

Forward balancing (“前向きのバランス指向”) 論から観た新通商ルールの課題

—アジアにおける地域統合論始動の下での“新しいクラスター”像—

元新潟経営大学教授 蛭名 保彦

《目 次》

はじめに

(注)

I. 産業・地域再編成問題の行方—“空洞化”と“サプライ・チェーン”の相克

1. 日本の基幹産業；Key industries としての Parts & materials (図表 I - 1 参照)
2. 北東アジアにおける地政学的特質を背景とした重層性の展開 (図表 I - 2 参照)

(注)

II. 「地域FTA/EPA」構想—地域活性化戦略としてのFTA/EPA

1. 北東アジアにおけるFTA/EPAの課題
2. 「地方経済圏」とFTA/EPAのオーバーラップ
3. 新雁行飛行形態“バージョンII”の可能性
4. 「地域FTA/EPA」の展開—「成長戦略」との関連性—
 - (1) 「広域地方経済圏」の一環としての「地域FTA/EPA」
 - (2) 「EV経済圏」の地域的展開—「北東アジアEVネットワーク」構想—
 - A. 沖縄の「EV改造」計画
 - B. トヨタグループの復興計画
 - C. 日産のEV市場戦略
 - D. EVと「スマート・グリッド」との融合
 - E. 極東におけるEVの可能性
 - F. 「中越EV経済圏」の役割と課題—Forward balancing論の観点に立って
 - (a) 求められる「成長」のパラダイム転換
 - (b) 「積極的成長力政策」の必要性
 - (c) 新たな成長分野
5. 新しい地域産業創出の可能性—「Forward balance」論から観た新しい通商ルールのあり方—
 - (1) 「新地域産業」とは何か
 - A. 「移行モデル」の検討
 - (a) 国際分業の変容と地域産業
 - (b) 都市化と地域産業
 - (c) 産業地域類型化論におけるフレームワークの変化
 - B. 新産業集積の姿

(2) 企業立地動向と新潟県のケース

A. 全国的動向

B. 新潟県のケース（注29）

(a) 企業立地動向

(b) 問題点と課題

(b)- 1. クロスオーバー・クラスターネットワークのコーディネート

(b)- 2. 「物流拠点性」から「知的拠点性」へ

(b)- 3. 北東アジア産学官協力ネットワークづくり

6. 「地域FTA/EPA」の政策課題—「新しいクラスター」像を求めて—

(1) 中小企業とグローバル市場

(2) 新経営システム支援体制—「プラットフォーム・イノベーション」の重要性—

(注)

Ⅲ（補論）「北東アジア経済圏」を巡る論点整理（略）

1. 「北東アジア経済圏」に対する三つのアプローチ

(1) 「地方経済圏」アプローチ

(2) 地政学的アプローチ—重層性における二つの特質

(3) 「ビジネス経済圏」アプローチ

A. 国際分業の構造変化

(a) 「付加価値ラインの変化」（図表Ⅲ－3参照）

(b) 「付加価値曲線の変容」（図表Ⅲ－4参照）

(c) 「付加価値曲線のボーダレス化・グローバル化」（図表Ⅲ－5参照）

(d) 「ビジネス・プロセス」と「工程間分業」のオーバーラップ（図表Ⅲ－6参照）

B. “コンデュイット（Conduit；導管）”論の台頭

2. 産業・地域構造の再編成と空洞化問題

(1) 産業・地域再編成問題とは何か（注2）

A. 新興国企業の台頭と日系グローバル企業の後退

B. 中間財貿易における日系企業の地位低下

C. “逆輸入”の発生

D. 地域企業・産業集積地域への影響

E. 「空洞化」問題

(2) 問題の背景

A 「ビジネス・プロセス・ネットワーク」（図表Ⅲ－8参照）における二つの展開—「グローバル経営」の必然性

(a) 「非グローバル経営」と「グローバル経営」

(b) 「グローバル経営」のモデル

B. 産業・地域再編成の不可避性

(注)

はじめに

現在、日本を取り巻く国際関係は大きな枠組み変更を迫られている。それは、アジアにおける地域統合のうねりがいよいよ本格化してきたということである。一つにはASEANを基軸とした一すなわちASEANに日中韓の三カ国さらにはインド・豪州・ニュージーランドを加えた「東アジア地域統合」論、二つには日中韓の三カ国さらにシベリア極東地域、北朝鮮、モンゴルからなる「北東アジア地域統合」論、そして最後にアメリカを中心とした太平洋諸国とアジア諸国すなわちAPECレベルでの「汎アジア太平洋地域統合」論がそれである。これら“統合論”が入れ替わり立ち替わり国際政治の舞台に登場し、しかもそれぞれ覇を競い合っている。こうした三つの地域統合論に対して日本はどのように関わるべきか。それは正に日本の将来をも左右しかねない大きな問題なのである^(注1)。

だが同時に、こうした国際関係の枠組み変更と表裏の関係で、日本の経済社会なかんづく経済基盤が大きく揺らぎ始めている、ということもまた見落とせない。いわゆる“空洞化”問題である。中でも地方経済さらには中小企業を主体とする地域産業における激変は周知の通りである。例えば、東日本屈指の中小製造業集積である東京・大田区の“町工場”数はピークの1983年に比べて2012年1月には半減し3,930にまで減少しているとされる(朝日新聞2012年4月15日より)。しかも東日本大震災による被害がこうした減少傾向に一層拍車をかけている。

さらに問題は、長期的な視点でも捉えられなければならない。人口減少問題が深刻化しつつあるからだ。2060年には、2010年の人口がさらに4,000万人強減少するとさえ試算されており、こうした人口減少は、他の条件にして変化がなければ、日本の成長力をさらに低下させることは必定である。そうした中での“空洞化”問題であるということをわれわれは見落としてはならないのである。

かくしてわれわれは、一方でアジアにおける再編成に直面しながら、他方では、こうした空洞化問題及び地域経済に対するその影響をどのように捉えかつそれに対して如何に対応すべきか、という問題にも迫られ

ているのである。

しかしながらこれら二つの課題は、そもそも北東アジア経済圏が有する二つの特質と深く関わっているということに注目すべきだ。一つには、北東アジアが持つ同心円的経済圏という特質は、アジア太平洋における統合の結集軸という北東アジアの役割に繋がっている。その意味では一すなわち地政学的意味では一、北東アジアにおける「同心円的経済圏」論抜きにはアジア地域統合論は語れないのである。だが同時に北東アジアにおける今ひとつの特質である「内発的発展性」という特質が、“空洞化”を回避した経済発展の可能性に結びついている、ということも見逃されてはならないであろう。「同心円的発展性」と「内発的発展性」とは一両者の重層的関係に拠り一表裏の関係にある^(注2)。かくして、北東アジアが駆動するアジア地域統合はそもそも地域に基盤を置いた経済発展という性格を色濃く帯びたものであると考えられるのである。

このように観てくると、国際的な枠組み変更に対する日本の対応は、日本自身が迫られている問題の解決とも密接に関わっている、ということが容易に理解されよう。

本稿の目的は、アジアにおける地域統合論始動の下で進行しつつある日本の産業・地域の変容に対して、Forward balancing論—すなわち「積極的成長力政策」^(注3)によって雇用・生活・福祉を守らんとする“前向きのバランス指向”論—を基軸にして、今後の通商ルールのあり方を見出し、さらにそれに拠って“新しいクラスター”形成の方向を探らんとするものである。

以上の研究目的を遂行するために、われわれは論点として次の五つの課題を取り上げた。一つは、アジアにおいて統合の基盤となっている「経済圏」とは一体何かということについて。二つには、FTA/EPA問題とくに「地域FTA/EPA」とは如何なる意味を有しているのかについて。三つにはサプライ・チェーンの重要性について。四つには「コンデユイト」論について。そして最後に“新クラスター”論に関してである。

まず北東アジア「経済圏」を巡る論点について取り

上げる。ここでは三つのアプローチを重視する。一つは、「地方経済圏」アプローチであり、今一つは地政学的アプローチであり、最後に「ビジネス経済圏」アプローチである。以上の三点は、戦後日本が初めて戦略論として北東アジアを取り上げる段階に入って来たということを理解する上でも不可欠な問題であると考えられるからだ。さらに北東アジアの中で、日本企業の後退と韓国・中国などのいわゆる新興国企業の台頭が果たして何を意味しているのか、とくに日本企業にとってはどうなのか、われわれはこの点も明確にしておかなければならないであろう。北東アジアにおける産業・地域再編成とは、この地域の企業にとって一従って日本企業にとっても一経営戦略上の重要課題であるからだ。

二つ目の「地域FTA/EPA」に移ろう。現在アジアにおいても、FTA (Free Trade Agreement) やEPA (Economic Partnership Agreement) についての論議が地域レベルでも盛んに行われている^(注4)。いわゆる「地域FTA/EPA」論である。では「地域FTA/EPA」とは何か。それは本来は国家間で締結されるべき関税協定や投資協定を可能な限り地域レベルでも推進しようというものに他ならない。しかしながらよく考えてみると、それは単に国か地域かという選択の問題ではない筈だ。にもかかわらず、「地域FTA/EPA」論が登場してくる背景には、アジアの“地域統合”に対する認識の違いが横たわっているからだ。すなわち、アジアにおいては、“地域化”はそもそも“グローバル化”すなわち“地球化”ではなく、“ボーダレス化”さらに言えば“シームレス化”を通じて進展してきたという歴史的経緯が見落とされてはならないであろう。つまり国家間の統合としてではなく、「地方経済圏」に主導された“自然経済圏”(ロバート・スカラピーノ教授)として形成されてきたのである^(注5)。このように、“ボーダレス化”だからこそ冷戦下でもそれをカイ潜って発展させることができたのだ。その点が、国家間の統合として成立したEUやNAFTA (North American Free Trade Agreement) とは本質的に異なるところだ。従って、「地域FTA/EPA」^(注6)とは、単に地域レベルでのFTA/EPAで

あるというだけでなく、こうした「地方経済圏」発展の延長線上においても位置づけられるべき“地域化”だというのが筆者の問題意識である。つまり「地域FTA/EPA」とは本来、ボーダレス化・シームレス化を通じた地域一体化に他ならないのだ。そこでこうした問題意識に基づいて脱空洞化の下での新しい通商システムのあり方—とりわけ「地域FTA/EPA」に焦点を当てて—を探ってみようというのが本稿の第二の課題である。

こうした中で東日本大震災が勃発したが、因らずもそれはアジアとくに東アジアにおける国際分業構造の抜本的な変容を表面化させる契機ともなった。すなわち“サプライ・チェーン”の表面化である。これが第三の課題である。大震災は、日本の産業・地域再編成に深く関わるだけではなく、高度部品・素材(いわゆる「高機能部材」—その中にはレア・アースなど戦略性を帯びた資源も入っている—)からなる基幹部門こそが企業のグローバル経営戦略上最も重要な要素となりつつあるという現代国際分業構造の画期的な変化—すなわち「サプライ・チェーン」の重要性^(注7)—をクローズアップする上で格好の舞台をはからずも提供してくれているのである。その意味で、今次震災がこの問題についてどのような意味を持っているのかということの解明抜きには、産業・地域再編成問題に対する確かな解答も又期待できないということになる。

第四の課題は「コンデユイト」論である。地球環境問題に加えて、エネルギー・資源・食糧さらには「水」問題という「コンデユイト(導管)」の“導火線”にもまた火が付き始めている。その結果、“ライフ・ライン・セキュリティー”が文字通り地球的規模で脅かされ始めているのだ。そのことは、ロシア極東におけるエネルギー問題が北東アジア地域発展論を大きく揺さぶる可能性があるとともに、地域発展論のあり方が逆にその問題に対して大きな影響を及ぼす可能性もまた秘められている、ということを理解すべきだ。すなわち、地球環境問題に加えて「クリーン・エネルギー」協力が北東アジア地域協力にとって不可欠な課題となる、ということを示唆しているのである。

そして最後に、“新しいクラスター”論の基盤をな

す「地域FTA/EPA」構想における政策課題論である。「雁行形態型国際分業」の高度化と都市化の重層的変遷を背景とする、新地域産業創出の可能性について、新潟県を事例として取り上げ、明らかにしてみよう。新地域産業創出は、新しいクラスター論にとって不可欠な条件をなしているからだ。

そこで本稿の構成は以下の通りとする。

第Ⅰ章は現状分析編である。産業・地域再編成に対して今次東日本大震災が如何なる意味を持っているのかを取り上げた。ここでは“空洞化”と“Supply Chain”との相克の様相を浮き彫りにすることにした。

第Ⅱ章は政策論に関わる。FTA/EPAのうち「地域FTA/EPA」に焦点を当てて、(イ)それが北東アジア地域発展に対して持つ戦略的意味を明らかにする、(ロ)さらに北東アジアにおける新興国企業の発展が中小企業とりわけ日本の中小企業にとって持つ意味を糾し、それに対する対応方法を検討する、(ハ)「地方経済圏」とFTA/EPAをクロスオーバーさせることによって、北東アジア地域発展に固有に求められている“開かれた内発的発展性”の手掛かりを探る、(ニ)北東アジア経済発展のカギを握ると目される「EV (Electric Vehicle) 経済圏」の地域展開を重視し、それをForward balancing論に基づいて日本の「成長戦略」にくみ入れていくみちすじを解明する^(注8)、(ホ)新たな経済社会発展モデルとしての「新雁行飛行形態“バージョンⅡ”(北東アジア主軸型雁行飛行モデル)」に対して「地域FTA/EPA」が果たすべき役割を引き出す—という五点を通じて、新通商ルールの下での“新クラスター”の輪郭を画いてみることにする。

第Ⅲ章は補論であり、いわば北東アジア経済論の論点整理とも云うべきものだ。ここでは論点を大きく二つに分けた。一つはそもそも「北東アジア経済圏」の概念整理であり、今ひとつは、北東アジアにおける地域発展の根幹をなす産業・地域再編成とは何かという問題である。だが残念ながら、紙幅の都合上、第Ⅲ章は省略せざるを得なかった。

(注1) この点については、拙稿「北東アジアにおける『ハード・パス』と『ソフト・パス』」(第18回北東アジア学会報告)を参照されたい。

(注2) 「同心円の発展性」と「内発的発展性」の関係については、Yasuhiko Ebina「A change in the appearance in Japanese industry & regional structure after the great earthquake disaster in East Japan and a direction of international division of labour」(Journal of Niigata University of Management) [No.18] p.17~26を参照されたい。

(注3) 例えばアジア地域統合論の動きを背景にすれば、日本の「成長」戦略論もまたアジア版ニューデール論の一環として展開することも可能になる筈だ。

(注4) 日本政府が連携を急いでいる「東アジア包括的経済連携協定」[RCEP:アールセップ](なお、ここで云う“東アジア”とは、ASEAN10+日中韓+インド・豪・ニュージーランドの16カ国からなる地域を指している)においては単に貿易・資本の自由化だけではなく、東アジア域内での自動車や家電の安全性さらには自動車や家電の環境・エネルギーに関する性能についての基準統一(デifacto・スタンダードをも含めて)も織り込まれる可能性が強いとされている(朝日新聞2012年4月28日号参照)。だとすれば、ASEANと日本を中心にして、“ボーダレス化”し“シームレス化”した東アジア地域連携構想すなわち日本版「東アジア地域FTA/EPA」構想—とくにミャンマーを戦略拠点とする構想(日本経済新聞2012年11月20日)—が誕生する可能性が強まってきていると考えても良いであろう。

(注5) 「地方経済圏」については、拙著『環日本海経済圏—脱冷戦時代の東北アジア協力をめざして—』(1993年3月刊、明石書店)「はしがき」p.1~8を参照のこと。

(注6) いわゆるFTAと「地域FTA/EPA」とはどこが違うのか。本稿では両者を対立的なものとしてではなく、それぞれが、通商プロセスにおける発展過程の異なった段階に位置づけられるべきものと理解している。FTAに拠る関税の引き下げ・撤廃は過程の出発点であって、それが引き続き貿易の透明化、直接投資のグローバル化そして人材のグローバルな移動を通じて、果たして地域経済に対して、「空洞化」リスクを惹起することになるのか、それとも逆に知的イノベーションを通じて地域「活性化」に繋がり得るのかは、専ら産業構造のあり方なかんずく「新地域産業」形成如何—鄭亭一教授の言葉を借りれば「国際的イノベーションクラスター」形成如何—によって決まるものだ、と理解すべきだと考えている。そうした意味で、それはアジアの発展をも包含した日本の成長戦略にも深く関わっていると云えよう。(なお、鄭亭一教授の所見については、同教授報告「極東アジアにおけるエネルギーと資源産業クラスター間の戦略的連携」(極東エネルギー資源フォーラム [2011年9月11~15日・於いてカムチャッカ大学開催]を参照のこと。)

(注7) 東日本大震災は、図らずもSupply Chainの重要性をクローアップすることになったが、それだけではなく、そ

の重要性が日本の対中国・韓国ひいては対東アジア相互依存関係深化一要素するに“東アジア経済圏”の発展一にも深く関わっている、ということもまた明らかにしたのである。

(注8) ここで云うEVとは、コンセプトとしてのEVであり、実体としてはいわゆる“エコ・カー”をも含めている。では何故、敢えて概念上のEVをここで取り上げなければならないのか。それはEVの意義に関わっている。一つには、EVが“エコ・カー”の有力メンバーとして新しい成長戦略の一翼を担っているからである。二つには、「VTG」(Vehicle to Grid)を通じて一すなわち電力需要平準化を通じて一それがクリーン・エネルギー・ネットワークの一翼を担い始めているからである。三つには、それが、「蓄電機能を通じて社会との新たなつながりを得た」ことによって、「スマート・コミュニティー」における新社会システムの騎手たらんとしているからだ。

I. 産業・地域再編成問題の行方—“空洞化”と“サプライ・チェーン”の相克

さて日本の主要産業—鉄鋼産業、機械産業、電気・電子産業さらには自動車産業に至るまで—が、1990年代後半から2000年代に入ってもなお、新興国の台頭に脅かされながら、大震災に至ったことは記憶に新しいところだ。では大震災による被害・影響はこうした傾向をさらに加速するのか否か。日本の主要産業—とくに製造業—の競争力について、こうした観点からチェックしておこう。

1. 日本の基幹産業；Key industriesとしてのParts

& materials (図表 I - 1 参照)

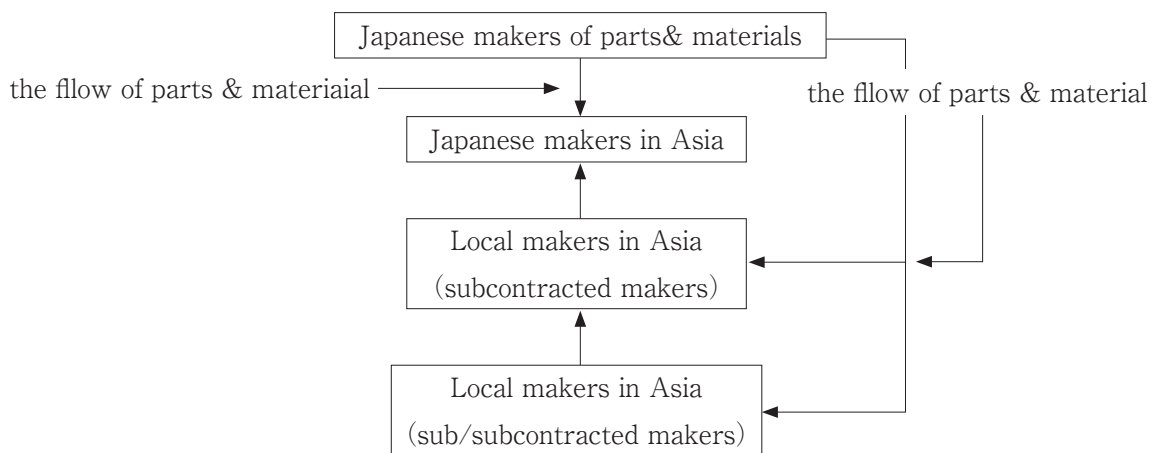
この点に関して、基幹製品の競争力を確かめるためには、アセンブラー（メーカー）さらには下請け企業、孫請け企業とに区分して検討しなければならない。

結論から云えば、メーカー・下請けさらには孫請けをも含めて海外進出を自社の経営戦略に組み入れていながらもかかわらず、アジア新興国企業に対する優位性が保証されているとは必ずしも云えないのである。従って今次震災もまたこうした優位性喪失を加速しかねない可能性を孕んでいると観られる。

だが基幹部品・部材については、必ずしもそうとは云い切れないようだ。一つには、部品・部材は、製品部門よりも高付加価値化しており、従って（技術革新を含めて）知識集約化しており、その結果、日本の製造業もこうした部品・部材部門を基幹部門化しようとしている。こうした脈絡の下でいわゆる上流部門で“Supply Chain”の稼働力低下問題が発生したのであれば、“Supply Chain”問題は日本企業の競争力強化の対象が奈辺にあるのかを如実に示しているとも受け止められるのである。

従って“Supply Chain”問題は、一方では日本の産業再編成の促進要因ではあっても、それが直ちに“空洞化”に繋がるとみなすべきではないであろう。しかしながらそのことは、逆に云えば、Key industries（す

図表 I - 1 The new framework of the relation between Japanese makers of parts&materials and Asian makers consisting of "intermediate goods"and"final goods "



[Original source] Niigata Nippow (May 17, 2011)

なわち「高機能部材産業」がグローバル化の下で競争力を喪失すれば、その可能性は一挙に表面化しかつ全面化するということを意味しているのである。

以上の事柄を、実態に即して敷衍すると以下の通りである。

日本の中小企業の多くが属する中間財部門の生産においては、確かにアジア新興国企業の台頭が著しい。そこでメーカー・下請けさらには孫請けをも含めて海外進出を自社の経営戦略に組み入れているにもかかわらず、それでもなお日本企業のアジア新興国企業に対する優位性が確保されているとは云い難いのである。従って今次震災もまたこうした優位性喪失を加速しかねない危険性を孕んでいるということをわれわれはまず理解しておく必要があるだろう。

ところが、中間財部門の中でも高度部品・素材部門（いわゆる「高機能部材」メーカー）に限って云えば、必ずしもそうとばかりは云えない^(注1)、ということが今次震災を通じて明らかにされた。それは何故か。一つには、付加価値曲線上では、部品・素材部門自体が、製品部門よりも高付加価値化しており、従って「知識集約化」^(注2)しているためだ。その結果、日本の製造業もこうした部品・素材部門とりわけ高度な部品・部材を基幹部門化しようとしているのである^(注3)。こうした文脈の下でいわゆる上流部門で“Supply Chain”の“供給力不足”問題が発生したのである。従ってその供給力問題は、部品・部材からなるSupply Chainにおける基幹部門の重要性を因らざるも浮かび上がらせる結果となったようだ。

しかもSupply Chainの重要性は、日韓・日中関係をも含む“東アジア経済圏”の相互依存関係深化にとっても不可欠な存在である、ということも忘れてはならないであろう。例えば日本企業の企業内分業において部品や部材のアジア内分業は益々深まっている（図表I-1参照）。かくして、日本の中間財貿易が対中国・韓国をも含む“東アジア経済圏”における相互依存関係深化のカギを握りつつあるということは、否定しがたい傾向となりつつあるのだ。まず日中韓三カ国の中間財貿易の推移（2000年から2008年の期間）を取り上げてみよう。日本から韓国への輸出は約2倍増、日本か

ら中国への輸出も約2倍に増加している。その結果、東アジア経済圏における部品・部材の相互依存関係は加工品を抜き去ろうとさえしているのである。東アジア貿易に占める中間財の比重の大きさを考慮すれば、日中韓三カ国及び“東アジア経済圏”の相互依存関係において日本の中間財貿易が果たしている役割^(注4)の重要性及びその担い手としてのSupply Chain—及びそれを基軸とした生産・流通・販売・金融など様々な「ビジネス・ネットワーク」^(注5)—の重要性もまた理解できよう。

そして日本の中間財の競争力の源泉が環境・エネルギー問題を背景とする日本の「高機能部材」の強い競争力によって支えられているということを考慮すれば、この点はなおさら強調されて然るべきであろう。

だとすれば“Supply Chain”問題は日本企業の競争力強化のターゲットが奈辺にあるのかということを変更して明確にしてくれていると理解すべきなのである。

かくして“SupplyChain”問題を一概に“空洞化”促進要因とみなすべきではないであろう。だが逆に云えば、そのことは、Key industriesがグローバル化の下で競争力を喪失すれば、前述したように「空洞化」問題が一挙に表面化しかつ全面化する危険性が伏在しているということでもある^(注6)。

このように、“Supply Chain”問題と「空洞化」問題とはいわば表裏の関係にあると理解しておくべきであろう。その意味では、現在の日本企業としては、「空洞化」を避けるためには、後述する“グローバリゼーション”と“Supply Chain”の「複合的経営戦略」（つまり「グローバル市場」と、「アジア市場」そして「国内市場」という三つの「市場」の何れにも通用する経営戦略という意味で「複合的経営戦略」なのである）（後述する図表II-5参照）の構築が求められていると云うべきであろう。

1. 北東アジアにおける地政学的特質を背景とした重層性の展開（図表I-2参照）。

次に北東アジアにおける重層性の特徴が「ビジネス経済圏」の重層性に結びつき、北東アジアにおける経済発展の枠組みを形成し始めているということが重

図 I-2 「ビジネス経済圏」の重層性

コンデュイット ビジネス・ネットワーク	I	II	III	IV	V	VI	ビジネス経済圏
グローバル・ネットワーク	◎	◎	◎	◎	◎	◎	TPPビジネス経済圏 ↑ 重層的關係 (外延的發展性)
ナショナル・ネットワーク	○	○	○	○	○	○	北東アジアビジネス経済圏 (balanサーとしての機能) ↑ 重層的關係 (内發的發展性)
ローカル・ネットワーク	○	○	△	△	△	●	地方ビジネス経済圏

I～VIについては、以下の通り。

- | | |
|-------------------------|--------------------------|
| I. 「エネルギー・資源・食糧コンデュイット」 | IV. 「エンバイロンメンタル・コンデュイット」 |
| II. 「財のコンデュイット」 | V. 「インフォメーション・コンデュイット」 |
| III. 「マンパワー・コンデュイット」 | VI. 「マナー・コンデュイット」 |

要である。

この問題は、“二つの重層性”に関わっている。すなわち「地政学的重層性」は“外延的發展性”を生み出し域内の経済発展に繋がる。アジアの経済発展がそれである。一方「内発的重層性」は“内發的發展性”に結びついている。アジアの経済発展は他方では「地方経済圏」の融合・発展の結果でもあるという事実がそれを裏付けている（図 I-2 参照）。かくして“二つの重層性”は“二つの發展性”に関わってくるのである。

このように観てくると、北東アジアにおける「ビジネス経済圏」の下では、グローバル化と地域における「内發的發展」は、「内發的重層性」を通じて両立し得るということが理解されよう。逆に言えば、北東アジア「ビジネス経済圏」において、日本が「内發的重層性」を軽視したり無視したりした場合には、日本の地域における“空洞化”もまた産業空洞化と同様に深刻化しかねないのである（注7）。

（注1）例えば、車載用音響・映像機器の世界生産額は2010年で2兆3,418億円であるが、そのうちの51%を日本企業が占めているとされる（日本経済新聞2011年4月21日より）。

（注2）太田泰彦氏によれば、グローバルに展開したSupply Chainの各点を繋ぎ、一本の鎖として機能させるためには、“接着剤”としての「サービス」が果たす役割を無視はできないとして、開発、設計、データ解析、物流管理、通信、輸送、保険、金融、法務、知的財産権などが必要だとされている。例えば米アップル社の「iPhone」の場合には、付加価値ベースで計測すると、それは全体の約40%を占めるに至っている、と指摘されている（太田泰彦「iPhoneで計る貿易収支」[日本経済新聞2012年11月5日より]）。尤も「iPhone」の場合は、40%の大部分がアップル本社を中心とした米国企業によって生み出されているとされてはいるが（同上）。さらに、日本製「高機能部材」がスマートフォン市場やタブレット市場を席卷しつつあるという点にも注意を払っておきたい。日本の素材大手によるスマホやタブレット向け事業の生産は大幅に拡大しているが、それは、これらの部材の生産には特殊な性能が求められるために、韓国や中国などの新興メーカーの追随を許さないからだとされている（日本経済新聞2012年11月11日より）。

（注3）部品・部材の基幹部門化は、技術革新と表裏の関係にあることは言うまでもない。とくに新エネルギー・環境技術開発に係わる技術革新については、両者の関係が一層密接である（拙稿『「北東アジア経済圏」のグランド

デザインと新潟県の新拠点性論—“バージョンⅠ”から“バージョンⅡ”へ—(新潟経営大学・地域活性化研究所『地域活性化ジャーナル』第17号) p.35~37参照)。それだけではなく、従来の取引関係の変革—すなわちこれまでの「垂直的取引関係」(分かりやすく言えば、親企業との下請け取引関係)から「水平的取引関係」(主として市場を通じての取引関係)への移行—など“経営者の思考力におけるレベルアップ”もまた試されているという点にも留意すべきであろう(沼上 幹「下請けの罫『顧客志向』が視野を狭める」[朝日新聞2011年5月20日]参照)。

(注4) 日本企業の対ASEAN進出が対中国進出へのリスク分散という意味を強めてきたということも見落とされてはならないであろう。マレーシアの電機・電子部品、タイの自動車部品などへの日系企業の進出は、そうした性格を一層強めているが、こうした傾向は、最近ではインドネシア、ベトナム、フィリピン、ミャンマーさらにはカンボジアに至るまで強まってきているとされている(糠谷 英輝「チャイナ・プラス戦略」[日本経済新聞2012年10月31日参照])

(注5) “ビジネス・ネットワーク”については、拙稿「北東アジアにおける『ハード・パス』と『ソフト・パス』」(第18回北東アジア学会報告) p.3を参照のこと。なおサプライチェーンのグローバル化と高度化は、モノの動きに付随して投資、サービス貿易、人の移動などを触発し、日本の貿易構造の高度化に結びつく(日本経済新聞2012年10月29日参照)。例えば日本通運は、自動車部品を中心にASEANにおける主要港のネットワーク化を計っているが、それを背景にして、国際物流網拡充の動きを本格化させている。だがそのことは、(イ)単にASEANにおける共通物流網整備だけに止まらず、(ロ)ASEANレベルでのSupply Chainを通じて、日本の対ASEAN貿易構造高度化にも大きく寄与することが期待されており(日本経済新聞2012年10月30日参照)、(ハ)ひいては後述する(第Ⅱ章第5節参照)日本主導の「雁行形態型国際分業構造Ⅱ」形成にも結びつく—ということも見逃されてはならないであろう。

(注6) しかも製造業を中心にして日本企業自体、現在海外投資を急テンポで進めているということも見逃せない。日本企業の海外投資化はリーマン・ショック後の2010年度には国内市場の縮小傾向を背景にしてさらに加速しているようだ。日本政策投資銀行の調査によれば、同年度における国内投資額(全業種)は前年度に比べて6.8%増加したに過ぎないのに対して、海外投資額(同)は35.1%と急増しているとされる(日本経済新聞2010年8月4日より)。

(注7) 上記のように、日本の海外投資は急増しているが、そのことは集積地域にも大きな影響を与えている。前述したように、海外投資急増の結果、産業集積地域の事業所数は急速に減少している。例えば東京都の大田区の場合には、1986年から2006年にかけて、事業所数(製造業)は10,200箇所から6,000箇所へと42%減少し、また大阪府の東大阪地域では、同じく10,800箇所から7,400箇所へと

32%減少したとされている(中小企業白書2010年版 p.82~84 [URL]より)。

Ⅱ. 「地域FTA/EPA」構想—地域活性化戦略としてのFTA/EPA—

1. 北東アジアにおけるFTA/EPAの課題

ところで、上記の検討から得られた三つの含意—すなわち(イ)部品・部材供給(とくに「高機能部材」供給)におけるSupply Chainの重要性、(ロ)グローバル化と「内発的発展性」との両立性、(ハ)グローバル化とSupply Chainの「複合的経営戦略」の構築—をより一層強力に推進するためには、FTA (Free Trade Agreement) /EPA (Economic Partnership Agreement) もまた重要な役割を果たすのである。

そうした観点に立って、北東アジアEPA/FTAの課題について概観してみると、以下の通りである(注1)。

第一は、北東アジア域内における貿易・投資・労働力移動の自由化である。

第二は、域内における共通投資ルールの策定である。

第三は、知的所有権の保護のための域内共通政策づくりである。

第四は、電子商取引及び環境規制を含めて商取引および商慣行における基準・認証・資格などの域内共通化を計ることである。

第五は、域内におけるビジネス環境およびビジネス・ネットワークを発展させることである。

第六は、ビジネス・システム及びビジネス・モデルにおける域内互換性強化である。

第七は、域内金融・通貨・為替システムにおける安定化である。

第八は、域内における環境・新エネルギー技術開発である。

そして最後は、域内の経済・社会システムにおける浄化と透明化である。

しかしながら、既に述べたように、北東アジアでは地域が国家に代わって経済発展の主力を担ってきた。それは冷戦構造という基盤的な問題すなわち安全保障問題が国家間の交渉を阻む壁として跋扈として存在し

ていたからに他ならない。現在、FTAやEPAが国家間の交渉として活発に行われている^(注2)。だからと云ってそのことは、「地方経済圏」の経済発展に果たす役割が終わったということ必ずしも意味している訳ではない。むしろある意味では地域は新たな役割を担い始めているとすら云えよう。そのことを端的に物語っているのは、これまた前述した「コンデユイット」論の台頭である。中でも流通・物流・交通基盤のボーダレスな整備を背景とする「財コンデユイット」は北東アジアを含めてアジアにおける国際分業の飛躍的な発展に対して不可避的に重要な役割を果たす可能性を秘めているのである。

しかしながら、こうした国際分業の発展及びそれを背景とするいわゆる新興国の台頭は、同時に新たな問題を惹起している。すなわち、エネルギー・資源さらには食糧問題である。またそのこととも関連して環境問題も深刻化する可能性を秘めている。従って、「財コンデユイット」の発展とともに、「エネルギー・資源・食糧コンデユイット」さらには「エンバイロンメンタル・コンデユイット」の整備・発展が急務になってきている。そのことは、北東アジアの地域発展・都市作り・コミュニティー形成にも大きな影響を与えるとともに、北東アジアの発展のあり方がこれらの問題—すなわちエネルギー・資源・食糧・環境問題などのあり方—にも深く関わっているということを示唆していると云えよう^(注3)。

そこでFTA/EPAのあり方とりわけEPAのあり方は今後の北東アジア地域発展に対して極めて重要な意味を持っていると理解すべきであろう。以下ではこの点に焦点を当て、「地域FTA/EPA」構想について考えてみることにしよう。

2. 「地方経済圏」とFTA/EPAのオーバーラップ

既に述べたように、「東アジア経済圏」なかんづく「北東アジア経済圏」形成においては、「地方経済圏」が中心的な役割を果たしてきた。この地域においては、国際関係の不安定性の下で国際分業を進展させるためには貿易は無論のこと投資分野に至るまで地方がリス

クを取らざるを得なかったからである。

では、FTAやEPAの出現によって—つまり国家間の交渉や協定が前面に出ることによって—、「地方経済圏」の役割は既に終わったと考えるべきなのであろうか。そうした側面があることを全て否定する必要はないが、見落としてはならないのは新たな役割の登場である。いわゆる次世代社会論である。アジアなかんづく北東アジアにおいては現在少子・高齢化するわち人口減少と人口構造の変化が急速に進展している。日本がその最先端に置かれているということは周知の通りである。しかしながら北東アジア諸国でも、一方で中間所得層の成長や新興企業の出現によって、一面では“成長と繁栄”を謳歌しながらも、他面では「次世代社会」すなわち“人口減社会”への移行が確実に始まっている。だが見落としてはならないのは、次世代社会論は単なる衰退論ではないということだ。それは他面では文化や伝統の尊重そして環境・農業の重視さらには地域の多様性・活性化要求増大など、“活力ある成熟社会”への移行という側面を色濃く有しているからである。

その場合、“成熟社会”の先進国として日本が“地域活性化”のモデル—その場合のモデルとは単に国内における地域活性化だけではなくグローバルゼーションと融合した重層的活性化モデルすなわち“開かれた内発的発展性”（図表Ⅱ－1参照）^(注4)でなければならないが—を提示するということは、単に「地方経済圏」を守るだけではなく、それを次世代経済圏論として再定義し発展させていくことをも意味するのである。つまり、成熟社会への移行という観点から捉えるならば、「地方経済圏」もまた次世代社会論という観点から捉え直し再定義される必要があるという訳だ。Forward balancing論から見た「地域FTA/EPA」の意義は、正にこの点に求められよう。

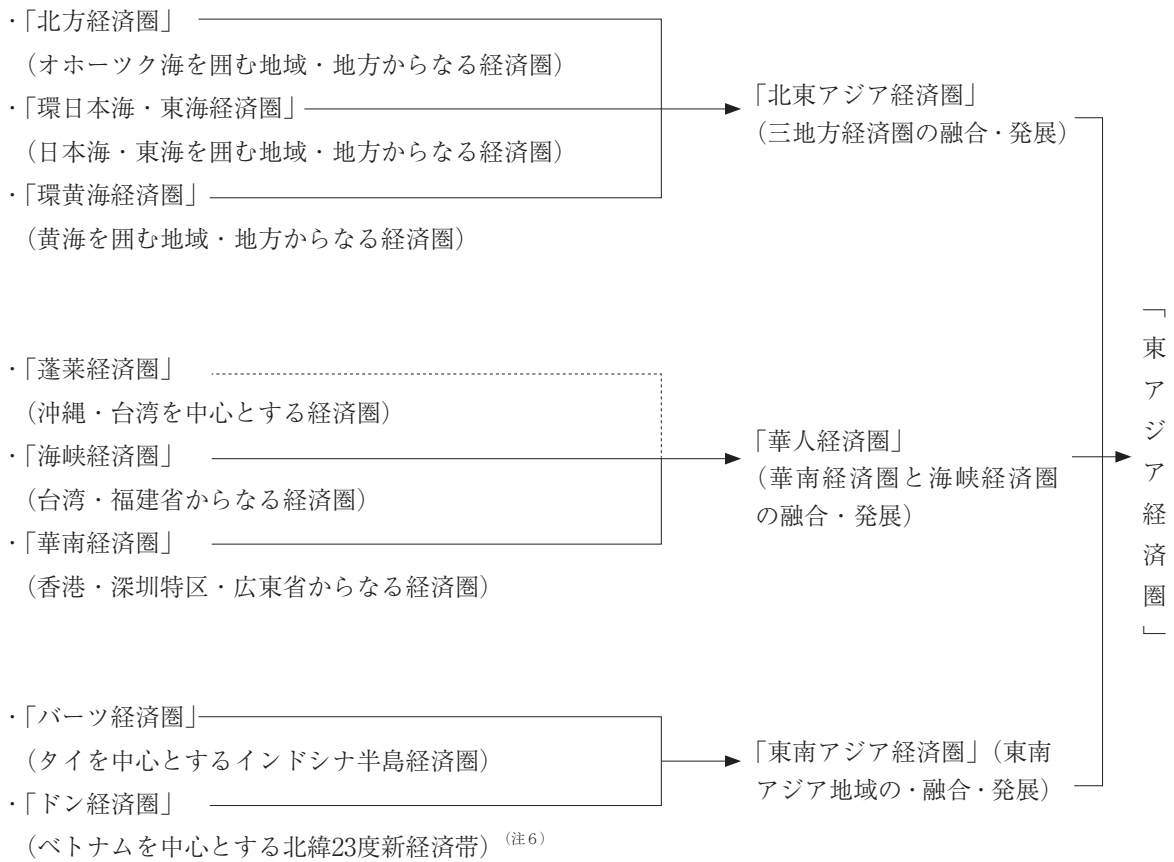
そのことに関連して、「地方経済圏」の融合・発展と「北東アジア経済圏」形成問題は非常に興味深いシナリオをわれわれに示唆してくれている（図表Ⅱ－2）。それは、沖縄・台湾を中心とする「蓬莱経済圏」の存在である。われわれはとくに台湾の“興味ある二面性”に注目しておくべきであろう。すなわち台湾は、

図表Ⅱ－１ “開かれた内発的発展性” のイメージ

コンデユイット ビジネス・ ネットワーク	I	II	III	IV	V	VI	ビジネス経済圏
グローバル・ネットワーク	◎	◎	◎	◎	◎	◎	TPPビジネス経済圏 ↑ 重層的關係 □(地政学的重層性・外延的発展性)
ナショナル・ネットワーク	○	○	○	○	○	○	北東アジアビジネス経済圏 (バランス↑としての機能) ↑ 重層的關係 □(内発的重層性・内発的発展性)
ローカル・ネットワーク	○	○	△	△	△	●	地方ビジネス経済圏

I～VIについては、図Ⅰ－3と同じ。

図Ⅱ－2. 「地方経済圏」(「局地的経済圏」) アプローチ



図表Ⅱ－３ 製造業における「付加価値レベル別ビジネスプロセス」と「工程間分業」との関係

付加価値別 ビジネスプロセス	工程間分業	労働集約工程	資本集約工程	知識集約工程
事業企画部門				国内（本社）
企画				国内（本社）
研究開発				国内（本社）
デザイン				国内（本社）
試作				国内（本社）
金型製作	海外（進出先）・国内	海外（進出先）・国内	海外（進出先）・国内	国内
製作部門				
調達	海外（進出先）	海外（進出先）・国内	海外（進出先）・国内	一部国内
部品生産	海外（進出先）	海外（進出先）・国内	海外（進出先）・国内	国内
組立	海外（進出先）	海外（進出先）・国内	海外（進出先）・国内	一部国内
マーケティング部門				
販売	海外（進出先）・国内	海外（進出先）・国内	海外（進出先）・国内	戦略部門は国内（本社）
物流	海外（進出先）・国内	海外（進出先）・国内	海外（進出先）・国内	戦略部門は国内（本社）
金融				海外・国内（本社）

(＊１) なお「知識集約工程」に関するオリジナル・コンセプトは、堺屋太一氏に拠っている（堺屋太一「世界、工程大分業の時代に」〔日本経済新聞2005年5月25日〕参照）。

(＊２) ここで用いられているビジネスプロセスの類型化については、Yasuhiko Ebina「A proposal of Asian Green Manufacturing Network-For the Formation of Asian Environmental&Economic Zone -」（新潟経営大学紀要〔第9号〕Chart 3〔p.31〕を参照のこと。

一面では、地方の限界を超えたFTA対象国として扱われながら^(注5)、他面では沖縄という地域の“経済自立性”において重要な役割を潜在的に有している、という意味での二面性である。

さらに重要なのは、「蓬莱経済圏」は北東アジアにおいては、「財のコンデユイット」として既に重要な役割を担っているのだが、そうした役割はアジア全体に広がりかつ多層化する可能性を伏在させているということだ。すなわち、「蓬莱経済圏」は一方では「環黄海経済圏」、「環日本海・東海経済圏」さらには「北方経済圏」にもコンデユイットを通じて連動しており、他方では「海峡経済圏」、「華南経済圏」さらには「バーツ・ドン経済圏」にも繋がっているのである（同上図表Ⅱ－２参照）。従って「蓬莱経済圏」のこうした二重性は、「北東アジア経済圏」だけではなく「東アジア経済圏」さらには「汎アジア経済圏」というようにほぼアジア全域に亘って、次世代経済圏—すなわち“成熟社会”に不可欠な“グローバリゼーションと内発的発展の融合”—についての重要な実証実験の「場」を提供してくれているのである。

「地域FTA/EPA」は以上の課題に応えるためにも重要な役割を担っているということも忘れてはならないであろう。

3. 新雁行飛行形態“バージョンⅡ”の可能性

企業経営のグローバル化を背景にして、ビジネスプロセスにおける付加価値源泉は、製品の組み立て部門から部品・部材の生産部門へとシフトした。そのことによって基幹製品部門は今や組み立て製品部門から部品・部材部門—すなわち戦略的資源開発部門を含めて「高機能部材」部門—へと急速に変化し始めているのである。それは国際分業構造をも一変させており、「比較優位性」は、「サプライ・チェーン」が示しているように、「付加価値別ビジネス・プロセス」と「工程間分業」のマトリックスによって決定されるに至っている（図表Ⅱ－３〔参照〕）。

問題は、そうした国際的な産業再編成を背景とする国際分業構造変化の下での新リーディングセクターの姿が不明確な点である。その点で、今次東日本大震災がもたらした産業構造上の変化は興味深い示唆をわれわれに与えてくれる。

それは、部品・部材を基幹産業とする新たな分業体系—すなわち青木 昌彦教授が示唆されているところの新雁行飛行形態モデル“バージョンⅡ”^(注7)—の可能性である。それがバージョンⅡなる所以は、一つには中心軸が「太平洋軸」から「北東アジア軸」に代わるという意味で“バージョンⅡ”なのである。二つには「成熟社会」の下での経済社会発展モデルでもあるという意味で“バージョンⅡ”なのである。かくして新雁行形態モデル”は上記の新地方経済圏版「北東アジア経済圏」構想の成否にも深く関わっているということになる^(注8)。

われわれはその意味で、新雁行形態モデルを推進すべきであるが、そのためにも「地域EPA/FTA」の積極的な活用の必要性を強調しておきたい。

かくしてわれわれは、FTA/EPAとくに「地域FTA/EPA」がこれらの諸問題に対して重要な意味を持っているものと認識して、「地域FTA/EPA」構想を提起する次第である。それによって、空洞化問題をも克服しながら産業・地域構造再生の途を歩むことも可能となるであろう。

4. 「地域FTA/EPA」の展開 — 「成長戦略」との関連性—

(1) 「広域地方経済圏」の一環としての「地域FTA/EPA」

既に「地域FTA/EPA」とりわけ投資協定を中心とする「地域EPA」は、単に構想の段階から具体化の段階に入ろうとしている。これまでのところその推進母体は、製造業とくに部品・部材づくりのために結集した中小製造業を主体としたクラスター所在地の自治体であった。だが、今日ではそれに止まらず中小企業団体さらには業界やクラスターもまたそれに対して取り組み始めており、さらには大企業の場合でも小松製作所のように一企業レベルでも—とくに地域雇用対策を中心にして—独自に取り組んでいるケースもある。(拙稿「再編成を迫られる日本の金型産業とその課題—市場動向と営業力強化について—」[三条工業会報告書] <2011年11月22日>を参照のこと)。さらに九州地方とくに福岡県と釜山地域との間では、両地域に跨る国際的な広域経済圏すなわち「超広域経済圏」づ

くりの一環として、ボーダレスな「地域FTA/EPA」構想の具体化が進展している点が注目されよう。それは、日中韓FTA/EPAにおける都市間連携のモデルづくりであり、かつ日中韓企業連携モデルづくり—例えば環境ビジネス創出—にも繋がるからだ(加峯 隆義「動き出した九州と韓国東南圏地域の超広域的経済圏」を参照のこと)。またこうしたボーダレスな都市間連携型モデルづくりは、流通・物流ネットワークづくりという面では、新潟県の場合も注目される。同県はその地理的な立地条件を生かしたネットワークづくりに対して既に精力的に取り組んでいる。(この点については、拙稿「北東アジア経済圏のグランドデザインと新潟県の新拠点性—“バージョンⅠ”から“バージョンⅡ”へ—」[新潟経営大学・地域活性化研究所『地域活性化ジャーナル』第17号p.23~56] 参照のこと。)、それに加えて、エネルギー問題とくにクリーン・エネルギーを基盤とする北東アジアネットワーク構想をも組み込んだ「新しい成長戦略」^(注9)にトライしているという点も注目されよう。(拙稿「日本のエネルギー戦略の方向と課題—『北東アジア・クリーンエネルギー共同体』構想を中心に—」[同上第18号p.33-51] 参照)。

(2) 「EV経済圏」の地域的展開

かくして、日本経済の“新しい成長戦略”における成否は「次世代自動車」とりわけEVの地域展開がそのカギを握っていると云っても決して過言ではないのである。さらに北東アジア経済圏発展の鍵を握る「次世代自動車」—すなわち“エコ・カー”—の展開なかんづく「北東アジアEV経済圏」を巡る展開が重要である。とくにEV (Electric Vehicle) の展開における「中越EV経済圏」が果たす同心円の役割を見落としてはならない^(注10)。すなわち、(イ) “エコ・カー”としてゼロ・エミッションの推進役を担うと共に新経済社会発展の担い手として登場し始めていること(例えばドイツにおいては、2000年以降の再生可能エネルギーの雇用創出効果は既に38万人の規模にまで達しているとされており、さらに今後2050年迄にその規模は100万人に達するものと観られている^(注11))、(ロ) EV

が他方で「北東アジア・スマート・グリッド」構想と融合することによって、北東アジアにおける新エネルギー供給源としての役割（すなわち「VTG [Vehicle to Grid]」効果）を果たし始めていること、（ハ）さらに「スマート・グリッド」の進展と共に、「スマート・コミュニティー」の構成要素としてコミュニティー・レベルでの社会システム形成に貢献し始めていること一などを通じて同心円的役割を担い始めていることも見落としてはならないのである。

そこで次に、「北東アジアEV経済圏」形成の可能性とそれに対して「中越EV経済圏」が果たすべき役割と課題に係わる動向について概観しておこう。

A. 沖縄の「改造EV」

我が国の自動車産業を中心とするEV圏の地域的展開としては、一つには、前述した「蓬莱経済圏」の発展を背景とする沖縄における路線バスの「改造計画」がある^(注12)。沖縄が、自らの有利な立地条件—日本の本土と東南アジア諸国との交易において中継基地的役割を担っているということ—を生かして、EV基地を中心とする製造業基地化を目指して新たに動き始めたということは、大いに注目されることである。

B. トヨタグループの復興計画

二つには、東日本震災復興計画の一環として動き出したトヨタグループの東北地方での次世代自動車研究拠点化構想—とくに東北大との提携による「非接触給電スタンド」の開発など—も東北復興と深く関わっているからだ^(注13)。しかも同グループの場合には、“スマート・ハウス”構想—つまり「スマート・グリッド」構想—の下での新“街づくり”と表裏の関係で展開しようとしている点が注目されよう^(注14)。（なお、トヨタグループが取り組んでいるとされる“次世代蓄電池”開発の中で、「ナトリウムイオン電池」開発は、“ポスト・リチウムイオン電池”開発として進展するか否かに関して注目しておくべきであろう〔日本経済新聞2012年11月16日より〕。）

C. 日産の中国EV市場戦略

三つには日産自動車の中国進出である。同社は中国自動車市場参入における先発組すなわちダイムラー・VWのドイツ組とGMに次ぐ第三の参入企業として新たに同社の念願であった大連（遼寧省）へ進出するとともに同社の対中EV戦略—「インフィニティ戦略」—を開始したと報じられている（日本経済新聞2012年11月23日より）。日産は中国の自動車市場進出の三番手としての地位を得るために中国自動車市場における“10%シェア”の確保をかねてから狙っていたということは周知のとおりである。しかしながらその背景には、同社にとってはより重要な経営戦略である“EV市場としての中国市場の確保”があったものと想定される^(注15)。何故ならば“大連進出”は、“襄陽（河北省）”工場における「インフィニティ」の現地生産と表裏の関係にあると想定されるからからだ。「インフィニティ」こそ「非接触型充電システム」に依拠したEVの本命に他ならないからである^(注16)。だとすれば日産の大連進出は、中国のEV問題に関わるだけではなく、「北東アジアEV経済圏」形成問題に対しても深く関わりがねない問題でもあろう^(注17)。

D. EVと「スマート・グリッド」の融合

四つには、EVと新電力網である「スマート・グリッド」との融合である。EVとスマート・グリッドとの融合に先鞭をつけたのは、三菱自動車^(注18)と日産^(注19)である。

E. 極東におけるEVの可能性

最後に日立製作所のケースも無視できない。同社のケースはロシア全土の電力網建設と係わっているが、とくに同社がロシア連邦送電公社とのスマート・グリッド整備協力をも含む協定を結んだとされている点に注目すべきである^(注20)。それは、現在ロシアが極東地域とりわけウラジオストックにおいて進めている次世代自動車開発計画と結びつく可能性があるからだ。その意味でそれは、EVを含めて極東地域における次世代自動車開発を急速に進展させる可能性を秘めているのである。

F. 「中越EV経済圏」の役割と課題—Forward balancingの観点に立って—

そして見落としとしてはならないのは、これらの「北東アジアEV経済圏」の発展に対する「中越EV経済圏」が果たす役割である。新潟県・中越地域が北東アジアの経済発展に対して果たすべき役割については別の機会に述べた^(注21)。そこでここでは、さらにそれにつけ加えて、以下の役割と課題について述べておこう。

「中越EV経済圏」の新たな役割として、(イ) ゼロ・エミッション論—とくにCO2のそれ—、(ロ) クリーン・エネルギー論、(ハ) 新産業論—とくにグリーン産業論—、(ニ) 人材育成論などとの関連性が付け加えられなければならないであろう。こうした役割を果たすためには、上述したように、北東アジアにおける「広域地方経済圏」の発展、そして「北東アジアEV経済圏」の地方展開を背景にして、さらにそこに北東アジア地域とりわけ日本の「成長戦略」との関連性もまた問われることになる。

(a) 求められる「成長」のパラダイム転換

では「成長戦略」とは何か。それは、(イ) それぞれの地域の特性を生かしつつ、環境・エネルギー・福祉を重視した技術革新を通じて競争力のある産業・雇用機会を創出する、(ロ) 他方では生産と雇用・生活・福祉の公正とバランスのとれた成長を目指す、(ハ) そして上記(イ)・(ロ)を通じて、「積極的成長力政策」によって雇用・生活・福祉を支えるという観点—すなわち“Forward balancing (前向きのバランス指向)”という観点—に立って日本経済の“空洞化”を乗り越えていく、という意味での「成長戦略」なのである。すなわち、それは単に量的な意味での成長を追求するだけではなく、質的な意味での「成長」をも達成する、というものでなければならないのである。(それは少子高齢化社会において求められる新しい社会システムすなわち「成熟した社会システム」にも繋がっていよう。) その意味では、量だけではなく質も問われるという意味で正に「成長」のパラダイム転換が求められているのである^(注22)。

(b) 「積極的成長力政策」の必要性

ところで上記の意味での「成長戦略」の前提条件—つまり現実の日本経済が置かれた状況—は決してバラ色ではない。それに関連して—人口減社会における経済成長という問題に関連して—、われわれはまず以下の四点を確認しておかなければならないであろう。第一は人口減少時代の労働力である。われわれは2030年にかけての労働力減少率を年平均0.5%程度と観ておかげざるを得ないのである^(注23)。第二に、コブ・ダグラス関数に拠れば、他の条件にして変化がないかぎり、それは2030年にかけての年平均成長力もまた0.5%づつ減速していくということに繋がらざるを得ないのである。第三に、その間の資本増加率を一定とすれば^(注24)、成長力の毀損を食い止めるためには、要素生産性を引き上げる以外にないということである。第四に、そこで成長力引き上げるための政策としては、基本的には技術革新と「マンパワー・ポリシー」からなる「積極的成長力政策」しか残されていないということになる。従って、そうした意味での「成長力政策」を円滑に遂行するためには、技術革新と雇用・生活・福祉向上とが両立し得る社会を形成する以外にないのであり、そのためには“Forward balancing”という価値観が社会に受け入れられる必要があるという訳だ。

(c) 新たな成長分野

The Economist誌は新たな成長分野として“ITに抱かれた製造業”論を提起しているが、そうした時代認識をも念頭に置いて、“成熟した少子化”社会に向かいつつある日本が採り得る最適な選択肢は以下の通りであろう。例えば、(イ) エネルギー効率の改善、(ロ) 再生産可能エネルギー、(ハ) 公共交通、(ニ) 次世代自動車、(ホ) 次世代電力網などが新産業として発展する可能性を有している分野であろう^(注25)。その意味では、EVとスマート・グリッドとの融合によって新分野—とくに新しいインフラや社会システムに係わる分野—を形成しようとしている「中越EV経済圏」もまた“Forward balancing”的な観点から観て重要な意味を持っているものと考えられるのである。

5. 新しい地域産業創出の可能性—[Forward balancing]

論から見た新しい通商ルールのあり方—

本節では、二つの角度から「地域産業優位性」の再定義が求められているという点を検討しておこう。一つは国際分業変遷の立場からであり、今ひとつは都市化という角度である。まずモデル論から始め、次いで実証論として新潟地域を取り上げてみよう。

(a) 国際分業の変容と成長産業

[移行モデル] (モデル [X] / [Y] / [Z] / [X×Y×Z]; 重層的構造変化の下での地域活性化モデル)

[X] 国際分業の変容と成長産業; 雁行形態型国際分業 → 同 → 同

時期区分	(I - 1 [前期]) →	(I - 2 [後期]) →	(II)
比較優位性;	労働集約性	高付加価値性	「高機能部材」性
財・サービスの特化;	軽工業品	重化学工業品	高機能部品・部材(サービス・システム・知財) (資源・エネルギー・電力・EV) (食糧・農産物)

(b) 都市化と地域産業

[Y] 都市化と地域産業; 国内大都市化(人口集中) → 新興国大都市化 → 都市間競争のグローバル化

時期区分	(I - 1 [前期]) →	(I - 2 [後期]) →	(立地) (II)
労働力・人材;	単純労働・熟練工	ホワイトカラー・技術者	ネットワークカー・専門職・起業家
立地選択の優先順位;	太平洋ベルト地帯	新太平洋ベルト地帯	「広域地方経済圏」

(c) 産業地域類型化論におけるフレームワークの変化

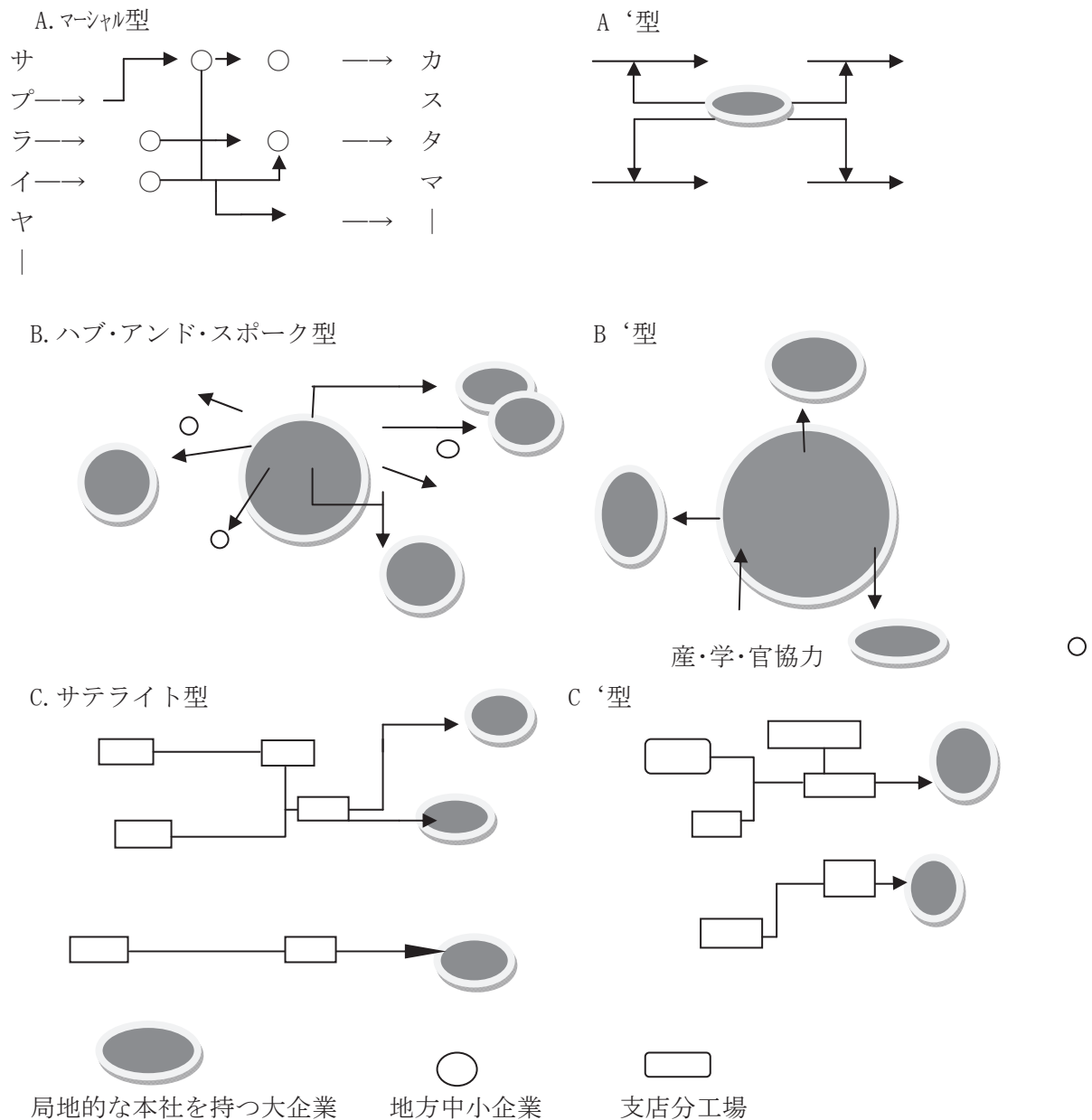
[Z] 産業地域類型化論におけるフレームワークの変容

(1) 「新地域産業」とは何か

A. 「移行モデル」の検討

ここでは、新地域産業の概念を、Forward balancing論で求められるところの「雇用・生活・福祉」を地域レベルで担いやる産業というように規定しておこう。その手がかりを得るためにわれわれはまず簡単な「移行モデル」を作ってみることにしよう。それは、重層的構造変化の下での「地域活性化モデル」とは何か—ということを知るために必要とされているからだ。モデルは次の三つの要素からなり立っている。

図表Ⅱ-4 産業地域の諸類型とその変化。



(出所) 松原 宏「企業立地の変容と地域産業政策の課題」p. 10~17より。

このようにして観てくると、「雁行形態型国際分業Ⅱ」の下での高機能部材貿易は、単に国際分業の枠内には止まらず（その意味では新しい国際分業概念が必要になるかも知れないが）、(イ) 高機能部品・部材におけるサービス化・ソフト化・情報化が進展する、(ロ) 製造業における知的要素と知的労働力（専門職・ネットワークワーカーなど）の必要性が増す、(ハ) その結

果、知的労働力の獲得を目指してグローバルな集積地域獲得競争が既に始まっている、(ニ) 以上の貿易・産業・地域構造の再編成に対して、三方面市場での日本のFTA/EPA交渉（日中韓三カ国市場における交渉、東アジア市場における交渉そしてアジア太平洋市場における交渉）の成否は一交渉が成功する場合には三市場が有するFTA/EPA相乗効果が得られるのに対し

て、交渉に失敗すると逆に交渉相手が抱える「コントリー・リスク」を背負い込むことになる、という意味で一極めて重要な影響を企業経営に及ぼすものと想定される、(ホ)そして以上三市場に対するFTA/EPA交渉を通じてその形成が期待される新貿易・産業・地域構造は、以下で詳述するように、「Dクラスター」へと収斂する限り、地域経済活性化論^(注27)とも両立し得る一ということになる。かくして、「Dクラスター」すなわち新クラスター論もまた蠢動し始めるという次第だ。

では何故それが「新クラスター」なのか。それは、「サプライチェーン」や「リバースチェーン」(“逆輸出チェーン”)が不可欠なクラスターとして誕生しつつあるからだ。要するに、高機能部材中心型の国際分業が、日本の潜在成長力の押し上げに貢献する可能性を生み始めていると云えよう。このように考えると、北東アジアを中心とし、且つ東アジア市場やアジア太平洋市場をも包摂した高機能部材に依拠した国際分業が日本の成長戦略の一環をなし始めていると云っても決して過言ではないようだ。

(なお松原教授は、クラスターの変容に関しては、A(マーシャル型)→B(ハブ&スポーク型)→C(サテライト型)へとそれぞれ変化・変形してくるのであるが、現在はそれがさらにD(?)へと変容しつつあると指摘されている。何故ならば、(イ)グローバル化の影響が深化するにつれて、(ロ)集積内外のネットワークが否応なく進展する、(ハ)その結果、ネットワークを担うための「産学官協力」が必要となり、(ニ)さらにそれを支えるための人材育成・確保が不可欠になる一からだとされている。その結果、集積地域は新たなモデルへと変容を余儀なくされているのであるが、それは本稿の文脈に即して考えれば、一単にグローバル化一般ではなく、しかも北東アジアにおける「地域FTA/EPA」の必要性が今後ますます強まるであろうということを考慮すれば一、ネットワーク、「産学官協力」さらには人材育成がとくに強く求められていると考えるべきであろう。[尤もそれは明確に概念化されている訳では

ないようだが。]

B. 新産業集積の姿

では産業集積としては、われわれは一体どのような姿をイメージすれば良いのか?国際分業、都市化さらにはネットワークなどの重層的变化の下での一上記「移行モデル」[X][Y][Z]の下での一新地域産業創出の可能性は以下の通りである。

要するに、(イ)一方で国際分業の比較優位性が、労働集約品から高付加価値品を経て「高機能部材」へと変容する中で、財・サービスもまた一高機能部材・部品、サービス・システム・知材、資源・エネルギー・EVそして食糧・農産物というように一高度化し多様化してくること、(ロ)他方で都市化が二重の面で一国内での人口集中とともにとくにアジア新興国における巨大都市勃興により一都市間企業立地競争を激化させていること、(ハ)そうした下で、集積地域内外に亘るネットワーク、プロダクト・サイクルの複合化及び知的人材の育成、という三点の必要性が高まっているということをわれわれは見落としてはならないであろう。

従って、こうした国際分業のフレームワークにおける重層の変遷とグローバルな都市間競争の激化という複眼的な観点から観てみると、(イ)日本における企業の立地選択の優先順位に関しては、「太平洋ベルト地帯」から始まり、「新太平洋ベルト地帯」(太平洋ベルト地帯の外延的拡大から生まれた地帯)そして「広域地方経済圏」へと変容するなかで、(ロ)その間、財・サービス面では、高機能部材・部品、サービス・システム・知材、資源・エネルギーネットワーク、EVそして食糧・農産物というように、高度かつ多様に展開しつつある一というように捉えるべきであろう。かくして、新地域産業が群生しつつあり、それを確保するための競争が始まったと云ってよいであろう。

他方、地域においては、多岐に亘る問題点や課題が噴出しつつある。列記するとすればそれは、(イ)情報通信ネットワークの発展とそれに対する対応、(ロ)都市政策と福祉政策・公共政策の関係整理、(ハ)都市化の下での“都市”における「生産年齢人口」の減

少、(二) いわゆる“6次産業”論(*)の登場、(ホ)“コミュニティー経済”と地域の自立性、(ヘ)多元的文化論とくに北東アジアにおけるそれを背景とする地域教育の抜本的転換一などであるが^(注28)、そうした問題点や課題を抱えながらも、上記の「新地域産業」獲得のための地域レベルでの競争一尤もそれはグローバルな競争でもあるが一もようやく本格化し始めたのではないだろうか。

(*) 食材の生産(1次産業)、加工(2次産業)、販売(3次産業)を一手に行う、いわゆる6次産業論

(2) 企業立地動向の概要と新潟県のケース

ここで地域産業に対する新潟県の対応をケース研究として取り上げておこう。

A. 全国的動向

まず全国的なケースから見ておこう。日本における工場立地件数は、過去三年間大幅に減少を続け、2010年には1,000件を割ったようだ。敷地面積もまたその後を追うように減少し続けている。

その要因は何か。やはり海外での事業規模拡大が主因をなしている。とくに販売機能、それを背景とする生産機能(とくに汎用品の生産機能)、及び地域統括機能や物流機能さらには現地市場向けの研究開発機能などの海外移転が主因をなしている。

では企業が考える国内立地上の問題点は何か。受け入れ側の自治体は依然として、補助金や税の優遇措置さらにはインフラ整備などの伝統的な誘致政策が効果があると認識しているのに対して、進出側である企業の要求は労働者確保が圧倒的に高く、次いで取引先の中核企業の存在など、事業環境を重視している、というように両者のミスマッチが次第に拡大している。

従って、“空洞化”問題は、全国的なレベルでも、進出企業、受け入れ側ともに最早看過し得ない状況に至っていると判断しておくべきであろう。

B. 新潟県のケース^(注29)

(a) 企業立地動向

そこで新潟県の場合を取り上げ若干実証的に問題に迫ってみよう。新潟県の場合も、進出企業数は平成19年の62件をピークに下降を辿っている。県内企業立地

数が低下ししかも県外企業立地がはかばかしくなかったためである。そして県内企業立地数における最近の低下傾向は、食料の伸びにもかかわらず、一般機械、電気機械、金属製品などが伸び悩んだことが主因だとされている^(注30)。

そして、新潟県の場合も企業の日本離れと無縁ではないと想定しなければならないであろう。例えば、企業誘致が思ったように進まない理由として挙げられているのは、(イ)「高度技術者が確保しにくい」(33.3%)、「利便性が高い都市ではない」(26.7%)、(ハ)「販売市場に近くない」(26.7%)となっているが、その理由は企業の海外市場進出要因と表裏の関係をなしているからだ。

このように観てくると、新潟県における企業立地問題も転機を迎えつつあり、同県の“拠点性”のあり方もまた根本的に見直されるべき時期を迎えているものと考えられるのである。

(b) 問題点と課題

以上のような立地動向を背景にして課題を考えると、そこには四つの問題点が横たわっている。一つには国際物流における新潟港の拠点性との関係である。二つはEVを中心としたエネルギー革命一とりわけエネルギー・電力・電気・EVという「エネルギー・電力・ネットワーク革命」一への対応である。三つには人材養成と活用に関してである。そして最後に産学官協力を通じての体制づくりである。EV論に関しては上記の「中越EV経済圏」論で取り上げたので、ここでは省略する。

(b)ー1. クロスオーバー型クラスターネットワークのコーデイネート

そこで物流拠点として新潟県を取り上げて若干問題提起を行っておこう。物流拠点として新潟県の役割を考えた場合、他の日本海沿岸港と同じく「ランドブリッジ」としての役割が重要である。

日本海沿岸地域にとって「ランドブリッジ」とは、「日本海クロスオーバー型ランドブリッジ」一日本海上において、「ランドブリッジ・ネットワーク」と、北太

平洋物流ネットワークを通じての「オーシャン・ネットワーク」とをクロス・オーバーさせることを意味している。云うまでもなくそのことは、日本海物流ネットワークが新局面を迎えているということを背景にしている。それは、「日本海時代」到来の予兆でもあるということだ。そうした中で「日本海発展軸」は日本の国土政策だけではなく、北東アジア発展軸のあり方にも深く関わっているのである。

その意味で、日本海沿岸地域における「広域地方経済圏」が果たす役割は極めて重要である。だとすれば、日本海沿岸地域における「広域地方経済圏」の形成とそれを促進するための連携・提携もまた不可欠となるであろう。

その場合まず、「環黄海経済圏」と「北陸経済圏」・「新潟地域」との連携・提携が必要である。何故ならば、(イ)「環黄海経済圏」は、日本海海上において、「ランドブリッジ・ネットワーク」と北太平洋物流ネットワークを通じての「オーシャン・ネットワーク」とのクロスオーバー地点の有力な一つを既に手中に収めているという意味で、日本海沿岸地域において地政学的有利性を享受している、(ロ)「環黄海経済圏」と「北陸経済圏」・「新潟地域」との連携・提携はこうした有利性を日本海沿岸地域全体に均テンさせる上で不可欠である、(ハ)三経済圏の連携・提携による相乗効果によって、有利性自体をさらに高めることが可能になる一からだ。

かくして三経済圏の連携・提携は、「ランドブリッジ・ネットワーク」と「オーシャン・ネットワーク」の融合・統合を通じて北東アジア経済圏（ひいては東アジア経済圏）のみならず北太平洋貿易なかんづく対米貿易の発展にも大きく寄与することが期待されるのである。その結果、アジア太平洋地域における経済連携関係もまた深化することになるのは当然であろう。

さらに新潟県は、他方で「東北経済圏」との重層的な提携関係をもまた求められている。日本海沿岸地域の中でも東北地方はそもそもロシア極東とは距離的に最も近い関係にある。両者は文字通り対岸に位置するからだ。こうした地理的な有利性を背景にして、東北地方の有力港がロシア極東の有力港とくにポストチヌ

イ港との航路開設・発展に対して積極的に動いている。従って「ランドブリッジ」の担い手は、単に「環黄海経済圏」と「北陸経済圏」・「新潟地域」だけではなく、「東北経済圏」もまたそれに関わっているのである。その意味で新潟県と「東北経済圏」との間に重層的な提携関係もまた必要とされているのである。

日本海沿岸地方のほぼ中央に位置し、しかも他方では日本海沿岸地方の中では太平洋沿岸地域の中軸をなす首都圏とも最短距離にあるという立地上の優位性を考慮すれば、以上のような重層的な提携関係をコーディネートする上で、新潟県は最も最適な位置—と同時にそれは責任の重い位置でもあるが—を占めているということをもまず指摘しておかなければならないであろう。

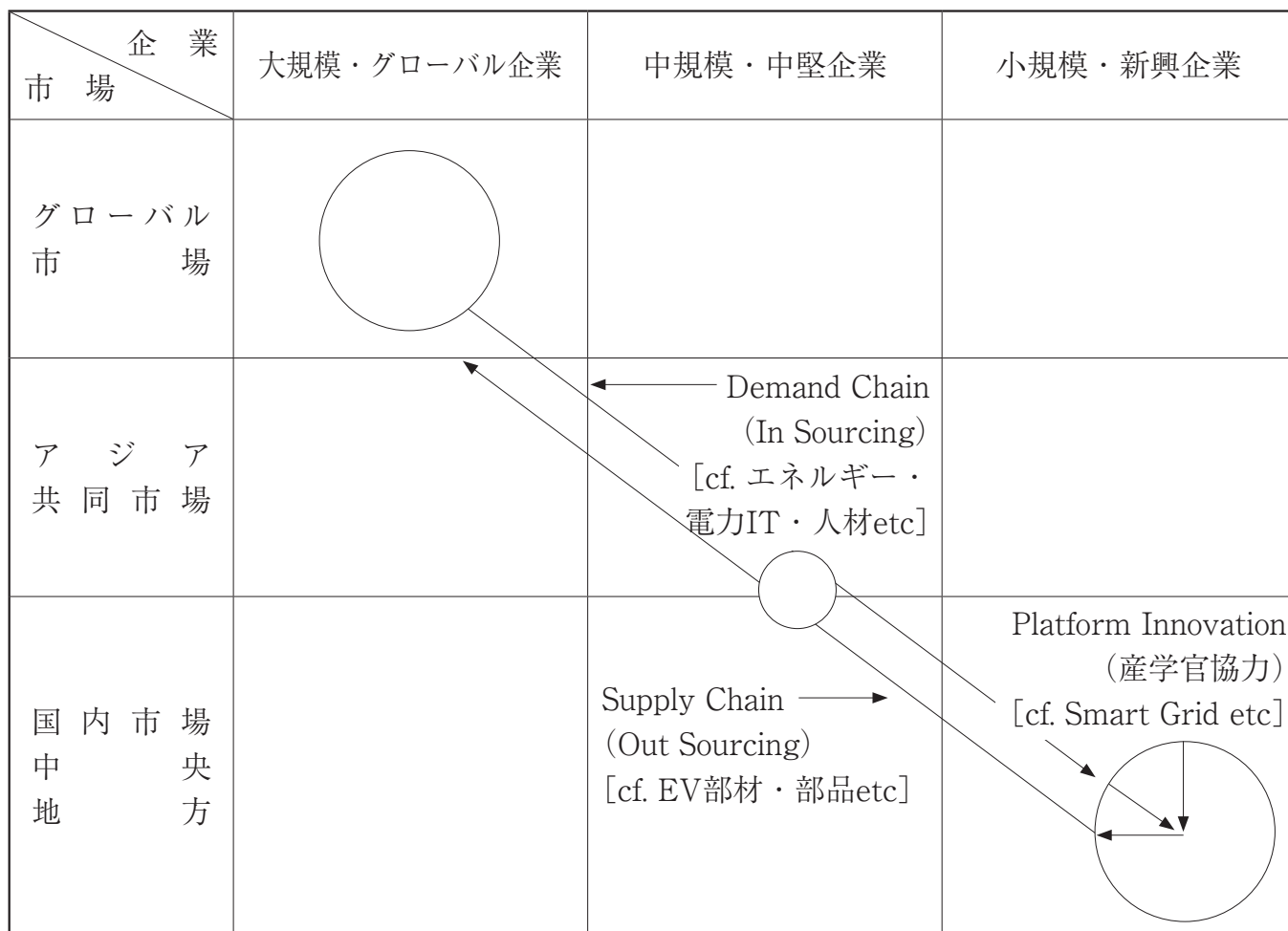
(b)ー2. 「物流拠点性」論から「知的拠点性」論へ

新潟県が上記のような意味でのコーディネーター機能を発揮するためには、単に「物流ネットワーク」の拠点であるばかりではなく、「知的ネットワーク」の拠点でもなければならぬ。そのための整備が不可欠である。

その場合、上述した「エネルギー・電力・ネットワークシステム」における融合性・発展性を考慮するならば、「物流ネットワーク」と「エネルギー・環境・食糧・資源ネットワーク」、情報通信ネットワークそして「エネルギー・電力・EVネットワーク」との融合がとくに重要である。その結果、新たなネットワーク・システムの登場に備えた「ネットワーク・システム・プランナー」の育成・確保が不可欠となるが、こうした高度且つ知的な人材を育成・確保するためには、「物流拠点」は「知的拠点」でもなければならぬであろう。

そうした観点に立てば、新潟県に今日求められているのは、(イ)コンテナに対応する高規格な港湾機能の整備、(ロ)港湾と高速道路との連結性の強化、(ハ)港湾の物流管理機能の充実—などのハード面での整備もさることながら、それ以上に、(イ)フォアダー機能や商社機能の強化・充実、(ロ)国際ビジネスの専門家の育成・確保、(ハ)アメニティー豊かな国際都市づくり、(ニ)北東アジアにおける研究・教育拠点

図表Ⅱ－５ “グローバル市場”と中小企業—「双方向型Supply Chain」と中小企業の課題—



づくり—などのソフト面での整備充実を通じて、北東アジアにおける「知的拠点都市」へと脱皮していくことであろう。

(b)－3. 「北東アジア産学官協力ネットワーク」づくり

EVに代表されるように、「エコカー」は必ずしも“モノづくり”ではない。そこに従事している環境・新エネルギー産業は従来使われている言葉すなわち「製造業」ではない。正確には「新製造業」^(注31)である。すなわちそこでは知的コーディネーターとしての「産学官ネットワーク」が不可欠なのである。この場合の「産学官ネットワーク」の課題は、(イ)次世代自動車論、(ロ)新ランドブリッジ構想、(ハ)北東アジア・汎アジア版国土開発、(ニ)人材育成におけるボーダレス協力—などであり、しかもこれらは関連し合ったテ

マとして捉えられ、かつ取り組まれるべきものである。つまり相互連関性が問われているのである。

こうした相互連関性に対応するためには、“知的コーディネーター”が不可欠だが、そのためにも“産学官コーディネーター”が求められているという訳だ。

6. 「地域FTA/EPA」の政策課題—“新しいクラスター”像を求めて—

しかもこうした“Forward balancing”的価値観は、国内だけではなく“ボーダレス”かつ“グローバル”にも受け入れられる必要がある。何故ならば、こうした価値観は国境を越えたグローバルな市場においても求められているからだ。その意味で新しい通商ルール—すなわちForward balancing型通商ルール—の形成もまた必要とされているのである。

ところで、こうした意味での「成長戦略」を可能に

するためにはわれわれは、最も大きなリスクすなわち「空洞化リスク」を負っている中小企業や地域から新通商ルールを作り上げていかなければならないであろう。中小企業や地域を重視した「地域FTA/EPA」さらにそれに依拠した“新しいクラスター”はそうした意味で重要なのである。

最後に、以上の点を、上記新潟地域におけるケース研究をも念頭において、以下で考えてみることにしよう。

(1) 中小企業とグローバル市場

ところで、「地域FTA/EPA」戦略の下で、日本の中小企業なかんづく地域の中小企業はグローバル市場に対してどのような関係に置かれているのかを観てみると、図表Ⅱ-5の通りである。この場合、産業政策上の観点に立てば、地方地域における部材・部品産業の技術革新の担い手である「小規模・新興企業」（いわゆる“スモール・ハンドレッド”）を支えるためには、Supply ChainとDemand Chainとのマッチング機能のみならずReverse Chain機能（“逆輸出”^(注32)機能）をも担った「中規模・中堅企業」やハブ企業がSupplierプラスDemand Creatorとしての役割—つまり自動車産業に即して云えばTier I機能、或いはサービス業に則して云えば地域商社や地域金融機関の役割など—を果たすことが重要である。いわゆる「プラットフォーム」の役割である。但しこの場合のプラットフォームはオープンであることが求められている。必要とされるイノベーションがオープン・イノベーションであるからだ^(注33)。従ってその場合の焦点は技術革新、販路拡大、資金調達及び人材育成^(注34)など多岐に及びかつ輻輳性を帯びることになる。従って政策上の課題もまた、そのための、「新経営システム支援体制」、ネット取引支援体制さらには産学官協力づくりなどとなるであろう。そして技術革新の焦点のひとつは云うまでもなくEV（なおここでは、EVは概念として用いられており、実体論としては、いわゆる“エコカー”に他ならないのであるが。）であり^(注35)、また対象地域は上記の文脈上ここでは中越地域を中心とする新潟県であり、さらには関越地域とする。（いわゆる“新潟・

中越モデル”であり、さらに“関越地域モデル”である。）

(2) 新経営システム支援体制—「プラットフォーム・イノベーション」の重要性—

最後に、新クラスターの中軸を担う「Supply Chain×Demand Chain」—いわゆるTwo Way Chain（双方向型Supply Chain）—における企業経営論について触れておこう。

この場合とくに「新経営システム支援体制」が重要である。論点は四つだ。一つは技術革新のあり方である。二つには金融機関の役割についてであり、三つには人材育成論であり、最後は農業改革との関連性である。

まず技術革新論について。二つの条件を充たさなければならない。第一は公的支援システムの形成である。第二は“分離・統合論”への対応である。まず前者から。日本企業の競争力が“高機能部材”にあるということは既に述べたことであるが、では中規模さらには小規模企業レベルでは如何にしてそれを獲得し且つ向上させていくのか。その点に対する政府の政策対応がようやく動き出したようだ。伝えられるところに拠れば、「物質・材料研究機構」を中心として、ナノテクノロジーを軸とする最先端研究設備の中小企業への貸し出しが開始されたとされる^(注36)。その場合、中小企業を支援するための「地域支援組織」づくりに取り組まれるようであるが、それは本稿が提案している「プラットフォーム・イノベーション」の具体化に他ならない。（なおこの場合のイノベーションとは、単に技術及びそれを体化した財を云うだけではなく、それらを取り巻くサービスやノウハウもまた含めてのことである。）

後者について。製造業においては、企業規模にかかわらず、新技術への「企業経営的対応」が求められている。問題はこの場合、中規模さらには小規模企業においては、企業経営システムとしては、“状況に応じた分離と結合”^(注37)—つまり状況に応じて新規部門と既存部門との柔軟な組み合わせ—が重要な意味を持っている。例えば、自動車産業における“エンジン自動車”の“電気自動車（EV）”への転換がその典型であろう。（この点については、拙稿「日本のエネルギー産業の

方向と課題—『北東アジア・クリーンエネルギー共同体』構想を中心に—」[新潟経営大学・地域活性化研究所・『地域活性化ジャーナル』第18号] p.33～51を参照のこと。)問題は、ガソリン車からEVへの転換が単に“スクラップ&ビルト”として対応されるだけではなく、「プラットフォーム・イノベーション」の機会として活用されるべきであり^(注38)、そのための「産学官協力」^(注39)が求められている、という点である。(この点は前述した「複合的経営戦略」論[第二章第1節参照]もこの範疇に入るであろう。)

二つ目の金融機関の果たすべき役割とは何か。上述した「プラットフォーム・イノベーション」における支援に対して地方金融機関が積極的に関わり始めているということを指摘しておかなければならないであろう。例えば千葉信用金庫が行っている「コラボ産学官千葉支部」を通じてのコーディネーター活動がそれである^(注40)。また政府も、「中小企業金融円滑化法」によって、資金面での中小企業支援を行ってきたが、引き続き「再生ファンド」の設立を支援する可能性がある^(注41)と伝えられている。

第三に「産学官協力」の新たな展開である。以上の「技術支援システム」及び「経営支援システム」は、いずれの場合でも「企業経営システム」に拠る“マネジメント”抜きには効果が上がらないであろう。逆に言えば、“マネジャー”ないしは“コーディネーター”すなわち“人材”に恵まれてはじめて意味をなすのである。その意味で人材の確保—とくに地域における養成・育成—が不可欠となるのだ。その意味で前述した文科省の提案は重要である。それは本稿の文脈と軌を一にしていると考えられるからである。

最後に地方地域においては、中小企業における経営改革は、地域経済の活性化という点では、農業経営における経営改革とも軌を一にしているということを見落としてはならないであろう。その意味で、農林水産省がその創設を提唱している「農業革新支援専門委員制度」(新潟日報2012年3月17日参照)などとの関連性もまた見逃せないであろう^(注42)。

かくしてクラスター論もまた、単なるグローバル企業の“アウトソーシング”型生産基地論から、Supply

ChainとDemand Chainの双方向型でしかも“アウトソーシング”と“インソーシング”のバランスが取れ—さらに産学官協力による「プラットフォーム・イノベーション」により両者の好循環が加速されるような—小規模・新興企業をも含む“新クラスター”論への転換が急務とされているのである。“新クラスター”論の意義は正にこの点にあると云えよう。

(注1) 現在、日中韓三カ国の間では日中韓FTA交渉が検討されているが、その狙いは、単に関税引き下げだけではなく、「北東アジアビジネス経済圏」を発展させて、それを基盤にして直接投資を活発化させ、北東アジア「産業内分業」を発展させることを狙ったものであるようだ。またそれは、日中韓の提携を背景にして、東アジアFTAの促進にも結びつくことを狙っているようだ。

(注2) そもそも日本はFTA交渉において大きく立ち後れている。世界における主要国・地域のFTAカバー率を観てみると、日本は16.5%と他の主要国と比べて圧倒的に低い。確かに韓国も14.4%と日本を下回っている。だが韓国は、既に署名したアメリカや仮調印したEUとのFTAを加えると、一気に35.6%に達するとされる(朝日新聞2010年8月28日より)。その結果、このままでは、日本の貿易は年間2兆円もの関税上の「不利益」(いわゆる貿易転換効果による不利益)を蒙ることになり、円高による通貨面での不利益に加えて、貿易面でも競争力を大幅に低下—日本の輸出総額は約59兆円(2009年度)であるから低下幅は輸出額の凡そ3.4%に相当する—させかねないのである(日本経済新聞2010年8月30日より)。

(注3) 北東アジアにおける新たな地域発展・都市作りコミュニティ形成の方向としては、「太平洋軸」から「日本海軸」さらには「北東アジア・汎アジア軸」への転換が不可避である(※)。すなわち日本列島における北東アジア軸は新たに、朝鮮半島を経て北上し、さらに中国東北地方に繋がり、「北東アジア起爆軸」を形成する、というシナリオである。同時にそれは、日本列島の北東アジア軸を経て、ロシア極東地域を“基点”とする—すなわち“上流”とする—“エネルギー・資源・食糧コンディット”によって形成されるもう一つの「北東アジア起爆軸」や北朝鮮への「伝播軸」を通じて「北東アジア経済圏」の重層的形成を促す、というシナリオでもあるのだ。

(※)「太平洋軸」主導の発展戦略は、日本の地方地域とくに地方経済をいわゆる“空洞化”状態に追い込んできたが(1996年から2006年にかけての地域別GDP成長率[年平均成長率]は、太平洋沿岸地域に属する東京圏が6%、同じく名古屋圏が5%であったのに対して、関西圏は-6%、地方圏[三大都市圏以外の地域からなる経済圏]は-2%であったとされる[経済産業省「日本産業を巡る現状と課題」(平成22年2月)《URL》p.11より])、こうした“空洞

化”の背景には、“雁行形態的發展”が新興国企業と日本の地域企業との競争を激化させその結果地方地域の空洞化を本格化させる—というメカニズムとして働いたということがある。皮肉な言い方をすれば、「太平洋軸」主導の“雁行形態的發展”路線は、新興国と太平洋沿岸地域の發展に対しては大いに貢献してきたのではあるが、その反面、日本は“地方地域の衰退”という大きな代償を支払わされることになった、ということである。従ってこうした「太平洋軸」主導の“雁行形態的發展”に対して、日本の地域とくに地方地域から反発が強まるのはある意味では当然の成り行きであるとも云えよう。要するに、地域經濟再生という観点からは、こうした跋行的な“發展戦略”は、国内的にも最早受容されなくなりつつあるということであろう。

(注4) 重層的經濟圏の下での内発的發展論については、拙稿「A change in the appearance in Japanese industry & regional structure after the earthquake disaster in East Japan and a direction of international division of labour」(Niigata University of Management (No.18) p.17～26を参照のこと。

(注5) 2010年6月29日、中国・台湾の間でECFA (Economic Cooperation Framework Agreement [中台經濟協力枠組み協定]) が締結された。その結果、中国側は539品目の関税を優先的に引き下げる、台湾側は267品目の関税を順次撤廃していく—ことになった。このことは、中国もまた「蓬萊經濟圏」において果たす台湾の役割を含めて台湾の重要性を改めて認識し始めているということを示唆していよう。

(注6) 「北緯23度新經濟帯」は、中国とベトナムを中心として、さらにそこにミャンマーなど新興東南アジア諸国やインドをも巻き込んで一大經濟圏に發展させようという構想である。(詳しくは、拙稿「日本經濟の成長戦略—アジア版ニューデール構想—」[新潟経営大学・地域活性化研究所『地域活性化ジャーナル』第16号 p.20～21]を参照のこと。) 注目すべきは、こうした構想が動き出すということは「東アジア經濟圏」が東南アジアを通じてインドをも含む經濟圏すなわち“汎アジア經濟圏”へと發展していく可能性を有しているという点だ。なお、上述した「蓬萊經濟圏」がこの「北緯23度經濟圏」と結びつくならば、それはアジア太平洋規模での「メガ地方經濟圏連合」が誕生するということの意味する、ということにもわれわれは留意しておくべきであろう。

(注7) 青木 昌彦「2011日本の針路—世代間の合意と『開国』を一」(日本經濟新聞2011年1月5日)を参照のこと。

(注8) “バージョンⅡ”が「成熟社会」下の新“經濟成長”たる所以は、中国が「サービス」を新たな成長要因として本格的に登場させようとしているということにも関わる。既に報じられているように、中国政府は同国における製造業拠点作りに大きく貢献してきた深圳特区を再度活用して“サービス特区”を形成し、經濟成長における新たな“駆動力”を掌中に収めんとしているが、そのことは中国版“バージョンⅡ”確保に同国が本格的に乗り出そうとしている—人民元の國際通貨化と軌を一にして

—ということを意味していると云えよう(日本經濟新聞2012年6月30日参照)。

(注9) 經濟産業省の試算によれば、2020年度までの日本經濟の中長期展望は、「成長戦略」如何で、悲觀・楽觀二つのケースが想定され得るとしている(朝日新聞2012年4月24日より)。前者の悲觀ケース。この場合は自動車産業の輸出が半減し、新産業の創出も不十分に終わるケースである。さらにこの場合は、2011～2020年度の年平均実質經濟成長率が0.2%とほぼゼロ成長に落ち込み、その結果雇用機会は2020年度までに1,000万人分(20年度失業率6.1%)喪失することになる—としている。こうした悲觀ケースを回避するためには、すなわち楽觀ケースとしては、(イ)自動車産業のEV化を急ぎ、エネルギー多消費型産業からエネルギー節約型産業への移行を急ぐこと、(ロ)EVと「スマート・グリッド」の融合を進展させ、新エネルギー産業の育成を急ぐこと、(ハ)加えて医療・介護さらには子育てなど内需要因により、2011～2020年の年平均実質經濟成長率を1.5%にまで高めるとともに、新たに1,000万人から1,200万人(このうち200万人は上述した内需要因によって見込まれる雇用者増加数である)の雇用機회를創出すること(その結果失業率を4.6%へ低下させることが可能となる筈だ)—が必要であると經濟産業省は観ている。要するに「新しい成長戦略」の帰趨はEV産業がそのカギを握っているということになる。(さらに留意しておくべき点は、EVの対外的な意味である。序章で述べたように、ASEANと日本との交渉を通じて、東アジアにおいては、電気製品や自動車産業における環境・エネルギー性能の統一化の動き—“デifact・スタンダード”を含めて—が浮上ってきており、そうした“性能の統一化”という観点からもEVの意義は重視されるべきであろう。)そして「新しい成長戦略」は後述する「成長」のパラダイム転換—「成長」の量から質への転換—とも密接に関わっている(後述する[注22]参照)ということが重要である。

(注10) 「次世代自動車産業論」および「中越EV經濟圏」の同心円の役割については、拙稿「日本のエネルギー産業の方向と課題—『北東アジア・クリーンエネルギー共同体』構想を中心に—」[新潟経営大学・地域活性化研究所・『地域活性化ジャーナル』第18号] p.33～51を参照のこと。

(注11) 國際環境NGO [グリーンピース] より。

(注12) 沖縄EV基地化論については、朝日新聞2012年4月2日号を参照のこと。

(注13) 日本經濟新聞2012年4月15日参照。なおトヨタは、テスラの協力を得て現在製造している「RAV4 EV」を今年(2012年)夏にはじめて販売する予定だとされるが、その世界販売計画は以下の通りだとされている。すなわち、2012年から向こう3年間で米市場を中心に2,600台販売する計画だとされる(日本經濟新聞2012年5月8日より)。

(注14) 日本經濟新聞2012年4月11日参照。なおトヨタは、小型EV「e Q」を2012年内に発売し、日米の自治体を中心とする「市場」に投入する計画であるとされている(日本經濟新聞2012年9月25日より)。

- (注15) 日産のEV世界販売計画については以下の通り。仏ルノーと合わせて、2016年までにEV車「リーフ」を累計150万台販売することを目指すとしてされている（日本経済新聞2012年5月6日より）。
- (注16) 日本経済新聞2012年4月13日参照。なお日産の「非接触型充電システム」構想は、過日（2012年4月23日）開幕した北京モーターショーに先立ち開かれた米ニューヨークモーターショーにおいて「LEコンセプト」として発表されている（日本経済新聞2012年4月6日より）。さらに造船重機IHIもまた「磁界共鳴方式」として2015年の実用化を目途に「非接触型充電システム」の開発に乗り出していると伝えられる（朝日新聞2012年4月25日より）。なお中国における急速なモータリゼーションの普及（同国の自動車の保有台数は2020年には2009年の三倍に急増し1億6,000万台に達するものと予想されているが〔日本経済新聞2012年4月22日より〕）は、単にCO2排出問題を深刻化させるだけではなく、エネルギーとくに石油の大幅な輸入問題を惹起している（因みに中国の石油輸入依存度は、2005年には45%、2010年〔推定〕には51~53%、そして2020年〔予測〕にはさらに71%に達するものと想定されている）ということを見落としてはならないのである。その意味では脱CO2とともに脱石油もまた中国にとっては死活的に重要な課題であると言えよう。かくして“エコ・カー”とりわけ電気自動車の普及は中国にとっては益々死活問題化している、ということもまた見落とされてはならないであろう。
- (注17) 中国政府は本年（2012年）4月18日、北京モーターショー開幕に当たって、中国独自のブランド車開発計画とともに、EV・HV（ハイブリッド車）の新発展計画（2012~2020年）を発表したとされる（朝日新聞2012年4月24日より）。それによれば、EV・HVを合わせて15年までに累計50万台、20年迄には累計500万台強を超える市場に育て上げる方針であるとされる（同上）。因みになお2012年1~3月の中国の新車販売台数は480万台であり、そのうちEVは1,830台、HVは1,500台に止まっているとされる（同上）。なお中国EV市場獲得を巡る日本の自動車メーカーと欧米自動車メーカーとの確執は、序章で述べたごとくEVの“国際標準化争い”一従ってその標準化争いでの後退・敗北は日本の標準化すなわち“CHAdemo”のガラパゴス化を意味している一にまで進展しかねない様相を呈している点に留意しておく必要があるであろう。（伝えられるところによれば、2012年2月22日に開催された全米自動車技術協会は、EVの急速充電器の「国際標準規格」として、新たに「コンボ」方式を採択したとされる〔Diamond Online〈2012年3月1日〉より〕。その結果、“CHAdemo”方式は、ヨーロッパの出方次第では、日本独自の方式つまり日本だけに通じるローカルな一方式一に挙に“格下げ”されかねないと憂慮されているようだ。（尤も当の日産は、(イ)上述したように「インフィニティー戦略」を通じてEV戦略をさらに推し進める構えである、(ロ)逆に自社の「リーフ」を活用してCO2排出枠創出ビジネスに新たに乗り出す準備を行っている、と報じられるなど〔日本経済新聞2012年6月9日参照〕一意気盛んなようではあるが。）
- (注18) 新潟日報2011年8月26日参照。三菱自動車は震災救助活動の一環として同社のEVである「アイ・ミーブ」を炊飯器として利用したが、そのことは同社がEVを電力エネルギー源として始めて活用したことになる。
- (注19) 日産は同社のEVである「リーフ」と「スマート・グリッド」との融合については、I「スマート・ハウス」→II「スマート・コミュニティー」→III「スマート・グリッド」という三段階融合論を採っているとされる（日本経済新聞2011年8月4日参照）。
- (注20) 日本経済新聞2012年4月19日参照。
- (注21) 拙稿『「広域連携型関越クラスター」構想—“地域再生ニューデール”への一試論として—』（新潟経営大学・地域活性化研究所『地域活性化ジャーナル』第15号）p.1~52を参照のこと）および拙稿『「北東アジア経済圏」のグランドデザインと新潟県の新拠点性論—“バージョンI”から“バージョンII”へ—』（同上『地域活性化ジャーナル』第17号 p.23~56を参照のこと）。
- (注22) 末村 篤「経済成長のパラダイム転換」（日本経済新聞2012年5月8日）参照。この場合のパラダイム転換とは、(イ)「成長」の目的を単に経済の量的拡大にのみ置くのではなく、雇用・生活・福祉の公正と向上にも置くこと、(ロ)「労働」を単に生産コストとしてだけでなく、「仕事」としても評価すること—の二点である。しかもこうしたパラダイム転換は一国だけでは達成困難である以上、国際的なレベルでも求められている。いわゆる通商ルールの転換である。かくして“Forward balancing”もまた日本の内外政策全体の中長期スタンスに関わっている。上述した経済産業省の「楽観的ケース」（注9参照）についても、こうした中長期のスタンスの下で取り組まれてこそその有効性を発揮し得ると考えるべきであろう。
- (注23) 日本経済新聞「人口減少時代の成長戦略」（日本経済新聞2012年5月17日）より。
- (注24) 資本増加率一定というのも少し楽観的だ。日本の製造業の海外生産比率は上昇傾向を辿っており（第I章〔注6〕・〔注7〕を参照のこと）、こうした傾向が今後も続く限り、資本増加率もネットベースではマイナスに転じる可能性を捨てざることはできないであろう。
- (注25) 鶴野日出男「どうなる日本の成長戦略?」「第3次産業革命」（6）〔URL〕
- (注26) 松原 宏「企業立地の変容と地域産業政策の課題」（ARC2007年5月）参照。
- (注27) 地域活性化産業論の主力は、一般的には「地域密着・環境親和型産業」とされているが〔志水武史「地方主権時代の地域産業育成のあり方」〈URL〉参照〕、新貿易・産業・地域構造の形成においては、“地域密着型産業”側の収斂努力も求められている、ということも見落とされてはならないであろう。〔詳しくは〈注4〉を参照のこと。〕
- (注28) 広井良典「人口減時代に多極集中を」（朝日新聞2012年7月18日）参照。要するに、“コミュニティー”と“セーフティネット”との関係について整理する必要があるということだ。
- (注29) 第II章第5節は、『地域活性化ジャーナル』（第17号）

拙稿「『北東アジア経済圏』のグランドデザインと新潟県の新拠点性論—バージョン“Ⅰ”からバージョン“Ⅱ”へ—」p.38~47に加筆したものである。

(注30) ホクゲン「Quarterly 21」(2010.11) [vol.164] p.1 参照。同リポートは、“県内圏域別に工場立地を観ると、金属製品が集積している三条・燕園の件数は、2000年代には、1990年代の3分の1(81件)にまで減少している。県内全体では半減止まりであったのに比べ、減少が顕著となっている”同リポート p.12参照)と指摘している。

(注31) 「新製造業」論に関わる論点は次の三つである。一つは、国際分業を背景とする産業調整問題に係わっている。二つには、日本企業の経営のあり方との関連性である。最後に、イノベーション論との関連性もまた見落とせない。まず産業構造調整問題との関連性について。要するにこれからの製造業は、“摺り合わせ”(統合)問題と“棲み分け”問題をクリアしなければならないということだ。“摺り合わせ”(統合)問題とは、(イ)「統合型完成材」、(ロ)「高機能部品・素材」、(ハ)「高級消費財」、(ニ)「製品・サービス融合材」—などにこれからの製造業は否応なく特化していく必要があるということだ。(詳しくは、拙稿「市場獲得型ビジネスモデル支援と産学官協力—中越企業の中国・アジア進出を中心として—」<補論Ⅲ>「日中産業構造調整問題」[新潟経営大学『ボーダレス経営研究』2005年1月]p.89~106を参照のこと。)"では棲み分け"問題とは何か。それはとくに国際分業に係わっている。要するに、今や規格大量生産型製造業では、アジアを中心とする新興工業国の“ものづくり”—すなわち低賃金を武器とする“ものづくり”—にはとうてい太刀打ちできないということだ。だとすれば日本の製造業は、新たに付加価値概念を再構築し新高付加価値化論に依拠するとともに生産組織論としてはモジュール化組織論を取り入れることによって、アジア新興工業国との“棲み分け”を計る以外にない、ということになる。云うまでもなく、こうした産業構造調整の背景には、製造業が社会的・文化的・知的ニーズの充足産業との融合が求められているという問題意識が横たわっている。かくして、こうした国際分業の進展や新たなニーズの台頭への対応が日本の製造業の変容を惹起することは容易に理解されよう。二つ目の企業経営のあり方が新製造業論にどのように係わるのか。上記の産業構造調整問題をさらにボーダレス経営論との関連で観てみると、(イ) ビジネス・プロセスのボーダレス化、(ロ) 国際分業における「知的集約工程」の重要性などが新たな問題としてクローズアップしてくる。他方、日本の企業経営が抱えている最大の問題の一つとして労働市場の安定化という課題がある。そのためには、国際分業上求められる“成果主義”だけでは問題は解決しないし、むしろ悪化さえしかねないのである。かといって、上記の産業構造調整が求められている今日、年功序列型の“日本的労使関係”に逆戻りすることもまた困難である。要するに、一方では国際分業の進展に対応し、他方では労働市場の安定化を計る、という“二律背反”する課題—“二律背反”の背景には、「法人社会」の論理対「市民社会」の論理の

対立という“成熟社会”への移行に伴うより本質的な問題が横たわっているということを見落としてはならないが—に比べ得る新たな経営モデルが現在の日本には求められているのである(朝日新聞「底打ち景気と今後の課題」[朝日新聞2009年7月29日]を参照のこと)。そうした意味で、新日本の経営モデルの必要性が高まっているのであるが、こうした企業経営改革論もまた製造業の変容と無関係ではないであろう。最後にイノベーション論との関係もまた見落とすことはできない。上述したように、日本企業の技術開発の方向は、(イ) 環境・新エネルギー主導の新「統合型機械産業」の形成、(ロ) なかみづくHV・EV・燃料電池車開発競争に支えられた「次世代自動車(エコカー)」開発の急速な進展、(ハ) 「部品・部材産業」—すなわち「高機能部材産業」—の重要性増大と表裏の関係で進展している「要素技術イノベーション」—の三方向であるが、このことから明らかなように、イノベーションのあり方もまた製造業の変容を促す上で重要な役割を担っていることは否定できないのである。

(注32) 新興国企業によって供給される汎用部材を買い入れ且つそれを高機能化し、再び新興国企業に販売するという意味では、それは“Reverse Chain”なのである。

(注33) 清成忠男「成長戦略と企業(上)」(日本経済新聞2010年1月13日)より。なお、オープン・イノベーション論の背景には、国領教授が主張されているように、デザインを私匿する従来型の製造業マーケティングから、デザインを広く公開しながら、ネットワーク的に育ててそれを製品化していくような方法の広がりもある。そのことを受けて製造業のあり方も、例えば個人向けEMSなどが拡大する可能性さえあるということも見落とされてはならないであろう。(国領二郎[クリス・アンダーソン著]MAKERSへの書評<日本経済新聞2012年12月9日参照。)>なお同種の考えかたは、“大量生産・大量消費を前提としないモノづくり論として、米企業経営者の中にも浸透し始めているとされる(日本経済新聞2012年12月11日参照)。

(注34) なお「人材育成」—とくに中小企業における「人材育成」—に関しては、今日では既に人材育成の面でもグローバル市場における経営戦略上の課題として登場し始めている。三点指摘しておこう。一つには、グローバル市場のような「多角的市場」においては、個々の企業間競争に加えて、国(クニ)と国(クニ)との競争さらには地域対地域の競争がアクターとしてそれぞれ登場し始めているが、こうした市場競争は「プラットフォーム」間市場競争として展開されつつある。その場合、制度や労働者の「質」、慣習などが重視されてきており(そのための新たな教育システムが構想され始めている)、その舞台も大企業から中小企業へと移り始めている。(柳川範之「『誠実な市場』は日本の強み」[日本経済新聞2012年6月18日]及び同「日本の強み柔軟性で」[同2012年10月22日]を参照のこと。)>二つには、企業経営戦略上の観点からは、人材育成においても—とくに創造的人材の育成にとつては—一國境を越えた多様な人材の確保がカギ

を握っており、しかもこうした課題は中堅・中小企業における企業経営戦略としても不可欠且つ急務となりつつある。(関口和一「多様性が育む競争力—問われる日本企業の国際化—」[日本経済新聞2012年7月15日]参照。なお専門的な人材確保の場合には、“マッチング機能”の重要性が増してくる[井川 幸広「企業ニーズ論に合う弁護士不足」日本経済新聞2012年10月1日参照。])最後に、中規模・中堅企業のクラスターにおける役割については、(イ)「イノベーション・クラスター」論(主として高機能部品・部材の開発を中心としたクラスター論)さらには(ロ)「国際的クラスター」論(さらにそこにボーダレスな「双方向型サプライ・チェーン」を加えたクラスター論)にも関わってこよう。(鄭亭一「極東アジアにおけるエネルギー資源産業集積間戦略協力について」(ロシア・カムチャッカ学会[2011年9月9日~12日開催])。)

(注35) 日本における技術革新論において、中長期的にはEVを中心軸の一つとみなすのは、それが環境・エネルギー問題の深刻化を背景として、「IT」を基盤とするエネルギー・電力・電機そしてEVネットワークの有力な構成員であるからだ。その点では同じように技術革新の対象とされている医薬品、ナノ素材、有機EL、超微細加工品とは国家戦略性において区別されるべきであろう。なおEV開発の国家戦略的意義に関しては、拙稿「北東アジアにおける『ハード・パス』と『ソフト・パス』」(第18回北東アジア学会報告)を参照のこと。

(注36) 日本経済新聞2012年11月13日参照。

(注37) 柴田 友厚「企業、新技術適応の条件—既存新“新規”の管理統合を—」[日本経済新聞2012年3月10日]参照。

(注38) 「プラットホーム・イノベーション」方式の個別企業の活用事例としては、例えば金型部品の世界最大手である「ミスミ」グループが、興味深い事業モデルをわれわれに提供してくれている(日本経済新聞2012年10月17日参照)。同グループにおける国内協力グループが金型部品における「高機能部材」の開発・生産に特化することによって、同グループの世界的なSupply Chain展開が支えられているとされるからだ(日本経済新聞2012年10月17日参照)。また重機最大手の「コマツ」もまた、世界的に展開しているSupply Chain Networkの拠点を石川県の粟津地域に置き、同地域を世界的な“協力企業集積”に育成しようとしているとされる(日本経済新聞2012年11月17日より)。また“複合的経営戦略モデル”の意義に関しても、現在秋田県が行っている“風力発電を地域産業に”という運動もまた(尤もこの運動は、日本海沿岸地域に共通した課題を背負ってはいるが)、風力発電にとって不可欠な部品生産を同県に特化させるという点で、「プラットホーム・イノベーション」論として重要な意義を有していると云えよう(朝日新聞2012年10月22日参照。なお風力発電とりわけ洋上風力発電の振興によって、それを旧港町の再生に繋げようとしている西独の事例[小林辰男『脱原発』を考える—ドイツ風力発電にみる戦略思考—』<日本経済研究センター2012年1月号>も参考になろう)。さらに敷衍すれば、金融界特に地方金融機関のベンチャー企業育成に対する積極的な

姿勢も注目される。後述する「みずほ銀行」グループの太陽光発電事業への参入もまた地方における“新産業おこし”と関わってくる可能性として大いに注意を払っておくべきであろう。また「みずほ」・国際協力銀行など日本の大手金融機関が、中小企業や地方企業の海外進出—とりわけASEAN諸国の製造業における部材部門への進出—を、“融資返済よりも経営改善を優先させるファンド資金”(朝日新聞2012.12.1より)提供によって支援しようと動き出していることも重要である。)

(注39) この点については、文部科学省が構想している「大学を地域再生の核にするCOC [Center of Community] 構想」[日本経済新聞2012年6月5日より]とも関連している。

(注40) 日本経済新聞2012年4月6日を参照のこと。尤もこの場合は、単に小規模企業だけを支援対象としている訳ではなく、中規模企業支援をも含んでいるようではあるが。

(注41) 日経「地域経済500」によれば、調査対象金融機関の22%が「再生ファンド」の設立に賛同しているとのことである(日本経済新聞2012年10月1日より)。なお同紙によれば、地方銀行レベルでも常陽、伊予、みなどの三行が既に企業ファンドを設立したと伝えられている。また全国レベルでは、元々地銀との関係が深い「おおぞら銀行」(旧日本債券信用銀行)が県レベルでファンドを運営し、中小企業の再生を財務見直しと事業転換両面から支援し再生に漕ぎ着けたいとしている(日本経済新聞2012年11月4日参照)。「みずほ銀行」もまた、再生可能エネルギー事業を促進するために、太陽光発電事業に2000億円の投融資を用意すると共に、地方の銀行とも提携して自らも太陽光発電事業に直接投資する意向であるとされる(日本経済新聞2012年11月5日より)。但し中小企業“再生ファンド”と中小企業“経営支援”とは峻別しておかなければならない。2009年12月に施行された「中小企業金融円滑法」は2013年3月に期限切れとなるが、それにともない、中小企業金融問題の悪化が一挙に表面化しかねない状況にあるからだ(日本経済新聞2012年10月26日参照)。しかもユーロ危機を背景にして、国際金融規制—いわゆる“ボルカー規制”—の波が日本にも上陸しはじめており、地銀・信金を対象にした自己資本規制が導入されようとしているが、こうした動きが不幸にして、“円滑法”の期限切れと重なり、中小企業の金融問題を一層深刻化させかねない、ということにもわれわれは一方では注意を払っておかなければならないであろう。

(注42) 農林中央金庫もまた「6次産業化」政策の一環として、食品の輸出や加工・販売を含む農業高度化のための「グローバル・シード・ファンド」構想を打ち出しているとされる(日本経済新聞2012年11月13日より)。また農家経営の中でも、独自に“農業版逆輸出方式”を使った高次農業経営方式が一とくに首都圏において一登場し始めていとされている(日本経済新聞2012年12月5日参照)。

Ⅲ. (補論)「北東アジア経済圏」を巡る論点整理(略)