

Detroit の産業と産業政策[†]

太 田 耕史郎

(受付 2016 年 10 月 7 日)

1. は じ め に

Detroit は米国中西部の都市で、Saint Clair 湖と Erie 湖を繋ぐ Detroit 川に臨む。Saint Clair 湖と北の Huron 湖は Saint Clair 川が繋ぐが、これら 2 つの川は米国とカナダの国境を画する。都市の歴史はフランスが水利の良さを理由に Ponchartrain (du Detroit) 砦と交易所を建設した1701年に遡り (“détroit” は海峡の意味)、フレンチ・インディアン戦争 (French and Indian War)、米国独立戦争を経て、1796年に米国の村 (village)、1815年に市 (city) となり、1837年の Michigan 州の創設から約10年間は州都とされた (現在の州都は Lansing)。1825年の、Erie 湖と Hudson 川を繋ぐ Erie 運河の開通は Detroit (と Hudson 川の最下流部にある New York) の発展を促し、まずはそこを「700マイルも離れた人々にタバコや小麦粉や塩漬けの魚を売る中心地」(Halberstam 1986, 上, p.116) とした。現在の Detroit は同州最大の都市で、Detroit (-Warren-Livonia) 都市圏——Lapeer, Livingston, Macomb, Oakland, St. Clair と Wayne の 6 郡から成る——の中核都市でもある。

Detroit では製鉄業やストーブ製造業が発展したが (他の産業については、4.2.3を参照)¹⁾、大きな繁栄をもたらしたのは、“Motown”、“Motor City”の渾名が示すように、19世紀末に勃興した自動車産業である。第2次大戦中は戦車や戦闘機などの兵器を製造し、「民主主義の兵器工場」 (“Arsenal of Democracy”) と呼ばれた。人口はピーク時の1950年に185万人を数えた。しかし、白人の郊外転出と自動車工場の移転、さらには石油危機後のその競争力の低下により自動車産業に依存した Detroit は長期的に衰退することとなる。2010年の人口は1950年から60%以上も減少、都市の約30%は放置され (The Week 2009.10.8)、Michigan Central 駅など往時を彩った多数の建築物が荒廃した姿を晒していた。遂には2013年7月19日、連邦

†) 本稿の一部は拙稿、『地域産業政策論』勁草書房、2016の1.3節に依拠する。

1) Detroit 地域は鉄鉱石や石灰石への近接性により、Woodford (2001) によると「もう少しで米国の製鉄の中心地となるところだった」(p.80)。また、やはり Woodford (2001) によると、正確な時期は不明であるが、Hydraulic Iron Works (製鉄所か鉄工所かは不明) からストーブ製造業が誕生し、「ストーブとレンジの製造は50年以上に亘り Detroit の先導的産業となった」(id.)。

破産法第9条の適用を申請した（12月3日に裁判所（U.S. Bankruptcy Court）の承認を受けた）。負債総額、188億ドルは財政破綻した自治体の中で最大である。Detroit は中西部・北東部の所謂「ラストベルト（赤錆地帯）」（“Rust Belt”）を代表する都市である（表1を参照）。

本稿の目的は Detroit がそこに至った原因を、自動車産業を巡る環境、人種差別、政治・政策などの観点から検討することにある。また、Detroit では地元の事業家や慈善団体による再生に向けた取り組みが始動しており、これらを多少の枚数を費やして紹介したい。

表1：米国主要都市の人口推移（北西部・中西部）

都市（州）	2010	（黒人）	2010/1950	2015 [†]
New York（NY）	8,175,133	15.9%	3.6%	8,550,405
Chicago（IL）	2,695,598	32.9%	-25.6%	2,720,546
Philadelphia（PA）	1,526,006	43.4%	-26.3%	1,567,442
Indianapolis（IN）	829,445	27.2%	94.2%	853,173
Columbus（OH）	787,033	28.0%	109.4%	850,106
Detroit（MI）	713,777	82.7%	-61.4%	677,116
Boston（MA）	617,594	24.4%	-22.9%	667,137
Milwaukee（WI）	594,833	40.0%	-6.7%	600,155
Kansas City（MO）	459,787	29.9%	0.7%	475,378
Omaha（NE）	408,958	13.7%	62.9%	443,885
Minneapolis（MN）	382,578	18.6%	-26.7%	410,939
Cleveland（OH）	396,815	53.3%	-56.6%	388,072
Wichita（KS）	382,368	11.5%	127.2%	389,965
St. Louis（MO）	319,294	49.2%	-62.7%	315,685
Pittsburgh（PA）	305,704	25.8%	-54.8%	304,391

注記）[†]：推定値

出所）U.S. Department of Commerce, *Census of Population*, (several issues).

2. Detroit の中核産業

Detroit 都市圏には2015年の「Fortune 500」企業、12社の本社があるが、その内、General Motors（GM）、Ford Motor を始め7社が「自動車・部品」産業に属する（表2を参照）。London に本社を置く Fiat Chrysler Automobiles（FCA）の子会社の FCA US（旧 Chrysler）、ドイツの Daimler の孫会社で、ディーゼルエンジン製造業者の Detroit Diesel、さらに自動車部品大手であるカナダの Magna International、ドイツの Robert Bosch と ZF Friedrichshafen、わが国のデンソーの地域統括会社もある。人材派遣の Kelly Services や

表 2 : Detroit 都市圏の Fortune 500 企業

順位	企業名	売上高 [†]	産 業
6	GM	155,929	自動車・部品
9	Ford Motor	144,077	自動車・部品
174	Lear	17,727	自動車・部品
175	TRW Automotive H.	17,539	自動車・部品
177	Penske Automotive G.	17,439	自動車小売・サービス
246	DTE Energy	12,301	公益事業：ガス・電気
295	Ally Financial	9,790	商業銀行
312	Autoliv	9,241	自動車・部品
334	Masco	8,521	家庭機器・家具
344	Visteon	8,343	自動車・部品
347	BorgWarner	8,305	自動車・部品
471	Kelly Services	5,563	人材派遣

注記) †: 単位は \$ million, H.: Holdings, G.: Group.

出所) *Fortune 500, 2015*.

Compuware, Campbell Ewald, MSX International など自動車産業を取引先とする企業も少なくない（自動車小売・サービスの Penske Automotive Group もこれに含めて良いかも知れない）。自動車産業を NAICS の小分類の Motor vehicle manufacturing (3361) で捕捉すると、2015年の雇用数は27,310人、特化係数（location quotient）は9.56、これに Motor vehicle body and trailer manufacturing (3362) と Motor vehicle parts manufacturing (3363) を加えると雇用数は97,006人、特化係数は7.52で、何れも米国大都市圏（上位50位）の中で突出する。とりわけ Motor vehicle manufacturing での雇用数は大半の都市圏では ND（Not Disclosable）か NC（Not Calculable）であり、2位で、Toyota Motor Manufacturing Texas の本社がある San Antonio 都市圏でも3,247人（特化係数は2.41）に過ぎない（U.S. Bureau of Labor Statistics）。Detroit Regional Chamber は Detroit 地域を“More than A Motor City”（website）とアピールするが、今でも自動車が Detroit 都市圏の中核産業であり、また Detroit 都市圏が米国自動車産業の中核であることは確かである。ただし、2002年の Motor vehicle manufacturing の雇用数は60,594、特化係数は13.79であり、3.1で述べるように同都市圏での自動車産業の衰退は否めない。

自動車産業の他では Fortune 500 企業の DTE Energy, Ally Financial と Masco（再び表 2 を参照）、非営利相互保険会社の Blue Cross Blue Shield of Michigan（BCBSM）、オンライン住宅ローン融資大手の Quicken Loans や Bedrock Real Estate Services を傘下に置く Rock Ventures などの本社がある。

3. Detroit の発展と衰退

3.1 自動車産業

米国での自動車製造は19世紀末に始まり、当初は New England で多くの企業が誕生したが、原材料の入手などでの優位により馬車・鉄道車両と船の動力機関を製造していた、また木材、鉱業（銅、鉄など；鉱山は州北西部の Upper Peninsula にあった）、水運など先行する産業により資本が蓄積されていた Detroit が間もなくその中心地となった（Glaeser 2011, Woodford 2001）。中でも Henry Ford（1863－1947）が1903年に石炭商人の Alexander Malcomson らと設立した Ford Motor は1908年発売のシンプルで、安価な T 型車（Model T）により市場を大きく開拓した²⁾。William Durant（1861－1947）らが1908年に Buick などの持株会社として設立した GM は間もなく Cadillac, Chevrolet など傘下に収めた。Henry Ford の経営戦略は大量生産（mass production）、GM のそれはフルライン戦略（full-line strategy）と極めて対照的であり、GM が1929年に販売台数で Ford を凌駕し、以後、米国最大の自動車会社の地位に留まる。これら 2 社に Durant の下で Buick 社長を務めるなどした Walter Chrysler（1875－1940）が1925年に設立した Chrysler Corp. を加えた 3 社が「ビッグ 3」（“Big 3”）となり、何れも Detroit またはその近隣に本社と主要工場を構えている。20世紀半ばには Hudson, Kaiser, Nash-Kelvinator と Packard も存在した³⁾。

しかし、後に述べる高賃金が工場の郊外、北中西部、さらには「サンベルト」（“Sunbelt”）への移転とオートメーションの採用を促した。1947－58年にビッグ 3 が Detroit 都市圏で建設した25の新工場のすべては郊外にあり、全米の自動車労働者に占める Michigan 州の割合は1950年の56%から1960年には40%に低下した（Sugrue 2014）。例えば、Ford は Detroit 郊外の River Rouge 工場でのエンジン製造を1954年までに新しい Cleveland 工場に移管し、これに伴い「Rouge 工場での雇用は1945年の85,000から1954年に54,000…に減少した」（*id.*, p.132）。また、石油危機後に小型車輸入が増大、また外国メーカの現地生産が進展し、ビッグ 3 の市場占有率の合計は1961年の90.1%から1990年には71.0%、2000年には64.8%に減少した（表 3 を参照；1961年の数値には AMC のものが含まれる）。後者の重大な要因はビッ

-
- 2) ただし、Malcomson は1906年 7 月に Ford Motor の全持株を Henry Ford に売却している。T 型車のようなガソリン自動車が蒸気自動車を抑えて普及した背景には Texas 州 Beaumont での大油田（Spindletop）の発見がある（Halberstam 1986）。
- 3) Hudson と Nash-Kelvinator は1954年に合併して American Motors Corp. (AMC) となり、1987年に Chrysler に買収された。Kaiser は1953年に Willys-Overland と合併して Willys Motors となり、Kaiser Jeep に名称を変更した後の1970年に AMC に買収された。Packard は Studebaker を買収して Studebaker-Packard となり、本社を Indiana 州 South Bend に置いた。後に Studebaker に名称を変更し、1966年に自動車製造から撤退した。

表 3：米国自動車販売シェア

	1961	1970	1980	1990	2000	2010	2015
GM	45.7	38.9	44.2	35.2	28.0	18.8	17.3
Ford	29.3	28.3	20.5	23.8	22.6	16.4	14.7
FCA	10.4	14.9	9.1	12.0	14.2	9.2	12.6
AMC	5.6	2.5	2.0	—	—	—	—
Volkswagen (独)	3.0	5.6	3.0	1.1	2.5	3.0	3.1
トヨタ自動車 (日)	—	2.0	6.2	7.6	9.1	15.0	14.1
本田技研工業 (日)	—	0.0	3.3	6.0	6.5	10.5	8.9
日産自動車 (日)	—	1.5	5.5	4.4	4.2	7.7	8.3
現代自動車 (韓)	—	—	—	1.0	1.4	4.6	4.3
起亜自動車 (韓)	—	—	—	—	0.9	3.0	3.5
富士重工業 (日)	—	0.1	1.1	0.8	1.0	2.2	3.3

出所) WardsAuto (2016) *U.S. Vehicle Sales Market Share by Company, 1961–2015*, Jan. 22 (<http://wardsauto.com>).

グ 3 が専ら利幅の大きい大型車を開発・製造していたことのみでなく、より根本的にそれらの技術革新の遅れ——Halberstam (1986) によると、国外で「ディスクブレーキやラジアルタイヤ、燃料噴射といった画期的な発明」があっても、米国では「自動変速機が1949年に導入されて以来、70年代後半に至るまで、車は驚くほど同じままだった」(上, p. 414)——、さらにそれは産業の寡占化に伴う⁴⁾、社内権力の製造部門から財務部門への移転や、Yates (1983) が“Detroit mind”の特徴とする「画一性」や「孤立主義」に求められる (Halberstam 1986, Yates 1983)。その後もビッグ 3 の凋落傾向は止まらず (再び表 3 を参照)、Chrysler は 2009 年 4 月 30 日、GM は同年 6 月 1 日に『連邦破産 (倒産) 法』第 11 条 (Title 11 of the U.S. Code-Bankruptcy) の適用を申請するに至った。負債総額が 1,728 億ドルの GM は一時的に米国政府が株式の 60.8% を保有する事実上の国有企業となり、Chrysler は Fiat 創業家が議決権の多く (2016 年 8 月 29 日現在で 44.3%) を占める FCA の傘下の FCA US となっている。

3.2 市民生活

20 世紀半ば、自動車産業の繁栄は Detroit の工場労働者に豊かな生活を享受せしめた。Halberstam (1986) は彼らの暮らし振りを「マイホームを手に入れ、2 台の車と最も近代的な台所器具の全てを持ち、ときにはボートや夏の別荘をわが物にした」(下, p.186) と紹介する。Sugrue (undated) は「〔彼ら〕の多くが子供達を大学に行かせた」と補足する。ま

4) Sugrue (2014) は 3.1 で挙げた Hudson などの企業が単独で生き残れなかった、それゆえ産業が寡占化した理由をオートメーション化 (のための高額な設備投資) に求める。

た、そのことは南部の黒人を Detroit に流入させ、人口は1950年に全米4位となる185万人を数えた。

しかし、Detroit には雇用、住居、さらには「学校、教会、公共施設を含む社会生活の全ての面」(Fine 1997, p.83) で厳しい人種差別があり、居住に関して黒人は“ghetto”や“slum”と呼ばれる密集した、衛生や安全上の問題のある地域(area)に実質的に隔離されていた⁵⁾。これが黒人の雇用状況の悪化と相俟って1967年に死者43人、逮捕者7,000人を出す人種暴動(riot)を引き起こし、“white flight”と呼ばれる白人の郊外転出を加速させた。2010年には全市民に占める黒人(混血は除く)の割合は82.7%で、人口10万人以上の都市で1位となっている(表1を参照)⁶⁾。2010-14年の中位世帯所得は26,095ドルで、全米平均(53,482ドル)の半分、貧困率は39.8%でそれ(14.8%)の約2.7倍、共に人口25万人以上の81都市の中で最悪であった(表4を参照)⁷⁾。他方で、Detroit は所得税と財産税を引き上げ、さらにカジノ建設を3を上限に承認したが(2013年度の歳入予算には市所得税の2.28億ドル(8.75%)、財産税の1.92億ドル(7.38%)とカジノ関連の1.88億ドル(7.21%)が計上されている)、税収の十分な確保には至らず、警察、教育を含む全部門で予算・人員を大幅に削減している。しかし、同市は犯罪が極めて多く、Federal Bureau of Investigation (FBI) によると2014年の1-6月に発生した凶悪犯罪(violent crime; 殺人、強姦、強盗と加重暴行の総称)は6,292件、人口1,000人当たりでは9.19件に上り、後者の数値は人口10万人以上の255都市(データのない5都市は除く)の中でやはり最悪のものであった(人口25万人以上の調査対象都市については、表5を参照)。また、4年生と8年生(中学2年生)を対象とした学力調

-
- 5) この隔離は National Housing Act of 1934 の制定に伴って設立された、住宅ローン保証保険を提供する Federal Housing Administration (FHA) がその保険の適用条件を「安定」(“stable”)した、つまり「人種的に同質」(“racially homogeneous”)な地区に限定したことで促進された。FHA は1936年の Underwriting Manual で「社会的または人種的な占有の変化が一般に不安定と〔住宅〕価値の減少をもたらす」ことをこうした制限の理由に挙げている。また、1960年に明らかとなったが、Detroit 郊外、Grosse Pointe 地区の不動産所有者と仲介業者の協会は人種、国籍、職業、肌の色(degree of swarthinness)を評価項目とする、そして黒人、東洋系、メキシコ人を取引から排除する審査制度を採用していた(Fine 1997, Sugrue 2014)。
 - 6) 人種の差別や隔離を解消する取り組みも、結果はともあれ、なされて来た。例えば、1916年に Detroit Urban League が設立されたが、Woodford (2001) は1918-60年に executive director を務めた黒人の John C. Dancy が「Detroit の黒人市民の状況を改善する役割」を果たすために「白人の組織と密接に連携した」(p.175)と述べる。同書、p.157にあるメンバの写真には黒人と白人が一緒に写る。1967年の暴動の後に、The J.L. Hudson Co. の会長・社長を務めた Joseph L. Hudson Jr. が中心となって「黒人のコミュニティとのコミュニケーションを改善する」(Rich 1989, p.81) ための New Detroit Committee (現 New Detroit, Inc.) が設立された。1970年代には人種統合(desegregation)のために Detroit の黒人の子供達を強制的に郊(市)外の学校にバスで送迎し、そこで就学させている(ただし、これは1974年の Milliken v. Bradley 最高裁判決(418 US 717)で憲法違反とされた)。
 - 7) 貧困の定義については、U.S. Census Bureau の “How the Census Bureau Measures Poverty” (<http://www.census.gov>) を参照のこと。

表 4：米国主要都市の中位世帯所得と貧困率（人口25万人以上）

順位	都 市	中位世帯所得 (\$)	順位	都 市	貧困率 (%)
81	Detroit*	26,095	1	Detroit*	39.8
80	Cleveland*	26,179	2	Cleveland*	35.9
79	Miami	30,858	3	Laredo*	31.2
78	Buffalo*	31,668	4	Cincinnati*	30.9
77	Toledo*	33,485	5	Buffalo*	30.9
76	Cincinnati*	34,002	6	Fresno	30.6
75	Newark	34,012	7	Miami	29.9
74	St. Louis*	34,800	8	Newark	29.9
73	Milwaukee*	35,489	9	Milwaukee*	29.4
72	New Orleans	36,964	10	St. Louis*	27.8

注記) *：「ラストベルト」

出所) U.S. Census Bureau, QuickFacts.

表 5：米国主要都市の犯罪率（人口25万人以上）

順位	都 市	凶悪犯罪	
		割合	(件数)
1	Detroit*	9.19	6,292
2	Memphis	8.60	5,633
3	St. Louis*	7.17	2,284
4	Milwaukee*	6.59	3,957
5	Stockton	6.58	1,972
6	Cleveland*	6.43	2,499
7	Baltimore*	6.40	3,989
8	Kansas City	5.84	2,735
9	Buffalo*	5.83	1,507
10	Atlanta	5.68	2,580

出所) FBI, *Preliminary Semiannual Uniform Crime Report, January-June, 2015* (<https://www.fbi.gov>).

査, National Assessment of Educational Progress (NAEP) の結果を見ると, Detroit は2011年, 15年に数学と読解の達成度——初級未満, 初級, 中級, 上級に分類される——が中級以上となる割合がデータのある17都市 (Albuquerque, Atlanta, Austin, Baltimore, Boston, Charlotte, Chicago, Cleveland, Dallas, Detroit, Washington, D.C., Fresno, Houston, Los Angeles, New York, Philadelphia と San Diego) の中で何れも最下位であり, その割合自体も著しく低い (表 6 を参照)。25才以上の高校・大学卒業者の割合は2010–14年に77.8%と13.1%で, 全米平均 (86.3%と29.3%) を大きく下回る (U.S. Census Bureau)。公

表6：Detroit の教育の質（NAEP 学力調査；中級以上の割合）

	数 学		読 解	
	4 年生	8 年生	4 年生	8 年生
2015	5 % (51%)	4 % (39%)	6 % (39%)	7 % (33%)
2011	3 % (48%)	4 % (38%)	7 % (36%)	7 % (34%)

注記）（ ）内は 1 位の都市の割合。

出所）National Center for Education Statistics, website (<http://nces.ed.gov>).

立高校を“on-time”で卒業する割合は2006年に21.7%で、全米50大学校区（school district）の中で群を抜いて低い（EPE Research Center；次に低い Baltimore では38.5%，最も高い Virginia 州 Fairfax 郡では82.5%）。さらに、インフラに関しては、例えば上下水道局（Detroit Water and Sewerage Department: DWSD）の水道管の大部分は敷設後70–90年経過しており、給水本管が頻繁に破裂し、他方で DWSD は多額の負債を返済するために市の破綻後に 2 度に亘る料金の大幅な引き上げを実施した（Gaynor 2015）⁸⁾。交通システムは Felton (2014) に「最悪」（“worst”）と評されるもので、1863年に鉄道馬車として開業された路面電車（streetcar）は1956年に、1974年に開業された Detroit と郊外の Ann Arbor, Pontiac を結ぶ通勤電車は1983年に廃止され、2014年時点では「基本的には 2 つの接続されないバスシステムが残される」（*id.*）のみである（その後の動向には5.3で触れる）⁹⁾。Dave Bing 前市長（任期：2009.5.11–13.12.31）は2013年 1 月に50年に亘る「Detroit の将来設計図」である“Detroit Future City”プランを公表したが、その中には公共サービスの効率化のために荒廃した地区でのその提供を最小限に留めることが含まれる。このような市民の劣悪な生活環境は関連する幾つかの調査結果にも表れる。Detroit は Wallethub, 2016’s Best Large Cities to Live in の「住み易さ」（“Livability”）で62都市中、61位¹⁰⁾、また Michigan 州は CNBC,

8) 負債の原因の 1 つは2014年 3 月現在で1.18億ドルに上る料金の滞納であり、DWSD はこれへの対処として「週に3,000のペース」（Bomey 2016, p.189）で滞納者への給水を停止したが、2014年 6 月に国連専門官より人権侵害の懸念が表明された。同年 9 月に Detroit 市と DWSD がサービスを提供する Wayne, Macomb と Oakland の 3 郡の間で独立機関である Great Lakes Water Authority を設立し、それに DWSD の施設を賃貸する取り決めがなされた。賃貸料は年間5,000万ドルで、インフラの改善に充当される。

9) 他方で、Detroit では全米で最も高い保険料が自動車保有の障害となっており、公共交通のサービスの削減がとりわけ郊外で就業する多数の市民の通勤を不便なものとしている。ある男性に至っては10年もの間、2つのバスを乗り継ぎ、さらに長い道のりを歩いて家と郊外にある職場を往復したが、歩く距離は 1 日に何と 21 mi (≒33.8 km) に延びた。ただし、この男性は地元紙で何度か取り上げられたお蔭で多額の現金と新車の寄付を受け、職場に近い場所に転居している（Laitner 2015）。

10) そこでは「教育」（“Education”）は「住み易さ」から独立した 1 つの指標とされるが、Detroit の教育は26位で、NAEP の調査結果や Sugrue (2014) の「恐らく Detroit の最大の問題は公教育である」（p.xxvi）との見解と整合しない。2015年には「住み易さ」で62位（最下位）、「教育」で50位であった。

*America's Top States for Business 2016*の「生活の質」(“Quality of Life”) で32位にランクされる。

4. 衰退の原因

Detroit の自動車産業が衰退した原因には既に触れたが、本節では労働組合とその大学との疎遠な関係を取り上げる。また、Detroit 全体が衰退した原因——勿論、自動車産業の衰退はその主要なものとなる——として政治・政策、そして Detroit の衰退の結果でもある人材（頭脳）と大企業の流（転）出を取り上げる。

4.1 自動車産業

4.1.1 労働組合

1935年に『全米労働関係法』（“National Labor Relations Act”, aka “Wagner Act”）が制定され、労働者の団結権・団体交渉権が（改めて）承認されると、同年に Detroit で United Automobile Workers (UAW) が設立され¹¹⁾、1937年に組合員の数か月に及ぶ座り込みスト（sit-down strike）を受けて GM が UAW との交渉に合意、Chrysler も直ちに、Ford は1941年になってこれに追随した。そして、自動車産業は好業績を背景に「米国の産業の中ではほぼ最高」(Sugrue 2014, p.95) とされる高額な賃金と年金・医療保険費（労働費用）、さらにレイオフ・リコール（再雇用）の際の先任権（seniority）や全雇用者に UAW への加入を義務付けるユニオン・ショップ（制；union shop）を受け入れた。他方で、ビッグ3は3.1で述べた工場の移転とオートメーションの採用を推進したが、それでも労働費用は後に主に南部に進出した、労働者が UAW により代表されない外国企業のそれを大きく上回っている。残念ながら、1980年代、1990年代の状況は不明であるが、2006年の1時間当たりの労働費用は Chrysler（当時は Daimler-Chrysler）が75.86ドル、GM が73.26ドル、Ford が70.51ドル、日本企業ではトヨタが47.60ドル、ホンダが42.95ドル、日産が41.97ドルであった（Sherk 2008）。その後、ビッグ3は労働費用を抑制しているが、日本企業や BMW、Volkswagen (VW) などドイツ企業との格差は残る（Center for Automotive Research, quoted in Snively 2015）¹²⁾。日米の間には生産性の格差も存在し、Yates（1983）はやや漠然と米国車は同程度

11) 現在の正式名称は The International Union, United Automobile, Aerospace and Agricultural Implement Workers of America で、加入者が従事する産業は自動車、航空宇宙、農業などに及ぶ。

12) 南部の Alabama 州に工場を構える Daimler (Mercedes-Benz) の労働費用はビッグ3のそれを上回るが、これは勤続年数の長い正規雇用者が多いことなどを理由とする。なお、Michigan 州も南部の州に倣い、2012年12月になって労働者に組合への参加・不参加を決定する権利（労働権 right-to-work）を認める法律を制定している。

の日本車より製造費用が1,500ドル高く、その3分の2以上が生産性の格差に起因すると述べる。1960年代に広がった、UAWに保護された工場労働者の「投げやりな仕事、常習遅刻、欠勤、怠業」(*id.*, p.308)などは間違いなくその原因の1つである。

4.1.2 産業界と大学

Detroit から 60 km 弱離れた Ann Arbor に Michigan 州の大学で最も有名な Michigan 大学がある。Quacquarelli Symonds (QS) の世界ランキング (2015/16) では全体で30位、分野別 (2015) でも dentistry (4位), mechanical, aeronautical & manufacturing engineering (5位), pharmacy & pharmacology, psychology (7位) を始め、多くが上位に入る。しかし、Pope (2013) は自動車工場での職が学位を要求するものでないことを理由に、「それが存在する便益は Detroit ではなく」、独立した都市圏を形成する「Ann Arbor に集中している」と述べる (ただし、Yates (1983) によると、ビッグ3の権力者は Michigan 大学の出身者で占められていた)。便益の1つにその都市 (圏) での支出があり、2015年度の Michigan 大学 Ann Arbor 校のそれは70億ドルを超えるが (2015–2016 Budget), Detroit にある Wayne 州立大学のそれは8.6億ドルに過ぎない (2015 Financial Report)。研究に関しては、Michigan 大学教授、Robert Fishman は「ビッグ3のそれぞれは [] 巨大な社内研究部門を運営していた」, 「[それら] の重役 (auto people) は学界の開放性と懐疑主義に脅威を感じていた」などと述べる (quoted in Pope 2013; see also Mann 2009)。人材育成に関しては、やはり Fishman によると「それら全ては部外者を信用せず、内部からの登用を好んだ」。GM は1926年以降、創業地、Flint の General Motors Institute (GMI) で管理職となる技術者と部門管理者 (manager) を養成して来た¹³⁾。Chrysler は1931年、選抜された社員を対象に、「[Chrysler の流儀] を教育する」Chrysler Institute of Engineering (CIE) を設置したが、「[それ] は [同社] にとっての、訓練を受けた社員の主要な供給源となった (Walter P. Chrysler Museum undated)。これらは先に触れたビッグ3の孤立主義の表れに他ならない¹⁴⁾。なお、Pope (2013) は自動車産業を始めとする産業界の大学に対するニーズの低さを Michigan 州の大学数が相対的に (とりわけ Ohio 州のそれと比較して) 少ないこと、Edsel Ford (Henry の長男) が設立した Ford 財団、Kmart 創業者の Sebastian Kresge が設立した Kresge 財団などの慈善団体が大学の支援において州内のものを優先しないことから傍証する。州内主要大学の学生の卒業後の動向には4.2.2で触れる。

13) GMI は1982年に GM から独立し、1998年に名称を Kettering University に改めた。この名称は General Motors Research Laboratories の初代所長を務めた Charles Kettering に因む。

14) Detroit 郊外の「[Bloomfield Hills] で世間とは隔絶して豪華な生活を送 [る]」(Yates 1983, p.85) ビッグ3の幹部には「自分たちのライフスタイルに合わせて車をつくっている」(*id.*, p.90) との批判もなされた。

4.2 Detroit 全体

4.2.1 政治・政策

Edward Glaeser は *Triumph of the City* (2011) の中で元市長の Jerome Cavanagh (任期: 1962.1–70.1) と Coleman Young (同: 1974.1–94.1) が市職員の年金と医療保険費の十分な積立を怠ったこと (これらの積立不足は Detroit の負債の半分を占めた), 「無用のインフラ」に多額の資金を投入したことを批判する¹⁵⁾。年金の問題は, Bomey (2016) には彼ら「政治のリーダーが組合の圧力に屈服して empty な約束を繰り返した」(p.22) 結果とされる。例えば, 市は現役職員の持金を年金積立金と一緒に運用することをしていたが, それに対する利子は運用益を上回ることがあった。また, 年金積立金の運用益が予想を超えると, その差額をボーナス (“13th check”) として年金受給者に分配していた。インフラに関しては, Young が建設した Detroit Red Wings (National Hockey League: NHL) の本拠地, Joe Louis Arena の建設費は5,700万ドル, 新交通システムの People Mover のそれは約2億ドル (単線で, 路線距離は僅か2.9マイル!) であり, 後者については連邦政府がその80%を負担したが, Detroit と Michigan 州が毎年, 多額の損失を補填する。また, 狭義の産業政策に関して¹⁶⁾, 高い失業率を改善したい Young と日本企業の米国進出に対処したい GM の思惑が一致して, 1980年に Chrysler の工場が閉鎖された Poletown 地区で GM の新工場を開設するための, Central Industrial Park Project (CIPP) と呼ばれる土地収用——465 acre (≒ 1.9 km²) に及び, 1,400の住宅, 144の企業と16の教会などが一掃された——が実施された^{17, 18)}。市は収用し, 整地した土地を GM に「かなりの割引」(Shaw 2009, p.82) で売却しただけでなく, 20年間, 50%の財産税減税を講じ, さらに GM から「工場に鉄道路線, 高速道路, …, 公共施設, …への適切なアクセスを提供すること」(Wylie 1989, p.52) などの要求がなされた。土地収用などの費用は2億ドル (市は連邦と州に多額の補助金 (1980年9月末時点で約1.3億ドル) を申請した), 財産税減税額は総額で6,000万ドル, GM への土地売却額は800万

-
- 15) Young には市職員の数と給与・付加給付の引き下げと所得税の引き上げにより負債を削減した点, 産業界と連携して Detroit の再開発を実現した点で積極的な評価もある。
 - 16) Detroit は既に1950年代に Corktown 地区での土地収用による産業団地の造成とそこへの税制優遇措置による工場の誘致 (West Side Industrial Project) を実施しているが, Sugrue (2014) によるとそれは長年掛けて幾つかの小さな工場と倉庫の建設を促したのみで, Detroit の経済的衰退を食い止めることは出来なかった。
 - 17) 土地の収用は高速道路の建設にも活用されており, Woodford (2001) によると「1970年迄に Detroit 都市圏で, 推定で20,400の家が〔そのために〕破壊された」(p.164)。Detroit の人口減少はこの高速道路の建設を理由の1つとする。
 - 18) Michigan 州は CIPP の発表に先立ち, 1980 Uniform Condemnation Act を制定し, 土地収用が「公的使用」(“public use”) だけでなく, 「公的目的」(“public purpose”) のためであっても正当と認めたが, Michigan 州最高裁判所は2004年に「単なる経済状況の改善は公的使用を形成しない」との判断を示した (*County of Wayne v. Hathcock*, 684 N.W.2d 765)。

ドルで、GMの最後の要求を満たすには3億ドル以上の費用が見込まれた（Wylie 1989, Shaw 2009）。他方で、同工場での雇用は当初、GMが約束した6,000から3,000に下方修正された。市議会は6,000の長期的な雇用を減税の条件とすることを検討したが、GMに拒否された（Rich 1989）。Youngは1993年にも同様にしてChryslerにJefferson Avenue North工場を開設させている。People MoverはDetroit中心部を「コンベンション事業を1つの中核産業としたサービスセンタ」（*id.*, p.192）にする手段とも位置付けられ、それゆえその建設は狭義の産業政策と捉えられる（そこでの小売業の衰退には4.2.3で触れる）。しかし、こうした政策も教育、起業や産業の多様性を重視するGlaeserの批判の対象となる。低調な起業はVC投資の米国内での割合や同じ中西部の、人口のより少ないMinnesota州との比較から伺える（図1を参照：2015年の推定人口はMichigan州が約1,000万人、Minnesota州が550万人である）。また、Michigan大学の最近の収入（Health System and Other Clinical Activityの項目は除く）を見ると、州支出金（State Appropriations）は2005年度の3億7,500万ドルから2015年度には3億4,000万ドルに減少、収入に占める割合も16%から10%に低下しており、他方で授業料・諸経費（Net Student Tuition and Fees）の割合は26%から33%に増加している（*Annual Report*; Minnesota州を代表するMinnesota大学（州立）の2015年度のそれらの割合は19%と22%であった（*Financial Statement*））。そして、そうした政策を支えるDetroit市民の税負担は米国において相対的に大きく、Washington, D.C.の2011年の調査によると仮想的な3人家族の税負担は同市と各州最大都市の51都市の中で10位であった。また、同年の

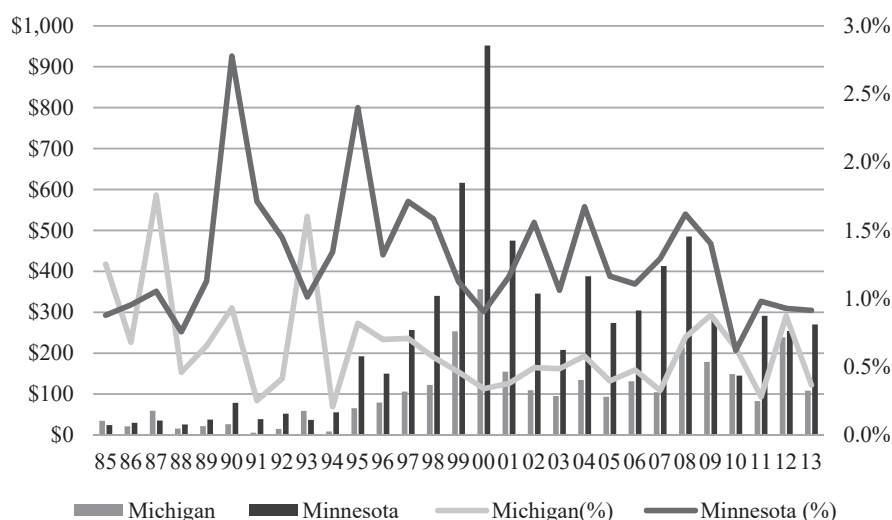


図1：VC投資（Michigan州とMinnesota州の比較）

注記）第1縦軸は投資額で、単位はmillion、第2縦軸は全米の投資額に占める割合。

出所）National Venture Capital Association Yearbook 2014のデータより筆者が作成した。

Minnesota Taxpayers Association の調査によると、Detroit は工業用財産税（industrial property tax）が米国50大都市の中で 1 位であった。

州知事では Jennifer Granholm 前知事が Comerica の州と市から合計で約400万ドルの補助金を受けての Dallas 移転に対して強く批判されたが、Michigan 州も Detroit と同様に優遇措置の適用に積極的である。*The New York Times* の調査（*The New York Times* 2012）によると（調査対象期間は不詳）¹⁹⁾、Michigan 州と州内の自治体のそれは総額では66.5億ドルで全米 2 位、住民 1 人当たりでは672ドルで 5 位である。また、先にも触れたが、自動車産業はその主要な対象であり、GM には1992–2011年に98件、総額12.6億ドル、Ford には55件、総額 12.1億ドル、そして Chrysler には2010年に 1 件、13億ドルの措置が適用された。また、Granholm 前知事は映画産業に対して思い切った税制優遇措置を講じて2008年に35件（前年は 2 件）の映画撮影を州内、とりわけ Detroit に誘致した（Carty 2009）。ただし、こうした措置の企業立地や雇用に及ぼす効果には議論がある（Roelofs 2014, Story 2012）。また、それはある期間に亘り州や市の歳入を制限するが、これは正に Michigan 州が現在、直面する問題となっている（例えば、同州は2009年、GM に最大で20年に亘る7.79億ドルの税額控除を提供した）。2011年 1 月に就任した Richard Snyder 知事は法人税を引き下げ、優遇措置を縮小している（その結果、映画撮影は他州に移って行った）。

なお、Snyder 知事は2013年 3 月に Kevyn Orr を緊急事態管理人（emergency manager）に任命して市政に関する広範な権限を市長の David Bing から委譲させたが、これは Detroit における政治の機能不全の象徴とされる（Orr は連邦破産法第 9 条の適用を申請後、chief mediator の Gerald Rosen 連邦地裁判事らと市の再建計画を策定した）。また、政策以前に市長を始め、市関係者の倫理的な問題もあり（Riley 2015；上記の年金の問題はこの表れとし得る）、元市長の Kwame Kilpatrick（任期：2002.1–08.9）に至っては公共事業での談合などで懲役28年の有罪判決を受けている。

4.2.2 人材の流出

大学卒業者は地域産業、さらには地域の発展の重要な担い手となるが、彼（女）らは高い流動性を持つ。それゆえ、彼（女）らの維持・獲得は地域の大きな課題である。

Detroit 都市圏はやや驚くことに、1965–70年、1975–80年、1985–90年、1995–2000 年に「25–39歳、独身、4 大卒」の移動が151,700、600、23,700、31,900だけ転入超過であったが、2007–11年に「25歳以上、4 大卒」の移動は9,472だけ転出超過となった（U.S. Census Bureau）。また、Michigan 大学同窓会の調査（Woodhouse2013）によると、525,000

19) Michigan 州については、46件の“State Programs”の実施年は大半が2011年度か2012年度（残りは2011年と2012年）、主体が町、市または郡とされる11,747件の“Grants To Companies”のそれは1992年から2012年とされている。

人の同大学卒業生の内、州内、そして Macomb, Oakland, Wayne と Ann Arbor が郡都となる Washtenaw の 4 郡から成る Greater Detroit 地域に留まる者はそれぞれ約 4 割と約 1 割に過ぎず、多くは州外の主要都市に転出している。このことは州内で 2 番目に QS のランキングが高い、州中央部の East Lansing にある Michigan 州立大学にも当て嵌まり、2000年に卒業生の 1/4 が、2010年には1/2が州外に転出している (McClelland 2013)。それゆえ、McClelland (2013) は「今や Michigan 州の大学の主な目的は Michigan 州の最も優秀な若者に彼らが同州を去るのに必要とする証明書を与えることにある」(p.189) と皮肉る。州内の大学を卒業し、地元で起業家となった Rock Ventures の Dan Gilbert (Michigan 州立大学・Wayne 州立大学ロースクール) と Compuware の Peter Karmanos Jr. (Wayne 州立大学) は不幸にも例外的な存在となっている。対照的に、Minnesota 州にある Minnesota 大学では卒業生の 2/3 が州内に留まり、Minneapolis-St. Paul 都市圏の産業の発展に貢献している (太田 2016)。

4.2.3 大企業の工場閉鎖・転出

次はビッグ 3 を除く大企業の工場閉鎖と転出である。1866年に Detroit で設立され、1904年には「世界最大の製薬会社」(Hoefle 2000) を誇った Parke-Davis は1976年に Warner-Lambert に買収され、1979年にその工場の閉鎖により2,000人が解雇された。1980年にはタイヤ製造の Uniroyal (当時の本社は Connecticut 州) の工場閉鎖により5,000人が解雇された (以上、Wylie 1989)。1982年に同業者を買収して全米 3 位のビール醸造者となった Stroh Brewery (設立: 1850年) は1985年に Detroit の醸造所を閉鎖し (本社と研究所は元の Parke-Davis の工場に移転した)、そのため800以上の職が失われた (*The New York Times* 1985)。同社は度重なる企業買収の費用が負担となり、2000年に解散した。飲料産業ではジンジャーエールを製造する James Vernor Co. (同: 1866年) もあったが、1966年以降、幾度か売却され、1985年に United Brands の下で Detroit の瓶詰工場が閉鎖された。解雇者数は不明であるが、同社は1963年に900万ドルの売上高を記録していた。自動車産業も含めた地域産業の不振は小売業に深刻な影響を与えたが、「1958年から1972年に Detroit は7,200の小売業と32,000の職を失った」(Ratliff and Jackson 1982)。また、それは百貨店、The J.L. Hudson Co. (Hudson's; 同: 1881年) の1969年の Minneapolis の同業、The Dayton Co. による買収と1983年の Detroit 中心部にある旗艦店の閉店——売上高は1953年の1.5億ドルから1981年には4,400万ドルに減少していた (Halberstam 1986)——に象徴される。百貨店では他に Ernst Kern Co. (Kern's; 同: 1883年) が1959年に、Crowley Milner and Co. (Crowley's; 同: 1909年) の中心部の店舗が1977年に閉店した。大企業の工場閉鎖や移転は最近も続く。金融サービスの Comerica (同: 1849年) は2007年8月に Texas 州 Dallas に、住宅建築の PulteGroup は2014年 (月は不明) に郊外の Bloomfield Hills から Georgia 州 Atlanta に、自

自動車関連では VW の米国子会社、Volkswagen Group of America (VWoA) が2008年4月に郊外の Auburn Hills から Virginia 州 Herndon に本社を移転した。Comerica の移転には約250人の“high-level” (Van Riper 2007) の、PulteGroup のそれには300人以上の従業員が伴われた。また、ソフトウェア開発の Compuware から2014年12月に売上高3.7億ドルのアプリケーションパフォーマンス管理 (APM) 事業部門が Dynatrace として、Masco から2015年6月に前年の売上高が15億ドルの断熱材取付・販売部門が TopBuild としてスピニアウトされ、本社はそれぞれ Boston と Florida 州 Baytona Beach に置かれた (PulteGroup と Masco は Fortune 500企業)。さらに、買収を移転の契機とした企業もある。コンピュータ製造の Burroughs は1986年に同業の Sperry Univac を買収して Unisys となると、本社を Pennsylvania 州 Blue Bell に移転した。Kmart は2005年に Sears を買収すると、それ自体の、そして持株会社となる Sears Holdings の本社を Sears のそれと同じ Chicago 郊外の Hoffman Estates に置いた。Troy の本社に就業していた1,900人弱の従業員の多くは Hoffman Estates に移動し (ピーク時には5,000人が就業していた)、移転後、そこは長く空き家となっている (Pinho 2016)。

企業の転出に関しては様々な理由がある。その1つは税制優遇措置であり、Comerica については4.2.1で触れた。PulteGroup は州と自治体 (恐らくは Atlanta) から総額で最大730万ドルを超える補助金と税額控除などの支援を受け (Trubey 2013)、VWoA には州から600万ドルの条件付き補助金が提供された (Goldfarb 2007)。もう1つは百貨店の閉店と同じ市場規模である。Comerica の移転は CEO の Ralph Babb Jr. によると「顧客基盤を拡大し、重要な高成長市場への進出を推進する戦略」の一環としてなされ (Van Riper 2007)、VWoA の CEO、Stepan Jacoby は Herndon を選んだ理由として「質の高い学校、熟練した労働力」が存在することと共に「顧客の大半のいる東海岸」であることを挙げている (Goldfarb 2007)。

5. 最近の動向

Detroit では都市の再開発や破綻した財政の再建のための、起業家や慈善団体による幾つかの取り組みが実施されており、若い白人と企業の都心回帰の流れもある。本節はこれらを詳しく紹介する。

5.1 起業家の再開発事業

Dan Gilbert (b.1962) は Detroit 郊外の Southfield の出身で、1985年に Quicken Loans を設立し、現在は同社を始め、多数の企業の持株会社である Rock Ventures の会長を務める。Rock Ventures は「〔Detroit と Cleveland に〕機会と繁栄を創出すること」を目標に掲げてお

り (website; Cleveland は米国の衰退都市のもう 1 つの代表例である), 傘下の Bedrock は Detroit の中心部に「全体で1,500万 ft² [(≒1.3 km²)] に及ぶ90以上の不動産物件を保有」 (website, accessed 2016.8.6), そしてやはり傘下の VC, Detroit Venture Partners が出資する多数の新設企業は Bedrock が所有する都心部のビルに入居する。また, Quicken Loans は 2010年 8 月, 本社と従業員の1,700人を郊外の Livonia から中心部 (本社は Bedrock が Compuware から買収した One Campus Martius ビル) に移動し, Gallagher (2015) によると移動した従業員は12,500以上に増加し, また「彼らの大部分は若者で, 中心部に居住している」。

Detroit 出身の Mike Ilitch (b.1929) はピザチェーン, Little Caesars の創業者で, 持株会社, Ilitch Holdings は他に不動産会社の Olympia Development of Michigan, Major League Baseball (MLB) の Detroit Tigers と NHL の Red Wings などを傘下に置く。2000年に完成した Tigers の本拠地, Comerica Park の建設では官民連携 (public private partnership) が採用され, 3 億ドルの建設費用の38%を Detroit のある Wayne 郡が (2%のレンタカー税と 1 % のホテル税などにより), 残りの62%を Ilitch が負担した²⁰⁾。また, Red Wings の6.27億ドルの新本拠地が建設中であるが, これは The District Detroit と称される50区画に及ぶ地区の再開発の中核事業であり, やはり Ilitch の企業が参画する官民連携方式 (とやや複雑な Tax Increment Financing) が採用される。さらに, 2.5億ドルの付帯事業として Comerica Park, Ilitch Holdings の Fox Theatre や MotorCity Casino Hotel が立地する当該地区に住宅, オフィスや商業施設が, また別途, Little Caesars の新本社ビル (現在, 本社がある Fox Theater Office Building に隣接して) と, Ilitch の土地と4,000万ドルの寄付により開設される Wayne 州立大学の Mike Ilitch School of Business が建設される。

5.2 企業の都心回帰

BCBSM は2011年 5 月から約 2 年間で3,400人の従業員を Southfield から中心部に移動させ, 2013年 7 月には本社ビルに隣接する Cornice and Slate ビルを購入した。広告代理店の Campbell Ewald は2014年 1 月に600人の従業員と共に Warren から Ford Field に隣接した倉庫に移転した。郊外から Bedrock が買収・改装したビルに本社などを移転する企業も少なく²¹⁾, 自動車産業にビジネスソリューションを提供する MSX International, 金融メディア会社の Benzinga, IT ソリューションプロバイダの QStride や Fifth Third Bank (地域統括

20) Tigers が球場の命名権を Comerica に30年間, 総額6,600万ドルで売却した。ただし, 球場の所有者は Detroit-Wayne County Stadium Authority, 管理者は Ilitch Holdings で, 3 者の間の契約の詳細は不明である。

21) 非営利団体の Midtown Detroit Inc. も市内の古い建築物を買収し, 改修後に売却・賃貸している。Midtown Detroit にも後に登場する Ford, Hudson-Webber, Kresge などの財団や自治体・公社が資金を提供している。

本部) がこれに該当する。Auburn Hills に本社を置く FCA US は 2012 年 9 月、Chrysler House と改名された Bedrock のビルに Detroit で初めてとなるオフィスを開設した。Fortune 500 企業では、Ally Financial が 2016 年 4 月に本社を Renaissance Center (補論を参照) から Ally Detroit Center と改名された Bedrock のビルに移転、その際にそれ以外の州南東部の 4 か所からも 600 人の従業員を移転させた。Lear は 2015 年 9 月に Bedrock から 119 State Street ビルを購入し、新たな Innovation and Design Center を開設した。

企業の都心回帰は Detroit に限ったものではなく、その背景には“techie”と呼ばれる若い専門技術者の強い都市志向があるとされるが (Florida 2012)、Gilbert または Rock Ventures の Detroit の再開発への関与はこうした趨勢を踏まえてのものであろう。

5.3 慈善団体の活動

2007 年に John S. and James L. Knight, Ford, Kresge, W.K. Kellogg など全部で 10 (現在は 12) の財団が 1 億ドルを出資して「起業家に対する支援のネットワークを構築し」、Detroit を「global economic leader の地位に復帰させる」New Economy Initiative を開始、2014 年に 2 次の出資が実施された (website; 表 7 を参照)。また、ほぼ同時期になされた Kresge 財団理事長の Rip Rapson と Penske Corp. の Roger Penske の会談が契機となり、Detroit で路面電車 (modern streetcar) を開設する M1-Project が始動し、慈善団体・民間部門を中心に 1.8 億ドルの資金が提供され、中心部と Midtown, North End/New Center を結ぶ 3.3 mi (≒ 5.3 km) の路線 (中心部の Grand Circus Park 駅で People Mover と接続される) の建設が進められる。出資者には Kresge 財団 (総額の 27.6%, 約 5,000 万ドルを提供した!), Penske Corp. の他に、Quicken Loans, Ilitch Holdings も含まれる (表 7 を参照)。Quicken Loans はこの路面電車 (の路線) の命名権を獲得し、QLINE とした。前出の “Detroit Future City” プランに関しては、多数の財団がそれを立案した Detroit Works Project の運営を支援し、Kresge 財団はそのプランと連携した事業に 5 年間で 1.5 億ドルを出資することとした。さらに、Detroit の再建には Detroit Institute of Arts (DIA)——1885 年に前身となる Detroit Museum of Art が地元の名士の寄付や美術作品の寄贈を受けて設立され、1919 年に財政難のために市に所有権が移転した——が所蔵する、Cézanne, Gauguin, Matisse, Picasso, Van Gogh らの作品の競売も選択肢とされた (Detroit の破綻後になされた Christie の査定では市が購入した 2,773 作品は 4.54–8.67 億ドルの価値があるとされた)。しかし、慈善財団と州が 20 年間に総額 8 億ドル強、DIA が 1 億ドルを年金基金支援に投じる “Grand Bargain” が関係者の間で合意され、また市の再建計画が 2014 年 11 月に連邦破産裁判所により承認されたことからこれが回避された (表 7 を参照; DIA にはビック 3 や Penske Corp. などから寄付がなされた)。他方で、市職員退職者の年金の削減は一般職員退職者のそれが

表 7 : Initiative /Project/Grand Bargain の出資者

New Economy Initiative (1次)		M1-Project		Grand Bargain	
出資者	金額	出資者	金額	出資者	金額
Knight 財団	\$5.0M	Kresge 財団	\$49.6M	Ford 財団	\$125M
Ford 財団	\$5.0M	U.S. Dept. of Transp.	\$37.2M	Kresge 財団	\$100M
Kresge 財団	\$5.0M	Quicken Loans	\$10.0M	W.K.Kellogg 財団	\$40M
W.K. Kellogg 財団	\$5.0M	Michigan 州補助金	\$10.0M	Knight 財団	\$30M
William Davidson 財団	\$5.0M	Detroit Downtown Dev. Authority	\$9.0M	William Davidson 財団	\$25M
Hudson-Webber 財団	\$2.5M	Pensle Corp.	\$7.0M	Community 財団 ¹	\$10M
Mott 財団	\$2.0M	Michigan Econ. Dev. Corp.	\$7.0M	Mott 財団	\$10M
Community 財団 ¹	\$1.5M	Ilitch Holding Inc.	\$6.0M	Erb Family 財団 ³	\$10M
Fisher 財団 ²	\$1.5M	Ford 財団	\$4.0M	Hudson-Webber 財団	\$10M
McGregor 基金	\$0.75M	他、計	\$31.6M	McGregor 基金	\$6M
		小計	\$171.4M	Schapp 財団 ⁴	\$5M
				Skillman 財団	\$3.5M
				Fisher 財団 ²	\$2.5M

注記) 1 : Community Foundation for Southeast Michigan

2 : Max M. and Marjorie S. Fisher 財団

3 : Fred A. and Barbara M. Erb Family 財団

4 : A. Paul and Carol C. Schapp 財団

出所) : 各種報道資料

4.5%, 警察官・消防士退職者のそれがゼロと僅かに抑えられ, DIA の運営は非営利団体の DIA Corp. に移管された²²⁾。

Kresge は全国的な財団であるが, 慈善活動の盛んな Minneapolis で副市長や McKnight 財団理事長を歴任した Rapson が「Detroit への関与を 2 倍にし」(Cohen 2014), 上記の initiative/project/Grand Bargain で中心的な役割を果たした。Ford 財団は Edsel の長男, Henry Ford II の時代に「ローカルな財団」から「貧困の削減と民主主義の価値観, 平和と教育機会の増大を通じて人類の厚生を増進に献身すること」を使命とする「全国的・国際的な機関に变身し」, 1953年には本部を New York に移転したが (website), 近年は Detroit への関与を強めている。こうした動きは GM の共同創業者が自らの名前を冠して設立した Charles Stewart Mott 財団 (本部 : Flint) や Detroit を 26 の主要な投資対象 (“community”) の 1 つとする Knight 財団 (Florida 州 Miami) にも見られる (Whyte 2014; 財団の活動はそれぞれが公表する *Annual Report* から確認され得る)。

22) 2012年に Wayne, Oakland と Macomb の 3 郡は財産税を増税し, 年間 2,300 万ドルを DIA の運営に充当することを決定している。DIA の運営費用は約 3,500 万ドルとされる (Cohen 2012)。

6. お わ り に

Detroit の衰退は中核産業である自動車産業の長期的な衰退と人種差別・対立による白人の郊外転出が主要な要因である。これらが人口と市の税収を大きく減少させ、さらに退職した市職員の年金や医療保険費、所謂負の遺産 (legacy cost) が財政難に申し掛かった。自動車産業の衰退の原因はビッグ3の財務部門中心の企業経営、「孤立主義」や寛大な組合対応に求められるが、市は負の遺産を積み重ねたこと、また新たな産業を育成し得なかったことで批判を受ける。後者は Ann Arbor にある Michigan 大学の卒業生の多くが地域から転出してることと影響し合っている。

しかし、Detroit は正の遺産も受け継いでいる。1つは繁栄時に建設された建築物であり、最近になって Gilbert らにより修復され、使用に供されている。もう1つはこの地域の起 (企) 業家が設立した多数の慈善団体であり、地域への関与を弱めていたものも最近では Detroit の再建計画の策定・実施に深く関与し、また路面電車の開設などに取り組んでいる。また、産業に関して、2015年1月に連邦政府の National Network for Manufacturing Innovation (NNMI) initiative の1つとして5年間、総額7,000万ドル、パートナーから7,800万ドルの資金提供を受け、Detroit に自動車、鉄道、航空機向けなどの先端軽量素材製造技術を開発する American Lightweight Materials Manufacturing Innovation Institute (ALMMII) が設立された。高級自転車など「目を出し掛けた」と形容される産業も登場している。人口減少は続くが、2010-14年に白人数が14,290だけ増加している (U.S. Census Bureau)。ただし、治安や新たな産業の礎となる教育の問題は未解決で、「子供のいる家族が Detroit に移ると聞くのは依然として極めて稀」(Bomey 2016, p.5) とされる。また、市職員の年金基金の投資利益率が再建計画での予測値を下回っており、市 (市民) の負担増が心配されている (Dolan *et al.* 2015)。都市再開発の新たな試みなどの成果を評価するには今しばらく時間が必要である。

補論. Ford 家と Detroit の再開発

Ford 家 (Ford 財団ではない) の Detroit に対する様々な貢献に触れて置く。「都市を嫌悪した」(Pope 2013) とされる Henry Ford はそれでも1915年の Detroit での Henry Ford Hospital (HFH) の設立に貢献した^{A1)}。HFH は複数の病院、救急室、医療センタ、そしてそれぞれ Henry の孫の Josephine (1923-2005) と William (1925-2014) の寄付で設立された

A1) その他、Henry Ford は1929年に Ford Motor の本社が置かれる Detroit 郊外の Dearborn に歴史博物館である The Henry Ford (aka Henry Ford Museum and Greenfield Village) を設立した。

Josephine Ford Cancer Institute と William Clay Ford Center For Athletic Medicine などから成る Henry Ford Health System (HFHS) に発展している。Edsel は世界恐慌の際に “major patron” として DIA の活動を支援し、1970年代になされた妻の Eleanor の 7 桁の寄付により African, Oceanic and New World Cultures 部門が設置された (Detroit Museum of Arts undated)。William の妻の Martha は HFHS の理事で、National Football League に所属する Detroit Lions の owner も務める。本拠地、Ford Field は2002年に建設されたが、4.3億ドルの建設費用の内の0.7億ドルを Lions が負担した (Lichterman 2013)。さらに、Ford 家は Detroit の再開発にも関与している。1955年に Civic Center の一部を構成する、また Detroit Symphony Orchestra (DSO) の本拠地となる Henry & Edsel Ford Memorial Auditorium が竣工したが、建設費用の内、Ford と Mercury (ブランド) の販売業者が150万ドル、Detroit 市が250万ドル、そして Ford 家が100万ドル (2016年の約900万ドル) を負担した (Lewis 1987)。ただし、Ford Auditorium (講堂) は建設の途中に、Eleanor の意向で音楽会場としても使用し得るよう設計が変更されたが、音楽会場としては優良なものとはならず、DSO は1989年にそれより17年も前に建設された市内の Orchestra Hall に戻った。1990年代半ば以降はほとんど使用されることもなく (McCallum undated)、2011年に解体された。また、New Detroit Committee の設立当初、黒人指導者間の対立が解消されない中で開催された企業家の会議で「経済の開発と変化のための別の手段」(Rich 1989, p.139) として、Pittsburgh の Allegheny Conference など参考に、Detroit Renaissance と呼ばれる組織 (現 Business Leaders for Michigan) が設立されることとなった。Henry Ford II はその中心となり、1977年に Ford, GM など52社からの寄付で Ford Auditorium の直ぐ近くに4つのオフィスビル (39階) とホテル (73階) から成る Renaissance Center を竣工させた。しかし、Renaissance Center はオフィスビルの入居が十分に進まないなどにより多額の損失を計上し (Desiderio 2009)、7,200万ドルで建設された第1期分が1996年に僅か3,500万ドルで GM に売却された (GM は本社を市内の New Center 地区 (uptown) からここに移転し、それを GMRENCEN に改称した)。また、それは、Desiderio (2009) によると、中心部の他の地区 (area) のビルからテナントを奪ったただけで、Ford らが期待したような「中心地の開発の触媒」 (“Catalyst for the Development of Downtown”) とはならなかった。Ford 家が関与した再開発の成果は、残念ながら、乏しいものであった。

〔参 考 文 献〕

- Automotive News (2015) “Mercedes Plant Has Highest Per-Hour Labor Cost in U.S.; VW and BMW Pay Least,” Mar. 24.
Bomey, N. (2016) *Detroit Resurrected to Bankruptcy and Back*, W. W. Norton & Company.

- Carty, S.S. (2009) “Michigan Tax Credit Courts Film Industry to Lure Money, Jobs,” (<http://www.usatoday.com>).
- Cohen, P. (2012) “Suburban Taxpayers Vote to Support Detroit Museum,” *The New York Times*, Aug. 8.
- Desiderio, F. (2009) “A Catalyst for Downtown”: Detroit’s Renaissance Center,” *Michigan Historical Review*, 35(1), pp.83–112.
- Detroit Museum of Arts (undated) “History/Background,” (<http://www.phillipsoppenheim.com/pdf/DIA-Addendum%20-%20A-Brief-History-of-the-Detroit-Institute-of-Arts.pdf>).
- Dolan, M., S.Tompore and J.Gallagher (2015) “Detroit Rising: Life after Bankruptcy,” *Detroit Free Press*, Nov. 8.
- Felton, R. (2014) “How Detroit Ended up with the Worst Public Transit,” *Metro Times*, Mar. 11.
- Fine, S. (1997) “Michigan and Housing Discrimination, 1949–1968,” *Michigan Historical Review*, 23(2), pp.81–114.
- Florida, R. (2012) “The Joys of Urban Tech,” *The Wall Street Journal*, Aug. 31.
- Gallagher, J. (2015) “Five years in, and Dan Gilbert’s Just Beginning: Billionaire Businessman Dan Gilbert Says He’s Just Getting Started with His Long-Term Investment in Detroit,” *Detroit Free Press*, Aug. 15.
- Gaynor, L. (2015) “The City of Detroit Withheld Water from 40,000 People—So Activists Tapped the Mayor’s Mansion,” *In These Times*, Sep. 9.
- Glaeser, E. (2011) *Triumph of the City*, Macmillan (山形浩生訳『都市は人類最高の発明である』NTT 出版, 2012).
- Goldfarb, Z.A. (2007) “Volkswagen Moving to Herndon: U.S. Unit to Bring 400 Jobs from Michigan,” *The Washington Post*, Sep. 6.
- Halberstam, D. (1986) *The Reckoning*, William Morrow & Co (高橋伯夫訳『覇者の驕り——自動車・男たちの産業史 (上), (下)』新潮社 (新潮文庫, 1990)).
- Hoefle, M.L. (2000) “The Early History of Parke-Davis and Company,” *Bulletin for the History of Chemistry*, 25(1), pp.28–34.
- Lewis, D.L. (1987) *The Public Image of Henry Ford: An American Folk Hero and His Company*, Great Lakes Books Publication.
- Lichterman, J. (2013) “In Cash-strapped Detroit, Few Question Sports Arena Funding,” *Reuters*, Jul. 29.
- Mann, C.C. (2009) “Beyond Detroit: On the Road to Recovery, Let the Little Guys Drive,” (<http://www.wired.com/2009/05/nep-auto/>).
- McClelland, E. (2013) *Nothing’s But Blue Skies: The Heyday, Hard Times, and Hopes of America’s Industrial Heartland*, Bloomsbury Press.
- Pinho, K. (2016) “Redevelopment of Kmart HQ in Troy: Renewed Interest or Just Rumor?” *Crain’s Detroit Business*, Aug. 26.
- Pope, J. (2013) “Could a Private University Have Made a Difference in Detroit?: Pittsburgh Has Carnegie Mellon. In Cleveland, there’s Case Western Reserve. What If There Had Been, Say, a Henry Ford University in Detroit?,” *The Atlantic*, Jul. 27.
- Rich, W.C. (1989) *Coleman Young and Detroit Politics: From Social Activist to Power Broker*, Wayne State University Press.
- Riley, R. (2015) “Detroit Must Be Vigilant in the Fight against Moral Bankruptcy,” *Detroit Free Press*, Nov. 7.
- Roelofs, T. (2014) “How Much Do Taxes Matter for Business Location?,” *Bridge Magazine*, Sep. 23.
- Shaw, T.C. (2009) *Now Is the the Time!: Detroit Black Politics and Grassroots Activism*, Duke University Press.
- Snavely, B. (2015) “Chrysler Has Lowest Per-Worker Labor Costs,” *Detroit Free Press*, Mar. 24.
- Story, L. (2012) “As Companies Seek Tax Deals, Governments Pay High Price,” *The New York Times*, Dec. 1.
- Sugrue, T.J. (2014) *The Origins of the Urban Crisis: Race and Inequality in Post War Detroit*, Princeton Classics Edition, Princeton University Press.
- Sugrue, T.J. (undated) “Motor City: The Story of Detroit,” (www.gilderlehrman.org).
- The New York Times (1985) “Detroit Loses Brewery and a Part of Its Past,” *The New York Times*, Feb. 9.

- The New York Times (2012) (No Title) (<http://www.nytimes.com/interactive/2012/12/01/us/government-incentives.html>).
- Trubey, J.S. (2013) “Incentives to Woo PulteGroup Nearly \$24k per Job,” *The Atlanta Journal-Constitution*, Jun. 5.
- Van Riper, T. (2007) “Tales of Two Cities,” *Forbes*, Mar. 8.
- Walter P. Chrysler Museum (undated) “A Key Strength: Chrysler Engineering and the Chrysler Institute, 1924–1942,” (http://fcagroup.pl/wp-content/uploads/2015/05/A_Key_Strength.pdf).
- Whyte, L.E. (2014) “Philanthropy Keeps the Lights on in Detroit: How Philanthropists Are Tearing down Problems, Building Solutions, and Stopping Bad Guys in the Motor City,” *Philanthropy Magazine*, Winter.
- Woodford, A.M. (2001) *This is Detroit 1701–2001*, Wayne State University Press.
- Woodhouse, K. (2013) “Find Out Where They Go: University of Michigan Graduates Leaving Tree City for the Big City,” (<http://www.mlive.com/ann-arbor/>).
- Wylie, J. (1989) *Poletown: Community Betrayed*, University of Illinois Press.
- Yates, B. (1983) *The Decline and Fall of the American Automobile Industry*, Empire Books (青木榮一訳『デトロイト・マインド：アメリカ自動車産業に未来はあるか』ダイヤモンド社, 1984).
- 太田耕史郎 (2016) 「Minneapolis-St. Paul の産業と産業政策」『経済科学研究』20(1), 7–27.