

地方中枢・中核都市圏を利用した工場進出：トヨタ自動車九州(株)を事例に

猿渡， 潔枝

<https://doi.org/10.15017/3000235>

出版情報：経済論究. 106, pp.47-60, 2000-03-31. 九州大学大学院経済学会
バージョン：
権利関係：

地方中枢・中核都市圏を利用した工場進出

—トヨタ自動車九州㈱を事例に—

猿 渡 潔 枝

目次

はじめに

第1章 工業の地方分散の二つのパターン

第1節 地方圏の都市近郊の工業化と農村の工業化

第2節 九州の工場立地件数の動向

第2章 地方圏の都市近郊の工業化

—福岡県鞍手郡宮田町の場合—

第1節 宮田町における工場進出の状況

第2節 トヨタ自動車九州㈱が進出した三つの理由

第3章 福北都市圏が工場進出に及ぼした影響

第1節 工業集積地帯としての北九州都市圏

第2節 居住地域としての福北都市圏

第3節 福北都市圏を利用した労働力の確保

おわりに

はじめに

戦後日本の工業の地方分散は、1950年代後半から70年代の初めまでの高度経済成長期における大都市圏での慢性的な労働力不足、設備拡大のための用地不足などを背景に始まり、2度のオイル・ショック後の低成長期には、IC工場などの労働集約的な工場が地方圏に進出した。このような工場の地方分散は、地方圏での製造業関連の就業機会を増加させ、労働者が定着する一要因となった。しかし、地方圏に進出した工場の多くは、生産機能に特化する量産工場が多く、それ自体技術的な競争優位をもっているわけではない。特に、近年の発展途上国の低賃金労働力を指向した工場の海外進出によって、低賃金労働力の利用を目的とした工場の場合、海

外の工場との競争に敗れ閉鎖される危険性を有している。

もっとも地方圏に進出した工場の中には、国内工場の中でも設立時期が遅かったため、設備が新しく生産性が高い工場もある。特に、地方圏のヒト、モノ、カネ、情報の流れの結節点である地方中枢・中核都市圏⁽¹⁾を利用した工場の場合、国内工場のスクラップの過程で、国内の新たな生産拠点となり、残存する可能性がある。そこで、本稿では、国内の新たな生産拠点の一つとして、福岡県鞍手郡宮田町のトヨタ自動車九州㈱をとりあげる。トヨタ自動車九州㈱の宮田町への進出の背景を検討することで、地方中枢・中核都市圏が工場の進出に果たす役割について検討する。この分析によって、地方圏において地方中枢・中核都市圏が、新たなモノづくりの拠点を提供していることが明らかになる。

第1章 工業の地方分散の二つのパターン

第1節 地方圏の都市近郊の工業化と農村の工業化

日本における工業の地方分散については、企業の事業所間の機能の違いに着目した、いわゆる「企業の地理学」といわれる分析視角からの研究蓄積がある。

友澤和夫(友澤, 1999)は、地方圏における都市近郊地域の工業化と農村地域の工業化の過程を、D.マッシー(D. Massey, 1995)の分析視角を援用して分析した。まず、農村地域の工業

化の過程としてとりあげたのは、中・南九州地域と熊本県の天草地域である。これらの地域の工業は、農村の豊富な低賃金労働力獲得のための半導体産業、衣服産業がほとんどであった。つまり、農村地域の工業化は、生産工程の一部だけを担う工場の進出によって行われており、このような工業化は、地元の雇用機会の増大にはつながったものの、工場の管理部門などは域外にあるため、域外からの意志決定に従うという問題点をはらんでいた。また、友澤は、もう一つの地方分散のケースとして、地方中枢都市圏の近郊地域の工業化の過程を分析している。分析対象としたのは、広島都市圏の郊外にある東広島市である。東広島市には、広島市にあった自動車工業の拡大の受け皿として自動車関連工場や、関西資本の電気機器工業の工場が進出した。その結果、地域外からの工業労働者の流入もみられるようになり、若年男子は大企業、主婦パートは中小企業というように企業の規模による特徴がみられるようになった。

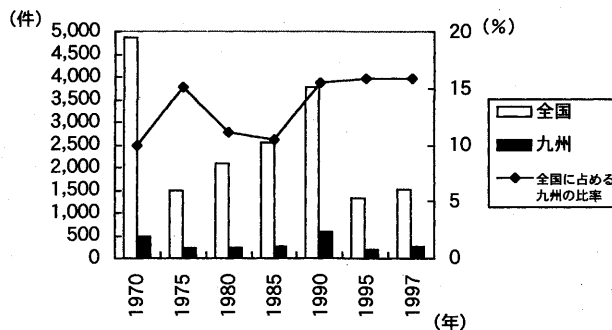
友澤の研究は、工業の地方分散のうち、農村地域の工業化の過程における特徴、つまり「部分工程型」工場⁽²⁾の進出を明らかにした。しかし、地方中枢都市圏の近郊地域の工業化の過程については、地方中枢都市圏の影響を十分に検

討できていない。そこで、本稿では地方中枢都市圏の近郊地域の工業化の事例として福岡県の宮田町を取り上げ、地方中枢都市圏の近郊地域の工業化における地方中枢都市圏の影響について分析する。その前に、九州地域における工業の地方分散の影響についてみるために、工場の立地動向について概観する。

第 2 節 九州の工場立地件数の動向

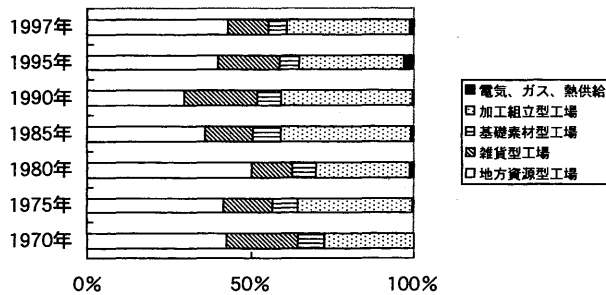
図 1-1 は、全国と九州の工場の立地動向をみたものである。九州 7 県の工場立地件数が、全国の工場立地件数に占める比率は、1970 年から 1997 年の間に 2 度上昇している。最初は、第 1 次オイルショック後の 1975 年であり、これは全国の立地件数が 1970 年の 4,884 件から 1975 年に 1,487 件と約 3 分の 1 に落ちたのに対し、九州 7 県の立地件数の減少幅が少なかったためである。2 度目は、バブル経済の最中の 1990 年であり、全国の立地件数が伸びている中で九州の占める比率が伸びた結果である。その後、バブル経済が崩壊した 1993 年以降、工場立地は全国的に低調であるが、全国に占める九州の比率は、15.5% から 15.9% と微増状態が続いている。この九州の工場立地件数を業種別にみると、図 1-2 のようになる。ここでは、工場の業種を

図 1-1 工場立地件数の推移と九州が全国に占める比率の推移 (1970年～1997年)



(出所) 通商産業省「工場立地動向調査結果集計表」より筆者作成。

図1-2 九州における工場立地件数の業種別構成の推移 (1970年~1997年)



(注) ここでは、工場の業種を5つに分けている。①地方資源型工場…食品、繊維、木材、パルプ紙、窯業土石。②雑貨型工場…衣服、家具、プラスチック、ゴム、出版印刷、皮革、その他の製造業。③基礎素材型工場…化学、石油石炭、鉄鋼、非鉄金属。④加工組立型工場…金属製品、一般機械、電気機械、輸送用機械、精密機械、武器。⑤電気、ガス、熱供給。

(出所) 通商産業省「工場立地動向調査結果集計表」より筆者作成。

①地方資源型工場、②雑貨型工場、③基礎素材型工場、④加工組立型工場、⑤電気、ガス、熱供給の五つに分けた⁽³⁾。これらの業種別の比率をみると、三つの時期に分かれる。第1期は、1970年から1980年までの時期で、地方資源型工場の比率が高い時期であり、最も高い時には立地した工場の半分を占めていた。第2期は、1985年から1990年までの時期であり、加工組立型工場の比率が高くなっており、全体の40%を占めるに至っている。第3期は、1995年以降の時期であり、再び地方資源型工場の比率が高くなっている。これは加工組立型工場の海外への立地の影響がある。しかし、1970年に比べると、九州に立地する加工組立型工場の比率が増加していることがわかる。このように、従来九州においては、加工組立型工場の少なさが指摘されていたが、徐々に増加していることがわかる。

次に、トヨタ自動車九州(株)という加工組立型工場が進出した福岡県宮田町の分析に移ることにする。

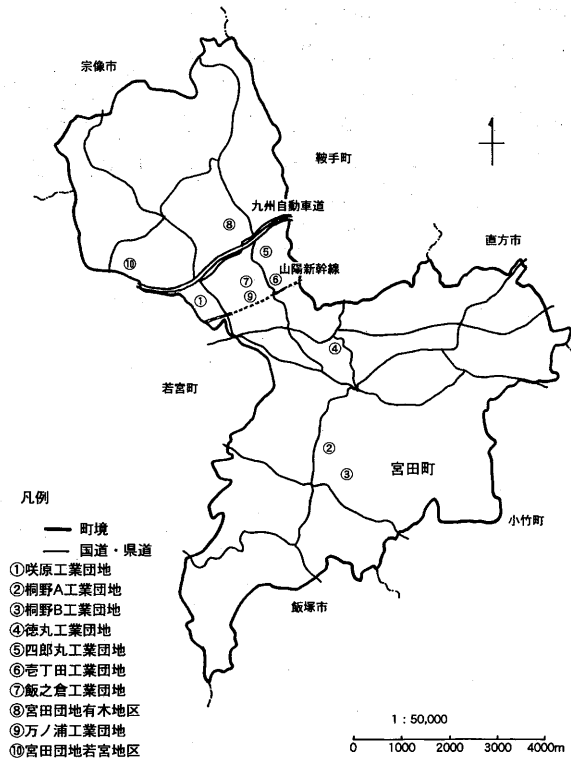
第2章 地方圏の都市近郊の工業化 —福岡県鞍手郡宮田町の場合—

第1節 宮田町における工場進出の状況

(1) 宮田町の位置

福岡県鞍手郡宮田町は、福岡県の北東部に位置し、地方中枢・中核都市圏の一つである福岡都市圏、北九州都市圏の中間にあたる。人口は、1999年には約2万4千人(自治省『住民基本台帳 人口要覧』)おり、貝島炭砒があった旧産炭地域である。宮田町の場合、産炭地域振興臨時措置法、農村地域工業等導入法などの地域指定を受けており、事業税の3ヶ年の免除などの税制上の優遇措置がある。同町には、図2-1にあるように、1999年時点で10ヶ所の工業団地がある。同町が誘致した工場は、表2-1にあるように、16工場(1999年)あり、桐野B工業団地にある福岡東芝エレクトロニクス(株)、宮田団地有木地区にあるトヨタ自動車九州(株)などがある。特に、1992年末に操業を開始したトヨタ自動車九州(株)の同町への進出は、北部九州地域に新たな自動車関連産業の集積を促進する契機となった。トヨタ自動車九州(株)の進出を契機に、

図 2-1 宮田町の工業団地 (1999年)



(出所) 宮田町『第2次 宮田町総合計画』, 1989年, および,
 宮田町『誘致企業の概況』, 1999年より筆者作成。

表 2-1 宮田町誘致企業一覧 (1999年)

誘致企業名	立地場所	製造品目	本社	資本金(百万円)	設立(操業)年	従業員数(人)	新規採用者数(人・1999年度)
空研冷機株式会社	咲原工業団地	空調用工業冷却塔	福岡市	30	1963	141	0
榊田大製作所	桐野A工業団地	スチール家具製造	大阪市	10	1969	22	1
東京エナメル株式会社 九州工場	桐野A工業団地	焼付看板, カーゴ台車	東京都	23	1969	15	0
日進クリエート株式会社 宮田工場	桐野A工業団地	セメント二次製品製造, 販売, 施工	福岡市	29	1970	14	0
九州補助メリヤス株式会社	桐野A工業団地	繊維製品製造	宮田町	20	1970	96	2
株式会社ニコーテック九州工場	四郎丸工業団地	業務用厨房機器製造	福岡県	50	1976	54	2
真空理化器機株式会社	徳丸工業団地	真空器機製造, 販売サービス	福岡市	10	1977	46	0
東洋コルク株式会社九州工場	菅丁田工業団地	発砲スチロール製品製造	広島市	12	1984	72	0
福岡東芝エレクトロニクス株式会社	桐野B工業団地	半導体製品製造	宮田町	1,000	1985	1388	8
株式会社ショナルマルチプラスチック福岡工場	飯之倉工業団地	発砲スチロール製品製造	東京都	32	1986	87	0
近畿建材株式会社	桐野B工業団地	金属製建具製造	福岡市	20	1989	50	不明
日本ポデーパーツ工業株式会社西日本支社	宮田団地有木地区	自動車ボディ材料用品卸	大阪市	128	1990	37	4
新西工業株式会社宮田工場	宮田団地有木地区	金属製品製造, 水栓金具研磨	北九州市	30	1990	74	4
トヨタ自動車九州株式会社	宮田団地有木地区	自動車製造	宮田町	45,000	1992	2020	110
株式会社ホームワイド	宮田団地有木地区	家庭用品, 住宅設備機器, 建材加工	大分市	2,517	1993	88	不明
福岡県農業協同組合連合会 食品加工センター	万ノ浦工業団地	生鮮野菜, 総菜	福岡市	1,241	1997	202	4

(出所) 宮田町資料より筆者作成。

表2-2 トヨタ自動車九州(株)の動向(1992年～1999年)

年月	生産・販売・人員動向
1992.12.22	トヨタ九州宮田工場の生産開始
1993.1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	連続2直体制に必要な要員200名確保
8	
9	
10	連続2直体制スタート(年産20万台体制の確立) 「マークII」の販売の伸び悩み→年産15万台 「マークII」の全面移管完了
11	
12	1日あたりの生産ペースが600台から500台に
1994.1	
2	月産1万2千台を割り込む
3	
4	「チェイサー」の生産開始(月産1千台)450台/1日
5	
6	1日500台生産
7	1日520台生産 生産向上き
8	1日532台生産
9	「マークII」のマイナーチェンジ 1日575台生産 日野自動車工業とトヨタ車体とそれぞれ50名ずつ3ヶ月間派遣
10	「マークII」の販売伸び悩み
11	
12	
1995.1	阪神大震災の影響→一部の輸送困難 2日分780台生産停止
2	
3	
4	
5	
6	
7	「マークII」の販売不振
8	「チェイサー」の生産量も伸びない
9	稼働率5割程度
10	「マークII」の販売不振
11	「チェイサー」は関東自動車と2社で分担生産
12	稼働率5割程度

年月	生産・販売・人員動向
1996.1	セダンの不人気
2	モデルチェンジ3年半→販売不振
3	
4	操業体制を1直制に
5	秋のモデルチェンジを控え、他工場への応援派遣を解消
6	
7	
8	
9	「マークII」、「チェイサー」のフルモデルチェンジ 稼働率100%前後
10	「マークII」と「チェイサー」の販売好調
11	→フル操業
12	
1997.1	元町工場と田原工場に各50人派遣
2	愛知県のアシシ精機の工場火災→4日間約3000台の生産停止
3	消費税引き上げ前駆け込み需要
4	
5	「ウィングダム」の国内向け、北米向け生産開始
6	
7	停滞を続ける国内販売市場の影響
8	
9	
10	
11	
12	新型RV車「ハリアー」の生産開始
1998.1	フル稼働状態が続く
2	
3	
4	「ハリアー」の欧州・北米向けの輸出が好調
5	
6	
7	「ハリアー」の北米向けの輸出が好調
8	工場稼働率8～9割
9	「チェイサー」のマイナーチェンジ
10	「チェイサー」の生産が減少
11	北米向け輸出が伸び悩み
12	
1999.1	「ハリアー」の北米市場で販売台数が伸びている
2	→フル稼働状態
3	
4	「ハリアー」堅調、「チェイサー」、「ウィングダム」 といったセダン車が伸び悩み
5	
6	

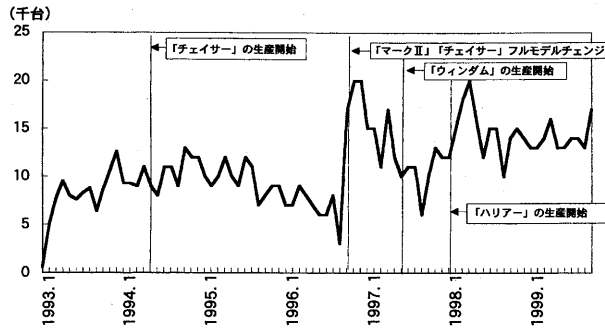
(出所) 九州経済調査協会「九州経済調査協会月報」、各号、関連資料より筆者作成。

部品メーカーなどの自動車関連企業が九州地域に進出し、九州全域に200社近い自動車関連企業が立地した(高木直人, 1993, pp.25-29)。今後も、大分県中津市にダイハツが工場進出を予定しており、2000年の4月には、宮田町に隣接する若宮町にトヨタ自動車系のプレス部品メーカーの豊田鉄工の子会社である「トヨテツ九州」が操業を開始する(『日本経済新聞』, 1999.11.23)など北部九州地域に新たな自動車関連産業の集積が始まっている。

(2) トヨタ自動車九州(株)の進出

トヨタ自動車九州(株)は、資本金450億円のトヨタ自動車(株)100%出資の子会社である。従業員は、1999年4月時点で社員2,007名(うち女性168名)、嘱託、パート13名の計2,020名であり、平均年齢は33.2歳と若い企業である。自動車製造の季節的な変動調整に必要となる季節工は直接雇用していないものの、工程の一部を委託する生産委託では最大500名程が働いている。工場は組立工場であり、1999年時点で年産20万台の生

図 2-2 トヨタ自動車九州(株)の生産台数の推移 (1993年~1999年)



(出所) 九州経済調査協会「九州経済調査協会月報」, 各号, 関連資料より筆者作成。

産能力がある。表 2-2 にあるように、設立当初、組立車種は「マーク II」のみであり、1993 年 10 月に年産 20 万台体制が確立した。しかし、「マーク II」の全面移管が完了したものの、「マーク II」の販売が伸び悩んだため、生産台数は月産 1 万から 1 万 2 千台で推移した。そこで、「チェイサー」の組立を月産 1 千台をめどに 1994 年 4 月に開始した。さらに、同年 9 月には「マーク II」のマイナーチェンジを行い、多少の生産の増加がみられたものの、生産台数が増加しないため、同月から 3 ヶ月間、日野自動車工業とトヨタ車体にそれぞれ 50 名ずつ応援派遣をおこなった。その後もセダン車の不人気と組立車種がモデルの末期にあたることから販売不振が続き、工場の稼働率は 5 割程度まで落ち、連続 2 直制の操業体制を 1 直制にするなどの対策をとった。しかし、1996 年 9 月には、「マーク II」, 「チェイサー」のフルモデルチェンジを行い、両車種の販売が好調に転じたことで、工場の稼働率も 100% 前後のフル操業の状態になった。さらに、消費税率アップ前の駆け込み需要もあり、工場のフル操業の状態が続いた。その駆け込み需要が一段落した 1997 年 5 月には、新たに「ウイングダム」の国内向け、北米向けの生産が開始された。しかし、停滞を続ける国内市

場の影響を受け、生産台数がなかなか伸びなかった。そのような中、1997 年 12 月には新型 RV 車「ハリアー」の生産を開始した。年が明けた 1998 年から「ハリアー」の北米向け輸出が好調で、工場はフル稼働の状態になった。「ハリアー」の好調な北米向け輸出に支えられ、トヨタ自動車九州(株)は、1998 年には過去最高の黒字を計上した。

このように、トヨタ自動車九州(株)の宮田工場は、図 2-2 のように組立車種を増加させる形で工場の稼働率を維持し、1997 年末に生産を開始した「ハリアー」の北米向け輸出が好調なことで高稼働率を維持している。宮田工場では、1999 年の 1 月から 9 月までの間で生産された車の半数以上が「ハリアー」である。

(3) トヨタ自動車九州(株)の進出が宮田町に与えた影響

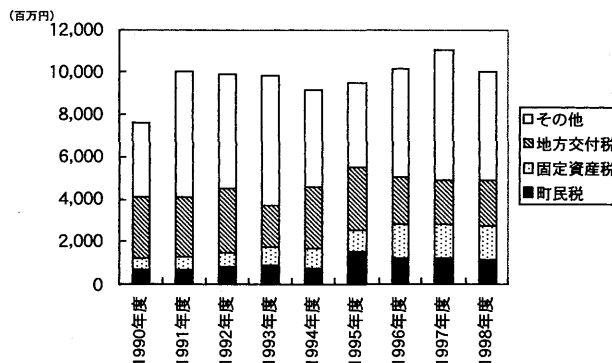
次に、トヨタ自動車九州(株)の宮田工場の操業開始が宮田町に与えた影響についてみる。トヨタ自動車九州(株)の宮田工場の操業開始が宮田町に与えた影響を、町の歳入の変化と人口の動向の二つからみる。まず、宮田町の歳入の変化についてみると、宮田工場の操業が開始されることで、宮田町には町民税、固定資産税が納入さ

れることになる。しかし、トヨタ自動車九州(株)の場合、工場を建設した宮田団地有木地区は農村地域工業等導入法の適用を受けており、五つの税制上の優遇を受ける。五つの税制上の優遇というのは、①法人税(所得税)の初年度の特別償却(国税)、②事業税の3ヶ年の免除(地方税)、③不動産所得税の免除(地方税)、④固定資産税の3ヶ年の免除(地方税)、⑤特別土地保有税の非課税(地方税)である。このうち宮田町に直接関係するのは、固定資産税の3ヶ年の免除と、土地取得後10年間市町村に納める必要がある特別土地保有税が非課税になることである。さらに、トヨタ自動車九州(株)は、トヨタ自動車(株)とは別会社のため、単独で黒字が生じるまで利益に対して課税される法人県民税、法人市町村民税の法人税割の部分は課税されない⁽⁴⁾。図2-3は、1990年度から1998年度までの宮田町の歳入の変化を示している。トヨタ自動車九州(株)の宮田工場が操業を開始したのが1992年の12月であり、宮田町に納税される固定資産税は1993年から1995年までの3ヶ年免除されているものの、この免除規定は製造部門に関わる部分だけであり、オフィス部門などの土地、建物等には固定資産税が課税され、1993年度から

数億円単位の固定資産税が納税されていた。そして、1995年度には、トヨタ自動車九州(株)が前年度の決算で初めて黒字を計上したため、法人市町村民税の法人税割の部分が納税された。その結果、1995年度の宮田町の町民税収は、前年度の約2倍の伸びとなった。もっとも、1995年度は納付システム上、1995年度の町民税収には1996年度の法人市町村民税の約半分が前納されており、単年度の約1.5倍の法人市町村民税が納税されている。より正確に1994年度と1996年度とを比較しても、1994年度の町民税収約7.3億円は、1996年度では約12.1億円と約1.7倍の伸びを示しており、トヨタ自動車九州(株)の宮田工場の操業によって、宮田町の税収入が増加したことがみてとれる。さらに、1996年度からは、固定資産税の免除期間が終了し、1995年度に約9.9億円だった固定資産税収は、1996年度には約16.4億円と約1.7倍に伸びている。もっとも、このような税収の増加によって宮田町の歳入が増加するわけではなく、増収の結果、地方交付税が減額されるので歳入自体は大きく変化しない。しかし、町民税、固定資産税といった宮田町の自主財源が増加することになる。

次に、宮田町の人口動向についての影響であ

図2-3 宮田町の歳入の変化(1990年度~1998年度)



(出所) 宮田町資料より筆者作成。

表 2 - 3 宮田町の人口動向 (1986年度~1998年度)

年度	自然増減			社会増減			人 口
	出生	死亡	増減	転入	転出	増減	
1986年度	234	233	1	1,017	1,020	-3	23,197
1987年度	219	264	-45	945	1,032	-87	23,065
1988年度	206	269	-63	993	1,136	-143	22,859
1989年度	170	257	-87	870	902	-32	22,740
1990年度	178	258	-80	871	929	-58	22,607
1991年度	174	238	-64	846	861	-15	22,529
1992年度	199	278	-79	1,095	897	198	22,652
1993年度	185	213	-28	993	962	31	22,653
1994年度	176	263	-87	868	928	-60	22,338
1995年度	166	248	-82	844	842	2	22,249
1996年度	184	285	-101	765	944	-179	21,980
1997年度	145	266	-121	790	884	-94	21,780
1998年度	172	247	-75	821	904	-83	21,626

(出所) 宮田町資料より筆者作成。

る。表 2 - 3 は、桐野B工業団地にある福岡東芝エレクトロニクス(株)が操業を開始した以降の宮田町の人口動向の変化を示している。トヨタ自動車九州(株)が操業を開始した1992年度には、転入人口が1,095人と増加し、198人の社会増がみられた。これはトヨタ自動車九州(株)の影響である。トヨタ自動車九州(株)は、1992年12月に操業を開始するために夏頃から試運転を行っており、この時の従業員1,200名程のうち、700名程がトヨタ自動車(株)から転籍しており、この影響がある。しかし、翌年の1993年度にも31人の社会増がみられるものの、それ以降人口の増加は見込めず、徐々に人口減少している。

同じ様に1975年に自動車工場が進出した福岡県京都郡苅田町の場合、1975年の町の人口(総務庁『国勢調査』)は2万7千人であり、20年後の1995年には3万5千人と増加しており、宮田町とは対照的である。このような人口動向の違いは、次節でみるトヨタ自動車九州(株)の従業員の特有の居住地指向による。

第 2 節 トヨタ自動車九州(株)が進出した三つの理由

このように、宮田町へのトヨタ自動車九州(株)

の進出は、特に税収入の面において大きな影響を与えていた。それでは、トヨタ自動車九州(株)はなぜ九州地域において進出先を宮田町に選択したのだろうか。これから、トヨタ自動車九州(株)の立地選択についてみる。

トヨタ自動車九州(株)が宮田町に進出した直接の理由は、①広大な土地、②以前の進出計画の二つである。一つめの理由である用地面積についてであるが、宮田団地有木地区は、全体で1,223,244m²(370,032坪)ある。1980年代末から1990年代初めにかけてのバブル経済の時期に、愛知県にあるトヨタ自動車(株)の工場では慢性的な労働者不足が生じた。労働力確保のための工場立地が検討される中で、工場従業員のうち九州地域出身が多かったこともあり、九州地域への工場建設が検討された。当時九州地域において、トヨタ自動車(株)が必要と考えた面積を有する工業団地は、宮田団地の有木地区か北九州市の響灘地区だけだった。実際に1999年時点でトヨタ自動車九州(株)宮田工場の敷地面積は、1,064,101m²あり、宮田団地有木地区の大部分を占めている。

この二つの候補地の中で、宮田団地有木地区には1970年代初めに、トヨタ自動車(株)は宮田町

に進出する計画があった。もっとも、計画自体は1973年の第1次オイルショック以後の不況の影響を受け白紙に戻されていた。これが二つめの理由であり、これら二つが、トヨタ自動車九州㈱の宮田町進出の直接的な理由である。

しかし、これ以外にトヨタ自動車九州㈱が宮田町に進出した理由が三つ考えられる。それは、①工業集積地帯としての北九州都市圏⁽⁵⁾の存在、②居住地域としての福北都市圏の存在、③福北都市圏を利用した労働力の確保の三つである。次章では、これらの理由について検討していく。

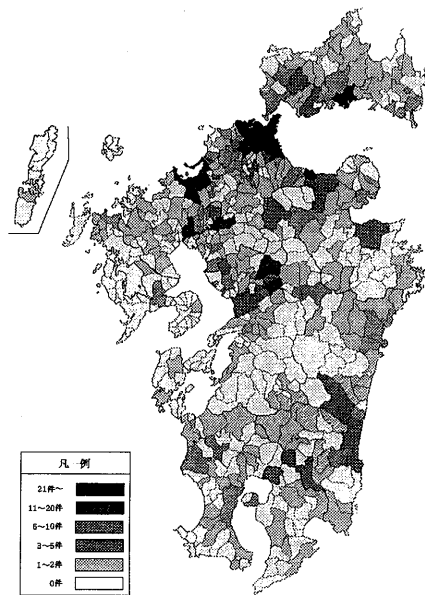
第3章 福北都市圏が工場進出に及ぼした影響

第1節 工業集積地帯としての北九州都市圏

北九州都市圏は、北九州市にある新日本製鉄、

住友金属工業などを中心とした工業地帯にある。北九州都市圏は、九州地域においては、一大工業集積地であり、自動車関連工場も多くある。九州経済調査協会の調べによれば、北九州都市圏には自動車関連工場が約100事業所あり、九州全域の約15%にあたる。その中で、北九州市には57事業所、日産自動車㈱九州工場がある苅田町には33事業所ある(図3-1)。北九州市にある事業所は、主に工場の設備、メンテナンスを行う事業所が多い。たとえば、地場の三島光産は、新日鐵のメンテナンスを行っていたが、トヨタ自動車九州㈱のメンテナンスを行う中で親会社のトヨタ自動車㈱に実績を認められ、アメリカに進出している。くわえて、隣接する苅田町は、日産自動車㈱九州工場があるため日産系列の部品工場が多く立地している。九州のような既存の自動車メーカーが少ない地域におい

図3-1 九州・山口における自動車関連事業所の分布



(出所) 城戸宏史・山田哲生・藤川昇悟「バブル崩壊後の九州・山口の自動車産業」九州経済調査協会『九州経済調査月報』, 1998年12月号, p.9。

て、先発の工場の関連部品工場の集積は重要である。つまり、九州では系列のみの取引では取引量が少ないため、一定の取引量を確保する必要から2次下請工場を中心に系列外の取引が多くみられる。トヨタ自動車九州㈱の場合、トヨタ系1次協力企業が先発の日産、本田、マツダ系列の部品メーカーと取引している。バブル崩壊後は、特に部品輸送のための費用を軽減するため、九州での部品調達が増加している(城戸・山田・藤川, 1998.)。

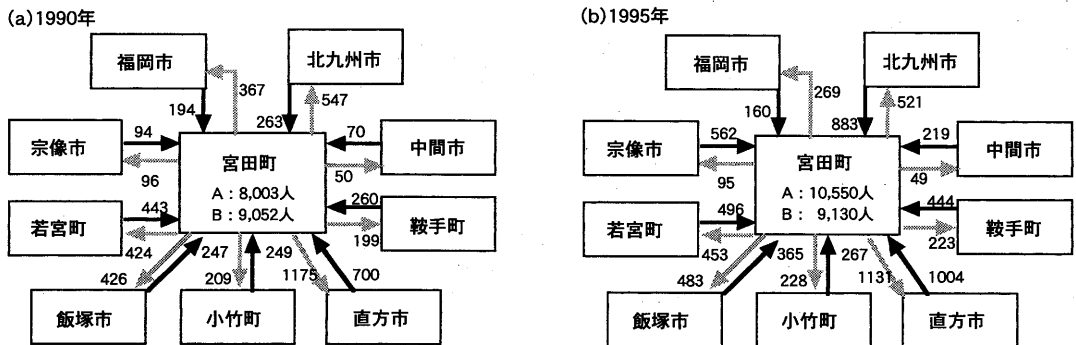
トヨタ自動車九州㈱の場合、北九州市にある新日鐵などの設備、メンテナンスを行っていた工場が、トヨタ自動車九州㈱の設備、メンテナンスを行ったり、苅田町を中心とする部品メーカーを活用することで部品の原価低減を計っている。つまり、多数の部品を必要とする自動車の組立工場の立地を考える際、既存の工業集積地である北九州都市圏との近接性は必要なものとなる。

第2節 居住地域としての福北都市圏

第2の理由としては、九州の地方中枢・中核

都市圏である福北都市圏を従業員の居住地として利用しようとした点がある。宮田町への通勤者の地域的範囲は、トヨタ自動車九州㈱が進出する前と後では異なる傾向を示している。宮田町は、宗像市、直方市、飯塚市、鞍手町、小竹町、若宮町に町境を接している。図3-2は、宮田町の通勤者の地域別流入の変化を示している。トヨタ自動車九州㈱が宮田町に進出する前の1990年では、宮田町で就業している就業者よりも宮田町に常住する就業者の方が多く、多くは隣接する直方市、飯塚市や北九州市、福岡市へ通勤している。これが、トヨタ自動車九州㈱が宮田町に進出した後の1995年になると、二つの変化がある。一つは、宮田町で就業している人口の方が、宮田町に常住する就業者人口よりも多くなっていることである。宮田町で就業している人口は、1990年には8,003人だったものの、1995年には10,550人と約3割増加している。もう一つは、宮田町に通勤する人が常住する地域が変化したことである。1990年時点では、宗像市からは94人しか宮田町に通勤していなかったものの、1995年には562人と、1990年の約6倍

図3-2 通勤者の地域別流入の変化(1990年・1995年)



(凡例)
 ← 宮田町への通勤者
 ← 宮田町からの通勤者
 数字は、それぞれの通勤者数(単位:人)を示す。
 Aは宮田町で従業する就業者数、Bは宮田町に常住する就業者数。

(出所) 総務庁『国勢調査』, 各年版より筆者作成。

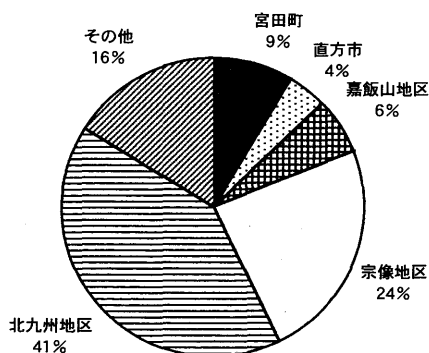
増加している。また、北九州市からの通勤者もこの5年間で約3倍に増えている。

このような宮田町への通勤者の変化は、トヨタ自動車九州㈱の従業員の居住地が影響を及ぼしている。図3-3は、トヨタ自動車九州㈱の従業員の居住地の割合(1999年)を示している。工場がある宮田町には、約180人と従業員の9%しか住んでいない。従業員が一番多く居住している地域は、北九州地区⁽⁶⁾であり、約800人が住んでいる。そこには、独身寮が二つ、単身寮が一つある。寮の定員は約500名であるが、実際に利用されているのは、寮による違いがあるものの、北九州地区全体としては約半分の利用率である。次に従業員が多く住んでいるのは、福岡都市圏の一つである宗像地区である。宗像地区⁽⁷⁾には500人弱の従業員が住んでいる。ここには家族向けの社宅が一つと独身寮が一つあり、この家族向けの社宅の利用率は他の寮に比べ高く、約8割が利用されている。工場がある宮田町にも100人弱の独身寮があり、自動車通勤がで

きない者を中心に約7割が利用されているが、従業員全体としては9%にしかすぎない。

このような従業員の居住地の地域的分布は、寮の収容人数、利用率を考えると、社宅や寮の存在だけでなく、従業員が居住地として宮田町以外の周辺の都市圏を選択している結果であるといえる。その理由としては、①匿名性の確保、②単身者用の個人サービスの充実、③子弟の教育機会の多様性の三つが考えられる。一つめの匿名性の確保というのは、工場以外の場所で工場の人に会わなくても日常生活が営めることであり、匿名性を確保するためには一定の人口規模を有する都市に住む必要がある。愛知県の工場の場合、この匿名性が確保しにくかったので、トヨタ自動車九州㈱の場合、宮田町以外にも寮をつくり、従業員の居住地を分散するようにした。二つめの理由である単身者用の個人サービスの充実であるが、人口2万人弱の宮田町では独身者、単身者に対する個人サービス、例えば飲食店、24時間営業の店などが不十分である。独身者、単身者が生活しやすい北九州都市圏の方が居住地として選択される。三つめの子弟の教育機会の多様性については、福岡都市圏の一つである宗像地区に居住する従業員が多いことから指摘できる。宮田町にも、小学校5校、中学校5校あり、高校も2校あるが、2校とも公立の職業高校であり、私立の学校がなく、進学機会に多様性があるはいえない。そこで、私立の中学、高校などもある福岡都市圏、北九州都市圏に居住した方が子弟の教育機会に多様性が生じる。

図3-3 トヨタ自動車九州㈱従業員の居住地(1999年)
(従業員数2,020人)



(注) 北九州地区…北九州市、中間市、行橋市、豊前市、遠賀郡、京都郡、築上郡。

宗像地区…宗像市、宗像郡。

嘉飯山地区…飯塚市、山田市、嘉穂町。

(出所) トヨタ自動車九州㈱資料より筆者作成。

第3節 福北都市圏を利用した労働力の確保

第3の理由は、第2の理由の延長上に考えられることだか、それは福北都市圏を利用することで労働力を獲得しようとした点である。トヨ

トヨタ自動車は、グループ全体で「人員オペレーション」を行っている。トヨタ自動車九州(株)も「人員オペレーション」の対象となる。この「人員オペレーション」とは、人手が過剰となっている工場から人手の不足している工場へ出向させることで、グループ全体で人員を活用することである。グループ全体の工場を見回した時、前章でみたように、組立工場は組み立てる車種の販売状況によって工場の稼働率が異なる。例えば、A工場が人気車種を組み立てている場合、工場はフル稼働状態になり、人手不足となる。他方でB工場では、組み立てている車種が人気がなく販売が低調になるため工場の稼働率が低くなり、人員が過剰になる。この場合、A工場では臨時工を雇うこともできるが、B工場の過剰になっている人員を出向させてもらえば、グループ全体としては、過剰人員が減りより合理的な選択となる。この「人員オペレーション」は、出向契約を結び、多くは3ヶ月間の派遣となる。出向契約は賃金レートを変えずに行われる。したがって、設立間もないトヨタ自動車九州(株)は賃金が安い若年者が多いため、トヨタ自動車九州(株)からの出向は安価な労働力の提供を意味する。トヨタ自動車九州(株)からは、これまで最大500名程度派遣されている。この出向は、工場の稼働率が低い時期だけでなく、高い時期にも行われている。例えば、1997年の1月は、宮田工場もフル稼働だったものの、愛知県のトヨタ自動車(株)の元町工場、田原工場に50名づつ派遣されている。この時期は、消費税率アップ前の駆け込み需要があり、グループ全体で人員不足状態にあった。宮田工場も1996年9月に「マークII」のフルモデルチェンジを行って以降フル稼働が続いていた。しかし、1997年1月は、前月の1996年12月よりも1日100台程少なく生産していたため、高稼働率の中での派遣が実

現した。このような「人員オペレーション」について従来からいわれるのは、大都市圏の工場では獲得しにくい若年労働者が、九州にある工場では獲得しやすいため、九州にある工場が労働力の調達拠点として機能しているという指摘である⁽⁸⁾。

しかし、前章でみたように人口が定着していない宮田町でどのように労働力を確保するか。それは、宮田町ではなく、宮田町が近接している二つの都市圏、つまり福北都市圏を利用するのである。宮田町の場合、高等教育機関が豊富に存在する福岡都市圏に近接していることで、大卒のエンジニア、管理部門の人材を確保できる。また、もともと工業集積地帯である北九州都市圏との近接は、組立工、エンジニアなどの人材を確保しやすい。さらに、福北都市圏への近接は若年労働者を確保しやすいことになる。つまり、地元指向が強まる中での若年労働者の地域的移動は、三大都市圏の移動よりも地方中枢・中核都市圏を中心とした移動を指向しており、その点で福北都市圏へ近接している宮田町では、三大都市圏に比べ若年労働者が確保しやすい地理的条件になる。実際に、トヨタ自動車九州(株)の従業員の定着率は、愛知県にあるトヨタ自動車(株)の工場よりも高くなっている。

このように、宮田町は、工業集積地帯である北九州都市圏の存在、従業員の居住地としての福岡都市圏、さらに二つの都市圏の間にあるため労働力を確保しやすい立地にあり、かつ町内が産炭地域振興臨時措置法、農村地域工業等導入法の地域指定にあり、税制上の優遇と工業用水、道路整備、工業団地といったインフラ整備が整っていたためにトヨタ自動車九州(株)が進出したのである。

おわりに

トヨタ自動車九州(株)の宮田町への進出は、地方圏における地方中枢・中核都市圏を利用する形で行われている。これは、進出する工場が単に低賃金労働力を求めているだけではなく、部品工場などの集積を必要とし、かつ従業員の居住地、労働力確保のために、地方中枢・中核都市圏への近接性を重視するためである。特に、地方圏の魅力ある居住地が近郊に存在することは、従業員の定着に役立ち、かつ大都市圏に比べれば寮、社宅用の用地も安く手に入れることができ、福利厚生費用の削減にも結びつくことになる。

トヨタ自動車九州(株)の宮田工場は、「分工場」の一つではあるが、新たな試みも始まっている。トヨタ自動車九州(株)の場合、バンパーオプション部品、アクセサリ部品などを地場や広島県などの工場と直接取引し始め、部品の金型設計から参加している(城戸・山田・藤川, 1998, p.10.)。他にも、中古車を買取り、整備、走行テストを行った上で、販売するという「UPTAM(アプタム)」計画もあり、単に本社や開発工場の指示した車種を組み立てるだけではなく、今後は、海外の工場の立ち上げに際し、技術指導を行うマザー工場としての役割も考えられる。

このように、地方中枢・中核都市圏は、ヒト、モノ、カネ、情報の流れの結節点であるばかりでなく、モノづくりの拠点をも包括することになる。

注

- (1) 本稿でいう地方中枢・中核都市とは、地方圏の行政、経済の結節点となる都市のことであり、具体的

には、県庁所在都市や政令指定都市を指す。また、地方中枢都市は、地方中核都市の上位の都市であり、北海道の札幌市、宮城県の仙台市、広島県の広島市、福岡県の福岡市を指す。

- (2) 「部分工程型」工場とは、一部の工程のみを受けもつ分工場のことで、R&D機能などは他の工場で行なわれている。友澤(1999), Massey(1995) 参照のこと。
- (3) ここでは、九州経済調査協会が用いている分類に従い、工場の業種を五つに分けている。①地方資源型工場…食料品, 繊維, 木材, パルプ紙, 窯業土石。②雑貨型工場…衣服, 家具, プラスチック, ゴム, 出版印刷, 皮革, その他の製造業。③基礎素材型工場…化学, 石油石炭, 鉄鋼, 非鉄金属。④加工組立型工場…金属製品, 一般機械, 電気機械, 輸送用機械, 精密機械, 武器。⑤電気, ガス, 熱供給。
- (4) 法人県民税, 法人市町村民税には、それぞれ均等割の部分と法人税割の部分があり、均等割の部分は企業の収益に関係なく課税され、法人税割の部分が企業の収益に対して課税される。
- (5) ここでいう都市圏は、福岡市, 北九州市に対する通勤依存率が20%を超える市町村を加えたもの。福岡都市圏は、福岡市の他, 小都市, 筑紫野市, 春日市, 大野城市, 宗像市, 太宰府市, 前原市, 那珂川町, 宇美町, 篠栗町, 志免町, 須恵町, 新宮町, 古賀町, 久山町, 粕屋町, 福岡町, 津屋崎町, 二丈町, 志摩町を含む。北九州都市圏は、北九州市の他, 中間市, 芦屋町, 水巻町, 岡垣町, 遠賀町, 苅田町を含む。
- (6) ここでいう北九州地区とは、北九州市, 中間市, 行橋市, 豊前市, 遠賀郡, 京都郡, 築上郡を指す。資料の制約上, 先にあげた北九州都市圏とは一致しない。
- (7) ここでいう宗像地区とは、宗像市, 宗像郡を指す。
- (8) 小川佳子(1995)や九州地域産業活性化センター(1997)で指摘されている。

主要参考文献

- 牛島英典・村上治彦「自動車産業の立地と地域経済社会の変容」『九州経済調査協会月報』, 1993年12月。
- 小川佳子「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」『経済地理学年報』第40巻第2号, 1994年。
- 小川佳子「九州に立地する日産自動車系部品工場の展開」『九州経済調査協会月報』, 1995年4月。

- 城戸宏史・山田哲生・藤川昇悟「バブル崩壊後の九州・山口の自動車産業」『九州経済調査協会月報』, 1998年12月。
- 九州地域産業活性化センター『九州地域における自動車産業の拡大・発展と地域の対応』, 1993年。
- 九州地域産業活性化センター『九州とアジア・オセアニアとの共生のための条件を探る海外調査およびシンポジウム 報告書—自動車部品産業を中心として—』, 1997年。
- 高木直人「九州地域への企業進出と地場企業の対応」(機械振興協会『機械産業の地方展開と生産リネージ』, 1993年)。
- 都丸泰助・窪田暁子・遠藤宏一『トヨタと地域社会』大月書店, 1987年。
- 友澤和夫『工業空間の形成と構造』大明堂, 1999年。
- 矢田俊文『国土政策と地域政策』大明堂, 1996年。
- Massey, D., *Spatial Divisions of Labour ; Social Structures and the Geography of Production (second edition)*, macmillan, 1995.

主要参考資料

- 九州経済調査協会『1990年度版 九州経済白書—福岡—極集中と九州経済—』, 1990年。
- 九州経済調査協会『1993年度版 九州経済白書—岐路に立つ地方拠点都市—』, 1993年。
- 九州経済調査協会『1999年度版 九州経済白書—都市再編と地域の変容—』, 1999年。
- 九州経済調査協会『九州経済調査協会月報』, 各号。
- 自治省『住民基本台帳人口要覧』, 1999年版。
- 総務庁『国勢調査』, 各年版。
- 通商産業省『工場立地動向調査結果集計表』, 各年版。
- トヨタ自動車株式会社『創造限りなく トヨタ自動車50年史』, 1987年。
- 宮田町『第2次宮田町総合計画』, 1989年。
- 宮田町『誘致企業の概況』, 1999年。

(謝辞) 本稿を作成するにあたり、ご指導賜りました九州大学大学院 矢田俊文先生に厚くお礼申し上げます。矢田ゼミの参加者の皆様には、大変参考になるご意見をいただき、記してお礼申し上げます。また、宮田町役場商工振興課の吉田順一氏、トヨタ自動車九州株式会社総務部人事室の藤原秀人氏、角聡氏をはじめ、ヒアリングにご協力いただいた皆様にも記してお礼申し上げます。なお、本稿に有り得べき過ちは、筆者の責任であり