

第2回広域連携・地域づくり委員会講演会

日時:2月15日(月) 開催形式:オンライン 参加者:水野会長、中村副会長(委員長)をはじめ49名

テーマ

東京一極集中の是正に向けて
企業や人を呼び込む魅力ある地域づくり

講師 立命館アジア太平洋大学 アジア太平洋学部 教授 久保 隆行 氏

プロフィール 森記念財団都市戦略研究所主任研究員、福岡アジア都市研究所上席主任研究員を経て、2020年より現職。専門は都市計画・建築計画、経済政策、地域研究。



【講演要旨】

1. 東京一極集中の現状と地域の課題

「都市圏」とは、行政圏を越えて一体的な都市として機能している範囲を指す。先進国の都市圏人口は2,000万人以下であるが、人口約3,700万人の東京圏は、人口が過度に集中する特殊な都市圏である。

国内3大都市圏の転入超過数の推移をみると、東京圏は1960年代にかけて急激な転入超過がはじまり、以降も概ね転入超過が続いている。一方、大阪圏は1970年代半ば頃より概ね転出超過、名古屋圏は横ばいから最近では転出超過となっている。

大都市圏が周辺地域から人を集め、そこから東京に人口が流出する構造となっている。年齢階級別にみると、若年層の東京への転入超過が顕著で、高齢層は転出超過となっている。進学や就職を機に東京へ来て、定年を迎えたら地域や近場の住みやすいところに移る傾向が見られる。また、大学生、上場企業、国家公務員も東京に過度に集中しており、高度な人材も東京に集中する結果を招いている。

一方、国内における外国人の動きは日本人とは大きく異なる。東京、大阪、愛知は転出超過である一方、地方圏では転入超過となっている。世界人口の将来推計では、都市部への一層の人口集中が予測されている。そのため、日本の地方都市の外国人も今後増える可能性が高い。

東京一極集中の是正に向けて、各地域が吸引力を高める施策を考える際には、このような外国人の動向も踏まえたグローバルかつ長期的な視点が求められる。

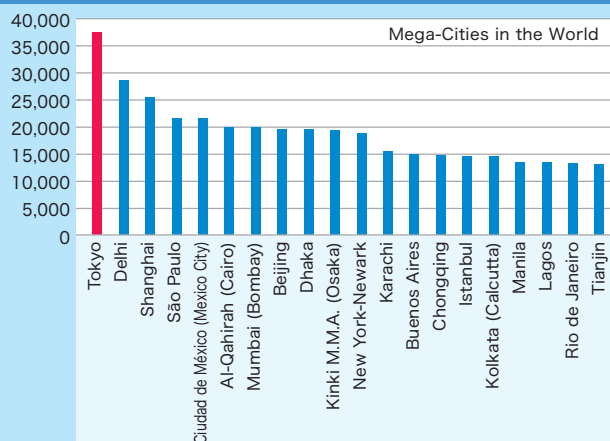
2. 都市の階層からみた東京一極集中

都市は、他の都市との連携あるいは競争によって成り立っている。このような都市のネットワークの状態を調査することで、都市の階層を分析することができる。

国内の都市階層を分析した研究(1991年)では、都市の高次機能を「中枢管理機能」と定義し、さらにその機能を「経済」「文化社会」「行政」の3つに分類している。例えば、「経済的中枢管理機能」に含まれている指標は東証1部・2部上場企業数、「文化的中枢管理機能」では大学生や美術館・博物館の数、「行政的中枢管理機能」では国の出先機関や公務員の数などである。こうした高次都市機能の極度な集中が東京一極集中の要因となっている。

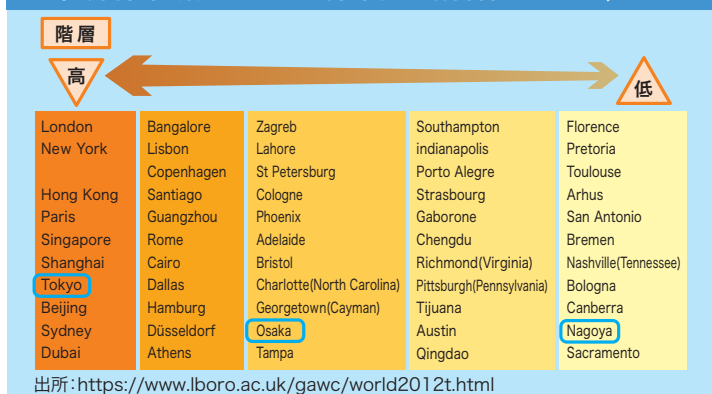
世界規模の分析(2012年)では、グローバル企業をサポートする会計事務所や法律事務所などの高度サービス企業の立地数をもとに、世界の主要都市を複数の階層に分けている。最も高い階層には、ロンドン、ニューヨークなどとともに東京が入っている。大阪と名古屋は比較的经济規模の小さい都市と同じ低位の階層に位置づけられている。これは、東京を最優先

世界各国の都市圏人口



出所: World Urbanization Prospects 2018

世界都市研究における都市間の階層性 (GaWC, 2012)



に世界都市化するわが国の政策によって、高度サービス企業が東京に過度に集中してきたことを表している。

3. 世界都市ランキングから読み取れる示唆

世界の主要な都市ランキングで名古屋が評価対象となったのは、これまで2回しかない。森記念財団都市戦略研究所のランキング(2012年)では、世界の49都市の中で、名古屋は41位(東京4位、大阪17位)であった。居住の指標は高い評価を得ているが、他の分野では比較的低い評価となっている。エコノミストのランキング(2012年)では、120都市の中で、名古屋は50位(東京6位、大阪47位)であった。

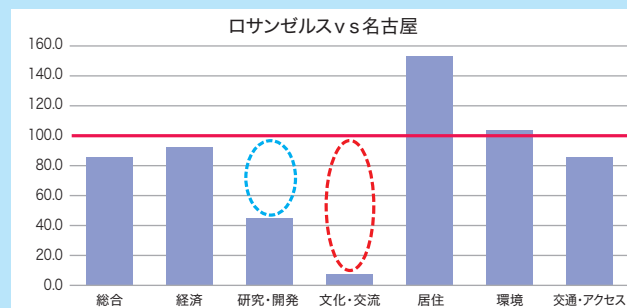
この2つのランキングのスコアを偏差値に換算した散布図では、東京は第1の階層、大阪と名古屋は第3の階層に入る。例えば、第2の階層にいるロサンゼルスと名古屋を比較すると、森記念財団都市戦略研究所の評価指標では、居住と環境の分野でロサンゼルスより高い評価を得ている。一方、文化・交流(コンサートホールや美術館・博物館の数、外国人の居住者数、国際コンベンション開催件数など)の評価が低くなっており、この分野の強化が求められる。また、研究・開発(特許登録件数、研究者の交流機会など)の分野の評価も低くなっているが、実際には1つの圏域と見ることができる愛知・岐阜・三重・静岡をあわせた「東海」の国際特許出願件数はロサンゼルスを大きく上回っており、評価の対象に名古屋の数値しか反映されていないものと考えられる。エコノミストのランキングにおいても、中部5県に5社あるフォーチュン・グローバル500(2017年)のうち、名古屋の1社しか対象となっていない。これらは、名古屋、中部、中京など地域ブランドが定着していな

いことによる過小評価と言えるのではないか。それぞれの指標の向上に加え、適正な評価を得られるような認知度の向上が必要である。

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



出所: 森記念財団都市戦略研究所「世界の都市総合力ランキング2012」

4. グローバル視点を踏まえた魅力ある地域づくり

具体的な方策として、1つ目は、「インバウンドのさらなる誘致」である。愛知県の宿泊者数は、総数・外国人ともに、レジャー目的よりもビジネス目的が多い。ビジネス目的の方が客単価は高く、隙間時間における観光も期待できる。この特徴を生かし、ビジネス目的の来訪を一層増やすとともに、この来訪者を観光につなげる戦略が必要である。

2つ目は、「アウトバウンドのさらなる促進」である。海外進出企業の多さ、全国トップの貿易輸出額などの強みを一層生かすとともに、セントレアにおける航空旅客数や空港貿易額など、空輸の伸びしろを埋める戦略が必要である。セントレアのポテンシャルを高めるには、二本目滑走路の整備に加え、リニア整備にともなう名古屋駅における乗り継ぎ利便性の向上も重要となる。

3つ目は、「地域ブランドの強化」である。名古屋、愛知、中京大都市圏、中京圏、東海地方、中部圏などさまざまな名称があり、特に外からみると複雑でわかりにくい。そのため、名称の統一も含め、わかりやすい世界的なブランド戦略を立て、多言語でのPRをよりグローバルに展開していくことが重要である。

(企画部 大河内 一則)

第2回産業・技術委員会

日 時: 2月25日(木)

開催形式: オンライン

参 加 者: 委員長の佐々木副会長をはじめ42名
佐々木委員長 冒頭挨拶要旨

わが国の社会的な重要課題である少子高齢化、特に高齢化への対応という点で、産業的にも伸びしろのあるヘルスケア産業を、今回より取り上げていくこととした。また、菅政権がいち早く打ち出した2050年カーボンニュートラル宣言により、さまざまな動きが大きく加速し、方向性が定まることから、本委員会が扱う次世代自動車産業、航空宇宙産業にも大きな影響が及ぶ。一段のスピード感を持って取り組まねばならない。

「次世代自動車」活動報告・意見交換

2021年度からの活動計画として、モビリティスタートアップ拠点となる「ナゴヤ・アクセス・ポイント・プロジェクト(NAPP)」の立ち上げ、および名古屋大学との連携による研究開発・社会実装・次世代産業振興の産学官共通基盤となる「中部先進モビリティ実装プラットフォーム(CAMIP)」の設立を推進することを報告。委員からは、地域全体の産学官が有機的に連携して活動することや、交通システム開発者・運営者とユーザが一緒になった社会実装が必要といった意見が出された。

「航空宇宙」活動報告・意見交換

航空機産業は中長期的に持続的な成長が見込まれる重要な産業だが、コロナ禍からの回復には時間がかかるため、アフターコロナにおいて国際競争力を失わないよう、中部航空宇宙産業技術センター(C-ASTEC)と連携して支援活動に取り組むことを報告。委員からは、足元の厳しい状況への対応・取り組みの紹介や、回復するまでの間は政策・金融の両面で支えていかなければならないといった意見が出された。

「ヘルスケア」活動報告・意見交換

2021年度から本格的な取り組みを開始するにあたり、「『健康寿命の延伸』にフォーカスする」

「他団体の取り組みとの重複を避ける」「中経連の強みを生かす」ことを基本方針とし、会員企業の興味や関心にもとづき具体的な取り組み計画を立案することを報告。また、健康経営を積極的に推進する会員企業から3社の委員が、経営トップによるリーダーシップ、経営計画でのKPI化、健康状態の見える化、データ分析による予防活動など、それぞれの取り組みを紹介した。

(産業振興部 渡邊 新一)

第2回企業防災委員会

日 時: 3月10日(水)

開催形式: 会場(名古屋栄ビル)およびオンライン

参 加 者: 委員長の相馬副会長、共同委員長の相馬理事をはじめ28名



大西委員長ならびに相馬共同委員長からの挨拶に続き、事務局から2020年度の活動実績を報告。その後、2021年度の活動計画案の審議に移り、「BCP策定状況のフォローおよび支援」「風水害に対する社会インフラの課題についての調査・研究」「提言『南海トラフ地震等が中部経済界に与える影響を最小化するために』(2019年5月公表)の適切なフォローの実施」などを説明し、委員から承認を得た。

次に、「中央日本交流・連携サミット」(中部圏の産学官トップ層が広域で戦略を議論・推進する会議)において、主要テーマの一つに位置付けられた「広域での防災、減災力の強化」について、2020年度の取り組みを報告。また、今後の展開として、防災技術のマッチングの場の検討や、基盤的防災情報流通ネットワーク(SIP4D)への産業界の参加を模索することを報告した。

委員からは、「自治体に対して、事前避難対象地域の設定単位や設定時期の確認が重要」「ニーズをもとにフレームワークからスタートして、具体的な枠組みに落とすような形で進めると良い」「仕組みづくりも大切だが、心構えをどう教育するかも大切。被災者の実体験にもとづき意識を高めることが重要」などの意見が出された。

(防災・環境部 古橋 千里)

非常に重要。省庁連携を進めてほしい」などの意見が出された。

最後に安藤座長が、「輸入への対応や省庁連携など、何を改善していけば利用促進につながるのか、課題がおぼろげながら見えてきたと思う。これを軸に、国土交通省をはじめ関係省庁への提案につなげたい」と締め括った。

(社会基盤部 伊藤 康隆)

第1回物流懇談会

日 時:3月18日(木)

開催形式:会場(中経連大会議室)

参 加 者:座長の安藤(仁)副会長をはじめ14名



2020年度に発足した物流懇談会は、3月18日に初会合を開催した。安藤座長の挨拶に続き、事務局より本懇談会の立ち上げ背景、および今後の進め方を説明。また、国土交通省が4月から試験運用を開始する港湾関連データ連携基盤(サイバーポート)の概要を説明するとともに、その課題などについて意見交換を行った。

委員からは、「輸出と輸入でペーパーレス化への取り組みに差がある。輸入は紙のやり取りが多い」「複数の基盤システムが動くことによって、かえってオペレーションが複雑になることを懸念している。選択肢が多いのは良いことだが交通整理が必要」「名古屋港をはじめ、主要港には港独自の基盤システムがあり、円滑に移行してほしい」「通関手続きなどの電子システムであるNACCSとの連携は

第2回社会基盤委員会

日 時:3月22日(月)

開催形式:オンライン

参 加 者:委員長の柘植副会長をはじめ34名

社会基盤委員会では、次期「中部圏交通ネットワークビジョン」の2021年度策定に向けた準備を進めている。今回の委員会では、委員から、名古屋第二環状自動車道(名二環)や名古屋港の整備に関して、多くの意見が出された。詳細は以下のとおり。

- 名二環が伊勢湾岸道につながると、名二環を利用して内陸の倉庫を補完的に活用することもできるようになるため、BCPの観点からも意義がある。
- 名二環全線開通の次のステップを考えるには、全線開通による一般道の混雑緩和効果を確認する必要もある。
- ふ頭内のアクセス道路は利用者にとって有用なものであり、早期整備をお願いしたい。
- 欧米の貨物量が減っている原因として、阪神淡路大震災後に釜山や上海、シンガポールが積替え基地のハブとして大きく成長したことがあげられる。
- 将来の船舶の大型化に備え、航路や水深の整備を推進し、欧米からの直行便を呼び込むことが大切。
- 近い将来発生する可能性がある東南海地震に対し、港が耐えられるのかについても検証する必要がある。

(社会基盤部 平井 寧)