

要因4:総合性と自由度に欠く経済政策①

*経済自由度*の低さ

国としての経済自由度が低い中、特区政策にも遅れをとったことにより、地域の経済成長を阻害。特に近畿圏では、工場・大学の立地制限により、周辺部等への移転が進み、産業集積としての力を喪失

◇ 要因

- ・我が国は、法人税率が他国より高く、また、企業競争力に対する法規制も強いため、産業面での国際競争力が低下
- ・地域が国際的な都市間競争を勝ち抜くための特区制度についても、他国と比較して取組が遅く、かつ特例措置が不十分であるため、有効な打開策とならず
- ・工場等制限法*など約40年間にわたった立地規制により、大規模工場・大学が都市部から流出
- ・特に、大阪においては、大学等の都心部からの流出が顕著であった

他国と比べて高い法人所得課税の実効税率

各国の法人所得課税の実効税率 (2012年)			
アジア		欧州	
日本	35.64%	フランス	33.33%
韓国	24.20%	ドイツ	29.48%
中国	25.00%	イギリス	24.00%
		北米	
		アメリカ	
		40.75%	

※財務省ホームページより

※アメリカはカリフォルニア州の場合、ドイツは全ドイツ平均

充実した経済特区を持たない

	沖縄県うるま市	ソウル特別市	上海市
制度	特別自由貿易地域	仁川経済自由区域3地区	上海経済技術開発区等3地区
税金	新設後法人税の35%の所得控除、地方税の減免、低利貸付	法人税等を5年間100%、次年度2年間50%減免等	所得税率15%優遇等
分野	製造業、こん包業、道路貨物運送業、倉庫業、卸売業	先端産業、航空、国際物流、観光レジャー、金融	半導体、先端製造業、金融サービス
全体面積	約122ha	①松島地区(5,326ha) ②永宗地区(13,832ha) ③青蘿地区(1,789ha)	①上海市シン荘工業団地(18ha) ②上海嘉定工業団地(572ha) ③新浜工業パーク(460ha)
設置年	1999年	2003年	①1995年、②1992年、③2000年
現状	約46ha(87区画) 23社進出(2010.3)		

※各種資料より

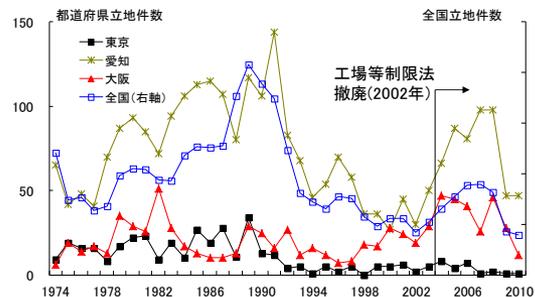
企業競争力に対する法規制に係る国際比較

[競争力順位]

- | | |
|------------|----------|
| 1位 シンガポール | 14位 アメリカ |
| 2位 香港 | 24位 台湾 |
| 3位 オーストラリア | 31位 中国 |
| 4位 カナダ | 34位 日本 |
| 5位 マレーシア | |

※IMD 世界競争力ランキング(2011年)

工場等制限法により 大阪の工場立地は2002年まで低迷



※経済産業省「工場立地動向調査」

要因4:総合性と自由度に欠く経済政策②

*縦割りの弊害による総合的な経済政策の欠如

産業振興、金融、税制、規制・保護など、国の経済政策は縦割りで総合性が欠如。サービス産業の低生産性、経済活動の新陳代謝の停滞、地域特性に応じた対策不足等から、労働生産性*も低迷

◇ 要因

- ・サービス産業は製造業に比較して政府による規制が多い(規制例)
 運輸(許認可、台数、運賃・料金等)
 保育(許認可等)
- ・大阪のサービス業は、都市部の立地・人件費コストに見合った高い収入を得ることができておらず、事業効率が悪い
- ・企業の新陳代謝が進まない産業構造・環境が、生産性向上にとってもマイナス
- ・産業構造上も、地域によって大きな隔たりがあるが、その特性に応じた産業振興が不十分
- ・これらの結果、我が国の労働生産性は先進国の中でも低水準

サービス産業の労働生産性の伸びは低い

労働生産性上昇率(2000~06年) (%)

	製造業	サービス業
日本	4.2	-0.1
米国	4.2	0.2

※社会経済生産性本部「労働生産性の国際比較2008年版」

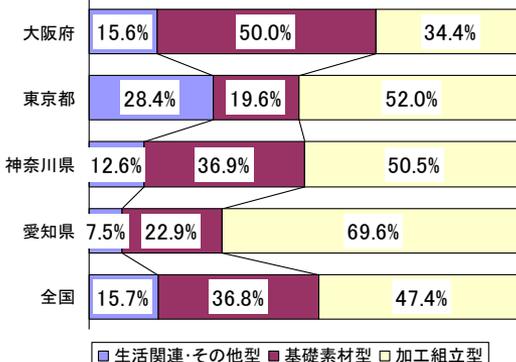
大阪のサービス産業は利益率が悪い

	全国	東京都	大阪府
収入に対する事業利益額割合	16.3%	17.0% (19位)	14.3% (42位)

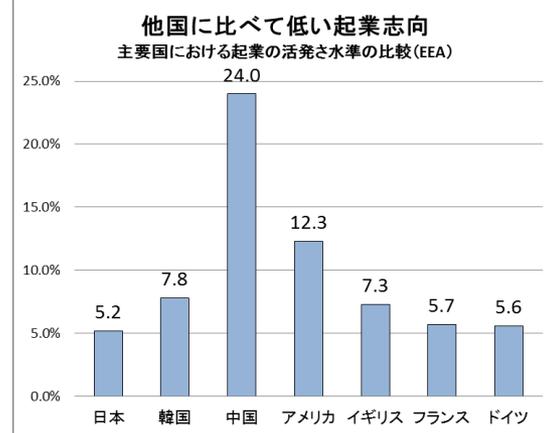
※総務省「サービス産業基本調査」(2004)より作成

地域特性のある産業構造

製造業の三類型別構成比(2007年)



※経済産業省「工業統計表」

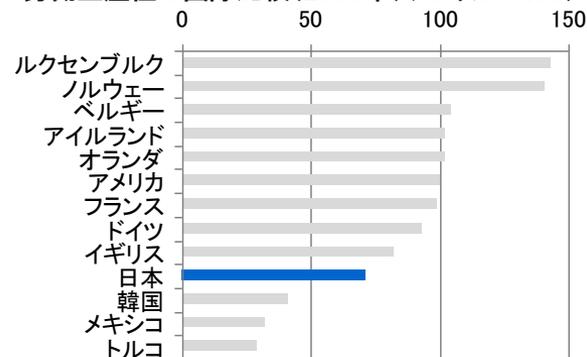


EEA: 18~64歳100人当たりの「起業準備者+創業後42か月未満の者」の数値

※GEM「2010 Global Report」

日本の労働生産性は先進国の中で低水準

労働生産性の国際比較(2006年、アメリカ=100)



※OECD*「Productivity Database」より中小企業庁作成

要因5: 中国等新興市場への乗り遅れ①

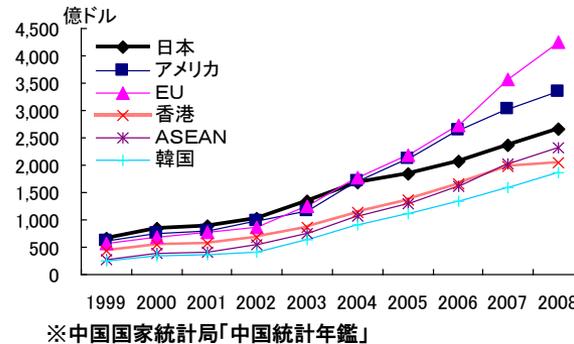
* 巨大市場となった中国への対応の遅れ

長らく中国を世界の生産拠点として位置づけてきた政府・企業の対中投資戦略が、巨大市場へと発展した中国の変化に対して迅速に対応できていないなど、新興市場でのビジネスチャンスが生かしきれていない

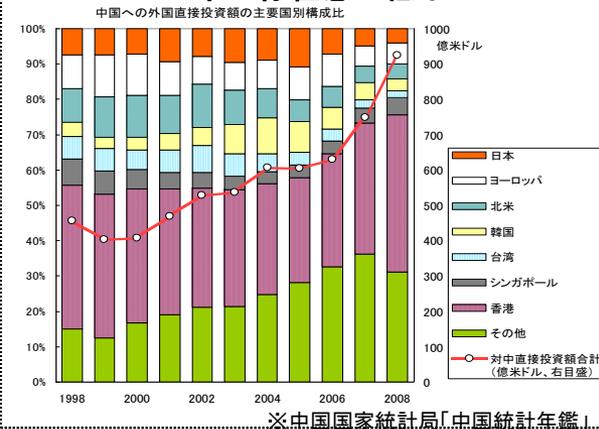
◇ 要因

- 中国における貿易額が伸びている中で、日本の伸び率は相対的に小さい
- 国家戦略として中国等新興国を市場と捉える対応が遅れたことが要因
(例) 日本は、90年代後半に輸出誘発効果の大きい対中直接投資を減少
また、2001年には日本の農産物3品目の緊急輸入制限発動に対抗して、中国が自動車等への特別関税を課すなど、日中貿易摩擦が表面化
この間、韓国は、IMF危機(アジア通貨危機)*の98年、99年を除き、一貫して対中直接投資を大幅増加
- アジアの玄関口として機能してきた大阪都市圏にとって、対中国戦略の遅れは大きな損失

中国の対外貿易額の推移では、近年、日本の存在感が低下



対中直接投資においても、日本の存在感が低下



中国国内において日本の自動車産業はドイツ系メーカーに大きく遅れ

自動車販売実績(2009年)

中国市場シェア		世界全体の販売台数(万台)	
1 VW	10.3%	1 VW・スズキ連合	860
2 ヒュンダイ	6.2%	2 トヨタ	780
3 GM	5.6%	3 日産・ルノー・ダイムラー	750
4 日産	5.5%	4 GM	680
5 トヨタ	5.2%	5 フォード・マツダ	590
6 ホンダ	4.2%	6 ヒュンダイ	480
7 奇瑞	3.7%	7 ホンダ	340

※東洋経済新報社 ※ロイター調べ

中国国内における日本メーカーの携帯電話・パソコンのシェア*は低い

携帯電話の中国市場シェア (2007年) パソコンの中国市場シェア (2007年)

順位	企業名	シェア	順位	企業名	シェア
1	ノキア	32.9	1	聯想(中)	29.3
2	モトローラ	21.9	2	デル(米)	13.5
3	サムソン	13.8	3	HP(米)	11.1
4	波導(中)	7.5	4	清華同方(中)	5.6
5	LG	6.2	5	神舟(中)	5.0
6	ソニーエリクソン	5.3	12	ソニー(日)	1.7
			14	東芝(日)	1.2

※Consumer Electronics(2007)

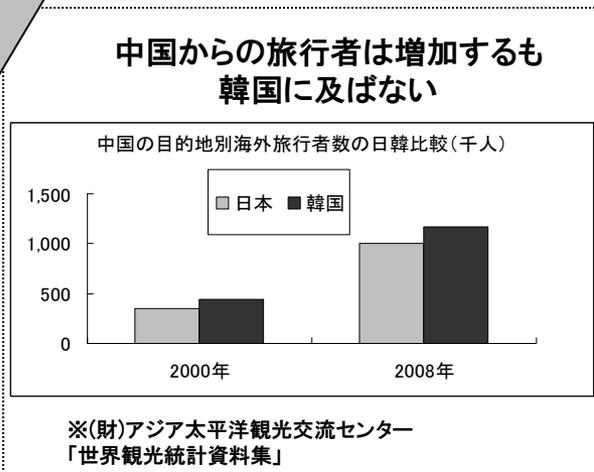
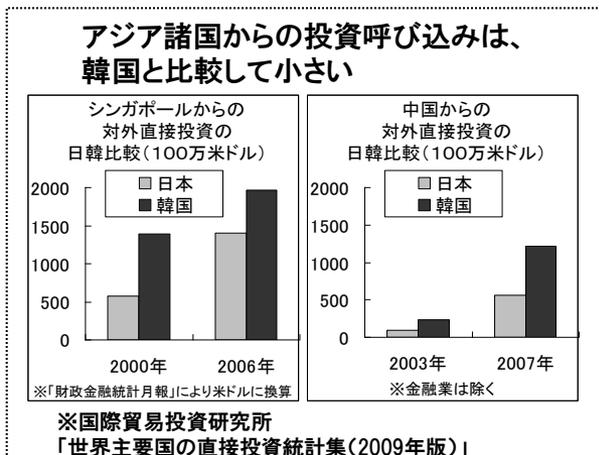
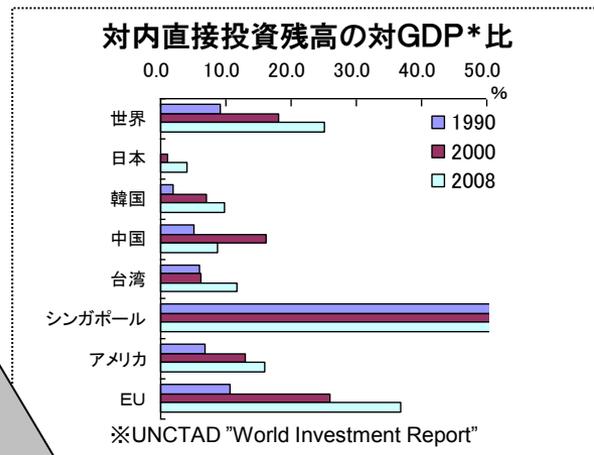
要因5: 中国等新興市場への乗り遅れ②

* 対内直接投資* の呼び込み不足

グローバル*化への対応の遅れとともに、世界、特に中国を始めとするアジアからの対内直接投資の呼び込みが不十分

◇ 要因

- ・日本における直接投資の残高は諸外国と比較して少ない
- ・特に、成長著しいアジア諸国からの投資呼び込みが近隣諸国と比べて低調
- ・近年、急増している中国からの訪日外国人も十分にとらえられていない
- ・海外とのネットワークにおいても、国際的な競争環境整備に出遅れたため、アジア諸国など対新興国への重点化が不十分



対アジア国際線就航数は、アジアの他の主要空港と比べ少ない

対アジア国際線就航数

都市名	空港名	国数	都市数	便数/週
大阪	関空	12	32	459
東京	成田・羽田	15	40	969
ソウル	仁川・金浦	17	80	1486
香港	香港	18	42	1306
シンガポール	チャンギ	21	74	1836

※国土交通省「海外空港の実態について」2009年3月時点

要因6: 社会資本の形成・活用不全①

* 都市機能の更新の遅れ

日本では、都市の社会資本(生活や経済活動に必要な公共施設など)の老朽化が進み、その更新が課題。また、日本の地方空港・港湾整備や拠点空港・港湾の機能不足が、アジア諸国のハブ(拠点)化を却って後押しする結果となっている

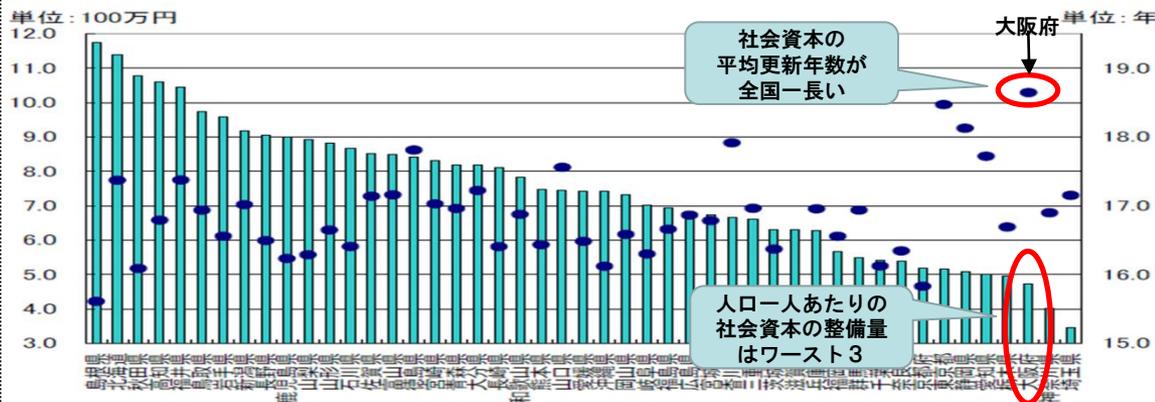
◇ 要因

・我が国では、国土均衡発展政策*等を背景に、大都市圏における社会資本投資が不十分。そのため、現在、大都市圏において社会資本の老朽化が進んでおり、特に大阪では顕著。

・また、地方空港・地方港湾整備により、地方がアジア拠点と直結。仁川空港や釜山港など日本各地でアジアの支線化が進む結果に

・一方、関空・阪神港は、交通アクセスの不十分さ等からハブ機能が十分に発揮できない

地方偏重の社会資本整備・老朽化する都市の社会資本



※浜渦・人見(2009)「都道府県別社会資本ストックデータ(1980-2004)の開発」より。データは2004年の数値。

アジアの支線化が進む地方空港・港湾

○港湾

・日本発着コンテナ貨物がアジア主要港で積み替えられる比率
98年:5.4%→03年:15.8%→08年:18.0%
(特に地方港発着の貨物において比率が高い)

○空港

・仁川空港との路線を有する地方空港(2010年)
旭川、新千歳、函館、青森、秋田、仙台、福島、新潟、富山、小松、静岡、米子、岡山、広島、高松、松山、北九州、福岡、長崎、大分、熊本、宮崎、鹿児島、那覇

※三菱UFJリサーチ&コンサルティング 季刊政策・経営研究2010vol.1より

国際空港へのアクセスの悪さ

都市名	空港名	市中心部からの距離	アクセス手段	
			鉄道	バス
東京	成田	約60km	約56分	約80分
大阪	関空	約50km	約65分	約50分
香港	香港	約35km	約23分	約50分
シンガポール	チャンギ	約20km	約27分	約45分
パリ	ドゴール	約25km	約29分	約50分
ロンドン	ヒースロー	約25km	約16分	約75分
ニューヨーク	JFK	約25km	約35分	約50分

※国土交通省「交通政策審議会航空分科会資料」

要因6:社会資本の形成・活用不全②

* 都市圏全体での魅力づくりの不足

大阪都市圏では、行政の縦割り等から、都市圏一体となったまちづくりができなかった結果として、交通・物流面等での都市構造が非効率であり、面的広がりを阻害。また、国際都市としての魅力も低評価

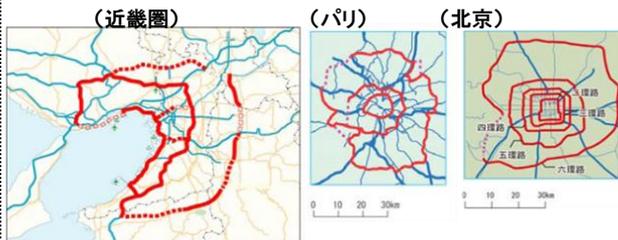
◆ 要因

- 交通・物流面において、大阪都市圏は、環状道路の整備の遅れなど、非効率な構造。国際的な都市間比較において評価が低い
- 文化・交流面や緑環境などの都市魅力においても、国際標準から立ち遅れ、評価が低い
- 特に、地下鉄の接続は、東京と比較しても非効率。都市の面的広がりを阻害する一つの要因

環状道路の整備の遅れ(2007年末)

	近畿圏	首都圏	中部圏	パリ	北京	ソウル
環状道路整備率	61%	43%	60%	84%	92%	100%

※計画延長と供用延長との比率



※地図の縮尺は同じ

※国土交通省「高規格幹線道路等の幹線道路の現状」

国際的に見て小さい公園面積

都市名	m ² /人
大阪(2011)	5.4
東京(2011)	7.0
上海(2005)	10.0
ソウル(1998)	14.9
ニューヨーク(1997)	29.1

※国土交通省「都市公園等整備現況調査」より作成

大阪の放置森林の現状

	面積 (ha)	備考
府域の人工林面積	27,000	府域の森林の約1/2
うち、放置されている森林の面積	4,600	人工林面積の約17%

※大阪府調査(H18)

大阪の都市総合ランキング

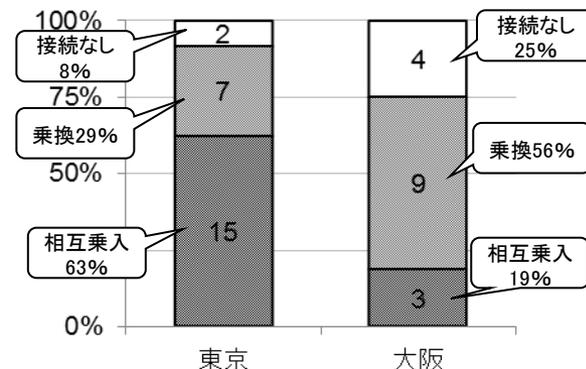
「文化・交流」「環境」「交通・アクセス」が低評価

分野	順位 (世界の35都市比較)
総合	15位/35都市中 (東京4位、福岡28位)
文化・交流	24位/35都市中 (東京5位、福岡35位)
環境	23位/35都市中 (東京6位、福岡17位)
交通・アクセス	19位/35都市中 (東京4位、福岡27位)

※森記念財団(2011)「世界の都市総合ランキング」

地下鉄路線の両端の接続数・接続率

東京に比べ大阪は相互乗入が少なく、接続なしも多い



※東京は「東京外環」+「都営」。大阪は「市営地下鉄」。環状路線、支線は含まず
※大阪府調査

要因7:大都市圏制度*の限界

*時代遅れな大都市圏制度

大都市圏法制(首都圏整備法、近畿圏整備法*)が整備された昭和30年代と比較して、大都市問題が大きく変質する中、時代遅れとなった大都市圏制度を抜本的に見直す必要が生じている

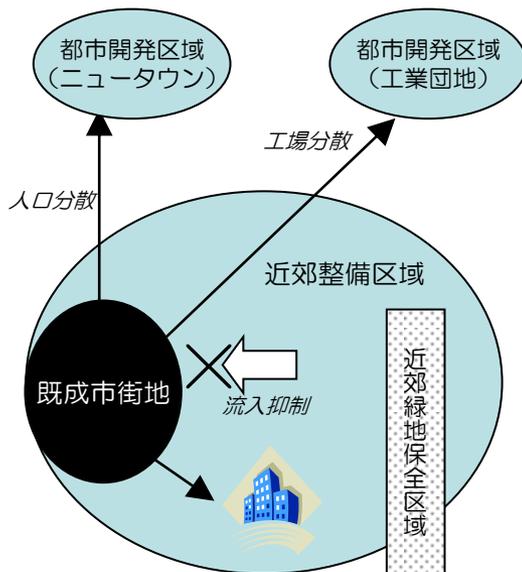
◇ 要因

・大都市圏法制(首都圏整備法、近畿圏整備法)や全国総合開発計画*等は、戦後の高度成長による大都市への過度の集中、地域間格差の発生などの諸課題に対応すべく整備

・その後、大都市問題は大きく変質し、法制度そのものが時代遅れに
⇒日本の大都市は、国際的な都市間競争への対応が不十分
⇒財政赤字拡大による国土均衡发展政策*の限界

都市からの分散を促す
首都圏整備法・近畿圏整備法の枠組み

- ① 既成市街地:工場、大学等の新增設を制限
- ② 近郊整備区域:既成市街地の周辺で計画的な市街地整備
- ③ 都市開発区域:新たにニュータウン、工業団地等の都市開発



地域間格差の是正を目的とした
全国総合開発計画の枠組み

- ① 新産業都市・工業整備特別地域(2001廃止)
開発拠点の配置により地域格差是正



- ② 国土開発幹線自動車道
料金プール制*等により、全国に道路網を整備



工場三法*による成長抑制

- ① 工場等制限法(1964~2002)
制限区域における一定面積(原則1000㎡以上)の工場、大学等の新設・増設を制限
- ② 工業再配置促進法(1972~2006)
工場集積地(移転促進地域)から誘導地域に工場を移転・新設する場合、補助金等で支援
- ③ 工場立地法(1973~)
特定工場(敷地面積9000㎡以上又は建築面積3000㎡以上)に、生産施設の面積制限、緑地・環境施設の確保義務

