

『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 教授 蛸名 保彦

《目 次》

序

I. 「北東アジア経済圏」のグランドデザインに関する論点整理

1. 「北東アジア経済圏」の戦略性
 - (1) 同心円的経済圏における中心軸としての北東アジア
 - (2) 北東アジア経済圏の重層性と日本の地域発展
2. いま何故、北東アジアなのか
 - (1) 日本の成長戦略と北東アジア
 - (2) 日本の地域発展と北東アジア
 - (3) 国土軸の転換と北東アジア

II. 日中韓台四カ国・地域の相互依存関係 — 貿易・直接投資・国際物流ネットワークを中心にして —

1. 貿易関係^(注15)
 - (1) 依存度の強い日中韓三国間貿易関係
 - (2) 台湾の参入による相互依存関係の変化
 - (3) 重層性を帯びた日本の対アジア貿易
2. 直接投資
 - (1) 産业内貿易と域内直接投資
 - (2) 域内投資の立ち後れ
 - (3) 域内直接投資拡大の可能性
3. 国際物流ネットワーク
 - (1) 「ランドブリッジ」構想^(注21)
 - ① 中国大陸横断鉄道活用構想
 - ② シベリア鉄道経由構想
 - (2) 「現代版シルクロード」構想と東北振興

III. 日中韓台FTA (Free Trade Agreement)/EPA (Economic Partnership Agreement) 構想

1. 先行する日韓FTA協定^(注26)
 - (1) 日韓FTAの意義
 - (2) 日韓FTAの効果
 - ① 静態的效果
 - ② 動態的效果

2. 日中韓FTAの課題

- (1) 日中韓FTA構想の意義
 - (2) 「北東アジア経済圏」に向けての日中韓FTA構想
- ### 3. ECFA（「中台経済協力枠組み協定」）の締結
- ### 4. 日本企業の環境・新エネルギー競争力と日中韓台EPA
- (1) グローバル市場の発展と日本企業の後退
 - ① 新興国企業の台頭と日系グローバル企業の地位低下
 - ② 部品・素材企業の後退
 - ③ “逆輸入”の発生
 - (2) 地域企業・産業集積地域への影響
 - (3) 「空洞化」問題
 - (4) 選択肢は何か — 日中韓台FTA/EPA構想の提唱 —

IV. 日本海地域の新展開と新潟県の新拠点性論

1. クロスオーバー型クラスターネットワークの形成

- (1) 広域地方経済圏の形成と連携
- (2) 関越クラスター構想の意義
 - ① 構想の意義
 - ② 新「融合・統合型機械産業」の重要性^(注64)
 - A. 新「融合・統合型機械産業」とは何か
 - a. 自動車産業と電気・電子産業との融合・一体化
 - b. 自動車産業と航空機産業との関連性
 - c. 環境・新エネルギー技術開発主導型新「融合・統合型機械産業」論
 - B. 部品・素材産業の戦略性 — 新「融合・統合型機械産業」形成に果たす役割 —
 - C. 新融合論としての「スマートグリッド」の登場

2. ネットワーク・ノード（Network Node）としての新潟県の課題

- (1) 新プラットホーム型産業の育成
 - ① 求められる“プラットフォーム”型産業
 - ② 「北東アジアEV（Electric Vehicle）クラスターネットワーク」構想
 - A. 激化する北東アジアEV開発競争
 - a. 中国
 - b. 韓国
 - B. EV開発の戦略的意味
 - a. EVを基軸とした自動車産業の再編成
 - b. 変容を迫られる「バリュー・チェーン」
 - c. 新ビジネスモデルの必要性
 - (イ) 「事業連鎖」の変貌
 - (ロ) 「取引構造」の変化
 - (2) 「物的拠点性」論から「知的拠点性」論への転換
 - (3) 「北東アジア産学官協力ネットワーク」づくり
- ### 3. 「北東アジア経済圏」の国家戦略的意味と新潟県
- (注)

序

日本の国際物流ネットワークの見直しがいよいよ本格化してきた。国際物流競争力の面でアジア諸国に対する日本の地位後退がさらに顕著になっており、しかも両者の格差は今後一層開きかねないからだ。日本海沿岸主要港の場合も例外ではないようだ。だが日本海沿岸地方の場合には、事態はむしろより深刻であるとさえ云わざるをえないのである。そうした中で、日本海沿岸地方主要港の“拠点性”についても論議がおこなわれているが、そうした論議は、北東アジア地域の将来に対する“グランドデザイン”との関連性抜きには最早意味をなさないのではないだろうか。

こうした問題意識に基づいて、日本海沿岸地方とくに事例として新潟県を取り上げ、新たな拠点性について考えてみるというのが本稿の目的である。

そこで第Ⅰ章では、「北東アジア経済圏」のグランドデザインに関する論点整理のために、まず「北東アジア経済圏」の戦略性について考察し、次いで北東アジア地域論の今日的な意義について触れてみる^(注1)。そして、第Ⅱ章では、北東アジアの経済発展に深く関わる日中韓台四カ国・地域の相互依存関係について、貿易・直接投資・国際物流ネットワークを中心にして、問題点を明らかにしておく。第Ⅲ章では、第Ⅱ章とも関連するが、まず日韓両国における産業内分業の進展を背景とする日韓FTA (Free Trade Agreement) の可能性について検討し、さらに日中韓台四カ国・地域間における相互依存関係深化を背景とする日中韓台FTAの問題点を整理しておく。その際、グローバル市場における新興国企業とりわけ韓国企業や中国企業さらには台湾企業の台頭の中で、いまなお日本企業が競争力優位性を背景にして彼らに対等に対峙しうる分野は「環境・新エネルギー技術開発分野」であるという認識に基づいて^(注2)、日中韓台FTAと並んで、日中韓台共同排出権取引市場構想を含むEPA (Economic Partnership Agreement) の重要性を指摘しておく。そして最後の第Ⅳ章では、日本海地域の新たな発展可能性の下で、新潟県の「拠点性」に対して再定義を

試みる。ここではとくに新イノベーション論すなわち環境・新エネルギー技術開発を取り上げ、北東アジアにおける次世代自動車産業なかんづくEV (Electric Vehicle) に焦点を当て、「北東アジアEV (Electric Vehicle) クラスタネットワーク」形成の可能性について探ってみることにする。

以上の結果われわれは、新潟県に求められている新たな意味での“拠点性”—すなわち“拠点性バージョンⅡ”—とは、(イ)日本海地域における「広域地方経済圏」連携と「関越クラスター」構想とのクロスオーバー型ネットワーク形成のためのコーディネーター機能、(ロ)そして新潟県がこうした機能を発揮するための「ネットワーク・ノード [Network Node] (結節点)」機能、という二つの機能を発揮することである—という結論に達した。そしてわれわれは、「ネットワーク・ノード」機能を発揮するためには、単に日本海沿岸地方における物流拠点であるというばかりではなく、さらに(a)新プラットホーム型産業とりわけEV (Electric Vehicle) を中心とする次世代自動車産業の形成、(b)なかんづく「関越EV (Electric Vehicle) クラスタ」構想とも関わる「中越EV (Electric Vehicle) クラスタ」構想の推進、(c)「物的拠点性」論から「知的拠点性」論への転換、(d)北東アジア産学官協力ネットワークづくり—の四点が不可欠であ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。

Ⅰ. 「北東アジア経済圏」のグランドデザインに関する論点整理

1. 「北東アジア経済圏」の戦略性

(1) 同心円的経済圏における中心軸としての北東アジア

われわれはまず、北東アジアの戦略性を明らかにしておくかなければならない。それは、「北東アジア経済圏」が次の二つの経済学的・地政学的理由に拠ってアジアにおける戦略的な位置を占めているからである。一つには、汎アジア経済圏が北東アジアを中心軸とする同心円的経済圏であるということだ。二つには、北東アジアは他方では北太平洋経済圏における有力な一翼を

もなしているという点である。

前者の「同心円の経済圏」とは何か。それは、日本・韓国・中国・台湾さらにはロシアなどからなる北東アジア地域を起点とし、東アジア地域さらにはインドまでも含む汎アジア地域へと外延的に拡大する中で形成された「経済圏」であるということだ^(注3)。アジアの経済発展とは、こうした「経済圏」の外延的拡大とそれと表裏の関係にある内延的深化によってもたらされたものに他ならない。すなわち、それは、「北東アジア経済圏」を中心軸とし、さらにそれに依拠した東アジア経済圏そしてインドをも含む汎アジア経済圏の外延的・内延的発展によってもたらされたのである。裏返せばアジアにおける経済発展とは、様々なレベルにおける経済圏の重層的発展に依拠しており—その意味でそれは「重層的経済圏」という性格を色濃く帯びている—、「北東アジア経済圏」はその重層的発展において不可欠な役割を果たしている、ということに他ならない。その意味で、日本の成長戦略もまた、「北東アジア経済圏」抜きには最早成り立たないと云っても過言ではないのである。

後者の北太平洋との関係についてはどうか^(注4)。地政学的関係を考慮すれば、北東アジアは一方ではアジアの構成員でありながら、他方では北太平洋にも関わっている以上、太平洋地域の有力な構成員でもあるということになる。問題は、経済圏の選択に関して、こうした地政学的条件をどのようにまたどの程度勘案すべきかという点である。ここでは少なくとも客観的な立場に立ってその条件について検討しておこう。北東アジアの二重性すなわち経済学的条件と地政学的条件とのオーバーラップという問題は、二重の意味での「カイト・フライング・モデル (Kite Flying Model)」論^(注5)を引っ張り出すことによって、“解決”可能となる。一つには、アジアさらにはアジア太平洋地域において、北東アジアがバランスーとしての役割を果たしているという点である。この点に関しては域内においては概ね容認されかつある意味では周知の事実とすらなっている。もう一つは、朝鮮半島が北東アジアにおける“アンバランスー”すなわち緊張要因となっているという点をどのように考えるのか、という点であ

る。しかしながらこのことは、観方を変えれば、朝鮮半島の北東アジアにおける潜在的な重要性をこそ示唆しているのであって、むしろ北東アジアにおける朝鮮半島の潜在的な発展可能性をわれわれに予期させているとも云えよう^(注6)。以上のような二重の意味での「カイト・フライング・モデル」において果たしている北東アジアの役割は決して過小評価されるべきではないのである。

以上からも明らかなように、「北東アジア経済圏」が有する「同心円の経済圏」という特質は、アジアおよびアジア太平洋地域においては二重の意味で戦略的重要性—それは日本にとっては新たな「国家戦略」^(注7)にも繋がる重要性である—に関わっている、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。

(2) 北東アジア経済圏の重層性と日本の地域発展

「同心円の経済圏」は、アジアの経済発展を日本経済なかんづく地域経済の発展に結びつける上でも決定的に重要な概念である。すなわち、日本の地域発展論に関しても、コミュニティーすなわち生活圏を基盤とする「経済社会圏」^(注8)、産業・経済活動の基盤となる「広域地方経済圏」^(注9)、そして国際分業なかんづく対アジア国際分業の主舞台となる「北東アジア経済圏」からなる三つの「同心円の経済圏」における“重層性”への対応こそが求められているが、そうした意味で、現在の日本における地域経済社会の活性化もまた、「重層的経済圏」下での北東アジア地域連携を不可欠としているのである^(注10)。

その意味では、日本としても北東アジア経済圏における重層性—「経済社会圏」・「広域地方経済圏」・「北東アジア経済圏」からなる重層性—を重視しなければならないのである。

かくしてわれわれは、アジアの経済発展を日本の経済発展とりわけ地域発展に結びつける上で、「北東アジア経済圏」の重要性を無視することはできないという訳だ。

2. 何故いま北東アジアなのか

では、何故いま北東アジアなのか。この点を日本と

の関連性で観てみると、以下の三点が論点として浮かび上がってくる。一つは、日本の成長戦略との関わり合いであり、二つには日本の地域発展との関係であり、最後に日本の国土軸転換の必要性である。

(1) 日本の成長戦略と北東アジア

日本の成長戦略は今や、「アジア版ニューデール」(ここ云う“アジア”とは“汎アジア”を指す)抜きには成り立たない。その理由としては、次の三つを挙げなければならないであろう。一つは、日本の潜在成長力引き上げのためには、新イノベーション論すなわち、(イ)環境・新エネルギー技術開発、(ロ)次世代自動車開発、(ハ)医療・介護などの成長効果—などに求めることは当然であるが、これらはいくまでも供給力サイドから観た潜在成長力引き上げ論であるということを見落としてはならない。従って二つには、市場論が求められているということである。だが内需論だけではこれらの潜在成長力強化によって増強されるであろう供給力を賄うことは到底できないであろうということは想像に難くない。そのことは、少子高齢化問題一つ取り上げても容易に理解されよう。日本は今日ですら過剰供給力—すなわちデフレ圧力—に苦しんでいるのだが、“人口減少”は需要縮小に拍車をかけ、そうした供給圧力をさらに深刻化させかつ中長期化させることを不可避とするものと予想されるからである(注11)。その結果、外需とくに中国をはじめとするアジアの新興諸国の市場を確保する必要性がますます強まるが、この問題は単にマーケットの拡大という観点からのみ捉えて済まされるものではない。そこには地政学的な要素が色濃く横たわっているからである。この点が三つ目の理由である。従って、「アジア版ニューデール」という場合には、それは単にアジア場裏における「需要」拡大ということの意味しているだけではなく、アジアにおいては経済成長そのものが“ボーダレス化”しており、その背景には地政学的な再編成が色濃く影を落としているということを見落としてはならない—ということである。日本の成長戦略が今や、「アジア版ニューデール」抜きには成り立たない—ということは、実は日本の成長戦略もまた、否応な

くアジアにおける地政学的再編成に巻き込まれつつあるということの意味しているのである。

こうした意味で、地政学的には日本にとって最も関係が深い北東アジアは、日本の成長戦略にとっても今や不可欠な要素となりつつあるのだ(注12)。

(2) 日本の地域発展と北東アジア

次に、日本の地域経済もまたボーダレス化しつつある—ということを指摘しておかなければならないであろう。まず日本の国内自体において、広域化・ブロック化が進展している。都道府県間の人的流動状況をみると、他県への移動を目的とするブロック内流動比率がますます高まっている。

こうした広域化・ブロック化が東・北東アジア諸国・地域との繋がりを強め、さらにボーダレス化に結びついている—という点が重要である。例えば、居住地ごとの日本人出国者状況をみると、地方部に居住する日本人出国者のうち東アジア諸国・地域へ渡航した者の占める割合は全国平均を大幅に上回っている。さらに東・北東アジア諸国・地域へ渡航する人の増加状況を三大都市圏と地方部で比較してみると、最近では地方部が大都市圏を上回っており、地方部と東・北東アジア諸国・地域との交流が活発化している。

こうした日本の地方部と東・北東アジア諸国・地域との交流ネットワークは国際分業の面でも窺える。例えば地方部における貿易の状況をみると、中国・四国および九州の各ブロックの輸出額に占める東・北東アジア諸国・地域向けの輸出額の割合は、1990年には全国平均を下回っていたのであるが、2003年を境に軒並みにそれを上回るに至っている。

ところでこうしたボーダレス化を地域発展に結びつけるためにも、前述した「広域地方経済圏」の形成が不可欠である。日本の経済社会は少子・高齢化による人口動態的な変化に見舞われているが、その中でもとくに地方の経済社会の停滞・衰退が懸念されている。こうした中で、アジアの新興諸国を中心とする相互依存関係深化を、(イ)日本の経済発展に結びつけ、(ロ)しかも人口構造の変化による停滞・衰退からの脱却に繋げていく—ためには、上記の広域化・ブロック化

を東・北東アジア経済圏と連携した「広域地方経済圏」に発展させていく必要がある。「広域地方経済圏」は、他方では地域内市場と地域外市場との連携によって地域経済の活性化を担っている「経済社会圏」と深く結びついているからだ。つまり「広域地方経済圏」は、アジア新興国の活力を日本の地域経済活性化に繋げるための媒介項に他ならないのである。

(3) 国土軸の転換と北東アジア

以上から明らかなように、日本の地域発展のためには、北東アジア地域との関係を強めなければならないが、その場合、国土軸の転換が不可欠である。

国際関係が「多軸・多極構造」へと変容しつつあり、しかも日本が立地する北東アジアがその重要な舞台となり始めている今日、その中で日本の位置づけと役割もまた見直されなければならないのは当然である。すなわち、「太平洋軸」が日本列島の国土軸として日本の地域発展を担い、さらにそれをアジアの経済発展に繋げるという日本のこれまでの地域発展戦略は、北東アジアにおける新興国とりわけ中国や韓国の台頭—こうした台頭は“雁行形態的發展”の結果可能となったのであるが、それを主導したのが他ならぬ日本の「太平洋軸」であったという訳だ—によって既に役割を終え、今日では抜本的に見直すことが求められているのである^(注13)。

そして転換の方向としては、「太平洋軸」から「日本海軸」さらには「北東アジア・汎アジア軸」への転換が求められているのである。すなわちそれは、日本列島における北東アジア軸は、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。さらにそれは、ロシア極東地域や北朝鮮への「伝播軸」を通じて「北東アジア経済圏」形成を促すことになる、というシナリオに他ならないのである^(注14)。

そこで“起爆軸”として北東アジア経済圏形成に深く関わっている日中韓台四カ国・地域の相互依存関係について次章で検討してみることにしよう。

II 日中韓台四カ国・地域の相互依存関係

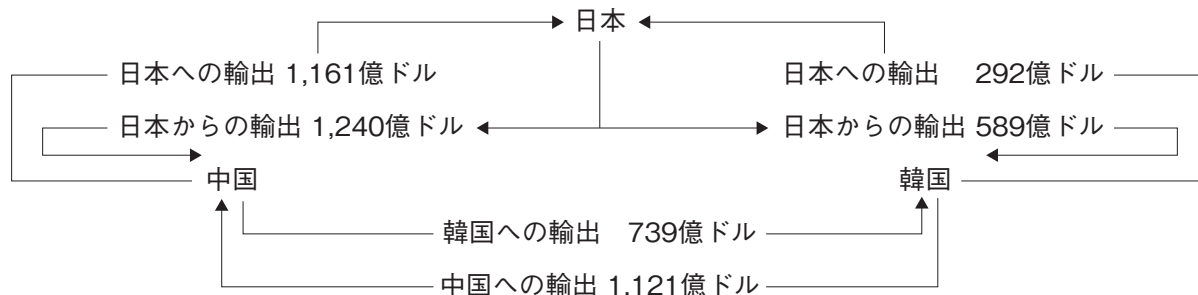
— 貿易・直接投資・国際物流ネットワークを中心にして —

1. 貿易関係^(注15)

(1) 依存度の強い日中韓三国間貿易関係

北東アジア国際分業の中心をなす日中韓三カ国間の相互依存関係から観ておこう。まず貿易について。三国の貿易関係を貿易結合度—二国間貿易において結合度が1を超えている場合、両者の結合関係が世界に対する平均的水準よりも相対的に強いということの意味しており、逆に1を下回っている場合には、両者の結合関係が同じく相対的に弱いということである—を観てみると、三国の結合関係はいずれも1を超えており、三国域内の結びつきは域外に対するそれよりも強いということが判明する。とくに日本の対中輸入、中国の対韓輸入および韓国の対日輸入がそれぞれ強い補完関係にあることが読みとれる。そのことは三国間貿易収支動向にも端的に反映されている。すなわち、日本の対中貿易赤字（但しこの場合には日本の対香港貿易を除いている^(注16)）、中国の対韓貿易赤字さらに韓国の対日貿易赤字がそれである（下図参照）。

日中韓の貿易構造（2008年）



(2) 台湾の参入による相互依存関係の変化

ところで後述するように台湾は中国との経済協定によって急速に北東アジア国際分業に参入し始めている。その点を考慮すると北東アジア相互依存関係は一挙に流動化し始めるのである。例えば2008年における中国の対韓・日・台貿易赤字額は対米国・香港貿易黒字額によって補填されている。すなわち、対日赤字(346億ドル)、対韓赤字(382億ドル) および対台赤字(774億ドル)は対米黒字(1,709億ドル)と対香港黒字(1,778

億ドル)によって相殺されて始めて補填可能となっている(図表Ⅱ-1参照)。従って今や日中韓の北東アジア三国間相互依存関係だけでは問題の解決が困難となっているのである。

しかも中国の対日・韓・台赤字総額は年々拡大している。例えば2004年には赤字総額は1,065億ドルであったが、2009年には1,471億ドルにまで拡大しているが(図表Ⅱ-1参照)、それと表裏の関係で対米収支の黒字もまた急増している。すなわち、それは2004年の802

図表Ⅱ-1 中国の地域別貿易収支

単位：億ドル

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
輸出 総 額	2,492	2,661	3,256	4,382	5,933	7,620	9,689	12,178	14,285	
日 本	417	449	484	594	735	840	916	1,020	1,161	979
米 国	521	543	699	925	1,249	1,629	2,034	2,327	2,523	
香 港	445	465	585	763	1,009	1,245	1,553	1,844	1,907	
韓 国	113	125	155	201	278	351	445	561	740	537
台 湾	50	50	66	90	135	165	207	235	259	205
ド イ ツ	93	98	114	174	238	325	403	487	592	
ロ シ ア	22	27	35	60	90	132	158	285	330	
モンゴル	1	1	1	2	2	3	4	7	9	
北 朝 鮮	5	6	5	6	8	11	12	14	20	
輸入 総 額	2,251	2,436	2,952	4,128	5,612	6,600	7,915	9,560	11,331	
日 本	415	428	535	741	943	1,004	1,157	1,339	1,507	1,309
米 国	224	262	272	339	447	486	592	694	814	
香 港	94	94	107	111	118	122	108	128	129	
韓 国	232	234	286	431	622	768	897	1,038	1,122	1,025
台 湾	255	273	381	494	648	747	871	1,010	1,033	857
ド イ ツ	104	138	164	243	304	307	379	454	558	
ロ シ ア	58	80	84	97	121	159	176	197	238	
モンゴル	2	2	2	3	5	5	11	14	15	
北 朝 鮮	0	2	3	4	6	5	5	6	8	
収支 総 額	+241	+225	+304	+254	+321	+1,020	+1,774	+2,618	+2,954	
日 本	+2	+21	-51	-147	-208	-164	-241	-319	-346	-330
米 国	+297	+281	+427	+586	+800	+1,143	+1,442	+1,633	+1,709	
香 港	+351	+371	+478	+652	+891	+1,123	-1,445	+1,716	+1,778	
韓 国	-119	-109	-131	-230	-344	-417	-452	-477	-382	-488
台 湾	-205	-223	-315	-404	-513	-396	-664	-775	-774	-652
ド イ ツ	-11	-40	-50	-69	-66	-582	+24	+33	+34	
ロ シ ア	-36	-53	-49	-37	-30	-27	-18	+88	+93	
モンゴル	-1	-1	-1	-1	-3	-2	-7	-7	-6	
北 朝 鮮	+5	+4	+2	+2	+2	+6	+7	+8	+12	

億ドルの黒字から2008年には1,709億ドルの黒字へと拡大しているのである（図表Ⅱ-1参照）。

かくして北東アジア経済圏と北太平洋経済圏とは否応なく融合の度合いを深めているのである。

（3）重層性を帯びた日本の対アジア貿易

さらに日本の対アジア貿易の構造が重層性を帯びているということもまた見落としてはならないであろう。上記日中韓三国間貿易における結合度の推移をみるために、1985年と97年にかけての輸出結合度の変化を調べてみると、域内の輸出結合度は全体としては1.3ポイントと変化してはいないが、日本のそれは1.2ポイントから1.0ポイントへと低下している。その低下は、日本がASEAN 4^(注17)との輸出結合度を1.9ポイントから2.3ポイントへと強めた結果を反映している。このことは日本の輸出入に占める対中国・韓国貿易が占めるポジションの推移からも裏付けられる。すなわち、1985年から97年にかけての日本の輸出入における対両国貿易のシェアは、中国からの輸入を除けば、軒並み低下しているのである。

要するに、日中韓三国域内の貿易結合度は確かに強いのであるが、今後それがさらに強まるのかと云えば、必ずしもそうとは云いきれない、というところに問題が潜んでいるという訳だ。日本の貿易スタンスが、対北東アジア貿易重視からアジアNIES（韓国・台湾・香港・シンガポールからなる国・地域）やASEANを含むより広域的な対東アジア貿易重視へとシフトし始めているからである。その意味で、日本の対東アジア経済関係が重層性—すなわち、一方で北東アジア経済圏を指向しながらも、他方ではより広域的な東アジア経済圏をも指向するという意味での重層性—という性格を色濃く帯び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。

2. 直接投資

（1）産業内貿易と域内直接投資

次に、日中韓貿易は直接投資との関連性を強めているということも見逃せないであろう。

日中韓三国間貿易は垂直分業から水平分業へと移行

し、さらに水平分業についても産業間分業から産業内分業へと変容しつつあるが、産業内分業を支えるのは企業内および企業間分業であり、直接投資がカギを握っているという訳だ。

この点を明らかにするために、アジアにおける電気機械産業のケースを取り上げてみよう^(注18)。まず投資相手国における、「電気機械産業における直接投資ストックの対輸出比率」と「電気機械産業における日本との産業内分業進展度」との相関関係を観てみると、韓国^(注19)とマレーシアの場合を除いて、1990年から97年にかけてアジアにおいてはいずれも、資本ストックが大幅に増加した国ほど産業内貿易指数の上昇も大きいという関係が読みとれる。

次に注目すべきは、電気機械産業において検証されたことは、日中韓三国の域内貿易全体についても当てはめることができるということだ。産業全体については、とくに日中および日韓貿易においてそうした傾向が表出しており、技術集約型産業に関しても、とくに日中および韓中貿易において同様の傾向が観られる。さらに注目すべきは、北東アジアとくに中国における1995年以降の機械類の目覚ましい競争力強化が、やはり95年以降の日中間における技術集約型産業での産業内貿易の著しい進展に対応しているという点である。

以上のことは、北東アジア域内において貿易依存度を引き上げるためには、直接投資とりわけ域内投資の拡大が不可欠だということを物語っている。

（2）域内投資の立ち後れ

ところが、日中韓三国域内投資は域内貿易に比べて大きく立ち後れている。例えば三国の域内貿易比率は2000年には20%近くに達しているが、域内投資比率はその水準を遙かに下回る5%強に過ぎない。そのことは域内投資の低調さにも表されている。域内投資受け入れ国である中国と韓国に対する日本の関係をみると、中国、韓国の投資受け入れシェアは、アメリカおよびEUなど域外諸国のシェアが拡大する反面、日本のシェアは低下傾向を辿っているのである。その結果、三国における直接投資ストックは決して高い水準にあるとは云えない。直接投資ストックをGDP比でみる

と、1995年の中国の場合を除き、他の先進国やアジア諸国と比べて相対的に低水準に止まっている。

(3) 域内直接投資拡大の可能性

では、域内直接投資拡大の可能性はあるのか。結論的に言えば、その可能性は大いに存在している。中国へ進出している日系企業と韓国系企業及び韓国企業に対して総合研究開発機構（NIRA）が行ったアンケート調査^(注20)によれば、中国に対する進出理由として三者（日系企業・韓国系企業・韓国企業）が一様に第一に挙げているのが「潜在的な市場規模」である。次いで指摘されているのが、日系企業の場合は中国政府の投資優遇政策の今後の改善の可能性であり、韓国系・韓国企業については中国における低廉・豊富な労働力の存在である。

要するに日韓企業の対中国進出要因は、市場性、低生産コストそして中国政府の政策如何という三つに整理される。これらのうち、(イ)市場性については、その潜在力は大きくしかも既に顕在化し始めている、(ロ)低生産コストについても内陸部という広大な後背地が存在することを考慮すれば、かなり長期にわたって持続する可能性がある、(ハ)政府の政策のあり方に関してはWTO加盟を機に貿易・投資政策の大幅な自由化に向かいつつある—という諸点を考慮すれば、日本企業および韓国企業の中国進出は今後一層拡大することが見込まれよう。その結果、北東アジアでは日中韓企業間においても「ビジネス・ネットワーク」とりわけ物流ネットワークの形成がクローズアップされてきているのである。

3. 国際物流ネットワーク

(1) 「ランドブリッジ」構想^(注21)

物流ネットワークによるビジネス・ネットワークや地域経済圏形成の動きは中国とインドシナ半島諸国との間で急速に進展しているが、それだけではない。それは、中国東北地方と北東アジア諸国との関係においても蠢動し始めている。いわゆる「ランドブリッジ」構想である。

「ランドブリッジ」構想とは何か。それは、大きく

分けると、中国大陸横断鉄道活用構想とシベリア鉄道経由構想の二つからなる。

① 中国大陸横断鉄道活用構想

中国大陸横断鉄道活用構想とは何か。それは、北九州地方から釜山を経由し、さらに大邱・ソウル・開城・平壤・新義州・丹東を経て、中国大陸横断鉄道に接続するという「京義線」ルートである。このルートの重要性は、その中に開城（ケソン）を擁しているという点にある。ケソン工業団地は、韓国の現代グループが1兆円の巨費を投じて、2012年を目途に北朝鮮最大の工業団地を開発している地域であるからだ。同団地は、規模が大きいというだけではなく、やはり韓国の大宇グループが開発した南浦工業団地とともに、北朝鮮経済の生命線となる可能性を潜ませている。北朝鮮経済にとってそれは、同国が自国の命運を賭けて取り組んでいる「北朝鮮版輸出主導成長」の成否を文字通り握っていると云っても決して過言ではないのである。

かくして中国もまた中国大陸横断鉄道活用構想には熱心であり、資源開発を中心に、北朝鮮に強い関心を抱いているのである。

② シベリア鉄道経由構想

後者のシベリア鉄道経由構想に移ろう。それはさらに二つのルートからなる。一つは、日本の北陸・新潟地方からポストーチヌイ・ウラジオストック地域を経てシベリア鉄道に接続するルートである。もう一つは、朝鮮半島経由ルートである。しかもこの朝鮮半島経由ルートも二つのルートが計画されている。一つの計画は、日本の北九州地方から釜山を経て、さらに江陵・高城・元山・ハサンを経由し、シベリア鉄道へ接続するという「京元線」ルートである。いま一つの計画は、やはり北九州地方から釜山を経て、さらにソウル・開城・平壤・元山・豆満江・ウラジオストックを経由し、シベリア鉄道に接続するという「京義線」活用ルートである。ところでこの二つの計画を含んだ朝鮮半島・シベリア鉄道経由計画にはロシアの朝鮮半島への地政学的関心および利益が色濃く投映されている。そこで、この計画を熱心に推進しているのは、云うまでもなくロシアである。その意味でそれはロシアによる朝鮮半島への天然ガス供給構想（サハリングラス田→ウラジオ

ストック→元山→釜山→北九州というルートを通じての「サハリン—北九州パイプライン構想」)とも陰に陽に関わっていると伝えられている^(注22)。云うまでもなく、エネルギー不足に悩む北朝鮮としても、「サハリンガス田—北九州パイプライン構想」は極めて魅力的な構想であるに違いない。

かくして、「ランドブリッジ」構想に関しては、そのあり方次第で朝鮮半島の発展と安全保障が左右される以上、北朝鮮・韓国の両国が強い関心を示しているのに加え、中口も水面下で激しい綱引きを行っているのである。

(2) 「現代版シルクロード」構想と東北振興

ところで、上記の中国大陸横断鉄道活用構想は、「現代版シルクロード」構想にも関わっている。「現代版シルクロード」すなわちCLB (China Land Bridge) とは、中国の江蘇省・連雲港を起点とし、途中の中央アジア諸国を経由して、オランダのアムステルダムを終点とする総延長10,900kmの壮大なランドブリッジ構想である。ただしそれは今日では単なる構想に止まらず具体化し始めている点が注目される。すなわち、アジア開発銀行が計画し主導することによって、中国・中央アジアを舞台としアジアとヨーロッパとを結びつける新たな回路として、約200億ドルを投じて、2018年を完成年度として誕生しようとしているのがそれである。(なお、新華社伝によれば、2007年10月9日、中国・連雲港—ロシア・モスクワ間の国際鉄道コンテナ輸送が開始されたとされる。それにより、「新ユーラシア・ランドブリッジ」を経由してのコンテナ直接輸送がヨーロッパにまで伸びることになったとされる^(注23)。)

さて問題は、中国版ランドブリッジ構想が現在中国政府が進めている「東北振興」とは今のところ繋がってはいないということだ。しかしながら、他の地域開発と同様に東北振興もいずれはボーダレス化する可能性を秘めている以上、それは北東アジアにおける物流ネットワークのあり方と遅かれ速かれ関わってくるものと想定される。とくに朝鮮半島の動向次第では、前

述した中国大陸横断鉄道活用型ランドブリッジの中軸をなす「京義線」ルートが極めて重要な意味を持つてくるのである。

中国の「ボーダレス成長」論^(注24)から云っても明らかのように、北東アジアにおける物流ネットワークのあり方とりわけ「京義線」ルートの整備・開通は、ある意味では中国自体にとっても一況や当該地域である東北三省から観ればなおさらのことだが一、きわめて重要な課題であるに違いない。北東アジアは、いわゆる朝鮮半島問題を抱え、ここ暫くは安全保障上の不安定性と脆弱性を免れないとしても、潜在的な経済力の大きさや地政学的な重要性から観ても、アジアの発展と安定性にとって不可欠な地域であると位置づけられるからだ。

ところで中国は、インドシナ半島諸国との間で、物流ネットワーク整備をテコとしてボーダレスなビジネス・ネットワークを形成しかつその延長線上で国境を越えた経済圏形成に向けて、積極的に活動している。しかもそれは、今や中国経済の発展戦略とくに地域経済の発展戦略の一環に組み込まれ始めているのである。さらにこうした中国の地域発展戦略は、中国東北地方においても伏在しており、朝鮮半島情勢次第では、同国にとっての「後背地」である北東アジアにおいても、東南アジア同様本格的に作動し始める可能性は決して小さくはない、と観ておかなければならないであろう。

かくして中国は、新地域発展戦略^(注25)を展開することによって、「ボーダレス成長」の可能性をますます強めており、それを通じて自国の潜在成長力を一層引き上げる可能性を有しているのである。

Ⅲ. 日中韓台FTA (Free Trade Agreement) /EPA (Economic Partnership Agreement) 構想

1. 先行する日韓FTA協定^(注26)

(1) 日韓FTAの意義

北東アジアにおいてもFTA締結の動きが始まっている^(注27)。そうした中で、日韓FTA交渉が注目される。

伝えられるところによれば、そもそも2005年締結を目指して2004年早々にも日韓両国の間で政府間協議が始まることであった^(注28)。だが韓国の対日貿易が大幅赤字を続けている中での対日交渉は容易ではなかった。しかしながら韓国の製造業の競争力強化を背景にして、両国間に交渉の気運が最近に至ってようやく強まってきている。

両国政府間で協議されると想定される分野は、(イ)一般規則と紛争解決、(ロ)モノの貿易(関税交渉)、(ハ)非関税措置、(ニ)サービス貿易と投資、(ホ)政府調達や知的財産権、(ヘ)相互協力(貿易・投資促進) — の六分野であるとされる^(注29)。両国が協定締結に至れば、関税がゼロとなる結果、人口1億7,000万人、GDP4兆6,000億ドルの単一市場が北東アジアの一角に忽然と現れることになる。それだけではない。両国政府は既に投資協定を締結済みであるために^(注30)、それに沿ってFDI(Foreign Direct Investment)に係わる取り決め — 知的所有権の保護や基準・認証などFDI拡大にとって必要な政策の調整や施策の取り決め — も今後具体化するものとみられる。しかも日韓FTAは最終的には、こうした貿易・投資に係わる協定だけでなく、さらにヒトの移動の円滑化なども含む包括的な協定となる可能性が強いものと想定される。

(2) 日韓FTAの効果

① 静態的效果

日韓FTAの効果は静態的效果と動態的效果に分けられる。まず前者の静態的效果とは何か。それは貿易拡大効果であり、いわば直接的な効果である。さらにそれは貿易創出効果と貿易転換効果からなる。両国で比較優位が明確な分野では輸入品の国内価格が低下するために輸入が拡大する。これが貿易創出効果である。両国間では、韓国からは、日本で比較の高い関税が残っている衣類や雑貨品さらに水産物の対日輸出が拡大し、逆に日本からは、高度な機械類や金属加工製品の対韓輸出が増加するものとみられる^(注31)。

だが、この貿易創出効果は結果的には韓国の対日貿易赤字拡大に繋がる可能性を孕んでいる。韓国の対日平均関税率は7.3%であるのに対して、日本の対韓

平均関税率は2.9%であるために^(注32)、両国関税率をゼロにした場合、韓国の対日輸出拡大幅よりも日本の対韓輸出拡大幅の方が大きくなり、韓国の対日貿易の赤字幅はさらに拡大する可能性が強いのである。従って、日韓FTA協定締結直後には韓国の対日貿易赤字は、一時的に38億ドルから60億ドル程度増加するとの予測もなされている^(注33)。

しかしながら他方では、日韓FTAによって第三国に対しては、関税その他の障壁が据え置かれる結果、第三国からの輸入は減少するという貿易転換効果が働くことによって、韓国の対世界貿易収支は改善効果を楽しみ得るということも見落とせない。その結果、長期的には全体としての韓国の貿易収支は改善するものとみられている^(注34)。

② 動態的效果

では動態的效果とは何か。それは直接投資の拡大などによる間接的な貿易拡大効果である。後述するように、日韓FTAは単なる「自由貿易協定」ではなく、包括的な経済協定である点にむしろその意義が認められる。つまりそれによって日韓市場の一体化が進展することになり、直接投資の大幅な拡大及びそれを背景とする日韓企業連携の本格化が期待される。そのことは既に進展している両国間の産業内分業を加速させることによって両国間貿易の一層の拡大にも繋がるということでは云うまでもないであろう。

以上の直接的・間接的效果によって、GDPも長期的には、韓国で最大8%、日本で最大10%の押し上げ効果が期待できるとの予測もなされている^(注35)。

2. 日中韓FTAの課題

(1) 日中韓FTA構想の意義

さらに日中韓三国間におけるFTA構想も浮上してきた。すなわち北東アジアFTA構想がそれである。既に述べたように(第II章第1節[1]参照)、日中韓三カ国貿易はそもそも相互補完性を有している。その意味で、日中韓FTAは三カ国貿易の一層の発展に繋がることは十分予想されることだ。

だが、三カ国間FTAは二国間FTAとは異なる側面を持っているということに留意しなければならない。

それは二国間FTAとは質的に異なる問題を北東アジアに対して提起しているからだ。二国間ベースの日韓FTAに中国も加えることによって、三国間ベースに発展させることに成功すれば、“線”としてのFTAは“面”つまり北東アジア地域としてのFTAへと質的に発展することを意味するという訳だ。北東アジアにおけるビジネス・ネットワークの形成にとって、“面”としてのFTAは極めて重要な役割を果たすのである。従って、二国間レベルでのFTA交渉とともに三国間レベルでのFTA論議を深めていくこともまた必要であろう^(注36)。

(2) 「北東アジア経済圏」に向けての日中韓FTA構想

上述した日中韓FTA論からも解るように、FTAが北東アジアにおいて意味を持つのは、それが同時にEPA (Economic Partnership Agreement) — すなわち北東アジアにおける貿易・直接投資をはじめとするビジネス・ネットワークに必要な地域協力の拡大に結びつく可能性を伏在させているからである。つまりそれが、企業のビジネス・ネットワーク形成を促すという役割を担っていることが重要なのだ。そうした観点に立って、日中韓FTAを構想すると、それは、一般に考えられているような関税引き下げによる貿易の自由化だけを目的とするのではなく、むしろ(イ)企業の投資活動の共通ルール化、(ロ)知的所有権の擁護のためのルールづくり、(ハ)取引及び慣行における基準・認証の共通化、(ニ)ビジネス環境及びネットワークの発展、(ホ)金融・通貨・為替システムの安定化、(ヘ)そして環境・エネルギー協力 — などを通じて、「北東アジアビジネス経済圏」の形成支援を目的としたものでなければならない、ということになる。そもそも「北東アジアビジネス経済圏」とは、北東アジアにおけるビジネス・ネットワークの形成を促し、それを通じて域内直接投資を活発化させ、域内産業内分業を加速させる役割を担ったものであるからだ。その意味で日中韓FTAとは、FTAにおける上記の動態的効果の発揮を通じてビジネス経済圏形成に貢献しさらにそれをEPAを通じて「北東アジア経済圏」へと発展させることを目的としたものでなければならないというこ

とになるであろう。

以上の観点に立って日中韓FTA/EPAの課題を考えると、以下の通りである。

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。

3. ECFA (「中台経済協力枠組み協定」) の締結

ところでこうした日韓・日中韓FTA交渉の可能性が取り沙汰される一方で、2010年6月29日、中国・台湾の間でECFA (Economic Cooperation Framework Agreement [中台経済協力枠組み協定]) が締結された。その結果、中国側は539品目^(注37)の関税を優先的に引き下げる、台湾側は267品目^(注38)の関税を順次撤廃していく — という事になった (図表Ⅲ-1参照)。

その結果、北東アジア貿易は三つの点で重要な転換を迎えるであろう。第一は中台両者間の貿易拡大である。双方の関税引き下げによって、中台両者の貿易は大幅に拡大することが予想されるが、台湾側に有利な協定内容から観ても、台湾の対中国向け輸出は飛躍的な拡大を遂げる可能性を秘めていると云えよう。

第二には台湾の対中貿易拡大によって、韓国・日本の対中輸出に対する台湾の代替効果が発揮されるであろう^(注39)。

最後に、中国の対台湾貿易赤字の一層の拡大に伴い、中国はその補填を何処に求めるのかという問題が生じてきている。それを対米貿易の黒字拡大に求めるといふのであれば、北東アジア経済圏と北太平洋経済圏の融合は一層進展することになるであろう。

こうした内容を持つ日中韓さらには日中韓台FTA構想は、北東アジアにおける国際分業の発展に深く関わっている以上、日中韓企業はそれに対して積極的に対応する必要があるということは言うまでもないであろう。そればかりではない。さらにそれが日本経済の再生をも大きく左右するものと考えられるので、日本企業とくに集積地域企業としてもそれに対して無関心であってはならないであろう^(注40)。

とくに後者の点については、項を改めて考察しておこう。

図表Ⅲ-1 中台が決めた主な関税下げ品目

▼中国 (539品目、2009年の台湾からの輸入額の16.1%)	
農水産品 (18品目)	活魚、バナナ、冷凍魚、緑茶など
石油化学製品 (88品目)	ポリプロピレン、ポリスチレン、塩化ビニール、キシレン、界面活性剤、潤滑油など
機械 (107品目)	工作機械、プレス機械、印刷機械、繊維機械、熱処理機械、機械部品など
繊維 (136品目)	綿布、合成繊維、ニット、水着、下着、タオルなど
自動車部品など (50品目)	自動車部品、自転車・同部品
その他 (140品目)	鋼材の一部、セメントの一部、ゴルフ用品、金型、液晶パネル用ガラス、自動車・自転車用タイヤ、カメラ、デジタルカメラ部品、リチウムイオン電池、放電管など
▼台湾 (267品目、2009年の中国(香港含む)からの輸入額の10.5%)	
石油化学製品 (42品目)	燃料油、酢酸、界面活性剤など
機械 (69品目)	圧縮機、送風機、シリンダー、機械部品、熱処理機械、印刷機械など
繊維 (22品目)	綿布、合成繊維、不織布、合成皮革
その他 (134品目)	ベビーカー・同部品、自転車・同部品、芳香剤、ボール、金型、バス・自転車用タイヤなど

(出所) 日本経済新聞2010年6月30日より。

4. 日本企業の環境・新エネルギー技術競争力と日中韓台EPAネットワーク

上記の問題—すなわち、日中韓台FTAが日本経済の再生にどのように関わっているのかという問題—を考察する上で、日本企業を取り巻く競争条件とりわけグローバル市場における競争条件の変化とその中で日本企業の置かれた状況をまず観ておかなければならないであろう。

(1) グローバル市場の発展と日本企業の後退

① 新興国企業の台頭と日系グローバル企業の地位低下

日本企業が得意とした電気・電子製品、自動車部品などいわゆる成長製品はグローバル市場においても急速に伸びてきているということをまず指摘しておかなければならないであろう。例えば2001年を100とした場合、2007年にはDVDプレーヤーは凡そ350、DRAMメモリーは300近く、カーナビは凡そ250そしてリチウムイオン電池は450近くへと急上昇しているのである。

だが皮肉にもこうした成長商品の伸びと反比例して日本の世界市場シェアは急速に低下しているという事実もまた覆い隠すことはできないようだ。DVDプレーヤーについては、日本の世界シェアは1997年には90%以上であったが、2006年には20%以下に急減している。DRAMメモリーも日本のシェアは1988年の74%から2006年には10%以下へと低下している。カーナビも2003年には凡そ100%であったが2007年には早くも20%近くに急落している。加えて液晶パネルも1997年の凡そ80%が2005年には凡そ10%へと落ち込んでいる。最後に残された期待のリチウムイオン電池すら2000年の90%超えから2008年には50%近くにまで低落しており、早くも前途多難を窺わせている。

そして後退する日本企業に取って代わって伸びてきたのが、パソコン、薄型テレビ、携帯電話など電子機器や自動車、造船、プラントなど先端産業に携わる韓国企業^(注41)、中国企業^(注42)さらには台湾企業^(注43)などを中心とするアジアなかんづく北東アジアの新興国企業群である。

環境製品貿易についても、アジア新興国企業の台頭

が顕著である。太陽光パネル、蓄電池など世界の環境製品貿易はこの5年間で倍増している。だがその間、日本の地位は第1位から第4位に低下しており、それに代わって中国が第4位から第2位へと躍進しているのである。

② 部品・素材企業の後退

しかも日本のグローバル企業とくにアSEMBラーの国際競争力低下は、単にそれだけに止まらず日本の国内企業とりわけ中小企業・地域企業を主体とする部品・素材企業における競争力後退とオーバーラップしている点が重要である。これまで部品・素材に関しては日本企業が韓国・中国企業に対して圧倒的に優位な立場に立っていると観られてきたが、今や両者の関係は逆転しつつあるからだ。

すなわち、主として部品・素材からなる中間財貿易の動向をアジアにおける電気機械に焦点を当てて観てみると、二つの特色が浮かび上がってくる。一つは、アジア内における電気機械の中間財、最終財貿易における中心的な地位は、今や日本から中国・香港に移行しているのである。例えば、中国・香港からの欧米向け中間財輸出は2008年には1,244億ドルと日本の274億ドルの5倍以上の規模に達している^(注44)。二つには、韓国の台頭 — とくに中間財輸出における台頭 — が目覚ましいということだ。これまた例えば、1998年から2008年にかけての韓国の中国・香港向け中間財輸出の推移を観てみると、それは10.9倍に拡大している^(注45)。

以上二つの特色は、逆に云えばアジアでの中間財・最終財貿易における日本の地位低下を伺わせている。それは以下の諸点で伺い知ることができよう。(イ) まず中国への中間財を輸出している東アジアの主な国・地域について観てみると、1990年代には、日本からの輸出が他の国・地域に比べて2倍以上であったが、2000年以降、ASEAN諸国、韓国、台湾などが日本に急速にキャッチアップしている。(ロ) 次にASEANへ中間財を輸出している国・地域をみると、最大の輸出国であった日本は、1998年にASEAN域内輸出に抜かれ、さらに急拡大する中国に抜かれようとしている。(ハ) さらに最終財の欧米向け輸出をみると、中国はWTO加盟年である2001年に日本を上回り、2008年に

は4,661億ドルと日本の5倍近くの規模に達している^(注46)。(ニ)最後に東アジアの消費センターとしての日本の地位を観てみると、2008年には、日本の最終財輸入額が1,075億ドルである中で、ASEANが1,093億ドルと日本を抜き、さらに中国が1,027億ドルと日本を凌駕しようとしている^(注47)。

③ “逆輸入”の発生

最後に“逆輸入”問題の発生も無視できない。

日本の現地法人の販売先について業種別に観てみると、電気機械や一般機械については、「自国内販売」（進出地域内販売）と「日本国内販売」および「第三国向け輸出」がほぼ均衡しているのに対して、輸送機械については、「自国内販売」が圧倒的に大きな比重を占めている。しかしながらわれわれは、電気機械については「日本向け輸出」すなわち日本から観れば“逆輸入”が最も伸びているということに注目しておかなければならないであろう。こうした海外進出における「ビジネス・モデル」は自動車産業にも波及する可能性が伏在しているからである^(注48)。

元来日本企業が最も得意としてきた電気・電子産業や自動車関連部品の分野におけるこうした後退は、個々の業種を超えたところにその原因が横たわっているものと観られるが^(注49)、ここではそのことが日本の地域産業や企業に対して如何に深刻な問題を提起しているかを指摘しておかなければならないであろう。

(2) 地域企業・産業集積地域への影響

その原因が何であれ、セットメーカーのグローバル競争における行き詰まりは、その傘下にある部材・装置関連産業にとっては、(イ)新興工業企業との果てしなき生産コスト競争、賃金低迷による従業員離れ — に困り結局自らの事業の行き詰まりに繋がるのである。

その結果、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、1983年には約9,000事業所あったのが、2008年には約4,000事業所へと半分以下に減少したとされており、また大阪府の東大阪地域では、1997年の約1万2,000事業

所から2007年には約8,000事業所へと減少したとされている^(注50)。

にもかかわらず日本企業とくに「グローバル企業」は日本脱出の可能性をますます強めている。例えば経済産業省のアンケート調査に拠れば、日本の製造業287社のうち、生産機能の海外移転を検討していると答えた企業数は90社に及び、移転しないと答えた企業数84社を超えている。しかもそのうち38社は研究開発機能すら海外移転を検討しているとのことであった。

こうした日本企業の“日本離れ”の背景には、グローバル企業が日本の“拠点機能”に対する評価を急速に低下させているという産業立地上の問題が横たわっているということも見落とせないであろう。

(3) 「空洞化」問題

グローバル競争の下での日本企業後退の影響は、単に企業・地域レベルに止まっている訳ではない。さらにそこに、日本企業の海外生産へのシフトという問題が加わり、いわゆる「空洞化」問題を惹起しているということも看過されてはならないであろう。

まず日本企業とくに製造業企業の海外生産の影響を概観しておこう。製造業の海外生産の影響を試算した結果としては、第一生命経済研究所が行った試算が挙げられる^(注51)。それによれば、2008年度で35兆6,000億円の国内生産が減少しているとされる。つまり、「輸出誘発係数」から、「輸出代替効果」および「逆輸入効果」の和を差し引くと、つまるところ35兆6,000億円の国内生産を減らす結果となっている、という訳だ。しかもこうした国内生産縮小効果は年々大きくなってきているということも見落とせないのである。

こうした生産縮小効果が如何に深刻かということは、出荷額や雇用に与える影響を観ると、容易に理解できよう。2008年の国内製造業出荷額は334兆円であったので、35.6兆円が海外生産によって減少したということは、国内出荷額の約1割分が喪失したということの意味している^(注52)。さらに雇用機会の喪失がそこに加わる。33.6兆円分の国内出荷額は雇用者数では96万人分に相当する訳だから、製造業就業者数約1,000万人の凡そ1割が本来ならば得ていた筈の雇用機会を

失った、ということになる^(注53)。生産・雇用におけるこうした喪失は、いわゆる「空洞化」と呼ばれる現象に他ならないのである。

しかもこうした「空洞化」は、日本の製造業における海外生産の一層の進展に因り、今後さらに深刻化するものと観ておかなければならないであろう。例えば国際協力銀行調べによれば、製造業企業の海外生産比率は軒並み上昇傾向を辿っているとされる。全業種では2002年度29.3%が2008年度34.5%に上昇しており、中でも自動車(41.4%から51.9%へ)、電機・電子(36.3%から41.0%へ)、繊維(22.3%から38.3%へ)などの上昇が著しいのである^(注54)。従ってこれらの業種を中心にして製造業においては「空洞化」は一層深刻化するものと観ておかなければならないであろう^(注55)。

かくして、日本企業とりわけ製造業大企業を中心とするグローバル化は不可避である。だがそのことによって地域企業及び産業集積地域は云うに及ばず、日本経済自体もますます窮地に追い込まれる可能性がある、ということもまたわれわれは看過してはならないのである。

(4) 選択肢は何か — 日中韓台FTA/EPAの提唱 —

では日本企業とくに地域企業・産業集積地域としての打開策は何処に求め得るのか。結論としては、新興国との市場確保・競争力強化両面での提携・連携以外にないと考えられる。とくにアジアにおける新興国なかんずく北東アジア新興国すなわち韓国・中国・台湾との関係が最も重要であると想定される。

その際、日本企業が有している環境・エネルギー技術開発の面での競争優位性を如何に効果的に発揮し得るのか、という点を考慮すれば、打開策はまずイノベーションなかんづく環境・新エネルギー技術開発を基軸とする日中韓台EPAに求めるべきであろう。

地球環境問題とりわけCO₂排出問題と石油危機を背景とするエネルギー問題の深刻化を背景にして、環境・新エネルギー開発がイノベーションの中心課題としてグローバル世界に登場してきたが、幸いなことに日本の企業はこの問題については少なくとも今までのとこ

る世界の中でも最も優れた業績を残している。

例えば、粗鋼1トンを製造するのに必要なエネルギーに関しては、日本を100とすると、中国123、アメリカ130、ロシア143と日本の省エネルギー率が圧倒的に高いのである^(注56)。

また日本の石炭火力発電所の熱効率は43%と世界でトップであるとされている^(注57)。さらに蓄電池の市場占有率は48%、発光ダイオードは44%と世界1を誇っており、太陽光パネルについても18%と中国に次いだ地位を占めているとされている^(注58)。

このように、少なくとも21世紀初頭における世界的なイノベーションの中心課題である環境・新エネルギー技術開発において、日本の産業界なかんづく日本企業が世界の先頭を切って走っているということは、日本企業がグローバル競争の中で今後も重要な役割を果たす上での選択肢が果たして奈辺にあるかを端的に示してくれていると云えよう^(注59)。

従って、地域企業や産業集積地域もまたこうした環境・新エネルギー技術に全力を挙げるとともに、日本としても、環境・新技術開発を重視しているEPA (Economic Partnership Agreement) の締結をFTAと並んで北東アジア経済圏の重要な課題とすべきであろう^(注60)。

IV. 日本海地域の新展開と新潟県の新拠点性論

以上に述べたような北東アジアにおけるパラダイム転換の下で、日本海沿岸地域もまた新たな展開が求められている。その意味で新潟県もまた従来の拠点性論から、新拠点性論への転換が求められているのである。すなわち、これまでの拠点性論を“バージョンⅠ”とするならば、新拠点性論は“バージョンⅡ”と呼ぶべきである。そうしたバージョン・アップについて最後に述べておこう。

1. クロスオーバー型クラスターネットワークの形成

(1) 日本海地域における広域地方経済圏の形成と連携

まず日本海沿岸地域における「広域地方経済圏」^{(注}

⁶¹⁾の形成・連携を計る必要がある。上述したように、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」—すなわち、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—を意味しているのである^(注62)。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示唆している。それは「日本海時代」到来の予兆でもあるということだ。そうした中では、「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(第1章第2節[3]参照)。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「北九州経済圏」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)「北九州経済圏」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圧倒的な地政学的有利性を誇っている、(ロ)「北九州経済圏」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霑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-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帯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は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ー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「北九州経済圏」と「北陸経済圏」・「新潟地域」だけではなく、「東北経済圏」もまたそれに係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といえよう。

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方の中軸をなす首都圏とも最短距離にあるという立地条件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ある位置でもあるが——を占めているということをまず指摘しておかなければならないであろう。

(2) 関越クラスター構想の意義

① 構想の意義

さらにわれわれは、次の諸点をも確認しておかなければならない。すなわちそれは、(イ)日本企業独自のグローバル戦略すなわち「エコ・カー」戦略を踏襲しつつも、(ロ)「垂直的・階層的相互連関ネットワーク」に支えられた「垂直統合型集積」から「水平的・機能的相互連関ネットワーク」に依拠した「広域連携型集積」へと転換する、(ハ)そして(イ)・(ロ)を背景にしながら北九州方式すなわち輸出基地型統合機械産業集積をさらに日本海地域にまで伸延させる——という観点に立って新しいクラスターを構想することである。その点でとくに重要なのは、「日本海発展軸」である。日本経済の再生は、地域活性化の重点を、これまでの太平洋地域および“東京”を基軸とした発展論つまり「一軸・一極」型発展論から、新たに日本海地域における発展——しかもその発展は脱炭素社会に向けての生産技術体系を再構築しそしてそれを北東アジア、東アジアさらには汎アジアにまで広げていくとい

う意味での発展でもある——をも重視した発展論すなわち「多軸・多極」型発展論へと転換し得るか否かにかかっているからだ。その意味でわれわれは、北九州自動車産業集積に匹敵する競争力を備えた輸出基地型統合機械産業集積を日本海地域に創り出すためには、太平洋沿岸地方から日本海沿岸地方にまで及ぶ広域的な産業集積を創出しなければならないのである。

そしてそのカギを握っているのが、北関東産業集積である。それは、同集積が三つの要因すなわち、(イ)モジュール化、(ロ)環境・新エネルギー技術開発、(ハ)集約性と連携との巧みな組み合わせ、という三つの要因——を通じて「水平的・機能的相互連関ネットワーク」形成の可能性を秘めている「広域連携型集積」に他ならないからである。

その意味でわれわれは、北関東産業集積から国際分業・物流拠点地域である新潟集積にまで及び、さらに東北自動車関連産業をもカバーし得る「広域連携型関越クラスター」構想の重要性を改めてここで強調しておかなければならないであろう^(注63)。

② 新「融合・統合型機械産業」の重要性^(注64)

ところでわれわれは、「関越クラスター」構想を考える上で、産業構造の変化とくに環境・新エネルギー技術主導型新「融合・統合型機械産業」と集積地域との関係を考察しておかなければならないであろう。この点について、まず問題点を整理しておく必要がある。一つは新「融合・統合型機械産業」とは一体何かという概念上の問題である。二つには「エコ・カー」における部品・素材産業の戦略性に関してである。そして最後に、新融合論としての「スマートグリッド」論との関連性についてである。

A. 新「融合・統合型機械産業」とは何か

われわれは、自動車産業を基軸に据えながらも、自動車産業と電気・電子産業および航空機産業との関連性に注目し、これら産業を全体として新「融合・統合型機械産業」という広義の概念すなわち個別産業を超える概念で捉え直してみることにする。それは、これらの産業が、いずれも「統合機械産業」つまりいずれも統合的な組立機械メーカー——すなわち単なる“アセンブラー”ではなく“インテグレーター”——から

なる産業であるという点で共通性があるだけでなく、自動車産業を媒介として三つの産業の間には強い技術連関性—とくに環境・新エネルギー技術開発を基軸とした連関性—があると考えられるからだ。

a. 自動車産業と電気・電子産業との融合・一体化

自動車産業におけるプロダクト・イノベーションのテーマとしては、「安全」、「環境」そして「ITS (Information Technology System)」の三つが中心をなしており、そもそもITは技術革新の中心的な課題の一つとされてきた。中でも「安全」とITとは密接不可分な関係にある。とくに各種のセンサーをはじめとしたエレクトロニクス技術の開発は、ASV（先進安全自動車）の開発にとって不可欠だとされてきた。

ITは「環境」とも関連している。それはLCA (Life Cycle Assessment) を通じて「環境」と深く関わっているからだ。例えば、ハイブリッド車の開発においては、高度な電子制御技術とソフトウェアの開発が不可欠だとされている。

では、ユーザーとしての自動車産業に対する電気・電子産業の市場規模はどの程度なのか。日本自動車部品工業会による出荷動向調査によれば、2000年度における電装品および電子部品・計器類の出荷額は3兆1,901億円に達しており、そのシェアは23.3%を占めている。この他にも、自動車時計、カーラジオ、カーステレオ、冷房装置、暖房装置等の電気電子関連部品が1兆1,890億円（シェアは8.7%）であり、電気・電子業界全体では自動車部品の中の32%を占めている。

このように観てくると、電気・電子産業はある意味では自動車関連産業と呼んでもおかしくはないのである。

だが、地球温暖化問題の深刻化を背景として、自動車産業と電気・電子産業との関係も新たな段階に移行し始めている。それは自動車産業と電気・電子産業の融合・一体化である。その根拠としては二つの点が挙げられる。一つは電気・電子産業の環境・新エネルギー技術開発力である。自動車における次世代環境技術として注目を浴びている燃料電池車さらには電気自動車においてはともにモーターと電池が動力源の中心をな

しているが、そのことは、エンジンを動力源としかつまたそのエンジンを中核にして成り立ってきたこれまでの車とはそもそも設計概念を根本的に異にする「車」が新たに登場してくる可能性があるということだ。しかもこの新たな「車」の動力源となる「モーター」と「電池」の担い手はそもそも電気・電子メーカーであるという点が重要である。その結果、「車」の担い手もまた必ずしも自動車メーカーとは限らず、電気・電子メーカーがそれを担う可能性すらあるのだ。従って後述するように、これを機に自動車産業が再編成に追い込まれる可能性もまた否定し難いのである。もう一つは電気・電子産業のイノベーション力である。例えばITは21世紀においてもイノベーション力に関しては依然として先駆的な役割を担うことが期待されているのであるが、こうした電気・電子産業が有するイノベーション力もまた自動車産業と電気・電子産業との融合関係に大きな影響を与えるであろう。観方を変えれば、自動車産業と電気・電子産業との「融合」とは、新産業・新立地の創出すなわち環境・新エネルギー技術に依拠した新「融合・総合型機械産業」とそれを基盤とする新産業集積の創出に他ならないのである。

b. 自動車産業と航空機産業との関連性

日本の自動車メーカーは、国産航空機開発計画への参入を活発化させている。2006年には、ホンダがビジネスジェット機「ホンダジェット」の受注を開始した。さらに2008年には、トヨタが三菱重工が進める「国産小型ジェット旅客機」の開発計画に参入する方針だとされている。この他、富士重工や川崎重工も研究開発を進めていると伝えられる。

では、自動車産業と航空機産業との関連性はどうか。ホンダが「ホンダジェット」の開発に乗り出したのは、自動車メーカーの航空機産業への参入という性格が強いようだが、トヨタの場合のそれは、それとは違った意図が込められているようだ。三菱重工の「国産小型ジェット旅客機」開発計画は先端技術の粋を集めているとされるが、そうした技術の次世代自動車開発への活用・導入をむしろ狙ったものであるようだ。

自動車産業と電気・電子産業との関連性においては、後者（電気・電子産業）の前者（自動車産業）への市

場依存から出発しながらも、次第に前者（自動車産業）の後者（電気・電子産業）への技術的依存という側面が強まってきたのである。それに対して、自動車産業と航空機産業関係との関係はかなり異なった様相を呈している。すなわち、そもそも前者（自動車産業）の後者（航空機産業）への技術的依存度が極めて強いという点である。

このことは、自動車産業における次世代自動車開発を巡る競争—それは云うまでもなく内外を含めての競争である—が航空機産業における環境・新エネルギー技術開発競争によっても大きく影響されるであろうということを示唆しているのである。

c. 環境・新エネルギー技術開発主導型新「融合・統合型機械産業」論

さらに注目すべきは、上述した自動車産業と電気・電子産業との融合・一体化により強化された技術的関連性を背景にして、自動車産業、電気・電子産業そして航空機産業との関係においてもまた、三者間の提携関係が強まりかつ融合・一体化する可能性があるという点だ。その場合三つの点に注目すべきである。一つは、環境・新エネルギー技術とくに新動力源の開発を通じての技術的関連性である。上述したように、新エネルギー技術の中でもエンジンに代わる新たな動力源を求めた技術開発に関しては、電気・電子産業が一步先行している。それは、自動車産業のみならず航空機産業にも大きな影響を及ぼす可能性を秘めている。二つには、これまた環境技術に関連しているが、素材産業の存在である。とくに温暖化対策の重要性が強まるにつれて、素材産業が軽量化を武器として三者間の提携・融合関係を促進する役割を果たす可能性が伏在している。まず軽量金属が果たす役割の重要性を指摘しておかなければならない。例えば、マグネシウム合金とアルミニウム合金の場合について云えば、自動車産業では日産がマグネシウム合金の戦略的な活用に積極的であるとされている。だが、日産だけではなくトヨタやホンダなども含めて日本の自動車メーカー全体がマグネシウム合金の積極的な利用の機会を窺っているようだ。さらに航空機産業でもホンダがアルミニウム合金を利用しているとされている。繊維素材の新たな

展開もまた注目される。例えば、米ボーイング社の航空機向け炭素繊維素材を開発している東レは、他方で自動車向け炭素繊維素材の開発にも乗り出しているとされる。以上のことは、三者間の提携・融合が素材産業によってもまた促進される可能性があるということを示唆している。最後に、ITとくに制御ソフトの重要性増大も指摘しておかなければならない。先にみたように、安全性・快適性とITとの関連性深化により、電気・電子産業と自動車産業との技術的連携が深まっているが、そこにさらに環境要因とくに自動車の燃費向上に果たす制御ソフトの重要性増大によって、三産業内における連携・融合が加速される可能性が強まっている。そうした動きは、自動車産業と電気・電子産業における制御ソフトの共通化を通じて既に具体化しつつあるが、その背景には、安全性、快適性そして燃費向上という三つの機能を同時に発揮する共通ソフトの開発が大きく進展し始めているということに留意すべきである。

かくして、電気・電子産業、自動車産業さらには航空機産業の三産業は、環境・新エネルギー技術開発に主導されることによって、今や融合・統合の度合いを一段と強めており、その意味で新たに、環境・新エネルギー技術に依拠した新「融合・統合型機械産業」が誕生し始めており、新「融合・統合型機械産業」集積が形成され始めているのである。（尤も、“融合・一体化”は、これら三産業だけで終わるのではなく、「機械産業」[ここでは「機械産業」とは上記三産業を指す]ひいては日本の製造業全体—少なくとも製造業を支えている基盤全体—にも及ぶ可能性がある、ということにも注意を払っておく必要があるだろう。）

B. 部品・素材産業の戦略性—新「融合・統合型機械産業」形成に果たす役割—

そこで、上記の融合・統合過程で発生する部品・素材産業の戦略性も見落としてはならないであろう。上述からも明らかなように、自動車産業を基軸とした三産業の融合・統合すなわち新「融合・統合型機械産業」の形成は、環境・新エネルギー技術の開発・発展と表裏の関係にあるのだが、その際見落としてはならないのは、部品・素材産業が果たす役割である。環境・

新エネルギー技術開発の中軸をなす「LCA」論およびその基礎をなす「CALS (Continuous Acquisition and Life-cycle Support)」概念は、そもそも部品・素材の「技術・生産連鎖」からなる「製品」論でありかつ「製品」概念である。従って新「融合・統合型機械産業」の誕生とは、云いかえれば、三産業に跨る環境・新エネルギー技術開発を支えるための部品・素材の組み替えおよびそれによって可能になる新製品・新産業群の創出を意味しているのである。いわゆる「要素技術革命」である。例えば、「電気自動車」や「燃料電池車」がその典型である。それらは、環境+新エネルギー+非エンジン系動力源という「要素技術」の新たな組み合わせによって生み出された新「製品」に他ならないのである。それら新「製品」は、とりあえず「自動車」という概念で捉えられているにしても、本質的には「自動車」とは異なる新たな概念で捉えられるべき「製品」である。何故ならばそれらは、ガソリン+エンジンという従来の「要素技術」の組み合わせに基づく古い設計思想とは本質的に異なる新設計思想に拠る部品・素材の新「技術・生産連鎖」すなわち新「CALS」概念の下で生み出された「製品」であるからだ。その意味で、新「融合・統合型機械産業」論においては、部品・素材はそもそも戦略的重要性を付与されているのである。

C. 新融合論としての「スマートグリッド」の登場

最後に、次世代自動車とりわけEV(Electric Vehicle)とEM(Electric Machinery)そしてEP(Electric Power)という“三つのE”の融合・統合による次世代電力網すなわち「スマートグリッド」の登場に注目しておかなければならない。「スマートグリッド」は、そもそも新電力システムとして構想されたのであるが^(注65)、その後、需要側のシステムとしても発展してきており、その意味では新しい社会システム—とくに社会インフラに関わるシステム—へと変容を遂げつつある。そうした中で、EVとEMさらにはEPとを融合させて、そこに新たな産業基盤—すなわち環境・新エネルギー産業を基軸とする「スマート・インダストリー」群—を創出しようというのが「3E(EV×EM×EP)戦略」に他ならない。従ってそれは

—とくに潜在成長力を引き上げるという点で—、日本の新しい成長戦略すなわち“スマート・グロース(Smart Growth)”の一環をもなしているのである。しかもそれは、新たな社会システムの一つでもある「スマート・コミュニティー」を基盤とするローカルシステムとして形成されようとしている以上、「3E戦略」は、地域経済活性化—その焦点は主として部品・素材産業からなる中小企業やその集積を基盤とする地方都市の活性化に当てられるべきであるが—にとっても死活的に重要な「地域発展戦略」に他ならないのだ。

2. ネットワーク・ノード (Network Node) としての新潟県の課題

「関越EVクラスターネットワーク」は、以上の特質を備えた環境・新エネルギー技術開発を基軸とした新「融合・統合型機械産業」形成に対応した新産業集積に他ならないのである。こうした中で新潟県の新「拠点性」を考えるとすれば、それは、この「関越EVクラスター・ネットワーク」を日本海地域における「広域的経済圏」ネットワークにクロスオーバーさせるための努力を払うということである。そして同県がそうした役割を果たすためには、「ネットワーク・ノード(Network Node)」（ネットワークの結節点）として以下の課題を担っているのである。

(1) 新プラットフォーム型産業の育成

① 求められる新“プラットフォーム型産業”

上述したように、環境・新エネルギー技術開発の下で、一般機械、輸送機械さらには電気機器などの機械産業もまた“融合・一体化”し、新たに「融合・統合型機械産業」が形成されようとしているが、それに対応する集積地域もまた広域化を不可避としている。それは二つの理由からである。理由の一つは、「融合・統合型機械産業」はプラットフォーム型産業^(注66)でもある以上、新たに広域的な集積地域の形成を伴うからだ。すなわち、三業種の融合・統合に拠る新「融合・統合型機械産業」の形成は、単に産業構造上の再編成を意味するだけでなく、産業立地上の再編成すなわち「広域的集積地域」形成にも繋がるのである。上述

したように、融合・一体化の下でのイノベーションが広義のイノベーションを意味する場合には、多様性を支えるために何らかの地域的共通基盤を必要としているが、それは地域における新たなクラスターの形成によって充たされる必要があるからだ。つまり、新「融合・統合型機械産業」形成は新「広域型機械産業集積」形成と表裏の関係にあるということが重要なのである。いまひとつの理由は技術特性に関わっている。例えば金型産業が環境・新エネルギー技術開発に参入する場合、同産業は、幅広い領域に亘る「要素技術」を背景にして、高度かつ戦略的な統合性を発揮し得る産業であるということが重要である。その意味では、金型産業は次世代自動車開発とりわけEV開発の基盤的プラットフォームの役割を担うべきであろう。この場合、プラットフォーム機能の一つとして設計機能が挙げられる。何故ならば金型産業の設計機能は、次世代自動車の設計を通じてプラットフォーム機能を発揮する上で重要な役割を果たすことが期待されるからである。要するに、金型企業が保持する設計・開発機能は、プラットフォームにおいて、“ハブ機能”の役割を果たすことが可能であるということだ。金型産業が持つ戦略性—すなわち生産技術であると同時に設計技術の一翼をも担っているという意味での戦略性—とは、正にこの点にあると云えよう。

②「北東アジアEV (Electric Vehicle) クラスターネットワーク」構想

現在、環境・新エネルギー技術開発の中心をなしているのは次世代自動車産業である。従って、新プラットフォーム型産業の育成において、次世代自動車産業は不可欠である^(注67)。

A. 激化する北東アジアEV開発競争

ところで次世代自動車開発競争の中でも最も熾烈を極めているのはEV開発競争である。とくに北東アジアにおける競争がそうである。それは何故か。この点に関する企業経営論的な解明が求められている。

a. 中国

まず中国においてはどうか。

まず供給サイドについて。既にみたように、BYDは本格的なEVを開発しつつあるとされている。中国

の電池メーカーBYD（比亞迪）は、2005年以降、EVへシフトするために必要な車体技術確立し、本格的なEVである「e6」を市場に投入できる体制を整えつつあるとされる^(注68)。さらに同社は、2010年2月にダイムラー社と提携し、BDYが電池、ダイムラーが車体技術を提供することによって、世界的なEV市場の再編成に乗り出したとされている^(注69)。

さらに太陽電池メーカーの飛躍的発展はBYDの事例に止まらない。2006年における世界太陽電池メーカーの生産量ランキングにおいては、10傑にノミネートされた中国企業は1社に過ぎなかった。それは「サンテックパワー」（世界第4位）であった。だが2009になると、10傑入りした中国企業は4社を数えるに至った。4社とは、「サンテックパワー」（同第2位）、「インリーソーラー」（同第5位）、「JAソーラー」（同第6位）そして「トリナソーラー」（同第9位）の4傑である。因みに同年に10傑の地位を保ち得ている日本企業は、「シャープ」（同第3位）、「京セラ」（同第7位）の2社のみである。このことから判るように中国は、僅か3年で日本を抜き去るのみならず、世界最大の太陽電池大国と化したのである。

次に需要サイドについて。APECの「クリーン・エネルギー相」会議では、上海や天津を含む中国の主要10都市で、2011年から3年間で公共交通機関に1,000台のEVを導入する計画が論議されているとされる^(注70)。中国政府もまた、「新エネルギー産業振興計画案」のなかで、一部都市で補助金を支給してEVなどの販売を促進し、2011～12年に50万台の次世代車の販売を見込んであり、そして2020年には全国の新車販売台数の約半分を次世代車にしたい、としていると伝えられる^(注71)。さらに「国家重点省エネルギー技術目録」では、2015年にもEVの生産台数を同国の自動車生産全体の10%に増やす計画を掲げ、1台当たり6万元（約77万円）を上限とする補助金制度の新設を打ち出しているとされる^(注72)。このように中国がHVを飛び越してEV普及推進に踏み切った背景には二つの要因—この場合も需給両面での要因であるが—が横たわっているようだ。一つには、需要サイドであるが、同国が世界一のエネルギー消費国となりとくに石油不足が今後深刻

化するであろうという事情がある^(注73)。二つには、供給サイドであるが、中国が近い将来に予想される“日中米EV戦争”における主導権争いに備えているという国家戦略論的背景も無視できないようだ^(注74)。

b. 韓国

さらに韓国の場合も、HV・EV向けリチウムイオン電池の官民挙げての開発が急ピッチで進められている。韓国政府によれば、韓国のリチウムイオン電池市場は2010年の28億ドルから2020年には302億ドルへと急上昇するとされており^(注75)、その供給体制を強めるために、前述したように政府はリチウムイオンメーカーの育成を急いでいる。その結果、韓国の太陽電池メーカーの生産能力も大きく伸びているのである。

さらに電池メーカーもHV・EVからの世界的な受注獲得に乗り出している。例えば、LG化学は現代自動車からの受注（HV）を皮切りに、GM、イートン、長安汽車集団からの受注を既に獲得したとされている^(注76)。

このように北東アジアにおいても、韓国・中国を中心にしかつEVを基軸として次世代自動車産業の発展が急テンポで進展しているのである。そしてその中で早くも、日本の次世代自動車産業とくにEV企業の競争力が中国・韓国のそれに脅かされ始めているということに注目しておかなければならないであろう。

この点と関連して、(イ)日本企業に固有な「フルセット・垂直統合型企業経営」という企業経営上の特質が存在しており、(ロ)そうした特質こそが水平分業の下で常に選択と集中が求められるグローバル経営への日本企業の対応を妨げている — という厳しい指摘^(注77)も見逃すべきではないであろう。

B. EV開発の戦略的意味

a. EVを基軸とした自動車産業の再編成

ところで、上記の環境・新エネルギー技術開発主導の新「融合・統合型機械産業」形成とりわけEV開発競争は、(イ)自動車産業の激しい再編成を招来し、(ロ)「ビジネス・プロセス」の変化を通じて「バリュー・チェーン」の変容を招き、(ハ)「バリュー・チェーン」の変容はさらに、「事業連鎖」の変貌と「取引構造」

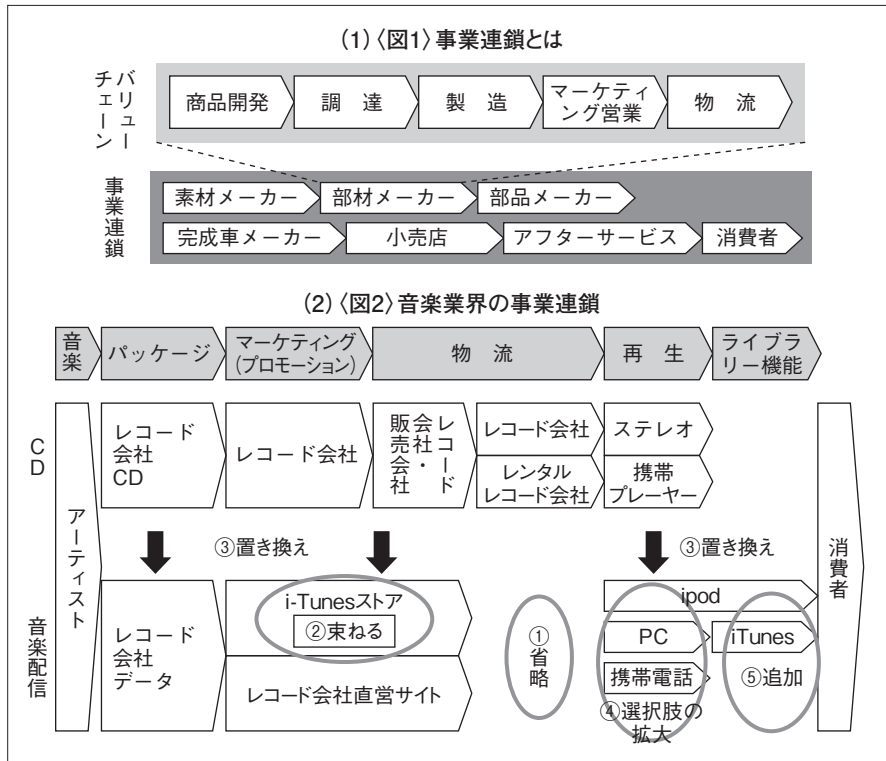
の変化を惹起し、(ニ)ビジネスモデルの転換を不可避免的に伴っている — ということをわれわれは看過してはならないであろう。

EV開発は産業構造の劇的な変化を生みだし、その意味で自動車産業の再編成を不可避としているようだ。例えば、部品・素材産業の役割がイノベーションによって大きく左右される。前述したイノベーションのパラダイム転換を背景とするHV（Hybrid Vehicle）、EV（Electric Vehicle）の台頭は、部品・素材産業の構造変化に必然的に繋がることになる。まずHVの場合には、「浮かぶ部品・素材」として、電池（ニッケル水素電池）、モーター、ECU（電子制御ユニット）、ハイブリッドトランスミッション、スタータージェネレーター、電動コンプレッサー、インバーター、コンバーターなどが新たな部品・素材として浮上してくる可能性が強いとされている^(注78)。他方EVについては、電動コンプレッサー、インバーター、コンバーターそしてリチウムイオン電池などがそれである^(注79)。だがEVに関しては、コトは深刻である。EVの場合には、エンジン本体が消滅する訳だから、それに関連して「沈む部品・素材」としてエンジン（ミリンダーブロック・ヘッド他）、ラジエーター／キャニスター、エキゾーストマニホールド、燃料タンク／ポンプ、タイミングチェーン・ベルト、マフラー／ターボチャージャーそしてニッケル水素電池などが構造転換を迫られることになる^(注80)。いわゆる“グリーン・デバイド [Green Divide]”の発生である。

云うまでもなく、こうした「浮かぶ部品・素材」と「沈む部品・素材」の発生は、産業構造・企業構造・地域構造の大きな再編成 — それは云うまでもなく環境・新エネルギー技術開発主導新「融合・統合型機械産業」形成が惹起する再編成に他ならない — に繋がるであろうことは想像に難くはないのである。

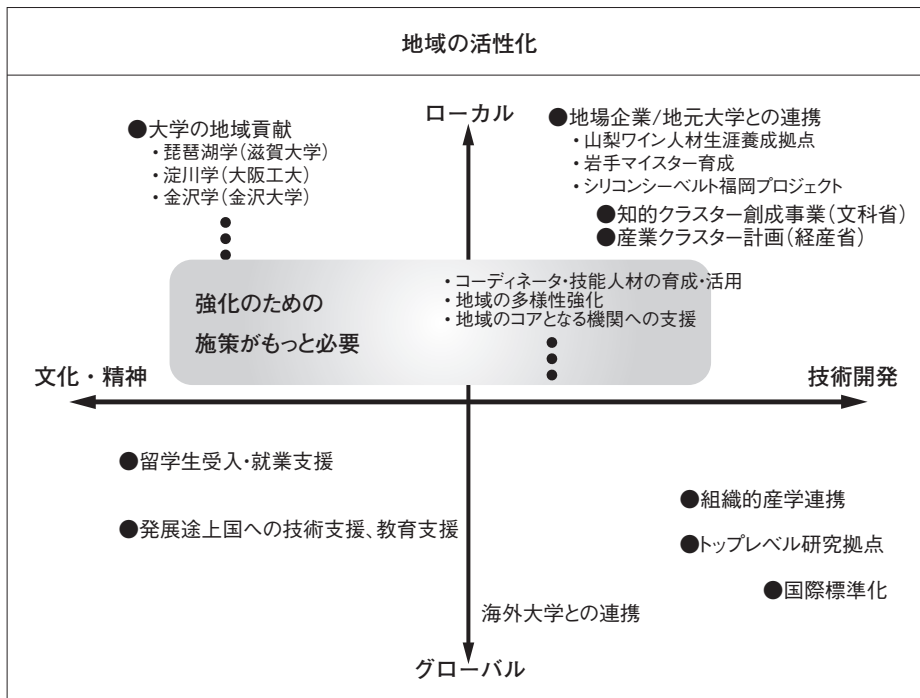
b. 変容を迫られる「バリュー・チェーン」

だが、ここで問題にしなければならないのは、こうしたマクロ・メソレベルと表裏の関係で生じているミクロレベルすなわち企業経営レベルでの地殻変動に関してである。すなわちそれは、自動車産業関連企業における「ビジネス・プロセス」すなわち「バリュー・



出所：内田和成「不況長期化の中での企業経営―業界の地殻変動、見逃すな」（日本経済新聞2009年12月10日）より。

図表IV-1



出所：野間口 有「産学官連携の多様化と深化に向けて」（第7回産学官連携推進会議〈2008年6月14日〉）より。

図IV-2

チェーン（価値連鎖）」の変容に他ならない。

内田和成教授の所説に拠れば、「ビジネス・プロセス」とは本来、企業内の諸活動に依拠したものであった。従って「バリュー・チェーン」もそうした企業内価値連鎖に則したものであった（図表IV-1-[1]<図1>上段参照）。だが、上述したような激しい再編成を背景にして、自動車業界のビジネス・プロセス自体が企業の枠を超えるとともに、「バリュー・チェーン」もまた企業内外に亘る重層的な性格を帯びることになったのである^(注81)。

つまり、「バリュー・チェーン」は重層性を背景にした変容を遂げるに至ったのである（内田教授はその典型として、音楽界の例を提示しておられる（図表IV-1-[2]<図2>参照）。

従って、自動車産業関連企業における「価値連鎖」の変化とは、「バリュー・チェーン」の変容と捉えられるべきだということだ。

c. 新ビジネスモデルの必要性

かくして、重層的な性格を帯びた「バリュー・チェーン」の変容は、(イ)「事業連鎖」の変貌、(ロ)「取引構造」の変化—という二つのビジネス環境の変化を不可避的に伴ことになる。

(イ)「事業連鎖」の変貌

まず「事業連鎖」の変貌とは、内田教授の見解に拠れば、①事業の省略、②事業の一本化、③事業の置き換え、④事業の選択肢拡大、⑤事業の追加—の五つからなるとされている^(注82)。この点を自動車関連企業に当てはめてみると、下記の通りである^(注83)。

- ①省略：EV・燃料電池車の普及によるエンジン自体の不要化→エンジン関連部品の不要化→ガソリンスタンドの不要化
- ②一体化：クラッチ、トランスミッション→電機部品への一体化
- ③置き換え：ガソリンエンジン→モーターへの置き換え
ガソリン→電池への置き換え
- ④選択肢拡大：(従来) ガソリンエンジン車
(新規) デイゼルエンジン車・HV・EV・燃料電池車
- ⑤追加：(従来) 自動車の所有需要

(将来) 自動車の利用需要→「カー・シェアリング」→自動車販売店の機能活用等

上記の中で、①・②は、市場縮小の可能性が大きく、企業経営はコスト削減やリストラによって事業の継続性を計ろうとしても、「負の連鎖」に陥る可能性が大きいのである。この場合は、産業再編成論的に捉えれば、上記の「沈む部品・素材」部門に属する企業群に対応している。これに対して、③・④・⑤は逆に多くのビジネス・チャンスに恵まれた企業群であり、産業再編成においても、同じく上記の「浮かぶ部品・素材」部門の企業群に対応している。

但し、③・④・⑤において、ビジネス・チャンスを抱える場合にも、(イ)消費者の側から「事業連鎖」を遡ること、(ロ)自社の「価値連鎖」における変化と自社を取り巻く「事業連鎖」における変化との関連性を重視し、両者の融合を計ることが不可欠であるとされている^(注84)。

要するに、「バリュー・チェーン」の変容とは、二つの変化すなわち「価値連鎖」と「事業連鎖」における変化とから成ること、そして変容への対応とは、二つの変化の融合を前提としている、ということである。

かくして、次世代自動車開発とくにEV開発においては、「バリュー・チェーン」の変容の中に新たなビジネス・チャンスを抱えていく以外に企業が生き延びる方途がないという状況に追いやられるのであるが、そのことは否応なく新たな「ビジネス・モデル」へ移行することを余儀なくされるということの意味しているのである。

(ロ)「取引構造」の変化

次に「取引構造」の変化とは何か。それは企業の取引関係における劇的な変化のことを指している。つまり旧来の自動車産業における取引関係はいわゆるピラミッド型でありその意味では垂直的取引関係であった。ところが、次世代自動車産業時代とりわけEV時代へ移行するにつれて、取引関係もまた垂直的な関係から水平的な関係へと変化し始めた結果、市場への参入が中小企業を含めて容易になり、企業間競争もまた

いわゆる“スモールハンドレッド”的様相を著しく強めてきたのである^(注85)。

従って、上述した新ビジネスモデルもまた、単に「バリューチェーン」の変容だけではなく、こうした企業間取引構造における変化をも反映したものへとさらに発展していくことが求められているのである。

要するに、自動車関連企業の殆どが新しいビジネス・モデルへの移行を求められているという訳だ。

かくしてEV開発は、自動車関連産業は無論のこと融合・統合型機械産業形成を通じて製造業全体に亘って、今や経営戦略的に対応せざるを得ない課題となり始めているのである。“EV革命”が第三次産業革命に擬せられる所以である。

(2) 「物的拠点性」論から「知的拠点性」論への転換

ところで新潟県が上記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」の拠点であるだけではなく、「知的ネットワーク・システム」の拠点でもなければならない。従ってそのための整備が不可欠である。

その場合、上述した「ネットワーク・システム」における融合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」さらには「金融・為替・通貨ネットワーク」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・プラナー」の確保・育成が不可欠となるが、こうした高度かつ知的な人材を確保・育成するためには、「物流拠点」は「知的拠点」でもなければならないであろう^(注86)。そこで、「ネットワーク・システム・プラナー」の育成論は別の機会に譲るとして、ここでは、こうした「知的拠点性」を高めるためのインフラ整備の重要性について指摘しておく。

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^(注87)、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確保・育成、(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・教育拠点づくり—などソフト面での整備・充実を通じて、北東アジアにおける「知的拠点都市」^(注88)へと脱皮していくことであろう。

(3) 「北東アジア産学官協力ネットワーク」づくり

さて最後に、上記の“北東アジアEVクラスターネットワーク”構想を推進しかつ実現していくための体制づくりが求められている。それは、北東アジアにおいて産学官協力のネットワークを形成することである。このことは、既に述べたように、環境・新エネルギー技術開発主導の新「融合・統合型機械産業」は、新技術や新知識の集積基盤の上で始めて形成され得る産業である以上、従来の技術や知識に基づく単なる“ものづくり”論の延長線上においてではなく、“新ものづくり”論すなわち「新製造業」論^(注89)に立脚すべきであり、“次世代自動車産業”もそうした産業の一つに他ならない、ということ想起すれば容易に理解され得よう。すなわちここでは、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。

ところで、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、これらは相互に関連しあったテーマとして捉えられかつ取り組まれるべきであろう。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“産学官協力ネットワーク”が求められているという訳だ。

要するに、「北東アジア産学官ネットワーク」とは「北東アジア・汎アジア経済圏」形成に向けての“知的コーディネーター”に他ならないのである。

3. 「北東アジア経済圏」の国家戦略的意味と新潟県

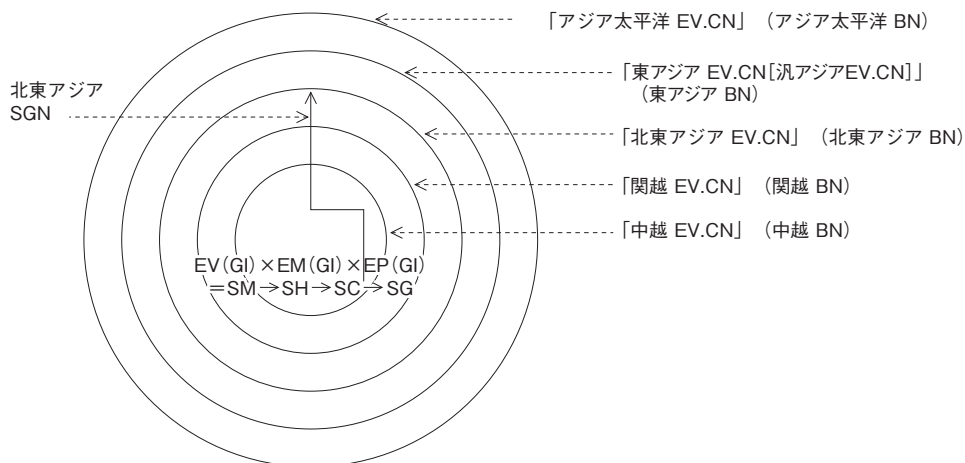
最後に、上記の新潟県における新拠点性論は、「北東アジア経済圏」の国家戦略的意味とも深く関わっているということを指摘しておこう。「北東アジア経済圏」は、一方では重層性を通じて新潟県の活性化に寄与しているとともに、他方では同心円性を通じてアジアの発展を牽引しているからだ。すなわち「北東アジア経済圏」は、一方では、つまり内延的には「広域地方経済圏」さらには「経済社会圏」という重層性を通じてアジアにおける経済発展力を新潟県の経済社会発展に伝播させるという役割を演じながら、他方では、つまり外延的には地政学的同心円性を通じて自らの発展力を「東アジア経済圏」さらには「アジア太平洋経済圏」の発展に結びつけていく、という役割をも担っているのである。そして「北東アジア経済圏」のこう

した二つの役割を可能にしているのが、第三次産業革命ともみなし得るEVイノベーションを基軸とした環境・新エネルギー技術開発とそれを内包した「ビジネス・ネットワーク」(注90)すなわち「関越EVクラスターネットワーク」である。そしてさらにその中軸を担おうとしているのが「中越EVクラスターネットワーク」である以上、新潟県の新拠点性もまた戦略的な重要性を帯びているのである。

その意味で、「北東アジア経済圏」は日本にとっては“国家戦略”的な意義(注91)を有しており、新潟県の拠点性もまたそうした文脈のもとで捉えられなければならないと云えよう。

以上の関係を図示すると以下の通りである(図表IV-3参照)。

図表IV-3 「北東アジア経済圏」も国家戦略性
— 内延的重層性と外延的同心円性 —



- CN ; Cluster Network
- BN ; Business Network
 - 流通ネットワーク
 - 物流ネットワーク
 - 金融ネットワーク
 - ITネットワーク
 - エネルギー・資源ネットワーク
 - FDA/EDPネットワーク etc

- EV ; Electric Vehicle
- EM ; Electric Machinery
- EP ; Electric Power
- GI ; Green Innovation
- SM ; Smart Meter
- SH ; Smart House
- SC ; Smart Community
- SG ; Smart Grid
- SGN ; Smart Grid Netaork
- EV(GI)×EM(GI)×EP(GI) (「スマート・インダストリー」)→「3E(EV×EM×EP)戦略」→「新しい成長戦略」

携研究 — 北太平洋経済圏と北太平洋物流ネットワーク構想を中心に — (序章) [新潟経営大学・地域活性化研究所<2007年6月>] p.3~10参照。

- (注 1) 去る2010年11月13~14日に開催された「横浜APEC」を機にアジア太平洋レベルでのFTA/EPA構想が俄にクローズアップされてきたが、それとともにこの問題と“北東アジア経済圏”との関係をどのように考えるべきなのかという論点もまた新たに登場してきた。だが序章でも指摘するように、APECが“アジア太平洋経済圏”という側面を有している限り、“北東アジア経済圏”はその一翼を担っている以上、地政学上のコンセプトとしては一つまり“同心円”的アプローチとしては一、両者は矛盾しないということになる。だが国際関係論の立場から言えば、現実の経済的・政治的諸条件が成熟して始めて、“統合APEC”が成り立ち得るのであって、そこには単に同心円性だけではなく重層性もまた存在しているということを見落としてはならないであろう。こうした同心円性と重層性との関係という北東アジア特有の構造論を無視して“北東アジア経済圏”を“統合APEC”に解消してしまう訳にはいかないのである。しかも“統合APEC”は同じ問題をASEANとの関係においても抱えている。従って、個別のケースはともかくとして、こうした構造論的アプローチを無視して、“北東アジア経済圏”をAPEC統合論に安易に“融合”させてしまうことには慎重であるべきであろう。(なおこれに関連して、青木昌彦教授は東アジア経済圏における新雁行形態の飛行論—すなわち“飛行型バージョンNo.2”論を提唱し、そのリーダーとしての日本の新しい役割について興味ある見解を述べておられる [青木昌彦「2011日本の針路—世代間の合意と『開国』を—」<日本経済新聞2011年1月5日>参照]。)
- (注 2) 日本政府も、環境・新エネルギー技術開発をイノベーションの中心に据えている。伝えられるところによれば、経済産業省が策定を急いでいる「産業構造ビジョン」の中でも、「環境・エネルギー(次世代自動車など)」は、生産額で23.7兆円(2007年から2020年までの増加)、雇用者数で36.2万人(同)の増加が見込まれており、ロボットなどの先端産業に次ぐリーディングセクターに位置づけられている(朝日新聞2010年5月31日参照)。(因みに上記ビジョンでは、「環境・エネルギー分野」以外に、[イ]「インフラ輸出分野」は生産額で12.3兆円、雇用者数で18.7万人の増加、[ロ]「医療・介護・健康・子育て分野」は同じく12.9兆円、113.4万人の増加、[ハ]「先端産業分野」は同じく27.4兆円、63.2万人の増加、[ニ]「文化産業分野」も同じく6.9兆円、26.4万人の増加が見込まれている。その結果、「環境・エネルギー分野」を含むこれら5分野で、2007年から2020年までの間に、生産額合計で83.2兆円<間接効果を含めると149兆円となり、この間の日本全体の総生産創出予定額の310兆円の半分を占めることになる>、雇用者合計で257.9万人の創出効化が見込めるとされている [同上および日本経済新聞2010年6月2日参照]。)
- (注 3) 蛭名保彦『「重層的経済圏」下の東・北東アジア地域連

(注 4) 同上参照。

(注 5) 「カイト・フライティング・モデル」とは凧揚げの際の重心の役割のことを指している。ここでは、“アジア太平洋”という“凧”を揚げる際に、北東アジアがその役割を担っているということである。詳しくは蛭名保彦「日本経済の成長戦略—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 [2010年3月]) p.26参照。

(注 6) 朝鮮半島における“有事”は、直接の当事者である南北朝鮮両国の安全保障を脅かすのみならず、その周辺国・地域である北東アジア全域の安全にも関わっている。のみならずそれは、北太平洋地域なかんづく米国をも巻き込む可能性すら排除できないのである。その意味で朝鮮半島の“安定”は、北東アジア・北太平洋地域の経済発展にとっても不可欠な条件でもあると云えよう。

(注 7) 但しこの場合の新国家戦略論は、新技術戦略論及びそれを支える新企業経営戦略論によって補われなければならないであろう。「新国家戦略」論の下では(なお日本の新国家戦略論については、[注91]を参照されたい)、日本経済の中長期的課題である潜在成長力引き上げにおいては、結局のところコブダグラス関数における「全要素生産性」の引き上げを可能にする「新技術戦略」と「北東アジア経済圏」における内延的・外延的市場拡大・深化戦略とを如何にマッチさせるのかという点こそがカギを握っているからだ。では新技術戦略とは何か。それは、第三次産業革命的様相をますます色濃く帯びつつあるEV開発を中心とした環境・新エネルギー技術開発に他ならない。新企業経営戦略とは何か。新興国市場獲得というグローバル経営論的課題と雇用確保という国民経済論的課題というある意味では相矛盾した二つの課題を両立させるためには、(イ)「フルセット・垂直統合型企業経営」というこれまでの経営論から「選択集中・水平分業型企業経営」という新たな企業経営論へスムーズに移行しなければならない、(ロ)そうした移行—とくに部品・素材メーカーの移行—を可能にするためには、新たにグローバルなレベルでの市場・雇用調整機能を持ったビジネス・ネットワーク型クラスターの形成を促さなければならない(本稿「第四章 日本海地域の新展開と新潟県の新拠点性論」参照)、ということだ。かくして上記の三つの戦略は相互にしかも深く関連し合っている、ということになる。

(注 8) 「経済社会圏」については、蛭名保彦『「重層的経済圏」下の東・北東アジア地域連携研究—北太平洋経済圏と北太平洋物流ネットワーク構想を中心に—』(序章・第I章・第II章) [新潟経営大学・地域活性化研究所<2007年6月>] p.3~30を参照のこと。

(注 9) 「広域地方経済圏」に関しては、蛭名保彦『「広域連携型関越クラスター」構想—「地域再生ニューデール」

- への一試論として一」(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[2009年3月])p.5参照。
- (注10) 蛭名保彦『「重層的経済圏」下の東・北東アジア地域連携研究—北太平洋経済圏と北太平洋物流ネットワーク構想を中心に—』(序章)[新潟経営大学・地域活性化研究所<2007年6月>] p.3~10参照。
- (注11) 詳しくは蛭名保彦「日本経済の成長戦略—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[2010年3月]) p.26参照。
- (注12) 同上 p.1~7参照。なお、「アジア版ニューデール」をさらに日本の経済社会改革論と関連づけるならば、“ニューデール”は単に地政学的条件のみならず、日本の経済社会のあり方とも関わってくる。かくして北東アジア改革論が日本にとって不可避な課題として登場してくることになるのだ。この点についての詳論は、拙稿「東アジア経済社会発展の課題—市場経済と市民社会の相克—」(初岡昌一郎・蛭名保彦編著『アジアの経済と社会—ソーシャル・アジアを求めて—』[明石書店、1998年6月刊]) p.9~23を参照のこと。
- (注13) 「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合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発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、地域経済再生という観点からは、こうした跋行的な“発展戦略”は、国内的にも最早受容され得なくなりつつあるということであろう。
- (注14) 蛭名保彦『アジアにおける内外連動型市場と広域地方経済圏—「関越クラスター」構想と新潟県の課題—』(第V章第3節)[新潟経営大学・地域活性化研究所<2010年1月>] p.124~125参照。
- (注15) 本稿(第II章第1・2節)は、蛭名保彦『日中韓「自由貿易協定」構想—北東アジア共生経済圏をめざして—』(第III部第1章)[明石書店、2004年5月刊] p.194~203に加筆したものである。
- (注16) なお、輸出の大部分が中国に再輸出されている日本の対香港貿易を除くと、日本の対中貿易収支は概ね赤字基調を続けてきた。例えば2008年には、日本の対中貿易収支は表面上は79億ドルの黒字を計上しているが、対香港貿易を除くと181億ドルの赤字に転落することになるとされている(環日本海経済交流センター「2008年日中貿易動向[URL]」より)。
- (注17) ASEAN 4とはタイ、マレーシア、インドネシア、フィリピンの4カ国からなる。
- (注18) ケース研究の詳細については、経済企画庁(現産業経済省)調査局「日中韓三国間の経済関係強化に向けた課題—貿易投資の現状評価と自由化の効果—」[政策効果分析レポート No.5] (2000年12月)[URL] p.5/6を参照のこと。
- (注19) 韓国の場合、直接投資ストック比率が低いにもかかわらず産業内貿易指数が高いのは、韓国の地場企業が日本からの部品輸入に依存し完成品を輸出するという貿易構造を早くから確立していたことと関連があるようだ。(経済企画庁[現産業経済省]調査局「日中韓三国間の経済関係強化に向けた課題—貿易投資の現状評価と自由化の効果—」[政策効果分析レポート No.5] [2000年12月] <URL> p.5/5を参照のこと。
- (注20) 総合研究開発機構(NIRA)「日中韓共同研究の概要」[URL] p.8/11~9/11より。
- (注21) 本稿(第II章第3節[1])は拙稿「日本海クロスオーバー型ランドブリッジ構想」(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14号) p.26~75に加筆したものである。
- (注22) 日本経済新聞2009年5月23日参照。なお消息筋の話によると、ロシアは北朝鮮、韓国とシベリア鉄道を結ぶ計画に既に8,000万ドル(約65億円)を投じているとのことである(朝日新聞2010年11月28日より)。
- (注23) Livedoor ニュース(2007年10月11日)より。なお中国筋に拠れば、新疆ウイグル自治区から中央アジア・イランを経てトルコに至る“新ランドブリッジ”構想が浮上してきているとのことである(サンケイ新聞2010年11月19日より)。しかもこの構想は鉄道を中心に据えながらも、石油や天然ガスのパイプラインが併設される可能性があるとのことでもある(同上より)。従ってもしこの構想が実現すれば、中国・中央アジアを介して朝鮮半島と中東とを結びつけることとなり、ユーラシア大陸の安全保障関係を大きく変容させることにも繋がるであろう。
- (注24) 「ボーダレス成長」論については、蛭名保彦「日本経済の成長戦略—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[2010年3月]) p.1~28を参照のこと。
- (注25) 中国の新地域発展戦略については、蛭名保彦「日本経済の成長戦略—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[2010年3月]) p.11~18を参照のこと。
- (注26) 本稿(第III章第1・2節)は、蛭名保彦『日中韓「自由貿易協定」構想—北東アジア共生経済圏をめざして—』(2004年5月30日、明石書店刊) p.193~225に加筆

したものである。

(注27) 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28) 日本経済新聞2003年12月23日より。

(注29) 同上。

(注30) 投資協定とは、自国に進出した相手国企業を自国企業と同等に扱う内国民待遇などを保証する協定のことである。

(注31) ジェトロアジア研究所『21世紀の日韓経済関係はいかにあるべきか』(21世紀日韓経済関係研究会報告書)[URL] p1/3より。

(注32) 同上 p1/3~2/3より。

(注33) 日本経済新聞2003年10月3日より。なお韓国の対日貿易赤字の規模はそもそも大幅な額に達している。それは前述したように(第II章第1節参照)、2008年現在で297億ドルにも及んでいるのだ。

(注34) 同上より。

(注35) 同上より。

(注36) 例えば、総合研究開発機構(NIRA)において日中韓共同研究として行われた「中国、日本、韓国の貿易関係の強化に関する報告書及び政策提言」(2002年10月)などもそうした論議の一つである。また、胡鞍鋼・中国科学院国情研究センター主任も日中韓に香港を加えた多角的北東アジアFTA構想を提案されている(胡鞍鋼「日韓中・香港でFTAを」[日本経済新聞2001年2月15日]参照)。さらに注目されるのは、日中韓3カ国間で、外国企業の知的財産権の保護や投資の自由化などのルールを定めた「投資協定」を締結する交渉が本格化してきたことである。(日本経済新聞2011年2月6日より)。

(注37) これらの品目に対しては現在5~15%の関税がかけられており、かつそのカバレッジは2009年の中国の台湾からの輸入額の16.1%に相当するとされている(日本経済新聞2010年7月9日および朝日新聞2010年6月30日より)。

(注38) これらの品目のカバレッジは2009年の台湾の中国からの輸入額の10%超に相当するとされる(日本経済新聞2010年6月30日より)。このことから明らかなように、引き下げ品目で観る限りECFAは台湾側にとって圧倒的に有利な協定となっている。しかも引き下げ時期についても、中国は一方的かつ全面的な引き下げに踏み

切る用意があるとしているのに対して、台湾側は段階的に引き下げるとしている。こうした中国側の台湾に対する大幅な譲歩の背景には、中国の台湾に対する各種の配慮—政治・外交的な配慮を含めて—が存在していると報じられている(日本経済新聞2010年7月13日参照)。ただし台湾側は、中国側よりも一歩先駆けて2013年1月1日より関税率をゼロにするとされている(朝日新聞2010年6月30日より)。

(注39) 中国が台湾にたいして呈示した引き下げ項目539品目のうち17%は中国市場で台湾企業と日韓企業が競合しているとされる(日本経済新聞2010年3月30日参照)。しかも競合品目の多くは車部品や工作機械など高度な機械部品からなるとされている(同上参照)。(なお、これらの車製品・機械部品の関税引き下げで台湾企業が受ける恩恵の一つとして6万人の雇用創出効果が挙げられている[日本経済新聞2010年7月9日より])。

(注40) FTA締結とくに東アジア地域におけるFTA締結が与える影響の重要性については、畠山 襄「東アジアにFTAの波—中・台の協定で急加速—」(日本経済新聞2010年8月26日)が詳しい。なお、日中韓三国FTAが実現した場合の経済効果としては、日本の場合にはGDPを0.3ポイント引き上げ、中国の場合は同じく0.4ポイント引き上げ、最後に韓国については同じく2.8ポイント引き上げる、と試算されている(日本経済新聞2010年3月30日参照)。

(注41) 韓国企業の場合には、その典型として、電機・電子分野でのサムソン電子社などの台頭を挙げなければならないであろう。同社の躍進ぶりは以下の通りである。(イ)DRAM売上高シェア(2009年1~3月、対世界シェア[以下同じ])については、日本のトップメーカーであるエルピータメモリの14.8%に対して、34.1%と2倍以上である(中村 実「日本の国際競争力回復に向けて」[<財>野村総合研究所『知的資産創造』<2010年3月号>] p.22[URL]より)。(ロ)NAND型フラッシュメモリーの売り上げ高シェア(2008年)については、日本のトップメーカーである東芝の29.4%に対して、42.1%とこれまた大きく上回っている(同上より)。(ハ)薄型テレビの生産台数シェア(2008年)については、日本のトップメーカーのソニーの12.3%に対して、20.3%とこれまた大幅に上回っている(同上 p.24より)。(ニ)テレビ用液晶パネルの出荷額シェア(2008年)においても、日本のトップメーカーであるシャープの13.9%に対して、28.6%と圧倒している(同上より)。(ホ)携帯電話機の販売台数シェア(2008年)においても、日本のトップメーカーであるシャープの0.6%に対して、8.5%と圧倒的な優位性を誇っている(同上 p.25より)。(なおサムソン電子が2009年に計上した連結営業利益額は、日本の電機メーカー大手8社の2009年度利益額を合計した額すら上回っているとされる(日本経済新聞2010年6月20日より)。

電機・電子分野におけるこの他の企業としては、薄型テレビではLG電子(生産台数シェア11.0% [2008年])が日本のパナソニック(同8.0% [同])、シャープ(同

8.0% [同]、東芝 (同5.7% [同]) などを押さえている (同上 p.24より)。またLGディスプレイ (出荷額シェア19.4% [2008年]) は、日本のシャープ (同13.9% [同]) を圧倒しているのである (同上より)。

次いで造船関係では、現代重工業 (売上高10,429億円 [2006年])、サムソン重工業 (同7,102億円 [同])、大宇造船海洋 (同6,693億円 [同])、現代尾浦造船 (同2,907億円 [同]) などの韓国勢が、日本のユニバーサル造船・IHI (同2,796億円 [同])、今治造船 (同2,748億円 [同])、三井造船 (同2,542億円 [同])、三菱重工業 (同2,471億円 [同]) などを圧倒している (同上 p.11より)。

最後に、鉄鋼メーカーのポスコの存在も無視できないであろう。同社の粗鋼生産量 (2008年) は3,500万トンに達しており、日本のJFEスチールのそれ (3,400万トン) を既に凌駕しているのである (同上 p.8より)。

(注42) 中国においても、鉄鋼、IT、家電関係での新興企業台頭が顕著である。まず鉄鋼について。同国鉄鋼メーカーのトップである宝鋼集団 (生産量3,500万トン [2008年]) が、既に日本の第2位メーカーであるJFE (同3,400万トン [同]) を抜き去り、日本のトップメーカーである新日本製鐵 (同3,700万トン [同]) をも凌駕せんとしている (中村 実「日本の国際競争力回復に向けて」[<財>野村総合研究所『知的資産創造』<2010年3月号>] p.8《URL》より)。しかも河北鉄鋼集団 (同3,300万トン [同])、武漢鉄鋼 (同2,800万トン [同])、江蘇沙鋼集団 (同2,300万トン [同]) などが踵を接しながら宝鋼集団の後を追っているという点も見落とせないであろう (同上より)。IT関係においても、中国トップのレノボのパソコン出荷台数シェア (2009年7~9月) は8.9%となっており、日本の東芝のシェア (同) 5.2%を大幅に上回っているのである (同上 p.22より)。

また、中国国内における賃金コスト上昇傾向さらには将来の元高に備えて、早くも中国企業の中には新興国への生産基地の移転が蠢きだしているようだ。とくに家電業界ではそうした企業が観られる。例えばハイアール、広東美的電器、四川長虹電器などである (日本経済新聞2010年7月9日参照)。新興国市場獲得を巡って、これらの企業もまた日本企業との競争を激化させることになるであろう。

さらに中国の場合、素材・部品企業の台頭には目覚ましいものがあるということも見落とすはならないであろう。例えば、中間財の「輸出特化係数」(輸出特化係数=[中間財の輸出-輸入]/[中間財の輸出+輸入]) の推移を観てみると、日本は2000年の0.28から2008年には0.20にまで落ち込んでいるのに対して、中国の場合には2000年にはマイナス0.01であったのが2008年には逆に0.10と一気にプラスに転じているのである (経済産業省『ものづくり白書』2009年度版 p.51 [URL] および朝日新聞2010年6月2日より)。しかも中国政府は素材・部品調達については「バイ・チャイニーズ政策 (中国製品の優先購入政策)」を強化しようとしており (朝日新聞2010年6月2日参照)、こうした傾向は今後さらに強まるものと観ておかなければならない

であろう。

(注43) 台湾企業のケースとしては、パソコン・メーカーのエイサーと太陽電池生産のモーテック (茂迪) を挙げておこう。エイサー社のパソコン出荷台数シェア (2009年7~9月) は14.0%を記録しているが、それは上述した東芝の5.2%に比べて約3倍に達している (中村 実「日本の国際競争力回復に向けて」[<財>野村総合研究所『知的資産創造』<2010年3月号>] p.22《URL》より)。またモーテック社も太陽電池生産シェア (2008年) が5.5%に達しており、既に日本の京セラ (4.2%) を抜き、シャープ (6.8%) に迫っているとされる (同上 p.26より)。しかも計画ベースでは、台湾企業の地位は一層上昇する見通しである。太陽電池とLED生産高の急増を背景にして、2010年末には、茂迪は無論のこと晶品能源科技もまたシャープを抜き去る見通しである。さらにそのシャープの地位 (第9位) を新日光能源科技が脅かしているのである。

(注44) 経済産業省『通商白書』(2010年版) p.174より。

(注45) 同上より。

(注46) 通商白書 (2010年) p.175より。

(注47) 通商白書 (2010年) p.175より。

(注48) 蛭名保彦『「中越EV (Electric Vehicle) クラスタ」構想の意義と課題—北東アジアにおける次世代自動車産業の研究—」(仮題) (第Ⅲ章第2節「ネットワーク・ノード (Network Node) としての新潟県の課題—新プラットホーム型産業の育成—」) p.42~54参照。

(注49) 日本企業のグローバル市場からの後退について、産業経済省はセットメーカーの日本型ビジネスモデルすなわち「垂直統合型自前主義」の行き詰まりに根本的な原因があると指摘している (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.28参照)。この点は、後述する小川紘一教授の指摘 (第Ⅳ章 [注77] 参照) とも平仄が合っている。

(注50) 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.24より。

(注51) 日本経済新聞2010年5月31日参照。

(注52) 日本経済新聞2010年5月31日より。

(注53) その結果、日本経済は景気回復・上昇下にあるにもかかわらず、今なお大幅な需給ギャップ (2010年1~3月期でマイナス4.8%) に苦しんでおり、デフレ圧力に晒されているのである。

(注54) 日本経済新聞2010年5月31日より。

(注55) 日本企業の海外投資化は2010年度には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)。

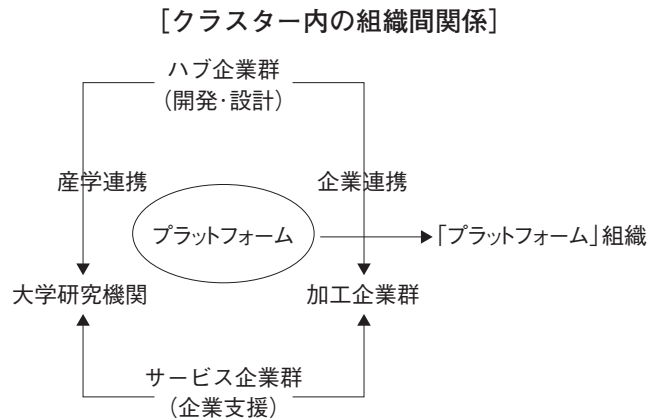
(注56) 読売新聞2010年5月7日より。しかしながら、日本企業が環境・新エネルギー技術開発の分野では高い技術レベルを有しているからといって、日本企業が上記の「垂直統合型自前主義」や「フルセット・垂直統合型企業経営」(小川紘一教授) というような旧式の経営シス

テムやビジネスモデルに固執している限り、それは新興国企業に対する日本企業の再挑戦には必ずしも繋がらないのではないのか、という疑問は払拭されてはいないようだ。

- (注57) 同上より。
- (注58) 同上より。但し、この分野でもアジア新興国企業が激しく追いついてきているということを忘れてはならないであろう（本章注41・42・43参照）。
- (注59) 坂根正弘経団連・環境安全委員長は、日本のCO₂排出量の25%削減という鳩山前首相の提案は現在の日本企業としては十分達成可能である、との見解を披瀝されている（朝日新聞2010年5月12日参照）。
- (注60) 坂根 正弘委員長は25%削減の国際協定を纏めるためには、現実的にはまず二国間協定として締結していくべきだとされている。だとすれば、北東アジアを舞台として日韓さらには日中韓台という段階的なアプローチが最も適切かつ現実的であると筆者は考えている。（なお、この点に関連して小沢鋭仁 前環境相は、アジアにおける排出権取引市場形成について、東アジア市場創設を展望しつつも、まず日韓両国間に共同市場を創設するという現実的な案を提案しているとされる〔日本経済新聞2010年5月19日より〕。また伝えられるところによれば、日中韓三カ国の間でも、環境分野での共同行動を強めていくという方針が確認される予定であるとされている〔新潟日報2010年5月24日より〕。なお中国も排出権取引導入のための準備に入ったとされるが〔読売新聞2010年7月23日より〕、この点もまた注目に値しよう。）
- (注61) 「広域地方経済圏」については、蛭名保彦『「広域連携型関越クラスター」構想 ― “地域再生ニューデイズ” への一試論として ―』（はじめに〔注1〕）〔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<2009年3月>〕 p.5を参照のこと。
- (注62) なお、「日本海クロスオーバー型ランドブリッジ」構想については、拙稿「新局面を迎えた日本海物流ネットワーク ― 日本海クロスオーバー型ランドブリッジ構想 ―」（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14号）を参照されたい。
- (注63) 「関越クラスター」に対しては、東北地方の一角が加わることも検討されてよいであろう。伝えられるところによれば、新潟県と群馬県、茨城県、栃木県さらには福島県からなる五県の間で、北関東道の全線開通を機に交流・提携関係を強めようという動きがあるとのことである（新潟日報2010年7月31日参照）。
- (注64) 本稿（第IV章第1節〔2〕）は拙稿「日本企業のグローバルシフトと産業クラスター『広域連携型関越クラスター』構想」（Discussion Paper）〔新潟経営大学・地域活性化研究所<2010年1月>〕 p.109～123に加筆したものである。
- (注65) 「スマートグリッド」とは、エネルギー源の供給が自然条件によって大きく左右される結果、不可避的にもたらされる電力供給における不安定性を、電力網の中に“自然制御システム” ― 通信・制御システムや蓄電機

能 ― を導入することによって克服し、電力の最適供給体制を保証せんとする“次世代電力網”のことである。要するに電力の大量需要時代を迎えて、電力の大量でかつ安定した供給システムを築こうという訳だ。

- (注66) 清成 忠男氏は、ハブ企業群（開発・設計）、加工企業群、サービス企業群（企業支援）そして大学研究機関などを繋ぐクラスター内の組織間関係を「プラットフォーム」と呼んでおられる（下図参照）。



(出所) 清成忠男「成長戦略と企業 ― 草の根イノベーション ―」（日本経済新聞2010年1月13日）より。

そして、このプラットフォームがさらに他のクラスターにおけるプラットフォームとネットワーク関係を結ぶ ― それは往々にして海外のプラットフォームとのネットワーク関係に結びつくことすらある ― ことによって、プラットフォームの機能も高度化し複雑化するとおられる。（なお、プラットフォーム・ネットワーク論については、後述〔注86参照〕の小宮山 宏氏が提唱する“プラチナ・ネットワーク”構想とも関わっている。）

- (注67) 本稿（第IV章第2節〔1〕〔2〕）は、拙稿『「広域的再編成を迫られる日本の金型産業 ― 『関越金型クラスター』構想を考える ―』（新潟経営大学・地域活性化研究所・平成21年度 新潟県「地域貢献機能」支援事業に関する調査研究）に拠る。
- (注68) 李 澤建「中国 ― 世界最大の電動市場が電気自動車大国になる日」〔エコノミスト2010年3月23日〕 p.31～35参照。
- (注69) 同上参照。
- (注70) 日本経済新聞2010年7月18日より。
- (注71) 日本経済新聞2010年7月22日より。
- (注72) 日本経済新聞2010年7月23日より。
- (注73) IEA（国際エネルギー機関）は、中国の2009年のエネルギー消費量が石油換算で22億5,200万トンに達し、米国を抜いて世界第1位になったとしている（日本経済新聞2010年7月21日より）。
- (注74) 日本経済新聞2010年7月29日参照。
- (注75) 日本経済新聞2010年7月14日より。
- (注76) 同上より。なおこの中で、GM社からのリチウムイオン電池の受注はかなり戦略性の高いものだとしてい

る。GMは今年（2010年）、電気自動車「シボレー・ボルト」を発売する予定であるとされるが、LG化学が受注した電池はこの戦略車に搭載する電池でもあるからだ（日本経済新聞2010年7月20日参照）。

(注77) 小川絏一「大量普及期に入ると負ける日本のエレクトロニクス産業」（エコノミスト2010年8月3日号）p.29～32参照。それに対して、韓国企業は欧米企業のように、「ネットワーク・水平分業型企業経営」に早くから移行しており、その下で自社に得意な技術領域に特化することができた、と小川氏は指摘されている。そしてその典型が、エレクトロニクス産業のグローバル市場における韓国企業の目覚ましい進出だとされている。（ところで、小川氏の指摘されている含意を取って次世代自動車産業論における新企業経営論へと繋げば—とくに部品・素材企業経営論との関連性で結びつけば—、“選択集中型・水平的ネットワーク企業経営論”が新経営論として浮上してくることになるであろう。さらにそれをクラスター論との関連で考察を深めれば、前述した〔注66〕参照〕清成氏の「プラットホーム・ネットワーク型クラスター論」とも平仄が合ってくる筈である。但しこの点に関して重要なのは、日本の中小企業の位置づけである。因みに総務省の調査によれば、海外に直接投資をしている企業の割合〔2008年度〕は、従業員1,000人超えで36%であったが、200人未満では10%未満に止まっているとされる〔日本経済新聞2010年8月23日より。〕問題はこの企業規模に因る海外直接投資の大きな落差をどのように捉えるのかという点だ。それを、中小企業の海外直接投資に対する意欲不足と捉えるのではなく、そのために負うべきリスクと負担が、大企業に比べて中小企業の場合には、遙かに大きいという点にこそ注目すべきであろう。だとするならば、新経営論すなわち“選択集中型・水平的ネットワーク企業経営論”の必要性は中小企業の場合こそ大きいと考えるべきであり、それに対する新クラスター論すなわち「プラットホーム・ネットワーク型クラスター論」の必要性もまた中小企業にとってこそ大きいと想定すべきであろう。この点で重要なのは、地域における産学官協力とそれをコーディネートし得る人材の確保である。この点に関する興味深い研究として、大橋 弘准教授の知見すなわち「市場を創る技術革新」〔日本経済新聞2010年7月29日～同8月10日〕を挙げておこう。かくして、本稿で問題にしている部品・素材企業の多くが中小企業に属している—ということは彼らの多くが雇用問題を抱えている—ということもまた見落としはならない論点であろう。〕

(注78) 鷺羽 毅「次世代自動車—構造変化で『浮かぶ企業、沈む会社』」（エコノミスト2009年7月7日）p.27～29参照。

(注79) 同上より。

(注80) 同上より。

(注81) P.デイクケン教授も同様の見解を述べておられる。すなわち、「ビジネス・プロセス」の基本パターンは本来企業内の諸活動に依拠していた。だがそこに技術革新

さらには制度・ルール上の要因が加わり、「ビジネス・プロセス」自体が重層性を強めていったとされている。（なおデイクケン教授は、「バリュー・チェーン」を「ビジネス・プロセス」と同義に理解されているが、内田教授は両者を分離して考えておられるようだ。従って、ビジネス・プロセス論とバリュー・チェーン論との関係については整理しておく必要があるようだ。）

(注82) 内田和成「不況長期化の中での企業経営—業界の地殻変動見逃すな—」〔日本経済新聞2009年12月10日〕参照。

(注83) 同上より。

(注84) 同上より。

(注85) 村沢義久「25%削減は不可能ではない目指すは『燃やさない文明』」（「電機自動車ニュース」2009年11月18日）参照。

(注86) 注目しておかなければならないのは、経済界なかんづく大企業経営者の中にも「知的拠点性」へのアプローチが始まっているという点だ。例えば、野間口 有三菱電機会長の提案がそれである。同氏は、「地域活性化」の可能性を二つの価値観の対抗関係に求めているという点で、極めてユニークな発想を提示されている。すなわち同会長は、グローバリゼーションとローカリゼーション、技術革新と文化・精神という二つの対抗関係こそが、これからの「地域活性化」に不可欠な四つのファクター—すなわち、(イ)大学の地域貢献、(ロ)地場企業/地元大学との連携、(ハ)国際標準化、(ニ)留学生の就業という四つのファクター—の形成を促すとされている。何故ならば同氏によれば、これらのファクターの形成を通じてこそ、コーディネーターや技能・技術人材さらにはここで云うところの「ネットワーク・システム・プラナー」など高度かつ知的な人材の育成が可能になる筈であるからだ（図表IV-2参照）。要するに、(イ)知的人材の育成は、単に大学などの育成機関が地域に存在すれば事足りるということではなく、地域における価値観の多様性こそが、そうした人材を育むのだ、(ロ)その意味で、「知的拠点性」とは地域における価値観の多様性と表裏の関係にある、(ハ)従って、「地域活性化」もまた単にグローバリゼーションや技術革新という日本企業の国際競争力強化論だけではなく、より多様な価値観に依拠したアプローチが必要なのだ—という発想を経済人とくに大企業の経営者が抱えているという点では、野間口提案は、極めて興味深くまた重要な指摘だと云わなければならないであろう。その意味で野間口提案は正に卓見と云うべきである。

さらに敷衍すれば、「知的拠点性」論は小宮山 宏氏が提唱されている“プラチナ・ネットワーク”構想（小宮山 宏「環境、高齢化、教育などの課題解決—『創造型需要』で先行利得を—」〔日本経済新聞2010年3月26日〕参照）とも関連している。同氏は、環境、高齢化などの諸課題を解決した快適な社会-低炭素社会などの環境分野さらには活力ある高齢化社会などから掘り起こされる“創造型需要”を基盤とした社会-を「プラチナ社会」と定義し、“プラチナ・ネットワーク”構想を提起されている。すなわちそれは、“都市のネットワー

ク”、“大学・研究機関のネットワーク”そして“海外との姉妹ネットワーク”という三層のネットワークからなる重層的ネットワーク社会に他ならないという訳だ。ここで注目されるのは、その中で“大学・研究機関ネットワーク”が果たす役割である。すなわち、大学・研究機関の役割は「知識の構造化を行い、ネットワークの触媒役を担う」ことだとされている点だ。そして、こうした地域における大学・研究機関の役割があつてこそ、「地域が課題解決に動き、企業のものづくりがそれに応えることで新産業を生み、その推進を中央が支援するという体制の構築」すなわち「課題解決型先進国」の実現が可能になるのだとされている。かくして、「知的拠点性」はこうした文脈においても重視されるべきである。

(注87) ハード面での整備に関しては、蛭名保彦『『重層的経済圏』下の東・北東アジア地域連携研究—北太平洋経済圏と北太平洋物流ネットワーク構想を中心に—』(新潟経営大学・地域活性化研究所) [2007年6月] p.40~41を参照のこと。

(注88) 現在、世界のコンテナ貨物取り扱い港における上位港(例えば2004年の上位10港)を取り上げてみると、シンガポール、上海、深セン、釜山、高雄、ロッテルダム、ロサンゼルス、ハンブルグ、ドバイの何れもが例外なく、「物流ネットワーク」と「情報通信ネットワーク」さらには「金融・為替・通貨ネットワーク」などが融合することによって、ビジネス・ネットワークにおける「知的拠点性」を遺憾なく発揮しているということを見落としてはならないであろう。要するに現代においては、物流拠点とは同時に「知的拠点都市」でもなければならないということだ。

(注89) 「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”にはとうてい宇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検討するとともに新高付加価値論に依拠することによって、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ときに年功序列型の“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「応え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)。こうした新日本の経営モデル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「融合・統合型機械産業」の形成、(ロ)なかんづくHV・EV・燃料電池車開発競争に支えられた「次世代自動車」開発の急速な進展、(ハ)「部品・素材産業」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90) 「ビジネス・ネットワーク」に関しては、拙著『日中韓「自由貿易協定」構想』(朝日書店、2004年刊) p.212~213および拙稿「北東アジア『バーチャル・カー』構想—情報ネットワークシステム下の北東アジア企業連携—」([財]環日本海経済研究所『情報通信ネットワークによる北東アジアの企業連携』[2001年]) p.61を参照のこと。

(注91) ただし“国家戦略”という言葉には一定の留保が必要である。そもそもここで定義するような意味での「北東アジア経済圏」は、歴史的アナロジーを辿れば“東亜共栄圏”という言葉に遭遇する。(従って「東アジア経済圏」とは差し詰め“大東亜経済圏”ということになるであろう。)そして、こうした「東亜共栄圏」は近衛内閣の“国家戦略”として打ち出され、それを達成するための手段として“大きな国家”と“強い武力”が求められた、ということも周知のところであろう。

その意味では、近衛内閣が打ち出した国家戦略論は比喩的に言えば“ハード・パワー”論である。従って、この点については、ここで述べている「北東アジア経済圏」論は別の観点に立っている、ということを確認しておくかなければならないであろう。(新旧二つの“経済圏”論の背景を垣間見ると、新経済圏論すなわち本稿で論じている「北東アジア経済圏」論は日本の経済社会の抜き差しならない困難性を背景にしていると云わざるを得ない。現在日本経済は、(イ)一方で年金財政が危機を迎える中で、(ロ)他方その危機を打開すべき財政自体の再建が喫緊の課題とされている、(ハ)しかもこうした“双子の危機”は日本経済の再生抜きには打開困難であるにもかかわらず、その日本経済自体が少子高齢化による経済力の衰退—すなわち人口減少・人口構造の高齢化に伴う生産年齢人口の減少に因る潜在成長力低下—という中長期的危機に晒されようとしている。その意味では、三つの危機すなわち“トリレンマ”に陥ろうとしている。要するに、日本は紛れもなく“国家戦略”として日本再構築を迫られているのである。一方、旧経済圏論すなわち「東亜共栄圏」構想に戦前の日本政府がのめり込こんで行った背景には、戦前の日本がある意味では今日と同類の経済社会

危機—すなわち、(イ)1929年の世界恐慌を機とする昭和恐慌の発生とその深刻化、(ロ)日本経済の発展にとって不可欠なエネルギーとりわけ石油供給ルート確保の必要性という中長期的な課題など—に陥っていたという要因が横たわっていたのである。その意味で「東亜共栄圏」構想が当時の日本の窮状脱出策のための“国家戦略”として打ち出されたということも見逃せない。従って、“アナロジー”もまた単に新旧経済圏における類似性と云うだけではなく、むしろその背景にある経済社会構造における類似性こそが問題にされなければならないようだ。逆に言えば、アナロジーにおける深刻さ故に、新旧両経済圏における「国家権力」のあり方について曖昧さは許されないのである。)従ってこの点について敢えて敷衍しておけば以下の通りである。「北東アジア経済圏」が日本の国家戦略であるとした場合、それを実現する上で日本に求められているのは、“ソフトパワー”つまり比喩的に言えば、「柔軟な国家」と「賢明な政策」の組み合わせであると考えべきであろう。(この点は、前述した[第I章<注7>参照]北東アジア改革論に対する日本の経済社会の関わり方にも係わっていると云えよう。)