へ変わったのは宗像町（のち宗像市）だけであるが、旧遠賀郡や直方町などでは福岡市への通勤率の上昇が見られる。

(2) 新興工業地域の従業者の大都市居住

北九州市と周边地域との間の通勤者の動態（表7）について検討すると、北九州市への通勤者数は北九州市からの通勤者数を上回ることはほとんどない。当該地域の就業者が北九州市へ在住している場合、北九州市への距離によって左右されるから、周辺地域から中心地への求心性・片方向性をもつ移動パターンが一般的である。

ところが、日産自動車とトヨタ自動車がそれぞれ進出した新興工業地域である吉田町と宮田町は北九州市からの通勤者数が急増し、北九州市への通勤者数をともに上回っている。自動車メーカーが進出後、両町から北九州市への通勤者がほとんど変化がないのに対して、北九州市から両町への通勤者数は次第に増加している。2005年には吉田町の従業者21,764人のうち町内居住者は8,820人（41％）にとどまり、町外居住者のうち北九州市（4,990人のうち3,240人が小倉南区）と行橋市（4,629人）とが拮抗している。また、宮田町は従業者14,143人のうち町内居住者が4,487人（32％）、町外居住者のうち直方市（1,274人）とより遠い北九州市（1,723人のうち幅広区が1,089人）が上回っている。

移動が双方向になるのは、異なる性格（産業構成）の中核地が近接して立地する多機能都市の場合である。北九州市も元来は多機能都市であり、第3次産業が卓越する小倉と第2次産業が卓越した幅広が主要な都市核として機能したが、幅広の工業の衰退によりさらに小倉一極集中となった。吉田町と宮田町という新興工業地域は北九州市との間に新たな多機能の関係を都市圏内で形成したと理解される。

こうした例は他にも少なくない。同じ自動車工業地域を例にとると、熊本市に隣接する大津町にはホンダ技研（従業員数3,500人）が1976年に進出し、2005年に大津町から熊本市への通勤者数2,107人に対して熊本市から大津町への通勤者数は3,779人（大津町の従業者の20％）である。また、宇都宮市に隣接する芳賀町はホンダ技研研究所（長楽町に設立）とその関連企業群が立地し、宇都宮市の通勤者数2,508人に対して宇都宮市から芳賀町への通勤者数は8,006人（芳賀町従業者数の38％を占める）である。

例示した熊本市とその周辺地域の都市進出とその周辺地域とは、1980年代のテクノポリス指定地域という共通点がある。熊本市周辺には徳之島町の電気メーカー工場や熊本空港、宇都宮市周辺には上三川町の日産自動車などが立地し、熊本や宇都宮という都市機能との連続が図られた。テクノポリス構想において「都市居
住」は基本的な要素であった。新興工業地域における解決方法は、数
千人規模の大工場とその関連企業という新興雇用がいきなり創出され、地域だけで従業者の
住宅を供給することは困難であった。北九州市という大都市の存在は、大量の住宅供給を可
能にする重要な要件となった。さらにテクノポリス構想に見られる都市的アメニティは自動
車メーカーの従業者にとって欠かせない要素であったと考えられる。新興工業地域自体では得
られない都市的アメニティが隣接する都市では得られるため、彼らは都市的生活様式を可能に
する「都市居住」を選択したということができる。

4. おわりに

北九州市の衰退は1970年代の製造業、運輸・通信業などの従業者の減少から始まるが、それ
は全国的な脱工業化しサービス経済化に加えて1960年代後半からすでに始まっていった製造業の地方分散に起因する。第3次産業化が主たる産業部門になった1980年代後半以降の従業,
者数の減少は、製造業従業者などの減少に加えて、商業・飲食業従業者なども減少に転じる。通勤
圏の分析から、田町などの新たな地域自立化による北九州市の従業者の減少は1980年代後半から顕著になる。そして、1990年代後半の北九市の従業者の減少は、全国のサービス業をのぞく全産業部門の就
業者の減少とも同調する。

都市圏の構造変化との関係で、新興工業地域の従業者の都市居住について論じたが、北九
州市都市圏と本都市圏・宇都宮都市圏とでは少し事情が異なりることに留意せねばならない。熊
本都市圏や宇都宮都市圏の中心市はなお成長過程にあるのに対して、北九州市都市圏の中心市はすでに衰退過程にある。かつて工業都市で
あった北九州市が盆地の新興工業地域従業者の居住地となることは、北九州市の新たな未来と,
可能性を予見する現象として注目される。北九
州市は図らずも人口減少社会に先行する地域と
なり、今後の都市圏のあり方を考える1つのモ
デルたりうるのではないか。

（追記）

本稿を作成するにあたって、平成16〜18年度科学研究費補助金「社会経済構造の転
換と21世紀の都市圏ビジョン」（課題番号16202022）を使用した。本稿は科研報告書に
掲載された報告書、当時入手できなかった2005年の最新データを加えて、加筆・修正し
たものである。また、脱稿直前の2008年12月にトヨタ自動車がはじめて年末年始に宮田工
場の生産休止を表明し、雇用不安が広がっている。

注および参考文献

1）富士製鉄と八幡製鉄が1970年ご合併して成立し
た巨大製鉄メーカー。

2）小倉駅周辺の再開発は1985年のモノレールの開
業に歎仰される。

3）日産福岡サイト（http://www.nissan.co.jp/AREA/
FUKUOKA/index.html、2008年12月19日閲覧）
によると、2007年3月時点で従業員5,450人で
あるという。

4）トヨタ自動車九州圏のホームページ（http://www,
toyotakuyusu.com、2008年12月19日閲覧）に
よると、2008年9月時点で従業員7,700人であ
るという。

5）①小川佳子「新興自動車工業地域における自動車
1次品配給メーカーの生産展開〜九州・山口地域を
事例として〜」、経済地理学年報40・2、1〜21
頁、1994。②藤川祥裕「地域的集積におけるカン
セージと分工説〜九州・山口の自動車産業集積を
事例として〜」、経済地理学年報47・2、1〜18
頁、2001。

6）前掲注4）のホームページによると、従業員は約
1,200人であるという。

7）2002年に産業分類が改定され、旧分類との対応関
係において問題があるが、本稿で取り扱う大分類
では完全ではないがほぼ対応関係が特定されると
思われるので、2005年という最新のデータを対象
とすることを優先した。

8）1990年に八幡製鉄所の創業地跡に開設されたテー
マパーク。

9）川崎茂「地方都市システムの分析～筑豊地方にお
ける通勤圏の変化～」、田辺建一編『日本の都市シス
テム』所収、古今書院、1982。

10）①北島広「東京都機能の拡大と地域変動」宇都宮
大学学術研究部報25（第1号）、1992、124頁、
1992。②同「首都機能の拡大と地域変動」、北川
隆吉『都市と産業のリスクックブリア』所収、中
央法務、79〜110頁、1993。③松田隆典『首都
圏周辺部の内地工業地域の形成と変動〜栃木県工
業の活動力構成による分析〜』、成田孝三編『大
都市圏研究（下）』所収、大明堂、94〜120頁、
1999。