

地方中枢都市のグローバル都市化 —「札仙広福」35年間の軌跡と展望—

久保 隆行 *Takayuki Kubo*

(公財) 福岡アジア都市研究所 上席主任研究員・情報戦略室長

■**要旨**：日本では、東京を頂点とした階層的都市システムが形成され、札幌、仙台、広島、福岡のいわゆる「札仙広福」は、地方中枢都市として地方圏の頂点に位置してきた。これら4都市の相対的な位置は、日本経済の趨勢のみならず、1980年代より顕著となったグローバリゼーションの影響をも受けながら変動してきた。4都市の国内的・国際的指標を比較したところ、ともに福岡に最も大きな上昇が示され、グローバル経済との結合を要因とした経済成長をとげていることが明らかとなった。地方都市に先駆けて国際化推進計画を策定・実行してきた福岡市では、成果指標を大きく上回るペースでのグローバル化が進展してきた。人口減少時代に突入した日本において、福岡を含む都市の将来の持続的な発展のために、各都市の位置づけや規模に応じた独自のグローバル都市化のあり方を検討し、政策として実行していかなければならない。

■**キーワード**：地方中枢都市、福岡、札幌、広島、仙台、グローバル都市、階層的都市システム

1. はじめに

1.1. 階層的都市システム研究における地方中枢都市の位置づけ

都市システム研究における都市の階層性・序列は、個々の都市の持つ機能の高次・低次の度合いによって規定されてきた。

阿部(1991)は、旧経済企画庁の報告書¹⁾を引用しつつ、高次都市機能とは中枢管理機能であると定義した。阿部によると、中枢管理機能は、経済的、行政的、文化社会的の3つに分類される。阿部は、経済的中枢管理機能に着目し、主要民間企業の本社と支所(支社・支店・営業所・出張所・事務所)の立地分析にもとづき、日本の都市システムの特質と階層性を明らかにしようと試みてきた²⁾。

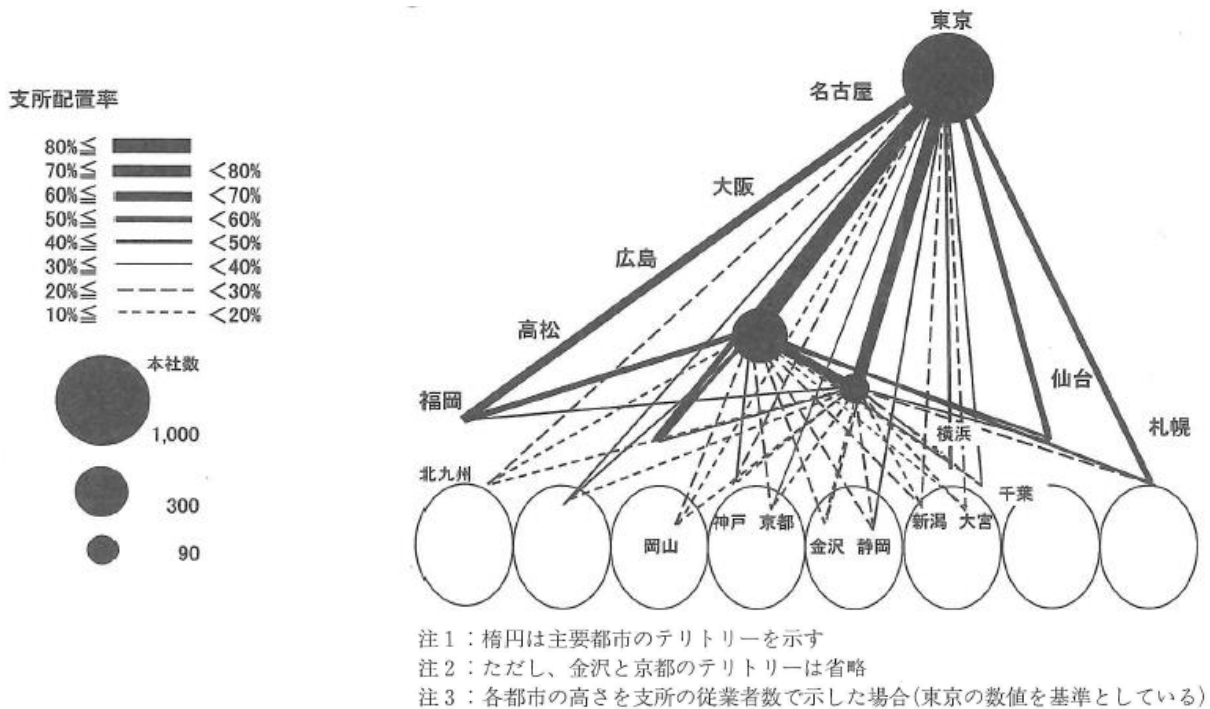
阿部(2004)によると、大企業の支所を経済的中枢管理機能とした日本の都市システムは、東京を筆頭に、大阪、名古屋の大都市、および地方中枢都市³⁾(福岡、仙台、広島、札幌)、県庁所在都市、県内の主要都市という順に階層を形成し、序列づけされる。

阿部が明らかにした日本の都市システムは、東京

を頂点とした垂直的階層構造のシステムを形成する。それと同時に、地方圏においては、4つの地方中枢都市を頂点とした都市システムを形成している(図1)。

矢田(1995)は、企業の本社・支社に、国の出先機関を加え、中枢管理機能にもとづく都市の階層性を分析し、都市を序列化している。さらに、都市ごとの金融機能(銀行預金)、取引機能(卸売販売額)、消費機能(小売額)などの都市機能の集積水準を比較し、階層的な都市システムの特質をより具体的に明らかにしようと試みた。また、地方中枢都市における人口増加率と中枢管理機能の集積度との関連についても指摘した。

北川(1995)は、地方中枢都市の比較をさらに詳しく行っている。北川も、中枢管理機能を、経済的、文化的、行政的の3つに分けたが、これらを構成する12の指標⁴⁾を設定し、相対評価によって各指標のスコアを算出した。3つの分野のスコアの平均値を、総合的中枢管理機能のスコアとして計測した結果、1985年時点では、札幌、福岡、仙台、広島と



出所：阿部・山崎(2004)p.107。

図1 主要企業本社・支所の配置に基づく日本の都市システム(2000年)

いう順位となったと結論づけた。

中枢管理機能（高次機能）の集積度を測定するため、中枢管理機能を複数の分野に分類し、それぞれの分野において複数の指標を設定・スコア化することによって、都市の順位を決定するという北川の手法は、近年各種機関で作成されているグローバル都市ランキング（Global City Index）において採用されている手法の原型ともいえよう。

中枢管理機能をどのように定義しようとも、また、中枢管理機能の指標としてどのような指標を採択したとしても、日本の都市システムは、東京を頂点とし、大阪、名古屋がその次に位置し、地方中枢都市がさらにその下位の階層に位置するとされてきた。

1.2. 地方中枢都市の差異拡大とグローバル都市化

都市システム研究においては、1990年代以降、東京と大阪、名古屋の間における中枢管理機能の集積度水準の格差拡大、および地方中枢都市間での順位の入替えという変化が生じている（阿部，2008）。この背景の一つには、おそらく経済活動のグローバル化の進展があり、都市のグローバル化へ

の対応力によって、都市の相対的位置に変動が生じた可能性は否定できない。つまり、これまでの都市システムの研究のような日本企業、日本政府および政府系機関の立地・配置という国内的視点だけでは、90年代以降の都市システムの変動を説明できなくなってきたと考えられる。

九州経済調査協会（1999）は、4つの地方中枢都市の高次機能について、1986年からの10年間の変化を分析している。表1では、7項目の高次都市機能を設定しており、その一つは国際機能である。国際機能は、入国外国人数、貿易額、国際航空貨物取扱量の3つの指標によって構成されている。すべての指標において、指標の全国値÷日本の人口を100とし、各都市の数値÷各都市の人口を特化係数としてスコア化している。この結果、1996年時点での福岡の国際機能のスコアは393.8であり、4つの地方中枢都市のなかで最も高くなっている。

他の6つの項目においても福岡のスコアが最も高いが、国際機能は最も高いスコアとなっている。スコアの算出にあたっては、各都市の人口を採用しているため、市域が狭く、都市圏人口に対して市域人

表1 「札幌・仙台・広島・福岡」の高次機能の集積変化

		全 国	札幌市	仙台市	広島市	福岡市
総 合 (1～7)	1986	100.0	120.6	124.4	129.1	225.1
	1991	100.0	118.4	145.7	131.3	236.1
	1996	100.0	116.0	145.3	123.2	249.5
1 経済管理機能	1986	100.0	149.3	198.1	170.2	247.0
	1991	100.0	146.4	200.8	170.0	255.0
	1996	100.0	145.3	197.0	160.2	238.9
2 情報機能	1986	100.0	146.4	159.6	131.7	197.0
	1991	100.0	135.3	164.7	135.3	206.7
	1996	100.0	140.6	163.2	133.8	205.5
3 専門サービス機能	1986	100.0	150.5	164.9	154.8	189.1
	1991	100.0	159.1	163.8	161.4	194.9
	1996	100.0	158.2	166.6	162.2	213.2
4 ネットワーク機能	1986	100.0	87.3	106.7	87.9	200.4
	1991	100.0	82.9	113.7	99.5	195.5
	1996	100.0	76.1	110.7	97.8	232.3
5 余暇機能	1986	100.0	157.9	116.7	116.7	179.7
	1991	100.0	151.0	119.9	119.2	165.1
	1996	100.0	139.8	123.0	113.2	164.5
6 学術機能	1986	100.0	151.5	—	175.1	335.5
	1991	100.0	139.7	245.0	163.8	318.8
	1996	100.0	132.8	222.5	133.3	298.1
7 国際機能	1986	100.0	1.2	0.1	67.6	227.0
	1991	100.0	14.3	12.2	70.0	316.9
	1996	100.0	19.1	33.9	61.5	393.8

注) 各都市相対値 = (基本データ/都市別人口) / (全国値/総人口) × 100

1. 経済管理 (卸売業・金融・保険業・政治・経済・文化団体の合計)
2. 情報 (出版・印刷・関連、放送業・情報サービス・調査・広告業の合計)
3. 専門サービス (物品賃貸業、その他事業サービス、専門サービス業の合計)
4. ネットワーク (航空運輸業・倉庫業・運輸付帯サービス業の合計)
5. 余暇 (映画、ピデオ、娯楽業、その他飲食業の合計)
6. 学術 (大学生数)
7. 国際 (入国外国人数、貿易額、国際航空貨物取扱量の合計)

資料) 総務庁「事業所・企業統計調査報告」、法務省「出入国管理統計年報」、運輸省「空港管理状況調査」、面館税関・横浜税関・神戸税関・門司税関「外国貿易年表」

出所:九州経済調査協会(1999)p.97。

口の少ない福岡に有利に作用している点は否定できない。しかし、国際的な指標を用いて、4つの地方中枢都市の国際機能の高さを高次機能の一つとして定義・評価した論考は、九州経済調査協会のほかにはみられなかった。

近年では、松原(2014)は、地方中枢都市の人口増加率、産業構造、大企業支店数の変化の分析にもとづき、地方中枢都市間の差異の拡大を論じている。松原は、地方中枢都市で最も成長する都市として福岡をとりあげ、アジア主要都市との結合関係の強さを成長要因の一つに挙げている。

福岡のグローバル都市化は、福岡の成長をもたら

している可能性が高い。それを示すため、本稿では地方中枢都市の国内的な地位の変動について、各都市のグローバル都市化の推移を比較しながら検証する。

本稿では、札幌、仙台、広島、福岡について、「世界都市」の概念が提起された1980年代から2010年代までの各種指標の変動を観測する。まず、国内的な指標の変動比較によって、国内の都市システムにおける各都市の近年における相対的な地位変動について考察する。次に、国際的な指標の変動をみることによって、各都市のグローバル都市化の進展度を考察する。さらに、グローバル都市度をスコアによ

て評価する都市ランキングの評価手法を踏まえ、指標の指数化によって各都市の評価を試みる。国内的指標の総合スコアからは、各都市の地方中枢都市としての相対的なレベルを明らかにし、国際的指標の総合スコアからは、各都市のグローバル都市としての相対的なレベルを明らかにする。これらにより、グローバル都市化がもたらす地方中枢都市の階層への影響について総括する。

2. 4 都市の国内的指標の変動と考察

本章では、地方中枢4都市にかかわる国内的指標を収集し、同レベルで比較しながら考察を進める。

(1) 人口

4都市について、それぞれの市域人口⁵⁾、都市圏人口、道県人口、および広域圏人口⁶⁾の変動を図2にまとめた。なお、各都市の都市圏人口は、国勢調査にもとづく都市雇用圏人口(10%通勤人口)⁷⁾である。札幌の道人口と広域圏人口は同一である。

1980年から2015年にかけての福岡市の人口増加率は41%である。札幌市は39%と2番目に高い人口増加率であるが、1990年頃より増加率は減少している。仙台市は人口増加率37%、広島市は20%であった。4都市のなかで福岡市のみ、人口増加のペースは35年間一定である。

都市圏人口についても福岡の増加率は47%と最も高く、35%の札幌が次いでいる。市域人口は札幌市のほうが福岡市よりも42万人(2015年)多いが、都市圏人口では福岡のほうが札幌よりも多く、差は拡大している。仙台と広島は、150万人前後の都市圏人口規模であるが、2000年以降、広島都市圏の人口は減少している一方で、仙台都市圏の人口は増加し続けている。

札幌を除く3都市の1次的な後背地にあたる3県と北海道の人口変動においては、福岡県と宮城県はともに2015年にかけて12%の人口増加を示している。それに対して、広島県は4%の増加にとどまり、北海道はマイナス3%となっている。4都市の2次的な後背地にあたる広域圏の人口については、九州を除きすべてが人口減少している。東北の人口減少率は最大のマイナス6%であり、1990年後半頃より

急速に減少している。

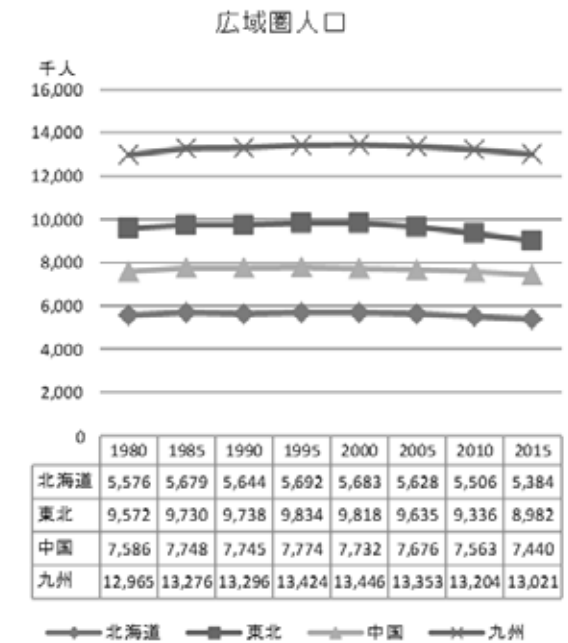
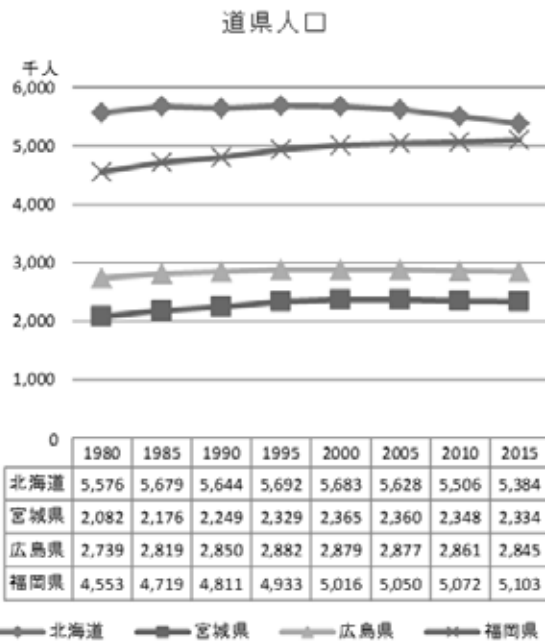
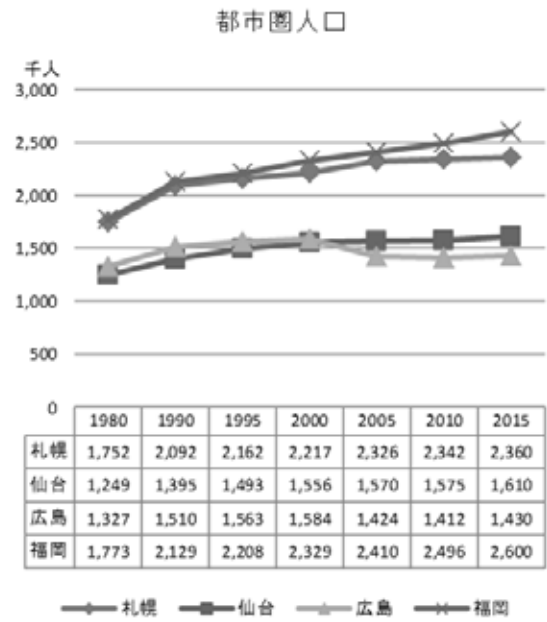
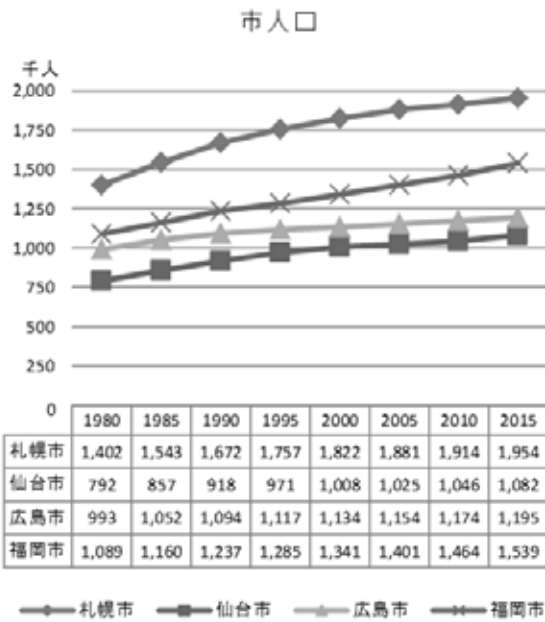
福岡と札幌の2都市は同じく人口増加してきたが、後背地の人口増減は全く異なっている。札幌市・都市圏の人口増加のペースが落ち込んでいるのは、後背地である北海道の人口減少によるものである。それにもかかわらず、札幌の人口が増加し続けているのは、北海道における札幌を除く地域からの人口流入によるものである。福岡市・都市圏の人口増加の要因は、1次的な後背地にあたる福岡県の人口増加による。福岡県の人口増加のペースが落ち込んでいるのは、九州の人口が減少傾向にあるためである。それでもなお、福岡市・都市圏の人口増加のペースが落ちていないのは、九州全体からの人口流入が継続しているからである。

仙台市・都市圏の人口増加については、2000年頃までは宮城県の人口増加と相関しているが、その後は東北の人口の落ち込みとともにそのペースは弱まっている。それでも仙台市・都市圏の人口が増加し続けているのは、東北の人口が流入しているためである。広島についても同様であるが、近年の都市圏域から市域への人口流入が他都市と比較して大きくなっている。4都市のなかで唯一都市圏人口が減少している。

以上の考察から、地方中枢4都市のなかで、福岡への動態的な人口集中は最も大きいことから、広域圏における拠点性は最も高いと考えられる。中枢都市の後背地の人口変動は、都市システムにおける階層を決定する主たる要因であることはまちがいないであろう。

(2) 事業所数・従業者数・名目総生産額

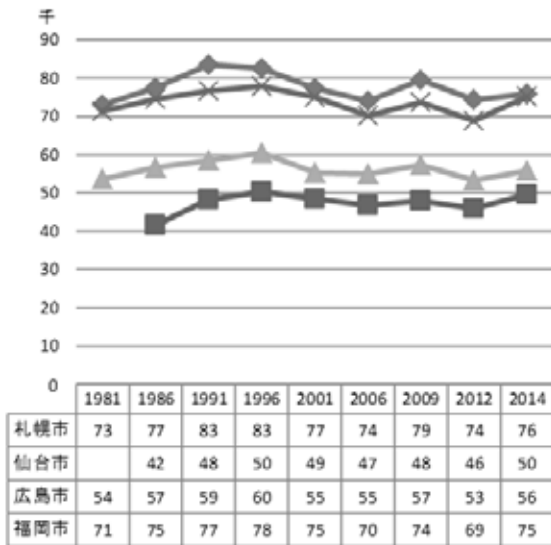
各都市の市域における事業所数、従業者数、名目総生産額、従業者一人当たり名目総生産額(生産性)の推移を図3に示す。これらの指標から、各都市の経済力の変動を考察する。なお、各数値は事業所・企業統計調査および経済センサスの調査年次による。事業所・企業統計調査は2009年より経済センサスとして調査手法が変更されているため経年変化の考察には適していないが、4都市の相対的な位置の変動を確認することは可能である。また、ここに示している事業所数と従業者数は、民営事業所の



出所：総務省「国勢調査」各年版、東京大学空間情報科学研究センター「都市雇用圏データ」、
『週刊ダイヤモンド2016年3月26日号』をもとに筆者作成。

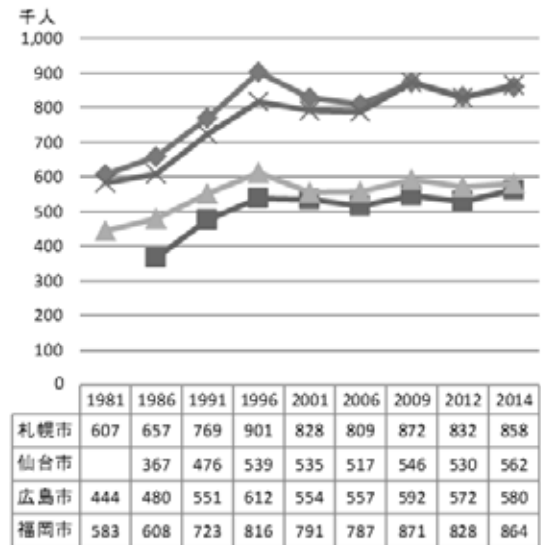
図2 人口推移

事業所数



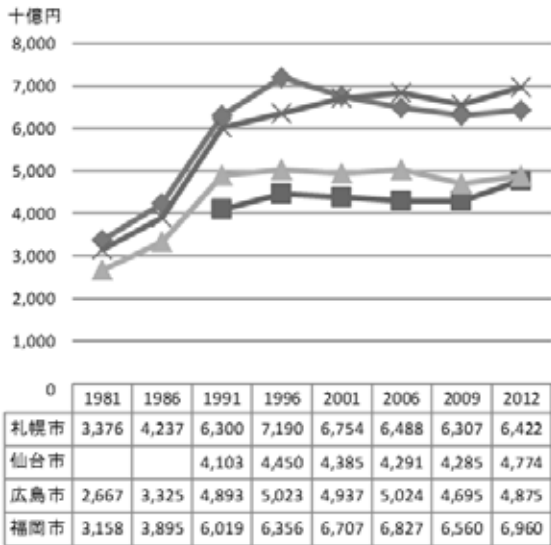
◆札幌市 ■仙台市 ▲広島市 ×福岡市

従業者数



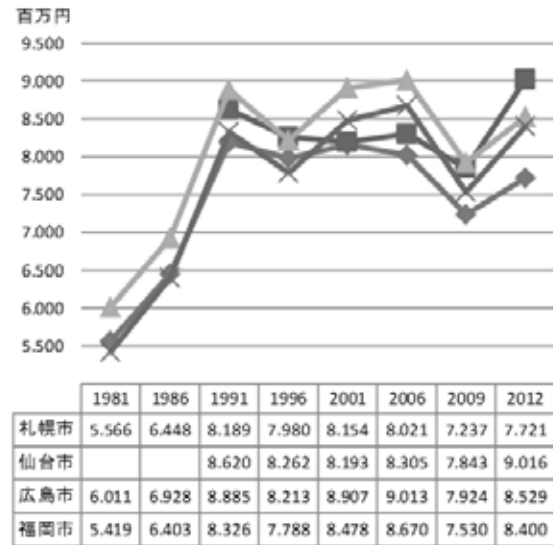
◆札幌市 ■仙台市 ▲広島市 ×福岡市

市内名目総生産額



◆札幌市 ■仙台市 ▲広島市 ×福岡市

従業者一人当り名目総生産額



◆札幌市 ■仙台市 ▲広島市 ×福岡市

出所：総務省「事業所・企業統計調査」、「経済センサス」、内閣府「県民経済計算」各年版をもとに筆者作成。
注記：空白部分は統計に非掲載。

図3 事業所数・従業者数・市内名目総生産額・従業者一人当たり名目総生産額推移

表2 都市圏人口、就業者数、総生産額

	人口(千人)	従業地就業者数(千人)	総生産額(十億円)	就業者一人当たり 生産額(百万円)
札幌都市圏	2,342	1,040	7,438	7.155
仙台都市圏	1,575	720	5,414	7.520
広島都市圏	1,412	675	5,385	7.973
福岡都市圏	2,496	1,146	8,922	7.787

出所：東京大学空間情報科学研究センター「2010年 大都市雇用圏統計データ」をもとに筆者作成。
<http://www.csis.u-tokyo.ac.jp/UEA/index.htm> (参照：2016-07-18)

みの数値である。名目総生産額は、公共サービスも含まれるため、従業者一人当りの名目総生産額（生産性）については各都市の相対的な位置と変動を比較するための参考値として掲載する。

事業所数、従業者数、総生産額については、札幌と福岡は他の2都市よりも高い水準で推移している。札幌と福岡の都市圏の人口規模の相対的な大きさからみても、これら2都市は地方中枢都市のなかでも経済規模の大きさでは上位に位置しているといえる。札幌の事業所数については、1981年から常に福岡を上回っていたが、2014年に同等の水準となった。従業者数については2009年に同水準になり、市内総生産額については2001年を境に福岡が札幌を上回っている。

1981年より1991年にかけては、統計値のない仙台を除く3都市のすべての指標に大幅な上昇をみることができる。これらのなかでも労働生産性の上昇は著しい。

広島と仙台を比較すると、各指標における両都市の差は縮小してきている。2000年を境に仙台は都市圏人口では広島を上回った。そのことが、市内の指標にも影響を与えたと考えられる。東京大学空間情報科学研究センターの集計による2010年の国勢調査と県民経済計算にもとづく各都市の都市圏における各指標値を表2に示す。仙台都市圏の従業地就業者数と生産額は、ともに広島都市圏を上回っている。福岡都市圏については、すべての指標において札幌都市圏を上回っている。

以上の考察から、経済集積という観点からは、福岡は地方中枢都市の最上位に位置し、札幌、仙台、

広島の順に序列を形成している。

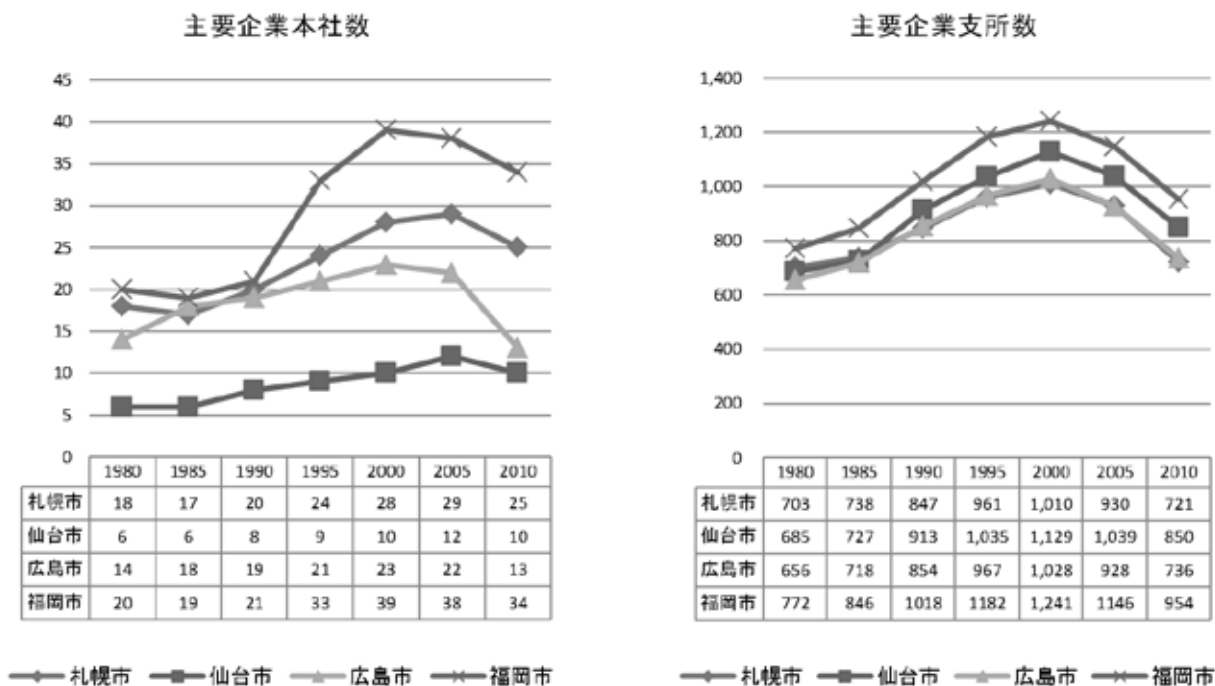
(3) 主要企業本社数・支所数

日本の主要企業の本社・支所の立地の経年変化を分析した阿部（2014）のデータをもとに、図4に4都市における本社と支所の件数の変動をグラフ化した。なお、支所とは支社・支店・営業所・出張所・事務所などを指す。日本各地の証券取引所に上場している株式会社を調査対象としている⁸⁾。そのため、年度によって企業数が異なる。

阿部は、1950年から主要企業の本社・支所の各都市への集積状況の分析を通じて、日本の都市システムにおける札仙広福という横並び的な階層構造は、1970年代以降、存在しなくなったと指摘している。1980年代以降、支所においては福岡・仙台と札幌・広島への集積に格差をみることができる。2000年代以降、いずれの支所数も減少しているのは、阿部によれば、ホールディングシステムを採用する企業が増加し、資料上支所数が計上されなくなったことの影響が指摘されている。

しかし、全国での支所の減少率よりも地方中枢都市での減少率のほうが高いのも事実である。阿部は、福岡の支所の数の多さは、東京・大阪から離れていることと、他の広域圏と比較した九州の人口の多さと経済活動の活発さによるとしている。広域圏の経済活動の活発さを測る指標として、各広域圏の名目総生産額の推移を図5に示している。広域圏の生産額と、各都市の支所数の水準には、一定の相関性がある。

阿部は、北海道、東北、中国、九州の人口は近年減少に転じているが、仙台と福岡の支所機能の増加

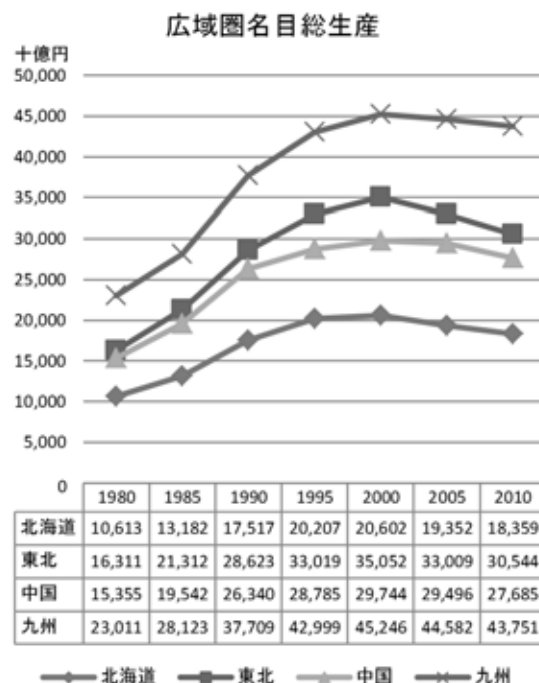


出所:阿部(2014b)p.118および経済地理学会関東支部2015年10月例会報告資料をもとに筆者作成。

図4 主要企業本社数・支所数推移

を支える要因の一つとして、他の広域圏と比較して、東北と九州では製造品出荷額等は下落していないことを指摘している⁹⁾。阿部はさらに、広域圏の経済活動の低下にともない、仮に広島支所を閉鎖すれば、中国の西は福岡支所で、東は大阪支所で担当することも生じうるし、そのことが大阪や福岡の支所数の増加や規模拡大となり、広島の支所数の減少や規模縮小となって出現してくると説明している。その背景に新幹線網の拡充に代表される交通体系の整備をかけた、東北日本は仙台を中心とする広域地域へ、西南日本は大阪と福岡によって分割される可能性についても指摘している¹⁰⁾。

本社数では、福岡は最も多く、札幌が次いでいる。広島は2000年以降、最も少ない仙台と同水準まで減少している。本社・支所の集積からみた経済的中枢管理機能の集積度では、地方中枢都市のなかでは福岡は最も高い。人口・事業所数・従業者数では札幌のほうが仙台よりも多いにもかかわらず、仙台の支所数のほうが札幌よりも多くなっている。それぞれの広域圏の総生産額、すなわち経済規模の相違によるものと考えられる。広域圏の経済的中枢管理機



出所:内閣府「県民総生産」各年版をもとに筆者作成。

図5 広域圏名目総生産



● 苫小牧港 ■ 仙台塩釜港 ▲ 広島港 ◆ 博多港

● 苫小牧港 ■ 仙台塩釜港 ▲ 広島港 ◆ 博多港

出所: 大都市統計協議会「大都市比較統計」、各港湾統計書各年版をもとに筆者作成。

図6 港湾取扱貨物量推移

能という観点から、仙台は札幌の上位に位置している。

(4) 国内海上貨物量

図6は、地方中枢都市内あるいはその近傍に位置する港湾の海上貨物量の推移を示した図である。対象とした港湾は、福岡市と広島市はそれぞれ市内にある博多港と広島港、札幌市¹¹⁾については、苫小牧市にある苫小牧港、仙台市については塩釜市にある仙台塩釜港の港である。これら4港湾は、すべて重要港湾に指定されていた。2011年に国土交通省により、4港湾ともに国際拠点港湾¹²⁾に指定された。国際拠点港湾は、全国に18ある。

図6から明らかなように、国内海上貨物量は、移出量、移入量ともに、苫小牧港が最も多い。その理由は、北海道からはトラックで貨物を運ぶことができず、また、貨物列車の容量にも制約があるため、他の3都市よりも必然的に国内海上貨物量が多くなるという構造的特性があるためである。図6に示されているように、移出、移入ともに苫小牧港の伸び率が最も高くなっており、北海道と本土の地域との経済的関係が強まってきたことがうかがえる。

広島港の海上貨物量は、1980年と比較すると、移出、移入ともに減少している。中国地方における高速道路の整備によって、船からトラックへの輸送モードの変更が生じたためだと考えられる。

それに対して、仙台塩釜港の海上貨物量は、広島港のような減少傾向を示してはいない。東北においても高速道路が整備されてきたが、首都圏の港湾と苫小牧港との中継拠点となったことや、都心の渋滞を避けるために海上輸送が選択されているためと考えられる。

博多港は、移入量は1995年まで、移出量は2000年まで増加していた。だが、その後減少に転じた。ただし、2010年以降、移入量、移出量ともに再び増加に転じている。なお、福岡市の近傍には、北九州港と伊万里港がある。とくに、北九州港の海上貨物量は、2014年に移出量で3,240万トン、移入量で3,502万トンとなっており、博多港を凌駕している。北九州港は、北部九州の国内海上輸送ハブとして機能している。

(5) 国内航空旅客数

地方中枢都市の域外にも都市圏の貨物を取り扱う



出所：日本航空協会「航空統計要覧」各年版をもとに筆者作成。
 注記：1985年以前は千歳空港データ。空白部分は統計に非掲載。羽田・仙台便は1985年に廃止。

図7 航空旅客数推移

港湾が複数存在しているため、4つの地方中枢都市の「港湾」について、適切に比較することは難しい。

それに対して、港湾と異なり、空港間には距離があるため、4つの地方中枢都市の「空港」を比較することは容易である。ただし、札幌市の空港としては、市内にある丘珠空港ではなく、千歳市にある新千歳空港、広島市の空港は、三原市にある「広島空港」を対象としている。仙台市もまた、名取市にある「仙台空港」であるのに対し、福岡市のみが福岡空港を市内に立地させている。

なお、滑走路の増設により、自衛隊共用であった千歳空港から3,000m滑走路2本を持つ24時間の民間専用の空港である新千歳空港となったのは、1988年である。広島市内にあった広島空港から現在の広島空港のある三原市に移転したのは、1993年である。旧広島空港は、移転後「広島西飛行場」となったが、2011年に広島市議会において広島シティ空港案が否決され、廃港となった。現在はヘリポートとして使用されている。

図7に示されているように、新千歳空港と福岡空

港の国内線旅客数は、仙台空港と広島空港の7倍程度となっている。新千歳空港と福岡空港の1980年から2015年にかけての旅客数増加率も、仙台空港と広島空港の約2倍の伸び率を記録しており、国内線旅客数の格差は、拡大傾向にある。

2015年の国内線旅客数1位は、羽田空港である。2位は新千歳空港、3位は福岡空港である。新千歳空港の2015年の国内線旅客数は、1,856万人であった。そのうち新千歳空港－羽田空港の旅客数は、902万人、新千歳空港－成田空港の旅客数は168万人であり、新千歳空港と羽田・成田空港間の旅客数は、新千歳空港の旅客数の58%を占めている。

福岡空港の2015年の国内線旅客数は1,672万人、福岡空港－羽田空港の旅客数は、816万人、福岡空港－成田空港の旅客数は113万人であり、合わせて国内線旅客数の56%を占めている。

3. 4都市の国際的指標の変動と考察

本章では、地方中枢4都市にかかわる国際的指標を収集し、同レベルで比較しながら考察を進める。

(1) 在留外国人数

図8の数値は、2010年までは外国人登録証に基づく在留外国人数であり、2015年の数値は、中長期滞在者と特別永住者を加えた新しい基準にもとづく「在留外国人数」である。

図8からわかるように、1980年から2015年における福岡市の在留外国人数の増加数は、22,709人であり、仙台市の8,907人、札幌市の7,496人、広島市の5,437人よりも多い。1980年には、広島市、福岡市、札幌市、仙台市の順であった在留外国人数は、2015年には福岡市、広島市、仙台市、札幌市の順に変化した。

1980年から2015年の伸び率でいえば、仙台市の339%が最も高くなっている。福岡市は229%、札幌市は237%と倍以上に増加したのに対して、広島市は48%の伸び率にとどまった。

市の人口に占める在留外国人比率も、福岡市が2.0%と最も高くなっている。福岡市は市域面積が小さいため、市人口と都市圏人口の乖離度は他都市よりも大きい。福岡市の在留外国人数は、他の都

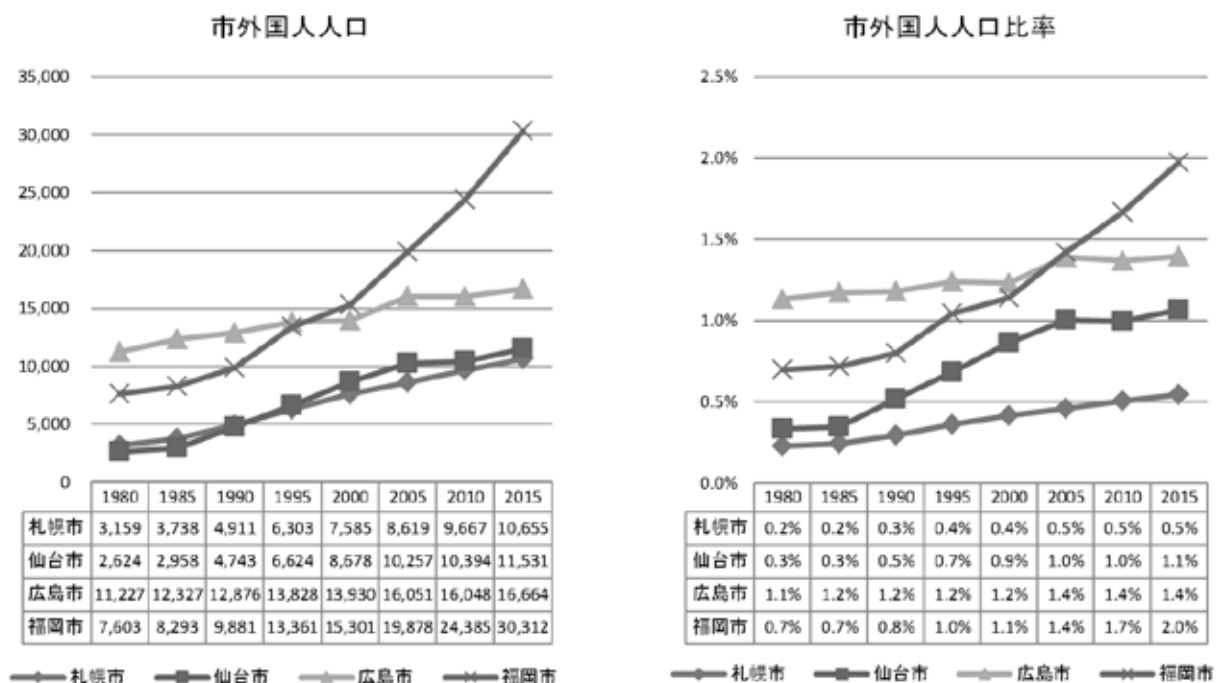
市の2倍から3倍に達しているため、都市圏人口に占める在留外国人比率も福岡都市圏が最も高くなることはまちがいない。

在留外国人数、在留外国人比率という指標でみれば、福岡市、福岡都市圏は、他の3つの地方中枢都市よりもグローバル化の進んだ都市であると位置づけてよいであろう。

(2) 外資系企業本社数・海外進出企業本社数

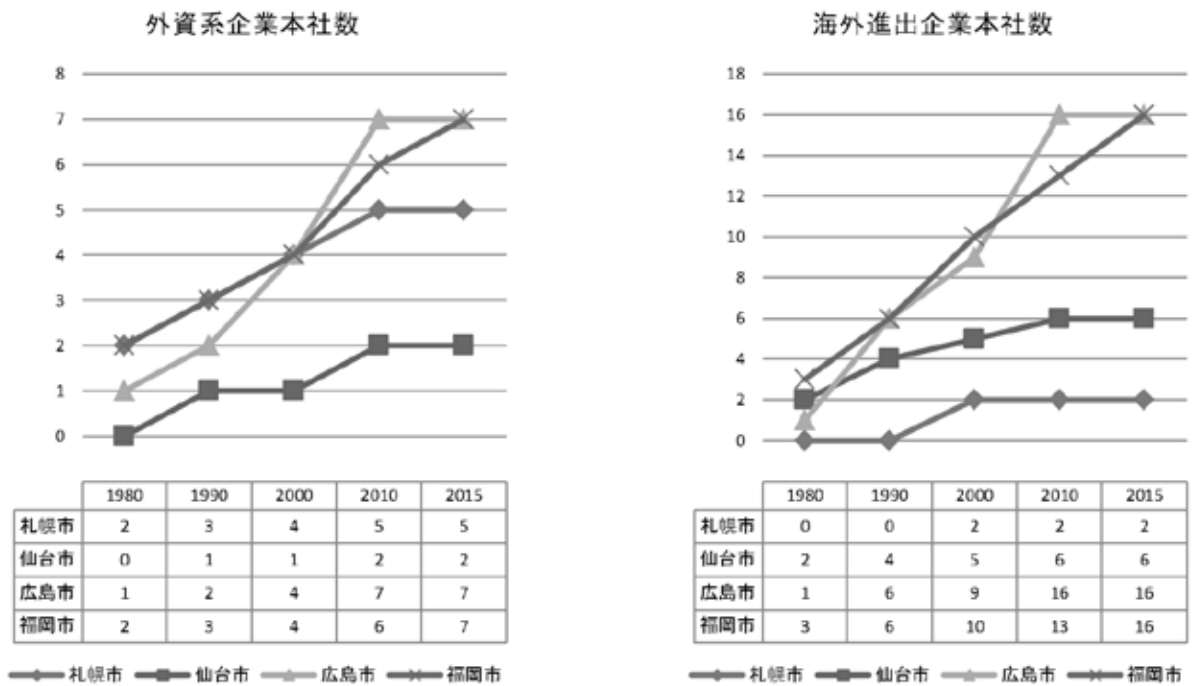
世界都市研究で重要視されてきた指標は、多国籍企業の本社数や支所数であった。グローバル都市には、多国籍企業の本社や支所が多数立地しており、相対比較しやすい。だが、日本の地方都市のような、グローバル都市化が進んでいない都市には、多国籍企業の本社や支所の立地件数は少なく、その件数をもとにグローバルな都市の階層・序列を論じることは難しいのが現状である。

とはいえ、東洋経済新報社『外資系企業総覧2015』、同『海外進出企業総覧2015』をもとに、地方都市に進出している外資系企業数や海外進出している地方本社企業数がある程度明らかにすること



出所：法務省「在留外国人統計」各年版をもとに筆者作成。

図8 外国人人口・比率推移



出所: 東洋経済新報社(2015)『外資系企業総覧2015』、『海外進出企業総覧2015』をもとに筆者作成。

図9 外資系企業本社数・海外進出企業数推移

は可能である。これら2つの総覧に掲載されている企業数は、外資系企業3,117社、海外進出企業数4,700社となっている。

『外資系企業総覧』に掲載されている外資系企業は、外資比率49%以上を採択の基準としている。そもそも『外資系企業総覧』に掲載されている外資系企業が、世界都市論で論じられてきたような「多国籍企業」の概念に合致するのかどうかという問題もある。

また、『海外進出企業総覧』に記載された企業も、出資比率20%以上の現地法人を2社以上持つ企業であり、海外進出した規模の小さな地方企業については、調査対象となっていない。

上記の問題があることを承知したうえで、2つの総覧にもとづき、4都市の企業数をカウントしたが、図9である。なお、外資系企業は、2015年時点で各都市に立地している企業のみを対象としている。つまり、2015年以前に撤退した企業については、対象としていないため、2010年以前の企業数はその時点において立地していた外資系企業数とは一致しない。

図9から明らかなように、地方中都市に本社を置く外資系企業数は、きわめて少ないのが現状である。福岡市と広島市が7社、札幌市が5社、仙台市は2社となっている。2010年以降、地方中枢都市への外資系企業の進出件数は、福岡市への1社のみである。

海外進出企業数についても、4都市ともに少ない。福岡市と広島市が16社、仙台市は6社、札幌市は2社であった。海外進出企業についても、2010年以降増加したのは、福岡市に本社を置く3社のみにすぎない。

外資系企業の定義、海外進出企業の調査範囲の問題もあり、これらの数値からただちに何らかの結論を導き出すことは難しいように思われる。あえていこうとすれば、外資系企業、海外進出企業については、福岡市と広島市にやや多く立地しているということであろう。

(3) 貿易量・貿易額

ここでは、グローバル化の進展にともなう、各都市を基点としたグローバルな物流・取引の変動をみるために、各都市に近接する港湾と空港を

介した、外国との貿易を取り上げる。各港湾における国外海上貨物量の変動を図10に、各港湾と各空港における貿易額の変動を図11に示す。

1980年時点では広島港からの輸出量が最も多く、自動車を主とした金属機械工業品が、9割以上を占めている。しかし、1990年以降、広島港の輸出量は急速に減少し、2005年から再度上昇してきている。

広島港とは対象に、博多港の輸出量は1990年以降、急速に増加している。博多港からの輸出における金属機械工業品の占める割合は、1990年で2割程度である。雑工業品は6割を占めている。2000年に、博多港の輸出量は広島港を抜き、増加率は過去よりも高くなっている。2014年時点では、金属機械工業品の割合は5割近くに上昇しているが、多様な工業品の輸出を担っているのが特徴的である。

仙台塩釜港と苫小牧港も、輸出量は伸びている。1995年以降は、仙台塩釜港のほうが高い伸び率を示している。

輸入量においては、苫小牧港が最も高い数値で推移している。2014年の苫小牧港の輸入量の過半を原油と石炭が占め、道内産業用の資源・燃料を輸入するためのハブとなっている。しかし、輸出量は少なく、図6に示したように国内市場との取引を主要な機能としている側面が強い。

次いで、仙台塩釜港と博多港の輸入量は、ともに近いペースで上昇している。2014年の仙台塩釜港の輸入の5割は、原油・石油ガスであり、苫小牧港と同様に地域の資源エネルギーの輸入ハブとしての役割が強い。

博多港の輸入量で最も多い商品は、雑工業品であり、約3割を占めている。次いで農水産品が約2割を占める。鉱産品は1%にも満たない。北部九州においては、北九州港が資源エネルギーの輸入ハブとしての機能を担っているためである。

広島県では、呉港が資源輸入を担っている。しかし、広島港は、資源以外の商品の輸入を伸ばしていない。

輸出額と輸入額を合わせた貿易額について、各港をみると、博多港と福岡空港の著しい上昇をみることができる。博多港では、2000年より貿易額の上

昇ペースは高まり、福岡空港では、1990年を基点に上昇している。福岡空港の貿易額を上昇させた要因は、半導体の輸出である。2000年時点で、福岡空港の輸出額に占める半導体電子部品の割合は、67%である。九州がシリコンアイランドとして、出荷量のピークを迎えていた時期と一致する。

福岡空港の貿易額は以降、下落したが、2010年以降、再上昇している。2014年時点では、半導体電子部品の輸出額シェアは53%まで下落した。それに対して、化学製品や特殊製品などの品目のシェアが拡大している。

広島港においても、貿易額は2005年以降再び上昇している。しかし、広島空港の貿易額は横ばいである。新千歳空港、仙台空港でも貿易額は増加しておらず、福岡空港との差は拡大している。

(4) 国際線旅客数・出入国者数

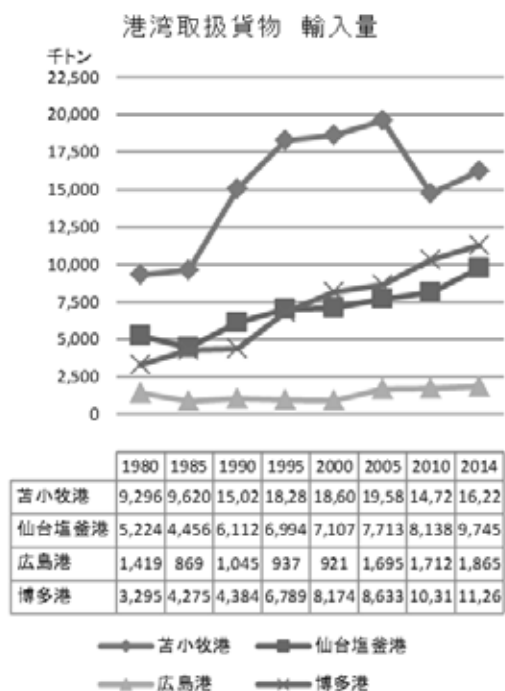
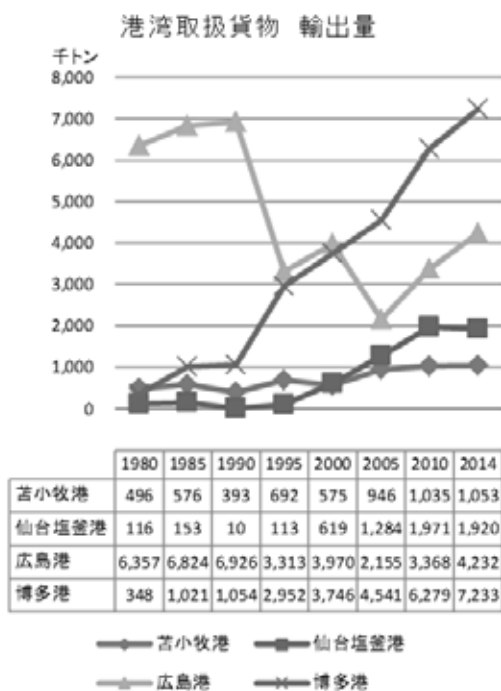
ここでは、国境を超えた人の移動量の変動をみることによって、各都市のグローバル化の進行状況について考察する。

各都市に近接する空港における国際線旅客数と、国内第一の国際空港である成田空港と各空港間の旅客数を図12に、各空港における日本人と外国人の出入国者数の変動を図13に示す。なお、参照した『航空統計要覧』には、国内路線の旅客数の上位の路線しか掲載されていないため、新千歳空港と福岡空港の成田空港路線のみを表示している。

国際線旅客数は、1980年時点、福岡空港は他の3空港より一桁多く、年間50万人を超えている。1985年以降旅客数は増加し、2000年に一旦ピークを打ち、その後減少に転じている。だが、2005年から再び増加に転じ、2010年以降はとくに伸びている。

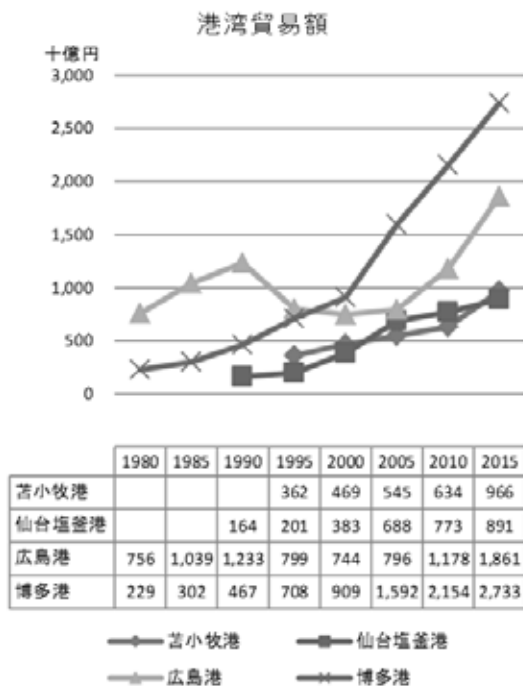
新千歳空港の旅客数についても2005年以降増加している。2015年の国際線旅客数では、福岡空港は成田空港、関西空港、羽田空港、中部空港に次ぐ全国5位、新千歳空港は、那覇空港に次ぐ全国7位である。

仙台空港と広島空港の国際線旅客数は、2000年にかけて増加したが、以降は落ち込んでいる。2000年をピークに落ち込んでいる要因としては、後述す



出所: 大都市統計協議会「大都市比較統計」、各港湾統計書各年版をもとに筆者作成。

図10 港湾取扱貨物量推移



出所: 財務省「貿易統計」各年版をもとに筆者作成。
注記: 空白部分は統計に非掲載。

図11 貿易額推移

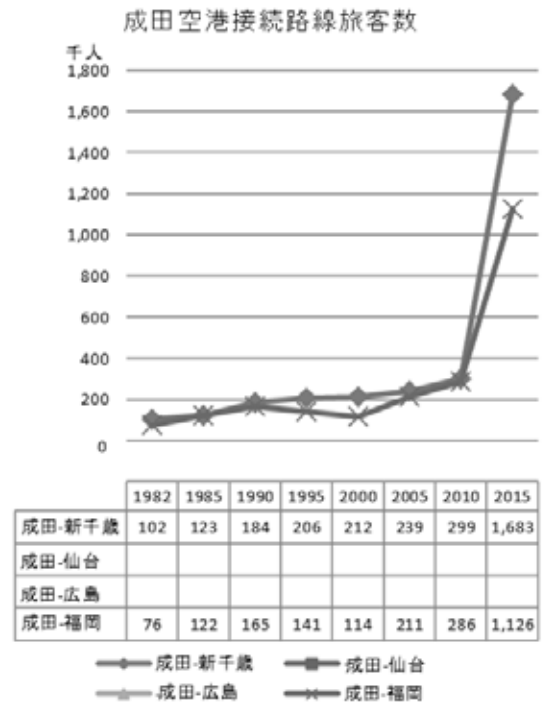
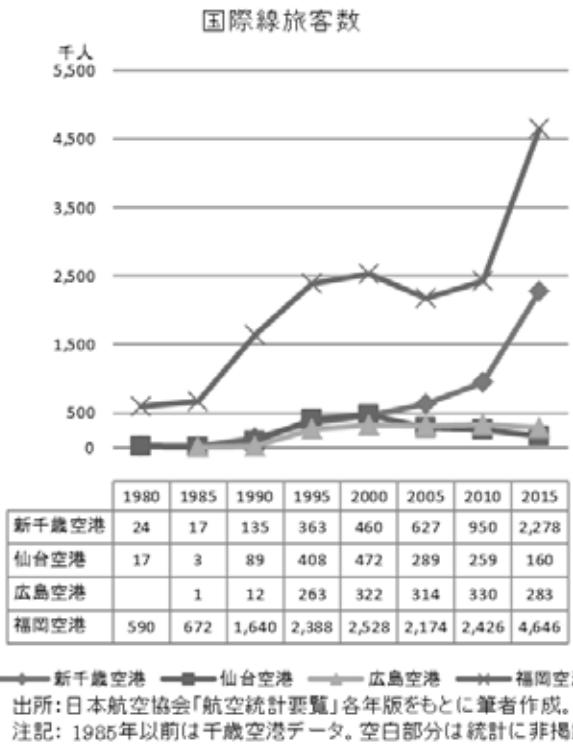


図12 航空旅客数推移

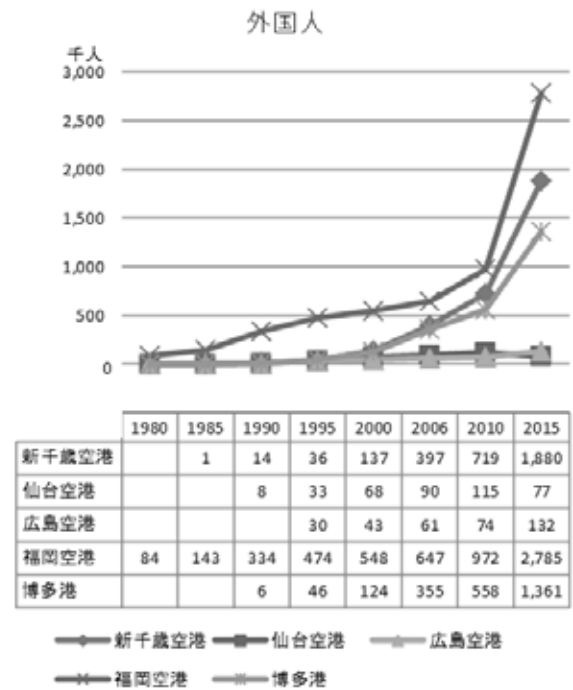
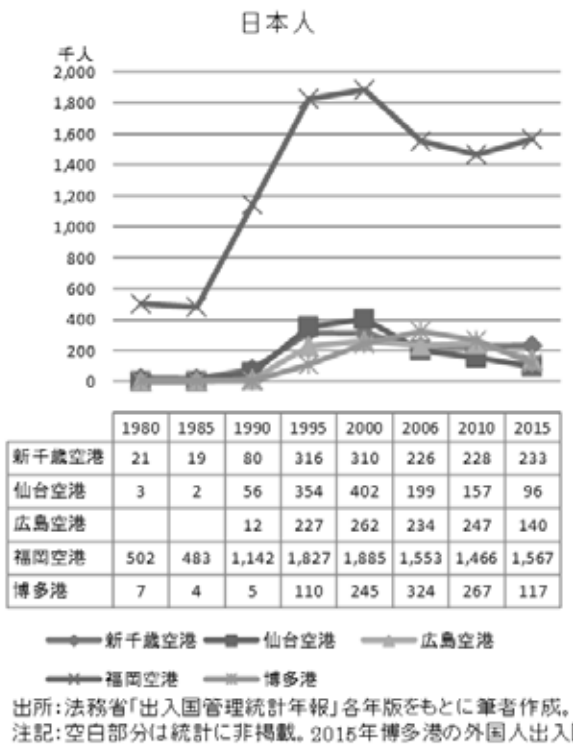


図13 出入国者数推移

る日本人の出国者数の変動にみることができる。グローバル化の進展とともに、1980年代以降、海外旅行する日本人は増加し続けたが、その数は2000年以降、減少している。そのため、各都市を基点とする、国際線を利用する日本人の数は減少し、それに連動して国際線旅客数も減少した。次項の図14に示す各地域での日本人の出国者数によれば、それは明らかである。

福岡空港と新千歳空港の国際線旅客数が、2000年代以降も増加している要因は、訪日外国人の増加によるものである。全国の訪日外国人数は、2011年から2015年にかけて622万人から1,974万人と3.2倍に増加している。これに呼応するように、成田-新千歳と成田-福岡の両路線の旅客数は、2010年から2015年にかけて伸びている。両路線での旅客数の増加要因は、訪日外国人による可能性が高い。

これら2空港とは対照的に、外国人の出入国者数の動向からみて、仙台空港と広島空港は、訪日外国人を取り込めていない。また、仙台空港については、2011年に発生した東日本大震災による津波被害の影響もあったと考えられる。

福岡空港の日本人出入国者数は、2010年以降増加に転じた。福岡県の出国者数は減少している。つまり、福岡県外に住む日本人の国際線利用者が増加している¹³⁾。2011年に九州新幹線は鹿児島中央駅まで全線開業した。九州新幹線を利用した福岡空港の国際線旅客が増加している可能性が高い。新幹線博多駅から福岡空港まで地下鉄で5分というアクセスも寄与していると思われる。

国境を超えた人の往来という観点からは、国際空港を都心部からきわめて近い場所に立地している福岡でのグローバル化は、4都市のなかで進展しているといえよう。さらに、福岡空港と同じく都心に立地する博多港からも、訪日外国人数は増加しており、福岡市のグローバル化に寄与している。

2015年の博多港への船舶観光上陸者数¹⁴⁾は、501,955人、国際クルーズ船寄港回数は245回であり、横浜港を抜いて、全国の港湾で1位となった。福岡市港湾航空局によると、2016年の寄港予約数は404となっている。

(5) 日本人出国者数

前項では、グローバル化の進展とともに国境を超えた人の移動に着目したが、とりわけ日本人の国際的な移動については、2000年頃より減少していることを確認した。出国者数は、それぞれの地域の「内なるグローバル化」の進展状況を測る指標であると考えられる。ここでは、日本人の各道県別の出国者数、および人口に占める割合である出国率を、図14に示し、その変動要因を考察する。

出国者数については、各道県において共通して1985年以降急速に増加し、2000年にピークを打ち、以降減少に転じている。1985年のプラザ合意に端を発する急速な円高にともない、海外旅行者数は日本全国で急増した。日本全国の出国者数は、2000年に1,782万人を記録してから減少したが、再上昇し2012年には1,849万人と過去最高値を記録した。2015年の日本全国の出国率は12.8%であるのに対して、4道県の出国率は図15に示すように、最も高い福岡県の10%でも全国値を下回っている。出国率の低さ要因として、4道県でのアウトバウンド企業の少なさを挙げることができる。

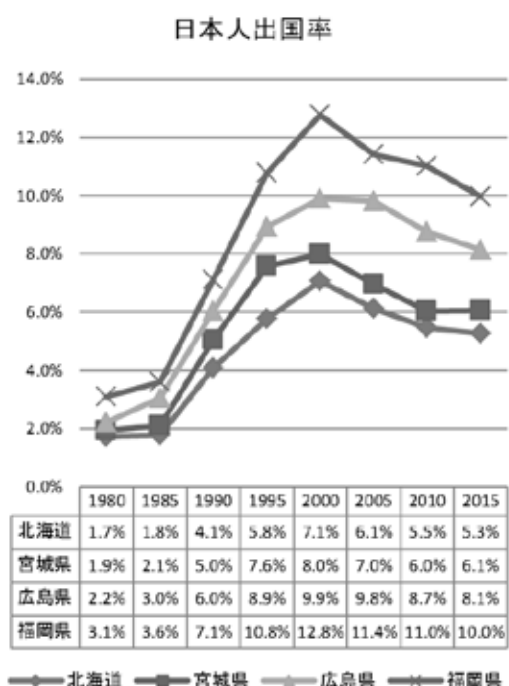
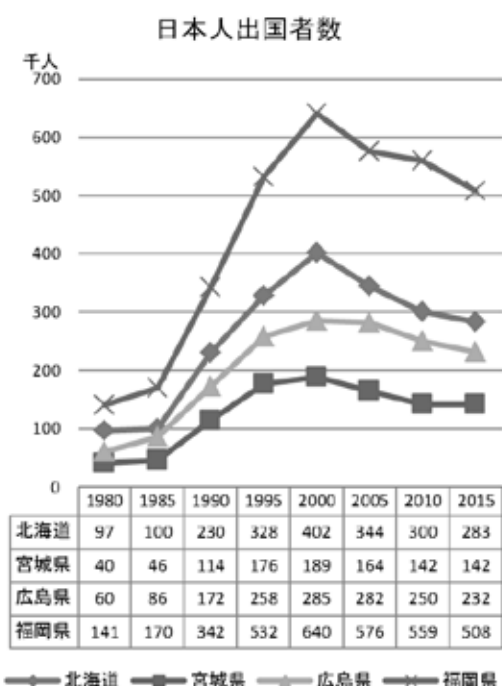
本章(2)でも記したとおり、日本で海外に進出している企業の本社数は、地方都市ではきわめて少ない。図15に示すように、3大都市圏での出国率は25.0%の東京都を頂点として総じて高い。出国者には、ビジネスなど観光以外の目的を持った渡航者も含まれている。海外進出する企業の進出度合いと増加のペースにおいて、地方中枢都市圏と3大都市圏の間での格差が広がっていると考えられる。

また、広域圏での人口減少や高齢化は、出国率の低下に作用していると考えられる。とくに北海道の出国率はきわめて低く、人口減少と高齢化の影響を強く受けている可能性が高い。

しかし、札幌市への人口と企業の集中状況を踏まえると、市域での出国率はこれよりもはるかに高いと考えられる。他の都市も同様であるため、道県レベルでの統計ではこれ以上の分析は困難である。

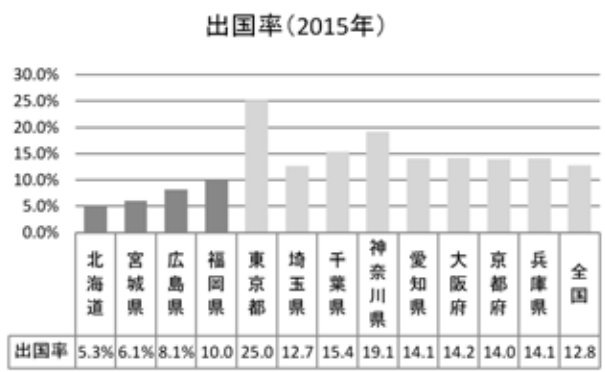
(6) 留学生数

前項で考察した出国者数は、滞在期間が短期・長期に限定されず、さらに目的も限定されない。ここ



出所：法務省「出入国管理統計年報」各年版をもとに筆者作成。

図14 日本人出国者数・出国率推移



出所：法務省「出入国管理統計」2015年版をもとに筆者作成。

図15 各都道府県・全国の出国率

では「内なるグローバル化」をより明確に測るために、海外留学生数をとりあげる。海外留学は、学位の取得のみならず、外国の言語や文化の習得に加え、留学中に旅行やインターンを通じた多様な海外経験を得ることが可能である。このような経験を国内に持ち帰ることによって、「内なるグローバル化」は向上するであろう。留学生の受け入れについても、その地域の寛容性を高めることによって、「内なるグローバル化」は進むであろう。

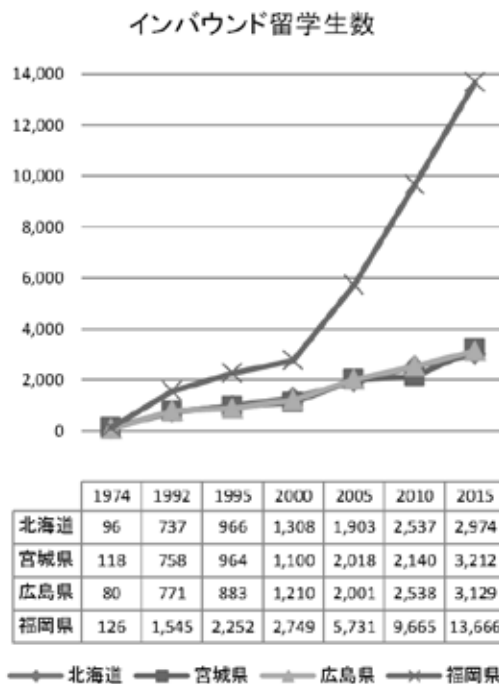
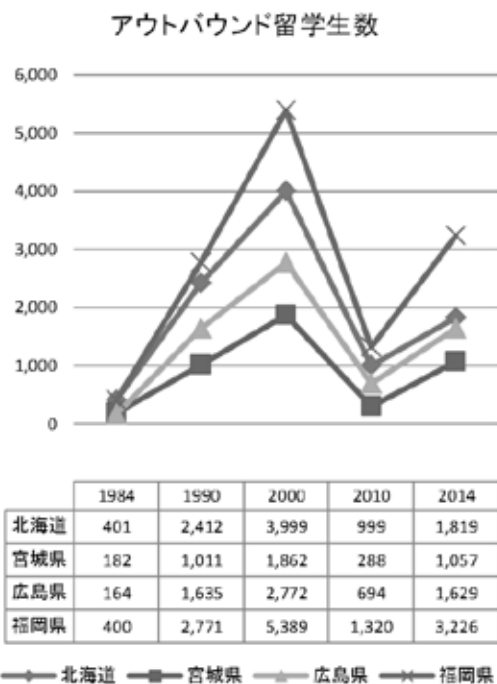
各都市の道県別のアウトバウンド留学生数とインバウンド留学生数の変動を図16に示す。なお、本

資料はデータの制約上、記載年次にばらつきがあることに留意が必要である。

道県別のアウトバウンド留学生数は、道県別の出国者数の順位と同じ順位で推移し、2000年にピークを打っている点でも同様である。しかし、2000年から2010年にかけての下落は、出国者数の下落と比較してより先鋭となっており、少子化だけでは説明できない。「若者の内向き化」が指摘されるなかで、近年は政府によるアウトバウンド留学生への支援¹⁵⁾が進みつつあり、各道県での数値も回復してきている。これらのなかでも、福岡県の上昇ペースは高い。

インバウンド留学生については、福岡県と他の道県の推移が大きく異なっている。図16では参考のために1974年のみ職業別での「学生・生徒」に該当する外国人数を表記している。どの道府県も1974年時点では留学生は数えるほどしかいない。1990年代では、福岡県と他の道県の間には差はみられるが、2000年以降その差は急激に拡大している。

福岡県では、2001年に産学官で「国際ビジネス人材支援会議」を設立し、県内企業による留学生の採用支援に取り組み、2008年には「福岡県留学生



出所：日本学生支援機構「留学生調査」（アウトバウンド留学生2010年以降、インバウンド留学生2000年以降）
 ・1984年～2000年のアウトバウンド留学生数は法務省「出入国管理統計」日本人「留学・研修・技能取得」の出国者数。
 ・1992年・1995年のインバウンド留学生数は法務省「在留外国人統計」在留資格別「留学」の外国人数。
 ・1974年インバウンド留学生数は法務省「在留外国人統計」職業別「学生・生徒」の外国人数。
 上記をもとに筆者作成。

図16 留学生数推移

サポートセンター」を開設するなど、留学生への支援や留学生の誘致に積極的に取り組んできている（佐藤，2012）。留学生数の近年の増加は、こういった取り組みの成果として表れてきているといえよう。

(7) 外国人延べ宿泊者数

(4)では、国外から各都市の空港へ直接入国した外国人数について考察したが、日本のほかの空港から入国し、国内を移動して各都市を訪問する外国人数については捕捉できていない。各都市を訪問し、滞在した外国人数を完全に把握することはできないが、外国人の延べ宿泊者数を比較することによって、各都市でのインバウンドにかかわるグローバル化の進行状況を考察することは可能である。

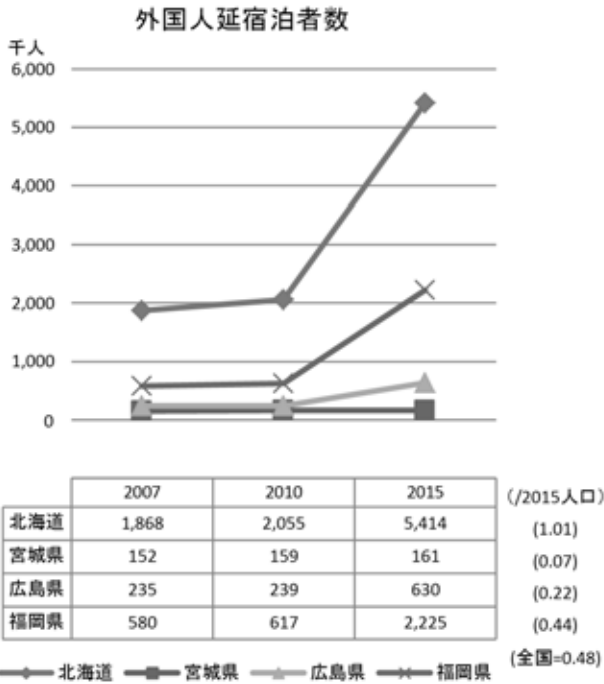
観光庁「宿泊旅行統計」では、外国人延べ宿泊者数を都道府県単位で集計している。2007年以降の統計しか公開されていないため、2010年と2015年のデータを併記した図17を示す。

外国人延べ宿泊者数の最も多い道県は北海道であり、福岡県が次いでいる。2010年時点では、宮城

県と広島県には大きな差はない。2010年から2015年にかけて北海道は2.6倍、福岡県は3.6倍、広島県は2.6倍となったのに対し、東日本大震災や福島原発事故の影響もあり、宮城県では横ばいであった。北海道を訪問する外国人数の増加については、図12と図13より国際線旅客数の約9割は外国人であり、旅客数は伸びていることから明らかである。さらに、2010年から2015年にかけての成田 - 新千歳便の旅客数の高い伸びは、外国人宿泊者数の増加によるものと断定してよいであろう。

さらに、北海道での外国人一人当たりの滞在日数の相対的な長さは、延べ宿泊者数を押し上げていると考えられる。2015年の各道県人口当たりの延べ宿泊者数を算出すると、図17の括弧内の数値となる。全国の平均値は、0.48であり、北海道のみがこれを上回っている。道内のどの程度の割合の外国人が札幌市に宿泊したかは明らかでないが、多くの外国人は、新千歳空港をゲートウェイとして札幌ないし北海道を訪問していることは確かである。

福岡についても、国際線あるいは国内線にて福岡



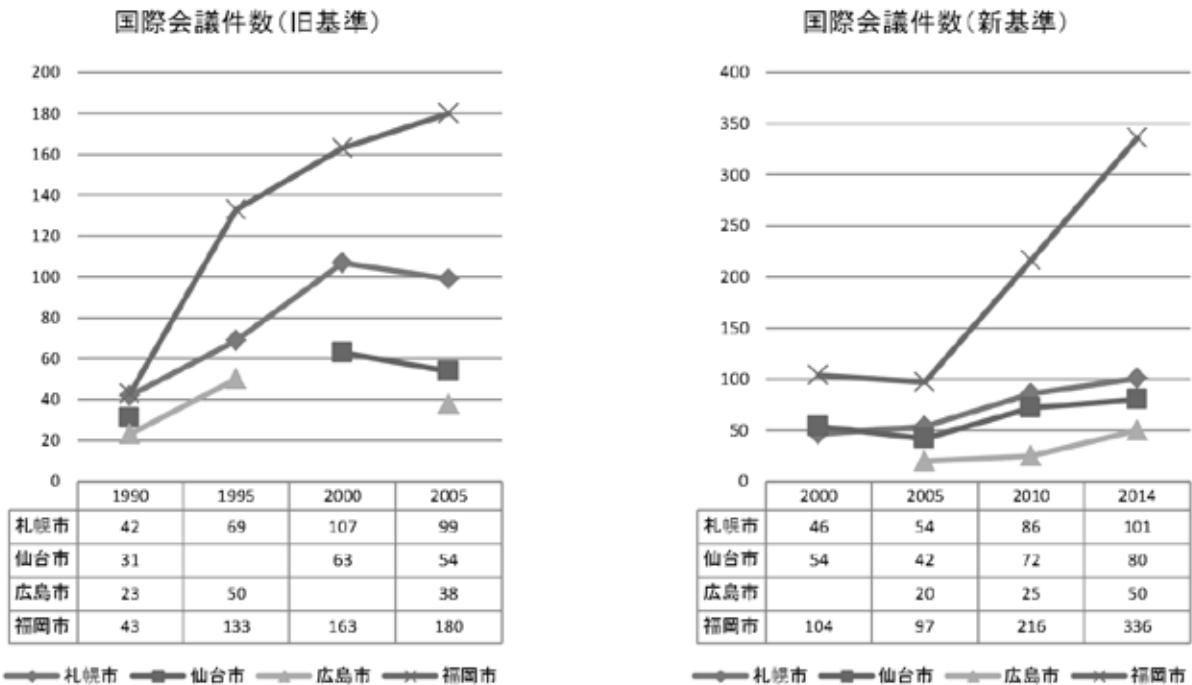
出所: 国土交通省 観光庁「宿泊旅行統計調査」各年版をもとに筆者作成。
 注記: 従業者数10人以上の施設。

図17 外国人延べ宿泊者数推移

空港をゲートウェイとして、福岡ないし九州を訪問する外国人数の増加は顕著である。グローバルなゲートウェイとしての国際空港の機能は、地方中枢都市の今後のグローバルな集客力を形成するための要である。

(8) 国際会議件数

前項で考察したインバウンド外国人訪問者数の近年における高い伸びは、政府による入国 VISA の緩和措置や、円安といった要因を背景としている。さらに、各自治体では、MICE 推進を政策にかかげ、インバウンド外国人の集客に派生する経済効果を取り込もうとしている。MICE とは、Meeting、Incentive、Conference (Convention)、Exhibition の略称であり、国際会議や国際的な見本市を企画・誘致することによって、外国人の会議や見本市への参加にとどまらず、宿泊や飲食に加え、観光での消費を促すことによって外貨を獲得する戦略である。各都市の MICE 推進の指標として、日本政府観光局 (JNTO) による国際会議件数の変動を図 18 に



出所: 日本政府観光局(JNTO)各年発表資料をもとに筆者作成。
 注記: 空白部分は統計に非掲載。

図18 国際会議件数推移

示す。JNTO は、2008 年に国際会議の集計基準を変更したため、変更前と変更後のデータを記載する。

旧基準においては、1990 年には各都市間では大きな差はみられないが、2005 年にかけて福岡での開催件数は 4.2 倍、札幌では 2.4 倍に増加しており、他都市との差は大きくなっている。しかし、新基準においては、2005 年から 2014 年にかけて、福岡での開催件数の伸びは他都市を大きく上回っている。福岡での国際会議件数は、3 大都市圏を含めた都市のなかでも多く、2008 年より全国で東京に次いで 2 位で推移してきている。

4. 国内的・国際的指標にもとづく 4 都市の総合評価

第 1 章および第 2 章においては、各都市の指標値およびそれらの変動を直接比較することによって、指標ごとでの各都市の優位性・劣位性について考察した。

本章では、グローバル都市度をスコアによって評価する都市ランキングの作成手法を援用し、4 都市の総合的な評価を試みる。国内的指標を総合評価することによって、各都市の地方中枢都市レベルを評価し、国際的指標を総合評価することによって、各都市のグローバル都市レベルを評価する。

総合評価は、各指標の数値を指数化し、それらを集計する方法をとる。指標値の指数化については、既存の都市ランキングで行われているように最大スコアを 100 とし、最少スコアを 0 とする方法では、4 都市という少ないサンプル数では各都市の差が著しく大きくなる。指標数も限られているため、ここでは最大値のスコアは 100 とするものの、それよりも小さな数値については最大値との比率に応じて配点することとする。

第 2 章・第 3 章では、各指標の変動に着目したため、広域圏人口といった各都市に関連する指標も示したが、本章では都市そのものを評価する指標に限定し、本稿作成時点の最も新しい年次のデータを採用する。

上記の方法にもとづき、4 都市の国内的指標と国際的指標を、以下の観点から選定し、それぞれを相

対的な関係から 100 点満点の指数に置き換え集計した結果を表 3 に示す。

(1) 国内的指標

国内における都市の中枢性を示す要素として、各市域ではなく、各都市圏域の人口・経済集積規模を示す No.1 ～ No.4 の指標を採用する。経済的な圏域の規模が大きいほど、その都市の中枢性は高いという観点からである。

次に、各都市における主要企業の本社と支所の数をそれぞれ採用する。No.5、6 の主要企業本社・支所は、それぞれの市内中心業務地区（CBD）に集中することを前提とするため、各都市の人口や事業所数などの母数は考慮しない。

No.7、8 の各港湾での国内貨物量と各空港の国内線旅客数については、各都市・都市圏の国内的なゲートウェイとしてのスポット的な機能を評価するために採用する。

(2) 国際的指標

No.1 の各市域における外国人人口については外国人人口比率を採用することによって、市域人口の格差を除去する。

No.2、3 の外資系企業と海外進出企業の本社数については、主要企業と同様に、CBD への集中を想定する。

No.4 ～ No.7 の国境を超えた人・モノ・カネの移動に関する各指標は、各都市・都市圏の国際的なゲートウェイとしてのスポット的な機能を評価するために採用する。

No.8 ～ No.10 の日本人出国者数、留学生数、外国人延べ宿泊者数については、道県単位の数値であるため、各市域・都市圏域においてもそれぞれ同様のレベルであると仮定し、人口当たりに換算した数値を採用する。

No.11 国際会議件数については、各市内の主要国際会議施設に集中することを前提として採用する。

上記の各指標について、表 3 に示す国内的指標と国際的指標の平均スコアを都市別に散布図に配置し、図 19 に示す。

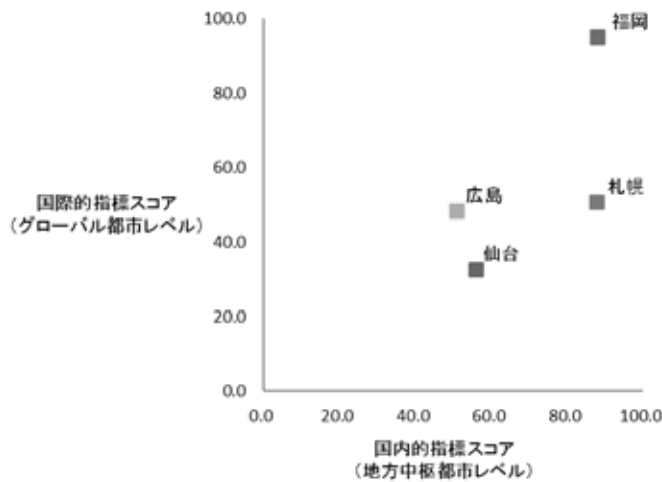
国内的指標の総合スコアからは、各都市の地方中

表3 地方中枢4都市の各指標値および指数値

国内的指標					札幌	仙台	広島	福岡						札幌	仙台	広島	福岡
1	人口(千人)	2,360	1,610	1,430	2,600	各都市圏(2015)					90.8	61.9	55.0	100.0			
2	従業者数(千人)	1,040	720	675	1,146	各都市圏(2010)					90.8	62.8	58.9	100.0			
3	GDP(十億円)	7,438	5,414	5,385	8,922	各都市圏(2010)					83.4	60.7	60.4	100.0			
4	従業者当りGDP(百万円)	7,155	7,52	7,973	7,787	各都市圏(2010)					89.7	94.3	100.0	97.7			
5	主要企業本社数	25	10	13	34	各市(2010)					73.5	29.4	38.2	100.0			
6	主要企業支所数	721	850	736	954	各市(2010)					75.6	89.1	77.1	100.0			
7	国内海上貨物輸送量(千トン)	89,018	30,914	5,635	15,313	各港湾(2014)					100.0	34.7	6.3	17.2			
8	国内総旅客数(千人)	18,561	2,954	2,385	16,721	各空港(2015)					100.0	15.9	12.8	90.1			
	指数平均スコア										88.0	56.1	51.1	88.1			

国際的指標					札幌	仙台	広島	福岡						札幌	仙台	広島	福岡
1	外国人人口比率(%)	0.5%	1.1%	1.4%	2.0%	各市(2015)					27.7	54.1	70.8	100.0			
2	外資系企業本社数	2	6	16	16	各市(2015)					12.5	37.5	100.0	100.0			
3	海外進出企業本社数	5	2	7	7	各市(2015)					71.4	28.6	100.0	100.0			
4	国際海上貨物輸送量(千トン)	17,281	11,665	6,097	18,493	各港湾(2014)					93.4	63.1	33.0	100.0			
5	貿易額(百万円)	1,014	905	1,911	4,211	各港湾・空港合計(2015)					24.1	21.5	45.4	100.0			
6	国際総旅客数(千人)	2,278	160	283	4,646	各空港(2015)					49.0	3.4	6.1	100.0			
7	外国人出入国者数(千人)	1,880	77	132	2,785	各空港(2015)					67.5	2.8	4.7	100.0			
8	日本人出国率(%)	5.3%	6.1%	8.1%	10.0%	各道県(2015)					52.8	60.9	81.8	100.0			
9	人口千人当り留学生数	0.89	1.83	1.67	3.31	各道県(2015) イン・アウトバウンド合計					26.9	55.2	50.5	100.0			
10	人口当り外国人延べ宿泊者数	1.01	0.07	0.22	0.44	各道県(2015)					100.0	6.9	22.0	43.4			
11	国際会議件数	101	80	50	336	各市(2014)					30.1	23.8	14.9	100.0			
	指数平均スコア										50.5	32.5	48.1	94.9			

出所: 第3章第1節・2節の資料をもとに筆者作成。



出所: 表3をもとに筆者作成

図19 国内的指標・国際的指標スコアによる4都市のポジション

枢都市レベルをみることができる。福岡と札幌のスコアは僅差で最も高く、本分析からは、日本の地方圏においてはこれら2都市は、地方中枢都市として高い序列にあると結論づけられる。

指標が少ないことから、結果的に指標にウェイトが生じていると考えられるため、採用する指標の数に応じてスコアには変動が生じると思われる。しかし、福岡と札幌、仙台と広島それぞれの序列に変

動は生じて、福岡・札幌と仙台・広島には一定の格差がみられることから、採用指標の変更によってこの格差が入れ替わることは考えにくい。第1章でも論じたように、これら都市の広域圏での人口や生産活動の変動によって、今後の地方中枢都市としての序列は変動するであろう。

次に、国際的指標の総合スコアから、各都市のグローバル都市レベルを考察する。4都市のなかで、

福岡のグローバル都市としての評価は、他都市を大幅に上回っている。地方中枢都市としての評価と同様に、グローバル都市としての評価を左右する指標間には、一定の相関性があると考えられる。

表4は、森記念財団都市戦略研究所の2012年「世界の都市総合力ランキング」に、日本の3大都市圏の政令指定都市と地方中枢4都市を加えて評価した結果である。従来の「世界の都市総合力ランキング」は、日本の都市では東京、大阪、福岡の3都市のみを評価対象としているが、2012年に番外編として、日本のその他都市を同様の手法にて評価しスコアづけをした結果である¹⁶⁾。

ここからは、地方中枢都市のスコアは、上位より福岡(790.3)、広島(755.4)、札幌(745.7)、仙台(741.9)の順に高くなっている。表3の国際的指標の指数平均スコアは、福岡(94.9)、札幌(50.5)、広島(48.1)、仙台(32.5)である。広島と札幌の順位に相違はあるが、福岡とその他3都市との間にはともに一定の格差があり、3都市のなかでは仙台のスコアは最も低くなっている。採用する指標の数やウェイトづけは異なるものの、グローバル都市としての評価結果には類似性をみることが出来る。さらに、表4からは、福岡のランクは名古屋をも上回っている。

以上の考察から、日本国内の地方都市としては、福岡のグローバル都市としてのレベルは最も高いといえよう。

表4 世界の都市総合力ランキング2012年版での日本の各都市の序列

1	東京	1324.9
2	大阪	942.1
3	京都	830.4
4	横浜	805.4
5	福岡	790.3
6	神戸	788.6
7	さいたま	770.6
8	名古屋	761.0
9	広島	755.4
10	札幌	745.7
11	仙台	741.9
12	川崎	732.3

出所: 森記念財団都市戦略研究所(2013)
『世界の都市総合力ランキングYEARBOOK2012』p.107。

5. おわりに

5.1. グローバル経済との結合点としての地方中枢都市

本稿では、日本の都市システムにおいて、地方圏のなかで最も高い階層にあるとされる地方中枢4都市に焦点をあて、国内的指標と国際的指標に分けて1980年から近年にかけての変動を考察した。さらに、各都市の地方中枢都市レベルと、グローバル都市レベルを明らかにするため、指標を選定しスコア化することによって、それぞれのレベルを数値によって示した。

国内的指標においては、各都市の市域への人口集中は共通して進んできたが、九州を除く広域圏の人口減少にともない、これらの中枢都市への人口集中のペースも弱まっている。また、経済的管理機能の一つに位置づけられる主要企業の本社・支所の各都市への集積は、広域圏経済の成長と停滞に応じて増加・減少してきている。

近年にかけての本社機能の東京圏への一極集中の進行にともない、地方中枢都市と東京圏とのつながりは強化されてきている。札幌・福岡と東京間の航空旅客数は2000年にかけて著しく増加し、それぞれの国内線旅客数の半数以上を占める水準で推移している。

日本におけるグローバル経済との最大の結節点である東京とのつながりの強さは、地方中枢都市としての序列をより大きく規定するようになったと考えられる。新幹線による東京圏へのアクセスの良い仙台も、この観点からは優位にある。

国土においてより末端に位置する広域圏である北海道と九州では、これらの中枢都市以外の都市は、東京と直接つながりにくいため、札幌と福岡の東京圏への結節点としての中枢性はより高くなると考えられる。

国内的指標を総合評価した結果、札幌・福岡の地方中枢都市としての序列は、仙台・広島よりも高くなった。

国際的指標においては、ほぼすべての指標において福岡の著しい上昇と優位性を確認した。上昇している指標は、グローバル化の影響を強く受

け、それぞれの相関性は高いと思われる。

地方中枢4都市の国際的指標をグローバル都市レベルとして総合評価すると、福岡と他の3都市の間には一定の格差を認めた。福岡は札幌と比較して、地方中枢都市レベルでは同等であるものの、グローバル都市レベルでは大きく上回っている。2都市は双方とも東京との結合は強いが、福岡は札幌と比較して、グローバル経済との直接的な結合も強くなっている。

他都市と比較したグローバル都市レベルの高さは、福岡のグローバル経済との結合の強さを意味し、経済成長をささえているといえよう。その反面、グローバル都市レベルが4都市で最も低い仙台は、東京圏・首都圏経済に最も近く、経済的依存度も高い。人口減少期にはいった日本においては、グローバル経済への直接的なつながりの強さは、今後の地方中枢都市の序列にさらなる格差をもたらすであろう。

5.2. 国際化推進政策からグローバル化推進政策の時代へ

最後に、地方中枢都市で最もグローバル化が進展していることを確認した福岡をとりあげ、これまでの政策と照らし合わせながら、今後のさらなるグローバル都市化について展望してみたい。

福岡市は、全国の地方自治体に先駆けて、1961年に基本計画を策定し、およそ5～10年おきに計画を更新しながら、都市づくりを進めてきている。1987年に策定した第6次基本計画では、はじめて「活力あるアジアの拠点都市」を都市像にかかげ、アジアを主眼とした国際化を政策に取り入れはじめた。

福岡市では、1989年にシーサイドももち地区にてアジア太平洋博覧会を開催し、これを契機として、福岡アジア文化賞、アジア太平洋子ども会議 in 福岡、福岡アジア太平洋センター、アジアマンス、アジアフォーカス福岡映画祭、福岡アジア美術館、アジア・フィルム・ライブラリー（福岡市図書館に併設）、福岡よかトピア記念国際財団（現：福岡よかトピア国際交流財団）など、アジア絡みのさまざまな事業を矢継ぎ早に実施してきた（山崎・久保、2016）。1991年には、JR九州の高速船ビートルII

世（博多港－釜山港）が就航し、これを機に韓国との人の交流は、国内他都市よりも顕著となっている。

2003年策定の第8次にあたる新・基本計画では、福岡を九州のみならず、アジアのなかで位置づけている。そして、基本計画の部門別計画として「国際化推進計画」を独自に策定している。政府主導による東京の世界都市化政策が進んできたなかで、福岡ではこれとは異なる地域志向の強いグローバル都市化政策が展開されてきた。

福岡市(2003)「国際化推進計画」は、「協力」と「競争」によりアジアのなかで共生する都市・福岡を主題として、環境問題などの地球規模で解決すべき課題への対応や、アジア情勢への対応といった国際的な協力を標ぼうしつつも、都市間競争激化への対応としての福岡の国際都市としての能力向上の必要性をかかげている。計画では、国際化にかかわる成果指標を設定し、2015年を目標年次としている。

「国際化推進計画」の達成状況を確認すると、ほぼすべての項目において2015年の目標値を上回る成果を達成している。留学生数の目標値は3,500人であったが、2014年に7,500人を超えている。博多港外航旅客者数の目標80万人に対して、2014年に86.6万人を達成している。博多港と福岡空港の貿易額の目標は2.65兆円であったが、2014年にはすでに4兆円を記録している。外国人延泊泊者数の目標60万人は、2013年80.7万人に、国際会議件数は目標220件に対して2014年に336件を達成している。博多港の国際海上コンテナ取扱個数のみ、2014年段階では目標の100万TEUに届かず、91万TEUであった。

このように、福岡市は「国際化推進計画」にもとづくグローバル化政策を、日本の地方都市に先駆けて意識的に進めてきた。しかし、各成果指標の設定根拠は、過去数年のトレンド上昇であったため、必ずしも戦略的な計画であったとはいえない。それでもなお、この計画は、福岡のグローバル化を進める動機づけとなったことは確かであろう。

予測をはるかに上回るペースで福岡は、グローバル都市として、アジアにおける後背地を形成してきたのである。

福岡市では、筆者らが福岡アジア都市研究所(2015)『「第3極」の都市』で示したベンチマーク都市¹⁷⁾並みの「都市の成長」の実現に向けて、グローバル・ネットワークのさらなる構築・強化を、今後の戦略に据えるべきである。2015年の目標を大幅に上回る「国際化」を達成した福岡市では、新たな目標を定め、より多様な指標にもとづく「グローバル化」を政策的に推進する段階に来ているといえよう。

人口減少時代に突入した日本において、福岡を含む都市の将来の持続的な発展のために、各都市の位置づけや規模に応じた独自のグローバル都市化のあり方を検討し、政策として実行していかなければならない。

注釈

- 1) 経済企画庁地域経済問題調査室(1964)『中枢管理機能に関する調査』
- 2) 同様の手法で、海外の国における都市システムについても研究がなされてきた。
- 3) 田辺編(1982)では、これら4都市を広域中心都市と定義し、1960年頃から管理機能の集中によってそれぞれの地域の中心として、他の県庁所在都市より一層発展したとしている。田辺編では、札幌市は北海道、仙台市は東北地方、広島市は中国地方、福岡市は沖縄を除く九州地方の広域中心都市と定義された。本稿では、特記なき場合は田辺編の定義に倣い、4つの地方中枢都市の広域圏を、北海道、東北地方(青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県)、中国地方(鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県)および、沖縄を除く九州と定義する。
- 4) ①経済的中枢機能:東証1・2部上場企業数、卸売販売額、銀行預金残高、②文化的中枢機能:大学・短期大学生数、研究機関従業員数、ホール数(1,000席以上)、美術館・博物館数、情報サービス・調査・広告業従業者数、専門サービス・その他の事業サービス業従業者数、③行政的中枢機能:国の出先機関数、公務管

理的職業就業者数、政治・経済・文化団体従業者数。

- 5) 1980年以降、仙台市は、1987年に宮城県宮城町(人口29,043)、1988年に泉市(人口137,413)および名取郡秋保町(人口5,051)を編入している。広島市は、1985年に佐伯郡五日市町(人口96,441)、2005年に佐伯郡湯来町(人口7,422)を編入している。札幌市と福岡市は、1980年以降、周辺市町村を編入していない。
- 6) 注3を参照。
- 7) 金本・徳岡(2002)にて提唱された、中心市への通勤率が10%以上の周辺市町村を含む都市圏である。東京大学空間情報科学研究センター(<http://www.csis.u-tokyo.ac.jp>参照2016-07-18)にて1980年、1990年、1995年、2000年、2005年、2010年の都市圏人口が公開されており、本論文で引用している。2015年の都市圏人口は、2010年の都市圏設定基準に基づき2015年国勢調査データを使用した『週刊ダイヤモンド2016年3月26日号』に掲載されている数値を引用している。
- 8) 日本経済新聞社『会社年鑑』に掲載されている株式会社の本社と支所。1995年以降については、ダイヤモンド社『会社職員録』に掲載されている企業も含まれる。
- 9) 阿部(2008)p.51。
- 10) 阿部(2008)p.52。
- 11) 札幌都市圏の港湾としては、重要港湾に指定されている小樽港、石狩湾新港もある。
- 12) かつては「特定重要港湾」と称されていた。国際拠点港湾よりも上位の港湾として位置づけられているのは、国際戦略港湾である。
- 13) 福岡市からの出国者数が増加し、福岡市を除く福岡県からの出国者数がそれを上回る人数で減少している可能性もある。
- 14) 国土交通省九州地方整備局九州運輸局平成28年3月10日プレスリリース「九州管内における外航クルーズの動向について(2015年速報値)」に以下のように記載。「出入国管理及

- び難民認定法」第14条の2（船舶観光上陸の許可）による上陸者数である。（一般上陸許可による上陸者は含めない。外国から最初に入港する国内の港（ファーストポート）での上陸者のみ計上する。）2015年1月1日施行。
- 15) たとえば、文部科学省により2013年に開始された留学促進キャンペーン「トビタテ！留学JAPAN」では、毎年1,000名を定員に国内の日本人学生に対して、渡航先に応じて毎月10万円から20万円、学費は最大60万円、渡航費は最大20万、2年間で最高560万円を給付支援している。
- 16) 筆者はこのランキングの企画は行ったが、作成には携わっていない。
- 17) 福岡とともにIRBC（国際地域ベンチマーク協議会）に加盟するシアトル、バンクーバー、メルボルン、ミュンヘン、バルセロナである。

参考文献

- (1) 阿部和俊（1991）『日本の都市体系研究』地人書房
- (2) 阿部和俊（1993）「日本の都市の階層性について」『人文地理』45-5、pp.534-545.
- (3) 阿部和俊（2008）「日本の都市システムと地域構造」『地方再生へのシナリオ－人口減少への政策対応』総合研究開発機構、pp.45-62.
- (4) 阿部和俊（2014）「わが国の経済的中枢管理機能の立地と都市システム」『地理科学』69、pp.114-126.
- (5) 阿部和俊・山崎朗（2004）『変貌する日本のすがた』古今書院
- (6) 金本良嗣・徳岡一幸（2002）「日本の都市圏設定基準」『応用地域学研究』7、pp.1-15.
- (7) 九州経済調査協会（1999）『都市再編と地域の変容』
- (8) 久保隆行（2014）「国際的ベンチマーキングからみた福岡都市圏の特性と課題」『都市政策研究』16、pp.11-32.
- (9) 久保隆行（2016）「福岡のグローバル評価と政策課題－世界の類似都市との都市力比較による考察」『九州経済調査月報』852、pp.14-27.
- (10) 久保隆行・山崎朗（2014）「地方都市のグローバル化」『日本都市学会年報』47、pp.73-80.
- (11) 国土庁地方振興局編（1992）『地方都市の世界都市化戦略』大蔵省印刷局
- (12) 佐藤由利子（2012）「留学生受入れによる地域活性化の取組みと課題」日本学生支援機構ウェブマガジン「留学交流」2012年6月号 http://www.jasso.go.jp/ryugaku/related/kouryu/2012/_icsFiles/afieldfile/2015/11/19/satoyuriko.pdf（参照2016-10-09）
- (13) 田辺健一編（1982）『日本の都市システム』古今書院
- (14) 中村由美（2015）「アジアの人材を活かした福岡市のまちづくり」『都市政策研究』17、pp.61-70.
- (15) 朴倬玄（1995）「航空旅客の流動からみた国際的都市システム」『経済地理学年報』41-2、pp.135-144.
- (16) 日野正輝（2003）「地方中枢都市研究の成果と課題」高橋伸夫編『21世紀の人文地理学展望』古今書院、pp.305-317.
- (17) 福岡アジア都市研究所（2015）『「第3極」の都市』
- (18) 福岡アジア都市研究所（2016）『発展する都市/衰退する都市』
- (19) 福岡市（2003）『福岡市国際化推進計画』
- (20) 松原宏（2006）『経済地理学：立地・地域・都市の理論』東京大学出版会
- (21) 松原宏編（2014）『地域経済論入門』古今書院
- (22) 森川洋（1998）『日本の都市化と都市システム』大明堂
- (23) 森記念財団都市戦略研究所（2013）『世界の都市総合力ランキング2012YEARBOOK』
- (24) 矢田俊文（1995）「日本の国土構造と西南日本」経済地理学会西南支部編『西南日本の経済地域』ミネルヴァ書房、pp.2-15.
- (25) 山崎朗（1998）『日本の国土計画と地域開発』東洋経済新報社
- (26) 山崎朗（2001）「支店都市福岡の未来」『都市科

学』47、pp.12-17.

- (27) 山崎朗 (2004) 「福岡－アジアの拠点都市への飛躍」『市政研究』142、pp.58-65.
- (28) 山崎朗 (2011) 「グローバル・リンケージと都市」『都市政策研究』12、pp.1-9.
- (29) 山崎朗・久保隆行 (2016) 『東京飛ばしの地方創生』時事通信社