

## 報告論題：産業集積地連携型アジア地域体制の提起

名古屋工業大学 竹野忠弘

### 1. 問題提起

#### **東アジアにおける製造業ネットワークの新展開の現状**

東アジア地域では2つの生産ネットワークが展開をしている。中国を軸とした産業別／製品別分業と日本・東南アジア地域での工程間分業である。本報告では後者地域について検討する。

自動車製造業ではタイ・インドネシアの組立拠点を軸に開発設計され、かつ域内から相互補完的に調達された部品を用いたASEAN域内製自動車が生産され、北米はじめ途上諸国市場にグローバルに輸出供給されている。ASEANの日系拠点集積地域・産業クラスターは域内国際生産ネットワークの拠点として発展している。

他方で日本・北部九州拠点は1990年代以降新たな集積を形成し東アジア海外拠点展開の母工場化をしている。日本・中京圏クラスターでは製造現場を基点に供給工程を設計工程にまで遡る、新たな「カイゼン」活動を展開している。

#### **地域貿易圏論の見直し**

地域経済体制の基盤は自由貿易圏の構築に置かれてきた。製造業では市場が拡大すると「規模の経済性」が得られる。ASEAN域内の自動車部品分野などでは自由貿易圏が望まれる。

しかしながら日本とアジアとの自由貿易圏の構築は難航している。原則的な合意・進展があっても事後的に例外条項が付加されるなど実施面では遅れがちである。包括主義的な交渉方式は産業全体の底上げが必要となる。当初の予想に反してアジア側が日本製高級農産物の流入を懸念している。製造業のみならず農業においてもQCDおよび信頼性・安定性の向上が必要となる。加えて農産物では衛生・検疫などの問題が残されている。さらに「地域共同体」の構築論は特に提唱国の国内市場経済の延長線上に地域市場圏を意識する主張として警戒感を呼ぶ。

「地域(regional)」体制づくりは政策や政治主導でなく経済実態としての地域内の「地場(local)」集積地間の連携関係を支援していく方向が望まれる。

### 2. 地域体制をめぐる議論

#### **EUにおけるローカル地域支援政策の東アジア適用可能性の検討**

EUは1990年代に旧東欧諸国を対象にグローバル市場経済への移行に向けた、法・制度・財政のインフラづくり支援を行ってきた。拡大EUにおける経済規模・水準の構成には類似性がある。日本経済の規模は「フランス+ドイツ」を凌ぐ。旧東欧諸国支援策はASEAN諸国向けに展開できる。

EUでは金融や財政・法制度など政治的枠組みが地域体制を主導してきた。これに対して東アジア地域では製造業における生産ネットワークという経済実態が先行する。工業化はEUでは国境と無関係に地理的に自生してきたがアジアでは国家政策と日系企業との連携により形成されてきた。

#### **新たな東アジア地域体制の提起と意義**

日本政府は既に「戦略的ODA」を展開している。従来のシンボリックな「ハコモノ」重視を改め、人材づ

くり・技術移転、中小企業診断制度作り支援、貿易保険制度、特産品振興支援など産業づくり援助を集中させた。経済実態面での地域内連携を支援して行く形で展開している。今後は農業分野の域内連携・生産ネットワークの検討も望まれる。

東アジアおよびEUというそれぞれの地域圏単位でまずは金融・手続き・制度・法・人材育成など制度的インフラ構築を図るとともに、生産ネットワークの構築を図る。次いで連携できる産業分野や特定集積地から個別にグローバル連携をも展開していく体制が模索できる。制度づくり支援を基盤とした地域体制の構築はグローバリズムを希求するリージョナリズム、「オープン・リージョナリズム(開かれた地域主義)」としての意義をもつ。

2006年5月の第12回国際交流会議「アジアの未来」(日本経済新聞社主催)において中曽根康弘元首相は「東アジア共同体の実現に先駆けて、まず貿易、経済、金融で域内連携を拡大する『東アジア経済協力機構』を創設すべきだと提唱した。機構の主要な役割として「①中央銀行間の協力拡大、②域内自由貿易体制の確立、③IT(情報技術)を生かした産業連携」などがあげられた。

具体的な個別の経済協力内容は平成16年度の『通商白書2004』および大辻義弘「第9章 ビジネスネットワークの深化と経済協力政策の展望」(小林・竹野共編著『東アジア自動車部品産業のグローバル連携』文真堂、2005年6月、に収録)に示されている。知的財産権の保護体制の強化、物流効率化の制度の相互承認、基準認証制度の整備・共通化、環境に配慮した経済システムづくり、産業人材の育成、貿易保険・アジア通貨建て債「権」保険などが上げられている。貿易の包括自由化の前段としての知財制度の確立、労働力自由化の前段としての人材育成、通貨圏の前段としての産業における金融的信用秩序づくりおよびその瑕疵による損害の公的補償(例えば特殊法人・日本貿易保険)など、自由化の要件を経済協力によって作りこむための具体的項目が示されている。また『通商白書2004』では、ITについては同製造業や同ソフトウェア産業の育成というよりも既存の産業ごとの生産ネットワークを円滑化するよう活用することが大切であることを説いている。

ところで日本政府・経済産業省は「2003年8月のパブリックコメントをふまえた新しいODA大綱」において「密接な関係を有するアジア諸国との経済連携、交流の活性化を図ること」を既に2003年に提起している。いわゆる「ODAの戦略的活用」である。すなわち「本(2003)年3月14日には『政府開発援助大綱見直しの基本方針』が対外経済閣僚会議にて決定された。同基本方針においては・・・『要請主義』のあり方」を「見直し」、アジア対して「経済連携強化の考慮等を行う」ことが提起されている(経済産業省『通商白書2003』平成15年7月10日刊、pp. 201-202)。

### 3. グローカル連携関係の現状

#### グローバル生産ネットワークの展開

自動車部品製造業の産業構造はグローバル化とモジュール化という2つの方向で変化している。さらに自動車市場のグローバル化および同部品設計のモジュール化・共通化によって自動車製造業の「アーキテクチャー」が変動している。「アーキテクチャー」とは「製品設計」と「工程設計」とを二軸とした製品製造の設計情報をマトリックス平面に分類して示したものである。

自動車市場のグローバル化の中で「BRICS」市場が登場した。規模の面でもさることながら製品の設計パラダイムが変換し「製品設計」軸が多様化した。日本は従来の高品質材料を基盤とした設計・管理に競争力をもってきた。これに対して現地調達できる部材から製品設計・部材の調達方法によって最終的に製品品質水準を保証して製造工程の設計・管理技術の構築が必要となる。

他方でモジュール化・ユニット化・共通化によって製品・部品設計の起点が自動車部品に移る。「製造設計」軸が変動する。従来部品は完成車起点で部品分解され「すり合わせ」的に設計されてきた。モジュール化では逆に完成車に遡及した設計変更がなされることになる。加えて部材購買管理業務もメーカーから部品企業に移行する。

なお自動車部品企業は組立メーカー間およびグループ関係の再編により資金調達面に苦慮している。自動車メーカーを中心としたグループ関係の解消やティア2としての参加により投資ファンドや商社の出資を仰ぐ部品会社もある。出資維持のための配当増などにより開発向け内部留保を取り崩しがちである。部品企業の競争力低下が懸念されている。

### **アジアにおける自動車部品産業クラスターの展開**

東南アジアのローカル・クラスターは生産ネットワーク・IMV構想のなかで従来からの集積を拡大・深化させる方向でのグローバル化を展開している。

タイ・インドネシアでは輸出完成車組立拠点を軸に関連部品企業のクラスター形成がされている。日本からの輸出、特にグローバル供給拡大分を対米輸出を中心に補完・代替する準日本クラスターとして位置づけられる。マレーシア、フィリピン、シンガポールは精密自動車部品ならびに電子部品等の関連部品の供給クラスターと位置づけられる。

日本・北部九州拠点は 1990 年代以降新たな集積を形成し東アジア海外拠点展開の母工場化をしている。1990 年代初頭、新たな工場設計にそってトヨタ九州の宮田組立工場が設置された。非直線型のツヅラ折のランドフリー組立工場である。非直線型工場は欧州型部品モジュール化対応工場としてその後、2002 年、トヨタ・フランスのバラシエンヌに展開する。欧州では部品モジュール化対応は主にサブ・アセンブリーラインの部品会社化として進む。メインラインに直結するようにサブ・アセンブリーラインを配置する。そのための部品メーカーがメーカーの組立工場に隣接する用地に進出し自動車製造業団地を形成する形の新工場がモジュール化と平行して展開した。ルノー日産は 1990 年代後半、苅田町に旧日産グループの一部部品生産設備の集約化を図り 50 km 圏内調達率を 50－70% とした。トヨタは 2006 年 3 月からは苅田工場でエンジン生産を開始した。あらたなトップダウン型の集積形成を図っている。

### **日本・中京圏におけるグローバル化の展開**

これに対して日本・中京圏クラスターでは製造現場を基点に供給工程を設計工程にまで遡る、新たな「カイゼン」活動およびモジュール部品製造に対応して新たな生産方式の構築を展開している。

従来、日本の自動車部品企業はローカル・フルセット型工程間分業関係に対応して製品横断的に特定製造工程に特化しその改善による原価低減活動を「付加価値(マージン)」の源泉とする事業展開、いわゆるレイヤーマスター型VCM戦略を展開してきた。

これに対して中京圏クラスターではグローバルなネットワーク型生産に対応して製品設計や総工程設計の提案による・VCM戦略を展開している。すなわちA社は特定モジュール部品の製品開発・設計の提案と製造およびメーカー横断的にグローバルな供給を図る戦略を展開している。C社は自工程の改善を軸に製品設計の変更にいたる前方の総供給工程(サプライ・チェーン)の体系を変革する提案力と製造に付加価値の源泉を置いたVCM戦略を展開している。

SCM戦略は、①工程間負荷の平準化(TOC)、②工程間マテハンおよび工場間物流の効率化(MRP)、③製品仕様確定期の延期化(部品モジュールのセル組立化)の3つの方向で展開する。

なお日本ではモーダルシフト戦略やバックヤード活用によるマネジメントなどがSCM戦略を物流・ロジステック戦略と事例が多い。しかしながら米国での本来のSCM戦略概念は製造をめぐる組立・メーカーと部品・サプライヤーとの連携関係構築の戦略として検討されてきた。特に日系企業のグループ内部で

の両者間での、設計・製造・販売・サービスにいたる供給総過程における原価低減や製品開発をめぐる連携関係のマネジメントの研究にSCM学会は発している(『生産管理辞典』朝倉書店 2004 年)。

中京圏のA社やC社の取り組みはこうした本来のSCM戦略の内容を豊富化させる戦略となっている。すなわちA社ではモジュール部品という新たな部品設計・製造をめぐる、「IT技術」を活用しながら製品設計一部品構造設計—製造設計との「設計のSC」の連携をマネジメントする新たな戦略を提起している。またC社は製造のフローを逆走する、SC遡及的なSCM戦略の事例を成している。

日本・中京圏についてはモジュール化というアーキテクチャー変更の一方の動きに対する戦略的対応によるグローバル戦略事例を提供している。

#### **4. 新たな地域体制の提起：グローバル連携支援型の制度構築**

##### **日本・アジア地域におけるグローバル化の展開**

産業ごと・製品ごとにグローバル生産ネットワークの形態、アーキテクチャー構造は異なる。またローカル・クラスターのコミットの仕方も個々別々である。ナショナルな規模で一律の産業政策はもはや存在しにくい。包括的な貿易自由化も産業内部ですらローカル間で利害が一致しない。ポーター流のグローバル競争優位性は「国」単位ではなく「ローカル」単位に設定されるのである。したがって上位の「地域(リージョナル)体制」は域内均等化ではなく多様なグローバル連携によるローカル発展を創出したり既存のグローバル発展を促進したりするものでなければならない。具体的には以下の枠組みを提起したい。

##### **ローカル・レベルの制度づくり**

地場大学を拠点とした、グローバル企業とローカル人材・産業とのグローバル連携制度が必要である。大学は地域産業へのグローバル技術の移転紹介ならびに地域人材のグローバル化教育によりグローバル連携に貢献することが望まれる。大学は研究活動を通じてグローバルな科学技術研究の成果をサーベイし検証するからだ。他方でローカルな産業についての情報を集積するからだ。

##### **リージョナル・レベルの制度づくり**

EC もEUに改められた。政治的な「共同体」論はナショナリズムやエスノセントリズムに陥りやすく排他主義を招く。ビジネス連携の円滑な運行を共通利害として、その制度基盤づくりで地域内の多様なローカル地域が「連合」する体制が望ましい。日本の通商・経済協力政策や「東アジア経済協力機構」(2006年5月)が志向する「経済連携」の方向である。

注)本研究は、小林英夫・竹野忠弘共編著『東アジア自動車部品産業のグローバル連携』文真堂、2005年6月、の論旨に立脚している。既に多国籍企業研究において「グローバル」戦略の用法がある。多国籍企業はそのグローバル戦略に基づき直接投資を行う。こうした戦略的な投資が国民経済の工業化開発に対して「成長」をもたらすのか、それとも「低開発」化か、永らく経済発展論研究の争点であった。ここでは「グローバル連携」を、グローバル海外直接投資とローカル集積との接合関係を、多国籍企業の成長とローカル社会の自「律」的發展との「WIN-WIN 関係」に導くことを目的とした、産業政策運営上の概念として定義したい。