

人口減少下における東京一極集中の再検討

人口減少下における東京一極集中の再検討に関する研究プロジェクト

2024 年 9 月

公益社団法人 日本交通政策研究会

1. “日交研シリーズ”は、公益社団法人 日本交通政策研究会の実施するプロジェクトの研究
成果、本研究会の行う講演、座談会の記録、交通問題に関する内外文献の紹介、等々を印
刷に付して順次刊行するものである。
2. シリーズはAよりEに至る5つの系列に分かれる。
シリーズAは、本研究会のプロジェクトの成果である書き下ろし論文を収める。
シリーズBは、シリーズAに対比して、より時論的、啓蒙的な視点に立つものであり、
折にふれ、重要な問題を積極的にとりあげ、講演、座談会、討論会、その他の方法によっ
てとりまとめたものを収める。
シリーズCは、交通問題に関する内外の資料、文献の翻訳、紹介を内容とする。
シリーズDは、本研究会会員が他の雑誌等に公けにした論文にして、本研究会の研究調査
活動との関連において復刻の価値ありと認められるもののリプリントシリーズである。
シリーズEは、本研究会が発表する政策上の諸提言を内容とする。
3. 論文等の内容についての責任はそれぞれの著者に存し、本研究会は責任を負わない。
4. 令和2年度以前のシリーズは印刷及び送料実費をもって希望の向きに頒布するものとする。

公益社団法人日本交通政策研究会

代表理事 山 内 弘 隆
同 原 田 昇

令和2年度以前のシリーズの入手をご希望の向きは系列番号
を明記の上、下記へお申し込み下さい。

〒102-0073 東京都千代田区九段北 1-12-6

守住ビル 4階

公益社団法人日本交通政策研究会

電 話 (03) 3263-1945 (代表)

F a x (03) 3234-4593

E-Mail:office@nikkoken.or.jp

日交研シリーズ A-904

令和 5 年度自主研究プロジェクト

「人口減少下における東京一極集中の再検討」

刊行：2024 年 9 月

人口減少下における東京一極集中の再検討

Reexamination of Tokyo's concentration of population amid population declining

主査：黒田 達朗（椋山女学園大学現代マネジメント学部教授）

Tatsuaki KURODA

要 旨

わが国では 21 世紀に入り国民の半数以上が三大都市圏に居住するようになったが、少子高齢化の影響もあり地方都市の消滅の危機が指摘されて久しい。最近ではさらに名古屋圏および大阪圏からも若年層の東京圏への人口流出が顕著となり、長らく謳われてきた「東京一極集中とその是正」が新たな段階に突入したことが鮮明になっている。最近のコロナ禍においては、リモートワークの普及により企業や労働者の地方への移転が注目を集めたこともあるが、実態としては名古屋圏から東京圏への転出などはむしろ増加しており、三大都市圏から「一大都市圏」への新たな移行が始まったとも解釈できる。そこで、本研究では、名古屋圏と大阪圏に焦点を当てながら、改めて新たな一極集中の現状の確認とその要因及び緩和策の基本的検討を行った。

住民基本台帳人口移動報告（2024 年）によると、2022 年、2023 年の都道府県別転入超過数は東京圏が圧倒的に多く、名古屋圏は転出が多い。大阪府も愛知県に次いで東京都への転出が多いが、岡山県、広島県からの転入によって結果的には転入超過となっている。しかし、兵庫県は愛知県、大阪府に次いで東京都への転出が多く転出超過となっている。名古屋圏から東京圏への若者の流出が顕著になった基本的原因としては、地元の職種が製造業に偏っていることが影響している可能性が考えられる。特に、自動車産業は EV への転換による雇用の減少が予測されており、航空宇宙産業等の育成が必要である。また、上場企業の本社は東京圏への集中が進んでおり、企業の中核管理機能を担う労働者は東京圏への居住が必要となっている。大阪圏では、女性は転入超過に転じており、次世代の出生数への連鎖の不安は名古屋圏に比べると少ないが、伝統的に国際競争力を有していた家電等の比較優位が中国等に奪われていることもあり、やはり新たな産業の育成を進める必要がある。両都市圏とも、東京圏に比べて IT 関連のスタートアップが少なく、今後の産業構造の転換を進めるためには弱点となっている。現在、鉄鋼や造船業の衰退から人口流出が進む神戸市では、ライフサイエンスや、IT 産業育成のためマイクロソフトの誘致などが積極的に進められているが、都市圏内における大阪市との競争もあり、これらの産業政策の効果も今後注意深く見守る必要がある。

キーワード：東京一極集中、産業構造の転換、女性活躍社会

Keywords : Tokyo's concentration of population, Transformation of the industrial structure, women's empowerment

目 次

第1章 はじめに	1
第2章 近年における国内の人口移動の状況.....	2
第3章 名古屋圏における人口移動の状況と対策について.....	6
第4章 大阪圏における人口移動の状況と対策について.....	13
第5章 結論と今後の課題	15
参考文献	17

研究メンバーおよび執筆者（敬称略・順不同）

主査 黒田達朗（相山女学園大学現代マネジメント学部教授）（全章）

メンバー 宮澤和俊（同志社大学経済学部教授）

相浦洋志（南山大学経済学部准教授）

（令和6年8月現在）

第1章 はじめに

図-1 に示すように、21 世紀に入りわが国では国民の半数以上が三大都市圏に居住するようになったが、一方では、少子高齢化の影響もあり地方都市の消滅の危機が指摘されて久しい（人口戦略会議、2024）。最近はさらに名古屋（大都市）圏【愛知県、岐阜県、三重県】および大阪（大都市）圏【大阪府、兵庫県、京都府、奈良県】からも若年層の東京（大都市）圏【東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県】への人口流出が顕著となり、長らく謳われてきた「東京一極集中とその是正」が新たな段階に突入したことが鮮明になっている。最近のコロナ禍においては、リモートワークの普及により企業や労働者の地方への移転が注目を集めたこともあるが、実態としては名古屋圏から東京圏への転出などはむしろ増加しており、三大都市圏から「一大都市圏」への新たな移行が始まったとも解釈できる。そこで、本研究では、名古屋圏と大阪圏に焦点を当てながら、改めて新たな一極集中の現状の確認とその要因及び緩和策の基本的検討を行う。

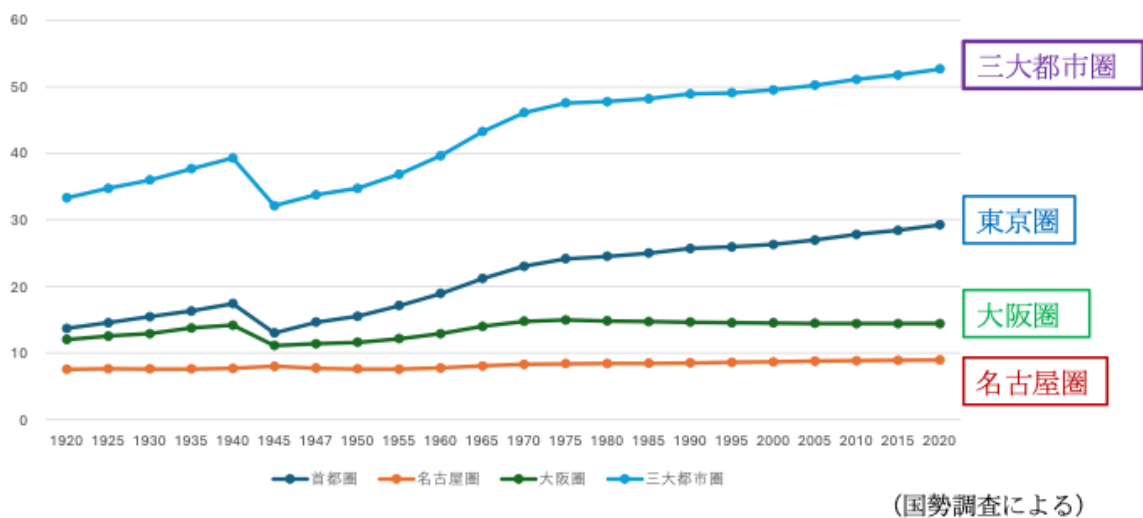


図-1 三大都市圏の人口シェアの推移

まず、第2章では、最新の住民基本台帳の資料に基づき、三大都市圏を中心に国内の人口移動の実態を説明する。続いて第3章と第4章では、それぞれ名古屋圏と大阪圏における人口移動の状況と原因を検討するとともに、今後の産業構造等における地域的課題を述べる。最後に、第5章において「一大都市圏」の最大の問題点である災害リスクや、それを抑止するための今後の課題をまとめる。

第2章 近年における国内の人口移動の状況

総務省住民基本台帳人口移動報告（2024年）によると、図-2に示すように、2022年、2023年の都道府県別転入超過数は東京都を中心とした東京圏が圧倒的に多く、三大都市圏では名古屋圏の転出が多い（図-4も参照のこと）。図-3に示すように大阪府も愛知県に次いで東京都への転出が多いが、図-5に示すように広島県や岡山県からの転入によって結果的には転入超過となっている。しかし、兵庫県は愛知県、大阪府に次いで東京都への転出が多く、全体としても転出超過となっている。

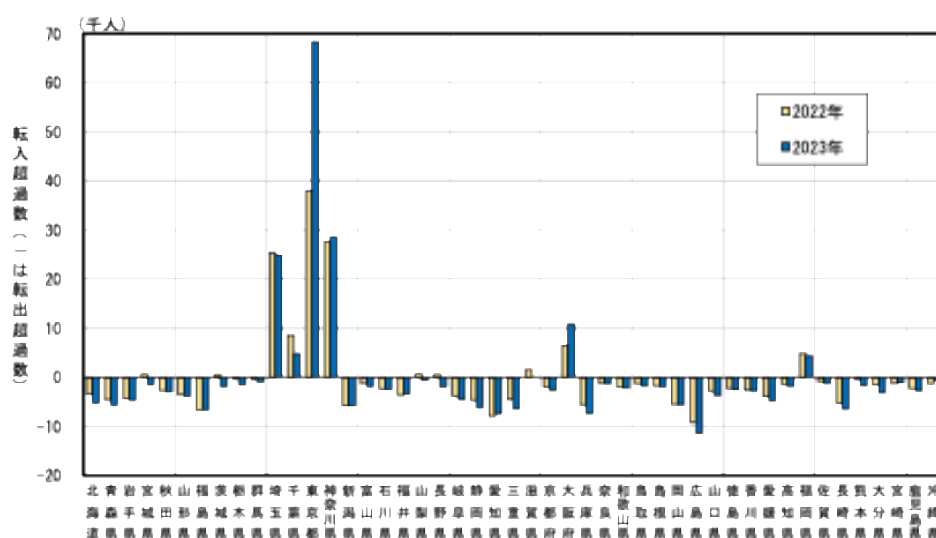


図-2 都道府県別転入超過数（2022年、2023年）

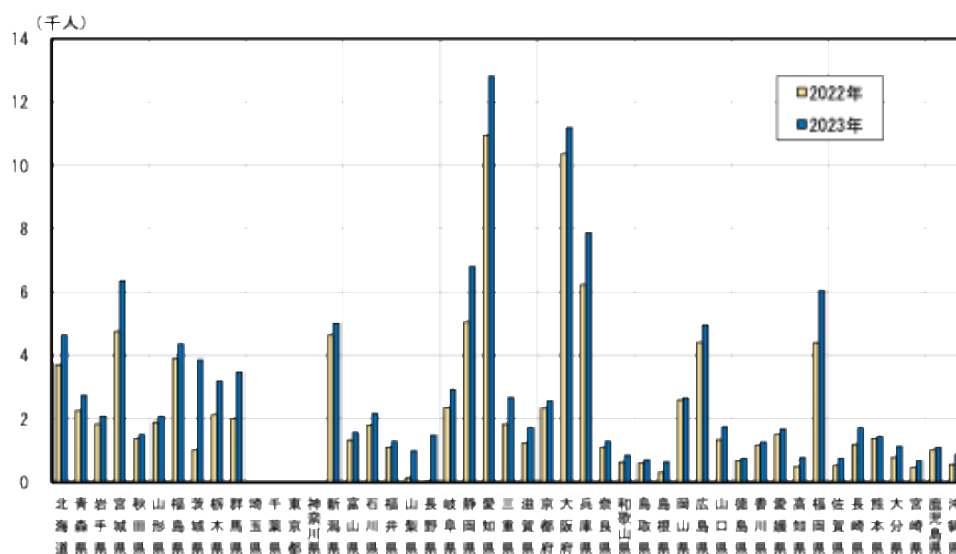


図-3 道府県別にみた東京圏の転入超過数（2022年、2023年）

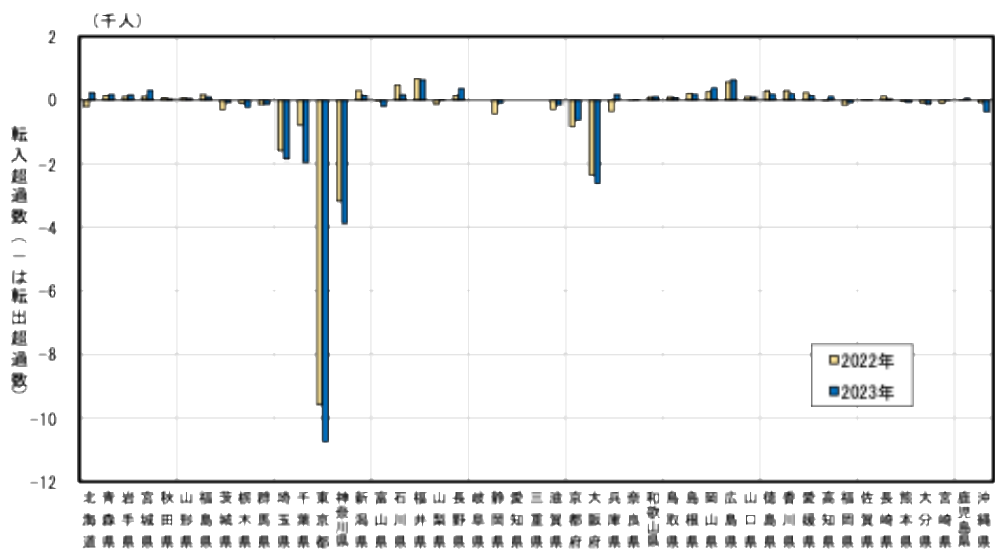


図-4 都道府県別にみた名古屋圏の転入超過数 (2022 年、2023 年)

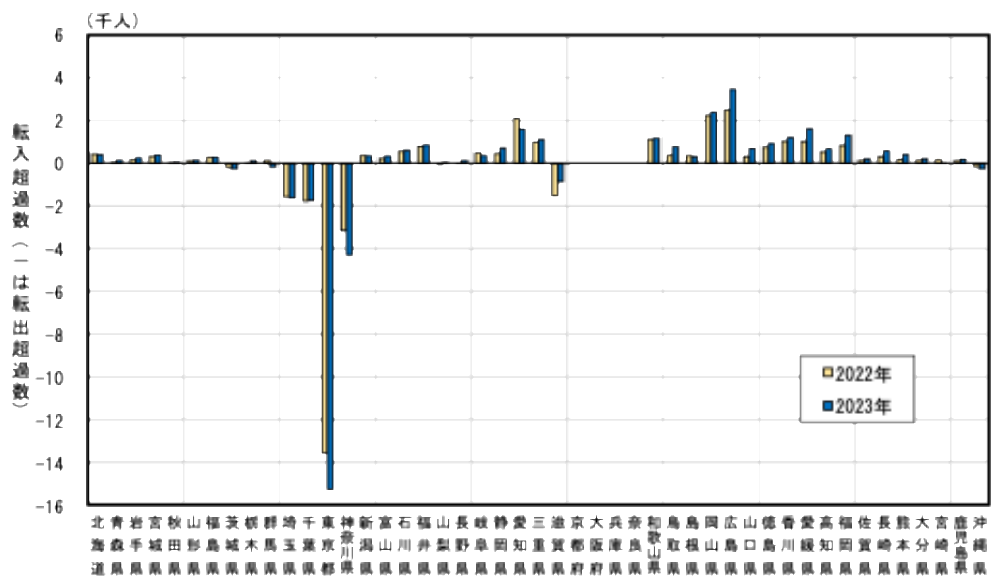


図-5 都道府県別にみた大阪圏の転入超過数 (2022 年、2023 年)

図-6 に示すように、都道府県間の人口移動は男女共に 20 代が多く、大学進学や就職時の居住地選択の影響が大きいと思われる。(図-3 から明らかなように、宮城県、新潟県、静岡県、広島県、福岡県など、地域的中心となる他の都道府県からの東京圏への転出も多いが、ここでは上述のように「三大都市圏から一大都市圏への移行」に焦点を絞るため、名古屋圏および大阪圏からの転出の要因のみを検討することとする。)

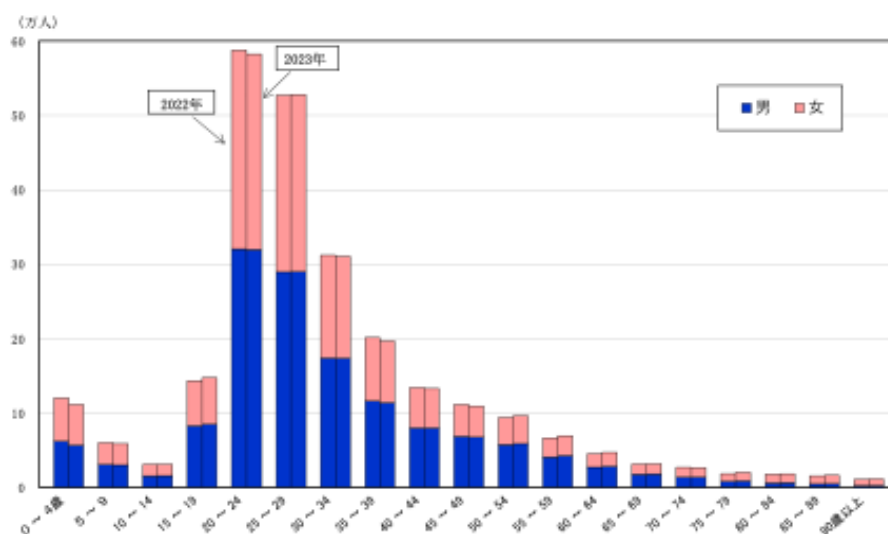


図-6 年齢5歳階級別都道府県間移動者数（2022年、2023年）

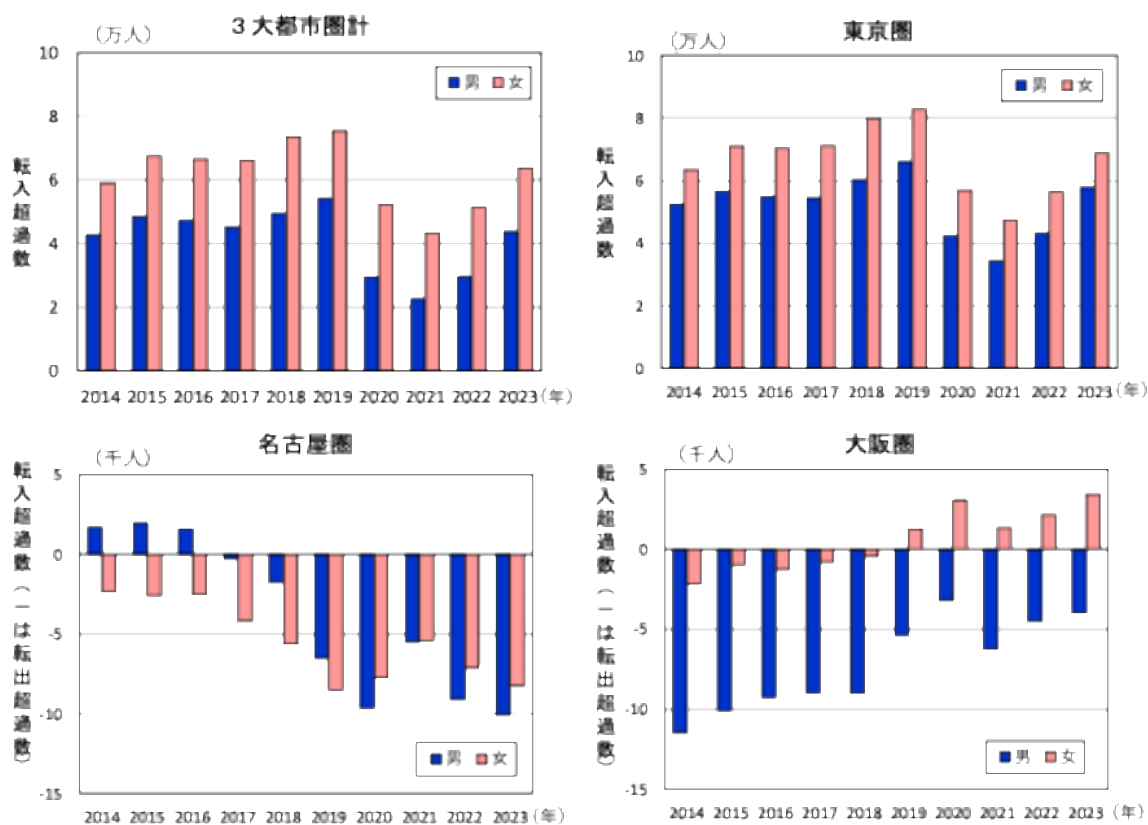


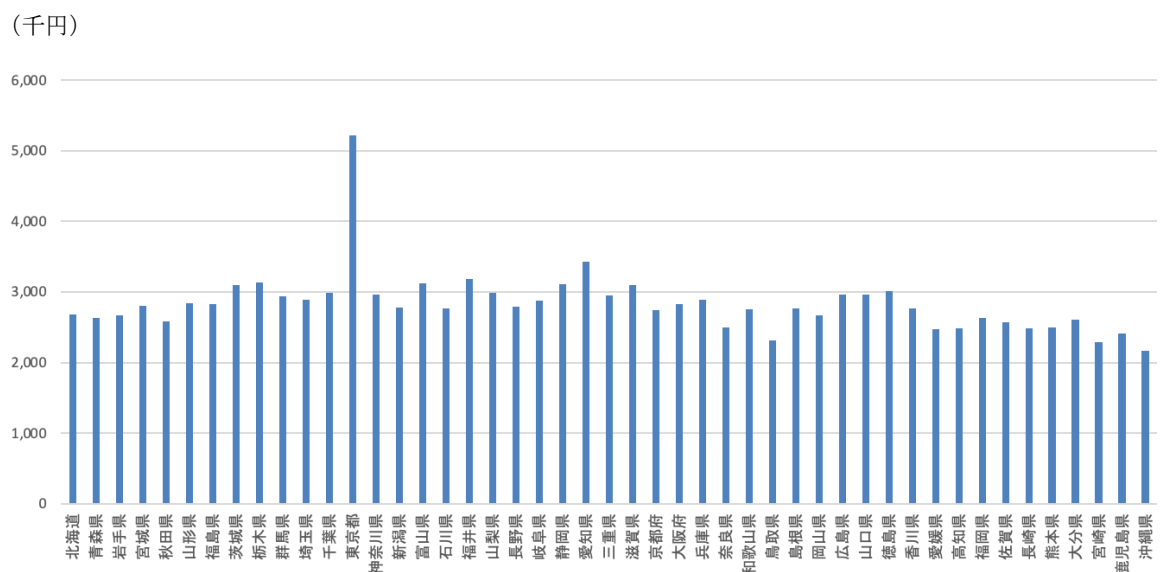
図-7 3大都市圏の転入超過数の推移（2014年～2023年）

また、図-7に示すように、名古屋圏では2016年あたりまで若い女性の東京圏への流出が顕著であり、サービス産業における職種の少なさ等の影響が指摘されたが、2017年以降は男

女とも東京圏への流出が急激に増加しており、結果的にその中心の愛知県が東京都への流出が最も多い県となっている。これに対して、大阪圏は（幾分減少気味とは言え）男性の転出は依然として多いものの、女性は近年、転入超過となっており、名古屋圏との構造的な相違も見られる。一方、東京圏では女性の方が転入の多い状態が続いており、東京圏の出生率自体は低いにも関わらず、出生数は多いという誤解されやすい現象を生んでいる〔天野(2023)、日本経済新聞（2024.7.20）〕。

第3章 名古屋圏における人口移動の状況と対策について

経済学的には、所得格差が人口移動の第一の要因と想定することが一般である。2020 年における都道府県別の平均所得を図-8 に示すが、確かに東京都が群を抜いていることは明らかであり、全国的に東京圏への人口流出の基本的要因と考えられる。ただし、愛知県は一応第2位であり（その差は 1,786 千円/人）、所得格差だけで図-4 のように愛知県から東京都への人口流出が最大になる理由としては不十分と思われる。

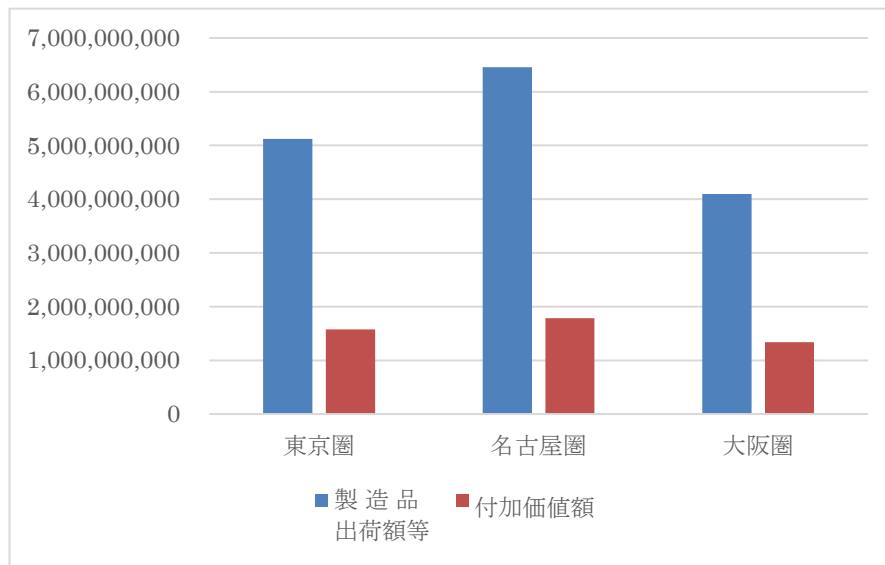


(内閣府：県民経済計算)

図-8 一人当たり県民所得（2020 年）

上述のように、2016 年まで名古屋圏から東京圏への女性の流出が顕著になった原因としては、図-9 に示すように、名古屋圏がわが国の製造業の中心であり、逆にサービス産業の職種が少ないこと。また、その影響もあり、女性の管理職比率が低いことが指摘された。例えば、最近のジェンダーギャップ指数調査においても、東京都が政治 1 位、経済 3 位に対して、愛知県は政治 23 位、経済 29 位であり、大阪府の政治 4 位、経済 9 位と比較しても大きな差が存在する（地域からジェンダー平等研究会、2024.3）。同様に、女性活躍推進法に基づき、厚生労働省が企業における女性の働きやすさを評価している「プラチナえるぼし」に 2024 年 6 月に認定された 301 人以上の企業 37 社中、東京都 13、愛知県 1、大阪府 2 という結果から見ても、女性にとって魅力的な職場の少ないことが窺える（厚生労働省、2024.6）。

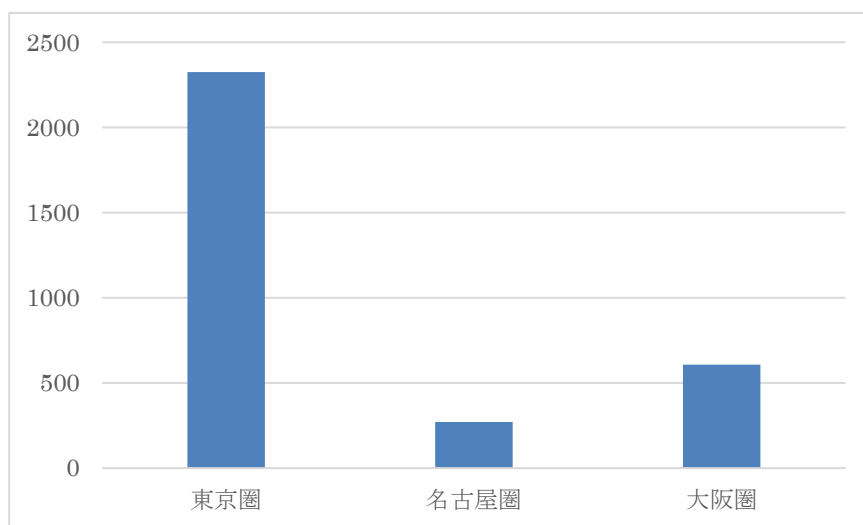
(万円)



2020 年工業統計表

図-9 三大都市圏の製造品出荷額

しかしながら、図-7に示したように、2017 年以降は男性の流出も急激に増加しており、製造業に特化した産業構造により、女性にとって魅力的な職場が少ないというだけでは済まない状況に突入したと言える。むしろ、図-10 に示すように、近年は上場企業の本社がさらに東京圏へ集中を強めていることが、男性の流出に繋がっている可能性が高い。つまり、製造や営業の現場ではなく、企業の中核管理機能を担う労働者は東京圏への居住が必要となっている。



会社四季報 (2021.1)

図-10 上場企業の本社数

上述のように、一人当り県民所得は東京都がずば抜けて高く、東京一局集中の基本的要因と思われる。しかしながら、不動産価格の高さや通勤時間の長さから、従来から東京圏の生活の満足度は必ずしも高くないと言われていた。例えば、表-1に示すブランド総合研究所のアンケート調査（第5回地域版 SDGs 調査 2023）では東京圏の幸福度は改善されつつあるとは言え、必ずしも上位というわけではない。同研究所が行なっている地域ブランド調査 2023（表-2）では、魅力度のランキングで東京都や大阪府は上位に入っているが、北海道、京都府、沖縄県の方がさらに上位を占めている。一方、表-3に示す 2023 年の大東建託の調査では東京都が住み心地等で第一位となっており、調査によって結果が大きく異なることが判明している。アンケート調査に基づく大きな相違については、今後、さらに検討が必要と思われるが、上述のように「人口移動では人を惹きつける東京が、実際に住んでみると、必ずしも幸福度が高くない」といった伝統的な解釈では済まない状況が生まれている可能性には注意すべきであろう。

表-1 都道府県 幸福度ランキング（第5回地域版 SDGs 調査 2023）

全国順位		都道府県名	幸福度(点)		全国順位		都道府県名	幸福度(点)	
23年	22年		23年	22年	23年	22年		23年	22年
1	1	沖縄県	74.2	77.4	25	20	大阪府	68.0	70.5
2	2	鹿児島県	72.8	75.4	26	4	静岡県	67.9	74.2
3	35	熊本県	72.3	68.4	27	32	京都府	67.9	68.6
4	10	三重県	71.7	71.9	28	46	東京都	67.8	65.7
5	15	大分県	70.9	71.5	29	19	兵庫県	67.8	70.9
6	12	奈良県	70.6	71.6	30	32	新潟県	67.7	68.6
7	3	宮崎県	70.5	74.9	31	25	宮城県	67.5	69.3
8	15	滋賀県	69.8	71.5	32	18	岡山県	67.4	71.2
9	5	福岡県	69.5	73.9	33	29	山口県	67.4	69.2
10	12	高知県	69.5	71.6	34	7	佐賀県	67.4	72.6
11	23	山梨県	69.3	70	35	25	北海道	67.3	69.3
12	25	島根県	69.3	69.3	36	37	埼玉県	67.1	68.3
13	9	石川県	69.3	72.1	37	40	福島県	66.7	67.8
14	10	愛媛県	69.2	71.9	38	20	広島県	66.6	70.5
15	6	和歌山県	69.1	72.7	39	35	茨城県	66.5	68.4
16	8	長野県	69.1	72.2	40	44	千葉県	66.2	65.9
17	24	群馬県	69.0	69.7	41	38	愛知県	65.9	68.2
18	12	香川県	68.9	71.6	42	29	山形県	65.7	69.2
19	22	福井県	68.8	70.1	43	31	鳥取県	65.6	68.8
20	25	岩手県	68.7	69.3	44	40	青森県	65.5	67.8
21	39	富山県	68.5	68	45	47	秋田県	64.7	65
22	45	神奈川県	68.5	65.8	46	43	栃木県	64.1	66.3
23	32	長崎県	68.1	68.6	47	40	徳島県	63.6	67.8
24	15	岐阜県	68.1	71.5	47都道府県平均			68.3	70.1

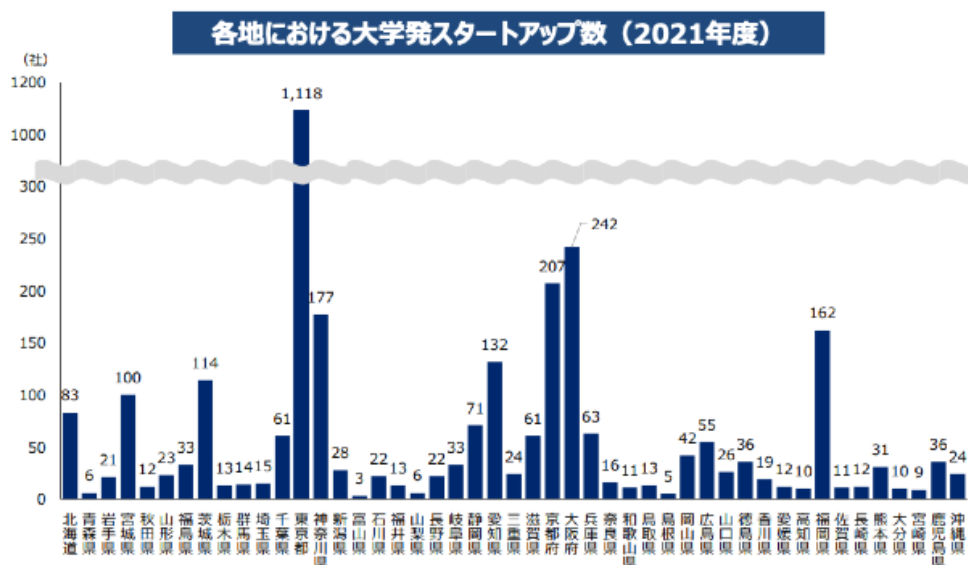
表-2 地域ブランド調査 2023 都道府県魅力度ランキング

順位 23年 (22年)	都道府県名	魅力度(点)	
		23年	(22年)
1	(1) 北海道	72.4	(73.3)
2	(2) 京都府	56.6	(57.3)
3	(3) 沖縄県	52.7	(53.6)
4	(4) 東京都	49.0	(49.3)
5	(5) 大阪府	43.3	(43.2)
6	(7) 福岡県	40.4	(40.8)
7	(6) 神奈川県	39.4	(41.6)
8	(8) 奈良県	37.2	(36.9)
9	(10) 石川県	33.4	(33.1)
10	(9) 長崎県	32.3	(35.8)
11	(15) 宮城県	32.2	(29.6)
12	(13) 千葉県	32.1	(32.0)
13	(12) 長野県	31.9	(32.2)
14	(11) 兵庫県	30.6	(32.4)
14	(14) 静岡県	30.6	(30.5)
16	(20) 愛知県	29.1	(25.8)
17	(18) 広島県	26.5	(27.3)
18	(17) 熊本県	26.3	(27.4)
19	(16) 鹿児島県	26.1	(27.6)
20	(19) 青森県	25.2	(26.7)
21	(27) 山梨県	24.5	(23.6)
22	(23) 富山県	23.8	(24.7)
23	(21) 宮崎県	23.7	(25.4)
24	(22) 三重県	23.2	(25.2)
25	(29) 大分県	23.1	(22.5)
26	(25) 新潟県	23.0	(24.3)
27	(23) 秋田県	22.4	(24.7)
28	(32) 香川県	22.0	(22.3)
29	(31) 岩手県	21.7	(22.4)
30	(26) 和歌山県	21.3	(23.7)
31	(28) 山形県	21.1	(23.1)
32	(29) 高知県	20.9	(22.5)
33	(34) 福島県	20.7	(20.0)
34	(36) 愛媛県	20.0	(19.5)
35	(33) 岡山県	19.1	(21.0)
36	(38) 滋賀県	19.0	(18.3)
37	(39) 島根県	18.5	(18.1)
38	(37) 福井県	18.4	(19.0)
39	(34) 岐阜県	18.3	(20.0)
39	(40) 栃木県	18.3	(17.7)
41	(42) 鳥取県	17.3	(17.3)
42	(41) 徳島県	16.6	(17.4)
42	(43) 山口県	16.6	(15.4)
44	(44) 群馬県	16.3	(15.1)
45	(45) 埼玉県	15.8	(14.3)
46	(47) 佐賀県	13.8	(13.2)
47	(46) 茨城県	13.7	(13.5)
47都道府県平均		27.2	(27.7)

表-3 住みこち（都道府県）ランキング TOP23

順位	昨年	自治体名	偏差値	評点	回答数
1位	1位	東京都	74.4	68.6	106,447
2位	3位	神奈川県	66.1	66.3	64,493
3位	2位	兵庫県	65.7	66.2	37,084
4位	4位	福岡県	65.4	66.2	33,444
5位	5位	沖縄県	64.8	66.0	8,004
6位	6位	大阪府	63.5	65.6	63,788
7位	7位	京都府	61.3	65.0	18,094
8位	9位	奈良県	61.1	65.0	8,885
9位	8位	愛知県	60.7	64.9	51,555
10位	10位	埼玉県	57.2	63.9	45,157
11位	11位	石川県	56.4	63.7	6,413
12位	12位	広島県	56.2	63.7	18,328
13位	13位	千葉県	56.2	63.7	40,418
14位	14位	滋賀県	55.8	63.6	8,642
15位	16位	香川県	53.8	63.0	5,712
16位	17位	長野県	53.5	62.9	12,047
17位	19位	岡山県	53.0	62.8	10,918
18位	18位	宮城県	52.7	62.7	15,132
19位	15位	北海道	52.5	62.7	36,016
20位	21位	熊本県	51.7	62.5	8,478
21位	22位	静岡県	51.4	62.4	21,101
22位	20位	群馬県	51.4	62.4	10,506
23位	-	佐賀県	50.5	62.1	4,249

さらに、名古屋圏においては、近年における製造業の中核とも言える自動車産業において、EV 移行に伴う労働需要の減少が見込まれている。同様の問題は欧州や米国でも懸念されているが、最近の業界の予測では、EV 化とギガキャストへの転換で工場労働者の雇用は2～5割減少すると言われており、自動車生産の中心地である名古屋圏への影響は極めて大きいと思われる（日本経済新聞、2024.5.2）。さらに、EV 化と並行して自動運転技術の開発も進んでいるが、日本の自動車企業は米国のシリコンバレーやデトロイト近郊等を開発拠点としている他、国内ではトヨタがウーブン・バイ・トヨタの本社を日本橋に置いている（日本経済新聞、2024.3.20）。さらに2029年には東京本社を品川に移転・拡充する予定であり、EV 化や自動運転技術、車載ソフトウェアの国内の開発拠点とすることとしている。その理由として、（名古屋圏に比べて）東京の方がIT人材の確保が容易である点を挙げている（日本経済新聞、2024.3.22）。IT人材に関しては、スタートアップの影響も大きいと思われるが、図-11に示すように、2021年度における大学発スタートアップ数において、東京都は愛知県の8倍以上となっており、事業内容もIT関係が多い（内閣官房、スタートアップに関する基礎資料集、2022）。



内閣官房、スタートアップに関する基礎資料集、2022

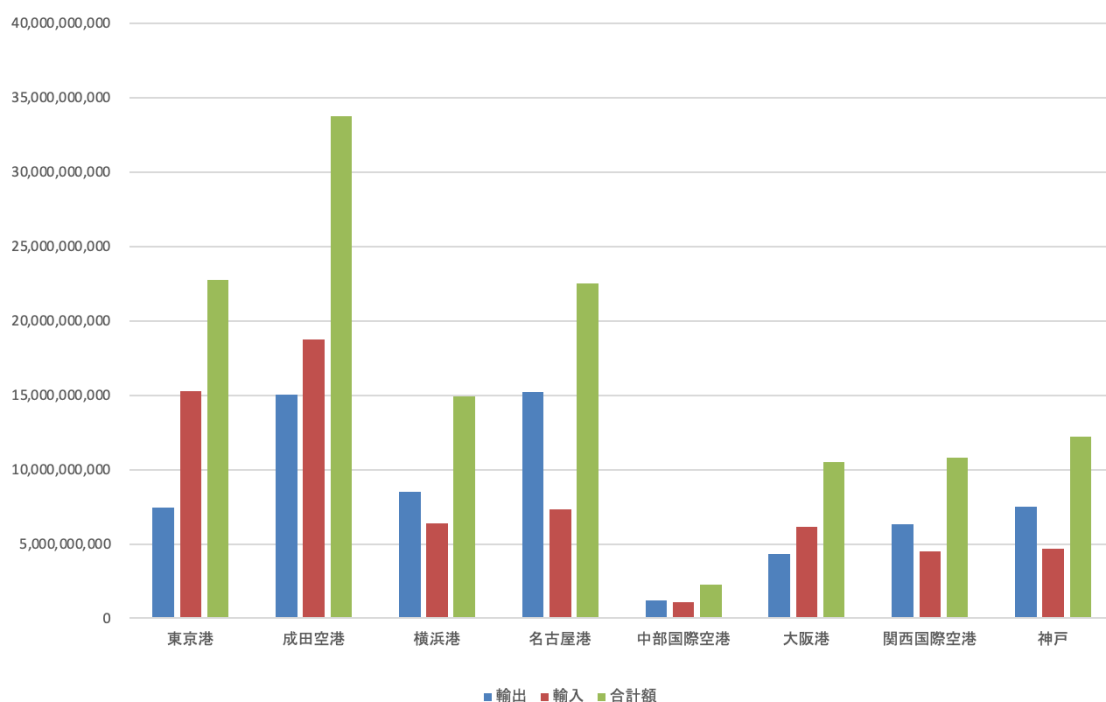
図-11 大学発スタートアップ数

このように IT 関連の企業が東京圏に集中している点に関しては、愛知県が 2024 年 10 月に開設を予定している新興育成拠点「ステーション Ai」（名古屋市）を中心に遅れを取り戻そうとしている。2024 年に入って、愛知県の働き掛けもあり、トヨタ自動車、三菱重工系の MHI エアロスペースシステムズ、日本ガイシ、ノリタケなどの他、シンガポールの起業支援施設 BLOCK71 など入居し、スタートアップとの連携に乗り出すことが発表された（日本経済新聞、2024.7.24, 2024.8.2）。地元の名古屋大学等の協力も期待されるが、名古屋圏の製造業の技術的高度化と付加価値の増加に繋がることが期待される（図-9 に示したように、製造品出荷額では名古屋圏が群を抜いているが、付加価値額の差はそれほど大きくない）。

このように、名古屋圏が東京圏への人口流出を抑制するためには、職種を含めた女性に魅力的な地域づくりや遅れを取っている IT 系の産業振興はもとより、例えば航空宇宙産業など、自動車に代替する大規模な産業の育成が急務と思われる。三菱重工の国産旅客機開発は 2023 年に一旦停止したが、2024 年 3 月に経済産業省は改めて国産ジェット機の開発に向けた新戦略を提示した（日本経済新聞、2024.3.27）。それによれば、複数の企業による共同開発を根幹としてボーイング社にも協力を仰ぐこととし、開発資金として官民で 5 兆円の拠出を計画している（三菱スペースジェットの場合は、三菱重工が 1 兆円支出したのに対し、国の投資は 500 億円に過ぎなかった）。従来から、名古屋圏にはボーイング社の航空機関連の部品を生産している企業が数多くあり、同社にとっても日本の航空機関連産業の発展は価値を持つと考えられる。実際、2024 年 4 月にボーイング社は名古屋駅前に日本の研究開発拠点「ボー

イング ジャパン リサーチセンター」を開設するなど、国産旅客機開発の再チャレンジの機運は高まっている（ボーイング ジャパン、HP）。ただし、三菱重工自体は以前の失敗に鑑み慎重な姿勢を変えていないとの報道が続いている点が懸念される（例えば日本経済新聞、2024.6.26）。

また、近年は半導体等の電子製品を筆頭に、軽量で付加価値の高い工業製品の輸出入が増加し、航空貨物の重要性が増している。このため、図-12 のように、貿易額においては成田空港がずば抜けた存在となっている。もちろん、自動車や穀物、石油・天然ガス、安価な衣料等は船舶による交易が主であり、港湾の役割も重要である。特に輸出においては製造業の中心である名古屋圏の物流の窓口である名古屋港が中心的な存在となっているが、輸入に関しては大消費地、東京圏のターミナルである東京港が中心となっている（ちなみに、大阪圏の関西国際空港、大阪港、神戸港は、貿易額において横浜港よりも少ない）。特に、上述のように航空機の部品を米国へ輸出している名古屋圏の空路のターミナルである中部国際空港は、ようやく2本目の滑走路の建設計画が決まったものの、現時点では夜間における滑走路の維持管理の問題もあり貨物の輸送に十分活用できておらず、名古屋圏の基幹産業が自動車から航空機関連に移行するためには産業インフラとしての空港の整備を急ぐ必要がある。



国土交通省資料

図-12 3空港と5大港湾の貿易額（2023年）

第4章 大阪圏における人口移動の状況と対策について

大阪圏は、上述のように女性は転入超過に転じており、次世代の出生数への連鎖の不安は名古屋圏に比べると少ない。大都市圏の中心である大阪府は「プラチナえるぼし」では東京都に比べてまだ劣り愛知県と大差が無いものの、「ジェンダーギャップ指数」においては愛知県よりもかなり改善が進んでいる。しかし、伝統的に国際競争力を有していた家電等の比較優位が中国等に奪われていることもあり、名古屋圏と同様に新たな産業の育成を進める必要がある（例えば日本経済新聞、2024.5.19）。

大阪市内では、梅田の貨物駅跡地に開発されたグランフロント大阪、大阪中央郵便局跡地のJPタワー、大阪三菱ビル跡地に建設された大阪堂島浜タワーなど、中心部の再開発が話題となることが多いが、例えば、グランフロントに設けられた産学官の交流拠点「ナレッジキャピタル（KC）」による新規事業の萌芽などについては具体例もあまり紹介されず、新規産業の育成への効果が明確ではない（例えば日本経済新聞、2023.12.18）。また、図-11に示した大学発スタートアップ数においても、大阪府や京都府は、愛知県より多いとは言え、東京都の20%前後に留まっており、次世代の新規産業の育成が急がれる。

こうした中で、タワーマンションの規制強化など、独自の都市政策を積極的に実施している神戸市の事例をここでは紹介する。

神戸市は昨年（2023年）人口が150万人を下回った。女性労働力率が20政令指定都市の中でも18位と低いほか、ジェンダーギャップ指数では、兵庫県が政治14位、経済34位となっており、女性の就労に関連する経済の分野が愛知県よりも弱い（地域からジェンダー平等研究会、2024.3）。この理由としては、名古屋圏と同様に、神戸市の産業構造が伝統的に鉄鋼や造船などの重工業を中心としており、男性中心の労働環境だったため、地元の女性は大学卒業時に他都市へ転出する傾向が強いと言われている（朝日新聞、2023.10.13 および2024.8.5）。

一方で、神戸市は「Life-Tech KOBE」と呼ぶスタートアップへの支援事業を積極的に行っており、資金援助や人的支援も含めた様々な活動を行っている（Life-Tech KOBE、HP）。例えば、2023年10月にはマイクロソフトおよび川崎重工業と連携し、世界で6箇所目となるMicrosoft AI Co-Innovation Labを開設した。同施設は、顧客としての地元企業に対し、ビジネスにおけるAIの活用方策を提案する組織であり、今後の産業発展に大きな効果を与えることが期待されている。また、1995年1月に発生した阪神・淡路大震災の復興事業として始まった「神戸医療産業都市構想」により、「ポートアイランド」に先端医療技術の研究開発拠

点を整備し、21 世紀の成長産業である医療関連産業の集積を図るなど、ライフサイエンス分野の育成にも注力しており、大阪圏における新たな産業創出の先行事例と考えられる（神戸医療産業都市、HP）。ちなみに、ライフサイエンスは鉄鋼業の衰退した米国のピッツバーグでも都市再生の核として機能しており、図-3 のように東京圏への人口流出の多い兵庫県の今後の基幹産業として期待される。

また、神戸市の特筆すべき政策の一つが、タワーマンションの規制である。2020 年から、神戸市は JR 三ノ宮駅南側の一帯 22.6 ヘクタールで住宅の新設を禁止、その周辺の市街地 292 ヘクタールで容積率 400%以上の住宅を規制した。これにより、実質的に市中心部ではタワーマンションの新規建築が不可能となった（朝日新聞、2024.8.5）。神戸市は規制の理由として、将来、タワーマンションの老朽化に伴う修繕費が高額で、居住者の合意形成が容易でないため、解体も困難となる恐れが高いことを挙げている。また、その前提として今後の人口減少を想定しており、タワーマンションにより周縁部の過疎化が一層進むことへ危惧もある。

東京 23 区、大阪市、名古屋市などでは、本来住宅の立地を前提としていない工業系の準工業地域や工業地域の工場跡地などでタワーマンションの建設が進み、学校や病院の建設ができない工業地域では、タワーマンションの児童が近隣の準工業地域の学校へ通学せざるを得ない状況が問題となっている。2005 年から 2020 年までの人口の伸び率で見ると、東京 23 区では住居系 10.9%、商業系 21.2%に対し、工業系が 17.1%、大阪市では住居系がマイナス 2.0%、商業系 21.5%、工業系 6.8%、名古屋市では住居系が 3.5%、商業系 13.1%、工業系 3.9%と、工業系だけでなく商業系の居住人口も増加しており、用途地域本来の目的とは反する結果となっている（日本経済新聞、2024.8.5）。したがって、規制の趣旨は、住宅と工場の混在の回避というわけではないが、タワーマンションに関する神戸市の先駆的な取り組みは他の大都市にも参考になると考えられる。

第5章 結論と今後の課題

21 世紀に入り、わが国では国民の過半数が三大都市圏へ居住するようになったが、さらに名古屋圏や大阪圏が衰退しつつあり、東京圏への一極集中が加速している。東京一極集中の是正は、戦後の国土計画において早い時期から解決すべき問題として取り上げられてきたが、抜本的な解決策の無いまま現在に至っている。例えば、一時議論された首都移転計画も、文化庁の一部を京都へ移転して終了したことでなくなり、中央官庁の移転による企業の本社機能の分散等にはあまり効果が期待できない。

本研究では、名古屋圏と大阪圏の具体的な問題点と今後の課題をまとめたが、上述のような国家レベルの国土計画が度々地方分散を謳いながら、結果的にその効果が有意でなかったことを考慮すると、むしろ今後は地元の問題意識を高めることが重要と考える。特に両大都市圏の最大の課題は、近年の比較優位の変化による急激な産業構造の変化であり、関連する企業だけでなく地元の自治体や財界が問題意識を共有し対応策を協議するなど、自らの問題として取り組むことが必須である。この点で、前章で紹介した神戸市の取り組みは、まだ成果が明確には見えないものの、地元の再生に向けた創造的な発想が多く、他の自治体でも参考になると思われる。

最後に、わが国では発生確率が高いと想定される首都直下型の大地震への備えとしても、これ以上の東京一極集中は抑制すべきものと考えられる。大地震については、20 世紀に警告が発せられた東海地震だけでなく、現在最も注意が呼び掛けられている南海トラフ地震についても、過去のサンプル数が極めて少なく、統計学的な予測手法には問題もある。しかし、それ以外の対処が難しいということも事実なので、ここでは例として最近の全国地震動予測地図を図-13 に示す（今後 30 年間に震度 6 弱以上の揺れに見舞われる平均的な確率分布：ここでは、震源として主要活断層帯を仮定し、防災科学技術研究所が作成した 2024 年版を掲載した）。

この図を見ても四国から静岡にかけての南海トラフ地震の想定地域以上に、東京圏のリスク（首都直下型地震の再来）が高いことがわかる。もちろん、2016 年の熊本地震のように、大地震は発生確率の高い地域から順番に起こる訳ではないが、上述のような人口、経済活動の東京圏への一極集中は、いざという時の我が国のリスクを極めて高いものとすることは自明であろう。換言すれば、わが国がレジリエンスの高い国家としての存続を目指すためには、これ以上の一極集中は防ぐことが必須と考えられる。

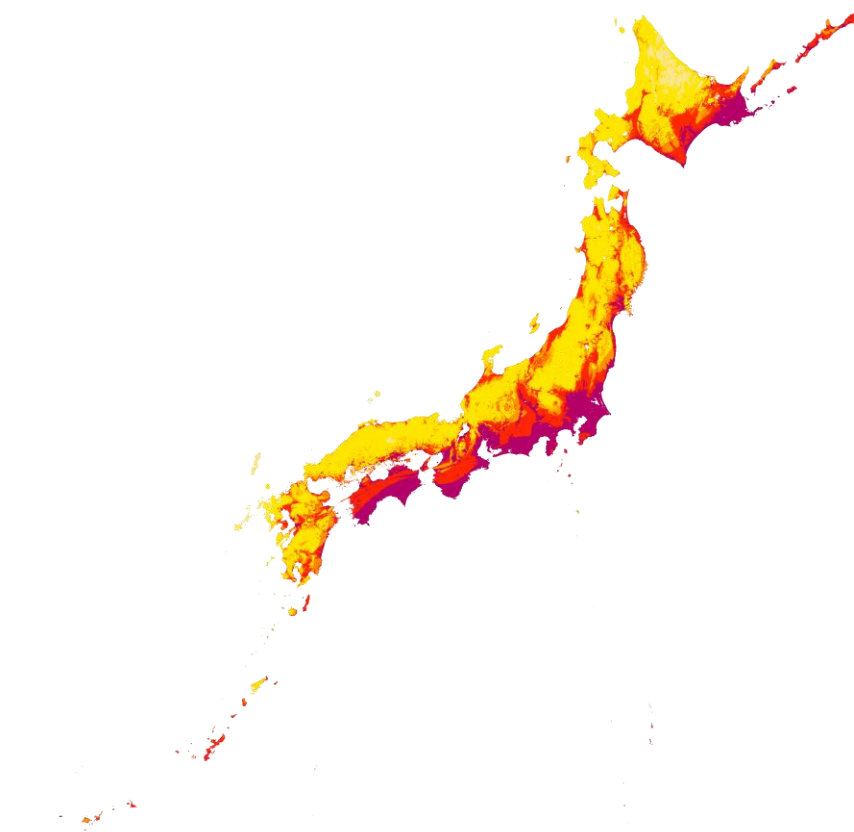


図-13 全国地震動予測地図 2024 年版（防災科学技術研究所作成）

参考文献

- 1) 人口戦略会議、令和 6 年・地方自治体「持続可能性」分析レポート、2024.
- 2) 総務省統計局、住民基本台帳人口移動報告、2023 年結果、結果の概要、2024.
- 3) 天野馨南子、2021 年／2000 年 都道府県の「赤ちゃん数維持力」、ニッセイ基礎研究所、2023.3.
- 4) 日本経済新聞、出生率「東京 0.99」作るカラクリ 独身女性流入が押し下げ、2024.7.20.
- 5) 地域からジェンダー平等研究会、2024.3. (<https://digital.kyodonews.jp/gender-equality/>)
- 6) 厚生労働省、女性活躍推進法への取組状況（「プラチナえるぼし」認定企業一覧（令和 6 年 6 月末現在））(<https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/0000129028.html>)
- 7) ブランド総合研究所、第 5 回地域版 SDGs 調査 2023 (<https://news.tiiki.jp/articles/4851>)
- 8) ブランド総合研究所、地域ブランド調査 2023 都道府県の魅力度等調査結果 (<https://news.tiiki.jp/articles/4854>)
- 9) 大東建託、街の住みこち&住みたい街ランキング 2023<都道府県版> (https://www.eheya.net/sumicoco/2023/ranking/zenkoku/sumicoco_area_pref.html)
- 10) 日本経済新聞、ギガキャスト革命（上）、トヨタ、ライン作業者半減、2024.5.2.
- 11) 日本経済新聞、トヨタのキャリア採用ソフト人材が 3 割越え、2024.3.20.
- 12) 日本経済新聞、トヨタの新東京本社、品川に 29 年度開業 京急の土地取得、2024.3.22.
- 13) 内閣官房、スタートアップに関する基礎資料集、2022.
- 14) 日本経済新聞、名古屋の新興拠点、都市間競争で先手 トヨタなど参画へ、2024.7.24.
- 15) 日本経済新聞、ステーション Ai に NUS 系施設、新興の海外進出に弾み、2024.8.2.
- 16) 日本経済新聞、国産旅客機開発、再挑戦の成算あるか MSJ 撤退 1 年、2024.3.27.
- 17) ボーイング ジャパン、ボーイング、日本に研究開発拠点を開設 (<https://www.boeing.jp/press-releases/2024/boeing-opens-r-and-d-center-in-japan>)
- 18) 日本経済新聞、三菱重工、経産省の旅客機新構想に踊らず 形式証明の壁、2024.6.26.
- 19) 日本経済新聞、シャープ液晶、遅すぎた撤退、2024.5.19.
- 20) 日本経済新聞、大阪の顔「グランフロント」、2 万人働く街に 開業 10 年、2023.12.18.
- 21) 朝日新聞、神戸市 150 万人割る 今後、人口増「ほとんどない」、2023.10.13.
- 22) 朝日新聞、人口流出 問われる神戸、2024.8.5.
- 23) Life-Tech KOBE (<https://life-techkobe.smartkobe-portal.com/>)
- 24) 神戸医療産業都市 (<https://www.fbri-kobe.org/kbic/>)
- 25) 朝日新聞、タワマンやめた神戸の選択、2024.8.5.
- 26) 日本経済新聞、都市人口の 2 割、工業系地域に、2024.8.5.
- 27) 防災科学技術研究所、地震ハザードステーション (<https://www.j-shis.bosai.go.jp/map/>)

日交研シリーズ目録は、日交研ホームページ

http://www.nikkoken.or.jp/publication_A.html を参照してください

A-904 「人口減少下における東京一極集中の再検討」

人口減少下における東京一極集中の再検討
に関する研究プロジェクト

2024 年 9 月 発行

公益社団法人日本交通政策研究会