

現地レポート

産官学連携による地域経済の強化と人材育成

世界金融危機が地域経済にも不安な影を落とすなか、日本経済の低迷期を経た経験を生かし、あらたなステージに向かおうとしている地域がある。産官学の連携で、ものづくり分野を中心に「人材育成」をテコにして産業集積を図り、地域経済の底上げに結び付けようとしている、北部九州、石川県、青森県八戸市の現状をレポートする。

北部九州／自動車一五〇万台生産拠点推進機構と県立工業高校の取り組み

北部九州自動車一五〇万台生産拠点プロジェクトとは

—「シリコン・アイランド」から「カー・アイランド」へ

北部九州では、日産、トヨタ、ダイハツの完成車メーカー三社の進出を契機に、関連企業の集積がすすみ、自動車産業の一大拠点として急速に成長している(図1)。

全国における自動車生産台数のシェアは、一五年前には五%程だったが、ここ数年は一〇%を超えている(図2)。現在三社の工場では合わせて約一五五〇〇人の従業員が働いているほか、部品メーカーの進出などにより、自動車関連の事業所数は約六〇〇をこえている。

こうした産業集積の進展を官民あげてバックアップし、北部九州における「自動車一〇〇万台生産拠点づくり」を目標に掲げたのが二〇〇三年だった。

景気回復や米国向け輸出好調による増産が追い風となり、二〇〇六年度に一年前倒しで生産台数が目標をクリア(図2)。これを受け、同年から二〇〇九年度を目標達成年次に設定した「北部九州自動車一五〇万台生産拠点プロジェクト」をスタートさせた。一五〇万台を超える自動車生産は世界的にも日本を含め一〇カ国しかない。そこで、一カ国に匹敵するような一大拠点を北部九州に作るという構想だ。

そのスローガンは「アジアをリードする一大生産拠点を目指して」。具体的な目標として「生産台数一五〇万台」、「地元調達率七〇%」、「アジアの最先端拠点」、「次世代のクルマ開発拠点」の四つを設定している。

これまで九州は、半導体関係の企業立地を産業振興の軸におき、「シリコン・アイランド」というキャッチフレーズで、企業誘致をPRしてきたが、いまや「カー・アイランド」への衣替えが進行中だ。

自動車関連企業がもつとも多く集積する福岡県は、自動車産業の振興を専門に扱う全国初の部署である「自動車産業振興室」を立ち上げ、構想の推進に力を入れている。また、目標達成を、県をあげた取り組みとするため、完成車メーカーや関連企業、経済団体や関係市町村で構成する「北部九州自動車一五〇万台生産拠点推進会議」を組織。官民一丸となった取り組みを展開している。

四つの目標を設定

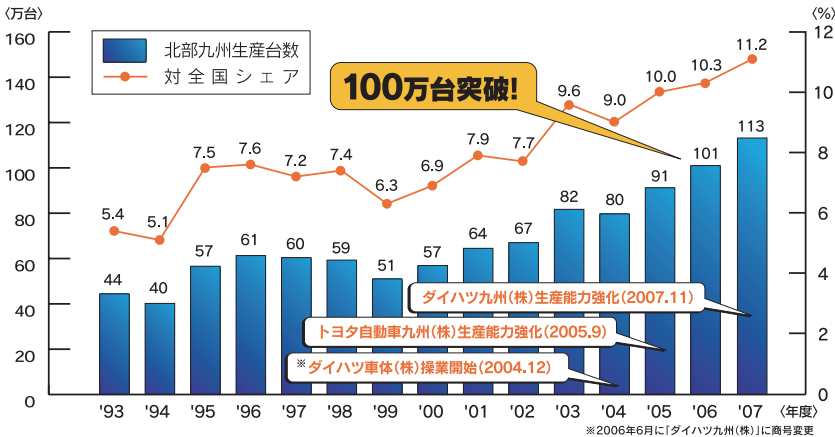
構想の具体的な目標と達成具合をみる。第一の目標は、最大のターゲットともいえる「生産一五〇万台」の達成。この台数の生産能力を有すれば、自動車生産の一大拠点として、距離的にも近く発展著しい中国などとの交易上の優位性を確保することができる。数字的には各工場の生産能力の増強計画をみると、来年度の達成はほぼ確実だ。

目標の第二に掲げるのが「地元調達率七〇%」。完成車の生産台数の伸びに比して、地元調達率は五〇%程度と横ばいで推移している。これを一気に引き上げるのは難題だが、高度な技術力を備えた部品産業の集積を図り、七〇%をめざす考えだ。ただし、新車種の投入に当たっては調達率六〇%を見込むメーカーもあるなど、九州に設置されている各工場が最新鋭であるメリットも生かしたいところだ。

図1 北部九州における自動車産業の集積と交通インフラ



図2 北部九州自動車生産の推移



資料出所：図1、2とも福岡県商工労働部自動車産業振興室提供

目標の第三は、「アジアの最先端拠点を」。トヨタ九州などではすでに、中国に展開する工場のマザー工場の役割を担うなど、アジアとの広域的なネットワークの一翼を担っている。九州の各工場が海外展開におけるマザー機能を高めることにより、アジア最先端の拠点をめざす。

目標の第四である「次世代のクルマ開発拠点」に向けては、すでに福岡県が先進的に取り組んでいるシステムLSI（高密度集積回路）や水素エネルギー技術などの取り組みがある。これ

をベースに、先端産業・技術との融合を図り、次世代型クルマの研究・開発拠点をめざしている。

拠点形成に重要な「人材育成の強化」

福岡県では、アジアをリードする自動車の一生産拠点の形成に向けた施策の柱として、①企業誘致の強化（戦略的企業誘致、企業立地セミナー）②地場企業の参入支援（人材育成、技術支援、取引拡大の強化）③産業インフ

ラの整備（道路網、港湾、工業団地の整備）④関連施策の強化（福岡モーターショーの開催等）——に力点を置いている。

なかでもここ数年、ウエイトを高めているのが、「人材育成の強化」だ。すでに、自動車関連中核技術者の育成として、中小企業を職者向けに、製造基盤技術である金型・めっき・ゴム・プラスチック技術の中核人材の育成を、企業、大学、専門学校などと連携して実施している。そして、後で県立小倉工業高校の例で詳しく紹介する「工業



豆本主任研究員

高校生の人材育成」に對する支援を今年度から、県内に一二ある県立工業高校

すべてでスタートさせた。

福岡県はもともと理系大学や工業系高校の学生が多い。こうした教育インフラを活用し、優秀な理系人材を自動車産業界に供給するルートとネットワークを形成し、人材供給のインフラを整えていくことが、行政にとっても大きな課題となってきた。

九州地域の自動車産業動向に詳しい財団法人・九州経済調査協会の豆本一茂主任研究員は、今後の行政の役割について、「工業団地を作ればいい時代ではなくなった。行政の産業支援の方向は人材育成に重点を置くべきだろう。九州の強みは人材が確保しやすいことだからこそ、県外への人材流出を食い止めるためにも高卒者をいかに確保するかが重要になる。現場は団塊の世代の退職のピークを迎えている。人が確保できないと工場は維持できなくなる。これからは行政もメーカーも、自動車産業に高校生が目を向けるような体制を作り、学校と企業との協力で、生徒が自動車産業に移行できるようルールをつくるのが大切になる」と指摘している。

以下で、その先進的な取り組みに着目した福岡県の県立工業高校のケースと域内の産業動向を見る。

ものづくり人材の育成は工業高校を軸に

—県下二二校で実践教育スタート

「北部九州は愛知県について日本で二番目の自動車生産拠点と考えている。若年者の製造業離れを解消するため、ものづくり教育をしっかりと行う必要がある」。二〇〇五年に財団法人・九州経済調査協会が実施した訪問ヒアリング調査であるメーカーの担当者はこう回答した。それに先立ち実施したアンケート調査で、各事業所で重視する人材を聞いたところ（回答のあった二六〇社集計）、もつとも重視する人材は「ワーカー」（五二・一％）だが、「オペレーター」（四一・二％）、「品質管理者」（三九・二％）、「熟練技能者」（三七・七％）、「生産管理者」（二七・三％）を



福岡県立小倉高等学校の正門

重視する企業も四割前後ある。先にみたように高度人材の育成だけでなく、即戦力の技能者・技術者をいかに育成・確保していくかが、「カー・アイランド」への脱皮には欠かせない。行政も企業誘致から、自動車関連産業の人材育成を一五〇万台生産拠点プロジェクトの中軸にすえている。

福岡県では、県下の工業高校をその拠点にしようと昨年度から、ものづくりの基本技能や最新設備の基本原理を習得させる実践教育に乗り出した。もともと福岡県は繊維、石炭、製鉄業など、時々の基幹産業を人材と技術面からサポートしてきた伝統がある。こうした歴史的経緯もあり、国立大学の理工系定員は二八〇〇人超（〇六年度）で全国二位にランクしているほか、工業科高校の学生数でも東京に次ぐ全国第四位の約四二〇〇人にのぼる。しかし、こうした理工系人材の本州への流出に長年、県や経済界は頭を悩ませてきた。

来年には生産能力一五〇万台突破が現実となり、自動車産業を支える人材不足が表面化しつつある。景気後退で低下気味とはいえ、自動車産業の集積が著しい北九州地域の有効求人倍率（七月）は、〇・六八倍と県内（県平均〇・六四倍）でもっとも高くなっている。

九州における自動車産業の実情と課題

—一九七〇年代半ばの日産の進出でスタート

現在、自動車完成車メーカー三社が、北部九州で操業している（表1）。九州の自動車産業の実質的なスタートは、三〇年以上前の一九七五年四月、日産自動車九州工場（福岡県荏田町）の操業開始にさかのぼる。

操業当初はトラックだけの生産だったが、九二年五月に第二工場が稼働し、その後、着実に製造車種を増やしてきた。現在の生産能力は五三万台まで拡大。同社の国内車両組み立工場の中では最大規模となり、乗用車生産の三割を担う主力工場に成長した。また日産の九州工場は北九州工業地帯で最大の雇用と生産高を誇り、製鉄業が象徴だった同工業地帯は大きく変貌した。

日産はこの地域での生産体制のさらなる強化を打ち出しており、日産車体の一〇〇％子会社である日産車体九州が来年、九州工場内に一二万台の生産能力を有する工場を立ち上げる予定だ。この結果、両工場における、生産能力は六五万台に増強され、生産する車種は一〇を超える。

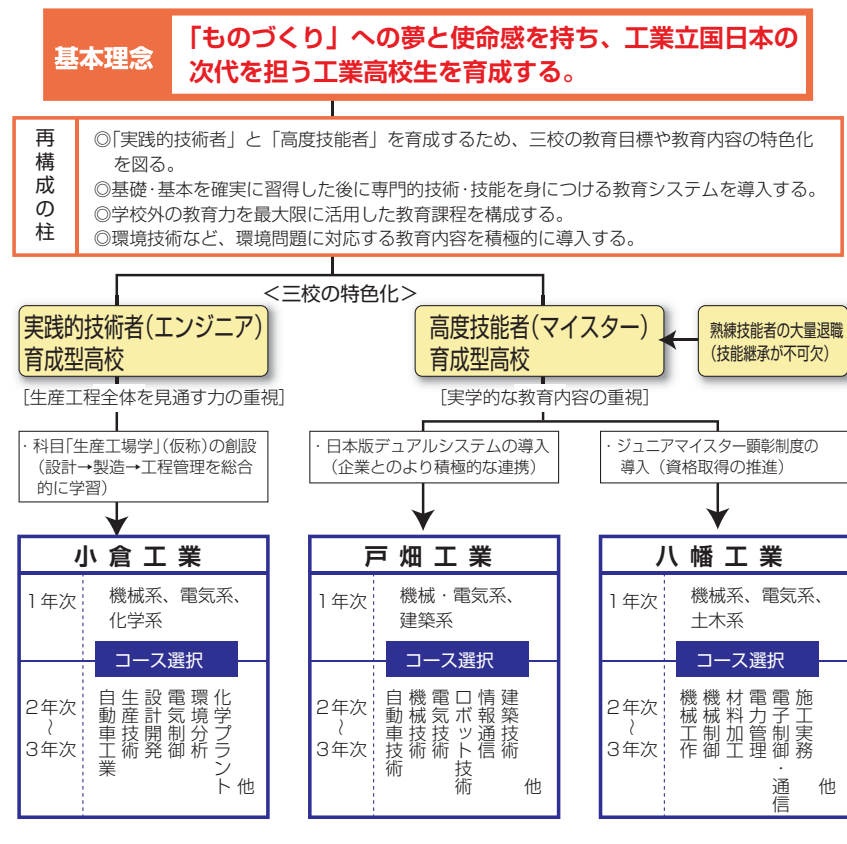
ついで生産能力が大きいのがトヨタ九州の宮田工場（福岡県宮若市）で、一九九二年に生産を開始した。その後、二〇〇五年に第二工場が稼働をはじめ、現在の生産能力は四三万台となっている。宮田工場はトヨタグループの最新鋭工場で、レクサスなどの高級車を中心に生産し、北米への輸出割合が高いのが特徴だ。

また今夏、ハイブリッド用トランスアクスルを製造する小倉工場が操業を開始し、ハイブリッド部品を集約化した。エンジンを製造する荏田工場でも今年から生産能力を倍増し四四万基

表1 北部九州に立地する自動車メーカーの概要

| | 日産自動車(株) 九州工場 | 日産車体九州(株) | トヨタ自動車九州(株) | | | ダイハツ九州(株) | |
|----------------|--|-----------------|---|-------------|-----------------|---|---------------|
| | | | 宮田工場 | 荏田工場 | 小倉工場 | 大分(中津)工場 | 久留米工場 |
| 生産開始 | 1976年12月 (車高生産) | 2009年 (操業予定) | 1992年12月 | 2005年12月 | 2008年8月 | 2004年12月 | 2008年8月 |
| 敷地面積 | 236.2ha | | 113ha | 31ha | 34ha | 130ha | 17.4ha |
| 従業員数 | 約4,500人 | 約1,000人 | 約7,000人 | 約1,000人 | 約180人 | 約2,600人 | 約200人 |
| 生産能力 (09年度) | 53万台 | 12万台 | 43万台 | 44万基 | - | 46万台 | 21.6万基 |
| 生産車種 (生産品目) | ティアナ、エクストレイル、フレア、ジェム、オニス、アフェスタ、アルメーラ、ログAD、バン、テュアリス | エルグランド、クエスト | ハリアー、ハリアーハイブリッド、ハイランダー、ハイランダーハイブリッド、レクサスES、レクサスES | V6 3.5Lエンジン | ハイブリッド用トランスアクスル | ムーヴコンテ、ミラ、ビーエアトローワーク、ハイセットトラック、ハイセットカーゴ | 軽自動車用エンジン |

図3 北九州市内県立工業高校における学科等の再編成



県立小倉工業高校のケース

インターンシップ、企業講師による実習、教師研修で技術者を育成

こうしたなか、北九州市内にある小倉、戸畑、八幡の三つの県立工業高校は、三年ほど前から、「高校生ものづくり技能育成事業」に着手。実践的な技能・技術を身につけた人材の育成に向け、教員の集中研修を行う一方、各校の特徴を生かすため、学科を再編し、教育内容を見直した(図3)。

学校自身が改革に乗り出した最大の要因は少子化による工業高校の生徒数の減少だった。加えて、地元における自動車産業の集積化にもかかわらず、工業高校における教育内容と、自動車産業の生命線といえる品質・コスト・納期に対応する先端技術との間のミスマッチの拡大があった。

自動車生産一五〇万台構想の展開もあり、学校と地元産業界、行政が連携し、実践的なカリキュラムによる人材育成強化の機は熟していた。そして、〇七年度から北九州地域の産業界との

制に拡張するなど、九州は同社の製造拠点としてのポジションを高めている。さらに、二〇一〇年代半ばに福岡県内に設計開発拠点を新設を発表している。これにより、九州域内での設計から製造までの一環体制が展望されることになった。

二〇〇四年の稼働開始と最後発のダイハツ九州・大分工場(大分県中津市)だが、短期間で急速に生産能力を伸ばしている。当初は年間生産能力一五万台でスタートしたが、昨年一月に第二工場が稼働を始め、年産四六万台体制まで拡大。また、今年八月に福岡県久留米市に二一萬基の生産能力のある軽自動車向けエンジン工場が操業を開始した。そして間髪をいれず二〇一〇年四月、福岡市に開発センターを設置予定で、同社は九州北部で車両の設計から組み立てまでの体制を他社に先駆けて整える。

現在のダイハツ九州の年産台数はダイハツグループの生産能力の四割を占めており、生産体制が、関西と九州の二極体制となりつつある。

サブプライムローン問題に端を発する米国経済の低迷で、北米への輸出割合が高いトヨタ九州では、今年度の生産計画を下方修正するなど、先行きの不透明感が広がっている。しかし、先に見たように、今後とも北部九州の自動車生産は拡大基調が続くとみられている。軽自動車の販売好調が続くダイハツ九州の増産体制の確立だけでなく、日産車体九州の操業による生産台数の増強に加え、トヨタ九州でも能力増強を計画している。この結果、来年度に三社合計の生産能力は一五七万台に達する予定。一五〇万台生産拠点プロジェクトの目標は来年、クリアできそうな見通しだ。

なお、本田技研工業が熊本製作所(熊本県大津市、一九七六年生産開始)に二輪車の国内生産を集約し、世界の二輪車生産のマザー機能を強化する。このように北部九州以外でも、自動車関連産業の集積が進み、産業界のすそ野は確実に広がってきている。

部品メーカーの進出、地場企業の新規参入も活発化

こうした完成車メーカーの進出が磁場となり、関連部品メーカーの設備投資を引き寄せているだけでなく、地場企業の自動車産業への新規参入も活発化している。部品メーカーの九州地域への工場新設や増設の動きは、トヨタ自動車九州、日産自動車九州工場、ダイハツ九州の進出や生産増に合わせたものとなっている。そして、この投資ブームは、それぞれの完成車メーカーが進出した三つの時期に区分することができる。

第一期は一九七五年の日産自動車九州工場の進出を中心とした時期、第二期は一九九二年のトヨタ九州宮田工場の操業開始を中心とした時期、そして、第三期が二〇〇四年のダイハツ九州の第一工場が操業開始した時期と重なる。このうち、第三期の特徴は過去の二期以上に、進出した三つのメーカーがそれぞれ、追加的・継続的に投資を実施している点だ。こうした生産体制の増強は当然ながら、部品メーカーの立地を促すことにつながる。

連携で、「福岡県自動車産業人材育成事業」(経済産業省と文部科学省との連携事業)がスタートし、近隣の県立苅田工業高校を合わせた四校がリーディングケースとして、人材育成事業をカリキュラムに取り入れた。県も一般財源を投入し、今年度からは、県内に一二ある工業高校すべてで事業の取り組みが開始された。

先行する四校では、各校の特徴を生かすため、小倉と苅田は実践的技術者養成型、戸畑と八幡は高度技能者養成型の人材育成というすみ分けがなされている。同事業の幹事校である小倉工業高校は、官営八幡製鉄所が設置される以前に、その人材育成を目的に開校県内で二番目に古い工業高校だ。「めざせ!未来のエンジニア」を合言葉に、創立一〇九周年という伝統が培った地域ネットワークを最大限活用し、これまでも地元のほか本州の製造業に多数の人材を輩出してきた。

人材育成事業の導入に合わせて、同校は昨年度、「生産工場学」を創設。三次元CADの中でもさらに高度なソフト・CATIAも導入した。

笹原裕明校長は「生徒数の減少で小倉、戸畑、八幡の三校の学科再編を実施したところで、この事業が入ってきた。二五〇万台構想もあり、地域のニーズにあった人材作りを行う必然性が一気に高まってきた」と語る。

この産業人材育成事業の柱は、①生徒の企業における教育・訓練(インターンシップ)②企業講師陣による学校での実践指導③教員の企業等研修——の三本。昨年は、初年度ということもあり、事業実施が、後半にずれ込んだが、

今年度は四月からプログラムのスタートが切られている。

二年生全員がインターンシップを経験

小倉工業高校の場合、一年生は基礎学力の確立に重点を置くため、生徒が専門を決める二年次にインターンシップを経験させる。対象は全員(約二〇〇人)で、夏休みの一週間を当てる。今年はこのまでのネットワークを活用し、約五〇企業に派遣した。

笹原校長はインターンシップの効果について、「各企業ではまず、安全教育から入り、電機機械関係では実習も行ってもらっている。生徒にとって製造の現場でものづくりの重要性を感じるいい機会になっている」とみている。また、「仕事の経験をしたことで、「イメージ先行ではなく、進路に対する意識や考える力量が高まる」といった効果が期待できるとしている。

企業講師陣による学校での実践指導



企業招へい講師による実習 (PLCによるシーケンス制御)

表2 県別、進出・参入年次別自動車関連部品工場数の推移

| | 2000 | 01 | 02 | 03 | 04 | 05 | 06 | 07 | 07年までの累計 |
|------|------|----|----|----|----|----|----|----|----------|
| 福岡 | 6 | 5 | 8 | 7 | 13 | 11 | 14 | 19 | 206 |
| 佐賀 | 3 | 1 | 2 | 1 | 1 | 0 | 2 | 6 | 45 |
| 長崎 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 1 | 0 | 4 | 16 |
| 熊本 | 4 | 2 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 8 | 93 |
| 大分 | 4 | 2 | 5 | 1 | 8 | 6 | 6 | 10 | 105 |
| 宮崎 | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 | 0 | 58 |
| 鹿児島 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 | 0 | 2 | 38 |
| 山口 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 76 |
| 九州7県 | 19 | 11 | 19 | 15 | 25 | 22 | 24 | 49 | 561 |

注: 進出・参入年次別が判明している企業を対象とした
資料出所: 「08年版九州経済白書」(財・九州経済調査協会)

とくに、二〇〇四年のダイハツ九州の進出や〇五年のトヨタ自動車九州の第二工場稼働に対応して、〇四年から部品メーカーが九州に進出し、地場企業での新規参入も目立ってきた。自動車部品工場の数は、増加基調にあり、〇七年の進出件数は、九州全体で四九件と前年の二四件を大きく上回っている。〇七年現在で九州に進出・参入した自動車関連部品の工場数は五六一を数える(表2)。

また、第三期の投資ブームの特徴としては、完成車メーカーの近接地である北九州市を中心とした立地が多い点。そして、もう一つ特徴として指摘できるのが、系列の枠を超えた部品の受注である。たとえば、日産の九州進出とともに工場を立地した日産系一次部品

メーカーが、トヨタやダイハツからの受注増を視野に入れた増産計画を打ち出すなど、系列を超えた取引関係が拡大している。

課題は基幹部品の供給と「頭脳の集積化」

各完成車メーカーの生産台数の伸びからみて、新たな部品メーカー進出や地場企業の新規参入の可能性もさらに広がるのが予想される。しかし、その際、残された課題としては、重要部品を中心とした「調達率のアップ」、生産部門だけではなく「開発部門の強化」、そして、これらを支える「ものづくり人材の確保」ということになる。

九州経済調査協会の豆本主任研究員は「九州域内からの部品調達率は五割程度。東海地域では七〇八割といわれており、相当見劣りする。部品点数の多いエンジン工場の開設により、調達率はアップするかもしれない」とみている。しかし、「駆動系部品として最大のトランスミッションやドライブシャフト、またブレーキなどでは、九州域内での生産拠点が図られていない。自動車の基本性能である「走る」「曲がる」「止まる」に関わる部品やユニットが最大の未進出分野となっている。これらの基幹部品は完成車メーカーが各種の共通部品として大きなロットで発注しなければならぬため、域内生産規模の拡大がなければ、企業の移転が難しい。また、鍛造・鋳造品、熱処理、メッキなども九州域内の企業では受注しにくい分野だ。こうした重要部品分野の域内での受注・調達、今後

も好評だ。企業などから熟練技能者を招聘し、実践的な知識や技術・技能を直接指導により学ぶことができる。小倉工業では昨年度、建設配管、溶接、電子回路組み立てなど五コースを設け、一回三時間の実習を各コース四〜八回実施した。

実習の全体的な成果として、生徒からは「専門家の技術を間近で見ることが実際の現場を疑似体験できる」「企業人としての心構えがよく分かった」といった高い評価が下されている。

また、教員の高度技術習得も教える側の力量アップや意識改革の面で大きな効果が期待できる。小倉工業高校では昨年度、九人の先生が企業の先端技術を学ぶため企業研修に入った。期間はそれぞれ三〜五日と決して長くないが、三年間でかならず一度は実習経験をつむことができるよう計画している。経験者の話を総合すると、「研修を通じて新しい知識・技能・技術が体得でき、それを授業で還元できる」といった直接的なメリットのほか、企業が求める人材について具体的なイメージをつかむことができるとの感想を寄せた研修参加者もいる。進出企業の人材ニーズを具体的に把握することで、進路指導にも活用できる副次的な効果を生んでいるようだ。

企業と学校のネットワークが重要に

昨年、初めてインターンシップを経験した現三年生の就職内定がスタートしており、ほぼ九割の生徒が就職先を決めたという。同校はもともと県内六割に

対して県外就職者が四割と、他校に比べて県外に就職する生徒の割合が高い。しかし、今年の就職内定先をみると、これまでに同校で入社実績のなかった自動車関連企業の名前が10数社でてきているという。「地場企業も含め地元で自動車関連の就職先を増やしていくためにも、企業活動と学校との間のネットワーク体制づくりが必要だ。企業と学校との距離を近づけるためにも、企業の側からこうした人材が必要だとのメッセージを発してほしい」(笹原校長)。

この人材育成事業は、三年間という期限がある。しかし、こうした企業と学校の双方をつなぐ仕組みは、国からの助成がなくとも地元ネットワークを活用して、継続的に維持していきたいと考えている。「国、県とも予算に制約がある。でも企業にある古くもって設備更新した機械などは教育現場でもってこいのものとも言える。企業はこうした面で、工業高校をバックアップできるはず。工業高校と交流し、一緒になってやって行ければ、教育現場は活性化し、日本のものづくり現場をリードしていくことができる」(笹原校長)。



笹原校長

緒についた、工業高校と企業との接点をより広げていくことが、「カー・アイルランド」への本格的な離陸にあたり、この強



の展開に当たったポトルネットワークになっている。

もう一つ、名実ともに「カー・アイルランド」として九州が自立するためには、製品開発機能の取り込みは欠かせない。しかし、福岡県では、「ここにきて頭脳拠点化が進んできている」とみている。

ダイハツは開発部門の設置に動き出した。二〇一〇年四月には、ダイハツ九州が九州大学伊都キャンパス(福岡市西区)の隣接地に車両の設計開発拠点を開設すると発表しており、トヨタ九州も二〇一〇年半ばをめざした車両開発センター設置を検討しているという。

こうした動向に歩調を合わせるように、九州大学大学院は来年四月、自動車に特化した統合的な新たな学問領域である「オートモティブサイエンス専攻」(定員二八人)を開設する。これに先立ちすでに久留米工業大学大学

院では「自動車システム工学専攻」(同一〇人)を昨年四月から、また九州工業大学大学院も今年四月から「先端金型デジタルエンジンリアリング専攻」(同一五人)をそれぞれ立ち上げている。さらに、二〇〇九年春には西日本工業大学でも「デジタルエンジンリアリング学科」(同七五人)の設置を予定する。

専門学校でも学校法人麻生塾が、九州初となる自動車に特化した学校(開発・設計から整備に至るまで)を今春、福岡市内に開校した。車輛開発など設計分野のエンジンアを養成する三年制の自動車システム工学科を設けているのが大きな特徴だ。

また、トヨタグループの生産ライン設計子会社であるトヨタプロダクションエンジニアリングがこの春「ものづくり人材育成センター」を設置。自動車産業への参入をめざす地元企業や学生を対象に研修プログラムを提供することになった。このように自動車産業の発展を担う高度人材の育成に向けた教育インフラもここに来て急速に充実しつつある。

一五〇万台生産拠点推進会議の会長を務める福岡県の麻生渡知事は、「自動車の生産拠点から頭脳拠点への進展を視野に入れた誘致活動や地場企業の新規参入を加速させるにも、すそ野の広い高度基盤技術を身につけたヒトづくりが欠かせない」(二〇〇七年五月、「北部九州自動車一五〇万台生産拠点推進フォーラム」)とするなど、「生産拠点から頭脳拠点」を次なる展開の軸にする。

(調査・解析部次長 荻野登)