

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受け、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繋がった。『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はなく、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。

宇都宮浄人「インバウンド観光の地域間格差の実態と背景」（『運輸と経済』第76巻、第7号）は、外国人観光客の都道府県別の宿泊者数の決定要因を回帰分析した、大変興味深い論文である。都道府県間の格差は日本人宿泊者数の場合よりも大きく、過去7年で拡大傾向にある。インバウンドの総数は増えているが、外国人を引きつけられる地域とそうでない地域の差が生じている。日本人には理解してもらえませんが外国人に認知されていない観光地が多いということである。外国人宿泊者数の増加率と、観光担当職員の比率とは統計的に有意なプラスの関係にある。努力している地域は報われているのである。

日本の新幹線は輸出産業となる可能性がある。宿利正史「日本型高速鉄道システムの海外展開」（『運輸と経済』第76号、第5号）によれば、日本の新幹線は、在来線と別に専用の線路を作り踏切もなくし、衝突しないシステムを構築する。そのため車体を軽量化することで省エネが達成できる。これに対してヨーロッパのシステムは在来線と併用であり衝突の可能性が否定できないので車体を頑強に作る。鉄道発祥地の伝統からヨーロッパ型的高速鉄道が世界標準のように思われているので、日本型システムを世界に売り込む、世界に支持者を増やすための活動の重要性を指摘している。

整備新幹線が脚光をあびる一方で、地方の交通網は疲弊している。吉田樹「地域公共交通網形成計画の意義と求められる視点」（『運輸と経済』、第76巻、第7号）は、高齢化、人口減少によって利用者が減ると公共交通のサービスが低下し、そのことがさらなる利用者減を招くという「負のスパイラル」に陥ることを指摘している。鉄道事業者にとっての街づくりの視点は、大都市圏の大手私鉄でも重要である。もともと私鉄は利用者を増加させるために沿線の住宅地や行楽地を開発してきた。阪急の宝塚歌劇団がその目的で設立されたのは有名である。今日、開発した住宅地の住民の高齢化が進んでいるので、鉄道会社は系列スーパーで買い物してもらい系列タクシーで送る、などきめ細やかなサービスを行っている。『地域開発』（第6巻、第7号、2016年）は「鉄道沿線で生まれる新たな価値」という特集を組み、近鉄、阪急阪神などさまざまな私鉄の取り組みが紹介されている。

鉄道は料金を払わない利用者は拒否することができるので、非排除性はない。混雑してくれば他人と一緒に利用することで価値が減るので非競争性もない。厳密な意味では経済学でいう公共財ではない。しかし、「我田引水」ならぬ「我田引鉄」の言葉があるように、政治家はしばしば地元への貢献の証として鉄道建設を行ってきた。一方、鉄道の存在は地域の発展や沿線住民の生活の質にも大きな影響を与えることも事実であり、受益者負担論で片づけることも好ましくない。鉄道は興味深かつ重要な分析対象であるので、「乗り鉄」「撮り鉄」「時刻表読み鉄」に加えて「学び鉄」として勉強してほしい。

## 【Reference Review 62-3号の研究動向・全分野から】

### 東京一極集中と「地方創生」

経済学部教授 高林 喜久生

「地方創生」は、いわゆるアベノミクスの表看板の一つである。その主な柱として、東京一極集中の解消、地域社会の問題の解決、地域における就業機会の創出などが挙げられている。東京一極集中を解消し、「地方創生」を進めるにはどのような対策が考えられるだろうか。

そもそも標準的なミクロ経済理論では、東京一極集中を説明できないとされる。この点に関して田淵隆俊論文（「東京集中はなぜ起こるのか」、『経済セミナー』2016年6/7月号）は、地域間の異質性や現代の生産技術（収穫一定ではなく収穫逓増）、市場のあり方など現実的な要因を考慮するとなぜ一極集中が起こりえるか見えてくると指摘する。しかし、東京一極集中がストレートに進んでいるわけではない。溝端