

4 中枢性・広域連携

(1) 仙台の東北地方における中枢性 4-1

- ① 中枢性の定義と本市の状況
- ② 人口動態から見た中枢性
- ③ 産業の状況から見た中枢性
- ④ 「支店経済」の状況
- ⑤ 人や物の動きから見た中枢性
- ⑥ 中枢性に関する課題

(2) 東北地方における広域的な連携 4-13

- ① 東北地方における広域的な計画や事業
- ② 東北圏広域地方計画（国土形成計画）
- ③ 本市が東北地方から期待される役割

4 中枢性・広域連携

- ・本市は、これまで様々な計画等において東北地方の中核都市と位置づけられてきたが、データ上も中枢性が高い都市という分析結果となっている。
- ・東北地方に対する本市の人口や産業など様々な指標から見ると、中枢性は上がっているように見えるが、東北地方全体の数字の低下が、本市のシェアを押し上げている面があり、長い目で見た場合、本市の活力の低下につながる懸念がある。
- ・本市における事業所の配置などの状況を見ると、民間事業所では支社・支店等が多く本社・本店等が少ないこと、また中央省庁においてもブロックを総括する機関が多いことなど、いわゆる「支店経済」の都市となっている。
- ・本市は、東北地方および全国を結ぶ広域的な交通体系の整備が進んでいる。また、人流・物流の面でも本市の東北地方における中枢性が高いことを示しているものが多い。一方で、東北地方の貨物の多くが他地域の港湾に流れているなどの課題もある。
- ・東北地方における広域的な計画・事業は「東北圏広域地方計画」を始め、様々なものがあるが、本市も主に観光、防災などの分野において他市町村等と広域的な連携を行っている。
- ・東北地方の他都市等からは、本市に対して人材育成の機能や、東北の情報発信基地としての役割などが求められている。

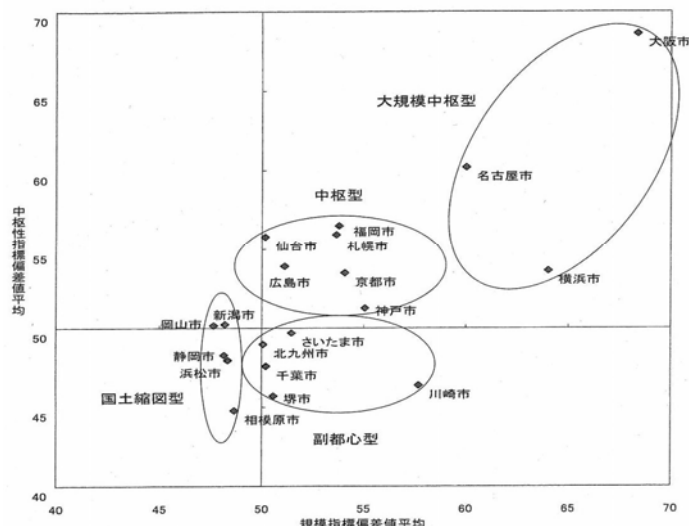
(1) 仙台の東北地方における中枢性

① 中枢性の定義と本市の状況

都市の中枢性については様々な定義があるが、例えば第5次の全国総合開発計画「21世紀の国土のグランドデザイン」では、「地方中核拠点都市圏」を①地域の自立的発展に向けた地方ブロックレベルでの拠点の形成を図る観点から、地方ブロック全体のニーズ、連携の可能性を踏まえながら、中枢管理、研究開発、情報、国際交流等の高次都市機能の充実を図るとともに、②地球時代に対応し、世界に開かれた地域づくりを促進する観点から広域国際交流圏の拠点としての機能を果たすことが求められる都市圏としている。特に札幌、仙台、広島、福岡・北九州を地方中核都市とし、それらと社会的、経済的に一体性を有する地域を「地方中核都市圏」としている。

また指定都市市長会が作成した「“大都市”にふさわしい行財政制度のあり方についての報告書（H21.3）」では、大都市を規模及び中枢性の面から分析し、本市を福岡や札幌等と同じ中枢型と位置づけている。その中でも本市は特に人口規模等に比して中枢性の高い都市という分析結果となっている。

[4-1 図]大都市の規模と中枢性



<分析方法>

大都市の規模及び中枢性を示すと思われる下記の統計指標を4分野について収集し、偏差値を算出した

分野	規模指標	中枢性指標
I 人口	・人口 ・人口集中地区人口密度 ・人口集中地区対市域面積比率	・昼夜間人口比率 ・対都道府県人口比率
II 経済	・全産業事業所数 ・製造品出荷額等 ・年間商品販売額	・上場企業本社数 ・銀行業事業所数 ・証券業・商品先物取引業事業所数
III 行政	・地方公務員従業者数 ・基準財政需要額 ・歳出総額	・国家公務員従業者数 ・基準財政需要額 ・管区地方支分部局等数
IV 情報・文化	・情報サービス従業者数 ・映像・音声・文字情報制作従業者数 ・学術・開発研究機関従業者数 ・広告従業者数	・放送業事業所数 ・専門サービス業事業所数 ・学術・開発研究機関事業所数 ・学術・開発研究機関事業所数

出典：「“大都市”にふさわしい行財政制度のあり方についての報告書」(H21.3 指定都市市長会)

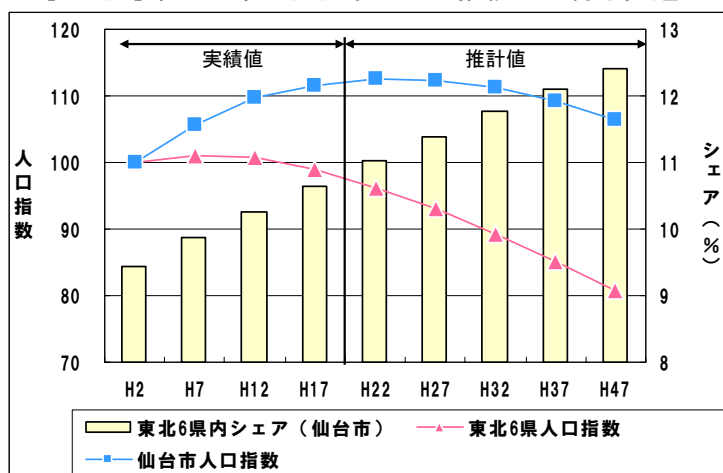
② 人口動態から見た中枢性

本市の人口は、平成17年度(2005年度)の段階で東北地方の人口の10%以上を占めており、人口集積の観点から東北地方の中枢的な位置にあるといえる。また今後の人口予測においても、東北地方における本市の人口シェアはますます増加していくことが予想されているが、本市の人口が平成23年(2011年)をピークに緩やかに減少する一方で、東北6県の人口がそれ以上に減少していくため、シェアが増加していくという構造になっている。

これまでの本市の社会移動の状況を分析した場合、東北他県からの転入超過が社会増の大きな要因となってきたことから、東北地方全体の人口減少は、本市への社会移動のエネルギーそのものが低下することになり、将来的には都市の活力が失われる要因になることが懸念される場所である。

また、東京圏との社会移動は平成9年(1997年)以降転出超過となり、その数は年々増加し、東北他県からの転入超過数をすでに上回っている。これまで本市が東北地方の人の受け皿となってきた部分があるが、今後、東京圏への流出が増加していくと、東北地方全体が地盤沈下していくおそれがある。

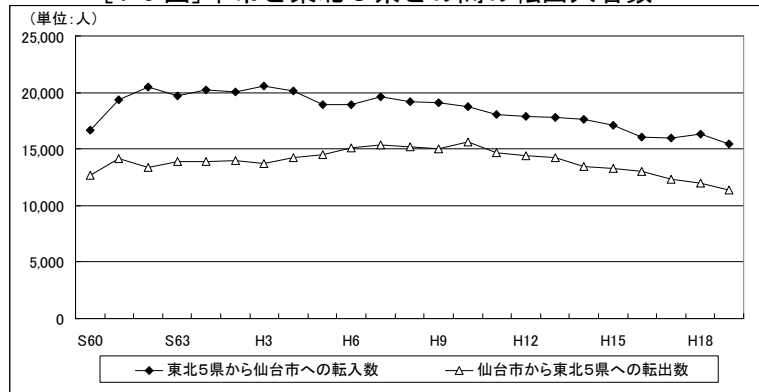
[4-2 図]東北6県・仙台市の人口推移及び将来見通し



出典：平成2～17年 国勢調査(総務省)、平成22～42年 国立社会保障・人口問題研究所資料

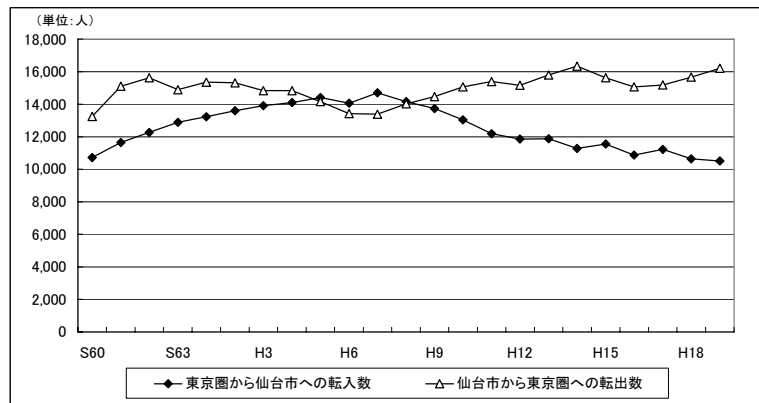
注) 平成17年までは実績値、平成22年からは推計値
指数：平成2年を100とする

[4-3 図] 本市と東北5県との間の転出入者数



※仙台市統計書を基に作成

[4-4 図] 本市と東京圏との間の転出入者数



※仙台市統計書を基に作成

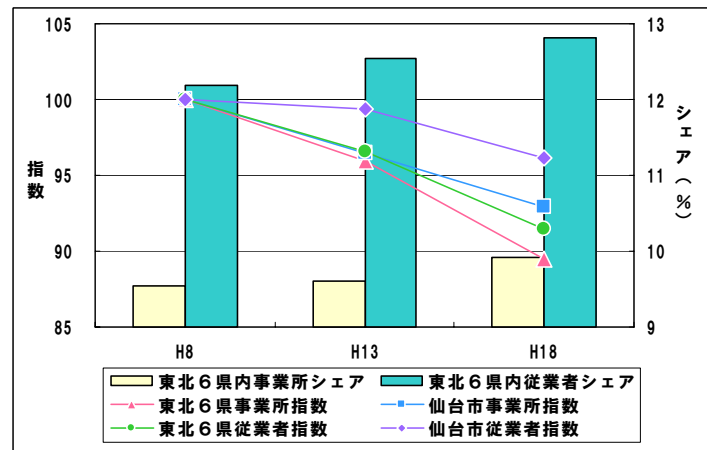
③ 産業の状況から見た中枢性

本市の東北地方における産業シェアについて、事業所数及び従業員数でみると、年々割合が増加している。しかし、本市、東北6県ともに減少しており、本市の減少が相対的に少ないことから、シェアを増加させていることがわかる。これについては、小売販売額も同様の傾向である。

一方、卸売業販売額については、東北地方全体の4割程度と、非常に高いシェアを保っており、流通の面では本市は特に高い中枢性があるといえる。しかし、東北地方および本市の卸売業販売額そのものは大きく減少しており、流通形態の変化が東北地方の流通の基地とも言える本市に大きな影響を与えている状況である。

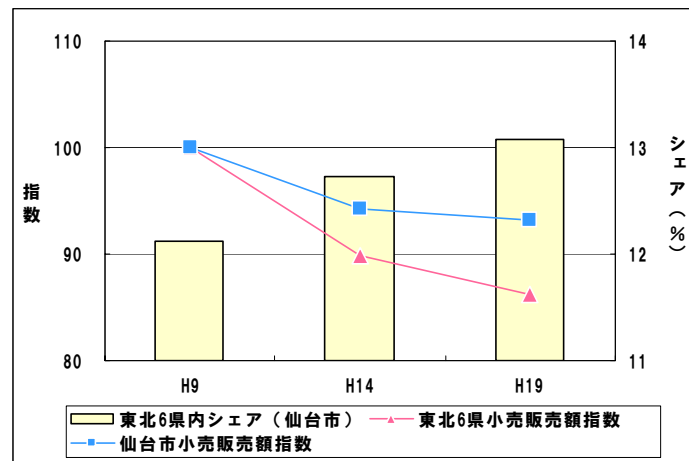
一方、製造品出荷額のシェアについては人口に比してもシェアが小さく、中枢性を持っているとはいえない状況であり、さらに近年、東北地方全体の出荷額が伸びている中で本市の出荷額は減少しており、シェアがより一層低下している状況である。

[4-5 図] 東北 6 県における仙台市の産業シェア



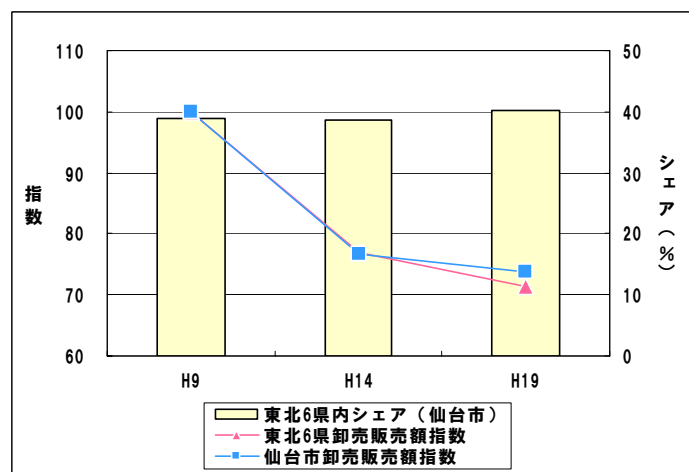
※事業所・企業統計調査（総務省）を基に作成
注） 各年 10 月 1 日現在

[4-6 図] 東北 6 県における仙台市の小売販売額シェア



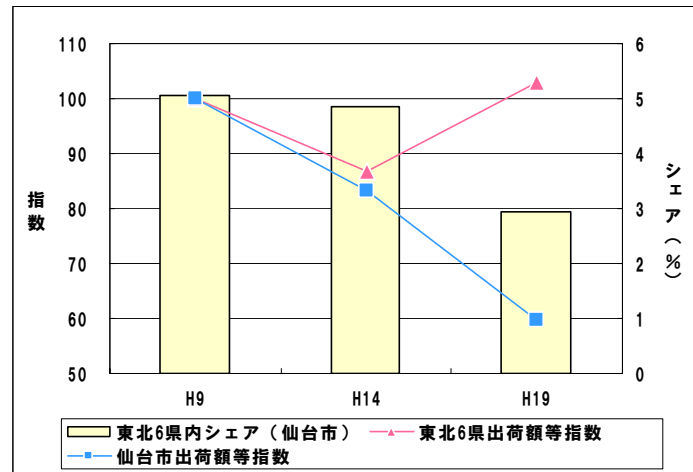
※商業統計調査（経済産業省）を基に作成
注） 各年 6 月 1 日現在

[4-7 図] 東北 6 県における仙台市の卸売販売額シェア



※商業統計調査（経済産業省）を基に作成
注） 各年 6 月 1 日現在

[4-8 図] 東北 6 県における仙台市の製造品出荷額等シェア



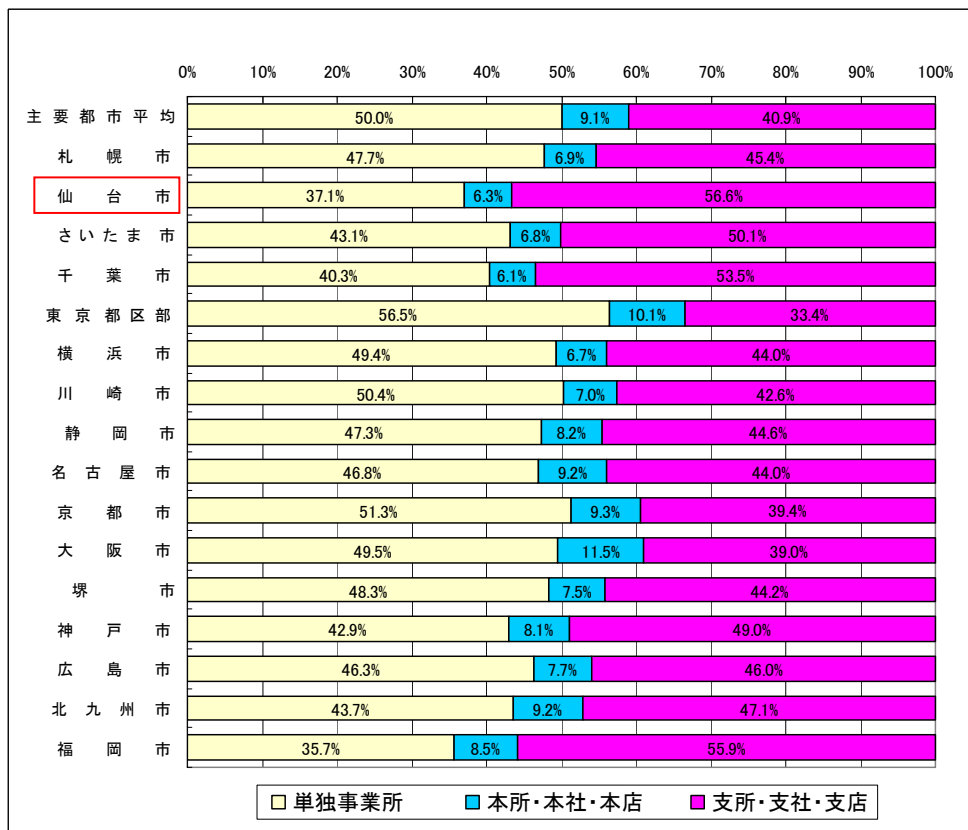
※工業統計調査（経済産業省）を基に作成
注） 各年 12 月 31 日現在

④ 「支店経済」の状況

事業所の形態を全国の主要都市と比較した場合、福岡市と並び「支所・支社・支店」の割合が多く、「本所・本社・本店」の割合は主要都市の中でも最も少ない部類となっている。また中央官庁の地方支分局等のうち、ブロックを統括する管区機関の配置状況を見た場合にも、全国の主要都市の中で上位にあり、さらに国家公務員数についても、東京を除く主要都市の中で人口に対する比率がもっとも多くなっている。

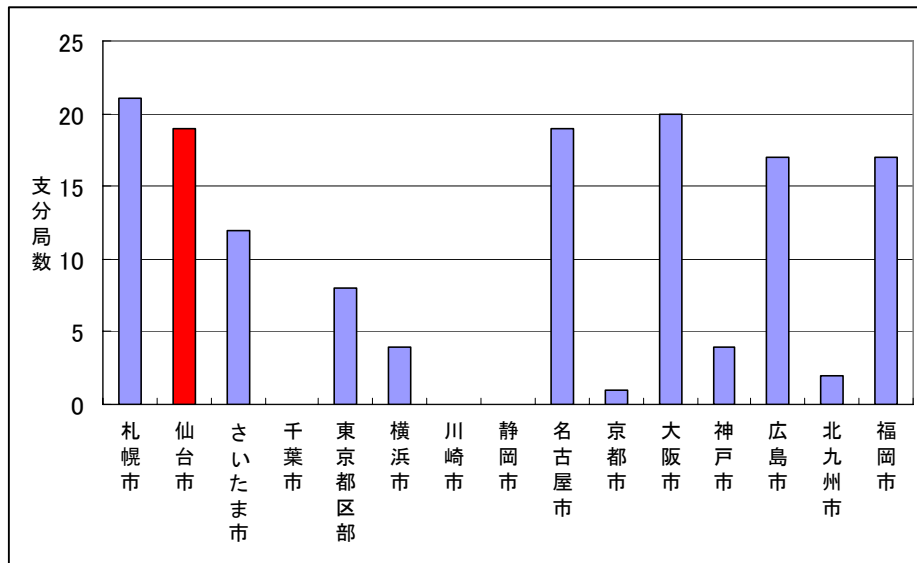
これらの結果から、一般に言われているように本市が東北ブロックを統括する、いわゆる「支店経済」のまちであることが裏付けられる。

[4-9 図] 主要都市の本所・支所別事業所数の割合



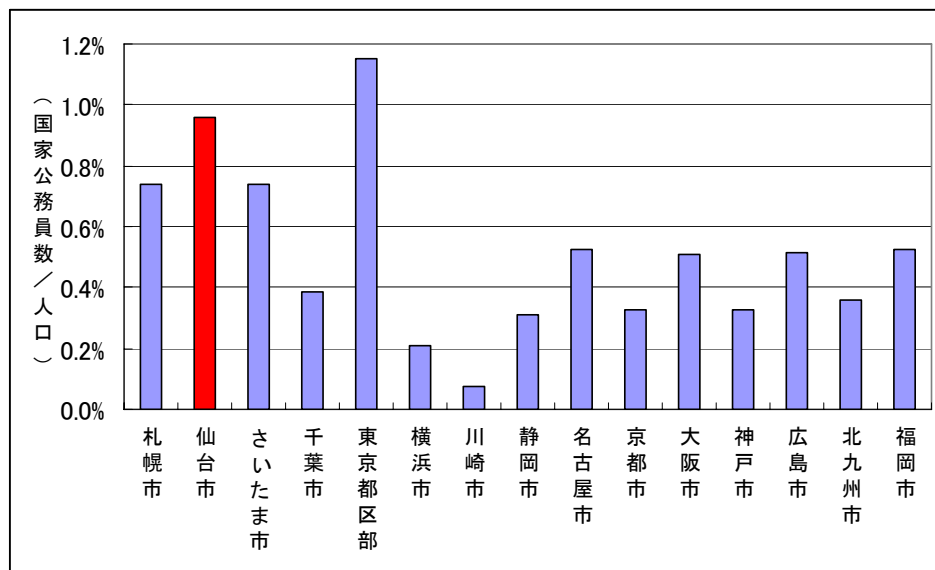
※事業所・企業統計調査（総務省）を基に作成

[4-10 図] 中央省庁 管区地方支分局等数



※「“大都市” にふさわしい行財政制度のあり方についての報告書（H21.3 指定都市市長会）」を基に作成

[4-11 図] 国家公務員数対人口比率



※「“大都市” にふさわしい行財政制度のあり方についての報告書（H21.3 指定都市市長会）」を基に作成

⑤ 人や物の動きから見た中枢性

ア 広域的な交通体系の状況

本市は、東北の中核都市として、陸・海・空のあらゆる面で東北地方および他の地域と結ぶ広域的な交通体系の整備が進んでいる。

鉄道については、東北新幹線が昭和 57 年（1982 年）に開通し、本市と全国の各都市を結ぶ主要な長距離移動手段として大きな役割を果たしてきた。東北新幹線は平成 22 年（2010 年）には青森まで延伸する予定であり、本市と東北の各都市との繋がりがますます強くなると考えられる。

また、高速道路等については、昭和 48 年（1973 年）に東北自動車道が本市内において供用されて以来、東北各地を結ぶ高速道路ネットワークが徐々に整備され、東北地方の物流や人流の面で極めて重要なインフラとなっている。また仙台塩釜港や仙台空港等の国際物流拠点をつなぐ仙台東部道路が平成 13 年に供用され、さらに現在、仙台北部道路の整備を進めており、平成 20 年代前半には環状の仙台都市圏自動車専用道路ネットワークが構築されるなど整備が進んでいる。

港湾については仙台塩釜港が昭和 46 年（1971 年）に塩釜港仙台港区として開港し、東北の物流の拠点として発展してきており、平成 13 年（2001 年）には東北で唯一の特定重要港湾に指定されている。なお平成 20 年（2008 年）12 月に港湾計画を改訂し、今後の仙台都市圏北部の生産拠点立地に対応した国際物流拠点としてさらなる整備が進められている。

さらに、市域外ではあるが、国内各地および海外との重要な交流拠点として仙台空港が整備されており、平成 21 年（2009 年）6 月現在、国内定期便 9 路線、国際定期便 6 路線が就航している。なお平成 19 年（2007 年）には仙台空港アクセス線が開業し、鉄道により仙台市内と仙台空港が直結した。

[4-12 図] 東北地方の広域的な交通体系



出典：第 1 回「東北の地域と社会資本を考える懇談会（H20.5）」資料

[4-13 図] 仙台都市圏自動車専用道路の整備状況

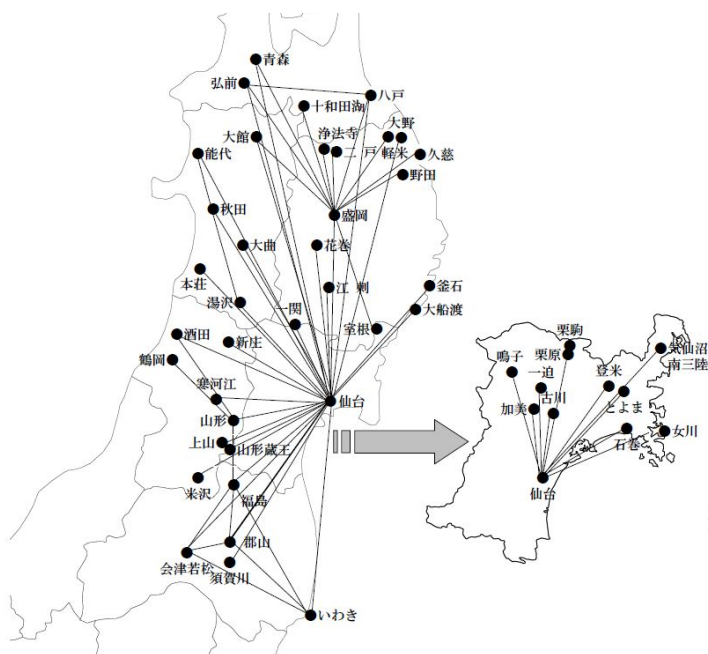


出典：国土交通省東北地方整備局ホームページ

イ 人流の状況

本市と東北地方各県との人流の状況を高速バスの発着状況から見ると、本市発着の高速バスは年々増加を続けており、特に東北地方との間のバスの増加が著しい状況となっている。また、東北地方内の高速バスのうち、約6割を本市発着の便が占め、さらにその数は年々増加しており、ブロック内の交通の拠点として中枢性が高まってきていることが分かる。

[4-14 図] 高速バス運行系統
(東北管内発着便 H20.3 末現在)



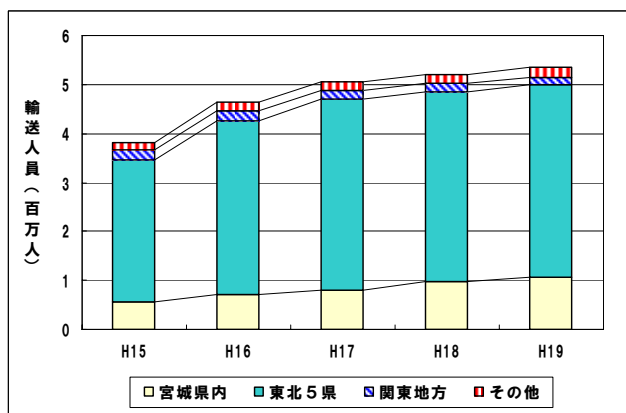
出典：図でみる東北の運輸 2008（東北運輸局）

[4-15 表] 東北管内発着の高速バス便数
(H20.3 末現在 1 日 10 便以上)

区間	便数/日
仙台 ～ 秋田	10
仙台 ～ 盛岡	15
仙台 ～ 一ノ関	19
仙台 ～ 酒田	13
仙台 ～ 山形	72
仙台 ～ 福島	47
仙台 ～ 郡山	22
仙台 ～ 古川	37
仙台 ～ 栗原	10
仙台 ～ 登米	14
仙台 ～ 石巻	11
仙台空港 ～ 山形	10
郡山 ～ 会津若松	14.5
いわき ～ 会津若松	16.5
盛岡 ～ 弘前	15
盛岡 ～ 大館	14

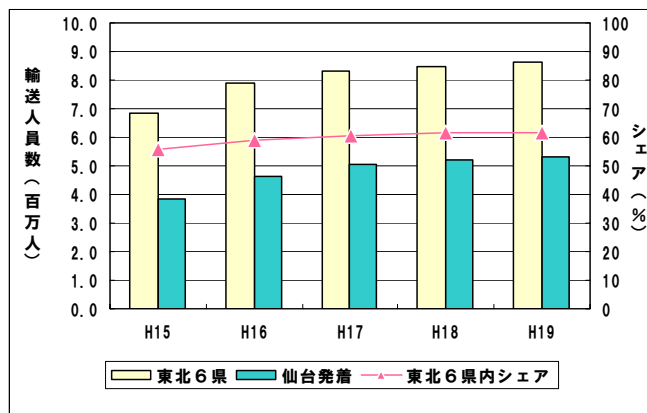
※図でみる東北の運輸 2008（東北運輸局）を基に作成

[4-16 図] 仙台市発着高速バスの
地域別輸送人員の推移



※国土交通省東北運輸局資料を基に作成

[4-17 図] 高速バス輸送人員及び
東北6県内シェアの推移

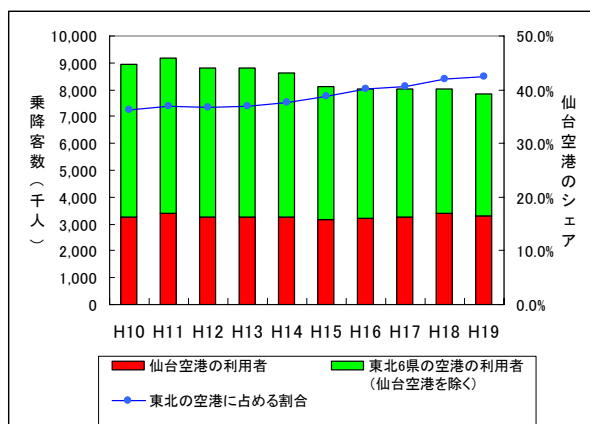


※国土交通省東北運輸局資料を基に作成

注) 東北6県内シェア=仙台発着便輸送人員数
÷ 東北6県輸送人員数×100 (%)
時点は各年度

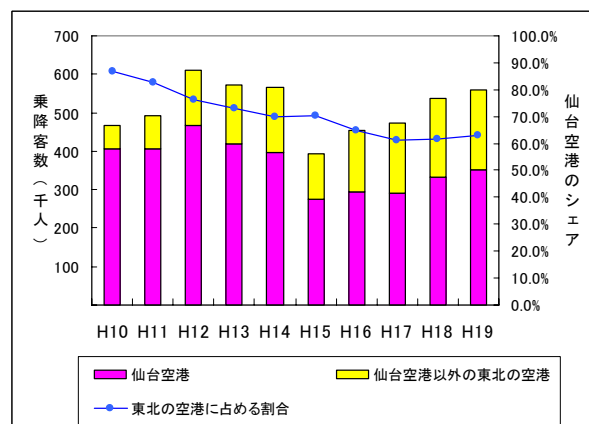
仙台空港の利用については、東北地方の他の空港の利用客が減少していることから、シェアは増加傾向にあるが、平成 20 年（2008 年）秋以降、世界的な経済不況や新型インフルエンザの影響により、利用客が減少しており、この傾向は平成 21 年（2009 年）も続くと言われる。なお、国際線利用者については、東北地方の 6 割以上と高いシェアを占めているが、近年他の空港においても路線が開設されていることもあり、シェアは横ばいとなっている。また、国土交通省が実施した航空旅客流動調査によると、仙台空港を着地として利用する旅客の目的地は東北地方の全域にわたっており、東北地方のゲートウェイとして機能していることが分かる。

[4-18 図] 仙台空港及び東北の空港の利用者の推移（全体）



※空港管理状況調査（国土交通省）を基に作成

[4-19 図] 仙台空港及び東北の空港の利用者の推移（国際線）



※空港管理状況調査（国土交通省）を基に作成

[4-20 図] 仙台空港利用者の旅行目的地（H 1 5）

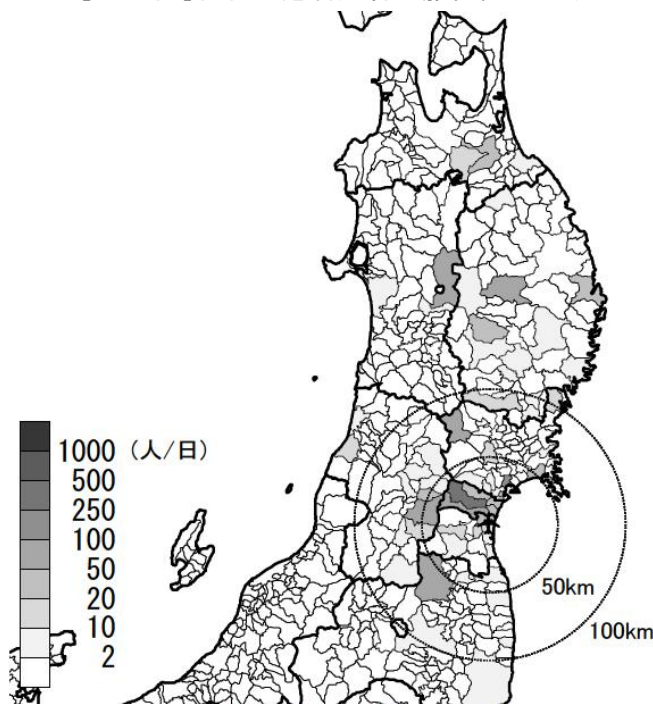


図-15 仙台空港利用者の旅行目的地（全目的）

出典：国土技術政策総合研究所資料

「地方空港の利用促進に向けた利用者特性に関する基礎的研究」（2007.2）

ウ 物流の状況

物流については、例えば鉄道コンテナ貨物の発送量は本市周辺の発送量が東北全体の半分程度を占め、また年々増加している状況である。

一方、港湾物流については、輸出入額で仙台塩釜港は東北地方でトップに位置しているが、平成 20 の時点で対国内のシェアは 0.6%、順位も 26 位に過ぎない。また外貿コンテナ貨物の自地域港湾利用率を見た場合、東北地方の貨物の 5 割以上が他地域の港湾に流れている状況となっている。

[4-21 図表] 鉄道コンテナ発送トン数の推移



出典：東北の物流（H20 東北運輸局）
（日本貨物鉄道株式会社東北支社資料）

[4-22 表] 東北（新潟県を含む）の主要港の輸出入額（平成 20 年）

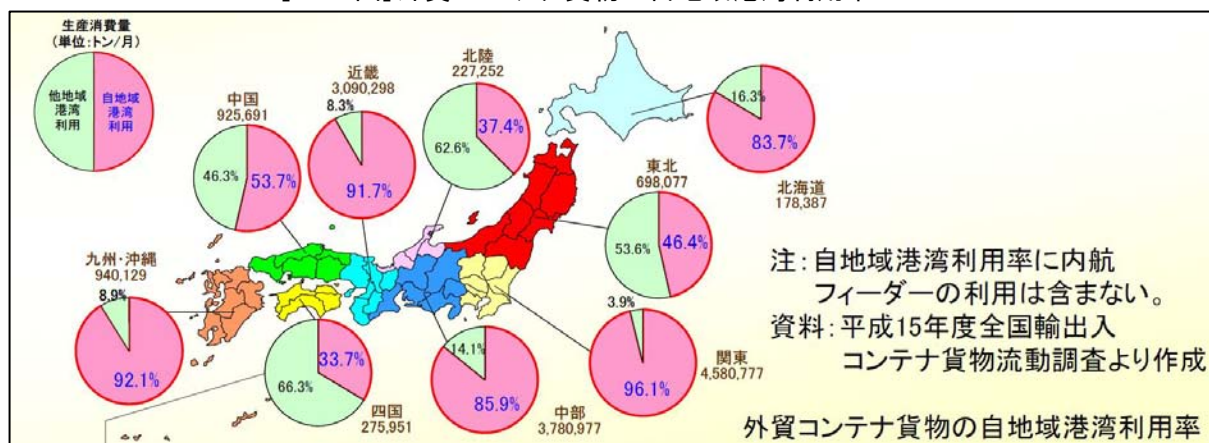
順位	港 湾 名	県 名	貿易額(億円)			対全国シェア
			輸出額	輸入額	総額	
27	仙 台 塩 釜	宮 城	3,725	5,826	9,551	0.60%
38	新 潟 空 港	新 潟	1,492	5,823	7,315	0.46%
46	小 名 浜	福 島	478	4,395	4,873	0.30%
53	八 戸	青 森	1,443	1,663	3,106	0.19%
67	秋 田 船 川	秋 田	388	1,237	1,625	0.10%
69	酒 田	山 形	641	838	1,479	0.09%
76	相 馬	福 島	18	1,030	1,047	0.07%
78	直 江 津	新 潟	406	616	1,021	0.06%
80	石 巻	宮 城	298	630	927	0.06%
95	仙 台 空 港	宮 城	293	264	557	0.03%
96	青 森	青 森	140	392	532	0.03%
109	大 船 渡	岩 手	126	83	209	0.01%
113	釜 石	岩 手	97	67	164	0.01%
124	新 潟 空 港	新 潟	80	16	96	0.01%
137	柏 崎	新 潟	20	10	31	0.00%
138	宮 古	岩 手	0	26	27	0.00%
139	気 仙 沼	宮 城	7	7	14	0.00%
142	福 島 空 港	福 島	1	7	8	0.00%
143	秋 田 空 港	秋 田	2	1	3	0.00%
146	青 森 空 港	青 森	0	0	0	0.00%

注) 主要港は空港、港湾を含む

※神戸税関HP「統計資料」を基に作成

順位は国内の主要港の輸出入額を対象としている

[4-23 図] 外貿コンテナ貨物の自地域港湾利用率

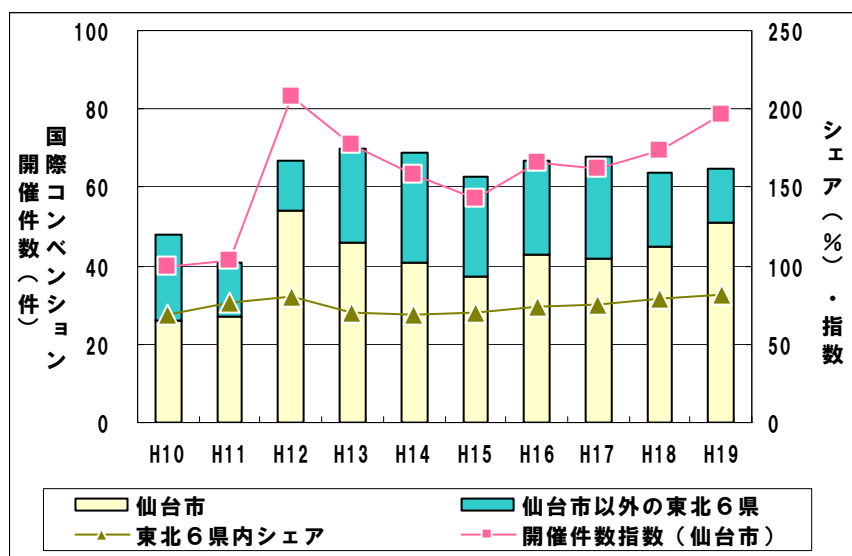


出典: 東北圏広域地方計画協議会資料 (H21. 6)

エ イベント等の状況

東北地方における国際コンベンションの開催状況では、本市での開催が 80%程度と圧倒的なシェアを占めており、また、その割合は年々増加している。しかし、東北地方全体での開催数は頭打ちとなっている状況にある。

[4-24 図] 本市及び東北 6 県の国際コンベンション開催の状況



※コンベンション統計 (日本政府観光局 (JNTO)) を基に作成
注) 国際コンベンション:

国際機関・国際団体又は国家機関・国内団体が主催する会議で、参加者総数が50名以上、参加国が日本を含む3カ国以上、開催期間が1日以上のも

東北 6 県内シェア = 仙台市国際コンベンション開催件数 ÷ 東北 6 県国際コンベンション開催件数 × 100 (%)

指数: 平成10年を100とする

⑥ 中枢性に関する課題

○本市の東北地方における中枢性は、以下のような要素が相互に影響しながら増大してきたと考えられる。

- ・人口、商業など様々な指標での東北地方に占める割合が大きいこと
- ・東北地方を総括する様々な機関が存在すること
- ・東北地方の物流や人流の要衝になっていること

○人口や商業などの東北地方におけるシェアという観点からは、本市の中枢性は増加しているといっても良いが、それらの多くは東北地方の数値の低下による相対的なものとなっている。従って今後さらに東北地方の活力が失われていった場合、それを基盤としている本市の活力も低下してしまう懸念がある。

○また、東北地方を統括する機関が多いことについては、今後の高速交通網の整備や情報ネットワークのさらなる進展により、必ずしも磐石なものではないと考えられる。

○一方、物流や人流の観点からは、シェアだけでなく実数も増加している指標が多いが、例えば港湾物流などにおいて首都圏に多くの貨物が流れているなどの課題もある。

○本市の持つ都市の活力は、東北地方における中枢性が重要な基盤のひとつとなっており、仮に東北地方の活力が低下すれば将来的に、本市の活力も低下していく懸念がある。したがって、今後の本市を考える場合、東北地方の底上げが重要な課題であり、広域的な連携などにより東北地方全体の活性化を図っていくことが重要となる。

(2) 東北地方における広域的な連携

① 東北地方における広域的な計画や事業

東北地方は本市の活力の大きな源であり、本地方の活性化は本市にとっても非常に重要な意味を持つ。活性化の有力な手法のひとつとして、東北地方における広域的な連携があり、本市としても取組を進めていくべきと考えられる。

東北地方の広域的な連携事業は様々なものがあるが、そのうち現在、本市が参加するものとしては、主に次表のようなものがある。現在行っている事業において、連携対象は比較的近隣の市町村とのものが多いことが特徴である。

[4-25 表] 本市が参加する主な広域連携事業

名称	連携対象	計画の内容
東北インテリジェント・コスモス構想	東北7県	・1987年に提唱され、全国でも先駆的な産学官連携の取組 ・R&D会社の設立、各種フォーラムの開催や研究者グループの支援・育成事業等の実施
東北観光推進機構	東北6県、新潟県、仙台市、企業、団体	・東北の認知度向上と、国内外の観光客の誘致を推進し、観光産業の振興と東北経済の発展に寄与することを目的に、官民一体となった推進組織として平成19年6月に設立された
仙台・福島・山形三市観光物産広域連携推進協議会	仙台市、福島市、山形市	・仙台市、福島市、山形市を中心とするエリアの知名度向上ならびに、観光誘客の促進、物産の新規販路の開拓を目指し、国内プロモーション・各種商品の輸出促進などに取り組むため、設立された。
伊達な広域観光推進協議会	仙台市、大崎市、気仙沼市、一関市、奥州市、松島町、平泉町、登米市、南三陸町、利府町	・「伊達」をキーワードに、自然、歴史、文化等の多様な地域資源を活かし、長期滞在を促進させるなど滞在客を受け入れる力を備えた魅力的な観光圏づくりを目指し、平成20年に設立。
南東北3県合同県境パトロール	仙台市、宮城県、山形県、福島県	・県境地域における環境保全を図るため、3県及び仙台市による南東北の県境等地域における廃棄物に係る不法投棄等の不適正処理を防止する必要があるため実施している。
緊急消防援助隊	全国(東北7県については1次出動隊に該当)	・阪神・淡路大震災の教訓を踏まえ、平成7年6月に創設。 ・大規模災害時における人命救助活動等をより効果的かつ迅速に行うため、全国の消防機関相互の援助体制を構築している。
消防相互応援協定	仙台市及び隣接都市等(宮城県内及び山形県内の消防本部並びに東京消防庁を含む。)	・大規模な災害や特殊な災害などに適切に対応できるよう、隣接する市町村等と協定(消防ヘリコプターの応援や高速道路等での災害応援を含む。)を締結している。
東北地区六都市災害時相互応援に関する協定	仙台市、青森市、秋田市、盛岡市、山形市、福島市	・災害対策基本法に基づく自治体協定として、「被災都市の要請に応え又は要請を待たずに相互に応援を行う協定」として締結されている。

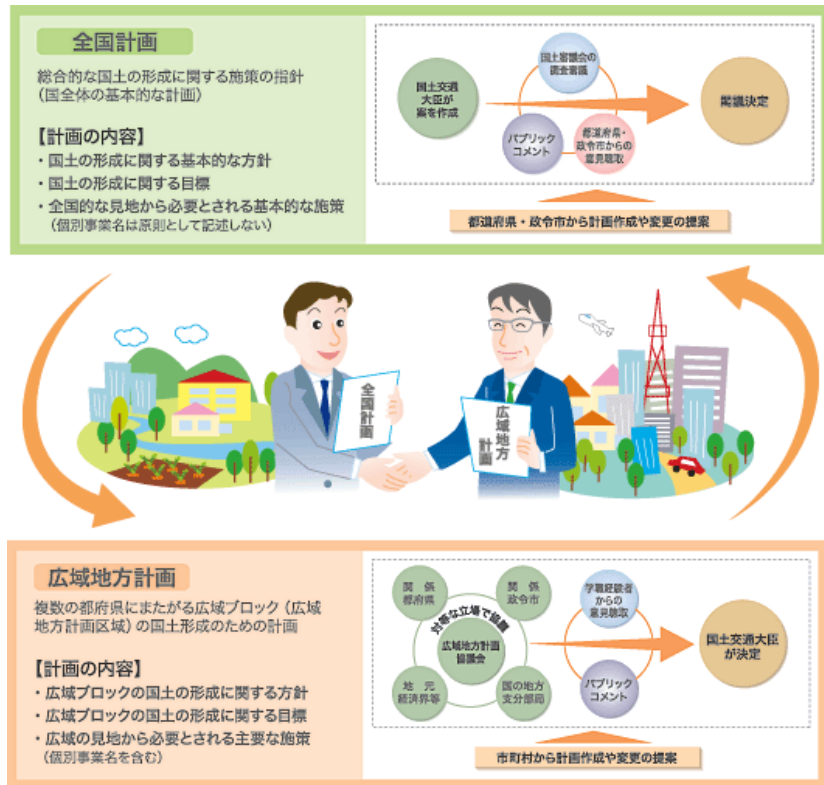
② 東北圏広域地方計画（国土形成計画）

国土形成計画は、全総（全国総合計画）を引き継ぐものとして、成熟社会に対応しうる国土の質的向上を図ることを目的に作成されるものである。根拠法令は国土形成計画法であり、長期的な国土づくりの指針を示す「全国計画」（平成20年（2008年）7月閣議決定）と国と地方の協働による広域ブロックづくりの指針となる「広域地方計画」から構成される。

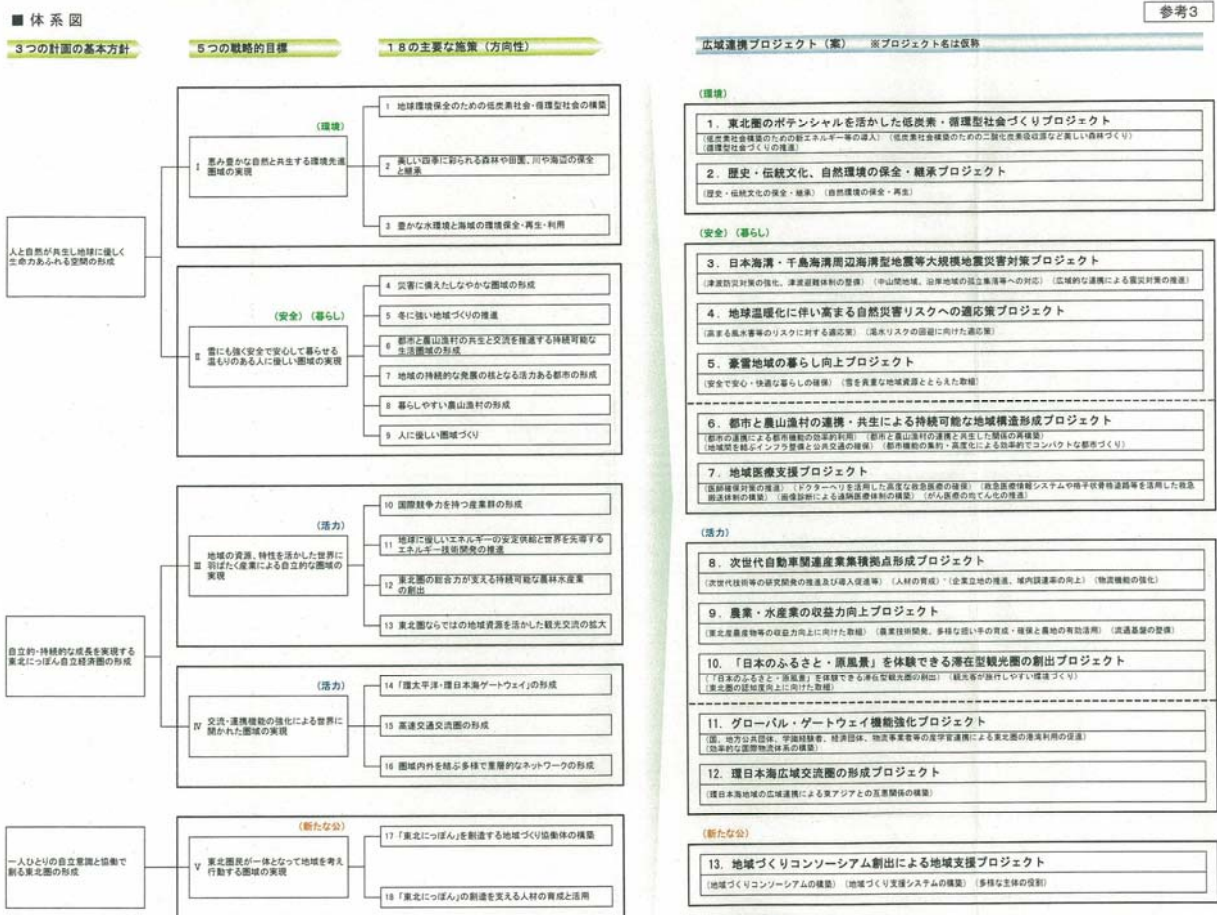
東北地方では新潟県を含む東北7県を対象地域とし、本市も地域内の指定都市として参加しながら、「東北圏広域地方計画」の策定が進められ、平成21年（2009年）8月に決定された。

本計画では、全国計画の基本的方針に基づき、東北圏の地域特性を踏まえながら今後概ね10年間の東北圏が目指す姿を示した上で、戦略的目標を定め、それを実現するための主要な施策及び具体的な広域連携プロジェクトを示している。

[4-26 図] 国土形成計画及び広域地方計画のイメージ



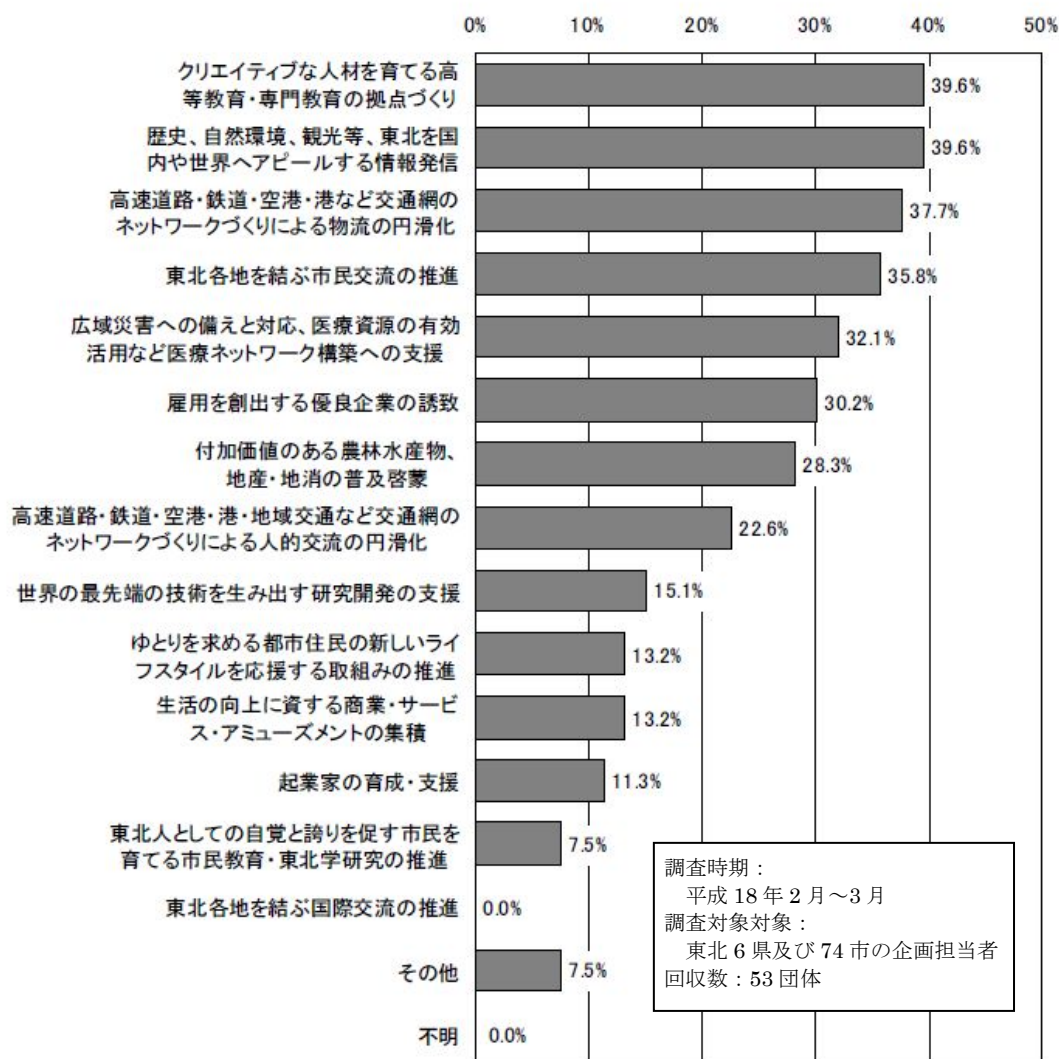
[4-27 図] 広域地方計画の体系図



③ 本市が東北地方から期待される役割

平成 18 年（2006 年）に実施した東北の他都市等に対するアンケートにおいて「東北全体が連携して発展していくために、仙台市がどのようなきっかけをつくっていくべきか」を聞いたところ、学術都市として人材育成の機能を求めるものと、東北の情報発信を求めるものが 1 位で並び、期待が最も大きくなっている。次いで 3 位に物流、4 位に市民交流を求めるものが続いており、東北の交流拠点となることも本市は期待されている。

[4-28 図] 東北全体が発展していくための本市の役割



(N=53)

出典：東北の連携に関する自治体企画担当者アンケート（H18 仙台都市総合研究機構）