

機械振興協会経済研究所 調査研究報告書 (JSPMI ERI 23-5)
域外依存型集積での自動車部品企業の存立と再生産に関する研究
エグゼクティブサマリー

本調査研究報告書は、2023年度「域外依存型集積での自動車部品企業の存立と再生産に関する研究」をテーマに北部九州自動車産業集積の調査・研究を行った成果物である。北部九州の自動車産業論の“総論”であった昨年度の調査・研究事業に続き、今年度は**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）の産業集積を調査・分析し，とりわけ地場部品企業とこれらの支援機関である自治体に調査及び分析の焦点を絞った，いわば北部九州の自動車産業論の“各論”にあたる。

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。地域自動車産業論では，地方部立地の集積を3つに類型化している。3つの類型が成立する決定的な要因は，集積内部の中核企業及び近隣の取引先である有力部品企業に研究開発機能及び産業財（設備・治具・工具等の資本財及び素材・部品等の中間財）の調達権があるかどうかという点に集約される。北部九州はこのうち「**域外依存型**」に分類される。地域自動車産業論にまつわる基本的な問題意識は筆者らの先の研究のそれを踏襲している。

各章の論点は以下のとおりである。**序論**では，本調査研究報告書の構成と調査対象である北部九州の自動車産業集積が形成されてきた過程を紹介した。

第1章では，九州地方の完成車企業の1つである日産車体九州を事例に，九州地方の完成車企業の実態を検討した。日産車体九州は，九州に進出した最後発の完成車企業であり，九州に立地する完成車企業のなかでは最も生産台数が少ない完成車企業である。本章では，日産車体が公表している資料や日産車体に関する調査報告書などの二次資料に基づき，日産車体九州の機能，部品調達の現状を分析した。分析の結果は，日産車体九州を中核企業とするサプライチェーンの実態は関東地方に立地する部品企業を中心としている域外依存型であること，日産車体九州は少量車種を混流生産する拠点として生産技術を磨くことによる生き残りを図っているというものであった。

第2章では、（前年度報告書では取り上げなかった）熊本県、佐賀県、鹿児島県、宮崎県、長崎県の自動車部品企業の集積の全体像について分析し、次の6点が明らかになった。第1に、県によって域外企業の割合が異なっていた。第2に、5県ともTier1の大半を域外企業が占めていた。第3に、域外企業の進出時期に違いがあった。第4に、地場企業の設立時期に違いがあった。第5に、熊本県においては二輪だけではなく県を越えて自動車関連の取引をする部品企業が多い。第6に、長崎県に車載関連のソフトウェアに対応している企業が2社あった。

第3章では、九州の自動車産業集積拡大にむけて、各県庁など公的機関がどのように関わっているのかを概観した。具体的には、福岡県、（福岡県）北九州市、熊本県、大分県の4つの自治体について実態を明らかにしてきた。九州地方の自動車産業集積は、四輪関係が福岡県と大分県に、二輪関係が熊本県に集中しているため、必然的にその地元自治体の支援プログラムが充実する構図になっていた。とりわけ福岡県は「北部九州自動車グリーン先進拠点推進構想」を打ち出しており、九州経済産業局のような国の出先機関とも連携しながら大がかりな支援構想を着実に進めようとしていることが明らかになった。また市レベルで特筆すべきが北九州市の産学官連携組織である「北九州産業学術推進機構」(FAIS)の存在である。同機構ではアドバイザーによる長期にわたる地場企業への「伴走支援」が目玉となっていた。

第4章では、九州における自動車産業の中心である福岡県内に立地する地場企業の自動車事業への取り組みについて検討した。これらはいずれも前述FAISの支援先でもある。具体的には、5社の事例を参入時期、参入前の主要事業との関連性、外部企業との関係性構築の3点から考察した。参入時期は2つのパターンに分かれている。第1に、2000年代以降に本格的に参入している企業である。第2に、1980年代までに参入している企業である。既存の事業との関連性は2つのパターンに分かれている。第1に、既存事業で培ってきた技術を活用して自動車事業に参入している企業である。第2に、既存事業との技術的な関連性が必ずしも高くない企業である。外部企業との関係性構築は、他社の買収や域外企業との合弁企業の設立といった外部企業の活用や連携を積極的に行う企業が2社見られた。

第5章では、熊本県における二輪車産業の概況と完成車企業、部品企業の発展プロセスを明らかにした。1976年に本田技研工業の熊本製作所が設立され、二輪車産業は熊本県における自動車産業の中心であり続けているものの、国内販売はピーク時を大きく下回っている反面、対照的に海外での需要が伸びることで、国内生産拠点の存立基盤は盤石とはいえない。本田技研工業はこれまで国内の完成車生産拠点を統合し、今や熊本製作所だけとなった。同製作所では、多機種少量生産と輸出に活路を見出し、かつてのCommuter機種の生産拠点から質的な変化を遂げた。部品企業もまた変化を要請された。本章で事例とする合志技研工業と九州柳河精機は、第1に海外市場への供給、第2にFun機種への生産品目の拡大、第3に二輪車以外の事業分野への多角化といった方法で完成車企業の変化に追随してきたのである。

終章では、第1章から第5章までの調査・研究成果から見えてきたこととして、第1に、量的成長から質的転換を目指す北部九州であるが、実態として完成車企業も部品企業（とりわけ地場企業）も開発機能の飛躍的な高度化には至っておらず、また車種展開の電動化については具体的な動きに乏しかった点、第2に、とはいえ域外依存型集積の真の当事者たる地場企業には、それ相応の生き残り策があり得るという発見があった点、そして第3に、熊本県に主に集積するホンダの二輪車事業に携わる企業群の強かさ、といった到達点を指摘した。さらには、地域自動車産業論として北部九州（より適切に言うならば域外依存型集積としての分工場型経済圏）が産業集積研究においてどのように位置づけられるか検討した。榊原(2014)の整理に基づき（我々が推進してきたプロジェクトである）北部九州と東北中部を再評価してみると、①国内集積における西三河地域（中心の中心）と北部九州、東北中部（中心の周辺）との関係性は、②海外市場における各地域統括会社（周辺の中心）と各生産子会社（周辺の周辺）のそれと相似形をなしていること、そして同時に、これら両者と③国内集積＝海外各集積の関係性もまた相似形となっている構図が明らかになった。そしてこれらを前提に、分工場型経済圏が存立し再生産していくための方法論として以下の3点を提示した。第1に、グループ内で（差別化された）担当車種カテゴリの生産技術におけるフロントランナーになること、第2に、専門性を極めて海外生産子会社のマザーとして生き残ること、そして第3に、中長期的には担当車種カテゴリの経済上部機能をある側面で高度化することである。

補論では、我々の過年度の調査対象であった東北地方の自動車産業集積と北部九州のそれとを比較し、九州地方の自動車産業を質的・量的の両方面から相対化した。ここでは、分工場型経済圏に本社機能（経済上部機能）が移転されづらい要因を以下のように指摘した。すなわち、開発機能には知識集約的及び資本集約的な性質があるため、安易に分散配置することは経営判断上望ましくない。わが国自動車産業の場合、調達活動は開発購買とも呼ばれるように開発プロセスと密接に連動して進められるのが常である。そのため開発機能の地方部への移転が進まないかぎり、付加価値の高い中間財であるほど調達権が委譲されることは難しい。集積の高度化にとって必要な経済上部機能は、決定的に重要であるがゆえに地方部には移転されにくい。地方部に立地する分工場型経済圏のジレンマはまさにここにあるという指摘である。

以上の本調査研究報告書での調査・研究内容の整理により、北部九州や東北中部とは、国内（中心）集積の一部でありながら西三河地域と較べてデプロイされた経営機能に歴然とした格差が存在すること、その一方で国際生産分業においては同じく“周辺”に位置づけられる海外生産子会社と比較しても様々な点で異なるという事実が明らかになった。誤解を怖れずに言うならば、これまでの諸研究では、北部九州や東北中部の自動車産業集積とは、立地論や産業集積論の枠組みからは（集積間競争の議論等を除くと）概ねスタンドアローンな対象として分析されるか、あるいは国際経営戦略論の枠組みからは単に本国の一部として存在が捨象されるかのいずれかの扱いしか受けてこなかった。

しかしながらこれら地域の自動車産業集積の実態はより複雑であり、固有の課題にも晒される存在である。これを単に分工場という理解に留めていてよいものではない。本章でのような分析枠組みの提示は、わが国の（自動車産業における）巨大分工場型経済圏が置かれた固有の立ち位置やそれに起因する課題を浮き彫りにしてくれることだろう。以上が北部九州を分析対象とした2ヶ年にわたる我々の調査・研究事業の到達点である。

以上