

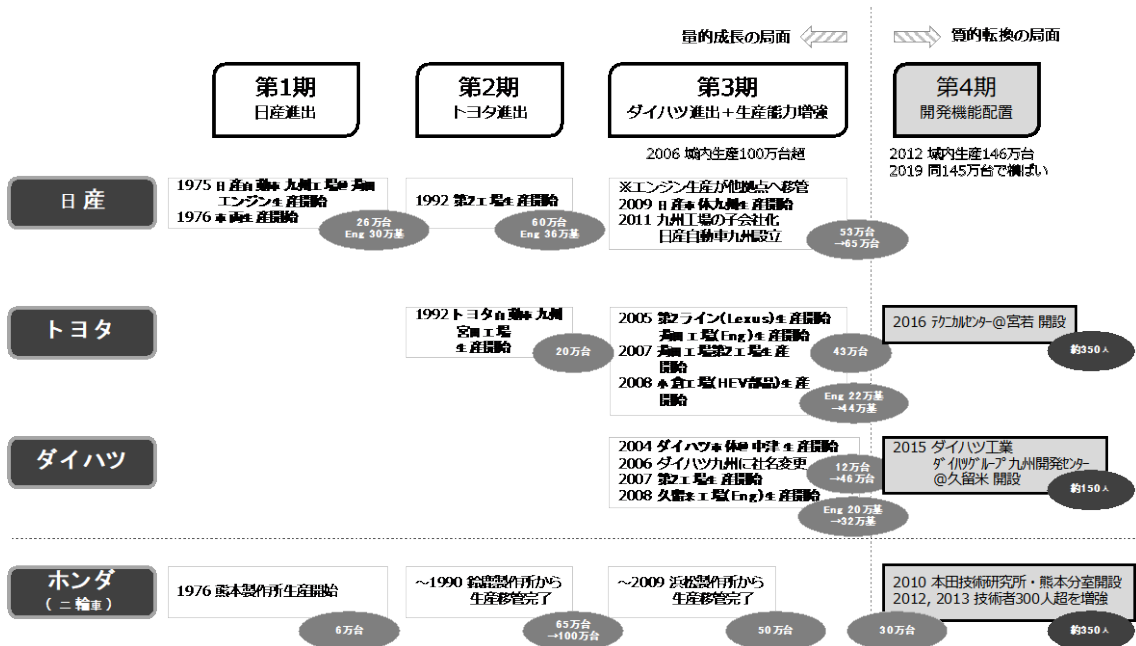
北部九州・巨大分工場型経済圏における自動車産業の持続的成長

エグゼクティブサマリー

本調査報告書は、**地域自動車産業論**視点から北部九州地域（福岡県、大分県、熊本県）の産業集積を分析し、当地の全体像を把握した上で自動車部品に携わる企業の事業環境がどのような論点から議論されるべきかを明らかにしようとしている。いわば北部九州の自動車産業の“総論”である。地域自動車産業論とは、地方部に立地する自動車産業各社における開発・生産・調達諸局面を複合的に捉える経営戦略論と地域経済論とを折衷したものである。

序章では、北部九州3県の自動車産業が発展してきた経緯を完成車企業の成長過程から整理している。図序-1は北部九州3県に立地する完成車企業4社（トヨタ、日産、ダイハツ、ホンダ [二輪車]）の軌跡を図示したものである。

図序-1. 北部九州3県での完成車企業成長の軌跡



注) 完成車台数、エンジン基数はいずれも（稼働開始時の）生産能力出所）経済産業省九州経済産業局[2021]及び各種資料に基づき筆者作成。

九州経済調査協会や福岡銀行がまとめたいくつかの北部九州の自動車産業に関するレポートでは、日産自動車の九州工場設立に始まる当該地域の発展史が3つの段階に分類され

ているが、図序-1ではそれを更新し最近年の状況まで反映しており、今日はそれまでとは性格が異なる4つ目の段階に差し掛かっていることを指摘しておきたい。既存レポートでも示されている第1期から第3期は、いわゆる量的成長の段階である。

今日、完成車企業の北部九州での拠点新設は生産機能の拡充ではなく開発機能の設置へと移行している。2010年からはトヨタに先駆けて二輪車のホンダが開発機能を配置し拡充へと舵を切っている。同様に、2015年にはダイハツ工業本体による軽自動車用エンジンの開発機能を集約した拠点の開設があり、2016年にはTMK内にもテクニカルセンターが設置された。これらの段階を本報告書では第4期「各社の開発機能配置」とみなしている。またこの第4期は、量的成長を追ってきた第3期とは異なり開発機能の強化へと各社の重点が移ってきていることから、「**質的転換の局面**」と位置づけるべきである。

北部九州における自動車産業集積の形成過程を踏まえ、以下では簡単に第1章から第3章までの各論について紹介しておこう。第1章「九州地方の完成車企業の現状分析：トヨタ自動車九州の事例」では、九州地方の巨大完成車企業の1つであるTMKを事例に、九州地方の完成車企業の実態を検討した。九州地方の完成車企業は、九州地方以外に本拠地を持つ親会社の完全子会社であり、その基本的な役割は親会社が開発した車を生産することである。第1章では、TMKの公開資料や調査報告書などの二次資料に基づき、TMKの機能、部品調達、地域経済との関係の現状を分析した。分析の結果、TMKを中核企業とするサプライチェーンの実態は域外依存型であるものの、TMKは高級車開発の一翼を担うことのできる拠点としての能力構築を目指していること、TMKは地場企業がTier1への供給を実現できるように自社が保有する生産に関する知識を積極的に移転してきたことが明らかになった。こうした変化が積み重なることで、九州地方がより高いレベルの自動車産業集積になることが期待される。

第2章「福岡県・大分県における自動車部品企業の集積」の目的は、東北地方の自動車産業の中心である福岡県と大分県の自動車部品企業の集積の全体像を明らかにすることであった。分析の結果、以下の7点が明らかになった。第1に2県とも域外部品企業の比率が高くなっていた。第2に2件ともTier1の大半を域外の大企業が占めていた。第3に両県ともに量産部品を生産する地場Tier1が複数いた。第4に地場部品企業の設立年に違いがあった。福岡県は1970年までに設立された企業が40%を越えていたが、大分県は20%を下回っていた。第5に進出した県を越えて複数の完成車企業と取引する部品企業があった。第6に地場企業、域外企業ともに設計・開発機能を有する企業は多くなかった。第7に両県ともに地場の車載関係のソフトウェア企業がほとんどいなかった。

第3章「SUBARUのEVシフトと群馬県の自動車産業」では、群馬県の自動車産業集積を分析した。群馬県にとって自動車産業は製造業出荷額等の30%以上を占める一大産業であり、

その中核をなす企業が SUBARU である。近年 SUBARU は EV 専用工場を建設するなど、EV シフトを加速させている。その影響は内燃機関を生産する自動車部品企業にとどまらず、事例として取り上げた自動車部品企業においても需要の減少が見込まれている。完成車企業の EV シフトに対し、自動車部品企業がどのように適応するかという視点は、関東地方に限らず、地方自動車産業集積の分析において有益だと考えられる。

そして終章では、残された課題を整理した。2022 年度は、中国経済産業局、九州経済調査会、福島県商工部、群馬県産業経済部などの公的機関を中心に調査を進めた。本年度の報告書では、これらの調査を踏まえ、九州地方や関東地方の自動車部品産業の全体像の把握に努めてきた。

しかし、完成車企業や部品企業への実態調査は一部にとどまっている。今後の課題は、完成車企業や部品企業への調査によって地方自動車産業をヒアリングに基づいて分析し、その詳しい実態を明らかにすることである。次年度は、四輪完成車企業と二輪完成車企業が立地する九州地方における産業集積の具体的な在り方、SUBARU を中心とした群馬県の産業集積の具体的な在り方を明らかにし、地方自動車産業集積の今後を展望することを目標としたい。

以上