

川崎市における運輸業の事業所分布と特徴

阿 部 史 郎

1. はじめに

川崎市では近年、工場の撤退などにより発生した遊休地も利用が決まり、減少を続けていた民間従業者数も増加に転じるなど、経済環境が改善されてきている。その中で、事業所は減少の一途を辿っているものの、産業別、地域別に見ると、増加している産業、地域もある。

川崎市の特徴を捉えるには、どの地域で事業所数が増加しているのか、どのような産業が増加しているのかを把握することが必要である。産業間の差異については、産業分類別に増減を見ることが可能である。川崎市は産業の中でも、川崎市新総合計画～川崎再生フロンティアプラン～の重点戦略プランのプラン6：川崎の活力を生み出す産業イノベーションのアクションプログラムにおいて、羽田空港の国際化に対応した総合的な物流機能の高度化をあげるなど、川崎区東扇島において物流の拠点化をはかっている。また、川崎区殿町のいすゞ自動車の跡地がヨドバシカメラの配送センターに決まるなど、工場跡地への物流施設の立地も進んでいる。その一方で、物流業では合理化が進行し、従業者数の縮小、老朽化した施設や手狭な施設の閉鎖が行われている。全国的には物流業の含まれる運輸業の事業所数は減少している。この背景を考慮すると、全国的な傾向と川崎市のそれを比較して、川崎市の特徴を知り、川崎市の活性化に結びつけることが重要である。そのためには、川崎市における物流業の立地状況と特徴を把握しておく必要がある。

しかし、物流業という業種は産業分類において、産業大分類、産業中分類、産業小分類のどれにもないという問題がある。物流業とは、齋藤（2003）によると、「貨物運送業と倉庫業のほか、物流センターなどにおいて在庫管理や構内作業、流通加工を行うこと、受発注に関わる情報を代行することなど、新たな事業分野が含まれる」とのことである。これを産業中分類に当てはめると、鉄道業、道路貨物運送業、水運業、航空運輸業、倉庫業、運輸に付帯するサービス業が物流業に該当する。さらに、道路貨物運送業と倉庫業以外の4業種は旅客輸送とそのサービスも含んでいるものの、産業中分類より細かく分類した産業小分類において貨物と旅客が分離されていないという問題点もある。

地域間の差異について、地域区分では主に行政区が用いられている。しかし、行政区単位では面積が広く、例えば、製造業の事業所数が多い、という特徴を持つ区であっても、立地は東側に集中し、西側にはほとんどないということもある。そのため、地域区分は行政区よりも町丁目を

用いることで、より地域間の差異が明確になる。しかし、町丁目では詳細すぎる点もあるため、結果を地図上に示すことでそれを克服し、より詳細に川崎市の地域間の差異の特徴を捉えることが重要である。

以上のことから、本稿では、物流業の含まれる運輸業を分析の対象とし、その中で、物流業に焦点を当てることにする。そして、川崎市の運輸業の立地動向と町丁目別の分布を把握し、事業所全体の中での位置づけから運輸業の特徴を見出すことを目的とする。

2. 運輸業の立地動向から見る川崎市の特徴

日本の運輸業の民営事業所数は総務省の事業所・企業統計調査によると、平成13年の137,643事業所から平成16年の130,056事業所、そして平成18年には129,627事業所へと減少を続けている。しかし、従業者数は平成13年の2,923,138人から平成16年の2,822,174人へと減少したものの、平成18年には2,870,611人へと増加に転じた。首都圏（東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県）における事業所数と従業者数の動きも、合計値では全国と同一の傾向を示している（表1参照、以下、図表において平成はHと略記）。

表1 首都圏における運輸業民営事業所数と従業者数の変化

年	事業所数(単位:事業所)			従業者数(単位:人)		
	H13	H16	H18	H13	H16	H18
神奈川県	7,465	6,989	6,979	188,522	179,752	180,470
東京都	22,732	21,812	20,380	402,936	388,162	399,830
埼玉県	5,972	5,469	5,886	161,989	160,660	167,600
千葉県	4,469	4,225	4,456	138,940	135,036	126,727
計	40,638	38,495	37,701	892,387	863,610	874,627

平成13年から16年にかけては4都県ともに同一の傾向を示しているものの、平成18年にかけては都県により異なる傾向を示している。このことを詳細に調べるためには市区町村別に動向を見る必要があるが、平成18年の市区町村別の値は平成19年12月現在、公開されていない。

川崎市においては、事業所数が平成16年に増加したものの、平成18年には減少に転じ、従業者数は減少の一途である。この動向は、全国や首都圏、神奈川県とは異なっている（表2参照）。

表2 川崎市における運輸業民営事業所数と従業者数の変化

年	事業所数(単位:事業所)			従業者数(単位:人)		
	H13	H16	H18	H13	H16	H18
川崎市	1,440	1,466	1,392	30,457	30,147	27,914

川崎市の事業所数が平成13年から16年にかけて増加したことは、減少傾向を示していた首都圏の動向の中で、注目すべき特徴である。このことを分析するにあたり、首都圏において市区町村別ではどのような傾向を示していたのかを調べ、図1、図2に示した。そこから川崎市を拡大し、図3に示した。

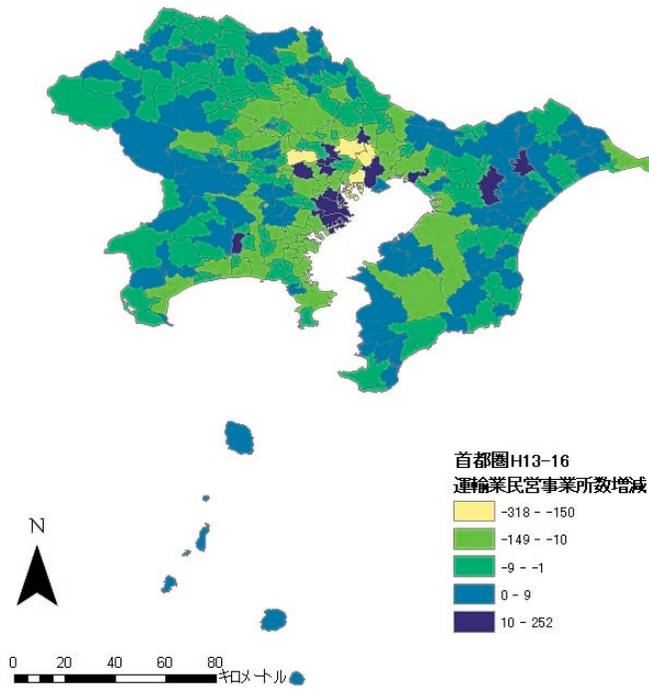


図 1

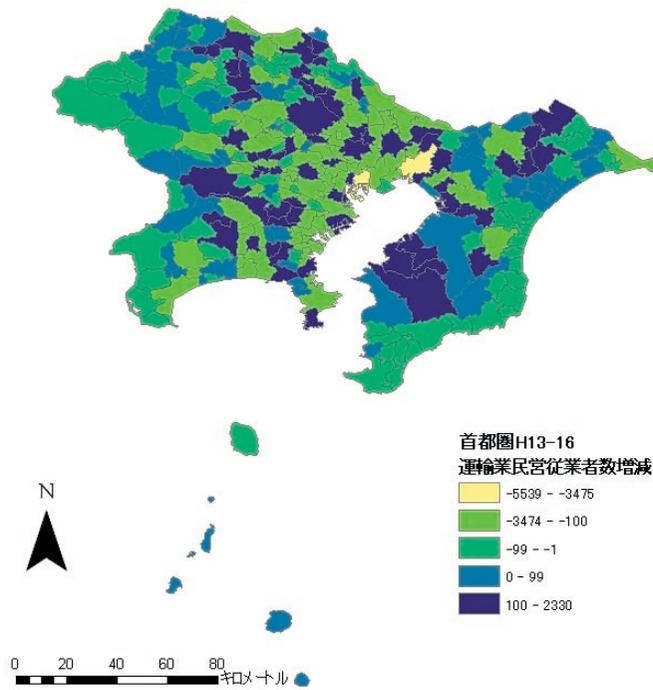


図 2

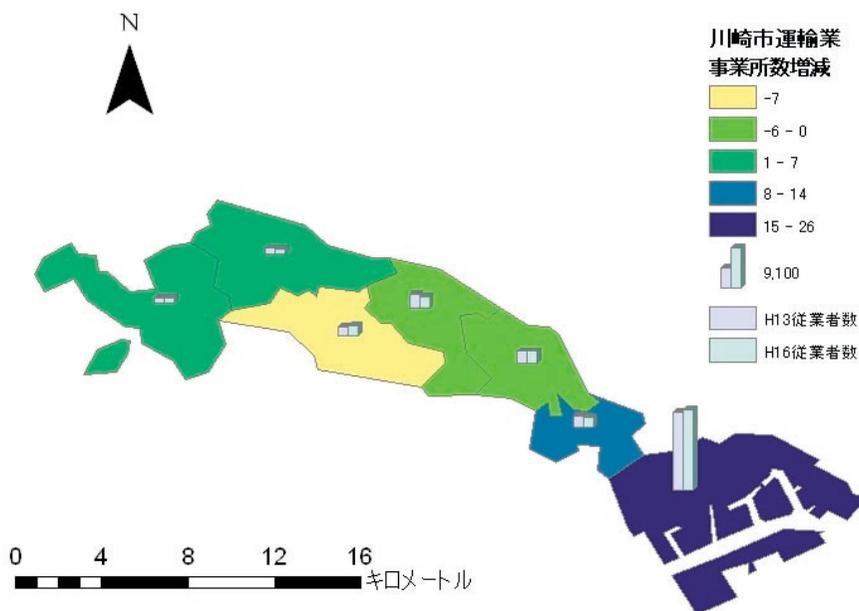


図3

首都圏における事業所数増加の市区町村と従業者数増加の市区町村は概ね一致している。中でも、事業所数では空港周辺、従業者数では近郊の都市での増加が目立つ。川崎市において、事業所数の増加は川崎区が最大であり、幸区、多摩区、麻生区においても増加している。従業者数は市全体では減少しているものの、川崎区では増加している。このことから川崎区における運輸業の成長が読み取れる。また、事業所数の減少を示す宮前区では、従業者数が増加している。これは、事業所の規模が拡大していることのあらわれである。

図1、図2のうち、事業所増加数10事業所以上、従業者増加数500人以上の市区町村をまとめたものが、表3である。首都圏において、川崎市よりも事業所が増加した市区町村は7区町ある。川崎市と事業所増加数が同一の川崎区は、従業者増加数においても第14位である。川崎区よりも事業所増加数、従業者増加数ともに上回る市区町村は、成田国際空港に隣接する（一部、空港用地である）千葉県芝山町のみである。品川区と習志野市は事業所増加数では川崎区を下回るものの、従業者増加数では川崎区を上回っている。表3にはないものの、図1、図2において事業所増加数、従業者増加数ともに増加を示す市区町村は他にもあるが、川崎区、品川区、習志野市、芝山町は首都圏における運輸業の主要成長地点となっている。

表3 首都圏における運輸業民営事業所数、従業者数増加上位市区町村

順位	市区町村	事業所増加数 (単位:事業所)	市区町村	従業者増加数 (単位:人)
1	江戸川区	252	品川区	2330
2	大田区	148	旧さいたま市	1919
3	杉並区	79	愛川町	1442
4	北区	52	芝山町	1288
5	新宿区	38	戸田市	1045
6	豊島区	37	新座市	950
7	芝山町	32	八王子市	810
8	川崎区	26	町田市	743
9	川崎市	26	旧大栄町	723
10	品川区	25	東松山市	694
11	八潮市	22	足立区	668
12	八街市	15	習志野市	621
13	幸区	11	八千代市	566
14	海老名市	11	川崎区	523
15	習志野市	10	厚木市	514

首都圏における運輸業の主要成長地点のうち、川崎区と似た立地条件の市区町村として品川区がある。品川区は羽田空港の北側に位置し、川崎区は南側に位置している。また、羽田空港を擁する大田区は事業所増加数が川崎区を上回るものの、従業者数は減少している。そして、政令指定都市という枠組みで見ると旧さいたま市の従業者増加数が著しい。そこで、川崎市、川崎区の運輸業の特徴を、似た条件を有する市区の運輸業との共通点と相違点から把握するために、川崎市とさいたま市の運輸業中分類別事業所数、従業者数の変化を表4に、川崎区と品川区、大田区の運輸業中分類別事業所数、従業者数の変化を表5にまとめた。さいたま市は平成17年4月1日に岩槻市と合併した。岩槻市は旧さいたま市と同様に事業所数は減少、従業者数は増加の傾向を示している。そのため、旧さいたま市と岩槻市の値を合算してさいたま市とする。

表4 運輸業産業中分類別事業所数、従業者数の変化：川崎市、さいたま市

市区名	産業中分類	事業所数 (単位:事業所)		従業者数 (単位:人)	
		H13	H16	H13	H16
川崎市	鉄道業	46	43	2221	2007
	道路旅客運送業	559	566	5200	5368
	道路貨物運送業	519	528	14385	13581
	水運業	8	6	229	83
	航空運輸業	1	1	4	5
	倉庫業	151	166	3739	4494
	運輸に付帯するサービス業	156	156	4679	4609
さいたま市	鉄道業	47	40	3681	3597
	道路旅客運送業	73	80	4531	4866
	道路貨物運送業	443	414	11835	13904
	水運業	0	1	0	5
	航空運輸業	4	3	50	22
	倉庫業	91	50	933	914
	運輸に付帯するサービス業	74	63	2083	1978

両市の共通点は、道路旅客運送業の事業所数と従業者数が増加していること、鉄道業の事業所数と従業者数が減少していることである。道路旅客運送業の事業所数と従業者数の増加は、産業小分類のデータが公表されていないため、数値として示すことはできないが、平成14年2月1日から施行されたタクシーの規制緩和の影響によるものであると推測できる。その理由として、全国のハイヤー・タクシーの事業所数は平成13年の53,163事業所から平成16年の55,126事業所へと増加している。両市の相違の要因としては、川崎市の倉庫業における事業所数と従業者数の増加と道路貨物運送業の事業所数増加、さいたま市の道路貨物運送業の従業者数増加があげられる。そして、このことが表3における両市の登場の要因となっている。

表5 運輸業産業中分類別事業所数、従業者数の変化：川崎区、品川区、大田区

市区名	産業中分類	事業所数 (単位:事業所)		従業者数 (単位:人)	
		H13	H16	H13	H16
川崎区	鉄道業	20	19	668	681
	道路旅客運送業	161	161	2722	2389
	道路貨物運送業	283	297	7853	7687
	水運業	6	5	50	80
	航空運輸業	0	0	0	0
	倉庫業	123	138	3144	3978
	運輸に付帯するサービス業	126	125	3854	3334
品川区	鉄道業	20	18	1951	1846
	道路旅客運送業	328	338	4250	4856
	道路貨物運送業	209	204	6902	7015
	水運業	15	16	638	581
	航空運輸業	8	12	2383	3802
	倉庫業	66	63	1957	1644
	運輸に付帯するサービス業	99	119	3357	4034
大田区	鉄道業	16	17	797	751
	道路旅客運送業	681	908	6588	7258
	道路貨物運送業	473	427	11477	10900
	水運業	3	5	36	46
	航空運輸業	14	10	8836	5985
	倉庫業	196	190	3469	4378
	運輸に付帯するサービス業	197	171	6343	6620

3区に共通していることは鉄道業の事業所数減少である。これは川崎市とさいたま市にも共通している。川崎区と品川区では、鉄道業の事業所数減少以外の共通点がない。川崎区と大田区では、鉄道業の事業所数減少以外に、道路貨物運送業の従業者数減少と水運業の従業者数増加、倉庫業の従業者数増加と運輸に付帯するサービス業の事業所数減少がある。品川区と大田区では道路旅客運送業の事業所数と従業者数の増加、道路貨物運送業と倉庫業の事業所数減少などの共通点があるほかに、品川区の航空運輸業の事業所数と従業者数の増加と大田区の航空運輸業の事業所数と従業者数の減少は、日本航空と日本エアシステムの統合によるものである。表3における3区の登場要因として、川崎区では道路貨物運送業と倉庫業の事業所数増加、倉庫業の従業者数増加、品川区では道路旅客運送業と運輸に付帯するサービス業の事業所数増加、大田区では道路旅

客運送業の事業所数増加がある。そして、品川区と大田区のみならず、川崎市とさいたま市においても増加を示す道路旅客送業の事業所数と従業者数が、川崎区において事業所数の増減なし、従業者数の減少という動向は特徴的なことである。

表4から、川崎市において事業所数、従業者数ともに増加している業種は、道路旅客送業と倉庫業である。また、事業所数のみが増加している業種として、道路貨物送業がある。このことを区別に確認するため、物流業に該当する道路貨物送業と倉庫業の事業所数と従業者数の増減を図4と図5に示した。

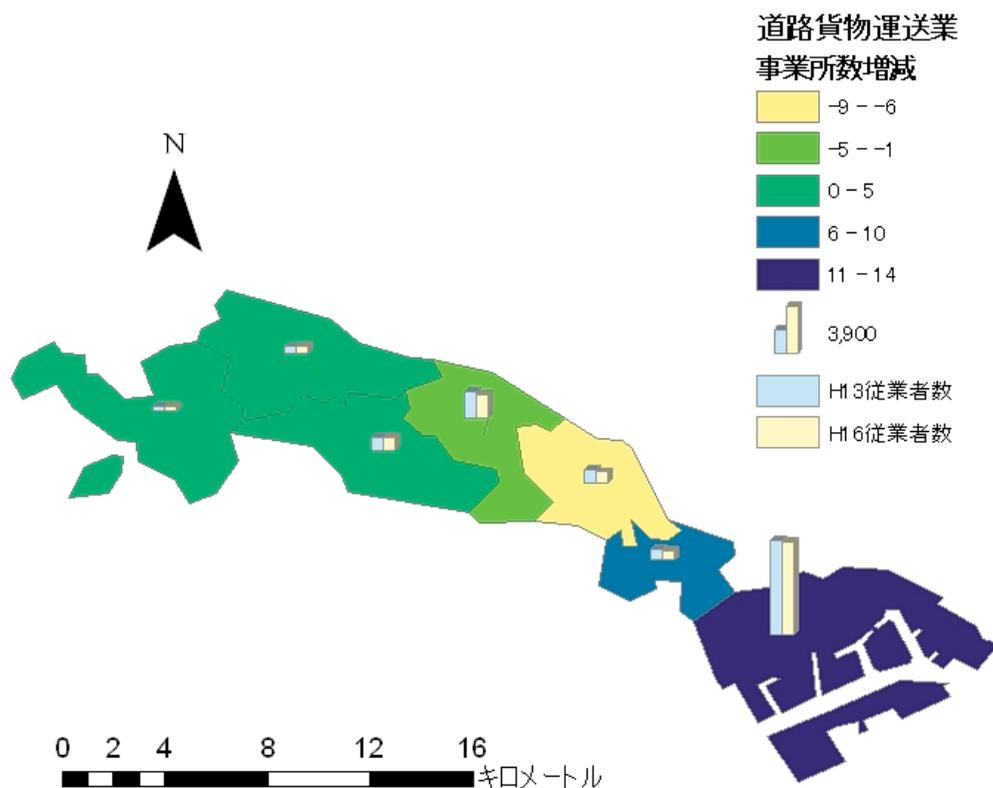


図4

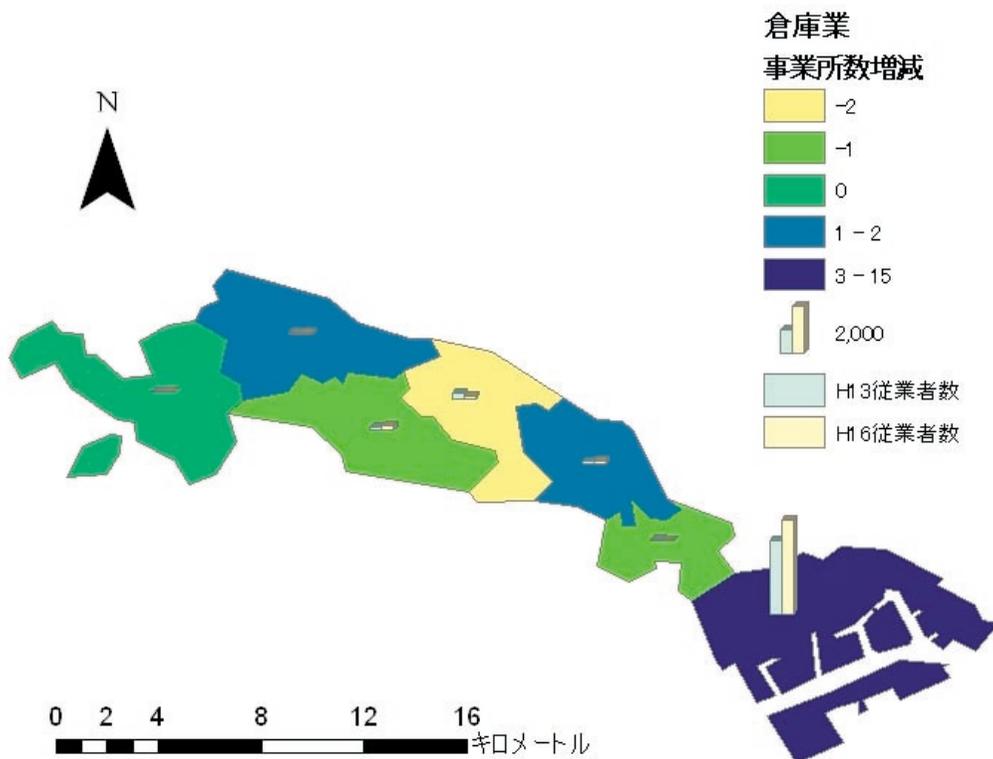


図5

道路貨物運送業、倉庫業ともに、川崎区における事業所数の増加が顕著である。従業員数は、川崎区が他の区よりも圧倒的に多い。しかし、従業員数は倉庫業の増加に対し、道路貨物運送業では減少している。また、道路貨物運送業の平均従業員規模の拡大が読み取れる品川区やさいたま市とは対照的に、川崎市と川崎区では縮小している。この動向は、幸区、宮前区にも共通している。川崎区以外の区では顕著な事業所数の増減はなく、従業員数では、とりわけ、道路貨物運送業において減少が目立つ。増加数は僅かであるものの、多摩区において、道路貨物運送業と倉庫業の事業所数と従業員数の全てが増加している。また、宮前区において、倉庫業の平均従業員規模の拡大が見られる。

運輸業では合理化が進展しているものの、川崎区において道路貨物業事業所の平均従業員規模の縮小が見られるなど、場所や業種によっては異なる動向も見られる。そこで、川崎市全体の、運輸業、道路旅客運送業、道路貨物運送業、倉庫業の従業員規模別の事業所数の推移を図6から図9に示した。

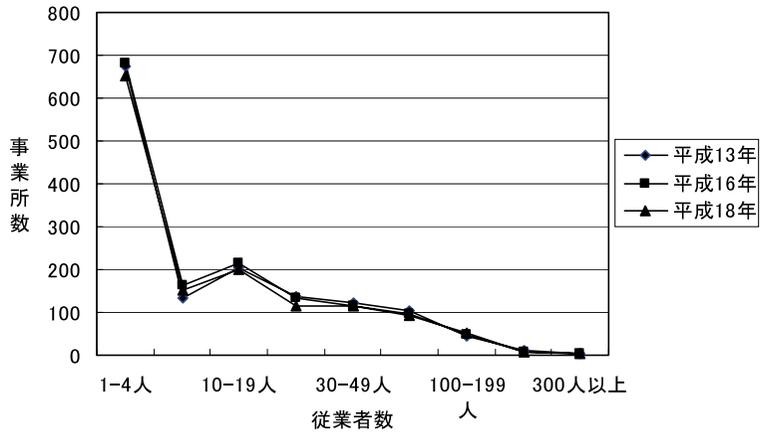


図6：運輸業

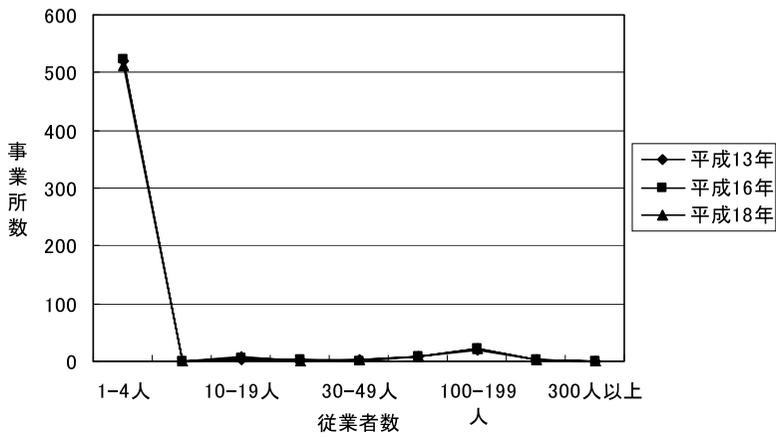


図7：道路旅客運送業

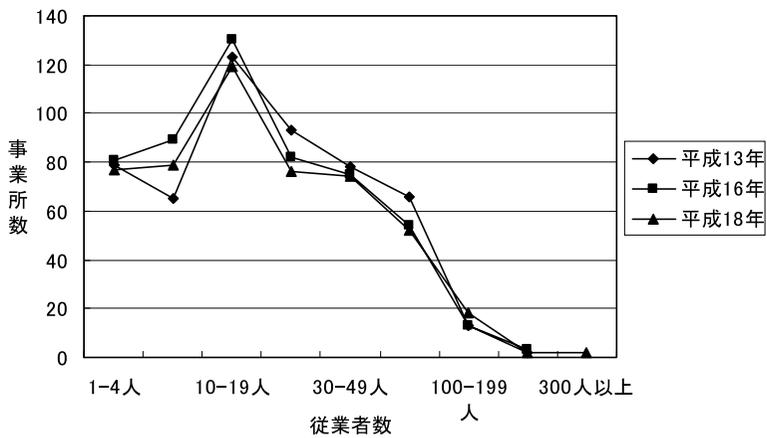


図8：道路貨物運送業

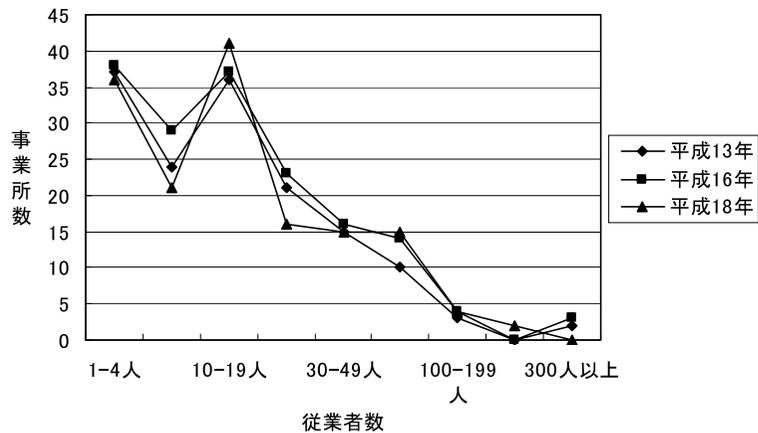


図9：倉庫業

運輸業において、従業者数1-4人の事業所が従業者規模別事業所数において最大となる主要因は道路旅客運送業である。そして、道路旅客運送業の事業所規模はほとんどが零細である。経年変化として、運輸業、道路旅客運送業に目立つ変化はない。道路貨物運送業では従業者数10-19人の事業所が最も多い。経年変化として、大規模な事業所数の減少と、5-9人の事業所の増加が見られる¹⁾。倉庫業では従業者数1-4人と10-19人の事業所が多い。経年変化として、10人未満の事業所の減少と10-19人の事業所の増加、大規模な事業所の減少が見られる。

道路貨物運送業と倉庫業において、従業者数が少ない事業所数の減少は合理化による影響である。また、大規模な事業所の減少は倒産や移転を理由としていないのであれば、合理化による従業者数縮小の影響によるものである。この2業種の事業所数は増加していることから、道路貨物運送業と倉庫業における変化は合理化による影響ということになる。

川崎市の運輸業は、事業所数が増加する一方で、従業者数は減少している。しかし、川崎区では事業所数と従業者数ともに増加している。川崎区は川崎市における運輸業の成長地点であり、また、首都圏という枠組みにおいても主要な成長地点となっている。川崎市の運輸業の特徴である倉庫業の事業所数と従業者数の増加と道路貨物運送業の事業所数増加は川崎区の特徴でもある。しかし、川崎市のもう一つの特徴である道路旅客運送業の事業所数と従業者数の増加は川崎区には当てはまらない。川崎区では、道路旅客運送業の従業者数は減少している。つまり、川崎区では物流業の立地が進んでいるということになる。その他の区においては、物流業という枠組みにおいて顕著な事業所数の増加は見られない。そして、合理化の進展の一方で、事業所数の増加と従業者数の減少による平均従業者規模の縮小も見られることが川崎市の運輸業の特徴である。

3. 川崎市の町丁目別の事業所分布と運輸業の分布

川崎市と区別の運輸業を分析し、川崎区に運輸業、とりわけ物流業の立地が進んでいることが

把握できてきたものの、川崎市全体で立地が進展しているとは限らない。また、運輸業の立地が停滞気味である川崎市以外の区においても、場所によっては立地が進展している可能性がある。そこで、運輸業の立地をより詳細に調べるために町丁目別に分析する。

1) 事業所の分布と増減

運輸業の分布を示す前に、産業全体の状況を把握するために、川崎市の事業所の分布を調べた。平成16年における町丁目別民営事業所数と従業者数の上位15地点は表6のようにになっている。

表6 町丁目別事業所数、従業者数、上位15地点

区名	町丁目	事業所数 (単位:事業所)	区名	町丁目	従業者数 (単位:人)
多摩区	登戸	1,259	川崎区	駅前本町	11,981
中原区	木月	869	多摩区	登戸	11,140
川崎区	駅前本町	800	中原区	上小田中4丁目	9,779
宮前区	野川	552	幸区	堀川町	8,842
幸区	小倉	534	川崎区	東扇島	7,845
高津区	下作延	474	中原区	小杉町1丁目	7,010
麻生区	上麻生1丁目	440	幸区	小向東芝町	6,955
高津区	溝口1丁目	409	川崎区	日進町	6,877
川崎区	東田町	408	麻生区	上麻生1丁目	6,714
中原区	小杉町3丁目	374	川崎区	浮島町	6,055
幸区	下平間	358	中原区	木月	5,994
高津区	末長	358	高津区	溝口1丁目	5,893
川崎区	東扇島	326	幸区	鹿島田	5,067
中原区	上平間	310	麻生区	万福寺1丁目	4,568
中原区	新丸子町	310	川崎区	砂子2丁目	4,547

事業所数が最大であるのは多摩区登戸で、1259事業所と第2位以下を大きく引き離している。川崎駅東口のビジネス街、繁華街に位置している川崎区駅前本町は、事業所数で第3位、従業者数で第1位である。しかし、ビジネス街や繁華街、大規模な事業所のない多摩区登戸が事業所数第1位、従業者数第2位である理由は、面積が広いためである。同様なことは、中原区木月にも当てはまる。

従業者数で上位の地点は多摩区登戸と中原区木月を除くと川崎駅周辺が大規模事業所が立地しているところである。それに対し、事業所数で上位に位置しているものの、従業者数では上位に位置していない地点は、小規模事業所が集中している場所である。この中で、川崎市が物流の拠点化を図っている川崎区東扇島は事業所数で第13位、従業者数で第5位に位置している。

事業所数と従業者数の相関係数は0.746と高い数値を示し、事業所数の多い場所は従業者数も多いという傾向を示している。事業所数の分布を図示するにあたり、町丁目には面積による違いがあること、川崎市の活性化に対する影響として、運輸業は事業所数と従業者数が増加している地点に立地しているのかを確認するため、事業所の分布ではなく、平成13年から16年の間の事業

所数の増減と両年の従業者数を図示することにした。しかし、町丁目別の事業所統計は、平成13年は民間と国・地方公共団体等の合算であるのに対し、平成16年は民間のみであるという欠点がある。それでも、この両者を比較することにより、事業所数や従業者数が増加している町丁目は民間事業所数の増加、または民間事業所従業者数の増加ということがわかる。そのため、この両者を比較することにした。市全体を一つの図に示すと判別しづらいため、区別に図10から図16に示した。

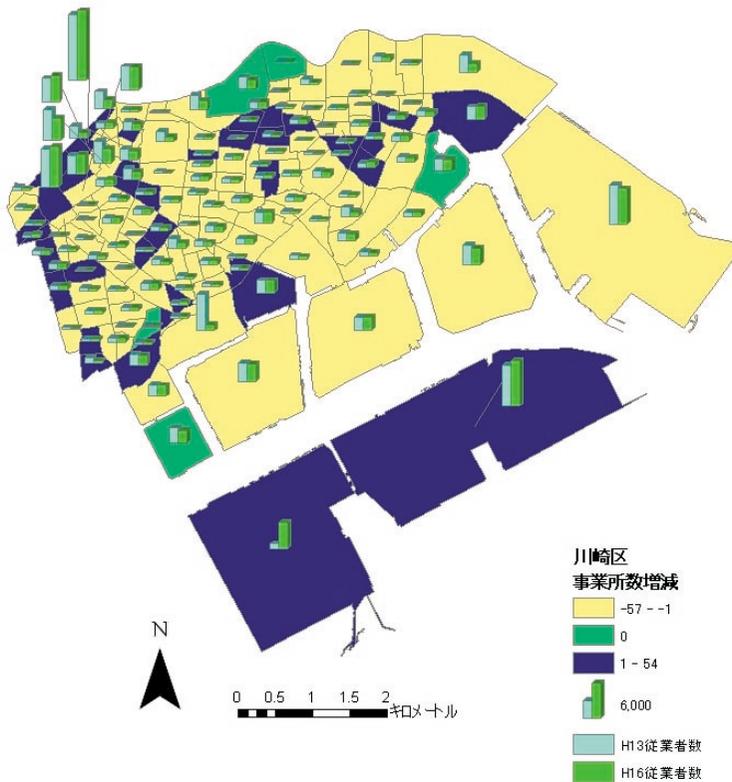


図10

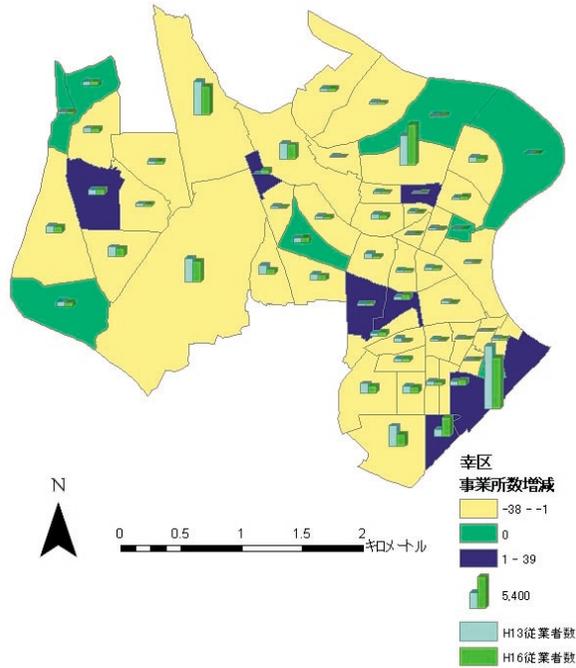


図11

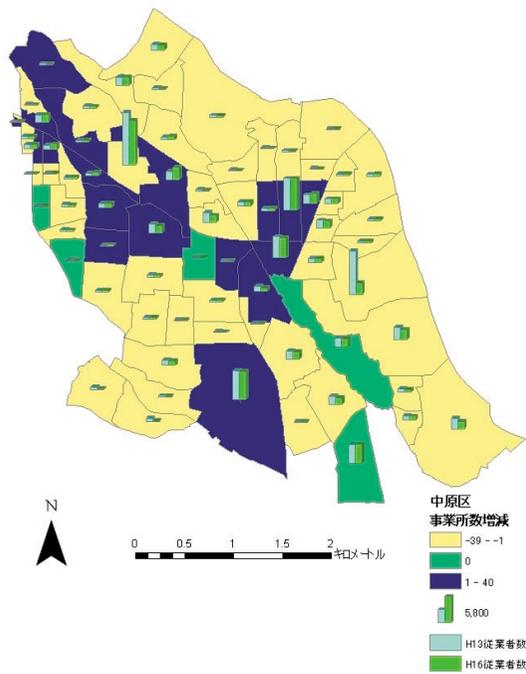


図12

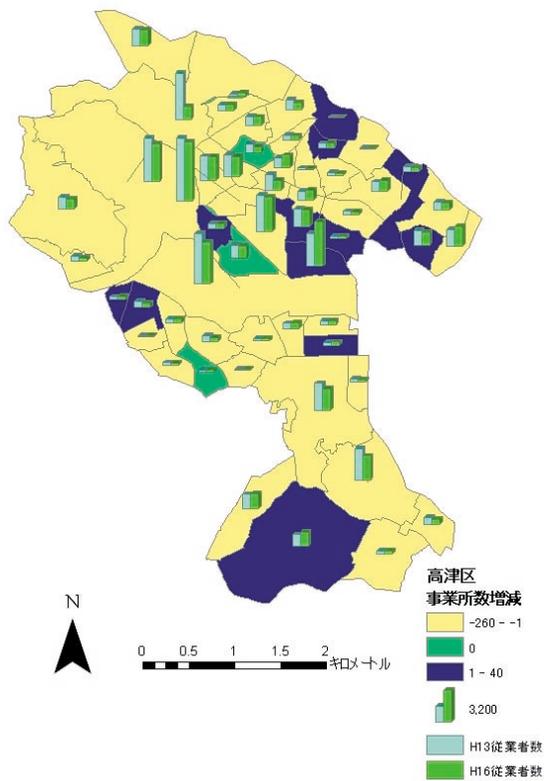


図13

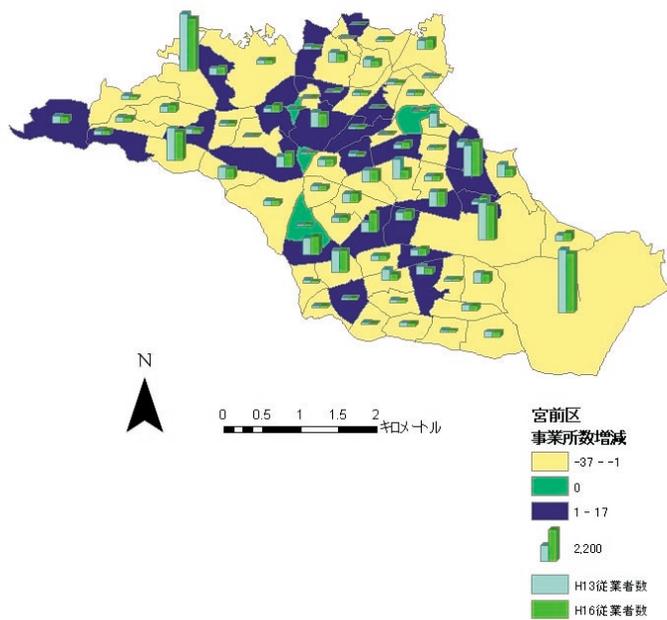


図14

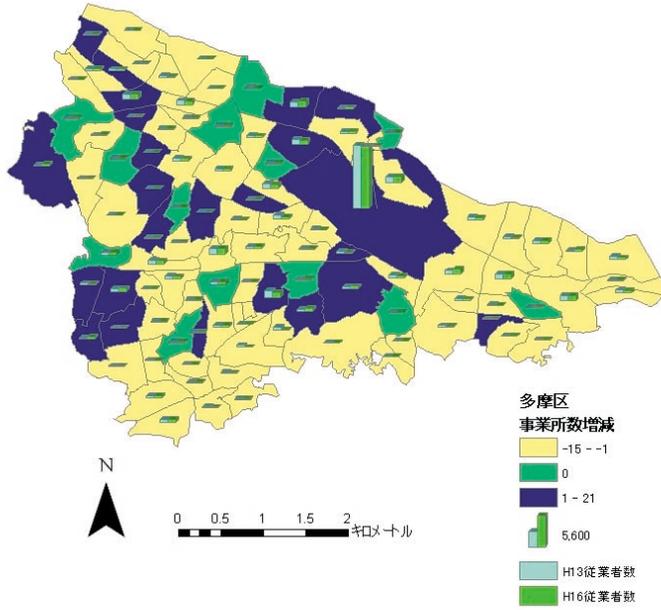


図15

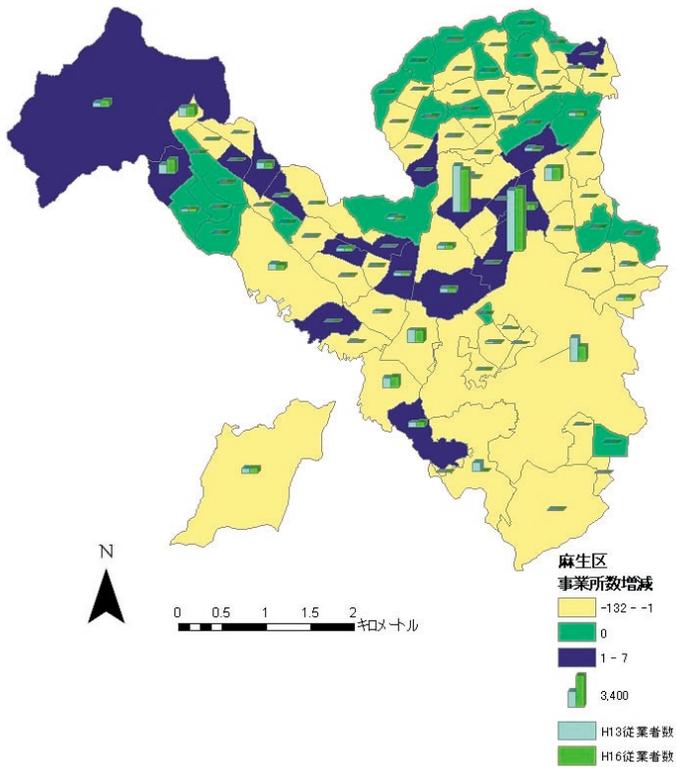


図16

全区において、事業所数の増加地点よりも減少地点が上回っている。平成16年のデータには国・地方公共団体等が入っていないことを考慮すると、国・地方公共団体等の事業所は全町丁目にあるわけではないことから、減少地点が上回っていることは確定である。事業所数の増加地点は、川崎駅周辺、川崎区扇島、東扇島、武蔵小杉駅周辺、武蔵中原駅周辺、宮前平駅周辺、東名川崎インターチェンジの北側、登戸駅周辺、市境に接する縁辺部となっている。

そして、事業所数と従業者数ともに増加している地点のうち従業者数の伸びが目立つ地点は、川崎区駅前本町、小島町、扇島、東扇島、田辺新田、幸区大宮町、高津区坂戸3丁目、宮前区小台1、2丁目、宮崎1、2丁目などである。

2) 運輸業の分布と割合

次に、運輸業の事業所分布を図示する。また、運輸業の産業全体の中での位置づけを把握するために、全事業所数に占める運輸業の事業所数の割合である運輸事業所率と全従業者数に占める運輸業の従業者数の割合である運輸従業者率も併せて図示する。運輸事業所のデータは、平成16年の民営運輸業事業所数を利用し、これと平成16年の民営運輸業事業所従業者数から運輸事業所率と運輸従業者率を計算し、図17から23にまとめた。

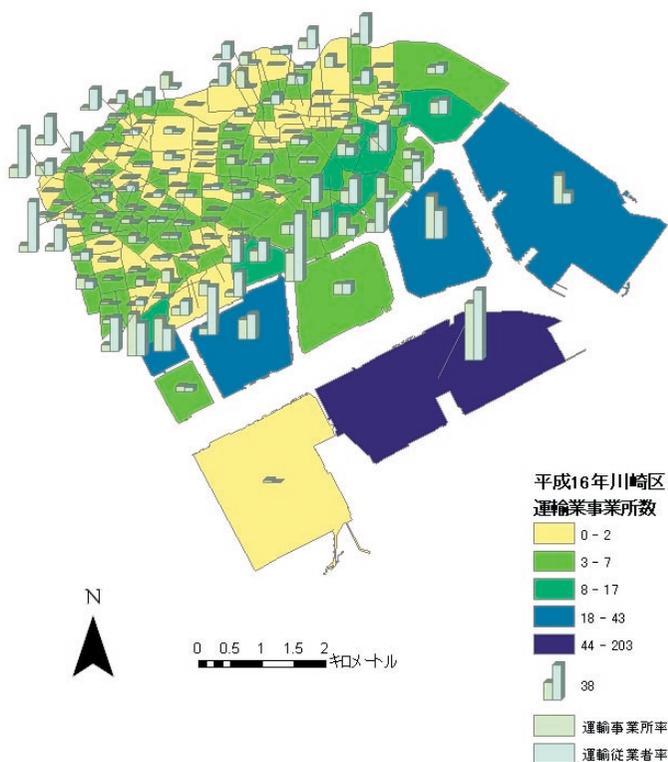


図17

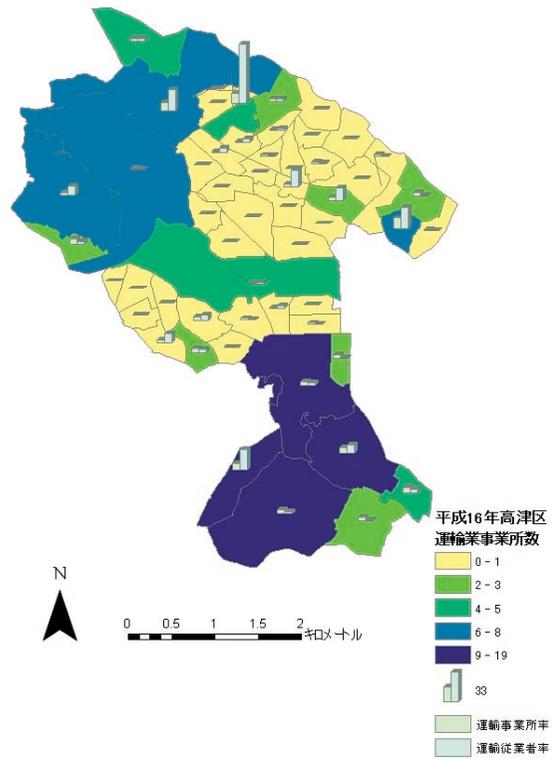


図20

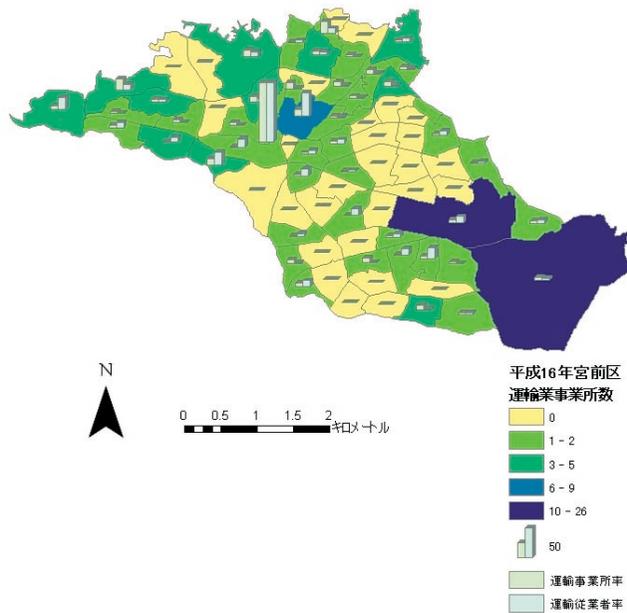


図21

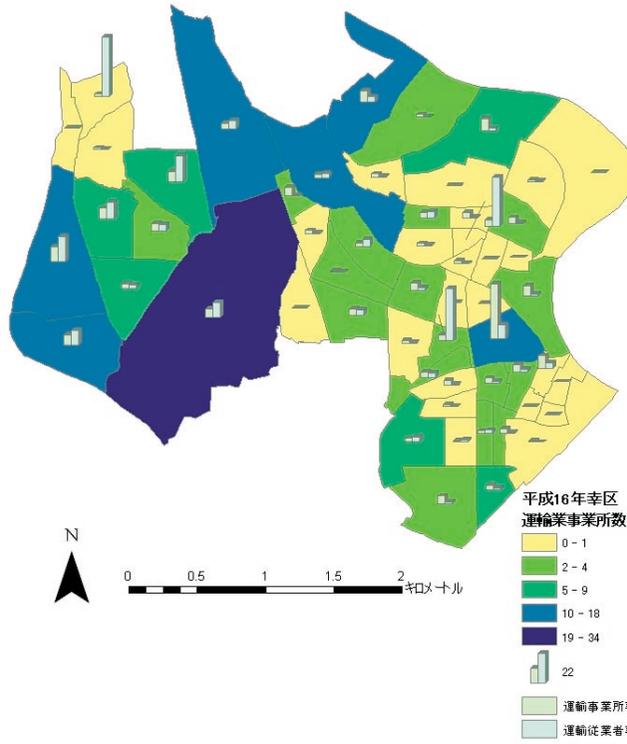


図18

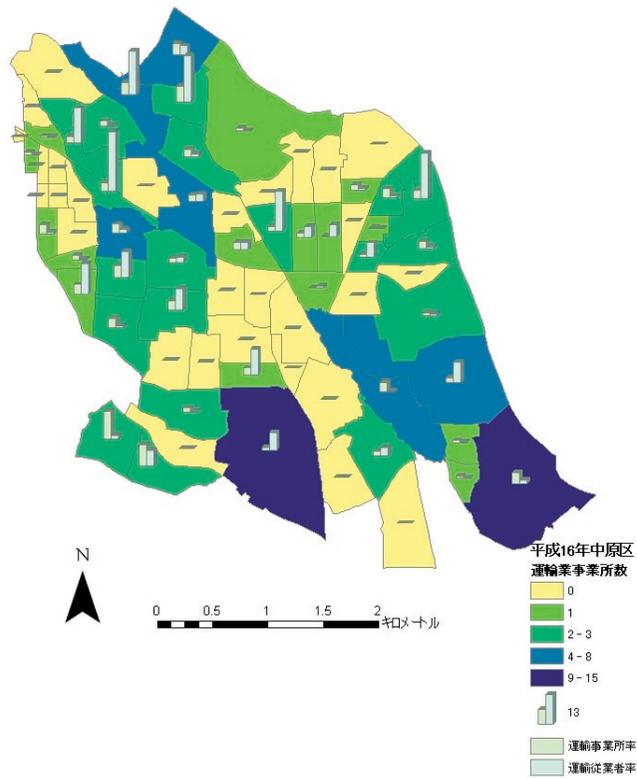


図19

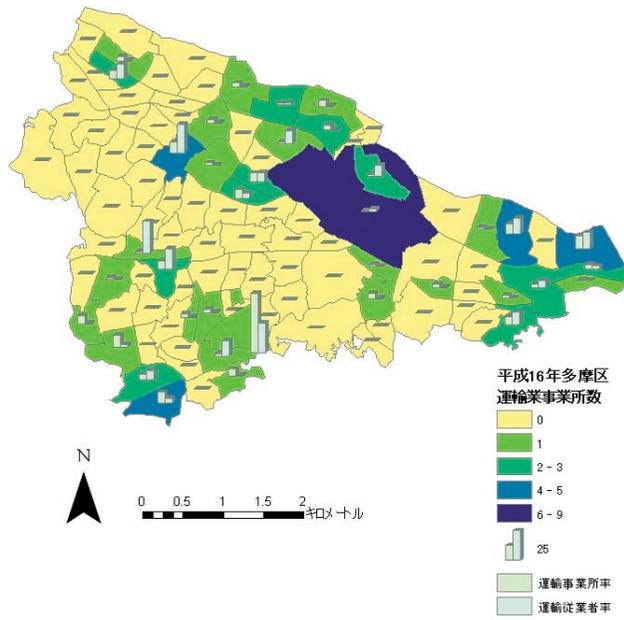


図22

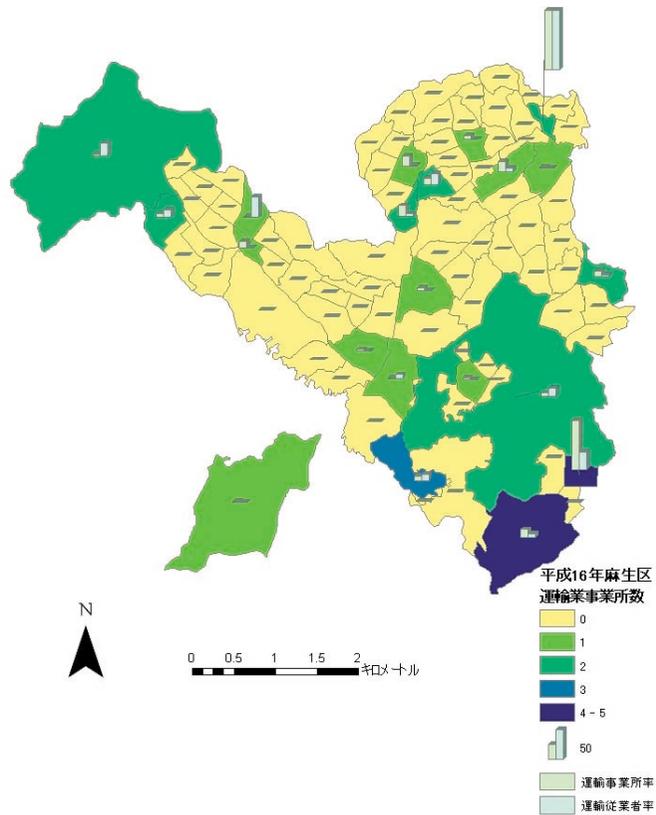


図23

川崎区の東南部に事業所数の多い地点が目立つものの、他の区においても、同様な地点はある。宮前区白幡台2丁目と麻生区細山1丁目において、運輸事業所率と運輸従業者率が非常に高い割合を示しているが、これは、両地点には運輸業の事業所しかないためである。他にも事業所数10事業所未満の地点において運輸事業所率と運輸従業者率の高い地点がある。そのため、表7に事業所数が10事業所以上で、運輸事業所率と運輸従業者率の上位15地点をまとめた。

表7 運輸事業所率と運輸従業者率、上位15地点

区名	町丁目	運輸事業所率	区名	町丁目	運輸従業者率
川崎区	東扇島	0.623	川崎区	東扇島	0.767
川崎区	千鳥町	0.467	川崎区	池上新町3丁目	0.741
川崎区	田辺新田	0.455	高津区	溝口5丁目	0.664
幸区	河原町	0.409	川崎区	元木2丁目	0.554
川崎区	白石町	0.367	川崎区	鋼管通5丁目	0.522
川崎区	浮島町	0.313	幸区	北加瀬3丁目	0.442
川崎区	池上新町3丁目	0.308	宮前区	南平台	0.395
川崎区	夜光2丁目	0.222	幸区	神明町1丁目	0.39
川崎区	扇町	0.21	川崎区	浅田1丁目	0.368
川崎区	四谷下町	0.205	幸区	小向西町2丁目	0.366
川崎区	夜光3丁目	0.2	麻生区	栗平2丁目	0.356
宮前区	菅生ヶ丘	0.185	川崎区	田辺新田	0.35
麻生区	金程1丁目	0.182	川崎区	塩浜2丁目	0.338
川崎区	塩浜4丁目	0.152	川崎区	渡田新町2丁目	0.316
川崎区	旭町1丁目	0.152	川崎区	田町1丁目	0.308

運輸事業所率、運輸従業者率ともに川崎区東扇島の高さが顕著である。東扇島以外に、運輸事業所率、運輸従業者率ともに5割を超えている地点はない。川崎区田辺新田と池上新町3丁目も表7の運輸事業所率と運輸従業者率の双方に登場しており、川崎市の中では運輸業の盛んな場所であると言える。この3地点に共通していることは、川崎区の臨海部に位置しているということである。表7にあげられているその他の地点において、運輸事業所率のみ登場している地点では小規模な事業所が多い、運輸従業者率のみ登場している場所では大規模な事業所が立地していることがわかる。運輸事業所率では川崎区が12地点を占めているものの、宮前区や麻生区の地点も登場している。また、運輸従業者率においても川崎区が9地点を占めているものの、川崎区以外の地点も登場している。このように、川崎区以外にも運輸業が集中もしくは大規模な事業所が立地している地点があることも特徴の一つである。

町丁目別の運輸事業所数と運輸従業者数の相関係数は0.952と非常に高い値を示し、事業所数と従業者数の相関よりも高い。しかし、運輸事業所率と運輸従業者率の相関係数は0.690と若干、

下がる。それでも、運輸事業所率と運輸従業者率の相関係数は決して低い値ではなく、運輸事業所率が高くなれば運輸従業者率も高くなるといえる。

町丁目別の事業所数、従業者数、運輸事業所数、運輸従業者数、運輸事業所率、運輸従業者率に順位づけをして、順位相関を調べたところ、事業所数と従業者数の相関係数は0.842、運輸事業所数と運輸従業者数の相関係数は0.917、運輸事業所率と運輸従業者率の相関係数は0.888と非常に高い相関があることが確認できた。

事業所数が多くなれば、運輸事業所数も多くなるわけではない。両者の相関係数は0.275であり、低い相関しか見られない。従業者数と運輸従業者数の相関も同様で、相関係数は0.362となっている。しかし、順位相関では、事業所数と運輸事業所数の間は0.548、従業者と運輸従業者の間は0.581と相関が認められた。また、事業所数が多くなれば運輸事業所率が高くなるということではまったくない。事業所数と運輸事業所率の相関係数は $\Delta 0.028$ とほとんど相関が見られない。従業者数と運輸従業者率も相関係数は0.091と同様である。それでも、順位相関では事業所数と運輸事業所率の間は0.254、従業者数と運輸従業者率の間は0.481と低い相関が見られた。

このことから、運輸事業所は特定の町丁目に立地しているということがわかる。そのため、事業所数と従業者数ともに増加している地点のうち、運輸事業所率が高い町丁目は運輸業が増加の要因の一つになり得ているということになる。

事業所数と従業者数ともに増加している地点のうち、運輸業が増加の要因の一つになっている場所は、川崎区東扇島など、臨海部である。

しかし、川崎区以外にも運輸業の立地が集中している場所がある。また、大規模な事業所の立地も川崎区臨海部に集中しているわけではない。このことも、川崎市の運輸業の特徴の一つである。

4. まとめ

平成13年から16年にかけて、全国の運輸業の事業所数が減少傾向を示す中、川崎市の運輸業の事業所数が増加していたことは、川崎区に立地が進んでいたためであった。川崎市全体の運輸業の分類としては、道路旅客運送業と倉庫業の事業所数と従業者数が増加、道路貨物運送業の事業所数増加という特徴を持つ。このうち、道路旅客運送業の事業所数と従業者数の増加は全国的な傾向であり、倉庫業の事業所数と従業者数の増加と道路貨物運送業の事業所数増加は川崎区の傾向が反映されている。

そして、川崎市の運輸事業所は特定の町丁目に立地している。そのため、事業所数と従業者数とともに増加している地点のうち、運輸事業所率が高い地点は運輸業が増加の要因の一つになり得ている。

川崎区東扇島を中心に川崎臨海部が事務所数と従業者数とともに増加している成長地点になっている理由の一つは運輸業、とりわけ、物流業の立地によるものである。このことから川崎市の物流の拠点化づくりは成果をあげているように見える。そして、川崎区では運輸事業所数、運輸従業者数、運輸事業所率と運輸従業者率が高くなっているものの、それは臨海部に立地する物流業者が多いためである。

川崎区以外の運輸業の立地は停滞気味である。それでも運輸業の大規模な事業所は川崎区以外にも立地している。運輸事業所率は低いものの、運輸従業者率が高くなっている場所もある。臨

海部だけでなく、大規模な事業所が市内に分散していることも川崎市の運輸業の特徴である。

川崎市の運輸業の事業所分布と特徴は見出せたものの、貨物の入荷先、出荷先は不明である。また、工業からの転換で、首都圏の各自治体において、物流団地の造成、物流施設の誘致が進められている。川崎市の物流拠点化のためには、これらの地域と比較することと、結びつきを考える必要がある。これらを解決することが課題である。

また、平成18年のデータでは、川崎市の事業所数が減少に転じてしまっている。区別、町丁目のデータが公開され次第、どのような変化を辿っているのかについても追跡することが必要である。

注

- 1) 平成16年に増加を示したものの、平成18年においては減少している。しかし、平成13年よりは増加している。

文中の図表は全て、参考文献を用いて筆者が作成した。

参考文献

齊藤実 (2003) 『よくわかる物流業界[改訂版]』日本実業出版社

大田区「16年大田区の事業所 事業所・企業統計調査報告」

<http://www.city.ota.tokyo.jp/naruhodo/info/suuji/toukei/16ootakunojigyousyo/files/hyou6.pdf>

川崎市「川崎市の事業所」

<http://www.city.kawasaki.jp/20/20tokei/home/jigyousho/jigyousho.htm>

さいたま市「さいたま市統計書（平成17年版）」

<http://www.city.saitama.jp/www/contents/1146116495287/index.html>

品川区「事業所・企業統計調査」

<http://www.city.shinagawa.tokyo.jp/cgi-bin/toukei2/shitei.cgi?kubun=jigyousyo>

総務省統計局「事業所・企業統計調査」<http://www.stat.go.jp/data/jigyou/2006/index.htm>