

## 九州における自動車産業の集積と政策

PARK, Jong-Hyun / 朴, 倞玄

---

(出版者 / Publisher)

法政大学経済学部学会

(雑誌名 / Journal or Publication Title)

経済志林 / 経済志林

(巻 / Volume)

78

(号 / Number)

1

(開始ページ / Start Page)

143

(終了ページ / End Page)

172

(発行年 / Year)

2010-06-15

(URL)

<https://doi.org/10.15002/00007012>

## 【研究ノート】

# 九州における自動車産業の 集積と政策

朴 倅 玄

## 1章 はじめに

### 1. 課題と方法

近年、交通・通信技術の飛躍的発達、多国籍企業の活発な活動、そして資本の流動の国際化によって、経済諸活動は、単なる国民経済の中で完結せず、グローバル空間の中で展開されるようになった。そこで国際的レベルで構築されている企業組織・活動の企業ネットワークの空間形態は、国際的・世界的都市システムの結節構造を作り出す重要な要素となってきた（朴 2006）。

その中で世界各国の首都は、高次的都市機能や国際機能を保持しながら、世界的・国家的都市システムを構成する核心的要素となってきた。韓日の両国をみても、東京やソウルといった首位都市への一極集中が顕著であり、国家的都市システムは、首都とその他の都市といった二極構造の傾向が著しい。

そこで、筆者は、国際的都市システムにおける地方都市間結合依存関係の可能性を研究課題として、様々な指標からみた釜山－福岡（福岡・北九州・下関）間結合依存関係を分析してきた（朴 2001, 2006）。

筆者の一連の分析から、アジアの国際的都市システムにおける地方都市

間結合依存関係の事例として、隣接する釜山－福岡（福岡・北九州・下関、以下、福岡と称する）間結合依存関係が強いことが明らかになった。しかし、質的都市機能の側面からみると、商的取引をはじめとする高次的中枢管理機能よりも、人や物の流動といった側面で、強く結ばれている。

そして釜山－福岡間結合依存関係は、①商的取引を含む中枢管理機能の集積をもたらす形で展開されるべきであること、そして都市間結合依存関係を強化する戦略産業の発掘と政策提案が必要であること、といった点が今後の課題として指摘された。とくに、②の釜山－福岡間結合依存関係を強化する戦略産業の発掘に関しては、自動車産業と文化産業に注目する必要があると考えられる。

その背景は、次の2点である。第1は、釜山を中心とする韓国東南圏と北九州を中心とする北部九州に、自動車産業の集積がみられ、国境を超えた自動車産業クラスターの可能性が高いことである。そして第2は、釜山国際映画祭を背景に、釜山への映像・映画産業の集積が期待され、今後、文化産業（クリエイティブ産業）の交流によって、釜山－福岡間結合依存関係が進展されることが期待されているからである。

そこで、本研究では、「釜山－福岡間結合依存関係を強化する戦略産業」に関する研究の第一歩として、とりわけ、自動車産業を事例に、九州における自動車産業の立地パターンとその政策を分析することとする。

分析に際しては、①九州における自動車関連産業の実態、②九州における自動車関連産業の立地変化、そして③自動車産業関連の地方自治体の諸政策をそれぞれ分析する。

FFG調査月報（2008年6月号）によると、九州への自動車メーカーの立地は、当初、中部、関東地区などの人手不足への対応として始まったが、現在では、国内での自動車生産台数全体では大きな伸びが見られないなか、九州の自動車生産台数は2007年に109万台に達し、2008年には120万台に迫ろうとするなど、自動車産業は九州のリーディング産業としての地位を一気に高めつつある。これは、自動車メーカー各社がより効率的で品質の高

い自動車生産拠点の構築を目指しているためだと考えられるが、多くの場合生産工程のロスを排除するジャストインタイム生産方式をとっており、生産の効率化と製品管理の徹底を図るため組立工場と部品メーカーとの距離は短い方が良いとされた結果であると解釈できる。そこで、本稿では、九州地方における自動車産業の立地動向を分析することとする。

本稿で用いる資料は、『平成20年度九州の自動車産業等に関する市場動向調査—調査報告書—』（九州経済産業局、2009）、『九州自動車産業実態2006年度版』（アイアールシー、2006）、『企業立地における自治体間連携について—自動車産業の立地事例—』（日本立地センター、2008）、『九州の自動車産業—産業集積の過程と現状について—』（福銀調査月報、2007）、九州自動車産業振興連携会議事務局および財団法人福岡県中小企業振興センター<sup>1)</sup>の各種企業リストおよび経済産業省『工業統計』などである。なお、本稿で用いる「一次部品サプライヤー」および「地場企業」とは、九州経済産業局の定義に従う<sup>2)</sup>。

## 2. 自動車産業の概要

表1は、地域別における自動車産業の規模を示す。全国における自動車・同付属品製造業の事業所数は9,051カ所で、従業員数849,620人、製造業出荷額541,092億円、原材料使用額380,335億円、付加価値額148,176億円となっている。地域別に自動車産業の規模の内訳をみると、関東・中部地域が最も多い。関東地域をみると、自動車・同付属品製造業の事業所数は4,475カ所で、従業員数325,727人、製造業出荷額178,581億円、原材料使用額121,691億円、付加価値額52,188億円となっており、従業員ベースで全国の38.3%を占める。また中部地域をみると、自動車・同付属品製造業の事業所数は2,653カ所で、従業員数330,899人、製造業出荷額252,817億円、原材料使用額179,531億円、付加価値額67,437億円となっており、従業員ベースで全国の38.9%を占める。これらの数字は、続く中国地域・近畿地域・九州地域をはるかに上回っているが、地方の中で九州地域は、従業者数では

表1 地域別における自動車産業の規模（2006年）

	事業所数 (カ所)	従業員数 (人) 全国シェア		製造品出荷額 (億円)	原材料使用額 (億円)	付加価値額 (億円)	
全国	自動車・同付属品製造業	9,051	849,620	100.0	541,091	380,335	148,177
	自動車製造業	51	176,662	100.0	272,212	197,032	74,055
	自動車車体・付随車製造業	201	39,661	100.0	28,814	24,236	3,786
	自動車部品・付属品製造業	8,799	633,297	100.0	240,065	159,067	70,336
北海道	自動車・同付属品製造業	46	5,145	0.6	2,367	1,570	593
	自動車製造業	1	135	0.1	0	*	*
	自動車車体・付随車製造業	12	714	1.8	157	101	50
	自動車部品・付属品製造業	33	4,296	0.7	2,210	1,469	543
東北	自動車・同付属品製造業	362	31,720	3.7	8,048	4,945	2,729
	自動車製造業	1	3,026	1.7	0	*	*
	自動車車体・付随車製造業	12	516	1.3	112	71	38
	自動車部品・付属品製造業	349	28,178	4.4	7,936	4,874	2,691
関東	自動車・同付属品製造業	4,475	325,727	38.3	178,581	121,691	52,188
	自動車製造業	23	66,033	37.4	81,746	57,987	22,800
	自動車車体・付随車製造業	95	10,819	27.3	6,527	4,881	1,493
	自動車部品・付属品製造業	4,357	248,875	39.3	90,308	58,823	27,895
中部	自動車・同付属品製造業	2,653	330,899	38.9	252,817	179,531	67,438
	自動車製造業	12	64,218	36.4	132,491	94,580	37,596
	自動車車体・付随車製造業	32	23,141	58.3	20,400	18,189	1,660
	自動車部品・付属品製造業	2,609	243,540	38.5	99,926	66,762	28,182
近畿	自動車・同付属品製造業	727	55,766	6.6	28,558	19,051	8,633
	自動車製造業	5	14,033	7.9	9,473	6,868	2,545
	自動車車体・付随車製造業	20	1,639	4.1	729	418	271
	自動車部品・付属品製造業	702	40,094	6.3	18,356	11,765	5,817
中国	自動車・同付属品製造業	526	61,590	7.2	37,386	27,734	9,621
	自動車製造業	5	15,847	9.0	24,715	18,856	6,365
	自動車車体・付随車製造業	16	1,574	4.0	575	410	134
	自動車部品・付属品製造業	505	44,169	7.0	12,096	8,468	3,122
四国	自動車・同付属品製造業	26	837	0.1	113	56	51
	自動車製造業	1	80	0.0	*	*	*
	自動車車体・付随車製造業	3	144	0.4	22	12	9
	自動車部品・付属品製造業	22	613	0.1	91	44	42
九州	自動車・同付属品製造業	236	37,936	4.5	30,097	23,041	6,615
	自動車製造業	3	13,290	7.5	20,663	16,024	4,441
	自動車車体・付随車製造業	11	1,114	2.8	292	154	129
	自動車部品・付属品製造業	222	23,532	3.7	9,142	6,863	2,045

(資料：経済産業省「工業統計表」により作成)  
\*は不明

4.5%、製造品出荷額等（3.0兆円）では5.6%の全国シェアとなっている。

図1は、九州地域における自動車産業と全国シェアの推移を示す。九州地域における自動車生産は1975年日産自動車の九州工場進出以来、2005年に30年目を迎えるが、操業開始以来、1993年～1999年は、40万台～61万台に留まっていたが、2000年以降、急速に生産台数が伸び、2008年代には、120万台を見込んでいる。一方、全国シェアをみても、1990年代は5.4%～7.6%を占めていたが、2000年以降、6.9%（2000年）→9.0%（2004年）→11.2%（2007年）と着実に成長している。このように、九州地域は、全国有数の自動車産業の集積地として成長してきた。

図2は、日本における自動車部品の流通構造を示す。産業月報（2008年6月号）によると、日本の自動車製造は完成車メーカーの下に、ボディ組立を行う車体メーカー、部品メーカー、素材を供給する製造業、開発・生産に用いられる設備（金型を含む）や工具関連の製造業など多くの関連産業によって成り立っている。自動車の部品は3万～5万点とも言われる膨大な数で構成され、完成車メーカーに部品を納入している部品メーカーは、エンジン部品や電装・電子部品などの完成部品を納入する一次部品メーカーのほか、一次部品メーカーに納入する二次部品メーカー、さらに二次部品メーカーの協力企業やそこに納入する三次部品メーカーに分類できる。部品メーカーには、自動車が高い安全性を求められていることから、大量生産品でありながら不良品を極力排除することや、高品質の部品を低価格でかつ定時に定量供給することなど、極めて厳しい要求に対応することが求められる（FFG調査月報、2008）。

図3は、九州地方における自動車部品出荷額の推移を示す。九州地方における自動車部品出荷額をみると、1993年の4,813億円であったが、1996年、5,283億円、1997年5,708億円となっており、2006年現在は8,444円と増加しており、九州地方は、自動車産業集積地として成長していることが容易に理解できる。

## 2章 北部九州における自動車産業の立地動向

### 1. 自動車完成車メーカーの立地パターン

北部九州では、日産自動車九州工場、トヨタ自動車九州、ダイハツ九州を中心に、自動車関連産業が集積し、企業立地が積極的に展開されている(図4)。

とくに、近年、国内他地域から自動車産業の移転・立地が増大しており、日本の自動車産業の拠点として重要な地位を占めるようになってきた。1975年に、日産自動車の九州進出を契機に、1992年にトヨタ自動車が、2004年にダイハツ車体が相次いで九州に進出し、2005年の自動車関連製造品出荷額は、3兆円を超え、全工業精算額の約14%を占めるとともに、2005年から2007年にかけて、完成車の生産台数が百万台を超え、また2009年には日産車体の進出により、生産能力が年間150万台を超える見込みであり、「カーアイランド」という名称も定着しつつある<sup>3)</sup>(九州経済産業局, 2009)。

図5は、九州の自動車産業の集積過程と予定を示す。福銀調査月報(2007)によると、九州の自動車産業は、おおむね第3期に区分することができる。

まず第1期は、日産自動車の苅田町進出時期である。九州地方は、石炭等の素材産業からの脱却を図るため、福岡県を始め、地方自治体が積極的な自動車産業の誘致活動を行った。その結果、1973年に日産自動車が九州工場建設を決定し、九州での新たな自動車産業の歴史が始まった。

日産自動車の進出動向は次の通りである。日産自動車九州工場は、福岡県苅田町に立地し、1975年7月からエンジン工場を稼働、翌年1976年12月にはダットサントラック620型を生産し、福岡県内での車両組立生産が本格的に展開された。これが現代の九州の自動車生産第一号とされている。その後、1992年5月には第二車両工場が完成され、2000年には工場内に専用外航埠頭・バースを開設するなど、順次、生産体制を拡大された。

2009年現在、生産能力年産約53万台となっており、日産の国内最大の生産拠点となっている。さらに、2009年には日産車体湘南工場の一部を日産九州敷地内に移転し日産車体九州が稼働予定であり、今後、自動車の生産能力は年間約65万台に上ると見込まれている。

次に第2期は、トヨタ自動車の宮若市への進出時期である。トヨタ自動車の進出の動向は次の通りである。1991年2月、トヨタ自動車100%出資のトヨタ自動車九州が設立され、翌年1992年福岡県宮田町（現宮若市）で操業を開始した。当時の生産能力は年間20万台であったが、2005年に第2生産ラインを新設・稼働し、生産能力が年間43万台と成長した。また同年には、トヨタグループでは、国内において愛知県以外で初となるエンジン工場が福岡県苅田町に完成し、レクサス用エンジン年産22万基の生産を開始した。2004年には、年間約50万台を取り扱う新門司自動車物流センター（トヨタ輸送）が新設され、自動車部品の陸揚げ機能も同センターに集約した。

2008年には苅田第2工場の操業を開始し、エンジン年産44万基と生産能力が倍増した。さらに、同年福岡県北九州市に小倉工場を新設し、宮田・苅田両工場に跨って生産していたハイブリッド車向けの部品製造ラインを集約し、ハイブリット用のトランスアスクル（基幹ユニット）の生産を開始した（生産能力年産8.4万基）。現在のトヨタ九州は、トヨタグループ内の海外輸出向け車両の生産拠点で、レクサスの生産拠点としても知られている<sup>4)</sup>。

とくに、トヨタ自動車九州は、1991年、トヨタ自動車为爱知県以外の地域に設けた初国内工場である。この工場は、北九州市と高速道路で直結する恵まれた立地条件に加え、製造業の競合が激しい愛知県よりも豊富な労働力が進出の要因となったと考えられていた。1992年の生産開始以降、しばらくは景気低迷の影響もあり、生産能力（当時約20万台）を下回る生産が続いたが、2000年の新車種投入以降はフル稼働状態になった。

そして第3期は、ダイハツ工業の中津市への進出時期である。ダイハツ

工業の進出動向をみると、次の通りである。ダイハツ工業100%出資のダイハツ九州（株）は、群馬県前橋市で44年間操業してきたが（当時：ダイハツ車体）、市街地に隣接し工場拡張が困難なこと、低効率の物流、労働力不足などを解決するために、九州進出を決定した。大分県中津市は、広大な工場用地の造成、隣接する中津港の重要港湾指定、および外航運搬船の岸壁整備等を行い、誘致に成功したと考えられる。

2004年12月、ダイハツ工業の生産子会社であるダイハツ車体は、前橋工場を閉鎖し中津市において新本社工場として操業を開始した。操業当初は、年間生産能力15万台であったが、設備増強を重ね2006年には年産23万台体制に、2007年11月には第2工場が操業を開始、生産能力は年産46万台に達し、ダイハツグループ最大の生産拠点となった。また、中津工場の増設に伴い、2008年8月にはエンジンを供給する拠点として久留米工場（生産能力年産21.6万基）が操業を開始した<sup>5)</sup>（九州経済産業局 2009）。

現在のダイハツ九州（株）は、従業員数約2,300名、生産能力23万台（2006年度）だが、2007年12月稼動予定の第2工場を加えれば、年産生産台数46万台となり、ダイハツ工業（株）として最大の生産拠点となるといえる。

以上のように、九州の自動車産業集積は大きく3期に分けて捉えた。こうした集積の結果、九州の自動車生産台数は2006年度に100万台の大台を突破し、更に今後も、完成車メーカーの新たな生産能力増強計画が次々を実現される予定である。日産では生産子会社日産車体の進出（年産12万台）により、2009年度には65万台体制となるが、これは、国内にある全自動車工場の中で最大であり、世界にある日産の工場の中で最大規模の工場となる。またトヨタでは前述の能力倍増に加え、2008年度には第2エンジン工場新設（荊田町、年産22万基）が予定されており、九州生産のエンジン全量をカバーする計画である。さらに、ダイハツでは、2008年度に福岡県久留米市で新たにエンジン工場（当初、年産20万基）が稼動予定である。以上の計画が実現する2009年度には、150万台以上の生産体制が整うことになる（福銀調査月報、2007）。

## 2. 一次サプライヤーの立地パターン

図6は、九州地方における各県の自動車関連部品工場の立地数を占めている。2007年現在、九州に立地する自動車関連部品工場は、809社であるが、地場企業が398社、進出企業が411社で、ほぼ同じ割合で分布している。ところが、各県別における地場企業と進出企業との割合には違いが確認される。すなわち、福岡県（55%）、佐賀県（65%）は地場企業の立地が最も積極的に展開されていることに対して、長崎県（71%）、鹿児島県（67%）は進出企業の立地が積極的であったと言える。

一方、日産自動車、トヨタ自動車、ダイハツの九州進出に伴い、製造ラインの増設に伴い、1次サプライヤーの九州地域への進出も増加した。それぞれの時期に分けて、立地分布を分析する。

図7は、1989年における1次サプライヤーの分布を示す。第1期にあたる1970年代～1980年代は、1975年日産九州の進出に伴い、日産自動車と取引のある1次サプライヤーが福岡県東部から大分県北部を中心に進出してきた。九州経済産業局（2009）によると、納品1時間以内の目安として日産九州を中心に半径80kmの円を描くと、そのほとんどが円内に位置している。

図8は、1999年における1次サプライヤーの分布を示す。1990年代になると、1991年のトヨタ九州の進出に伴い、トヨタ自動車と取引のある1次サプライヤーが進出してきたが、その多くは九州北西部を中心に立地していた。また日産九州の増産（1992年）に伴って、日産自動車と取引のある1次サプライヤーの進出も見られるが、それらは1980年代以前と同じく、福岡県東部に立地している。この点から、一次サプライヤーの立地分布においても、日産自動車は東部、トヨタ自動車は西部といった、地理的な分離形態が確認された。

図9は、2008年における1次サプライヤーの分布を示す。2000年代になると、ダイハツ工業の進出（2004年）と増産（2007年）、トヨタ九州の増

産（2005年）に伴い、1次サプライヤーの進出や増設が活発になった。この頃に進出してきた1次サプライヤーは、福岡県宮若市、北九州市、大分県北部に集中している。また、豊田合成、トヨタ紡織九州、フタバ伊万里など既に進出していた1次サプライヤーがトヨタ九州の近くに工場を新設している。

図10は九州地方における自動車関連地場産業の分布を示す。九州地方における自動車関連の地場産業は、完成車メーカーが立地する北部九州に集中している。福岡県、佐賀県、熊本県北部、大分県に、九州全体の約8割の自動車関連事業所が立地している（九州経済産業局 2009）。

一方、自動車関連集積の中で、大分県への集積が著しい。「九州・山口の自動車関連部品工場一覧」によると、大分県は、2007年現在、150事業所が立地しており、九州内事業所数の約2割を占め、福岡県に次ぐ第2位の集積地域となっている。また、事業所数の増加率をみると、82.9%となっており、九州全体の増加率30%を大きく上回っている（川野、2008）。

### 3章 九州における自動車産業の政策

#### 1. 地方自治体の自動車産業の政策

九州各県では、それぞれに自動車産業振興組織を設立し、地場産業の新規参入や取引拡大に向けた講習会、技術者や若年者等の人材育成事業の他、情報提供、マッチング、人材育成、技術開発、設備投資支援、経営支援などの各種施策を通じて自動車振興に積極的に取組を行っているところである。

たとえば、福岡県では、アジアをリードする自動車の一大生産拠点を目指して、「生産150万台」、「地元調達率70%」、「アジアの最先端拠点」、「次世代のクルマ開発拠点」の4つの目標からなる「北部九州150万台生産拠点推進構想」を掲げ、完成車メーカーや関連企業、経済団体等や関連市町村で構成する「北部九州自動車150万台生産拠点会議」を組織し、官民挙げて

取組を推進している。また、九州7県では、九州自動車産業振興連携会議を設置（平成18年1月）し、九州における自動車関連産業の更なる集積を図り、アジアをリードする一大生産拠点の形成を目指して、一体となって自動車関連産業の振興に取り組んでいる。

表2は、自動車産業に対して、九州の各県および九州経済産業局の具体的な取組を示す。まず福岡県は、情報提供として、地場企業の製品や技術力をPRするためのウェブサイトである「九州自動車部品・技術展示館」を開設している。

マッチング事業として、1次サプライヤーとの橋渡しや徹底指導する「自動車産業アドバイザー事業」をはじめ、1次サプライヤーが調達する部品を提示する「九州自動車部品取引商談会」、九州自動車関連技術展示商談会、そして勉強会の開催、展示会・商談会の機会提供、セミナーの開催等を行う「パーツネット北九州」の活動支援」活動を行っている。

人材育成事業としては、金型技術者人材育成事業、めっき技術者人材育成事業、ゴム加工技術者人材育成事業、プラスチック成形技術者人材育成事業、3次元設計技術者育成事業、そして工業高校生のインターンシップ、教員の企業派遣研修、企業からの講師派遣を行う「福岡県自動車関連産業人材育成事業」、産学官ものづくり人材育成事業、中小企業自動車産業産業技術力向上・人材育成助成金、カー・エレクトロニクス設計開発中核人材育成事業、カー・エレクトロニクス高度専門人材育成拠点の形成事業などを実行している。

一方、技術開発事業として、生産技術の開発、高機能部品の開発、自動車情報化技術の開発、技術研究会活動の支援（モジュール部品等の共同開発活動等を支援）、産学連携研究開発助成金、試作品づくり助成、中小企業産学官連携研究開発助成などの事業を展開している。

さらに、設備投資支援事業として、福岡県企業立地促進交付金、自動車産業振興資金（融資制度）、中小企業自動車産業振興助成金、福岡市企業立地促進交付金、中小企業融資（新事業開拓支援資金）などの事業活動を行



<ul style="list-style-type: none"> <li>カー・エレ、エレクトロニクス、自動車産業生産技術力向上・人材育成、研究開発補助金、設計開発中核人材育成事業</li> <li>カー・エレ、エレクトロニクス、高度専門人材育成拠点の形成</li> <li>生産技術の開発</li> <li>高度部品品の開発</li> <li>自動車情報化技術の開発</li> <li>技術研究会活動の支援</li> <li>モジュール部品等の共同開発活動等を支援</li> <li>産学連携研究開発助成金</li> <li>試作品づくり助成</li> <li>中小企業産学連携研究開発助成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ナガサキ型新産業創造ファンダ助成事業(研究開発事業、事業化等調査事業)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車産業を担う機械設計・エンジニア育成事業(18代高専の設備とノウハウを活かし3次元CAD/CAE/CAM等のセミナーを実施)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ものづくり産学新事業展開支援事業(基幹業種①輸送機械関連、②電子・精密関連、③バイオ関連、④IT関連における新製品・新技術開発支援、販路開拓支援)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>重点業種研究開発支援事業(自動車、電子、食品関連産業に対し新技術・新製品の開発費用を助成)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地元ノバベンション創出研究開発事業(産学官連携による研究体による実用化技術開発を実施)</li> <li>戦略的基盤技術高度化支援事業(鋳造、鍛造、切削、めっき等の高度化に向けた研究開発や生産工場改革等を集約する研究開発を支援)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>福岡県中小企業自動車産業成備助成事業(自動車産業立地促進、引拡大、新規取引ののための取)</li> <li>福岡県中小企業自動車産業振興助成金</li> <li>福岡市企業立地促進交付金</li> <li>中小企業融資(新事業開拓支援資金)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>企業誘致推進事業(長崎県外誘致企業対象)</li> <li>地場企業工場等立地促進補助金(長崎県内、中小企業対象)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>熊本県企業立地促進補助金</li> <li>新事業展開支援資金(ものづくりフォレスト構想等推進枠)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>宮崎県企業立地促進補助金</li> <li>みやぎ地蔵資源活用交付金(設備資金、運転資金)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鹿児島県企業立地促進補助金</li> <li>鹿児島県企業立地促進補助金</li> <li>鹿児島県企業立地促進補助金</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鹿児島県企業立地促進補助金</li> <li>鹿児島県企業立地促進補助金</li> <li>鹿児島県企業立地促進補助金</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>福岡県中小企業自動車産業成備助成事業(自動車産業立地促進、引拡大、新規取引ののための取)</li> <li>福岡県中小企業自動車産業振興助成金</li> <li>福岡市企業立地促進交付金</li> <li>中小企業融資(新事業開拓支援資金)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>福岡県中小企業自動車産業成備助成事業(自動車産業立地促進、引拡大、新規取引ののための取)</li> <li>福岡県中小企業自動車産業振興助成金</li> <li>福岡市企業立地促進交付金</li> <li>中小企業融資(新事業開拓支援資金)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>福岡県中小企業自動車産業成備助成事業(自動車産業立地促進、引拡大、新規取引ののための取)</li> <li>福岡県中小企業自動車産業振興助成金</li> <li>福岡市企業立地促進交付金</li> <li>中小企業融資(新事業開拓支援資金)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>福岡県中小企業自動車産業成備助成事業(自動車産業立地促進、引拡大、新規取引ののための取)</li> <li>福岡県中小企業自動車産業振興助成金</li> <li>福岡市企業立地促進交付金</li> <li>中小企業融資(新事業開拓支援資金)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>福岡県中小企業自動車産業成備助成事業(自動車産業立地促進、引拡大、新規取引ののための取)</li> <li>福岡県中小企業自動車産業振興助成金</li> <li>福岡市企業立地促進交付金</li> <li>中小企業融資(新事業開拓支援資金)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>福岡県中小企業自動車産業成備助成事業(自動車産業立地促進、引拡大、新規取引ののための取)</li> <li>福岡県中小企業自動車産業振興助成金</li> <li>福岡市企業立地促進交付金</li> <li>中小企業融資(新事業開拓支援資金)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>福岡県中小企業自動車産業成備助成事業(自動車産業立地促進、引拡大、新規取引ののための取)</li> <li>福岡県中小企業自動車産業振興助成金</li> <li>福岡市企業立地促進交付金</li> <li>中小企業融資(新事業開拓支援資金)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>福岡県中小企業自動車産業成備助成事業(自動車産業立地促進、引拡大、新規取引ののための取)</li> <li>福岡県中小企業自動車産業振興助成金</li> <li>福岡市企業立地促進交付金</li> <li>中小企業融資(新事業開拓支援資金)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>福岡県中小企業自動車産業成備助成事業(自動車産業立地促進、引拡大、新規取引ののための取)</li> <li>福岡県中小企業自動車産業振興助成金</li> <li>福岡市企業立地促進交付金</li> <li>中小企業融資(新事業開拓支援資金)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>福岡県中小企業自動車産業成備助成事業(自動車産業立地促進、引拡大、新規取引ののための取)</li> <li>福岡県中小企業自動車産業振興助成金</li> <li>福岡市企業立地促進交付金</li> <li>中小企業融資(新事業開拓支援資金)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>福岡県中小企業自動車産業成備助成事業(自動車産業立地促進、引拡大、新規取引ののための取)</li> <li>福岡県中小企業自動車産業振興助成金</li> <li>福岡市企業立地促進交付金</li> <li>中小企業融資(新事業開拓支援資金)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>福岡県中小企業自動車産業成備助成事業(自動車産業立地促進、引拡大、新規取引ののための取)</li> <li>福岡県中小企業自動車産業振興助成金</li> <li>福岡市企業立地促進交付金</li> <li>中小企業融資(新事業開拓支援資金)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>福岡県中小企業自動車産業成備助成事業(自動車産業立地促進、引拡大、新規取引ののための取)</li> <li>福岡県中小企業自動車産業振興助成金</li> <li>福岡市企業立地促進交付金</li> <li>中小企業融資(新事業開拓支援資金)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>福岡県中小企業自動車産業成備助成事業(自動車産業立地促進、引拡大、新規取引ののための取)</li> <li>福岡県中小企業自動車産業振興助成金</li> <li>福岡市企業立地促進交付金</li> <li>中小企業融資(新事業開拓支援資金)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>福岡県中小企業自動車産業成備助成事業(自動車産業立地促進、引拡大、新規取引ののための取)</li> <li>福岡県中小企業自動車産業振興助成金</li> <li>福岡市企業立地促進交付金</li> <li>中小企業融資(新事業開拓支援資金)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>福岡県中小企業自動車産業成備助成事業(自動車産業立地促進、引拡大、新規取引ののための取)</li> <li>福岡県中小企業自動車産業振興助成金</li> <li>福岡市企業立地促進交付金</li> <li>中小企業融資(新事業開拓支援資金)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>福岡県中小企業自動車産業成備助成事業(自動車産業立地促進、引拡大、新規取引ののための取)</li> <li>福岡県中小企業自動車産業振興助成金</li> <li>福岡市企業立地促進交付金</li> <li>中小企業融資(新事業開拓支援資金)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>福岡県中小企業自動車産業成備助成事業(自動車産業立地促進、引拡大、新規取引ののための取)</li> <li>福岡県中小企業自動車産業振興助成金</li> <li>福岡市企業立地促進交付金</li> <li>中小企業融資(新事業開拓支援資金)</li> </ul>

(資料：九州経済産業局の資料により、著者作成)

っている。

佐賀県では、情報提供事業として、会員企業の概要を紹介した冊子を作成、人材育成事業として、佐賀県自動車産業派遣研修助成事業〔自動車関連産業技術者育成・大学での研修経費を一部補助〕、佐賀地域自動車関連産業活性化人材養成事業〔CAE,メカトロニクス,品質工学等〕,技術ワークショップ事業〔品質工学研究会〕,自動車産業関連研修会などを展開している。さらに、設備投資支援事業として、佐賀県中小企業自動車産業設備投資助成事業〔自動車関連企業との取引拡大・新規取引の為の設備投資一部補助〕を実行している。

長崎県では、情報提供事業として、ホームページに会員企業リスト〔活動内容,発注情報〔長崎県自動車関連産業振興協議会会員対象〕〕を掲載しており、マッチング事業として、自動車関連商談会等出典支援事業補助金〔会員企業が自動車関連の展示会・商談会出展の際必要費用を補助〕,ナガサキ型新事業創造ファンド助成事業〔自社開発製品等の販路開拓のため,見本市等に出展を行う場合にかかる経費を助成〕を行い、人材育成事業として、長崎県地場企業支援ファンド助成事業(人材確保事業,技術等研修事業),産業活性化人材養成等支援事業〔技術者育成講座開催〕を展開している。

さらに、技術開発事業として、ナガサキ型新産業創造ファンド助成事業(研究開発事業,事業化等調査事業),設備投資支援事業として、企業誘致推進事業〔長崎県外誘致企業対象〕,地場企業工場等立地促進補助金〔長崎県内地場中小企業対象〕,経営支援事業として、長崎県地場企業支援ファンド助成事業〔長崎県内中小企業対象〕をそれぞれ展開している。

熊本県では、情報提供事業として、熊本県自動車関連現場改善支援事業費補助金〔発注企業が地場企業を育成する際,受注企業が現場改善指導を受ける際の費用を補助〕・熊本県自動車関連取引専門コーディネータ事業〔取引参入のアドバイスや発注案件の情報提供〕,マッチング事業として、熊本県製造部品展開展示方式商談会〔発注企業が今後発注したい部材等を

展示し商談を行う場を提供], 人材育成事業として, ・取引参入アドバイザー〔派遣〕事業・熊本県自動車関連グループ〔改善〕セミナー・電気自動車セミナー・技術・技能者育成就職支援セミナー〔技術・技能者育成事業〕・熊本県立技術短期大学校による人材育成〔自動車の要素技術, CAD, NC機械加工, 品質管理等〕・技術者スキルアップセミナー2008〔高専等を活用した中小企業人材育成事業講座〕・自動車産業を担う機械設計エンジニア育成事業〔八代高専の設備とノウハウを活かし3次元CAD/CAE/CAM等のセミナーを実施〕を, 設備投資支援事業として, 熊本県企業立地促進補助金・新事業展開支援資金「ものづくりフォレスト構想等推進枠」を展開している。

大分県では, 情報提供事業として, ・大分県自動車関連企業ホームページ作成〔企業会の事業計画, 活動状況会員企業の紹介, セミナーや商談会等の開催通知〕, マッチング事業として, ・商談会・部品説明会等の開催〔中京地区製造部品の現地調達検討 自動車メーカー工場見学など〕・商談会等への出展支援〔出展経費の一部助成など〕を, 人材育成事業として, ・大分県自動車関連人材育成事業補助金・大分県自動車関連産業新規参入・取引拡大セミナー・技術アドバイザー派遣・現場指導研修・現場改善セミナー・地域自動車関連産業活性化人材養成事業を, 設備投資支援としては, 大分県自動車関連基盤技術設備投資促進補助金を, 経営支援事業として, 県制度資金〔基盤技術の大規模な設備投資に対する融資資金の利子返済額に対する助成〕などを展開している。

宮崎県では, 情報提供事業として, 情報収集及び提供事業〔宮崎県自動車産業振興会〕を, マッチング事業として, マッチング支援事業〔福岡駐在アドバイザー設置, 商談会の開催等〕・宮崎県新技術・新工法展示商談会開催事業・受発注促進, 取引拡大に関する事業〔展示会の開催, 商談会への参加等〕を, 人材育成事業として, 生産性向上支援事業〔研修会の開催と専門家の派遣による生産性・技術力の向上〕・生産管理, 製品管理, 品質管理等企業力向上に関する事業〔生産工程合理化OJT研修, 品質勉強会,

モノづくり研究会への参加等]を、技術開発事業としては、ものづくり産業新事業展開支援事業〔集積業種①輸送機械関連、②電子・精密関連、③バイオ関連、④IT関連における新製品・新技術開発支援、販路開拓支援〕を、設備投資支援事業として、宮崎県企業立地促進補助金・みやざき地域資源活用貸付〔設備資金、運転資金〕をそれぞれ実行している。

鹿児島県では、情報提供事業として、産業集積支援事業〔自動車関連企業や研究機関等からなるネットワークを組織し、講習会、商談会等を開催〕・経営支援〔専門家等による相談・助言、各種情報の収集・提供〕を、マッチング事業として、マーケティング支援〔各県支援機関と連携し広域的な取引あっせんを行うとともに、展示会等により情報交換と取引先開拓の機会を提供〕を、人材育成事業として、人材育成等支援〔機械加工技術や生産管理技術の講座・研修等〕・企業力向上支援事業〔自動車、電子、食品関連産業における、かごしまモノづくり研究会開催、県外の他企業への派遣費用助成、県外の研修費用の助成〕を、技術開発事業として、重点業種研究開発支援事業〔自動車、電子、食品関連産業に対し新技術・新製品の開発費用を助成〕を、設備投資支援事業として、鹿児島県企業立地促進補助金・設備資金貸付〔1/2を無利子貸付〕・自動車関連企業活力資金〔運転資金、設備資金を融資〕を、経営支援事業として、かごしま産業おこし挑戦事業「中核的企業創出プログラム」〔自動車関連の有望企業が事業展開を目指す際に、専門家によるハンズオン支援、事業費用の助成等を行う〕をそれぞれ展開している。

その他、九州経済産業局では、情報提供事業として、地域イノベーション創出共同体形成事業を、人材育成事業として、産学人材育成パートナーシップ事業〔カー・エレクトロニクス設計開発中核人材育成事業〕・高等等活用中小企業人材育成事業〔熊本電波高専を活用した中小企業若手技術者向け実践的電子情報技術教育システム事業〕・工業高校等実践教育導入事業〔福岡県自動車関連産業人材育成事業、大分ものづくり総合力育成事業〕・中小企業大学校における研修事業・専門家継続派遣事業〔完成車メーカー

等の現役技術者やOB人材等を派遣し、生産管理技術向上、競争力の向上を図る〕を、技術開発事業として、・地域イノベーション創出研究開発事業〔産学官からなる研究体による実用化技術開発を実施〕・戦略的基盤技術高度化支援事業〔鋳造、鍛造、切削、めっき等の高度化に向けた研究開発や生産工程改善等を実現する研究開発を支援〕をそれぞれ展開している。

## 2. 福岡県による「北部九州自動車150万台生産拠点推進構想」

福岡県では、2003年2月に「北部九州自動車100万台生産拠点推進会議」を立ち上げ、2007年度までに北部九州地域の自動車生産台数を100万台とする構想を掲げたところ、2006年には、生産台数が100万台を突破し、一年前倒して目標を達成した（図9）。2006年8月には、組織が「北部九州自動車150万台生産拠点推進会議」に変更され、国内最大の自動車生産拠点を目指している。

このように、福岡県内における自動車関連企業誘致活動には、「北部九州自動車150万台生産拠点推進構想」プロジェクトが最も大きな役割を果たした。福岡県では、2003年2月に「北部九州自動車100万台生産拠点推進会議」を立ち上げ、2007年度までに北部九州地域の自動車生産台数を100万台とする構想を打ち出したが、2006年に生産台数100万台目標を達成した。そして、2006年8月に、同組織が「北部九州自動車150万台生産拠点推進会議」<sup>6)</sup>に改組され、生産台数を2008年度に150万台、地元調達率を70%とする等の新たな目標を打ち出した<sup>7)</sup>。福岡県では、このような会議を基盤に、地元企業の自動車産業参入を支援する取組を積極的に展開するとともに、高齢者用自動車開発、モーターショー開催、そして産業インフラ整備事業を推進している。

まず、企業誘致を強化するために、戦略的企業誘致を推進しており、企業立地セミナーを積極的に開催している。とくに福岡県内企業の積極的な参入を支援するために、人材育成部門、技術支援部門、ビジネスチャンス創出部門の事業を強化している。人材育成部門の事業としては、産学官か

ら構成される福岡県内先端人材育成委員会を設置し、開発から生産までの各分野別の人材育成強化プログラムを実施している。そして中小企業の革新技術者を育成するために、金型技術をはじめ、自動車製造基盤技術育成プログラムを実施している。さらに、工業高等学校学生には、ものづくりの基本姿勢と最新設備の基礎原理などを学習する現場教育を実施している。

次に、技術支援部門を教科するために、生産技術開発、高機能部品開発、自動車情報技術開発を積極的に支援している。

そして最後に、ビジネスチャンスを増やすために、次のような事業を展開している。自動車産業の専門家による支援と部品集積推進会を定期的で開催して、当該地域企業から高い評価を得られている。また相談会開催をはじめ、部品技術と特殊技術情報に関する広報活動を積極的に行われるとともに、自動車産業振興資金を有効に活動し、地元企業のビジネスチャンス創出を誘導している。

このような具体的な活動の成果として、福岡県内を中心とする北九州地域には、車両開発拠点企業、生産設備・生産管理技術開発拠点企業、そして車載用組込みソフト開発拠点企業を誘致した。車両開発拠点企業としては、トヨタ自動車九州（車両開発拠点新設2010年半ば予定）、トヨタテクニカルディベロップメント（福岡開発センター、2008年8月）、ダイハツ九州（開発センター新設、2010年4月予定）が新たに立地、新設計画を持っている。

生産設備・生産管理技術開発拠点企業としては、トヨタプロダクションエンジニアリング（本社、2007年4月；福岡技術センター拡充、2009年4月）、エヌシーエス（九州オフィス開設、2008年4月）などが立地した。

そして車載用組込みソフト開発拠点企業としては、キャッツ（組込みソフトウェア研究所開設、2007年4月）、デンソーテクノ（福岡技術センター開設、2007年9月）、アイシン・コムクルーズ（福岡開発センター開設、2008年3月；北九州研究所開設、2008年7月）などが立地した。

九州経済産業局（2009）によると、2000年から2008年までの自動車関連

の企業立地は全国で910件であったが、そのうち238件が九州地域へ配置され、2000年以降、自動車関連企業立地の約25%が九州地域への集積してきた。さらに、「自動車100万台構想」以降に立地決定した自動車関連企業は、60者を超えており、基幹部品の生産拠点が数多く立地している。表4は、2003年から2006年における福岡県の主な産業政策と雇用創出効果を示す。自動車100万台生産拠点の構築分野をみると、関連企業の誘致により、直接的な雇用創出効果と、間接的な雇用創出効果がそれぞれ、約5,400人、約8,000人である。

以上のように、福岡県内における自動車産業の誘致には、「北部九州自動車150万台生産拠点推進構想」プロジェクトが重要な役割を果たした。

#### 4章 結び

本研究は、「釜山－福岡間結合依存関係を強化する戦略産業」に関する研究の第一歩として、とりわけ、自動車産業を事例に、九州における自動車産業の立地パターンとその政策を分析した。その際には、①九州における自動車関連産業の実態、②九州における自動車関連産業の立地変化、そして③自動車産業関連の地方自治体の諸政策をそれぞれ分析した。その結果、次の点が明らかになった。

第1に、九州の自動車産業は、おおむね、日産自動車の苅田町への進出時期、トヨタ自動車の宮若市への進出時期、そしてダイハツ工業の中津市への進出時期といった、3つの時期に区分することができる。これらの時期を経て、九州の自動車生産台数は2006年度に100万台の大台を突破し、更に今後も、完成車メーカーの新たな生産能力増強計画が次々に実現されると見込まれている。

第2に、一次サプライヤーの立地動向を分析した結果、3つの時期によって取引先別における地理的な分離形態が確認された。第1期には、日産自動車と取引のある1次サプライヤーが福岡県東部から大分県北部を中心に進出してきた。第2期には、トヨタ自動車と取引のある1次サプライヤ

一の多くが九州北西部、日産自動車と取引のある1次サプライヤーが福岡県東部を中心にそれぞれ立地している。そして第3期には、1次サプライヤーが、福岡県宮若市、北九州市、大分県北部に集中している。

そして最後に、九州各県では、それぞれに自動車産業振興組織を設立し、地場産業の新規参入や取引拡大に向けた講習会、技術者や若年者等の人材育成事業の他、情報提供、マッチング、人材育成、技術開発、設備投資支援、経営支援などの各種施策を通じて自動車振興に積極的に取組を行っている。その中でも、福岡県では、「北部九州自動車150万台生産拠点推進構想」プロジェクトを立ち上げ、九州において最も積極的に自動車関連企業の誘致活動を展開している。

図1 九州地域における自動車産業と全国シェアの推移  
(資料：九州経済産業局の資料により著者作成)

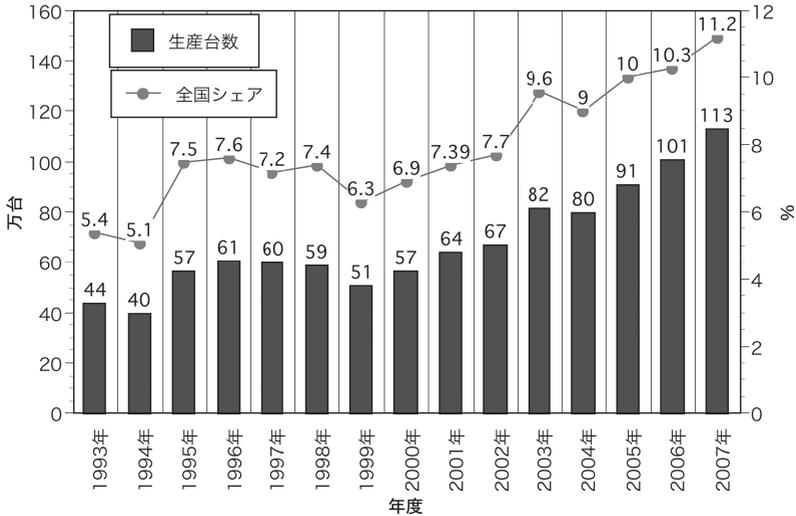


図2 自動車部品の流通構造  
(資料：FFG調査月報2008年6月号により著者作成)

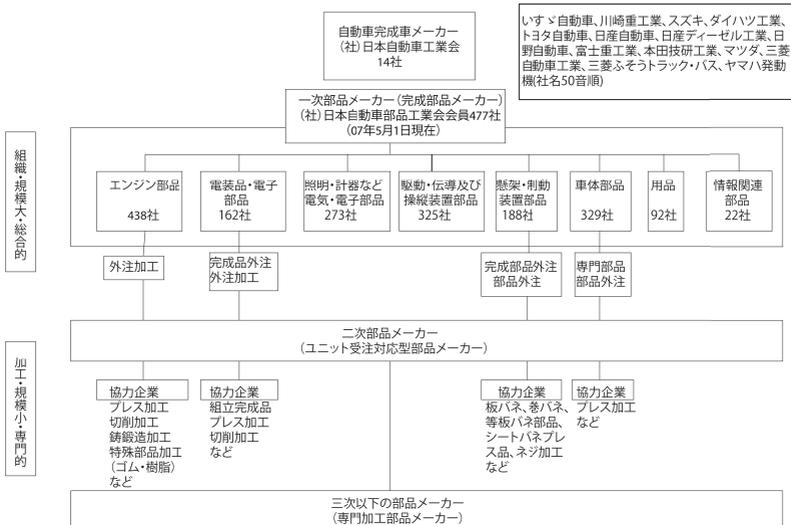


図3 九州における自動車部品出荷額の推移  
(資料は経済産業省「工業統計表(品目編)」により著者作成)

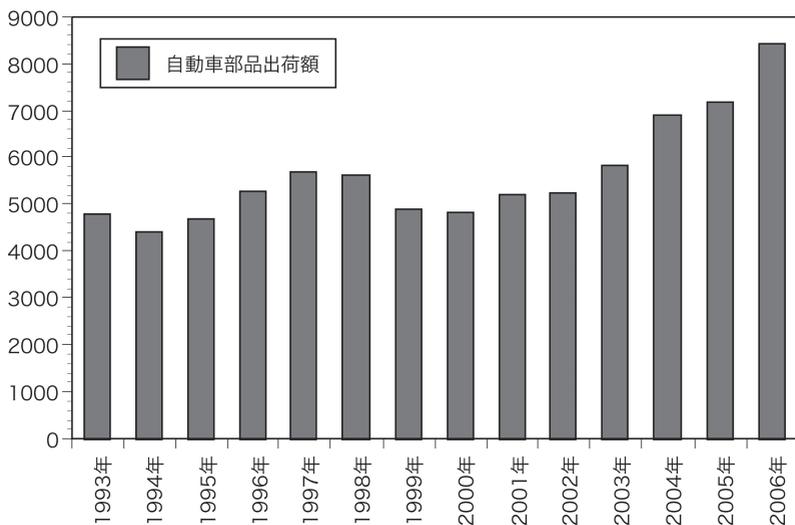


図4 福岡県内における自動車産業誘致の成功事例  
(福岡県の資料により、著者作成)

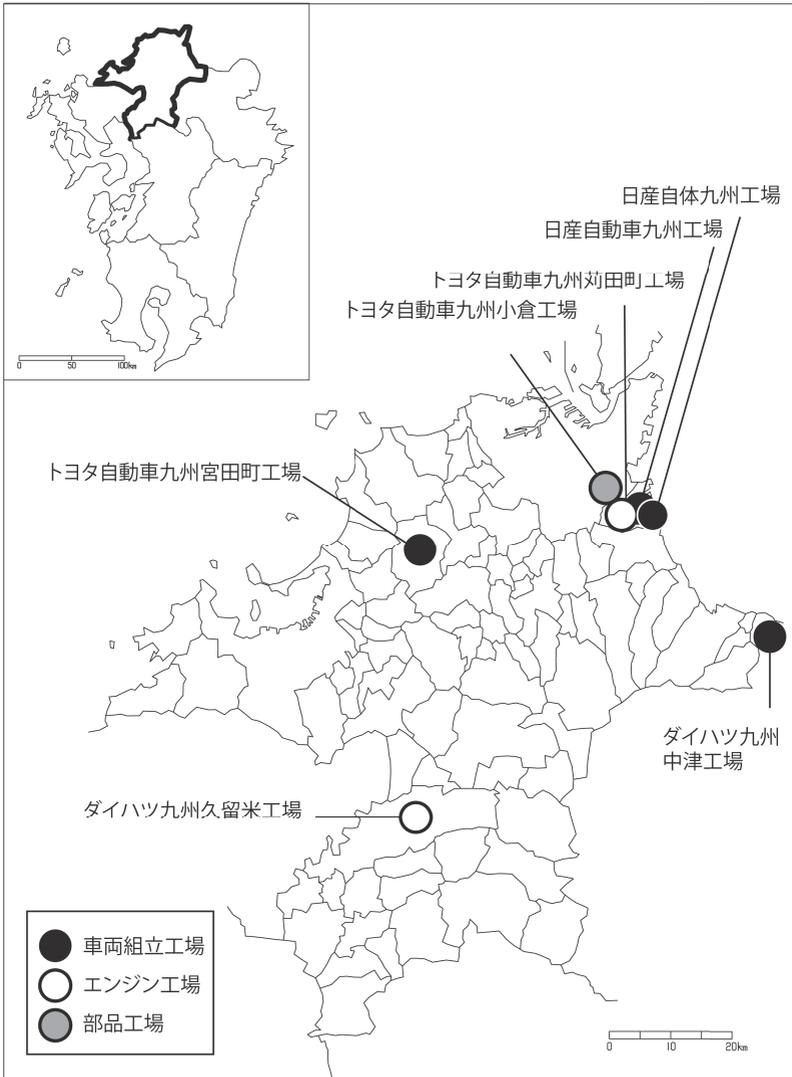


図5 自動車産業の集積過程と予定  
(福銀調査月報2007年12月号により、著者作成)

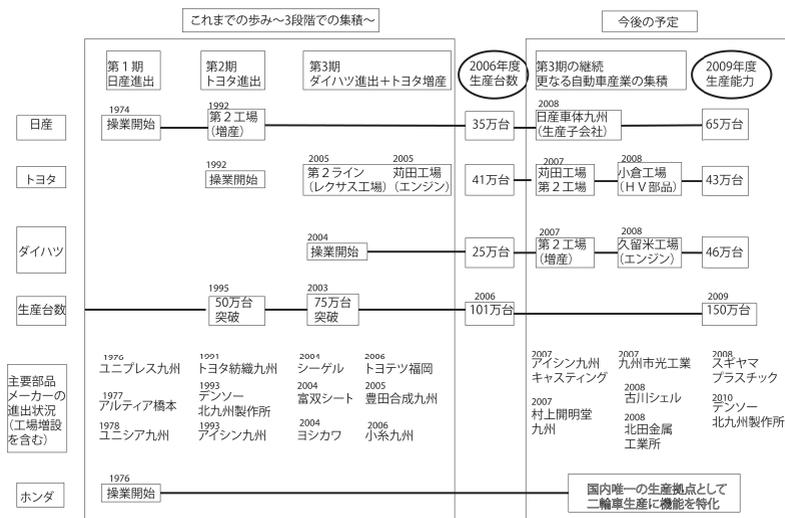


図6 九州地域における各県の自動車関連部品工場数(2007)  
(九州経済調査協会「九州・山口の自動車関連部品工場一覧2007」により、著者作成)

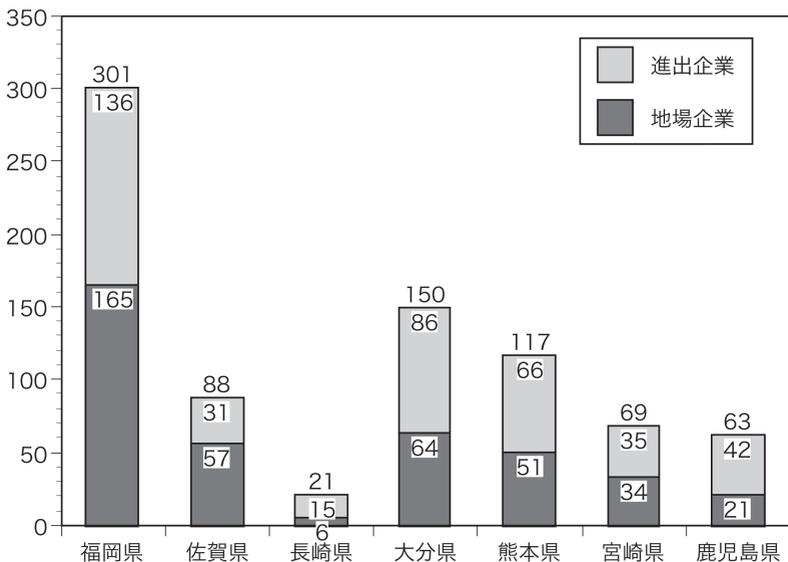


図7 九州地方における自動車産業の第1次サプライヤーの立地分布  
(九州経済産業局(2009)により, 著者作成)

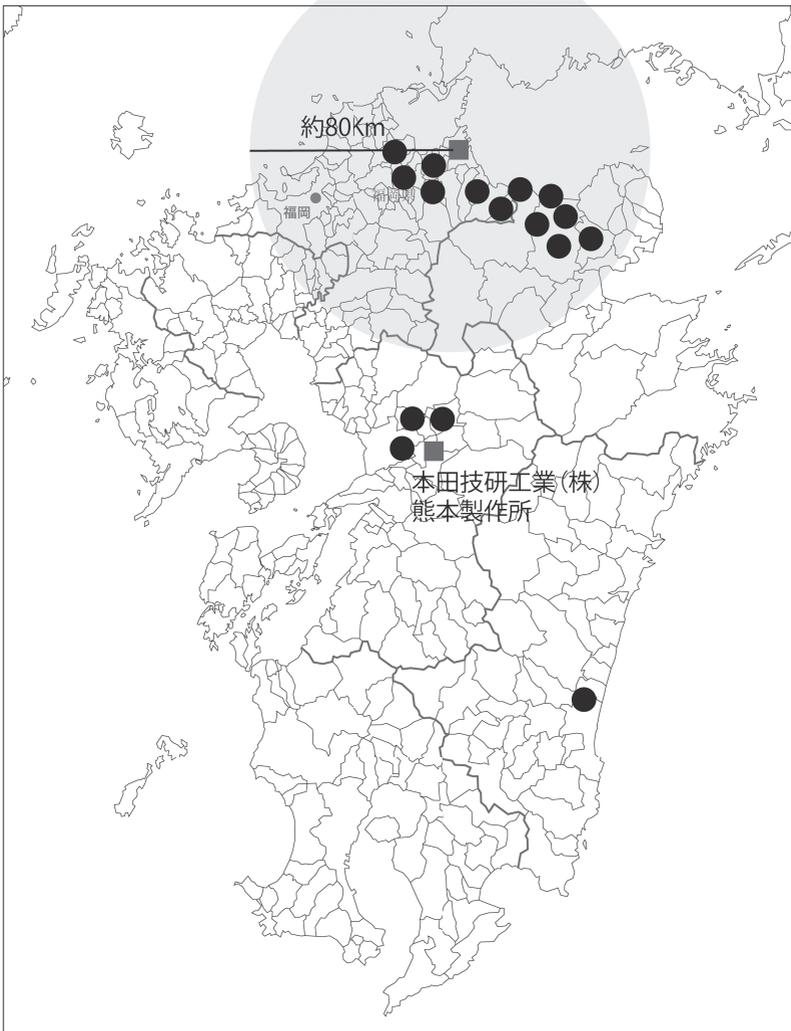


図8 九州地方における自動車産業の第1次サプライヤーの立地分布（1999年）  
（九州経済産業局（2009）により，著者作成）

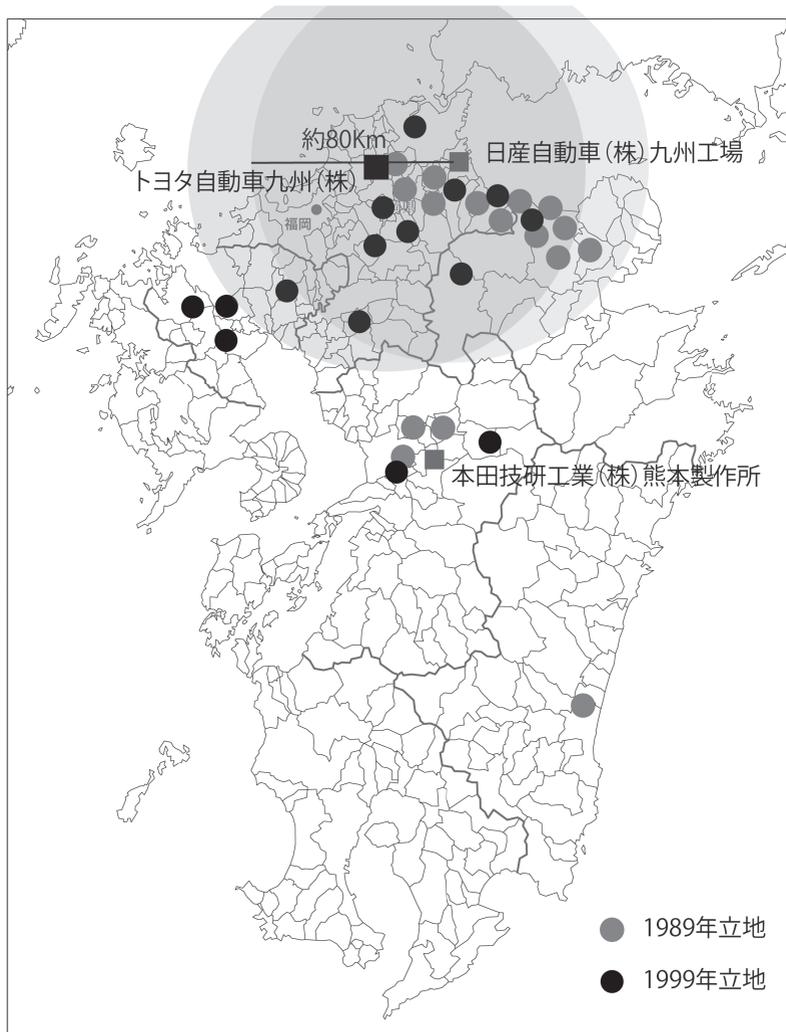


図9 九州地方における自動車産業の第1次サプライヤーの立地分布（2008年）  
（九州経済産業局（2009）により，著者作成）

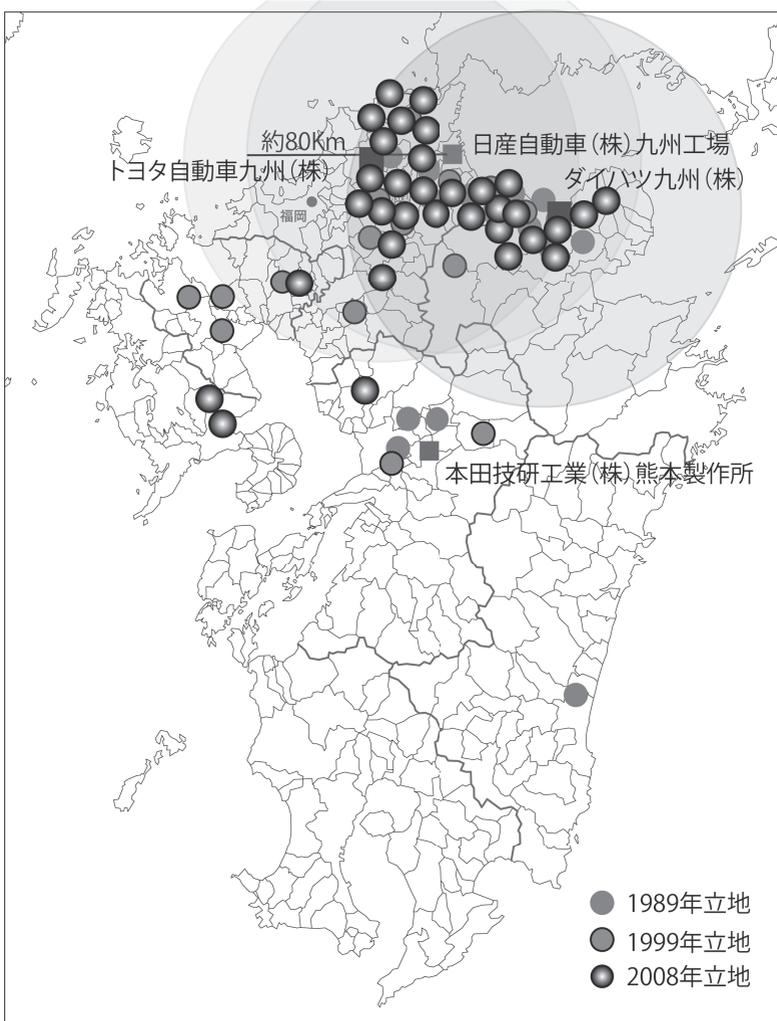
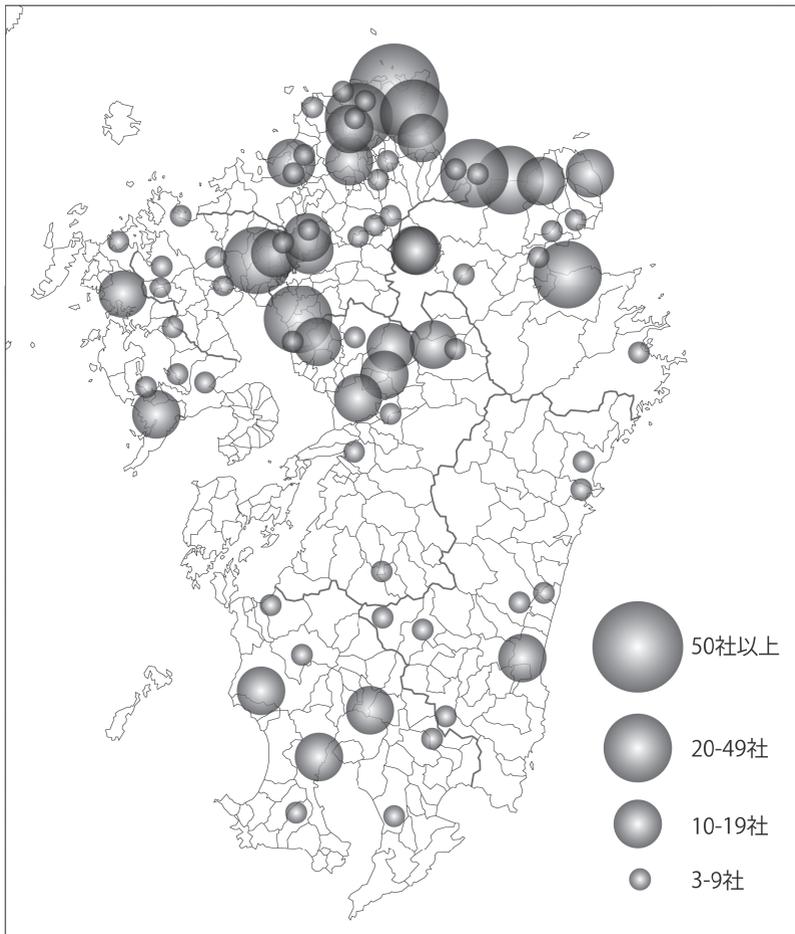


図10 自動車関連地場産業の分布  
(九州経済産業局(2009)により, 著者作成)



## 注

- 1) 九州7県は、九州における自動車産業のさらなる集積を図り、アジアをリードする一大生産拠点の形成を目指して、「九州自動車産業振興連携会議」を設置し、連携して自動車産業の振興に取り組んでいる。その事業の一環として、当会議では、「九州自動車部品・技術展示館」を設置し、自動車産業への新規参入や受注拡大を目指す九州の地場企業の製品・高い技術力等を広くPRしている。
- 2) 九州経済産業局（2009）によると、2007年2月に九州経済産業局・中小企業基盤整備機構が作成した「九州自動車関連企業・研究者・施策総覧（以下、総覧）」の掲載企業に、完成車メーカーからの情報をもとに新たに追加した企業を1次部品メーカーやティア1など様々な名称が用いられるが、ここでは「1次サプライヤー」とした。また地場企業とは、本社や親会社の所在地に関わらず、九州地域内に事業所がある企業（完成車メーカー、1次サプライヤーを除く）を総称して「地場企業」とした。
- 3) 九州地域で生産された自動車の約70%は、アメリカをはじめ海外に輸出されている。
- 4) 2010年代半ばまでに車両開発機能を新設する計画が発表されており、これまでに培ったノウハウを迅速に車両開発に反映させ、競争力のある「九州発」の車を世界に向けて送り出すことを目指す。
- 5) 2010年代に福岡市に開発センターを設立する計画を発表しており、開発から生産準備・生産までの一貫体制の構築を目指す。
- 6) 福岡県によると、2009年に想定される生産能力は、日産自動車九州工場53万台、トヨタ自動車九州宮田工場43万台、ダイハツ九州大分工場46万台、2009年初旬操業予定の日産車体九州12万台を合わせ、150万台を突破している。
- 7) これだけではなく、地域大学と連携し、「福岡バイオバリープロジェクト」「福岡水素エネルギー戦略プロジェクト」なども同時に進行しており、今後その成果が期待されている。

〈参考文献〉

- アイアールシー 2006 『九州自動車産業実態2006年度版』
- 九州経済産業局 2009 『平成20年度九州の自動車産業等に関する市場調査』
- 福銀調査月報 2007 『九州企業における自動車産業－産業集積の過程と現状  
について』
- 朴侗玄 2006. 『韓日企業のアジア進出からみたアジアの国際的都市システム』  
古今書院.
- 朴侗玄 2001 『東アジアの企業・都市ネットワーク』 古今書院
- 日本立地センター 2008 『企業立地における自治体間連携について－自動車産  
業の立地事例－』