

愛知県の特異な産業構造

ーグローバル化時代のメリットとリスク

同志社大学政策学部 岡本 由美子

はじめに

現在、国内で「格差問題」が盛んに議論されている。90年代以降、情報通信における技術革新やグローバル化が進展する中で、世界の所得分配が偏在する傾向に対して警鐘をならす書物が多数出版されてきた¹。しかし、格差問題は先進国と途上国の間の問題に限ったことではない。近年、先進国の中でも格差問題の現状分析及びその原因を探求する研究が進んでいる²。日本においても同様である³。

経済格差が生じる要因は様々である。日本では近年、所得格差が大きい高齢者の占める割合の増大、若年層におけるニート、フリーターの占める割合の増大等々がしばしばその要因として指摘されているが、地域間格差もその重要な要因の1つとなりうる。Fujita and Tabuchi (1997) は、通信技術や輸送システムの急激な発展が知的集約型産業の東京一極集中と大量生産方式産業の地方分散化傾向を加速化させ、それが地域間格差の増大要因の1つとなっていると指摘するが⁴、東海地方、特に愛知県はどうなのであろうか。バブル崩壊

後、日本経済全体が低迷する中で、愛知県は特に近年、経済活動が活発化していることで知られている。その愛知県は他地域と比べて何か特異性を有しているのだろうか。それとも、東京との対比ではあまり他地域と変わらないのであろうか。

本論文は、日本全国、及び、東京都と対比しながら愛知県の特異性・特殊性を明らかにし、グローバル化時代におけるそのメリットとリスクを検討することを目的としている。第1章ではまず、日本の中で愛知県に存在する特異性は何であるのか、特に経済・産業面から分析を加える。第2章では、愛知県の強みである製造業に着目し、その強みの源泉は何であるのかについて検討を加える。第3章では、グローバル化時代におけるその‘特異性’のメリットとリスクについてまとめ、愛知県の今後の課題を明らかにする。

第1章 日本経済の地域的収束と発散

Barro and Martin (1995) の研究以来、収束理論の実証研究が盛んに行われるようになった。新古典派経済理論が示唆するところによれば、労働や資本が自由に移動する空間において、一人あたり所得の低い国・地域は徐々に高い国・地域に追

¹例えば、Stiglitz (2002), World Bank (2001, 2002), 高阪 (2000年) を参照。

²最近では、Forster and d'Ercole (2005) が1990年代後半以降のOECD諸国における所得分配と貧困問題に対して詳細な分析を行っている。

³経在学的視点にたった論文としては大竹 (2005), 社会的視点に立った分析では山田 (2005) 等があげられる。

⁴日本の地域間経済格差については、片岡 (2004) が詳しい。また、伊藤 (2003) も産業構造のサービス産業へのシフトにともなって、東京と他地域の格差が拡大する可能性を指摘している。

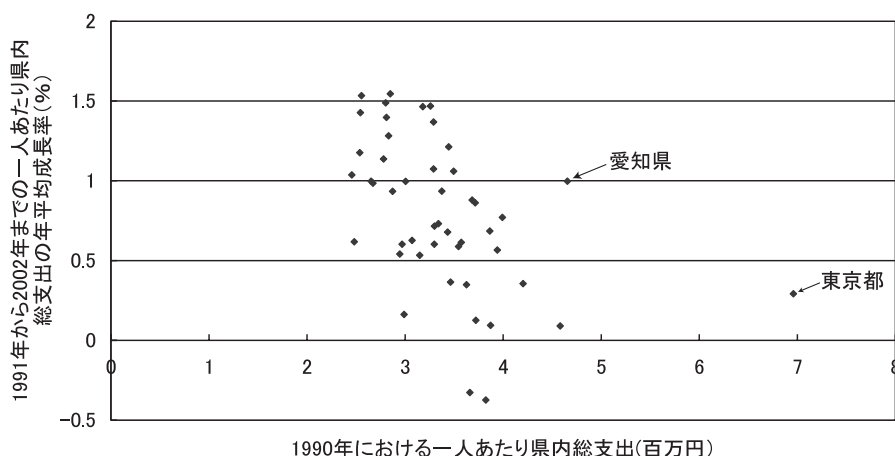


図1 一人あたり県民所得の収束状況

(出所) Nikkei Economic Electronic Databank System より筆者作成。

いつくとされる（これは収斂仮説と呼ばれる）⁵。同研究では、1930年から90年までの日本の都道府県別の一人あたり県民所得の統計を駆使し、日本の47の都道府県において収斂仮説があてはまるかどうかについて実証分析が行われた。それによると、60年間という長い時間的推移の中で、一人あたり県民所得は確かに収束する傾向にあった。つまり、1930年において一人あたり県民所得が低い県ほどその後60年間の間、平均すると高い経済成長率を達成したのである。

しかるに、Fujita and Tabuchi (1997) は、1970年代後半以降、日本の産業の比較優位構造が重化学工業から知的集約型産業に移行するようになると、それら新しい高付加価値産業が一極集中する東京 (Core) とその他地域 (Periphery) との格差はむしろ拡大傾向にあったことを指摘している。90年代に入って経済のグローバル化が進展し、工場の海外移転に拍車がかかると、日本では益々、知的集約型産業への移行が叫ばれるようになった。したがって、特に90年代以降、一人あたり県

民所得は収斂仮説とは異なるパターンを示す可能性も大いにあるといえよう。

第1節 東京都と愛知県の類似性

まずは、1990年以降の県別データを使用し、日本の地域間格差の収束または発散状況を検討することとする。図1は、1990年の一人あたり県内総支出額と1991年から2002年までの12年間の間の一人あたり県内総支出の年平均成長率を図に表したものである⁶。本図の結果は、Barro and Martin (1995) と Fujita and Tabuchi (1997) の研究、双方の結果が反映されているといえる。

確かに、Barro and Martin (1995) の研究結果と同様、日本の地域間格差は1990年代以降、概ね、収束する方向にある。つまり、1990年以降も一人あたり県民所得が低い県ほど高い成長率を達成する傾向に引き続きあるといえる。しかしながら、Fujita and Tabuchi (1997) が指摘するように、東京都はその収束するトレンドから外れている。一

⁵Barro and Martin (1995), 26-30 ページ参照。

⁶県内総支出には1995年を基準とした実質値を使用する。ここでは、県内総支出データ、及び、県別人口データを利用して、一人あたり県民所得を算出している。

表1 全国計，東京都，及び愛知県の主要産業シェアの推移（％）

	全国			東京都			愛知県		
	第一次産業	第二次産業	第三次産業	第一次産業	第二次産業	第三次産業	第一次産業	第二次産業	第三次産業
1990	2.0	34.5	63.5	0.1	22.4	77.5	0.9	46.5	52.6
1991	1.8	33.9	64.3	0.1	22.3	77.6	0.9	45.0	54.1
1992	1.8	32.8	65.4	0.1	21.8	78.2	0.7	43.0	56.3
1993	1.6	31.6	66.8	0.1	20.7	79.2	0.8	40.0	59.2
1994	1.7	30.5	67.7	0.1	19.8	80.2	0.8	38.6	60.6
1995	1.6	30.5	67.9	0.1	19.2	80.7	0.8	39.0	60.2
1996	1.5	30.5	68.0	0.1	19.1	80.9	0.7	40.2	59.0
1997	1.4	29.4	69.2	0.1	18.4	81.5	0.7	38.1	61.3
1998	1.4	28.3	70.3	0.1	17.2	82.7	0.7	37.6	61.7
1999	1.3	27.8	70.9	0.1	16.6	83.4	0.7	37.4	62.0
2000	1.2	27.6	71.1	0.1	16.5	83.4	0.6	36.4	63.0
2001	1.2	26.0	72.8	0.1	15.8	84.2	0.6	36.5	62.9
2002	1.2	25.8	73.0	0.1	15.2	84.8	0.6	37.2	62.3

（出所）図1参照。

人あたり県民所得が他を大きく引き離して高いが、バブル崩壊後も正の成長率を堅持しているのである。つまり、90年代以降、地域間格差が収束する傾向と発散する傾向と2つの異なる力学が同時に働いているということがわかる。どちらの動きが強いかによって、日本全体で地域間格差が縮まるか拡大するのかが決定すると言えよう。

さらに、もう1つ興味深いのは、90年代以降、愛知県もその収束トレンドからはずれているということである。1990年の一人あたり県民総支出額でみると、愛知県は東京都に続いて第2番目に高い県であるが、90年代以降も他都道府県に比べて相対的に高い経済成長率を維持し続けているのである。マクロ的成長パターンで言うならば、東京都と愛知県は非常に類似性を持つようになったことがわかる。つまり、ただ単に東京と地方の間の経済格差というだけでなく、各地方間の格差も今後、拡大する可能性があることを示唆している。

第2節 東京都と愛知県の異質性

マクロ的な数字上では東京都と愛知県は非常に

類似しているものの、成長の源泉である産業の構造を比較してみると、両者は非常に異なることがわかる。表1は、日本全国、及び、東京都と愛知県それぞれにおける産業構造の変遷を比較したものである。

まず東京都であるが、90年代以降、産業構造のサービス化がますます進展したことがわかる。これは先進国一般に見られる脱工業化社会の色彩を色濃く反映したものであるといえよう。もちろん、サービス産業といっても多種多様であるが、金融、情報通信、コンサルティングといったような高い専門知識を要する高付加価値型サービス産業が進展したと考えられる。

一方、愛知県であるが、日本全国一般、及び、東京都とは異なる産業構造の変遷を示している。まず第一に、2002年においても第2次産業の割合が37.2パーセントと依然きわめて高いシェアを示している。日本全国でもすでに第2次産業の割合が25.8パーセントとかなり低くなっていることと比較すると、愛知県の第2次産業の割合は著しく高いといえる。これは、愛知県経済では依然、

第2次産業が重要な役割を果たしていることを示しているといえよう。つまり、他地域と比べると、工場の海外移転に伴う産業の空洞化がそれほど生じていない可能性を示唆している。

さらに、2000年以降、県内総生産に占める第2次産業の割合が再び上昇に転じている。1990年から2000年にかけてそのシェアが46.5パーセントから36.4パーセントまで落ち込んだが、それ以降、再び上昇に転じた。これは、多くの先進国が脱工業化社会に突入する中で珍しい現象である。つまり、東京都と愛知県はマクロ的観点からすると類似しているが、ミクロ的視点に立つとかなり異なった特徴を有していることがわかる。

第2章 愛知県の特異な産業構造

第1節 輸送機械産業のもつ大きな役割

さらに詳しく、1990年代以降の愛知県の産業構造の推移を全国、および、東京都と比較しながら考察してみよう。表2は、細かな産業分類におけるそれぞれの産業の県内総生産に占めるシェアの推移を全国、または、県レベルで表したものである。これによると、東京都では製造業の県内総生産に占める割合がかなり低く、代わって、卸・小売業、金融・保険業、不動産業、運輸・通信業、その他サービス業といったサービス産業の割合が大きく、かつ、1990年代以降、さらに一層、各々のサービス業のシェアが伸びている。もちろん、日本全体でも同様の経済のサービス化が明確に見られる。それでは、愛知県はどうであろうか。

確かに愛知県でも、第3次産業の割合は上昇している。運輸・通信業を除いてどのサービス産業においてもそのシェアは伸びている。しかしながら、愛知県の県内総生産に占める金融・保険業やその他サービス業の割合は、全国レベル、東京都と比べると低い。かわって、製造業の割合が2002

年においても30パーセント強と依然高い。特に、輸送機械産業が占める割合は14パーセント強とかなり高いばかりでなく、21世紀に入ると、そのシェアが再び上昇し始めた。これは、先進国一般の傾向からするとかなり特異であるといえる。つまり、製造業を維持しながら高い経済成長率を保持している愛知県はこれまでの先進国の一般的成長パターンとは異なり、大変、興味深いものとなっているといえよう。

製造業のみに絞って各セクターの推移を考察すると、さらにその特徴が浮き彫りになるといえよう(表3)。全国的には、製造業の中では、高付加価値化している食料品産業、化学産業、石油・石炭製品、輸送機械産業といったいくつかのセクターのシェアが伸びている。これは、東京都でも同じである。ただし、東京都では、その他製造業に分類される製造業のシェアが急速に伸びている。これは、軽工業品であるが非常に高付加価値製品の製造がさかんになっているためと思われる。

一方、愛知県は、輸送機械のみのシェアが高まっている。さらに、輸送機械の製造業に占める割合は44パーセント強にも達しているのである。製造業の中では愛知県の輸送機械産業への特化傾向が特に著しいといえよう。

第2節 産業特化の要因

愛知県の輸送機械産業のシェアは全国の県別シェアで見ても著しく高い。図2と図3は、1990年と2002年における輸送機械産業のみの生産額の県別シェアをそれぞれ表したものである⁷。どちらの年においても愛知県のシェアはおおよそ3分の1あり、しかも、2番目の県を大きく引き離

⁷Nikkei Economic Electronic Databank Systemの経済活動別県内総生産額(名目値)を使用する。

表2 産業別シェアの変遷 (%)

	全国計		東京都		愛知県	
	1990	2002	1990	2002	1990	2002
農林水産業	2.0	1.2	0.1	0.1	0.9	0.6
鉱業	0.2	0.1	0.1	0.0	0.1	0.0
製造業	25.2	19.7	15.1	9.9	39.4	31.7
食料品	2.7	2.8	0.9	0.8	2.6	2.3
繊維	0.6	0.2	0.1	0.0	1.3	0.4
パルプ・紙	0.6	0.5	0.3	0.2	0.5	0.3
化学	2.0	1.8	1.4	1.0	0.9	0.6
石油・石炭製品	0.4	0.7	0.1	0.2	0.3	0.4
窯業・土石製品	1.0	0.7	0.3	0.2	1.6	1.1
一次金属	1.8	1.0	0.5	0.3	2.7	1.7
金属製品	1.8	1.3	1.0	0.5	2.4	1.7
一般機械	2.8	1.9	1.3	0.8	5.3	2.8
電気機械	4.2	2.9	3.2	1.2	2.9	2.4
輸送用機械	2.7	2.7	0.9	0.7	13.4	14.2
精密機械	0.4	0.3	0.7	0.4	0.4	0.2
その他の製造業	4.1	3.1	4.4	3.7	5.1	3.6
建設業	9.1	5.9	7.2	5.2	7.0	5.4
電気・ガス・水道業	2.6	2.7	1.4	1.5	2.3	2.6
卸売・小売業	14.7	13.6	18.5	19.2	14.0	14.7
金融・保険業	5.3	6.6	11.6	12.3	3.9	5.4
不動産業	9.6	12.6	10.8	12.0	7.3	10.1
運輸・通信業	6.3	6.3	6.0	6.6	6.3	6.1
サービス業	16.2	20.2	22.5	25.5	12.3	15.7
政府サービス生産者	7.4	9.0	5.3	5.9	5.3	6.3
対家計民間非営利サービス生産者	1.4	1.9	1.5	1.8	1.1	1.4
県内総生産 小計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

(出所) 図1を参照。

している。1990年では、2番目のシェアは神奈川県で12.6パーセントあったが、2002年は静岡県で11.7パーセントとなっている。愛知県のシェアが依然大きいばかりでなく、1990年から2002年までに32.9パーセントから35.6パーセントまで上昇していることから、輸送機械産業が愛知県及びその周辺（静岡県等）に益々集積する傾向にあることがわかる。

何故、輸送機械産業がこれほどまでにある地域に集積するのか、その要因を探るのは容易ではない。しかし、輸送機械産業は、産業の性質上、ある一定地域に集積をする産業集積効果が強く働いているのではないかと考えられる。表4は、産業別に生産額の地理的分布をジニ係数で表したものである⁸。

同表によると、人口の地理的分布よりもさらに

表3 全国、東京都、及び、愛知県における製造業のセクター別シェア (%)

	1990	1995	2000	2002
全国計				
食料品	10.5	12.0	13.3	14.0
繊維	2.5	1.5	1.1	1.0
パルプ・紙	2.5	2.6	2.5	2.5
化学	7.9	8.4	8.5	9.0
石油・石炭製品	1.6	2.4	2.7	3.3
窯業・土石製品	3.9	3.9	3.5	3.3
一次金属	6.9	6.0	5.6	5.3
金属製品	7.3	7.2	6.5	6.4
一般機械	11.3	10.3	10.2	9.5
電気機械	16.8	16.9	17.7	14.6
輸送用機械	10.6	10.6	10.3	13.7
精密機械	1.7	1.4	1.5	1.6
その他の製造業	16.4	16.9	16.5	15.9
東京都				
食料品	5.8	6.9	7.6	7.8
繊維	0.6	0.3	0.3	0.3
パルプ・紙	1.9	1.9	2.0	1.8
化学	9.1	8.7	9.2	9.7
石油・石炭製品	0.8	1.6	1.8	2.0
窯業・土石製品	2.0	1.8	1.9	2.1
一次金属	3.5	3.3	3.4	3.5
金属製品	6.4	5.3	4.3	4.6
一般機械	8.8	7.1	8.1	7.6
電気機械	21.1	20.1	14.6	12.0
輸送用機械	6.3	6.7	7.1	7.4
精密機械	4.4	3.6	3.4	3.6
その他の製造業	29.3	32.7	36.2	37.6
愛知県				
食料品	6.6	7.8	8.0	7.3
繊維	3.3	2.2	1.6	1.2
パルプ・紙	1.4	1.3	1.2	1.1
化学	2.3	2.5	2.3	1.9
石油・石炭製品	0.9	1.4	1.7	1.2
窯業・土石製品	4.0	4.2	3.8	3.6
一次金属	6.7	6.8	6.3	5.3
金属製品	6.0	6.3	5.7	5.3
一般機械	13.4	11.5	10.6	8.7
電気機械	7.4	7.1	8.5	7.6
輸送用機械	34.1	33.4	35.1	44.9
精密機械	1.0	0.9	1.0	0.6
その他の製造業	12.9	14.6	14.3	11.4

(出所) 図1 参照。

平準化しているか、または、ほぼ同様の分布度をしめしているのが、農林水産業、製造業の中の食品加工、建設業、及び、電気・水道・ガスといったセクターである。これらは、我々の生活に密着をした部門であるので、その地理的分布度は人口のそれにある程度、左右されると考えられる。

一方、食品加工を除いた製造業やサービス産業は、人口の分布度よりもかなり高いジニ係数値を有している。これは、製造業やサービス産業は、ある一定地域に集積をする傾向があることを示している。その中でもとりわけ地理的産業集積傾向が強いのが輸送機械産業である。輸送機械産業の地理的分布度数を表すジニ係数は0.7以上ときわめて高い数値を示しているのみならず、95年以降、上昇傾向にある。

同じ機械産業でも電気機械産業は輸送機械産業と対照的な動きをみせていて興味深い。1990年時点では、電気機械産業のジニ係数もほぼ0.6とかなり高い値を示していた。しかしながら、電気機械産業の場合はそれ以来、ジニ係数が一貫して減少し、現在ではほぼ人口と同程度の分布度となっている⁹。これは、電気機械産業では技術革新により工程間分業が急速に進展し、生産プロセスが地理的に拡散していったことを示唆している。

輸送機械産業とその他の機械産業のちがいは、日本の貿易構造の中にも現れているといえる。Okamoto (forthcoming) によれば、1990年以来、日本の輸出入総額の中で輸送機械部品が占める割合は低く、かつ、上昇する傾向にはない。一方、

⁹ジニ係数は、次式を使用して計算をした。ジニ係数 = $\frac{\sum \sum |x_i - x_j|}{2 * n * n * \mu}$ 。なお、 x_i, x_j は、都道府県別の輸送機械産業の生産額、 n は日本の都道府県数(現在は、47)、 μ は、都道府県別輸送機械産業の生産額の単純平均値を表している。詳しくは、Bigsten (1983) を参照。⁹2002年における電気機械産業の生産額の地理的分布を表すジニ係数は0.45まで低下。

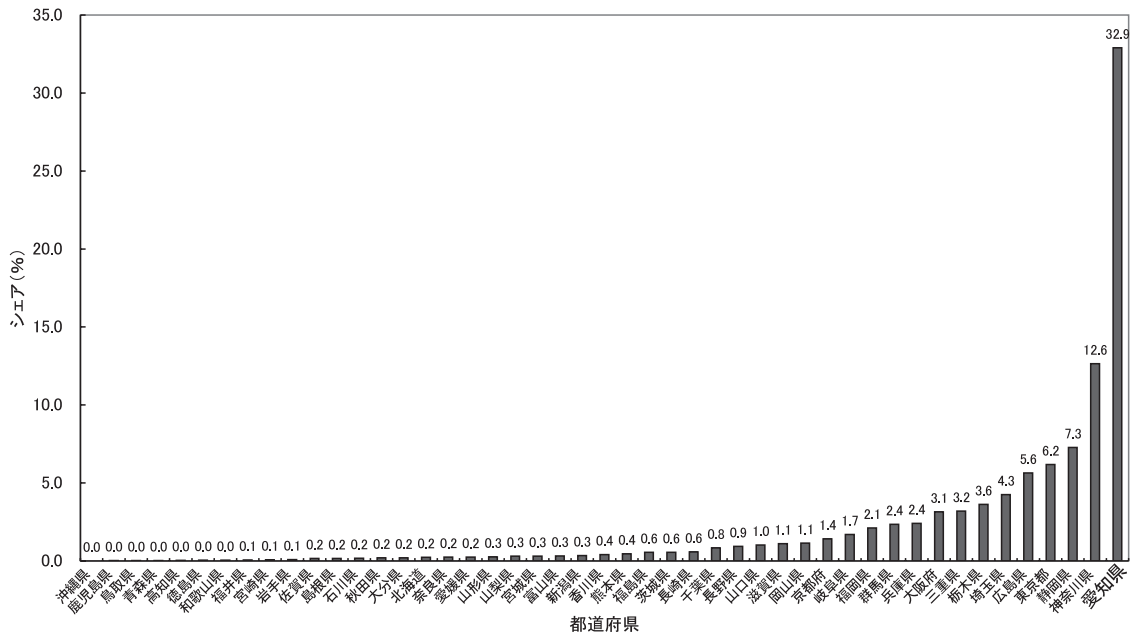


図2 1990年輸送機械生産額の県別シェア (%)

(出所) 図1参照。

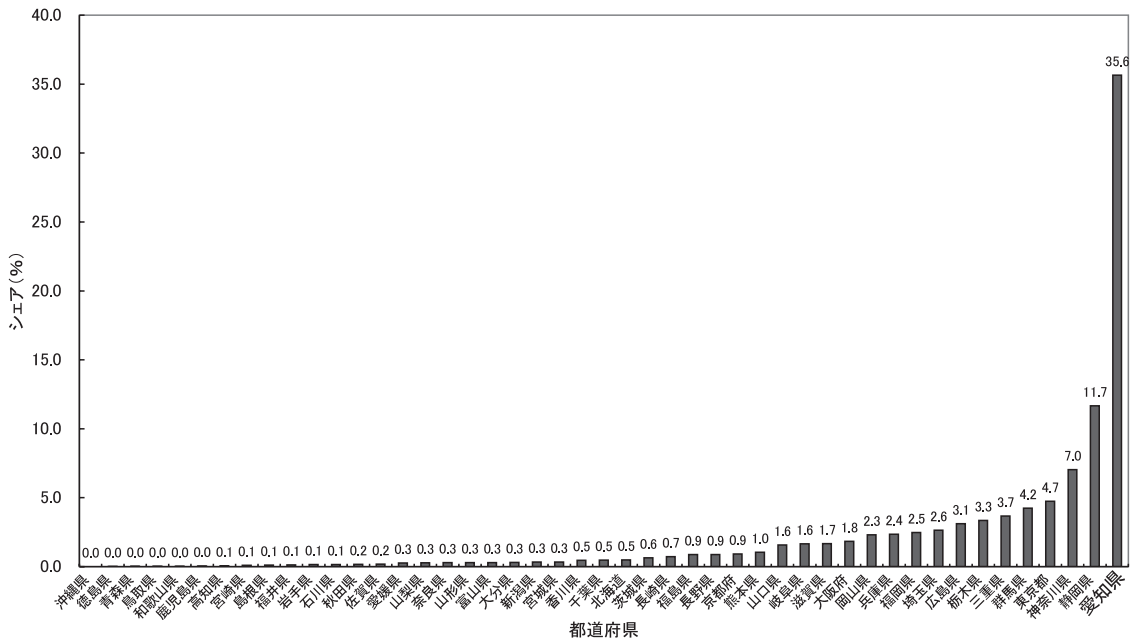


図3 2002年輸送機械生産額の県別シェア (%)

(出所) 図1参照。

電気機械をはじめとする他の機械産業では、中間財である部品・コンポーネントの割合は輸出入ともに著しく増加しているのがわかる（表5参

照）。これは、輸送機械産業では組み立てメーカーと部品会社との間の分業は著しく進んでいるが、それらの生産体制は地理的にある一定の空間に集

表4 産業別生産額の地理的分布（ジニ係数）

	1990	1995	2000	2002
農林水産業	0.34	0.33	0.34	0.35
製造業				
食料品	0.45	0.44	0.45	0.45
繊維	0.58	0.64	0.62	0.62
パルプ・紙	0.57	0.56	0.53	0.54
化学	0.64	0.64	0.62	0.62
窯業・土石製品	0.48	0.46	0.44	0.46
一次金属	0.63	0.63	0.60	0.59
金属製品	0.59	0.56	0.54	0.54
一般機械	0.60	0.56	0.55	0.55
電気機械	0.59	0.53	0.48	0.45
輸送用機械	0.76	0.73	0.74	0.75
精密機械	0.71	0.67	0.64	0.65
その他の製造業	0.55	0.54	0.55	0.56
建設業	0.46	0.44	0.43	0.46
電気・水道・ガス	0.45	0.45	0.43	0.43
卸売・小売	0.58	0.59	0.60	0.60
金融・保険	0.64	0.61	0.61	0.59
不動産	0.55	0.54	0.53	0.53
運輸・通信	0.53	0.52	0.54	0.54
サービス業	0.55	0.54	0.54	0.54
人口	0.42	0.42	0.43	0.43

(出所) 図1参照。

中する傾向にあることを示唆している。一方、電気機械産業は工程間分業が進み、世界的に分業体制が確立されつつあることを示している。

マーシャルは、産業集積が生じる要因として、サポーティング・インダストリーの発達、厚みのある労働市場の形成、知識のスピルオーバー効果を挙げている¹⁰。また、近年の空間経済学の発達によって、多様な財、サービス、労働力が存在し、生産における規模の経済が存在し、かつ、IT革命の進展によって広義の意味での取引コストが減少

¹⁰詳しくは、Krugman and Obstfeld (2006) を参照。

表5 日本の輸出入にしめる部品・コンポーネントの割合 (%)

	輸出		輸入	
	1990	2000	1990	2000
輸送機械	4.6	4.4	0.6	0.9
その他機械産業	23.3	30.9	6.8	17.5

(出所) Okamoto (forthcoming) から抜粋。

する場合、どのように産業集積がおこるか、より詳しい集積のメカニズムが明らかとなってきた¹¹。空間経済学では、中間財・サービスの役割が重要視されており、前方および後方連関効果による企業間リンケージの強まりが産業集積形成において重要な役割を果たすとしている (Shatz and Venables 2000 : 133)。

輸送機械産業の産業集積が具体的にどのような要因によって生じるのか、特定化するのはきわめて難しい。しかし、車一台製造するためにおよそ3万点の部品が必要だとされる輸送機械の場合、特に、どのような企業間の協調体制を構築するかが競争力の源泉の1つとされている¹²。したがって、密な企業間リンケージの重要性が輸送機械における産業集積の大きな要因の1つと考えられる。

第3章 グローバル化時代が生み出すメリットとリスク

第1節 自動車産業において研究開発拠点化する愛知県

輸送機械産業の中心的役割を果たしている自動車産業は、中国やインドの参入で、現在、ますます

¹¹理論モデルについては、Fujita, Krugman, and Venables (1999) を参照。産業クラスター政策へのインプリケーションについては、藤田 (2004) を参照。

¹²藤本 (2003) は、自動車産業を統合型 (擦り合わせ型) 産業と呼んでいる。

表6 愛知に拠点を置くトヨタ及びトヨタ主要グループ会社の研究開発費（億円）

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
トヨタ自動車	NA	4,283	5,273	5,812	5,912	5,900
車体メーカー						
トヨタ車体	124	129	129	148	149	NA
豊田自織	236	246	300	297	296	NA
部品メーカー						
アイシン精機	531	588	677	801	890	NA
愛三工業	48	56	56	59	64	NA
愛知製鋼	NA	NA	NA	22	26	NA
大豊工業	11	11	13	13	13	NA
中央発條	3	5	NA	4	4	NA
デンソー	1,398	1,769	1,856	1,884	2,149	NA
トリニティ工業	5	4	NA	NA	4	NA
東海理化	101	113	NA	129	147	NA
豊田工機	48	55	58	60	57	NA
豊田合成	154	177	188	201	226	NA
トヨタ紡織	23	23	35	46	56	NA

（出所）アイアールシー（2004：119及び152-153）。

す、グローバル競争が激しくなっている。その競争を勝ち抜いていくためには、より一層のコストの低下、品質、納期の改善が重要であるのはいままでのことであるが、いかに製品の差別化を行えるかということも重要なポイントである。そのためには、要素技術から製品開発まで幅広く研究開発を行っていく必要がある。

表6は、トヨタおよび本拠地を愛知県に置く主要なトヨタグループ会社の研究開発費の推移を表したものである。これより、トヨタ、デンソー、アイシン精機といった世界的に名が知られている会社の研究開発費は規模が大きく、かつ、近年、上昇傾向にあることがわかる。その他のグループ会社の研究開発費は先の3社と比べるとかなり小さいが、それでも近年上昇傾向にある。また、2004年の輸送用機械工業全体の社内使用研究開発費はおよそ1兆8千億円となっているが¹³、表6にある会社の研究開発費の総額はそれだけで1

兆円近くもあり、愛知県が自動車産業の重要な研究開発拠点となってきたことがわかる。

さらに、技術革新の連鎖は輸送機械産業に留まらない。日本の最大手鉄鋼会社は技術者をトヨタに派遣し、新鋼材を共同開発するとしている¹⁴。さらに、素材関連でアメリカのデュポンが2005年秋、名古屋市に研究開発拠点を開設した¹⁵。第2章で考察したように、愛知県の高付加価値サービス産業への移行のスピードは例えば東京都と比較するとかなり遅いといわざるをえない。しかし、愛知県は自動車産業が空洞化を起こさないばかりか、世界の中で依然、重要な製造拠点となっ

¹³総務省（2005年）『第55回日本統計年鑑』の374ページからデータを入手。

¹⁴平成18年1月1日付け『日本経済新聞』朝刊、5ページ参照。

¹⁵脚注14参照。

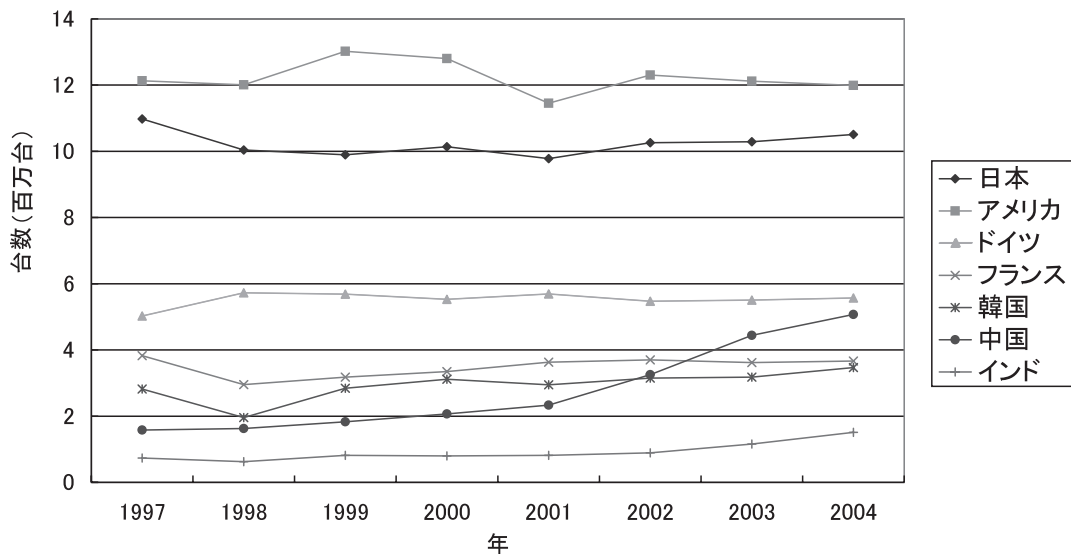


図4 国別自動車生産台数の推移

(出所) 日刊自動車新聞社・(社)日本自動車会議所共編『2005年版自動車年鑑』より筆者作成。

ている。さらに、自動車関連の研究開発という製造業関連サービス分野が世界の多国籍企業をも巻き込んで、愛知県で展開されようとしている。したがって、愛知県は、日本が長年培ってきたものづくりの強みを活かしながら、グローバル化時代のメリットを大いに享受し始めているといえよう。

第2節 グローバル化時代のリスク

長い目で見た場合、輸送機械産業、特に、自動車産業にますます特化した成長パターンにリスクがないわけではない。まず第1に、特化のリスクである。現在、グローバル化時代にあって、愛知県は非常に大きな求心力でもって、自動車産業の世界的な中心地となろうとしている。かつては、アメリカのミシガン州にあるデトロイトがその役割を負っていたといえるが、愛知県を中心とした東海地区がそれにとって代わろうとしているのではないだろうか。グローバル化時代には巨大な求心力が働くだけに、特化した分、その産業に何かが起こった場合、負の連鎖が起きる可能性が大き

い¹⁶。

さらに、自動車産業においても中国の追い上げが著しく、中国は今後、大きな潜在的脅威となりうる。図4は、主要自動車生産国の乗用車と商用車を合わせた生産台数の推移を図にあらわしたものである。この図によると、アメリカでは上下の変動があるが、おおよそ、1200万台である。ただし、この図には日系自動車会社の生産台数も含まれているので、純粋なアメリカ系企業の生産台数はこれよりもかなり低いと考えられる。一方、日本であるが、90年代の後半にかけて生産台数が若干減少するが、2001年以降、再度、上昇し始めている。

しかし、同時期、最も急速な伸びを示しているのが中国の自動車産業である。中国における自動車生産台数は2004年には500万台を突破した。中国の自動車の海外輸出はまだ開始されていないことから、国際的競争力そのものは依然低いと考

¹⁶脚注14参照。

えられる。しかし、中国がグローバル化時代の中で世界の資本、技術、人材を吸収し、急速に他国にキャッチアップしているのは紛れもない事実である。インドも急速に力をつけてきてはいるが、当面、中国の追い上げが日本の自動車産業、ひいては愛知県にとって、潜在的脅威であることは間違いないであろう。

まとめ

産業構造がサービス産業へシフトしていく中で、従来から東京への一極集中現象、及び、東京と地方の経済活動の格差の拡大傾向が指摘されてきた。その中で地方の沈滞を止めることができるのかどうか、東京都との格差拡大に歯止めがかけられるのかどうか1つの大きな政策課題であった。本論文は、それに対して大きなヒントを与えるものであると考えられる。

まず第一に、90年代以降、グローバル化が益々進展し、産業空洞化が深刻な問題として多くの地方都市で受け止められる中、愛知県はそこから一歩抜け出し、東京都との格差が急速に縮小し始めた。日本国内で東京都に次いで高い県民所得を保持しながらも、90年代以降、東京都に比べるとはるかに高い経済成長率を達成してきた。今後は、東京対地方という対立構造ではなく、地方の中での格差拡大が主要な政策課題となると考えられる。

さらに興味深いのは、愛知県が自動車産業を中心とした製造業に依然大きく依存しながら、高い経済パフォーマンスを維持していることである。つまり、好調な経済パフォーマンスを維持することと脱工業化とサービス産業へのシフトということが必ずしも一致しないことを意味するといえよう。日本が比較優位を保持している「ものづくり」を生かしながら如何に成長を維持してい

くか、愛知県の例は他の地方都市にとっても大きな示唆を与えると考えられる。

参考文献

<英語>

- Barro, Robert J. and Xavier Sala-i-Martin (1995). *Economic Growth*. New York: McGraw-Hill.
- Bigsten, Ame. *Income Distribution and Development: Theory, Evidence, and Policy* (London: Heineemann, 1983).
- Forster, M. and M. Mira d'Ercole (2005), "Income Distribution and Poverty in OECD Countries in the Second Half of the 1990s", OECD Social Employment and Migration Working Papers No. 22.
- Fujita, Masahisa, Paul Krugman and Anthony J. Venables (1999), *The Spatial Economy: Cities, Regions, and International Trade*. Cambridge, MA: the MIT Press.
- Fujita, Masahisa and Takatoshi Tabuchi (1997) "Regional growth in postwar Japan," *Regional Science and Urban Economics* 27: 643-670.
- Krugman, Paul R. and Maurice Obstfeld (2006). *International Economics: Theory and Policy 7th ed.* Boston: Addison Wesley.
- Okamoto, Yumiko (forthcoming), "The Emergence of Intra-mediate Trade: Implications for the Asia-Pacific Region."
- Shatz, Howard J. and Anthony J. Venables, "The Geography of International Investment." In *the Oxford Handbook of Economic Geography*, edited by Gordon L. Clark, Maryann P. Feldman, and Meric S. Gertler.
- Stiglitz., Joseph E. *Globalization and its Discontents*. New York: W. W. Norton.
- World Bank (2001). *World Development Report 2000/2001*. Oxford: Oxford University Press.
- World Bank (2002), *Globalization, Growth, and Poverty: Building an Inclusive World Economy*. Washington, D. C.: World Bank.

<日本語>

- アイアールシー (2004) 『トヨタ自動車グループの実態 2004年版』(名古屋: アイアールシー)。
- 伊藤元重 (2003) 『経済学的に考える』(東京: 日本経済新聞社)。
- 大竹文雄 (2005) 『日本の不平等』(東京: 日本経済新聞社)。
- 片岡光彦 (2004) 「戦後日本の経済成長と地域間経済格差に関する研究」名古屋大学大学院国際開発研究科博士論文。
- 高阪章 (2000) 「グローバル化と開発戦略—国民経済は死にかけているか—」(大野幸一・錦見浩司編『開発戦略の再検討—課題と展望—』アジア経済研究所), pp. 41-65。
- 総務省 (2005) 『第55回日本統計年鑑平成18年』(東京:

- 日本統計協会)。
- 日刊自動車新聞社・社団法人日本自動車会議所共編 (2005) 『自動車年鑑2005年版』(東京: 日刊自動車新聞社)。
- 日本経済新聞社 (2005) 『Nikkei Economic Electronic Databank System』(東京: 日本経済新聞社) (CD-ROM版)。
- 藤田昌久 (2004) 「空間経済学の視点から見た産業クラスター政策の意義と展開」(『開発政策研究』3月号), pp. 4-26。
- 藤本隆宏 (2003) 『能力構築競争—日本の自動車産業はなぜ強いのか』(中公新書)。
- 山田昌弘 (2005) 「希望格差社会とやる気の喪失」(『中央公論』4月号), pp. 42-49。