

長野県における新聞配送圏

村沢 修

キーワード：新聞，印刷工場，配送ルート，配送圏，長野県

はじめに

紙媒体としての新聞には工場で紙面を印刷し、販売店へ配送するための時間が必要となる。特に広範に配布しなければならない全国紙では、縁辺部へより鮮度の高い記事を届けるために現地へ印刷工場を設置する動きが見られる。記事を送る電信技術の発達や高速道路網の整備が現地印刷を可能にし、本社から離れた地域でも地方紙と鮮度を競えるようになった。

長野県の新新聞配布状況に着目すると、地方紙である信濃毎日新聞をはじめ、朝日、読売新聞などの全国紙や中日新聞のブロック紙¹⁾などが競合しており、その配送形態は南北に長いという地理的特性を克服するため、各社とも高速道路や主要国道などを有効に利用している。印刷工場の立地もこれらの交通インフラを見据えた展開がなされている。地形的な隔絶性が高くかつ競合紙が多いという条件下で、各社が展開する新聞配送圏の動向は研究対象として非常に興味深い。

これまで新聞産業を対象にした研究は、地理学の分野でも比較的早い段階からなされてきた。原田²⁾は日本 ABC 協会³⁾の公査部数資料、ないしはそれに準ずる資料の統計処理を中心に、地方紙と全国紙の競合、全国紙間の競合、夕刊セット率等を各地域に当てはめて明らかにしている。山田⁴⁾は最も小規模なレベルである日刊地域紙を取り上げ、県紙や全国紙の配布状況と関連づけながら分

布の特徴を論じている。また山根⁵⁾は空間の組織化の観点から、近代期における新聞社の立地展開や配布圏の形成過程を全国を対象に分析している。これら一連の研究結果は、全国および各地域における配布競合状況の実態を一時点あるいは通時的に明らかにした点が評価できる。しかしながら、これらの研究の殆どは部数データの分析に重きが置かれ、配送時間や配送ルートなどの新聞配送状況に触れた研究は皆無であり、唯一原田⁶⁾が東北地方を事例に新聞輸送の形態を論じているのみである。

そこで本報告は、長野県を対象として競合する新聞配送圏の動向を比較検討していく。対象紙は、信濃毎日、読売、中日新聞とし、各社の内部資料及び聞き取り調査により配送圏を明らかにしていく。

長野県における新聞配布の全体的動向

長野県は大きく北信、東信、中信、南信の4地方に地域区分される(第1図)。内陸県で南北に長く地形的な隔絶性が高いこと、また1871年の廃藩置県時に長野、松本に県庁が置かれた経緯から、北信・東信地方と中南信地方に二分されることが多い。

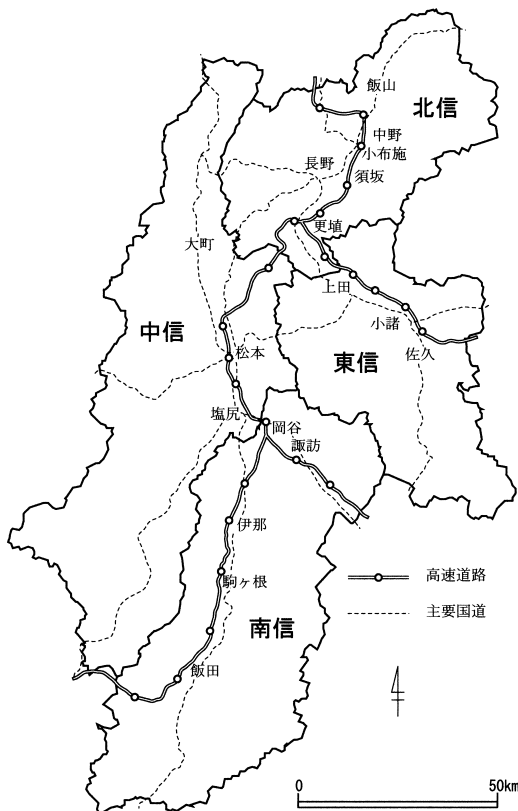
長野県の新新聞配布の状況を概観する。第1表は、日本 ABC 協会発行の市郡別部数データを地域別に集計したものである。同県では信濃毎日新聞に代表される地方紙が全配布数の7割を占めて

いることが特徴的である。地域的に見ると、信濃毎日新聞では本社のある長野、松本を中心とした北信、中信地域に多く配布されている。中日新聞では飯田、松本を中心とした南信、中信地域へ集中的に配布されており、全国紙と比較しても北信、東信への配布はあまり活発ではない。一方、全国紙は、朝日、産経、日経、毎日、読売新聞が配布されているが、特に大手2紙の朝日、読売新聞

聞に着目すると、前者が南信地域で優位に展開しているのに対し、後者は北信、東信地域に強く、両者ですみ分けがされていることが分かる。地域による部数の差は、各社の営業方針とともに、既存の交通網の発達による近接性の変化にも大きく関係している。

県内の高速道路網としては、1982年に中央自動車道西宮線（以下、中央自動車道と呼称）が全線開通、1988年には中央自動車道長野線（以下、長野自動車道）が南部から松本インターチェンジ（以下、IC）まで開通し、東京、名古屋の大都市圏と結ばれた。その後1993年に長野自動車道が全通、1999年には上信越自動車道が全通し、長野県内各都市が高速道路で結ばれた。主要国道は、長野市と名古屋を結ぶ国道19号線を南北軸、長野市と東京を結ぶ18号線、20号線を東西軸とし、県内の主要都市を結ぶ国道、それらを補完する県道・市道により形成されている。特に全国紙においてはこれら高速道路網の整備が配布の展開を可能にしている。

次に、各社の地方版配布地域を見ていきたい。新聞社は、紙面構成の中に、一定地域のニュースや記事を掲載する地方版を設置することによって配布地域を拡大してきた。この傾向は全国紙に顕著であり、長野県への地方版設置は1910年に「東京朝日新聞」が「長野特報」「松本特報」などのコーナーを設けたことに始まる。一方、信濃毎日新聞も地方版を設置することでこれに対抗した⁷⁾。信濃毎日、読売、中日新聞における現在の地方版の設定を示したものが第2図である。信濃毎日新聞では前述の4地域区分に、諏訪地域を加えた5版



第1図 長野県の地域区分と都市分布

第1表 長野県における新聞の配布状況（2001年）

	全 国 紙					地 方 紙		配 布 構 成 比	
	朝日	産経	日経	毎日	読売	信濃毎日	中日	全国紙	地方紙
北信	14,904部	2,288部	11,849部	6,606部	22,196部	174,746部	567部	24.8%	75.2%
東信	13,613	1,250	6,177	3,704	21,963	92,917	30	33.4%	66.6%
中信	18,579	960	8,522	3,517	18,209	114,848	16,674	28.0%	72.0%
南信	21,425	2,380	8,672	7,882	18,129	87,198	33,478	32.6%	67.4%

（日本ABC協会資料より作成）

体勢をとっている。これは、地域に密着した展開が可能な地方紙としての強みであり、全国紙には真似ができない。一方、全国紙の読売新聞では北信、東信地域に配布される「長野版」、中信、南信地域に配布される「中南信版」の2版体制をとっている。このような長野、松本を中心とした配布構造は、明治期の廃藩置県時に遡る。当時、長野県が中心となって「長野新報」を、筑摩県が中心となって「信飛新聞」を発行し、それぞれ北信・東信、中南信を配布圏としていたことに由来しており、地方紙レベルで2本社体制という珍しい体制をとる信濃毎日新聞のルーツにもなっている。中日新聞では、県全域で「長野版」の1版体制となっている。

次章では、具体的に配送ルート of 展開から、各

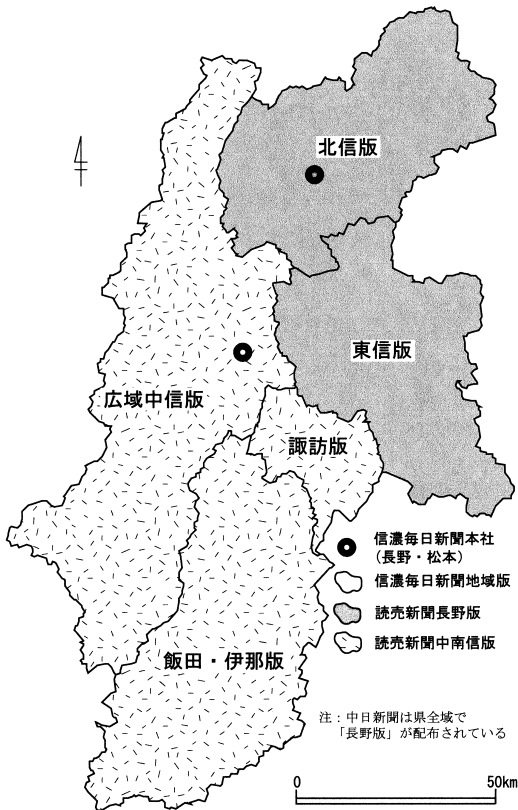
社の配送圏の構造を見ていきたい。

長野県における各社の配送圏

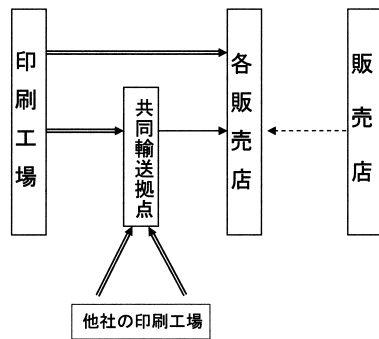
新聞配送は、その形態から大きく次の2種類に分けられる。一つは印刷工場から自社の新聞のみを搭載して各販売店に配送する形式の自社単独配送、もう一つはある場所に各社が新聞を持ち寄り、そこから一台のトラックで販売店に配送する形式の共同配送である。共同配送の場合、集荷場所までは各社が自社単独配送ルートに集荷場所を組み込んで運んでくる。また配送ルートの末端地域では、販売店自身が配送ルート上にある販売店へ取りに行く方法もある(第3図)。以下では、信濃毎日、読売、中日新聞の配送ルートから見た配送圏を見ていきたい。

- 1 信濃毎日新聞の事例

信濃毎日新聞は、発行部数47万7千部(2001年)、長野県内の普及率63%となっている。長野本社、松本本社の2本社体制で、印刷工場は長野本社、及び塩尻市にあるが、2001年に長野市青木島に新たな印刷工場が新設され⁸⁾、長野本社の印刷工場は閉鎖されている。第4図は2000年における新聞配送ルート(以下、自社便)を示したものである。長野工場が担当する北信、東信版から見ていく。北信版への自社単独配送ルートは、長野

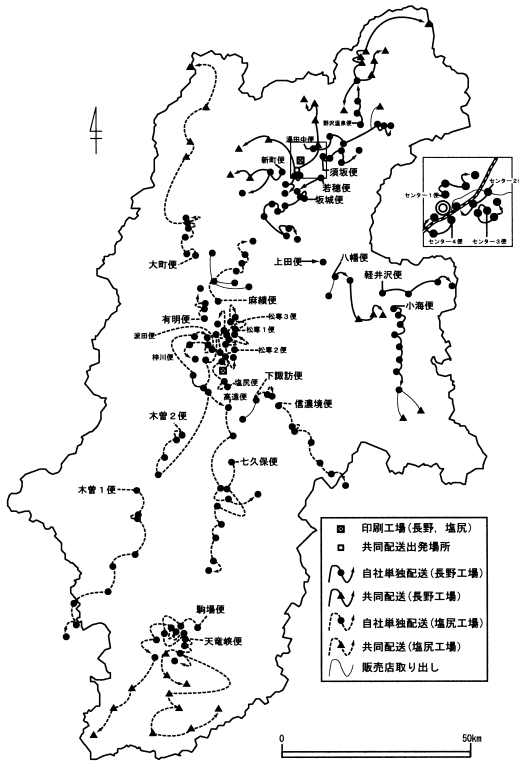


第2図 長野県における地方版の展開(2001年)
(聞き取り調査により作成)



注) ———— : 自社単独配送, ———— : 共同配送, - - - - - : 販売店取出し

第3図 印刷工場から販売店までの配送種別
(聞き取り調査により作成)



第4図 信濃毎日新聞社における長野県内の朝刊配送ルート（2001年）

注）各ルートとも、印刷工場から一番最初に到着する販売店より道筋を示した。（信濃毎日新聞社資料及び聞き取り調査により作成）

市内4便、坂城便、若穂便、須坂便、新町便、湯田中便、野沢温泉便の合計10便が設定されている。他社との混載形式の共同配送は、飯山市にある販売店（以下、販売店）を起点とし、森宮野原方面、野沢温泉方面、替佐方面への3便、長野市にあるガソリンスタンドを起点とし、黒姫方面、鬼無里方面への2便、七二会の販売店を起点とし、高府方面への1便の計6便となっている。北信地域では共同配送路線が多く設定されていることが特徴である。東信版への自社便は、上信越自動車道に沿って、上田便、八幡便、軽井沢便、小海便の計4便が設定されている。共同配送は、東部町の販売店を起点とし、望月方面へ1便のみとなっている。小海方面は、他紙の場合、小諸市に

あるガソリンスタンドから共同配送ルートが設定されているが、信濃毎日新聞では部数が確保されているため、自社路線で配送されている。

続いて、塩尻工場は松本市を中心とした広域中信版、諏訪版、飯田・伊那版を担当している。広域中信版への自社便は、松本市内3便、塩尻便、波田便、梓川便、有明便、麻績便、大町便、木曾1便、木曾2便の合計12便設定されている。共同配送は、大町市の新聞販売店から小谷方面への1便のみとなっている。全国紙では木曾方面や有明方面は共同配送となるが、同地域の中心である塩尻に印刷工場が立地するために、自社単独便で展開が可能であり、しかも木曾便のようにルートを細分することもできる。2便に分割することにより、例えば緊急時による振り替え等の事態にも早急に対応できるようになる。諏訪版への自社便は、国道20号線に沿って下諏訪便、信濃境便の合計2便のみの設定で、共同配送は設けられていない。飯田・伊那版への自社単独配送ルートは高遠便、七久保便、駒場便、天竜峡便の計4便が設定されている。共同配送は阿智村駒場にある販売店から根羽方面への1便、飯田市竜江にある販売店から、泰阜方面、平岡方面への2便の合計3便となっている。

以上、信濃毎日新聞の配送圏をまとめると、長野工場を中心とした北信、東信地域と塩尻工場を中心とした中南信地域に二分される。県内での普及率が6割強と良好な発行部数を有するために販売店数も多く、これらを網羅するため自社単独配送便の設定が非常に多いことが特徴である。

- 2 読売新聞の事例

読売新聞は、全国紙最大手として1,031万91部（2001年1月）という、世界一の発行部数を誇っている。全国26ヶ所（2002年4月）に印刷工場を設置し、それぞれ東京・大阪・西部・中部各本社の記事を印刷、配送している。

長野県での展開は、群馬県の藤岡工場、東京都の府中工場、愛知県の名古屋工場が担当している（第2表）。藤岡工場は上信越自動車道沿いの立地

第2表 長野県を担当する読売新聞社の印刷工場（2002年）

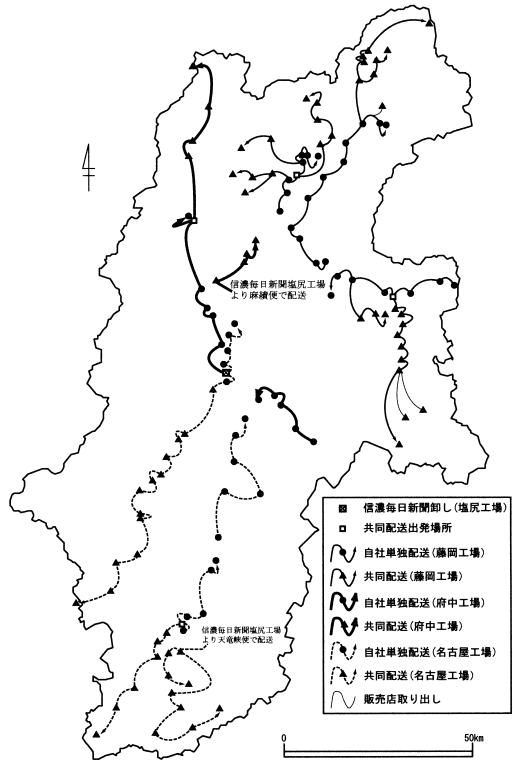
印刷工場名	所在地	稼働年月	事業者名	朝刊部数	輪転機数
藤岡	群馬県藤岡市本働堂250-5	1996.12	群馬高速オフセット	40万部	20台
府中	東京都府中市南町4-40-33	1993.11	東京メディア製作	70万部	42台
名古屋	愛知県名古屋市中区栄1-17-6	1986.1	中部メディアテック	20万部	10台

（聞き取り調査により作成）

を生かし、北信、東信地域を中心とした長野版を印刷している（第5図）。自社便は、軽井沢から丸子町へ至る便、更埴から長野市内に至る便、上田から安代温泉へ至る便、の合計3便の設定がある。共同配送は、小諸市にあるガソリンスタンドから小海方面へ向かう便、望月方面へ向かう便、新町、高府方面へ向かう2便、鬼無里方面へ向かう便、黒姫方面へ向かう便、野沢温泉方面へ向かう便、森宮野原方面へ向かう便の合計8便となっている。印刷工場から距離があるため、自社便は高速道路、及び国道18号線沿いの販売店のみしか回れず、そこから離れた地域は、共同配送に依存する形となる。

次に、諏訪から松本、大町にかけての地域は、府中工場の管轄になり、中央自動車道を活用した配送形態をとっている。自社便は、原村から岡谷に至る便、松本から大町へ至る便の合計2便の設定となっている。このルートにかからない有明から麻績にかけての地域は、信濃毎日新聞の麻績便に委託する形がとられている。そのため大町に至る便は、信濃毎日新聞塩尻工場へ回り、この分を卸している点が特徴的である。これは輸送面では各社が協調し合う体制がとられていることの表れである。共同配送は先の麻績便の他に、大町から白馬へ向かう便の計2便となっている。

木曾、伊那方面へは名古屋工場が担当している。自社便は、塩尻から松本に至る便、駒ヶ根から川岸に至る便、飯田から飯島に至る便の計3便となっている。特に木曾方面は、一度塩尻の販売店へ配送してから共同配送で落合川まで下っていくという形態をとる。直接落合川から洗馬へ配送ルートが設定されていないのは、中央自動車道の



第5図 読売新聞社における長野県内の新聞配送ルート（2001年）

注）各ルートとも、印刷工場から一番最初に到着する販売店より道筋を示した。
（読売新聞社資料及び聞き取り調査により作成）

線形が伊那谷を通っていること、及び当該地域の部数が関係していると考えられる。また天竜峡から平岡方面へは、信濃毎日新聞の天竜峡便に委託している。また伊賀良から根羽へは、飯田駅から、共同配送1便が出ている。

長野県における読売新聞の配送構造は、県内の高速道路網に大きく影響を受けている。すなわち

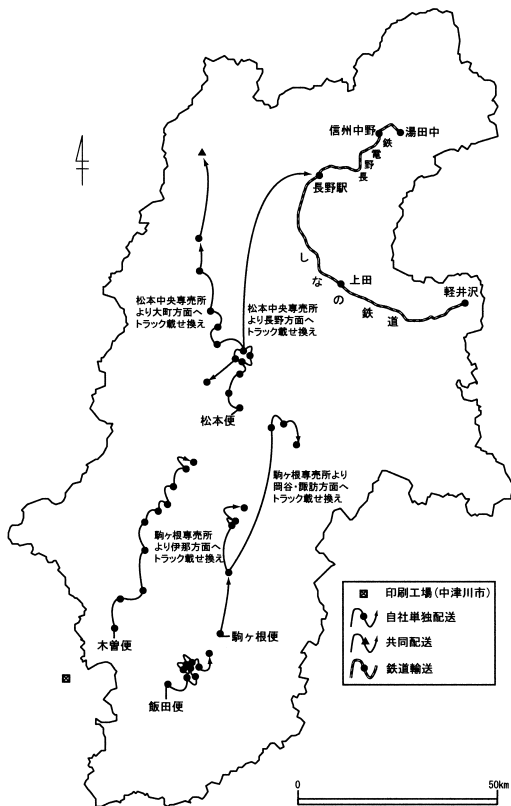
藤岡工場は北信，東信地域，府中工場は諏訪，松本を中心とした中信地域，名古屋工場は木曾，伊那地域と明確に分類できる。ルートにおいても，自社便は，高速道路や主要国道沿いに，共同配送は主要国道から枝葉上に分岐する末端地域に設定されていることが分かる。

- 3 中日新聞の事例

中日新聞は，東京，東海（浜松），名古屋，北陸（金沢）の4本社3支社からなり，配送エリアは1都15県，総発行部数は470万部となっている⁹⁾。印刷工場は，愛知県下に金城工場，豊田工場の2工場，岐阜県下に岐阜工場，東濃工場の2工場，神奈川県横浜市の瀬谷工場，石川県金沢市の幸工場，埼玉県戸田市の埼京工場の計7工場ある。

長野県での展開は，愛知県中津川市にある東濃工場から全て配送されており，自社便は木曾方面へ向かう便，飯田方面に向かう便，松川から駒ヶ根に向かう便，松本へ向かう便の合計4便が設定されている（第6図）。駒ヶ根便に関しては駒ヶ根の販売店で中継され，伊那に向かう便と岡谷，諏訪に向かう便の2便に分かれる。また松本の販売店からは大町方面へ向かう便と，長野市に向かう便とに分かれる。大町方面は，大町の販売店で共同配送に乗せ換え，白馬の販売店までいっている。白馬が中日新聞における中信地域での最北端となり，部数は40部（2002年6月）となっている。

一方，松本を中継して長野市に着いた新聞は，市内に配られるほか，長野駅より鉄道にて2方向に分かれる。すなわち，長野電鉄で湯田中へ向かい，しなの鉄道で上田，軽井沢に向かうことになる。前者は長野駅を午前6時30分に出発し，湯田中駅に7時37分に到着する。後者は長野駅を午前5時21分に出発し，上田駅に6時11分，終点の軽井沢駅に6時54分に到着する。湯田中のある山ノ内町が中日新聞の配布の北限となる。湯田中・温泉郷に5部，滋賀高原に2部配布されている¹⁰⁾（2002年6月）。上田は10部，軽井沢は20部（共に2001年）となっている。



第6図 中日新聞社における長野県内の新聞配送ルート（2002年）

注）各ルートとも，印刷工場から一番初めに到着する販売店より道筋を示した。（聞き取り調査により作成）

以上，中日新聞の配送圏は，部数から見ても（第1表参照）中南信地域を中心に配布されており，配送構造も松本以南に自社単独配送が設定されていることが分かる。松本以北は部数も大幅に減少するため，白馬へ向かう便は共同配送を利用する一方で，北信，東信地域は主要都市に回る共同配送が存在しない点，配送先が飛び地状に存在しルート設定が困難な点などから，長野駅からの鉄道輸送を利用していることが特徴である。以前は，新聞の輸送手段として鉄道が幅広く利用されていた¹¹⁾が，現在では，事例のように少量の部数を近距離に配送する場合にのみ利用されている。

おわりに

本報告は長野県を対象に競合する新聞配送圏の動向を明らかにした。調査結果は、以下のようにまとめられる。

- 1) 新聞配送は、自社単独配送と共同配送に分けられ、前者は高速道路や主要国道沿いに、後者はそれらから枝葉状に分岐する地域に設定される。また鉄道輸送は、運賃の観点から部数が少量で、かつ近距離の場合に利用される。
- 2) 信濃毎日新聞は印刷工場の立地から、読売新聞は長野県内の高速道路の線形から、長野を中心とした北信、東信地域と、松本を中心とした中南信地域に二分される。一方中日新聞は、愛知県中津川市にある印刷工場を起点に、南信地

域を中心とした配送圏を形成していることが分かる。

本報告では、配布スケールの異なる3紙が、長野県でどのような配送行動を展開しているかを明らかにした。しかし、ルート設定と密接に関係してくるのは、積載量を決定する販売店毎の取り扱い部数である。今回の調査においても、ある販売店の部数データを断片的に入手できたのであるが、通年的に各新聞のデータを揃えることは困難であった。これらが地域別に複数の販売店で入手可能となれば、新聞配布を文化圏ととらえ、部数からの競合状況をミクロなレベルで分析することが可能となり、新聞配布研究の可能性が広がるが、これに関しては、今後の課題としたい。

本稿の調査を行うにあたり、信濃毎日新聞社長長野製作センターの小坂武範氏には、配送ルートなどの貴重な資料及び情報を提供していただくとともに、格別のご配慮を賜りました。ならびに水嶋信一氏をはじめ山ノ内町の皆様には、現地調査の際に大変お世話になりました。末筆ながら、上記して感謝を申し上げます。

[注および参考文献]

- 1) 原田 (1977) によると、「同一題字の新聞をいくつかの発行地から一定の配布範囲を決めて全国的に配布する全国紙、道府県庁所在地を発行地とし主としてその道府県域を配布範囲とする地方紙、大都市を発行地とし道府県にわたって配布されるブロック紙、の3種の新聞が存在し、3種間に相互に競合している」ことを指摘している。
原田 栄 (1977a): 新聞配布の競合 - 東北地方における全国紙と地方紙の場合 - . 福島工業高等専門学校紀要, 13-1, 50-55 .
- 2) 代表例として,
原田 栄 (1974): 大都市地域における新聞配布 - 東京都区部の場合 - . 地理学評論, 47, 343-358 .
原田 栄 (1977b): 新聞配布の地域差について - 東京発行夕刊の配布を中心とした地理学的研究 - . 総合ジャーナリズム研究, 14-2, 88-94 .
- 3) 日本ABC協会 (Audit Bureau of Circulations) は、「統一基準によって正しい部数の報告が行なわれ、これに対する『公査』を実施し、意見を加えることなくその結果を公表する」ことを目的に、1952年に設立された。その公表部数は権威あるものとされている。
- 4) 山田晴通 (1985): 東北地方における日刊地域紙の立地。東北地理, 37, 95-111 .
- 5) 山根 拓 (1989): 新聞事業の展開過程からみた空間組織の変容 - 近代日本 (1868-1945) を事例として - . 人文地理, 41, 23-44 .
- 6) 原田 栄 (1976): 新聞輸送の地理学的研究 - 東北地方の場合 - . 福島工業高等専門学校紀要, 11-1, 35-41 .
- 7) 『日本新聞年鑑 大正14年版』によると、信濃毎日新聞は「東京新聞の地方版の意味で町村版を作り町村記事を輯録している」とあり、『新聞総覧 昭和10年版』によると「大正12 (1923) 年10月、10

頁に改め南信版，北信版を発行して県下の記事は網羅して…」との記録から，全国新聞の地方版設置とほぼ同時期に，同紙で地方版を設置していたことがわかる．

- 8) 信濃毎日新聞長野製作センターでは，国内初となる40ページ全ての面をカラー印刷可能な体勢に整えるとともに，新聞梱包を紙バンドに転換するなど業界の先端をいく設備内容となっている．
- 9) 中日新聞社は，中日新聞，東京新聞，北陸中日新聞，日刊県民福井，中日スポーツ，東京中日スポーツの計6種類の日刊新聞を発行しており，内，中日新聞の発行部数は270万部となっている．
- 10) 昭和30年代に湯田中へ中日新聞の専売店が設置され，最盛期には一日当たり300部ほどとなった．当時から同温泉郷は中京圏からの観光客が多いことに加え，旅館で働く人たちも中京圏の出身者が多かったため，各旅館が複数部数を購読していた．2002年6月の調査では，湯田中温泉の旅館へ1部及び個人宅へ2部，渋温泉の旅館に2部，志賀高原の発哺温泉のホテルに1部及び硯川の中日新聞社の寮に1部となっているが，部数減少の要因として，旅行客の減少や専売店の店主の死去によるお得意先の購読停止などが挙げられる．
- 11) 昭和30年代初頭，鉄道輸送は総新聞発行部数の72%を占めており，輸送費が距離に関係なく重量によって決まる体系（国鉄特別承認扱いと呼称）が存在した．民営化後，小荷物運賃に変更（50kgで1,450円，以下20kg増える毎に400円追加）され，大幅に値上がりした結果，現在では大都市近郊の地方都市へ送られる夕刊輸送でかろうじて残存しているのみである．