

ものづくり大都市圏・名古屋圏の産業構造と都市構造

林 上 (名古屋大学環境学研究科・地理学)
noboru@info.human.nagoya-u.ac.jp

はじめに

バブル経済の崩壊後、デフレ経済のもとで産業の立て直しが行われ、リストラクチャリングすなわち企業活動の再編が進められてきた。その過程で企業の倒産や撤退、あるいは失業者の増加といったネガティブな現象が顕在化した。新たな経済段階へと移行していくためにはやむを得ないものとして、大方は受け入れられたように思われる。世紀も変わり景気の回復は東京圏をはじめとする大都市圏で先行し、これに地方圏が追随するかたちを示している。しかし、同じ大都市圏でも状況はまだら模様であり、第2位の大都市圏である大阪圏と同じく第3位の名古屋圏では様相が異なる。地域経済における近年の動向をこれら2つの大都市圏で比較すると、名古屋圏の隆盛傾向に対して大阪圏は停滞気味であり、結果的に両大都市圏のシェア格差が縮まる方向にある。こうした状況を受けて、名古屋圏における近年の経済発展動向に注目し、その背景要因をさぐる動きが活発である。こうした動きは、ビジネス界や学問的な世界ばかりでなく、マスメディアや文化、ファッションなどの世界でも盛んである。名古屋圏あるいは名古屋大都市圏における良好な経済パフォーマンスは本物なのか、一過性ではないのか、もしそうであるなら、それを支えている条件は何か。こうした疑問やテーマに迫るには、いろいろな角度からの接近が考えられる。ここでは産業構造と都市構造に注目しながら、名古屋圏、名古屋大都市圏における近年の経済発展について考えてみたい。

産業構造と都市構造に注目するのは、経済発展の本質には産業の種類と活動を支える都市基盤

が深くかかわっていると考えるからである。地域経済の発展を説明するさいに用いられるシフトシェア分析では、地域の生産優位性を相対的優位性、構造的優位性、地域的優位性に分解して考える。これを名古屋圏、名古屋大都市圏の地域経済発展にあてはめると、競争力の強い産業とその基盤や背景ともいべき地域特性によって優位性が説明できるように思われる。現象として表に現れやすいのは、マスメディアが注目しそうな文化やファッション、あるいはイベントやプロジェクトである。しかし、これらの根底にあり、こうした現象が生まれる素地をつくっているのは、経済活動の総体としての産業構造である。また、産業の空間的配置やイベント、プロジェクトの地域的展開を規定する枠組みとして、都市を中心とする各種のインフラストラクチャーがある。都市構造は産業構造の地表への投影であり、複数の産業や企業の単なる組み合わせや構成ではなく、それらの地理的集積や分散あるいは相互関係を空間的にとらえた場合の特質である。産業構造と都市構造は密接に関係しており、両者をともに検討することによって、この圏域の近年の経済的成功と課題を明らかにすることができる。

ところで、名古屋圏や名古屋大都市圏は地域的にどの範囲を指すのであろうか。地域の画定は面倒な作業をともなうので一般には行政区域によって示すことが多い。名古屋圏の場合は愛知、岐阜、三重の3県をもってこれにあてることが一般的である。ただし、マスメディアなどでは名古屋圏を狭く考えて愛知県のことを指している場合もある。一方、名古屋大都市圏は、厳密には名古屋市からの影響を直接受け、同市と日常的レベルで

密接な関係を維持している地域である。影響をばかる指標は数多くあり、また影響の大きさは経年的に変化しているため、大都市圏の範囲を固定的にとらえることはできない。大都市圏の範囲画定の根底には、中心都市である大都市が経済、社会、文化などの分野で自市域を超えて強い影響力を発揮しているという認識がある。しかし、本報告の主たる目的は大都市圏研究にあるのではなく、大都市圏をも含むより広い地域を対象とした場合の産業と都市の構造的把握にある。このため、やや曖昧ではあるが、通常の意味での名古屋大都市圏とさらにその周辺を含む範囲を対象としている点をあらかじめ断っておく必要がある。

1 鉱工業生産と所得から見た大都市圏の動向

1 鉱工業生産の近年の動向

名古屋圏あるいは名古屋大都市圏における近年の経済発展の好調ぶりを示す指標にはことかかない。たとえば、2000年を100.0とする鉱工業生産指数の推移を見ると、名古屋圏の2004年の指数は115.0である（図1）。関東の96.4、関西の98.3と比べると、いかに発展が好調であったかがわかる。名古屋圏と関東、関西との間の差は2001年頃から開きはじめ、徐々に拡大してついには17～18ポイント差にまで広がった。名古屋圏の鉱工業生産指数を引き上げる牽引力の役割を果たしたのは、電子部品・デバイス工業、輸送機械工業、電気機械工業、情報通信機械工業などである。これらの工業部門では4年間で指数が10ポイント以上も大きくなった。とりわけ注目されるのは電子部品・デバイスの急成長ぶりであり、2004年の生産指数は351.8、つまり4年間で生産額が3.5倍以上も増えた。この産業は輸送機械とならぶ現代日本のリーディング産業であり、2000年の工業出荷額では東京大都市圏（23.4%）

について名古屋大都市圏は18.3%のシェアを示した。

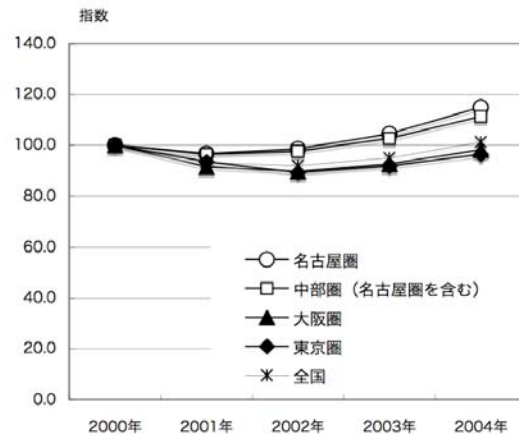


図1 鉱工業生産指数の推移

出典：経済産業省の資料をもとに作成。

電子部品・デバイス工業はこのように急激な発展を示したが、生産額それ自体は名古屋圏における鉱工業全体の4.7%を占めるにすぎない。これは鉄鋼業、プラスチック製品工業、化学工業とほぼ同じレベルである。生産規模が大きいのは輸送機械工業であり、33.9%にも及ぶ。このうちの31.6%は自動車総合工業によるものであり、自動車生産が名古屋圏における工業生産の3割以上を占めている。自動車総合工業は2000年からの4年間で10ポイント以上の増加を示しており、この期間の地域全体の経済発展をリードした。生産指数が同じように10ポイント以上増えた電気機械工業と情報通信機械工業は、鉱工業生産全体の7.3%、1.7%をそれぞれ占めている。自動車ほど大きな寄与ではないが、電子部品・デバイスとともに電気、通信の分野における生産の伸びが名古屋大都市圏の景気浮揚を下支えしたといえる。

名古屋圏の製造業が輸送機械とりわけ自動車工業を核に発展してきたことは、大きな意味もっている。先にも述べたようにこの工業は現代日本のリーディング産業のひとつであり、国内市場

表1 3大都市圏における製造品出荷額の全国シェア（2002年）

	名古屋圏	東京圏	大阪圏	合計
食料品	9.3	19.6	12.8	41.7
飲料・たばこ・飼料	5.9	11.2	13.2	30.3
繊維	23.2	4.7	20.6	48.5
木材・木製品	12.9	6.6	10.0	29.5
パルプ・紙	9.5	14.2	13.1	36.8
窯業・土石	19.5	14.4	9.8	43.7
衣服・その他	9.6	9.8	18.9	38.3
家具装備品	15.6	17.4	14.2	47.2
印刷・同関連	8.0	43.6	18.5	70.1
プラスチック	19.9	16.9	13.0	49.8
ゴム製品	22.0	15.5	12.2	49.7
なめし革・同製品	3.9	39.9	31.1	74.9
その他	11.9	30.3	17.9	60.1
化学	8.3	27.0	16.3	51.6
石油石炭製品	8.1	33.6	11.6	53.3
鉄鋼	15.9	18.0	17.8	51.7
非鉄金属	12.9	15.5	11.9	40.3
金属製品	14.0	18.6	18.4	51.0
一般機械	15.4	19.3	18.1	52.8
電気機械	17.7	16.5	17.8	52.0
情報通信機械	6.4	31.1	10.0	47.5
電子部品・デバイス	9.2	15.2	10.1	34.5
輸送機械	42.0	15.4	4.7	62.1
精密機械	5.5	28.8	11.2	45.5

出典：経済産業省の工業統計表をもとに作成。

名古屋圏：愛知県、岐阜県、三重県、東京圏：東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県、大阪圏：大阪府、京都府、兵庫県、奈良県

はもとより海外向けの輸出産業としても重要な役割を果たしている。1年間に596.7万台もの輸出を行った1980年のレベルには及ばないが、現在でも495.8万台（2004年）もの自動車が見込まれる。輸出総額に占める自動車の割合は15.1%であり、自動車部品も含めると20%にも達する。もちろん最大の輸出品目であり、外貨獲得に大きく寄与している。輸送機械工業の国内総生産額に占める名古屋圏の割合は42.0%（2002年）であるため、自動車工業を核とする名古屋圏は、リーディング産業を文字通りリードする役割と、わが国の輸出を支える役割の両方を果たしているといえる（表1）。輸出額全体に占める自動車の割合が42.7%（2003年）にも達する名古屋港は、近年、輸出額を急増させており、貿易黒字拡大に貢献する名古屋大都市圏の特質がここにも現れている（図2）。

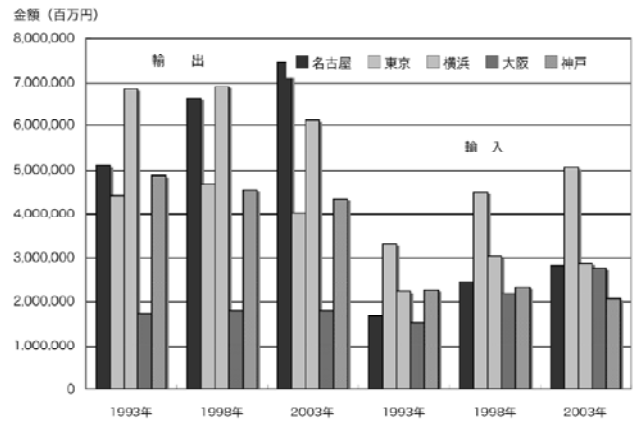


図2 5大港における輸出入額の推移

対全国比という視点で工業生産を見ると、名古屋圏における輸送機械の42.0%は圧倒的な数字といえる（名古屋都市産業振興社編，2004）。これほど大きな比率を示す工業はほかにはなく、繊維（23.2%）、ゴム製品（22.0%）が20%台、電気機器、一般機械、窯業土石、プラスチック、家具装備品が15～20%である。こうした状況を東京圏、大阪圏と比較すると、名古屋圏の工業構造の特徴が浮き彫りになる。東京圏のシェアが大きいのは印刷・同関連、なめし革・同製品、石油石炭製品、情報通信機器（いずれも30%以上）、化学、精密機器（いずれも20%以上）である。大阪圏の場合はなめし革・同製品（31.1%）、繊維（20.6%）でややシェアが大きいだが、他の工業は10%台のシェアにとどまる。印刷・同関連、なめし革・同製品、情報通信機器、精密機器では名古屋圏の全国シェアは小さく、都市型工業あるいは特殊な機械器具工業で名古屋圏は後塵を拝している。

名古屋圏には世界有数の自動車メーカーの本社とその工場群があり、系列企業や関連企業も数多く操業している。これとライバル関係にある他の自動車メーカーの工場も多数あり、さながら日本の自動車工業地域を形成している。さらに近年

は海外から自動車を輸入する荷揚げセンターが圏域内に設けられたため、自動車産業のウエートは高まるばかりである。典型的なアセンブリー工業でもある自動車工業は、関連する工業群を近隣に生み出す役割を果たしており、厚い産業集積形成の基幹的役割を果たしている。

2 地域産業政策と企業努力の積み重ね

名古屋圏の中で工業生産をリードしているのは愛知県である。同県は1977年から現在に至るまで工業出荷額全国一の記録を続けており、「ものづくり県」、「産業技術首都」としての知名度を上げてきた。産業技術首都といういささか大きな名前は、1989年3月から始まる第6次愛知県地方計画の中で使われるようになった。その時点ですでに10年以上にもわたって工業出荷額全国一の地位にあったため、地位をより確かなものにするため、産業技術つまり工業生産に産業を特化していく構想が描かれた。愛知県地方計画は1958年以降、8～16年の間隔で策定されている（表2）。第1次から第3次までの地方計画では、中部経済圏、中京広域都市圏、伊勢湾における産業の発展と圏域の整備がうたわれた。石油ショックを踏まえた第4次、第5次の地方計画では、流域圏、定住圏の整備が強調されたが、これは日本経済が高度成長から安定成長へと大きく転換する時期と重なっている。産業技術が強調された第6次地方計画では、国土中枢、国際化というフレーズが新たに加わった。そして1988年から始まる第7次地方計画では、国際博覧会、国際空港をはじめとするいくつかの大規模なプロジェクトが打ち出され、交流と創造をキーワードに県民挙げての地域づくりがうたいあげられた。

このように見てくると、名古屋圏の中核をなす愛知県では、石油ショック以後の産業構造転換がうまく進み、技術革新に裏打ちされた工業の新たな

表2 愛知県地方計画の推移

計画の名称	作成時期	計画期間	計画の特色
愛知県地方計画(第1次)	1958.12.15	1958～1965	中部経済圏、県土利用と都市・農村の適正配置
愛知県新地方計画(第2次)	1962.8.17	1971～1970	中京広域都市圏構想、三内陸・三臨海の工業地点の将来
3次愛知県地方計画	1970.1.26	1970～1985	中京広域都市圏と伊勢湾、都市圏整備
愛知県地方計画1976-1985(第4次)	1976.3.24	1976～1985	資源・環境制約型の計画、流域を中心とする地域づくり
第5次愛知県地方計画	1982.3.29	1982～1990	課題設定型の計画、定住生活圏整備
愛知県21世紀計画(第6次愛知県地方計画)	1989.3.27	1989～2001	ビジョン型で重点性をもった計画、日本・世界を視野に取めた地域づくり(国土中枢軸/産業技術首都/新伊勢湾都市圏/国際博覧会)
新世紀へ飛躍～愛知2010計画(第7次)	1998.3.27	1998～2010	策定・推進の各段階での横断性・総合性を重視、地域づくりの担い手や行政区域の枠を越えた連携・協力を重視、ビジョン型計画の柱として中部国際空港・国際博覧会を様々な分野や各地域で生かす方向の提案を重視

出典：愛知県の資料をもとに作成。

な発展をベースにして産業が発展してきたといえる。その中心的役割を果たしたのは、省エネ技術で世界的レベルにまで向上した自動車の生産と、その輸出である。ルーツを遡れば自動織機にまで行き着く独自の自動車生産技術が絶えることなく革新され、高度経済成長と国民の所得増に支えられながら巨大な市場を獲得することに成功した。海外市場で広く受け入れられたのは、その優れた性能ゆえであり、核心をなしたのは技術革新とそれに裏打ちされた生産システムである。とくに生産システムでは、大量生産・大量消費時代には適していたフォードシステムの限界をいちはやく見抜き、多品種少量生産を柔軟に行う独自の方式を編み出したことが大きい。

愛知県が産業技術首都を内外に宣言したのは、自動車をはじめとする各種の工業分野で技術革新によってより付加価値の高い製品を生み出すことが、豊かな県土を築くために不可欠と判断したからである。自動織機から自動車へという工業生産の分野拡大は、ほかにも多数認められる。自動織機のさらなるルーツには繊維それ自体の生

産があるが、繊維と並ぶ地場産業の陶磁器、木材からも多くの新しい工業製品が生まれ出された(図3)。既存工業から異業種へ飛躍するのではなく、あくまでこれまでの工業生産の延長線上で新分野を切り開くという堅実な戦略に、この地方の工業発展の特徴がある。

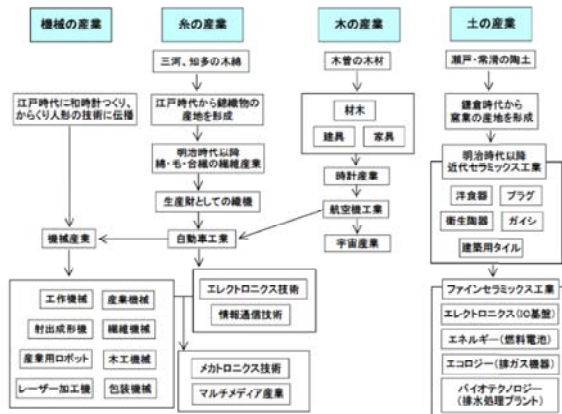


図3 名古屋圏における産業技術発展の系譜
 出典：名古屋都市産業振興公社編、2001、『産業の名古屋 2001』に掲載の図。

2005年2月に開港した中部国際空港、同じく3月から9月までの半年間にわたって開催された国際博覧会・愛地球博は、たしかに愛知県経済の好調ぶりを内外に示す恰好のプロジェクトやイベントであった。連日、マスメディアが報じるニュースによって愛知県や名古屋圏の「元気なイメージ」が全国的に知れ渡った。しかし、これらは10年以上も前から構想されてようやく実現した国家的プロジェクトやイベントである。あくまで結果であり、元気イメージの原因ではない。国家的事業ゆえに国からの公共投資額も相当な額にのぼった。その結果、交通分野をはじめとする基盤整備にも拍車がかかった。こうした効果は疑うべくもないが、より根本的に注視すべきは、プロジェクトやイベントが構想される以前から進められてきた全県的な取り組みである。具体的には産学官が連携して進めてきた産業・経済の振興であ

り、企業経営者、就業者、県民の協力体制のもとで行われてきた活動である。

石油ショックからの立ち直りとバブル経済への対応、それにデフレ経済下での産業再編という長い時間をかけて内部に蓄えられてきた芽がようやく実り花開いた。地道に積み重ねてきた努力がようやく報われたのが現在の愛知、あるいは名古屋圏の実態である。第6次の愛知県地方計画では国際的視点が強調されているが、これは円高傾向で輸出が難しくなっていく中にあっても、やはり国際市場をめざして工業製品の輸出を続けていかなければ未来はないことを悟った結果である。技術革新を一段と進め競争力を増して市場を広げていく産業戦略からの決意表明ともいえる。同時にこれは円高を乗り切るために、海外直接投資を本格化させる戦略への指針でもある。

3 3大都市圏の所得動向と背景

名古屋圏あるいは愛知県の経済が好調なのは、他の地域が停滞しているため、相対的に好調であるように見えるにすぎないという見解がある。名古屋圏以外の人びとが、いささかやっかみの気持ちこめてこのように見るのならともかく、名古屋圏の為政者の中にもこのような見解を示す人がいる。これは興味深いことであり、こうした態度にはこの地域独特の振る舞い方が潜んでいる。ひとこと言えばそれは派手さを嫌う心理であり、地域外の人びとを刺激するような態度を慎むという自己規制である。好調な経済が絶対的か相対的か、実際のところはよくわからない。永続的か一過性かも必ずしも定かではない。たとえ絶対的であると確信しても、それを内外に向けて誇示するようなことはしないという慎みの気持ちがある。グローバル経済化が進み、東京圏に経済、社会、文化の諸機能が集積する傾向が明確になったとき、名古屋圏ではこれに追随するような機運は生まれなかった。東京と同じ土俵で戦えるはず

もなく、同じ方向に向かって走っても勝ち目はない。己の力量を熟知するゆえに、もっぱら得意分野に焦点を絞り、深く掘り下げることと専念する。限られた資源を分散させず、専門性を高めることによって産業競争力を増すという戦略である。

東京一極集中はバブル経済の形成とその崩壊を結果させた。土地や建物を担保に新たな高度成長を信じて活動を行った産業ほど、バブル経済の崩壊によって被った影響は大きかった。名古屋圏でも影響は回避できなかつたが、東京圏や大阪圏に比べると相対的に小さかった。それだけ経済規模が小さかつたともいえるが、無借金経営や名古屋金利（低金利）に象徴される堅実な企業経営がバブルの波に飲み込まれずにすんだ背景としてある。強まるグローバル化のもとで経済回復を積極的に進めた東京圏とは対照的に、一極化に対して有効な策を打ち出せなかつた大阪圏では、経済回復が思わしくない。もっとも同じ東京圏にあつ

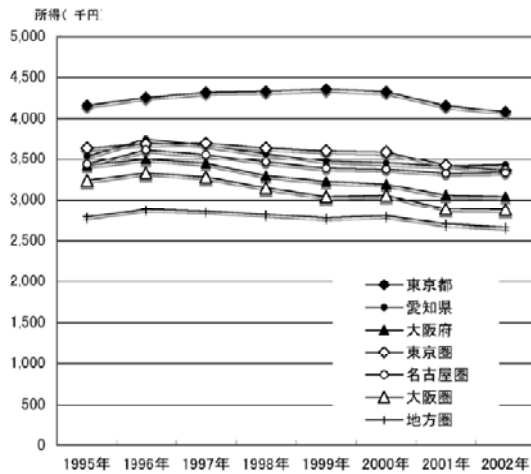


図4 1人当たり県民所得の推移
出典：総務省の統計資料をもとに作成。

ても、東京都とそれ以外の諸県では好調さに開きがある。東京圏の1人当たり県民所得（2002年）は334.8万円であるが、東京都のそれは408.0万円である。グローバル化で1人勝ちしたのは東京だけという見方は、あながち間違っていない。

大阪圏の場合、圏域全体（286.9万円）と大阪府（303.0万円）の差は大きくない。対する名古屋圏は332.5万円と東京圏との差はほとんどない。愛知県は大阪府より39.1万円多い342.1万円である（図4）。

1人当たり県民所得は1980年の時点で名古屋圏は大阪圏をすでに上回っていた。しかしこの時点ではまだ愛知県は大阪府より低く、1994年になって両者の地位が逆転する。それ以後、格差は開く方向にあり、同様な傾向は名古屋圏と大阪圏の間にも見られる。デフレ経済下、3大都市圏全体の1人当たり県民所得が低下傾向にある中で、名古屋圏のみが3.5ポイントも増加したのは特筆すべきである。地方圏でも5.0ポイントほど増加したため、これは東西の大都市圏とりわけ大阪圏で経済が回復していないことがブレーキになっていると思われる。圏内総生産額では依然として大阪圏にはかなわないが、製造品出荷額では名古屋圏は大阪圏を上回って久しく、総生産額のシェア格差も縮まりつつある。こうした規模格差の縮小と、20年以上も前に逆転した1人当たり県民所得の格差拡大が、好調な名古屋圏と停滞から脱しきれない大阪圏を対比してとらえる議論の背景になっている（図5）。

ただし注意すべきは、県民所得の総額には企業所得が含まれているため、1人当たり県民所得が純粋に給与所得者の個人所得を表していないという点である。名古屋大都市圏には自動車メーカーをはじめ大企業も多い。企業としての所得も多いため、この部分が総所得を押し上げている効果に注意する必要がある。しかし、そうした面を差し引いても、総所得それ自体が多いことは間違いない。名古屋圏と大阪圏の1人当たり県民所得の格差が広がっていくのはバブル経済崩壊後のデフレ経済下である。バブル経済崩壊の影響が相対的に少なかった名古屋圏が不況期をいかに切り

抜けて優れた経済パフォーマンスを示したかに注目したい。

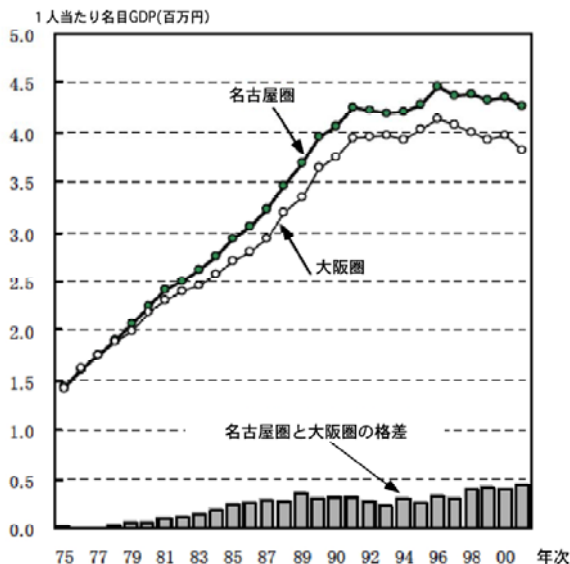


図5 名古屋圏と大阪圏における1人当たり名目GDPの推移
出典：内閣府の資料をもとに作成。

II 脱工業化・サービス経済化と地元重視の製造業

1 脱工業化の波を合理化で乗り切る製造業

「ものづくり」という経済活動は、工業製品を市場に供給することによって人びとの暮らしを豊かにする活動である。販売を目的とした製品である以上、厳しい市場で評価される内容と機能をそなえていなければならない。優れた内容と機能をとともに満たすには、ひたすら良品が生まれるよう努力を積み重ねる必要がある。しかし、質を追求する一方で生産コストを抑える必要もあるため、合理化努力も欠かせない。その結果が生産の自動化や省力化であり、また生産拠点の地方あるいは海外への移転である。名古屋圏でも1980年代中頃から製造業の海外進出が盛んになり、愛知県だけでも年間で60~80件のペースで海外流出が進んだ。安価な労働力を求めて中国や東南アジアへ出て行くケースや、輸送機械工業などの欧米

への進出とこれに付随する移転ケースなどである。しかし、こうした動きも2000年以降は目立たなくなり、逆に圏内立地への回復傾向がみとめられるようになった。名古屋圏では愛知県の50件(2003年)、66件(2004年)、三重県の34件、51件が目立つ。こうした傾向は全国的規模で進んでいるが、地方圏ではなく都市圏で立地割合が高まる点に特徴がある。

名古屋圏における経済活動の好調ぶりを語る場合、製造業の発展にのみ注目するだけでは十分とはいえない。愛知県は過去28年間にもわたって製造出荷額全国一の地位にあり、製造業生産の伸びが所得を押し上げていることは間違いない。しかし、基本的にわが国の産業は脱工業化、サービス経済化の方向に向かっており、総所得に占める製造業の割合が低下の傾向にある点に注意する必要がある。すなわち、1990年に28.3%であった製造業の割合は2000年には23.6%になり、2002年には22.1%にまで低下した。これとは逆に、サービス業が総所得に占める割合は17.1%、21.8%、22.3%と着実に高まってきた。同様の傾向は、不動産業、金融・保険業でもいえる。低下の大きかった建設業を含め、第2次産業で生まれる所得の割合が低下する一方で、サービス業をはじめとする第3次産業の所得割合が高まった。こうした状況は名古屋圏や愛知県でも同じであり、脱工業化、サービス経済化は全国的規模で進んでいる。

脱工業化、サービス経済化が進展している中で名古屋圏の経済が好調なのは、製造業の労働生産性が高いからである。たとえ総所得に占める製造業の割合が低下しても、労働生産性が高ければ1人当たりの県民所得は高く維持される。愛知県の場合、製造業の1人当たり賃金(2003年)はサービス業より高い(表3)。製造業の中でもとくに高いのは輸送機械、電気機械、一般機械などであり、これらの製造業はサービス業のそれを20%

近くも上回っている。しかも、こうした製造業に従事する就業者の数が多いため、全体として多くの所得が生み出されている。サービス業は非常に多くの業種から成り立っており、中身は多種多様である。労働生産性の業種間格差も大きい。合理化の進む製造業から排出された労働力はほかに行くところがなく、生産性の低いサービス業部門に流れ込んでくる。脱工業化とサービス経済化はコインの裏表の関係にある。愛知県をはじめとする名古屋圏では、合理化の努力によって製造業の労働生産性が高まっており、サービス経済化が進んでいるとはいえ、製造業は依然として多くの所得を生み出している。

表3 就業者1人当たり1か月給与(円)

業種	給与(円)
製造業	356,195
食品	245,272
繊維	275,128
パルプ・紙	264,047
化学	387,568
窯業・土石製品	340,731
金属製品	280,452
一般機械	394,351
電気機械	382,056
輸送用機械	390,688
精密機械	346,663
建設業	406,301
電気・ガス・水道業	458,057
卸売・小売業	199,380
金融・保険業	412,996
不動産業	365,722
運輸・通信業	306,541
サービス業	316,523

出典：愛知県の統計資料をもとに作成。

近年における製造業の健闘ぶりは、労働生産性の向上に現れている。デフレ経済下であるにもかかわらず、2000年から2003年にかけて製造業における1人当たり賃金は5.7%も増えた。第3次産業では不動産業で15.8%という例外的な増加が

あったが、他の産業ではいずれも賃金が減少した。ここでも輸送機械、電気機械、一般機械で5%以上の増加があり、精密機械では15.0%も増えた。もともと高い労働生産性の製造業部門でなおいっそう賃金が増えた。これはひとえに合理化のたまものであり、脱工業化やデフレ経済で苦しんでいる他地域を尻目に名古屋圏では製造業の高度化が進められた。脱工業化という、それは製造業の空洞化や衰退傾向として受け止められやすい。たしかに、製造業就業者の数は絶対的に減少している。製造業の就業機会が減少したという点では、たしかに「衰退」と思われてもいたしかたない。しかしその一方で、合理化によって国内や地元に残れる生産体制を築きながら、高い労働生産性を上げている企業も多い点に注目する必要がある。こうした体制が築き得たか否かで、地域経済の有り様が違ってくる。

2 製造業からサービス業への雇用の移動

脱工業化は製造業就業者数が絶対的に減少して現象として定義される。愛知県では1990年頃をピークに製造業の就業者数は絶対的に減少しつつづけている。製造業部門から排出された労働力、あるいは脱工業化が進んでいなかったら吸収されたであろう労働力を代わりに受け入れたのは、サービス業である。商業も1995年頃までは就業者を吸収できたが、それ以降は絶対的に減少している。金融・保険業は雇用吸収量がもともと小さいうえに、吸収力も弱い。脱工業化している地域の中には製造業からサービス業への労働力移行がうまくいかず、苦しんでいる地域が少なくない。これが高い失業率につながり、景気回復の足かせとなっている。2000年の愛知県の失業率は4.2%であり、全国平均を0.5ポイント下回っていた。全国平均が2003年まで上昇していったのとは逆に、愛知県の失業率は低下の一途をたどった(図6)。両者の格差は1.0ポイント以上もあり、この

傾向は2005年まで続いた。このことは、愛知県では製造業で雇用できない労働力がサービス業で受け入れられていることを物語る。

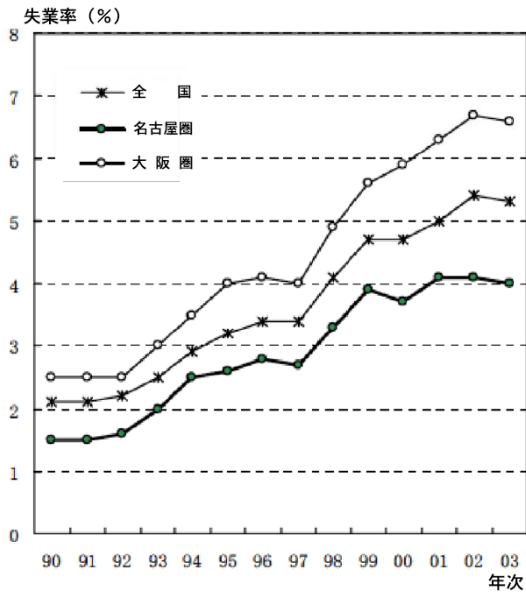


図6 名古屋圏、大阪圏、全国の失業率推移

出典：内閣府の統計資料をもとに作成。

ではなぜ、愛知県ではサービス業が雇用を吸収できたのであろうか。その理由は製造業の高い労働生産性にあると考えられる。多くの所得を企業から得た製造業就業者は、所得の少ない他の地域より多く支出することができる。サービス経済化には生産と生活の2つのタイプがあり、後者のタイプの発展は、消費全体に占めるサービスの割合が高まることを意味する。これは全国的スケールでもいえることであり、所得の多くがサービスの消費に向けられる傾向が続いている。愛知県もその例外ではなく、製造業部門で得られた多くの所得がサービス業部門に流れ、サービス業就業者を支えることができた。低い失業率は旺盛な製造業部門での好調な生産と、高い県民所得に支えられたサービス業雇用の増加の結果にほかならない。

サービス経済化のもうひとつのタイプである生産のサービス経済化とは、産業の中で企業サービス業の役割が高まることを意味する。企業サー

ビス業とは、文字通り企業の外部から企業活動をサポートするサービス業のことである。対事業所サービス業とも称されるが、製造業部門で専門化が進み、子会社化や業務の外部委託化が進められた結果、本来なら製造業の一業務と思われるものが企業サービス業によって担われるようになった。産業構造の高度化やグローバル化の進展にともない、専門的サービスに対する需要が高まって高度な企業サービス業が生まれたことも大きい。情報、金融、法律、会計などにかかわる各種サービスが企業活動を円滑に進めるために必要とされるようになった。

表4 3大都市圏の全国に占める割合 (%)

指 標	年次	名古屋圏	東京圏	大阪圏
総面積	2000	5.7	3.6	4.9
人口	2000	8.7	26.3	14.5
総生産	2001	9.6	30.9	14.2
県民所得	2001	9.5	30.6	14.1
民営事業所数	2001	9.1	24.0	14.8
民営従業者数	2001	9.3	28.2	14.8
農業産出額	2002	6.6	8.2	3.7
製造品出荷額等	2002	17.4	19.7	12.9
卸売業年間販売額	2002	9.3	45.3	16.0
小売業年間販売額	2002	8.9	27.4	14.3
情報サービス業売上高	2002	4.9	70.1	10.5
広告業売上高	2002	5.2	65.4	14.3
全国銀行預貯金残高	2003	7.5	41.5	16.2
全国銀行貸出残高	2003	5.6	50.5	15.6
本社数	2001	8.1	35.5	14.2
輸出額	2003	19.0	40.2	19.7
輸入額	2003	10.5	48.4	17.8

出典：名古屋都市産業振興公社編、「産業の名古屋 2004」をもとに作成。

愛知県をはじめとする名古屋圏の製造業でも、生産性の向上がこうした企業サービス業の活用によって成し遂げられた部分が大きい。ただし、企業サービス業のうち情報や金融にかかわるサービスの名古屋圏の全国シェアは人口比を下回っており、目立った存在ではない。すなわち2002年の情報サービス業売上高は4.9%であり、人口の8.7%の半分程度である(表4)。全国銀行貸出残高(2003年)、広告業売上高(2000年)も5.6%、5.2%にとどまる。情報サービス業売上高の東京

圏のシェアは70.1%、全国銀行貸出残高のそれは65.4%といずれも高く、名古屋圏との格差は大きい。大阪圏のシェアが人口比か、もしくはこれをやや下回っていることを考え合わせると、東西の大都市圏に比べて名古屋圏の劣勢ぶりが目につく。局地市場に密着したサービス需要はともかく、高次のサービス需要は東京圏に集中した機能によって供給される割合が大きい。

製造業の全国シェアが人口比に比べて大きいのは、名古屋圏の製造業が輸出向け製品を多く生産しているからである。市場が国内に限定されていたら、これほど多くの就業者が製造業で雇用されることはないであろう。一方、東京圏の情報サービス業や金融業の全国シェアが大きいのは、圏域以外に国内の他地域にも市場を広げているからである。つまり、名古屋圏の製造業と東京圏の情報サービス業、金融業はともに全国シェアが大きいですが、それが意味するところは違っている。一般に製造業は都市や地域の範囲を超えて外部から所得をもたらす機能であるのに対し、サービス業は内部で所得を得る機能である。前者はベーシックインダストリー、後者はノンベーシックインダストリーと呼ばれる。都市や地域を国に置き換えれば、製造業が輸出市場で稼ぐのに対し、サービス業は国内市場で稼ぐ。名古屋圏は全国的拠点性では東京圏に太刀打ちできず、全国的なサービス機能では勝つことができない。しかし、世界市場をターゲットとした製造業なら拠点性はあまり重要ではない。このため、名古屋圏はそこに目をつけてきたすら生産を拡大してきた。その意味では、愛知県という産業技術首都という言い方は必ずしも的はずれとはいえない。ただし、当然のことながら、海外市場の動向や為替の変動といった国際経済の変化には神経質にならざるをえない。

3 実利や地元を重視する製造業の強さ

製造業部門で合理化を推し進め高い労働生産性を実現してきた愛知県を中心とする名古屋圏では、人材供給の面でも製造業重視の傾向がうかがわれる。製造業に従事する人びとは、大学の理工学部や大学院の同じく理工学研究科などで教育を受ける。これに工業高等専門学校、工業高等学校、それに専門学校の卒業生が加わり、製造業企業に就職する。名古屋圏には国立や私立の工業大学のほかに、民間の大企業が実質的に運営している工業大学もある。これらの大学は、単に自社の高等技術者を養成するだけでなく、関連する製造業分野で必要とされる高度な技術者を育てる教育を行っている。根底にあるのは、技術革新を絶えず追求していく精神と、理論をベースとしながらも実践的応用を重視する意識である。伝統産業から派生し今日のリーディング産業を生み出してきた数々の歴史的実績が背景にある。

ものづくりや産業技術を重視する名古屋圏における工業教育は、高等教育よりもむしろ中等教育にウエートがおかれている。やや意外に思われる事実であるが、製造業の分野では多くの中等技術者を必要とする。こうした技術者は大学、大学院といった高等教育機関ではなく、工業高校や専門学校などで養成される。その結果、名古屋圏の高等教育修了率は東京圏、大阪圏のそれを下回り、中国、四国のレベルに近い(表5)。ここでいう高等教育は短大・高専・大学・大学院で行われる教育であり、東京圏(41.7%)、大阪圏(36.2%)に比べると名古屋圏(32.3%)は4ポイントもしくはそれ以上も低い。この調査を行った共立総合研究所によれば、こうした結果は大学卒業者と高等学校卒業者の生涯賃金の差によって説明できるといえる。すなわち、名古屋圏では両者の生涯賃金に大きな差はなく、大卒が高卒に生涯賃金で勝るようになるのは51歳以降である。実利的観点からあえて高等教育を受けず、高卒の資格で製造業に就職する人が多い。

表5 大学など高等教育機関への進学と修了

	高等教育修了率	大学入学者地元出身率	大学等への現役進学率
北海道	26.6	72.8	65.8
東北	23.7	75.3	74.4
東京圏	41.7	70.2	73.4
名古屋圏	32.3	77.2	82.0
中部圏（名古屋圏を除く）	29.2	59.7	81.6
大阪圏	36.2	71.4	76.7
中国	33.2	60.5	78.1
四国	30.2	58.6	80.2
九州・沖縄	29.1	86.3	71.5

出典：共立総合研究所，KRI REPORT 2005 をもとに作成。

高等教育を回避すれば、それに費やすであろうコストを他の分野に回すことができる。高等教育の学費、あるいはその準備のための費用は、近年、上昇の傾向にある。その節約分はある意味では余裕を意味しており、これが名古屋圏の豊かさの一部を形成しているといえる。自宅近くの製造業企業で就業し、なおかつ居住条件にゆとりがあれば、東京圏や大阪圏では味わえない地方にある大都市圏ならではのメリットが享受できる。大卒と高卒の賃金格差が小さいのは、製造業の現場では実力がものをいうからである。現場で通用する優れた技術手腕の持ち主であれば、相応の評価を受けることができる。この点が就業者の上位と下位の間で業務内容や評価が二極化しやすいサービス業部門との違いである。もちろん、大学や大学院で教育を受けた高等技術者も多いが、それ以上に多数の製造業就業者が合理化された製造現場を担当し、良質な工業製品を生産している。

近年、製造業分野では企業が地域的に集積して生産を行うクラスターの理論やモデルが話題にされることが多い。関連する企業間を隔てる距離や居住地と就業先との間の距離は、製造業生産にとって重要な意味をもっている（野村證券 東海三県プロジェクトチーム編，2004）。名古屋圏では1980年代中頃から始まった生産拠点の海外進出によって製造業のグローバル化が本格化し

た。しかし、これは国内製造業の絶対的な空洞化を意味するのではなく、あくまで生産拡大のための国際化対応であった。国際競争力のある製造業は依然として残り、さらにより進んだ段階へと移行してきた。海外での生産を補完する機能や既存製品を高度化する機能、あるいは新たな分野で新製品を生み出す機能が、それぞれ働き始めたからである。当初は安価な労働力を求めて海外に生産拠点を設けたが、生産技術の向上によって低賃金だけが魅力ではなくなった。むしろ国内の製造業を脅かす存在になってきたため、結局、国内の工業構造を追いつかれないように高めるしかなくなった。高付加価値製品の生産と労働生産性の極限的な向上しか手だてが見いだせないのである。

輸送機械工業などの分野では、国内生産を引き上げるために名古屋圏以外にも拠点を広げる動きがある。しかし、多くの製造業では圏内で設備投資を行う割合が依然として高い。たとえば2003年の製造業投資を地域別に見ると、97.1%は圏内であり、全産業の圏内投資割合である87.3%を10ポイントも上回っている。こうした

表6 本社所在地別投資地域の割合（%）

本社所在地	投資先地域				
	名古屋圏	大阪圏	東京圏	その他	
全産業	名古屋圏	87.3	2.6	5.9	4.2
	大阪圏	12.2	54.9	13.3	19.6
製造業	名古屋圏	97.1	0.2	0.4	2.3
	大阪圏	23.1	42.5	9.4	25.0
素材型	名古屋圏	93.8	0.1	1.3	4.8
	大阪圏	6.2	36.1	18.5	39.2
加工組立型	名古屋圏	97.4	0.2	0.3	2.1
	大阪圏	33.6	46.5	3.8	16.1
非製造業 （電力を除く）	名古屋圏	74.9	6.4	14.3	4.4
	大阪圏	3.5	64.2	22.2	10.1

出典：日本政策投資銀行の資料をもとに作成。

割合がいかに高いかは、大阪圏と比較するとより明確になる。大阪圏の圏内投資割合は製造業で42.5%、全産業で54.9%である（表6）。このことは、大阪圏では圏内に投資先の対象が見出しにくいのか、あるいは積極的に圏外に投資先を求め

るようになったか、を意味する。逆にいえば、名古屋圏では依然として投資先が圏内に見いだせるか、あるいはむしろ地元を重視して投資を圏内に限っているか、ということである。先に述べたクラスター論との兼ね合いでいえば、投資先を絞って生産密度を高めることは間違っていない。

都市化の歴史や密度という点でいえば、大阪圏は名古屋圏より古く、また高密度である。近年、大阪圏から電気機械や製薬などの製造業が名古屋圏とりわけ三重県に進出する傾向がみとめられる。三重県は名古屋圏とはいえ大阪圏にも近く、用地や労働力で受け入れるだけの余裕がある。三重県には東京圏から電気機械や電子部品・デバイスなどの製造業が進出する動きもある。こうしてみると、名古屋圏は地元企業の投資先であるのいうまでもなく、他の圏域からも投資を呼び込もうという姿勢が明確である。さらに最近では、グレーターナゴヤ・イニシアティブのように、海外からの投資を引き入れようという動きもある。減少する製造業雇用を圏域外からの投資によって補おうという地域戦略であり、こうした動きが加速されれば、名古屋圏の製造業シェアはさらに拡大することが予想される（水谷，2004）。

III 製造業の発展・生産形態と大都市圏の地域構造

1 製造業の発展過程と生産地域の拡大

名古屋圏あるいは名古屋大都市圏の都市構造を東京、大阪のそれと比べると、低密度で分散的な特性がまず第一に浮かび上がってくる。近世以来、全国から人口を吸引し、政治、経済、社会、文化など多くの機能を集積させてきた東京圏とりわけ東京大都市圏は、高い密度の市街地が連続的に広がる世界的に見ても規模の大きな都市化された地域である。一方の大阪大都市圏は、特徴の異なる3つの大都市が鼎立しながら形成された

多極的な都市地域である。東京はもとより大阪に比べても密度の低い名古屋では、中心性の大きな母都市とその周辺の中小都市が大都市圏を構成している（図7）。周辺部の中小都市は、近世以降、地場産業の発展によって規模を拡大したり、近代工業化によって都市としての構造をつくりあげたりしてきた。地場産業や近代工業の多くは現在でも発展的に継承されており、製造業を中心とする産業構造の特徴は都市の地域構造にも反映されている。

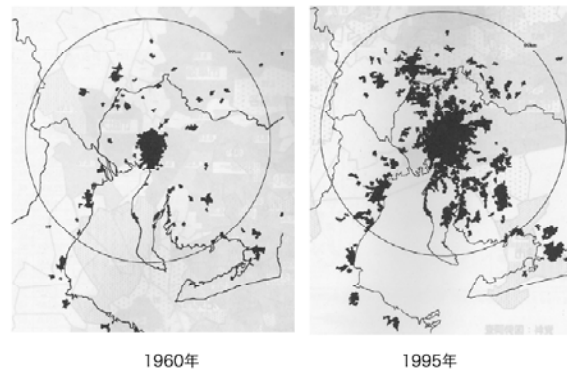


図7 名古屋大都市圏の人口集中地区
出典：国勢調査

明治維新以後の近代工業化は、母都市である名古屋を中心にして進められた。当初は既存市街地内や運河沿いに製造業が興されたが、鉄道の開通にともなって駅周辺や郊外にも工場が設けられるようになった。さらに名古屋港が開港されると臨海部が工業生産の適地となり、新規に開削された運河沿いの工場立地とともに生産空間は広がっていった。第2次大戦後は、軍需工業から民政工業へ転換した企業が欧米から導入した産業技術をもとに工業生産に取り組んだ。やがて、生産規模の増大と外部不経済（公害）のために既成市街地での生産維持が難しくなり、郊外立地や埋立地での工場立地が一般化していく。この頃から大都市を超えた大都市圏としての生産構造体制がみとめられるようになり、母都市である名古屋市の生産割合は低下していった。製造業を生み育て

るといふ役割から、大都市圏周辺の製造業を束ねる要としての役割、あるいは流通結節の役割を果たす大都市への変化である。

大都市圏の周辺部では名古屋市からの製造業を受け入れる一方、以前から操業してきた製造業自身がさらに前進するためにいつそうの技術革新に取り組んだ。外部性の観点からすれば、流入する製造業がスプロールの的に立地展開するのは好ましくない。集積の経済や規模のメリットを得るためには、工業用地をまとめて開発するのが望ましい。実際、愛知県をはじめとする各自治体は、まとまった工業用地を確保するために努力を惜しまなかった。工業用地の計画的造成は臨海部と内陸部で行われ、それらは工業発展の時代や業種の違いを反映している。いわゆる重厚長大の製造業が主体をなした高度経済成長期には、名古屋港や衣浦港に近い臨海部で埋め立てによる造成が進められた。しかし、石油ショックを契機に高付加価値化をめざす製造業への移行が進むにつれて、大都市圏の東部や北部に広がる台地や丘陵地で内陸型の工業用地開発が進んだ(図8)。これらの用地には、公害が出にくい加工組立型の製造業が立地した。

一方、高度経済成長以前から大都市圏周辺部で操業してきた製造業は、生産規模の拡大に対応するために市内やその周辺に新たな生産用地を求めた。この場合も、愛知県をはじめとする自治体が用地斡旋のために努力した。既存の製造業のうち地場産業起源で依然として製造品目が大きく変わっていない製造業では、拡大のための余力は大きくなかった。市場規模の拡大が望めないうえに、他地域や海外の競争相手との間で苦戦を強いられたからである。むしろ拡大圧力が強かったのは、すでに第2次大戦以前から名古屋市の外にあって近代的な工業生産を続けてきた製造業である。その典型は輸送機械工業すなわち自動車工業であり、この工業では創業時から量産化を念頭に

おいた広い敷地での工業生産が行われていた。戦後になって量産化が軌道に乗り用地拡大が必然化すると、市郊外の台地・丘陵地を切り開いて新工場がつぎつぎに建設された。その一方で、輸出用生産を考慮した臨海部での工場立地も併行して進められた。

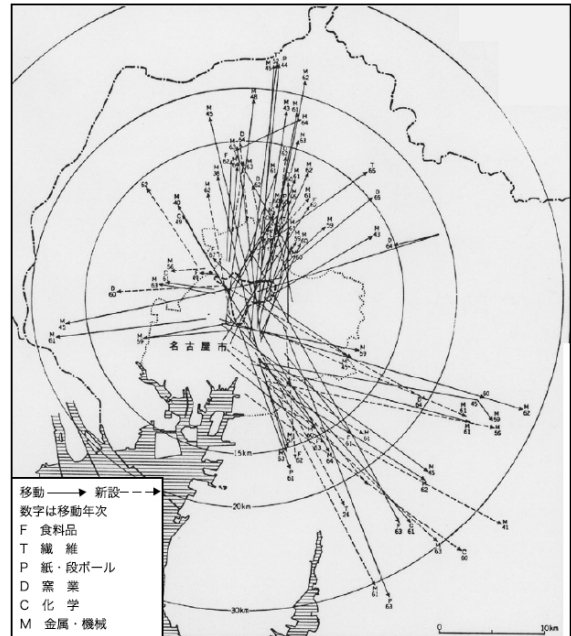


図8 名古屋市からの工場移転状況

出典：栗原光政、1969、「中京工業地帯の形成と発展」(日本地誌研究所編『日本地誌 第12巻 愛知県・岐阜県』二宮書店 所収)による。

2 工業生産の特徴と大都市圏構造の成り立ち 名古屋圏の製造業では輸送機械工業が抜きん

出た地位を占めており、その市場動向が地域経済に与える影響もまた大きい。輸送機械すなわち自動車は耐久消費財の代表的商品であり、多数の部品を組み立てることによって完成品が生まれる。典型的なアセンブリー工業でもあるため階層的な生産体制を必要とし、関連する企業間の結びつきがきわめて重要である。開発段階から関連する企業間の連携を保ち、円滑な部品のやりとりをしながら生産していくのが日本の自動車工業の特徴である。このため、地理的に近接した位置関係を維持しながら生産を行うのは、企業集団として

の競争力を発揮するうえで不可欠な条件といえる。愛知県の西三河地域に典型的に見られるように、特定の地理的空間に自動車部品の生産工場と完成品の組み立て工場が集まって立地するパターンが形成されやすい。自動車工業では部品の数が多いだけでなく、使用される素材の種類もまた多い。このため、金属だけでなく、プラスチック、ガラス、繊維など数多くの素材を扱う企業もまた付近に集まってくる（図9）。

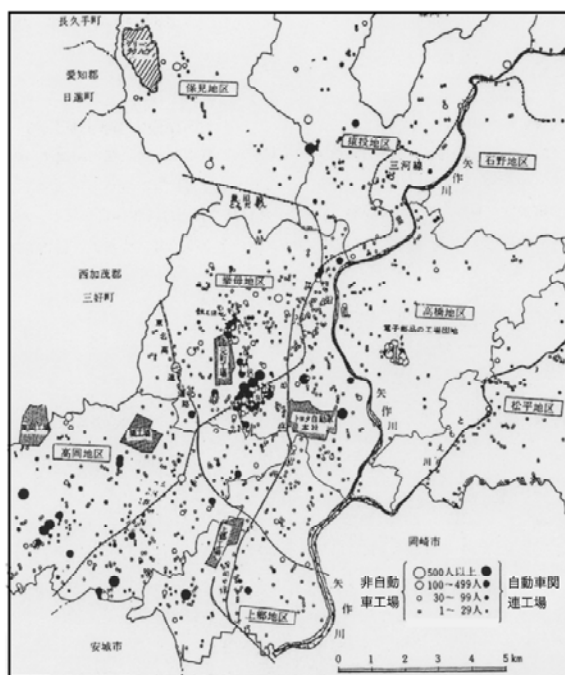


図9 トヨタ自動車の工場を中心とする豊田市内の工場分布（1980年代）
出典：名古屋大都市圏研究会編、1993、『図説 名古屋圏』古今書院に掲載の図。

わが国ではモータリゼーションの普及期はすでに終わっており、自動車工業は成熟化の段階を迎えている。成熟段階が終われば、やがて停滞から衰退の段階に入っていくと危惧する向きもある。しかし、コンピュータを搭載してエンジンを調整したり、カーナビゲーションによって運転情報の提供を行うなど、まだまだ付加価値を高める余地は残されている。なによりも、環境問題や石油価格の上昇などを理由に、環境負荷の小さなクリーンで燃費の良いエンジンの開発が望まれて

いる。より安全に走行でき、また渋滞など外部不経済が発生しにくい交通システムを開発することも期待されている。もちろん、自動車以外の交通手段との関係をどうするかという、より大きな問題にも目を配る必要があるが、現行の自動車交通の改善に絞っただけでも、技術革新をさらに押し進める余地がある。

技術革新の余地は自動車工業に限定されない。一般機械や電気機械などの工業においても、既存製品の改善・改良や新製品の開発といった前向きの取り組みが行われている。マザーマシンと称される工作機械工業はその一例であり、コンピュータを内蔵した自動旋盤が機械部品を成形するところまで進化してきた。もとはといえば名古屋市内で作られていた製麺機や製畳機など身近な機械から出発し、その後に積み重ねられた技術革新の成果が実を結んで今日の隆盛へと至った。工作機械工業の国際的な中心はイギリス、ドイツ、アメリカを経て日本（愛知）へと移り変わってきた。経済理論にしたがえば、つぎは中国へと移動していくかもしれないが、日本企業はさらなる工夫を凝らして技術や製品の差別化を図るであろう。本拠地は名古屋市内から大都市圏の周辺部に移ったが、本社機能は依然として名古屋圏の中にある。生産拠点を海外にまで広げた今日でも中枢の場所は変わっていない。西三河の自動車工業の場合と同様、工作機械工業でも初期に立地した工場に対応できる時期はすでに終わっており、大都市圏の外側に設けた新工場でも生産が行われている。

工業生産に用地の確保や原料・エネルギーの調達、それに道路・港湾・空港などの交通インフラの整備が不可欠であることはいうまでもない。名古屋圏ではこうした生産基盤条件はかなりよく整えられており、現在も進行中である。とくに、これまでは名古屋を中心とする放射状の交通網が主体をなしてきたが、近年は大都市圏の周辺部を環状に走行する交通路も整備されつつある（図

10)。環状線交通網が完成すれば、大都市圏の周辺部相互間の交流が深まり、用地や労働力がこれまで以上に効率的に活用できる。空港や港湾へのアクセスも向上し、生産・流通の効率性も高まるであろう。こうした恵まれた条件を評価したり、あるいは今後の発展性を見込んで圏外から流入してくる企業も少なくない。

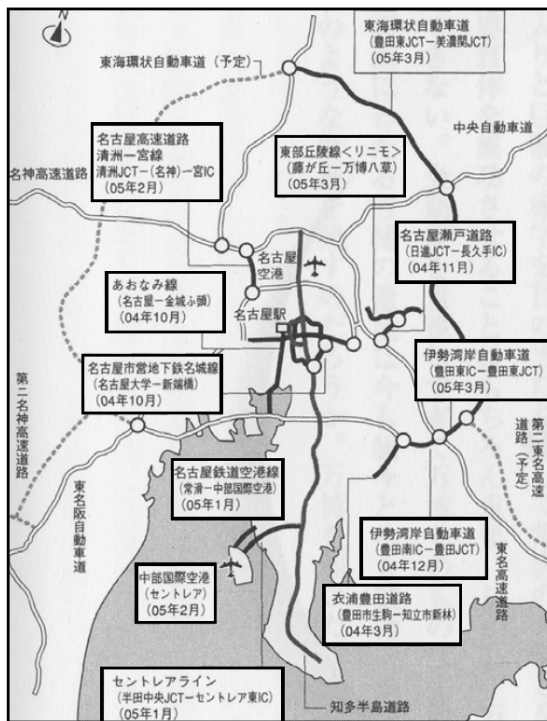


図10 名古屋大都市圏における近年の交通整備状況
 出典：日本経済新聞社編，2006，『強い名古屋の未来』掲載の図による。

工業生産にとってより重要なのは人材の確保であろう。望ましい資質をそなえた就業者を労働力としていかに見出すかは企業にとって最大の関心事である。名古屋圏内の主たる活動が大都市圏の中で行われているのは、人材の確保と定着にとって好都合といえる。大都市圏に集まっている各種の教育機関から輩出される多様な人材が期待できるうえに、教育・医療・文化・スポーツなど生活環境を満たすうえでも大都市圏は恵まれた条件をそなえているからである。とりわけ、都市的アメニティが人びとの生活を潤すのに重要

な要件になっている現代社会にあつては、適度に刺激のある大都市圏は生産や生活の活動環境として望ましい条件をそなえている。

東西の大都市圏に比べて密度の低い名古屋大都市圏は、都市的アメニティとともに自然環境アメニティへのアクセスにとっても好都合な構造をもっている。大都市圏周辺の都市の近くには自然環境が残されており、余暇時間を過ごす空間として恵まれた条件をそなえている。余暇の時間帯だけでなく、就業時間帯でさえ、自然の恵みを感じることができる。インダストリアルパークとして計画的に造成された工業用地では、敷地内の緑地と周囲の自然環境が混じり合って癒しの雰囲気醸し出している。これは既成市街地の中心部に集積するオフィス空間では味わえない魅力であり、大都市圏といえども適度に自然的要素が残されているこの圏域の特徴である。もっとも、こうした魅力はこの大都市圏が私的な自動車交通を前提としているから味わえるものであり、交通弱者や環境負荷などの視点から見ればまた評価は違ってくる。

3 分散的な工業配置が都市構造に与える影響

東京大都市圏では高次なサービス機能や中枢管理機能が集まり、グローバル化を背景とした都市機能の一極化がより強まる傾向が明確になってきた。一方の大阪大都市圏では東京への機能流出と製造業の域外拡散が続いており、生産集中の効果をうまく上げることができていない。こうした東西の大都市圏に挟まれた位置にある名古屋大都市圏では、製造業へのこだわりと技術専門化によって新たな工業化が展開されようとしている。地元の本拠を置く世界有数の自動車メーカーが自ら生み出した生産方式に代表される改善重視と消費者尊重の思想が徹底され、実直な技術者集団による飽くなきものづくりが繰り返されている。東京の発展スタイルを追随しない生き方

が、世界的に見て高いレベルの産業技術が集まり良質な工業製品を生み出す地域へと導いた。脱工業化やサービス経済化で経済成長の仕方が変わってしまったかに思われる大都市圏の中であって、製造業の本質を見失わず、さらなる高みへ登るために一丸となって取り組んでいるのが、現在の名古屋大都市圏ではないかと思われる。

名古屋大都市圏の分散的な地域構造は、産業構造と深く関わっている。第2次大戦以前にすでに形成されていた地場産業起源の都市群に加えて、戦後は名古屋市から流出した製造業が都市地域を各所に生み出した。このため、大都市圏の周辺部に都市機能の集積地が間隔をおいて分布しており、結果的に名古屋市内に機能が集中するのを防いでいる。名古屋市の人口は愛知県の3割程度であり、東京都における区部の割合（67.4%）と比べるといかに小さいかがわかる。製造業が産業全体に占める割合が大きな名古屋大都市圏では、主要企業の多くも製造業である。これらの企業本社は工場と一体化しているのが一般的であるため、名古屋市内にはない。名古屋市内で依然として操業している主要な製造業もあるが、それらの本社や工場は市の中心部からは外れている。この結果、名古屋都心部には主要な製造業の本社はほとんどなく、主な本社は非製造業である。

大都市圏内の主要企業の本社が都心部に集積していないこのような特徴は、東京大都市圏と比較すると特異的できさである。東京では、全国的あるいは国際的なスケールで活動を展開させている製造業の本社が都心部に立地している。これは、多数の工場が東京圏やそれ以外の地域に配置されているため、それらの現業機能とは完全に切り離されたかたちで本社が機能しているからである。本社を工場から分離する段階に至っていないか、あえて本社を分離して都心部に置かないのが名古屋流のやり方である。首都でもある東京都心部は、行政との接触はもとより、同業他社や異業

種企業との接触にとっても好都合な場所である。集積が集積を呼ぶメカニズムが働き、製造業企業の本社が多数集まってくる。一方の名古屋ではそのような動機は働かず、むしろ本社は工場と一体となって密接な関係を保っていた方が都合がよい。いずれにしても、名古屋都心部では非製造業を含めて地元資本の主要企業が競って本社ビルを設けるということはない。オフィスビルの多くは賃貸を目的とする事務所ビルである。一般に企業は自社ビル建設には資金を惜しまないため、賃貸ビルばかりでは都市景観の点でものたりなさが感じられなくもない（図11）。

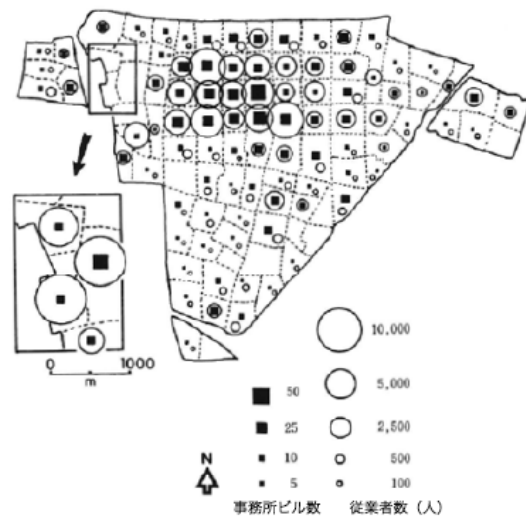


図11 名古屋市都心部における事務所ビルの分布
出典：林、1989に掲載の図。

高度経済成長真っ盛りの頃、工場は豊かな富を生み出す都市施設であった。やがて生産活動が原因の公害が深刻な都市問題を引き起こすようになり、工場は都市住民にとって迷惑な施設になっていった。その存在の必要性は認めるものの、できればできるだけ遠くにあってほしい施設になってしまった。1972年施行の工業再配置法案によって3大都市では工場の新規立地が難しくなり、

ますます工場は都市住民の視野から遠ざかっていった。工場で生産される製品からは多大な恩恵を受けながら、その存在にあえて近づこうとしない態度が一般化した。都市計画の土地利用規制は都市住民のこうした心情を反映しており、工業用地と居住地は空間的に明確に分離させるのが当然と考えられた。しかし、わが国における産業構造の変化、とりわけ工業構造の高度化にともない、工場での生産様式にも変化が見られるようになった。公害防止のための法的規制も厳しくなり、工場に対する一般の人びとのイメージにも変化が現れてきた。そしてついに、2006年5月に工業再配置法案は廃止されることになった。

かつてほどのマイナスイメージではないが、工場に対する受け止め方には複雑な思いがあるように感じられる。製造業の存在感が大きな名古屋大都市圏でさえ、こうした感じ方があることは否定できない。近年は企業側がセキュリティを確保するために、部外者をむやみに工場に近づけさせないようにしていることが多い。中小零細の工場が市街地に雑然と集まっていた時代とは異なり、施設が近代化され自動化が進むにつれ、都市住民にとっては縁遠い存在になりつつある。かつては住民から疎外された工場が、今度は住民を疎外する存在になりつつある。緑化された見事な庭園をもつインダストリアルパークも、部外者には見られることもなく、みすみすアメニティを活かす機会を閉ざしているように思われる。都市の中で工場の存在が希薄になると、ものづくりに対するこだわりや、製造業に対する思い入れも薄れていく。われわれが工業製品から受ける恩恵は、製造者が悪戦苦闘した結果としての結晶から生まれてくる。ものがつくられていく過程を思い浮かべる想像力をなくしてしまった現代人にとっていま必要なのは、工場をもっと身近な存在に引き戻し、ものづくりの創造性を養うことではないか。

IV 旺盛な製造業活動と都市構造のバランス

1 製造業重視の風土と行政の政策的役割

グローバル経済化に対応する地域戦略は一律ではない。世界都市やそれに準ずる大都市では、国際的な金融、情報、文化、政治機能を一段と集積させることによって影響力を強めるのが常道であろう。中心性が高まれば経済的取引が活発になり、生み出される富の量も多くなる。アジアでは東京、それにソウル、シンガポール、上海などがそのような道を歩むであろう。残念ながら名古屋大都市圏にそのような機能を正面から期待することはできそうにない。そうではなく、あえて的を絞って製造機能に専門化してより深く潜行するのが名古屋にはふさわしい。これはこの大都市圏がこれまで歩んできた道程でもあり、産業の継続性や継承性こそがこの大都市圏には似つかわしい。近代以降、製造業の分野では数々の進化過程があり、進化を引き継いだ発展的継承の上に今日の成功がある。ものづくりに対して真摯に取り組み、実直に努力を積み重ねた結果が高い労働生産性に結びつき、圏外の人びとからも一目置かれる存在になった。いまの成功に浮かれてこうした姿勢を忘れ、背伸びした振る舞いは賢明ではないように思われる。

このように、いささか自己抑制が強すぎるような態度を推奨するのは、この地方の風土を考へてのことである。中世あるいはそれ以前の遠い昔から、この地方は地理的に国土のほぼ中央に位置してはいるものの政治的には周縁にあり、今日に至るまで国土の政治的中心になることはなかった。そのかわり、もてる潜在的エネルギーをものづくりに注ぎ込み、地元はもとより全国的あるいは国際的な市場を手中にするまで産業を発展させてきた。良質の工業製品を生み出すために、地元で得られる資源はもとより、東西大都市の人的資源

や情報、技術をも活用して自らのものとしていった。用水、鉄道、道路、港湾の整備に力を入れ生産基盤を強固にした結果、他地域から多くの創業者を惹きつけるほどの魅力がそなわった。

元来が保守的な政治風土であるせいか、行政の果たす役割が大きく、自治体は地域整備の旗振り役を長年つとめてきた。ただし、同じ行政でも中央政府とは地理的に離れていることもあり、密着した関係を築くことはできない。古くは尾張藩やその周辺の諸藩、近代以降は愛知県や名古屋市などが地域経済振興の音頭をとった。地元政府は製造業振興に的を絞る、そのための路線を敷いて地元企業集団を引っ張ってきた。企業集団もこれに呼応し、両者が一体となった産と官の共同体が今日の一大産業集積地域形成の基礎にある。近年はこの共同体に学も加わり、より高度なものづくり立国をめざして邁進しているのが、現在の名古屋大都市圏の姿である。政治的覇権を求めるのではなく、良質な工業製品の供給を通して市場を掌握する製造重視主義が、この地域の人びとの心性にはふさわしい。こうした心性は簡単には変えることができない。

大都市圏の大部分は愛知県に含まれるが、一部は岐阜県、三重県にも及ぶ。3つの県からなる名古屋圏の中では愛知県のプレゼンスがきわだって大きい。3県が競合する姿勢は感じられない。無駄な競合でエネルギーを消耗する愚は、この地域では避けられている。ただし、そのかわり県境をまたいだ強力な共闘態勢が行政サイドには見られないのも事実である。むしろ、愛知県の東部や三重県の西部では圏外の県との結びつきが強く、マージナルな性格が色濃い。愛知県の陰に隠れがちな岐阜県と三重県でも、行政主導型の産業振興政策がとられてきた。岐阜県では、地場産業の行き詰まりから情報技術サービスやソフトウェア開発などへの大胆な方向転換が模索され、その先端的試みが全国的に注目されている。

三重県では石油化学工業の再編や半導体産業、電気機械、製薬などの工業立地が近年進んでおり、工業県としてのイメージが強まっている。思い切った行政改革や積極的な工業誘致政策が、企業の進出意欲を促している。

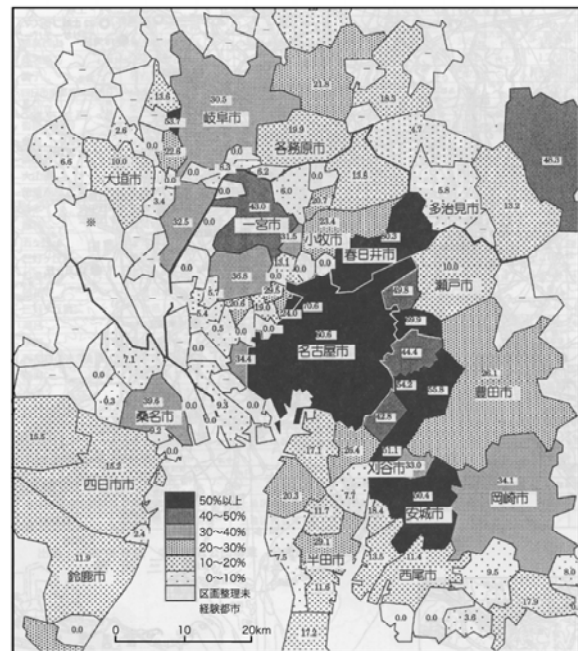


図12 名古屋大都市圏に基盤整備状況(1997年)

出典：国土交通省編、2003、「名古屋大都市圏のリノベーション・プログラム」掲載の図による。

このように、行政は財政投資という手段を用いながら生産基盤の条件整備に力を入れてきた(図12)。生産基盤の整備と製造業の生産力の間には密接な関係がみとめられる。また行政は各種のプロジェクトを立ち上げ、産業が進むべき方向性を指し示す誘導政策も推し進めてきた。近年の例でいえば、国際博覧会の誘致と実施がそれに当たる。時を同じくして、国際空港の建設というビッグプロジェクトも実現された。しかしこうした華々しいプロジェクトとは別に、行政が企業の知名度の向上に手を貸す事業を進めていることは、意外に知られていない。たとえば愛知ブランドの認証制度がそれに当たる。愛知県は、県内で事業を営み

一定水準以上の成果を取めている企業を対象に地域ブランドの呼称を認めている（表7）。愛知ブランドというお墨付きを得た企業には箔がつき、ビジネスチャンスを広げることができる。企業が業績を伸ばせば税収が期待できるため、回り回って財政状況の改善にも寄与するという、持ちつ持たれつの関係である。企業の活動レベルがどれほど公正かつ正確に評価されるか、ブランド力がどれほど効果を発揮するかという問題はあるが、こうした取り組みが企業の技術水準を高めることは間違いのないであろう。

表7 愛知ブランド認定企業数

業種	2003年	2004年	合計
一般機械器具製造業	16	15	31
食料品製造業	6	8	14
窯業・土石製品製造業	5	6	11
金属製品製造業	5	4	9
プラスチック製品製造業	3	5	8
電気機械器具製造業	3	4	7
繊維工業	3	3	6
精密機械器具製造業	4	1	5
その他の製造業	3	2	5
化学工業	2	2	4
輸送用機械器具製造業	0	4	4
印刷・同梱産業	3	0	3
飲料・たばこ・飼料製造業	1	1	2
家具・装備品製造業	2	0	2
情報通信機械器具製造業	0	2	2
電子部品・デバイス製造業	1	1	2
木材・木製品製造業	1	0	1
パルプ・紙・紙加工品製造業	0	1	1
ゴム製品製造業	0	1	1
非鉄金属製造業	1	0	1
合計	59	60	119

出典：愛知ブランドのホームページ（<http://www.pref.aichi.jp/shinsangyo/aichibrand/01list/index.html>）掲載の資料をもとに作成。

2 所得・消費水準と都市構造のバランス

21世紀初頭の産業再編期に好調な成績を取っている大都市圏として、この地域が内外で高く評価されているのは明らかである。しかし、この評価の対象になっているのは高い労働生産性と所得の多さ、そしてそれが可能にする高度な消費である。つまり、賞賛されているのは質の高い経済活動である。経済活動の評価の仕方は別におくと

しても、この圏域の評価が経済活動の分野にだけとどまっているとしたらやや残念である。文化、芸術、学術、景観、街並みなどの良さは、経済的価値を介して評価することはできる。しかし、やはり次元が違うように思われる。いくら経済的分野で賞賛を浴びるようなパフォーマンスを示せても、文化的環境や街並みに誇るべきものがなければ、いささかさみしい。経済分野での成功をこうした分野にまで広げ、大都市圏の文化・生活環境の向上に力を入れるという地域戦略を考える必要がある。

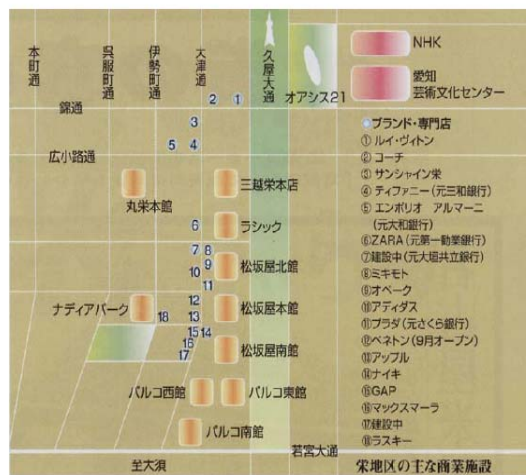


図13 名古屋都心部におけるブランドショップの立地（2005年）
出典：名古屋都市センター，2005，News Letter Vol.64による。

大都市圏内で生み出された豊かな所得の多くは、圏域内での消費に回される。長期的な所得水準の高さを当て込んで、すでに数年前から名古屋市内では欧米の有力ブランドショップが軒を並べるように進出してきた。地元のデパートや専門店も店舗の改装に力を入れ、圏域内消費分からいかに多くを取り込むか戦略を練ってきた。大都市圏の周辺に位置する製造業にいささか偏った都市には、ブランドショップは似合わない。ブランド企業が触手を伸ばすのは名古屋市、それも都心部の一等地である（図13）。折からの地価下落と市街地再生の波に乗って、都心部では大がかりな

商業機能の底上げが始まっている。店舗の新設や改装は周辺環境に刺激を与え、部分的とはいえ都心部の商業空間の改善に寄与している。これで消費者の購買環境は整い、周辺部から鉄道や自動車で乗り込んできた消費者は都心部での買い物を楽しんでいる。

質的向上が図られた商業空間は、豊かな消費を誘発する舞台装置にすぎないのかもしれない。遠因はあくまで豊かな所得であり、消費はその結果である。しかし、こうした商業空間は多くの人びとにとって癒しや楽しみの空間であり、明日に向けての活力回復に必要な舞台装置である。ここを訪れた人びとが何かを感じ、その気持ちをもって職場で就業するとしたら、職場での業務に何らかの影響が及ぶ。とりわけ創造的な業務に携わる人であれば、都心空間や商業空間で受けた刺激が業務に好ましい影響を与える可能性がある。製造業に限らず、あらゆる産業の多くの場面で創造性は求められている。就業者に求められる業務能力は職場で行われる研修によって養われるだけではない。ひとりの人間として生活していく過程で培われる感性や習得される能力も多い。そうした点を考えると、都市空間の意義を見直し、新たな取り組みに立ち向かう必要がある。

高度経済成長期を通して、大都市圏の中心にある名古屋の都市空間は高い評価を得ることに成功してこなかった。広幅員道路の真の目的や良さが正当に評価されず、粗野・野暮で低密度な市街地空間の味気なさばかりが指摘された。挙げ句の果ては無機質な地下空間の異常な発達ぶりが酷評され、地上をわが物顔で疾走する自動車の群れを蔑視する風潮さえ現れた。こうした厳しい見方は現在でも完全に消え去ったわけではない。依然として残ってはいるが、都心空間の魅力度を高める各種の取り組みが長年続けられ功を奏した結果、好意的な見方もみとめられるようになった。思えば、名古屋の都心部では企業の実利的な存在

感が大きすぎ、遊びや余裕を感じさせる空間を生み出す工夫が少なすぎた。これもまた、製造業を重視するあまり、ビジネス優先の空間づくりを先行させたところに原因がある。しかし時代は変わった。今後求められていくのは、単なる消費者ではなく生活者でもある市民の心性に訴えかけるような都市空間である。環境重視や持続的発展といった、これまであまり使われたことのないキーワードも、都市空間の整備には欠かせない要素になる。

名古屋都心部は二核構造から成り立っており、近世以来の中心と近代に加わった駅前中心の双方が互いに刺激し合いながら今日の構造を生み出してきた。近年は名古屋駅前での再開発事業、とりわけあいつぐ高層ビルの建設が話題として取り上げられることが多い。1950年代に建設された戦後の事務所ビルが更新期を迎え、一足先に再建された高層の名古屋駅と向かい合うかたちで駅前地区の景観変貌を促している。ビルの建設主体と入居企業が地元の巨大自動車メーカーとそのグループであるためインパクトが大きく、名古屋大都市圏の活力を象徴するかのようマスコミでは取り上げられている。本社ビルではないが、グループ挙げての力の入れようであり、これまでの業務ビルとはひと味違った趣の演出が期待される。東京から移動してくる主力部隊が近隣のビジネス界に刺激を与えれば、駅前の商業サービス空間にも影響が及ぶであろう。駅前来訪者は名古屋市内より市外の人びとの方が多いため、名古屋大都市圏全体に対する影響も少なくないであろう。

3 製造業の活動・資源を活かした都市構造

名古屋大都市圏では商業・サービス機能が大都市の中心部と中規模都市の周辺部に集まる傾向がみとめられる。その一方で、既成の中小都市の中心部にあった商業集積が低密度化し、伝統的な

商店街が苦境に陥っている。こうした傾向はこの地方に限られない全国的現象であるが、公共交通機関が弱く自動車交通が発達している名古屋大都市圏では、都市周辺部での商業サービス化がより顕著である。ただし、交通アクセスに恵まれた大都市名古屋では都心部や名古屋駅周辺で機能集積が高まっており、そのあおりをうけるかたちで四日市、岐阜、大垣、一宮など中規模都市の中心部では商業の空洞化がみとめられる。名古屋都心部が吸引しているのは高次な商品やサービスであり、中・低次財に対する名古屋への依存はむしろ弱まっている。大型商業施設の立地が原則自由となり、都市周辺部への進出が活発化したことが、これら一連の現象の背景にある。

製造業の主な施設は都市の周辺にあり、すでに分散的パターンを示している。ただし、企業団地形式で工場の立地が進められたところでは、一部凝集しながらの分散性である。これに大型商業施設の分散的立地が加わり、全体としてもまとまりのない都市構造が形成されてきた。大型店の中には大規模工場が操業を止めた跡地を利用して進出してきたものも少なくない。こうした場所は、鉄道など公共交通を前提としないで操業してきた工場の跡地であるため、多くの消費者は自動車を使って買い物に訪れる。たとえ近くを鉄道が走っている場合でも、運行本数は少なく利便性が悪いため、ほとんど当てにはされていない。これらの大型商業施設は、既存の商業サービス集積とはほとんど関係なく、自己完結的で孤立的な商業サービス空間で消費者を囲い込んでいる。スケールメリットを追求して合理的に設計された最新の製造工場と、広大な売場面積と駐車場をそなえたセルフサービス方式の大型商業施設はどこか共通点がある。

産業の構造と規模、それに都市構造との間には何らかのバランスがあってしかるべきである。名古屋大都市圏の場合、産業振興の中心は製造業と

その関連分野にあり、優秀な人材の多くがこうした産業分野へ進む割合も大きい。高い労働生産性で生産規模を広げていけば、就業者の所得も増えていく。しかし、いざ消費の場面になると、名古屋の都心部は例外として、高い労働生産性の製造業に見合うだけの商業サービス施設が近くには見いだせない。人材やサービスの質の面でも見劣りがするため、消費者には不満がたまる。優勢な製造業部門に商業サービス部門が付きあっておらず、ちぐはぐな都市構造になりやすい。こうした現象は一般に「企業城下町」と称される都市に共通して見られるが、名古屋大都市圏にもいくつ

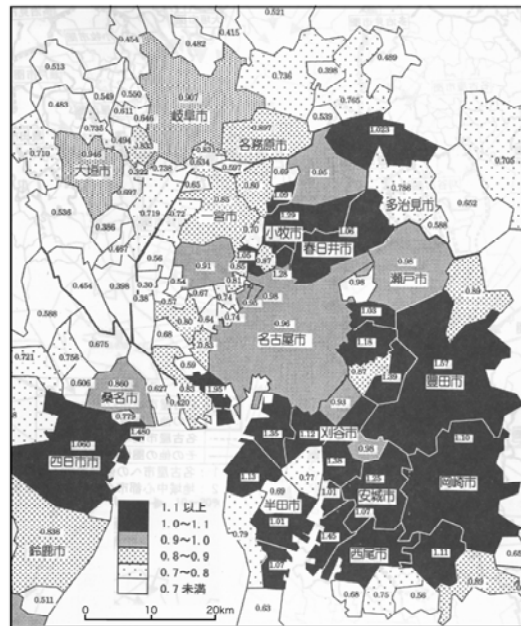


図14 名古屋大都市圏における財政力指数（1995～97年）

出典：国土交通省編、2003、『名古屋大都市圏のリノベーション・プログラム』掲載の図による。

か存在する。地元の商業資本だけではうまく対応できず、外部から進出した大規模商業資本が旺盛な消費需要をすくい取っているのが現状である。

製造業が優勢な地域において都市構造が不均衡になりやすいのは、商業サービス空間においてだけではない。主に公共投資によって整備される都市の公共空間もまた、十分整えられていない場合が多い。整備が生産基盤に傾きがちであったり、

産業の発展と人口増があまりに急激なため、それに公共空間の整備が追いつかなかつたりしたためである。しかし近年は公共施設の整備が進み、そうした積み重ねの努力が徐々に実感されるようになった。西三河地域に多い製造業都市も成熟の度合いを増しつつあり、製造業の発展の歴史性さえ感じられる(図14)。その場合の歴史とは、本来の意味でいう城下町としての歴史ではなく、そのうえに築かれた近代工業化による製造業発展としての歴史である。高額の公共投資で建設された芸術施設、橋梁、運動施設などは、たしかに都市構造の新たなランドマークとして機能している。こうして整備された公共的ストックが将来も健全に維持・管理されるか否かは、ひとえに製造業の持続的発展いかににかかっている。

高い労働生産性を上げる製造業がある一方で、国際競争力を失い生産規模を大幅に落としている製造業もある。繊維、窯業、木材といった伝統的な地場産業がこれに当たっており、これらの産業は長期低落の傾向から脱し切れていない。高度経済成長期は内外の市場の拡大が見込め、地場産業の近代化が推し進められてきた。しかし、その後のグローバル経済化に対しては有効な対応手段を見出すことができず、現在もなお苦況にあえいでいる。もっとも、すでに多くの企業が淘汰されているため、現存する企業はそれなりの対応を講じていると思われる。そこでの対応策は、高い労働生産性を上げている輸送機械工業などのそれとは異なる。陶磁器工業に典型的に見られるように、工業製品としてだけではなく、製品を取り巻く付随品やサービスを消費者に直接提供することで生き残りを図るという対応である。具体的には、陶芸教室、陶器祭り、工場見学などを実施し、製造業をサービス化することで新たな市場を生み出そうとしている。

衰退する産業の資源や施設そのものを観光の対象として復活させる手法は、すでに以前から各

地で行われてきた。漁業から各種海洋レジャーへ、また農業から観光農園やグリーンツーリズムへといった移行事例は数多い。地元の資源を起源として興された地場産業もまたこうした産業移行の候補であり、成功する可能性も大きい。とりわけ名古屋大都市圏の場合は、人口が多く潜在的市場も大きいため恵まれた条件にある。すでに窯業や繊維産業の一部では試みられているが、成功を確実にするためには、企業家の意識改革と都市整備が必要である。製造業とサービス業では求められる経営の資質が違っており、消費者が何を求めているかを的確につかむ必要がある。また、地場産業の地域全体でなくても、ある程度の広がりをもってサービス化を進めるには、交通インフラや施設相互間の連携を拡充する必要がある。消費者は地場産業の地場性、つまり産業を成り立たせている地域環境に意義を見出しており、「見せる地場産業」への工夫が求められる(日本経済新聞社編, 2006)。



図15 産業技術記念館(名古屋市)

近年は大都市圏周辺部の地場産業とは別に、大企業が名古屋市内にもっている自社の製造業施設を博物館やテーマパークとして再生する動きが注目される。産業観光という言葉が市民権を得つつある今日、歴史的役割を終えた製造業施設を中核とした都市再生は有効な地域戦略のひとつである(図15)。しかも、その再生場所が名古屋

駅から至近距離にあることは、この大都市圏の企業経営の特質の一端を表していて興味深い。鉄道交通が工業立地を規定して時代に設けられた工場は、自動車交通全盛の時代になっても放棄されることなく維持された。製造業以外への土地利用転換のチャンスもあったが、企業は存続につとめた。これもまた、本業である製造業にこだわり、その施設形態を保持しようとする企業家精神のなせるわざである。結果的に時代は巡り、歴史的な産業施設として日の目を見ることになった。しかも、それは通常の博物館ではなく、製造現場の雰囲気の中に見学者を取り込み、入場料やアウトレット販売・レストラン経営などでお金稼ぐ産業施設である。産業教育とレジャーを経営的に両立させている点は見事というほかない。

おわりに

名古屋圏あるいは名古屋大都市圏の経済が近年、好調といわれるのは、輸送機械工業をはじめとする製造業の高い労働生産性によるところが大きい。他地域の経済回復が遅れている中で、生産水準を大きく落とさず維持してきたこの圏域が結果的に相対的地位を高めたという見方もできなくはない。しかし、水準維持を長期にわたって継続するには、それなりの条件が圏域にそなわっていなければならない。産学官の協力体制があったればこそ実現できた。長い年月にわたって積み重ねられてきた生産基盤のもとで実現された製造業生産の実績が、国際博覧会の開催や新空港の開港を機に対外的に注目されるようになったというのが実相に近い。

グローバル経済化に対する地域戦略として、この圏域は東京に追随することなく、あくまで実直に製造業に専門特化する道を選んだ（日本経済新聞社編、2005）。「産業技術首都」という言葉がそれをよく表しており、近代以降に積み重ねら

れた技術革新の歴史的蓄積が方向付けに強く影響した。しかし、国際競争が激化する中で製造業生産の現状を維持するのは容易ではない。輸出向け生産の多い企業を中心に、選択的、補完的生産を目的とした海外展開が行われ、併行して圏域内では技術革新による合理化が推し進められた。結果的に製造業の生産構造は高度化し、脱工業化という全国的なトレンドの中で生き残る道を切り開くことに成功した。

都市構造の視点から今日の名古屋大都市圏を見ると、この圏域は大都市とその周辺に製造業が卓越する中小都市が分散立地するパターンとしてとらえられる。近代の都市構造は、周辺都市の地場産業発展と、名古屋起源の製造業が周辺都市に受け入れられることによって変化していった。流通結節性を高める名古屋と、その影響下で製造業に専心する周辺都市という対照性が明確である。名古屋は高次の商業サービス機能を介して圏域全体に存在感を示しており、周辺都市も名古屋のこうした機能を活用している（名古屋都市産業振興社編、2005）。一方、中次あるいは低次の機能は、近年その立地が活発化している郊外型の商業サービス施設が担うようになっており、顧客を奪われた周辺都市の中心商業地は苦境にある。

工場の分散立地に商業サービス施設の郊外化が加わり、まとまりのない都市構造が現れてきた。優勢な自動車交通が分散的な土地利用に拍車をかけ、ボリュームのある公共空間が整備されにくい状況にある。競争力の強い近代的な製造業が卓越している西三河では、歴史的な都市構造は旺盛な産業活動によって埋没した。その一方で、新たなランドマークづくりによって都市構造の変化が起こりつつある。さらに、産業施設を観光資源として活かす動きが各地で生まれており、脱工業化を逆手にとったサービス経済化を地域戦略として活かせる可能性が圏域内には多く残されている。

以上が本研究で検討した結果の概要である。4世紀前に名古屋に都市の拠点が築かれて以降、名古屋とその周辺は中心一周辺の関係を維持してきた。近代になって周辺の範囲は拡大したが、関係それ自体に大きな変化はない。産業構造の移り変わりに応じて盛衰の地域パターンも変わってきており、総じて言えば、大都市圏の北から南とりわけ南東方向へと発展の極が移動してきた。この間、名古屋は製造業の中心から流通結節の中心へと役割を変えた。周辺の諸都市は名古屋の高次中心機能を活用しながら、独自の産業振興に取り

組んできた。数ある大都市圏の中でも製造業に特化した特異な性格をもつこの圏域は、いましばらくは現在の産業技術重視の路線を歩むものと思われる。世界都市にはなれないが、グローバル化する高度資本主義経済の中にあって、強い競争力を維持しながら豊かな富を追求する地域戦略が見て取れる。日本が21世紀に国際社会の中で生き残っていくひとつのモデルが、ここに示されている。

引用文献

- 栗原光政（1969）「中京工業地帯の形成と発展」日本地誌研究所編『日本地誌 第12巻 愛知県・岐阜県』所収、二宮書店。
- 国土交通省都市・地域整備局中部地方整備局編（2003）『名古屋大都市圏のリノベーション・プログラム』財務省印刷局、p.47.
- 名古屋大都市圏研究会編（1993）『図説 名古屋圏』古今書院、p.143.
- 名古屋都市産業振興社編（2001）『産業の名古屋 2001』名古屋市、p.306.
- 名古屋都市産業振興社編（2004）『産業の名古屋 2004』名古屋市、p.308.
- 名古屋都市産業振興社編（2005）『産業の名古屋 2005』名古屋市、p.307.
- 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、p.222.
- 日本経済新聞社編（2006）『「強い名古屋」の未来』日本経済新聞社、p.213.
- 野村證券 東海三県プロジェクトチーム編（2004）『東海ビッグバン グレーター・ナゴヤの新たな飛躍に向けて』中日新聞社、p.220.
- 林 上（1989）「名古屋市都心部における事務所ビルの立地と入居事業所の集積分布」地理学評論 62A-8, pp.1-22.
- 水谷研治（2004）『世界最強 名古屋経済の衝撃』講談社、p.222.