

1990年代
日本の地域経済構造のダイナミズム

経済地理学会第41回大会

1994年5月28日(土)~30日(月)

阪南大学

経済地理学会総会および第41回大会のお知らせ

日 時：1994年5月28日（土）～30日（月）

5月28日（土） 14:00～17:00

幹事会 評議会

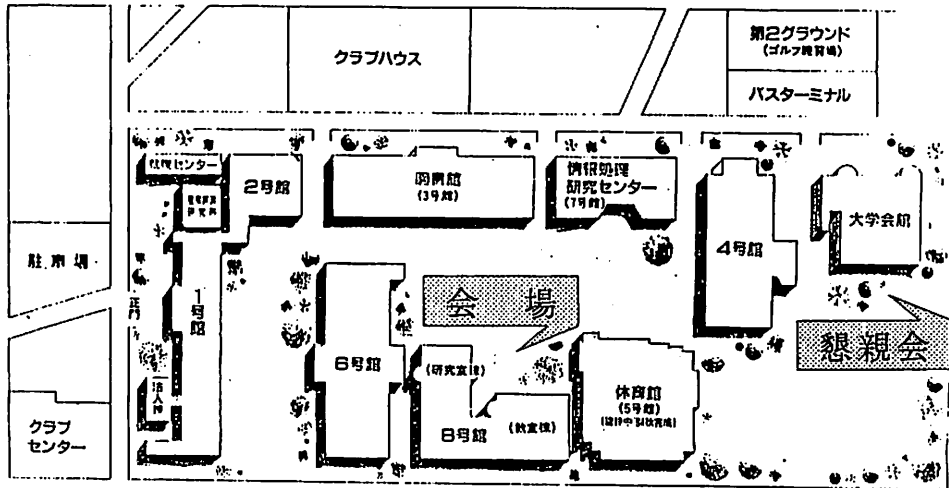
5月29日（日） 9:00～19:00

共通論題報告、総会、総括討論
懇親会

5月30日（月） 9:00～17:00

巡検

会 場：阪南大学8号館841 教室



共通論題シンポジウムテーマ：1990年代日本の地域経済構造のダイナミズム

共通論題報告：

1. 工業分散の構造変化－90年代の展望……………山崎 朗（九州大学）
2. 企業の空間組織再編と分工場経済の今後……………加藤恵正（神戸商科大学）
3. 企業空間と社会資本整備……………山川充夫（福島大学）

座 長：石原照敏（岡山大学）、小杉 毅（関西大学）

懇親会：5月29日（日）のシンポジウム終了後、17:30 より。

会場：阪南大学学生会館2階、会費：4,000 円

巡 検：5月30日（月）集合時間8：45 解散時間17:00（予定） 費用：4,500 円

主な見学地：大正区（旧開発地区）、アジア太平洋トレードセンター、大阪湾海上視察、海遊館・商業施設 なお、集合場所等詳細は当日連絡。

大会実行委員会：秋山道雄、生田真人、石井雄二、石原照敏、加藤恵正、小杉、毅
米浪信男、高橋真一、高山正樹、田村 均、辻 悟一、中島 茂
村上雅康 森川 滋 山名伸作（委員長）

問合わせ先：阪南大学経済学部 山名伸作・石井雄二、〒580 松原市天美東5-4-33

TEL:0723-32-1224 内線8304・8811 FAX:0723-36-2633

経済地理学会総会・第41回大会プログラム

1994年5月28日(土)

14:00～ 幹事会、評議会

1994年5月29日(日)

[共通論題報告] 阪南大学8号館841教室

- 9:00 大会準備・実行委員会委員長・山名伸作(阪南大学)の趣旨説明
- 9:10 1. 「工業分散の構造変化—90年代への展望」
山崎 朗(九州大学経済学部)
- 10:10 2. 「企業の空間組織再編と分工場経済の今後」
加藤 恵正(神戸商科大学商経学部)
- 11:10 3. 「企業空間と社会資本」
山川 充夫(福島大学経済学部)
- 12:10 昼 食
- 13:10 総 会
- 14:00 コ メ ン ト 1. 木村 琢郎(小松短大産業情報科)
2. 森川 滋(大阪経済大学経済学部)
3. 加藤 和暢(釧路公立大学経済学部)
- 14:45 休 息
- 15:00 総 括 討 論 座 長: 石原 照敏(岡山大学教養部)
小杉 毅(関西大学経済学部)
- 17:30 懇 親 会 阪南大学学生会館2階

1994年5月30日(月)

[巡 検]

シンポジウム課題

『1990年代 日本の地域経済構造のダイナミズム』

大会準備・実行委員会

日本経済の地域構造は、その質的・量的変化を1980年代後半以降はつきりと現してきたように思われる。それはマクロ的にみれば、60年代の高度経済成長をへて形成された「太平洋ベルト地帯VSその他の地域」という二重的地域構造から、世界都市としての東京を核とする経済諸力の「東京一極集中」型地域構造への転換である

本大会で論じられなければならないのは、第一に「東京一極集中」をもたらす諸力の基本としての工業の立地動向である。70年代の工業の地方分散と80年代のそれとは、いかにその内容が異なるのかの検討がなされなければならない。そして、それを通じて90年代の展望が可能となってくるし、それはまた、東京広域圏の地理的範囲の新たな設定の問題にも関連してくることになる。

第二の論点は、現段階の地域構造を分析するのに必要なのは、「産業空間」視点よりも「企業空間」視点の導入にあるとの見解についてである。今日の地域構造を形成し変革しつつあるのは、世界企業・多国籍企業を先頭に、経営組織内の複数事業所を国内はもとより世界各地に、企業内地域分業としてネットワーク型に配置し活動する膨大な企業群である。それゆえに、これら企業の行動類型と地域経済との関連が明らかにされる必要がある。このことは、海外への工業進出と国内の産業空洞化の問題を論じるうえで重要であるだけでなく、いま日本も直面している古い工業地域の再生が可能かどうかを判定するための根拠が得られるかどうかということでもある。

我々はこれら二つの論点により、工業地域に関して、ミクロの企業行動とマクロの地域現象の理論的関係の手がかりを得られるものと期待している。

論点の第三は、企業空間の展開は、場としての社会資本整備の地域的状況と密接に対応していることについてである。とりわけ交通・情報通信体系のネットワーク形成は、企業立地にとっての基本条件である。そしてこの社会資本整備・拡充が公共投資によってなされる以上、それは地域政策の物的施策であり、その展開の地域的推移は、経済の地域構造に重大な影響を及ぼすことはいうまでもない。地域政策のソフト部門の評価とともに、このハード部門の検討は経済地理学の重要課題の一つである。

論点はむろんここにあげた三点にとどまるものではない。大会シンポジウムを通じて、活発な討論が盛り上がることを我々は期待している。強調しておきたいことは、我々がこの共通論題を設定したのは、この課題の検討を通じて、経済地理学の新たな分析視角、新たな方法論を模索しようとするためである。現実の地域問題に対するより有効な解決方法を提示するためである。

各報告者、コメンテーター、座長および多くの会員のご協力を得て、上記の課題に接近し実りある成果を収めることができれば幸いです。

工業分散の構造変化

— 90年代への展望 —

山崎 朗（九州大学）

I. 分析の課題

90年代の日本経済の地域構造は、1980年代後半の工場立地の生産力化と生産機能、中核管理機能、研究開発機能を含めたるグローバル・リストラクチャーリングの合成物として現実化するであろう。工場立地の地方的展開および製造業企業の事業所間ネットワークの再編のほぼ同時的進行という経験は、1973年の石油危機前後にもあった。1970年代中ごろの経験は、1980年代後半から1990年代前半にあってはめぐる企業活動のグローバルゼーションとそれに付随する引き起こされた東京の世界都市化という構造的変化が存在しているからである。本報告最終目的は、工業配置の観点から90年代の日本の地域構造への展望を提起することにある。そのためには、まず、1970年代の経験から急激な景気変動にも循環的要因を抽出する。同時に、1980年代後半以降の構造的変遷と今後本格化する日本経済の成熟化、人口構成の高齢化、若年労働力の減少といった構造的要因を統合して分析することである。

その意味では、本報告は、単なる未来論ではない。しかし、本報告の想定を覆すような経済変動やあるいは政策的対応によって、本報告で示された1990年代の将来展望が結果的に否定されることも当然ありうるということをお断りしておかねばならない。

II. 循環的要因の抽出—1970年代の経験—

1967年に開始された工場立地動向調査（1,000 m²以上の工場用地取得を対象）によると、1969年までは大都市圏（関東、東海、近畿）の工場立地件数シェアは上昇傾向にあったが、1969年の60.6%をピークとして、以後大都市圏の工場立地シェアは減少に転じ、1974年には40.5%にまで低下した。

新規立地工場の地方分散および地方圏の既存工場の設備投資は、若干のタイム・ラグをとって、地方圏の工場総数および工場数シェアの上昇をもたらした。大都市圏の工場総数は、1970年から1975年にかけて2,569工場増加したが、地方圏は11,110工場増加した。

工場総数シェアも1970年には、大都市圏が70.0%占めていたものが、1977年には69.1%に低下した。地方圏における工場総数、シェアの上昇は、工場の資本ストック（有形固定資産残高）、工業生産活動の地方分散化に直結した。工場、工業生産活動の地方分散化は、地方圏工場労働者の賃金水準を上昇させている。

地方圏工場立地件数で見ると、1973年の3,019工場、シェアでは、1974年の59.5%が70年代の最大値であったが、生産活動の地方圏シェアのピークは、それよりもやや遅れた。工業付加価値額では1975年、工場労働者数、原材料使用額、有形固定資産残高は1976年、工場数、工業出荷額、現金給与総額は1977年と2,3年遅れて地方圏シェアのピークに到達した。

1973年の第一次石油危機は、製造業企業の事業所間の付加価値配分に影響を与えた。工場で生みだされたとして算出されている工業付加価値のなかで、工場立地点に確実に配分された工場労働者の現金給与総額の比率は、1970年の35.2%から1975年には44.6%にまで高まった。このことは、本社、支所、研究所を含めた製造業企業の事業所間において、工場に配分される付加価値部分が相対的に上昇したことを示している。

しかも、この時期の工場地方分散は、特定の地方への偏りがなく、ほぼ全国的に工業生産活動の分散をもたらしている点に特徴がある。この時期の工場地方分散化は、工場、工場労働者、資本ストック、工業生産活動の分散をもたらしたとどまらず、地域間賃金格差を縮小し、かつ製造業企業内での付加価値配分比率を地方圏により多く配分することを通して、地方圏の第三次産業にもより大きな波及効果をもたらした。このような分散効果のトータルの結果が、一人当たり県民所得の地域間格差の縮小、大都市圏から地方圏への人口流出につながったのだといえよう。

Ⅲ．80年代後半の工場地方分散の特色

1975年以降、地方圏の工場立地シェアは再び低下し、1980年には、49.6%となった。しかし、その後工場立地は再び地方圏へと向かい、1990年には過去最高の64.2%にまで達した。1980年代後半の新規立地工場の地方分散は、1970年代以上に急速に進んだのである。

新規工場立地の地方分散化は、工場労働者の地方圏シェアの上昇をもたらしているものの、生産活動の指標にはなかなか現れてこなかった。70年代も立地動向と工業生産とのピーク時のずれはみられたが、立地の分散化と同時に工業生産活動の分散化がみられた。ところが、1980年代においては、立地動向とは反対に工業生産活動の大都市圏集中化傾向がみられた。たとえば、工業出荷額は、1980

年の27.7%から1990年には26.0%へと地方圏シェアは低下したのである。現金給与総額についても、地方圏工場労働者のシェアが上昇していたにもかかわらず、1980年と1990年でまったく同じ状況であった。

このことは、1970年代と異なり、地方圏工場労働者と大都市圏工場労働者の賃金水準の格差が拡大したことを示している。70年代と70年代との相違はそれだけではない。70年代には、工業生産活動のシェアを低下させたのが、関東と関西だけであったものが、80年代にシェアを高めたのは、東北、関東、東海、北陸であり、70年代にシェアを高めた北海道、中国、四国、九州のシェアは低下したのである。

1980年代の特色は、京浜地区の外縁部での工業生産の活発化であり、太平洋ベルト地帯から東京300KM圏への工業地帯の再編成であった。このような工業地帯の再編成は、東京の世界都市化の動きと連動していたということがいえよう。

さらに地域を細分化して地域別工場労働者の賃金水準をみてみると、1980年代に地域間で大きく変動していることがわかる。とくに注目すべき点は、関東内陸と北九州の賃金水準の逆転と東海と近畿海との格差拡大である。北九州の賃金水準は、1980年時点で全国平均を100とした場合95.7であり、関東内陸の90.8よりも約5ポイント高かった。それが1990年には北九州88.9、関東内陸97.0と反対に8.1ポイントの差が生じている。同年の北陸が89.1であり、北九州は北陸よりも低くなった。賃金水準の空間的再編成は、太平洋ベルト地帯のなかでも首都圏からもっとも離れている北九州の地位を低下させるよう作用している。1980年代に賃金水準の上昇した地域は、関東地方に隣接する地域であり、その距離が近いほど賃金水準の上昇度も高い。ただし、京浜地区は一貫して工業生産シェアを低下させつつも、80年代に急速に賃金水準を上昇させている。

80年代の特色は、1973年の石油危機を挟んだ工場分散ではなく、いわゆるバブルによる景気拡大局面における工場分散であったということにもある。工業付加価値額に占める現金給与総額の比率は、1980年の37.6から1990年には35.9へと低下した。工場がいかに関地方圏に分散しても工業付加価値の配分は、製造業企業の事業所のなかで、東京本社の大企業、研究開発機能の重視によって、工場以外の事業所や第三次産業へ配分されていた。

しかし、1990年を境にして、本格的景気後退局面に入った。1973年の石油危機と似た状況が生まれたのである。

Ⅲ. 90年代の動向と展望

工場立地件数のピークも、1990年であった。1988年以降の工場立

地の生産力化によって、地方圏の工業生産活動もようやく相対的に上昇傾向を示すようになった。とくに、工場労働者シェアが1989年以降、過去最高水準を更新してきたため、現金給与総額も1992年には、それまでの最大値であった1977年の水準を上回った。工場段階に限定すれば、地方圏経済に与える効果は1990年代の方が大きいこととなる。製造業企業の事業所間配分をみても、1990年以降、いわゆるバブル崩壊によって、本社機能、本社費用等の圧縮により、工業付加価値額に占める現金給与総額比率は、1975年の44.6%には及ばないものの、1992年には1980年以降最高の38.0%を記録した。ただし、工業出荷額は、1980年の水準を回復していない。賃金水準も同じである。

70年代との構造的違いは、工業出荷額、賃金水準に反映されていると考えられる。

80年代に工業生産、現金給与総額シェアを低下させてきた北海道、中国、四国、九州も90年代に入りようやく上昇に転じた。とはいえ、1992年段階では、これら四地域の工業出荷額のみならず、現金給与総額のシェアも、いまだ1980年の水準を回復するにいたっていない。

1980年代の工場地方分散の中心が南東北を中心とする関東外縁であったことの当然の反映である。

70年代の経験をそのまま90年代に適用すると、地方圏における工場数、工業出荷額、現金給与総額の分散のピークは、1993年になると思われる。景気後退ともなっており、新規立地件数および地方圏シェアの双方が低下すると同時に、生産調整、工場閉鎖が増大するかである。70年代もこのような軌跡をたどっている。景気後退、地価、有効求人倍率の低下は、大都市圏近郊の工業用地不足を解消し、地方分散圧力を弱めるからである。地方圏工場立地件数は、1993年（上期×2）には、972件にまで減少し、過去最低を記録した1975年の853件に近づいている。シェアも1990年の64.2%から55.7%へと低下した。

1980年代の工場地方分散は、70年代よりも時間的に長く継続したため、地方圏シェアのピークは1993年からさらに2～3年遅れるかもしれない。しかし、基本的には、景気の急速な回復が見込みにくく以上、地方圏工場立地件数、シェアの低下は今後しばらく続くであろう。したがって、1990年代後半には、地方圏の工業生産、現金給与総額のシェアは低下傾向に向かう可能性が高い。

1990年代後半にとくに問題となるのは、地方圏における若年工場労働者の枯渇である。経済企画庁によると、1990年から2010年にかけて日本の人口は676万人増加するが、沖縄県を除く地方圏人口は115万人減少する。関東地方だけで584万人増加する。高卒の地方定住志向が強まってはいるものの、絶対数の減少、大学進学率の上

は、90年代後半、地方圏への工場立地の最大の制約要因となるであろう。

生産構造面においては、商品数、部品点数の減少、商品サイクルの長期化、部品の共通化、海外からの部品購入は工場立地件数を減少させるだけにとどまらず、中小企業の淘汰をもたらし得るであろう。これはとくに、大都市圏の中小、零細事業所の再編成と過疎地帯に進出した零細な事業所の撤退という形で、大都市、地方同時に進行するであろう。米を中心とする農産物の自由化と過疎地帯のエレクトロニクス、自動車部品工場の閉鎖は、農山村の活性化をきわめて困難なものにするであろう。

製造業企業内の付加価値配分は、東京本社集中型が是正され、相対的に地方の支社・支店、工場への配分が高まる可能性がある。80年代の東京一極集中は、本社機能の国際化への対応による本社機能肥大化によって引き起こされてきた。日本の多国籍企業の現地化が進めば、東京本社の機能は、縮小されるであろう。東京の世界都市化はさらに進展するであろうが、これまでのような人口の社会増みられないであろう。

国内においても本社から支店、支社、工場への権限委譲が進展する可能性はある。工場の地方分散の効率は今後制約される以上、ことなかれの国土政策は、企業の意思決定の分散化を促進する方向へ転換していかなければならないと思われる。

企業の空間組織再編と 分工場経済の今後

加藤 恵正（神戸商科大学）

1. はじめに一都市の革新

都市の発展の歴史は、そこに立地する産業・企業群の絶えざる革新の過程でもある。かつて、A. マーシャルは産業の自由と革新的企業の競争のあり方が、有機的に展開する都市の盛衰を規定することをいち早く指摘したが、転換期にある現代都市経済の変容と将来について考える上で、こうしたいわば「都市の革新」のメカニズムをあらためて点検しておくことは重要である¹⁾。

もちろん、かかるプロセスは神戸経済の推移にも端的にあらわれている。神戸の近代工業は、1867年の開港を契機に港湾関連型の産業が発展した。なかでも造船所は開港場に不可欠の施設として加州製鉄所（後の川崎造船所、現在川崎重工業）や三菱造船（現在三菱重工業）などが相次いで立地した。その後、両社からは川崎製鉄、川崎車両、三菱電機など神戸産業の中核的役割を担う企業を分離独立させ、さらに多くの関連企業群の展開を促したのである。また、こうして立地した企業の革新は、神戸にとどまらず広域的な地域の発展に影響を与えてきた。たとえば、播磨地域の場合、三菱製紙や鐘紡が神戸工場拡張のため高砂地区に進出し、この地域の工業化の先駆的役割を果たした。その後も、神戸からの分散・拡張による工場の西漸は続き、近年では1970年に加古川に神戸製鋼が大規模な製鉄所を建設し、神戸灘浜工場からの実質的な移転がなされた。都市経済にとって重要な点は、かかる企業の空間展開が母体工場の更新を促し、また場合によっては全く新しい経済活動展開の拠点となってきたことであろう²⁾。

こうしたいわば近代工業の革新にたいし、地場・地域産業の動きも閑却できない。開港場としての地の利を背景に、マッチ、ゴムなどの輸出雑貨工業が神戸では発展した。マッチ工業は明治中期から昭和初期まで隆盛を誇ったが、その後生産の中心は播州に移った。残された工場や労働者を受け継ぐ形で発展したのがゴム工業で、原料の生ゴムは神戸港を通じて輸入された。第二次大戦後、この業界は合成樹脂を素材にとりいれ、ファッション性が高く安価なケミカルシューズを作り出して飛躍的な成長を遂げたのである。地域に根ざす地場産業が外部環境の変化に柔軟に対応しながら、社会・経済資源を巧みに活用して発展してきたことがうかがえよう³⁾。

ところで、こうして形成された産業空間は、現在大きな問題に直面している。ひとつは、臨海部における大規模事業所の縮小・再編であ

る。衰退する古くからの産業地域 (Old Industrial Area :OIA) の問題は、わが国を含め欧米先進諸国共通の悩みでもあるが、わが国においても神戸を含め阪神工業地帯の核心でもあった大阪湾ベイエリアにおいて顕著にあらわれている。大規模工場の移転・縮小・廃業は、遊休地・休止施設の多発を招き、臨海部において土地利用の更新がなされないまま虫食い状の空隙が放置されてきている⁴⁾。いまひとつ都市の産業に生じている困難は、いわゆるインナーシティ問題である。インナーシティに立地する中小零細企業群は、さきの地場産業を含めその経営基盤は必ずしも強固なものではない。近年、かかる地域における規模零細化の進行は、大都市共通の課題といってよいが、このような変化によってとり残された小零細工場がふきだまりを形成し、いずれ工場スラム化するおそれが濃いのか、それとも新旧交代の激しいこの地区で生き残ったこれら零細工場が新しい都市型産業への展開の可能性をもつものなのかは現時点では明確ではない⁵⁾。

いずれにしても、これまで絶えず革新を続け新たな経済活動を産み出してきた都市経済の発展過程に、その変化が生じているのは明らかである。もちろん、これまでOIAやインナーシティ問題については、その発生メカニズムや政策課題についてかなりの研究蓄積があり、施策的対応もなされてきたところである。本報告の目的は、かかる都市経済の変化を都市空間上の局地的問題として扱うことに重点を置いた既往研究とはやや視点を変え、現代の都市経済の基盤を形成した産業革命以降の工業化の帰結としてその問題発生の説明を試みることを狙いとしている。かかる長期的視点からのアプローチによって、現在生じている工業化の新たな段階を位置づけ、さらにOIAを含む都市経済再編の方向を示唆・提案することも可能になるとと思われる。

2. 大都市産業のダイナミズム—集積概念の再検討—

集積の経済 (Agglomeration Economy) とは、言うまでもなく多数の産業や企業が空間的に集中立地し、相互に有機的連関関係を有することで得られるメリットのことである。したがって、地域とそこで展開される経済活動の関係を、ダイレクトに示すものといえる。そこで、大都市産業のダイナミズムを集積概念から再検討するにあたり、本研究の狙いに沿ってまず次のような視点を設定することにより、企業・産業の地域行動特性を再検討することにした。

第一の視点は、企業行動のダイナミズムを配慮することである。これまでの集積に関わる研究が、どちらかという静態的であったのにたいし、より動態的側面を重視することである。企業・産業の空間組織再編プロセス自体を、分析のなかに取り込む必要がある。第二は、

企業行動が実際には企業全体の組織的行動とその成員たる個別事業所の行動との相互依存関係のなかで展開されている点を明示的に取り上げる必要があるということである。これまでの企業行動論は、企業組織の分析には熱心であるが、個別事業所の行動を企業全体の行動パターンとの対応から捉えようとする視点が希薄であった⁶⁾。したがって、たとえば分工場の活動を、地域経済との関係から子細に点検されてきたとは言いがたいのである。こうした点を勘案して、ここでは工業化過程を点検する軸として「動的取引モード形成プロセス」を提案することにしたい。それは、企業行動の変化を、外部環境変化に対応した合理的な取引モードの形成・再編プロセスとして捉えようとするもので、実際には企業組織・構造の変化を、ダイレクトに反映していると考えられる取引構造（リンケージ）を点検するものである。われわれは、企業の空間組織再編と地域経済の関係、すなわち集積の動的側面を捉えるうえでの分析枠組みを図1のように設定することにした⁷⁾。

図1 動的取引モード形成の分析枠組み (別添)

さて、同図において縦軸は「垂直的取引モード」を示している。これは、製品の製造におけるいわば機能的分担・結合関係を示すもので、企画・研究・試作等を含む開発段階から製品設計、工程設計、製造段階という一連の流れを、各段階の取引関係の連鎖として捉え、その結合モードがどのように変化するかに着目したものである。これにたいし、横軸は直接的な製造工程の連関関係を示している。実際には、主として製造している製品の特性に対応したコスト上の利点、あるいは特殊専門技術の利用等を配慮して、その連関構造が決定されているといつてよい。

こうしてみると、動的取引モードは概ね次の4つのパターンとなる。第一は、垂直的・水平的に取引モードが統合されているタイプⅠで、一工場内部（一企業一工場）における拡大利益を示す「規模の経済（Scale Merit）」がその背景となっている。第二は、同じく「規模の経済」を指しているが、ここでは垂直的に連鎖が分解しているタイプⅡである。複数工場を保有する場合、工場間分業を進めるなかで各工場のスケールメリットを追求する。そして同時に、全社的レベルでの生産ロスの削減を行い、最も有利な所で生産の配分を決定する。かかる企業内分業の特色は、経営者の集権的な意志決定のもとで計画的生産が行われる点にあるが、こうした大規模企業の経済性は生産拠点の分散を示唆している。第三は、垂直的には統合しているが、水平的結合関係が分解しているタイプⅢである。これは、一種の産業内分業

を示しており、いわゆる「地域的集中の経済 (Localization Economy)」である。地域に集中する産業規模に関する収穫逓増現象 (生産規模を拡大したとき、産出量が規模の拡大以上に増大するような技術的狀態) である。最後は、取引連鎖が水平的にも垂直的にも分解しているタイプⅣである。これは、生産活動が多様な企業間分業のもとで行われている社会的分業構造を示す「都市化の経済 (Urbanization Economy)」である。

企業の発展が、合理的な取引関係の形成によってもたらされるとするならば、このモデルにおいて最も基礎的な企業組織であるタイプⅠは、業種・業態や外部環境変化に応じてタイプⅡ、Ⅲ、Ⅳへと発展していくと考えてよいだろう。

取引モードタイプⅡへの企業展開を示す経路Aは、企業内における空間分業、すなわち分工場設立を示唆している。こうして形成される分工場群は、多くの場合、外部経済に依存しない成熟段階のものであり、したがって近隣工場群との連関関係は有していない。これが、分工場経済地域である。現在、ここでは外部支配 (External Control) の選択的再編という形で衰退が顕在化してきている。分工場が地域経済を左右してきており、しかももともと地域内部に自律的更新のメカニズムが組み込まれていないため、一部工場内部の革新は維持しているものを除けば、かかる地域では経済の質そのものが転換を迫られているといっても過言ではない⁹⁾。取引モードタイプⅢへのシフトを示す経路Bは、地場産業などいわゆる産地経済の形成を示唆しているとみてよい。個別事業所における経営基盤や自己革新動機の脆弱さなど多くの問題に直面しているが、多くの場合多層的就業などにより地域に組み込まれた生活産業として重要な役割を果たしている⁹⁾。取引モードタイプⅣへの展開を示す経路Cは、都市型の社会的分業構造の形成を意味している。これまで、ここでは外部リンケージに依拠する緩やかな、そして自在に変化する連携関係が形成されてきた。こうしたタイプの生産システムは、新たな企業が漸進的に市場に参入・退出することを可能にしたため、その結果として社会的分業そのものを拡大・発展させることになった。ここでの生産の拡大は、形成された社会的分業構造自体の絶えざる組み替えを促し、個々の企業はこうした変化のなかでビジネスチャンスを見いだすことができたのである。しかし、インナーシティ問題の顕在化は、こうしたメカニズムの機能・役割に問題を投げかけているといえるだろう¹⁰⁾。

このように、工業化の展開プロセスは、動的な取引モードの形成過程から整理すると必ずしも単線的な経路を歩んできたのではなく、多様で複線的な形で展開しているといえるだろう。

3. 分工場経済とO I Aの衰退

こうしてみると、たとえば大阪湾ベイエリアは経路Aへの展開のなかでこれまで産業空間として形成されてきたとあってよい。ただ、これらの工場の多くはいわゆる特定化段階の量産工場というよりは、R & D投資を継続的に集中することによって製品の機能的パフォーマンスを高め、市場の拡大をはかるなど各企業の技術戦略上重要な役割を果たしてきたことには留意しておく必要がある。近年、プロセス・イノベーションからプロダクト・イノベーションへと技術革新のタイプが急速に変化するなかで、ベイエリアに立地する工場が果たしてきたプロセス・イノベーションの核としての役割が変化してきた。その背景として、ひとつには研究開発・試作段階のウェイトがこれまでになく大きくなったこと、いまひとつは開発後ただちに量産化されるか、あるいはもともと量産化に馴染まないようなタイプの製品が多くなってきたことも指摘できよう。もちろん、近年とりわけ顕著となった大阪湾ベイエリア立地企業の多国籍展開が、O I Aの衰退を加速化させたことは言うまでもない。

4. 工業化の発展経路と大都市経済転換の方向

工業化の進展が、分業構造の変容とそれに伴う産業の空間展開に大きな影響を与えた点についてはこれまで示した通りである。ここでは、さきに示した動的取引モード形成プロセスによって提示した「集積」の特性を、前工業化段階から高度工業化段階に至るやや長期的な視点に拡張することから、その推移を検討することにした(図2)。

図2 動的取引モード形成プロセス (別添)

図2は、図1と同様垂直的取引モードと水平的取引モードの2つの軸から構成されている。図1と異なる点は、両軸とも工業化段階における特徴である「統合」「分解」モードの両翼に、「細分化」と「再統合」モードが付加されていることである。細分化モードとは、たとえば英国シェフィールドにおける刃物産業において「個別作業所が各々完結的な性格を有し、経済活動の細分化もしくは分離統合が指向されている」と指摘された自生的分業を指している¹¹⁾。こうした地域経済の特質は、生産、分配などの経済活動、さらには様々な社会的機能が、その内部において有機的に統合されていた農村共同体のいわば

「顔の見える経済」であった¹²⁾。それは、クロスチェックとインフォーマル・チャンネルにより結ばれた小規模コミュニティの「信頼の経済 (Trust Economy)」とあってよいだろう。

それでは工業化段階の後に位置づけられている「再統合」モードは、何を意味しているのでしょうか。ひとことで言えば、工業化段階において水平的にしる垂直的にしる「分解」モードにあった企業組織が、その高度化展開のなかで再び統合化へと向かうことを意味している。実際、近年の分社化における興味深い動きとして、「ワーク・ショップ」と呼ぶ小集団組織制導入といった事例がある。これは、本社管理部門を簡素化し、企画・生産から製造、販売まで行う「経営する工場」群に再編されているという¹³⁾。もちろん、こうしたリストラクチャリングは、企業規模、業種、業態により、その展開方向は異なるところであろうが、一旦「分解」モードに入った企業組織が、個々の事業体が各々より自律性を高める形で新たな方向を模索していることは疑い得ない。さらに重要なことは、かかる個別事業所群が、環境変化に対応して絶えず組み替えが行われるネットワークによって結ばれていることである。ここで想定するかかるネットワーク経済 (Network Economy) は、自然発生的連結に基づく自己組織化を軸に、経済活動の情報化やボーダレス化と深く関わりながら、新たな都市経済の社会経済調整システムとして機能することになるだろう。この点では、工業化過程において近似した形態を持つ集積「都市化の経済」が、知識・情報を軸として成熟・高度化展開したものの位置づけてもよいであろう¹⁴⁾。

5. 小結—大都市経済再編と分工場経済の今後—

本報告では、大都市経済が直面する転換局面を、工業化過程の再編と位置づけ、その推移を点検するとともに今後の方向についても若干の検討を行う予定である。

将来のOIAを含む大都市経済のあり方を検討するには、現在の都市経済を構成する2つないし3つのタイプの集積が、どのようなプロセスを経て企業組織の「再統合」を機軸として展開すると想定される新たな都市経済形成に至るのかを論究する必要があるだろう。こうした政策課題の子細な検討にまで今回のほうこくで立ち入る余裕はないが、その際配慮すべき課題としてとして次の点について整理することと取りあえずのまとめとしたい。

第一は、OIAとこれに隣接するインナーシティにおける経済活動が分断されてきたことと関わっている。たとえば、大阪湾ベイエリアベイエリアにこうした状況は典型的にみられる。OIAでは形成されなかった地域内部における重層的リンケージ形成を促すことによって、こうした衰退地域に新たなネットワーク型の経済を産み出すことがで

きるかもしれない。ここでの課題は、今後新旧の企業群が相互に連関関係を形成し、手痛いする既往部門の再編、さらには新規事業活動の展開といった相乗効果をいかに産み出さうかである。

第二に、従来の量的な「成長」を指向する都市経済モデルから脱却することである。サービス経済化、ソフト化と称される経済潮流も、基本的にはこれまでの工業化過程の枠内での議論であろう。今後予見される産業・企業の姿は、既往統計の追跡からは明示的な形では検証しえないと思われる。たとえば、われわれがここで提示した、企業内・企業間における「取引モード」とその組み替えを明治する新たな指標が必要である。予見される企業組織の「再統合」によって形成される都市の経済は、個人やグループなどの小集団をノードとして、柔軟かつ自律的に革新を続ける重層的なネットワーク組織によって支えられることとなろう。

注

1) A. マーシャル(馬場啓之助訳)『経済学原理』、東洋経済新報社、1965年、109-157頁。

2) 拙稿「大都市圏における工業立地と技術革新」田口芳明・成田孝三『都市圏多核化の展開』東京大学出版会、1986年、77-107頁。神戸市『神戸市史第三集 産業経済編』、神戸市、1967年、107-474頁。

3) 橋本徹編『大都市産業の再生—神戸 昨日・今日・明日—』(関西学院大学産研叢書12)清文社、1988年。

4) 拙稿「O I Aの衰退と再編」西岡久雄・松橋公治編著『産業空間のダイナミズム』大明堂、1990年、85-96頁。欧米では、かかる衰退地域に関わる研究はかなりの蓄積がある。S. Fothergill and N. Guy, Retreat from the Regions, Regional Studies Association, 1990.

5) ここでは、次の研究をあげておこう。

小森星児「日本のインナーシティ問題の特質と課題」都市計画125、1983年、

小森星児・加藤恵正「事業所立地と土地利用の変化」インナーシティ研究会『インナーシティ再生のための政策ビジョン』(財)神戸都市問題研究所、1981年、76-99頁。成田孝三『大都市衰退地区の研究』大明堂、また、成田は都心地区で進展する世界都市化のインパクトをインナーシティ活性化に及ぼす施策としてリンケージ政策を論じている。成田孝三「大都市のリストラクチャリングとリンケージ政策」植田政孝編著『現代大都市のリストラクチャリング』東京大学出版会、1992年、33-66頁。

6) こうした視点からの研究は必ずしも多くないが、ここでは次の研究をあげておこう。P. McDermott and M. Taylor,

Industrial Organization and Location,

Cambridge University Press, 1982.

7) なお、Scottは企業組織と都市集積の関係をやはり取引モードの組み替えによって説明しているが、企業組織の展開が産み出す多様な産業空間のダイナミズムにまでは検討が及んでいない。また、垂直的取引モード、水平的取引モードという表現も類似しているが、その意味するところは異なっている。A. J. Scott, Metropolis, University of California Press, 1988, 26-60.

8) 分工場経済に関する議論は、欧米において研究蓄積が大きい。H. D. Watts, The Branch Plant Economy, Longman, 1981.

9) 地場産業の役割とその評価については、次を参照のこと。拙稿「地域経済の変貌と地方産業の振興」吉田 寛・加藤恵正他著『都市情報化と地域産業の振興』千倉書房、1985年、63-82頁。安東誠一「地方の経済学」日本経済新聞社、1986年。

10) 拙稿「リンケージ・ネットワークと企業立地」都市問題79-10、1988年、

71-83頁。

11) P. マントゥ『産業革命』（徳増栄太郎他訳）東洋経済新報社、1964年、370-578頁。

J. C. Binfield, D. Martin et al. (eds), The History of the City of Sheffield, Sheffield Academic Press, 1992.

H. D. Watts, P. A. Smithson and P. E. White (eds.), Sheffield Today, Department of Geography, University of Sheffield, 1989.

A. Marshall, Industry and Trade, Macmillain and Co., 1919, pp. 587-595.

12) 近年、こうした「もうひとつの工業化」の経路を現代経済との関係から再評価する研究があらわれている。M. J. ビオリ、C. F. セープル『第二の分水嶺』（山之内靖他訳）筑摩書房、1993年。斎藤修「中小企業研究の新しい視座」ECONOMICS TODAY 6、180-181頁。

13) 「不況下の組織改革」日本経済新聞、1993年4月16日朝刊。

14) 都市経済の将来方向については、情報化の視点から検討したことがある。拙稿「情報化社会における都市のグローバル化」都市政策68、1992年、3-15頁。

図1 動的取引モード形成の分析枠組み

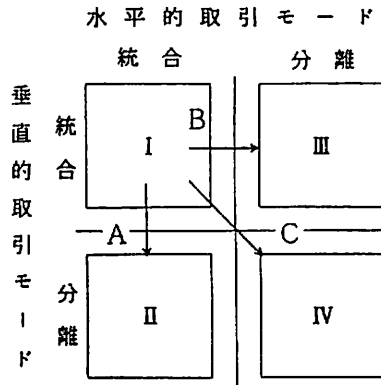
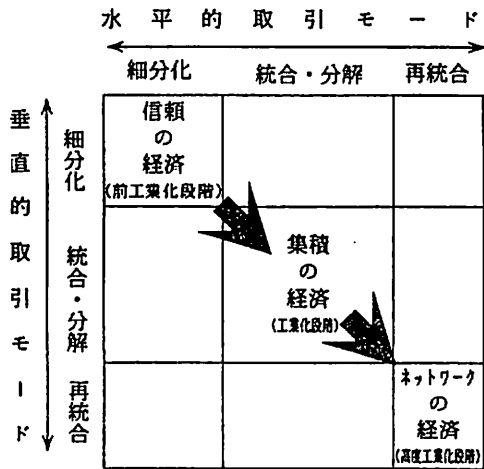


図2 動的取引モードの変化からみた都市経済転換の過程



企業空間と社会資本

山川 充夫（福島大学）

1. はじめに

日本経済の地域構造は、経済の高度成長過程を通じて、比較優位に基づく産業地帯別構成から、大企業を機軸とする機能地域別構成へと転換してきた。別の言い方をすれば、国民経済の地域的統合原理が、主として流通過程を媒介とするものから主として生産過程を媒介とするものへと変化したことになる。この過程は、同時に日本経済の地域構造が発展途上国型から先進国型へと転換する過程でもある。国民経済の空間的構成単位である地域経済も、資本や貿易の自由化、さらには関税や非関税障壁の撤廃によって、世界経済の直接的影響下におかれることになる。生産過程を媒介とする地域編成が世界経済と直接的に連動するのである。ここでは生産過程を機軸とする地域編成をさしあたり企業空間と定義するが、企業空間は、例えば製造業企業における中枢管理機能～研究開発～試作機能～量産機能といったミクロ次元での個別経営の機能別空間配置が、国民経済の地域構造、さらには世界経済というマクロ的次元における空間システムの編成を直接的に規定している。こうした空間システムの編成の担い手は、ミクロ的次元では多国籍企業や世界的大企業にであり、マクロ的次元ではアメリカ合衆国を中心とする先進資本主義諸国である。

このような企業空間の構築が成り立つには、新たな形態での集積の利益の発生という経済的背景がある。これは、地域特化経済の利益を説明するにふさわしかった規模の経済とはことなっており、範囲の経済、あるいはネットワーク経済と呼ばれる集積形態である。範囲の経済¹⁾はネットワーク経済は、都市化経済と呼ばれているものを経済学的に説明するのに都合のよい概念であるが、実は都市化経済の利益の源泉がどこにあるのかは、くしくもW. Isardが「都市の規模と都市化経済」の図は基本的な諸問題に答えてはいないと述べたように、理論的には解明されていない。これがたんなる費用節約型として説明されるのであれば、産業別空間編成の説明原理としては有効な規模の経済に基づく地域特化経済と、なんら異なることがない。企業空間は新たな形態での集積経済を基礎として成立するのであり、従って、企業空間の成立の説明にあたっては、範囲の経済やネットワーク経済として特徴づけられている都市化経済の利益の源泉を明かにしておかなければならない。これが本報告の第一の課題である。

本報告の第二の課題は、企業空間を支える社会資本の性格を明かにすることである。つまり新たな形態での集積の利益を発生させるために必要とされる社会資本は、地域特化経済を支えてきた産業基盤中心型ではないことは明らかである。新たな形態での集積が都市化経済との関係があることは明白であり、したがって都市化経済の源泉を明らかにするには、まずそれが存立する都市空間についての分析が必要となる。都市空間をD. Harveyの建造環境として理解するならば、都市化経済の発生の程度は、その建造環境の根幹をなす社会資本空間の量的整備と、質的整備としての諸社会資本の組み合わせによる空間的編成(以下、社会資本空間編成)とに依存することになる。従来、社会資本空間編成についての問題は、経済の地域構造の解明にとっては、それが骨格や神経部分をなしているにもかかわらず

らず、前提条件として置き去られてきた傾向にあり、十分な検討がなされてこなかった。

以下、報告を進めるにあたっては、まず2.において集積経済についての若干の議論を検討する。次いで3.では都市化経済の源泉としての剰余価値についてのべ、4.ではこの剰余価値生産を強化する社会資本の内容を考察する。5.では日本における社会資本整備政策の展開と東京一極集中を生み出した社会資本空間編成の状況を説明する。

2. 集積経済に関する若干の議論

2-1 A. Weberの「社会的集積」

A. Weberの工業集積論は、輸送費を軸とする生産集積論であった。しかしその生産集積は、T. Palanderが指摘するように複数企業者ではなくて単一企業者を想定したものであった。しかしPalanderは、この前提条件が正しく訂正されればさらにA. Weberの議論は先に進むことができるとしている。集積論についても同様である。

A. Weberは集積因子を「生産のある場所においてある特定の集団として統合して行うことによって生ずる、生産または販売の低廉化である」と定義する。また分散因子を「このように集結させられた集団の解除に平行するところの生産のあらゆる低廉化を意味する」と定義する。いうまでもなくkの集積因子と分散因子とは対立するものではない。両因子の結合するところに新たな集積形態としてのネットワーク型集積が登場する。両因子を結合させる論理としては、生産工程結合の議論を逆用することが必要である。つまり、この議論を逆用することによって、いかなる条件が整えば、生産工程の分割が可能となるのかを議論することが出来るようになるのである。

A. Weberは集積因子を低次段階と高次段階とに分けて説明する。低次段階としての単純な経営の拡大については、①利用を経営的に可能にする技術的設備、②経営的に実施するうえで生ずる労働組織、③主として経済的な有利な関係を保ちうる低廉な大量購入、有利な信用の享受、の3点をあげている。高次段階としての数個の経営の地方的な並存については、①専門的機械ならびに附属的な補助機械の発生、②労働組織の拡大、分業に基礎付けられた部分作業、③大量取引への適合、④「一般費」の低下、の4点をあげている。低次と高次との違いは、高次には4点目の「一般費」の低下が追加されたことである。「一般費」は高次の集積、すなわち社会的集積にとって大きな意味を持つものの、社会的集積の本質的要因ではない。

A. Weberは集積の諸法則について、輸送費指向の集積と労働費指向の集積とに分けて検討する。輸送費指向の集積は技術的に確定し得るが、労働費指向の集積は技術的に確定することが容易ではない。そのために「立地重量」のみでの議論を放棄し、広義の労働費を重視する「加工係数」を採用する。そして最後には、集積の効果が不明である場合には、われわれはそれを労働費指向と考えて差し支えないとまで言い切ってしまう。それは高度の「技術的集積」は、加工係数が高いことによるのみ発生し、機械労働が原料の大量消費を意味する以上、またこれを意味する限り、労働係数の高い工業こそ、同時に、最も強い「必然的な」集積傾向を示すものとなるからであり、また技術的集積の実際上の主要な作用は、今日ではきわめて明白に、労働費指向の強化にあるからである。

A. Weberは「現実における発展傾向」について3点指摘している。第一は人口密度の上昇と運賃率の低下とが近代の発展傾向であり、これが高次集積をもたらすこと、第二は機械

作業による人間労働の代替、機械の加工価値による労働の加工価値の代替、第三は複合的な作用が偶然的集積を社会的集積に展開していくことである。ここでは第三点目が重要である。すなわち、それは、概して技術的に強制されることはないが、「労働地」における人間の労働力の特定の集積法則に基づいて展開するところの「社会的集積」形態である。

A. Weberの集積論の検討から、新たな集積形態に関する知見を引き出すことが出来る。それは第一に分散因子が集積因子を補完するものであること、第二に分散因子を補強するものが生産工程結合の逆用としての生産工程分割であること、第三に高次の集積としての社会的集積を特徴付けるものは「一般費」ではあるが、しかし第四にこの社会的集積をもたらすものが、現実的には「労働地」における労働力の集積にあること、などである。

2-2 E. M. Hoover「都市化の経済」

Hooverが集積論にとって重要なのは、輸送費最小地点としての議論からそれることなく、生産集積から流通集積への展開を可能としたことである。集積論を生産集積から流通集積への展開を可能としたのは、輸送費のなかに「漸減的運賃表」と「荷役費」とを挿入したことによる。この二つの輸送費要素が流通拠点に「結合の利益」を発生させ、そこへの集積を理論的に可能としたのである。

その「結合の利益」は、複数の生産から輸送され、流通諸段階で束ねられていく構図をとっているが、ここからは次ぎの二つのことを導き出すことができる。第一は「結合の利益」を逆用すれば、流通集積の発生は、それを機軸として生産工程の分割を空間的に分散させることを可能にすることになる。この点はじつにA. Weberの「生産工程結合」を理論的に証明したことになる。企業空間の議論を展開するにあたっては重要な点が指摘されている。それは、Hooverが輸送手段・エネルギーの性格にも言及したしたことにある。彼は、]工業立地にとって鉄道は集中効果をもたらすが、トラックでは移送費が距離により厳密に比例する傾向をもち、移送上の有利性を均等化したり、スピードスタイルサービス（迅速性と便利性）を提供することで、分散効果をもたらすと述べる。また彼は、石炭と違って、電力は動力源の重量喪失を低下させ、給電地域内では同一料金という制度が、原料産地の有利性を通減させると述べる。かくして彼は、自動車と電力の利用が、農村地域での工場立地を可能にするという分散効果を一方でもたらしながら、他方で、販売過程の諸段階が集中化され、管理支配の密接な統合が進むと指摘する。それは消費者行動の変化、より大きな半径内での買物、販売慣習の標準化、スタイル商品の最新性化への対応を迫られるからである。ここではなお通信の役割についてはまだ触れられていないが、企業空間の考え方が実質的には展開されている。

第二には彼の製靴業での研究を通じてもわかるように、流通集積の発生は、生産工程をことなつた労働の質に依存する部分生産工程として空間的に分割させることになることである。ここには、社会的集積に労働の質を挿入する契機が提供されている。社会的集積に労働の質を盛り込むことで、都市化経済への展開が可能となるが、Hooverは、地域特化経済と都市化経済とを対比して、都市化経済には補助的産業の集積がある点が地域特化経済との違いであることを述べるにとどまっている。すなわちHooverは、都市化の経済とは、内部経済に属する第一の最適生産規模の経済とは異なって、第二の最適生産規模の経済のことであり、外部経済に属することであると述べる。

ではこの第二の最適生産規模をもたらす社会的集積の内容、すなわち都市化経済の源泉はどこに求められるべきだろうか。地域構造論では大都市経済機能の象徴である中枢管理

機能の経済的源泉は、農業地帯や工業地帯からの価値移転に求められてきた。すなわち産業部門別経済地帯間での収奪が「不生産」部門としての中枢管理機能を存立させ、それとの関連で大都市経済を語ってきた。しかし都市化の経済を社会的集積に求めようとする企業空間論にとっては、大都市経済の存立基盤は収奪ではなく、搾取に求めなければならない。なぜならば、集積論にとっては、その利益の源泉を明確にすると同時に、それが集積の限界をどのように演出するのかをも議論の射程に入れておかなければならないからである。のちに検討するように、搾取こそ集積利益の源泉であり、また集積の限界を規定する本質的要因なのである。Hooverは正しくも、都市化の経済は都市労働が源泉であるとの暗示をし、都市労働は融通自在性と熟練とを基調とすると述べている。しかしフーバーはこれを十分に展開できていない。都市化経済の源泉は剰余価値生産に求められなければならないのである。

2-3 D. Harveyの資本蓄積法則と建造環境

D. Harveyはマルクス経済学の観点から、建造環境としての都市空間の形成を空間的に個別性を持った資源の複合体、半永久的な資源システムと理解している。D. Harveyは、建造環境は資本の生産や蓄積を増進させる使用価値の集合体として機能し、建造環境の生産は、商品（構造用鋼のような）やサービス（法的・行政サービスのような）のための重要な市場を形成し、このことから資本家みずから生産する生産物のための総有効需要に寄与する、として資本における建造環境の形成の意義を述べる。また搾取についても重要な論点を提示する。すなわち、搾取は、資本の流通に対してと同様、所得の流通に対しても自己をおしつけることが可能であり、新たな消費様式の創出および新たな社会的欲求や必要の強制によっても可能となると述べる。つまり、都市化経済との関係で見れば、Harveyは第二の搾取として消費過程における「搾取」により、その源泉の一つを明かにしたことになる。

都市化経済の価値源泉は労働の「搾取」に求められなければならない。Harveyは、都市空間の形成は資本主義のもとできわめて特殊なやり方で利用されており、追求され・運動のもとにおかれ・吸収されてゆく剰余は、労働による生産物（資本として領有され、通例集中された貨幣力として表現される）の剰余であり、そしてそれはまた労働（商品形態にある労働力として表現される）がもつ能力の剰余であると述べる。都市化経済における源泉を「労働がもつ能力の剰余」として正しく指摘している。

さらにHarveyは都市空間における労働力の質について言及する。すなわち労働力の質は、いったん獲得されると、他の多くの投資形態と違って、必ずしも時間とともに摩滅していくとは限らない。労働の生産性は、適切に扱い維持するようにしていれば、時間とともに高められてゆくことがありうる。その結果、一つの都市地域内における社会的・政治的発展の長い過程が、独自の質的ミックスをつくりあげ、おのおのの労働市場はなおさら独特なものにしあげられてゆくことになるというのである。しかし、労働力の質は相対的剰余価値生産にかかわるものであり、都市空間における絶対的剰余価値生産に関しては直接的には言及していない。つまり、都市化経済=社会的集積の利益の源泉は、都市空間における労働の搾取=都市における剰余価値生産に求められなければならないが、その際、重要なことは、それがどのような剰余価値に依存するかということが説明されなければならない、ということである。

3. 都市化経済の価値源泉

3-1 不払い通勤労働は絶対的剰余価値の源泉

報告者はかつて都市化経済は産業創造型経済であると指摘したが、その源泉は説明できていなかった。Hooverを例にとるまでもなく、従来の都市化経済にの源泉に関しては、その重要性を指摘するにしても、せいぜい第二の最適経済規模を指摘するにとどまっている。都市化経済としての社会的集積が成立するためには、生産手段の集積と労働力の集積とが併存しなければならない。そして社会資本整備はこれらの労働手段と労働力の集積を容易にする一般的手段である。生産手段、とりわけ労働手段の集積の利益は、労働手段の労働手段による共同消費に求めることができる。つまり、労働手段は生産過程を通じて商品の中に価値を移転していくが、その損耗は単に価値移転によるばかりでなく、生産過程に組み込まれていない時間帯においては道徳的に損耗する。道徳的損耗をより小さくすることからも集積の利益は発生する。

これに対して労働力の社会的集積の利益の源泉には二つある。第一は通勤労働時間に対する不払いから発生する絶対的剰余価値を源泉とするものである。通勤時間労働は、通勤という名目の労働時間の延長であり、不払い労働である。それは、資本家にとっては絶対的剰余価値の源泉である。この絶対的剰余価値こそが社会的集積の利益の源泉となる。つまり、不払いの通勤時間労働から生まれる剰余価値をかすめとることが出来るもの=企業=資本こそが、社会的集積の利益を自分のものとする事ができる。従って、都市圏内における総通勤労働時間がその都市における社会的集積の利益額に相当する。通勤手当は、通勤労働に対する支払いではない。通勤労働に対しての対価は何等支払われていない。通勤手当は、商品における移動費と同様に、労働力の価値を高めるものとして作用するが、それは労働者に対して労働対価として支払われるものではない。

それでは地域特化経済=費用節約型経済とは何が違うのか。ここで地域特化型経済として想定される事例は、地場産業型や企業城下町型である。すなわちほとんど通勤を必要としないものである。企業城下町型は、ほとんどの場合、完全に労働力は資本の管理下にある。すなわち、生産過程だけでなく、社宅、企業の購買部、企業付属病院などが一括して整えられているように、消費過程ないしは生活過程までが資本に直接的に包摂されている。ここでは生産部門の多角化は、関連部門のわずかな押しだし以外は困難である。また地場産業型は、ほとんどの場合、商業資本によって地域統合がなされている。そこで登場するのは、流通上の経費の節約である。あるいは生産者間の競争によって、生産性を高めるに過ぎない。また新しい商品生産と言っても、異なった業種に対して進出するわけではない。経営の多角化が進むわけではない。

3-2 交流労働は相対的剰余価値の源泉

第二は移動によって高められた労働力からもたらされる相対的剰余価値を源泉としている。労働力の社会的集積はなぜ相対的剰余価値を生み出す源泉となるのか。商品が空間的移動によって価値を高めることが出来るように、労働力も空間的移動によって価値を高めることが出来る。それはその労働力が必要であるから空間的移動を持ってしても購入されるのである。その空間的移動費用が通勤手当である。また労働力は、交流すること、すなわち学習することで、で新しい知識や技術をより安価に、またより短時間で修得することが出来る。この学習は、より高度なものとなれば、研究開発に結び付けることが出来る。

Harveyはイノベーションは発明以上のものが必然的にもなっていると指摘する。つまり、イノベーションは、その開発のためにベンチャー資本や特別な労働技能が必要とされるし、マーケティングのために分配システムが利用できなければならない。また、受け入れ側には、消費市場を塗りかえ、嗜好および流行をうつろいやすいものとするような開放性がなければならない。あらゆる都市経済が構造的・一体性を備える方向に進んで行く中で、イノベーションはこの構造的・一体性を支配する技術ミックスに影響を及ぼす、というのである。

4. 剰余価値生産を強化する諸社会資本

4-1 社会資本の種類

資本主義経済における社会資本は、いうまでもなく経済活動の一般的基礎をなすのであるが、それは結局のところ、新たな収奪・搾取の場の提供するという性格を持つものとなる。都市空間の基盤整備としての社会資本整備は、社会的集積の強化を通じて、追加的な剰余価値を生み出すが、どのような種類の社会資本がどのような剰余価値生産に寄与しているのか、それをここでは検討しよう。

第一は、集積経済とは直接の関係はもたないが、これがなければ経済活動そのものが根底から突き崩されてしまう性格をもつ社会資本であり、これは国土保全型社会資本である。行政投資での分類では、治山治水、海岸保全、災害復旧などが入る。

第二は、地域特化経済を直接的に支える役割を果たす社会資本であり、これには、農林水産、工業用水、電気、ガス、と畜場、観光施設、その他（造林）などを入れることができよう。

第三は、都市化経済を外枠から支持する交流基盤としての社会資本であり、これに国県道、港湾、空港、鉄道、軌道、自動車運送、船舶、港湾整備、有料道路などを入れることができよう。

第四は、都市化経済を直接的に支える役割を果たす生活関連の社会資本であり、これには、市町村道、街路、都市計画、住宅、環境衛生、厚生福祉、文教施設、失業対策、官庁営繕、地下鉄、病院、市場、宅地造成、公共下水道、駐車場などをこれに入れることができよう。

以下では、第三と第四類型の社会資本について、これらがどのようにして剰余価値生産を強化するのかを検討しよう。

4-2 交流基盤としての社会資本—交通関係社会資本について

交通関係の社会資本整備は、物の流れと人の流れを高速化する。物流の高速化は、商品移動の時間を節約し、商品回転率を高める。従って資本の回転率を高める作用をもたらす。高速化は同時に、移動費を低める作用をもたらす。その要因は、第一に輸送手段の節約につながることで、第二に輸送労働の節約をもたらすことから生まれる。その結果、市場圏の拡大をもたらす。市場圏の拡大は新たな規模の利益を生み出す動因となる。

人流の高速化は、一定時間内でのより長距離からの通勤を可能にする。より長距離からの通勤が可能になると言うことは、それだけ多くの労働力を都心部に通勤させることが出来ると言うことであり、このことは都心部への労働力の集積を可能とする。ここから労働力の集積がもたらす規模の利益が生ずる。労働者がより遠距離から通勤しようとする動因

は、第一に住宅の入手に求められる。郊外の住宅費は、都心の住宅費よりも安価である。その安価であることを選択させる動因は通勤手当の存在である。

労働者にとって大都市圏内で長距離通勤を行う「利益」の第二は、地方に比較して高い賃金である。賃金格差が、労働者をして大都市圏に集中させる動機である。しかし、これは見かけ上の「利益」である。大都市圏内の労働者の見かけ上の「利益」としての相対的高賃金は、しかしこれまた地方圏に比べて相対的に高い住宅費、つまり地代によって吸収されてしまう。地代に、つまり住宅取得価格の高さによって、所得水準は引き下げられ、生活費水準の地域間格差はより小さなものとなる。それでも、「消費過程」における都心部への教育的文化的アクセスの面では、地方圏におけるよりも便益はかなり大きい。

4-3 交流基盤としての社会資本—通信関係社会資本

通信関係社会資本の整備は、例えばポケットベル、移動電話が移動時間中での労働強化をもたらすことからわかるように、相対的剰余価値生産に寄与する。時には支払労働時間外の拘束もうみ、絶対的剰余価値生産ももたらす。整備すること自体が持つ意味としては、通信網の整備が情報の「交流」を量的かつ質的に深める。情報交流が人の交流をどこまで代替できるかが、相対的剰余価値生産をどこまで可能にするのかと関係する情報連関として結び付くこと自体に意味があり、これを利用することによって、イノベーションが生まれ、これを活用することでビジネスチャンス生まれるのである。VANは、情報交流の促進で、結果として資金の回転率が増大し、信用事業をさらに拡大できる。業務機能としては、コンピュータを活用した情報処理によって、質的把握から量的把握への転換を可能とし、業務管理を支店などの出先機関を経由しての間接的管理から本社からの直接的管理を可能にする。同時に、情報処理能力の向上とともに管轄範囲を拡大していくことができる。

より多くの情報をより安価に、そしてより確実に、分析することによる発見によって、新たな生産力としての研究開発の一般的基礎を提供することができる。情報には今井賢一によれば強い環と弱い環とがあるされる。強い環とは定型化された主に電気系の情報であり、弱い環とはface to faceの個別的で非定型的な空間系の情報である。研究開発および中枢管理機能は、この弱い環の情報の活用が重要である。非定型的な情報を発する人そのものが情報なのである。しかしこの空間系の情報がより大きな付加価値を持つためには、定型化された電気系の情報と結び付く必要がある。つまり大量の電気系情報を基礎に持ちつつ、新たな状況にあわせて発することが出来る空間的情報は、より大きな信頼性を持つからである。強い環は通信網の整備によって強化されるが、この利用は支払い能力によって、限定される。強い環は通信システムを物的なインフラとして活用するところの価値移転を行うことが出来き、つまり集中的な利用を可能にすることで、弱い環としての人間労働からの情報産出力を高めるのである。この産出力の高まりこそ、相対的剰余価値生産の源泉となるのである。

4-4 都市生活関連社会資本

都市化経済の源泉が労働力の社会的集積であることは、これまでの検討の中で明らかとなったが、この相対的剰余価値を生み出すものが労働力の質である。Harveyも指摘するように、労働力の質は、いったん獲得されると他の多くの投資形態と違って、必ずしも時間とともに摩滅していくとは限らない。労働の生産性は、適切に扱い維持するようにしてい

れば、時間とともに高められてゆく。都市空間内における労働力の質は、厳しい競争と多様で豊富な教育施設の存在により、独自の地域労働市場を形成することになる労働者にとっては、教育水準の高さは、相対的高賃金を保障するとの幻想を持たせる。そのための費用負担をする。大都市においては、その費用負担は大きくなる。なぜなら高い賃金を求めるための費用である。資本家の側から見れば、相対的過剰人口の量的質的拡充は、Weber立地論の労働力供給の無限性を保証することにつながる。日本でも、次第にその更新のために、労働者自身の負担が求められるようになってきた。

住宅は、安価な労働力再生産の一般的基礎を提供する。しかしHarveyが指摘するように、住宅供給は一定のプシブル的要求を満たしつつ、他方で余剰資本を吸収する場を提供するにとどまらず、土地利用規制を変更させることで「濡れ手に粟」的資本蓄積を実現する制度的価値収奪の場をも提供している。

余暇は労働力の再生産にとって重要である。しかし、自然と切り離された労働者がその精神と肉体をリフレッシュするために、郊外にあるいはバカンスに行かなければならない。余暇活動の場が労働の場から、また居住の場から切り離されていればいるだけ、それだけ資本にとってはビジネスチャンスが大きいものとなる。

5. 日本における社会資本空間編成

戦後復興は社会資本ストックを食い潰しながら行なわれ、社会資本整備としての公共事業は食料確保と国土保全に重点をおかざるをえなかった。その後社会資本整備の重点は、生産力発展のあいろを打開するために産業立地基盤整備に向けられ、「国民所得倍増計画」とともに太平洋ベルトに地域的重点がおかれた。地域的集積の利益を最大限に活用し、高度経済成長を本格的に迎えたのである。社会資本整備の地域構造との関連でマクロのみれば、その求心性は国土保全と農林漁業部門を除くいずれの社会資本整備も、まず中心としての大都市の整備から始まり、しかる後に周辺としての地方に広がっていくという、地域的序列性の存在がある。この求心性は、特に交通分野での社会資本整備によってもたらされている。大都市、とりわけ首都東京を起点とした高速交通体系の整備の方向性は決定的役割を果たしている。高速交通体系の整備・充実は、国民経済の地域間分業をさらに促進させ、単に商品生産の地域的分業から生産工程の地域間分業へと展開して来ているのである。さらにこの整備の促進こそが、地域間競争を通じて、農林漁業部門を縁辺地域にはりつけ、工業の現業部門を周辺地域に送りだし、中心部近郊地域に研究・開発部門を独立させ、首都都心部に中枢管理機能部門を純化させる一般的条件であったのである。地域構造の求心化にとって必要であったのは、単に一般的生産手段としての社会資本整備だけではない。社会的共同消費手段としての都市生活関連の社会資本の充実も必要であった。これは高度経済成長期における生活環境分野での社会資本整備が、後追いの的であるとはいえ、まず大都市を中心としたところから始まっている。ここにも地域的序列性は反映しているのである。

安定成長期にはいつの大きな特徴は、それまで行政投資と国民総生産との間の相関関係が正の関係であったのが、負の関係に転換したことにある。これはただちに社会資本ストックの食い潰しを意味するのではない。社会資本の範囲の取り方を含めて検討されなければならないが、一方における政府による社会資本整備への支出の削減と、他方における

全体としての生産力水準や所得水準の向上のなかで、社会資本形成の一部を民間企業が担える状況になってきた。このように民間企業が社会資本の一部を担うようになることは、社会資本の経済性・効率性が追求されるということであり、社会資本の整備水準にこれまで以上に地域的不均等性が表われることとなる。効率性の良い東京を中心とした首都圏への集中が強まることになる。また生活環境分野から生産基盤整備に重点が移りつつあることもこのことをあらわしているといえる。

6. おわりに一都市化経済の限界にふれて

本報告で検討したことを整理すると次のようになる。企業空間論を展開するキーワードはミクロ次元では範囲の経済やネットワーク経済であり、マクロ次元では都市化の経済である。産業創造型経済と呼ぶことのできる都市化経済の源泉は、都市内での不払い通勤労働から生まれる絶対的剰余価値と、都市空間内に独自に存在する多様な質を持つ労働力から生まれる相対的剰余価値とに求めることができる。これらの剰余価値は、交通通信基盤や都市生活基盤にかかわる社会資本の助力をえて、労働過程において追加的に生み出される。また都市空間内の労働者は、単に労働過程においてだけでなく、労働力再生産過程=消費過程においても、これら社会資本が生み出す利便性のゆえに都市内に居住を拘束されるのである。もちろん、ここでは安全基盤や産業生産基盤に関しては議論を省略しているが、都市化経済はこれらが十分に整備されていることを前提としていることも忘れてはならない。

企業空間が都市化経済によって規定されているとすれば、その限界は何によってもたらされるのであろうか。これまでの経済立地論や都市経済学においては、地代がその限界をもたらすとされている。しかし、1970年代に集積の不利益が議論されたにもかかわらず、現実には東京一極集中はさらに進んでいるのである。集積の限界は、本質的には労働の集積の限界に求められるべきである。労働力を集積させる限界の第一は、なによりも不払い通勤労働時間に対する労働者の反発にともなう絶対的剰余価値の消滅にある。交通上の限界は、通勤手当や生理的限界によって形作られる。第二は相対的剰余価値の消滅にある。高い質の労働力は高い教育費の負担によってもたらされてきており、これを可能としてきたものは相対的高賃金への期待を込めた労働力再生産への投資である。しかし投資効果が決して十分でないことは、都市における人口再生産の縮小傾向で読むことができるのである。

大会準備・実行委員会

山名伸作（委員長） 秋山道雄 生田真人 石井雄二 石原照敏 加藤恵正
小杉 毅 米浪信男 高橋真一 高山正樹 田村 均
辻 悟一 中島 茂 村上雅康 森川 滋

経済地理学会第41回大会 報告要旨集

1994年3月31日発行

編集： 経済地理学会第41回大会実行委員会

発行： 経 済 地 理 学 会

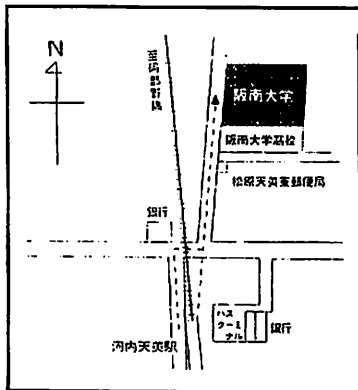
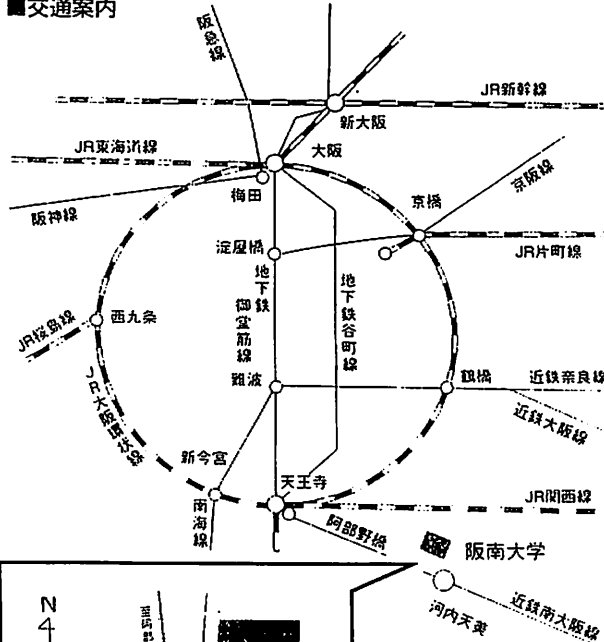
〒186 東京都国立市中2-1

一橋大学経済学部経済地理学研究室内

TEL:(0425)72-1101 内線374, FAX(0425)71-1893

会場（阪南大学）のご案内

■交通案内



●鉄道利用

【新幹線利用及び京都・神戸駅より】
新大阪駅または大阪（梅田）駅を經由して天王寺（阿部野橋）駅へはJR大阪環状線または地下鉄御堂筋線を利用。近鉄南大阪線阿部野橋駅より普通電車で12分、河内天美駅（6駅目）下車、北へ徒歩6分。

【奈良・和歌山駅より】

天王寺（阿倍野橋）駅を經由し、近鉄南大阪線阿部野橋駅より普通電車で12分、河内天美駅（6駅目）下車、北へ徒歩6分。

●車（高速道路）利用

阪神高速14号松原線三宅出口より南へ信号2つ目右折、西へ約3分。近畿自動車道または西名阪自動車道松原ICより西方約3Km。（詳細は市販の地図を御覧ください）

●航空機利用

大阪空港より空港バスであべの橋バス停。近鉄南大阪線阿部野橋駅より普通電車で12分、河内天美駅（6駅目）下車、北へ徒歩6分。

●所要時間

新大阪駅より約40分
京都駅より 約70分
神戸駅より 約65分
奈良駅より 約50分
和歌山駅より約75分

◆お問い合わせ先

阪南大学経済学部 山名 伸作・石井 雄二

〒580 松原市天美東5-4-33

TEL : 0723-32-1224 (学内内線 8304・8811)

FAX : 0723-36-2633

- ・交通関係の社会資本整備→物と人の流れの高速化
 - 物流高速化→商品移動時間節約→商品回転率を高める
 - 移動費節約=輸送手段の節約→輸送労働節約
 - 市場圏の拡大→新たな規模利益を生み出す動因
- 人流の高速化→長距離通勤→都心部への労働力集積を可能→労働力規模利益
 - ←遠距離通勤動因は住宅
 - ←地方に比較して高い賃金
 - 見かけ上の「利益」+「消費過程」での便益

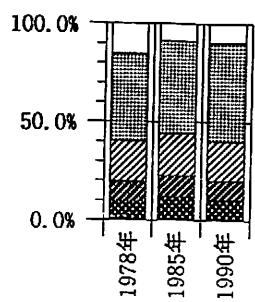
- 4-3 交流基盤としての社会資本—通信関係社会資本
- ・通信関係社会資本の整備 (例えばポケットベル)
 - 移動時間中での労働強化→相対的剰余価値生産
 - 時には支払労働時間外の拘束→絶対的剰余価値生産も
 - ・情報交流と人の交流との代替→相対的剰余価値生産の大きさ
 - イノベーション=ビジネスチャンス 例) VANは
 - ・新たな生産力としての研究開発の一般的基礎
 - ←大量の電気系情報+空間的情報→産出力の高まり→相対的剰余価値生産の源泉
- 4-4 都市生活関連社会資本
- ・労働力の質: いったん獲得されると他の多くの投資形態と違って、必ずしも時間とともに摩滅していくとは限らない←厳しい競争と多様で豊富な教育施設が存在
 - ・住宅は、安価な労働力再生産の一般的基礎
 - ・余暇は労働力の再生産

5. 日本における社会資本空間編成

6. おわりに—都市化経済の限界にふれて

- ・1970年代に集積不利益の議論 しかし東京一極集中
- ・集積の限界=労働の集積の限界
 - ←払い通勤労働時間に対する労働者の反発にともなう絶対的剰余価値の消滅
 - ←高い質の労働力は高い教育費の負担での限界=相対的剰余価値の消滅

行政投資の類型別構成

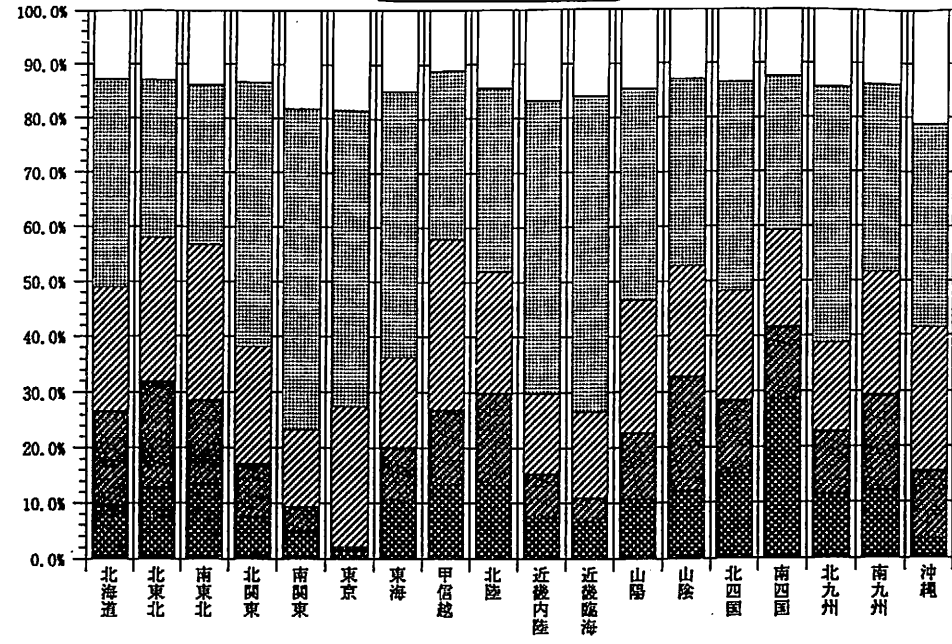


行政投	国土保	地域特	交流促	生活関	その他	合計
1978年	9.5%	10.3%	20.5%	44.5%	15.1%	100.0%
1985年	11.8%	11.0%	21.5%	47.2%	8.5%	100.0%
1990年	10.8%	9.5%	20.0%	50.0%	9.6%	100.0%

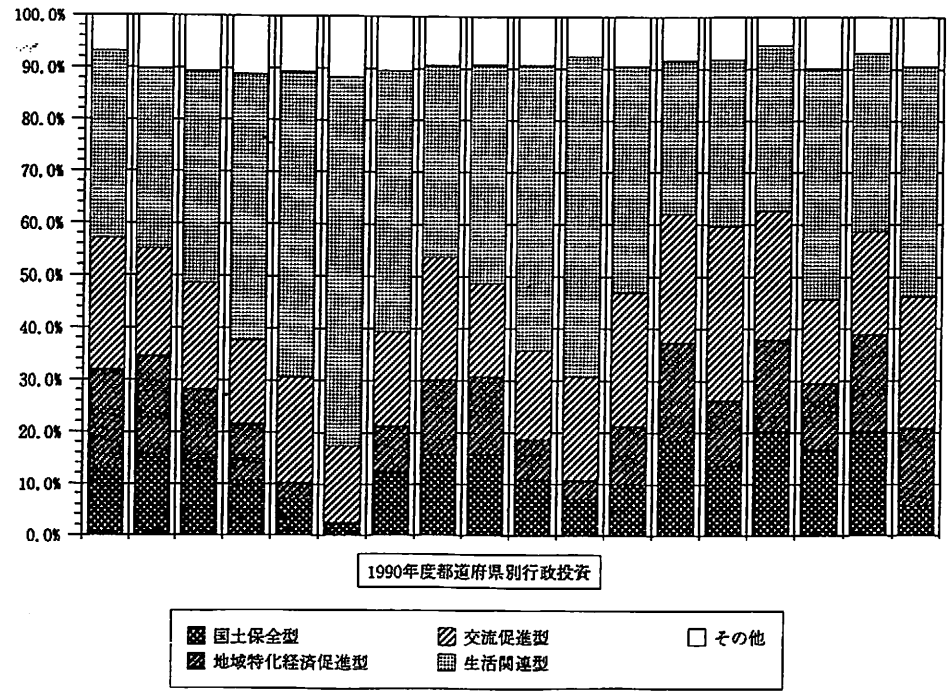
国土保全型
 交流促進型
 その他

地域特化経済促進型
 生活関連型

1978年度都道府県別行政投資



1990年度都道府県別行政投資



資料：各年度「行政投資実績」自治大臣官房地域政策室

工業分散の構造変化

— 90年代への展望 —

経済地理学会第41回大会 1994年 5月29日
(阪南大学)

九州大学経済学部 山崎 朝

I. 分析の課題

新規工場立地の地方分散、製造業企業の事業所間機能配分の再編、事業所の統廃合の動向を循環的要因、構造的要因の二つの側面から分析し、1990年代の日本経済の地域構造を展望する。

II. 循環的要因の抽出—1970年代の経験—

- (1) 新規工場立地の地方分散化
- (2) 地方圏工業生産シェアの上昇
- (3) 工業付加価値に占める現金給与総額比率の上昇
- (4) 関東、近畿を除く各地域で生産シェア上昇
- (5) 賃金格差の縮小、人口移動の逆転、地域間格差の縮小

III. 80年代後半の工場地方分散

- (1) 新規工場立地の地方分散化
- (2) 地方圏工業生産シェアの低下
- (3) 工業付加価値額に占める現金給与総額比率の低下
- (4) 北海道、近畿、中国、四国、九州の生産シェア低下
- (5) 賃金格差の拡大、人口の首都圏集中、地域間格差の拡大

IV. 90年代の動向と展望

- (1) 新規工場立地件数の激減、ゆるやかな大都市圏集中
- (2) 地方圏工業生産シェアの上昇
- (3) 工業付加価値に占める現金給与総額比率の低下
- (4) 北海道、中国、四国、九州の生産シェア上昇
- (5) 首都圏からの人口流出、地域間格差の縮小

結論

分社化、小さな本社、下請け・系列の再編、工場閉鎖、生産統合、商品点数、部品点数の削減、部品の共通化、海外からの部品調達、海外生産比率の上昇といったグローバル・リストラクチャリング、

日本型生産システムの再編成は、首都圏への人口の社会移動を抑制、人口集中をもたらさない東京の世界都市化を促進。本社機能、研究開発機能の一部は、日本国内の支社・支店、工場やアジアを中心とする統括本社、海外工場への委譲が進むであろう。

通信手段、情報処理技術の革新が管理機能の分散を支え、促進する。一方、2次以下の零細な下請け部品工場のなかには、大手工場の内製化比率の上昇、海外部品調達比率の上昇、工場閉鎖・生産統合、部品の共通化、生産品目の削減、工場の海外移転によって、その存立基盤を失い、生産縮小、閉鎖に追込まれるものもしばらくは増大するであろう。その影響は、大都市圏の機械系工業に属する零細工場に現れる。新規工場立地件数は、90年代を通して低迷するであろう。新規工場立地は大都市圏のシェアが高まるであろうが、件数は少ないであろう。大都市圏での工場閉鎖は、生産システムの再編成が一応終了する95年頃までは続くであろう。したがって、地方圏の工業生産シェアは、95年まで上昇し、以後ゆるやかに低下するか、安定して推移すると考えられる。

ただし、農村への部品、下請け工場の立地は減少し、農村の過疎化は加速されるであろう。

参考文献

- (1) 「電炉最大手の東京製鉄も少ない人員で本社業務をこなしている代表的な企業の一つである。総従業員数は93年3月末で1,480人だが、このうち本社の人員は60人に過ぎない。」日経ビジネス編『小さな本社』日本経済新聞社, 1993年, p. 13.
- (2) 「松下電器産業の家電関連商品点数は、昭和40年代の15,000点から現在の50,000点にまで増加してきた。しかし、今後は35,000点から40,000点に削減する方向である。トヨタ自動車も車型数を2割削減し、同時に部品点数も45%削減することを決定した。部品分工場の地方圏立地は、商品点数の増加ともなう部品点数の増加と関連していたと思われる。商品点数の削減、製品サイクルの長期化と部品の共通化・部品点数の削減が進むと、部品分工場の新規立地件数は、予想以上に減少していくかもしれない。また、部品の共通化は、部品生産の規模を拡大し、工場の機械化を促進するであろう」山崎朗『ネットワーク型配置と分散政策』大明堂, 1992年, p. 180.
- (3) 「1954年から1977年までの日本経済の拡大の最盛期に、製造業の数は42万9000から72万へと倍増した。同じ時期に、アメリカの製造業の数は、28万8000から35万へとほんのわずかしかなかった」D. フリードマン著, 丸山恵也監訳『誤解された日本の奇跡—フレキシブル生産の展開—』ミネルヴァ書房, 1992年, p. 12. 「大量生産は価格引き下げに関しては効率的であるけれども、需要の変化に対応するにあたっては効率的ではない。一方、フレキシブルな企業の方は、需要の変化にはうまく対応できるかもしれないが、フレキシブルな工業生産を追求することによって、低コスト生産と規模の経済を犠牲にしているといってもさしつかえない。」同上書, p. 20.
- (4) 「自動車産業が成長産業であって、もし将来も大きな利益を見込めるのであれば、部品メーカーとの信頼関係に傷をつけてそのような将来の利潤機会を失ってまで、一時の利益を得るための下請け切捨てはしないだろう。しかし、自動車産業の需要が停滞ないし低下傾向にあり、将来の利潤機会がそれほど大きくなければ、背に腹はかえられず、下請け切捨てにでることもあろう。」伊藤元重「日本的取引慣行—継続的取引の機能と評価—」伊丹敬之・加護野忠男・伊藤元重『日本の企業システム 第4巻 企業と市場』有斐閣, 1993年, p. 88.
- (5) 「景気の回復が一時的に痛みを緩和してくれるかもしれない。だが、今回の産業再編成は、景気循環的なものだけではない。世界的最適生産の確立、部品の共通化、内製化、海外からの部品調達、生産工程の単純化、商品点数の削減、製品サイクルの長期化

- といった一連の事業再構築が続くかぎり、国内工場の再編、閉鎖はまだまだ続くと考えざるをえない。そして閉鎖される工場と、すでにみてきたように、これまで日本的生産システムの底辺を支えてきた部品、下請けの零細工場なのである。」山崎朗「本格的工場閉鎖時代がやってきた」『エコノミスト』1994年 3月 8日号, p. 23.
- (6) 「世界的に日本型システムが延長されることはシステムの開放の重要な方向になる。世界的な下請け・系列を作っていくことも重要な国際化の方法である。」吉田和男『日本型経営システムの功罪』東洋経済新報社, 1993年, p. 216.
- (7) 「市場が縮小したときは、工場の地方への展開が減少し、事業再構築の動きが活発になる。」柳井雅也「生産技術の革新と企業戦略」山川充夫・柳井雅也編著『企業空間とネットワーク』大明堂, 1993年, p. 43.
- (8) 「1992年、日立製作所は輸出向けのVTR生産(約40万台)をすべてマレーシア工場に移管した」小栗正嗣・藤井一「工場が消える」『ダイヤモンド』1993年12月11日号, p. 23.
- (9) 「新たなエクセレント・カンパニーは、分権化し機敏に行動する大企業—そういう強固な信念の下、全世界約22万人の社員を平均50人のプロフィットセンターに分け、即決即断の経営を展開する。最高意思決定機関の役員会メンバーは社長以下わずか8人、本社人員171人。そんな究極の『小さな会社』を実現したのが欧州企業、ABBだ。」斎藤正一・前田隆志「ABB 即断即決、機敏な巨大企業」『日経ビジネス』1994年 1月24日号, p. 11.
- (10) 「金型製造業の景況が厳しい理由として、得意先の経営状況を指摘する企業が多く、電機、自動車、精密機器などの不況や、また、新製品開発の中止や、円高などでの海外調達、海外進出などが大きな影響を与えていることがわかる。金型の主要な最終用途別に見ると、海外進出の早い電機産業では海外での調達や海外への注文が比較的強調され、自動車産業ではより内製化を強調している」東京都中小企業団体中央会『個別企業の限界を越える経営環境—東京都における小規模金型製造業の実態調査報告書』1994年, p. 30.
- (11) 「下請中小企業では、受注品目、受注数量とも減少していると回答する企業が大幅に増え、深刻な様子がうかがえる。一方で、受注品目・数量について、『増加』すると答える企業もあり、特定の企業に集中する動きもうかがわれる。」中小企業金融公庫調査部「下請中小製造業における親企業のリストラの影響について」1994年 6月 5日.

表 1 地方圏における工場立地件数とシェア

	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975
件数	2,307	2,293	1,712	2,212	3,019	1,438	853
シェア(%)	39.4	44.7	51.8	59.3	59.3	59.5	57.4

(出所) 表 6 に同じ。

(注) 1969～1971年は沖縄県を除く。1974年に沖縄県に立地した工場数は16である。

表 2 地方圏工業のシェア

	1969	1970	1974	1975	1976	1977
工場数	29.9	30.0	30.7	30.8	30.8	30.9
工業出荷額	24.0	24.2	27.2	27.9	28.0	28.1
工場労働者数	28.9	29.4	32.0	32.4	32.5	32.4
現金給与総額	24.3	24.5	27.2	27.7	27.6	27.7
原材料使用額	23.6	24.2	27.9	28.8	29.0	28.7
工業付加価値額	23.6	23.6	25.8	26.6	26.3	26.4
有形固定資産残高	29.3	29.7	33.1	34.0	35.0	34.5

(出所) 表 7 に同じ。

(注) 1969、1970年は沖縄県を除く。有形固定資産残高は、1975年までは従業員20人以上の事業所、それ以降は従業員30人以上の事業所を対象とし、土地を含んでいる。

なお、沖縄県のシェアは1974年ですべての指標とも0.2～0.3%程度である。

表 3 工業付加価値額に占める現金給与総額の比率

	1969	1970	1974	1975	1976	1977
	35.2	35.2	38.6	44.6	42.2	42.2

(出所) 表 7 に同じ。

(注) 1969、1970年は沖縄県を除く。

表 4 現金給与総額(工場労働者)の地理的分布

	1969	1970	1974	1975	1976	1977
北海道	2.1	2.0	2.1	2.2	2.2	2.2
東北	5.0	5.1	5.9	6.1	6.2	6.4
関東	37.2	37.0	35.3	35.2	35.4	35.5
東海	15.8	15.9	16.2	16.2	16.3	16.4
北陸	2.8	2.8	2.9	2.8	2.8	2.8
近畿	22.8	22.5	21.3	21.0	20.7	20.4
中国	6.6	6.7	7.3	7.4	7.2	7.2
四国	2.2	2.2	2.6	2.6	2.6	2.6
九州	5.6	5.6	6.4	6.7	6.6	6.6

(出所) 表 7 に同じ。

(注) 1969年、1970年は沖縄県を除く。

表 5 地方圏工場労働者の賃金水準

	1969	1970	1974	1975	1976	1977
	78.8	77.9	79.4	79.9	79.5	79.9

(出所) 表 7 に同じ。

(注) 1969、1970年は沖縄県を除く。

表 6 地方圏における工場立地件数とシェア

	1980	1983	1985	1988	1989	1990	1991	1992	1993
実数	1,042	1,016	1,431	2,091	2,551	2,428	2,158	1,525	964
シェア(%)	49.7	54.7	56.4	59.1	61.4	64.2	61.6	61.8	59.0

(出所) 通産省立地公害局「平成3年工場立地動向調査(速報)」より作成。

表 7 地方圏における工場数とシェア

	1980	1985	1988	1989	1990	1991	1992
実数	131,115	131,400	132,873	130,749	134,626	136,568	133,625
シェア(%)	30.5	30.0	30.4	31.0	30.9	31.7	32.2

(出所) 通産省「工業統計表」および「工業統計速報」より作成。

(注) 従業員4人以上の事業所を対象。

表 8 地方圏工業生産のシェア

	1980	1985	1988	1989	1990	1991	1992
工業出荷額	27.7	26.4	26.1	26.2	26.0	26.4	26.9
工場労働者数	32.1	32.0	32.3	32.7	33.0	33.5	33.7
現金給与総額	27.2	26.7	26.9	27.0	27.2	27.6	28.1
原材料使用額	28.3	26.9	25.7	25.7	25.8	26.1	26.4
工業付加価値額	26.7	25.4	26.2	26.1	25.6	26.3	27.0

(出所) 表 7 に同じ。

表 9 地方圏工場の有形固定資産残高(年未現在高)シェア

	1980	1985	1987	1988	1989
	34.1	31.4	30.8	30.9	30.7

(出所) 表 7 に同じ。

(注) 従業員30人以上の事業所を対象(土地を除く)。

表 10 工業付加価値額に占める現金給与総額の割合

	1980	1985	1988	1989	1990	1991	1992
	37.6	38.3	36.7	36.0	35.9	36.2	38.0

(出所) 表 7 に同じ。

(注) 従業員4人以上の事業所。

表 11 現金給与総額(工場労働者)の地理的分布

	1980	1983	1985	1988	1989	1990	1991	1992
北海道	2.1	1.9	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8
東北	6.5	6.6	6.9	7.3	7.4	7.6	7.8	7.9
関東	36.1	36.4	36.4	36.1	36.0	35.9	35.6	35.0
東海	16.9	17.3	17.5	18.3	18.4	18.6	18.6	18.7
北陸	2.9	2.9	2.9	2.9	3.0	3.0	3.0	3.1
近畿	19.9	19.7	19.4	18.8	18.6	18.4	18.3	18.3
中国	6.8	6.7	6.6	6.4	6.4	6.4	6.4	6.5
四国	2.5	2.4	2.4	2.4	2.3	2.3	2.3	2.4
九州	6.4	6.2	6.2	6.1	6.2	6.1	6.3	6.4

(出所) 表 7 に同じ。

表 12 地方圏工場労働者の賃金水準

	1980	1983	1985	1989	1990
	78.8	77.9	77.4	76.1	75.8

(出所) 表 7 に同じ。

(注) 大都市圏工場労働者の賃金水準を100.0とする。

表12 工場数と工場従業者数の推移

	工場数	工場従業者数(人)
1950	352,448	4,260,970
1960	487,050	8,169,484
1970	652,931	11,679,680
1980	734,623	10,859,862
1990	728,853	11,788,019
1991	723,244	11,970,147
1992	694,700	11,750,375

(出所) 通産省「工業統計表」。1992年は速報値をもとに筆者推計。従業者1人以上の工場を対象。

表13 規模別工場数(1991年、1992年)

従業者数(人)	工場数		減少数	減少率
	1991	1992		
1~3	292,830	* 279,591	* 13,239	* 4.5%
4~9	234,814	224,198	10,616	4.5%
10~19	88,134	85,156	2,978	3.4%
20~29	45,797	44,787	1,010	2.2%
30~49	23,777	23,412	365	1.5%
50~99	21,336	21,150	186	0.9%
100~299	12,619	12,472	147	1.2%
300以上	3,937	3,934	3	0.1%
合計	723,244	694,700	28,544	3.9%

(出所) 表12に同じ。1992年の1~3人規模の工場数は、4~9人の減少率をそのまま適用した数値である。

表14 工場減少率の高い都道府県(1991~1992年)

1	東京都	6.5%
2	神奈川県	5.9%
3	埼玉県	5.6%
4	京都府	5.4%
5	千葉県	4.2%
6	三重県	3.7%
7	岡山県	3.6%
8	大阪府	3.6%
9	群馬県	3.6%
10	徳島県	3.6%
	全国平均	3.56%

(注) 従業者4人以上の工場を対象。
(出所) 表12に同じ。

第41回経済地理学会大会
於 阪南大学
1994年5月29日

第41回経済地理学会大会

29/05/94

企業の空間組織再編と分工場経済の今後

加藤 恵正 (神戸商科大学)

企業の空間組織再編と分工場経済の今後

1. はじめにー問題の所在ー
 - (1) 大阪湾ベイエリアの変貌ーわが国工業地域の再編ー
 - (2) 分工場経済の定義
 - (3) 本研究の目的
2. わが国分工場経済の実態
 - (1) 既往統計からみた分工場経済の現況と推移
 - (2) 企業データ集計による分工場の地域分布
3. 分工場経済の分析視角
 - (1) 既往研究の成果と問題点ーExternal Control と地域の衰退ー
 - (2) 企業の空間組織再編の新たな視点
 - (3) 資源配分と取引様式の選択
4. 動的取引モードの構造と変化
 - (1) 動的取引モードの構造ー垂直的取引と水平的取引ー
 - (2) 動的取引モードの形成と集積のタイプ
5. 動的取引モードと取引費用
 - (1) 企業組織と事業所行動からみた取引様式の選択
 - (2) 継続的取引と中間組織
 - (3) 動的取引モードと取引様式
ー動的取引モードの分析枠組みー
6. 動的取引モード形成からみた分工場経済
滋賀県を事例として
7. 分工場経済再編のための政策課題

加藤 恵正

神戸商科大学商経学部経済学科

大阪湾ベイエリア立地事業所の業務機能

業 務 機 能	回答事業所数及び構成比率				伸び率 (B)÷(A) (倍)
	昭和50年頃	比率	平成3年	比率	
	事業所数(A) (所)	(%)	事業所数(B) (所)	(%)	
本社・管理機能	330	34.8	356	37.6	1.1
研究開発機能	138	14.6	188	19.8	1.4
試作・加工機能	126	13.3	151	15.9	1.2
生産機能	465	49.1	456	48.1	1.0
営業・販売・サービス機能	354	37.3	376	39.7	1.1
運輸・流通・倉庫機能	326	34.4	344	36.3	1.1
教育・研修機能	67	7.1	105	11.1	1.6
展示機能	20	2.1	37	3.9	1.9
その他の機能	25	2.6	27	2.8	1.1

(注) 昭和50年頃以降に立地した事業所については、立地時点との比較。

出典：近畿通産局「大阪湾岸地域の産業振興に関する立地事業所アンケート調査」、1992年。

尼崎南部臨海地域立地事業所における 製品開発等の実績と見通し

事業所類型※		過去5年間の実績と 今後5年間の見通し		
		A	B	C
技術革新のタイプ	実績	22.2	-71.4	-87.5
	見通し	55.5	14.3	-87.5
従来分野での新製品開発	実績	77.8	-14.3	-12.5
	見通し	66.7	42.9	-50.0
従来製品の改善・改良	実績	77.8	42.8	-37.5
	見通し	77.8	42.9	-25.0
生産技術の改善・改良	実績	88.9	71.4	-62.5
	見通し	77.8	71.4	25.0
平均	実績	66.6	7.1	-40.6
	見通し	77.7	42.8	-31.2

※事業所類型

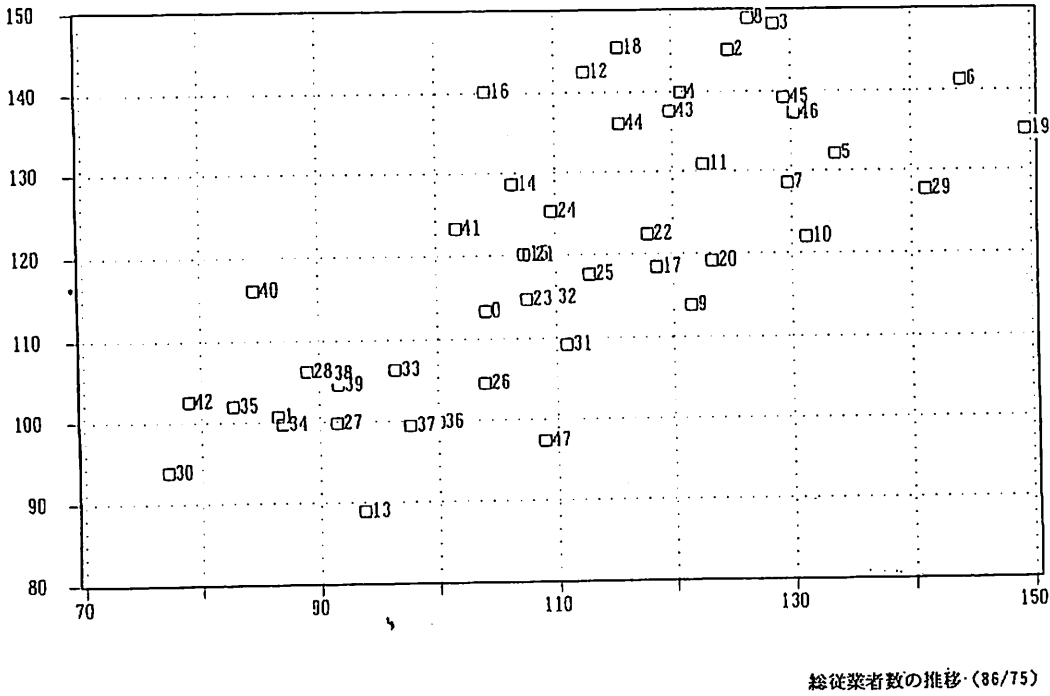
企業組織	R&D部門	研究・開発・試作等の 部門あり	定常的に研究・開発等 の部門はもっていない
	自社工場あり	A (18社)	B (7社)
自社工場なし	—		C (16社)

得点算出方法：実績、見通しのおおのについて「あり」と回答した場合+1点、「なし」と回答した場合-1点とし、この合計を1企業当たり得点(×100)とした。

加藤 恵正「OIA (Old Industrial Area) の衰退と再編」西岡久雄・松橋公治編「産業空間のダイナミズム」1990年。



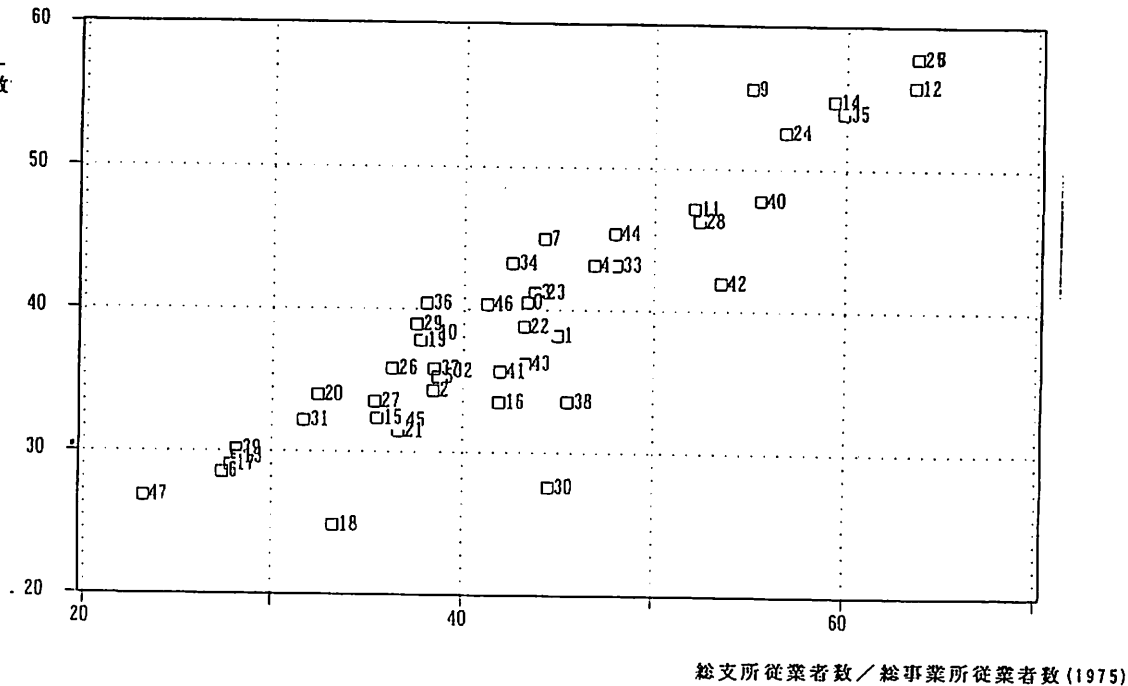
単一事業所従業員数の推移 (86/75)



- 1 北海道
- 2 青森県
- 3 岩手県
- 4 宮城県
- 5 秋田県
- 6 山形県
- 7 福島県
- 8 茨城県
- 9 栃木県
- 10 群馬県
- 11 埼玉県
- 12 千葉県
- 13 東京都
- 14 神奈川県
- 15 新潟県
- 16 富山県
- 17 石川県
- 18 福井県
- 19 山梨県
- 20 長野県
- 21 岐阜県
- 22 静岡県
- 23 愛知県
- 24 三重県
- 25 滋賀県
- 26 京都府
- 27 大阪府
- 28 兵庫県
- 29 奈良県
- 30 和歌山県
- 31 鳥取県
- 32 島根県
- 33 岡山県
- 34 広島県
- 35 山口県
- 36 徳島県
- 37 香川県
- 38 愛媛県
- 39 高知県
- 40 福岡県
- 41 佐賀県
- 42 長門県
- 43 熊本県
- 44 大分県
- 45 宮崎県
- 46 鹿児島県
- 47 沖縄県

都道府県別にみた会社従業員数の推移 (1975-1986)

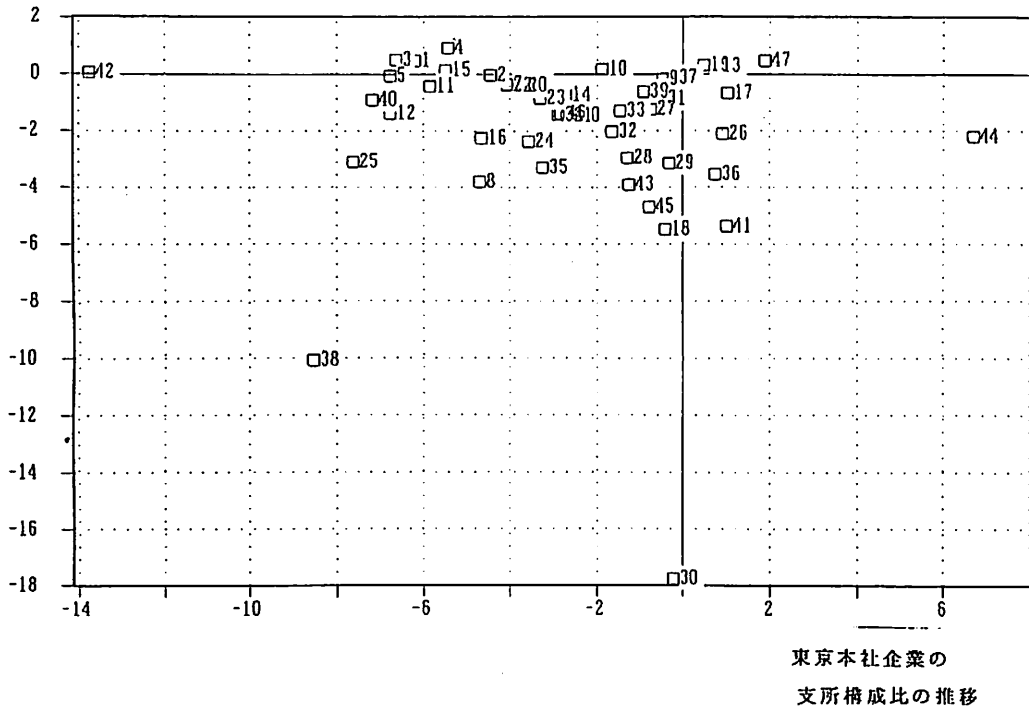
総支所従業員数 / 総事業所従業員数 (1986)



- 1 北海道
- 2 青森県
- 3 岩手県
- 4 宮城県
- 5 秋田県
- 6 山形県
- 7 福島県
- 8 茨城県
- 9 栃木県
- 10 群馬県
- 11 埼玉県
- 12 千葉県
- 13 東京都
- 14 神奈川県
- 15 新潟県
- 16 富山県
- 17 石川県
- 18 福井県
- 19 山梨県
- 20 長野県
- 21 岐阜県
- 22 静岡県
- 23 愛知県
- 24 三重県
- 25 滋賀県
- 26 京都府
- 27 大阪府
- 28 兵庫県
- 29 奈良県
- 30 和歌山県
- 31 鳥取県
- 32 島根県
- 33 岡山県
- 34 広島県
- 35 山口県
- 36 徳島県
- 37 香川県
- 38 愛媛県
- 39 高知県
- 40 福岡県
- 41 佐賀県
- 42 長門県
- 43 熊本県
- 44 大分県
- 45 宮崎県
- 46 鹿児島県
- 47 沖縄県

従業員数から見た Branch Economy の変容 (1975-1986)

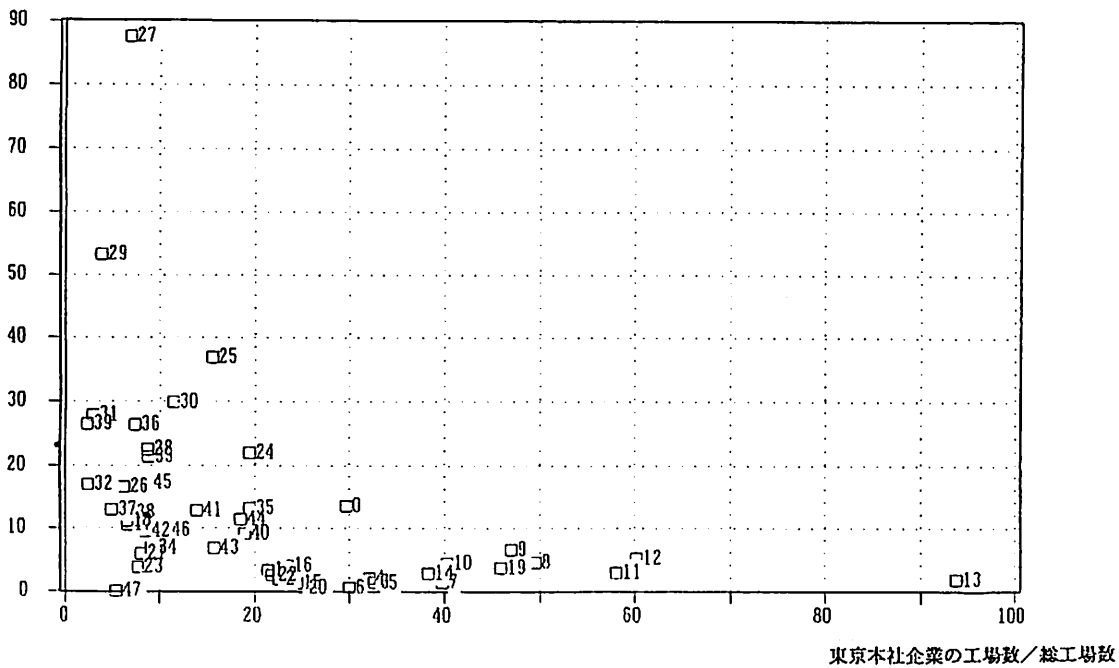
大阪本社企業の支所構成比の推移



- 1 北海道
- 2 青森県
- 3 岩手県
- 4 宮城県
- 5 秋田県
- 6 山形県
- 7 福島県
- 8 茨城県
- 9 栃木県
- 10 群馬県
- 11 埼玉県
- 12 千葉県
- 13 東京都
- 14 神奈川県
- 15 新潟県
- 16 富山県
- 17 石川県
- 18 福井県
- 19 山梨県
- 20 長野県
- 21 岐阜県
- 22 静岡県
- 23 愛知県
- 24 三重県
- 25 滋賀県
- 26 京都府
- 27 大阪府
- 28 兵庫県
- 29 奈良県
- 30 和歌山県
- 31 鳥取県
- 32 島根県
- 33 岡山県
- 34 広島県
- 35 山口県
- 36 徳島県
- 37 香川県
- 38 愛媛県
- 39 高知県
- 40 福岡県
- 41 佐賀県
- 42 長門県
- 43 熊本県
- 44 大分県
- 45 宮崎県
- 46 鹿児島県
- 47 沖縄県

東京・大阪本社企業による Branch Economy 化の推移 (1975-1986)

大阪本社企業の工場数/総工場数



- 1 北海道
- 2 青森県
- 3 岩手県
- 4 宮城県
- 5 秋田県
- 6 山形県
- 7 福島県
- 8 茨城県
- 9 栃木県
- 10 群馬県
- 11 埼玉県
- 12 千葉県
- 13 東京都
- 14 神奈川県
- 15 新潟県
- 16 富山県
- 17 石川県
- 18 福井県
- 19 山梨県
- 20 長野県
- 21 岐阜県
- 22 静岡県
- 23 愛知県
- 24 三重県
- 25 滋賀県
- 26 京都府
- 27 大阪府
- 28 兵庫県
- 29 奈良県
- 30 和歌山県
- 31 鳥取県
- 32 島根県
- 33 岡山県
- 34 広島県
- 35 山口県
- 36 徳島県
- 37 香川県
- 38 愛媛県
- 39 高知県
- 40 福岡県
- 41 佐賀県
- 42 長門県
- 43 熊本県
- 44 大分県
- 45 宮崎県
- 46 鹿児島県
- 47 沖縄県

東京・大阪本社企業による分工場支配

(出典：1990年「工場通覧」)

シェフィールドにおける工場閉鎖, 1979-1988

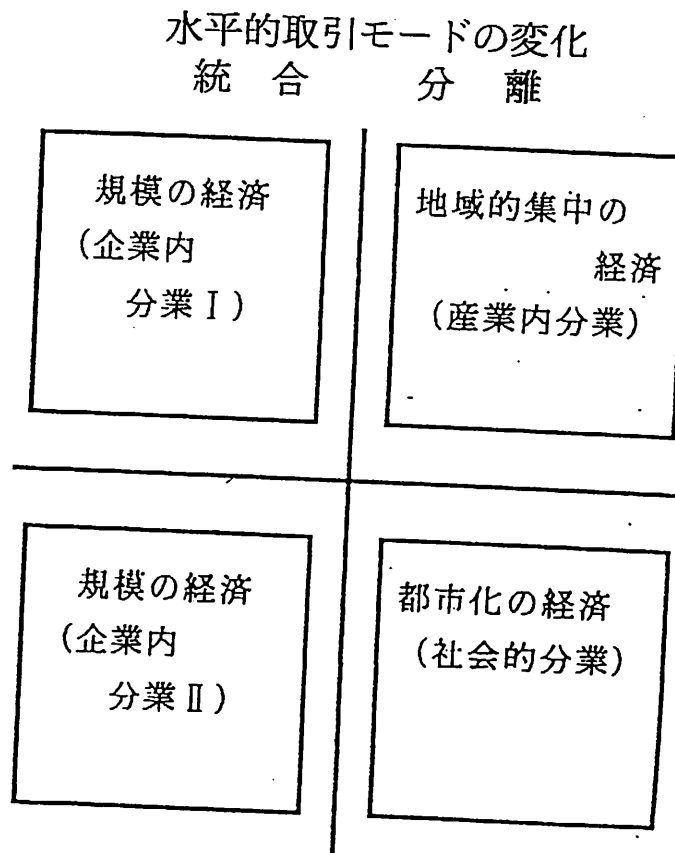
閉鎖のタイプ 工場数

全閉鎖数	77
シェフィールド市内移転	5
シェフィールド市外移転	5
単一工場企業の閉鎖	8
複数工場保有企業の閉鎖	59
当該事業撤退による閉鎖	11
複数工場保有企業の選択的閉鎖	48
シェフィールド市内他工場への統合	28
英国内他都市所在工場への統合	20

出典: H. D. Watts, 1991, "Plant closures, multilocational firms, and the urban economy: Sheffield, UK", Environment and Planning A, Vol. 23, PP. 37-58.

動的取引モード形成の分析枠組み
- Dynamic Vertical-Horizontal Disintegration -

垂直的取引モードの変化
統合
分離



2 要素ベクトル

純粹市場取引

(M1, M2)

純粹組織取引

(O1, O2)

第一要素：「企業組織行動」原理

第二要素：「事業所行動」原理

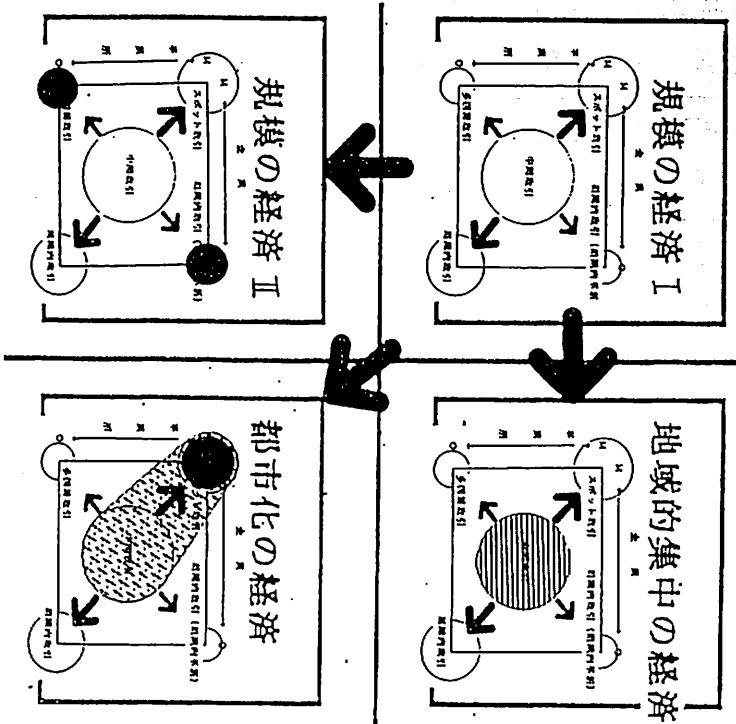
内部組織における企業行動類型

—新規事業進出の場合—

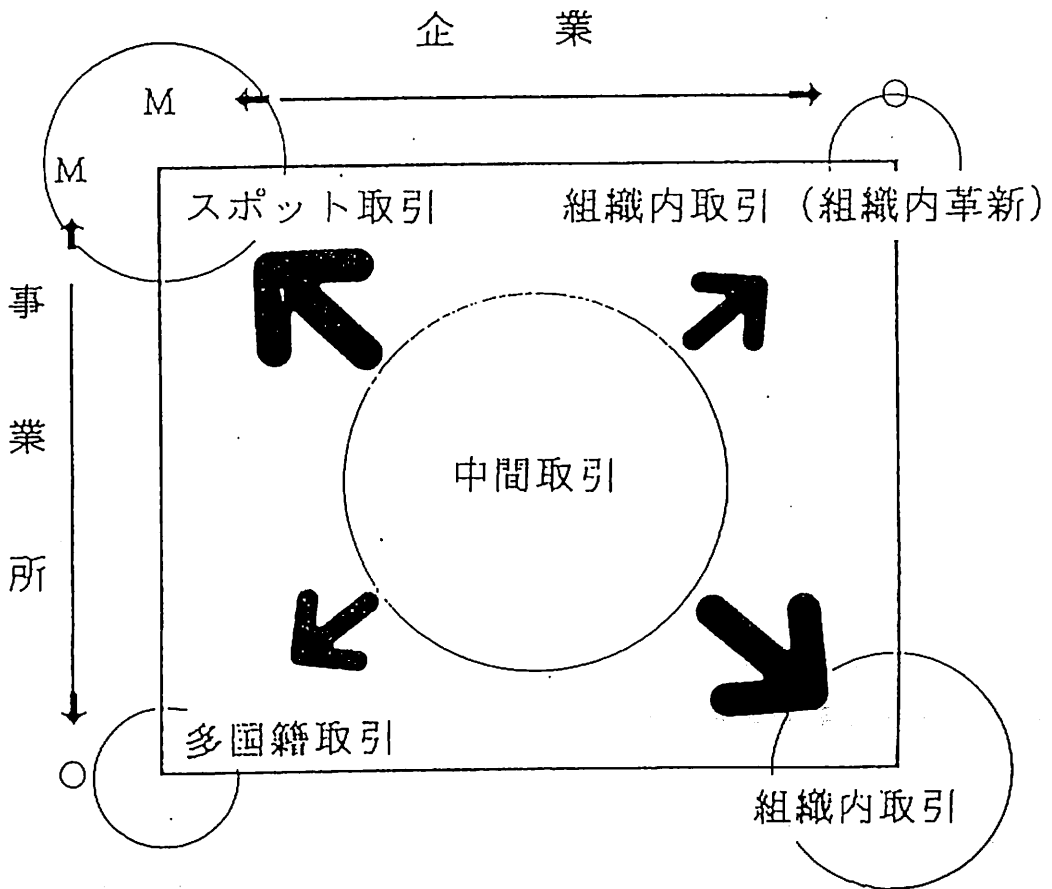
企業 事業所		市場 ←————→ 組織		
		分 社	内 部	合 併
市場 ↑ ↓ 組織	外部	A	D	G
	内部	B	E	H
	本社	C	F	I

動的取引モード形成の分析枠組み
 — Dynamic Vertical-Horizontal Disintegration —

水平的取引モードの変化
 統合 分離



垂直的取引モードの変化
 分離 統合



1986年以降工場機能を海外へ一部移転した工場のプロフィール

(1) 従業者規模別にみた円高による海外機能移転工場のプロフィール

従業者規模		29未満	30-99	100-299	300-999	1,000以上	計
海外へ機能を移転した分工場(タイプA)	実数	1	7	5	12	4	29
	構成比	3.4	24.1	17.2	41.4	13.8	100.0
機能移転のない分工場(タイプB)	実数	22	91	61	15	7	196
	構成比	11.2	46.4	31.1	7.7	3.6	100.0
機能移転のない「単独」工場(タイプC)	実数	44	102	38	4	0	188
	構成比	23.4	54.3	20.2	2.1	0.0	100.0

(2) 業種別にみた円高による海外機能移転工場のプロフィール

業 種		1	2	3	4	5	6	7	計
タイプA	実数	7	2	4	10	4	0	2	29
	構成比	24.1	6.9	13.8	34.5	13.8	0.0	6.9	100.0
タイプB	実数	63	75	20	23	8	2	5	196
	構成比	32.1	38.3	10.2	11.7	4.1	1.0	2.6	100.0
タイプC	実数	54	73	25	25	4	3	4	188
	構成比	28.7	38.8	13.3	13.3	2.1	1.6	2.1	100.0

- 注) 1. 基礎素材型産業(化学, 石油製品, 窯業, 鉄鋼業, 非鉄金属, 金属製品)
 2. 生活関連産業(食料品, 繊維, 衣料, 木材, 家具, バルブ, 出版, プラスティック, ゴム製品, なめし皮, その他)
 3. 一般機械器具製造業
 4. 電気機械器具製造業
 5. 輸送用機械器具製造業
 6. 精密機械器具製造業
 7. 不明

(3) 1986年以降における従業者数の推移

従業者数の変化		増加傾向	変わらない	減少傾向	計
タイプA	実数	19	5	5	29
	構成比	65.5	17.2	17.2	100.0
タイプB	実数	68	63	60	196
	構成比	34.7	32.1	30.6	100.0
タイプC	実数	56	57	71	188
	構成比	29.8	30.3	37.8	100.0

注) 計には不明を含んでいる。

(4) 従業者数増加の理由 (複数回答)

従業者増加の理由		1	2	3	4	5	6	7	8	計
タイプA	実数	19	12	5	2	1	0	2	0	19
	構成比	100.0	63.2	26.3	10.5	5.3	0.0	10.5	0.0	100.0
タイプB	実数	63	33	11	15	0	2	1	2	68
	構成比	92.6	48.5	16.2	22.1	0.0	2.9	1.4	2.9	100.0
タイプC	実数	53	33	11	18	6	1	0	2	56
	構成比	94.6	58.9	19.6	32.1	10.7	1.8	0.0	3.6	100.0

- 注) 1. 生産量の増大
 2. 製造品目の増加
 3. 新規事業への参入
 4. 他企業からの受注量の増加
 5. 従業員をパートに転換
 6. 工場の統廃合による
 7. 外国人労働者の研修
 8. その他

(5) 1986年以降における設備投資内容（得点化値）

設備投資内容	1	2	3	4	5	6	投資工場数
タイプ A	96.5	93.1	103.4	58.6	65.5	3.4	29
タイプ B	87.9	67.2	96.1	41.5	55.7	1.0	183
タイプ C	83.0	62.4	77.5	36.3	46.6	5.4	188

- 注) 1. 既存製品増産のための生産能力の拡張
 2. 新製品生産のための生産能力の拡張
 3. 合理化投資
 4. 環境問題への対応
 5. 労働環境の改善
 6. その他

企業内における当該分工場の役割とその変化（複数回答）

当該分工場の役割	第1次調査		第2次調査	
	実数	構成比	実数	構成比
主要製品の製造ラインの一部を担当	62	30.8	56	25.1
他工場とは異なる特定の製造品目に専門化	85	42.3	90	40.4
他工場と同一の製品の増産に対応	41	20.4	46	20.6
製品市場の地域分割に対応した共通品目の製造	50	24.9	61	27.4
その他	3	1.5	9	4.0
計	201	100.0	223	100.0

当該分工場の企業内他工場と比較しての特色

当該分工場の特色	第1次調査		第2次調査	
	実数	構成比	実数	構成比
製品1個あたり付加価値(高い)	43	21.1	44	19.8
製品の転換(進んでいる)	46	22.5	45	20.3
多品種・小ロット生産の傾向(強い)	113	55.4	108	48.6
受注生産のウエイト(高い)	40	19.6	38	17.1
修理・サービス業務のウエイト(高い)	11	5.4	13	5.9
仕上・組立業務のウエイト(高い)	53	26.0	51	23.0
最新機器の導入状況(早い)	49	24.0	69	31.1
設計・デザイン業務のウエイト(高い)	15	7.4	28	12.6
研究開発業務のウエイト(高い)	28	13.7	39	17.6
計	204	100.0	222	100.0

企業内における企画・設計機能とその所在

(構成比=%)

所 在	本社、 工場、 業	本社、 親企 業	当該工場と 本社、 工場、 親企 業との共同	ほとんど当 該工場	その他	計	
							実数
第1回調査結果(一九八四年)	商品企画	実数	115	54	14	10	201
		構成比	57.2	26.9	7.0	5.0	100.0
	製品設計	実数	95	41	44	15	201
		構成比	47.3	20.4	21.9	7.5	100.0
	試 作	実数	35	67	83	10	201
		構成比	17.4	33.3	41.3	5.0	100.0
	工程設計	実数	39	39	110	5	201
		構成比	19.4	19.4	54.7	2.5	100.0
	生産計画	実数	36	64	93	6	201
		構成比	17.9	31.8	46.3	3.0	100.0
第2回調査結果(一九九一年)	商品企画	実数	100	62	37	12	231
		構成比	43.3	26.8	16.0	5.2	100.0
	製品設計	実数	78	68	58	12	231
		構成比	33.8	29.4	25.1	5.2	100.0
	試 作	実数	33	70	107	7	231
		構成比	14.3	30.3	46.5	3.0	100.0
	工程設計	実数	27	57	130	1	231
		構成比	11.7	24.7	56.3	0.4	100.0
	生産計画	実数	25	66	125	5	231
		構成比	10.8	28.6	54.1	2.2	100.0

企業空間と社会資本

山川 充夫 (福島大学)

1. はじめに

- ・日本経済の地域構造
産業地帯別構成→機能地域別構成
流通過程を媒介→生産過程を媒介
発展途上国型→先進国型
- ・企業空間：生産過程を機軸とする地域編成
ミクロ次元での機能別空間配置；中枢管理機能～研究開発～試作機能～量産機能
→マクロ的次元における空間システムの編成を直接的に規定
- ・新たな形態での集積利益の発生
ミクロ次元：範囲の経済、ネットワーク経済→マクロ次元：都市化経済
- ・第1の課題：都市化経済の利益の源泉
- ・第2の課題：企業空間→都市化経済を支える社会資本の性格→社会資本空間的編成

2. 集積経済に関する若干の議論

2-1 A. Weberの「社会的集積」

- ・工業集積論：輸送費を軸とする生産集積論
集積因子+分散因子→ネットワーク型集積
生産工程結合議論の逆用=生産工程の分割可能条件は
- ・集積因子…低次段階と高次段階：違いは、高次には4点目の「一般費」低下の追加。
しかし社会的集積の本質的要因ではない
- ・「現実における発展傾向」
 - ①人口密度の上昇と運賃率の低下とが近代の発展傾向→高次集積
 - ②機械作業による人間労働の代替、機械の加工価値による労働の加工価値の代替
 - ③複合的な作用が偶然的集積から社会的集積へ展開→労働地における人間の労働力の特定の集積法則に基づいて展開するところの「社会的集積」形態

2-2 E. M. Hoover「都市化の経済」

- ・Hoover集積論：生産集積→流通集積
←輸送費に「漸減的運賃表」と「荷役費」とを挿入→流通拠点に「結合の利益」
- ・学ぶもの
 - ①「結合の利益」の逆用で流通集積の発生→生産工程分割を空間的分散
→A. Weber「生産工程結合」の理論的証明→企業空間への展開
さらにHooverの輸送手段（トラック）・エネルギー（電気）への言及
→社会資本の性格
 - ②製靴業研究：流通集積の発生→生産工程空間分割と労働の質
→社会的集積に労働の質の挿入→都市化経済への展開を可能
しかしHooverは、地域特化経済と都市化経済との区別には弱い言及のみ

Hooverの都市化経済は第二の最適生産規模の経済=外部経済

- ・展開方向は第二の最適生産規模をもたらす社会的集積の内容=都市化経済の源泉
地域構造論と企業空間論との対比
→都市化経済の源泉探究の視点を取奪から搾取へ転換すること
- 2-3 D. Harveyの資本蓄積法則と建造環境
 - ・都市空間：空間的に個別性を持った資源の複合体、半永久的な資源システム
 - ・Harveyの搾取についての重要な論点→都市化経済の源泉の一つを解明
第二の搾取として消費過程における「搾取」
労働がもつ能力の余剰
→労働力の質は相対的剰余価値生産にかかわる
→しかし都市化経済の価値源泉は労働の「搾取」に求める必要
→都市空間における労働の搾取=都市における剰余価値生産
→どのような剰余価値に依存するか

3. 都市化経済の価値源泉

3-1 不払い通勤労働は絶対的剰余価値の源泉

- ・報告者の反省：都市化経済は産業創造型経済、しかし源泉の説明なし
生産手段の集積は所詮、費用節約型である
- ・そこで労働力に社会的集積の利益の源泉を求める
通勤労働時間に対する不払いから発生する絶対的剰余価値を源泉
都市圏内総通勤労働時間→社会的集積の利益額に相当
通勤手当は商品における移動費と同様に、労働力価値を高める作用
しかし通勤手当は通勤労働に対する支払いではない
労働者に対して労働対価として支払われるものではない。

3-2 交流労働は相対的剰余価値の源泉

- ・移動によって高められた労働力は相対的剰余価値の源泉
←研究開発等←新知識や技術をより安価・短時間で修得←交流=学習
- ・Harveyのイノベーション論

4. 剰余価値生産を強化する諸社会資本

4-1 社会資本の類型（行政投資での分類）

- ①国土保全型社会資本：集積経済とは直接の関係はもたないが、これがなければ経済活動そのものが根底から突き崩されてしまう性格
治山治水、海岸保全、災害復旧などが入る。
- ②地域特化経済を直接的に支える役割を果たす社会資本
農林水産、工業用水、電気、ガス、と畜場、観光施設、その他（造林）
- ③交流基盤：都市化経済を外枠から支持する社会資本
国道道、港湾、空港、鉄道、軌道、自動車運送、船舶、港湾整備、有料道路
- ④都市化経済を直接的に支える役割を果たす生活関連の社会資本
市町村道、街路、都市計画、住宅、環境衛生、厚生福祉、文教施設、失業対策、官庁官繕、地下鉄、病院、市場、宅地造成、公共下水道、駐車場

4-2 交流基盤としての社会資本—交通関係社会資本について