

メガトレンドのなかの名古屋経済圏と将来像

The Greater Nagoya Economy under Globalization

塩見治人

Haruhito Shiomi

1. 「グローバル」概念の成熟

ロシア文学者の亀山郁夫は、現代社会のメガトレンドについて、「グローバル化と呼ばれる現代は、反グローバル化の時代でもある」として、それを「グローバル化」の時代と呼んでいる。「世界を一元化（グローバル化）していこうとする動きと、世界を個別化（ローカル化）に向かう動きが、がっぷり四つ組むかたちで、いまや、新しい地球社会が形づくられようとしている」との認識を述べている¹⁾。これは文化論の立場からの大局観であるが、経済社会もまさにこの方向に進んでいるといわざるを得ない。

しかしながら、スポーツやエンターテインメントの分野ばかりでなく経済活動においても、これらを貫通するグローバリゼーションを日常的に体験し、享受していながらも、われわれは生きる現場でどれほどグローバリゼーションを意識化しているのだろうか。1977年以来34年に互り工業出荷額で日本一をつづけ、一時は世界 GDP の1%を生み出すとまで言われこともある「ものづくり王国愛知」においてすら、ルーティン化された普段の仕事や生活の場において誰しものがいつもグローバリゼーションとの強い緊張関係に直面しているわけでもないのではないだろうか。

グローバリゼーションの同時代史を経済活動の場裏で素描しておきたい。

回転寿司チェーンは、100円で廻して4円の収益を得るため食材の調達に地中海や北海に及び、中国から高級ネタの赤貝やあわびが大量に開発輸入されている。定番ネタのえんがわには、元々のヒラメから初代オヒョウ、2代目カラスガレイ、3代目アブラガレイ、そして4代目にはドーボー（多宝）とつぎつぎに代替魚が求められてきた。インドネシア産うみへびはあなごより美味だとの怪しいデマさえある。ブライダル会場のメインテーブルを飾る花々はオランダからの空輸と聞く。東京近郊の酪農家では牛の飼料は99%が輸入品でこれ以上円安がすすむと廃業だと聞く。黒毛和牛も、讃岐うどんも、スーパーの豆腐も果たして国産品といえるのだろうか。

高原レタス生産量日本一を誇る長野県川上村は人口4800人の村に中国東北部から600人を越える研修生が訪れて野菜を育てる。半年ちょっと働けば本国での年収の4倍になるという。研修生に支払われる手当は時給換算で約530円。長野県の最低賃金669円以下にもかかわらずである。宮崎県南郷町の目井津漁港は近海かつお一本釣りの漁では日本一だが、1980年に2874人いた漁師はいま四分の一になり、161人のインドネシアの水産高校卒業生が研修する。あるかつお漁船は乗組員20人のうち6人が研修生・実習生だ。手当は1年目が月4万円、2年目が7万円、3年目が8万円。彼らは半年ごとに10万円を本国に送金しているが、この額は実家のほぼ年収にちかい。

京都にある日本最大手の婦人服通販業者は、ものづくりをほぼすべて中国に移してブルーカラー労務費を十分の一に抑えているだけではない。さらにオフィスの仕事のうち人事、経理さらに総務の仕事までも、小さく切り分けてマニュアル化し、日本語教育の盛んな中国東北部へアウトソーシングしており、1件当たりのホワイトカラー労務費を五分の一に削減できたという。ホワイトカラーの仕事でも、現在で3割、将来は5割以上の海外移転が可能であるといわれている。

デザインのいいイタリアのスクーターを購入しようとしたら製造は台湾、ホンダもヤマハも廉価モデルの製造はアジア。アジアの若者向けにヨット部品のセールをおこなう瀬戸内海の島がある。SPA（自社企画製造直販アパレ

ル) とよばれるわが国のユニクロの製造拠点は中国に、アメリカの GAP やスウェーデンの H & M の製造拠点はバングラディッシュにある。南紀の米農家は利益にならず稲田放棄地が増え、3軒に1軒が空家になっている。愛知の農業企業家はミャンマーでコシヒカリの農場経営をはじめている。愛知県岡崎市の地場仏具産業の仏壇用仏像には何かしら大陸的におおらかな微笑をたたえたものがある。仏壇・仏具の大衆品は上海近郊の木工職人によるものが多い。

本稿は、このような同時代史の諸現象を2つの概念「外へのグローバリゼーション」「内なるグローバリゼーション」に整理して認識し、名古屋経済圏(愛知、岐阜、三重)の経済活動に現れたグローバリゼーションをできるだけ立体的に把握しようとしている。つまり、本稿の関心は名古屋経済圏を《外から見て、外から認識・評価する》ことにある。日本のものづくりの中心地だけに、この地域は2つのグローバリゼーションの影響をとくに強く受けるのではないかと考えられるからである。

この場合、本稿が焦点を当てるのはつぎの2つの問題である。

第1は、2つのグローバリゼーションの進展は、「グローバル」概念の成熟を導出しているのではないかということである。「グローバル」概念とはふつうグローバルとローカルの合成語とされ、経済活動領域では、世界のなかの地域と地域、地場産業と地場産業、地域産業集積と地域産業集積がそれぞれその独自性を保持しつつ、ネットワークを作って協働しひとつのビジネスを遂行すること、として用いられはじめています。ここでいうネットワークとは、継続的な相対取引で結ばれた地域間、地場産業間、地域産業集積間の経済関係のことである。同時代史のなかに現にみられる経済活動領域でのグローバリゼーションは、ますますその深部でグローカリゼーション、すなわち世界各地の独自性を持ったままの新しい総合を読み取ることができるのではないだろうか。これが本稿の第1の問題である。

第2に、本稿は名古屋経済圏の2つのグローバリゼーションのなかにどのような雇用問題が介在しているのかを読み取ろうとしている。本稿のもうひと

つのキーワードは「雇用流出」「雇用劣化」、つまり「雇用流動化」である。地域雇用問題は、豊かな地域社会にとってすべての根底にあると考えるからであり、北海道夕張市危機や今年7月のアメリカのデトロイト市破綻などの地域自治体問題は雇用問題に約言できると考えるからである。

本稿は、2つのグローバリゼーションの名古屋経済圏への影響を多面的に洞察して、このようなグローカリズムと雇用にみられる「すでに起こった未来」(ピーター・F・ドラッカー)として洞察しようとするのである。

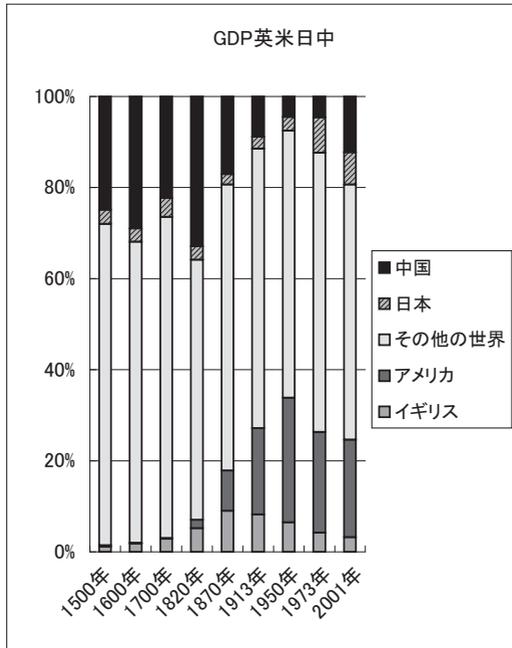
2. メガトレンドのなかで地域を考える

名古屋経済圏を《外から見て、外から認識・評価する》という時、大局的かつ長期的な経済動態すなわちメガトレンドのなかに見られる3つの動向が、まず論者の念頭にはある。

(1) 3つのメガトレンド オランダ・グローニンゲン大学の経済学者アンガス・マディソンは計量的手法を駆使して世界各国・各地域の経済成長をGDP(国内総生産)の視座から推計し、世界経済2000年史の概要を描いた²⁾。表1は、彼の研究によって、世界のGDP総体に占める世界各国・各地域の比重に関して、16世紀初頭から21世紀初頭までにわたる超長期的変化を示したものである。

この研究によれば、世界のGDPに占めるアジア地域(中国、インド、日本、東南アジア等)の比重は、1820年まで50%を超えていた。この間、とくに中国(明・清時代の中華帝国)は20~30%を占めており、一方、18世紀後半に世界で初の産業革命(工業化)を始めたイギリスのGDPは、1820年時点でも、世界の5%弱に過ぎなかった。日本のGDPは、戦国時代より江戸時代中期までの長期にわたりイギリスを凌駕していたのであり、第2次世界大戦後再びイギリスを超え、1973年には世界の約8%占めてアメリカに次ぐ経済大国になっている。日本がGDPで世界第2位になったのは明治百年記念式典の1968年であったが、世界経済におけるこの2位の経済大国の位置は、2010年に中国に取って代わられるまで実に42年間も続いたのである。今や日本は、

表1



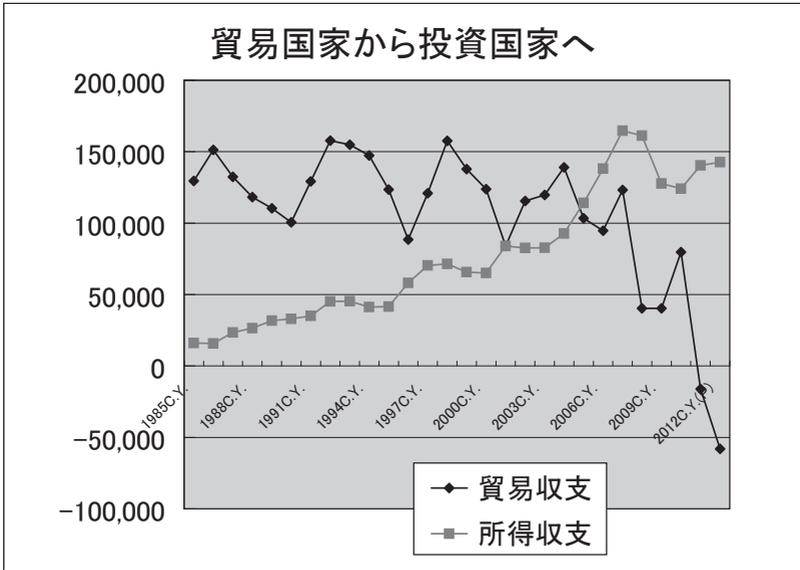
(出所) Maddison, Angus, *The World Economy*, Indian edition 2007, p.639より作成。

21世紀初頭において新興諸国の台頭という歴史的趨勢のただなかに立たされることになった。これが、われわれの東海地域へのアプローチの念頭にある第1のメガトレンドである。

われわれの念頭にある第2のメガトレンドとは、2005年以降、日本は、もはや実態として「貿易立国」ではなくなり、「投資立国」へ変貌を遂げていることである。

表2は、わが国の貿易収支と所得収支の長期的な推移を示している。この場合、貿易収支とはモノの輸出額と輸入額の差額のことであるが、この差額は21世紀に入って傾向的に低下して、日本は貿易黒字国から貿易赤字国への転落の様相さえ見せるようになった。表3のとおり、輸出額は2007年の約80兆

表2



(出所) 財務省『国際収支状況』2013年、「国際収支総括表」より作成。

表3. 日本経済の貿易額と海外所得

年	輸出	輸入	所得収支
1985	41.6	28.6	1.6
1986	34.6	19.5	1.6
1987	32.5	19.3	2.3
1988	33.4	21.6	2.6
1989	37.4	26.4	3.2
1990	40.7	30.6	3.3
1991	41.5	28.5	3.5
1992	42.1	26.3	4.5
1993	39.2	23.7	4.5
1994	39.3	24.6	4.1
1995	40.3	27.9	4.2
1996	43.6	34.7	5.8
1997	49.5	37.4	7.0
1998	48.9	33.1	7.1
1999	45.8	32.0	6.6
2000	49.5	37.2	6.5
2001	46.6	38.2	8.4
2002	49.5	37.9	8.3
2003	51.9	40.0	8.3
2004	58.3	44.4	9.3
2005	62.6	52.3	11.4
2006	71.6	62.2	13.8
2007	79.7	67.4	16.5
2008	77.3	77.3	16.1
2009	50.9	46.8	12.8
2010	63.9	55.9	12.4
2011	62.7	64.3	14.0
2012	61.4	67.2	14.3

(出所) 財務省『国際収支状況』2013年、「国際収支総括表」より作成。

円をピークに低下傾向をしめるようになり、輸入額は大きく膨らんで60兆円を超えるようになってきた。一方、所得収支とは、おもに直接投資と証券投資に関わる配当金、利子などの受取・支払が計上されるが、投資収益には現地子会社の内部留保に当たる再投資も含まれる³⁾。日本の所得収支の差額は1980年代より傾向的上昇の過程をたどり、表3のとおり、その黒字額は2005年以降10兆円を超えるようになった。国内に留まって貿易で稼ぐよりも、海外に出て出稼ぎで稼ぐといった構造変化がおり、これが21世紀の日本に定着した長期的趨勢となった。かつてのイギリス、そしてアメリカの辿った道を日本も歩んでいるのである。

最後に、われわれの念頭にある第3のメгатレンドとは、日本国内の雇用構造の変化がまた同じくアメリカの道を歩んでいるということである。

表4は、産業別就業人口比率の日米比較である。農林水産業等の比率は日米ともに更なる低下傾向にあるが、アメリカは1.5%の比率でもって世界の農業を支えている。製造業の比率は、日本で2割、アメリカで1割であるが、「もの

表4. 産業別就業人口比率の日米比較

	1990年		2000年		2008年	
	日本	アメリカ	日本	アメリカ	日本	アメリカ
農林水産業、狩猟	6.7	2.9	5.1	2.6	4.2	1.5
鉱業、採石業	0.1	0.6	0.1	0.4	0.1	0.6
製造業	24.3	17.5	20.5	14.7	18.4	10.9
電気、ガス、水道業	0.5	1.4	0.5	1.1	0.5	0.8
建設業	9.5	6.1	10.1	7	8.4	7.5
商業	22.5	20.5	22.9	20.6	23.5	20.9
運輸、倉庫、通信業	5.9	5.7	6.4	6.1	6.1	4.5
金融、保険、不動産	8.4	11.3	9.6	12.2	14.6	17.7
公務、サービス業	21.5	34	24.3	35.3	23	26.3
分類不能	-	-	0.6	-	-	9.3
計	100	100	100	100	100	100

(出所) 矢野恒太記念会『世界国勢図会』各年度版より作成。

づくり王国」日本でもその比率がアメリカの方向に進んでいる。日米両国ともに最大の雇用はいわゆる第3次産業が生み出している。その比率はアメリカが7割強、日本が7割弱といえる。ここでは日本の雇用創出の現場がものづくりから離れつつある趨勢を確認しておきたい。

これら3つのメガトレンドについて、今日ではそれぞれにグローバリゼーションの影響力を考えざるを得ないのである。

(2) **名古屋経済圏の将来像提言とメガトレンド認識** 新しいミレニアムに入り、名古屋経済圏でも地域の将来像、21世紀像についての多くの提言がみられる。これらの提言群は、上述の3つのメガトレンドをどのように意識しているのだろうか。3つを取り上げておきたい。

産業界レベル まず、(社団法人)中部経済連合会『中部地域の新産業構造ビジョン』(2011年2月)は、従来の自動車産業につぐ地域の次世代リーディング産業として①次世代自動車産業、②航空宇宙産業、③低炭素・資源リサイクル産業、④長寿ヘルスケア産業、⑤観光産業、を創造し、産業構成をシフトアップしつつ、「中部産業首都圏」の形成を提言している⁴⁾。

この報告書は、「国内市場の変化のトレンド」「世界経済の変化のトレンド」から低炭素ニーズ、移動ニーズ、インフラ整備ニーズ、健康長寿ニーズ、観光ニーズを読み取り、5つの次世代産業を構想したのであり、次世代自動車産業は低炭素ニーズと移動ニーズに対応した現在の自動車産業の発展形、航空宇宙産業は低炭素ニーズ、移動ニーズ、インフラ整備ニーズをチャンスにした現在の航空宇宙産業の発展形、低炭素・資源リサイクル産業は低炭素ニーズへの対応、長寿ヘルスケア産業は健康長寿ニーズへの対応、観光産業は観光ニーズと移動ニーズへの対応、であるとしている。また先進国や新興国の企業との国際競争、グローバル化の深まりは、究極のところビジネスモデルの革新の問題に帰着するとして、「エンドユーザー向けの完成品を組み立てる企業よりも完成品メーカー向けにキーとなるパーツや素材を供給する企業の方が高収益を上げる可能性が出てきている」「企業間関係は…垂直ピラミッド型が主流。しかし、どちらかと言えば水平ネットワーク型が望ましい」「産

業は資本集約度や、さらには知識集約度を上げる方向を目指す必要があると思われる。知的財産戦略の重要性がますます高まる」と指摘している⁵⁾。

雇用問題について、この報告書は、中部地域のグローバル人材養成制度、交換留学制度、産官学連携に関心を示しているが、地域の雇用創出、雇用確保については射程外にあり、言及していない。

地域圏レベル 第2に、愛知県『あいち産業労働ビジョン2011-2015』（2012年3月）を取り上げる。この報告書のサブタイトルは「世界と闘える力強い愛知を目指して」としている。愛知県初の試みとして、従来の産業分野、労働分野それぞれの計画作りを一体化して策定された画期的なアクションプランである。

この報告書は、愛知県が製造品出荷額で1977年以來33年連続（この時点）して全都道府県のトップにあるが、リーマンショック（2008年）後は他地域に比べて大きなマイナスの影響を受けたとの認識のもとに⁶⁾、平均で2%の実質成長を目指す政府の『新成長戦略』（2010年6月18日閣議決定）に呼応しつつ、愛知県の経済展望としては県レベルの実質経済成長率を年平均0.4%（2006-10年）を2.0%（2011-15年）へ、就業者数380万人（2010年）を384万人程度（2015年）へ、失業率4.3%（2010年）を3.0%以下（2015年）へと、それぞれ導くことが今後5年間の産業労働政策の基本であるとして、重点施策を掲げている⁷⁾。

最大の特色は、グローバリゼーションの視座から地域政策「世界と闘える力強い愛知」を構想していることである。その背景には、愛知県経済について「1990年代から経済のグローバル化が急速に進む中、モノづくり産業は、国際的な生産ネットワークを構築し、国際的な競争力を高めることにより、日本経済の拡大牽引してきた」との認識がある。この構想の軸心は「アジアの活力を取り込みつつ、産業の活性化を通じて、雇用・所得環境の改善を図る」ことにあるといえるだろう。この立場から、5つの「施策の柱」のもとに12の重点プロジェクトを推進するとしている⁸⁾。

5つの「施策の柱」とは、①中小企業の強化、②次世代産業の育成・強化、

表5. 鉱工業生産の三大都市圏比較



(出所) 中部経済産業局「東海経済のポイント2012 (3大経済圏比較)」2012年、24ページ。

③グローバル展開への対応・内外交流の拡大、④就労促進に向けた人材政策、⑤生き生き働ける環境づくり、である。「次世代産業の育成・強化」の柱のもとには、次世代自動車産業の振興、航空宇宙産業の振興、内需型新産業の育成、企業立地の推進、の4つのプロジェクトが掲げられ、また「グローバル展開への対応・内外交流の拡大」では、アジアとの経済連携、国際ビジネスの支援、観光客の誘致、国際イベント・コンベンションなどの戦略的な誘致、を推進するとしている。また、地域の中小企業問題、雇用問題への十分な配慮がなされている。

ここには、日本最大のものづくりセンターならではの国際性、先進性を含んだ将来像が垣間見られる、としたい。

自治体レベル 第3に、名古屋市立大学大学院経済学研究科・付属経済研究所が開催した第17回公開シンポジウム「21世紀の名古屋市を展望する」(2012年11月)にも言及しておきたい。このシンポジウムには、同大学名誉教授の財政学者と名古屋市で政策策定に当たった元幹部職員3名と中部経済連合会の元ベンチャー支援担当者1名(いずれも同大学特任教授)が参加している⁹⁾。

基調報告は、名古屋市の街づくりの目標が1960年代から80年代にかけては「利便性」、1980年代は「利便性」＋「快適性」、1990年代は「利便性」＋「快適性」＋「安全・安定性」であったと回顧・総括しつつ、21世紀の目標は「利便性」＋「快適性」＋「安全・安定性」＋「災害に強い」であると提起し、20世紀と21世紀の街づくりの前提における最も大きな違いを「21世紀に入って人口の減少が始まり、次第に加速していくこと」とした。これを受けたパネリストたちの発言を要約すれば、①これからは「モノから関係、拡大か選択、お金から考え方、提供から参加の時代」になるとし、20世紀型思考から脱却した新しい住民参加を求める意識改革の提唱、②これからは、公共サービスは行政のみが提供するものではない時代になる。本来「公共」とは3つのセクターつまり「私（市場）」、「公（行政）」、「共（地域）」からなると考えるべきであり、今後は「共」すなわちNPO、ボランティアなどの多様な主体の役割が増大するとの期待、③都市工学の視座から「持続可能性」を基盤に据えた「まちづくり」の中長期的ビジョンとして、持続可能な「環境」の点で低炭素都市、生物多様性、水の復活という3つの「2050なごや戦略」、持続可能な「経済」という点でモノ・ヒト・カネ・情報が行き交う交流連携拠点都市、持続可能な「社会」という点で歴史・風土を重視した「歴史まちづくり」「防災まちづくり」への展望、④地域活性化を目指したベンチャー・ビジネスによる新産業の創業や海外進出のため、これからは特にグローバル人材と知財戦略が必要となることの指摘、などがなされた。

満席の聴衆を前にした重厚な討論であった。しかしながら、本書の立場からすれば、このシンポジウムが市民サービス問題、街づくり問題に関心を集中していたため、名古屋市が置かれている本書のいう3つのメガトレンドは所与とされていたのだといえるだろう。名古屋市の『名古屋市基本計画』（1977年）や、またこれにもとづく今日の『名古屋市中期戦略ビジョン』（2010年）でもグローバル意識は希薄である。中期戦略ビジョンのテーマは、「歴史に残る街・ナゴヤ」となっており、「市民も都市も自らの意思と力ですすむべき道を歩み、豊かな感性と新しい発想で魅力あふれる元気な街を創造す

る」としている¹⁰⁾。

ここでは市レベルと県レベルで行政上の棲み分けがみられるように思われる。グローバルな問題には、先に述べたとおり、県が対峙し、市は市民サービスと街づくりが専門である、といえるのではないだろうか。

名古屋経済圏が3つのメガトレンドへどれほどの緊張感を持って対応しているかは、報告書の中身ではなく、経済社会の現実を見なければならぬだろう。

3. 2つのグローバリゼーション

それでは、さきに述べた3つのメガトレンドは、名古屋経済圏にどのように作用しているのであろうか。われわれの共同研究の成果である塩見治人・梅原浩次郎編『名古屋経済圏のグローバル化対応』（晃洋書房、2013年）によって、その影響力を2つのグローバリゼーションの視座から抽出しておきたい。本稿でいう2つのグローバリゼーションとは、名古屋経済圏の経済活動の海外進出にかかわる「外へのグローバリゼーション」と海外からの圧力による名古屋経済圏の変容にかかわる「内なるグローバリゼーション」のことであり、つぎに述べるように、それぞれが2つのタイプを持っている。

(1) 「外へのグローバリゼーション」

日本経済・日本企業は、いま「6重苦」にあるといわれることがある。①過度な円高の放置、②各国との経済連携の遅れ、③先行き不透明なエネルギー政策、④厳しい温暖化対策、⑤重みを増す企業の公的負担、⑥雇用労働規制の強化、という6つの要因が、企業としての存続を優先せざるを得ない経営側にとっては国内設備投資の抑制、生産拠点の海外シフトを誘発し、国内雇用を減少させて国民生活に閉塞感をもたらしている、とする「空洞化」論の現代版がある。それでは「外へのグローバリゼーション」は、東海地域にどのような変化をもたらしているのであろうか。また、どの程度に深刻なのであろうか。その解明が、本書の第Ⅱ編でなされている。「外へのグローバリゼーション」には「積極的な海外進出」と「受身の海外進出」という2つのタイプ

がある。

積極的な海外進出 名古屋経済圏の大企業は、売上高の増大、世界シェアの獲得を目指してますます海外進出を加速している。

地元のトヨタ自動車（株）では、2011年7月13日に豊田章男社長が国内300万台体制は「石にかじりついてでも、歯をくいしばってがんばりたい」といい、国内生産と国内雇用を守る強い意思表示をおこなっているが¹¹⁾、国内では東海・九州・東日本の3拠点体制を着々と進めている。自然災害に対するリスク分散すること、九州・東日本は人件費の1～2割安いとされること、九州はウォン安の韓国部品が導入できること、などがその狙いであるといわれる¹²⁾。東日本大震災直後の4月22日の会見では、佐々木真一副社長が「一ヶ所の災害で全体が止まることを回避したい。世界各地で部品調達率を上げていく」と述べ、また新見篤志副社長が「東海、九州、東北の3拠点がそれぞれ地域で生産が完結できるよう進めたい」と付け加えた¹³⁾。海外展開については、トヨタ用語「現地現物」の新解釈の方向に進んでいる。2009年6月25日の社長就任会見で豊田章男新社長は、トヨタのグローバル戦略を見直すと言い、世界市場を日本、北米、中国、欧州、新興国の5つ地域に分割し、副社長が各地域の責任者になってそれぞれ独自の開発や生産、販売の戦略を練る「小さなトヨタ」として機能させると述べた。「経営の方針を商品やマーケットに軸足を置くようにかえる」と宣言したのである。この方針は、2009年秋に始まる一連の「トヨタ品質問題」への対応の中で、再認識されることになり、2010年2月5日会見の社長会見でも「クルマ造りを通じて地域社会に貢献するのが当社の経営のベース。海外生産する場合も、現地で造り、現地で調達する」と「現地現物」重視が繰り返され、今日ますます着実のこの方向に進んでいる¹⁴⁾。

表6は、トヨタの世界生産体制を2012年の地域別生産実績で示している。トヨタの国内生産は全体の40%であり、その半数が輸出される。国内顧客向けの生産はトヨタの世界生産全体の20%に過ぎない。表7は、トヨタの2012年時点の国内生産体制を組立工場群で示している。組立工場の生産能力から見

て、名古屋経済圏の比重は、64%である。この東海地域のトヨタが国内3極化と海外進出という2重の圧力に曝されているのである。

このような名古屋経済圏からの「積極的な海外進出」について、本書では、第5章で戦前「航空都市名古屋」「日本の兵器廠」と呼ばれた地域の伝統産業である航空宇宙産業の新展開を、第7章で戦前「繊維王国」と呼ばれた愛知の伝統産業ではあるが斜陽産業となっている織物産業の再生を、それぞれ考察している。

「中部航空宇宙産業技術振興協議会」（任意団体）のもとで「中部エアロスペース・テクノロジーパーク構想」が公表されたのは1989年のことであり、航空宇宙産業は、先に述べたとおり、地域の将来構想における戦略産業である。名古屋経済圏は、民間航空機の二大陣営の一端アメリカのボーイング社のグループに深く関与してきている。すでに1970年代からB747(ジャンボ)、B737、B767、への機材部品生産に参加してきているが、1990年にはB777で共同開発プログラムパートナーとして機体の国際共同開発から国際共同生産までの共同作業を行うようになった。日本側の分担部位は、胴体の大部分、中央翼、翼胴フェアリング、主翼リブで21%におよぶ¹⁵⁾。いまこの協働は注目のB787に進み、東海地域が機体構造物の35%を分担するようになった。ボーイング社は、シアトルとサウスカロライナ州の2工場体制で月産10機を目指し、将来これを月産20機に拡大する可能性もあるという¹⁶⁾。東海地域の航空宇宙産業クラスターは、輸送用超大型貨物機でアメリカの工場群と結ばれ、生産ネットワークを形成しているのである。

グローバル化の中では伝統斜陽産業の再生もある。一宮市を中心とする尾州織物地域はわが国の代表的な繊維産業クラスターであるが、織物の生産工程のうち、尾州が得意とする先染め工程と高度は製織工程をさらに掘り下げることによって、パリコレクションなど的高级ブランドアパレル素材で海外顧客を見つけ出し、医療用素材、工業用複合素材としてハイテク産業に新市場を開拓している¹⁷⁾。伝統産業といえども市場ニーズと生産技術との相促関係のなかでは、まださらに新しい発展できるのである。また地域の再生も起

表6. トヨタの世界生産体制 (2012年)

地域	生産実績 (万台)	比重 (%)
日本	349.3	40
北米	172.1	19.7
欧州	46.1	5.3
アジア	256.6	29.4
オセアニア	10.1	1.2
中南米	24.3	2.8
アフリカ	15.2	1.7
合計	873.7	100

(出所)『朝日新聞』2013年4月3日より作成。

表7. トヨタの国内組立工場 (2012年)

地域	組立工場	生産能力 (万台)	比重 (%)	生産車種など
東海地区	元町	12		クラウン、マークX、エスティマ、LFT など大中小型車。
	高岡	39		カローラ、iQ など小型大衆車。
	堤	40		ハイブリッド車プリウスの主力工場。他にカムリ、プレミオ、アリオン、アイオン tC など。
	田原	55		高級車レクサスの生産拠点。他にRAV4、ウィッシュ、ランドクルーザーなど。
	トヨタ車体・富士松	27		ハイブリッド車プリウスの第2生産拠点。他にエスティマ、ヴォクシー、ノアなど。
	トヨタ車体・いなべ	20		アルファード、ヴェルファイア。他に小型トラック車ハイエースなど。
	トヨタ車体・吉原	15		SUV車ランドクルーザー、コースター、レクサスLXなど。
	豊田自動織機・長草	28		ヴィッツ、RAV4など。
	岐阜車体	7		小型トラック車ハイエース。
	東海地区合計	243	64.3	
九州地区	トヨタ自動車九州・宮田	43		高級車レクサスの量販モデルの生産拠点。SAI、ハイランダー。
	九州地区合計	43	11.4	
東日本地区	トヨタ自動車東日本・東富士	20		センチュリー、アクティス、ラクティス、クラウンセダン、クラウンコンフォートなど。
	トヨタ自動車東日本・岩手	26		アクア、ラクティス、イストなど小型車。
	トヨタ自動車東日本・宮城大衡	12		カローラアクシオ、カローラフィールダー
	東日本地区合計	58	15.3	
その他	日野自動車・羽村	12		小型トラック車ダイナ、プラドなど。
	ダイハツ工業・本社、京都、大分	22		サクシード、シエンタ、パッソ
	その他合計	34	9	
	総計	378	100	

(出所) トヨタ自動車、トヨタ自動車九州、トヨタ自動車東日本、トヨタ車体、豊田自動織機、岐阜車体、日野自動車、ダイハツ工業の会社概況 (2012年版) および『週刊東洋経済』2012年6月26日号、36-37ページより作成。

こるのである。

さらに、「世界のトヨタ」並みの世界シェアをもつ中小企業があることを指摘したい。論者はこのような中小企業を「小さな世界企業」と呼んできた。これらの中小企業は、「ひとつの技術の掘り下げ」、「ひとつの製品への絞込み」、の戦略によって中核技術（コアスキル）で世界市場に対応している。「小さな企業」群は、今日、400社前後あると推定できるだろう¹⁸⁾。

受身の海外進出 とはいえ、中小企業群のなかには経営維持のためにやむをえず海外進出を余儀なくされる企業がかなりある。このような受身の海外進出は、今日、伝統的地場産業で伝統的には国内にしか市場を持たないビジネスにも及んでいる。東海地域でいえば、名古屋市緑区鳴海の有松絞り、岡崎市、名古屋市の仏具、仏壇、仏像、岐阜市的美濃ちょうちんなどがある。

有松絞りは、伝統的には、企画－図案作成－型紙彫り－下絵刷り－括り－染色－仕上げ整理－糸抜き、の工程が、それぞれ専門の職人に担われ、江戸時代初期より有松地区を中心に産業クラスターが形成されてきた。ところが、戦後の高度成長期以降、まず括りを担う農村部の縁辺少女労働の流出、中高年のパート労働への進出によって、労働者不足となり、1950年代半ばより韓国、1970年代末より中国、さらにベトナムへと海外の伝統的括り技術を求めた展開が始まった。江戸時代よりの木曾、飛騨木材の集散地で発達した三河の仏壇は、国内産地間競争の中でコストダウンを求めて、まず彫りと塗りが中国の上海、南京地域の木工工場に移り、次第に図面を送って全面委託生産することも行われるようになった。このような動向の考察が、第6章の課題である。伝統的な地場産業と地場産業が国際的なネットワークで共生するようになったと評価できるのではないだろうか。

なお、これまでは政府 ODA、民間 NGO、NPO などの活動分野であった低開発国の社会問題へ、ビジネスの手法を持ち込んで挑戦しようとするソーシャルビジネス、フェアトレード、BOP ビジネスなどの活動がみられるようになった。第8章は、名古屋経済圏におけるその可能性を検討している。

(2) 「内なるグローバリゼーション」

グローバリゼーションの影響力による国内や地域の変化を本書では「内なるグローバリゼーション」呼ぼう。その解明が本書の第Ⅲ部と第Ⅰ部の一部でなされている。「内なるグローバリゼーション」に「海外資本・外国人労働の参入」、「ビジネスモデルの革新」という2つのタイプがある。

海外資本・外国人労働の参入 名古屋経済圏には、海外資本・外国人労働が参入して直接に地域を変容させている。

海外資本の名古屋経済圏への直接投資を誘導するために、2006年に全国で先駆的な3県にまたがる広域組織「グレーター・ナゴヤ・イニシアティブ協議会」が設立されており、さきに述べた経済産業省『産業構造ビジョン2010』が注目して取り上げている。この協議会は、地方公共団体から愛知県、岐阜県、三重県、名古屋市など賛同都市、国から経済産業省中部経済産業局、ジェトロ、産業界から中部経済連合会、名古屋商工会議所など賛同商工会議所、経済団体で構成され、名古屋を中心とする半径約100km 圏がその活動領域である。2012年現在で、海外からグレーター・ナゴヤへの進出企業数は93件、うちアメリカ18%、ドイツ15%、中国21%、イギリスが8%などであり、また業種は製造業47%、情報通信業15%などとなっている。実績は、どちらかと言えば、先進国の製造業志向のといえる¹⁹⁾。

協議会事務局は、「これまで順調に進んできている」と評価している。優れた技術、情報、ビジネスモデル、創造的人材を当地域に呼ぶ込むことが期待されている²⁰⁾。

外国人労働者の名古屋経済圏への参入については、本書の第3章が考察している。2011年12月末時点で、名古屋経済圏への外国人登録者数は、愛知県20万0696人、岐阜県4万7375人、三重県4万5312人であり、愛知県の外国人登録者数は東京都について全国2位である。3県合計で国籍別にみれば、1位ブラジル8万2771人、2位中国7万1559人、3位韓国・朝鮮4万9464人、4位フィリピン4万1026人、5位ペルー1万1916である。外国人技能実習制度による雇用は、愛知県1万4989人、岐阜県7461人、三重県5702人であり、また留学生は、愛知

県9285人、岐阜県1531人、三重県1050人である。

東海3県の雇用者数に対する外国人（外国人登録者と外国人技能実習生）合計29万3383人の比率は6.9%、全国留学生に占める東海3県の留学生合計1万1866人の占める比率は5.9%である。この地域は秩序ある外国人移入が維持されているといえるだろう。

ビジネスモデルの革新 グローバリゼーションは、また国内企業の従来のビジネスモデルに影響を与え、ビジネスモデルの革新を迫る圧力になる。「生きていくためには変わらなければならない」のが宿命である。現時点は、大企業から中小企業、自営業、農林水産業に至るまで、すべてに互ってビジネスモデル（＝収益をあげる仕組み）の見直しがおこなわれている局面であるといえることができる。

名古屋経済圏はわが国最大の製造業の中心地であるが、本書では自動車製造業、自動車部品産業とそれをささえる物流インフラに焦点を当てている。第9章では、韓国自動車産業との新興国市場をめぐる競争に直面し、韓国との比較の視座から東海地域の自動車産業を考察している。これまで日本自動車産業の強みとされてきたものが2つあった。部品サプライヤー・システムは、階層制に組織された部品メーカー群が恒常的相対取引で結びつき、そのサプライチェーンは通常1日4回という時間単位の定時・少量・多回数納入の物流で運動し、中間在庫を倉庫なし水準に圧縮して、日本車のコスト競争力を生み出していた。さらに恒常的相対取引の繰り返しの中で、部品メーカー群は研究開発力を高め、次第に「承認図メーカー」としての独特の关系的スキルを身につけて、その擦り合わせ技術による高品質部品が日本車の高い品質競争力を生み出していた。一方、多車種を同時に流す混流組立ラインは、フレキシビリティという買替え市場で有効な多車種対応競争力を生み出した。とされてきたのである²¹⁾。第9章では、これらの通説に対して疑問を呈して、総合的部品研究開発と組立自動化の展望を提示しているのである。かつて「リーン生産方式」「トヨタ・ウェイ」とたたえられた日本自動車産業のビジネスモデルは、日本国内でも変容するのであろうか。

これら名古屋経済圏の自動車産業の部品サプライヤー・システムには数万社の物流が想定でき、これにこの地域の航空宇宙産業、電機産業、ファイセラミクスなどの産業物流が加わる。第10章は、この地域の産業物流インフラについて港湾施設を考察しているが、政府の提唱する「スーパー中枢港湾政策」などのハブ港化政策は、必要ないとしている。東アジアの香港、上海、釜山などハブ港は、荷揚げされたコンテナが24時間以内に分散する猛烈な物流拠点であるが、日本産業はこれら海外拠点を活用すればよく、また名古屋経済圏に即していえば、名古屋港、四日市港、三河港、衣浦港の総合連携で東海地域の産業物流に十分に対応できているからである。これが、本書の産業物流を外からみる評価なのである。

日本の「観光立国」については、まだまだ開拓の余地がありそうである。岐阜県奥飛騨の高山や世界遺産・白川郷には、アジア系ばかりでなく欧米系の海外観光客も目立つ。日本人は歴史への関心からどうしても京都・奈良と考えてしまいがちだが、外国人はかなり違ったアプローチのようである。第11章は、飛騨地域でさえも外国人観光客のさらなる増加が可能であることを考察している。外国人対応で地域は変容するのである。

第12章と第13章は、愛知県農業のビジネスモデルに焦点を当てている。愛知県は、菊、洋ラン(鉢)、キャベツで全国1位、トマト、ブロッコリーで全国3位、たまねぎ、はくさいで全国4位、米も全国8位という農業県でもある²²⁾。第12章は、農業関係者への意識調査から愛知農業のグローバル化対応への意欲の程度を読み取ろうとしている。これまで愛知県農業は、自動車産業の成長に対応して農業が発展するという「農工両全モデル」で説明されてきた。しかしながら海外進出による自動車産業の縮小が進行する場合、このビジネスモデルは成り立たなくなる。こうして、第8章は愛知県農業の「東アジア共同体モデル」の可能性があるのかどうかを検討することになった。①企業の農業への参入、②農業の6次産業化、③農産物の海外輸出、④農業拠点を海外に移しての農産物の海外生産、が考察され、従来の農産物の国内販売重視から海外販売への関心の芽生えを捉えようとしている。第13章は、西三河

地区のコメ農業（土地利用型農業）を調査対象にして、その変容の動向から5つのビジネスモデルすなわち①個人経営モデル、②消費者体験経営モデル、③ニッチ開拓経営モデル、④顧客指向経営モデル、⑤法人経営モデルを抽出している。名古屋経済圏の農業は、現在、流動化と模索のなかにある。

おなじ西三河地区は、トヨタ自動車とグループ企業群が集結する「トヨタ王国」でもある。西三河にはトヨタ車の組立拠点だけでも、トヨタの元町工場、高岡工場、堤工場、田原工場、トヨタ車体の富士松工場、吉原工場、豊田自動織機の長草工場の7工場がある。トヨタの国内3拠点体制、海外への工場移転の影響は、当然にこの王国にも及ぶ。第14章は、その現実接近しているが、西三河の地域社会の「深層部」での地殻変動が始まったというのが、現状認識である。従来型の大企業を頂点とした企業ピラミッドは、「底辺」の揺らぎの始まりによって、次第に強固なものではなくなりつつある、としている。

最後に、名古屋経済圏内にある大学のビジネスモデルについて、グローバル人材育成の視座から接近した第4章を見ておきたい。東海地域3県の学生数の全国比率8.0%、大学院生数のそれは7.0%、留学生のそれは6.2%である。文部科学省「グローバル人材育成推進事業」でこの地域の拠点校となった愛知県立大学と愛知大学に期待しつつ、大学図書館、大学図書館と公共図書館の連携による支援の役割を強調している。

2つのタイプをもつ「内なるグローバリゼーション」は、このようにゆっくりとしかし着々と名古屋経済圏に進行しているのである。

4. 《我々はこれから何で稼ぎ、何で雇用するのか》

豊かな地域社会にとって雇用はすべての基礎である。本書は、グローバリゼーションから雇用問題を展望し、グローバルリゼーションを雇いで総括しようとしている。この理由を述べておきたい。

かつて1930年代の大不況期に経済学者ケインズは、雇用問題との対決をおして20世紀最大の一般理論に到達したのである。ケインズによる20世紀最

高の経済学の名著は、そのタイトルが『雇用、利子および貨幣の一般理論』であるように、当時の雇用問題を「非自発的」な失業と捉え返すことから出発したのである。今日、先進国から新興国までにわたり、全世界で若者の失業がとくに深刻である。閉塞感のなかで内向き思考になる学生たちに、論者は「人生の最大の財産は雇用だよ。土地や建物や宝石ではないよ。雇用があれば土地や建物や宝石も手に入れることはできる。しかし超厳しいローンで苦しむ覚悟は必須だが。」と言ってきた。雇用によってはじめて人生での自立があり、地域社会での共生が成り立つのである。要は、何で稼ぎ、何で雇用するか、なのだと考えたいのである。

(1) **経済産業省の捉えた現実** グローバリゼーションによる国内の空洞化問題を最初に取り上げた政府文書は、1994年の通商産業省産業研究所研究シリーズ23『空洞化現象とは何か』であるが、これによれば「空洞化」とは、生産拠点が海外に移転することによって、またそれに伴う逆輸入の増加によって、国内の雇用が減少し、国内産業の技術水準が停滞ないし低下する現象のことである。この問題に正面から向き合っているのは経済産業省・産業構造審議会産業競争力部会報告書『産業構造ビジョン2010』（2010年7月）であり、「我々はこれから何で稼ぎ、何で雇用するのか」をサブタイトルに掲げて、時代の閉塞感へある種の危機感を持った対処を呼びかける異例のものである。冒頭の「国民の皆様へのメッセージ」で経済産業大臣は、「将来に向けて、新たな光が見えない、というのが実感ではないでしょうか。」としている²³⁾。産業について言えば、つぎの2点の指摘がある²⁴⁾。

①自動車など特定のグローバル製造業に依存した成長モデルは、新興国との賃金競争に直面しており、新産業の創出によって産業構造そのものの変革が必要である。

②日本のハイテク技術は世界一だから、日本企業が強い、とはいえない。日本企業の世界シェアは急激に低下しており、この事実は日本の産業に共通したビジネスモデルが、世界からとり残されていることを示唆している。

こうして「雇用を生み出すのは企業であり、産業です。雇用の質を高める

には企業、産業の競争力を高めることが必要です。その先に質の高い雇用、賃金の上昇、消費の拡大という好循環が見えてきます。」と、経済産業大臣は政府ばかりでなく企業、産業、働く人々へ数々の変革に向けた行動を求めているのである²⁵⁾。

雇用問題からのアプローチは、この報告書のきわめて独自のでかつ優れた点であり、ここでは雇用がグローバリゼーションと連動している。

(2) 「空洞化」現象への定説 それでは「空洞化」は、従来どのように認識されてきていたのであろうか。

東京大学の戸堂康之教授は、実証研究の結果を総合して5つの結論を抽出している²⁶⁾。

- ①輸出や海外直接投資といった企業のグローバル化によって、企業の生産性は上昇する。
- ②海外アウトソーシングと呼ばれる子会社でない海外生産委託は、企業の生産性を上昇させる。
- ③海外直接投資は、短期的には日本企業の国内雇用に悪影響をあたえるが、長期的には海外投資をしない企業に比べてむしろ国内雇用が増える。
- ④企業のグローバル化によって、日本企業の国内雇用に高度人材の需要を増やす。
- ⑤海外からの対日直接投資は、多くの場合、取引関係を通じてその外資企業から日本企業への技術移転をもたらし、日本企業の生産性は上昇する。

輸出、海外直接投資、海外生産委託が企業の生産性を高めるのは、規模の経済性、先進国での優れた技術・ノウハウ・アイデアなどの情報の入手、労働集約的な生産工程の途上国への移転、などのためであるとしている。また、企業のグローバル化で国内雇用が減らないとの認識は、これまでの実証的研究の大枠の結論では一致しているとし、それは企業がグローバル化することで生産性を伸ばし競争力を増すので、中期的には企業の規模が拡大し国内雇

用が増加することが十分あるからだ、としている。

グローバル化が空洞化を起こさないとの認識は、中小企業庁『中小企業白書（2012年版）』（2012年6月）の「中小企業の海外進出が国内雇用に与える影響の検証」でも同じである。ここでは、1994年以降に海外進出して、その後も進出を継続している中小製造業443社および1994年以降のすべての調査に回答している中小製造業のうち一度も海外進出を行っていない企業2333社の計2776社についての「スイッチ回帰モデル」を使った推計結果において、総じてみれば、海外進出によって国内常時従業員数の伸び率が上昇する方向にシフトすることを確認している。その理由として、①これまでの中小企業の海外進出は成長を続けるアジア諸国の需要を狙った現地生産が中心で、日本国内市場向けや輸出代替のための海外生産が広く行われる段階にないこと、②国内では高付加価値品の開発・生産や、増加する海外拠点の管理・統括する国際部門の人員を拡充させていること、を挙げている²⁷⁾。

さきの『産業構造ビジョン2010』で経済産業大臣は、もっと積極的に、「いわゆる『空洞化』を回避するためには、グローバル化を止めるのではなく、…付加価値や雇用を生む拠点を国内に引きつけていかなければなりません」と主張し、税制、空港・港湾などの社会基盤を国際的に魅力あるものにすることに言及していた²⁸⁾。

このように「空洞化」現象への今日の定説は、「企業がグローバル化することは、経済を成長させ国民の所得を向上させる。」「企業のグローバル化にはプラスの副作用がある。」で大枠は一致していると言えるのである。『「空洞化」論こそが未来を空洞化させる』と説くのである。

改めて繰り返すことになるが、この日本国内で《我々はこれから何で稼ぎ、何で雇用するのか》を問われることになるのであり、この問題が本書の各章で名古屋経済圏に即して具体的に検討されることになる。名古屋経済圏に「空洞化」現象は認められないのか。名古屋経済圏の雇用は守られているのか。

5. 《すでに起こった未来》

現在とは、さまざまな過去の重層的な累積であるとともに、さらに今起こったばかりで将来の主流になるものと、今起こったばかりで将来は立ち消えてしまうものが加わった総合的な統合体＝システムであると言うことができるだろう。このうち、今起こったばかりで将来の主流になるものを、ピーター・F・ドラッカーは《すでに起こった未来》と呼んでいる。ドラッカーは、自分は絶対に未来学者と呼ばれるようなものではないと言う。「まず第一に、未来を予測しようとしても無駄だからである。人間にできることではない」として、自分の仕事は、《すでに起こった未来》を確認することであるとするのである²⁹⁾。ドラッカーの1968年の著書『断絶の時代』は、情報化社会の到来とグローバル経済の出現を先駆的に予言したのであるが、それは1964年の第3世代コンピュータ IBM360の登場という《すでに起こった未来》を踏まえた、彼にとっては当然の世界像、新しい現実だったのである³⁰⁾。

冒頭での述べたように、本書の共同研究における主題は、名古屋経済圏においてこの《すでに起こった未来》を慎重に読み取り、その変化にふくまれる問題性を抽出することである。確かに本書は、名古屋経済圏への直接的な政策提言や助言をおこなっていない。しかし何が問題か！の洞察は、ほとんど解決策の提起と同じではないのだろうか。最後に、本書の各章で言及してきた名古屋経済圏の《すでに起こった未来》に含まれる問題性について、とくに雇用問題に対する本書の認識をみておきたい。

名古屋経済圏は、他地域と比べると悪くないが、確かに「雇用流動化」のなかにある。表8、9のとおり、有効求人倍率は、近年急激に下がり、V字回復してきているものの、完全失業率は上昇傾向を示している。

2008年秋のリーマンショックをうけた翌年3月の赤字決算、同9月のトヨタ品質問題と2010年前半にまで及んだ「トヨタショック」とその後のV字回復にもかかわらず、トヨタは2011年3月11日の東日本大震災・原発事故による国内工場の全面生産停止、3月28日一部再開、4月18日全面再開³¹⁾、さらに2011年秋にはタイ洪水の影響による10月10日からのタイ・トヨタ（TMT）のチェ

表8. 有効求人倍率の三大都市圏比較

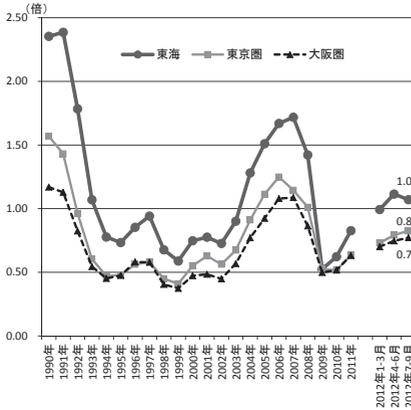
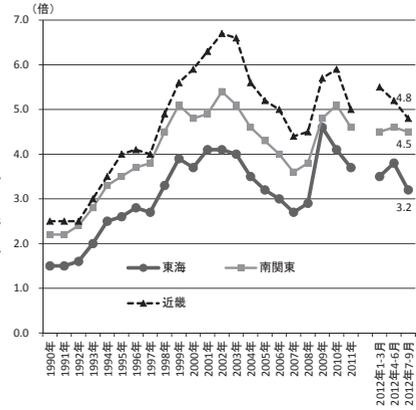


表9. 完全失業率の三大都市圏比較



(出所) 中部経済産業局『東海経済のポイント2012 (3大経済圏比較)』2012年、32ページ。

チェンサオ工場など全3工場が操業停止、やっと11月21日に再開となった³²⁾。これらの災害・事故はサプライチェーンを介して、トヨタの世界各地の工場群が及び生産調整に追い込まれた。たとえばタイ・トヨタは、東日本大震災で5万台、またタイ洪水で10万台の減産となった。またトヨタの世界生産は、東日本大震災では国内で50万台、北米で15万台、中国で8万台、欧州で5万台、豪州で1万台の減産を見込むことになった³³⁾。タイ洪水でトヨタの国内生産は、10月24～28日の5日間、1日当日産約1200台の生産調整を実施し、6000台の減産、世界全体で減産は10万台を超えることになった³⁴⁾。サプライチェーンは、トヨタの世界拠点を結び付けているのである。名古屋経済圏の地域雇用は、グローバル化に揺り動かされている。

さらに名古屋経済圏は、創業者の故盛田昭夫氏が地元出身であるとの縁もあり、「ソニー王国」でもある。一宮テック、幸田サイト、稲沢サイト、美濃加茂サイト、湖西サイト、の5工場があった。ここを2度の「ソニーショック」が襲った。まず2009年にテレビ事業の一宮テックを廃止、非正規社員を中心に1000人を削減して、愛知県の稲沢サイトに液晶テレビを集約した。ついで

2013年3月に岐阜県的美濃加茂サイトを閉鎖し、正社員770人は別の工場に配置転換、契約社員70人と派遣社員約1850人は契約を終えた³⁵⁾。三重県の四日市コンビナートでは、2001年にエチレン設備停止という「三菱化学ショック」が起こり³⁶⁾、また亀山市では2002年進出のシャープの大型液晶パネル主力生産拠点だった巨大な亀山工場が、2012年に生産停止に追い込まれるという「シャープショック」が勃発した。シャープ工場内の「協力工場」の派遣社員は2008年の約4700人が2012年5月には約2500人に減少、中小型パネルにシフトで徐々に息を吹き返しつつある³⁷⁾。これらの派遣社員には外国人労働者が多かった。さらに岐阜県では、2009年にパナソニックデバイス（株）の岐阜工場が閉鎖され、三重県の松阪工場とベトナム工場に移った。このように大企業の国内再編成は急速に展開し、名古屋経済圏の地域雇用を脅かしているのである。

「ものづくり王国」名古屋経済圏の地域雇用とグローバル化についての総合的な認識は、本書の第1章、第2章でなされている。

第1章は、愛知県企業の海外進出と地域雇用の関連を追跡しようとしている。通説のように海外進出は、地域雇用を増やしているのではなかろうか。

2010年現在でいえば、愛知県の海外進出企業数は3217社で全国の12.1%を占めている。進出先はアジアが60.9%、中国だけで29.4%となっている。愛知県内企業のアジア進出で中国は約5割を占めているのである。愛知県内企業の海外雇用者数は67万9117人、日本からの派遣者数1万1627人であり、アジアはそれぞれ62.2%、50.4%を占め、中国だけでそれぞれ29.9%、25.9%となっている。愛知県内企業のアジア進出先での雇用者数でも中国は約5割を占めるのである。愛知県内企業の海外雇用数を愛知県内雇用者数309万9410人と対比すれば、全世界が21.9%、アジアが13.6%、中国だけで6.5%の比重がある。ここで、海外雇用数もしグローバル化がゼロであれば国内雇用を生んだかもしれない数字であるという極めて大胆な仮定をすれば、愛知県内企業からは67万9117人、21.9%の海外への「雇用流出」があり、「雇用流出」先はアジアが62.2%、中国だけで29.9%と評価できるのではないだろうか。

同時に、愛知県では「雇用劣化」が起こっているのではないだろうか。2001年から2006年までの間に愛知県製造業では、事業所数が5万3000から4万6000へと7700減少し、従業員数が94万9500人から94万2100人へと7400人減少した。また従業員数のうち常雇用者数は84万3600人から84万5500人へと1900人減少しているが、このうち正社員・正職員数は68万1200人から65万9000人へと2万2200人減少し、非正社員・非正職員数は16万2400人から18万6400人へと2万4000人増加している。さらに臨時雇用者数は1万2000人から1万6400人へと4400人増加している。ここで注目したいのは、非正社員・非正職員数と臨時雇用者数の合計つまり「不安定雇用者」の増加である。「不安定雇用者」は、この間、17万4400人から20万2800人へと2万8400人の増加がある。ここで言うこのような「不安定雇用者」をどのように認識するのか。報道によれば「不本意非正規」は男性で30%、女性で15%という。必ずしも非正社員・非正職員、臨時雇用者のすべてを「不安定雇用者」として位置づけることはできないのであるが、ここでは「不安定雇用者」数を「雇用劣化」を反映するものとして捉えておきたい。

以上のとおり、第1章は愛知県の内部では「雇用の流動化」が確かにある、と現状認識しているのである。

第2章は、グローバル化の影響下で中小企業と地域雇用の関連を検討している。2009年でみれば東海地域の中小企業の海外進出は、愛知県が441社、岐阜県が140社、三重県が114社の合計696社である。大企業のグローバル競争への対応がもたらす海外進出、工場の海外移転、それを受けた国内再編成、国内工場閉鎖は、東海地域の中小企業を直撃している。トヨタの東海、九州、東日本の3拠点化、ソニー、シャープ、パナソニックの工場閉鎖、生産調整による「電機ショック」は、「ものづくり王国」の中小企業の中小企業の雇用を流動化している。しかしそれをひとびとは果たしてグローバリゼーションの仕業ざだと認識しているだろうか。

グローバリゼーションに対する雇用問題の通説への本書の応答は、グローバリゼーションの影響力で名古屋経済圏は「雇用流出」「雇用劣化」をともな

う「雇用流動化」の渦中にあるということである。

表10は、愛知県の雇用動向を示しているが、製造業の雇用が維持されつつも、農業のそれは顕著に低下している。

6. 展望：「グローバル」概念の成熟と「経路依存性」

最後に、本書の本論における実証研究群について、論者はこれらの研究のすべてに通ずる2つの地域動向に読み取ることができるのではないだろうか、と思う。

「グローバル」概念の成熟 世界の地域と地域がネットワークで結ばれ、これによってひとつのビジネスが完結する時代が、大企業にも、中小企業にも、伝統的地場産業にも訪れている。

トヨタのグローバル化は、「現地現物」という世界戦略のもとに世界を5つ分け、それぞれの地域特性を踏まえて研究開発から最終組立てまでを自立して行う5つの「小さなトヨタ」でグローバル対応しようとしている。東海地域の航空宇宙産業クラスターの伝統的なスキルは、対岸の北米の民間航空機産業のなかで生き場を見つけており、両者は頻繁な空運で結ばれたグローバルネットワークを形成している。日本のほかに市場のない伝統製品を作る地場産業の産地は、同じスキルをもつ海外の産地と結んで伝統を維持できるようになった。国際間で地場産業同志の共生、補完が見られるようになった。斜

表10. 愛知県人口等の推移

単位（千人）

	1990年	1995年	2000年	2005年	2010年	2012年
総人口	6,690	6,868	7,043	7,255	7,411	7,426
総雇用者数	3,513	3,685	3,692	3,708	3,356	3,417
製造業雇用者数	1,183	1,102	1,017	980	972	1,003
農業従事者数	119	114	104	97	77	66

（出所）『愛知県の人口（年報）』『あいちの統計バックナンバー』『愛知県統計年鑑』各年版より論者作成。

陽の地場産業が海外市場を開拓して地域を再生することさえある。海外市場開拓型のいわゆる「攻めの農業」は日本の高品質農産物を海外の消費者にも認知されるようになった。これらを総括する概念は「グローバル」と「ローカル」を結合した「グローカル」概念に他ならない。日本の特殊性・地域性は、世界でこそいよいよ輝きを増して生きていくのである。日本に固有の歴史遺産・自然遺産も観光産業をとおして世界により一層歓迎されていくだろう。

このように、ビジネスモデルは、今日、「グローカル」概念での革新が要請されているのである。

【**経路依存性**】 確かに、グローバリゼーションの潮流のなかで「ローカル」が新しい意義をもつようになってきている。経済社会では「ローカル」とはほぼ「経路依存性 (path dependence)」のことである³⁸⁾。「経路依存性」とは、社会的存在には必ずそれに先行するものがあり、ゼロからスタートするものはない、ということであろう。すべての社会的存在は、それに先行するものとの厳しい連続性のもとで成立しているのである。すべてのものは歴史的諸条件から自由でない。詳しく見れば、科学的発見や発明、イノベーションや革命でも厳しい連続性のうえでの出来事なのである。

この「経路依存性」の視座からこの地域を見れば、東海地域の産業社会は、平安時代末期にはじまる4つの源流から成立しているといえるだろう³⁹⁾。

「土」の技術は、平安時代末期の六古窯（備前・丹波・信楽・越前・瀬戸・常滑）のうち瀬戸・常滑の2つが東海地域にあり、ここから明治以降、1904年の輸出用西洋陶器、1917年の都市化に対応したトイレ陶器、1919年の電化に対応した碇子、1936年のモーターゼーションに対応したスパークプラグ、へ展開する企業群「森村グループ」が形成され、今日、ファインセラミックス産業の一大中心地となっている。

「木」の技術は、江戸時代の木曾・飛騨地方の木材の集散地を起点として、仏壇・仏具・箆筒・家具などの伝統を生み、ここから明治以降、柱時計・置時計に展開し、明治末には東京とともに二大産地になった。1896年には鉄道用

車両がはじまり、大阪、神戸とともに三大会社のひとつになった。また1900年には楽器（バイオリン）が世界規模での量産化に成功している。

「綿」の技術は、江戸中期の綿の一大産地「三河木綿」「知多木綿」にはじまり、明治以降の西洋式綿業へ発展、これに明治末にはじまる「尾州織物」や毛糸が加わり、大正期から「繊維王国愛知」と呼ばれるようになった。

「機械」の技術は、この「綿」の技術から生まれた。1873年に信濃人・臥雲辰致が発明したガラ紡機が三河に定着、1896年には豊田佐吉が国産初の動力織機を実用化、その延長上で1937年に豊田自動車工業（株）が登場した⁴⁰。これより先の1920年に三菱内燃機製造（株）が航空機に着手、これと前後して愛知時計電機（株）も加わり、戦前、当地はひとまず「航空都市名古屋」「日本の兵器廠」と呼ばれたのである。この周辺に、東京・大阪とともに三大産地となった自転車、さらに紡績機械、工作機械、特殊鋼、ベニヤ板などが形成され、豊かな水力発電がこれを支えたのである。自動車産業がその画竜点睛なのである。

このように名古屋経済圏の現在は、過去との連鎖の中で成立している。このことは、われわれが名古屋経済圏の将来像を構想する時にも避けては通れないのである。その意味でわれわれの将来は決して自由ではないのである。名古屋経済圏の伝統を掘り下げ、進化させることによってのみ名古屋経済圏を発展させることができ、名古屋経済圏をグローバルゼーションのなかに定置できるのではないだろうか。これがわれわれの見る「グローバル」概念の成熟ということである。

最後に、「自動車王国」名古屋経済圏の近未来とアメリカ「ビッグスリー」の本拠地デトロイト市破綻を対比しておきたい。デトロイト市は200万あった人口が70万に激減した。自動車産業がアメリカ南部と海外に移転したためである。その最大の原因は硬直的な労働規制と重い労賃負担であるということができよう。名古屋経済圏を東アジアのなかにある名古屋経済圏として見た場合、このような圧力がすでにこの名古屋経済圏に及んできていることは間違いない。名古屋経済圏にデトロイト化の道は避けられないのである。し

かしながら、両者の違いも認めなければならないだろう。デトロイトと比較した場合、名古屋経済圏はデトロイトのような「自動車産業特化構造」とはいえないのである⁴⁾。名古屋経済圏は、デトロイトと比べるとずっと多様な「ものづくり王国」の姿態が見えてくる。名古屋経済圏には多様な「ものづくり王国」を踏まえた将来展望が唱導されてきている。前述のとおり、中部経済連合会『中部地域の新産業構造ビジョン』（2011年2月）は、従来の自動車産業につぐ地域の次世代リーディング産業として5つの産業をあげ、産業構成をシフトアップしつつ、「中部産業首都圏」の形成を提言していた。名古屋経済圏には、農業や伝統的地場産業も含めて深い多面的な「ものづくり」産業集積がある。その可能性に名古屋経済圏は未来を託さざるを得ないだろう。歴史において「経路依存性」を避けて進むことは絶対に不可能だからである。

「グローバル」概念の成熟と「経路依存性」は、名古屋経済圏の歴史的プロセスをも貫いていく弁証法なのである。 (2013年11月7日成稿)

(Footnotes)

- 1) 亀山郁夫東京外国語大学学長の「大学紹介」ホームページでの「学長メッセージ」を参照。亀山郁夫教授は、2013年度より名古屋外国語大学学長に就任している。
- 2) Maddison, Angus, *The World Economy*, Indian edition 2007. なお初版の翻訳がある。金森久男監訳『統計で見る世界経済2000年史』柏書房、2004年。
- 3) 日本の国際収支表は、1996年より『IMF 国際収支表』第5版に基づいた方式がとられている。第5版では、貿易外収支をサービス収支と所得収支に分割している。
- 4) 中部産業連合会『中部地域の新産業構造ビジョン』2011年、10-11、18ページ。
- 5) 中部産業連合会、前掲書、13、6、7ページ。
- 6) 表5のとおり、東海地区の鋳工業生産は2005年基準で見て、115から70弱へと急降下した。45ポイントの落ち込みは関東圏、近畿県に比べて大きい。この局面については、われわれの先行する共同研究、塩見治人・梅原浩次郎『トヨタショックの愛知経済』晃洋書房、2011年に詳しい。
- 7) 愛知県『あいち産業労働ビジョン2011-2015』2011年、9ページ。

- 8) 愛知県、前掲書、10、11ページ。
- 9) このシンポジウムでの報告は、名古屋市立大学大学院経済学研究科付属経済研究所年報『国際地域経済研究』第14号、2013年、として公刊されている。牛嶋正「基調報告」のもとに、①諏訪一夫「名古屋市行財政の現状と課題および展望」、②吉井信雄「歴史に学ぶ都市経営と自治」、③山田雅雄「21世紀の名古屋市を展望する～まちづくりの視点から」、④近藤邦治「中部経済とベンチャー・ビジネス」で構成されている。
- 10) 名古屋市『名古屋市中期戦略ビジョン』2010年、1ページ。
- 11) 『朝日新聞』2011年7月14日。
- 12) 『朝日新聞』2012年7月7日。
- 13) 『朝日新聞』2011年4月23日。
- 14) 塩見治人「トヨタショックの重層的構造」、塩見治人・梅原浩次郎『トヨタショックと愛知経済』晃洋書房、2011年、24-26ページ。
- 15) 溝田誠吾「国際共同開発と国際共同生産」、塩見治人・堀一郎『日米関係経営史』名古屋大学出版会、1998年、184-194ページ。
- 16) 『日本経済新聞』2013年1月22日、4月10日。
- 17) 『日本経済新聞』2011年12月14日。
- 18) 塩見治人「小さな世界企業・戦略と組織」『立命館経済学』第54巻第3号、同「小さな世界企業の成長における企業者活動の析出」『オイコノミカ』第44巻第3・4号合併号、2008年を参照。また中部通商産業局『中部地域21世紀へのシナリオに関する調査報告書』（1999年）、同『中部経済を先導するものづくり企業の経営・技術戦略集』（1999年）をも参照。
- 19) グレーター・ナゴヤ・イニシアティブ協議会『Greater NAGOYA』、18ページ。
- 20) グレーター・ナゴヤ・イニシアティブ協議会における論者のヒアリング（2013年4月1日）による。
- 21) 藤本隆宏『生産システムの進化論』有斐閣、1997年；同『能力構築競争』中公新書、2003年が、最も一般的な認識を示している。
- 22) 中部経済産業局『中部経済のポイント2012』2012年、52ページ。
- 23) 経済産業省・産業構造審議会産業競争力部会報告書『産業構造ビジョン2010』2010年、I ページ。
- 24) 経済産業省、前掲書、II ページ。
- 25) 経済産業省、前掲書、III ページ。
- 26) 戸堂康之『途上国化する日本』日系プレミアムシリーズ、2010年、53-76ページ、同『日本経済の底力』中公新書、2011年、33-43ページ。戸堂は、日本経済について「グロー

バル化は国際的にみて著しく遅れている」と見ている（『底力』43ページ）。戸堂は対 GDP 比を問題にしているのである。対 GDP 比基準で言えば、日本は、OECD 諸国31か国中、対内投資で30位、対外投資で24位であり、また海外アウトソーシングも対 GDP 比は8.8%で26か国中の25位、輸出額の対 GDP 比は15.6%という最低レベルであるという。これらの位置は、アメリカ並みなのである。対 GDP 比基準で見れば、日本は輸出大国でもなく、投資大国でもないとなる。

- 27) 中小企業庁『中小企業白書（2012年版）』2012年、294ページ。
- 28) 経済産業省、前掲書、II ページ。
- 29) ピーター・F・ドラッカー『すでに起こった未来』1993年、邦訳1994年、313ページ。
- 30) ドラッカーの思想体系と業績については、坂本和一『ドラッカーの警鐘を超えて』東信堂、2011年、に詳しい。特に35-36ページ。
- 31) 『日本経済新聞』2011年3月25日、『朝日新聞』2011年4月9日。
- 32) 『朝日新聞』2011年10月12日、11月10日。
- 33) 『朝日新聞』2011年4月21日。
- 34) 『朝日新聞』2011年10月25日、『日本経済新聞』2011年11月5日。
- 35) 『中日新聞』2012年10月20日、『日経産業新聞』2012年10月20日。
- 36) 『日本経済新聞』2013年1月24日。
- 37) 『日本経済新聞』2013年1月22日。
- 38) 「経路依存性」概念による歴史認識については、岡崎哲二『コア・テキスト経済史』新生社、2005年、18-25ページを参照。
- 39) 名古屋市『産業の名古屋2004』2004年、第1章、日本経済新聞社編『中部産業百年史』日本経済新聞社、1981年、第1-4章を参照。また名古屋市『大正昭和名古屋史』第2巻、1953年、が優れている。
- 40) 昭和初期の名古屋市長大岩勇夫（1927年-1938年）が「名古屋デトロイト構想」を提唱し、日本車輛製造、大隈鉄工所、愛知時計電機、岡本自転車の名古屋有力4社の出資で自動車の試作に入り、1937年に第1号車の完成している。アメリカと違い、東海地域では、航空機産業が自動車産業に先行したのである。大岩市長の提案も、「航空都市名古屋」の「経路依存性」を踏まえている。
- 41) 梅原浩次郎「名古屋圏における自動車産業特化構造の帰結」塩見治人・梅原浩次郎編著『トヨタショックと愛知経済』晃洋書房、2011年、名古屋経済圏を自動車産業特化構造ととらえた。しかし自動車産業都市デトロイトとの比較は行われていない。

