

<b>Title</b>	東アジアの都市間競争と産業集積
<b>Author</b>	田坂 敏雄
<b>Citation</b>	季刊経済研究, 27 卷 4 号, p.1-27.
<b>Issue Date</b>	2005-03
<b>ISSN</b>	0387-1789
<b>Type</b>	Departmental Bulletin Paper
<b>Textversion</b>	Publisher
<b>Publisher</b>	大阪市立大学経済研究会
<b>Description</b>	
<b>DOI</b>	

Placed on: Osaka City University

## 東アジアの都市間競争と産業集積

田坂敏雄

はじめに

### I. 都市間競争とは何か

#### 1. 都市間競争と企業、および政府の役割

- (1) 都市間競争と企業間競争
- (2) 都市間競争と「競争国家」
- (3) まとめ

#### 2. 都市間競争の形態：ヨーロッパと東アジアの比較

### II. 東アジアの都市間競争と産業クラスター戦略

#### 1. 東アジアの都市間競争

- (1) 都市間競争の要因

- (2) 都市の競争優位を決定する要因

- (3) 競争の領域単位

#### 2. 東アジア「競争国家」の産業クラスター戦略

### III. 東アジア都市回廊と産業集積

#### 1. 東アジアの産業集積

- (1) 産業集積の類型
- (2) 東アジアの産業集積：珠江デルタと東南アジアの比較
- (3) 東南アジアのネットワーク型産業集積

#### 2. 東アジアの都市間ネットワーク

はじめに

グローバリゼーションは、「物理的な距離」の圧縮を通じて「時空間の収縮」(D. ジャネル)を引き起こすが、時空間の収縮は決して均等ではなく、ある地点間では収束するが他の地点間では拡大する。グローバリゼーションの作用力はまた、「時空間の収縮」だけにとどまらない。むしろ、その本質は「社会的制度的な距離」を圧縮し「国境の透過性」を限りなく高めるところにある。東アジアでは、IMFや世界銀行が強制した「構造改革」に始まり、今日では「競争国家」の東アジア地域主義によって「国際的な経済規範（新自由主義）」が浸透する。ポスト・フォードイズム時代には、ウェストファリア国際秩序の前提であった、国民国家同士の関係が後退し、代わって都市間同士の関係が露出する。時空間の収束した結節点（ハブ都市）に情報が集まり、投資が流入する。モノ・カネ・ヒトの流れは、もはや国家間の結び

つきではなく、都市間のネットワークに沿って動くようになる。都市は「競争的行為者」として立ち現れ、そのフローの結節点を確保すべく「場所をめぐる勝ち抜き戦」に参戦する。そして、「競争国家」は、都市の競争優位を勝ち取るために、「システムとしてのダイヤモンド」(M. ポーター)の構築を支援する。

本稿は、東アジアの都市間競争を分析するための枠組みや、基礎的な概念を解説することを課題とする。まず、都市間競争とは何か、都市間競争は企業間競争や国家間競争とどのように関連するのかを考える。つづいて、東アジアに特徴的な、競争要因と競争単位について解説し、東アジアの「競争国家」の産業クラスター戦略についても概説する。そして、東アジアの都市間競争の基礎過程をなす産業集積とサービス・リンクスのネットワークの特徴を分析する。

## I. 都市間競争とは何か

### 1. 都市間競争と企業、および政府の役割

#### (1) 都市間競争と企業間競争

最初に、「都市間競争」とは何かについて考えてみよう。都市間競争という捉え方に異議を唱えている経済学者の一人に、P. クルーグマンがいる。彼は、競争するのは領域(都市)ではなく、企業だけであると主張する。たとえば、東アジアのハブ都市をめぐる議論のなかで、しばしば大阪と上海が比較されることがある。これをクルーグマン流にいうなら、大阪と上海が都市として競争しているのではなく、そこに立地する企業同士が競争しているのだということになる。これに対して、R. カマーニは、4点にわたってクルーグマンに反駁し、次のように結論づけている。「都市は本質的には公共財や外部性の集積であり、相互作用や地域の相乗効果を高める役割を果たし、また都市から選出された行政機関には政治的説明責任や代表制がある。」(カマーニ, R., 2004: p.119)

カマーニの議論は必ずしも明解ではないが、2つの論点に要約できるのではないかと考える。すなわち、第1に、都市はグローバルな舞台における「競争的行為者」であると主張する。都市は、企業の立地選択に一方的に晒される対象ではなく、自らの利益のために企業を誘致・確保しようとする経済主体(労働者、下請け企業、サプライヤーなど)によって構成された社会である。彼らはすべて、他の都市との価格・賃金競争や、行政機関を巻き込んだ直接・間接的手段を通じたサービスの質の競争を展開している。この意味で、都市は「競争的行為者」として、グローバル市場で「立地」を売買しているのである。

第2に、都市は「相互作用や地域の相乗効果を高める役割」をもつ場であると規定する。「相互作用や地域の相乗効果を高める役割」とは、地域固有の「特殊な資源」「地域環境」によって提供される「非売買的相互依存」(M. ストーパー)のことである。企業は、政府によ

って供給される公共財（人的資本や社会的間接資本）への依存を強めるだけでなく、企業の競争力と創造力を高める「非売買的相互依存」にますます依拠するようになる。この「非売買的相互依存」とは、M. ポーターのいう「産業クラスター」に他ならない。そこで、ポーターに従って、企業間競争と立地の関係について、もう少し踏み込んでみよう（ポーター、M., 1999：第2章）。

これまで、企業の競争力はもっぱら費用をいかに抑えるかにかかっていると思われた。この考え方では、生産要素の相対的な優位が決定的な要因であり、あるいはせいぜい規模の経済がすべてであった。しかし、グローバル化の中で、生産要素そのものの重要性が低下し、かつ容易に調達することができるようになった。この結果、競争優位を決定する鍵は、特定の立地においてその生産要素を利用しグレードアップできるかどうかにかかっている。つまり、企業の生産性にかかっている。企業の生産性は、その企業が立地するビジネス環境の質から強い影響を受ける。ビジネス環境は、要素（投入資源）条件、企業戦略と競合関係、需要条件、そして産業クラスター（関連産業・支援産業）の、4つの要因によって左右される。この4つの要因を野球の「ダイヤモンド」に喩えれば、ホームベースに当たるのがクラスターである。クラスター（産業集積）とは、ある特定分野に属し、相互に関連した企業や組織からなる地理的に近接した集団である。これらの企業や組織は、共通性と補完性によって結ばれている。

このクラスターは3つの形で競争に影響を与える。①クラスターを構成する企業や産業の生産性を向上させる。②クラスター内の企業や産業がイノベーションを進める能力を強化し、それによって生産性を成長させる。③新規事業の形成を刺激し、クラスターを拡大する。クラスターが競争に影響を及ぼす3つの要因において、いずれも「人間同士のつきあい」「直接に顔を合わせたコミュニケーション」「個人や団体のネットワークを通じた相互作用」に依存する。

要するに、企業の競争力は企業の内部や業界の内部で生じるよりも、企業が立地する都市のダイヤモンド、なかんずく産業クラスターによって左右される。都市はたんなる「容れ物」ではなく、競争優位のダイヤモンドを準備することによって企業間競争を左右する。それゆえ、都市間競争とは、立地の優位性をめぐる競争として現れる。以上が、ポーターの競争戦略論の援用から得られる結論である。

## （2）都市間競争と「競争国家」

このようなグローバルな都市間競争と企業間競争において、政府はどのような役割を果たすべきか。ポーターによると、政府は、マクロ経済政策よりも、また特定の産業政策よりも、ミクロ経済レベルに焦点を当てて、クラスター政策を採用すべきだと主張する。政府の政策の最優先課題は、まずクラスターの存在を認識し、イノベーションとグレードアップを阻む

障害を排除し、規制を緩和して効率性を高めることである。また、全般的な事業環境を改善するだけでなく、個々のクラスターに影響を与えるような政策と制度を評価し、必要に応じてそれを構造改革すべきであるという（ポーター、1999：pp.134-147）。では、このようなクラスター政策を採用する政府は、どのような性格の政府であろうか。

J. ヒルシュは、政治学、国家論の観点から、ポスト・フォーディズム的資本主義国家の性格を分析している。ヒルシュによれば、グローバリゼーションの中で、「立地点確保」がすべての諸国家における優先的な政治目標となり、資本主義国家はフォーディズム的「安全保障国家」（＝福祉国家＋官僚制的統制・監視国家）から「国民的競争国家」に転換するという。この「競争国家」は、すべての政策を動員して資本のための「立地点確保」に邁進する。ヒルシュは、競争国家の登場の論理をおおよそ以下のように説明している（ヒルシュ、J., 1998：第3章）。

グローバル化により、企業の競争条件は決定的に変化した。グローバルな市場での競争力は、有利な要素費用だけによって決まることはなく、体系的合理化を土台として高い生産性を獲得できるかどうかによって決まるようになる。その前提をなしているのが「非常に複雑な枠組み条件システム」（ポーターのいう「ダイヤモンド」）である。グローバルな資源活用（世界規模の最適調達戦略）と生産の国際化という戦略は、「ダイヤモンド」が構造化された「空間」を自由に利用できることに基づいている。これらの「空間（立地のダイヤモンド）」は、企業戦略によって選択的に利用され、相互に結びつけられる。

しかし、これらの「空間」は、任意に創り出されるものではなく、むしろその発展において特定の政治的・文化的・社会的な前提条件や伝統と結びついている。多国籍企業の競争の源泉である「空間」の有り様は、政府の産業政策やテクノロジー政策その他によって形成されたものである。したがって、グローバルな蓄積過程は、相変わらず本質的には行政的国家介入と結びついている。国家は、投資企業への直接的支援と並んで、技術革新過程と体系的合理化過程のための「最適な前提」を整えることが最優先課題となる。国家は、もはや国内産業の保護ではなく、選別された経済セクターのグローバルな競争力の獲得にシフトし、企業の投資行動を対象とする「供給政策」と結びついた市場の自由化を追求する。

こうして、グローバル化の進展にともなって、資本主義的な「立地点確保」がすべての諸国家における優先的な政治目標となり、この政治目標に対してもはやいかなるオルタナティブも存在しないかのような事態になる。社会政策から、教育政策・科学振興政策・環境保護政策を含め、文化政策に至るまで、あらゆる事柄が「立地点確保」という至上命令、すなわちグローバルに活動する資本に利潤をもたらすような「枠組み条件」を創設するという至上命令（→構造改革）に服従するようになる。

このような競争国家による「立地点確保」の追求は、グローバルな規模で「地域的な分裂過程と社会的分裂過程」を引き起こす。社会の分裂過程とは、高度な能力を有する「近代化

の受益者」と、伝統的な・遅れた工業や個人的なサービスの領域で働いている人々や失業者との分裂であり、地域的な分裂とは、多様な「立地点」間での質をめぐる競争（＝都市間競争）によって、「輝ける都市」と荒廃する都市の二極化が地球上の各地で生じることである。このように、ヒルシュの議論は、ポーターの競争戦略論を一面では借用しながら、しかし本質的な点ではポーターとは対照的に、立地条件をめぐるクラスター戦略（→都市間競争・国家間競争）が「社会と地域の分裂」を引き起こすと結論づけている。

### (3) まとめ

以上、カマーニやポーター、ヒルシュの議論を踏まえ、「都市間競争」について、次のように整理することができる。

- ① 競争は、まず企業間において展開するとしても、都市が企業間競争においてもつ意義は大きい。企業の競争力は、企業の内部（経営組織、戦略、人材など）からもたらされるだけでなく、企業が立地する地域（都市）のダイヤモンド、なかんずくダイヤモンド中のホームベースとなる産業集積の総合力から影響を受ける。企業が立地する地域や都市が競争優位の源泉となるという意味において、立地の優位性をめぐる都市間競争が生まれる。
- ② 都市はたんに物的なインフラを提供する「容れ物」としての機能を果たすだけでなく、都市は、各種の経済主体によって構成される社会、あるいはガバナンスの機関として、グローバルな舞台において、立地の優位性と企業・産業誘致を競う「競争的行為者」としても登場する。この都市間競争では、都市（地方自治体）が「競争的行為者」として登場するだけでなく、国家もダイヤモンドのグレードアップを目指して立地戦略を展開し、都市の競争優位を押し上げるように貢献する。とくに、地方分権化が遅れ、「競争的行為者」としての地方自治体の自立が未熟な東アジアでは、都市の競争優位を創り出す上で、「競争国家」の役割が大きい。
- ③ しかし、都市はまた、資本のための、「ダイヤモンド」が構造化された「空間」（産業集積）だけではない。都市は、「自然環境」「インフラ」「制度資本（教育、医療、金融、司法、行政などのサービスの仕組み・制度とその組織・機関）」からなる、ひとつの「社会的共通資本」である（宇沢弘文，2000）。都市は、社会的共通資本としての「質」を「市場」から評価されるだけでなく、「市民」レベルからも評価される。都市はまた、企業の立地選択に一方的に晒されるだけでなく、市民やアソシエーションによって社会的、文化的に「創造」される場でもある。

## 2. 都市間競争の形態：ヨーロッパと東アジアの比較

前項で、都市間競争とは立地条件の競争優位をめぐる競争であると指摘した。しかし、都市間競争は、都市の「競争的行為者」としての自立の度合いや国民国家の枠組みの強弱によ

り、多様な形態をとる。ヨーロッパと東アジアでは、同じ都市間競争といっても、競争の形態は自ずと異なる。図1は、その違いを比喩的に表現したものである。

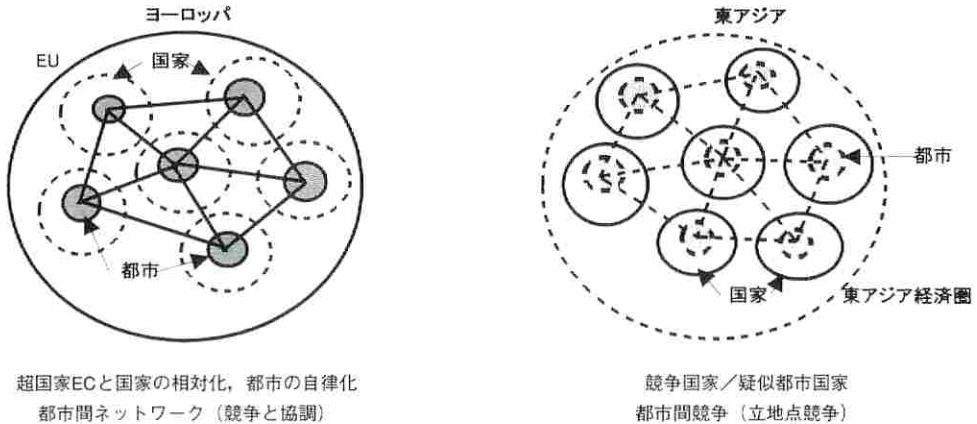


図1 都市間競争：ヨーロッパと東アジアの比較

出所) 筆者作成。

西ヨーロッパの諸国家は、超国家的な機構EUに主権の一部を手渡す一方、都市や州レベルの地方政府にも多くの権限を委譲した。この国家の分権化は国民国家の枠組みを揺るがせ、統一市場EUの出現は経済的に国境を取り払ったに等しい。分権化された都市は、国家という外皮を破り、自ら「競争的行為者」として登場しつつ、広域化された自由市場の中で他の都市と直接向かい合う。また、日常生活においても、共通通貨ユーロが導入され、国家よりもEUの政策によって左右される領域が増えるにつれ、国家への帰属意識が相対化され、基礎自治体である都市がアイデンティティの拠り所となる(岡部明子、2003：p.177)。

こうした国家の多元化と市場統合のなかで、立地の優位性をめぐって都市間競争が激化する。都市間競争は、ロンドンーバリの欧州主軸の諸都市と周縁部の諸都市との間で都市間格差を広げる。域内の都市間格差と都市内の社会的分裂は、欧州委員会が1997年の『都市アジェンダに向けて』の中で懸念するほど、深刻になっている。しかし、ヨーロッパの諸都市は、都市間競争を展開する一方、緊密な連携を目指して都市間ネットワークも模索している。1990年代初期に、すでに37を上回る都市間ネットワークが存在していたという。そのなかでも、よく知られているのが1986年に結成されたユーロシティーズ(正規加盟60都市、準加盟16都市、11の経済・科学的パートナー)である。ユーロシティーズは、1996年に『ヨーロッパ都市憲章』を公表し、「欧州統合の基盤としての都市」「欧州政策におけるパートナーとしての都市」「補完性あるいは近接性の原則」など、多層的な未来像を語っている。ユーロシティーズは、欧州レベルの都市・地域政策の構想と実施において、都市を、州・地域・国家・

超国家単位の行政機関とのパートナーとして位置づけ、超国家EUと地域の一般市民の間を仲介する「重要な行為者」としている（フリードマン, J., 2004: pp.148-150）。

一方、東南アジアでは、首座都市化現象に加え、地方分権化が相対的に遅れ、都市の多くがまだ「競争的行為者」として登場していない。しかし、アジアのメガ都市も、グローバル化のなかで、地域固有の個性を發揮し、競争優位を高めるような地域政策の採用を迫られる。東南アジアには、国家と都市が一体化した「都市国家」や「擬似都市国家」が存在する。バンコクも「擬似都市国家」の典型である。東南アジアの「都市国家」や「擬似都市国家」はもちろん、ほとんどの国家が「競争国家」となり、領域内の都市に代わり、「立地点確保」を優先的な政治目標とする。競争国家は、都市（とくに首座都市圏）の競争優位を創り出すため、社会政策から文化政策まで、あらゆる政策を総動員し、「構造改革」を追求する。また、AFTAやFTAなど、地域主義の推進を通じて、市場原理の国際規範を域内に浸透させ、投資の呼び込みを図ろうとする。多国籍企業の生産・流通ネットワーク網の中に自らの拠点を確保するためである。

また、環黄海の都市間で、環境分野での地域協力も見られるが「交流」や「研修」の段階にとどまり、ユーロシティーズのような、地域のガバナンスの担い手にまで至っていない。東アジア共同体の構築に向け、個別分野での都市間ネットワーク形成や共同体結成が課題になっているといえよう。

## Ⅱ. 東アジアの都市間競争と産業クラスター戦略

### 1. 東アジアの都市間競争

#### (1) 都市間競争の要因

都市間競争は、新自由主義的「世界秩序」のもとで、「立地点確保」を基本的な要因として展開する。都市は、競争国家とともに、他の諸都市と競争して、フレキシブルに行動する資本のために、より優位な価値増殖条件を整備することに狂奔する。ポスト・フォーダイズムの資本主義のもとで、国境を越えた新しい経済空間の構築が可能になり、国家という面（領土）の広がりではなく、情報や富の集積点としての都市の意義が高まる。情報や貿易・投資の流れも、国家間の結びつきよりも、都市間のネットワークに沿って移動するようになる。そして、そのグローバルなネットワークの結節点に位置を占めるかどうかが都市の消長を左右することになる。東アジアの都市間競争も、このような競争論理を共通にしながらも、アジアに特徴的な、いくつかの要因によって加速されている。

第1は、東アジアにおけるグローバリゼーションの貫通の仕方である。グローバリゼーションとは「空間の収束」であり「距離の摩擦」を克服する運動である。距離の摩擦には、「物理的な距離」だけでなく、「社会的制度的な距離」がある（杉浦章介, 2003: pp.125-127）。社



会的制度的な距離には、各国に固有な国内規範や社会慣行によって生じる制度的な摩擦のほかに、言語や生活習慣の違いなどによる文化的な摩擦もある。東アジアにおける物理的距離の克服は、東アジア回廊（局地経済圏とその連結）の交通・通信インフラ整備によって進み、社会的制度的な距離の克服は、金融危機後の構造改革やAFTA, FTAを通じた「世界標準」化によって引き起こされつつある。

東アジア回廊には、「日本－シンガポール－ASEAN 2（マレーシア、インドネシア）」というトライアングルに呼応するIMS-GT（Indonesia Malaysia Singapore-Growth Triangle）や、「日本－台湾－中国」というトライアングルに位置する華南・華東経済圏、「日本－韓国－中国」というトライアングルに呼応する環黄海経済圏などがあるが、それぞれの経済圏内はもちろん、各経済圏を繋ぐ交通インフラの整備が進み、陸海空を合わせた複合的ネットワークが形成されつつある（NIRA・E Asiaチーム、2001：第Ⅱ部第1章）。また、PAA（Pan Asian e-Commerce Alliance）やTEDI（Trade Electronic Data Interchange）などの貿易情報システムや、「ロゼッタネット」のような情報機器・電子部品調達システムも整備されつつある（前田篤穂、2002）。

東アジア経済は、90年代末の金融危機後の構造改革を通じて、金融機関の監督・規制のあり方、企業ガバナンス、会計制度や情報開示、労使関係など、「世界標準」としてのアメリカ基準の採用を迫られ、市場開放を押しつけられた。また、最近活発化しているFTA交渉は、貿易の自由化だけでなく、サービス、投資、政府調達、知的財産権、規格の相互承認、競争政策など、国境措置にとどまらず国内制度の調整にまで踏み込んだ内容となっている。競争国家の「地域主義」が自由主義的な国際経済規範（アメリカン・スタンダード）を東アジア地域に浸透させる手段となっている（菊池努、2004）。

各国の市場経済制度は、本来、その国の政府の政策や行動、その経済社会の制度や慣行、これらが全体となって作り上げられたものである。各国固有の市場経済制度が「社会的制度的な距離」となり、国際的な隔離効果を持っていた。しかし、構造改革やFTAは、一定の混乱を伴いながらも、「社会的制度的な距離」を縮め、「世界標準」化を推し進めている。こうして、東アジアにおける交通・通信手段の技術革新と、金融危機後の構造改革、AFTA, FTAの進展がアジアに特徴的な形で「物理的な距離」と「社会的制度的な距離」を縮め、都市間競争の基礎を形成している。

第2に、生産過程のフラグメンテーションにより、企業が立地（都市）を自由に選択することが可能になったことが挙げられる。東アジアにおける貿易と直接投資の急増は、経済の域内依存度を高めた。1980年から2003年にかけて貿易の域内依存度は、輸出で34%から51%に増大し、輸入では35%から60%に高まった。こうした貿易の地域化に貢献し生産・流通ネットワーク編成の主役となったのが電機・輸送・精密・一般などの機械産業である。東アジア諸国の輸出額の半分以上は機械類であり、また3割は機械部品・中間財である。この数字

は、電子・電機などの機械産業が域内で相互に部品や中間財を調達し最終製品を域内外に輸出するという、生産・流通システムの特徴を示唆している（東アジア共同体評議会，2004：⑬）。

この機械産業の特質は、生産過程のフラグメンテーションと生産拠点のボーダレス化にある。生産プロセスのフラグメンテーションとは生産プロセスを複数の細かいステップ（生産ブロック）に分割して、分散立地させることである（木村福成，2003：p.72）。ロボティクスやファクトリー・オートメーションなどの技術革新は、それまでの技能労働を半熟練の単純労働に置き換え、生産工程の自動化と細分化を進めるようになった。とくに、IT機器の場合、一定の機能を果たす各ユニット（モジュール）がコネクタや回路によって接続可能なインターフェースを共有している。しかも、ユニット相互の関係が構造的にパターン化されているため、自己完結的な機能を有するユニットを独立的に開発・生産することが可能になる。

多国籍企業は、技術力、コスト、スピードにおいて、ますます企業間競争が激しくなるなか、最適生産を求めて拠点を海外に移転させるか、あるいは他企業に生産委託して生産工程の外注化（アウトソーシング）を図りつつある。台湾のPC関連企業はこの潮流に乗り、ファウンドリーと呼ばれるビジネス・モデルを構築し、EMS企業（電子機器製造受託サービス企業）として急成長した（岩上勝一，2002）。こうした生産のボーダレス化は、PC生産において顕著である。たとえば、CPUは米国（後工程はフィリピン、マレーシア）、メモリーは韓国、HDDはシンガポール、マレーシア、タイ、フィリピン、TFT-LCDは日本、韓国、台湾、そして筐体、マザーボード、電源、マウス、キーボードなどの低付加価値の関連機器は中国に生産拠点が分かれ、ユニット単位での国際分業体制が進んでいる（永盛明洋，2002：p.115）。

多国籍企業は、フラグメンテーションによって分割された生産ブロックの最適立地を目指して、有機的な生産・流通ネットワークを東アジア地域に構築しつつある。これは、かつての「国が企業を選ぶ」段階から「企業が国（都市）を選ぶ」段階に移行したことを意味する。東アジアにおいて、都市（地域）の盛衰がこのネットワークに組み込まれるかどうかによって決まるようになり、「立地点確保」競争が激化する。

第3に、中国の台頭が挙げられる。東南アジア諸国は積極的にFTAの締結を働きかけているが、FTA締結の狙いは「自由貿易地域」の創設それ自体にあるのではなく、直接投資の誘致にある。この企業誘致競争を招来させた背景には、中国の台頭がある。

中国経済は90年代も80年代に引き続いて年平均9%を超える経済成長率を達成し、世界経済に占めるシェアも90年の1.8%から99年には3.4%に上昇し、経済規模もイタリアを抜き世界第7位となった。鉄鋼、化学繊維などの工業原料から、オートバイ、家電製品（洗濯機、冷蔵庫、エアコン、カラーTV）に至るまで、世界第1位の生産国に躍進し、パソコン・周辺機器の生産においても、米国、日本に次いで世界第3位に浮上した。中国の対内直接投資額は92年にASEANを逆転し、その後、毎年400億ドル前後の受け入れを続ける中国に対して、

ASEANは200億ドル前後とその差は拡大した（丸屋豊二郎・石川幸一，2001：pp.2-3）。

中国の台頭によって東アジアの分業体制も激変しつつある。たとえば、PC関連、携帯電話などのIT製品生産分野でも中国への集中が見られるようになった。これまでは台湾、韓国、シンガポール、マレーシア、フィリピンといった諸国では、半導体、液晶パネル、HDDなどの比較的付加価値の高い部品・デバイスに特化し、中国との棲み分けも見られたが、HDDや半導体の生産が中国に移転する動きが顕在化してきている。その背景には、①IT製品のライフサイクルの短期化、②珠江デルタに集積された産業集積の存在、③未来の中国巨大市場への期待、④2000年秋のIT不況により、アジアの中で企業や事業の整理統合が進んだことが挙げられる（永盛，2002：p.114）。

こうして「中国の1人勝ち」「中国脅威論」が台頭し、ASEANとの間で企業誘致競争が激化した。中国の台頭によるアジア大の立地競争は、東アジア回廊における都市間競争に拍車をかけている。

## （2）都市の競争優位を決定する要因

前項で、東アジアに特徴的な都市間競争の要因について触れたが、その都市間競争において競争優位を決定する要因は何か、について考えてみよう。

日本経済研究センターは、2004年末に世界50ヵ国・地域の「潜在競争力」に関する調査結果を公表している。潜在競争力とは、「各国・地域が将来、どれだけ経済成長を実現する素地が整っているかを示す」指標である。潜在的競争力を形成する要因として、①国際化、②企業、③教育、④金融、⑤政府、⑥科学、⑦インフラ、⑧ITの8分野を選び、各分野の要因ごとの競争力を偏差値で測定し、その集計値で推計している。潜在競争力ランキングのトップ3は米国、シンガポール、香港であり、日本は第15位にとどまっている。その他の東アジア諸国では、韓国19位、台湾21位、マレーシア25位、中国36位、タイ38位との判定が出ている（日本経済研究センター，2004）。

しかし、この潜在競争力指標だけでは、都市の競争優位を決定することはできない。都市の競争優位を決定する要因は、企業の立地最適化要因と言い換えることもできる。企業の立地最適化は、潜在競争力要因よりも、もっとミクロな要因によって決定されるはずである。たとえば、最近の日本製造業の立地動向を例にとりて考えてみよう。2003年夏以降の国内設備投資の回復に伴い、「国内回帰」現象が見られ「国内製造業の空洞化に歯止めがかかった」と取りざたされている（『日本経済新聞』：2004）。半導体、薄型パネル、シリコンウエハーなどの設備集約型の部品・材料産業の、大型投資案件が目立っている。こうした「国内回帰」を印象づけている背景には、デジタル家電が牽引する景気循環的な要因の他に、構造的な要因が考えられる。百嶋によると、「①材料、部品、製造装置などで高い技術力を有する企業群が国内に集積していることに起因する『クラスター効果』の活用、②競争戦略上、知的財産

の保護を優先する『ブラックボックス化』の推進、③『開発と生産の一体化』による技術開発の加速、④設備集約型事業や研究開発集約型事業における国内立地の優位性の再評価、⑤地方自治体の企業誘致策の積極化』が挙げられるという（百嶋徹，2005）。日本製造業の国内設備投資は確かに増大しているが、それは単なる「国内回帰」ではない。企業は、先の構造的要因に加え、事業特性や、フラグメンテーション化された生産ブロックの特性などを勘案して立地選択しているのであり、「国内回帰」現象は立地最適化の結果に過ぎない。

もうひとつ、事例を挙げてみよう。タイの外国投資受入額（認可ベース）は2004年1月～9月期で1900億バーツ（前年同期比40%増）に上り、外資系メーカーの製造拠点づくりが加速している。タイに外資の製造業拠点が集まる理由は、長尾によると、4つあるという（長尾久嗣，2004）。第1は、ASEAN最大の部品産業の集積である。ASEAN域内の部品企業1万6000社のうち、6割強の約1万社がタイに集中するという。1980年代後半以降、大企業の要請によって進出した部品各社が時間をかけて水平展開し、分厚い部品供給体制が出来上がったからである。第2は、人件費の安さである。給与に福利厚生費を上乗せする中国と比べて、人件費総額ではタイの方が安くなる場合もあるという。加えて、技術系の大卒者が10年前と比べて倍増し、労働力の質も向上した。第3は、政府の政策の透明性・一貫性であり、外資に対して友好的な点も評価される。タイは、オーストラリアとFTAを締結し、インドとも関税の早期引き下げに踏み切っており、自動車メーカーや家電メーカーにとって、タイを拠点にしたオセアニア展開、インド展開が可能になる。第4は、企業の輸出戦略を支える輸送網の整備である。コンテナ輸出の拠点はレームチャパン港であり、2004年度の貨物取扱量は340万TEUとなる見通しである。空路はバンコク新空港が開港すれば、年間300万トンの取扱いが可能になる。

以上の事例から明らかのように、企業の立地選択は、生産要素の相対的な優位性よりも、都市のビジネス環境の質によって決まる傾向がますます強くなってきていることである。従来は、市場の大きさや天然資源の有無、安い労働力の存在が立地選択の要因として大きな位置を占めた。今日でも、賃金の安さは大きな誘因であることは間違いないが、トータル・コストの低さを競うようになってきている。現地政府の自由化政策や産業集積の有無が企業誘致上の重要な要因となっている。したがって、①関税政策や外資優遇税制はもちろん、「社会的制度的な距離」を圧縮する政策、すなわち自由主義的な国際経済規範を採用する政策が企業にとってより重要になりつつある。多国籍企業は、グローバル・レベルで最適生産と部材調達を行っており、各国の自由化政策はそれを円滑にする役割を果たすからである。②自動車産業や電機・電子産業の場合は、低賃金労働力の存在よりも、サポーティング・インダストリーや輸送インフラの方がより重要な要素になってきた。東アジアの産業立地パターンを見ると、産業集積の利益の存在が無視し得ないほど大きいことが分かる（岡本由美子，2003：pp.103-104）。

以上のことから、東アジアにおいて都市の競争優位を決定する要因として、「競争国家」の自由化政策や産業集積が決定的な比重を占めることが明らかである。したがって、東アジアの都市間競争は産業集積の有り様に焦点を当てて追究することが重要である。

### (3) 競争の領域単位

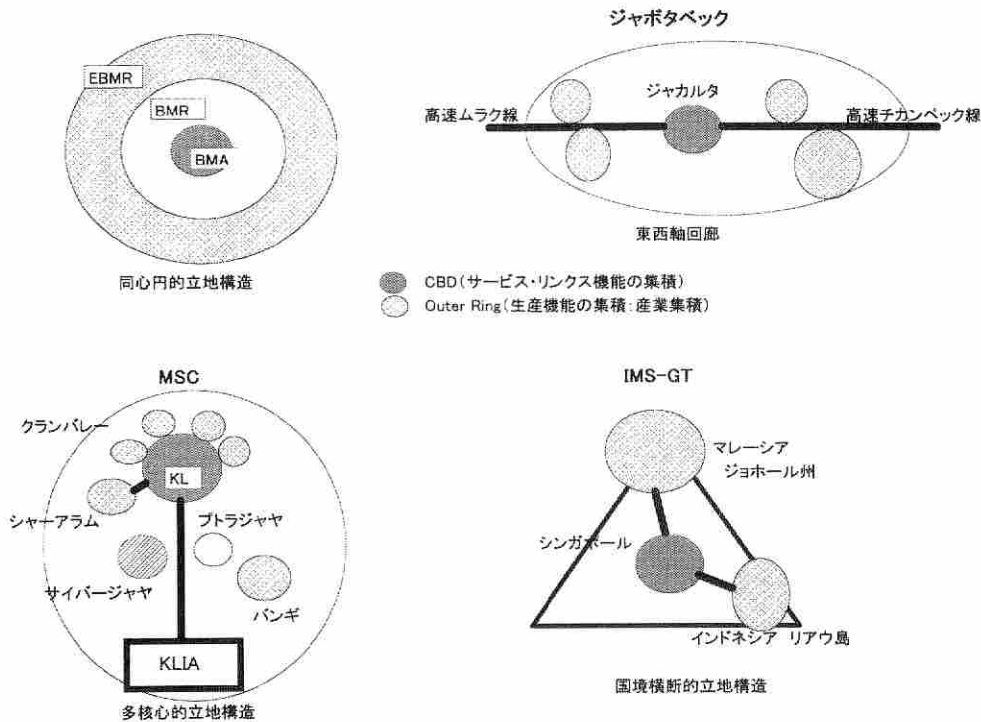
東アジアにおける都市間競争を語る場合、その競争の単位となる都市の領域はどのように捉えられるべきであろうか。ヨーロッパの都市化は「都市ベースの都市化」であったのに対して、東南アジアのそれは「地域ベースの都市化」として現れる。したがって、東南アジアの都市域 (Urban Area) は、従来「都市」と規定されてきた「都心 (City Core)」だけでなく、郊外の「都市圏域 (Metropolitan Area)」と、さらにその外縁部の「拡大域 (Outer Ring)」の3層からなる「圏域」として捉えられるべきである。私はそれを、N. ジンスバーグに倣って、「拡大メガ都市圏 (Extended Metropolitan Region: EMR)」と呼んだ (田坂, 1998: pp.16-18)。最近、翻訳された、A. スコット達の「グローバル都市地域 (Global City-Regions)」の考え方も、基本的にこれと同様である (スコット, A., 2004)。このEMRが都市間競争の単位となる。都市の競争優位も、都心域だけでなく、Outer Ringを含むEMRの機能的構造において捉えなければならない。EMRの事例として「拡大バンコク首都圏」を取り上げ解説してみよう。

旧来の工業中心地であったバンコク都 (BMA) において、新增設投資の抑制や工場閉鎖・移転、それに伴う労働者の移動などが生じている。それと対照的に、パリモントン (BMA周辺5県の呼称) や、さらにその外縁部 (Outer Ring) に、雇用規模1000人以上の大規模エレクトロニクス工場が移動し、パリモントンの地域総生産に占める製造業の割合は7割近くになっている。このような製造業の郊外域への分散化は、逆にバンコクへの経営管理機能の集中を促した。資金調達やマーケティングの利便性、関係企業や監督官庁との接触や多様な情報収集の必要性、あるいは都市アメニティなどの点から、この傾向は強まっている。バンコク都心域は、多国籍企業の本社や地域統括本部からの指令を現地レベルに翻訳・戦術化しつつ、外縁部に分散立地する生産拠点を統括しグローバル経済に「接続 (articulation)」するサービス・リンク (service links) 機能をもつようになった。このようなサービス・リンク機能の集中は、同時に生産者サービスと消費者サービスの成長と集中をもたらした。生産者サービス (producer service) とは、金融・保険および不動産サービス、会計・簿記、情報、翻訳、法律に関する専門サービス、デザイン・宣伝・販売サービス、生産・修理・メンテナンスなどの技術サービス、警備・清掃サービスなど、広範な事業サービスを指す (サッセン, S., 1992: p.232)。また、専門・管理職の増大は彼らの日常生活を支える、屋台・惣菜売り・マーケット・コンビニから、家事手伝いや守衛、各種エンターテイメント、ホテル、レストランまで、各種の消費者サービスも拡大させた。

このように、東南アジアのEMRでは、ほとんど例外なく、外縁部において産業化が進み、

その外縁部の産業集積と都心域におけるサービス・リンクス機能の集積とが機能的に連関し、ひとつ拡大都市圏を構成しつつグローバル・エコノミーの結節点となっている。もちろん、東南アジアのEMRは様々な立地形態をとる。バンコク首都圏は同心円的な立地形態をとるが、ジャボタベック首都圏は高速チカンベック線の東西軸に沿った立地形態をとる。それに対して、クアラルンプール首都圏は多核心的な立地形態をとり、クランバレーからサイバージャヤ、プトラジャヤを経てクアラルンプール新国際空港（KLIA）に至る「マルチメディア・スーパー・コリドー（MSC）」がEMRとなる。シンガポールのIMS-GTでは、シンガポールを核心域とし、マレーシアのジョホール州とインドネシアのリアウ島を外縁部とする、国境横断的なトライアングル形態をとる。これらの都市形態を比喩的に図示すれば、図2のようである。しかし、いずれの都市形態をとるにせよ、東南アジアのメガ都市は、サービス・リンクス機能と産業集積とがセットになったEMR構造を特徴とし、このEMRの機能集積（サービス・リンクス機能+産業集積）が各都市の競争優位の要因となる。

図2 東南アジア首都圏の立地形態



出所) 筆者作成。

## 2. 東アジア「競争国家」の産業クラスター戦略

多国籍企業は、生産ブロックとサービス・リンクス機能の最適立地を目指して、生産拠点と地域統括拠点の再配置を進めている。東アジアの競争国家と都市当局は、企業誘致のための立地戦略と都市開発構想、あるいはクラスター構想を打ち出している。ここでは、シンガポールの「知識集約都市国家」戦略、クアラルンプルの「マルチメディア・スーパー・コリドー (MSC)」構想、タイの「ビジョニング・タイランド」戦略について簡単に紹介しておこう。

シンガポールは、経済のサービス化や製造拠点の海外シフトに直面し、他の諸国に先駆けて新しい国家戦略や都市構想を模索してきた。民間経営者などを動員した経済計画委員会(89年12月設置)は、91年12月に「長期経済発展戦略*The Next Lap*」を発表し、シンガポールがトップリーグの国々との厳しい競争に生き残るためには、情報・知識・技術が重要な要素だと認識を打ち出した。同計画は、①技術・技能開発の重視、②エレクトロニクス分野の重視、③リージョナライゼーション(成長の三角地帯構想、近隣アジア諸国での工業団地開発など)、を3つの柱に据えた。国家コンピュータ庁(NCB:1981年設置)は、*The Next Lap*を踏まえ、シンガポールがITをどのように活用すれば新たな競争優位を創り出し、生活の質を向上させることができるかを研究し、1992年3月に『IT 2000報告:インテリジェント・アイランド構想』を発表した。この構想は、米国のクリントン＝ゴア政権がNII構想を発表する1年半前のことである。IT 2000構想は、15年後をめどにシンガポールを「インテリジェント・アイランド」とし、高度な国家情報基盤(National Information Infrastructure:NII)を持つ国への仲間入りを目指すものである。シンガポールは、アジア経済危機後は、「インダストリー21」計画、「テクノプレナーシップ21」計画、「マンパワー21」計画、「プロアクト21」計画などを次々と打ち出し、「インテリジェント・アイランド」戦略の具体化を図っている(川田敦相, 2000)。

シンガポールの国家情報基盤(NII)整備は、すでにネットワーク・インフラの整備とPCの普及が完了し、次のステップである本格的なアプリケーション開発段階に入る。政策の重点は、インフラ整備からコンテンツ産業の育成に移行し、マーケット・コマース(EC)についても商業向けサービスの開発や、マーケット・トライアルの段階に入っている。新しいコンテンツの開発、R&Dの促進、先端技術を用いた革新的なアプリケーションの開発などが課題である。そのためには、多国籍企業の投資の誘発や、優れたコンテンツを開発する外国人専門家の誘引が必要となっている(高安健一, 2000)。

知識集約都市国家は、技術・情報・アイデアなどの知識を基盤に活動するため、その生成と集積は人的資源の集積に大きく依存する。国内の人材を育成するとともに国際的に優秀な人材を吸収するためには、シンガポールが「生活の場」としても魅力的でなくてはならない。開放的な地域性、先端の情報を発信する大学や研究機関の存在、エンターテインメントや飲食

サービスの発達、教育や医療・福祉の基盤の充実など、総合的な機能を備えることが必要である。シンガポール政府は、早くから「生産的な社会」から「創造的社会 (creative society)」への転換を認識し、都市環境の整備に取り組んでいる。

マレーシア政府は、96年に第2次工業化基本計画 (IMP-2) を発表し、クラスター・アプローチにより国際競争力の強化を企図している。製造業をバリュー・チェーンで捉えると、マレーシアは最も付加価値の低い「組立・生産」にとどまっている。マレーシア政府は、自国の製造業を、付加価値の高い川上の「R&D」から川下の「マーケティング」までの機能を統合させ、バリュー・チェーンを上方にシフトさせる「Manufacturing++戦略」を採用した。自国産業を①資源利用型クラスター (ゴム、パームオイル関連産業など)、②国際連関クラスター (電子・電機産業など)、③政府主導クラスター (自動車産業や航空宇宙産業など) に分類し、それぞれのクラスターで川上から川下まで揃えることを企図している。

第7次マレーシア計画 (1996~2000年) はITの重要性を強調している。しかし、コンピュータの普及率は低く、IT関連の人材・制度・インフラなど全ての面で立ち遅れが見られる。マハティール政権は、こうした情報化の実情を踏まえ、限定された地域に集中的に資源を投入して情報化を図る戦略を採用し、「マルチメディア・スーパー・コリドー (MSC)」構想を打ち出した。MSCは「情報化のための環境をインフラと制度の両面から整備し、それを利用した国家システムの情報化とITを利用した企業活動の促進を行う」ことを目指している (熊谷聡, 2000: p.171)。都市開発・インフラ整備の面では、クアラルンプル・シティセンター (KLCC) と新国際空港 (KLIA) を南北の両端 (50km) とし、その中央に新行政都市ブトラジャヤと情報通信産業都市サイバージャヤを建設する (東西15km)。そして、この4つの拠点を2.5~10ギガ・ビット/秒の光ファイバーケーブルで結合し、同時にシームレスな国際情報通信を可能にする。KLCCとKLIA間は高速道路と高速鉄道で結ばれる。

政府は、物理的なインフラ整備のほかに、ITの活用のために必要な各種制度面やフラッグシップ・アプリケーション面にも力を注ごうとしている。たとえば、デジタル署名法、コンピュータ犯罪法、著作権法改正、遠隔医療法、電子政府法、マルチメディア・コミュニケーション法からなる「サイバー法の整備」や、電子政府 (運転免許発行、公共料金支払い、保健省情報提供、電子調達など)、多目的カードの導入 (身分証明書、運転免許証、出入国管理、ヘルス・カードなど)、遠隔医療、スマート・スクール (MSC内のモデル・スクールを対象に、マルチメディアを用いたコースウェアやカリキュラムの開発) からなる「マルチメディア開発」を目指している (熊谷, 2000)。

以上のように、MSC構想じしんは野心的であるが、インフラ・都市開発の点から見ると、MSC固有の開発はサイバージャヤだけであり、MSCはクランバレーの南進の動きを追認しただけにすぎない。また、企業の高付加価値化活動を促進する「マルチメディア開発」は、アジアのOHQとしてのシンガポールを超えるのは難しい。さらに、マレーシアのように人口が



少なく、PCの普及率も高くない国では人材の裾野が狭く、有能な人材の確保に支障を来し、かつ製品・サービスの市場も限定される。MSCが所期の目標を実現することは容易ではない。次に、タクシン政府の「ビジョニング・タイランド」戦略について紹介しておこう。デュアルトラック政策（経済開発戦略と社会開発・貧困対策）のもと、長期開発戦略については、2002年にタクシン首相が自ら委員長になって「国家競争力強化委員会」を立ち上げ、その研究の成果として2003年に、2020年のタイ経済のあるべき姿を描いた「ビジョニング・タイランド」と、その課題および具体策を盛り込んだ「国家競争力強化に関する報告書」を発表した。このビジョンでは、中国の台頭に対抗して、タイが多国籍企業の世界分業体制の一環を担えるような「産業クラスター」の形成を重視している。その中でも、戦略産業として①自動車産業、②ファッション産業、③食品産業、④ソフトウェア産業、⑤観光産業をあげている（石崎一二，2004）。ここではファッション産業戦略について紹介しておこう。

タイ産業省は、2003年に18億2500万バツの予算をつけて「バンコク・ファッション・シティ」構想をスタートさせた。同構想は、都心のラーチャプラソン交差点界隈（約6万7000m<sup>2</sup>）に集積している、多様な商業施設（高級品を扱うデパートから若者が集まるサイアム・スクエアまで）を利用して都心の再開発戦略として打ち出されたが、同時に中国の台頭によって後退しつつあるファッション関連産業（繊維・衣料産業、宝石ジュエリー産業、製靴・皮革産業）の構造改革と競争力増強を目指したものである。こうした戦略の背景には、もはやローテク製品の下請け基地としてだけでは持続的な発展が見込まれなくなってきたことがあげられる。たとえば、繊維・衣料産業では、AFTA合意により2000年1月から域内関税率が0～5%に引き下げられ、インドネシア、ベトナムなど域内で生産された廉価な繊維製品によって市場を奪われつつある。さらに2005年にはWTO合意により、繊維製品の自由競争が始まり、もはや輸出割当制に基づくクォータ市場に依存することは出来ない。そこで、タイ産業省は、ファッション・シティの実現に向けて、「人の創造」「ビジネスの創造」「街の創造」の3つの柱を立て、合計11のプロジェクト（ファッション・トレンド・センター事業や、ファッション関連産業の競争力強化プロジェクト、国際デザイン・コンテスト事業、バンコク・ファッション・シティのイメージ創造事業など）を実行に移した。このようにバンコク・ファッション・シティ構想とは都心再開発事業であると同時に、ファッション産業関連3業種の国際競争力強化を狙った産業政策でもある（田坂，2005）。

以上、シンガポールの知識集約都市戦略、クアラルンプルのMSC構想、バンコクのファッション・シティ戦略を紹介した。東アジアの競争国家は、「場所をめぐる勝ち抜き戦」のなか、個性發揮型の産業クラスター戦略を打ち出し、「立地点確保」に鑄を削っているのである。

### Ⅲ. 東アジア都市回廊と産業集積

#### 1. 東アジアの産業集積

##### (1) 産業集積の類型

東アジアの都市間競争は産業集積（およびサービス・リンクス機能の集積）に焦点を当てて追究されるべきことを前節で指摘した。本節では、その作業の前段として産業集積の類型論を整理することから始めたい。

まず注目したいのは、A. マークセンの産業集積地域論である。マークセンは、S. O. パクと共同で行った東アジアの「新産業地域」の研究を通じて、産業集積地域の類型化を行っている（Markusen, A. & Park, S.O., 1993；1995）。彼らは、地域内のリンケージのあり方に注目し、図3の3類型のほか、マーシャル型の変形である「イタリア変形型地域」や「国家支援型産業地域」をあげている。柳井雅人はマークセンの理論的位相（とくにプロフィット・サイクル・モデル）を検討するとともに、類型論についても解説している。詳細は柳井（2000）に譲り、ここでは行論上必要な、図中の3類型についてののみ、簡単に触れておきたい。

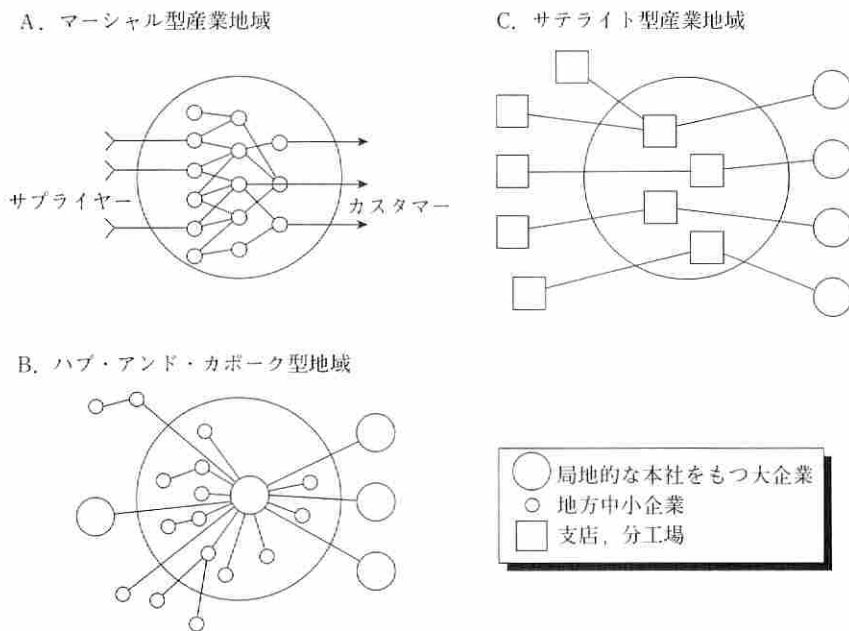


図3 マークセンの産業集積地域の3類型

出所) 柳井 (2000). p.156より借用。

「ハブ・アンド・スポーク型産業集積」とは、いくつかの大企業と部品供給業者から構成され、垂直的に統合された企業群が見られる形態である。中核企業は、域内の中小企業を

垂直的に統合するとともに、域外の供給業者や顧客企業とも強い関係を持ち、取引関係は局地内にとどまることはない。「サテライト型産業集積」とは地域内でのネットワークが欠如した産業地域であり、域外の供給業者から部品や原材料が搬入され、域外に搬出される特徴を持つ。その典型は、域外の親会社によってコントロールされた、組立型の分工場からなる工場団地である。「マーシャル型産業集積」とは中小企業を中心に構成された集積であり、域内に強いリンケージがあり濃密な情報の流れや域内企業への厚い信頼が見られる。その「外部経済効果」は、次の4点に整理することができる（マーシャル、A., 1965:② pp.255-256）。

- ①集積内では、情報の伝達や交流が容易なため、地域固有の技術や技能が広範囲に波及し、やがては地域的な共有関係としての「知恵の根」（コモン・ストック）が形成される。
- ②地域内には厳しい競争関係があり、これが生産・経営上の技術革新や経営革新を引き起こす。
- ③地域内には補助産業も発達しているため、中間財が安く、また迅速に確保できるとともに、小企業であっても多数の企業群による需要創出によって、地域全体として規模の経済性を実現できる。
- ④集積内では特殊技能を持った労働者も容易に調達することができる（鎌倉健、2002: pp.22-26参照）。

マーシャルと並んで、工業立地論の古典に目されるのがA. ヴェーバーの著作である（ヴェーバー、1986）。ヴェーバーの立地論は、「立地因子」の体系として組み立てられたところに特徴がある。彼は、工業資本が「費用極小点」を選択すると捉え、その地点をとることによって得られる費用節減の要素を「立地因子」と規定し、輸送費、労働費、集積利益の3つを挙げている。彼のいう集積利益とは、局地的な集積に伴って生じる技術的・販路的な結合や社会的間接資本の整備から生じる総費用の節減によって得られる利益のことである。つまり、それは「近接性の利益」と呼べるものであり、関連企業の集積によって物流・取引・在庫の諸コストや間接費用（電気・ガス・下水道）の節減によって実現される。

しかし、今日、グローバリゼーションによって立地因子に大きな変化が見られるようになり、ヴェーバーの工業立地論は効力を失いつつある。情報通信革命や大量輸送手段の発達、そして貿易の自由化や門戸開放によって生産要素のグローバルな調達効率が向上したからである。たとえば、中国で生産したり中国製品を輸入したりする方が「近接性」によるコスト削減効果よりもはるかに大きい。また電機・電子産業に典型的なように、生産過程のフラグメンテーションと生産拠点のボーダレス化の進展により、「近接性の利益」が意義をなくしたように見える。グローバルに最適立地された生産拠点をサービス・リンクス機能で結ぶことにより、「ネットワーク型産業集積」が出現している。杉浦章介も、ヴェーバーの工業立地論の問題点を指摘しつつ、企業におけるトランスナショナル化が産業集積のトランスナショナル化を引き起こし「分散ネットワーク型集積」をもたらしたと明解に指摘している（杉浦、2003: pp.66-73）。

では、ヴェーバー工業立地論とともにマーシャルの産業集積論も意義を失ったのかという

と、決してそうではない。マーシャルの「コモン・ストック」や「産業的雰囲気」「知恵の森」などの考え方に新たな息吹が吹き込まれ、ポスト・フォーディズム時代の産業集積論として注目されるようになった。ピオーレやセーブルたちは、マーシャルの「産業地区」概念を、消費の多様化に対応したフレキシブルで専門特化した生産システムとして評価した（ピオーレ&セーブル（ed），1993）。また、イノベーションを促進する集積効果が新しい産業集積機能としても注目を浴びるようになってきた。「ウェーバーやマーシャルの時代にはまったく考慮されなかった、新しいアイデア、ソフトウェア、サービス、製品を生み出す地域的基盤としての産業集積、すなわちクラスターが注目されるようになってきた」のである（山崎朗，2002：pp.5）。

このように、フラグメンテーションとサービス・リンクスによって可能になった「ネットワーク型産業集積」と、イノベーションを促す「マーシャル型産業集積」とは、生産活動の2つのタイプとして捉えることもできる。M. ストーパーは、生産活動に「ルーチン化された生産活動」と「ルーチン化が困難な生産活動」の2種類があり、それぞれ違うネットワーク構造を形成すると指摘する。ストーパーの生産活動の2類型論は、ほぼ次のようである（スコット，アグニュー，ソージャ，ストーパー，2004：pp.10-12）。

コード化された知識、または反復を特徴とする生産活動は、ある程度の確実性をもって計画し、かつ大規模に実行することができる。生産に必要な原料や資源を計画的に調達し、また大量に購入することが可能である。こうしたルーチン化された生産活動では、関連企業同士の連結は不要になり、互いに遠距離の立地を選ぶことができる。それに対して、絶え間なく移り変わる市場を相手とする産業では、企業は設備や労働力の変化・再編成に備えたり、市場の推移を監視する体制を日常的に整えたりしておかなければならない。このような状況では、業務をルーチン化したり、他企業との、あるいは自社の従業員との関係でさえ長期的な視点から計画したりすることが困難になる。これらの企業では、厳密なネットワークではなく、変化・再編成が容易なネットワークによって支えられる。こうした柔軟なネットワークは、高次元の多種多様な情報や資源の利用によってのみ可能になる。たとえば、どのような種類のサプライヤーが利用可能か、どのような市場機会が活用可能か、どのような労働者が必要か、こうした情報は表沙汰になることは少ない。この種の産業に属する企業は緊密なネットワークが重要であり、それは近接した産業集積によってのみ保障される。

柔軟な専門化された空間集積では、①企業は、緊密に結びつき、集合化された空間に足場を置くことで著しく効率を高めることができる。取引費用が激減し、各種の情報が入手しやすくなる。②集積によって創造性や革新性も高まる。相互に依存する生産者同士が一か所に集まることによって、斬新な考えや有用な知識を得られる接触機会が多くなるからである。③集積内では、様々なサプライヤーや事業機会に近づくことが遠隔地にいるよりもずっと容易になる。また、多様に専門化されたサプライヤーを現地で自由に手に入れることができ

ば、企業は、設備や在庫の役割を地域内のネットワーク化された集積に委ねることができる。

以上のストーリーの考え方を加味すれば、次のようにまとめることができる。ルーチン化された生産活動は、情報通信技術と高速運輸手段の発達により、フラグメンテーション化し、それぞれ遠距離に最適立地させサービス・リンク機能によって結ぶことができる。つまり、ルーチン型生産活動ではトランスナショナルな集積形態が可能になる。それに対して、ルーチン化が困難な生産活動の場合は「近接性の利益」が重要であり、密集することで創造性や革新性が高まる。このようなルーチン化が困難な生産活動は、柔軟で緊密なネットワーク形態（＝マーシャル型産業集積）をとらざるをえない。

以上、「ハブ・アンド・スポークス型産業集積」「サテライト型産業集積」「ネットワーク型産業集積（＝ルーチン型生産活動）」「マーシャル型産業集積（＝非ルーチン型生産活動）」の、4つの類型を解説した。次に、この4つの産業集積の類型論をベースにして、東アジアの産業集積の特徴を探ってみよう。

## ② 東アジアの産業集積：珠江デルタと東南アジアの比較

中国沿海部では、北京・中関村、長江デルタ、珠江デルタの順に、「頭脳（研究開発）、上半身（ハイテク生産）、足腰（部品基盤）」という有機的連携が成立し始めている。なかでも、珠江デルタの産業集積は特徴的な発展過程を見せている。珠江デルタの研究については、丸屋豊二郎（2000）、黒田篤郎（2001）、関満博（2002）、平田・平塚・重並（2003）など、枚挙にいとまがない。ここでは、とりあえず東南アジアの産業集積との対比という意味で次のように捉えておきたい。

①珠江デルタでは、1980年代後半に部品メーカーとアSEMBリー・メーカーとが相呼応した「集積が集積を生む自己拡大プロセス」がビルト・インされた（丸屋，2000）。この口火を切ったのはプラザ合意後の円高の中で進出を始めた日系企業（三田工業やリコーなど）であったが、1990年に李登輝政権が大陸への企業投資を事実上解禁したことから、IT関連の台湾企業が大量して進出し、深圳から東莞にかけて一大集積地を形成した（小林英夫，2003：pp.55-63）。現在、広東省の台湾系企業は約1万4000社あり、うち東莞に4000社が立地しているという。②90年代後半にはIBM、デル、コンパックなどの米系企業や、ノキア、フィリップスなどの欧州系企業、三星などの韓国系企業もPC、携帯電話や関連部品の生産拠点や委託加工先を設置し始めた。中国現地系中小部品メーカーも、外資系企業からのスピルアウトした人達の起業などにより、多数成長した（黒田，2001：pp.18-19）。こうして多国籍（日系、香港系、台湾系、欧米系、韓国系）の企業から世界有数の電子産業集積が形成されたことがもうひとつの特徴である。③その結果、「電子部品や機構部品、金型、メッキ、プレス、切削、射出成型などの加工まで、およそ電子電機産業に必要な部品と加工は、IC、液晶など一部を除いて、珠江デルタにはほとんどそろっている」（黒田，2001：pp.21）。特定の電子部品の生産に対応

する特殊化された部品メーカーも存在し、買い手と売り手の間に内部取引も見られる。このように珠江デルタの産業集積は、「マーシャル型産業集積」そのものではないにしても、域内の企業同士に強いリンケージがあり、製品の内部循環とともに製品・技術情報の流れも見られる。

それに対して、東南アジアの産業集積は、各集積地を個別に見れば、珠江デルタとは大きく異なる。①東南アジアの産業集積地は、もともと輸出加工区や外発的に造成された工業団地として出発し、クラスター形成を目的としたサプライ・チェーンが生まれていない。②産業集積地への入居企業数も相対的に少なく、しかも多くは外資系か合併形態であり、部品・技術の海外依存度も高い。このため、産業集積の奥行きが浅く、幅が狭い。③入居企業は相互に産業的なつながりをもたず、基本的にはサテライト型の分業関係を特徴としている。たとえばハブ・アンド・スポークス型の産業集積であっても、ハブとスポークスを構成する企業はほとんどが外資系（本国から招来した部品メーカー）であり、地場企業をスポークスとすることは少ない。地元のサプライヤーの成長が未熟なためである。

以上の結果、集積利益についても、次のような特徴を持つ。①地域全体としても規模の経済性が実現できず、さらに産業連関が希薄なために「近接性の利益」も小さい。②入居企業が外資系であるため、相互のコミュニケーションやつながりが希薄であり、地域内に自生的な「産業コミュニティ」が形成されない。この結果、サード・イタリア（マーシャル型産業集積）に見られるような、密度の濃い重層的なネットワークが見られず、地域内の交流や相互依存関係を通じて育まれるはずの相互信頼やコミュニティの一体感も生まれない。総じて「ソーシャル・キャピタル」の形成が欠落し「産業的雰囲気」も醸成されない。③地域固有の技術や技能の形成が見られず、地域的な共有関係としての「知恵の根」も生まれない。この結果、産業集積が生産性を高めたり、イノベーションを加速させたりするような機能を果たせない。

東南アジアの産業集積地は、もともと日本やアジアNIESのルーチン型生産活動が「飛び地」として配置された輸出加工区や保税区を出発点としているため、多かれ少なかれ「サテライト型産業集積」の母斑が残り、「産業コミュニティ」の形成が見られない<sup>1)</sup>。

1) ただし、新しい胎動も見られる。そのひとつがトヨタ自動車の、タイでのIMV (Innovative International Multi-purpose Vehicle: 革新的国際多目的車) プロジェクトである。これまでは、日本で確立した生産技術を現地に移植し、既存車種を低コストで生産するものであった。しかし、IMVプロジェクトでは、開発も部品調達も現地で完結する体制をとる。そのため、研究開発拠点として、27億バートを投じて、バンコク近郊にトヨタ・テクニカルセンター・アジアパシフィック・タイランドを設立した。そして、二次系・三次系メーカーを含めた部品各社(100社超)をASEAN域内に集団移転させ、域内調達率を96%にまで高めたという。2006年までに生産能力を50万台に倍増させ、うちIMVを28万台生産し14万台を海外80カ国に輸出するという(江村亮一, 2004)。開発から部品調達・生産まで現地で一貫したシステムを構築することにより、「ハブ・アンド・スポークス型産業集積」の高度化とネットワーク化が予想される。

## (3) 東南アジアのネットワーク型産業集積

しかし、東南アジアの産業集積は個別的に捉えるだけでなく、東アジアの地域的生産ネットワークの中に位置づけることが重要である。結論を先取りしていえば、各地の産業集積それ自体は「サテライト型産業集積」であるとしても、東アジアの地域的生産ネットワーク全体の中では相互に結合された分業関係をもち、「ネットワーク型産業集積」としての特徴をもつものと考えられる。

東アジアの地域的生産ネットワークの進化は、一般的に図4のように理解されている（尹春志，2003：pp.15-16）。日系の電機・電子メーカーは、1970年代半ば以降、現地市場の確保と欧米諸国への輸出を目的に、最終組み立て工程のみを有する子会社を配置し、日本の本社との間に工程間分業＝垂直的な分業を展開した。しかし、プラザ合意以降の急激な円高による輸入部品コストの上昇や、部品の現地調達率規制への対応策として、親会社は系列部品メーカーに現地進出を促した。この結果、現地に国内と類似のクラスター型ネットワークが形成された。しかし、部品生産のスケールメリット追求のために、国ごとに部品生産の棲み分けを行い、域内他国に供給する相互補完体制を構築するようになった。たとえば、トヨタ自動車は、ASEAN産業協力（AICO）スキームを利用して、タイ（ディーゼル・エンジン、ステアリングコラム、ボディパネル）、フィリピン（トランスミッション、等速ジョイント、コンビネーション・スイッチ）、マレーシア（エンジン・コンピュータ、ワイパーアーム）、インドネシア（ガソリン・エンジン、クラッチ、ドアフレーム）の間で域内分業体制を敷いた。2001年のトヨタのAICO取扱部品は1626品目、金額にして1億6050万ドルに上り、トヨタの域内部品取引総額の82%に相当したという（井田浩司，2003：p.54）。部品メーカーも系列の枠内を超えて、地域全体を市場とする独自の地域生産ネットワークを構築しつつある。この結果、現地親会社をハブ、系列部品メーカーをスポークとする生産ネットワークに加え、ASEANと中国に立地する同一グループの地域拠点間、あるいは系列外や第三国企業との間で、ウェブ型の地域分業ネットワークが形成されるようになった（ただし、図4では、部品メー

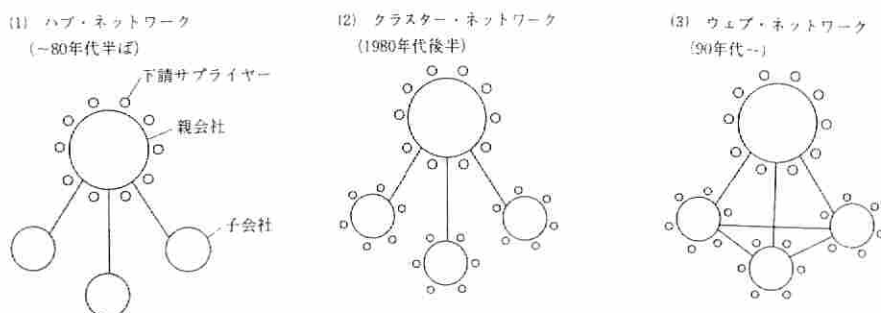


図4 日系企業の地域生産ネットワークの推移

出所) 尹 (2003), p.15より借用.

カーも系列を超えた地域生産ネットワークを形成されていることが図解されていない)。

このようなウェブ・ネットワークの形成は、東南アジアにおける「国境を越えた広域的な産業集積」の形成を意味する(北村かよ子, 2001:p.139)。その産業集積は、一国内あるいは一地域内では完結した生産体制ではなく、また上述のような集積利益も発揮しがたいが、それらが相互にネットワークで結ばれることによって地域全体をひとつの単位とするような産業集積、すなわち「ネットワーク型産業集積」を形成しつつあるといえる。情報革命や高速運輸手段の発達にくわえ、構造改革やAFTAやFTAの進展によって国境の透過性が一段と高まった。最終組立工場と部品・加工工場が同一工場団地の中に立地する必要性も低下し、産業集積の空間的な「近接性の利益」は通減する傾向にある。ルーチン型の生産活動は、ますますフラグメンテーション化されて最適な場所に配置され、サービス・リンクス機能によって結ばれるようになる。このような国境を越えて広がるネットワーク型産業集積が「貿易の地域化」と経済の相互依存関係を深め、いわば「デファクトとしての統合」と「市場誘導型地域化」をもたらした。「東アジア共同体」も、このネットワークを基盤として展望される。

## 2. 東アジアの都市間ネットワーク

国境を越えたネットワーク型産業集積が広がるにつれ、ますますサービス・リンクス機能の重要性が増す。フラグメンテーションによってグローバルに最適立地された生産拠点を統合し、統括することが重要になるからである。サービス・リンクスとは、地理的に分散立地した生産ブロックの間を結ぶ運輸・通信サービスや、各生産ブロック間のコミュニケーションや調整の機能を指す。生産のフラグメンテーションが進むにつれ、かつての古典的な「近接性の利益」に代わって、新しい「近接性の利益」が生まれる。それは、サービス・リンクスのネットワークへの近接性である(杉浦, 2003:p.76)。サービス・リンクスのネットワーク上に情報流、物流、資金流、人材流のフローが生じる。M. カステルは、新しい情報技術によって、これまでの「場所の空間」が「フローの空間」に置き換えられつつあると指摘する(Castells, M., 1996)。確かに、カネ・モノ・ヒトの流れはハイパー・モバイル(超流動的)になり、「距離の専制」から解放され、「場所」に縛られなくなったかのように見える。しかし、「フローの空間」には収束する地点があり、ネットワーク網にも結節点がある。多国籍企業の国際通信ネットワークの結節点になり、サプライ・チェーンやロジスティックスの拠点となり、さらに国際金融センターとなる地点がある。それがハブ都市であり、地域統括拠点都市である。

東アジア都市回廊(urban corridors)には、東京をグローバル都市とし、シンガポールや香港、台北、ソウルを地域統括拠点都市とする都市ヒエラルヒーが存在すると捉えることもできる(Rimmer, P., 1996: pp.92-95)。バンコク、クアラルンプル、ジャカルタなど、東南アジアの各EMRにおいても、多国籍企業の本社や地域統括本部からの指令を現地レベルに翻訳・



戦術化しつつ、Outer Ringに分散立地する生産拠点を統括するサービス・リンクス機能が一定程度集積されている。しかし、東南アジアの各EMRのサービス・リンクス機能は、それ自身がジオ・エコノミーに直接的に結びつくというよりも、シンガポールの「接続 (articulation)」機能を介して連結される。各都市のサービス・リンクス機能は、シンガポールの地域統括機能やロジスティック機能を前提にし、それと結びつくことによって巧く作動する。

東南アジアで事業展開する企業は、資金管理の効率化のため、シンガポールに財務統括拠点を設立し、グループ企業全体の資金管理を集約化する傾向にある。シンガポールでは、地域統括本部 (OHQ)、事業統括本部 (BHQ)、地域財務センター (FTC) などのステータス取得によって、法人税の軽減や源泉税の免除が可能になる。財務統括拠点の機能として、①資金の調達・運用 (財務統括拠点が一括して資金を調達し、子会社に貸し出し)、②資金の集中決済 (輸出入取引の決済をすべて財務拠点に集中し、ネットティングを通じて決済金額を縮小)、③為替リスク管理 (日本で為替リスクを管理するよりも、シンガポールで円転して日本に送金) が挙げられる (真家陽一, 2002: pp. 261-262)。さらに、シンガポールは、サプライ・チェーン・マネジメント (SCM) の拠点としても位置づけられている。シンガポールの港は世界130カ国700の港と、空港は54カ国135都市と結ばれ「いつでもどこへでも」貨物を配送できる。「日本や欧米の完成車メーカー12社、部品メーカー14社が地域統括拠点を置き、物流機能を強化している。」(宮内禎一, 2004)

香港も、シンガポールと並ぶ拠点都市である。香港は、1980年代後半以降、生産拠点を珠

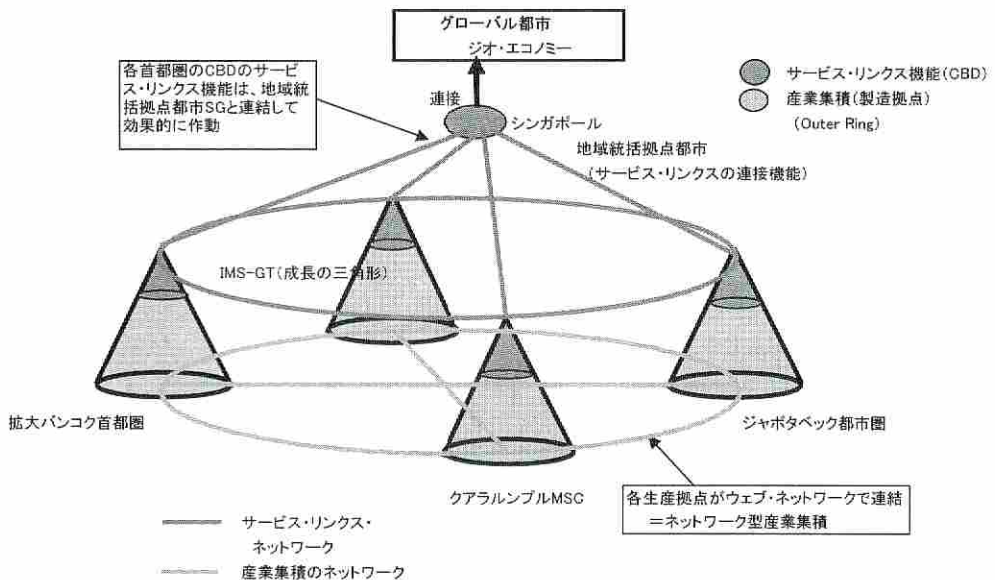


図5 東アジアのネットワーク型産業集積とサービス・リンクス

出所) 筆者作成。

江デルタに順次移転し、90年代には貿易関連と企業の資金調達のための機能を持つ地域統括拠点都市へと変貌した。香港企業が委託加工というビジネス・モデルを編み出して以来、珠江デルタに進出する外資系企業や、さらに中国企業も、香港に出先機関を設置し、委託加工貿易に従事するようになった。さらに、90年代末になると台湾系企業を先頭にIT関連産業が急成長し、香港はそれまでの委託加工貿易の基地から、電子部品の国際調達センターにもなった。こうして、香港は、珠江デルタの物流センター機能と国際部材調達センター機能を併せ持つようになった。同時に、香港は中資企業（在香港の中国系企業）の資金調達拠点でもある。中資企業の資金調達は株式発行と借入の2形態がある。上場中資企業（レッドチップと呼称）とH企業（中国企業の香港上場銘柄H株の企業）は株式発行により資金調達し、中国ノンバンクの在香港非上場窓口企業は借入によって調達している。中資企業は香港株式市場で93～97年に累計238億米ドルを調達し、レッドチップと中国ノンバンク在香港窓口企業の借入残高は360億米ドル（98年9月時点）にも上ったが、97年のレッドチップ・ブーム後、アジア通貨危機と広東国際信託投資公司（GITIC）の破綻により、資金調達は激減した。しかし、2000年に入り、中資企業の資金調達は増加しつつあるといわれる（齋藤浩史，2001）。

ともあれ、シンガポールと香港は、東アジアにおけるサービス・リンクス・ネットワークの結節点にあり、後背地の諸都市をジオ・エコノミーに接続する機能を果たしている。東アジアの各EMRのCBD（ビジネス中心街区）に集積されたサービス・リンクス機能は、いわば上位のシンガポール（あるいは香港）の統括機能と連結して初めて作動し、Outer Ringの産業集積をリージョナルな生産・流通ネットワークに接続できる。他方、各EMRの産業集積じたいも、自立的・完結的な集積体ではなく、ウェブ型のネットワークによって結ばれて初めて産業集積体としての機能を果たす。国境を越えた広域的な、ネットワーク型の産業集積については、前項で述べた通りである。東アジアの拡大メガ都市圏（産業集積＋サービス・リンクス）は、いわば図5のような、サービス・リンクスと産業集積のリージョナル・ネットワークの中で、競争優位を争い「場所をめぐる勝ち抜き戦」を戦っているのである。

## 引用文献

- 石橋一也（2004）、「経済好調のタイ」『経済』2004年5月号
- 伊丹・松島・橋川編（1998）、『産業集積の本質』有斐閣
- 井田浩司（2003）、「自動車産業における域内分業の現状と展望」木村・鈴木編『加速する東アジアFTA』ジェトロ
- 岩上勝一（2002）、「拡大するアウトソーシングとアジアの産業再配置」木村・丸屋・石川編『東アジア国際分業と中国』ジェトロ
- 尹 春志（2003）、「東アジア生産地域ネットワークの展開」座間・藤原編『東アジアの生産ネットワーク』ミネルヴァ書房

- 宇沢弘文 (2000), 『社会的共通資本』岩波書店
- ヴェーバー, アルフレッド (1986), 『工業立地論』(篠原泰三訳) 大明堂
- 江村亮一 (2004), 「発進IMV トヨタ新アジア戦略」『日本経済新聞』2004年9月1日, 2日付
- 岡部明子 (2003), 『サステイナブルシティ』学芸出版社
- 岡本由美子 (2003), 「電子・電機産業: 直接投資誘致の課題」大野・川端編『ベトナムの工業化戦略』日本評論社
- 鎌倉 健 (2002), 『産業集積の地域経済論』勁草書房
- カマーニ, ロベルト (2004), 「グローバル都市地域の経済的役割と空間的矛盾」A. J. スコット編『グローバル・シティ・リージョンズ』ダイヤモンド社
- 川田敦相 (2000), 「シンガポールの構造改革」木村編『アジアの構造改革はどこまで進んだか』ジェトロ
- 菊池 努 (2004), 「『競争国家』の論理と経済地域主義」藤原・李・古城・石田編『国際政治講座③ 経済のグローバル化と国際政治』東京大学出版会
- 北村かよ子 (2001), 「グローバル化と新たな産業集積」関編『アジアの産業集積』アジア経済研究所
- 木村福成 (2003), 「工業化戦略としての直接投資誘致」大野・川端編『ベトナムの工業化戦略』日本評論社
- 熊谷 聡 (2000), 「マレーシアの産業高度化への取組みと情報通信産業育成策」北村編『情報化の進展とアジア諸国の対応』アジア経済研究所
- 黒田篤郎 (2001), 「中国: 産業発展と海外展開の視点」丸屋・石川編『メイド・イン・チャイナの衝撃』ジェトロ
- 小林英夫 (2003), 『産業空洞化の克服』中央公論社
- 齋藤浩史 (2001), 「香港: 重要性増す中国のサービスセンター」丸屋・石川編『メイド・イン・チャイナの衝撃』JETRO
- サッセン, サスキア (1992), 『労働と資本の国際移動』岩波書店
- 真家陽一 (2002), 「アジアの金融・資金市場の再編と企業の資金調達」木村・丸屋・石川 (編) 『東アジアの国際分業と中国』JETRO
- 杉浦章介 (2003), 『都市経済論』岩波書店
- スコット J. アレン (2004), 『グローバル・シティ・リージョンズ』ダイヤモンド社
- スコット, アグニエー, ソー ज्या, ストーパー (2004), 「グローバル都市地域」A. J. スコット編『グローバル・シティ・リージョンズ』ダイヤモンド社
- 関 満博 (2002), 『世界の工場: 中国華南と日本企業』新評論
- 高安健一 (2000), 「シンガポールにおける情報化構想と経済発展」北村編『情報化の進展とアジア諸国の対応』アジア経済研究所
- 田坂敏雄 (1998), 「バンコク世界都市化仮説」大阪市立大学経済研究所監修・田坂編『アジアの大都市 [1] バンコク』日本評論社
- 田坂敏雄 (2005), 「バンコク・ファッション・シティ構想に関する資料」『季刊経済研究』Vol.27 No.3

- 長尾久嗣 (2004), 「外資製造業拠点, タイに集まる4つの理由」『日本経済新聞』2004年10月25日付
- 永盛明洋 (2002), 「IT製品をめぐる『競争』と『協調』」木村・丸屋・石川編『東アジア国際分業と中国』ジェトロ
- 日本経済研究センター (2004), 「潜在競争力50ヵ国・地域調査」『日本経済新聞』2004年12月27日付
- 日本経済新聞社 (2004), 「本社調査 製造業の半数, 国内生産拡大」『日本経済新聞』2004年8月19日付
- NIRA・E Asia研究チーム (2001), 『東アジア回廊の形成』日本経済評論社
- 東アジア共同体評議会 (2004), 「ゼミナール 展望・東アジア共同体」『日本経済新聞』①~⑧, 2004年10月20日~11月26日
- 百嶋 徹 (2005), 「経済教室 国内回帰ではなく最適立地」『日本経済新聞』2005年1月17日付
- 平田・平塚・重並 (2003), 『ネットワーク型発展のアジア』東洋経済新報社
- ヒルシュ, ヨアヒム (1998), 『国民的競争国家: グローバル時代の国家とオルタナティブ』ミネルヴァ書房
- ピョーレ, マイケル&セーブル, チャールズ (1993), 『第二の産業分水嶺』筑摩書房
- フリードマン, ジョン (2004), 「グローバル化時代における都市間ネットワーク」A. J. スコット編『グローバル・シティ・リージョンズ』ダイヤモンド社
- ポーター, マイケル (1999), 『競争戦略論Ⅱ』ダイヤモンド社
- 前田篤穂 (2002), 「アジアの情報ネットワークと技術標準」木村・丸屋・石川編『東アジア国際分業と中国』ジェトロ
- マーシャル, アルフレッド (1996), 『経済学原理』(馬場啓之助訳) 東洋経済新報社
- 丸屋豊二郎 (2000), 「中国華南の産業集積とアジア国際分業の再編」丸屋編『アジア国際分業再編と外国直接投資の役割』アジア経済研究所
- 丸屋豊二郎・石川幸一 (2001), 「総論 中国の台頭とアジアの国際分業再編」丸屋・石川編『メイド・イン・チャイナの衝撃』ジェトロ
- 宮内慎一 (2004), 「シンガポール SCMの要に」『日本経済新聞』2004年8月10日付
- 柳井雅人 (2000), 「M. マークセン」矢田・松原編『現代経済地理学』ミネルヴァ書房
- 山崎 朗 (2002), 『クラスター戦略』有斐閣
- Castells, Manuel (1996), *The Rise of the Network Society*, Vol. 1, Blackwell, Oxford
- Markusen, Ann and Park, S.O. (1993), "The state as industrial locator and district builder: The case of Changwon, South Korea", *Economic Geography*, Vol.69
- Markusen, Ann and Park, S.O. (1995), "Generalizing new industrial districts: a theoretical agenda and an application from a non-Western economy", *Environment and planning A*, Vol.27
- Rimmer, Peter J. (1996), "International transport and communications and interactions between Pacific Asia's emerging world cities." Fu-Chen Lo & Yue-Man Yeung (ed.), *Emerging World Cities in Pacific Asia*, United Nations University Press, Tokyo