

関西地区と東海地区の経済・産業構造

—東海経済の「元気の源」と関西経済の「飛躍の源」—

2006年3月

関西社会経済研究所
マクロ経済分析プロジェクト

序

本「関西地区と東海地区の経済・産業構造」に関する研究は、関西社会経済研究所のマクロ経済分析プロジェクトチーム内に編成された特別研究グループがとりまとめた 2005 年度の研究成果である。特別研究は、その時宜に適した関西経済復権のテーマを取り上げ、これまで、2003 年度下期の「阪神タイガース優勝の経済効果」に始まり、2004 年度上期「デジタル景気の現状と展望－市場の動向と企業戦略－」、同下期「交流深まる関西と東アジア－関西経済へのインパクト－」を経て、今回第 4 回目の研究成果発表の運びとなった。

東海経済は、バブル崩壊以降も、自動車産業を中心に堅調を維持してきた。一方、これに遅れて製造業・大企業主導で回復基調を取り戻した関西経済も、ここに来ていよいよ非製造業・中小企業にも裾野が拡大し、今後益々の成長が期待されている。本報告書では、東海地区と関西地区の経済・産業状況を比較分析し、今後の関西経済の『飛躍の源』を探る研究をとりまとめ、将来の展望についても検討を加えた。

なお、本報告書をまとめるにあたり、担当メンバーによる研究会を数多く開催し、多くの関係者にご多忙のところインタビューや情報提供の協力していただいた。ここに記して、感謝の意を表したい。

本報告書の執筆分担は、以下のとおりである。

- | | | |
|--------|-------|----------------------------------|
| 第 1 章 | 高林喜久生 | |
| | 松本 隆信 | 関西電力 秘書室リーダー |
| 第 2 章 | 山田 毅 | 日経メディアマーケティング 大阪支社営業部 |
| | 武者 加苗 | 関西社会経済研究所 経済分析グループ |
| 第 3 章 | 岡本 哲也 | 関西経済連合会 経済産業本部 経済・経営グループ |
| 第 4 章 | 田上理一郎 | ダイキン工業経営企画室 |
| 第 5 章 | 遠藤 業鏡 | 日本政策投資銀行 関西支店企画調査課 |
| | 水谷 恒介 | 西日本電信電話 総務部企画担当 |
| | 前田 剛志 | 日本生命保険 企画総務部 |
| 第 6 章 | 岡部 亮 | 竹中工務店 企画室企画担当 |
| 第 7 章 | 桧垣 穰 | 大阪ガス 秘書部経営調査室 |
| | 三輪 敬祐 | 阪急百貨店 経営政策室 |
| | 中井 智明 | ジェーシービー 大阪支社マーケティング本部販売促進一部 (大阪) |
| 第 8 章 | 佐藤 大心 | 国際協力銀行 大阪支店総務課 |
| | 森島 千紘 | 日本銀行 大阪支店営業課調査グループ |
| 第 9 章 | 高林喜久生 | |
| 第 10 章 | 澤井 武美 | 関西社会経済研究所 経済分析グループ |
| 第 11 章 | 道本 裕 | 関西社会経済研究所 経済分析グループ |

2006 年 3 月

関西社会経済研究所 マクロ経済分析プロジェクト
(主査：高林喜久生 関西学院大学経済学部教授)

目 次

1	総論：関西地区と東海地区の比較	1
	高林 喜久生、松本 隆信	
1.	関西経済・東海経済の回顧と現況	1
2.	関西経済と東海経済の違い	2
3.	経済活性化の鍵	3
2	経済規模と産業構造～製造業の状況を中心に～	5
	山田 毅、武者 加苗	
1.	関西と東海の経済規模	5
2.	産業構造からみる関西と東海	7
3.	製造業出荷額からみる経済構造	10
4.	県民所得	14
3	雇用：就業構造の異同と現状比較	16
	岡本 哲也	
1.	雇用環境の変化と現状	16
2.	労働者の構成の比較	18
3.	両地域が抱える「技術伝承」問題	21
4.	未就業者の現状と自立支援策	21
4	人口移動：転出超過が続く関西、転入超過に転じた東海	23
	田上 理一郎	
1.	転入超過数の推移	24
2.	年齢別の人口移動の状況	26
3.	まとめにかえて	28
5	インフラと観光	29
	遠藤 業鏡、水谷 恒介、前田 剛志	
1.	社会資本ストックと更新投資	29
	補論 1. 社会資本ストックの推計について	34
	補論 2. 分野別社会資本の平均耐用年数	36
2.	インフラの活用	37
3.	「愛知万博」の観光・集客面での効果	43

6	中核地域の開発	47
	岡部 亮	
1.	大阪駅	47
2.	名古屋駅	50
3.	まとめ	52
7	消費・貯蓄比較	54
	桧垣 穰、三輪 敬祐、中井 智明	
1.	家計調査にみる消費の動向	54
2.	百貨店販売額から見る消費の動向	57
3.	クレジットカード利用から見る消費の動向	59
8	アジアを中心とする海外とのつながり	62
	佐藤 大心、森島 千紘	
1.	貿易動向	62
2.	海外進出動向	66
9	「名古屋金利」とは何か	71
	高林 喜久生	
1.	資金の供給サイドから見た貸出金利	71
2.	資金の需要サイドから見た貸出金利—大企業—	73
3.	資金の需要サイドから見た貸出金利—中小企業—	76
4.	むすび	79
10	自治体の動向比較	80
	澤井 武美	
1.	「自治体経営評価」の概略	80
2.	財政分析調査のねらい	80
3.	調査概要	80
4.	調査結果	82
5.	調査結果のまとめ	83
11	知の集積と産学連携	87
	道本 裕	
1.	産学連携のこれまでの流れ	87
2.	関西と中部の知的ポテンシャルの状況	88
3.	関西と中部の産学連携状況	89
4.	産学連携のさらなる活性化に向けて	92

1 総論：関西地区と東海地区の比較

高林喜久生、松本 隆信

1. 関西経済・東海経済の回顧と現況

石油危機以降、日本経済は、それまでの造船業、石油化学工業、鉄鋼業といった高度経済成長を牽引した「重厚長大」型諸産業に代わってエレクトロニクス、新素材、バイオテクノロジーといった「軽薄短小」型の新産業の台頭が顕著となり、経済のサービス化・ソフト化が進展し、家電・自動車・工作機械などに代表される組立加工型の機械諸産業が世界市場で強靱な競争力を発揮するようになった。関西地区では、松下電器産業・シャープ・三洋電機などの家電、東海地区ではトヨタ自動車に代表される自動車である。

1980年代前半の安定成長を支えた要因は、円安ドル高を背景とした財貨・サービスの輸出の好調である。関西・東海両地区とも、そうした輸出産業を中心に1985年まで安定成長を持続していた。

しかしながら、1985年プラザ合意による円高の影響、そして、アジア諸地域の工業化の進展により安価な輸入品が国内に流入するようになったため、それまで好調であった輸出産業は国際的な競争に打ち勝つため、労働力が安価である海外に生産拠点の移転を進めた。

関西地区では、大企業の海外移転は急速に進展、特に関西経済の機軸である大阪・兵庫合計の製造品出荷額等対全国比は、1980年の14.0%から1990年の12.4%へ低下を続けている。

一方、東海地区では、地域の伝統産業であった繊維業がほとんど海外に移転してしまっただが、経済の中核であるトヨタ自動車は、研究拠点と生産拠点の同一化を重要視し、経営の軸足を国内に置いたことや、東海地区には、国内で最先端技術を追求する必要がある宇宙産業が存在していたため、海外移転の波の影響をあまり受けなかった。

1986年バブル期に東京都心から始まった地価高騰は、翌1987年には関西圏に波及したが、東海圏への影響はそれほど大きくなく、この影響の差が、両地域のバブル期以降の経済状況の違いを大きくさせた。

バブル崩壊により、企業の設備投資は一気に縮小し、さらに円高の急激な進行が輸出産業の価格競争力を低下させた。関西地区では、大企業が生産規模を縮小し、それが大企業から発注を受けていた中小企業を圧迫した。関西地区の中小企業比率は、東海地区・東京都と比較して、非常に大きく、この中小企業の低迷が関西地区の経済低迷を深刻化させた。

さらに、1989年の東欧革命を契機とする社会主義諸国の市場経済への参入、中国における改革・開放路線の定着、1992年のインドの経済自由化政策への転換、東アジア諸国の急速な経済発展により、先進国から新興市場国への直接投資が加速した。そして、そこでの相対的に安価な労働力と新鋭機械設備の結合によって労働集約的な商品の生産と輸出が激増したため、先述の円高と相まって国内向け産業に対する輸入圧力が強まり、独自の新技术を持たない中小企業は、急激な価格引下げを要求され、生産合理化や経費削減だけでは生き残りが困難になってきた。

一方、東海地区は、バブルの影響をさほど受けず、また、トヨタ自動車地域経済を牽

引し、バブル崩壊後も底堅い状況であった。

また、その後のアジアの通貨金融危機の発生と金融システム不安の顕在化による景気後退により、関西経済はより一層深刻化したが、東海経済は底堅い状況が続いた。

しかし、2000年以降、日本経済に明るい兆しが見えてきた。関西経済も全国の成長率はやや下回るものの、アジアなど新興経済国の高成長を受け、需要が高まったデジタル家電等が好調で0.8%のプラスとなった（第8章）。一方東海地区では、米国経済の安定的成長により北米向け自動車輸出が好調で輸送用機械の生産が大幅に伸びたため、2.3%ものプラスとなった。

現在、昨年度後半以降続いてきた景気の踊り場を脱し、景気は本格的に成長期を迎えている。関西地区はデジタル家電を中心に景気が回復、東海地区はトヨタを中心とした輸送用機器が好調であるのに加えて、中部国際空港や愛知万博への投資が景気を下支えている。

こうした経済状況は雇用（第3章）や人口（第4章）にも大きく影響している。雇用状況を見ると、90年代前半の失業率が、関西地区で2.5%から3.0%に対し、東海地区は概ね1.5%から2.0%であったが、90年代半ばから差は徐々に開き、1998年を境に格差は一気に拡大している。そして、2002年を契機に低下してきている。

人口も同様で、1980年を100とすると、2004年で東海地区は113、関西（京阪神）地区は106と、東海地区は関西地区に比べ好調な経済が後押しして、人口の増加率も高い。

また、地方自治体の財政状況を見ても、東海地区は豊田市や鈴鹿市など自動車産業の所在する自治体を中心に良好な自治体が多いが、関西地区では悪化傾向にある都市が多い（第10章）。また、関西（京阪神）地区では東海地区と比べて生活関連型社会資本ストックの蓄積が大きい、その分今後、更新投資圧力が顕在化する可能性が高い（第5章）。

消費も、「ラチェット効果」からバブル崩壊後もそれほどの低下は見られなかったが、1997年の景気後退局面で大幅に落ち込んだ（第7章）。しかし近年は持ち直してきており、また、関西（京阪神）地区は低迷、東海地区は堅調と、他と傾向はほぼ同様である。

両地域の中核である大阪市と名古屋市の開発状況をみると、名古屋市では愛知万博の開催に合わせ、中部国際空港などのインフラ整備や駅前ビルの開発が進められ、現在のところ好調である。一方、大阪市では、ATCやWTCなど港湾地区の再開発など大型プロジェクトを実施してきたが、期待通りの誘客効果はなく、逆に関西経済を低迷させる要因になってきている。今後は、名古屋市ではJR名古屋駅を中心に大型ビルディング建設が進められており、大阪市でも阪急百貨店、大丸の増床や北ヤードの再開発と両地域とも活発である。しかしながら、それらのハード面の増強は、需要とのバランスを懸念する声も高く、両地域にとって不安材料でもある（第6章）。

2. 関西経済と東海経済の違い

回顧と現況をふまえ、本報告での検討結果のポイントを簡単に整理しておこう。

第一に、地域経済の活力は、競争力のある製造業の存在に大きく依存するということがある。従来、経済のソフト化・サービス化の進展によって製造業の役割は低下すると考えられたが、地域経済の実情をみると製造業の役割は決して低下していない。東海経済の活力は自動車産業の長期間にわたる好業績によるところが大きく、最近の関西経済の回復は

デジタル家電需要に牽引された家電産業の好調によるところが大きい。

第二に、東海経済は、トヨタ自動車という巨大企業の存在によって特徴付けられ、しかも近年その依存の度合いが高まっていることである。例えば、東海地方の輸出総額のうちトヨタ自動車占める割合は1994年には25%程度であったが、最近では実に40%以上に達している（トヨタ関係の自動車関連企業まで含めると比率はさらに高まる）。また東海地方は他地域に比べて貸出金利が低いという「名古屋金利」と称される状況がある（第9章）が、これも自動車関連企業への低金利貸出によるところが大きいといえる。すなわち「名古屋金利」は「トヨタ金利」であるともいえるのである。また、「愛・地球博」の成功や駅前再開発もトヨタのリーダーシップによるところが大きい。

第三に、関西経済は、多彩でバランスのとれた産業構造を持っていることである。例えば関西の家電産業は重要な地位を占めるが、輸出に占める大手電機5社の割合は25%程度にとどまり、家電産業以外の産業の割合も大きくなっている。一方で、突出した製造業がないことは強力な牽引力に欠けることを示す。また東海経済の自動車産業のような緊密な取引関係が張り巡らされていない分、多くの業種でビジネスチャンスが豊かといえる。

3. 経済活性化の鍵

では、今後の両地域がさらに現在の好調さを持続させ、景気を拡大させるための鍵になるのは何であろうか。

経済が好調となる原動力は、総需要の中では、景気の牽引力の大きな輸移出を増加させることが近道であり、その輸移出に最も強く影響するのは製造業である。この製造業の競争力を高めることが、まずは大切である。

関西地区の場合、中心となる大企業は活況を呈してきているが、大部分を占める中小企業の頑張りが関西経済の更なる向上につながると考えられる。過去の経済状況を見ても、大企業に頼らない自律した強い中小企業が求められる。

過去の不況の影響もあり、関西地区における中小企業の情報ネットワークは進展しつつあり、そこから新技術や新たな顧客を生み出しつつあるが、その情報ネットワークはまだまだ使われていない。特に関西地区は、大学や研究機関が非常に多い地域であるが、それらの研究機関との連携はまだ低い。また、それらの高度な学問を学んだ優秀な学生の確保にも力を入れるべきであろう。年齢別人口（第3章）を見ても、関西（京阪神）地区は20歳前後の学生の年齢層は非常に多く、他の層は少ない。つまり、関西地区で人材は育成されても、経済活動には役立っていないということである。

一方で、東海地区は、現在は好調であるが、輸送用機械頼みでリスク分散が十分できていないことが、今後の不安材料として挙げられる。三重県にシャープの亀山工場など、他産業が進出してきてはいるが、今後更に他産業を誘致し育てる必要があるのではないか。

参考文献

多和田真・家森信善（2004）「東海地域の産業クラスターと金融構造」、中央経済社。

水谷研治（2004）「世界最強 名古屋経済の衝撃」、講談社。

日本経済新聞社編（2005）「はじけるNAGOYA流 なぜ中部経済は強いのか」日本経済新聞社。

大阪府（2005）「平成17年度 大阪経済・労働白書—大阪産業の競争力を高めるものづくりネットワーク」。

2 経済規模と産業構造 ～製造業の状況を中心に～

山田 毅、武者 加苗

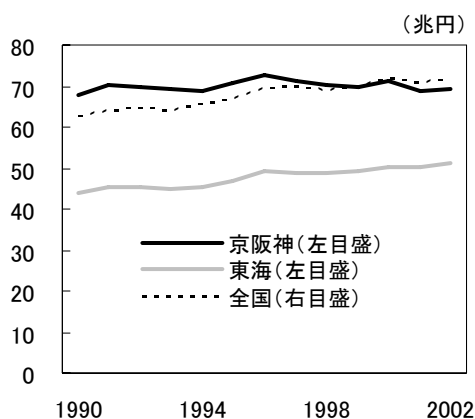
京阪神地区（京都府、大阪府、兵庫県の2府1県）と東海地区（岐阜県、愛知県、三重県の3県）は首都圏に次ぐ二大経済圏であり。両地域の動向が国内の景気動向に大きな影響を与えている。特に、東海地区の動向は輸送用機械を中心とした製造業の好調によるものとして注目される機会が多い。一方で、京阪神地区はバブル崩壊後の不況からの回復が遅れ、成長率も全国平均を下回る時期が続いているが、足下では回復のきざしが見えている。

このような景気動向の違いを考察するために、本章では、両地域の経済規模や基本的な産業構造の違いをマクロ的な視点を交えながら比較する。それに加えて、これまであまり言及されてこなかった両地域の経済的な結びつきについても明らかにする。

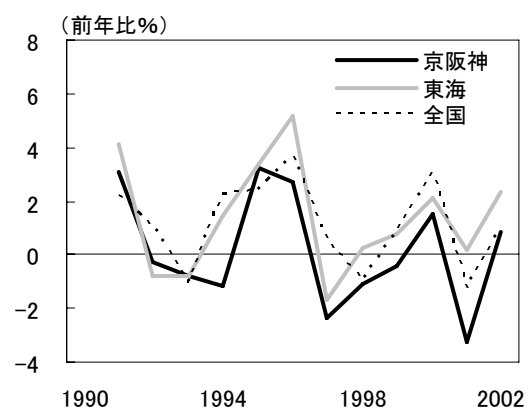
1. 関西と東海の経済規模

京阪神地区の2002年度実質GDPは69兆円で、これは全国GDPの13%にあたる（図表2-1）。経済成長率は阪神・淡路大震災や、全国的な不況の影響もあり、1996年度以降緩やかな減少が続いていたが、足下2002年度では0.8%のプラスとなった（図表2-2）。これは全国の成長率（1.0%）を若干下回っているが、デジタル関連の需要増と輸出の増加などが追い風となり、緩やかではあるが成長の兆しが見えつつある。

図表2-1 地区別GDPの推移（実質）



図表2-2 経済成長率（実質）



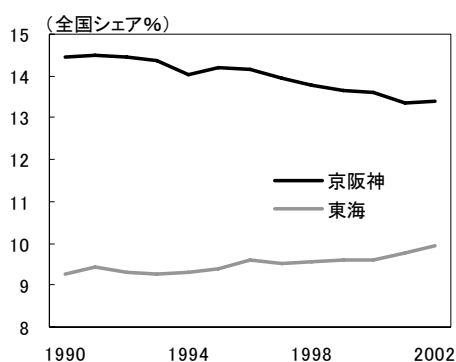
資料：内閣府「国民経済計算」「県民経済計算」

一方、東海地区では主要産業である製造業が地域全体の景気を牽引した。北米向け自動車輸出が好調な輸送用機械の生産が大幅に伸びたことに加え、中部国際空港開港や愛知万博開催などに伴う投資が景気を下支えした。東海地区の2002年度実質GDPは51兆円。こ

これは全国GDPの10%にあたる規模である。経済成長率は1997年以降プラス成長を続けており、足下では全国平均を上回る伸びを示すなど（2002年度は2.3%のプラス成長）その好調ぶりが際立っている。

全都道府県の県内総生産の合計を100とした場合の構成比を見てみると、2002年度の全国における京阪神地区のGDPシェアは13%であり、東海地区の同10%を上回っている（図表2-3）。しかし1995年度と2002年度を比較してみると、京阪神が1%シェアを落としたのに対し東海は逆に1%シェアを伸ばした。つまり、日本経済における東海の存在感は年々増しており、京阪神との経済規模の格差は徐々に縮小していると言える。

図表2-3 地区別GDPシェアの推移



資料：内閣府「県民経済計算」

都道府県別での内訳を見ると、京阪神では大阪府のGDPが38兆円で地域内での構成比が58%、つづいて兵庫県28%、京都府14%となっているが、一方で東海では愛知県が34兆円で地域内の71%を占め、同県の生産動向が地域経済に大きな影響を与えていることが明確である（図表2-4）。両地域内における府県別のシェアを1990年と2002年で比較すると京阪神ではサービス業が堅調な京都府がシェアを0.6ポイント伸ばしたのに対し、大阪府、兵庫県がともに0.3ポイントシェアを減少させた。一方、東海では製造業、サービス業共に底堅い三重県が0.5ポイントシェアを増やしたものの、依然、愛知県のシェアは71%を維持しており、愛知県1県に生産のウェイトが集中する構造であることがわかる。

図表2-4 県内総生産額と構成比（2002年度）

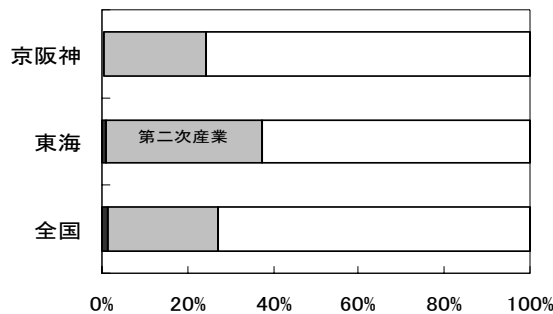
地域	県内総生産(億円)	構成比(%)
京阪神	663,089	100
京都府	94,805	14
大阪府	382,963	58
兵庫県	185,322	28
東海	480,464	100
岐阜県	71,235	15
愛知県	339,628	71
三重県	69,600	14

資料：内閣府「県民経済計算」

2. 産業構造からみる関西と東海

次に両地域の生産を産業別に見ていく（図表2-5）。京阪神地区では製造業・建設業などの第二次産業の比率が24%、商業・金融業・サービス業などの第三次産業が76%を占めており、比較的全国平均（第二次26%、第三次73%）に近い構造である。一方で東海地区は第二次産業の比率が37%と全国、及び京阪神地区の比率を大きく上回っている点の特徴である。しかし、近年では全国的に第三次産業へのシフトが進んでおり、東海地区もその例外ではない。1990年と2002年を比較すると東海地区の第三次産業の構成比は9.4ポイント上昇しており、これは全国平均（9.6ポイント）や京阪神地区（9.3ポイント）の上昇率とさほど変わらない。

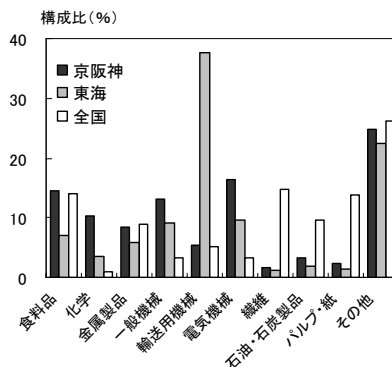
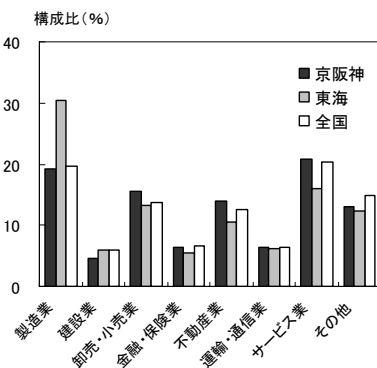
図表2-5 産業別構成比（2002年度）



資料：内閣府「国民経済計算」「県民経済計算」

産業活動別では、東海地区は産業全体の中での製造業の占める割合が31%と全国平均の20%、京阪神地区の19%を大きく上回っており製造業を中心とした産業構造であることがはっきりしている。さらに製造業の内訳を見ていくと輸送用機械の割合が38%と圧倒的に多い。両地区の総生産額を比較すると、1990年では1.6倍の開きがあったが、直近の2002年ではその差が1.3倍まで縮小している（図表2-6、2-7）。サービス業、卸売・小売業が中心で、バブル崩壊以降、足踏みを続ける京阪神地区に対し、トヨタ自動車をはじめとした製造業が好調な東海地区が成長を続けており、両地区の経済規模は接近しつつある。

図表2-6 産業活動別構成比（2002年度） 図表2-7 産業活動別構成比（製造業）

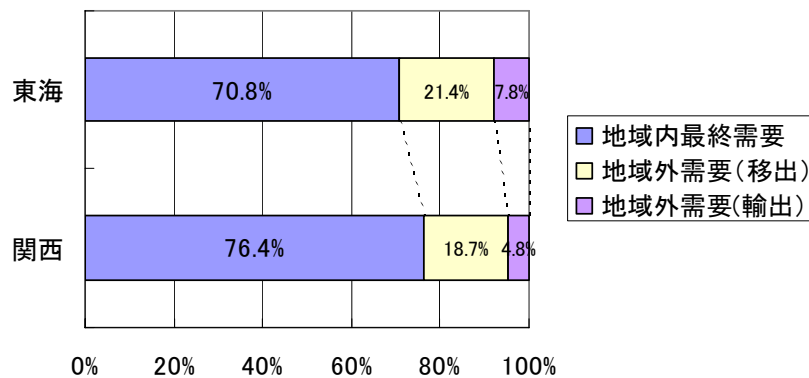


資料：内閣府「国民経済計算」「県民経済計算」（2002年度）

さらに関西地域と東海地区の経済関係をとらえるために、需要を地域内と地域外に分けてみる。関西は需要のうち消費、投資などの地域内需要が76.4%であり東海地区の70.8%より多い。地域外需要である移出は関西が18.7%（東海地区向けを含む）、東海地区は21.4%（関西地域向けを含む）である。さらに、海外向けの輸出は関西が需要の4.8%であるのに対し、東海地区は輸出が7.8%である。つまり、関西は東海地区に比べて地域外需要より地域内需要に依存していることが分かる（図表2-8）。

これは関西には京都、大阪、神戸の3政令市を抱えているため、消費などの市場規模が東海よりも大きく、東海に比べて財を域外へ移出する必要が薄いためである。

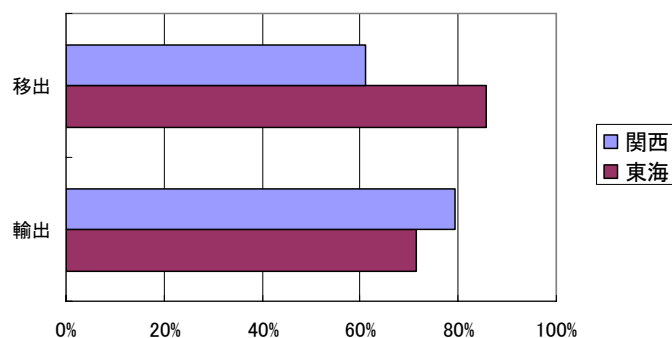
図表2-8 地域外とのつながり



資料：近畿経済産業局 「2000年版 近畿¹産業連関表」

さらに、地域外需要（輸出、移出）は財の性質にも左右される。サービスは他地域への移輸出が難しいが、形のあるモノであれば、輸送も容易である。そこで、図表2-9では、移輸出のうち製造業が占める割合を示した。これによると、移出に占める製造業の割合は東海地区が関西よりも24.9%多いが、輸出に占める製造業の割合は関西が8%ほど高い。

図表2-9 移輸出に占める製造業の割合



資料：近畿経済産業局 「2000年版 近畿産業連関表」

¹ 産業連関表では、関西の2府5県は近畿と表記される。近畿は大阪、京都、兵庫に加えて奈良、和歌山、滋賀、福井を含む。東海地区は愛知、三重、岐阜の3県のみ。

次に、両地域が国内の他地域とどのような経済的関係を持っているかをみるために、移出の産業別内訳の割合を図表2-10で示す。それぞれの地域の移出額の多い産業として、関西は機械関連と食料品関連産業、東海地区は自動車関連産業が挙げられる。これらの産業は海外²だけでなく国内の他地域への影響も大きいことが分かる。

図表2-10 製造業の移出額の構成（関西、東海）

関西			東海		
1	一般機械	7.5%	1	その他の自動車	8.8%
2	食料品・たばこ・飲料	6.0%	2	乗用車	7.2%
3	その他の電子・通信機械	4.0%	3	一般機械	5.7%
4	金属製品	3.7%	4	食料品・たばこ・飲料	5.5%
5	民生用電子・電気機器	3.4%	5	金属製品	4.4%
6	鉄鋼	3.2%	6	プラスチック製品	3.7%
7	医薬品	3.1%	7	その他の電子・通信機械	3.5%
8	化学最終製品	2.9%	8	その他の製造工業製品	2.9%
9	その他の製造工業製品	2.6%	9	窯業・土石製品	2.9%
10	プラスチック製品	2.4%	10	鉄鋼	2.3%
上位10製造業計		38.8%	上位10製造業計		46.7%

資料：近畿経済産業局「近畿産業連関表」、中部経済産業局「東海産業連関表」（2000年）

図表2-11は関西と中部の製造業製品の動きを移出入の面からみたものである。関西の移入（中部にとっては移出）のうち、中部からのものは食料品・たばこ・飲料、その他の自動車、乗用車、一般機械と、図表2-10でみた東海の全移出の構成上位とほぼ同じ内訳が並ぶ。ところが、関西が中部に移出している財はそうではない。関西は移出全体では一般機械、食料品・たばこ・飲料、が上位に来るが、中部向けの移出はその他の自動車が4,885億円と6.1%を占める。これは京都府に三菱自動車やダイハツ工業の工場があるため周辺に関連工場が多く、それが東海の自動車産業にも移出を行っていると考えられる。東海の特徴である自動車産業は、関西の製造業にも一定の影響を持つことが分かる。

図表2-11 関西と中部間の移出と移入

関西の移出(関西→中部)				関西の移入(関西←中部)			
	(億円)	(%)		(億円)	(%)		
1	一般機械	5596	7.0	食料品・たばこ・飲料	5759	7.2	
2	その他の自動車	4885	6.1	その他の自動車	5444	6.8	
3	食料品・たばこ・飲料	4687	5.9	乗用車	5078	6.3	
4	鉄鋼	4164	5.2	一般機械	4321	5.4	
5	金属製品	3544	4.4	その他の電子・通信機械	3201	4.0	
6	その他の電子・通信機械	2471	3.1	医薬品	2980	3.7	
7	民生用電子・電気機器	2175	2.7	プラスチック製品	2855	3.6	
8	化学最終製品	1770	2.2	金属製品	2616	3.3	
9	その他の製造工業製品	1753	2.2	石油製品・石炭製品	1827	2.3	
10	プラスチック製品	1623	2.0	鉄鋼	1812	2.3	

資料：近畿経済産業局 「2000年版近畿産業連関表³」

² なお、輸出の詳細については第8章「海外とのつながり」を参照されたい。

³ 2000年表では東海産業連関表の地域別移出入額が公表されていないため、近畿表のみを使用している。また、使用した表の部門数は52である。

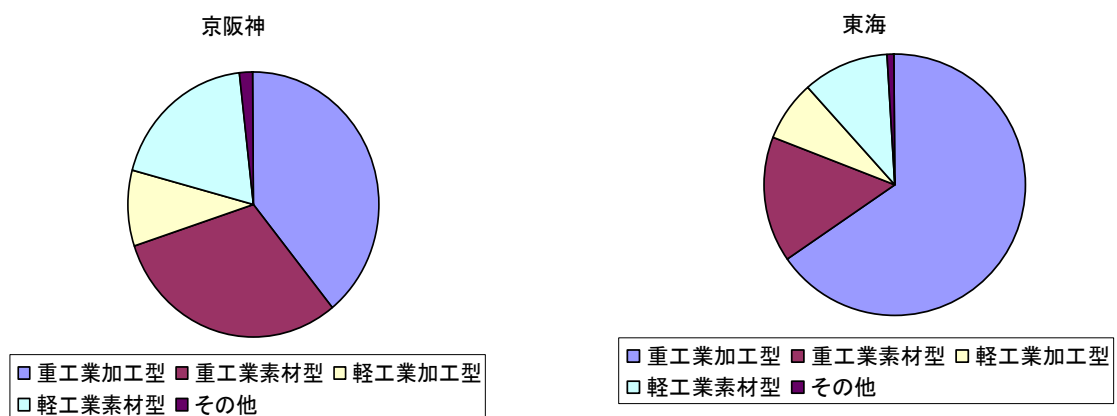
3. 製造業出荷額からみる経済構造

本章第1節では需要側より、関西、東海に製造業という共通点があることを明らかにした。本節では供給側の製造業出荷額から読み取れる情報を最新の工業統計表（2004年速報）から明らかにする。

京阪神地区は重工業加工型（金属製品、一般機械、電気機器、輸送機器、精密機器）のシェアが39.2%と最も多いが、東海地区では重工業加工型は65.4%と圧倒的なシェアを誇る（図表2-12）。また、京阪神地区は重工業素材型（化学工業、石油石炭品、鉄鋼業、非鉄金属）のシェアが30.5%（東海は15.3%）、軽工業素材型（食料品、飲料飼料、繊維工業、木材・木製品、紙・紙製品、窯業土石製品）のシェアが19.0%（東海は11.0%）といずれも東海地区に比べて高く、重工業・軽工業ともに幅広い業種の企業が集積している地域であることが分かる。出荷額で見ても同様のことが言える（図表2-13）。京阪神は出荷額5位までに重工業素材型、重工業加工型、軽工業素材型の製造業が現れるが、東海は重工業加工型のみが出荷額の上位5位を占める。

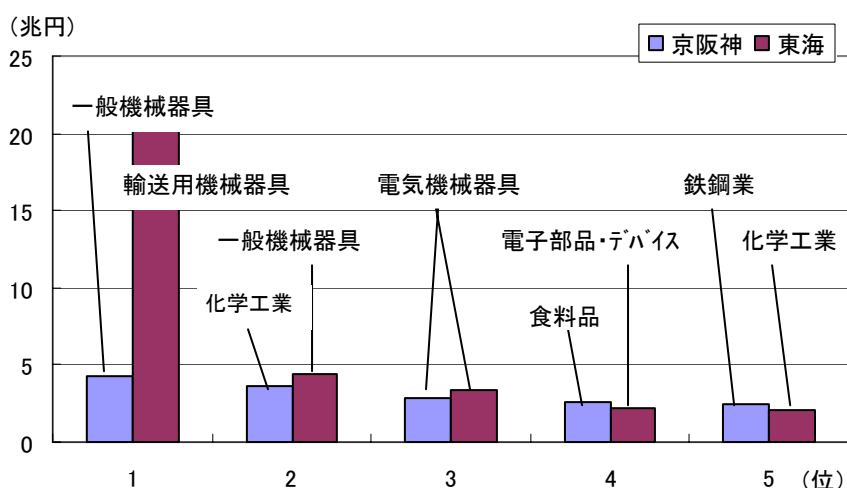
ただ、総額の出荷額は京阪神地区が32兆円であるのに対し、東海地区は49兆円と京阪神を5割以上上回る。東海地区は製造業、中でも特に輸送機器を中心とした重工業加工型の産業構成を武器に、大量に製造業の出荷を行っていることが分かる。

図表2-12 製造業出荷額の構成



資料：2004年「工業統計速報」

図表 2-13 出荷額（京阪神、東海）



資料：2004年「工業統計速報」

(1) 県別の製造業の状況

関西はいわゆる阪神工業地帯を中心に製造業が海岸沿いに集積している。古くからの素材型工業だけではなく、近年は松下電器産業のプラズマパネル工場が進出するなど最先端の電子部品製造業も立地しており、多様な製造業の集積が見られる。このほか太平洋に面していない滋賀県や京都府、奈良県にも、大規模工場の進出が行われている。さらに、大企業を支える中小企業が東大阪などに古くから集積しており、そこには「オンリーワン」の技術を持つ世界的企業も多い。これらの集積が関西の製造業を支えているといえる。

先ほどの図表 2-13より京阪神地区は、一般機械器具製造業の出荷高が多いことを明らかにした。その詳細を図表 2-14で見ると、京都、大阪、兵庫の3府県ともその出荷額は多く、地域に偏りなく一般機械の製造が行われていることが分かる。次に出荷額の多い産業が化学工業であるが、これは大阪湾岸沿いに古くからの大規模な化学コンビナートが多いことが影響している。その他にも出荷高上位に位置する産業は重工業に分類される産業が多い。一方、軽工業である食料品製造業や飲料・たばこ・飼料製造業が出荷額上位に来ることも京阪神地区の特徴である。これは兵庫の灘、京都の山崎など上質な水資源を持つ地域にサントリーなどの飲料メーカーが集積していることや、3府県とも様々な食料品メーカーが本社・工場を構えていることが要因として挙げられる。

これらの産業はいずれもそれぞれの府県の工業製品出荷高に占める割合は極端に高いわけではない。繰り返すが、京阪神地区の製造業は特定の産業に偏ることなく、多種多様な産業が集積するバランスの取れた構成であると言える。

一方、東海地区には古くから窯業、繊維などの産業が存在しているが、そこから新たな産業分野への転換に成功した産業が好調である。例えば、トヨタ自動車の前身は豊田織機であるし、日本ガイシは日本陶器から分離独立して設立されている。他にもブラザー工業が創業時のミシン製造からプリンタ・ファクスの製造へ移行するなど、東海発の世界的企業には技術進歩や経済の変化を柔軟に取り入れて発展した企業が目立つ。

具体的な産業ごとの県別出荷額をみると、1977年以来28年連続で製造業出荷高全国

1位を続ける愛知県が、東海地区全体の出荷高の7割以上を占め、域内の産業を牽引している（図表2-15）。

愛知県の出荷高は輸送用機械器具製造業が50.1%を占めており、それが県内だけでなく東海地区全体の数値を引き上げる構造となっている。これはトヨタ自動車とその関連企業が集積⁴していることが最大の要因であるが、戦前からの航空機産業の集積があることも有力な要因である。三重県もやはり輸送用機械器具製造業の出荷が最も多いが、シャープの液晶工場が進出したため、2004年度から電子部品・デバイス⁵の出荷が急激に増えている（2003年度は3,948億円）。一方、その中で岐阜県は東海地区では唯一、バランスの取れた「京阪神型」の産業構造と言える。

東海地区の3県の共通点は輸送用機械産業とそれに関連する機械工業が集積していることである。そのため、それらで培われた技術が他の産業に利用されることも多い⁵。

図表2-14 製造業出荷額の構成（京阪神）

	京都		大阪		兵庫	(億円)
1	飲料・たばこ・飼料製造業	6552	化学工業	21946	一般機械器具製造業	18861
2	一般機械器具製造業	4731	一般機械器具製造業	18989	鉄鋼業	13153
3	電気機械器具製造業	4680	金属製品製造業	12547	化学工業	12456
4	輸送用機械器具製造業	4326	電気機械器具製造業	12293	食料品製造業	12158
5	食料品製造業	3997	鉄鋼業	11051	電気機械器具製造業	11995
6	電子部品・デバイス製造業	3268	食料品製造業	9833	輸送用機械器具製造業	10639
7	精密機械器具製造業	2772	石油製品・石炭製品製造業	8822	金属製品製造業	6915
8	印刷・同関連業	2385	輸送用機械器具製造業	7484	電子部品・デバイス製造業	6529
9	その他の製造業	2200	印刷・同関連業	6875	情報・通信機械器具製造業	6175
10	化学工業	1917	情報・通信機械器具製造業	6318	飲料・たばこ・飼料製造業	5388
	全製造業	46259	全製造業	149720	全製造業	126021

図表2-15 製造業出荷額の構成（東海）

	岐阜		愛知		三重	(億円)
1	一般機械器具製造業	6584	輸送用機械器具製造業	180525	輸送用機械器具製造業	24470
2	電気機械器具製造業	6415	一般機械器具製造業	29972	電子部品・デバイス製造業	12486
3	輸送用機械器具製造業	5616	電気機械器具製造業	22067	化学工業	8509
4	プラスチック製品製造業	3580	鉄鋼業	19047	一般機械器具製造業	7324
5	金属製品製造業	3498	プラスチック製品製造業	14063	電気機械器具製造業	4840
6	窯業・土石製品製造業	3297	食料品製造業	13986	食料品製造業	4140
7	化学工業	2883	金属製品製造業	10917	石油製品・石炭製品製造業	3524
8	電子部品・デバイス製造業	2520	化学工業	9921	窯業・土石製品製造業	3076
9	食料品製造業	2501	窯業・土石製品製造業	7423	プラスチック製品製造業	3018
10	パルプ・紙・紙加工品製造業	2280	電子部品・デバイス製造業	7082	非鉄金属製造業	2775
	全製造業	47110	全製造業	360081	全製造業	86290

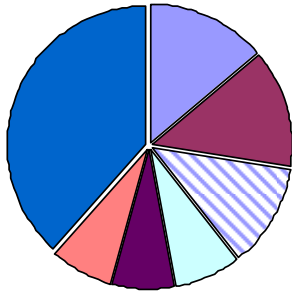
資料：2004年「工業統計速報」

⁴ トヨタの主要工場が愛知県内に位置しないものは北海道、岩手、鹿児島島の3工場のみである。

⁵ アイシン電機の技術を利用してINAXがシャワートイレを開発したことは、典型的な例である。

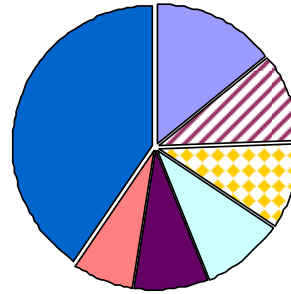
図表 2-16 製造業産出額の構成（京阪神、東海）

岐阜



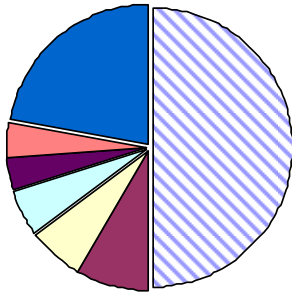
- 一般機械器具製造業
- 電気機械器具製造業
- 輸送用機械器具製造業
- プラスチック製品製造業
- 金属製品製造業
- 窯業・土石製品製造業
- その他

京都



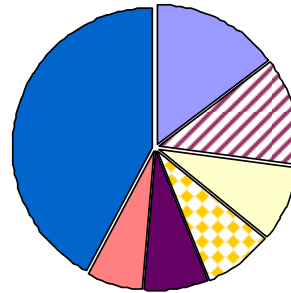
- 飲料・たばこ・飼料製造業
- 一般機械器具製造業
- 電気機械器具製造業
- 輸送用機械器具製造業
- 食料品製造業
- 電子部品・デバイス製造業
- その他

愛知



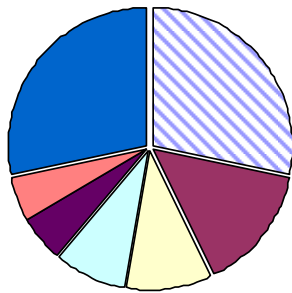
- 輸送用機械器具製造業
- 一般機械器具製造業
- 電気機械器具製造業
- 鉄鋼業
- プラスチック製品製造業
- 食料品製造業
- その他

大阪



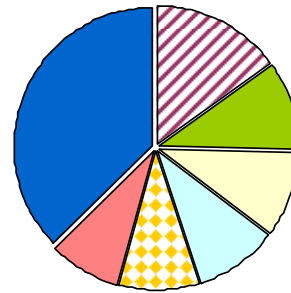
- 化学工業
- 金属製品製造業
- 鉄鋼業
- その他
- 一般機械器具製造業
- 電気機械器具製造業
- 食料品製造業

三重



- 輸送用機械器具製造業
- 化学工業
- 電気機械器具製造業
- その他
- 電子部品・デバイス製造業
- 一般機械器具製造業
- 食料品製造業

兵庫



- 一般機械器具製造業
- 化学工業
- 電気機械器具製造業
- その他
- 鉄鋼業
- 食料品製造業
- 輸送用機械器具製造業

資料：「2004年 工業統計速報」

以上から、関西地域と東海地区はそれぞれ特色のある産業構造を持つことが分かった。図表 2-17で特色の比較を簡単にまとめる。

図表 2-17 関西と東海の産業構造の特色

	関西型	東海型
長所	<ul style="list-style-type: none"> ・ 軽工業から重工業までバランスの取れた産業構造を持つ ・ 重工業の中でも加工型から組み立て型まで幅広い業種が集積している 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 非常に競争力の強い輸送機械業を抱えるため、地域経済が安定している ・ 「系列」が存在するため、効率的な生産・出荷が行える
短所	<ul style="list-style-type: none"> ・ 旧来型の産業も多く、最新の競争力のある産業に経営資源が集中されていない 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 単一の大企業に地域経済が依存しているため、リスク分散がなされていない

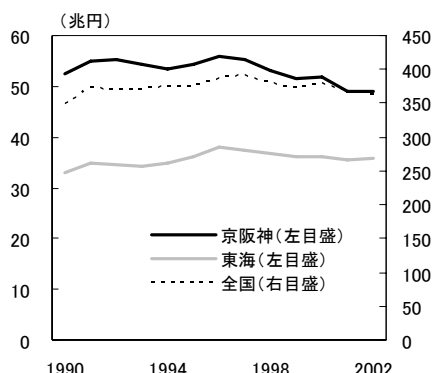
4. 県民所得

最後に、産業を支える雇用者所得について考察する。わが国の国民所得は1997年をピークに減少傾向にある。これは全体の70%を占める雇用者所得が減少を続けているためであり、雇用者報酬が減少している要因には景気悪化を背景とした企業の人件費削減努力の影響や、正社員より賃金水準が低いパート・派遣社員などの活用が進んでいることなどが挙げられる。その一方で企業所得は上昇を続けているものの、所得全体を押し上げるまでには至っていない。企業は不況で悪化した財務体質の改善を優先しており、なかなか収益が雇用者報酬にプラスに影響しているとは言えない状況である。

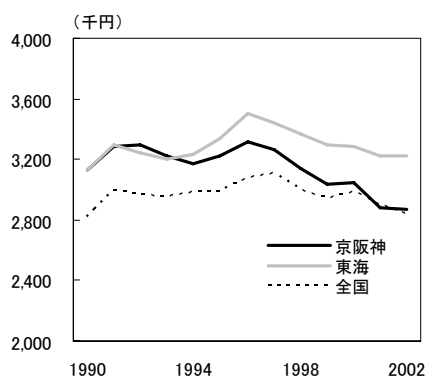
京阪神、東海両地区の県民所得の推移を見てみると、東海地区の2002年度県民経済計算は36兆円でピークの1996年度の38兆円から若干減少しているが、ほぼ横ばいで推移している(図表 2-18)。雇用者報酬は全国同様、減少に転じているものの、地元企業の好業績により企業所得が1995年度以降増加を続けている(95年7兆円→02年9兆円)。県民所得を総人口で割った一人当たり県民所得は2002年度に322万円である(図表 2-19)。域内の人口増加の影響で減少傾向にはあるが京阪神地区(同287万円)を大きく上回る水準にある。京阪神地区の県民所得は1996年の56兆円をピークに減少し続けている。

雇用者報酬、企業所得ともに減少傾向にあるが、足下では2002年度の企業所得が6年ぶりに上昇に転じるなど(前年同期比11.7%)明るい兆しも見えてつつある。

図表 2-18 県民所得



図表 2-19 一人当たり県民所得



資料：内閣府「国民経済計算」「県民経済計算」

参考文献

- 多和田真・家森信善（2004）「東海地域の産業クラスターと金融構造」、中央経済社。
- 宮城充良（2005）「東海経済の現状について」 調査レポート05/42、三菱UFJリサーチ&コンサルティング。
- 本多克幸（2005）「東海経済の現状について」 調査レポート05/79、三菱UFJリサーチ&コンサルティング。
- 日本政策投資銀行東海支店（2004）「主要経済指標にみる東海経済のパフォーマンスー関西経済との対比からー」 DBJ Tokai Topic Vol.1.

3 雇用：就業構造の異同と現状比較

岡本 哲也

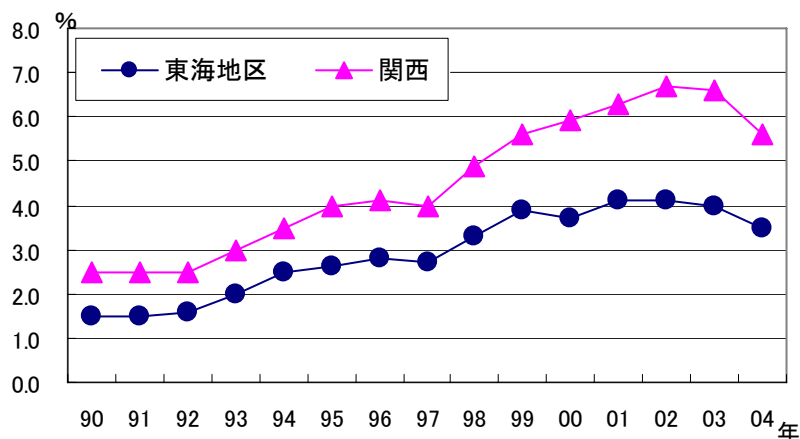
本章では、関西および東海の就業構造（産業別、就業形態別等）の異同について概観し、雇用環境の変化と現状を比較する。また、両地域が共通して抱える課題として「技術伝承問題」、「ホームレス問題」について触れ、その対策の進捗状況等を紹介する。

1. 雇用環境の変化と現状

90年代後半以降、両地域の雇用環境の格差は拡大しつつある。

両地域における「完全失業率」は、90年代前半で、概ね東海地区が1.5～2.0、関西⁶が2.5～3.0の範囲内で推移している。常に東海地区がやや低いものの、一定の差留まっていた。しかし、90年代半ばから徐々にその差は拡大をはじめ、1998年を境に一気に格差が拡大している（図表3-1）。

図表3-1 完全失業率



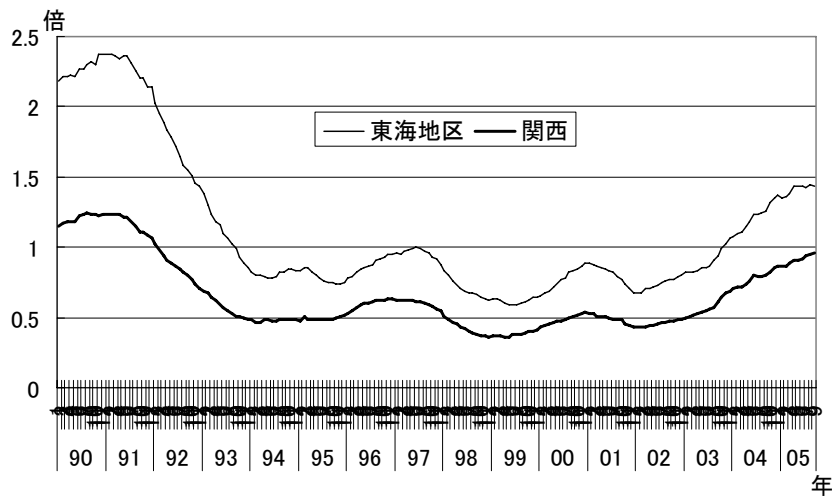
資料：総務省「労働力調査」

また、「有効求人倍率」も同様に格差が拡大しつつある。90年代前半で、東海地区が2.3を上回る一方、関西では1.2前後と、顕著な差があった。90年代半ばに両地域の格差は大幅に縮小し、それ以降は、東海地区の方がやや数値が高いものの、ほぼ一定の差を保ったまま推移していた。しかし、2004年以降、再び格差が拡大する傾向にある（図表3-2）。

労働者の地域外への流出度を示す「流出比率」（当該地域から他地域に入職した者／他地域から当該地域に入職した者）でも、ここ10数年における両地域間の差が明確に現れている。1990年以降、東海地区で流出超過（流出比率1.0超）だったのは93年（同1.1）のみであるのに対して、関西では96年の1.6をはじめ、5つの年で流出超過となっている。なお、90年代前半において関西の流出の増加は、本社機能の移転が始まったこと、また、96年における増加は、阪神・淡路大震災が影響しているものと考えられる（図表3-3）。

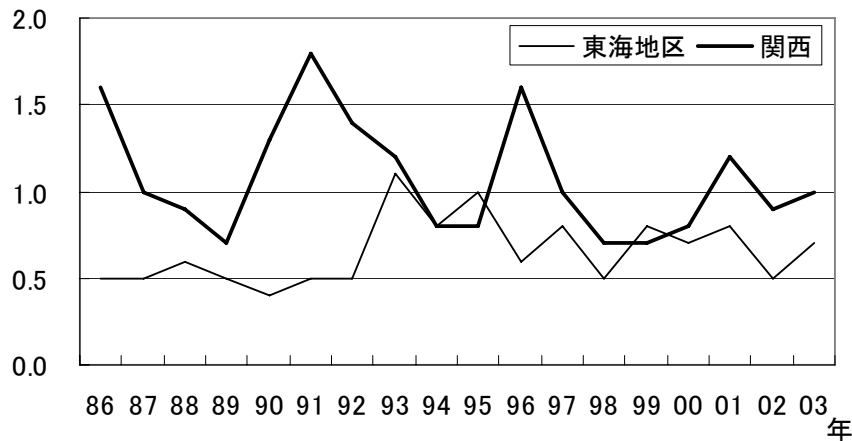
⁶ 本章では、東海地区は「岐阜・静岡・愛知・三重」、関西は「滋賀・京都・大阪・兵庫・奈良・和歌山」、以下同様。

図表 3 - 2 有効求人倍率



資料：厚生労働省「一般職業紹介状況」

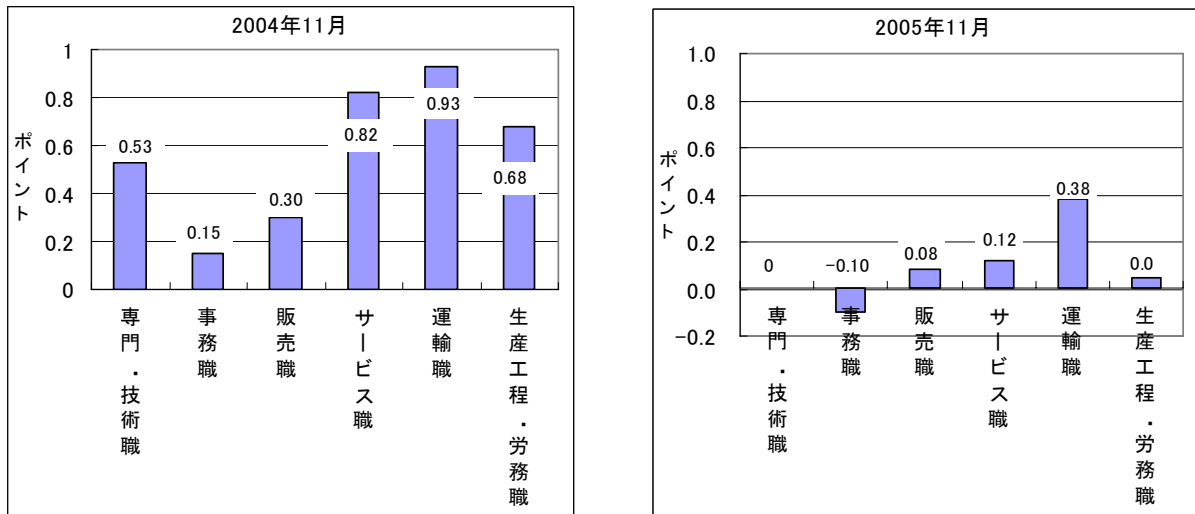
図表 3 - 3 流出入比率



資料：厚生労働省「雇用動向調査」

こうした状況の要因は、関西経済と東海経済の「勢い」の差であろう。関西では、本社機能の他地域への流出に歯止めがかからず、空洞化が一層進行している。一方、東海地区では、トヨタ自動車（以下、トヨタ）に代表される自動車産業が世界市場の中で強力に競争力を発揮し、東海経済を牽引しているほか、三重に相次いでIT関連工場が新設されるなど勢いづいている。また、近年では、中部国際空港の開港（2005年2月）、愛知万博の開催（2005年3月）、という2大プロジェクトによって求人が大きく伸び、有効求人倍率を押し上げる大きな要因となった。このことは、愛知県における職業別有効求人倍率において、03～04年に、他の職種に比べて、「サービス職」、「輸送職」の伸びが顕著であること、また、04～05年には、その伸びが落ち着いていることに現れている（図表3-4）。

図表 3-4 愛知県の職業別有効求人倍率（前年同期比）



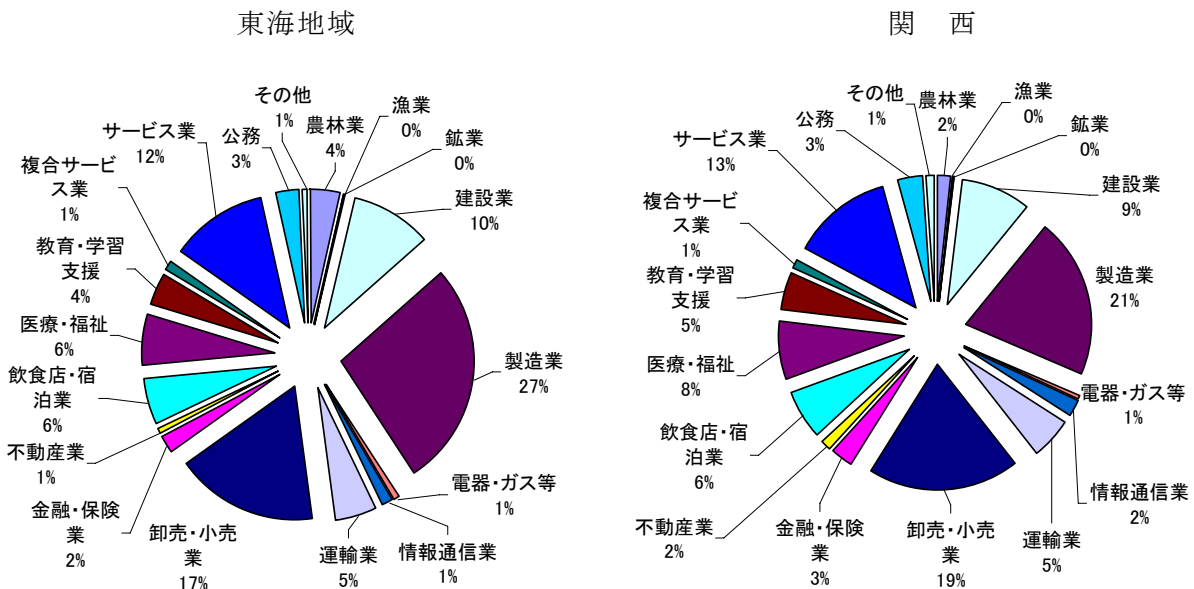
資料：愛知労働局「求人・求職バランスシート」

2. 労働者の構成の比較

このように、雇用環境については両地域間の格差が見られるが、労働者の構成に大きな相違点はみられない。

両地域における産業別労働者数比率をみると、東海地区では、関西に比べて、やや「製造業」の割合が高く、関西では、東海地区に比べて、やや「卸売・小売業」の割合が高いものの、ほぼ同じような構成にあると言える（図表 3-5）。

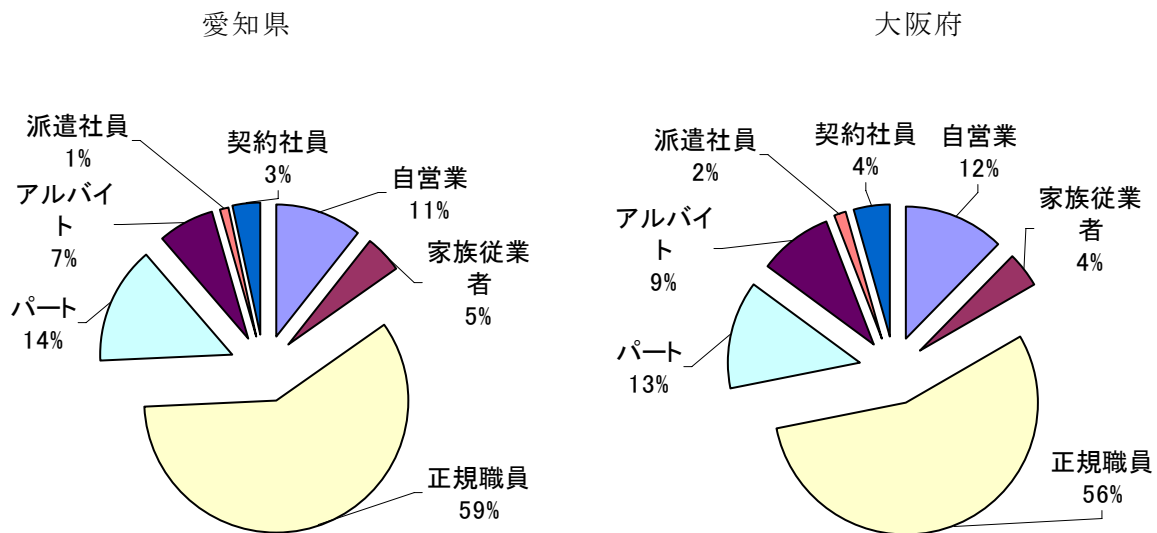
図表 3-5 産業別就業者数



資料：総務省「労働力調査」

また、就業形態別労働者数比率についても、愛知県と大阪府では、正規職員、派遣職員、パート、アルバイト、自営業等に顕著な相違点はない。愛知県においては、愛知万博開幕や中部国際空港開港の影響による求人増で、派遣社員やパートの確保が難しくなっている（図表3-6）。

図表3-6 就業形態別労働者数



資料：平成14年度厚生労働省「就業構造基本調査」

就業者の平均年齢でも大きな相違点はなく、総じて高年齢化が進んでいる。2007年問題に象徴される労働人口の減少、技術伝承についての問題は、両地域が共に抱える重要な課題であると言える（図表3-7）。

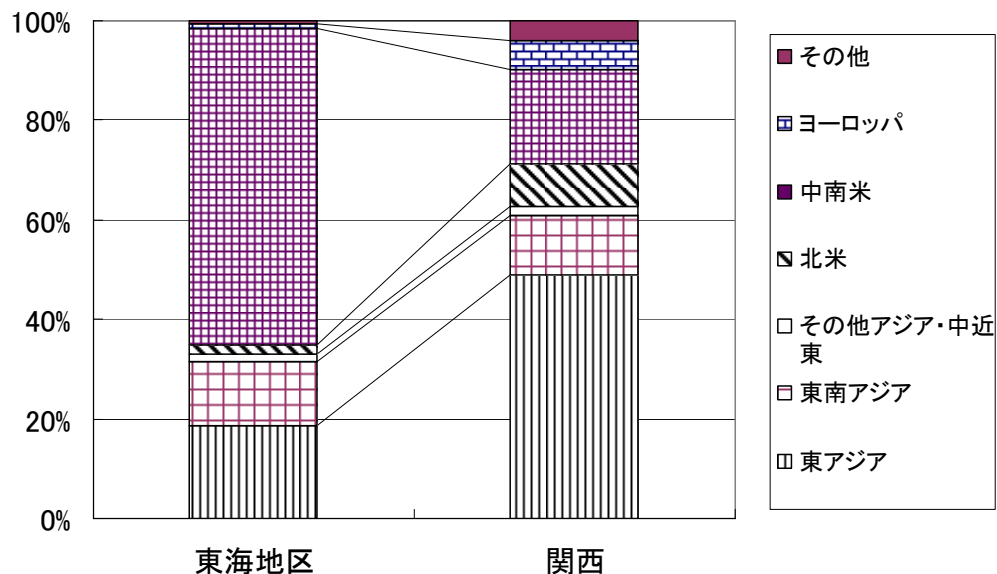
図表3-7 産業別就業者平均年齢

	(歳)		
	愛知県	大阪府	愛知県-大阪府
総数	42.8	42.7	0.1
農業	59.2	58.7	0.5
林業	56.7	43.4	13.3
漁業	51	57.9	-6.9
鉱業	40.8	53.1	-12.3
建設	43.3	43.5	-0.2
製造業	42.7	44.8	-2.1
電気・ガス等	42.2	41.3	0.9
情報通信	34.1	35.7	-1.6
運輸	43.7	43	0.7
卸売・小売	42.4	42.2	0.2
金融・保険	39.3	40.5	-1.2
不動産	53.2	53	0.2
飲食店・宿泊	39.6	38.7	0.9
医療・福祉	39.5	40.1	-0.6
教育等	41.5	41.5	0
サービス業	44.4	43.3	1.1
公務	44.4	43.4	1

資料：平成14年度厚生労働省「就業構造基本調査」

当面の労働人口確保のため、両地域とも外国人労働者を活用している例が多いが、この点に関しては、大きな相違がみられる。出身地域別でみると、東海地区では、名古屋周辺にブラジル人などが多数住んでいるエリアがあるなど、全外国人労働者のうち、中南米出身の労働者の占める割合が半数以上である。一方、関西においては、約半数が東アジア出身の労働者である（図表3-8）。この違いは、歴史的経緯に起因するものであろう。

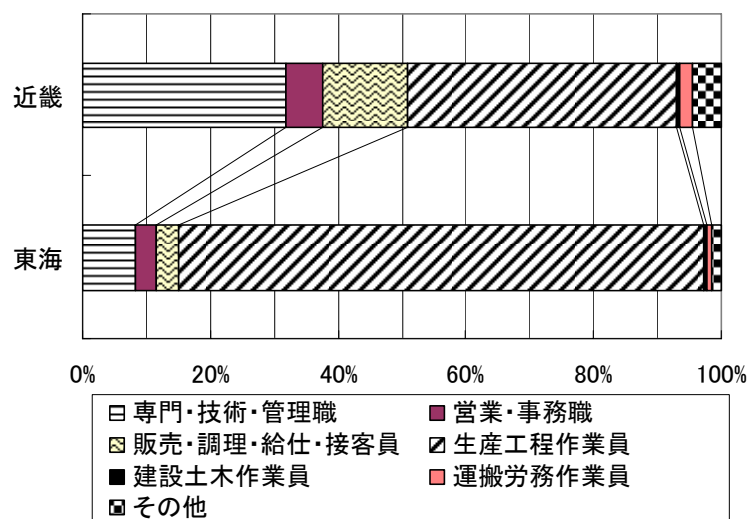
図表3-8 地域別外国人労働者数



資料：厚生労働省「外国人雇用状況報告」（平成17年6月1日現在）

また、職種別外国人労働者数をみてみると、東海地区においては、圧倒的に「生産工程作業員」が多いのに比べ、関西においては、「専門・技術管理職」が多くなっている。東海地区においてはトヨタを中心とする自動車産業における需要が大きいことが伺える（図表3-9）

図表3-9 職種別外国人労働者数



資料：厚生労働省「外国人雇用状況報告」（平成17年6月1日現在）

3. 両地域が抱える「技術伝承」問題

先述の通り、両地域ともに抱える大きな課題として、「技術伝承」問題が挙げられる。関西は、大阪府東大阪市を中心とする中小企業の「ものづくり力」に支えられ成長してきた地域である。また、中部地域においても、自動車産業を中心とする高い技術力を背景に発展してきた経緯がある。「ものづくり」に従事する労働人口の減少により、これまでの両地域の優位性が弱体化する懸念があり、両地域内でこうした課題への独自の取り組みが行われている。

東海地区の自動車産業においては、コアとなる技術とそれ以外とを明確に切り分け、前者については社内でノウハウを蓄積する一方、後者については外部労働力の活用を徹底することにより、限られた労働者の効率的な活用を企図している。特に「労働者数」よりも「技術伝承」を重視し、現場の新規採用数を増やすよりもむしろ、定年退職者の再雇用を積極的に行い、現場教育に従事させる例がみられる。

また、学生段階から育てていこうとする動きも見られる。トヨタ、中部電力、JR東海など東海経済界が中心となり、全寮制の中高一貫校「海陽学園」を2006年6月開校するなど、地域を挙げて次世代のリーダーの育成を後押ししている。

一方、関西では、地方自治体やNPOを中心として、技術伝承に向けた取り組みを行っている。中でも、クリエイション・コア東大阪内に立地しているNPO「地域基盤技術継承プラザ」では、中小製造業の企業を対象に、さまざまな後継者育成支援策を講じている。社員の教育訓練に関する相談窓口を設けているほか、企業への講師派遣（有料、土日でも可）も行っている。

4. 未就業者の現状と自立支援策

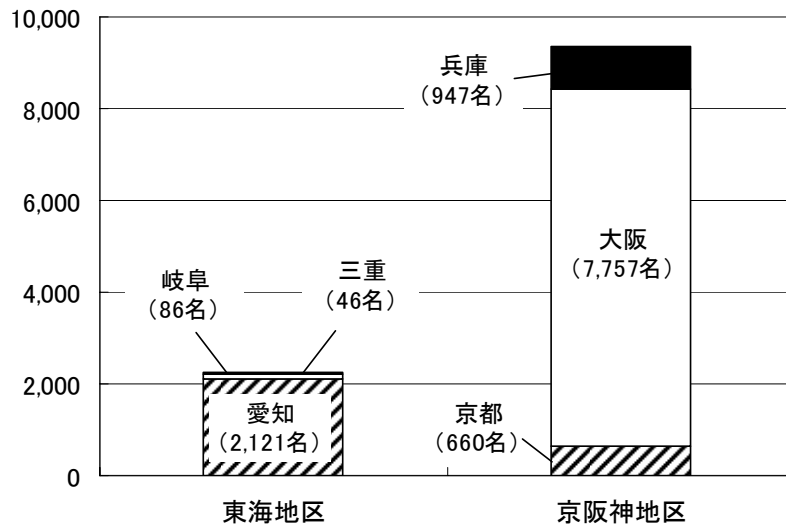
労働者人口の減少を考える場合、労働者の育成が重要であると同時に、就業者の多い両地域にとって、その自立支援も喫緊の課題となっている。

特に関西では、大阪府のホームレス数が、東京都と並び他府県と比べ抜きん出ている。近隣の京都府や兵庫県と比べても約10倍の差があり、深刻な状況である。一方、愛知県内におけるホームレス数は、大阪府とは格段の差はあるものの、大阪府、東京都に次いで多く、近隣の岐阜県や三重県に比べると数百倍の違いがある（図表3-10）。

こうしたことを背景に、両地域においては、他地域より重点を置いた取り組みが行われている。

関西では、特にホームレス数が多い大阪府、大阪市が中心となって自立支援対策に取り組んでいる。地方自治体、連合大阪、社会福祉法人で構成される協議会が、全国に先駆けて「大阪ホームレス就業支援センター」を設置し、職場体験講習や簡易作業への従事などの自立支援策を講じている。また、「シェルター」と呼ばれる一事宿泊施設を大阪城公園に設けるほか、「自立支援センター」を大阪府下に4ヶ所設け、合計330名が入所可能である。

図表 3-10 ホームレス数



資料：厚生労働省「ホームレスの実態に関する全国調査報告書」

一方、東海地区では、愛知県、特に名古屋市の笹島地区に日雇労働者が多く、名古屋市を中心に自立支援対策を行っている。名古屋市内に「シェルター」と「自立支援施設」をそれぞれ2ヶ所設け、愛知県の担当職員等が出向いて職業紹介を行うなどしている。また、名古屋市独自の対策として、1日に5～6時間程度、歩道や公園の清掃にあたってもらう「訓練事業」を展開している。また、愛知県では、『あいち就業促進プラン（平成17年2月）』を策定し、2010年までに約13万人の新規就業を目指している。

参考文献

- （財）名古屋都市産業振興公社（2005）「産業の名古屋2005」。
- 樋口美雄（2005）「団塊世代の定年と日本経済」財務省財務総合政策研究所。
- 日本政策投資銀行（2004）「主要経済指標にみる東海経済のパフォーマンス」。
- 日本銀行 名古屋支店（2005）「管内金融経済レポート」。

4 人口移動：転出超過が続く関西、転入超過に転じた東海

田上 理一郎

京阪神地区（大阪府、京都府、兵庫県）の人口は約1,700万人であり、全国の約13%を占める。更に福井、奈良、滋賀、和歌山の各県を含む関西地域には約2,200万人の人口を抱えており、首都圏に次ぐ人口集中地域となっている。

一方、東海地区（愛知県、三重県、岐阜県）の人口は約1,100万人（静岡、長野まで含めると約1,700万人と京阪神地区とほぼ同規模）。人口の規模ではまだ京阪神地区には及ばないものの、近年のその増加の勢いは京阪神地区を上回っている（図表4-1、2）。

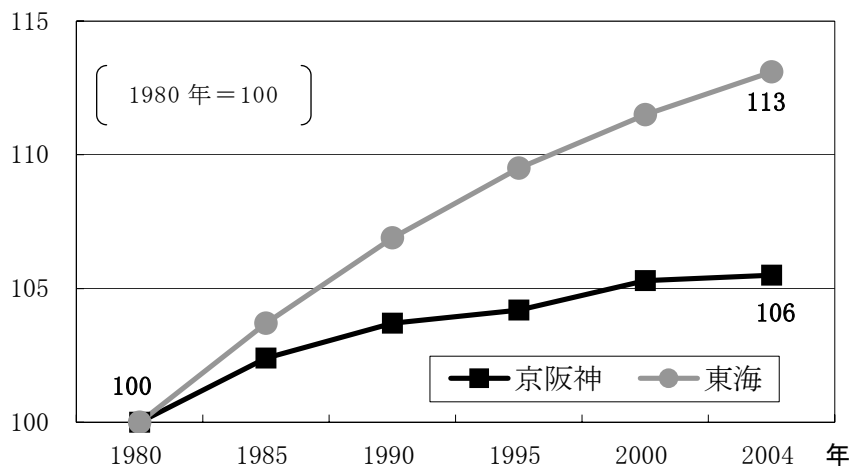
このような現状も踏まえ、本章では人口移動の観点から、両地域を比較する。

図表4-1 京阪神・東海地区の人口（2004年10月1日現在）
（単位：千人）

大阪府	8,814	愛知県	7,192
京都府	2,638	三重県	1,864
兵庫県	5,587	岐阜県	2,110
京阪神 計	17,039	東海 計	11,166
福井県	825	静岡県	3,795
奈良県	1,431	長野県	2,211
滋賀県	1,372	(以上計)	17,172
和歌山県	1,050		
(以上計)	21,717		

資料：総務省「人口推計」

図表4-2 人口推移



資料：総務省「国勢調査」「人口推計」

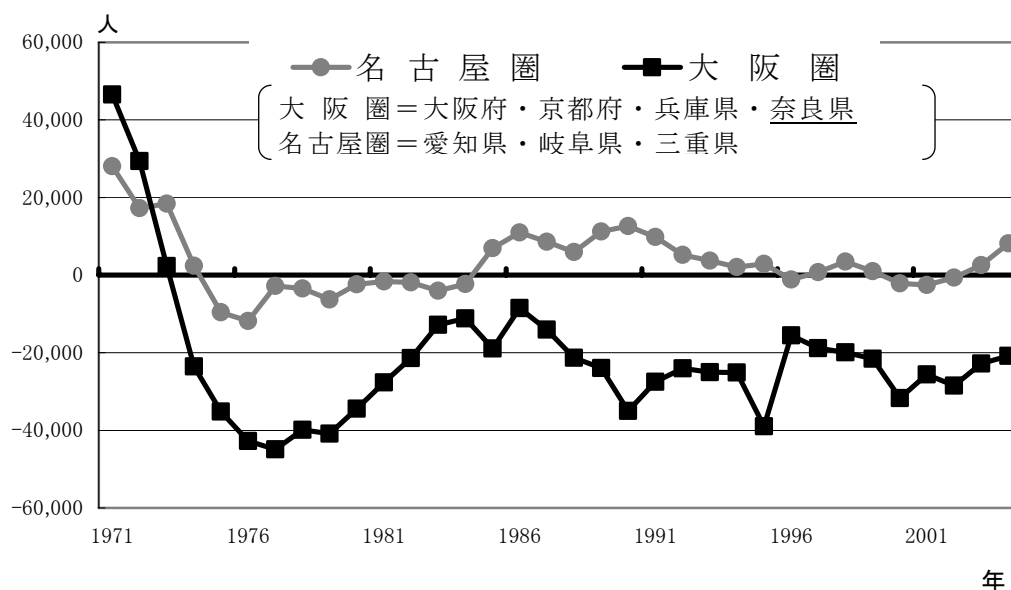
1. 転入超過数の推移

まず「住民基本台帳人口移動報告」をもとに、転入超過数の推移を示したものが、図表4-3である。

両地域とも、70年代半ばから転出超過となったものの、東海地区（名古屋圏）ではそれほど大きく落ち込むことはなく、80年代半ばには転入超過へ転じている。その後、90年代にほぼ横這い傾向となるものの、近年は再び、転入超過基調で推移している。

一方、大阪圏（奈良県含む二府二県）は70年代以降、一貫して転出超過が続いている。

図表4-3 転入超過数推移（1971年～2004年）



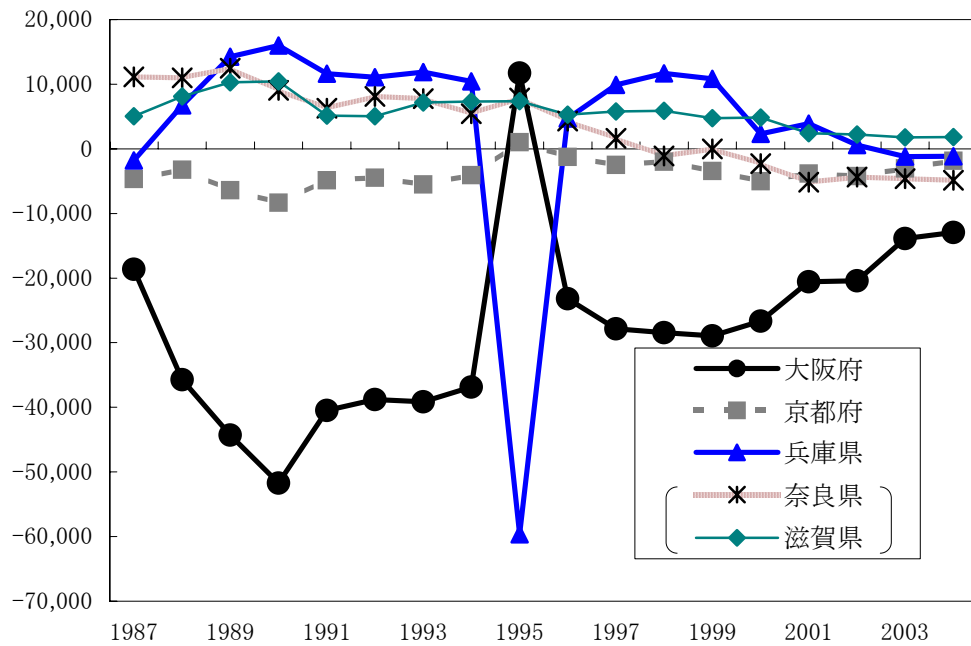
資料：総務省「住民基本台帳人口移動報告」

このことを各地域について府県別に示したものが、図表4-4および4-5である。

関西では、1995年の阪神・淡路大震災という特殊要因を除けば、ほとんどの府県がほぼ横這いで推移している中で、大阪の転出超過が顕著な状況にある。ただし近年では、マンションをはじめとした住宅の都心回帰の影響もあり、そのマイナス幅は小さくなってきている。また、転出超過が続く関西にあって、滋賀県は堅調に転入超過で推移している。これは活発な工場立地を背景に、交通の利便性や住宅地の値頃感から関西のベッドタウンとして人口転入が続いていることが原因であると思われる。

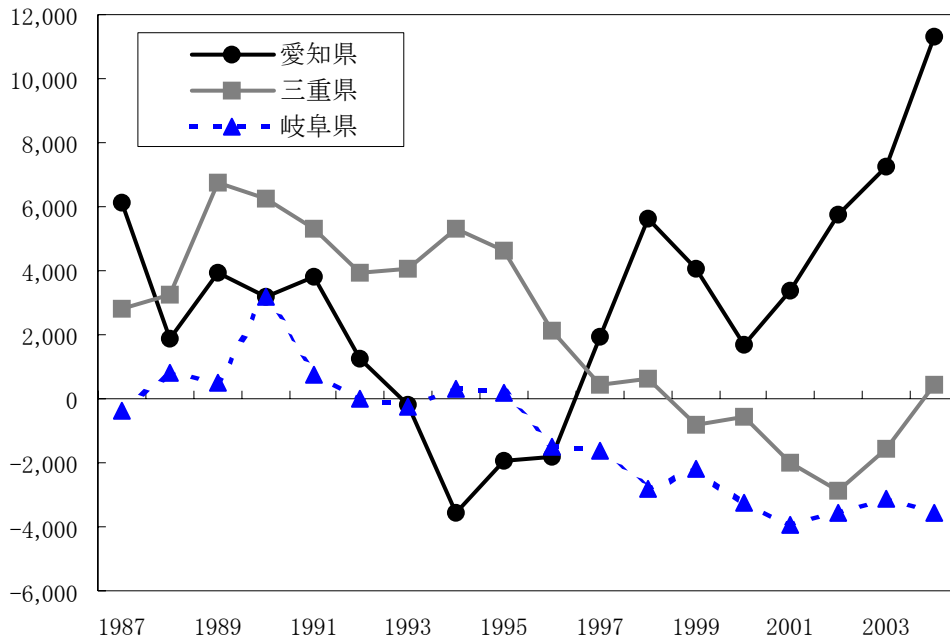
東海については、トヨタ自動車に代表される自動車産業を中心とした好調な経済動向を背景に、愛知県の転入超過が際立っている。それに加えて、三重県についても2004年は転入超過に転じているが、これはシャープ亀山工場と関連企業の進出などで工場立地が相次いだことがその要因と考えられる。

図表 4-4 転入超過数推移（関西；福井・和歌山除く）（1987～2004年）



資料：総務省「住民基本台帳人口移動報告」

図表 4-5 転入超過数推移（東海）（1987～2004年）



資料：総務省「住民基本台帳人口移動報告」

<トピックス>

①「滋賀県内工場立地、10年で最多の32件」（2005/04/06読売新聞）

滋賀県内の2004年の工場立地件数が前年比7件増の32件と、2年連続の増加、過去10年では最多。県新産業振興課は「県内工業団地への進出を検討するとの問い合わせも増えており、今後もこの傾向が続くのでは」としている。

②シャープ亀山工場の経済波及効果（2005/08/19読売新聞より）

- ・ 三重県の2005年6月の有効求人倍率は1.41倍。愛知の1.70倍に次ぎ、東京と並んで全国2番目。求人件数が求職者数を上回るのは19か月連続。
- ・ 亀山市の2004年度の法人市民税は前年度比約4億円増(約58%増)の10億7千万円に上る見込み。
- ・ 同工場では約3,300人が、更に関連企業20社で約2,000人が働く。「北勢地区の液晶関連産業が、県内の雇用情勢に好影響を及ぼしている」（三重県労働局）。
- ・ 亀山市内では2000年の賃貸住宅着工数は約50戸だったが、シャープ進出が決定した2002年以降は毎年200～400戸に上っている。

2. 年齢別の人口移動の状況

つぎに、年齢別の人口移動について比較してみる。国勢調査の結果をもとに、年齢階級別の人口変化（例えば、当期調査の5～9歳－前期調査の0～4歳で、その年代の5年間の増減）について表したものが図表4－6および4－7である。本結果には自然減の数値も含まれるが、より社会減の影響が大きいと思われる64歳までの各年齢階級について、その傾向を考察してみた。

図表4－6 年齢階級別の人口変化（京阪神）

	85年	90年	95年	00年
5～9歳	-31,198	-25,806	-17,023	-8,490
10～14	-25,738	-20,588	-17,496	-8,434
15～19	38,504	33,526	41,108	42,144
20～24	67,183	36,715	48,645	56,185
25～29	-70,668	-92,857	-72,708	-80,016
30～34	-34,984	-36,933	-30,825	-29,104
35～39	-41,129	-34,544	-22,067	-18,954
40～44	-30,315	-31,702	-19,070	-11,294
45～49	-23,162	-24,919	-17,366	-15,281
50～54	-29,786	-27,935	-24,586	-30,368
55～59	-36,802	-39,434	-29,961	-35,128
60～64	-35,733	-46,156	-50,201	-40,796

図表4－7 年齢階級別の人口変化（東海）

	85年	90年	95年	00年
5～9歳	-1,422	4,227	5,933	1,163
10～14	-1,307	2,143	2,098	-68
15～19	22,617	16,754	11,645	4,516
20～24	-19,929	-18,278	-13,059	-18,477
25～29	-7,581	1,724	8,999	104
30～34	-1,036	5,167	8,561	-1,128
35～39	-2,738	4,193	6,171	-655
40～44	-5,364	823	2,823	-1,491
45～49	-8,258	-5,399	-2,991	-7,314
50～54	-12,239	-8,971	-8,405	-15,225
55～59	-15,528	-15,082	-12,741	-17,488
60～64	-15,898	-19,966	-22,357	-20,769

注： 年齢階級ごとに過去5年間でどの程度の増減があったかをみたもの。
 例えば、85年の5～9歳：(85年の5～9歳)－(80年の0～4歳)
 増加した部分については網掛けで記してある。

資料：総務省「国勢調査」

京阪神地区では、15～24歳で人口が増加している。関西には大学等の優れた教育機関が多く、そのための人口流入が多くなっていることを表した結果といえる。ただし、25歳以降の各年齢階級では人口増加は見当たらず、“学生生活は関西で、就職は他地域で”という

人口移動の傾向が伺える。

一方、東海地区では、20～24歳では人口が減少しているものの、25～44歳にかけての、いわゆる“働き盛り”の年代での人口増加が特徴的といえる。これは、関西とは逆に、就職または転勤に伴う人口流入が多いことを表しているものと考えられる。5～19歳の人口増加についても、25～44歳の世代の人口増加に併せて、彼らの子供にあたる世代の増加を反映しているものといえることができる。

以上の通り、これまで見てきた結果を踏まえると、関西では“ゆるやかに人口は増加しているものの、とくに25歳以上における人口転出が続いている”と概括することができるが、このことが人口の年齢構成にどのような影響を与えているのだろうか。図表4-8は1980年から2004年における両地区の年齢構成の変化について示したものである。

この期間、大きな傾向としては、両地区とも49歳以下の割合は減少、50歳以上の割合は増加しており、全国的に少子高齢化が進行していることを裏付ける結果となっている。ただし、その変化の仕方について比較してみると、京阪神地区の方が35～49歳の減少幅、55～69歳の増加幅がともに大きく、生産年齢人口の高齢化がより進展していることが伺える。

図表4-8 年齢構成の変化（1980年→2004年）

(単位：%)	京阪神			東海			①-②	
	1980	2004	80→04 (①)	1980	2004	80→04 (②)		
0～4歳	7.2	4.6	-2.6	7.5	4.9	-2.6	-0.1	
5～9	8.9	4.7	-4.2	9.1	5.0	-4.0	-0.1	
10～14	7.9	4.7	-3.2	7.9	4.9	-3.0	-0.2	
15～19	7.2	5.2	-2.0	7.4	5.2	-2.2	0.2	
20～24	6.9	6.1	-0.7	6.7	6.2	-0.5	-0.2	
25～29	7.6	7.2	-0.3	7.5	7.0	-0.5	0.2	
30～34	9.7	8.2	-1.5	9.4	8.1	-1.3	-0.2	
35～39	8.5	7.1	-1.5	8.2	7.0	-1.2	-0.3	減少
40～44	7.4	6.1	-1.3	7.3	6.3	-1.0	-0.3	
45～49	6.8	5.7	-1.2	6.8	5.9	-0.8	-0.3	
50～54	5.7	6.9	1.1	5.9	7.0	1.1	0.1	増加
55～59	4.3	7.9	3.5	4.4	7.6	3.2	0.3	
60～64	3.4	7.3	3.8	3.5	6.9	3.4	0.5	
65～69	3.2	5.9	2.7	3.2	5.6	2.4	0.3	
70～74	2.4	4.8	2.4	2.4	4.7	2.3	0.1	
75～79	1.6	3.6	2.0	1.6	3.6	2.0	0.0	
80～	1.2	4.1	2.9	1.2	4.0	2.8	0.1	

資料：総務省「国勢調査」「人口推計」

3. まとめにかえて

京阪神地区をはじめとした関西では人口の転出超過が続いている。

国内景気が回復基調にある中、関西においても、例えば松下電器産業尼崎工場（PDP：プラズマディスプレイパネル）をはじめとしたデジタル家電関連の産業集積の動きなど明るい兆しもあり、今後、人口転出に歯止めがかかる可能性はある。しかしながら、関西地域として更に積極的に人口の転出超過を抑えるために求められる取り組みとして、どういったことが考えられるだろうか。

まず、関西は就学に伴う人口転入が盛んであるが、これは優れた大学・教育機関が多いということだけでなく、単に教育機関の数が多いことの反映とも考えられる。その意味では、今後少子化の進展とともに、教育機関における競争激化・再編淘汰が進むことが予想される中で、その影響をより大きく受けるのも関西といえる。そのような状況下でも、魅力ある“就学地域”としてあり続けるために、意図や狙いを持った知の集積などの取り組みを、産官学で歩調を合わせて推進していくことが求められる（知の集積に関する詳細については第11章を参照されたい）。

同時に、関西で学んだ優秀な人材の定着に向けた対策の充実についても、例えば、東大阪を中心とした特徴ある中小企業へのインターンシップ制度の充実や若年層の定住化促進に向けた持ち家補助制度の整備など、多様な観点から検討する余地があるのではないか。

また、日本だけにとどまらず広く海外からも人を引き付けるための情報発信や、海外からの人口流入を受け入れるためのインフラ整備等も必要になってくると思われる。

いずれにせよ、日本全体で少子高齢化、人口減少が進行する中であって、関西が持続的な経済成長を図っていくためには、人口転出に歯止めをかけるべく、幅広い観点からの取り組みが必要といえよう。

参考文献

入野好弘（2005）「人口動態からみる関西・日本経済の長期動向」U F J 総合研究所調査レポート。

野村證券（2005）「中期経済予測（2006-2010）」プレスリリース。

神戸市統計報告（2003）「神戸市と周辺地域の人口移動状況」。

5 インフラと観光

遠藤 業鏡、水谷 恒介、前田 剛志

1. 社会資本ストックと更新投資

財政状況が悪化していく中、社会資本整備については、真に必要な分野への重点化、硬直性の打破、効率性・透明性向上などに向けた取り組みが求められている。経済財政諮問会議に代表される従来の議論では、基盤設備の「新設」をいかに効率よく行うかという点に議論が集中する結果、既存の資本ストックを保守・高度化、転活用することによって国民の社会資本ニーズを満たしていくという視点は見過ごされがちであった。国土交通省が最近行った推計では、高度経済成長期に作った社会資本が40～50年の耐用年数に達する結果、社会資本の維持コストは2030年度に倍になるとの結果が出されているが⁷、地域別・分野別にブレークダウンした分析はいまのところ皆無である。本稿は社会資本ストックのデータを独自に推計することにより、早くから社会資本整備が進んだ京阪神・東海地区において社会資本の更新投資圧力がどの程度顕在化してくるか予測することを目的としている。

(1) データの構築

社会資本については公刊されている内閣府編『日本の社会資本』が存在するが、以下に掲げる当該データの問題点を考慮し本稿では独自に構築したデータを用いることとする。

問題点① 速報性の欠如

最も新しい『日本の社会資本』（2002年版）でも表章されているのは1998年度末までのデータとなっている。

問題点② 推計バイアスの存在

『日本の社会資本』の都道府県別推計は、全国のストック額の増分を総務省『行政投資実績』の都道府県シェアで按分して求めている。しかし、これには用地補償費等が含まれているため、用地補償費比率が高い都市部ではストック額が過大に推計されている。

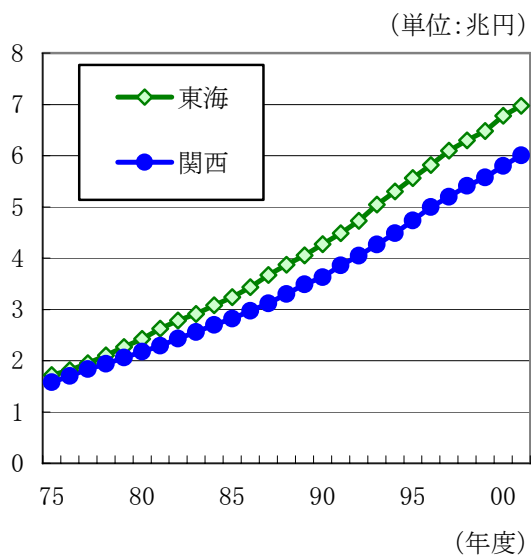
(2) ストックデータの概観

補論1の資本ストック推計によって作成したデータは図表5-1にまとめている。京阪神地区と東海地区では経済規模が異なるため単純な水準の比較は出来ないが、人口1人当たりで基準化した数値を見ると、人口が集中して都市基盤整備のニーズが強い京阪神地区では、下水道・公園、教育病院、上・工業用水道といった生活基盤型の社会資本が東海地区を上回っている（図表5-2）。一方、トヨタ自動車を抱えものづくりの集積がある東海地区では、道路に代表される産業基盤型の社会資本が京阪神地区を上回っている。

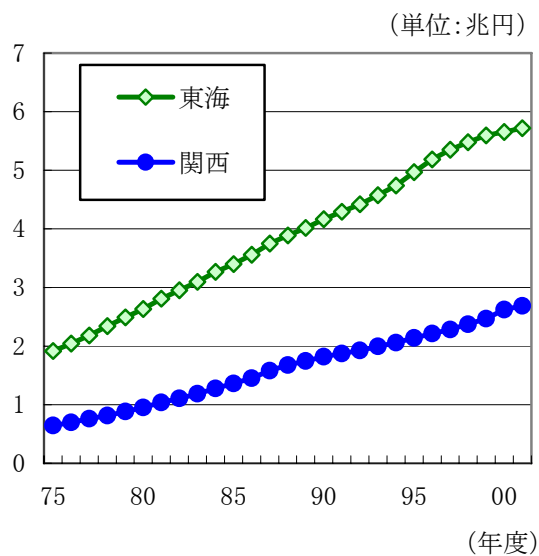
⁷ 2005年11月4日の日本経済新聞を参照。

図表 5-1 分野別社会資本の推移

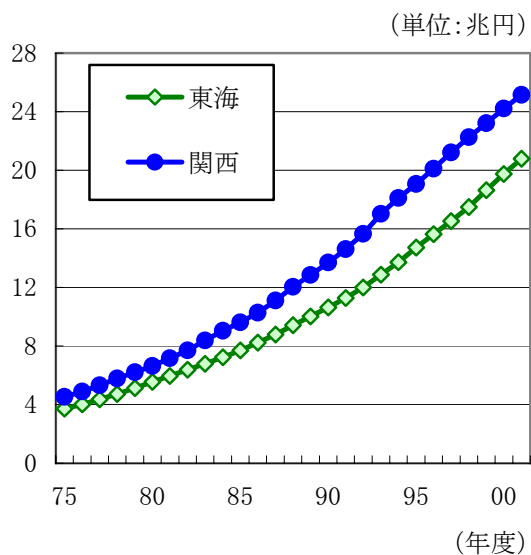
治山治水



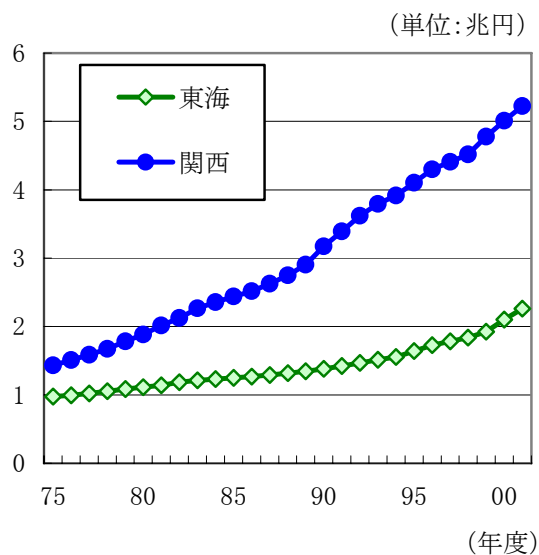
農林水産



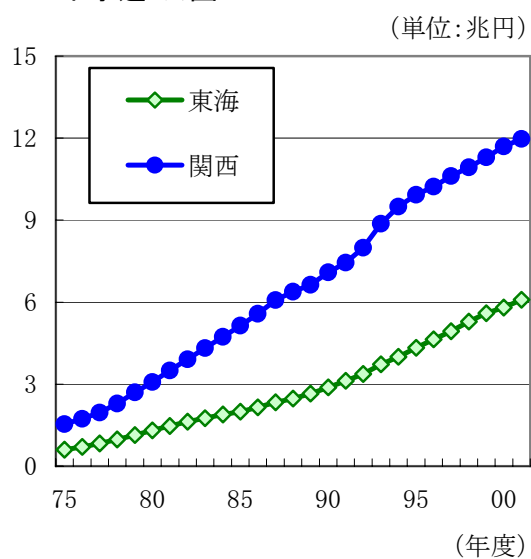
道路



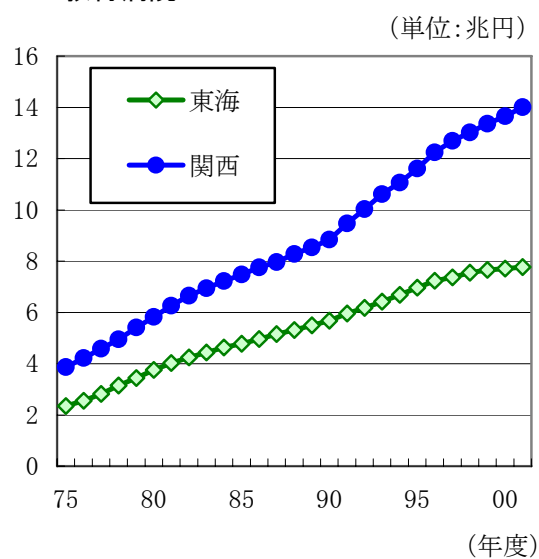
港湾空港



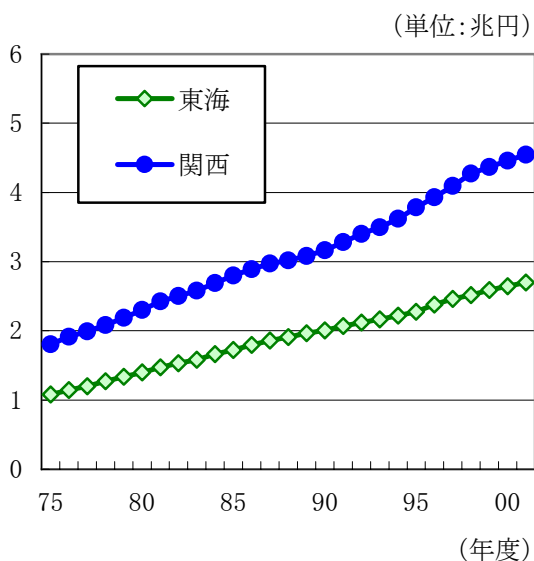
下水道・公園



教育病院



上・工業用水道



注：社会資本は1995暦年価格の年度末値。

図表 5 - 2 社会資本の分野別賦存状況

分 野	耐用年数 (前提条件)	社会資本 (単位:兆円)		人口当たり社会資本 (単位:千円/人)		関西優位 (○付き)
		東海地区	京阪神地区	東海地区	京阪神地区	
治 山 治 水	47	6.97	6.00	638	358	
農 林 水 産	34	5.72	2.69	523	160	
道 路	48	20.78	25.15	1,901	1,501	
港 湾 空 港	43	2.26	5.23	207	312	○
下 水 道 ・ 公 園	16	6.09	11.97	557	715	○
教 育 病 院	29	7.77	14.00	710	836	○
上 ・ 工 業 用 水 道	34	2.70	4.55	247	271	○

注：社会資本は1995暦年価格で2001年度末時点の数値（筆者推計値）。

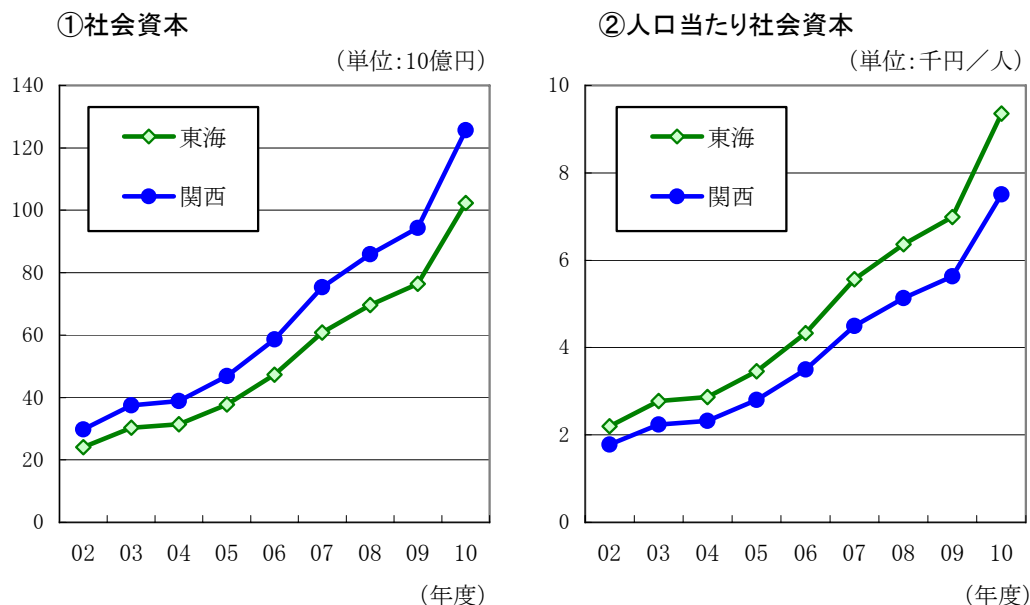
(3) 更新投資の予測

このように右肩上がり積み増された社会資本ストックは、そのエコー効果として多量の更新投資を生み出すため、中長期的には、既存ストックの更新投資増大による新規投資余地の縮小という制約が浮かび上がってくる可能性が高い。以下では、社会資本の更新投資をシミュレートすることによって、京阪神・東海地区の地域的特徴を浮き彫りにする。図表 5 - 3、図表 5 - 4 は前節で推計した既存ストック（01年度末時点）の経年減価を更新投資と見なして地域別の動きを示したものである。これによると、社会資本の更新投資は京阪神・東海地区ともに耐用年数の短い生活基盤型の方がより多く発生すると見込まれる⁸。京阪神地区は生活基盤型のストックが東海より多いだけに、更新投資増加による自治

⁸ ちなみに、首都圏（1都3県）について同様の推計を行うと、2010年時点の産業基盤型の更新投資は

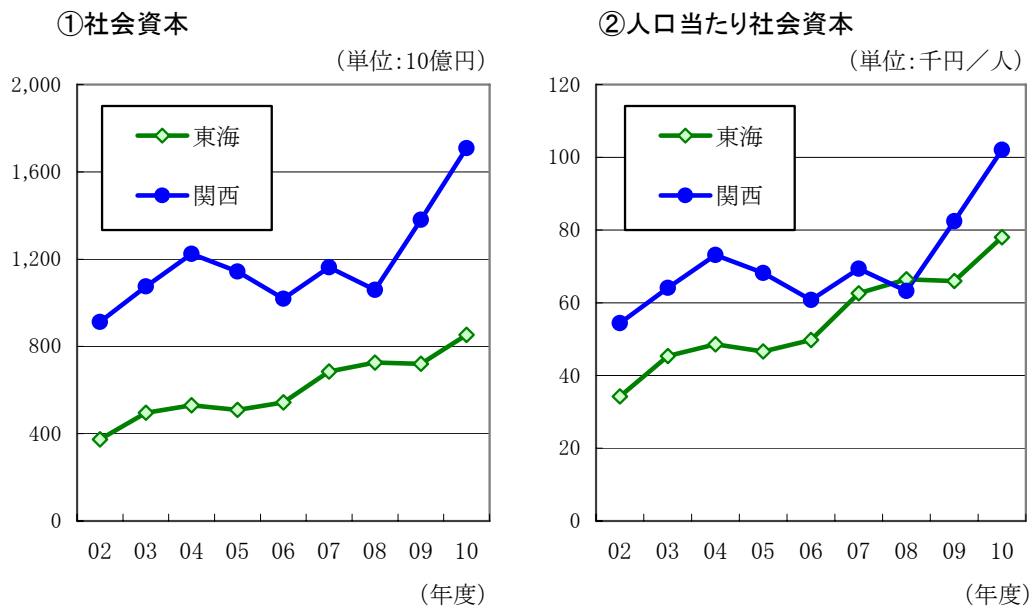
体財政へのインパクトは東海よりも大きくなると推測される⁹。

図表 5-3 産業基盤型社会資本の更新投資予測



注 1 : 産業基盤型は道路、港湾空港の合計で定義した。
 2 : 金額は1995暦年価格基準。

図表 5-4 生活基盤型社会資本の更新投資予測



注 1 : 生活基盤型は下水道・公園、教育病院、上・工業用水道の合計で定義した。
 2 : 金額は1995暦年価格基準。

1,873億円（人口1人当たり5.63千円）、生活基盤型は2兆6,126億円（同78.5千円）となっており、人口1人当たり換算では関西より更新投資が少ないという結果になっている。

⁹ 生産基盤型と生活基盤型の合計で見ると、2001年度の公共投資に占める2010年度の更新投資の比率は東海地区47%に対し、京阪神地区は66%となっている。

(4) まとめ

社会資本整備をめぐる従来の議論は、新設する基盤整備をいかに効率的かつ効果的に行うかという点に力点が置かれてきた。そうした視点が重要なのは当然のことだが、中長期的に見た場合、既存ストックの更新投資需要の増大による新規投資余地の縮小という制約も念頭に置く必要があると思われる。本稿は、社会資本の更新投資をシミュレートすることにより、関西・東海地域では道路などの生産基盤型社会資本よりも水道などの生活基盤型社会資本の更新投資圧力が顕在化する可能性が高いことを示した。都市基盤が充実している京阪神地区では特にこの影響が大きいことから、こうした更新投資の増加圧力をどうやって和らげるかは今後の大きな課題である。その意味で、社会資本の長寿命化やPFI・PPPといった取り組みの強化が今後強く期待される。

補論 1 社会資本ストックの推計について

1-1. 資本ストック推計の概要

以下では、大河原他（1985）の先駆的研究に修正を加えた浅子他（1994）、土居（1998）に倣い、経済企画庁『昭和45年国富調査』をベンチマークとした社会資本ストックを都道府県別・分野別に推計する。『昭和45年国富調査』は、1970年度末¹⁰の分野別社会資本ストック（全国値）とその取得年次別構成比を一部与えているため、これらと『日本の社会資本』のデータをもとに1930年度から1970年度までの投資系列が分野別に推計できる。これをさらに都道府県別に按分し1971年度以降のデータと接続すれば、社会資本の投資系列が直近時点まで都道府県別・分野別に求まる。このようにして計算した個々の投資系列に経過年次別の資本減価率を加味して累計すれば各年度末の社会資本ストックが都道府県別・分野別に求まる。先行研究は、社会資本の平均耐用年数が分野間で共通であると仮定してストック推計が行われてきたが¹¹、この方法では計測誤差を増してしまう可能性が高い。そのため、本稿では分野別投資系列のそれぞれに異なる平均耐用年数を適用して資本ストック推計を行うこととした¹²。また、先行研究はガンマ分布を仮定した資本減価率を用いているが、本稿はSudden Deathを仮定した資本減価率を用いた。

1-2. ベンチマークと投資系列の設定

社会資本ストックのベンチマークは、『昭和45年国富調査』に掲載されている機能分類別有形固定資産を用いる。但し、1971年度以降の分野別社会資本投資には国土交通省『建設工事受注動態統計調査』（1999年度以前は建設省『公共工事着工統計』）のデータを用いるため、ベンチマークの分野区分はこれに準拠して組み直した。例えば、「水道業」であれば下水道と上・工業用水道に2つに分割し、下水道は「都市公園」、「自然公園」と統合して「下水道・公園」と分類している。

このように求めたベンチマークの粗資産額を取得年次別に按分し、社会資本の投資系列（1930～70年度）を設定するのは以下の手順によった。当該期間における「治山治水」、「農林水産」、「道路」、「港湾」の実質投資系列は『日本の社会資本』（1986年版）から入手可能であるため、これらについては上で計算した粗資産額がコントロール・トータルとなるように各年の実質投資額を求めた¹³。それ以外の分野は『昭和45年国富調査』のデータを用いて粗資産額を取得年次別に按分する。『昭和45年国富調査』では、粗資産額の取得期間に

¹⁰ 『昭和45年国富調査』の公的部門（一般政府や公的企業）の数値は、昭和46年3月31日時点の数値になっている。

¹¹ 大河原他（1985）は平均耐用年数を先験的に25年と想定しており、浅子他（1994）と土居（1998）も先験的に30年と想定している。

¹² 本稿の推計で用いる平均耐用年数の導出は補論2にまとめてある。

¹³ 「港湾空港」の粗資産額の按分は「港湾」の実質投資額の比率で代理させた。なお、1930～45年度における「港湾」の実質投資額は、第2次世界大戦による戦災を考慮して『日本の社会資本』（1986年版）にある被害率7.6%に相当する分を減額した。

関するデータが、1930～44年（第Ⅰ期）、1945～54年（第Ⅱ期）、1955～60年（第Ⅲ期）、1961～65年（第Ⅳ期）、1966～70年（第Ⅴ期）の5期間について入手可能である¹⁴。これにより、粗資産額を取得年次別5期間に分割することが可能となるが、これをさらに年次別に按分して分野別社会資本の投資額を求める必要がある。土居（1998）は、資本減価率を加味した公共投資額を用いて粗資産額を取得年次別に按分し、それをさらに資本減価率で割り戻すことにより、『昭和45年国富調査』と整合的な投資系列を求めようとしている。しかし、この数値は「粗資産額」であるので、資本減価率を加味する必要はない。本稿はこの点を修正し、『昭和45年国富調査』と『日本の社会資本』の対応関係を利用して粗資産額を取得年次別に按分し、その数値を『昭和45年国富調査』と整合的な社会資本の投資系列（1930～70年度）として扱うこととした。まず、第Ⅲ～Ⅴ期に取得された粗資産額の年次別への按分は、『日本の社会資本』（2002年版）の1955～70年度の分野別実質投資額を用いる。すなわち、第*i*期に属する*t*年度への按分額は、第*i*期の実質投資額合計に占める*t*年度の実質投資額の比率を第*i*期の粗資産額に乘じることによって求める。第Ⅰ・Ⅱ期については活用しうる情報がないので、粗資産額を期間内の各年度へ均等に按分した¹⁵。

この投資系列を都道府県別に按分するに当たっては以下のようにした。まず、『公共工事着工統計』の分野別総工事費評価額を『日本の社会資本』（2002年版）から計算したデフレーターで割り戻すことにより、都道府県別の実質値を求める（1960～70年度）。計11年度分の分野別合計値に占める都道府県シェアを上で求めた分野別投資系列に乘じ、これを各都道府県の分野別投資系列とする¹⁶。

1971年度以降の実質投資系列は以下のように求めた。まず、『建設工事受注動態統計調査』（1999年度以前は『公共工事着工統計』）の請負契約額（ないし総工事費評価額）を用いて、各都道府県の分野別投資シェアを1971年度以降の各年度について求める¹⁷。次に、これを『県民経済計算年報』の公的総固定資本形成に乘じて、1971年度以降の実質投資系列を都道府県別に求める。こうして計算した1971年度以降の投資系列を先ほど求めた投資系列と足し合わせ、経過年次別の減価率を加味して累計すれば各年度末の社会資本ストックが都道府県別・分野別に求まる。

¹⁴ 浅子他（1994）に倣い、1944年以前に取得したものは1930～44年の期間に取得したものと見なした。

¹⁵ 第Ⅰ・Ⅱ期の取得年次別構成比は、両者合わせて全体の2割ほどしかない。しかも、経年減価を考慮すると分析期間に与える影響は軽微であると考えられるため、ことさら「道路」等の他分野のデータを流用することはしなかった。

¹⁶ 先行研究は『公共工事着工統計』の収録開始年度を1961年度からと誤認しているため、この点に関する修正も合わせて行っている。

¹⁷ 『建設工事受注動態統計調査』は本来設備投資として扱うべき関西国際空港(株)と中部国際空港(株)の数値も含んでいるため、大阪府と愛知県については「空港」の請負契約額から政府関連企業分を除外してある。

補論 2 分野別社会資本の平均耐用年数

分野別社会資本の平均耐用年数は、『日本の社会資本』（2002年度版）の試算結果を用いる。この数値は税法上の耐用年数に依拠したものではあるが、本稿ではデータの制約及び各種統計との親和性を勘案してこれを採用することとした。

『建設工事受注動態統計調査』ベースでの平均耐用年数を求めるに当たっては、対応する『日本の社会資本』ベースでの平均耐用年数を1953～98年度の累積実質投資額のウェイトで加重平均することによって算出した。例えば、「治山治水」であれば、『日本の社会資本』の「治水」、「治山」、「海岸」の平均耐用年数をそれぞれの累積実質投資額（新設改良費＋災害復旧費の累積）でウェイトづけした平均として求めた。本稿の推計で採用した平均耐用年数は以下の通りである。

資本ストック推計で採用した平均耐用年数

(単位:年)

番号	区 分	平均耐用年数
1	治 山 治 水	47
2	農 林 水 産	34
3	道 路	48
4	港 湾 空 港	43
5	下 水 道 ・ 公 園	16
6	教 育 病 院	29
7	上 ・ 工 業 用 水 道	34

参考文献

浅子和美・常木淳・福田慎一・照山博司・塚本隆・杉浦正典（1994）「社会資本の生産力効果と公共投資政策の経済厚生評価」『経済分析』第135号。

大河原透・松浦良紀・中馬正博（1985）「地域経済データの開発その1」『電力中央研究所報告』No.585003。

土居丈朗（1998）「日本の社会資本に関するパネル分析」『国民経済』No. 161, 27-52。

2. インフラの活用

(1) 中部国際空港開港・愛知万博開催に伴うインフラ整備計画

① 中部国際空港

中部国際空港は、1996年12月に閣議決定された国の第7次空港整備七箇年計画によって建設が正式決定され、道路は知多横断道路が、鉄道は名鉄常滑線常滑駅から空港に至る連絡鉄道（4.3km）が整備される計画が策定された。

その後、1998年5月に閣議決定された国の新道路整備5箇年計画を踏まえ、愛知県は1998年12月に県版の新道路整備5箇年計画「個性輝く愛知のみちづくり」（1998年～2002年）を策定。数々のインフラ整備が計画された。

・「個性輝く愛知のみちづくり」インフラ整備計画

リニア中央新幹線、国際港湾機能整備、第二東名・名神高速道路、名古屋環状2号線、東海北陸自動車道、東海環状自動車道、三遠南信自動車道

② 愛知万博

愛知万博は2000年12月に開催が正式決定され、総工費1,350億円で2002年に着工された。また、愛知万博会場周辺の交通網整備を目的に、ミニ公募債「あいち県民債」が募集され、東部丘陵線（リニモ）や名古屋瀬戸道路の整備などに充てられた。

(2) 中部国際空港開港・愛知万博開催を契機に整備されたインフラ

中部国際空港開港と愛知万博開幕に合わせて関連する交通インフラが重点的に整備され、名古屋を中心とする中部エリアの交通ネットワークは格段に機能強化された。その総事業費は約3兆円と言われる（図表5-5）。

なお、2003年12月から2005年3月の間に、名古屋圏で開通した自動車専用道路の総延長は121.7km。事業費の総額は1兆4,010億円で、名古屋東部と中部国際空港を結ぶ名古屋環状2号線など、一部ではまだ工事が続いている（図表5-6）。

図表5-5 中部地方で進んだインフラ整備

空港	総工費	開業日
中部国際空港	5,950億円	2005年 2月17日

道路	総工費	開業日
東海環状自動車道	6,700億円	2005年 3月19日
名古屋瀬戸道路	54億円	2004年11月27日
セントレアライン	830億円	2005年 1月30日

鉄道	総工費	開業日
地下鉄名城線の環状線化	1,810億円	2003年12月13日 2004年10月6日
東部丘陵線（リニモ）	1,000億円	2005年3月6日
あおなみ線	963億円	2004年10月6日
名鉄空港線	570億円	2005年1月29日

図表5-6 中部地方の自動車専用道路



資料：国土交通省中部地方整備局「『愛・地球博』への取り組みについて」

(3) インフラ整備の効果

中部国際空港のアクセスは、電車の場合で名古屋市から約30分、車で名古屋から約40分と、関西国際空港が大阪市から電車でも車で約1時間かかることと比較して、大幅に時間短縮がなされている。

また、約6,700億円をかけて作られた東海環状自動車道は、トヨタ自動車のある三河地区（愛知県東部）と東濃地区（岐阜県東部）を結び、周辺地域への工場進出や土岐プレミアムアウトレット（2005.3.4）などの商業施設開業という大きな経済効果を生み出した。

(4) 整備したインフラの今後の展望

中部国際空港に関連したインフラよりも、愛知万博を契機に整備されたインフラについて、先行きの不透明感が広がっている。実際、東部丘陵線（リニモ）は、万博閉幕後の1ヵ月の利用者数が、想定の半分以下にとどまっている。

リニモの運行にあたる愛知高速交通（第三セクター）の当初計画では、閉幕後は沿線に15ある大学・高校の学生や教職員4万人強のうち7,000～8,000人の固定利用を含め、1日延べ3万1千人の利用を見込んでいた。しかし、2005年10月に入ってから利用者数は、1日あたり1万2千人程度で推移している。

今後は、年に1%ずつ増えると予測する沿線住民、豊田市方面に連絡する愛知環状鉄道との乗り継ぎ客、万博会場であった旧愛知青少年公園が再整備された後の来園者らの利用を期待しているが、どれも決め手になるとは限らない。

・愛知高速交通（第三セクター）の財務計画

運行収入により約285億円の債務を減らしつつ、2005年3月の開業から16年目で単年度黒字、25年目で累積赤字解消を目指す計画をたてている。

(5) インフラから見た他万博との比較

①ハノーバ万博（2000年）開催後

20世紀最後の万博であり、愛知万博と同じ「環境博」のコンセプトを掲げていたドイツのハノーバ万博は、入場者数が予定の4,000万人を大きく下回り1,600万人にとどまった結果、1,000億円超の赤字となった。しかし、名古屋学院大学経済学部小林教授のレポートによると、現在は万博開催に間に合わなかった社会資本の整備がさらに進み、新しい建物がいくつか完成するなど、都市機能はいつそう充実したとのこと。ただ、開発された住宅地の利用は順調だが、新装された空港の利用者数は思わしくなく、また、万博のために開発された用地の利用率は60%程度にとどまっているなど、社会資本の過剰投資は問題を残している。

②大阪万博（1970年）開催後

大阪万博の第一の意義は、日本の国際社会復帰を世界に訴える場であったが、第二の意義は、日本の地域構造が大都市化する中で、阪神高速道路、地下鉄御堂筋線延伸、阪急千里線などを整備し、膨張する都市人口を収容する千里ニュータウンをはじめ、大阪都市圏北部の骨格的な都市基盤整備を促進することであった。

当時、大阪市は、都市開発のために2,154億6,000万円を4年間で集中投資した。まず道路に地下鉄を併設し、それまで未発達であった東西の道路を開発した。また、千日前通りを造る際には地下街を造った。その他、市内環状線を中心に、郊外へ放射線状に伸びる高速道路を建設。万博開催までに、全体計画の48%が完成していた。

・千里ニュータウン

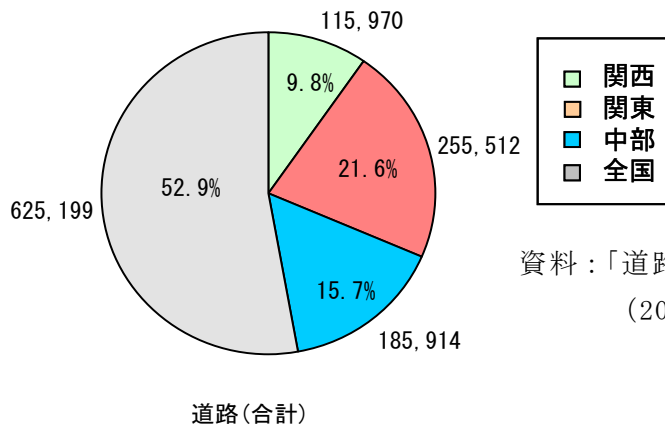
1962年に街開きした千里ニュータウンは、8年後の1970年に、千里中央の誕生をもって一応の完成をみた。その年は日本万国博覧会が開催され、北大阪急行電鉄や中国自動車道(中央環状線)、新御堂筋といった大幹線網も開通し、千里ニュータウンは国際都市となった。

なお、建設当時、ニュータウンは国内外であまり例がなく、千里ニュータウンの建設が進むにつれ、国内だけでなく世界各国の要人による視察や一般の見学が相次ぐようになった。特に1964年から1968年にかけては、昭和天皇皇后両陛下、皇太子ご夫妻(現在の天皇皇后両陛下)、各皇族方のご視察をはじめ、総理大臣ら政府要人、海外の要人が続々と千里ニュータウンを訪れ「VIPラッシュ」といわれた。米国のジョンソン大統領が、米国都市開発の模範例として千里ニュータウンの計画を上げるなど、その注目度は非常に高かった。

(6) まとめ

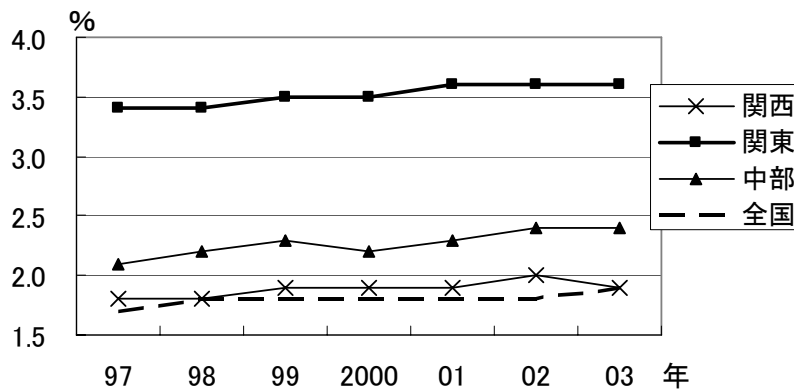
車社会である中部において、中部国際空港と愛知万博により整備された道路は、今後の産業基盤拡大にもつながる大きな成果を上げた(図表5-7、5-8)。

図表5-7 道路実延長



資料:「道路統計年報」国土交通省監修
(2003.4.1現在)

図表5-8 道路率(道路面積/都道府県面積)

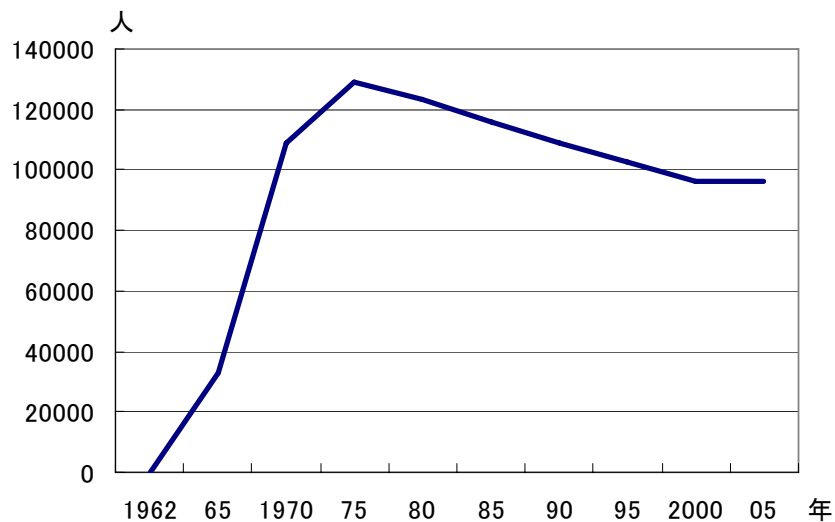


資料:「道路統計年報」国土交通省監修(2003.4.1現在)

しかし、愛知万博跡地周辺のインフラ（道路、鉄道、開発された用地）が今後活用されるかどうかは、時代背景に合わせた戦略的な構想が必要である。大阪万博を例に考察すると、大阪万博当時の日本は高度成長期の真っ只中にあり、第二次ベビーブームの到来など、日本全体が成長路線をたどっていた。時期はちょうど第一次ベビーブーム世代が家庭を持つ時期と重なり、核家族化の進展ともあいまって深刻な住宅不足を招いていた。それらがインフラ整備と同時に開発された千里ニュータウンに流入したため、早期からインフラは活用されていた（図表5-9）。

また、人口流入のポイントとして、世界的な先進都市開発であった点もあげられる。高度成長期にわく日本において、世界に誇れる街づくりであり、建設当時から話題性にあふれる街づくりがなされていた。

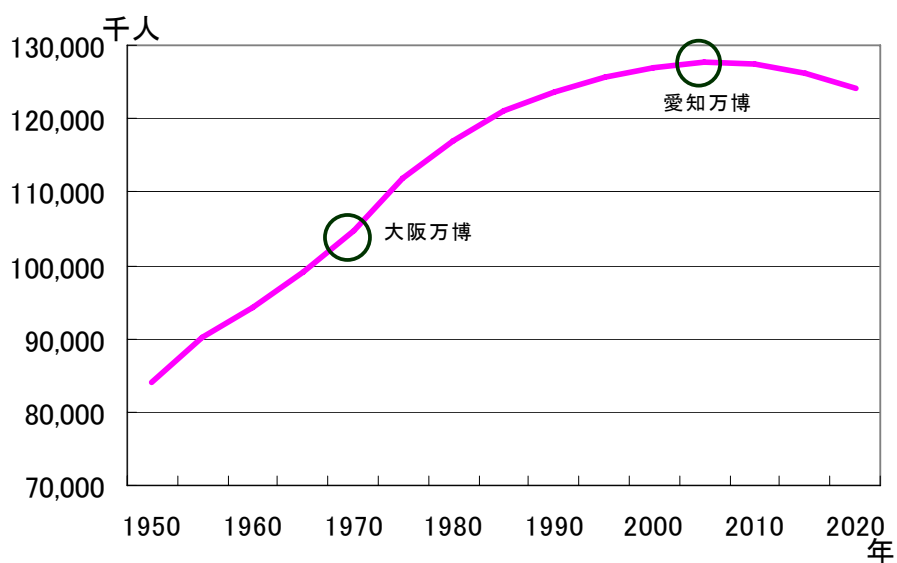
図表5-9 千里ニュータウンの人口推移



注：1963年 阪急千里線 南千里駅まで延伸
 1966年 阪急千里線 北千里駅まで延伸
 1969年 北大阪急行電鉄、地下鉄御堂筋線と相互乗り入れ開始
 1970年 大阪中央環状線、新御堂筋線全線 中国自動車道開通 千里中央駅開業
 資料：千里事業本部

しかし、現在の日本は成熟社会であり人口減少社会であり（図表5-10）、大阪万博と同じように万博跡地周辺に人口が流入してくる時代ではない。いかにして中部に人を呼び込めるかが、建設されたインフラや開発された土地の今後を左右する。万博に付随するインフラの活用は、時代を背景にした総合的な街づくり計画がなければ成功しない。

図表 5-10 人口推移（全国）



参考文献

社団法人中部経済連合会（2005）「魅力と活力溢れる中部の実現」。

名古屋学院大学 小林甲一（2003）「万博“後”の街～ハノーバーリポート 2003～」
中日新聞連載。

株式会社地域計画建築研究所（2005）「アルパックニュースレターVOL.131」大阪万博。
千里事業本部ホームページ「千里ニュータウン情報」。

3 「愛知万博」の観光・集客面での効果

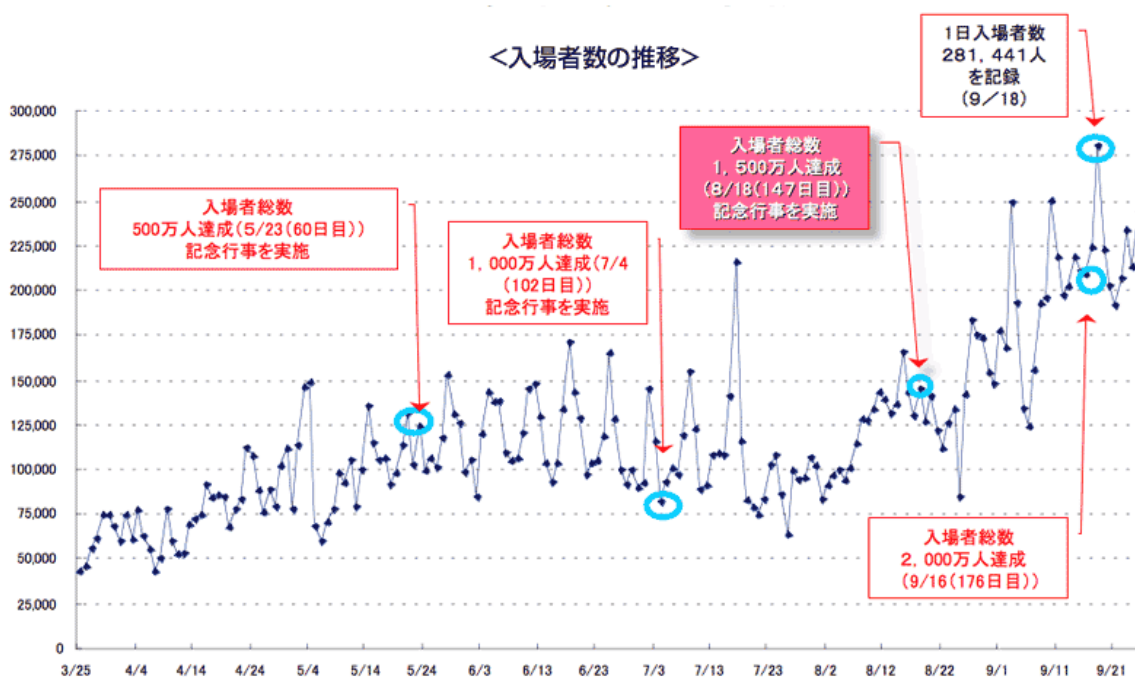
(1) 目標を大きく上回った「愛知万博」の入場者数

2005年3月から9月までの半年間にわたり愛知県の長久手町と瀬戸市で開催された「愛知万博（愛・地球博）」の入場者数は、開幕当初こそ当初目標としていた1,500万人の達成が危ぶまれたが、会期後半の伸びもあり、最終的には2,200万人を超えた（図表5-11）。

愛知万博の総入場者数は、1970年に開催された「大阪万博」の6,421万人には及ばないものの、1985年に開催された「つくば科学博」の2,033万人を上回り、1990年に開催された「大阪花博」の2,312万人に匹敵する水準となったことから、興行面で成功といえる結果を残したと言える（図表5-12）。

愛知万博の成功の要因として、地元を代表する企業であるトヨタ自動車のバックアップは大きく、豊田章一郎・トヨタ自動車名誉会長が博覧会協会の会長に就任したことをはじめ、事務局にも民間企業で最多の13人が派遣された。

図表5-11 愛知万博の入場者数の推移



資料：愛・地球博ホームページより抜粋。

図表5-12 国内で開催された歴代国際博覧会

名称	会期	カテゴリー	参加国	会場面積	入場者数
大阪万博	1970年3月～183日間	総合博	77カ国	330ヘクタール	6421万8770人
沖縄海洋博	1975年7月～183日間	特別博	36カ国	100ヘクタール	348万5750人
つくば科学博	1985年3月～184日間	特別博	48カ国	100ヘクタール	2033万4727人
大阪花博	1990年4月～183日間	園芸博	82カ国	140ヘクタール	2312万6934人
愛知万博	2005年3月～185日間	総合博	121カ国	173ヘクタール	2204万9544人

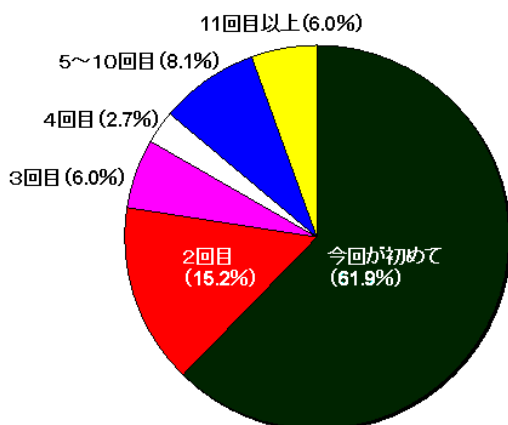
(2) 入場券の販売状況からみる入場者の特徴

博覧会協会の発表によると、入場券の総販売枚数（9月の市中販売分を除く）は1,632万枚であるが、その内訳は開幕前（3/24以前）に発売された前売入場券が938.8万枚、当日入場券が698.8万枚となっている。前売入場券を取得した全員が愛知万博に来場したと仮定すると、開催前に総入場者数（約2,205万人）の約42%に相当する入場者が確保されていたことになる。

会期後半から入場者数が伸びたことも、前売入場券の駆け込み来場による効果が要因の一つであると推察される。

また、博覧会協会が実施した入場者調査（各ゲートにて退出者に対する聞き取り調査：全10回実施）によると、初来場者とリピーターの比率は約6対4という結果であり、リピーター比率が高いことが分かる。更に、リピーターを来場回数別に見ると5～10回目の来場者が8.1%、11回目以上の来場者が6%と、来場回数の多いリピーターの存在が特徴としてあげられる（図表5-13）。

図表5-13 愛・地球博への来場回数



資料：愛・地球博ホームページより抜粋

リピーターの来場回数が多かった理由の一つとして、会期中何回でも万博会場に入場できる「全期間入場券」の効果があげられる。価格も大人1万7,500円と、当日券（大人4,600円）との比較で4回来場すれば元が取れる水準である。博覧会協会の発表によれば全期間入場券の販売枚数は43.9万枚で、平均入場回数は11.05回であった。単純には比較できないが、大阪万博では日帰り圏からの入場者の平均は3.0回であったことを見ても、「全期間入場券」利用者の来場回数は高い水準である。

総入場者数に占める「全期間入場券」利用者の入場者数の割合は約22%（約485万人）、「前売入場券」と「全期間入場券」のいずれかを利用した入場者数の割合は約64%（約1,423万人）と推定される。

(3) 「地元博」として成功した愛知万博

前述の入場者調査によると、愛知万博を訪れた国外居住者（留学生等は国内居住者に含める）が総入場者数に占める割合は約4.0%と、博覧会協会が当初見込んだ総入場者の10%には届かなかった。また、国外居住者の入場者数のうち愛知万博見学を主目的としたものは約44.4%と半数以下であったことから、純粋に愛知万博の開催で生じた海外からの訪日観光者数は、総入場者の約1.8%にあたる約39万人と推定される。

国内居住者の入場者数を地域別にみると、愛知県だけで43.3%を占め、岐阜県（5.6%）・三重県（3.8%）と合わせた東海地区からの来場者数は総入場者数の約53%と過半を占めている。更に、東海地区に静岡県を加えた、愛知県と隣接県からの入場者占率は6割弱であり、愛知万博の興行面の成功は、地元・隣接県からの入場者（特にリピーター）によって支えられていたと言える（図表5-14）。

図表5-14 愛知万博の入場者数の内訳

	平日	土日・祝祭日	合計
全入場者数	13,638,848人 (61.9%)	8,410,696人 (38.1%)	22,049,544人 (100%)
国内居住者	13,097,911人 [100.0%]	8,077,115人 [100.0%]	21,175,027人 (96.0%) [100.0%]
愛知県	[39.8%]	[49.0%]	[43.3%]
岐阜県	[5.7%]	[5.4%]	[5.6%]
三重県	[3.6%]	[4.2%]	[3.8%]
東海合計	[49.1%]	[58.6%]	[52.7%]
静岡県	[5.9%]	[4.2%]	[5.3%]
東海+静岡県	[55.0%]	[62.8%]	[58.0%]
北海道・東北	[2.9%]	[2.0%]	[2.6%]
関東	[17.1%]	[12.5%]	[15.3%]
甲信越	[3.6%]	[3.3%]	[3.5%]
北陸	[2.6%]	[2.8%]	[2.7%]
関西	[12.6%]	[11.8%]	[12.3%]
中国・四国	[3.9%]	[3.4%]	[3.7%]
九州・沖縄	[2.2%]	[1.5%]	[1.9%]
国外居住者	540,937人	333,581人	874,517人 (4.0%)

資料：博覧会協会・UFJ総研「愛・地球博の経済効果に関する評価」より作成。

(4) 愛知万博後の東海の観光・集客について

愛知万博の興行面での成功が、地元・隣接県からの入場者によって支えられていたことから、万博後の東海地区の観光・集客力は、万博前の水準に戻るものと予想される。

東海地区は名勝史跡といった観光資源が乏しいことから、今後、東海地区が観光・集客力の向上を目指すのであれば、トヨタ自動車をはじめとした製造業を生かした「産業観光」に力を入れることは有効な手段の一つである。

国際観光振興機構による訪日動機の調査結果を見ても、「日本の近代・ハイテク」、「産

業観光」にはニーズがあり、観光客が日本の技術力を体験・見学できる施設として産業施設を開放することで、観光・集客力の向上が期待できる。

ただ、「産業観光」の振興により観光客を東海地区に呼び寄せることには限界もあるため、訪日動機の調査結果でも上位を占める、いわゆる「日本的なもの」としての名勝史跡といった観光資源を多く有する京阪神地区と連携を図ることが有効であると考えられる。

愛知万博の開催期間中も、愛知万博と京都観光を組み合わせた訪日観光客が多く、京都市内主要ホテルの4-6月の客室稼働率が前年同期比で1.6ポイント上昇し88.1%に達した。京阪神地区と東海地区のアクセス利便性はよく、日本の歴史・産業観光をパッケージした旅行プランの作成や経済団体の連携を通じ、観光・集客面で京阪神地区・東海地区が相乗効果を発揮できる可能性は高いと考えられる。

図表5-15 居住国・地域別訪問目的別訪問動機

		(%)									
		日本人の生活の見聞・体験	日本食	買物	日本訪問への憧れ(夢・好奇心)	自然・景勝地	歴史・町並み・建造物	日本の近代・ハイテク	リラックス・温泉	伝統文化の見聞・体験	産業観光
全体	全体	25.6	22.4	19.6	14.5	14.2	13.5	13.1	12.6	11.4	5.8
	観光/休暇	32.1	26.8	31.9	29.2	24.4	16.2	11.3	23.1	15.0	2.7
韓国	全体	24.1	20.4	15.0	22.9	6.7	12.2	11.6	20.1	11.0	8.7
	観光/休暇	28.9	23.5	20.1	45.7	11.0	19.0	13.6	25.9	16.6	3.5
台湾	全体	22.4	17.4	32.6	13.9	33.5	10.7	13.8	25.7	11.3	5.6
	観光/休暇	29.3	19.2	37.5	18.4	40.2	13.2	11.1	31.7	15.3	3.9
米国	全体	30.4	26.3	13.0	11.6	10.8	19.3	8.8	4.1	12.3	3.2
	観光/休暇	43.6	28.9	16.8	32.2	14.8	26.8	7.4	6.7	16.1	0.7
中国	全体	15.7	8.9	11.7	10.1	16.2	8.5	27.0	9.4	8.5	9.9
	観光/休暇	24.6	18.0	29.5	36.1	32.8	16.4	8.2	24.6	16.4	1.6
香港	全体	21.0	41.6	55.9	13.0	17.2	7.1	10.1	28.6	7.6	2.1
	観光/休暇	19.3	43.3	63.7	14.6	19.9	5.8	9.4	35.7	8.2	0.6
英国	全体	34.0	24.2	13.1	11.5	10.7	18.9	11.9	1.6	15.2	3.3
	観光/休暇	55.6	31.1	15.6	40.0	15.6	22.2	17.8	4.4	20.0	4.4

資料：国際観光振興機構（JINT） 国際観光白書2004/2005年版

参考文献

独立行政法人国際観光振興機構（2005）「JNTO国際観光白書2004/2005年版 世界と日本の国際観光交流の動向－観光立国に向け活発化する我が国の国際観光－」。

財団法人2005日本国際博覧会協会、株式会社UFJ総合研究所（2005）「愛・地球博の経済効果に関する評価」。

6 中核地域の開発

岡部 亮

本章では、関西と中部の鉄道の中心である駅前再開発を比較することで地域の可能性と将来性を比較検証したい。都市の機能の中核となる駅は街の顔であり、玄関である。関西はJR大阪駅、中部は名古屋駅にスポットをあて、活性化している中核地域の開発を分析する。

それぞれの駅周辺に集中する公共交通機関の1日の平均乗降客数は大阪が約250万人、名古屋が約110万人である。特に大阪は全国的に見ても新宿、池袋につぐ3番目の乗降者数であり、人の交流という点からみると大きなポテンシャルを秘めている。再開発により人の流れを変え、更に都市としての新たな機能を付加できれば、関西経済に寄与する影響を期待できるのではないだろうか。また、新幹線は名古屋駅には停車するが大阪駅には停車しない。大阪はJR大阪駅から1つのところにある新大阪駅が停車駅となる。この違いは指標としては比較できないが、新幹線の駅からダイレクトに再開発エリアにアクセスでき、中部国際空港「セントレア」の開港により利便性の高まった名古屋駅周辺は都市のポテンシャルも高いと言える。具体的に中核地域の開発を分析してみる。

1. 大阪駅

大阪の商業地区は従来から梅田駅を中心とした「キタ」と難波を中心とした「ミナミ」に大きく二つに分かれている。地下鉄の御堂筋線で4駅であるが「キタ」と「ミナミ」では雰囲気が大分違う。特に「ミナミ」は道頓堀のような街の顔があるが、「キタ」にはこれと言えない街の顔がない。今、JR大阪駅周辺地域では地域をあげて大阪駅北地区再開発の計画が進む中、JR大阪駅の改良工事や百貨店の建替、ホテルの改装など再開発の計画が次々に進んでいる。大阪都心に残された最後の一等地と称される広大な土地、北ヤードの開発は大阪市や有識者により様々な検討がなされており、これからの大阪（関西）の発展のカギを握る再開発となる可能性も高い。新たな大阪の顔となり、経済活性化の起爆剤となることを期待したい。

(1) 大阪駅北地区再開発

JR大阪駅の北側に広がる広大な梅田貨物駅（通称「北ヤード」）の再開発事業であり、国際コンセプトコンペの実施後の2003年10月に「大阪駅北地区全体構想」を大阪市が発表。その後、2004年7月に大阪市が中心となり基本計画がまとまった。24ヘクタールという広大な敷地を東側の先行開発地域7ヘクタールと西側の後発地域17ヘクタールに分けて整備する計画である。先行区域は2011年の整備完了に向けて既に動き出しており、今年中にはコンペにより事業者を決定していく予定である。大阪の玄関口としてふさわしい格の形成と将来性を重視したナレッジキャピタルを中核施設とした4つのゾーンからなる。

①ナレッジ・キャピタルゾーン

新産業やビジネスを創出する知的創造拠点として研究・開発・学術機能・オフィス等からなり、産学官が連携して次世代ロボットの研究開発拠点としての機能を兼ね備えるエ

リア

②ふれあいのゾーン

賑わいや交流の拠点として商業施設やオフィス等からなるエリア

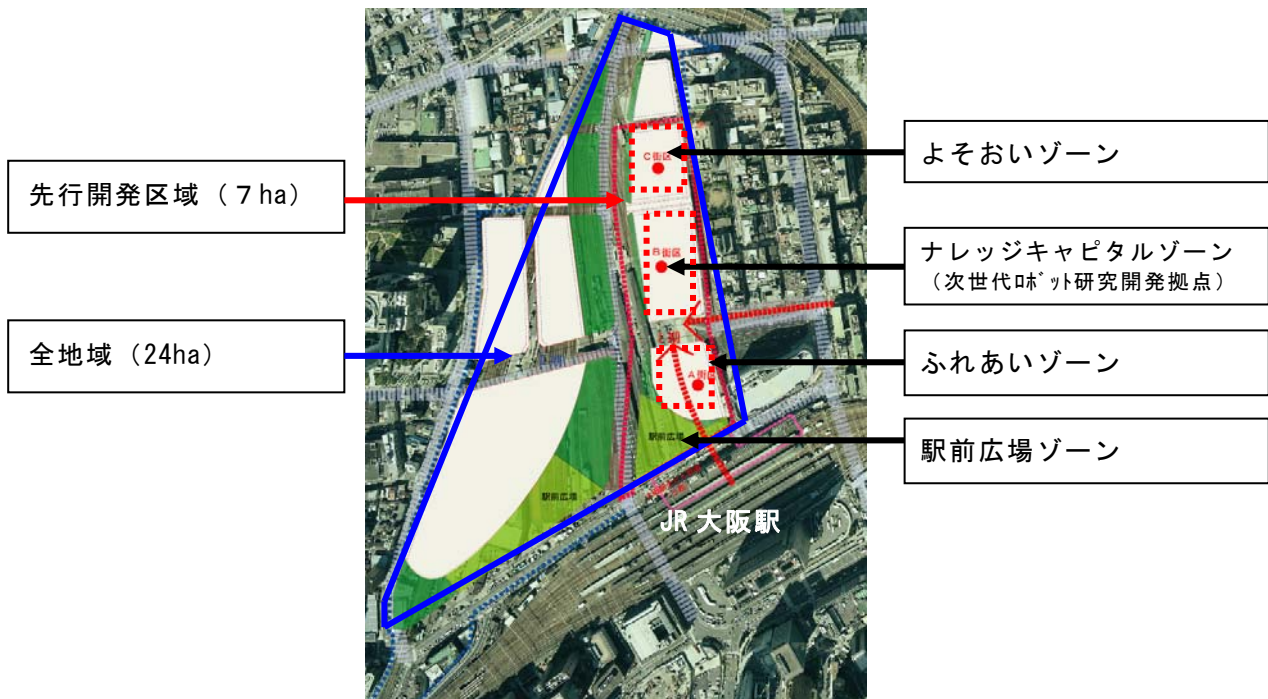
③駅前広場ゾーン

大阪の新しい玄関口としてアメニティ豊かで象徴的な空間からなるエリア

④よそおいのゾーン

格調高い街並みをととしてハイグレードなホテルや住宅からなるエリア

図表 6-1 土地利用ゾーニング図



資料：大阪市「大阪駅北地区まちづくり基本計画」

北ヤードの先行開発区域の目玉は中核施設となる「ナレッジ・キャピタル」ゾーンである。同地区は都市再生機構が所有しており今後、開発事業者の募集概要を発表した後に、事業企画提案方式による開発事業者の募集が始まる。その後は大阪市や有識者からなる審査会により事業者が選考される予定である。バイオやロボットといった関西が強みとできるナレッジを産学官連携のもとに情報を集約・共有・発信していけるかどうか成功のカギを握ると思われる。また、よそおいゾーン、ふれあいゾーンも2011年の街開きを目指し大型の開発が推進されていく。

(2) JR大阪駅

JR西日本は現状の大阪駅を改良すると共に、既存のエリアの北側に新駅ビルを建設する開発を2011年の完成を目指し進めている。既存のホーム上に高さ25m~50m長さ約160m、幅105mの空の見える明るいドーム空間と空中コンコースを設置し、明るく開放的な空間創造と今まで人の流れが及ばなかった駅の北側エリアへ人の流れをつくらうとしている。北

側エリアは2011年の街開きを目指し再開発が推進されており、駅を取り巻く環境は大きく変わる可能性がある。新駅ビルは中央部が巨大な吹抜け空間となっており、低層部は百貨店の三越が約5万㎡の店舗、高層部はオフィスとなる予定である。その他シネマコンプレックスやフィットネスクラブも計画されている。駅ビルの北側には北ヤードが広がっている。

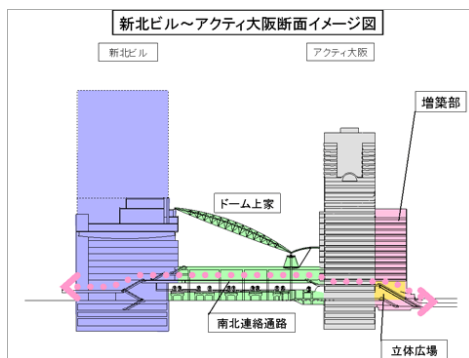
また、駅の南側に隣接し、現在大丸梅田店などが入る大阪駅ビル「アクティ大阪」が2011年春に南側部分を増築し、壁面の半分近くをガラス張りにした斬新な外観となる。既存の地下4階、地上27階建のビルの南側に地下2階、地上4階、延べ床面積3万5,000㎡を増築する。そのうち2万4,000㎡は大丸梅田店が出店する予定であり、大丸の売場面積は既存の売場面積4万㎡と合わせると6万4,000㎡となる。



ドーム空間：JR西日本「HP」



新北ビルの外観：JR西日本「HP」



新北ビル〜アクティ大阪断面イメージ図
：JR西日本「HP」



アクティ大阪増築部外観：JR西日本「HP」

(3) 阪急百貨店うめだ本店建替計画

阪急百貨店は2011年を目指し梅田本店を全面的に建て替える計画である。大阪市内の百貨店は出店・増床・改装ラッシュが続いている。梅田本店のすぐ横のJR大阪駅北側には三越が新店を開業するとみられている。アクティ大阪の大丸梅田店も増床計画を発表している。阪急百貨店の現在の店舗は1929年に開業の地上9階、地下1階、売場面積約6万1,000㎡。新しいビルは容積率の規制緩和により地上41階、地下2階、最高高さ187m、延べ床面積は25万㎡、地下2階～地上13階が百貨店となり売場面積約8万4,000㎡、高層部分はオフィスとなる。

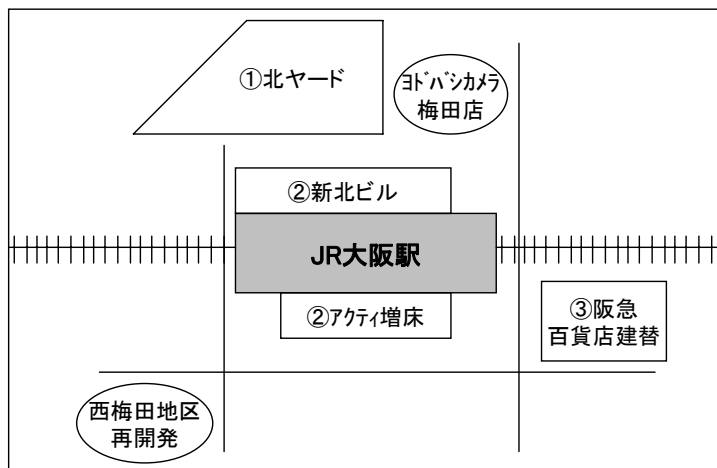


新うめだ本店完成イメージ：阪急百貨店「株主通信」

(4) その他

駅の南西地域では2004年11月に阪神電気鉄道、吉本ビル等による西梅田地区再開発がすでに完成しハービスプラザ、ハービスエントがオープンしている。また、駅の北（「北ヤード」の東）には2002年にヨドバシカメラ梅田店がオープンしている。

(5) 大阪駅周辺開発関係位置図



2. 名古屋駅

名古屋は従来からの繁華街である栄を中心とした街であったが、2000年3月に名古屋の駅ビルとしてJRセントラルタワーズがオープンした後、名古屋駅周辺地区は2002年7月に政府都市再生本部から「都市再生緊急整備地域」に指定された。2005年の愛知万博の開催やセントレア空港のオープンもあり、人の流れに変化が見られる。今、名古屋駅周辺の再開発は急ピッチで進んでいる。

栄地区と名古屋駅前地区（以後名駅地区）は地下鉄東山線で2区間の近距離であり、間にある伏見地区もオフィス街である。栄地区はテレビ塔がある公園を中心として三越、松坂屋、パルコといった百貨店や高級ブランドを扱う専門店、とても広く多数の店舗を有した地下街などで構成されており、その周辺はオフィスや飲食街にもなっている。

ここにきて、名駅地区の再開発が進む背景としてはもともと新幹線の乗り入れがあり利便性の高いJR名古屋駅が高島屋やマリOTTアソシアホテル、東急ハンズ、三省堂書店などの有力テナントを備える大型複合施設となったことに加え、JR駅ビルのすぐ横にはセントレア空港に乗り入れる名古屋旅客鉄道や伊勢志摩方面へ向かう近畿旅客鉄道などの駅があり、鉄道を中心とした交通アクセスが大きく再評価されていると思われる。トヨタ自動車をはじめとする地元の有力企業は駅前に高層のオフィスビルを中心とした再開発を展開している。特にトヨタ自動車は駅前に建設中のミッドランドスクエアに営業部隊を移転する予定である。トヨタ自動車の関連会社が周辺に事務所を構えることも予想され、トヨタ自動車を軸に世界の自動車に関する情報が集約されることになる可能性もある。また、2005年9月に国土交通省より発表された都道府県地下調査（基準地価）によると、3大都市圏で下げ幅が縮小し、一部上昇する地域も出始めている中、再開発が進む名古屋駅前の2地点は30%を超える上昇率で全国トップとなり、非常に高い状況になっている。

以下、駅前再開発の主要なものを取り上げた。

(1) JRセントラルタワーズ（完成済）

2000年3月にオープンした超大型駅ビル。ホテルタワー塔は53階、最高高さ226m、オフィスタワーは51階、最高高さ245mあり、地下4階から18階までは駐車施設や商業施設からなる。延べ床面積は41万6000㎡、内訳としてはオフィス約9万㎡・ホテル約9万㎡（客室780室）・百貨店約12万㎡・飲食施設、パノラマハウスほか2万㎡である。

(2) ミッドランドスクエア（豊田・毎日ビルディング）

2007年春のグランドオープンを目指し現在工事が進行中。地上47階、最高高さ247m、延べ床面積19万4,000㎡、完成すれば東海地区で最も高いビルになる。低層部は商業施設とシネマコンプレックス、高層部は主にオフィスでありトヨタ自動車の国内外の営業部門が中心となり入居する。最上部にはスカイレストランやオープン型の屋上展望庭園なども設置予定である。

ミッドランドスクエアの外観：東和不動産「HP」



(3) 名古屋ルーセントタワー

2007年3月のオープンを目指し現在工事が進行中。名古屋駅の北側に位置し、完成後は名古屋駅より地下道で直結し徒歩5分となる。建物は地上40階、最高高さ180m、延べ床面積11万5,000㎡、4階～40階まではオフィスの予定でありオフィスを中心としたビルとなる。もともとは牛島再開発ビルとも称され、事業主には名古屋鉄道、中部電力やトヨタ自動車などの地元有力企業が名を連ねている。

ルーセントタワーの外観：牛島市街地再開発組合「HP」



(4) モード学園スパイラルタワーズ

2008年3月のオープンを目指し現在工事が進行中、地上36階、地下3階、最高高さ170m、延べ床面積4万9000㎡、学校法人モード学園と三井不動産により学校施設と商業施設が中心となる。スパイラル状の外観デザインは若い学生が集い、地域の活性化と情報発信となることを目指している。また、名古屋駅からつながる地下街と接続し、他の再開発と共に名古屋の玄関口にふさわしい街づくりを進めている。

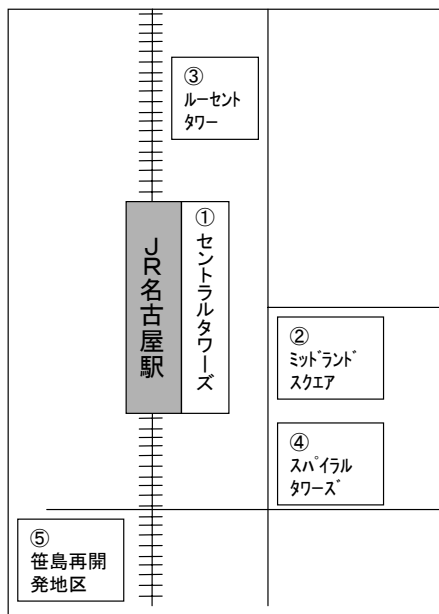
スパイラルタワーズの外観：三井不動産「HP」



(5) その他

万博開催中はサテライト会場だった駅南側の笹島地区の再開発計画や名鉄百貨店をはじめ駅周辺に隣接する専門店ビルも大規模な改装を計画している。また、JRセントラルタワーズの正面、ミッドランドスクエアの北側に位置する大名古屋ビルディング周辺も今後、再開発により超高層ビルに変わっていく可能性もある。

(6) 名古屋駅周辺開発関係位置図



3. まとめ

大阪は北ヤードという大きな開発を軸に、自治体をはじめとして地域を上げた再開発という気運が高まっており、今後推進される先行開発区域の動向が注目される。また、百貨店の出店、増床による競争が激しくなっており、2011年の駅を取り巻く状況は過剰感が否めない。一方、名古屋はトヨタ自動車を中心に地元の有力企業を軸としたオフィス中心の再開発である。2007年には大型ビルの完成が重なりオフィスの供給量が増加し需給バランスが崩れることも懸念されている。(依然東京でも汐留、品川、六本木といった開発を通じて同様の問題(2003年問題)が懸念されたが、大きな問題までには発展しなかった。)

それぞれの中核地域における開発が将来、地域の発展に貢献できるかどうかは、建築を通じた都市というハード面よりも、情報を地域で集約・共有・発信していく新たな都市の機能としてのソフト面が大切である。その機能のキーワードは、大阪は北ヤードの「ナレッジ・キャピタル」、名古屋はやはりトヨタ自動車を軸とした「自動車情報」であろう。その機能を今後どれだけつくり込んでいけるかが将来の地域発展のためには最も重要なポイントだと思われる。

参考文献

大阪市：大阪駅北地区まちづくり基本計画。

日経アーキテクチャー。

ホームページ情報。

新聞情報。

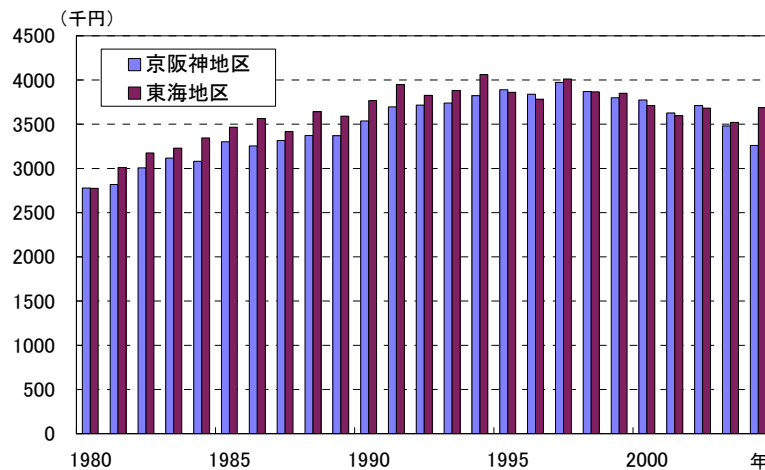
7. 消費・貯蓄比較

梶垣 穰、三輪 敬祐、中井 智明

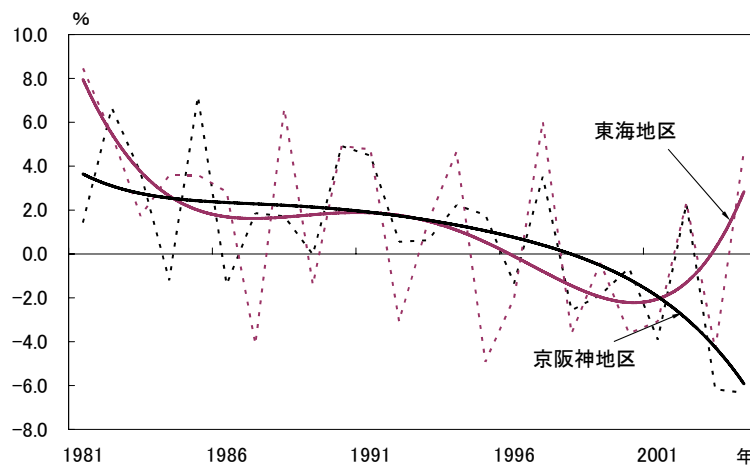
1. 家計調査にみる消費の動向

京阪神地区と東海地区の消費動向比較を家計調査の結果より試みる。1980年から2004年までの年間の消費支出額の推移を見たものが図表7-1である。京阪神3府県の平均消費支出額は、1980年（約280万円）から1997年（約400万円）までは前年比プラスのトレンドにあったが、消費税増税や金融システム不安が広がったタイミングを契機にマイナストレンドに陥っている。その後、デフレ不況が続く中、消費支出総額は低迷し、足下でマイナス幅が拡大している。一方、東海3県の平均消費支出額は、総じて京阪神地区を上回る傾向にあり、加えて2004年は前年比4.7%増と大幅なプラスに転じるなど、早々に持ち直しの傾向が見られる。

図表7-1 京阪神地区と東海地区の消費支出の推移
 <年間支出額>



<前年比伸び率>



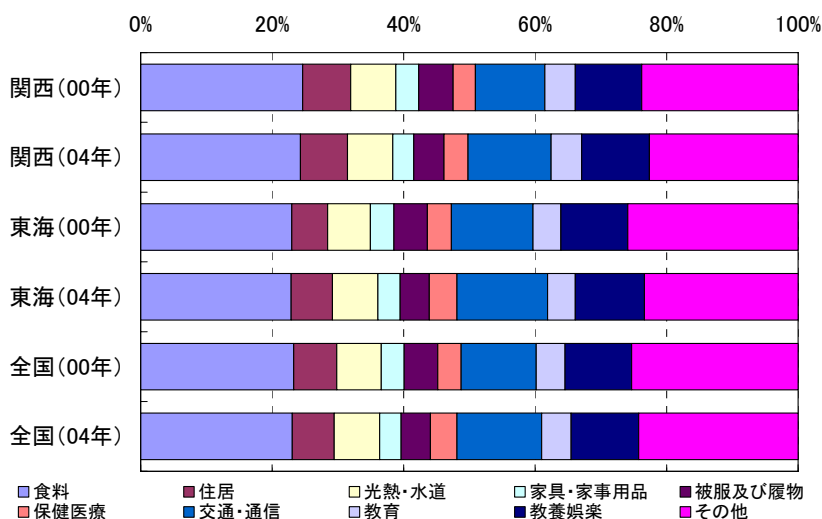
注：前年比伸び率を多項式近似曲線にて推移を示す。

資料：総務省「家計調査」 地方別（全世帯）1世帯当たり消費支出金額（年計）

消費行動には、景気悪化で所得が減少しても現在の消費水準を維持しようとする、いわゆる「ラチェット効果」があり、バブル崩壊後の90年代中頃まではこうした傾向が確認できる。景気後退期にも、消費者は過去の最高所得時の消費水準をなかなか切り下げられず、1,400兆円に上るわが国の家計貯蓄が背景にあると考えられるが、景気のある程度下支えする役割を果たしてきたといえよう。金融システム不安に端を発したデフレ不況は、名目ベースの消費総額を低下させたが、実質的な消費水準を切り下げたとまでは言えず、ラチェット効果を否定するものではない。

次に費目別消費支出の構成比について、関西（福井を除く）と東海（静岡を含む）、全国ベースのデータを、それぞれ2000年と2004年の二時点間で比較する（図表7-2）。関西と東海の両地域とも「交通・通信」の支出割合が増加傾向にある。全国的にこうしたトレンドは見られ、ネット時代におけるライフスタイルの変化の端緒を示しているものと言えよう。携帯電話の普及、動画や音楽配信などのサービス拡大に伴って、特に若者を中心に通信サービスに対する消費支出は増加している。一方、構成比が低下しているのは、特に関西では「家具・家事用品」、東海では「その他の消費支出」が挙げられる。「その他の消費支出」には、理美容サービス、たばこ、交際費、冠婚葬祭費などが含まれる。なお、関西と東海の比較においては、住居費の構成比において相違が見られる。2000年のデータで比較すると、関西は東海に比べて大きな比率を占めていたが、2004年においては、東海地域の住居費の比率が上昇し、若干、差異が縮まっている。

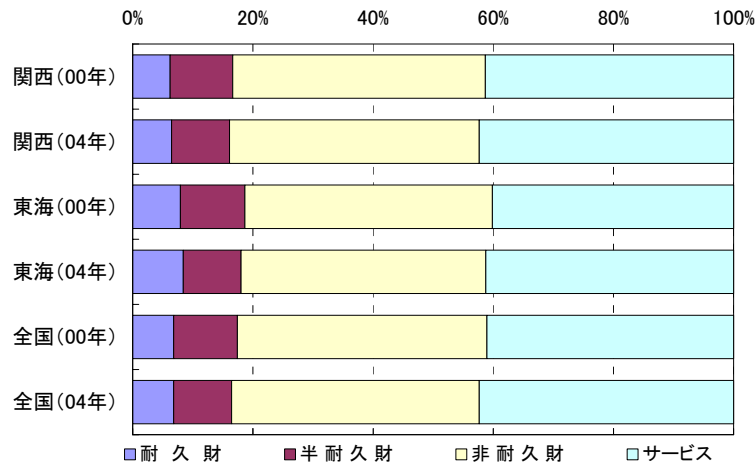
図表7-2 費目別消費支出の構成比



資料：総務省「家計調査」都市階級・地方別1世帯当たり年平均1か月間の収入と支出（全世帯）

財・サービス区分別の構成比で見ると、サービス支出の割合は、関西、東海ともに上昇傾向が見られる。一方、耐久財消費支出については、総じて東海が関西を上回っている（図表7-3）。

図表 7-3 財・サービス支出の構成比



資料：都市階級・地方別1世帯当たり年平均1か月間の財・サービス区分別支出金額（全世帯）

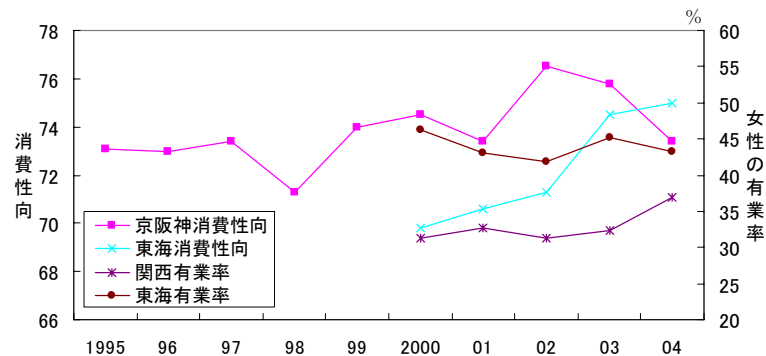
費目別消費支出を見ると関西は住居費の割合が高い。世帯特徴を調べたところ、関西は持家率が東海に比べて低く、家賃・地代を払っている世帯割合が高いことが背景にあると考えられる（図表7-4）。また、エンゲル係数は、東海の22.9%に対して、関西は24.3%と高い。世帯主の配偶者のうち、女性の有業率は、東海は40.4%と関西の32.1%を大幅に上回っている。時系列データでは、関西の有業率は徐々に高まっている（図表7-5）。

図表 7-4 世帯データの地域間比較（2004年平均）

	東海	関西
年間収入(万円)	664	633
エンゲル係数(%)	22.9	24.3
世帯主の年齢(歳)	54.4	53.6
世帯主の配偶者のうち女の有業率(%)	40.4	32.1
持家率(%)	80.6	75.1
平均量数	44.3	39.1
家賃・地代を支払っている世帯の割合(%)	18.4	22.8
平均量数	22.3	23.3

資料：総務省「家計調査」都市階級・地方別1世帯当たり年平均1か月間の収入と支出（全世帯）

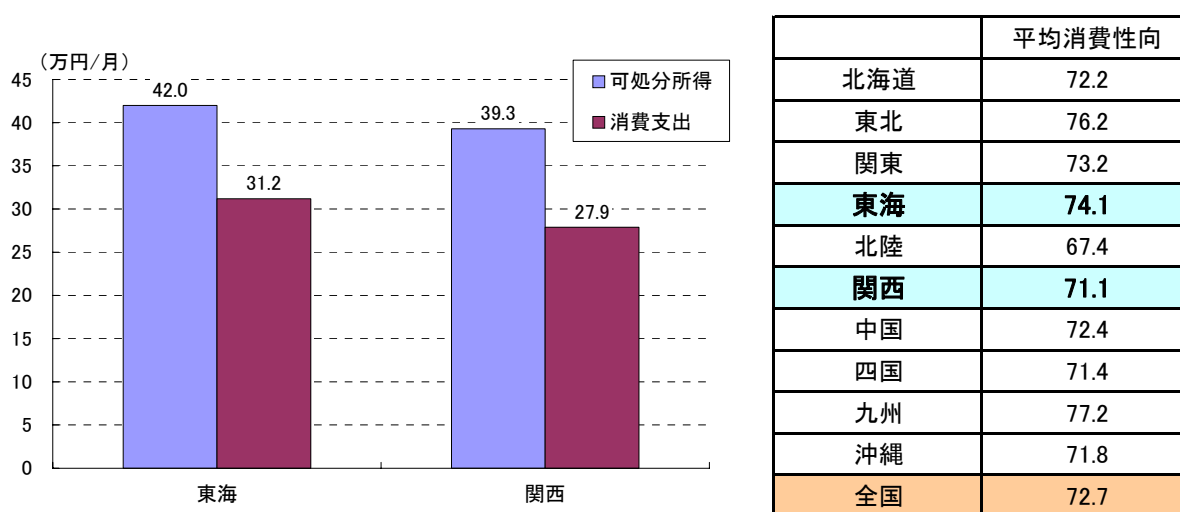
図表 7-5 消費性向と有業率の推移



資料：総務省「家計調査」（農林漁家世帯を含む）
京阪神消費性向のみ大阪府 HP

2004年の月平均1世帯当たりの可処分所得と消費支出額、平均消費性向の地域間比較を図表7-6に示す。月平均の可処分所得は、東海地域が42万円と関西よりも3万円程度上回っている。また、平均消費性向を見ると、東海地域は74.1%と全国平均を上回り、九州、東北に次いで3番目の高さとなっている。一方、関西は71.1%と全国平均を下回り、北陸に次ぐ低い水準にある。平均消費性向は消費者のマインドを反映し、雇用不安や景気の先行き不透明感がある場合は消費態度が慎重になり、数値は低下する。但し、関西の2005年11月の平均消費性向（勤労者世帯）は89.4%と極めて高い水準にあり、関西の景気は足下で回復傾向が強まっており、さらに株価上昇に伴う資産効果の影響で消費性向が上昇することが期待される。

図表7-6 可処分所得と消費支出額の地域間比較（2004年平均）



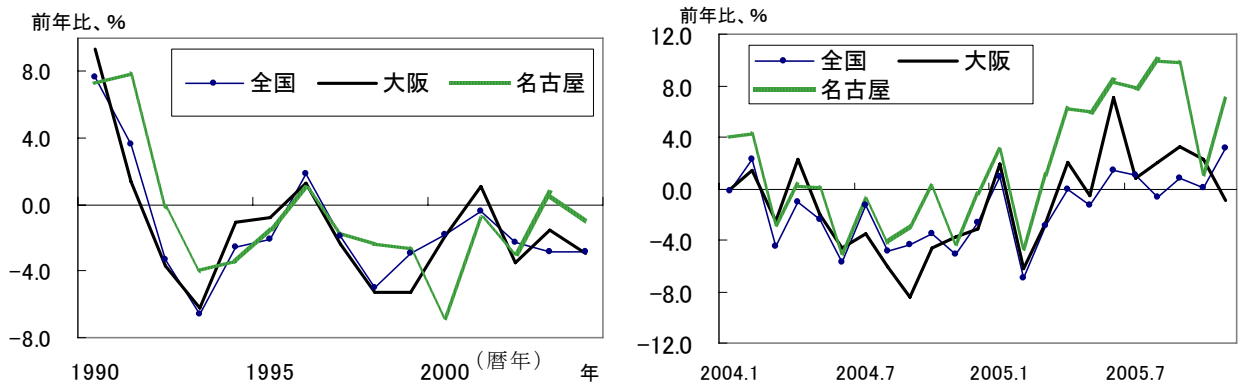
資料：総務省「家計調査」 都市階級・地方別1世帯当たり年平均1か月間の収入と支出（全世帯）

2. 百貨店販売額から見る消費の動向

次に関西と東海の消費動向比較を百貨店販売額より試みる。1990年から2004年及び2004年1月から2005年11月までの大阪市と名古屋市における百貨店売上高の前年比を示したものが図表7-7である。家計調査からみた年間支出額が指し示すとおり、90年代前半の名古屋市の百貨店は、前年比では全国を上回る水準で推移していたが、その後は全国平均もしくはそれ以下での推移となっている。ただし、2000年のジェイアール名古屋高島屋の開業後は上昇に転じ、2005年の愛知万博を起爆剤として、全国平均を大きく上回る水準を維持している。

一方、大阪市は、景気の回復期である直近の2年間においても、特殊要因（閉店前の売りつくしセール等）を除くと全国平均と同様の緩やかな回復を続けている。

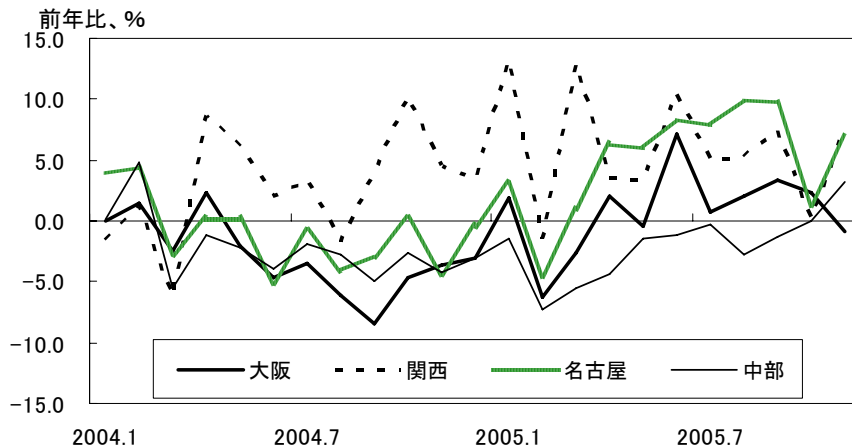
図表 7-7 大阪市と名古屋市の百貨店売上高前年比の推移（店舗調整後）



資料：日本百貨店協会「地区別売上高前年比の推移」「地区別売上高前年同月比の推移」

図表 7-7 の大阪市・名古屋市の売上高前年同月比のグラフに関西（大阪市、神戸市、京都市を除く）と中部（名古屋市を除く）を追加したものが図表 7-8 である。これを見る限り、関西と大阪市では、ほぼ関西が大阪市を上回っており、地域全体が上昇トレンドであることがみてとれる。

図表 7-8 関西と中部の百貨店売上高前年比の推移（店舗調整後）



資料：日本百貨店協会「地区別売上高前年比の推移」

対して、名古屋市と中部の関係では、ほぼ名古屋市が中部を上回っており、中部の百貨店は依然として低迷が続いていることが分かる。これは、名古屋市の集客力の向上が市内だけでなく他の地方都市を巻き込み、名古屋市の一人勝ち状態を作りだしていると考えられる。2000年のジェイアール名古屋高島屋、2005年の三越新館や名古屋港イタリア村などの商業施設の開業や既存施設の増床などにより、地区全体の集客力は確実に向上している。

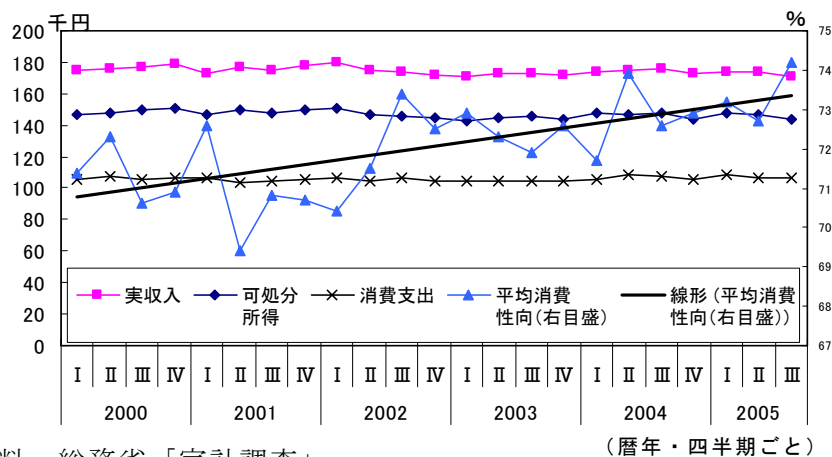
一方、名古屋市周辺の豊橋・四日市・岐阜・一宮では、2000年以降次々と百貨店が閉店するなど、名古屋市の商圈拡大の影響により、地方都市の衰退が続いている。加えて、他の地域と比べて中部はモータリゼーションが進んでいることから、郊外の大規模ショッピングセンターが建設しやすい状況にあり、これらのショッピングセンターが名古屋市の集客向上とあわせて、地方都市の中心部を衰退させている一因であると考えられる。

大阪市では、ミナミとキタの近接地域間の競争が話題となることが多いが、これは名古屋市においても駅前地区と栄地区にあてはめることができる。ただし関西では、大阪市以外にも京都市や神戸市といった大都市が、それぞれの地域の独自性を生かしながら関西全体の消費を活性化しているが、中部では、名古屋市と郊外ショッピングセンターという2極集中の状況となっていることが、関西との大きな違いである。

3. クレジットカード利用から見る消費の動向

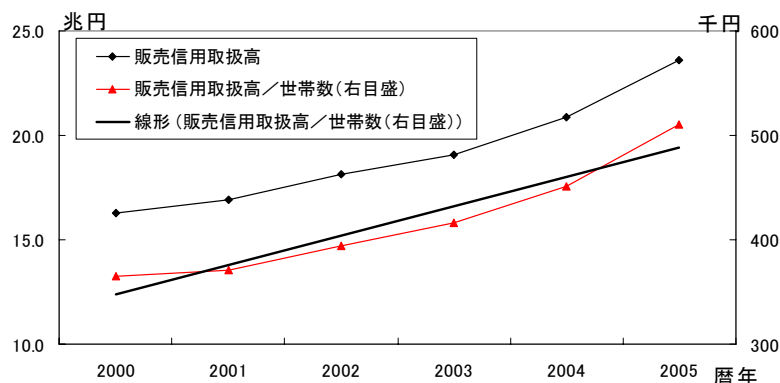
本節では、京阪神地区と東海地区の消費動向をクレジットカード利用と貯蓄の面から比較する。まず、全国における2000年から2004年までの四半期ごとの可処分所得・消費支出・消費性向の推移を図表7-9で示す。同じく全国におけるクレジットカード業の名目販売信用業務取扱高の推移を図表7-10で示す。2つのグラフを比較すると、消費性向の傾向線と世帯あたりの販売信用業務取扱高には正の相関が認められることから、家計におけるクレジットカード利用の増加が、消費性向の上昇を促していると考えられる。

図表7-9 実収入・可処分所得・消費支出・消費性向の推移
(全国・総世帯・季節調整済み)



資料：総務省「家計調査」

図表7-10 クレジットカード業の販売信用業務取扱高の推移 (全国・季節調整済み)



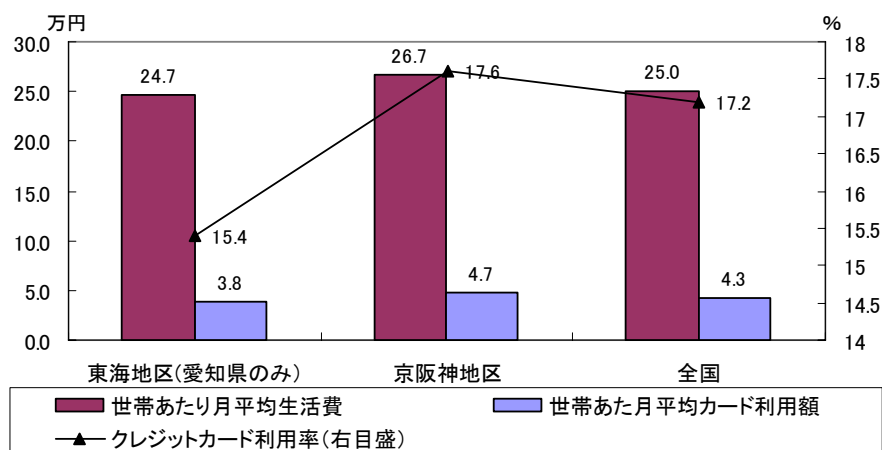
注：2000・2001年の世帯数は1999年の値・2005年の世帯数は2004年の値を用いた。

2005年12月の取扱高は推定（1～11月値の前年比平均より算出）。

資料：経済産業省「特定サービス産業動態調査」、厚生労働省「国民生活基礎調査」

次に京阪神地区・東海地区における世帯あたりの月平均生活費に占めるクレジットカード利用額・利用率を比較する（ここでは東海地区の消費の中心である愛知県のデータで考察する）（図表7-11）。利用額・利用率ともに京阪神地区は東海地区よりも高いことから、上述の正の相関により、京阪神の消費性向は東海のそれよりも高くなると予想される。もともと、本章第1節の図表7-6にて示しているように、京阪神よりも東海の消費性向は高いが、東海にはクレジットカード利用の増加による消費の「伸びしろ」がまだ残っており、今後京阪神地区とのさらなる消費格差が生まれる可能性は高いと考えられる。

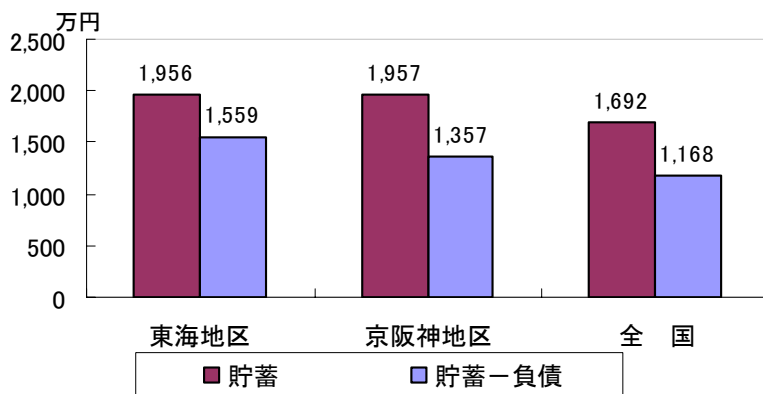
図表7-11 世帯あたりの月平均生活費に占めるクレジットカード利用



資料：株式会社ジェーシービー「2005年度版 クレジットカードに関する総合調査」

最後に、それぞれの『貯蓄-負債』を比較すると、東海地区の数値の高さが見てとれる（図表7-12）。東海地区では消費に回せる余剰資産が京阪神地区より多いうえに、右肩上がりの上昇を続けている有価証券・下げ止まり感のある不動産も含まれることを勘案すると、東海消費のポテンシャルは相当に高いと見られる。

図表7-12 『貯蓄-負債』比較



資料：総務省「家計調査」

一般的なイメージどおり、東海地区の消費者は堅実かつ現金志向である。上記データでも示されたとおり、今後、消費者意識の変化によるクレジットカード利用率の高まりと、現在でも高い貯蓄率を示す余剰資産の価値向上により、東海地区にはさらなる消費増加の可能性は高いと考えられる。一方、京阪神地区の消費は、全国と比較して決して低い水準ではないが、本節の考察結果からすると、急激な増加の可能性は高くないといえよう。ただし、デジタル家電の普及や厳冬による高額衣料品の購入など、高額消費が活性化する中で、クレジットカードによる消費の後押しは今後も続くと思われ、京阪神地区での消費の伸びの下支えとなることは考えられる。

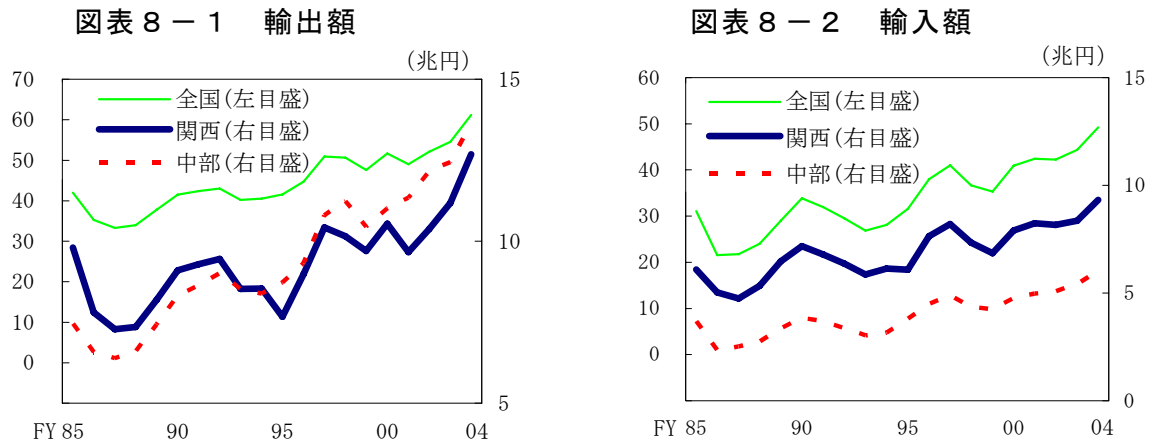
8 アジアを中心とする海外とのつながり

佐藤 大心、森島 千紘

本章では、関西・中部¹⁸地域と海外とのつながりを①貿易動向、②日本企業の海外進出動向といった二つの側面から検証する。

1. 貿易動向

まず、1985年のプラザ合意以降の貿易額の長期的推移をみると、関西・中部ともに振れはあるが概して増加傾向をたどってきた（図表8-1、8-2）。特に、輸出額は、足下までの直近5年間でその伸び率を高めており、2000年から2004年にかけての輸出額の増加伸び率は、関西・中部ともに、全国を上回って推移している（全国+18.4%に対し、関西+20.4%、中部+23.9%の増加）。



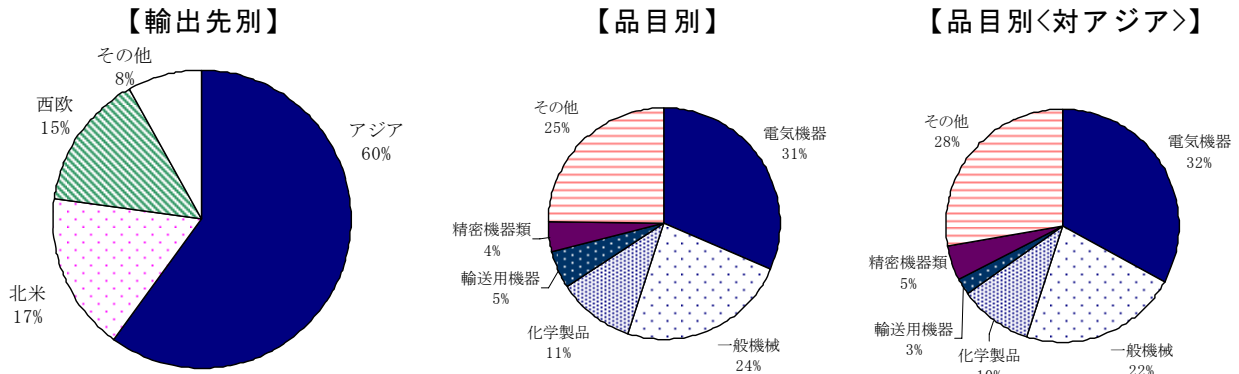
資料：大阪税関、名古屋税関「貿易統計」

上記のように、関西・中部の輸出は、足下に向け全国対比で高い伸びを示してきたが、その背景は大きく相違したものとなっている。結論からいえば、関西が、①アジア向けの輸出ウェイトの高さ（電子部品を含む電機ウェイトの高さ）に加え、②アジアの高成長、③デジタル家電・BRICs（ブラジル、ロシア、インド、中国）などの新興国需要の増加、等が背景とみられる一方、中部は、①北米向けの輸出ウェイトの高さ（輸送用機器中心）、②米国経済の安定的な成長、③大手自動車メーカーが国際競争力を高めてきたこと、等が背景と考えられる。

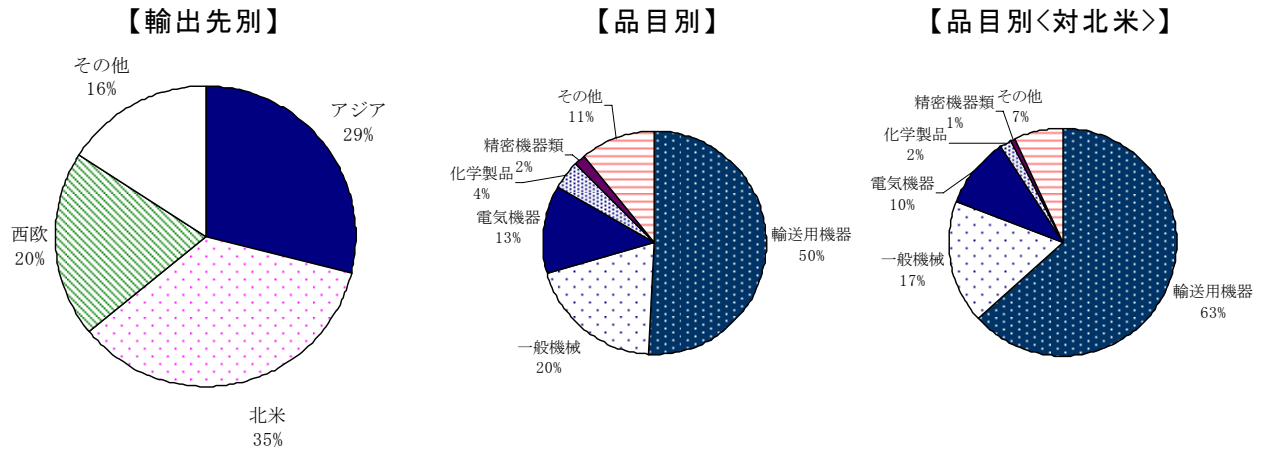
確認のために、まず両地域の輸出内訳をみると、関西はアジア向け電気機械の輸出ウェイトが高い特徴があるのに対し、中部は、北米向けの輸送用機器のウェイトが高い特徴がある（図表8-3、8-4）。

¹⁸ 本章においては、注記がない限り、関西は、福井を除く2府4県、中部は、岐阜、愛知、三重、静岡、長野の5県と定義する。

図表 8 - 3 関西の輸出額内訳（2004年度）



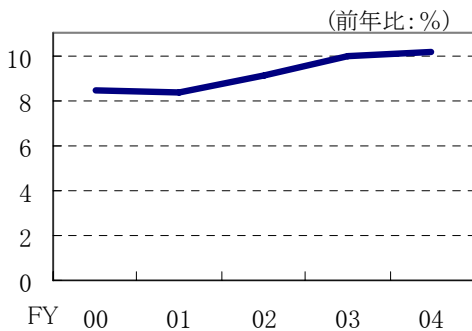
図表 8 - 4 中部の輸出額内訳（2004年度）



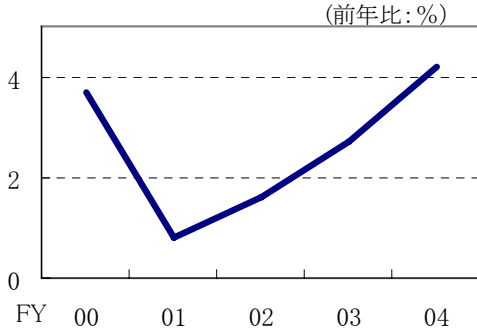
資料：大阪税関、名古屋税関「貿易統計」

こうした輸出構造の下で、過去5年間は、①中国を中心にアジア経済が急成長してきたことに加え、②米国経済も安定的な成長を継続してきた（図表8-5、8-6）。こうした好調な海外経済動向が、両地域の輸出増加の強力な追い風となったとみられる。

図表 8 - 5 中国（アジア）の実質GDP成長率



図表 8 - 6 米国の実質GDP成長率



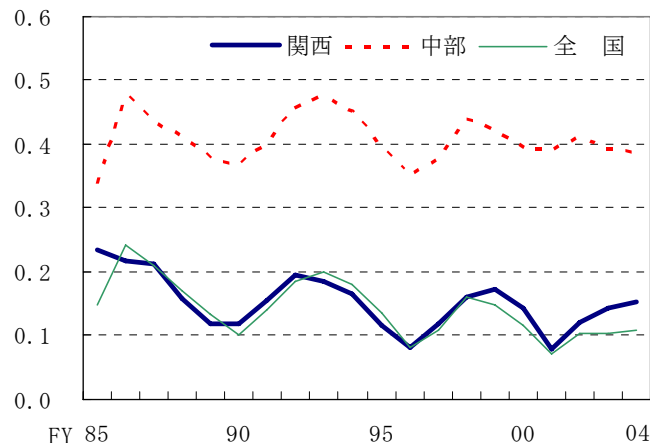
資料：日本銀行「統計台帳」

この間、関西、中部ともに関西国際空港、中部国際空港を中心とした港湾関連のインフラ整備が進捗していることも貿易額増加の追い風となったとみられる。足許では、2004年に関西・中部で4港がスーパー中核港湾¹⁹に指定され、ターミナルの大規模化、港湾コストの3割削減、リードタイムの1日化等により、ハード・ソフト両面の港湾整備が促進されて、国際競争力の強化を進めている。

また、関西の輸入額は、輸出額とほぼ遜色ない一方、中部の輸入額は、輸出額対比では小さい（図表8-1、8-2）。これを貿易特化計数²⁰に引き直してみると、中部の貿易特化計数が、関西対比で相対的に高いことが分かる（図表8-7）。

すなわち、この結果は、中部地域では、ウェイトの高い輸送用機器の生産拠点が当地域に集積し完成品として輸出される割合が高いことを示唆する一方、関西地域でウェイトが高い電気機械については、海外諸国との水平分業体制が構築されていることを示唆していると考えられる。

図表8-7 貿易特化計数の推移



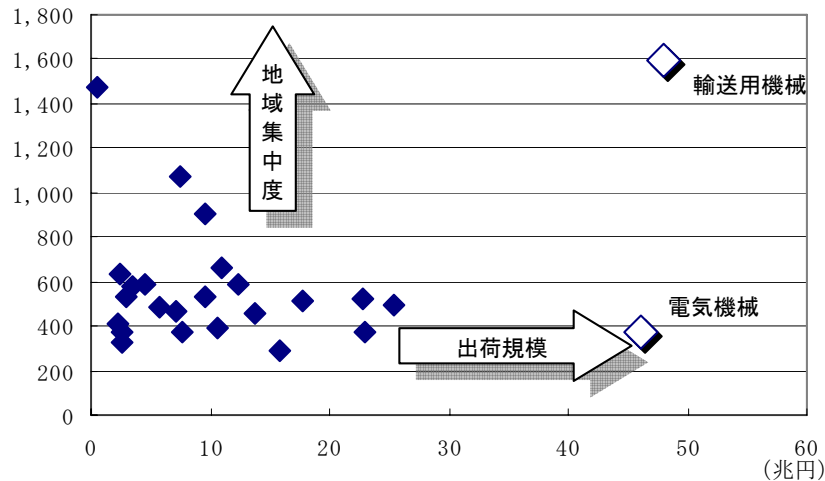
資料：大阪税関、名古屋税関「貿易統計」

この点、自動車産業は、電気機械と比して、地域集積度が高い特徴があり、特に大手自動車メーカーを擁する中部地域への集積度が高いとみられる（図表8-8）。中部地域の場合、こうした企業群による高い国際競争力に加え、海外経済の好調が輸出を牽引してきたとも考えられる。また、関西地域においてウェイトが高い電気機械はアジア諸国との水平分業体制を構築してきたとみられ、こうしたなかで、企業努力はさることながら、デジタル家電需要や新興国需要の増加など外部環境の好転もあって、電子部品を含めた電気機械を中心に輸出が増加してきたと考えられる。

¹⁹ 「スーパー中核港湾」は国土交通省に指定された6港（東京、横浜、名古屋、四日市、大阪、神戸港）。国費の集中的な投入により、当該港の国際競争力の向上を目標としている。

²⁰ $(\text{輸出} - \text{輸入}) / (\text{輸出} + \text{輸入})$ で計算され、水平分業度を表す計数。一般に、1に近いほど輸出特化、-1に近いほど輸入特化、0に近いほど水平分業度が高いとされる。

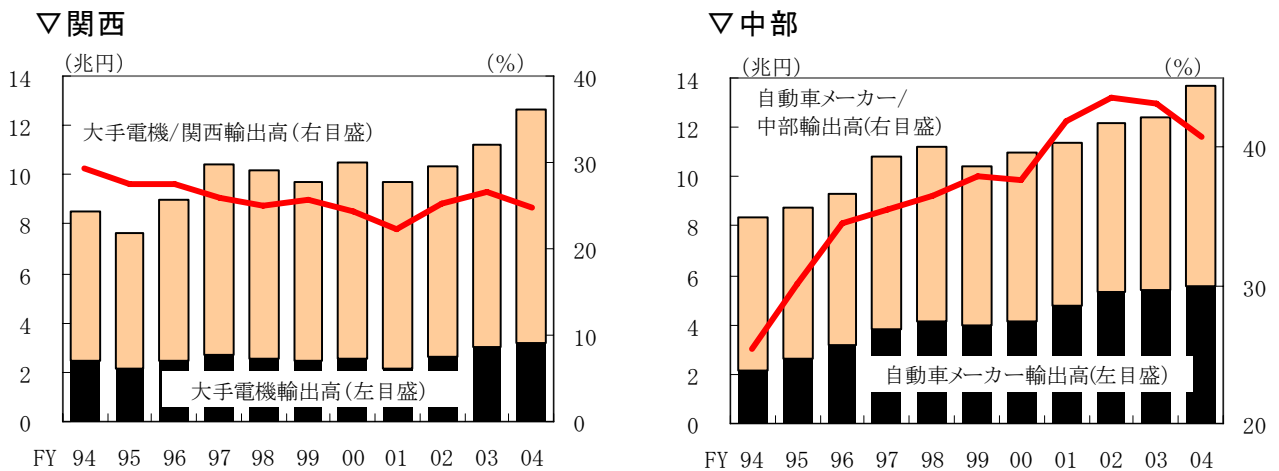
図表 8-8 業種別にみた出荷額ハーフィンダール指数²¹



資料：経済産業省「工業統計表（産業編）」

これを実際の企業ベースで試算してみると、中部の場合、大手自動車メーカー1社の輸出額で全体の約4割をカバーする一方、関西は、大手電機5社を合算しても約25%に止まり、両地域の貿易構造の相違が確認できる（図表8-9）。

図表 8-9 関西・中部の輸出額に占める主要企業輸出額の推移（試算²²）



資料：各社「有価証券報告書」

²¹ 各都道府県の出荷額の全国に占めるシェアの2乗の合計値として算出される。数字が大きいほど製造活動が特定の都道府県に集中していることを示す。なお、図表8-8は、平成15年の工業統計表を用いて、縦軸にハーフィンダール指数、横軸に出荷額をとって作成した。

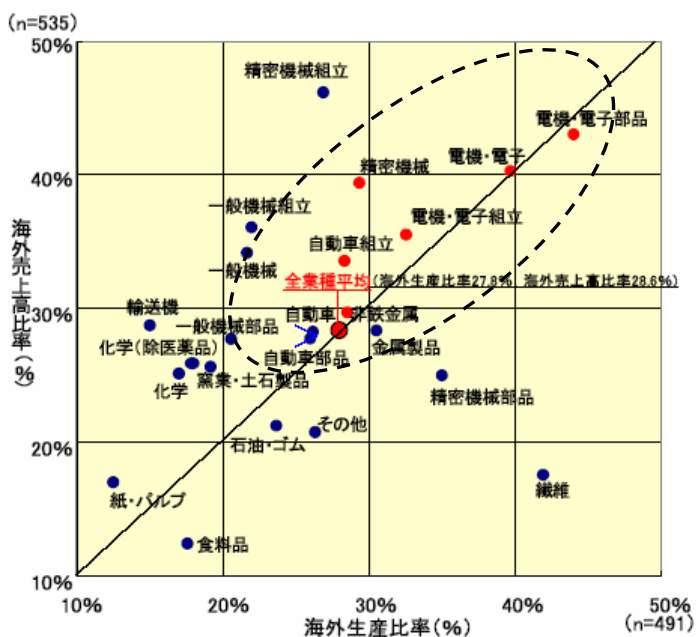
²² 関西は、関西に本社を置いている大手電機メーカー3社とし、中部は、中部に本社を置いている大手自動車メーカー1社とした。なお、いずれも港湾別の輸出額は公表されていないため、全社の輸出額を便宜的に用いた。

2. 海外進出動向

関西の経済活動は産業のバランスが取れており、総生産で見ると電気機械、一般機械、食料品、化学などが主要産業として挙げられる。海外進出動向を考察するに当たっては、これら主要産業のうちで海外事業への依存度が高い産業に着目するのが有用だと考えられるが、一般機械・食料品・化学はいずれも海外生産比率が低くなっている。その一方で、電気機器は海外生産比率が高く、海外売上高比率も高い（図表8-10の”電機・電子”（”電機・電子部品”と”電機・電子組立”の合算値）参照）。貿易の観点からも電気機器が重要な位置を占めている（本章第1節）ことから、関西企業の海外進出動向を代表する産業としてここでは電気機器（電機・電子）産業を取り上げる。

中部地方の経済活動については、トヨタ自動車の影響が大きく、総生産の観点からも貿易の観点からも、輸送機械・自動車関連産業がその中核を占めている。自動車産業も図表8-10に見られるように海外事業の重要性が高い産業であることから、中部企業の海外進出動向を代表する産業としては自動車産業を取り上げることとする。

図表8-10 産業別：海外生産比率と海外売上高比率



資料：

国際協力銀行「海外直接投資アンケート結果」（2005年11月）より

海外生産比率

= (海外生産高) / (国内生産高 + 海外生産高)

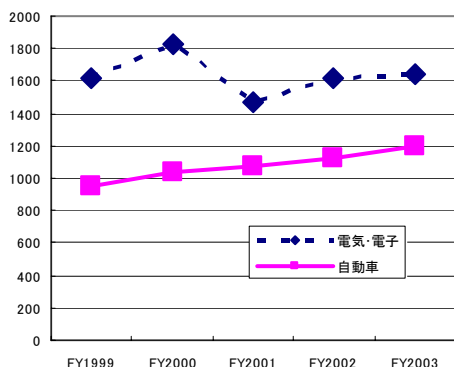
海外売上高比率

= (海外売上高) / (国内売上高 + 海外売上高)

(1) 海外進出動向概要

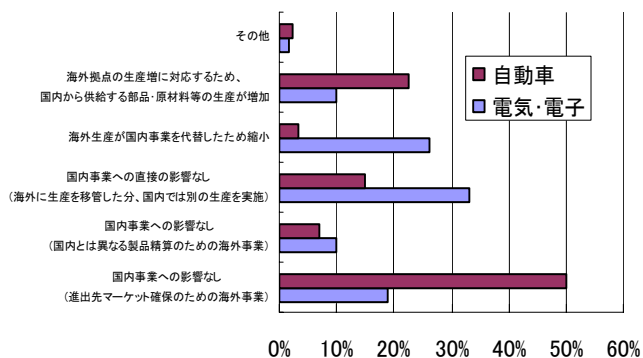
まず、電機・電子産業および自動車産業における海外現地法人数の近年の推移を確認すると、電機・電子産業の現地法人数が1999年度から2003年度までで1.8%しか増加していないのに対し、自動車産業では26.0%の増加が見られる（図表8-11）。なお、全産業平均では0.6%の減少）。また、海外事業の位置づけを把握するために、海外事業が国内事業に及ぼした影響を確認すると、電機・電子産業では国内から海外への生産移管を他製品・分野の生産で補ったという例が最も多く、一方の自動車産業では、そもそも海外事業進出先マーケットの維持・拡大を目的とした海外事業であったため国内事業に影響はなかった例が最も多い（図表8-12）。

図表 8-11 海外現地法人数



資料：経済産業省
「海外事業活動基本調査」

図表 8-12 海外事業が国内事業に与えた影響



資料：国際協力銀行
「海外直接投資アンケート結果」(2005年11月)

以上のような傾向が現れる理由につき、以下では電機・電子産業および自動車産業のそれぞれの観点から検討し、海外進出動向を分析する。

(2) 電機・電子産業

電機・電子産業では海外事業が重要となっていることは上述の通りであるが、その海外事業を担う現地法人のうち約7割にあたる1,149社がアジアに設立されている。全産業平均や自動車産業におけるアジア現地法人の割合は約5割であり、電機・電子産業におけるアジアへの集中は顕著である²³。

国内事業とアジアに展開している海外事業との関係は、貿易統計にも現れているように、水平分業関係となっている。電機・電子産業においては、韓国企業などの台頭によりアジアを中心としたグローバル競争が激しく、コスト引き下げ圧力が強い。これに加え、輸送費や関税が比較的安く国際的水平分業体制を敷きやすい状況もある。このため、高度な技術を必要とする高付加価値品の生産は国内で行いつつも、その生産技術が確立し製品が汎用品となり次第、より生産コストが低い海外に順次生産が移転させていくこととなる。図表8-12のアンケート結果はこれを裏付けるものと考えられる。また、1960年代からASEANへ海外事業を展開してきた電機・電子産業においては、以上のような国際水平分業体制はかなり成熟してきており、より生産コストが低い国・地域に生産を移転させていくという海外事業展開先のスクラップ・アンド・ビルドが行われる段階にある。現地法人数が単純増加の傾向にない理由の一つは、ここにあると考えられる。

以上のように、生産については国際分業が進んでいると思われるが、研究・開発は国内に集中させているのが電機・電子産業のもう一つの特徴として挙げられる。生産拠点、販売拠点、研究・開発拠点の内訳を示した統計資料はないが、松下電器、三洋、シャープ及びキヤノン(東京所在)の例をみると、アジアにおける現地法人のほとんどは生産拠点ないし販売拠点であり、研究・開発拠点は少ない(図表8-13)。

²³ 経済産業省「海外事業活動基本調査(2003年度)」より。なお、同調査の「電気機械」および「情報通信機械」の数値を合計したものを「電機・電子産業」、輸送用機械の数値を「自動車産業」として利用。

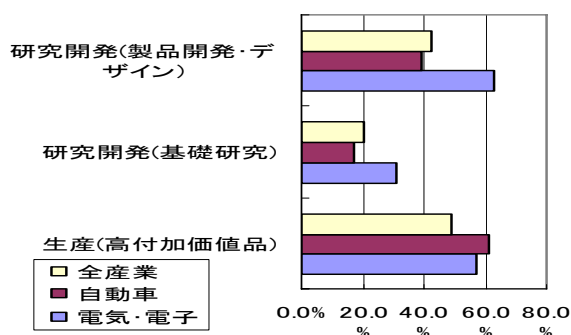
図表 8-13 各社のアジア(除く日本)における法人数

	販売拠点	生産拠点	研究・開発拠点
松下電器	34	87	7
三洋	10	63	0
シャープ	11	17	2
キャノン	10	15	2

資料：「松下電器グループの実態2003年版」「三洋・シャープグループの実態2005年版」(いずれもIRC社刊) およびキャノンweb pageより作成。

また、電機・電子産業では国内事業を中長期的に強化するとしている企業が50.5%と過半を占める²⁴が、国内事業強化の理由として「海外への技術流出防止」を挙げる企業が25.5%となっており、全業種平均の10.7%よりかなり高くなっている。また、国内で拡大する機能として研究開発および高付加価値品生産を挙げる企業も多い(図表8-14)。電機・電子産業においては、技術流出への対応も考慮し、研究・開発は国内に残そうとしていると考えられる。これは汎用品マーケットでは競争が激しく高い利益が見込めないため、独自技術の開発と囲い込みによる高利益マーケットの確保を重視しているためだと考えられる。

図表 8-14 今後国内で拡大する機能



資料：JETRO「平成16年度日本企業の海外事業展開に関するアンケート調査」(2005年3月)。

注：電機・電子産業は「電気機械」と「情報通信器具・電子部品・デバイス」の合計値。

電機・電子産業企業の73.2%が引き続き海外事業を強化・拡大していくとしており、引き続き中国やASEANに進出する企業が多いと考えられる²⁵が、以上のような傾向は電機・電子産業の特性から出てきているものである以上、同様の傾向が基本的には持続すると考えられる。しかしながら、今後は生産の国際的な分業にとどまらず、より多面的な海外事業展開を進めていくことが課題ではないかと考えられる。

なお、営業利益率で21% (日本の総合電機メーカーは概ね3%強) を誇るサムスン電機は8カ国16箇所に研究・開発拠点を置き、6箇所にデザインセンターを置いている。また「地域専門家制度」のもと、年間200~300名を1年単位で各国に派遣し、現地の言語・文化・習慣などを習得させている。サムスンの強さの理由には「選択と集中」の巧みさや人材育成方法など、ここに挙げた以外にもさまざまなものが指摘されているし、国内市場規模や技術

²⁴ 国際協力銀行「海外直接投資アンケート結果」(2005年11月)

²⁵ 国際協力銀行「海外直接投資アンケート結果」(2005年11月)

蓄積度などにおいても日本メーカーとサムスンでは置かれている状況が異なる以上、単純な比較をすることはできない。しかし、この徹底した現地化が海外事業の成功の一因といわれており、今後の電機・電子産業の海外事業展開を考える上での一つの参考になると思われる。

(3) 自動車産業

自動車産業においても海外事業は重要な位置を占めている。特に近年では海外での生産台数の伸びが著しい。2004年の海外生産台数は前年比14%増の980万台に達し、国内生産台数の1,051万台に迫ってきており、2005年には海外生産台数が国内生産台数を上回るものと見込まれている。特にアジア地域での生産台数の伸びが前年比21%増と大きく、従来の海外生産の中心であった北米地域とほぼ同数の台数がアジアで生産されるようになってきている。また、海外事業の利益率は国内事業の利益率より高くなっており、例えばトヨタ自動車の2004年度の実績では国内での売上高営業利益率が8.2%であるのに対し、海外では10.5%である。このため、海外マーケットの確保は重要な課題である（図表8-12）。

自動車産業の特徴としては、他の産業に比べ圧倒的に裾野が広く、完成車の生産のためには生産地における産業集積が必要だということがある。また、産業振興の一環として国産車構想を持つ国が多かったため、アジアにおいては自動車関連の関税が高く、ローカルコンテンツ規制も厳しかった。これに加え、多数の部品を使用する自動車においては在庫圧縮効果も考える必要があり、為替リスクヘッジの意味合いも込めて生産の現地化・需要地化が進められてきた。ただし、FTA・EPAの流れが進展し関税率が引き下げられ、また同時期にローカルコンテンツ規制が緩和・撤廃されたこともあり、エンジンやミッションなどの自動車メーカー内製部品については国際的水平分業の流れも出てきている。

また、現地化・需要地化は生産面のみならず、一定レベルの研究開発機能でも行われる傾向にある。研究開発から生産に至るまでには①基礎研究(燃料電池等)、②先行技術開発(エンジン開発等)、③製品開発、④適応技術開発(各市場にあわせたモデル開発)、⑤生産技術開発、⑥生産の6段階があるが、トヨタ自動車、いすゞ自動車の両者は④の段階までの機能をタイに移転する計画がある。これにより、より一層のコスト削減と、進出先国のニーズ・規制に適合したモデルの開発による海外マーケットの一層の確保を図るものと考えられる。

このような現地化・需要地化および一部国際水平分業化の例としては、トヨタ自動車の世界戦略車「IMV」が挙げられる。IMVにおいてはサプライヤーから調達される一般部品は現地調達の基本とされており、エンジンなどの内製部品については、AICO(ASEAN産業協力)スキームにより関税をゼロにしうるタイ・インドネシア・マレーシア・フィリピンを中心としたASEAN各国で水平分業している。また、コスト削減と現地ニーズ・規制により適切に対応すべく、次期モデルの設計は現地で行われる予定である。

自動車業界では実に84.6%²⁶の企業が引き続き海外事業を強化・拡大していくとしている。研究開発の需要国への一部移管(但し先端技術開発は引き続き国内が主)は緒につい

²⁶ 国際協力銀行「海外直接投資アンケート結果」(2005年11月)

たばかりであり、また、部品の現地化も構成部品（最終製品たる自動車の部品を作るための部品）や素材のレベルではまだ進める余地があることから、「研究開発の一部も含めた、需要国現地での生産活動」という方向で今後も海外事業が展開されていくと考えられる。

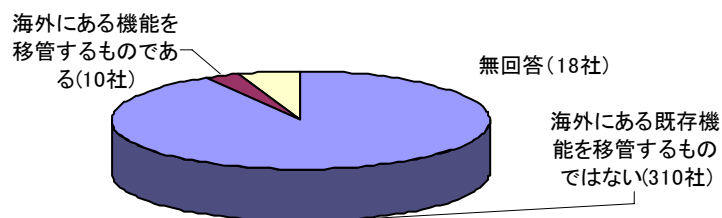
(4) 国内回帰について

近年、「製造業の国内回帰」という表現がなされることがある。これは、字義通りに取れば「海外に移管されていた製造業の各種機能が、国内に呼び戻されている」というようにも理解できる。

たしかに、電機・電子産業で50.5%、自動車産業で37.8%、そして全産業平均でも47.0%の企業が国内事業を中期的に強化・拡大するとしている²⁷。しかしながら、その際に強化する国内機能は、研究・開発および高付加価値品生産といった従来から国内に残されていた機能である（図表8-14）。このため、海外にある生産等の機能を国内に移管するという動きは見られない（図表8-15）。高い技術力を有する企業群の集積があり、かつ、技術流出への懸念が少ない国内において、既存の先端技術研究・開発機能（およびそれに連なる高付加価値品生産機能）を強化し、技術更新サイクルの短縮化、ブランド戦略の重要化といった市場の状況に対応しているものと考えられる。

以上のように、「国内回帰」といっても「海外に移管されていた製造業の各種機能が、国内に呼び戻されている」という意味合いではないことには注意を要する。

図表8-15 国内事業強化と海外事業の関係



資料：JETRO「平成16年度日本企業の海外事業展開に関するアンケート調査」

参考文献

日本に根づくグローバル企業研究会&日経ビズテック(2005)「サムスンの研究—卓越した競争力の根源を探る」日経BP社。

北岡俊明+「ディベート大学」(2005)「世界最強企業サムスン恐るべし！」こう書房。

JETRO(2004)「ジェトロ貿易投資白書2004年度版」。

JETRO(2005)「ジェトロ貿易投資白書2005年度版」。

²⁷ 国際協力銀行「海外直接投資アンケート結果」(2005年11月)

9 「名古屋金利」とは何か

高林 喜久生

「名古屋金利」という言葉がある。これは、東海地区の貸出金利が他地域の金利と比較して低い水準にあることを端的に表現したものである。確かに、本章でも述べるように東海地区の貸出金利は関西など他地方と比べても低水準にある。しかし、もし全国の貸出市場が完全であるならば、地域間において金利の差異は存在しないはずである。なぜ、地域間で金利格差が生じるのだろうか。なぜ、東海地区は他地域と比べて低金利なのだろうか。

本章では、こうした「名古屋金利」の存在を確認し、その特徴を示した上で、その原因について検討していく。これまでの貸出金利の地域間格差の研究では金融機関側から見た「貸出金利」を基にした分析が中心で、借り手側、すなわち企業から見た「借入金利」をもとにした分析はほとんど見当たらない。そこで本章では『日経財務データ』や『中小企業の財務指標』（中小企業庁編）といった企業財務データを用い、借り手側からも「名古屋金利」について検討を加える。とくに『日経財務データ』では、全国上場企業の個別財務データを得ることができる。このデータを用いることによって、業種別や規模別に詳しく分析することが可能となる。

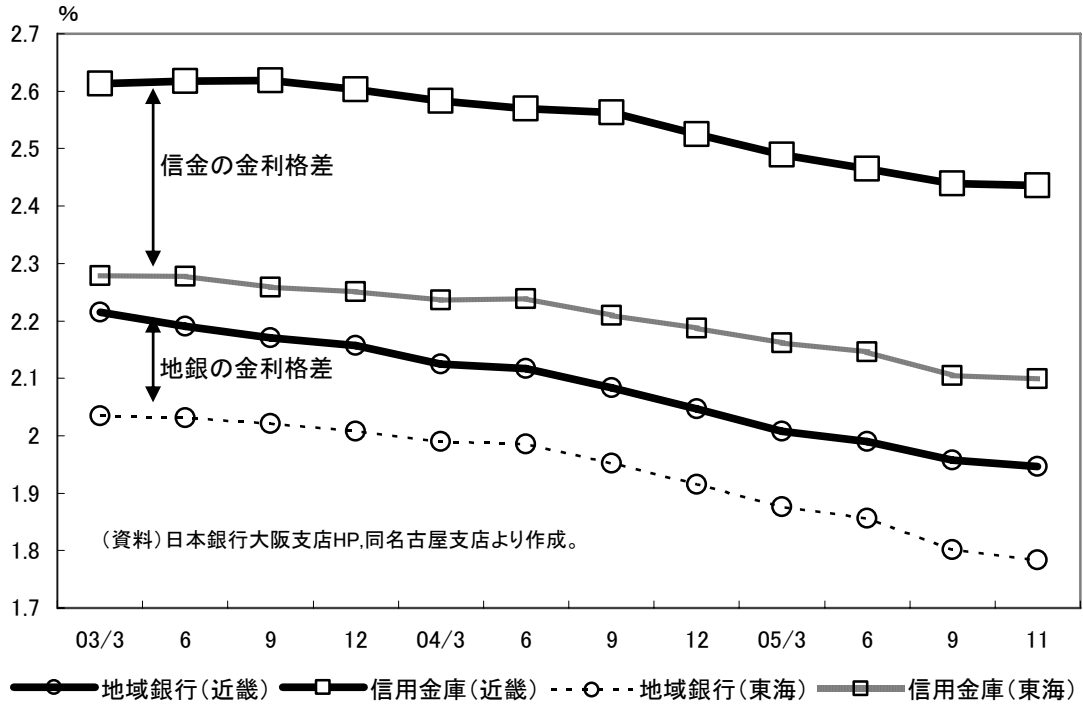
1. 資金の供給サイドから見た貸出金利

まず、資金の供給サイドである金融機関から見た貸出金利格差を概観しておこう。図表9-1は、関西と東海地区の金融機関業態別の貸出約定平均金利（ストック、総合ベース）を比べたものである²⁸。ただしデータの制約から両地域間で比較可能な金利は地域銀行（地方銀行+第2地方銀行）と信用金庫である。これからは以下のような点が見て取れる。①関西、東海の両地域とも信用金庫より地域銀行の方が低金利である。②地銀、信金の両業態とも関西より東海地区の方が低金利である。③関西・東海地区の金利格差は、地銀の格差より信金の格差の方が大きい。すなわち、東海地区の方が低金利であるという「名古屋金利」が観測され、しかも、その程度は地銀より小規模の企業を貸出先とする信用金庫の方が鮮明であることがわかる。

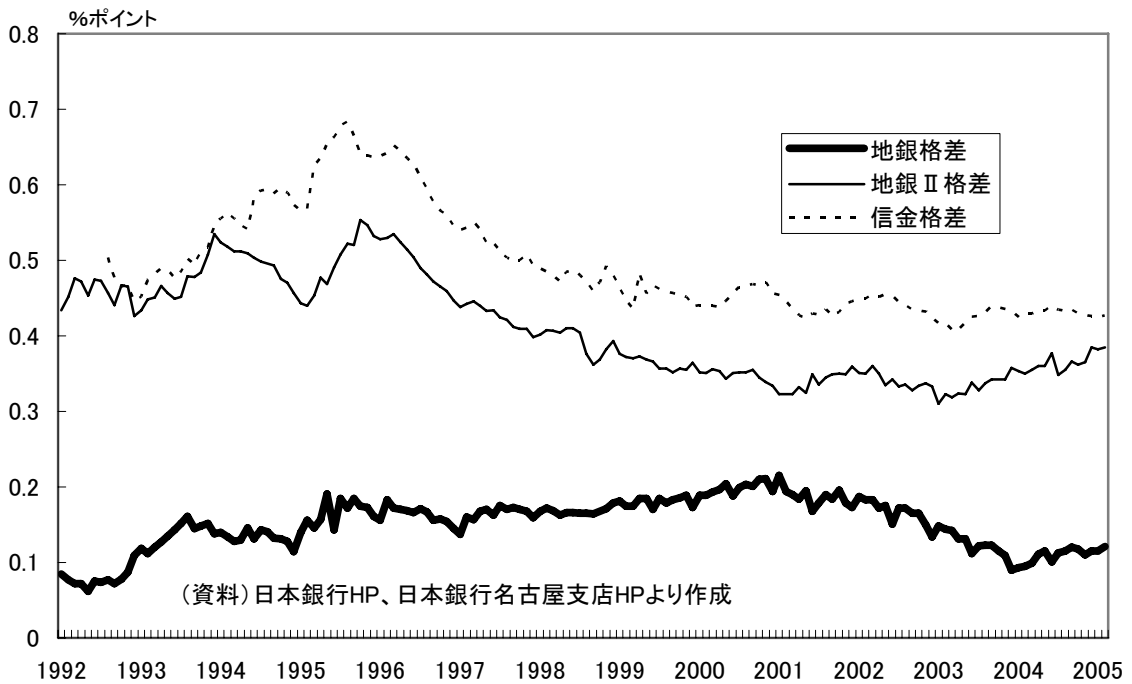
また図表9-2は、全国と東海地区の貸出約定平均金利の格差の推移を業態別にみたものである。ここで取り上げた比較可能な業態は地方銀行、第2地方銀行、信用金庫である。ここからは、すべての業態において全国の貸出金利が東海地区の貸出金利を上回っている。すなわち「名古屋金利」を確認することができる。また、業態によって大きな特徴があることが見て取れる。すなわち、①地方銀行、第2地方銀行、信用金庫の順で各業態の貸出金利の地域間格差が大きくなっている。②地方銀行の金利格差は0.05%から0.2%のゾーンに収まっている。③これに対して第2地銀と信用金庫の金利格差は連動性が強く地銀の金利格差の動きとは異なった動きをしていることが分かる。これらのことは、下位業態ほど他地域と比べての独自性—「名古屋金利」としての性格—が強まることを示している。

²⁸ ここでいう関西は福井を除く、滋賀、京都、大阪、兵庫、奈良、和歌山の6府県を指す。また東海地区は愛知、岐阜、三重の各県を指す。

図表 9 - 1 近畿と東海の貸出約定平均金利の比較



図表 9 - 2 全国と東海地域の貸出約定平均金利格差
(=全国金利 - 東海地域金利)



2. 資金の需要サイドから見た貸出金利－大企業－

本節では、貸出金利の地域間格差について、借り手側のマイクロデータを用いて確認する。

分析に用いたデータは『日経財務データ（単独）2004年度版』である。同データに掲載されているのは東京・大阪・名古屋・JASDAQなど証券取引所の上場全社、および非上場の有価証券報告書提出会社（東証外国部および銀行・証券・保険会社は除く）である。したがって、カバーされているのは概ね資本金1億円以上の企業であり、大企業中心のデータといえる。今回、分析対象とする企業は、本社を東京、東海地区（岐阜県、愛知県、三重県）、京阪神地区（京都府、大阪府、兵庫県）とする大企業である。また、最新の決算期が2003年5月以降の企業のみを取り上げる。図表9-3は、各府県のサンプル数を示したものである。

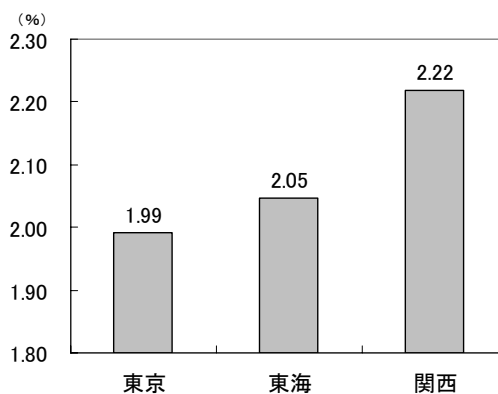
図表9-3 分析対象となる企業数

	製造業	非製造業
東京	623	880
愛知	92	97
岐阜	15	9
三重	8	5
大阪	226	192
京都	32	21
兵庫	70	31

資料：「日経財務データ（単独）2004年度版」より作成。

以下では借り手の企業側から導出した貸出金利を借入金利子率と呼ぼう。借入金利子率は、支払利息割引料を短期借入金、コマーシャルペーパー、長期借入金、社債の合計額で除して算出した。なお、ストック項目は期首と期末の平均値を用いる。このようにして求められた各企業の借入金利子率について、地域別および府県別に整理したものが以下の図表9-4および9-5である。地域別にみると、東海地区は関西地区と東京地区の間であり、必ずしも「名古屋金利」は確認できない。

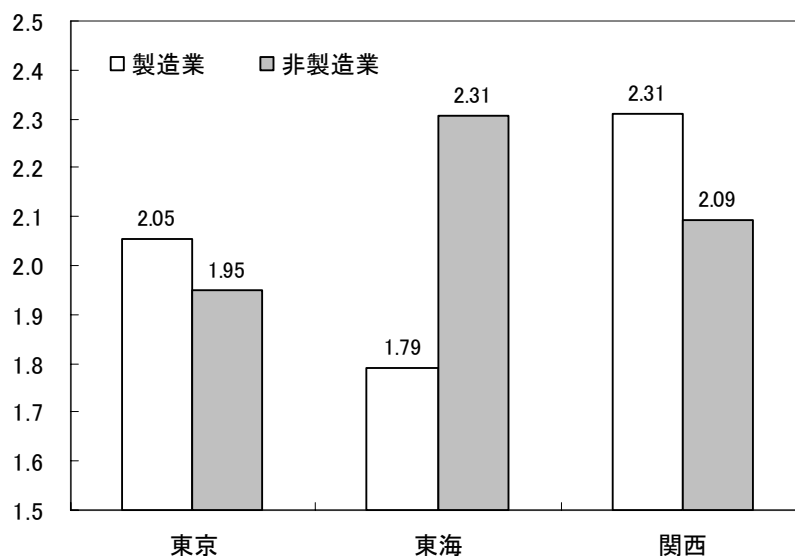
図表9-4 地域別に見た借入金利子率



資料：「日経財務データ（単独）2004年度版」より作成。

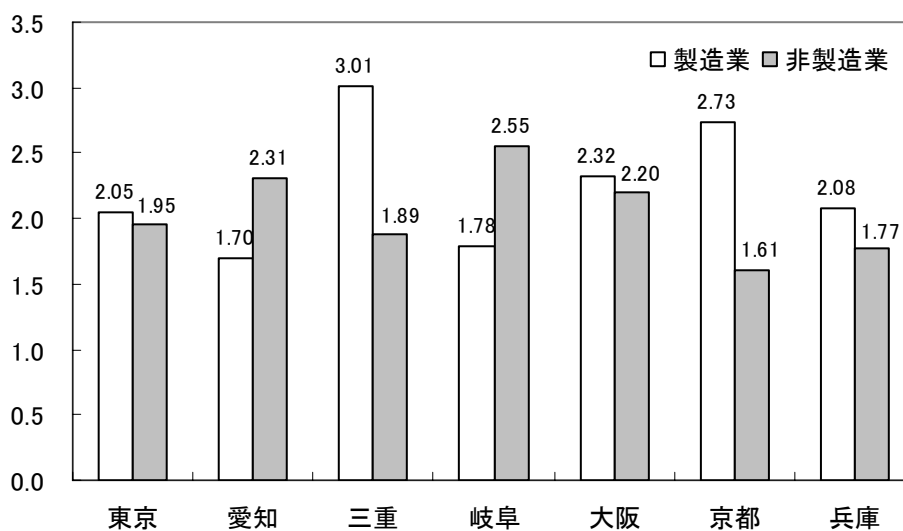
また製造業と非製造業に区分すると図表9-5および9-6のようになる。図表9-5をみると、製造業では東海地方の借入金利率が最も低くなっていることがわかる。一方非製造業では、東海地区の借入金利率が最も高い。また図表9-6において県別にみると製造業では愛知県が最も低い。すなわち、製造業の大企業において「名古屋金利」が確認できる。

図表9-5 地域別にみた借入金利率（産業別）



資料：「日経財務データ（単独）2004年度版」より作成。

図表9-6 県別にみた借入金利率（産業別）



資料：「日経財務データ（単独）2004年度版」より作成。

このように東海地区の製造業で借入金利率が低い原因として、愛知県における自動車産業の存在が考えられる。自動車産業は競争力の強い産業であり、信用力も高いと考えられる。そこで、自動車産業のみを取り上げて、同様に借入金利率の計算をしてみたものが図表9-7である。また、図表9-8はそれぞれの項目の企業数を示したものである。

図表9-7 自動車産業とそれ以外の産業の借入金利率

	自動車産業	自動車産業以外	製造業全体
東京都	1.799	2.062	2.054
愛知県	1.110	1.798	1.701
三重県	1.343	3.271	3.008
岐阜県	1.478	1.830	1.783
大阪府	0.978	2.341	2.323
京都府	-	2.729	2.729
兵庫県	0.500	2.103	2.080

資料：「日経財務データ（単独）2004年度版」より作成。

図表9-8 各府県の自動車産業と製造業の企業数

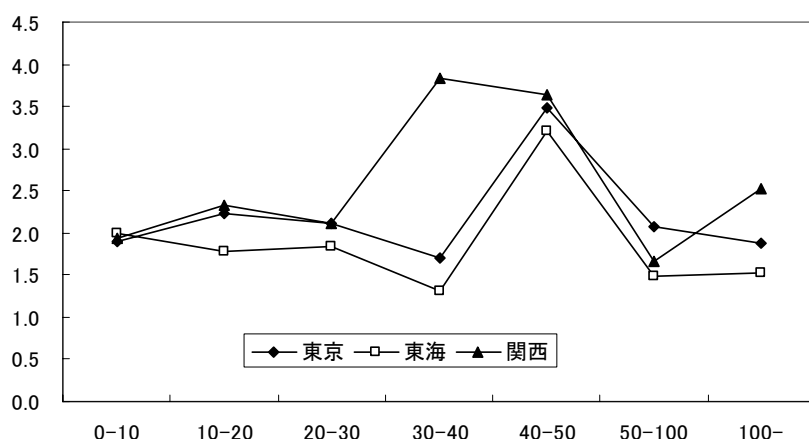
	自動車産業	全産業	比率（%）
東京都	19	623	3.0
愛知県	13	92	14.1
岐阜県	1	8	12.5
三重県	2	15	13.3
大阪府	3	226	1.3
京都府	0	32	0.0
兵庫県	1	70	1.4

資料：「日経財務データ（単独）2004年度版」より作成。

まず図表9-8から自動車関連企業は東京都と愛知県に集中していることがわかる。また図表9-7から自動車関連企業の借入金利率は他産業と比べて低いが、東京都と比べて愛知県が低いことがわかる。愛知県の自動車関連企業の借入金利率の低さはトヨタ自動車の関連企業であることの信用力によると考えられる。大阪府の自動車産業も低金利であるが企業数が少なく、ダイハツ等トヨタ系企業が中心である。

また図表4-9は、資本金によって各企業を区分し、それぞれの区分について借入金利率を図示したものである。これをみると10億円以下の資本金区分を除いて、東海地方の金利が最も低いことが分かる。製造業における「名古屋金利」は安定的に観察されるといえる。

図表 9-9 資本金区分による借入金利率の比較（製造業）



資料：「日経財務データ（単独）2004年度版」より作成。

3. 資金の需要サイドから見た貸出金利－中小企業－

また、中小企業についても同様に、財務データを基に借入金利率の比較を行う。ここでは『中小企業の財務指標』（中小企業庁編）を用いる。同データは、CRD(Credit Risk Database: 中小企業信用リスク情報データベース)をデータソースとし、平成15年に決算データを収集した約80万企業を対象として作成されている。中小企業の財務指標について、産業別および地域別ごとに集計値を得ることができる。借入金利率の計算は支払利息割引料を有利子負債額で除して求める。このとき、期中の平均値で計算する必要があるが、1期前の同データは得られないため、決算期末のデータにより計算を行っている。図表4-10は、地域別、産業別に算出された借入金利率を示したものである。

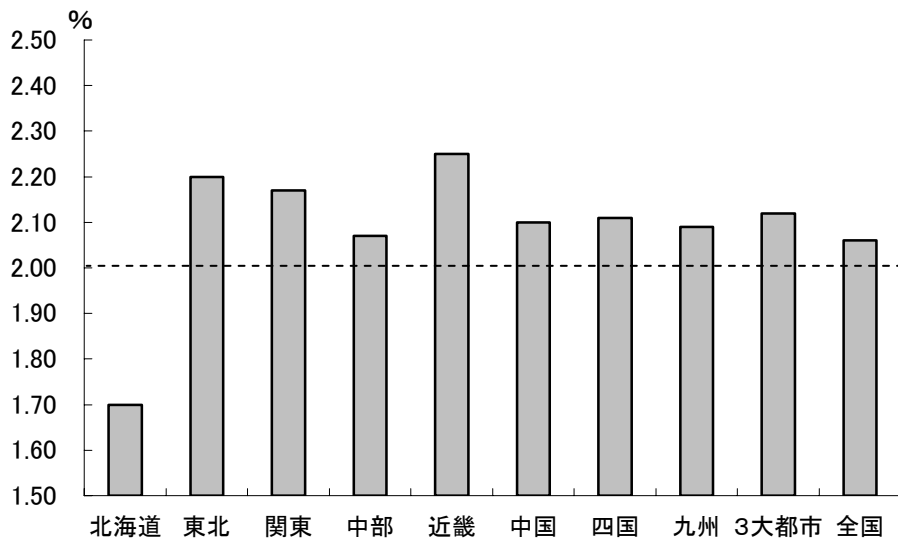
図表 9-10 地域別業種別借入金利率

	北海道	東北	関東	中部	近畿	中国	四国	九州	3大都市	全国
全産業	1.70	2.20	2.17	2.07	2.25	2.10	2.11	2.09	2.12	2.06
製造業	2.20	2.27	2.32	2.09	2.18	2.12	2.15	2.25	2.23	2.20
非製造業	1.64	2.19	2.15	2.07	2.26	2.10	2.11	2.06	2.10	2.04
建設業	2.56	2.61	2.42	2.41	2.57	2.46	2.46	2.40	2.44	2.49
情報通信業	2.01	2.25	2.38	2.00	1.96	1.94	1.88	2.10	2.32	2.05
運輸業	2.50	2.52	2.39	2.10	2.30	2.17	2.52	2.41	2.38	2.36
卸売業	1.84	2.14	2.27	1.97	2.18	1.99	1.94	2.16	2.19	2.05
小売業	1.70	1.88	2.26	2.04	2.29	2.09	1.86	2.19	2.29	2.01
不動産業	1.81	2.16	2.13	2.24	2.31	2.20	2.37	1.52	2.25	2.06
飲食宿泊業	2.30	2.73	2.53	2.29	2.22	2.43	2.26	2.58	2.42	2.40
サービス業	0.54	1.74	1.31	1.63	2.08	1.74	1.60	2.15	1.11	1.35

資料：「中小企業の財務指標」より作成。

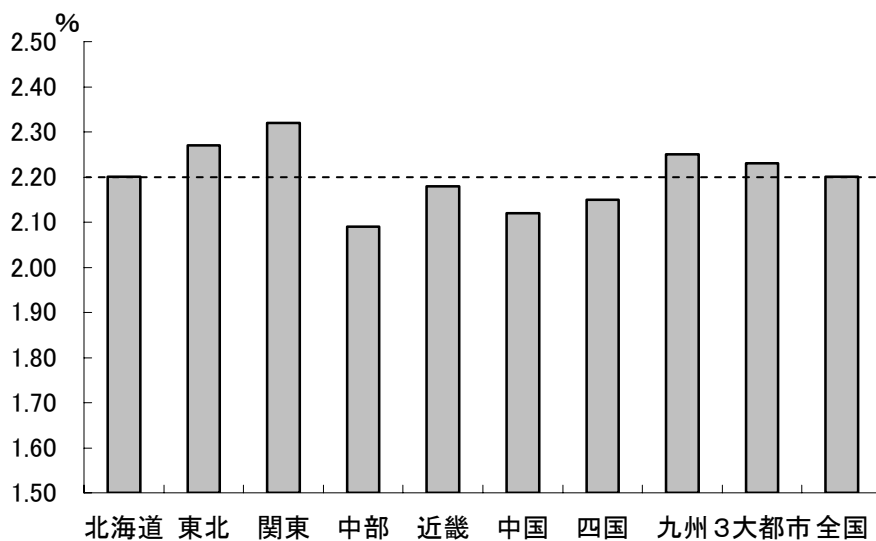
全産業で見ると、中部地方の金利は、北海道に次いで低い金利を示している（図表9-11）²⁹。近畿と比べても0.2%ポイントほど低くなっている。次にこれを業種別にみると、製造業については中部地方が最も利子率が低いことがわかる（図表9-12）。一方、非製造業では北海道、九州、中部という順で低い値となっている（図表9-13）。非製造業の中では、とりわけ運輸業において中部地方の金利が他地方と比べて際立って低いことが分かる（図表9-14）。この背景には自動車及び自動車部品関連の運送業者が多いことが考えられる。

図表9-11 地域別借入金利子率（全産業）



資料：「中小企業の財務指標」より作成。

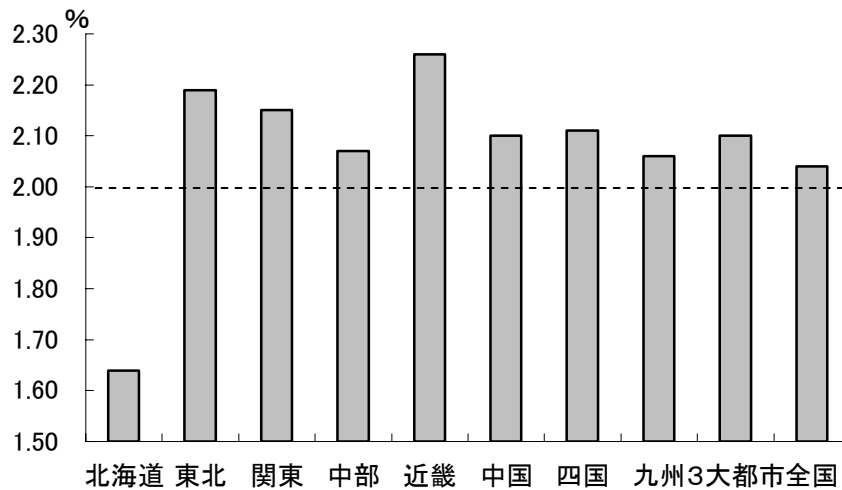
図表9-12 地域別借入金利子率（製造業）



資料：「中小企業の財務指標」より作成。

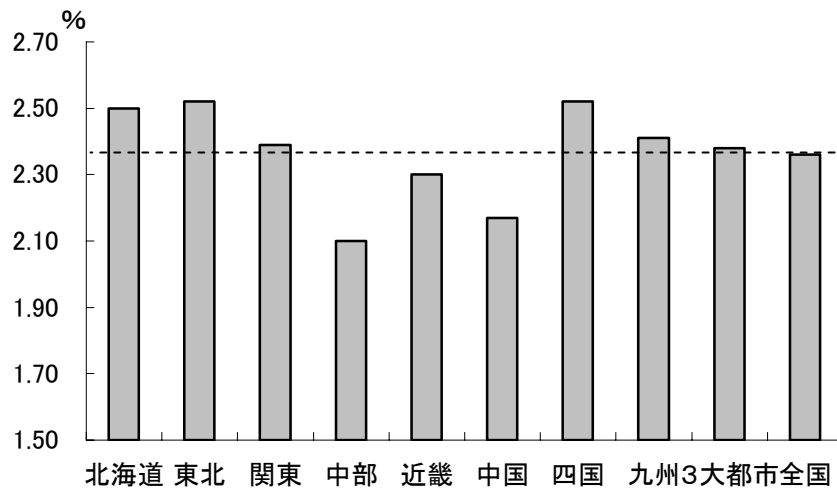
²⁹ ここで近畿地方は福井、滋賀、京都、大阪、兵庫、奈良、和歌山の各府県を指す。中部地方は岐阜、愛知、三重、富山、石川の各県を指す。

図表 9-13 地域別借入金利率（非製造業）



資料：「中小企業の財務指標」より作成。

図表 9-14 地域別借入金利率（運輸業）



資料：「中小企業の財務指標」より作成。

図表 9-15は、地域別に製造業について財務の余裕度を示すキャッシュフロー指標を求めて借入金利率と対比させたものである。これからは中部地方の中小企業のキャッシュフロー指標が全国的に見て最も高くなっており、このことが借入金利率の低さとなって現れたと考えられる。

図表 9-15 製造業の地域別借入金利率と財務指標（単位：%）

	北海道	東北	関東	中部	近畿	中国	四国	九州	3大都市
CFインタレストカバレッジレシオ	3.9	3.8	3.3	4.1	3.0	3.5	2.6	3.2	3.4
営業CF対有利子負債比率	4.7	5.2	4.2	5.5	3.5	3.8	2.5	3.5	4.3
借入金利率	2.20	2.27	2.32	2.09	2.18	2.12	2.15	2.25	2.23

資料：「中小企業の財務指標」より作成。

4. むすび

資金の供給側である金融機関から見た貸出約定平均金利ベースでは、全ての業態において東海の方が低金利であるといういわゆる「名古屋金利」が確認できる。また、地方銀行に比べて、より規模の小さい企業を取引先とする信用金庫の方が関西に比べて東海の金利水準が低く「名古屋金利」が鮮明になる。

資金の需要側である企業から見た借入金利子率による全産業の分析では、以下のような結果が得られた。大企業を主な対象とする『日経財務データ』では、関西と東海の借入金利子率はほぼ同水準であるのに対し、中小企業を対象とする『中小企業財務指標』では東海の方が低いという結果が観察された。取引先の規模が小さい業態ほど関西より東海の方が貸出金利が低くなるという資金の供給側からの結果と整合的であるといえる。

業種別にみると製造業では、『日経財務データ』、『中小企業財務指標』の両データによる借入金利子率とも東海地区の方が低水準であるという結果が観察された。とくに詳細な検討が可能である『日経財務データ』による分析では、どの地域においても自動車関連企業の借入金利子率は他産業と比べて低水準であるが、東海地方では、とりわけその傾向が顕著であることが分かった。そして、そのことが自動車関連企業のウエイトが高い東海地方の借入金利子率を押し下げているといえる。このことは、「名古屋金利」は「トヨタ金利」であるという側面を持つことを示す。自動車産業以外の製造業でも東海地方は借入金利子率が低いことが注目される。

また、各種のキャッシュフロー指標で見て東海地方の中小企業は財務的に余裕があり、このことが中小企業ほど「名古屋金利」が鮮明になることの大きな理由と考えられる。自動車産業が牽引した地域経済の活況が中小企業の財務状況の改善の後押しをしていると考えられる。

参考文献

Osborne, D. K. (1988) "Competition and Geographical Integration in Commercial Bank Lending." *Journal of Banking and Finance*, Vol. 12, pp. 85-102.

多和田眞・家森信善 (2005)「東海地域の産業クラスターと金融構造－躍進する名古屋経済の強さを探る－」中央経済社。

筒井義郎 (2005)「金融業における競争と効率性－歴史的視点による分析」東洋経済新報社。

堀内俊洋 (1988)『貸出市場組織の地域間比較－金利競争と差別化競争』「調査時」(中小企業金融公庫調査部) 第30巻第2号。

10 自治体の動向比較

澤井 武美

1. 「自治体経営評価」の概略

地方分権の時代を進める上で、自治体経営といわれる経営的センスを高める必要性は高くなっている。そこで、地方自治体が、経営的観点で優れた実績を上げているかどうかを多面的かつ客観的に評価するために、3つの視点（組織運営の巧みさ・財政・政策パフォーマンス）からそれぞれ評価が必要である。

本章では、2005年5月に当研究所が公表した「自治体経営分析における財政分析」（自治体経営評価委員会主査：小西砂千夫 関西学院大学大学院経済学部・産業研究所教授）の中から京阪神地区と東海地区の比較を行っている。

2. 財政分析調査のねらい

現在、地方財政状況は、過去最悪というべき状況に陥っている。そのなかで、財政状況が悪化しているにしても、どのような意味で悪化しているのか、過去の財政難の時代とは要因は同じなのか違うのかなど、現代にふさわしい財政分析の手法が求められている。健全な財政運営のため、住民や議会に対して財政状況を説明するため、あるいは起債協議制への移行に伴って、不同意債（現在のところ地方債は許可制であり、自治体は自由に発行できないが、地方分権改革が進んだ結果として、平成18年度から協議制に移行することが決まっており、総務省が発行に不同意であっても、一定の範囲内であれば、自治体の判断でいわゆる不同意債が発行できることになっている）の発行をすべきかどうかの判断をするため、いずれにしてもそれにふさわしい財政分析が必要である。

従来使われてきた地方財政に関する財政分析指標は、フローを重視した、どちらかといえば資金繰りについての分析が主であり、ストックをベースとするものはほとんどない。しかし、地方債残高の増加や将来の退職金支払いの増大、基金の枯渇、外郭団体の経営難など、いまの地方財政では、ストック分析の重要度が増すと考えられます。資金繰りだけでなく、償還能力の大きさも重要である。

そこで本調査では、①「資金繰り」（フローに対する分析であり、当座の支払いに必要な財源を用意できるかどうか）と、②「償還能力」（フローとストックの両方を勘案し、将来的に償還する能力が確保されているかどうか）の両面を考え、そして各面に対応する従来の財政指標に時代に適応した新しい指標を加え、自治体の財政状況の分析を行う。

3. 調査概要

(1) 評価対象

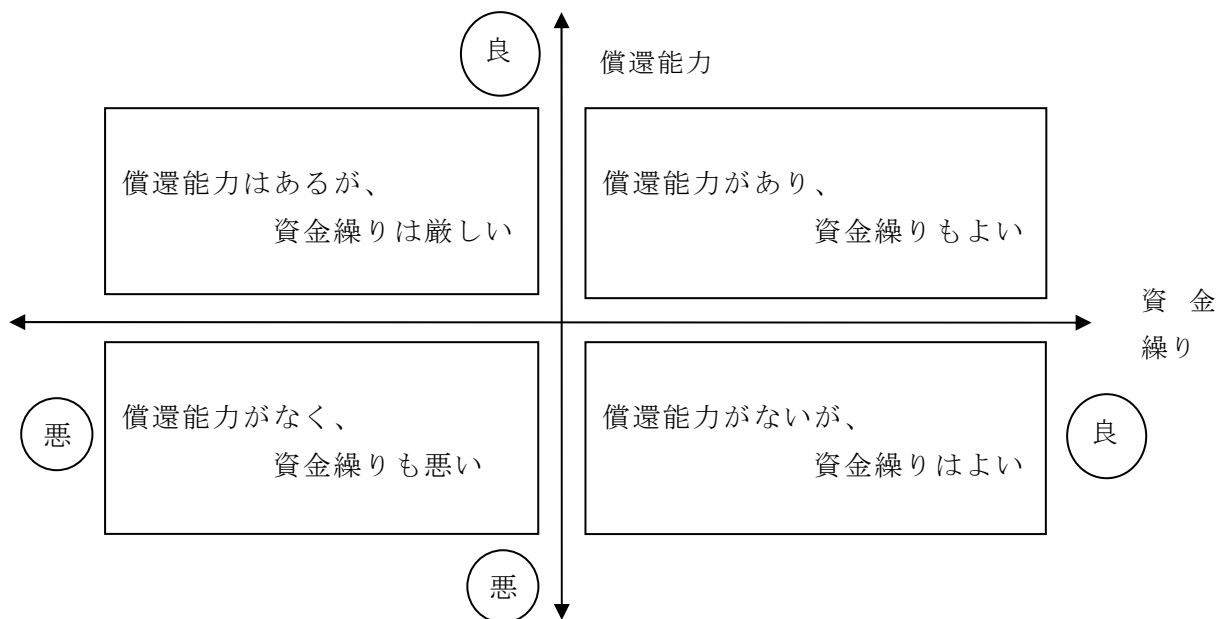
全国の人口10万人以上の規模の市を対象（225都市）としている。

(2) 分析手法の考え方

財政状況を、①「資金繰り」と②「償還能力」の両面で捉え、図表10-1のように財政

状況は4つの領域で表すことができる。本調査では、バブル期から今日まで、特定の市が、図表10-1のなかでどのような変遷をしたかを分析することで、各自治体の行政改革の努力などを検証し、今後、健全な財政運営を行うための指針作り（将来的に健全財政の枠内でどこまで起債可能か、償還能力の回復のために、行革によってどれだけの余裕財源を生み出す必要があるかなど）に有益となる情報を提供しようとするものである。

図表10-1 財政状況の4つの領域



(3) 財政指標の説明

「資金繰り」と「償還財源」を表す指標を図表10-2に示す。

図表10-2 「資金繰り」と「償還財源」を表す指標

	歳出構造等を反映した指標(制度の結果だけでなく、実際の歳出額などの各団体の財政運営の実態を反映する財政指標)	歳出構造を反映しない外形的指標(主として制度の結果に反映され、実際の歳出構造などは反映されない財政指標)
資金繰りを示す指標	<ul style="list-style-type: none"> ・実質単年度収支比率 (実質単年度収支/標準財政規模) ・経常収支比率の公債費分 ・持続可能性指標 (実質単年度収支の赤字額/基金残高) ・平均償還期間/債務償還可能年限 	<ul style="list-style-type: none"> ・償還財源指数 (地方税の徴収率を考慮した留保財源/元利償還金のうち交付税措置のない部分)
償還能力を示す指標	<ul style="list-style-type: none"> ・公債費を除く経常収支比率 ・債務償還可能年限 (公債費に対する地方交付税措置の影響を考慮する場合としない場合。ただし、公営企業分は除く) 	<ul style="list-style-type: none"> ・財政力指数(単年度)

(4) 評価方法と結果の活用

そこで以上のような手順で、自治体の財政力を評価した。

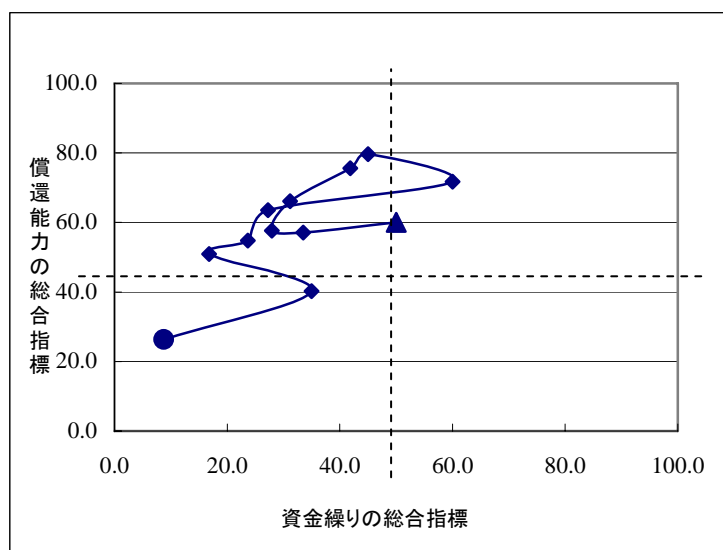
① 資金繰り（5つの指標）と償還能力（4つの指標）の総合指標を作成

各指標を資金繰り指標と償還能力指標毎に点数化し、ウェイト付けを行って、総合指標を作成する。（点数化にあたっては、15年度分のプールデータを用いて、その中である市の年度の指標が、プールデータの分布に対して、上位から数えてどのような位置にあるかを基に算定している）

② 時系列分析：資金繰りと償還能力がどのように推移してきたか図示

下の図表10-3のように各自治体の財政状況の変化を図示する。図表10-3の例では、モデル市では、▲から出発して●で終わっているとすると、長期的な趨勢としては右上から左下に移行しているのが資金繰りと償還能力ともに悪くなっている。しかし、その間に4年目から3年間は一度回復し、その後8年目頃から悪化の一途をたどっていることが読み取れる。このような財政状況の変化の背後に何が起きているかを分析することで、健全な財政運営のあり方について、より踏み込んだ考え方がまとめられる。

図表10-3 モデル市の財政状況の推移



4. 調査結果

人口10万人以上の規模の225都市を調査対象とし、各自治体にデータ提供、入力作業等の依頼を行ったところ、全国191市の協力を得ることができた。

そのうち、京阪神地区では22市（対象は33市）、東海地区では23市（対象は24市）の協力を得ることができた。

そこで、京阪神地区と東海地区における全国上位50市以内の総合指標を図表10-4に示す。

図表10-4 京阪神地区と東海地区における全国上位50市以内の総合指標

【総合指標（平成15年度）】

京阪神地区			東海地区		
順位	自治体名	指標値	順位	自治体名	指標値
京阪神地区 平均		57.7	東海地区 平均		71.5
26	姫路市	60.8	1	豊田市	94.0
32	高槻市	58.2	2	刈谷市	92.3
40	富田林市	54.2	3	西尾市	83.8
			6	小牧市	76.5
			8	岡崎市	75.9
			10	津市	73.1
			11	安城市	72.1
			12	瀬戸市	70.2
			17	各務原市	67.6
			20	鈴鹿市	65.4
			39	稲沢市	55.3
			46	多治見市	52.1
			50	半田市	50.7

注：順位は全国上位50都市以内における順位付けした時の数字を記載。

5. 調査結果のまとめ

それぞれの都市別の財政状況から、代表的な2つのパターンをもとに、京阪神地区と東海地区の比較を行った。

(1) パターン1：財政状況が全体的に悪化傾向にある都市

このパターンは、初年度では右上の健全財政の状況に位置していたが、該当期間中に資金繰りと償還能力が共に悪化し、最終年度において左下の財政状況に位置しているケースにあたる。全国の自治体の大部分がこのパターンに該当する。また、このパターンは2つに分類でき、その傾向を以下に説明する。

- ① 元々初年度において全市の中で中位水準に位置し、期間中に弱含みで推移し、最終年度には下位水準に位置するケースや、初期年度では健全財政の状況であり、期間中に何度か財政状況の回復を見せながらも弱含みで推移し、最終年度において全市の中位水準に位置するケースがある。つまり、期間中に財政力は低下しているが、低下度合いが、それほど大きくないケースであり、これに該当ないしは近似していると思われる都市は以下の通りである。

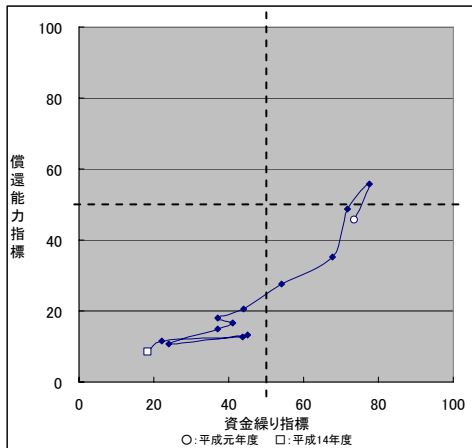
【京阪神地区】

大阪府堺市、大阪府岸和田市、大阪府枚方市、大阪府八尾市、大阪府箕面市、大阪府羽曳野市、大阪府東大阪市

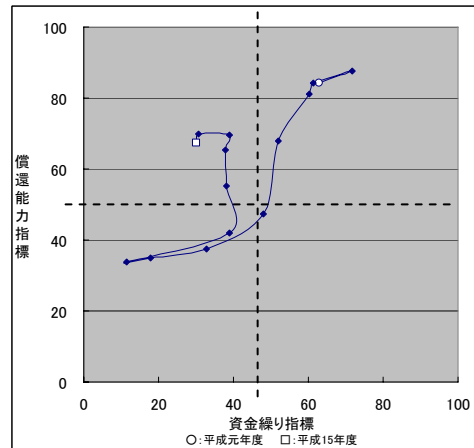
【東海地区】

多治見市

図表10-5 大阪府堺市の財政状況



図表10-6 岐阜県多治見市の財政状況

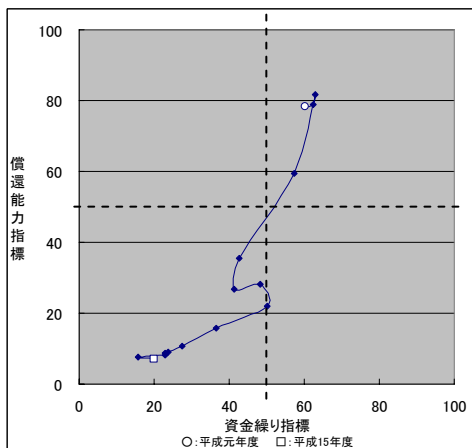


② 初期年度には全市の中で、上位水準に位置し健全財政の状態であったが、最終年度には下位水準まで低下しており、期間中に著しい財政状況の悪化が生じている場合もある。このケースには、当該期間中には財政状況の大きな改善が見られないケースや、または期間中に何度か回復は見せているが、悪化する時期の動きが著しく大きい場合が存在する。このケースに該当する、ないしは近似していると思われる都市は以下の通りである。

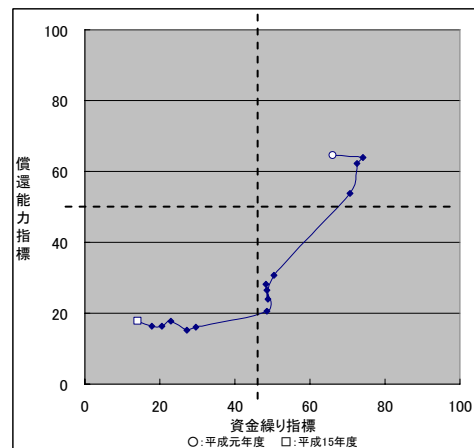
【京阪神地区】大阪府大阪市、大阪府豊中市、大阪府守口市、大阪府河内長野市、大阪府門真市、兵庫県川西市

【東海地区】愛知県名古屋市、愛知県春日井市、岐阜県岐阜市、三重県四日市市、三重県伊勢市、三重県松坂市、三重県桑名市

図表10-7 大阪府大阪市の財政状況



図表10-8 愛知県名古屋市の財政状況



このような団体では、1)過去に行った大規模な投資的経費によって地方債残高が重く、2)近年の不況期の中で行政改革が遅れた結果として基金が枯渇し、3)人件費や福祉的経費、公営企業等への繰出が大きいなどの理由で公債費を除く経常収支比率が高いなどの現象が起きた結果として、資金繰り、償還能力がともに厳しい状況である場合が多い。

行政改革によって人件費を含めている経常経費の抑制と、地方債残高の減少の両方をめざすという厳しい財政運営が必要となる。また、受益者負担の引き上げや法定外税などの努力が必要となってくる。

(2) パターン2：高位安定している都市

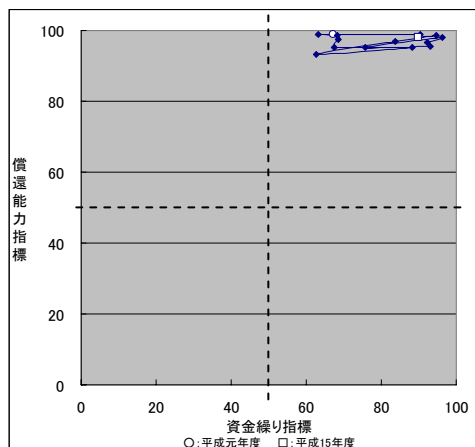
このパターンは、期間中において右上の健全財政の状況で推移していたケースにあたる。このケースは、右上の領域での動き方を基準に2つのパターンに分類される。

- ① 当該期間中に財政状況の大きな動きはなく、右上の位置に留まっているケースである。つまり、景気悪化などの時代の趨勢には影響を受けず、健全財政を維持しているケースとなる。このケースに該当するないし近似していると思われる都市は以下の通りである。

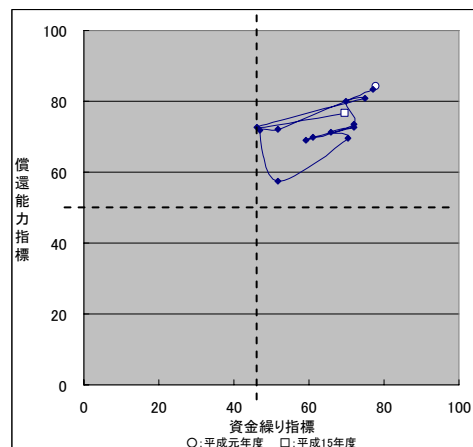
【京阪神地区】なし

【東海地区】愛知県豊田市、愛知県岡崎市、愛知県刈谷市、愛知県安城市、愛知県西尾市、愛知県小牧市、三重県津市

図表10-9 愛知県豊田市の財政状況



図表10-10 三重県津市の財政状況

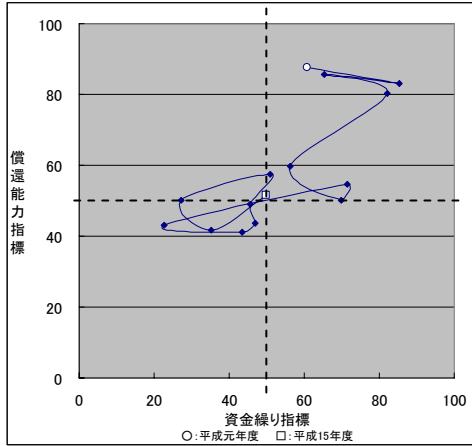


- ② 当該期間中に右上の範囲内で財政状況を大きく変化させながら維持しているケースもある。大部分の都市では、初期年度から財政状況が弱含みで推移し、最終年度では健全財政の状況には位置するが、全市の中では中位水準に近い財政状況にあることが特徴として言える。このケースに該当しないし近似していると思われる都市は以下の通りである。

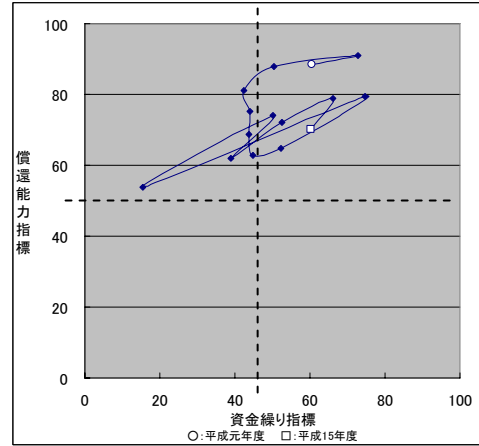
【京阪神地区】なし

【東海地区】愛知県半田市、愛知県稲沢市、愛知県瀬戸市、岐阜県各務原市、三重県鈴鹿市

図表10-11 愛知県半田市の財政状況



図表10-12 三重県鈴鹿市の状況



これらの結果からもわかるように、高位安定しているパターンに愛知県や岐阜県下の都市が多くみられ、逆に財政状況が全体的に悪化傾向にあるパターンには大阪府下の都市が極めて多いことがわかる。つまり、東海地区の都市のほうが、長年にわたって健全な財政運営を継続的に維持しているか、悪化傾向が見られた段階で何らかの対策を講じて踏みとどまっているパターンが多く、財政運営面においても東海地区の都市のほうが、堅実であり、勢いを実感することができる。

参考文献

財団法人関西社会経済研究所「都市の財政力2005：自治体経営分析における財政分析」.

11 知の集積と産学連携

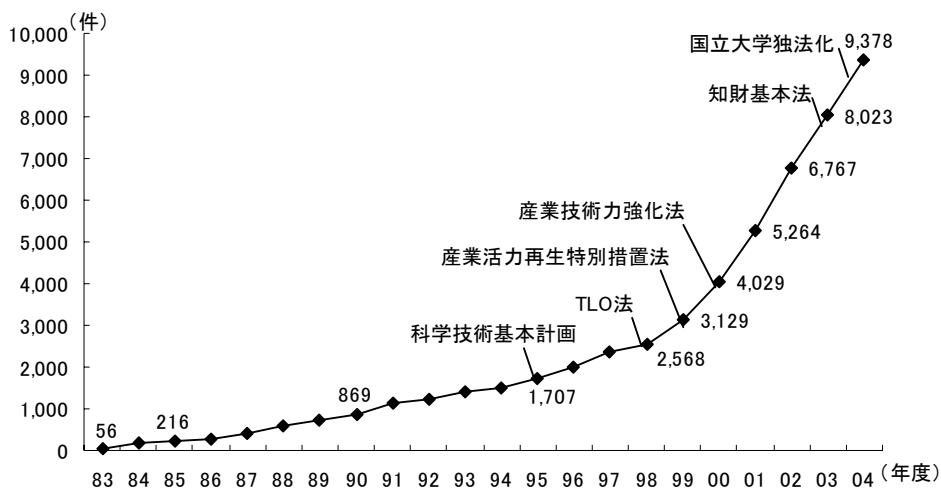
道本 裕

本章では、関西・中部地域における知的集積の状況並びに産学連携の現状について検証する。

1. 産学連携のこれまでの流れ

産業界と大学等の学会との連携は、国や地方自治体が施策として実施する産学官連携と、大学教員個人と個別企業の一担当者的人間的なつながりを背景とした産学連携（いわゆる「属人型産学連携」）を中心にこれまで細々と行われていた。しかし、1995年の科学技術基本法の制定以降、1999年の産業活力再生特別措置法や2004年の国立大学独立法人化など様々な関連法案の整備が進んだことで、産学連携実績は飛躍的に増加していた（図表11-1）。

図表 11-1 国立大学等の共同研究契約件数の推移



注：対象は国立大学等のみ

資料：文部科学省「産学連携 1983-2001」、「大学等における産学連携等実施状況について」

注：公立大学、私立大学の実績は、それぞれ2003年は850件、382件、2004年は938件、412件であり、国立大学を併せた総数は、2003年9,255件、2004年10,728件である。（2002年以前の公立大学・私立大学の統計はなし）

1995年以降の産学連携は概して次の特徴がみられる。

(1) 科学技術振興による国際競争力強化が主眼（理工系分野中心の産学連携強化策）

日本経済は、バブル崩壊後長引く低迷の中、国際競争力強化のための科学技術振興が不可欠との考えから、1996年から科学技術基本計画（5年）で17兆円、2001年度（～2005年度）第二期科学技術基本計画で24兆円の研究費を投入し、2006年度からスタート予定の第三期では25兆円となる予定である。

(2) 大学と産業界の「組織型連携」が進展

大学の知的財産本部整備が進む等、これまで「属人型産学連携」中心の中で、大学と企業の「組織型産学連携」が増えつつあり、大手企業との「包括提携」事例も多く見られるようになった。

2. 関西と中部の知的ポテンシャルの状況

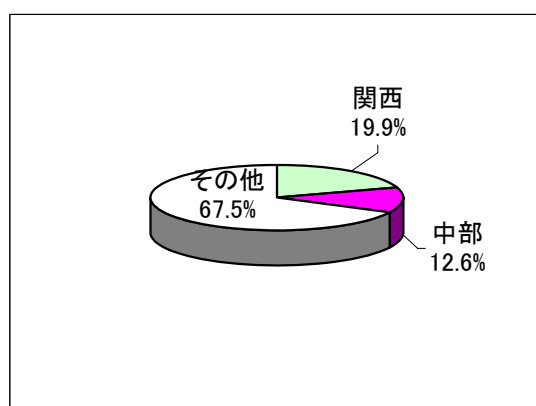
関西と中部地域の大学の状況をみると、学校数・学生数・教員数はいずれも関西地域の方が上回るが、学生1万人あたりの教員数は、関西499人、中部553人と中部地域が多い。

図表11-2 大学・短大学校数の推移（2004年度）

	計	大学	短大
全国	1,217	709	508
関西	242	139	103
中部	153	87	66
その他	822	483	339

(資料) 「学校基本調査報告書」文部科学省

(注) 大学数は大学本部の所在地による。

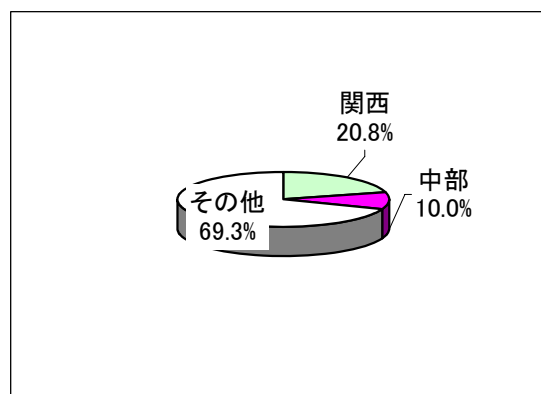


図表11-3 大学・短大学校の学生数の推移（2004年度）

	計	大学	短大
全国	3,043,049	2,809,295	233,754
関西	631,906	580,717	51,189
中部	303,324	271,992	31,332
その他	2,107,819	1,956,586	151,233

(資料) 「学校基本調査報告書」文部科学省

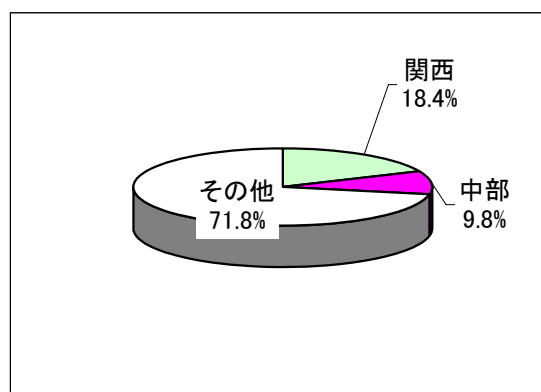
(注) 「大学生」には、学部のほか大学院、専攻科及び別科の学生並びに聴講生等を含む。



図表11-4 大学・短大学校の教員数の推移（2004年度）

	計	大学	短大
全国	171,510	158,770	12,740
関西	31,517	29,003	2,514
中部	16,768	15,161	1,607
その他	123,225	114,606	8,619

(資料) 「学校基本調査報告書」文部科学省



3. 関西と中部の産学連携状況

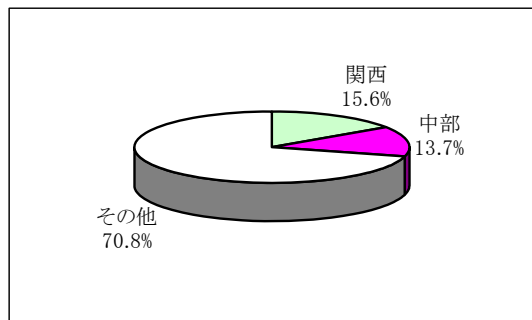
(1) 国立大学の共同研究実績

地域別データが確認できる国立大学の実績を比較すると、関西の全国に占める割合は、金額ベースで20.8%と、学校数19.9%、教員数18.4%、学生数20.8%の比率とおおよそ同水準であるが、件数ベースでは15.6%とこの水準を下回る（図表11-5）。これは、1件あたりの平均単価が全国2.3百万を大きく上回る3.1百万円と高いことに起因する。受託先を企業規模別で見ると、平均単価の高い大企業の割合が大きい反面、平均単価の低い中小企業の割合が全国29.4%と22.4%（件数比）と小さい（図表11-6）。一方、中部の全国に占める割合では、中部地域の大学の学校数12.6%、教員数9.8%、学生数10.0%と比較すると、金額ベースは9.9%とほぼ同水準にとどまるが、件数ベースでは13.7%と大きく上回る（図表11-5）。受託先企業規模別でみると、平均単価は規模にかかわらず全国より低い、中小企業比率（件数ベース）は31.1%と全国を上回る（図表11-6）。

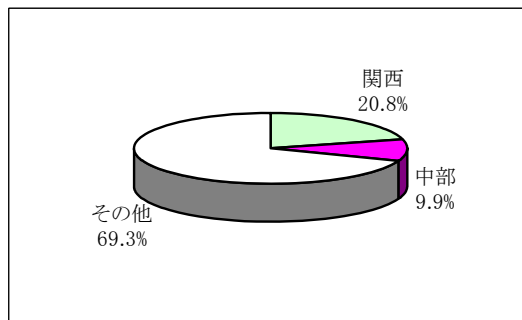
図表11-5 国立大学区の共同研究件数と受け入れ金額（2004年度）

	件数	受入金額 (千円)	平均単価 (千円)
全国	9,378	21,930,062	2,338
関西	1,461	4,568,308	3,127
中部	1,281	2,167,379	1,692
その他	6,636	15,194,375	2,290

<件数>



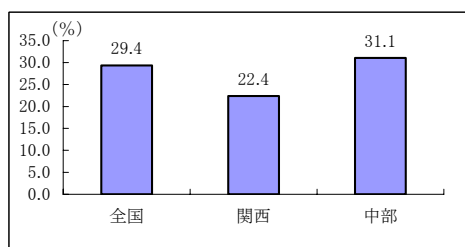
<受入金額>



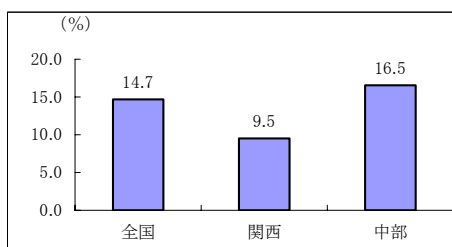
図表11-6 国立大学共同研究の中小企業比率（2004年度）

	共同研究件数			共同研究受入額			平均単価	
	うち 中小企業	中小企業比 率(%)	(千円)	うち 中小企業	中小企業比 率(%)	中小企業 (千円/件)	除く 中小企業	
全国	9,378	2,754	29.4	21,930,062	3,224,413	14.7	1,171	2,824
関西	1,461	327	22.4	4,568,308	435,077	9.5	1,331	3,645
中部	1,281	398	31.1	2,167,379	358,436	16.5	901	2,049

<中小企業比率(件数)>



<中小企業比率(金額)>



資料：「平成16年度大学等における産学連携等実施状況報告書」文部科学省

以上より、国立大学の比較では、関西は、大企業を中心に全国を上回る金額実績を挙げている反面、中小企業との連携強化が今後の課題であるのに対し、中部は、平均単価が小さい中でも中小企業の連携にも力を(件数で関西を上回る)入れていることがうかがえる。

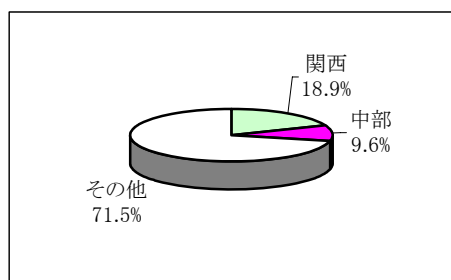
(2) 国立大学の受託研究実績

受託研究で比較すると、関西は、件数ベースでは、学校数、教員数、学生数の水準に近い水準であるが、金額ベースでは24.4%とこの水準より高く、1件あたり単価は12百万円と高い金額で受託している。一方、中部は、件数ベース、金額ベース共に、学校数、教員数、学生数の水準を下回っている(図表11-7)。受託研究はその殆どが大企業からの受託であるが、関西の国立大学と大企業の関わりの深さがうかがえる。

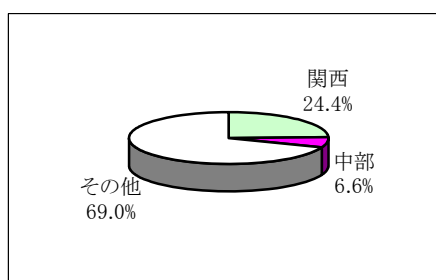
図表11-7 国立大学の受託研究件数

	件数	受入金額 (千円)	平均単価 (千円)
全国	7,827	77,247,334	9,869
関西	1,478	17,678,144	11,961
中部	753	5,064,297	6,725
その他	5,596	54,504,893	9,740

<件数>



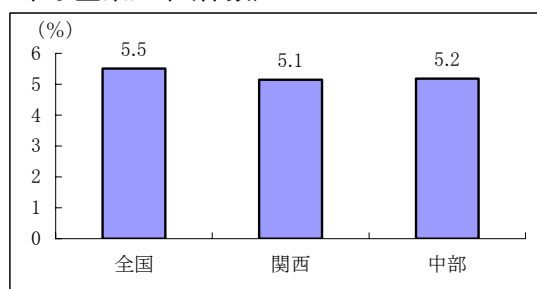
<金額>



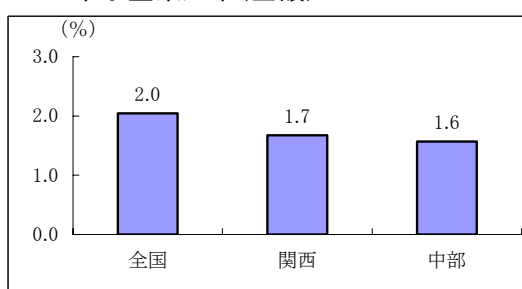
図表11-8 国立大学受託研究の中小企業比率(2004年度)

	受託研究件数			受託研究金額			平均単価	
		うち 中小企業	中小企業比 率(%)	(千円)	うち 中小企業	中小企業比 率(%)	中小企業 (千円/件)	除く 中小企業
全国	7,827	431	5.5	77,247,334	1,577,165	2.0	3,659	10,231
関西	1,478	76	5.1	18,859,936	315,052	1.7	4,145	13,227
中部	753	39	5.2	5,064,297	79,402	1.6	2,036	6,982

<中小企業比率(件数)>



<中小企業比率(金額)>



(3) 大学発ベンチャー実績

2005年3月末時点で、全国で1,374社であるが、そのうち、関西は297社（21.6%）、中部は104社（7.6%）である。大学数・教員数・学生数の比率と比較すると、関西はやや上回っているのに対し、中部はその全ての比率を下回っている。10社以上のベンチャーを輩出している大学の数は、関西では10大学であるのに対し、中部は3大学にとどまる。

この裾野の広さが、関西の強みの一つと思われる。

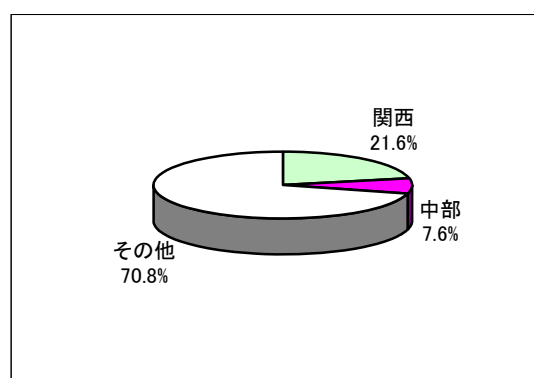
<上位10社以上排出している大学>（（ ）内は社数）

関西：大阪大学(54) 京都大学(52) 神戸大学(27) 龍谷大学(20) 立命館大学(19)
 京都工芸繊維大学(15) 近畿大学(14) 大阪府立大学(11) 同志社大学(10)
 奈良先端大学院大学(10)

中部：名古屋大学(23) 豊橋技術科学大学(12) 東海大学(12)

図表11-9 大学発ベンチャー実績（2005年3月末）

全国	1,374
関西	297
中部	104
その他	973



(4) 社文系・芸術系の産学連携実績

産学連携は、その大部分が理工系の連携であり、文部科学省で毎年、その報告がなされているが、社文系・芸術系については、統計データが存在しない。以下では、当研究所で2005年11月に行ったアンケート結果について報告する（図表11-10、11）。

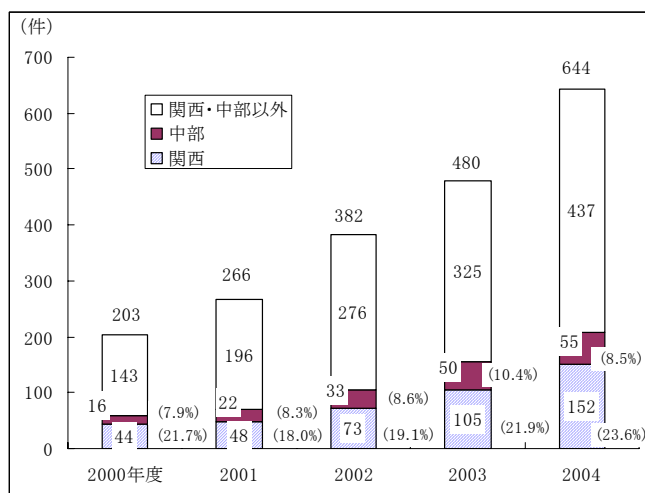
社文系・芸術系の実績は、2000年の203件から2004年は644件と3倍強に増加しているものの、理工系の実績（前述）とはまだまだ大きな差がある。

関西は、2000年の連携件数44件、全国シェア21.7%から2004年はそれぞれ152件、23.6%と増加し、中部も、2000年連携件数16件、シェア7.9%から2004年55件、8.5%と増加している<図7>。関西は、理工系分野では件数実績の全国シェアは必ずしも高くないことを考慮すると、社文系・芸術系分野における件数実績は高い水準にあると言える。

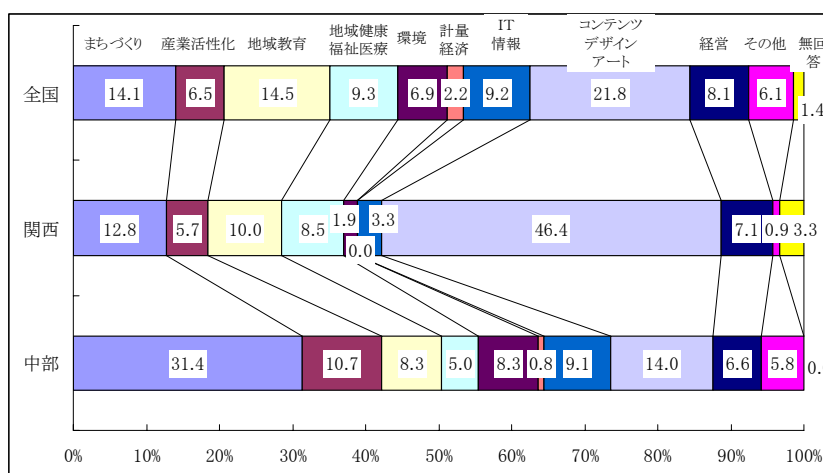
受託テーマ別にみると、関西は、「コンテンツ・デザインアート」分野の受託が46.4%と半数近くを占めており、関西の大きな特徴となっている。これはこの分野の全国実績件数140件の半分の70件を関西で受託していることになる。関西では、これ以外の分野「まちづくり」「地域教育」「地域健康・福祉医療」「経営」と続くが、「環境」「IT情報」は少ない。

中部は、「まちづくり」「コンテンツ・デザインアート」「産業活性化」「地域教育」「環境」の順となっている。全国や関西との比較では、「まちづくり」が31.4%と占有率が高いこと、「産業活性化」「環境」の実績が多いことが特徴となっている。

図表11-10 社文系・芸術系の産学連携実績



図表11-11 受託テーマ別実績（2004年）



4. 産学連携のさらなる活性化に向けて

産学連携は、国際産業競争力強化に向けた産学官の取り組みや大学の社会貢献意識の向上に伴い、この5年程で飛躍的に増加した。しかしながら、それに伴い、個々の連携においては、風土の異なる大学と産業界の意識の違いが、連携パフォーマンスを下げるケースも散見されるようになった。大学サイドから見ると、「企業の真のニーズがわかりにくい」「大学の立場を理解してほしい」などの不満を持ち、企業サイドから見ると、「連携意識に乏しい」「制度やルールがない」などの不満を持つ場合である。このような意識ギャップに起因する問題は、連携が急増する際には必ず起こりうる事ではあろうが、さらに産学連携が増加し、互いの経験知が上がってくれば、徐々に解決の方向が見出されるものと考えられる。実際に、積極的に産学連携を行っている大学では、連携の好事例や問題発生時の対応例は多くある。今後はその情報・経験が、他の大学にも活かされるような仕組み作りが必要であろう。

産学連携が飛躍的に増加した背景には、国が主導して、大学が知的財産に関する制度や体制を進めてきた点も大きい。この結果、特に、個人間の付き合いによる「属人型産学連携」以外に組織対組織の「組織型連携」が進捗した。これらの取り組みは、主に、国立大

学や一部の大手私立大学と（日本を代表するような）大企業の間で進んでいる。産学連携の目的の一つである「国際産業競争力を強化するための大学知の活用」という意味においてはその土台が整いつつある状況と言える。この点においては、今後は、単に連携が進んだということでは終わらずに、具体的な「成果」が求められていくことであろう。

産学連携の目的のもう一つの柱は「地域貢献」であるが、これには、地域全般の抱えている課題解決への貢献という側面と、地元企業への貢献という二つの側面が考えられる。これらの分野は、理工系分野の産学連携だけでなく、社文系・芸術系の産学連携が大いに期待される場所である。当研究所アンケートでは、全国の社文系・芸術系の連携は、その規模はまだ理工系分野に比べて小さい（図表11-10）。テーマ別にみても、「まちづくり」「地域教育」「地域健康・福祉医療」など地域全般の抱えている課題解決への貢献は進みつつあるものの（図表11-11）、一方で、地域企業への貢献という点では、中小企業比率はまだ低く（図表11-6）、また、社文系・芸術系の受託テーマにおける「経営」の連携も多くはない（図表11-11）。地域貢献の観点からは、特に中堅・中小企業との連携が今後の課題の一つであろう。

中部地域における産学連携は、1件あたりの受注単価は全国・関西・その他の地域と比べても著しく低い反面、連携件数が多い。特に中小企業比率は全国平均より高く、中小企業からの共同研究実績件数は関西の327件を上回る398件と、中小企業にも積極的な対応をしていることがうかがえる。

関西地域における産学連携は、1件あたりの受注単価が高く、大学の高いポテンシャルが発揮され、高度な研究成果に対する対価が得られた結果と考えられる。関西は、従来から多くの優秀な大学が多く『知の集積』の進んだ地域と言われていたが、この結果はそれを表しているものと思われる。その反面、件数実績は、1,461件と中部1,281件を上回るものの、大学数や教員数を考慮すると、そのポテンシャルが十分に発揮されている水準とは言い難い状況である。また、中小企業との連携（共同研究実績）比率は22.4%と全国平均29.4%を大きく下回っているのが実情である。

一般に、中小企業との連携においては、大企業の場合より、あらゆる経営課題に対応することが要求される。この場合、理工系の技術課題だけでなく、経営全般にかかわる課題解決には社文系・芸術系のノウハウが活かされる分野でもあろう。

関西地域の社文系・芸術系の連携実績をみると、関西地域のこの分野に強みを持つことがうかがえる。中でも「コンテンツ・デザイン・アート」の実績は豊富で、歴史や文化に恵まれている関西という風土がその背景にあるのではないと思われる。その一方で、この10年の間に急成長した業界である「環境」「IT情報」分野の産学連携の実績が少ないことも特徴で、バブル崩壊後、新産業が関西からはあまり生まれなかったと言われるが、そのことと無関係とも思えない。

関西地域は、従来から『中小企業・ものづくり』ということで地元の中堅・中小企業が支えてきたが、バブル崩壊後、一番苦しんだのもこれらの企業であった。ここにきて、関西経済も回復傾向を鮮明にしている。大企業だけでなく、中小企業の景況感も回復しつつある。2004年段階では、中小企業を取り巻く経営環境は依然として回復感は見られず、その結果、産学連携などの新しい投資を進めていこうという機運が十分生まれていなかった時

期であったということも要因の一つであると推察する。今後、中小企業も積極的にビジネスチャンスに捕らえていくためにも新たな取り組みが増えてくるものと思われる。その時こそ、『知の集積』『中小企業・ものづくり』という関西の二大ポテンシャルが活かされる時代となるであろう。その際には、社文系・芸術系のポテンシャルが大きく寄与することであろう。

関西地区と東海地区の経済・産業構造

—東海経済の「元気の源」と関西経済の「飛躍の源」—

発行日 2006年(平成18年)3月

発行所 〒530-6691

大阪市北区中之島6丁目2番27号

中之島センタービルディング29階

財団法人 関西社会経済研究所

Kansai Institute for Social and Economic Research **KISER**

TEL (06)6441-5750(代)

FAX (06)6441-5760

電子メール kiser@kiser.or.jp

URL <http://www.kiser.or.jp>

発行者 武田 壽夫

ISBN 4 - 8 7 7 6 9 - 6 2 5 - 3