

タイトル	中核企業の国際事業展開に引導される地域産業政策： 内発的発展過程論
著者	越後，修； ECHIGO, Osamu
引用	AN00036388(87)： 9-77
発行日	2011-03-01

中核企業の国際事業展開に引導される 地域産業政策*

—— 内発的発展過程論 ——

越 後 修**

I. はじめに

1. 企業に対する誘引力の低下と地域経済の低迷

2010年6月18日に閣議決定された『新成長戦略～「元気な日本」復活のシナリオ～』は、近年における国全体のマイナス成長要因を、地域経済の地盤沈下に見出しており、それへの対応が急務であると提言している。各地域の経済状況を把握するために、公式データとして現在入手可能な直近10年のGRP（Gross Regional Product：域内総生産）の変化率を、まずは概観

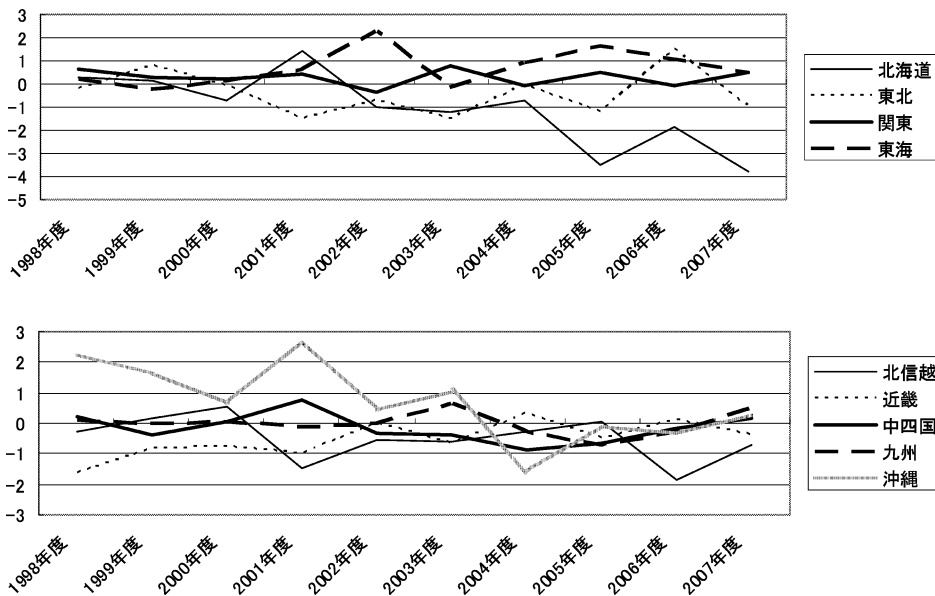
* 本論文を含めた一連の研究を進める過程で、下記の企業・官公庁・財団法人など（敬称略、順不同）の方々には、対面式のヒアリング調査（セントラル自動車㈱総務部人材開発室、北九州市産業経済局誘致課、岩手県立大学地域連携室のみ e-mail による調査）、および資料提供への多大なるご協力を頂きました。ここに改めて謝意を表したいと思います。なお、本稿にありうる誤謬は、いうまでもなくすべて筆者に帰するものであります。

岩手県	関東自動車工業㈱生産本部岩手工場管理部工場管理室、岩手県商工労働観光部科学・ものづくり振興課、(財)いわて産業振興センター育成支援グループ、岩手県工業技術集積支援センター、北上川流域ものづくりネットワーク事務局、岩手大学大学院工学研究科金型・鑄造工学専攻、岩手大学地域連携推進センター、岩手県立大学地域連携室
宮城県	東北経済産業局地域経済部産業クラスター計画推進室、宮城県経済商工観光部産業立地推進課、宮城県経済商工観光部新産業振興課自動車産業振興班（現・自動車産業振興室）、宮城県産業技術総合センター企画・事業推進部基盤技術高度化支援班、(財)みやぎ産業振興機構取引支援課、(中)中小企業基盤整備機構東北支部産業用地部
東京都	日本自動車輸入組合
神奈川県	日産車体㈱総務部総務グループ、セントラル自動車㈱総務部人材開発室
愛知県	トヨタ自動車㈱企業 PR 部第1グループ
福岡県	トヨタ自動車九州㈱経営管理部、日産自動車㈱九州工場総務部総務課、九州経済産業局地域経済部地域経済課、福岡県商工部自動車産業振興室、福岡県商工部企業立地課、福岡県商工部国際経済観光課海外企業誘致係、(財)福岡県中小企業振興センター、北九州市産業経済局自動車産業振興課、北九州市産業経済局誘致課、(財)北九州産業学術推進機構中小企業支援センター中小企業支援部経営支援課、(財)北九州産業学術推進機構カー・エレクトロニクスセンター、福岡市経済振興局産業政策部科学技術振興課、福岡ものづくり産業振興会議事務局、福岡県工業技術センター企画管理部研究企画課、(財)福岡県産業・科学技術振興財団
大分県	ダイハツ九州㈱総務・人事部総務・広報室、大分県商工労働部産業集積推進室、大分県商工労働部工業振興課工業支援班、(財)大分県産業創造機構産学官連携推進課、大分県産業科学技術センター、中津市役所商工観光部工業振興課、大分県立工科短期大学校

** (えちご おさむ) 開発研究所研究員、北海学園大学経済学部准教授

するでしょう。日本経済全体が低迷期にある中で、とりわけどの地域が厳しい状況にあるのか、あるいは逆に、どの地域が比較的活況を呈しているのかを明らかにするために GDP の変化率との差に注目してみると、関東・東海地方とその他の地方との間に、優劣差があることがわかる（[第1図] 参照）¹。つぎに GDP のおよそ半分を占め、経済にとくに大きな影響を与える家計最終消費支出の伸び率に目を転じよう。関東・東海地方のそれは、小泉政権が誕生し、不良債権処理の強行や公共事業の削減が推進されたこと、米国における IT バブル崩壊に伴い輸出が減少したことなどが影響して景気が後退した 2001 年度には大きく下落したものの、それ以降は安定的伸びを維持してきた。他方、それ以外の地方は 2007 年度には上昇したものの、不安定感を拭えない状況にある（[第2図] 参照）。

【第1図】 GRP の相対的伸び率



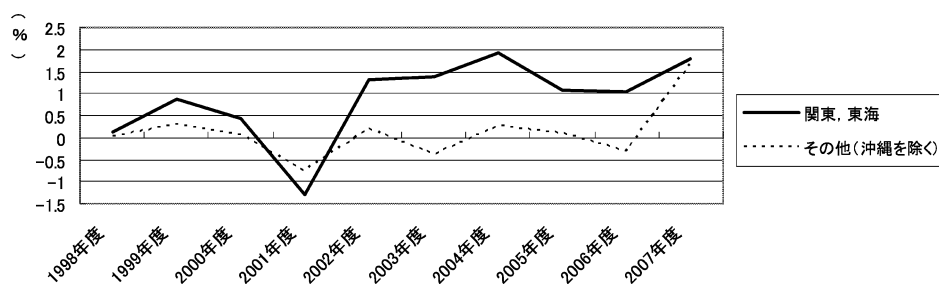
（注）各地方の GRP の伸び率から全国のそれ（GDP の伸び率）を減じて算出。

（出所）内閣府経済社会総合研究所国民経済計算部（2010）のデータをもとに筆者作成。

¹ 本稿では、以下のような地方分類を採用している。「北海道」「東北（青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県）」「関東（茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県）」「東海（岐阜県、静岡県、愛知県、三重県）」「北信越（新潟県、富山県、石川県、福井県、山梨県、長野県）」「近畿（滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県）」「中四国（鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県、徳島県、香川県、愛媛県、高知県）」「九州（福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県）」「沖縄」。

「地方」や「地域」という語の概念は、きわめて曖昧である。たとえば、前者を行政単位とし、後者を文化、習慣、価値観などを共有する一帯を表す単位とする見方がある。本稿では厳密な区別を設けず、これらふたつの語を「行政境界内の区域」「都市」との対概念および「社会・経済活動を通じた結びつきによって形成される（資源の）塊」を意味する広義な語として用いているが、「資源間の結びつきや、それによって形成される空間」という含みを持たせる場合には、「地域」という語を用いることにする。地域という概念については、富樫（2007, pp.14-15）が詳細に論じている。

〔第2図〕 家計最終消費支出の伸び率



(注) 近年、物価が大きく上昇している「食料」「光熱・水道」への消費ウェイトが高く、逆に大きな物価下落がみられる「教養・娯楽」「交通・通信」へのそれが低いといった消費の地域特性が強い沖縄については、ここでは除外した²。

(出所) 内閣府経済社会総合研究所国民経済計算部 (2010) のデータをもとに筆者作成。

消費の冷え込みの大きな要因として、雇用状況の悪化がしばしば指摘されている。これにかんする定量的分析を試みる場合、有効求人倍率に注目することがセオリーのように思われる。しかし、厚生労働省が公表しているそれは、各都道府県のハローワークが受け付けた求人数をもとにした「受理地別有効求人倍率」であり、県外からの求人も含んだ値となっていること、および実際の就業場所が県内であっても、県外ハローワークに提出された求人については除外した値となっていることなどから、ここから県内の雇用情勢、およびそれと消費不況とのつながりを読もうとしても、正確さを欠くことになる。また、雇用状況は媒介変数でしかなく、これを悪化させている要因こそが、本来注目されるべきである。そのひとつが、雇用吸収力が大きいモノづくり産業の地方離れである。

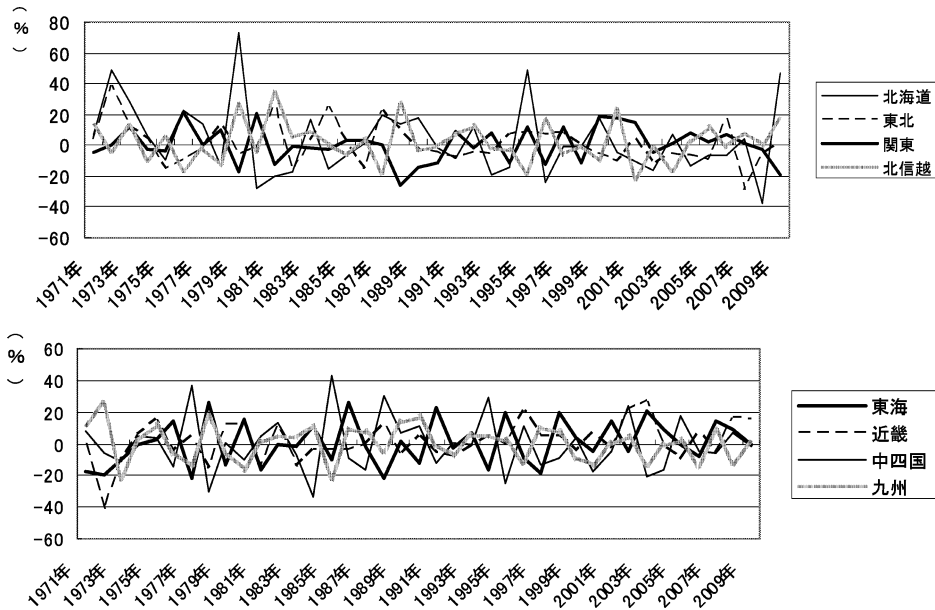
そこで各地方の工場立地状況を相対的に評価するために、それぞれの立地件数増減率と全国のそれとの差を示す〔第3図〕をみてみよう。これによれば、高度成長期においては北海道・東北地方が、続く1973～91年までの安定成長期においては北海道・中国・四国地方が、生産拠点地域としての存在感を大きく高めていたことがわかる。そしてバブル崩壊以降、別言すれば冷戦終結後のグローバル経済化期(1991～2008年)では³、関東・東海・近畿地方への製造拠点回帰が進んだことがわかる。

財政状況が逼迫する中、公共事業が主な牽引役となってきた地方は、厳しい立場に立たされており、経済の再生を目指すにつき、企業都市化を進める政策、すなわちモノづくり拠点としての「惹力」向上策の立案・実施が喫緊の課題となっている。

² こうした消費特性については、日本銀行那覇支店 (2009)。

³ 米ソ両国によって「START I (Strategic Arms Reduction Treaty I: 第一次戦略兵器削減条約)」への調印が行われたのが1991年7月であり、これをもって名実共に冷戦が終結した。これによって国際経済のボーダレス化が促されたことは間違いないが、この翌年の初め(1～2月)に、鄧小平のいわゆる南巡講和によって「経済改革」「対外開放」路線がより鮮明に示され、中国の経済システムが市場経済の色を濃くしてきたことも大きな影響をもたらした。

[第3図] 工場立地件数の相対的伸び率



(注) 各地方の工場立地件数の伸び率から全国の工場立地総数のそれを減じて算出。他の地域と比して、製造業が経済に占める割合が著しく小さいといった産業構造の特殊性が認められる沖縄については、ここでは除外した。

(出所) 経済産業省経済産業政策局 (1980-2010) のデータをもとに筆者作成。

2. 新しい産業発展モデルを求めて

これまで「過剰労働力の吸収」「人口流出の防止」「所得の増大」といった地域経済が抱える諸課題の解決策として、域外からの企業誘致が盛んに行われてきた。これに対して異議を唱えるのが、地域資源をベースとして、持続的な地域発展を目指してゆくことの重要性を論じる「内発的発展論 (endogenous development theory)」である⁴。昭和 30~40 年代に大手電機関連企業などの地方移転、50 年代後半以降にテクノポリス構想下での企業誘致が盛んに行われたわけだが、同論の提唱者は、その結果形成された分工場経済 (branch-plant economics) がもたらした下記のような問題の大きさから、域外企業に運命を委ねる「外発型発展 (exogenous development)⁵」を否定する⁶。

⁴ 松宮 (2001, p.48) は、内発性の条件として、①地域内資源などの「資源ベース」の内発性、②住民の主体性・主導性といった「発展のプロセス」の面からとらえた内発性のふたつを挙げている。

⁵ 「内発的発展」という語とは異なり、この対概念の語にかんしては、一定のコンセンサスがないように思われる。たとえば宮本 (1980, 1989) は「外来的発展」、保母 (1990) と中村 (1990) は「外來型開発 (外部依存型開発)」、日本立地センター (1990) は「外発的発展」をそれぞれ用いている。これらの他にも「外因的発展」という語なども散見される。

ところで「～的」とは、「主に物や人を表す名詞に付いて、それそのものではないが、それに似た性質をもっていることを表す」接尾辞である (三省堂『大辞林 (第3版)』p.1719)。したがって、すでに市民権を得ている「内発的発展」は混乱を避けるためにそのまま用いるが、問題とされるのはそれぞれの「理念型 (イズム)」であるから、対概念については「外発型発展」という語を用いることにした。

- (1) 行政が中心となって有望な企業を域外から誘致し、生産活動をサポートしても、利益が本社に置かれる域外に流出し、地域経済の拡大再生産にまわりにくい
- (2) 域外企業は現地アクターとの関係が脆弱であることや、当該地に対する思い入れが弱いことから、地域社会に対する責任意識が低い。コストダウンを優先するケースが多く、経営環境に変化が生じると、日和見主義的な行動に出る可能性が高い（いわゆる「落下傘型」進出）
- (3) 進出の際に関連会社を引き連れて来るために、地元産業・企業が与えられる恩恵が限定的となりやすい
- (4) R&D部門やマーケティング部門などを有していないために、地元の有能な人材に活躍の場を提供できない

上記のように、外様企業が「中核企業⁷⁾」となる外発型発展モデルは、現地との紐帯強度という点で安定感に欠ける選択肢であるとされている。「世界で展開されるグループ工場のひとつ」として域内の分工場が位置づけられる場合、浮動性はさらに高まることを考えれば、世界を視野に入れた合理的立地先の選定を行う多国籍企業（Multinational Corporation：以下、MNCと略記）が中核企業となる場合、不安定性はさらに増すことになる⁸⁾と諸氏は指摘してきた。

オイルショックにより資材・部品の不足・価格高騰が進み、その結果求められたコストダウンを実現する立地先として注目された日本の諸地方は、前述の通りその魅力を低下させている。これは、アジアの新興国・地域が生産拠点としての適性を高めていることに大きく影響を受けた結果である。消費の低迷からくる低価格競争の熾烈化により、国内諸地域は国内市場への供給拠点としての合理性を失いつつある。他方、現地需要量の大幅な伸びにより、海外市場向け供給（輸出）拠点としても、非合理的となりつつある。域内への大きな経済波及効果を期待させる有力企業であれば、今や国際事業展開を行っていないケースを見出す方が難しい。こうした状況を総合的にみても、外様企業を中核に据えた地域経済の安定化は、難度を増している。

⁶⁾ 地域経済振興モデルは、さまざまな分類が可能であり、「Who (主体)」「How (方法)」による分類のほかにも、「What (内容)」による分類もみられる。たとえば猪口 (2009) は、①産業誘致モデル、②社会協調モデル (異なるセクター間の協調による地域振興)、③新基軸モデル (特定の先端分野に的を絞り、R&Dをテコに地域を活性化)、④大学起爆剤モデル (人づくりを出発点に、学生となる若者層の流入をテコにした地域社会の活力の創造) の4つに分類している。経済産業省 (2010, p. 287) は、①国際競争力拠点化モデル (国際的に高い潜在競争力を有する成長産業への重心移動。アジアなど海外の活力を取り込むことのできる世界最先端のR&D拠点の形成)、②地域産業集積高度化モデル (地域の強みとつながり力を活かした地域発新事業の創出)、③新地域基幹産業育成モデル (域外所得を獲得できる新基幹産業の育成)、④観光交流発展モデル (地域の特色・資源を活かした観光交流産業の育成)、⑤地域生活課題解決モデル (地域のつながり力を強化し、地域が抱える生活課題への対応) の5分類を採用している。しかし、それぞれは必ずしも独立したものではなく、互いに重なり合っているものといえる。

⁷⁾ 本稿では、「所有する高い技術力をもとに事業活動を展開する過程において、需要創出面や情報交流面で周辺に関連するアクターをつぎつぎと巻き込んでゆく強い影響力を持った企業 (群)」を「中核企業」と呼んでいる。「基軸企業」、あるいは国内の関連産業に大きな育成的影響を与える産業を「母胎産業」と呼ぶ大塚 (1967, p.122) の表現に倣えば「母胎企業」と別言することもできる。

⁸⁾ たとえば富士 (1985, pp.13-14, 16)；藤田 (1987, pp.9-10)。

とはいえ、雇用増大という課題解決への効果、およびその実現性という点から考えても、外様企業を中核企業とした復興シナリオを、地方都市は容易に捨てることはできない。そこで、外様MNCの誘致による効果を持続的なものとするための戦略的計画案を描く必要性が出てくる。

前述の『新成長戦略』では、2020年までの目標として、「地域資源を最大限活用した地域力の向上」を掲げている。そこでは、自然資源、伝統、文化、芸術など、各地域が有する資源を活かした事業が地域経済の牽引役として想定されている。過去の地域産業政策の失敗、国際競争の現状を鑑み、これからの産業構造ビジョンを構築するうえでは、「地域の主体性の所有」と「模倣困難性の高い地域資源の利用」をポイントとして考えるべきことが、ここから得られる含意である。

そうだとすれば、この発展モデルと外様MNC中心の発展モデルとが、結びつく可能性はないものだろうか。

3. 研究課題・接近方法の設定

外発型発展への批判論は、企業内部に蓄積している経営資産を移転し、その効率的利用を目指すという企業の行動パターンを想定（前提と）していると思われる。そこでは事業活動において重要性を持つのはあくまで企業特種的な経営資産であり、地域資産の特殊性はコストに直接的な影響を与えるもの以外、重視されてはいない⁹。つまり、外様企業によって地域間の「同質化」がもたらされるという最終局面が、内発的発展論では描かれているのである。

内発的発展論者は地域主導による「異質化」を提唱するわけだが、それを促す役割が外様企業にはあるという、一見矛盾するような見解を示している。たとえば宮本（1989, p.294）は、「地域の企業・組合などの団体や個人が自発的な学習により計画を立て、自主的な技術開発をもとにして、地域資源を合理的に利用し、その文化に根差した経済発展をしながら、地方自治体の手で住民福祉を向上させてゆく」内発的発展を理想とする一方、「地域の自主的な努力と決定の上であれば、外来の資本や技術を補完的に導入することを否定するものではない」と説明している¹⁰。地域を「定住者と漂泊者と一時漂泊者とが、相互作用することによって、新しい共通の紐帯を創り出す可能性を持った場所」と定義する鶴見も、こうした見地に立っている。文

⁹ 大都市圏の工場が地方移転するときの基本的要因として、鶴飼（1994, p.101）は、「地域間における賃金・潜在労働力の格差」「地価と拡大可能な敷地面積の格差」「国際的競争力を反映した産業構造の変化（これらをその都度促進する要因は、景気循環における急激な局面変化、為替レート、国際収支などの国際的経済関係の変化、交通網・通信網の発達など）」などを挙げている。とはいえ、流入企業の賃金は本社で採用している水準を念頭に置きながら設定され、進出先地の水準と比べると高く設定されるケースが少なくない。これによって生じる地域労働市場の流動化は、地場企業の雇用を不安定化させ、賃金を上げざるを得ない状況を作り出す。その結果、域外移転を決意する地場企業が出てくることになる（一言、1994, pp.185-186）。

¹⁰ 前述の通り、「～的」が「～に似た性質をもっている」ことを表す接尾辞であることからすれば、外部から技術や資本を導入することを認めたとしても、「内発的発展」という概念は矛盾したものとはいえない。

化や伝統、自然環境などに適合する形で、外来の知識・技術・制度などから学びつつ、発展経路を自律的に創出することを「内発的発展」と呼んでいるのである¹¹。

内発的発展と外発型発展を補完的關係に位置づけ、「外発型発展を内発的発展にいかにか調和させてゆくか¹²」は大きな課題といえるわけだが、外発型産業政策の採用の意義は、内発的産業政策への転換の「必要性を認識させてくれること」だけではなく、「チャンスを与えてくれること」にあると考えられる。そして、そのチャンスの素となっているのは、内発的発展論者が述べているような外発型発展モデルの良点というよりはむしろ、不安定性という難点であるのではなからうか。風向きひとつで地域から離れてゆくMNCのフットルースさがもたらす持続的発展の危機こそが、MNCの地域固着性を高めるための特徴づくりに、地域が取り組んでゆくことを促す。そして、こうした地域特殊性の創造は、中核企業への従属性を次第に弱め、内発的発展への途を辿ることに繋がりうるのではなからうか¹³。外発型産業政策によってもたらされるものが、あくまで「自律的発展へのチャンス」でしかないことからすれば、「それを活かし、上記のようなシナリオを実現するための政策定石」を究明することが、課題解決のうえで欠かせない作業となるだろう。

モノづくり産業を中心とした地域の発展政策は、域外から進出してきた分工場に支えられてきたが、事業活動の多国籍化を進展させる諸変数の変化に伴い、近年ではそうした地域発展モデルの有効性が薄れてきている面は否めない。生産拠点の座を新興諸国・地域にとって代わられつつある昨今、産業空洞化(deindustrialization/hollowing out)を食い止められるか否かは、「同質化」される前に「異質化」すること、具体的にいえば、企業群が地域に根差すに足る地域特殊資産を創造するための仕組みづくりとその実践の成否にかかっている。この一連の流れは、MNCによって大きな契機がもたらされる内発的発展政策への転換過程であるといえる。この仮説で描いた外生ショックへの反発エネルギーがもたらす発展経路のモデル化・可能性を左右する要諦の究明が、本研究の全体的課題である。

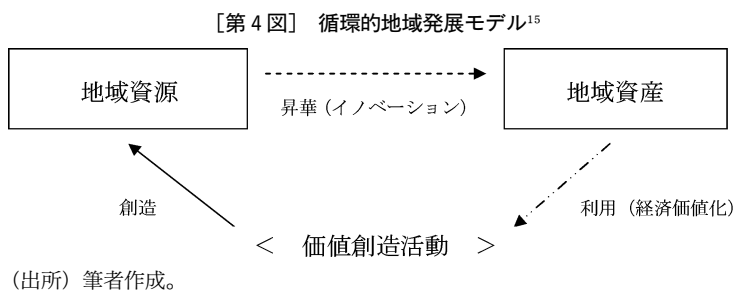
¹¹ 鶴見 (1989) p.49 ; (1996) pp.6-9, 25-26.

¹² 中村 (2000) p.159.

¹³ 地域振興策の“Who” “How” からの分類法は一様ではない。たとえば清成 (1986, p.96) は、①外部依存の地域振興策(国の財政や工場誘致などに依存するケース)、②内発的な地域振興策(地域の産業を強化してゆくケース)、③中間的振興策(自らの意思で財政資金を活用したり、誘致企業を選択したりするケース)、保母 (1986, p.269) は、①地域にある既存産業を時代のニーズに合わせて再設計し、振興する、②既存産業では不足する分野や経済力を補うために新しい産業を地域の力で創造・育成する、③域外から企業を誘致する、という分類法をそれぞれ採っている。

実際の政策立案の際に、地域の産業振興は域内企業と域外企業のいずれを主体とすべきかは、重要な関心事となる。テクノポリス第I期計画で企業誘致に重点が置かれ、「地域経済の自律化」が思うように進まなかったという反省がある中、通産省(現・経済産業省)から研究委託を受け、工業立地適正化調査を実施した日本立地センター(1990, pp.120-121)は、「地場企業の技術高度化」に重心を置くべきであるが、「外部からの先端技術産業の導入」との二本柱でゆくことが不可欠としている。われわれが目指すのは、このような両者を並列に結びつける「静的折衷論」ではなく、外発型発展と内発的発展の時間的連続性や、前者から後者への架橋・転換の仕組みを描く「動的折衷論」の検証である。

それではどのような資源を基礎として、地域は周辺国・地域との持続的差別化を図ってゆくべきだろうか。「真の産業空洞化」とは、イノベーションを他国・地域に先行されたときに生じるとの指摘がしばしばみられる。また上で述べたように、地域が直面している最大の課題は、雇用の改善、すなわちミクロレベルでの豊かさの実現である。ヒトが豊かな生活を営むためには、いうまでもなく労働に従事し、その対価として賃金を得ることが必要である。多くのヒトがこれを実現するには、彼（女）ら自身が地域優位性の源泉となること、すなわち、低廉さが問われる単なる投入資源（人手）ではなく、経済・社会環境が求める「人財」となること、並びに彼（女）らに体化される地域特殊的技術の向上と、活躍の場となる地場企業の層厚化が求められる。[第3図]に表れていた関東・東海圏における工場立地の増加現象は、その証左であろう¹⁴。地域経済の再生の成否は、「地域特殊的な知的資源」「これらを効果的に利用して、国内事業拠点のポジション変化に応じた知的資産を創造する仕組み」、そして「それらが実際に価値創造活動に用いられるための仕組み」にかかっている（[第4図]参照）。



¹⁴ 大都市での拠点数増加は、長引くデフレや円高も大きく影響している。これらの危機を乗り切るために、大都市周辺に集約して物流コストの節約を目指すリストラクチャリングを進める企業が増えている（『北海道新聞』2010年11月30日付、朝刊、第10面）。またこの集中化は、もともと大都市に拠点を構える企業の回帰だけではなく、地方企業の大都市への移転によっても大きいようだ。鋸屋（2006、pp.18-21）は、「有能な人材の確保」「企業間連携・ネットワークの構築・強化」「産学連携の構築・強化」を目的（高度かつ高付加価値な事業展開の推進を目指す）として、地方に本社を置く企業が関東圏に新しい事業所を設置しようとするケースが増えていることを指摘している。

¹⁵ 「資源」と「資産」の定義づけは、千差万別である。たとえば亀倉（2003、p.65）は、組織目標を追及する過程で、組織が利用しうるあらゆる有形・無形のことを「資産」、個人が物事をなす力、および組織が物事をなすくり返し可能な行為パターンを「（個人・組織）能力」とし、これらの包括概念として「資源」を位置づけている。

本稿では、諸活動に広く用いられる有限のものを「資源」と呼び、具体的な営利活動に用いられて価値を生み出すことが問われる（期待される）もので、その価値が時によって変化するものを「資産」と呼ぶ。そして資源を時代・経済・社会環境に合ったものとするを「資産化」と呼ぶ。地域特殊的な資産（地域資産）は、企業の経営資源となり、具体的な価値創造活動に使われてはじめて意味を持つ。よって、地域資産化は経営資源として利用されることが前提とされなければならない。

Drucker（1985、邦訳、p.47）は、「資源に対し、富を創造する新しい能力を付与するもの」をイノベーションと定義した。これにしたがえば、地域資源から地域資産への昇華は、イノベーションと呼ぶことができる。さらに Drucker（1993、邦訳、pp.126-127）は、顧客の創造という目的の下、

そこで本稿の第1の小課題として、地域特殊的な知的資産を創造し、価値創造活動で用いられるようになるうえで「重要な役割を果たすアクターは誰か」「それにはいかなる役割や能力が求められるのか」に関心を置きながら、事例考察を行う。つぎに、創造された地域特殊的な知的資産を用いて自律的發展を目指すとするれば、どのような戦術パターンが考えられるかについて検討する。これが第2の小課題である。そして最後に本研究の結果をふまえ、関連する既存理論に対するインプリケーションをまとめる。これは本研究の学問的位置づけを明らかとするだけではなく、包括的な地域産業政策理論の構築を目指すうえで、重要な作業であろう。

実証分析のサンプルとして、「海外市場への偏重化¹⁶」「国内外市場における製品の重複化」「海外生産へのスイッチ傾向」が近年とくに顕著となっている自動車産業をリーディング産業とし、経済発展を目指す北部九州地方と東北地方のケースを取り上げる。自動車については、技術的国際競争力の高さや、輸送コストをはじめとした貿易障壁の高さから、国内生産拠点の地位は安泰とみられてきたところがあるが、後述するように、その神話は揺らぎ始めている。自動車は2～3万点（5,000種類）の部品から構成されており¹⁷、サプライヤーへの外注率がおおよそ70%と高いこと、並びに部品のライフサイクルが比較的長く、取引関係が安定的であることから、地域経済への大きな波及効果が見込まれる産業と評価されてきた¹⁸。そうした特長があるがゆえ、地域経済の屋台骨となることを期待して、北部九州と東北の両地方は自動車産業を誘致したわけだが（[第1表]参照）、周辺国・地域でのグループ内完成車工場の操業が活発化する中で、新たな政策の立案・実行が、もはや待ったなしの状況にある。

経済産業省（2010）が説くように、2000～07年のGDPの増分13兆円に対する自動車産業の貢献は6兆円とあまりに大きいことから、他の産業の振興策を検討する必要もある¹⁹。しかし、

「市場において資源（とりわけ知識）を経済価値に転換するプロセス」が事業であると論じている。見方を変えれば、地域資産は企業の事業活動（価値創造活動）の中で利用されることで、経済価値化されるわけである。

「気体の凝縮や液体の沸騰、また液体中から結晶が生成する時などに、その液滴・気泡・微結晶を作り出す最初のきっかけとなるもの」は「核」と呼ばれている（三省堂『大辞林（第3版）』p.438）。これを鑑みて、拙稿（2010, p.178）では、企業の経営資源となりうる地域資産を「経営資源核」と呼んだわけだが、これはここでいう地域資産の同義語と位置づけることができる。

¹⁶ 自動車産業における国内生産拠点の数的維持の必要性の低下は、車種の削減、混流生産ラインの登場などによるところも大きい。

¹⁷ 完成車を構成する部品点数は、カウントの仕方で異なってくる。たとえば、構成部品（ユニット/ASSY）でカウントすると約2,000～3,000となる（日本政策投資銀行東北支店, 2005, pp.32, 35）。

¹⁸ 自動車部品のサイクルは、ボデー部品で4～6年、エンジン部品で10年程度といわれている（日本政策投資銀行東北支店, 2005, p.31）。

¹⁹ 経済産業省（2010）pp.14, 38。自動車依存という体質の改善は、リーディング産業のシフトというマクロレベルの課題であるだけでなく、これまで自動車関連の事業を展開してきた企業の異業種進出（多角化）というミクロレベルの課題でもある。完成車の生産台数の減少に加え、今後需要が高まるであろう電気自動車（以下、EVと略記）の部品点数の少なさは、サプライヤーの仕事を減らすことに繋がる（『日本経済新聞』2010年3月20日付、朝刊、第13面など）。林（2010, pp.18-19）によれば、EVの部品点数は約19,000点（ガソリン車の部品で不要となるものが37%、EV用部品として新たに必要となるものが100点であることから、 $30,000 \times (1 - 0.37) + 100 = 19,000$ ）であるという。

[第1表] 北部九州（関門）・東北地方の完成車生産

企業名	工場名（所在地名）	操業開始	現在の生産能力（万台）
日産	九州工場（福岡県京都郡苅田町）	1975年4月	53
トヨタ自動車九州	宮田工場（福岡県若宮市）	1992年12月	43
ダイハツ九州	中津工場（大分県中津市）	2004年12月	46
日産車体九州	九州工場（福岡県京都郡苅田町）	2009年12月	12
（マツダ）	（防府工場（山口県防府市））	（1982年9月）	（40）
九州（関門）地方合計			154（194）

関東自動車工業	岩手工場（岩手県胆沢郡金ヶ崎町）	1993年9月	36
セントラル自動車	宮城工場（宮城県黒川郡大衡村）	2011年1月	12
東北地方合計			48

（出所）各種報道をもとに筆者作成。

その裾野の広さやQCD（品質，コスト，納期）の厳しさが，他産業の発展に大きな正の効果をもたらす点は軽視できない。また，「自動車の逆輸入が成り立つなら，もはや日本でしかつくりえないものは数少ない²⁰」との指摘を鑑みるに，自動車産業を中心した地域生き残り策は，多くの地域の産業政策に大きなヒントを与えるものでもあり，研究題材としてきわめて有意義であると思われる。

企業の国際事業展開と立地先の経済発展にかんする研究については，無数の蓄積がある。しかしその立地先とは，海外，とりわけ開発途上にある国・地域がほとんどであったといつてよい。また，企業の国際事業展開が国内地域の経済発展へ与える影響が検討されるにせよ，前述のように負の側面にばかりスポットが当てられてきた。こうした点から，本研究は国際経済・経営論や地域経済論に新たな研究領域・視野を提供するものと思われる。

II. 完成車生産にみられる海外への重心シフト

1. 再活性化する国内生産活動

1970年代に入り，日本企業は事業の多国籍化を本格化させた。これ以降も開発途上国の積極的な外資優遇策の享受，貿易不均衡問題の軽減，円高リスクの回避，貿易不均衡問題の軽減などを求め，事業活動のボーダレス化を一層進めてきた。

しかしながら，2003年ごろから海外へ進出した製造企業（工場）が日本国内で再操業する，あるいは海外工場の操業を継続しながらも，日本国内にも工場を新・増設する「国内回帰」現

²⁰ この日本経済新聞（2010年8月13日付，朝刊，第1面）の見解の意は，記事から読み取ることができない。しかし，完成車は輸送コストの大きさや品質重視という特性から，国内生産の選択が合理的と判断される製品の代表格であるといえる。

[第2表] 生産活動の国内回帰を促した諸要因

- | |
|---|
| <p>①大胆なリストラの実施により、設備過剰、雇用過剰、負債の問題が一段落ついた</p> <p>②海外生産で直面する諸問題の回避
 …新感染症 (SARS) の流行、反日デモ、海外の不安定なインフラ状況 (中国での電力不足問題など)、法制度の未整備・突然の変更、賃金の高騰</p> <p>③高付加価値技術のブラックボックス化による漏出の防止</p> <p>④生産と開発の緊密化・一体化により、つくりやすい製品づくり (ひいては品質の向上やコストの低減) や工程改善を目指す</p> <p>⑤需要の予測困難化・多様化、製品の短命化への対応
 i) 短納期への対応 (チャンス・ロスの低減) の必要性
 ii) 多品種少量生産・カスタムメイドに対応する生産方式の国内における確立 (セル生産、多品種混流生産など生産システムの高度化)</p> <p>⑥生産ラインの自動化の進展 (総コストに占める人件費のシェア低下)</p> <p>⑦国内での人材確保を目指した拠点の地域分散化 (2007年問題への対応など)</p> |
|---|

(出所) 筆者作成。

象がみられた。これは地方自治体が経済の起爆剤として積極的誘致に出たという事情も背景としているが、大規模な事業再構築が一巡し、製品の国際競争力を向上・安定化させてゆくための「攻めの経営」へ転換しようとする企業のチャレンジの結果であったと概括できる。

自動車メーカーにとっては世界需要の増加への対応策として、国内生産能力の増強が必要不可欠となった。東北地方ではセントラル自動車が2011年、北部九州地方ではダイハツ車体(現・ダイハツ九州)が2004年、日産車体が2009年にそれぞれ新規に操業をスタートさせる計画が立てられた([第1表]参照)²¹。既存工場での設備増強も進められ、2005年にトヨタ自動車九州(以下、「トヨタ九州」と略記)が43万台体制、2006年に関東自動車工業岩手工場(以下、「関自工岩手」と略記)が30万台体制を整えた。

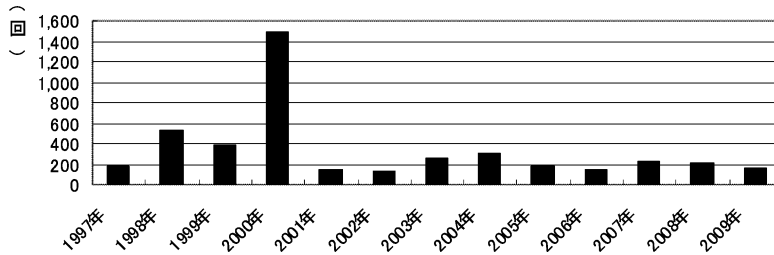
これらの例から、国内生産能力の増強は本社から遠く離れた地域で図られたことがわかる。生産活動にもっとも重要な土地やヒトの確保が、関東圏や中京圏などでは困難となったことが、その大きな理由であった²²。これに加え、災害リスクの分散が生産拠点の広域化を必然とさせた。分業化・在庫の最少化が高次元で実践され、取引の効率化が目指される結果、関係企業を含めた生産拠点の一定地域内集中が進んでいることが、災害に脆弱な産業体質を形成することとなり、リスクヘッジのための地方分散の必要性を高めた²³。日本列島は、新期造山帯に属し、かつ降水量も多いことから、「災害列島」と呼ばれるほど、自然災害が頻発する。とくに地震による大規模災害の発生は予断を許さない状況にあること([第5図]参照)、東海・南関東地方

²¹ 世界需要の増加への対応策として、マツダは2001年9月以降閉鎖してきた宇品第二工場の操業を2004年5月に再開させた。

²² 詳細については、拙稿(2010)。

²³ 完成車工場が直接的に災害に見舞われるケースだけでなく、ジャスト・イン・タイムによる部品納入が行われている関係上、サプライヤーが被災したケースでもライン・ストップに追い込まれることになる。

[第5図] 地震発生回数（震度3以上）



(出所) 気象庁 (2006-2010) のデータをもとに筆者作成。

では大地震発生の切迫性が高いといわれていることから²⁴、生産拠点の広域分散が求められたのである。

2. 世界最適生産の追求

日本の完成車メーカーの生産活動状況には、どのような特徴を見いだすことができるだろうか。[第6図]は1985年以降の国・地域別にみた生産台数の推移を示している。国内生産については、バブル崩壊時期を境に上昇から下降へとトレンドが一変したものの、2001年の978万台を底に反転し、2007年までは緩やかではあるが上昇カーブを描いた。これは、国内市場の縮小分を相殺するに余りある海外需要の旺盛さによるものであった（[第7図]参照）。総務省の調査によれば、2009年時点の1世帯当たりの自動車保有台数は、調査開始以来はじめて減少したという。これは国内景気の急激な減速による雇用不安・所得減、少子高齢化によるところが大きい。[第8図]にも現れているように、若者の消費の多様化によるクルマ離れも無視でき

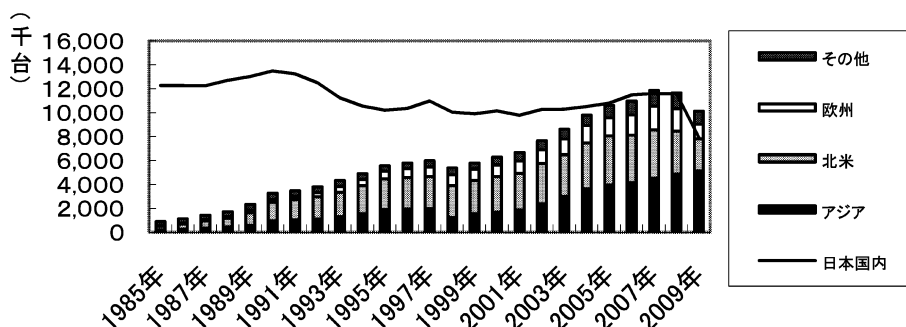
	自然災害名	結果
1995年1月	阪神大震災	被災した住友電気工業伊丹製作所（兵庫県伊丹市）からのブレーキ部品の供給が止まったことなどにより、トヨタは車両工場を操業停止
2004年10月	新潟中越地震	被災した日本精機からのメーター機器の供給が止まったことにより、ホンダは3工場を操業停止
2005年8月	台風11号	台風の接近に伴い、トヨタは愛知県内の12の工場を操業停止
2005年9月	台風14号	暴風の影響により、マツダ防府工場、トヨタ九州、日産九州が操業停止
2005年12月	大雪	大雪による交通状況の悪化を受け、トヨタは愛知県内の12の工場のほか、関自工岩手やトヨタ九州なども含め、すべての生産ラインを停止
2007年7月	中越沖地震	被災したりケン柏崎事業所（新潟県柏崎市）からのエンジン関連のピストンリングと変速機部品のシールリングの供給が止まったことにより、多くの完成車工場が操業停止
2009年10月	台風18号	台風の上陸に備え、トヨタ、ホンダ、スズキ、ダイハツ、三菱自工など多くの完成車メーカーの工場が操業停止

(追記) 自然災害ではないが、1997年2月に発生したアイシン精機刈谷工場の火災によるブレーキ関連部品の供給停止に伴い、トヨタも生産を停止せざるを得なくなった。

(出所) 各種報道をもとに筆者作成。

²⁴ 2001年1月には中央防災会議において、内閣総理大臣からの指示の下、東海地震にかんする専門調査会が設置された。

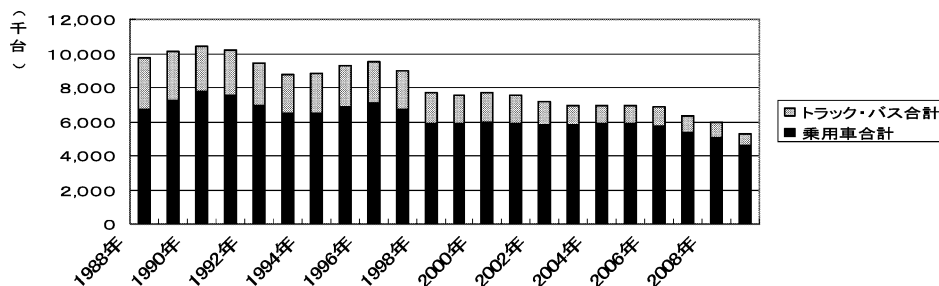
〔第6図〕 日本の完成車メーカーの国・地域別生産台数²⁵



(注) 海外生産については、原則として日本ブランド車のみを対象。2007年から集計方法が変更されている。

(出所) 日刊自動車新聞社・日本自動車会議所(2005)、日本自動車工業会(2010)のデータをもとに筆者作成。

〔第7図〕 日本市場における自動車販売台数の推移



(出所) 日刊自動車新聞社・日本自動車会議所(2000)、日本自動車工業会(2010)のデータをもとに筆者作成。

ない。国内市場はこれら諸因を背景に縮小方向に向かっており、国内完成車生産は海外市場頼りの性格を一層強めている²⁶。

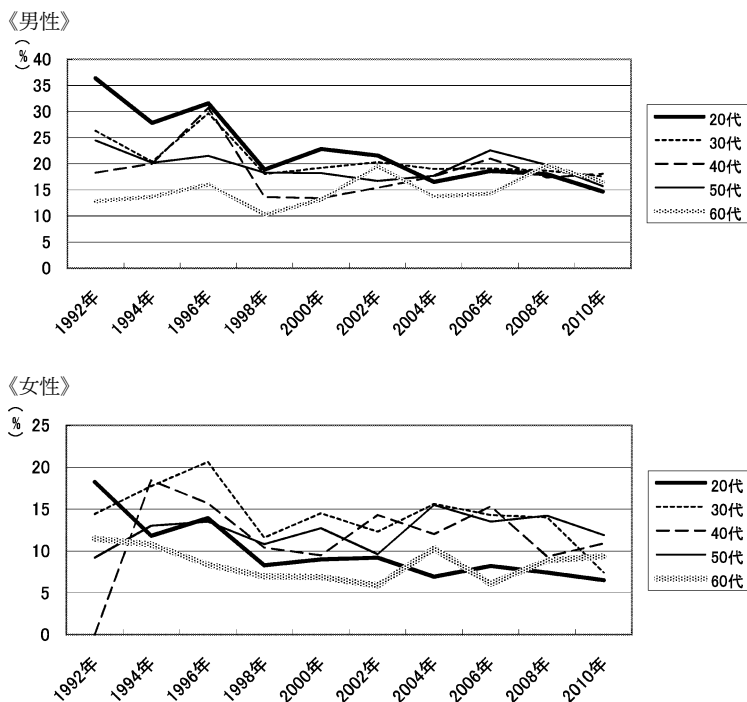
米国はこれまで新車販売台数ナンバーワンに君臨してきたが、2009年に中国がはじめて世界一の座についた²⁷。注目に値するのは、中国市場だけではない。これを含めた BRICs 4カ国合

²⁵ 日本自動車工業会の発表では、海外生産台数が国内生産台数をはじめて上回ったのは、大手5社合計では2004年、大手8社合計では2007年となっている(『日本経済新聞』2005年1月27日付、朝刊、第13面；2008年1月29日付、朝刊、第9面)。

²⁶ 2009年の国内新車総販売台数(乗用車、トラック、バスの合計)は4,609,256万台で、ピークだった1990年の7,777,493台のおよそ6割にとどまった(日本自動車工業会(2010)のデータによる)。不況期には金利の上昇、審査基準の厳格化から、ローン販売が中心となる高価格商品がとくに大きな打撃を受けるといわれている。自動車販売の不振は、こうした時代背景で説明できる部分も小さくはないが、「価値観の多様化」「クルマは高い(維持費を含めて)」「若者には必需品ではない」「エコへの関心」「生活不安」「メーカーの対応の遅れ」「安易な市場・商品戦略」などによるところも大きい(小宮, 2009, p.130)。

²⁷ 『日本経済新聞』2010年1月12日付、朝刊、第7面。

[第8図] 自動車にお金をかけている人の割合（首都圏・阪神圏）



(出所) 博報堂生活総合研究所 (1990-2010) のデータをもとに筆者作成。

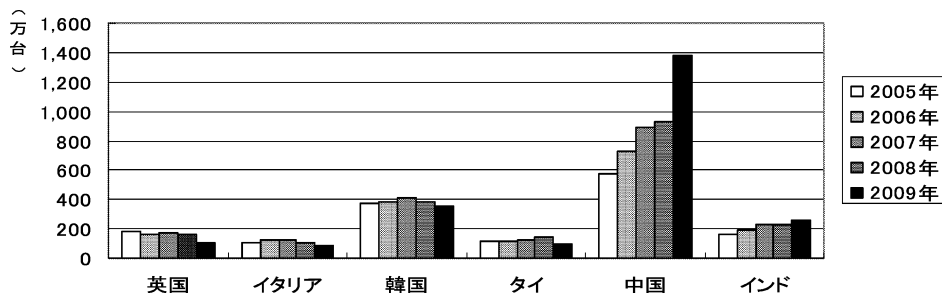
計でも新車販売台数の伸びは目覚ましく、2009年上期で931万台と日米の合計値(669万台)をはじめて上回った²⁸。前年同期比49%減というロシア市場の落ち込みが目につくものの、モスクワは年収100万ドル超の富裕層が世界で最も多い都市といわれており、そのポテンシャルは高い。これに加えて東南アジアのエマージング市場の成長も著しい。こうした状況下、世界の企業は新興国での生産に力を入れ始めている。そうした外資の活発な動きもあって、中国は2009年に生産台数でも世界の頂点に立った([第9図]参照)。

日本の各メーカーは、好調な海外市場への供給能力増強を目的に、国内生産拠点を充実させてきたわけだが、極度の海外市場偏重化は、海外供給基地(仕出地/発地)としてのそれらの役割を低下させているようだ²⁹。[第6図]からは、国内外の生産台数の単純な関係しか読みとることができない。そこで[第10図]を用いて、海外需要に対して国内外拠点のいずれで対応してきたのか、その比率の変化をみてみることにしよう。これによれば、1を超えたのが1994年であることがわかる。つまり、この年を境に海外拠点での生産で対応することがメインとなり、この傾向はそれ以降強まっているのである。データの制約上、このトレンドを国・地域別に考察することはできないが、[第6図]と[第11図]を合わせてみると、とくにアジア新興市場では「地産地消」が進んでいることが推察される。

²⁸ 『日本経済新聞』2009年7月23日付、朝刊、第3面。

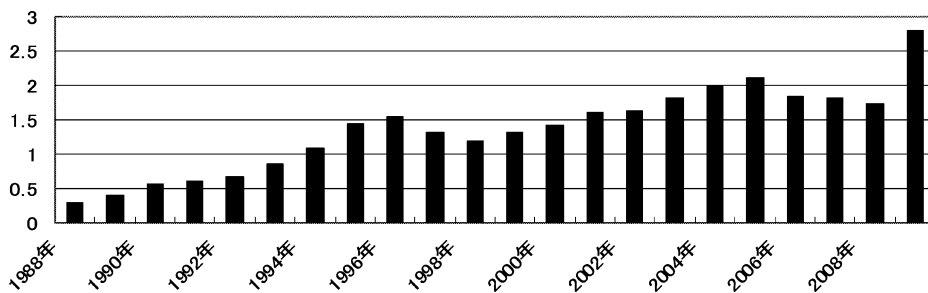
²⁹ このような指摘は、『日本経済新聞』(2010年1月26日付、朝刊、第3面)にもみられる。

[第9図] 諸外国の完成車生産台数



(出所) Fourin (2010) のデータをもとに筆者作成。

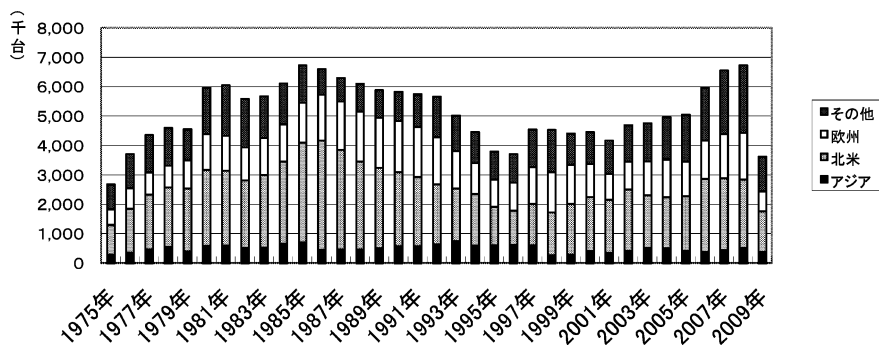
[第10図] 輸出拠点としての意義の変化



(注) (海外現地生産台数-逆輸入台数)を輸出台数で除して算出。

(出所) 日刊自動車新聞社・日本自動車会議所 (1992-2009), 日本自動車工業会 (2010), 日本自動車輸入組合のデータをもとに筆者作成。

[第11図] 仕向地別輸出台数の推移



(出所) 日刊自動車新聞社・日本自動車会議所 (1992-2009), 日本自動車工業会 (2010) のデータをもとに筆者作成。

3. 逆輸入車台数増加の予感

1980年代後半以降、日本市場向け自動車の生産－販売ルートには、新たな変化がみられた。自動車メーカーが海外拠点で生産した完成車を国内市場で販売し始めたのである。当時、日本市場の閉鎖性をめぐり、深刻化していた米国との間の経済摩擦を緩和したい通産省は、自動車メーカー各社に対して「節度ある輸出」、海外現地生産、および輸入拡大を求めた³⁰。このような政府からの要求も大きく作用した一方、メーカー側にとっても完成車を現地生産・逆輸入することで米国との関係を良好にしておくことが戦略上、理に適っているとの計算があったようだ。日本の自動車メーカーによる米国での現地生産は、ホンダ・オブ・アメリカのオハイオ工場でのアコードから始まり(1982年11月)、その後間もない1987年、ホンダは米国市場専用と設定された車種でも、需要があれば日本市場への逆輸入を検討するとの姿勢をいち早く表明し、翌年4月からアコード・クーペを日本市場へ投入した³¹。米国市場をどこよりも重視していたホンダは、米国の貿易収支改善に貢献する策を採り、同国市場での販売を安定化させようとしたのであろう。

このように、完成車の逆輸入は米国との政治的関係によって説明できる部分もあるが、日本国内の経済事情によるところも大きかった。当時の日本はバブル景気に沸き踊っており、高級車ブームが到来していた。一部の人気車種では、納車までに半年以上を要するという状況にあり、この超過需要の発生は、海外生産車への需要を高めるとの見方を生んだ。レクサスやインフィニティなど日系メーカー車の並行輸入販売を行う非正規ディーラーが現れる一方、クルマ好きな若者を中心に国内未発売モデルへの需要が高まっている好機を見逃がさまいと、自動車メーカーも海外専用モデルを国内市場に次々に投入していったのであった([第3表]参照)³²。

バブル崩壊後も、ラインアップの充実や貿易摩擦の緩和、および円高への対応といったそれまで以前と同様の目的の下、逆輸入台数はしばらく伸び続けた([第12図]参照)³³。その後、

³⁰ 日産は1989年9月に「国際協調プログラム」をまとめ、1992年度をメドに全世界での年間販売台数を1988年度比約25%増の350万台とするとともに、輸出の削減(ピーク時の1985年度実績(141万台)比30%減の100万台へ)、現地生産の拡大(1992年度までに1988年度実績の約2倍の100万台へ。さらに1990年代末には海外販売に占める輸出と現地生産の比率を逆転させ1対2とする)、輸入の拡大(1992年度までに約7億4,000万ドルとし、1990年代後半には約15億ドルとする)を目指すことを表明した。輸入拡大策として、1992年からGMからシリンダーブロックを大量調達することなどを計画した日産の動きに自動車各社は追随し、輸入拡大のためのアクションプログラムづくりを一斉に始めた(『日本経済新聞』1989年9月21日付、朝刊、第10面；10月21日付、朝刊、第8面；1990年11月3日付、朝刊、第11面；『日経産業新聞』1989年9月21日付、第19面)。

³¹ これと同時に、1,200cc級大型2輪「ゴールドウィング」の逆輸入もスタートした。円高の進行は、運賃・保険料をかけて日本から調達するよりも現地調達したほうが安く済む部品の数を増加させ、海外生産の経済的合理性を高めた(『日本経済新聞』1987年9月30日付、朝刊、第2面)。

³² 日本製の高級車と違ってFF方式を採用し、広い室内空間を実現した米国製のワゴンやセダンは、大きな支持を受けた。

³³ 円の戦後最高値(対米ドルレート)である79円75銭を記録したのは、1995年4月19日午前9時過ぎのことであった。ここから、為替レートは逆輸入車台数に対して説明力が強い変数であると推察される。

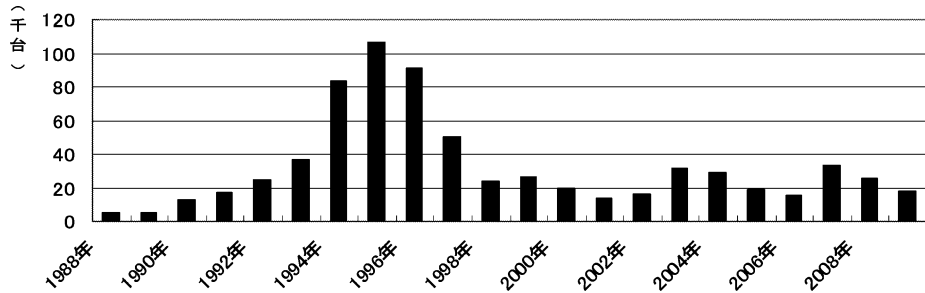
[第3表] 日本の主要逆輸入車

発売開始時期	車名	メーカー名	逆輸入元国名
1987年10月	セリカ・コンバーチブル	トヨタ	米国（国内生産車の改造）
1988年4月	アコード・クーペ	ホンダ	米国
1988年9月	プローブ	マツダ（日本フォード）	米国
1988年8月	マグナ・ステーションワゴン	三菱自工	豪州
1990年2月	エクリプス	三菱自工	米国
1991年4月	アコード・ワゴン	ホンダ	米国
1991年5月	ブルーバード・オーズィー	日産	豪州
1991年10月	プリメーラ（5ドア）	日産	英国
1992年9月	セプター・ワゴン	トヨタ	米国
1992年11月	セプター・セダン	トヨタ	米国
1993年2月	シビック・クーペ	ホンダ	米国
1993年3月	ディアマンテ・ワゴン	三菱自工	豪州
1993年11月	セプター・クーペ	トヨタ	米国
1994年6月	ミストラル	日産	スペイン
1995年5月	アバロン	トヨタ	米国
1996年1月	キャパリエ	トヨタ	米国
1996年8月	サイノス・コンバーチブル	トヨタ	米国（国内生産車の改造）
1996年10月	カリスマ	三菱自工	豪州
1997年2月	プリメーラ UK	日産	英国
1997年6月	ストラダ	三菱自工	タイ
1998年10月	セイバー	ホンダ	米国
1999年6月	ラグレイト	ホンダ	カナダ／米国
2000年4月	プロナード	トヨタ	米国
2002年8月	ヴォルツ	トヨタ	米国
2002年12月	フィット・アリア	ホンダ	タイ
2003年3月	MDX	ホンダ	カナダ
2003年4月	エレメント	ホンダ	米国
2003年10月	アベンシス	トヨタ	英国
2006年9月	トライトン	三菱自工	タイ
2007年5月	デュアリス	日産	英国
2007年7月	マイクラC+C	日産	英国
2008年2月	タウンエース／ライトエース	トヨタ	インドネシア
2008年10月	スブラッシュ	スズキ	ハンガリー
2009年11月	シビック TYPE R EURO	ホンダ	英国
2010年7月	マーチ	日産	タイ

（注）現地提携先企業による ODM 供給車を含む。

（出所）各種報道をもとに筆者作成。

[第12図] 逆輸入車台数の推移



(注) 並行輸入車台数は含んでいない。

(出所) 日本自動車輸入組合のデータをもとに筆者作成。

台数の伸びのトレンドに変化がみられたが、今世紀移行期から、海外から輸入する理由にも大きな変化がみられるようになった。メーカーによる「世界最適生産の追求」の実践として、一部車種を輸入するというケースが目立ってきたのである。2002年末、ホンダはタイで生産したフィット・アリアの輸入販売を開始したが、そこには4ドアセダンへの需要が縮小する日本国内ではなく、拡大傾向にあるアジアで一括して生産するほうが合理的との判断があった³⁴。翌年秋、トヨタは英国からアベンシスを調達し始めたが、やはりこれも同様に国内販売が伸び悩むセダンは、日本で新たに生産を始めるよりも、海外である程度の規模の量産体制を築き、そこから輸入するほうが得策と算盤を弾いた結果であった。三菱自工のトライトンのケースでも、市場の70%を占めるタイを生産拠点とし、ピックアップ・トラックの人気が下火になっている日本市場へは逆輸出で対応することが選択された。

そして2010年7月、日産はタイの子会社・サイアム日産自動車生産したマーチを逆輸入し、販売をスタートさせた³⁵。今回の日産による判断は「国内市場は縮小しており、国内専用モデルから世界戦略車への脱皮が必要であること」「世界で割安な小型車の人気は急上昇していることや円高が進んでいることから、新興国を活用することで価格競争力を高められること」という点から下されたものであった³⁶。このマーチの逆輸入は、前例と同様に品揃えの一環として行われたものではなく、主力車生産の脱国境化が試みられた初めてのケースであることに注目しな

³⁴ 『日経産業新聞』2002年12月18日付、第19面。

³⁵ 2010年5月、マーチ(海外名“Micra”)の生産がインド(Renault Nissan Automotive India Private Limited)でも開始された。同工場は、欧州・中東・アフリカなどへの輸出も担うグローバル生産拠点として位置づけられている。なおタイとインドの生産拠点間では、部品供給関係が築かれるようだ(『日本経済新聞』2010年1月14日付、朝刊、第11面；5月25日付、朝刊、第11面；9月10日付、朝刊、第10面)。

³⁶ 政府関係者に国内生産存続の支援を求めたものの実現しなかった日本とは違い、政府が手厚い優遇策を実施するタイの魅力が、日産に生産シフトを決断させたひとつの要因となったようだ。タイ政府は2007年6月に、①排気量がガソリン車で1,300cc以下、②燃費が20km/l以上、③欧州排ガス規制ユーロ4を満たす、④5年目以降の年産台数を10万台以上とするなどの条件を満たせば、事業税免除などの優遇措置を受けられるとした。この認定第1号が、今回の新型マーチであった(『日本経済新聞』2009年5月13日付、第20面；2010年7月6日付、朝刊、第11面)。

なければならない。これまでマーチを生産してきた追浜工場は、2010年から電気自動車などの生産を担当することになっており、国内外拠点の棲み分け構造は「国内販売車＝国内生産」「海外販売車＝国内・海外生産」から、「高付加価値車＝国内生産」「低価格車を中心とした世界戦略車＝海外生産」へと変化しつつある。日産と同様に小型戦略車をタイで生産し、日本へ逆輸入するビジネスは、三菱自工でも計画されている³⁷。低燃費小型車への関心が国内市場で高まっていることもあり、コスト差を活かしたアジアからの逆輸入台数は、今後大きく伸びてゆくことが予想される³⁸。

世界戦略車という位置づけである以上、価格競争力の確保は重要である。これを実現するためには部品の現地調達率の引き上げが欠かせず、87%というきわめて高いレベルを達成したという（インドや中国で生産された部品を含めると95%を新興国内で調達）。ところで品質を基準とした場合、新興国産の部品は割高となることが少なくなく、品質が重視される日本市場向け生産拠点の立地選定に際しては、こうしたコスト・ペナルティの大きさが重要な決定要因となる。この点で、タイへの生産移管の合理性が疑問視されるわけだが、同国では多くの優良サプライヤーが育っていること、部品を受け取る段階で品質チェックを行うこと、さらには部品点数を18%削減すること（部品や材料・在庫コストの削減、生産ラインでの部品組みつけ工程削減による人件費の節約のほか、作業ミスの低減・品質改善に効果を発揮する。また部品点数の削減は軽量化にも繋がる。環境対応が強く意識される昨今、こうした面での効果も大きな意味を持つ）により、日産は問題なしと判断している。日本へ送られてきたマーチについては、追浜工場のラインで再度検査を実施しており、品質維持のための努力が重ねられている（細田・山根・熊野、2010、p.29；『日本経済新聞』2009年1月16日付、朝刊、第1面；2010年3月13日付、朝刊、第11面；『日経産業新聞』2009年5月13日付、第20面；2010年7月1日付、第20面）。

ホンダは2011年にインドで小型車の生産を始めるが、価格競争力を高めるために日本製より2～3割安い現地製の鋼板をはじめ採用するという。トヨタも同年からインドで生産する車種で現地製鋼板の採用を本格化するようだ（『日本経済新聞』2010年1月5日付、朝刊、第1面）。

環境に配慮した小型車生産に対する税制優遇策は、インドネシアでも2011年をメドに実施されるとみられている。価格1万ドル以下、排気量1,000cc以内、燃費22km/ℓ以上、部品の現地調達率100%の各条件を満たす車が対象となる見通しである。ダイハツはこれを見込んで、2013年にも同国内に新工場を建設し、生産を開始することを決定した（『日本経済新聞』2010年12月11日付、朝刊、第8面；2011年2月16日付、朝刊、第1面）。

³⁷ 三菱自工は、先進地域での車種を削減し、世界戦略車に絞り込む一方、新興国での生産活動に重心をシフトするという。2010年7月、タイ現地法人の新工場を建設し、2011年末に操業を開始することを表明した。1,000～1,200ccクラスの世界戦略車を日本を含む世界へ輸出するこの計画は、2010年12月に正式発表され、そこでは生産・販売の開始時期が2013年3月へと修正された。タイから周辺新興国市場向けに小型車を輸出するプロジェクトは、トヨタによって2004年からすでに始められている。世界戦略車“IMV (Innovative International Multi-purpose Vehicle)”のピックアップ・トラックが需要の大きさから、タイで集中生産されている（西頭・熊野・谷口・山川、2005、p.34；伊藤、2007、p.102）。またマツダも2011年半ばから同様のプロジェクトを開始しようとしている。ただし、日本への逆輸出が視野に入っているか否かは不明である（『日本経済新聞』2009年12月31日付、朝刊、第9面；2011年1月15日付、朝刊、第1、13面）。

³⁸ ちなみにマーチの新車登録台数は、2004～07年平均で61,578台であり（日刊自動車新聞社・日本自動車会議所（2006-09）のデータによる）、この台数分が単純に上乘せになっただけでも、逆輸入車台数は大きく増加することになる。

アジアからの車両の逆輸入は、二輪車でも進んでいる。ホンダは2002年から中国製スクーターを、2010年からは国内の生産台数減少と製造コスト上昇への対応として、タイ製中型二輪車を逆輸入している。中国や東南アジアの二輪市場はここ10年で2倍以上になっており、同国・地域で生産することで大きなスケールメリットが得られることが、逆輸入への転換を促しているという（『日経産業新聞』2010年8月27日付、第13面）。

海外市場のメイン化と近年の円高進行による「海外市場向け自動車の海外生産比率の増加」や「逆輸入車の増加」の見通しは、国内事業拠点の存亡の危機が一段と高まることを予感させる。事実、各社は海外向け設備投資額を増やす一方、国内向けのそれを減らす計画を発表している³⁹。トヨタは「日本からモノづくりをなくしてはいけない」との強い想いをもち、「どうしてもやむを得ない場合にのみ、対外進出する」ことを基本としてきた⁴⁰。しかし、対ドルで1円の円高が進むにつき、営業利益に350~400億円ものマイナス影響が生じるともいわれている同社は、「需要のあるところで製造する」との思想の下、国内生産体制を大幅に見直す可能性がある⁴¹。否、2009年度に世界で100万台前後の生産能力縮小に踏み切り、過剰生産能力となっている高岡工場、田原工場などのリストラクチャリングを目指す動きをすでにみせている⁴²。日産は国内生産100万台の維持を目指しているが、その可否は不透明な状況にあり、ホンダに至っては国内の生産能力を年70~80万台程度（現在の能力は約130万台）に引き下げるとの計画もあるようだ⁴³。現在の日本の生産能力は1,100万台レベル（主要12社の合計）であるといわれて

³⁹ トヨタは2009年度の設備投資総額を当初計画額比8%減、前年度比40%減の7,600億円とした。国内向けが4,800億円（前年度比約40%減）、欧米向けが1,900億円（同約50%減）、アジア向けが700億円（同約20%増）という内訳であった（『日本経済新聞』2009年11月22日付、朝刊、第1面）。日本経済新聞社がまとめた「2009年度設備投資動向調査」（結果については『日本経済新聞』2009年11月29日付、朝刊、第1面）によれば、企業の設備投資額は全産業で前年度比-6.1%（27,525,633百万円）、製造業のみでは同-8.2%（15,847,995百万円）となっていることから、自動車産業の同額減少比率の大きさは明白である。自動車産業の翌年度の設備投資当初計画は、前年度比+27.5%の2,343,966百万円となったものの、海外での設備投資へ重点配分されるとみられている（『日本経済新聞』2010年5月30日付、朝刊、第7面）。

⁴⁰ 佐藤（1989）p.68；『北海道新聞』2010年11月6日付、朝刊、第10面。

⁴¹ ホンダの場合は200億円規模であるという（WEDGE編集部、2008、p.31）。自動車産業全体としては、年500億円以上の減益要因となるといわれている（『日本経済新聞』2009年12月25日付、朝刊、第11面）。

⁴² 『日本経済新聞』2009年8月26日付、朝刊、第1、13面；9月27日付、朝刊、第13面。

⁴³ 日産は、国内でのモノづくりの継続（生産技術の向上や雇用維持）に必要な年産規模として100万台を考慮しており、そのためには製造原価をダウン（30%程度）させる必要があることから、その実現のための方策として、アジアに地理的に近い九州工場を主力拠点とする方針を固めた。一方、ホンダが想定する国内生産規模は、日産のそれを下回るものである。ホンダが2008年に国内で生産した約130万台のおよそ半分は輸出向けであったが、これを20%程度に抑えるとしている（事実、2009年にホンダの国内生産台数は14年ぶりに100万台を割った（84万台））。しかし、2010年末の東洋経済新報社が行ったインタビューにおいて、同社の伊藤孝紳社長は、100万台水準の維持を目指す旨を述べている。

ホンダの円高対応策は、国内の完成車生産拠点の生き残りにとって、負の影響を与えるとは一概にいえない。たとえば、輸入部品の積極的利用（2013年をメドとして、部品ごとに調達先を最大で半分に集約するほか、調達地域を日米欧から新興国へシフトする予定。2007年10月発売の2代目フィットには、総調達費比17%相当の輸入部品（エアバッグ部品や計器類、オーディオなど比較的価格が高く、小型軽量で輸送コストが低い部品）が使用された。ちなみに初代モデルの輸入部品は同5%）は、国内生産の合理性を高めることに寄与する。こうした自動車部品の世界最適調達はメーカーによっても進められているが、その進捗は、たとえば輸送コストを高めることになる部品のモジュール化の進展度などにも左右されることになろう（『日本経済新聞』2007年10月19日付、朝刊、第11面；2009年11月8日付、朝刊、第7面；12月25日付、朝刊、第11面；2010年3月31日付、朝刊、第1面；7月15日付、朝刊、第1、11面；10月6日付、朝刊、第3面；12月2日付、朝刊、第1面）。

いる⁴⁴。これに基づけば2009年の稼働率は約72%となるが、同値のさらなる低下は、想像に難くない。

日本銀行統計調査局(2007, pp.4-11)は、近年みられる日本企業の立地戦略の一特徴として、「世界的な企業内分業を推進する中でのコア技術の開発拠点、およびそれと一体化した製品の国内生産拠点の設立」を挙げている。これは、高付加価値事業を担えることが、拠点の生き残り条件となっていることを意味している。自動車メーカーもこの傾向から外れることはなく、これまでのように単なる生産拠点のひとつというだけでは、世界規模での生産拠点の再編(scrap and build)の波にのまれ、グループの拠点リストから消えるときが早晚訪れるだろう。

III. 地域資産創造による自律的發展

1. 北部九州・東北地方における自動車産業の誕生

日清戦争後、日本では軍備拡張の必要性が強く意識されたが、その基礎となる鉄鋼の大半を輸入に頼るという状況にあった。そこで、政府は鉄鋼の国産化を目指し、1901年に八幡製鉄所を設立した。この「産業のコメ」と呼ばれた鉄鋼の生産だけではなく、「黒いダイヤモンド」と称された石炭の採掘も盛んに行われ、基礎素材型産業を中心とする産業構造が、九州地方で形成された。こうして北部九州は、日本の重化学工業を支える一大拠点として、発展を遂げてきた。しかし、「鉄は国家なり」といわれ、重厚長大型産業が国の経済を牽引する時代の終焉、および高度経済成長期以降の低廉・安定供給を目指すエネルギー政策への転換により、九州経済の行く先は、不透明感を増していった。

九州経済同友会は、1965年の年次総会で採択した「九州開発構想」の中で、自動車産業を戦略産業と位置づけ、そのポテンシャルの高さに早くから注目してきた。その後、同会は九州経済連合会、九州経済調査協会とともに「九州自動車工業研究会」を発足させるなど、自動車産業の発展の素地を整えてきた⁴⁵。そのような折、日産は新時代の需要に対応するための新しい生

参考までに、完成車工場の損益分岐点となる年間生産台数、および国際的なコスト競争力が得られる年間生産台数は、1ラインあたり20万台といわれている(九州地域産業活性化センター, 1993, p.99; 西岡, 1998, p.231)。またメーカー全体としての存続条件として、前世紀の終わりごろには400万台レベル以上の生産規模が必要であるとされていた(いわゆる「400万台クラブ」説)が、新興国市場が拡大する現在では、「1,000万台が生き残りの条件」となっているとスズキの鈴木修社長は指摘している(『日本経済新聞』2010年3月6日付, 朝刊, 第1面)。

⁴⁴ WEDGE編集部(2010) p.40。

⁴⁵ 資源採掘産業の衰退に伴う自動車産業への期待は、地域の産業政策の上だけではなく、企業の経営戦略の上でも大きくなっていった。1995年7月、三井鉱山は日野車体工業との共同出資で、トラック架装を行う「九州サンボディー」(福岡県大牟田市)を設立し、三池鉱業所(1997年3月30日閉山)の炭坑従業員を受け入れた(同社は2009年4月末に廃業)。ちなみに、三井鉱山は1992年に芦別鉱業所が閉山した際にも、日野車体工業とトラック架装の共同出資会社「サンボディー」(北海道芦別市)を1993年1月に設立している。

1970年代以降のエネルギー政策は、資源採掘産業に大きな影響を与えた。九州地方では1974年1月15日に軍艦島(正式には長崎県端島)が閉山し、1955年ごろまで産炭量日本一を誇った筑豊

産拠点づくりを検討し始めていた。このまさに渡りに船という好機を逃すまいと、自治体が中心となって日産への積極的なアピールを続けた結果、福岡県京都郡苅田町に待望の完成車工場を誘致することに成功した。

戦後の九州経済において、リーディング産業として期待されてきたもののひとつとして、半導体産業が挙げられる。半導体は新世代の産業のコメと目され、国内産業の中枢を担うものであることから、安定的な生産が期待された。また、オイルショックによる経済成長の鈍化により、「地域経済自立化のための拠点づくり」と「産学官共同による技術立国の推進（エレクトロニクス産業、メカトロニクス産業、情報・通信産業、バイオテクノロジー産業など知識集約的産業の育成）」を二本柱とした産業政策への転換が、テクノポリス構想の下で具現化されてゆこうとしていた⁴⁶。九州では大分、熊本、宮崎、鹿児島⁴⁷の4県が、1984年3月にテクノポリス地域として指定を受け⁴⁷、たとえば大分県は、県北国東テクノポリス地域（4市13町2村で構成⁴⁸）において、エレクトロニクス産業やメカトロニクス産業など、「軽薄短小」産業の導入・育成（臨空工業地帯構想）を積極的に目指した⁴⁹。こうして三菱電機によるIC工場の建設（1967年、熊本県合志市）を嚆矢として芽吹き始めた九州の半導体関連産業は、「労働力（とりわけ若年女性労働力）確保の容易さ」「洗浄工程などで使う水の豊富さ」「長距離輸送のために不可欠な空港整備の進展」といった特性もあって、1980年代前半までに急速な発展を遂げた⁵⁰。

1970年代には造船不況にも見舞われ、造船業自体の低迷と、関連産業の連鎖的縮小によって、大きなダメージを受けた九州経済にとっては、この新産業の発展が大きな支えになった⁵¹。しか

炭田も、1976年8月の貝島炭坑（福岡県鞍手郡宮田町。現・宮若市）の閉山を最後に歴史の幕を下した。米ピッツバーグ市も同様に、地域の自然資源をベースとした産業の栄枯盛衰を経験した。北九州市は当時の末吉興一市長の下、鉄冷えからの再生成功をもたらした同市の「ルネッサンス構想」に学んだ「北九州ルネッサンス構想」を1988年に策定した。そこでは重厚長大型産業構造を見直し、「未来をひらくアジアの学術・研究都市」を目指すこととした。「情報」「環境」「ものづくり」を支える知的基盤として構築された北九州学術研究都市構想は、1995年4月に第1期事業の都市計画が決定し、翌年2月から整備事業に着手した（中小企業診断協会福岡県支部北九州部会、2005、p.41）。積極的な大学の誘致活動によって研究者の集積が進んできたことが、後述する次世代自動車のR&D拠点化構想への布石となった。

⁴⁶ 田中（1996）pp.1-4。

⁴⁷ テクノポリス構想は、1980年3月の産業構造審議会による「80年代の通商産業政策のあり方に関する答申」（通称、「80年代の通産政策ビジョン」）の中ではじめて提唱された。1983年7月の「高度技術工業集積地開発促進法（通称、テクノポリス法）」の施行、同年10月の同法第4条に基づいた開発指針の公表を経て、1984年3月に第一次の承認地域が決定されたが、九州以外では新潟、富山、静岡、広島、山口の5県が指定を受けた。

⁴⁸ 4市13町2村は以下の通り。杵築市、宇佐市、中津市、豊後高田市、山国町、邪馬溪町、本邪馬溪町、院内町、安心院町、山香町、日出町、真玉町、香々地町、国見町、国東町、武蔵町、安岐町、大田村、三光村。

⁴⁹ 田中（1996）p.186。

⁵⁰ 山崎（2003a）p.184；財界九州編集部（2007）p.34。

⁵¹ 高度経済成長期における海上輸送需要の伸び、および海外での船舶需要の拡大から、過大な設備投資を行ったものの、第1次石油危機以降の世界的な景気後退に加え、円高の進行により、長期的な構造不況に陥った。1980年代初めには、韓国造船業の台頭などにより、国際競争が激しくなった。

し、半導体は部品点数がおよそ 50 と少なく、経済的波及効果や雇用吸収力に乏しいという問題がある⁵²。光がみえない雇用改善、止まらぬ若年労働者の県外流出という問題に直面する折、組み立て加工産業、とりわけ 2～3 万点の部品で構成される自動車産業をリーディング産業に据える政策の意義が、大分県のみならず九州各県で強く認識されるようになるのであった⁵³。

日産の誘致に成功して以降、九州では完成車メーカーの新拠点の展開がみられなかった。しかしバブル景気の到来によりチャンスが訪れ、トヨタが 1990 年 2 月に完成車生産子会社を福岡県鞍手郡宮田町（現・宮若市）に設立することを正式発表した。そして、ビッグチャンスは大分県にも訪れ、日産が 1991 年 1 月、エンジンや変速機（それぞれ年産 30 万台程度）などのユニット部品工場を、1995 年をメドに大分市東部に設置することを発表した⁵⁴。さらに時期を同じくして 1991 年 12 月には、ダイハツ関連の完成車工場が進出してくることも明らかとなった。その後、バブル崩壊から雲行きが怪しくなりはじめ、日産は 1995 年 12 月に建設計画を 1997 年度まで凍結することを発表し、最終的にはこれを白紙に戻した。ダイハツ系の工場移転も、市場の縮小に加え、土地取引をめぐるトラブルにも見舞われたことから実現が危ぶまれたが、2004 年 12 月、苦難を乗り越え操業を開始するに至った。

東北地方も豊富な地下資源に恵まれ、鉱業が古くから発展してきた。さらに、これらを利用する産業も発展し、たとえば 1880 年には日本最古の製鉄所である官営釜石製鉄所が操業を開始した（新日鉄釜石になったのは 1970 年 3 月）。これらの産業は戦後、輸入品の増加、鉱脈の枯渇などを背景として苦境に陥り、1990 年代になるころには多くが閉山し、代表的な工場であったこの新日鉄釜石も 1980 年 3 月に大形工場の活動を休止し、1989 年 3 月には高炉を停止するに至った。

このように採取・加工産業が衰退する中、1970 年代以降工場の立地・創業が増えてきた新産業への期待が高まっていった。宮城県の「仙台北部中核テクノポリス開発計画」と岩手県の「北上川流域テクノポリス開発計画⁵⁵」が、それぞれ 1986 年 12 月と 1987 年 9 月に高度技術工業集積地開発促進法の承認を受けたことにより、電機・電子を中心とした産業集積が進んだ⁵⁶。とくに半導体産業の動きが目立ち、陸路が使えるという利点にも恵まれていたこともあって、「シリコンアイランド」を凌駕する「シリコンロード」が形成された（[第 13 図] 参照）⁵⁷。

⁵² 城戸（2002）p.186。

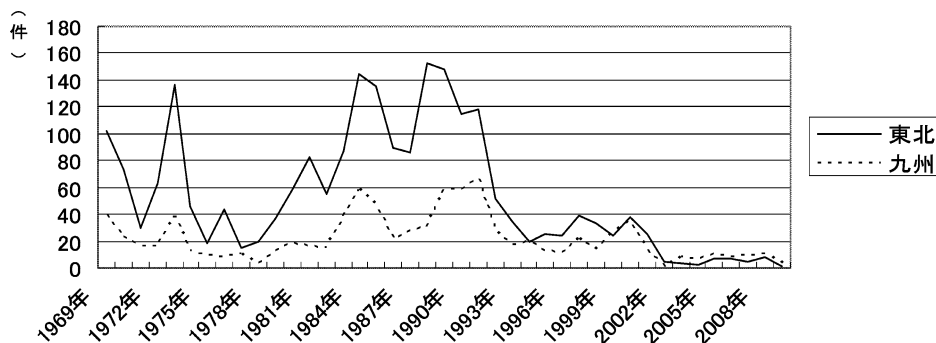
⁵³ 完成車生産の連関効果の大きさは、生産拠点地域においては構成部品の多さによるものである一方、消費地域においては販売・整備・ガスステーション・保険・駐車場など、関連産業の多さによるものであるといえる。日本自動車工業会（2010，p.2）によれば、これら関連産業を含めた広義の自動車産業の就業人口は、日本全体の就業人口の約 8% を占めているという。

⁵⁴ 大分県への進出決定は、①労働力が確保しやすい、②工場用地が十分に確保できる、③九州工場に近く、部品供給などの面に対応しやすい、④トヨタの九州進出への対応の必要姓（福岡県では労働者・土地の奪い合いになりうる）などの諸要因によるものであった。

⁵⁵ 北上川流域テクノポリス開発計画では、「エレクトロニクス・メカトロニクス産業」「バイオ産業」「新材料産業」が 3 本柱として据えられた。

⁵⁶ 精密機器、OA 機器、医薬品、オーディオなど多様なハイテク産業の新工場が、数多く立地した（『日経産業新聞』1986 年 8 月 15 日付、第 1 面）。

[第13図] 電機産業の工場立地件数



(出所) 経済産業省経済産業政策局 (1980-2010) のデータをもとに筆者作成。

円高や価格競争の激化などを背景に、1985年度ごろから電機メーカーの海外、とりわけアジアへの進出が急増し始めた([第14図]参照)。この海外拠点は企業内グループ工場の単純な新設(純増)によるものではなく、それまで地方に展開してきた工場の代替となるものであった。東北地方でも事業環境が大きく変わりはじめ、分工場が解散に追い込まれるケースが目立ってきた。松下通信工業花巻工場が1992年10月、R&D部門は残したものの、生産部門をフィリピンへ移管した⁵⁸。以降、富士フィルムフォトニクス(宮城県黒川郡大和町)のデジタルカメラの全面的生産移管(2008年8月、中国蘇州市⁵⁹)、アイワ岩手工場のAV機器の生産終了(2001年8月)および完全閉鎖(2002年3月)、アルプス電気盛岡工場の閉鎖(2002年5月)などの事例が散見された。

このように平成期に入るところには、戦後の東北経済を支えてきた地下資源関連産業や電機・電子産業に依存する体質を大きく変えてゆく必要に迫られた。そうした中、岩手県は次代の地域経済の牽引役として、自動車産業に注目した。三菱自工、日産など数多くの完成車メーカーの工場誘致活動を進めた結果、関自工の立地を射止めることに成功した⁶⁰。

宮城県では、2004年あたりからサービス業中心・製造業不足という産業構造からの脱却の必要性も強く認識され始めていた。そのような折、関自工岩手の第2工場の建設計画が持ち上がり、これを県内中小企業にとってのビジネスチャンス、さらには県の産業構造を改める好機にしようという気運が高まった。とはいえ、大きな経済効果を期待するには、県外の産業に依存してばかりはいられない。同県内には、セントラル自動車若柳工場(旧・宮城工場。1995年3月、現・栗原市)とトヨタ自動車東北(1997年7月、黒川郡大和町)という完成車メーカー系の生産拠点がすでに展開されていた。けれども、前者は自動車組立用機械装置、後者はABSや

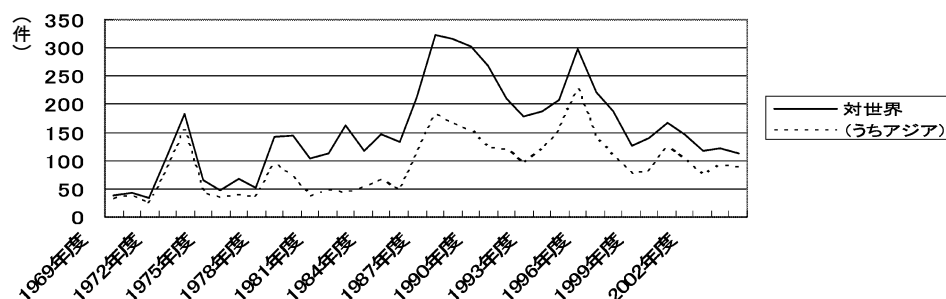
⁵⁷ 輸送手段として、九州は空路を使うのに対し、東北は陸路を使えるというメリットがあった。

⁵⁸ 松下通信工業花巻工場は、横浜のFDD工場が移転する形で1983年に操業をスタートさせている。生産のみならずR&Dも行うところに特徴があった(鶴飼, 1994, p.101)。

⁵⁹ 『日本経済新聞』2007年9月20日付、朝刊、第11面。

⁶⁰ 『日経産業新聞』1991年2月23日付、第10面。

〔第14図〕 電機産業の海外直接投資件数（届出ベース）



（出所）財務省財務総合政策研究所編（1981-2006）のデータをもとに筆者作成。

トルクコンバータというように、中間財・生産財の生産を担う工場であったため、経済的波及効果の拡大を求め、完成車工場の誘致を目指してきた。その努力は、セントラル自動車の完成車工場の県内移転という形で結実した。

関連産業・企業の多さや、ハイレベルなQCDの要求からくる量・質両面での経済的波及効果が期待される完成車工場誘致であるが、その効果を楽しむためには、財の取引や（広義の）情報の取引にかかわる顕在的・潜在的アクター同士の円滑な交流が、大きなポイントとなる。地方自治体は、それを支える役割を担う専門部署・人材を配置することで、効果的な対応を図ってきた。福岡県は2006年4月、商工部に自動車産業振興室を開設した。これは自治体が設置した全国初の自動車産業振興専門部署である。福岡県では、県レベルのほかに市レベルでの自動車産業振興も展開されている。北九州市は、産業学術振興局地域産業課自動車産業係を2008年4月に改組し、同局自動車産業振興課を立ち上げた。大分県は、ダイハツ九州の生産活動の本格化を背景として、「大分県自動車関連産業振興プログラム」（2006年2月）をスタートさせ、商工労働部を中心として自動車産業の育成に本腰を入れ始めた。

岩手県では、商工労働観光部産業振興課産業集積グループが自動車産業振興をリードしてきたが、2007年4月からは、県庁内の組織再編で新たに設置された同部科学・ものづくり振興課ものづくり振興担当が、それにとって代わっている⁶¹。宮城県は、以前からあった経済商工観光部新産業振興課中小企業支援班から分離・独立する形で、2008年4月に自動車産業振興班を設置し、自動車産業の育成を本格化させた。そしてセントラル自動車による完成車の生産開始を目前に控えた2010年4月、同班を格上げして経済商工観光部自動車産業振興室を新設した⁶²。

⁶¹ 科学・ものづくり振興課は、産業振興を担当していた産業振興課の産業集積グループと科学技術振興を担当していた科学技術課との統合によってできたもので、自動車の産業振興に特化した課ではない。

⁶² セントラル自動車と東京エレクトロン（半導体製造装置の新工場を仙台近郊に建設予定。2008年12月に一時凍結を発表したが、2009年度中にも再開する方針）の立地決定を受け、関連企業の誘致などを含めた支援体制を強化することを目的として、産業立地推進課に「企業誘致推進班」を再編する形で「企業誘致第一班」と「企業誘致第二班」を設置した（2008年4月）。自動車関連企業誘致を専門とするのが、企業誘致第二班である。

[第4表] 九州・東北地方の自動車産業支援組織

設立時期	県名	組織および協力体制
2003年2月 (2006年8月)	福岡県	北部九州自動車100万台生産拠点推進会議 (北部九州自動車150万台生産拠点推進会議)
2005年9月	熊本県	熊本県自動車関連取引拡大推進協議会
2006年1月	福岡県, 佐賀県, 大分県, 熊本県	北部九州自動車産業振興連携会議
2006年2月	大分県	大分県自動車関連企業会
2006年7月	鹿児島県	鹿児島県自動車関連産業ネットワーク
2006年10月	佐賀県	佐賀県自動車産業振興会
2006年10月	宮崎県	宮崎県自動車産業振興会
2006年11月	九州全県	九州自動車産業振興連携会議
2007年3月	長崎県	長崎県自動車関連産業振興協議会
2005年7月	岩手県, 宮城県	自動車関連産業にかんする連携で合意
2006年5月	宮城県	みやぎ自動車産業振興協議会
2006年6月	岩手県	いわて自動車関連産業集積促進協議会
2006年7月	岩手県, 宮城県, 山形県	とうほく自動車産業集積連携会議
2006年9月	山形県	山形県自動車産業振興会議
	青森県	青森県自動車関連産業振興協議会
2006年11月	秋田県	あきた自動車関連産業振興協議会
2007年4月	福島県	福島県輸送用機械関連産業協議会
2007年5月	東北全県	とうほく自動車産業集積連携会議(全県組織化)
2008年10月	青森県, 岩手県, 秋田県	北東北3県自動車技術研究会

(出所) 各種報道をもとに筆者作成。

これらの自動車関連部署が中心となって、各県では振興組織が結成されている。たとえば福岡県は、他県に先駆け2003年2月に「北部九州自動車100万台生産拠点推進会議」を設立した。この組織は、2007年度までに完成車の年産台数を100万台の大台に乗せることを目指すためのものであったが⁶³、この目標が前倒しでクリアされる見通しが立った2006年8月、「北部九州自動車150万台生産拠点推進会議」へと発展的に改組された⁶⁴。周辺各県が個別で同様の組織を立

⁶³ そのほかの目標として、「2007年度までに関連企業50社の誘致」「地場企業の自動車産業への進出促進」が設定されていた。2003年2月に福岡県が「自動車100万台生産拠点構想」を掲げて以降、2007年8月までに同県内に進出した自動車関連企業は56社にのぼり(工場建設などの投資額は1,200億円超、新規雇用は13,000人超)、目標はクリアされた(『北海道新聞』2007年8月21日付、朝刊、第10面)。

⁶⁴ 2009年度を目標年次として、「北部九州での完成車生産台数を年150万台に引き上げる」「部品の地場調達率を70%以上に引き上げる」「システムLSIや水素エネルギー技術などの最先端産業・技術との融合を図ることで、次世代自動車の開発拠点づくりを目指す」「アジアの最先端拠点を目指す」という4つの目標が掲げられた。一時は1年前倒しの2008年度に目標をクリアできるとの見込みも立てられたが、結局は2009年度でも達成に至らなかった。このプロジェクトは、2010年度から第2ステージ(2010～14年度)に入っており、諸目標のクリアに向けた取り組みを一層強化している。

福岡県は、海外の自動車生産拠点との競争で生き残ってゆくためには、商工部だけではなく県庁内関係諸部局が一体となった取り組みが必要との認識から、2006年5月に「福岡県自動車産業拠点対策本部」を設立した。

ち上げる動きがある一方、財政状況などを鑑み、九州地域が一体となって、関連企業の誘致・育成を進めてゆくことも求められている。2006年1月に福岡県、佐賀県、大分県、熊本県によって県境を越えた広域ネットワークである「北部九州自動車産業振興連携会議」が設立され、同年11月には九州全県による「九州自動車産業振興連携会議」へと発展した⁶⁵。

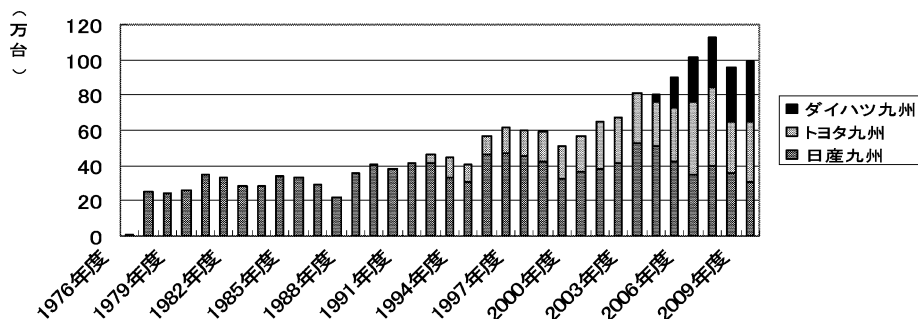
同様の動きは、東北地方でもみられる。2005年7月、岩手県と宮城県は自動車関連産業の育成・支援を目的とした提携を結んだ。さらに両県それぞれでの産学官連携組織の結成を皮切りに、他県でも同様の動きがみられた一方、現在では東北6県による組織のほか、北部3県による技術研究会も組織されるに至っている⁶⁶。

以上のような各自治体の積極的な音頭とによって産学官の連携組織が結成され、生産基盤の整備が進められてきたことで、自動車関連メーカーの生産活動は発展してきた。

2. オンリーワン拠点化を目指した基盤強化策

北部九州での完成車生産の規模は、日産九州によってダットサントラックの生産が開始された1976年以降、順調に拡大してきた。2006年度には目標に設定してきた100万台を突破(101万台)し、翌年度はそれを上回る113万台を記録した。北部九州の現在の目標生産台数は、前述のように、150万台というラインを超えることに設定されている。生産能力の面では、2009年12月に日産車体九州が完成車生産を開始したことで、同ラインを突破している。この完成車生産150万台という規模は、一地域でのそれとしてはきわめて大きい。[第9図]によれば、ジャ

【第15図】 北部九州の完成車生産台数の推移



(出所) 各種報道をもとに筆者作成。

⁶⁵ 地域の活性化には、県境を越えた協力関係の構築が重要との認識が強まっている。政府も越境連携を行う商工会や市民団体などへの支援策に乗り出すという。国土交通省は2011年の通常国会に、広域的域活性化基盤整備法など関連法の改正案を提出する方針を固めている(『日本経済新聞』2010年5月11日付、朝刊、第5面)。

⁶⁶ 「九州自動車産業振興連携会議」は、各県で結成されている自動車産業振興組織との直接的関係性はない。前者が行政間の組織であるのに対し、後者は産学官の連携組織である。他方、東北地方で結成されている「とうほく自動車産業集積連携会議」は、各県の自動車産業振興組織の集合体という位置づけにある。ただし、「九州自動車産業振興連携会議」はその実効性を高めるために、2010年度からメーカーに顧問としての参加を求め、その性格を少しずつ変えてゆく予定であるという。

ガー、アストンマーティン、ランドローバーなど有名ブランド車を生産する英国や、フェラーリ、ランボルギーニ、マセラティなどスーパー・スポーツカーの生産で知られるイタリア、あるいは「アジアのデトロイト⁶⁷」を目指し、一大生産国となりつつあるタイが、それぞれ一国で生産する規模と同等である。

これらの例からもわかるように、150万台ラインを突破することは容易ではない。2008年度に再び100万台を割る96万台、そして2009年度も微増の99万台にとどまった。東北地方の生産台数も、2007年に記録した35万台以降、不振が続いており、2010年までに目指されていた完成車50万台生産の目標達成は叶わなかった⁶⁸。生産台数の伸び悩みは、サブプライムローン問題に端を発したりーマンショックの煽りを受けた部分大きい。しかし、今後の事業活動を考える場合、外需の変動に関連する問題として注視すべきは、需要の伸びが著しい新興国・地域の生産拠点に、役割をとって代わられうる可能性である。たとえば中国の現地法人において、トヨタはクラウン、RAV4、カムリ、ハイランダーなどを、日産はティアナ、シルフィ、X-TRAILなどをそれぞれ生産している⁶⁹。さらには、トヨタの看板車種であるカロラーの輸出停止・海外生産シフトが検討されるまでに至っているのが、今日の状況である。このような国内の生産拠点と近隣諸国・地域のそれらとの間で、並産（bridge production）が進み、海外への全面移管の可能性が高まっていることに対し、各自治体は危機感を強めている。

国内の生産能力維持・拡大が目指されたかつての時代とは状況が一変しており、このような「家族の争い⁷⁰」が強まる状況の下、地域が生産拠点として残ってゆくために、立地条件の整備

⁶⁷ 近年では、中国の広州が「アジアのデトロイト」と呼ばれつつある。

⁶⁸ 2007年10月、セントラル自動車による完成車工場の宮城県への移転が正式にアナウンスされ、その翌年の7月に、こうして勢いづく東北地方の自動車産業にかんする長期的計画である「岩手県自動車関連産業成長戦略」が策定された。そこでは、以下のような3段階の目標が設定された。①2010年までに東北での完成車の生産規模を50万台とする。進出メーカーと県内地場企業との交流・連携と、取引拡大のための取り組みを優先し、集中的に実施する、②2015年までに東北での完成車の生産規模を100万台とする。地場企業の高機能部品参入と、R&D・設計開発部門の進出促進のための取り組みを優先し、集中的に実施する、③2015年以降、岩手県や東北で開発された完成車を世界（北米、ロシアなど）に供給できるよう、海外展開を視野に入れた取り組みを優先する（岩手県商工労働観光部、2008、p.15）。

⁶⁹ こうした現状については、日本自動車工業会（2010）を参照されたい。

⁷⁰ 日産では新車を出す場合、最終消費地のほかに、生産を希望する世界の工場を競わせる企業内コンペの実施結果などから、世界のどこの工場で生産するかを決定する。近年では工場間の品質差が縮小し、コスト差がコンペの勝敗を大きく決するようになってきているという（『日本経済新聞』2010年11月17日付、朝刊、第1面）。こうした日産内部で展開されている熾烈な競争で勝つことが生産拠点の生き残りに重要となっていることから、日産九州では「世界の恋人、日産の恋人になろう」が合言葉になっている（財界九州編集部、2006、p.25）。

これまで多くの完成車メーカーは、関東で高級車、地方で大衆車という生産の棲み分けを行ってきた（九州地域産業活性化センター、1993、p.54）。しかし日産では高級ブランド車の生産再編が進められており、この図式は変わりつつある。米キャントン工場（ミシシッピ州）で生産してきた「インフィニティ」ブランドの大型SUV「QX56」を日産車体九州へ生産移管した。高い品質が要求される高級車は、国内に生産を集約し、インフィニティブランドの生産については栃木工場と日産車体九州工場の国内2拠点に集約することとした（『日本経済新聞』2009年9月25日付、朝刊、第1面）。トヨタの場合、「ハイブリッド車は三河、レクサスなど大型車は九州、小型車は東北」という

が必要であり、海外拠点との差別化を支える地域の諸力を底上げするためのチャレンジが不可欠であるとの認識を強めている。具体的な取り組みとして注力されているのが、金型産業の育成である。九州地方では、地場調達しうる部品品種を増やすことが限界に達しており、今後可能性があるのは副資材ぐらいであるといわれている⁷¹。よって、金型産業の発展は、取引量の拡大による金銭的経済効果を域内にもたらすものとして期待されるわけだが、意義はそれだけにとどまらない⁷²。金型や治具といった基本的生産財（mother tool）は、製品の性能・品質、ひいては域内の中核企業（工場）の競争力を左右するキーファクターである。こうした諸点から、素形材産業の育成が不可避となるが、自動車部品や電子部品の生産に用いられる金型には、厳しいものではミクロン1桁台の高精度が要求される⁷³。高品質な鋼材を調達できるという外部事情もさることながら、メンテナンス性・耐久性や、それらを左右する設計技術、熱処理技術、表面品質を決する磨き技術の高さは、これまで日本製品の国際競争力を支えてきた強みであった⁷⁴。この伝統的な長所を伸ばし、新興国・地域との同質化を避け、異質化を進めてゆこうとするのが、北部九州地方と岩手県が考える自動車産業振興の一施策である⁷⁵。

(1) 北部九州のケース

経済産業省は2005年度から、高度技能や最先端の生産技術・品質管理技術などを持った製造

3極体制構想を描いている(2010年3月には、ダイハツや日野も含めたトヨタグループ全体でサイズ別に国内生産を再編する意向を表明している)。レクサスなどの大型車は利幅が大きく、それゆえ円高による負の影響をある程度吸収することができるが、小型車では採算性が悪いためにはそうはいかない。また小型車の場合、収益事業とするためにはまとまった生産量が必要となるが、海外生産に比重を置き始めている状況はそれを困難にしている。2008年6月、張富士会会長は「将来は、宮城県でハイブリッド車も生産するようになると思う」と発言しているが、「第2、第3の三河」と呼ばれている北部九州地方と東北地方とでは、事業の安定性に差があるように思われる。

海外工場への代替可能性については、生産工場やそれが立地する地域が強く意識することは良いことであるが、本社は安易に考えるべきではない。必死にムダを省くチャレンジをしなくなるためである。そうしたことから、キャノンは「日本でできるものは、日本でやろう」という意識を強く持っているという(藤井, 2004, p.24)。

⁷¹ 城戸(2007, p.8)は、九州の地場企業が参入しうる自動車関連分野として、「設備・治具や金型のメンテナンス分野」「設備・治具や金型の製造分野」「メッキ、塗装、熱処理分野での加工分野」「2次、3次サプライヤーとしての製品製造分野」を挙げている。

また北九州産業学術推進機構中小企業支援センターも、地場企業の部品供給での参入は限界に近づいているが、金型のほか、設備修理、工事、事務用品などで自動車関連企業と取引できる余地が大きいとみている(筆者のヒアリング調査による)。

⁷² 完成車メーカーとの取引頻度という点からすれば、金型企業は日常的な納入を要求される部品メーカーほど近接性を必要とされない。しかし、メンテナンスが必要なこと、トラブル発生時に迅速な対応が求められること、および完成車メーカーの製品開発部門との密な連携が求められることからすれば、近接性は重要なポイントとなり、潜在的域内需要が高い業種といえる(九州地域産業活性化センター, 2006, pp.36-37; 平田・小柳, 2006, p.15)。

⁷³ 馬場(2009) p.15。

⁷⁴ 経済産業省・厚生労働省・文部科学省編(2004) pp.288-290; (2006) p.149。

⁷⁵ しかし、全型のレベルにおいても、今や海外の国・地域と競争しなければならない状況にある。1982年、ソウル産業大学に世界で初めて金型学科が設立された。その後、韓国では2年制大学、4年制大学、大学院、専門学校などで多くの金型専門学科が設置されている。

現場の中核人材を育成することを目的とする「中小企業産学連携製造中核人材育成事業」をスタートさせた。この資金補助を受け、九州経済産業局を中心に展開されたのが「北部九州地域高度金型中核人材育成事業」（事業期間：2005～07年度）であった⁷⁶。これは、自動車関連部品などの製造に不可欠な金型の加工技術に加え、金型の設計・解析技術を身につけた企業人材（主要受講者は地元金型メーカーの技術者）を育成することを目標とし、カリキュラムや教材の作成、座学講義、現場実習・インターンシップ等の研修事業において、九州工業大学をはじめとした高等教育機関や産業界（トヨタ九州、日産九州など）の協力を得ながら実施された⁷⁷。

この人材育成事業に携わった大分県立工科短期大学校は、ダイハツが大分県へ進出するに際し、域内供給する人材を育成する必要性が生じたことをひとつの背景として、開校された（1998年4月）。その後、ダイハツ九州の生産が波に乗り始めるとともに、関連企業の数も増えてきたことから、それまで以上の人材養成を目指す県の政策に応じたカリキュラム編成と募集定員構成の必要性が高まった。そこで2007年4月、それまで採用してきた4訓練科制を3系7コース制へ再編し、そのうちの機械システム系の中に、プレス加工や射出成形加工の基礎技術を習得し、CAD/CAM/CAEによるプレス金型や射出成形金型の設計・製作ができるエンジニアの育

⁷⁶ 北部九州地域高度金型中核人材育成事業については、経済産業省が資金補助するのは3年間だけであり、その後は九州工業大学が事業を引き継ぐことになった。2005年3月に飯塚キャンパス内に開所した「先端金型センター」（同センターを中心に2005年10月、「北部九州地域高度金型中核人材育成協議会」が設置された（2008年3月31日解散。協議会内外の関係機関相互の情報ネットワークを活かすため、地域のワンストップ情報源としての機能のみ「KATA9北部九州地域金型人材育成ネットワーク」（事務局：財団法人北九州産業学術推進機構他ボランティア参加者）へ継承し、しばらくの間存続）が中核拠点となるなど、事業の中心的役割を同大学が担ってきた。

開発されたカリキュラムは、九州工業大学、大分県立工科短期大学校など事業に参加した教育機関に2008年4月以降継承され、それらが個別に人材育成プログラムを提供することとなった。たとえば九州工業大学は、2008年度に大学院情報工学府デジタルエンジニアコースを開設し、プラスチック射出金型、プレス金型、鍛造金型、鋳造金型の4種類の金型に関して、設計基準、設計手法、型構造などの基本技術、および製作に欠くことのできない材料・熱処理技術、解析技術、最新の加工技術を指導している。また同大学では2008年度から「企業立地促進法」に基づく予算を活用し、社会人向けの金型講座も開講している。

北九州市立大学ひびきのキャンパスでは、2004年4月に「金属プレス成形金型産学連携研究会」を発足させている。自動車部品の金型を設計する場合、これまでは職人のカンを頼りとする部分が小さくなかったわけだが、コンピュータソフトを活用することで若者へ効率的に技能を伝承しようとしている（『日本経済新聞』2005年12月9日付、夕刊、第5面）。

⁷⁷ 具体的な講座分担は、下記の通りであった（筆者の大分県立工科短期大学校に対するヒアリング調査による）。

北九州市立大学	絞り金型設計講座
九州工業大学	プラスチック金型設計講座、鋳造金型設計講座、デジタルエンジニアリングに必要な型構造解析講座
熊本大学、熊本県産業技術センター	鋳造金型最適設計・評価講座
大分県立工科短期大学校、大分県産業科学技術センター、日本文理大学	3次元CAD/CAMによる金型モデル設計・加工技術実習講座
飯塚研究開発機構	実践型インターンシップ研修

成を目指す金型エンジニアコースを設置した⁷⁸。

大分県立工科大学校は、2006年度に「企業連携・交流室」を設置している。地場企業の技術相談やそれらを対象とした人材育成行事の対応窓口としての機能を果たす一方、県が政策を立案する際に有益となる地場企業の人材ニーズ（質・量の両目）にかんする情報の収集場所としても、重要な役割を果たしている。

(2) 岩手県のケース

岩手県内のモノづくり産業の将来に対する危機感が強まる中、1987年から県職員と岩手大学工学部の教官との勉強会が始まった。これが発展する形でできたのが「岩手ネットワークシステム（以下、INSと略記）⁷⁹」である。1993年4月には、INSの活動をベースに「岩手大学地域共同センター（現・地域連携推進センター）⁸⁰」が設立され、岩手県内の科学技術およびR&Dに関わる産学官の人的交流の場として機能している。これまで岩手県庁、いわて産業振興センター、東北経済産業局などから職員が派遣されるなど、行政との結びつきが強いという同センターの特長を活かしながら、共同研究が進められている。

岩手大学は2006年4月、大学院工学研究科に日本初の金型・鑄造工学専攻課程を開設している。シチズン東北（設立：1963年）の進出を契機に、北上地域には金型企業が集積してきた。

⁷⁸ ダイハツ車体（現・ダイハツ九州）でラインスタッフが求められることから、「ライン管理」「機械のメンテナンス」「検査」などができる付加価値の高い人材を育成することを目標のひとつとして、大分県立工科短期大学校は開校された。その後、関連企業の増加もあって自動車関連人材のニーズがさらに高まってきたことから、それをとくに意識したカリキュラムの編成と定員枠の見直しが行われ、2007年4月にコース制を採用するに至った（新旧の教育システムの違いは、下表の通り）。金型エンジニアコースでは、プレス加工や射出成形加工の基礎技術を習得し、CAD(Computer Aided Design)/CAM (Computer Aided Manufacturing)/CAE (Computer Aided Engineering) によるプレス金型や射出成形金型の設計・製作ができるエンジニアの育成が目指されている。CAD, CAM, CAEなどのITの活用は、金型の設計・加工過程の合理化に今や欠かせない（経済産業省・厚生労働省・文部科学省編、2004、p.290）。

なお、新体系の採用以前では、金型教育は授業としては行われず、金型企業に就職が決まった者に対し、卒業研究として金型を学ばせるという程度で行われていた（筆者の大分県立工科短期大学校に対するヒアリング調査による）。

旧体系	新体系
①生産技術科	①機械システム系（デジタルメカエンジニアコース、自動化システムエンジニアコース、金型エンジニアコース）
②制御技術科	
③電子技術科	②電子システム系（電子回路エンジニアコース、コンピュータ制御エンジニアコース）
④住居環境科	③建築システム系（プランナーコース、施工管理エンジニアコース）

⁷⁹ “INS”は「いつも飲んで騒ぐ会」あるいは「いつかノーベル賞をさらう会」の略称ともいわれている。1989年6月にフォーマルな形での初めての講演会が開催され（演目は「宇宙にかかわる最近の話題」）、1990年3月の研究会活動の開始（「CO₂研究会」が最初の活動）、同年9月のINSの名称・運営方針などの決定を経て、1992年3月の会則決定・設立総会開催により正式発足に至った。INSについては、宇部(2001, pp.190-198)；原田(2002, pp.214-219)；(2004, pp.245-255)；野崎(2009, pp.166-168)などに詳しい。

⁸⁰ 「岩手大学地域連携推進センター」に再編されたのは、2004年4月のことであった。「地域共同研究センター（1993年4月設置）」「生涯学習教育研究センター（2000年4月、省令施設として設置）」「機器分析センター（2000年7月、学内措置で設置）」の合併によるものであった。

北上市では、この金型産業をさらに育成・発展させ、地域産業の活性化を目指す計画が立てられ、岩手大学へ資金（施設）提供することにした。こうして2003年、「金型技術研究センター」が設立された。北上市のこの動きに奥州市も倣い、代表的特産品として全国に名高い南部鉄器の生産で蓄積してきた鑄造技術を活かそうと岩手大学に寄付を行い、2006年に「鑄造技術研究センター」を誕生させた。その後、これらのセンターを有意義なものとするには、人材育成が必要不可欠であるとの判断から、岩手大学は金型・鑄造大学院の設置へと動いたのである。

関自工岩手に地理的に近いこともあり、鑄造技術研究センターでは自動車部品の生産にかかわる応用研究が進められてきた。こうした自動車産業の技術研究・人材育成を目標に据えた岩手大学の取り組みは、近年において本格化の度合いを強めているが、これは自動車産業と半導体産業の二本立てで進めようとする県の産業政策と強く結びついた動きである⁸¹。文部科学省科学技術振興調整費プログラム「地域再生人材創出拠点の形成」（2007～11年度）で、岩手県が策定した地域再生計画が採択された。これによって得た資金をもとに、岩手大学は自動車・半導体関連の金型・鑄造・複合デバイス技術人材の養成を第一の目標に据えた「21世紀ものづくり人材岩手マイスター育成」を実施し、県の産業政策に合った地域資産創造機能を果たしている。

以上の事例考察から、自動車産業の高度化を目指す行政の政策の下、地域内に蓄積されてきた知識や技術を活かすことで、基盤的技術産業の新しい地域資産が創造されている現状が浮かび上がった。

3. オンリーワン拠点化を目指した知的集積形成

競争での勝利を目指す場合、選択しうる基本的アプローチは、「得意としてきたものを伸ばす」と「ライバルに先駆けて新しいものに着手する」のふたつに大別できる。自動車産業育成策において、前節で触れた金型の技術研究や、地場企業・人材の育成は前者に相当する。他方、後者のアプローチとして実施されているのが、次世代自動車にかんする先進的な知的資産の創造・蓄積である。なぜ、知的拠点化を目指すようになったのか。その背景には、先述の電機・

【第5表】 北部九州と岩手県の人材育成

北部九州 (北九州市, 大分県)	<ul style="list-style-type: none"> ・2005年3月, 九州工業大学が「先端金型センター」を開所 ・2005～07年度, 「北部九州地域自動車関連中核人材育成プログラム」を実施
岩手県	<ul style="list-style-type: none"> ・2001年6月, 「いわて金型研究会」が発足 (産学連携組織) ・2003年2月, 「岩手大学工学部附属金型技術研究センター」(基礎研究部門)が設立 <ul style="list-style-type: none"> …2006年4月, 工学研究科に日本初の「金型・鑄造工学専攻」を設置 ・平成19年度～23年度, 「21世紀ものづくり人材岩手マイスター育成」(大学院生・社会人対象) <ul style="list-style-type: none"> …自動車産業の発展を意識した人材育成

(出所) 筆者作成。

⁸¹ 厳密に言えば、岩手大学には金型の専門家はいないが、金型の要素技術（関連技術）の研究者が多数集まっており、彼（女）らの英知が地場企業の発展を支えている。

電子産業がリーディング・セクターとしてうまく機能しなかった苦い経験がある。アジア諸国・地域のキャッチアップを許した大きな原因は、立地する事業所の多くがメモリなどの汎用品の生産を中心とし、R&D、設計、デザインなどの機能を有するところがあまりない「頭脳なきシリコンアイランド」「シリコンコロニー」と揶揄されるような状況にとどまっていることにあったとの認識を九州の各自治体は持っている。また、岩手県・増田寛也知事（当時）も、アルプス電気盛岡工場の閉鎖（2002年5月）などが相次ぐ中、「産業構造の変化で企業の撤退はやむを得ない面もある。企業が地域に同化してゆくには、アジア各国を大きく上回るレベルの研究開発拠点になる必要がある。そのためには、地域の研究蓄積を活かしてゆきたい」という見解を示していた。こうした過去の二の舞を演じてはならないという強い思いが、自動車産業のR&D機能を支える知的インフラの整備を積極的に進める大きな力となっている。

R&D機能や購買機能がないことは、サプライヤーの選定や取引価格の決定権がないことを意味する。したがって、R&D部門の設置をメーカーに決断させるだけの立地条件を整えることは、部品調達率の向上に繋がるわけだが、それだけではなく、雇用の改善をはじめとした地域経済活性化のための条件として各地方自治体は考えている。地域および域内完成車工場の単なる「土地貸し、人貸し」「大手の手足」というレベルからの脱却、それを実現する地域住民のエンプロイアビリティの質的向上を目指すさまざまな取り組みが、各地で展開されている（〔第6表〕参照）。

〔第6表〕 次世代自動車のR & D拠点を目標とした取り組み

北九州市	<ul style="list-style-type: none"> ・2006年8月、「カーエレクトロニクス拠点構想提言」を公表 ・2007年7月、「カー・エレクトロニクスセンター」を開設 ・2009年4月、九州工業大学、北九州市立大学、早稲田大学の大学院に所属する博士前期課程学生を対象とした「北九州学術研究都市連携大学院」を開設 …「カーエレクトロニクスコース」を設置
福岡県	<ul style="list-style-type: none"> ・2004年8月、福岡県や九州大学などを中心とした産学官連携組織「福岡水素エネルギー戦略会議」が設立 ・2007年11月、九州大学は「人間社会や自然環境と地球規模で共生してゆける自動車社会の構築を目標とした、新しい学問的取り組み」を開始することを発表 …2009年4月、「オートモーティブサイエンス専攻」を設置 ・2009～11年度、福岡県、九州大学、佐賀大学、福岡女子大学は、ナノ構造制御素材技術を活用し、「車載用大容量二次電池」「車載用VOC除去フィルタ」を研究 …「ふくおか筑紫エリア」に次世代自動車にも対応可能な高機能部品の拠点形成を目指す ・2010年8月、産学官で「自動車情報ネットワーク推進研究会」を発足 …ITS（高度道路情報システム）の研究開発を目指す
宮城県	<ul style="list-style-type: none"> ・2006年4月、石巻専修大学が「理工学部機械工学科自動車工学コース」を設置 ・2006年10月、石巻専修大学が「自動車工学センター」を竣工 ・2007年12月、「みやぎカーインテリジェント人材育成センター」開設（研修開始は2008年6月） ・2007年5月、東北大学が「東北大学モビリティ&スマートエイジング研究会」を発足 ・2009年4月、石巻専修大学が「理工学部情報電子工学科カーエレクトロニクスコース」を設置 ・2009年9月、東北大学が東北特殊鋼との協力の下、電気自動車の関連分野（耐熱鋼や電磁ステンレス鋼）の研究を開始することを表明 ・2010年1月、東北大学、東北経済産業局、インテリジェント・コスモス研究機構が、「マシンビジョン研究会」を発足
岩手県 ⁸²	<ul style="list-style-type: none"> ・2005年、「いわて自動車産業集積プロジェクト」をスタート ・2008年7月、「いわて組込みシステムコンソーシアム」を発足 …岩手県立大学、岩手大学、岩手県立産業短期大学、岩手県工業技術センター、一関高専などが参加 ・2010年度中、カーエレクトロニクス人材育成にかんする提言をとりまとめる ・2011年4月、岩手県と岩手県立大学が「岩手県ものづくり・ソフトウェア融合テクノロジーセンター（仮称）」を開設予定

（出所）筆者作成。

⁸² 岩手大学の「融合化ものづくり研究センター」構想では、複数分野の技術を活かした多面的な次世代自動車の開発が目指されているが、現在のところ具体的な活動はみられていない。

(1) 北九州市のケース

先進的な事例は、北九州市の取り組みにみられる。2005年11月、北九州市長の私的諮問機関「カーエレクトロニクス拠点構想検討委員会⁸³」を発足させ、翌年8月に「カーエレクトロニクス拠点構想提言」を公表した⁸⁴。ここでは、産学官の連携によってエレクトロニクス分野の技術開発と人材育成を目指すことが謳われていたが、その実現のための目玉プロジェクトとされたのが、北九州学術研究都市に立地する3大学（北九州市立大学、九州工業大学、早稲田大学）の知的シーズを活かした連携大学院「カーエレクトロニクスコース」であった（[第7表]参照）。頭脳拠点の形成のためには、使える域内資源を有効利用すべきという考えの下、組織された産学官共同人材育成コースである⁸⁵。

この試みを主導するのが、北九州市の外郭団体である北九州産業学術推進機構内に設置されている「カー・エレクトロニクスセンター」（2007年7月開設）である。同センターは、「キャンパス運営委員会の事務局」「大学院の取り組み方針にかんする調整（戦略立案のサポート）」「学研都市の施設の貸与」「人的・資金的な支援」「大学に頼れない内容の講座（「自動車工学」「組込みシステム実習」「耐故障性・信頼性・機能安全性概論」の3科目）の運営サポートおよび自動車工学の教材開発⁸⁶」「インターンシップの調整」などを担当している。また、産学共同研究開発プロジェクトにおいては、「各機関との調整（企業ニーズの把握、研究課題の抽出、研究計画の策定、プロジェクトメンバーの選定）」「知財に関するアドバイス」などを行っている。

そもそも北九州市は、「なぜ人材育成に力を入れるのだろうか?」、そして「なぜその育成対

⁸³ カーエレクトロニクス拠点構想検討委員会は、自動車メーカー、電装部品・半導体メーカー、地元企業や大学などの30名によって、「人材のハブ都市（高度技術者の育成システムの整備、国内外・産学の枠を超えた人材ネットワークの形成）」「アジアの研究開発製造拠点（半導体設計企業、半導体メーカー、電装部品メーカー、機械部品メーカーがそれぞれのニーズ・強みを持ち寄り、高度・複合的モジュール部品のR&Dを展開）」「システムの信頼性・安全性に関する世界的研究拠点」を目指すための具体的な取組みを検討するために設置された。

⁸⁴ 北九州市による事業なので、福岡県としては深く関与していないという（筆者のヒアリング調査による）。

⁸⁵ 連携大学院が置かれる以前から、これら3大学の間単位互換制度はあったようだ。カー・エレクトロニクス設計開発中核人材育成事業が開始される前の2005年から、九州工業大学、北九州市立大学、早稲田大学の3大学は、北九州産業学術推進機構の企画・運営の下、地場企業などと省エネルギー・省資源に貢献する軽量化・長寿命化・高耐久性（とりわけマグネシウムの加工技術）を研究する「北九州自動車用軽量化高度部材加工技術研究会」をスタートさせていた（城戸，2009，p.255）。

⁸⁶ 当初、連携大学院で使用される教材を学部、高専、高校でも利用することを計画していたが、これは実現されていない。しかし、2009年度後期から設置・実施される社会人（企業就業者）向けの講座では、一部の内容を簡略化（社会人向け教育では、十分な時間をかけることができないことへの対応）したテキストが利用される。とくに困難と考えられているのは、高校生への教材の水平展開であるという。「連携大学院での学習内容には、器具を使ったものなど対面式教育でしか伝えられないものが含まれており、テキストに表せない内容が多い」「企業の講師が扱う内容は難しく、高校生が理解することは容易ではない（平易に書き直すにしても、それを行う資金がない）」「教材と講師とをセットにして高校で教育する場合、カー・エレクトロニクスセンターの管轄外の事業となる」といった多くの問題がネックとなるためである（筆者のカー・エレクトロニクスセンターおよび北九州市産業経済局自動車産業振興課に対するヒアリング調査による）。

【第7表】 カーエレクトロニクス拠点構想

出来事・参考事項													
2001年4月	北九州学術研究都市を開設 北九州市立大学が「国際環境工学部」を設置 九州工業大学が「生命体工学研究科」を設置												
2003年4月	北九州市立大学が「国際環境工学研究科」を設置 早稲田大学が「情報生産システム研究科」を設置												
2007年6月	「カー・エレクトロニクス設計開発中核人材育成事業」が、経済産業省「中小企業産学連携製造中核人材育成事業」に採択												
2007年8月	カーエレクトロニクス拠点づくりの重要事業である「製造中核人材育成事業（育成プログラム開発）」が正式にスタート												
2008年夏	専門人材の育成講座がスタート												
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>各大学の強み</th> <th>担当講義</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>北九州市立大学</td> <td>「情報通信」「組込みシステム技術」</td> <td>高信頼組込みシステム開発演習、車載向けLSI設計演習(2008年夏～)</td> </tr> <tr> <td>九州工業大学</td> <td>「脳情報工学」「人間親和性技術」</td> <td>車載用知的情報処理講義(2009年4月～)</td> </tr> <tr> <td>早稲田大学</td> <td>「LSI設計技術」「情報アーキテクチャ」「計測・制御工学」</td> <td>インテリジェントカー統合システム講義(2009年4月～)</td> </tr> </tbody> </table>		各大学の強み	担当講義	北九州市立大学	「情報通信」「組込みシステム技術」	高信頼組込みシステム開発演習、車載向けLSI設計演習(2008年夏～)	九州工業大学	「脳情報工学」「人間親和性技術」	車載用知的情報処理講義(2009年4月～)	早稲田大学	「LSI設計技術」「情報アーキテクチャ」「計測・制御工学」	インテリジェントカー統合システム講義(2009年4月～)
		各大学の強み	担当講義										
	北九州市立大学	「情報通信」「組込みシステム技術」	高信頼組込みシステム開発演習、車載向けLSI設計演習(2008年夏～)										
九州工業大学	「脳情報工学」「人間親和性技術」	車載用知的情報処理講義(2009年4月～)											
早稲田大学	「LSI設計技術」「情報アーキテクチャ」「計測・制御工学」	インテリジェントカー統合システム講義(2009年4月～)											
2009年4月	3大学の大学院に所属する博士前期課程の学生を対象とした「北九州学術研究都市連携大学院」が開設され、「カーエレクトロニクスコース」を設置(文科省の「戦略的産学連携支援事業(教育研究高度化型)」に選定)												

(出所) 各種報道をもとに筆者作成。

象がカーエレクトロニクスの設計人材なのだろうか?」。人材育成に重点を置くのは、自動車関連企業に対して「何をしたら北九州に進出してくれるのか」という事前調査を実施したところ、「優れた人材を育成すること」という回答を得、自動車産業のさらなる発展においては、ヒトづくりがカギなることを認識したことによるという。そして、育成する人材がカーエレクトロニクスの設計人材である理由は、自動車産業が「安全」「環境」「快適」を重視する方向に進んでいること、その傾向で地域優位を維持してゆくには、機械系、電気・電子系を中心とした総合的知識を持つ人材の蓄積が不可欠であること、多くの半導体関連企業で形成されているシリコンアイランドとの融合は優位創造上有利であること、そして全国的に組込みソフト技術者が不足しているとの情報を得たことなどにあるという。

(2) 福岡県のケース

福岡県ではこの他にも、次世代の自動車産業に求められる人材養成・技術研究が行われている。2007年11月、人間社会や自然環境と地球規模で共生してゆける自動車社会の構築を目標とした、新しい学問的取り組みを開始することが、九州大学から発表された。諸学問分野で生み出されてきた膨大な知を統合的に捉え、新しい科学的な知や価値を追求できる人材が求められている現状をふまえ、工学、IT、デザイン、環境、経営などを幅広く習得できる横断的教育システムを採用した「オートモーティブサイエンス専攻」を、2009年4月に設置することを決め

たのである⁸⁷。この自動車に特化した新設大学院では、数ヶ月間にわたるメーカーでのインターンシップ研修を義務づけ、修了判定には論文だけではなく、実習形式を採用するなど、あくまで実践技術者を育成することを目指すプログラムが編成されている。大学院教育以外にも、受託・共同研究を募集したり、さらには一般向けセミナーを実施したりするなど、広く地域社会に貢献しようとしている。2010年3月には、自動車産業の未来像、ならびに自動車産業が抱える社会的・技術的課題を議論し、共通認識を深める場として、「オートモーティブサイエンスコンソーシアム」が開催された。このような研究成果をもとにしたフォーラムは、福岡県、福岡市、九州経済産業局などのバックアップによって開催されることもある。また、九州大学がこの専門大学院を開設することを決定した背景には、北部九州の自動車産業発展に対して、教育面で県や市の取り組みに貢献したいという思いがあった。このように、九州大学と自治体との間には、相互扶助の関係が形成されている。

九州大学の知的財産の有効活用による自動車産業の発展の方向性として、福岡県がより大きな期待を寄せているのは、水素技術をベースとした次世代自動車の開発拠点形成である。水素エネルギー利用社会の実現を目指す全国に先駆けた試みとして、福岡県（商工部新産業・技術振興課）や九州大学などを中心とした産学官連携組織「福岡水素エネルギー戦略会議」が2004年8月に設立された。その後、諸機関との連携強化や、高度研究施設の建設などを通じ、福岡県の水素エネルギー研究は、大きな進展を見せてきた（〔第8表〕参照）⁸⁸。福岡水素エネルギー戦略会議が2008年度から始めたのが、「福岡水素戦略（Hy-Lifeプロジェクト）」である。これは、「研究開発」「社会実証」「水素人材育成」「水素エネルギー新産業の育成・集積」「世界最先端の水素情報拠点の構築」の5つを実現することで、環境にやさしい水素エネルギー社会のパイオニアとなるための試みであるが、ここで注目すべきは、2009年9月から開始された「水素ハイウェイ」を構築するため社会実証実験である⁸⁹。設立当初からトヨタや日産が参加していることから明らかなように、福岡水素エネルギー戦略会議は水素自動車の開発を大きく意識した組織であるが、その目的に向けた試みがいよいよ本格化し始めたのである。

地球規模の環境問題とエネルギー問題を背景に低炭素社会や脱化石燃料が目指される中で、自動車開発の中心地となるには、次世代エンジンの動力源研究を進めてゆくことが有力な近道

⁸⁷ 福岡女子大学や西南学院大学と提携することで、教育の質的向上を図っている。九州大学は2005年12月に早稲田大学と「連携協力に関する基本協定」を締結している。次世代自動車の研究をともに進めている大学同士の連携は、さらなる発展を期待させる。

⁸⁸ 2004年の国立大学独立行政法人化以降、九州大学は「『九州大学が強い分野』として誰もが思い浮かぶ分野の育成の必要性（重点研究分野の育成）」「外部資金獲得のための産学連携の必要性（国からの運営交付金が年1%ずつ削減されていることが背景）」「スター研究者の待遇見直しの必要性」が認識されてきた。「大学を取り巻く環境の変化」「大学に対する社会からの期待の高まり」の下、教授陣は研究成果を社会還元する使命を強く意識している。

⁸⁹ 同様に「スマート・シティ」を目指す横浜市は、国内最大規模のスマートグリッド（次世代送電網）の実証実験を行う。EVに搭載する蓄電池を住宅の電源に再利用するシステムの確立などを目指す（『日本経済新聞』2010年11月3日付、朝刊、第3面）。

〔第8表〕 水素エネルギープロジェクトの歩み

	出来事
2004年8月	福岡水素エネルギー戦略会議を設立
2005年10月	福岡水素エネルギー戦略会議のプロジェクトのひとつである「人材育成」を担う「福岡水素エネルギー人材育成センター」を設立 …大学生・大学院生、企業の若手研究者などを対象とした高度人材育成コースを開設
2006年5月	(独)産業技術総合研究所と九州大学が、連携協力協定を締結
2006年7月	新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO）の委託を受け、「産総研・水素材料先端科学研究センター」を伊都キャンパス内に創立 …九州大学の教員が水素材料先端科学研究センターの研究員を兼ね、産総研の専任研究員との共同研究を実施
2007年11月	九州大学伊都キャンパスに、水素に関わる材料研究を行う世界最先端の研究棟が完成
2008年度	「福岡水素戦略（Hy-Life プロジェクト）」がスタート ⁹⁰
2008年10月	燃料電池車・水素エンジン車の走行を可能とする「水素ハイウェイ」構築のために要する水素ステーションの整備を決定
2010年4月	九州大学が「水素エネルギー製品研究試験センター」を開所

(出所) 各種報道をもとに筆者作成。

である。九州大学に水素研究の第一人者が在籍していたこと、そのよしみで他地域に先駆けて水素技術を蓄積してきたことという地域特殊性を活かすことは、次世代自動車にかんする地域資産の質的・量的向上、そして地域優位の向上に大きく寄与する。

2009年10月、自動車の開発から生産までの各分野を担う人材の育成を総合的に推進するために、福岡県は九州各県との協力の下、「福岡県自動車先端人材育成委員会」を開設した。北部九州自動車150万台生産拠点推進会議の専門委員会として設置されたもので、将来に亘って自動車産業で求められる人材を分析し、その輩出に対応するための総合的教育(高校から大学院、さらには中小企業中核技術者をも対象とした一貫した教育)を推進する組織である。2010年7月末に第1回の委員会が開催され、県立工業高校と大学などとの連携教育の強化や、企業ニーズに基づいた実践的なカリキュラムの構築などについての議論が始まった。この人材育成計画は緒についたばかりであるが、自治体を中心に、効果的な次世代自動車人材・技術の創出が、今後一層進んでゆくとみられる。

(3) 宮城県のケース

セントラル自動車が完成車工場の移転計画を発表(2007年10月)して間もない2007年12月、宮城県は「自動車関連産業・高度電子機械産業の人材育成に着手」と題した記者発表を行った。これは「みやぎ自動車関連産業活性化人材養成等事業」と「みやぎ高度電子機械産業活性化人材養成等事業」のふたつで構成され、自動車関連産業と高度電子機械産業の県内集積の促

⁹⁰ “Hy-Life”とは、High-Life(豊かな生活)とhydrogen(水素)を掛けた造語である。先駆的に水素エネルギー社会の形成に取り組むことで、その実現に寄与し、豊かな生活を実現しようという姿勢を表している。

進を実現するために必要な人材育成を目指すという政策表明であった。このうち、前者にかんする具体的な取り組みとして、翌年3月に「みやぎカーインテリジェント人材育成センター」が立ち上げられた⁹¹。

環境対応や安全性向上がキーワードになる昨今、車体各部の電子制御化が著しく進んでおり、自動車の構造は大きく様変わりしている。そこで完成車の生産拠点としての役割をこれから担い、存在感を増してゆくには、次世代自動車のR&D拠点となりうる環境の整備が必要であると宮城県は判断した。そこで選択されたのが、車両や部品開発に不可欠な3次元CAD（CATIA⁹²）などの最先端ITを使いこなせるカーエレクトロニクス関連の技術者を養成し、地域差別化を進める戦略と、それを実現するための教育システムの立ち上げであった。この人材育成センターが実施する研修講座は、2008年6月にスタートしている。自動車産業に関心を持つ地元の大学生（3年生）、高専生（4～5年生）、専門学校生（学生の受講状況により、企業従事者の受講も可）を対象とし、ハード（自動車、電子回路）、社会の潮流、IT技術（組込み技術、CAE）など、幅広い学習を目指すカリキュラムが組まれている。受講者は公募により募集される点、おもに夏季休暇を利用した短期プログラムとなっている点などは、北九州市のケースとの大きな相違点である。

一連のプロジェクトで中心的役割を担っているのは、同センター運営会議の事務局である宮城県経済商工観光部自動車産業振興室であるが、カリキュラム作成、講座開発、講師派遣などの面で産学の協力を得ている。9つの大学・大学校・高専・専修学校が携わっているが、運営委員会委員長の山本憲一氏（トヨタ自動車のOB）が所属する石巻専修大学は、県の自動車産業政策の中で、とくに大きな存在となっている。同大学は2006年4月、東北地方の4年制大学で初の自動車専門コース「理工学部機械工学科自動車工学コース」を設置している。さらに2009年4月には、情報電子工学科に「カーエレクトロニクスコース」を開設するなど、地域における自動車技術教育をリードしてきた実績を持っている⁹³。宮城県は、そこで蓄積されてきた人材

⁹¹ 宮城県は自動車関連産業と高度電子機械産業の県内集積の促進を図るため、企業立地促進法に基づいて地域産業活性化基本計画を策定し、2007年7月に国の同意を得た。そして経済産業省の人材養成等支援補助事業として、自動車関連産業及び高度電子機械産業の人材育成事業が採択され、2007年度からの3年間で1.6億円の補助金を受けることとなった。その初年度の実施活動のひとつとして、みやぎカーインテリジェント人材育成センターが創設された。

同センターは、2010年度から地域産業集積活性化法による広域ビジョン（東北地方）に事業採択されて6県連携事業となったことにより、自動車人材育成事業の県間協力が進められることとなった。2010年度、みやぎカーインテリジェント人材育成センターの研修講座に他県から参加したのは、山形大学の学生1名のみとのことであり（筆者の宮城県経済商工観光部自動車産業振興室に対するヒアリング調査による）、連携の深化はこれからであろう。

⁹² CATIAは、仏ダッソー・システムズ社が開発した3D-CAD/CAM/CAEの統合システムである。

⁹³ 自動車工学コースの学生は、1・2年次で機械工学の基礎を、3・4年次でその応用として自動車全般をそれぞれ集中的に学ぶ。実習時間も多く設定されており、卒業時には2級自動車整備士の受験資格が与えられる。カーエレクトロニクスコースでは、安全性、利便性、快適性、環境との調和が自動車に求められている時代背景から、自動車制御のためのコンピュータ技術とエレクトロニクス技術を身につけた人材の育成が目指されている。

育成のノウハウを利用できるという好条件に恵まれている⁹⁴。

宮城県は、東北大学の研究成果を活用した展開にも期待を寄せている⁹⁵。運転するだけで個人が活き活きし、認知能力の向上や体力の向上に繋がる車づくりを目指す「モビリティ&スマートエイジング研究会」（2007年5月設立）に積極的に加わり、2010年代には実用化を目指したいとの意向を表明している。東北経済産業局とインテリジェント・コスモス研究機構も、東北大学の技術を活用し、次世代自動車向けの製品開発に取り組むという。2010年1月に「マシンビジョン研究会⁹⁶」を発足させ、前方視認システムの技術開発と製品づくりを目指している。

(4) 岩手県のケース

岩手県は、2006年度から今後の自動車産業を支えるキーテクノロジーである組み込み技術の高度化に着手している。2006年10月に産学官の実務者連携組織である「いわて組み込み技術研究会」をスタートさせ、技術の普及・高度化、人材の育成・蓄積、クラスターの形成などを目指している（事務局：いわて産業振興センター産業支援グループ）。2008年7月には「いわて組み込みシステムコンソーシアム」（事務局：岩手県商工労働観光部科学・ものづくり振興課）を立ち上げ、組み込みシステム産業の成長に向けた目標の設定や取り組みの方向性について協議している。同組織を中心に、今後のカーエレクトロニクス人材の育成方針をまとめ（カリキュラムの在り方などについて、県や各大学などメンバーに対して提言。メンバーにアイシン・コムグループなども参加しており、企業の意向なども反映した提言にする。2010年度中に提言をまとめる予定）、これに基づいて効率・効果的に競争力を強化してゆくことを、岩手県は意図している。

現在、組み込みシステム産業の技術・人材開発において、重要な役割を果たしているのが岩手県立大学である⁹⁷。同大学は、地域社会と密に連携し、教育・研究の成果を広く還元する「地域

⁹⁴ 1989年の開学時から「大学開放センター」を設置し、開放講座や産学共同研究を積極的に実施してきた石巻専修大学は、石巻市や石巻商工会議所の会員とともに、石巻地域産学官グループ交流会を組織している。この交流会は、2006年9月に「自動車関連産業集積部会」（代表・山本憲一）を発足させたが、その研修などで有効活用されているのが自動車工学センター（2006年設置）である。さらに2008年5月には、同部会の下部組織である「IMプロジェクト」が第1回の研修会を開催した。地元企業が大手電子部品メーカーと連携して、自動車向け製品の開発に取り組むことを狙いとしているが、そこで指導を行っているのも山本憲一氏である。

⁹⁵ 2009年5月に35の道府県知事により「高齢者にやさしい自動車開発推進知事連合」が設立された。同年7月には、学識経験者、高齢者・女性団体代表、自動車メーカー、国の各省庁をメンバーに加えた「高齢者にやさしい自動車開発委員会」を設置し、2010年度をメドに高齢者にやさしい自動車のコンセプトを提案し、自動車メーカーに開発・実用化を促す予定になっている。この自動車開発推進知事連合の会長を務めるのが、麻生渡福岡県知事である（事務局：福岡県商工部自動車産業振興室）。高齢ドライバーが増える中、安全運転を支援するシステムは、カー用品メーカーによっても独自の開発が進められている。クラリオンは、ヒトやモノが近づいていることを表示と音で知らせる次世代カーナビを開発し、2011年はじめから完成車メーカーへOEM供給するという。

⁹⁶ 「マシンビジョン（Machine Vision）」とは、「知能機械システムが外界の状況変化に適応した知的な動作制御をしたり、対象の認識・計測を行ったりするための視覚情報処理技術」のことである。

⁹⁷ 2007年12月に第1回が開催された「いわてインテリジェントシステム研究会」では、岩手大学の教官が中心的役割を担っている。

社会への貢献」, 応用分野や実社会での実際教育・研究を重視した「実学・実践重視の教育・研究」などを特色として, 1998年に開学した。ソフトウェア情報学部は, この開学時に設置されたものであるが, 組込みソフトウェア開発の人材教育に乗り出したのは, 組込みコンソーシアム構想の下, 岩手県から受けた人材育成の依頼が発端であった。2006年4月に開所となった「組込み技術研究所」は, 前出のいわて組込み技術研究会の中心拠点としての役割も果たすなど, 岩手県立大学は次世代自動車技術の総本山としての役割を担っているといえる。

岩手県は岩手県立大学のシーズをさらに利用し, 2010年度からソフトウェアとハードウェアの技術融合事業を展開している。地域連携研究センター内の既存施設に「岩手県ものづくり・ソフトウェア融合テクノロジーセンター(仮称)」を開設(2011年4月予定)し, 共同研究, 技術者養成, 試作開発などに着手することが発表されている⁹⁸。そこでは, 次世代インテリジェント自動車などの製品開発に対応できる開発・提案型企業の育成が目指されることになっている⁹⁹。

2009年4月に, 関工は東富士総合センター開発本部(静岡県裾野市)に次ぐ車両開発拠点として, 岩手工場内に「開発センター東北」を開設した¹⁰⁰。「岩手県自動車関連産業成長戦略」の策定以降, 中・長期目標のひとつとして地場企業のR&D(提案)型企業化が目指されてきたわけだが, 完成車工場のみならず部品メーカーレベルにおいてもそれを達成するには, 地域資産の質的・量的向上が欠かせない。そのためには, 地域資源の効果的利用が可能となる環境整備, およびそれをリードする行政の手腕が求められるのである。

4. 内発的發展への過程理論

外需偏重化という不可逆的現象が起こっていることを念頭に, 各地域は産業政策を構築してゆかなければならない。そうした必然性がある状況の下, 自動車産業がリーディング産業として安定するために, 完成車工場がマザー工場となることを行政機関は望んでいる。ゼロベースから立ち上げる力がない海外工場を支援する役割, あるいは, 世界需要の増加に伴って大きく

⁹⁸ このセンターの整備は, (独)科学技術振興機構(JST)の地域産学官共同研究拠点整備事業として採択されたもので, IT関連企業などで作る「いわて組込みシステムコンソーシアム」を加えた産学官の共同事業である。2010年度はおもに設備購入の期間とされ, 2011年度以降, 共同研究, 技術者育成などを本格的に開始する予定であるというが, 部分的にはすでにスタートが切られている。技術者育成については, 県の補助を受けて「平成22年度ものづくり・ソフトウェア融合技術者養成事業」として行われている。「モデルベース開発技術」については「プレ講習(2010年6月)」「MATLAB講習(同年8月)」「組込みソフトウェア中核技術」については「マイクロカーネル講習(同年9月)」「CAE技術」については「CAE解析塾(2010年11月~2011年3月)」が実施された。

⁹⁹ 2010年8月, 岩手県の「いわて戦略的研究開発推進事業(大学等の有する技術シーズを活用した, 産学官の連携による研究開発プロジェクトを推進し, 同県産業の高付加価値化や新産業・新事業の創出等を図ることを目的とする事業)」に, 岩手県立大学を中心とする研究プロジェクト「自動車操縦インタフェースの研究:身障者でも操縦可能なインタフェースの開発」が採択された。通常の自動車を運転するために補助装置を開発・提供することで対応している現在の身障者用運転システムとは異なり, 体の2カ所が自由に動かせれば操縦可能となるインタフェースの開発が目指される。

¹⁰⁰ R&D能力の強化を目的に, 2000年4月1日付でセントラル自動車との間で開発部門が統合された。

なりうる供給量の変動に、臨機応変な対応をとるための調整弁としての役割を担うことは¹⁰¹、中核企業の事業存続、および域内の自動車関連企業群のそれを保証すると考えているためである。

なるほど、国内外拠点間の生産車種の重複化という危機的状況下での生き残り策としては、マザー工場化は有効であると思われる。しかし、すでに触れたように、近年では国内生産車種が減少し、国内市場向け主力車種の生産ですら海外で行われるケースも現れている。この流れから、海外拠点がマザー工場の役割を果たす事例が増えてゆくことも予想される。そこで地域としては、中核企業がマザー工場の地位を獲得・維持できるよう、最新鋭の製造技術を磨き続けることだけではなく、最先端のイノベーションを進めることで、グループ内拠点の先頭のポジションを獲得・維持してゆけるよう、時代に応じて事業環境を修正してゆくことにも政策の重きを置かなければならない。本章では、北部九州地方と東北地方による、こうしたチャレンジな取り組みについて素描してきた。

事業環境整備、すなわち地域優位の創造は、それ自体が目的ではない。あくまでそれは地域が抱える問題の解決の手段である。山崎 (2005, pp.135-136) は、「工場の海外移転や国内工場の閉鎖に伴う雇用の減少は、産業構造転換、イノベティブな産業クラスターへの進化の一環と捉えられるケースもあり、イノベティブな産業クラスターへの進化が必ずしも当該産業クラスター内での雇用増大につながるとは限らない」と述べている。こうした問題を回避するために、創造された地域特殊的な人的資産が、域内の価値創造活動で用いられるようサポートすることも、行政が果たすべき大きな役割なのである¹⁰²。

域内に留まっても最先端技術の仕事に携われ、成長できるチャンスがあることを若年者に予感させるだけの地場産業の高度化策、およびそれが実践されていることについてのPR活動は、彼(女)らの域外流出防止にプラスの効果をもたらし、人材の域内供給量を増加させる¹⁰³。他方、インターンシップ研修先の開拓、共同研究の実施などによる企業との太いパイプづくりは、人材の域内需要量を増加させるうえで効果を発揮する¹⁰⁴。このように、人材需給の量的拡大を

¹⁰¹ 世界的な需要変動に柔軟に対応するために、拠点に求められるもののひとつは、従業員の高い熟練度である。これを満たす点で、国内の生産拠点は高く評価されている。

¹⁰² 最先端技術にかかわれる(自分自身が成長する)という魅力を備えることは、人材の域外流出防止にプラスに働くと考えられている。実際、域内にR&D拠点を形成することの目的のひとつとして、地方自治体は優秀な人材の流出阻止を挙げている。

¹⁰³ 完成車メーカーや行政による工程改善指導や研究機関との知的交流は、地場企業の能力を高める。こうして高められた地場企業の能力が惹力となり、域外R&D型企業の流入も増加することで、新たな雇用が創出される。これが地元大学で学んだ学生の流出防止に繋がる。こうした一連の図式が想定される(岩手県商工労働観光部, 2008, p.16)。

¹⁰⁴ 北九州市のカーエレクトロニクス・コンソーシアムの運営をめぐって、企業(自動車メーカー、電装品メーカー、半導体メーカー、ソフトウェア会社)と大学、行政が話し合える場として設置されているのが、カーエレクトロニクス事業運営委員会である。企業にとっては、業界ニーズを反映させた実践的講座を開講することができるというメリットがあり(しかし、企業が思い描く教育と現実の大学教育との間に大きな量的・質的乖離があるという問題が顕在化している)、一方で大学や行政にとっては、修了後の学生の就職にプラスとなる働きかけができるというメリットがある。事務局であるカー・エレクトロニクスセンターは、このメリットを最大限に活かすことに尽力している(筆者のカー・エレクトロニクスセンターに対するヒアリング調査による)。

達成するうえで不可欠な、その「質的」「量的」ミスマッチを縮小させる仲人、「地域資産の地産地消」のリーダーとしての力量が、行政に問われるのである。

以上を総括すると、産業の動向を正しく見通し、それに応じた戦略・戦術を立案し、その実行を適切にリードしてゆく力 (visionary) が、行政には求められる。地域の経済発展力の源泉は、ヒト、企業、大学や公設試験研究機関 (公設試) といった各研究機関などの地域諸資源そのもの、並びにそれらを巧みに組み合わせる行政の妙技、いわゆる企業家的能力にあるといえる¹⁰⁵。

2007年11月、トヨタ九州がこれまで手掛けてきた開発事業に「新車開発機能」を加えることを決定・発表した。トヨタ九州で生産する新型車の開発に、直接かかわれる体制(200人規模¹⁰⁶)を2010年代半ばまでに整えられるよう、トヨタ本体に社員を送り込むなど、準備が着々と進められている¹⁰⁷。さらにダイハツ九州も同年12月に、R&D拠点を設けることを発表し、翌年4月には2010年4月を目標に九州大学伊都キャンパス隣接地での開設を目指すという具体案を固めた。同計画は業績悪化で一時凍結になったが、2011年度内の実現へ向けて、再度動き出している¹⁰⁸。

日本の自動車開発にみられる特徴のひとつとして、「ゲスト・エンジニア方式」が広く知られている。こうした方式を採用しているがゆえ、サプライヤーの技術者が開発初期段階から関与できる状況が整っていることが、R&D拠点には不可欠である。先進的研究拠点構想の検討が開始された2005年11月以降、北部九州では次世代自動車のR&Dを担う人材の獲得などに期待して、関連企業がR&D機能を設置するケースがみられている ([第9表] 参照)。通常、中小自動車部品サプライヤーが開発・設計の現地化を求められるのは、完成車や大手部品サプライヤーのそれらの現地化が進んだ後であるといわれているが(中小企業金融公庫調査部, 2008, p.81), 北部九州では前者のそれらが先行して充実し始めている。

今回トヨタ九州とダイハツ九州に設置が決まった開発部門は、ともにエンジンなど基幹部品を除く車体部品(アッパーボデー)を対象とするものに限定されるようだが¹⁰⁹、最先端のR&D拠点化という夢へ向け、大きく、かつ着実な一歩といえるだろう。

¹⁰⁵ 石川 (2006, pp.204, 214) によれば、資源の特徴・機能、利用法などを規定するのは、企業家の意思決定であるため、企業の競争優位の源泉は資源それ自体ではなく、企業家的判断にあるという。公設試や公立大学の研究内容や人材育成プログラムが、地方自治体の政策方針の影響を受けることを考えれば、地域の競争優位の源泉は、地方自治体の企業家的判断にあるといえる。

¹⁰⁶ 『日本経済新聞』2007年12月25日付, 朝刊, 第11面。

¹⁰⁷ 『日本経済新聞』2007年11月29日付, 朝刊, 第11面。

¹⁰⁸ R&D拠点を生産現場の近接地に置くことには、生産現場に蓄積された情報をR&Dにフィードバックしやすいというメリットがある。とりわけ開発リードタイムを短縮化する必要のある製品については、生産とR&Dが直結した形で配置されることが望ましい (加藤, 1994, p.224)。

これまで北部九州の自動車産業は、意思決定機能やR&D機能を有していなかったために、大学などの研究機関との間に密な関係を構築できずにいた (山崎, 2003b, pp.192-193)。この度の新たな動きは、北部九州域内の知的連携関係が深化することを期待させる。

¹⁰⁹ 具体的にはボデー、シート、トリムなどが対象となるようだ。

[第9表] 北部九州におけるR & D拠点の設立・増強（一例）

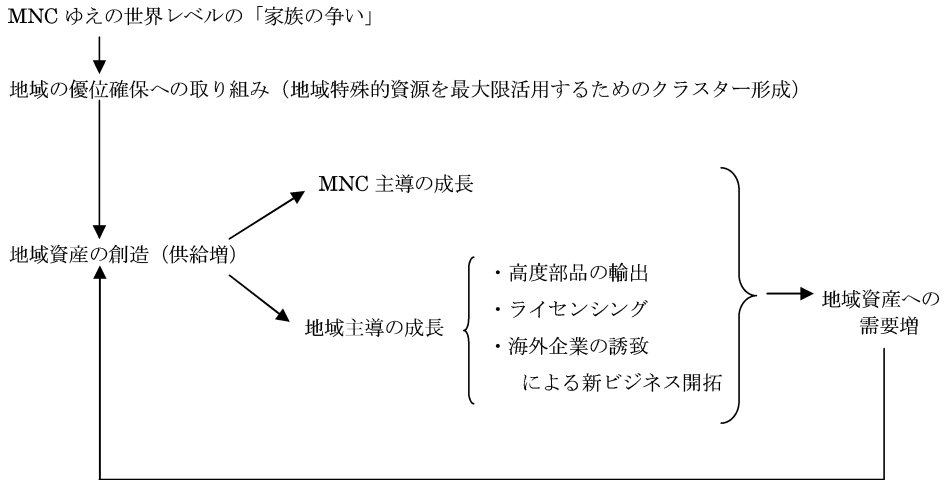
設立・増強時期	企業名	拠点名称および事業内容
2007年4月	キャッツ	組込みソフトウェア研究所（リソース・スケジューリングの研究）
2007年4月	フュートレック	シンフォニック（車載ソフトの開発子会社）
2007年9月	デンソーテクノ	福岡技術センター（エンジンなどのソフトウェアの開発）
2008年3月	アイシン・コムクルーズ	福岡開発センター（電動スライディングルーフ、パワースライドドアなどボディ関連のソフトウェアの開発）
2008年4月	エヌシーエス	九州オフィス（情報システムの開発）
2008年7月	アイシン・コムクルーズ	北九州研究所（車載用組込みソフトの開発）
2008年8月	トヨタテクニカルディベロップメント	福岡開発センター（車両の開発）
2008年8月	イーシーエス	北九州ラボ（車載用組込みソフトの開発）
2008年10月	新日本無線	北九州デザインセンター（車載用半導体の開発）
2009年4月	トヨタプロダクトエンジニアリング	福岡技術センター（増強）（車両・ユニットの製造設備・工程計画の提供）

（出所）各種報道をもとに筆者作成。

当該地に行かなければ、不可欠な経営資源が得られないという状況をつくり出すこと、すなわち地域特殊的資産（人財、技術、地場企業）の集積地の形成は、中核企業（MNC）の地域固着性を高め、域内への経済波及効果を安定化させることにプラスとなっているが、事業展開のグローバル化に伴う生産・輸出量の減少が、地域の経済的繁栄を不安定方向に引き戻している。もっとも、生産されたモノが輸（移）出される場合、波及効果は限定的となるわけだが（杉野，1989，pp.204-205），それがさらに小さくなる方向に動いているのである。そこで、地域経済活性化を促す他の方策を採らなければならない。北部九州・東北両地方は、中核企業の事業活動だけに頼らず、世界をリードする次世代自動車関連のR & Dのメッカとなり、海外の旺盛な需要を取り込むことで地域資産へのニーズを独自に増やしてゆくことを目指している。各自治体は、中核企業の持続的事業活動を支える地域特殊的資産を別途有効利用する案を示し、そのための支援を進めようとしている。「高付加価値部品を輸出する」「R & Dの成果について特許を取得し、海外企業とライセンス・ビジネスを行う」「先進的な知的資産を呼び水として海外企業を誘致し、ビジネスチャンスを広げる」といった肥沃なアジア市場との近接性による利益を享受する経営諸戦術を想定し、それらを積極的に後押ししようとしている（[第10表]参照）。これは地域資源を活かしながら、地域が主体となった発展を推進してゆこうとする試み、すなわち外様MNCとの一蓮托生関係を弱め、内発的発展を一層深化しようとする試みに他ならない¹¹⁰。

¹¹⁰ 日本の産業競争力強化のために取り組むべき課題として、経済産業省（2010，pp.192-193）もビジネス環境の強みを活かした「アジアの高付加価値拠点化」を挙げ、これがもたらす雇用、税収などへの正の効果を強調している。「グローバル化が空洞化につながる」ではなく「グローバル化への適応こそが雇用を生み出す源泉になる」という発想が重要であり、相容れないものとしてとらえられてきた「グローバル化」と「国内雇用」を両立させる政策の選択が重要である（経済産業省，2010，pp.39-40）。

[第 16 図] 自動車産業を中心に目指される地域発展のシナリオ¹¹¹



(出所) 筆者作成。

[第 10 表] とくに重視している「海外需要の取り込み」戦術

	高度部品の輸出	ライセンスリング	海外企業の誘致
福岡県 (含・北九州市)	○		○
大分県	○		
宮城県	○	○	
岩手県	○	○	

(出所) ヒアリング調査の各結果をもとに筆者作成。

近年「glocalization (ないしは global localization)¹¹²」という言葉をよく耳にするようになった。こうした造語の登場は、経済のグローバル化が急速に進む一方で、地域に対する関心も高まっていることの現れである。そこで注目されている地域とは、研究者間での定説を欠いてはいるものの、おおよそ

- (1) 本国との対として位置づけられる地域 (現地)
- (2) 世界との間に相互的影響力を持ち、共進 (co-evolution) する地域
- (3) 周辺国との間で形成される地域 (圏)
- (4) 世界の中で形成される経済圏を構成する一要素

に大別されるように思われる。

¹¹¹ 中小企業庁 (2006, p.135) は、東アジア諸国・地域との競争に勝利するためには、各地域にそれぞれ蓄積されてきた特色ある資源を最大限活用することが重要であり、その具体的有効策として、産業集積の形成を挙げている。

¹¹² 民間企業においても同語が用いられているケースがみられ、たとえばソニーでは、創業者の 1 人である盛田昭夫が作った造語として定着しており、「世界を目指して戦う企業である一方、それぞれの地域に溶け込んでビジネスを展開し、ニーズに合った商品開発を行うことを基本とする」経営方針が表現されている。同語については、宮町 (2008) が詳細に検討している。

(1)の場合のグローカリゼーションは、MNCが海外での事業活動を成功させるために、①現地企業との調整・相互信頼を醸成すること、②良き企業市民としての積極的活動（フィランソロピー）を展開すること、③経営の現地化を促進すること、④現地のニーズに合った製品の開発・生産・販売などを通じて、現地に定着してゆこうとすること¹¹³、といったさまざまな対立関係のバランスを図ってゆくことを意味する¹¹⁴。

(2)の場合のグローカリゼーションは、世界的なネットワークが形成されることにより、地域が世界の影響を受けやすくなっている一方、地域の出来事・動きが世界に大きな影響を与えるようになっている状況を意味している¹¹⁵。

(3)の場合のグローカリゼーションは、世界のボーダレス化が進む一方で、近隣国同士で広域経済圏の形成が進んでいる状況、あるいは企業の国際展開の拡大に伴う合理性の追求の結果、一定地域内で拠点間ネットワークの形成が進展している状況を意味する¹¹⁶。

そして(4)の場合のグローカリゼーションは、世界規模で展開される企業内ネットワークの一構成要素である地域（および当該地域の事業拠点）の役割を戦略的にプランニングすることや¹¹⁷、地域資源の特殊性を活かしながらプレゼンスを高め、国際分業の一役を担っている状況、あるいはそうなるための地域の試みを意味する¹¹⁸。

このように、グローカリゼーションとは、グローバル化時代における「企業」「国家」「地域」（鈴木（2003, pp.6-7）の分類法にしたがえば、ビジネスの「担い手」と「舞台」）それぞれの諸対応を意味する広義な語であるが、今われわれが注目しているのは、「地域」の対応である。わが国のモノづくりをとり巻く環境の大きな問題のひとつとして、国内市場の狭小化がある。

¹¹³ 青木（2005）p.246；近岡（2004）p.64；森澤・植田・長尾（2000）p.9；Gertler（1997）p.21。

¹¹⁴ 麻殖生（2003）は、本社と現地との対立を統合し、グローバルとローカルを同時達成することを目指す「グローバル経営」の重要性と、そうした視点からの国際経営理論の構築の必要性を強調している。本国および本社の事情、文化・慣行、市場環境、経営資源に基づいた経営の世界的画一化と、現地および現地法人のそれらに適合した経営の地域別多様化との調和の中で、経営組織や人事・財務管理、マーケティング、R&Dなどを決定する仕組みづくりの必要性については、伊丹（1991, pp.123-130）や茂垣（2004, pp.47-48）も述べている。

¹¹⁵ Steger（2009, 邦訳, pp.16-19）は、直接「グローカリゼーション」という語を用いてはいないが、「グローバリゼーション」と「ローカリゼーション」のそれぞれの意味において、相互包含関係があることに注目した論を展開している。

¹¹⁶ こうした「入れ子構造」は、国レベルでもみられる。GATT加盟国を平等に扱うことを原則とし、世界レベルでの自由貿易体制の形成を目指すWTO主義に基づいた動きがある一方で、特定国からの輸入に対してのみ関税を引き下げるFTA（EPA）やTPPなどの締結が増えている。

¹¹⁷ 橋川（2009）p.44。企業活動の世界的拡散が進む一方で、特定地域での企業活動の重要性も高まっている。このように「グローバル化」が、その対立概念である「ロケーション」とともに注目されていることに、近年の経済の特徴を見出しているものとしては、たとえば石倉（2003, p.18）。

より良いモノづくりを世界レベルで目指すうえで、特定地域産業（企業）の長所を活かすために、それらと提携関係を結ぶというビジネス・モデルもみられる。ドイツのデザイナー集団であるDDC（Deutscher Designer Club：ドイツデザイナークラブ）は、高品質を求め、伝統的にモノづくりのノウハウを蓄積してきた地域（たとえば家具製造に優れた旭川地域）と連携する“globalocal”というプロジェクトを推進している（『北海道新聞』2010年11月18日付、朝刊、第30面）。

¹¹⁸ 佐藤（2001）pp.7-9；山田（2000）p.169。

国内市場だけを視野に入れたモノづくりでは大きな発展が望めない現在、そうした状況でも域内で事業活動を継続することが合理的となるよう、諸アクターは一体となって支え合うシステムを形成してゆく必要がある。

M. B. スティージャーは、既存の多くの国境や境界線の意味を失わせるほどグローバルな相互関係とフローが、経済・政治・文化・環境の面で存在することを特徴とする社会的「状況」を「グローバリティ」、そして社会的状況をグローバリティのひとつへと変容させると考えられるような一連の社会的「過程」を「グローバリゼーション」とそれぞれ定義している¹¹⁹。これに倣い、われわれは「グローバルな産業ネットワークの中に安定したポジションを得ることを目指した地域における一連の取組み過程」、より具体的には「諸外国・地域と伍して生き残ってゆけるだけの国際的競争力を持つオンリーワン拠点地となることで、豊かな地域社会を実現するための仕組みづくりとその実行」を指して、グローカリゼーションと呼ぶとしよう。

宮本（1985, pp.51-52；1990, p.70）は、企業が地域統括、R&D、製造、物流、販売、金融など機能ごとの最適立地を世界規模で選択する「グローバル・オペレーションの最適化」を積極的に進め、世界で展開する事業拠点の間には補完的關係が形成されるようになってきている昨今、この国際分業体制の一翼を担えることが地域発展の要諦となっていると述べている。そして、これを実現する企業誘致を完全否定することは誤りであることと、地域独自の自律性がもはや失われつつあることを指摘している。しかし、国際分業体制は地域政策の重要性を押し下げるわけではない。否、国際分業構造の中でポジションを維持してゆくための地域政策の立案力と実行力、すなわちグローカリゼーション力の要求度は、むしろ大きくなっている。

大塚（1991, p.109）が指摘するように、外発型発展モデルがもたらす地域経済への波及効果の低さは、モデル固有の限界ではなく、むしろそれを受け入れる地域の経済的基盤の脆弱さに起因するところが大きい。外発型発展から内発的発展への漸次的移行の可否を左右する行政のグローカリゼーション力こそが、地域経済発展の実現のカギを握っている。

IV. むすびにかえて

1. 本研究の総括と学術的貢献

競争の渦中に巻き込まれると、持続性の重要性を意識せざるをえなくなる。アジア諸国・地域が産業競争力を急速に高める中、日本の地域は特殊性を活かした「地域の地域による地域のための発展」である内発的発展を目指してゆかねばならず、考えられるさまざまな政策モデル案の可能性の精査が急がれる。そのひとつとして、われわれは内発的発展に至るまでの過程において、企業の国際事業展開が大きな契機となるケースを検討してきた。

研究者として、日本各地で今後展開される地域政策への有益なサゼスチョンを提供する責務

¹¹⁹ Steger（2009）邦訳，pp.10-11。

がある。よって本稿では、より具体的なポイントを示すことを目指してきた。第一の小課題として、地域特種的な知的資産が創造され、価値創造活動で利用されるまでに至るプロセスにおいて、重要な役割を果たすアクターの特定化を進め、それに要求される役割や能力を明確化した。本田(2005, pp.20-34)は、標準化されたものの理解度や操作速度といった力(近代型能力)が問われていた過去とは違い、近年では新しい価値を自ら創造する力や変化に対応し変化を生み出してゆく力(ポスト近代型能力)が問われていると指摘している。そして、こうした新しい社会を「ハイパー・メリトクラシー」と呼んでいる。こうした能力は、社会の中で生きる個人だけではなく、地域社会のオルガナイザー(あるいは facilitator)としての役割を果たす行政にも求められていることが明らかとなった。つぎに第二の小課題として、創造された地域特種的な知的資産をベースに発展を目指す場合、域外から誘致した中核企業に運命を委ねるだけではなく、地域自らの力で未来を切り拓いてゆくこととする途があることを確認し、後者を実現するために考えられる具体的な戦術パターンを研究事例から探り当てた。

それでは、分析結果をふまえた既存関連理論へのインプリケーションを検討するという最後の小課題に取り組むことにしよう。われわれの議論の発端は、内発的発展論の論理構成への疑問にあった。したがって、まずは内発的発展論への示唆をまとめておこう。

内発的発展論の特徴として、外発型発展との二者択一を基本としながら、外発型発展への反省から内発的発展へ転換すべきとし、両発展モデルをひとつの流れの中に並置する論理特性がみられる。つまり内発的発展論は、内発的発展モデルへ「スイッチすべきこと」を提唱するものの、「その実現・成功条件」を明示していないという問題を抱えている。諸論者が重要性を認め始めた外発型発展がもたらす広義の情報流入を、内発的発展の実現・成功条件のひとつとみることでもできるのかもしれないが、それでは論理的整合性を欠くことになる。というのは、それが大きな決定力を持つことは、彼(女)らが問題視する「同質化」を進めることになり、他地域の追随を避けられないからだ。

第2の問題点として、「いつスイッチするのか」というタイミングについて議論されていないことが挙げられる。物事には「変化すべき状況にあっても、実際には変化せずにいる状態¹²⁰」があることを考えれば、「転換の意思決定への刺激が何によって与えられるのか」も、議論の対象とされるべきである。

こうした諸問題にチャレンジし、内発的発展論を精緻化するための試みとして、われわれの研究は位置づけられよう。中村(2000, p.155)が指摘するように、内発的発展論が運動論を超え、政策論へと発展してゆくためには、事後評価の基準ではなく、内発的発展に至るプロセスを提示する動態的モデルへと発展してゆくべきである。本稿の研究から得られた示唆は、この大きな課題の達成に、ひとつの可能性を示すものといえるだろう。

¹²⁰ 物質の相変化において、変化すべき温度となっても状態が変化しないでいる状態は、「過冷却」と呼ばれている。この過冷却状態にあるものは、何らかの刺激が加えられることによって、急速に変化するという。本研究の文脈でいえば、この刺激に相当するのが海外事業活動の本格展開である。

つぎに、「地域の優位 (jurisdictional advantage)¹²¹」の確立にかんする理論へのサゼスションである。これまで日本の地域産業政策が議論される場合、M. E. ポーターのダイヤモンド・モデルは必ずといって良いほど引用・援用されてきた。したがって、今回の事例研究の結果をもとにポーター・モデルを検討することは、既存の地域産業研究のアプローチ方法に対する評価、並びにその修正方針の提起を行ううえで、大きな意義がある。

ひとつ目の検討事項は、ポーターが分析した時代の米国経済の目標と、今日における日本の地域経済の目標とは、そもそも一致しているのかという点である。ポーターのモデルでは、貿易収支が悪化する中、これを改善し、GDPを上昇させるうえで達成不可欠なのが、中核企業が生産する製品の技術競争力の向上であると考えられた。現在の日本においても、海外の旺盛な需要を取り込むことが経済の浮沈を決する状況にあるわけだが、ポーターが考えるように、技術競争力および輸出競争力の向上は、第一義的な目的ではない。日本の地域政策では雇用状況の改善を重要課題に据えており、この問題を改善の方向に進める要素として、中核企業が生産する製品の技術競争力が位置づけられるのである。そして、技術競争力を雇用状況に結びつける媒介変数の1つとして、輸出競争力が定められるのである。したがって、ポーター・モデルを援用するにせよ、このように当時の米国と現在の日本の地域では、政策の背景・目標に違いがあり、それゆえ産業クラスターの形成意義が異なることを念頭に置かなければ、議論が誤った方向へ進む危険性がある。

ふたつ目の検討項目は、地域資源の集合体である産業クラスター内の中心アクターについてである。行政の役割をめぐり、われわれの見解とポーターの見解は相反する位置関係にある。もっとも、ポーターは行政の役割を軽視・否定してはいないが、「優位そのものを創造することはできない」ため、あくまで中核企業が地域産業をリードしてゆくべきことを強調している。しかしながら、国際競争の最前線に立っているにせよ、ポーターが指摘するように、中核企業がイノベーションを促すに足る経営資源を持っているとは必ずしもいえない。われわれが取り上げた事例同様、地域の中核企業（工場）は海外市場への供給基地として、国際市場を強く意識した事業活動を行ってはいるものの、分工場というグループ内での位置づけゆえ、R&D機能を持たず、知識・情報の吸収力・発信力が不十分であることから、産学連携によるイノベーションを積極的にリードすることが困難なことが多い¹²²。そこでネットワークの構成要素 (node) をリンクさせ、地域特殊的な知的資産を創造するには、行政の主導力が求められることになる。中橋 (1999, p.10) は、資源を適切に結合し、個々の資源を単純に合計しただけでは生み出せないような価値を創造する組織能力こそが、企業の持続的な競争優位をもたらすと述べている。地域産業社会の持続的発展においても同様に、先見性を持ちながら地域全体が進むべきビジョンを描いてゆくプランナーとしての力、そのビジョンに基づいて地域特殊的資源を

¹²¹ 受動的意味が強い「立地の優位 (locational advantage)」との違いに意識を置きながら同語を定義づける議論としては、Feldman and Martin (2005, 邦訳, p.170)。

¹²² 坂田 (2004) p.50; 坂田・梶川・柴田・松島・小島 (2005) p.193。

巧みに組み合わせる域内組織能力（結輪力¹²³）が、地域の持続的競争優位の大きな源泉となるのである。

ところで、企業の強みは何によってもたらされるかという問いへの解答を提出するのが、資源ベース・アプローチ（Resource-based View）である。経営に用いられる資源・能力に固有性が存在すること（企業の内部）に、優位性の源泉を求める考え方である。超過利潤をもたらすのは要素の先天的希少性であるとする D. リカードの説を基礎として同理論は形成されてきたが¹²⁴、そうしたケースが実際には多くないことが徐々に明らかとなり、見直しが求められた¹²⁵。そこで注目されたのが、A. マーシャルが企業経営に求められる要素として挙げたような「資本（今日でいう経営資源）」「経営能力（資本の運用力）」「組織」であった¹²⁶。経営資源の運用力の重要性は、周知の通り J. A. シュムペーターも指摘するところである。それまでとは別の組み合わせ・分量で結合（既存生産要素のより有効な使用・転用）し、新しい財、生産方法、販路、原料・半製品の供給源、組織を創る「生産」行為は、実施者の創意・先見の明などによるものである¹²⁷。このように、並外れた能力と十分なリーダーシップを発揮しながら、新結合へ能動的にかかわろうとする経済主体を、シュムペーターは「企業家」と呼んだのであった¹²⁸。

¹²³ 内閣府政策統括官室（2009, pp.63-86）は、さまざまな資産・資源（域内のものに限定されない）を的確に結びつけ、融合させることで地域経済の強みや底力を発揮させる地域経営のマネジメント力を「結輪力」と呼んでいる。神野（2002, p.121）が指摘するように、知識集約型産業の生産性は、個の創造力と知識を交換し合える紐帯の強さに依存するが、その強さを左右する結輪力が、より重要な因子となる。

¹²⁴ リカードは、「大地の生産物のうち、土地の本源的で不滅な力の使用に対して地主に支払われる部分」、より具体的いえば「2つの相等しい分量の資本と労働の使用によって得られる生産物の差（額）」を「地代（rent）」と呼んだ。もしすべての土地が同一の属性をもち、分量が無制限で、地質が均一であるならば、わざわざ有料で利用しようとする者は皆無だろう。逆にいえば、①土地の分量が有限であること、②地質が不均質で、低級のものでも利用せざるをえない状況にあることによって、地代は発生するのである（Ricardo, 1817, 邦訳, pp.79-84）。このように、生産要素の希少性が価値創出の源泉となるというリカードのロジックを継承しているのが、資源ベース・アプローチである（Barney, 2002, 邦訳, pp.238-243）。

¹²⁵ Collis and Montgomery（1998）邦訳, p.65。

¹²⁶ マーシャルはリカードの所説を発展させ、温度、陽光、空気、降雨といった土地の本源的な特性による所得だけではなく、土地改良から派生した所得（人間の労働の成果）を加えたものを地代と呼んだ。後者を左右する「耕作者が企てている仕事」や「その時と場所における耕作者の能力」をレントの大きな源泉であると捉えたわけだが、この考え方は企業の競争力の源泉にかんする議論でも一貫され、「資本（労働、土地を除く営利活動に用いられるすべての生産要素）」とともに、「資本を運用する企業能力」「それらふたつを結合して、生産力化する組織」を重んじている。これらのうちの後者ふたつ、いわば企業が有する「並外れた才能」は先天的なものであり、その点で自然の贈り物である土地と共通しているという（Marshall, 1890, 邦訳, 第I巻, pp.96-97, 100-101；第IV巻, pp.125, 168-171, 216-217）。

耕作者能力の向上について、リカードは地代を低下させることに繋がるものとみている。農業の生産能力の向上は、低質地での生産が必要とされなくなり、肥沃な土地での生産によって得られる地代（利用される最劣等地での生産量（額）との差）が小さくなってしまふからである（Ricardo, 1817, 邦訳, pp.88, 93-96）。

¹²⁷ Schumpeter（1926）邦訳, 上巻, pp.182-186, 201。

¹²⁸ Schumpeter（1926）邦訳, 上巻, pp.198-199；（1928）邦訳, pp.1-51。

このように、経営資源を「ポリバレント (polyvalent)¹²⁹」なものとする柔軟な思考力、現有経営資源同士、あるいは既存の経営資源と新しいそれらとを結合 (orchestration) する能力 (既得経営資源の意味・用途に修正を加えてゆく力)、そこから生まれる価値をより大きくする仕組みを構築する能力、平易に言えば、インプットをより価値の高いアウトプットへと変換するための諸力を、資源ベース論者は「ケイパビリティ (capability)」と呼んでいる¹³⁰。この概念はさらに応用され、「ダイナミック・ケイパビリティ」という新しい概念が生み出されている。環境変化を的確に認識し、それに合わせて経営資源をうまく組み合わせる修正・創造能力を指すものであり、おおまかに言えば「臨機応変なケイパビリティ」と表現することができる¹³¹。

「資源の地域特殊性」「これらを組み合わせ、地域資産へと昇華させる行政の能力」という、われわれが考察してきた地域発展の要諦は、「企業内部」要因を重視する資源ベース・アプローチの諸説から説明が可能である。一方で、ポーターのダイヤモンド・モデルは、中核企業をとり巻く競争環境が、地域の産業発展の方向性を規定すると考えている。つまりポーターは、とりわけ地域資源の「外部」環境要因に注目しているのである。ここで、ダイヤモンド・モデルの接近力の「朔望」が、三つ目の検討項目として浮上する。ここでの議論から、「外なる視点」から発展力の源泉を見出そうとする接近法では、一面的な分析にとどまるという欠点の存在と、「内なる視点」からの接近法をも含んだモデルへと発展させてゆく必要性が明らかとなる¹³²。

この「内なる視点」と「外なる視点」の対立は、資源ベース・アプローチとポジショニング・アプローチとの対立として、広く知られているところである。両論の有効性をめぐり、これまで激しい論争が繰り広げられてきた一方、両立の可能性を指摘する研究も少なからずみられてきた。事実、両論は思考のフレームが真逆であるとはいえ、強調点の違いでしかないとの見方もできるため、必ずしも「水と油の関係」にあるとはいえない。両論を併用しながら戦略分析や戦略論の構築を行うことの有効性は、意外にもそれぞれの代表的論者であるポーターと J. B. バーニーによっても述べられている。ポーターは、戦略策定・業績を規定する要因 (context¹³³) として、企業の外部要因と内部要因があると述べており、両視角を並立させることの意義を暗に認めている¹³⁴。

¹²⁹ 「多価」を意味する語。他と結合できるパターンが非常に多い性質のこと。

¹³⁰ 高い品質の提供、顧客ニーズへの敏感な洞察力、新規市場の開拓力、新規事業への参入力、新しいアイデアを生み出す力や、それを製品開発に結びつける力などの、いわゆる企業家的判断力・実行力を指す概念である (Collis and Montgomery, 1998, 邦訳, pp.45, 64-67; 古賀, 2003, p.41)。

¹³¹ Helfat, Finkelstein, Mitchell, Peteraf, Singh, Teece and Winter (2007) 邦訳, pp.2-3, 6, 31。

¹³² 金井 (1997, pp.245-246) は、地域企業が競争力を持ちうる事業として、「地域特有のニーズに応える事業」「地域資源を活用した事業」「ネットワークを創造・活用する事業」の3つを挙げている。これは、「内なる視点」と「外なる視点」の両方による地域産業政策の有効性を暗示している説といえる。

¹³³ 企業の業績を左右する要因を「コンテクスト」と呼んでいる。これは、企業がもつ資産やその組織の仕方である「内的コンテクスト」と、社外にある要素であり、競合他社・買い手・売り手など業界の特性や、法・政治・社会的環境などの「外的コンテクスト」に大別される (Saloner, Shepard and Podolny, 2001, 邦訳, p.3)。

¹³⁴ Porter (1980) 邦訳, pp.8-11。ポーター・モデルにおいて、企業固有の資源・能力は、最適な市場

一方のバーニーも、「外部環境の脅威を分析するモデルは、戦略分析において重要なツールではあるが、これのみに注目した戦略を立案しても、間もなく完全競争状態になり、大きな利益を得ることはでない。よって、不完全競争状態を維持できるような組織としての強みを分析するモデルとの統合が求められる」との見解を示している¹³⁵。これらと同様の「補完論」として、岡田（2001, p.91）は経営資源の競争優位性（戦略的価値）を決するのは外部環境である一方、競争優位性を持続させるための条件となるのが経営資源の質（模倣困難性）であることから、それらふたつの視点を整合することで、持続的競争優位の獲得についての説明力を増強できると述べている。また、G. サロナーら（2001）は、ポジションを得られるのは優れた内部資源があるからであり、かつ内部要素を獲得できるのはポジションが活かされるからであるといえるように、内的強みと外的強みとの間には相互規定的関係が認められることから、両論は相補的に扱われるべきであるとの論を展開している¹³⁶。

いうまでもなく、木に竹を接ぐような統合論は禁物である。闇雲に複数の論をまとめるのではなく、意義のある統合の可能性を模索すべきである。根来（2006, pp.13-15）は、上にあるような単純な折衷理論に批判的見解を示しつつ、「内」「外」の視点を合理的に融合する戦略モデルを模索している。このような先行研究を参考にすることで、地域産業政策理論の構築に有益なヒントを得ることができよう。「内なる視点」の重要性を析出しただけではなく、資源や能力が「どのような過程を経て形成されるか」「どのような条件でよりよく形成されるか」に触れていない「内なる視点」の問題点をも克服している本研究は、地域産業政策論の深化のための決して小さくはない一歩であるといえよう。

最後に、本稿のその他の貢献について述べておこう。われわれが取り組んできた課題には、雇用の問題、地方財政の問題、大学の経営問題、中小企業の経営問題など、現在の日本が抱えている多くの問題が関係している。これを逆にとらえれば、われわれの研究対象は日本の諸問題の大きな結節点であり、経済復興のためにメスを入れるべき部位であるといえる。今後 EPA（Economic Partnership Agreement：経済連携協定）や TPP（Trans-Pacific Strategic Economic Partnership：環太平洋戦略的経済連携協定）の締結を経て、経済社会が一層ボーダレス化することが確実視されており、これをチャンスとして活かすための政策モデルの検討は、喫緊の課題となっている。本研究は、それに対する一試案を提供する点でも有益といえるだろう。

セグメントを発見する際に考慮すべきものであり、あくまで副次的なものとして位置づけられているのである（近能, 2002, p.360）。

¹³⁵ Barney（2002）邦訳, pp.152, 160。ポジショニング・アプローチが重視する業界の魅力は、企業が当該業界に提供するケイパビリティとの関係によって評価されるものであるため、両論は不可分な関係にあることは、Barney（2001, 邦訳, p.80）でも論じられている。

¹³⁶ Saloner, Shepard and Podolny（2001）邦訳, pp.51-70。ポーターの外部経済論にふれながら、企業の優位性の内的要因にも目を向けるべきとの指摘は、青木（1992）などにもみられる。

外部環境がもたらす影響にのみ注目すると、同様の環境に直面している同一産業内企業間のパフォーマンス差の発生源を説明できない。これをうまく説明できるのが資源ベース・アプローチである。

これまでのMNC研究には、企業間競争への対応とその結果に関心を置いてきたという特徴を見出すことができる。MNCによってもたらされる海外立地先（開発途上国・地域）の社会・経済・文化の変革も、企業間競争の結果として位置づけられるものであった。他方、われわれが目したMNCが本国の一地域へ変革をもたらすというモデルでは、その発生源は企業間競争や市場変化への対応として生じる企業内競争にあった。このように既存研究とは異なり、「家族の争い」に注目した分析を進めることは、MNC研究のフロンティアを拡張することになるだろう。

2. 残された研究課題

今回の研究を通じて新たに見出された研究課題について、簡単にふれておこう。

1点目は、クラスターの発展を左右する競争についてである。ポーターはクラスター内の企業間競争の重要性を述べていたが、クラスター間（地域間）の競争も発展の大きな要因になると思われる。「追いつけ追い越せ」「相手がまだ取り組んでいない分野で、先手を打とう」という意識の下で、互いのクラスターは成長するのである¹³⁷。

2点目は、域内の異業種クラスター間の影響力についてである。自動車産業では、これまで関連の薄かった産業の知識・技術を必要とする傾向が強まっている。それゆえ、域内の異業種クラスターが与える影響についても考慮したモデル研究が進められるべきである¹³⁸。

3点目は、同種要素内のリンケージの効果・強化策についてである。ポーター・モデルでは異種要素群間のリンケージに大きな関心が払われている憾みがあるが、同種要素内のそれも注目し値するものと思われる。とりわけ本稿でも触れた大学間の連携の成否は、地域競争力を大きく左右する。

4点目は、行政以外のアクター、すなわち知の提供者側に立つアクターにとっての連携のニーズについてである。いうまでもなく、需要側からのみの分析は不十分であり、企業や大学などの供給側の事情にかんする検討は欠かせない。社内教育の費用を削減せざるをえない状況にある一方、技術の融合化の進展により、エンジニアが身につけるべき知識は増えていることから、より多くのことを入社前に学んできて欲しいという企業の想いは強まっている。また少子化時代を迎え、大学はその存在意義を保つために、明確な研究成果をこれまで以上に生み出す必要性に迫られている。独立行政法人化以降の国立大学でとりわけ顕著となっている研究費の削減も、外部との連携の必然性を高めている。こうしたアクターをとり巻く諸事情についても、精査すべきである。

5点目は、本稿で提示したモデルの他産業への適用可能性についてである。内藤(2005, p.111)

¹³⁷ クラスターを発展させるために必要なものとして、石倉(2003, p.28)は「時間への感度、とくに長期的な取り組みと俊敏さのバランス」「ダイヤモンド・モデルの4つの要因の絶えざる更新」「連携推進機関の積極的な働きかけ」に加えて、「クラスター間の競争」を挙げている。

¹³⁸ 産業間の知識・情報のスピルオーバーに関心を置くのがジェイコブス・モデルであるが、これは産業内のそれにスポットを当てるポーター・モデルと互いに対立するものではなく、外部経済をとらえる視点が異なるモデルであるといえる(徳岡, 2007, p.168)。

は、地域の事業拠点が R&D 拠点として生き残る可能性があるのは、自動車産業など一部の産業に限られると指摘している。そうだとすれば、どのような産業に対しては説明力があり、どのような産業に対しては説明力が乏しいのかを明確にする必要が出てこよう。そして説明力が及ばない産業に対しては、どのようなモデルを構築すべきかを再検討する必要があるだろう。

6 点目は、地域の捉え方、すなわち空間的広がり of 想定範囲について、およびその変更に伴って求められる政策対応についてである。各自治体の財政面の厳しさが増す中、周辺自治体との協力体制で産業育成を図ってゆかざるをえなくなっており、競争と協調とのバランス取り、すなわち互いの利害調整・棲み分けをいかに行うかが懸案事項となっている¹³⁹。また近年では、地域間分業 (inter-regional division of labor) という概念は、エリアをさらに拡大してとらえる必要性が高まっており¹⁴⁰、たとえば北九州市は、アジアに開かれたカーエレクトロニクス拠点を目指すべきとし、その実現のために必要な海外とのヒューマン・ネットワークの形成には、ブリッジ人材となりうる域内留学生がポイントとなると考えている¹⁴¹。この事例からも学べるように、周辺国・地域と資産を共有してゆくために重要な交流の円滑化を実現する仕組みづくり、およびそれを進める「地際力¹⁴²」の強化についての議論は、不可避である。

¹³⁹ 2006 年 6 月に開催された九州地方知事会議において、工業系公設試の連携を強化することで合意がなされた。この背景には、道州制の将来的実現を睨みながら設備の共同利用を進め、無駄を避けるという狙いがあるようだ (九州各県の工業系公設試をまとめるのは産業技術連携推進会議、およびその下部組織である九州沖縄地域産業技術連携推進会議)。さらに九州経済産業局を中心 (事務局は福岡九州産業技術センターと福岡産業技術総合研究所研究センター) に、2008 年 9 月から始められた「九州イノベーション創出促進協議会 (KICC: Kyushu Innovation Creative Collaboration)」では、大学・高専、TLO も含めた協力組織の形成が目指されている。九州に蓄積されている資源の効率的活用を促し、とりわけ「生産計測技術」「カーエレクトロニクス」「農工連携」の発展を支援するという。

¹⁴⁰ 北部九州自動車 150 万台生産拠点推進構想では、「アジアの最先端拠点」を目標のひとつとし、アジアとの「競争と協調」を目指すとして記されている。

寺西 (1995, p.2) は、企業の多国籍化が進む現在、地域を「国内の周辺地域のみならず海外をも含めた外に開かれた重層的な広がりをもつさまざまな諸関係の複合的な総体」とみるべきであり、そうした視点での研究が必要だと述べている。また Porter (1979-1998, 邦訳, 第 II 巻, p.70) も、クラスターの地理的な広がりには、一都市のみの小さなものから、国全体、あるいは隣接数カ国のネットワークにまで及ぶ場合があるとしている。

アジア諸国・地域をも視野に入れたクラスター構想は、半導体産業の拠点形成をめぐる、先駆的に進められてきた。2001 年 2 月からスタートした「先端システム LSI 開発拠点プロジェクト (通称: シリコンシーベルト福岡プロジェクト)」(福岡県麻生渡知事が「シリコンシーベルト福岡構想」を発表したのは、2001 年 8 月 29 日開催の「SEMI Forum Japan 2001」の基調講演) では、京畿道 (韓国)、九州、上海、新竹 (台湾)、香港、シンガポールなどを含む東アジア地域内での関係強化、共存共栄が目指されている。メモリなどの汎用品の生産においてアジア諸国・地域が競争力を高める中、九州は付加価値の高い設計・開発に特化し、シリコンシーベルト地域の頭脳部分を担うことを目指して、研究機関・企業などの集積を図ろうとしている。これについては、岡野 (2008) などを参照されたい。

¹⁴¹ 経済産業省・文部科学省「アジア人財資金構想高度専門留学生育成事業」(事業期間: 2007~10 年) を活用した人材育成事業においても、カーエレクトロニクスに関連した教育プログラムが一部実施される。

¹⁴² 内閣府政策統括官室 (2008, pp.64-86) は、「域外需要の活用など、域内需要の減退を補うために域外との交流を活発化・深化させる力」を地際力と命名している。

そして第7点目は、地域の優位性の消散問題である。高度な知的資産を海外企業の参入誘因とする場合、それらが海外へ流出してしまう可能性がある。このリスクをいかに抑えるかは、重要な政策課題である。

以上のような諸課題の検討については、他日を期したい。

補論. M. E. ポーターの「地域の競争優位」モデルの検討

地域産業の競争力強化のための施策として、クラスター形成の有効性は高く評価されている。それゆえ、多くの地域産業政策論では、産業クラスターについての代表的研究成果であるポーター・モデルが引用・援用されている。この国あるいは地域の競争優位モデルは、M. E. ポーターの研究の原点である企業の競争優位論の一部を構成するものであるが、多くのクラスター研究はこのことを軽視し、ダイヤモンド・モデルについて直接的に記述している箇所だけに注目しているために、理解の正確性を欠き、議論の新展開の幅を狭めているように思われる。

この補論では、ポーターの諸研究の相互関係性に関心を置きながら、地域の競争優位論について整理・検討する。関連する諸研究についても精査することにより、地域の競争優位論の特徴、ならびにその問題点を明らかにすることができる。

1. ポジショニング・アプローチ

市場構造が企業行動を規定し、その企業行動が市場成果を決めるとみる「構造 (Structure) - 行動 (Conduct) - 成果 (Performance)」パラダイムは、産業組織論の基本的思考法である。企業間の業績格差の発生因にかんする分析フレームワークを提出するにつき、ポーターが基礎としたのが、この SCP パラダイムであった。産業組織論では、成果を「社会的最適性」という面から評価し、これに問題がある場合、その原因となる産業構造をいかなる公共政策をもって正してゆくかに関心が置かれる。これに対し、ポーターは発想を反転させ、産業組織論では不適当とされる個別企業の超過利潤を得るために、企業はどのようにして唯一無二の地位を確立しているのか (ゆくべきか) を、産業全体の中での関係から説くのである。

経営を行う際に、目標が設定される項目としてさまざまなものがあるが、かつての売上高重視から、近年では利益重視にシフトしているともいわれている。その場合、大きなポイントとなるのが、粗利益の確保である。粗利益の定義に着目すると、その多寡は、「他社よりどれほど多く売ることができるか」「どれほど販売額を高くし、仕入額を低くするか」によって決まることがわかる。ここから、企業が標準的水準を上回る利益を獲得するためには、2つの戦いに勝利しなければならないことが明らかとなる。ひとつは「製品・サービスの販売における戦い」であり、もうひとつは「利益の大きさを左右する戦い」である。前者は販売面で競合する企業との戦い、後者は自社にとっての売り手や買い手との戦いである。ここから、企業業績を左右する因子として、「業界内の既存企業」「新規参入企業」「代替製品」「供給業者」「買い手」が浮

上してくることになる。そうした5つの要因が生み出す競争圧力に晒される中、いかに安全なところを見つけ出し、そこに自社の身を置けるよううまく対応するか、つまり安定して利益を上げられる関係をこれら諸要因との間に築けるかが、企業にとっての最大の課題となる¹⁴³。この外部要因に対する処理能力の差こそが、企業収益の差となるとポーターは考えるのである¹⁴⁴。

それでは、どのようにして適切な処理を行ってゆくべきなのだろうか。まず基礎作業として行われるのが、これら5つの要因によって構成される業界構造の分析である。チェック・リストに基づいた検討の結果、自社の特徴が明確となるわけだが、企業は其中で長所となりうる部分に着目することになる¹⁴⁵。いうまでもなく企業の有する長所は、顧客の評価基準に適ってはじめてそう呼べるわけだから、「価格面での違いをもたらすものか」「製品面の違いをもたらすものか」という2点から諸特徴を評価し、長所を探り出すことになる¹⁴⁶。そしてこの検出結果をもとに、「コストリーダー・シップ」「差別化」、および対象顧客層を狭めての「集中」のいずれかの戦略を選択することで、業界内で優位に立つことができるのである。外部環境と企業特殊的内部資源とを望ましい形でつなぐ「連結ピン¹⁴⁷」である戦略のとり方が、最終的に利益獲得の行方を左右することになるというロジックである。

このように、業界構造（最終市場および中間市場の完全・不完全度）と、その中で企業が築く地位によって企業業績が規定されるとみる外部環境決定論的接近法は、「ポジショニング・アプローチ」、とりわけポーターが提出した5つの要因に注目するモデルは「ファイブフォース・モデル」と呼ばれている¹⁴⁸。

ファイブフォース・モデルの提出後、ポーターはこれを補強するモデルを構築してきた。たとえば選択した戦略の実行、そこからの利益（戦略を通じた競争優位）の創造に影響を与えるものとして、「価値連鎖（value chain）」という概念を取り入れることで、理論を拡張した¹⁴⁹。

¹⁴³ Porter (1980) 邦訳, p.18.

¹⁴⁴ この考えは、「外部要因は、他の企業にとっても同じように作用する」ということから導出される (Porter, 1980, 邦訳, p.17)。

¹⁴⁵ Porter (1980) 邦訳, pp.49-50.

¹⁴⁶ Porter (1985) 邦訳, p.16.

¹⁴⁷ 伊丹 (1990) pp.209-211.

¹⁴⁸ ファイブフォース・モデルについて、「どのようにして、強みとなるような経営資源が創造されるのかが不明確である」や「環境を企業行動の制約要因としてのみとらえている」といった欠点があるが、これまで諸家によって指摘されてきた。後者は、たとえば Bandenburger and Nalebuff (1997, 邦訳, p.29) が示すような、企業の競争力を高めるプレーヤー（補完的企業）の存在が製品需要を増大させるといったケースに対する十分な説明力を持たないという批判である。ポーターが他社を自社の行動を制約するものとしてのみ捉えた理由として、伝統的な産業組織論では、企業間の連携・協調をもっぱら「結託」と捉えており、それは排除されるべきものと考えられていたこと、および当時の欧米企業による「支配的なものの見方」が影響したことを今能 (2002, p.369) は挙げている。

またファイブフォース・モデルは、環境が利益（市場シェア）を左右すると考えているが、逆に利益（市場シェア）のアップが他社を退出させたり、取引先との交渉力を高めたりすること、すなわち環境形成に繋がるという、逆の関係も成立するように思われる。

¹⁴⁹ Porter (1979-1998) 邦訳, 第I巻, p.140. 価値連鎖に注目することで、優位（低コスト、製品差別）の源泉を理解することができる。

製品・サービスを提供するまでに至るさまざまな活動の間には、相互依存的関係をみることができると考えるのである。

この価値連鎖は、企業内組織間のみで形成されるものではなく、供給業者など他社をも巻き込んで形成されることが少なくない。こうしたことから、ポーターは他社との協力関係を結ぶことによるメリットに、関心を払うようになった。一連のサプライチェーンに關与する自社とは垂直的な関係にある企業だけではなく、水平的な関係にある企業、すなわち競合企業との提携関係の構築によるメリットについても認めている。「製品のライフサイクルの短縮化」「世界市場における競争の激化」という状況下では、タイムベースの競争をいかに制するかが重要なポイントとなり、そのためのカギとなる技術の蓄積・市場シェアの確保を効率的に実現するうえで、企業間提携という選択肢には大きな意義があるとしている。こうしてポーターは、「業界地位を得るために必要な能力を効率的に獲得する手段」、そして「産業構造を形成・修正する手段」として、提携、すなわち関連諸アクターへの働きかけの有効性を評価するのである¹⁵⁰。これはポジショニングの動的側面、すなわち外部環境改善過程に関心を置く、ファイブフォース・モデルに対する補完理論である。

2. 「国の競争優位」モデル

企業の持続的発展のためには、さまざまな利害関係者との間に、良好な関係が形成されることが求められる。これらとの間で結ばれる関係とは、諸財の取引関係に他ならないが、これを効率・効果的に行うことを追求する結果、一定範囲内に一種の経済コミュニティが形成される¹⁵¹。この「産業集積」という概念を世に広く知らしめたのは、周知の通り A. マーシャルであ

¹⁵⁰ Porter and Fuller (1986) 邦訳, pp.301-311。

ただし、「企業の価値連鎖において最も致命を制する活動の提携は、あまりやるべきではない。(中略) 企業が業界において競争優位性を保持しようとするならば、その活動を最終的には自分でマスターしなければならない」「(提携は) 競争優位を拡張したり強化したりするための手段であって、優位を創造するための持続力ある手段ではない」(カッコ内は筆者)と述べている (Porter, 1990, 邦訳, 上巻, pp.97-100; 下巻, pp.298-299; 1979-1998, 邦訳, 第II巻, pp.39-40; Porter and Fuller, 1986, 邦訳, p.325)。こうした考えは、自社の経営資源をコア業務に集中する一方、それ以外の業務にかんしては外部の経営資源を活用する分業構造、いわゆる「ネットワーク型経営」が米国でトレンドとなり、産業集積の形成が進展してきた事実 (井上, 2002, p.26) を反映したものと考えられる。

¹⁵¹ 産業集積は、いくつかのタイプに分けることができる。井上 (2002, pp.26-28) は、①行政主導型、②官民協力型、③民間主導型という、「集積の主導役」を軸として分類している。これに対し、中小企業庁 (2006) は集積の主導役のほか、「集積形成の歴史」「集積にみられるネットワークの特性」にも注目した分類を試みている (下表参照)。この2つのケースから、「市場競争の結果として形成されたものなのか、あるいは逆に行政中心で政策的に形成されたものなのか」「どれほど現地に根づき、関係を深めているものなのか」という観点から、産業集積を考えるうえで重要視されることがわかる。産業集積の分類は曖昧さを残しており、たとえば、「企業城下町」と「(企業) 都市」の差異は、必ずしも明確とはいえない。両者の使い分けについては、藤田 (1987, pp.18-22) で議論されている。ちなみに、三菱総合研究所 (2006) では「大都市型複合集積」「複数中核企業型複合集積」「企業城下町型集積」「分工場誘致型集積」「地域産業発展型集積」の5分類が採用されている。

る。マーシャルは、地域特化産業が誕生・発展する要因として、「気候・土壌、資源の豊かさ(それらへのアクセスの容易さ)といった自然条件」「財に対する需要の大きさと、これによって派生する域内経済への波及効果」を挙げている。後者による現象として、取引を効率化することを求める結果、補助産業が発達したり、技術・技能の蓄積・伝播によって熟練技能者が増加したりする¹⁵²。このような外部との関係によってもたらされる利得(いわゆる「外部経済」)の発生が、産業集積の形成をもたらすと説いたのであった。以降、産業集積は大きな注目を集め、近接企業間の競争によっても促される新技術の創造といった間接的効果も含めた、さまざまな「集積の経済性(economies of agglomeration)」の存在が、諸学者の研究成果を通じて広く認知されるようになった¹⁵³。

近年では、「地域特化の経済性(localization economies)」のうち、輸送費・原材料購入費の節約、労働者の調達容易さなど、有形資源の取引費用の節約という面よりむしろ、情報フローの円滑化による無形資産の取引費用の節約や、それに伴って大きくなるスピルオーバー効果に、大きな関心が払われているようだ。アクター間での連携が密となる状況が、情報の共有・摺り合わせを促進し、創造性を向上させる点を重視する複合的・均質的工業地域論は、従来の産業集積論と一応の区別をすべきであろう。こうして地理的近接性もたらす創造的経済性に注目する新しい議論として、「産業クラスター論(industrial cluster studies)」が成立してきたのである¹⁵⁴。

	特徴	具体例
企業城下町型集積	特定企業の量産工場を中心に、下請企業が集積を形成	マツダを中心とする広島地域、トヨタを中心とする三河地域、八幡製鉄所(現・新日鉄)を中心とする北部九州地域
産地型集積	特定業種に属する企業が、域内の原材料・技術を相互活用しながら並存	刃物の新潟県燕・三条地域、めがね産業の福井県鯖江地域、家具の北海道旭川地域
都市型複合集積	戦前からの産地基盤や軍需関連企業、戦中の疎開工場などを中心に、関連企業が集積	東京都城南地域、群馬県太田地域、長野県諏訪地域、静岡県浜松地域、大阪府東大阪地域
誘致型複合集積	自治体の企業誘致活動や、工場再配置計画の推進によって形成された集積	北上川流域地域、甲府地域、熊本地域

(出所) 中小企業庁(2006, pp.135-136)をもとに筆者作成。

¹⁵² 域内に特定技能を有する労働者が増加すると、労働の供給側(熟練者)と需要側(企業)のいずれにとっても、取引の円滑化を理由として当該地域内に身を置くことの意義が大きくなる。こうして労働市場が形成されることも、両者の域内集積を促すことになる(Marshall, 1890, 邦訳, 第II巻, pp.252-255)。

¹⁵³ このような累積効果や競争効果が指摘される一方、都市公害(騒音・大気汚染)、交通渋滞、通勤時間の増大、地価上昇などの「集積の不経済」についての研究も蓄積されてきた。たとえば園部(1995)。

¹⁵⁴ クラスターとは本来、「ブドウの房やふじの花のかたまり」を意味する語であるが、関連分野の企業や研究機関などが一定域内に集まることでできる、イノベーションを効果的に生み出している状態を指す。ポーターは「ある特定の分野に属し、相互に関連した、企業と機関からなる地理的に近接した集団」と定義している(Porter, 1979-1998, 邦訳, 第II巻, p.70)。以前から注目されてきた産業集積では、取引の効率性にとくに関心が置かれてきたのに対し、産業クラスターでは、域内での新アイデアの創造や連続的な技術革新という知識取引の効果に大きな関心が置かれているところに特徴がある(山崎, 2008, pp.6-10)。

海外製品との競争が激化する中、世界経済における米国企業の立場は大きく揺らいだ。世界経済の覇権を奪回するために、いかなる施策を講じるべきか。この難題に対する解答を導出することを任務とする「大統領産業競争力委員会 (President's Commission on Industrial Competitiveness)」が1983年に設立された。同委員会の研究成果として、1985年1月に発表されたのが「Global Competition: The New Reality (通称: Young Report¹⁵⁵)」であり、ここでは米国製造業の国際競争力回復には、技術、資本、人材、貿易などさまざまな面で、政策的対応が必要であることが示された¹⁵⁶。このとき競争力調査委員長を務めたのが、ポーターであった。

1986年には、産業競争力委員会のメンバーによって民間組織(NPO)である「競争力評議会 (Council on Competitiveness)」が立ち上げられた¹⁵⁷。同委員会は1999年に「The New Challenge to America's Prosperity-finding from the Innovation Index」、2001年に「Cluster of Innovation: Regional Foundations of U.S. Competitiveness」、さらに2004年には、「Innovate America: Thriving in a World of Challenge and Change (通称: Palmisano Report¹⁵⁸)」という報告書を次々発表した。これらにおいて、米国経済の発展にはイノベーション能力の向上が不可欠で、そのためには産業クラスターの形成が有効であることが一貫して主張された。これらの一連の研究成果は、分析作業において中心的役割を果たしたポーターの著書によって、世界に知れ渡ることとなった。

ポーターは、国民1人あたりの豊かさが国際市場で獲得される企業・産業の輸出利益によって高められるという前提の下、その利益を左右する「国の競争力」に関心を置く。周知の通り、伝統的経済学(貿易論)では天然資源、労働・資本コスト、あるいは技術の差異が、輸出競争力、および国の競争力の源泉であると考えられてきた。これに対し、ポーターは労働・資本1単位が生み出す価値(価値尺度は「買い手はその企業の製品・サービスに進んで払ってくれる金額」)を「生産性」と定義し、その生産性を左右する諸変数に国の競争力の源泉を見出してい

クラスターの定量的定義として、ポーターは半径200マイル(約320km)程度を想定しているようだ(山崎, 2003b, p.180)。日本の地方圏でみられる産業クラスターの地理的範囲として、半径200~300km程度を想定する必要があるとする山崎(2005, p.143)の説にしたがうとすれば、ポーターのクラスター論からヒントを得られるか否かは、日米クラスター間の「質的類似性の有無」によるといえる。ちなみに、日本のテクノポリスでは、自然的、社会的、経済的一体性の確保が要件とされ、半径約20km以内の圏域が想定されていた(田中, 1996, p.4)。

¹⁵⁵ 米 Hewlett-Packard Co. の社長だった J. A. Young が委員長を務めたことから、同名称が通称となって定着している。

¹⁵⁶ ヤングレポートで考えられていた国際競争力とは、①伝統的な輸出力で測った貿易の競争力、②国民生活に豊かさをもたらす競争力、③企業活動の世界的広がりによって重要性を増してきたグローバル競争力であった。

¹⁵⁷ ヤングレポートの提言の多くは、政府による産業への介入の重要性を意味していた。そのため産業政策的な政府の市場介入を好ましく思わない当時のレーガン、ブッシュの共和党政権期にはほとんど実行に移されなかった。こうしたことを背景に、競争力評議会が設立された(内閣府政策統括官室, 2004, p.10)。

¹⁵⁸ 米 IBM Corp. 会長兼 CEO の S. J. Palmisano が取りまとめ役を務めたことから、同名称が通称となっている。

る¹⁵⁹。企業が生産性を上げるということは、「コストあたりの受取金額を大きくすること」を意味し、そのためのアプローチとして、①他社よりもコストを抑える、②プレミアム価格を要求できる製品を供給するという2つの選択肢が浮上してくる¹⁶⁰。ここに、業界構造分析（ファイブフォース・モデル）や戦略選択との接点が現れるのである。

企業が適切なポジショニングに成功したとしても、優位な立場に安住できる保証はない。産業構造の不定性、自社の優位性を支える投入要素にかんする負の変化など、企業にとって避けられない問題は数多い。よって、競争優位（獲得利益）の維持・向上のためには、すでに述べたように産業内の競争状況を左右する5つの競争要因（five forces）との関係を変える¹⁶¹、あるいは価値活動に修正を施すというポジティブな試みを絶えず続けなければならない。

これらのうち、投入要素の調達・加工を効率的に行い、生産性を高めることで、競争優位を維持・向上させることを考えてみよう。その場合に求められる条件のひとつは、より多くの供給業者や熟練労働者が近隣に存在することである。しかしながら、こうした効率面の向上による生産性・優位性の維持・向上は、やがて限界に達する。そこで求められるのが、さまざまなオペレーションで構成される価値連鎖に新しい戦い方を導入し、プロダクト面・プロセス面に変革を起こすこと、すなわち「イノベーション」である¹⁶²。この効果を大きくするには、

最終製品あるいはサービスを生み出す企業、専門的な投入資源・部品・機器・サービスの供給業者、金融機関、関連産業に属する企業、下流産業（流通チャネルや顧客）に属する企業、補完製品メーカー、専用インフラの提供者、専門的な訓練・教育・情報・研究・技術支援を提供する政府その他の機関（大学、シンクタンク、職業訓練機関など）、規格制定団体などが一定範囲内に集中して存在し、知識（われわれがいうところの「資源」）の相互流通・結合が盛んに行われ、新しい知識（同「資産」）が創造されやすくなっていることが望ましい¹⁶³。

社会の技術的能力を支える諸要素の交流は、国家経済の原動力としての役割を果たす中核企業の戦略選択、およびその実行能力を決定づけ、国民生活に豊かさをもたらす¹⁶⁴。イノベーショ

¹⁵⁹ Porter (1990) 邦訳, 上巻, p.10-11, 26, 49; 下巻, p.243。

中核企業の競争力を支える関連要素の強さを国の競争力とみなす考え方は、他の研究にも数多くみられる。たとえば元橋 (2002, pp.16-22) は、「一国全体として国際市場で魅力ある製品やサービスを提供し、長期的にみた国民の所得水準をどの程度押し上げることができるか」を競争力とするOECDの定義をベースに、「中長期的な経済的繁栄を実現するための企業をとり巻く経営諸環境」を「国際競争力」と考えている。

¹⁶⁰ Porter (1990) 邦訳, 上巻, pp.10, 60; 下巻, p.199。

¹⁶¹ Porter (1979-1998) 邦訳, 第I巻, p.19。

¹⁶² Porter (1990) 邦訳, 上巻, pp.66, 75-76, 96-97, 243-244; 下巻, p.246。

¹⁶³ 視点を裏返せば、必要とされる要素の創造と、そのグレードアップにとくに秀でている産業を国はリーディング産業と位置づけるべきであるとの提言を得ることができる (Porter, 1990, 邦訳, 上巻, p.119)。

¹⁶⁴ Porter (1979-1998) 邦訳, 第I巻, p.20。社会の技術的能力を支える諸要因として、塩沢 (1990, pp.336-337) は①労働者・職人の熟練・技能, ②技術者・経営者の能力, ③機械・設備などの労働諸手段, ④労働手段の維持・保全能力, ⑤原材料・部品の品質や入手可能性, ⑥需要の種類・構成, ⑦市場規模, ⑧社会資本, ⑨経済制度・社会制度, ⑩外国貿易を挙げている。

ンには、これに直接的にかかわる「供給・関連産業」「要素条件」だけではなく、[補表1]に示される計4つの要因が欠かせない。というのは、これら4つの間には、相補関係が認められるからである。こうして4つの要素で構成される「ダイヤモンド」の相互強化効果が大きい産業クラスターは、中核企業の競争力、ひいては国の競争力を高めるという論理が形成されるのである¹⁶⁵。

すべての要素において優位に立ち、事業を進めてゆくことは必ずしも求められず、最初は何らかの要素におけるアドバンテージを利用しながら、事業を展開することになる。けれども、すでに述べたように、要素が持つ優位性の強化、および優位性を持つ要素数の増加がなければ、企業の国際競争力の維持・強化は困難である¹⁶⁶。それゆえ、ダイヤモンドの要素間関係をより強固なものとする事で各要素をレベルアップさせ、高水準のイノベーションが継続的に起こるための条件・環境を整備してゆくことが、国の持続的発展における課題であると、ポーターはくり返し強調するのである¹⁶⁷。

3. 「地域の優位」の源泉にかんする理論視角

ポーターは、優位性を左右する要因の多くが国内において共有されるものであることに、「国」を分析単位とする妥当性を見出している。われわれの関心は、同モデルの論理が「地域」を単位とする分析においても適用可能か否かにある。ポーターが著書の中で「国」と表現している部分を「地域」という語に単純置換した場合、日本の地域産業政策について高い説明力を持つ理論として評価できるだろうか。

[補表1] イノベーションをもたらす4つの要素¹⁶⁸

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none">(1) 生産要素における国の地位である「要素条件」(2) 製品・サービスに対する本国市場の需要の性質である「需要条件」(3) 国際競争力を有する「供給・関連産業」(4) 「企業の戦略、構造およびライバル間競争」 |
|--|

¹⁶⁵ Porter (1990) 邦訳, 上巻, p.227. 産業クラスター自体は、「供給・関連産業」というダイヤモンドの一角として位置づけられるものである (Porter, 1979-1998, 邦訳, 第II巻, p.86)。

¹⁶⁶ Porter (1990) 邦訳, 上巻, pp.107-108, 202, 232-235。

¹⁶⁷ Porter (1990) 邦訳, 上巻, p.261。

¹⁶⁸ 「要素条件」とは、天然資源、労働者、各種産業インフラ、大学・研究所など、事業活動への投入物、およびそれらを創造する機関の充実を指す。「需要条件」とは、特定の産業セグメントに対する国内需要の大きさや先行度(国際的ニーズの先取り度)、要求水準の高さなど、イノベーションの速度および性格を決するものである。「供給・関連産業」とは、単なる機械・資材の供給元ではなく(近年、これらはグローバル市場で容易に入手可)、新しい生産方法・技術にかんする情報交流の相手である。そして「企業の戦略、構造およびライバル間競争」とは、「歴史・地理的位置・社会構造などで規定される産業に対する評価」「企業間競争の状況」「企業が選択する管理法・組織」などを指す。前ふたつは、有能人材の獲得の可能性や、他社に勝利することへの意欲などに影響を与えるものである。

たとえば、製品・サービスに対する地域市場の需要の性質が、地域の優位性に影響を与えるといえるだろうか。近年、まちおこしの起爆剤として、地域独特の生活事情や原材料の調達事情の中で生まれ、育まれてきた「ご当地グルメ（B級グルメ）」に大きな期待を寄せるケースが散見される。このように、生産地区分と消費地区分とがほぼ一致（生産者・消費者双方の一極集中）している「地産地消的製品（非移出製品）」のケースでは、地域市場の需要が製品の向上（イノベーション）に大きな影響を与えることは間違いない。しかし、消費地が国全体となる製品、すなわち総コストに対する輸送コストの小さい、あるいはスケールメリットが大きいという性格を有する製品の場合については、地域需要がもたらす影響力は微小であるといわざるをえない。

このように、生産される財によってイノベーションの要素設定に修正を加える必要性が生じるわけだが¹⁶⁹、それではポーターのいうように、基本的アイデア自体は説明力を堅持することができるのだろうか¹⁷⁰。ポーター・モデルを構成する要点を整理し（[補表2]参照）、それぞれについて検討することにしよう。

1点目についてであるが、日本の地域政策において重要な課題は、雇用状況の改善、すなわちより多くの者が価値創造活動に携われるようになることである。1人あたりGRPを増やすことは第一義的な課題ではなく、あくまで最重要課題をクリアすることに伴う副次的な結果なのである。また、輸出は雇用を改善させる（地域特殊な知的資産の利用度を高める）一戦術に過ぎない。いずれにせよ、ポーター・モデルが形成された時代の米国経済の背景と、現在の日本の地域経済のそれとの間には大きな差異があり、目指すべき政策モデルに違いが生じるのは当然の帰結である。

2点目は、地域資源が地域資産へ昇華することを促すファクターについてである。確かに中核企業が置かれている状況や地域資源間の交流によって、地域資産の性質や価値の大きさが決定づけられる。けれども、地域資源自体の特殊性や、それらを適切に組み合わせる柔軟な力といった「内なる要素」がイノベーションの方向性や成果に大きな影響を与える点も見逃せない

[補表2] 「地域の競争優位」モデルの要点

- | |
|---|
| <p>(1) 輸出を増やし、1人あたりGRPを高めることが、地域の産業政策の最大課題である</p> <p>(2) 4つのイノベーション要素のあり方は、中核企業の競争環境によって決まり、それらの各要素の強さは、他の要素との相互関係で決まる</p> <p>(3) 行政の役割を重視しない</p> |
|---|

¹⁶⁹ 藻谷（2002, pp.209-214）は、ポーター・モデルを援用しながら、青森りんごのクラスターを分析している。地元需要が、よりよい食味を目指す生産者のイノベーション努力を促すこうした事例については、同モデルの説明力は高いといえる。けれども、供給地と需要地が必ずしも一致しない製品の場合には、説明力の低下は免れない。「最終製品の輸送コストが比較的小さい」「スケールメリットが大きい」という製品（産業）特性を有する自動車が、まさにその一例である（丸川, 2007, p.232）。

¹⁷⁰ Porter（1990）邦訳, 上巻, pp.43, 230-232。

い¹⁷¹。地域優位の要素は自然発生的・経路依存的で地域特殊的なものであること、後天的なものも含めた要素間の関係は複雑で、唯一無二のものとなりやすいことから、ダイヤモンドを形成・改善すること自体が、模倣困難で他の追随を許さない競争力の源泉となると一部では論じてはいるものの¹⁷²、外なる視点を重視する論理思考との整合性が不明確であることは否めない。ポーターは、リカード・モデルが輸出競争力の源泉とする技術格差の発生過程を解明することに目標を置き、ダイヤモンド・モデルを展開している¹⁷³。前述のように、資源ベース・アプローチもリカード・モデルを基礎としている。この点に注目することで、「内」と「外」の論理統合の糸口がみえてくるかもしれない。

そして3点目にかんし、ポーターはダイヤモンド内の要素の統制・強化、イノベーションの主導（刺激の付与）は、中核企業が担う大きな役割であると説いている¹⁷⁴。官の役割を決して軽視・否定してはいないが、「優位そのものを創造することはできない」「特定産業振興¹⁷⁵、保護政策、輸出奨励策、補助金制度などの諸政策によって、直接的に競争力強化にかかわるべきではなく、陰で産業を支える重要な役割を担う存在である」と考えている¹⁷⁶。「政府を第5の決定要因にしたい気持ちもある。しかし、そうすることは正しくないし、また国際競争における政府の役割を理解する有効なやり方でもない。行政の本当の役割は、4つの決定要因に影響を与えることである」というセンテンスが、ポーターの見解をストレートに表現している¹⁷⁷。

産業クラスターという「知の共同創造の場¹⁷⁸」をつくるだけではなく、そこでの活動の効率・効果を高めるためには、行政の尽力が欠かせない。企業、大学・研究機関、公設試、その他地域キャパシティ（初・中等教育、文化、ビジネス支援の専門家など）は、それぞれ自律した「知

¹⁷¹ 伊丹(1998, pp.4-8)は、産業クラスターの継続条件として、「外部市場と直接に接触をもっている企業(群)を通じて、需要が流れ込み続けること」「中核企業を支える域内関連アクターが柔軟性を持っていること」を挙げている。

¹⁷² Porter (1990) 邦訳, 上巻, pp.29, 46, 75, 108, 160-161, 239-240; (1979-1998) 邦訳, 第II巻, p.137。

ある地域に最初に立地する企業は、地域特殊的初期条件(純粋な地理的嗜好)に基づいて所在地を選ぶ。2番目の企業は、最初の企業の近くに位置することで得られる利益を考慮して修正された嗜好に基づいて決定する。そして3番目の企業は、先行した2社の位置に影響されて立地する。こうして自己強化する形で拡大するクラスターおよび域内の資産蓄積は、無二のものとなってゆく(Arthur, 1996, 邦訳, pp.33-34)。

¹⁷³ Porter (1990) 邦訳, 上巻, pp.18, 26, 30。

¹⁷⁴ Porter (1979-1998) 邦訳, 第II巻, pp.41-42。

¹⁷⁵ ただし、特定産業振興策(targeting)は必ずしも否定されるものではないという。国の競争優位の基本的な決定要因が存在している場合か、それをさらに発展させることのできる産業を育成する場合であれば、有意義な政策となるという。資源をできる限り生産性の高い分野に配分することは、政府の重要な役割であると考えている(Porter, 1990, 邦訳, 上巻, p.12; 下巻, pp.304, 388-389)。

¹⁷⁶ Porter (1990) 邦訳, 上巻, pp.7, 45-46, 187-190; 下巻, pp.303-308, 317-318, 360。

¹⁷⁷ Porter (1990) 邦訳, 上巻, p.187。ポーターが挙げる4つの要因に「政府政策」を加えた5つの要因が国家の競争力に影響を及ぼすというモデルは、Stopford and Strange(1991, 邦訳, pp.10-11)。

¹⁷⁸ 「多くのアクターが参加し、意識・無意識のうちに相互に観察し、コミュニケーションを行い、相互に理解し、相互に働きかけ合い、共通の体験をする」状況の枠組みを、伊丹(2000, pp.13-14)は「場」と呼んでいる。

の創出体」として存在すると同時に、全体を構成するものでなければ域内のシナジー効果を高められず、クラスターは機能しない。数多くの、そして多種多様な構成要素は単なる「集合体」ではなく、「組織体」を形成しなければならない。各アクターには「ホロン(holon:全体子¹⁷⁹)」として知の交流・融合への積極的関与が期待され、その相互学習の効率・効果を高めるためには、アクター間を結びつける結節点(hub)となるに十分なコーディネート力(地域経営能力)が、行政に求められるのである。

【参考文献】

- 青木昌彦(1992)「比較制度分析：組織機構の違いに着目」『日本経済新聞』12月29日付、朝刊、第21面。
- 青木俊一郎(2005)「中国におけるグローカリゼーション——現地企業の体験から——」『関西大学法学論集』(関西大学)第55巻第1号、pp.242-250。
- Arthur, W. B. (1996) "Rethinking Economics (川本裕子監訳「経済学を見直す」)"『The McKinsey Quarterly (日本版)』第10号、pp.24-44。
- 馬場敏幸(2009)「アジアの金型産業発展と日本の競争力について——中国、韓国の金型産業発展の事例より——(前編)」『東アジアへの視点』(国際東アジア研究センター)第20巻第2号、pp.13-20。
- Bandenburger, A. M. and B. J. Nalebuff (1997) Co-opetition, Harper Collins Business (嶋津祐一・東田啓作訳『コーペティション経営』日本経済新聞社、1997.)
- Barney, J. B. (2001) "Is Sustained Competitive Advantage Still Possible in the New Economy? Yes." (岡田正大監訳、久保恵美子訳「リソース・ベスト・ビュー：ポジショニング重視か、ケイバビリティ重視か」『Diamond Harvard Business Review』第26巻第5号、pp.78-87.)
- _____ (2002) Gaining and Sustaining Competitive Advantage, 2nd ed., Prentice Hall (岡田正大訳『企業戦略論(上)基本編——競争優位の構築と持続——』ダイヤモンド社、2003.)
- 近岡 裕(2004)「技術者発 儲かるものづくり」『日経ものづくり』第601号、pp.40-65。
- 中小企業診断協会福岡県支部北九州部会(2005)「進化する『北九州市国際物流特区』」『企業診断』第52巻第3号、pp.38-41。
- 中小企業庁(2006)『中小企業白書』ぎょうせい。
- 中小企業金融公庫調査部(2008)「中小自動車部品サプライヤーによるグローバル供給体制の構築～アジア市場を中心としたケーススタディ～」『中小公庫レポート』(中小企業金融公庫総合研究所)第2008-4号。
- Collis, D. J. and C. A. Montgomery (1998) Corporate Strategy: A Resource-Based Approach, McGraw-Hill (根来龍之・蛭田 啓・久保亮一訳『資源ベースの経営戦略論』東洋経済新報社、2004.)
- Drucker, P. F. (1985) Innovation and Entrepreneurship, Harper & Row (小林宏治監訳、上田惇生・佐々木実智男訳『イノベーションと企業家精神——実践と原理——』ダイヤモンド社、1985.)
- _____ (1993) Managing for Results, Harper & Row (上田惇生訳『新訳 創造する経営者』ダイヤモンド社、2003.)
- 越後 修(2010)「企業誘致型地域経済振興策の勘所——九州・東北地方における自動車産業育成策の課題——」『開発論集』(北海学園大学)第85号、pp.143-196。

¹⁷⁹「ホロン」とは、ギリシャ語の「全体」を意味する“holos”と「個或部分」を意味する“on”との合成語であり、「全体としての自律性と、部分としての従属性をあわせ持った自己統制的な開かれたシステム」を意味する語である(Koestler, 1978, 邦訳, pp.63-64; 名和, 1985, pp.14-16)。

- Feldman, M and R. Martin (2005) "Constructing Jurisdictional Advantage," *Research Policy*, Vol. 34 (佐野 浩訳「『地域の優位性 (jurisdictional advantage)』の確立に向けた地域経営戦略」藤田昌久監修, 山下彰一・亀山嘉子大編『産業クラスターと地域経営戦略』多賀出版, 所収, pp.169-197.
- Fourin (2010) 『世界自動車統計年刊』Fourin.
- 藤井真理 (2004) 「キャノン(株)『オールインワン』で国内生産を追求」『ジェトロセンサー』(日本貿易振興機構) 第 54 巻第 646 号, pp.23-24.
- 藤田栄史 (1987) 「現代の企業都市 ——『企業城下町』研究の意義と課題 ——」都丸泰助・窪田暁子・遠藤宏一編『トヨタと地域社会 —— 現代企業都市生活論 ——』大月書店, 所収, pp.1-40.
- 福土昌寿 (1985) 「企業社会日本の国土計画」『地域開発』(都市問題研究会) 第 248 号, pp.12-17.
- Gertler, M. S. (1997) "Globality and Locality: The Future of 'Geography' and the Nation-State," in P. J. Rimmer (ed.) *Pacific Rim and Development: Integration and Globalisation in the Asia-Pacific Economy*, Allen & Unwin, pp.12-23.
- 博報堂生活総合研究所 (1990-2010) 『生活定点』博報堂生活総合研究所.
- 原田誠司 (2002) 「イノベーション・システムと地域産業政策の新展開 —— 花巻一岩手モデルとイノベーション政策を中心にして ——」『中央大学経済研究所年報』(中央大学) 第 32 (I) 号, pp.203-230.
- _____ (2004) 「岩手大学を中心にした産学官連携ネットワーク」『新産業政策研究かわさき』(川崎市産業振興財団新産業政策研究所) 第 2 巻, pp.242-262.
- 林 聖子 (2010) 「次世代自動車産業への地域産業での対応策」『産業立地』(日本立地センター) 第 49 巻第 4 号, pp.16-23.
- Helfat, C. E., S. Finkelstein, W. Mitchell, M. Peteraf, H. Singh, D. Teece and S. G. Winter (2007) *Dynamic Capabilities: Understanding Strategic Change in Organizations*, Blackwell (谷口和弘・蜂巢 旭・川西章弘訳『ダイナミック・ケイパビリティ』勁草書房, 2010.)
- 平田エマ・小柳久美子 (2006) 「九州の自動車産業の現状と部品調達構造」『九州経済調査月報』(九州経済調査協会) 第 60 巻第 11 号, pp.3-18.
- 一言憲之 (1994) 「地域労働市場の現状と課題」関 満博・加藤秀雄編『テクノポリスと地域産業振興』新評論, 所収, pp.168-192.
- 保母武彦 (1990) 「内発的発展論」宮本憲一・横田 茂・中村剛治郎編『地域経済学』有斐閣, 所収, pp.327-349.
- _____ (1986) 「過疎地域と内発的発展」宮本憲一監修, 地域開発研究会編『国際化時代の都市と農村 —— ハイテク型地域開発の実像』自治体研究社, 所収, pp.247-282.
- 本田由紀 (2005) 『多元化する「能力」と日本社会 —— ハイパー・メリトクラシー化のなかで』NTT 出版.
- 細田孝宏・山根小雪・熊野信一郎 (2010) 「間違いだらけの品質至上経営: 『良い商品』は消費者が決める」『日経ビジネス』第 1537 号, pp.18-33.
- 猪口 孝 (2009) 「地域振興 新しい発想で: 中央頼らず視野を世界に」『日本経済新聞』3月6日付, 朝刊, 第 23 面.
- 井上隆一郎 (2002) 「対日投資を呼び込む地域の産業集積づくり」『ジェトロセンサー』(日本貿易振興会) 第 52 巻第 617 号, pp.23-30.
- 石川伊吹 (2006) 「資源ベースの戦略における競争優位の源泉と企業家の役割 —— オーストリア学派の資本理論と企業家論からのアプローチ ——」『立命館経営学』(立命館大学) 第 45 巻第 4 号, pp.195-222.
- 石倉洋子 (2003) 「今なぜ産業クラスターなのか」石倉洋子・藤田昌久・前田 昇・金井一頼・山崎朗編『日本の産業クラスター戦略 —— 地域における競争優位の確立』有斐閣, 所収, pp.1-41.

- 伊丹敬之 (1990) 『新・経営戦略の論理』日本経済新聞社。
- _____ (1991) 『グローバル・マネジメント：地球時代の日本企業』日本放送出版協会。
- _____ (1998) 「産業集積の意義と論理」伊丹敬之・松島 茂・橘川武郎編『産業集積の本質：柔軟な分業・集積の条件』有斐閣, 所収, pp.1-23.
- _____ (2000) 「場のマネジメント：概説」伊丹敬之・西口敏宏・野中郁次郎編『場のダイナミズムと企業』東洋経済新報社, 所収, pp.13-43.
- 伊藤暢人(2007)「先んずべしトヨタ、『世界最強』への格闘：第7回 脱常識」『日経ビジネス』第1386号, pp.100-103.
- 岩手県商工労働観光部 (2008) 『岩手県自動車関連産業育成戦略——とうほくでの自動車生産100万台を目指して——』岩手県商工労働観光部。
- 神野直彦 (2002) 『人間回復の経済学』岩波書店。
- 亀倉正彦 (2003) 「資源コーディネーションと組織変革に関する一考察——既存理論の若干の検討——」『NUCB Journal of Economics and Information Science』(名古屋商科大学) 第48巻第1号, pp.63-73.
- 金井一頼 (1997) 「地域企業の戦略」大滝精一・金井一頼・山田英夫・岩田 智編『経営戦略』有斐閣, 所収, pp.239-265.
- 加藤秀雄 (1994) 「北上川流域テクノポリスの発展に向けて——日本産業の構造変化と地方圏工業——」関 満博・加藤秀雄編『テクノポリスと地域産業振興』新評論, 所収, pp.216-228.
- 経済産業省 (2010) 『産業構造ビジョン2010～我々はこれから何で稼ぎ、何で雇用するか～』経済産業調査会。
- 経済産業省・厚生労働省・文部科学省編 (2004, 2006) 『ものづくり白書』ぎょうせい。
- 経済産業省経済産業政策局 (1980-2010) 『工場立地動向調査結果集計表』経済産業省経済産業政策局。
- 城戸宏史 (2002) 「クラスター化するシリコン・アイランド」山崎 朗編『クラスター戦略』有斐閣, 所収, pp.179-205.
- _____ (2007) 「中小企業が元気な町～活発化する自動車産業への地場企業参入～——福岡県直轄地域——」『中小企業と組合』(中小企業情報化促進協会・全国中小企業団体中央会) 第62巻第8号, pp.8-11.
- _____ (2009) 「北九州地域の産業クラスターにおける地域経営の方向性」藤田昌久監修, 山下彰一・亀山嘉子大編『産業クラスターと地域経営戦略』多賀出版, 所収, pp.245-263.
- 橘川武郎(2009)「世界同時不況の克服と地域経済の再生——Glocalizationの今日的意義」『世界経済評論』(世界経済研究協会) 第53巻第10号, pp.38-46.
- 気象庁 (2006-2010) 『地震・火山月報 (防災編)』気象庁。
- 清成忠男 (1986) 『地域産業政策』東京大学出版会。
- Koestler, A. (1978) Janus: A Summing Up, Hutchinson & Co (田中三彦・吉岡佳子訳『ホロン革命』工作舎, 1983.)
- 古賀広志 (2003) 「資源・ケイパビリティ重視の競争戦略」遠山 暁編『ポストIT戦略——eビジネスからビジネスへ—— 第1巻：資源ベース経営戦略論』日科技連, 所収, pp.32-45.
- 小宮和行 (2009) 『自動車はなぜ売れなくなったのか』PHP 研究所。
- 今能善範 (2002) 「『戦略論』及び『企業間関係論』と『構造的埋め込み理論』(1)」『赤門マネジメント・レビュー』(東京大学) 第1巻第5号, pp.355-384.
- 九州地域産業活性化センター (1993) 『九州地域における自動車産業の拡大・発展と地域の対応』九州地域産業活性化センター。
- _____ (2006) 『九州の自動車産業を中心とした機械製造業の実態及び東アジアとの連携強化による

- グローバル戦略のあり方に関する調査研究』九州地域産業活性化センター。
- 麻殖生健治 (2003) 『グローバル国際経営論』ナカニシヤ出版。
- Marshall, A. (1890) Principles of Economics (馬場啓之助訳『マーシャル経済学原理』第 I～IV 巻, 東洋経済新報社, 1965-1967.)
- 丸川知雄 (2007) 「終章」小林英夫・丸川知雄編『地域振興における自動車・同部品産業の役割』社会評論社, 所収, pp.231-237.
- 松宮 朝 (2001) 「『内発的発展』概念をめぐる諸問題——内発的発展の展開に向けての試論——」『社会福祉研究』(愛知県立大学) 第 3 巻第 1 号, pp.45-53.
- 三菱総合研究所 (2006) 『特定地域産業集積活性化法に基づく A 集積(基盤的技術産業集積)についての評価と今後』三菱総合研究所。
- 宮町良広 (2008) 「『グローバル化』とは何か」大分大学経済学部編『グローバル化する経済と社会』ミネルヴァ書房, 所収, pp.1-20.
- 宮本憲一 (1980) 『都市経済学——共同生活条件の政治経済学——』筑摩書房。
- _____ (1985) 「都市と農村が共存する四全総を」『エコノミスト』第 63 巻第 43 号, pp.50-59.
- _____ (1989) 『環境経済学』岩波書店。
- _____ (1990) 「地域の内発的発展をめぐる」『鹿児島経大論集』(鹿児島経済大学) 第 30 巻第 4 号, pp.55-83.
- 茂垣広志 (2004) 「グローバル経営」根本 孝編『グローバル経営——国際経営の進化と深化——』同文館出版, 所収, pp.1-50.
- 森澤恵子・植田浩史・長尾謙吉 (2000) 「グローバル・ローカライゼーション」森澤恵子・植田浩史編『グローバル競争とローカライゼーション』東京大学出版会, 所収, pp.3-21.
- 藻谷浩介 (2000) 「りんごクラスターの日米比較」山崎 朗編『クラスター戦略』有斐閣, 所収, pp.207-223.
- 元橋一之 (2002) 「日本の国際競争力」安藤晴彦・元橋一之『日本経済：競争力の構想』日本経済新聞社, 所収, pp.16-45.
- 内閣府経済社会総合研究所国民経済計算部 (2010) 『県民経済計算年報』メディアランド。
- 内閣府政策統括官室 (2004) 『世界経済の潮流』2004 年秋号, 国立印刷局。
- _____ (2008, 2009) 『地域の経済』国立印刷局。
- 内藤敏樹 (2005) 「進出企業と地域産業」『地域研究』(長岡大学) 第 15 号, pp.107-112.
- 中橋国蔵 (1999) 「取引コスト論と資源ベース論」『商大論集』(神戸商科大学) 第 50 巻第 5 号, pp.551-564.
- 中村剛治郎 (1990) 「地域経済学の潮流」宮本憲一・横田 茂・中村剛治郎編『地域経済学』有斐閣, 所収, pp.141-194.
- _____ (2000) 「内発的発展論の発展を求めて」『政策科学』(立命館大学) 第 7 巻第 3 号, pp.139-161.
- 名和太郎 (1985) 『ホロン経営革命』日本実業出版社。
- 根来龍之 (2006) 「競争戦略策定の出発点は何であるべきか? ——〈内外〉融合の戦略論に向かって——」『早稲田商学』(早稲田大学) 第 407 号, pp.1-20.
- 日本銀行那覇支店 (2009) 「最近の沖縄県の消費者物価対前年比の高さについて」『うちな～金融経済レビュー』2 月発行分, 日本銀行那覇支店。
- 日本銀行統計調査局 (2007) 『地域経済報告——さくらレポート——』10 月 15 日公表, 日本銀行統計調査局。
- 日本自動車工業会 (2010) 『日本の自動車工業』日本自動車工業会。
- 日本立地センター(1990) 『テクノポリス推進調査研究——テクノポリス 2000 構想調査——報告書』

- 日本立地センター。
- 日本政策投資銀行東北支店(2005)『北上川中流域における自動車産業の発展可能性について～地場企業の自動車産業参入による独自性のあるクラスター形成への道筋～』日本政策投資銀行東北支店、
 日刊自動車新聞社・日本自動車会議所(1992-2009)『自動車年鑑』日刊自動車新聞社。
- 西頭恒明・熊野信一郎・谷口徹也・山川龍雄(2005)「プラザ合意20年：工場は日本へ帰る」『日経ビジネス』第1307号, pp.30-48.
- 西岡 正(1998)「企業城下町の変遷」伊丹敬之・松島 茂・橘川武郎編『産業集積の本質：柔軟な分業・集積の条件』有斐閣, 所収, pp.223-242.
- 野崎道哉(2009)『地域経済と産業振興：岩手モデルの実証的研究』日本経済評論社。
- 鋸屋 弘(2006)「わが国中小企業における国内立地戦略」『中央公庫レポート』(中小企業金融公庫総合研究所) 第2006-6号。
- 大塚久雄(1967)『国民経済：その歴史的考察』弘文堂新社。
- 大塚 茂(1991)「地域間競争の時代と内発的発展論」『島根女子短期大学紀要』(島根女子短期大学) 第29号, pp.103-114.
- 岡田正大(2001)「BRVの可能性 ポーター vs. バーニー 論争の構図」『Diamond Harvard Business』第26巻第5号, pp.88-92.
- 岡野秀之(2008)「日本の半導体クラスター——九州を中心に」山崎 朗編著, 九州経済調査協会・国際東アジア研究センター編『半導体クラスターのイノベーション：日中韓台の競争と連携』中央経済社, 所収, pp.55-84.
- Porter, M. E. (1979-1998) On Competition (竹内弘高訳『競争戦略論』第I・II巻, ダイアモンド社, 1999.)
- _____ (1980) Competitive Strategy, The Tree Press (土岐 坤・中辻萬治・服部照夫訳『新訂競争の戦略』ダイアモンド社, 1995.)
- _____ (1985) Competitive Advantage, The Tree Press (土岐 坤・中辻萬治・小野寺武夫訳『競争優位の戦略——いかに好業績を持続させるか——』ダイアモンド社, 1985.)
- _____ (1990) The Competitive Advantage of Nations, The Tree Press (土岐 坤・中辻萬治・小野寺武夫訳『国の競争優位』上・下巻, ダイアモンド社, 1992.)
- Porter, M. E. and M. B. Fuller (1986) “Coalitions and Global Strategy,” in M. E. Porter (ed.) Competition in Global Industries, Harvard Business School Press, pp.315-343 (土岐 坤・中辻萬治・小野寺武夫訳『グローバル企業の競争戦略』ダイアモンド社, 所収, pp.289-325.)
- Ricardo, D. (1817) Principles of Political Economy and Taxation (堀 経夫訳『リカード全集 I：経済学および課税の原理』雄松堂出版, 1972.)
- 坂田一郎(2004)「知識社会における都市のインフラストラクチャ」植田和弘・神野直彦・西村幸雄・間宮陽介編『都市の再生を考える(第4巻) 都市経済と産業再生』岩波書店, 所収, pp.41-68.
- 坂田一郎・梶川裕矢・柴田尚樹・松島克守・小島拓也(2005)「地域経済圏の形成にとって最適な地域ネットワークとは：スモールワールド・ネットワークの視点による4地域クラスターの比較分析」『一橋ビジネスレビュー』(一橋大学) 第53巻第3号, pp.182-195.
- Saloner, G., A. Shepard and J. Podolny (2001) Strategic Management, John Wiley & Sons (石倉 洋子訳『戦略経営論』東洋経済新報社, 2002.)
- 佐藤元彦(2001)「アジア経済と中部：グローカリゼーションへの問題提起」愛知大学中部地方産業研究所編『中部経済とダイナミック・アジア：グローカリゼーションの可能性』愛知大学, 所収, pp. 6-14.
- 佐藤定幸(1989)「米欧日多国籍企業の現段階——高まる世界恐慌の脅威——」『経済』第302号, pp.

56-70.

- Schumpeter, J. A. (1926) *Theorie der Wirtschaftlichen Entwicklung* 2. Aufl. (塩野谷祐一・中山伊知郎・東畑精一訳『経済発展の理論』上・下巻, 岩波書店, 1977.)
- _____ (1928) *Unternehmer, Handwörterbuch der Staatswissenschaften* (清成忠男訳『企業家とは何か』東洋経済新報社, 所収, pp.1-51.)
- 塩沢由典 (1990) 「社会の技術的能力——静的概念と動的概念——」中岡哲郎編『技術形成の国際比較』筑摩書房, 所収, pp.333-361.
- 園部哲史 (1995) 「生産の集積と分散」『通産研究レビュー』(通産産業研究所) 第6号, pp.151-173.
- Steger, M. B. (2009) *Globalization: A Very Short Introduction*, 2nd ed., Oxford University Press (櫻井公人・櫻井純理・高嶋正晴訳『1冊で分かる 新版 グローバリゼーション』岩波書店, 2010.)
- Stopford, J. M. and S. Strange (1991) *Rival States, Rival Firms: Competition for World Market Shares*, Cambridge University Press (江夏健一監訳『ライバル国家, ライバル企業——世界市場競争の新展開——』文真堂, 1996.)
- 杉野罔明 (1989) 「九州における地域産業ビジョンの形成と工業立地の展開」『立命館大学人文科学研究紀要』(立命館大学) 第48号, pp.149-206.
- 鈴木洋太郎 (2003) 『マネジメントの経済学——グローバル・ビジネスと経済社会——』ミネルヴァ書房.
- 田中利彦 (1996) 『テクノポリスと地域経済』晃洋書房.
- 寺西俊一 (1995) 「多摩地域研究の意義と課題」中央大学社会科学研究所編『地域社会の構造と変容』中央大学出版部, 所収, pp.1-10.
- 富樫幸一 (2007) 「グローバル化のなかの地域経済」岡田知弘・川瀬光義・鈴木 誠・富樫幸一『国際化時代の地域経済学 (第3版)』有斐閣, 所収, pp.1-65.
- 徳岡一幸 (2007) 「都市の成立・発展」山田浩之・徳岡一幸編『地域経済学入門 (新版)』有斐閣, 所収, pp.153-181.
- 鶴見和子 (1996) 『内発的発展論の展開』筑摩書房.
- _____ (1989) 「内発的発展論の系譜」鶴見和子・川田 侃編『内発的発展論』東京大学出版会, 所収, pp.43-64.
- 宇部眞一 (2001) 「産学連携の事業——岩手大学地域共同研究センター」関 満博・三谷陽造編『地域産業支援施設の新時代』新評論, 所収, pp.184-212.
- 鶴飼信一 (1994) 「大企業の進出とその後の対応」関 満博・加藤秀雄編『テクノポリスと地域産業振興』新評論, 所収, pp.103-106.
- WEDGE 編集部 (2008) 「1ドル70円で日本は強くなる: 円安亡国から決別せよ」『WEDGE』第20巻第5号, pp.30-32.
- _____ (2010) 「新興国から逆輸入: 変わる日本車生産で揺らぐ国内拠点」『WEDGE』第23巻第9号, pp.38-40.
- 山田 敦 (2000) 「『グローカリゼーション』と国家の変容」『国際政治』(日本国際政治学会) 第124号, pp.163-177.
- 山崎 朗 (2003a) 「地方圏の持つポテンシャルをフルに活用!: クラスター戦略は生き残りをかけた最後の戦略だ」『週刊東洋経済』第5813号, pp.184-186.
- _____ (2003b) 「地域産業政策としてのクラスター計画」石倉洋子・藤田昌久・前田 昇・金井一頼・山崎 朗『日本の産業クラスター戦略——地域における競争優位の確立』有斐閣, 所収, pp.175-210.
- _____ (2005) 「変容する日本型産業集積——イノベティブクラスターへの遷移に向けて」橘川

武郎・連合総合生活開発研究所編『地域からの経済再生——産業集積・イノベーション・雇用創出』有斐閣，所収，pp.129-157.

_____ (2008)「クラスターの進化と変質」山崎 朗編著，九州経済調査協会・国際東アジア研究センター編『半導体クラスターのイノベーション：日中韓台の競争と連携』中央経済社，所収，pp.1-15.

財界九州編集部(2006)「日産自動車九州工場：川瀬賢三理事工場長：顧客の要望にフレキシブルに対応して作れる工場を目指す」『財界九州』第47巻第11号，pp.24-25.

_____ (2007)「従来型からの脱皮でモノづくり新時代」『財界九州』第48巻第10号，pp.34-63.
財務省財務総合政策研究所編（1981-2006）『財政金融統計月報』国立印刷局.