

アジアにおける重層的経済圏と 「広域地方経済圏」の意義

—「広域連携型関越クラスター」構想を中心にして—

蛸名 保彦

新潟経営大学学長

はじめに

ポスト経済危機下における産業構造の輪郭がようやく明らかになってきた。それは環境・新エネルギー技術開発を基軸とする「要素革命」に他ならない。しかしながら、18世紀末から19世紀後半にかけてイギリスを中心にして展開された蒸気機関の発明と鉄道の発展（第1次産業革命）、さらに20世紀初頭から今日までのアメリカを主たる舞台とする石油開発とモータリゼーションの進展（第2次産業革命）という歴史の経験が教えるように、「要素革命」は常に「製品革命」を惹起する。その意味でわれわれはいま、第3次産業革命の時代に移行しつつあるのかもしれない。しかも今回は、これまでの二回と違ってアジアを中心とする新興市場をも巻き込んだ「市場革命」の様相を呈している—つまり史上初めてのグローバル革命としての産業革命である—ということもまた見逃され

てはならないであろう。そのことが日本の産業・企業システムを一変させる可能性を秘めているということは論をまたない。のみならず、それは人々の労働・生活様式や地域・社会構造さらには日本のグローバル・ポジションすら大きく変容・転換させる可能性を伏させているのである。

本稿では、とくに新しい産業・企業システムの下での日本とアジアにおける地域企業連携のあり方を、新潟県を中心とする日本海地域に焦点を当てて、探ってみることにした。同県のあり方は、日本海地域における一地方のそれを超えて、東・北東アジアにおける日本の地域連携のあり方にも大きく関わっているからだ。

1. 重層的経済圏

東アジアの場合、そこで成立している経済圏は独自の性格を帯びている。欧米の場合は、制度的な要因に拠っているのに対して、東アジアでは非制度的なそれに拠っているからだ。すなわち、ヨーロッパでは、EUにみられるようにそれは国家間の統合を通じたものであり、北米大陸のそれ（NAFTA；North American Free Trade Agreement）もまた国家間の協定によって成立したものである。それに対して、東アジアの場合には、そうした制度的統合は未だ成立していない。にもかかわらず「経済圏」は形成されているのである。東アジアにおいてはそれは専ら「自然経済圏」として形成されてきた。「自然経済圏」とは、国家間の

えびな やすひこ

1938年生。早稲田大学大学院経済学研究科修士課程卒。経済学博士。専攻はアジア経済論、国際経済論。平和経済計画会議専務理事、新潟経営大学教授を経て現職。

主要著書に、『少子高齢化・アジア地域統合時代の経済政策—「持続可能な成長」を求めて—』（明石書店刊、2007年）、『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—』（明石書店刊、2004年）、『環日本海経済圏と環境共生』（明石書店、2000年）などがある。

対立や制度的制約を巧みに避けながら、国際分業と局地的経済圏を中心にして形成され発展してきた経済圏のことを指しているが、このことこそがアジア経済圏の重要な特質をなしているのである。

こうした経済圏形成における東アジアの特異性を背景にして、日本の東・北東アジア連携論も特異な性格を色濃く帯びることになる。それは重層性である。

日本の地域は、自らの経済社会再生・活性化を賭けて、それぞれ独自に広域化・ボーダレス化の動きを強めている。その結果、東アジアとの連携の動きが地域レベルでも強まっている。

広域化から観てみよう。広域化に関しては、一つは、「経済社会圏」形成が挙げられる。二つには、ブロック圏形成を背景とする「広域地方経済圏」形成の動きがある。要するに、広域化が重層的性格を帯びており、そうした重層性の下で、東・北東アジア地域連携が進展しているという訳だ。

まず「経済社会圏」とは何か。それは経済産業省によって提唱されたものである。実際の地域経済・住民生活は、市町村の枠を超え、多くの場合、複数市町村からなる広域的な枠組みの下で営まれている。問題は、それが何故、地域経済活性化に繋がるのかという点である。その秘密は、「経済社会圏」が圏内産業を「域外市場産業」と「域内市場産業」とに区分しているというところにある。「域外市場産業」とは地域外を市場とする産業であり、「域内市場産業」とは地域内を市場とする産業であるが、肝心なのは、「域外市場産業」によって獲得された域外所得が所得再分配機能を通じて地域内に均テンされるということである。そうした好循環メカニズムの作動によって地域経済の持続可能性が支えられているのである。しかしながら、人口減少化の下では、域内需要に係わる「域内市場産業」は全体として窮地に陥ることは免れないであろう。そこで、人口減少の制約から免れるためには、広域的な市場とりわけ海外市場をも視野に入れた「域外市場産業」の発展を計る以外にないということになる。かくして、地域経済の持続可能性は「域外市場産業」の国内外に亘る広域的な展開如何にか

かってくることになるのだ。

その場合、国際競争力を有する産業集積に恵まれた地方中核都市を中心とする「経済社会圏」の場合には、これらの産業をとくに海外市場を対象とした「域外市場産業」として育成することが可能な筈だ。また地場産業とくに一次産業や食品産業さらには観光業などに恵まれた地方中小都市を中心とする「経済社会圏」の場合もまた、広域的な展開を通じてこれらの産業を「域外市場産業」として発展させることが可能なのである。

このように観てみると、「経済社会圏」構想は、実は後者の「広域地方経済圏」とも深く関わっているということが判明する。「広域地方経済圏」とは、「経済社会圏」をさらに広域化・ボーダレス化し、東・北東アジア経済圏との連携にまで問題を発展させたものと捉えることができるからである。かくして、「経済社会圏」と「広域地方経済圏」さらには「東・北東アジア経済圏」（尤もそれはやがてインド等を含めた「汎アジア経済圏」へと発展していくであろう。）の三経済圏は、「経済社会圏」を起点とする同心円的経済圏に依拠した重層的経済圏に他ならない、ということになる。この三経済圏における重層性こそが、東・北東アジア地域連携と日本の地域経済社会活性化とを結びつけるキー・ファクターなのである。

2. ポスト経済危機下の産業・企業システム

上述した重層的経済圏形成において新たな産業構造・産業基盤形成もまた求められているが、「経済危機」は一方ではそうした産業再編成を加速させる役割をも果たしていると云えよう。この点は、とくに「広域地方経済圏」の形成とも密接に関わっている。そこで次にこの問題を取り上げてみよう。

この問題の検討に当たって、われわれは二つの論点を検討しておく必要がある。一つは新「総合機械産業」とは一体何を意味するのかという概念整理上の問題であり、今ひとつは「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。

(1) 新「総合機械産業」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・電子産業及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「総合機械産業」という広義の概念すなわち個別産業を超えた概念で捉え直してみることにする。その理由は以下の二点だ。一つには、これらの産業がいずれも“総合機械産業”つまりいずれも総合的な組立機械メーカー、すなわち単なる“アSEMB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。二つには、自動車産業を媒介として三つの産業の間に強い技術連関性がある、と考えられるからだ。つまりそのことは、ポスト経済危機下の新産業の姿をより明確に浮かび上がらせるために不可欠な概念整理なのである。

①自動車産業と電気・電子産業との関連性

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・電子産業との関係は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成しているが、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ということを意味している。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。従ってそれを機に自動車産業が再編成に追い込まれる可能性を否定できない。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として依然として先駆的な役割を担

うことが期待されているが、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ことは想像に難くない。見方を変えれば、自動車産業と電気・電子産業との「融合」とは、電気・電子産業主導の産業再編成に他ならないのである。

②環境・新エネルギー技術開発主導総合機械産業の形成
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連関性を背景にして、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連関性である。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が、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。いま一つは、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。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であろう。

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、その意味で三産業は、一方では三者の融合・統合を通じての再編成に晒されながらも、他方では新たに環境・新エネルギー技術に依拠した新「総合機械産業」へと変容・発展し始めているのである。

(2) 部品・素材産業の戦略性

ところで、上記の再編成過程で発生する部品・素材産業の戦略性もまた見落とされてはならないであらう

う。部品・素材産業における重要性の高まりによって、要素技術開発における「革命」が引き起こされているからだ。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「総合機械産業」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。上述した新「総合機械産業」の形成とは、言い換えれば、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・素材の組み替え及びそれによって可能となる新製品・新産業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。しかもそれは「製品革命」にも繋がっているのである。前述したように、「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、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抛る部品・素材の新「技術・生産関連」下で生み出された「製品」に他ならないからだ。その意味で、新総合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ということが見落とされてはならないのである。

3. 広域連携型クラスターの意義

関越クラスター構想を事例として

ではこうした環境・新エネルギー技術開発主導の下での新「総合機械産業」形成と「広域地方経済圏」形成とはどのような関係にあるのか。この点を、とくに東・北東アジア新興市場開拓という観点から、日本海地域における物流・経済拠点である新潟県に焦点を当てて、「広域連携型関越クラスター」構想の意義について次に検討しておこう。

結論的に言うと、新潟県においても、現在のところ十分とは言えないまでも、地域における新イノベーション

ンなかんづく秩序・ルールを大幅に塗り替えることによって今後の日本の産業構造・組織・立地に大きな影響を与えるであろう環境・新エネルギー技術（とくにマグネシウム合金開発をはじめとする軽量金属加工技術、燃料電池車・電気自動車および太陽光発電に抛る新ハイブリッド車など次世代自動車に関連した環境・エネルギー技術）を中心とするイノベーションを基軸とする地域ネットワーク型技術連関が、自動車・電気電子産業・航空機産業の三産業において、潜在的には形成され始めているということを指摘しておきたい。さらに、こうした技術連関を背景にして、三産業間における新「総合機械産業」形成の可能性もまた伏在しているものと推測できよう。その意味で、北関東集積と新潟集積はともに環境・新エネルギー技術開発主導の新「総合機械産業」集積及びその集積地域化という点で、共通の課題を有しており、その点で連携可能であると言えよう。

そして、新潟集積なかんづく中越集積としては、こうした技術・産業連関性をさらに深化させかつ広域化させていく上で、自らが得意とする金属加工技術を積極的に活用していくことが重要な課題とされよう。

かくしてわれわれは、新潟産業集積の観点からも、新「総合機械産業」を中心とする「広域連携型関越クラスター」形成の可能性が伏在しており、かつそうした広域連携によって北関東・新潟両地域における集積力を一層高め得るという点で、「広域連携型関越クラスター」構想に積極的な意義を見出すことができるのである。

そして新潟集積に対しては、「広域連携型関越クラスター」形成を通じて、二つの役割を果たすことが期待される。一つは、環境・新エネルギー開発を基軸とした「広域地方経済圏」モデルを創り上げることである。いまひとつは、東・北東アジアにおける有力な物流・市場開発拠点の一つであるという地域特性を生かしつつ、中越地域のマグネシウム合金開発などの「起爆力」をテコにして、「東・北東アジア環境・新エネルギー技術開発センター」（仮称）形成に対して中心的な役割を果たすことである。■