



水野博泰の
話題潜行 from NY



水野博泰の「話題潜行」from NY

[日経ビジネス オンライントップ](#)>[アジア・国際](#)>[水野博泰の「話題潜行」from NY](#)

デトロイトは生きていた(前編)

フロンティア・スピリッツ復活作戦

2009年10月5日 月曜日 [水野 博泰](#)

[デトロイト](#) [米国](#) [社会](#) [復活](#) [挑戦](#)

米国凋落論がかまびすしい。社会は病み、産業は空洞化、頼みの金融システムも自壊し、世界に長く君臨してきた超大国はもはやその牽引力を失った、と。だが、本当にそうなのか——。目を凝らしてよく見れば、新時代への変革はもう始まっている。その先例が「死んだ街」と呼ばれたデトロイトにあった。

死んだ街——。

米自動車産業の総本山ミシガン州デトロイトはそう呼ばれる。殺人などの凶悪犯罪が全米屈指であることから「殺しの街」との異名もある。

ビッグスリーの凋落とともに没落した街、職業紹介所に並ぶ失業者の列、貧困にあえぐ浮浪者のような市民、うち捨てられたぼろぼろのビルや焼け焦げた廃屋、そして人影もまばらでいつも薄暗いダウンタウン——。

デトロイトと聞いて浮かんでくるイメージというのは、だいたいこんなところだ。実際、何人かのアメリカ人に聞いてみたら、ほぼそのままの答えが返ってきた。

いずれも事実である。だが、それがすべてではない。



女の子はノリノリ(写真:常盤武彦 以下同)

アメリカはどのように変わるのか

少し前置きをしておくと、実は、アメリカをステレオタイプに凋落国家として描写することにはずっと気が引けてきた。それは個人的な好き嫌いからではなくて、「アメリカがこんなに凋落したぞ〜」「アメリカはここまでダメだぞ〜」といくら叫んでみたところで、日本の何かが良くなるわけでもないからだ。

それに、アメリカの底力を過小に評価するのは危険だと思う。アメリカは危機の時にこそ結束する。ルールから根こそぎ変えてしまう荒っぽさもある。他人のことや他国のことなど気にしない強引さと突進力もあるし、動き出したらなにしろ速い。

バラク・オバマ大統領は国連総会の演説で、もうアメリカだけに過大な期待をしないでくれとさじを投げ、アメリカ・ユニラテリズム(一国主義)の終わりとマルチラテリズム(多国間協調主義)の幕開けを宣言してしまった。政治的にはアメリカの国益を最大化させる戦略的な計算があるだろうが、いずれにしてもアメリカの時代が終わったことをアメリカの大統領が既に認めているのだ。

日本の状況は、ある意味でアメリカと似ている。アメリカに次ぐ世界第2位の経済大国として何十年も繁栄を謳歌してきた。だが、2050年ぐらいにはメガ3(中国、米国、インド)から大きく引き離されてGDP(国内総生産)規模で8位くらいの中流国になっているというのが、米ゴールドマン・サックスの予測だ。

自分の子供たちの世代が社会の第一線で活躍しているだろう30~40年後のことを考えると、アメリカよりも日本の方がはるかに深刻なことになっているのではないかと真剣に心配になってくる。もう、そろそろ金融危機後のアメリカと世界に目を向ける時だ。

こんな仮説を立てた。アメリカが変わり始めるとすれば、デトロイトのようなどん底の街からなのではないか。危機感のほかのどの産業、どの地域よりも強いからだから――。

そして8月15日の昼下がり、デトロイト市街を訪ねた。今年3回目だ。

GM本社ビルの前、女の子の笑顔に救われる

カナダとの国境でもあるデトロイト川の河岸に、ゼネラルモーターズ(GM)の本社ビルは陰鬱で重苦しい空気を放ちながらそびえ立っている——など書き出すのがメディアの常なのだが、本記事ではそういうバイアスのかかった表現はなるべく控えることにする。

GMは今年6月に再建型倒産手続き「連邦破産法11条」の適用を申請。40日ほどで破産法管理下からスピード脱却。債務を減らし、労働組合との協約も改め、身軽になって再スタートを切ったが前途はなお多難だ。

フォード・モーター、クライスラーとともに「ビッグスリー」と畏敬されたが、アメリカの20世紀を牽引したシンボルにかつての輝きはない。アメリカ人の多くがもうビッグスリーとは呼ばない。ただ、「デトロイトスリー」と言う。

すると、ダウンタウンの中心にあるGM本社ビルを見上げる広々とした公園(ハートプラザ)に大勢の人たちが集まっている。「アフリカン・カリビアン祭り」に民族衣装やアクセサリーなどの屋台が数多く出店して大賑わいだ。日曜日なので子供連れの家族も多い。

ほとんどが黒人である。白人の姿はあるにはあるが数えるほど。アジア系は見た限り筆者とカメラマンの2人だけ。念のために記しておくが、奇異な目で見られたり、身の危険を感じたりするようなことは全くなかった。見物客はごく普通の人たちである。

そこに、パーカッションを打ち鳴らしながら軽快に踊るカリビアン・ダンサーの一団が練り歩いてきた。見物客がわあっと集まって人の輪ができる。もう我慢できなくなった見物客が輪の中に入って夢中になって踊り始めると、真夏の日差しを浴びて玉の汗が噴き出してくる。



おばさんもノリノリ



女の子もお父さんも笑顔

父親に肩車をしてもらった女の子は満面の笑みで大はしゃぎだ。

この笑顔には正直救われた。

“死んだ街”にも子供の屈託ない笑顔があった。苦しいが懸命に生きる人たちの営みがある。人の心までは折れていない。そのことを確認できたのは大収穫だった。

アメ車の祭典は「郷愁」とは違う何かが満ちていた

実はその日の取材の本命は、別にあった。

ハートプラザ公園から北北西に向けてほぼ一直線にポンティアック市まで続くのがウッドワード通り。そこでクラシックカーの祭典「ドリームクルーズ」が開催されていた。

ちなみにウッドワード通りは、世界で初めて舗装された幹線道路、世界初の信号機がつけられた道路としても知られ、米自動車産業史に刻まれている。

不況下の今年メインスポンサーがつかなかったが、伝統の火を消すなど草の根の努力でなんとか開催にこぎ着けた。オーストラリアからわざわざ船便でシボレー・カマロ(GM製スポーツカー)を送って参加した強者もいて、今年の観客総数は100万人を超えた。全米屈指の大イベントである。



デトロイトの最盛期を知らない世代も楽しむ



ピックアップトラックの荷台でジャグジー

ピカピカに磨き上げた往年の名車を、ゆったりと、また時には爆音を轟かせて流していく。クルーズ区間として長さ20キロメートルぐらいが指定されている。先導車やパレードのようなものはなく、好きな時に好きなように走らせ、何往復かしたら駐車場に戻って、クルマ談義に花を咲かせる。そして、またクルーズに出る。そんなことの繰り返しだ。いったい、誰がどこに隠していたのかと驚くほどの数のクラシックカーがうじゃうじゃ集まっている。



初老の夫婦の参加者が多い



こんな渋い車も…

沿道には多数の見物客。老夫婦が芝生に椅子とパラソルを持ち出して、のんびりと昔を懐かしむように、行き交うクルマをただ眺めている。多くの企業が敷地にテントを張り、顧客やその家族を招いてホットドッグやハンバーガーでもてなしている。



「今、クルーズしてます」
(写真:筆者)



ポンティアック市の展覧会場

筆者もカメラマンと2人で走ったが、レンタカーの車種がたまたま日本車。周りは“アメ車”ばかりで少々肩身の狭い思いをする。これが1980年代ならば、石かハンマーの1つも飛んできたかもしれないが、今はもちろんそんな険悪な空気は流れていない。デトロイトに住むアメリカ人が普通に日本車を走らせているご時世である。

ウッドワード通りの北の終点がポンティアック市。その名の通り、同名のGMブランド発祥の地である。ポンティアック・ブランドは2010年度末で廃止が決まっている。GM工場の閉鎖が続き、失業率が特に高まっている地域だ。

市の中心の広い駐車場が展覧会場になっていた。



自慢のポンティアックで乗りつけた
ラリー・キーン



車の色と同じ色の髪、シャツ、ペディ
キュア！

市郊外に暮らすラリー・キーンは自慢のポンティアックを持ち込んでいた。GMの工場で30年間働き、今はもう引退している。

「連邦政府がGMを倒産させたのは間違っている」

問えばそう答えるものの、実はそれほど怒っているふうでもない。古き良き時代のデトロイトに生きた男である。時代が変わったことを達観しているのだろう。愛車の前で“ダブル・サムアップ”をしながら明るくポーズを取ってくれた。

見渡せば老人が多い。「見てくれ、これが俺の生き様だ」とでも言わんばかりに自分のクルマの横に座る男たち。だが、ウィンドウには値札が張りつけてあるものも少なくない。そろそろ人生に決着をつける時だということなのか。



知人が通ると挨拶



後席の老人がオーナー。売約済み
(写真:筆者)

1つの時代が確実に終焉の時を迎えている。去りゆく何かをそこにいた皆が惜しんでいた。会場のあちこちに流れるオールディーズの明るいリズムが、まるで哀悼の歌のようにも聞こえる。

やるせなく、でも、どこかでさばさばとしている——。「この人たちは、外部の我々が思っている以上にもう覚悟を決めて、現実を受け入れているんじゃないか」と思う。郷愁だけではない複雑な感触が、音楽と爆音と夏の日差しの中に溶け合っていた。

知られざる2つの“デトロイト”

そう、デトロイトが死んだと言うのなら、去年や今年ではなくて、もう何年、何十年も前から死んでいたのである。

そして、もう1つ、“デトロイト”と一言で言っても「市内」と「近郊」で事情が全く違う。

1904年にヘンリ・フォードがフォード・モーターを設立してからデトロイトは自動車産業の街として勃興していく。市の人口は急増し、1950年には190万人近くに達する。だが、これをピークに一本調子の減少に転じ、今では90万人を割り込んでいる。

公民権運動の高まりで人種間対立が激化し、白人富裕層が市内から郊外に脱出したためと説明されることが多い。いわゆる、ホワイト・フライトである。市内は閑散とし、あちこちにビルや住宅が廃屋として放置され、そこが犯罪の温床になるという悪循環に陥っている。

一方の市周辺9郡を含めた「広域デトロイト」の人口は増加の一途を辿っている。広域デトロイトは市内とは風景が全く違う。全米のどこにでもある「ショッピング・モールと住宅街」というような中産階級の町がいくつもあつある。そして、森の道を少し入ると湖の畔に想像を絶するような豪邸が建ち並んでいたりもする。



ウッドワード通りを少し横に入ると、ミドルクラスの住宅地が広がる。映画「グラン・トリノ」の舞台はこの辺り(写真:筆者)

フォード、クライスラーの本社や、日系も含めた多数の自動車部品メーカー、工場、技術研究所など自動車産業の中核は、実はこの広域デトロイトに分散している。デトロイト市を抜いたドーナツ状にである。

広域デトロイトは1970～80年代のオイルショックと日本車台頭によってビッグスリーの競争力が低下。工場閉鎖やレイオフが相次ぎ、大打撃を受けた。そして今年、GMとクライスラーがチャプター11に追い込まれた。ミシガン州全体では約2500社の自動車部品メーカー(サプライヤー)が集積しているというが、米メーカーの倒産や、日系メーカーの撤退が相次ぎ、危機的な状況は今も続いている。

モータリゼーションが奪った起業家精神



ミシガン州経済開発公社代表のグレッグ・メイン(写真:筆者)

ミシガン州経済開発公社(MEDC)代表兼CEO(最高経営責任者)のグレッグ・メインは、デトロイト衰退の本質をこんなふうに考えている。

「開拓者魂と起業家精神にあふれた先人がミシガン州とデトロイトを興し、この地に自動車産業を立ち上げた。そして中産階級(ミドルクラス)が育ち、米国のほかの地域よりも少し裕福になった。それは素晴らしいことだった。だが、いつの間にか開拓者魂や起業家精神は忘れ去られ、工場に通い、大企業で働き、安定した毎日を送ることが人々の人生の目標になってしまった。内からの衰退は静かに始まっていたのだ」

つまり、戦後のモータリゼーションが始まった半世紀前がピークだったということ。ビッグスリーに対する警鐘は、日本車が台頭する1970年代からガンガン鳴らされていた。変わるチャンスは何度もあったのに少しも変わることができなかったのは、そのためだった。

「これまでもビッグスリーの調子が悪くなるたびに自動車依存から脱却しようという声は上がった。しかし、景気が上向いて業績が回復するとすぐに忘れてしまい、何ひとつ変わらない。その繰り返しだった。しかし、今回は最後のチャンスだと皆が知っている。本気で変わらなければすべてを失う」

メインは真顔になってそう言った。やはり、絶体絶命の危機感がデトロイトを突き動かし始めていたのだ。MEDCが掲げる重点分野としては、次のようなものがある。

(1)高度製造技術の革新

自動車産業で培ったノウハウをほかの分野に転用することによって、製造業のクルマ依存から脱却する。特に電気自動車用の次世代バッテリーの開発の世界的な拠点になる。

(2)バイオ産業・医療機器産業の育成

ミシガン州はかつて製薬メーカーの集積地であり、大学の医療研究水準も高い。大メーカーだけでなく、中小のベンチャーの育成を通して産業基盤を強化する

(3)国防関連技術の開発

ミシガン州には国防省の戦車研究所などがあり、民間から軍事への技術転用を促進する

(4)再生可能エネルギー技術の開発

風力、太陽光、バイオ燃料などの技術開発と設備建設。特に、森林の廃木材から作るセルロース・エタノールで先頭を走る。製造工場を建設中

一言で言えば、ビッグスリーを頼り切っていた中小メーカーの人材と技術を、新しい成長分野向けに「大転換(トランスフォーム)」させようということだ。

根底からの変革のために

ミシガン州は映画産業の誘致にも力を入れているが、製作コストのなんと42%を州政府が補助している。だから毎年100本以上の映画がミシガン州で製作されるようになったのだが、補助金が切れればクモの子を散らすようにいなくなってしまうかもしれない。最近ようやく、閉鎖された自動車工場を撮影スタジオに改造するという例が出てきて、関係者はほっと一息ついているところ。カネは即効性があるが、切れた時の副作用が怖い。

技術移転も産業誘致も最初はカネでなんとかなる。破格の税控除や補助金、その他諸々の優遇策で企業を誘致するのは、アメリカでも日本でも地域再生の常套手段だ。だが、そうした公的支援は永遠には続かない。カネの切れ目が縁の切れ目になることが多いのだ。

起業家精神がこの地に満ちてこなければ根底からの変革にはならない。幸い、ミシガンには成功例がある

とメインは言う。

「10年前、デトロイト近郊には2~3社の大手製薬メーカーが拠点を構えていた。ところが、合併や撤退が相次いだ結果、今では製薬会社の数は“200社”になってしまった。どういうことか分かるかい？ 大企業から放り出された人たちがミシガン州に踏みとどまって、ベンチャーを次々に立ち上げたんだ」

製薬大手ファイザーがデトロイト近郊のアナーバー市に置いていた研究所を閉鎖した時、ミシガン大学が施設を丸ごと買収し、バイオ研究の拠点にしたという例もある。

メインは、これと同じことが自動車分野やエネルギー分野に連鎖していくことを期待している。元々ベンチャーキャピタリストだった職業的直感から、それは不可能ではないと信じている。

そのための手も打ってある。

(敬称略、後編に続く)

著者プロフィール

水野 博泰(みずの・ひろやす)

日経コミュニケーション記者、日経E-BIZ副編集長、日経ビジネス編集委員、日経ビジネスオンライン副編集長を経て、2008年4月よりニューヨーク支局長。



[日経ビジネス オンライン](#) [会員登録・メール配信](#) — [このサイトについて](#) — [お問い合わせ](#)

[日経BP社](#) [会社案内](#) — [個人情報保護方針/ネットにおける情報収集/個人情報の共同利用](#) —

[著作権について](#) — [広告ガイド](#)

© 2006-2009 Nikkei Business Publications, Inc. All Rights Reserved.