



『九州の自動車産業』

～ 産業集積の過程と現状について ～

はじめに

『カーアイランド』という呼び名が定着しつつある九州。自動車関連産業は、地域になくてはならない基幹産業に成長しました。現在も完成車メーカーの生産力増強の動きが相次ぐ中、更なる成長を目指した官民一体の『北部九州自動車150万台生産拠点』プロジェクトが、福岡県を中心に進められています。

ここでは、九州の自動車産業発展の歴史を、完成車メーカーの九州進出の過程として振り返るとともに、現在の九州における自動車産業の位置付けについてまとめてみました。また、北部九州を中心とした自動車産業振興の活動についてご紹介いたします。

自動車産業のルーツは九州にあり？

純国産の自動車製造第1号は残念ながら九州ではありませんが、ほぼ同時期となる1916年に福岡工業学校の学生であった矢野倅一氏(後の矢野特殊自動車創業者)が4人乗り小型自動車『アロー号』を製造しています。また、1933年に北九州の戸畑鋳物がダット自動車製造(株)を吸収し、戸畑鋳物自動車部を創設。同年末には日本産業との共同出資により、自動車製造(株)を横浜市で設立。これが現在の日産自動車のルーツです。このように、九州と自動車産業とは古くから縁がありました。

自動車産業の集積

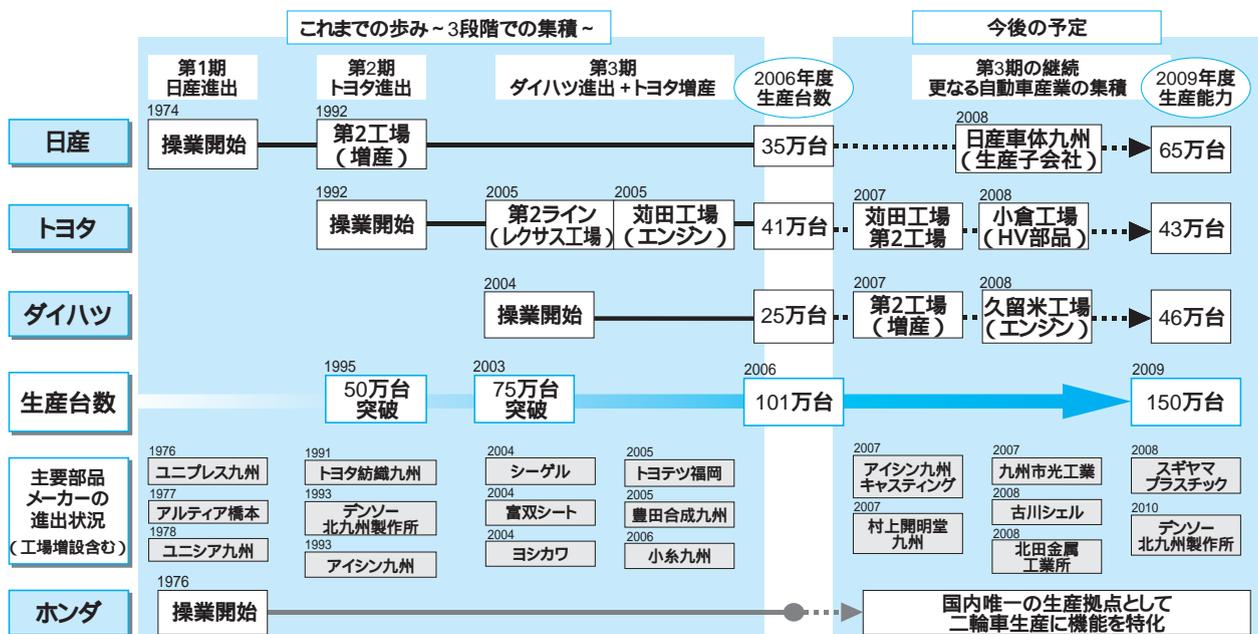
(1) 第1期 ～ 日産自動車の苅田町進出

自動車の黎明期にこそ九州に拠点がありましたが、自動車の製造拠点は関東・中部に集中していました。石炭等の素材産業からの脱却を図るため、福岡県など地元が積極的な誘致活動を行った結果、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りました。

福岡県京都郡苅田町に建設された九州工場では、1975年にエンジン生産を開始、翌年にはダットサントラック620型の生産を開始しました。これが現代の九州の自動車生産第一号とされています。

その後、1992年に第二車両工場が竣工し、2000年には工場内に専用外航埠頭が開港するなど、順次生産体制が拡充されました。33年目を迎えた現在の日産自動車(株)九州工場は、従業員約4,490名、生産能力53万台(2006年度)を誇り、同社の国内最大の生産拠点となっています。

【表1：自動車産業集積の過程と予定】



出所：公表資料より営業企画部作成



(2) 第2期 ~ トヨタ自動車の宮若市進出

九州の自動車産業集積の第2期と位置付けられるのが、トヨタ自動車の旧宮田町(現宮若市)進出です。トヨタ自動車が初めて愛知県外に設けた国内工場(100%出資、トヨタ自動車九州)として知られていますが、進出時期は1991年、いわゆるバブル崩壊の前後でした。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ます。

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)を下回る生産が続きましたが、2000年の新車種投入以降はフル稼働状態になりました。そのため第2生産ラインを新設し2005年より稼働させ、生産能力を年間43万台へ倍増しました。同時に、京都郡苅田町へエンジン工場を新設し、年間22万基の生産を開始しました。現在のトヨタ自動車九州(株)は同社最新鋭の生産体制を誇る、高級カテゴリー『レクサス』シリーズの生産拠点として知られています。

(3) 第3期 ~ ダイハツ工業の中津市進出

第3期となるのがダイハツ工業の大分県中津市への進出です。同社100%出資のダイハツ九州(株)は群馬県前橋市で44年間操業していましたが(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、九州進出を行いました。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、誘致に成功しました。

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)ですが、今年12月稼働予定の第2工場を加えれば年産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ります。

(4) 進出各社の生産力増強の動き

以上のように、九州の自動車産業集積は大きく3期に分けて捉えることができます。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ました。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ます。

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65万台体制となりますが、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ります。

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(苅田町、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す。

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)が稼働予定です。

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となります。

国内・乗用車生産台数の推移 ~ 日本の中の九州

九州の生産台数は10年前の58万台から飛躍的に増加し、2006年度には約1.7倍の101万台に到達しました。全国の自動車生産台数も増加していますが、九州のシェアは10%超に向上しており、中部・関東に次ぐ国内第三の製造拠点になりました(表3参照)。

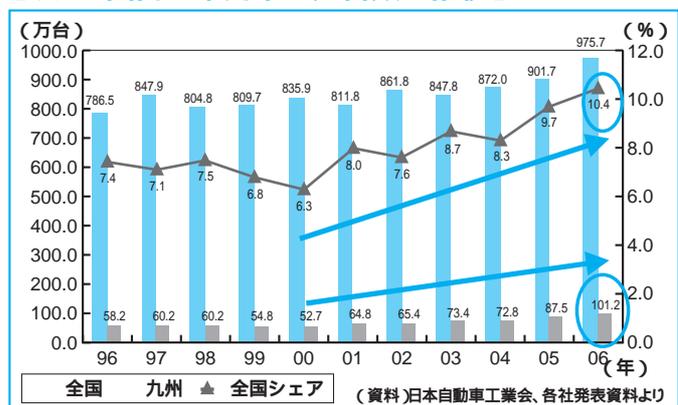
【表2: 完成車メーカーの動向】

	2009年 日産車体が日産自動車九州工場敷地内に新工場建設 生産能力53万台 65万台
	2005年 宮田工場第二ライン稼働 生産能力23万台 43万台 苅田にエンジン工場新設 生産能力22万基 2008年 苅田に第二エンジン工場新設 生産能力22万基 44万基
	2007年 第二工場建設 生産能力25万台 46万台 2008年 久留米市にエンジン工場建設 生産能力20万基
	国内の二輪製造を熊本製作所に集約 生産能力33万台 60万台

生産能力
154万台へ

出所: 公表資料より営業企画部作成

【表3: 国内・乗用車生産台数の推移】



出所: 日本自動車工業会、公表資料



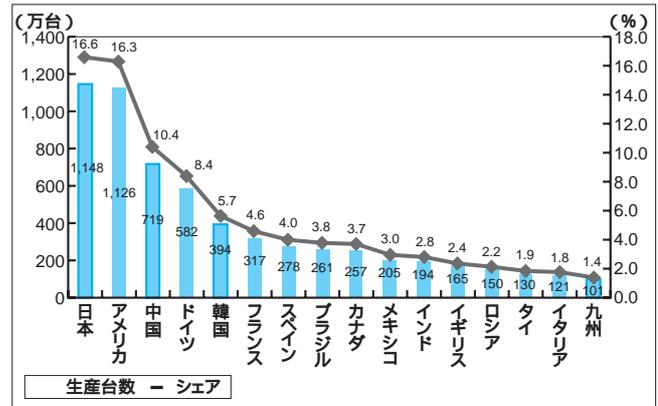
世界・自動車生産台数の対比 ~

日本は世界最大の自動車生産国で、約17%のシェアを占めています。隣接する中国・韓国を加えた三カ国では約33%となり、実に世界の3分の1が東アジア地域で生産されていることとなります。

そうした東アジア地域の中央に位置している九州の、生産台数はタイやイタリアの一カ国分に相当します。生産台数100万台を突破する国は15カ国しかなく、九州は世界有数の生産地域といえるでしょう。(表4参照)

世界の中の九州

【表4：世界・乗用車生産台数の対比】



出所：日本自動車工業会、図説九州経済

九州における自動車産業の位置付け ~ 地域を牽引する産業

もとより自動車産業は日本を代表する産業ですが、九州においてもその傾向は顕著に表れています。

特に日産自動車とトヨタ自動車が製造拠点を持つ福岡県では、工業製造品出荷額に占める自動車関連製品のシェアが全国平均(18.4%)を上回り、約4分の1(26.0%)を占めるなど、集中度が一層高くなっています。

このように、九州においても自動車産業は地域を牽引する基幹産業である、といえます。

【表5：産業別の工業出荷額】(単位：百万円)

カーアイルランド九州 ~ 自動車産業が地域を牽引

工業品目	九州合計		福岡		全国		九州/全国			
	順位	製造品出荷額	順位	製造品出荷額	順位	製造品出荷額				
輸送用 機械器具	1	3,135,281	16.2%	1	1,951,661	26.0%	1	52,036,635	18.4%	6.0%
食料品	2	2,431,780	12.5%	2	771,770	10.3%	4	22,140,037	7.8%	11.0%
電子部品・デバイス	3	2,032,289	10.5%	7	428,348	5.7%	6	17,475,860	6.2%	11.6%
一般機械 器具	4	1,528,511	7.9%	5	508,309	6.8%	2	29,844,578	10.5%	5.1%
飲料・たばこ・飼料	5	1,407,646	7.3%	4	601,181	8.0%	12	9,645,717	3.4%	14.6%
化学工業 製品	6	1,350,639	7.0%	6	436,353	5.8%	3	25,019,436	8.8%	5.4%
鉄鋼	7	1,295,222	6.7%	3	750,139	10.0%	7	15,956,725	5.6%	8.1%
電気機械器具	8	1,219,521	6.3%	10	260,290	3.5%	5	18,293,976	6.5%	6.7%
窯業・土石製品	9	801,114	4.1%	9	344,358	4.6%	13	7,361,797	2.6%	10.9%
金属製品	10	778,767	4.0%	8	350,227	4.7%	9	11,960,055	4.2%	6.5%
合計		19,394,772	100%		7,492,326	100%		283,166,834	100%	6.8%

出所：経済産業省「平成17年度工業統計」

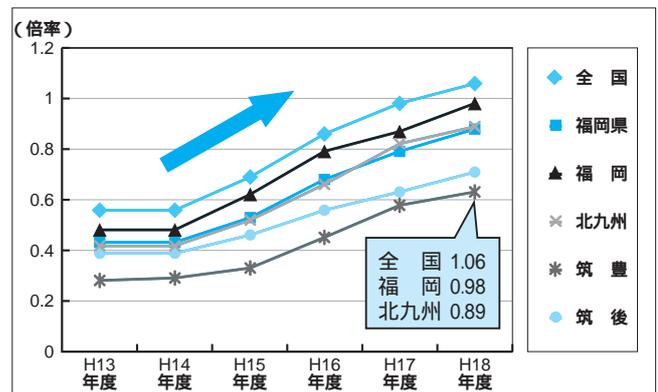
自動車産業の地域への貢献 ~ 雇用創出と地域浮揚

完成車メーカー各社が九州へ進出した背景には、地震など災害に備えた生産拠点の分散や、工場用地の確保、またはアジア諸国など輸出に適した立地・港湾インフラ等、様々な理由が挙げられるでしょう。

なかでも最大の理由は、九州の豊富な労働力にあったと考えられます。メーカー側は、本州に比べ安価で豊富な労働力を確保でき、各地域では顕著に雇用環境が改善するという効果が表れています。

2003年度以降の自動車関連産業(部品メーカー含む)による雇用創出効果は、九州7県で2万人超に達するとされています(西日本新聞)。

【表6：有効求人倍率の推移】



出所：福岡労働局「雇用失業情勢 平成19年8月分」

また、設備投資額でも2007年度の自動車関連投資額は1,743億円に達し、九州内の全産業(1兆4,216億円)の12.2%、製造業(7,666億円)の22.7%を占めています。

日産自動車九州工場を擁する苅田町では1975年以降、国から普通交付税を受けない不交付団体を継続しており、租税収入や設備投資によっても各地域に大きく貢献しているといえます。



自動車産業振興に向けた各地域の取組み ～ 北部九州自動車150万台構想

ここまで見てきたように、九州の自動車産業は完成車メーカーの進出によって大きく発展してきました。その陰には、地元自治体をはじめとした積極的な誘致活動や環境整備があったことはいまでもありません。特に北部九州では、現在も福岡県を中心に一層の自動車産業振興を目指す取り組みが行われています。2003年策定の「北部九州自動車100万台構想」が、2006年度に達成確実となったことを受けて、同年に「北部九州自動車150万台生産拠点推進会議」へと改組され、表7のような構想を掲げました。

3年間の目標項目のうち、生産台数150万台突破については、前述のとおり生産体制が整うことから、目標達成が可能だと思われます。

目標2の地元調達率70%達成は、非常に困難な目標だといわれていますが、完成車・大手部品メーカーを巻き込んだ地元企業へのバックアップ体制構築、たとえば技術アドバイザーの派遣などにより、積極的に解決を図ろうとしています。

同じく3～4の目標についても、海外工場のマザー工場化、製造拠点から開発拠点への進化を標榜し、地元大学を含めた産学官連携の活動が行われています。半導体や水素エネルギーなど、先端産業・技術との融合にも取り組んでいます。

結 語

九州に自動車産業が進出して30年以上が経過し、地域にとって不可欠な基幹産業へと成長しました。では、「カーアイランド」九州の今後について、最後に少し考えてみたいと思います。

「自動車産業を取り巻く問題」といえば、私たちの一般的な視点からでも思い当たるものがたくさんあります。交通事故、ガソリン高、排出ガスによる地球温暖化、若者のクルマ離れ、新興国への市場シフト、少子高齢化・・・など、枚挙にいとまがありません。しかし、移動・運搬手段として自動車の必要性が薄れることはなく、むしろこうした問題を乗り越えていくことが、九州の自動車産業を発展させる原動力になると思われます。

世界の自動車普及率(全四輪車)を見てみますと、日本は約60%、アメリカでは80%超、西欧諸国でも概ね50%台後半の水準です。しかし、世界の平均普及率はわずか14%にも満たないのです。つまり、今後の新興国の経済発展に伴う自動車の需要増加を考えれば、自動車産業には世界規模での巨大な市場創造が見込まれるのです。特に、中国やインドなど人口増加国のマーケットが重要なターゲットになるでしょう。なかでも九州は、アジア諸国と近い立地条件を活かし、将来の一大自動車生産拠点として発展しつつある中国やアセアン諸国にも開かれた「アジアの最先端拠点」となることが求められるでしょう。

また、先進諸国では燃費向上技術や新エネルギーの開発に加え、交通事故防止や快適性追求のために自動車の一層の電子化が進むでしょう。九州には、「シリコン・アイランド」と呼ばれたほど半導体関連産業が集積しているという地の利があります。そうした他産業との融合を促進し、「次世代のクルマ開発拠点」となることによって、将来に亘り自動車関連産業の一大集積地であり続けられることでしょう。

そのためには、自動車関連産業の集積が進む今こそ、九州の産学官・地域が一丸となり、こうした拠点化への進化を推進していく必要があります。(今村)

～参照資料～

「図説九州経済2008」(財)九州経済調査協会

「Company profile」(株)矢野特殊自動車 / 「日産自動車小史」日産自動車(株)

「日産/福岡発展史」「九州工場のご案内」日産自動車(株)九州工場

「TMK CORPORATE PROFILE」トヨタ自動車九州(株) / 「会社案内」ダイハツ九州(株)

「北部九州自動車150万台生産拠点プロジェクト」福岡県商工部 自動車産業振興室

(社)日本自動車工業会・経済産業省・福岡労働局 資料 / 日本経済新聞・西日本新聞 記事

【表7：150万台構想の概要】

北部九州自動車150万台生産拠点推進構想	
【目標年次】	平成21年度(2009年)
【目標1】	生産台数150万台(2006年100万台)
【目標2】	地元調達率70%(現在50%程度)
【目標3】	アジアの最先端拠点
【目標4】	次世代のクルマ開発拠点

目標1：生産台数150万台の達成を2008年度へ1年前倒し
出 所：北部九州自動車150万台生産拠点推進会議 資料