

第59回 中部社研定例講演会

日時：2023年2月22日

場所：JRゲートタワーカンファレンス16階会議室（WEB同時配信）

今回は、当財団2022年度事業「定量評価・国際地域間比較に基づいた中部圏の地域力向上に関する調査研究」において組成した「定量評価に基づく地域力向上研究会」の委員である立命館アジア太平洋大学アジア太平洋学部 副学部長・教授の久保隆行氏、岐阜大学工学部 客員教授の加藤義人氏のお二方を講師にお迎えし、「都市圏の国際間比較からみた今後の中部圏の地域力向上のポイント」をテーマにご講演いただきました。以下は、その内容をまとめたものです。（文責事務局）

講師：立命館アジア太平洋大学アジア太平洋学部 副学部長・教授 久保 隆行 氏

演題：都市圏の国際間比較からみた今後の中部圏の地域力向上のポイント

～アメリカ・ドイツの類似都市圏との比較にもとづく中部圏の競争戦略～



ご紹介いただきました、立命館アジア太平洋大学の久保と申します。

本日の講演のタイトルですが、「都市圏の国際間比較からみた今後の中部圏の地域力向上のポイント」で、副題が「アメリカ・ドイツの類似都市圏との比較にもとづく中部圏の競争戦略」となっています。なぜこのような題になっているかということも含めて説明していきましょう。

まず、私のプロフィールですが、私は研究者をずっとやっていたわけではなく実務から入っております、もともと建築設計とか都市計画とか都市づくりをやっている、そこから都市の研究にシフトしてきている、そのような経歴を持っています。海外でもいろいろ仕事をしていましたが、東京で比較的長く仕事をしていまして、最近では福岡を拠点に研究をしており、今は別府の大学に移っているという状況です。

東京にいたころ、森ビルが出資している森記念財団という所にいたのですが、東京をテーマとして

どう未来の競争に勝っていくのかといったような観点で研究をやっていました。例えば東京のライバルとしてロンドンであったりニューヨークといった都市と比較しながら、今後どう戦略を打ち出していくのかというようなことをやっております。その後いろいろな所を回って日本に帰ってきたら、東京と比べて地方が置いていかれていると感じられて、ほかの地方都市がいかにグローバルに展開していくべきかといったことに非常に興味を持って、近年まで研究を行っています。

図1は最近の著書ですが、副題に「日本各地の国際競争力を評価し競争戦略を構想するために」とありますが、これはグローバルな観点から見れば、東京以外でもまだまだ成長の余地があるのではないかと、それを戦略的にやっていきたいと思います。

そういったことを踏まえて、まず都市とは何か。あるいは、世界都市とかグローバル・シティという定義がありますが、こういったものを見ながら、都市の階層性と国際競争力。そして、私が以前在籍していた福岡の研究所で実践的にやってみた事例の紹介。そして、今まさに中部圏の事例に展開している研究はどのようなものなのかということをお話していきたいと思っています。

1. 都市とは何か？世界都市／グローバル・シティとは何か？

ではまず、都市とは何か。世界都市、グローバル・シティとは何か。私は大学でよく学生に「都市とは何ですか？」と聞いていますが、これを説明するのはなかなか難しいと思います。辞書を見ると「一定の地域において政治・経済・文化の中

核をなす、人口の集中地域」といったことが書かれていて、いちばん分かりやすいのは「都市」の対義語としての「村落」、「農村」や「Urban vs. Rural」といった定義でいけば、「都市って田舎じゃない所」というような理解を学生たちはしてくれるのですが、では具体的にどうやって「Urban」と「Rural」のところに線を引くのかというのはなかなか難しく、世界で見ても共通の定義はあ

『都市・地域のグローバル競争戦略』時事通信社、2019年

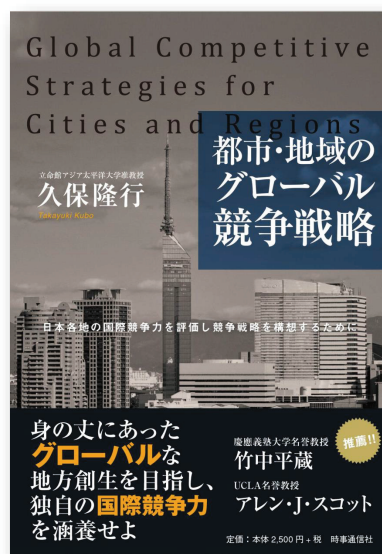


図 1

日本の都市圏



図 2

日本の主要都市圏

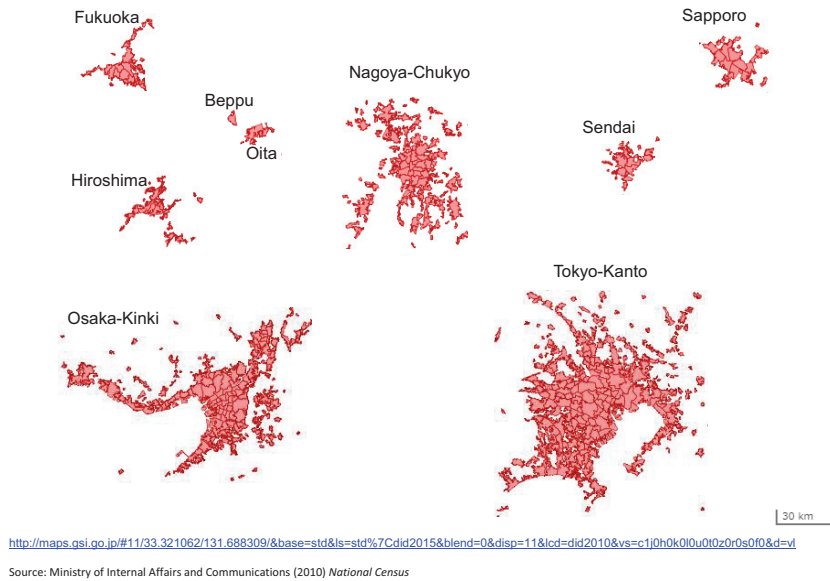


図 3

日本の都市圏人口

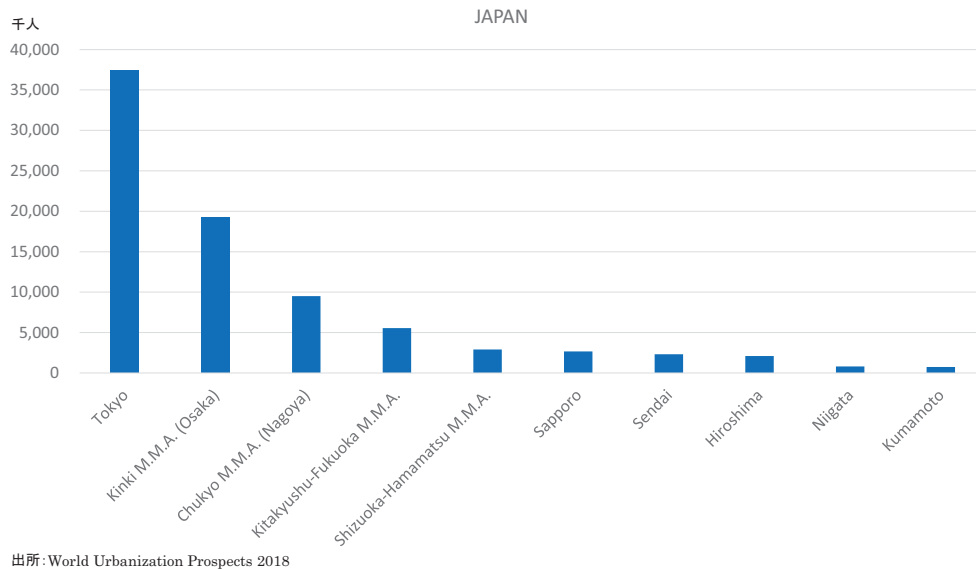


図 4

りません。

日本ではご承知のとおり DID (Densely Inhabited District) という人口集中地域、これが人口密度でいうと平方キロ当たり 4,000 人住んでいる。1 ヘクタール当たり 40 人、10 世帯くらいが 100 メートル四方に住んでいるといったことをイメージしていただければ、そんなに密度は高くないのですが、人がそこそこ住んでいる。これがずっと連続

していくと、都市が出来てくる。

この方法で日本の地図の中に、こういった地区を赤で記していくと、図 2 のようになってきます。これがいわゆる都市圏と言ってもいい集まりになってきます。これを主要な部分を切り出してみると、東京あるいは関東であったり、大阪・近畿、名古屋・中京、福岡、広島。私が今勤務している大学がある別府、そして大分市などが図 3 のようになっ

ています。

これらのまとまりを都市圏と定義して、図4で都市圏の人口がどれくらいかを比較しています。これは世界のデータベースから持ってきていますが、東京が3,700万人くらいで、非常に大きな都市圏になっています。次に大阪・近畿が2,000万人くらい。中京・名古屋は大体1,000万人くらいの集まりがあると見ていけばいいと思います。

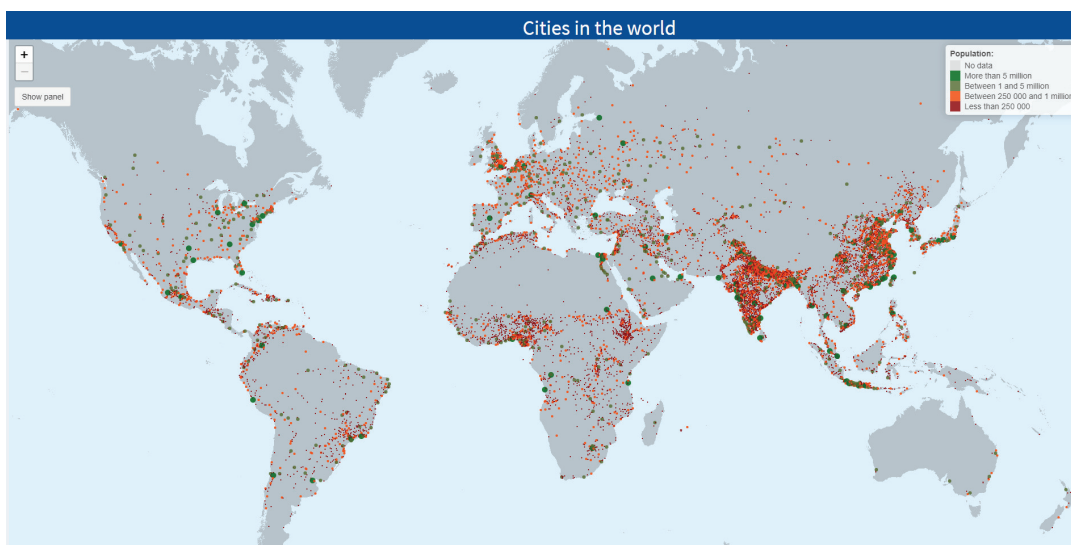
こういった都市圏を世界的に見ると、図5のように無数に存在するわけですが、グリーンの所が人口500万人以上のまとまりのある都市圏ということになっていて、数えていくとそこそこあるのですけれど、世界でも有数の形になってきます。これをまた先ほどと同じデータベースから持ってきて比較すると、東京が世界一になっています(図6)。次いでデリー、上海、サンパウロなどの都市がきて、2,000万人くらいの集まりのある都市が連なり、そして次に1,000万人くらいの集まりになってくる。1,000万人以上の都市をメガシティと呼んだりしますが、2018年ごろの設定で世界にメガシティは30くらいある。これが今後、2030年にかけて40数個まで増えてくるといった予測もあります。

今度は、都市化というキーワードが出てきます

が、都市化という言葉も説明が簡単なようでそうでもなくて、都市に住んでいる人の人口が増えるという現象が都市化です。都市がどんどん出来上がって増えていくという数え方ではなくて、都市に住む人口がどんどん増えていく。これを都市化、Urbanizationと呼びます。国連の推計値ですが、2007年時点で世界の人口の半分がいわゆる都市、先ほど地図でご紹介した赤い所をイメージしていただければいいのですが、そういった所に居住しているということです。これが2050年には、この割合が70%に増加すると予測されています。

一方で、都市の面積は地球規模で見たら地表面積の3%未満です。いかに狭い地域、都市の中で人々が活動しているかが分かるわけです。もちろん都市自体も膨張はしていくのですが、それにも増して既存の都市にどんどん人が移り住んでいく。これが地球規模でものすごく顕著に進んできている。これがどれくらい顕著に進んできているか、どれくらい予測されているか。図7を見てみますと、グリーンが都市部の人口を、ブルーが地方、都市ではない農村部の人口を示しています。先ほど申し上げた2007年、2008年ごろは大体均衡していたのですけれども、これが将来にかけて都市部の人

世界各国の都市圏



出所: <http://www.worldcitiestool.org/>

図 5

世界各国の都市圏人口

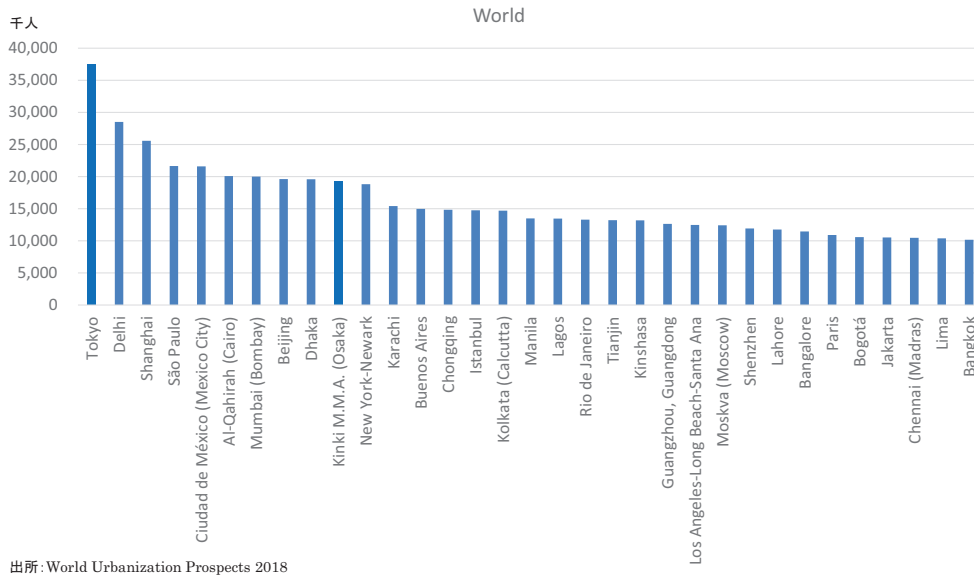


図 6

世界の都市人口推移・予測(1950-2050)

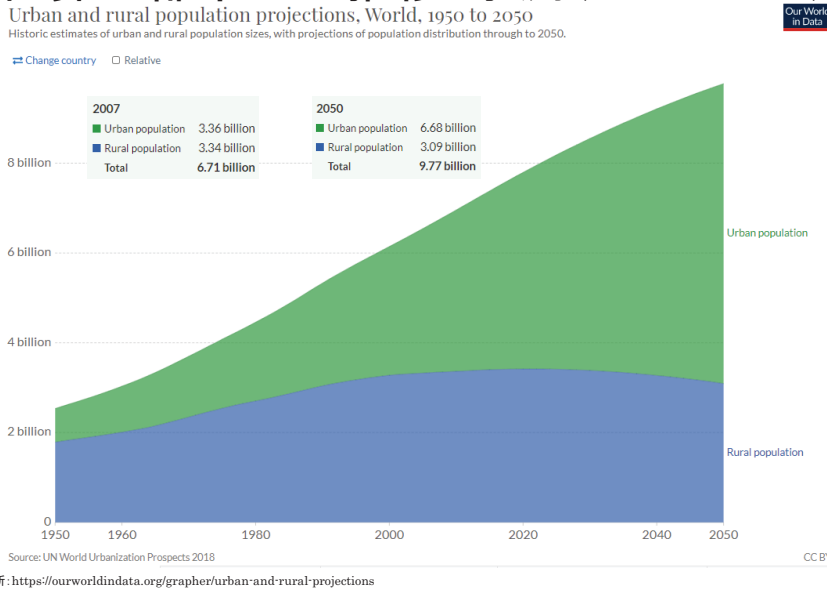


図 7

口がどんどん増えていって、最終的に総人口自体が100億人くらいまでになってくる。そういった中で、都市に住む人の割合がどんどん増えてきて、一方で農村部に住む人はどんどん減っていく。日本で起きているようなことが地球規模で将来的に起きていくということが分かります。ただ、一方で注目しなければいけないのは、都市人口がまだまだ増えてくる。そうすると、今の都市はどんど

ん人が集まってくるということになってきます。

都市化がどれくらいアグレッシブかという、少し古いデータですが、中国の事例を見ると、中国に住んでいる方々の大体半分くらいは都市に住んでいる。先進国の都市化率はもっと高いです。これが仮に毎年1%上昇すると、年間大体700万人くらいの人口が都市部に移動することが推定されます。具体的に700万人の規模の都市のインフ

ラが必要になる。どれくらいのものかという、例えばニューヨーク市の人口が大体同じくらいです。東京23区はもう少し多いです。それくらいの器というか、人が住む場所、あるいは住むためのさまざまな設備や施設が必要になってきている。ものすごい需要でもあるわけです。これがさまざまな国で、とりわけ新興国で進んできているという状況にあります。

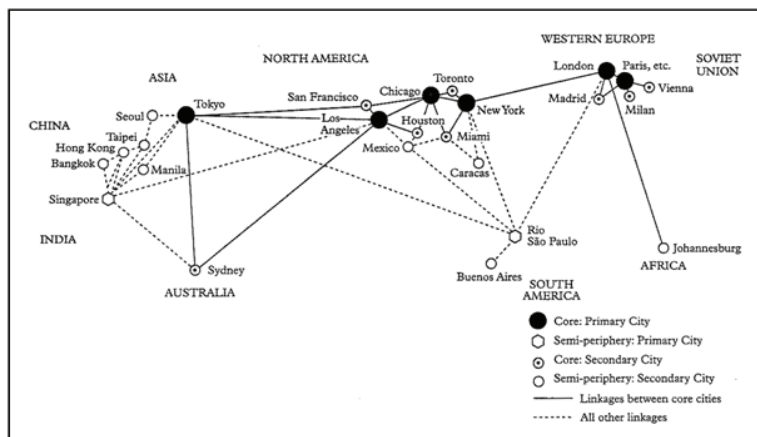
だんだん本題に入っていきますが、次に世界都市あるいはグローバル・シティという言葉の解説をしていきたいと思います。都市化がどんどん起き

てきたということを踏まえて世界中を見ていくと、一定の都市に人々が、あるいは企業が、ひいてはカネあるいはモノが集中してくる。そういった現象を捉えて、パトリック・ゲデスという人はロンドンを「世界都市」と定義しました。それを援用しながら、ピーター・ホールという学者は「世界都市」という言葉を初めて普及させた方なのですが、東京も含めロンドンやパリ、一定以上の圏域も含まれていますけれど、そういった所を「世界都市」と称するようになった。そして、ジョン・フリードマンの「世界都市仮説」。有名な図8を

世界都市/グローバル・シティとは何か？

多国籍企業の本社・支社の立地分析
⇒世界都市(Primary/Secondary)

Figure 1: The World City Hierarchy



(Friedmann, 1986 p.71)

出所: GaWC Website
<http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb301.html>

図 8

世界都市/グローバル・シティとは何か？

【 パトリック・ゲデス 】

「進化する都市」(1915年)

⇒ 産業革命後の工業化の進展と人口増加の中で拡大するロンドンを「世界都市」として定義

【 ピーター・ホール 】

「世界都市」(1966年)

⇒ ロンドンにパリ、ランドスタット(オランダ)、ライン・ルール(ドイツ)、ニューヨーク、東京を加えた7つの都市・地域を、世界的中枢機能が過度に集中する世界都市と規定

【 ジョン・フリードマン 】

「世界都市仮説」(1986年)

⇒ 国境を越えた労働力の移動の発生、多国籍企業による国際資本の集中・集積を世界都市が制御することを提唱

図 9

世界都市/グローバル・シティとは何か？

【 サスキア・サッセン 】

Global City (グローバル・シティ) (1991年)

⇒ニューヨーク・ロンドン・東京について、金融業および高度な専門サービス業が高度に集積する都市をグローバル経済の司令塔としてのグローバル・シティと定義

【 リチャード・フロリダ 】

Cities and the Creative Class (クリエイティブ都市論) (2005年)

⇒研究開発、デザイン、金融、法律、教育などの知識労働を担うクリエイティブクラスと名付けられた層が都市における経済成長を牽引

【 エドワード・グレーザー 】

Triumph of the Cities (2012年)

⇒都市こそが人類最高の発明であり、人と人のインタラクティブな接触がもたらすイノベーションが今世紀以降世界の富の大部分を形成

図10

作った方ですけど、多国籍企業の本社と支社が集中する都市、その度合いが非常に高い都市。それが高い都市ほど等級も高い。そういったネットワークの分析も含めて、こういった世界都市論を提唱されています (図9)。

そして、分析の主役が多国籍企業であったものが、だんだん金融にシフトしてきて、例えばサスキア・サッセンという学者はニューヨーク、ロンドン、東京について、金融業あるいは高度な専門サービス業の観点から、集積度が非常に高いというところを見出しながら、グローバル・シティという言い方をされています。また、フロリダやグレーザーは、金融とかそういったものばかりでは

なく、多様な人々が集まる環境自体が世界都市、グローバル・シティに必須なものであるということ提唱されています (図10)。

具体例を見ていくと、フロリダが作られた図11ですが、人口の分布をスパイク状に表現したら、地球ではこういった地域にこれだけの人口の集中の違いがあることが見て取れるわけですが、これを今度はGDPあるいはGRPといった経済生産を図にすると、図12のようになるわけです。人口シェアたったの18%の所で実は66%の経済生産があるということが明らかになります。これだけ人口が分布していても、非常に高い生産性がある所は限られているのだということが分かります。

世界都市/グローバル・シティとは何か？

人口



www.WhosYourCity.com

図11

世界都市/グローバル・シティとは何か？

経済生産(GDP)
 世界上位40地域:
 人口シェア18% = GDPシェア66%



図12

世界都市/グローバル・シティとは何か？

イノベーション(特許申請件数)
 世界上位40地域:
 人口シェア18% = イノベーションシェア86%



図13

さらにイノベーション、具体的には特許申請件数ですけれども、これをカウントしていった地域高低に当てはめると、人口シェア18%の地域が全体の86%のイノベーションを生んでいた(図13)。非常に限られた所に集中しています。

人口は非常に狭い所に集中しているのですけれども、それ以上に経済生産力や、イノベーションを起こす力は、実は偏っている、ある所に集中しているということが解き明かされたということになります。

これまでのことをまとめますと、世界都市あるいはグローバル・シティの概念はということなのか。これを一言で説明してくださいと言われたら、私は「グローバル経済の力を取り込んで、その都市の規模以上のパワー、または機能といったものを持っている。自分の規模以上のものをグローバル経済の力を使って一気に出している」、そういった状態ではないか。私の言葉ではありますが、そのように説明をしております。そのような形でイメージしていただければいいのかなと思います。

2. 都市の階層性と国際競争力

次に、「都市の階層性と国際競争力」についてお話してきたいと思います。

まず、これを説明するときには都市システムという言葉の説明しなければなりません。

都市システムは非常に理解しづらいと思います。なぜ都市がシステムになるのか。都市が複数あればLinkageと呼んだりしますが、何らかの関係性が生じてきます。ネットワークを作ると言い方でもかまわないのですが、ネットワークはどち

らかというと補完するために出来てくるわけなのですが、一方で都市同士は競争もするのです。したがって、ネットワークというよりはシステムというほうがふさわしいのではないかと思います。ただ、重要なのは都市同士がリンクしていくということです。このシステムが出来上がる過程で、機能に上下がありますので階層というものが構成されてくる。結果的に序列づけ、ランキングされてしまうわけです。

これはクリスタラーという非常に有名な地理学者が最初に中心地理論で定義しています。これを

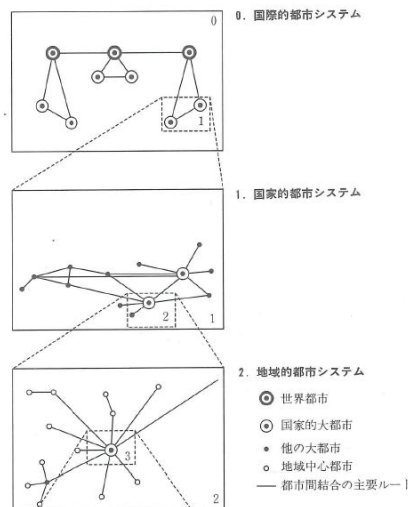
都市システムと都市間の階層性

- 都市システムは、複数の都市の結合(Linkage)によって形成される
- 都市はお互いに補完、あるいは競争する
- 都市の機能に応じた階層(Hierarchy)を構成する
- 都市は序列(Rank)づけされる

- クリスタラー(Christaller, 1933)の中心地理論
 - 高次の財を供給する中心地は、低次の財を供給する中心地を包摂する。したがって、最も高次の財を供給する中心地では、あらゆる財が供給される。
- 藤田・他(2000)「**高次の都市は低次の都市のなすことはすべてなし、なおかつそれ以上のことをなす**」

図14

都市システムと都市間の階層性



(注) Bourne, L. S. (1975, p.13) の図に国際的都市システムの部分を加筆。

出所: 松原(1998)p.5。

図15

藤田先生が「高次の都市は低次の都市のなすことはすべてなし、なおかつそれ以上のことをなす」と言って、これが非常にわかりやすいのではないかと思います。簡単に言えば、低次の都市であればコンビニとか商店はあるけれど、ある規模でないとスーパーがない、大都市にならないとデパートはない。あるいは、低次の都市には小学校はあるけれどそれ以上はない。高次の都市は、小学校もあれば中学も高校もあり、大学まである、という説明をすればわかりやすいのではないかと思います。そういった機能をたくさん持っている都市は、上位の階層になってくる。そういう考え方でず(図14)。

これを図にすると図15のようになってくるのですが、例えば日本だとすると、大阪があって、大阪をトップの階層としてその他の周辺都市とつながっていて、周辺に不足する機能は中心都市が担っている。そのような形で階層が形成されるわけです。今度はこれを世界的に見ていくと、主要な世界都市のシステムがある中で、日本でもいくつかの都市がこのネットワークのシステムの中に組み込まれている。そして、この中でもできることとできないことがあるので、役割分担が起きている。そのような状況が構造として見て取ること

ができるわけです。

日本では、国内的な観点から階層的都市システムの研究がずっと進んできていまして、私たちの研究会のメンバーでもある阿部先生がこの分野でずっと分析をされていられています。簡単な事例でいうと、国内の主要都市、東京、大阪、名古屋で上場企業の本社と支社の集積の度合いによって、こういった階層性があることを解き明かしたということになります(図16)。

具体的に時系列的で見ると、支所の分析ですけれども、いつか大阪が東京を上回った時代もあったのですが、近年にかけて東京がどんどん集積度が高まってきて、大阪と名古屋はだんだん離れていっている。そういったことも、こういった上場企業の本社・支社の分析から明らかになってきます(図17)。

2000年時点ですから少し古い時点のものですが、経済的中枢管理機能から見た都市システムが提唱されています。ここで見て取れるのは、階層性ですね。やはり東京、大阪、名古屋は日本の中で別格になっていて、非常に高い集積割合を持っている。その下に、「札幌広福」とよく言いますが、地方中枢都市といわれる都市が次の階層に位置していて、その次に地方の県庁所在地

主要都市における経済的中枢管理機能の状況

年次	1950		1960		1970		1975		1980		1985		1990		1995		2000	
対象企業数	780		1,216		1,576		1,709		1,721		1,817		2,037		2,241		2,500	
都市	本社	支所	本社	支所	本社	支所	本社	支所	本社	支所	本社	支所	本社	支所	本社	支所	本社	支所
1 東京	413	401	595	645	765	944	783	1,090	786	1,091	823	1,165	894	1,355	919	1,514	1,001	1,627
	(52.9)	(48.9)	(48.5)	(45.8)	(45.7)	(45.3)	(43.9)	(41.0)	(40.0)									
2 大阪	113	350	185	668	237	1,012	249	1,108	249	1,069	256	1,115	291	1,266	314	1,377	361	1,484
	(14.5)	(43.9)	(15.2)	(48.8)	(15.0)	(44.6)	(14.5)	(44.1)	(14.1)	(14.3)	(14.3)	(14.0)	(14.0)	(14.0)	(14.0)	(14.0)	(14.0)	(14.0)
3 名古屋	24	221	45	511	65	870	63	967	63	974	71	1,034	81	1,192	88	1,348	98	1,457
4 福岡	11	192	11	368	19	614	19	736	20	772	19	846	21	1,018	33	1,182	39	1,241
5 仙台	2	101	7	223	4	478	7	614	6	685	6	727	8	913	9	1,035	10	1,129
6 広島	4	87	6	209	10	511	13	625	14	656	18	718	19	854	21	967	23	1,028
7 札幌	5	150	7	348	12	568	15	656	18	703	17	738	20	847	24	961	28	1,010
8 横浜	19	96	24	141	33	263	32	308	35	343	35	397	40	587	50	657	58	757
9 高松	2	42	2	132	4	262	7	320	6	346	6	374	7	501	10	491	12	597
10 神戸	28	111	43	160	33	234	40	268	39	282	44	317	46	460	57	506	59	550
11 静岡	2	33	2	63	1	189	1	259	2	284	6	320	3	456	4	494	6	550
12 金沢	3	49	6	85	7	169	6	203	9	220	10	280	10	417	11	485	13	539
13 岡山	1	28	1	74	1	169	2	216	2	241	1	275	4	425	7	466	10	537
14 千葉	1	6	2	36	1	163	4	229	4	244	5	276	6	445	9	481	9	522
15 新潟	2	53	5	103	8	219	7	276	8	320	7	347	8	457	9	481	8	512
16 京都	16	66	21	101	31	152	35	198	38	229	39	251	41	419	48	458	55	511
17 大宮					15	49	2	73	3	96	3	230	5	317	5	402	4	461
18 北九州					9	244	10	244	9	261	12	255	13	373	16	377	17	446
19 熊本	1	34	3	56		91	2	114	4	122	4	251	6	318	6	350	6	420
20 鹿児島	14	1	49			74	2	111	2	132	2	267	3	315	5	350	5	415

注1：対象企業数は各年次の日本経済新聞社刊「会社年鑑」掲載の株式会社とダイヤモンド社刊「会社職員録」(1995年と2000年)の株式会社

注2：上掲の都市の順位は2000年の支所数による

注3：集計の原則は1企業1都市1支所(支所は支社・支店・営業所・出張所・事務所)

資料：日本経済新聞社刊「会社年鑑」、日本金融通信社刊「金融名鑑」、ダイヤモンド社刊「会社職員録」、電話帳、アンケート調査

出所：阿部(2004)p.56.

図16

支所数による主要都市の順位規模曲線(1950-2000)

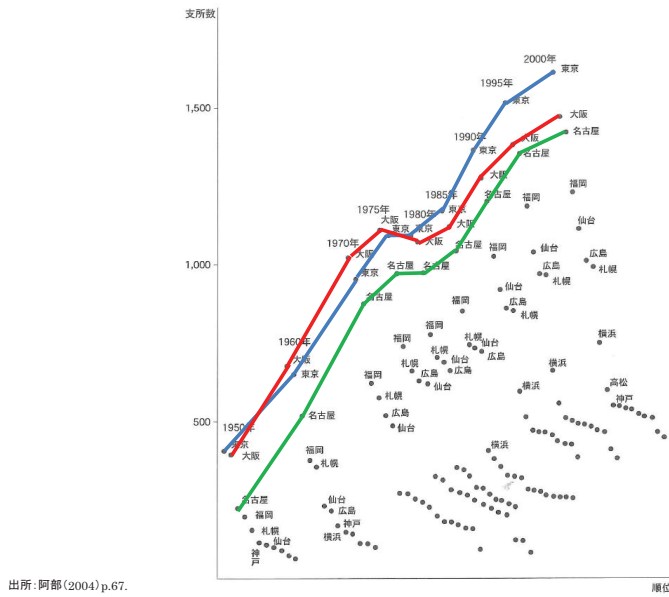
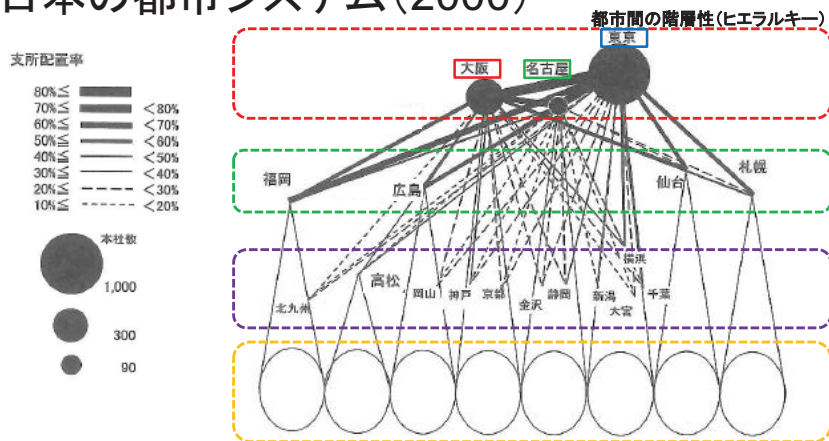


図17

主要企業本社・支所の配置に基づく日本の都市システム(2000)



注1: 楕円は主要都市のテリトリーを示す
 注2: ただし、金沢と京都のテリトリーは省略
 注3: 各都市の高さを支所数で示した場合(東京の支所数を基準としている)

出所: 阿部(2004) p.108.

図18

などがあって、さらにまた小さな都市が階層化される。そういった図が出来上がってくるわけです(図18)。

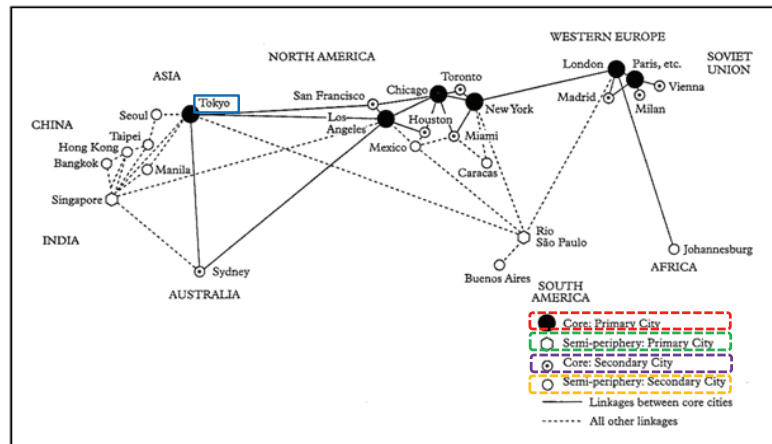
実は全く同じようなアプローチの研究が海外でもやられていたということで、先ほどもご覧いただいた図19(図8と同様)ですが、こちらはグローバルに見て、多国籍企業ですね。日本の上場企業のようなものだと思うのですが、それをグロー

バルで見たときにどれだけ本社・支社が集積しているのか。そういった観点で分析すると、やはりいくつかの階層に分かれてくることが分かってきます。

この研究がさらに進んで、これはGaWCというイギリスのラフバラー大学のグループが続けている研究ですけれど、世界の主要な会計事務所、広告、金融、法律事務所といった大企業をサポー

世界都市研究における都市間の階層性 (Friedmann, 1986)

- 多国籍企業の本社・支社の集積に基づく「世界都市」



出所: Friedmann (1986) p.71.

図19

世界都市研究における都市間の階層性 (GaWC, 2002)

- 高度サービス企業(会計・広告・銀行/金融・法律)の立地・ネットワーク分析をもとに「世界都市」の階層を規定

GLOBAL SERVICE FIRMS	BANKING AND FINANCE 銀行/金融	LAW 法律
ACCOUNTANCY 会計		
Arthur Anderson	ABN-AMRO	Allen & Overy
Coopers & Lybrand	Barclays	Baker & McKenzie
KPMG	BBV Group	Bryan Cave
Ernst & Young International	Banker's Trust	Clifford Chance
Price Waterhouse	Citibank	Coudert Brothers
ADVERTISING 広告	Compagnie Financiere de Paribas Sa	Dorsey & Whitney
Abbott Mead Vickers (BBDO)	Credit Suisse	Freshfields
Dentsu	Creditanstalt-Bankverein	Graham & James
DMB&B (MacManus Group)	Dresdner Bank group	Hogan & Hartson
Grey Worldwide	J P Morgan	Jones, Day, Reavis & Pogue
JWT (Thompson)	HSBC	Leboeuf, Lam, Greene & MacRae
Lowe Howard -Spink	NatWest Group	Miller, Canfield, Paddock, & Stone
Ogilvy & Mather Direct	Standard Chartered Group	Skadden Arps
Worldwide	UBS	Squire, Sanders & Dempsey
Publicis		White & Case
Saatchi and Saatchi		Wilson, Elser, Moskowitz, Edelman & Dicker
TMP		
Young & Rubicon		

出所: Taylor et al. (2002) pp.100-101.

図20

トするような業種 (図20) が、世界のどの都市に分布しているか、集積しているか。それを基に階層構造を解き明かそうとしています。

2002年時点では図21のような形で、世界の都市がいくつかの階層に分かれる。そのトップの1つに東京が入っているという形でこういったものが公開されていたのですが、これが年を経るうちにだんだん階層も多岐にわたってきて、そして都市の数も増えてきている (図22)。すなわち、先ほどご紹介したグローバルに展開するさまざまな企

業をサポートするプロフェッショナルな職種が世界中のいろいろな都市に集積するようになってきている。ここで注目したいのは、最上位の階層に東京はいるのですけれど、だいぶ下のほうまでいかなないと大阪を見つけることができない。そして、名古屋はいちばん下の階層に、あまり聞いたことのないような都市と一緒に並んで表示されている。これが実状なのですね。

なぜこのような差が開いていったのか。東京は、国を挙げて世界都市化政策というものが進められ

世界都市研究における都市間の階層性 (GaWC, 2002)

- 高度サービス企業(会計・広告・銀行・法律)の立地・ネットワーク分析をもとに「世界都市」の階層を規定

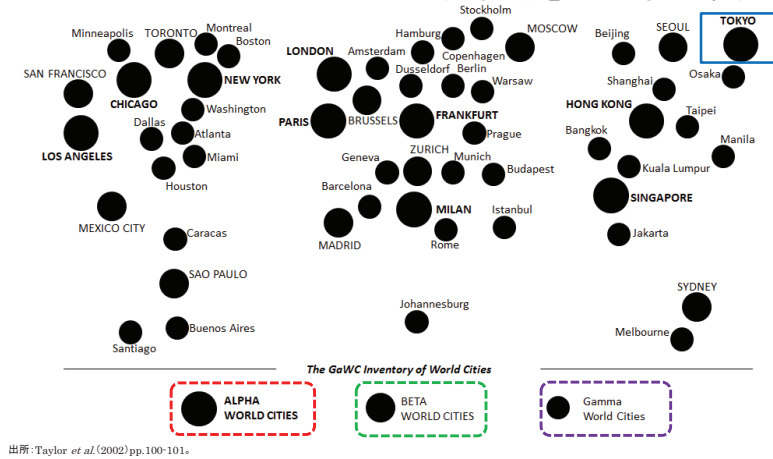


図21

世界都市研究における都市間の階層性 (GaWC, 2012)

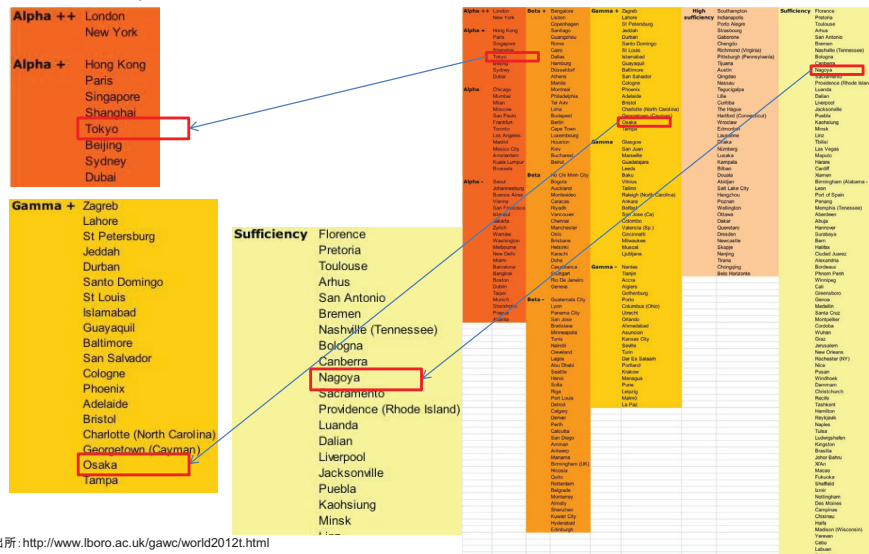


図22

てきているのです。全国総合開発計画で均衡ある地域の発展をうたいながらも、実は東京圏の世界都市化機能を強化せよといったことも行われてきている(図23)。やはり東京独自のグローバルな観点からの世界都市化がなされてきて、さまざまな政策が展開されてきています。

このように日本の主要3大都市がグローバルな階層からこれだけの格差が出てきている中で、一

方で世界中を見てみると必ずしも首都ではない第2都市以下の都市が上の階層に入ってくるようになってきている。そういった現象も起きています。サンフランシスコやメルボルン、マイアミ、バルセロナ、ボストン、ミュンヘン、アトランタといった都市がいつの間にか、上位の階層にリストアップされている。そういったことも生じているというのが実状です(図24)。

東京の世界都市化政策

- 1986 東京オフショア市場開設
- 1987 国土庁『第4次全国総合開発計画』東京圏の世界都市機能を強化

- 1989 ニューヨーク行政研究所『世界都市東京の創造』
経済企画庁『東京の世界都市化と地域の活性化』

- 1995 東京都「世界都市博覧会」中止決定
- 1996 運輸省『第7次空港整備五箇年計画』羽田空港・成田空港の機能強化

- 1998 国土庁『21世紀の国土のグランドデザイン』地域の自立の促進と美しい国土の創造

- 2000 東京都『東京構想2000:千客万来の世界都市』
- 2001 内閣府都市再生本部設置
- 2002 内閣府『都市再生基本方針』都市の国際競争力の強化

- 2008 内閣府『都市と暮らしの発展プラン』国際競争力の強化と国際交流の推進
- 2009 内閣府『新成長戦略(基本方針)』大都市の再生としての国際競争力向上
- 2010 国土交通省『国土交通省成長戦略』大都市の国際競争力の強化
- 2011 内閣府『国際戦略総合特区』世界的に競争力の高い区域の整備

- 2014 内閣府『国家戦略特区』産業の国際競争力の強化
- 2015 国土交通省『大都市戦略』都市再生による国際競争力の強化

出所:久保隆行(2019)『都市・地域のグローバル競争戦略』

図23

世界都市研究における都市間の階層性 (GaWC, 2012)

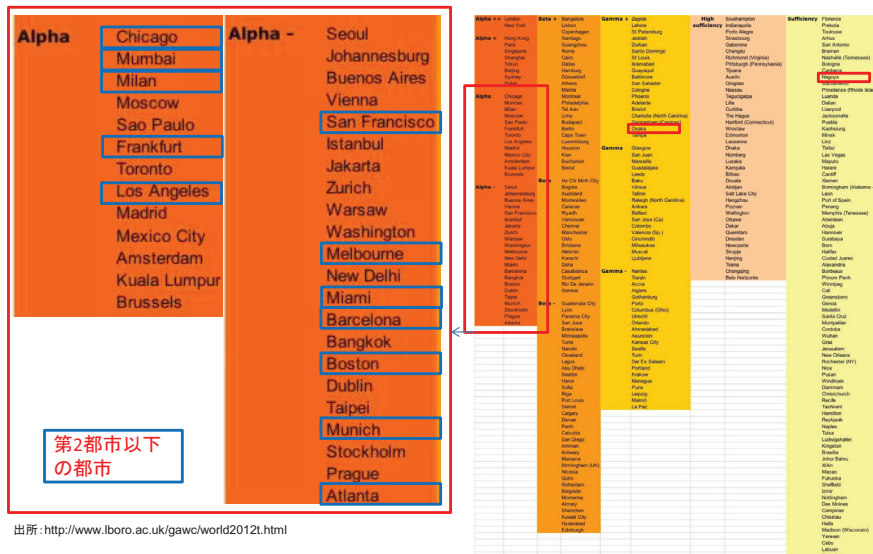


図24

こういった流れの中で、次に国際競争力の話をもっと簡単にしたいと思います。先ほどフリードマンの図19を示しながら世界都市がどのように定義されたのか多国籍企業の集積を見てきたわけですが、これがだんだん時代を経るとともにイノベーションであるとか産業クラスターといった観点からの分析も進んで、国際的な競争力の高い企業、人材を吸引する都市、地域が国際競争力を備える

といった都市をどう呼ぶのか。これこそがグローバル都市です。世界都市というのは世界に名だたる都市なのですが、グローバル都市というのはグローバルに展開するとか、やはり言葉の意味が少し違ってきます。よりグローバルに展開する、あるいはグローバルに触手を出しているとか、私はそういうふうにイメージしていますが、吸引力があるのです。ですので、さまざま

都市の国際競争力の概念形成

2000年代～

- ・ アジア地域の急速な経済発展
 - アジアの都市の世界都市(グローバル都市)化
 - 国際都市間競争の激化
- ⇒
- ・ 政府は東京の国際競争力強化政策の推進
 - 2001年、小泉政権にて「国際競争力」を公式文書にて初使用
 - 国際空港・港湾強化、都市再生、法人税率緩和、外資系企業・高度人材誘致etc.
- ⇒
- ・ 国際競争力を規定する要因はより多様化

図25

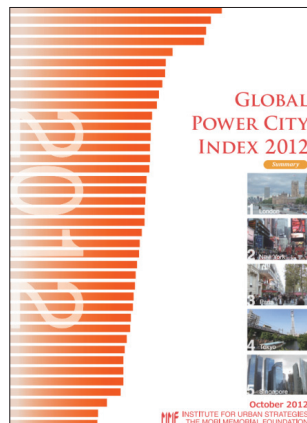
な議論はあったのですが、2000年代になってやっと、この言葉が使われるようになってきました。日本から見たら、例えばアジアのシンガポールであったり香港といった都市の戦略的な成長があって初めて「このままではいかん」という考えになって、私が調べた限りでは、政府は小泉政権で初めて公式文書で国際競争力というものが出てきます。具体的には、国際的なさまざまな機能の整備だけではなくて、外資あるいは高度人材を誘致するためのさまざまな施策をスポット的に展開していく必要がある。それこそが国際競争力をかん

ようするのだ、という考え方ですね。単に多国籍な企業が来る、来ない。いる、いないだけでは評価しきれないといったことになってきております(図25)。

いよいよ都市化人口も増えてくるということも踏まえて、都市はこれから投資先としても非常に重要であるという世界的な認識も出てきました。そこで私も2008年ごろから森記念財団で都市ランキングを作り始めたのですが、その前の年くらいからマスターカード、PWC、シティ・オブ・ロンドンといったところがグローバル都市を対象と

東京・大阪・名古屋・福岡が評価された2つの世界都市ランキング

Global Power City Index (GPCI)
森記念財団都市戦略研究所



Global Cities Competitiveness Index (GCCCI)
エコノミスト・インテリジェンスユニット



図26

した「多様な都市評価」によるランキングを発行するようになりました。なぜランキングを発行するようになったのか。それは、モチベーションはものすごく大きなビジネスにつながる、だから都市を分析することは大事なのだと。グローバル都市がどこであるか、どこがさらにグローバル都市として成長する見込みがあるのか。こういったことを検討するというのは、非常に有用であること

がわかってきたということなのです。

一方で、森記念財団で作っている都市ランキングで、東京の世界ランキングは4位ということで、これを安倍政権でも取り上げてもらって、3位以内にするとということがKPIになりました。実現はしたのですが、順位だけをKPIにするのはという気はいたしますが、このような使い方もされています。

2つのランキングの評価分野比較

・ 経済分野以外の中枢管理機能も評価

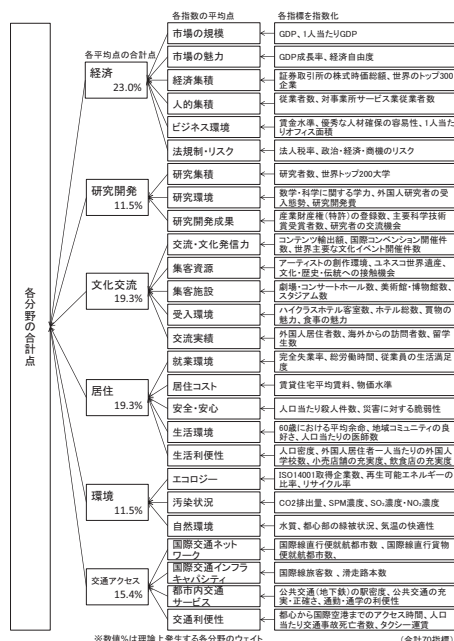
GPCI 指標総数 70	GCCI 指標総数 31
経済 23.0%	経済力 30%
研究開発 11.5%	人的資源 15%
文化交流 19.3%	機関の影響力 15%
居住 19.3%	金融成熟度 10%
環境 11.5%	グローバル訴求性 10%
交通アクセス 15.4%	物的資本 10%
	環境・自然災害 5%
	社会的・文化的個性 5%

出所：森記念財団都市戦略研究所(2014)pp.348-351より筆者作成。
Economist Intelligence Unit(2012)pp.32-35より筆者作成。

図27

GPCIの構造

・ 6分野、70指標により評価



出所：森記念財団都市戦略研究所(2014)pp.348-351より筆者作成。
※数値%は理論上発生する各分野のウェイト (合計70指標)

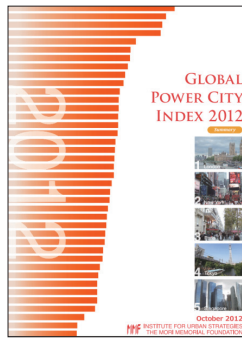
図28

名古屋の話に戻りますが、森記念財団のランキングには、実は名古屋はオフィシャルに入っておりません。東京、大阪、あと福岡が入っており名古屋は飛ばされてしまっているのですが、2012年だけは名古屋も、あるいはほかの政令都市も入れて評価をしています。もう1つは、エコノミストと

いうシンクタンクが作成しているレポートもありますが、これにも名古屋を含む世界の多くの都市が評価されています(図26)。

さまざまな指標を使って相対的な比較をしながら評価をしています(図27、28)。森記念財団の当時の評価でいくと、東京は4位、名古屋は下か

GPCI-2012による3都市の評価



- 49都市中
- 東京 4位
 - 大阪 17位
 - 名古屋 41位

出所: 森記念財団都市戦略研究所(2013) p.107.

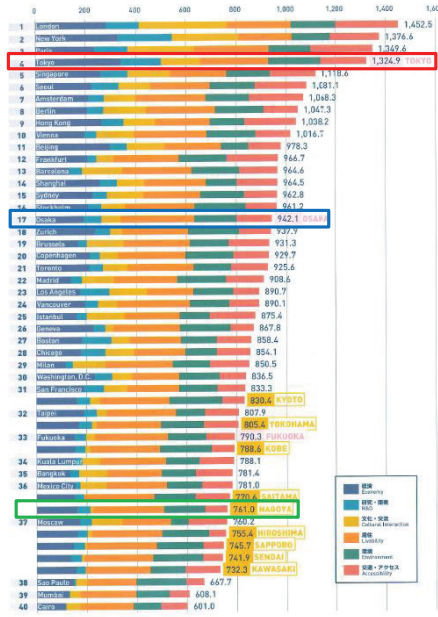


図29

GPCI-2012による3都市の評価

【GPCI-D】分業別ランキング

ランク	総合スコア	ランク	経済	ランク	研究・開発	ランク	文化・交流	ランク	居住	ランク	環境	ランク	交通・アクセス							
1	London	1452.5	1	東京	339.9	1	New York	217.3	1	London	333.6	1	Paris	296.7	1	京都	210.9	1	Paris	251.3
2	New York	1376.6	2	New York	337.5	2	東京	162.1	2	Paris	284.4	2	大阪	294.5	1	東京	204.2	2	London	250.6
3	Paris	1349.8	3	Beijing	289.0	3	Paris	133.8	3	New York	263.7	3	東京	292.4	3	東京	201.3	3	Amsterdam	185.5
4	東京	1324.9	4	London	262.0	4	London	130.8	4	Berlin	169.7	4	Vancouver	291.5	2	Stockholm	202.2	4	Seoul	206.3
5	Singapore	1119.6	5	Hong Kong	262.9	5	Boston	117.8	5	Singapore	187.4	5	Vienna	289.5	3	Geneva	203.2	5	Hong Kong	205.2
6	Seoul	1087.1	6	Singapore	259.4	6	Los Angeles	116.4	6	Barcelona	159.5	6	Stockholm	262.9	4	Zurich	202.7	6	Frankfurt	204.3
7	Amsterdam	1068.3	7	Shanghai	253.6	7	Seoul	108.1	7	東京	157.0	7	Amsterdam	280.0	5	Sao Paulo	189.9	7	New York	197.5
8	Berlin	1047.3	8	Zurich	236.4	8	Singapore	108.6	8	Los Angeles	150.4	8	東京	279.9	8	東京	198.7	8	東京	187.5
9	Hong Kong	1038.2	9	Paris	234.1	9	Chicago	96.9	9	Beijing	150.2	9	神戸	278.8	6	Madrid	196.1	9	Singapore	182.8
10	Vienna	1016.7	10	Washington D.C.	231.8	10	Hong Kong	86.7	10	Vienna	150.1	10	札幌	278.4	7	Vienna	185.9	10	Istanbul	182.0
11	Beijing	978.3	11	Geneva	229.6	11	San Francisco	80.4	11	Istanbul	149.0	11	京都	277.5	8	Berlin	183.7	11	Shanghai	182.4
12	Frankfurt	966.7	12	Sydney	228.4	12	大阪	71.2	12	Brussels	145.3	7	Stockholm	277.5	9	Copenhagen	191.7	12	Brussels	161.8
13	Barcelona	964.6	13	Seoul	222.6	13	Shanghai	70.3	13	Sydney	145.3	8	Barcelona	277.3	10	Frankfurt	191.0	13	Milan	157.2
14	Shanghai	964.5	14	Copenhagen	214.7	14	Washington D.C.	70.1	14	Milan	121.6	14	Stockholm	277.0	11	Barcelona	180.4	14	Moscow	154.8
15	Sydney	962.8	15	Toronto	212.6	15	Beijing	66.6	15	Cairo	126.6	9	Berlin	275.8	11	Stockholm	187.6	15	Barcelona	152.4
16	Stockholm	961.2	16	Amsterdam	211.4	16	Berlin	64.8	16	Madrid	126.3	10	Taipei	275.7	12	Madrid	165.8	16	Madrid	148.3
17	大阪	942.1	17	Stockholm	209.3	17	Amsterdam	61.8	17	Hong Kong	125.2	11	仙台	273.5	12	London	182.2	17	Toronto	148.9
18	Zurich	937.9	18	Frankfurt	207.4	18	Zurich	58.9	18	Amsterdam	124.4	11	東京	271.0	13	Seoul	179.5	18	Bangkok	146.8
19	Brussels	931.3	19	Berlin	205.9	19	Sydney	57.7	19	Moscow	119.8	12	Copenhagen	270.4	14	Sydney	174.9	19	Copenhagen	141.2
20	Copenhagen	929.7	20	Vancouver	196.2	20	Toronto	54.3	20	Chicago	114.7	13	Milan	270.2	15	Singapore	174.0	20	大阪	140.7
21	Toronto	925.6	21	Vienna	194.6	21	京都	53.0	21	Bangkok	113.7	14	Geneva	267.0	16	Amsterdam	173.6	21	川崎	138.7
22	Madrid	920.8	22	大阪	191.1	21	Stockholm	51.8	22	Shanghai	109.7	15	Brussels	265.5	17	Vienna	172.2	22	Vienna	136.1
23	Los Angeles	890.7	23	San Francisco	189.1	22	横浜	51.7	23	Mexico City	105.9	16	Zurich	264.1	17	大阪	168.2	23	Boston	138.3
24	Vancouver	890.1	24	Taipei	189.1	24	Toronto	51.7	24	Toronto	97.6	17	Toronto	263.9	18	Paris	167.3	24	Kuala Lumpur	138.2
25	Istanbul	875.4	25	Boston	182.8	22	Vancouver	51.5	25	Stockholm	83.5	18	Kuala Lumpur	262.2	18	名古屋	165.1	24	Berlin	137.4
26	Geneva	867.8	26	Chicago	178.5	23	Zurich	45.6	26	San Francisco	92.5	19	Frankfurt	262.0	19	さいたま市	164.7	25	横浜	137.3
27	Boston	858.4	27	Los Angeles	175.6	24	Barcelona	49.8	27	Washington D.C.	79.9	20	横浜	257.4	19	Washington D.C.	161.9	さいたま市	136.9	
28	Chicago	854.1	28	Moscow	172.7	25	Vienna	47.4	28	大阪	76.2	21	川崎	256.9	20	Los Angeles	160.2	26	Taipei	135.4
29	Milan	850.5	29	Moscow	169.5	26	Moscow	46.7	29	Vancouver	87.3	30	Stockholm	253.4	21	Vancouver	157.1	28	Chicago	133.8
30	Washington D.C.	838.5	29	Brussels	167.4	27	Geneva	45.6	30	Copenhagen	71.8	21	Madrid	263.0	22	New York	155.6	27	Sydney	131.8
31	San Francisco	833.3	30	広島	163.4	28	福岡	44.6	31	Kuala Lumpur	71.3	22	Shanghai	245.4	23	Brussels	155.4	28	Beijing	130.3
32	東京	830.4	30	Istanbul	162.3	29	Madrid	43.8	32	Boston	70.4	23	Mexico City	238.3	24	福岡	153.5	29	Zurich	127.0
33	Taipei	807.9	31	名古屋	161.6	30	札幌	43.7	33	Frankfurt	67.3	30	Stockholm	252.4	24	Stockholm	152.7	30	Stockholm	123.7
34	横浜	805.4	32	京都	159.6	31	札幌	42.4	34	Cairo	55.8	25	Sydney	226.7	25	Toronto	150.4	31	Mexico City	119.8
35	Stockholm	790.3	31	Kuala Lumpur	159.3	32	神戸	41.1	35	Zurich	47.8	26	Singapore	226.4	27	Milan	146.8	32	Vancouver	119.5
36	神戸	788.6	32	川崎	157.0	30	Copenhagen	39.9	36	Sao Paulo	43.9	27	Beijing	226.3	28	Boston	143.5	33	福岡	113.0
37	Kuala Lumpur	786.1	33	神戸	154.2	31	横浜	39.5	37	Mumbai	41.6	28	Mumbai	222.7	29	Mexico City	142.0	34	San Francisco	110.6
38	Bangkok	781.4	32	Mexico City	154.2	32	広島	38.9	38	Taipei	41.4	29	Istanbul	221.9	30	川崎	139.9	35	Cairo	106.8
39	Mexico City	781.0	33	福岡	153.4	33	川崎	37.4	39	京都	39.2	30	Hong Kong	218.3	30	Hong Kong	137.9	36	Washington D.C.	104.2
40	名古屋	770.6	34	さいたま市	151.3	34	さいたま市	37.3	40	Geneva	35.4	31	Bangkok	215.9	31	Bangkok	136.6	37	Los Angeles	103.5
41	名古屋	761.0	35	札幌	147.6	32	Brussels	35.6	40	Geneva	31.0	32	New York	215.3	32	Mumbai	134.4	38	Cairo	91.4
42	広島	755.4	35	Madrid	140.1	34	Frankfurt	34.7	41	広島	17.8	33	Cairo	211.7	33	Kuala Lumpur	133.6	39	神戸	89.7
43	札幌	745.7	36	仙台	136.9	35	Milan	28.2	42	札幌	17.4	34	San Francisco	206.0	34	Chicago	125.1	40	京都	88.9
44	仙台	743.9	36	Barcelona	135.3	36	Kuala Lumpur	23.5	43	名古屋	17.4	35	Boston	205.7	35	Shanghai	122.0	41	名古屋	88.4
45	川崎	732.3	37	Bangkok	133.7	37	Mexico City	19.7	44	仙台	10.5	37	Sao Paulo	256.4	36	Chicago	120.4	42	札幌	81.2
46	Sao Paulo	867.7	38	Mumbai	126.5	38	Sao Paulo	8.4	45	札幌	8.9	38	Moscow	195.3	38	Cairo	109.9	39	Mumbai	78.8
47	Mumbai	808.1	39	Milan	116.6	39	Mumbai	4.1	46	さいたま市	3.3	39	Washington D.C.	198.7	39	Beijing	107.9	40	Sao Paulo	72.0
48	Cairo	801.0	40	Cairo	113.6	40	Cairo	3.3	47	川崎	1.3	40	Los Angeles	186.7	40	Moscow	70.8	41	広島	68.3

出所: 森記念財団都市戦略研究所(2013)

図30

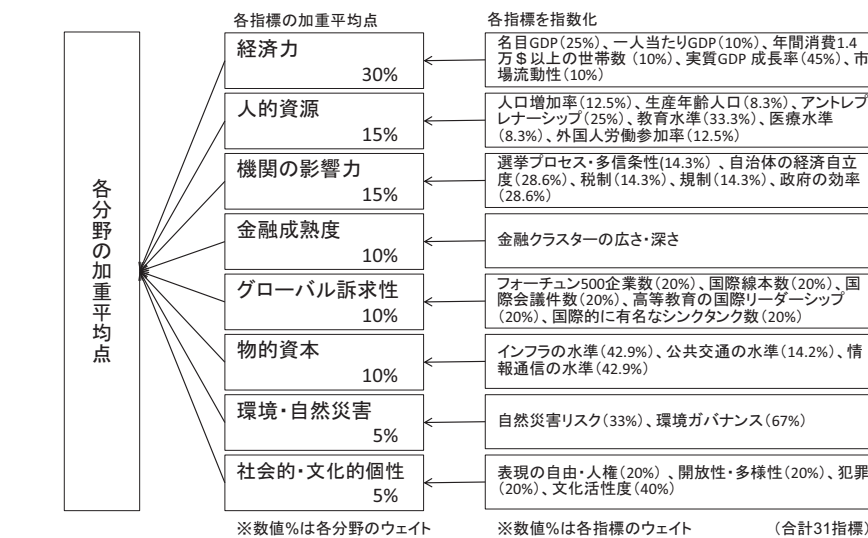
ら数えたほうが早いぐらいの順位になっていました (図29)。東京が赤、大阪が青、名古屋が緑で示してあります。ただ、一方で居住とか環境など、この辺りは比較的スコアが高くなっています (図30)。もう1つのエコノミストのランキングですが、これも似たような指標が多く使われていて、

名前の付け方などが若干違います (図31)。こちらでは東京は6位でしたが、大阪、名古屋ともに50位前後という状況になっています (図32)。

この2つのランキングを、順位ではなくそれぞれの点数を偏差値にして分析してみたところ、やはり階層性があるということがわかってきます。

GCCIの構造

・ 8分野、31指標により評価



出所: Economist Intelligence Unit(2012)pp.32-35より筆者作成。

図31

GCCI-2012による3都市(圏)の評価



- 120都市中
- 東京 6位
 - 大阪 47位
 - 名古屋 50位

出所: Hot spots. Benchmarking global city competitiveness, p.25

Overall score			
1	New York	71.4	
2	London	70.4	
3	Singapore	70.0	
=4	Paris	69.3	
=4	Hong Kong	69.3	
6	Tokyo	68.0	
7	Zurich	66.8	
8	Washington	66.1	
9	Chicago	65.9	
10	Boston	64.5	
11	Frankfurt	64.1	
12	Toronto	63.9	
=13	San Francisco	63.3	
=13	Geneva	63.3	
15	Sydney	63.1	
16	Melbourne	62.7	
17	Amsterdam	62.4	
18	Vancouver	61.8	
19	Los Angeles	61.5	
=20	Stockholm	60.5	
=20	Seoul	60.5	
22	Montréal	60.3	
=23	Houston	59.9	
=23	Copenhagen	59.9	
=25	Vienna	59.8	
=25	Dallas	59.8	
27	Dublin	59.5	
28	Madrid	59.4	
29	Seattle	59.3	
30	Philadelphia	58.5	
=31	Berlin	58.2	
=31	Atlanta	58.2	
33	Oslo	57.2	
34	Brussels	57.1	
35	Hamburg	56.8	
36	Auckland	56.7	
=37	Taipei	56.6	
=37	Birmingham	56.6	
39	Beijing	56.0	
40	Dubai	55.9	
=41	Barcelona	55.8	
=41	Abu Dhabi	55.8	
=43	Shanghai	55.2	
=43	Miami	55.2	
45	Kuala Lumpur	55.0	
46	Prague	53.7	
=47	Osaka	52.9	
=47	Milan	52.9	
=47	Doha	52.9	
=50	Rome	52.3	
=50	Nagoya	52.3	
52	Shenzhen	51.7	
53	Warsaw	51.3	
54	Monaco	51.0	
55	Budapest	50.4	
56	Incheon	50.2	
57	Lisbon	49.5	
58	Moscow	49.4	
59	Tel Aviv	49.3	
60	Buenos Aires	49.2	

図32

第1の階層が世界のトップ都市です。次の第2都市群、第3都市群とありますが、大阪も名古屋も第3都市群に入っていますが、第2都市群にはその他の首都でもないような都市が入っていますので、これにはキャッチアップするべきではないかと思いますが、これはやはり戦略的にやっていかないと、いつまでたってもできないだろうと思っ

ています (図33)。

先ほどの森記念財団のランキングをスコアだけ見ると、それぞれの分野別のトップの都市のスコアと名古屋の当時のスコアを見比べてみると、開きがあるところが多いのですが (図34)、一方で、姉妹都市のロサンゼルスと比較したところ、大きな差があるのは、文化交流の指標だけなのです

2つのランキングの評価結果比較(偏差値)

- 戦略的な階層上昇を目指すべき

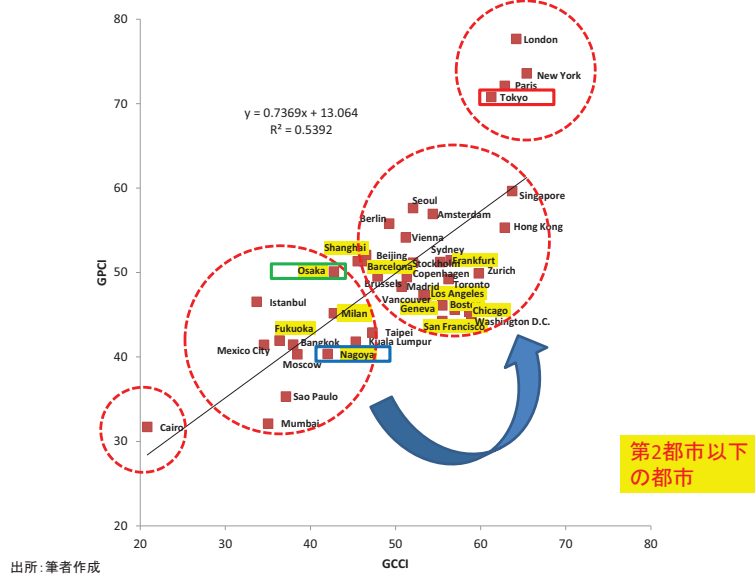


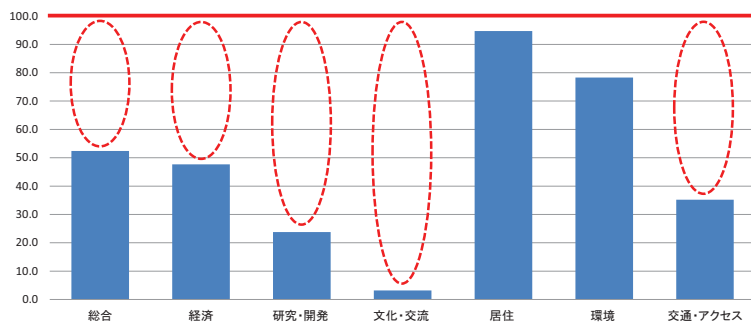
図33

GPCI-2012による名古屋の分析

- 分野別に1位の都市をベンチマーク

	総合	経済	研究・開発	文化・交流	居住	環境	交通・アクセス
1位都市スコア	1452.5	338.9	217.3	353.5	298.7	210.9	251.3
	(ロンドン)	(東京)	(ニューヨーク)	(ロンドン)	(パリ)	(京都)	(パリ)
名古屋スコア	761.0	161.6	51.7	11.2	282.9	165.1	88.4
名古屋順位	41	33	24	45	6	25	44
1位都市を100点とした場合の名古屋のスコア	52.4	47.7	23.8	3.2	94.7	78.3	35.2

世界トップ都市vs名古屋



出所: 森記念財団都市戦略研究所 (2013) p.107.

図34

(図35)。どういう指標が入っているのかというと、国際という言葉がついているものが結構多いです。あるいは、外国人、留学生などの海外からの訪問者数。また、劇場、コンサートホールなどの文化的なものもありますが、これも海外からのお客さんを魅了するような要素で、かなりグローバルな観点からの文化交流の部分がとても弱いというこ

とがわかります(図36)。

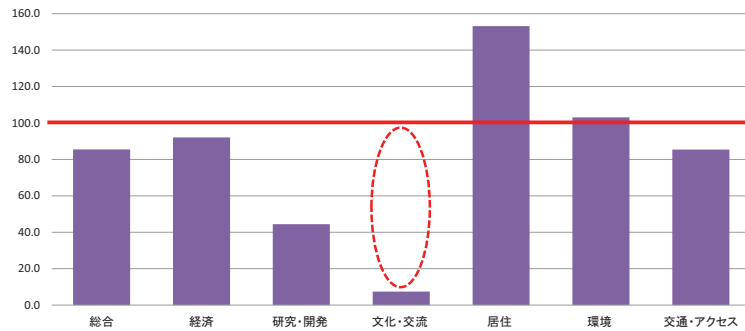
もう1つのエコノミストのランキングのスコアを分野別にロサンゼルスと比べてみると、やはりギャップがある分野は1か所だけです(図37)。その分野は何かというと、グローバルアピール、グローバル訴求性と無理やり訳してありますが、どんなものなのかといいますと、フォーチュン・

GPCI-2012による名古屋の分析

・ 姉妹都市のロサンゼルスベンチマーク

	総合	経済	研究・開発	文化・交流	居住	環境	交通・アクセス
ロサンゼルススコア	890.7	175.6	116.4	150.4	184.7	160.2	103.5
ロサンゼルス順位	23	27	6	8	49	20	40
名古屋スコア	761.0	161.6	51.7	11.2	282.9	165.1	88.4
名古屋順位	41	33	24	45	6	25	44
LAを100点とした場合の名古屋のスコア	85.4	92.0	44.4	7.4	153.2	103.1	85.4

ロサンゼルスvs名古屋



出所: Hot spots. Benchmarking global city competitiveness, p.25

図35

GPCIの構造

- ・ 強化が求められる分野と指標

➤ 文化交流



出所: 森記念財団都市戦略研究所(2014)pp.348-351より筆者作成。

図36

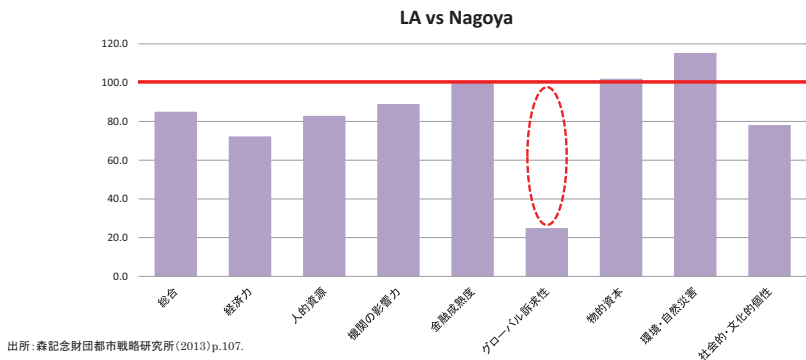
グローバル500社に入っている企業数、国際線の本数、国際会議の件数といったものが入っています（図38）。やはり、グローバルなネットワーク、あるいはグローバルなシステムに組み込まれて、そこからさらに機能していくべきものといったものの要素、そういう部分が非常に弱い。逆に、ここを強くしていけば、世界的に見ても階層のかなり高い都市になれる可能性があるということが明らかになります。

ここで総括ですが、都市の階層性と国際競争力について、世界都市システムにおける上位階層の都市はどういうことなのか。やはりグローバル経済との強固な結合がある、それをうまく生かしている。すなわち、それが国際競争力につながってきているのではないか。これは私の仮説ではありますが、このようなことが言えるのではないかと思います。

GCCI-2012によるNagoyaの分析

・ 姉妹都市のロサンゼルスベンチマーク

総合順位		総合	経済力	人的資源	機関の影響力	金融成熟度	グローバル訴求性	物的資本	環境・自然災害	社会的・文化的個性
19	Los Angelesスコア	61.5	45.7	76.9	85.8	50.0	20.5	88.4	54.2	95.0
50	Nagoyaスコア	52.3	33.0	63.7	76.3	50.0	5.1	90.2	62.5	74.2
	LAを100点とした場合の名古屋のスコア	85.0	72.2	82.8	88.9	100.0	24.9	102.0	115.3	78.1



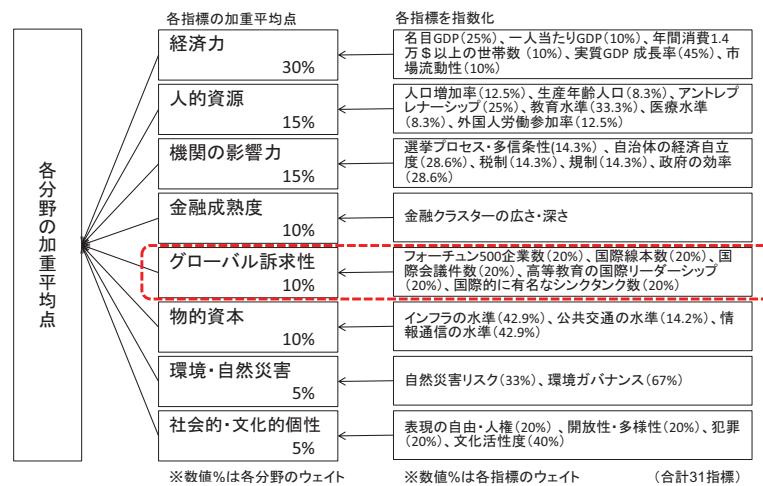
出所：森記念財団都市戦略研究所(2013)p.107.

図37

GCCIの構造

・ 強化が求められる分野と指標

➤ グローバル訴求性

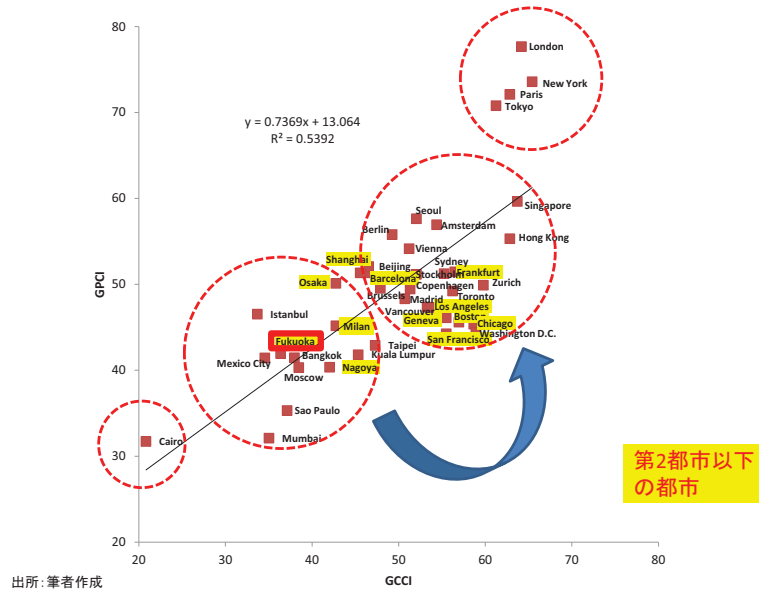


出所：Economist Intelligence Unit(2012)pp.32-35より筆者作成。

図38

2つのランキングの評価結果比較(偏差値)

- 戦略的な階層上昇を目指すべき



出所: 筆者作成

図39

3. 都市の国際競争力の評価と戦略： 福岡の事例

こういった流れを踏まえて、1つ事例を紹介したいと思います。私は福岡市のシンクタンクでも研究をやっていましたが、そこで『福岡の国際競争力を評価して政策提言をせよ』といった題目をいただいて研究をしておりました。先ほどの偏差値の表で見ると福岡はこのような状況です(図39)。どうやって階層を上げていくのか。ただし、最上級の都市、あるいは首都であるとかそういった恵まれた環境にある都市を必ずしもベンチマークに置く必要はない。類似するような属性の都市で、さらに福岡を上回っている都市、そういったものをピンポイントでベンチマークしながら分析したほうが効果的ではないかということで、「第3極の都市」というタイトルを付けていますが、私が在籍当時に作った最初のレポートになります(図40)。

この第3極の都市の定義ですが、福岡と類似する都市の定義にもなります(図41、42)。世界の主要な都市ランキングに掲載されている都市をざっと洗い出していくと、大体100都市くらいありました。これらの中から、首都であるとか経済的な



<http://urc.or.jp/h26sougoukyousou-final>

図40

首都といったものを除くと実は37都市しか残らない。さらに、メガシティ級の都市を除いていく。ここでは都市圏人口500万以下としています。これが16都市になってきます。この中で、もともと歴史的に恵まれている、特化しているボストン、金融機能に特化しているフランクフルト、国際政

「第3極の都市」の定義と選定

- 世界の主要な都市ランキングに掲載されている都市を選定(2014年時点で101都市)
- これらの都市のなかで、首都・経済的首都ではない都市を選定(37都市)
- これらから、都市圏人口500万以下の都市を選定(16都市)
- これら16都市のなかから、ジュネーブのような特殊な国際的機能を持つ3都市を除外(13都市)
- 世界の住みやすい都市ランキングで上位に評価された都市を選択(8都市)
- これら8都市から、シアトル、バンクーバー、メルボルン、ミュンヘン、バルセロナ、福岡の6都市を、「第3極の都市」と規定

図41

「第3極の都市」の定義と選定



出所: 筆者作成

図42

治のハブになっているジュネーブといった都市を除き、さらに、逆に住みやすいという評価が非常に高い、いろいろなランキングに登場してきているような都市を残していくと、非常に限られた8都市が残ってきます。結果的にたまたま福岡が入っていたIRBC加盟都市、「国際地域ベンチマーキ

ング協会」という日本語に訳していますが、シアトルが中心になって自分たちと類似する都市と学び合おうみたいなことでコンソーシアムを作っています(図43)。その一員に福岡もなっていました。福岡と類似する環境を持つ都市ということで、シアトル、バンクーバー、メルボルン、ミュ

IRBCを占める「第3極」のグローバル都市 International Regions Benchmarking Consortium



図43



図44

ンヘン、バルセロナ（図44）。国家の中でもみんな首都から離れていて経済圏が分離されている。自立しているということですね（図45）。そういった状況や人口規模が似通っている。あまり巨大すぎず比較的コンパクトに収まっている。面積は行政区域で測るとかなり差がありますが、人口が集中しているゾーンでいうとみんな結構近いのです

（図46、47）。福岡市の基本構想がありまして、「生活の質の向上」と「都市の成長」というタイトルの中にさまざまな政策がぶら下がっているのですが、これとマッチするような形で国際的な評価をすると、グローバルな観点から市が進めている政策の強いところ、そして弱いところが洗い出せる（図48）。そういったロジックで図49、50に

各国家における各都市の位置づけ

都市名	福岡	シアトル	バンクーバー	メルボルン	ミュンヘン	バルセロナ
所属国	日本	アメリカ合衆国	カナダ	オーストラリア	ドイツ	スペイン
広域圏	九州	ワシントン州	ブリティッシュコロンビア州	ビクトリア州	バイエルン州	カタロニア州
都市圏 (中核都市圏)	福岡都市圏広域行政推進協議会 福岡都市圏広域行政事業組合	ピュージェットサウンド地域協議会	メトロ・バンクーバー	メルボルン・メトロポリタンエリア	グレーター・ミュンヘン	バルセロナ都市圏
中心市 (中核市)	福岡市	シアトル市	バンクーバー市	メルボルン市	ミュンヘン市	バルセロナ市
首都	東京	ワシントンDC	オタワ	キャンベラ	ベルリン	マドリッド
首都からの距離	890 km	3,730 km	3,520 km	460 km	500 km	510 km



出典: 福岡アジア都市研究所(2015)pp.17-27をもとに筆者作成。
注記: 各数値は2013年時点で公表された人口(千人)を示す。グレーのゾーンは各都市の広域圏(州)を示す。

図45

6都市の圏域と人口

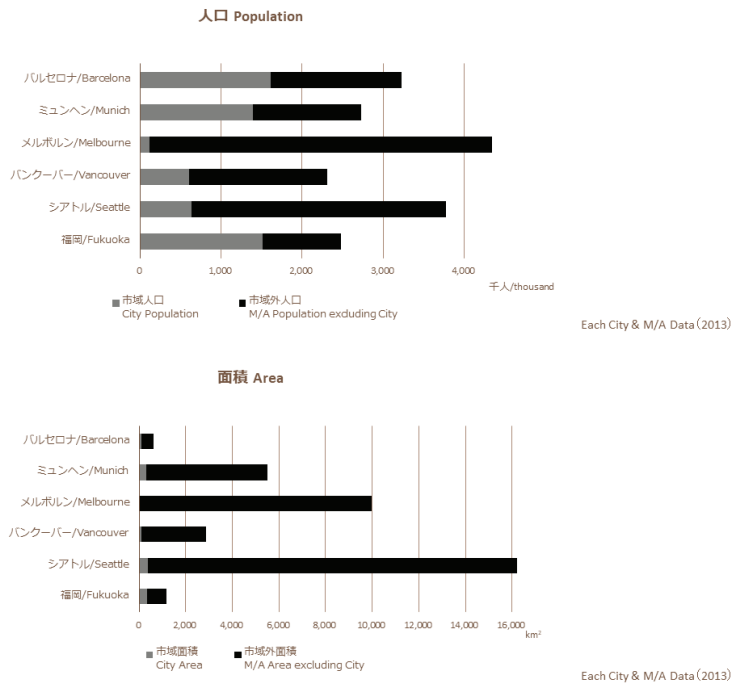


図46

ある64の指標を洗い出して、それぞれグラフ等で比較しています(各指標の比較は文末資料参照)。比較するだけでなく優位劣位を捉えるために、スコアに換算しています。ここでは解説を省略いたしますが、「生活の質」に関わるさまざまな指

標は、ベンチマークしている都市と福岡はほぼ同等である。例えば自然環境を見てみると緑化されている部分と水域の面積を比べても、非常に近い。公共交通の整備度、あるいは都市機能の集積度。そういったことが逆に福岡がさらに優位であると

6 都市の圏域と人口

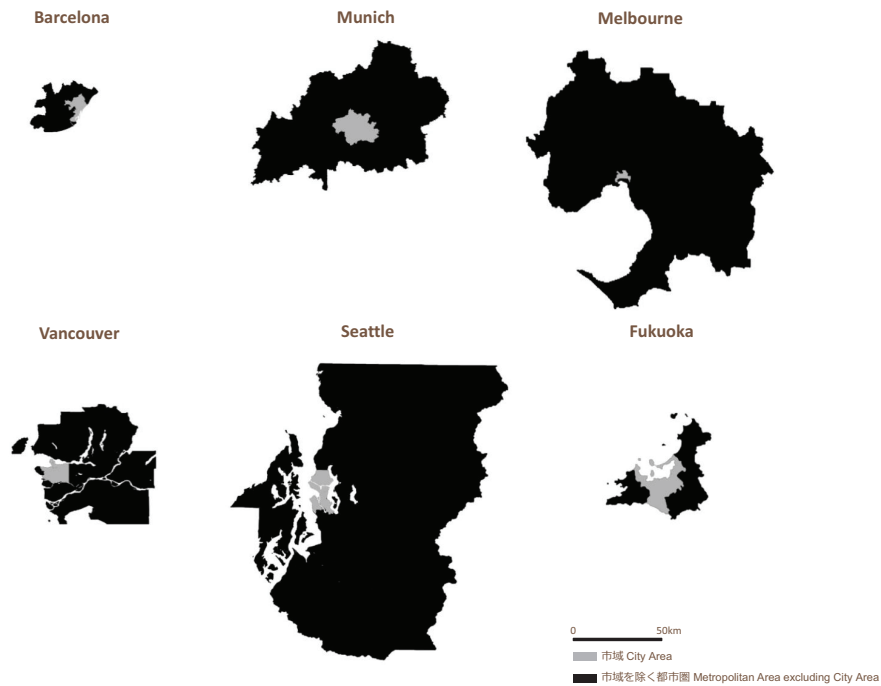


図47

「第3極」の都市の評価理念

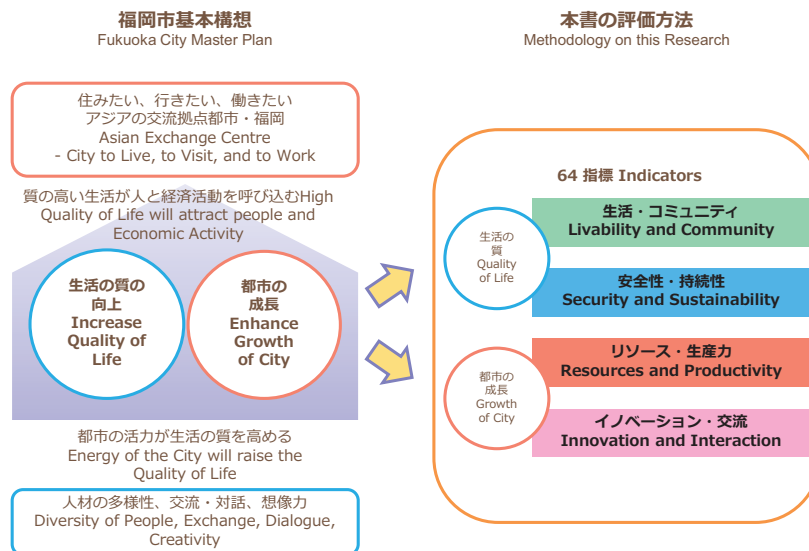


図48

いったことも洗い出すことができしております。例えばホテルの件数を比較すると、同じくらいの都市の規模であるのに宿泊施設が少ない。文化的な資源が少ない。一方で、外食は非常に強いということが明らかになったりするなど、いろいろな要素を比較しています。Google検索をしたらどれ

くらいヒットがあるか。あるいは、グローバルな企業の数、フォーチュン・グローバル500社に入っている企業の数。福岡にはないのですけれど、ほかの都市はほぼあって複数あったりします。

結果的に、「都市の成長」というタイトルの指標では、まだまだベンチマークした都市と比べて、

「第3極」の都市の評価指標

1. 生活・コミュニティ Livability / Community		2. 安全性・持続性 Security / Sustainability	
評価項目 Evaluation Items	指標 Indicators	評価項目 Evaluation Items	指標 Indicators
A. 人口構成 Demographic Composition	平均年齢 Median Age	A. 犯罪の少なさ Crime Rate	人口当たり殺人件数 Number of Murders
	高齢者比率 Elderly Population Ratio		地震発生頻度 Earthquake Frequency
B. 人口動態 Demographic Dynamics	人口増加率 Population Growth Rate	B. 災害頻度の少なさ Hazard Frequency	洪水発生頻度 Flood Frequency
	合計特殊出生率 Fertility Rate		台風(サイクロン)発生頻度 Cyclone Frequency
C. 生活と労働のバランス Work-Life Balance	年間平均労働時間 Annual Working Hours	C. 医療の充実度 Wellbeing	人口当たり医師数 Number of Physicians
D. 金銭的な豊かさ Wealth of Life	一人当たり世帯年間平均可処分所得 Household Disposable Income per Capita	D. 汚染の少なさ Level of Pollution	出生時平均寿命 Life Expectancy at Birth
	一人当たりGDP GDP per Capita		一人当たり年間CO2排出量 CO2 Emissions per Capita
E. 生活のコスト Ease of Life	家賃水準 House Rent Level	E. 気候の快適さ Climate	PM2.5年間平均観測値 Average Level of PM2.5
	食料雑貨類価格水準 Grocery Price Level		快適気温月数 Number of Comfortable Months
	外食価格水準 Restaurant Price Level	平均年間雨天日数 Annual Average Rainy Days	
F. 寄附によるささえあい Mutual Support by Donations	寄附金額の対GDP比(国別) Donations as a Percentage of GDP	F. 自然の豊かさ Nature	市域中心部の緑地の比率 Occupancy of Green in Central Area
		G. 都市のコンパクトさ Compactness of City	市域中心部の水面の比率 Occupancy of Water in Central Area
		H. 公共交通の充実度 Public Transportation	市域人口密度 City Area Density
			都市圏人口密度 Metropolitan Area Density
			人口当たりの鉄道駅数(トラム除く) Number of Stations (Trams excluded)

図49

「第3極」の都市の評価指標

3. リソース・生産力 Resources / Productivity		4. イノベーション・交流 Innovation / Interaction	
評価項目 Evaluation Items	指標 Indicators	評価項目 Evaluation Items	指標 Indicators
A. 観光資源の充実度 Tourism Resources	100km圏内の世界遺産 World Heritage Sites within 100 km	A. 特許申請件数の多さ Patent Applications	人口当たり年間特許申請件数(PCT) Number of Patent Applications (PCT)
	文化(歴史)資源 Cultural and Historical Landmarks		年間新規開業率(国別) Annual Business Startup Rate
	ランドマーク Landmarks	B. スタートアップの多さ Startup Activities	法人税実効税率 Effective Corporate Tax Rate
	アウトドア Outdoors		大学のグローバル評価 QS World Universities
B. 宿泊施設の充実度 Accommodations	ホテル件数 Hotels	D. 大学のグローバル評価 QS World Universities	QS大学ランキング最上位校の順位 Rank of the Top University on QS
C. 芸術鑑賞施設の充実度 Accessibility to Art	ミュージアム Museums	E. 海外人材の割合 Ratio of Overseas Human Resources	人口に占める外国生まれの居住者の割合 Foreign Born Residents
	シアター Theaters		QS大学ランキング最上位校留學生比率 QS University Student Retention Rate
D. 外食の充実度 Satisfaction of Dining	レストラン件数 Restaurants	F. 訪問者の多さ Number of Visitors	訪問者数(国内から) Domestic Visitors
E. スポーツ観戦施設の充実度 Accessibility to Sports Facilities	スタジアム数(1万席以上) Stadiums (more than 10,000 seats)		G. 大規模国際会議の多さ Major International Conferences
	オリンピック大会開催実績 Olympic Games Experience	年間国際会議開催件数(ICCA) Annual International Conferences (ICCA)	
F. 地域の知名度 Local Branding Power	Googleキーワード検索ヒット数 Google Keyword Search Hits	H. 国際空港機能 International Airport Function	国内線年間旅客数 Domestic Passengers
G. 人材の豊かさ Richness of Human Resources	労働力人口増加率 Labour Force Growth Rate		国際線年間旅客数 International Passengers
	人口に占める労働力人口の割合 Ratio of Labour Force in Population		国内線直行便就都都市数 Domestic Direct Flight Destinations
H. 企業の売上規模 Corporate Revenues	Fortune Global 500企業本社数 Fortune Global 500 HQ	I. 国際港湾機能 International Seaport Function	同大陸内国際線直行便就都都市数 Continental Direct Flight Destinations
	地域内売上金額最大企業の売上金額 Highest Revenue of the Top Company		大陸間国際線直行便就都都市数 Inter Continental Direct Flight Destinations
I. 経済力の強さ Economic Power	従業員一人当たりGDP(生産性) GDP per Employee (Productivity)		主要空港滑走路本数 Runways at the Major Airport
	GDP成長率 GDP Growth Rate		主要空港へのアクセス時間 Access Time to the Major Airport
			国際コンテナTEU International Container TEU
			国内コンテナTEU Domestic Container TEU
			クルーズ客船乗降人員数 Cruise Passengers

図50

とりわけグローバルに関わるところが弱いということが明らかになってきています。

なぜそうなっているのかというと、やはり空港の機能ですね。それぞれ似たような人口規模の都市なのに、滑走路が2本、3本ある国際空港を備

える都市が存在するわけです(図51)。福岡もようやく2本目の滑走路を作っているところですが、いかにグローバル展開しているかというのがわかると思います。

スコアをベンチマークしている都市と福岡を比

4-H. 国際空港機能

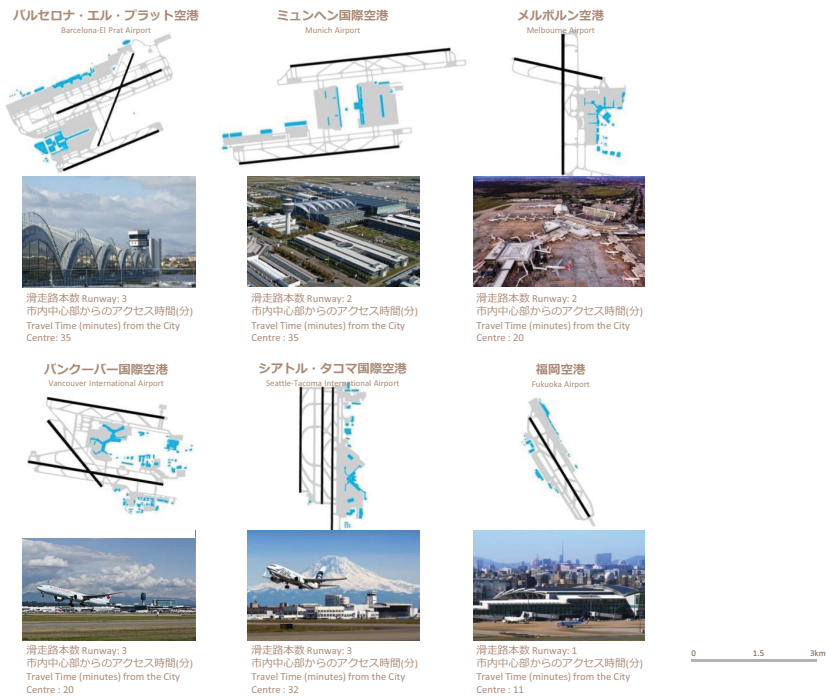


図51

福岡の総合評価

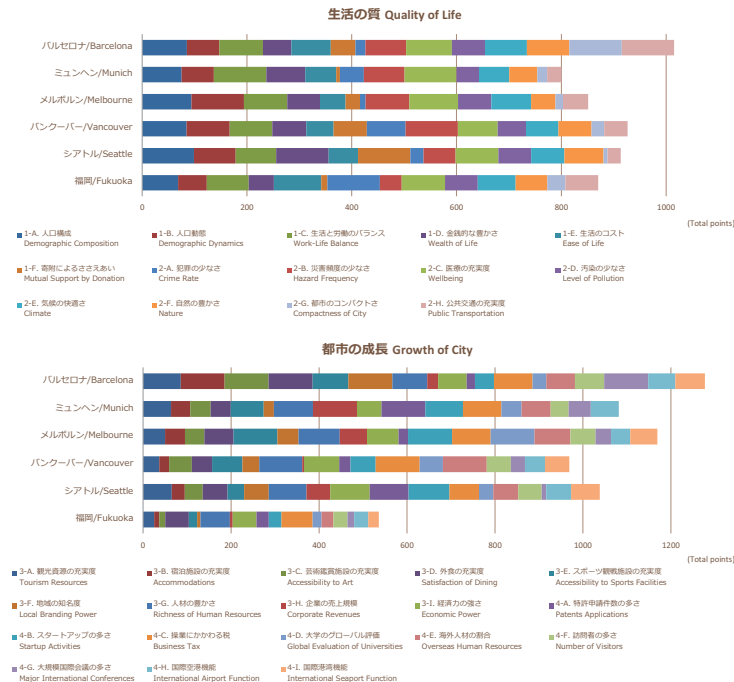


図52

較すると、「生活の質」においてはほぼ差がないのに対し、「都市の成長」と呼ばれるさまざまな指標で比較すると、ダブルポイントくらいの格差が出てしまっている。逆にベンチマークした都市

同士は、ここで競い合っているのです(図52)。

図53のように、「生活の質」と「都市の成長」の2つの軸で落とし込んで福岡を見てみると、「生活の質」ではほかの都市と近いのだけれど、

福岡の総合評価と基本戦略

総合評価 Overall Evaluation

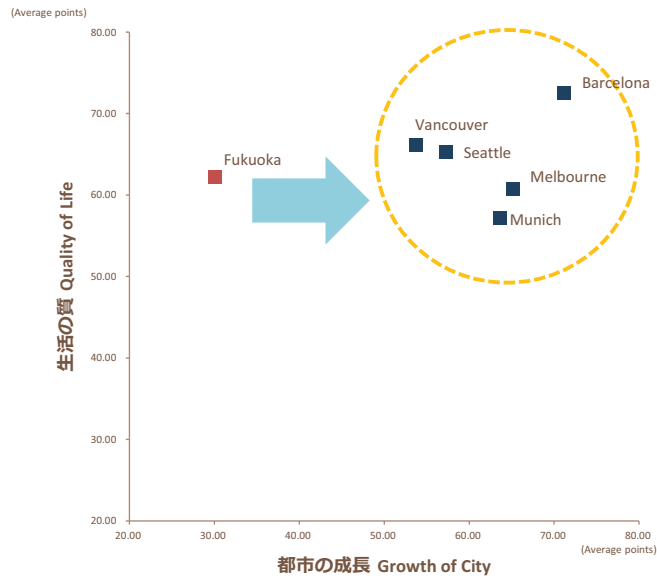


図53

福岡の未来へ向けた発展のシナリオ

シナリオ The Scenario

■インフラ整備による上昇が見込まれる指標 Infrastructure Construction	
<福岡空港の整備 Airport>	
主要空港滑走路本数 Number of Runways	1⇒2
国内・国際線年間発着数 Number of Domestic and International Flights	× 1.2倍 times
国際線年間旅客数 Number of Passengers on International Flights	× 2倍 times*
国際線直行便就航都市数 Number of Direct International Flight Destinations	× 2倍 times
<国際展示場の整備 International Conference Venue>	
国際会議件数 Number of International Conferences	× 2倍 times
■特区政策で強化される指標 Special Zone Policy Adjustment	
新規開業率 Business Startup Rate	× 2倍 times ⇒ 13%
法人税実効税率 Effective Corporate Tax Rate	37% ⇒ 15%
■連動する指標 Mutually Affected Indicators	
海外からの訪問者数 Number of International Visitors	× 2倍 times
外国人居住者の割合 Percentage of Foreign Born Residents	9%**
トップ大学の留学生割合 Percentage of International Students in Top University	× 2倍 times
トップ大学のグローバル評価 Rank of Top University	<100
特許申請件数 Number of Patent Applications	× 1.2倍 times
Fortune Global 500本社数 Number of Fortune Global 500 Headquarter	0⇒1
観光・文化資源の定性的評価値 Number of Tourism Resources	× 1.5倍 times
世界遺産数 Number of World Heritage Sites	0⇒1 (宗像 Munakata)
ホテル件数 Number of Hotels	× 2倍 times
人口増加率 Population Growth Rate	× 1.2倍 times
労働力人口増加率 Labour Force Growth Rate	× 1.2倍 times
労働力人口の割合 Ratio of Labour Force in Population	× 1.2倍 times
都市圏人口密度 Metropolitan Area Density	× 1.2倍 times
年間平均可処分所得 Household Disposable Income per Capita	× 1.2倍 times
一人当たりGDP GDP per Capita	× 1.2倍 times
従業員当たりGDP (労働生産性) GDP per Employee (Productivity)	× 1.2倍 times

*発着増加分を国際線に充当 Increase of total visitors from the total flight increase **九州大学の留学生割合 International Students of Kyushu University

図54

「都市の成長」ではかなり水をあけられているということが明らかになりました。やはりここでもグローバル都市としての階層が異なるということなのです。ですので、これをキャッチアップする

戦略が必要であろうということをこの報告書では提言しています。具体的に弱いところをピンポイントで明らかにしながら、具体的にどう伸ばしていけばいいのかというようなことを提言していま

20XX年の福岡の国際競争力

20XX年の評価 Overall Evaluation in 20XX

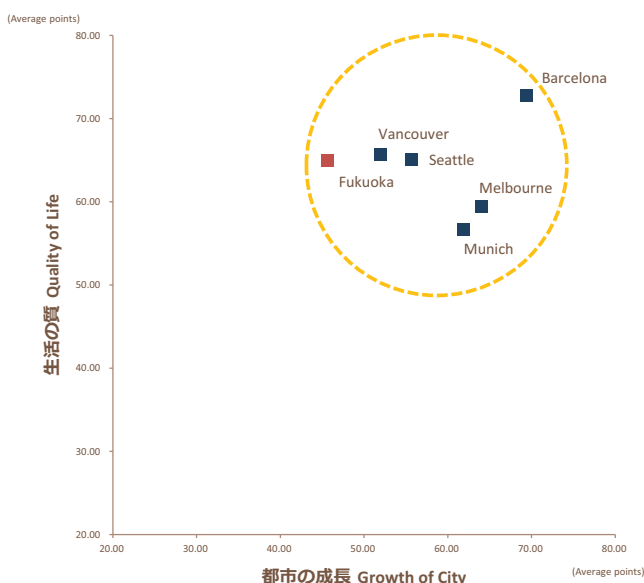


図55

す。例えば福岡空港の滑走路の本数は、あと何年かすると2本になります。平行滑走路ですので、そんなに劇的に便数は増えないのですが、1.2倍くらいにはなる。国際線に当てはめれば、国際線のキャパを倍くらいにできるだろう。あるいは、国際展示場の整備計画も拡張が終わりませけれど、それをまだやってないときの提言だったので、国際会議の件数も倍にできるのではないか。さまざまな指標をおおむね20%増とか、アグレッシブなものは2倍なるという内容です(図54)。でも、そこまで劇的に変えないでも、同じ計算の仕方ですと、ほかのベンチマークした都市と同じ階層に近いところまで福岡の力を伸ばすことができるのではないかとこのところまで提言しています(図55)。

さらに具体的には、続編のいろいろな研究報告があるのですけれど、福岡のグローバルネットワークをもっと強化しなければならぬのではないか。日本の地方都市の中では国際線もたくさんある有力な空港ではあるのですが、ベンチマークした都市の空港は、同じような人口規模の都市なのになぜこんなに就航都市数が多いのか。大陸間の行き

来の需要があるのか。バンクーバーなんかもそうですね。もちろんアメリカ国内の都市ともつながっていますけれど、海外の都市と、ものすごくつながっているわけです。メルボルンもそうですね。地球の反対側にあっても、大陸間の便数が多いです。ミュンヘンは極め付きで世界中に飛んでいます。そして、バルセロナも似たような状況になっています(図56~61)。

福岡はどうか。座席供給数で分析したのですが、東京との座席数が全体の半分くらいなのですね(図62)。あと国内の都市ともつながっていますし、アジアともいろいろな都市とつながっているのですが、座席供給数を見るとまだ細いのですね。都市ごとの丸の大きさは、そこに住んでいる人たちの都市圏の人口です。たとえばEUはかなり大きな人口なのですけれど、細い線でしかつながっていない。こういったところは将来的にもっともって増えて、そしてもっと太くなっていくということが、東京に依存している限りはなかなかそうはなっていないのではないかと、というようなことも提言しました。

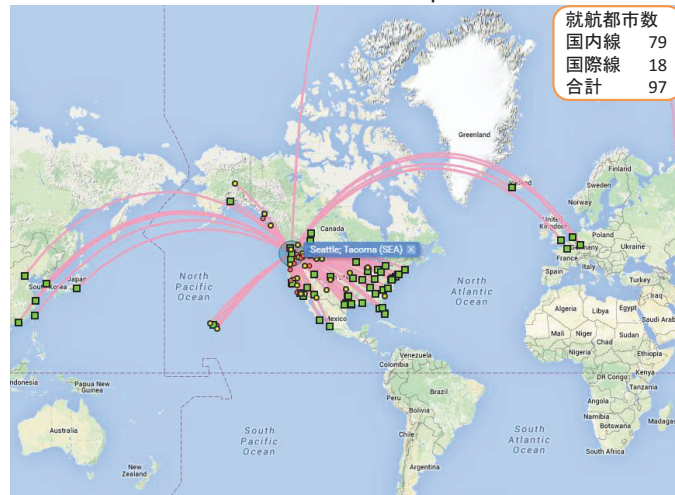
Fukuoka Airport



<http://www.flightconnections.com/>

図56

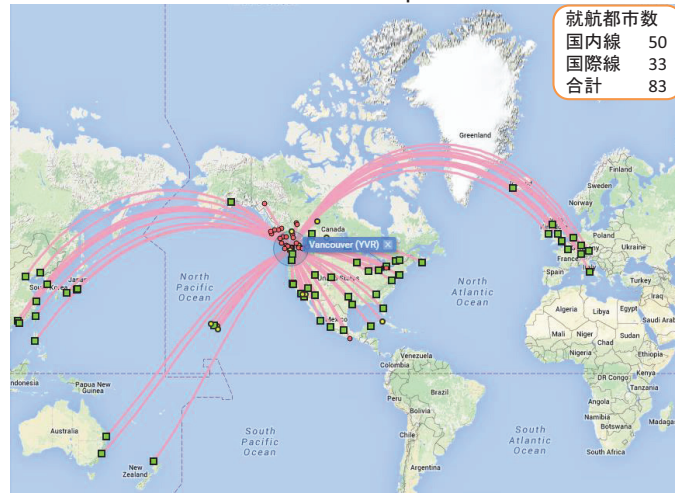
Seattle-Tacoma Airport



<http://www.flightconnections.com/>

図57

Vancouver Airport



<http://www.flightconnections.com/>

図58

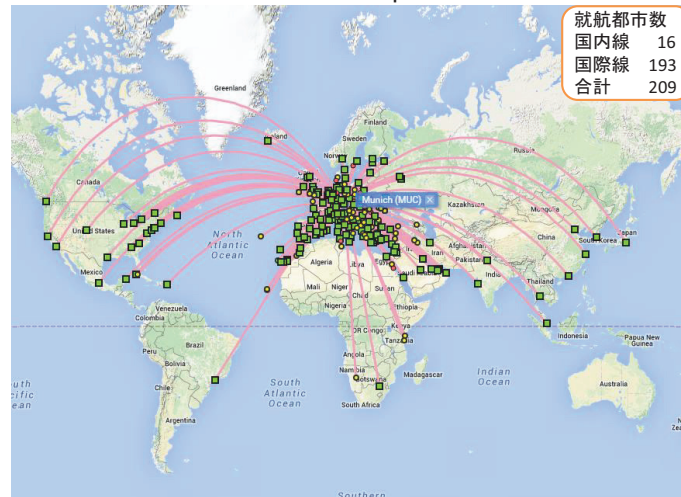
Melbourne Airport



<http://www.flightconnections.com/>

図59

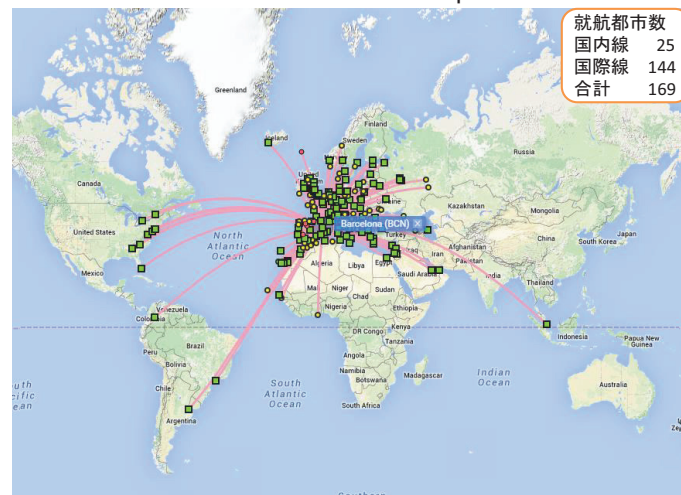
Munich Airport



<http://www.flightconnections.com/>

図60

Barcelona El Prat Airport



<http://www.flightconnections.com/>

図61

福岡直航便就航都市の都市圏人口×座席供給数

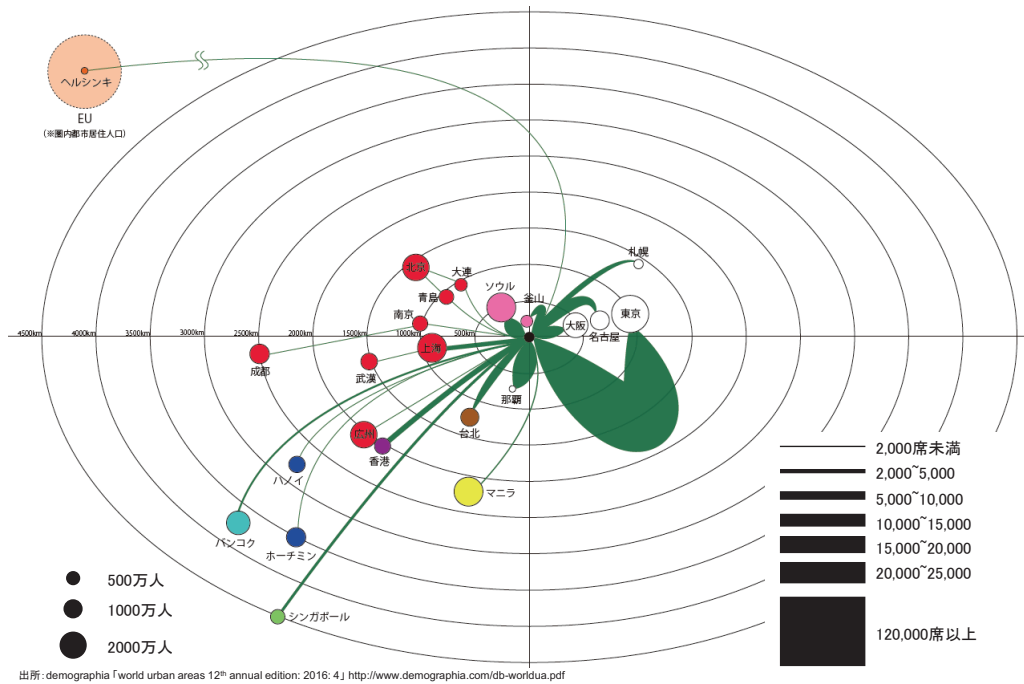


図62

あと、観光客の分析です(図63)。これも同じで、国ごとの丸の大きさがそれぞれの人口、つながっているパイプは人の流動ですね。こうやって見ると、韓国とのパイプはすごく太いのですけれども、韓国から来てもらうだけでなく、アメリカ

やヨーロッパとのパイプをもっともっと太くしていかなければいけないのではないかと、そういった提言もしておりました。

福岡といえばアジア政策をバブルの頃からずっとやっていますので、これはこれで当然、今の結

福岡県訪問外国人数上位国のGDP×福岡県延宿泊者数

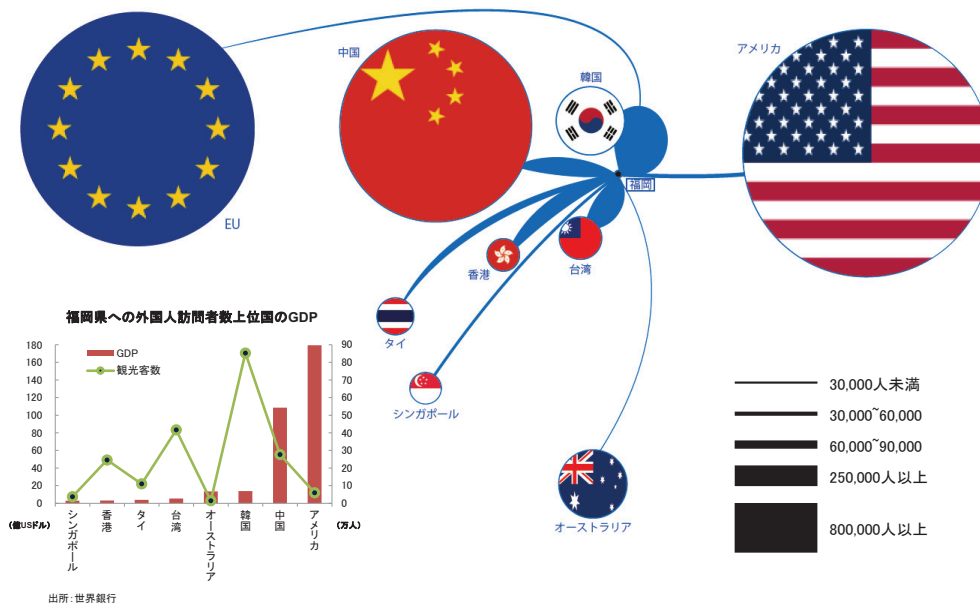


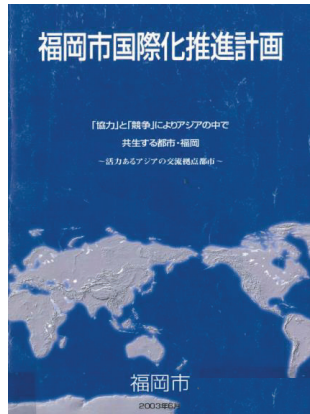
図63

果につながっています。ただ、私たちが提言してから、空港の整備であるとか、港湾機能のさらなる強化、MICE機能の強化、こういったものが加速されるようになってきました。そして、さらに国家戦略特区にも指定されて、海外の方々が、たやすくスタートアップできる環境を作っていく。

あるいは、スタートアップした企業がよりグローバルに展開できるようなサポートをする。そういったことに重点が置かれるようになってきています(図64~67)。

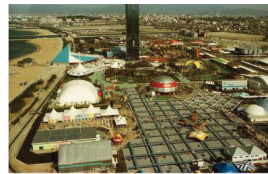
あと天神ビッグバンですね。大胆な規制緩和をすることによって今、爆発的に天神地区で建て替

福岡市の国際化推進政策(1987~)



2003福岡市国際化推進計画

1987	福岡市基本構想「活力あるアジアの拠点都市」
1989	アジア太平洋博覧会（よかトピア）
1989	福岡よかトピア記念国際財団（現：福岡よかトピア国際交流財団）
1989	アジア太平洋子ども会議イン福岡
1990	福岡アジア文化賞
1990	アジアマンス
1991	アジアフォーカス福岡映画祭
1992	アジア太平洋センター
1994	アジア太平洋都市サミット
1996	アジア・フィルム・アーカイブ（福岡市図書館に併設）
1999	福岡アジア美術館



1989アジア太平洋博覧会（よかトピア）

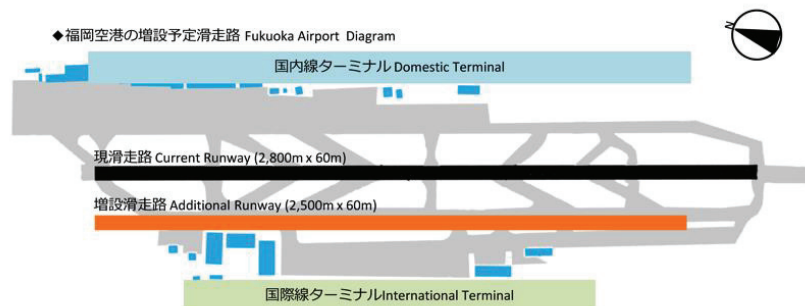
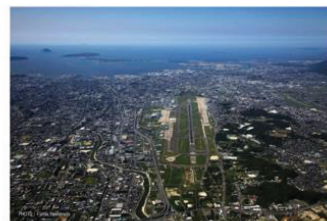


1989アジア太平洋子ども会議in福岡

出所：福岡アジア都市研究所(2017)『福岡のグローバル・ネットワーク』

図64

福岡空港の整備・強化(2017~)



出所：福岡アジア都市研究所(2017)

図65

博多港の港湾機能・MICE機能の拡張・強化(2017～)



出所: 福岡アジア都市研究所(2017)

図66

国家戦略特区グローバル創業雇用特区施策(2014～)

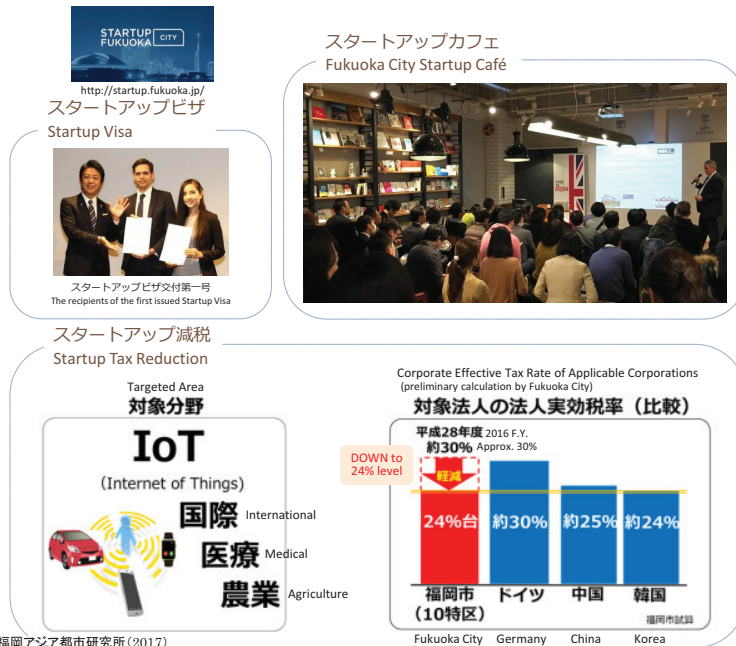


図67

えが進んできていて、それまではグローバルな保険会社などが支社を建てたいといったときに、それに見合うビルがなかったのですけれど、今ようやく外資企業が入れるような基盤が整ってきているところです(図68、69)。

私が研究所を去った後で2回くらい継続して比

較調査が行われて、2018年の調査の結果を見るとかなり接近してきたことがわかりました。

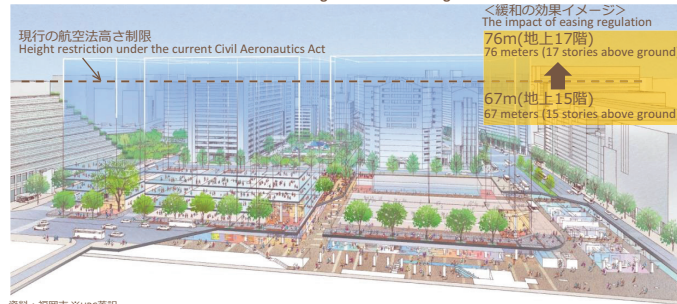
具体的には、図70のように2014、2016、2018年と、だんだんライバル都市にスコアがキャッチアップしてきています。コロナの影響もあったので、この後もなかなか難しいかなと思うのですが、

福岡の都市再生の起爆剤「天神ビッグバン」(2015～)

「天神ビッグバン」による経済波及効果(概算)
Estimated Economic Ripple Effect by "Tenjin Big Bang" Project

- ★延床面積：約1.7倍 444,000㎡ ⇒ 757,000㎡ (+ 313,000㎡)
Total floor space: Approx. 1.7 times
444,000 sq.m. ⇒ 757,000 sq.m. (up 313,000 sq.m.)
- ★雇用者数：約2.4倍 39,900人 ⇒ 97,100人 (+ 57,200人)
Number of jobs in "Tenjin Big Bang" project area: Approx. 2.4 times
39,900 persons ⇒ 97,100 persons (up 57,200 persons)
- ★10年間の建設投資効果：約2,900億円
Economic impact of construction investment over the next 10 years: Approx. 290 billion yen
- ★建替え完了後の経済活動波及効果(純増)：毎年約8,500億円
Economic ripple effect after all the redevelopment of 30 old buildings is complete (net increase):
Approx. 850 billion yen annually

まちづくりイメージ
Future Image of Urban Planning



資料：福岡市 ※URC英訳
Source: Fukuoka City. *Preliminary translation by URC.

図68

福岡の都市再生の起爆剤「天神ビッグバン」(2015～)



<https://www.city.fukuoka.lg.jp/jutaku-toshi/kaihatsu/shisei/20150226.html>

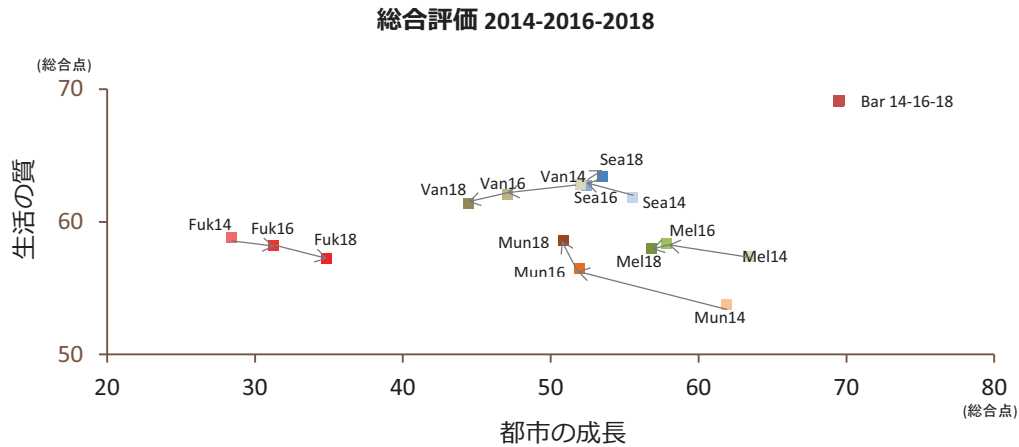
図69

今のペースでいけば、いずれこれらの都市にキャッチアップできる可能性も夢ではないと思えるようになってきています。

具体的に比較した4年間の中で何が増えたのか。かなりインバウンドで恩恵を受けているのは明らかです。とりわけインバウンド関連で多くの指標

が伸びたのは確かなのですが、一方で生産力あるいはイノベーションはそこまで伸びていなかった。グローバル交流の活発化を経済成長につなぐ必要があるのではないかと。とりわけ、特区の政策はまだまだ続いていますので、ここを起爆剤に、国内企業、福岡の新しい企業、スタートアップし

福岡の評価結果(2014年⇒2018年)



6都市の評価結果(2014年・2016年・2018年)
出所 福岡アジア都市研究所(2019)p.70をもとに作成

図70

ている企業がさらに海外展開していける。そういったことが必要ではないか、ということをお話しております。

4. 中部圏の競争戦略の構築に向けて

「中部圏の競争戦略の構築」については、申し訳ありませんが本日時点ではあまりお話しできません。というのも現在研究が進んでいるところで、ものすごいデータを集めている状況ですので調査のしかただけ最後に説明させていただきます。先ほどもご説明があったように、現在「定量評価・国際地域間比較に基づいた中部圏の地域力向上に関する調査研究」を行っている最中です。中部圏社会経済研究所が事業主体、事務局をやられていて、私も以前から交流があった九州経済調査協会でもデータ取得などをやっております。私は研究会の座長で、学識経験者5名が研究委員として、この後お話しされる加藤先生もこの中に入られていますけれど、このグループでまさに研究を進めているところです。オブザーバーとして中部経済連合会に入っていて、2022年度末完了に向けて作業中です。

研究会でどのようなことをしているかを簡潔に

ご説明します。中部経済連合会の活動エリアである愛知県、岐阜県、三重県、静岡県、長野県の5県を中部圏と定義しています。定義はいろいろなやり方があると思いますが、ここではこのような定義をしています。中部圏と属性が近くてベンチマークするにふさわしい地域圏を設定して比較しようということをやっています。

評価はどうするのか。中部経済連合会が出している中部圏が目指す将来像を示した中期活動指針「ACTION 2025」(2021年6月)の目標なども参考にしながら指標を設定します。

中部圏がベンチマークするにふさわしい地域圏の考え方を説明します。やはり先進国の地域圏が妥当であろうし、首都圏ではない地域圏であることも重要です。そして、人口・経済規模が中部圏と類似して、同国内トップではない地域圏であることも重要です。さらに、中部圏の特性を踏まえて、製造業の比率が比較的高い地域圏。これだけ縛りをかけると、世界中を見渡してもなかなか該当しなかったのですが、結論を言いますと、ドイツのバーデン＝ヴュルテンベルク州、シュトゥットガルトが中心都市になります。そしてバイエルン州、ミュンヘンが中心都市です。アメリカのシカゴ・ネイパービル都市圏。そしてダラス・フォー

中部圏がベンチマークするにふさわしい地域圏とは？

- ① 先進国の地域圏(OECD加盟国)
- ② 首都圏ではない地域圏
- ③ 人口経済規模が中部圏と類似し、同国内トップでない地域圏
- ④ 製造業の比率が比較的高い地域圏

⇒

<ドイツ>

バーデン＝ヴュルテンベルク州(シュトゥットガルト)

バイエルン州(ミュンヘン)

<米国>

シカゴ・ネイパービル都市圏(シカゴ)

ダラス・フォートワース都市圏(ダラス)

図71

中部圏がベンチマークするにふさわしい地域圏とは？



図72

トワース都市圏。これらの地域圏が浮かび上がってきています(図71、72)。

これらの都市のサマリーを見ていきますと、まず人口規模。若干差がありますが、1,000万から1,700万。面積的にも結構近い。GRP、生産力も8,000億ドルくらいで非常に近い。主な産業は製造業などが強みになっていて、フォーチュン・グローバル500社にもそこそこの数が入っている。そういったことで、これらの地域圏と中部圏を徹底比較しながら、データをたくさん集めています(図73)。

中部圏は自動車産業を中心に主要な企業が集積しておりますが、ベンチマークした都市を見てい

きますと、シュトゥットガルトを中心としたドイツのバーデン＝ヴュルテンベルク州は、ベンツであったり、ポルシェもここを拠点にしています。それ以外にも、世界的なIT企業も存在しています。バイエルン州も、BMWの本社ばかりでなく、アディダスの拠点があたり、シーメンスや、世界的な金融機関のアライアンスなどがあります。そして、シカゴにはボーイングの本社、ユナイテッドの拠点があたり、世界的な製薬会社があります。ダラスも、伝統的な石油産業のエクソンモービルだけではなく、製薬会社、航空会社、あるいは通信会社が本社を構えています(図74～78)。

中部圏がベンチマークするにふさわしい地域圏とは？

圏域	人口 (万人)	面積 (千 km ²)	GRP (百万ド ル)	GRP/人 (ドル)	主な産業	Fortune Global 500
中部圏	1,701	41	792,325	46,572	自動車、自動車部品、 化学	6社
バーデン＝ヴュルテンベルク州	1,107	35	621,940	56,185	自動車、自動車部品、 ソフトウェア	5社
バイエルン州	1,308	70	755,997	57,813	自動車、産業用機器、 金融・保険	5社
シカゴ・ネイパービル都市圏	1,036	42	682,216	65,834	医薬品、航空機、食品	11社
ダラス・フォートワース都市圏	932	122	535,997	57,518	エネルギー、医薬品、情 報通信	5社

図73

中部圏



図74

ドイツ バーデン＝ヴュルテンベルク州



図75

ドイツ バイエルン州

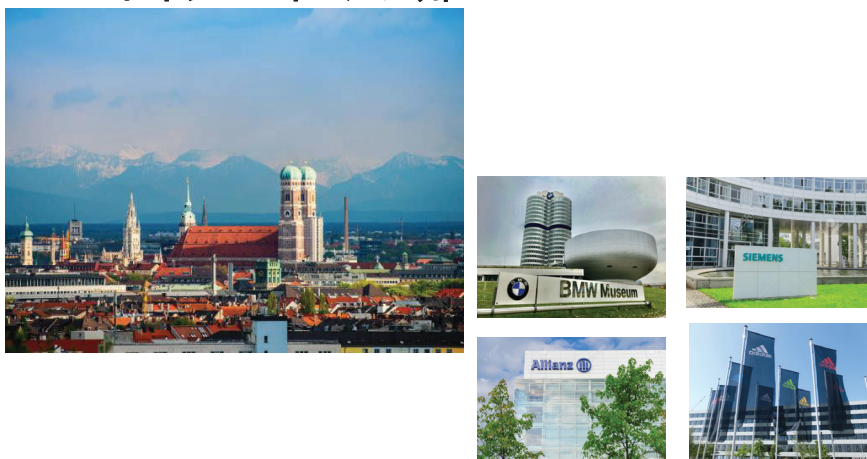


図76

米国 シカゴ・ネイパービル都市圏



図77

米国 ダラス・フォートワース都市圏

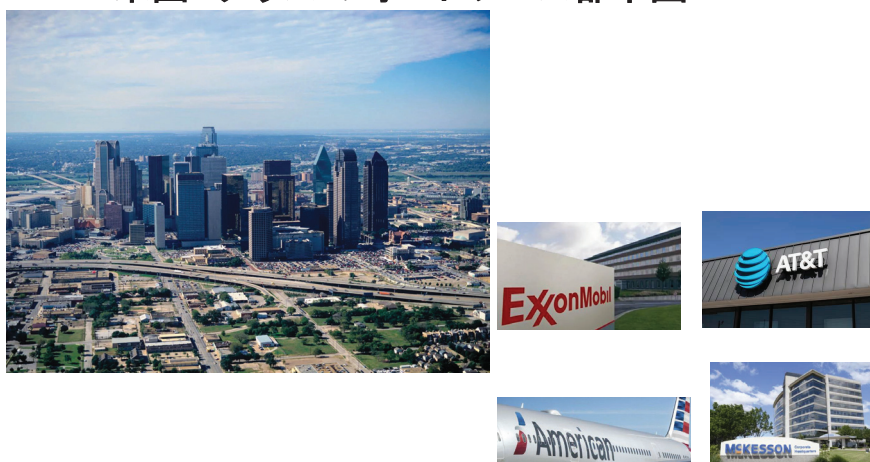


図78

国際地域間比較に用いる指標として、『付加価値の創造』であったり、『人財の創造』、『魅力溢れる圏域の創造』。これらに基づいて私たちが指標を集めて、都市間比較で示すには何を調査しなければならないのかということ洗い出して、最終的に先ほど事例でお見せしたようにスコア化します。偏差値みたいな形で分析していくことによって、中部圏はベンチマークした都市とを比較してどこが弱くて、どこが強いのか。どう伸ばせばいいのかということ提言していこうということを今、行っている真っ最中です。少しだけ明らかになったことをいうと、『付加価値の創造』では、特許件数とかイノベーション力は結構優れています。ただ、投資が足りない。あるいは、自動車に関わる製造業の競争力がものすごく強いのですが、複数の異なる産業への展開にまだ課題があるのではないかと。あるいは、『人財の創造』ではグローバル化、とりわけ大学に関して、国際的なプレゼンスに課題があるのではないかと。あるいは、『魅力溢れる圏域の創造』では、労働生産性や賃金は低くて、人手不足といった要因もあるのだと思いますが、やはり生産性を上げていかなければならない。ざっくりしたことで申し訳ないのですが、このようなことが明らかになりつつあるところではあります。

この結果はいずれまた中部圏社会経済研究所から正式にリリースされると思いますので、ぜひ結果を楽しみにお待ちしております。

ご清聴いただきましてありがとうございました。

【質疑応答】

Q1：都市圏の国際比較をする際に、地勢的な要因で比較にそぐわないという議論が出てくるのではないかとおっしゃるのですが、そういうところをどのように克服していくことができるのでしょうか。

A1：難しいと思います。ケースバイケースで見えていかないと難しい。そっくりそのまま、いろいろ

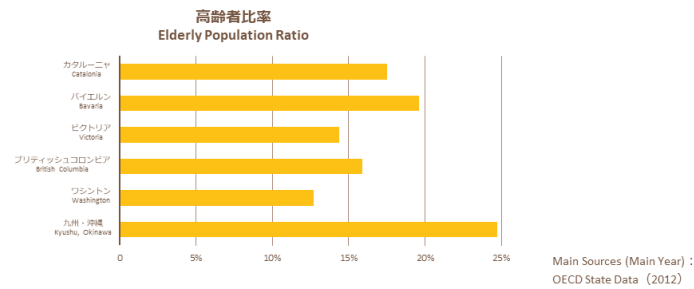
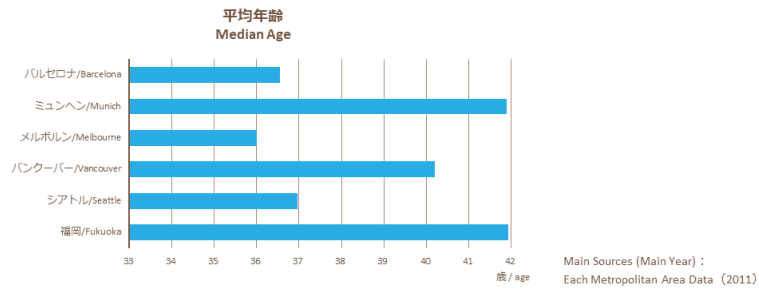
なことを比較することはできないわけですし、あるところが私たちのほうと比べて優位にあることがわかって、それを全く真似する必要もないですけれど、何かヒントを得るとか、具体例を交えながら話さないとなかなか難しいと思うのですが、決して無理はしないというか、無理やり比較するというは考えていません。ただ、今までこういう観点で中部圏というものをしている研究を私は見たことがなく、初めての取り組みですので、その結果を見ながら、最終的にどう戦略的に生かしていくかは、まだ私たちも検討課題でもありますので、その辺りは加藤先生とも相談しながら進めていきたいと思っています。

Q2：都市圏比較を踏まえて地域力を向上していくために、行政側がこの比較を十分意識して、果たしていくべき役割とはどういったものなのでしょうか。

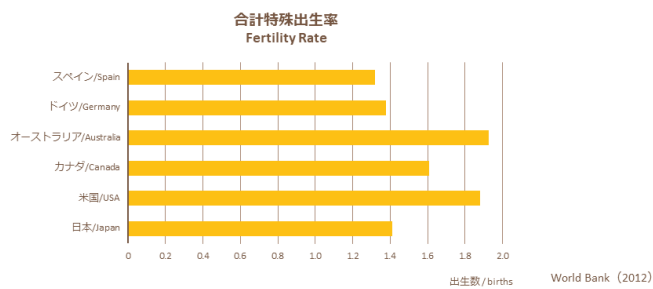
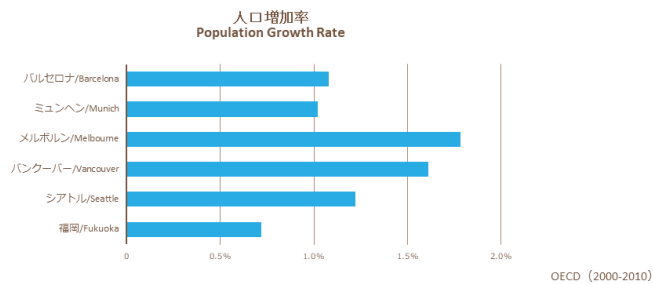
A2：行政もできることとできないことがあると思うのですが、あまり福岡と比較したくないのですが、私は福岡のシンクタンクにいたので、直接私たちの提言をそのまま市役所のほうで基本計画に反映させていったり、市のいろいろな政策に展開させていけるわけですから、空港に関わるようなところはあるのかなと思います。あとは、大学の強化も大学の責任だと言われればそうなのですが、やはり行政と連携してやるところもあるでしょうし、企業についても、さまざまなインセンティブをセットしてやっていくことができますから、同じ目標を持ってどのようなインセンティブが必要なのかとか、そういったことも含めて議論しながら、そのたたき台になればいいのかなと思います。

【文末資料】福岡の事例：ベンチマーク都市との比較

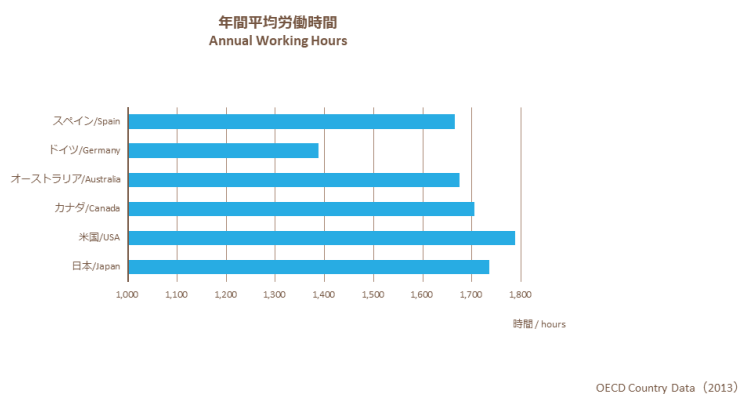
1-A. 人口構成



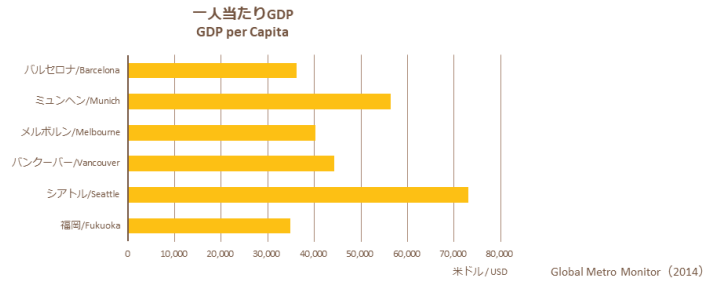
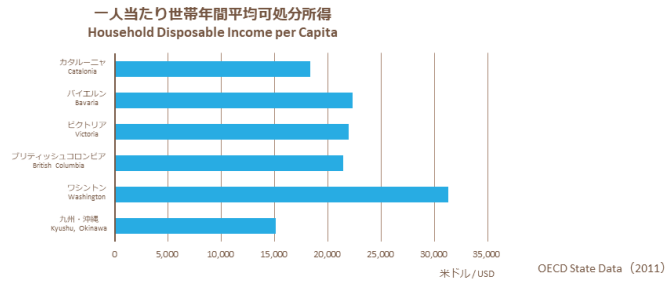
1-B. 人口動態



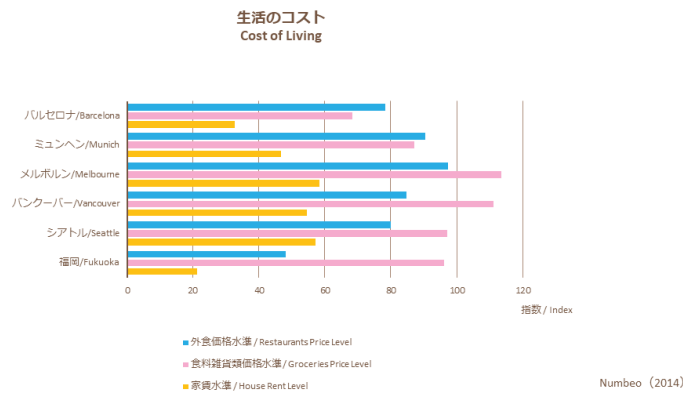
1-C. 生活と労働のバランス



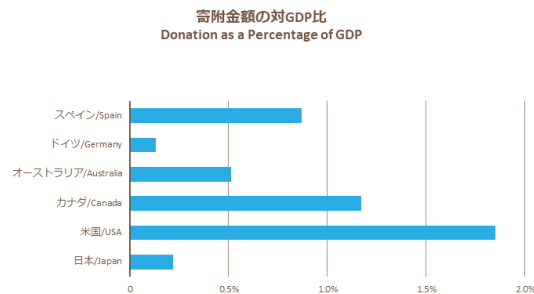
1-D. 金銭的な豊かさ



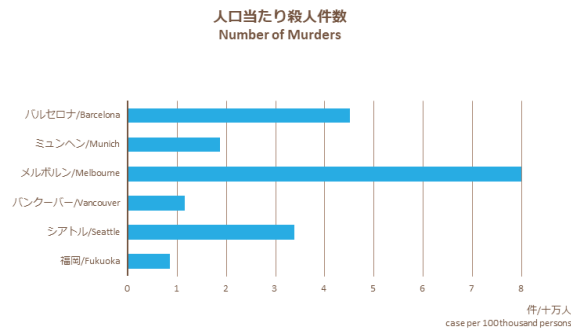
1-E. 生活のコスト



1-F. 寄附によるささえあい

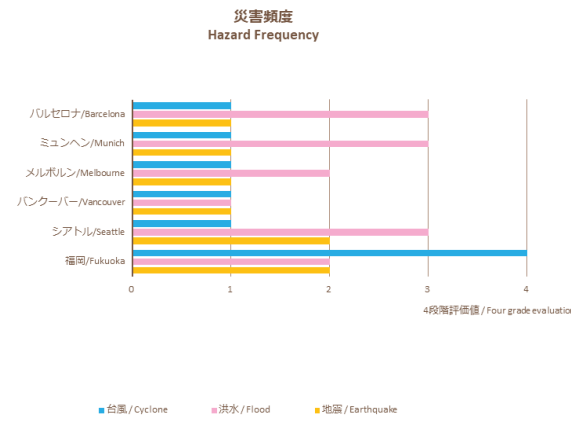


2-A. 犯罪の少なさ



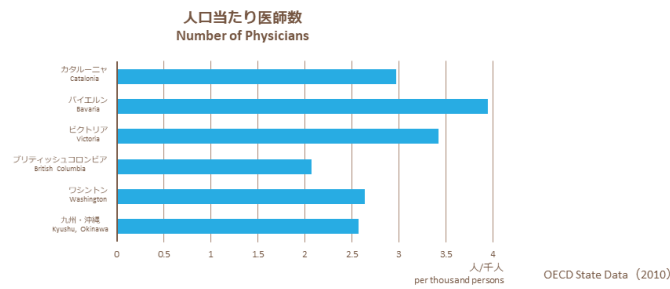
Each City Data (2012, 2013)

2-B. 災害頻度の少なさ

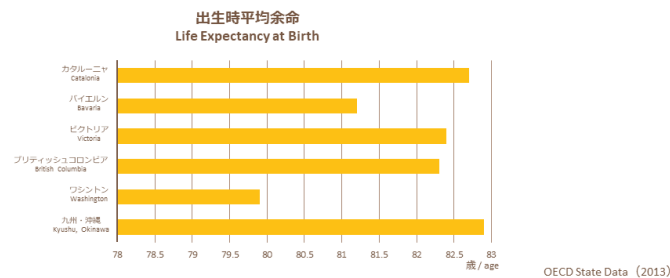


Columbia University (2005)

2-C. 医療の充実度

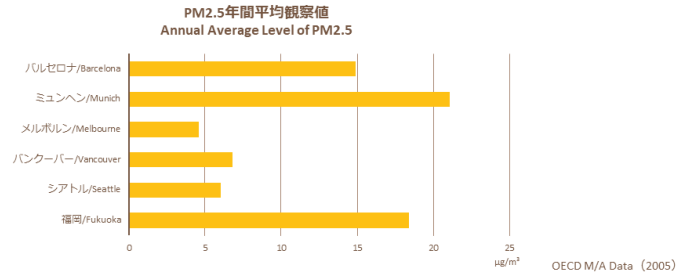
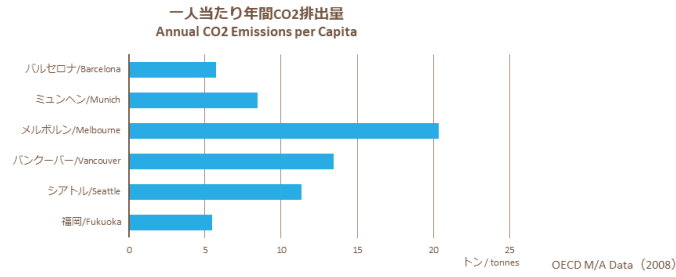


OECD State Data (2010)

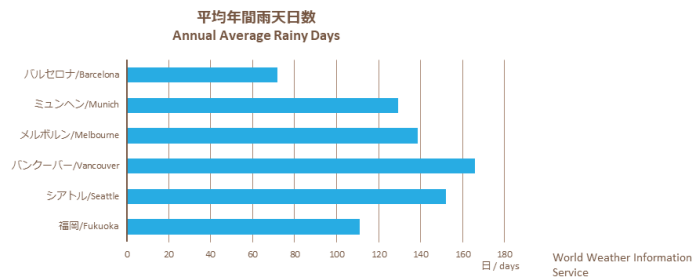
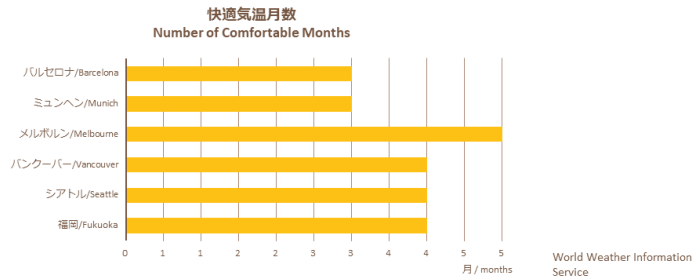


OECD State Data (2013)

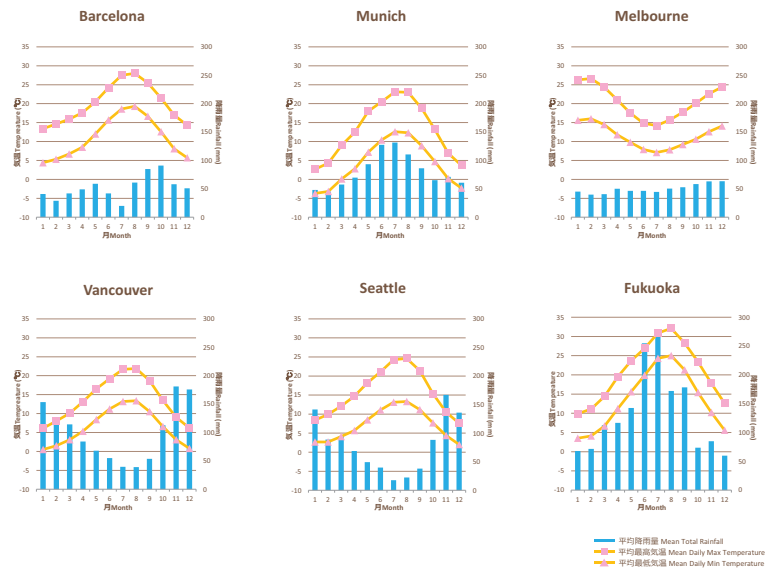
2-D. 汚染の少なさ



2-E. 気候の快適さ

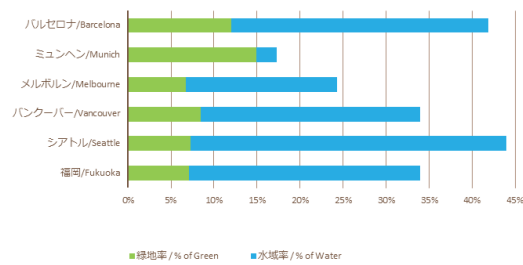


2-E. 気候の快適さ



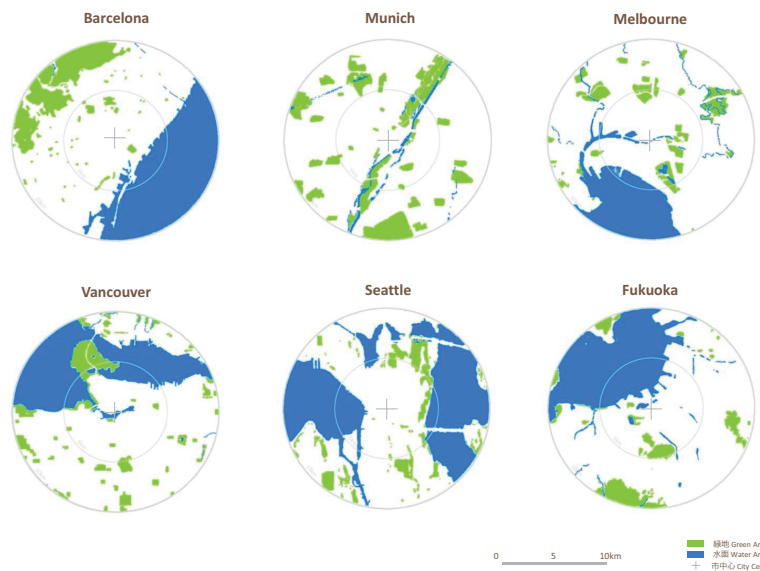
2-F. 自然の豊かさ

市域中心部の緑地・水面の比率
Occupancy of Green/Water in Central Area

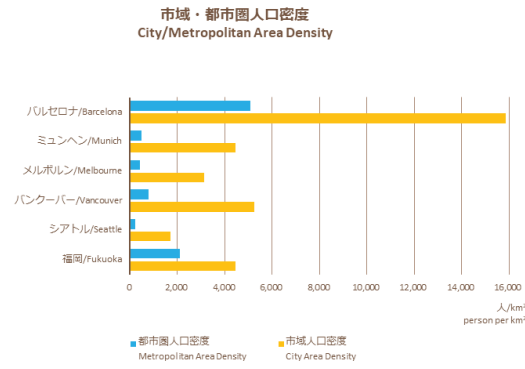


Esri World Topographic Map

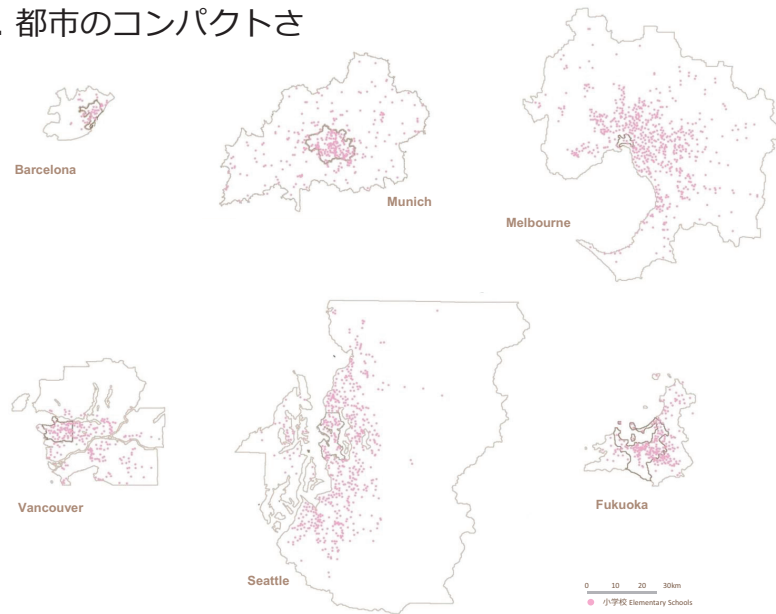
2-F. 自然の豊かさ



2-G. 都市のコンパクトさ

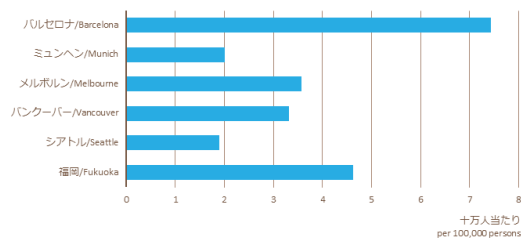


2-G. 都市のコンパクトさ

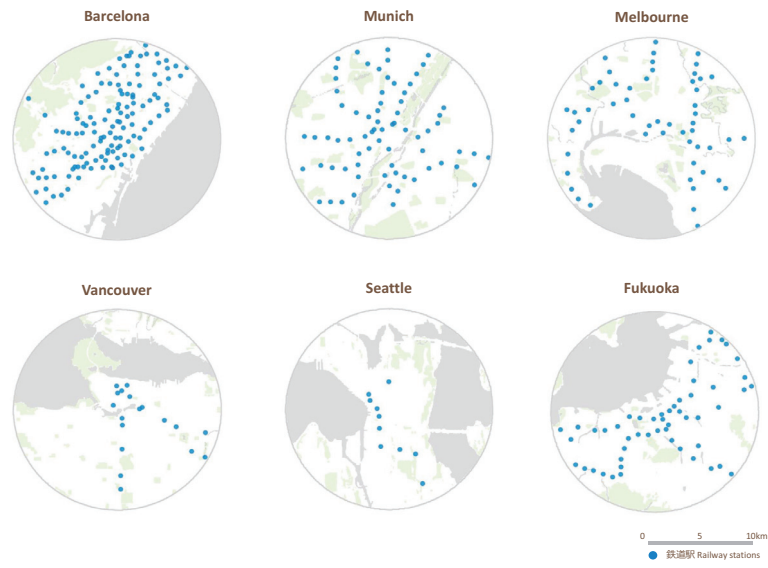


2-H. 公共交通の充実度

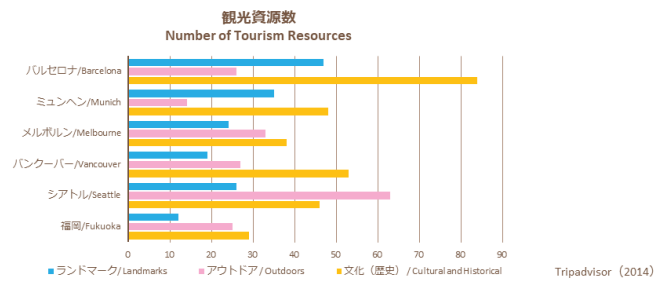
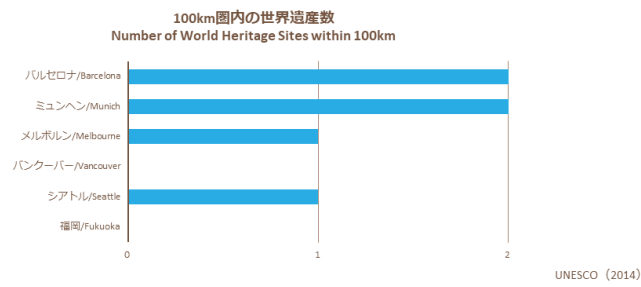
人口当たりの鉄道駅数 (トラム除く)
Number of Stations (Trams excluded)



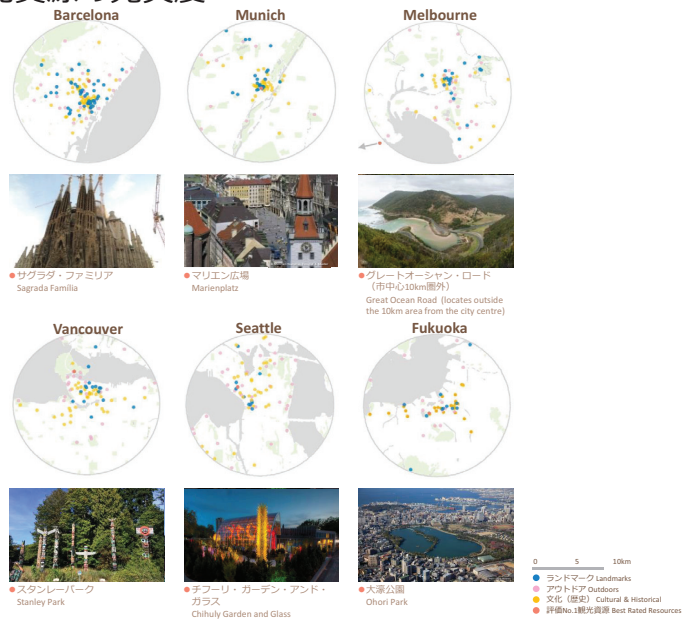
2-H. 公共交通の充実度



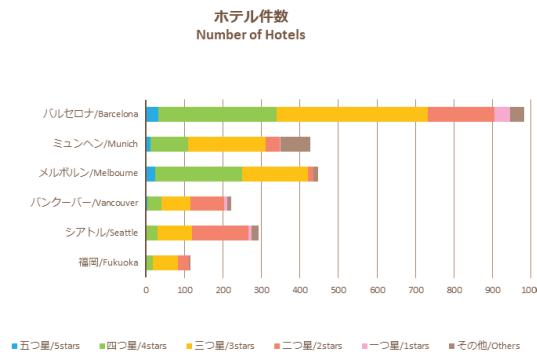
3-A. 観光資源の充実度



3-A. 観光資源の充実度

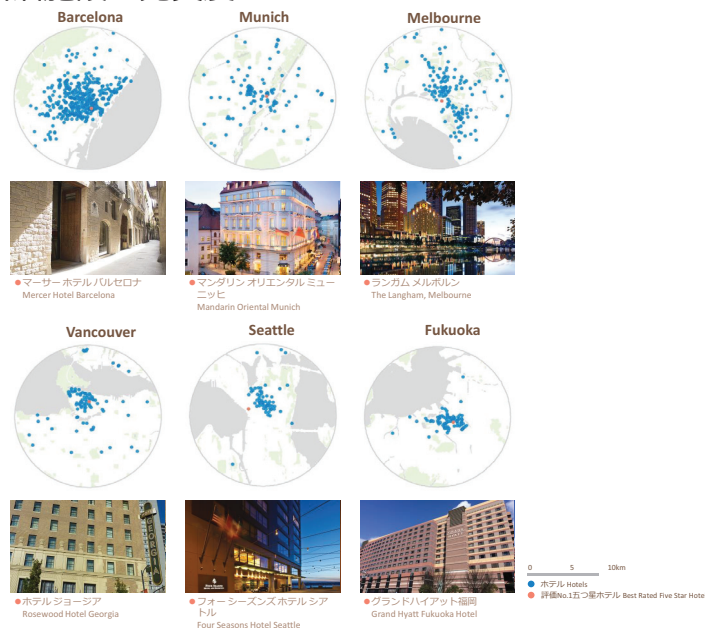


3-B. 宿泊施設の充実度

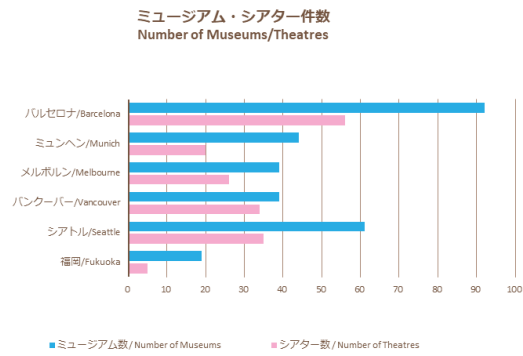


Hotels.com, Expedia.com (2014)

3-B. 宿泊施設の充実度

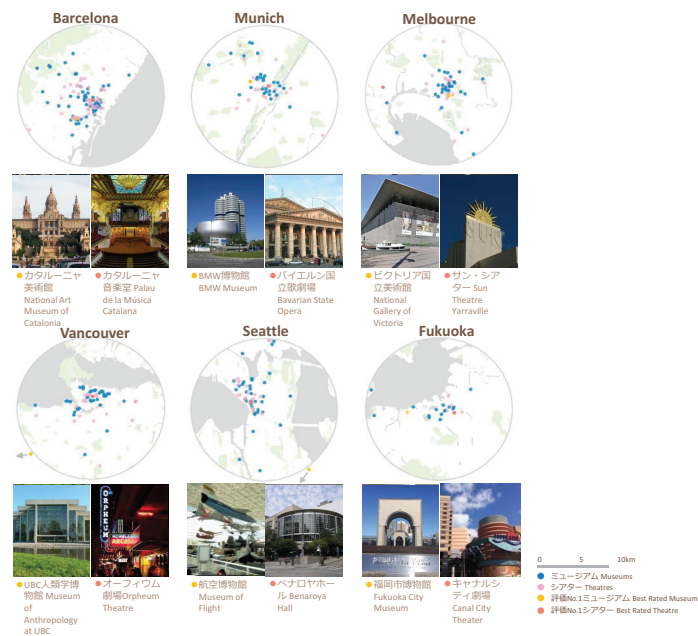


3-C. 芸術鑑賞施設の充実度

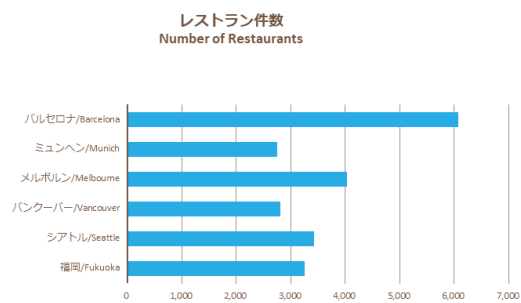


Tripadvisor (2014)

3-C. 芸術鑑賞施設の充実度

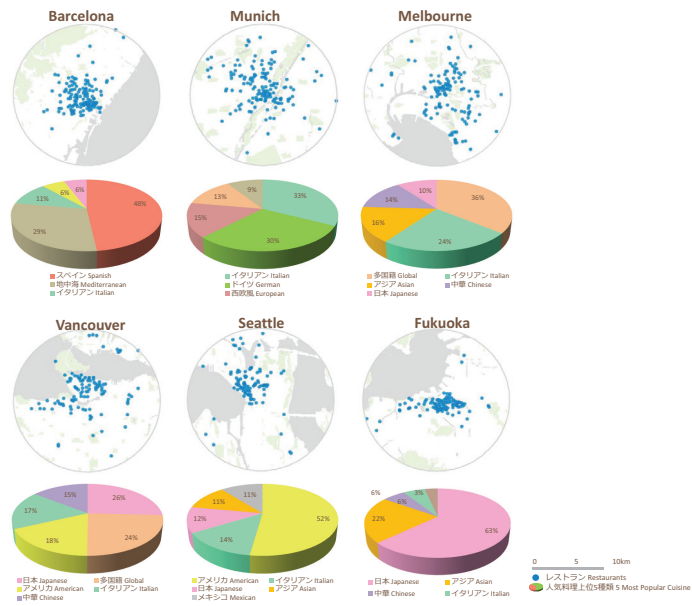


3-D. 外食の充実度

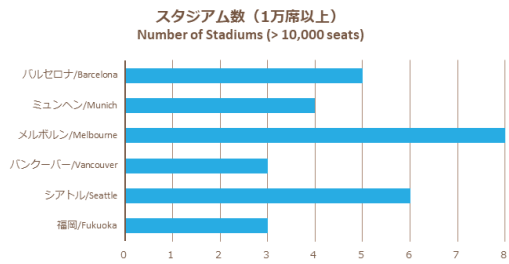


Tripadvisor (2014)

3-D. 外食の充実度



3-E. スポーツ観戦施設の充実度



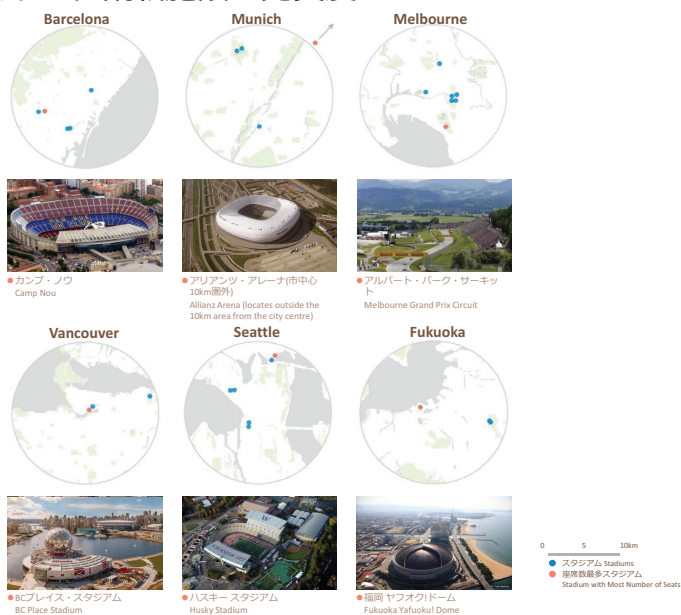
Worldstadiums.com (2014)

オリンピック大会開催実績 Olympic Games Experience

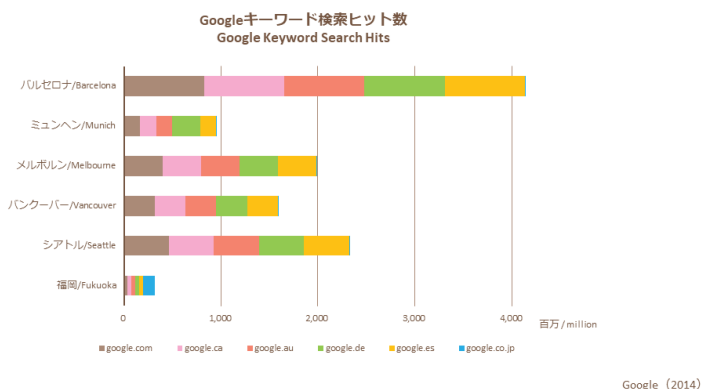
都市 City	バルセロナ Barcelona	ミュンヘン Munich	メルボルン Melbourne	バンクーバー Vancouver	シアトル Seattle	福岡 Fukuoka
回No	1	1	1	1	0	0
年Yr	1992	1972	1956	2010	-	-
季SW	夏 Summer	夏 Summer	夏 Summer	冬 Winter	-	-

Olympic.org (2014)

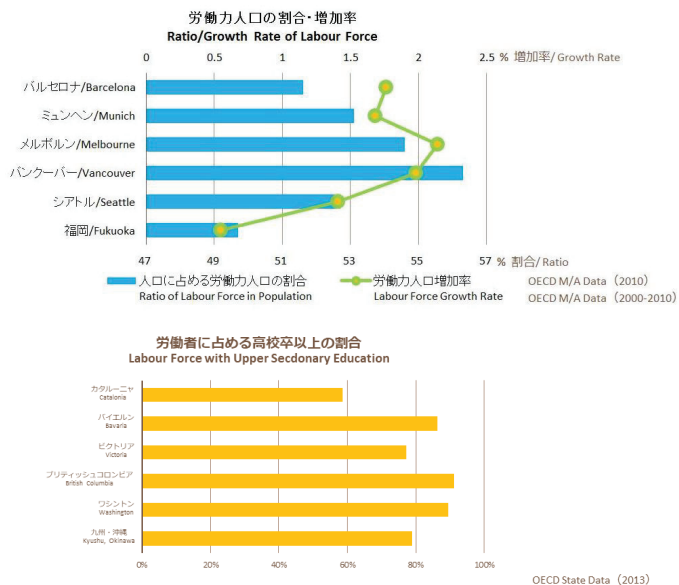
3-E. スポーツ観戦施設の充実度



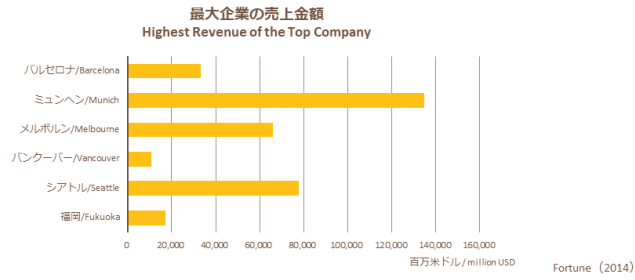
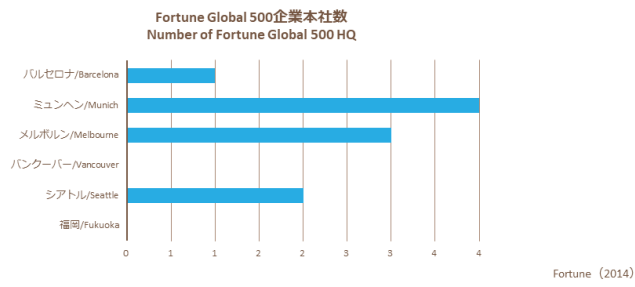
3-F. 地域の知名度



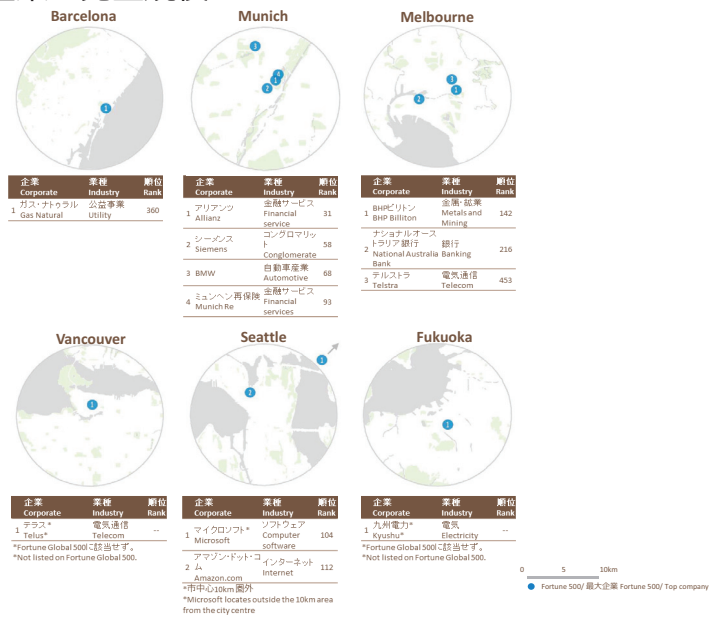
3-G. 人材の豊かさ



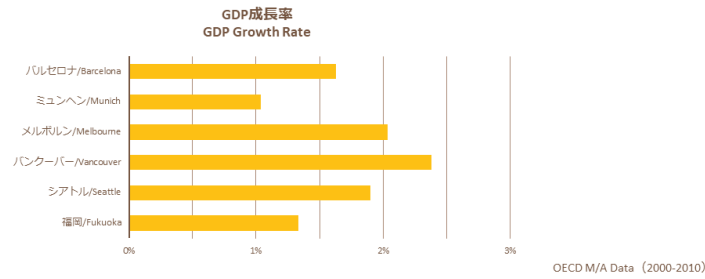
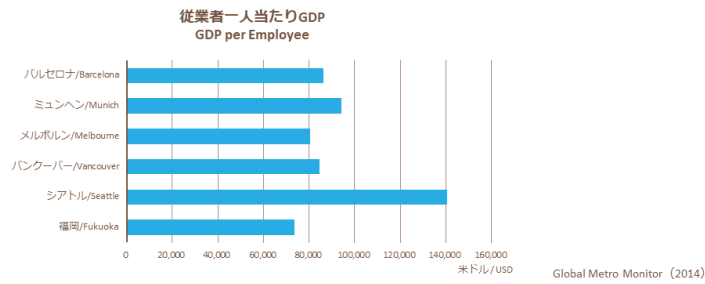
3-H. 企業の売上規模



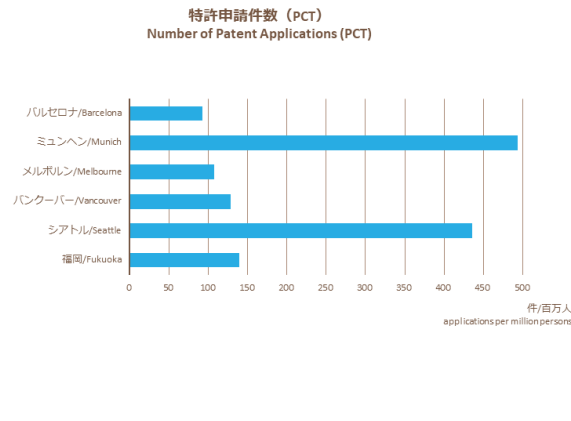
3-H. 企業の売上規模



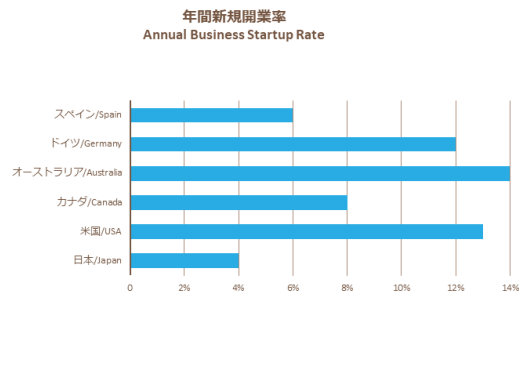
3-I. 経済力の強さ



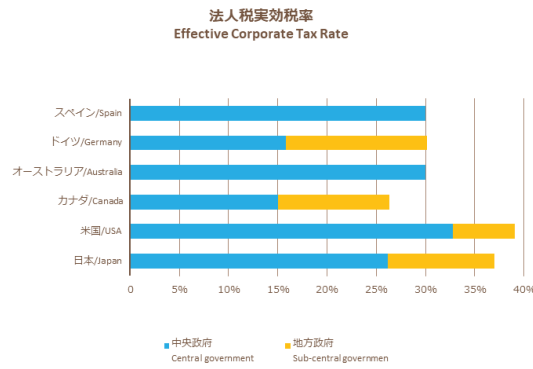
4-A. 特許申請件数の多さ



4-B. スタートアップの多さ

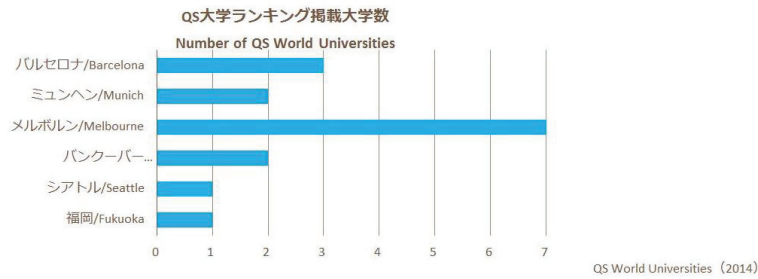


4-C. 操業にかかわる税

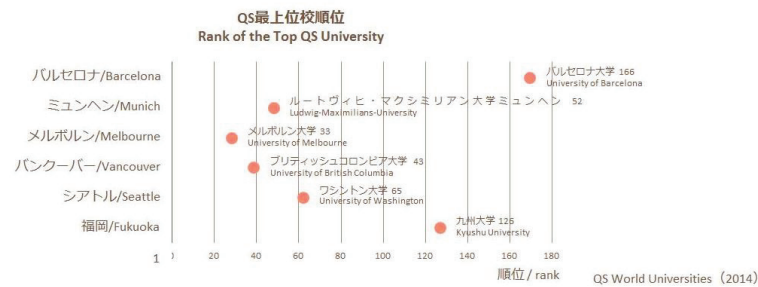


OECD (2014)

4-D. 大学のグローバル評価



QS World Universities (2014)



QS World Universities (2014)

4-D. 大学のグローバル評価

Barcelona

● バルセロナ大学 (166)
University of Barcelona (166)

Munich

● ルートヴィヒ・マクシミリアン大学ミュンヘン (52)
Ludwig Maximilian University of Munich (52)

Melbourne

● メルボルン大学 (33)
University of Melbourne (33)

Vancouver

● ブリティッシュコロンビア大学 (43)
The University of British Columbia (43)

Seattle

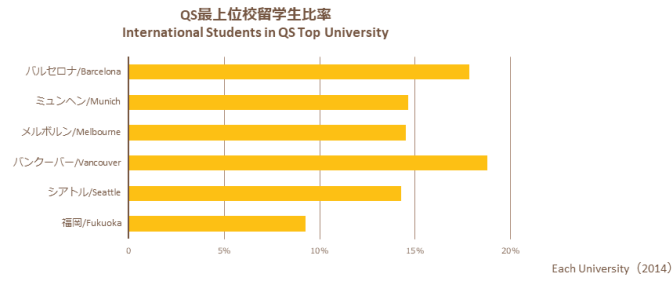
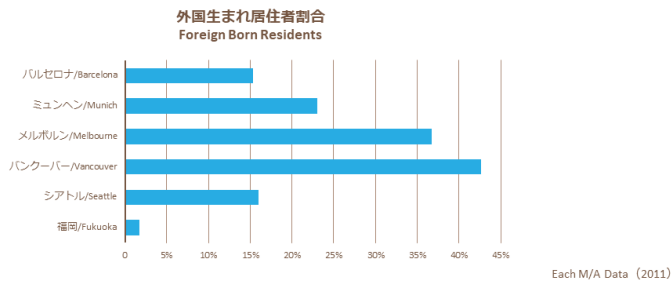
● ワシントン大学 (65)
University of Washington (65)

Fukuoka

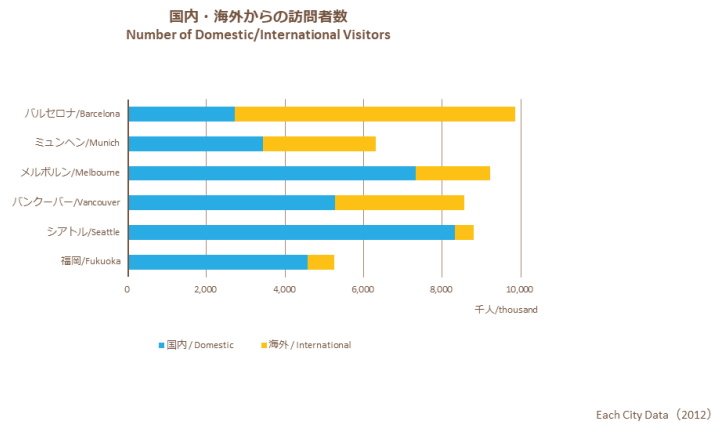
● 九州大学 (126)
Kyushu University (126)

0 5 10 15km
● QS大学 QS Universities
● QS最上位校 Top QS University

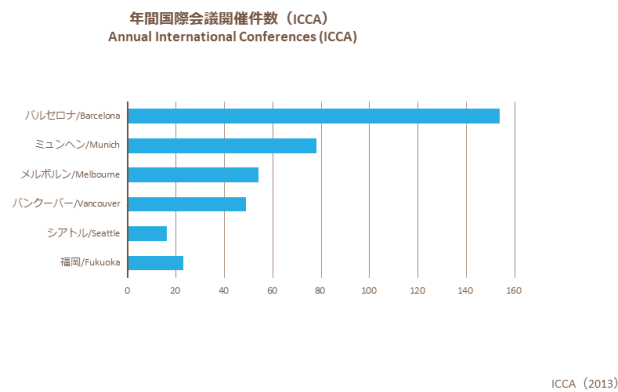
4-E. 海外人材の割合



4-F. 訪問者の多さ



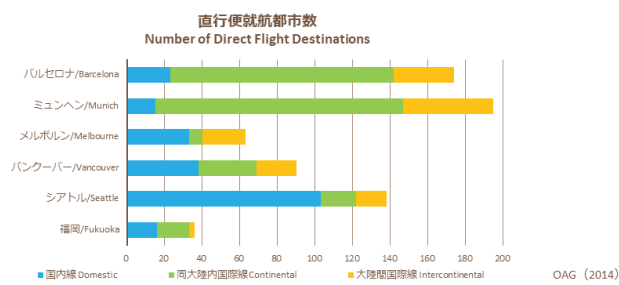
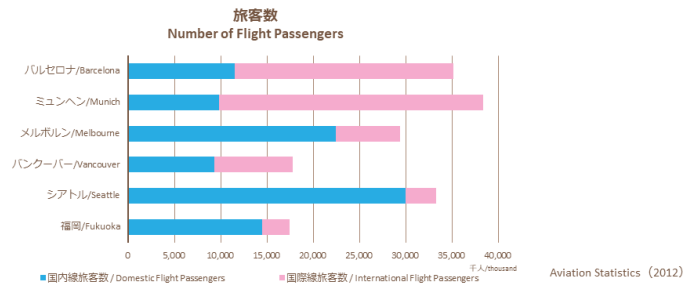
4-G. 大規模国際会議の多さ



4-G. 大規模国際会議の多さ

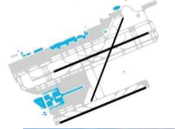


4-H. 国際空港機能



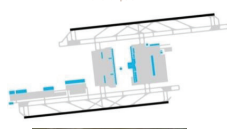
4-H. 国際空港機能

バルセロナ・エル・プラット空港
Barcelona El Prat Airport



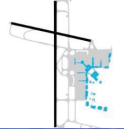
滑走路本数 Runway: 3
市内中心部からのアクセス時間(分)
Travel Time (minutes) from the City
Centre: 35

ミュンヘン国際空港
Munich Airport



滑走路本数 Runway: 2
市内中心部からのアクセス時間(分)
Travel Time (minutes) from the City
Centre: 35

メルボルン空港
Melbourne Airport



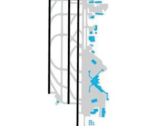
滑走路本数 Runway: 2
市内中心部からのアクセス時間(分)
Travel Time (minutes) from the City
Centre: 20

バンクーバー国際空港
Vancouver International Airport



滑走路本数 Runway: 3
市内中心部からのアクセス時間(分)
Travel Time (minutes) from the City
Centre: 20

シアトル・タコマ国際空港
Seattle-Tacoma International Airport



滑走路本数 Runway: 3
市内中心部からのアクセス時間(分)
Travel Time (minutes) from the City
Centre: 32

福岡空港
Fukuoka Airport

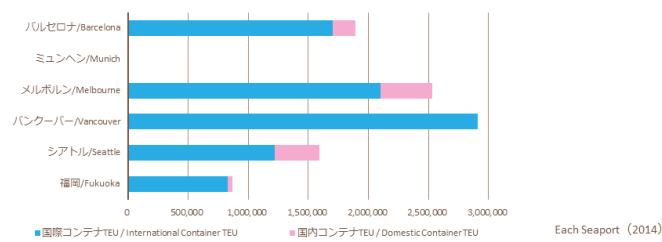


滑走路本数 Runway: 1
市内中心部からのアクセス時間(分)
Travel Time (minutes) from the City
Centre: 11

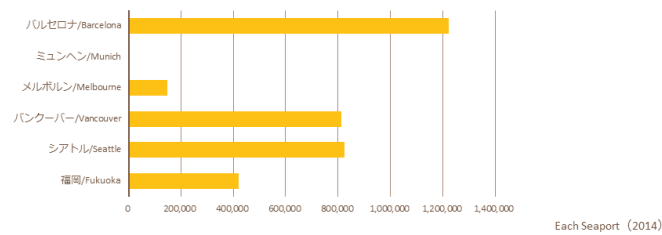
0 1.5 3km

4-I. 国際港湾機能

国際・国内コンテナTEU
International & Domestic Container TEU



クルーズ客船乗降人員数
Cruise Passengers



4-I. 国際港湾機能



講師：岐阜大学工学部 客員教授 加藤 義人 氏

演題：『成長する中部圏』に求められる視点 ―リニア時代の国土を念頭に―



皆さんこんにちは。ご紹介をいただきました加藤でございます。私は『『成長する中部圏』に求められる視点』ということでお題をお預かりいたしました。このテーマで話せという

ご趣旨の背景には、中長期的な中部圏の発展を実現していくためのシナリオをお前なりに述べよという投げかけかなと私は理解をいたしましたので、副題として「リニア時代の国土を念頭に」と付けさせていただきました。つまり中長期先の中部圏の発展を考える際には、リニアを意識しながら戦略を立てていかざるを得ない、そうでなくてはならないと考えたからです。

今日申し上げるお話の構成は4つでございます、「1.時代の潮流」、「2.リニア時代の中部圏の交流ポテンシャル」、「3.国際比較から読み取る中部圏の特質」。3章については、久保先生からもありましたように研究の最中でもございますので、スクリーンだけということでお話を聞いて

いただきます。そして「4.『成長する中部圏』に求められる視点と足元の課題」。これは私が考えるものでございますので、賛否両論あろうかと思えます。私から投げかけをしたいという、そういう姿勢でお話をさせていただきたいと思っております。

1. 時代の潮流 「(DX+コロナ)+リニア」

まず、時代の潮流ですが、「(DX+コロナ)×リニア」と書きました。これが私の目線から見て今感じている、あるいは、将来に向けて念頭に置くべき潮流ということでございます。DXとコロナが重なり合いました。それによって脱東京と言えるような潮流が見えたわけです。

「DX+コロナ」で何が起きたのだろうかということなのですが、DXの取り組みそのものは2017年くらいには言葉としてあって、個々の取り組みはわれわれの周りにあったわけです。しかし、そこにコロナが後からやって来たことによって、この2つが融合したことでリモートというワークスタイルあるいは生活スタイルが、津々浦々に浸

時代の潮流 (その1)

(DX+コロナ)=脱・東京の時代

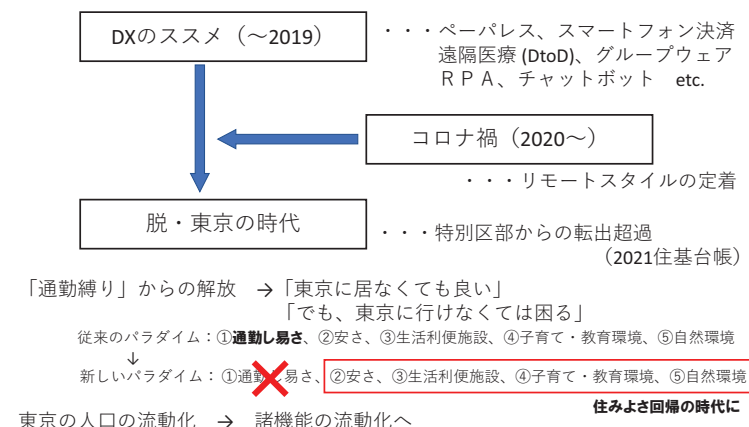


図 1

透したわけです。とりわけ行政機関が諸般の会議で、あるいは勤務スタイルでリモート形式を採用されたのが決定的であったと、私は肌で感じております。その結果、朝、会社へ通勤するという前提を持たなくてもいいという人々が多く出現したということでございます。その結果、東京にいらなくてもよいという現象が出た。これが脱東京の現象です。われわれの居住地選択は「通勤できるか?」ということ、自分と家族の目的地に照らして選ぶわけです。そのためにはいろいろなことを犠牲にするわけですが、通勤しなくていいということになれば高いところに住みたくはないし、子育てをしやすいところに住みたいし、自然豊かなところを選びたいわけです。つまり、通勤縛りから解放されれば住みよき回帰の時代になる。その結果、それをいち早く感じ取った人々が脱東京を実現したということ（図1）。

このグラフ（図2）は2021年1月の住民基本台帳です。右端の円で囲ってある部分、グラフが下へ折れたところがコロナの影響でございます。青の線が東京圏、赤は東京都、緑の破線は特別区部23区ですが、ここではコロナが来たことで流入する人口が減ったわけです。これは転入と転出を足し合わせていますので、プラスであれば転入超過、マイナスであれば転出超過になるわけですが、2021年に緑、すなわち東京特別区部でマイナスに

なった。つまり、23区で転出超過になった。これが脱東京を象徴的に表した統計だったわけです。その後、若干の入超に転換しているようだという報告を聞いております。これが、もっと転出超過が大きくなればと、私は思っているのですけれども、入超に若干戻った。これは、当面は東京を出ようという人と東京に進学もしくは就職する人がせめぎ合って、転出転入の流動が起きるということだと思いますので、これからしばらくの東京の人口の流動状況は私としては関心高く見守っていきたくて思っております。しかし、脱東京というパラダイムが起きたということは言っても間違いないだろうと思います。

しからば、23区から皆さんどこに行ったのかということですが、結論を言いますと、図3の右下のグラフの赤い囲みを見ていただきますと、コロナ前2019年と比べて23区から転出した人の増加率が多かったところ、トップ5の都市を示しております、1番目から順に読み上げますと茅ヶ崎、藤沢、つくば、鎌倉、町田です。その下も、日野、八千代、上尾、大和、立川と続いていくわけでありまして、23区からどこに皆さんは脱出したのかという首都圏の郊外都市です。トップ10がすべてそうなのです。とりわけトップ5を見ていただきますと、何か共通性をお感じ取りいただけるのではないかと思います。

東京圏、東京都、特別区部の転入超過数の推移

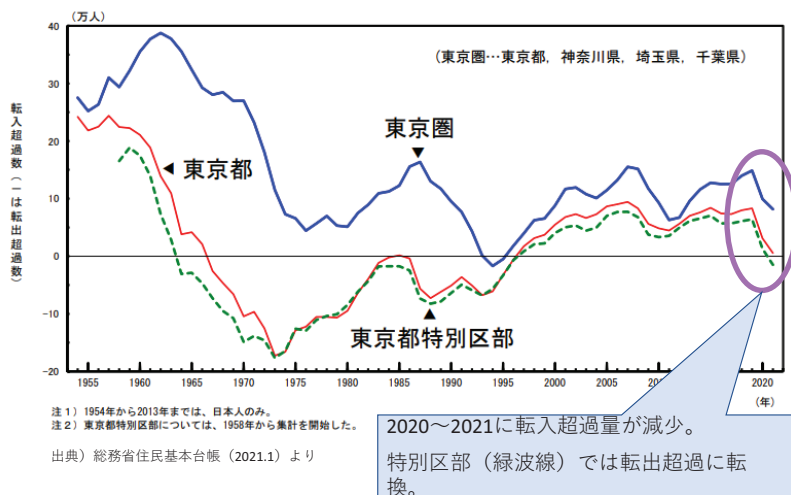


図2

東京都特別区部からの転出先上位都市(TOP10)

移動後の住所地	転出者数(人)			
	2018年	2019年	2020年	2021年
横浜市	24,224 (1)	24,778 (1)	27,189 (1)	29,089 (1)
川崎市	20,740 (2)	21,724 (2)	22,281 (2)	22,757 (2)
さいたま市	10,661 (3)	11,095 (3)	11,746 (3)	13,077 (3)
川口市	9,043 (4)	9,147 (4)	9,410 (4)	9,690 (4)
市川市	7,814 (5)	7,938 (5)	7,986 (5)	8,192 (5)
大阪市	7,488 (6)	7,709 (6)	7,763 (6)	7,753 (6)
千葉市	5,392 (10)	5,551 (10)	5,964 (9)	6,824 (7)
柏市	6,472 (7)	6,370 (7)	6,497 (7)	6,529 (8)
船橋市	5,947 (8)	5,936 (8)	6,355 (8)	6,519 (9)
福岡市	5,283 (11)	5,479 (11)	5,529 (11)	5,853 (10)
松戸市	5,939 (9)	5,675 (9)	5,813 (10)	5,768 (11)

注) () は各年の順位
出典) 総務省住民基本台帳 (2021.1)

【脱出先の選択条件】

- ① 東京アクセス
- ② 都市機能集積
- ③ 経済性
- ④ 風光明媚
- ⑤ ブランド性

特別区部からの転出量増加都市

前年差(人)		対2019年差(人)	
移動後の住所地	2021年	移動後の住所地	2021年
横浜市	1,900	横浜市	4,311
さいたま市	1,331	さいたま市	1,982
千葉市	860	藤沢市	1,354
藤沢市	641	千葉市	1,273
茅ヶ崎市	565	川崎市	1,033
町田市	503	茅ヶ崎市	873
川崎市	476	町田市	849
草加市	422	柏市	641
流山市	404	つくば市	629
柏市	380	鎌倉市	620

出典) 総務省住民基本台帳 (2021.1)

特別区部からの転出者増加率上位都市

前年増減率(%)		対2019年増減率(%)	
移動後の住所地	2021年	移動後の住所地	2021年
茅ヶ崎市	44.0	茅ヶ崎市	89.5
藤沢市	21.5	藤沢市	59.9
上尾市	18.7	つくば市	44.1
国立市	18.3	鎌倉市	44.1
日野市	17.4	町田市	32.1
町田市	16.8	日野市	31.0
流山市	15.3	八千代市	29.1
千葉市	14.4	上尾市	27.9
草加市	12.3	大和市	26.6
つくば市	12.0	立川市	23.4

出典) 総務省住民基本台帳 (2021.1)

図 3

私が感じ取った共通性は、5点でございまして、1点目は、「東京アクセス」。東京にいらなくてもいい、しかし、いざとなったら東京に行けなくては困る。東京アクセシビリティはしっかり担保してもらってほしい。

2点目は、「都市機能集積」。ものすごく不便では困るというのが2番目です。一定の都市機能集積があって、都市サービスレベルがある町を選びたい。

3点目は、「経済性」。東京より安いことですね。経済性をしっかりと踏まえておられる。

4点目は、「風光明媚」。5つの都市のうち3都市が湘南海岸に立地しております。つくばは緑豊かなところですし、町田は東京都ですけども、多摩丘陵のふもとにあるところですから、緑が意外と豊かなのです。したがって風光明媚、自然豊かといいますか、そういうところが選ばれている。

5点目は、真面目な言い方をすると、「ブランド性」ということになるのではないかと思います。

「東京アクセス」、「都市機能集積」、「経済性」、「風光明媚」、「ブランド性」の5点が整っている町を選んで、皆さんは東京から脱出しているとい

う共通した傾向を読み取ることができる。これを頭に入れておきたいと思うわけです。

次に、潮流その2はここにリニアが掛け合わされます(図4)。DX+コロナはリモートを生んだということです。ここにリニアが掛け合わさるというのはどういうことかということ、リモートを前提とした居住地選択が広域化するであろうということです。広域化すれば、今は首都圏の中で流動化していますが、首都圏に限らず広域的に流動化すれば、東京に所在する人口、あるいは産業機能も含めて考えていいと思いますけれども、東京一極集中の本格的な是正の機会をわれわれは得ることができるかもしれない。東京一極集中というのは、わが国における全国総合開発計画が、1962年にできてから今日に至るまでずっと、わが国の国土の課題は東京一極集中だということが書かれていて、われわれは引き継いで克服できずに今日に至っておりますが、やっとその機会が来たのではないかと。それは「DX+コロナ」で産み落とされたリモートということがあって初めて、ひょっとしたら実現できるかもしれないということです。

そして、東京一極に集中しているわが国の国土はどうして課題なのかということ、改めて皆さ

時代の潮流（その2）

— 中部圏の役割を読み取りたい —

(DX+コロナ) × **リニア** = 中部圏の時代

↓
立地選択の広域化 → 「東京一極集中」の本格的是正の可能性

- ・ 国土の高コスト構造からの脱却
- ・ コスト効率の高い立地選択
- ・ 法人企業の国際競争力の向上
- ・ 国民生活における豊かさの享受

東京に依存した国土 → 企業も家計も高コストを強いられている

高コストを負担しない立地選択が可能に → 日本経済の再浮上
国民のQOLの向上

リニア開業による2時間圏の拡大 → リニア沿線に新しい立地選択

図4

んと共有しておきたいのですが、わが国の企業は東京にいないと大きな商売ができない、スピーディーな商売ができない、同業他社に後れを取る可能性があるということから、多くの企業が東京に本社あるいは支社を置かざるを得ないという国土でございました。これまではそのことによって効率的に経済成長を実現したわけですが、しかしその反面、企業は非常に大きなコストを負担しております。それはオフィスコストですね。大きなオフィスコストを負担してでも、発展するためには東京にいたほうがよいというパラダイムでこの国土の上で活動してきている。地方の家計も同様のことがありまして、地方にいる子どもたちが東京の大学に進学したいと言えば親は背中を押して送り出すわけです。しかしその代わりに、多額の仕送りが家計負担となっているわけです。つまり、東京一極集中しているわが国の国土は、企業が成長するにも若者が成長するにも高いコストを強いる。法人企業や国民に対して高いコストを強いる国土なのです。このときに、日本の企業の国際競争力を維持発揚できるかといったときには、逆に大きなハンデになっていると言わざるを得ない。したがって、東京一極集中が是正できれば日本の国土は、高コスト構造から脱却でき、企業の立地選択がコスト効率の高い立地選択が可能になることで、企業の国際競争力が向上し、国民の豊かさ

が高まっていくことにつながるの、やはりこれを諦めてはいけません。リモートが産み落とされたことで、これを改めて狙えるというふうに強く意識したいということでございます。

「×（かける）リニア」によって広域化するといったときに、リニアによってどのような時間短縮のインパクトがあるのかということを変更して共有しておきたいわけですが、それを知っておかないと脱東京でどれほど国土の中で広域化できるのかがイメージできませんので、お見せしたいと思います。これは現在の品川2時間圏をスカイブルーで塗っております（図5）。1キロメッシュで2時間で到達可能かどうかを反転して着色しておりますので、かなり細かい作業結果です。東京一円から東海道新幹線および東名高速、新東名高速が、東側に細長く静岡辺りに伸びております。よく見ると、長野新幹線が長野東部辺りもタッチしております。これが現状です。

ここにリニアの品川・名古屋が開業いたしますと、中部圏はずっと着色エリアが広がるわけですし、品川2時間圏がかなり中部圏の中に入り込んできて、新大阪まで開業いたしますとさらに着色エリアが広がります。

同じことを名古屋起点からの2時間圏で見ただけです（図6）と、現状が薄いピンクの範囲でありまして、大阪はすでに相互に2時間圏の関

リニア開業前後の2時間圏の変化（品川起点）

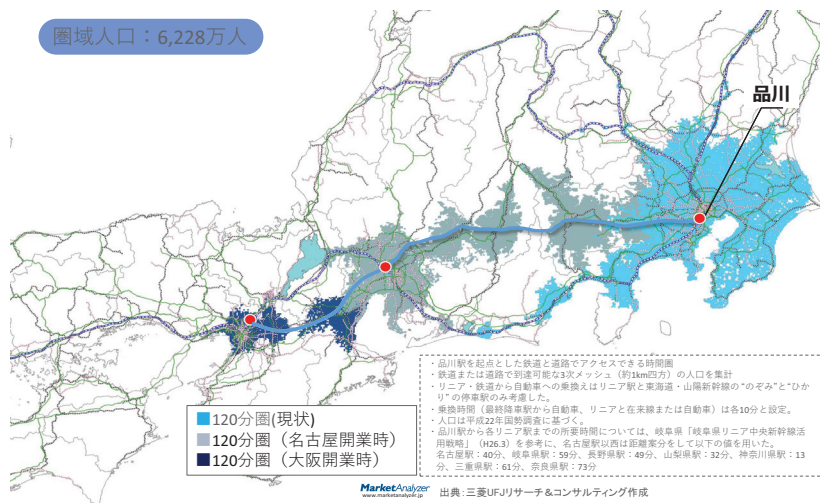


図5

リニア開業前後の2時間圏変化(名古屋起点)

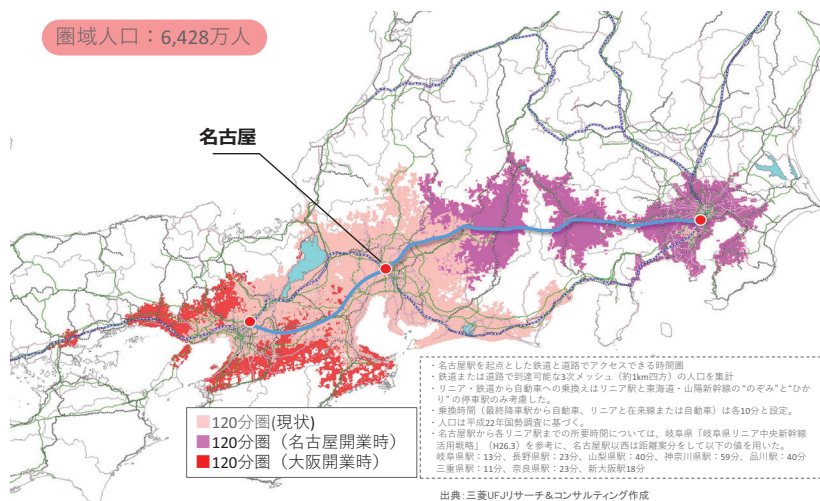


図6

係にあります。これが品川・名古屋間が開業いたしますと、ショッキングピンクが名古屋からの2時間圏になりますので、中部エリアは名古屋からの2時間圏はかなり広域的に展開するわけでありまして、かつ、首都圏の主要都市のすべてが2時間でおつりが来る位置関係になるということです。そして、新大阪まで開業すれば、西側に赤いエリアが新たな2時間圏として伸びていくということです。

同じことを大阪起点から見ます（図7）。現状は薄いグリーンでありまして、ここに品川・名古屋間が開業いたしますと、変化がおわかりになり

ますでしょうか。小さな新しい緑が2か所、飯田と中津川です。大阪の皆さんから見たときに飯田と中津川に新たな2時間圏が出来ましたといっても、それは誤差にしか思われないうちかと思うわけでありまして、大阪の皆さんはリニアが品川・名古屋間で開業すると、名古屋乗り換えによって大阪・品川の時間短縮は享受されますけれども、2時間圏が拡大するかというとほとんど拡大しない。これが大阪の皆さんの焦りにもつながっているだろうと思っておりますが、新大阪まで開業すれば大阪の2時間圏が拡張するということです。

品川、名古屋、大阪からの2時間圏の中にある

リニア開業前後の2時間圏変化(大阪起点)

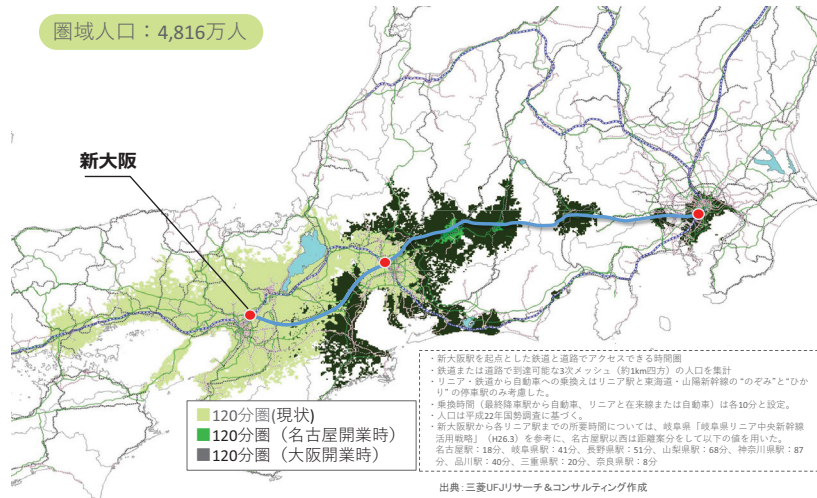


図 7

3大都市圏の2時間圏人口の変化

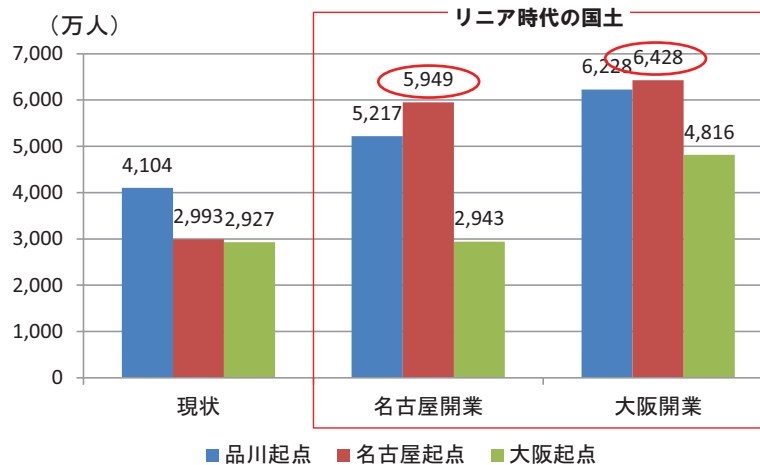


図 8

人口を比較したものが図8で、現在は青の品川2時間圏が4,104万人で国内最大です。それがリニア開業いたしますと、名古屋2時間圏は5,949万人になって、国内最大になります。かつ、先ほどの久保先生のお話で、世界で3,000万人以上の都市圏は東京しかないのだというお話がございまして、名古屋2時間圏が5,949万人ですので圧倒的なスケールのメガロポリスが、仮想的ではありますが出現するということです。大阪まで全線開業したとしても1番、2番、3番の関係は変わらないということですから、三大都市圏の2時間圏人口の変化をご覧くださいませけれども、

「リニア開業した後の国土において国内最大の2時間圏は中部圏から展開される」。中部圏がその中心にある。名古屋がそのヘソである。このように考えて間違いのないわけです。

なぜ、私が2時間圏にこれほどこだわってお話しているかといいますと、3時間圏ではだめなのです。例えば、名古屋・東京間は今でも2時間以内で行けるわけですが、大阪の方は3時間を読むわけです。3時間圏の方は、朝9時スタートの会議に招集されれば始発に乗っても届かないですから、前泊せざるを得ないです。2時間であれば、朝9時に東京で招集されても名古屋から出ていけ

東京と名駅のオフィスコスト比較

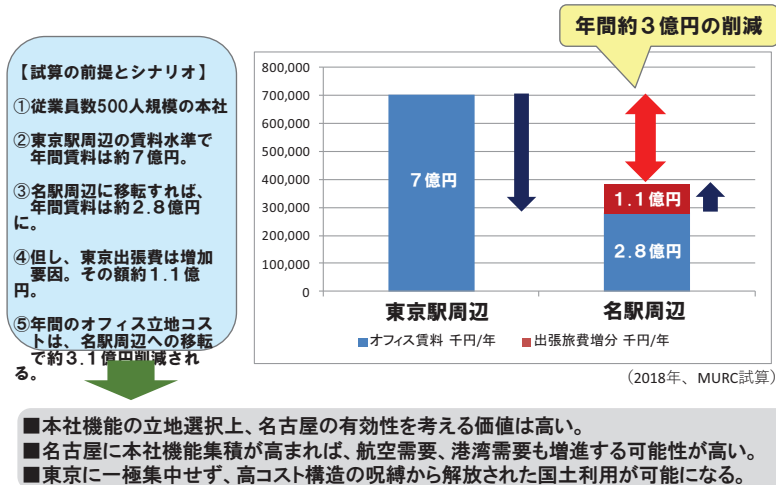
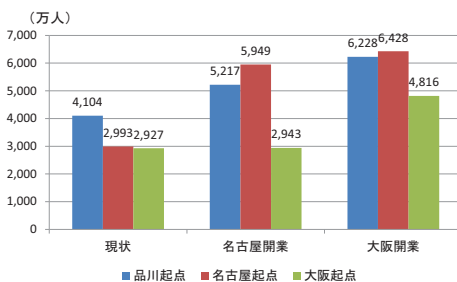


図9

時間圏の勢力変化（人口）

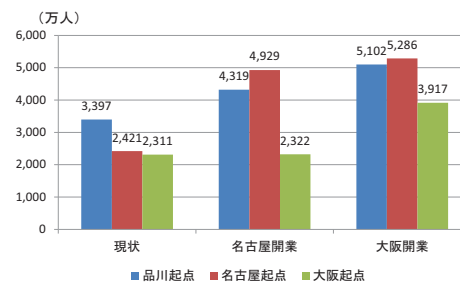
○2時間圏人口（2010年人口）

2010年	現状	名古屋開業	大阪開業	単位:万人
品川起点	4,104	5,217	6,228	
名古屋起点	2,993	5,949	6,428	
大阪起点	2,927	2,943	4,816	



○2時間圏人口（2050年人口）

2050年	現状	名古屋開業	大阪開業	単位:万人
品川起点	3,397	4,319	5,102	
名古屋起点	2,421	4,929	5,286	
大阪起点	2,311	2,322	3,917	



出典：国土交通省国土政策局「国土数値情報（将来推計人口メッシュデータ（国政局推計）」をもとに集計

図10

ばいいわけです。したがって、2時間圏というのは、その日に自分の居住している所から目的地に行って、十分な滞留時間を確保して帰ってこられる。そういう時間距離ですので、2時間の地域同士は生活圏と同じような交流が可能であるという観点から、2時間圏にターゲットを絞ってこのようにご覧いただいています。

しからば、国内最大の2時間圏を持っているとなぜよいのかというと、それだけ1日で取引活動ができる相手が多いということですから、営業がしやすい。管理がしやすい。一方では、イベントなどの集客事業をやったときには、集めやすい。

ということですから、最大2時間というのはさまざまなポテンシャルを持つ指標になるだろうと思っています。ただし、名古屋が国内最大になるといったときに、この集計は現在人々の住んでいる場所を前提に集計していることをお含み置きください。

そして、名古屋が国内最大の2時間圏の中心になるだけではなくて、そのときにはこういうコストの違いが顕在化します（図9）。グラフの左側は東京駅前のオフィスビルに従業員500人規模の本社が入っておられるという前提です。500人規模だと延べ床面積をざっと目の子で勘定して賃料を掛けると、年間7億円家賃を払っておられる。

リニア開業後の1時間圏・2時間圏人口 (2010年人口と2050年人口)

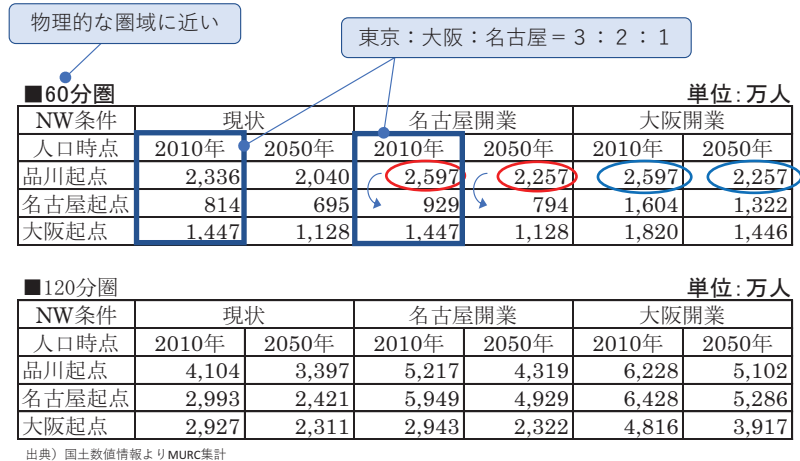


図11

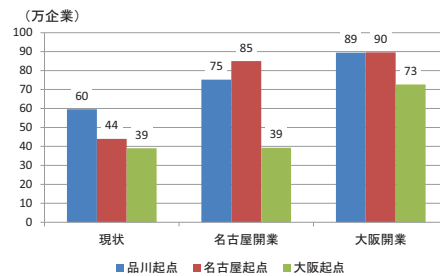
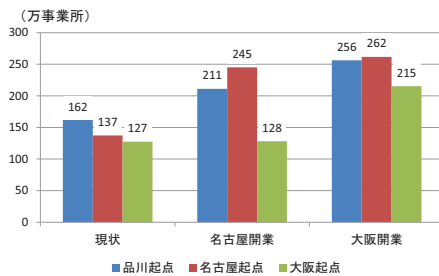
時間圏の勢力変化 (企業)

○2時間圏事業所数

事業所数	単位:万事業所		
	現状	名古屋開業	大阪開業
品川起点	162	211	256
名古屋起点	137	245	262
大阪起点	127	128	215

○2時間圏本社数

本社数	単位:万企業		
	現状	名古屋開業	大阪開業
品川起点	60	75	89
名古屋起点	44	85	90
大阪起点	39	39	73



出典：技研商事インターナショナル「2012年経済センサスメッシュデータ」より集計

図12

それが名古屋駅前のビルに移転したら、2億8,000万円でもいいのです。ですから、ぐっと家賃が減るわけですね。その代わりに東京への出張費は増えるでしょうけれども、都合年間3億円ほど固定費が浮くわけです。そうすると、本社を移した企業は、売上が同じでも年間3億の利益が出るわけです。「東京と名古屋の間は時間距離が40分に縮まって、日常的にはリモートで仕事ができる」。名古屋を利用しないでいい決定的な理由は何かというような議論ができるようになるのではないかと思います。全部の企業が移ると言っているのではありません。そういう議論ができるようになるとい

うことです。

図10でお示ししたのは2010年の国勢調査の1キロメッシュで集計しておりますので、将来を展望しますと2050年の1キロメッシュで展望しても、1番、2番、3番の関係は変わりません。したがって、リニア時代の国土における最大2時間圏の中心が名古屋であるということは、まず間違いなく確実にになります。

ただし、60分圏をご覧くださいおきたいと思えます(図11)。60分圏というのは、「物理的な」といいますか、現実的な都市圏です。この60分圏で見ると、現状では60分圏の人口は東京、大阪、

リニア開業後の1時間圏・2時間圏の事業所数、企業数(本社数)

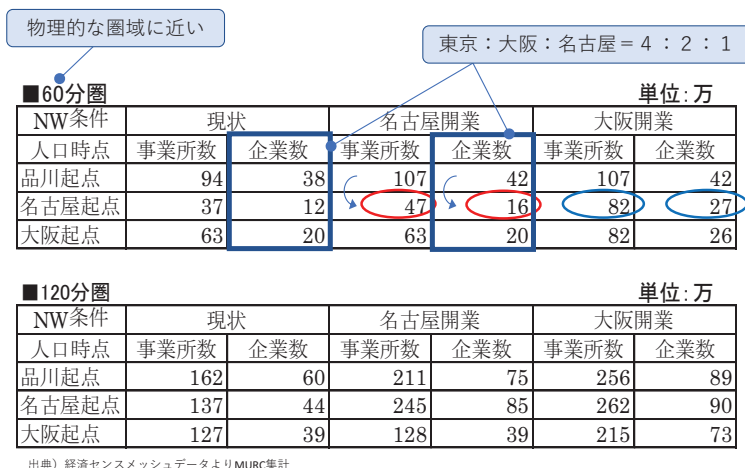


図13

リニア時代の国土においては

中部圏は、人口でも企業数でも構造的に**最大2時間圏域の中心**。

しかし

1時間圏では、**東京一極集中**の構造は変わらない。

だから

「(DX+コロナ)×リニア」= **中部圏の時代**

となるべく**1時間圏の集積**に取り組みねばならない。

図14

名古屋比で3：2：1です。リニアが開業しても、60分圏の人口は3：2：1で変わりません。2時間圏は先ほどご紹介したようにすごく変わるので。しかし、1時間圏は圧倒的に東京であるという構造は変わらないわけです。だから、本当の一極集中是正であれば、名古屋開業時の人口の品川基点の1時間圏の数字が名古屋に移り込んでくるような現象を確認できなければいけないということです。

それから、企業も見ておきます(図12)。左側が事業所の数、右側が本社の数です。いずれにしても、リニアが開業した暁には名古屋2時間圏が

その規模で最大になります。ただし、これも60分圏で見たいと思います(図13)。60分圏の本社の数は現状、東京：名古屋：大阪の比は4：2：1です。ここにリニアが開業したときの60分圏を見ると、やはり4：2：1で変わりません。したがって、60分圏で見ると現在の立地場所でカウントすると4：2：1という、圧倒的な東京集中は変わらないので、60分圏で見たときに品川基点でカウントされている企業たちのどれだけが名古屋60分圏にトランスファーしてくるかということ企図していかなければならないということになるわけです。それがいくらかでも実現してい

けば、東京一極集中は是正に向けて動くということになります。

ここまですと、リニア時代の国土においては中部圏は人口でも企業数でも構造的に最大2時間圏の中心になります。しかし、1時間圏で見ると東京一極集中の構造は変わりません。立地が変わらなければということです。したがって、「(DX+コロナ)×リニア」の時代は中部圏の時代になるべく、1時間圏の集積にわれわれは取り組んでいかなければならないのではないのでしょうかということ、まずは申し上げたいということです(図14)。

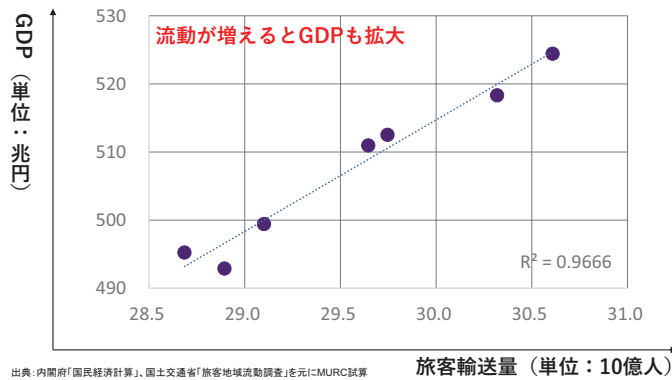
2. リニア時代の中部圏の交流ポテンシャル

次に、リニア時代の中部圏の交流ポテンシャルです。リニアが開業すると交流のポテンシャルがこの地域はぐっと上がっていくというお話です。

図15は、横軸が旅客輸送量で、縦軸がGDPです。GDPですから、国全体の値ですね。7つドットがありますので、日本全体の7か年の実績データをプロットしているということです。横軸が旅客輸送量を取っているというのは、ありていに置き換えると交流量を取っていると概念的に置き換

交流人口とGDPの関係

全国の旅客輸送量(交流人口)とGDPは正の相関関係(2010年度~2016年度)



出典:内閣府「国民経済計算」、国土交通省「旅客地域流動調査」を元にMURC試算

コロナ前は両者の関係は単純だった。→コロナ後は更に複雑に考える必要がある。

図15

愛知県の交流人口の見通し

全国的な人口減少下においても愛知県への交流人口は増加する見通し

セントレア新ターミナル、リニア中央新幹線の開業に伴い、県外からの外国人、ビジネス目的の交流人口は現状よりも増加する見通し

2020年: +10,000人/日

2030年: +24,000人/日

2040年: +55,000人/日
(約2,000万人/年)

名古屋6,000万人2時間圏の形成のインパクト + 訪日外国人の増加

(MURC試算)

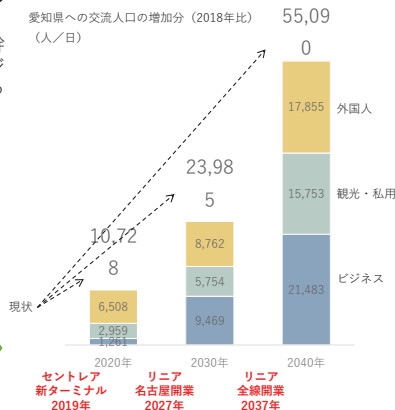


図16

えていただいて結構です。これら7つのドットはほぼ一直線上に分布されているということはどうかということかと、わが国経済は交流量の増加とともに、ほぼ比例して経済が成長してきているということを示しているということです。非常に一直線上できれいですね。現況再現率96.7%の相関関係があるということです。

三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社では、リニア開業の愛知県における交流人口の増加量を年間2,000万人と推計をしています(図16)。年間2,000万人の交流が増えたら、先ほどの図15の関係に照らせば愛知のGRPはどれだけ増

えるだろうかということに置き換えることが可能だろうかということ計算すると、年間2,000万人増えたときには年間3,180億円、交流による消費増加が見込める(図17)。交流による消費増加というのは、GDPにおける内数ですから個人消費に入りますので、GDPが膨らんでいくということになるわけです。リニアさえ開業してくれば、愛知県は交流だけでGRP3,180億円のプラスファクターを得るということです。

一方、愛知県は2040年までに41万人の人口減少が見通されています(図18)。人口減少するとうなるかということ、家計消費が減るわけです。そ

交流人口による消費増加インパクト

愛知県の交流人口増加が及ぼすインパクトの算定

約2,000万人/年の交流人口増加 ⇒ 約3,180億円/年の地域内消費を増加

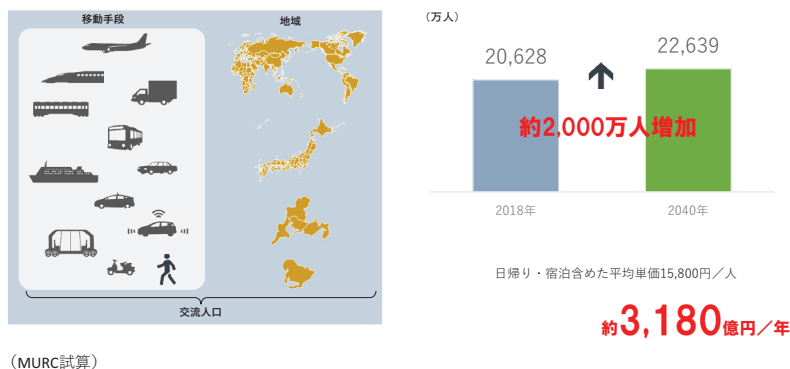


図17

リニア時代の人口減少

将来人口(東海3県)

2040年の東海3県の人口は2015年時点より約111万人減(愛知県では41万人減)

東海3県全体に対する市町村構成比の変化(2015年-2040年)

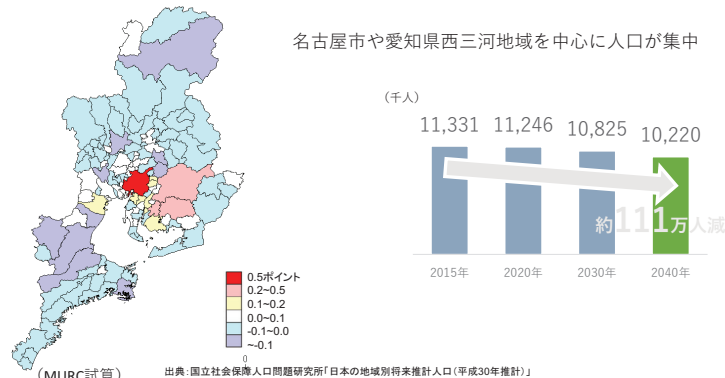


図18

うすると、リニアが来ようが来なかろうが愛知県からは41万人分の家計が消失するわけですし、それが年間ほぼ4,000億円です（図19）。先ほどの図17の数字と比べてみましょう。リニアによって開業さえしてくれれば、3,180億円の交流消費の増加が得られる。ところが、愛知県からは4,000億円の家計が消失するという事です。この2つを見比べていただきますと、若干負け越しています。負け越しているけれども、負け越し量はそんなに大きくありません。

したがって、リニア開業による交流消費の3,180億円を増やしてやれば、4,000億円という家計消

費が消失する中でも愛知のGRPを減少させなくてもいい地域経営が可能かもしれないということになるわけです（図20）。つまり、交流が増えることで3,180億円増えると見通しているのだから、交流者1人当たりの滞在量を少しでも増やす。1日でもいい、半日でもいい、もっと言えば1時間でもいい。1時間でも長く滞在していただければ、この地域に落ちるカネは増えるはずなんです。コーヒー1杯分増えるかもしれない、ということです。したがって、「いかにこの地域が増える交流増加量に対して、1日単位、半日単位、あるいは時間単位で滞在を長くするための仕掛けを打てるかどうか

人口減少による消費消失インパクト

愛知県の定住人口減少が及ぼすインパクトの算定

約41万人の人口減少 ⇒ 約4,000億円/年の地域内消費が減少する

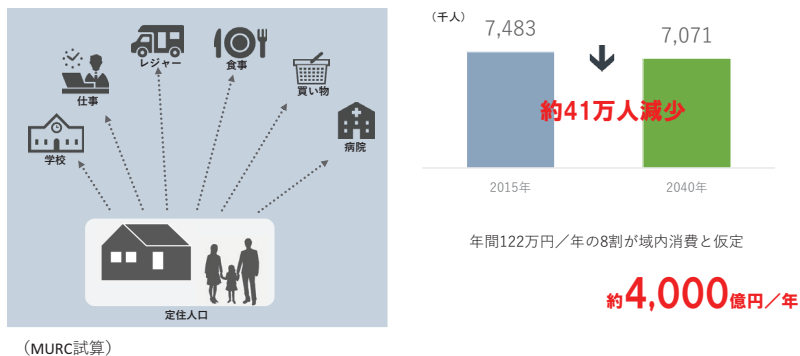


図19

交流消費の増加と家計消費の減少 (愛知県の場合)

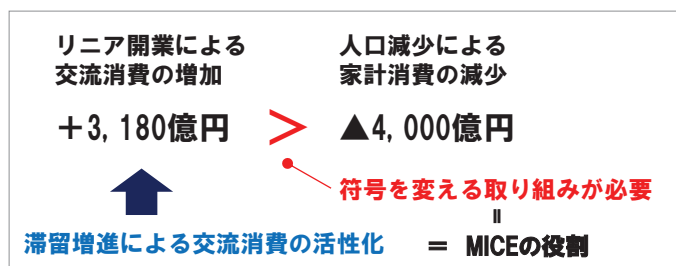


図20

か」ということが、この両者の符号を決定づけるわけですね。われわれがもっと知恵を絞って頑張っていけば、4,000億円減っても、それ以上の交流消費増加を得られるかもしれない。左のほうが大きければGRPは増えるわけです。

そのためにはMICE（Meeting, Incentive travel, Convention, Exhibition）の役割が重要だろうということです。MICEはこのためにもすごく重要なのだと、改めて認識したいと思います。名古屋ではポートメッセなごやの新第1展示館、コンベンションセンターが昨年、こけら落としいたしました。それから、数年前に愛知県はスカイエキスポを空港島にオープンしております。さらにこの先には、愛知県が新体育館を名城にオープンさせることが決まっております、名古屋市は白鳥国際会議場をこれから大規模改修していくということが計画されておりますので、この地域のMICEに関わるハードは相当によくなっている。これは喜ばしいです。3,180億円を増やしていくための重要な館ですから、拠点はできる。あとはソフトです。いかに滞留増進につながるようなソフトを呼んでくるかということに、これから期待をしたいと思います。

3. 国際比較から読み取る中部圏の特質

ここからは皆様のお手元の資料にはありませんが、少しでもご容赦いただいてスクリーンでご確認いただきたいと思います。いくつかかいつまんで、私なりに印象に残ったところだけをお話をさせていただきます。

1つ目は、産業別の総付加価値額です（図21）。縦軸に比較対象地域が並んでおります。ドイツのバーデン＝ヴュルテンベルク州、バイエルン州、アメリカのシカゴ・ネイパービル都市圏、ダラス・フォートワース都市圏。先ほど久保先生からご紹介のあった4都市圏と中部圏で比較をしております。私が着目したいのは、「製造業」と「流通、運輸、宿泊・飲食」というセクターがあり、もう

1つは「専門・科学・技術サービス」というセクターがあります。

まず、「製造業」で見えていただくと、圧倒的に付加価値額の割合は中部圏が大きいですね。バーデン＝ヴュルテンベルク州は州都がシュトゥットガルトで、ボルシェ、ベンツ、ボッシュの本社がある所で、やはり自動車産業なのですね。ここも大きいです。それから、バイエルン州もBMWの本拠地がありまして、ここも大きいです。しかし、中部圏における製造業の付加価値のシェアはやはり他圏域に比べて大きいということが、改めて確認できます。

次に、「流通、運輸、宿泊・飲食」。これが一緒になっているのですね。国際比較ですから、なかなか難しいのです。運輸ですから、製造業とかなり関係の深い分野がここに入っていて、観光も一緒にされています。これを見ると、中部圏とバーデン＝ヴュルテンベルク州とバイエルン州は低いですね。シカゴ・ネイパービル都市圏、ダラス・フォートワース都市圏と首都圏、関西圏の割合が高いということがわかります。

3つ目は、「専門・科学・技術サービス」を見ると、中部圏の一人負けです。バーデン＝ヴュルテンベルク州、バイエルン州、シカゴ・ネイパービル都市圏、ダラス・フォートワース都市圏、これら欧米4都市圏は1割以上のシェアを持っている。中部圏は5%です。したがって、先ほど久保先生もおっしゃっていましたが、中部圏の産業構造の厚みはやはり乏しい。われわれもわかっているわけですが、国際比較をしても改めて確認できる。特に、専門・技術サービス、情報通信分野において乏しい。比較すべき相手がわかっただけでもすごいことなのですが、この分野で乏しいということです。

次に、1人当たりの粗付加価値額にしたときの成長率です（図22）。つまり、生産性の伸びです。表の中にブルーの1行があります。これは中部圏です。中部圏の情報通信、金融保険、不動産、専門・科学・技術サービス、公務、その他サービスにおいて、1人当たりの粗付加価値額の成長率が

産業別粗付加価値額 (2017年)

指標	圏域	総計	産業別									
			農林漁業	製造業	建設	流通、運輸、宿泊・飲食	情報通信	金融保険	不動産	専門・科学・技術サービス 管理・支援サービス	公務・教育・保健	その他サービス
粗付加価値額 (百万円)	中部圏	777,803	6,382	264,006	35,927	138,389	21,144	25,242	77,119	44,079	101,660	30,175
	バーデン=ヴュルテンベルク州	601,642	3,331	199,183	27,483	83,550	27,042	21,939	57,213	63,676	87,342	18,901
	バイエルン州	732,962	7,460	198,973	35,412	107,200	39,214	32,752	79,228	64,813	109,840	25,438
	シカゴ・ネイパービル	702,339	1,124	88,288	-	43,055	24,941	67,424	86,658	104,669	123,802	25,732
	ダラス・フォートワース	547,546	-	67,978	-	111,095	32,711	43,388	60,099	74,523	90,296	15,961
首都圏	1,766,976	4,369	248,944	101,347	405,777	123,599	105,403	237,299	160,060	88,429	26,712	
関西圏	808,108	3,135	179,437	37,742	172,551	32,468	30,061	99,516	58,458	126,927	37,337	
粗付加価値額 構成比	中部圏	100.0%	0.8%	33.5%	4.6%	17.4%	2.7%	3.2%	9.9%	5.7%	13.1%	3.9%
	バーデン=ヴュルテンベルク州	100.0%	0.6%	32.8%	4.6%	13.3%	4.5%	3.6%	9.5%	10.6%	14.5%	3.1%
	バイエルン州	100.0%	1.0%	26.6%	4.9%	14.6%	5.4%	4.5%	10.8%	11.6%	15.0%	3.5%
	シカゴ・ネイパービル	100.0%	0.2%	12.6%	-	20.4%	3.6%	9.6%	12.3%	14.9%	17.6%	3.7%
	ダラス・フォートワース	100.0%	-	12.4%	-	20.3%	6.0%	7.9%	11.0%	13.6%	16.5%	2.9%
首都圏	100.0%	0.2%	14.1%	5.7%	23.0%	7.6%	6.0%	13.4%	9.3%	5.0%	1.5%	
関西圏	100.0%	0.4%	22.2%	4.7%	21.4%	4.0%	3.7%	12.3%	7.2%	15.7%	4.6%	

	製造業	流通、運輸、宿泊・飲食	専門・科学・技術サービス、管理・支援サービス
中部圏	36.5%	17.4%	5.7%
バーデン=ヴュルテンベルク州	32.8%	13.9%	10.6%
バイエルン州	26.6%	14.6%	11.6%
シカゴ・ネイパービル	12.6%	20.4%	14.9%
ダラス・フォートワース	12.4%	20.3%	13.6%
首都圏	14.1%	23.0%	9.5%
関西圏	22.2%	21.4%	7.2%

中部圏は産業構造の厚みに乏しい
専門・技術サービス、情報通信分野に劣後

図21

産業別従業者1人当たり粗付加価値額の成長率

指標	圏域	総計	産業別									
			農林漁業	製造業	建設	流通、運輸、宿泊・飲食	情報通信	金融保険	不動産	専門・科学・技術サービス 管理・支援サービス	公務・教育・保健	その他サービス
就業1人当たり粗付加価値額 (ドル)	中部圏	108,120	170,291	154,929	93,491	55,849	185,690	148,016	761,257	242,503	100,972	33,218
	バーデン=ヴュルテンベルク州	96,089	43,933	128,463	84,384	62,691	142,120	141,831	1,092,981	81,066	63,784	50,492
	バイエルン州	97,047	55,660	127,335	81,957	64,197	159,836	156,436	1,120,125	86,610	64,931	51,166
	シカゴ・ネイパービル	107,063	43,656	172,773	-	83,597	261,009	171,297	305,497	93,839	78,189	48,042
	ダラス・フォートワース	93,754	-	179,901	-	78,030	275,300	96,590	213,244	81,178	77,394	36,849
就業1人当たり粗付加価値額 成長率 (%)	中部圏	5.4%	6.5%	14.9%	23.9%	4.4%	-1.4%	-1.0%	-0.9%	-4.2%	-10.3%	-6.6%
	バーデン=ヴュルテンベルク州	19.6%	15.1%	24.3%	27.4%	21.1%	21.0%	10.3%	23.5%	18.7%	16.0%	10.8%
	バイエルン州	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	シカゴ・ネイパービル	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	ダラス・フォートワース	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

	情報通信	金融保険	不動産	専門・科学・技術サービス、管理・支援サービス	公務・教育・保健	その他サービス
中部圏	-1.4%	-1.0%	-0.9%	-4.2%	-10.3%	-6.6%
バーデン=ヴュルテンベルク州	21.0%	10.3%	23.5%	18.7%	16.0%	10.8%
バイエルン州	12.9%	15.2%	21.0%	17.9%	17.3%	13.2%
シカゴ・ネイパービル	22.1%	-	-	9.6%	9.4%	14.2%
ダラス・フォートワース	16.2%	23.9%	8.5%	15.7%	14.1%	14.6%

中部圏は情報通信、金融保険、不動産、専門・技術サービス等において、生産性が低下している。

図22

マイナスなのです。育ってないということです。これに対して、ドイツ、アメリカの4都市圏は全部赤い表示ですから、製造業以外の生産性の伸び率がプラスになっているわけですね。産業の厚み、枝ぶりが厚くなるほうに向かって構造変化している。中部圏はこの分野がマイナスだということは、製造業に今もって特化しつつあるということになってしまいますので、厚みを持つ方向には動いていないということです。

それから、先ほど久保先生のお話の中にもありました世界都市、あるいはグローバル・シティという観点で見るときのひとつの指標として、大企業の本社数が重要な指標だと私も思うわけですが、今回の調査研究の中ではフォーブス・グローバル2000でどれだけのグローバル企業の本社が各都市圏にあるかを見ていて、これで見るととにかく首都圏が圧倒的なのです(図23)。中部圏はそんなに目立ってなくて、ドイツの2都市圏もそんなに目立ってないです。それに対して、アメリカのシカゴ・ネイパービル都市圏、ダラス・フォートワース都市圏のほうが数が多い。とりわけシカゴ・ネイパービル都市圏が優位性が見て取れる。けれども、圧倒的に首都圏が桁違いにカウントアップされているということです。これはどういうことか

業の本社数が重要な指標だと私も思うわけですが、今回の調査研究の中ではフォーブス・グローバル2000でどれだけのグローバル企業の本社が各都市圏にあるかを見ていて、これで見るととにかく首都圏が圧倒的なのです(図23)。中部圏はそんなに目立ってなくて、ドイツの2都市圏もそんなに目立ってないです。それに対して、アメリカのシカゴ・ネイパービル都市圏、ダラス・フォートワース都市圏のほうが数が多い。とりわけシカゴ・ネイパービル都市圏が優位性が見て取れる。けれども、圧倒的に首都圏が桁違いにカウントアップされているということです。これはどういうことか

大企業本社数 (Forbes Global 2000)

	企業本社立地数	主な業種 (立地数)
中部圏	16	耐久消費財 (6)、銀行 (5)
バーデン=ヴュルテンベルク州	7	耐久消費財 (2)
バイエルン州	12	耐久消費財 (3)、保険 (2)
シカゴ・ネイパービル	35	耐久消費財 (3)、飲食料品 (3)、総合金融 (3)
ダラス・フォートワース	25	建設 (4)、石油・ガス (4)
首都圏	129	銀行 (13)、建設 (11)、ビジネスサービス・用品 (11)
関西圏	28	銀行 (5)、耐久消費財 (4)、資本財 (4)

独2州は際立っていない。
米2都市圏は相対的に優位で、シカゴ・ネイパービル都市圏の集積大

中部圏は相対的に劣位で、国内では首都圏の集積が圧倒的

図23

産業構造の厚みを育むために

中部圏の自治体は、
スタートアップの育成支援に政策を注力。

加えて

東京からの移転による、新たな産業集積も有効。

特に

「(DX+コロナ)×リニア」=中部圏の時代

を念頭に置いた本社機能の移転が重要。

図24

という、先ほどの久保先生の講演に照らして聞けば、第1階層の大規模な都市圏はわが国においては東京に形成されているが、第2階層、第3階層が形成されていない。だから、他国に見られないくらい東京、首都圏に集中しているということなのです。これらの企業は、私からすると高コストを強いられている企業たちであり、これでいいのだろうかということを、改めて皆様と考えてみたいということです。中部圏は相対的に低位であり、国内では首都圏への集積が圧倒的だというのが、ここで分かります。

ここまでのまとめですけれども、産業構造の厚

みを育むために中部圏の自治体は、スタートアップの育成に大変力を入れておられます。愛知県しかり、名古屋市しかり、それはよく承知しております。それはいいことだろうと思いますが、中部圏の産業の厚みを増していくためにスタートアップだけで十分だろうかということ私を懸念しております。リニア開業の暁には、東京からの移転による新たな産業の集積強化ということを念頭に置くべきではないか。そのほうが産業の厚みが増える。例えば、私が申し上げているのは、大企業が移転してくるということだけを申し上げているわけではないのです。東京にあまたある本社の方

ち、フルリモートでも十分生業が立つような企業がいくつか名古屋に移ってきてくれれば、そうした企業は恐らく製造業ではありませんから、この地域の産業構造は少しバランスが取れてくるに違いない。したがって、「(DX+コロナ)×リニア」、つまりリモートを前提としたリニア時代は中部圏の時代であるということ念頭に、中部圏が本社機能の受け皿になっていこう。そういうシナリオを描くべきではないかということです (図24)。

リニアで日本最大の2時間圏の中心になるということをお願いしているわけですが、それ以外に何を武器に本社移転を促していくか。調査研究で

少し見えてきているのは、私から見た場合、1つはコストではないかということです (図25)。ニューヨークを100とした指数がここにあります。家賃を除く生活コスト指数で見ると、中部圏は86です。さらに見ていくと、そんなに大きな違いはないのですが、圧倒的に目を引くのは東京の90です。東京のコストの高さをたやすごいなと思いますが、中部圏より高いことは当然わかっているわけですが、ミュンヘン、シュトゥットガルト、シカゴ、ダラスと比べても圧倒的に高い。それから、家賃指数ですね。家賃指数はアメリカ、ドイツの4つの都市圏および東京は、中部圏よりも高いと

生活コストの比較 (ニューヨーク=100)

圏域・主要都市	生活コスト指数 (家賃を除く)	家賃指数	生活コスト +家賃指数	食料品指数
中部圏 ※2	86.4	25.9	58.1	88.9
長野県 ※1	85.9	24.9	57.7	86.3
岐阜県 ※1	85.9	23.7	57.6	88.9
静岡県 ※1	86.6	26.7	58.3	89.5
愛知県 ※1	86.4	26.2	58.0	88.9
三重県 ※1	87.4	26.6	58.8	91.0
ミュンヘン	82.0	48.6	66.1	67.2
シュトゥットガルト	72.5	36.9	55.5	56.5
シカゴ	80.4	57.7	69.6	75.9
ダラス	64.8	47.9	56.7	57.8
参考) 東京都 ※1	90.1	37.0	61.9	93.0

中部圏は生活コストにおいて国際競争力がある。
東京都は、国際的にみても明らかに高コスト。

図25

都市間移動平均速度 (モード=自動車)

	都市間移動平均時速 (km/h)
中部圏	70.0
バーデン=ヴュルテンベルク州	79.3
バイエルン州	92.3
シカゴ・ネイパービル	86.7
ダラス・フォートワース	97.7
首都圏	50.2
関西圏	56.6

中部圏は、欧米と比較して平均速度が低い。
(独のアウトバーン、米のフリーウェイの寄与が高い)

但し、首都圏、関西圏と比較すると圧倒的に早い。

図26

ということです。生活コストと家賃指数を足すと中部圏より高いのは、ミュンヘン、シカゴ、東京です。したがって、中部圏とシュトゥットガルトとダラスは、相対的にコスト負荷が低いと言っているだろう。食品指数で見ても、この場合も東京が圧倒的です。したがって、このコストで見る限り中部圏は十分国際的に戦えるのではないかと。

そして、こんなにコストの高い東京に強く依存している国土では、日本の発展は重い重い負荷を持ったままではないか。これを解放してやらないと日本経済の再浮上は難しいのではないかと改めて感じるわけです。

それからもう1つ、私が面白いと思うのは、都市間の移動の平均速度です（図26）。これは圏域の中です。中部圏の中の都市間の移動速度でモードは自動車です。各圏域の平均移動時速を見ると、中部圏は70キロです。驚くなかれバーデン＝ヴュルテンベルク州は80キロ、バイエルン州は92キロ、シカゴ・ネイパービル都市圏は87キロ、ダラス・フォートワース都市圏は98キロです。もう100キロに近いです。東京は50.2キロ。ですから、東京に対して中部圏は明らかに移動速度が速いということが言えるわけなのですけれども、アメリカやドイツの類似都市圏と比較すると明らかに低くなっ

ています。したがって、今に安住することなく、さらなる中部圏内のインフラアップは国際的に見れば努力をしていっていい課題なのだと感じるわけです。ドイツのアウトバーンとかアメリカのフリーウェイというのは威力があると思います。

図27は各圏域の平均速度を色で表しているのですが、右上はバイエルン州で、右下はダラス・フォートワース都市圏です。線が青っぽいんですね。これは速いということです。左上は中部圏で、左下は首都圏です。黄色や赤ですね。これは遅いということです。

最後に総合評価ですが、中部圏は高い付加価値を生み出す産業が結構善戦しているのです。交流、連携もいい。他に優っている面もあるのですが、多様な人材の集積という分野では、中部圏は低い水準なのです、今回の比較で、中部圏のひとつの決定的な弱点が見えていると思うわけです。

しかし、これはなぜか。例えば、四大を出た人の数とか理工学系の修士を出た人の数というようなものがたくさん指標化されてこの結果につながっているのですが、私から言わせればそれはそうだろうと思うわけです。なぜかという、中部からは20代、30代、40代の人々が毎年、大量に東京に吸い上げられているからです。これは構造的にそう

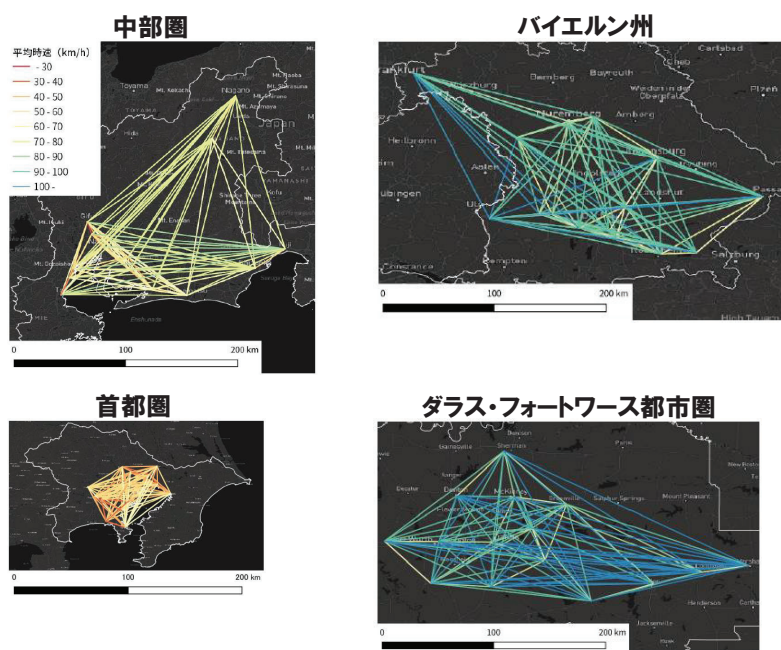
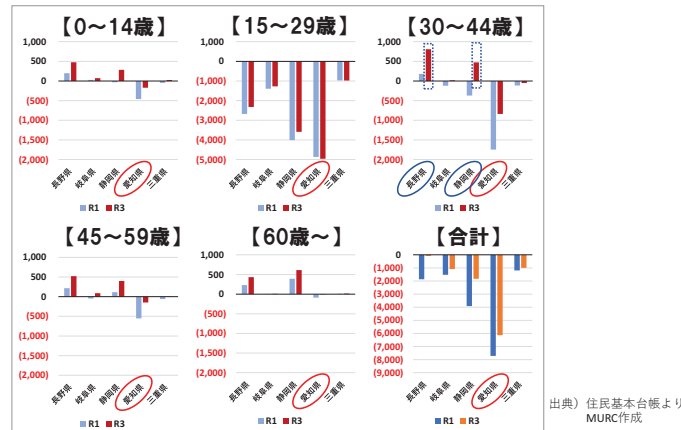


図27

中部5県の東京への人口流出状況

R1:コロナ前
R3:コロナ禍



中部圏から東京への人材流出が大きく、愛知県で顕著。
但し、脱・東京の潮流が長野県、静岡県に及び始めてい

図28

なのです。

図28をご覧くださいと思いますが、中部5県の東京への人口流出状況を年代別に見ています。年代別にそれぞれ、0～14、15～29、30～44、45～59、オーバ60とあって、そして合計ということで、みんな東京にこれだけ転出超過、吸い出されているわけであります。このグラフは東京との関係だけです。

とりわけ、どこがひどいことになっているかというと、愛知県です。愛知県からはものすごいボリュームの人々が、大学を卒業するたびに、あるいは、いったん企業に入っても、東京に吸い上げられているわけです。したがって、多様な人材の集積というところで非常に低いのもうなずけるわけで、とにかく東京に取られているわけです。こういう人口動態の現状にある中で先ほどの評価が出来上がっていると、われわれは理解しなければなりません。

特に私が懸念するのは、15～29歳は東京の大学に行くでしょうし、東京の企業に就職するでしょうから、それはしかたがないにしても、30～40歳で愛知県は大きくマイナスなのです。50歳でもマイナスです。本当に不思議なのですが、60歳でもマイナスです。どういうことなのか、お勤めが終わったら東京に戻られる方が多いのでしょうかね。

これに対して、静岡、長野は、30～40歳でコロ

ナ禍の令和3年になって東京との関係がプラスに転換しているのです。それまでは吸い取られていました。これは恐らく、長野県東部、つまり長野新幹線沿線および静岡県東部辺りで東京からの転入超過が増えていると伺っていますので、脱東京の影響が届き始めている。しかし愛知県には届いていない。したがって、こういうことになっていると捉えなくてはなりませんから、東京との関係で中部圏から人が一方的に流出するのではなくて、東京から受け入れ超過になるような地域作りを考えていかなくてはならないと、私はつくづく思うわけです。

そのために何をやったらよろしいでしょうか。私は、本社機能を受け入れることが最も効果的であるだろうと思っております。

4. 『成長する中部圏』に求められる視点と足元の課題

最後に、「『成長する中部圏』に求められる視点と足元の課題」ということでお話を申し上げます（図29）。

『成長する中部圏』に求められる視点は、今まで申し上げてきたことをさらに総括すると、課題としては産業構造に厚みが乏しい。製造業以外に成長産業がない。2番目に本社の集積が乏しい。

「成長する中部圏」に求められる視点

- 国際比較**
- ①産業構造に**厚み**が乏しく**成長性**に懸念
 - ②**本社**の集積が乏しい
 - ③多彩な**人材**の集積が弱い
→人材が**東京に流出**している
 - ④**コスト**と**移動条件**は優位

今後は

「(DX+コロナ)×リニア」時代の中部圏

- ①**東京アクセス**に優れ、**日本最大の2時間圏**の中心を活かす
- ②「脱・東京」の受け皿となり、**本社機能**の集積が重要
- ③東京一極集中の是正に貢献
→高コスト構造から解放された**企業の国際競争力**向上
→中部圏に**多彩な人材**が集積
→**少子化の克服**に光明
→**中部国際空港**の需要創出へ

図29

3番目は多彩な人材の集積が弱い。東京に吸い出されている。しかし、コストと移動条件は優れている。

という現下の状況の中で、「(DX+コロナ)×リニア」という時代を念頭に、中部圏はいかに発展シナリオを描くべきか。東京アクセスに優れた条件がありますから、日本最大の2時間圏の中心を生かして、「脱東京の受け皿」になりましょう。とりわけ、人口だけではなく、むしろ本社機能移転の受け皿となることで人口の受け入れをいたしましょう。東京一極集中の是正ができれば、中部圏に移転した企業が高コスト構造から解放されて、経営効率が高まって、国際競争力が高まるでしょう。それに伴って中部圏に移転してきた方は、高い家賃、長い通勤時間、それから山や海に遊びに行くときの長い消費時間から解放されて、豊かな生活を送りながらライフ設計ができる。そうなれば、今は東京にいて家賃と教育費が高いから子育てを諦めている人々も、中部に移転なさったら「よし、ここなら子育てができる」とお思いになるかもしれない。したがって今、霞ヶ関で議論されている少子化問題も、東京一極集中を是正することが重要な処方箋ではないかと私は考える次第ではありますが、皆様はいかがでございましょうか。少子化の克服にも好影響を与えるだろうと思います。

そして、中部圏に本社が移転したとき、それは中部圏に従業員が増えることなのですが、とりわけ中部圏に役員が増える。重役が増えるということですから、重役が増えれば中部国際空港から利用なさるビジネスシートの利用量も増加していきだろろうと思います。したがって、リニアの開業した後の中部圏は、国土においては一極集中の受け皿となっていきたいし、そのことでわれわれが大切に作り育ててきたセントレアの需要増加につなげていけるのではないかとも思うわけです。

一方、いいことばかりではなくて、「成長する中部圏」の前に立ちだかる足元の課題ということも強く認識しておくべきだろう(図30)。

私は安くて便利な名古屋ということをずっと申し上げてきたわけですが、その経済合理性だけで中部圏が選ばれるでしょうか。恐らく、私が想像するに、今日この会場にいらっしゃる、あるいはWebを通して聞いていただいている皆様の多くの方々が「いや、リニアが来ても企業は名古屋に来ないのではないか」と思っておられると私は思います。

なぜか。経済合理性が高いことはわかる。家賃は安いし、東京へはアクセシビリティがいいし、自然は豊かである。冒頭にご覧いただいた茅ヶ崎、藤沢、つくば、鎌倉、町田の共通5点を思い出しましょう。東京アクセシビリティはOKですね。

「成長する中部圏」に立ちはだかる足元の課題

① 経済合理性だけで中部圏が選ばれるか？

→憧れを抱かせる「ブランド性」の確立が不可欠

② 本社機能の受け皿となるオフィスビルはあるか？

→名古屋都心の「再開発」によるオフィス供給が必要

③ 高いQOLを実感できる生活環境（人材移転の受け皿）

→各県の拠点都市の駅前居住機能の充実強化

(EX.)一宮市：駅前地区の都市計画変更

東海市：駅前地区の土地区画整理事業

→中山間地域における都市サービスレベル向上

(EX.)デジタルガバメント

DX対応型の生活サービス等

図30

この地域は都市機能集積もOKですね。それから風光明媚、東京と比べたらOKじゃないですか。経済性、めちゃくちゃOKですよ。5つめは、ブランド性。これが怪しいのではないですか。

この地域は、外から見たときに「行ってみたい」、「住んでみたい」、「働いてみたい」という憧れを与えるようなブランド性を持っておりますでしょうか。もちろん、トヨタさんとかデンソーさんとか個々の企業におかれては魅力的な企業があることは百も二百も承知でございますが、「地域としての憧れを発信できているか」という点でございます。これはやはり現状で否定的に考えざるを得ない。これを将来どうするかということがないと、5つ目の条件が整わないということです。

2つ目の本社機能。「リニアが開業したら名古屋に行きます。その際はいいビル紹介して」と言われたときに、ビルがありますか。ないのです。今日の会場、ここはゲートタワーですね。ゲートタワー、KITTE、セントラルタワーズ、大名古屋ビルヂング、ミッドランドを含めて、もうオフィス稼働率100%です。「この名駅摩天楼に本社機能に移す」と言われても、入っていただくビルはないのです。新しい大規模なビルがどこにありますか。中日ビルです。オープン間近です。それから、栄の25番街区ですね。コンラッドホテルが入るそうです。しかし、これらのビルも、リニアが

出来るはるか前に完成しますから、それはいっぱいになるでしょう。それ以外に大規模な開発計画があるかという、私を知る限りでは名鉄さんの本社の再開発くらいしか思い浮かばないです。名鉄さんの再開発があるからいいじゃないか。さすがにその1本で、東京の受け皿になりますとは言えないですね。

これはやはり、名古屋の都心における再開発をすることによってオフィス供給量を計画しないとだめだと私は思います。福岡の天神ビッグバン、あれにならって新たな計画を埋め込んでいかないとだめなのではないかと思う次第であります。

それから、高いQOLを実感できる生活環境。本社が仮に来ました。従業員もたくさん移り込んできました。全員が名古屋にお住まいになるわけではないだろう。すると名古屋駅からアクセシビリティの高い都市の駅前に良好な住環境がないといけない。ですから、中部圏の各拠点都市の顔となっている駅前においても良質な居住機能の整備を促すような計画を立てていただくことが重要なのではないかと私は思っております。拝見しておりますところ一宮市の駅前の都市計画変更によってマンションが建ちやすい方向に変更されておりますけれども、あれは非常に当を得ていると思いますし、東海市は今、駅前で土地区画整理事業を新しくやっておられます。これも正鵠^{せいこく}を射た狙い

名古屋市シビックプライド (2016年度調査)

【各都市 得点別人数の割合】

単位：%

都市名	「愛着度」				「誇り度」				「推奨度」			
	同意 8-10点	中立 5-7点	非同意 0-4点	NPS	同意 8-10点	中立 5-7点	非同意 0-4点	NPS	同意 8-10点	中立 5-7点	非同意 0-4点	NPS
札幌市	70.6	26.8	2.6	67.9	55.0	37.8	7.2	47.8	57.2	37.1	5.7	51.4
東京区部	57.9	37.6	4.5	53.3	38.3	50.7	11.0	27.3	33.5	51.0	15.6	17.9
横浜市	58.1	34.7	7.2	51.0	46.7	45.0	8.4	38.3	40.7	47.1	12.2	28.5
名古屋市	54.1	40.9	5.0	49.0	35.9	55.7	8.4	27.5	25.4	61.5	13.2	12.2
京都市	60.8	32.3	6.9	53.8	53.8	39.7	6.5	47.4	48.8	42.3	8.9	40.0
大阪市	52.9	38.5	8.6	44.3	29.9	53.8	16.3	13.6	37.3	50.7	12.0	25.4
神戸市	66.3	30.6	3.1	63.2	56.5	37.6	6.0	50.5	50.2	42.3	7.4	42.8
福岡市	65.6	30.9	3.6	62.0	57.4	36.8	5.7	51.7	56.7	36.6	6.7	50.0
平均	60.8	34.0	5.2	55.6	46.7	44.6	8.7	38.0	43.7	46.1	10.2	33.5

※「愛着度」「誇り度」「推奨度」の算出方法

設問に対して同意（例：愛着を感じる）できれば10点、全くできないならば0点として得点を選択。10～8点を同意、5～7点を中立、0～4点を非同意とし、同意の割合から非同意の割合の差を算出して指数化した=NPS（ネットプロモータースコア） [MURC資料より]

図31

だと思います。ほかの町でもこういうことをやっていたら必要がある。

それから、中部圏には中山間地域も広くございます。リニアの中間駅として飯田と中津川がございいますが、こうした所は冒頭の茅ヶ崎たちの5つの条件に結構当てはまるのです。東京アクセス、飯田OKですよ。風光明媚、飯田OKですよ。それから、経済性、安いからOKですよ。結構飯田も中津川もブランド性を持っています。しかし、もっと高めていただく必要もあるでしょう。決定的なのは5番目、都市サービスです。都市機能集積をどうやって上げるかということにおいては本社移転とかいうことを議論できませんので、その代わりにデジタルガバメントとかDX対応の生活サービスを町の中に定着化させることで利便性を担保してあげる取り組みが必要なのではないかと思う次第です。

ちなみに、名古屋のブランド性。今日ご参集の皆様どのように感じておられるか、お1人お1人に伺ってみたいわけですが、そのような時間がございません。名古屋市のシビックプライド2016年調査で見ていただきたいのですが、愛着度、誇り度、推奨度についてアンケートで統計化しております（図31）。名古屋に愛着がありますか。イエスからノーを引いた差分がNPS（Net Promoter Score）になっていまして、これが高いか低い

で評価されているものです。

名古屋は愛着度49ですけれども、札幌は67、神戸は63、福岡は62と、非常に差があります。

誇り度。名古屋は27.5です。札幌47、神戸50、福岡51です。

推奨度。名古屋12.2。高いのは札幌、福岡です。

したがって、このNPSスコアをもって名古屋はシビックプライドが低いという烙印を押されたわけです。押されたのですけれども、ノーと答えている方をよくご覧ください。愛着度5%です。全然不満ないです。それから、誇り度27.5というのは、ノーと言っている方は決して高くはないですよ。推奨度13.2。これは高いです。しかし、総じてノーと言っている方が高いわけではない。結局、イエスが低いのです。したがって、NPSが低くなっているということでもあります。つまり名古屋市民は、名古屋市に不満を持っていない。しかし、決定的な町自慢も持ち得ていない。こういう状況だと私は解釈をいたしました。したがって、私を含めて日頃あまり不満がないので、決定的な町自慢を増やしていく取り組みが必要です。

どうするか。図32の写真は、私が大学を出て勤め始めた頃、東京都の調査をしていた頃の六本木6丁目です。木賃住宅地区と呼ばれておりました。狭小な木造賃貸老朽家屋が密集しておりました。現在どうなっているかということ、六本木ヒルズで

1986年頃の六本木六丁目



木造賃貸住宅密集地区（木賃地区）
幅員4m以下の道路を挟み小規模住宅が密集
地権者数は約500件（→8割が再開発に参加）

六本木ヒルズ



1986年、都が再開発誘導地区の指定
森ビルとテレビ朝日が再開発の呼びかけ開始
2000年着工、2003年竣工・開業

図32

あります。ステータスの象徴へと変わっているわけです。

このように圧倒的な現状があつと驚くほど変更された開発例が、名古屋市内にあるでしょうか。私には残念ながら「あそこがそうだよ」と言えるものがない。個々のビルの建て代わりは進んでおります。名駅は素晴らしいことになっています。栄も今、新陳代謝が感じ取れます。けれども、街区単位でこのような現状変更を計画的にやった再開発事例があるか。私は名古屋はないと思うわけです。このようなことをやり遂げていくパワーを、この町は持たなくてはいけないのではないかと感じる次第です。

ただ、では東京の六本木ヒルズのようなビルが増えればいいのかということだけではなく、このような現状変更を成し遂げるとともに、本物を復活させる。この春は木造天守復元に向けて大きな局面を迎えるのだと伺っておりますけれども、ぜひ実現していただきたい。500年前の本物がこの町に生まれいずる。復元すると同時に、非常に都市的な開発もある。この両者のコントラストがきいて、ひとつの町の中に共存するとき「名古屋って、なかなかやるじゃないか」というふうに見ていただけるのではないかと私は考えるのですが、ブランドをどうやって高めるかというのは、1つ

のシナリオ、1つの手法、1つの方法だけではないと思いますので、ぜひこの点については中部圏、愛知、名古屋の英知を集めていかなければならないだろうと思っております。

そのようなブランド性が高まっていけば、この地域から流出が止まって、流出さえ止まればこの人材のスコアの低さが克服されて、このようなバランスの取れた評価になることも夢ではないのではないかと、勝手に妄想しているところです。

最近、「東海創生コラム」というコラムも書いております（URL：<https://toukaisousei.com>）。併せてご覧いただければ幸いです。ご清聴ありがとうございました。

【質疑応答】

Q1：質問というより意見になるかもしれませんがけれども、2000年ごろの日本は世界でも1人当たりGDPがトップできておりました。ところが、つい最近のデータを見ると世界で24位とか30位というようなデータが出ておりますし、所得に至っては韓国に抜かれているというような状況があります。

今日お話いただいた各都市圏の比較の中から、そうした状況を打破するための方向性というのは

なかなか見えてこなかったという感じがしました。講演の最後のほうで、東京から機能を引っ張ってくるのだと言われていましたが、これは大賛成です。アメリカでもアトランタが本社機能を持ってくるということを一生懸命やって大成功したのですけれども、中部圏も一生懸命やって、日本全体はどうやって底上げするのか。中部圏が考えることではないかもしれませんが、日本は今どんどん沈みかけています。その沈みかけているものを何とかしたい。そういった部分をどこかに入れられないか。ご承知のように2020年4月に、アメリカのGAFAM、IT系の5社の資産総額が日本の東証一部の企業1,270社の資産総額を超えたという事態がありました。先ほど加藤先生の資料に、2017年時点でいろいろな可能性のデータが出ておりましたけれども、2017年にはGAFAMは東証一部の半分しか資産総額がなかったのです。たった3年で資産総額を超えるという事態になっている。それに日本は全然追いついてないという状況があるのですけれども、日本全体を底上げするといった辺りの方向性を、ぜひ最終のまとめの中で入れていただけるとすごく嬉しいです。ありがとうございました。

A 1：直接的な指標分析で、今いただいたようなことを直接的に証明することは難しいような気がしますが、しかし産業の付加価値の創出力はかなり関連データが集められています。そこからいくつか類推することはできる。一方で、コストも先ほど申し上げたようないくつかの分析がされておりますので、そうしたことを重ね合わせながら、どこまで議論するかということではないかなと感じているところでございます。明言を避けるような言い方で大変申し訳ありませんけれども、どうするべきか、そういう議論をやることを中部圏社会経済研究所としても望んでおられると思うのですね。すなわち、この海外比較から中部圏として何をくみ取るべきかということ望んでおられると思いますので、そういう議論にこれから移っていくのだろうと想像しております。またご指導いただきたいと思っております。ありがとうございました。

Q 2：都市間移動の時速の比較がございましたけれども、そちらは自動車の移動の事例だということですが、自動車以外の鉄道等の都市間移動性はどのようなのでしょうか。東京はやはりクルマよりも鉄道利用の効率性が非常に高いエリアであり、リニア時代の中部圏を考えるうえで、環境負荷の少ない鉄道交通の都市間交通移動の議論が必要と考えています。名古屋では自動車の議論が中心となっていると思いますがいかがでしょうか。

A 2：ありがとうございます。これは、中部圏社会経済研究所も関係なく私個人としてお返ししたいと思いますが、自動車移動って全く残念に思う必要はないと思うのですね。これからの自動車は煙が出ませんから、全く問題ないと思います。むしろ、ドアtoドアで移動ができる、荷物が運べる、人を運べることには、クルマのほうが優れているので、クルマでいかに移動しやすいかというのは暮らしやすさに直結するだろうと思います。

そのうえで、データとして国際比較ができるデータがそろいかどうかはまた難しいところでございます。そういう制約の中で比較し得るデータを集めてきて分析をしているというところでございますから、鉄道の平均時間の都市圏間比較ということができかどうかは、ここでは分かりかねます。しかし、自動車での平均移動時間の比較は有効な比較ではあろうと思います。