

榊原雄一郎(関西大学経済学部准教授)

工業地域の深層の 発展力についての研究

－複数の産業が集積する愛知経済を事例に－

関西大学経済論集 Vol.64 No.1
pp.1～26 2014.6.

本論文では、愛知県の地域経済を事例にして、地域経済の「深層の発展力」をキーワードに、理論化と分析を試みている。本論文の構成は、「1. 問題の所在」、「2. 愛知経済の構造と変化」、「3. 自動車産業と愛知経済」、「4. 愛知経済における集積の複合化」、「5. 結びにかえて」からなる。以下、この構成にそって本論文の内容を紹介したい。

まず、「1. 問題の所在」では、愛知経済に関する既存研究が、時代によってプラスに評価（「強い愛知」）したり、マイナスに評価（脆弱性）したりと正反対に評価しているようにみえるが、これらが示す愛知県経済の特徴は実は同じであり、それが時代によって表層化した面が異なるために評価が分かれているとみている。地域経済分析には、表層化の部分すなわち「地域経済の指標」だけでなく、もっと根っこの部分である「地域経済の質」に関わる部分を検討する必要がある。そのために、本論文では、地域政治経済システムの「質」に関わる部分である地域経済の「深層の発展力」という概念を提示して（図1参照、3頁）、愛知経済を分析するとしている。

この地域経済の「深層の発展力」とは、地域経済の発展のポテンシャルであり内発的な発展力である。そして、長期的な地域経済の発展を考える上で重要なものであるが、指標化が困難

でみえづらい。これに対し、「深層の発展力」の結果として現れるのが「表層の成長」（例えば人口増、経済成長率の上昇など）であるが、変化の波は激しく、為替や景気変動といった外的要因に直接的に影響を受けやすい。また、「表層の成長」が地域経済のイメージ向上につながって「深層の発展力」が向上することもある。地域経済の発展にとって、地域経済の「深層の発展力」と「表層の成長」がともに進展することが望ましいが、両者が一致しないこともあるという。

なお、工業地域の発展を考える際には、その地域の中心となる産業・企業グループについて注目する必要がある。工業地域の「発展力」は、この産業・企業グループの発展に規定されるが、それら産業・企業は地域の産業集積を活用することによって高い競争力を維持可能となり、地域の「発展力」と産業・企業とは相互補完的な関係にある。地域経済の「深層の発展力」と産業・企業との間には「地域経済システムの在り方」が媒介項として存在しているが、①産業集積の構造（サテライト・プラットフォーム型、ハブ・アンド・スポーク型、マーシャル型、企業城下町型等多様なタイプからなる）、②経済上部機能（中枢管理機能および研究開発機能）の有無から検討する必要がある。

以上の理論的な説明をした上で、「2. 愛知経済の構造と変化」では、東京・大阪経済と比較しながら、愛知経済の構造を明らかにする。すなわち、圏域単位の人口・総生産・製造品出荷額・本社数・輸出額といった経済指標（全国での構成比を人口の構成比で割ったもの）で名古屋圏の地位をみると総生産1.10%と、東京圏（1.17%）・大阪圏（0.98%）と同程度で、とくに製造品出荷額では2.00%と、東京圏（0.74%）・大阪圏（0.89%）、輸出額では2.18%と、東京圏

(1.53%)・大阪圏(1.36%)よりも群を抜いて高い。中枢管理機能(本社数)は0.93%と、東京圏(1.35%)・大阪圏(0.98%)と比べても遜色がなく、愛知経済が生産機能と中枢管理機能を一体化していることがわかる。

「3. 自動車産業と愛知経済」では、愛知経済の構造を、自動車産業との関わり合いから検討し、愛知県レベルの①産業構造分析(就業者数)、②中心産業である製造業分析(就業者数)、③トヨタグループの立地(本社機能、研究開発機能、生産拠点等)をみて、愛知県経済の重要な柱はトヨタグループを中心とした企業城下町型産業集積であり、(a) ハブ・アンド・スポークを基本としながらもマーシャル型の構造であるが、集積の裾野部分を除くとトヨタグループ外には基本的にクローズであること、(b) 生産機能だけでなく、意思決定機能および研究開発機能といった経済上部機能も集積内に有していることが特徴だと分析している。そして、近年、九州北部や東北中部地域に「リトル愛知」ともいうべき新たな拠点が形成されつつあるが、これらは愛知自動車集積に多くの機能を依存しており、愛知自動車集積はトヨタグループの「根拠地」として未だ極めて重要な意味をもっているとみている。

「4. 愛知経済における集積の複合化」では、愛知経済全体でみれば、自動車・自動車関連産業だけでなく、航空機産業、工作機械産業、セラミック産業等複数の産業集積を有する複合型集積である。これらの産業集積を、①集積の中心地域、②中心企業、③本社機能の有無、④研究開発機能の有無といった4段階の集積構造と⑤各集積間の連関関係といった5つの観点から分析して、集積構造の深化が進んでいる(傍点は評者)とみている(表5, 17頁)。最近、自動車

産業集積では、名古屋市におけるトヨタグループの国際部門、鉄鋼諸機械業の中枢管理機能等、周辺に新たな企業が集積しはじめているし、航空機産業では、JAXAの飛行研究拠点(愛知県西春日井郡)、東レのA&Aセンター(名古屋市)といった拠点が集積し、自動車産業、素材産業と徐々に融合化の度合いを深めている(傍点は評者)とみる。そして、自動車産業の発達が名古屋圏の都市機能に与えた影響として、①自動車集積の発展によって集積構造の深化は進んだが、製造業以外の産業の中枢管理機能の拡大にはほとんどつながっておらず(もしくは現時点で影響は限定的であり)、「地方中枢都市化」が進んでいる、②愛知経済の経済上部機能は、大阪のように東京に中枢管理機能を吸収される動きをみせておらず、「特定産業首都化」の動きと理解できる、と指摘している。

「5. 結びにかえて」では、愛知経済が、①地元製造業と結びついていない全国レベルでの中枢管理機能の弱体化(地方中枢都市化)と②特定分野における生産機能と中枢管理機能等の経済上部機能が結びついた産業都市としての発展(特定産業首都化)という2つのプロセスが同時進行していたこと、いいかえると、(a) 地元製造業以外の全国的中枢管理機能の喪失と特定産業集積の発展および深化、(b) (a) と結びついた経済上部機能の発展という相異なる2つのベクトルの合成であると分析し、愛知経済の表層の成長において、上記①のマイナスの側面よりも②のプラスの側面が大きくなった(愛知経済は、表層の成長の脆弱性を持ちながらも、深層の発展力が特定産業首都化の流れの中で発展してきた)ために、2000年以降「強い名古屋」と評されることになったとまとめている。

以上が本書の内容であるが、以下、3点コメ

ントしたい。第1に、筆者の工業地域の「深層の発展力」に着目した地域経済に関する理論化の試みは果敢な挑戦であり、今までの愛知経済分析にはない新しい視点をもったものであって、その分析結果も興味深い。今後の理論的發展に期待したいが、その点では、本理論が、大阪や東京のような企業城下町型産業集積ではない大都市圏工業地域を分析する理論たり得るかは1つの重要な課題となるのではないだろうか。第2に、他の論者が地域内の産業連関を重視する見方をしているが、筆者の場合どうであろうか（産業集積間の連関でみているのだろうか）。また、ものづくりに関係するならば、卸売業のもつ機能をどう評価するのかという課題があるが、この点どう考えるのだろうか。第3に、本理論の延長上に、どのような地域経済（産業）政策論が描けるであろうか。さらなる理論的發展に期待したい。

（大阪経済大学経済学部准教授 桑原武志）