

研究ノート

都市類型と 地域経済の現状

—政策課題の整理—

寺岡 寛 Teraoka Hiroshi (中京大学大学院ビジネス・イノベーション研究科教授)

目次

1. 問題の整理
2. 都市と類型
3. 地域と課題
4. 政策と展望

1. 問題の整理

都市は、いうまでもなくその地域の経済条件、とりわけ、地域の経済社会を牽引する主導産業の栄枯盛衰によって大きな影響を受けてきた。それゆえに、都市はその周辺部分への企業誘致を行うとともに、その関連企業のための用地や産業インフラ、そこに働く人たちのための生活インフラや交通網の整備な

どを行ってきた。また、まちづくりも、かつては人口の増加を前提として、立地産業の経済的効率性を優先させる傾向にあった。だが、現在においては、コンパクトシティ論が浮上してきたように、人口増加から人口減少、あるいは、人口構成も少子高齢化のなかで、まちづくりも変わらざるを得ない。また、かつての主導産業も海外展開などの影響で、地域経済に占める比重も低下するなかで、あらたな地域産業の必要性も重要視されるようになってきている。小論では、このような課題を抱える都市の今後のあり方、とりわけ、都市の新たな活性化を促す地域経済政策をめぐる問題点を整理しておきたい。

2. 都市と類型

都市の特徴については、さまざまな類型化が可能である。立地企業の特徴からみれば、大企業中心の企業城下町型がある。ただし、大企業の産業特性によって、企業城下町型でも、装置産業中心の企業城下町型と加工組立産業の大企業が立地する場合、あるいは、その部品や加工を受け持つ中小企業も同時に多く立地する場合には、同じ企業城下町型でもその構造は異なるのが通常である。他方、大企業ではなく、地域の産業の中心が中小企業性業種である場合、中小企業間で製品間分業や工程間分業が形成されてきた経緯から、こうした地域については産地型と呼んでおこう。たとえば、群馬県の場合、大手自動車企業の主力工場が立地する太田市は企業城下町型であり、他方、かつては繊維産業が栄えた桐生市は産地型であった。

太田市は平成 17 [2005] 年の市町村大合併で尾島町、新田町、藪塚本町と合併して人口で 21 万人となり、平成 19 [2007] 年 4 月から、太田市は特例都市となっている¹⁾。合併以前の「移動人口調査」から人口規模をみておくと、平成 16 [2004] 年の太田市 (151,679 人)、尾島町 (14,052 人)、新田町 (29,490 人)、藪塚本町 (18,937 人) で合計 214,158 人となっている。他の群馬県下の都市の人口規模をみておくと、高崎市が約 37 万人、県庁所在地の前橋市が 33.5 万人、隣接する伊勢崎市が 20.9 万人となっている。平成 27 [2015] 年の国勢調査結果では、太田市の人口は 219,807 人 (平成 28 [2016] 年では太田市調査で 223,030 人) となっている。太田市の人口規模に比して、工業製品出荷

額が 2 兆円²⁾をはるかに上回るなどきわめて大きいのは大手自動車メーカーのスバルの主力工場が立地していることによる。

太田市とスバルとのつながりは、わが国の軍用航空機開発の草分け的な人物であった中島知久平 (1884 ~ 1949) が、当時の新田郡尾島村の農家の長男として生まれ、海軍技術将校となったあと、退役して出身地で大正 6 [1917] 年に飛行機研究所を設立したことによる。同研究所は、その後、中島飛行機株式会社となり、敗戦後の占領軍の財閥解体政策によってその対象となり、昭和 20 [1945] 年に富士産業となり、従来の軍需生産企業から民生生産企業へと転換し、財閥解体後の旧中島飛行機の関連会社などとの合併を通して富士重工業となり、平成 29 [2017] 年月から自動車ブランド名のスバルとなった。太田市はスバルを中心として、その関係会社や自動車部品などの中小企業が数多く立地して関東地域における自動車産業の拠点の一つとなっている。比較のために、同じようにトヨタ自動車而立地する愛知県豊田市を見ておこう。豊田市の人口規模は、太田市の 2 倍以上の約 43 万人である。自動車を中心とする製造品出荷額等は 13 兆円を超え、太田市の 6 倍以上の規模となっている。豊田市の場合は愛知県内の隣接自治体と比較しても³⁾、自動車を中心としてとび抜けた工業都市となっている。

同じ企業城下町型といっても、厳密には自動車メーカーである特定大企業の工場などの事業所が集中的に立地する地域と、自動車メーカーの関連企業、あるいは、その部品を提供する中小企業も同時に立地する地域がある。関連地域の広がり立地企業数からすれば、典型的な加工組立産業である輸送用機器、とりわけ、自動車の場合の地理的空間の範囲と密度はきわめて大きいのが特徴である。群馬県の場合には、太田市にスバルの完成車組立工場⁴⁾がある

ことで、その部品供給の関連企業が太田市の周辺、いわゆる両毛地域に立地している。

当然ながら、太田市を中心とする地域経済は、スバルの自動車生産動向に大きな影響を受けている。スバルの場合、生産台数は、ここ数年来、主力輸出先の米国市場の旺盛な需要の下で、平成 21 [2009] 年と平成 23 [2011] 年に落ち込んだものの、大きく伸びてきた。平成 28 [2016] 年には、生産実績で国内が 70 万台を超え、米国工場分の約 30 万台を加えて、全体で 100 万台を超えた。こうしたなかで、太田市の世帯数も、スバルの生産が増加に転じた平成 24 [2012] 年から平成 28 [2016] 年の 4 年間で 86,336 から 92,318 へと 6.9% 増加し、これにつれ、人口も 220,121 人（男 111,044 人、女 109,077 人）から 223,030 人（男 113,280 人、女 109,750 人）へと増加している。男女別では工場での勤務を反映して、男性の増加が多いのが特徴である。

太田市工業における自動車を中心とした輸送機器の地位は、事業所数、従業者数、製造品出荷額等における圧倒的な比重に如実に表れている。太田市工業統計表（平成 26 [2014] 年）によれば、輸送用機器、これに関連する金属製品、プラスチック、鉄鋼が事業所数の約 70%、従業者数の約 84%、製造品出荷額等の約 2% を占める。群馬県工業統計表（平成 26 [2014] 年）によれば、群馬県のなかで太田市の占める地位も、事業所数で 18.3%、従業者数で 24.9%、製造品出荷額で 38.8% といずれでも第一位となっている。ちなみに、それぞれの指標で第二位と第三位をみておくと、事業所数では伊勢崎市（16.4%）、高崎市（16.2%）、従業者数では伊勢崎市（16.4%）、高崎市（15.6%）、製造品出荷額で伊勢崎市（17.7%）、高崎市（11.0%）となっている。他方、群馬県を代表する繊維を中心とした工業

都市であった桐生市をみておくと、西の京都西陣、東の桐生というように古くから絹織物の産地として発展してきた。市制となったのは大正 10 [1921] 年で、それまでの群馬県山田郡桐生町から桐生市となった。その後、桐生市は周辺の村を編入して、平成 17 [2005] 年にも周辺の村を編入して現在に至っている。かつては絹織物の町として知られた桐生市は、現在では、事業者数で 9.9%、従業者数で 6.0%、製造品出荷額等ではわずか 3.3% を占めるに過ぎない。

他方、太田市の商業の概況については、群馬県全体の傾向と同様に、商店数は減少してきているものの、従業者数や年間商品販売額については比較的順調な推移を続けていることは、群馬県内の他の主要都市と比べて人口数の増加に依拠している。ここで太田市⁵⁾の人口動態について再度ふれておくと、自然増加数は平成 23 [2011] 年以降は純減となっているものの、社会増の男女別では女性をはるかに上回る男子の増加が顕著である。県内外の社会増減ということでは、転入・転出とも県外が多いことは、やはりスバルなど県外に事業所を持っている企業の太田市への転勤を反映している。地方別県外転入転出状況をみると、東京や埼玉など関東圏がその大半を占めるが、中部への転出入が割合と多いのはスバルの航空機事業部が愛知県内にあるためである。なお、外国人住民数をみておくと、平成 27 [2015] 年末で総数は 8,802 人で、第一位はブラジル（2,671 人）、次いでフィリピン（1,322 人）、中国・台湾（1,210 人）、ベトナム（793 人）、ペルー（631 人）となっている。

こうした太田市の場合は、産業構造やそこに形成されてきた企業関係からみれば、特定大企業の大規模の事業所を中心とした典型的な企業城下町型の都市類型に分類されることは間違いない。他方、文化

構造や社会構造という視点からすれば、太田市は、スバルのような特定企業の工場などが集中立地する企業城下町型と分類しても、他の同様な都市類型に分類される都市とはどこが類似し、どこが異なるのだろうか。この場合、この企業城下町型という類型概念をさらに細分類しておく必要がある。この場合、既述の文化構造や社会構造、さらにはその周辺都市の関係、とりわけ、都市機能などの関係などを考慮しておく必要がある。都市とは一般に人口密度が高く、その住民の生活を支える産業、住環境、交通などインフラ、さらには生活の快適さ—いわゆるアメニティーの存在を前提にして成立する。産業の場合、主力産業が農業である場合はきわめて少なく、農業の形態は多くの場合、都市近郊型の農業として成立している場合である。必然、第二次産業や都市住民の生活に密接する第三次産業が大きな比重を占めている。

とはいえ、日本においてみても、都市、とりわけ、大都市圏では製造業は高度成長期にはすでに空間的拡張の制約から、周辺都市へと立地移転が進み、さらには地方圏、そして現在ではグローバルな立地展開を見せてきており、都市は生産の場からもつぱら消費の場へと変化してきた。また、生産の概念そのものがグローバル経済の一層の進展の下で変化してきており、研究や開発の機能が都市に立地する事業所に残りつつも、実際の生産の場はすでにアジア各国に展開してきている現状がある。この意味では、都市における生産の機能分担のあり方、消費におけるその内実、つまり、どこまで地域内で都市住民の消費生活が完結しているか、あるいは、周辺都市の規模によって、つまり、大都市へアクセスが容易であれば、消費生活は大都市圏との機能分担によって成立している地域もある。この意味では、都市間関係によってその都市のあり方も異なるのである。

太田市の場合、250社以上を超える部品供給を担当する企業は、太田市とその郊外だけではなく、太田市を中心とする周辺都市に立地展開してきた。自動車の国内での生産機能—このほかには産業機器や航空機器の事業部門もあるが—については、太田市の群馬製作所の本工場や矢島工場、邑楽郡大泉町の大泉工場、東京本社、東京都三鷹市に東京事業所、栃木県佐野市には実験研究センターがある。こうした事業所間で研究開発や生産などの空間的分業が成立している。太田市内の工場とエンジン部門などを担当している大泉町とは5キロメートル圏内であるし、佐野市とは30数キロメートル圏内の空間配置となっている。部品メーカーが展開するのほぼ佐野市よりも近い地域である。部品メーカーが立地する都市、たとえば、桐生市と館林市は20キロメートル圏内、北関東自動車道⁶⁾に位置する伊勢崎市が30キロメートル圏内、群馬県の県庁所在地である前橋市が40キロメートル圏内、その西南に位置する高崎市が40キロメートルを少し上回る地域間関係である。太田市と周辺のこうした諸都市との関係は生産を中心とした関係である。自動車生産からみれば、部品供給メーカーなどが立地する周辺都市は太田市の衛星都市という関係である。

他方、こうした生産の場としての都市の性格がきわめて強い太田市は、消費の場としてはどのような都市類型にあてはまるのであろうか。太田駅周辺のかつての商店街は力を失い、自動車メーカーの従業員たちも郊外に住宅を構えることで、大規模な駐車場をもつショッピングセンターなど大型店舗数はずでに40近く立地していることもあり、市内中心部の活性化が太田市の課題ともなってきた。消費の面からみれば、太田市は典型的な郊外型消費文化都市である。問題は、市内にどのような文化施設があり、物品の購買だけではない消費文化がどのような形成

されているかである。そうした地域文化の構造を文化施設、たとえば、公立美術館などの数などからとらえておこう。太田市には、東武伊勢崎線太田駅に太田市美術館・図書館が平成 29 [2017] 年に開館している。自動車メーカーを中心とする企業城下町型である太田市の文化施設は、こうした新たな美術館・図書館だけではなく、周辺都市との交通アクセスによって「アートライン」が形成されていれば、市民の他都市との行き来により互いに刺激を与えることができる。どの都市も公立美術館を設ける必然性と必要性はない。あくまでも都市間に文化空間がある程度形成されていれば、互いの刺激によって文化が形成される。群馬県内の美術館についてみれば、高崎市や渋川市などに美術館数が多いし、高崎市には県立近代美術館や館林市には県立美術館が立地する。

ここで太田市の周辺都市における美術館の概況をみておこう。太田市に近接する桐生市と館林市の場合である。桐生市には、桐生織という伝統産業の歴史的遺産を反映した多くの有形・無形の文化資産が存在する一方で、公立美術館は存在せず、同地出身の実業家であり、松本俊介（1912～48）や日系米国人画家の野田英夫（1908～39）などのコレクションを公開した美術館が桐生市内を見下ろす場所に昭和 63 [1988] 年に開館している。他方、館林市には、平成 13 [2001] 年に群馬県立の館林近代美術館が開館している。太田市から同じ群馬県内で 20 キロメートル圏内に位置する桐生市と館林市とが、どのような地域文化イメージを形成し、二つの美術館がそうした地域文化イメージの形成にどの程度貢献しているのだろうか。美術ファンには、太田市の美術館は松本俊介コレクションの美術館として知られているかもしれないが、松本俊介自身は、桐生市など群馬県出身ではなく、東京都の現在の渋谷一当時

は奥多摩郡渋谷町一に父方は旧森岡藩士の家系、母方は東京築地生まれの両親の下に生まれている。その後、父親の岩手県での林檎酒事業の関係から一家で現在の花巻市に移っている。松本は小学校時代に病気で聴力を失ったが、その後、盛岡中学に進学し、退学後、東京の兄を頼り画家を目指して上京している。地域との深いつながりという点では、松本と岩手県のとつながりが強いほかに、松本の家族が戦時中に疎開していた島根県、松本が住み、その風景を描いた東京やスケッチなどに出かけた神奈川県などである⁷⁾。この種のゆかりということでは、館林近代美術館も群馬県や館林の地域文化をイメージ化するほどには明示的はない。距離的範囲を桐生市・館林市との比較で 2 倍に延伸した 40 キロメートル圏内の高崎市と県庁所在地の前橋市の美術館をみておく。

人口約 37 万人の高崎市は、古くから交通の結節点にあるため商業都市として発展した歴史をもつ。あとでみる人口約 34 万人の前橋市の卸売業年間販売額が約 7500 億円であることに対して、高崎市は 2 兆円をはるかにこえていることから、高崎市の商業都市的性格が顕著である。高崎市には、現在、公立美術館としては平成 3 [1991] 年に開館した高崎市ゆかりの画家たちの作品を収集している高崎市美術館、J R 高崎駅すぐ近くに平成 13 [2001] 年に開館した高崎市タワー美術館がある。いずれも高崎駅から近い距離に立地している。この 2 館に対して、在来線を乗り継いで 30～40 分ほどの高崎市郊外には群馬県明治 100 周年記念事業として設けられた県立公園群馬の森の敷地内に、昭和 49 [1974] 年に開館した群馬県立近代美術館がある。こうしてみれば、人口 40 万人に満たない高崎市であるが、公立美術館だけで 3 館があることになる。他方、県庁所在地で公立美術館を有しないのは前橋

市だけであったが、この現状を変えようという声もあり、平成 19 [2007] 年には県庁内で美術館構想が検討され、その後、市民を含む美術館建設にむけてのワークショップなども開催され、平成 21 [2009] 年に美術館基本構想検討委員会が正式に発足し、翌年に西武百貨店を改修して美術館として活用する方向が打ち出され、平成 24 [2012] 年に改修工事がスタートし、平成 25 [2013] 年に開館の運びとなっている。

高崎市と前橋市という商業・行政都市というイメージがこれらの 4 つの美術館によって、その地域イメージが象徴的に再生産されるかどうかは、建物としての美術館の存在ではなく、アートを中心どのような地域イメージを発信できるかにかかっているのかはいうまでもない。この場合、群馬県と画家との関係がどのような対応関係にあり、その対応関係が美術館という装置を媒介にイメージとしてその地域のものとして形成されるかどうか重要である。ましては、太田市という産業都市とその周辺の都市のもつイメージがその地にある美術館のアートを中心とするイメージ発信と重なり合って、太田市、桐生市、館林市といった地域イメージと高崎市や前橋市の地域イメージが連動して、アートラインが形成されるのか。すくなくと、アートラインを形成するにはそれぞれの美術館が連動した企画展や明確なコレクション方針を持てるかどうかであろう。

この点に関しては、福岡県田川市がかつての日本を代表する産炭地の一つとして、炭鉱で働き暮らした山本作兵衛 (1892 ~ 1984) の採炭や炭鉱の生活を記録した「炭鉱画」のイメージによって田川市という地域文化が、炭鉱を知らない世代にも継承されている。この炭鉱画⁸⁾は日本で最初にユネスコ記憶遺産に登録されている。田川市にはかつての炭鉱の採掘機器が残された場所には、昭和 58 [1983] 年

に開館した田川市石炭・歴史博物館があるほかに、炭鉱住宅 (複製) が展示されている。その近くに、筑豊地区初の公立美術館として平成 3 [1991] 年に田川市美術館が開館している。田川市美術館は隣接する田川市図書館とともに田川文化エリアを構成し、筑豊からの地域情報発信をテーマに炭鉱に関する作品の企画展なども開催され、田川の地域文化のイメージの形成に大きな役割を果たしている。

こうしてみると、太田市には自動車産業が現在でも大きな経済的位置を占めていることもあり、日本の工業化を大きく支えた九州の主要産業であった炭鉱業の中心地の一つでありつつも、その後のエネルギー転換の下で衰退を余儀なくされた筑豊地区の田川市とは大きく異なる。とはいえ、フィアットの企業城下町として発展してきたイタリアの自動車メーカーのフィアット社の主要工場であったリンゴット工場が 1982 年に閉鎖されたことで、それまでの産業都市から文化都市へと変換を迫られたトリノ市の歩みは⁹⁾、モノカルチャー的な特定産業の国際競争力のあり方に大きく影響された産業都市史でもある。あるいは、米国デトロイト市の場合、ゼネラルモーターズ社やクライスラー社の経営破たんやそれ以前から続いた工場などの縮小によって、自動車産業から他産業への転換なども試みられてきたが、2000 年代を通じて経済的苦境が一層顕著になり、2013 年にはデトロイト市は財政破たんを宣言し、米国連邦倒産法第 9 条適用を申請したことは記憶に新しい。自動車産業の衰退によって、デトロイト市の人口規模も縮小傾向にある。

この二つの自動車産業を中心とした企業城下町型都市のあり方は、わたしたちに他山の石ではなく、都市と類型との関係においては、産業上の多軸性や多様性が重要であり、産業都市からつねに文化都市への同時並行的展開が、主要産業の国際競争力が維

持されているなかで、果たして図れるのかどうか。あるいは、それを政策的に誘導することか可能かどうか。脱城下町型都市のあり方としても、産業中心のまちづくりから産業と生活が均衡するまちづくりへの恒常的な転換が可能かどうか。その場合、産業都市から産業文化都市への転換が可能かどうか。そこには検討すべきさまざまな課題がある。このような歩みは決してその都市単独の歩みではなく、周辺都市をも含んだ均衡ある地域間関係の構築と、その都市がどのような都市、たとえば、巨大都市圏や県庁所在地や交通の結節点にある都市圏との空間配置のあり方によっても、その課題は一様かつ画一的なものでは決してない。

3. 地域と課題

自動車メーカーの事業所を中心とする企業城下町型都市ということでは、先に取り上げた太田市のほかに、すでにふれた豊田市（人口規模は約41万人）があるが、ほかにも山口県防府市（同約12万人）や埼玉県狭山市（同約16万人）、三重県鈴鹿市（同約20万人）などがある。製造業品出荷額等では、豊田市の13兆円近くに達する地域もあるが、防府市の約1兆円、狭山市の約8.7千億円、鈴鹿市の約1・5兆円からすれば、人口20万都市としての太田市の製造品出荷額等は大きい。こうした企業城下町型都市と周辺都市との関係は、太田市の場合は部品産業が集積している空間配置となっている。それは豊田市の場合も同様である。防府市の場合、部品関連産業も防府市を中心に立地していることもあり周辺都市との比較でも、化学産業が立地する周南市一

人口約15万人、製造品出荷額等約1.8兆円—について山口県内の有数の工業都市となっている¹⁰⁾。

他方、かつては地域の主力産業が自動車であり、その後、完成車組立工場としての役割が終わることで、それまでの企業城下町的なあり方からの脱却を迫られてきた地域についてみておこう。いうまでもなく、地域の文化も、その地域を支える主要産業の栄枯盛衰と無関係ではありえない。それは二つに面であられる。一つは「入口」であり、二つは「出口」である。入口は、それまでの産業に代わって、つぎの産業が大きく成長して、その地域の経済を支えるようになる過程で形成されるケースである。出口は、やがてそのような産業も他地域との競争・協力関係のなかで縮小などを余儀なくされるものの、つぎなる産業が形成されないケースである。ただし、その場合、その地域の地理的空間配置によって、都市の性格が大きく異なる。それが大都市圏の近くに位置する場合、雇用は大都市圏の事業所への通勤によって維持され、急激な人口減などは避けられ、その都市はそれまでの生産都市から大都市圏に隣接する生活（消費）都市へと性格を変えていく一方で、それまでの生産から研究・開発などへシフトする事業所としての転換もある。

たとえば、神奈川県座間市（人口約13万人）の場合、八王子街道に位置するいわゆる宿場町として形成されたものの、その近代史は昭和に入り陸軍士官学校、海軍工廠（兵器）などが設けられたことにより軍都としての性格を強め、第二次大戦後は米軍や陸上自衛隊の基地として、その後は日産自動車の工場が昭和39〔1964〕年に竣工、昭和40年代以降、企業城下町としての性格を強めていった。座間工場は、平成2〔1990〕年に日産自動車としては初めて累計生産台数で1000万台を達成している。だが、その5年後、日産座間工場は、平成7〔1995〕

年に完成車組立工場としての役割を終え、生産設備・金型などや電子機器の設計・製造、フォークリフトの開発、電気自動車関係のバッテリーなどの開発・生産を担う事業所へと転換してきた。平成19 [2007] 年には新型車の量産開始時点から安定的に生産するための新型車の試作・解析を行う車両生産技術センターが開設されている。座間工場閉鎖が閉鎖されたといっても、工場そのものが機能を変化させたことで、雇用の維持が行われ、市内商業などへの影響がある程度緩和された側面もあった。

座間市は地域経済政策の課題として新たな企業の立地を進める政策をとっているものの、座間市の空間配置が横浜市や東京の新宿駅へのアクセスが容易であることから、ベッドタウン化することで市財政を維持できる可能性が高いことから、新たな産業への展望は必ずしも明確であるとはいえない。なお、座間市の産業実態については、座間市は平成23 [2011] 年に『座間市商工業実態調査報告書』を発表している。同報告書によれば、以前として神奈川県全体平均のなかでは、依然として製造業の比率が比較的高い地域に位置づけられているものの、アンケート調査から浮かび上がってくる問題点は「需要の停滞・縮小」、「低価格品との競争」であり、工業関係の事業所の3分の1は「技術・製品の独自性」を掲げる¹¹⁾。こうした点は、座間市だけではなく、日本の同規模の工業都市に共通している。なお、同じ日産関係では、武蔵村山市（人口は約7.1万人）の場合、昭和37 [1962] 年にかつてプリンス自動車の工場が設けられ、日産自動車との合併後は日産自動車の完成車工場となった。その後は、平成11 [1999] 年に工場閉鎖が発表され、平成16 [2004] 年に40年以上続いた自動車量産工場としての歴史に幕が閉じられた。この跡地（140ヘクタール）利用については、工業用地として活用されるのではな

く、平成14 [2002] 年3月には、その4分の3が宗教法人に売却、残りについては全国チェーンのショッピングモール、日産自動車の新車・中古車販売展示施設として利用される一方、公益施設としての病院、住居スポーツ施設などの建設が決定されてきた。

同じ東京都下ということで、日野自動車而立地する日野市（人口約19万人）の場合、自動車産業の成熟化やグローバルな生産体制のより一層の進捗がつづかなかで、日野市は「現在では国内全般の動きを著しているように、これまで立地していた大工場が撤退し始め、今後移転する予定の企業もみられています。大工場の撤退は、雇用の維持、税収の確保、跡地利用等の面で影響を与えるだけではなく、大工場と取引関係にある中小企業者の取引減少、取引停止、さらには取引企業の外部移転等も懸念されており、当地域に与える影響は甚大な状況にある」ときわめて厳しい展望を示す¹²⁾。今後の工業振興の目標として掲げられたのは、日野市の工業の再活力化を見据えた①既存の中小企業の高度化や規模拡大＝成長への支援、②新たな産業の芽の苗床としてのインキュベーションの創出・起業支援、③新たな産業の創出支援、他地域からの大工場や優良企業の誘致、である。

こうした項目は、実は多くの地方の工業都市でも共通して掲げられる政策メニューでもある。したがって、より重要であるのは、小規模企業が日野市でも減少を続けるなかで、成長余力をもつ中小企業がどのような存立基盤をもってきたかである。とりわけ、輸送用機器に関連した中小企業が新たな産業分野に活路を見出すことができるかどうかであろう。この場合、日野市に新たな企業を誘致するのではなく、むしろ他地域に展開する成長型産業にどのようにリンクするかである。とりわけ、日野市は市

内の中小企業の連携力の弱さをつぎのように言及していることを考慮すると、この点は非常に重要である。すなわち、「日野市には比較的多くの大手企業が立地しているが、市内中小企業との取引がほとんど見受けられていません。また中小企業同士であっても工程間の分業や技術の相互補完ができるような関係になっておらず、自社の対応能力を超えた新規受注に対しては、市内企業へ協力依頼をすることなく、辞退する事例もあります」¹³⁾。また、イノベーション、とりわけ、オープンイノベーションの推進には不可欠であるとされる産学官連携についても、その現状を「地域内は中小企業の経営資源を補完しイノベーションを創出する産学官金を担う組織があるものの、実際には連携した取り組みが多くみられておりません」¹⁴⁾と紹介される。

こうした現状認識の下で、平成 27 [2015] 年に、日野市はイベントスペース、プロジェクトルーム、ワークスペースなどをもつ「日野市多摩平の森産業連携センター (PlanT) を JR 中央線豊田駅のすぐ近くに設けている。いわゆる産学官金 (= 金融機関) が集まれるパブリックスペース (公共施設) である。しかしながら、いままでもインキュベータ施設について繰り返し指摘されてきたように、そのようなパブリックスペースが設けられたからといって、産学官金連携が自然に発生するわけではない。あるいは、潜在的にそのようなネットワーク構築の可能性のある中小企業の事業内容、主要製品、売上額規模、従業員数などの情報と同時に日野市にキャンパスをもつ首都圏大学東京、実践女子学園、明星大学の教員と研究室の研究内容などを掲載するレポート誌を発行している。たとえば、日野市が「工業みえる化事業 (プロジェクト)」として発行した『日野市「企業の魅力 PR レポート」Vol3』によると、掲載中小企業 21 社のうち、5 社が機械器具製造業、9 社が

電機・電子機器製造業、4 社が金属加工、3 社がその他となっている。大学の研究室については、計測・制御系、ナノ・マクロ系、バイオなども紹介されている。

とはいえ、実際に産学官連携が展開し、地元金融機関もその連携に関与するには小さな成功を積み重ねていく必要がある。他地域における成功例から留意しておくべきは、情報提供と産学官連携センターのようなハードを用意すれば、すぐにも成果が表れるのではなく、現実にはそれをコーディネートできる人材の関与がなければ困難である。そのような人材は基本的に産学からスピリアウトして、基礎技術や開発などの経験に加えて、商品化—マーケティングなどの経験も含め—の経験を有するコーディネータ人材を育む地域の企業文化が必ずしも形成されているとはいえない。とりわけ、大企業の事業所を中心に形成された企業城下町は、そうした事業所に勤務する人たちの事業所間の移動は盛んでも、地域の異なる企業間を移動するような労働市場やそのような移動文化は実際にはほとんど形成されていないのが現状である。

しかしながら、そうした自動車産業を中心とする地域経済であっても、自動車そのものに搭載される電気・電子部品の割合は確実に上昇していくなかで、自動車産業のすそ野を形成してきた自動車部品企業もまた、そうした電子化、さらには部品間をつなぐソフトウェアなどの開発が不可欠になっている。したがって、大企業のみならず、中小企業もまたさまざまな事業分野の企業との連携が現実に必要なとなっている。これは何も地域内での連携だけではなく、地域内分業関係が必ずしも形成されていない関東圏の自動車産業は、関東広域だけではなく、中部圏からも部品調達が可能である以上、地域連携といった場合の空間範囲は必ずしも行政単位としての空間範

圏内でとらえることは現実的ではない。それはホンダの工場が立地する埼玉県狭山市においても同様である。

狭山市も、「埼玉県5か年計画」を受けて、平成24[2012]年以降において「ものづくりの人材確保・育成」のために企業の誘致、既存企業の成長を促す政策の推進を打ち出しているなかで、日野市などと同様に工業都市の性格をもつものの、現実には製造事業所数や従事者数の減少に歯止めがかかっているわけではない¹⁵⁾。状況打開のために、狭山市もまた日野市と同様に産学連携を積極的に推し進める方向を模索している。しかしながら、狭山市内の事業者を対象にしたアンケート調査とその後のヒアリング調査において、産学連携状況について明らかになったことは実際に取り組んでいない企業の割合が高いことであり、無関心層も多いことである¹⁶⁾。狭山市も日野市と同様に、一般市民にとっても自動車産業の企業城下町のイメージの強い狭山市である、自動車産業以外のさまざまな業種の中堅企業や中小企業の情報提供を行っている。先ほどのアンケートでの意識調査にあるように、そうした企業情報の提供だけで産官学あるいは産学連携が生まれていくとはいえない。そこに地域のもつ企業文化の慣性力があるといつてよい。産学連携の形成を促す文化の醸成は、むしろ地域内だけではなく、地域外への積極的な働きかけと人材の存在なくしては困難であろう。

狭山市と同様にホンダの工場が立地する三重県鈴鹿市もまた自動車産業の成熟化あるいは一層の海外展開による自動車産業の縮小に備えて、地元中小企業の競争力強化、新製品や新技術への対応への助成措置、自動車以外の産業の新規立地促進などの地域経済政策への模索が続いている。鈴鹿市については、自動車レースのサーキット場があることで自動車産業の町としてイメージが強いが、戦前においては海

軍工廠や航空機関係の軍事施設が立地した軍都であり、戦後は積極的に紡績業など繊維産業の企業の誘致に加え、電機産業、医薬・化学産業、食品産業などについても企業誘致を進めてきた経緯がある。その後、ホンダが工場を立地させ、ホンダの成長とともに鈴鹿工場も拡大したことで自動車部品関連の企業も集積してきたこともあり、現在も同市の製造品出荷額等の7割近くを占めており、依然として自動車の町であることに変わりはない。この意味では、狭山市以上に鈴鹿市は自動車を中心とした産業集積の町でもある。課題は自動車産業集積によって形成されてきた地域経済のあり方が他の産業分野へ徐々にでも転換していくことが可能かどうかである。

鈴鹿市の現状認識においても¹⁷⁾、自動車の構成部品の規格化・標準化によってモジュール化が一層進展することで、自動車部品企業を取り巻く競争環境はますます厳しくなるとしている。必然、新たな産業、たとえば、航空宇宙産業、先端材料活用産業、住生活関連産業、モータースポーツ関連産業などへのシフトを、それを以前のような外発的なやり方、すなわち、企業誘致によって大企業の事業所を呼び込み、その経済波及効果が地元の中小企業の事業転換や新分野・新技術への多角化への市場提供につながるかどうか問われることになる。つまり、外発効果の内発化への仕組みが果たして構築されているのか、あるいは、そうした発展性というポテンシャルをもつ中小企業が実際にどの程度集積してきたのかどうか。国や県、市レベルの政策の実行可能性以前に、そうした内発的な転換能力をもつ企業、とりわけ、中小企業の層の厚さが大きなカギを握っている。

4. 政策と展望

小論においては、自動車産業が大きな位置を占める都市の現状と課題を整理してきた。いずれの都市も類型的にはいわゆる企業城下町型からの転換を、とりわけ、2008年のリーマンショック後において強く意識するようになってきた。とはいえ、特定企業の自動車産業集積によって形成されてきた企業文化が果たして新たな産業分野への苗床としての機能を十二分に果たすことができるのか。とりわけ、大企業の事業所を中心として階層的に形成された垂直的な企業間関係からより水平的な関係へと移行し、それまでの下請・外注関係からより平等なパートナー関係へと展開できるのかどうか。多くのイノベーション論が示唆する関係者間の水平的な協力関係がイノベーション創発の重要な基盤であるとすれば、先にみた都市において今後どのような成果が出てくるのであろうか。

群馬県太田市の自動車産業集積とイノベーションについて、河藤佳彦は「特に2000年代に入ってからグローバル競争の激化とそれを不利に導く円高の進展、さらに国内自動車産業の飽和を背景に、両者の関係は深まっている」¹⁸⁾としたうえで、地元の群馬大学を含めた産学連携はより強まりつつあると指摘する。この点での太田市の「地元パターン」について、河藤は「太田市の産業集積の『地元パターン』は、その連携率の高さということになるかもしれない。……この高い連携率の背後には、他所よりもネットワークを形成しやすい土壌がこの地にあるという可能性を示唆している」¹⁹⁾とみている。この土壌＝「オープンマインド」は、太田市の中島飛行

機以来の、あるいはそれ以前の歴史的な地域文化の堆積にあるともされるが。ただし、この点についての実証はきわめて手間のかかる作業を必要とする。では、歴史の浅いカリフォルニア州サンフランシスコ市南部のシリコンバレーの場合は、むしろ何もないという歴史的な地域文化が新しい技術の研究開発に大きく寄与したことを考えると、太田市の歴史的な地域文化とは何であるかを自問させる。そこには単に自然風土などの環境条件のほかに、特定大企業が立地し成長したことで形成された下請階層関係などのほかに、日本的経営のスタイルも一個別企業の内部組織を超えて外部へと反映される。ここで取り上げたスバルを中心とする群馬県とその自動車部品産業が展開する栃木県などの両毛地域、日産自動車の座間市、ホンダの狭山市や鈴鹿市、日野自動車の日野市などに加えて、トヨタの豊田市などの加工組立産業の典型である自動車産業都市との比較では、地域文化＝企業文化においては、資本集約産業である鉄鋼業での室蘭市、釜石市、北九州市などは企業城下町の地域文化とは異なる²⁰⁾。必然、他産業分野への転換やイノベーションの創発などのあり方も異なるに違いない。

これはあくまでも経済的側面に着目しただけであって、実際には、地域経済変革のための政治過程は関連企業の従業員意識の相違などもそこに反映される。とりわけ、中小企業の受注動向に大きな影響をもつ大企業の事業所などに勤務する通勤族としての社会層と地元従業員層、中小企業に働く人たちとの政治意識の差を無視して、経済過程だけの変化によってイノベーションが創発されていくとは考えにくい。山口県防府市の場合、マツダ株式会社の防府工場の周辺には自動車部品関連企業が立地するが、その多くは地元広島企業の関連事業所として性格が強く、地元資本の中小企業は多くない。必然、自動

車という単一の産業が形成されることによって、垂直的な分業階層構造が構築されることで多様性や多義性を認める文化が醸成されていない可能性もある。あるいは、本社などの移行で地元事業所の動向が大きく作用される中で、メインの自動車分野で働く外部からやってきては転勤を繰り返す社会層と地元産業—地場産業や商業・サービス業—従事者との間に相混じらない文化の分離性もみられる。そうしたなかでは、別々の地域産業風土が存在していることで、新たな産業などへの協働的な取り組みが補助金事業などで付き合的に取り組まれても、自分たちの地域の重要な課題としての自主的な取り組みが進展していかないことになる。

とはいえ、グローバル経済化の進展の下で、大企業の事業所が縮小・再編されることである種の消去法で地域の中小企業が大きく評価されることになって、それまでの大企業に代わって新たな産業集積の独立的な担い手としてとらえていく見方も、研究史的には1990年代から盛んになってきた。しかし、この見方も典型的には大田区(東京都)や東大阪(大阪府)など大都市内部あるいは近郊に位置する地域と、小論でとりあげた地域空間配置にある企業城下町型都市とは、やはり区別してとらえておく必要がある。他方で、さまざまな経緯をへて形成されてきた産業集積やその中心にある都市の地域文化なるものは、しばしば自然災害や戦争時の工場疎開などによって外発的条件によってもたらされ、あるいは、全国総合開発などの制度によって形成されている事例もあり、なんでも「昔から」という議論で片づけることなどはできない。

他方、そうしたなかで、一定地域に産業集積の集積度が高まり、他地域では集積が形成されなかったことを考えると、その地域のもつポテンシャル—地元のリーダーシップをもつ人物の存在という個別論

も含め²¹⁾—がそうした集積を加速化させた側面を無視などできない。小論では、もっぱら自動車産業と企業城下町の都市との関係と、現在、模索され続けている自動車産業以外への転換への試みを素描した。地域レベルでの経済政策という意味と範囲での地域経済政策については、国を中心とする補助金制度などはどこの自治体も似たり寄ったりであり、あるいは、具体的な転換先の産業分野への奨励金制度もあるが、その規模と適用期間は政策の持続性から考えると一時的な性格のものである。いうまでもなく、自動車産業は関連産業の重層的な存在なくしては存立しえない産業であり、そこには素材、中間財加工、金属製品だけではなく電子部品などの生産・加工、さらに現在ではさまざまなソフトウェア開発までの中小企業を包摂してきた。

閉じられた地域のネットワークのなかで発展してきた中小企業は、オープンイノベーションの時代の下で²²⁾、どのようにしてそれまでの存立基盤から抜け出して新たな発展の基盤を自ら形成できるのか²³⁾。また、そのような中小企業がはたして従来の技術蓄積や取引関係の延長の上に、地域に新たな産業を生み出すことができるのかどうか。企業城下町型都市の自治体が政策的にどのように中小企業の新たな対応を支持できるのか。中小企業政策のこれからの重要なあり方がそこにある。もちろん、地域の中小企業をとりまく経営環境の変化の下で、既存中小企業の競争力強化に加えて、イノベーションを取り込んだ新たな産業への転換を目指すいろいろな政策的な取り組みが各地方自治体でも模索、実行されてきた。こうした政策と現実の課題との齟齬や、政策効果の有無については、さらなる実態調査を踏まえて別稿で論じてみたい。

付記 2017年度の研究休暇（サバティカル）制度の下で、小論で取り上げた地域の行政組織、商工会議所・商工会、大学の産学連携組織、経済諸団体、個別企業、研究機関などを実際に訪れ、現地実態調査を行うことができた。粗削りではなるが、そうしたヒアリング内容は研究ノートのかたちでとどめておいた。後日、ケーススタディーを増やしつつ、政策的な課題の整理を深化させていきたい。改めて、勤務校の中京大学関係者にお礼を申し上げたい。

注釈

- 1) 「地方自治法」によれば、人口30万人以上の「中核都市」に対して、人口20万人以上が「特例都市」である。「地方自治法」の規定（第252条26の3）によると、人口30万人以上の「中核市」が処理できる事務のうち、「都道府県がその区域にわたり一体的に処理することが特例市が処理することに比して効率的な事務その他の特例市に処理することが適当でない事務以外の事務で政令で定めるものを、政令で定めるところにより、処理することができる」ことに加え、「特例市がその事務を処理するに当って、法律又はこれに基づく政令の定めるところにより都道府県知事の改善、停止、制限、禁止その他これらに類する支持その他の命令を受けるものとされている事項で政令で定めるものについては、政令の定めるところにより、これらの指示その他の命令に関する法令の規定を適用せず、又は都道府県知事の指示その他の命令に代えて、各大臣の指示その他の命令を受けることとする」とされている。
- 2) 製造品出荷額等が2兆円を超える他の都市ということでは、同じ自動車産業のマツダの本社のある広島市がある。マツダは広島市内の工場（本社工場、宇品工場）のほか、三次市、山口県防府市に工場をもっている。このうち、マツダの2工場をもつ防府市は人口規模が11.5万人ほどで、製造品出荷額等は1兆円近くとなっている。あらためて、自動車産業における生産額の規模の大きさを確認できる。なお、製造品出荷額等は4人以上の事業所が対象。以下、特に断らない限りはこの基準による。参考までに、関東地域での製造品出荷額等をみておくと、千葉市原市（5.34兆円）、神奈川県川崎市（4.55兆円）、同横浜市（4.33兆円）に次いで、太田市は四番目となっている。5番目は栃木県宇都宮市（1.98兆円）である。
- 3) 参考までに、愛知県内の主要都市の人口規模（平成27[2015]年）と製造品出荷額等（平成26[2014]年、「工業統計調査」）をみておこう。名古屋市（約230万人、約3.5兆円）、トヨタの工場のある田原市（約6.2万人、約2.1兆円）、岡崎市（約38万人、約1.8兆円）、安城市（約18万人、1.8兆円）、トヨタの部品関連企業が多く立地する荻谷市（約15万人、約1.6兆円）、東海市（約11万人、約1.5兆円）、トヨタ関係企業が立地する幸田町（約4万人、約1.5兆円）、小牧市（約15万人、約1.4兆円）、西尾市（約17万人、約1.3兆円）、知多市（約8.5万人、約1.3兆円）などとなっている。
- 4) 太田市には群馬製作所・本工場、矢島工場が立地している。大泉町にはエンジン関連や変速機の工場が立地している。自動車以外では、栃木県宇都宮市や愛知県半田市に航空機関連の工場が立地しているほか、発動機では埼玉県北本市に工場がある。
- 5) 以下の統計データは太田市『統計おおた』（平成28年版）による。
- 6) 群馬県高崎市から栃木県の東北自動車道を経由して、茨城県のひたちなか市へつながる高速道路であり、この高速道路の完成によって北関東の群馬県、栃木県、茨城県の県庁所在地が連なることになった。群馬県内では前橋市、伊勢崎市、栃木県佐野市へのアクセスが容易になった。なお、宇都宮と高崎間は平成23[2011]年3月に全線開通の運びとなっている。
- 7) たとえば、「松本俊介展—一生誕100年」は松本ゆかりの地ということで、平成14[2002]年に岩手県立美術館、神奈川県立近代美術館（葉山）、島根県立美術館、東京都世田谷美術館、宮城県美術館を巡回した。なお、桐生市の公益財団大川美術館の所蔵する松本作品は、「街」（1938年）、「春の風景」（1940年）、「運河風景」（1941

- 年)、「ニコライ堂の横の道」(1941年)、「夫人像」(1942年)、「自画像」(1943年)、「少年」(1943年～1944年)、「ジープのあるY市の橋」(1945年)、「建物(青)」(1948年)などである。
- 8) 山本作兵衛の炭鉛画584点一墨絵原画306点、水彩画278点一は、平成8[1996]年7月に地元の福岡県の有形民俗文化財に指定された。その後、平成23[2011]年5月に、田川市保有の絵画585点に加え、日記、雑記帳や原稿など36点、福岡県立大学の管理する山本家保有の絵画4点、日記59点、原稿など7年の計697点に関係者の尽力によって世界記憶遺産に登録されることになった。
- 9) 1910年代に建設が始まり、1920年代に自動車の生産が、現在の自動車工場の水平的な生産ラインとは異なり垂直的に1階から5階にわたって生産ラインが生まれ、最上階の屋上完成車などのテストコースとなっているのがフィアット社のリングット工場であった。自動車産業の世界的な競争が強まるなかで、リングット工場の生産性改善が課題となり、1970年代に生産ラインの陳腐化から1982年に閉鎖され、その後の再活用がトリノ市の大きな課題となっていた。1980年代後半には、ユニークな外観をもつ巨大な工場空間を利用したコンベンションセンターやコンサートホールと劇場、商業施設、ホテルなどが整備され、トリノ市の新たな顔として定着してきた。
- 10) 参考までに山口県の他の都市をみておくと、造船関係やゴム工業がある下関市(人口約28万人、製造品出荷額等で約5500億円)は観光都市としての性格をもつ。窯業の宇部市(約17万人、約5000億円)は工業都市としての性格が強い。県庁所在地の山口市(約20万人、約1700億円)は交通の結節点にあり、行政都市と同時に観光都市の性格をもっている。萩市(約5万人、同200億円)は観光都市である。鉄道や造船などの輸送層機器メーカーが立地する下松市(約5.6万人、約2600億円)は工業都市である。化学工業とともに、基地をもつ岩口市(約14万人、約3000億円)は萩市ともに観光都市の性格も併せ持つ。鉄鋼業の光市(約5万人、約4000億円)は工業都市である。下関市と萩市の間位置する長門市(約3.4万人、約550億円)は漁業を中心とする食品産業や観光業などが特徴である。
- 11) 座間市『座間市商工業実態調査報告書』平成23[2011]年1月。
- 12) 日野市『日野市工業振興基本構想』(平成24[2012]年3月)、2頁。たとえば、日野市の製造事業所数は平成15[2003]年をピークとして漸減してきた。従業者数も平成19[2007]年以降は大きく減少を見せている。また、製造品出荷額等も平成17[2007]年以降、減少傾向にある。
- 13) 同上、15頁。
- 14) 同上。
- 15) 狭山市『狭山市事業所操業環境状況調査報告書(概要版)』平成26[2014]年3月。なお、企業誘致については、狭山市だけではなく、各地の工業都市で企業立地を奨励する制度が設けられている。参考までに狭山市の「狭山市企業立地奨励金制度」(平成30[2018]年4月から改正予定)をみておこう。現行では、大企業の場合、5年間にわたり固定資産税・都市計画税の相当額の2分の1、中小企業の場合も同様である。交付条件については、新設・増設とも大企業は敷地面積(2,000㎡以上)・延床面積(1,000㎡以上)である。中小企業の場合、新設は大企業と同様であるが、増設は敷地面積(1,000㎡以上)、延床面積(500㎡以上)となっている。従業員数は大企業も新設・増設ともに常用雇用10人以上、中小企業も新設の場合は同じであるが、増設には制限が設けられていない。このほかにも、立地促進優遇措置として、雇用促進助成金(正規従業員雇用促進助成金、障害者雇用促進助成金、女性雇用促進助成金)、環境保全施設設置助成金などがある。
- 参考までに、三重県鈴鹿市の企業立地支援制度もみておこう。新設・増設の場合の工場等設置奨励金については、交付金額は①前年度納付した当該部分の固定資産税の5年間(各年度100%)交付、②用地所得助成金の交付を受けるものは3年間(各年度100%)交付となっている。ただし、成長産業特例も設けられており、次世代自動車

関連分野（ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電子自動車、クリーンディーゼル）や航空宇宙関連分野（航空機、同部品、ロケット、宇宙船など）、ヘルスケア関連分野（医療機器、福祉用具、介護用品、医薬品、健康増進に寄与する機器・食品、スポーツ用品など）も同様の措置である。また、鈴鹿市と友好都市協定のある米国とフランスからの立地についても同様の措置が適用される（ただし、交付限度額は異なる）。用地所得費助成金制度もあり、9,000平米以上の面積以上で2年以内の着工、用地取得費の10%助成である（限度額あり）。併せて、雇用奨励金、緑化推進助成金の制度もある。

このほかにも、産学連携による中小企業の新商品や新技術の開発への補助制度として、「モノづくり元気企業支援事業」として開発に必要な機械層の購入費等、原材料等の購入経費、外注加工費、調査・分析・試験等の経費、技術指導経費への助成金がある（限度額は240万円）、また、鈴鹿市が進める燃料電子自動車用水素ステーション設置への奨励措置としても限度額1,000万円の奨励金制度がある。さらに、県レベルでの県内投資促進制度（臨時措置）としては、成長産業立地補助金、マザー工場型拠点立地補助金、研究開発立地補助金、外資系アジア拠点立地補助金、サービス産業立地補助金、本社機能促進補助金などもある。

- 16) 狭山市調査によれば、「多くのものづくりの事業者が集積している狭山市であるが、市内の事業者との連携をしているか質問したところ、『取り組んでいない』が最も多く63.6%であった。また産学連携についての現状を聞いた所、『イメージが出来ない』、『取り組む意思はない』と消極的な意見が合わせて70.9%であった」とされる。同上、14頁。
- 17) 鈴鹿市役所『鈴鹿地域産業活性化基本計画』（平成26年度～平成30年度）。なお、鈴鹿市には、燃料電池技術を核とする産学官連携ものづくり特区において、産学（鈴鹿工業高等専門学校）連携を進めてきた経緯がある。その後、平成25〔2013〕年に水素ステーションの誘致の奨励金制度を設けている。鈴鹿市は、今後、水素関連

産業の育成・誘致、既存企業の水素関連製品開発の支援などの政策も打ち出そうとしている。詳細は鈴鹿市水素社会ロードマップ策定委員会『鈴鹿市水素社会ロードマップ』（平成28年2月）を参照。

- 18) 河藤佳彦「地域産業のネットワークとオープンマインド―群馬県・太田市における産業集積の地元パターン―」忽那憲治・山田幸三編『地域創生イノベーション―企業家精神で地域の活性化に挑む―』中央経済社（2016年）、91頁～92頁。
- 19) 同上、96頁。
- 20) この点については、つぎの文献に詳しい。松石泰彦『企業城下町の形成と日本の経営』同成社（2010年）。
- 21) その地になぜ、そのようなイノベーションが起こったのかという「奇跡」論は、多くのケースにおいて、きわめて不利な経済的条件の下で、その人物の存在なくしては起こりえなかった「リーダーシップ」論に還元される。フィンランドのオウル市のような北部の極寒地で携帯電話関連企業が多く起こり、その成長が顕著であったことは「オウルの奇跡」論で語られる。日本でも山形県鶴岡市の大学発ベンチャーが10年余りでIPOを実現するなかで、特殊繊維で成長する第二のケースなども出てくるなど「鶴岡の奇跡」論で語られる。その時期に「その人」たちの存在とリーダーシップがなければ、奇跡が生じなかったとされる。この奇跡論は、他方でそうした人物を受け入れた地域社会のある種の寛容文化論にもすぐに昇華する。問題は、そうであれば、奇跡論は他の地域に応用可能な普遍的なモデルとなるのかどうか。もし、モデル化が可能であれば、そうした奇跡が政策的に可能になる。このテーマは、地域イノベーションの創発が規定されて全国各地に展開している地域イノベーション戦略推進地域が果たして期待されるように、地域に新たな産業の創発が起こるのかどうかの再考を迫る。鶴岡市のケースについては、大滝義博・西澤昭夫編『大学発バイオベンチャー成功の条件―「鶴岡の奇跡」と地域Ecosystem―』創成社（2014年）。
- 22) この代表的な成功事例は、シリコンバレーでのイノベーションである。系列関係で象徴されてきた閉じられた取

引関係の下で効率的な生産分業関係を築いた日本のシステムが、グローバル経済下のオープンイノベーションによる新製品や新技術の開発が大きな役割を果たす時代において、企業や地域経済がどのように自己変化を遂げるのか。日本型の「閉じられた」産業集積については、イタリアモデルやシリコンバレーモデルとの比較で、すでに多くの課題が1990年代から指摘されてきた。たとえば、岡本義行はイタリアとシリコンバレーに共通する構造として多様な中小企業が存立していることで、そのネットワークによる「柔軟な組織」風土が維持されていること、ただし、シリコンバレーは新しい市場を創造して急成長する企業が存立し、イタリアでニッチ市場を開拓する企業が存立していることを指摘してきた。

他方、日本の場合、「産業集積は外部からの縦の系列取引が多いことにより、内部の企業間ネットワークの形成が弱い……企業は企画機能が弱いこともあり、コスト切り下げの価格競争に巻き込まれる傾向が強い、……地域コミュニティも十分に機能していないことが多い」と特徴づけている。この見方はいまでも支持されているが、他方で、産官学連携政策などが導入されてきたのは、それが内部で自己変革的になかなか形成されないがゆえに、上からの政策的インセンティブによって進展させようという狙いがあるわけだが、このこと自体が内部の企業間ネットワークの弱さを物語っていることでもある。岡本義行「知識集約型産業集積の比較分析—シリコンバレーとパッケージングバレー」清成忠男・橋本寿朗編『日本型産業集積の未来像—「城下町型」から「オープン・コミュニティ型」へ—』日本経済新聞社（1997年）、153頁～155頁。

- 23) この課題への対応については、その地域の産業集積の歴史的なあり方にも大きく依拠しているわけで、全国一律の成功モデルが存在しているわけではない。たとえば、伊藤正昭は企業城下町型においてもその内部構造の形成過程によって、取り組むべき課題も異なることを示唆する。伊藤は、「企業城下町では企業と地域社会が混然と融合しているような実態があるとしても、冷静にみれば、基本的なところで特定企業と地域社会には論理的なズレ

があることがわかる」と指摘する。換言すれば、地域の産業構造転換については、その主体は従来まで大きな役割を果たしてきた大企業の事業所ではなく、中小企業が変革の意識をもって取り組まなければ困難な課題であることを意味する。特に「単一産業型企業城下町」では地域内企業間ネットワークの柔軟性が必要であり、他方、「複合産業型城下町」では中核企業と中小企業の協働関係が重要性を握ることが示唆されている。伊藤正昭『新地域産業論—産業の地域を求めて—』学文社（2011年）、130頁。159頁～164頁。