

## 名古屋圏

### 東アジアにおける位置とその競争力

黒田由彦

#### 1 はじめに

世界同時景気悪化のなかで名古屋経済の苦境がひととき目立つ現在、名古屋圏の競争力を取りあげて論じるのは、いかにも場違いの印象を与えるかもしれない。実際、昨年(2000年)の7月にシンポジウムを開催した時点においては、米国の金融危機が日本経済に対して、特にトヨタを始めとする製造業に牽引される名古屋大都市圏の経済に対して、図1が示すような劇的な影響を与えるとは、ほとんど予想されていなかったと思われる。

しかし、グローバル経済の脆弱性を露わにしたこのたびの景気悪化は、シンポジウムでは触れなかった名古屋圏のもうひとつの特徴を改めて浮き彫りにしたともいえる。それは、自動車や産業機械を製造し、米国や中国を始めとして世界中に輸出することで相対的に高い成長を維持してきたこの地域の経済が、グローバルな景気変動に極めて敏感に反応する特徴をもっているということである。

この小論では、1980年代以降、名古屋圏がどのような特徴を示してきたか、またその特徴を形成した要因は何かについて、データと既存の研究に依りながら明らかにしていきたい。

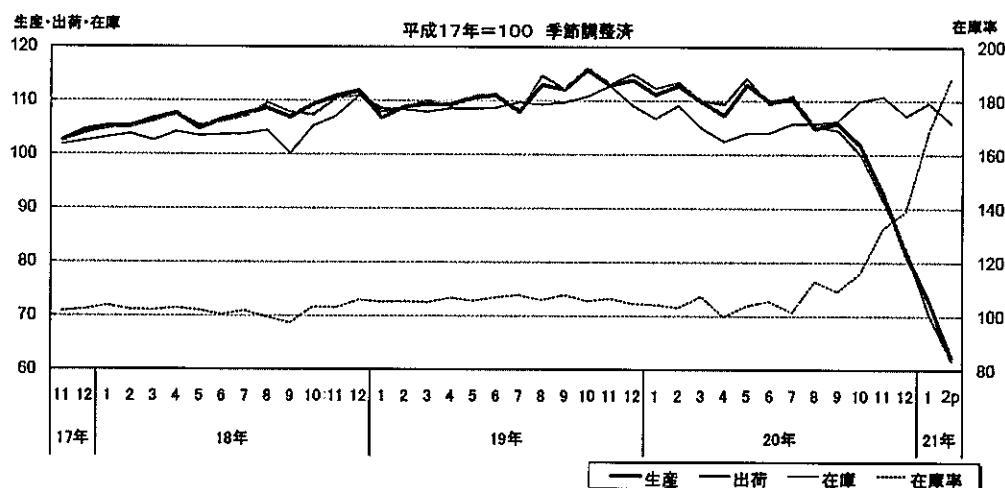


図1 中部の鋳工業指数

出典：中部経済産業局

注：中部とは、富山、石川、岐阜、愛知、三重の5県を指す

## 2 グローバル化と都市の成長

1980年代以降、都市の成長パターンに新しい傾向が生じていることが、都市や地域を研究する者の間で注目された。新しい都市成長のパターンに注目した都市論として、80年代半ばに一世を風靡したのが、「世界都市 world city」論であった。フリードマンがその記念碑的な「世界都市仮説」を発表したのは1986年である（Friedmann [1986] 1995）<sup>2)</sup>。

フリードマンによれば、世界都市とは「国際的な資本の空間的な集中と蓄積の場所」（Friedmann [1986] 1995: 322）である。グローバル資本の活動によって新しい空間的分業形態が形成される過程で、生産と市場を結びつける結節点として機能する大都市が世界都市化する。世界都市が産み出された社会的背景は、70年代以降急速に進んだ多国籍企業の展開、生産システムのグローバルな空間的再編、国際労働移動の増大のなかで、大都市に金融や専門サービスなどの中枢管理機能の集積が進んだことである。その傾向は80年代にいっそう顕著になり、70年代の大都市の衰退という問題意識では把握できない現象が世界の主要な大都市に生じた。

世界都市論以前、都市の発展と衰退は、一つの国の近代化という、時間的・空間的に限定された枠組みでとらえられていた。たとえば都市化がその国の産業化と密接に関連していることは、都市を研究する者のいわば常識であったのであり、それは一国主義的な近代化の視座が当然のように前提されていたことを意味している。

世界都市論が異議を唱えたのは、まさにそのような視角からの都市研究に対してであった。世界都市論が主張したのは、都市の発展と盛衰は世界経済の動態と関連させて理解されなければならないということである。つまり世界都市論は、時間的・空間的に限定された視点からの都市研究の在り方に転換を迫るものだった。その意味で、世界都市論は都市論における一つの革新であったといえよう。

世界都市は全世界に分布するが、それ自体複雑なヒエラルキーを成している。フリードマンが最上位の都市としてあげたのは、ヨーロッパのロンドン、パリなど5都市、北米大陸のニューヨークなど3都市、そしてアジアの東京である。サッセンは、ニューヨーク、ロンドン、東京をグローバル都市として取りあげ、分析した（Sassen 1991）。世界都市化することで、それら大都市のなかに様々な構造変化が起こる。国内外からの移民労働力は世界都市をめざす。その結果、世界都市では階級が分極化し、それが空間的に投影される。

わが国において世界都市論のブームは去って久しいが、英米を中心に世界都市に関する研究は現在も持続している<sup>3)</sup>。ただし、ニューヨーク、ロンドン、東京など一部の世界都市の研究ではなく、グローバルな視野に立って世界都市の研究が行われている。その際、世界都市の地位は不変ではなく変化しうることを、世界都市は同じ性格に収斂していくのではなく、むしろ機能分担しあいながらそれぞれが個性ある発展を辿ること、以上の認識が研究のベースとなっている<sup>4)</sup>。わが国の都市で世界都市研究の対象として取りあげられるのは、言うまでもなく東京である。大阪についての研究はあるが、名古屋についての言及はほとんどない<sup>5)</sup>。

### 3 80年代名古屋圏の評価

80年代において都市の成長パターンが変化するなかで、わが国において注目されたのは東京一極集中化現象である。主要な経済機能に占める東京圏の全国シェアは、70年代から80年代にかけて一貫して上昇した。とりわけ企業本社立地数や金融など中枢管理機能においてその傾向は顕著であった。東京の世界都市化のプロセスは、同時に東京一極集中化の過程でもあった（加茂 2005: 76-79）。

かつて大阪圏と名古屋圏は東京圏と並ぶ三大都市圏と称された。しかし、大阪圏においては、1983年を最後に人口の転入超過が終焉し、その後転出超過が続いた。名古屋圏は80年代は横ばいで推移するものの、大幅な転入超過を示した東京圏と比較すると、その停滞ぶりは明らかであった。

名古屋圏は産業的には製造業の集積がその特徴であり、第四次全国総合開発計画（1987）においても「産業の中核圏域」と位置づけられた。しかし、製造業の蓄積の厚さとは裏腹の中枢管理機能の集積の薄さは、グローバル経済のなかでは不利な条件になるとみられた。

それに加えて、85年のブラザ合意後の急速な円高によって、日本国内の製造業は価格競争力を喪失することになり、海外に生産拠点を移す動きが出てくる。企業の海外進出は産業の空洞化を招き、地域の衰退の要因となるので、輸出製品をつくる製造業が集積した地域は円高によって少なからぬ影響を受けると考えられた。実際、瀬戸の陶磁器産業のなかで、ノベルティ生産はほとんどが輸出用だったために、円高によって壊滅的打撃を受けた<sup>6)</sup>。

このような80年代後半において、製造業の集積を特徴とする名古屋圏の未来を楽観する声はほとんど聞かれなかったと思われる。名古屋圏にとって80年代は、81年の名古屋オリンピック招致失敗で始まり、産業空洞化の進行で終わるという「灰色の10年」だったのである。日本全体の80年代後半は、円高不況から一転、バブル経済に酔った時期であったが、世界都市を自認し空前の繁栄を見せる華やかな東京の対極にあったのが、産業空洞化の暗い影がよぎる名古屋圏だったと言えるだろう。

### 4 名古屋経済の意外な強さ

ところが、その後の展開は80年代末頃の予想とは異なっていた。バブル崩壊後、日本経済はいわゆる「失われた10年」を経験するが、そのなかで名古屋経済は意外な健闘を見せる。さらに2000年以降は全国のなかで経済が最も好調な地域のひとつとなる。

県内総生産の成長率で見ると、バブル期（1987年～91年）において東海3県は全国を下回ったが、93年以降全国を上回り、96年には全国を2%上回った。しかし、図2に示されているように、翌97年にはアジア経済危機のあおりを受けて、1%以上全国を下回るマイナス成長となった。98年は持ち直して全国並みとなったが、2000年には再び全国を下回った。しかし、その後は一貫して全国を上回る成長を示しており、2004年から2005年にかけて成長率は2年連続で全国を2%上回った。

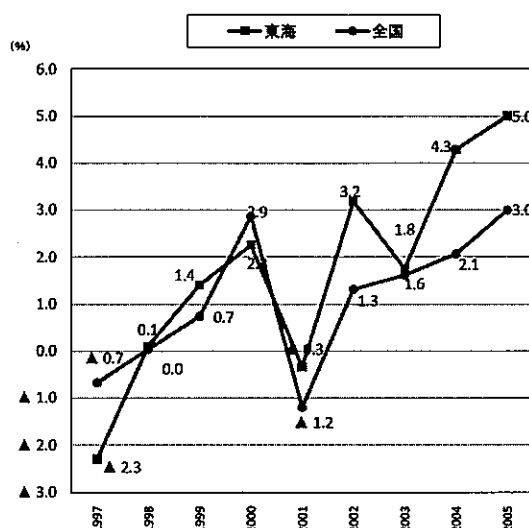


図2 東海地方および全国の経済成長率 1997-2005

出典：中部経済産業局総務企画部調査課『東海経済のポイント 2005』

注：東海とは、愛知、岐阜、三重の3県を指す

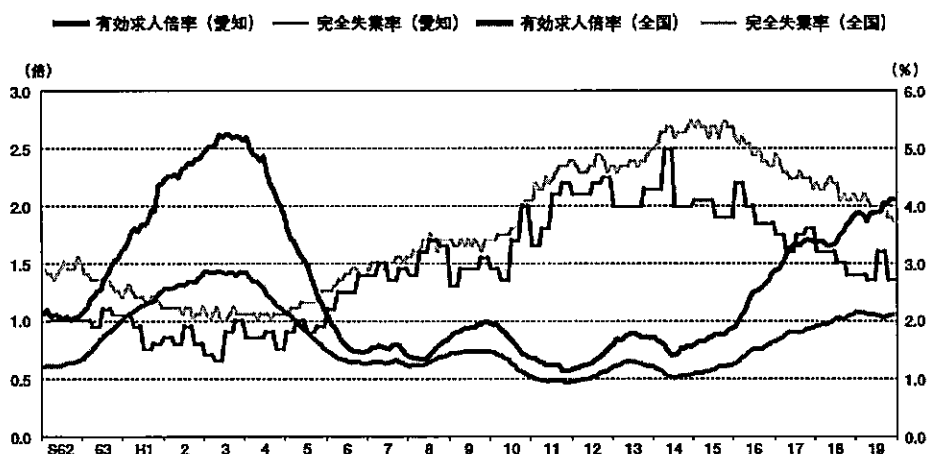


図3 愛知県の有効求人倍率および完全失業率の推移

出典：愛知労働局職業安定部『平成18年度版 職業安定年報』（2008）

図3は愛知県の有効求人倍率と失業率の推移である。有効求人倍率は一貫して愛知が全国よりも高く、とくに2004年からは1を超えただけでなく、全国との差が開いている。完全失業率も一貫して愛知は全国よりも低く、これについても2001年頃から全国との差

が開く傾向にある。

では、名古屋経済の好調の要因は、何だったのだろうか。名古屋圏は、89年に世界デザイン博覧会を開催し、デザイン都市宣言を行って、弱点といわれた都市型産業の集積の弱さを克服しようとした。「失われた10年」の90年代に産業の体質転換が進み、2000年以降にその成果が出てきたのだろうか。

その答えは否である。名古屋経済の好調をもたらしたのは、やはり製造業であった。名古屋圏の経済を支え、いまでも支え続けているのは、依然として「ものづくり」である。

図4に示されているように、全国の製造品出荷額等は90年代に低下傾向にあったが、名古屋圏は低下していない。全国シェアは2000年以降拡大する傾向にある。京浜工業地帯、中京工業地帯、阪神工業地帯の3大工業地帯で製造業出荷額等のシェアが拡大しているのは、名古屋圏に属する中京工業地帯だけである。

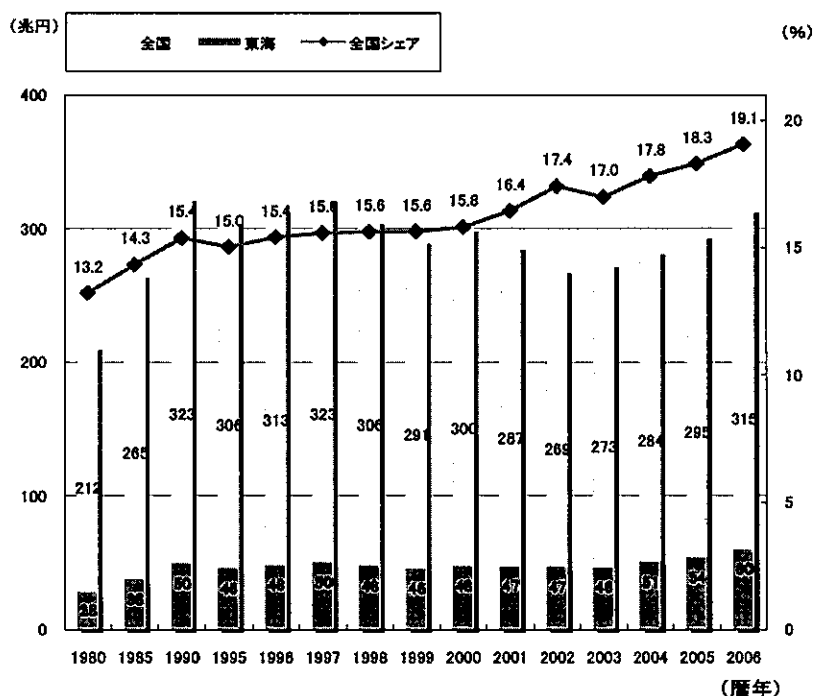


図4 東海3県（愛知・岐阜・三重）における製造品出荷額等の推移

出典：中部経済産業局総務企画部調査課『東海経済のポイント 2008 年度版』（2009）

名古屋圏（愛知県、岐阜県、三重県）の2008年時点における製造品出荷額等の業種別構成比を見ると、最も大きな割合を占めているのが輸送用機械（＝自動車産業）の43.6%である。同じ時期に全国で輸送用機械は19.0%を占めるにすぎないので、名古屋圏の製造業が輸送用機械に傾斜する構造をもつことが明らかである。

80年代当時から輸送用機械は名古屋圏のリーディング産業であったが、その比重は高ま

る傾向にある。輸送用機械が製造品出荷額等に占める割合は、1985年に32.8%であったのが、1995年には35.3%に上昇し、2008年にはいま上に述べたように43.6%と大幅に伸びている。

98年から2004年までの名古屋圏における鉱工業生産指数の推移を検討した家森信善によれば、2001年後半に全国、名古屋圏とも生産は落ち込みむが、その後の回復を見ると、全国平均と名古屋圏では差がある。全国平均では2004年第1四半期に至っても2000年水準に回復しないのに対して、名古屋圏は2001年第4四半期を底として急回復する。鉱工業生産指数を自動車関連産業とそれ以外に分解してみると、名古屋圏において2002年以降の鉱工業生産の回復が全国よりも顕著であったのは、自動車関連産業が牽引したからであることがわかる(家森 2004: 1-2)。

名古屋経済の好調さが誰の目にも明らかになるとともに、2004年頃から名古屋ブームが起こる。味噌カツで有名な「矢場とん」やブランド品の買い取りで知られる「コメ兵」が東京に進出したのは2004年である<sup>9)</sup>。2005年3月には中部国際空港が開港、東海環状自動車道が一部開通、4月には愛知万博が開幕と、2004年と2005年は、名古屋圏が全国的に注目を集めた2年であった。

## 5 東アジアにおける都市圏比較：ソウル会議での議論

2006年8月24日～25日に「北東アジアの主要都市リージョンの再編と競争力」というテーマの国際会議がソウルのKorea Research Institute for Human Settlementで開催された。比較研究の対象となった都市は、韓国のソウルと釜山、日本の東京、大阪、名古屋、中国の北京、上海、広州の8都市である。過去数十年に渡る各都市の統計データが事前に収集され、会議当日はそのデータを共通の前提として、それぞれの国の都市について報告しあった上で、90年代以降の北東アジアの諸都市でどのような都市再編が推し進められ、その結果都市の競争力がどのように変化したかについて議論された<sup>9)</sup>。

その会議では様々な論点が議論されたが、日本の3つの都市圏に関連して一つ問題にされたのが、名古屋圏が東京圏および大阪圏と比較して経済的パフォーマンスが良いのはなぜかということであった。注目されたのは、製造業出荷額が東京圏と大阪圏で一貫して低下傾向にあったのに対して、名古屋圏では一貫して増加傾向にあったこと、また名古屋圏では自動車産業、機械産業、航空宇宙産業など、地域を支える産業が次々に育っていることである(Kim 2006: 21)。

既に述べたように、先進国において製造業の置かれた状況は厳しい。たとえば、釜山では主力産業であった繊維が衰退したあと、リーディング産業が育っていない(Jeong 2006)。それに対して、名古屋圏では、かつて主力産業であった繊維が衰退したあとは、重化学工業がその後を引き継ぎ、重化学工業の成長力がNIES等の経済発展によって鈍化した後は、電気、輸送機械、一般機械へと産業の中心が比較的スムーズに移動した。地域のなかに付加価値を生み出す製造業が産み出されているのであり、言い換えれば、円高による価格競争力の低下にもかかわらず、それを補って余りある競争力を持つ製造業が名古屋圏に生成・発展している。それはなぜだろうか。

キムによれば、名古屋圏にユニークな制度的条件が備わっていることがその疑問を解く

鍵である。制度的条件とは、トヨタや三菱など有力な複数の製造業企業が下請企業との間に協調的な関係を保っているだけでなく、地方政府などのようなローカルな組織との間にも協調的な関係を維持していることを指す (Kim 2006: 21)。キムは、それをリージョナル・イノベーション・システム regional innovation system (Kim 2006: 28) と呼ぶ。

しかし、下請システムや政府との協調的な関係は、別に名古屋圏だけでみられるものではない。キム自身も、図 5 にあるように、東京圏、大阪圏、名古屋圏はイノベーション主導という同じ段階に位置づけている。したがって、問題となるのは、イノベーションを継続的に産み出す仕組みにおいて、名古屋圏で特にその制度的条件が効果的なのはなぜかということになる。

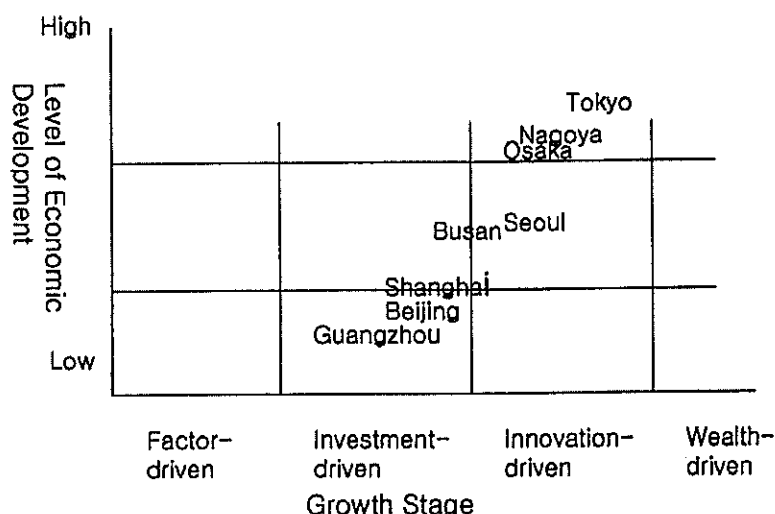


図 5 8つの都市圏の成長段階

出典：Kim 2006

## 6 イノベーションを継続的に生み出す構造

キムが指摘するように、日本の都市の場合、中国の都市とは異なり、海外からの投資が成長を主導しているわけではないので、東京圏と大阪圏とどう異なるのかという問題を脇に置けば、名古屋圏の製造業の競争力がイノベーションのポテンシャルの高さと関係があると考えること自体は、的外れではないと思われる。

イノベーションを継続的に生み出す構造が名古屋圏においてどのように構築されているかについて、事例研究を行ったのがエジントン (1999) である<sup>10)</sup>。

エジントンが依拠しているのは、イノベーションが起きるにあたって社会-空間的な要因が重要だと主張するストーパーの研究である (Storper, W. 1992) (Storper, W. 1993)。高い技術力を持った大企業が存在すること、あるいは政府による政策的介入があること、

この2つの条件が存在することはイノベーションにとって重要であるが、それだけでは十分ではない。ストーパーが強調するのは、複数の企業間に経済外的な関係が形成されていること、また政府機関や財界組織など非営利団体が企業の経済活動を支援していることである。関係する機関や組織の間にコミュニケーションが密に展開し、共通の状況把握に基づく改善や改良が機動的に行われることが、イノベーションが起こるために必要だというのが、ストーパーの指摘である。

そこから、企業、組織、団体が近接して立地していることがイノベーションにとって重要だという論点が提出され、さらにリージョン region という空間的単位のもつ重要性が導き出される (Scott, A.J., ed. 2001) (Scott, A. and Storper, M. 2003)。ある一定の空間的な範囲において、複数の企業、政府機関、大学など研究組織の間の相互作用を通して知識が創造され、蓄積されていくことに着目したモーガンは、それを「学ぶ地域 learning region」と呼んだ (Morgan, K. 1997)。このようなリージョンへの着目は、情報ネットワークが発達し、立地の制約が減少したようにみえるグローバル化の段階において、なぜイノベーションが特定のリージョンに集中して起こるのかという問題意識が背後にある<sup>11)</sup>。

エジントンによれば、複数の企業間に経済外的な関係が形成されていること、また政府機関や財界組織など非営利団体が企業の経済活動を支援していること、以上の二つの条件を名古屋圏は満たしている。追いつき型近代化の過程を歩んできた日本において、イノベーションは欧米のような線型モデル the linear model ではなく、鎖結合モデル the chain-linked model で捉えるのが妥当である (図 6)。日本の製造業は、絶えざる改善 kaizen を通して、より消費者に受け入れられる品質の製品をつくりあげることにかけている。「すりあわせ」型のアーキテクチャ<sup>12)</sup>をもつといわれる自動車産業が集積する名古屋圏は、まさに鎖結合モデルのイノベーションが起こっている典型的な事例である。

複数の政府機関が企業の経済活動を支援する施策を展開する点に関しては、ジェイコブズの研究がある。彼によれば、70年代以降、自動車産業をもつ都市地域がおしなべて成長したわけではない。フォードの本拠地デトロイトは衰退したが、トヨタの本拠地がある名古屋圏は成長した。その差はどこから生まれたのか。ジェイコブズが注目するのは、地方政府の間の協調関係である。ローカルな市場主義と人種問題はデトロイト都市圏を構成する自治体群に競争的分離主義をもたらし、その結果としてデトロイト都市圏のなかに大きな格差の構造が生まれた。それに対して、人種問題がなく、政府の指導力の強い日本では、名古屋都市圏を構成する自治体間に相互依存関係が形成され、そのなかに格差の構造は生みだされなかった (Jacobs, A.J. 2003) (Jacobs, A.J. 2004)。

エジントンの主張にジェイコブズの指摘を合わせると、名古屋圏において企業と企業の間ネットワークが張りめぐらされているだけでなく、行政機関相互にも政策をすりあわせる関係が存在しており、それが名古屋の競争力の基礎にあるのではないかという主張である。

しかし、考えてみれば、中部地方整備局や中部経済産業局のような中央政府の出先機関、愛知県、岐阜県、三重県の県レベルの自治体、名古屋市という政令指定都市、そのた市町村レベルの自治体、これらの間に垂直的および水平的な関係があり、日常的にコミュニケ

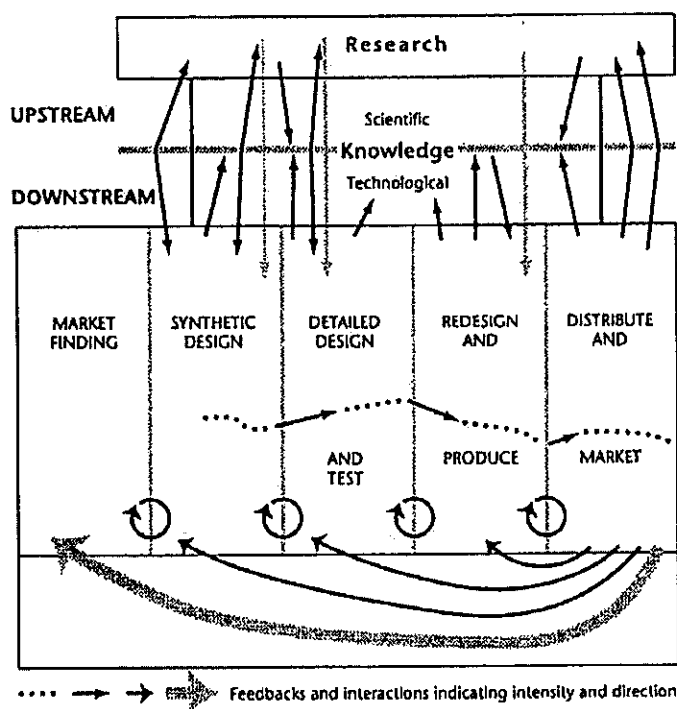


図6 イノベーションの鎖結合モデル

出典：Edgington 1999

ーションを取りながら政策的協調を図っているということは、少なくとも日本の研究者にとっては、いわば自明の事実である。その意味で、名古屋圏に関するジェイコブズの指摘に目新しいものはない。

しかし、デトロイト都市圏と名古屋圏を比較するジェイコブズの研究が教えるのは、その「自明な事実」が必ずしも世界のどこでも通用する常識ではないということである。「自明な事実」であるがゆえに、日本において国の出先機関、県、市町村が競争的分離主義的な政策を採用せず、概ね政策的協調をとっているという事実は、われわれが見落としがちな視点であるかもしれない。たとえば、ソウル会議においても、ソウル大都市圏について報告したパクは、ソウル圏のガバナンス構造が断片化されており、そのことが競争力にとって不利な条件となっていることを指摘していた（Park, S.H. 2006）。

## 7 ソウル会議で見落とされたもの

名古屋圏の製造業がなぜ競争力をもちえたかについてソウル会議に沿いながら論じてきたが、競争力をイノベーションと関連づけて捉えようとしたソウル会議で見落とされていた論点がある。それは、名古屋圏が90年代以降、外国人労働者の集中する地域になったという事実である。

法務省入国管理局のデータによれば、2007 年末時点における外国人登録者数は約 215 万人で、全人口の 1.69%を占める。国籍別で最も多いのは、特別永住者を除くと、中国 (28.2%) で、次いでブラジル (14.7%)、フィリピン (9.4%) となっている。都道府県別では最も多いのが東京都 (17.8%) で、以下、愛知県 (10.3%)、大阪府 (9.8%)、神奈川県 (7.6%)、埼玉県 (5.3%)、千葉県 (4.9%)、兵庫県 (4.7%) である。

厚生労働省職業安定局のデータによれば、2006 年 6 月 1 日時点において、直接雇用されている外国人労働者数が最も多い都道府県は、東京都で約 4 万 4 千人であり、次いで愛知県の約 2 万 7 千人、静岡県約 1 万 7 千人と続く。愛知県と静岡県に岐阜県と三重県を加えた東海 4 県でみると総数で約 6 万人となり、全国の四分の一強を占める。間接雇用されている労働者数をみると、第 1 位は愛知県で約 3 万 3 千人、第 2 位は静岡県で約 2 万 7 千人である。東海 4 県でみると総数で約 8 万 4 千人であり、全国の約半分を占める。言うまでもなく、この外国人労働者の東海 4 県への集中は、東海地方が製造業の集積地であることに由来する。

主として自動車産業の裾野を構成する中小零細企業に雇用されている日系人労働者に関しては、すでに大久保武 (2005) や 梶田孝道・丹野清人・樋口直人 (2005) の研究がある。名古屋圏はまさに日系人労働者の集住地であり、彼らは「柔軟」な労働力としてこの地域の製造業を支える存在なのである。

もうひとつ、ソウル会議で触れられなかったことは、名古屋経済がトヨタ依存の構造を持っているという点である。佐々木雅幸は、名古屋圏の経済が好調に見えるのは、経済全体が好調なのではなく、トヨタ自動車が一番勝ちしているだけにすぎないと指摘する (佐々木雅幸 2004: 20)。このたびの世界同時不況が示したように、トヨタに依存する経済は、ある局面では強さが目立つが、局面が変われば弱さが前面に出てくるといふ浮き沈みの激しい特性をもつだろう。

それと関連して、最後に指摘しておきたいのは、自動車産業の成長のパターンが今後変化するかもしれないということである。すでに論じたように、名古屋圏は「すりあわせ」型のアーキテクチャをもつ自動車産業においてイノベーションを起こす条件を備えている。グローバル化によって生まれた富裕層をターゲットに、改善によって高品質の製品を製造し、高付加価値を生み出す戦略は、90 年代半ばから 2007 年頃までは功を奏してきた。

しかし、米国のサブプライム問題に端を発する世界的な不況のなかで、その戦略がこの先も通用するかどうかは不透明である。すでに自動車産業においても、モジュラー型のアーキテクチャが浸透しつつあるが (青木昌彦・安藤晴彦編 2002)、BRICS の台頭はその傾向を促進する可能性がある (丸山知雄 2007)。それは、「すりあわせ」型に長けた名古屋圏の優位性を損なう方向に作用するかもしれない。

# [注]

- 1) わが国の生産の落ち込みが、世界的な景気調整の震源である米国と比べても大幅なものである理由については、第 1 に落ち込みの大きい輸送機械、電気機械、一般機械の 3 業種がわが国の鉱工業全体の約半分を占めていること (米国は 2 割程度)、第 2 にそれら 3 業種を中心とした製造業の輸出比率がわが国は米国よりも高いこと、第 3 にわが国では部品や素材の国内調達比率が高く、最終需要の製造業生産に対する誘発力が高いために、輸出の減少の国内製造業に対する波及効果が大きいこと、以上の 3 つの要因が指摘されている (日本銀行『金融経済月報』2009 年 2 月)。ちなみに、上の 3 業種は、名古屋圏の製造業における主要 3 業

- 種でもある。生産の落ちこみがとくに名古屋圏において甚だしい所以である。
- 2) 80年代以前の世界都市論については、加茂利男（1985）の第2章が詳しい。
  - 3) イギリスのラフバラー大学 Loughborough University を拠点として、Globalization and World Cities Research Network が形成され、世界都市研究者の間で研究の交流が行われ、研究成果が蓄積されている。研究成果はすべて次のサイトに公開されている（<http://www.lboro.ac.uk/gawc/>；2009年5月5日確認）。
  - 4) これについては、黒田由彦（2006）を参照されたい。
  - 5) 名古屋に言及した数少ない最近の例がショートの論文であるが（Short 2004）、名古屋圏が300万人以上の人口を抱える大都市であるにもかかわらず、世界都市としての特性をもっていないという指摘である。
  - 6) かつて世界的に有名であった瀬戸のノベルティは、現在では「文化財」として保存が試みられている。円高が産業空洞化を引き起こしたもうひとつの例として、精密機械産業の集積地として知られる岡谷市を挙げておこう。1995年に産業空洞化の状況を同業組合幹部にインタビューしたことがあるが、85年の円高から10年間で中小零細の工場は約3分の1に減少したということであった。減少した分の半分は海外移転であった。
  - 7) 名古屋圏の産業的基盤が一貫して「ものづくり」であることを、歴史を踏まえながら明らかにしているものとして、林上（2006a）および林上（2006b）がある。
  - 8) 2004年には週刊東洋経済が臨時増刊で「最強の名古屋」を特集した（2004年5月12日号）。週刊東洋経済は、2007年に臨時増刊で「最強の名古屋ふたたび」を特集している（2007年4月4日号）。名古屋に造詣の深いエコノミストの一人である水谷研治氏が『世界最強 名古屋経済の衝撃』（講談社）を出版したのは2005年である。ちなみに、社団法人中部開発センターは、2005年に名古屋ブームに関するアンケート調査を行っている。その興味深い結果については、<http://www.crec.jp/katudou/chousa-nagoyaboom.html>（2009年5月6日確認）を参照されたい。
  - 9) 日本の3都市についての報告を行ったのは、東京が町村敬志氏（一橋大学）、大阪が佐々木雅幸氏（大阪市立大学）と杉浦幹男氏（大阪市立大学）、名古屋が筆者であった。
  - 10) エジントンは「名古屋圏」という用語ではなく、「中京圏 Chukyo Region」という用語を使用している。
  - 11) 特定の地域の例としては、言うまでもなく、IT産業が集積するシリコン・バレーやバイオ産業の集積で知られるノースカロライナのリサーチトライアングル・パークが挙げられる。
  - 12) 「すりあわせ」型のアーキテクチャという概念については、ウルリッヒを参照されたい（Ulrich, K. 1995）。自動車産業が「すりあわせ」型のアーキテクチャをもつことに関しては、藤本隆宏（2003a）が詳しい。90年代の製造業没落とは裏腹に、90年代半ば以降、自動車産業を中心として、生産性向上や開発期間の大幅な短縮が起こっていたことに関しては、藤本（2003b）が有益である。

## 〔文献〕

- 青木昌彦・安藤晴彦編，2002，『モジュール化—新しい産業アーキテクチャの本質』東洋経済新報社。
- Edgington, D.W., 1999, "Firms, Governments and Innovation in the Chukyo Region of Japan", *Urban Studies*, Vol. 36 (2), 305-339.
- Friedmann, J., 1986, "The World City Hypothesis", *Development and Change*, Vol. 17 (1), 69-83. Reprinted in: Knox, P.L. and Taylor, P.J., eds., 1995, *World Cities in a World System*, Cambridge University Press.
- 藤本隆宏，2003a，『日本型プロセス産業』の可能性に関する試論：そのアーキテクチャーと競争力，東京大学 COE ものづくり経営研究センターMMRC Discussion Paper No.1.
- 藤本隆宏，2003b，『能力開発競争—日本の自動車産業はなぜ強いのか』中公新書。
- 林上，2006，「名古屋大都市圏の『ものづくり』と都市産業構造」『都市計画』第55巻第4号，pp.7-10.
- 林上，2006，「ものづくり大都市圏・名古屋圏の産業構造と都市構造」『日中都市化シンポジウム論文集』pp.69-90.
- 家森信善，2004，「絶好調名古屋は構造的か？」『名古屋大学高等研究院金融システムプロジェクト・ニューズレター』第24号。
- Jacobs, A.J., 2003, "Embedded Autonomy and Uneven Development: A Comparison of the Detroit and Nagoya regions, 1969-2000", *Urban Studies*, 40, 335-360.
- Jacobs, A.J., 2004, "Inter-local Relations and Divergent Growth: The Detroit and Tohoku Auto Regions, 1969 To 1996", *Journal of Urban Affairs*, Vol. 26 (4), 479-504.

- Jeong, O., 2006, "Busan, dreaming of Renaissance?", International Conference Restructuring and Competitiveness of Major City-Regions in Northeast Asia, Seoul, August 24-25, 2006.
- 加茂利男, 2005, 『世界都市—「都市再生」の時代の中で』有斐閣.
- 梶田孝道・丹野清人・樋口直人, 2005, 『顔の见えない定住化—日系ブラジル人と国家・市場・移民ネットワーク』名古屋大学出版会.
- Kim, Won Bae, 2006, "Restructuring and Competitiveness of Major Metropolitan Regions in Northeast Asia: An Overview", International Conference Restructuring and Competitiveness of Major City-Regions in Northeast Asia, Seoul, August 24-25, 2006.
- 黒田由彦, 2006, 「世界システムと世界都市の論理」古城利明ほか編, 2006, 『地域社会学講座2 グローバリゼーション/ポスト・モダンと地域社会』東信堂.
- 丸山知雄, 2007, 『現代中国の産業—勃興する中国企業の強さと脆さ』中公新書.
- Morgan, Kevin, 1997, "The Learning Region", *Regional Studies*, 31 (5).
- 大久保武, 2005, 『日系人の労働市場とエスニシティ—地方工業都市に就労する日系ブラジル人』御茶の水書房.
- Park, S.H., 2006, "Neo-liberal Seoul?", International Conference Restructuring and Competitiveness of Major City-Regions in Northeast Asia, Seoul, August 24-25, 2006.
- 佐々木雅幸, 2004, 「愛知経済の『強み』と『弱み』」『経済科学通信』No.106.
- Sassen, S., 1991, *The Global City*, New York. London, Tokyo, Princeton University Press.
- Scott, A. and Storper, M., 2003, "Regions, Globalization, Development", *Regional Studies*, Vol.37 (6&7).
- Scott, A.J., ed., 2001, *Global City-Regions: Trends, Theory, Policy*, Oxford University Press. アレン・J・スコット, 2004, 『グローバル・シティ—リージョンズ—グローバル都市地域への理論と政策』ダイヤモンド社.
- J.R. Short, 2004, Black Holes and Loose Connections in the Global Urban Network, *The Professional Geographer*, 56 (2).
- Storper, W., 1992, "The Limits to Globalization: Technology Districts and International Trade", *Economic Geography*, 68, 60-93.
- Storper, W., 1993, *The Regional World: Territorial Development in a Global Economy*, Guilford Press.
- Ulrich, K., 1995, "The Role of Product Architecture in the Manufacturing Firm", *Research Policy* 24 (1995).

(黒田由彦：名古屋大学)