

新型コロナウイルス感染症の流行拡大により、生活や働き方、さらには社会や産業構造も大きく変容しようとしており、都市機能についても集積から分散へと方向性の転換が求められています。

2021年3月には名古屋商工会議所と中部経済連合会が共同で、中部圏とその中心都市名古屋に必要な多くの施策に関する「東京一極集中の是正に向けた地域の機能強化と魅力向上に関する提言」を公表し、その機運は高まりつつあります。

このような情勢を踏まえ、当財団では2021年度から、新たに「中部圏における広域地方計画の将来展望研究会」を組成して東京一極集中の是正と中部圏の産業活性化につながる新たな広域地方計画のあり方についての調査・検討を開始しました。

本稿は、第3回同研究会（2022年3月15日）において、ご講演いただいた研究会委員の一橋大学イノベーション研究センター准教授 中島賢太郎氏に寄稿いただいたものです。

リニア中央新幹線と中部圏経済

一橋大学イノベーション研究センター 准教授 中島 賢太郎



〔略歴〕

2008年東京大学大学院経済学研究科博士課程修了。博士（経済学）取得。東北大学大学院経済学研究科地域経済金融論寄附講座（七十七）准教授、一橋大学経済研究所経済制度研究センター准教授、東北大学大学院経済学研究科准教授を経て2017年より現職。

nakajima@iir.hit-u.ac.jp

1. はじめに

リニア中央新幹線の開業は、中部圏と東京・大阪へのアクセスを格段に高めることで中部圏の地域経済に大きな影響を与えることが予想される。ではその具体的な影響とはどのようなものになると考えられるのであろうか。

空間経済学の考え方は、このような問題に対し有益な知見を与えてくれる。本稿ではリニア中央新幹線が中部圏経済に与える影響について、空間経済学的観点からの考察を行う。具体的にはまず、経済活動の空間的分布が決定するメカニズムについて理論的整理を行う。続いて、そのメカニズムを通じてリニア中央新幹線が中部圏の地域経済にどのように影響するのかについて、これまでの研究、特に高速鉄道整備が地域経済に与える影響についての実証研究を整理することで考察を行う。

2. 経済活動の地理的分布を決定づけるメカニズム

本節では空間経済学の考え方にに基づき、経済活動の地理的分布がどのようにして定まるのかについての基本的な考え方について紹介する。

経済活動の地理的分布とは、消費者であり、労働者である人々がどこに居住し、どこで働いているのか、また、企業がどこに立地しどれだけの生産を行い、どこでそれを販売するのかによって定まるものである。人や企業が自由に立地を選択できる世界においては、人や企業はそれぞれにとって最も魅力的な場所を選択していると考えられる。例えば、居住者にとっては高賃金を得られ、高い居住アメニティをもたらすような地域が魅力的であり、そのような地域は多くの居住者を集めるであろう。また、企業にとっては大きな市場があり、優秀な労働者を集めやすい地域などが魅力的であり、そのような地域が多くの企業を集めるであろう。

では、人々や企業にとって魅力的な場所は、そこに際限なく人や企業を引きつけ続けるのであろうか。そのようなことは生じないと考えられる。なぜなら人や企業の集中は混雑による不経済をもたらすからである。土地の広さは有限であり、人や企業の集中によって、土地への需要が高まることで、家賃・賃料は高騰する。また、人や企業の集中は深刻な交通混雑の問題を引き起こす。人や企業の集中はこのような集積の不経済を発生させ、その地域がもたらす魅力を相殺する。従って、例えばある地域の魅力が高まった場合、その魅力に引き寄せられた人や企業がその場所に集中する。しかし、それにつれて、混雑による不経済も上昇する。その結果、地域の魅力は最終的には再び他地域の魅力と釣り合う水準にまで低下することとなり、そこで人や企業の移動は止まる。つまり、このような世界で定まる経済活動の地理的分布は、人や企業がどこに移動しても厚生・利潤を上昇させることができない均衡状態で定まると考えられるのである。

従って、リニア中央新幹線によって中部圏の魅力が向上した場合、その魅力に引きつけられて、他地域から人や企業が移動してくると考えられる。しかし、それに伴う集積の不経済の上昇により、一定程度人や企業が集中した時点で、再び他地域と釣り合う水準まで中部圏の魅力は相殺され、そこで再び新たな均衡として経済活動の地理的分布が定まると考えられるのである。従って、新たな均衡のもとでどの程度中部圏経済が拡大するのかは、リニア中央新幹線が、どの程度中部圏の魅力を向上させるか、また、それによる人や企業の集中による集積の不経済の大きさによって定まると考えられる。

以上のような空間経済学の考え方に基づくと、リニア中央新幹線の影響を考察するためには、リニア中央新幹線によって、どの程度中部圏経済が魅力的となるのか。また、集積の不経済はどの程度の大きさになると考えられるのかについて考察することが有効である。以下ではこれらの二点についての考察を行う。

3. 集積の経済のメカニズムと実証的証拠

人や企業にとっての地域の魅力とはどのようにして決まるものなのであろうか。それは大きく分けて二つに類型化される。一つ目は第一の自然 (first nature) と呼ばれるもので、港に近いことや、交通の要所であること、平地で開発を行いやすいことなど、主に自然地理的要因によるものである。この第一の自然は、経済活動の地理的分布を決定づける重要な要因であるものの (例えば Davis and Weinstein, 2002)、リニア中央新幹線など、高速鉄道の開業によって変化するものではない。二つ目は第二の自然 (second nature) と呼ばれるものであり、特に人や企業によって人為的に形成される地域の魅力である。その中でも特に人や企業が集積することで形成される便益は、集積の経済と呼ばれ、地域の魅力を形成する重要な要因である。

では、集積の経済はどのようなメカニズムから生じるのであろうか。集積の経済の類型化については、古くはMarshall (1890) に遡るが、ミクロ経済学理論に基礎づけられた集積の経済のメカニズムの再類型化がDuranton and Puga (2004) によって行われた。彼らの類型化によると、集積の経済のメカニズムは大きく学習 (learning)、適合 (matching)、共有 (sharing) の3つに分けられる。

学習は、人や企業の地理的集積によって、知識のスピルオーバーが生じ、イノベーションなど知識の創造活動が活発化するというものである。知識の創造活動は一人で行うことは困難であり、様々な人々の知識やアイデアの交換、つまり他人からの学習が極めて重要である。また、このような知識やアイデアの交換において対面コミュニケーションが重要な役割を果たしているため、他者との地理的距離が学習の制約となる。実際に様々な研究において、このような知識のスピルオーバーが地理的距離に制約されていることが示されている (e.g., Jaffe et al. 1993; Murata et al. 2014;

Inoue et al., 2019)。知識創造における他者との知識交換の重要性がますます増加する (e.g., Wuchty et al., 2007)、知識集約型の先進国経済において、学習のメカニズムを通じた集積の経済の効果はますます重要になっていると考えられる。

適合は、企業と労働者の間の適合、あるいは企業間の適合が人や企業の地理的集積によってより容易になるというものである。専門技能を持つ労働者を雇用したいと考える企業が、条件を満たす労働者に会う (適合する) ためには様々な人材が存在する厚い労働市場が存在することが必要となる。これは同様に専門技能を持つ労働者にとっても自分の技能を生かせる適切な企業に出会うためには、求人の多い厚い労働市場に参加することが望ましい。従って、人・企業の集積は専門技能を持つ労働者とそれを必要とする企業との間の適切な適合をもたらすことでその場所を魅力的にするのである。同様に、企業間の適合とは、典型的には取引関係を通じたものである。企業もそれぞれ専門性が異なっており、適切な取引先と出会うことが重要である。例えば製造業であれば、必要な部品を高い品質で製造することのできるサプライヤーは、生産の要となる。これについても、多くの企業が存在することで、様々な企業と出会うことができ、より適切な取引先を開拓できる可能性が高まるのである。

共有は、財やサービスを共有することを通じた集積の利益である。例えば消費者は様々な財やサービスを必要としており、また、財やサービスの輸送には輸送費用がかかる。企業が集積しており、様々な財やサービスを低い輸送費用で消費することのできる大都市は消費者にとって魅力的となる。この場合、集積地に立地する消費者は、各企業の生産における固定費用を多くの消費者で共有することで便益を受けていると解釈できるのである。これは、かならずしも消費者と企業の関係に当てはまるだけでなく、企業間関係でも成立する。自動車に代表される製造業では多くの中間財投入が必要である。必要とする中間財の供給企業の集

積は川下に位置する企業にとって魅力的である。やはりこの場合もそこに立地する中間財供給企業の生産における固定費用を、そこに集積した川下企業の間で共有していると解釈できるのである。

では、リニア中央新幹線はこれら集積のメカニズムを通じてどのように地域経済に影響するのだろうか。

まずは、学習を通じた効果であるが、高速鉄道によって、遠隔地との人的交流が容易になり、より離れた地域における知識にアクセスすることが容易となる。これは、高速鉄道の周辺地域におけるイノベーション活動を向上させることが期待される。

Inoue, Nakajima, and Saito (2017) は、2006年の長野新幹線の開業に注目し、これが沿線のイノベーション活動に与えた影響を分析した研究である。長野新幹線は、北陸新幹線の一部区間として2014年の東京-金沢間の全面開業に先駆けて東京-長野間を開業した。この長野新幹線沿線企業と、2014年まで新幹線を持たなかった後の北陸新幹線沿線企業との間で、2006年以降のイノベーション活動を比較することでその効果を推定したのである。

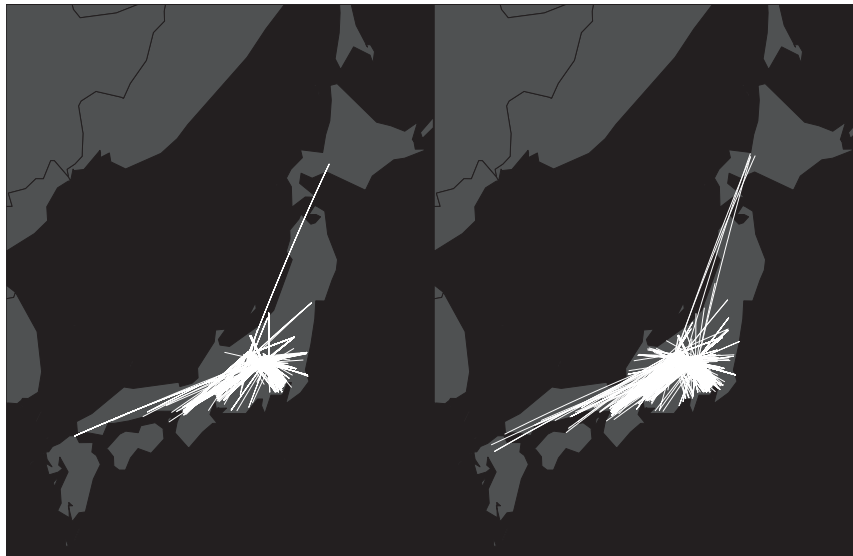
その結果は以下の通りまとめられる。まず、長野新幹線の開業によって沿線事業所の特許出願数は5%増加し、沿線事業所によって出願された特許の被引用数も増加した。特許の被引用数は、その特許の質を表すものと解釈でき、これらの結果は、長野新幹線の開業が沿線事業所のイノベーション活動を質、量ともに向上させたことを示している。また、長野新幹線開業後、沿線事業所間での共同研究関係が増加し、また、東京の発明者によって登録された特許が長野県沿線事業所の特許において引用される頻度が上昇していることが示された。また、長野新幹線の沿線事業所間での共同研究が増加していることも示された。図1は長野新幹線沿線事業所の共同研究関係を地図に示したものである。実際に、開業後、共同研究関係が増加していることがわかる。

これらは、長野新幹線開業が、人流コストの低

図1 長野新幹線沿線事業所の共同研究関係

(A) 長野新幹線開業前

(B) 長野新幹線開業後



下を通じて、沿線事業所間の知識交換の頻度、また、東京で発明された知識の波及を通じて沿線のイノベーション活動を向上させたという経路を示唆するものであるといえる。

このような高速鉄道による知的生産活動の工場は日本のみに見られるものではない。例えばDong, Zheng, and Kahn (2018) は、中国における高速鉄道整備が、それによって繋がれた大都市間の研究者の研究活動に与えた影響について分析した。高速鉄道によって接続された大都市に共同研究者を持つ研究者の生産性が上昇したこと、また、高速鉄道によって接続された大都市と地方都市との間において新たな共同研究関係が生じたことなどが示された。

また、高速鉄道ではないが、アメリカの州間高速道路も同様の効果を持つことが示されている (Agrawal et al., 2017)。地域における高速道路距離の10%の増加は、その地域の特許出願を1.7%増加させる効果があることが示され、また、これは、その地域の発明者が、より遠方の発明者の知識にアクセスできるようになったことで生じたことなどを示している。

このように、高速鉄道は、研究者、エンジニアの間の知識波及を通じて地域の知的創造活動を活発化させる可能性がある。

続いて適合を通じた効果であるが、リニア新幹線や他の高速鉄道は、通勤目的の利用は少ないため、労働市場を通じた効果はそれほど大きくないと考えられる。一方で、企業間の適合を通じた効果が存在する可能性がある。つまり、高速鉄道の開業によって、遠方への移動が容易になることで、より望ましい取引先との適合が可能になるのである。実際に、Bernard et al. (2018) は、九州新幹線開業によって、沿線に立地する企業がより遠方の新規取引先を開拓していること、また、沿線に立地する新規取引先を多く開拓していることなどを示した。また、それに伴い沿線に立地する企業の生産性の上昇が見られたことも示された。

最後に共有を通じた効果については、Hayakawa et al. (2021) が、数量空間経済学モデルによって日本の新幹線を用いた検証を行っている。まず、Bernard et al. (2018) と同様に、高速鉄道は、取引先との関係を構築することに寄与することを示した。新幹線がこのように、企業間取引関係を増加させる効果がある場合、新幹線の駅がある自治体は、他地域への移動時間が短くなるため、より多くの企業にアクセスできることになる。Hayakawa et al. (2021) は現在計画中的の新幹線、リニア中央新幹線の開業によって、経済厚生が5.5%増加すること、また、その効果が名古屋を中心

とする中部圏において大きいこと、特に名古屋では雇用が11.2%増加することが見込まれることを示した。中部圏は東京・大阪という巨大都市圏の中間にあり、リニア中央新幹線の開業によってこれらの巨大市場へのアクセスが劇的に改善することで共有を通じたメカニズムが強く働くことからもたらされるものと考えられる。

以上が集積の経済として類型化されたメカニズムを通じた高速鉄道の効果であるが、高速鉄道はこれら集積の経済以外のメカニズムを通じて地域経済に影響を与える可能性がある。高速鉄道は、企業間のみならず、企業内の人的交流も容易にする。この企業内の人的交流の促進は、企業のマネジメントを通じて経済活動に影響を与える可能性がある。

例えば、高速鉄道によって企業内人的交流が容易になることで、本社は、遠方にある事業所、支店、工場からの情報収集や、監視を行うことが容易になる。これによって本社は遠方の支店・工場をより効率的に管理できるようになる可能性がある。Giroud (2013) は、企業本社のある都市と、遠方の工場が立地する都市との間に航空路線が新規に開通した場合に注目し、それによって工場の生産性がどのように変化したのかについて検証した。その結果、本社・工場間の新規航空路線の開通は、工場への投資額を8-9%上昇させることがわかった。また、それによって工場の生産性は1.3-1.4%向上したことを示した。

また、人的交流の促進による本社・支店間の情報共有の促進は、企業組織を変化させる可能性がある。例えば、これまで情報共有コストが高く、支店内で行わざるを得なかった業務を本社に集約することで、本社・支店がそれぞれの業務に特化できるようになる。Charnoz, Lelarge, and Trevien (2018) は、フランスの高速鉄道によって、本社が立地する都市と工場・支店が立地する都市との間が高速鉄道によって接続された場合、そのような工場・支店の規模が拡大したこと、生産以外のサポートサービスの本社への移転が見られたことなどを示した。

以上のように、高速鉄道の開業は、企業間および企業内の人的交流の促進により、集積の経済の3つのメカニズムに加え、企業内マネジメント構造への影響を通じ、地域の魅力を向上させ、人や企業の集積を促進する可能性があると考えられる。

4. 集積の不経済

では、リニア中央新幹線開業によって地域の魅力が向上し、人や企業の集積が進んだ際に反発力として働く集積の不経済にはどのようなものがあるのだろうか。

まずは要素価格の上昇である。特に土地は有限であり、人や企業の集積は床面積に対する需要を増大させるため、家賃・オフィス賃料が上昇することが予想される。実際に、Okamoto and Sato (2021) によると、九州新幹線の開業によって沿線の中核都市において地価の上昇が見られたことがわかっている。

集積の経済を活かし、かつ家賃・オフィス賃料の上昇を抑えるためには都心に十分な床面積を供給する必要がある。そのためには土地の高度利用、いわゆる高層化によって床面積を供給することが有効である。一方で都心混雑対策として、容積率規制など、土地の高度利用には強い規制がある。Nakajima and Takano (2021) は福岡市を対象に、土地の高度利用規制の費用を測定した。福岡市の博多駅周辺は、航空法による高さ規制によって、ビルの高さが11階建て程度に規制されている。ここで高さ規制を1フロア分(4m)緩和することは、床面積を9%増加させることを意味するが、これは12%の地価上昇をもたらすことが示された。土地の高度利用規制は、確かに費用となっているのである。また、この結果は、土地の高度利用規制は、単にそれによって失われた床面積分の賃料収入以上の費用をもたらすことを意味している。これは、同一ビルの中にオフィスが集積することによる集積の経済や、高層階へのプレミアムなど、土地の高度利用が単に床面積を供給すること以上の便益をもたらすことを意味するものと言える。

また、人や企業の集中による交通混雑の問題も深刻である。その緩和のためには、地域内交通インフラ整備が重要な論点となるであろう。実際に、地下鉄などの公共交通インフラ整備は交通渋滞緩和に対して有効な政策であることが示されている (Gu et al., 2021)。一方で新規道路の建設など道路のキャパシティの増加は交通渋滞緩和に大きく寄与しない。これは Downs (1962) による『高速道路混雑の基本法則』として知られているものであるが、道路キャパシティの増加は、結果的にさらなる自動車の利用を招くことで、渋滞の状況は改善されないというものである。Duranton and Turner (2011) は、アメリカのデータを用い、この法則が、高速道路のみならず、通常の道路についても成立していることを示した。また、この法則が日本においても成立していることが Hsu and Zhang (2021) によって示されている。以上のことより、交通渋滞緩和策としては、公共交通インフラ整備がより有効な方策である可能性が高い。

5. 考察：リニア中央新幹線の効果はどうなるか

以上のように、高速鉄道は、集積の経済のメカニズムや企業内人的交流を通じて地域の魅力を上昇させ、人や企業を地域に引きつける。リニア中央新幹線も、この集積の経済を通じ、中部圏地域の魅力を向上させることで地域の雇用拡大、厚生水準の上昇に寄与すると考えられる。中部圏地域の経済は製造業が中心であるため、ここで示された集積の経済効果は大きい可能性が高い。特に自動車産業に代表されるように、取引先の数が多い産業にとっては、適合や共有のメカニズムがより大きく働く可能性がある。また、中部圏、特に愛知県のイノベーション活動は活発であり、愛知県で出願される特許の数は大阪府のそれとほぼ同等である。このように活発なイノベーション活動が行われている中部圏経済にとっては、リニア中央新幹線開業による学習効果も大きく働く可能性

がある。

一方で、人や企業の集積は、集積の不経済を引き起こすことで地域の魅力を失わせる。従って、集積の不経済を抑えることも重要な論点となる。人や企業の集中による都心床面積への需要増に 대응するため、容積率規制の緩和などによる、土地の高度利用の推進や、混雑緩和のための公共交通インフラ整備などの政策は有効であろう。

もちろん、本稿でサーベイした論文の中では扱われておらず、かつリニア中央新幹線の効果を考察する上で重要な論点も存在する。その中でも特に観光を通じた影響は重要な論点であろう。例えば Go et al., (2022) は、フィリピンのセブ国際空港ターミナル拡張が観光客の増加を引き起こしたことを示すなど、リニア中央新幹線開業による観光を通じた中部圏経済への影響は無視できないものになる可能性がある。また、集積の不経済についても、都市環境やアメニティなど、やはり本稿で触れられていない論点は存在する。これらのさらなるメカニズムの検証を通じ、できるだけ正確にリニア中央新幹線の開業効果、およびそれに伴って有効な政策について考察しておくことが重要であろう。

〔参考文献〕

- Agrawal A., A. Galasso, and A. Oettl (2017) "Roads and Innovation," *Review of Economics and Statistics* 99, pp.417-434.
- Bernard, A., A. Moxnes, and Y. Saito, (2019) "Production Networks, Geography and Firm Performance," *Journal of Political Economy*, forthcoming
- Charnoz, P, C Lelarge and C Trevien (2018), "Communication costs and the internal organization of multi-plant businesses: Evidence from the impact of the French high-speed rail", *Economic Journal*, forthcoming.
- Davis, D. and D. Weinstein (2002) "Bones, Bombs, and Break Points: The Geography of Economic Activity," *American Economic Review* 92, pp.1269-1289.
- Dong, X., Zheng S., and M. Kahn (2018) "The Role of Transportation Speed in Facilitating High Skilled Teamwork," *NBER Working Papers* 24539.
- Downs, A (1962) "The Law of Peak-Hour Expressway Congestion." *Traffic Quarterly*, 16, pp.393-409.
- Duranton, G. and D. Puga (2004) *Micro-foundations of Urban Agglomeration Economies*. in: Henderson, J. Vernon and Jaques F. Thisse, *Handbook of Regional and Urban Economics*, Elsevier. 2063-2117.
- Duranton, G. and M. Turner (2011) "The Fundamental Law of Road Congestion: Evidence from US Cities," *American Economic Review* 101, pp.2616-52
- Giroud, X. (2013) "Proximity and Investment: Evidence from Plant-level Data," *Quarterly Journal of Economics* 128, pp.861-915.
- Go, E., K. Nakajima, Y. Sawada, and K. Taniguchi (2022) "On the Use of Satellite-Based Vehicle Flows Data to Assess Local Economic Activity: The Case of Philippine Cities," *ADB Economics Working Papers*, #652
- Hayakawa, K., H. Koster, T. Tabuchi, and J.-F. Thisse (2021) *High-speed Rail and the Spatial Distribution of Economic Activity: Evidence from Japan's Shinkansen*, *RIETI Discussion Paper Series*, 21-E-003
- Hsu, W.-T. and Zhang, H. (2014) "The fundamental law of highway congestion revisited: Evidence from national expressways in Japan," *Journal of Urban Economics* 81, pp., 65-76.
- Inoue, H., K. Nakajima, and Y.U. Saito (2017) "The Impact of the Opening of High-Speed Rail on Innovation," *RIETI Discussion Paper Series*, 17-E-34.
- Inoue, H., K. Nakajima, and Y.U. Saito (2019) "Localization of Collaborations in Knowledge Creation," *Annals of Regional Science* 62(1), 119-140.
- Jaffe, A., M. Trajtenberg, and R. Henderson (1993) "Geographic Localization of Knowledge Spillovers as Evidenced by Patent Citations," *Quarterly Journal of Economics* 108(3), pp.577-598.
- Marshall, A. (1890) *Principles of Economics*, London: Macmillan.
- Murata, Y., R. Nakajima, R. Okamoto, and R. Tamura (2014) "Localized Knowledge Spillovers and Patent Citations: A Distance-based Approach," *Review of Economics and Statistics* 96(5), pp.967-985.

- Nakajima, K. and K. Takano (2021) "Estimating the Impact of Land Use Regulation on Land Price: At the Kink Point of Building Height Limits in Fukuoka," RIETI Discussion Paper Series, 21-E-088.
- Okamoto, C. and Y. Sato (2021) "Impacts of high-speed rail construction on land prices in urban agglomerations: Evidence from Kyushu in Japan," *Journal of Asian Economics* 76, 101364.
- Wuchty, S., B.F. Jones, and B. Uzzi (2007) "The Increasing Dominance of Teams in Production of Knowledge," *Science* 316 (5827), pp.1036-1039.

中部圏における広域地方計画の将来展望研究会報告書

『都市・産業集積の変化から見た広域地方計画の将来展望』を発行！

当財団は、中部圏における産業の活性化および地域整備をすすめる目的から、行政圏域を越えた広域的視点にたった都市間連携や役割分担などに関する調査研究を継続して実施しています。

新型コロナウイルス感染症の流行拡大により、生活や働き方、さらには社会や産業構造も大きく変容しようとしています。都市機能についても集積から分散へと方向性の転換が求められています。

2021年1月には、名古屋商工会議所と一般社団法人中部経済連合会が共同で「東京一極集中の是正に向けた地域の機能強化と魅力向上に関する提言」を公表され、中部圏とその中心都市名古屋に必要な多くの施策について提言されました。

このような環境を踏まえ、東京一極集中の是正と中部圏の産業活性化につながる新たな広域地方計画のあり方について、2021年度から新たに研究会（『中部圏における広域地方計画の将来展望研究会』）を組成して調査・検討を行っています。

このたび、この研究会の2021年度の研究成果を取りまとめた報告書『都市・産業集積の変化から見た広域地方計画の将来展望』を発行いたしました。

本報告書は当財団ホームページでご覧いただけます。<https://www.criser.jp/research/2021.html>

【目次】

<p>I 国土形成計画と広域地方計画とは</p> <p>1 国土形成計画の位置づけ</p> <p>2 これまでの国土形成計画</p> <p>3 現行の中部圏広域地方計画とその取り組み状況</p> <p>4 新たな国土形成計画の検討状況</p>	<p>II 東京大学地域未来社会連携研究機構への委託研究 『新たな中部圏広域地方計画の展望に関する調査研究』 2021年度報告書</p> <p>1 本報告の目的と方法</p> <p>2 中部圏における都市・産業集積の概観</p> <p>3 主要な都市・産業集積地域の構造変化</p> <p>(1) 分析対象地域の選定</p> <p>(2) 都市集積の構造変化</p> <p>1) 中心都市としての名古屋市の商業と工業</p> <p>2) 金沢における産業構造と都市構造の変化</p> <p>3) 福岡市の都市構造と都市型産業</p> <p>(3) 産業集積の構造変化</p> <p>1) 自動車産業集積地域 ：愛知県西三河地域の産業構造</p> <p>2) 南信州地域の産業集積に関する基礎的分析</p> <p>3) 三重県四日市地域における産業集積と 都市型産業の立地</p>
---	---

〔中部圏における広域地方計画の将来展望研究会〕

(敬称略・50音順)

<p>【座長】 松原 宏</p> <p>【委員】 伊藤 健司 鎌倉 夏来 瀬田 史彦 中島 賢太郎</p>	<p>福井県立大学 地域経済研究所 特命教授 (前 東京大学地域未来社会連携研究機構長)</p> <p>名城大学 経済学部 教授</p> <p>東京大学大学院 総合文化研究科 准教授</p> <p>東京大学大学院 工学系研究科 准教授</p> <p>一橋大学 イノベーション研究センター 准教授</p>
---	---