

INHALTSVERZEICHNIS

	SEITE
KARTEN	xiii
SCHAUBILDER	xiv
TABELLEN	xx
ABKÜRZUNGEN	xxii
1. EINLEITUNG	1
1.1. Einführung in die Thematik	1
1.2. Ziel, Aufbau und Methode der Arbeit	2
1.2.1. Zielsetzung und Eingrenzung der Untersuchung	2
1.2.2. Aufbau und Methode	4
1.3. Literatur und Forschungsstand	7
1.3.1. Ein Überblick	7
1.3.2. Statistische und demoskopische Daten	8
1.3.3. Begriffsdefinitionen	9
1.4. Konzepte der Standort- und Verkehrstheorie	11
1.4.1. Regionalentwicklung und Standorttheorie	11
1.4.1.1. Klassische Standorttheorie und deren Modifikationen	11
1.4.1.2. Zum Problem der Standortstruktur in japanischen Theorien	13
1.4.2. Zur Theorie der volkswirtschaftlichen Gestaltungskraft des Verkehrssystems	15

2.	RAUMORDNUNGSPOLITIK IM SPANNUNGSFELD VON WIRTSCHAFTSENTWICKLUNG UND INDUSTRIELLER STANDORTWAHL	18
2.1.	Determinanten der industriellen Konzentration	18
2.1.1.	Außerökonomische Faktoren	18
2.1.1.1.	Geographische Voraussetzungen	18
2.1.1.2.	Historisch-politischer Hintergrund	19
2.1.2.	Ökonomische Faktoren	24
2.2.	Die Grundzüge der Raumordnungspolitik	28
2.2.1.	Raumplanung vor dem Hintergrund der Wirtschaftsentwicklung	28
2.2.2.	Korrelation von Raumordnungspolitik und Wirtschafts- planung, und deren Entscheidungsträger	32
2.2.3.	Einordnung der Verkehrswegeplanung in die wirtschafts- und raumordnungspolitische Zielsetzung	40
2.3.	Industrielle Konzentration und Raumplanung bis 1973	55
2.3.1.	Hintergründe und Folgen der Standortkonzentration im Pazifik-Küstengürtel	55
2.3.1.1.	Bewertung von Akkumulation und Standortpräferenz des Sekundären Sektors	55
2.3.1.2.	Migrationstendenzen	58
2.3.2.	Die Landesentwicklungspläne von 1962 bis 1977	60
2.3.2.1.	Der "Plan zur umfassenden Entwicklung des gesamten Landes" (<i>zensô</i>) von 1962	60
2.3.2.2.	Der <i>shinzensô</i> -Plan von 1969	63
2.3.2.3.	Der <i>sanzensô</i> -Plan von 1977	65

2.3.3.	Die Pläne zur Umsiedlung der Industrie	67
2.3.3.1.	Das "Industrieumsiedlungsgesetz" (<i>kôgyô saihaichi hô</i>) von 1972	67
2.3.3.2.	Der "Neue Plan zur Industrieumsiedlung" (<i>shinkôgyô saihaichi keikaku</i>) von 1989	70
2.3.3.3.	Ergebnisse und Bewertung	72
2.4.	Veränderung der Wirtschaftsstruktur und Industriestandortpolitik in der "Ära der Regionen"	75
2.4.1.	Strukturwandel und Standortverlagerung	75
2.4.1.1.	Hintergrund	75
2.4.1.2.	Dispersionstendenzen der Verarbeitenden Industrie und High-Tech-Industrie	77
2.4.2.	Neuansätze in der Raumordnungspolitik	80
2.4.2.1.	Analyse der neuen Inhalte der Raumordnungspolitik	80
2.4.2.2.	Die Technopolis-Konzeption: Hintergrund und Ziel	83
2.4.2.3.	Weiterführende Projekte zum Aufbau von F&E-Standorten: Das "research-core"-Projekt und die "key-facilities-siting"-Konzeption	87
2.4.3.	Ergebnisse und Bewertung der Technopolis-Konzeption	89
2.4.3.1.	Analyse der Neuansiedlung von Produktionsstätten und Forschungsinstituten	89
2.4.3.2.	Bewertung der bisherigen Entwicklung und Aussichten	94
2.5.	Die Neuverteilung der Wirtschaftsfunktionen zwischen Zentrum und Peripherie: Unipolare Konzentration versus multipolare Dispersion	97
2.5.1.	Zur unipolaren Konzentration in Tôkyô	97
2.5.2.	Die Konsolidierung des 300-km Wirtschaftsgröß- raumes Kantô und Auswirkungen der Globalisierung der Wirtschaft	102

2.5.2.1.	Standortverlagerungen der Produktionsstätten im Raum Kantô	102
2.5.2.2.	Analyse der Bevölkerungs- und Arbeitskräftekon- zentration	104
2.5.2.3.	Die Folgen der Globalisierung für die Regionalwirt- schaft seit 1985	109
2.5.3.	Der "Vierte Landesentwicklungsplan" von 1987	111
2.5.3.1.	Die "multipolare Dispersion" als Zielsetzung und Methode	111
2.5.3.2.	Der "office-arcadia"-Plan von 1992	115
3.	DAS VERKEHRSSYSTEM: AUSBAU, NUTZUNG UND EINFLUSS DER WIRTSCHAFT	118
3.1.	Die historische Entwicklung des Verkehrswesens	118
3.1.1.	Küsten- und Binnenschifffahrt	118
3.1.2.	Straßen- und Wegenetz	120
3.2.	Verkehrsträger und -infrastruktur: Quantitative Analyse des Verkehrssystems	123
3.2.1.	Verkehrsträger Schiene	123
3.2.1.1.	Einführung der Eisenbahn und Entwicklung bis 1945	123
3.2.1.2.	Entwicklung des Schienennetzes seit 1945	126
3.2.1.3.	Planung und Finanzierung zukünftiger Projekte	129
3.2.1.4.	Die Magnetschwebebahn "Linear-Motorcar"	132
3.2.2.	Straßenverkehr	135
3.2.2.1.	Entwicklung des Verkehrsträgers Straße	135
3.2.2.2.	Straßenbaumaßnahmen und deren Finanzierung	139
3.2.3.	Seeverkehr	140
3.2.3.1.	Entwicklung der Küsten- und Seeschifffahrt	140
3.2.3.2.	Containerschifffahrt und Hafenbau	142

3.2.4.	Luftfahrt	144
3.2.4.1.	Luftverkehr und Fluggesellschaften	144
3.2.4.2.	Der <i>Kansai Kokusai Kûkô</i>	148
3.3.	Der Einfluß der Produktionsstruktur auf das Verkehrssystem	151
3.3.1.	Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung	151
3.3.1.1.	Personenverkehr	151
3.3.1.2.	Güterverkehr	159
3.3.2.	Die Effekte des JIT und neue Entwicklungen im schienengebundenen Güterverkehr	168
3.3.2.1.	Struktur des JIT und Auswirkungen	168
3.3.2.2.	Die Eisenbahn im innerstädtischen Bereich und der Huckepack-Verkehr	171
3.3.2.3.	Die Güterverkehrskonzeption der <i>JR Kamotsu</i> und die Containerisierung	175
3.4.	Entwicklungen im Verkehrswegebau: Das "Ein-Tages-Verkehrsraum"-Projekt	177
3.4.1.	Verkehrspolitische Konzeption	177
3.4.1.1.	Grundkonzept der Landesverkehrsachsen und Intermodalität	177
3.4.1.2.	Regionale Aufgaben und Zielsetzungen	181
3.4.2.	Das "Ein-Tages-Verkehrsraum"-Projekt: Hintergründe, Voraussetzungen und Schwerpunkte	183
3.4.2.1.	Das Konzept des Austauschnetzes im <i>yonzensô</i>	183
3.4.2.2.	Planungsinhalte des "Ein-Tages-Verkehrsraum"- Projekts	185
3.4.2.3.	Maßnahmen zur Anbindung der Regionalräume	188

4.	WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG UND UNTERNEHMERISCHE STANDORTWAHL IN DEN REGIONEN: DIE BEDEUTUNG DES VERKEHRS- SYSTEMS AM BEISPIEL TÔHOKU UND KYÛSHÛ	192
4.1.	Wirtschaftliche Situation und Erwerbstätigkeit in den Gebietsblöcken	192
4.1.1.	Wirtschaftsstruktur in den Gebietsblöcken	192
4.1.1.1.	Veränderungen des BSP	192
4.1.1.2.	Bevölkerungsentwicklung und Migrationstendenzen in den Gebietsblöcken	194
4.1.1.3.	Die Entwicklung des Pro-Kopf-Einkommens (PKE)	197
4.1.2.	Die Industriekonzentration in den Gebietsblöcken	199
4.1.3.	Beschäftigungsentwicklung und Erwerbstätigkeit	204
4.2.	Analyse der betrieblichen Standortwahl	206
4.2.1.	Allgemeine Kriterien der Standortwahl und Bewertung der Standortfaktoren	206
4.2.2.	Die betriebliche Standortplanung für die Verarbeitende Industrie 1988-1994	210
4.2.2.1.	Die Eckdaten der Standortplanung	210
4.2.2.2.	Überprüfung der Zugehörigkeit der Betriebe zu Industriebereichen	212
4.2.2.3.	Analyse des Betriebskapitals	216
4.2.2.4.	Die räumliche Verteilung der Betriebe	218
4.2.2.5.	Begründung des geplanten Standortwechsels und Status des Grundstückserwerbs	221
4.2.2.6.	Die Objekte der Standortveränderungen	226
4.2.3.	Die Standortsituation der Betriebe 1967-1994	229
4.2.3.1.	Ansiedlungstendenzen im Überblick	229
4.2.3.2.	Die wirtschaftliche Bedeutung von Industrie- zweigen in bestimmten Regionen	233
4.2.3.3.	Die räumliche Dispersion von Produktionsstätten	236

4.2.3.4.	Standortpräferenzen von Produktionsstätten bestimmter Industriezweige	241
4.2.4.	Standorte der Forschungsinstitute	244
4.2.5.	Die Standortwahl verkehrswegeorientierter Unternehmen	248
4.2.5.1.	Die Effekte des Verkehrswegebaus	248
4.2.5.2.	Standortentwicklung in Autobahnnähe in den Regionalblöcken	250
4.2.5.3.	Standorte der verkehrswegeorientierten Unternehmen	252
4.3.	TÔHOKU: Betriebliche Standortwahl, Bevölkerungsentwicklung und Erwerbs- tätigkeit in Orten mit Anbindung an das Hochgeschwindigkeitsverkehrsnetz	256
4.3.1.	Verkehrsinfrastruktur und Industriestandorte	256
4.3.1.1.	Binnenverkehrsträger	256
4.3.1.2.	Standortwahl der Industriezweige	259
4.3.1.3.	Standortentwicklung in Städten mit Anbindung an das Hochgeschwindigkeitsverkehrsnetz	262
4.3.2.	Die Entwicklung der Bevölkerungs- und Erwerbstätigenzahl	265
4.3.2.1.	Demographische Entwicklung	265
4.3.2.2.	Entwicklung der Erwerbstätigkeit	274
4.4.	KYÛSHÛ: Betriebliche Standortwahl, Bevölkerungsentwicklung und Erwerbs- tätigkeit in Orten mit Anbindung an das Hochgeschwindigkeitsverkehrsnetz	281
4.4.1.	Verkehrsinfrastruktur und Industriestandorte	281
4.4.1.1.	Verkehrsträger	281
4.4.1.2.	Schwerpunkte der Industriezweige	282
4.4.1.3.	Die betriebliche Standortwahl in Städten mit An- bindung an das Hochgeschwindigkeitsverkehrsnetz	286

4.4.2.	Die Bevölkerungs- und Erwerbstätigenzahl	289
4.4.2.1.	Die demographischen Veränderungen	289
4.4.2.2.	Entwicklung der Erwerbstätigkeit	299
4.5.	Bewertung der Entwicklung in Tōhoku und Kyūshū	307
5.	ABSCHLIESSENDE BEWERTUNG	309
GLOSSAR		312
BIBLIOGRAPHIE		319
NAMEN- UND SACHREGISTER		353

KARTEN

SEITE

Karte 1:	Bevölkerungsbilanz nach Präfekturen im Vergleich 1960-65 und 1985-90, in %	59
Karte 2:	Die neuen Industriestädte und Sondergebiete für Industrieanlagen	62
Karte 3:	Modellregionen des <i>sanzensô</i>	66
Karte 4:	Standortvergleich von Technopolis-, "research-core"- und "key-facilities-siting"-Projekten	88
Karte 5:	Neuordnung des Raumes Tôkyô	113
Karte 6:	Binnenwasserstraßen zur Tokugawa-Zeit	119
Karte 7:	Das Straßensystem mit den fünf Hauptstraßen zur Tokugawa-Zeit	122
Karte 8:	Eisenbahnstrecken in Betrieb im Jahr 1906, staatliche und private Eisenbahnen	125
Karte 9:	Das nationale Shinkansennetz und die Ausbaustrecken des Shinkansen in Tôhoku, Hokuriku und Kyûshû	128
Karte 10:	Die räumliche Verteilung der Autobahnen und Nationalstraßen nach dem Grad ihrer Fertigstellung	137
Karte 11:	Der Raum, in dem Schnellstraßen innerhalb einer Stunde erreicht werden können, 1985 und in Zukunft, in % der dort lebenden Bevölkerung	138
Karte 12:	Die Verkehrsachse	178
Karte 13:	Die Erreichbarkeit der Verkehrsmittel	180
Karte 14:	Der Anteil einzelner Industriezweige am Export-Produktionsvolumen in den Präfekturen, 1960 und 1990, in %	235
Karte 15:	Die regionale Verteilung der Ansiedlung von Produktionsstätten 1994, nach Präfekturen, in absoluten Zahlen und in % (Vergleichswert Vorjahr)	239
Karte 16:	Die Ansiedlung der Forschungsinstitute nach Industriebereichen für den Zeitraum 1991/92 und 1993/94	247
Karte 17:	Die Autobahnen, Schnellstraßen und Shinkansenstrecken in Tôhoku	258
Karte 18:	Die Autobahnen und Shinkansen-Linien in Kyûshû	281

SCHAUBILDER

Schaubild 1:	Die schematische Darstellung der Abhängigkeit von Verkehrswegeplanung von den Wirtschafts- und Landesentwicklungsplänen	40
Schaubild 2:	Institutioneller Rahmen für Verkehr und Entwicklungspläne	53
Schaubild 3:	Aufteilung der regionalen Planungszonen im <i>shinzensô</i>	64
Schaubild 4:	Die Bestimmung der Regionalräume basierend auf dem <i>kôgyô saihaichi sokushin hô</i>	68
Schaubild 5:	Motivation der Dispersion bei Produktionsstätten	77
Schaubild 6:	Konzept des Technopolis-Aufbauplanes	84
Schaubild 7:	Vergleich der Eckdaten in Kyûshû und Tôhoku: Kyûshû-Technopolisgebiete 1980-85 und 1985-89, in %	95
Schaubild 8:	Vergleich der Eckdaten in Kyûshû und Tôhoku: Tôhoku-Technopolisgebiete 1980-85 und 1985-89, in %	96
Schaubild 9:	Die Standortvorteile eines Hauptsitzes in Tôkyô nach Industriezweigen, in %	99
Schaubild 10:	Die Veränderung des Bruttosozialprodukts (BSP) für 1975 und 1989 nach Wirtschaftszweigen in Kantô-Küste, Kantô-Inland und Tôhoku, in %	103
Schaubild 11:	Die Bevölkerungsentwicklung im Großraum Tôkyô (Kantô-Küste), in Tôkyô-to und in den 23 Stadtbezirken (<i>ku</i>), in Mio. EW	105
Schaubild 12:	Die Migrationstendenzen im Kantô-Küstenraum für 1980, 1985 und 1990, in %	106
Schaubild 13:	Migrationstendenzen im Großraum Kantô, Vergleich 1985 und 1990, in 10.000 Personen	107
Schaubild 14:	Die Pendlerströme im Kantô-Raum	108
Schaubild 15:	Die JR-Unternehmen 1992	130
Schaubild 16:	Vergleich der Geschwindigkeit verschiedener Verkehrsmittel und Marktsegmente	134
Schaubild 17:	Der Kapitalbeschaffungsplan 1988 (in 100 Mio. Yen)	139
Schaubild 18:	Die japanischen Fluggesellschaften und ihre Entwicklung von 1952 bis 1992	145
Schaubild 19:	Haushalt 1991 zum Finanzierungs- und Investitionsplan von Flughafeninfrastruktur, in Mio. Yen	147
Schaubild 20:	Das Verkehrsaufkommen im Personenverkehr nach Verkehrsarten, 1950-1993, in Mrd. Personen	152
Schaubild 21:	Die Verkehrsleistung im Personenverkehr nach Verkehrsarten, in Mrd. Pkm	153

Schaubild 22: Die Verkehrsleistung im inländischen Personenverkehr, 1950-1993, in Pkm, in %	154
Schaubild 23: Transportweiten im Personenverkehr nach Verkehrsmitteln im Vergleich 1975, 1985 und 1990, in %	156
Schaubild 24: Die Veränderungen in der Transportweite von JR und Kfz im Vergleich 1975, 1985 und 1990, in %	158
Schaubild 25: Das Güterverkehrsaufkommen nach Verkehrsarten, 1950-1993, in 1.000t	160
Schaubild 26: Verkehrsleistung des Güterverkehrs nach Verkehrsarten, 1950-1993, in Mio. tkm, %	161
Schaubild 27: Verkehrsleistung der Verkehrsmittel im Güterverkehr 1950 bis 1993, in Mio. tkm	162
Schaubild 28: Durchschnittliches Verkehrsaufkommen auf Nationalstraßen und Präfekturalstraßen pro Tag, in %	163
Schaubild 29: Durchschnittliches Verkehrsaufkommen auf Autobahnen pro Tag, in %	163
Schaubild 30: Transportweiten nach Verkehrsmitteln im Güterverkehr 1966, 1977, 1985, 1990	165
Schaubild 31: Die Entwicklung im Güterverkehr: Vergleich des Verkehrsauf- kommens und der Verkehrsleistung für Straße und Schiene 1900- 1993, in 1.000 t, Mio. tkm	170
Schaubild 32: Kombinierte Verkehr im städtischen Ballungsraum	173
Schaubild 33: Die intermodale Anbindung ausgewählter Städte	179
Schaubild 34: Schematische Darstellung des Stellenwertes des "Ein-Tages- Verkehrsraumprojekts" in der Landesentwicklung	184
Schaubild 35: Das regionale Verkehrssystem im "Ein-Tages-Verkehrsraum"- Projekt	189
Schaubild 36: Anteil der Wirtschaftssektoren am Bruttosozialprodukt, nach Gebietsblöcken 1989, in %	193
Schaubild 37: Die Bevölkerungsentwicklung in den Gebietsblöcken, Ist-Zahlen 1970 und 1985, Planung für das Jahr 2000, in 1.000 Pers.	194
Schaubild 38: Anzahl und Größe der Städte in den Gebietsblöcken 1990, in absoluten Zahlen	196
Schaubild 39: Die Entwicklung des PKE nach Gebieten, 1978-1991, in 1.000 Yen	197
Schaubild 40: Das Wachstum des PKE, in %	198
Schaubild 41: Vergleich des Bevölkerungswachstums und des PKE- Wachstums, 1985-1990 für Tōhoku und Kyūshū	199
Schaubild 42: Die Beschäftigungsstruktur der Gebiete, in %	205

Schaubild 43: Standortfaktoren und deren Gewichtung bei der Standortwahl, 1986-1994, in %	209
Schaubild 44: Zahl der Pläne zur Neuerrichtung oder Verlagerung von Unternehmensbereichen, 1980-1994, in absoluten Zahlen	211
Schaubild 45: Betriebe, die die Frage der Neuerrichtung bzw. Verlagerung positiv beantworteten, nach Industriebereichen, 1967-1994, in %	213
Schaubild 46: Betriebe, die eine Neuerrichtung bzw. Verlagerung von Bereichen planen, nach Industriezweigen 1986-1994, in %	214
Schaubild 47: Betriebe, die eine Neuerrichtung oder Verlagerung planen, nach der Höhe des Stammkapitals, 1988-1994, in %	217
Schaubild 48: Präferenzen in der Standortwahl, 1988-1994, in %	218
Schaubild 49: Standortpräferenz der Unternehmen, die eine Ansiedlung planen, nach Gebietsblöcken, 1980-1994, in %	220
Schaubild 50: Die Gründe für die Planung einer Ansiedlung, 1988-1994, in %	222
Schaubild 51: Grundstückserwerb, 1988-1994, in %	223
Schaubild 52: Der gewünschte Grundstückspreis pro m ² , in %	224
Schaubild 53: Geplanter Zeitraum zur Realisierung der Ansiedlung am Beispiel ausgewählter Industriezweige für das Jahr 1993, in %	225
Schaubild 54: Objekte der geplanten Ansiedlung, 1989-1994, in %	227
Schaubild 55: Die Objekte der Planungen nach Industriezweigen am Beispiel des Jahres 1991, in %	227
Schaubild 56: Die Objekte der Planung nach Industriezweigen am Beispiel des Jahres 1993, in %	228
Schaubild 57: Die Zahl der Ansiedlungen von Produktionsstätten in den Jahren 1967-1993	230
Schaubild 58: Die Art der Ansiedlung bei Produktionsstätten, 1985-1994	231
Schaubild 59: Die wichtigsten Industriezweige in den Gebietsblöcken auf der Basis des Export-Produktionsvolumens von 1990, in %	234
Schaubild 60: Die Standortentwicklung der Produktionsstätten nach Regionen 1967-1993	236
Schaubild 61: Die Zahl der Neuansiedlungen von Produktionsstätten nach Regionen, 1987-1994, in absoluten Zahlen	237
Schaubild 62: Zusammenhang von Stadt- und Gemeindegröße und Zahl der Ansiedlungen von Produktionsstätten	240
Schaubild 63: Die Standorte der Produktionsstätten der Industriebereiche nach Regionen 1992, in %	242
Schaubild 64: Ansiedlung der Einrichtungen mit F&E-Funktion, 1988-1990, in %	244
Schaubild 65: F&E-Einrichtungen in den Jahren 1985-1994 nach Regionen, in absoluten Zahlen	245

Schaubild 66: Die Ansiedlungen in Abhängigkeit der Entfernung von Anschlußstellen, in %	251
Schaubild 67: Die Zahl der Produktionsstätten nach Industriebereichen in Abhängigkeit von der Entfernung der Autobahn-anschlußstellen, 1977-1991, in absoluten Zahlen	253
Schaubild 68: Die Ansiedlungen von Produktionsstätten nach Industriebereichen und Entfernung, innerhalb und außerhalb der Industrieparks, 1987-1991, in absoluten Zahlen	255
Schaubild 69: Zahl der Neuansiedlung von Produktionsstätten in Tōhoku 1987-1991	260
Schaubild 70: Veränderung der Zahl der Betriebe in Städten mit direkter Anbindung an das Hochgeschwindigkeitsverkehrsnetz (HGVN) von 1981 bis 1991 im Vergleich zur übrigen Präfektur, in %	264
Schaubild 71: Die Bevölkerungsentwicklung in den Präfekturen Tōhokus, 1960-1992, in %	266
Schaubild 72: Der Anteil der Präfekturbevölkerung an der Gesamtbevölkerung, 1955-1992, in %	267
Schaubild 73: Die Bevölkerungsentwicklung in Städten mit direkter Anbindung an die Autobahn und/oder das Shinkansennetz, Aomori-ken 1970-1995, in % und absoluten Zahlen	268
Schaubild 74: Die Bevölkerungsentwicklung in Städten mit direkter Anbindung an die Autobahn und/oder das Shinkansennetz, Iwate-ken, 1970-1995, in % und absoluten Zahlen	269
Schaubild 75: Die Bevölkerungsentwicklung in Städten mit direkter Anbindung an die Autobahn und/oder das Shinkansennetz, Miyagi-ken, 1970-1995, in % und absoluten Zahlen	271
Schaubild 76: Die Bevölkerungsentwicklung in Städten mit direkter Anbindung an die Autobahn und/oder das Shinkansennetz, Fukushima-ken, 1970-1995, in % und absoluten Zahlen	272
Schaubild 77: Die Bevölkerungsentwicklung in Städten mit direkter Anbindung an die Autobahn und/oder das Shinkansennetz, Niigata-ken, 1970-1993, in % und absoluten Zahlen	273
Schaubild 78: Die Entwicklung der Erwerbstätigkeit in den Präfekturen, 1975-1992, in absoluten Zahlen	275
Schaubild 79: Die Veränderung der Erwerbstätigenzahl in den HGVN-Städten im Vergleich zu den übrigen Gebieten der Präfektur Aomori im Zeitraum 1980 bis 1990, in %	276
Schaubild 80: Die Veränderung der Erwerbstätigenzahl in den HGVN-Städten im Vergleich zu den übrigen Gebieten der Präfektur Iwate im Zeitraum 1980 bis 1990, in %	277

Schaubild 81: Die Veränderung der Erwerbstätigenzahl in den HGVN-Städten im Vergleich zu den übrigen Gebieten der Präfektur Miyagi im Zeitraum 1980 bis 1990, in %	278
Schaubild 82: Die Veränderung der Erwerbstätigenzahl in den HGVN-Städten im Vergleich zu den übrigen Gebieten der Präfektur Fukushima im Zeitraum 1980 bis 1990, in %	279
Schaubild 83: Die Veränderung der Erwerbstätigenzahl in den HGVN-Städten im Vergleich zu den übrigen Gebieten der Präfektur Nüigata im Zeitraum 1980 bis 1990, in %	280
Schaubild 84: Zahl der Neuansiedlung von Produktionsstätten in Kyûshû, 1987-1991	284
Schaubild 85: Veränderung der Zahl der Betriebe in HGVN-Städten von 1981 bis 1991 im Vergleich zum jeweiligen übrigen Präfekturgebiet, in %	288
Schaubild 86: Die Bevölkerungsentwicklung in den Präfekturen Kyûshûs, 1960-1992, in %	290
Schaubild 87: Anteile der Präfekturbevölkerung an der Gesamtbevölkerung, 1955-1993, in %	291
Schaubild 88: Die Bevölkerungsentwicklung in Städten mit direkter Anbindung an die Autobahn und/oder das Shinkansennetz, Fukuoka-ken 1970-1995, in % und absoluten Zahlen	294
Schaubild 89: Die Bevölkerungsentwicklung in Städten mit direkter Anbindung an die Autobahn, Saga-ken, Nagasaki-ken, Ôita-ken, 1970-1995, in % und absoluten Zahlen	295
Schaubild 90: Die Bevölkerungsentwicklung in Städten mit direkter Anbindung an die Autobahn, Kumamoto-ken, 1970-1995, in % und absoluten Zahlen	296
Schaubild 91: Die Bevölkerungsentwicklung in Städten mit direkter Anbindung an die Autobahn, Miyazaki-ken, 1970-1995, in % und absoluten Zahlen	297
Schaubild 92: Die Bevölkerungsentwicklung in Städten mit direkter Anbindung an die Autobahn, Kagoshima-ken, 1970-1995, in % und absoluten Zahlen	298
Schaubild 93: Die Erwerbstätigkeit in den Präfekturen Kyûshûs, 1970-1990, in absoluten Zahlen	299
Schaubild 94: Die Veränderung der Erwerbstätigenzahl in den HGVN-Städten im Vergleich zu den übrigen Gebieten der Präfektur Fukuoka im Zeitraum 1980 bis 1990, in %	300

Schaubild 95: Die Veränderung der Erwerbstätigenzahl in den HGVN-Städten im Vergleich zu den übrigen Gebieten der Präfektur Saga im Zeitraum 1980 bis 1990, in %	301
Schaubild 96: Die Veränderung der Erwerbstätigenzahl in den HGVN-Städten im Vergleich zu den übrigen Gebieten der Präfektur Nagasaki im Zeitraum 1980 bis 1990, in %	302
Schaubild 97: Die Veränderung der Erwerbstätigenzahl in den HGVN-Städten im Vergleich zu den übrigen Gebieten der Präfektur Kumamoto im Zeitraum 1980 bis 1990, in %	303
Schaubild 98: Die Veränderung der Erwerbstätigenzahl in den HGVN-Städten im Vergleich zu den übrigen Gebieten der Präfektur Ōita im Zeitraum 1980 bis 1990, in %	304
Schaubild 99: Die Veränderung der Erwerbstätigenzahl in den HGVN-Städten im Vergleich zu den übrigen Gebieten der Präfektur Miyazaki im Zeitraum 1980 bis 1990, in %	305
Schaubild 100: Die Veränderung der Erwerbstätigenzahl in den HGVN-Städten im Vergleich zu den übrigen Gebieten der Präfektur Kagoshima im Zeitraum 1980 bis 1990, in %	306

TABELLEN

SEITE

Tabelle 1: Die Entwicklung in der Raumordnungspolitik und Wirtschaftsplanung vor dem Hintergrund der Wirtschaftsentwicklung.....	34
Tabelle 2: Verbindung von Verkehrswegeplanung und -bau, Wirtschaftspolitik und Raumplanung.....	41
Tabelle 3: Die in den Wirtschaftsplänen vorgesehenen Investitionssummen für den Verkehrssektor 1961-1985, Betrag in 100 Millionen Yen, Anteil am Gesamtbudget in %.....	52
Tabelle 4: Planung und Ist-Stand der Veränderung der Industriefläche, "Alter und Neuer Plan zur Umsiedlung der Industrie".....	72
Tabelle 5: Geographische Verteilung des Export-Produktionsvolumens, ein Vergleich der Jahre 1970 bis 1990 sowie 1985 und 2000 (in %)......	73
Tabelle 6: Anteil der Regionalindustrie am nationalen Produktionsniveau 1969 bis 1977, in %.....	79
Tabelle 7: Die Technopolis-Gebiete: Größe und räumliche Verteilung.....	86
Tabelle 8: Die Progressivitätsrate in 20 Technopolis-Gebieten 1989, in %.....	91
Tabelle 9: Die Wachstumsrate der 20 Technopolis-Gebiete 1980-1989, in %.....	92
Tabelle 10: Wachstumsrate der 20 Technopolis-Gebiete im Vergleich zum nationalen Niveau 1980-1989, in %.....	93
Tabelle 11: Entwicklung der Konzentration städtischer Funktionen in Tôkyô 1970-1985 verglichen mit dem Kansai-Raum und Nagoya, in %.....	100
Tabelle 12: Die Export-Produktionsvolumen für Tôkyô-Yokohama und den Kantô-Küstenraum im Vergleich zur 300-km Zone, in %.....	104
Tabelle 13: Zahl der Arbeitnehmer der Verarbeitenden Industrie nach Gebieten, in %.....	107
Tabelle 14: Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur für <i>Kokutetsu/IR</i> 1950-1989.....	127
Tabelle 15: Die Quellen der Investitionen.....	131
Tabelle 16: Zeitersparnis nach Verbesserung der Strecken und mit vollem Shinkansen-Ausbau in Klammern.....	132
Tabelle 17: Zahl der neu angelegten oder verbesserten Straßen und Brücken, 1875-1879.....	135
Tabelle 18: Die Länge der Straßen in Japan 1960-1993, in km, insgesamt.....	136
Tabelle 19: Die Schnellverkehrsmittel und Zubringer in Abhängigkeit vom Standort.....	190
Tabelle 20: Die Regionalblöcke und Präfekturen.....	192

Tabelle 21: Vergleich der Wirtschaftssektoren bzgl. BSP und Beschäftigtenzahlen, in %.....	204
Tabelle 22: Überblick über die Eckdaten der Untersuchungsergebnisse.....	211
Tabelle 23: Zuordnung von Industriezweigen in Deutschland und Japan.....	212
Tabelle 24: Rangliste der Industriezweige, in denen Unternehmen am häufigsten eine Neuerrichtung oder Verlagerung planen, 1986-1994, in %.....	215
Tabelle 25: Die Zahl der Ansiedlungen in Tōhoku, 1975-1990 in absoluten Zahlen und in %.....	259
Tabelle 26: Zahl der Betriebe in Städten mit direkter Anbindung an Autobahn und/oder Shinkansen in Tōhoku, 1981 und 1990, in absoluten Zahlen und in %.....	263
Tabelle 27: Die Ansiedlung von Produktionsstätten in Kyūshū, 1975-1990 in absoluten Zahlen.....	283
Tabelle 28: Standorte der Betriebe in HGVN-Städten in Kyūshū im Vergleich zu den übrigen Gebieten der jeweiligen Präfektur, 1981 und 1991, in absoluten Zahlen und in %.....	287