

第 62 回大会報告要旨集

Proceedings of the 2015 Annual Meeting of
The Japanese Association of Economic Geographers

- ◆ 共通論題シンポジウム：産業構造の転換と臨海部の再編
- ◆ フロンティアセッション：
 - ファッション産業の国際分業における大都市産業集積の役割
 - フランスにおける政府間関係と「競争力の極」政策
- ◆ ラウンドテーブル：産業観光を楽しむ
- ◆ 第 6 回日韓経済地理学会議：
 - 東アジアにおける産業集積とその政策の比較



May 22-25 2015 **尼崎中小企業センター**

共催：(公財) 尼崎地域産業活性化機構

表紙・裏表紙写真

表紙写真	「産業の息吹」 撮影：松井忠夫氏
裏表紙写真	「現在・過去・未来に走る」 撮影：湯川清和氏 提供：尼崎地域産業活性化機構

目次

■ 経済地理学会第 62 回大会および総会プログラム	1
■ 共通論題シンポジウム：産業構造の転換と臨海部の再編	5
高山正樹（大阪大学）：趣旨説明	5
秋山道雄（滋賀県立大学）：大都市圏政策における沿岸域の位置と機能 —大阪湾沿岸域を対象として—	6
木村琢郎（横浜市立大学）：京浜臨海部における産業構造の転換と土地利用再編	14
井上智之（尼崎地域産業活性化機構）：古い産業地域における産業活動の変容 —尼崎の事例を中心として—	29
根岸裕孝（宮崎大学）：臨海部立地を巡る政策展開と今後の課題	36
■ フロンティアセッション	
遠藤貴美子（筑波大学・非常勤）：ファッション産業の国際分業における大都市産業集積の役割 —東京のニット製既製服製造業を事例に—	40
岡部遊志（帝京大学）：フランスにおける政府間関係と「競争力の極」政策	41
■ ラウンドテーブル：産業観光を楽しむ	43
小松原尚（奈良県立大学）：趣旨説明	43
岡本 健（奈良県立大学）：コンテンツツーリズムの素材としての工場景観	43
山本俊一郎（大阪経済大学）：大学の教育課程における工場見学の位置づけ	45
若狭健作（地域環境計画研究所）：工都尼崎の情景伝える産業観光事例	46
■ 第 6 回日韓経済地理学会議：東アジアにおける産業集積とその政策の比較	48
藤田和史（和歌山大学）：国内地方の製造業集積とその存立基盤 —長野県南信地域を事例として—	48
李 慶眞（国立経済社会研究機関）：Industrial agglomeration process and challenges in industrial underdeveloped region	49
車 相龍（長崎県立大学）：産業集積の政策と地域の計画 —クラスター政策をめぐる日韓比較を中心に—	49
李 哲雨（慶北大学）・李 宗鎬（慶尚大学）：Evaluation of the Cluster Policy in Korea: A Case Study of the Gumi IT Cluster	50
■ 経済地理学会大会 シンポジウムテーマ一覧	51
■ 会場案内図	53

◇経済地理学会第 62 回大会および総会プログラム◇

◆日程：2015 年 5 月 22 日（金）～ 25 日（月）

5 月 22 日（金）常任幹事会

5 月 23 日（土）評議会，共通論題シンポジウム，懇親会

5 月 24 日（日）フロンティアセッション，総会，ラウンドテーブル，日韓経済地理学会議

5 月 25 日（月）エクスカッション

◆会場：尼崎中小企業センター（阪神電車「尼崎駅」より徒歩 5 分）

尼崎市昭和通 2 丁目 6 番 68 号

<http://www.ama-in.or.jp/>

◆共通論題シンポジウム

5 月 23 日（土）13:00～17:30

テーマ：産業構造の転換と臨海部の再編

基調報告：

秋山道雄（滋賀県立大学）：大都市圏政策における沿岸域の位置と機能—大阪湾沿岸域を対象として—

報告者：

木村琢郎（横浜市立大学）：京浜臨海部における産業構造の転換と土地利用再編

井上智之（尼崎地域産業活性化機構）：古い産業地域における産業活動の変容—尼崎の事例を中心として—

根岸裕孝（宮崎大学）：臨海部立地を巡る政策展開と今後の課題

コメンテーター：外戸保大介（下関市立大学）・梅村 仁（文教大学）

座長：高山正樹（大阪大学）・柳井雅人（北九州市立大学）

◆懇親会

5 月 23 日（土）18：00～20：00

会場：大会会場近くの都ホテル

参加費：5000 円（学生・院生 3000 円）

23 日（土）に大会受付でも受付をいたしますが，おおよその参加者数を把握する意味で，事前に桜井靖久（sakurai@ama-in.or.jp）まで申込みいただければ幸いです。

◆フロンティアセッション

5 月 24 日（日）9：30～12：00（第 3 報から開始時刻が変更されています。）

9:30～10:40 座長（初沢敏生）

遠藤貴美子（筑波大学・非常勤）：ファッション産業の国際分業における大都市産業集積の役割——東京のニット製既製服製造業を事例に——

10:50～12:00 座長（山本匡毅）

岡部遊志（帝京大学）：フランスにおける政府間関係と「競争力の極」政策

◆総会

5月24日（日）13:00～14:00

◆ラウンドテーブル

5月24日（日）14:15～17:00

テーマ：産業観光を楽しむ

オーガナイザー：桜井靖久（尼崎地域産業活性化機構），小松原尚（奈良県立大学）

趣旨説明：小松原尚（奈良県立大学）

報告者：

岡本 健（奈良県立大学）：コンテンツツーリズムの素材としての工場景観

山本俊一郎（大阪経済大学）：大学の教育課程における工場見学の位置づけ

若狭健作（地域環境計画研究所）：工都尼崎の情景伝える産業観光事例

コメンテーター：森 信之（大阪観光大学），峯俊智穂（追手門学院大学）

◆第6回 日韓経済地理学会議「東アジアにおける産業集積とその政策の比較」

5月24日（日）14:15～17:00

開催挨拶：山本健児（九州大学 経済地理学会会長）

藤田和史（和歌山大学）：国内地方の製造業集積とその存立基盤—長野県南信地域を事例として—

李 慶眞（国立経済社会研究機関）:Industrial agglomeration process and challenges in
industrial underdeveloped region

車 相龍（長崎県立大学）：産業集積の政策と地域の計画—クラスター政策をめぐる日韓比較を中心に

李 哲雨（慶北大学）・李 宗鎬（慶尚大学）:Evaluation of the Cluster Policy in
Korea: A Case Study of the Gumi IT Cluster

コメント：山崎 朗（中央大学），朴 帥勁（祥明大学）

閉会挨拶：南 基範（ソウル市立大学 韓国経済地理学会会長）

◆エクスカージョン

5月25日（月）8:50～17:00

テーマ：産業構造の転換と臨海部の再編

シンポジウムのテーマをエクスカージョンでもテーマとして、貸切バスを利用して臨海部の見学を企画している。大会会場近くを起点に、古くからの臨海工業地域である尼崎市内での工場見学，大阪市内における工場閉鎖後の土地利用の転換，埋立地区における環境，エネルギー，物流関係施設の（車窓）見学，大阪府咲洲庁舎（旧 WTC）からの大阪湾と市街地の展望，堺泉北工業地帯のエネルギー基地の見学を予定している。

行程：

8:50 阪神尼崎駅集合

9:30 クボタ阪神工場 見学

11:00 出発

パナソニックプラズマディスプレイを車窓見学

尼崎末広入口から阪神高速湾岸線でユニバーサルシティ出口へ

11:20 JR 桜島駅にて大阪市港湾局の案内担当者と合流

ユニバーサル・スタジオ・ジャパン，新日鉄住金製鋼所，大阪ガス西島事業所を車窓見学，舞洲を経由して夢洲へ

夢洲コンテナターミナル，夢洲メガソーラーを車窓見学，咲洲へ

12:20 天空のレストラン ワールドブッフェ（大阪府咲洲庁舎 48 階）にて食事

13:20 出発

南港南入口から阪神高速湾岸線にて浜寺出口へ

14:00 大阪ガス泉北事業所（ガス科学館）を見学

16:00 出発

17:00 新大阪駅にて解散

案内者：長尾謙吉（大阪市立大学）・桜井靖久（尼崎地域産業活性化機構）他を予定

定員：25 名（3 月 1 日より受付,先着順）定員に達しましたので，受付を終了しました。

参加費：5000 円（昼食代 1620 円を含む）

◆参加費

大会参加費：1000 円

懇親会費：5000 円（学生・院生 3000 円）

◆問い合わせ先

〒560-0043 大阪府豊中市待兼山町 1-7 大阪大学大学院経済学研究科

高山正樹（大阪大学大学院経済学研究科）

TEL. 06-6850-5237 e-mail; takayama@econ.osaka-u.ac.jp

◆大会実行委員会

実行委員長：高山正樹（大阪大学）

ハード部門：加藤恵正（委員長，兵庫県立大学），井上智之（尼崎地域産業活性化機構），小松原尚（奈良県立大学），坂西明子（奈良県立大学），桜井靖久（尼崎地域産業活性化機構），佐藤彰彦（大阪産業大学），鈴木洋太郎（大阪市立大学），豆本一茂（阪南大学），安倉良二（立命館大学・非），山本俊一郎（大阪経済大学）

ソフト部門：生田真人（委員長，立命館大学），秋山道雄（滋賀県立大学），川端基夫（関西学院大学），鋤塚賢太郎（龍谷大学），立見淳哉（大阪市立大学），長尾謙吉（大阪市立大学），中川聡史（埼玉大学），藤川昇悟（阪南大学），藤田和史（和歌山大学），水野真彦（大阪府立大学），吉田容子（奈良女子大学）

共通論題シンポジウム

テーマ：産業構造の転換と臨海部の再編

趣旨説明

高山正樹(大阪大学)

臨海部の開発は近世以前から各地で様々な形で行われてきた。また、近代以降、大都市の臨海部は重要な生産拠点としての意味を持ってきた。とりわけ第二次大戦後においては、臨海部埋立地は基礎素材型産業用地として高度経済成長の原動力ともなった。しかし、石油危機以後、これら臨海部埋立地に立地していたコンビナート型産業が衰退もしくは操業を停止することによって、この地域は遊休地化していった。その後、臨海部の再編・利用は、地域経済の活性化にとって大きな課題となってきた。

本学会は、第51回大会（北九州市立大学、2004年）において「コンビナート地域の再編と産業創出」というテーマでシンポジウムを開催した。同シンポジウムでは、コンビナート地域の産業再編、産業創出の動向とエコタウン事業が報告された。それから10年余が経過し、産業構造はさらなる脱工業化によって転換が進み、経済の一層のグローバル化が進展する中で、国民経済構造は大きく変化した。そして今日、大都市（圏）に注目が集まる中で、臨海部の再編・利用は大都市（圏）にとっては喫緊の課題とも言える。

本大会では、このような臨海部の再編・利用について、これまでの経緯と現状、さらには臨海部が抱える種々の課題（環境面や防災面も含めて）と臨海部を取り巻く制度的枠組みなどについて報告を受けるとともに、今後どのような方向に向かおうとしているのか、あるいはどのような方向を目指すべきなのかを議論したい。本大会会場となる尼崎の臨海部は、産業構造の転換の中で、さまざまな変化を経験してきた。その意味では本シンポジウムのテーマを考えるにふさわしい場でもあろう。会員各位の活発な討論を期待したい。

基調報告:大都市圏政策における沿岸域の位置と機能—大阪湾沿岸域を対象として—

秋山道雄(滋賀県立大学名誉教授)

I 問題の所在

「産業構造の転換と臨海部の再編」という今大会のテーマに関連して、以下のような3つの論点に注目し考察を進めていきたい。

- ①場の呼称に多様性があり、どれを選択するかによってその視点や問題関心のあり方が異なる。
- ②グローバルな観点から、大都市圏に関心が高まっている。一方日本では、大都市圏の形成と展開にはすでに半世紀余にわたる経験の蓄積がある。これと近年の大都市圏への関心は、どう接合し得るのか。
- ③2009年の大会で、報告者は今後の地域政策が目指すべき方向を、持続可能性に基軸をおいた多元的な地域の編成にあると見て、それを経済・社会・環境という3つの領域を統合した視点で捉えていくとした(秋山, 2009)。

今回のテーマはこれと関連するので、大阪湾沿岸域を対象として具体的な考察を進める。

①については、海岸、海浜、海辺、浜辺などの一般的な呼称から、臨海部、ウォーターフロント、ベイエリア、沿岸域といった特定の視点もしくは定義をもった呼称まで範囲は広い。その中で、臨海部やウォーターフロントという呼称は、陸域から対象を眺めた際の視点を示す用語である。ベイエリアや沿岸域は、地域政策のなかで一定の定義のもとに用いられている。ベイエリアは、大阪湾臨海地域開発整備法(ベイエリア法, 1992年)のなかで、大阪湾臨海地域とは「大阪湾及びこれに隣接する水域を地先水面とする市町村の区域並びにその区域と接する市町村の区域のうち府県知事の申請に基づき主務大臣が指定した地域」としている。

沿岸域とは、水深の浅い水域とそれに接する陸域を含んだ、汀線に沿って延びる空間を指す。水域と陸域という異なった生態系の接触領域(エコトーン)は、生物活性や生物多様性が高く、一次生産量も多いことで知られている。そのため、環境政策で環境や生態系の仕組みに基づいた沿岸域管理という枠組みで用いられてきた。この定義にもとづいた沿岸域という用語が三全総に初めて登場し、以後、地域政策に関わる計画の中で取り上げられているが、これまでのところ積極的な役割は果たしていない。本研究で沿岸域という用語を積極的に取り上げるのは、地域政策が今日直面している課題と関わるためである。

②については、世界都市、グローバル都市、メガ・リージョンなど、論者によって呼称と定義を異にしているが、1980年代以降のグローバル化の進展によって一国内外における大都市圏の位置と機能が変化してきたことに対応して用いられ、議論されているものである。その内実をみると、大都市圏についてこれまで日本で研究されてきた成果や提出された論点と重なるものも少なくない。そこで本報告では、大阪都市圏に関する研究成果とこれまでに出版されてきた論点をこうした関心から改めて考察し、今後の研究と政策形成につながる知見を探究していくこととする。

③については、今大会のテーマと2004年度の大会テーマ「コンビナート地域の再編と産業創出」との連続性と差異が関わる。2004年度には、代表的な3つのコンビナート地域を取り上げて、それぞれの地での産業再編、産業創出に関する実態と論点が検討された。臨海工業地域については、経済地理学会創設以来、多くの研究者が調査を進め、研究蓄積も多い。今回のテーマもその延長線上で捉えることのできる部分はあるが、現実の進展はそれにとどまらずより広い領域で考察することが求められるようになった。経済領域に主として着目するというスタンスから、経済領域での課題を考察しつつ社会領域や環境領域をも統合して考察するというスタンスへの展開が必要となっている。したがって、ここではどのような枠組みでアプローチするかが問題と

なろう。

II 大阪湾沿岸域をめぐる論点

大阪湾沿岸域をめぐる問題として知られているのは、戦前に成立した阪神工業地帯がこの地の経済発展の駆動力の役割を果たしていたが、戦後、高度経済成長期以降の産業構造転換によって重化学工業系の大型工場が移転したり休廃止されて遊休地が増大するという古い産業地域の衰退問題である（加藤，2014）。これについては、高度成長期以降の産業構造転換に起因するというよりも、阪神工業地帯の形成期にそれ自身が体現した性格に要因があるとして1960年代には問題が指摘されていた。その後、こうした問題を克服するための構造転換に関する処方箋も示されていたが、以後の輻輳した現象の展開によって問題が顕在化したあとも基本的には克服されないまま今日に至っている。それゆえ、「大阪湾ベイエリアの再生」を図るためには、阪神工業地帯の形成と再編の過程で抱えることになった問題点を押さえておかねばならない。

明治に入って日本に近代工業が移植された際、民間の設備投資によって工業活動が展開し始めた端緒は繊維工業である。地域的には、阪神工業地帯が先行した。当時の阪神地区における紡績工場の分布からその特性を把握できるが、阪神地区は大阪周辺に江戸時代から継続してきた織物業の展開と軌を一にしながら繊維工業の先進地域としての地歩を固めていく。一方、大阪市の大正区・港区・此花区・西淀川区という臨海部、尼崎市、西宮市、神戸市の東灘区から須磨区に至る臨海部に、鉄鋼、金属、造船、車両など重工業の工場が立地した。明治から大正にかけて、この地は地価が安く、かなり広大な土地を入手することが容易であり、かつ水運に恵まれていた。初期の工業発展期には、近代工場にとって適地であったといえる。第一次世界大戦の勃発が日本の工業発展に大きい刺激となったことはよく知られているが、阪神工業地帯をはじめいわゆる四大工業地帯が形成されたのは、この期以降であった。

こうした阪神工業地帯の構造的弱点については、すでに1960年代から1970年代初頭に竹内（1961）、川島（1962）、春日（1967）、小森（1971）らによって指摘されてきた。阪神工業地帯の構造的弱点としてしばしばあげられたのは、商業資本への従属、繊維・雑貨など軽工業への傾斜、大陸貿易への依存（および戦後の貿易・市場構造の変化）、技術開発の遅れなどで、これに戦後は政治の中央支配の影響、本社機能の東京への移転などが加わった。こうした諸要因のなかでも阪神工業地帯の工業構造がもつ弱点は、臨海部問題にとって深く関連するものであった。

川島（1962）は、阪神の工業構造がもつ特徴として、阪神の製造品目が最終消費段階の生産財というよりは、中・小零細企業の代表的生産物に直結した一面があるという点と、重化学工業基地としては完成生産財生産基地というより、多分に素材的生産財供給基地の性格をもつという点を指摘している。川島の指摘でもう一点留意しておかねばならないのは、工業地帯全体の成長を決定するものとして、頂点に位する少数巨大資本の動向よりもその傘下に広がる膨大な中小企業の成長に着目している点である。ところが、阪神工業地帯の中小企業は、問屋制商業資本の性格をそのまま反映して、近代的機械工業の下請企業として不適格なものが多い。今日、問屋制商業資本が中小零細企業を統括するという状況は過去のものとなったが、工業構造上の問題点は今なお当面する課題であり続けている。

戦前に成立した工業地帯は、第二次大戦後、いずれも産業基盤の狭隘化をきたし、既成工業地帯の外延的拡大という現象を引き起こすことになった。阪神工業地帯の外延的拡大には、大略二つの類型がある。一つは、コンビナート形成に象徴される臨海部への工業立地であり、他の一つは内陸部への工業立地である。神戸より西の播磨まで伸びる部分と堺・泉北から和歌山に至る南部への工業立地が臨海型であり、淀川沿岸から滋賀南部と奈良への工業立地が内陸型とみなし得る。

臨海部に拡大していったのは阪神工業地帯を形成した重化学工業と同じ業種であったが、この場合には戦後の外国の新技术の導入に対して新たな工業立地に対応するという方式をとった結果であった。また、内陸部に展開したのは基礎素材型の業種ではなく一般機械や電気機械など加工組立型の業種であった。つまり、阪神工業地帯に立地している工場が、本来であれば工業構造の高度化を図るために転換すべき内容が、既往の工業地域では実現せず、外延的拡大をした地域で実現した。そのため、既往の阪神工業地帯は古い工業地域としての体質を温存することになった。既存工業全体の体質を徐々に改善していくために、競争力を失いつつある造船業を陸上機械工業に変えとか、量産工場ではなく試験研究所的な試作品工場に転換する（川島，1979）といった提言や、臨海部における技術開発支援型サイエンスパークの形成（田口，1994）といった提案などが研究者から出されてきたが、近年に至っても新たなイノベーションの場の確立が謳われている（加藤，2011）のを見ると、体質改善は相当の時間を要するということが理解できよう。

さらに、大阪市や神戸市で都市の拡大に伴う新たな都市施設への需要は、既往の阪神工業地帯の沖合を埋め立てることによって対応した。大阪市の南港や北港、神戸市のポートアイランド、六甲アイランドなどは、この典型である。そのため、阪神地区臨海部の古い工業地域は、構造転換の契機を見いだせないまま存続することになった。重化学工業の工場であるがゆえに地理的イナーシアが相対的に作用しやすかったことも与っている。

III 大阪都市圏の成立と沿岸域の位置

阪神工業地帯の外延的拡大によって、製造業を中心とした大阪都市圏が形成されていき、これと併行して流通機能や居住機能、管理機能等の立地が続くことによって、大阪都市圏の機能的連関は高まっていった。大阪市経済局が1974年にまとめた報告書は複数の経済地理学研究者を含む13名の研究者が執筆したものであるが、この時期におけるもっとも包括的な大阪都市圏に関する研究書である。高度経済成長の末期である1970年代初頭に、大阪都市圏経済の膨張は都市圏の圏域を40km圏に押し広げ、その内部にコア、インナー・リング、アウター・リング、メトロポリタン・エリアという明確な圏域構造をつくりあげるようになった（川島，1974）。そのため、これら各圏域が中心との機能的連関を深めるにつれ、大阪湾沿岸部に形成されていた阪神工業地帯のウエイトは低下していくことになった。

大阪都市圏が形成された結果、すでに1970年代から広域的視点の重要性が指摘されていた点は、今日の大都市圏政策を考えるうえで重要な論点であろう。1970年代後半に尼崎の地域経済を調査した川島（1979）は、都市圏の経済構造上や地域構造の問題を解決するためには、圏域内の個々の地域が努力しても限度があり、大阪都市圏全体の中で解決しなければならない問題がはるかに多いとし、尼崎市を本当によくするには、大阪都市圏全体の中で尼崎市の問題を考察しなければならないとした。たとえば大阪市のCBDに都市圏の全機能が集中するのをチェックするような政策なしでは、尼崎市をはじめ隣接諸都市の発展と改善は望み得ないという。川島の指摘から32年を経た2011年に、同じ尼崎のこれからの産業のあり方に言及した加藤（2011）が、メガ・リージョンの時代においては関西広域圏のなかでどのようにその役割を果たし存在感を示していくのかを考えていく必要があると述べている。研究者の場合は、広域的視点の重要性はすでに周知の事項に属するといつてよいが、政策の形成と実行の現場では行政領域に束縛されて広域的な視点からの政策展開が不十分な状態が続くというケースがまれではない。したがって、広域的視点を実現させる組織や制度の設計が求められることになる。

ところで、阪神工業地帯の活動が東京を凌駕する勢いを持っていた1940年頃を境に、阪神工業地帯の経済は低下し始め、戦後の高度経済成長期に入ると東京圏との差は拡大していった。戦後には、この傾向を阻止し

再び大阪圏の地位を回復するために、大阪湾沿岸域に臨海コンビナートが造成されていった。堺・泉北コンビナートがそれである。しかし、鉄鋼、石油精製、石油化学、金属を中心とした重化学工業系の大型工場を立地させるという内容は、本来の意図とは逆に大阪圏経済の回復につながらなかったばかりではなく、資源の浪費や環境汚染の増大を指摘されるという結果を招いた。これは、大阪都市圏の経済的地盤沈下をもたらした要因を押さえ、その克服に的確に対応し得ないところに問題があった。

大阪都市圏の経済的地盤沈下をもたらした要因としてあげられるのは、以下のような事項である（川島，1979）。

- ① 自然的条件の制約：近畿は山地が多く、可住地面積が狭い。これが大阪都市圏の外延的拡大の制約条件となっている。
- ② 阪都市圏の産業構造の特性：工業のウエイトが高く、その上重化学工業のウエイトがさらに高い。これは、大都市圏においては都市需要を満たすような工業が不足していることを意味する。
- ③ 業構造の水準：重化学工業化率が高いだけでなく、その中で素材、中間財ほどウエイトが高く、加工度の高い財ほどその比重が落ちる。京浜工業地帯では、その反対に加工度の高いもののほど上昇している。加工度が高いセクターほどウエイトが落ちてくるのは阪神と北九州の工業地帯であり、中京工業地帯は京浜工業地帯に近い形をもっている。
- ④ 工業構造の波及効果：工業構造の低さは、他の産業にも影響を与える。特に、卸売業に対して顕著である。大阪の卸売りの停滞につながる。同じことは、貿易にも反映されている。大阪、神戸両港の取扱高が特化している商品は繊維と化学製品のみで、その他はすべて全国平均を下回る。

川島（1979）は、こうした産業構造が形成された背景を解明し、あわせて経済的地盤沈下への対策にも言及している。ここで触れられている事項は、グローバル化の進む中で地域産業政策の重要性が説かれる際に言及される内容とあまり変化はない。このことは、産業活動を対象とする限り、地域産業政策として構想されるものの内容に一定の枠があり、その達成効果はいかに時間をかけて継続的に実施していくかにかかっているということの意味している。これは、持続可能性に機軸をおいた多元的な地域の編成を目指す際に、経済領域で考慮すべき課題であるということも明らかであろう。

次に沿岸域と関わりのある事項は、1980年代の後半から90年代の初頭にかけて展開されたウォーターフロントの開発であろう。大阪湾沿岸域でも、多くの事業計画が取りざたされたが、バブル経済の終息とともに多くのものは計画途上で中止となった。全国的にはリゾート開発の名で展開したものがよく知られているが、これは観光・レクリエーションを事業の対象においたから産業構造の転換が進んでいく中で次の開発の支柱になるものと見なされていた。その点ではむしろ今後検討の俎上にのぼる可能性が高い。大阪湾沿岸域におけるウォーターフロントの開発を考察する際には、田口（1990）や盛岡（1990）の論攷が重要な視点を提供している。執筆から四半世紀を経て、経済状況や制度に変化している部分はあるが、考察のポイントは押さえられている。

さて、大都市圏のあり方をめぐって世界都市（ワールドシティ）と地球都市（グローバルシティ）とを区別し、大阪を含む内外の主要都市がめざすべきは地球都市にあると説くのは成田（2005）である。1980年代に入って先進諸国の主要都市は世界都市化することにより、その活力を維持・増強しようとしてきた。具体的には、多国籍企業の指令拠点、世界的な金融取引拠点、これら二大機能をサポートする高次な専門的諸サービス（法務、会計、コンサルタント、情報・通信等）の集積拠点という性格を強めることによって都市間競争に打ち勝ち、世界的なスケールで形成される都市の階層的ネットワークの上位に位置しようとしてきた。しかし、世界都市を形成するこれらの機能の過半はロンドン、ニューヨーク、東京に集中しており、これら3都市とその他の都市との格差は隔絶している。したがって、その他の都市が十分に世界都市化することは困難であり、

またそれらが行政や市民の手の届かないフットルースな世界都市機能に依存すれば、都市の安定性は大きく損なわれる。したがって、世界都市化戦略が一般の都市の活性化に必ずしも有意ではないことが明らかになってきた（成田，2004）という。

他方、成田が注目するのは、1992 年の地球サミット以降、地球環境の危機に対応する都市の役割を強調するサステイナブルシティ論である。1996 年に EU の都市環境専門グループが出した「サステイナブル都市報告書」には広義のサステイナビリティ概念が示されており、世界の諸都市がみずからの活性化・持続可能性を追求する場合でも、地球人類のサステイナビリティを念頭におくべきことを意味するとみて、そうした都市（ネットワーク）には地球都市（ネットワーク）の呼称がふさわしいという。地球都市はまだ現実の都市像として普遍化されていないが、1986 年にヨーロッパ主要都市のネットワーク組織として設立されたユーロシティの動きに注目している。そして、大阪は世界都市東京の後を追うのではなく、京神の 2 都市と連携して地球都市、サステイナブル・シティリージョンへの道を歩むことを提言している。

成田の提言から 10 年余が経過したが、大阪都市圏の今後のあり方を沿岸域のあり方とともに考慮すると、この提言の重要性が改めて明らかになってくる。それは、主として以下のような 3 点にもとづく。

- ①2011 年の東北大地震と原発事故によって、日本はエネルギーの生産・流通・消費に関して一大変革期に突入した。エネルギーの生産においては原発の比重を低下させ、これに代わって再生可能エネルギーと省エネのウエイトを増大させるという方向は大方の認識するところであるが、生産の局面だけでなく、流通や消費の局面も含めて、エネルギー政策と環境政策は表裏の関係をもって進むことが要請されている。地球都市を目指すという方向性は、これに沿ったものといえよう。
- ②東北大地震の後、防災に関する研究や制度設計が進んできたが、その延長線上で防災の主流化が謳われるようになってきた。これは、今後、種々の開発事業や整備事業において防災への配慮を優先させるというものであるが、このことはとくに沿岸域のあり方と関わってくる。地球都市化という目標の下で、沿岸域管理を構想するという方向がこれと合致しよう。
- ③1992 年の地球サミットで生物多様性保全の枠組み条約の締結が施策課題として登場して以降、日本では 21 世紀に入ってこれに関わる制度設計が進んできた。特に、2010 年に名古屋市で開かれた COP10 以降、生物多様性保全の主流化が取りざたされている。沿岸域は、エコトーンとして生物多様性保全の重要な場であるから、大阪湾沿岸域の今後のあり方を考察する場合にこの事項は不可欠な主題となろう。

IV 地球都市のなかの沿岸域の位置と機能

経済地理学において、上で触れた 3 点の事項を射程に入れて問題を考察する際には、資源論の領域で進められてきた研究の枠組みや方法がこれと関わってこよう（秋山，2013）。

水や土地、生物といった要素は、人間活動のなかで生産資源として機能するだけでなく、環境資源としても機能してきた。沿岸域をこうした資源の概念から把握することの積極的な意義は、湖岸植生や水草、底生動物など個別の環境構成要素を取りあげるのではなく、対象を生態的なシステムとして捉え、その機能に注目するところにある。そこで環境資源を機能の面からみると、沿岸域において資源管理上とりあげる対象は、①自然生態系、②人工化された生態系、③人工物の集積系、に区分することができる。環境の質の向上とは、環境資源の価値を高めるということでもあるが、こうした目標は対象の性格によって、保全・再生・創出という異なった対応を必要とする。

環境資源をベースに資源管理を構想するには、資源研究の成果を資源管理の視点から整理し、主題に応じて統合していく必要がある。そのためには、資源の発見（環境の構成要素や環境システムの機能の発見・発掘）

から利用に至るまでの過程を、①資源分析、②資源評価、③資源利用、という3つのカテゴリーに分けて整理するのが有効である。

②の資源評価は、環境の構成要素や環境システムがもっている特性や機能を把握することであるが、これに関連して筆者は2001年に行った学会報告で *coastal resilience* の概念に言及した(秋山, 2001)。これは、地球温暖化によって海水面が上昇することになれば沿岸域はさまざまな影響を受けるので、それへの対応を沿岸域管理という枠組みで検討するなかから生み出されたものである。現実の(あるいは潜在的な)機能を失うことなく、沿岸域が外部からの力にどこまで対応し得るかを計る指標としてこの概念を扱っているが、その後、レジリエンスは広い分野で言及されるようになる。英語圏の地理学界では、21世紀に入ってからレジリエンスに関して多くの研究文献が出るようになってきた。

レジリエンスという概念は、今日、持続可能な発展や持続可能性と関連して環境研究や環境政策のなかで扱われる機会が増えてきた(Adger, 2007)。沿岸域管理においても、この概念をめくって議論が展開されている。生態学を初めとした自然科学分野での研究の蓄積を通じて、生態的レジリエンスに関する理解は進んできたが、これと対比して言及される社会的レジリエンスに関しては、研究の蓄積が少ないことから派生して、その概念規定も十分には考察されていない。

生態的レジリエンスと社会的レジリエンスとを統合して捉えようとする研究(Adger, 2000)も生じているが、ここで対象となっているのは発展途上国の事例が主体である。発展途上国では、農耕や漁労など自然環境と濃密な関係をもつ生業が主体なので生態的レジリエンスと社会的レジリエンスを統合的に考察する基盤が対象それ自身に備わっている。ところが日本を初めとした先進国では、農林水産業など自然環境と関わりの深い産業のウエイトが低いため、発展途上国を対象として生態的レジリエンスと社会的レジリエンスを統合的に考察している方法を同じように用いて比較するということは困難であった。そのため、日本など先進国において生態的レジリエンスと社会的レジリエンスの関連を考察するためには、こうした対象にふさわしい方法を必要としている。

愛知目標では、2020年までの短期目標を達成するために、抵抗力のある生態系とその提供する基本的なサービスが継続されることを確保するとしているが、生物多様性をめぐる課題の各所でレジリエンスの概念と接点が出てきている。そこで、これまでに研究されてきたレジリエンスの概念とその現実への適用を再検討して、上記課題にアプローチしていくこととしたい。

Nicholis と Branson(1998)等はイギリスとオランダを事例として沿岸域管理を研究したが、彼らがこの研究で用いた沿岸のレジリエンスという概念は、①物理的レジリエンス、②生態的レジリエンス、③社会経済的レジリエンス、という3つに区分されている。さらに、共同研究者の Klein 等は、*resilience* (回復力)に加えて、*resistance* (抵抗力)、*vulnerability* (脆弱性)、*susceptibility* (感受性)といった用語を使用している。

沿岸の脆弱性に関する分析は、海面上昇の生物地球物理的な結果に対する自然システムの感受性という概念や、海面上昇の結果に立ち向かう自然の能力(抵抗力や回復力)という概念からスタートする。感受性は、海面上昇によって影響を受けた沿岸システムの潜在的な力を示すのみである。一方、抵抗力や回復力は、撓乱に対処する当該システムの安定性と等価物である。感受性、抵抗力、回復力はともに、海面上昇の生物地球物理的な結果に対する沿岸システムの「自然の脆弱性」を規定する。

沿岸の抵抗力とは、撓乱を避けるためにあるシステムがもつ感受性の能力を意味している。他方、沿岸の回復力とは、当該システムが撓乱の結果に反応する能力のひとつである。こうした自然の反応は、「自律的適応」と名付けられている。抵抗力は、当該システムが撓乱される以前により重要性をもち、回復力はシステムが撓

乱された後に作用し始める。人間活動は、しばしば沿岸の回復力を低下させるが、「計画的な適応」は回復力を強化することができ、自律的適応の成果を高めていく。

海面上昇の生物地球物理的な結果は、一定の社会経済的影響をもたらす。この場合の「潜在的影響力」は、社会経済システムにとって自然システムの感受性と同じ意味をもつ。ただ、これは人間活動によって左右されることは確かである。沿岸域における自然の脆弱性が、感受性・抵抗力・回復力の関数であるように、社会経済的脆弱性は潜在的影響力やこうした影響に対処し得る社会の技術的・制度的・経済的・文化的な能力に規定される。自然システムの抵抗力や回復力と同じように、社会経済システムにおける自律的適応や計画された適応は、自然システムからの影響に対処し得る能力を増加させることができる。

Klein 等(1998)の沿岸域管理に関する枠組みは、イギリスやオランダといった先進国を対象とする研究から生み出されてきたものなので、日本への適応可能性を検討すると、発展途上国を対象とする研究から出てきた枠組みほどのギャップはあまりない。沿岸のレジリエンスを3つに区分して、社会経済的レジリエンスと他の2つのレジリエンスを同じ枠組みで扱っている点は、日本の沿岸域管理に示唆するところが大きい。

大阪湾沿岸域でこうしたレジリエンス概念をもとに沿岸域管理を構想すると、たとえば以下のような事項を具体的な事例として考察することができる。

レジリエンスの3種類のうち、物理的レジリエンスは防災と関わる。従来のような防潮堤による対応にとどまらず「緑の防潮堤」を主軸にすえるという方向が考えられよう。緑の防潮堤は、2014年に公表された「国土のグランドデザイン 2050」（国土交通省、2014）でも言及している事項である。

生態的レジリエンスに関しては、生物多様性保全と関わって具体的な政策がすでに展開している（秋山、2013）。大阪湾沿岸域でも、遊休地や工場跡地を森林や野鳥公園等に転換するという試みが始まっている。場所によっては、汀線の再自然化を構想し得るところも発掘されていくと思われる。

社会経済的レジリエンスは、長年問題となってきた古い産業地域の再生と関わる事項である。これまでは、遊休地を産業用に利用するという方向が支配的であったが、その延長で今日直面しているエネルギーの新たな生産や流通の仕組みを生み出す場として活用することも可能であろう。今ひとつは、大阪都市圏の産業構造がもつ弱点を乗り越える方策として提言されてきたものを沿岸域で受けとめるという方向も考えられる。これは、地域産業政策が一時の対応で終わるという従来見られた問題点を継続的に乗り越えていく行為となるから、社会経済的レジリエンスの一つの形を示しているといつてよいであろう。

大阪湾沿岸域の再生に取り組む際にも、広域的視点は不可欠である。大阪湾沿岸域では、すでに広域的視点にもとづいた事業が展開している。近畿圏の廃棄物処分に関して、フェニックス計画のもとで広域処分場が設置され、沿岸域に面していない内陸の市町村からも廃棄物を受け入れている。こうした廃棄物処分においては、地域政策の観点からみて地域間における負担の公平性が保証される必要がある。広域的处理の実態を広く関係市民が見えるようにして広域連携の実をあげていくことが求められよう。

近年の流域管理に関する研究では、流域圏を流域＋沿岸域として捉える視点が出てきている。これを大阪湾沿岸域に適用すると、琵琶湖・淀川水系と大阪湾沿岸域は、一つの流域圏と見なし得ることとなる。こうした広域的な視点と大阪都市圏という領域での広域的な視点を統合して捉えていくということも研究と実践の課題となっていくであろう。2010年に成立した関西広域連合は、産業や観光だけでなく、防災や環境も取り扱う対象としている。すでにみてきた広域的な視点の重要性和提言、さらには既往の実践の成果などが、具体的な運営に生かされていくかどうか、それが連合の意義を決することになる。

引用文献

- 秋山道雄 (2001) : 開発理念の進化と環境管理, 『経済地理学年報』 47-4:233-246.
- 秋山道雄 (2009) : 多様性と構造転換のなかの地域政策, 『経済地理学年報』 55-4:300-316.
- 秋山道雄 (2013) : 沿岸エコトーンにおける資源管理の枠組みと方法—生物多様性をめぐる課題を中心として—, 『商学論集』 (福島大学経済学会) 81-4:57-72.
- 春日茂男 (1967) : 阪神工業地帯, 『図説日本国土大系第 5 巻 日本の工業と工業地帯』 (日本国土大系編集委員会編, 誠文堂新光社) :198.
- 加藤恵正 (2011) : 変貌する尼崎の産業, 『統計図説 産業のまち尼崎』 (財団法人尼崎地域・産業活性化機構編) :42-44.
- 加藤恵正 (2014) 地域経済の発展と政策, 『地域マネジメント戦略』 (池田 潔編, 同友館) pp. 34-58.
- 川島哲郎 (1962) : 阪神工業地帯の特質とその現状—いわゆる「経済的地盤沈下」問題を中心に—『地理』 7-1
- 川島哲郎 (1974) : 総論, 『大阪都市圏の経済構造の動態に関する調査報告書』 (大阪市経済局編) :6-27.
- 川島哲郎 (1979) : 経済的地盤沈下問題と地域経済構造のかかわりについて, 『市研尼崎』 22:1-12.
- 国土交通省国土政策研究会 (2014) : 『『国土のグランドデザイン 2050』は描くこの国の未来』 大成出版社:157.
- 小森星児 (1971) : 阪神圏の重化学工業化への転換と破綻, 『経済評論』 20-6:55-67.
- 田口芳明 (1990) : ウォーターフロント開発の問題点, 『市政研究』 89:8-18.
- 田口芳明 (1994) : 臨海部の開発・再開発に新しい視点を, 『市政研究』 104:17
- 竹内正己 (1961) : 阪神工業地帯の構造と発展方向, 『経済評論』 10-11:66-78.
- 成田孝三 (2004) : ワールドシティからグローバルシティへ, 『市政研究』 145:6-7.
- 成田孝三 (2005) : 『成熟都市の活性化—世界都市から地球都市へ—』 ミネルヴァ書房:247.
- 盛岡 通 (1990) : 大阪ベイエリアの環境計画, 『市政研究』 89:19-31.
- Adger., W. N. (2000) : “Social and ecological resilience : are they related?”, *Progress in Human Geography*, 24: 347—364.
- Adger, W. N. (2007) : Ecological and social resilience, In Atkinson, G. S., Dietz, E. and Neumayer (eds.), *Handbook of Sustainable Development*, UK : Edward Elgar Publishing.
- Klein, R. J. T., et al (1998) : “Resilience and Vulnerability: Coastal Dynamics or Dutch Dikes?”, *The Geographical Journal*, 164: 255—258.
- Nicholis, R.J.and J.Branson (1998) : “Coastal Resilience and Planning for an Uncertain Future : An Introduction”, *The Geographical Journal*, 164: 259—268.

京浜臨海部*における産業構造の転換と土地利用再編

木村琢郎(横浜市立大学)

I はじめに

日本の臨海部を中心とした社会経済のあり方について、経済地理学の立場から議論することが共通論題シンポジウムの狙いだと理解している。本報告は、座長からの要請に従い京浜臨海部を事例に、以下の三点について議論することを目的とする。第一に、京浜臨海部における製造業の再編成と新しい産業の動向について、これまでの経緯と現状を明らかにする(Ⅱ章)。第二に、今抱えている産業構造の転換に向けた動きや土地利用再編の課題について、グローバル都市戦略の視点から議論する(Ⅲ章)。第三に、臨海部を取り巻く特区制度について、新産業の創出と首都圏や国土構造のあり方に注目して論じたい(Ⅳ章)。

1. 京浜臨海部の場所の特性

日本は人口減少社会が到来する中で、グローバル化による空洞化が進み、長期的には日本病とでもいえる状況を呈している。進化する経済の中で、産業構造の変化に伴い産業立地や土地利用は大きく変化してきた。ここで取り上げる京浜臨海部も、長期的な景気変動とともに、関東大震災、戦時の空襲、高度成長期の公害など、ジェットコースターのようにドラスティックな変化を遂げてきた。現在大きな転換点を迎えている京浜臨海部の課題を考える上で、当地域が形成されてきた歴史に底流する場所の特性について整理しておきたい。

第一に、京浜臨海部の工業地域の中核を形成したのは、埋め立て事業によってであった。埋め立ては漁村の新田開発からはじまったが、川崎区から鶴見区にいたる海岸沿いの低湿地帯を、大正から昭和にかけて埋め立てた浅野総一郎の埋め立て事業は際だっている。これに横浜市が埋め立て造成した神奈川区恵比須町、宝町と鶴見区大黒町は、その後の臨海工業地域のモデルとなる。首都に極めて近い隣接地に、埋め立て地として常に用地を確保できることは、京浜臨海部の大きな特徴である。

第二に、埋め立て事業は、民間企業が立地することによって、大企業に臨海部を独占する役割を与えてきた。漁民から漁業権を、市民が潮干狩りや海水浴で海辺に接する機会を奪うかたちで海辺から排除してきた。企業の土地所有は行政による都市計画や市民によるまちづくりの制約にもなってきた。土地所有者たる企業の利潤獲得行動の制約の中で、土地利用決定や変更を進めなければならない。

第三に、帝都の郊外に位置する京浜臨海部は、横須賀の軍港や海軍工廠も相まって、帝都防衛の一翼を担う軍需産業の要請に応える地域でもあった。日本の資本主義の確立期に、埋め立てられた広大な用地に、鉄鋼や造船等の重工業分野や通信などの電気機械産業が誕生した。そこで醸成された技術力はその後のITや自動車産業にも継承されていく。現在も、米軍と自衛隊の基地が存在し、臨海部利用の制約であると同時に、軍需に直接繋がる立地条件をもっている。

第四に、戦前の横浜港は製糸業を担う企業の海外への輸出港であり、関東を中心とした内陸と海外を結ぶ結節点を形成してきた。その後も旧植民地向けの輸出入が加わり、倉庫をはじめとした物流基地と全国やアジアにつながる交通インフラストラクチャがいち早く整備されてきた地域である。また、1931年に埋め立て地に羽田空港が建設された。

第五に、関東大震災による震災復興、太平洋戦争による空襲の被害、米軍による占領と接収などを経て、都市戦略や都市計画が大きな役割を果たしてきた。震災後の帝都復興計画では、東京とともに、「大横浜」の建設がすすみ、横浜港の拡充、埋め立てによる臨海工業地帯の建設、市域の拡大がすすめられた。戦後も横浜みなとみらい地区などの都心強化事業へとつながっていった。

2. 京浜臨海部の課題

京浜臨海部をめぐって現在課題となっている点や留意点について整理しておきたい。第一に、第二次世界大戦後の高度経済成長期に太平洋ベルトへの投資が強力にすすめられ、特に京浜臨海部などの大都市圏は経済活動と人口が集中し、過集積や公害の問題が発生した。その結果、規制と誘導を柱とする立地政策が展開し、2000年前後に多くの遊休地が発生した。しかし、工業等の立地規制のいくつかが廃止され、京浜臨海部の遊休地は現在ほぼ解消されている。

第二に、グローバル分業の進展の中で、知識基盤社会へと日本の産業構造の転換が要請されている。日本経済における新しい産業の創出を、京浜臨海部がリードすることも期待されている。構造改革特区、国際戦略総合特区、そして国家戦略特区と政権ごとに看板はかわっても、抑制から刺激への転換という後継政策として、京浜臨海部における新しい産業の創出のための制度的枠組みの整備がすすめられている。

第三に、グローバル都市間競争のもとでのグローバル都市化の一翼を担うことが京浜臨海部にもとめられている。都心回帰という現象では、臨海部の再開発によるオフィスと高層マンションの開発だけでなく、グローバル都市機能の強化などが重要な課題となっている。

第四に、首都圏や京浜臨海部は、日本全体の市場規模が縮小し国際競争力が低下する中で、経済基地の役割を維持している。一方、人口が減少し国民経済が縮小する社会で、地方経済の疲弊が再び問われている。京浜臨海部と周辺地域や国土構造との関係も問われなければならない。

第五に、一続きの京浜臨海部といっても、1996年に設立された京浜臨海部再編整備協議会は、神奈川県、川崎市、横浜市がメンバーである。京浜臨海部は多摩川の対岸の大田区をはじめとした東京都側も本来一体であり、水平的にも垂直的にも地域間の連携が課題になってきた。自治体ごとに微妙な利害の対立があり、京浜臨海部は一体でない。

＊東京都心の臨海部から、大田区をへて川崎市川崎区、横浜市鶴見区、神奈川区、さらに横浜みなとみらい地区を含む西区から横須賀市にかけての「首都圏臨海部南西部セクター」を本論では京浜臨海部として扱う。

II 製造業の再編と新産業の創出

2004年の第51回大会では「コンビナート地域の再編と産業創出」をテーマに北九州市でシンポジウムが開催された。テーマはコンビナート地域の問題に限定されていたが、京浜臨海部においてはもう少し多様な産業が立地してきた。本章においては京浜臨海部の製造業の主要な業種について、それぞれの産業の立地適応の状況と新産業の創出について検討しておきたい。

1. 重厚長大型産業の再編成

1) 素材型産業の再編成

京浜臨海部は、戦前の埋め立て地に重化学工業の集積地が形成され、戦後の高度経済成長期を通じて、経済活動や人口が集中してきた。しかし、長期的には人口減社会や省エネルギー化の中で国内需要が低迷していることと、アジアを中心とした経済成長の高い国や地域に比べて国際競争力を低下させたことで、日本経済の空洞化が進み、京浜臨海部の産業構造の転換や地域経済の再構築が課題とされた。

素材型産業は、合併、事業統合、業務提携などの産業再編の過程で、立地再編がすすんできた。全国的なレベルでの立地再編は、全国の臨海工業地域の中で大都市圏、あるいは京浜臨海部などの首都圏に集約する動きも顕著にみられた。臨海部の製造業で全国に共通した動きがあるなかで、おかれた立地条件による違いも見られる。京浜臨海部の場合は、全国市場を一つの市場に集約する段階になると、より優位な地域となる。

石油化学産業の場合、多くの先行研究でも明らかにされてきたとおり、全国的再編成の中で首都圏への集約の動きがみられる。最も大きな市場を持ち全国への配送においても有利な首都圏への立地は、産業全体が縮小しながらも、首都圏では維持されている。首都圏内部では、東部セクターの茨城県鹿島や千葉県の臨海部のウェイトが高い。アジアの外需への依存もあるが、基本的に消費地立地であり、大都市圏内のセクター間の移動コストを考えると、京浜臨海部にも立地し続けると考えられる。

石油精製業においても、資本系列の壁と地理的な壁を越えた業界の統合・再編をへて、少数のグループに集約され合理化が進められてきた。京浜臨海部ではコストの高い小規模製油所が廃止されたりして遊休地は生まれたが、発電事業など他の土地利用へと転換がすすめられてきた。

製鉄業は輸出産業としては競争力を低下させており、国内市場を中心に薄板などのより高度な製品分野の生産は維持されている。車向け鋼板などの加工工程は、自動車の海外現地生産にあわせて空洞化が進んでいる。円安傾向の現状では、自動車をはじめ鉄を使う国内生産が回復しており、国内の製鉄所は2015年現在フル操業している。しかし、設備の集約による国際競争力の強化をすすめて生産を継続していくが、長期的には人口減社会と製造業の海外生産シフトで、今後も縮小の方向はかわらない。首都圏は京浜と千葉にJFEが1基ずつ、新日鉄住金が鹿島に2基、君津は2015年度末に3基から2基になる予定である。

京浜臨海部において、旧川崎製鉄がJFEスチールに継承されたのに対し、旧日本鋼管はJFEエンジニアリングに主に継承されることになった。いわば製鉄業のDNAが活かされた事業転換の一つであった。JFE跡地の川崎区についてはリサイクルコンビナートが形成されているが、広域のゴミの収集への依存や中国などへのゴミの輸出が続く中、製鉄業に取って代わる産業になったわけではない。リサイクル産業は各地域のおかれている条件の中で多様な位置づけができよう。

製鉄業が元々もっている資金力、技術や人材は多様で、リサイクルも一分野として含めた総合エンジニアリングへと転換がすすんでいる。具体的には、発電などのエネルギー関連、リサイクルなどの都市環境関連、橋梁や防波堤などの鉄を使った構造物、大規模な産業機械の設計や製造、生活に関わったインフラやシステム開発、水処理プラントなどを行っている。これらの製品は大型でもあり、市場に近く比較的広い用地を必要としている。また、オーダーメイドのシステムを開発していくという意味で、高度な研究開発力と成熟した製造能力が要求され、高付加価値型の輸出産業にもなりうる産業として京浜臨海部の主要な産業の一分野として育っている。

2) 加工組立型産業の再編成

京浜臨海部に立地する造船業や自動車産業などの加工組立型産業は、横浜市や川崎市と並んで、東京の城南・城東の臨海部を発祥の地としている場合が多い。後者の場合、創業してからの主要な事業所を京浜臨海部からはじめるケースが多く見られる。

造船業の三菱重工業横浜製作所は、横浜市西区の横浜船渠を起源としている。同所は1983年に明治の創業時の横浜工場を閉鎖し本牧工場と新設の金沢工場に移転し、横浜みなとみらい地区へと再開発された。IHIは中央区で造船所として生まれたが、その後多くの主要な事業所を京浜臨海部に展開してきた。造船部門は2002年に豊洲の東京第一工場を閉鎖し、磯子区の横浜第三工場に事業を移管した。2006年には本社を豊洲に移転している。IHIの船舶・海洋事業は、1897年設立の浦賀船渠に起源をもつ住友重機械工業の船舶部門との共同出資で、IHIマリンユナイテッドとなる。2013年に、同社はJFEと日立造船の船舶部門の経営統合したユニバーサル造船と経営統合し、ジャパン・マリンユナイテッド(JMU)となる。

IHIは早くから多くの事業を展開しており、磯子区にある横浜第二工場で産業機械事業を、同敷地にある横浜第一工場で物流・鉄構事業とエネルギー・プラント事業を展開している。磯子区の事業所は、JFEから継承

した鶴見工場とともに、製鉄業と同様、総合的なエンジニアリング事業を展開している。JMU は、起源をたどると、明治以来艦船の製造からはじまっている。現在も、主要事業の一つは高度な技術を必要とする艦船や特殊船の建造と修理である。造船関係は、国際競争力強化を目指して、合理化、事業統合を繰り返しながら首都圏西南部セクターの周辺へと臨海部内移転を繰り返してきた。

戦前は造船と並んで飛行機製造も重要な部門であり、戦後の飛行機部門の解体後も宇宙開発事業のシーズを提供してきた。IHI は、1924 年中央区月島に石川島飛行機製作所を設立し、1930 年首都圏内陸の立川陸軍飛行場に移転、1936 年より立川飛行機と改称した。戦後、同社の主要な技術者が多摩地域に東京電気自動車を設立し、その後プリンス自動車となる。同様に戦前の中島飛行機の技術者らによる富士精密工業は、1961 年プリンス自動車として統合される。プリンスの主力工場であった荻窪工場はジェットおよびロケットエンジンの開発を一部継承し、その後のプリンス、さらに日産の宇宙・航空事業に継承された。日産はルノーとの提携に前後して、2000 年以降立川飛行機となじみの深い IHI エアロスペースとなっている。

首都圏では、帝都防衛のための横須賀の海軍工廠や陸軍工廠を核に軍需産業が集積してきた。米軍と自衛隊の基地の存在は、現在の京浜臨海部の産業にとっても小さくなく、日本の防衛政策や軍需産業のあり方は、良くも悪くも京浜臨海部の加工組立型産業にとって大きな要因の一つである。

IHI では、1916 年に自動車部門が独立し、その後のいすゞ自動車となる。同社は戦前に鶴見工場と川崎工場を展開し、一部は日野市の日野自動車とつながる。1961 年に藤沢工場、1972 年に栃木工場に展開する。1988 年には鶴見工場を川崎工場に統合し、2005 年川崎工場を藤沢工場に集約する。川崎工場の跡地は東半分の土地をヨドバシカメラに、西半分を後述する羽田空港神奈川口構想の用地として都市再生機構に売却している。自動車は後述の電気機械と同様、首都圏南西部セクターの内陸へと展開していくことになる。

日産自動車が自動車製造を本格的にはじめたのは、1934 年に横浜市から購入した子安の埋め立て地に完成した横浜工場からであった。主要なところでは、1960 年代に横須賀市の埋め立て地に追浜工場が完成する。その後は首都圏の内陸の座間工場、栃木工場、相模原部品センター、1977 年に九州工場などに展開していく。しかし、1995 年に座間工場、2001 年に村山工場での生産を終了している。ここでは海外展開については触れないが、首都圏で広域化していた生産拠点は縮小している。

日産では、2009 年にグローバル本社が横浜みなとみらい地区に竣工、横浜工場はエンジン、モーター、サスペンションといった最重要部品の製造、追浜工場は 2010 年から電気自動車の生産を開始している。両工場は本牧と追浜に専用の埠頭を持ち、最も自動化のすすんだ工場として臨海部での生産を続けている。自動車関連企業は神奈川県の内陸部への展開と同時に、臨海部にも事業所をもっている。都市部の事業所の立地環境整備のための移転用地として、臨海部を埋め立てた金沢工業団地などが造成されてきた。加工組立型産業のサプライ企業が、大都市圏をマーケットとする消費材産業と同居する形で、このような工業団地に立地している。

2. 新しいハイテク産業の創出

1) エレクトロニクス産業の高度化

東芝をはじめ富士通、NEC、沖電気、ソニー、キヤノンなど首都圏のエレクトロニクス企業の多くが、京浜臨海部を創業時あるいはその後の主要な事業所としてきた。京浜臨海部は新しい産業の発祥の地であり、電気機械、LSI などの電子部品、ソフトウェア産業などがこの地で生まれた経緯を持つ。その後の急激な成長にともなう生産規模の拡張の用地を、既に重化学工業によって充填されていた臨海部への埋め立て地でなく、内陸部へと放射状に拡散し、プロダクトサイクルに応じて地方に分散あるいは海外展開していった。

例えば、東芝の場合、重電機メーカーとしての芝浦製作所と、エレクトロニクスメーカーとしての東京電気が、1939 年に合併して東京芝浦電機がスタートした。芝浦製作所は、江戸時代のからくり人形製作などを起

源にするが、工部省からの電信機の受注をきっかけに、1873 年中央区新橋に工場を創設し東芝発祥の地となった。1882 年に芝浦に移転して水車発電機などを開発したが、当時の工場技術者に後の沖電気、池貝、宮田工業の創業者らがいた。東京電気は 1890 年に国産の電球製造の白熱舎を京橋に創設し、二重コイル電球の発明やラジオ送信機などを開発した。戦時中は発電機や無線機などの軍事物資の生産を急速に伸ばした。川崎市幸区の事業所を拠点にその後急成長していくことになる。

重電機メーカーとしての東芝は、一部は鉄道車両などのように府中事業所から青梅事業所へと展開していく。また、LSI などのエレクトロニクス分野は京浜臨海部から多摩川あるいは南武線沿いに内陸に展開する。一方、同じく重電メーカーとしての電力システムや社会インフラシステムは、京浜事業所や浜川崎工場などの京浜臨海部の周辺へと展開して現在に至る。この点は前述の総合エンジニアリング部門と同様である。

富士通は、非鉄金属メーカーの古河電気工業とドイツのシーメンスが合併で設立した富士電機製造の電話部門が独立し、1938 年に中原区の専用工場からスタートした。日本電気も、やはり 1899 年日米合弁会社からスタートし、通信機器のメーカーとして成長した。基本的に他のエレクトロニクス企業と同様、首都圏内陸部の西南部セクターに展開する。

エレクトロニクスやソフトウェア産業などの IT 関連産業や自動車などは、多くの事業所を首都圏の周辺、地方や海外に移転させ、広域にわたる取引関係が成立している。また、企業が本社機能を東京の都心に移しているケースも少なくない。しかし、京浜臨海部は創業当初からの地でもあり、本社機能や研究開発機能の中核などの様々な先端的な意思決定に関わる部門を保持している。臨海部に用意されるオフィスは、生産や試作現場により近い本社や研究開発の管理部門の立地にとって重要な役割を果たしている。

京浜臨海部では、東京大都市圏の拡大とともに、内陸部方面と同様、臨海部の周辺へも徐々にフィルターダウンしており、製造業の高度化と都心周辺の土地利用の高度化が同時に展開してきた。京浜臨海部がたどってきたこれらの経路の延長線上にこれからの将来を見据えていくべきであろう。

2) バイオクラスターの形成に向けて

首都圏南西部セクターは、製造業における研究所や試作工場が立地するなど、研究開発機能の比重が極めて高い地域である。エレクトロニクスをはじめとした IT 産業はもちろん、多くの産業分野の研究所の立地が特徴的である。次の主導産業の一つとして期待される創薬や製薬をはじめとするバイオテクノロジー産業についても同様である。バイオ産業に限らず、医工連携などによるヘルスケア産業は産業構造を転換する上で重要な部門の一つである。

バイオ部門は新規産業といってよく、研究開発を先端的に担う大学や研究機関、製薬会社などの民間の研究機関の果たす役割はきわめて重要になる。しかし、大学での教育や研究における起業や創業に向けての取り組みや仕組みづくりは極めて弱い。大学の医学部の研究は、たとえ製品開発を目指したとしても、内外の既存の製薬会社とのつながりが強いのが現状で、大手の製薬会社による囲い込みの形での研究開発になる可能性が高い。それぞれの研究開発がベンチャーをはじめとした新規企業によって担われる、研究機関や企業間取引をベースとしたクラスター形成にはいたっていない。

横浜市は、JFE の跡地の横浜市鶴見区に、理化学研究所横浜研究所をライフサイエンス拠点として誘致し、同研究所は 2000 年から研究をスタートさせている。同所には隣接して横浜市立大学大学院の鶴見キャンパスとして生体超分子科学専攻が設置され、研究者や学生の交流もすすめられてきた。さらに、バイオクラスターの形成を目指して、インキュベーション機能を持った施設を同時に設置して「横浜サイエンスフロンティア」を目指してきた。

しかし、当地域に次々とバイオのベンチャー企業が起業するなど、バイオクラスターといった産業集積が形

成されたとはいえない。公設の世界レベルの高度な研究を担う研究所や大学の医科学関連の研究機関や起業のためのインキュベーション施設を設置して研究予算を付けただけでは、起業や新しい産業を生み育てることは困難であることを示してきたと言えよう。

例えば木村のフランドース州の研究では、基礎的な純粋研究に対し、はじめから起業や雇用創出といった地域振興を意識したより応用的な施策を展開してきた。VIB（フランドース・バイオテクノロジー大学間研究所）がリードして、費用のかからない仮想研究機関としてスタートし、州内の異なった都市に立地する既存の5つの大学の19学科の施設やスタッフを活用して、起業化を見据えた研究機関へと再編成した例が参考になる。

新横浜のITクラスターは、京浜臨海部で生まれ集積していたIT企業の成長にともなう事業活動の場を提供する受け皿として成長することができた。その点で、新しい産業としてのバイオテクノロジーは、受け皿としてのオフィス整備をただけでは集積や成長は見込めない。シーズや芽を育み、新しい産業を創出できる研究機関や大学の役割とあり方が大きな課題となつて久しい。しかし、未だその成果を生むところまでにはいたっていないのが現状である。バイオテクノロジーを産業化するためのDNAは当地には育っておらず、これからすすめていくべき大きな課題となっている。

Ⅲ 京浜臨海部のグローバル都市戦略

京浜臨海部は、すべての地区が生産基地であり続ける必要はない。基本的に広い用地を必要とする成長産業の事業所は、拡散、分散あるいは海外移転し、様々な空間スケールで格差是正にも寄与する。このような市場メカニズムで動くものに整合した政策選択を考えると、グローバル都市としての機能強化が追加的に必要になっている。ロンドンのドックランズのように、オフィス機能の強化を目指したウォーターフロントの再開発は、先進国に共通した古くて新しい課題である。グローバル化の中で京浜臨海部もグローバル拠点としての位置づけが求められている。

1. グローバル都市間競争における臨海部の役割

本節では、港湾と空港の都市間競争、オフィスをめぐる都市間競争について議論したい。

1) 港湾と空港におけるハブ機能の強化

港湾については、京浜臨海部の創成期に、浅野らには東京と横浜の一体的な京浜港の構想があったが、横浜側からの反対もあって実現していない。1950年の港湾法の制定は、GHQの強い指導のもと、国中心から地方公共団体の管理へと移管された。その結果、京浜港も横浜市、川崎市、東京都がそれぞれの港湾を管理することとなった。その時点では将来、横浜市と川崎市に神奈川県を含めたポートオーソリティの設立を目指すことになっていた。

しかし、高度経済成長期を通じそのまま推移してきたが、日本の港湾の国際ハブ港としての国際競争力の急激な低下を背景に、2006年には経団連から3港の統合が要請されていた。日本周辺では、釜山港の港湾の利用料は日本より4割ほど安く、日本の地方の港湾から釜山港で大型船に積み替えられて輸出されるという事情がある。コンテナ取扱量のアジアのトップ・ファイブはシンガポール、上海、香港、深圳、釜山とつづく。

日本の港湾は、地域振興をめざし、地方を含む各自治体に横並びに投資されてきた。バラバラだった港湾機能の集約化と、選択的な投資を目指して、港湾間の連携をすすめるスーパー中枢港湾が検討されてきた。さらなる選択と集中、そして港湾間連携を目指して、2010年に国土交通省は、京浜港（東京港、横浜港、川崎港）と阪神港（神戸港、大阪港）をハイパー中枢港湾に指定した。

ハイパー中枢港湾は、2015年までに国内貨物の集約に努め、2020年以降、国際トランシップ拠点をも視野に入れた東アジア主要港として選択される港湾を目指すとしているが、その展望は十分には見えない。京浜港

と阪神港の各港内の分担と連携、両港湾間や地方の港湾との分担や連携のあり方、ライバル港に比べて割高な港湾の使用料、サービス精神の低い自治体経営から民営化することによるサービス向上、縦割りの会社組織の一体化によるコストの低減など、解決すべき課題は大きい。

成田空港は多くの困難ゆえにスタートも遅れ、夜間飛行や拡張余地など多くの制約がある中、東アジアにおけるハブ空港化に成功していない。この状況下で、成田空港が開港してから基本的に国内線用だった羽田空港を、埋め立てによって拡張し、再国際化が実現している。首都圏のアジアにおける都市間競争を考えると必然的なことといえよう。成田と両輪で国際ハブ空港化を目指すとしているが、成田と羽田の国際線と国内線の分担のあり方やLCCとの関係を含めて未整理の部分が多い。

羽田は、周辺施設などの用地の点で現状では成田に劣るが、埋め立てによる拡張が十分可能である。羽田は都心へのアクセスが格段にいいこと、臨海部ゆえ深夜や早朝にも運行できること、さらに工場跡地の遊休地が生まれたこのタイミングに周辺整備をすることは好都合であった。また、成田空港の後背地である首都圏の東部に比べ、羽田の後背地である西南部セクターには、ITなどのハイテク産業が集積し、羽田空港の比較優位は高い。

しかし、羽田についてもアジアの各都市のハブ空港に比べて空港使用料は高く、ハブ空港間競争の中で劣位にある。香港、上海、シンガポールといったアジアの多くの空港の使用料は、成田の半分程度である。仁川空港に対して成田空港は3倍、羽田空港は4倍の空港使用料がかかり、成田よりも多くの日本の航空便と仁川は繋がっている。さらに首都圏の外周に立地している空港や地方空港とどのように連携や分担をすすめていくのかも未だ解決していない。先進国の中でも、例えばロンドンのヒースローやニューヨークのJFK空港は、成田空港より空港使用料は30パーセント低い。

成田の縛りのなかで、羽田空港を国内便の空港に特化させ、国際化への投資が遅れてきたことが、首都圏の空港がハブ空港としての地位を低め、国際競争力をそいできたことは否めない。その結果、京浜臨海部のグローバル都市としての立地条件も相対的に低下してきたといえる。従来の航空行政や空港整備は、地方港湾と同様、国際競争力よりも、首都圏の東部セクターや地方の地域振興の手段として扱われてきた。

京浜臨海部では、物流施設の立地は相変わらず大きな割合を占めている。港湾の立地とそれを核として整備されてきた交通ネットワークの存在は、それに取って代わる場所が大都市部では困難だけにその地位は揺るぎない。かえって過密の問題が周辺や地方への物流基地の分散をすすめる要因となっている。羽田が国際化すれば、京浜臨海部あるいは首都圏全体にとっても大きな意味を持ち、物流構造の変化についても留意しておく必要がある。さらに、新横浜、品川といった新幹線の駅とのつながりは、全国とのつながりの結節点を構成することになる。日本に立地するグローバル企業にとって、全国の市場や取引先とつながっている結節点は、統括拠点の立地上きわめて魅力的な場所となる。

2) オフィス環境整備とグローバル都市

オフィス立地を考えると、大都市圏の中で臨海部の埋め立て地は準一等地であり、都心回帰の適地になっている。すなわち、京浜臨海部は、都心へのアクセスの良い大都市圏臨海部の再開発を通じて、グローバル都市東京の一翼を担っているといえる。土地の効率的利用を考える大企業の所有する広大な工場跡地に、場合によっては埋立地を追加してグローバル・オフィスの受け皿を担う意義は大きい。

横浜みなとみらい地区は、1965年に横浜市の六大事業の一つとして提案され、横浜駅と関内・伊勢佐木町に分断された横浜都心部の強化事業として位置づけられ整備されてきた。景気動向に左右されながらも、日産のグローバル統括本社やゼロックスの研究開発の統括拠点など、グローバル・オフィスの受け皿としての成果を得てきた。約186ヘクタールの横浜みなとみらい地区のうち約76ヘクタールが新たな埋め立て地で、他の

多くは三菱重工業横浜製作所跡地である。

例えば富士通グループのPFUが東京本社（川崎市）と東京開発センター（町田市）の事業所を集約した時の決め手は、横浜みなとみらい地区の防災対策だとされている。同地区では防災や環境に配慮したインフラ整備をしており、特にグローバル企業のオフィスにとって重要な立地要因になっている。横浜市は企業立地を促進する条例で幾つもの優遇策を講じているが、レノボ・ジャパンなどの本社や研究所、韓国、中国企業の日本法人の誘致に成功している。

いすゞ自動車川崎工場の跡地である羽田空港の神奈川口に、後発だがより都心に近い立地条件のもと、キングスカイフロントとして川崎市殿町の再開発がすすめられている。東海道支線の貨客併用化などの都市内交通システム整備やグローバル都市機能の一翼をになうエンターテイメント空間や医療あるいはバイオ関係の研究所の立地などを想定した再開発をすすめている。

神奈川県では、川崎市と横浜市あるいは横須賀市をはじめとして、臨海部とその周辺の工場跡地や埋め立て地をオフィス用地として整備している。同地域は、都心に比べれば賃貸料が安いこと、ITなどの研究開発や試作部門が首都圏の西部に集積していること、鉄道や道路網の整備や都市アメニティの向上、環境や防災対策をセールポイントに、東京へのこだわりの少ない外資系の日本法人の立地に期待を寄せている。

しかし、オフィス環境整備における東京の強さはきわだっている。横浜市によると、オフィス誘致においては「品川の壁」があるという。品川駅周辺の操車場跡地の再開発によるオフィスは、羽田空港との距離、新幹線の新駅と将来のリニア新幹線の始発駅、東京ブランドと言った優位性が、首都圏のオフィスにおける地区間競争の中で際立っている。2020年の東京オリンピックや東京サウスゲート構想などが目白押しである。

それ以上に東京でさえ、アジアのオフィス立地をめぐるグローバル都市間競争では苦戦している。アジアの統括本社の拠点はシンガポール、香港、上海といったグローバル都市にシフトしている。アジアでは南北問題というのはもはや時代遅れだといえよう。日本市場を目指した海外企業の日本の現地法人は、そのトップが「日本の営業部長」といわれるぐらい、グローバル企業の本拠地の直接的な外部コントロールを受けている。

京浜臨海部は、都心への距離が近いという利便性は生き続けている。臨海部の交通の再整備をすすめることで、全国のターミナルとのアクセスでも優れた位置にある。東京がグローバルレベルの多様な都市機能を強化して、アジアにおけるグローバル都市間競争に参加するのに、京浜臨海部は大きな役割を果たしうるといえよう。

臨海部は大企業の所有と行政による埋め立て地であることから広大な用地を確保でき、計画的な土地利用計画が実現できる。グローバル都市機能を強化する用地として臨海部の意味は大きい。公共が埋め立て地を造成し、交通インフラストラクチャや国際コンベンション施設の配置、様々なビジネスの誘致などの開発を進めれば、内外の民間の投資を誘引することができる。

2. グローバル都市としての臨海部の役割

1) 外資系企業の立地

多くの国や地域で、空洞化などによる衰退地域の用地を埋め、雇用を創出してきたのは外資系企業である。外資系企業の立地は、京浜臨海部を含めた日本全体の大きな課題の一つである。横浜みなとみらい地区に日産のグローバル統括本社やゼロックスの研究統括拠点が立地し、アップルのアジアで最大の技術開発拠点の横浜への立地が発表されたことは、オフィス用地の整備が成果を得てきた結果だといえよう。しかし、全体として外資系企業の立地に大きな展開がみられたとはいえない。

先進国などへの外資の立地は、マーケットのニーズを取り込み、市場に整合した製品開発につなげることが大きな目的の一つである。日本の空洞化は、受け入れ側からみれば外資系企業の立地であり、途上国と先進国

を問わず同様の目的をもった活動の結果である。空洞化のすすんだ日本での産業や雇用の国内での確保には、外資を導入することが重要である。しかし、空洞化がはじまり、低成長化が進行しても、日本の外資導入のための動きは弱かったといわざるを得ない。

アップルの技術開発拠点は、2015年に横浜みなとみらい地区の災害対策や省エネを意識したオフィスビルに立地し、2016年度中に港北区綱島のパナソニックの工場跡地に建設すると発表された。綱島は東急と相鉄が乗り入れる神奈川東部方面線の新駅を2019年に予定しており、都心と新横浜へのアクセスが向上し、新横浜に集積するITクラスターにも至近の距離である。

アップルの立地にとって、首都圏南西部の産業集積の存在はきわめて重要な立地要因である。部品メーカーとのオープンイノベーションによる製品開発やハイレベルの部品調達が可能となる開発拠点とし、円安ゆえ安価になった日本人エンジニアの雇用を通じて技術力を取り込むのに、産業集積の重要度がきわめて大きくなっている。ものづくりの産業集積と製品開発を担う事業所との近接性はグローバル都市としての強みの一つとなっている。横浜みなとみらい地区のオフィスは、アップルのような外資系企業にとっての産業集積への入口となっている。

ファブレス企業がグローバルレベルで増えている中で、オープンイノベーションがどのように形成されるか、日本の技術が海外流出するだけではないのか。アップルと日本の一次サプライヤーが2005年に部品を共同開発し、日本企業の技術力と製品開発力を利用したあと、日本メーカーが生産委託していた海外のメーカーに直接発注したことをめぐっての訴訟問題がおきている。製品開発を日本で日本企業と共同で、量産をグローバル分業の中海外で、アメリカのファブレス企業はスマイルカーブの中で利益が大きい部分を担うという構図でよいのか。

技術をブラックボックス化して一企業の競争力を強化することから、内外を問わずいくつかの企業が集まってオープンなイノベーションが可能な、地域の競争力への転換が問われている。アップルは、日本型のスマートフォン技術の取り込みやクールな日本の生活スタイルを商品開発に取り込もうとしている。

アクセスの良さが外資系企業のオフィス立地に重要であることを考えると、羽田空港の国際化と神奈川口の整備は、新幹線の新横浜駅と品川駅の立地と相まって、京浜臨海部のグローバル都市機能を飛躍的に強化することになる。グローバル知識結合による新製品開発の拠点として、首都圏南西部の集積への入り口として、京浜臨海部のオフィスが役割の一翼を担っている。アジアが成長する中で相対的な地位を低下させていても、グローバル都市機能の強化は今後にも必要なことであり、京浜臨海部はその一翼を担うことになる。首都圏南西部の産業集積は、首都圏のグローバル都市機能として重要な強みになっている。

2) グローバル都市と生活空間

生産の場と同時にオフィスや研究開発機関の立地は多様な労働市場を形成し、就業の場を通じて市民の生活空間を、そして全体としての都市構造を形づくる。就業の場を提供するオフィスや研究所だけが立地した都市空間はあり得ず、そこで就業する人々が居住する生活空間のあり方が問われる。

産業道路で隔てられた京浜臨海部に隣接する周辺の住宅地は、大企業や町工場の工場労働者の居住区であり生活空間であった。産業構造の変化に対応して、居住空間も、オフィスの事務職や研究者達、あるいは外資系の企業に勤める外国人に簡単に交代できるのだろうか。

例えば、理化学研究所の多くの研究者や外資系企業やグローバル企業の就業者たちの居住地はどこであり、どのような居住空間を選好しているのかはまだ未解明なところである。東京なのか横浜なのか、都心なのか郊外なのか、水辺なのか内陸なのか、職場との距離はどのくらいなのか？どのような居住環境整備が必要なのだろうか？居住環境や生活空間のアメニティや利便性は、多くのグローバル企業のオフィスや研究機関の立地に

とって重要な立地要因である。

産業ツーリズムと同様、戦後の工場景観に価値を見いだしたり、昔ながらの下町や歓楽街に郷愁を感じたりする住民にとっては、京浜臨海部とその隣接する地域もリノベーションの対象になるかもしれない。震災や戦災をへているが、戦後の文化遺産は京浜臨海部に隣接してみられなくはない。それ以上に治安やコミュニティとしての成熟を求める住民もいるはずである。横浜みなとみらい地区の海辺の眺望の開けた、あるいは近代的な景観に魅力を感じる、再開発された高層マンションを選好する住民もいよう。特に、洗練されて機能的に計画された地域を好む住民もいよう。あるいは文化的なエンターテインメントや商業施設が好きな居住者も考えられる。移民の受け入れについては議論があろうが、国際ツーリストや外国人を受け入れる文化空間や多様で寛容な居住環境と生活空間が求められる。

臨海部において市民が海や海辺から排除されてきたという歴史の中で、浜を市民に取り戻すという意味で、「ハマには浜を」や「海の森」といった活動には大きな価値がある。しかし、「臨海部は企業のものである」、すなわち多くの土地が企業の所有であることが、市民はもちろん、行政による都市計画においてさえ入り込む余地を少なくしている。行政や市民が、企業の利害を斟酌して、計画を進めるしかない。六大事業の中で八景島のシーパラダイスとあわせて海の公園は整備されたが。シーズンになるといっばいで、潮干狩りや海水浴ができる環境はほんの小さな人工海浜に制限されている。

工場立地法における工場緑地はそれなりに成熟しており、いかに市民にとってアクセスしやすい環境を一層整備していくかが問われている。緑地は防災や減災からの視点でも重要な役割を果たしうる。高度経済成長の時代に大きな津波の経験がなかったことは幸いした。しかし、東日本大震災時の石油タンクの火災もあり、見直されているハザードマップなどを生かし、防災や減災対策を実施するチャンスでもある。

以上、国際ハブ機能を持った交通インフラやオフィス環境整備といったグローバル都市間競争に参加することが必要であるし、海外からの投資や場合によっては移民を受け入れるための戦略、さらに都市としての魅力を高めていくための統合的なグローバル都市戦略を京浜臨海部においても必要としている。

IV 特区制度の役割と国土構造

小泉政権の「構造改革特区」、民主党政権の「国際戦略総合特区」、安倍政権の「国家戦略特区」といくつもの特区が併存しており、その現状はわかりにくい。特区は制度としての正当性をもち、様々な効果が期待されているが、現実に大きな成果を得ているとはいいいがたい。新しい産業への転換や土地利用の再編をスムーズに進めていくためにも特区制度の果たす役割があると考ええる。

本章では、特区制度の意義を確認した上で、「京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区」を例に現状を考えてみたい。さらに、特区制度は、従来の大都市圏での規制を中心とした立地政策とは反対に、規制緩和をすすめようとしている。従来の立地政策との関連や京浜臨海部と周辺地域や国土構造との関係について議論しておきたい。

1. 特区制度の役割と課題

1) 特区制度の意義と土地利用転換

国境を越えた都市や地域間関係を論じる際に、「経済特区」は、最も重要な政治経済地理学的なトピックといえよう。中国をはじめとした東アジアなどでの経済特区をめぐる論点は、一国の制度の枠組みを大きくかえることなく、場合によっては一国二制度といわれるまでに、その国の制度を少なくとも一時的に解除し、別の仕組みをもった領域を設定することである。

高度経済成長の成功体験から抜け出せず自己改革できない時に、日本の特区には制度疲労や岩盤規制をこじ

あける突破口としての意義がある。サッチャー時代に英国病から抜け出すために、ロンドンの棚上げや都市開発公社の配置など、強力な権力のもとで国家が全国をコントロールした。全国的な変革が進まない中、特定の都市や地域に限定したパイロット事業的な規制緩和は、相対的にはすすめやすい方法である。しかし、どこまで意味のある規制緩和ができていのかで評価は大きく異なる。

地方自治体に力があれば、国にできなかった産業政策を、特区という領域で主導的に実施する可能性はある。いわば、補完性の原理を逆にとらえて、国家にできない転換を、都市-地域から転換して、新しい国のかたちを構築していくことである。起業家精神にとんだ先進地域や、沖縄県や環黄海経済圏などの特別な立地条件をもっているケースなどでありうる。自治体は、経済特区で企業を誘導したり、外国資本の投資をすすめる制度づくりや立地環境整備したりすることで、従来の規制の枠を超えた先進的な取り組みをすすめることが可能である。

京浜臨海部では、戦前の京浜港をめぐる都市間の利害対立が歴史的にもみられ、重複投資もみられた。羽田空港の神奈川口構想に対して大田区がネガティブに対応したり、京浜臨海部再編協議会のメンバーは神奈川県と川崎市と横浜市で多摩川を越えたりすることはない。京浜臨海部の問題を考えるとき、神奈川県と東京の一部を含む首都圏西部ぐらいの領域設定が必要であろう。行政の領域を超えた交通インフラストラクチャの整備などでは全体をコーディネートできる国などの関与が必要になり、国（一州）―県―市区の垂直的な連携が必要になる。都市間が水平的にも垂直的にも連携して問題解決をすすめる時、新たな枠組みづくりに経済特区は意味をもつ。

大企業における京浜臨海部の事業所や用地の利用は、企業の内部経済の問題である。工場の跡地利用はもっぱら企業の意思決定のおよぶ範囲のことであるし、ランチとは呼べない都心の本社ビルさえミクロな意思決定に左右される。日産は都心部から横浜のみなとみらい地区にグローバル統括本社を移転させた。京浜臨海部で生まれた企業にとって、当地域の事業所は企業のコアを形成してきた経緯があり、逆に管理部門を都心地域に立地させているケースもある。

土地利用が企業の意思決定で決まるとしても、事業内容を転換するのに必要なインフラ整備までは内部化できず、国や地方自治体の政策的なオーソライズ、交通や通信インフラストラクチャの再整備、追加的な埋め立て地の造成などのサポートが必要である。特区制度は、税制、財政、金融などの制度上の優遇措置や様々な規制緩和をすすめることで、企業の利害を調整しながら京浜臨海部の再整備の方向性を効率的にコントロールできる。

特区は地域のすすむべき理念を掲げることで、企業の土地利用転換の方向性を政策的に示すことができる。企業にとっては所有する土地に大きな付加価値がつき、不動産経営としてのインセンティブが与えられ、他の企業の投資を誘引するメカニズムも働く。大企業によって土地利用が決まる仕組みは、行政や都市計画家あるいは市民からみれば制約になる。しかし、特区において官民の連携をすすめる、市民が意思決定に参加する仕組みをつくることができれば、河川の流域管理などでみられるような、領域統合的な地域主体の形成にも資するだろう。

特区は企業に対する明確なメッセージを発信できるという役割も担っている。例えば、ヘルスケアデバイスの開発と販売を目指すアップルにとって、京浜臨海部がライフイノベーションを目指した特区であることは、複雑で強固な日本の規制の緩和を享受できる魅力的な場所としてとらえられよう。実際に有利であれば、京浜臨海部のオフィスは日本への文字通りゲートウェイになり、外資による経済成長や雇用の創出に資することができる。

2) バイオクラスターと国際戦略総合特区

新しい産業を創出するのに立地規制を緩和するだけでは不十分で、新たな産業政策が必要であり、特区という枠組みは有効だと考える。ここで取り上げる民主党政権の時代に掲げられた「京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区」は、経済成長のエンジンとなる産業機能の集積拠点の形成を目指す、7つの国際戦略総合特区の一つである。神奈川県、川崎市と横浜市が指定され、2011年に京浜臨海部の川崎市の殿町区域（キングスカイフロント）、鶴見区の横浜サイエンスフロンティア、横浜市立大学の福浦キャンパスを核とする福浦地区、そして横浜みなとみらい地区の4カ所が拠点として指定された。

しかし、バイオ関連の新しい産業が生まれるようなクラスターが形成されつつあるのか、IT関連の製品づくりやシステム開発の強みと医学が連携する医工連携など、研究機関の研究をベースに企業化されるようなインキュベーションの仕組みができているのか。まだまだ展望が開けている状況ではない。新産業創出における科学技術政策の持つ意味も大きいし、国レベルで世界水準の基礎研究を進めることも大切である。しかし、経済成長や地域の雇用創出のためには、同時に製品化できる具体性をもった応用研究や起業に通じるプラットフォームづくりが重要になる。

横浜市には研究レベルの高い医学部や理化学研究所横浜研究所が立地している。しかし、たとえハイレベルな研究を進めていたとしても、新しい産業の創出に直接つながりにくいことが問題となっている。ドクターレベルの研究を理解し、創業に結びつけられる目利きの力があり、さらに起業へとつなぐビジネスの知識、経験、センスを持った人材の存在が問われる。しかし、多くの大学改革においてもこのような人材の輩出に向けての展開が十分にはみられないのが現状である。

フランダース州のVIBやIMECのケースは、大学間研究機関を仮想的に作り、安上がりに、しかも改革による混乱も少なく大学発の起業や新しい産業の育成の仕組みをつくることができた。フィンランドでは企業との共同研究に優先的に大学の研究予算を振り分けるという仕組みの中で産学連携を進めることができた。どちらの場合も、特区を形成している京浜臨海部レベルの規模の空間領域で、地域経済に雇用をもたらす、地域社会の再生につながっていった。しかし、京浜臨海部の現状では、大学内でさえ足並みがなかなか揃わないし、大学間や研究機関の間の協力に未だ展望を見いだせていない。

いくつかの成功事例に特徴的なのは、研究の直接の担い手に占める外国人の割合の高さである。全体としての移民の受け入れとの関係が問題となるが、領域を限定した選択的な外国人の居住や就労への規制を緩和する特区の可能性は考える価値がある。従来の政策の中にそのニュアンスをもつものもあるが、外資や外国人が流入する大きな流れにはなっていない。横浜においても外国人への就労パスの緩和などがみられるが、アリバイ証明程度の事例でしかない。

産業や起業のための政策は研究費などの支出をとまうが、研究施設や新たな病院や医学部を作ることが当面の目標になったり、補助金の多寡が政策評価となったりするなど、公費の無駄づかいになりかねない。すでにあるリソースを組み替えたりすることで、安上がりにドラスチックな変化を遂げた事例は現状ではみられない。研究費の配分やビジネス化の仕組みなど、オルタナティブな姿が必要になっている。GHQに戦後一度解体された理化学研究所は、ビタミンAの製品化などで研究成果の事業化に力を入れ、自前で潤沢な研究費を戦前得ていたといわれる。63社121工場に及ぶ理研産業団を擁した伝統はどうして途絶えてしまったのだろうか。

日本の創薬・製薬などのバイオ産業の国際的な立ち後れの中で、国も2015年4月に、アメリカの国立衛生研究所をモデルに日本版NIH（National Institutes of Health）とも呼ばれる日本医療研究開発機構を、日本の医療分野の研究開発の司令塔としてスタートさせた。確かに、厚生労働省、文科省、経産省が縦割りで研究開発予算の配分をしていたことを考えると、一歩前進といえる。しかし、既存の製薬会社の利害の中で、ベンチャー企業の起業の芽を育てることができるのか、依然ドラッグ・ラグといわれる治験期間の長さやコスト

の長さの問題は未解決のままで、いくつもの問題を内包したままである。

山中伸弥教授が大学と企業間の「死の谷」といった、生命医科学研究における世界の最先端に行く基礎研究に対して、応用研究やビジネス化の弱さは日本のボトルネックになっている。彼の iPS 細胞の研究において、ビジネス化への興味からいち早くコンタクトをとってくるのはアメリカのベンチャー企業であるという指摘が象徴している。日本の基礎研究と応用研究の研究者におけるマインドの乖離は顕著で、大学での教育や研究のあり方が改めて問われる。

2. 特区制度と空間組織

戦後、地域間の格差是正のための規制と誘導の立地政策がとられてきた。21 世紀に入りこのような立地政策は見直されることになり、後継としても位置づけが可能な国際戦略総合特区は大都市圏を中心に展開している。しかしながら、グローバル化する世界の中で、統合したグローバル都市戦略をもてずその地位をアジアの中で低下させてきた。一方、地方も疲弊したままである。

京浜臨海部の問題は首都圏や大都市圏の問題でもあり、国土構造や超国家的地域やグローバルな問題の一部を構成している。グローバル分業の中で、京浜臨海部のトランスナショナル、あるいは全国や首都圏における位置づけの変化について検討しておきたい。

1) 首都圏内陸部とのリンケージ

京浜臨海部においても、大規模工場や施設が立地する一層、二層、三層と既成市街地を含む内陸との産業道路による空間的な分断はみられる。しかし、居住地と職場という生活空間としては統合的であるし、加工組み立て産業にとっては、取引関係を通じて産業道路を超えたリンケージが形成されている。

川崎区、鶴見区、神奈川区へと続く埋め立て地には、大規模用地を必要とする、石油化学、製鉄、非鉄金属などの素材型産業の立地が多かった。技術的には事業所内で完結した業種でもあり、周辺地域や中小企業との取引関係は相対的に稀薄であった。産業集積といっても主に大規模の経済であり、企業内のミクロな問題で完結する傾向がある。それでも、合併や事業統合などを通じた集約化が企業間の関係をつくったり、資本系列や地理的距離を超えて、材料連関や廃熱利用等のコンビナート内での地区内連関がすすめられたりしている。

一方、加工組立型産業の場合、臨海部と内陸部を問わず周辺事業所との関係も深く、裾野の広い産業連関を持っている。多くの加工組立型産業は、京浜臨海部の企業の発祥の地から、産業の成長とともに多摩地域から神奈川県にかけての首都圏南西部セクターの内陸へと、求心的な首都圏の交通インフラに対応して放射状に展開していった。IT 産業も同様で、例えば新横浜のオフィスに集積地を形成してきた。首都圏の環状的な交通インフラが整備されれば、首都圏の内陸に展開した産業と京浜臨海部がつながりやすくなっていくと考えられる。

外資系企業は、横浜みなとみらい地区などを足がかりにより内陸と、あるいは新幹線や空港を使って全国やアジアとのアクセスを重視している。アップルの横浜みなとみらい地区のオフィスは、内陸の IT やエレクトロニクス産業のクラスターへの入り口を形成しているといえよう。グローバル都市機能を担うオフィスの立地環境整備が、臨海部と内陸部をつなぐ鍵になっている。

アップルの事例は、白山ハイテクパークのドイツの GIP（ジャーマンインダストリアルパーク）が、オフィス、研究開発、生産や倉庫、ショールームのスペースを施設内で提供して、外資系企業の立地支援で成果を収めてきたことと共通している。これは外資系企業の典型的な立地パターンであり、外資誘致のために産業集積と足がかりとしてのオフィスの整備がワンセットで必要になっていることを示していよう。研究機関の立地するオフィスと試作などが可能になるある程度の工場用地、そして海外との窓口となるグローバル都市機能が重要になってくる。

新産業として期待されているバイオテクノロジー関連の産業の場合、取引関連の産業というよりは、大学や研究機関との関連や、医工連関であればものづくりの現場やソフトウェア部門との関連が重要になってくる。現状では多くの研究所などの研究開発機能は、ITと同様より内陸へと展開している。これらをネットワーク化する仕組みづくりは、まだ途上にあるといえよう。

都市圏の中での臨海部は、都市地理学の扇形モデルやモザイクモデルの中にも重化学工業地区として描かれてきた。沿岸都市の臨海部や埋め立て地は、都市構造の中で普遍的な役割を担ってきたといえよう。臨海部の多くは既存の都心に近接した所に、埋め立てにより外延的拡大が可能な空間としての役割を担っており、都市戦略上大きな役割を果たしうる。扇形モデルでも示されてきたとおり、ひとたび重化学工業などの場所の性格が作られると、何らかの形でその性格は歴史的に外延へと継承されていくと考えられる。その意味で、軍需とつながった産業の特性は、京浜臨海部に現在まで引き継がれてきたといえよう。

2) 京浜臨海部と国土構造

大都市圏への効率的な集中か、公正を目指した周辺への分散か、といった地域格差をめぐる命題は二者択一ではない。大都市圏や臨海部の衰退に直面して大都市での工業等の立地規制を撤廃することに正当性はあった。それでも地方都市への立地誘導は同時に必要だと考える。現在は、臨海部を含む大都市圏に特区などを通じて様々な経済活動を積極的に集中させようとする政策がとられている。人口減少社会で経済成長が十分見込めない時代に、大都市圏の経済の拡大は、地方とトレードオフの関係になるし、都心や臨海部と大都市圏の郊外との関係も同様である。グローバル都市に経済活動を過度に集中させることは、国土構造のバランスを欠くことになる。

日本の資本主義が成立してから、それまでの経済発展や大陸との関係で四大工業地帯が臨海部に形成された。その後も交通インフラストラクチャをはじめ太平洋ベルトに重点的に投資が行われ、日本の経済成長を牽引してきた。旧海軍工廠や陸軍工廠などが配置され、太平洋側の産業集積地をつなぐ形で地帯が形成された。京浜臨海部にあっても、横須賀の海軍工廠は産業集積地の形成において大きな役割を果たしてきた。日本の資本主義に見合った効率的な国土構造が形成された。

地帯構造は農業地帯と工業地帯といった産業の同質性というよりも、効率をめざしたリニアな地帯への優先的な投資が先行してきたことと理解する方が合理的である。いわば国土全体に行き渡る中心地体系が形成される前に、中心地論という交通原則に基づいたインフラ整備がリニアに展開された。その結果、地帯構造がいくつかの先進国で、国民国家の形成期にみられる共通した国土構造となっている。日本海側の臨海部は、交通原則の投資効率を優先させたことから、周辺化したと理解できよう。

戦後の新幹線や高速道路などのインフラ整備が太平洋ベルトに投下され、一層効率的な地帯構造を形成した。経済成長にともなって、高速道路や高速鉄道が当時の地帯からより周辺へと背骨を延伸して国土軸を形成し、横断的な肋骨状の交通網を整備することで、縦横に走る交通ネットワークが形成された。国土全体が有機的な連関を持ち、国土構造が中心地体系に近づくことになった。

太平洋ベルトも地帯としての一続きの臨海部から、1990年代以降、臨海部間での階層化が進展している現実がある。臨海部はより大きな大都市圏に統合され、分極化というよりは、統合化によるより大きな集積地の形成がすすむことを意味している。すなわち地帯構造から転換して、より重層的な中心地体系の一翼を形成することになる。成長の一時期、京浜と京阪神の二眼レフ構造と表現される時代もあったが、地帯構造から中心地体系へと転換させてきた過程を示していよう。

そして、一極集中とも呼ばれる首都圏を頂点とする中心地構造への転換が一層すすみ、グローバル都市を頂点とする階層化の構造がフィジカルに形成されている。しかし、首都圏以外の地方中枢都市や下位の都市階層

との権力の空間的な分担はすすんでおらず、地方中枢都市への多極集中と補完性の原理にもとづく都市階層間分担をすすめることが課題となっている。グローバル都市への投資の集中が地方都市の成長と矛盾しないレベルであるべきだし、投資額というよりも、安上がりだが制度の比較優位を生み出すことでグローバル都市戦略を進めていくべきである。

首都圏臨海部のような国家の中核である一極へのグローバル都市機能の集中とグローバル都市競争力を強化し、グローバル化の中での国全体の国際競争力を維持していくためのグローバル都市戦略が必要である。グローバル都市がリードし、波及効果を周辺にもたらす国土構造が、国家が目指すひとつの現実的な姿である。

一方、地方分権をすすめるための「州」を意図した地域連携軸などの国土構造のデザインやインフラ整備と同時に、中央集権体制から道州制や基礎自治体の確立をともなった地域分権化を進めていかなければならない。その結果、同一階層レベルでの地域間の機能分担による平等化を図ることも可能となる。長期的なシナリオとして、一層の交通インフラストラクチャの整備や ICT による時空間の圧縮を進める中で、東京へのグローバル都市機能の一極集中と矛盾することなく、大都市圏間の分担や地方都市への権力の委譲をすすめることが課題となる。

現実には、日本のグローバル都市の地位はアジアの中で大きく低下している。首都圏のグローバル都市機能を強化していくために、都市圏内で京浜臨海部は大きな役割を分担しなければならない。日本の経済成長のあり方や国の形が問われている。

古い産業地域における産業活動の変容 ～尼崎の事例を中心として～

井上智之(公益財団法人尼崎地域産業活性化機構)

I はじめに

大阪湾バイエリアは、古くから数多くの製造事業所が立地しており、わが国の経済発展に大きな役割を果たしてきた。しかし、近年のグローバル化の進展、国内市場の縮小などを背景に、製造業だけでなく多くの産業で事業所数や従業者数が減少傾向にある。

2000 年以降、工場等制限法、工業再配置促進法が相次いで廃止されたことにより、内陸部だけでなく臨海部においても製造事業所の新規立地や設備投資が多数見られ、パネルベイやバッテリーベイと称されるように、古い産業地域において再生の兆しが見え始めた。しかし、2008 年のリーマンショックにより、大阪湾バイエリアの製造事業所は、大きな打撃を受けた。その後も円高が急進するなど、厳しい操業環境に直面し続けた。円安局面に移行し、景気が回復基調にある現在においても事業所数や従業者数の減少傾向は続いている。

本報告では、大阪湾バイエリアのなかでも先発的に発展し、バイエリアの核心部分に位置する尼崎市を中心として、2000 年以降の産業活動の変容についてみていきたい。

また、今後、人口が減少し、事業所数や従業者数の大幅な増加が見込めない状況下において、古い産業地域の経済を活性化するための方策についてもあわせて考えたい。

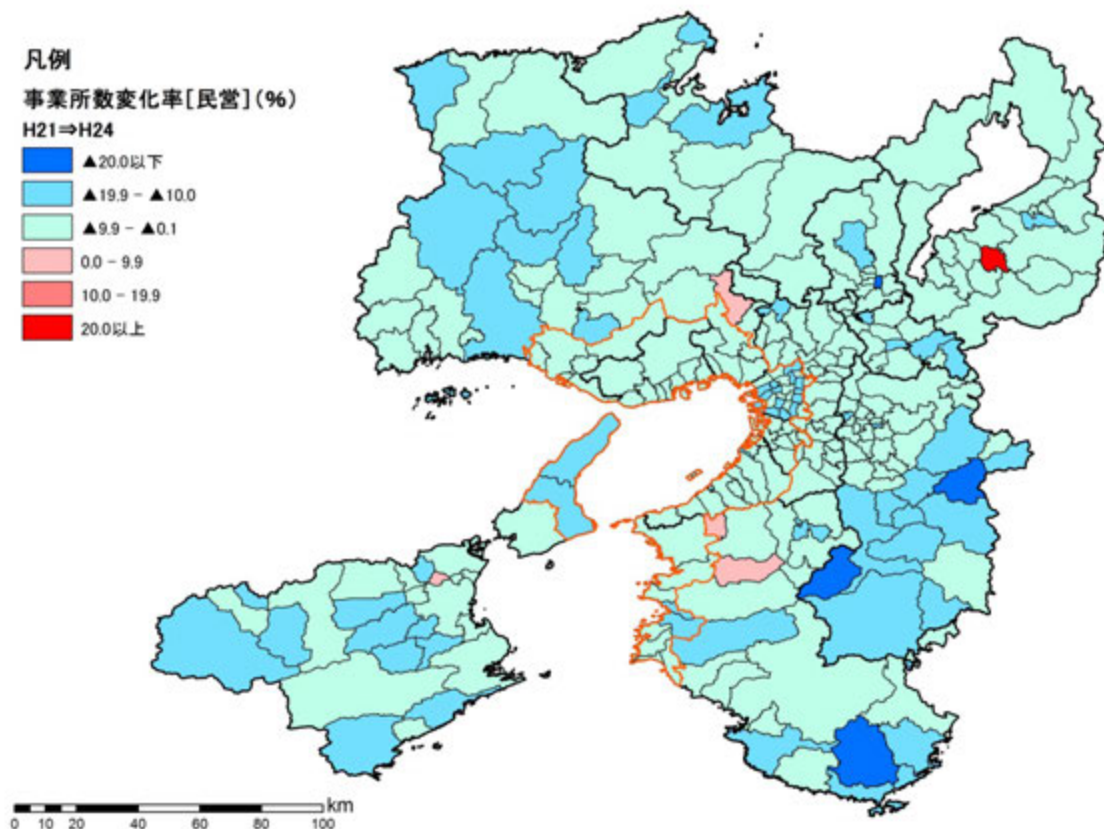


図1 事業所数の変化率(2009 年⇒2012 年)

資料:総務省「経済センサス」より作成

II 尼崎における産業活動の変容

ここでは、(公財) 尼崎地域産業活性化機構（以下、「機構」という）が実施した2つの調査をもとにして、尼崎市を中心に、近年の産業活動の変容について簡単にみておきたい。なお、報告時には、具体的な事例や詳細なデータを交えて紹介することにしたい。

(1) 積極的な姿勢をみせるベイエリアの製造事業所

機構では、2014 年度に、兵庫県と共同で、大阪湾ベイエリアに所在する製造事業所を対象にアンケート調査を実施した¹。この調査は、既往統計では捉えることが困難な事業所の取引関係と研究開発の実態を明らかにしようとしたものである。

本要旨の執筆時点では、調査結果の分析中であり、具体的な数値を述べることはできないが、事業所数や従業者数が減少傾向にあるなかで、いくつか積極的な動きを確認できたので、以下に示してみたい。

①取引関係の再編

<取引先（販売先）>

- 過去 10 年間に、取引先数が増えた事業所（31.6%）は、減った事業所（21.7%）よりも多く、取引先を分散化させる傾向が強い。
- 販売額上位 1 社への依存度の変化をみると、過去 10 年間に、依存度が低くなった事業所（28.2%）は高くなった事業所（22.8%）よりも多く、依存度を低下させる傾向が強い。
- 過去 10 年間に、取引先が変化（回答事業所の 64.6%が該当）した理由をみると、増加要因は、「営業活動による新規顧客の獲得」（43.5%）、「紹介による新規顧客の獲得」（41.5%）、「顧客からのアプローチで取引開始」（34.0%）の比率が高い。

新たな販路を求める動きは、別の調査等でもみてとれる。機構では、新たな販路を求めて海外に進出し、現地で日系企業との取引を成功させることによって、日系企業の親会社にあたる国内の企業からの受注にも成功したケースを確認している²。また、この調査の実施中にも、新たに海外（東南アジア）へ進出しようとする動きが見られ、その後、進出を果たしている。こうした動きは今後も続くであろう。

また、別の動きとして、尼崎においても、クラウド・ファンディングを活用して、資金調達と同時に、既存の販路とは異なる顧客層の獲得に挑戦しようとする事業者も現れている³。近年、大阪府（2013 年度から）や兵庫県（2014 年度から）がクラウド・ファンディングの活用を促進しようとしており、資金の調達と同時に顧客の獲得を達成できるひとつの手法として注目を集めはじめている。尼崎においても、2015 年度から、尼崎商工会議所がクラウド・ファンディングの活用を支援する取り組みを開始する。

<外注先>

- 外注を利用しているのは、全体の 77.1%であった。そのうち、過去 10 年間に外注先数を増やした事業所

¹調査の名称は「大阪湾ベイエリア製造事業所実態調査」。平成 24 年経済センサス活動調査の名簿を活用して、大阪市（臨海 5 区：此花区、港区、西淀川区、大正区、住之江区）、尼崎市、西宮市、芦屋市、伊丹市に所在する製造業の従業者 4 人以上の 2,806 事業所を対象として、郵送によるアンケート調査を実施（有効配布数は 2,704 事業所）し、701 事業所から回答を得た（回答率 25.9%）。

²「尼崎中小製造企業の海外進出に関する実態調査」2014 年 3 月。

³ 2014 年 12 月に、昭和 3 年創業の老舗の和菓子屋「寶屋遊亀」が菓子づくりのための費用を調達しようとしたところ、わずか数日で希望額の調達に成功した。

(22.9%)は、減らした事業所(13.8%)よりも多く、外注を活用する傾向が強まっている。

- 過去10年間に、外注先が変化(回答事業所の43.2%、外注している事業所の56.3%が該当)した理由をみると、増加要因は「技術的に対応できない業務が増加」(30.4%)の比率が高い。自社の設備投資で対応するのではなく、積極的に社外の資源を活用しようとする姿勢が窺える。

②研究開発への意識の高まり

- 過去5年間に、新技術・新製品の研究開発を実施した事業所は32.9%であった。あわせて今後5年間の研究開発への意向を尋ねたところ、50.5%の事業所が前向きに取り組もうとする姿勢を示した。研究開発の実績がある事業所は、その多くが今後も継続的に取り組もうとする傾向にあるが、過去5年間に実績のなかった事業所でも今後は取り組みたいと考えている事業所(19.8%)が少なからず存在している。
- 売上高の変化との関係をみると、研究開発に積極的なグループほど過去10年間に売上高が増加した比率が高い傾向にある。従業員規模別にみると、規模が大きいほど売上高が増加した比率は高くなるが、小規模な事業所においても、研究開発に積極的なグループは、積極的ではないグループよりも売上高が増加した比率が高くなっている。

③他者とのネットワークの活用

- 他者と共同で様々な事業に取り組もうとする動きが見られた。
- 過去5年間に、研究開発を実施した事業所(回答事業所の32.9%が該当)のうち、「他の事業所と共同で」実施したのは50.7%であった。共同で実施する相手は「他の企業と共同で」(36.1%)が多く、「大学」(11.9%)や「公設試験研究機関」(6.6%)もみられた。一方、今後5年間に、研究開発を実施しようとしている事業所(回答事業所の50.5%が該当)のうち、「他の事業所と共同で」実施しようとしているのは60.6%であり、共同での研究開発への意向が高まっている。共同で実施する相手は過去の実績と同様の傾向にあるが、いずれの相手も回答事業所の数(実数)が増えている。
- 他者と共同で取り組むことによって効果が得られた取り組みがあると回答しているのは24.0%であった。このうち、効果が得られた取り組みは、「勉強会・研修会」(36.9%)、「共同生産」(29.2%)が多く、「共同情報ネットワーク」(19.0%)、「共同受注」(17.3%)、「共同販売」(16.7%)などでも効果が得られている。

(2)土地利用転換 ～工業用地から他用途への転換～

機構では、1970年代から2000年代にかけての尼崎市の土地利用変化に関する調査を実施している⁴。この調査では、国土地理院の数値地図等を用いて、尼崎市における土地利用変化を定量的、空間的に把握しており、とくに工業用地の跡地の利用状況や住工混在地の変容について明らかにしている。ここでは紙幅の関係上、詳細なデータを掲載することができないため、概要にとどめるが、次のような結果が得られている。

- 1970年代以降、工業用地は減少傾向を続けている。分析期間の途中で使用するデータが変わっているため、単純な比較はできないが、100ha以上の工業用地が住宅地や商業・業務用地など、他の用途に転換してきた⁵。なお、土地利用変化を空間的に把握するため、一例として、直近の2001年から2008年につ

⁴ 「尼崎市における土地利用と製造業の立地特性に関する研究」2007年11月。「尼崎市における土地利用変化に関する実態調査」2015年3月(予定)。

⁵ 1996年までは10mメッシュデータによる数値情報として整備されてきたが、2001年以降はより精緻なポリゴンデータで地図データとして整備されている。

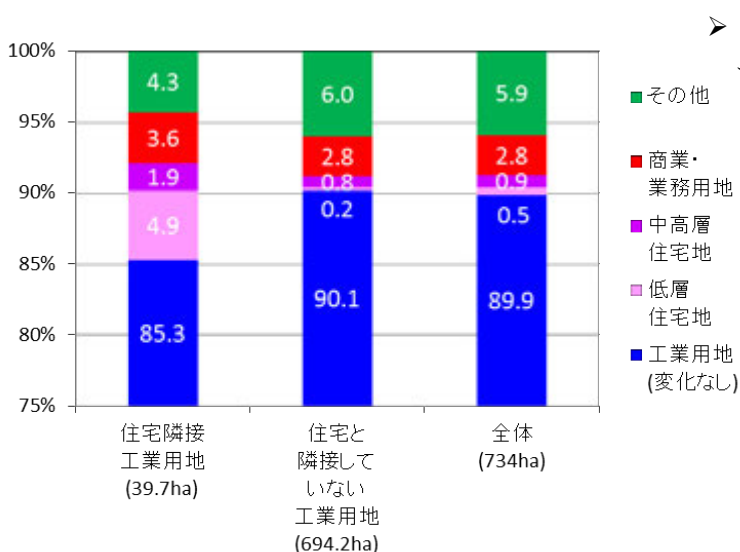
ての土地利用変化を地図で示す（後掲）。

表2 尼崎市の土地利用変化 単位 ha)

	1974年	1979年	1985年	1989年	1996年	2001年	2008年	01⇒08 (%)	01⇒08 実数
01 山林・荒地等	36	37	33	32	18	1	4	451.4	3
02 田	177	171	153	137	96	57	49	▲ 14.8	▲ 8
03 畑・その他の農地	148	138	124	110	81	62	61	▲ 0.7	▲ 0
04 造成中地	63	50	31	33	54	115	104	▲ 9.6	▲ 11
05 空地	287	219	210	248	274	276	270	▲ 2.1	▲ 6
06 工業用地	876	860	857	849	814	734	707	▲ 3.6	▲ 27
07 一般低層住宅地	779	789	790	781	763	870	890	2.4	21
08 密集低層住宅地	104	117	118	116	124	170	174	2.6	4
09 中高層住宅地	154	172	193	221	251	243	264	8.5	21
10 商業・業務用地	340	353	369	376	421	466	488	4.6	22
11 道路用地	916	945	945	938	974	841	864	2.7	22
12 公園・緑地等	231	243	256	260	272	290	284	▲ 2.2	▲ 6
13 その他の公共施設用地	447	468	486	507	499	487	464	▲ 4.7	▲ 23
14 河川・湖沼等	356	352	360	408	386	355	352	▲ 0.8	▲ 3
15 その他	0	0	0	0	0	0	0	—	—
16 海	114	114	104	13	0	24	16	▲ 33.4	▲ 8
合計	5,028	5,028	5,028	5,028	5,028	4,992	4,992	—	—

資料：1996年までは国土地理院「細密数値情報（10mメッシュ土地利用）」、2001年以降は「数値地図5000（土地利用）」より作成

- 内陸部では、工業用地から住宅地と商業・業務用地（おもに小売店舗）への転換が進み、住宅と工場の混在だけでなく、商業も含めた混在が発生している。また、最近では、特別養護老人施設への転用もみられる。
- 住宅と工場の混在に焦点を当て、住宅に隣接する工業用地の推移をみると、住宅に隣接していない工業用地と比較して他の用途へ転用されやすいことが明らかとなった。なかでも住宅への転用が多く、敷地面積が大きい土地は中高層の集合住宅へ、小さい土地は戸建住宅への転用が進んでいる。一例として、直近の2001年から2008年にかけてのJR尼崎駅南エリアでの土地利用変化を地図で示す（後掲）。



- 臨海部では、主としては物流施設（分類では商業・業務用地）への転用が目立つ。こうした動きは近隣の都市でも見られる。なお、冒頭で述べたように、発電所の跡地にパナソニックプラズマディスプレイの製造拠点が進出したように、他用途から工業用地への転換が進んだケースもある。

図3 工業用地の跡地利用状況 (2001年⇒2008年)

資料：「数値地図 5000(土地利用)」国土地理院より作成

III 産業都市尼崎の再生に向けて

事業所数や従業者数が減少傾向にあるなかで、先にみた近年における尼崎の産業活動の実態を踏まえつつ、産業都市尼崎の再生を目指すためには、次の取り組みをより一層強化していくことが必要になると考えられる。

なお、尼崎市では、2014年10月に、尼崎市産業振興基本条例を制定した。この条例は、「産業の振興」、「起業の促進」、「雇用就労の維持・創出」に関する理念を定めるとともに、事業者、産業関係団体等、市民など各主体の役割や市の責務を定め、地域経済の持続的発展と市民生活向上を図ろうとするものである。市としては、今後、この条例に沿って、具体的な施策を展開していくことになる。

(1) 既存産業におけるイノベーションの促進

① 研究開発の促進

先にみたように、近年、研究開発への意識は高まりを見せている。尼崎では、以下に挙げる支援策を講じているが、国や県でも同様の取り組みがなされており、意識の高まりを実績につなげていくためには、これらの活用を促していくことが必要となろう。

➤ 中小企業新技術・新製品創出支援事業（尼崎市）

尼崎市では、技術・製品の開発や改良を行う市内事業所等に対して、その開発経費の一部を補助して、毎年5件程度、開発支援を行っている。

➤ ものづくり支援センター（尼崎市）

（一財）近畿高エネルギー加工技術研究所〔AMPI〕内に、「ものづくり支援センター」を設置して、公設民営方式により、技術・製品開発に関する相談に応じるとともに、各種分析評価装置やレーザなどの加工装置を使用して技術開発・試作の支援を行っている。

➤ 特許相談窓口の開設（機構）

機構において、毎月1回、特許相談窓口を開設して、産業財産権に関する様々な相談に応じている。

➤ 大学によるシーズ発表会の開催（尼崎市産学公ネットワーク協議会）

機構が事務局を担っている「尼崎市産学公ネットワーク協議会」⁶では、産学交流研究シーズ発表会を開催して、協議会に参画している大阪大学、神戸大学、兵庫県立大学、産業技術短期大学がシーズ情報を提供している。また、市内の事業者が抱える技術的な課題に対して、大学教員を派遣して課題解決を促すとともに、大学との交流のきっかけづくりも行っている。

② 販路開拓支援

機構が事務局を担っている「尼崎産業フェア実行委員会」では、毎年「あまがさき産業フェア」を開催して、市内事業所の技術や製品を広く紹介している。展示会の参加者との新規取引だけでなく、出展企業の間でも取引が生まれるケースもみられる。

また、産業フェアの開催にあわせて、尼崎市産学公ネットワーク協議会と共催で、大手企業が求める技術等を紹介するニーズ発表会を開催している。

尼崎市では、市内製造業事業所の取引拡大を図るために、製品・技術情報をデータベース化してウェブ上で提供している（『尼崎インダストリー』）。年間10万件以上のアクセスがあり、一定の役割を果たしているものと考えられる。

⁶産業技術短期大学、大阪大学、神戸大学、兵庫県立大学、（一財）近畿高エネルギー加工技術研究所、産業団体、行政機関が参画。企業と大学間のネットワークを整備・強化しながら、研究発表会や企業見学会の開催、企業への教員派遣など各種事業を実施している。

③設備投資の促進

尼崎市では、事業所の新設・増設・建替・市内間移転や機械設備の高度化を行う場合に、固定資産税の1年分の相当額を翌年度に一括で補助金として交付している（尼崎市企業立地促進制度）⁷。

2015年度からは、製造業に加えて、流通加工関連企業を適用対象に追加した。また、中小企業に対する適用要件に設備更新を加え、必要な投資額や常勤従業員数の要件を緩和するとともに、従業員が市外から移住した場合にも補助金を交付する。このように、設備投資に積極的な企業を支援する姿勢を明らかにしている。

④支援制度情報の提供

わが国では、国、都道府県、市など、様々な主体が支援制度を設けている。支援している機関が制度のPRを行う場合、自身の機関が実施する制度のPRだけを行う傾向が強い。

事業者は、もっとも利用価値の高い制度を利用したいと考えているが、多くの制度をすべて把握することは困難であり、どれがもっとも自分に適しているかを判断することもまた困難である。

そこで、機構では、2009年度から毎年『ものづくり企業のための支援制度等活用ガイド』を作成している。このガイドは、尼崎市の制度に限らず、国、兵庫県、その他の支援機関が実施する制度をすべて掲載している⁸。また、類似した制度を「技術革新」「販路開拓」といった支援の『分野』と、「補助金」「情報提供」といった支援の『内容』の2つの分類で整理することによって、自分に適した制度を選んでもらえるような工夫を施している。

(2)創業促進

①国の「創業支援事業計画」に基づく事業の推進

2014年3月、尼崎市では、国の「産業競争力強化法」に基づく創業支援事業計画の認定を受け、機構、尼崎商工会議所、エーリック、（一財）近畿高エネルギー加工技術研究所、尼崎信用金庫、日本政策金融公庫等が連携して、創業者を支援するネットワークを構築し、準備期から事業安定期までの成長段階に応じた支援を行っている。

この計画に基づき、機構と尼崎商工会議所では、2014年度から、創業支援事業者補助金を活用して創業を支援する事業を実施している。

また、2015年2月には、この計画の一環として、尼崎市、尼崎商工会議所、尼崎信用金庫が「尼崎市内における創業支援に関する連携協定」を締結した。これまで以上に連携を密にして、他の産業支援団体や関係機関とも協力しながら市内企業の創業支援に取り組むことで、尼崎市が「創業しやすいまち」となることを目指している。

②インキュベーションの整備

機構では、2015年度に、地方創生交付金を活用して、尼崎市中心企業センターにおいて創業準備オフィスを開設する。創業支援事業計画で掲げた支援ネットワークを活用しながら、創業に至るまでの様々な課題の解決をハンズオンで支援する。機構はプロパー職員が多く、行政のように人事異動によって担当者が入れ替わることが少ないため、息の長い継続的な支援に適した体制づくりが可能であると考えられる。

(3)操業環境の保全

⁷ 2014年度までは、固定資産税と都市計画税の2分の1相当額を3年間軽減していた。

⁸ 現時点での最新版は第6版である。掲載している各機関から協力を得て284の支援制度を掲載している。

尼崎市では工場の操業環境を守るために様々な取り組みを実施してきた。

①商業立地ガイドライン

2000年に、大規模小売店舗立地法（大店立地法）が施行された後、内陸部の工業系用途地域に大規模商業施設の立地が相次ぐなど、工業から商業への土地利用の転換が進んだ。既存工場の操業環境が阻害される可能性があることから、商業立地ガイドラインを策定し、2004年4月から運用を開始した。市の商業集積の現状や地域の特性を考慮して、市内を8種類のゾーンに分け、ゾーンごとにまちづくりと商業機能の方向性を示すとともに、大型商業施設について誘導・規制の考え方を示した。

②住環境整備条例による建築誘導

住環境整備条例では、工業地での住宅建設を抑制し、操業環境保全を図るための方策として、緩衝緑地基準を設定している。工業地域（及び準工業地域の一部）内で新たに住宅建設する場合は、敷地の境界に沿って幅員6メートル以上かつ事業施行地積の25%以上の用地を緑地帯として整備し、その用地については敷地面積、すなわち建坪率の算出には含まないこととしている。この基準は住宅の進出を抑制し、工業地の操業環境の保全に大きな役割を果たしてきた。

③尼崎市内陸部工業地の土地利用誘導指針

尼崎市では、都市計画の手法も活用して、2007年度から工業地の土地利用誘導に取り組んでいる。市内の工業地を<工業保全ゾーン・大規模工場立地ゾーン（原則、住宅系土地利用比率が20%以下の地区）>、<工業複合ゾーン（原則、住宅系土地利用比率が20%を超える地区）>に区分して、都市計画制度の活用等によってそれぞれの地区に適合した土地利用の誘導に取り組もうとしている。たとえば、前者や後者で工業系土地利用の比率が高い地区では、操業環境を阻害する新たな住宅や店舗等の建築物を規制している。

④工場立地法の緩和措置

尼崎市は古くから工場が栄えた産業都市であり、工場立地法が施行される前から操業している工場も多い。これらの工場の中には、現行法の緑地面積率の基準に照らした場合、基準を満たしていないケースもみられる。この場合、工場の新增設が不可能であるだけでなく、老朽化した工場の建て替えを行う際に規模を縮小することが必要となり、広大な用地を求めて市外へ移転することになりかねない。

尼崎市では、2010年度から、独自の手法により、緑地規制の緩和措置を講じている。具体的には、底地の面積だけでは過小評価されうる壁面緑化や長年かけて育った高い樹木などに一定の評価を加え、緩和する面積に充てている。

こうした取り組みにより、工場の新增設や建て替えの促進につながることを期待している。

「臨海部立地を巡る政策展開と今後の課題」

根岸裕孝(宮崎大学)

I はじめに

2001 年の政府の都市再生本部の設置以降、東京都心部は「都市再生」のもと規制緩和が推進され、林立するオフィス・ビル群と高層マンションの建設ラッシュが続いている。特に東京臨海部は、羽田空港国際化の進展、東京オリンピック開催に向けての諸施設の整備とともに、M I C E の拠点や統合型リゾートの拠点として期待されている。

臨海部は、戦後から高度経済成長にかけて石油・鉄鉱石等の海外からの原材料輸入に適した立地地点として太平洋ベルト地帯を中心に基礎素材型工業が立地し、日本の高度成長を立地の面から支えた。しかし、オイルショック後を契機に産業構造は大きく転換し、臨海部には多くの未利用地が生じた。

また、東西冷戦後の急速なグローバル化の進展は、製造業の海外移転を促し、産業空洞化懸念を増大させた。国土の均衡ある発展を目指してきた我が国の産業立地・国土政策体系も大きく転換し、2002 年には首都圏・近畿圏への工場立地を制限してきた「工場（業）等制限法」や工場の移転を支援する「工業再配置法」が廃止された。

この政策転換は、産業・人口の都心回帰を促す一方で都市部それも東京一極集中のさらなる加速化を促しつつある。また、近年の都市再生や国家戦略特区等の諸政策を通じて大都市部の臨海部を新たな産業創造の拠点へと変貌させつつある。

臨海部を巡る諸制度と政策は、産業構造の変化やグローバル化とともに大きく変化し、大都市圏と地方圏の将来を考える上で重要であり、本報告では、その歴史と展望について明らかにする。

II 戦前から戦後復興期

我が国初の臨海工業地帯の形成は、日本港湾協会(2007)によれば、浅野財閥を築いた浅野総一郎による京浜地帯の埋立地造成事業（1904 年免許出願）であることが記されている(同、p. 8)。その後、我が国は、第一次世界大戦を契機に工業生産が増大し輸出が増加したが、これらの工業生産は臨海部であったと記している(同、p.9)。また、工業の発展に伴い、臨海部における土地造成需要の高まりのなかで、埋立の手続きにかかる法律「公有水面埋立法」（1922 年成立）が制定された。

大戦景気に伴戦後、日本の重化学工業は大きく成長するなかで、地方港湾の整備も進められた。国が経営する第 1 種重要港湾、地方自治体による第 2 種重要港湾の指定も進められた。

1950 年には港湾に関する一般法である港湾法が制定され、同法では、公共団体が港湾の建設および維持運営を行う港湾管理者制度を導入した。また、1953 年には港湾管理者が行う機能施設整備と土地造成に国が財政資金等の融通を斡旋する「港湾整備促進法」が制定された。

一方、我が国の経済自立化にむけて産業合理化を進める過程で、輸送関連の施設の改善が不可欠との認識から産業関連施設の整備を図る「企業合理化促進法」が昭和 27 年に制定された。

III 基礎素材型業種の立地促進と基盤整備～高度成長期(1960 年頃～70 年頃)

戦後復興から経済自立化のなかで、その後の経済政策を巡る論点として「貿易主義」と「開発主義」を巡る論争が行われた。海外からの原材料輸入と製品輸出を通じた成長政策である「貿易主義」は、経済成長に不可欠なエネルギー資源や原材料等を海外資源に求めた。一方、「開発主義」は、世界経済の趨勢に不透明感があ

るなかで国内資源の活用を重視するものである。

1950年代半ばは、この貿易主義と開発主義を巡る論争から貿易主義へと舵を切り、所得倍増を目指して産業政策が全面的に展開される年代でもあった。そして港湾は、国内外の輸送にかかる社会資本であり、その整備に長期間を有することから、以後、港湾計画は、経済計画と相互に関連して進められてきた。特に、1960年の国民所得倍増計画の策定では、経済成長における政府の役割が位置づけられて社会資本整備が長期計画として位置づけられた（同,p. 36）。港湾整備緊急措置法（1961年制定）が制定され、同法に基づき第1次港湾整備五箇年計画が策定された。同計画では、外国貿易の拡大に対応する港湾整備、基礎資源型産業を支える港湾整備、地域の産業開発のための港湾整備が記された。

国民所得倍増計画では、四大工業地帯を外延的に拡大する「太平洋ベルト地帯構想」が提唱された。一方、経済成長とともに大都市と地方の格差是正の声の高まり、地域の経済開発を進めるために国土総合開発法に基づく第1次全国総合開発計画が策定された。その実現に向けて拠点開発方式が採用され、1962年には新産業都市建設促進法（15地区指定）、昭和39年には工業整備特別地域促進法が制定され（6地区指定）、地方圏への臨海部開発と基礎素材型産業の立地が促された。さらにこの全国総合開発計画と呼応して首都圏および近畿圏における工場等の新規立地を規制する法律いわゆる工場等制限法が首都圏にて1959年、近畿圏では1962年に制定された。

新産業都市建設では、工業港の開発と基礎素材型産業を中心に立地工場の規模や形状に合わせて臨海型工業用地が造成される開発港湾が各地で整備が進んだ。また、その後、資本自由化を踏まえ生産性向上に向けた基礎素材型業種の生産設備の規模拡大が進み、地方圏において大規模工業開発構想が進められたものの、オイルショックに伴いその計画は頓挫した。

また、高度成長とともに公害問題も深刻化し、埋立に対する規制強化が図られ公有水面埋立法改正（1973年）をはじめとした公害対策も進められた。

高度成長期の港湾整備事業は、取扱貨物の急増に対処するため隘路打開の施設整備に追われ、環境面に配慮する余裕はほとんどなく、そのための国の支援制度もなかった（同,p. 108）。港湾も大都市港湾を中心に生産機能の強化により都市と海が隔離されるのではなく、生活環境の改善の施策導入に対する認識が高まるとともに、公園や緑化、大阪南港や神戸港ポートアイランド等の港湾内埋立地等で水際線の市民開放が検討されはじめた。そのため、港湾法の一部改正（1973年）によりレクリエーション空間の導入等を図るなど、これらの取り組みが可能となり、ウォーターフロント開発へとつながっていった。この港湾法の改正では、廃棄物による埋立処分の適正化とそれによって造成される土地を臨海部の再開発や港湾機能の増加等に活用する際に、港湾事業者がこれらを計画的なかで進められ、大阪ではフェニックス計画、東京では後にスーパーフェニックス計画として事業が進められた。

IV 産業構造転換とグローバル化・規制緩和～安定成長・構造調整期（1980年頃から現在）

（1）産業構造の転換と総合的港湾空間、民間活力の導入（1980年代）

2度の石油危機をふまえて我が国の産業構造は、基礎素材型産業（重厚長大型）から加工組立型（軽薄短小型）に転換し、日本経済もソフト化・サービス化の時代へと変化した。オイルショックは、石油供給の安定確保と石油代替エネルギーを促し、1980年にはエネルギー港湾 石油備蓄と石炭やLNG火力等の電源立地が進められた。

運輸省は1985年に長期港湾政策の長期ビジョン「21世紀への港湾」をまとめた。経済成長とともに増大する貨物取扱量の増大対応から日本経済が安定成長下のもとソフト化・サービス化が進み、港湾政策の質的な転

換が図られたと言える。同ビジョンには「今日、貨物量の増大と工業用地の拡大への対応から行政の重点を転じ、人、物が集まり多様な活動が高度に営まれる総合的な港湾空間の創造をめざす」としている。総合的な港湾空間とは、物流、産業、生活の3機能の調和であり、国際中枢業務空間、国際交流・高度情報処理空間、港湾文化空間などの空間概念を提示した。

1987年策定の第四次全国総合開発計画では、交流ネットワーク構想の推進による多極分散型国土の形成を目指すこととなったが、そのための事業手法として民間活力の導入が提起された。1986年には民活法が制定された。民活法による港湾の開発、利用の高度化に資する事業として、国際会議場、旅客ターミナル、港湾交流研修、物流高度化、輸入促進高度化にかかる施設整備が認められ、各地で民活による整備が進んだ。また、民活による事業とともに、1987年には民都法（民間都市開発の推進に関する特別措置法）が制定され、これらによる臨海地区の再開発事業も進んだ。また、「21世紀の港湾」で提起された生活機能の導入は、臨海部再開発としてのウォーターフロント開発の推進とともに、大規模人工島整備を通じた新たな空間創造へとつながった。

この間、大都市部の基礎素材型産業は、工場（業）等制限法による立地規制から工場施設のリニューアルが進まない等の問題が生じた。

（2）産業空洞化懸念と規制緩和～国際競争力強化のための政策転換・都市再生～（1990年代半ば～現在）

東西冷戦後の急速なグローバル化は、我が国の産業空洞化懸念をもたらした。こうしたなかで産業立地政策も「国土の均衡ある発展」（公正的基準）から「国際的にも魅力ある立地環境の整備」（効率的基準）を重視することが打ち出された。（通商産業省環境立地局（1995））。

つまりこれまでの大都市部の工業集積に規制をかけて地方圏へ移転する政策の転換である。

以後、「工場（業）等制限法」、「工業再配置法」はそれぞれ2002年、2006年に廃止となった。

グローバル競争が激化するなかで、国際競争力の視点から港湾および臨海地区の機能強化や再開発が進められた。アジアの主要港との競争のなかでスーパー中枢港湾プロジェクトを展開し、コンテナターミナル等の整備を進めた。

さらに、都市再生法（2002年）に基づく都市再生事業が展開された。臨海部の事業跡地は、個々の面積が大きく地権者が少数であり、大規模開発を実施しやすい、市街地と水辺の接点であり市民を引きつけるというポテンシャル（日本港湾協会（2007）,p. 208）から都市再生事業の1つの柱となった。

さらに京浜臨海部では、ライフイノベーション国際総合戦略特区の取り組みや大阪湾では大阪湾ベイエリア開発整備のグランドデザインとそれに基づくプロジェクトが提起されている。

近年は、従来立地が考えられなかった電気部品・デバイス等も臨海部への立地もみられるなどの変化もみられる。労働力の確保や物流機能、工業用水等のインフラが整備された臨海部の立地が見直されつつある。また、生産機能の集約や操業停止、工場移転の一方で既存工場の高付加価値化、研究開発機能の付与、市場への近接性を活かした物流拠点として再生への動きが見られている。

地球環境問題の深刻化にともない港湾環境の取り組みも変化し平成6年には「環境との共生する港湾—エコポート」を策定し、港湾環境の継承、自然環境との共生、アメニティの創出を打ち出した。港湾はこれまで、廃棄物処分に関して埋立処分のための空間提供でもあった（同,p. 199）。循環型社会構築という潮流のなかで港湾行政においても静脈物流システムの構築が検討されリサイクルポート（静脈物流拠点港）プロジェクトも平成13年から進められている。また、阪神大震災、東日本大震災等の教訓をふまえ、臨海部における防災機能強化についても取り組みがすすめられている。

V おわりに

我が国の臨海部立地政策は、産業構造が大きく転換するとともに、グローバル化・規制緩和が進んだ 1980 年代中頃より大きな変化が見られる。「21 世紀への港湾」に示された「今日、貨物量の増大と工業用地の拡大への対応から行政の重点を転じ、人、物が集まり多様な活動が高度に営まれる総合的な港湾空間の創造をめざす」という転換である。

さらに 90 年代半ばからのグローバル化に伴う産業立地政策の転換は、地方圏よりも大都市部の国際競争力向上を通じた成長戦略であり、都市再生もこの延長上にある。臨海部は、グローバル交流および新産業創造拠点として再開発が進み、そのための規制緩和が都市再生、国家戦略特区等により民間活力主導で進められている。

しかし民間活力を活用した臨海部再開発には以下の課題が生じている。臨海部再開発は多額の投資が必要であり、官による基盤投資も当然多額となるが、その基盤投資に対応した民間投資が実施されない、ないしは投資後の撤退等になれば行政は多額の負債を抱えることになる。これは大阪ベイエリアにおける W T C 等の事例が該当する。

こうした規制緩和による民間投資の誘導は、東京圏等の大都市に投資を促す一方で地方圏への投資を呼び込むことは難しく、東京一極集中の加速化につながる。さらに規制緩和がもたらす様々な弊害やまちづくりへの市民参加という点で課題が生じている。

参考文献

運輸省港湾局(1985)『21 世紀への港湾—成熟化社会に備えた新たな港湾整備政策』

黒田勝彦・木俣 順・奥田剛章(2014)『日本の港湾政策—歴史と背景』成山堂書店

通商産業省環境立地局(1995)『新産業立地研究会報告書：グローバル経済下での魅力ある産業立地環境の整備に向けて』

日本港湾協会(2007)『新版日本港湾史』成山堂書店

日本港湾協会(1978)『日本港湾史』日本港湾協会

フロンティアセッション

ファッション産業の国際分業における大都市産業集積の役割

—ニット製既製服製造業を事例に—

遠藤貴美子(筑波大学・技術補佐員)

本発表の目的は、ニット製既製服を事例として、ファッション産業における先進国の大都市工業集積の役割を検討することである。繊維・衣服産業は最初に本格的なグローバル展開を示した製造業とされており、広域的で複雑な地域間分業を呈している。そこで本発表では、アパレル製品を始めとする日用消費財生産の世界的中心のひとつである東京を主眼として、ニット製既製服生産の空間的分業を総体的に理解するとともに、技術革新や遠隔通信手段が企業間の対面接触をどの程度代替し得るのか、企業間の信頼関係や関係特殊性が物理的・心理的距離にどのように影響を与えているのかという視点から、国際分業下・国際競争下における集積の外部経済の役割を再検討したい。研究方法としては、アパレルメーカーなどの企画部門と各種製造事業所とを結節する東京の‘ニットメーカー’を対象に聞き取り調査を行い、生産品目の変遷および事業所配置の展開、受発注先との間における連関構造を調査・分析した。

日本におけるニット産業は江戸時代に東京で勃興し、大正・昭和期に産地として確立した。かつては防寒具としてのセーターや肌着を主に産地内で一貫生産していたが、1950年代以降にファッション外衣へと生産品目が転換し、それとともに国内地方圏で新産地の勃興や東京のニットメーカーの分工場立地がおこった。さらに、1970年代後半以降はCAD/CAM化の導入や中国を中心とした海外工場への外注が進み、東京を中心とした国際分業が行われるようになった。これに対応して、国内生産の競争力を維持するためにメンズ製品からレディース製品へ転換するニットメーカーが散見されるようになった。同じく1980年代に製品の短サイクル化が顕著となり、製品企画における主力が日本橋界隈の間屋から、渋谷区・港区・目黒区に集積するアパレルメーカー等へと移行するという構造変化も起こった。

ニットメーカーはこうした受注先から依頼を受け、加工や生産管理のみならず型紙の提供や材料の選定・提案を行っており、製品開発を補助する役割も強い。そのため、ニットメーカーと受注先との打合わせは一定程度対面接触に依存している。スケッチなどの形式知化されていない新製品のデザインや使用素材といった暗黙知の共有・伝達には、近接立地にに基づく対面接触が適しているためである。暗黙知共有時における距離の制約を克服しているケースにおいては、ニットメーカーと受注先のデザイナーとの間で長期間にわたる取引関係が存在していた。また、東京に立地する各種部分加工業者との連関としては、近接立地を活かして加工の発注と加工済み製品の回収を直接接触で行っており、またそれぞれの加工業者への納期が非常に短いという特徴がみられた。受注先や材料商との間でも、暗黙知の伝達だけでなく近接立地を活かした物流や意思決定の迅速性が重視されていた。以上のような場面では、大都市産業集積の外部経済が依然として存在していることが明らかとなった。

一方で国内の地方圏や海外の生産拠点との連関については、メールによるCAMデータや型紙などの電送およびメールや電話などによって事業所間の距離はおおよそ克服されている。ただし、生産ラインや品質チェックといった場面では事業所間の直接接触は定期的に必要である。また、通常の発注時においても、円滑な意思疎通を可能にしているのは長期取引やそれまでの直接接触の経験によって構築した相互理解に基づくものである。このような相互理解を構築する際、海外工場との間では文化的距離の障壁をも伴うため、言語や民族

的価値観、労働環境に細心の注意を払う必要がある。

このように、生産活動においては単に情報や物流の流れを円滑にするだけでなく、適切な取引相手を探索して社会的関係性を構築し、構想や理念の共有や交渉を実施し、取引を適切かつ円滑に遂行させなければならない。空間的分業が発達しかつ繊細な感性を重んじるファッション産業においてそれは容易ではなく、東京のニットメーカーはグローバルな分業上での取引費用の削減に多大な役割を果たしていると言える。

すなわち、東京の当該産業集積は量産という意味でのかつての製造機能を弱めた一方で、デザイン補助や小ロット短納期生産、また生産オーガナイズの機能を強めるといった形態で、地域間競争・国際競争の激化後も生産システム上で重要な役割を果たし続けていることが明らかになった。

フランスにおける政府間関係と「競争力の極」政策

岡部遊志(帝京大学・助教)

近年、クラスター論は、世界各国・各地域の政策担当者に受け入れられ多くの国や地域でクラスター政策が展開されてきた。クラスター政策の策定には先行の事例が参考にされるが、国や地域の条件によってはその事例が不適切である場合も多いと考えられる。それゆえ、政策策定の過程において、その国や地域にとって適切な方法が選択されるべきであろう。日本にとってフランスは、中央集権から地方分権に転じた国として、政策展開の先行事例として位置付けられるが、フランスのクラスター政策に関しては研究成果が少ない。

こうしたことをふまえて、本発表では、フランスのクラスター政策である「競争力の極」政策について、成立の経緯、地域指定の仕方、産業分野・地理的分布等の特徴を明らかにするとともに、「国際的な極」7地域を取り上げ、いかなる企業間関係と政府間関係の下で、国際競争力の強化が目指されているのかを検討することを目的とする。

本研究ではまず、「競争力の極」政策そのものについて分析を行った、

フランスでは、EU統合の進展やグローバル競争という状況下で国際競争力の低下を克服することが重要な課題とされ、これまで行われていた地方分散政策や中小企業支援策に代わり、大企業や大学の役割を重視した「競争力の極」政策が打ち出されてきた。フランス政府は国際競争力を発揮させるには地域という単位ではなく、国家規模での政策の実行が必要であると判断し政策を開始したと言える。

このフランスのクラスター政策の特徴としては、政策の策定プロセスにおいて、支援すべきクラスターを競争力によって差異化していることである。71の極が、3つのカテゴリーに分けられて指定されているが、フランス政府は分類を行うことで支援を差異化している。また、産業分野では、輸送機械製造業が多く、地理的分布においてもパリやリヨンなど、既存の産業集積地域が指定されるといった特徴が見られた。逆にフランスでは政策によって支援されるクラスターの数が多く、支援体制や予算の配分が曖昧になり、効率的な支援体制が構築できない可能性が考えられる。また「競争力の極」政策では、外部機関による政策評価がなされ、「極」の追加および整理が行われている点も重要であろう。

こうした全体概況を踏まえ、本研究では国際的な極の実態を統計にもとづいて分析した。本研究では7つの極を対象に、政策への参加事業所数、従事者数、新規創業および新規創設事業所数、参加企業の分布、主体別投資額、達成されたプロジェクト数、主な成果と言った指標を用いて分析した。以下が、そのまとめとなる。

「国際的な極」に参加している事業所の数はおおむね増加しているが、従事者数は増加している極とそうでない極がある。したがって、雇用の拡大といった面で、地域経済に対して直接的な好影響を与えたとは必ずし

もいえない。また新規創業や新規の事業所の創設がなされてきているもののその傾向は一律ではなく、政策が直接的な新規創業を促すものにはなっていないと推察される。

「国際的な極」では地域圏間の連携やパリの多国籍企業との連携など域外との関係も重視され、国際競争力の強化が目指されている。フランスでは、地域圏は他のヨーロッパの地域と比べ人口や経済の規模の面において小さく、競争力を発揮するためにはより大きな地域区分が必要でありと考えられ、より強力な集積との連携が試みられている。固定的な地域指定ではなく、比較的緩やかな地域指定や地域間の連携は、競争力の強化を促すひとつの要素とも言えよう。

極への支援においては、中央政府による支援が重要である。「国際的な極」では中央政府による投資が R&D プロジェクトの遂行に重要な意味を持ち、競争力の維持・向上に寄与している。フランスでは地方分権がすすめられたとはいえ、地域圏などの地方自治体は財政面や人材の面から見て未だに不十分であり、中央政府が選択的に関与することによって、国際競争力の強化に重点を置くことが可能になったとも言えよう。しかし、R&D プロジェクトにおいては、中央政府が担当する省間単一基金の役割はいまだに大きいものの、減少傾向にある。それに対して省間単一基金以外の多様な資金源の役割が重要になってきている。フランスでは地方自治体も資金源となる多様な資金によって安定性が維持されており、こうした側面に地方分権の重要性が現れていると言える。

こうした「競争力の極」政策の特徴のうち日本の政策について示唆的な点を指摘して、まとめとする。その点の1つは、極を分類して国際競争力を発揮すべき地域とそうでない地域など、地域の特性にあわせてそれぞれのねらいを分けていた点である。第2に、フランスの「競争力の極」では、中央政府だけではなく、地域圏、県、コミューン連合など多層的な地方政府が、また多国籍企業から中小企業までの多様な民間企業が、さらには EU が資金を提供する形で、比較的多額の資金による多様なプロジェクト運営がなされていた点である。第3に、フランスの「競争力の極」では、外部機関による政策評価がなされ、「極」の追加および整理が行われている点であり、成果指標の選定や政策評価の仕方、評価の結果をその後の政策の展開に十分に活かしていく仕組みづくりなどが政策遂行において重要であると思われる。

ラウンドテーブル

テーマ：産業観光を楽しむ

オーガナイザー：桜井靖久（尼崎地域産業活性化機構）、小松原尚（奈良県立大学）

趣旨説明

小松原尚（奈良県立大学）

1970年代後半のわが国の経済地理学界にあっては、「地域構造」に関する研究が活発に行われた。その成果は、『日本の地域構造シリーズ（全6巻）』として順次刊行された。その中の一つは日本工業に関するものであった（北村・矢田編，1977）。この文献には、産業の生産配置を示す分布図（主に都道府県別）が数多く掲載されている。その図からは、経済の成長期におけるわが国の製造業の状況を窺い知ることができる。現状を観るわれわれにとっては、過去との比較において産業観光の対象地への関心を高めることにもなるであろう。

産業観光には、①工場などの生産施設・設備の見学、②生産遺構の観光資源としての利活用、③現地での生産体験やそこでの製品の購入が考えられる。例えば、①の観光対象で、食肉加工（ハム）やしょうゆは産業観光ツアーの定番の業種である。食肉加工業の主要工場分布図（北村・矢田編，1977，p.189）では、1960年以前には東京と大阪に工場が集中しているが、それ以後は規模の大小はあるものの、ほぼ全国に展開していることがわかる。

観光は物語性を重視する。そのものだけを見て良しとするのではなく、産業観光の対象となる工場や産業遺産が「なぜそこにそれがいいのか」と、その背景を考えることで観光の興味関心が高まる。自然環境や社会経済構造の変化に伴う地域の在り様（地域構造）を考察してきた経済地理学の研究成果は大いに活用できる。観光における物語はフィクションではなく、ノンフィクションである。経済地理学における地域構造研究の成果としての地図は、観光の多様性を求められるニューツーリズムの潮流の中にあって、再評価されて良い。文献：北村嘉行・矢田俊文編（1977）：『日本工業の地域構造』（日本の地域構造シリーズ第2巻）大明堂。

報告1：コンテンツツーリズムの素材としての工場景観 —テクノスケープとオタクスケープ

岡本 健（奈良県立大学）

2000年代後半から、コンテンツツーリズムが政策、実践、研究の面から注目を集めている。政策的には、2005年に国土交通省・経済産業省・文化庁による『映像等コンテンツの制作・活用による地域振興のあり方に関する調査報告書』の中で「コンテンツツーリズム」という語が用いられた。その定義は、「地域に関わるコンテンツ（映画、テレビドラマ、小説、マンガ、ゲームなど）を活用して、観光と関連産業の振興を図ることを意図したツーリズム」とされた。その後、様々な省庁がコンテンツツーリズム、ポップカルチャー、クールジャパンといった言葉を用いてコンテンツと観光に言及してきた。2013年6月20日には、観光庁、JNTO、

経済産業省、ジェトロが共同行動計画として「訪日外国人増加に向けた共同行動計画」を発表している。この中には、アニメの聖地への訪日を促すための情報発信が含まれていた。同 27 日には、観光庁が「「今しかできない旅がある」若者旅行を応援する取組表彰」でアニメ『ガールズ&パンツァー』と連動した茨城県大洗町の取り組みに奨励賞を授与した。2013 年 9 月には、観光庁が日本のアニメ聖地を英語で紹介するウェブサイトを立て上げるに至っている。

研究対象としても、やはり 2000 年代後半から注目を集め始め、現在コンテンツとツーリズムについて、ある程度包括的に扱った書籍としては、以下のものが出版されている。『コンテンツ・ビジネスが地域を変える』（長谷川・水鳥川 2005）『メディアコンテンツとツーリズム』（北海道大学観光学高等研究センター文化資源マネジメント研究チーム 2009）『物語を旅するひとびと』（増淵 2010）『アニメ・マンガで地域振興』（山村 2011）『観光資源としてのコンテンツを考える』（山村・岡本 2012）『n 次創作観光』（岡本 2013a）『コンテンツツーリズム入門』（コンテンツツーリズム学会 2014）などである。

こうした様々な観点から注目されているコンテンツツーリズムだが、その要点は、観光(人の移動)が「コンテンツ」を中心に駆動し、それによって文化の混淆や社会関係の構築が行われる点にある(岡本 2013a, 2014a, 2014b)。「コンテンツ」とはすなわち情報の内容を指す言葉である。この言葉には、様々な定義がなされているが、一般的には映画やアニメ、ドラマ、マンガ、小説などの「作品」を指すことが多い。ここでは、コンテンツの定義を、それらの「作品」も含みこむ形で、「情報がなんらかの形で創造・編集されたものであり、それ自体を体験することで楽しさを引き出すことができる情報内容」としておきたい。すなわち、コンテンツツーリズムは、コンテンツを動機とした旅行行動やコンテンツを活用した観光振興のことを指す。コンテンツをこのように定義しておくことにより、旅行者あるいはコンテンツ体験者側からの価値づけを反映させることが可能となる。

一方で、工場景観は景観論の中で、「テクノスケープ」として論じられてきた。中でも岡田(2003)では、テクノスケープの価値づけについての理論を提示している。それによると、工場景観は同化と異化、ポジティブとネガティブ(ニュートラル)の二軸で評価される(岡田 2003)。工場景観への価値づけもまた、従来のものとは異なり、その評価者の意味づけによるところが大きく、コンテンツツーリズムにおける景観評価と類似する点を見て取ることができる(岡本 2013b)。本発表では、コンテンツツーリズムの対象として工場景観をとらえ、「オタクスケープ」という概念を用いて、その景観評価、景観創造のあり方を明らかにしたい。

【参考文献】

- 岡田昌彰(2003):『テクノスケープ 一同化と異化の景観論』鹿島出版会
- 岡本 健(2013a):『n 次創作観光 ―アニメ聖地巡礼／コンテンツツーリズム／観光社会学の可能性』北海道冒険芸術出版
- 岡本 健(2013b):コンテンツツーリズムの景観論 ―アニメ聖地巡礼／拡張現実景観／オタクスケープ『ランドスケープ研究』, 77: 222-225.
- 岡本 健(2014a):『神社巡礼 ―マンガ・アニメで人気の「聖地」をめぐる』エクスナレッジ
- 岡本 健(2014b):コンテンツと神社・神話の関係性 ―観光資源としての物語・地域・文化『コンテンツツーリズム論叢』, 5: 28-35.
- コンテンツツーリズム学会(2014):『コンテンツツーリズム入門』古今書院
- 長谷川文雄・水鳥川和夫 (2005):『コンテンツ・ビジネスが地域を変える』NTT 出版
- 北海道大学観光学高等研究センター文化資源マネジメント研究チーム(2009):『メディアコンテンツとツーリズム ―鷺宮町の経験から考える文化創造型交流の可能性』CATS 叢書, 第 1 号

増淵敏之(2010):『物語を旅するひとびと ―コンテンツ・ツーリズムとは何か』彩流社

山村高淑(2011):『アニメ・マンガで地域振興』東京法令出版

山村高淑・岡本 健(2012):『観光資源としてのコンテンツを考える ―情報社会における旅行行動の諸相から』CATS 叢書, 第7号

報告2: 大学の教育課程における工場見学の位置づけ

山本俊一郎 (大阪経済大学)

近年、工場見学ブームがおこり、一般の人々による社会見学が新たな観光資源として注目されている。その背景には、企業がCSRの一環として積極的に工場を開放し、地域貢献をすすめていることや、共同研究はもちろん、インターンシップの受け入れなど、産官学連携の進展がある。そのようななか、大学教育においても、工場見学を講義として単位化する大学がみられるようになった。本報告では、早くから工場見学を実習科目としてカリキュラムに組み入れてきた大阪経済大学の取組を紹介しながら、講義内容、教育目標、達成度、評価方法、見学実施における課題について明らかにするとともに、さらなる改善にむけての議論の材料を提示したい。

本学では集中講義形式(9月初旬)で工場見学を実施してきた。科目名「工場見学」は、本学創立70周年記念事業のなかで2003年度より経済学部と経営学部における特殊講義として開講された。見学先は、ダイキン工業を核として、関西に立地する数社を選定している。住友金属、川島織物、アサヒビール、トヨタ自動車など見学先を少しずつ変更しながら、現在に至る。

講義は、実際に工業の現場を訪問することにより、各工場の最先端技術や発達した生産工程、生産管理方法などを肌で感じながら、日本企業の生産戦略について理解を深め、教室での知識を補完することを目的としている。同時に、見学時に自らメモをとり、フィールド調査方法を学習することもねらいであり、卒業論文製作の学習補助としても位置づけている。学生は4コマの事前講義(訪問企業に関する内容)への出席と4日間(4か所)の工場見学への参加、ならびに、それ以外に個々に選定した工場1か所への自主的な見学が求められる。また、見学した工場3か所のレポートと見学時のメモの提出を課している。

開講当初は、70周年記念事業としてフィールドワークを重視した地域政策学科の立ち上げ時期に重なったことや、まずは特殊講義として開講することもあって、学部教授会での反対意見はそれほど見られなかった。常設科目に移行する際には、講義内容の充実はもちろん、学部での理解を得るために議論を重ねる必要があったが、2005年度に「工場見学」の科目名で専門科目となった。講義の体系を明確化し、学生への学習の教材を提供するために、担当教員が共同でテキストも作成した(朴・吉田2006)。

開講以来10年が経過したが、例年約100名の学生が受講している。受講生の工場の現場に対する関心は高く、提出されたレポート、見学時のメモをみる限り、物見遊山で参加している学生は少ない。とはいえ、本講義をすすめるにあたり、課題が多いことも否めない。まずは、見学内容の充実をどのようにはかるかという点があげられる。観光にならないために、大学での事前講義はもちろん、工場現場で従業員の方に工場内で直接講義を行っていただくことや、見学後の質疑応答を充実させることが必須となる。そのためには受け入れ先とのコミュニケーションが重要であり、企業側の担当者との信頼関係の構築は必要不可欠である。また、近年では、インターンシップの拡充やフィールドワークを学ぶ「地域・社会調査」「海外実習」「企業分析」等、実習

科目も増加傾向にあり、他の実習科目との差別化をどのようにはかるかが課題となっている。また、見学には大型バス2台をチャーターし、大学の予算補助、引率教員の依頼など、教務課ならびに学部教員の理解も必要である。

大学教育での「工場見学」は、現在も講義内容の充実に向けた試行錯誤が続く状況にある。発表時には具体的な見学時の流れや学生の成果物などを実際に提示しながら、上記の課題解決に向けた方向性を提示したい。本報告が同様の科目を担当する教員にとって議論の一助となれば幸いである。

参考文献

朴 泰勲・吉田秀明編著（2006）：『工場見学のすすめ』法律文化社。

報告3：「工都尼崎の情景伝える産業観光事例」

若狭健作（地域環境計画研究所）

桜井靖久（尼崎地域産業活性機構）

尼崎市は、戦前から工業が盛んで、現在でもその集積によって地域経済を支えている。さらに、大阪と神戸の近郊であり、尼崎市もまた都市として発展してきたため、「工都尼崎」と呼ばれるようになった。しかし、長引く不況に加えて、グローバル化や少子高齢化などの経済環境の変化は「工都尼崎」に対しても暗い影を落としている。そうした背景から、尼崎でも工業のものづくり以外での活用によって、製造業や地域の活性化を目指す取組みが行われている。

こうした取組みの一つが、国土交通省による「運河の魅力再発見プロジェクト」に基づいた、「うんぱくー尼崎運河博覧会」である。このプロジェクトは、兵庫県や尼崎市、NPO 法人などが連携して、尼崎臨海地域の再生を、運河を核とした快適で魅力ある地域作りを推進することで実現しようとしている。その一環として、「うんぱく」では、若狭氏の地域環境計画研究所内に設置された尼崎南部再生研究室が主体となり、毎年、運河クルージングを開催している。これは、運河沿いに並ぶ工場群を眺めるガイドクルーズで、工都尼崎の新しい魅力を周知することに一役買っている。

この、尼崎南部再生研究室は、地元の商店街やTMOと協力して、尼崎のものづくりをピーアールする試みも行っている。それが、「メイドインアマガサキ」である。これは、尼崎で作られたもの、尼崎でしか買えないものなど、尼崎にこだわった製品や商品を認定し、広くピーアールするイベントである。これは、加工食品だけでなく、金属加工による湯たんぽや、歯車の工作機械なども選ばれており、ものづくりのまち尼崎の情報発信を行っている。また、こうした「メイドインアマガサキ」で発掘されたものづくりの強みを、尼崎商工会議所が主催している「尼崎ものづくり博覧会・尼崎ものづくり塾」などの工場見学ツアーに組み込んで、産業観光の活性化に貢献している。

最後に、尼崎市の工業は、明治維新後の日本の近代化とともに歩んできた歴史があり、工業に関係する様々な歴史的建造物が現存している。たとえば、尼崎紡績（現ユニチカ）が、明治33年に設立した本社は、現在もユニチカ尼崎記念館として社史資料が保存・展示されている。また、明治38年の阪神電鉄開業のために建設された火力発電所は、阪神尼崎駅前に現存しており、倉庫として利用されている。その中で、若狭は、東洋精機株式会社の本館事務所の登録有形文化財のきっかけとなる事業に携った。この建物は、昭和16年に竣工で、宝塚ホテルの設計などで著名な古塚正治が手がけた木造2階建ての事務所である。内装も建築当時の姿を残しており、尼崎市としても貴重な建造物となっている。

このように、尼崎では工都と呼ばれるように長い工業の歴史と、現在でもグローバルに競争できる力を兼ね備えている一方で、新しい産業構造への変化を経験している。そうしたことが、産業観光の具体的事例としての尼崎の可能性を示唆するものであると考えられる。

参考文献

- 尼崎産業遺産研究会編（2002）：『尼崎産業遺産に関する調査研究報告所』あまがさき未来協会。
- 尼崎産業遺産の観光資源としての活用研究会編（2004 年）：『工都の情景』尼崎地域産業活性化機構。
- 尼崎市立地域研究史料館編（2007 年）：『図説 尼崎の歴史』尼崎市。
- 尼崎地域産業活性化機構編（2008 年）：『工都尼崎の情景 平成 16・20 年』尼崎地域産業活性化機構。
- 地域環境計画研究所編（2006 年）：『メイドイン尼崎本 1』TMO 尼崎。
- 地域環境計画研究所編（2009 年）：『メイドイン尼崎本 2』TMO 尼崎。

コメンテーター：森 信之（大阪観光大学），峯俊智穂（追手門学院大学）

第6回 日韓経済地理学会議

テーマ：東アジアにおける産業集積とその政策の比較

国内地方の製造業集積とその存立基盤—長野県南信地域を事例として—

藤田和史(和歌山大学)

本報告は、長野県南信地域で増加してきた開発型中小企業を事例に、大都市圏と比較して条件不利地域である地方の製造業集積の存立基盤を明らかにすることを目的とした。なお、開発型中小企業は、他社の試作を請負うほか、自社技術開発や自社製品開発を実施する中小企業である。それゆえ、成立基盤については、開発型中小企業の業務の中核をしめる試作・開発に必要とされる生産基盤・技術的基盤の両面から検討を加えた。また、本報告では、より条件が不利とされる農村部の製造業集積を事例として扱う。

生産基盤として、開発型中小企業は自社が立地する南信地域内に多くの加工外注企業を擁し、同様に資材の購入先も地域内に有している。しかし、一部の特殊な加工・資材についてはより高次の工業地域に依存する傾向があった。自社製品生産・電機・メッキ関係の企業では特殊用途の資材は大都市圏の企業に依存していたが、機械加工関係の企業では諏訪地域内の企業への依存がみられた。加工外注についても同様の傾向がみられた。とくに、機械加工関係の企業では諏訪地域の企業も上伊那地域の企業を加工外注として利用することから、両地域間で相互に依存する生産基盤が構築されている。

試作・開発の技術的基盤については、その形成の様子で企業の業務内容によって若干傾向が異なる。電機系の企業では試作・開発業務への参入時に新奇性の高い技術を導入し、以降は同系統の技術を継続的に導入する傾向があった。機械系の企業では従来各社が保有している機械加工技術を試作・開発の基盤としているが、必要に応じて新奇性の高い技術を導入し、機械加工技術と組み合わせて開発を継続していた。プレス・メッキ系の企業では、プレス関係の企業は機械系企業と類似した傾向があった。

以上のような試作・開発の技術的基盤形成においては、技術の導入が重要な役割を担っていた。技術の導入は主として先発の同業他社へと人員を派遣する形式で進められていた。ただし、新奇性の高い技術を保有する企業は必ずしも近隣に立地しておらず、大都市圏など遠隔地に立地している場合が多い。これらの先発企業との関係性構築には、距離の摩擦が大きくなるが、かつての親企業（取引先）や商社が両者の関係を仲介していた。このような仲介役の存在が、地方の製造業集積において開発型中小企業の試作・開発基盤を形成するための適度な認知的距離を形成する役割を果たしているといえよう。

Industrial agglomeration process and challenges in industrial underdeveloped region

Kyung Jin Lee (kjlee1@gmail.com)

National Research Council for Economics, Humanities and Social Sciences

The study aims to investigate industrial agglomeration process in industrial underdeveloped region, and to find out the policy implication. For this research, Suchang, Hwasun, Jechon are selected as cases. Biotechnology industries in Hwasun Jechon and Sunchang are examined for this study. The results of this study follow. First, orgware (Vazquez-Barquero, 1999; Pike et al., 2006) is important in the industrial agglomeration process. Orgware means institutional capacity for designing and implicating an industrial plan, and monitoring and adjusting the plan in constant changing circumstances. Second, finding local industries from local resources or potential local resources is the first thing to consider when local government makes plan for strategic industry.

産業集積の政策と地域の計画—クラスター政策をめぐる日韓比較を中心に— 車 相龍(長崎県立大学)

今や世界経済に占める存在感がかなり大きくなった東アジアにおける経済成長は「圧縮された工業化」の産物である。圧縮された工業化の過程において、中央政府の政策的介入は、制度的未熟さをカバーする「接着剤」であり、国民経済を前提とした産業社会の構築を促す「触媒」となった。さらに、それに連動した自治体の計画的取り組みは、産業社会の望ましい将来像を具現化するための「設計図」であり、工業団地・工業地域・工業地帯などを象徴とした産業社会の景観を地域レベルで具体化する「道具」となった。経済的自由主義と開発主義をイデオロギーとした東アジアの工業化において、産業集積の政策とそれに付随した各種各様な地域の計画は、こうした文脈で評価できる。

1997 年後半のアジア通貨危機以来、圧縮された工業化の限界を指摘する声が噴出したにつれて、東アジアの成長戦略は軌道修正を迫られた。その際、「成長会計」の観点からみた技術変化の重要性を強調しつつ、グローバル経済を前提にした産業社会の脱構築に関する百家争鳴の論争が繰り広げられるなか、産業集積の新しい政策論理としてのヘゲモニーを握ったのはクラスター論であった。そしてそれを受けて、日本では早くも 2001 年から、韓国では 2003 年から、クラスター政策が大々的に始まった。

ところが、日韓におけるクラスターの取り組みは、産業集積の政策面では、トレンド化したグローバル経済や地域イノベーションへの対応を求める内外の政治的な要求に応じて、同じく産業社会の脱構築に向かっているものの、地域の計画面では必ずしもそうとはいえない。つまり、解体が進む産業社会の地域像をいかに再構

築し、廃れていく産業社会の景観を地域レベルでいかに修復していくかについては、日韓の解法に違いがあるように思える。なぜなのか。どこがどのように違うのか。

日韓のクラスター政策は、始まって 10 年足らずで当初の勢いを失い、今や一区切りつけたというか、両国ともに調整局面に入ったように見える。これまでの成果についての評価もある程度は進んでおり、だから、クラスター政策をめぐる日韓比較を行い、お互いの現状を把握し、将来を展望するにはちょうどいい時期かもしれない。

そこで本報告では、まず、日韓における 2000 年代以降の産業集積の政策と地域の計画—主にクラスターの形成と地域イノベーション・システムの構築に関連した政策的・計画的取り組み—のモデルを比較することによって、その共通点と相違点を明らかにした上で、地域レベルの産業社会の脱構築におけるクラスター関連政策・計画の役割を検証したい。そして次に、日韓のクラスター政策・計画モデルが、東アジアの他の国々における産業集積の政策形成に対してどのような示唆を与えるかを見出したい。その際、日本のバブル崩壊や韓国の IMF 事態の経験、国土政策の違いからの影響も視野に入れて検討したい。

Evaluation of the Cluster Policy in Korea: A Case Study of the Gumi IT Cluster

Chul-Woo Lee

Professor, Department of Geography, Kyungpook National University, Korea

Jong-Ho Lee

Professor, Department of Geography Education, Gyeongsang National University, Korea

It is widely accepted that large industrial complexes, which were established by the central government from 1970's, have played a leading role as a national and regional economic engine in terms of production, exports and employment. However, they show lacks of social infrastructure and superstructure. From the viewpoint of the cluster approach, it is clear that Korea's industrial agglomerations cannot be sustainable in response to an increasing global competition between regions. To resolve these structural problems, the government started to implement so called the cluster policy from 2005. The main focuses of the cluster policy are on building knowledge-based infrastructure and creating the cultural and institutional foundations of spontaneous social interactions between firms, universities and industries. In this paper, the authors attempt to evaluate the government cluster policy, drawing on the in-depth case study of the Gumi IT cluster, one of the largest industrial complexes in Korea.

コメント：山崎 朗（中央大学），朴 帥勁（祥明大学）

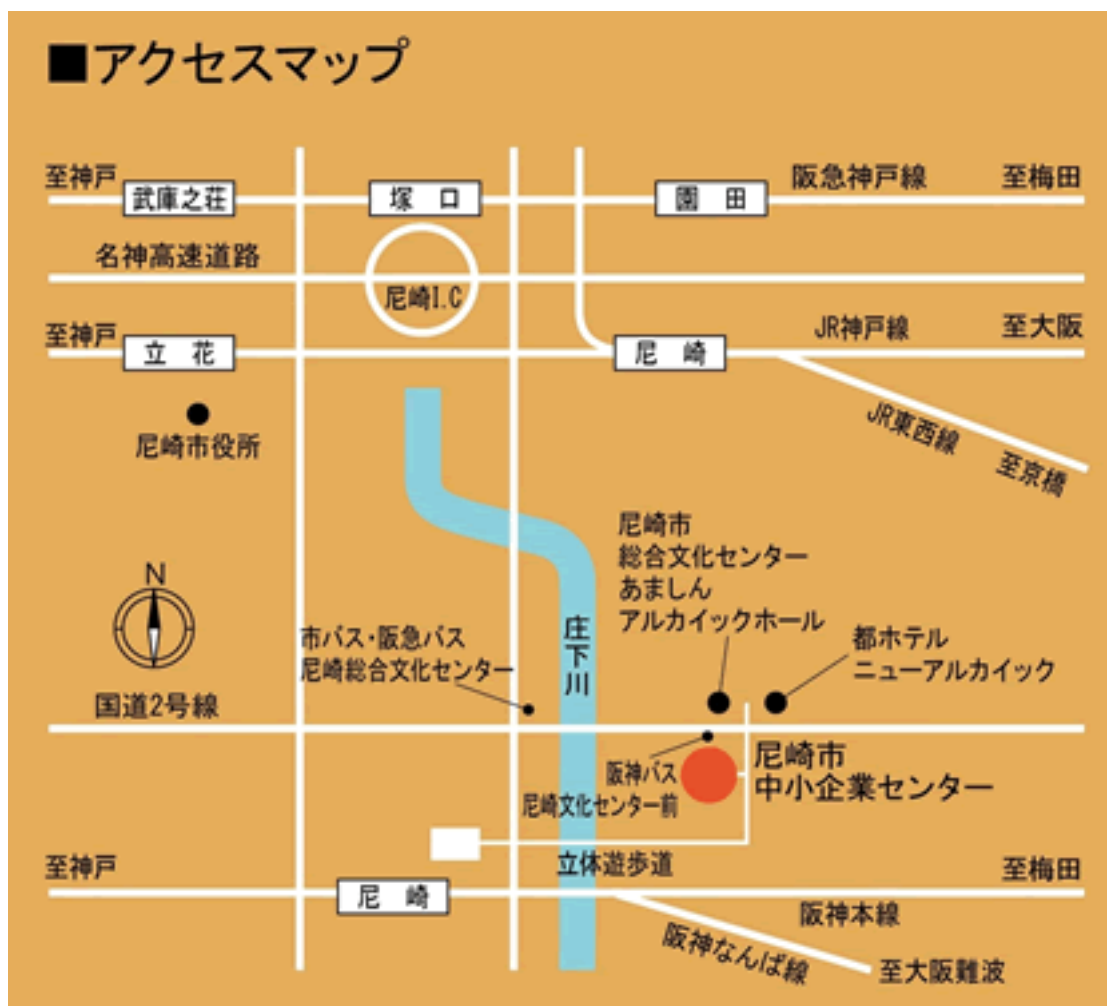
シンポジウムテーマ一覧

開催年	開催場所	シンポジウムテーマ
1954	明治大学	経済地理学について (ただし、この大会はシンポジウム形式ではなかった)
1955	明治大学	地域（経済地域・農業地域・工業地域）について
1956	中央大学	経済地理学の根本問題
1957	専修大学	農業と工業または都市と農村との地域的相互関係
1958	慶応義塾大学	農業地域の形成について
1959	法政大学	後進地域の諸問題
1960	東洋大学	産業立地
1961	早稲田大学	わが国における後進地域開発をめぐる諸問題
1962	中央大学	わが国における最近の立地政策
1963	明治大学	工業地域の形成に関する諸問題（第 10 回大会）
1964	法政大学	都市の経済地理的諸問題
1965	横浜銀行	世界経済の地域問題
1966	東洋大学	経済発展と地域開発—戦後わが国の地域開発政策—
1967	駒澤大学	近代日本の地域形成
1968	神戸大学	現代日本の地域形成
1969	品川労政事務所	日本における地域格差形成の機構
1970	品川労政事務所	経済地理学における"地域"の概念
1971	東京経済大学	地域区分論の再検討
1972	慶応義塾大学	地域政策における理念の転換
1973	大阪市立大学	大都市圏における経済地理的諸問題（第 20 回大会）
1974	日本大学	過密・過疎形成のメカニズム
1975	一橋大学	農業地理学の課題—商品生産の地域的展開—
1976	お茶の水女子大学	日本工業地域の再検討
1977	中京大学	経済地理学における商業・流通
1978	法政大学	経済地理学の方法論をめぐって（第 25 回大会）
1979	東京都立大学	地域開発政策の国際比較
1980	拓殖大学	定住圏構想への経済地理学的アプローチ
1981	岡山大学	地域経済と自治体の政策
1982	仙台市会館	地方圏における地域開発の諸問題
1983	東洋大学	戦後日本における経済地理学方法論の展開（第 30 回大会）
1984	関西大学	低成長期における立地と地域経済
1985	愛知大学	国際化に伴う地域経済の変化

1986	明治大学	産業構造の新展開と大都市問題
1987	東京学芸大学	大都市周辺部の構造変化 —国際化の進展と産業構造の変化を踏まえて—
1988	広島大学	産業構造調整と地域経済
1989	中央大学	経済地理学の新たな視点を求めて
1990	札幌大学	最近の地域振興をめぐる諸問題
1991	日本工業大学	海外地域研究の課題—アジア研究の場合—
1992	新潟大学	環日本海諸地域の経済変動—経済地理学からのアプローチ
1993	明治大学	空間と社会（第 40 回大会）
1994	阪南大学	日本の地域構造のダイナミズム
1995	お茶の水女子大学	世界都市論：東京
1996	九州大学	アジアの成長と地方経済
1997	日本大学	日本の農業・農村の再編・再生論
1998	福島大学	規制緩和と地域経済
1999	中京大学	日本経済の再生と地域産業構造
2000	駒澤大学	産業空間および生活空間の再編と交通・通信・情報
2001	立命館大学	環境問題の多元化と経済地理学—循環型社会の形成にむけて—
2002	青山学院大学	日本経済のリストラクチャリングと雇用の地理
2003	法政大学	新時代における経済地理学の方法論（第 50 回大会）
2004	北九州市立大学	コンビナート地域の再編と産業創出
2005	中央大学	産業集積地域の革新性をめぐって
2006	東北学院大学	少子高齢化時代の地域再編成と課題
2007	岐阜大学	経済の回復過程における地域の再生と不平等
2008	早稲田大学	グローバル化時代の大都市—東京(圏)に焦点をあてて—
2009	大阪市立大学	地域政策の分岐点—21 世紀の地域政策のあり方をめぐって—
2010	広島大学	アジア経済成長のダイナミズムをさぐる
2011	国土舘大学	大都市圏におけるサービス・文化産業の新展開と都市ガバナンス
2012	北海学園大学	地域問題と地域振興の課題と方法
2013	東京大学	経済地理学の本質を考える（第 60 回大会）
2014	名古屋大学	経済地理学と自然
2015	尼崎中小企業センター	産業構造の転換と臨海部の再編

会場案内図

大会等会場：尼崎中小企業センター
阪神電車「尼崎駅」より徒歩５分





経済地理学会第 62 回記念大会報告要旨集

2015 年 5 月 11 日発行

2015 年 5 月 24 日改訂

編集：経済地理学会第 62 回記念大会実行委員会

発行：経済地理学会 代表：山本健児

〒180-8633 東京都武蔵野市吉祥寺北町 3-3-1

成蹊大学 経済学部内

TEL&FAX : 0422-37-3579

E-mail : jimukyoku@economicgeography.jp