

名古屋大都市圏の「ものづくり」と都市産業構造

Manufacturing and Urban Industrial Structure of Nagoya Metropolitan Region

林 上 名古屋大学大学院環境学研究科

Noboru HAYASHI Graduate School of Environmental Studies
Nagoya University

The background of manufacturing and the urban industrial structure of Nagoya metropolitan region are discussed. The reason why this metropolitan region, compared to other regions, has kept economic vitality is the fact that a great number of innovative manufacturing firms have made effort to create many kinds of high quality and useful goods for the society. Not only hardware infrastructure but also software like the collaboration between industry, educational institution and the administration have contributed to the economic success of this region. While this region faces with post industrialization process, the high productivity of manufacturing sector enables service sector to create new jobs.

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。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まだ模様であり、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。このような状況を受けて、名古屋圏における近年の発展動向に注目し、その背景要因をさぐる動きが活発である。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発展動向について考えてみたい。なお本稿でいう名古屋圏とは愛知・岐阜・三重の3県のことであり、名古屋大都市圏はこれよりやや狭く、名古屋市を中心とする半径約40kmの範囲をいう。

1 産業発展を牽引する工業生産の伸び

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2005年の指数は119.8である。関東の96.3、関西の98.5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21~23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役を果たしたのは、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5年間で指数が13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、2005年の生産指数は365.2、つまり5年間で生産額が3.6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、2003年の工業出荷額では東京圏(13.7%)について名古屋圏は10.0%のシェアを示した。

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、大きな意味をもっている。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596.7万台をも輸出した1980年のレベルには及ばないが、現在でも495.8万台(2004年)もの自動車が全世界に輸出されている。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41.1%(2003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。

2 地域産業計画と製造業の高い労働生産性

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」としての知名度を欲しいままにしてきた。産業技術首都といういささか大げさな名前は、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。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、国土中枢軸、国際化というフレーズが新たに加わった。そして1998年から始まる第7次地方計画では、国際博覧会、中部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、県民挙げての地域づくりがうたいあげられた。

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展開をベースに産業が発展してきた。その中心的役割を果たしたのが、省エネ技術で世界的レベルにまで達した自動車の効率的生産と、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。自動織機から自動車へという工業生産分野の拡大は、ほかにも多数認められる。自動織機の源流ともいえるルーツは織物や繊維それ自体にあるが、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つぎつぎに生み出されていった。

脱工業化、サービス経済化は全国的傾向であり、名古屋圏も例外ではない。その名古屋圏で経済が好調なのは、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)はサービス業や金融・保険業より高い。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。製造業は全国市場や海外市場をベースとした基盤的産業の代表であり、圏外から多くの所得をもたらす。こうした所得のかなりの部分は地元での消費に回されるため、商業・サービス業部門の雇用も確保されている。

3 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、地理的にいってもほぼ中心に位置する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。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。

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、鉄道の開通とともに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戦前

から引き継いだ生産基盤や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の骨格が現れるようになり、母都市である名古屋市の工業生産割合は低下していった。

大都市圏の周辺部では名古屋市から流出した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もさらに前進するためにいっ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、工業用地をまとまっ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。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。

4 分散的な工業配置と都市構造の特徴

東京大都市圏では高次の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的集積がより強まる傾向が明確である。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、生産集中の効果がうまく現れていない。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。圏内に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結びついている。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見える大都市圏の中であって、製造業の本質を見失わず、さらなる高みをめざして取り組んでいるのが、現在の名古屋大都市圏である。

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、大都市圏の周辺部では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%)と比べるといかにも小さい。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、名古屋市内にはあまりない。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。

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でさえある。全国的あるいは国際的なスケールで活動している製



図1 名古屋圏中心部(愛知県尾張・西三河)における都市計画道路網

造業の本社が都心部に立地している東京とは異なり、名古屋は本社を工場から分離する段階にまだ至っていないか、あるいは本社を工場から分離して都心部に置くのは得策ではないと考えられているからである。首都でもある東京の都心部は、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である。集積が集積を呼ぶメカニズムが働き、製造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り企画、研究開発、製造などを密接な関係を維持しながら行った方が都合がよい。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。

5 優勢な製造業とバランスのとれた都市構造

大都市圏内で生み出された豊かな所得の多くは、圏域内での消費支出に回される。長期的な所得水準の高さを見込んで、すでに数年前から名古屋市内では欧米の有名ブランドショップが軒を連ね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の戦略を練っている。大都市圏の周辺に位置する製造業にやさしく偏った都市には、ブランドショップはあまり似合わない。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。折からの地価下落と市街地再生の波に乗り、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。

名古屋の都心部は二核構造から成り立っており、近世以来の中心地と近代に加わった駅前中心地の双方が互いに競争し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になることが多い。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企業とそのグループであるため影響が大きく、名古屋大都市圏の活力を象徴するかのよう受け止められている。東京から移動してくる主力部隊が近隣のビジネス界を刺激すれば、駅前の商業・サービス空間にも影響が及ぶであろう。駅前訪客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。

産業の構造と規模、それに都市の空間構造との間には何らかのバランスがあるのが望ましい。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、優れた人材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、労働生産性の高い製造業に見合うだけの商業・サービス業施設を近くに見いだすのは難しい。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・サービス業部門が追いついていけず、つり合いのとれないちぐはぐな空間構造に終始しやすい。

製造業が優勢な地域において空間構造がアンバランスになりやすいのは、商業・サービス業空間だけではない。公共投資によって整備される都市の公共空間もまた、十分整えられているとはいえない。投資が生産基盤に向けられやすかったり、産業発展と人口増があまりに急激であったりするため、社会や生活のための公共空間整備が後回しになりやすいからである。名古屋大都市圏でもこうした傾向は見られるが、近年は公共空間の整備も進み、積み重ねの努力の跡が実感されつつある。西三河地域に多い「企業城下町」と呼ばれる製造業都市でも成熟の度合いは増しており、そこでは製造業発展の歴史性さえ感じられる。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。

おわりに

4世紀前に名古屋に計画的な都市の拠点が発見されて以降、名古屋とその周辺は中心-周辺の間を維持しながら発展してきた。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。この間、計画的な都市整備が進められてきた名古屋では、都市機能の中心が製造から流通へと変化した。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、いましばらくは現状の産業技術重視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つて、強い工業生産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。国際競争力に自信があれば、たとえ地方にあつても、直接、海外の諸地域と結びつくことができる。地方の大都市圏が21世紀の国際社会の中で存在感を独自に高めていくひとつのモデルが、ここには示されている。