

# 第13回「イクメ会」

## 「北部九州自動車産業の強みと泣き所」

九州国際大学経済学部特任教授  
兼国際東アジア研究センター協力研究員  
江本 伸哉

2014年9月24日@国際東アジア研究センター

# 江本伸哉（えもと・のぶや） 自己紹介

- 1957年青森県弘前（ひろさき）市生まれ、57歳
- 父:長崎、祖父:飯塚、祖母:長崎、母・祖父母:新潟
- 1981年3月東京大学経済学部卒
- 4月日本経済新聞社入社

<以後18年間、東京で新聞・雑誌の経済記者・編集者>

- 1999年3月北九州支局長
- 2004年TVQ出向、北九州報道制作部長
- 2010年大阪市大大学院入学（アジア経済・経営）
- 2012年3月大阪市大院修士修了、日経早期退職。
- 4月～九州国際大学経済学部特任教授、  
国際東アジア研究センター協力研究員

## 問題意識 (Contents)

- ①かつての鉄鋼に代わって、自動車が北部九州の基幹産業に育ったのはなぜか。
- ②その背景に官民でどんな努力があったのか。
- ③中・韓・ASEANなど新興国台頭にどう対処するか。
- ④電子化、電動化、自動化への備えは十分か。
- ⑤明日の北部九州を支える屋台骨たりうるか。

①かつての鉄鋼に代わって、自動車北部九州の基幹産業に育ったのはなぜか

## ①-1 現状

### 1) 完成車生産能力154万台

日産53、日産車体12、トヨタ43、ダイハツ46

### 2) 13年度生産実績137万台 (▲3.5%) = 世界⑫~⑬位相当

①中1806②日819③独544④米435⑤韓412⑥印314⑦伯274⑧露192⑨墨177

⑩西172⑪英151⑫仏146⑬チェコ113⑭泰112

日産50↓、日産車体12、トヨタ31↑、ダイハツ43↓

全日本819万台 (▲4.3%) のシェア16.7% (▲0.6P)

※マツダ防府工場 (山口県防府市) 43万台を加えると180万台 = ⑨~⑩位 (国内22.0%)

### 3) 14年度生産見通し 130~133万台? (▲5~3%?)

日産45↓、日産車体12、トヨタ33?↑、ダイハツ40↓

国内1-7月508万台 (+7.2%) → 14年度860~870万台?

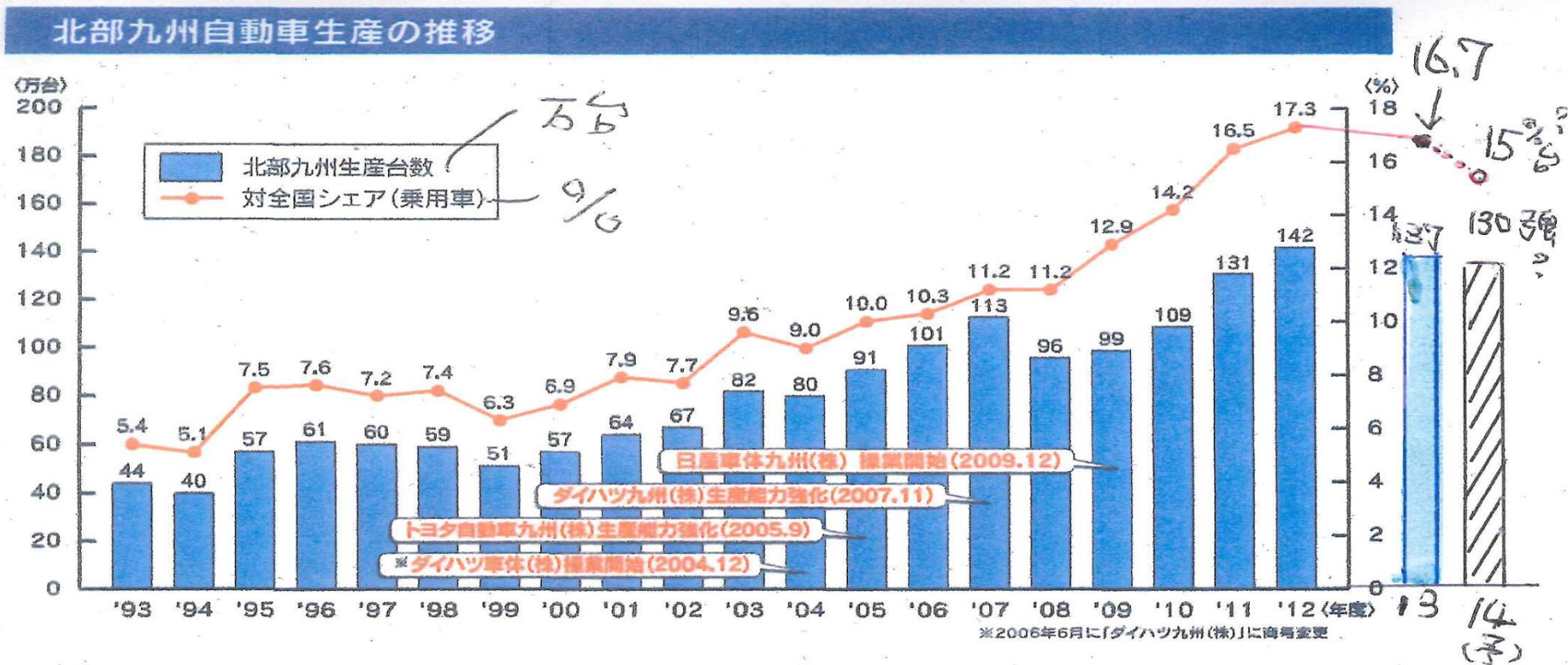
→九州シェア15%台に低下か

# 北部九州・山口の自動車産業地図



(出所) 14O410北九州市次世代成長計画

# 北部九州の自動車生産台数推移



(出所)福岡県(出所)福岡県「北部九州自動車150万台先進生産拠点プロジェクト」資料に一部筆者加筆。

## ①-1 現状 (2) 出荷額

- 完成車メーカーだけでざっと2兆円

日産九州+日産車体九州≒8000億円

トヨタ九州≒8000億円（7800億円=13年度）

ダイハツ九州=3045億円（13年度）

（マツダ防府≒3500億円？を加えるとさらに拡大）

Cf.九電：1兆8000億円、TOTO：5500億円、

安川：3600億円、JR九州3500億円、

新日鐵住金八幡：5000億円

（うち旧八幡4000億円弱、旧小倉1000億円強）

「鉄を中心とする北九州工業地帯」は昔話、主力はクルマ……

# ①-1 現状 (2) 出荷額 (2012年経産省工業統計表)

平成24年(2012年)工業統計表「品目編」データ(従業者4人以上の事業所、平成26年3月28日 経産省発表)

年次 都道府県		合計 (百万円)	31 輸送用 機械器具 (百万円)	22 鉄鋼 (百万円)	24 金属製品 (百万円)	28 電子部品・ デバイス・ 電子回路 (百万円)	29 電気 機械器具 (百万円)	30 情報通信 機械器具 (百万円)	32 その他の 製品 (百万円)	機械合計 (百万円)
平成20(2008)年		303,725,898	53,989,016	22,568,660	12,435,944	18,788,044	16,010,572	12,978,404	4,040,621	33,029,597
平成21(2009)年		240,222,468	40,525,580	14,594,530	10,422,182	13,562,777	12,745,115	10,234,690	3,296,358	26,276,163
平成22(2010)年		261,681,196	46,292,528	16,663,989	10,194,035	15,074,246	14,041,886	10,771,935	3,280,558	28,094,379
平成23(2011)年		255,181,883	43,034,910	17,046,812	9,694,723	13,942,733	13,470,573	8,688,664	3,306,457	25,465,694
平成24(2012)年		258,422,869	47,266,857	16,480,228	10,475,471	11,846,381	13,934,860	6,906,647	3,296,062	24,137,569
福岡		7,806,477	2,448,438	797,873	320,547	184,026	203,404	11,993	57,816	273,213
域内構成比		100	31	10	4	2	3	0	1	3
全国シェア		3	5	5	3	2	1	0	2	1
4	1佐賀	1,489,693	169,238	21,891	95,927	134,693	129,375	28,651	41,947	90,676
4	2長崎	1,593,749	447,692	19,040	35,417	209,208	45,073	162,359	8,180	303,785
4	3熊本	2,214,223	328,966	41,870	122,064	370,567	76,022	X	9,834	237,873
4	4大分	4,100,476	586,314	559,974	46,959	270,869	40,413	285,068	6,149	285,725
4	5宮崎	1,299,989	44,018	7,558	23,579	192,688	23,501	X	15,859	82,301
4	6鹿児島	1,625,864	9,457	3,497	35,109	216,980	66,762	13,893	12,923	70,272
4	7沖縄	580,267	1,460	18,536	29,410	X	2,956	-	2,392	2,525
九州・沖縄計		20,710,841	4,035,620	1,470,254	709,019	1,579,035	587,510	501,964	155,102	1,573,129
域内構成比		100	19	7	3	8	3	3	1	8
全国シェア		8	9	9	7	13	4	7	5	7



## ●福岡県

- ①総出荷額7兆8000億円の31%は自動車、2兆5000億円  
(全国シェアは5%)
- ②鉄は10%、8000億円 (金属製品加えても1兆1100億  
円、14%、全国シェアは5%)
- ③電機は3%、2000億円 (全国シェア1%)

## ●九州・沖縄

- ①自動車が4兆円、19%で最大 (全国シェア9%)
- ②2位は機械の1兆6000億円、8% ( 11 7%)
- ③3位は電子部品の1兆6000億円、8% ( 11 13%)
- ④鉄鋼は4位、1兆5000億円の7% ( 11 9%)

# 他地域と比べると（別紙参照）

2019年工場別計（2019年3月末日現在）  
 製造業出荷品別 数量中分欄・出荷率4人以上

品名	数量 (百万円)	自国産 (百万円)	数量 (百万円)
自動車	47,888.67	47,888.67	16,492.28
自動車	290.30	290.30	202.62
自動車	100	100	72
自動車	1,629.89	32.29	95.34
自動車	2,097.81	654.23	53.32
自動車	2,140.06	312.73	170.51
自動車	899.53	56.17	22.75
自動車	2,188.61	115.28	28.45
自動車	4,140.19	350.00	90.95
自動車	13,288.29	1,521.74	471.75
自動車	100	100	11
自動車	10,414.71	301.88	828.51
自動車	7,012.09	1,222.47	183.68
自動車	6,851.21	2,417.14	210.40
自動車	10,817.84	1,912.68	259.26
自動車	11,201.45	322.70	1,822.61
自動車	7,273.00	1,481.68	181.58
自動車	16,913.30	3,588.18	641.81
自動車	70,215.99	11,228.65	3,953.03
自動車	100	100	24
自動車	3,888.47	170.81	187.06
自動車	2,853.11	116.90	183.75
自動車	2,227.28	192.08	69.29
自動車	1,488.49	108.74	30.69
自動車	1,887.82	309.82	3.98
自動車	5,122.44	353.84	44.38
自動車	4,473.28	781.38	181.42
自動車	14,617.90	4,311.21	218.79
自動車	20,816.20	13,882.38	2,415.70
自動車	100	100	11
自動車	3,388.72	2,485.52	71.81
自動車	59,176.82	21,660.58	2,855.82
自動車	100	100	5
自動車	76,104.44	22,489.95	3,270.05
自動車	100	100	7
自動車	5,791.65	810.08	92.02
自動車	4,155.69	398.74	47.62
自動車	14,689.82	805.88	1,332.86
自動車	13,822.37	1,081.56	1,585.07
自動車	1,825.18	184.22	31.12
自動車	2,677.35	9.22	752.28
自動車	41,751.82	3,388.08	3,124.22
自動車	100	100	17
自動車	830.21	124.17	15.05
自動車	802.41	64.68	140.82
自動車	7,073.14	870.84	850.78
自動車	7,585.35	1,892.89	1,280.80
自動車	100	100	17
自動車	5,812.17	802.00	500.70
自動車	22,093.42	3,643.08	2,888.21
自動車	100	100	17
自動車	1,580.90	17.65	28.88
自動車	2,851.52	258.49	42.20
自動車	3,624.90	324.27	104.62
自動車	200.79	28.11	24.20
自動車	8,492.24	637.68	201.42
自動車	100	100	4
自動車	1,004.41	2,448.28	391.17
自動車	100	100	10
自動車	1,489.69	189.23	21.88
自動車	1,593.16	447.69	18.60
自動車	2,214.22	328.86	41.81
自動車	4,190.47	588.24	559.92
自動車	1,299.88	440.11	7.88
自動車	1,833.84	9.67	3.62
自動車	580.21	1.40	18.53
自動車	80,110.81	4,081.92	1,470.12
自動車	100	100	18
自動車	100	100	8

① 域内出荷額に占める**自動車**の構成比

岡山12<山口14<大分14<（九州・沖縄19）<神奈川22  
 <広島25<静岡29<福岡31<愛知45

② 域内出荷額に占める**鉄鋼**の構成比

愛知8<大阪9<福岡10<兵庫12<岡山13<大分14  
 <千葉15<広島17

③ 全国**自動車**出荷額に占める地域シェア

大分1<山口2<岡山2<兵庫2<福岡5<群馬5<神奈川8  
 <（九州・沖縄9）<静岡9<広島25<愛知45

④ 全国**鉄鋼**出荷額に占める地域シェア

大分3<神奈川4<福岡5<岡山6<大阪7  
 <（九州・沖縄9）<兵庫10<千葉10<広島17

## ①ー2 北部九州で自動車が伸びた3つの節目

### 第1波＝日産が働き手を求めて九州工場進出（1975年稼働）

- ①進出決定は稼働の4～5年前（1970年頃）＝高度成長期
  - ・工場（関東）は能力目一杯
    - 九州から工員が沢山きていた
    - 新工場は人のいるところに建てる方がいい
- ②苅田は旧産炭地。炭鉱閉山（～1970）直後で人余り
- ③政治家（自民党・田中六助元幹事長、亀井知事）の引きも
  - ただ、「特別のインセンティブはなかった」（日産幹部）
- ・苅田を選んだ訳
  - ・候補地は苅田と宮若2か所＝トヨタは「残り物」購入
  - ・決め手は港（当初は輸出比率90%くらい）
    - 1号地（工場）、2号地（埠頭側）とも県が埋め立て→分譲

## 第2波＝トヨタも九州進出、日産は能力倍増（1992年）

- ①トヨタの九州進出決定（1989年頃）＝バブル経済期
  - ・増産狙うが、三河では人採れず（工業高校生3K忌避）
    - 工員の2～3割が九州出身者
    - 新工場は人が採れる九州につくるしかない
  - ・残る適地は内陸部の宮若だけ→輸出より内需狙い
  - ・「女性でも働きやすい工場」目指す
  - ・稼働した1992年はバブル崩壊後。生産量伸びず。
- ②日産九州も92年第2工場稼働→能力53万台＝国内最大
  - キーワードは「夢工場」＝夢あふれる工場（バブル時設計）
    - ・最新設備
    - ・人に優しい＝工場初の冷暖房、海に見える社員食堂…
    - ・見せる通路

## 第3波＝ダイハツも、トヨタはエンジンも（2004～05年）

### ①ダイハツ、2004年中津に進出

- 老朽化した生産子会社ダイハツ車体を前橋から本社ごと移転
- 「軽」人気高まる中、新鋭・大型工場で増産狙う
- 土地は中津に以前から保有（業界では時間の問題視）
- トヨタ張会長が「トヨタよりも凄い」と感嘆した高生産性
- トヨタへ「軽」OEM供給も
  - ～2007年第2工場→能力年46万台（ダイハツG最大）
  - 第1は軽、普通車混流、第2は軽専用（見せず）
  - ～2008年久留米でエンジン工場稼働（能力32万基）
  - ～2014年久留米開発センター開設

### ②トヨタ、荻田でエンジン生産開始（2005年、同22万基）

- 若宮よりもむしろ中国ほかアジア、国内へ
  - 真の狙いは東海地震対策（津波数m→三河工場群水没）
- ～日産車体も日産九州内に進出 能力年12万台（2009）

## ②その背景に官民でどんな努力があったのか。

### ①官

- 1) 企業誘致、インフラ（道、港）整備、部品メーカー育成  
…**秘策、特別優遇策はなし。**
- 2) 福岡県（麻生知事、小川知事）主導のスローガンづくり  
2003年「100万台構想」→2006年達成（101万台）  
↓  
2006年「150万台構想」→2012年ほぼ達成（142万台）  
↓  
2013年「アジア先端拠点構想」（180万台構想）  
…以後台数はじり貧（13年137万台→14年130万台強？）  
• 官は掛け声と完成車メーカーと部品メーカーのつなぎだけ  
（06年～完成車メーカーOB派遣、商談会、試験場）
- 3) 北九州市「パーツネット北九州」（**幹部「何もせず」**）

## ②民

- 1次部品メーカーへ技術・経営指導（アメ）
- 九州での開発力強化（11）
  
- 部品メーカーへ九州進出（近接化→物流費↓）促す（ムチ）
- 中国、韓国なども含む地場からの調達増やす（11）
- 品質よく価格安く納期守るなら、国境忘れ最適調達（11）

企業は「付き合い、お情けで動くほど甘くない」（大手役員）

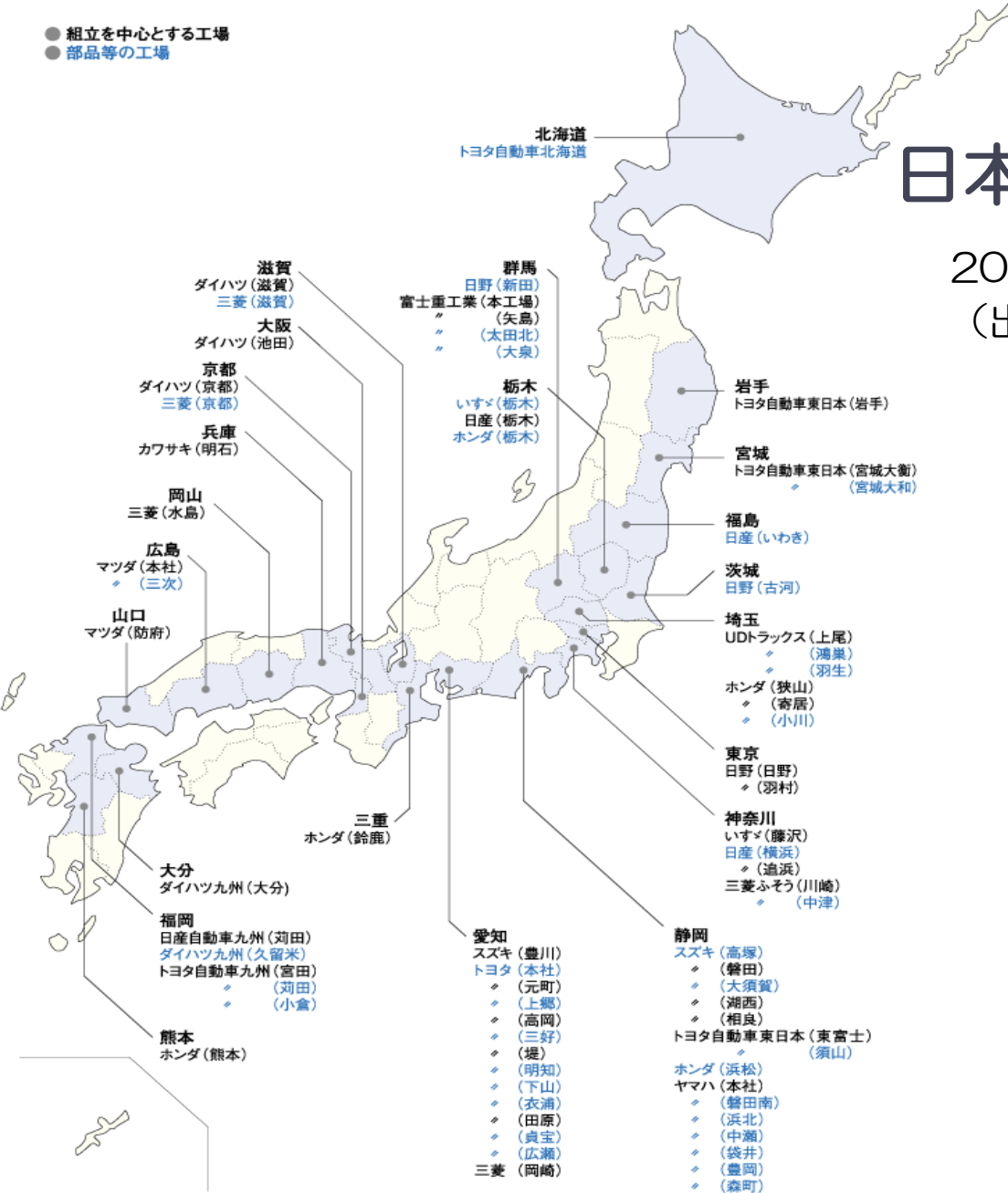
2014年4月1日現在

- 組立を中心とする工場
- 部品等の工場

# 日本の主な自動車関連工場

2014年4月1日現在

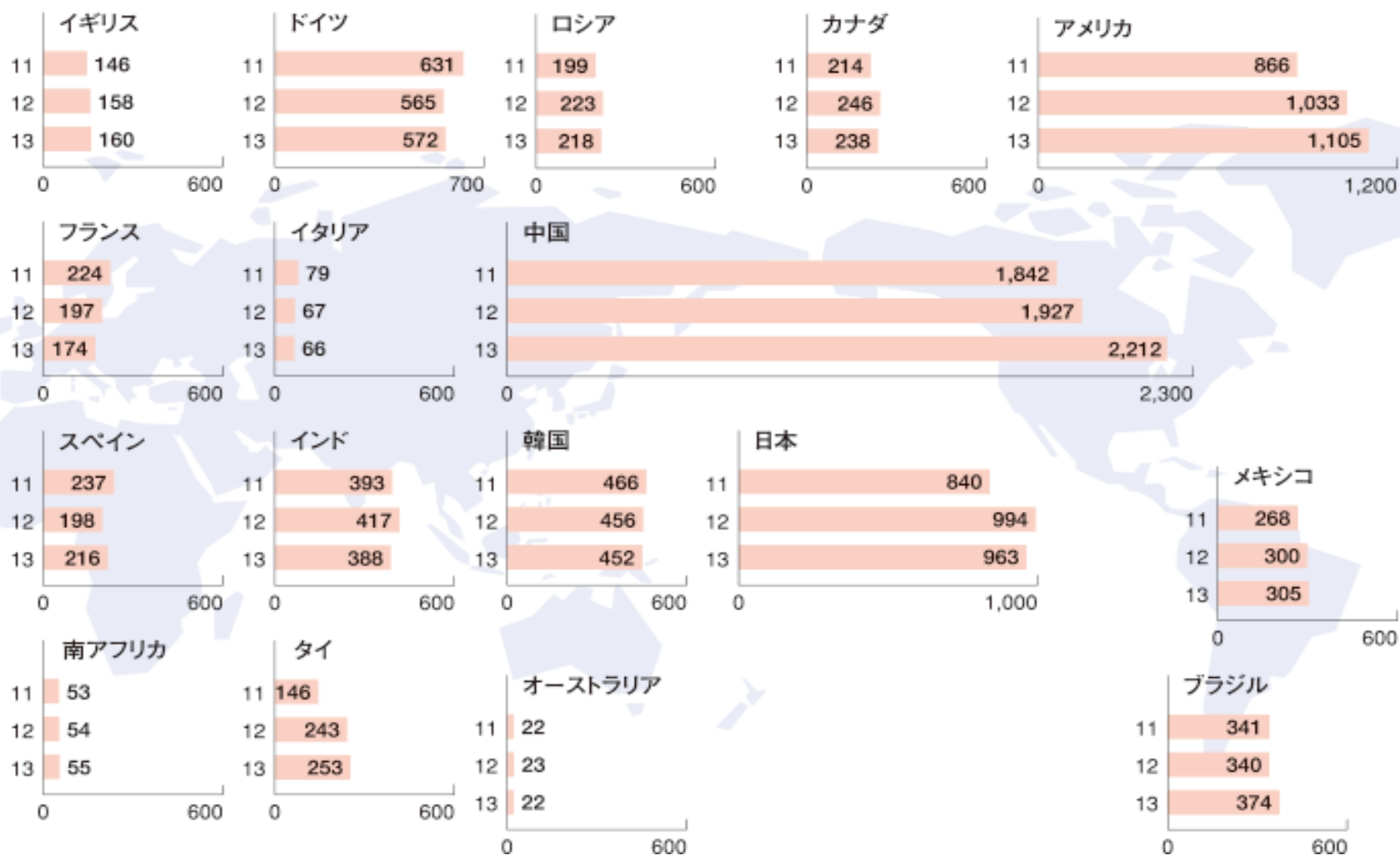
(出所) 日本自動車工業会HP





# 世界主要国の4輪車生産台数推移

単位:万台



### ③中・韓・ASEANなど新興国台頭への対処

- 中国2,212万台（15%） …日欧米工場増産
- 韓国452万台（▲1%）
- タイ253万台（4%） …日欧米工場増産
- インド388万台（▲7%） …日欧米工場増産
- ブラジル374万台（25%） …日欧米工場増産
- メキシコ305万台（2%） … …日欧米工場増産

①新興国自動車生産増加→日系メーカーも海外シフト  
→国内生産減少必至

（トヨタ300万台、日産100万台死守というが…）

→国際工場間競争と同時に国内工場間競争激化へ

例えば、日産G内生産性ランキング

①メキシコ

②九州第1ライン

③中国・広州花都

④九州第2ライン

→ 今後は日産国内工場の取り合いになる

→ 県はなぜ「180万台」と30万台増やしたか？

「ポスト150万台構想」の下案は「150万台」だった

→ 小川知事が発表直前に30万台上積みした！

→ 業界人驚愕！30万台は1工場分、2023年までに。

→ 知事・メーカー間で密約？

→ 内需減少の中、常識ではありえない数字

→ どこかを閉めて、九州に持ってくる？

## ④電子化、電動化、自動化への備えは十分か

- 業界人は楽観的

「パワートレイン（動力源）がどう変わろうと、それ以外の構造は変わらない」

「自動車工場は一度根を張れば強い。

中身を入れ替えれば、生き残れる」

（アッセンブル屋の強み、鉄の高炉とは違う）

- 燃料電池車（FCV）はインフラ未整備、普及まだ先（北九州市役所のFCVも東田までH充填に来る）

- グーグルのような異業種の挑戦者をどう見るか？

——No one Knows.

## ⑤明日の北部九州を支える屋台骨たりうるか。

- これからが正念場(マイナス・サム時代突入)
- 国内生産はじり貧→国内工場間生存競争激化
  - トヨタ:FCV工場(豊田市)を九州移管?
  - 日産:EV工場(追浜)を九州移管?
  - ダイハツ:京都、池田を閉められるか
- **条件は高い生産性と人材の確保**
  - 生産性維持は可能、問題は人材の定着
  - 国立理工系大学生は福岡2800人(全国2位)
  - 工業高校生は約4200人(〃東京に次ぐ4位)
  - 本州に流出させず、自動車産業に誘導を!**

# 結論

## 北部九州自動車産業の

### ・強み

- ①豊富で勤勉で安価な工員（工業高校生）
- ②アジアへの近さ（部品共用、輸出入便利）
- ③国内最新鋭設備（三河、関東より生産性高い）

### ・泣き所

- ①主導権は本州（関東、三河、大阪）。九州になし
- ②地場部品メーカーの技術力、挑戦意欲の低さ

→結論＝国内生産最後の砦として組み立て（アッセンブル）に徹すべし。部品は運び込めばいい。