

高速交通体系整備と岡山の企業環境に関する調査

財団法人 岡山経済研究所

専務理事 北村 彌三郎

はじめに

東京一極集中を是正し、国土の均衡ある発展を図ることを基本とし、多極分散型の国土形成を目指して、昭和62年6月第四次全国総合開発計画が策定され、推進されている。しかしこの意図に反し、近年、国際化、情報化が著しく進展する中であって、現実には、中枢管理機能、業務管理機能等の東京への集中化傾向は強まっている。

その一方において、高速交通体系の整備は東京と各地方の時間距離を確実に短縮しており、企業のリストラクチャリング、都心の再開発等と相俟って、工場の地方移転は増加している。

こうした状況下、岡山県への企業立地を増加させ、当地域の発展を図るには如何なる施策が必要であるかを、高速交通体系整備との関わりにおいて考察するのが本調査の目的である。

1. 四全総と中四国経済

経済・社会諸機能の大都市圏への集中状況について、東京圏（東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県）並びに名古屋圏（愛知県、三重県）、大阪圏（大阪府、京都府、兵庫県）を加えた三大都市圏と地方圏（三大都市圏以外の道県）とを対比してみると（表1）、人口（1989年）では東京圏25.4%、三大都市圏で44.8%、県民総生産（1987年）で東京圏31.0%（三大都市圏53.4%、以下同様）、製造品出荷額等（1988年）24.8%（同52.8%）、卸売業販売額（1988年）39.7%（同69.2%）、株式売買高（1988年）71.0%（同89.7%）などとなっている。また、情報サービス業売上高（1988年）は66.9%（同83.5%）と東京圏（及び三大都市圏）への異常な集中を示している。また大学学生数（1989年）で42.7%（同67.9%）、法人所得金額（1987年）では53.3%を占めるに至っている。

次に、地方圏の一つである中四国圏についてみると、人口は9.8%を占めている。このため10%を一つの平均的な水準値としてみると、漁獲総量（17.1%）、製造品出荷額等（11.9%）、事業所数（10.1%）で上回り、就業者総数（9.8%）、加入電話数（9.4%）、小売業販売額（9.3%）ではほぼ同一水準である。しかし、情報サービス業売上高（3.1%）、

表1 経済・社会諸機能の集中状況

単 位：%

	年 次	東京圏	名古屋圏	大阪圏	中四国圏（うち中国圏）
人 口	1989	25.4	6.0	13.4	9.8 (6.3)
県 民 総 生 産	1987	31.0	8.0	14.4	8.5 (5.9)
事 業 所 数	1986	23.3	7.0	14.6	10.1 (6.4)
就 業 者 総 数	1987	25.7	6.8	13.7	9.8 (6.4)
法 人 数	1987	36.3	6.5	13.3	8.6 (5.5)
同 所 得 金 額	1987	53.3	7.7	17.6	4.3 (2.8)
農 業 粗 生 産 額	1987	7.8	4.6	3.2	11.0 (5.8)
漁 獲 総 量	1987	6.1	2.7	2.5	17.1(13.4)
製 造 品 出 荷 額 等	1988	24.8	13.2	14.8	11.9 (7.2)
卸 売 業 販 売 額	1988	39.7	10.3	19.2	5.8 (4.1)
小 売 業 販 売 額	1988	27.5	7.0	14.4	9.3 (6.1)
情報サービス業売上高	1988	66.9	3.9	12.7	3.1 (2.2)
全国銀行預金残高	1989	48.8	5.4	16.1	5.6 (3.5)
同 貸 出 残 高	1989	56.8	4.4	16.8	4.3 (2.8)
株 式 売 買 高	1988	71.0	4.3	14.4	2.4 (1.6)
自動車保有台数	1989	21.3	7.9	11.1	10.5 (6.8)
加 入 電 話 数	1989	29.0	6.4	14.7	9.4 (6.1)
大 学 学 生 数	1989	42.7	6.7	18.5	6.4 (4.5)

資料：日本銀行外

法人所得金額（4.3%）、全国銀行貸出残高（4.3%）、同預金残高（5.6%）、卸売業販売額（5.8%）などが大幅に下回っており、情報産業の集積、卸売機能の強化、既存産業の活性化やこれら産業活動の反映でもある金融機能の強化などが今後の大きな課題であると言えるであろう。

この点は中四国経済圏の中で広島県と共に重要な位置を占める岡山県についてもほぼ当てはまることであり、全国都道府県に占める中四国経済圏の課題は、即岡山県の課題といってもよいものであろう。

一方、社会資本面において岡山県が遅れているものも多くある。社会教育・文化・スポーツ面では小・中学校屋内運動場設置率（33位）、図書館数（21位）などが全国平均を下回っている。また、家計・すまい面では、公共下水道の普及率（17%、29位）の低さ、し尿衛生処理率（27位）と特に道路改良率（42位）の問題などを挙げ得る。近年、社会資本充実への関心が高まっており、企業の立地選定要素の一つにもなっている。全国的にみて遅れているとみられる社会資本整備に向けた官及び民の努力が、今後とも強く要請されるところである。

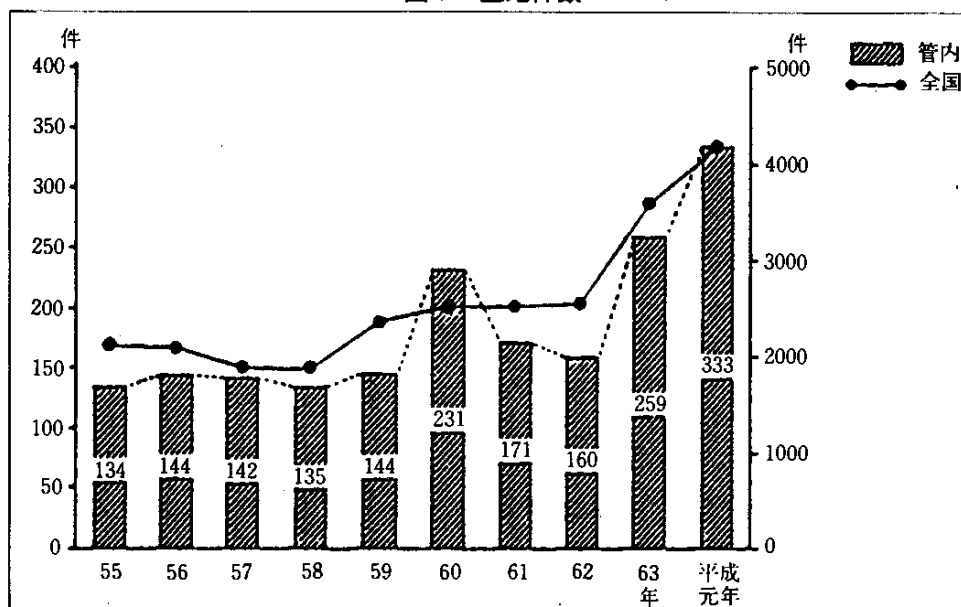
2. 企業立地の動向

停滞する経済活性化の即効策として企業立地がある。ここでは通産省立地公害局の工場立地動向調査を利用し、この点についてみてみることにする。

1 全国

平成元年の全国の工場立地数は、4,143件と前年（3,536件）比17.2%増で、第1次石油危機後初めて4,000件を超え極めて好調であった（図1、図2）。敷地面積でも、

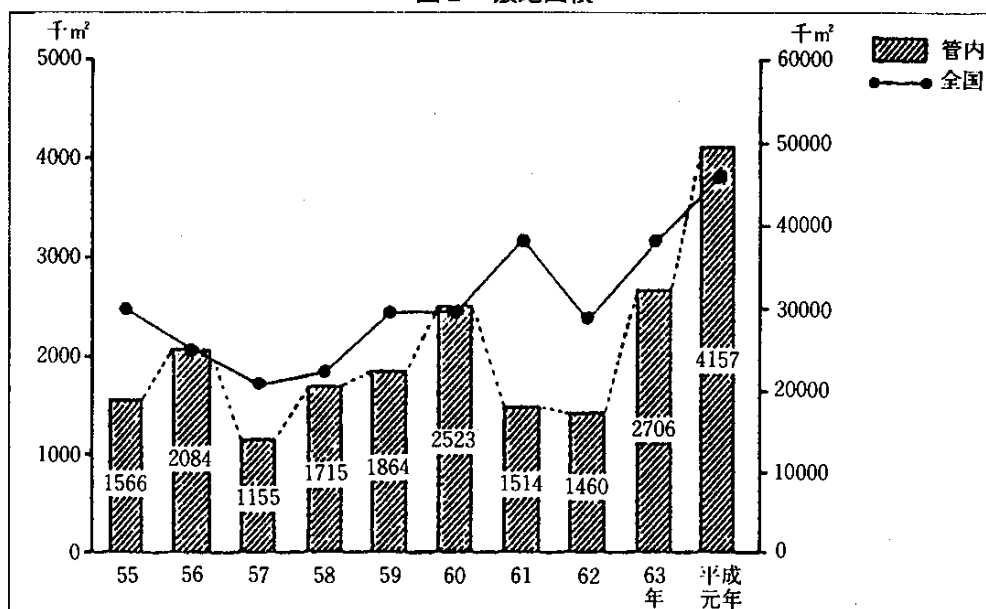
図1 立地件数



資料：中国通商産業局「平成元年（1～12月）工場立地動向調査」（1990年3月12日）

4,706haと前年（3,871ha）比21.6%増となり、件数と同様第一次石油危機後初めて4,000haを超えるに至っている。これは内需型景気の持続的拡大によって、製造業の設備投資が極めて活発に推移していることを示すものであるが、地域別の立地動向の特徴についてみると、第1に立地件数の上位は、依然南東北、関東内陸（北関東、甲信）、東海の順で上位を占めているが、関東内陸への立地が明らかに頭打ちとなった（昭和61年の19.0%をピークに元年には13.5%へと低下）。第2に、地方圏でも順調に増加したが、特に北海道（前年比35%増）、山陰（同54%増）、北九州（同35%増）の増加が目立った。第3に、東京圏の企業は北関東から東北地方を志向しており、大阪圏の企業は、兵庫県、山陰地方、山口県、愛媛県、高知県、北九州などを志向している。第4に、テクノポリス地域への立地が活発であった一などが挙げられる。

図2 敷地面積



資料：中国通商産業局「平成元年（1～12月）工場立地動向調査」（1990年3月12日）

2年上期（1～6月）の工場立地も、件数1,908件（前年同期比1.6%減）、敷地面積2,257ha（同3.8%減）と好調に推移している。地域別には、昨年と同様、関東が減少、北海道、九州、北陸などの増加が顕著となっている。これは広い用地、労働力の確保が大きな要因となっているためであろう。

2 中国地方

中国地方の平成元年の工場立地（表2）は、好調な景気を反映し、立地件数は第1次石油危機以降初めて300件の大台を突破して、333件、敷地面積は415.7haで、前年に比べ件数で28.6%増、面積で53.6%増と大幅な伸びとなり、昭和62年下期以降、活発な立地が続いている。

特徴点としては、地域別には、山陰地域が立地件数、敷地面積ともに全国最高の伸びとなり、中国地方の全国に占めるウエイトも、立地件数で8.0%（前年7.3%）、敷地面積で8.8%（同7.0%）とそれぞれ高まった。第2に、10件以上立地した工業団地が4団地（昨年はゼロ）に上るなど、工業団地内への立地が176件と活発で、立地件数で全体の52.9%（昨年38.2%）、敷地面積で60.7%（同55.7%）を占めた。第3に、業種別の立地件数では、自動車関連による輸送機械を中心とした加工組立型業種及び鉄鋼、石油化学等の基礎素材型業種が好調な伸びであった。その他、立地地域選定理由では、「労働力の確保」が全体の13.6%と前年より3ポイント増加、特に管外企業では17.0%に上っていることが特徴的であった。

表2 中国地方の年別立地動向
(立地件数)

単位：件

	1985年	1986年	1987年	1988年	1989年	上 期	下 期	前年比%
鳥 取 県	24	10	15	24	44	22	22	+83.3
島 根 県	14	14	16	22	27	13	14	+22.7
山 陰 計	38	24	31	46	71	35	36	+54.8
岡 山 県	54	51	39	65	68	35	33	+4.6
広 島 県	103	62	62	93	99	51	48	+6.5
山 口 県	36	34	28	55	95	52	43	+72.7
山 陽 計	193	147	129	213	262	138	124	+23.0
管 内 計	231	171	160	259	333	173	160	+28.6
全 国 計	2,537	2,524	2,557	3,536	4,143	1,939	2,204	+17.2

(敷地面積)

単位：千㎡

	1985年	1986年	1987年	1988年	1989年	上 期	下 期	前年比%
鳥 取 県	119	138	85	211	424	301	123	+101.3
島 根 県	194	132	113	196	413	117	296	+110.3
山 陰 計	313	270	198	407	837	418	419	+105.6
岡 山 県	623	621	393	827	727	336	391	-12.1
広 島 県	1,307	445	671	804	1,461	793	668	+81.7
山 口 県	280	178	198	668	1,132	557	575	+19.4
山 陽 計	2,210	1,244	1,262	2,299	3,320	1,686	1,634	+44.4
管 内 計	2,253	1,514	1,460	2,706	4,157	2,104	2,053	+53.6
全 国 計	29,919	39,030	28,988	38,703	47,060	23,470	23,591	+21.6

資料：中国通産局「平成元年（1～12月）工場立地動向調査」（1990年3月12日）

3 岡山県

次に、岡山県における企業立地動向の特徴と問題点などについてみてみたい。まず中国通産局調べによる平成元年中の立地件数は68件（対前年比4.6%増）、敷地面積73ha（同12.1%減）となった。これは、中国縦貫自動車道沿線への立地が前年の24件から13件に減少したためである。しかし反面、井笠地区、県南地区、東備地区等県南部への立地は増加した。業種別では、基礎素材型及び雑貨型で減少が目立った反面、一般機械（8件→13件）、電気機械（1件→9件）、輸送機械（1件→8件）等加工組立型が大幅に増加し、新しい企業立地の傾向がみられた。

なお、平成元年度に計画された県営工業団地のうち、赤坂・山陽工業団地、井原・笠岡工業団地、成羽工業団地、勝山工業団地、久米工業団地等はほぼ完売した外、昭和52年に売り出しを開始した九幡工業団地や唐松工業団地、勝央第二団地など合計12

の工業団地の分譲が終了した。このため現状、岡山県では工業団地不足といった状況を呈している。

ところで、2年、上半期の中国地方の工場立地は167件（前年同期比4.0%減）、敷地面積209.9ha（同0.2%減）と順調な推移となっている。地域別には、岡山、山口県が増加、島根、鳥取県が横ばい、広島県が減少という状況である。工業団地内外別では、団地内110件、団地外57件で、団地内立地のウエイトが高まり、企業の団地志向が高まっているのは昨年と同様である。広島県の立地件数減少は、県営の工業団地がほぼ完売状況で受皿不足が原因とみられている。工業団地造成が必要なことを示している。

3. 岡山県における企業環境の動向

岡山県における高速道路時代は、昭和50年10月中国縦貫自動車道吹田一落合間の開通で幕を明けた。同自動車道の開通は、種々の面で津山圏域に多くのインパクトを与えた。例えば農業面では野菜集送センター、食肉流通センター等の設置、商業面では大型店の進出、津山市中心商店街の整備、観光面では阪神圏からの観光客の増加、ホテルの新設などがある。また、工業面では、工業団地が整備され企業進出が相次いだ。なかでも、地域振興整備公団の造成による勝央中核工業団地は（94.0ha）、昭和53年3月完成し分譲を開始したが、日本ペイント、大正製薬、クリナップなど大手企業が西日本の拠点工場として進出を果たした。こうした内陸工業団地の成立、大消費地との結合による都市近郊型農業の展開、観光資源の開発などにより、津山圏域は大きく発展した。この結果、津山圏域の人口は、中国縦貫自動車道開通前の昭和45年を100とした指数でみると（表3）、50年には99.5と減少したが、55年には100.9と増加に転じ、60年には103.5（174,094人）まで増加した。この間、岡山県内8圏域において明らかに増加しているのは、県南圏域と津山圏域のみである。

以上のように、中国縦貫道の開通は、受け入れ体制の整備もあって、津山圏域に好結果をもたらした。

現在、岡山県においては、高速交通網の整備をはじめとした企業環境整備が進められている。まず、瀬戸大橋に代表される交通網の整備であるが、瀬戸大橋の完成は、本州・四国間の陸続き化と大動脈の形成、産業構造転換への基礎づくり、地域経済の活発化、中国・四国地域の一体化の兆しなどの諸点において多くのインパクトを与える引き金となっている。特にその変化は岡山県、香川県を中心に瀬戸大橋に近接した地域に顕著である。例えば、岡山市大内田、都窪郡早島町に建設された岡山県総合流通センター（181.6ha）は、昭和61年3月に分譲を開始したが、平成2年4月1日現在で、105社が業務を開始、5社が建設中である。数区画が保留地として残っているものの事実上完売状態となっているため、同センターの拡張が決定した。拡張場所は、早島地区の西側

表3 人口の推移

	昭和45年		昭和50年		昭和55年		昭和60年		年平均 増減率
	人 口	指数	人 口	指数	人 口	指数	人 口	指数	
津山圏域	168,148	100	167,332	99.5	169,663	100.9	174,094	103.5	0.23
県南 △	1,072,401	100	1,189,688	110.9	1,249,940	116.6	1,295,685	120.8	1.27
英田 △	42,745	100	40,802	95.5	40,353	94.9	40,237	94.1	▲0.40
真庭 △	64,012	100	62,432	97.5	61,943	96.8	61,468	96.0	▲0.27
阿新 △	48,967	100	46,726	95.4	44,882	91.7	44,019	89.9	▲0.71
高梁 △	63,001	100	58,084	92.2	55,629	88.3	54,584	86.6	▲0.95
井笠 △	166,393	100	167,428	100.6	167,581	100.7	166,575	100.1	0.01
東備 △	81,359	100	81,813	100.6	81,032	99.6	80,244	98.6	▲0.09
県 計	1,707,026	100	1,814,305	106.3	1,871,023	109.6	1,916,906	112.3	0.78

資料：国勢調査

の山林12.5haで、平成4年秋に造成工事を完了し、分譲を開始する予定である。

また、岡山県は東西・南北軸の交通網整備に伴い社会・経済・文化等のあらゆる分野で拠点性が著しく高まっており、物流の面においてもこれら高速交通網を活用し、全国的にも注目される広域物流拠点として飛躍的に発展することが期待されていることから、中国、四国を含めた広域的なエリアを対象とする物流拠点として、また地域の活性

表4 岡山空港旅客輸送実績（国内線）

年度	東 京			鹿 児 島			那 覇			合 計		
	定 員 (人)	旅 客 (人)	座席利用 率(%)	定 員 (人)	旅 客 (人)	座席利用 率(%)	定 員 (人)	旅 客 (人)	座席利用 率(%)	定 員 (人)	旅 客 (人)	座席利用 率(%)
1986	87,849	50,952	58.0	43,081	24,128	56.0	—	—	—	130,930	75,080	57.3
1987	93,677	61,380	65.5	43,147	25,927	60.1	5,460	4,052	74.2	142,284	91,359	64.2
1988	335,049	219,300	65.5	43,571	32,167	73.8	101,660	70,486	69.3	480,380	321,953	67.0
1989	464,389	304,386	65.5	43,733	33,036	75.5	95,420	68,299	71.6	603,542	405,721	67.2

(注) 1988. 3. 11からは新空港分

資料：岡山県空港対策室

表5 岡山空港貨物輸送実績 単位：トン

年度	貨 物	郵 便	合 計
1986	272.4	210.2	482.7
1987	373.4	244.8	618.2
1988	1,725.3	265.1	1,990.4
1989	2,670.8	1,166.9	3,837.8

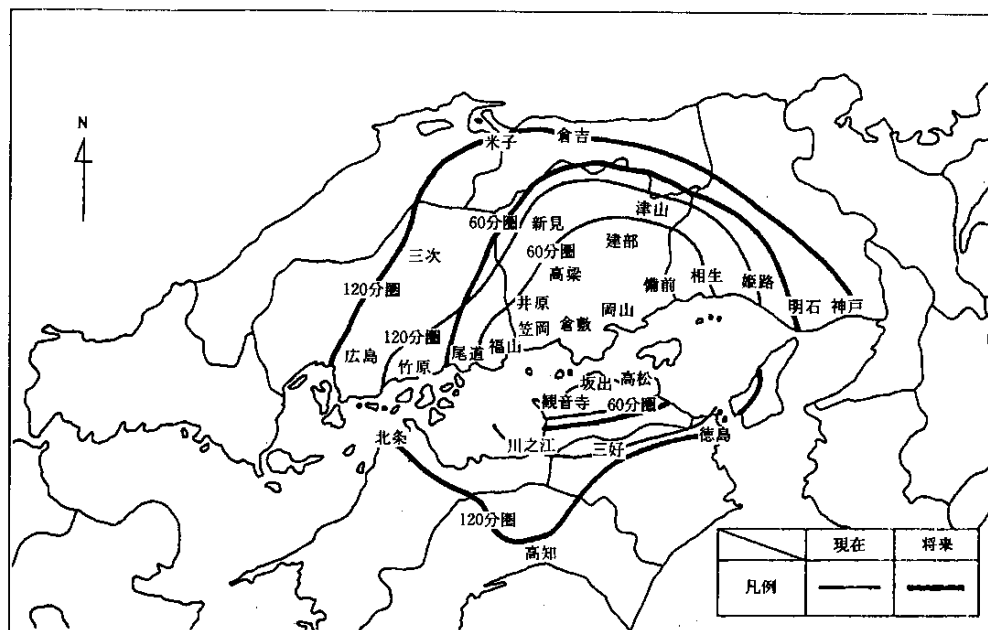
(注) 1988. 3. 11からは新空港分 資料：表4に同じ

化の一つの起爆剤として、岡山県総合流通センターと有機的連繫を図りながら県北流通センターを整備することが決定した。建設地は、中国横断自動車道久世インターチェンジ近くの真庭郡落合町、久世町の約100haで、6年度中の完成を目指している。

一方、香川県の瀬戸大橋流通センター（沖の浜地区13.1ha、番の洲地区16.9ha、宇多津地区12.6ha）も順調な立地状況であり、瀬戸大橋効果がうかがわれている。

瀬戸大橋開通に合わせ整備された（新）岡山空港は、利用状況でかなりの実績をおさめつつある（表4、表5）。つまり、平成元年度の利用状況は、昭和62年度比、旅客4.4倍、貨物6.2倍に上昇している。このうち航空貨物東京便の特徴として、工業製品・部品、材料などハイテク関係の部品輸送がみられると共に、特に書類・印刷物、新聞・フィルムなどが増加する傾向がみられる。こうした好調な輸送実績もあって、札幌便が12月27日より週3便（月、木、土曜日）就航することになった。また国際チャーター便も、元年度53便、輸送人員10,380人と、地方空港の中では有数の利用実績となった。こうした実績もありソウル便の定期路線が決定した外、平成5年12月1日使用開始を目指し、滑走路を500m延長し、2,500mとする工事が今年度よりスタートした。

図3 岡山県南地域からの時間距離圏域（予想図）



（注）時間距離は、一般道路は時速40km、高速道路は時速80kmで走行するものと仮定して作成。

このような整備が進められ、岡山を中心にみた時間距離での圏域は、国内的のみならず国際的にも著しい拡がりを持つ時代を迎えつつある。こうした中で、域内の高速交通体系並びに基幹道路整備が1時間圏形成のために極めて重要となるが、時間距離のみから

比較すると、県中北部の新見、真庭地域などは、高速道路網未整備もあり、広島市は勿論、京阪神各都市と比べても岡山市から遠方に位置していることになる。今後の整備が望まれるところである。

ところで、現在岡山市では市政施行100周年記念事業の一環として、ディズニーランドと並び称されるデンマークのチボリ公園の建設が平成5年4月の開園を目指して進められている。建設予定地は、岡山市北長瀬の旧国鉄操車場跡地25.9haのほぼ中央部にあたる16.5ha。土地代を除く投資額は554億円、年間入場者数は475万人で、開園後の経済波及効果は、年間1,300億円の生産誘発と13,600人の雇用創出が見込まれている。チボリ公園の建設は、都市中枢性の整備、強化をもたらすものであり、実現が望まれるところである。

企業立地において、岡山県の拠点性や環境整備を先取りする形で、新たな動きがみられている。つまり、瀬戸大橋架橋前後から、県外大手、中堅企業が岡山市中心部へ支店、営業所等の営業拠点を新設する動きが目立っている（表6）。また、既存の営業拠点においても、それまでの営業所・出張所を支店、支社等へ改組・昇格を図る企業やそれらの営業エリア、管轄エリアを広域化させる動きも出てきている。昭和60年以降、株式上場企業についてみると、営業拠点の改組、格上げは、50社以上にのぼっている。

表6 大手企業の岡山市への営業拠点開設事例

（昭和60年以降、株式上場企業のみ）

新設事業所名	業 種	新設事業所名	業 種
N機装(株)岡山出張所	医 療 機 器	K機械(株)岡山分室	一 般 機 械
K薬品工業(株)	医 薬 品	T K(株)岡山出張所	機 械 部 品
(株)Tシステム岡山営業所	情報サービス	B製薬(株)岡山営業所	医 薬 品
O機械(株)岡山営業所	工 作 機 械	A工業(株)岡山分室	化 学
M工業(株)岡山出張所	設 計 機 器	P(株)岡山営業所	建設コンサル
A工業(株)岡山営業所	工 具	Sビール(株)岡山支店	洋 酒
K(株)岡山営業所	セラミックス	(株)N製鋼所岡山出張所	鉄 鋼
(株)Fマート	小 売	(株)K岡山営業所	電 気 工 事
T興業(株)岡山営業所	商 社	N建設(株)岡山出張所	建 設
R商事(株)岡山営業所	機 械 卸	N I(株)岡山営業所	電 子 部 品
(株)M製作所岡山営業所	電 子 部 品	H精機(株)岡山事務所	一 般 機 械
S C(株)岡山地区統括部	清 涼 飲 料	S F(株)岡山営業所	食 品 卸
D(株)岡山営業所	タ イ ル	T(株)岡山営業所	計 測 機 器
T(株)岡山支店	医 療 機 器	T P建設(株)岡山営業所	建 設
(株)N C岡山出張所	陶 器	(株)M岡山事務所	情報サービス

資料：新聞等

また、大手進出企業のみならず、岡山、香川両県の地場企業においても、デパート、スーパー、運送業者などで、対岸県へ進出し、経済圏の一体化に伴う業容の拡大に備えるケースも相次いでいる。

4. 岡山の企業環境に関するアンケート調査結果

「高速交通体系整備を展望した岡山の企業環境に関するアンケート調査」は、上場企業が岡山市場に対してどのような評価をもっているのかを明らかにすることを目的として実施したものである。地方から中央に向けた調査は岡山県では初の試みであるばかりか、全国的にも例が少ないものと思われる。

調査は平成元年10月、上場企業2,211社を対象に郵送方法により実施した。回収率は23%であった。

1 事業所拡大地域

近年の事業所等（支店、子会社、工場など）の拡大地域としては（表7）、東京とその周辺23%、海外18%、東日本、大阪とその周辺、全国均等13%となっており、四全総で狙っている地方分散の志向は弱くなっている。一方、海外への拡大は今後も続いていくだろうということが予想される。反対に、中四国地方への拡大は、全国的に見れば全体で5.6%と少ないのであるが、これも西日本を加えると1割強となり、東日本志向とほぼ一致する。

表7 近年の事業所拡大地域

地 域	構成比
東京とその周辺	22.6%
海 外	18.2
東 日 本	13.1
大阪とその周辺	13.0
全 国 均 等	12.8
西 日 本	5.7
中 国 地 方	2.0
瀬 戸 内 圏	1.6
中・四国全体	1.1
四 国 地 方	0.9
そ の 他	9.1

資料：岡山経済同友会、岡山経済研究所「高速交通体系整備を展望した岡山の企業環境に関するアンケート調査」

表8 中四国地域への進出状況

項 目	構成比
鳥 取 県	2.7%
島 根 県	8.1
岡 山 県	35.1
広 島 県	37.8
山 口 県	0.0
徳 島 県	2.7
香 川 県	8.1
愛 媛 県	5.4
高 知 県	0.0

資料：表7に同じ

次に、中四国地方への拡大を進めている企業だけに絞って、具体的な県名をみたのが表8である。これを見ると、岡山県と広島県が群を抜いていることが理解できる。ゆえに、中四国地方という地域を考えた場合、両県に絞って進出が考えられていると言ってもよいであろう。本社の所在地別では、岡山志向は大阪圏、広島志向は東京圏、名古屋圏、中四国圏の企業が多くなっていた。

2 立 地

次に立地についてである。立地を選定する際に考慮する要因に変化があったか否かについてみると、変化した40%、変化していない53%と4割の企業に変化したと答えている。立地選定における視点の変化が生じてきているわけであるが、選定時に考慮する要因を具体的にみると（表9）、対象市場の規模23%、幹線道路とアクセス道路の整備17%、労働力12%が上位3項目であり、これらで過半数を占めた。反対に、水などの地方資源（2%）、企業団地（3%）、自治体の行政対応（4%）などは低位であった。

なお、立地に関する問題点としては、地価が高くて適地の取得が困難（36%）、広い用地が確保できない（18%）で過半数を占めた。

表9 立地選定時に考慮する要因

項 目	構成比
対象市場の規模	23.2%
幹線道路とアクセス道路の整備	16.8
労働力	11.8
地域の成熟度	9.8
競争企業の動向	8.9
高速自動車道	6.8
地方の地価	5.9
主力製品	5.1
自治体の行政対応	4.0
企業団地	2.5
水などの地方資源	2.3
大都市の地価	1.7
その他	1.2

資料：表7に同じ

3 交通体系

まず、以前と比べて流通機能に変化があったか否かでは、変化した40%、変化して

いない50%と、変化した企業が4割を占めており、徐々に流通機能が変化してきていることを示している。どのような要因によって変化しているのかをみると、対象市場の規模22%、幹線道路とアクセス道路の整備19%、高速自動車道12%などとなっており、道路体系による変化が大きくなっている。今後、高速体系の整備が進むにつれ、各地域ともに変化していくことが予想され、それにより、企業の進出も容易になってくることが考えられる。

過去において、流通機能を変化させた西日本の交通体系としては、中国縦貫道(30%)、山陽自動車道(25%)、瀬戸大橋(24%)があげられており、高速自動車道によって変化している。また、将来、変化を及ぼすものとしては(表10)、山陽自動車道19%が多く指摘された。本四連絡橋明石－鳴門ルートは11.3%で瀬戸大橋(11.1%)とほぼ同一レベルであった。

表10 今後流通機能を変化させる交通体系

項 目	構成比
山陽自動車道	18.5%
関西新空港	14.2
中国縦貫道	12.4
明石・鳴門ルート	11.3
瀬戸大橋	11.1
中国横断道	9.0
尾道・今治ルート	6.3
四国縦貫道	4.6
新岡山空港	3.8
四国横断道	3.5
上記全ての完成	3.2
高松新空港	1.5

資料：表7に同じ

4 岡山地域の評価

岡山地域のイメージや諸資源に対する評価をスコア平均でみると(表11)、気候・風土(1.26)、たべもの(くだもの、魚等)(1.21)、地震、台風などの災害(1.09)が高い評価(良い、少ない)を得た。反対に評価が低かったのは、支社・支店等の事業所集積(−0.14)、学術・研究機関の集積(−0.11)、企業の優れた研究・情報蓄積(−0.05)及びスポーツ施設(−0.07)で少ないとの評価であった。また、地価水準、県南都市圏の平野部、労働力の確保などについては、3割前後の企業が「わからない」と解答しており、岡山県に対する認識不足がうかがわれる結果であった。

表11 岡山地域の評価

項 目	スコア平均
県民性	0.52
文化レベル	0.69
教育レベル	0.64
広域交通体系（現状）	0.00
広域交通体系（将来）	0.37
幹線アクセス道路	0.05
関西経済圏との関連性	0.60
労働力の確保	0.15
地価水準	0.10
県南都市圏の平野部	0.46
水資源	0.67
気候・風土	1.26
地震、台風などの災害	1.09
たべもの（くだもの、魚など）	1.21
企業の優れた研究・情報蓄積	-0.05
学術、研究機関の集積	-0.11
支社・支店等の事業所集積	-0.14
伝統産業、地場産業の集積	0.30
住環境	0.79
観光・レジャー施設	0.35
スポーツ施設	-0.07
地域の成熟度	0.21

資料：表7に同じ

おわりに

岡山県は従来言われてきたように確かに土地、水、気候条件などに恵まれ、企業立地環境では優れ、また開発余力をかなり残している。しかし、このことは、企業立地に向けての必要条件ではあっても十分条件ではない。そのことにアグラをかいているのみでは、今日の激しい地域間競争の時代において地域企業環境の整備や企業立地は、十分望めるとは言えない状況にある。岡山地域は、今後、高速交通体系が整備されるにつれて大きく変化していくだろうことは明らかである。特に、山陽自動車道の完成は、関西新空港とともに岡山地域をはじめ西日本をも大きく変える可能性があることを考えれば、それらが完成する前に対応しなければならないことが多くある。

岡山地域が志向すべき今後の方向について、いくつかの提言を行ひむすびとしたい。

提言Ⅰ．高速交通網を活かすための域内交通体系の早急な整備を進めるべきである。

1. 各インターチェンジ、空港、駅等からのアクセス道路の整備
2. 域内幹線道路の整備
3. 域内生活道路の整備
4. JR 線を中心とする都市交通の有効活用

提言Ⅱ．計画的な土地利用による団地造成とそのシステム化を推進すべきである。

1. 地域に適合した大規模工業団地の造成と、その計画的な配置
2. 住宅団地の計画的な造成
3. 流通機能の強化とシステム化

提言Ⅲ．中四国経済文化圏の確立化を展望し、関西経済圏域を含む広域交流ネットワーク化の推進を図るべきである。

1. 瀬戸中央自動車道、及び JR 瀬戸大橋線等をフル活用した岡山一時間圏の形成を軸とした中四国経済文化圏の確立
2. 岡山空港と関西新空港との連繋とネットワーク化、さらには、岡山空港の国際化の実現
3. 三橋時代に向けての中四国地域間の交流と連繋強化

提言Ⅳ．企業環境整備を前提とした岡山の都市基盤、ならびに、都市機能の強化・充実を図るべきである。

1. 関連都市社会資本の整備・充実
2. 学術・研究機関、及び、企業の付属研究所等のより高度な集積
3. チボリ公園の周辺整備と既存機能とのシステム化
4. コンベンション機能のより一層の充実
5. 政令指定都市へ向けての諸課題の検討

提言Ⅴ．以上の四点をふまえながら、岡山のポテンシャルとイメージの確立を図り、内外に向けて PR 活動を組織化していくべきである。