

名古屋経済圏のポスト 2010 年

ーリニア中央新幹線整備に向かってー

2009 年 4 月 1 日

川津商事株式会社 川津昌作

1990 年代のバブル経済崩壊以降、2000 年以降名古屋経済圏は「元気な名古屋」に象徴されるように、日本経済の中でも異色の回復をし、平成のいざなぎ景気超えと呼ばれる経済成長期には、東京と並んで日本経済を牽引してきた。しかし世界経済の金融恐慌に端を發し、2008 年以降その成長の調整期に入ってしまった。当ペーパーでは 2010 年以降の名古屋のポジションについて議論をする。

名古屋経済圏のポスト 2010 年.....	1
1. 2000 年ー2010 年の名古屋経済圏の「元気経済」	1
2. 元気経済の終焉.....	5
3. 栄エリア経済の停滞.....	7
4. これまでの名古屋経済圏のポジション	8
5. 独自の経済極となるべくポジション.....	9
6. 新しい経済機軸への関与.....	10
7. 内需拡大型ポジション	10
8. リニア中央新幹線	14
9. 総括.....	15

1. 2000 年ー2010 年の名古屋経済圏の「元気経済」

高度経済成長以降、名古屋経済圏は名古屋市内の三菱企業群を中心としたエレクトロニクス産業と、三河に展開していたトヨタ企業群を中心とした輸送機器関連産業による非常に広い裾野に広がる中小零細工場から、大企業に至産業ヒエラルキーを構築していた。また東海地方の繊維紡織、陶磁器などの地場産業による富の蓄積が進み、これらの富の蓄積の受け皿となっていた多くの不動産動産投資がなされ、名古屋都市圏を形成してきた。

名古屋市内の都市構造は、「名古屋駅前」の三菱、三井などの企業群に象徴される東京資本エリアと、地場産業企業群の資本投下を中心とした「栄・広小路」の二極構造を持っていた。

この東京資本と地場産業資本をネットワークする機能が、東海地方をファイナンスしてきた東海銀行の役割であった。東海銀行は広小路に本店を置き、日本の中央で決められる意思決定の情報を名古屋駅前に位置する東京資本の企業群から得て、栄・広小路に展開する地場産業企業群にジョイントする機能を持っていた。このネットワークは、東京から公共投資などの形で名古屋の投資をされる資金を、情報と同じ流れで名古屋に供給する機能

を持っていた。高度成長期からバブル経済にかけては、東海銀行に周辺はゼネコン企業が立地して、公共事業或いは民間投資の実行をする経済システムがそのまま都市構造と成っていた。

しかしバブル経済破綻後、東海銀行が新しい金融システムの中で埋没してしまい、名古屋経済圏はファイナンスの担い手を失っていった。東海銀行は1998年に、公的資金を受け入れ、あさひ銀行に続き、三和銀行との再編を受け入れ、事実上のUFJホールディングの傘下に入る事になった。形式上の本店を名古屋に置きながらも本質的な意思決定機関は東京に移り、名古屋の広小路に展開してきたネットワークのコアは機能しなくなっていった。

ネットワークのコアをなくした名古屋駅前、栄の二極構造は密接な連携をなくしてしまった。名古屋駅前に展開する東京資本の企業群からもたらされる日本の中央の情報、資金を東海銀行が位置する広小路を解して名古屋経済の地場産業に配分されてきた。このネットワークの商業機能として栄地区の商業エリア、錦三丁目・住吉に展開する歓楽街がビジネスのアフター5を演出していた。この機能をなくし、それぞれの極が直接東京を向き、或いは地場産業に直接接点を持つようになり、エリアとして独立し始めた。

栄・広小路エリアの地場産業が直接東京と接点を持つようとし、名古屋駅前の東京資本が直接地場産業と接点を持つようとした。それぞれのエリアはそのエリア内で商業市場を持ち始め独自の成長をし始めた。しかし日本の経済構造は地方の均衡配分から東京一極集中へと偏向していった。同時に地場企業の役割も縮小していくことになる。

2000年以前の経済事象で2000年以降の名古屋経済圏に大きな影響を与えた事柄は、国鉄の民営化によるJR東海の名古屋駅前でのビジネス展開、2005年の万博開催、中部国際新空港の整備、その他第2東名、名神道路網の整備、リニア鉄道の整備構想である。

国鉄民営化によるJR東海の名古屋経済圏における鉄道事業の展開は、それまで4つの百貨店で飽和状態とされていたリテール市場に、新たなビジネス参入をした事により非常に大きな市場ダイナミズムをもたらした。また長年飽和状態とされ新しいオフィスビルの供給がなされなかった名古屋のビジネスエリアに、革新的なオフィスビルを供給する事により、非常に大きなビジネスチャンスに期待させた。そして実際非常に大きな市場の成長性を実現した。栄から分離独立した名古屋駅前市場の成長の起爆剤となった。

名古屋の元気経済はトヨタの高収益を意味するという考えが名古屋では大勢を占めている。しかし東京などで、名古屋が何か元気いいみたいだぞ、と言われはじめたのは、名古屋駅前に大きなビルが新幹線から見られるようになり、不動産投資が盛んに起きているらしいという状況を確認してからである。それを見てトヨタの高収益が今名古屋経済圏の市場をダイナミックに機能し始めたようだという認識に移っていた。

過去の日本の好景気はすべて不動産市場の好景気を伴っている。逆に不動産市場の上昇トレンドなしに好景気はありえない。富の蓄積がそのまま地上のダイナミズムになるわけではない。その蓄積された富がどのように市場に配分され使われるかによって市場のメカ

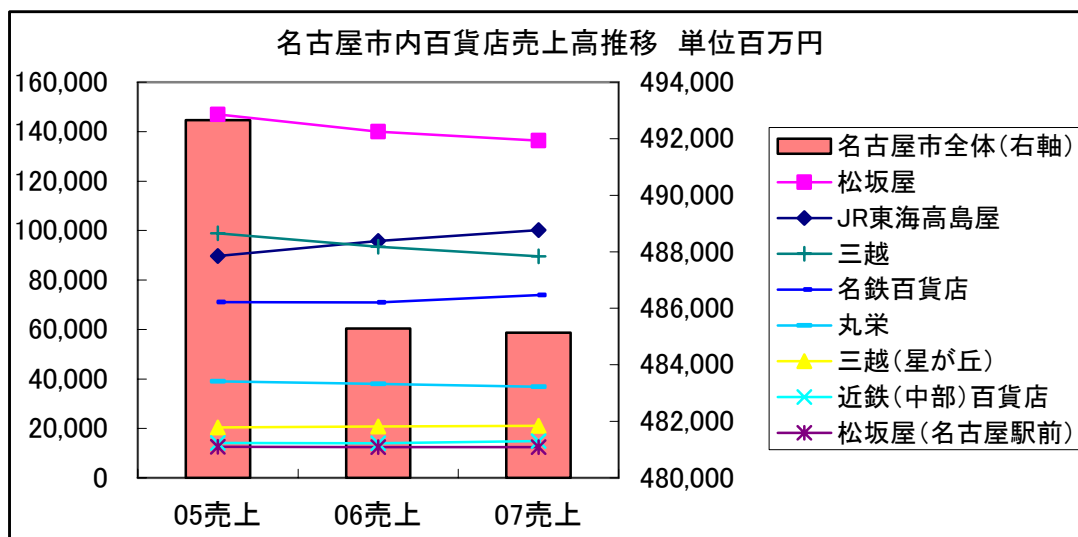
ニズムは機能し始めるのである。その意味でトヨタ企業群の高収益が名古屋の都心部の不動産投資が受け皿となり、全国に名古屋経済圏の元気を知らしめたのは市場メカニズムにかなうものでもあった。

JR 東海は松坂屋をはじめいろんな企業との百貨店ビジネスの展開の可能性を模索した。結果的に高島屋との合弁事業を名古屋駅前に展開し始めた。株式比率 JR 東海 59%、高島屋 30%である。2000 年の会場以来 3 年で単年度赤字、5 年で累積赤字を一掃する近年例を見ない百貨店ビジネスであった。この成功が直接的には名古屋駅前の成長を日本中に知らしめるものともなった。

従来名古屋では東京の百貨店資本の参入が難しいといわれ続けてきた。その現われが高島屋の出資比率 30%にも見え隠れする。しかし現在この百貨店が名古屋で JR とは呼ばれず高島屋と呼ばれている点を見ても、名古屋の消費者が外部参入を拒み続けてきたわけではなく、むしろ業界内の参入障壁でしかなかったといえよう。

名古屋の高島屋が成功した理由はいくつか挙げられる。1.それまで閉鎖された市場で、実効性あるビジネスの参入がなかった事。2.人口構造の変化による都心への回帰が始まり名古屋駅の商圈が大きく広がり始める可能性がタイミングとしてあった。3.JR と名古屋鉄道による交通駅ビジネスの革新的な競争が実現していた。4. 栄と名古屋駅前市場の分離独立が実現していた。5. 高島屋が既に岐阜に出店していてこのエリアのマーケティング情報を持っていた。などなどが上げられる。

名古屋市内の百貨店市場の規模が売り上げで年間 5000 億円弱である。高島屋が 2000 年に開業して初年度売り上げが 500 億円規模であった。2008 年には売り上げ 1000 億円を達成している成長を実現した。しかしその一方で名古屋市内全体のデパートの売り上げ規模は、4000 億円台で微減している状況にある。



この JR 東海の駅前ビジネスの波及効果は毎日新聞とトヨタのビルの駅前再開発を誘引しミッドランドスクエア、中部財界を中心としたルーセントタワー、三井不動産のスパイ

ラルタワーの開発実現し、愛知県の公的部門によるビル再開発も実現した。東京建物の名古屋駅前での再開プロジェクトも実現し、更に今後日本郵政の跡地の再開発も整備が進みつつある。

名古屋駅までは駅前の大名古屋ビルヂングなどの象徴的な大型ビルが既に築40年以上たっている中で多くの再開発が起きた事は、戦後復興の名古屋駅前の都市建設に次ぐ大きなムーブメントをこの10年間にひきおこした事になる。

名古屋駅前のリテール市場の成長一は筆者の予想では2010年までの10年間に倍の規模にまで成長するのではないかという予測をしていた。2005年を前後して、トヨタのミッドランドスクエアの竣工、愛知万博の開催、中部国際新空港の開設などと平行して2000年から2010年までの非常に象徴的な成長が名古屋駅前を中心に展開した事になる。

2008年から起きた世界的な金融恐慌によりトヨタの業績低迷と共に名古屋の「元気経済」も調整段階に入るがこの調整は金融虚構、トヨタショックによらなくとも2000年からの10年間のエリア経済の成長の調整期としても顕在化していたと考えられる。

2005年の万国博覧会の誘致活動ではその過程で名古屋の真摯な姿がうかがわれた。名古屋は1980年代にオリンピック誘致に失敗し落胆していた中で、当時の愛知県知事鈴木礼二知事により万博誘致構想が打ち上げられた。オリンピック誘致の失敗はトラウマとなり、名古屋の企業が勝ち馬を探し万博誘致になかなか本腰をいれられないでいた中で、名古屋が万博開催に見合うだけの都市になるべく様々な批判に対し真摯に対峙し、多くの事受け入れてきた点がこの後の名古屋に大きな貢献をしたと評価できよう。市民に訴えざるを得なかった状況が又市民を巻き込んだ地域開催の最大限の恩恵を得たともいえよう。

この万博誘致に関連して、中部国債新空港或いは東海地方の関連交通網、名古屋市内の地下鉄の整備など実現した事は、この時期バブル破綻から立ち直る事ができない多くの地方経済を尻目に、名古屋経済圏の生産性を上げる事に非常に貢献した。

2000年、日本は外貨準備高、GDP規模共に世界の最高水準にありながら依然としてバブル経済の破綻から脱しきれないでいた。先進諸国が大きな政府による財政主導の経済政策から、市場経済のマネー政策中心の経済政策に移行していく中で、追い変わらず1990年以降政権が変わるたびに大きな財政出動を行い続けた。概ね一つの政権につき10兆円単位の公共投資を中心に経済の復興がなされ続けてきた。この間100兆円以上の財政支出が行われ、バブル経済で黒字化しつつあった財政が一気に赤字へと向かい始め、現在の国地方合わせて800兆円にもものぼる借金の始まりとなった。

財政支出がこれ以上不可能となると、低金利、金融緩和政策に徹し始めたが逆に流動性の罣と呼ばれる状況に陥ってしまった。小泉内閣による構造改革によって初めて大きな政府からの転換がなされたが、アメリカのレーガノミクス、イギリスのサッチャリズムから遅れる事15年である。いずれにしてもこの時期のアメリカとの良好な関係、低金利、円安

為替を背景に、そして名古屋三河の豊かな産業インフラを独占する事によって大きく成長したのがトヨタ自動車企業群である。

トヨタ自動車の好業績は三河地域を高収益な産業振興エリアへと導いていった。中部国最新空港、公開地方の交通インフラの整備により三河地方は輸送機器関連産業クラスターへと成長していった。この三河地方の蓄積された収益が名古屋都市圏に向かいだしたのが、名古屋駅前の市場の成長に大きく貢献した。トヨタ自動車はその蓄積した収益を名古屋駅前の再開事業にも投入しだした。前述のミッドランドスクエアビル開発である。トヨタだけでなく三河地方の蓄積された富の消費が、隣接した都市である名古屋の都市部に向かいだした。不動産投資などあらゆる面でこれらの富の蓄積の受け皿となったのが名古屋の都市部である。

クラスターの生成にはいろいろな要素が要する。産業遺伝子、豊かな経営資源、空港・港湾・鉄道などの産業インフラ、リスクをファイナンスするマネー、有能な人を受け入れる快適な住環境、そして蓄積された富の消費の受け皿となる大消費地である。この時期名古屋の都心部が、この産業クラスターの収益の受け皿となる産業クラスターのフロントシティーになった事が、三河地区の産業クラスターの成熟にも非常に大きく貢献する。

ただ単に収益が蓄積しただけでは市場はダイナミックに動かない。蓄積された富が消費と新たな投資に向かって初めて新しい市場均衡に動き出す。これこそが市場のダイナミズムである。市場メカニズムでは市場で富の蓄積が生じると、投資だけが先行することはない。まず消費がおき、ほぼ同時に投資が生じ、残りが貯蓄となる。消費が旺盛でないところで投資も旺盛に起きることはない。その意味において、クラスター内で蓄積された富の消費の受け皿となるべくフロントシティーが明確にできることは、それ自体がクラスターの生成要因となるのである。

名古屋経済圏の都心部が 2002 年以降リテールの市場を拡大し始めたことが、名古屋経済圏の元気経済の顕在化であり、それが東京資本などのリスクマネーを呼び込むことになる。

このように 2000 年以降から 2010 年に向かい名古屋の「元気景気」は、バブル経済の破綻による都市構造の再編、JR の鉄道ビジネスの展開、万博を誘致しながら従来のような PR べたではなく多くの批判に耐えられる真摯な姿を PR し、トヨタ企業群の機を得た成長など多くの要素に支えられたことによって市場で認められ、内外の投資を呼び込むことを実現したものであった。

2. 元気経済の終焉

2000 年からの 10 年間の名古屋経済圏の元気経済は、サブプライムローン住宅問題に端を発した世界金融恐慌によるトヨタショックは、名古屋経済に対して想定以上の大きな経済調整を余儀なくさせている。ある経済アナリストによると日本全国の都市が概ね社会的人口動態の人口増減に相関して地価の上下トレンドが推移している中で、名古屋だけが

2008年以降桁外れの地価の調整に遭遇しているという。これだけを捕らえるとファンダメンタルズの成長と調整を超過した拡大と衰退を意味し、理論的にはバブルを意味することになる。名古屋の木鐸ではなぜか、名古屋は1980年代終わりのバブル経済のときに「名古屋の堅実な経営なゆえにバブルに踊らなかった」という論調をする若い記者が多い。名古屋は堅実な経営という既成概念にとられすぎである。当時東京の地価の上昇率の半分しか値上がりしなかったというのがその論拠のようであるが、市場の規模、時系列のメカニズムを考えれば、当時名古屋もやはり過剰のリスクポジションを取っていた。ちなみの名古屋経営の特徴は、銀行借入でハイレバレッジポジションを取るのではなく、蓄積した高い内部留保で過剰なリスクポジションをとる傾向があった。もちろんデットを多用して過剰投資を取るのではないゆえに、調整期に入ったときに破綻するまでに至らないケースが多く表に出にくい、現実には新たな投資に踏み込むことができなくなり、引きこもり経営になるのは同じ状況である。

今回の2002年以降の平成にいざなぎ景気超えにおける、名古屋経済圏の好景気においてはある意味で過剰なレバレッジをファイナンスする資金の貸し手が不在の中で、トヨタ関連企業を除いて名古屋のビジネスプレーヤーが過剰な不動産投資をすることはあまり見かけなかった。むしろ名古屋市場で過剰なリスクポジションを取ったのは、東京、大阪であふれ出した余剰資金がファンドの形態で流入してきた資金である。従って過剰投資による破綻が今後出たとしてもその多くは名古屋のビジネスプレーヤーではない。しかしそれは堅実がゆえにバブルに踊らなかったのではなく、資金の貸し手の不在から来る乗り遅れ現象である。

名古屋の金融機関の多くは、トヨタ関連の企業に対しては資金の供給を行っていた。従ってこれらの企業はリスクポジションを過剰に取っていたと見ることができる。これがトヨタショックとなって名古屋の経済圏に大きな調整をもたらした結果となった。

一方、名古屋の元気経済の象徴であった名古屋駅前の市場の成長も、10年連続して高い成長し続けることは考えにくい。従って10年前後でその調整をすることには必然性があった。この調整をすべてトヨタショックで片付けてしまうことは、問題の本質を見失うことにもある。

2006年前後には商業地の上昇率の全国トップ10のホイントを名古屋が独占していたが、2009年の地価公示では商業地の下落率の全国のワースト10を名古屋が独占した。仔細に言うと前者の上昇率トップ10は名古屋駅前の地価ポイントであり、後者のワースト10は栄エリアの地価ポイントである。調整が必要といっても名古屋駅前の地価は依然として横ばいを示している状況にある。この名古屋経済圏の調整が起きている本質が見られるはずである。

元気経済の間、名古屋駅前の実態を見てみると、元気経済の期間中、トヨタのミッドランドスクエアなどの大きな再発の周辺の中小の地場地主の建築物の再開発が追従することなく、調整に入ってしまった。この彼らの状況は、平成のいざなぎ景気超えの間に、多く

のこれらの中小の不動産所有者が再開発の計画を、ゼネコンを通じて作成していた。しかし実際に実行すべき資本がない。もしくはファイナンスされえなかったのである。自社の資本があまりにも脆弱すぎる事と、むかしの東海銀行に相当するリスクのファイナンスの担い手が存在しないのである。この地域経済の資本の劣下、脆弱さは今後の経済浮上の大きな重石にもなりうる懸念材料である。

日本のバブル破綻以降の金融システムの再構築は明らかに失敗である。今の市中銀行はまったくリスクポジションをとれない検査システムに組み込まれてしまっている。都市構造の源となる不動産開発などに対するリスク資金の出し手は、ファンドを通じた外資のリスクマネーだけである。アメリカで金融恐慌が生じ、資金が撤退するとすべての不動産開発が破綻してしまう。日本国内の資金がリスクをファイナンスすることがまったく出来ない状況にある。これは東京以外の地方都市の経済の再生に非常に大きな足かせとなっている。

3. 栄エリア経済の停滞

栄は東海地方を代表する商業エリアである。そのスペックは今もって将来の大きな成長の可能性を秘めているといえよう。栄エリアの特徴は、2000年以降の名古屋駅前に民間資本による市場原理の成長とは違い、地元自治行政、地場資本の資金によって作り上げられてきたエリア経済である。特に老舗の百貨店の成長に大きく依存してきたエリアである。地域行政の利権等があり、明らかに市場原理の入る余地が少ないエリアでもある。当然2000年以降の世界的な市場原理による経済成長期に乗ることができずにそのまま今回の調整期を迎えてしまった。従来名古屋経済圏のすべてのリテール市場の頂点にたち、名古屋駅前エリアの商圈も当然補完していた。名古屋駅前エリアが分離独立したことにより商圈を減らし、それに変わる大きな行動も限られてきた。当初名古屋駅前と競争的な発展を目指していたが、競争的ポジションにはなりえなかった。

現在日本全国の百貨店ビジネスの市場規模が7兆円といわれる中で、5年後には5兆円に縮小するという予測がある。名古屋の百貨店ビジネスもこの影響は受ける。全国的に百貨店のビジネスモデルが劣下している今、百貨店のビジネスモデルだけに頼る地域振興策ではその回復は見込められないのは明らかである。老舗の百貨店の再生は、百貨店ビジネスの再生だけではなく、その百貨店が立地するエリアの経済の再生をも意味する。この両立が無ければ単に民間資本である百貨店資本の減耗をきたすだけになってしまう。特に地方中心市街地に古くから立地してきた老舗百貨店にありがちな衰退となる（参照：拙著「リスクを移転し始めた不動産投資市場」2008）。

栄エリアと名古屋駅前エリアの市場の成長に貢献している要素の明らかな違いは、交通ビジネスの革新の有無である。名古屋駅前はJR東海、名鉄、近鉄の民間鉄道会社が何らかの駅前ビジネスの新しいソリューションを模索する中で革新的なビジネスが登場したといえる。これに対して主な交通手段を公共鉄道の地下鉄しか持ちえていない栄では、交通ビ

ビジネスの革新を期待することはできない。そのようなところに魅力を感じて巨額の民間資本の投資を呼び込むことも期待できない。

今後益々東京1極集中が進み、地方財界の資本の劣下がとまらないと栄のような地方財界によって発展してきた老舗の商業地が回復する余地は少ない。

4. これまでの名古屋経済圏のポジション

名古屋経済圏はほぼ日本の中心に位置し、東京と大阪の経済の2極の通過点にあった。東京と大阪の経済の極を結ぶ経済の大動脈、日本の経済機軸上に位置している事になる。このポジションは時には単なる通過点でしかないと揶揄される事もあった。東京は東日本、大阪は西日本というバックマーケティングを持ち経済の極を形成していたのに対して、名古屋は実効的なバックマーケティングとしては東海3県程度の小さなものしかなかった。しかしそれが返って名古屋経済圏に大きな自由度をもたらししていた。自由度は多くの選択肢を行使することができる。戦国武家の時代から尾張三河が日本の通過点にあり、非常に大きなエネルギーを貯め、時にそのエネルギーを外に発する事は歴史を紐解くまでもない。

名古屋圏の特徴をよく、堅実でむやみな競争を好まないため外部からの新規参入が非常に難しいという説明をする方がいる。誤解を呼ぶ説明足らずである。実際には、名古屋経済圏の特徴は競争をまったくいとわない。どの企業も世界中に競争に打って出ている企業ばかりである。外の激しい競争に自ら打って出ているものは自分たちの根源を安泰にしたがる。つまり地元では競争したがらない傾向がある。名古屋の学生は東京などに就職して企業戦士として企業組織の厳しい戦いに真っ向から立ち向かう。決して競争を避けない。しかしその一方で故郷の名古屋での親元の長兄衆との争いを避け、財産をすべて託し家の安泰を図る。相続の申告は東京、大阪では申告期限ぎりぎりまで争われ、法定相続のみなし申告がなされることが多い。逆に名古屋では申告が早いといわれている。外に競争を打って出ることはいとわないが、地元では安泰を願う。これが名古屋気質の正しい表現だろう。

名古屋は東京大阪という日本の二極経済を結ぶ経済機軸の中心にあり、上質な労働力、豊富な資金、スペース、快適な住環境、産業インフラを提供してきた。これらは全て企業の経営資源に相当するもので、上質なこれらの経営資源を提供する事で、この経済機軸を世界の冠たる経済大国の経済機軸となるべく、付加価値の創造に貢献し続けてきた。そしてその見返りとして大きな報酬を得てきた。

しかし近年のグローバル経済に、日本の経済システムが大きく組み込まれる過程で、日本の二極経済システムが機能しなくなり、大阪経済の地盤低下を引き起こし始めた。大阪経済の日本の東京に対する対極の存在機能が薄れる中で、日本の経済機軸に貢献するという名古屋経済圏の機能も必然的にその存在感はなくなろうとしている。

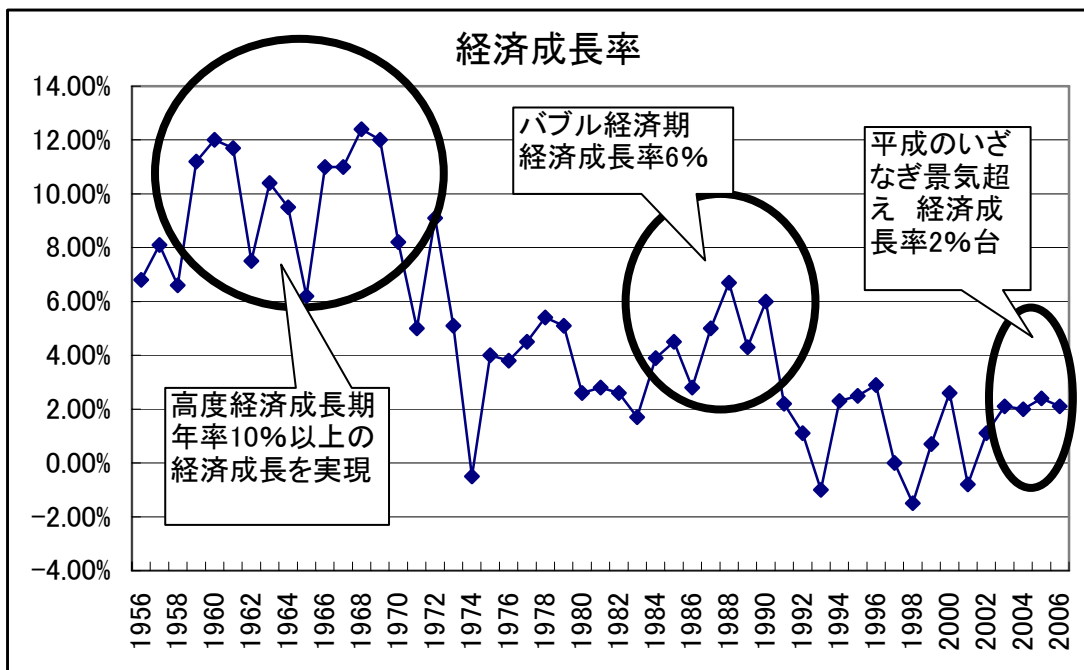
名古屋経済圏の新しいポジションの模索が必要となってきたわけである。

5. 独自の経済極となるべくポジション

近代企業の経営資源は人、財物、リスクマネー、スペース、IT技術、鉱物資源である。グローバル経済の中で企業の成功は、これらの経営資源を世界の中で最も最適なソリューションを生み出すマトリクスを作り上げる事である。例えばユニクロという企業がある。ユニクロは山口県宇部から始まった小さなアパレルショップであった。しかしカリスマ経営者の元でいち早く海外に生産拠点を求めて、正に海外にある最適な経営資源を組み合わせ、市場ニーズを満足させる商品の提供に成功を取めた企業である。いまやニューヨークの商業エリアにも店舗を出し、トップクラスのリテール市場で認められつつあるグローバル企業である。

このマトリクス企業は生産過程に生ずる付加価値創造の機会を、日本国内ではなくグローバルな市場に提供している。その一方で日本の市場にある需要でビジネスをおこなっている。これらのマトリクス企業は、企業価値の拡大を通じてその企業のヘッドクォーターのある拠点にのみに貢献をする。

かつて日本の高度経済成長、バブル経済では家電製品などの多くを日本国内で生産し、海外の市場の需要で商売をおこなった、その結果高度経済成長時の10%以上の経済成長、バブル経済の6%台の経済成長を実現した。しかし企業が企業価値の増大のみでしか貢献しなくなると日本の経済成長率は3%に満たない成長しか実現しえなくなっていく。しかもその富の配分は企業の本社のある拠点でしかない。それが東京である。名古屋はこのグローバル経済を牽引するトヨタ自動車企業群を有し、東京と共に非常に大きな富の蓄積を実現できた。これが2000年以降の「名古屋の元気経済」であった。



日本がバブル経済破綻以降、低金利による円安基調の政策を取り続け内需拡大政策ではなく通商立国政策を取り続ける以上、グローバル企業の成長を推進する事が名古屋経済にも大きな貢献となる事は明らかである。しかしその一方で今回のような金融恐慌によりトヨタショックと呼ばれる非常に大きなリスクに曝される事になる。

名古屋経済圏が持つ選択肢の一つとして、従来のような経済機軸が不鮮明になり通過点としての機能が必要でなくなっていく中で、三河地方にある輸送機器関連産業クラスターの育成を行い今回の金融恐慌にも影響を受けないような体質を作り上げる事が上げられる。そのためには産業クラスターとして競争優位ある収益性を高める努力が求められる。近代経営資源の効率的な集積地となるインフラ整備である。上質な労働力が魅力を感じる住環境の整備。道路、港湾、空港などの産業インフラの整備。中小の下請企業に対してリスクマネーを提供できる金融システム。大学などのインキュベーター機能の充実などが求められる。特に現在名古屋圏に不足しておるのはリスクマネー、インキュベーター、鉄道インフラである。

6. 新しい経済機軸への関与

次に従来の経済機軸への関与のように、新しい経済機軸への関与を模索する選択肢を考える。近代企業の経営資源は前述の通り人、物、金、スペース、IT技術、鉱物資源であった。現在これらの経営資源が移動する新しい経済機軸を日本自体が模索し始めている。今想定される新しい経済機軸は東京ー上海、東京ーロシア、東京ー東南アジアなどグローバルな経営資源の大動脈となる。このような経済機軸に食い込みかつての通過点名古屋のように経済機軸に貢献しながら成長するポジションを選択することも可能である。しかしそれにはこれらの機軸に食い込むだけの中継基地となる必要がある。例えばオーストラリア、ブラジル、中南米からの資源流通の中継基地になると同時に東南アジアへの物流の起点となることである。

輸送関連機器の物流が世界規模でどこに輸送関連機器の物流の拠点が展開するかによって、名古屋とのそれらの極との経済機軸がより大きくなるように名古屋が付加価値を与える立場になれば、名古屋経済圏の成長も期待できるだろう。空港、港湾インフラの整備、海外からの人の受け入れをするインフラの整備が必要となる。

7. 内需拡大型ポジション

前述のように、グローバル経済における成功企業の特徴は、世界市場の中でいかに最適な経営資源のマトリクスを作り上げるかにある。そしてその成功企業は、企業活動の過程で地域経済に付加価値をもたらすのではなく、企業徒歩の最大化というファイナンスの理論に基づいて、本社のある地域のみ利益の配分を行う。この地域に関与できない地方の都市経済は、これらの富が蓄積される都市に投資をすることでしか利益の配分を手でできないことになる。この富の蓄積が起きるのが東京である。大阪、名古屋といえどもこのよ

うな企業は数えるほどしかない。

この一連の市場経済の過程で、日本の経済構造は東京のみに富の蓄積がおき、一部では資金の余剰がおき慢性的なバブル経済となる。その一方で地方都市の金融機関をも含めた地元財界は資本を劣下させてしまっている。独自の資本力では何も身動きが取れない状況になってしまっている。

前述で名古屋駅前のエリアで、ビックプロジェクトの再開発に周辺の中小的ビルの再開発が追随してこない状況を解説した。成長している名古屋駅前といえども、その中に内在する中小的ビルは独自で再開発する資本を持ちえていない。又これらにファイナンスを本来すべき地場金融機関もこれらのリスクとれるような十分な資本を持ちえていない。このように東京以外の地方都市の資本の減耗が東京一極を更に進め、その一方で地方都市の衰退を加速してしまっている。

このような日本の経済構造を生む結果となったのが、低金利金融緩和による円安政策に基づく通商立国政策である。トヨタショックが起きる前、名古屋はこの勝ち組となっていたのである。そして今後も高度な産業クラスターを有する拠点として、この通商立国としての選択肢を行使する立場にあることは5章の独自の経済極となるべくポジションで見たとおりである。しかしこの通商立国政策には大きな矛盾がある。

前出の日本の経済成長の図表で、日本の経済成長率の推移をもう一度見てほしい。高度経済成長期の成長率は年率で10%以上を実現している。今の中国の経済成長に相当する。次のバブル経済期でも6%の経済成長を実現している。そして直近の経済好景気で戦後最長といわれた平成のいざなぎ景気超えでは2%台の経済成長しか実現できていない。この状況を安易に日本の経済構造の成熟性による低成長への道筋と片付けるべきではない。

高度経済成長期には国内の内需に対して国内の生産により実現した経済成長である。簡単に言えば内需に基づく産地消費型の経済構造である。一方平成にいざなぎ景気超えの期間は、産地消費型の経済構造ではなく通商立国政策に基づく経営資源の最適マトリクス企業の金融資本主義による企業価値最大化理論に基づく経済構造である。どちらが日本の経済成長に大きく貢献するかという比較である。

バランスの問題でもあるが、ある程度の内需型の経済構造を持っていないと、2%しかない経済成長では地方への配分も実施できず、結果的に地方の切捨て、格差拡大、地方資本の劣下をひきおこすこととなる。

先進諸国の経済成長は最低3%が必要であると考えられる。でなければ適切な再配分も維持できず経済の収縮をきたす。これは少子高齢化による市場規模の縮小とはまったく別問題である。

そこで、名古屋としても通商立国政策に基づく成長ポジションだけでなく、名古屋経済圏の内需の喚起を促す商業内需振興型のポジションの選択肢を持つ必要がある。

名古屋経済圏の内需に基づく消費の喚起である。現在の名古屋圏の都市構造は必ずしも

最適な富の配分が実現しているとはいえない。名古屋の都市機能と三河地方の富の蓄積の偏在は大きい。これは中部圏・東海地方の生産活動による富の蓄積と、その富の消費の受け皿となる都市機能のネットワークの活性化による最適な組み合わせが必要となる。都市の住空間・消費活動エリアと生産活動空間の交流のより効率的な活性化が必要となる。

現在東京圏では新しい鉄道路線の整備構想によって地域間競争が新しい段階に入ってきた。つくばエクスプレスの東京駅への乗り入れ、千葉方面から京葉線の中央線方面への延伸、新しい都心環状線栄とライナー、横浜－羽田－成田の羽田国際空港へのアクセス線、新駅の整備、既存の路線の地下鉄化、大阪でもなにわ筋線の計画が始動し始めた。東京、大阪以外の地方で鉄道の統廃合が進む中で大都市の都心部へのアクセスが目白押しとなっている。新しい都市計画の段階に入ってきているのである。

名古屋でも今後更に高齢化が進み、交通手段を車に頼っていた商業地都心部（栄）への交通手段が実効性を低くすることは明らかである。次世代の市場ターゲットとなるエリアとのアクセスを開拓する必要がある。名古屋駅前にはJRの駅前ビジネスだけでなく、名鉄による中部国際空港から金山、名古屋駅、一宮、岐阜に至る交通アクセスの利便性の向上により、沿線の商圈を活性化させ、そのコアとなる名古屋駅前市場の成長に大きく貢献してきた。名鉄の交通アクセスの活性化は岐阜経済の活性化、一宮駅前の再開発など尾張地方のエリア経済の活性化に非常に大きく貢献し始めていることは実証済みである。

これに対して三河エリアと名古屋の中心商業地とのネットワークが非常に貧弱であり、栄の商業地としての経済力を低下させ、それは又三河エリアでの蓄積された収益の活用のチャンスをつぶしてしまっている。消費機会がない富に投資機会もありえない。2005年前後して愛知県内の労働求人外率は全国の最低である鹿児島県などの倍近い格差を生んでいた。万博開催時における人手不足は経済の成長の大きな障害ともなっていた。労働人口の弾力性ある供給なども交通インフラによって実現できる。地域経済の効率性には欠かせられない。

名古屋の公共鉄道機関（沿線密着型各駅停車交通）として地下鉄の鶴舞線の名鉄豊田新線乗り入れ、万博の遺産であるリニアモーターカーなどの建設があるが、ネットワークの完結性が無く中途半端な施設で止まってしまい実効的な機能を果たしてはいない。三河エリアと名古屋の商業都心部栄エリアを短時間で直接結ぶ交通が必要とされる。交通アクセスの革新的進化により都市構造にダイナミズムを与えるのである。

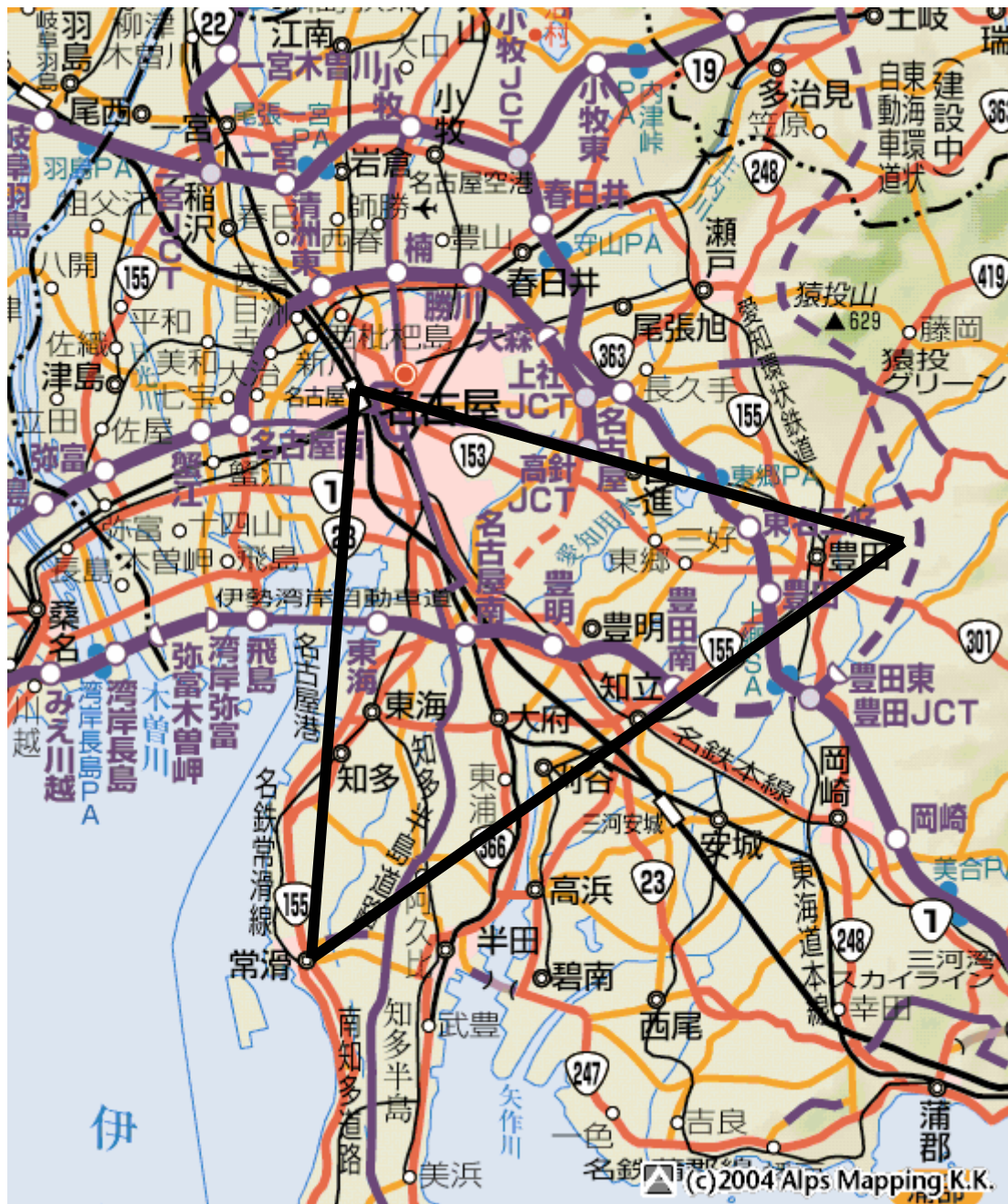
公共機関の発想では地域沿線の開発に視点をおきがちである。これとは違う事例としては、香港の空港へのアクセス鉄道はそのまま短時間でセントラルに直接乗り入れている。沿線開発と目的が違う。人の交流の利便性を考えると、このような効率性を必要とする。

既存の交通機関で言えば、名鉄電車を金山駅からそのまま栄に乗り入れさせ更にその先の瀬戸線にジョイントさせることによって、中部国際新空港から金山、栄、名古屋市東部から三河地域の東部丘陵地帯への循環的なネットワークの整備なども考えられる。

これらの目的はすべて、人の交流の活性化による商業内需立国型の地域経済の構築であ

る。このようなネットワークによる非常にバランスの取れた東海地方の経済構造を構築した上で、2025年開業予定のリニア中央新幹線を視野に入れた名古屋経済圏のポジションが描けることになる。国内の新しいインターフェースとなるリニア中央新幹線名古屋駅と名古屋経済圏内の交通網の整備が、効率良いネットワークを持つことによって初めて名古屋経済圏のポジショニングを明確にすることができるのだろう。

参考：筆者の構想では、名古屋駅、中部国際新空港、三河輸送関連産業クラスター（トヨタ企業群エリア）によるトライアングルを直線で短時間で結ぶネットワークを整備し、そのエリア内の高度な集積とし構想を整備する。中部国際新空港が海外とのインターフェース。名古屋駅が国内のインターフェース。名古屋駅－三河の中間駅は栄のみとする。トライアングル構想により名古屋経済圏の生産性を高めて東京圏とのメガロポリスへの参入を実施する。



8. リニア中央新幹線

新幹線が日本の経済機軸上を走る交通アクセスであり、まさに日本の経済大動脈の機能を果たしたように、リニア中央新幹線も日本の経済機軸上を走る交通手段となる。2025年開通予定で既に整備が準備され始めた。現在東京ー大阪間を1時間で運行する予定であるが、東京ー名古屋間1時間以内の運行を先行させる予定である。

東京ー名古屋間1時間以内の範囲で見る経済機軸は経済の極を意味するのではなく、むしろ1時間以内の範囲に包含される日本のメガロポリスの形成を意味することになる。名古屋経済圏のポジションは日本メガロポリスの一翼になうエリア内の地域経済のポジ

ションになる。

現況、東京から1時間圏内は、東北線で福島・郡山、上越線で高崎、長野新幹線で軽井沢の範囲である。一時間以内の商圏が形成されると、名古屋の商圏が東京の商圏に吸収されてしまい、名古屋にとってデメリットではないかという考え方があ。その可能性は十分にある。しかしそのような吸収される危険があるビジネスチャンスは、いずれ何らかの市場メカニズムの中で自然淘汰されるべきものでもある。

現在既にリニア中央新幹線の東京の基点が品川と決まっている。品川は羽田新国際空港のゲートシティである。東の品川と西の名古屋との有機的なネットワークの中でこのメガロポリスに名古屋がどのように貢献するかということが、今後の名古屋の経済圏のポジショニングとなるであろう。世界に冠たるメガロポリス形成の一翼をにない、そのエリア内競争を展開することになる。名古屋の競争相手は大阪ではなく、現在の首都圏の都心周辺エリア、横浜の各エリアとなる。そのとき武器となるのが、良好な産業インフラ、質の高い労働力、快適な住環境、スペース、高い生産性、収益性ある商業都市である。

9. 総括

当ペーパーでは名古屋経済圏の今後のポジショニングを3つの視点から議論をした。1.名古屋経済圏が独立した経済極になること。2.新しい経済機軸に貢献する機能を模索すること。3.名古屋経済圏の都市構造の効率性を高めて内政的な発展を模索することである。鉄道システムの革新的な更新は、経済構造を変革させる非常に大きな起爆剤となる。国鉄ビジネスの革新効果が2000年以降の平成のいざなぎ景気超えに象徴される好景気を作り出したとするならば、ポスト2010年の日本経済は、次の新しい交通システムの革新ショックに向かって動き出すことが考えられる。その中でリニア中央新幹線の存在は日本の経済構造の革新を意味する。この実現が2025年である。2025年に向かって名古屋経済圏がどのようなポジションを取りどのようなビジョンを描けるかにもっと関心を持つ必要がある。