

## 自動車産業における日本企業のグローバル化と集積に関する研究：九州・山口における自動車産業集積は持続可能か？

藤川，昇悟

<https://hdl.handle.net/2324/1806805>

---

出版情報：九州大学，2016，博士（経済学），課程博士  
バージョン：  
権利関係：やむを得ない事由により本文ファイル非公開（3）



氏 名 : 藤川昇悟

論 文 名 : 自動車産業における日本企業のグローバル化と集積に関する研究  
—九州・山口における自動車産業集積は持続可能か?—

区 分 : 甲

## 論 文 内 容 の 要 旨

2000年以降、急速に自動車生産を拡大させた九州・山口における自動車産業集積は、多くの研究者や政策立案者の注目を集めてきた。しかし、リーマンショック以降、その成長に陰りが出ている。この産業集積は、今後も持続的に成長を続けていくことができるのであろうか。これが本論文の研究課題である。この問題を明らかにするためには、集積に関する諸理論の有効性を検討して適用するだけでなく、グローバルな地域間分業のなかで九州・山口の自動車産業集積が占めている位置を検討する必要がある。その位置が集積の質的および量的な盛衰を左右するからである。

そこで序章では、集積に関する古典的な理論と新しい理論をレビューした。後者は集積内での密度濃い情報交換とこれに基づくイノベーションの創出など、集積に内在するメカニズムの解明に注力するあまり、グローバルな地域間分業における集積の位置に関する考察が乏しいという弱点を持っている。この弱点は九州・山口における自動車産業集積に関する既往の研究にも当てはまる。他方前者のなかでも A. Weber の工業立地論は、輸送費、労働費、そして集積の利益を比較衡量して集積形成のメカニズムを明らかにするものであり、日本企業の海外進出や貿易の進展が既存の産業集積に与える影響の考察に応用できるといえる。

序章での考察を踏まえて、日本企業の国境を越えたサプライ・チェーンと九州・山口の自動車産業集積の関係について、『工業統計表(細分類)』や『貿易統計』などの統計を用いた分析、自動車産業のデータベースを著者独自に整理した分析、さらに九州・山口に立地する事業所へのインタビューに基づく定性的な分析を併用しつつ検討した。また関連する事業所があり、かつ自動車産業集積の成長を期待しているという点で九州・山口と類似している伝統的な重化学工業地域の中国長春における、日系部品サプライヤーの位置づけに関する研究も行った。本論文の構成とその内容は以下のとおりである。

第1章では、1990年代以降の日本において、自動車組立工場が本拠地において閉鎖・縮小され、地方において設立・拡張されたことによって、東北と九州・山口において自動車産業集積が成長したことを明らかにした。組立工場の地方での設立・拡張は、近年の産業集積に関する新しい理論が重視するイノベーション創出能力の向上などではなく、労働力の確保や自然災害リスクの分散を目的としていた。

第2章では、2000年以降における日本の自動車メーカーと部品サプライヤーの海外進出の動向を明らかにした。自動車メーカーは、中国、タイ、インドネシアなど成長するアジアの新興国市場への参入を目指し、「市場指向立地」をしている。自動車メーカーを追いかけるように、多くの部品サプライヤーもそれら新興国に随伴立地している。しかし一部の部品サプライヤーは、安価な労働力を目指して、ベトナムやフィリピンに進出している。

第3章では、2000年以降における日本の自動車部品貿易の動向について明らかにした。日本の自動車部品貿易は、中国、タイ、インドネシア、ベトナムなど、日本企業の現地生産が進展しているアジアの新興国とのあいだで拡大している。日本企業の進出は、日本と進出先のあいだで自動車部品を円滑にやり取りするためのいわば「パイプライン」の敷設となっている。

第4章では、アジアの新興国の代表である中国、そのなかでも伝統的な自動車産業集積の1つである中国長春を本拠地とする一汽轎車が、日系部品サプライヤーに対して「寄生的な」サプライヤー・システムを構築していることを明らかにした。中国第一汽車集団傘下にあるこの企業は開発技術の蓄積が乏しく、生産管理能力が低いため、部品の設計や需要変動への対応などを部品サプライヤーに依存している。

第5章では、九州・山口における自動車産業集積が輸出拠点として成長してきたものの、日本の自動車メーカーの海外進出の進展によって成長が鈍化しつつあることを明らかにした。九州・山口の自動車組立工場は、アメリカ、韓国、メキシコなどの組立工場との厳しい競争にさらされており、今後、海外販売台数の増加が現地生産台数の増加を上回らなければ、輸出拠点として成長することは難しい。

第6章では、1990年代終わりから2010年代にかけての、九州・山口における自動車部品の取引と貿易の状況について明らかにした。2000年代に入り、トヨタ九州とダイハツ九州は開発部門や調達部門を強化し、分工場からの脱却を進めていた。また九州・山口の部品サプライヤーにも開発部門や調達部門を強化する動きが観察された。この動きは、九州・山口域内での部品調達の拡大を導くと期待されるが、インタビュー調査やアンケート調査ではそれを確認することができなかった。その理由の1つとして、日産九州を中心とした海外からの部品調達の拡大があげられる。九州・山口における部品の輸入額は、2000年の395億円から2013年には3,018億円へと急激に増加している。そしてその輸入元は、アメリカから中国、韓国、タイ、フィリピン、そしてベトナムといったアジアの新興国へとシフトしている。いまだ「ワイヤーハーネス」などの労働集約的な部品の輸入が多いものの、近年、中国を中心に「トランスミッション及びその部品」などの技術集約的な部品も増加している。

以上の考察から、今後、九州・山口における自動車産業集積が成長を続けることは難しいという結論が得られた。そこでの自動車生産は、自動車メーカーの海外進出によって輸出が減少するため、頭打ちとなることが予想される。そして日系部品サプライヤーの進出しているアジアの新興国から部品の輸入が拡大している。とくに中国からは技術集約的な部品の輸入も増加しており、部品生産の拡大を期待することも難しい。