

7. 内外から企業や人、モノ、情報呼び込む魅力ある交流大都市圏をつくる

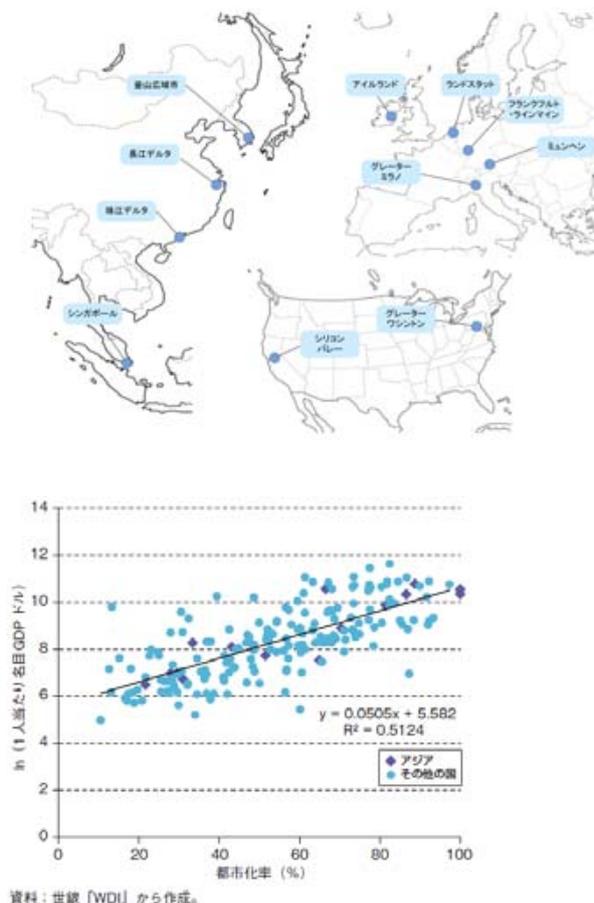
【現状と課題】

○現在、世界的に経済成長をけん引しているのは「メガリージョン」と呼ばれる広域ブロックであり、アジアにおける「メガリージョン」の成長が著しくなっている。(図表 3-7-1)

○世界の都市の傾向を見ると、都市化率が高まるほど経済成長率が高まる傾向にある。また、我が国の都市においても、人口や高度人材の密度が上昇すると、労働生産性が上昇する傾向がみられる。「メガリージョン」と呼ばれる地域では、人口や産業の集積のほか、文化、観光、芸術といった地域の特性を生かすことで、世界中からクリエイティブな企業や人材を集めて新たな付加価値を生み出し、「世界のイノベーションセンター」として発展している。(図表 3-7-2、図表 3-7-3、図表 3-7-4)

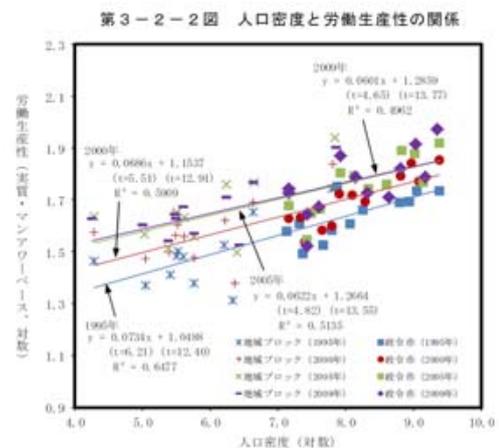
○2027年に名古屋－東京間、2045年に名古屋－大阪間で開通するリニア中央新幹線により、東京・愛知・大阪の三大都市圏が一体化した「新たなメガリージョン」の創出が期待される。その規模は、アジア地域の「メガリージョン」を上回ることも想定される。そうした将来の姿を見据えながら、愛知・名古屋の拠点性を高める取組が求められる。(図表 3-7-5)

<参考データ>



図表 3-7-2 一人あたり GDP と都市化率の関係
出典：経済産業省「通商白書 2010」

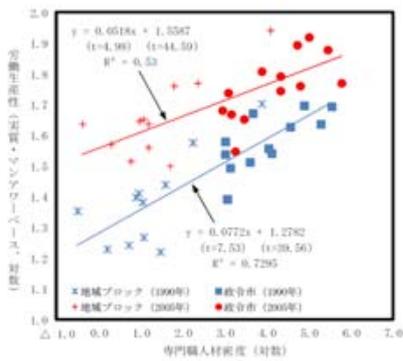
図表 3-7-1 世界のメガリージョンの分布
出典：関西メガリージョン活性化構想検討委員会「関西発!経済再生拠点化計画」



- (備考) 1. 総務省「地域別統計データベース」、内閣府「県民経済計算」、厚生労働省「毎月勤労統計調査(地方調査)」より作成。
2. 人口密度における2009年の人口は住民基本台帳に基づく人口を使用した。
3. 労働生産性は、各地域ブロック・政令市の総生産/労働投入量(就業者数×労働時間)により算出。
4. 政令市の労働時間は、その市が属する県の労働時間を使用。
5. 政令市は札幌市、仙台市、さいたま市、千葉市、横浜市、川崎市、名古屋市、京都市、大阪市、神戸市、広島市、北九州市、福岡市。
6. 1995年及び2009年の政令市はさいたま市を含まない。
7. 国中の線は地域ブロックと政令市を含めた総計近郊を表している。
8. 地域区分はA。

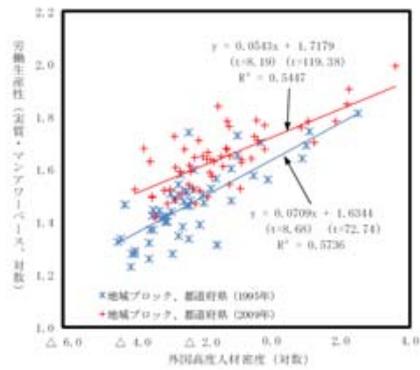
図表 3-7-3 人口密度と労働生産性の関係
出典：内閣府「地域の経済 2012」

第3-2-7図 専門職人材密度と労働生産性の関係



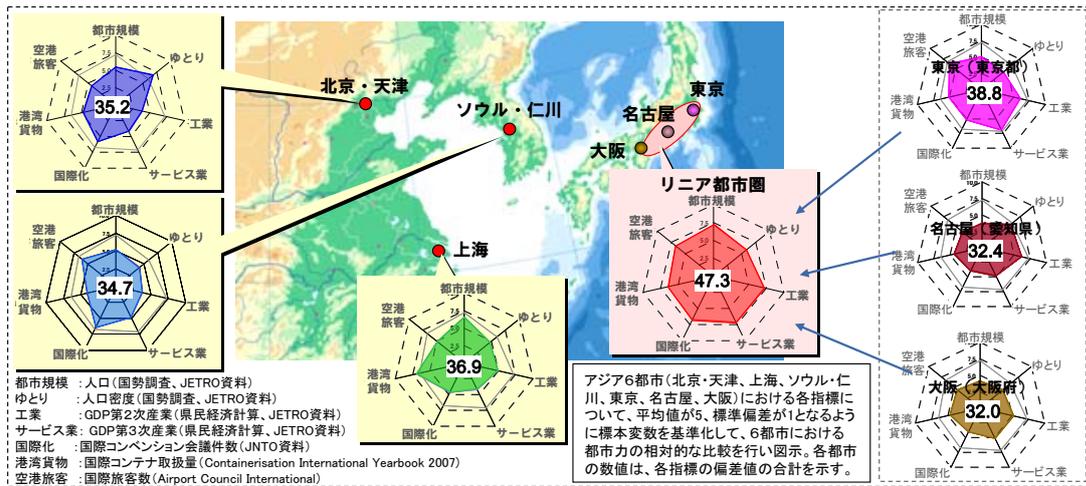
- (備考) 1. 内閣府「県民経済計算」、総務省「国勢調査」、厚生労働省「毎月勤労統計調査(地方調査)」より作成。
2. 労働生産性は、各地域ブロック・政令市の純生産/労働投入量(就業人数×労働時間)により算出。
3. 政令市の労働時間は、その市が提供する県の労働時間を使用。
4. 厚生労働省「資金構造基本統計調査」(2011年)において、全国の一般労働者企業規模計(10人以上)で年間賞与その他特別給付額が100万円を超えている、もしくは、きまて支給する現金給付額が60万円を超えている職種について、国勢調査より下記のとおり計算を行った。
5. 専門職人材密度=自然科学系研究者、システム・エンジニア、医師、裁判官、検察官、弁護士、公認会計士、税理士、高等学校教員、大学教員、記者、編集者、鉄道運転従事者、航空機操縦士、航空機関士の合計/面積として計算。
6. 政令市は札幌市、仙台市、さいたま市、千葉市、横浜市、川崎市、名古屋市、東京都、大阪市、神戸市、広島市、北九州市、福岡市。
7. 1990年の政令市はさいたま市を含まない。
8. 図中の線は地域ブロックと政令市を含めた線形近似を表している。
9. 地域区分はA。

第3-2-9図 外国高度人材密度と労働生産性の関係



- (備考) 1. 内閣府「県民経済計算」、法務省「在留外国人統計」、「登録外国人統計」、厚生労働省「毎月勤労統計調査(地方調査)」より作成。
2. 労働生産性は、各地域ブロック・都道府県の純生産/労働投入量(就業人数×労働時間)により算出。
3. 外国高度人材密度=(出入国管理及び難民認定法上、就労が可能な在留資格のうち、教授、芸術、宗教、報道、投資・経営、法律・会計業務、医療、研究、教育、技術、人文知識・国際業務、企業内転勤、技能を有するもの)/面積として計算。
4. 2009年の外国高度人材密度を求めるにあたっての各地域ブロック・都道府県の面積は国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」より作成。
5. 図中の実線は各地域ブロックと都道府県を含めた線形近似を表している。
6. 地域区分はA。

図表 3-7-4 高度人材の密度と労働生産性の関係
出典：内閣府「地域の経済 2012」



図表 3-7-5 リニア中央新幹線の開業に伴う三大都市圏の一体化
出典：三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

(1) 都市の機能・情報発信

○国際的な「メガリージョン」競争は、企業や人材の獲得競争であることから、多様な企業や人材を惹きつける魅力的な環境を整えるとともに、国内外からの注目度・認知度を高める情報発信を効果的に行い、地域に呼び込んでいくことが重要である。

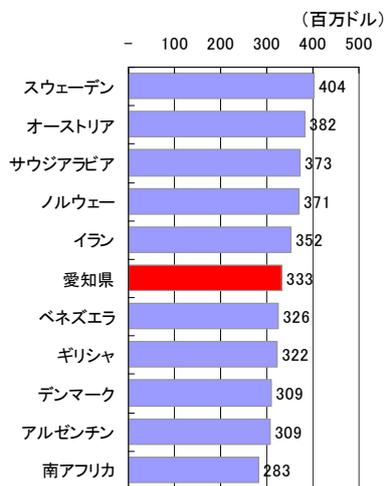
○2009年時点での愛知県の県内総生産は、3.3億ドルであり、ノルウェー、デンマークなどの欧州諸国一国に匹敵する経済規模を持つ。また、世界的なモノづくりの一大集積地であるとともに、都市と近接した豊かな自然、戦国武将に代表される歴史や文化、ゆとりある生活空間といった多様な魅力も有している。(図表 3-7-6)

○しかしながら、民間調査機関がとりまとめた「地域ブランド調査 2012」の都道府県ランキングでは、愛知県は15位と大都市圏でありながら低位に位置している。(図表 3-7-7)

○名古屋市は都心部には創造性を刺激するにぎわいや楽しみのある空間、うるおいやエンターテインメント性を感じさせるウォーターフロントなど、クリエイティブな人材が好むような空間や都市機能が十分でないとの指摘もある。一方、名古屋都心部では、様々な再開発が進んでおり、多様な都市機能の集積を図りながら、当地域の中核都市としての魅力を高めていくことが期待される。(図表 3-7-8)

○アジア各都市での国際コンベンション会議開催数(2011年)をみると、名古屋市は開催件数が32件で18位となっており、シンガポールの919件、ソウル232件、東京153件などと比べて極端に少ない。(図表 3-7-9)

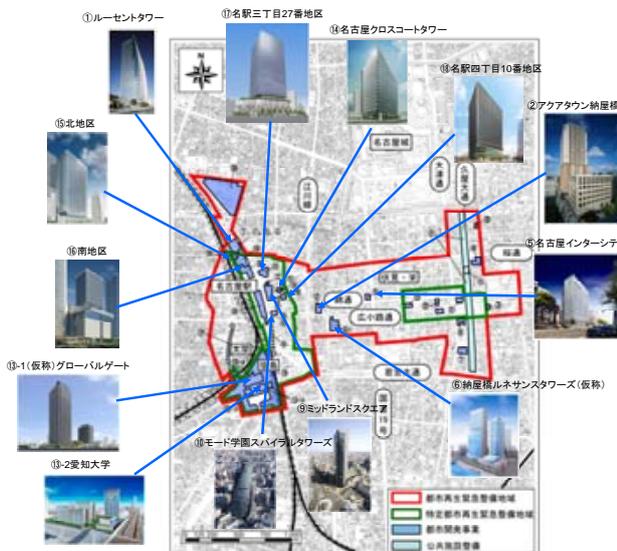
<参考データ>



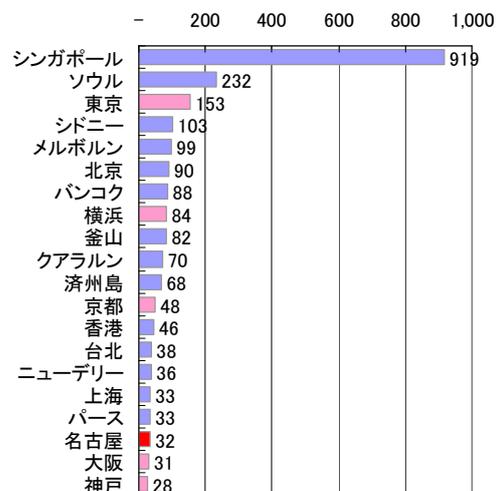
図表 3-7-6 愛知県と諸外国の地域内総生産の比較
出典：総務省「世界の統計 2009」

順位		都道府県	魅力度	
今年	前年		今年	前年
1	12	北海道	63.9	70.7
2	2	京都府	54.6	53.4
3	3	沖縄県	48.4	50.3
4	4	東京都	41.1	40.3
5	5	奈良県	35.9	34.0
6	6	神奈川県	34.2	30.6
7	8	長野県	27.8	28.9
8	7	大阪府	27.5	29.4
9	11	長崎県	27.4	25.9
10	10	福岡県	26.4	26.7
11	9	兵庫県	22.1	27.0
12	12	静岡県	21.9	23.6
13	13	石川県	21.5	22.7
14	14	青森県	21.4	21.4
15	20	愛知県	19.9	17.7
16	18	秋田県	19.7	19.3
17	24	宮崎県	19.2	17.0
18	17	鹿児島県	18.6	20.2
19	19	熊本県	18.1	18.1
20	16	千葉県	17.0	20.9

図表 3-7-7 地域ブランド調査2012(都道府県ランキング)
出典：ブランド総合研究所「地域ブランド調査 2012」



図表 3-7-8 名古屋都心部の都市再生特別措置法の適用状況
出典：都市再生本部(内閣府)資料より作成



図表 3-7-9 2011年UIA国際会議統計(暫定値)に基づく国際コンベンション会議開催数
出典：日本政府観光局(JENTO)「2011年国際会議統計」

【施策の方向性】

- 「メガリージョン」としての発展を見据え、現在の社会経済活動における地域間の結びつきや、自然・歴史・文化などの地域のまとまりの観点から、県域を越えた視点での地域づくりのあり方の検討
- 名古屋都心部について、世界的な交流ゲートウェイとしての拠点性を高めるため、ランドマークとなりうる再開発計画と連携した面的な広がりを持った魅力的なまちづくり
- ブランド力や話題性のある集客施設のインパクトの活用と既存資源の効果的な連携
- 都市としての魅力を高めるソフト的な取組（食・文化・エンターテインメント・アミューズメント・スポーツなどの賑わいや楽しみ）の充実
- 「モノづくりの世界的拠点」など、地域全体が共有する確固としたブランドイメージの確立と、GNI（グレーター・ナゴヤ・イニシアティブ）や昇龍道プロジェクトのように、周辺地域と一体となった情報発信

（２）外資系企業の立地

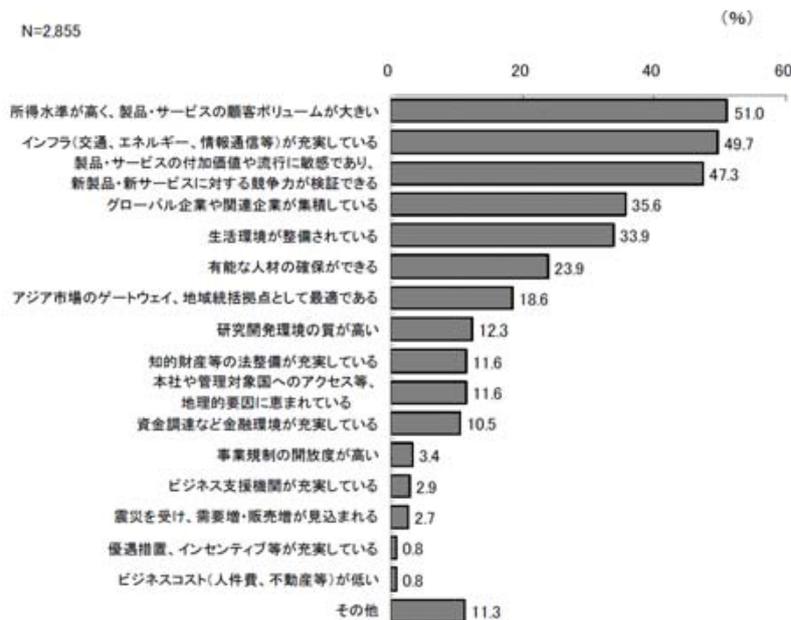
- 外資系企業の立地は、地域経済の活性化や雇用機会の創出、県内企業の販路拡大といった直接的な効果に加え、国内企業とは異なる経営や技術の導入などを通じて既存産業の活性化や高度化を促進したり、外国人の経営者や研究者・技術者の流入による地域の国際化を進展させるなどの効果が見込まれる。
- 愛知県の外資系企業数（2010年度）は61社（全国シェア1.9%）で、東京、神奈川、大阪、兵庫、千葉に次ぐ全国第6位となっている。愛知県より上位の5県が占める全国シェアは88.3%で、そのうち首都圏（東京・神奈川・千葉）が占める全国シェアは79.8%となっており、外資系企業のほとんどは首都圏に集中している状況にある。（図表 3-7-10）
- 業種別にみると製造業が17社（総数に占める割合27.9%）、非製造業が44社（同72.1%）となっており、非製造業が大半を占める状況にあるが、全国の製造業のシェア（16.3%）と比較すると、製造業の占める割合が高くなっている。（図表 3-7-10）
- 外資系企業が我が国で事業展開をするうえでの魅力は、「市場規模」が最も高くなっているが、「新製品・サービスの競争力の検証」、「グローバル企業や関連企業の集積」などの項目も高くなっている。我が国の消費者は製品やサービスに対する目が厳しいと言われており、テストマーケティングの場としての魅力が高いことや、高い技術力を持つグローバル企業との取引や業務提携による新製品・新技術の開発などを意図していることがうかがわれる。（図表 3-7-11）
- 我が国に進出する外資系企業の目的は、納入先との設計調整、研究・技術開発、メンテナンス、納入前仕様調整、配送など様々である。そのため、事業所の立地条件においても、加工・組み立てを行う工場とは異なる状況がみられる。こうした外資系企業の立地に際して、自治体から提供している情報は量産型工場に適したものである場合や、誘致のインセンティブも雇用の増

加などの条件が求められる一方、外資系企業においては大規模な量産型工場を立地することを想定していないことなど、外資系企業の進出動向と誘致活動におけるミスマッチが生じているとの指摘がある。また、立地検討から進出の具体化までのスピード感が求められるケースが多いと言われている。

<参考データ>

	企業数	うち製造業	業種別シェア	うち非製造業	業種別シェア
東京都	2139	216	10.1%	1923	89.9%
全国シェア	68.1%	42.1%		73.1%	
神奈川県	300	75	25.0%	225	75.0%
全国シェア	9.5%	14.6%		8.6%	
大阪府	186	36	19.4%	150	80.6%
全国シェア	5.8%	7.0%		5.7%	
兵庫県	82	23	28.0%	59	72.0%
全国シェア	2.6%	4.5%		2.2%	
千葉県	67	12	17.9%	55	82.1%
全国シェア	2.1%	2.3%		2.1%	
愛知県	61	17	27.8%	44	72.1%
全国シェア	1.9%	3.3%		1.7%	
その他	307	134	43.6%	173	56.4%
全国シェア	9.8%	26.1%		6.6%	
全国	3142	513	16.3%	2629	83.7%

図表 3-7-10 外資系企業の国内事業所数と全国シェア（2010年度）
出典：経済産業省「第45回外資系企業動向調査（2011年調査）」



図表 3-7-11 外資系企業が日本で事業展開するうえでの魅力
出典：経済産業省「第45回外資系企業動向調査（2011年調査）」

【施策の方向性】

- モノづくりの集積を生かすなど、誘致ターゲットを明確化した戦略的な誘致活動の実施
- 国内企業と同様の支援策のみならず、外資系企業のニーズに即した立地情報、インセンティブの提供
- グレーター・ナゴヤ・イニシアティブ（GNI）協議会や愛知・名古屋国際ビジネス・アクセス・センター（I-BAC）と共同・連携したワンストップサービス機能の強化・充実

(3) 国際交流基盤

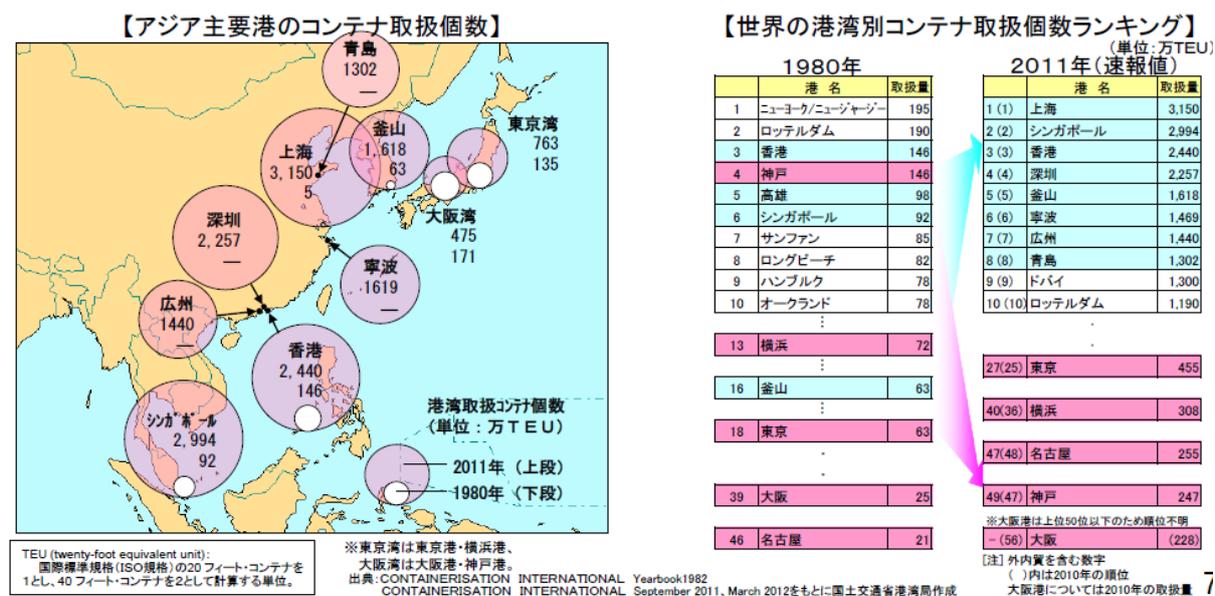
○諸外国においては国際空港・港湾の大規模化・機能強化が積極的に進められており、我が国の空港・港湾の競争力は低下してきている。(図表 3-7-12)

○中部国際空港の利用者数や貨物取扱量は、世界金融危機や東日本大震災の影響もあり、減少傾向にある。国内の他空港と比較(2011年度)すると、旅客数は875万人で8位、貨物取扱量は14万トンで7位になっている。また、国際線ネットワークは2012年10月現在、アジア地域を中心に26都市と287便/週であり、成田国際空港(2012年10月現在:99都市1,830/週)の6分の1、関西国際空港(2012年10月現在:55都市709便)の5分の2となっている。また、当地域で発生する航空輸出貨物発生量の4分の1程度しか取り込んでいない状況にある。(図表 3-7-13、図表 3-7-14、図表 3-7-15、図表 3-7-16)

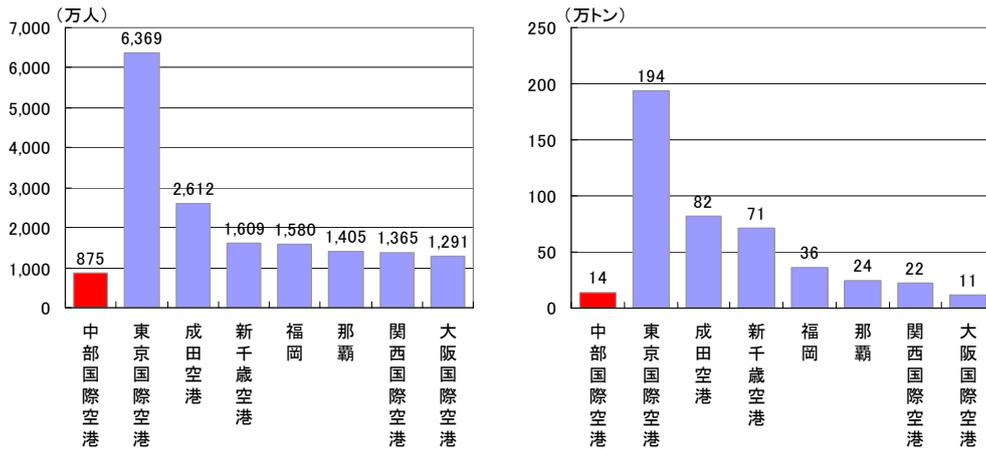
○県内3港湾(名古屋港、三河港、衣浦港)の貿易総額(2012年)は約17兆円(輸出約12兆円、輸入:約5兆円)で、我が国の貿易総額約134兆円の約13%を占めている。特に名古屋港は世界の160の国・地域と結ばれ、貿易額・取扱貨物量ともに日本一となっているが、世界の港湾におけるコンテナ取扱量のランキングは横ばい状態で推移している。(図表 3-7-12、図表 3-7-17)

○当地域の企業が高い国際競争力を発揮できるよう、トータル輸送コスト・サービスが最適化される物流体系を構築していくことも求められている。そのため、空港・港湾といった国際交流・物流拠点の機能強化を図るとともに、国際交流・物流拠点と鉄道などの交通結節点、生産拠点、流通拠点等とをつなぐ総合的な交通ネットワークを構築し、人やモノの移動を円滑化・活性化していく必要がある。

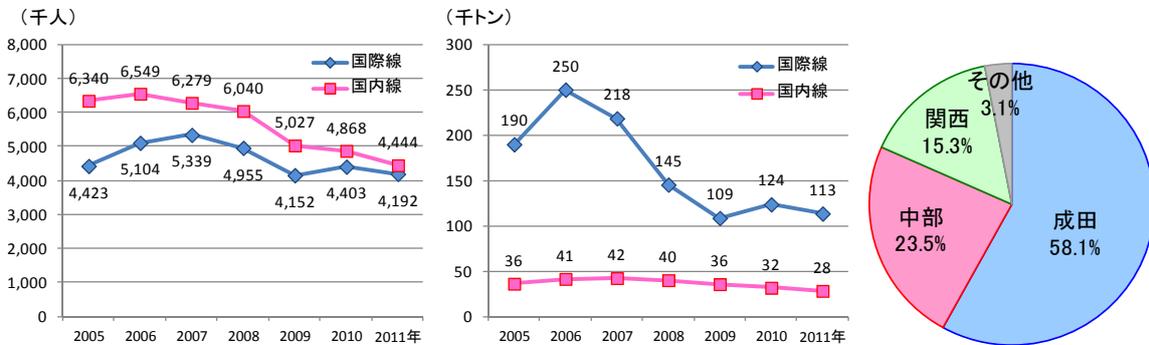
<参考データ>



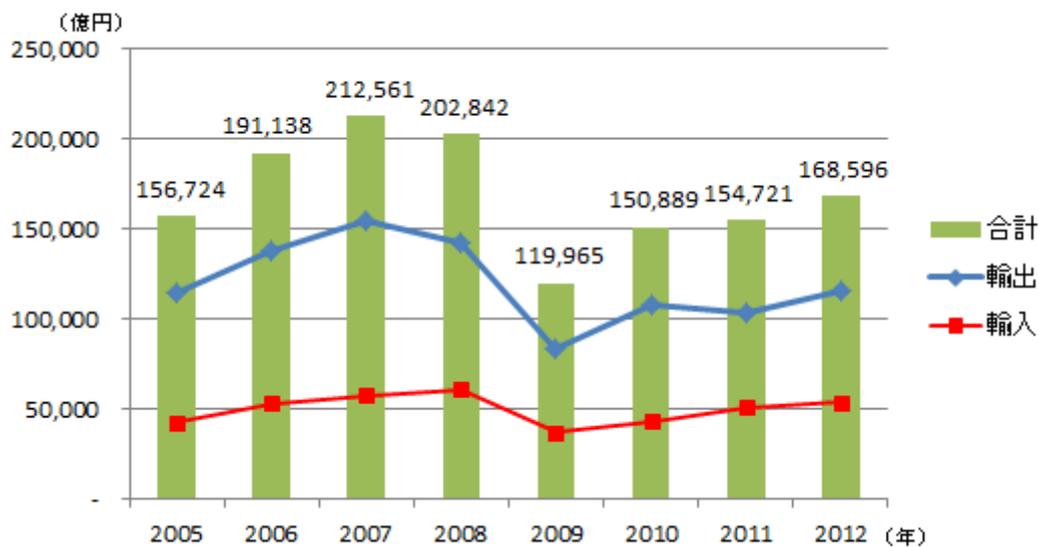
図表 3-7-12 アジア主要港のコンテナ取扱個数とランキング
 出典: 国土交通省資料



図表 3-7-13 我が国の国際空港の乗降客数 (左) と取扱貨物量 (右) (2011 年度)
出典：国土交通省「暦年・年度別空港管理状況調査」



[左] 図表 3-7-14 中部国際空港の乗降客数の推移 (暦年)
[中] 図表 3-7-15 中部国際空港の貨物取扱量の推移 (暦年)
[右] 図表 3-7-16 愛知県で発生する貨物の国際空港利用割合トーンベース (2011 年度)
出典：国土交通省「空港管理状況調査」、「国際航空貨物動態調査報告書」



図表 3-7-17 県内港 (名古屋港、三河港、衣浦港) の輸出額と輸入額の推移
出典：財務省「貿易統計」

【施策の方向性】

- 中部国際空港の貨物輸送利用の拡大、2本目滑走路の整備による完全24時間運用可能な国際空港としての機能拡充
- 名古屋港の国際産業ハブ港としての機能強化、完成自動車等の国際海上輸送のハブ港となる三河港、後背圏のモノづくり産業を支える衣浦港の整備
- 空港や港湾へのアクセス性を高める名古屋環状2号線、名豊道路、西知多道路等の早期整備、広域圏との交流軸となる新東名高速道路等の広域道路ネットワークの構築など、移動・輸送時間の短縮や、災害時などの代替性にも優れた総合的な交通ネットワークの整備

(4) リニア中央新幹線の整備

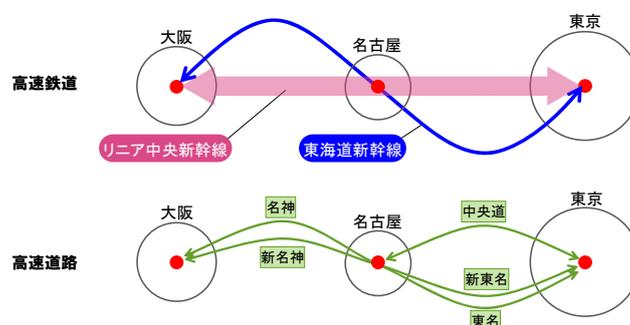
- リニア中央新幹線の整備により、愛知県は、リニアと東海道新幹線、新東名・新名神と東名・名神高速道路など、鉄道と道路の広域交流基盤が重層的にネットワーク化される地域となる。
(図表 3-7-18)

○リニアの名古屋－東京間の開業時には、業務面での首都圏との結びつきが強まり、この地域にとって大きなビジネスチャンスが生まれる可能性がある。一方で、ストロー現象による首都圏への一極集中の懸念もある。

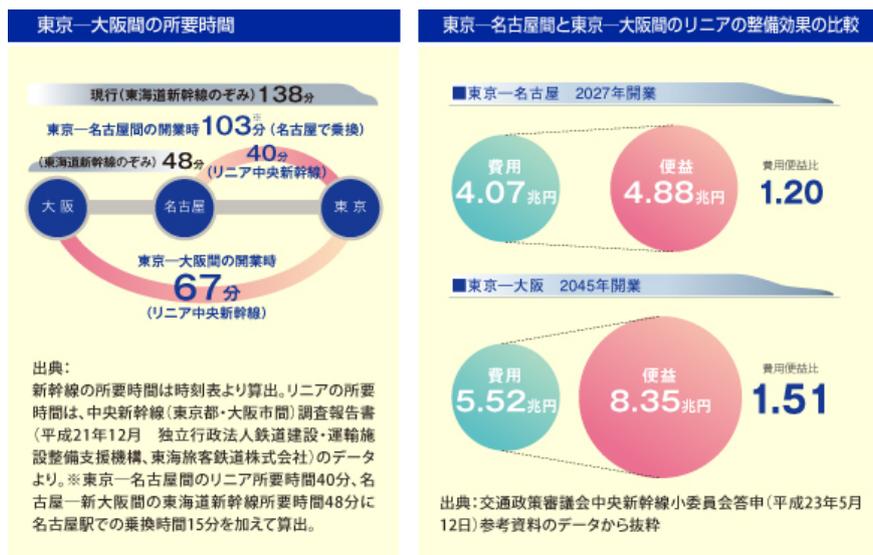
○全線開業時には、首都圏から近畿圏に至る巨大な都市圏が形成される中であって、東京から40分、大阪から20分でアクセスでき、その中間に位置するという立地優位性が一層高まることが期待される。(図表 3-7-19)

○リニア開業に伴い、名古屋都心部の求心力が高まることが想定される。また、東海道新幹線は「ひかり」、「こだま」が中心となり、運行の増発も想定される。こうしたリニア開通に伴う様々な影響や変化を踏まえた県内各地の地域づくりのあり方を検討することが必要となる。

<参考データ>



図表 3-7-18 リニアによる高速交通ネットワークの重層化と交流都市圏
出典：三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング作成



図表 3-7-19 リニアによる所要時間短縮効果
出典：リニア中央新幹線建設促進期成同盟会

【施策の方向性】

- 名古屋—東京間の先行開業時のターミナル効果を生かした都市機能の集積・向上、東京—大阪間の全線開業後を見据えた首都圏、関西圏の双方を睨んだ交流拠点としての発展戦略の検討
- 企業誘致、観光振興、首都機能のバックアップ機能の誘致など、リニア開通による立地優位性を生かした取組の検討
- リニアの開業のインパクトを名古屋都心部はもとより県内各地域に波及させるような地域づくりのあり方の検討