

制造业的大都市圈——名古屋圈的产业结构与城市结构

Metropolitan Area of Manufacture — The Industrial Structure and Urban Structure of Nagoya

林上 著 王晖 译

序论

泡沫经济崩溃以后，在通货紧缩经济的基础上进行了产业重建和结构重组，也就是企业活动的重新组合。在这个过程中，虽然出现了明显的企业破产、衰退或失业者增加等消极现象，不过这些是向新的经济阶段过渡时必然会有的，基本上已被大众所接受。进入新世纪以来经济景气指数回升，东京圈等大都市圈起到了带头作用，地方的都市圈也跟随而上。然而，虽然同是大都市圈，状况却各不相同。居第二位的大阪圈与第三位的名古屋圈的情形也不一样。如果从地域经济的角度对二者进行比较，名古屋圈出现繁荣的势头而大阪圈停滞不前，结果二者之间的差距有所减小。针对这种状况，近年来很多人从经济发展动向的角度出发对其原因进行探讨。不光在经济界和学术界，传媒和文化界，时尚界等等都对其非常关注。名古屋圈，或者名古屋大都市圈的这种良好的经济态势是本质性的还是暂时性的？它们产生的条件是什么？对这些问题可以从各种不同的角度进行分析，本文拟从产业结构和城市结构的角度出发，探讨名古屋圈和名古屋大都市圈近年来的经济发展。

之所以关注产业结构和城市结构，是由于产业的类型以及支持它们的城市基础设施都与经济发展有着本质的联系。分析地域经济发展时所用的shift-share方法，是把地域的生产优越性分解成相对优越性、结构优越性和地域优越性来进行分析。若把它运用到名古屋圈和名古屋大都市圈的地域经济发展中，其优越性也可以用竞争力强的产业及支持它们的地域特征加以说明。作为表象，容易显现出来的是备受媒体关注的文化、时尚、集会活动等事件。但在更深的层次上，产生这些现象的基础是作为经济活动总体的产业结构。另外，作为城市核心的各种基础设施为产

业的空间配置和开展各种集会活动提供了地域性框架。城市结构是产业结构在地表的投影，它并非只是一些产业和企业的简单组合和构成，而应该从空间上去把握它们在地理位置上的分散或集中及其相互关系。产业结构与城市结构间的关系密不可分，对二者同时进行探讨能够解析这个圈域近年来在经济上的成功和面临的课题。

那么名古屋圈和名古屋大都市圈所指的地域范围是哪些呢？划定地域是非常繁难的工作，所以一般以行政区划为基准。名古屋圈一般指爱知、岐阜和三重3个县，但是新闻媒体等也常用狭义的名古屋圈概念，后者仅指爱知县。名古屋大都市圈严格来说是指受名古屋市直接影响、和它维持密切的日常交往关系的地域。计算影响力的指标非常多，影响力大小历年也有变动。所以不能一成不变地描述大都市圈的范围。划定大都市圈范围的根本原因，是中心城市所发挥的超越本市场的经济、社会、文化方面的强大影响力。但是，本文主要的研究目的并不在于大都市圈，而是包含大都市圈的更广泛地域中的产业和城市结构。因此，虽然范围多少有些暧昧，但本文的研究对象是通常所说的名古屋大都市圈并且也包含其周边地域。

1 从矿业和制造业的生产与收益看大都市圈的动向

1.1 矿业和制造业近年来的动向

显示名古屋圈或名古屋大都市圈近年来经济发展势头良好的指标相当多。例如，从矿业和制造业的生产指数来看，2000年指数为100的话，名古屋圈2004年的指数是115（见图1）。与关东地区的96.4和关西地区的98.3相比，发展优势极为明显。名古屋圈与关东、关西的地域差异从2001年开始逐渐扩大至目前的17~18

作者：林上(Noboru Hayashi)，名古屋大学环境学研究科，地理学
译者：王晖，清华大学建筑学院

点。牵引名古屋圈的矿业和制造业生产指数上扬的要素有电子产品、设备工业、运输设备工业、电子机械工业、通讯工业等。这些工业部门的指数4年间增加了10点以上。尤其令人瞩目的是电子元件和设备工业的迅速成长，2004年的生产指数是351.8，4年间产量增加了3.5倍以上。它们和运输设备工业共同构成了现代日本的主导产业，2000年的工业产值中，东京大都市圈占23.4%的份额，名古屋大都市圈占18.3%的份额。

电子元件和设备工业虽然急速增长，但其产值只占名古屋圈矿业和制造业总产值的4.7%。这个比例和它在钢铁工业、塑料制品工业、化学工业中的比值大致相同。生产规模较大的是运输机械工业，占33.9%。其中31.6%为汽车工业，汽车生产占名古屋圈工业生产的三成以上。汽车工业在2000年以来的4年间增长了10个百分点以上，成为这个时期地域经济发展的领袖。生产指数同样增加了10点以上的电气机械工业和通讯设备工业分别占矿业和制造业生产总体的7.3%和1.7%。虽然贡献率没有汽车那么大，电气、通讯与电子设备工业的生产增长也推动了名古屋大都市圈的景气上扬。

名古屋圈的制造业以运输机械特别是汽车工业为核心的发展状况是意味深长的。如前所述，该工业是现代日本的主导产业之一，不仅在国内市场也在出口中发挥了重要作用。虽然达不到1980年596.7万台的出口量，现在(2004年)也有495.8万台出口到全世界。汽车的出口占出口总值的15.1%，包含汽车零件的话占到20%，当然成了最大的出口产业，对外汇储备的贡献很大。名古屋圈的运输机械工业占国内同行业总产值的42%(2002年)，不仅成为名副其实的主导产业，而且对日本的出口有巨大贡献(见表1)。汽车出口占了名古屋港总出口额的42.7%(2003年)，近年来港口的出口激增，贸易黑字迅速扩大，通过它也能看出名古屋大都市圈的特质(见图2)。

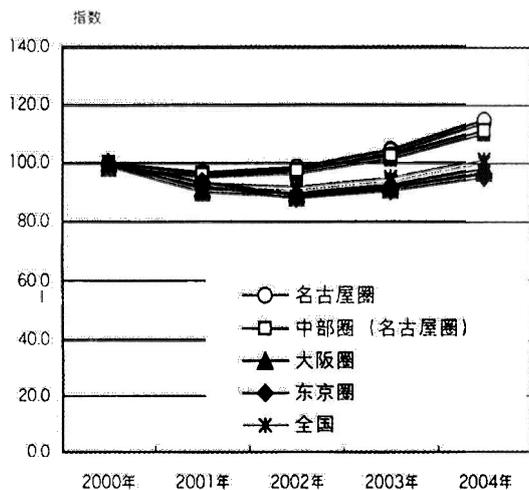


图1 重工业生产指数的变化

资料来源：以经济产业省的资料为基础作成

表1 三大都市圈所占的制造业产值比重

	名古屋圈	东京圈	大阪圈	合计
食品	9.3	19.6	12.8	41.7
饮料·烟草·饲料	5.9	11.2	13.2	30.3
纤维	23.2	4.7	20.6	48.5
木材·木制品	12.9	6.6	10.0	29.5
纸浆·纸	9.5	14.2	13.1	36.8
陶瓷器	19.5	14.4	9.8	43.7
衣服及其它	9.6	9.8	18.9	38.3
家具装饰品	15.6	17.4	14.2	47.2
印刷相关	8.0	43.6	18.5	70.1
塑料	19.9	16.9	13.0	49.8
橡胶制品	22.0	15.5	12.2	49.7
皮革类	3.9	39.9	31.1	74.9
其它	11.9	30.3	17.9	60.1
化学	8.3	27.0	16.3	51.6
石油煤炭制品	8.1	33.6	11.6	53.3
钢铁	15.9	18.0	17.8	51.7
非铁金属	12.9	15.5	11.9	40.3
金属制品	14.0	18.6	18.4	51.0
一般机械	15.4	19.3	18.1	52.8
电气机械	17.7	16.5	17.8	52.0
信息通讯机械	6.4	31.1	10.0	47.5
电子配件·设备	9.2	15.2	10.1	34.5
运输机械	42.0	15.4	4.7	62.1
精密机械	5.5	28.8	11.2	45.5

资料来源：据经济产业省的工业统计表作成

名古屋圈：爱知县、岐阜县、三重县

东京圈：埼玉县、千叶县、神奈川县

大阪圈：大阪府、京都府、兵库县、奈良县

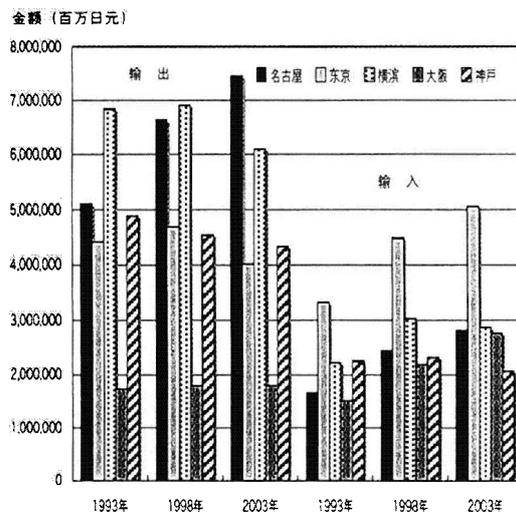


图2 五大港口进出口额的变化

从地区产值占全国同行业产值的比例来看,名古屋圈的运输机械占据压倒性的42%(名古屋都市产业振兴社编,2004年)。像这样的产业是独一无二的,纤维(23.2%)、橡胶制品(22%)是20%左右,电气设备、一般机械、矿业、塑料、家具制品等占15~20%。对比东京圈和大阪圈的状况,名古屋圈工业结构的特征就浮现出来。东京圈中份额较大的是印刷及相关产业、皮革及相关制品、石油煤炭制品、通讯设备(均为30%以上),化学、精密仪器(20%以上)。大阪圈中份额较大的是皮革及相关制品(31%)、纤维(20.6%),其他工业只占到10%左右。名古屋圈的印刷相关产业、皮革相关制品、通讯设备和精密仪器产业占全国份额较小,在城市型工业或特殊器械工业方面相对落后。

名古屋圈有世界著名汽车制造商的总部和工厂群,系列企业及相关企业也为数众多。和它们形成竞争关系的其他汽车制造商的工厂也很多,从而形成了日本汽车工业集聚地。近年来圈内又设置了国外进口车的货物中心,在汽车产业中的地位又有提升。汽车工业是典型的装配工业,能够促使周边地域出现相关的工业群体。在形成深厚的产业积累方面发挥了主干作用。

1.2 地区产业政策与企业拼搏的复合作用

在名古屋圈工业生产中起引领作用的是爱知县。爱知县的工业产值从1977年至今一直保持全国第一,作为“制造之县”、“产业技术首都”的知名度不断提高。技术产业首都的这个稍显夸张的名字是1989年3月第六次爱知县区域规划中第一次使用的。那时已经连续10年以上保持工业产值全国第一。产业技术与工业生产的专门化构想被提出。爱知县区域规划从1958年以来每8到16年制定一次(见表2)。第一次到第三次的规划包含了中部经济圈、中京广域都市圈和伊势湾的产业发展及圈域治理;在石油危机之后的第四次、第五次规划强调了流域圈、居住圈的整治,这正好是日本经济由高度成长长期向稳定成长长期过渡的时期;强调产业技术的第六次规划增加了“国土中枢”、“国际化”等词语;从1988年开始的第七次规划制定了国际博览会、国际空港等多个大规模建设项目,突出了以交流和创造为主题的公众参与内容。

由此可见,作为名古屋圈核心的爱知县在石油危机以后进行了良好的产业结构转型,以技术革新为基础获得了产业的新发展。起到关键作用的是节能技术达到世界水准的汽车业的生产 and 出口。向前可追溯到自动纺织机械的汽车生产技术进行着永无止境的革新,并凭借国民经济的高速成长和国民收入的增长所带来的巨大市场获得了成功。在海外市场受到广泛接纳的原因,是其优越的性能、处于核心地位的技术革新以及作为基础的生产体系。特别是在生产体系方面,很早就超越了大规模生产与消费时代的福特生产线体系,形成了多品种少量生产的灵活生产方式。

爱知县对内对外宣称“产业技术首都”,是基于这样的判断:在以汽车为首的工业领域通过技术革新得到的高附加值产

品,将为爱知县提供坚实的经济基础。生产领域从自动纺织机械向汽车的拓展也获得了大多数人的赞赏。自动纺织机械可以追溯到纤维本身的生产,纤维、陶瓷器、木材等本地产业也制造出很多新产品(见图3)。这个地方工业发展的特征,并不是从现有工业向陌生产业的跳跃,而是在原有工业的基础上向新领域进行延长和开拓的稳健型战略。

表2 爱知新区域规划的变迁

规划名称	颁布时间	规划时段	规划特点
爱知县区域规划(第1次)	1958.12.15	1958—1965	中部经济圈、土地利用与城市农村协调配置
爱知县新区规划(第2次)	1962.8.17	1971—1970	中京广域都市圈构想,三内陆、三临海工业地带的未来
第3次爱知县区域规划	1970.1.26	1970—1985	中京广域都市圈与伊势湾、都市圈整備
爱知县区域规划1976-1985(第4次)	1976.3.24	1976—1985	资源·环境制约型规划,以流域为中心的区域开发
第5次爱知县区域规划	1982.3.29	1982—1990	课题设定型规划,居住生活圈改造
爱知县21世纪规划(第6次爱知县区域规划)	1989.3.27	1989—2001	突出重点的展望型规划,日本和全球视野下的区域开发(国土中枢)/产业技术首都/新伊势湾都市圈(国际博览会)
向新世纪飞跃——爱知2010规划(第7次)	1998.3.27	1998—2010	重视策划,实施各阶段的综合性和联系性,重视超越行政领域之外的区域开发主体间的协作,以中部国际空港、国际博览会等多领域提案为主干的展望型规划

资料来源:根据爱知县资料作成

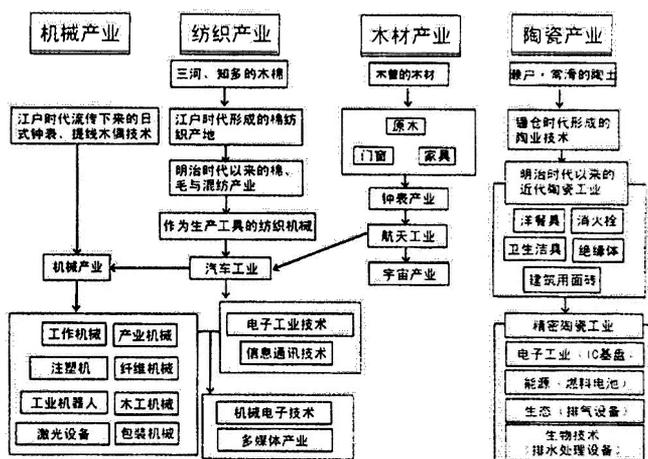


图3 名古屋圈产业技术发展的谱系

资料来源:名古屋都市产业振兴公社编,2001,《名古屋的产业2001》

2005年2月通航的中部国际机场与同年3月到9月的国际博览会——“爱地球博”，正是向国内外展示爱知县良好经济面貌的工程项目。新闻媒体界的连续报道，向全国展现了爱知县和名古屋圈充满生机的形象。但这是10多年前就已构想的国家级工程项目，是结果而非原因。因为是国家级工程，国家的公共投资额占了相当比重。以交通领域为首的基础设施整治工作非常迫切。相对于结果而言，更需要关注的是提出项目构想前本地域所作的努力。具体来说就是产业界、学术界和政府的联合所带来的产业与经济振兴，以及企业经营者、从业人员和县民的协作体制下的各种活动。

如今的愛知或者说名古屋圈，在石油危机和泡沫经济中进行调整。在通货紧缩经济背景下进行产业重组等长期培育的幼芽终于开花结实，扎实的积累终于获得了回报。第六次爱知县区域规划强调了国际视点，这是在日元升值引起出口困难的状况下，仍然坚持认定如果不面向国际市场持续出口工业制品的话将失去未来前景。采用了通过技术革新增加竞争力从而拓展市场的产业战略，同时为了抵消日元升值的不利影响，实施了向海外直接投资的方针。

1.3 三大都市圈的收入状况与背景

有人认为名古屋圈或者爱知县的经济景气是因为其他地域的经济停滞而表现出的相对景气。名古屋圈以外持这种看法的人也许是带着一点点妒意，不过圈内政界也有这种见解。这是很有趣的现象，其中蕴藏着当地独特的行为习惯。简单来说就是不喜欢张扬和刺激周边地域的人，比较谨慎内敛。经济景气到底是相对还是绝对不太容易弄清楚，是持续性的还是暂时性的也不好确定。就算自己确信是绝对的景气，也要保持低调不向内外宣扬。在全球经济一体化进程不断深入，经济、社会、文化等机能向东京圈聚集的倾向已经很明显的时候，名古屋圈并没有追随而上。它深知与东京竞争是不可能的，向同样的方向发展也不会获得成功。在完全了解自身力量的基础上，聚焦于自己的专门领域，专心致志向深处挖掘。其战略是不把有限的资源分散化，而是通过提高专业性获得产业竞争力。

东京的单中心集中发展造成了泡沫经济的形成与崩溃。那些越是把土地和建筑作为担保、相信经济总会高速持续增长的产业，受泡沫经济崩溃的影响也越大。名古屋圈当然也未能幸免，但是与东京圈和大阪圈相比受影响相对较小。虽然经济规模较小是个原因，但是主要是依靠无借贷经营和“名古屋利息”（低利息）为背景的扎实的企业经营方式避免了泡沫经济的严重波及。与依靠全球化获得经济复苏的东京圈相比，大阪圈没能有效解决单极化的问题，经济还没有复苏。就算同为东京圈内，东京都与周边各县的景气状况也有差异。东京圈中县民的人均收入（2002年）是334.8万日元，而东京都是408万日元。如果认为在全球化中受益的仅仅是东京一个城市也

不算过分。大阪圈全体（286.9万日元）和大阪府（303万日元）的差距不大。与之相比，名古屋圈是332.5万日元，与东京圈几乎一样。爱知县是342.1万日元，比大阪府多39.1万（见图4）。

全县人均收入方面，1980年名古屋圈已经超过了大阪圈。但当时爱知县尚低于大阪府，到了1994年两者的地位发生逆转，之后差距不断扩大。在名古屋圈和大阪圈之间也同样。值得一提的是，在紧缩经济情况下，三大都市圈的人均收入平均呈减少趋势，但只有名古屋圈的增长了3.5%。各地方圈的人均收入也增加了5%，这说明东西两个大都市圈、特别是大阪圈成了经济复苏的消极因素。虽然国内生产总值方面名古屋圈还不能和大阪圈相比，但是在产品销售额方面已超过大阪圈，总产值份额上的差距在不断减小。这样经济规模差距的减小，以及20年多年来县民收入差距的扩大，使经济景气的名古屋圈与经济停滞的大阪圈形成了鲜明对比（见图5）。

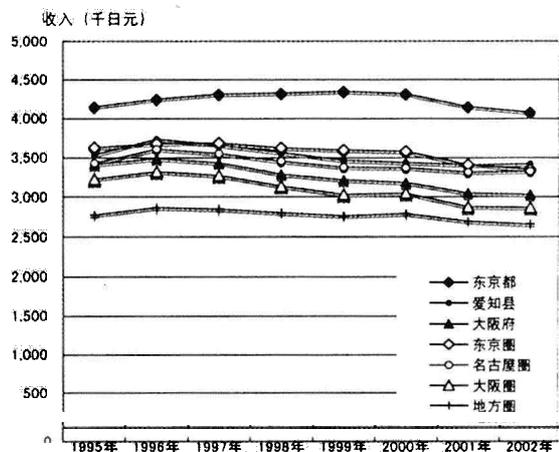


图4 县民人均收入的变化

资料来源：据总务省统计资料作成

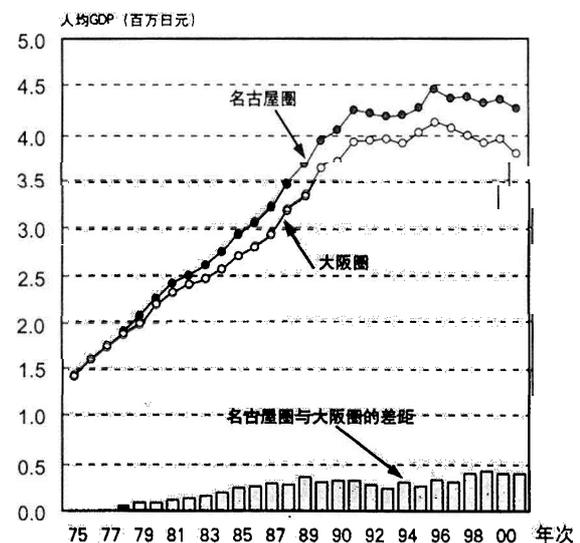


图5 名古屋圈与大阪圈人均GDP的变化

然而值得注意的是，县民收入总额中包含了企业所得，人均收入并不能反映出纯粹个人收入的状况。名古屋大都市圈中以汽车制造商为代表的大企业很多，企业所得部分对于总收入的推动作用很大。不过，即使除去这方面的影响，总收入较高的事实仍然不能否认。名古屋圈与大阪圈的人均收入差距增大是泡沫经济崩溃以后在紧缩经济条件下发生的。从这里可以看出受泡沫经济崩溃影响较小的名古屋圈是如何顽强度过了萧条期并且表现出了旺盛的经济发展势头。

2 后工业化、服务型经济与受地方重视的制造业

2.1 通过合理化手段度过后工业化浪潮的制造业

所谓“制造”这种经济活动，是通过把工业制品供应到市场使人们生活更加丰富多彩的活动。既然以贩卖为目的，就必须在内容和功能上获得市场的认可。必须通过重重努力才能生产出优良产品以满足内容与功能上的需要。但在追求品质的同时还必须抑制生产成本，所以必须进行合理化平衡。其结果是生产过程的自动化和省力化，以及生产地点向中小城市或海外转移。名古屋圈自1980年代中期以来制造业企业大量向海外发展，仅爱知县每年迁往海外的就有60~80件次。为获得廉价的劳动力向中国和东南亚迁移，还有运输机械工业向欧美扩展以及相应的迁移等等。但是，这种动向在2000年以后变得不太明显了，反而显露出向圈内回归的倾向，如名古屋圈中爱知县有50件(2003年)、66件(2004年)，三重县有34件(2003年)、51件(2004年)。这种倾向在全国都能看到，其特征是地点更多选择在大都市圈内，而非地方中小都市圈中。

对名古屋圈经济景气状况的描述不能仅仅停留在制造业方面。爱知县的制造业产值在过去的28年间一直保持全国第一，制造业生产的发展提高了收入水平。但是日本产业发展的基本方向是后工业化、第三产业化，总收入的成分中制造业的比例呈降低趋势。也就是说，制造业在1990年比例为28.3%，2000年为23.6%，2002年变为22.1%。与此相对照，服务业在总收入中相应的比例是17.1%、21.8%和22.3%，逐渐提高。不动产、金融保险业也是同样的倾向。包括明显降低的建筑业在内的第二产业的收入比例降低，而以服务业为代表的第三产业收入比例升高。这种状况在名古屋圈也是同样，后工业化和第三产业化在全国范围内不断扩展。

在后工业化和第三产业化潮流中名古屋圈的经济保持景气的原因，是制造业的劳动生产率较高。即便是总收入中制造业的比例降低了，因为劳动生产率高，县民的平均收入仍然维持较高的水平。爱知县制造业的人均工资(2003年)比服务业要高(见表3)。制造业中尤以运输机械、电气机械和一般机械为高，这些行业工资超过服务业近20%。而且这些行业的从业人数很多，从而使全体的收入较高。服务业中行业众多，状况也多种多样，劳动

生产率行业之间的差异较大。从制造业的合理化过程中被淘汰的劳动力无处可去，只能流入生产率较低的服务业部门。可以说后工业化与第三产业化是一枚硬币的两面。以爱知县为首的名古屋圈，通过合理化过程提高了制造业的劳动生产率，所以虽然第三产业化在扩展，制造业仍然提供了大量的收入。

近年来制造业的拼搏体现在劳动生产率的提高方面。即使是在紧缩经济环境下，2000年到2003年制造业的人均工资也增加了5.7%。第三产业中不动产业15.8%的增长是个例外，其余行业的工资都减少了。运输机械、电气机械、一般机械行业增加了5%以上，精密机械行业增加了15%。本来劳动生产率就高的制造行业工资进一步增长了，这就是合理化的功效所在。名古屋圈的制造业高度增长，把在后工业化和紧缩经济中挣扎的其他地区抛在了后面。后工业化容易被理解为制造业的空洞化和衰退，的确制造业的从业人数是减少了，从就业机会减少来说，似乎也可以说是“衰退”。但是另一方面，通过合理化把国内和地方现存的生产体制进行重构，从而获得更高劳动生产率的企业为数很多。这种体制构筑的状况，决定了地方经济的面貌。

2.2 雇用人员从制造业向服务业移动

后工业化被定义为制造业从业人数的绝对减少现象。爱知县的制造业人数在1990年达到高峰，之后不断减少。从制造业中溢出的多余劳动力，或者如果没有后工业化的话本该由制造业吸纳的劳动力，现在被服务业所吸纳。商业在1995年以前能够吸收就业者，但1995年后从业人数开始绝对减少。金融、保险业的从业人数本来就少，吸收能力较弱。后工业化进程中，

表3 就业者人均月收入(日元)

业种	工资(日元)
制造业	356 195
食品	245 272
纤维	275 128
纸浆/纸	264 047
	387 568
化学	340 731
陶土制品	280 452
金属制品	394 351
电气机械	382 056
运输机械	390 688
精密机械	346 663
建设业	406 301
电气/煤气/供水业	458 057
批发零售业	199 380
金融保险业	412 996
不动产	365 722
运输/通信业	306 541
服务业	316 523

资料来源：据爱知县统计资料作成

很多地区因劳动者不能顺利从制造业向服务业转化而举步维艰。这导致失业率升高，成为经济景气复苏的障碍。2000年爱知县的失业率是4.2%，比全国平均水平低0.5个百分点。全国平均值直到2003年都呈上升趋势，而爱知县的失业率则呈下降趋势(见图6)，二者的差距在1个百分点以上，直到2005年都是如此。这种情况反映出在爱知县，不能被制造业雇用的劳动力被服务业所吸收。

那么为什么爱知县的服务业能够吸收剩余劳动力呢？其原因在于制造业高度的劳动生产率。制造业的从业者从企业得到了较高的收入，其支出也就比收入低的地区要高。第三产业化存在生产和生活两种类型，生活类型的发展也就意味着提高了消费全体中服务业的比重。这种状况在全国范围内也是一样，总体趋势是收入的大部分向服务业部门流动。爱知县也不例外，制造业的高收入向服务业流动，支撑了服务业的就业者。失业率低的原因，就在于生产部门旺盛的生产活动以及被县民的高收入所支撑的服务业中雇用人数的增加。

第三产业化的另一个类型是生产的第三产业化，也就是产业结构中企业服务型产业的增加。企业服务型产业是从外部对企业活动提供支持和服务，也称为“针对企业的服务业”。由于制造业的专业细分化、子公司化和业务外包等过程的深化，过去属于制造业一部分的业务由企业服务型产业所承担。随着产业结构的优化和全球化进程，对于专业服务的需求不断提高，从而产生了先进的企业服务产业。信息、金融、法律、会计等各种服务业为企业活动的顺利进行提供了支持。

以爱知县为代表的名古屋圈制造业从企业服务型产业中获益匪浅。但是，企业服务型产业中信息与金融业的人口相对比重，名古屋圈低于全国水平。2002年名古屋圈信息服务业的产值占全国总产值的4.9%，约为人口比重8.7%的一半(见表4)。全国银行贷款余额(2003年)、广告业产值(2000年)也只有5.6%和5.2%。信息服务业总产值中东京圈占到70.1%，全国银行贷款余额中东京圈占到65.4%，名古屋圈与之相比差距很大。大阪圈所占份额基本与其人口比例一致，或者稍低一些。可见与东西两大都市圈相比，名古屋圈的劣势比较明显。除本地市场的日常服务需求以外，高层次的服务多由东京圈来提供。

名古屋的制造业所占比重比人口比重大的原因，是名古屋的制造业生产了大量面向出口的产品。如果市场仅限于国内，制造业就不可能提供这么多的雇用机会。另一方面，东京圈的信息服务业和金融业占全国比重大的原因，是因为其市场扩展到了本圈域之外。也就是说名古屋圈的制造业与东京圈的信息和金融业虽然都占全国比重很大，其意义却各不相同。一般来说制造业的收入来源会超出城市与地区范围，而服务业是在其范围内部获得收入。前者称为基础工业(basic industry)，后者称为非基础工业(non-basic industry)。将城市与地区置换为国家的话，制造业从

失业率(%)

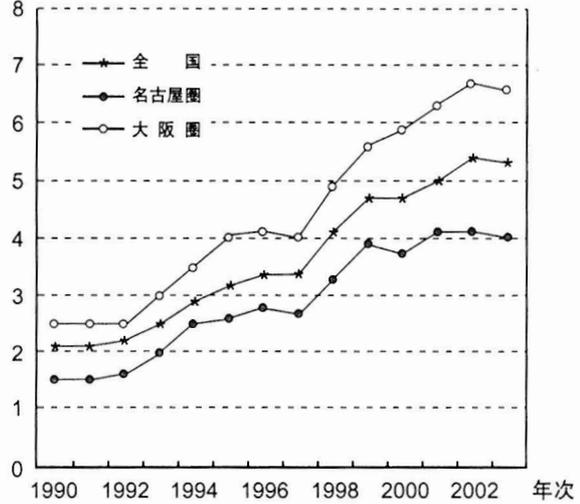


图6 名古屋圈、大阪圈及全国的失业率变动

资料来源：据内閣府统计资料作成

表4 三大都市圈占全国的比例(%)

指标	年次	名古屋圈	东京圈	大阪圈
总面积	2000	5.7	3.6	4.9
人口	2000	8.7	26.3	14.5
总产值	2001	9.6	30.9	14.2
县民收入	2001	9.5	30.6	14.1
民营企业数	2001	9.1	24.0	14.8
民营就业者数	2001	9.3	28.2	14.8
农业产值	2002	6.6	8.2	3.7
制造业产值	2002	17.4	19.7	12.9
批发业年销售额	2002	9.3	45.3	16.0
零售业年销售额	2002	8.9	27.4	14.3
信息服务业产值	2002	4.9	70.1	10.5
广告业产值	2002	5.2	65.4	14.3
全国银行储蓄金额	2003	7.5	41.5	16.2
全国银行贷款出金额	2003	5.6	50.5	15.6
公司总部数目	2001	8.1	35.5	14.2
出口额	2003	19.0	40.2	19.7
进口额	2003	10.5	48.4	17.8

资料来源：根据名古屋都市产业振兴公社编，《名古屋的产业2004》作成

出口市场盈利，而服务业从国内市场盈利。名古屋圈从其在在全国的位置而言不可能超过东京圈，无法在全国性的服务功能方面获得优势。但是对于针对世界市场的制造业来说其地理位置并不重要。所以名古屋圈着眼于此，不断扩大生产。从这个意义来说，爱知县称为产业技术首都并非言过其实。当然相应地它不得不对海外市场的变化和汇率的波动较为敏感。

2.3 重视实际收益和本地效应的强盛的制造业

以爱知县为中心的名古屋圈，通过制造业的结构合理化提高了劳动生产率，同时在人才供给方面也体现出对制造业的重

视。制造业的从业人员一般是在大学的理工学部或研究生院的理工学科接受了专业教育的毕业生，另外还有工业高等专科学校、工业高等学校与职业学校的毕业生。名古屋圈中除了国立和私立的工业大学以外，也有民间大企业经营的大学。这些大学不仅为本企业培养高等技术人才，同时也培养制造业相关领域的高级人才。这种体制根植于对技术革新不懈追求的精神和以理论为基础、重视实践应用的意识，并且有很多历史上的成功经验做支持。

名古屋圈的工业教育重视制造和产业技术，相对于高等教育来说更侧重于中等教育。也许有些让人意外，事实上制造业领域需要大量的中等技术人员，这样的技术人员并非出自大学、研究生院等高等教育机构，而是出自工业高等专科学校和职业学校。名古屋圈的高等教育毕业率比东京圈、大阪圈要低，接近中国^[1]和四国^[2]地区的水平(见表5)。这里所说的高等教育指大学、研究生院、短期大学、高专等，与东京圈(41.7%)、大阪圈(36.2%)相比，名古屋圈(32.3%)低4个点或4点以上。按照进行这个调查的共立综合研究所的看法，这个结果也可以从大学毕业生与高专毕业生工资水平的差距方面理解。即，名古屋圈中两者的工资水平没有明显差距，直到平均51岁以后大学毕业生的收入才超过高专毕业生。从现实的观点出发很多人不接受高等教育，以高专毕业生的身份进入制造业。而节省出的高等教育的经费会向其他领域流动。高等教育的学费和准备费用近年呈上升趋势，它的节省在一定意义上对名古屋圈的富裕有所贡献。在自家住宅附近的制造业企业工作，居住条件比较宽裕，能够享受到只有地方的大都市圈才有的优越性。大学毕业生与高专毕业生的工资差距小的原因是制造业看重的是实际操作能力。只要掌握共通的技术手段，就能获得良好的评价。这一点与服务业中上级和下级之间的业务内容和评价容易两极分化的现象形成对比。当然，也有很多高等技术人员接受了大学和研究生院的教育，担当了合理化的制造现场作业的工作，生产出高质量的工业产品。

近些年，制造业领域经常谈论企业集中生产的集群理论和模型。相关企业之间的距离、以及居住地和在工作地的距离对于制造业生产有重大意义(野村证券，东海三县项目组编，2004年)。名古屋圈从1980年代中期制造业开始全球化，生产地点向海外发展。但是，这并不意味着国内制造业的空洞化，而是以国际化方式适应生产规模的扩大。具有国际竞争力的制造业依然存在并进一步充实，承担了海外生产的补充和现有产品的升级，以及在新领域创造新产品的功能。当初为谋取廉价劳动力把工厂设在海外，随着生产技术的提高其优势已不仅仅是低薪金，已经开始成为国内制造业的威胁。结果国内企业只好通过改良工业结构，生

产高附加值的产品，将劳动生产率推向极致等手段作为回应。

运输机械工业领域为扩大国内生产规模，有向名古屋圈以外设立工厂的动向。但是，多数制造业仍然向圈内进行设备投资。例如，2003年制造业投资有97.1%在圈内，比全部产业的圈内投资比例的87.3%高出10个百分点。这个比例之高通过与大阪圈的比较可以明了。后者的圈内投资比例制造业是42.5%，全部产业是54.9%(见表6)。这说明大阪圈较难在圈内找到合适的投资对象，或者说更为积极的向圈外寻求投资对象，反过来名古屋圈仍然重视在圈内投资。结合上述集群理论考虑的话，毫无疑问投资密度和生产密度都提高了。

从城市化的历史与密度方面看，大阪圈比名古屋圈历史悠久，密度也高。近年来，大阪圈的电气机械和制药等制造业有向名古屋圈尤其是三重县转移的倾向。三重县虽属于名古屋圈，但是离大阪圈也很近，在用地和劳动力方面比较充裕。东京圈的电气机械、电子元件与设备企业也开始向三重县发展。因此名古屋

表5 大学与高等教育机构的入学与毕业率

	高等教育 毕业率	大学的 本地生源率	大学一次 入学率
北海道	26.6	72.8	65.8
东北	23.7	75.3	74.4
东京圈	41.7	70.2	73.4
名古屋圈	32.3	77.2	82.0
中部圈(除名古屋以外)	29.2	59.7	81.6
大阪圈	36.2	71.4	76.7
中国	33.2	60.5	78.1
四国	30.2	58.6	80.2
九州·冲绳	29.1	86.3	71.5

资料来源：据共立综合研究所，《KRI REPORT 2005》作成

表6 按总部所在地统计的投资对象地区比重(%)

公司总部所在地		投资对象地域			
		名古屋圈	大阪圈	东京圈	其他
所有产业	名古屋圈	87.3	2.6	5.9	4.2
	大阪	12.2	54.9	13.3	19.6
制造业	名古屋圈	97.1	0.2	0.4	2.3
	大阪圈	23.1	42.5	9.4	25.0
原材料型	名古屋圈	93.8	0.1	1.3	4.8
	大阪圈	6.2	36.1	18.5	39.2
加工组装型	名古屋圈	97.4	0.2	0.3	2.1
	大阪圈	33.6	46.5	3.8	16.1
非制造业 (电力除外)	名古屋圈	74.9	6.4	14.3	4.4
	大阪圈	3.5	64.2	22.2	10.1

资料来源：据日本政策投资银行资料作成

[1] 日本的“中国地区”指本州中部的冈山、广岛、山口、鸟取、岛根五县。——译者注

[2] 指德岛、香川、爱媛、高知四县。——译者注

圈不仅吸收本地企业的投资，也吸引了其他圈域的投资。不仅如此，像最近的“大名古屋企画”(Greater Nagoya Initiative)那样，出现了从海外引入投资的趋势。这是用外部投资弥补制造业雇用减少的地区战略，这种趋势加速发展的话，名古屋圈在制造业所占的份额将会进一步加大(水谷，2004)。

3 制造业的发展、生产形态与大都市圈的区域结构

3.1 制造业的发展过程与生产地域的扩大

与东京圈和大阪圈相比，名古屋圈或者说名古屋大都市圈的城市结构最大的特点就是低密度分散布局。近代以来，东京圈特别是东京大都市圈吸引了全国各地的人口，集政治、经济、社会、文化多种机能于一体，形成了世界上屈指可数的高密度连续扩张区域。而大阪大都市圈是三大都市鼎足而立形成的多极化都市区域。名古屋比东京、大阪的密度都低，由中心的母城和周边的中小城市构成(见图7)。周边中小城市是近代以来随着本地产业的发展，在工业化的过程中形成了城市结构。多数本地产业和近代工业都被继承下来，区域的城市结构也反映出了以制造业为中心的产业结构的特征。

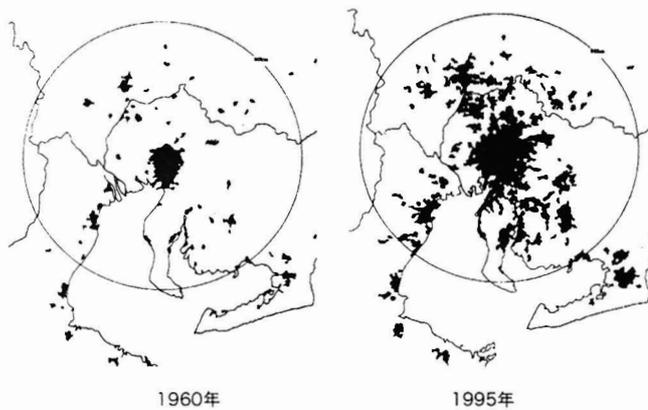


图7 名古屋大都市圈的人口集中地区

资料来源：人口普查

明治维新之后的近代工业化，以作为母城的名古屋为中心发展起来。制造业最初是在老市中心和运河两岸兴盛起来，随着铁路的开通，火车站周边和郊外也开设了大量工厂。名古屋港开港以后，临海地区成为工业生产的合理地带，与新开发的沿河地带一起发展起来。二次大战以后，从军工生产转向民营工业的企业从欧美引进了新的生产技术。随着规模不断扩大，出现了外部不经济(公害)问题，难以在原有的城市中心地区立足，转而向郊外和填海地带发展。从这时起，超出大城市范围的大都市圈的产业结构体制开始得到了认同，作为母城的名古屋市的生产比重开始降低，其功能从孕育制造业转向连接周边地区产业的中枢和流通节点。

大都市圈的周边地区一方面接纳来自名古屋市的制造业，同时进行原有制造业的技术革新。从外部观点来看，流入的制造业

遍地蔓延不利于集约经济和规模效应，而应该把工业用地相对集中进行开发。事实上，以爱知县为首的各行政团体的确不遗余力地确保了工业用地的集中。在领海地区和内陆地区进行的工业用地开发反映出工业发展阶段与业种的差异。以所谓“厚重长大”型为主的制造业，在经济高速成长期集中于名古屋港和衣浦港附近，在临海地带通过填海获得用地。但是以石油危机为契机，制造业转向高附加值生产，在大都市圈的东部和北部的台地与丘陵地区开发了内陆型工业用地，设置了无公害的加工组装型制造业。

那些在经济高速成长期以前就设在大都市圈周边地区的制造业，随着生产规模的扩大开始向市内和城市周围谋取新的生产用地。以爱知县为首的各行政团体为此努力进行用地斡旋。本地传统产业的产品种类没有太大变化，市场规模不易扩大，只能与其他地域和海外的竞争对手艰苦鏖战。而二次大战以前设在名古屋市以外的近代工业企业感受到的扩大压力比较明显。其中运输机械工业即汽车工业是典型代表，它们在创立之初就考虑到大规模生产的需要，用地规模较大。随着战后大规模生产的发展必然要求用地进一步扩大，因此在郊区的台地和丘陵地区设立了大量新工厂。另一方面，为了出口便利，临海地区的工业用地开发也在同时进行。

3.2 工业生产的特征与大都市圈结构的形成

在名古屋圈的制造业中运输机械工业占据突出地位，其市场动向对地区经济影响很大。运输机械即汽车，是代表性的耐用消费品，由大量配件组合而成。典型的装配工业必须采用多层次的生产体制，关联企业之间的联系是极端重要的。日本汽车工业的特点是从产品开发阶段关联企业就相互支持，使配件交换和生产顺利进行。所以保持地理位置的接近是发挥企业集团竞争力不可或缺的条件。像爱知县西三河地区那样，在特定地理空间中，汽车配件的生产工厂和成品组装工厂容易形成集聚发展的模式。汽车工业不仅是零配件多，使用的材料种类也丰富多样。因此不仅是金属加工企业，其他塑料、玻璃、纤维等材料加工企业也集中在附近地域。

日本的汽车普及化时代早已结束，汽车工业处于成熟化阶段。成熟阶段结束以后，有可能进入停滞和衰退阶段。但是在提高附加值方面，如装载电脑来调整发动机、装备导航器提供驾驶信息等，仍有很大潜力。特别是在环境问题和原油价格上涨的背景下，环境负荷较小、使用清洁能源的发动机的开发备受关注。能够更加安全地行驶、不易发生交通堵塞等外部不经济状况的交通系统的开发也是关注的热点。当然，有必要从更大的视野综合考虑汽车与其他交通手段的关系，但结合现行汽车交通的改善进行技术革新的余地还很大。

技术革新并不限于汽车工业。在一般机械和电气机械行业同样进行着改良升级与新产品开发。被称为“母体机械”(Mother

Machine)的加工机械工业是其中一个实例。内藏计算机的自动旋盘已进化到可以将机械配件一次加工成型。它本来发轫于名古屋市内的制面机和榻榻米机等日常机械,通过重重技术革新达到了今天的水准。世界的加工机械制造中心经历了从英国、德国、美国到日本(爱知)的转移,按照经济理论下一步也许会向中国移动。而日本企业努力在技术和产品的多样化上下功夫。工厂地点从名古屋市内向大都市圈周边迁移,但是公司总部仍然在名古屋圈中。生产地点向海外扩展的今天,中枢机构也依然不变。与西三河的汽车工业一样,加工机械工业也早已不再局限于初期的工厂所在地,而在大都市圈的外侧设立了新工厂。

为了保证工业生产,用地、原料、能源,以及道路、港湾、机场等交通基础设施等条件都不可或缺。名古屋圈的上述生产基础条件相当完善且还在更新。特别是,过去名古屋圈的交通网络以名古屋为中心形成放射状,近年来开始在大都市圈周边地区修建了环状交通线。环状交通网形成以后,周边地区的相互交流将会加深,带来用地和劳动力效率的提高。机场和港湾的可达性也会增强,从而提高生产和流通的效率。很多企业都是受这些优越条件和今后的发展前景的吸引进入名古屋圈的。

对工业生产来说更为重要的应当是人才资源。如何挖掘到资质好的从业人员是企业关心的问题。名古屋圈内的主要活动都在大都市圈的原因,就是因为有利于获取和留住人才资源。大都市圈不仅集中了各种教育机关,培养出大量人才,而且在教育、医疗、文化、运动等生活环境方面条件优越。特别是现代社会中都市的娱乐设施成为滋润人们生活的重要因素,能够提供适度刺激的大都市圈更能满足生产和生活需要。

名古屋都市圈比东西两个大都市圈的密度都要低,圈域结构为人们提供了良好的城市文化条件和自然环境条件。大都市圈周边的城市环境贴近自然,不光在人们休憩的时候,在工作时间中也能感受到自然景观。工业园中规划绿地和自然环境融为一体,这是在原有城市中心的密集的办公空间中感受不到的氛围。在大都市圈中适度保留了自然要素,这个特点加上以自驾车为前提的交通体系,获得了良好评价。

3.3 分散的工业配置对城市结构的影响

东京大都市圈集中了高层次的服务功能和中枢管理功能,在全球化背景下城市功能的单极化倾向更为明显。大阪大都市圈的一些功能向东京转移,制造业向圈外扩散,难以获得生产集中效应。在这样的东西两大都市圈之间的名古屋都市圈,坚守制造业并通过技术专业化提升工业化水平。位于本地的世界知名汽车制造商一贯坚持技术改良和尊重消费者的思想,依靠专业技术集团的力量永不停歇地生产。名古屋大都市圈在后工业化和第三产业化潮流中保持了制造业的本质,凝聚为一个整体向更高的水准迈进。

名古屋圈的分散型区域结构是与产业结构密切相关的。二战以前形成的本地产业的城市群,与战后名古屋市内扩散出的制造业结合,形成了大城市区域。因此大都市圈周边地区的城市聚居区呈有间隔的分布,客观上防止了名古屋城市功能的过度集中。名古屋市的人口占爱知县的3成左右,与东京都占圈域67.4%的人口相比,其比重很小。名古屋大都市圈以制造业为产业主体,多数企业的总部一般和城市外部的工厂结合在一起。在名古屋市内也仍有一些制造业企业,但不在市中心地区。中心区几乎没有制造业企业的总部。

大都市圈内的主要企业的总部不集中在市中心,这个特点和东京圈迥然不同。东京在市中心集中了在全国乃至世界范围运营的制造业企业的总部,而多数的工厂都设在东京圈或圈外,总部和制造业现场完全分离。名古屋式的做法却是总部与工厂不分,或者特意把总部分离到市中心以外。作为首都的东京,市中心不仅便于接触行政机构,也便于和其他业种的企业交流。由集中引起进一步集中的机制,使制造业企业的总部大量聚集。但是名古屋并未形成那样的机制,反倒是总部与工厂结合的方式更为合理。不管怎么说,包括非制造业在内,本地的主要企业都没有在名古屋市中心地区建立公司总部大楼,多数办公楼都是提供租赁的事务所大楼。因为一般来说企业都会不惜重金建设总部大楼,到处都只有租赁大楼的市中心区从城市景观上说未免让人觉得有点不够理想(见图8)。

在经济高度成长时期,工厂曾经是制造财富的城市设施。但终究因为环境公害等深刻的问题,对居民来说工厂成了制造麻烦的设施,希望它尽可能地远离。1972年实施工业再配置法案以

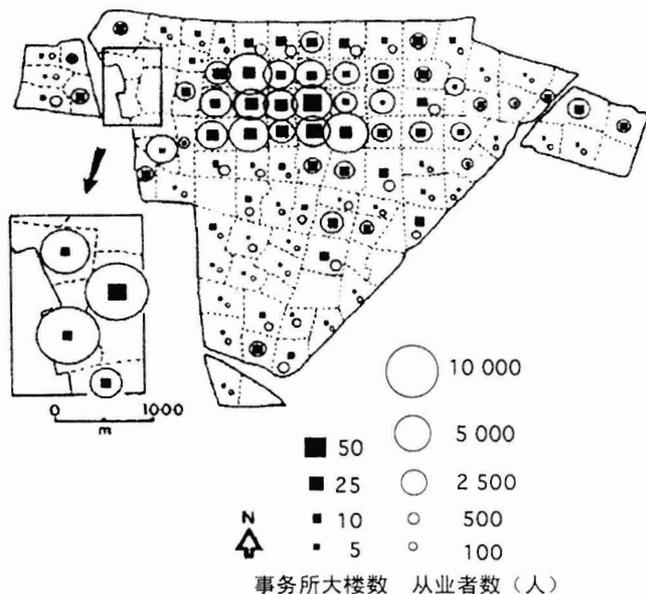


图8 名古屋市中心的事务所大楼分布

图片来源:林上,1989

后，在三大都市设置工厂变得很困难，工厂逐渐远离了城市居民的视野。虽然从工厂的产品中受益良多，但是一般城市居民都采取拒斥工厂的态度。城市规划中的土地利用制度就反映了市民的这种心理，工业用地和居住用地明确分开。但是随着日本产业结构的变化，特别是工业结构的高技术化，工厂的生产方式也发生变化，防止公害的法律也愈加严格，人们对工厂的印象开始发生转变。因此，2006年5月工业再配置法案终于废止了。

虽说不再是过去的负面印象，对于工厂的看法也还是相当复杂的。即使在以制造业为主体的名古屋大都市圈，这种看法也不能回避。近年很多企业为了保证自身安全不允许无关人员靠近。与过去中小作坊杂居在市中心的情形不同，随着生产设备的现代化、自动化，工厂成了与大众无缘的设施。过去被公众排斥的工厂如今又在排斥公众。即使是拥有大量绿地和庭园的工业园区，外部人员也接触不到，更减少了展现魅力的机会。随着城市中工厂存在感的薄弱，对于制造业的认识也会慢慢淡化。我们从中受惠的工业制品是制造业辛勤劳作的结晶，对于失去了对制造过程想象力的现代人来说，需要的也许是去接近工厂，培养在制造方面的创造性吧。

4 旺盛的制造业活动与城市结构的平衡

4.1 重视制造业的地方风气和行政政策的作用

各个地区回应经济全球化的策略不尽相同。国际化大都市和准国际化大都市常见的做法是通过金融、信息、文化、政治功能的进一步集中来增强影响力。中心地位的增强能够吸引更多的经济活动，创造更多财富。亚洲这样的城市有东京、首尔、新加坡、上海等。遗憾的是名古屋大都市圈无法期望获得这些功能。相反，集中精力提升和深化制造业功能更合适名古屋。这是名古屋大都市圈至今所走过的道路，对它来说产业的继承性和持续性显然更为重要。近代以来，制造业领域经历了多次进化过程，通过不断的继承和发展才获得今天的成功。在制造方面的全力投入获得了高度的劳动生产率，受到了圈外人士的广泛关注。如果沉湎于现在的成功却忘掉它的来由显然是不明智的。

虽然从中古时代甚至更早以前，名古屋就是日本国土的地理中心，但却一直是政治的边缘，至今从未作过国家的政治中心。它把潜在的能量倾注到制造方面，以跨越地区的全国乃至国际市场为目标发展本地产业。为了制造优良的工业制品，名古屋大都市圈广泛吸引了东西大都市的人力资源、信息、技术等为己所用，并且大力改善用水、铁路、公路和港湾等基础设施，吸引了其他地区大量的创业者。

也许是由于固有的保守政治风气，地方行政一直发挥了重大作用，长年致力于区域改造和发展。不过因为与中央政府的地理距离，没能建立起密切的关系。过去是尾张藩和周围诸藩，近代以来是爱知县和名古屋市等引领了地区经济的振兴。当地政府致

力于制造业的振兴，为本地企业集团发展铺路搭桥，后者也积极回应，所形成的“产”与“官”的共同体构成了今天第一大产业集中地区的政治基础。近年来“学”也加入到这个共同体中来，向更高层次的制造业王国迈进。不追求政治霸权而是通过优良产品掌握市场的制造业重视主义，更符合这个地区人们的心性，看来这种心性是不会轻易改变的。

大都市圈的大部分地区都在爱知县，也包含岐阜县和三重县的一部分。由三县构成的名古屋圈中爱知县的影响力占绝对优势，基本上感受不到三县互相竞争的氛围，避免了无谓竞争的能量消耗，也没有在边界上进行强势的行政争斗的情况。爱知县的东部和三重县的西部与圈外的县联系紧密，具有边缘化色彩。处在爱知县阴影之下的岐阜县和三重县也贯彻了行政主导型的产业政策。岐阜县根据本地产业发展迟缓的情况，大胆向信息技术服务业和软件开发方面转型，其探索受到了全国瞩目。三重县进行石油化学工业的重组，发展半导体、电气机械、制药等，工业县的形象进一步增强。通过大胆的行政改革和积极的工业诱导政策吸引了很多外部企业进入本地。

地方行政使用财政投资手段大力整饬生产基础条件，并且引进各种项目来诱导产业的发展方向。申请并承办国际博览会就是近年来的一个例证，国际空港的建设也同时竣工。不过与这些豪华的项目相比，提升企业知名度方面的行政工作却不太为人所知，爱知县的品牌认证制度就是其中之一。爱知县把经营成果达到一定水平的本地企业认证为区域品牌，获得“爱知品牌”称号的企业能够获得更多的商业机会。企业业绩增长反过来增加了税收，改善了财政状况，二者相互促进。虽然存在如何公正评价企业水准和发挥品牌效应的问题，但这样的政策无疑能够提升企业的技术水平。

4.2 收入、消费水准与城市结构的平衡

由于21世纪初的产业重组获得了巨大成就，名古屋大都市圈得到了海内外的高度评价。但是受到好评的是高度的劳动生产率与收入增长，以及相应的高消费水平，也就是高品质的经济活动。评价仅止于这些经济活动领域是有点遗憾的。文化、艺术、学术、景观、城市风貌等也可以通过经济价值来评定，但是毕竟评价的维度有些偏差。无论在经济领域受到多大的赞誉，如果文化环境和城市风貌乏善可陈，也会很平淡无味。因此必须从战略上把经济上的成功扩大到其他领域，提升大都市圈的文化和生活环境。

大都市圈内产生的高收入多数在圈内循环消费。由于长期的高收入水平，数年前名古屋内就大量开设了欧美知名消费品的精品店。本地商业店铺也尽力大搞装修以求吸引更多的顾客。在大都市圈周边的制造业城市不太合适开精品店，它们都设在名古屋市中心最好的地段上。趁着地价回落和市区再开发的机会，市中心的商业机能开始上扬，也部分改善了市中心的商业空间，吸

引消费者从周边地区乘电车或驾车到市中心购物。

品质提高的商业空间可能也仅仅是诱发消费活动的舞台装置而已，但它是基于人们的高收入水平。来此消费的人们受到市中心空间和商业空间的多方面刺激，有利于恢复活力和创造力。从业人员的业务能力不仅靠研修获得，而且也靠在日常生活中培养。从这个意义上来说有必要重新评价城市空间的意义并引导出新的发展方向。

在经济高速发展时期，处于大都市圈中心的名古屋市的都市空间并未受到好评。道路宽阔的优点并没有得到正确评价，低密度的城市空间被指责为荒凉粗糙。特别是过度发达的地下空间和地上奔涌的汽车群受到了严厉的批评。这种看法至今也没有完全消除；但是经过多年来提高城市空间魅力的努力，如今人们的看法有很大改观。说来名古屋市中心区的商业实用主义倾向过强，少了些游憩和放松的空间，这是因为过去重视制造业和商业空间。今后要追求的是满足不仅作为消费者，而且作为生活者的市民的心理需求。环境和可持续发展等过去很少使用的词汇应该成为今后改造城市空间的关键词。

名古屋市中心区是双核心结构，由江户时代的中心区和近代以来的站前中心区构成。近年的名古屋站前再开发工程，特别是鳞次栉比的高层建筑项目成为人们议论的话题。1950年代建设的事务所大楼开始进入更新改造阶段。名古屋火车站率先建成了高层建筑，推动了站前地区风貌的巨大变化。项目业主和入居者都是本地的大汽车制造商集团，其影响力自不待言，媒体更认为这象征了名古屋大都市圈的活力。虽然不是公司总部大楼，但倾注了集团财力的建筑物一定是和过去的事务所大楼风格迥异的。加上从东京来的“主力部队”对本地商界的影响，站前区的商业服务空间肯定要发生新的变化。站前区的来访者多来自市外，所以其变化必然对名古屋大都市圈整体产生一定的影响。

4.3 对制造业活动和资源有利的城市结构

名古屋大都市圈中，商业服务功能有向大城市中心区和中等城市的周边集中的倾向。而原来的中小城市的中心区出现低密度化，传统商业街陷入困顿。这种倾向不仅在本地、在全国范围也是同样。对于公共交通机构较弱、私车交通发达的名古屋大都市圈来说，城市周边地区的商业服务化倾向更加显著。不过，交通便利的名古屋市市中心和火车站周边地区的商业功能密集，引起了邻近的四日市、岐阜、大垣、一宫等中等城市中心的商业空洞化现象。名古屋市中心吸引的是高档商品和服务业，中低档次商品对名古屋的依赖性较弱。大型商业设施的设置地点原则上是自由的，它们向城市周边的扩展构成了以上现象的背景。

制造业的主要设施以分散模式分布在城市周边地区。但是以企业集团形式建立的工厂呈现出具有一定凝聚特点的分散性。它们和分散的大型商业设施共同形成了非集中型的城市结构。为数

不少的大型商业中心建造在过去大规模工厂的旧址上，多数消费者驾车前来消费。即使近处有铁路，也因为车次太少不便利用。这样的大型商业设施与以往的集中商业服务毫无关系，是完全孤立的商业空间。追求尺度优势、设计合理的最新的制造工厂，同具有大面积贩卖场和停车场的自助式购物中心似乎在某些地方存在共同之处。

产业的结构和规模，与城市结构之间应当具有某种平衡。名古屋大都市圈中产业振兴的中心是制造业相关领域，多数优秀的人才流入到这些产业。随着劳动生产率的提高和生产规模的扩大，就业者收入也随之增加。但是在名古屋市中心却找不到与制造业相当的商业服务设施，在人才和服务质量方面也差强人意，引起了消费者的不满。商业服务部门不能跟上制造业部门的发展水平，容易造成城市结构的失衡。这在依附于大企业的小市镇中尤为常见，在名古屋大都市圈中也有。光靠本地商业资本无法进行良好的运作，目前从外部进入的大规模商业资本在汲取着旺盛的消费需求。

导致制造业占优势的地区城市结构不均衡的原因，不仅是商业服务空间不足，主要依靠公共投资的城市公共空间的不完善也是一个因素。后者往往是由于政策向生产基础设施倾斜，以及公共空间跟不上产业发展带来的人口激增等所引起。不过，近年来人们也开始感受到公共设施的发展变化。西三河地区的很多制造业城市开始日益成熟起来，从侧面反映出制造业发展的历史性。这种历史性并非作为“城下町”的历史，而是近代工业化以来制造业发展的历史。花巨资建造的艺术设施、桥梁、运动设施等的确在城市结构中起到地标的的作用。这样的公共财产到底将来能否进行健全的维持管理，还要看制造业能否持续稳定发展。

在一些制造业提高劳动生产率的同时，也有一些制造业失去了国际竞争力，生产规模大幅下跌。本地传统的纤维、陶器、木材等产业就长期处于低迷状态。在经济高度增长期，这些产业预期国内外市场将会扩大，积极进行现代化改造。但是在其后的全球化经济中找不到合适的对应手段，只能在困境中挣扎。本来已经很多企业被淘汰了，现存企业具有一定的应付能力，而其对策与劳动生产率高的运输机械工业不同。如陶器工业的典型做法是不仅提供工业产品，也向消费者直接提供附属品和专门服务，以此谋求生存。具体就是通过陶艺教室、陶器集市、工厂参观等把制造业逐渐服务业化的手段开拓市场。

从很早以前，各地就开始把衰退的产业和设施作为观光资源进行开发。从渔业到各种海洋休闲、从观光农业园到绿色旅游(green tourism)等事例很多。作为本地资源的起源的传统产业也有潜力进行这种产业转型并获得成功。特别是名古屋大都市圈人口众多，潜在的市场很大。制陶和纤维产业已经开始了一部分尝试并取得成果，所以有必要进行企业家们的意识革新和相关城市改造。另外，对本地产业的整体来说，也需要改善交通设施，增

强相互联系,为更广泛的服务化转型创造条件。消费者正在逐渐发现本地产业的地域性,也就是所处地域环境的意义,所以需要进行展示地方产业方面的工作(日本经济新闻社,2006)。

近年来受到瞩目的是一些大企业把名古屋市内的制造业设施作为博物馆和主题公园进行再开发。在产业观光越来越受欢迎的今天,以完成了历史使命的制造业设施为核心进行城市改造是有效的地方策略。在过去铁路决定工厂位置的时代建立的工厂,现在的汽车时代也没有被废弃,这正反映出固守制造业的本地企业家的精神特征。而且,那些不是普通的博物馆。参观者须买门票进入制造业现场,并通过产品直销和餐馆经营等盈利,既进行了产业教育也提供了游憩场所,这种双赢的策略值得称道(见图9)。

结语

名古屋圈或者名古屋大都市圈近些年来良好的经济状况,主要得益于以运输机械工业为代表的制造业所具有的高度的劳动生产率。虽然也可以认为它的景气是在其他地域经济复苏缓慢的背景下,基本保持了本地原有的生产水准而显得相对景气,但是能够长期维持较高的水准,说明这个圈域必然具有相当的条件。产、学、官的协调发展机制是成功的原因。在长期积累的生产基础上获得的制造业的业绩,通过国际博览会和新空港的开港得到了体现。

作为回应经济全球化的地方策略,这个圈域没有追随东京,而是选择了脚踏实地进行制造业技术深化的道路(日本经济新闻社编,2005)。正如“产业技术首都”的称号所表明的那样,近代以来积累的技术革新强烈影响了本地域的发展方向。但是,在激烈的国际竞争中维持制造业的生产现状并不容易。以面向出口的企业为中心,补充型和选择型的工厂生产向海外扩散,同时圈内通过技术革新推进合理化进程,从而使制造业产业结构得以改良,在全国的后工业化潮流中开辟出了自己的成功之路。

从城市结构的角度看,今天的名古屋大都市圈采取了大城市与周边的制造业中小城市分散配置的模式。近代以来的城市结构,随着周边城市产业的发展和名古屋原有产业向周边转移而发生变化。作为流通节点的名古屋市同在其影响下以制造业为主体的周边城市形成清晰的对照。名古屋通过高层次的商业服务功能确立了在圈域中的核心地位,周边城市也充分利用了这种功能(名古屋都市产业振兴社编,2005)。近年来中低层次的功能被郊外型商业服务设施承担,被抢走客源的周边城市的商业中心区面临困境。

工厂的分散加上商业服务设施的郊区化产生了不规整的城市结构。分散的土地布局强化了私车交通的优势,也使规模化的公共空间发展缓慢。在制造业强盛的西三河地区,城市的历史结构被旺盛的产业活动所掩盖。另一方面,新建成的标志性建筑正在引起城市结构的改变。各地开始把旧产业设施重新开发成为观光



图9 丰田产业技术纪念馆

资源,利用后工业化潮流进行第三产业化转型的余地仍然很大。

以上是本研究所做探讨的概要。从4个世纪前名古屋设立城市以来,它就和周边地区维持了中心一周边的关系。近代以来周边的范围虽然扩大了,但关系本身基本没变。随着产业结构的变迁,盛衰的地区模式也发生变化,总的来说,大都市圈的发展极由北向南、特别是向东南方向转移。在此期间,名古屋市从制造业中心转变为流通节点中枢,周边城市利用名古屋的中心功能,各自开拓出产业振兴的道路。在少数几个大都市圈中,这个圈域形成了强调制造业的特点,可以预见今后也会继续走重视产业技术的道路。虽然它还不能成为国际化大都市,但是在高度资本主义的全球化经济中,通过地方策略维持了很强的竞争力并获得了丰饶的收益。日本在21世纪的国际社会中生存下去的一种模式,在这里得到了体现。

参考文献

- 兼原光政.1969.中京工业地带的形成与发展.见:日本地方志研究所编.日本地方志,第12卷,爱知县·岐阜县.二宫书店
- 国土交通省都市·地域整備局中部地方整備局编.2003.名古屋大都市圈改革计划.财务省印刷局.47
- 名古屋大都市圈研究会编.1993.图说名古屋圈.古今书院.143
- 名古屋都市产业振兴社编.2001.产业的名古屋2001.名古屋市.306
- 名古屋都市产业振兴社编.2004.产业的名古屋2004.名古屋市.308
- 名古屋都市产业振兴社编.2005.产业的名古屋2005.名古屋市.307
- 日本经济新闻社编.2005.激荡的名古屋流——中部经济为何强盛.日本经济新闻社.222
- 日本经济新闻社编.2006.强盛的名古屋的未来.日本经济新闻社.213
- 野村证券东海三县项目组编.2004.东海头爆炸——大名古屋面临新飞跃.中日新闻社.220
- 林上.1989.名古屋市中心的事务所大楼的位置与入居事业所的聚集分布.地理学评论,62A-8:1-22
- 水谷研治.2004.世界最强——名古屋经济的冲击.讲谈社.222