

「国際産業交流会館（仮称）」開発事業における

基本事業計画案

第3回 委員会報告書

平成3年2月

株式会社 スーパースタジオ

「国際産業交流会館」を事業成立させるための
「政策」上 及び「事業構造」上 の条件

1. 現在有している資産への厳しい認識と、そこからの近未来的事業の
可能性条件

2. 大型投資の誘引条件

3. 実質的な「国際」を獲得するための本格的C Iとその事業内容の条件

4. 事業活性を最も望むことのできる施設条件

——これら事業成立因子を満足させ得ることを目的として、
以下の事業戦略計画図書に、その内容を明示する。

自動車メーカー群が希求する複合事業支援施設=「国際産業交流会館」への機能施設と
展示場を含む複合コンベンション施設への建設へ

東三河エリアにおける産業特性

——国際的な自動車メーカーの生産拠点として展開

自動車メーカーの保有する多種な技術・ノウハウを必要とする生産拠点群の基地化
が進行し、全国で唯一多メーカーの同時稼働が可能な東三河地域。

激しい競合化の時代にある自動車業界

——最優先課題となっている経営構造の革新化

自動車メーカーの他業種・異業態への進出により希求される
コンベンションを基軸とする複合施設

自動車メーカーの競争激化

- ① 高級車ブームをはじめとする内需の浸透性を背景とした国内各メーカーに
おける攻撃型の販売体制。

トヨタ／1992年販売目標250万台、販売営業人員を4000人増員する計画。
日産／1992年販売目標150万台、3000人規模の増員を計画。
マツダ／国内販売の倍増（シェア10%の達成）をめざし、販売5チャネル体制を実現。

その他、国内各メーカーにおける海外現地生産拡大の方向。

- ② 輸入車市場の活況、海外自動車メーカーの日本進出 等によるグローバルな
レベルでの競争激化。

輸入車販売台数 18万台(1989年) → 25万台(1990年)

今後、国内の多メーカーが生き抜いていくために、自動車生産を
基軸としながらも、他業種・異業態への進出を図る傾向。

例：自動車産業を包括する航空宇宙開発産業への進出
 ①三菱自エーベンジGとの提携、合弁会社設立による
 航空宇宙産業への進出
 ②トヨタ自動車の航空宇宙産業進出に向けた定款の変更。

自動車メーカーの他業種・異業態進出のために、――

- イ 人材（技術／研究／開発）
- ロ 自動車開発／生産ライン開発のための共同研究所
- ハ 技術者の交流場
- ニ ビジネス・サポート施設群
(人材派遣／研修所／多目的ホール／食堂)

――等を包括する、[コンベンションを基軸とする複合施設]が希求されている。

自動車業界に希求される、国・行政と自動車メーカーの協力化
及び、その共同場と事業構築ノウハウ

他業種・異業態分野をも含むあらゆる産業領域の中での厳しい競合条件を克服し、
自動車メーカー群が生き抜いていくためには、

- ① 車メーカーが他業種・異業態へ進出し始めていることをアピールしていくこと
が必要。

例：マツダ／業態革新を狙っての「ユーノスプロジェクト」の推進。
トヨタ自動車／車を切り口とした新しいライフ・スタイル提案のための
生活総合ショールーム「アムラックス」（池袋）の展開。

- ② ① E C統合を睨んでの日本とE C関係の深化
(合弁事業の増加、輸入拡大化 等)

③ 日米貿易摩擦解消の問題
(自動車輸出の規制化、摩擦解消に貢献し得る生産拠点の海外
進出・技術輸出が進む自動車業界)

等への対応。

国／行政と自動車メーカーの協力化が必要とされており、
その共同場と事業構築ノウハウが、現在最も必要とされる。

施設=「国際産業交流会館」への機能施設と建設へ。

自動車業界に希求される、国・行政と自動車メーカーの協力化及び、その共同場と事業構築ノウハウ

他業種・異業態分野をも含むあらゆる産業領域の中での厳しい競合条件を克服し、自動車メーカー群が生き抜いていくためには、

① 車メーカーが他業種・異業態へ進出し始めていることをアピールしていくことが必要。

例：マツダ／業態革新を狙っての「ユーノスプロジェクト」の推進。
トヨタ自動車／車を切り口とした新しいライフ・スタイル提案のための生活総合ショールーム「アムラックス」（池袋）の展開。

② ① EC統合を睨んでの日本とEC関係の深化
(合弁事業の増加、輸入拡大化等)

② 日米貿易摩擦解消の問題
(自動車輸出の規制化、摩擦解消に貢献し得る生産拠点の海外進出・技術輸出が進む自動車業界)

等への対応。

国／行政と自動車メーカーの協力化が必要とされており、
その共同場と事業構築ノウハウが、現在最も必要とされる。

近年、自動車業界から他業態へのアピールとして、多メーカーによる同時発信によるコンベンション機能を基軸とする開発コンプレックス施設が、
①自動車関連の各メーカー／②販売／③流通／④商社において希求されており、これらの企業群よりの積極的な参画・事業投資が見込まれる。

これら事業マーケット与件より、

〔オート・フォーラム〕

と称する「新産業開発複合事業施設」を提案したい。

大型コンピューターフロア

(地下)

—— オートフォーラムを中心としての

02

異業種産業開発組合センター

(4F)

各種産業組合ヘッドオフィス群

トレードセンター

10,000m²

産業交流ラウンジ
・貿易事務所
・諸外国企業 日本法人事務所

国際交流ロビー
・民間国際交流団体事務所
・留学生相談機関
・輸入品横丁

帰国子女情報センター

フォーリンメッセ

ホームビジットカウンター

パスポートセンター

銀行／売店

テナント事務所

(5F)

神野新田ホテル 350室

プロデューサーズオフィス

1,000m²

関連プロジェクト推進室
コンベンションビューロー

オートリゾートパーク

各メーカー ブース

各メーカー オフィス

研修施設

オートフォーラム

3,000m²

展示営業スペース

1,000m²

物販サービススペース

1,000m²

情報イベントスペース

500m²

オフィス支援センター

- ・OAセンター
- ・CCTVスタジオ
- ・図書室
- ・キオスク
- ・カウンタービジネス

東三河産業会館

1,000m²

「国際宇宙大学」専門施設

(6F)

大型電算プログラムセンター

セミナーハウス

スペース エデュケーション プロデュース センター

産業ビジネス コンベンション

大展示場

5,000m² (展示兼会議)

小展示場

1,000m² ()

II

事業獲得への戦略的政策のあり方と具体的プロセスの提案

愛知県・中部圏における「国際産業交流会館」の事業位置の捕らえ直しと、
圏内の大型プロジェクト支援に必要な本質的資産への見極めと再編姿勢。

「国際産業交流会館」成立への事業政策

1

愛知県・中部圏における大型プロジェクト成立を阻んでいる理由

首都・関西圏を含む他商圏に比して事業成立へのリアリティに乏しい
中部・愛知圏の上位構想・大型プロジェクト群

中部圏には1991年度以降に向けての上位構想・大型プロジェクトを多く有しているにもかかわらず、それらのプロジェクトの成立において一定レベルの戦略を有しておらず、同商圏が実際に持っている資産への認識とその利用において、未だ未開発であることを、ここでは認識をしたい。

- ① 構想を提示する行政サイド（地元三県一市レベルの中でのみ）における民間との共有共生の場・戦略ソフトとノウハウの乏しさ。
- ② 国（関連省庁を含む）及び中央経済界と地元経済界との事業コミュニケーションの欠如。
- ③ 地元産業界組織の事業参画におけるリスク・オペレーションへの不明快さ。
- ④ サクセス・ストーリー誘導へのリーダーシップと組立てソフトの欠如。

2

与件としての中部圏における厳しい現況認識

中部圏の大型プロジェクト群が事業成立に種々の問題を有していることへの検証。
——中部新国際空港を例示として。

愛知／中部における中核都市名古屋への厳しい資産認識と
周辺都市の有力資産への支援期待

例示：「中部新国際空港建設プロジェクト」を通しての事業構築へのあり方について。

——「中部新国際空港建設」開発をめぐる厳しい現況認識より
事業成立への戦略構築へ。

需要要請

1. 東京(羽田/成田)、大阪に比べかなり低い名古屋空港の利用状況。
2. 今後の離発着増加に余裕のある名古屋空港。
——運輸省「第5次空整」において滑走路/ターミナルの拡張が決定。

開発投資獲得

国よりの大額出資は見込めない。

- ① 国の空港整備予算は羽田/成田/関西国際空港に集中。
- ② 整備資金の大部分を占める民間航空の公租公課は既に限界。

空港外収入確保

開発利益の獲得に大きな期待はできない。

——開発利益を獲得すべき空港外の埋立て可能地はわずか1,000ha。

伊勢湾産業資産

1. 埋立てによる良好な漁場の損失問題。
2. 海を中心とする自然環境の汚染問題。

① 國際的プロジェクト実現化経験の乏しさ。

② 都市機能における国際的対応の遅れ。

③ 資産開発ポジションへの誤った方向認識と計画の組立て。

④ 真に「国際」と呼べる都市C I機能中核施設の欠如。

▽

全国的・世界的なレベルで通用し得る資産が有効に活用・形成されておらず、
国際都市－名古屋として認め得ない現状。

上記認識より、戦略構造の不明確な状況下での本格的な民間企業群からの
事業支援に明るいとは言えず、「中部新国際空港」をはじめとする中部圏の
大型プロジェクトはいずれも事業成立に種々の問題を有していると認めざるを得ない。

3

以上の厳しい現況認識を与件とした上で、
それら指摘すべき項目への補正を加えた正しい事業姿勢への構築へ。

——圏内の大型プロジェクト支援に必要な本質的資産は東三河にあることの検証。

1 トヨタ自動車を筆頭に大手企業の主要生産工場を有し、ものづくりの
現場として国際的レベルを誇る三河エリア。関連技術者集積として全国一。

例示：トヨタ自動車を頂点とする系列メーカーG各社の集積。
臨海埋立て地区への大規模敷地を要する企業群の集積。

2 豊橋港周辺エリアへの大手自動車メーカーの相次ぐ進出、地元大手自動車メーカーの輸出量の増大により、わが国有数の自動車流通基地となりつつある三河港。

M.ベンツ／VW／ローバー 年間17万台輸入（完成時予測）
トヨタ自動車／鈴木自動車／三菱自動車 年間87.5万台輸出（H.2）

3 全国レベルの大手メーカーにおける生産拠点のリストラクチャリングに伴い、
相次ぐ新規生産拠点の東三河エリアへの建設。

平成2年度上半期の工場進出面積において全県の63%を占める。
新規進出メーカー：神戸製鋼／愛知ニコン／M.ベンツ／
拡大化メーカー：トヨタ自動車田原工場／トピー工業／三菱レイヨン
新設工業用地：萩地区（音羽町）／八名地区（一宮町）／佐脇浜（御津町）等

4 メーカー全般に共通する最大の課題である優秀な技術者・工場労働者の確保
の視点より、課題の山積する生産拠点の海外展開。

▽
全国的な産業空洞化の懸念に反して今後も集中・継続が予想される、
工業生産地域としての実績による他エリアにない優秀な【人材／技術】を
蓄積する三河エリアへの新規生産拠点進出。

5 早期より実践してきた、公共・民間の共有共生によるハイテク・研究開発型
産業振興。

「サイエンス・クリエイト21」構想の推進。
—「(財)東海産業技術開発財団」(S.62設立)による研究助成事業
—第3セクター「(株)サイエンス・クリエイト」を事業主体とする
東海地域で初めての民活法適用事業に認定された「サイエンス・コア」
の建設(H.3.4着工予定)
豊橋技術科学大学を核とした積極的な产学共同による研究開発の実践。

6 国内外に向けた【人／物／情報】の交流・発信が容易な広域交通網の
結節点である。

- ① 國土軸である、東海道新幹線／東海道本線／東名高速道路／
国道1号線を保有。
- ② 國際貿易港 三河港の保有。
——自動車輸出入の増大により、昭和60年代から国内貿易を抜いて
急激に増加を続ける三河港の外貿。
- ③ 【文化/伝統/観光】資産の宝庫である三遠南信エリアを背後地とする。

7 利便性の高い地区への、国内大型プロジェクトの誘致・実施のための
まとまった規模の土地を確保できる。

三河港を含む臨海地区を中心とした東三河エリアの工業適地は計16ヶ所、
立地可能面積 987 ha。(H.1年度愛知県工業適地調査より)

愛知県／中部圏における実質的な企業の投資は三河エリアへ向けて
投下され続けている。

——自動車生産、工作機械、弱電におけるトップメーカーの
生産・開発ラインの拠点群として稼働。

4

東三河エリア資産活用による中部圏プロジェクト事業ネットワークの構築

——「事業ネットワーク」構築における「国際産業交流会館」の事業位置

前記の東三河エリアの資産を活用して何ができるのか。

中部圏の大型プロジェクト群へ向けての、
東三河エリアの【産業／技術／人材】資産を活用しての事業支援。

——【産業／技術】を基軸とした開発ネットワークの事業形成による
大型プロジェクト群への開発投資の獲得へ。

中部圏大型プロジェクト事業支援としての「事業ネットワーク構築」に向けて、
三河エリア資産を最大限に活用し得る開発テーマの設定

1. 具体的姿勢

多岐に渡る産業分野を保有し、しかも収斂し易い「航空宇宙開発産業」
における国際的なヘッドオフィス施設の誘致・開発

- ① 三河エリア及び中部圏における最優先希求である、
真の国際性を獲得することができる。
- ② 事業の成功に必要な巨大な投資投入 誘引を確保することができる。
——地元から育った巨大企業の開発投資意向を、これらの施設
条件のもとに既に頂いている。

三菱重工／川崎重工／トヨタ／JR東海／
東海銀行／IHI／神戸製鋼／三井物産 他
- ③ これらの誘致施設・開発後に伴う産業波及効果が、他のいかなる
施設導入に比して著しく大きく、採算性・事業性において極めて
確かなリーディング・プロジェクトの性格を得ることができる。
- ④ 国際的な「航空宇宙開発産業」のヘッドオフィス導入が、下記の
大型プロジェクト群への巨大事業投資 誘引と、各種の必要不可欠
な事業支援を約束する。

2. 施設開発・導入 候補地

① 中部圏の核として【産業・文化・社会】の国際拠点に位置付けられる
【笠島清算事業団用地】

導入候補地 航空宇宙開発を基軸切り口とするヘッドオフィス群

② 高度な【技術・産業開発】資産を形成する
【神野新田・三河湾】

導入候補地 上記 航空宇宙開発 中枢施設の分岐施設

「事業ネットワーク」としての展開・可能性

「中部新國際空港」

「清算事業団用地開発」

「愛知県頭脳センター」

「中央川ニア新幹線」

- ・[産業／技術／人材]面における支援による、貿易・物流・技術移入の促進。
 - ・産業を基軸とした事業ネットワークの構築による開発投資の獲得。
 - ・三河湾エリアへの隣空都市機能の分担導入による空港事業支援。

- ・[産業／技術] 支援による真の国際性の獲得。
 - ・産業を基軸とした事業ネットワークの構築による開発投資の獲得。

- ・ [産業／技術／人材] 面における交流支援。
(先駆事例となる「豊橋サイエンス・コア」からの
交流支援)。
 - ・ 産業を基軸とした事業ネットワークの構築による
間接投資の獲得。

- ・「清算事業団用地開発」内における結節機能により、「中部新国際空港」及びその他のプロジェクト群への「情報・流通・物流」をサポートする。

従って、上記の複数の厳密な検証と可能性より

三河エリアの民間・行政上の窓口として、
「国際産業交流会館」が必要不可欠である。

外部広報 C I : 当エリアの【産業／技術／文化】資産を
集約し、中部経済圏プロジェクト群に向けた
支援力としての結実を図る拠点として稼働

株式会社 スーパー・スタジオ

5

開発テーマのサクセス・ストーリー化に向けた事業推進プロセス

1. 具体的 推進策

- イ 全国レベルの展開支援
ロ 国際的レベルのCIと内実 を獲得することを優先し、
各民間組織 と 各関連行政・自治 を説得することが必要。

候補： 重厚長大企業
三菱重工／富士重工／神戸製鋼／
川崎重工 他

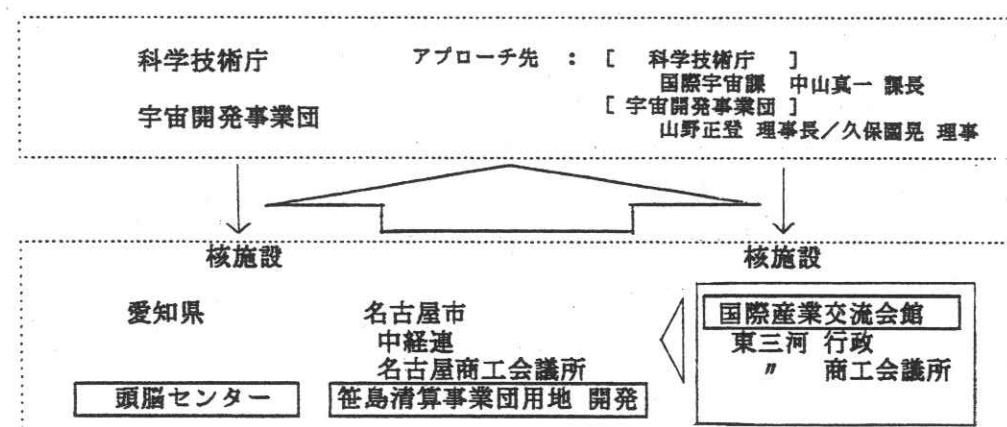
地元企業
トピー工業／愛知ニコン／トヨタ
他

地元経済団体
名古屋商工会議所／中経連
豊橋商工会議所 を始めとした
三河エリアの商工会議所

愛知県／名古屋市／
豊橋／蒲郡／豊川／新城／
北・南 設楽郡／宝飯郡／渥美郡

岐阜／三重

2. 今後のスケジュール



3. 「国際産業交流会館」をスタートとする当エリア内事業波及プロジェクト

- ① 「三河港・人口島」への事業具体化（第一期 6,000ha）
 　「中部国際空港」建設以前 臨空支援基地
 　" 建設以後 國際的航空・宇宙産業基地
 　　(宇宙空港基地への可能性 含む)
 ② 高速交通体系の整備
 　　高速道 伊勢湾岸道路／中部国際空港—浜松 幹線道路構想
 　　高速鉄道 名古屋—豊橋 H SST

4. これまでの事業推進 経過

【国際宇宙大学】を例示とする中核施設の県内導入への理由と、着地へのプロセスを検討・記述の上、名古屋市長に答申済み。

以下、答申者・関係者リスト

答申者：

愛知県

中部経済連合会
名古屋商工会議所進行及び
コーディネーション日本対外文化協会 理事
(株)スーパー・スタジオ 代表

鈴木 浩二

進行支援：

科学技術庁
宇宙開発事業団
(社)日本航空宇宙工業会
日本対外文化協会三菱重工業
東海銀行
神戸製鋼
富士重工
J R 東海
川崎重工業
トヨタ自動車
三井物産
(株)大林組 (字頭部は隠す)愛知県
名古屋市
中部経済連合会
名古屋商工会議所通産省
運輸省
文部省
宇宙科学研究所
東海大学村田 敬次郎 衆議院議員
山野 正登 宇宙開発事業団 理事長・ISU「国際宇宙大学」顧問
黒田 泰弘 ISU「国際宇宙大学」理事

NASA	長官
欧洲宇宙機関(ESA)	理事長
ソビエト	
一般機会製作省	所長
グラフコスモス	總裁
科学アカデミー	
韓国 航空宇宙研究所	總裁
中国宇航学会	理事長