

地域経済における成熟産業と知識創造型産業の 育成への課題

—神奈川県自動車産業を例として—

慶應義塾大学総合政策学部教授

香川 敏 幸

慶應義塾大学大学院政策・メディア研究科修士課程

柳 澤 智 美

目 次

1. はじめに 地域によって育ち、育てられる産業と企業
2. 地域経済における産業発展の動向
—神奈川県を例として—
3. 神奈川県における自動車産業の展開
4. 自動車産業における国内主力工場の閉鎖とその地域経済への影響—日産座間工場の例—
5. むすびにかえて 新たな産業育成への課題
—知識創造型産業の育成をめざして—

1. はじめに 地域によって育ち、 育てられる産業と企業

産業や企業のグローバルな競争力が問われる時代になってきた。最近の議論の特徴の1つは、「知識」を新たな資源として競争を行う産業や企業、そしてそのような知識を創造する能力を持つ産業や企業を立地し、育成する地域の能力こそ、これからの競争力の源泉であるというものである¹⁾。これまで地域による事業所や工場の誘致から始ま

1) 例えば、北欧とくにデンマークとスウェーデンの産業立地を例に、地域における産業知識の集団的な習熟過程と企業および市場の暗黙知 (tacit knowledge) の競争力に対する役割の重要性を指摘した次の研究がある。Maskell, Peter and Anderes Malmberg, "Localised Learning and Industrial Competitiveness," paper presented at the Regional Studies Association European Conference on "Regional Futures", Gothenberg, May 1995, *BRIE Working Paper* # 80.

り、産業や企業を育成してきたという事実とともに、一方、それらの産業や企業の成熟化に従いその育てられた地域から国内の他の地域やあるいは海外へ移転をして、地域経済から退出してしまうケースも見られる。産業政策との関係では、我が国の産業や企業は、これまでは国内においては中央行政官庁や産業や企業が実際に立地する地域の地方自治体などにより種々の規制と保護を受けて、いわゆる「仕切られた競争」といわれる条件下におかれていた。産業や企業の成長発展はどこまで自立的であったのであろうかという問題も提起されてくる。

企業や産業が地域によって育てられるという側面とならんで、地域の産業と企業が地域の活性化に一定の貢献をしてきたという、産業および企業と地域の相互のあり方を考える必要がある。企業の城下町と言われた地域では、企業と地域経済および地域社会が密接に結びつくことで、相互に発展を支持しあう関係を築いてきたケースが多い。具体的には、地域に密着している企業は、地域の労働人口吸収、および地域企業との取引に関わるケースが多いのである。しかし、企業が地域の活性化に寄与するには、地域特有であり地域的特性の生かせる地域産業の発展が必要と考えられる。これは大規模製造業の下請け関係にある中小企業の存在などの例に見ることができるであろう。つまり地域の産業と企業は我が国産業全体の広いすそ野を形成しているのである。

我が国において製造業（特に自動車産業）は、リーディング・セクターとして基軸産業となり、

国民経済全体の成長に貢献してきた。しかし今日、製造業は海外生産シフトなどを行っており、地域活性化を呼び起こす原動力となるのには、難しい局面に立たされているといえよう。

一般的に言って、勤労者にとっての労働というものの意義について考えてみると、勤労者自身にとって、家計の所得と職場の存続のために勤労を行うのである。勤労者は、いうまでもなく生産者であり同時に消費者であり、生活者の総体であるともいえる。勤労者の残業や時間外労働などいわゆるサービス残業なども含めて献身的ともいえる勤労努力は、同時に、彼等の消費者個人としての欲求を満たすためのものでもある。ゆえに勤労者は我が国の高度経済成長に役立つためという犠牲的精神や、職場の発展のためという献身的な精神からではなく生活者自身として我が国国民である自分自身のために、生産活動を行うのである。地域住民にとって地域産業は、地域に活力を与え、なおかつ個人の生活を支えるものでなくてはならない。

次に、これまで上の意味で地域経済を支えてきた代表的な労働集約的産業である量産型耐久消費財製造用機械について見てゆくと、かつてこの余剰労働力の吸収に極めて大きな役割を担った産業は、戦後の高度経済成長に大いに役立った。そして大量生産方式の導入によってコスト削減、価格の低下によりさらに産業は発展をみせ、関連産業の拡大を引き起こし、我が国の産業組織の上で骨格とも言うべき中小企業を育成するのに寄与してきたのである。中小企業の成長は地域経済と密接に関係しながら、新製品のみならず、試作品製造や製造プロセス技術の発展を促し、先に挙げた「暗黙知」を「成文知、もしくは形式知」へ変換する我が国固有の技術の伝播方式を創り出すのに貢献した。例えば小型軽量化に見られるような機械製品分野で比較優位、また言い換えれば競争優位を創り出して、国際分業を積極的に進め、我が国を世界有数の貿易立国へと発展させてきたのである。

国際分業の進展は海外生産シフトを招来せしめ、地域経済は否応なく構造変化に迫られる。国際的に資本市場で証券および株式発行を通じて資本コストの低い資金を調達しようとする企業にとって、コスト削減を含む競争優位の生産活動を中心に考

え、企業の資本収益を生み出すことを最優先とすることは当然である。企業経営を長期的な収益の観点から考え、意思決定において株主よりも経営者のイニシアティブが大きい我が国では比較的選択しやすい方向の問題であるともいえる。

以上のことから我が国の今日の海外生産移転は起こるべき事象であった。企業が特定の地域を撤退したことにより、地域の空洞化が起こると考えられる要素として以下の項目を挙げるができる。

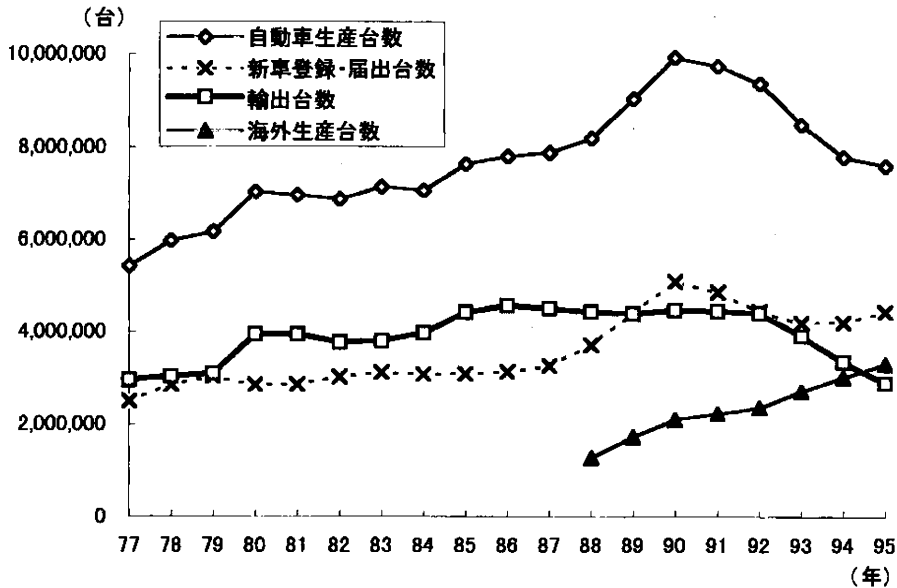
- (1) 労働コストの上昇
- (2) 外国為替レートの変動、いわゆる円高、これら2つの理由により
- (3) 企業の投資収益率の低下
- (4) 国際競争力の低下
- (5) 国内産業の海外移転へ

以上のような要因の連鎖により、特に製造業の国内設備投資の減少、海外直接投資の増加により貿易の輸出入に変化が起こり始める。自動車産業に例をとると、1986年をピークに輸出が減少しはじめる。この要因としては上記のように、プラザ合意による一本調子の円高基調、海外生産拠点の稼働、そして日本市場をターゲットとした輸入車の増加などが考えられる。

しかし国内需要に支えられた自動車産業は、この後も発展を見せていくが、1991年にはそれも減少しはじめる。1994年までのデータによると、1986年以降四輪車の輸出台数は9年連続の減少を見せ、国内市場は1994年になってようやく前年度を上回ったが、過去最高の実績には及んでいない。輸入車台数を比較すると1985年から順調に伸び、国内市場に押されてやや伸び悩んだものの、1993年からは再び急速な伸びを見せている。輸入車台数が増加したことから、同時に企業の現地生産が始まったことが読み取れ、このことから製造業全体に産業の空洞化が波及するという危機感が生まれはじめるようになってきた。

しかし、国内においての自動車産業の不調は、企業が経営を行うための条件を狭めていった。工場の閉鎖が相継ぎ、工場立地の移転問題、雇員者への対応等のように次々と解決が必要なものが見られた。このことから、一定の地域に焦点をあてて観察することにより国内企業における産業の空洞化問題に1つの見解が得られると思われる。

図1 自動車の国内販売、輸出台数、海外生産台数



(注) 海外生産台数はアメリカ、カナダ、イギリス、スペイン、ドイツ、ブラジル、メキシコ、オーストラリア、インド、マレーシアで日本メーカーが生産した自動車台数。

(資料) 日本自動車工業会『日本の自動車工業(各年版)』により作成。

工場移転等の場合において地域に与える影響を検証することにより、産業の空洞化の問題についてミクロ的な実証例が得られると思われるからである。

2. 地域における産業発展の動向 —神奈川県の場合—

2-1. 神奈川県における産業発展の動向

京浜工業地帯を含む神奈川県は産業、特に製造業において、その地位を揺るぎないものとして生産活動を行っていた。しかし、全国的に産業構造が第二次産業から第三次産業に推移していく中において、神奈川県の産業構造も確実に変化を遂げている。神奈川県の主流であった、製造業は企業数の減少に伴い低下傾向にある。労働生産性は全国平均よりも高くなっていると見られるが、これは企業側におけるリストラの推進に依存していると思われる傾向が強い。

また1970年代から、生産額ベースで神奈川県の産業の推移を見るとやはり、第二次産業と第三次

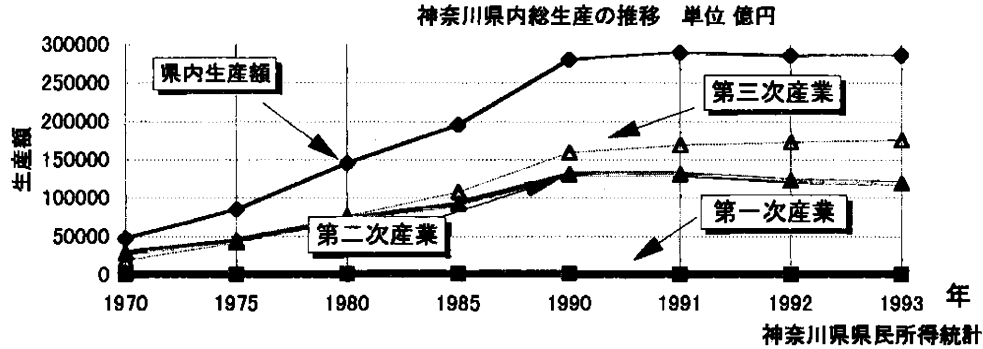
産業の間で1975年を境にして入れ替わっている。これらの背景には石油ショック以後の、我が国経済の構造変化があげられる。

我が国経済が戦後目指した雇用の安定や量産活動の向上よりはむしろ、サービス産業などのように知識を売る産業が増えていったことが要因であろう。また、産業構造の変化ばかりではなく神奈川県においては、『かながわ新産業プラン』²⁾に見られるように神奈川県の方針が、創造的研究開発機能の強化を行っている結果といえよう。

県内の総生産額は実質的に伸びている。しかし緩やかな成長であり、このことは製造業を中心に、産業の成熟化を県内においても見ることができる。このために新分野として第三次産業の成長が神奈川県においても期待を集めている。第三次産業、特にサービス産業とよばれる産業の形態は、国際的に水平分業が進むなかで世界が必要とする創造

2) 商工部産業政策課 産業政策班『かながわ新産業プラン 1992年プロジェクト改定版』(神奈川県 1992年) p. 22

図2 神奈川県内総生産の推移



的研究開発に基盤をおく新しい財とサービスを生み出すことが我が国の産業に求められているといえる³⁾。

2-2. 神奈川県内の産業の「脱成熟化」の現状と問題点

成熟産業の代表としては、我が国においては自動車産業といてさしつかえはないであろう。我が国の成熟産業は高度経済成長期において、我が国の成長を支えてきた輸出産業といえる。

しかし、今日の産業構造の変化によって、企業活動に変化が起こり輸出産業は国内で成熟産業として今後の展開を見守られている。輸出産業の中において成熟から脱する（再興する）、つまり「脱成熟化」を目指す事によって、産業はさらに復興を行うことになる。では神奈川県における成熟産業はどのような動向を示しているのだろうか。

産業が「脱成熟化」を迎えるためには、企業が知識創造を行っていく必要がある。知識創造の3つの特徴⁴⁾を例にとってみると、これらを遂行できる企業の存在が必要になる。また我が国企業は知識創造の分野を推進する責任者の明確さに欠けているという指摘もある⁵⁾。新しい技術の開発を行

うには知識創造の任務を遂行する人的資源が必要になる。これらのことによって成熟産業は脱成熟化を迎えることができるのである。神奈川県においては、それらの企業を誘致し、育てることのできる地域の能力と魅力を兼ね備えているかをまず見る必要がある⁶⁾。神奈川県の基本目標に「創造的研究開発機能の強化」、「産業の知的高度化の促進」が挙げられ、産業振興の方向、目標を達成するための方策、産業振興プロジェクトを綿密に構想している。厚木テレコムなどに見る業務機能の集積推進などがその一例としてあげられる。このように知識創造を可能にする企業を育てるには、地域自体において知識創造の基盤づくりが必要なのである。

だが、神奈川県にとって最大の企業誘致の問題点は地価にあるといえよう⁷⁾。企業側の求める工業用地とミスマッチがおこるのである。今後これらを改善していく必要が、県民の課題である。

神奈川県における主要業種とその全体に占める構成比⁸⁾で見ると、第1位・電機、第2位・輸送機、第3位・一般機械となる。神奈川県は、これ

業のもう1つの特徴は、知識創造の任を独占する部署や専門家グループがない、ということである。

3) 商工部産業政策課 産業政策班『かながわ新産業プラン 1992年プロジェクト改定版』1992年

4) 野中郁次郎・竹内弘高・梅本勝博訳『知識創造企業』p.15 参照(東洋経済新報社 1996年) 1メタファーとアナロジー 2個人知から組織知へ 3曖昧性と冗長性

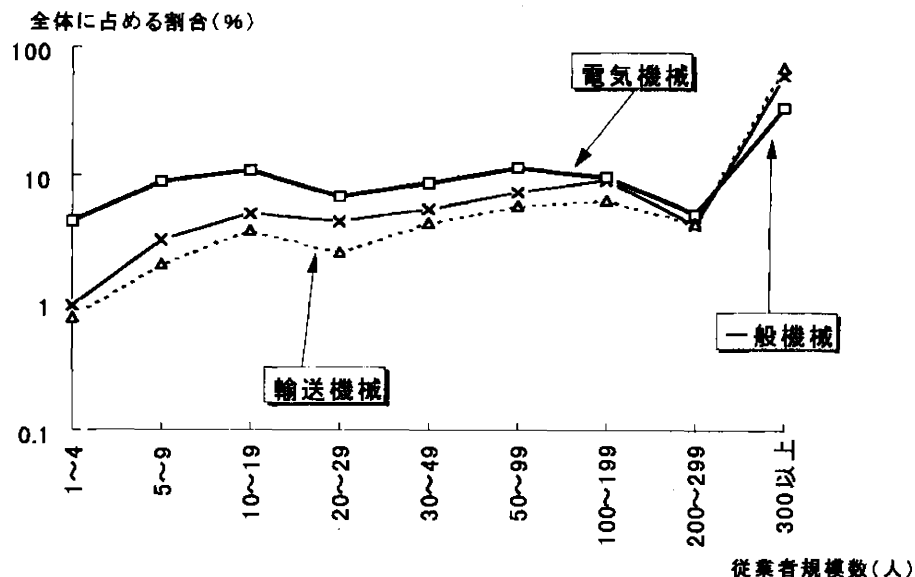
5) 野中郁次郎・竹内弘高・梅本勝博訳『知識創造企業』p.19 参照(東洋経済新報社 1996年)「知識創造をだれが責任を持って行うのだろうか? 日本企

6) 商工部産業政策課 産業政策班『かながわ新産業プラン 1992年プロジェクト改定版』p.28 (神奈川県 1992年)

7) 神奈川県商工部委託調査『かながわ産業構造モデル分析調査報告』p.78 (1995年 田中事務所)

8) 神奈川県企画部統計課『平成6年神奈川県工業統計調査結果報告』p.15 (1996年) ここには神奈川県全市区町村の1位から4位までの主要業種が掲載されている。

図3 従業者規模と従業員数の推移



平成3年事業所統計調査報告 神奈川の事業所

らのような一般に成熟産業と呼ばれている産業が主要業種の上位を占めているが、さらに従業員数規模で比較をおこない主要業種の構成の特徴を見ておくと、次のようになる。

ここでは図2にあるように、特に第1位の電機産業にその特徴が表れている。すなわち神奈川県には、輸送機や一般機械などの業種と比較して、電機産業において300人以上の中規模以上のメーカーの立地が相対的に少ないことがあげられるであろう。図2で見ると100人以下の小規模・零細企業が多く存在する。このことは輸送機械や一般機械の下請け的な存在として、多くの中小企業が存在していることを意味している。しかし逆にこのことは、神奈川県の特徴である主要産業の第1位を占める電機が他の業種にとって下請けのインフラになるという強みと考えられることによって、その他の業種を誘致できる側面があることは見逃せない事実であろう。

ところで横須賀市や座間市のように、日産のような国内主力自動車メーカーが中心となって、活動している地域はどうであろうか。日産の例によって代表されるように、横須賀市と座間市は輸送機が一位を占めている。このことから両地域において日産は地域企業として地域経済に貢献して

いると考えられる。地域の活性化に大企業の貢献する地域という形で明確に示されている一例と言えよう。

主要3業種のような成熟産業は、地域経済に深く浸透していて、その構成企業の地域に与える影響という点で、例えば神奈川県産業連関表⁹⁾にみるように、主要3業種ともに地域経済に与える波及効果は大きく、企業の立地によってその事業所の諸資源が同時に地域の産業資源として、地域活性化に貢献していると思われる。企業は地域の中核となり「形式知」の地域での共有化という技術面だけでなく、その波及と浸透により、「暗黙知」という潜在的な知識創造の資源ともなっていると考えることが出来る。

2-3. 神奈川県と類似県(愛知県)の製造業の比較

前節のような視点から、神奈川県と類似の地域を挙げると、それは愛知県であろうと思われる。製造品出荷額等について都道府県別主要業種で見ると、神奈川県は愛知県に次いで全国で2位の地

9) 企画部統計課 分析・情報班『平成2年 神奈川県 産業連関表』(1995年 神奈川県)

表1 事業所数、従業者数、付加価値額の都道府県別順位表（平成6年）

順位	事業所数				従業者数				付加価値			
	都道府県	実数	前年比	構成比	都道府県	実数	前年比	構成比	都道府県	実数	前年比	構成比
1	大阪	37,346	91.5%	10.1%	愛知	912,995	96.7%	9.1%	愛知	105,547	96.3%	9.9%
2	東京	34,499	91.4%	9.3%	大阪	764,924	94.1%	7.6%	神奈川	89,606	97.1%	8.4%
3	愛知	31,330	93.5%	8.5%	東京	665,669	93.8%	6.6%	大阪	82,365	92.5%	7.7%
4	埼玉	20,826	89.9%	5.6%	神奈川	626,793	96.1%	6.3%	東京	79,957	95.6%	7.5%
5	静岡	17,200	93.6%	4.6%	埼玉	526,196	95.0%	5.3%	静岡	58,216	100.1%	5.4%
6	神奈川	15,102	91.6%	4.1%	静岡	502,232	97.5%	5.0%	埼玉	56,220	92.7%	5.3%

資料：通商産業省「平成6年工業統計速報」（平成7年9月）

位を占めている。

製造品出荷額の業種別構成比の順位でみると、神奈川県は全国平均と同じ構成比の順位であり、製造業構成については全国的縮小版として考えてよいであろう。そこで、愛知県と神奈川県を数字の上からの比較を行ってみる。

事業所は表1にあるように、大阪や東京のように2大首都圏に集中している。神奈川県や愛知県では企業の城下町の体質がここで事業所数となってあらわれていると考えてよいであろう。製造業は多くの従業者数を吸収できるのが特徴であり、従業者数で全国第1位の愛知県の地位を表現していると考えてよい。同様のことが神奈川県にもいえるであろう。神奈川県は、付加価値では愛知県に次いで全国第2位で出荷額等と同様である。神奈川県と愛知県というそれぞれの地域経済は、ともに製造業を中心とした産業立県として、またとくに自動車・船舶・航空機製造など輸送機の大手企業の城下町として発展してきた経緯がある。神奈川県の製造業は、愛知県と比較して、雇用吸収力で3ポイント近く引き離されているものの、付加価値では愛知県に追いつきつつある現状である。これら両県とも、ますます製造業を知識創造型産業の基盤として再構築する必要があるといえる。

3. 神奈川県における自動車産業の展開

3-1. 成熟産業の地域分業戦略

—日産自動車の例—

ここでは成熟産業の代表として、上記の3業種のうちの自動車産業を例としてあげる。神奈川県

の自動車産業を例にとりあげると、特に主要企業としては、国内大手メーカーの日産が県内に立地しており、ここではその事業展開の実例を後の節において詳細に紹介したい。

日産自動車の完成車工場は、神奈川県にはこれまで追浜工場と座間工場の2つがあった。追浜工場では、「各工場は車種別に生産している。そのために主要車種を中心に生産しながら複数の車種を生産している。研究開発部門と生産部門との関係では、追浜工場の隣接地にある中央研究所で、10年先を見通した長期的な研究開発¹⁰⁾を行う。また、「3～4年程度の間隔で行われる、次期モデル車の開発は神奈川県、厚木のテクニカルセンターが担当¹¹⁾している。

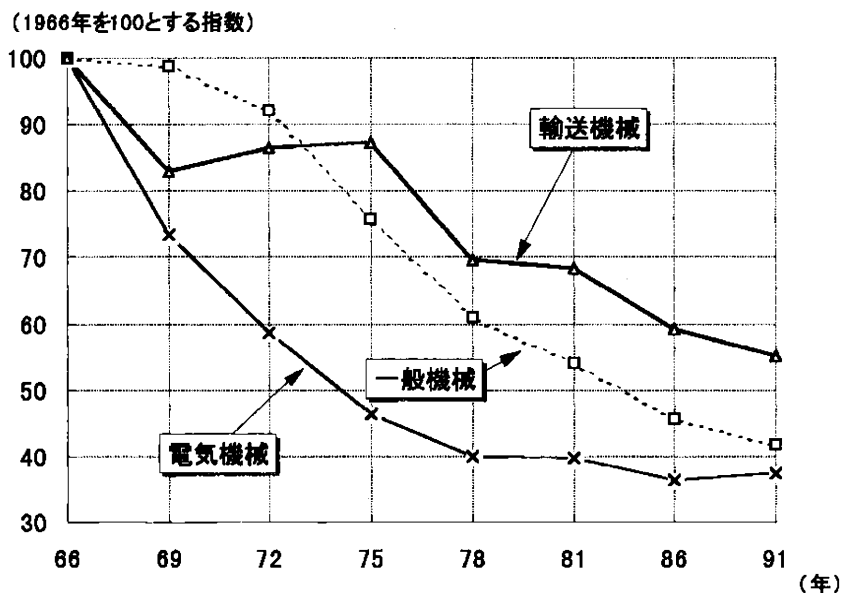
これらのように、今日では消費者のニーズに合わせて、車型数の増大は技術革新による新機能の開発、ユーザーニーズの多様化への対応のために、生産技術開発によって車種に合わせた部品供給ができるようになったという。このことは神奈川県に工場を持つ日産の特徴とも言えることである。

ここで参考のために、製造業主要3業種の中で輸送機の意味の一般的特徴を見るために、一事業所あたりの従業員数を図3で見えてみることにする。ただしこの場合、データの関係上、大企業と中小企業とを同列に単純平均化してしまつてよいかと

10) 日産株式会社による『日産自動車 追浜工場のご案内』および『同 横浜工場のご案内』を参照。

11) 長州一二「テクノコンプレックスかながわ頭脳センター構想の軌跡」p. 331（ぎょうせい1991年）参照。ここでは研究開発部門と生産部門についての日産の社内分業の体制が詳しく掲載されている。

図4 1事業所数あたりの従業員数の推移



1事業所数あたりの従業員数=事業所数/従業員数
平成3年事業所統計調査報告 神奈川の事業所

いう問題を一応無視しておく。図3のように、いわゆる規模の経済仮説によって、一事業所あたりの平均的従業員数を割り出し、これを神奈川県の一業種の平均従業員数とすることができるものと仮定する。ここでのグラフの意味は、一般機械では生産性を上げて人員削減が成功していると見てよいであろうということであり、また電機機械については、図2と合わせて小規模経営が多いということの意味しているものと思われる。

しかし、この図では全体の平均であるにもかかわらず、電機は相対的に小人数体制で生産を行っており、神奈川県においては生産効率の高い代表的な産業とすることができる。しかし、輸送業については他の業種よりも一事業所当たりの従業員数が多いことが分かる。

これは1975年から一貫して続いており、小人数制とはいききれない。むしろ神奈川県における輸送機械の地位は雇用調整問題にとって、もっとも貢献度の高い業種と見てよいであろう。

このことから、神奈川県には自動車関連産業の多くが集積しており¹²⁾、製造出荷額においては、

全国2位の地位を占めていることからわかるように、我が国における一大生産拠点になっている。また、出荷額そのものは1993年以降落ち込みを見せているが、それにもかかわらず割合において未だに13%以上の割合を維持している。

以上のことから、神奈川県地域経済にとって、日産に代表される輸送機という業種の地位は、地域経済にとって雇用と地域の活性化への貢献という点で、依然としてなおかつ先に述べたように、今後の新たな産業育成にとっても、様々な産業への波及効果をもった産業として位置づけることができると思われる。

3-2. 大手自動車メーカー（日産とトヨタ）にみる地域分業戦略の違い

ここでは日産の事業天下の例を取り上げて、神奈川県と他県への企業内分業の過程について触れ

『デル分析調査報告』p.124 (1995年 田中事務所)
「グループ1 (完成車メーカー4社) グループ2 (エンジン駆動系・ボディ系部品メーカー9社) グループ3 (内装・外装系・電装系部品メーカー5社) グループ4 (補修系部品メーカー2社) の事例が述べられている。」

12) 神奈川県商工部委託調査『かながわ産業構造モ

ておきたい。

日産の工場は企業内分業として関東数県にまたがって、生産体制の分業を行っている¹³⁾。東京に本社がある他、神奈川県には多くの事業所を展開している。厚木市にテクニカルセンター（技術開発、商品開発および外製部品の購入）、横浜市に工場、教育施設や企画等を集め、横須賀市には、生産および実験や基礎研究の場を置き、出荷を国内外に行う拠点も置いている。相模原市や川崎市ではサービス部品の調達を行っている。座間市においては、設備の設計開発などの事業所が置かれている。

神奈川県以外では、日産は関東近県（栃木・静岡）に主要事業所を展開しており、その他国内では北海道に車両実験の施設や九州に組み立て加工工場がある。また主要関係会社も神奈川県や関東地区に集中しており、国内工場においては、地域による分業体制が敷かれている¹⁴⁾。（さらに詳細については長洲一二『テクノコンプレックスかながわ 頭脳センター構想の軌跡』を参照のこと）¹⁵⁾。

これに対して、同業種ライバルのトヨタは、ほとんどの工場を愛知県に集中させているのが特徴である¹⁶⁾。トヨタにおいては、愛知県以外の他県にも事業所を置いているものの、トヨタホームの生産などのような直接的に自動車関連事業の展開とは離れているケースが多い。トヨタの自動車関連の事業所展開はあくまでも愛知県を中心としている。したがってトヨタの場合、主要事業所を近県に展開するような形では、今後とも事業所を分割する方針ではないように見受けられる。

4. 自動車産業における国内主力工場の閉鎖とその地域経済への影響—座間工場の例—¹⁷⁾

4-1. 当時の座間市の状況

1993年2月に日産自動車座間工場の閉鎖が決定した。このことは生産累計台数が900万台に達成していた1987年には想像もしないことであつたであろう。また神奈川県のリーディング産業としての地位を電機産業と共に占めていただけに、当時大きな衝撃であつたことは間違いない。なかんずく座間工場は日産においては中核をなす工場であつた。

前にも述べたように、当時においても自動車と電機は神奈川県の主要な産業の一角を占めて、地域経済の中心的担い手であつた。特に日産自動車は、神奈川県において自動車産業業界の中核を占める地位にあつた。さらに同年3月の時点で、「横浜港の港湾業界、横浜市内の自動車部品産業に大きな影響がでるに違いない」という悲観的な予測も出されていた。当時日産の座間工場生産された自動車は、横浜港から海外に向けて輸出されていたからである。雇用調整問題に敏感な神奈川県の労働組合は、この座間市の工場閉鎖について撤回を求めるといふ動きをみせていく。

実際に、当時の座間工場と取引のある企業は神奈川県内において61社にのぼっていた。これらのうち、横浜信金の調べによれば、12社は深刻な経営難に陥るとの見込みをもたれていた。このうち、11社についてはその営業取引高の20%以上のシェアを日産との取引によって占められていたために、事態は深刻であるとの見通しになつたのである。

1993年当時において、5千人に及ぶ人員削減と、続く座間工場の閉鎖および大規模な合理化へと、日産の経営陣は計画を行動に移していった。二年後には閉鎖というときになって、「座間工場においては諦めた社員」が大半であつたと、日本経済新聞社の記事は報じた。当時、トヨタとの賃上げにおいて2倍の格差がついたにもかかわらず、日

13) 日産株式会社広報部『会社概要データ版1995年』p.7 参照

14) 日産株式会社広報部『会社概要データ版1995年』p.36 参照

15) 長洲一二『テクノコンプレックスかながわ頭脳センター構想の軌跡』p.331（ぎょうせい1991年）。ここでは、研究開発部門と生産部門についての日産の社内分業体制が詳しく紹介されている。

16) トヨタ自動車株式会社『トヨタ会社概況 平成8年11月』p.7 参照

17) 日本経済新聞社 1993年2月26日～1996年2月21日までの日産関連および神奈川県座間市関連記事を検索

産においては不平はでなかったといわれる。これは「苦しい時は皆で耐えるしかない」という社員の感情からであったのであろう。経営側もできる限りのギリギリのところまで持ちこたえていたということを社員も理解せざるを得なかったのかも知れない。また当時の労相、村上正邦氏が関連企業との調整のために、座間市に工場視察にでかけている。労相の訪問が地元では、このことによって工場において明るいムードをকাশ出したかといえ、そのような受け取られなかったようである。この後すぐに、工場は閉鎖のために工場の稼働を徐々に減らしだして行くのである。労相の現地訪問は、人員の調整のお墨付きといった見方が強まるのは当然の結果であった。

4-2. 自立にむけての動き

① 座間市は、企業の城下町といわれていた財政体質の改善と自立の道を模索し始める。かつては日産に市の財源の10%以上の税収入を見込んでいた座間市であったが、1994年には徐々に日産にだけ大きく依存した財源から脱却を図り、財源確保を積極的に多角化に求める方向を打ち出した。民間にも同様の動きが見られ、このころから技術に自信のある中小部品工場では、多角化に取り組み日産以外にも取引先を求めるようになってきている。

② 日産の撤退により座間市は方向性として日産の今後の動向を探るような後追的な姿勢から転じて、移転後の工場の後始末をどのようにするかに焦点を向けはじめた。例えば、地元商工会では、「この跡地をどのように使うかによって座間市の今後は良くも悪くもなる」という前向きの見方が出始めている。座間市は次なるリーディング産業の育成をめざしていわゆるハイテク産業の誘致を求めはじめようになる。実例としては、東原ハイテクパーク構想であり、静岡県に移転した工場の跡地などを候補地として、職住接近型の街づくりを計画していくようになった。

③ 日産工場の跡地にフォードのPDI(フォード・ディストリビューション)納車前点検の新設を誘致する。(1996年1月稼働)

④ 空洞化の懸念は依然として消えない1995年、神奈川県では、外資系企業の誘致計画を策定する方針を打ち出す。ベンチャー企業育成とともに、

我が国での事業展開に取り組もうとしている海外の企業に焦点をあてて情報収集を始め、産業の再構築に取り組むようになる。

4-3. 地域経済再生への将来展望

以上のことから、日産の工場が閉鎖されたことによって、地域経済に与える影響は、必ずしも悲観的な側面ばかりではない。パブル崩壊後、県内への工場、研究所立地ニーズは確かに大幅減少している。また地価高騰による企業側ニーズとのミスマッチが、ますます神奈川県への工場立地を鈍らせる原因となっていることも事実である¹⁸⁾。企業側のニーズと誘致条件とは約1.3倍の開きがあるともいわれている。しかしこのような不利な状況の中で、神奈川県は地域に合う業種を選別することに対して積極的な意欲を示し、組立型工場、研究所から内需対応工場・流通施設へと多様な産業再構築への新たな枠組みと手法とを模索しはじめ、まさに知識創造型産業の育成へ向けて企業の誘致を開始した。

これまでどちらかといえば、既存の京浜工業地帯の一部を形成し、よくいえば我が国全体の産業立地という視点で、あまり地域経済における産業育成という観点に対して積極策を打ち出したとは言いがたかった神奈川県ではあるが、これらの新たな産業育成に向けての立地政策に対する対応は比較的迅速である。特に、先端型企业等・業務系の立地へのニーズがここ数年が重大な局面であるという認識から、当面その方向を見極めるために外資系企業の工場誘致を始めた。座間工場の例では米国フォードによる日産の跡地利用であり、これは投資金額のコスト削減を考えた経営戦略の一環というマッチングによって立地されたという面もあるが、むしろ神奈川県誘致努力による成果という側面もないとはいえない。

国内自動車関連部品各メーカーが海外で生産を開始した1994年当時、自動車産業は3年連続で国内生産の減少が続くが、海外生産は逆に伸びはじめるようになる。円高が拍車をかけてさらに海外生産は伸びた。しかし、1450万台といわれる国内生産設備能力のうち、300万台は余剰設備といわ

18) 神奈川県商工部委託調査『かながわ産業構造モデル分析調査報告』p.98(1995年 田中事務所)

れていたが、それがここにきて稼働率を回復し始めたのである。

5. むすびにかえて 新たな産業育成への課題—知識創造型産業の育成をめざして—

前節の座間市の例にみるとおり、地域によって育成された産業の成熟化は必ずしも地域の産業空洞化につながるとは限らない。城下町といわれている状況において、力のある中小企業は進んでいわゆる系列のグループ購買企業である日産以外の企業と取引を始めた。さらに、それまでは日産工場に頼っていた座間市の雇用と財源を他から求めるようになる。このことは企業の城下町としてどちらかといえば知識創造の恩恵を一方向的に受けていた座間市にとって、地域と産業とのインターラクティブな新たな知識創造へ向けて、多くの企業と交流を図る地域へと変化を遂げていく機会になったのである。つまり日産という成熟企業の中核工場の操業停止、撤退という新たな事業展開に刺激を受けて、日産以外の多様な企業との親密な相互関係の強まりは、多くの企業における産業の分業体制の進捗におおいに役に立つという積極的な産業再構築への道を拓いたのである。

神奈川県にとって企業誘致への問題点は、前にも述べたが依然として地価の問題である。東京都とのオフィスフロアの競合、千葉との工場立地の競争という具合に、首都圏全体での産業再構築競争において、さらなる魅力溢れる立地誘導を行わなくてはならないであろう。ことに、アジア系の企業の立地に関しては神奈川県ばかりでなく日本全体において、地価の問題は同様にネックとなる。また多くの外資系企業がそうであるように立地誘導には行政の支援が必要不可欠である。国内の外資系企業の4分の1が、地方自治体からの情報収集や支援サービスを工場設置時に受けてる。法的手続きが違う地域への企業立地に関しては直接の受け皿となる地方自治体の役割が重要と考えられる¹⁹⁾。

以上のように、地方自治体や地域自身の努力、ここでは神奈川県の座間市の例を見たのであるが、工場の移転が直ちに産業の空洞化につながるかと言えは、必ずしもそうではなく、むしろ新たな産業育成の機会としてとらえることができる。このことから産業の空洞化よりは、むしろ地域が知識創造の基盤を失うという意味で地域における知識の空洞化によって地域経済は衰退していくのであろうと考えられる。『知識創造企業』²⁰⁾で述べられているように誰が責任を持って改革するかが問題であり、県のような自治体を含めた地域のイニシアティブによって推進されるのであれば、自立的な地域経済の活性化が可能であるように思われる。

参考文献

1. Maskell, Peter and Anderes Malmberg, "Localised Learning and Industrial Competitiveness," paper presented at the Regional Studies Association European Conference on "Regional Futures", Gothenberg, May 1995, *BRIE Working Paper* #80.
2. 商工部産業政策課 産業政策班『かながわ新産業プラン 1992年プロジェクト改定版』(神奈川県 1992年)
3. 野中郁次郎・竹内弘高・梅本勝博訳『知識創造企業』(東洋経済新報社 1996年)
4. 神奈川県商工部委託調査『かながわ産業構造モデル分析調査報告』(1995年 田中事務所)
5. 神奈川県企画部統計課『平成6年神奈川県 工業統計調査結報告』(1996年)
6. 通商産業省『平成6年工業統計速報』(平成7年9月)
7. 企画部統計課 分析・情報班『平成2年 神奈川県 産業連関表』(1995年 神奈川県)
8. 日産株式会社『日産自動車 追浜工場のご案内』および『同 横浜工場のご案内』
9. 長州一二『テクノコンプレックスかながわ頭脳センター構想の軌跡』(ぎょうせい1991年)
10. 日産株式会社広報部『会社概要データ版 1995年』
11. トヨタ自動車株式会社『トヨタ会社概況 平成8年11月』
12. 日本経済新聞社 1993年2月26日～1996年2月21日

19) 神奈川県商工部委託調査『かながわ産業構造モデル分析調査報告』p.102 (1995年 田中事務所)

20) 野中郁次郎・竹内弘高・梅本勝博訳『知識創造企業』p.19 参照 (東洋経済新報社 1996年)