Ⅳ　工業地域の進化についての研究
―トヨタグループと名古屋大都市圏を事例に―

榊　原　雄一郎

イントロダクション
1　名古屋大都市圏および西三河地域の構造と変化
2　トヨタグループと西三河地域
3　集積の複合化と名古屋大都市圏の産業首都化
4　結びにかえて

イントロダクション

⑴　問題意識

本研究の目的は工業地域の進化の可能性についての研究を進めるために、トヨタグループの本拠地である西三河地域および同地区を含む名古屋大都市圏の地域経済を事例に、地域経済の深層の発展力を検討することである。

三大都市圏の一つに数えられる名古屋大都市圏であるが、近年東京一極集中が進む中で他の大都市圏とは異なる発展を遂げている。1990年代の「名古屋とばし」と言われた時代を経て、近年では「強い名古屋」と言われるようになった。この変化の中心にあるのがこの地域に集積する工業（製造業）である。こうした中で、名古屋大都市圏[1)] および西三河地域は、学界のみならず各方面から多くの注目を集めている。名古屋大都市圏および西三河地域の地域経済に関する研究や記事は、先にみたように時代によって大きく異なるものであった。

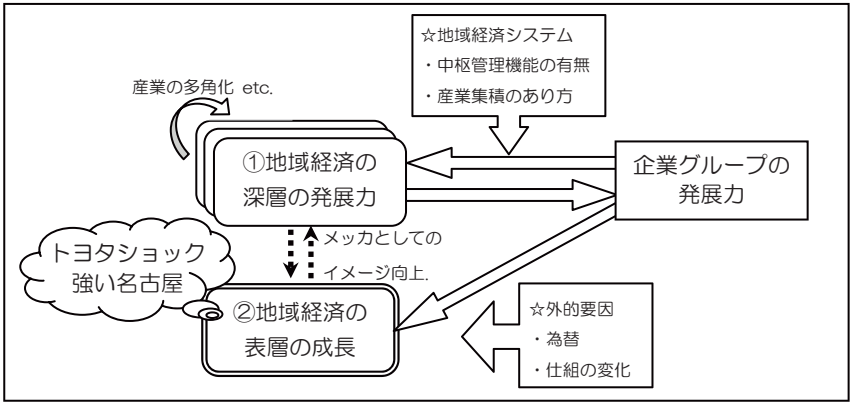
1990年代の「名古屋とばし」の時代を経て、2000年代に入ると他の地域に比

べて高い経済力を評価する研究や記事が多く出されていった（例えば、日本経済新聞社編2006、細川2008など）。これらの研究･記事では名古屋大都市圏の経済を「強い名古屋」などと称している。その後リーマンショックによりこの地域の発展「神話」に陰りが見え始めると、自動車産業への過度の依存と産業の多様性のなさについての脆弱性を指摘するもの、さらにはそれによって地域経済がどの程度ダメージを受けたかといった研究・記事が出された（例えば、梅原2010など）[2)]。このように同地域の地域経済は全く異なる評価を受けているように見えるが、後述のように実際のところ上記２つの研究・記事が指摘する名古屋大都市圏経済の特徴は同じであり[3)]、それが時代によって表層化した面が異なるため、評価が分かれていたと考えることができる。このように、これまでの名古屋大都市圏および西三河地域に関する評価は、動態的な視点を欠いた極めて短期的なものであったといえる。そのため、地域経済が好調な時期には高い評価が、低迷している時期には低い評価がなされるといった表面的なものにとどまっており、本来の地域経済が持つダイナミズムについて検討がなされているとは言いがたい。

上記問題を解決するために、本研究では地域経済の深層の発展力という概念を提示したい。本研究では地域経済の発展を次の２つに分けて考える。すなわち、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、①地域経済の深層の発展力と、その結果として現れる人口増や経済成長率の上昇といった②地域経済の表層の成長である。①に関して、本稿では特に中枢管理機能の有無や産業集積のあり方といった地域経済システムに注目する。さて、②は数値的な指標によって評価できるため政策の目標となりやすい。②は①の結果として現れるが、変化の波は激しく、外的要因に直接的に影響を受けやすい。①は長期的な地域経済の発展を考える上で重要であるが、指標化が困難なため直接的な政策の目標とはなりにくい。両者の関係で重要なのは、深層の発展力が上がっていても世界的な不況といった外的要因等によって地域経済の表層の成長が阻害されたり、一見地域経済の表層の成長が進んでいてもその背後では深層

の発展力が低下している場合があることである。そして、本来的な意味での地域経済の発展とは、地域経済の深層の発展力が向上することなのである。

さて、工業地域の発展を検討する際には、その地域の中心となる企業グループについて注目する必要がある。工業地域における地域経済の発展と中心となる企業グループとの関係は次の図Ⅳ-１のとおりである。図Ⅳ-１に示しているように地域経済の深層の発展力は企業グループの発展に規定されるが、それは一方的ではなく相互補完的な関係である。例えば、本稿でとり上げる西三河地域でみれば、同地域の経済成長はトヨタグループをはじめとして立地企業の発展に依存するが、立地企業は同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している。また、地域経済の深層の発展力は、立地する企業の競争力の単なる和ではなく、そこ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のである。さらに産業の多角化が進むことによって、もともと特定の企業グループに依存していた地域経済が独自の経済構造を有し、新たな発展を遂げる可能性があるのである。



（出所）筆者作成。

図Ⅳ-１　工業都市の企業と地域経済の関係

このように工業地域とそこでの中心企業グループとの関係から地域経済の発展を考えれば、少数の企業グループ・産業によって規定される地域経済という問題を抱えつつも、いかに地域経済の深層の発展力を向上させ、さらには産業の多角化を進め、地域経済の厚みを増すことにつなげられるかということが重要になる。こうした視点なくして工業地域における地域経済のダイナミズムを理解することは出来ないのである。

⑵　本研究の概要

上記問題意識のもと、本研究では工業地域のダイナミズムを理解するために、名古屋大都市圏および西三河地域を事例に、同地域の地域経済の深層の発展力の変化について検討する。そこでの課題とは①トヨタグループとの関係の上でこの地域における産業集積がどう変化したのか、またこうした関係を基盤にしつつ、②地域経済が産業の多角化等によって集積の厚みを増し、都市機能の幅を広げているかどうかである。本研究は上記２つの視点から名古屋大都市圏における深層の発展力の変化について検討を進める。

本稿では以下のように議論を展開する。１では名古屋大都市圏および西三河地域の地域経済の構造を明らかにし、その上で同地域経済の評価の変遷について検討する。そこでは「名古屋とばし」から「強い名古屋」そして「トヨタショック」といった地域経済の評価の変化について検討する。２では名古屋大都市圏における中心的工業地域である西三河地域の構造をトヨタグループとの関わり合いから検討する。まず西三河地域におけるトヨタグループの立地について検討したあとで産業集積としての西三河地域の構造について明らかにする。その上で地域経済のダイナミズムについて検討する上で重要なトピックであるグローバルな生産体制への変化と電気自動車やハイブリットカーといった自動車づくりの変化について言及する。３では名古屋大都市圏全体に講論を進め、同地域経済について検討を進める。まず名古屋大都市圏に立地する企業について明らかにした後で、集積単位でその構造について分析する。その上で産業集積の深化が名古

屋大都市圏の都市的機能にどのような影響を与えたのかについて検討を進める。

1　名古屋大都市圏および西三河地域の構造と変化

⑴　当該地域の経済と産業の概要

ここでは名古屋大都市圏および西三河地域の経済と産業の概要について確認する。

名古屋大都市圏は東京大都市圏、大阪大都市圏に次ぐ規模を誇る日本第３位の都市圏である。東海三県に静岡県を含めた人口は1,500万人を超える。同地域は日本でも屈指の工業集積地域である。政治経済の中心都市は名古屋市であるが、工業は豊田市・刈谷市（以上愛知県）および浜松市（静岡県）といった複数の核を有している。

ここで名古屋大都市圏の地域経済の特徴を理解するために、その中心県である愛知県と東京大都市圏及び大阪大都市圏の中心都府である東京都、大阪府と比較をしてみよう。次の表Ⅳ-１は東京都、大阪府と愛知県の経済データを比較したものである。

表Ⅳ-１　三大都府県の経済データ比較

	東京都	大阪府	愛知県
面積（㎢）	2,102 (45)	1,898 (46)	5,115 (27)
人口	12,609,912 (1)	8,683,035 (3)	7,237,612 (4)
人口増加率（%）	0.42 (2)	0.07 (9)	0.27 (7)
本社を置く上場企業	1,824	449	227
時価総額合計（十億）	187,079	33,569	23,912
製造品出荷額（億）	94,013 (11)	171,268 (4)	456,026 (1)
県内総生産（十億）	92,300	38,922	37,172
同増加率（%）	0.7	1.2	1.7
実質経済成長率（%）	0.6	1.2	3.1
１人当たりの県民所得（千円）	4,540	3,107	3,588
完全失業率（%）	6.3	6.7	4.8
有効求人倍率	0.66	0.51	0.66

（出所）『エコノミスト』2010.11.1号p.21より筆者作成。
　注）（カッコ）は47都道府県中の順位。

表Ⅳ-１からわかるように愛知県経済の特徴は卓越した工業にある。中枢管理機能として上場企業についてみれば数および時価総額で東京および大阪に及ばないが、工業の機能についてみれば愛知県製造品出荷額等は日本一であり、愛知県のみで日本全体の14.0％を占めている。そして愛知県の中枢管理機能はこうした地域の工業と一体化して集積を形成しているところに特徴があるのである。また、人口、県内総生産といった規模の指標でも東京、大阪より劣位であるが、成長率は高く、県内総生産は100万人以上人口の多い大阪とほぼ肩を並べるところまで来ている。このような愛知県の高い成長は工業によってもたらされたといえる。愛知県の工業は次に見る西三河地域に集積している。

本研究で取り上げる西三河地域とはかつての令制国である旧三河国の西側にあたる、愛知県中部の豊田市、岡崎市を中心とした９市２郡（豊田市、岡崎市、刈谷市、安城市、西尾市、碧南市、知立市、高浜市、みよし市および幡豆郡一色町･吉良町･幡豆町、額田郡幸田町）のことを指す。西三河地域の人口は2009年10月１日現在、住民基本台帳でおよそ157.7万人であり、都道府県では長崎県とほぼ同規模となっている。その中でも人口が多い豊田市でおよそ42万人、岡崎市でおよそ38万人の人口を有しており、ともに中核市に指定されている。西三河地域は豊田市や岡崎市、刈谷市などの複数の核を持ちつつも、全体として一つのある程度まとまった経済・文化圏を形成している。

西三河地域の産業の特徴は、卓越した工業にある。西三河地域の工業出荷額等は、2009年でおよそ17.2兆円[4)] であるが、これは阪神工業地帯を有する大阪府よりも多い数値となっている。このように、西三河地域は日本で屈指の産業地域であり、工業県愛知の中心的工業地域となっているのである。西三河地域の工業の中心となっているのは自動車産業であり、同時にこれと関連する金属加工や機械などの自動車産業を支える様々な産業が発達している。そして自動車産業の中心にある企業が、世界最大規模の自動車メーカーであるトヨタ自動車株式会社（以下「トヨタ自動車」）である。本地域を理解するうえで、トヨタ自動車およびそのグループ企業と地域経済との関係を理解することは極めて重

要なのである。

⑵　名古屋大都市圏経済の評価:「名古屋とばし」から「強い名古屋」、「トヨタショック」

名古屋大都市圏および西三河地域の地域経済を検討する上で近年３つの極めて注目を集めた議論があった。主に1990年代の「名古屋とばし」、2000年から2007年ごろまでの力強い経済成長を背景にした「強い名古屋」論[5]とリーマンショックを契機とした「トヨタショック」とそれと関連した名古屋大都市圏の地域経済の脆弱性についての議論である。現在の西三河地域及び名古屋大都市圏の地域経済を検討する上でこの３つの議論を外すことはできない。ここでは高度経済成長期以降の名古屋大都市圏経済の評価の変遷をみていきたい。

高度経済成長期を経て三大都市圏のひとつとなった名古屋大都市圏は、小さいながらも独立した全国レベルの中枢管理機能を持った都市であると評価された(寺西1990)。しかし、その後の東京一極集中が進む過程で、名古屋大都市圏の地盤沈下が徐々に明らかになった。それを端的に示すのが「名古屋とばし」といわれる一連の出来事である。これは直接的には、1992年に東海道新幹線でひかりにかわる最上位種別となったのぞみが一日一本とはいえ名古屋駅を通過するダイヤが組まれたことを指す。全体としては東京、大阪に対する名古屋大都市圏の劣位を明示した一連の出来事につかわれてきた。80年代以降、大阪大都市圏においても対東京で地盤沈下が進んでいたが、田辺（1996）の記述にみられるように、90年代は特に名古屋大都市圏の評価が低くなった時期であったといえよう。

90年代とはうって変わって2000年半ばから2007年にかけては、西三河地域および名古屋大都市圏の好調な地域経済が注目を集めた。これは「強い名古屋」「元気な名古屋」といったように様々な名称で呼ばれている。表Ⅳ-１でみたように名古屋大都市圏の成長率は他の大都市圏を上回っている。またこうした産業面での好調さは、地域内自治体の財政状況にも反映されている。近年では北

海道夕張市が財政再建団体に転落するなど、多くの地方自治体が財政難であえぐ中で、西三河地域の９市すべてと幸田町は、2005年時点で財政力指数が１を超える地方交付税の不交付団体となっていることから、同地域の各自治体は財政的にみれば極めて裕福であるといえる。

一方、2007年の金融危機以降のグローバル経済の冷え込みを受けて、トヨタグループでは急激に販売台数を減らしていった。この出来事はトヨタグループが地域経済の中心となっている西三河地域および名古屋大都市圏の地域経済を直撃した。これは「トヨタショック」といわれ、先にみた梅原（2010）のように同地域の地域経済の脆弱性を指摘する研究・記事が相次いだ。

さて、トヨタショック自体は地域経済の表層の成長に関わる部分であり、本研究の問題意識からすればそのこと自体はそれほど重要ではない。これらの研究・記事が指摘しているのは、トヨタグループに関して①生産体制の脆弱性が明らかになったこと。そのため、長期的に見て②大規模な生産体制の変更が起こりうることである。一方、地域経済に関して言えば③単一企業グループに頼る企業城下町特有の地域経済の脆弱性がより明確に意識されるようになり、自動車産業に過度に依存することへの危機感がより強められたことである。しかし、こうしたことは既に指摘されていることであり（例えば、榊原2008など）、それがリーマンショックによって表面化したにすぎないのである。本研究の問題意識からしてより本質的なことは、これによって当該地域は地域経済発展のポテンシャル、すなわち地域経済の深層の発展力がどのように変化したのかであろう。

2　トヨタグループと西三河地域

⑴　トヨタグループの立地

西三河地域にはトヨタ自動車を中心として、数多くの自動車関連企業の事業所が立地している。まずトヨタ自動車の立地についてみると、同社は豊田市に

本社機能および研究開発機能の一部を立地させている。中枢管理機能の一部は第二本社がある東京にあるが、最も重要な戦略にかかわる中枢管理機能は豊田市にある。また、豊田本社にはデザイン、プロトタイプの研究開発とその企画、車両の評価等を行うテクニカルセンターが併設されている。次に同社の国内生産拠点についてみると、12の国内生産拠点のうち田原工場(愛知県田原市)を除いた11生産拠点を西三河地域に立地させている。また、このうち衣浦工場(碧南市)を除く10生産拠点が、本社所在地である豊田市および隣接するみよし市に立地している（表Ⅳ-２）。これらの生産拠点は単なる生産分工場以上の存在であり、いずれも母工場（マザー・プラント）として重要な機能を有している。

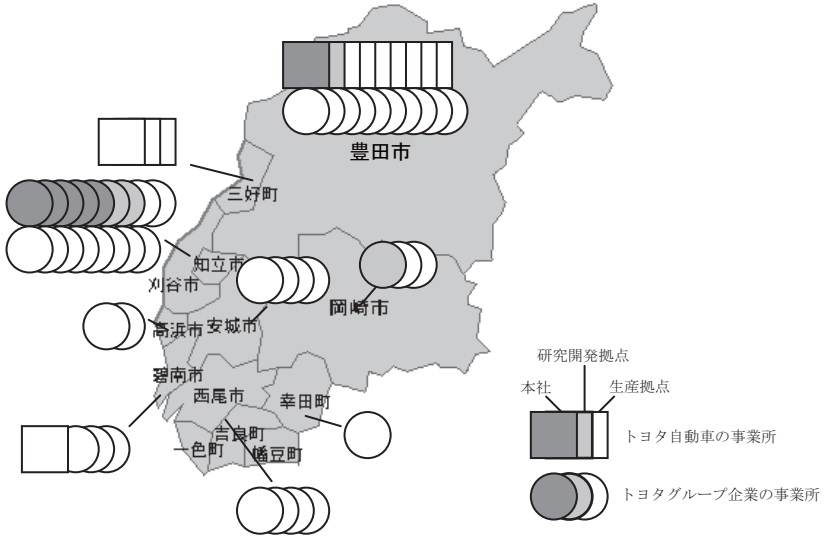
表Ⅳ-２　トヨタ自動車の生産拠点

工場名	所在地	操業開始日	事業内容、生産品目
本社工場	愛知県豊田市	1938年	車体組立
元町工場	愛知県豊田市	1959年	車体組立
上郷工場	愛知県豊田市	1965年	エンジン
高岡工場	愛知県豊田市	1966年	車体組立
三好工場	愛知県みよし市	1968年	足廻り、小物部品
堤　工場	愛知県豊田市	1970年	車体組立
明知工場	愛知県みよし市	1973年	エンジン、足廻り鋳造部品、機械部品
下山工場	愛知県みよし市	1975年	エンジン、排ガス対策部品
衣浦工場	愛知県碧南市	1978年	駆動関係部品
田原工場	愛知県田原市	1979年	車体組立
貞宝工場	愛知県豊田市	1986年	機械設備、鋳鍛造型及び樹脂成形型
広瀬工場	愛知県豊田市	1989年	電子部品、半導体等の研究開発及び生産

（注）所在地の太字は西三河地域内の拠点を示す。
（出所）http://www.toyota.co.jp/jp/facilities/manufacturing/より作成。

次にトヨタ自動車と関係の深い、豊田自動織機やデンソー、アイシン精機などのグループ企業の立地についてみてみよう。グループ企業12社のうち豊田自

動織機、アイシン精機、デンソー、トヨタ車体、トヨタ紡織の５社が刈谷市に本社を立地させており、刈谷市がトヨタグループ企業の一大集積地となっている。また、これらグループ企業各社は、多くの生産拠点を西三河地域に立地させている。たとえばアイシン精機は、国内の11生産拠点すべてを愛知県内に立地させており、そのうち９生産拠点を西三河地域に立地させている（豊田市１、刈谷市２、安城市２、西尾市２、碧南市２）。同様にデンソーは、国内９生産拠点のうち６生産拠点を西三河地域に立地させている（刈谷市１、安城市２、西尾市２、幸田町１）。これらの生産拠点もマザープラントとしての機能を有している。西三河地域におけるトヨタとトヨタグループの事業所の立地を示したものが次の図Ⅳ－２である。



（出所）筆者作成。

図Ⅳ－２　トヨタグループの事業所の立地

さらに、西三河地域にはトヨタ自動車やこれらグループ企業と取引関係のある企業も数多く立地している。西三河地域で輸送用機械に属する事業所数は4人以上の事業所で858（2007年）であるが、このうちかなりの事業所がトヨタグループとなんらかの取引関係があるものと思われる。また、自動車産業とかかわり合いの深い業種である非鉄金属および金属製品、一般機械、電気機械の事業所も1,858（2007年）あるが、このうちの多くの事業所はトヨタグループとなんらかの取引関係があると思われる。このように西三河地域には、トヨタ自動車やトヨタグループ企業の中枢管理機能から研究開発機能、さらには生産機能の多くが立地している。こうしたことから、西三河地域はまさにトヨタグループの本拠地ということができる。

⑵　産業集積としての西三河地域の構造

ここまで西三河地域の地域経済の構造を、トヨタグループを中心に確認してきた。ここまでの議論から西三河地域はトヨタグループを中心とした企業城下町型産業集積だと理解することが出来る。企業城下町型産業集積は次のような特徴を持つ。すなわち、地域内リンケージや生産の地域内への波及はマーシャル型の産業集積（Markusen, 1996）に比べて限定的である。地域経済を主導する産業は都市型産業集積に比べれば極めて限られており、同時に地域経済を主導する企業はマーシャル型産業集積に比べても極めて限られている。こうした企業城下町型産業集積の特徴をまとめたものが次の表Ⅳ-3である。

表Ⅳ-3　企業城下町型産業集積の特徴

地域経済のタイプ	地域内リンケージ	生産の波及	イノベーションの波及	集積の利益	主導企業・グループ
城下町型集積	限定的	限定的	限定的	関連のみ	少数
マーシャル型集積	○	○	○	○	多数
都市型集積	○	○	○	多様な産業間	極めて多数

（出所）筆者作成。

もっとも、自動車産業の特性上、産業の拡がりは都市型集積に比べて限定的であるとはいえかなり広い。後述のように近年では新素材や航空機産業等、多様な機械関連産業が西三河地域および名古屋大都市圏で育ちつつある。

もう一点、西三河地域の産業集積において重要な特徴は、意思決定機能および研究開発機能といった経営上位機能を産業集積内に有している点である。この点は分工場のみの意思決定機能を有しない企業城下町型産業集積とは大きく異なる点である。その意味で先に指摘したように西三河地域はトヨタグループの本拠地なのである。

ただし、こうした西三河地域の構造は、これまでトヨタグループの変化とともに大きく変わってきたし今後も大きく変わるであろう。このように地域経済は動態的な視点から理解することが重要になるのである。⑶では今日におけるトヨタグループの大きな変化であるグローバルな生産体制への変化、⑷では自動車の構造を根本から変える可能性がある環境車への対応について検討する。

⑶　トヨタグループのグローバルな生産体制への変化

かつて、日本の多くの大企業は、海外市場に対して日本国内で生産したものを集中的に輸出するという「輸出依存型」経営をとってきた。しかし、こうした企業戦略が集中豪雨的輸出との批判を浴び、またプラザ合意を経て1980年代に急速に円高が進むと、多くの企業は海外に生産拠点を設け、需要地で生産を志向するようになった。トヨタグループも経済のグローバル化が進む中で、西三河地域の一極集中的な生産から、徐々に需要地生産へと生産体制を切り替えている。2010年現在、トヨタグループの海外生産子会社は、中国の10社、アメリカの９社を中心に全世界に51社にのぼる。国内と国外の生産台数は、2005年１月～12月でそれぞれ461万台（56.0％）と362万台（44.0％）となっているのに対して、2010年１月～11月では国内375万台（47.5％）、海外は414万台（52.5％）となっている[6)]。このようにトヨタグループは、国内の生産台数を維持する一方で、海外生産を徐々に拡大させつつある[7)]。こうして、多くの企業がグ

ローバル展開を進める中で、地域の持つ意味はどのように変わってきているのであろうか。ここでは急速にグローバル展開を進めるトヨタグループにとって、西三河地域がどのような意味をもつのかについて考えてみたい。

かつてのように、トヨタグループが海外に生産拠点を持たなかった時代には、西三河地域は管理機能から研究開発機能、そしてすべての生産機能を担う、まさに唯一の根拠地としての役割を担っていた。その後、グローバル展開が進む中で、生産比率からみればトヨタグループの西三河地域内での割合は、確かに年々低下している。しかしながら、生産比率の低下をもって、トヨタグループにとっての西三河地域の意義が低下したとは単純にはいえない。

第一に、依然としてトヨタグループの管理機能などの、経営上の上位機能は豊田市をはじめとする西三河地域にあるという点に注意する必要がある。すなわち、トヨタグループがグローバル展開を進めているといっても、すべての機能が海外へ移っていっているわけではなく、生産機能および研究開発機能の一部が移っているのであり、戦略にかかわる極めて重要な機能は未だ西三河地域にあるのである。また、グローバル展開では、多くの国や地域の拠点を配置することによって機能の分散化が進む一方で、それら分散化した機能を統合することが求められるという、相反する側面を持つ。その中で西三河地域は、グローバル展開によって世界各地に分散化した機能を統合する拠点としての機能を持っているのである。第二に、西三河地域内の生産拠点は、海外に生産拠点を設ける際の、立ち上げから操業の開始までを支援する母工場として、極めて重要な役割を担っている。たとえば、トヨタ自動車は海外生産に先駆けて、1984年にアメリカ・カリフォルニア州にGMと合弁で自動車製造会社のNUMMI（New United Motor Manufacturing, Inc.）を設立したが（2009年に合弁事業の解消）、その際には高岡工場が母工場としてNUMMIが操業するまでの支援を行っている。母工場の支援の内容としては、海外の新工場で働く従業員の人材育成から創業時のラインの立ち上げ、さらには操業後の生産台数の調整まで多岐にわたっている。西三河地域内の生産拠点は、トヨタグループのグローバル

展開を支える上で極めて重要な役割を担っているのである。

このように、トヨタグループのグローバル展開が進む中で、西三河地域は生産比率を低下させつつも、新たにグローバル展開の拠点として新たな役割を担うようになった。その意味で西三河地域は、グローバル企業となったトヨタグループの「根拠地」としていまだきわめて重要であるということができる。もっとも、これは逆にいえば、こうした根拠地を有するからこそ、トヨタグループは高い競争力を維持できるともいえる。ポーター（M. Poter）が指摘するように、グローバル化時代における企業の競争力を考える上で、根拠地の存在は企業にとって極めて重要な意味を持つのである（Poter,1999）。

⑷　自動車づくりの変化と西三河地域

現在自動車作りは大きな転換期を迎えつつある。そのうち最大の変化が自動車の動力部分が内燃機関から電気モーターへの変化であろう。ハイブリットカー、電気自動車、燃料電池車はいずれもモーターを主要な動力源としている。こうした変化については本研究の問題意識と関連して次の２点を検討する必要がある。まず内燃機からモーターへの変化は自動車の構造を単純にし、必要な部品点数の縮小をもたらすがこれが地域経済にどのような影響をもたらすのかについてである。第二は自動車の構造が変わることで企業の競争力がどのように変化し、それが地域経済にどのような影響をもたらすのかである。

第一の点に関して、自動車は生産に必要な部品点数が膨大な数に上るため、西三河地域では非常に幅に広い技術が蓄積されてきたが、こうした変化は西三河地域の産業集積における技術の幅をやせ細らせる可能性を有している。同時に必要とされる企業数も減るであろうことを考慮すれば、産業集積の規模自体を減少される可能性を有しているのである。もっとも、上記変化はドラスティックではなく極めてゆっくりと進んでいる。こうした中で、自動車関連大手は変化への対応を着実に進めているが、中小企業が同様の対応を出来るのかは現時点で未知数である。

第二の点に関して、西三河地域はグローバルレベルでみた環境車開発の一つの中心地になっているといえる。この地域で生まれたプリウスに代表されるハイブリットカーが市場を席巻し、現在トヨタグループはハイブリットをシステムとして他社に販売するまでに至っている。さらには電気自動車や燃料電池自動車といったプリウスの先に来る未来の自動車も西三河地域で研究開発が進んでいる。現在、各社が環境技術でしのぎを削る中で、何が次世代のスタンダードになるか混沌としているが、西三河地域がその開発の中心地の一つであることは間違いない。

3　集積の複合化と名古屋大都市圏の産業首都化

⑴　名古屋大都市圏の立地企業

名古屋大都市圏は中京工業地帯を抱え、古くから工業が発展してきた。近年は西三河地域におけるトヨタグループの発展が集積に厚みを加えている。ちなみに、西三河地域と名古屋大都市圏の中心である名古屋市との関係であるが、後述のようにトヨタグループは名古屋市の都市機能を活用する形で、国際関係部署といった一部の重要な機能を名古屋においている。

以下では名古屋大都市圏の産業集積の概要について確認する。次の表Ⅳ-４は名古屋大都市圏に本社が立地している主要製造業企業のうち、売上高順に上位25社を示したものである。特徴としては、①圧倒的に自動車関連の企業が多く、本社所在地は②西三河地域や浜松地域が多く、人口規模からすれば名古屋市内が相対的に少ない、といった点があげられる。

製造業上位25位以外の企業、産業について若干言及したい。名古屋周辺には工作機械メーカーも集積している。先のジェイテクトに加えて、ヤマザキマザック（本社所在地；愛知県大口町）、オークマ（愛知県大口町）、森機械製作所(名古屋市)等が本社を構えている。このうちの森精機製作所は後述のように名古屋大都市圏の集積に引き寄せられて立地した企業である。上記以外の製造業

表Ⅳ-4　名古屋大都市圏に立地する製造業企業

	社　　名	所在地	売上高（百万）	事業内容
1	トヨタ自動車	愛知県豊田市	8,597,872	自動車製造
2	デンソー	愛知県刈谷市	1,885,270	内燃機関電装品製造
3	トヨタ車体	愛知県刈谷市	1,429,726	自動車製造
4	スズキ	静岡県浜松市	1,286,633	自動車製造
5	豊田自動織機	愛知県刈谷市	892,893	自動車製造
6	アイシン精機	愛知県刈谷市	718,981	自動車操縦装置
7	アイシンAW	愛知県安城市	693,022	自動車操縦装置
8	トヨタ紡織	愛知県刈谷市	586,586	自動車部分品
9	ジェイテクト	名古屋市	484,281	ベアリング製造
10	ジャトコ	静岡県富士市	432,597	自動車操縦装置
11	関東自動車工業	静岡県裾野市	415,892	自動車車体製造
12	ヤマハ発動機	静岡県磐田市	401,828	自動車製造
13	住友電装	三重県四日市市	348,064	内燃機関電装品製造
14	豊田合成	愛知県清須市	320,841	自動車部分品製造
15	ブラザー工業	名古屋市	267,321	電子計算機等製造
16	フタバ産業	愛知県岡崎市	266,761	自動車部分品製造
17	東海理化	愛知県大口町	248,282	自動車部分品製造
18	INAX	愛知県常滑市	238,432	衛生陶器製造
19	三五	愛知県みよし市	232,401	自動車操縦装置製造
20	ヤマハ	静岡県浜松市	227,903	ピアノ製造
21	アドヴィックス	愛知県刈谷市	220,859	自動車操縦装置製造
22	大同特殊鋼	名古屋市	217,173	転炉製鋼・製鋼圧延
23	日本特殊陶業	名古屋市	206,487	電気用陶磁器製造
24	アスモ	静岡県湖西市	202,150	内燃機関電装品製造
25	イビデン	岐阜県大垣市	182,305	集積回路製造

（出所）『エコノミスト』2010.11.1号 p.22より筆者作成。

企業としては、ガス･石油機器製造大手のリンナイ（名古屋市）、パソコン関連品大手のバッファロー（名古屋市）、鉄道車両製造大手の日本車両製造（名古屋市）、繊維及び医療品の興和（名古屋市）等、多様な企業が立地している。

また、製造業以外ではエネルギー関連の中部電力（名古屋市）、東海道新幹線を有する東海旅客鉄道（以下、JR東海）（名古屋市）といった企業も立地している。先のトヨタ自動車に中部電力、JR東海の２社を加えた３社が名古屋経

済の新御三家といわれている。一方で、もともと同地域に本社を構えていた松坂屋や旧東海銀行（合併して三菱東京UFJ銀行）は合併によって本社機能を東京に移している。

また、名古屋大都市圏には本社機能を有していないが主要な生産拠点を配置している企業も多い。代表的なところでは研究開発機能も備えた三菱自動車名古屋製作所（愛知県岡崎市）、航空関連事業の拠点を有する三菱重工業（名古屋市およびその周辺に６拠点）、「亀山モデル」で有名な液晶パネルの一貫生産工場であるシャープ亀山工場（三重県亀山市）、国内の自動車生産の重要な拠点である本田技研工業鈴鹿製作所（以下、ホンダ）（三重県鈴鹿市）などがあげられる。なお、本章⑶ではこれら集積単位で名古屋大都市圏の経済を分析する。

⑵　集積の複合化の動き

動態的な視点から集積の変化をみると、自動車産業を中心とする活発な経済活動が、名古屋大都市圏において新たな地域経済の発展へとつながりはじめている。好調なトヨタグループの経済活動に牽引され、周辺に新たな企業が集積しはじめているのである。このように名古屋大都市圏では、トヨタグループの活発な経済活動を核として、集積が新たな集積を形成するといった現象がみられつつある。特に名古屋市は、拡大するトヨタグループの国際部門の受け皿となっており、東京本社から海外営業部が移転してくるなど、新たな中枢管理機能が集積し始めている。都市システムの研究において、名古屋市の「鉄鋼諸機械」業種に関する中枢管理機能の上昇が指摘されているが（阿部・山崎2004）、これもトヨタグループと無関係ではない（榊原2008）。

これに加え、名古屋大都市圏で次世代産業として注目を集めるのが航空機産業である。戦前・戦中この地域は旧陸海軍向け戦闘機の生産拠点であり、航空機産業が発達した地域であった。地域内に三菱重工業、富士重工業（愛知県半田市）川崎重工業（岐阜県各務ヶ原市）の拠点がある。戦後、GHQの占領政策によって日本の航空機産業は壊滅的な状況になったが、近年はボーイング社等

の飛行機製造でそのプレゼンスを徐々に高めつつある。例えば、ボーイング機での生産分担率でB767では15％だったものが最新のB787（通称ドリームライナー）では35％まで高まった（愛知県資料）。さらに三菱重工業は、国産の小型ジェット機（Mitsubishi Regional Jet: MRJ）の自社開発、自社生産を開始すると発表した。生産は愛知県内の三菱重工業の事業所で行い、販売は子会社の三菱航空機（名古屋市）が行う。こうした三菱重工業の動きに合わせ、宇宙航空研究開発機構（JAXA）の飛行研究施設が県営名古屋空港の隣接地に建設されることになった。また、MRJ向けに炭素繊維複合材を生産する東レは名古屋市に自動車・航空分野向けの総合技術開発拠点である「A&Aセンター（Automotive & Aircraft Center）を設けている。現時点（2010年12月20日時点）でMRJの受注は125機にとどまっており、まだまだ厳しい状況が続いているが航空機産業は名古屋大都市圏の集積に新たな厚みを与えている[8)]。

さて、ここで注目したいのは上記航空機産業と自動車産業との関係である。トヨタ自動車は三菱航空機に資本参加しており、また航空機の生産にはトヨタ生産方式の手法の導入が検討されている[9)]。また、東レの炭素繊維複合材はトヨタの最高級スポーツカー、レクサスLFAへの採用が決定しており、またグループの富士重工業の高性能スポーツカー、インプレッサWRX STI tSのルーフにも採用されている[10)]。このように名古屋大都市圏の航空機産業と自動車産業は徐々に融合化の度合いを深めている。

⑶　集積の構造と集積間での連関

名古屋大都市圏の地域経済は複数の集積によって形成されており、また⑵でみたように一部では高齢化が進んでいる。そこでここでは名古屋大都市圏の地域経済の構造と集積ごとにみていきたい。さて、中心企業・グループ別に名古屋大都市圏の集積を抽出すると表Ⅳ－５のように８つの集積を確認することが出来る。

自動車１集積はトヨタ自動車を中心とする集積である。名古屋大都市圏最大

表Ⅳ-5　名古屋大都市圏の集積構造と集積間での連関

集積名	中心場所	中心企業	本社	R&D	他産業とのつながり
自動車１	愛知県西三河	トヨタ	◎	◎	すそ野共有、トヨタ方式*、新素材、資本*
自動車２	静岡県浜松	スズキ	◎	◎	すそ野共有
自動車３	愛知県岡崎	三菱自動車	△	○	すそ野共有
自動車４	三重県鈴鹿	ホンダ	×	△	すそ野共有
航空機	名古屋	三菱重工業etc.	×	○	資本**、トヨタ方式**、新素材
液晶	三重県亀山	シャープ	×	△	四日市コンビナートと連関
工作機械	名古屋	ヤマザキM、オークマetc.	◎	◎	他の集積が需要地
鉄道・インフラ	名古屋	JR東海、日本車両製造	◎	◎	トヨタ生産方式**

（注）本社およびR&D機能の強さ；≪弱い・ない≫×→△→○→◎≪強い・中心的≫
≪*≫他の産業へ影響を与える、≪**≫他の産業から影響を受ける
（出所）筆者作成。

の集積であり、地域内に本社機能及び研究開発機能、主要な生産機能をそろえている。中心地域は愛知県西三河地域であるが、集積のすそ野部分は名古屋大都市圏全体に広がっている。自動車２集積はスズキを中心とする集積である。静岡県浜松市周辺に本社機能及び研究開発機能、主要な生産機能を立地させている。集積のすそ野部分は他の集積と共有しているものと思われる。自動車３集積は三菱自動車名古屋製作所を中心とした集積である。地域内に本社機能はないが[11]、研究開発機能を有しており、技術センター（岡崎地区）では同社の基礎研究～商品開発を行っている[12]。集積の規模も深さも前の２集積に比べ小さいが、集積のすそ野部分は他の集積と共有していると思われる。自動車４集積はホンダ鈴鹿製作所を中心とした集積である。同製作所内に本社機能はなく、研究機関を併設しているわけではないが、海外の工場へ技術支援をするマザー工場としての機能を有している[13]。集積のすそ野部分は他の集積と共有していると思われる。

航空機集積は三菱重工業、富士重工業、川崎重工業を中心とした集積であ

る。本社機能はないが周辺に宇宙航空研究開発機構（JAXA）の飛行研究施設の建設が決まったり東レの研究所が建設されたりと集積構造の深化が進んでいる。一部でトヨタグループを中心とした自動車産業との連関がみられる。

液晶集積はシャープを中心とした現代版コンビナート型の集積である。本社機能は有していない。その特徴は徹底した集積内のブラックボックス化である。そのため、集積の広がりは非常に限られたものになっているが、四日市コンビナートのJSR等とは連関が認められる（平尾2005）。

工作機械集積はヤマザキマザックやオークマ、森精機製作所、ジェイテクトといった複数の核を持った集積である。これら４社はいずれも日本を代表する工作機械メーカーであり、いずれも地域内に本社機能及び研究開発機能、主要生産拠点を有している（森精機製作所は本社機能のみ）。

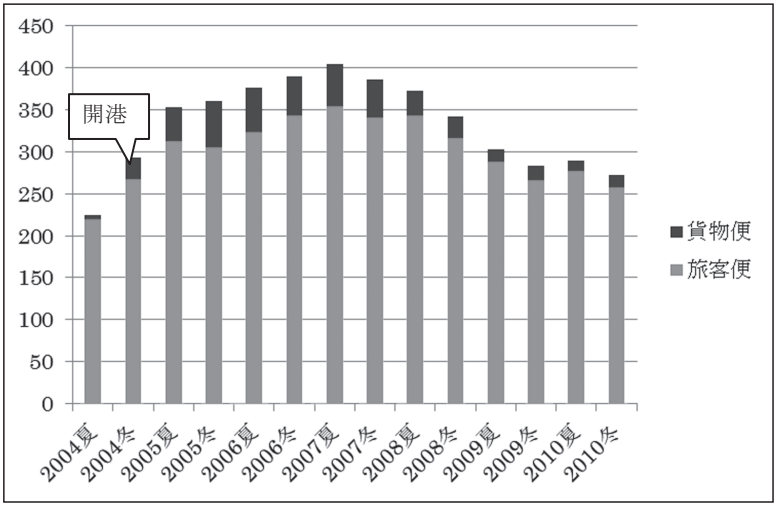
鉄道・インフラ集積はJR東海および日本車両製造を中止とした集積である。集積というには広がりがないが、同産業は今後日本のインフラ輸出産業として期待がかかっている。他の産業とのつながりとしては日本車両製造での車両生産にトヨタ生産方式の導入が検討されているということがあげられるが、その他つながりは強くない。

⑷　名古屋大都市圏の都市機能

名古屋大都市圏には一定規模の中枢管理機能が集積している。その特徴は本章⑵で検討したように産業集積のものづくり機能と深く結びついたものである。そのため、業種でみれば特に製造業に関連した中枢管理機能に特化しており、他の産業については弱いということが出来る。東京大都市圏、大阪大都市圏が広い業種で全国的中枢管理機能を有していることとは異なっている。

さて、名古屋大都市圏ではトヨタグループをはじめとした自動車産業の発達で、１⑴で確認したように2000年以降地域経済の表層の成長が進んだ。それではこういった変化が名古屋大都市圏の都市機能にどのような影響を与えたのか検討してみよう。この問題については以下の２点を指摘することが出来る。

(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、製造業以外の中枢管理機能の拡大にはほとんどつながっていない、もしくは現時点で影響は限定的であるといえる。トヨタグループの国際関係部署が東京から名古屋市へ移ってきたり、森精機製作所が本社機能を奈良県大和郡山市から名古屋市へ移したりといった動きは見られたが、こうした動きは広がりをみせているわけではない。またM&Aによってではあるが、松坂屋や旧東海銀行の本社機能の移転によって、製造業以外の一部の中枢管理機能を喪失している[14)]。また、こうした中枢管理機能を支える都市インフラも一部で弱体化が進んでいる。例えば、中部国際空港（セントレア）は愛・地球博を契機に、名古屋大都市圏の都市インフラを改善することが期待された[15)]。当初はビジネス需要を見込み2007年ごろまで国際線の増便が相次いだが、リーマンショックを機に減少に転じ2009年には開港時の便数を割り込むまでになっている[16)]（図Ⅳ-３）。



（出所）筆者作成。

図Ⅳ-３　中部国際空港の週当たりの国際線の便数

その一方で、大阪大都市圏ではいくつかの企業で本社を東京と移すといった、東京大都市圏に中枢管理機能が吸収される事例がみられるが[17]、(2)名古屋大都市圏においてモノづくりの現場と結びついた中枢管理機能はそういった動きを見せていない。それどころか、先にみたように一部ではあるがそれが強化される動きもみられる。

4　結びにかえて

名古屋大都市圏および西三河地域におけるトヨタグループの発展は、同地域における自動車集積自体を深化させた。グローバルな生産体制の進展やハイブリットカーの登場といった自動車産業が大きく変わる中で、同地域はグローバルレベルの中心地のひとつとなった。このような自動車産業の発展は他の産業を刺激し、一部ではあるが集積の複合化が進みつつある。特に自動車と航空機、素材産業はその関係が顕著である。ただし、これら以外では集積間の関係は必ずしも明確ではない。例えば機械関連産業においては集積のすそ野部分を共有している、トヨタ生産システムを学ぶといった以外は直接的なつながりは見えない。同地域でこのような複数の集積が発展するようになった理由についての仮説としては、もともとこの地域がこれら産業の中心地であったという経路依存性の存在、もう一つはかのMarshall（1920）が産業的雰囲気（Industrial Atmosphere）といったものの存在から説明できるかもしれない。いずれにしても、この問題は本研究からだけでは明らかにならないので、課題とさせていただきたい。

さて、こうした産業集積の発展による名古屋大都市圏の都市機能について注目すれば、産業集積の発展は必ずしも名古屋大都市圏の都市機能を向上させているわけではない。産業集積におけるモノづくり機能と結びついた中枢管理機能については深化がみられるが、それ以外の分野での拡大はほとんど見られない。また、製造業と結びついていない一部の中枢管理機能の喪失もみられてい

る。もっとも製造業と結びついた中枢管理機能は地域経済と深く結びついているため、東京一極集中の進展によるこれら機能の吸収がみられるわけでもない。「強い名古屋」といわれる地域経済の評価は、一部での製造業以外の全国的中枢管理機能の喪失と製造業における産業集積の発展およびそれと結びついた中枢管理機能の深化という相異なる２つのベクトルの合成であったといえる。この過程において名古屋大都市圏では、一部で全国レベルでの中枢管理機能の弱体化と、特定の産業分野における生産機能と中枢管理機能が結びついた産業都市としての発展（産業首都化）という２つのプロセスが同時に進んでいるのである。

最後に名古屋大都市圏および西三河地域の課題と展望について述べることにしたい。第一の論点は産業構造の変化に関してである。日本などの先進国では経済のソフト化・サービス化が進行しているといわれている。産業構造において第３次産業の比率が増大すると同時に、第２次産業に属する企業内においても技術や情報、企画、デザインに関する業務の重要性が増大している。工業を中心とした第２次産業の雇用吸収力は徐々に力を弱めており、経済発展の原動力は第２次産業から第３次産業へと移りつつある。こうした産業構造上の大きな変化は、都市の発展にも大きな影響を与えている。都市の発展を研究した多くの研究では、近年の地方工業都市の停滞と、第３次産業を中心とした地方中枢都市の発展を指摘している（阿部･山崎2004）。産業首都の強化を目指す名古屋大都市圏において、自動車関連では中枢管理機能をはじめとして多くの機能の集積を有するが、他の産業ではこの点は弱点であり、今後は経済のソフト化・サービス化に対応した地域経済の発展を模索する必要がある。

第二の論点はものづくり大国と日本の少子化による労働力の問題に関してである。今後の日本はますます少子化が進み、労働力が不足することになるのはほぼ間違いない。少子化に伴う労働力不足の問題は、地方工業都市に深刻な課題を投げかけることになる。自動車産業ではこの問題に早くから危機感を抱いており、西三河地域ではこの問題への対応としてトヨタの下請け企業を中心に

移民労働者の雇用を拡大させつつある。その一方で、日本は今後の国家戦略として、ものづくり大国を目指すことを打ち出している。少子化が進む中で、ものづくり大国を目指すためには、今後ますます移民労働力への依存を強めざるをえないように思われる。また、もしそうなった場合、彼ら移民と既存の地域コミュニティとの関係はどうなるだろうか。グローバル化が進展する中で、日本が、そして名古屋大都市圏および西三河地域がこの問題にどのように対応するのかを慎重に見守る必要がある。

注　記

1）本稿でいう名古屋大都市圏とは愛知県、岐阜県、三重県および静岡県の４県を指す。なお、静岡県が名古屋大都市圏に入るかどうかは議論がないわけではないが、少なくとも浜松市等の静岡県東部は愛知県とのつながりが強いことから入れている。

2）例えば、2009年２月の『週刊ダイヤモンド』では「トヨタ落城、名古屋炎上」といった記事が出されている。

3）両方の研究ともに、自動車といった特定の産業集積の強さと、少数の産業に依存する地域経済の脆弱性を名古屋大都市圏の地域経済の特徴としている。

4）工業統計調査速報値より。

5）ここでは「強い西三河地域」といった名古屋大都市圏に含まれる地域経済の評価の総称として用いている。

6）トヨタ自動車ホームページ：http://www2.toyota.co.jp/jp/about_toyota/monthly_data/j001_10.htmlより。

7）もっとも、『日経ビジネス（オンライン版）』2006.4.2によれば、2010年度の国内生産計画を約420万台程度、海外を610万台程度としていたので、それと比べれば海外生産は遅れているといえる。

8）とはいえ、規模でみた場合、名古屋大都市圏は依然として圧倒的に自動車産業中心であるといえる。

9）http://www.nikkan.co.jp/news/nkx0420090529aaab.htmlより。

10）http://response.jp/article/2010/12/03/148861.htmlより。

11）同製作所は、同社がリコール隠しの問題で経営不振に陥った際には、京都製作所と並んで本社機能の移転候補地であった。

12）三菱自動車ホームページ： http://www.mitsubishi-motors.co.jp/corporate/aboutus/

profile/japan.htmlより。

13）ホンダホームページ：http://www.honda.co.jp/suzuka/outline/index.htmlより。

14）同様の事例としては家電小売り大手のエディオン、大東建託など。ただし、後述のように大阪ほどこの問題が深刻であるわけではない。

15）実際、同空港の開港を一つの契機としてトヨタ自動車の国際部門は東京から名古屋駅前に移転してきた。

16）2010年12月よりデルタ航空がホノルル線を週７便で運航を開始するなど一部で持ち直しの動きもみられる。

17）住友林業（2004年）、日清食品（2008年）などが近年本社を移している。

参考文献

阿部和俊・山崎明（2004）；『変貌する日本のすがた：地域構造と地域政策』古今書院。

梅原浩次郎（2010）；「トヨタショックと自治体財政の危機：名古屋圏における自動車産業特化構造の帰結」『地域経済研究』20。

榊原雄一郎（2008）；「地方工業都市：自動車工業集積地域・愛知県西三河地域」（所収　中村剛治郎編『基本ケースで学ぶ地域経済学』有斐閣ブックス）。

田辺裕編（1996）；『職業からみた人口：その地域構造と変動』大蔵省印刷局。

寺西俊一（1990）；「大都市圏」（所収　宮本憲一・横田茂・中村剛治郎編『地域経済学』有斐閣ブックス）。

都丸泰助ほか（1987）；『トヨタと地域社会：現代企業都市生活論』大月書店。

中村剛治郎（2004）；『地域政治経済学』有斐閣。

日本経済新聞社編（2006）；『「強い名古屋」の未来』日本経済新聞社。

平尾光司（2003）；「四日市臨海工業地帯の再生に関する調査報告書(2)：JSR株式会社四日市工場訪問記録」『専修大学都市政策研究センター論集』1.

細川昌彦（2008）；『メガ・リージョンの攻防』東洋経済新報社。

Markusen, A.,（1996）；“Sticky Places in Slippery Space; a Typology of Industrial District,” *Economic Geography*, Vol.72, No.3.

Marhall, A.,（1920）；*Principles of Economics*（邦訳 馬場啓之助訳（1966）；『経済学原論』東洋経済新報社）.

Porter, M. E.,（1998）；*On Competition,* Harvard Business School Press（邦訳 竹内弘高訳（1999）；『競争戦略論』ダイヤモンド社）.

Sassen, S.,（2001）；*The Global City: New York, London, Tokyo 2nd. ed,* Princeton University Press（邦訳 伊豫谷登士翁監訳（2008）；『グローバル・シティ』筑摩書房）.