

持続的な外発型経済発展を支える「地域の優位」のダイナミクス — 多国籍企業と地域諸アクターの役割 —

北海学園大学 経済学部 越後 修

2010年6月18日に閣議決定された『新成長戦略～「元気な日本」復活のシナリオ～』では、近年における国全体のマイナス成長要因を、地域経済の地盤沈下に見出しており、それへの対応が急務であると提言している。地域経済の活性化が日本経済復活の大きなポイントとなる中、具体的にどのような策を講じてゆくべきであろうか。

地域経済活性化策として、各地域でこれまでに多くとられてきた方策のひとつは、モノづくり企業の誘致であった。しかし、モノづくり拠点の立地先としての地方の魅力が低下する一方、三大都市圏への集中化が進んでいるのは、国内でのモノづくりに対し、とくにアジアの周辺国・地域がもたらす影響が大きくなっていることの表れであろう。国内で行われる事業として、以前は地方が優位に立っていた低コストを差別化要因とするものは、すでに存続意義が失われている。こうした現況から、中核企業に据えている企業がいつ海外へ移転、地域経済が空洞化するかわからないという、高い不確実性の下に多くの地域が置かれている。

一方で、地域経済の大きな疲弊要因である中小企業の活性化、雇用状況の改善などを目的に、世界に広がっている知名度や張り巡らされているネットワークの恩恵を受けることが可能という点から、多国籍企業（MNC）を中核企業とする発展政策を目指す地域も、あいかかわらず多いのが事実である。

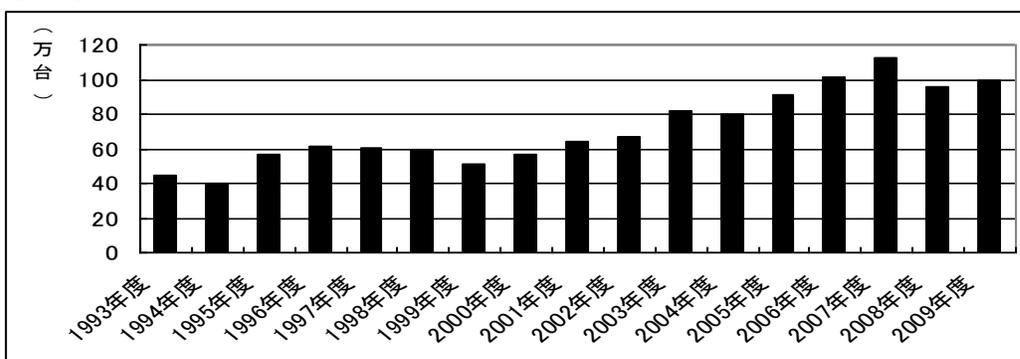
そこで、本稿では

- (1) 外様の MNC を中心とした地域発展政策（グローカリゼーション）が置かれている現状
- (2) 同政策をうまく実行・運営してゆく仕組みづくり
- (3) 同政策に取り組むうえで持つべき意識・発想

を研究することにした。サンプルとして取り上げるのは、自動車産業育成に取り組む九州地方のケースである。

北部九州の自動車産業は、従来の重厚長大産業からの脱却という、大きな目標の中で進められてきた。他地域にはみられない様々な努力の結果、順調に成長を遂げてきた（図1）。しかし、国内以上の縮小に加え、周辺国・地域のモータリゼーションによるグループ工場の展開によって、その立場に揺らぎが生じている。そこで、北部九州では、自動車産業の生き残り、およびさらなる発展を目指した一大プロジェクトをスタートさせている。既存の自動車クラスターを新しい性格を強めたものへとする取り組みとあってよい。

〔図1〕 北部九州における完成車生産台数の推移



ところで、地域の産業活性化の仕組み、およびその政策のあり方については、M.E.ポーターの『国の競争優位』で詳細に語られているところである。わが国における地域産業政策の検討においても、このポーターの所説が参考にされることがしばしばであるが、われわれが関心を置くMNCの分工場を中核企業とするケースについても、それがうまくフィットするのだろうか。これを見ることを通じて、MNCの分工場を中核企業とする地域産業政策でのポイントが、より明らかになることが期待される。

これらの一連の産業を通じて、MNCを中核企業とする地域発展を目指し、地域の諸アクター、とりわけ地方自治体に求められる役割とは何かを明らかにする。そして北部九州が描くシナリオ通りはどこまで進んでいるのかを検証する。

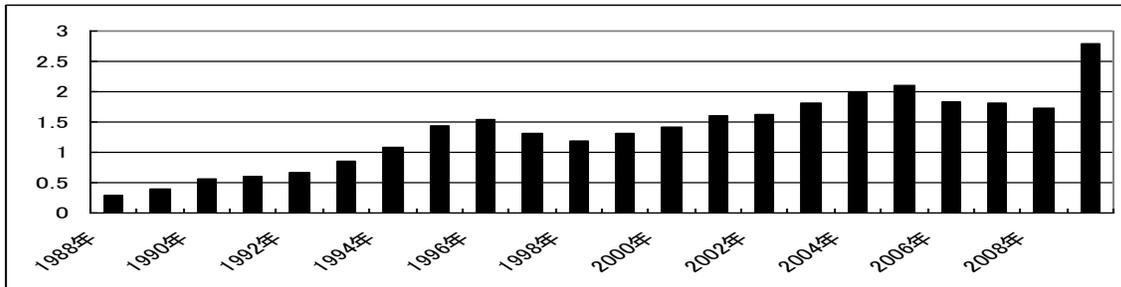
結論として、

- (1) MNCの分工場を中心に地域を發展させる場合、「地域の優位」の原動力をどこに求めるのか
- (2) MNCが地域の發展にもたらすものを、どのように考えるべきか

の2点を導出することが目指される。

[図2]のように、国内事業拠点にとって、自動車の輸出拠点としての役割は低下している。国内市場の縮小・海外とりわけ新興国市場の拡大という状況下、海外を巻き込んだ地域経営は不可避ではあるが、輸出とは別の形での地域経営モデルを探究することは、意義深いと思われる。こうした点から、単なる地場企業の活性化、雇用状況の改善に期待するのではなく、MNCが地域経済の将来にもたらす恩恵について考えたい。

[図2] 輸出拠点としての意義の変化



(注) (海外現地生産台数－逆輸入台数)を輸出台数で除して算出。

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