体との比較、すなわち比較地域統合の視点をもって、注視していくべき事象である。

【参考文献】
石川幸一（2009）「共同体形成で先行する ASEAN」浦田秀次郎・渡辺利夫・石川幸一・西澤正樹・大西義久『東アジア共同体を考える』亜細亜大学アジア研究所 pp.87-118。
黒柳米司（2007）「ASEAN 体験と東アジア」山本武彦・天児慧編『新たな地域形成』岩波書店 pp.37-66。
西口清勝（2016a）「ASEAN 共同体の成立と域内経済協力（その 1）」『立命館経済学』第 64 巻第 4 号 pp.154-160。
西口清勝（2016b）「ASEAN 共同体の成立と域内経済協力（その 2）」『立命館経済学』第 64 巻第 6 号 pp.44-60。
日本経済新聞（2016.6.29）「英の EU 離脱―ASEAN の教訓に―」朝刊 9 面。
三浦佳子（2016）「ASEAN 経済共同体の沿革とその課題」『星陵台論集』第 48 巻第 3 号 pp.79-93。
山影進（2012）「ASEAN に見るいびつな鏡に映したヨーロッパ統合」山本吉宣・羽場久美子・押村高編『国際政治から考える東アジア共同体』ミネルヴァ書房 pp.113-130。
山本吉宣（2007）「地域統合理論と「東アジア共同体」」山本武彦・天児慧編『新たな地域形成』岩波書店 pp.315-346。

【Reference Review 62-2 号の研究動向・全分野から】

ボトムアップ型の地域産業政策の実現に向けて

経済学部教授　小林　伸生

産業政策は従来、主に国によって担われることが多く、その最大の目的は日本産業の国際競争力の向上にあった。高度成長期に立案・施行された新産業都市・工業整備特別地域（新産・工特）政策や、80 年代のテクノポリス・頭脳立地政策などのように、地域間の経済格差の是正を図る政策も一部には存在したものの、基本的にはそれらも国全体の産業構造の高度化を主目的とし、それと地域の産業活動環境の整備を結合させたものと見ることが出来る。

しかし、東京を筆頭とした大都市圏への産業・経済活動の集中と、地方圏経済の停滞が従来以上に顕在化する中で、地域経済の自律的な発展に向けた産業の振興がより一層緊急性を高めてきている。山本謙三「東京一極集中論の虚実～地方創生は一にも二にも産業競争力の強化～」（『地銀協月報』2016 年 3 月号）では、現在起きている現象は東京一極集中ではなく、中核 4 域 7 県（東京圏 4 都県、大阪府、愛知県、福岡県）および 10 数大都市への凝縮であるとした上で、東京都においても、他地域からの人口流入が生産年齢人口の減少を補いきれなくなってきつつあることを明らかにしている。その上で、地方からの人口の流出の最大の要因は、地方と中核 4 域の所得格差であり、地方圏の一人当たり所得を引き上げること、地域の比較優位を最大限活かして産業競争力を高めることの必要性を指摘している。それらの実現のためのプロセスとして、地域産業政策は産業・人口・雇用の全てを追求するのではなく、まずは少ない人口で高い生産性を実現し、その後時間をかけて雇用が増えるプロセスが重視されなければならないと主張している。

木村元子「地域産業政策における地方自治体の役割に関する一考察」（『政経論叢』第 84 巻第 5･6 号）においては、国によって主導される地域産業政策は産業基盤の底上げには貢献した反面、国が選定する競争力向上に望ましい産業分野が、地域の自然環境や社会風土にふさわしいという考えは希薄であった点を指摘している。その上で、産業政策が奏功している事例として東京都墨田区を紹介しつつ、政策の主体として、地域の諸条件を知悉する基礎自治体の役割の重要性を指摘している。

地域産業の振興に向けてイノベーションを重視し、それを政策的に後押しする方向性が模索されて久しいが､それらを検証する論文も見られる。洞口治夫「日本におけるイノベーション政策と産学官連携～「知的クラスター創生事業」の軌跡と教訓～」(『イノベーション・マネジメント』第 13 号）では、文部科学省による知的クラスター創生事業の詳細な分析を行っている。その中で、選定された事業において煩雑な事務手続きに忙殺される様子や、後にノーベル医学・生理学賞を受賞する京都大学山中伸弥教授の iPS 細胞研究の指定漏れを例に、産業化・実用化との距離の見極めの難しさから真に学術的価値が高い研究を対象と出来ていない可能性等を問題点として指摘している。

地域経済の活性化に向けて産業の振興が重要であることは論を俟たないが、政策が振興に明確に寄与したか否かに関しては、議論が分かれるところである。産業活性化の手法として、企業誘致に対する補助金等の政策的インセンティブの提供は未だに多用されている。しかし誘致の際に脚光を浴びた地域が、その後どのような経路をたどっているかについては、十分に検証されているとは言いがたい。実際に、シャープの基幹工場の立地を多大な経済的インセンティブを通じて実現した三重県亀山市は、その後同社の業績悪化・生産拠点の再配置の影響をうけ、工業出荷額がわずか数年でピーク時の 6 割程度にまで低下した。地域資源との連携が希薄な企業の立地は、こうしたリスクと常に隣り合わせであることに留意する必要がある。

繰り返し論じられていることではあるが、つまるところ産業振興は、地域の有する資源の潜在的な可能性を引き出す形で行われないと、持続性を担保することが難しい。また上記洞口論文の指摘にもあるように、国主導で行われる産業政策においては特に、手続きの煩雑さや不十分な発見能力が、効果をあげる上での阻害要因となっている面は否定出来ない。これは施策の実施主体と適用対象者の間に、情報の非対称性がある（それゆえに詳細な計画や進捗報告が求められ、執行手続きの煩雑さを強めている）ために生じていると考えられるが、それが政策目的達成の大きな阻害要因になっているとすれば問題である。

本来の政策目的の実現に向けて、モラルハザードを惹起することなく、しかし受益主体の創造性や自由度を損ねることがない産業振興の手法開発が、従来以上に求められている。各地域が有する資源や、直面する課題は千差万別である。上からの類型化に基づいて、一定の型にはめ込みながら施策を実施するのではなく、極力現場の創意工夫が活かされる政策の開発が待たれる。

【Reference Review 62-3 号の研究動向・全分野から】

鉄道事業に関する経済学

国際学部教授　宮田　由紀夫

2016 年 3 月 26 日に北海道新幹線の新青森・新函館北斗間が開通し、北海道から鹿児島まで新幹線がつながった。『運輸と経済』第 76 巻、第 5 号、(2016 年）は「整備新幹線のこれまで・これから」という特集を行い、家田仁「姿を表す整備新幹線ネットワーク」をはじめとして興味深い論文が掲載されている。関係者の自慢話的な座談会もあるが、北陸、九州（鹿児島)、北海道の新幹線は地域に明らかな経済効果をもたらせたことが示されている。東海道新幹線はビジネス客の需要がパンクしつつあったので作られたが、整備新幹線は必ずしも人口密集地を通るわけでなく、需要は作り出さなければならなかった。地域が一体となって観光客を引きつける努力をして利用者を増やしている点は評価できる。鉄道の利用者が増えるのは好ましいが、航空機の利用者を代替していれば意味がないわけで長期的な経済効果のフォローが求められる。