

招待講演設定の趣旨について

笠井雅直

現代経済学の課題の一つは、現下の深刻な経済事情の要因を解明し、その打開策を提示することにある。「現代経済学と21世紀の日本経済」というテーマの設定は、今日の複雑化・複合化した経済現象をいくつかのアプローチによって解きほぐしていこうという趣旨からであった。各報告がその解明の糸口を経済学的に提示するものと期待されるが、今回新たに設定した招待講演は、愛知・名古屋地域における経済事情の変化についても提示することで、テーマに関する方向とその特徴を明らかにしようとするものである。当地域の産業構造は、その出荷額の過半を「輸送機器分野」が占めるといふ特徴を持つ（愛知県工業統計では、2003年で、50.2%、約18兆円）。とはいえ、その代表であるトヨタ自動車の生産額は、21世紀に入ってから急速に海外生産の割合を高め、2007年には、国内生産を上回るに至る。同社における国内生産の過半が輸出に振り向けられていることからしても、愛知・名古屋地域は、世界経済、それも、同社の海外販売額の44%、販売総額の34%を占める北米市場（2005年の数字。『読売新聞』2006年3月25日）の動向と深く結び付いていることは決定的であった。いま、愛知・名古屋地域に視点を戻せば、域内におけるトヨタ自動車の規模に匹敵するのは、三菱グループ企業の工場群であった（『中部維新』日本経済新聞社、2000年）。名古屋周辺地域に限っても、三菱重工業名古屋航空宇宙システム製作所（発足は1920年。1989年に現在の名称となる）、同名古屋誘導推進システム製作所（操業開始は1972年。1989年に現在の名称となる）、三菱電機名古屋製作所（開業は1924年）、キンピール名古屋工場（開業は1962年）などがある。域内に立地する三菱グループ企業の工場群は、航空宇宙分野に大きな特徴があった。

近年、名古屋航空宇宙システム製作所は、「国家的プロジェクト」である国産小型ジェット旅客機の事業化会社「三菱航空機」の製造拠点となった（『日本経済新聞』2008年3月29日）。航空機部門を抱える富士重工業の筆頭株主となったトヨタ自動車も「航空機の開発・生産には加わらない」が（同、2008年3月5日夕刊）、出資を予定している。戦前以来、「航空機と自動車」に依拠してきた愛知・名古屋地域の膨大な部品企業群という裾野に関わる動向であった。戦前において、航空機工業分野に参入した部品企業群は、戦後の高度成長期に自動車工業へと参入し、下請企業群を構成するに至る（『あいち経済時報』No. 166, 1991年2月、愛知県経済研究所）。愛知・名古屋地域の「自動車依存」の産業構造からの転換という再度の挑戦でもあった。

※本小文は、研究会当日のテーマ設定の趣旨説明の内容を大幅に敷衍したものである。