

第六章 北部九州地域の総合力形成に向けた方途

1. 地域拠点都市の特徴とポジショニング

(1) 各都市の特徴と拠点性

ここでは、各都市の特徴と県域及び北部九州地域における拠点性について考察する。

まず、直接的機能及び間接的機能にもとづいたレーダーチャートや主成分分析等の分析結果から、各都市の特徴を直接的機能と間接的機能について、それぞれ3つの要素に分けて、次のように整理することができる。

表 6-1 地域拠点都市の特徴(総括)

	直接的機能			間接的機能		
	規模	公的機関のやる気	工業都市としての集積	安全・安心・居住	社会基盤	都市機能、魅力、多様性
北九州		○	◎	△(安心居住)	◎	
福岡	◎				○	◎
熊本		○		◎		
長崎		○		◎		
大分		○	○	◎	△	
京都	◎	◎	◎		△	◎
札幌	◎			○		◎
浜松			◎	△(安全)	◎	

◎:極めて優れる、○:優れる、△:やや優れる

次に、各都市の特徴と拠点性について、以下に記述する。

①北九州市

わが国の近代化を牽引してきた古くからの工業都市として、企業が集積し、域内に十分な需要と供給がある。また、市役所を中心とする公的機関が産業支援基盤の整備や施策の充実に積極的であり、中小企業の技術開発や次世代産業の育成、企業誘致などに対して手厚い支援を展開している。

都市の住み易さについても、上下水道や道路、公園といったインフラが整備され、医療・福祉や子育てに関する施設が充足している。また、大都市にも係わらず良質かつ低廉な住居が入手し易いなど、住環境にも恵まれている。

一方、大都市であるが故、犯罪や火災、交通事故が多いなど、安全面に課題がある。また、県庁所在地でないことや福岡市と近接していることから、銀行の本店や広告業・放送業といった都市型産業、カルチャーセンターなどの集積が薄く、都市機能が十分であるとはいえない。また、デザイナーや音楽家、写真家といった自由人が少ないなど、都市の多様性(許容力)にも欠ける。

次に、県域における拠点性を見てみると、人口占有率が19.7%であるのに対して、卸売機能が弱く(11.8%)、外国人が多い(27.9%)ことが分かる。なお、卸売機能が弱いのは大企業中心のモノづくり

城下町であったが故に卸売業が育たなかったことと、強固な卸売機能を有する福岡市の影響ではないかと考える。モノづくり機能は製造品出荷額(23.9%)を見る限り、突出しているとはいえないが、ものづくり機能を中心に県北の拠点として位置づけられることは間違いない。

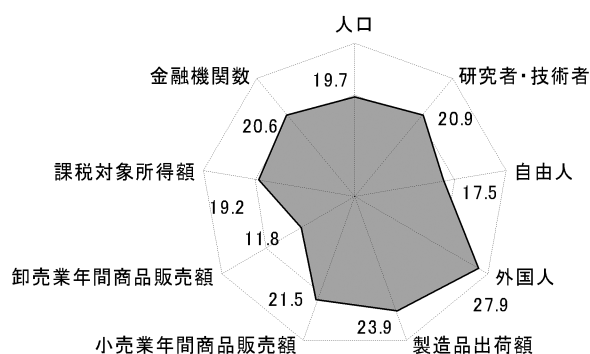


図 6-1 北九州市の県域における拠点性

さらに、この拠点性を北部九州地域の中で見てみると、人口占有率が9.5%であるのに対して、外国人がとくに多い(18.2%)他は、概ね同等の値を示しており、10%経済であるといえる。ものづくり機能の視点からは、研究者・技術者の集積(11.2%)、製造品出荷額(10.9%)が僅かに高い値を示している。

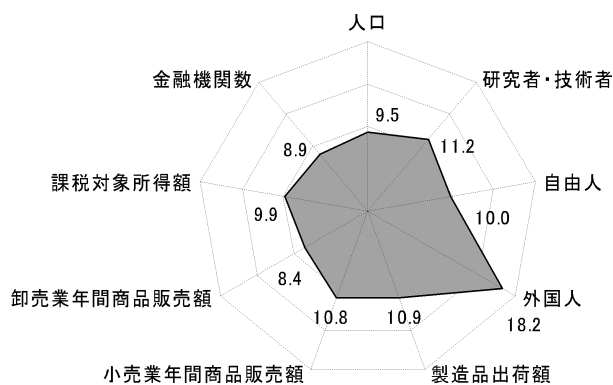


図 6-2 北九州市の北部九州地域における拠点性

(2)福岡市

東京、大阪に次ぐ大都市群のひとつとして、研究人材、支援人材、学術研究機関、産業支援機関など、イノベーションを生み出す十分な規模を有している。また、商工会議所の会員企業を見る限り、核となる企業が多く存在するが、大企業等の支店・営業所であったり、情報サービス関連産業であったりし、工業都市としての企業集積は厚いとはいえない。

都市の住み易さについては、上下水道や公園といったインフラは整備されているが、大都市であるが故に交通渋滞がひどく、道路が十分に整備されているとはいえない。同様に医療・福祉や子育てに関する施設も十分とはいえず、犯罪や火災、交通事故も多いなど、安心や安全の面において課題がある。とはいえ、都市機能や多様性(許容力)の充実に加え、コンサートホールやカルチャーセンターが充足するなど、都市の魅力にも富んでいる。

次に、県域における拠点性について見てみると、製造品出荷額を除いて、全ての項目で人口占有率(26.9%)を上回る高い値を示している。その中でも、卸売業年間商品販売額は 70%を超えており、福岡市が司令塔として機能していることを裏付けている。また、自由人が半数近く集積するなど、多様な価値観や文化が入り混じり、融合する機会が多く存在することが伺える。

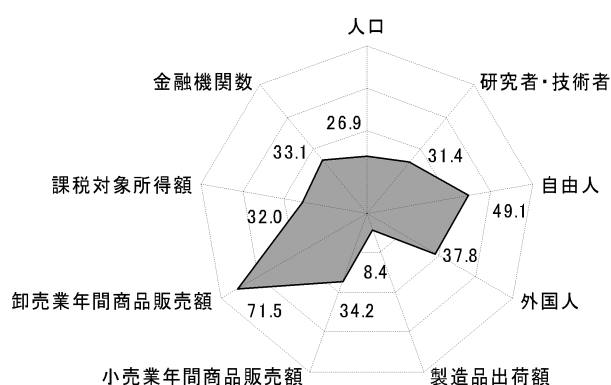


図 6-3 福岡市の県域における拠点性

さらに、この拠点性を北部九州地域の中で見てみると、前述の県域における拠点性とほぼ同様の状況が読み取れる。なお、ここでもとくに卸売業年間商品販売額が 50%を超えており、また自由人(28.0%)や外国人(24.6%)も多く、金融機関(14.3%)も集積するなど、福岡市には人・モノ・資金といった都市の活力減が集まり、北部九州地域の司令塔として確固たる地位にあることが分かる。

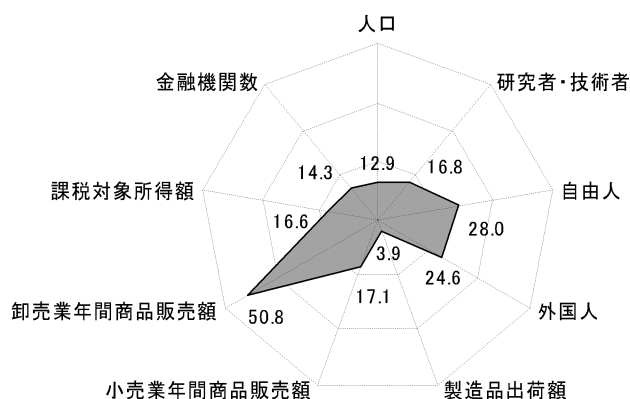


図 6-4 福岡市の北部九州地域における拠点性

(3) 熊本市・長崎市・大分市

県庁所在地であり、人口も 50 万人前後あり、それぞれの県域の中心的都市である。これらの都市は共通して、犯罪や火災、交通事故などが少ない、医療・福祉・子育てに関する施設が充足している、住環境に恵まれているといった安全・安心・居住の面で高い評価を得ている。

一方、都市規模が大きくなり、また発展途上にあるため、研究人材、支援人材、学術研究機関、産業支援機関など、イノベーションを生み出す機能は十分でなく、また上下水道といったインフラも完備されているとは言い難い。こういった状況に対して公的機関は危機意識を持っており、産業振興に熱心に取り組んでいる。

なお、熊本市・長崎市と大分市の違いは、大分市が工業都市として企業が集積し、域内に十分な需要と供給があるのに対し、熊本市・長崎市はそうではない。

次に、県域における拠点性を見てみると、熊本市においては、卸売機能が強く(69.2%)、モノづくり機能が弱い(11.7%)など、福岡市と同様の傾向を示している。この2項目を除いて、他の項目は概ね50%前後を占有しており、人口占有率が35.7%であることから、まさに県内の拠点都市といえる。

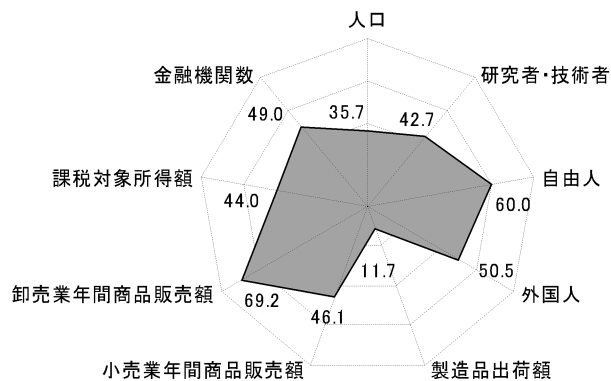


図 6-5 熊本市の県域における拠点性

長崎市については、人口占有率 30.4%に対して、卸売機能(48.7%)と自由人(45.9%)が高い値を示している他は、1/3 前後を示しており、強い拠点性を有しているとは言い難い。県内には他に佐世保市や諫早市などの都市があり、よって機能が分散し、過度に県庁所在地に集中していないものと考えられる。

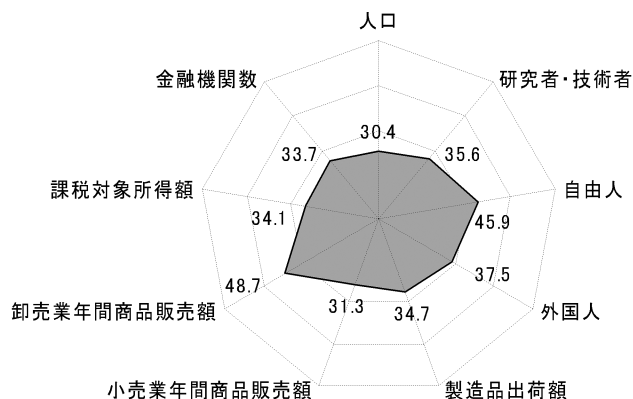


図 6-6 長崎市の県域における拠点性

大分市については、県庁所在地であることから、卸売機能(69.7%)と自由人(56.3%)で高い値を示し、また工業都市でもあることから、モノづくり機能(56.3%)についても高い値を示している。福岡市と北九州市を足して規模を小さくしたような形をしており、バランスがよく、またその他の項目も45%前後の値を示しており、人口占有率が37.8%からみても、拠点性を有しているといえる。

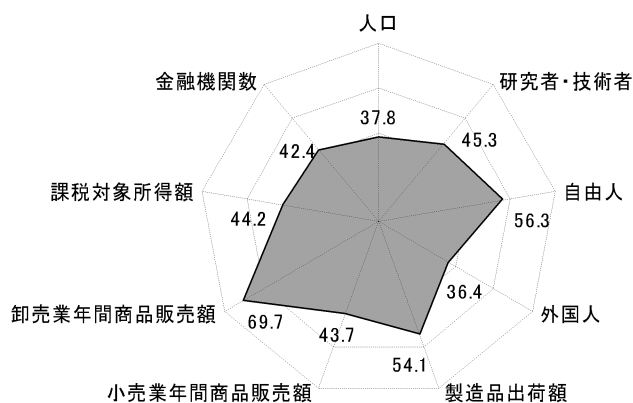


図 6-7 大分市の県域における拠点性

これら都市の北部九州における拠点性については、大分市においてモノづくり機能(11.3%)が高い値を示している以外は、概ね人口占有率+ α 程度の占有率となっている。ちなみに、熊本市はモノづくり機能が低い以外は7%前後であり、長崎市は4.5%前後、大分市はモノづくり機能を除いて5%前後といったところである。

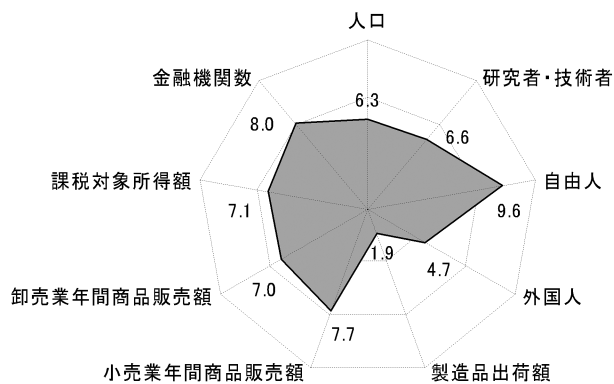


図 6-8 熊本市の北部九州地域における拠点性

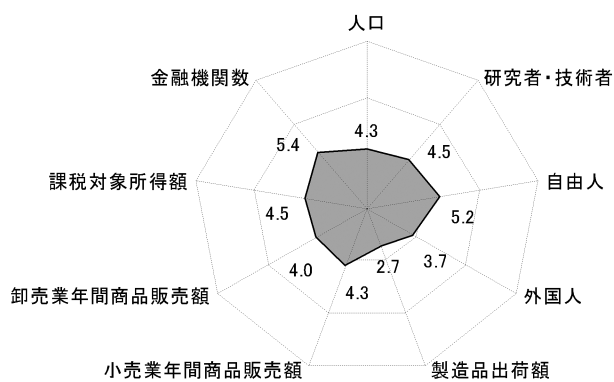


図 6-9 長崎市の北部九州地域における拠点性

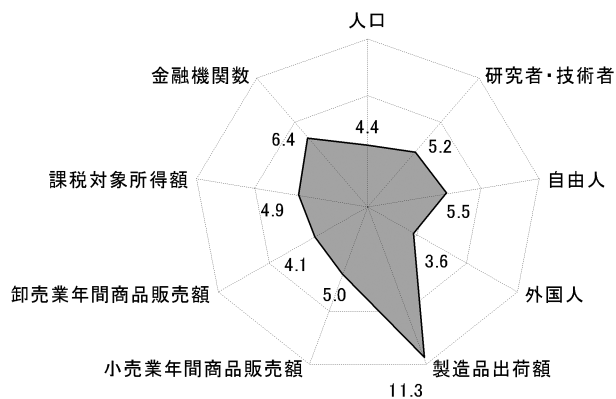


図 6-10 大分市の北部九州地域における拠点性

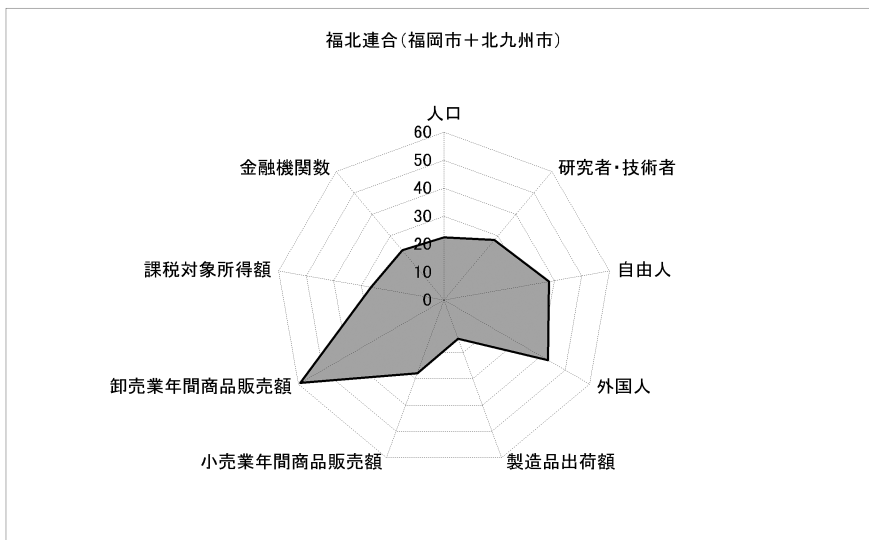
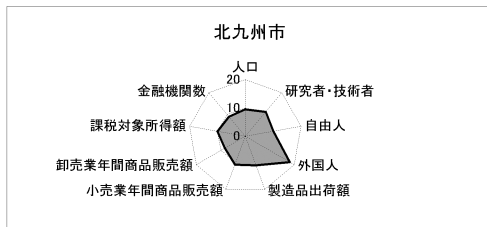
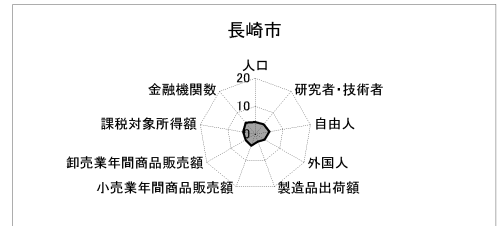
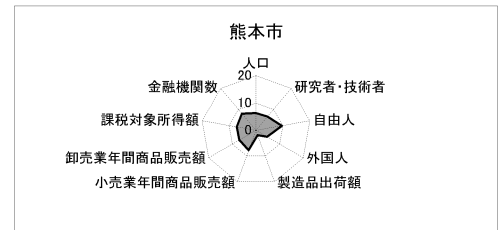
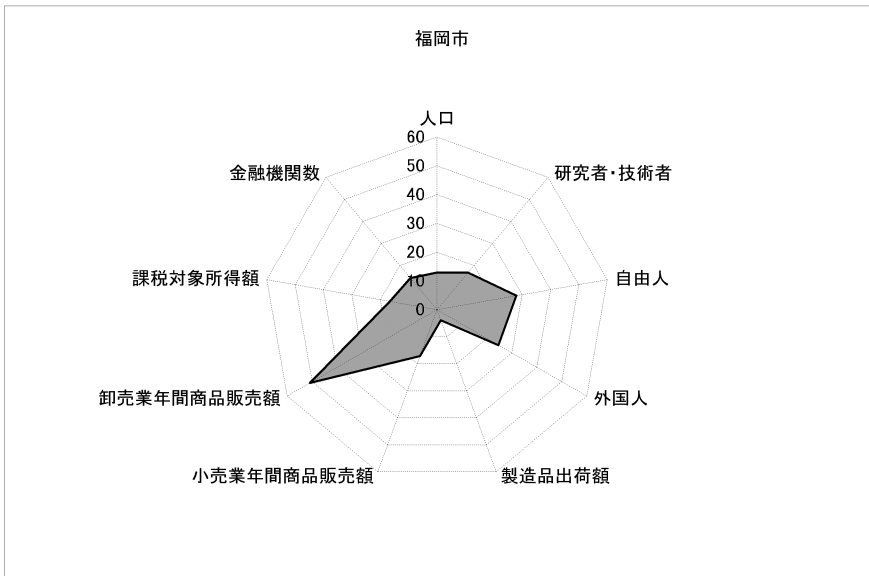


図6-11 各都市の北部九州地域における拠点性の相対比較

(2)各都市のターゲティング・ポジショニング

前節において、各都市には特徴があり、拠点性を有していることが分かった。以下に、コンジョイント分析及び AHP による分析結果から、各都市の方向性(ターゲティング・ポジショニング)を業種(企業タイプ)の視点から考察する。

①北九州市

これまでの工業都市としての実績(蓄積)及び地域企業の志向に配慮するならば、今後とも「基盤技術企業」を中心に据えて育成及び集積を図る。

また、学術研究都市などの研究基盤を生かして「研究開発型企业」や「ソフトウェア開発企業」を育成することも重要であるが、この場合、研究基盤に量的な限界があるため、分野の特定(差別化)が戦略上必要である。地域に蓄積された技術資源と将来の成長分野とが相俟った分野、例えば、新素材の開発などが考えられる。

②福岡市

研究基盤の集積や都市の多様性を生かした「研究開発型企业」や「ソフトウェア開発企業」及びこれら企業に対してサービスを提供する「イノベーション支援企業」の振興を図る。

製造品出荷額の大小を問うのではなく、技術シーズの創出や斬新なビジネスモデルの考案などに注力するものであり、製品化については近接する北九州市の製造力を活用したり、多様なコンテンツビジネスを創出したりするものである。研究基盤が集積し、かつ多様な人材が集まってくる当地は、サンフランシスコやシリコンバレーになれるだけの都市の特性とポテンシャルを有しているものとする。

③熊本市・長崎市・大分市

地域企業や研究基盤の集積、行政支援などに量的制約がある中で、あれもこれも行うのではなく、地域資源を生かして、福岡市や北九州市が着手していない分野にターゲットをあて、ニッチトップを目指す。例えば、熊本市であれば、農工連携による食品バイオ、長崎市であれば、海洋技術を生かしたロボットやマニピュレータ、大分市であれば、光学及び電子機器などが考えられる。

なお、大分市においては、工業都市の企業集積を活かした産業振興が可能であり、この場合、北九州市と競合する可能性があるため、とくに基盤技術分野において、双方の棲み分けが必要となる

表 6-2 業種と適地

業 種	適 地
基盤技術企業	北九州 ≧ 大 分 > 福 岡 > 熊本・長崎
研究開発型企业	福 岡 > 北九州 > 大 分 > 熊本・長崎
ソフトウェア開発企業	福 岡 ≧ 北九州・大分 > 熊本・長崎
イノベーション支援企業	福 岡 > 北九州 > 大 分 > 熊本・長崎

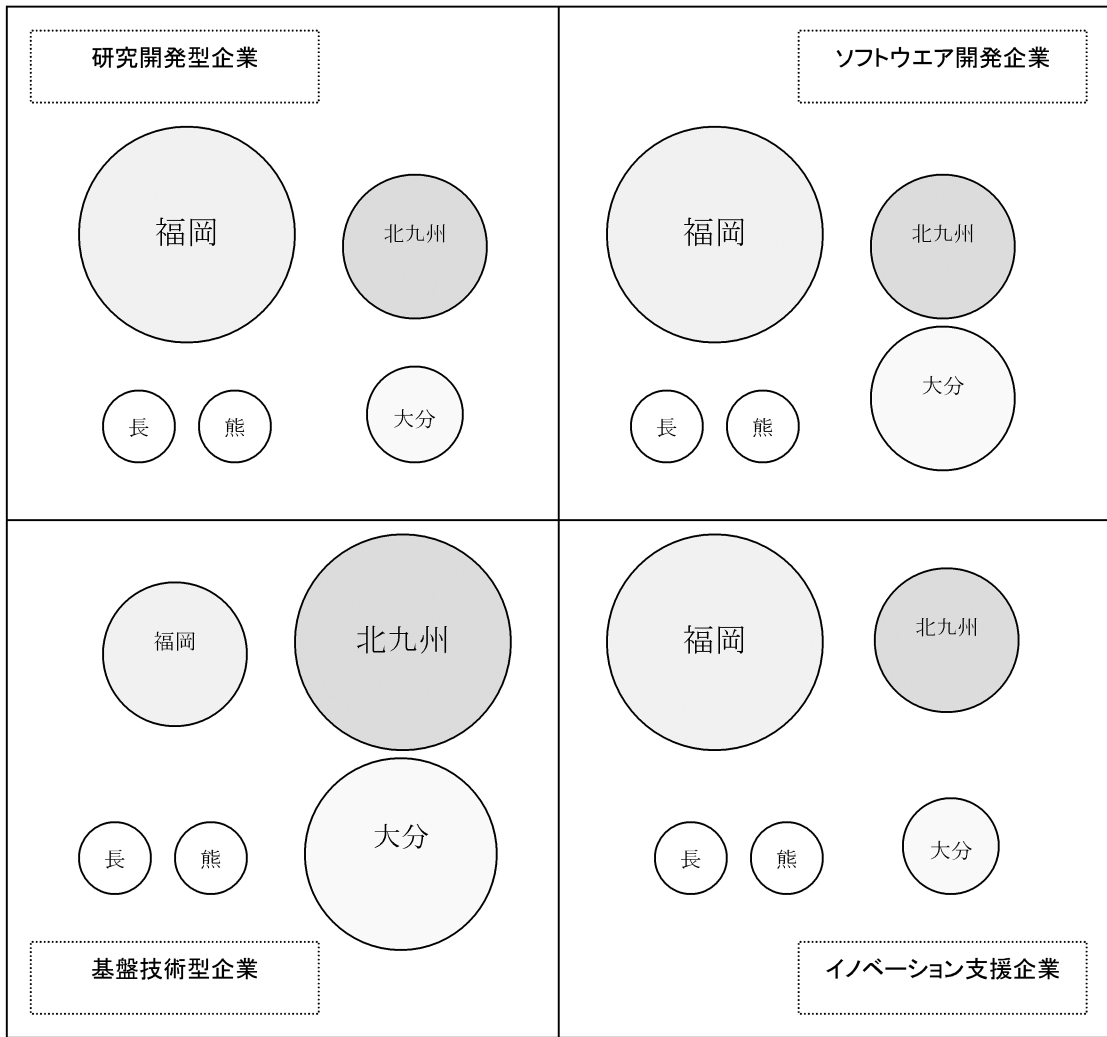


図 6-12 各都市のターゲティング(イメージ)

2. 地域拠点都市を核にしたイノベティブな地域づくり

(1) 地域の特性

科学技術基本法は1995年の制定以来、政策目標のひとつとして地域における科学技術の振興を掲げており、2006年に策定された「第三期科学技術基本計画」では、地域における科学技術の振興は、地域イノベーション・システムの構築や地域づくりに貢献するものであり、ひいてはわが国全体の科学技術の高度化・多様化やイノベーション・システムの競争力を強化するものであるため、国として積極的に推進するとしている。また、ポーターは著書『競争戦略論Ⅱ』の中で、わが国の東京・大阪に過度に集中するいびつなクラスターを批判し、地域クラスター形成の必要性を促している。

そこで、ここではまず地域の特徴を整理してみる。塩次⁽¹⁾によれば、地域は自己充足的な産業社会であり、ニーズとシーズ(技術)がワンセットで存在し、顔と個性が見えるコミュニティが形成されている。その中で高密度な人脈と企業間関係が構築され、情報の伝播や共有が促進されている。また、歴史に培われた固有の生活文化をもっているとしている。

一方、弱点として地理的にも、情動的にも、時間的にも時代の潮流からぶれやすく、自己満足かつ排他的である。また、マーケットは小さく、経営資源は量的にも質的にも十分でない。人はムラ意識が強く、高齢化が進み、モノはありきたりのローテクが主体である。資金は保守的な担保主義が中心で、ベンチャーキャピタルは不在であるなどとしている。

このことは前述の地域産業政策の章でも記述したが、中央からの誘導だけでは起爆剤にはなっても、抜本的に地域を変革することは難しく、地域の産業実態のみならず、歴史や文化などにも配慮して地域づくりを推進していくことが必要であることを示唆している。

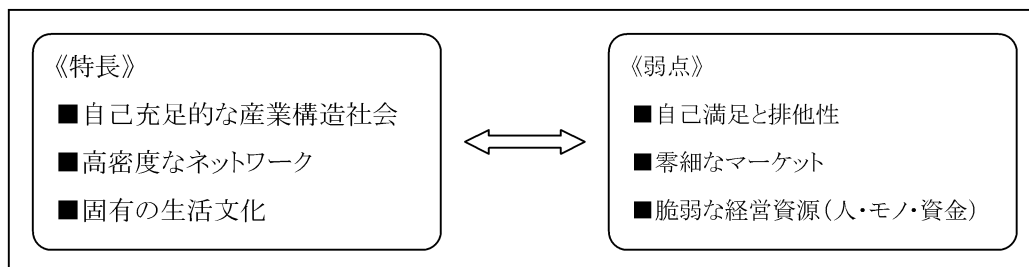


図 6-13 地域特性

(2) 地域づくりの方向性

個々の都市単位では、マーケットや経営資源などの観点から、自立するには規模が小さすぎる。ここでは「連携と差別化」の視点から地域づくりについて考察したい。

まず、考え方について3つの方向性を示す。一つ目は、地域の強みを活かした広域連携による自立的な発展を目指すものである。一つひとつは小さくとも、連携すればそれなりに競争できるだけの規模とバランスを有することができる。二つ目は、独自の競争優位を確立し、県域等において当該分野でリーダー的な役割を發揮する。他の地域と同じことを行っている、量的競争になってしまい、効率的でない。差別化による質的競争へと持ち込むものである。三つ目は、規模は小さくとも多様な産業を地域内に集積させ、イノベーションの連鎖反応を誘発し、新たな産業を創出するというものである。

前 2 者は、前述した「地域産業活性化法」のコンセプト及びランチェスターの法則に起因するものである。後者は、従前の大企業を中心にした専制型の産業振興から、中小企業によるネットワーク型の産業振興を提案するものであり、ここでは同じ工業都市でありながら、発展の経緯や性格を異にする浜松市と北九州市(従来)について例示する。

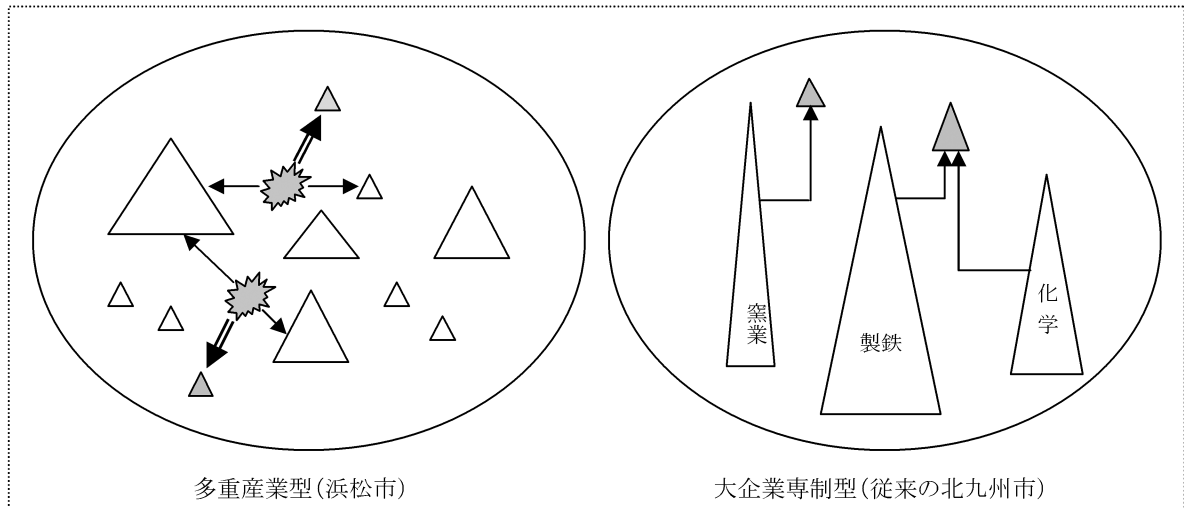
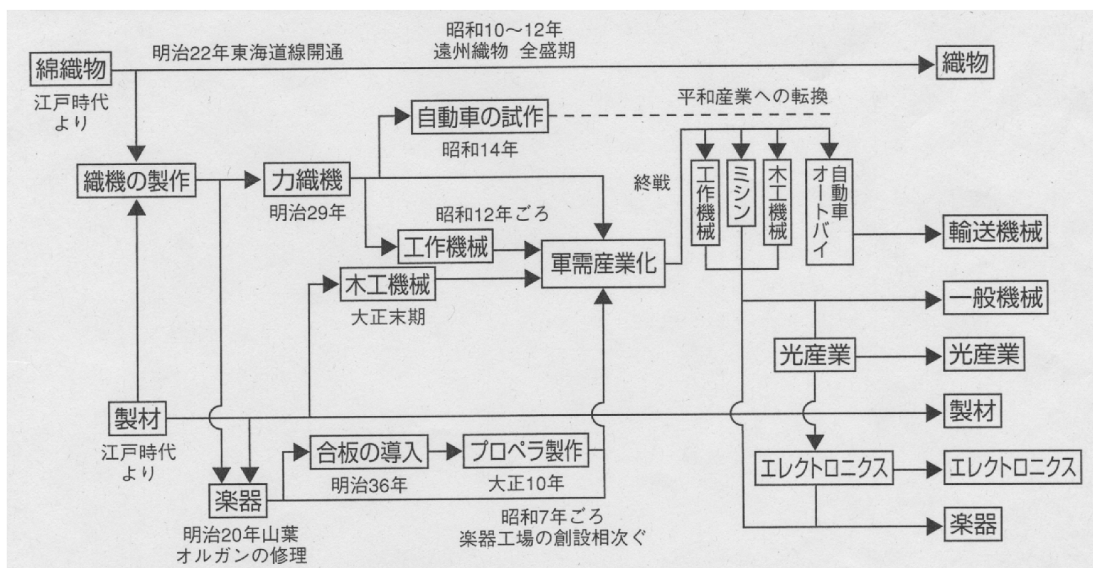


図 6-14 産業振興の形態

〔浜松市の事例〕⁽²⁾

浜松地域の工業は、江戸時代からの綿織物と製材に始まる。まず、綿織物から織機、力織機が生まれ、繊維産業が発達した。製材からは木工機械、楽器などに発展していった。その後、軍需産業の時代を経て、戦後、繊維・楽器で培われた技術を生かして工作機械やミシンなどの一般機械、オートバイ、軽自動車といった輸送機械の生産が始まった。

このように浜松地域の工業は、綿織物と織機、力織機と輸送用機械、製材業と楽器産業、機械加工技術と光産業というように、多様な産業が融合して新たな産業を生み出してきた。



出典：浜松信用金庫、信金中央金庫総合研究所『産業クラスターと地域活性化』、p65

図 6-15 浜松市の工業発展の系譜

〔北九州市の事例〕

北九州市の工業は、地域資源である石炭、石灰石を源泉として発展してきた。近隣する筑豊炭田の石炭および中国の大冶鉱山の鉄鉱石をベースに製鉄、石炭化学、鉱山機械が生まれ、これら産業を基軸にして、製鉄からは鋳物、耐火煉瓦が、鉱山機械からは電気機械、さらにはメカトロニクスが派生的に生まれてきた。また、製鉄、化学産業は装置産業であることから、構内作業を中心とするメンテナンス産業も生まれてきている。

このように北九州地域の工業は、大企業を中心にこれら産業から必要とされる産業が派生的に生まれ、現在の姿を形成している。

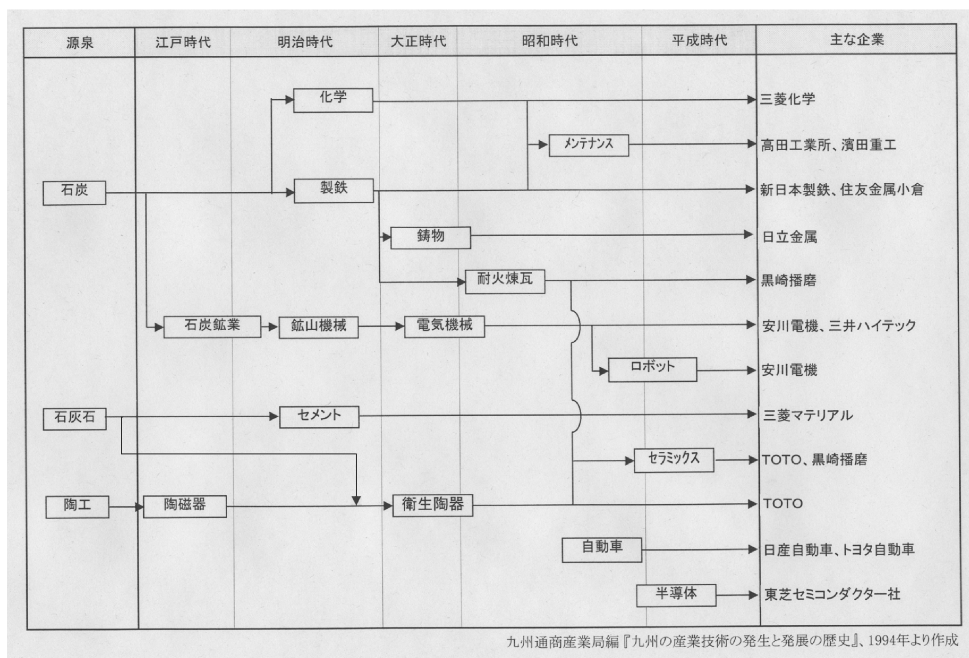


図 6-16 北九州市の工業発展の系譜

(3) 地域多重クラスターの形成

こういった状況のもと、それぞれの地域はどういった産業集積システムを形成すればよいのか、ここでは「地域多重クラスター」という考え方を提案したい。

これは地域内の都市が地域の拠点となる都市を中心に連携し、ネットワークを構築することにより、多様な産業がぶつかり合い、イノベーションの連鎖反応を引き起こすことによって、新たな産業を誘発するものであり、地域の自立的な発展を目指すものである。地域拠点都市を中心に、地域内における産業間のブラウン運動^(注)を発生させようというのである。

ここで地域拠点都市は、競争優位な産業分野はもとより、十分な都市基盤及び都市機能を持ち、地域経済をリードする立場にある。また、周辺の都市は中小規模であっても、きらりと光るオンリーワンもしくはそれに準ずる産業分野を有している。

(注) ブラウン運動とは、微粒子に液体または気体の分子が各方向から無秩序に衝突することによって起こる不規則な運動をいう。

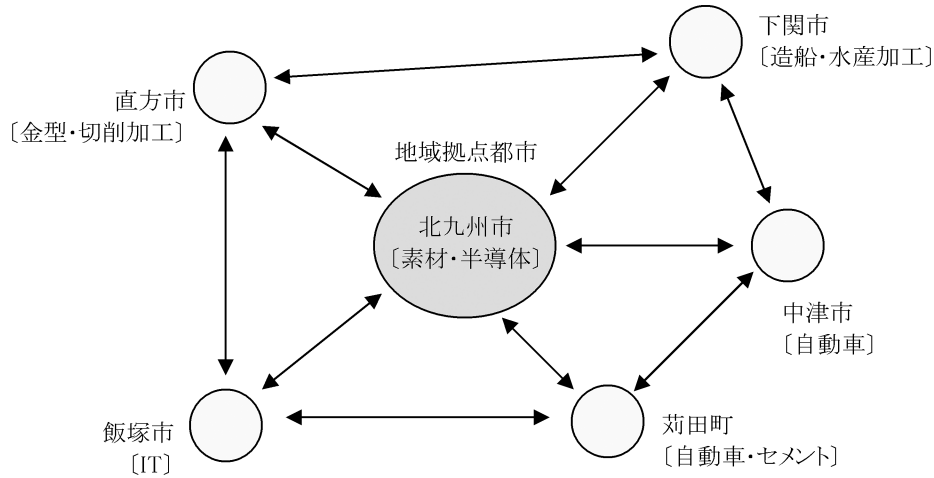


図 6-17 地域多重クラスター(北九州地域)

(4) ネットワーク型メガクラスター

地域多重クラスターは点としての存在感を示すものであるが、これらをより広域で連携させることによって面としての総合力を生み出すことができる。ここで提案する「ネットワーク型メガクラスター」は、例えば、北部九州といった将来の道州制を睨んだ領域で、それぞれの地域多重クラスターが連携し、競争と差別化(棲み分け)を繰り返しながら、既存産業の育成や新たな産業の創造を図っていくものである。

とくに北部九州地域においては、昨今集積が進んでいる自動車や半導体産業において、地域が個々に取り組むのではなく、それぞれの特徴を生かしながら、連携し、地域として総合力を発揮することが必要である。

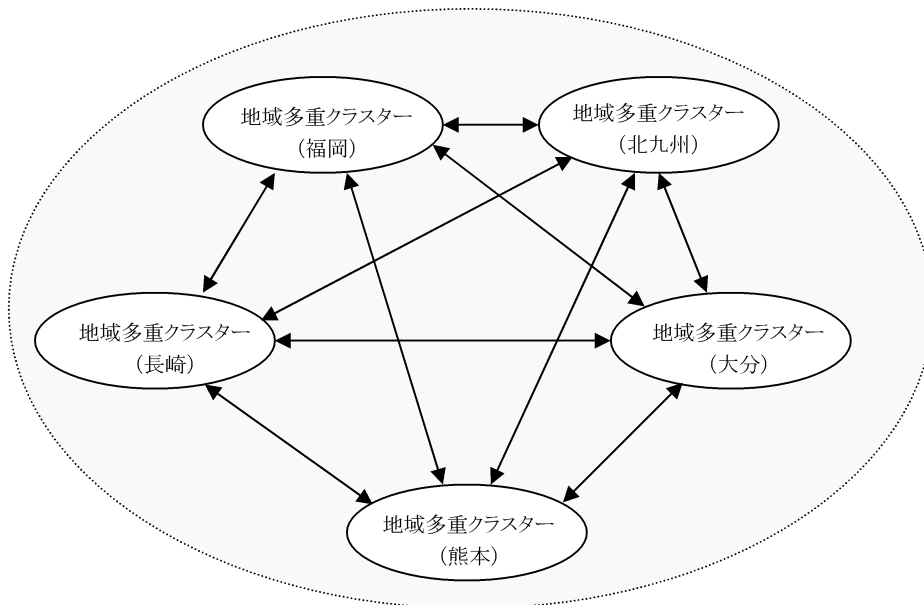


図 6-18 ネットワーク型メガクラスター

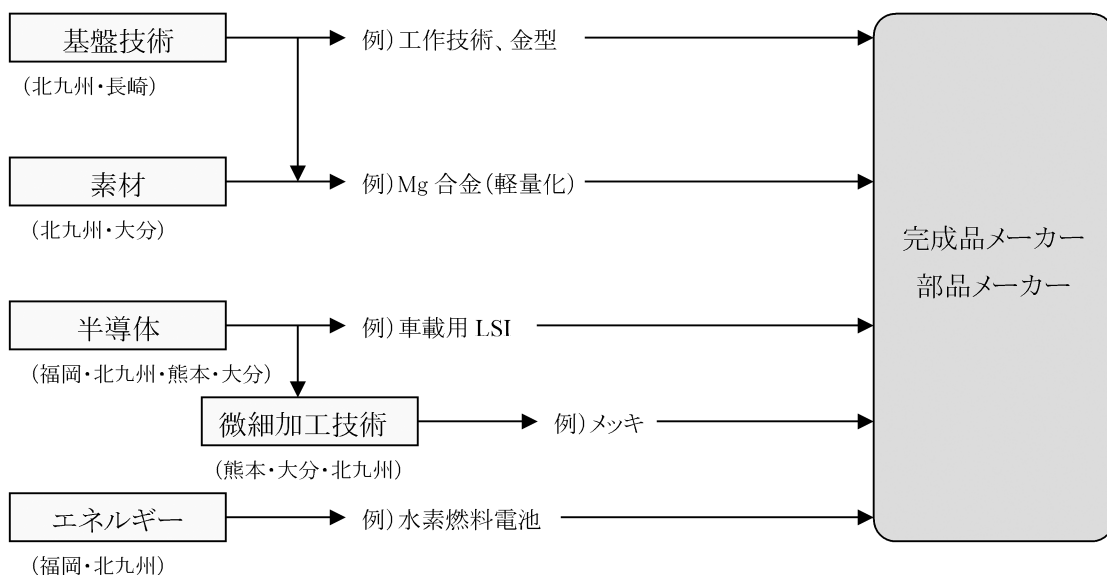


図 6-19 自動車産業と地域技術特性との関係

(5) ハブ&スポーク型メガクラスター

地域としての総合力をより強固なものにするためには、ネットワーク型クラスターに核(ハブ)となる都市を位置づけ、司令塔及びディストリビュータとして機能させ、地域として方向性を持たせる必要がある(ハブ&スポーク型メガクラスター)。

ハブとなる都市は人・モノ・資金・情報の受発信の拠点であり、また国内外の他の地域と競争する顔である。なお、このハブへの過度の集中は懸念材料ではなく、競争要因として助長させるくらいのことが必要ではないかと考える。

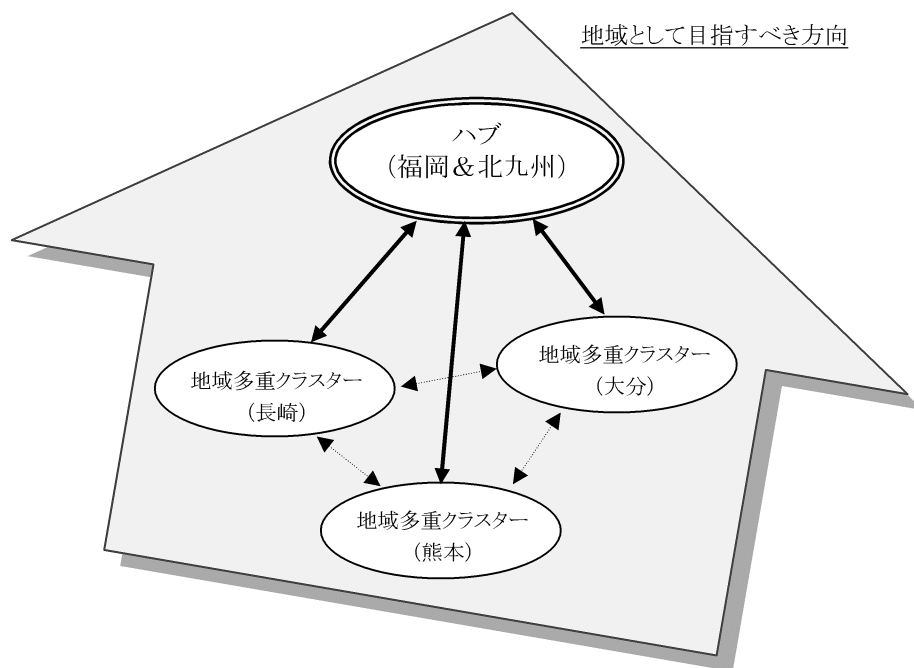


図 6-20 ハブ&スポーク型メガクラスター

3. 北九州市と福岡市の連携によるハブの形成

(1) 大都市圏形成の意義

前項のハブ&スポーク型メガクラスター形成するためには、ハブをどこにするか、ハブとして適格な都市はあるのか、ハブ決めが重要になる。

大都市圏とは、一定以上の規模の都市で、都市の魅力づくりに欠かせない経済力やインフラが充実しており、人・モノ・資金・情報を引き付けることができる都市である。情報化やグローバル化が進展する中で、商業都市、工業都市、文化都市といった単一の性格のみでは不十分であり、様々な顔を持つ集合体としてバランスを有する必要がある⁽³⁾。また、近接する都市との連携も視野に入れて、大都市圏を形成することが重要である。

(2) 福北大都市圏

福岡市と北九州市は、それぞれ商業都市、工業都市として異なる性格を持っており、県域及び北部九州地域において、拠点性を有するものの(図 6-1～図 6-4)、単独では名古屋市には遥かに及ばない。海外に目を向けると、両市は日本の西の端という立地上、アジアに近く、そのアジアには人口 200 万人、300 万人といった都市が少なくない。これらの都市と競争するためには、両市が連携し、大都市圏を形成することは不可欠であり、必然的な流れだと考える。

福岡市と北九州市が連携すれば、その拠点性は一層高まり、とくに卸売機能は北部九州地域の 60%まで高まり、また商業都市である福岡市はモノづくり機能が弱かった(3.9%)が、北九州市と一緒にすることにより、約 15%まで高めることができる(図 6-11、6-21)。

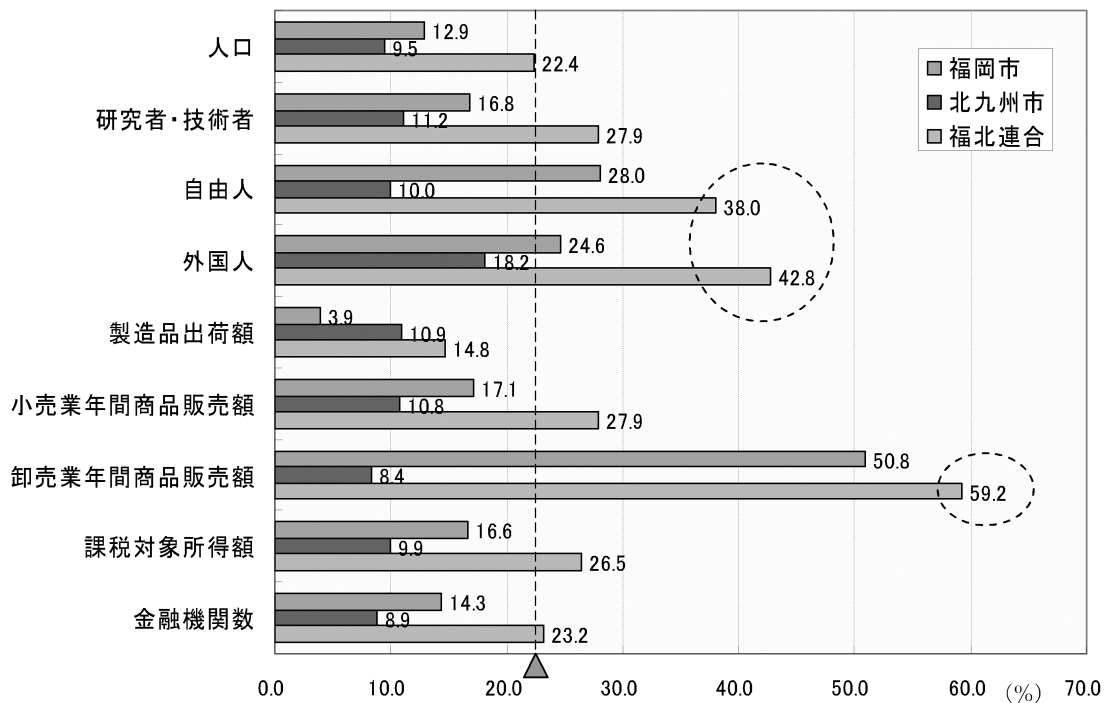


図 6-21 福北大都市圏の北部九州地域における拠点性

また一方、東海地域の拠点都市である名古屋市と比較してみても、外国人数、製造品出荷額、卸売業年間商品販売額の3つの項目で、名古屋市が大きく優位であるものの、他の項目は全く遜色なく、同等であることが分かる。

このように福北都市圏は十分な規模とバランスを有しており、名実ともに国内第4の都市圏として位置づけることができると考える。

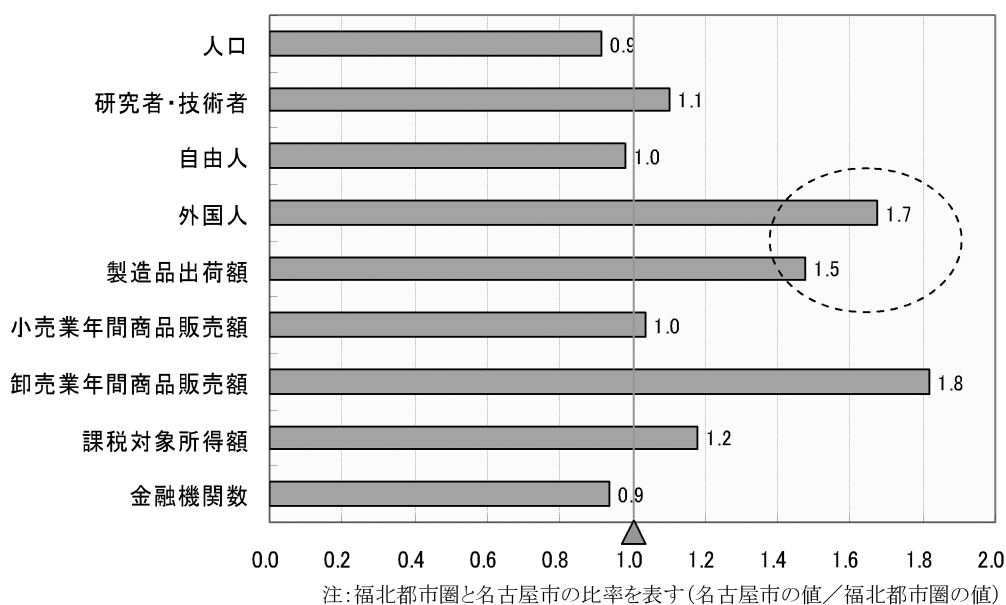


図 6-22 福北都市圏と名古屋市の比較

4. 北部九州地域の総合力形成

(1) 北部九州地域の規模とバランス

ここでは、メガクラスターを形成する北部九州地域が自立できるだけの規模及びバランスを有しているか、モノづくり機能の側面から見てみる。

まず、対全国シェアについて、人口比を基準に見てみると、ゴム製品と食料・たばこ・飼料の2製品以外は人口比(8.2%)を下回り、窯業・土石、鉄鋼、電子部品・デバイスが8.0%前後で追随している。首都圏、近畿圏及び東海地域に過度に集積していることをかんがみれば、平均5.6%のシェアを有している北部九州は十分とは言えないまでも一定の規模があるといえる。

また、これら産業中分類を、基礎素材型、加工組立型、生活関連型の3類型に分けて、対全国シェアを見てみると、それぞれ5.3%、5.3%、7.1%あり、バランスがよいことが分かる。

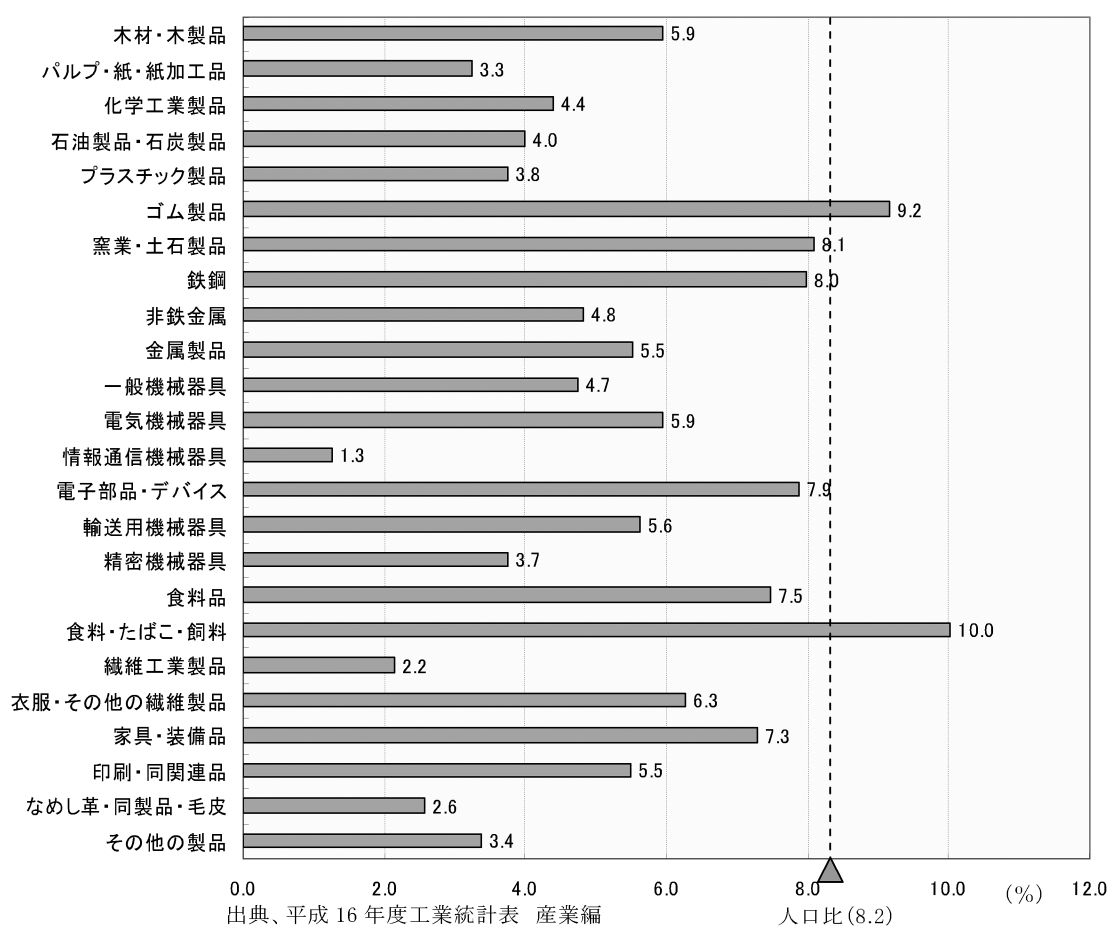


図 6-23 北部九州域の対全国シェア(製造品出荷額ベース)

次に、量の面から見てみると、昨今の自動車及び半導体産業の集積により、輸送用機械器具及び電子部品・デバイスが多くなっている。とくに自動車関連は完成車メーカーの工場建設や企業立地の進展により、今後より一層増加するものと思われる。また九州は農林水産業が盛んで、わが国の食糧供給基地と言われていることもあり、食料品、食料・たばこ・飼料が多くなっている。さらに、北九州市や大分市を中心に鉄鋼、化学、一般機械器具も多くなっている。

また、基礎素材型、加工組立型、生活関連型の3類型からみても、それぞれ33%、44%、23%になっており、バランスがよいといえる。なお、東海地域(静岡県、愛知県、岐阜県、三重県)においては、輸送用機械器具が突出しており(東海地域全体の38.7%、全国の輸送用機械器具の51.2%)、また3類型からみても、加工組立型が6割以上を占有し、バランスが良いとはいえない。

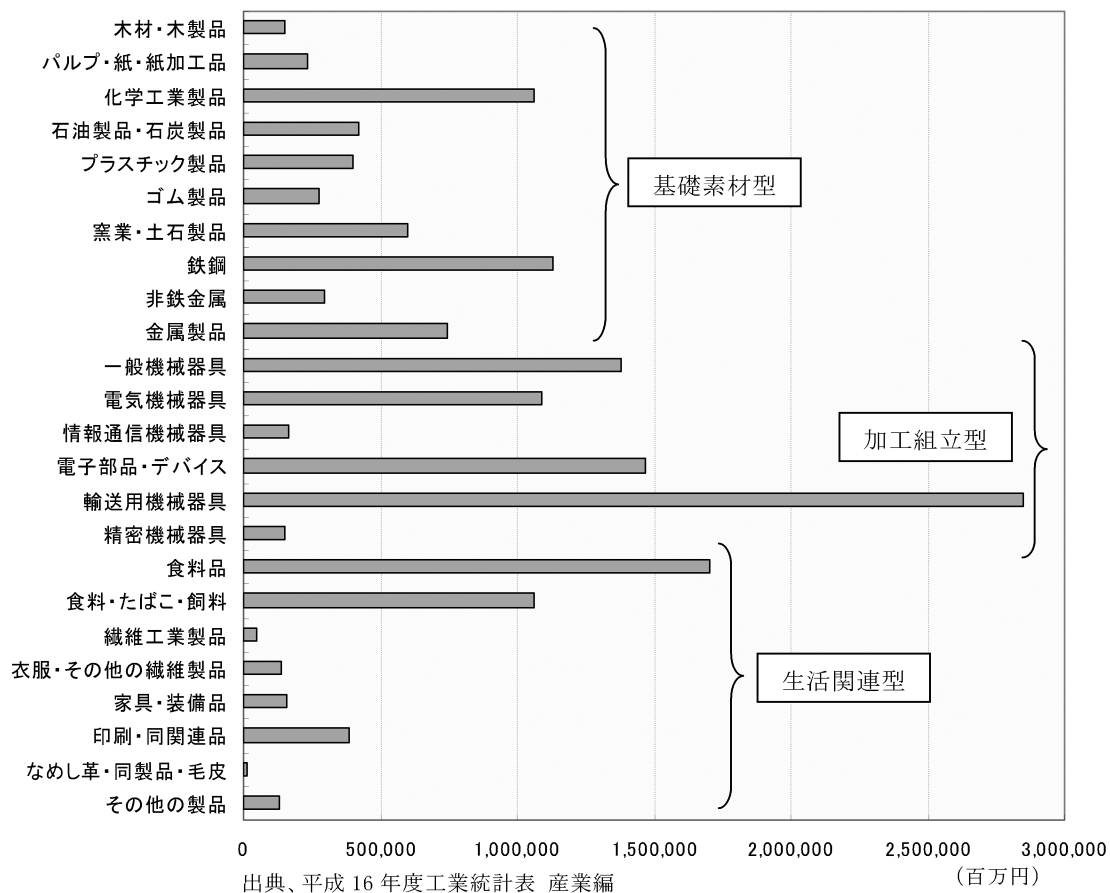


図 6-24 北部九州地域の製造品出荷額等(産業中分類)

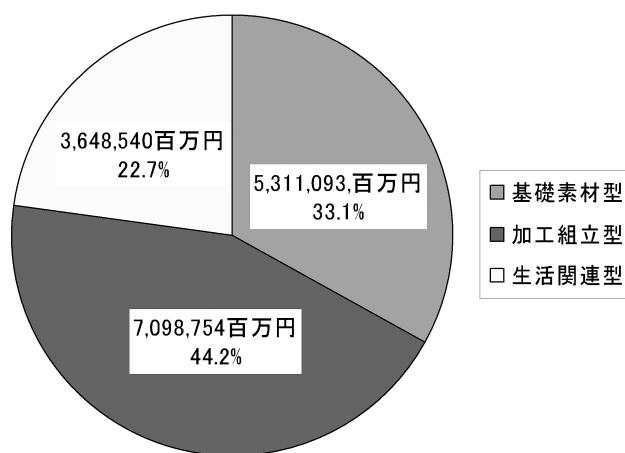


図 6-25 北部九州地域の製造品出荷額等(3類型)

(2) 北部九州地域のポジショニング

国際化や情報化という言葉は、われわれに対して、もはや何の新鮮味を抱かせないくらい当たり前のことになってしまっている。企業は自社のサプライチェーンを駆使して、世界中から最良の部品を調達し、また世界中へ製品を配送している。われわれはインターネットを通して、取捨選択できないくらいの膨大な情報を瞬時に得ることができる。四半世紀前に A.トフラーが著書『第三の波』で予言したインターネット社会がもはや日常になってしまっている。

しかし一方、地方はというと前述したとおり、これまでの中央主導の外発的発展から、地域特性に配慮した内発的発展に転換しつつあるといっても、あくまで東京を中心にした中央と地方の関係の上で種々の政策が検討され、実行されている。また、企業の本社機能が東京に集中し、多くの重要事項が東京で意思決定されている。世界中の情報は東京にまず伝達され、東京のフィルターを通して、地方へ再配信されている。

北部九州地域は、日本の西方に位置し、発展著しい中国、韓国、台湾に近い。韓国・釜山へは航空機で 30 分、高速艇でも 3 時間、中国・上海へも航空機で 1 時間 30 分の距離にあり、大阪、東京に行く感覚でこれら東アジアの都市へ行くことができる。また、韓国・仁川にはアジア屈指の国際空港があり、欧米への渡航はこれまでの成田空港、関西空港に加え、仁川空港を利用することができる。経済の側面からみても、GDP は 3,018 億ドルあり、環黄海経済圏における中国及び韓国の経済力と比較して遜色ない規模にある。昨今は自動車産業の集積が進み、博多港からは中国に向けて完成車が輸出され、また自動車の保有台数が急速に伸張する中国に対して、自動車部品の供給基地としての役割も期待されている。さらに当地には観光資源も豊富にあり、東アジア各国からのインバウンド観光も大いに期待できる。

こういった状況から、北部九州域は東京を中心とする国内の一地域ではなく、アジアの中の北部九州という立場を取ることが、将来の発展の可能性を拓ける上で必要ではないかと考える。北部九州の東方には大阪、名古屋、東京があり、さらに行けばアメリカがある。一方、西方には韓国、中国がある。その中で北部九州をどういった独自性を発揮して発展していくのか。当地の規模、バランス、福北大都市圏の経済力、さらには提案した「ハブ & スポーク型メガクラスター」を形成するならば、独自に政策を展開するだけのポテンシャルを有しているものとする。

表 6-3 環黄海地域における主要地域の規模

	人口(万人)	面積(万 km ²)	GDP(億ドル)
北部九州地域	1,045	2.53	3,018
中国(環黄海地域)	31,898	62.3	7,391
韓国(環黄海地域)	2,939	5.40	3,824
福北大都市圏	234	0.08	817
天津市	1,024	—	332
仁川市	261	—	299
釜山市	368	—	368

中国:北京市、天津市、上海市、河北省、遼寧省、江蘇省、山東省
 韓国:釜山・仁川・光州・大田の各広域市、京畿道、忠清南道、全羅北道、慶尚南道、済州道
 1ドル=115円
 出典、経済産業省九州経済産業局「九州アジア国際レポート2006」

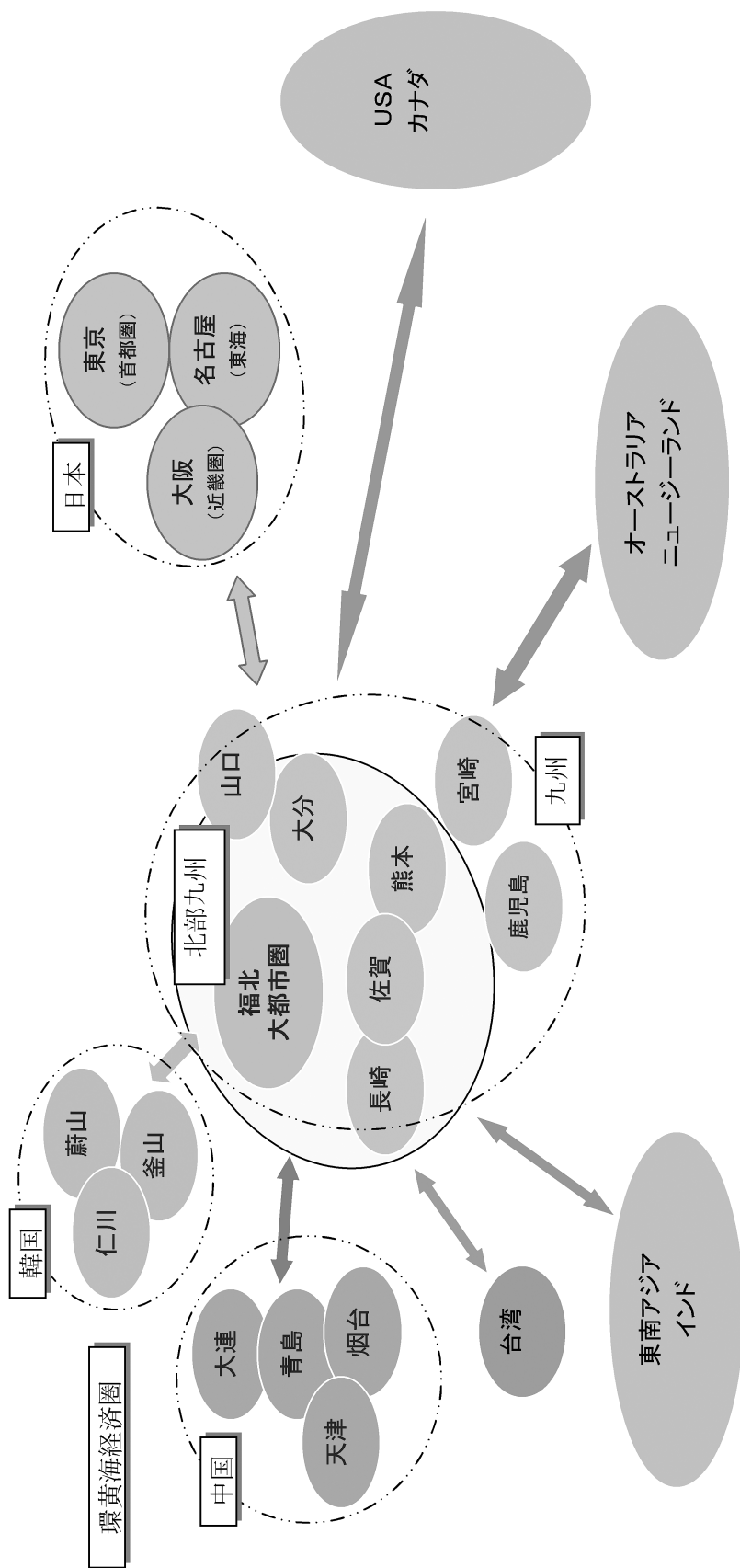


図 6-26 北部九州地域のポジショニング

5. 北部九州地域のイニシアチブ

分権と自立が叫ばれて始めて久しい中、道州制が各地で議論されるなど、広域連携による地域の自立的発展に向けた検討が活発化している。道州制は地域政策に関して、地域が自ら権限と財源を持ち、地域ニーズに的確に対応した政策を効率的かつ総合的に実施できる「地方のことは地方自身で決める」システムを構築するというものである。

これまで記述してきたことを整理してみると、ボーダレス化が進展する中で、北部九州地域が近隣アジア諸国の都市や地域と対等に交流するには、都市や県単位では規模が小さすぎる。都市や県が個々に自立を目指し、競争するのではなく、それぞれが特徴を持ち、パートナーシップの関係を構築することにより、地域として総合力を発揮することができれば、GDP や人口で一国に値する経済圏が誕生し、内外の都市や地域との交流を進める上で、十分な規模と資格を持つことができ、さらに海外に対して魅力のあるマーケットをアピールすることができるというものである⁽⁴⁾。

それでは、この可能性を秘めた北部九州地域をどこが牽引していくのか。推進母体として、地域づくりは産業面に限らず、福祉や教育、ライフラインなど多岐にわたるものであり、本来、九州知事会のイニシアチブの下に推進することが望ましいが、今回の提案が各県による地方自治の壁を見直すことに繋がることから、行政的かつ政治的視点から実効性があまり期待できない。したがって、個別の地域エゴが出にくい民間団体がリードしていくことが望ましく、例えば、九州経済連合会、九州商工会議所連合会、九州経済同友会などが考えられる。とはいえ、九州商工会議所連合会及び九州経済同友会は、各県のそれぞれの団体の連合組織であり、地域色を拭うことが難しく、そこで一案ではあるが、九州電力(株)や東陶機器(株)、新日本製鉄(株)といった事業が九州の特定地域に偏ることのない大企業が、会長及び副会長の要職を担う九州経済連合会が最も相応しいものとする。当連合会は関係諸団体と連携を図り、地域問題を解決することで、地域経済の総合的な振興及び均衡ある発展を促進することを目的に1961年に創立され、現在、九州・山口地域に事業所を有する法人企業等約 900 社が会員となっており、産業振興委員会や行財政委員会、国際委員会など、7つの委員会を通じて活動を展開している。

* * *

これまで展開してきた議論は、イノベーションを活発に進めていく上で、福岡市からの時間距離が概ね 2 時間以内の地域が妥当ではないかという観点から、北部九州地域に限定したものであった。本章の主題である「地域の総合力の形成」、いわば地域の自立という視点からは、九州の南部である鹿児島県と宮崎県、東部の山口県まで地域を拡げることも一案である。例えば、鹿児島県と宮崎県は農林水産業の分野に秀でており、山口県は自動車や石油化学の分野において産業集積を有している。

〔引用文献等〕

1. 塩次喜代明『イノベーションを生み出す地域中核企業』、pp16-17 を修正
2. 浜松信用金庫・信金中央金庫総合研究所『産業クラスターと地域活性化』、p65
3. 加来秀治『福岡・北九州大都市圏』、日本地域社会研究所、pp22-24
4. 道州制検討委員会『道州制に関する答申』、九州地域戦略会議、2006.10