

草稿 2013. 4. 4

CONFIDENCE

2012. 12. 25 PRESS解禁

ワーキングレポート

テーマ

名古屋のポジション 2013

川津商事株式会社

名古屋のポジション 2013

川津商事株式会社 川津昌作

1. 導入

リーマンショック以降、リスクのスイッチをオフにしてきたグローバル市場において、あちらこちらでリスクオンのスイッチが入ろうとしている。アベノミクスは正にリスクオンのスイッチを入れる事のアナウンスメント以外の何物でもなかった。本稿では、このリスクオン競争の中で名古屋が都市戦略として何を考えなければならないのか？過去の名古屋の都市構造の経緯、現在の市場のトレンド等から、名古屋都市構造をフォワード・ルッキングするためのポイントを概観する。更にこれらのポイントを精査するとともに、その中で名古屋経済圏の将来に対する戦略的なポジショニングを確保するための太平洋沿岸メガポリス構想を精査する。

筆者は不動産ビジネス実務に従事するものである。不動産ビジネスとは、家計部門であれ企業部門であれ消費・生産・投資活動に必要なスペースを提供する事によって、サービスを実現するビジネスである。市場を考える場合、市（いち）が立つ「場」が不動産の概念に相当する。不動産の上で成り立つ商はすべてビジネスの対象となる。不動産ビジネスは資産（リアルアセット）からの収益をマネジメントするビジネスであるが、それは資産が存在する都市の収益をマネジメントする事を意味し、それは都市が存在する日本全体の収益をマネジメントする事を意味する。

キーワード

リスクオン リスクオフ

マーケティング成長 経済基軸

産業クラスター フロント都市

東京一極集中 帝都型 VS 連邦型

コンパクトシティ VS エンドレスシティ

ファンダメンタルズ成長 VS マーケティング成長

資本蓄積最適化 リアルサプライチェーン
オープンエンド型私募ファンド

グレータ・ロンドン

グレータ・マンチェスター

デトロイト バーミンガム 東京 名古屋

中央リニア新幹線 太平洋沿岸メガロポリス

2. 目次

1. 導入

2. 目次

3. 名古屋の都市構造

3.1 名古屋の都市経済の経緯

3.2 輸送機器関連産業クラスター

4. 日本の都市構造問題

4.1 全国総合開発計画主義

4.2 低経済成長の問題

4.3 東京一極集中論

4.4 産業都市の近代化と進化

4.5 日本の都市人口構造

4.6 格差問題

4.7 コンパクトシティ VS エンドレスシティ

5. 新しい都市構造の潮流

5.1 経済基軸が台頭するグローバル市場

5.2 新しい揭示亜基軸にとって魅力ある日本の経済構造そして名古屋のポジション

5.3 グレータ戦略

5.4 リニア中央新幹線

5.5 太平洋沿岸メガロポリス

3 名古屋の都市構造

3.1 名古屋の都市経済の経緯

名古屋は古くは江戸時代、江戸の木材大量消費時代から木材の供給基地となり木曾ヒノキ関連の産業の隆盛による蓄積がその後の派生産業を生み出し、やがてモノづくりの遺伝子となっていく。戦前から東海地方の繊維紡織、陶磁器、機械計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、名古屋都市部を形成していった。戦前の名古屋に拠点を置く三菱関連の産業遺伝子、あるいは豊田佐吉が育てていた様々な紡織関連の産業はこの地域に糸・紡績関連の産業を興隆させその後の名古屋経済の資本の蓄積を加速させた。高度経済成長以降、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がクラスター化し、非常に広い裾野に広がる中小零細工場からトヨタの大企業に至る産業ヒエラルキーを構築していた。

かつて筆者が故城山三郎氏に直接名古屋のお話を伺ったときに、「愛知県というところは三英傑（織田信長、豊臣秀吉、徳川家康）以来、1990年前後の愛知県出身の海部首相時代、財界の総理と言われた経団連会長の平岩外四（東電）、第三次行革審を務め行政の要と言われた日経連の鈴木永二（三菱ケミカル）、さらにその次の財界の総理と言われたソニーの盛田氏など同時期に人物を輩出する。歴史に名を残す宰相を輩出する県は全国に多くあれど、同時期にこのように集中して英傑を輩出できる地域は名古屋だけである。名古屋は一度に非常に大きなエネルギーを放出する特徴を持っているところ。」という話を伺った。この話を

うかがって筆者が考える名古屋経済圏の特徴は、エネルギーを大きく蓄積し、それを一気に放出したとき非常に大きく輝くことができる特徴があると考えられる。冒頭で見てきたとおり、戦前に三菱が製造遺伝子を育み戦後のトヨタの隆盛とともに蓄積した資本が今世界に冠たる輸送機器関連クラスターとして非常に大きな輝きを放っている。

それは関西経済圏などのように多様なエネルギーの放出を控え、名古屋的な発想の儉約節約を行い、域内での無駄な競争を控え内輪で消耗することを良しとしない体質を体現していると考えられる。実際関西圏で多くみられる様々な商財家による文化或いは文化財の蓄積等は名古屋経済圏にはほとんど見られない。しかしいざエネルギーの放出が始まると一気にグローバル市場に響くエネルギーの放出となるのではないかと考える。

いづれにしても名古屋においては、蓄積という概念がその趨勢に非常に大きな影響を与えてきたと考えられる。戦後蓄積された小さな産業資本はやがて東海銀行という間接金融セクターに統合され、地元産業の育成のためのリスクをとり、その利益をまた地域に還元し、現在の三河地域の展開する輸送機器関連産業クラスターの形成の基礎をファイナンスし、産業拠点の育成に大きな貢献をしてきた。日本は1960年代の高度経済成長、1980年代のバブル経済を通じて非常に高い経済成長を実現した。この高い経済成長に貢献した経済システムが、間接金融による経済活動をファイナンスするシステムであった。

この時の名古屋の都市構造も、この間接金融の金融セクターが非常に重要な機能をはたしていた。バブル経済以前より名古屋駅前エリアに三菱、三井と言った東京資本の企業群が位置し、これに対して栄エリアから広小路エリアにかけて名古屋の地場資本の企業群が位置していた。そして、その中間である広小路伏見に東海銀行はじめ間接金融の金融機関が位置していた。この時代の経済成長の経済政策モデルが公共投資による財政支出政策にあった。公共投資は中央政府で決められ、東京資本を通じて情報が地方に配信されてきた。名古屋においても、名古屋駅前に位置する東京資本企業群からもたらされる公共事業の様々な案件に、東海銀行等の間接金融セクターがファイナンスを付け、栄エリアに位置する地場資本の企業群とジョイントする事によって、公共事業が整備され、それに基づく波及効果を市場が享受した。つまり東海銀行等が位置する広小路・伏見の金融センターが核となり、名古屋駅前エリア、栄エリア或いはゼネコン企業群が立地する伏見エリア、東京資本と名古屋資本がコミュニケーションを行う錦三丁目エリア等等それぞれにエリアが他のエリアの機能を補完し合、一つの大きなネットワークが出来上がっていた。このネットワークが単一の非常に大きな市場である名古屋都市経済圏の大きな特徴であった。

バブル経済が破綻し、1995年以降グローバルスタンダードの波は、日本経済にも金融の自由化を要求した。間接金融システムから直接金融システムへの変革が始まり、実際には市場型間接金融システムへの移行

となる。これに伴う銀行の再編が起き、紆余曲折を経て現実に東海銀行と言う地元資本で名古屋経済をファイナンスしてきたビジネスモデルが消滅する事になる。更に2000年以降、財政赤字問題の顕在化と小泉内閣の小さな政府の登場により、公共事業による経済をけん引する経済政策が縮小し、右肩上がりの戦略ではなく、市場原理に基づき効率性を求める企業戦略へと移行していった。それまでの企業のビジネスモデルは、各地方都市に均一に経営資源を配分して、各県の支店を窓口にしたフェース to フェースのカスタマー・リレーションシップを構築してきた。この均一な経営資源配分の不効率性を見直し、不効率な地方から、経営資源を生産性の高い東京都市圏へ集中する見直しが行われた。企業がコールセンターを設置し、カスタマー・リレーションシップを一元管理するIT技術の進化、通信ビジネスの新しいビジネスモデルが、この経営資源配分の見直しを可能にした。このように地方からの経営資源の引き上げ、大都市部特に東京都市圏への集中により地方の市場が縮小し、それに伴い効率が悪くなり市場が縮小する状況で、地方の資本も高い生産性を求めて資本逃避がはじまった。

この、地方の資本も縮小し特に東京に資本の蓄積が進んだ現象は、そのまま地方の都市構造にも大きな影響をもたらした。名古屋では、栄エリア、広小路エリアに位置する地方の地場資本が劣化し、それまで名古屋の経済をけん引してきた栄エリア市場の成長が止まり、東京から逆流した大資本の受け皿となる名古屋駅前エリアに東京資本による投資が進み新たな成長が始まった。

東海銀行の消滅は、単に一企業の終焉だ

けでなく、名古屋経済圏にとってはネットワークの核の喪失となり、それによるネットワークの瓦解は、ネットワークを構成していた各エリアの分離独立を進めることになる。それまで栄エリアを頂点とし、名古屋駅前エリア、金山エリアがそれに対して従属的な立場にある所謂帝都型の都市構造をしていたが、この帝都型が瓦解し、名古屋駅前エリア、栄エリア、金山エリアその他のエリアがエリア間競争をし始める。様々なセクターも競争が機能しはじめた。JR東海と名鉄が行った名古屋駅—岐阜間の1分を争う通勤時間の短縮競争は、岐阜駅前を名古屋駅前エリアのベットタウン化し、新規マンション投資を呼び込み名古屋市場の新たな選択肢として顕在化させた。これは外の東京資本等から見るとそれまで栄エリアしかなかった名古屋市場に、新たに名古屋駅前エリア、金山エリア、その他のエリア等、新しいエリアが次々と市場に顕在化し、投資の選択肢が増えることとなった。名古屋都市経済市場「帝都型」から「連邦型」へ移行であった。名古屋市場に新たに選択肢が増えることに投資マネーが敏感に反応して、ファンドビジネスの形態を取る多くの投資を呼び込んだ。これが2005年ごろの名古屋の元気経済であった。

2005年の万博開催に向けて、名古屋を世界中にPRする誘致活動、開催に向けての様々な公共投資がなされ、名古屋の都市施設が更新された。中部新国際空港の整備、環状道路の等多くの産業インフラが整備され、名古屋都市圏・東海地方の生産性を上げて行った。これらの産業インフラを独占的に使用できたトヨタ企業群が、愛知県を

中心にした産業拠点から北米—エマージング市場に対してサプライチェーンを構築し、好業績を実現した。三河地方を中心にした輸送機器関連産業クラスターにビジネスチャンスを求めて、硬直化する日本の産業構造を傍目に、この地域へのあらたな市場参入者が登場した。これが2005年度の全国の地価公示上昇率のトップ10の多くを名古屋市内の地価ポイントで占め、名古屋駅前に高層商業ビルが登場した名古屋の「元気経済」時代であった。

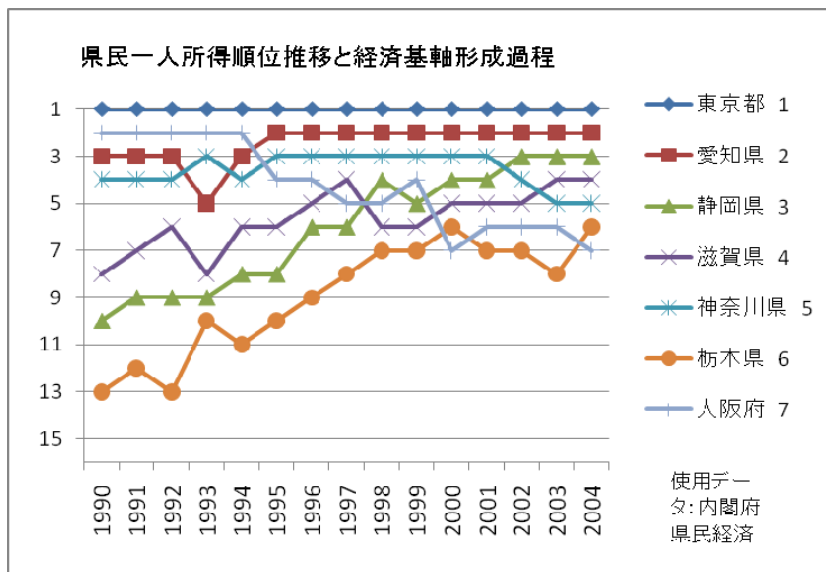
3.2 輸送機器関連産業クラスター

日本の県民所得を見てみると、特に2000年以降東京から大阪に至る大変要沿岸エリアに富の蓄積が進んでいることが見て取れる(図表3.2.1)。2005年時点で上位7位に位置する都道府県が2000年以降すべてこの基軸上に立地し始めたのである。これがその後の日本経済を象徴する経済基軸となる。名古屋経済圏はこの経済基軸の成長に貢献し同時のその報酬を蓄積する事によって、自らも産業クラスター化していった。

産業クラスターは通常、産業組織論の中で論じられる概念である。通常産業拠点と産業クラスターの違いは、如何に上質な多くのイノベーションが生まれるかの差にある。イノベーション(産業技術革新)とは、その基幹を形成する産業遺伝子と新しい知識との交流とによって生まれる。産業組織的な解釈では、この新しい知識は、交流は通常異業種間の交流とによって生まれると説明される。

図表 3.2.1

フロント都市とは産業拠点で蓄積される富



の「投資」と「消費」活動の拠点となるエリアの中核都市である。産業クラスターの生成要因には、産業遺産、労働力、産業基盤、インフラ、産業インフラだけでなく大都市とリンクが必要である。それはリスクを取るマネー、イノベーションをもたらす知

不動産ビジネスの現場から見ると、産業クラスターの形成に必要不可欠となる要件が“フロント都市”（反社会的な意味でつかわれるフロントとは違う）の存在である。

産業拠点で何らかのイノベーションが生じそれによってプレミアム収益の蓄積が進むとする。この蓄積された富が消費、投資活動をへてフロント都市に移転される。この消費と投資活動によりあたらしく第三次産業が生まれる。この第三次産業で生まれる新しい知識が第二次産業の生産拠点にフィードバックされることにより、新しいイノベーションが生まれる。このイノベーションが生む収益により富の蓄積が進み、その蓄積の受け皿となるフロント都市に移転されることによって、第三次産業への進化は進み新しい知識が生まれる。この富と新しい知識のフィードバックが幾重にも繰り返され、それが大きければ大きいほどその経済効果は大きくなる。このフロント都市の存在こそが産業クラスターの形成を決定すると言っても過言ではないだろう。つまり

識、人の交流・育成が都市部でなされるからである。イノベーションは生産拠点と大都市部との富と知識のフィードバックによって生まれる。つまりフロント都市とのリンクこそが産業クラスターの形成には必要となるわけだ。

2003年末は正に、経済は必ず好転する「明けぬ夜はない」と言われ続け本当に好転するだろうかと言われた中で、名古屋都心部で投資物件を物色する投資家が登場した。彼らは三河地区の地主である。トヨタ企業群の隆盛とともに多くの下請け企業群においても都にも蓄積が進んでいた。多くの下請け企業は三河地区の地主から土地を借りてその上に工場を建てて、少ない資本で運転してきた。しかし富の蓄積とともにこれらの底地を買収するようになっていった。当時相当以上の価格で買収された底地の事業資産の買い替えとして、名古屋の投資物件を物色し始めたのである。つまりこの時期に三河の産業クラスターで地区先が進んだ富の投資の受け皿として名古屋都心部が存在していたことになる。これがこの時

代の名古屋の産業クラスターのフロント都市としてのポジショニングであった。

源を配分する代表的な行政モデルが土地区画整備事業であった。公共投資は、街の周辺に点在する原野の土地を区画開発して道路、学校等の社会基盤整備を行う事業を通じて全国津々浦々で実施された。しかし一方で土地区画整備事業は担当政権の集票機

4. 日本の都市構造問題

4.1. 全国総合開発計画主義

図表 4.1.1

	第1次	第2次	第3次	第4次	第5次
名称	全国総合開発計画	新全国総合開発計画	第三次全国総合開発計画	第四次全国総合開発計画	21世紀の国土のグランドデザイン
閣議	昭和37年10月5日	昭和44年5月30日	昭和52年11月4日	昭和62年6月30日	平成10年3月31日
策定	池田内閣	佐藤内閣	福田内閣	中曽根内閣	橋本内閣
背景	1 高度成長経済への移行 2 過大都市問題、所得格差の拡大 3 所得倍増計画(太平洋ベルト地帯構	1 高度成長経済 2 人口、産業の大都市集中 3 情報化、国際化、技術革新の進展	1 安定成長経済 2 人口、産業の地方分散の兆し 3 国土資源、エネルギー等の有限性の顕在化	1 人口、諸機能の東京一極集中 2 産業構造の急速な変化等により、地方圏での雇用問題の深刻化 3 本格的国際化の進展	1 地球時代(地球環境問題、大競争、アジア諸国との交流) 2 人口減少・高齢化時代 3 高度情報化時代
目標年次	昭和45年	昭和60年	昭和52年からおおむね10年間	おおむね平成12年(2000年)	平成22年から27年
	<地域間の均衡ある発展>	<豊かな環境の創造>	<人間居住の総合的環境の整備>	<多極分散型国土の構築>	<多軸型国土構造形成の基礎づくり>
	都市の過大化による生産面・生活面の諸問題、地域による生産性の格差について、国民経済的視点からの総合的解決を図る。	基本的課題を調和しつつ、高福祉社会を目指して人間のための豊かな環境を創造する。	限られた国土資源を前提として、地域特性を生かしつつ、歴史的、伝統的文化に根ざし、人間と自然との調和のとれた安定感のある健康で文化的な人間居住の総合的環境を計画的に整備する。	安全でうるおいのある国土の上に、特色ある機能を有する多くの極が成立し、特定の地域への人口や経済機能、行政機能等諸機能の過度の集中がなく地域間、国際間で相互に補完、触発しあいながら交流している国土を形成する。	多軸型国土構造の形成を目指す「21世紀の国土のグランドデザイン」実現の基礎を築く。
基本的課題	1 都市の過大化の防止と地域格差の是正 2 自然資源の有効利用 3 資本、労働、技術等の諸資源の適切な地域配分	1 長期にわたる人間と自然との調和、自然の恒久的保護、保 2 開発の基礎条件整備による開発可能性の全国土への拡大 3 地域特性を活かした開発整備による国土利用の再編効率 4 安全、快適、文化的環境条件の整備保全	1 居住環境の総合的整備 2 国土の保全と利用 3 経済社会の新しい変化への対応	1 定住と交流による地域の活性化 2 国際化と世界都市機能の再編成 3 安全で質の高い国土環境の整備	1 自立の促進と誇りを持てる地域の創造 2 国土の安全と暮らしの安心の確保 3 恵み豊かな自然の享受と継承 4 活力ある経済社会の構築 5 世界に開かれた国土の形成

第5次の全国総合計画全総比較表(<http://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/zs5/hikaku.html>)より作成

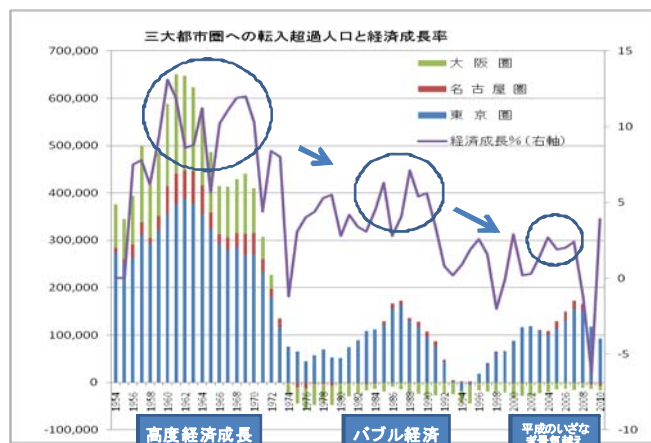
日本の国土のグランドデザインを作ってきたのが1970年代から始まる全国総合計画主義である。5次にわたる全国総合開発計画(図表4.1.1)では、第1-3次総合計画において地方への分散産業拠点の整備がその目的であった。第1-3次総合計画の中心概念が「国土の均衡ある発展」に集約される。1983年のテクノポリス法では全国26か所が先端技術産業を誘致する産業エリア「テクノポリス」に指定された。地域に資

会に利用されがちで、市場機能を阻害する補助金のばらまきの側面を持っていた。

第4次全国総合開発計画で「多極化」という概念が登場し、第5次総合計画では「多軸化」という概念が登場した。第1-3次にくらべて第4次以降全総主義が明らかに替わってきた。それは政策的に機会均等の配分で国土形成をリードしてきた第1-3次に比べ、第4次以降は市場を後追いし追随する都市部への集中する計画策定になっていった。

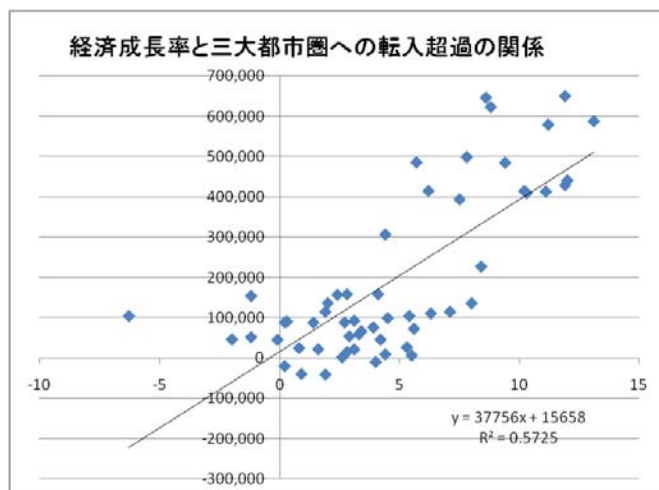
4.2 低経済成長の問題

図 4.2.1



資料: 住民基本台帳, 国民経済計算, IB68SNAを参考にして著者が作成

図 4.2.2



日本の経済成長は戦後の復興を出发点とし、高度経済成長・バブル経済成長から平成のいざなぎ景気超えに至り、成熟した経済成長期に移行した。高度経済成長時代、原料の輸入以外の製品加工から日本国内の市場での販売消費まですべてのビジネス機会の所得を国の所得とする事が出来た。その結果が実質経済成長 10%以上の非常に高い経済成長であった。バブル経済成長時代欧米の市場に対して日本の上質で安い労働

力で、国内で生産した商品を国内市場で販売して経済成長を実現した。所得機会は輸出製品の製造加工過程に生ずるものである。その結果が 5-6%の経済成長であった。1960 年代のいざなぎ景気と呼ばれる長期好景気 57 週を超える平成のいざなぎ景気超えにおいては 2%超の経済成長しか実現できていない。

この経済成長率と日本国内の東京、大阪、名古屋の 3 大都市圏への人口移動（転入超過）の関係を表したのが図表 4.2.1 である。日本の高い経済成長には国内の高い人口動態が起きていた事が分かる。この経済成長率と人口動態の関係性を表したものが図表 4.2.2 である。

10%を超える高い経済成長には 50 万人を超える高い人口動態必要になり、バブル経済の 6%超の経済成長には 30 万人程度の人口動態が必要であった事が見て取れる。そして日本の市場規模を維持するのに必要とされる 3%の成長に要する人口動態が 10 万人以上となる。2000 年以降日本国内で地方の衰退がはじまり、安い労働力を大都市部に供給する事ができず、日本の労働裁定経済モデルの成長が止まることになる。また大都市部の事業拠点においても更に安い労働力を求めて海外へ移転してしまった。地方の衰退は日本の国内産業の経済成長モデルをストップさせることとなる。

4.3 東京一極集中議論

日本経済が地方から供給される安くて上質な労働力を使い、所謂労働レバレッジモデルで高い成長を実現してきた。経済成長とともに生産性の高い大都市圏に人物金の経営資源、社会資源が蓄積され続けた。多くの地方の低賃金労働者が大都市圏で高い所得を実現した。この高い所得こそが日本の経済成長のそのものであった。全総主義で見たとおり、バブル経済が始まる迄は地方の産業拠点の整備に社会資本を投入してきた。しかしグローバル市場での競争は地方分散よりも東京一極集中を要求する事になる。それを受けて第4次総合計画で東京都市部を中心にした多極への社会資源の配分へシフトし、第5次総合計画で東京都心のリノベーションが明確にされた。

東京一極集中待望論は1990年代に入ってからより明確になった。バブル崩壊による戦後から継承された様々な経済活動の矛盾を検証する中で、登場してきた議論である。バブルが崩壊し金融機関の破たんが現実なものとなり、地域経済が疲弊しだすとともに、日本の経済の立て直しを目指し、生産性の高い東京への経営資源・社会資源を集約する事で日本の経済をけん引する考えが台頭してくる。かくして東京一極集中を促進する多くの研究が登場した。その中心が元政策研究大学院の学長である八田達夫氏であった。氏が編集した「東京一極集中の経済分析(1994)日本経済新聞社」は、当時の規制緩和東京一極集中を推進する多くの研究者が参加している。この文献の主要な趣旨としては、①東京一極集中は東京圏だけでなく地方も潤してきた。②巨大都市の形成自体は仕様の失敗の証明である。

しかしそれでも一極集中のスケールメリットをやめてしまう理由には当たらない。③規制するのではなく集中による弊害を取り除く事が重要である。④首都圏機能移転については移転した跡地を公園にするのではなく、売却して有効利用する事が重要。⑤関東大震災を想定して分散ではなく耐震化を進める事が重要。等である。

これらの主張に規制緩和派の有識者が同調しはじめ、経済界からも支持されて実際の政策に反映されたのが、小泉内閣の都市再生に関する規制緩和である。バブル経済崩壊以降日本の製造事業所が海外に移転をしはじめ、空洞化し始めると、都心にあった企業の多くの製造事業所が使われなくなり始めた。あわせて都心部にあった旧国鉄の未利用地の売却問題もあわさり、企業の事業所跡地の有効利用が市場のニーズとなって顕在化した。これが経済界からの支持の要因であった。小泉内閣は新自由主義に基づく小さな政府を標榜する立場にあり、規制緩和によるサプライサイドの経済政策をとっていた。

政府が都市再生本部を立ち上げ都市再生緊急整備地域を指定し、容積率規制緩和、特別融資等の政策を盛り込んだ都市再生特別措置法が2002年制定された。第一次指定で東京駅・有楽町駅周辺、秋葉原・神田地域、臨海地域、六本木周辺地域、新宿駅周辺地域、大崎駅周辺地域その他、大阪の一部が指定された。現在ある東京駅前、大手町、丸の内、或いは六本木、品川、汐留等で見られる高層ビル群がこの政策によってリノベーションされた姿であった。しかしそのほとんどが東京に集中していた。東京への集中に対する批判が出たため、以後政治的

追加色を強めていき都合第6次にわたる65地域6612haの規模で指定がなされたが、実質的に整備が進んだのは、第1次、2次に指定され東京に偏っていた。名古屋駅前のミッドランドスクエアの整備も第2次指定を利用して進められていった。

このようにバブル経済の崩壊、デフレ経済からの脱却を目指して産学官でマッチングした都市再生は、現在の大都市の核となる拠点の開発を実現し2002年2月から始まる平成のいざなぎ景気越えに大きく貢献した。平成のいざなぎ景気超自体は、直接的にはアメリカのサブプライム住宅ローン等のビジネスモデルによるグローバル市場の好景気を受けたものであるが、日本の東京都心部のリノベーションにより、高い投資を呼び込み効率的な生産性の高い都市となった事は、多くの有識者が認めるところである。この東京都市圏での成長力が日本経済を牽引すると期待された。しかしこの東京での経済成長が地方に波及する事がなく、最終的にデフレからの完全脱却ができなかった。

4.4 産業都市の近代化と進化

日本のマスコミでは取り上げられる事が少ないが、今、資本主義への警鐘として世界中のマスコミで取り上げられているのが、アメリカの中西部の都市デトロイトの中心市街地のルーイン（ruin）サイトである。デトロイトは1903年にヘンリー・フォードが自動車工場を置き、1908年にT型フォードを世に送り出した自動車産業の聖地である。1950年代に人口180万人になりそのピークを迎えた。国連の都市圏30位のデータにも1970年代まで記録される世界に冠た

る産業都市であった。しかし現在人口が70万人にまで減り、全米で失業率、犯罪発生率ナンバーワンの都市になってしまっている。2013年3月にはいよいよデトロイト市の財政破綻宣言が懸念される始末だ。日本では財政破綻と言えば北海道の夕張市が有名であるが、70万人規模の自治体の財政破綻は全米史上だけでなく資本主義市場でも特筆すべき案件となる。中心市街地がスラム化し家が1ドルで売られ、3人に1人が失業し、不動産価格がピークの80%減となっている¹。このデトロイトの衰退の原因は諸説があるが、自動車産業の近代化の遅れがその一つとしてあげられる。

しかしデトロイトが自動車産業の衰退により破綻したとすることは早計過ぎると考える。グローバル市場にはデトロイト以外にも多くの自動車産業都市がある。これらがすべてデトロイトのように破綻しているわけではない。デトロイトはその後モータウンサウンドシティと呼ばれるように、ダイアナ・ロスに象徴されるザ・スプリームス売り出しソウルミュージックの都として産業の転換を図った時期があった。しかしそれが結果的に同じミシガン州にある大都市シカゴとの都市間競争に発展しそれに大敗したことが決定的となり衰退がはじまるのである。

このダイアナ・ロス率いるザ・スプリームスは、1960年初頭に大ブレイクして全米だけでなく世界を席卷する。アメリカでは当時レーベル（レコード会社、日本ではソニー、ビクター、エイベックス等）は各都市にあり、その都市のアイデンティティを代弁するメディアでもあった。デトロイトのモータウンズミュージックも自動

車産業のフォード式生産様式によってつぎからつぎへと前進なデザインの車が工場から列をなして登場するモーターシティーをイメージしていた。生産ラインに乗って自動車が出来上がるのはわれわれ日本人にとっては当たり前のことであるが、本来自動車は職人による1台1台作られる。それがつぎからつぎへと自動車が列をなして押し出されてくる姿は、それは正にデトロイトの好景気をイメージするものであった。この列をなして工場から出来上がる自動車に、ダイアナ・ロスが乗って歌を歌って登場するソウルシーンは、正に楽観的なアップテンポなミュージックシーンであった。しかし1960年代のアメリカは、2つの大きな悲しみに打ちひしがれ始めていた。それはベトナム戦争と公民権運動であった。ベトナム戦争で若者が死んでいき全米がしだいに悲しみに包まれ、公民権運動によって多くの黒人が痛んでいった。この二つ問題を抱えたアメリカ社会は、アップテンポなソウルミュージックではなく、癒しを感じるシカゴのチェスレコードレーベルに傾聴していった。カーチス・メーフィールドの傷つきながらも力強く生き抜く姿をイメージするミュージックシーンが全米を席卷するようになっていく。1960年代末には“ラブチャイルド”のヒットを最後にザ・スプリームスも新しいクリエイターを求めてLAに移り、デトロイトのミュージック産業がその栄光を閉じることになる。シカゴとの都市間競争の打撃を受けデトロイトの衰退決定的となる。デトロイトの現在の凋落は、主要産業の近代化の失敗と言うファンダメンタルズの衰退だけでなく、都市間競争と言う市場競争の敗退によって起きていると

考えるべきである。

デトロイトの産業都市の衰退は、その中心が自動車産業にあることから、と名古屋自動車産業都市の将来をリンクさせる考え方があるが、自動車産業の問題だけで結論付ける事は出来ない。しかし産業の近代化の問題は資本主義の普遍的なテーマでもある。東海地方はトヨタ自動車をはじめとする自動車メーカーの企業群が集積し、輸送機関連産業クラスターを形成している。自動車産業自他尾の近代化はいうまでもなく、将来の自動車産業に替る新しい産業が産学官で模索されているのも事実である。2011年産学官で開発されてきた中型ジェット機（MRJ）の生産が始まった。その他にもJR東海の鉄道インフラの輸出産業化等様々な選択肢が模索され始めている。

では、大阪都市圏の産業転換にはどのような問題があったのだろうか？大阪の製造業の市場が縮小し始めたのは1960年代からすでに始まったと言われている。当時の都心部にあった工場の公害問題、都市中心部の過密による外部不経済が社会問題化し、郊外に移転させる政策がなされた。近畿を対象に1964年制定された所謂「工場等制限法」である。これにより多くの工場が郊外ではなく海外に流出し、一度流出した工場は戻ってこないと悔やまれている。しかしこの工場等制限法がなければ、大阪都市圏が東京都市圏に比肩する成長が可能であったろうか？これも外部不経済を生み出す産業都市構造を同所で近代的な産業都市構造に転換させる事が非常に難しい事を物語っていると見えよう。

ではなぜ東京都市圏は成長したのかという問題が出てくる。関東圏を対象とした工場等制限法は、大阪より早く 1959 年に制定された。これにより東京都市圏は第二次産業の製造の現場を東海、関西地方に渡し、第三次産業へ転換ではなく進化をして大きな成長をし続けていった事が考えられる。東京では産業製造の現場を関東一円、大阪、愛知に渡してしまい自らは第三次産業に特化していった。これは近代化、転換ではなく進化であった。この進化した第三次産業の中身は通信産業、医療介護産業、金融サービス産業である。これらはすべて許認可産業である。特に 2000 年以降東京が極端な金融緩和政策、円安政策により様々な金融「バブル」を引き起こしていた事はいろいろな研究者により証明されているⁱⁱ⁾。

バブルとは、市場で何か革新的な財・サービスが登場した時、その市場が他の市場に対してプレミアム収益を実現する。特定の市場でプレミアム収益が生じると、他の市場からそのプレミアム収益を目指して新たな市場参加者が生じる。市場に新たな市場参加者が参入し市場に多くのビジネスプレーヤーが存在すると、市場のリスクがその多くの参加者に分散され、リスクが過小評価される。リスクが過小評価されると市場参加者は過剰なリスクポジションを取り始める。この過剰なリスクポジションが過剰な投資となる。過剰な投資が当初のイノベーションによる市場の成長の範囲内であればよいが、それを超過する期待があるとバブル化する。バブルを引き起こす財サービスは、テレビの開発とか IT 技術ばかりではない。新しいビジネスモデルの開発、

新産業育成のための規制、既成産業の規制緩和によっても起きる。例えば戦後初めて設定された全国国土開発総合計画により全国的な土地バブルが生じ、バブル時代の原野の高騰は 1987 年に制定されたリゾート法によって生じた。特に 2000 年以降日本でも金融工学の新しいビジネスモデルが市場で定着するように、様々な金融に関する規制が作られ、又既存金融サービス業の規制が緩和された。証券化ビジネス、ファンドビジネスに関連する法整備が 2000 年以降進み、それら基にした様々な金融関連ビジネスモデルのビジネスチャンスは、ほとんどが東京に集中した。あわせて全国で破綻した銀行の不良債権の再生ビジネスはすべて東京で行われた。1990 年代末の金融機関の破たん以来継続してきた大規模な金融緩和は金融機関内だけで滞留しそれがまた円通貨・債券バブルを誘発していた。また旧自民党政権下に、東京丸の内・大手町に世界的な金融センターを作ろうと言う動きがあった事も、この時期東京都市圏で金融バブルが生じていた事を示している。

バブルは、市場の本来の効率的な資源の配分を機能を歪めるてしまう弊害がある。収益の低い市場からバブルを生む収益の高い市場に資本、資源が集中的に投資される。第二次産業を東海、関西経済圏に渡してしまい、第三次産業への進化を目指した東京都市圏は、様々な規制及び規制緩和により金融サービス業をはじめとした金融バブルが誘発していた事が考えられる。1990 年以降産官学によって誘導された東京一極集中政策は、平成のいざなぎ景気超えを下支えし、東京都心部のリノベーションを生み出した。本来ならその収益を地方に適正に配

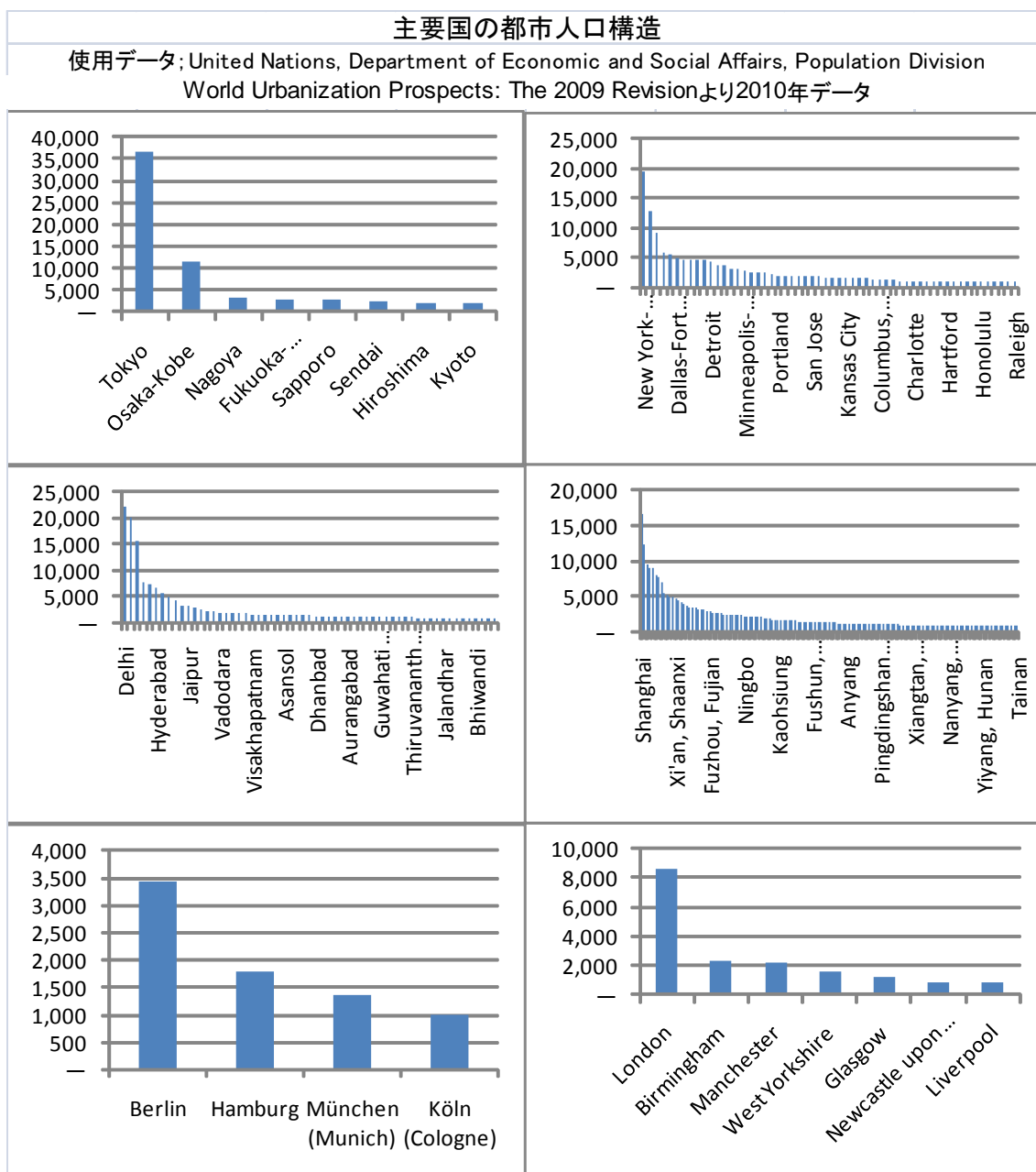
分して日本経済全体のボトムアップをする必要があった。しかし一方でバブルを発生させてしまい、過剰にまで社会資源、経営資源を東京に集積させてしまい、この時期に適正な配分ができなかったことが考えられる。

4.5 日本の都市人口構造

図表 4.5.1

図表 4.5.1 が日本の都市圏の人口構造である。このデータは国連の都市圏人口の予測データである。世界の主だったシンクタンクの東京圏の都市圏人口は概ね 3000 万人超である。これは日本で都市構造を論じる時に用いられる行政区単位の人口構造ではなく、世界標準の都市圏人口の構造問題である。

図表 4.5.1 の一番左上に見られるように、



現在日本が東京がガリバー化し巨大な帝都を形成している。極端なガリバー都市を中心に弱小都市が従属的に連なる形が帝都型人口構造となる。日本はまさに東京都市圏が帝都化し、第二の都市大阪が東京の半分以下にまでシュリンクし、以下の都市人口が特に外から見ると、ほとんどドングリの背比べ状態でアイデンティティーの見えるくない都市群を形成している。

これに対してアメリカはニューヨークを帝都としてはいるが第2の都市ロサンゼルスが第1の都市に比較して半分以上の規模を維持し、更に第3の都市シカゴ等次の都市の序列が明確になっている「連邦型」を示している。連邦型の都市構造では、地方都市が帝都都市に従属する事なく自立し、安定した収益を実現し、また独立した機能・アイデンティティーを持っている事を示している。それ以下においても明確な序列が見えてくる。中国においてはもインドにおいても同様の事が言えよう。ドイツが非常に解りやすい。アメリカ同様ドイツも連邦制国家体制の国であるが、それ以上にドイツは各都市は明確なアイデンティティーとそれに裏付けられた明確な収益がイメージできる。政治都市ベルリン、工業都市ハンブルグ、商業都市ミュンヘン、古都ケルンである。他に金融サービス都市フランクフルト、自動車産業都市であるシュツットガルト等明確なアイデンティティーとそれに裏付けられた収益がイメージでその序列ができています。これは外から投資をしようとした時に投資の「選択肢」が非常に明確にイメージできることになる。これら各都市が都市間競争を行いそのアイデンティ

ティを明確にし、投資の選択肢が多くあることが連邦型都市構造の良い面である。

図表 4.3.1 右下のイギリスが典型的な帝都型を示している。イギリスはサッチャー政権時代にグレーターロンドン政策によりロンドンを帝都化した。これに対して第二の都市であるバーミンガムが非常にシュリンクしてしまい、その存在が不明確になってしまっている。更にそれ以下になるとウエストヨークシャがどこに位置し、どんなアイデンティティーとそれに裏付けられた収益があるのか日本人で答えられる人は少ないだろう。ニューキャッスルにおいても同様である。イギリスはグレーターロンドン政策によりロンドン一極に社会資源を集中し帝都を形成し世界都市の一角を占めるようになった。しかしその一方で地方が衰退してしまった。

今日本がこのイギリスの成長制約型の帝都構造になってしまったのではないかと言う懸念がなされているわけである。

4.6 格差問題

図表 4.6.1

東京一極集中政策が日本の格差を是正し

年次	ジニ係数				ジニ係数の改善度		
	当初所得:①	①+(社会保障給付金-社会保障料):②	可処分所得(②)-税金:③	再配分所得(③+現物給付):④	再分配による改善度	(内社会保障費による改善度)	(内税による改善度)
1996	0.4412	0.3798	0.366	0.3606	8.3%	15.2%	3.6%
1999	0.472	0.4001	0.3884	0.3814	19.2%	16.8%	2.9%
2002	0.4983	0.3989	0.9854	0.3812	23.5%	20.8%	3.4%
2005	0.5263	0.4059	0.393	0.3873	26.4%	24.0%	3.2%
2008	0.5318	0.4023	0.3873	0.3758	29.3%	26.6%	3.7%

作成引用データ:厚生労働省平成20年所得分配調査報告書 p10

たと言う主張がある。この時期の日本のジニ係数が改善したことを取り上げたものである。通常格差の拡大を解消する再配分政策には、所得の不均衡を是正する累進課税と格差のボトルを引き揚げる社会保障制度がある。厚生省のデータⁱⁱⁱ（図表 4.6.1）によると特に 2000 年以降、税による所得配分のジニ係数の改善が低下し、社会保障給付金・現物給付によるジニ係数の改善が顕著になってきている。

つまり、格差の下層部分に対する社会保障が行きあたりその効果を確認する事ができるが、累進課税による所得の財分配は進んでいない事になる。東京一極集中の論議の中でのメリットは、生産性が高い東京都市圏に社会資源を一極集中させる事により、日本全体の高い経済成長が期待できると同時に、その収益の再分配により格差の弊害が是正できるというものであった。日本の所得再分配政策の中で社会福祉政策による改善は進んでいるが、累進課税による再分配が進んでいない事は、生活保護者等最下層のセーフティーネットが機能しているが、それ以外の高所得者から中所得者、低所得者への分配が進まず、中間セクターの劣化が懸念されるわけだ。東京一極集中と中間セクターの劣化に因果関係があるのか、又それが累進課税の再分配によって改善されるのかは検証を要するところであるが、市場で顕在化している問題として認知する必要がまずある。

日本の都市構造で見る都市間格差の問題の象徴が、2006 年の財政破綻問題が顕在化し 2007 年に財政再建団体になった北海道の夕張市である。東京が最も裕福な自治体とすれば、夕張市がまさに最下層の自治体

と位置付けられる。しかしその後このような最下層にある自治体に対するモニタリング等が進み、様々な直接給付的な政策がなされた事によって、夕張市よりさらに上に行く自治体の財政破綻は多く登場はしていない。これらはいずれも直接的な現物社会給付によるセーフティーネットが機能し始めたと考えられる。しかしこれを持って、東京一極集中政策が格差問題を緩和しているという事にはならない。

市場で現在問題になっているのは第一のセクターの成長でもなく、最下層のセクターの破たんでもない。第二、第三のセクターの劣下である。地方に行くと県庁所在地の都市はかろうじて産業が振興している。しかしそれに次ぐ第二以下の都市の地場産業をみるとほとんどが壊滅的な衰退をしている。例えば地方都市の駅前を見ると、たいてい地域一番の商業施設、通常、駅ビルと言われているビル施設には、何とか 7-8 割以上のテナント入居者が維持できているが、その次に立地している第二、第三のビルになるとテナントの入居率が半分以下となり、みすぼらしい姿をあらわにしている。さらにその先にシャッター商店街が続く事になる。

このシャッター商店街と言うのが、いわば最下層の従来から問題となる格差の末端であり、補助金等所謂社会保障の現物給付で何とか食いつないでいるセクターである。シャッター商店街はむしろ解体され急増する状況にはない。今問題が顕在化しようとしているのはその中間の第 2、第 3 の立地の中間層の商業ビルの衰退である。これら中間層のセクタ（第 2 のセクター）一が今後大量に最下層になろうとしているわけだ。

市場機能では資源が適正に配分され本来自立的にボトムアップされるべきセクターが劣下していることになる。

4.7 コンパクトシティーVS エンドレスシティ

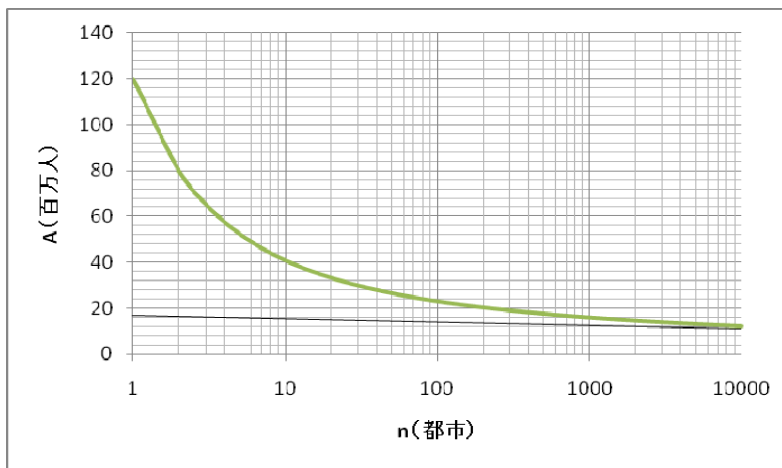
ランクサイズルールで日本の適正な第一の都市圏人口規模考えてみる。ランクサイズルールでは第一の人口規模に対して二位の都市がその二分の一、三位の都市が第一の三分の一・・・と言うランクサイズに従

$$T \text{ (総人口)} = \sum_{n=1}^{\infty} \left(\frac{1}{n^{\alpha}} \times A \text{ (第1都市の最適人口)} \right)$$

(図 4.7.2 United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division World Urbanization Prospects: The 2009 Revision 資料より作成)

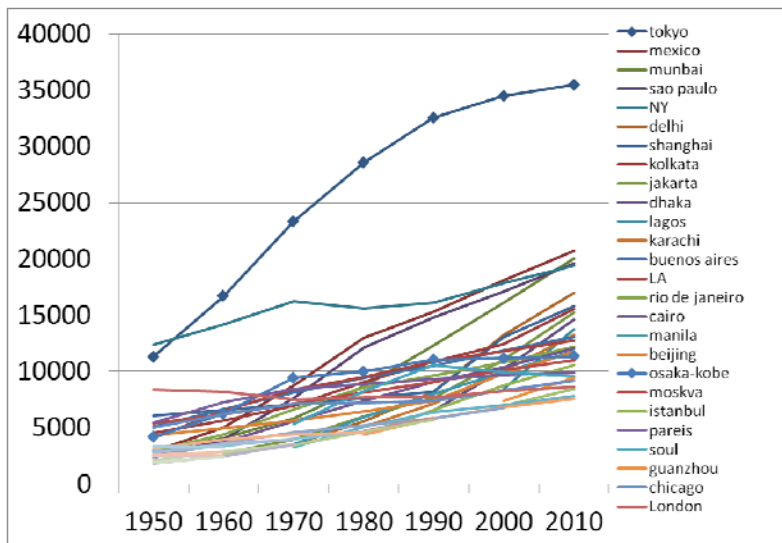
う法則である。これに従うことが正しいわけではないが、このランクサイズルールで考えるときれいな連邦型構造ができる。

日本の総人口1億2千万人として都市圏数を100とすると、第一のセクターの規模が2300万人になる。朝日新聞の編集した704と言う都市圏数を使うと1600万人になる。



図表 4.7.2

市圏は1950年以降群を抜いて大きく成長してきた推移がある。



(C) 川津商事株式会社

中間を取り概ね2000万人が想定されるが、これに対して、東京の世界都市間競争優先論の立場から見ると東京都市圏の規模のダウンサイジングは到底認められるものではない。

図表 4.7.2 では、東京都市圏は1950年以降群を抜いて大きく成長してきた推移がある。

適正規模の概念を企業規模で考えてみると、われわれはバブル経済時に絶対利潤の極大化を目指し際限のない企業規模の拡大を目指したが、持続不可能でありバブルが破綻した。これに対し、効率性を求めるようになるが、レパレッ

ジを過剰に積み上げてしまいつぶすにつぶせられないセクターを生み出してしまい自ら市場機能を停止してしまった。これがリーマンショックであった。その後経営資源の最適な配分、企業規模の最適化が言われ現在に至る。社会資源の最適化こそがコンパクトシティの中心的概念となる。

一方現在世界のマスコミに頻りにエンドレスシティという言葉が登場する。このエンドレスシティは人口が爆発的に増加している新興国のキャピタル都市においてその人口を吸収して際限なく拡大している都市を意味する。東京都市圏は地方から安い労働力を吸収し続けてエンドレスシティを形成してきた。これは東京の収益を地方に配分する事を前提として進められてきた政策であった。しかしもし東京がこの再配分に対する責務を放棄し、自己完結型のコンパクトシティを標榜する事は、帝都型の都市構造を放棄し連邦型の都市構造を標榜する事になる。十分は再配分を受けていない地方からすると不満足な考え方となる。

東京の自由都市化と言う議論もある。これは東京をダウンサイジングして過剰に集積した資源を地方に再配分する事を市場原理にゆだねてもバブル化してしまう。民主主義的な解決を求めても時間がかかり過ぎ不可能である。これに対して東京を日本の帝都ではなく、グローバル経済の特別自由都市し、海外に対して人物金の流入に市場開放して今の規模を維持しながら、過剰の集積した社会資源を地方に還元するという考え方である。これはロンドンの自由都市を手本とするものである。

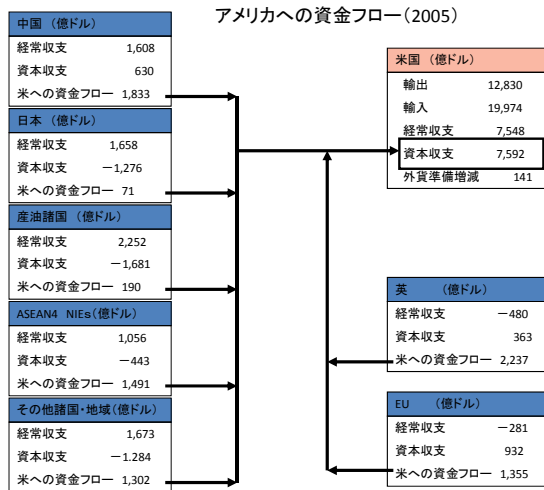
いずれにしても日本の帝都型都市構造が維持できない局面を想定する必要があるがここに

あるわけである。

5 新しい都市構造の潮流

5.1 経済基軸が台頭するグローバル市場

図表 5.1.1



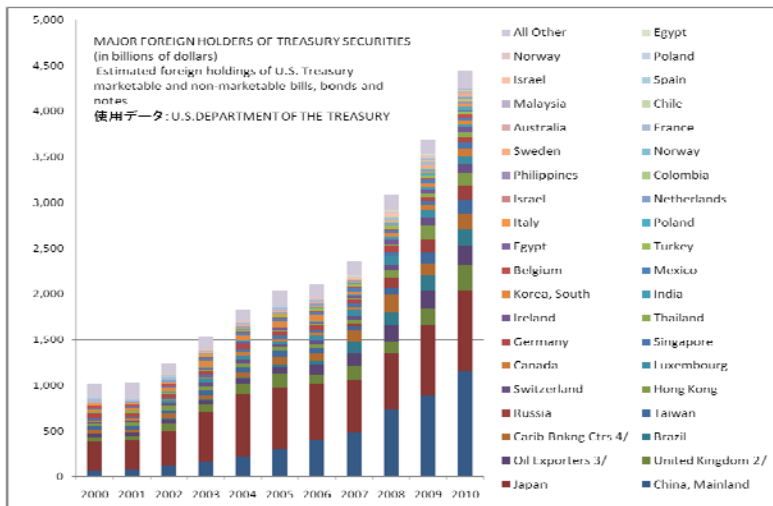
資料作成引用データ：2007年度通商白書より作成

図 5.1.1 は 2005 年当時のアメリカへの資金フローを示した図である。アメリカのこの年、輸入 1 兆 2,830 億ドル、輸出 1 兆 9,974 億ドルであり経常収支は 7,548 億ドルの赤字

さらに日本の金融機関では、米国債以外にも連邦住宅局が発行する住宅ローン証券化金融商品等の多くの金融資産を保有した。これが 2000 年以降グローバル経済をけん

引してきた金融資本還流経済基軸である。2000 年からリーマンショックの 2007 年までに米国債が 2.5 倍に膨れ上がった実態が図 5.1.2 で見てとれる。これが東京一極集中バブルの源と言えよう。これは単に超大国アメリカの政治力の問題ではなく、基軸通貨であるドルの対円為替を維持するために米ドル資産を保有するニーズが市場ニーズとしてあった。い

ずれにしてもこの経済基軸の特徴は資本還流にあった。この時代の日本の収益構造は、グローバル企業の多くが労働機会をすべてグローバル市場に移転してしまい労働所得機会を日本から取り去ってしまっていた。



字である。これに対して 7,592 億円の資金が日本、イギリス、産油諸国、ヘッジファンドを通じて還流されていた。

その一方でグローバル市場で稼いだ利益を東京に集められた日本中の金融資本を通じて配分されていた。この金融資本をマネジメントしたのが東京の金融セクターである。それらが再配分所得政策で地方に配分されていた。地方にあった製造拠点が海外に流出し直接労働所得機会がなくな

った地方が、手にする所得は東京からの収益配分に限られ、地方の成長が止まり東京の従属的な立場に追いやられ自立できなくな

る現実であった。

このような、東京の集中した金融資本を通じた収益の再配分、その一部で購入したアメリカ国債の管理、更には日本国債の管理を東京で集中して行うのが、東京のマネーセンターの市場ニーズであった。つまり東京のマネーセンターはジャパンマネーの運用セクターであった。

東京はかつてニューヨーク、ロンドンとともに三大世界都市の一角を占めていた。この世界都市の概念にはお金が集まる事が非常に重要な要素となっている。ジャパンマネーがアジアの主力であった時代に三大都市の一角を占めていた。今後このジャパンマネーが大きく毀損する事は考えにくい、その一方で円以外のアジアマネーが急成長してきている。このアジアマネーの台頭を背景にそのマネーセンターであるシンガポール、香港が東京より世界都市のレベルに評価されつつあるのが現実である。

今後もしジャパンマネーの地位が低下し、東京のマネーセンターの地位が低下すると、現在の帝都型の日本の都市構造を維持する事が出来なくなる懸念がここにもあることになる。

5.2 新しい経済基軸 にとって魅力ある日本の経済構造そして名古屋のポジション

2007年リーマンショックにより金融資本主義が破綻をした。そして金融資本還流経済基軸に替わって又新しい経済基軸がグローバル市場に顕在化し始めた。ただ単に先進諸国の重要な経済地域ではなく、グローバル市場の原材料から製品に至るリアルサプライチェーンが経済基軸となり始めた。

サプライチェーンとは本来「情報」をマネジメントするものである。日本ではユニクロがその戦略の先駆者であった。アパレル産業においては市場に小売店、問屋、製造元がある。それぞれのセクターは顧客がどのようなものを欲するかと言った市場ニーズ、流通在庫、製造原価に関する情報を持っており、これらの情報をお互い融通しすり合わせることによって一つの流通チェーンを形成していた。しかしそのすり合わせにはロスが生じていた。ロスとは即コストとなっていた。そこで販売ニーズから製造原価までの情報を一括管理するマネジメントがサプライマネジメントであった。前出の金融資本還流経済基軸が「資本」のマネジメントであり、従来のサプライチェーンマネジメントが「情報」のマネジメントであったのに対して、新しくグローバル市場に顕在化してきた経済基軸はリアルな「財物」をマネジメントするリアルサプライマネジメントであった。新興国同士のブラジル・チャイナ・ライン、オーストラリア・チャイナ・ライン、更にチャイナ先進諸国・ライン等である。これらの新しい経済基軸は、安い労働力で製造した製品・商品を先進諸国の市場で販売するリアルサプライチェーン、新興市場を頂点としてそれに鉱物資源、労働力、技術、スペース等の経営資源、そして商品を売り込む巨大なリアルサプライチェーンを意味している。

東日本大震災で、東北の多くの製造拠点が直接これらのサプライチェーンにポジションを持っており、その結果グローバル市場のサプライチェーンビジネスに多大な影響をもたらしたのも事実である。東海地方の輸送関連産業製品、関西都市圏のエレク

トロニクス産業の多くも、直接このグローバル市場のサプライチェーンに組み込まれている。このように還流するものが金融・情報からリアルな産業資材製品にかわると、かえって単純に東京を通す事は非効率となる。愛知県の自動車産業のように日本の産業拠点の多くが、それぞれ独立して東京都市圏を通さずにグローバル市場のグローバル市場のサプライチェーンに組み込まれる事が、自立ある地方の経済成長にとって重要な事となる。日本は本来海洋国家である。国土形態から外港に直接アクセスしやすいのがメリットである。リアルサプライチェーンが主流となるグローバル市場が求めるものは、イノベーションを生み出し、関税障壁・地勢リスク等の障害のないフラット（産業拠点ーグローバル市場）な効率良くアクセスできる産業拠点である。金融還流基軸が作った日本の産業拠点ー東京ーグローバル市場のヒエラルキーはむしろ効率が悪くなる。日本以上に大きな金融ビジネスセクターを要するロンドンにおいても、政権のビジネスセクレタリーが、イギリスはいつまでも“unsustainable model of financial service”の幻想を追いかけていてはならないという発言をしている（ガーディアン紙 2001/5/11）。大きなマネーポジションによる経済成長に対する見直しを意味していると考えられる。

このリーマンショック以降グローバル経済市場を牽引する新しい経済基軸リアルサプライチェーン時代、更に新しい経済協定によるブロック経済化時代では、製造現場が直接リアルサプライチェーンに組み入れられる事が求められる。ブロック経済域内

で関税障壁がなくなれば、更にフラットな市場に直結した産業拠点が求められる。これに対し従来の日本経済をけん引してきた製造拠点ー東京ーグローバル市場と言う背の高いヒエラルキーが、従来通り効率の良い経済モデルとなり続けられるかと言う懸念が出てくる。

現在日本でイノベーションが期待できる拠点は関東一円、東海、関西、北九州と想定される。東京を含めたこの四拠点に適切な社会資源、経営資源の配分を行い、この産業クラスターの核となるフロント都市の活性化が求められる。

ではこのような魅力のある日本の経済構造の中で、名古屋はどのようなポジションを取る必要があるのだろうか？まず東海地方の輸送関連産業クラスターの革新的な進化が望まれる。そのためには名古屋がフロント都市としての機能を果たす必要がある。それは東海地方で進む富の蓄積受け皿になることを意味する。消費活動の受け皿として大消費地となり、投資の受け皿として投資市場になることである。消費の受け皿としては魅力のある商業施設を提供する必要がある。これが近年成長を止めてしまった名古屋の栄エリアの再生の目標であり、名古屋駅前の成長の目標となる。そして快適な住環境、教育機会の提供である。投資市場の育成としては様々な投資情報インフラの整備が求められる。

何よりも製造拠点とフロント都市のアクセスの効率性を上げるための新しい社会インフラの技術革新が求められる。トヨタの本社の正面玄関から栄、名古屋駅に直結する弾丸列車の整備、地下鉄鶴舞線の二階建

て化による地下鉄の特急の新設、或いは名鉄の金山駅から栄への延伸し栄で名鉄瀬戸電或いは地下鉄への相互乗り入れ、名古屋駅のスーパーターミナル化等等市場内のアクセスの技術革新により生産性の向上だけでなく、新しい市場の創造を目指す必要がある。

「市場は参入するものではなく、創造するものである。」マーケティングを駆使して市場を成長させる必要がある。2012年開業したスカイツリーは、不動産ビジネス市場に非常に大きなインパクトをもたらした。この東京スカイツリーは電波塔であり本来なら社会インフラである。社会基盤整備事業であるはずである。しかしすべての参加事業者が民間であり、民間資本によって運営されている。社会資本民営化である。このスカイツリーの出現により東京の下町であった墨田区にちょっとしたミニバブルを生じさせた。このバブルは墨田区のこの地域の世帯がこぞって子供を急に生み始め人口が急増するような「ファンダメンタルズ成長」ではない。あくまで参加した民間企業が投資した資金を効率よく回収しようと様々ま企業努力を行った結果、それまで下町であった墨田区にいきなりバブル級の市場を生じさせた「マーケティング成長」である。従来のような右肩上がりのファンダメンタルズ成長を期待して市場の参入する戦略は網通じない時代になっている。マーケティングによって高い成長が生じる市場をポイントで創造して市場全体のボトムアップを標榜する時代に入ってきている。

その為には社会インフラも従来のような社会ニーズ、社会的ステータス、行政ニーズだけで作るのではなく、市場ニーズを喚

起する材料として考えなくてはならない。

三河のトヨタ企業群と栄の商業地エリアを結ぶアクセスを技術革新させる事は、従来のような単なる生産性の向上だけでなく、三河地区の消費の受け皿として栄の商業エリア或いは名古屋駅前の商業エリアが機能をはたすことである。新たな市場を作り成長させ、それが東海地方の様々な産業クラスタの進化につながることになる。

トヨタ本社から栄、名古屋駅への例えば20分で繋がるような直通弾丸列車は、このエリアの経済基軸の象徴となろう。本来、名古屋市地下鉄は地域住民の足である社会インフラである。したがってすべての列車が各駅停車である。このラインを2階建てにして地下鉄の特急を造ることは、単なる社会インフラだけでなく都市間交通の象徴とり、市場に大きなインパクトをもたらすと考えられる。名鉄を金山駅から栄まで延伸させて、栄で地下東山線、名鉄瀬戸線と相互乗り入れをすれば、愛知県北東部から知多半島、三河地方が栄を中心に一つのループで結ばれる新しい大きな市場が創造されることが期待できる。都市間交通のインテグレートである相互乗り入れは、今や非常に大きく期待される技術革新である。

5.3 グレータ戦略

グレータ戦略という言葉自体は、イギリスのサッチャー政権時代のグレータ・ロンドン政策で一般化してきた。ロンドンに社会資源、企業の経営資源を集中させることによりロンドンを帝都化し、そのスケールメリットを利用して競争力を高める。その一方でこのスケールメリットの収益を地方

に再配分する事によって全体のボトムアップを図る戦略であった。これにより当時、西欧列強との競争を都市間競争で乗り切ってきた。

しかしこの再配分が市場原理に任すとバブルが生じてしまい、民主主義にゆだねると時間がかかってしまい市場のスピードについていけない難しさがあり、この再配分がうまくできないと帝都型人口構造の成長制約シナリオに落ちてしまう危険があるわけだ。グレート・ロンドンにおいてもその後ロンドンの成長の一方で地方の衰退が激しく、格差がロンドンと言う都市セクターの成長とは別にイギリス社会の低迷の要因となっている。

帝都型の都市構造においては、帝都に対して周辺の地方都市が従属的競争関係になる。地方都市同士が直接都市間競争をするのではなく、あくまで帝都に対する様々な配分（従属度）の優先順位のランクアップの競争を行うことになる。逆に連邦型においては様々な都市或いはエリアが選択肢となり、その選択されることを目指して激しい競争が起きる。所謂都市間競争、エリア間競争である。この都市間競争によって勝者となり反映する都市にとってはメリットがあるが敗者となる都市にとってはデメリットとなる。前出のデトロイトとシカゴの雌雄を決する競争は、連邦型都市構造を持つアメリカで起きた典型的な都市間競争であった。

前述の名古屋の都市構造の推移で見てみて来たように、名古屋はバブル経済崩壊後金融の自由化が始まるまでは栄エリアを頂点とする帝都型の都市構造を持っていた。しかし金融の自由化が始まり、東海銀行と

言うこの地方をファイナンスする象徴的な金融ポジションが姿を消したことにより、栄エリアだけでなく、名古屋駅前エリア、金山エリア等の多くのエリアが市場に顕在化し連邦型都市構造へと変化していった。

つまり帝都型と連邦型の都市構造は構造変化が起きるのである。しかもその引き金となったのが金融ポジションである実例である。

東京がジャパンマネーの成長を背景に世界三大都市圏の一角を占めていた背景には、NY、ロンドン、東京の3マーケットの時差が丁度8時間ずつあり、この3市場で1日24時間がカバーできる金融ポジションにあった。この延長線上に日本の東京を頂点とする帝都型都市構造が存在している。しかし今後このジャパンマネーに代わって他のアジアマネーの成長が起き、ジャパンマネーの金融ポジションがシュリンクする事となれば東京を頂点とする帝都型都市構造が瓦解する可能性があることは前述のとおりである。これはあり得もしないことではなく、むしろ非常に可能性の高いリスクである。

今後、日本の金融ポジションを今以上に高める選択肢ももちろんある。東京を従来の日本の帝都ではなく、グローバル市場の自由都市にする考えである。東京のマネーセンターをジャパンマネーだけでなく他のアジアマネーの運用センターにする考え方である。そのためには受け入れるマネーに対して自由な市場を開放しなくてはならない。ロンドンのシティが中東のオイルマネー、ロシア・アフリカの資源マネーの運用ポジションを取ると同時にこれらの国々

の人物の自由な行き来を保証して市場を開放して自由都市となっている。中東の王子が我が物顔で老舗ホテルを闊歩し、ロシアなどの資源マネーがサッカーチームなどの商業セクターを買い占めてしまう状況である。

日本の株式市場では例えば上場の準備に2年以上要すると言われている。シンガポールなどでは半年で上場が可能と言われている。これらの基準もグローバル市場に開放する必要がある。しかしそうすると当然日本国内の企業がグローバルマネーの投資にお対象となり、日本的な感情で表現すると外資に乗っ取られると言うことになる。これが市場開放の意味である。

もしこの金融ポジションの変化による構造変化起きると、日本の地方都市は帝都東京に対して従属的な競争をするのではなく、他の都市と直接都市間競争をするようになる。これが連邦型から帝都型への移行である。帝都型が瓦解して連邦型に移行する事をリスクではなくメリットになるようにしなければならない。連邦型はけしてリスクではない。前述の名古屋が連邦型に移行したときに多くの投資マネーを呼び込んだ。メリットになるためには、連邦型における競争により市場が活性化し、外からの投資の対象となる魅力のある市場にならなくてはならない。しかしそれは従来帝都型都市構造の恩恵につかり、都市間競争に慣れていない都市にとっては、市場競争と言う非常に激しい脅威にされされることになる。名古屋はほどこと競争になり果たしてそこ勝てるかと言うことになる。東海地方の産業が斜陽化し、同時に名古屋が都市間

競争に敗れることとなると、それはデトロイトの状況を十分に想定しなくてはならなくなる。

さてこの都市間競争に対する戦略が、特定のセクターに規模を集中してスケールメリットを利用して他の都市と競争する戦略が必要になる。つまりフロント都市の帝都型戦略である。

例えば道州制が敷かれた場合においても、道州間の競争は道州そのものの競争ではなく、まず中心の核となる都市間競争となる。大阪市の橋下市長が唱える“大阪都構想”も大阪市と言う従来の行政モデルを解体してグレータ化し大阪都にリフォームする政策である。そして関西と言う道州の中で帝都を形成して来る都市間競争に備える構想である。

最もよく知られているグレータ政策がイギリスにおけるサッチャー政権下のグレータ・ロンドン政策であった。最近ではイギリスの行政区レベルでの第9番目の人口規模であるマンチェスターを中心にしたグレータ・マンチェスターが注目されている。イギリスは大の都市が人口200万人超のバーミンガムである。イギリスではロンドンから北上しバーミンガムに至り、このバーミンガムを交通の要所として二手にわかれマンチェスターからスコットランドのエジンバラにつながるルートとリーズからグラスゴーに分かれるルートがある。現在イギリスではこのロンドン－バーミンガム－バーミンガム・リーズのY字のルートが経済基軸となっている。この経済基軸の北端の一角であるマンチェスターが周辺行政区を統合し、交通網を機能的に統合し、

10年をかけて統合した2重行政を取り除くグレーター政策によりバーミンガムの規模を超えた200万人超の都市圏を作り上げたのである。従来の繊維産業だけでなく、国民的人気サッカーチーム“マンチェスターユナイテッド”に代表されるようイギリス人にとって注目度は非常に高い。教育、金融、文化、等新産業成長しイギリス人にとっての第二の都市圏を形成しようとしている。

前述のようにイギリスは帝都型都市構造であった。そこでは帝都に対して従属的競争を繰り返し、本来都市間の直接的な競争は起きていないはずである。マンチェスターがグレーター政策を取りだしたインセンティブが何かは、本稿では精査できていないが現実にはこの政策が市場に非常に実効性あるインパクトをもたらしていると考えられる。この現象だけで、イギリスの帝都型が崩れたとは言えない。しかしこれにより本来第二の都市であるバーミンガムがまるで衰退しているかのようなイメージができつつある。マンチェスターのグレーター政策とバーミンガムが行っている“ビッグシティープラン”を比較すると明らかに違う点は、前者が外に向かって拡大している情宣に対して、後者が都市内部のお化粧品プランに徹している点である。あたかも経済基軸の北端の都市が成長し始め中間の大都市がシュリンクしているイメージが明確になっている。

現在日本においてもこれまで見てきたように帝都型の都市構造にあり、帝都に対して従属的な競争を繰り返してきた大阪が、ここへきてグレーター戦略を取り始めている。これに対して経済基軸の中間に位置する名

古屋が学習しなくてはならない点があるはずである。名古屋が策定する様々なグランドデザインは、その多くが内なるお化粧品直し計画に見られがちであり、バーミンガムのビッグシティープランとイメージを同じくする。名古屋市は政令都市であり日本特有の愛知県との2重行政の弊害があり、名古屋市郊外に拡大するプランは愛知県と抵触し独自性がなくなることから、外に向かう戦略が取りにくいのが現実である。しかしそれこそが現在の名古屋のポジションを不明確にしている問題でもあるはずだ。

5.4 リニア中央新幹線

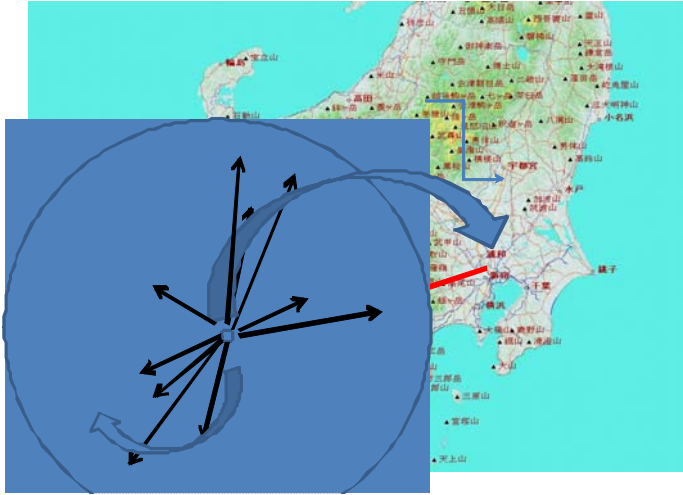
2027年東京名古屋間、2045年東京大阪間開業の計画で現在整備が始まっている。これは本来国の国土基盤整備事業であるが民間投資による社会基盤整備事業となる。近年の社会資本の民営化を象徴している。民間が行う分この投資回収に対するインセンティブが高く、計画の沿線周辺での高い経済効果が期待されている。東京墨田区の東京スカイツリー現象と同じくマーケティング成長が期待されているわけだ。その期待がいち早くかつ最も大きく市場に反映されているのが名古屋駅前であろう。このエリアの東京資本による高層ビル群の開発はリニアによる様々な波及効果を期待して。リニア整備の本質は、この経済基軸の通商効率を高め域内の生産性を向上する効果がある点にあると考えられる。

2013年に入り名古屋商工会議所が名古屋駅のスーパーターミナル化構想を新聞等で公表した。これは自動車、リニア、在来新幹線、その他のローカル鉄道の一ターミ

ナル拠点構想である。

大阪のビジネスチャンスが東京に吸収され続けているストレスが背景にある。大阪の

経済基軸を自動車でカバーする交通拠点



都市論については工場等移転法等様々な要因があり、この経済基軸の生産性向上によって域内である大阪の経済力が衰退したとして考えることには無理がある。むしろこの経済基軸の成長スピードに対して通商効率の遅れが大阪の衰退につながったと考えるべきである。大阪に本社を置く主にエレクトロニクス産業の多くがバ

名古屋都市経済は前述の通り、東京から大阪いに至る経済基軸の成長とともに同じく成長してきた。名古屋が今後もこの経済基軸の成長に大きく貢献し、その報酬を得て自らも大きく成長する事に必然性がある。この経済基軸の中間に位置し、あらゆる交通アクセスの効率性を高める機能を提供できれば、それはそれとして名古屋のアイデンティティーを高めることになることができる。このスーパーターミナル化構想はリニアを待たずして進めるべきである。

リニア中央新幹線ができると“吸収効果”が生じ名古屋の商圏が東京に吸収されシュリンクしてしまうという考え方がある。多様な考え方の中で議論がなされることはいいことであるが、この考え方にはいくつかのバイアスがある。一般論として、この経済基軸の従来の新幹線の整備から一貫して

ブル経済以前に東京・大阪2本社制を敷き始めており、本社機能の多くを東京に移転し始めていた。これは成長とともに拡大し続ける本来の本社機能の処理に、この東京大阪間の通商処理能力がついていけずにその弊害を解決するために東京に移転し始めたはずである。新幹線等ができたことにより大阪の商圏が吸収されたと考えるのではなくむしろ、新幹線などの効率の良い交通手段、更にはそれを超える交通手段の整備が遅れたために吸収が起きたと考えるべきである。少なくともレベルの高い新幹線がもっと早く投入されて、通商量がもっと多ければもっと段階的な吸収となったはずである。この意味からもこの経済基軸上の生産性の向上につながるリニア中央新幹線がもっと早く整備されなければ、逆に吸収を阻止することはできないはずである。

リニア新幹線が整備されると、東京-名古屋間が40分圏内となる。これは現在の新幹線による東京-三島間に相当する。静岡県

の三島は新幹線ができた時に東京の通勤圏、商圏に組み入れられたところである。当時新幹線ができたことによって三島の商圏が吸収されたか？と言うとむしろ吸収したのは三島のほうである。衣食住のビジネスチャンスも三島は拡大したはずである。例えば40分圏になると、それまで名古屋に駐在所をいていたのがその必要がなくな、そのぶん東京に吸収されるという考えが当たり前のごとくなされている。もし現在名古屋支店が2人の赴任者によって運営されているのが、リニアの整備によって1人になったとすると、それはむしろ今までの売り上げを2人ではなく1人で行うことになり名古屋都市圏の生産性が上がることになる。むしろ1人戻した東京の方がもし売り上げが変わらなければ生産性は悪くなる。生産性の悪いところと良いところに分かれるとなると、どちらに投資を呼び込むことになるか？それは理論的には名古屋であるはずである。にもかかわらず名古屋への投資が減り、名古屋が吸収されると考えるには何らかのバイアスが働いているとしか言えない。現在の計画では東京から名古屋までの整備と、大阪までの整備には時間ラグがある。これは生産性が高くなる東京—名古屋間に対して、名古屋—大阪間が明らかに生産性の劣後状態になることを意味している。これは更なる大阪のシュリンクを加速する危険がある。名古屋圏においても関西圏に接し、関西圏の興隆とともに成長している岐阜の北西部エリアがある。このエリアはリニアの整備差別を吸収ととらえてしまうことがある。これは極端なバイアスであり、あくまで日本は東京を帝都とする帝都型の都市構造にあり、それが帝都に吸収される

ファンダメンタルズであるが、それを阻止し過剰な東京一極集中をに歯止めをかけ大阪・名古屋の成長にインセンティブを与えるのが、この経済基軸の生産性を上げるインフラ整備の目的となる。

逆のバイアスもある。名古屋を代表する企業がかつて関西系の企業と統合をしてきた事例がある。例えば東海銀行が関西系の三和銀行と、松坂屋がやはり関西系の大丸と企業統合を行ってきた。しかしこれら事例が名古屋の資本蓄積の流出にしかならなかった弊害を重視する考え方がある。東海銀行の消滅は地域ファイナンスを空洞化させてしまっている。松坂屋の資本流出は明らかに栄リアの過小資本の象徴となってしまっている。東京企業との統合は明らかにイニシアティブがなくなるが、関西企業となら何とか対等な統合ができるのではないかとく安易な考え方があると聞く。しかし現在のところ当初とは違った形で結果的に東京資本に吸収されてしまい、当初の期待が実現していないケースがクローズアップされる。これも逆の意味のバイアスとなってしまっている。

5.5 太平洋沿岸メガロポリス構想

リニア中央新幹線が開通すると40分で名古屋東京間がつながる。これは現在の通商距離に直すと東京駅から静岡県東部に至る空間に相当する。この空間をなにもあえて二つの都市に分ける必要はない。都市と言う概念が使えないのであれば巨大なメガロポリスとして域内の生産性の向上を推進することが得策であらざるを得ない。現実には輸送機器関連産業と言うくくりで考えれば、

既に三重県の鈴鹿から静岡県の裾野に至るエリアで複数のメーカーが有機的なつながりを実現している。この既存の産業クラスターとフロント都市とのリンケージをより革新的に拡大すれば自然に太平洋沿岸メガロポリスに行きつくはずである。

この域内を縦貫するアクセスが品川—名古屋でありその両端に羽田と中部国際空港が位置し、更にいくつかの港湾施設がこの同線上に配置され、高速道路の選択肢が複数ある。この経済域内に経営資源を分散してこれらの産業インフラを効果的に使うことによってより高い生産性が期待出る。更に東京と名古屋と言う都心部を持ち消費活動と投資活動の市場を提供でき富の蓄積の受け皿となることができる。

太平洋沿岸メガロポリスは、野心的な政治的ヘゲモニー争いを想定するのではなく、吸収される、されないと言う感情論の議論でもなく、40分間で往来できる空間内をより戦略的にとらえれば自ずと出来上がる経済域圏である。このような経済域圏に名古屋が参加するかしらないかではなく、経済域圏が出来上がる前提でその中で名古屋がどのようなポジションを取るべきかを考える方が得策である。

今、名古屋に無いのは都市として名古屋資本が蓄積されるビジネスモデルである。東京に資本が吸い上げられるビジネスモデルに胡坐をかいてしまっている。

i データ出典：ガーディアン・ウィークリー 2010

ii バブル論の著名なものとして野口悠紀雄著「円安バブル崩壊」2008 ダイアモンド社等

iii 所得再分配調査報告書 H20（厚生労働省）