

自動車産業の北部九州への集積と企業間の立地関係 : 大分県立地企業に焦点をあてて

YAMAMOTO, Kenji / 山本, 健兒

(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 / The Hosei University Economic Review

(巻 / Volume)

85

(号 / Number)

2

(開始ページ / Start Page)

191

(終了ページ / End Page)

240

(発行年 / Year)

2018-03-23

(URL)

<https://doi.org/10.15002/00014546>

自動車産業の北部九州への集積と 企業間の立地関係

—大分県立地企業に焦点をあてて—

山 本 健 児

目次

1. はじめに
2. 九州における自動車産業の地理的分布と自動車関連工場の立地推移
3. ダイハツ九州（株）と大分県
 - 3.1 ダイハツ九州（株）の立地
 - 3.2 大分県における自動車関連企業の分布
4. ダイハツ九州（株）による部品調達
5. 大分県に立地するサプライヤー
6. おわりに

付記

注

文献

1. はじめに

周知のように、北部九州は、日本有数の自動車産業集積地域へと、過去約四半世紀の間に大きく変貌した¹⁾。その最大の原動力は、1975年操業開

始の日産自動車（株）九州工場（2011年10月に日産自動車九州（株）となる）、1992年12月操業開始のトヨタ自動車九州（株）宮田工場、2004年12月操業開始のダイハツ車体（株）（2006年にダイハツ九州（株）と名称変更）大分（中津）工場、2009年12月操業開始の日産車体九州（株）の立地とそれらの生産拡大²⁾、およびこれらに誘引された多数の部品サプライヤーの立地にある。四輪自動車ではなく二輪自動車の生産に特化してはいるが、1976年に操業開始した本田技研工業（株）熊本製作所³⁾ やこれに深くかかわる部品サプライヤーの立地もまた、北部九州への自動車産業集積に寄与している。

こうした動きは、九州各県の産業構造転換への期待、ひいては地域経済浮揚への期待感を高めるものであった。九州各県は自動車産業振興のための何らかの組織を立ちあげて、そのためのプロジェクトを推進してきたからである⁴⁾。福岡県では基礎的自治体レベルでも同様の組織が、北九州市、行橋市、大牟田市、飯塚市、直方市・鞍手町でも立ち上げられたほどである⁵⁾。産業振興のための具体的な施策や重点の置きどころは県や市によって違いがありうるが、地場企業によるこの産業への参入を支援するという点は共通している。それは県や市という領域の経済を強化するため

1) 藤川（2012, p.42）によれば、伝統的大地域区分に基づく地方のなかで九州は自動車組立工場の事業所数で第3位であり、自動車産業従業者数でみれば第5位である。

2) 北部九州自動車産業アジア先進拠点推進会議作成になるパンフレット「北部九州自動車産業アジア先進拠点プロジェクト」による。このパンフレットの初版が作成された年次については未確認であるが、2017年8月18日時点で福岡県のホームページから入手できるパンフレットは2017年7月頃に作成されたことが、2017年6月現在の会員数を809と記していることから分かる（http://www.pref.fukuoka.lg.jp/uploaded/life/273529_52718500_misc.pdf）。なお、トヨタ自動車九州は、2005年12月にエンジン生産を開始した苅田工場（福岡県）、2008年8月にトランスアクスル生産を開始した小倉工場（福岡県）を立地させた。ダイハツ九州もまた2008年8月にエンジン生産を開始した久留米工場を立地させた。日産車体九州は日産自動車九州の敷地内に立地している。また、上記パンフレットには、日産自動車九州工場での車輛生産開始を1976年12月と記しているが、1975年にエンジン工場として同工場が操業を開始したことは、同社ホームページに記されている（http://www.nissankyushu.co.jp/COMPANY/enkaku_ayumi.html 2017年8月18日アクセス）。

3) 本田技研工業（株）ホームページ <http://www.honda.co.jp/kumamoto/> 2017年8月18日アクセス、による。

であり、さらには九州全域の経済パフォーマンスを高めるためである。もちろん、自動車産業に限定されることではないが、すべての県が企業誘致を重要な政策課題の一つとして推進してきたことは周知の事実である。だからこそ九州全域に多かれ少なかれ自動車関連工場が立地し、その中でも北部九州が日本有数の自動車産業集積地域になったのだと考えることも可

-
- 4) 福岡県は県内に立地する有力自動車部品メーカーとともにすでに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（西日本新聞2003年2月8日）、これを2006年8月に「北部九州自動車150万台生産拠点推進会議」と名称変更し（西日本新聞2006年8月8日）、さらに2012年に「北部九州自動車産業アジア先進拠点推進会議」に名称変更して（西日本新聞2013年4月25日）、自動車産業の振興を図ってきている。熊本県は2005年9月に「自動車関連取引拡大推進協議会」を設立した（西日本新聞2005年10月30日、及び2007年3月9日に行った熊本県商工観光労働部産業支援課・企業立地課での聞き取りによる）。大分県では、2003年秋に「県北自動車関連企業会」が発足し（西日本新聞2004年11月28日）、これを県全域に拡大した「大分県自動車関連企業会」が2006年2月に立ちあげられた（西日本新聞2006年1月17日、及び2014年7月4日に行った大分県商工労働部産業集積支援室への聞き取りによる）。鹿児島県は2006年7月に「鹿児島県自動車産業関連ネットワーク」を立ち上げた（後に記す鹿児島県ホームページを参照）。佐賀県と宮崎県は2006年10月に、各々の県名を冠した「自動車産業振興会」を立ちあげた（後に記す各県ホームページを参照。佐賀県については西日本新聞2006年10月4日も参照）。長崎県は2007年3月に「長崎県自動車関連産業振興協議会」を立ちあげた（後に記す、かつて長崎県ホームページに掲載された記事を参照）。そして、九州7県で「九州自動車・二輪車産業振興会議」が結成されている（「九州自動車部品・技術展示館」という名称のホームページ。これは福岡県商工労働部自動車産業振興室に置かれた「九州自動車・二輪車産業振興会議事務局」を問い合わせ先としている <http://www.joho-fukuoka.or.jp/k-car-supplierpark/> 2017年8月23日アクセス）。
- 九州各県の自動車産業振興に関わる組織については、以下のウェブサイト参照されたい（いずれも2017年8月23日アクセス）。
- 「北部九州自動車産業アジア先進拠点推進会議」<http://www.pref.fukuoka.lg.jp/contents/car-project.html>
- 「佐賀県自動車産業振興会」http://www.saga-chiji.jp/kaiken/2003_2014/06-10-3/shiryou1.html。
- 「長崎県自動車関連産業振興協議会」<https://www.pref.nagasaki.jp/bunrui/shigoto-sangyo/chushokigyoshien-kinyu/jibakigyou/73862.html>。
- 「長崎県自動車関連産業振興協議会規約」<https://www.pref.nagasaki.jp/shared/uploads/2013/07/1373612723.pdf>
- 「熊本県自動車関連取引拡大推進協議会」（熊本県商工観光労働部新産業振興局産業支援課内）http://www.pref.kumamoto.jp/kiji_836.html
- 「宮崎県自動車産業振興会」<http://www.pref.miyazaki.lg.jp/kigyoshinko/shigoto/shokogyo/>
- 「鹿児島県自動車関連産業ネットワーク」http://www.pref.kagoshima.jp/af03/sangyo-rodo/okoshi/network/auto_network_activity.html
- 大分県自動車関連企業会（事務局：大分県産業集積支援室）<http://www.kigyokai.jp/>

能かもしれない。

以上の動きを受けて、本稿は、九州地場企業による自動車産業への実際の関りが地域経済にとってどのような意味を持つのかという問題を考察するための準備作業を行うことを目的とする。本稿を、準備作業と位置付ける理由を、やや長くなるが述べよう。

筆者の本来的な目的は、地域経済の発展とは何を意味し、それがどのようにしてなされるのか、ということの解明にある。この点で、産業集積こそが地域経済の発展につながるという考え方が、1990年前後以降の日本において、否それどころか世界的に優勢であったと言える⁶⁾。その場合の地域とは、日本では県や市町村という地方自治体の領域という単位で考えられがちである。またそれらの中間に、1つの県を数カ所に区分して捉えられる地域もイメージされたり、複数の県を束ねてより大きな地域を想定したりする場合もある。これらは、県や市町村も含めて領域的地域と名付けることができる。大小さまざまな領域的地域は入れ子状に存在している。この入れ子状になっている領域的地域のあり方のことを、地域の垂直的重層性と呼んでおこう。

他方で、領域的地域とは別に、主として民間企業の動きによって形成される経済地域を考えることができる。産業集積地域という表現は、まさしくその意味での経済地域に相当し、領域的地域の境界と一致することはほとんどない。そして、ある経済地域の隣には、これと同レベルに位置付け

5) 北九州市では「北九州地域自動車部品ネットワーク（略称・パーツネット北九州）」が2005年11月に（西日本新聞2005年11月8日）、筑豊炭田地域北部では2005年12月に「直轄地域自動車産業参入研究会」（西日本新聞2005年12月8日）、行橋市では「行橋市自動車産業振興協議会」が2006年1月に（西日本新聞2006年1月24日）、大牟田市では「大牟田自動車関連産業振興会」が2006年4月に（西日本新聞2006年4月1日）、筑豊炭田地域中部の飯塚市ではその周辺も含めて「飯塚地域自動車産業研究会」が2006年7月20日に（西日本新聞2006年7月20日）設立された。直轄地域の研究会は後に「直轄自動車産業研究会」と名称変更したものと思われる（西日本新聞2006年5月24日。（一財）直轄情報・産業振興協会ホームページ <http://chokuan.jp/business/industrial/car/> 2017年11月18日アクセス）。

6) この点については山本（2005）の第1章を参照されたい。そこで、産業集積が何故問題とされるのか、について解説しておいた。

られる別の経済地域がある。そうした2つの経済地域の境界が線で明確に区分されることはあまりなく、言うなれば境界帯で重なり合うのが普通である。この重なりを水平的重層性と呼ぼう。もちろん、矢田（1982：242-257）が地域構造論における地域経済の捉え方で示したように、経済地域にも垂直的重層性を認識できる。

地域経済なるものを考える場合には、領域的地域の垂直的重層性のみならず、諸企業の活動によって形成される経済地域の水平的重層性も考慮に入れることが必要である。それは、固有名詞をもつ地域が総じて長い歴史を経て次第に形作られるがゆえに、その地理的広がりや長期的に安定している一方で、その広がりやに変化が起きないというわけではないからである。そして変化が起きる場合には、垂直的重層性と水平的重層性のせめぎあいともいべき現象が、往々にして背景をなすからである。

本稿の直接的な目的は、上に述べた筆者なりの地域認識のもとで北部九州の自動車産業集積の実態を捉えなおすということにある。これは、九州地場企業による自動車産業への実際の関りが地域経済にとってどのような意味を持つのかという問題を考察するための準備作業という意味を持つ。すでに注4）と注5）で示唆したように、九州各県やいくつかの基礎的地方自治体では各地場企業の自動車産業への参入に対する期待が高いし、研究者等による九州における自動車産業に関する研究でもその問題を、九州、九州地区、九州地方、九州地域という表現のもとで（居城2007；2008；2009；2011，居城・目代2013，伊藤2012，今村2007，西岡2007a，平田・小柳2006，藤川2015，朴2010，目代2013；2014），あるいは北部九州という表現のもとで（江頭2010，西岡2007b，藤樹2007），さらには九州・山口という表現のもとで（高木1991，小川1994，藤川2001），また県単位やこれよりも小さなスケールの地域に即して（城戸2008，和田2009a；2009b；2012）論じられてきたので、九州における自動車産業に即して地域経済を論ずる場合、自動車産業集積地域が領域的地域とどう関わるのかということを明確にしておく必要があるからである。

そのために本稿では、大分県という領域とダイハツ九州という企業を手掛かりとして取り上げる。それは大分県という領域的地域で自動車産業集積地域が形成されているとか、ダイハツ九州という企業を軸にしてそれが形成されているとアприオリに考えるからではない。むしろ、それらを出発点として考察することによって、領域的地域を単位にして産業集積地域を設定することができないということ、より明確にできると考えるからである。また、特定一つの自動車メーカーを軸にしての産業集積地域を考えることは、九州の場合ほとんど無意味であると多くの研究者は考えるであろうが、それでもなお空間スケールによっては全く無意味とは言い切れないことも見えるだろうからである。

ところで、九州における自動車産業集積と地域との関係に関する先に掲げた先行研究の多くは、地場企業の自動車産業への参入の実態を問題にしたり（今村2008；島浦2008；ふくおかフィナンシャルグループ・九州経済調査協会2008）、自動車メーカーあるいはその1次サプライヤーによる域内調達率を問題にしたりしてきた。それらを通覧すると、九州に立地する自動車メーカーによる域内調達率は、関東や東海各々に立地する企業のそれが80%を超えるのに対して50%前後であり、これを引き上げることが九州の課題であるという論調になっている⁷⁾。その典型は、居城（2007；2009）、平田・小柳（2006）、西岡（2007a；2007b）である。それは、この5つの論文が九州地域産業活性化センター（2006a）の作成に関わった調査研究者によるものであり、このセンターがその主張をしていることから当然といえる⁸⁾。

とはいえ居城・目代（2013：37）によれば、「完成車メーカーによる地元調達率は、金額ベースで6割から7割に達しており」、その向上という目標は達成されつつあるが、エンジン部品、トランスミッション部品、電装部品などの地元調達率を引き上げるための客観的条件が整えられる見込みが当面ないとのことである。この論文では地元調達率を60～70%とする根拠が明示されていないが、それは目代自身が調査報告書作成に関わった北

九州市産業経済局中小企業振興課（2012）であると言える（目代 2013：16）。目代（2013：22-25）は、自動車メーカーが九州内での地元調達率を高めるために高機能部品の生産を九州内でサプライヤーに行なわせたいとするインセンティブを持たないという現実認識と、地元経済としてはそれを高める方向で長期的に努力するしかないという見通しを提示している。その一方で目代（2016）は、日産自動車九州やその1次部品サプライヤーの2010年代における部品調達の実態を踏まえて、九州域内からの部品調達率向上のためには、1次部品サプライヤーが必要とする構成部品を2次以下の九州立地サプライヤーが供給できるだけの生産技術革新を必要とする、と示唆している。また西岡（2016）は、日産自動車九州が部品のグローバル調達を重視するのに対して、トヨタ自動車九州とダイハツ九州は地元からの調達を比較的重視し、開発機能も九州に配置しつつあると指摘している。

-
- 7) 九州の政治経済界は地元調達率の意味を、九州に立地する自動車組立工場が九州域内から調達する部品の全部品に対する比率として共通理解していると思われるが、自動車メーカー側が理解する現地調達率は九州内に限定していない。2013年6月22日に、宮町良広大分大学教授、根岸裕孝宮崎大学准教授、藤川昇悟阪南大学准教授（当時）とともに行なったトヨタ自動車九州での聞き取りによれば、現地調達の実際に関する質問に対して広島県以西から部品を調達しているとのことであり、韓国からの調達もあるという。日産自動車九州にいたっては、地場調達という言葉で、韓国や中国からの部品調達もその中に含まれると位置づけている（2014年8月5日に根岸・藤川両准教授（当時）とともに同社で行なった聞き取りによる）。さらに、本稿本文におけるダイハツ九州の部品調達に関するところで述べるが、どのレベルで調達率を計算するか、また、部品の自己調達を考慮するか否かで域内調達率の数値は変わってしまう。こうしたことを明確に述べた九州自動車産業に関する論文はほとんどないが、目代武史（2014：58；2016：212）には、日産自動車九州にとっての地元が九州・山口、韓国、中国を意味すると記されている。しかし、トヨタ自動車九州とダイハツ九州についての言及はない。また、目代や居城のそれまでの公表論文での地元調達率に関する記述では、九州を意味するという趣旨で書かれてきた。なお、目代（2014：56）には、地元調達率といっても企業によってその計算方法が異なるということも言及されている。
- 8) ただし、西岡（2007a:122）は九州に立地する自動車部品メーカーがその販路をアジアの諸外国に広げる可能性への期待も表明しており、この点で他の研究者による論文との間にニュアンスの違いがみられる。この西岡の期待については、輸送費の節約を求めて九州に立地した部品メーカーが、たとえ安価な海上輸送を活用できるとしても輸出できるかどうか疑問である。軽量かつコンパクトな高機能部品であればそれも可能だろうが、九州にはそのような部品生産機能が乏しいので、西岡の期待の根拠は不十分といわざるをえない。

2. 九州における自動車産業の地理的分布と自動車関連工場の立地推移

九州における自動車産業の地理的分布を地図に描いたものは既にいくつも存在している。例えば経済産業省ホームページから取得できる『全国の自動車関連企業MAP』⁹⁾ や九州自動車・二輪車産業振興会議による「九州の自動車関連企業立地マップ」¹⁰⁾ がある。また、九州における自動車産業集積を概説した高木（2007:99）には、高木が勤務する九州経済調査協会が作成したデータベースを資料として、「九州・山口における自動車関連工場の分布」図が掲げられている。そうした地図から、九州における自動車産業集積地域とは九州全域のことでなく、北部九州のことであるとほぼすべての研究者は認めるであろう。

ただし、北部九州という名称がどこを指すのか、必ずしも明確ではない。そもそも北部九州という呼称は北九州市が成立する以前には用いられていなかった。北九州という地域名が北九州市を指すようになってから、南九州に対応させた地域名として北部九州という地域名が九州内で用いられるようになったと推測できる。それ以前、九州を大きく2分する場合、南九州と北九州に2区分されていた¹¹⁾。

自動車産業に関連して福岡県が北部九州という地域名を積極的に用いている理由は分からないが、上に紹介した地図では、福岡県のほぼ全域、大分県の北部、佐賀県の東部、熊本県の北部にほぼ連坦して自動車関連工場が立地しているので、これを北部九州と呼ぶのかもしれない。しかし、南

9) http://www.meti.go.jp/policy/mono_info_service/mono/sokeizai/CarMap.html 2015年7月18日アクセス。この地図の作製年は明記されていないが、「本企業情報は、東京商工リサーチ保有データ、日刊工業新聞が持つ取材データなどを柱に、その他情報をまとめ、一覧化したものです（2007年1月1日）」（表紙裏）と記されている

10) これは、九州経済産業局が作成した「九州産業・立地情報マップ」と九州経済調査協会が作成した九州・山口の自動車関連部品工場等一覧（年次不明）等を資料として、約80cm×約110cmの地図に自動車メーカー及びこれらになんらかの形で関係する事業所の分布を描いたものである。その作成年は明記されていないが、地図に日産車体九州が描き込まれているので、2010年前後であると推定できる。

九州ではないところという意味でならば長崎県も含むことになるが、この県における自動車関連工場の立地密度は相対的に希薄である。

その点はともかくとして、九州への自動車産業集積の形成がどの時点で特に推進されたのかを、九州経済調査協会（2010）に基づいて確認する（図1）。この資料には、どの県にいつ自動車関連工場が新たに立地したのか、そしてどの県のどの地場企業がいつ自動車関連工場となったのか、あるいは

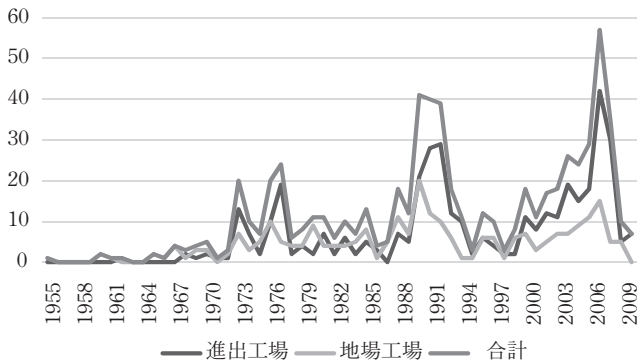


図1 九州における自動車関連工場立地の推移

資料：九州経済調査協会（2010）を基に作成。

- 11) 例えば1961年から1962年にかけて岩波書店から全8巻で刊行された『日本の地理』の第7巻『九州編』では、「九州の農業」という章で北九州と南九州とを対照させる叙述がなされている（岩波書店編集部1961：119-147）。また、朝倉書店から1970年代初めに刊行された『世界地理』の第16巻『日本 I』で九州地方を担当した鹿児島大学教授（当時）の服部信彦（1973：126）は「九州を平均値であらわすことはその実態をつかむことにならず、南北の対照を弁別してはじめて実態がわかる」と述べ、その根源を九州の中央から南にかけて横たわる九州山地に求めうが、北九州とは筑豊炭田を基盤として工業化した福岡県を意味し、農業が主産業である他の6県との間の差異が九州の南北を特徴づけてもいる、と述べている。なお、炭田に着目するならば、佐賀県と長崎県も北九州に含めて当然と思われるが、炭田を基礎とする工業化ということになると、その両県は福岡県と異なり製鉄業や石炭化学工業の立地が進展せず、たとえそれら以外の工業があるとしても農業県という色彩が濃いという意味で、九州内の他の4県に類似していると服部はみなしたと推定される。さらに1992年に清水書院から刊行された中学校社会科地理的分野の教科書では、九州を北九州と南九州に2分する見方で九州が叙述されている（山口ほか1992：150-151）。

はそのための工場をどこに設置したのかということが県別に取りまとめられている。

ただし、その資料のタイトルに「自動車関連部品工場等」と銘打たれてはいるが、掲載されている企業のすべてが自動車部品サプライヤーというわけでは必ずしもない。「自動車部品や自動車関連の生産設備等を生産する事業所及び自動車関連の研究開発・設計を行う事業所」を九州経済調査協会が新聞雑誌報道や独自調査、各県の自動車産業振興協議会名簿などをもとに整理したのであって、自動車組立工場や部品メーカーの支店・営業所、倉庫、素材メーカーの事業所等は取り上げてないとのことである（九州経済調査協会2010: 2）。しかも、取りあげられている地場工場480のうち221と進出工場473のうち75とについては、その立地年が不明となっている。したがって厳密に言えば、図1は自動車部品サプライヤーの新規立地の推移を描いたものではない。しかし、その推移の傾向が反映されていると解釈できる。

図1から、九州への自動車関連企業の進出工場立地や地場企業の参入には4つのピークがあったことを見て取ることができる。第1は1973年、第2は1976～77年、第3は1990～92年、第4は2004～08年である。進出工場新規立地と地場企業の参入は、ほぼ同じ推移の傾向を示している。第2から第4のピークは、すでに言及した自動車メーカー組立工場の新規立地やその生産拡大の時期に対応しているが、1973年のピークはそれらと無関係である。1973年に立地した工場を具体的に見ると、(株)ブリヂストン甘木工場（福岡県朝倉市）、(株)九州イノアック浮羽工場、(株)九州イノアック菊池工場などである。九州イノアック浮羽工場は、(株)イノアックコーポレーションの前身企業の一つであったMTP化成(株)の九州子会社工場であり、ウレタンフォームを生産した。菊池工場はもう一つの前身企業だった井上護謨工業(株)の九州子会社の生産子会社、つまり孫会社であり、プラスチック製品を生産した。それらの当時の製品が自動車部品であったかどうか明確ではない¹²⁾。また大分県日田市に立地した(株)シンダ

イ九州工場は、同社のホームページによれば家具メーカーにバネ部品を供給するためであって、自動車部品に転換するのは後のことである¹³⁾。

ちなみに、城戸（2006：45-46）と平田・小柳（2006：7）は、九州経済調査協会（2006）を資料として、「九州における自動車関連事業所の進出件数」と題して、その経年変化を棒グラフで示す同じ図を掲げ、日産自動車が福岡県及び苅田町と立地協定を結んだ1973年3月からその九州工場での生産が開始された1975年3月までを中心としてこれ以前をすべて九州における自動車産業立地の第1期としている。しかし、日産自動車九州工場の操業開始は1975年であるから、これより前にそれへの部品サプライヤーが工場立地を決定することはありうるが、実際に工場を建てて操業開始するとは考えられない。それは地場企業についても同様である。北九州市に本社工場があるサンエス工業（株）が1973年に自動車産業に参入したと九州経済調査協会（2010：3）に記されているが、同社ホームページによれば、「自動車工場におけるマルチ研削盤鎮静圧軸受潤滑装置の焼付防止」を開始したのは1975～76年である¹⁴⁾。

ついでながら城戸（2006：51-54）は、1980年代後半から1990年代末にかけて1次部品サプライヤーが佐賀県や熊本県にも進出し、その意味で福岡県からの空間的広がりが見られたが、21世紀に入ってから福岡県と大分県北部にその進出が集中したので、九州における自動車産業集積の空間的範囲はむしろ狭まったと述べている。しかし、その現象は産業集積の空間的範囲の狭域化というよりもむしろ、本格的な産業集積地域形成への動きと解釈するのが妥当であろう。

本稿では大分県の領域を手掛かりとして取り上げると述べたので、ここ

12) 九州イノアックの2工場に関する記述は、(株)九州イノアック、及び(株)イノアックコーポレーションのホームページに基づく。

<http://www.kyu-inoac.co.jp/65798.html> 2017年8月24日アクセス。

<https://www.inoac.co.jp/ja/corporate/history.html> 2017年8月24日アクセス。

13) <http://www.sindai.co.jp/history.htm> 2017年8月24日アクセス。

14) <http://www.san-s-separator.co.jp/index.php?id=14> 2017年8月24日アクセス。

での自動車関連工場の立地推移も図2で確認しておく。大分県立地年次が不明なのは、進出工場97のうち12、地場企業73のうち35に上るので、図2は立地推移を十分に表現しているわけではない。しかし、1990～91年と2004～2008年に自動車関連工場立地が盛んだったことは明らかであり、特に2000年代に著しくそれが進展したと言える。これは何よりもダイハツ九州の立地の影響であろう。しかし、1990年代初めのそれがダイハツ九州と無関係であることは自明であり、1976年の地場企業の参入が日産自動車九州工場の立地の影響を受けたのと同様にこの自動車メーカーの生産拡大の影響であると推定できる。苅田町の日産自動車敷地内で1990年4月に第2組立工場の増設工事が始まったからであり、これが完成すればそれまでの年産40万台から60万台になるほどだったからである（西日本新聞1991年4月1日）。

以上、要するに、九州における自動車産業集積は、福岡県を中心として、その隣接県のなかでの福岡県に外延的につながる地理的範囲に限定して形成されたことが明らかであり、これを北部九州と呼ぶことにする。また、そのなかで大分県が自動車産業集積地域に含まれるようになったのは、まずは日産自動車九州工場の立地とこれの生産拡大の影響を受けたことによ

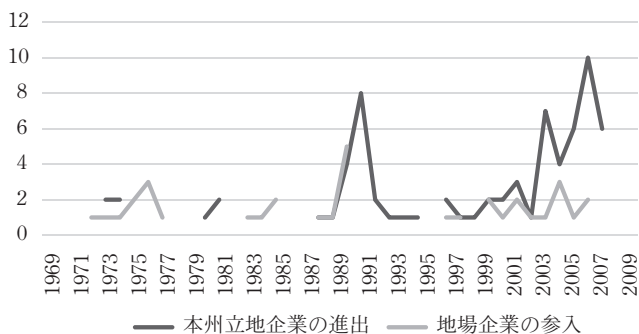


図2 大分県における自動車関連工場立地の推移

資料：九州経済調査協会（2010）をもとに作成。

ってであり、2000年代に入ってからダイハツ九州の影響がより強くなったと推測できる。そこで、次に、ダイハツ九州とこれへの部品サプライヤー、大分県という領域的地域における自動車産業について検討する。

3. ダイハツ九州（株）と大分県

3.1 ダイハツ九州（株）の立地

まず、筆者が九州大学在職中に行ったダイハツ九州への訪問聞き取り内容の概要を記す。最初に訪問したのは2008年11月13日である。その際には、筆者の大学院授業に参加していた院生2人を伴い、総務・広報室職員から対応していただいた。その時の筆者自身のメモに基づいて、ダイハツ九州立地の経緯と2008年当時の概要を以下に記す。

ダイハツ九州は、1960年に（株）ダイハツ工業前橋製作所として前橋市に立地し1977年にダイハツ車体（株）と名称変更した企業が、丸ごと2004年11月に中津に移転してできたものである。ダイハツ九州（株）と名称変更したのは2006年6月である。前橋工場を閉鎖したのは、敷地が狭く拡張余地がなかったからであるし、ダイハツグループの中で最も古い工場だったからである。軽自動車の生産が増加してきたし、さらに増加する見込みが高かったので、生産キャパシティを大幅に拡大するために全面移転した。前橋での生産キャパシティは年産10万台でしかなかった。中津での生産キャパシティは、当初1250台/日、25,000台/月、12万台/年だったが、2007年度に292,000台にまで生産が増えた。これは第1工場の生産キャパシティの増加と第2工場稼働の故である。第2工場の操業は2007年8月に開始した¹⁵⁾。これは軽乗用車に特化している。敷地面積は130万m²。南北1.4 km、東西1 kmの広さ

15) ダイハツ九州のホームページよれば2007年11月操業開始となっている。

<http://www.daihatsu-kyushu.co.jp/company/history.html> 2017年8月24日アクセス。

である。建屋面積は第1工場が11万㎡、第2工場が5万3千㎡である。工場面積は違うが、生産キャパシティはどちらも約23万台で、合計約46万台となる。

従業員数は当初1000名だったが、2008年8月末には2800名に達した。前橋時代の従業員数は1000名、移転に伴ってそのうち250～300名が中津に移動してきた。中には単身赴任で来た者もいる。親会社のダイハツ工業(株)からの出向者も約200名いる。中津で採用した者のうち、大半は大分県と福岡県の通勤圏内に居住している。

移転先を選ぶ際には、広大な敷地があること、海上輸送のために港に近いこと、既にある程度の自動車産業の集積が北部九州にあったことなどが決め手となった。中津港は既に1999年に重要港湾として指定されており、当社が大分県への移転を決めたのは2001年のことだから、当社が来たからということで中津港の機能が拡張したのではなく、中津港の機能があるからここを選んだ¹⁶⁾。2007年度から2008年度にかけて、生産台数の約20%が主として欧州に輸出されていた。アジア向けは、親会社のダイハツ工業(株)がインドネシアとマレーシアに直接投資をして設立した工場から出荷している。ダイハツ九州は、中津に移転して以降、トヨタ自動車(株)に対してもOEM供給しており、その台数は2007年に1万3千台に上った。

生産した車はまずダイハツの中津物流センターに運び、ここから中津港を経由して尼崎港や名古屋港などに輸送する。2007年から中津港より直接海外に出荷できるようになった。

部品は本社工場から100km圏内、及び関西と中京などから調達している。納品された部品は、工場内の一定の場所に保管し、そこから電気自動車で作業場所に配送する。

16) これは筆者の聞き取りに対応したダイハツ九州職員の認識であるが、実際には本稿の後で示すように、ダイハツ工業が中津への立地に関心を表明したのは1990年代初めであって、その要請を受けて、あるいはその立地条件に関する見解表明を受けて、大分県が中津港の整備を進めたとみるのが妥当である。

生産車種は、主としてスモールカーや軽トラックであるが、特装车（ハイブリッド、CNG即ち圧縮天然ガス自動車、低温冷凍車、中温冷凍車）もある。特装车は流れ作業ではなく、固定した場所で手作業によって部品を組み付ける。1台の車に組み付ける部品の点数は1万5千～3万点に上る。

ダイハツ九州の九州域内からの部品調達率は金額ベースで50%である。これは、構成品として計算した場合の数値である。構成品のもととなる鋳造品や加工部品（エンジンの部品）は関西や名古屋から調達するので、このレベルで計算すれば30%程度となる。将来的には九州域内からの部品調達率を70～80%に上げたい。

当社は、大分県と福岡県に1名ずつアドバイザーを派遣している。これは、九州域内調達率を高めるべく、地場企業を指導するためである。これは各県からの要請に従って、2007年から配置した。九州域内調達率を高めたいのは、県などからの要請があるからであるが、ダイハツ九州としても物流コストの削減というメリットがあるし、地元貢献したいという気持ちがあるからである。第2工場が立ち上がってから九州域内調達率が上昇した。

当社の生産能力はダイハツグループ全体の約40%を占めており、単体工場としてグループ内で最大である。実際の生産台数のシェアは25～30%である。久留米市に設立したエンジン工場は、中津の乗用車組立工場向けに生産している。当初、中津の工場敷地のなかにエンジン工場を設立することが考えられたが、そのための十分な面積がないということで別に土地を求めた。久留米が選択されたのは、中津までのアクセスがよいからであるが、広大な敷地があったことが決め手である。労働力を得やすいということが最重要の立地要因というわけではなかった。久留米工場が稼動する前は、滋賀県の竜王工場からエンジンを調達していた。そのために3日の輸送日数がかかった。これが現在では2時間、日田中津道路ができれば1時間半となる。

福岡市ないし伊都に2010年に開所を予定している開発センターは、アップボディの開発を担当する。将来的には基幹部品の開発へと展開する可能性はあるが、2008年時点では未定である。開発センターを九州に置くのは、生

産設計、生産の準備を行う上で、近くにあるほうが効率的だからである。開発センターを中津に配置することも考えたが、より優秀な人材を獲得するためには福岡市の方がベターと判断した。すでに組織として開発室が設置されており、ここには30数名が配置されている。

筆者がダイハツ九州本社を2回目に訪問し、総務・広報室長等から聞き取りをしたのは2014年3月14日のことである¹⁷⁾。この際の聞き取り内容の概略は下記の通りである。

中津工場と久留米工場との間の道路距離は86kmであり、約90分かかる。久留米の近くに明石機械工業（株）九州工場があり、これがダイハツ九州のためのトランスミッションを生産している。

ダイハツ工業（株）が中津への工場進出を表明したのは1991年2月である。その後、1996年7月に立地協定書の調印がなされ、1998年3月に土地売買契約が締結された。1999年7月には中津港が重要港湾として指定された。2001年5月に、ダイハツ車体（株）の大分県中津市への全面移転が決定された。

ダイハツ九州（株）が中津に立地した理由は、第1に広大な敷地を確保できるから、第2に中津港があり海上輸送で物流合理化を図ることができるから、第3に人材確保が容易だから、第4に自動車関連工場が北部九州に集積しているので、部品調達が容易と見込めるから、というものであった。前橋工場はダイハツグループの工場の中で、その当時最も古かったし、塗装工場が住宅地の真ん中にある状態だったので、早晚移転を余儀なくされるものであった。

中津工場敷地の中に、葵機械工業という部品メーカーが立地している。ダイハツ九州はトヨタ向けや富士重工向けの車も生産している。九州内に完成

17) これは、当時阪南大学準教授だった藤川昇悟らとともに訪問して聞き取りを行った際の、筆者なりのメモに基づいている。

した車を出荷する際にはキャリアカーを用いるが、それ以外はすべて船で輸送している。物流はダイハツ工業（株）が担当している。

久留米工場の敷地面積は174,000㎡、建屋面積は18,000㎡である。エンジンの生産能力は年間21.6万基であるが、2012年度実績は30.0万基だった。ダイハツ九州の従業員数は中津工場で3020人、久留米工場で460人、合計3,480人に上る。このうち、現地での採用者数は2280人である。2008年当時と比べて約千人増えた。

ダイハツ九州へのサプライヤーで九州に立地している企業に富双シートと河村化工がある。前者は富士シートの子会社である。ほかにも、群馬県に立地している（株）ヨシカワ、千代田工業（株）、しげる工業（株）などのサプライヤーが九州に進出してきている。

久留米にエンジン工場を設立したのは、ちょうど、中津に第2工場を設立する頃だった。労働力確保という観点からすると、エンジン工場を中津に立地させるわけにはいかなかった。中津工場だけで2013年に45万1千台を生産した。これは、道路というインフラのキャパシティを越えるほどの状況である。2010年時点で、ダイハツグループ全体での生産台数のうち約50%を中津工場で生産している。

福岡市伊都に設立するという開発センターは、実は凍結状況になっている。この開発センターではアッパーボディの開発を予定しているが、現在、それを中津で行っている。久留米の開発センターはエンジン関係だけの開発であり、徐々に大阪の池田にある本社からエンジン開発機能を移しつつある。ダイハツ九州としてエンジン関係の設計技師を70数名採用し、ダイハツ工業で研修させている。ダイハツ九州で生産している特装車の開発もさせている。

ダイハツ九州としての自己調達、すなわち、外からの購買部品に対して当社が権限を持って調達している部品の金額ベースは42%に上昇している。ただしこれは、新車種イースの数値である。イースの生産はダイハツ九州のみで行っており、ダイハツ工業ではしていない。部品調達室の要員は11名であ

る。

域内調達率、即ち九州・山口からの調達は65%に上る。ただし、車種によって域内調達率は異なる。65%はイースの数値であり、他の車種よりも高い。ハイゼットは50～55%の域内調達率である。ただし調達率は、自社内で生産する部品が増えると購入部品の点数金額が変わるので、それに応じて変わる。社内生産を増やせば調達率の式の分母が変わるので、調達率が下がることもある。ただ、全体として長期的に見れば、域内調達率は上昇してきている。

日産系列のヨロズとは、当社が九州に来てから取引が始まったサプライヤーの例である。アルミホイール、ガラス、スピーカーなどの部品は中国や韓国から調達する。それは当社による調達ではなく、ダイハツ工業（株）による調達品である。中国で生産された部品は神戸港に輸送され、そこから九州に輸送され、九州内ではミルクラン方式で輸送される。つまり九州での陸揚げ地は中津港ではない。

トヨタ自動車九州と共通の部品については、新門司港から入ってくる。大分港から入る部品もある。これはダイヤモンドフェリーを使って入ってくる。域内調達率が高くなっているのが、当社の生産のための部品を中津港から入れる必要はなくなっている。中津港には当初そうした期待もあったようであるが、実際には完成車の出荷のために重要ということである。

以上の聞き取りから明らかなように、ダイハツ九州大分（中津）工場はダイハツグループ全体にとって、生産台数で最重要の組立工場へと発展した。それに伴って、九州域内からの部品調達率も上昇してきたし、それはダイハツ車体時代の群馬県立地になるサプライヤーが、九州に生産拠点を配置したことにも起因している。そして、日産自動車九州の1次サプライヤーのなかに、ダイハツ九州の1次サプライヤーとして機能するものもあることが分かる。さらに、九州に居住しているものの感覚からすれば、大分県中津市に近いとは必ずしも思われない福岡県久留米市が、企業からす

れば決して遠く離れているわけではないと認識されていることも明らかである。

3.2 大分県における自動車関連企業の分布

先に紹介した経済産業省ホームページから入手できる『全国の自動車関連企業MAP』によると、大分県には2007年時点で57の自動車関連企業が立地し、県内ではダイハツ九州が立地する中津市（21事業所）とこの東に隣接する宇佐市（9事業所）に過半数が立地し、小さな集積が形成されていたことが分かる。また、市域からすれば中津市の南に隣接する日田市にも11社が立地し、それ故、表面的には大分県北部に県内での自動車産業集積が実現していたかに見える。しかし、大分県は県内を大きく北部、東部、中部、西部、南部、豊肥の6つに分け¹⁸⁾、各々に対応する振興局を設置しており、日田市は西部に、中津市と宇佐市は北部に属すものとされている。しかもこの両地域の間には耶馬日田英彦山国定公園に指定されている山地が横たわっており、鉄道で両地域を往復するには大分駅での乗り換えを要するし、その時間距離は優に3時間を超える。つまり、現在でこそ大分自動車道と東九州自動車道とによって大分県北部と西部との間の時間距離は短くなっているが、歴史的には相互の往来が必ずしも便利ではなく、異なる地域とみなされてきた。それゆえ、大分県内にはダイハツ九州大分（中津）工場に近接する北部の比較的大きな集積と、西部山間部の日田市及びその周辺の小さな集積の2つがあることになる。ただし後者が集積と言えるかどうかは微妙ではある。その日田・玖珠地域を超えてさらに西に位置

18) 大分県ホームページから閲覧できる組織に関する一覧による (<http://www.pref.oita.jp/soshiki/> 2017年8月18日アクセス)。なお、各県別の重厚な地誌を収録している野澤ほか(2012)で大分県を担当している土居(2012:377)は、大分県を周防灘に面する中津・宇佐地域、別府湾に面する大分・別府地域、豊後水道に面する南海部地域、内陸部で筑後川流域の日田・玖珠地域、同じく内陸部の大野川流域の竹田地域と、大分県が5つの地域に分けられるとしている。また、大分県内の地域誌も南海部地域を南豊後地域と別名称にしているが、上の5つの地域区分に対応して叙述されている。

する久留米市に、ダイハツ九州のエンジン工場が設立されたのである。

九州に立地する自動車関連企業の最新のデータベースは、福岡県によって公表されている¹⁹⁾。これによると、大分県内での自動車関連企業の分布は表1の通りである。これによれば、今や中津市と宇佐市のみならず、後者の東に隣接する豊後高田市も含めて115の事業所が大分県北部に立地している。したがって集積がこの間にさらに厚みを増したし、その地理的

表1 大分県に立地する自動車関連企業の市町村別分布

県による地域区分	市名	自動車関連企業数
北 部	中津市	58
	宇佐市	34
	豊後高田市	23
東 部	杵築市	6
	国東市	11
	日出町 別府市	8 2
西 部	日田市	15
	玖珠町	6
	九重町	2
中 部	大分市	20
	臼杵市	1
	津久見市	1
	由布市	2
南 部	佐伯市	3
豊 肥	竹田市	1
	豊後大野市	1
大 分 県		194

資料：福岡県ホームページ「九州自動車関連企業データベース」をもとに作成。
<http://www.pref.fukuoka.lg.jp/contents/car-project.html>
 2017年7月2日アクセス。

19) 福岡県ホームページ「北部九州自動車産業アジア先進拠点プロジェクト」よりアクセスできる「九州自動車関連企業データベース」(<http://www.pref.fukuoka.lg.jp/contents/car-project.html>)より、2017年5月11日取得)。なお、このデータベースは随時更新されていると推測できる。筆者が2014年に上記のwebsiteから入手した同名のデータベースによれば、九州全域で804社、そのうち大分県には167社のデータが記されていたが、2017年7月2日に取得したデータには九州全域で961社、うち大分県には194社のデータが記されているからである。ただし、そこに記されている企業がすべて、各々の作成時点での自動車関連企業と言えるのか、それともかつて取引があったがその時点ではそうでなくなった企業も含まれているのか、さらには自動車産業に参入したいとして活動しているに過ぎない企業も含まれているのではないかと、といった精査が必要である。取引先として自動車メーカーはおろか、自動車部品メーカーを1社も挙げていない場合があるからである。

広がり、東に外延的に拡大したと言える。他方、日田市とその周辺の西部山間地に立地する事業所数も23となり、2007年頃に比べて倍増している。

こうした大分県内での自動車産業の集積進展を受けて、大分県商工労働部産業集積支援室（2014）は、県内の自動車産業集積を次のように特色づけている。完成車メーカーを頂点にして、この下に1次サプライヤー、さらこの下により多くの2次サプライヤー、そして底辺に3次以下のサプライヤーが存在するという自動車産業に一般的なピラミッド型構造が大分県でも見られ、例えば中津市に立地するダイハツ九州を例にとれば、1次サプライヤーが約20社、2次サプライヤーが約40社、3次以下のサプライヤーが約10社立地しており、それらメーカーのいずれかと治工具・消耗品・資材・物流面で取引のある企業が約35社、合計約105社から構成される自動車産業集積が大分県にある、というのである。そのイメージ図が、各段階に位置するサプライヤーの企業名とともに記されている。

だが、そのなかで、例えば吸音材生産の旭タカロン（株）を1次サプライヤーと位置づけているが、筆者による同社取締役からの聞き取りによれば²⁰⁾、この企業は1次サプライヤーではなく、2次サプライヤーである。また、2次サプライヤーに位置づけられているばね生産の中央発条工業（株）は、ダイハツ九州との関係ではそうだが、同社での聞き取りによれば²¹⁾、その主要取引先はマツダ（株）である。さらに、1次サプライヤーに位置づけられている企業の中には、確かにダイハツ九州の立地とともに、あるいはこれ以降に立地したダイハツ系列の葵機械工業（株）中津工場、（株）浅野歯車九州などの1次サプライヤーもあるが、（株）ヨロズ、河西工業（株）、市光工業（株）などの日産自動車系列化にあった企業の九州立地生産子会社も含まれている。この点については後述する。

ところで、経済地理研究者によるダイハツ九州の部品調達に関する研究

20) 同社への訪問聞き取りは2014年8月28日に行った。

21) 2015年11月12日に宮町良広大分大学教授とともに行った同社取締役への聞き取りによる。

も公表されている（水野ほか2011）。これは帝国データバンクとの共同研究の成果であり、同社が保有する企業間取引に関するデータをもとに、ダイハツ九州にとっての1次サプライヤーの立地点とサプライヤー立地点とを直線で結び、これをもって同社にとってのサプライチェーンであるとしている。この論文に掲載されている地図を見ると、ダイハツ九州の1次サプライヤーは九州にも9社立地しているがむしろ三大都市圏に立地するものが多いこと、2次・3次サプライヤーとなると三大都市圏に圧倒的に多く立地しているがそれにとどまることなく日本全国に分布していることが明らかにされている（水野ほか2011：2）。ただし、九州内にも2次以下のサプライヤーが立地しているが、上記9社が福岡県、佐賀県、熊本県などに立地しているため、ダイハツ九州にとっての2次サプライヤーの大分県内立地はわずか1社、3次以下を含めても大分県には上記三大都市圏に比べてわずかな数の立地しかないという図が提示されている（水野ほか2011：5）。

水野ほか（2011）が用いたデータは、その出所からして商流データであり、実際の物流を示しているとは限らない。他方、大分県産業集積支援室が描く取引関係は、そのすべてが企業提示になる情報というわけでは必ずしもないと思われるが、県庁職員がさまざまなルートで得られる情報をもとにして描いたものであると考えられる。それゆえ、商流だけでなく物流も含めた事業所間関係が反映されているものと推測される。つまり、水野ほか（2011）が描くサプライチェーン図と大分県商工労働部産業集積支援室（2014）が描く県内自動車産業集積の構造とは必ずしも矛盾するわけではない。

しかし、産業集積地域内での事業所間関係ということであれば、商流と物流の両方を捉えるのが望ましい。それはきわめて困難ではあるが、先に言及した福岡県作成になる自動車関連企業データベースやアイアールシー（2012）をもとにして、ダイハツ九州にとっての1次サプライヤーや2次以下のサプライヤー、あるいは大分県内に立地する自動車部品サプライヤ

一の実態について、以下、検討する。

4. ダイハツ九州（株）による部品調達

アイアールシー（2012）には、自動車メーカーやその部品サプライヤーから直接入手したと考えられる情報が掲載されており、そのうえでアイアールシー（2012）自身による解説が掲載されている。これによれば、ダイハツ工業（株）はすでに1992年に九州への工場立地を計画し²²⁾、その立地点を大分県中津市に定めたが、経営環境悪化のゆえに1990年代半ばにはその計画を棚上げした。しかし1990年代末に群馬県前橋市にあったダイハツ車体（株）の全機能を中津市に移転することを決定し、2000年代前半に工場建設が進められた（アイアールシー 2012：167）²³⁾。

ダイハツ九州は操業開始後4年近くにわたって部品調達権を付与されていなかったが、2011年1月からプレス部品やボディ部品、樹脂成形部品などを独自に調達できるようになった（アイアールシー2012：168）。その全部品に占める比率は2012年時点で2～3%程度であり、近い将来「地場調達率」を高めることによって15%程度に引き上げるとされた。ただし調達権が親会社のダイハツ工業本社にあるとしても、九州内からの部品調達率が車種によっては65%に達していた（アイアールシー2012：175）。

ところで、ダイハツ九州は本州に立地している部品メーカー等だけでなく、九州に立地している部品メーカーや運輸企業も含めて106社からなる

22) 先に記したように、ダイハツ九州本社での筆者らによる聞き取りによれば、実際にはダイハツ工業（株）が中津に工場建設を表明したのは1991年である。日本経済新聞（1992年3月24日）も、すでに1991年12月に中津市での工場建設が表明されたと記している。同紙（1994年10月24日）によれば、それはダイハツ工業本社工場が老朽化したために、これに代わる工場として計画されたし、工場用地交渉が1994年に再開されたとのことである。この1990年代前半時点で、前橋にあったダイハツ車体の全面移転が考えられていたのか否かは明確でない。

23) 日本経済新聞のデータベース「日経テレコン」で、「ダイハツ車体」と「中津市」とをキーワードにして検索してヒットする最も古い記事は2001年5月12日のものである。

「ダイハツ九州協力会」を結成している。しかし、明らかにダイハツ系列の1次サプライヤーかつ九州子会社をもつ企業でありながら、その九州子会社も親会社もその協力会の会員になっていないケースがみられる。例えば、先に言及した九州浅野歯車（株）とその親会社（株）浅野歯車工作所がそうである。アイアールシー（2012：175）には、富双シート、明石機械工業、（株）メタルテックス、明星金属工業、エイチワンなどがダイハツ九州に部品を納入すべく子会社あるいは事業所を九州に設置したとの記述があるが、それらは富双シートの親会社である富士シートを除いてダイハツ九州の協力会に加入していない。したがって、協力会の名簿をもとにダイハツ九州のサプライヤーの実態をつかむことは困難である。

アイアールシー（2012:179-181）には、ダイハツ九州が主要部品15種類のうち、具体的な部品175品目を、九州域内あるいは域外のどの企業から調達しているかをまとめた表が掲載されている。これによると、九州域内からは43品目しか調達していない。この43品目もすべてを九州域内だけから調達しているわけではなく、九州域外企業からも調達している場合がある。しかもエンジン潤滑・冷却系部品はすべて九州域外からの調達となっている。

この点はともかくとして、アイアールシー（2012:179-181）に記されている主要部品1次サプライヤーで九州に立地している企業を県別にまとめたのが表2である。ここに記されている企業の中で、九州地場企業は（株）三泉化成と（株）三島光産のみである。この両社とも大分県ではなく福岡県に本社も主力工場も配置している。親会社ないし本社が本州にある他の九州立地主要部品1次サプライヤーの多くも大分県ではなく、福岡県に立地している。とはいえ、水野ほか（2011）が描いた姿とは異なり、4社立地の佐賀県や熊本県よりも大分県の方が7社立地と多くなっている。

ただし、表2はダイハツ九州にとっての九州立地1次サプライヤーとして完全な姿を示しているわけではない。表2の注に記したように、ほかに（株）ヨシカワ大分工場（2004年立地）、明星九州（株）（2006年立地）、

表2 ダイハツ九州（株）への九州立地主要部品サプライヤー

県地立	事業所数	企業（事業所）名
大分県	7	キスガワ大分, 九州市光工業, 九州河西, シーゲル（2004）, TRI九州（2007）, 葵機械工業中津工場（2004）, 富双シート（2004）
福岡県	19	ファルテック, 白井国際産業, 大塚工機, 九州シロキ, サカエ理研工業（2008）, 三桜工業, 三泉化成, 三福（2004）, 千代田工業（2004）, デンソー北九州製作所, トビー工業, トヨタ紡織九州, 豊田合成（2007）, ナミュニット（2004）, 三島光産, 村上開明堂九州（2007）, 明石機械工業（2008）, 河村化工（2004）, 九州エノキ（2004）
佐賀県	4	ブリヂストン, 小糸九州, タカタ九州, ハヤテレ九州
熊本県	4	アイシン九州, 九州ショーワ, サンコール菊池, 九州イノアック
宮崎県	1	住友ゴム工業
鹿児島県	1	日本特殊陶業

資料：アイアールシー（2012：179-181）をもとに作成。

注：括弧内の数字は、2004年以降に新規立地したサプライヤーの立地年を意味する。

ゴチック体で記した企業は地場企業。長崎県には該当する企業がない。

上の表に記載した企業以外で、ダイハツ九州のサプライヤーとして上記資料の本文pp.175-176に言及されているものがある。それは、大分県に立地する（株）ヨシカワ大分工場、（株）明星九州、（株）エイチワン亀山製作所中津工場と、福岡県に立地する明石機械工業敷地内のメタルテックス九州工場である。

（株）エイチワン亀山製作所中津工場（2010年立地）、（株）メタルテックス九州工場（2013年立地）がダイハツ九州のサプライヤーである、とアイアールシー（2012：175-176）で言及されている。前3者は大分県に、メタルテックスは福岡県に立地している明石機械工業の敷地内に立地している²⁴⁾。そのほかにも、宇佐市に立地する（株）日工社大分工場（2004年立地）、豊後高田市に浅野歯車九州（2008年立地）と（株）ヒロテック大分工場（2006年立地）が立地している。さらに、2016年にはダイキョーニシカワ（株）大分工場（2016年立地）が中津市に立地した²⁵⁾。したがって、表2に記されている1次サプライヤーと合わせて15社の1次サプライヤーが大分県内に立地していることになる。これは福岡県内の20社に比べ

24) これらの事業所名と立地年については、次の資料で確認した。

（株）ヨシカワ大分工場については <http://www.k-yoshikawa.net/company.php>,

明星九州（株）については西日本新聞（2006年9月28日）と<http://www.meisei-metal.co.jp/overview.html>,（株）エイチワン亀山製作所中津工場については,

https://www.h1-co.jp/aboutcompany/index_04.html,（株）メタルテックス九州工場については<http://metaltex.co.jp/profile/03history/>。各ホームページへのアクセスは、いずれも2017年11月17日に行なった。

ば少ないが、著しく見劣りするというほどもない。確実に、ダイハツ九州の中津立地によって、大分県北部に自動車産業集積が成立したといえるし、これは福岡県北東部のそれと連続している。

上に記した企業以外にも、ダイハツ九州にとっての主要部品サプライヤーとして位置づけられていないが、直接同社に対して何らかの部品や部材を物流の意味で直接納入している企業はほかにあるし、明確に2次サプライヤーとして位置づけられる企業もある。そうした企業の分布についても検討しよう。そのために、次のような手続きを取った。アイアールシー(2012:243-375)には、九州に立地する部品サプライヤー337社に関する九州立地自動車メーカーへの部品納入状況に関するデータが掲載されている。このデータの中でダイハツ九州に部品・部材を直接であれ間接であれ納入している企業をすべてリストアップした。その中には、取引先あるいは納入先としてダイハツ九州の名称が記されていないことも、これの専属的な1次サプライヤーと位置づけられるシーゲル、葵機械工業、富双シート、浅野歯車九州、明石機械工業などの企業に何らかの部品を納入する企業も含めた。

その中から、九州地場企業の地理的分布を整理したのが表3である。地場企業であるか否かは、九州経済調査協会(2010)と各社ホームページから確認した。この表3から、そうした企業が最も多く立地するのは福岡県であり、大分県と佐賀県にも立地しているがその数は福岡県に比べてかなり少なく、数社でしかないことが分かる。また、宮崎・鹿児島両県にも地場の2次サプライヤーがあることも興味深い。

本州からの進出企業でダイハツ九州にとっての主要部品調達先(2012:

25) これらの事業所名と立地年については、次の資料で確認した。

(株)日工社大分工場については http://www2.odn.ne.jp/~aax41130/kaisha_annai.htm、(株)浅野歯車九州については西日本新聞(2006年11月16日)、(株)ヒロテック大分工場については日本経済新聞(2006年4月28日)、ダイキョーニシカワ(株)大分工場については <http://www.daikyonishikawa.co.jp/jp/news/2016/05/2016050901.html>。上記2社のホームページへのアクセスは2017年11月18日に行なった。

表3 ダイハツ九州（株）にとっての九州工場2次以下サプライヤー

立地県	立地市町	事業所数	企業（事業所）名
大分県	豊後高田市	2	豊洋メット, 九州ケミカル
	日田市	2	中央発条工業, ピコア
	別府市	1	阿川鍍金工業所
福岡県	北九州市	14	いしかわファルテック, 石川金属工業, 戸畑ターレット
	福岡市		樋屋
	豊前市		松本工業
	苅田町		福岡メッキ技研工業, 凡申産業
	直方市		小倉鉄道
	嘉麻市		瓜生設備工業,
	田川市		高炉熱工業
	川崎町		沖本縫製奥谷工場
	柳川市		中村プレス, フコク
小郡市	マセック		
佐賀県	佐賀市	3	戸上化成
	鳥栖市		中尾工業, 藤茂工業
熊本県	熊本市	2	島田製作所
	大津町		大津技研
宮崎県	延岡市	1	花菱塗装技研工業
鹿児島県	曾於市	1	ジャスティ

資料：アイアールシー（2012：243-375）、九州経済調査協会（2010）、各社ホームページをもとに作成。

注：（株）アイアールシー（2012：243-375）の「協力企業各社の九州戦略」に掲載されている自動車関連企業337社に関する概要叙述の中で、取引先としてダイハツ九州の名前をメンションしている企業をすべて数え上げ、その中で表2に掲載されていない企業（即ち、上掲資料 pp.179-181に掲載されていない企業）を2次以下サプライヤーと判断した。その上で、九州工場企業を同定するために、九州経済調査協会（2010）と各社ホームページを活用した。

179-181) と位置づけられていない企業の地理的分布は表4の通りである。ここに記載されている企業のうち、商流の意味でも物流の意味でも、ダイハツ九州にとっての2次サプライヤーである企業の数にはさほど多くない。他方、物流面で直納している企業を簡単に1次サプライヤーと位置づけるわけにもいかない。しかし、ダイハツ九州にとっての主要部品ではないものを納入している企業であるから、相対的にその重要性は真の意味での1次サプライヤーに比べて劣ると言える。それでもなお、事業収入の一定部分をダイハツ九州に依存していることは確かであり、そうした企業もまた圧倒的に福岡県立地が多い。大分県にも立地しているが、熊本県や宮崎県とさほど変わらない数でしかない。

さらに、ダイハツ九州にとっての1次サプライヤーであれ2次サプライ

表4 ダイハツ九州(株)にとっての主要部品納入企業に位置づけされていない九州進出サプライヤー

立地県	事業所数	企業(事業所)名
大分県	8	「北田金属, 小林製作所, ミナミダ」, 【山宗, ヨロズ大分】 , [アステア, 九州ティ・エス, 帝都ゴム]
福岡県	25	「アルファメタル, 阿蘇工業, 一井工業, 太田機工, サンコー, ショウワ, 東泉プラスト, 日立金属, 富士プレス, ミトヨ, 三井三池製作所, ユニテク」, 【タケヒロ九州, 日本特殊塗料, ユニプレス九州, フタバ九州(佐賀県, 福岡県に工場), 東プレ九州, ニシキ金属】 , [太平洋工業, 日本IAC, 中外, 豊和繊維九州製作所, 三井金属アクト, 三和テクノ, 極東開発工業]
佐賀県	1	「美光九州」
熊本県	8	「アイシン九州キャスティング, 九州エフ・シー・シー, 東京理化工業所, ニフコ熊本, 山清工業九州」, [青山製作所, NOK, 九州柳河精機]
宮崎県	4	「芝田スプリング製作所, 大和合成宮崎, 福永樹脂, 宮崎アスモ」
鹿児島県	4	「秦野精密薩摩, メテック九州, 九州新城」, [大豊工業]

資料：アイアールシー(2012)をもとに作成。

注：長崎県には該当する企業がない。

「 」内の企業は、明確に2次サプライヤー。

【 】内の企業はダイハツ九州と商流・物流ともに取引先としていられる企業。

[]内の企業はダイハツ九州に直納しているが、商流でも直納関係にあるか否か不明の企業。

ヤーであれ、本州に親会社あるいは本社が立地する県に則して整理したのが表5である。ここから、ダイハツ工業の本拠地である関西地方の府県や、ダイハツ九州の前身企業ダイハツ車体が立地していた群馬県よりも、愛知県や東京都・神奈川県に親会社ないし本社を置く企業の方がはるかに多いことは明らかである。

なお、ダイハツ九州への1次あるいは2次以下のサプライヤーが、ダイハツ九州とのみ直接ないし間接の関係を持っているわけではないことにも注意しておく必要がある。そこで、アイアールシー(2012:243-375)に掲載されている部品サプライヤーのなかで、ダイハツ九州を取引先としている企業を拾い上げ、それらがトヨタ自動車九州、日産自動車九州、本田技研工業熊本製作所にも納入しているか否かを調べ、表6に取りまとめた。この表から、ダイハツ九州への九州立地サプライヤーの大部分は他の自動車メーカーに直接または間接に部品を納入していることが分かる。

しかもそれら九州立地になる自動車部品サプライヤーにとっての取引先に関する記述(アイアールシー2012: 243-375)からダイハツ九州に納入し

表5 ダイハツ九州(株)への九州進出サプライヤー3社以上の本(親会)社がある都府県

立地都府県	企業数	企業名
大阪府	9	アルファメタル, 大和合成宮崎, ミナミダ, 浅野歯車九州, 河村化工, 九州エノキ, 豊能運送, 富双シート, 太田機工
兵庫県	5	住友ゴム工業, ナミュニット, 明石機械工業, 極東開発工業, 三和テクノ
岡山県	3	アステア, 一井工業, ニシキ金属
愛知県	20	アイシン九州, 青山製作所, 九州シロキ, 三福, デンソー北九州製作所, トヨタ紡織九州, 豊田合成, 日本特殊陶業, フタバ九州, 九州イノアック等
静岡県	6	臼井国際産業, エフ・シー・シー, 宮崎アスモ, 村上開明堂九州等
神奈川県	12	九州市光工業, 九州河西, ヨロズ大分, 秦野精密等
東京都	14	小糸九州, 三桜工業, タカタ九州, トピー工業, 三井三池製作所等
埼玉県	5	九州ショーワ, エイチワン等
群馬県	3	シーゲル, 千代田工業九州, ヨシカワ

資料：アイアールシー（2012：243-375）をもとに作成。

注：本（親会）社の立地が1社という県には、岐阜、三重、滋賀、京都、奈良、広島、千葉、長野の各県がある。栃木県に本（親会）社がある九州進出企業で明らかにダイハツ九州への1次サプライヤーとして活動する企業として、渡辺製作所とキリウ大分の2社がある。しかしこの2社はアイアールシーの資料にダイハツ九州へのサプライヤーとして記載されていない。

表6 ダイハツ九州へのサプライヤーによる他の九州立地自動車メーカーへの納入状況

取引先の類型	企業数
トヨタ九州・日産九州・本田熊本3社にも納入する企業	14
トヨタ九州・日産九州にも納入する企業	41
トヨタ九州・本田熊本にも納入する企業	9
日産九州・本田熊本にも納入する企業	1
トヨタ九州にも納入する企業	18
日産九州にも納入する企業	8
本田熊本にも納入する企業	3
ダイハツ九州のみへの納入企業	25
合計	119

資料：アイアールシー（2012：243-375）をもとに作成。

注：上記119社のほかに、イノアック九州はダイハツ九州にとっての主要部品調達先の一つとして位置づけられている。太田機工の主要取引先の一つに富双シートがあり、富双シートはもっぱらダイハツ九州とのみ取引している企業であることがアイアールシー（2012）から判明するので、ダイハツ九州に直接または間接に関係する部品サプライヤーで九州に立地する企業数は、その2社を加えると121社となる。

ている部品サプライヤーを取り出してみると、本州に立地している自動車メーカーや部品メーカーともそれらは取引していることが読み取れる。例えば、宮崎県に立地する（株）ホンダロックの主要取引先は本田技研工業であり、そのほかにいすゞ自動車（株）やスズキ（株）も主要取引先としている。また、アイアールシー（2012：179-181）によれば、ダイハツ九州

にとってホンダロックは主要部品調達先の一つであるが、ホンダロック自体はダイハツ九州を主要取引先として言及していない（アイアールシー 2012: 303）²⁶⁾。

以上のアイアールシー（2012）に掲載されているデータベースの分析から、ダイハツ九州を頂点とする1次部品サプライヤーや2次以下の部品サプライヤーから構成される自動車産業は、その九州内での重点が大分県にではなく、むしろ福岡県にあることが明らかである。また、南九州にもわずかとはいえ、ダイハツ九州と直接的または間接的に取引関係を持つ部品サプライヤーが立地しており、佐賀県や熊本県に立地するサプライヤーもあることから、県レベルで見れば長崎県を除く九州のほぼ全域をダイハツ九州は部品調達空間としている、と言える。しかし、九州の自動車産業集積に関するいくつかの先行研究がすでに指摘しているように、自動車生産にとってより重要な機構部品をダイハツ九州は本州立地事業所から調達していることにも留意しなければならない。

つまり、北部九州における自動車産業集積地域は、ダイハツ九州に関わる部品メーカーの立地という観点からすると、福岡県とその南東方向への外延的拡大空間と位置付けることのできる大分県北部とを中心として、これに佐賀県東部や熊本県北部もまた外延的拡大圏として加わって形成されているとみるべきである。その集積地域に含まれないが、本州にある三大都市圏やその外延部である群馬県・栃木県、そして南九州の宮崎県・鹿児島県に立地する企業もまた、北部九州自動車産業集積地域の活動と密接に関わっている。したがって、企業の取引行動によって形成される空間的な組織は、既存の領域的な地域、即ち市町村や県の領域、さらには人々の意

26) なお、表6はあくまでもアイアールシー（2012: 243-375）に掲載されている各部品メーカーの「販売体制」という項目でメンションされている九州立地自動車メーカーおよび本田技研工業熊本製作所に照らして作成したものである。ホンダロックは本田技研工業熊本製作所を「販売体制」という項目の中で主要取引先としてメンションしていない。しかし、「ホンダ・熊本」には、直納および間接的にも部品を納入し、商流はホンダであるという記述がなされている（アイアールシー 2012: 303）。

識のなかで一つの地域として捉えられがちな九州や北部九州の範囲と合致しないことは明らかである。

5. 大分県に立地するサプライヤー

先に言及した福岡県作成になる自動車関連企業データベースからは、若干違った姿も見えてくる。そこで、これの分析結果も提示する。このデータベースに掲載されている大分県立地の自動車関連企業は194社に上る。そのうち、九州に立地する自動車メーカーを取引先として明示している企業は34社しかない。さらにそのなかで、その製造品目から自動車部品製造企業とみなしうるのは20社である。その概要を取りまとめたのが表7である。

この表から、大分県内に立地し、かつ九州立地自動車メーカーと取引している自動車部品製造事業所はすべて、中津市、宇佐市、豊後高田市に立地していることが分かる²⁷⁾。そのうち、地場企業は豊洋メット、岡本自工、九州オーテックの3社のみであり²⁸⁾、他の17社はすべて本州に親会社あるいは本社がある、いうなれば進出企業である。20社のうち16社がダイハツ九州と取引しており、さらにそのうちの10社がダイハツ九州とのみ取引している。また、ダイハツ九州および日産自動車九州の両社と取引している企業は6社あるが、そのうちの3社、すなわちキヌガワ大分、ヨロズ大分、九州河西は日産自動車九州工場が自動車組立を開始した1976年の翌年1977年に中津市に立地した。つまり、これらは日産系列下にあったがゆえ

27) 日田市を中心とする県西部の山間地に立地する自動車部品製造企業は、九州立地自動車メーカーにとっての1次サプライヤーではない。これについては後で述べる。

28) 大分県自動車関連企業作成になるデータベースによると、九州オーテックは岡本自工の子会社である。

<http://www.kigyokai.jp/member/%E4%B9%9D%E5%B7%9E%E3%82%AA%E3%83%BC%E3%83%86%E3%83%83%E3%82%AF%E6%A0%AA/>
2017年8月19日アクセス。

表7 九州立地自動車メーカーと直接取引関係のある大分県立地自動車部品サプライヤーの概要

企業（事業所）名	所在地	親会社 （本社） 所在地	従業員数 100人 以上	設立年	ダイハツ 九州 との 取引関係の有無	トヨタ 九州	主要製造品目	主要納入先企業
菱機工業㈱中津工場	中津市	滋賀県	○	2005	○		輸送用機械器具製造業	ダイハツ工業（株）、ダイハツ九州（株）
㈱エイチワン 中津工場	中津市	埼玉県	○	2010	○		自動車骨格部品	ダイハツ九州（株）
㈱キヌガワ大分	中津市	千葉県	○	1977	○	○	自動車ゴム及び樹脂製品の製造	日産自動車九州（株）、ダイハツ九州（株）
㈱シーゲル	中津市	群馬県	○	2004	○		内装部品	ダイハツ九州（株）、トヨタ紡織（株）
富双シート㈱	中津市	大阪府	○	2004	○		シート、ドアトリム	ダイハツ九州（株）
㈱ヨロズ大分	中津市	神奈川県	○	1977	○	○	自動車用サスペンション部品	日産自動車九州（株）、マツダ（株）、ダイハツ九州（株）
㈱渡辺製作所九州工場	中津市	栃木県	○	2004	○	○	カーエアコン配管パイプ、各種自動車配管パイプ	日産自動車九州（株）、日産車体九州（株）、ダイハツ九州（株）、（株）CKK、鬼怒川ゴム工業（株）、タカタ（株）、（株）三福
㈱浅野歯車九州	豊後高田市	大阪府	○	2008	○		前後輪駆動装置（アックスル、キャリア）	ダイハツ九州（株）、ダイハツ工業（株）
サミットスチール㈱大分工場	豊後高田市	大阪府		2011	○		各種鋼板加工	ダイハツ九州（株）
㈱ヒロテック大分工場	豊後高田市	広島県		2006	○		ドアプレス加工	ダイハツ九州（株）、ダイハツ工業（株）
㈱豊洋メット	豊後高田市	国東市	○	1997	○	○	自動車用のアームレスト、ピラ、テールレンズ等	ダイハツ九州（株）、トヨタ自動車九州（株）、日産自動車九州（株）、マツダ（株）、三菱自動車工業（株）
岡本自工㈱	宇佐市		○	1983	○	○	自動車内装部品全般一式	河西工業（株）、日産自動車、ダイハツ九州（株）、日立化成オートモティブプロダクト（株）、カルソニックカクセイ（株）、富士シート（株）、双葉産業（株）、富双シート（株）、日産車体九州（株）、（株）ヨシカワ

九州河西㈱	宇佐市	神奈川県	○	1977	○	○	○	自動車内装部品全般 ドア、ボディサイド、ルー フ等	日産自動車九州(株)、日産車体九州(株)、ダイ ハツ九州(株)、トヨタ自動車九州(株)、マツダ (株)
㈱日工社大分工場	宇佐市	東京都		2004	○			軽トラック特装部品	ダイハツ九州(株)、(株)ヨシカワ
㈱ヨシカワ大分工場	宇佐市	群馬県		2004	○			軽トラック用あおり板、 ガードフレーム	ダイハツ工業(株)、日本発条(株)
㈱F T S九州	宇佐市	愛知県		2015	○			燃料タンクブロー成形・ 組み付け	ダイハツ九州(株)
㈱九州オーテック	宇佐市			2009		○		自動車内装部品・ドアセ ンター&アームレスト等	日産車体九州(株)、九州河西(株)、(株)CKK、 (株)石原製作所、(株)モリト
㈱九州フセラシ	宇佐市	大阪府	○	1973	○	○		自動車向け精密ナット、 パーツ類	日産自動車(株)、本田技研工業(株)、三菱自動 車(株)、トヨタ自動車九州(株)
㈱CKK宇佐工場	宇佐市	埼玉県	○	1977	○	○		内装樹脂製品、ヒーター、 エアコン等	日産自動車九州(株)、日産車体自動車(株)、マ ツダ(株)、三菱自動車工業(株)、三菱重工 (株)、(株)日本クライメントシステムズ、(株) トモエシステム、カルソニックカンセイ(株)
帝都ゴム㈱九州工場	宇佐市	埼玉県		1995	○			ゴムホース	日産自動車(株)、鬼怒川ゴム工業(株)、富士重 工業(株)、カルソニックカンセイ(株)、タイハ ツ工(株)、スズキ(株)

資料：福岡県ホームページ「北部九州自動車産業アジア先進拠点プロジェクト」2017年5月11日取得。設立年については下記データベースや各社ホームページで確
[認した。](http://www.pref.fukuoka.lg.jp/contents/car-project.html)
 九州経済調査協会(2010)『データ九州 九州・山口の自動車関連部品工場等』2010年11月号付録』
 大分県自動車関連企業データベース <http://www.kigyokai.jp/member/> 2017年8月19日アクセス。

注：岡本自工の取引先として上記データベースに日産自動車とあるが、日産自動車とあるが、日産自動車九州(株)が正しいと考えられる。九州オーテックは岡本
 自工の子会社である。

に九州に進出した企業である。また渡辺製作所は栃木県足利市に本社工場を置いて、日産系列化にあったカルソニック（株）と密接な取引関係を持っていた企業であり²⁹⁾、中津市に九州工場を配置したのはカルソニックカンセイなどにカーエアコン配管部品を供給するためであった（日本経済新聞2003年1月28日）。言うまでもなく、ここでいうカルソニックカンセイとはCKK宇佐工場のことである³⁰⁾。九州フセラシは、もともと東大阪に立地するナットメーカーだったが、自動車部品用としての精密ナットを開発生産してから群馬県や三重県に工場を配置したし、大分県に九州フセラシを設置したのも日産自動車九州工場との取引のためだった³¹⁾。ダイハツ九州のみと取引のある1次サプライヤーは、葵機械工業中津工場、シーゲル、富双シート、浅野歯車九州、ヒロテック大分工場、エイチワン中津工場、日工社大分工場、ヨシカワ大分工場、サミットスチール大分（株）³²⁾などであり、いずれも2004年以降に設立された。

これらのダイハツ九州1次サプライヤーを顧客としている企業を、福岡県作成になる自動車関連企業データベースから検索して作成したのが表8である。これから、大分県に立地し、主要顧客企業名を明示し、かつダイハツ九州への2次サプライヤーとしての機能を果たしている企業はわずか

29) 渡辺製作所ホームページ <http://www.wat-prod.com/pc/company.html> 2017年8月19日アクセス。

30) CKK（株）のホームページよれば、同社の本社は宇佐市にあるが、これはもともとカルソニック（株）の工場だったものである。他方、CKK（株）は中津市と宇佐市下拝田にも工場を配置しており、中津工場はもともとカンセイ（株）の工場だった。 <http://www.ckkyushu.com/corporate.html> 2017年8月19日アクセス。

31) フセラシのホームページ <http://www.fuserashi.com/company/history.html> 2017年8月19日アクセス。日本経済新聞（1978年11月16日）にも九州フセラシに関する記事が掲載された。

32) その設立年は、大分県自動車関連企業会データベースによれば2012年である。 <http://www.kigyokai.jp/member/%E3%82%B5%E3%83%9F%E3%83%83%E3%83%88%E3%82%B9%E3%83%81%E3%83%BC%E3%83%AB%E6%A0%AA%E5%A4%A7%E5%88%86%E5%B7%A5%E5%A0%B4/> 2017年8月19日アクセス。ただし、サミットスチール社のホームページよると、同社の前身企業の一つである住商鋼板加工（株）が2011年10月に大分工場を設置したと記されている。 <http://www.summitsteel.co.jp/company/history.html> 2017年8月19日アクセス。

表8 ダイハツ九州1次サプライヤー（菱機械工業、株）シーゲル、富双シート（株等）と取引関係のある大分県立地企業

企業（事業所）名	所在地	親会社 本社の 位置	規模 100人 以上	設立年	主要製造品目	主要納入先企業
㈱阿川鉄金工業所	大分市				鉄金	富双シート㈱、㈱日工社、双葉産業㈱、富士シート㈱、明星九州㈱、㈱ヨシカワ大分工場、㈱シンドンダイ大分工場、上田産業㈱
昭和金属工業㈱大分工場	中津市	広島県		2002	シート	富双シート㈱、鋪綾工業㈱、㈱ヨロズ大分
森尾プレス工業㈱大分工場	中津市	福岡市		1989	プレス加工	菱機械工業㈱、カルソニックカンセイ㈱、㈱三五、㈱ハイオラックス、㈱フタバ九州、ユニプレス九州㈱、㈱ヨシカワ、㈱ヨロズ
㈱安田エンジニアリング	中津市				自動溶接治具及び設備	菱機械工業㈱、㈱ヨロズ、㈱ヨロズ大分、㈱和興商会、OBARA㈱
㈱シンダイ大分工場	日田市	愛知県		1973	シートスプリング、シートフレーム、トノカパー	日本森泰㈱、トヨタ紡織九州㈱、富双シート㈱、フォルシア・ニッパツ九州㈱、㈱東洋シート
㈱北田金属工業所大分工場	豊後高田市	奈良県		2007	ボデー補強部品、ハウジング	菱機械工業㈱、㈱協豊製作所
㈱土屋製作大分工場	豊後高田市	神奈川県			表面処理（カチオン電着塗装）	㈱啓愛社自動車部品事業部、菱機械工業㈱、㈱北田金属工業所、千代田工業九州㈱、富双シート㈱、㈱ヒロテック
山宗㈱大分工場	豊後高田市	愛知県			自動車部品、O A機器製品	㈱シーゲル、大分キヤノンマテリアル㈱、㈱ニフコ、ダイハツ九州㈱、㈱東海北成九州、九州市光工業㈱
双葉産業㈱九州工場	宇佐市	大阪府	○	2006	シート部品	富双シート㈱
パック・ミスターニ㈱	宇佐市	兵庫県			梱包資材	ダイハツ九州㈱、㈱浅野歯車九州、㈱ダイメイプラスチック大分、一般農家ユーズア等
明星九州㈱	宇佐市	大阪府		2007	プレス加工、金型	㈱川村金属製作所、富双シート㈱、上田産業㈱

資料：表7と同じ。

注：親会社の位置（空欄は不明）については、表7に示した資料で確認した。

11社しかなく、そのうちの2社が大分県地場企業ではあるが、両社とも自動車部品製造企業とは言い難いことが分かる。また11社のうち10社が大分県北部に立地している。

日産自動車九州1次サプライヤーを顧客とする企業を、上のデータベースから抽出して作成したのが表9である。これから、さすがに日産自動車九州はダイハツ九州よりもはるかに長い歴史があるからであろう、2次サプライヤーとしての機能を果たすかにみえる企業数は27社に及んでいるし、その約半数13社は地場企業であることが分かる。その中には、既に言及した渡辺製作所のように日産自動車九州の1次サプライヤーとして機能するだけでなく、他の1次サプライヤー即ちCKKや鬼怒川ゴム工業（キヌガワ大分）へのサプライヤーとなっている企業も含まれる。また、森尾プレス工業や安田エンジニアリングのように、ダイハツ九州への2次サプライヤーとしての機能も持つ企業が含まれている。しかし、その内実は自動車部品製造というよりも、塗装を含む金属加工、あるいは治具や工具を含むなんらかの設備納入、さらには産業廃棄物処理を業務とする企業などが目立つ。なお、その立地はほとんど大分県北部に集中している。

本稿の最初に確認した大分県内西部山間地の小さな自動車産業集積地域に立地する企業は、以上の分析でほとんど出てこなかった。そこで、この地域に絞って、その実態を探るために作成したのが表10である。ここから、この地域における主要企業は地場企業である中央発条工業であり、その主たる顧客はマツダであることが分かる。地域内には中央発条工業を顧客とする小企業が4社ある。そのうちの玖珠中央発条工業は中央発条工業の子会社である。これは、中央発条工業がマツダの系列下にあるので、熊本に立地した本田技研工業熊本製作所と取引関係を構築するために別会社を起こしてこれに生産させる方がよい、という経営判断から設立されたものである³³⁾。

大分県西部山間地には、同県北部に立地する自動車部品サプライヤーと

33) 2015年11月12日に宮町良広大分大学教授とともに行った同社取締役への聞き取りによる。

表9 日産自動車九州1次サプライヤーと取引関係のある大分県立地企業

企業（事業所）名	所在地	親会社 本社 所在地	規模 100人 以上	設立 年	主要製造品目	主要納入先企業
（株）大地	大分市				産業機械装置及び資材部品の販売	（株）九州フセラシ、三井金属エンジニアリング（株）、防衛庁、日本文理大学、生産工場他
佐藤ゴム化学工業（株）大分工場	中津市	千葉県			自動車樹脂押出用品（ウエラストシール、インナー、アウトター）	鬼怒川ゴム工業株式会社（日産自動車、日産車体株式会社、ダイハツ九州）
昭和金風工業（株）大分工場	中津市	広島県	2002		自動車用内装部品（シート）	富双シート（株）、錦綾工業（株）、（株）ヨロズ大分
（株）浜岳製作所大分中津工場	中津市	神奈川県	2010		自動車部品、金属加工	（株）ヨロズ、日産車体九州（株）
（株）東九州精工	中津市				機械加工	（株）CKK、パナソニックコミュニケーションズ（株）、吉野ブラスタックス（株）、河西工業（株）、九州市光工業（株）
森尾プレス工業（株）大分工場	中津市	福岡県	1989		プレス加工	葵機械工業（株）、カルソニックカクセイ（株）、（株）三五、（株）パイオラックス、（株）フタバ九州、ユニプレス九州（株）、（株）ヨシカワ、（株）ヨロズ
（株）ユウテック	中津市	東京都			内外装部品の表面塗装	（株）CKK、日本ブラスタックス（株）、三泉化成（株）、（株）イノアッコポレーション
（株）渡辺製作所九州工場	中津市	栃木県	○	2004	カーエアコン配管パイプ、各種自動車配管パイプ	日産自動車九州（株）、日産車体九州（株）、ダイハツ九州（株）、（株）CKK、鬼怒川ゴム工業（株）、タカタ（株）、（株）三福
（有）カワモト	中津市				機械工具、測定工具等の販売、治具製作	（株）CKK、（株）日産クリエィティブサービス、（株）キヌガワ大分、豊洋精工（株）、中津鋼管工業（株）
（株）安田エンジニアリング	中津市				自動溶接治具及び設備等	葵機械工業（株）、（株）ヨロズ、（株）ヨロズ大分、（株）興商會、OBARA（株）
（株）財津製作所	日田市				プレス加工	中央発条工業（株）、（株）九州フセラシ、森尾プレス工業（株）、（株）中島重久堂
（株）佐々木精工	豊後高田市		1985		精密部品加工、自動機設計・製作	（株）九州フセラシ、吉野ブラスタックス（株）、JSプレジジョン
（株）中村機工	豊後高田市				省力機械設備	（株）TRI大分AE、（株）CKK、ダイコー、末松九鐵（株）、三島光産（株）、（株）日社工
日新産業（株）豊後高田工場	豊後高田市		1990		車輛ドアパッド・緩衝材抜き加工	河西工業（株）
旭タカロン（株）	宇佐市	東京都	1990		内装部品（吸音フェルト、カーベット）	河西工業（株）、寿屋フロンテ（株）、林テレンゾ（株）、豊和繊維工業（株）
岡本自工（株）	宇佐市		○	1983	自動車内装部品全般一式	河西工業（株）、日産自動車、ダイハツ九州、日立化成オートモティブプロダクツ（株）、カルソニックカクセイ（株）、富士シート（株）、双葉産業（株）、富双シート（株）、日産車体九州（株）、（株）ヨシカワ

㈱九州オーテック	宇佐市		2009	自動車内装部品・ドアセンター&アームレスト、インスタセンター、フロアボード	日産車体九州㈱、九州河西㈱、㈱CKK、㈱石原製作所、㈱モリト
㈱小林製作所	宇佐市	神奈川県	2001	自動車の内装部品、プラスチック部品	㈱CKK、九州テイ・エス㈱、㈱イノアック九州、錦陵工業㈱、東海化成工業㈱、ダイキョウウシシカワ㈱、㈱シーゲル
㈱ダイメイプラスチック大分	宇佐市	大阪府	2006	プラスチック成形	カルソニックカンセイ㈱、河西工業㈱、㈱キヌガワ大分、日立化成工業㈱
帝都ゴム㈱九州工場	宇佐市	埼玉県	1995	ゴムホース	日産自動車㈱、鬼怒川ゴム工業㈱、富士重工㈱、カルソニックカンセイ㈱、ダイハツ工業㈱、スズキ㈱
ナカシン㈱宇佐工場	宇佐市	東京都		自動車内装部品(センターコンソール肘掛等)	カルソニックカンセイ㈱、日立化成オートモティープフロダックツ㈱、㈱小林製作所
東九州電子工業㈱	宇佐市			ニッケルクロムめっき、亜鉛めっき	㈱九州フセラシ、㈱ヨシカワ、九州エノキ㈱、ルネサスセミコンダクタ九州・山口㈱、ソニーセミコンダクタ九州㈱、㈱三井ハイテック、㈱ジェイデバイス
㈱中川機器製作所北九州SDセンター	宇佐市	埼玉県		自動車、電気機器用等金型設計・製作	㈱カルソニックカンセイ九州、㈱小林製作所、日立化成オートモティープフロダックツ㈱、三菱機械工業㈱
㈱ユーターテック 宇佐工場	宇佐市	東京都		自動車プラスチック成形品の塗装(カラー塗装、植毛塗装)、組立	(株)CKK、日本ブララスト(株)、三泉化成(株)、(株)イノアックコーポレーション
㈱丸義産業	宇佐市			金感くす、古紙類、廃プラ類、排出事業者からの引取、中間処理、リサイクル	阿本自工(株)、九州河西(株)
㈱豊洋精工	国東市		○ 1977	樹脂成形の他、金型・塗装・印刷・組立等	大分キヤノン(株)、カルソニックカンセイ(株)
㈱イーズ大分開発センター	日出町	栃木県		生産設備(組立治具、検査治具)	カルソニックカンセイ㈱、㈱CKK

資料：表7と同じ。

注：親会社の位置(空欄は地場企業)、設立年(空欄は不明)については、表7に示した資料で確認した。九州経済調査協会(2010)はユーターテックを地場企業としているが、東京都に立地する友和塗料が親会社である。

表10 大分県日田市・玖珠郡に立地する自動車関連企業

企業(事業所)名	所在地	親会社 所在地	規模 100人 以上	設立年	主要製造品目	主要納入先企業
航天大精工日田工場	日田市	岐阜県 日田市	○	1993	産業機械部品 自動車用ワイヤハーネス	三菱重工機、日立金属機 住友電装機
SWS西日本物太分工場	日田市	三重県 日田市			テレストコーズ	
鋼オートボリス	日田市	兵庫県 日田市		2007	自動車用ゴム・スポンジ	アイシン九州、九州シロキ、九州小島
栗原産業機	日田市	愛知県 日田市		2007	省力機械設備	中央発条工業機、木本機工機機、菊屋、三原化成機
備栗山機工作所	日田市			1990	プラスチック成形	
備コスモハイテク	日田市				プラスチック加工	
備財律製作所	日田市				プレス加工	中央発条工業機、備九州フセラシ、森尾プレス工業機、備中島重久堂
備シンダイ大分工場	日田市	愛知県 日田市		1973	自動車用シートサブリング、シートフレーム、トノカバー	日本発条機、トヨタ紡織九州機、富及シート機、フォレシア・ニッパハット九州機、備東洋シート
備スプリングの佐竹	日田市			1998	各種サブリング、プレス加工、線材曲加工	ヤママシ建機機、備オーレック、備筑水キヤニコム、平田機工機
備高畑九州支店	日田市	大阪府 日田市		1971	パネ、自動車シート用サスペンダー	デルタ工業機、双葉産業機、山下製作所
備田嶋製作所	日田市				プレス加工	中央発条工業機、備高畑、備朝日木工、備日工社
中央発条工業機	日田市		○	1969	線パネ、薄板パネ	マツダ工機機、コソティンク、オートモティブ機、富士機工機、ジャスコ機、NSKステアアラインシステム機、備九州イノアック、ベハストジャパン機、ユニプレス九州機、備モルテン
中山化成機	日田市				車両用シート縫製	
ピコア	日田市			1990	自動車シート用品加工	エンユーサー(トヨタ、日産、ダイハツ、マツダ)
三隈工業機	日田市				ダンボール製品、プラスチックタンポ	日ハイツ九州機、九州南部化成機、備THKリスム、九州市光工業機
玖珠工業機	九重町		○		工業用ゴム製品	NOK機 熊本事業場
備野上電装グループ	九重町				ハーネス	三菱電線工業機
九州南部化成機	玖珠町	静岡県 玖珠町	○	2007	自動車用プラスチック部品(ランプまわり、内装)	小糸九州機、スタンレー電機機、トヨタ紡織九州機、河西工業機
九州プラコート機	玖珠町			1974	粉体塗装(ポリエチレン、ナイロン、エポキシ)異染処理、リブライイト処理	備安川電機、バスカルトレーディング機
備クス精密	玖珠町	東京都 玖珠町			工業用ゴム製品金型	ワガク工機機
玖珠中央発条工業機	玖珠町	日田市		1972	プレス加工、金型	本田研工業機、大和冷機工業機、信号電材機、中央発条工業機
備ネオブラック大分工場	玖珠町				リレー部品	オムロン機、パナソニックエレクトロニクスデバイス機、東洋電装機、ワコー電子機
藤田化工機	玖珠町				内装部品、ランプ部品、シート周辺部品	パナソニックコミュニケーションズ機、ホジエン九州機、松下電機アクア・デバイス事業部、川澄化学工業機、九州市光工業機、サニック機、TRI大分機、村田機械機、三光機、TOTO機、九州南部化成機

資料：表7と同じ。

注：親会社の位置(空欄は不明)については、表7に示した資料を確認した。

同様に、ダイハツ九州や日産九州、あるいはそれらへの1次サプライヤーと取引する企業も存在しているが、その数は3~4社しかなく、しかもそれらの企業にとっての比重は小さなものであると言える。従業員数100人を超える事業所として九州南部化成(株)も中央発条工業と並んで、西部山間地域での雇用にとって重要な意味を持つが、その主たる顧客は小糸九州(株)やトヨタ紡織九州であって、これらの本社工場は佐賀県に立地する。ほかにも自動車部品サプライヤーというよりもむしろ、自動車産業とは別の産業部門の企業を顧客とする企業が比較的多いし、その顧客が立地する場所も熊本県(例えば平田機工(株)、NOK(株)熊本事業場、アイシン九州(株))や福岡県筑後地方(例えば(株)筑水キャニコム)、あるいは筑豊地域(例えば九州小島(株)、三泉化成)などに立地するものが目立つ。こうしてみると、大分県西部山間地域は、立地する自動車関連企業が比較的多いので小さな自動車産業集積地域となっているかに見えるし、部分的に地域内部での企業間取引関係がみられるが、その内実は自動車産業集積地域と言えるほどではないし、大分県内に立地する自動車関連企業との取引よりも、熊本県、佐賀県、福岡県内の筑後・筑豊地域に立地する諸企業との関係が強いと言える。

6. おわりに

本稿の「はじめに」で、九州における自動車産業集積の現状把握と、その地域経済との関わりについて、自動車メーカーによる域内からの部品調達をテーマとする先行研究が多いこと、そして域内調達率の向上を地域経済にとっての課題であるという論調が優勢だったことを紹介した。そのことを意識しつつ、本稿では、九州における自動車関連工場に関する入手可能なデータベースといくつかの企業での聞き取りをもとに、筆者なりの分析を提示した。その結果、ダイハツ九州を中心に捉えた場合の部品調達でも、大分県という領域的地域に則した自動車産業関連の企業間取引で

みても、基礎的自治体やこれがいくつか集まったスケールの地域でみても一体的な産業集積地域が成立しているとは到底言えないことが明らかとなった。無論、そのことは分析するまでもなく明らかなことである、と自動車産業それ自体の研究者であれば断言するだろう。なぜならば、九州あるいは北部九州というスケールの地域ですら、そのなかで自動車組立のための部品調達のうちかなり高い比率を九州域外に頼らざるを得ない現状であることは自明だからであり、特に高機能部品についてそうだからである。

だからこそであろう、九州地域産業活性化センター（2006a：78）は、九州自動車産業の構造が関東や東海に存在するピラミッド型では決してないとして、その模式図を掲載している。1次部品メーカーであっても高付加価値・高度加工技術を要する部品の生産を九州では行っていないし、2次以下のサプライヤーが地場企業中心であるために、鋳造、鍍金、熱処理、塗装などの大型設備を要する金属加工技術を担う事業所が欠如しているというのである。ピラミッドのなかで第2層を成す1次部品メーカーから高機能部品生産を欠き、第3層を成す2次・3次部品メーカーから大型設備での金属加工機能を欠くとする模式図が、例えば平田・小柳（2006：17）、九州地域産業活性化センター（2006b:45）、居城（2009：20）、居城・目代（2010：14）、和田（2009a：42；2009b：66）にも掲げられている。さらに高木（2007：101）は、鍛造、縫製、ゴム成形等の機能も不足しているとする情報を加えて修正した模式図を掲げている。大分県立地になるサプライヤーに焦点をあてると、その模式図が示す以上に地場企業の存在感は薄い。ただし、ダイハツ九州の立地と生産拡大のゆえに本州から進出してきたサプライヤーが増加し、この県の北部への自動車産業集積の厚みが、福岡県からの外延的拡大として増したことは事実である。

そして福岡県に焦点をあてれば、内実はともあれ、少なくとも地理的現象として自動車産業の集積が形成されていることは事実であり、それが、石炭鉄鋼業の衰退によって危機に陥った北部九州の経済立て直しに大きな効果があったことは確かである（根岸2014）。地域経済のパフォーマンス

向上のためには産業集積を形成しなければならないとする論調が優勢であることも既に指摘したが、形成された自動車産業集積の北部九州内、あるいはより広く九州内完結を目指すことが、果たして北部九州スケールあるいは九州スケールの地域経済にとって望ましいことなのかどうか、我々は問い直すべきではなからうか。その際に、自動車産業に関わる大小さまざまな集積地域が水平的重層性をなしていること、これに垂直的重層性を持つ領域が関わっていることを考慮に入れるべきであろう。

ところでそもそも産業集積が地域経済の発展にとってなぜ重要なのか、と問うならば、集積という環境下でこそ各企業がイノベーションを実現する可能性が高くなるという考えがあったからである³⁴⁾。もちろん、乗数理論的思考からすれば、地域内での企業間取引が濃密になってこそ地域経済の成長がより力強く進むことになる。それゆえ、九州立地の自動車メーカーによる部品調達率を問題にすることは意義あることである。だが、問題とする地域が市町村スケール以下の狭くかつ人口小規模のものではなく、例えば複数の市町村から構成される規模を越えるものであれば、特定産業に特化することによって急速な成長が望める一方で、地域経済の不安定性という芽を作ることにつながりかねない。むしろ、領域経済にとっては、その産業構成が多様性に富み、当該領域を本拠とする様々な企業が、それぞれに独自の発展を目指しつつ当該領域を本拠地とし続けることこそ、重要なのではなからうか。

こうした問題を筆者なりに考えるための準備作業が、本稿の意義である。本稿を踏まえて今後、自動車産業に参入し、サプライヤーとして確固たる地位を築いた九州地場企業の実態を考察したい。その際には、地理的現象としての産業集積、すなわち境界線が曖昧だとしても、比較的狭い空間的

34) 産業集積論の古典のひとつであるAlfred Marshall (1890)と、現代における産業集積論唱道者の一人であるPorter (1998)が、産業集積の意義としてイノベーションの可能性を高めることにあるとして重視したこと、また経済地理学分野における現代の欧米研究者も同じ趣旨で産業集積を論じていることは、山本 (2005) において明らかにしたので、本稿ではその解説を割愛する。

広がりの中に同一の産業に属する企業が多く立地することや、ヴァリューチェーンでつながる諸企業が多く立地することが、個別企業にとってのイノベーションに、あるいは進化にどのような意味を持つのかを問うことが必要である。Porter流の産業クラスター論をほぼ無批判的に受容する傾向が2000年代初めのわが国では強かったが、イギリスの著名な経済地理学者(Martin and Sunley 2003)はその時点で鋭い批判を公表していたことも想起されねばならない。

付記：本稿を、筆者の法政大学在職中（1982年4月～2006年3月）はもちろん、森博美教授の母校である九州大学経済学部に移籍した後も研究上の便宜と刺激を与えていただいた森さんに、法政大学定年退職を記念して献呈する。本稿は日本学術振興会科学研究費補助金基盤研究（B）「地域経済発展におけるネットワーク型とロカリティ型の統合に関する研究」（研究代表者：大分大学経済学部教授宮町良広，課題番号：17H02429）による研究成果の一部である。また本研究のための企業インタビューについては、平成25～28年度に実施した日本学術振興会科学研究費補助金基盤研究（B）「地域経済発展における生産ネットワークと地域振興政策の相互作用に関する研究」（研究代表者：九州大学大学院経済学研究院教授山本健兒，課題番号：25284168）に拠っている。インタビューに応じていただいた諸企業及び大分県産業集積支援室の皆様には厚く御礼申し上げます。なお、自動車産業以外の産業も含むより広範な内容を「九州立地企業の生産ネットワークと地域経済の空間的まとまりに関する試論」というタイトルで、経済地理学会西南支部例会（2017年7月29日 広島大学東千田キャンパス）において報告した。当日の議論に参加した同学の諸氏にも感謝する。

文献

- アイアールシー (2012)『九州自動車産業の実態 2013年版』(株) アイアールシー。
- 居城克治 (2007)「自動車産業におけるサプライチェーンと地域産業集積に関する一考察—自動車産業における開発・部品調達・組立生産機能のリンクージから—」,『福岡大学商学論集』51巻4号, pp.305-332。
- 居城克治 (2008)「九州自動車産業の到達点と地場企業の市場参入問題」,『中小企業季報』(大阪経済大学中小企業・経営研究所), 147号, pp.9-17。
- 居城克治 (2009)「九州地方における自動車産業の導入・振興の現状—裾野産業を中心に—」,『東北学院大学東北産業経済研究所紀要』第28号, pp.13-30。
- 居城克治 (2011)「自動車産業における技術革新の進展とコーポレート・チェーンの変化—九州自動車産業集積の課題抽出—」,『福岡大学研究部論集 B 社会科学編』3号, pp.99-112。
- 居城克治・目代武史 (2013)「転換点に差し掛かる九州自動車産業の現状と課題」,『福岡大学商学論集』58巻1/2号, pp.17-47。
- 伊藤賢次 (2012)「九州地区における自動車産業の拡大—工場立地の問題と経営のグローバル化—」,『名城論集』第13巻第2号, pp.39-53。
- 今村光夫 (2007)「九州の自動車産業—産業集積の過程と現状について—」,『FFG調査月報』12月号, pp.9-12。
- 今村光夫 (2008)「地場企業の自動車産業参入への課題」,『FFG調査月報』6月号, pp.12-15。
- 岩波書店編集部編 (1961)『日本の地理 7 九州編』岩波書店。
- 江頭寛昭 (2010)「北部九州地域における自動車部品分野への参入状況」,『経営経済』(大阪経済大学中小企業・経営研究所) 46号, pp.37-56。
- 大分県商工労働部産業集積支援室 (2014)「大分ものづくり産業・自動車産業の今後」(PTT資料), 2014年8月27日, 上記産業集積支援室訪問インタビュー時に入手。
- 小川佳子 (1994)「新興自動車工業地域における自動車1次部品メーカーの生産展開—九州・山口地域を事例として—」,『経済地理学年報』第40巻, pp.105-125。
- 北九州市産業経済局中小企業振興課 (2012)『平成23年度 北九州市内自動車産業実態及び次世代自動車ビジネス参入可能性調査報告書』(筆者未見)。
- 城戸宏史 (2006)「新興自動車産業地域の集積プロセスの変容—縮小する産業集積に対する一考察—」,『産業学会研究年報』22号, pp.43-56。
- 城戸宏史 (2008)「自動車産業参入に向けた地域の取組み—直轄産業振興セン

- ターの事例を中心に」、『マネジメント論集』（北九州市立大学）創刊号、pp.77-85。
- 九州経済調査協会（2010）『データ九州 九州・山口の自動車関連部品工場等一覽2010』（調査月報2010/11月号 Vol.64付録）。
- 九州地域産業活性化センター（2006a）『九州の自動車産業を中心とした機械製造業の実態および東アジアとの連携強化によるグローバル戦略のあり方に関する調査研究』
- 九州地域産業活性化センター（2006b）『九州の自動車産業の現状と部品調達構造』
- 島浦誠（2008）「九州における自動車部品産業の現状」、『FFG調査月報』6月号、pp.8-11。
- 高木直人（1991）「新增設にわく九州・山口の自動車産業」、『九州経済調査月報』45巻10号、pp.3-13。
- 高木直人（2007）「自動車産業」、九州経済調査協会編『九州産業読本』西日本新聞社、pp.95-107。
- 土居晴洋（2012）「県性格」、野澤秀樹・堂前亮平・手塚章編『日本の地誌 10 九州・沖縄』朝倉書店、pp.374-379。
- 西岡正（2007a）「グローバル時代の新たな国内産業集積の形成と課題—九州地域の自動車部品産業を事例として—」、日本中小企業学会（編）『中小企業のライフサイクル』日本中小企業学会論集 第26号、同友館、pp.112-125。
- 西岡正（2007b）「北部九州自動車・部品産業の集積と地域振興の課題」、小林英夫・丸川知雄（編）『地域振興における自動車・同部品産業の役割』社会評論社、pp.179-206。
- 西岡正（2016）「新段階を迎えたトヨタ・日産・ダイハツの九州展開」、清响一郎（編）『日本自動車産業グローバル化の新段階と自動車部品・関連中小企業—1次・2次・3次サプライヤー調査の結果と地域別部品関連産業の実態—』社会評論社、pp.184-204。
- 西日本新聞（1991年4月1日）「九州・山口の自動車産業 — 進出4社の各工場」。
- 西日本新聞（2003年2月8日）「北部九州で100万台」福岡県やメーカー 拠点推進会議を設立」。
- 西日本新聞（2004年11月28日）「大分県 秒読みダイハツ操業・中津一大分地域どう変わる中>企業努力一連載 動き出した「下請け群」」。
- 西日本新聞（2005年10月30日）「サンデー特報=カーアイランド九州 活況地場への波及課題 年間生産120万台態勢へ 新規雇用1万人 行政の継

続的支援も必要)。

西日本新聞 (2005年11月8日)「「パーツネット北九州」発足 車部品の現地調達促進へ」。

西日本新聞 (2005年12月8日)「福岡県／自動車産業へ参入方策探る 直轄地域の24社が参加 直方市で設立総会 産学官の研究会発足／筑豊」。

西日本新聞 (2006年1月17日)「大分県 自動車関連企業会発足へ 2月8日 県内全域で参入目指す」。

西日本新聞 (2006年1月24日)「福岡県／自動車産業集積の“風”逃すな 行橋市で振興協発足 27日、設立総会／京築」。

西日本新聞 (2006年4月1日)「福岡県／自動車関連産業参入へ 商議所などが振興会設立へ 大牟田市・ありあけ」。

西日本新聞 (2006年5月24日)「福岡県 自動車産業参入へ 分科会の新設など実践的な活動を検討 「直轄産業研／筑豊」」。

西日本新聞 (2006年7月20日)「福岡県／自動車産業参入目指す 飯塚の17社 研究会発足／ふくおか総合」。

西日本新聞 (2006年8月8日)「「150万台」意欲の新看板 北部九州自動車生産拠点推進会議 総会で名称変更」。

西日本新聞 (2006年9月28日)「大分県／自動車関連2社が進出 宇佐に明星金属／中津にロジコム／おおいたWIDE」。

西日本新聞 (2006年10月4日)「自動車産業誘致 官民連携の組織 佐賀県 10日に設立」。

西日本新聞 (2006年11月16日)「豊後高田に新工場 浅野歯車工作所 ダイハツに部品供給 08年稼働」。

西日本新聞 (2013年4月25日)「自動車生産 180万台目標 北部九州 10年で推進会議「アジアの拠点に」」

日本経済新聞 (1978年11月16日)「富士機工など大分県の日産九州工場関連8社、地場への下請け波及進まず」

日本経済新聞 (1992年3月24日)「大分県への企業進出加速、自動車など県北部を中心に一地元は“Uターン効果”期待」

日本経済新聞 (1994年10月24日)「ダイハツ、大分で用地交渉再開、「地域発展」の起爆剤に一地元・中津は歓迎」

日本経済新聞 (2001年5月12日)「ダイハツ、前橋2004年度メド、完成車工場閉鎖」

日本経済新聞 (2003年1月28日)「渡辺製作所、大分・中津に進出」

日本経済新聞 (2006年4月28日)「ヒロテック 車ドア、大分生産11月稼働、ダ

イハツ向け」。

- 根岸裕孝（2014）「九州地域における自動車・半導体産業の集積・再編に関する比較分析」、『産業学会研究年報』第29号，pp.81-90。
- 野澤秀樹・堂前亮平・手塚章編（2012）『日本の地誌 10 九州・沖縄』朝倉書店。
- 服部信彦（1973）「九州地方」，渡辺光編『世界地理 16 日本 I』朝倉書店，pp.125-228。
- 平田エマ・小柳久美子（2006）「九州の自動車産業の現状と部品調達構造」、『九州経済調査月報』60巻11号，pp.3-18。
- ふくおかフィナンシャルグループ・九州経済調査協会（2008）『地場企業の自動車産業への新規参入事例』九州経済調査協会。
- 藤川昇悟（2001）「地域集積におけるリンケージと分工場—九州・山口の自動車産業集積を事例として—」、『経済地理学年報』第47巻，pp.83-100。
- 藤川昇悟（2012）「新興集積地における自動車部品の域内調達とグローバル調達」，伊東維年・柳井雅也編『産業集積の変貌と地域政策』ミネルヴァ書房，pp.41-66所収。
- 藤川昇悟（2015）「日本の自動車メーカーのグローバル展開と九州の自動車産業クラスター」、『東アジア研究』（東アジア学会）第16号，pp. 1-21。
- 藤樹邦彦（2007）「北部九州進出企業の部品調達の現状と地場企業の課題」，小林英夫・丸川知雄（編）『地域振興における自動車・同部品産業の役割』社会評論社，pp.149-177。
- 朴侗玄（2010）「九州における自動車産業の集積と政策」、『経済志林』78巻1号，pp.143-172。
- 水野真彦・立見淳哉・木村義成・北島聡・熊谷美香（2011）「ダイハツ九州はどの地域から調達しているのか？—サプライチェーンを地図化して考える—」（帝国データバンク・大阪市立大学・大阪府立大学共同研究）。これは下記websiteから入手できる。<https://www.tdb.co.jp/knowledge/trading/pdf/trading01a.pdf> 2017年6月12日アクセス。
- 目代武史（2013）「九州自動車産業の競争力強化と地元調達化」、『地域経済研究』（広島大学地域経済システム研究センター），第24号，pp.15-27。
- 目代武史（2014）「九州地域自動車関連産業の持続的発展を目指して」、『東北学院大学経営学論集』第5号，pp.54-71。
- 目代武史（2016）「海外との連携を深める自動車産業—日産自動車九州と関連部品メーカーを中心として」，清响一郎（編）『日本自動車産業グローバル化の新段階と自動車部品・関連中小企業—1次・2次・3次サプライヤ

- 一調査の結果と地域別部品関連産業の実態一』社会評論社, pp.205-229。
- 矢田俊文 (1982) 『産業配置と地域構造』大明堂。
- 山口岳志ほか (1992) 『日本の国土と世界 中学校社会科地理的分野』清水書院。
- 山本健兒 (2005) 『産業集積の経済地理学』法政大学出版局。
- 和田寿博 (2009a) 「九州の自動車部品サプライヤーシステムの発達条件—福岡県直轄地区のものづくりと自治体の産業振興策」, 『愛媛大学法文学部論集 総合政策科学編』, 第26巻, pp.61-91。
- 和田寿博 (2009b) 「九州の自動車部品サプライヤーシステムの現状—福岡県直轄地区の地場産業の新たなものづくり」, 『愛媛経済論集』第31巻第2・3号, pp.65-80。
- 和田寿博 (2012) 「熊本県の自動車部品サプライヤー・システムの展開過程」, 『愛媛経済論集』第28巻第1-3号, pp.37-52。
- Marshall, Alfred (1920) *Principles of Economics*. Eighth edition. London: Macmillan and Co.
- Martin, Ron and Peter Sunley (2003) Deconstructing clusters: chaotic concept or policy panacea? In: *Journal of Economic Geography*, Vol.3, pp.5-35.
- Porter, Michael (1998) *On Competition*. Boston: Harvard Business School Press.

Agglomeration and Clustering of the Automotive Industry in
North Kyushu, Japan, and Locational Relationships among
Car Makers and Suppliers: Focusing on Companies
in the Territory of Oita Prefecture

Kenji YAMAMOTO

(Department of Regional Economics, Faculty of Economics, Teikyo
University, and Professor Emeritus of Kyushu University)

《Abstract》

The purpose of this article is to prepare a basis for reconsideration about what the agglomeration and clustering of the automotive industry means for local companies and the regional and local economies in North Kyushu. There are more than twenty articles dealing with this topic. But none show any clear idea of the area of agglomeration. The present author sheds light on the areal concept of this industrial agglomeration and clustering from the viewpoint of economic geography, focusing on the territory of Oita prefecture and the spatial distribution of suppliers to Daihatsu Kyushu Inc., which is located in the northernmost part of the territory of Oita prefecture.

On the basis of analyses of a few different databases of automotive parts suppliers in Kyushu, especially in the territory of Oita prefecture, and interviews with managers of several suppliers and automotive makers in Kyushu, it is clear that the area of agglomeration and clustering stretches beyond any of the local governments' territories and even beyond Kyushu itself. Nevertheless, it is also apparent that the number of automotive parts suppliers has increased since around 2004 in the northernmost part of Oita prefecture's territory. This area of agglomeration is an extension of the existing area of agglomeration of the automotive industry, which is

centered on Nissan Motor Kyushu Inc. within Fukuoka prefecture's territory.

Most of the existing articles on the automotive industry in Kyushu have focused on the procurement ratio of parts within Kyushu by the automotive makers. We should, however, reconsider the significance of industrial agglomeration and clustering for local companies as well as for the regional and local territorial economies. The focal point is the innovation by and evolution of local companies. The present article provides a basis for this research theme for economic geography.