

競争力のある自動車生産拠点の形成に向けて  
～九州が一体となって取り組むべき対応策～

(報告書)

2010年 3月 8日

(社)九州経済連合会

産業振興委員会・自動車産業特別部会

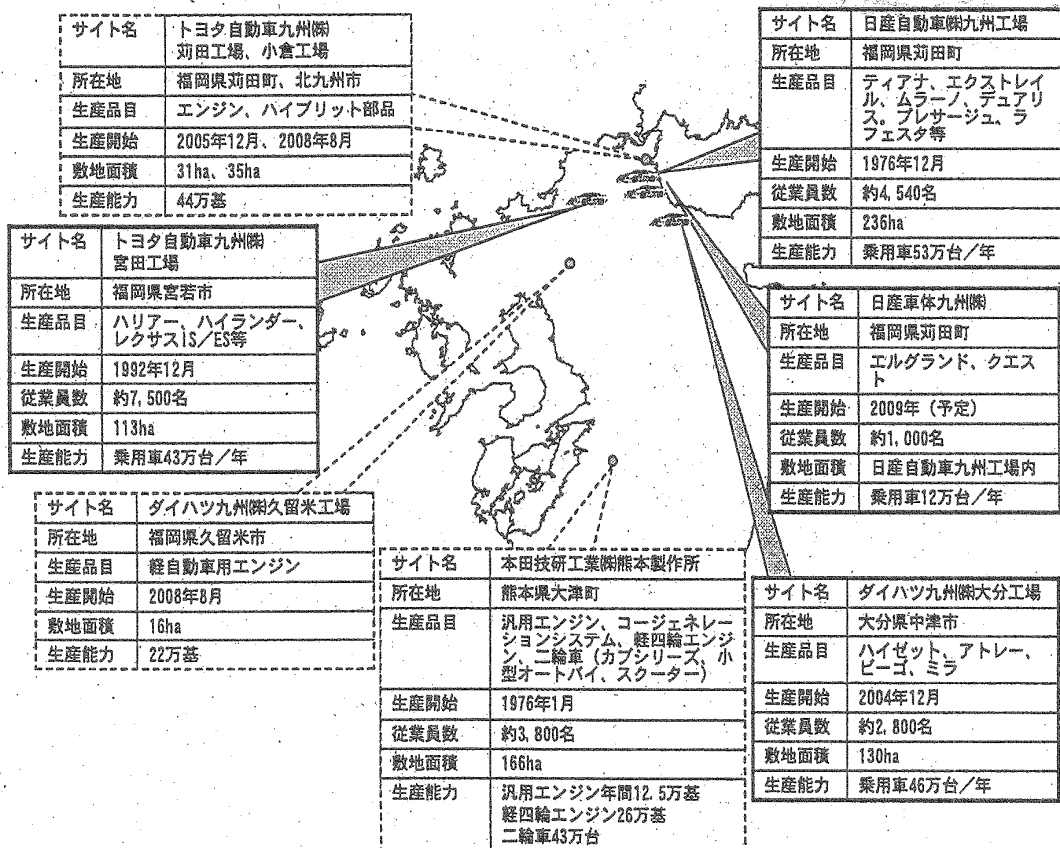
# 1. 九州における自動車産業の現状

## (1) 九州経済をけん引する総合産業

九州は、2度のオイルショックを契機に、重厚長大産業から加工組立産業へと産業構造を大きく転換してきた。その中で、日産自動車九州工場でのダットサントラックの生産開始（1975年）は、九州の製造業にとって新たな展開への一歩として特筆される。自動車メーカーの九州進出を契機とした部品産業の立地集積は、トヨタ自動車九州（1992年）、ダイハツ九州（2004年）の生産開始や、その後の各社の増産に伴い、2009年末現在で850事業所を超えるまでになっている。この自動車産業の進展は、自動車メーカーが立地する北部九州にとどまらず南九州を含めた九州全域へと広がってきた。現在では、九州が「シリコンアイランド」「カーアイランド」と呼ばれるように、半導体産業とともに、自動車産業が名実ともに九州の主力産業として位置付けることができる。

九州経済における自動車産業の占める割合を見ると、自動車関連産業の製造品出荷額は2007年に2兆9,000億円、九州の全工業生産額の約13%を占めている。また、自動車関連産業に従事する労働力も、95年を100とすると2007年には162へと大きく増大し、42,000人規模となっている。

九州の自動車組立メーカーの分布

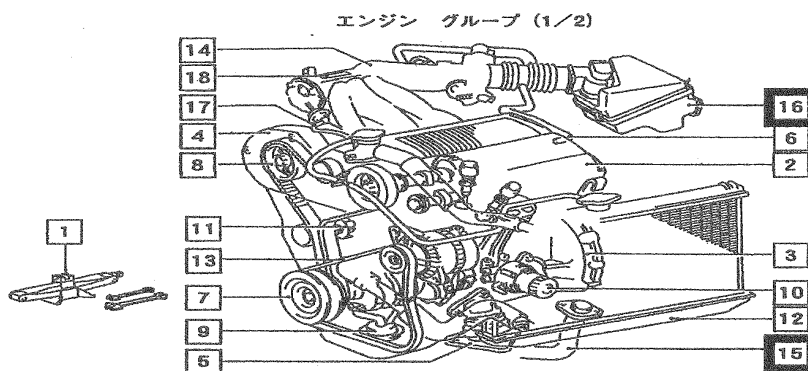


自動車産業は金属、樹脂、ガラス、ゴム等の素材産業や、車体、駆動・エンジン、電装等の部品産業、さらに金型、プレス、切削、成型等の加工産業といった幅広い産業分野で形成される総合産業である。九州経済産業局では、自動車生産 150 万台達成時の経済波及効果を約 1 兆 2,000 億円と試算しており、また、九州域内での調達率が 7 割に達した場合には、3,700 億円の経済波及効果が見込まれるとしている。国内でも最新鋭の車体工場や部品工場が立地する九州の自動車産業は、引き続き九州経済を牽引していくものと思われる。

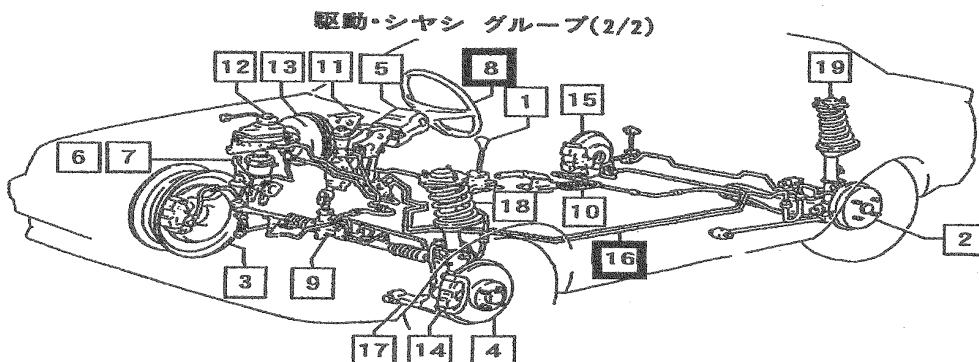
しかしながら、自動車部品の地域別域内調達率は関東や中部地域が 8 割、近畿や中国地域が 7 割弱であるのに対して、九州は新型車の域内調達率でも約 6 割と低い。また、九州で生産されている部品の多くは、エアコン、ラジエター、マフラー、シートといった大型で輸送コストの高いものが中心となっており、エンジン部品や電装部品、駆動系部品などの付加価値の高い製品を手掛けているところは未だに少ない。

### 九州域内調達部品の状況

(  の番号の部品が九州域内で調達されている部品を指す )  
 ツール・エンジン・フューエル



エキゾーストパイプ  
 エアクリナー



ステアリングホイール  
 ブレーキ チューブとクランプ

## (2) 自動車産業を巡る環境変化

これからの日本の「モノづくり」は、人材や工場の立地環境等の面で一極集中の弊害が出てきている中部・関東地域から、自動車生産拠点としての「九州」が、大きな役割を担っていくべき時代を迎えようとしている。

日産、トヨタ、ダイハツの九州進出を契機に、一部の地場製造業では、自動車関連分野への新規参入を果たしてきた。これは九州の地理的優位性を活かし、中部・関東地域の企業に対抗できる技術力とコスト対応力を備えることで初めて可能となったものである。

しかし、自動車産業を取り巻く環境は大きく変化してきている。これまでの日米欧を中心に成長を遂げてきた自動車産業は、韓国、中国、さらにはインドを含めた生産の多極化が進んできている。特に韓国、中国においては、自動車生産の急成長をみせており、生産コストだけではなく品質を含めて急速に技術力を向上してきている。自動車産業のグローバル化が急展開する中で、日本国内他地域に加えて、活発な売り込みを始めている韓国企業や今後は中国企業からの部品売り込みも考えられ、九州の部品産業は、これまで以上にモノづくり力で実力のある地域との競争にさらされる状況にある。

九州の自動車産業を展望すると、日産車体の新設工場が稼働したことにより、生産能力 150 万台体制が整う中で、より高度な自動車産業集積を目指す萌芽が見え始めている。トヨタ自動車九州とダイハツ九州では車体設計機能を九州に付加する予定にしており、九州の自動車産業は単なる組立を中心とした工場から、質的变化を遂げようとしている。

また、地球温暖化や石油資源枯渇への対応を契機に、自動車分野においても、更なる燃費向上に向けた技術開発や脱ガソリンに対する期待が高まってきている。このような中で、自動車メーカー各社では、低燃費車に加えてハイブリッド車・プラグイン・ハイブリッド車の生産・販売、電気自動車の研究・開発から実用化へと急速に戦略をシフトさせてきている。九州においてもハイブリッドユニット専用工場の新設に加えて、リチウムイオン電池の量産化に向けた取り組みや水素燃料電池の研究が進められており、今後、当地域の自動車産業は軽量化・省エネ化等の技術の多様化・高度化に対応していかなければならない。

## 2. 競争力ある自動車生産拠点の形成に向けた課題

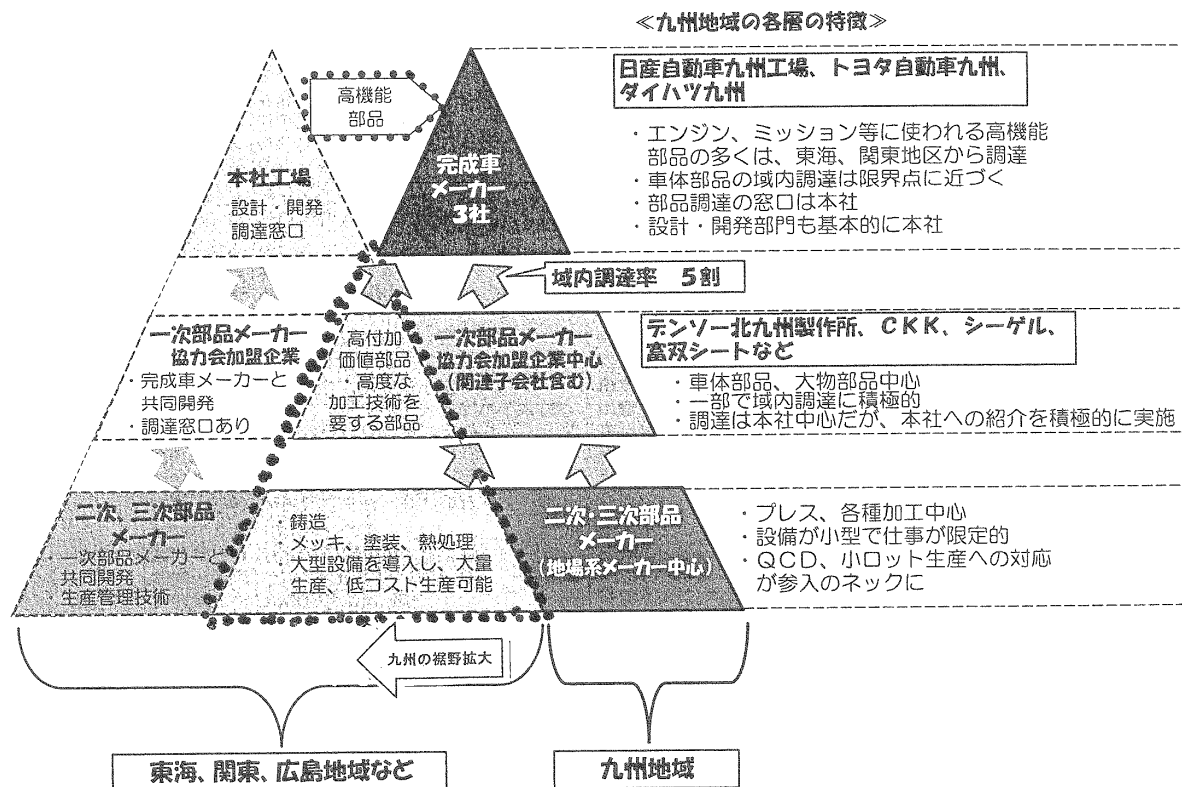
### (1) 地場製造業の生産技術

自動車関連企業が集積する地域では、自動車メーカーとサプライヤーが日々の情報交換や共同開発を通じた「協調」と、複数のサプライヤーからの調達を基本とする「競争」環境の下で、極めて高度なモノづくり拠点を形成し、高い域内調達率を維持している。

一方、九州の自動車メーカーでも「域内調達率向上に向けた、改善・指導の取り組みを強化していく」ことを明らかにしている。域内調達率の向上を着実に実現していくためには、自動車メーカーや主要部品メーカーを支える九州地域の製造業が、中部・関東地域に比肩する技術力を早急に身に付けていく必要がある。その際に、自動車には高い安全性が求められることから、不良品を ppm オーダーで排除することや、高品質の部品をジャストインタイムで供給するなど、参入には自動車産業固有の技術要件が課せられる。

これらに対して、九州地域の製造業は基本的な技術は有しているものの、モノづくり力を極限まで高めた生産管理技術や、新規参入に不可欠な技術提案力が不足している。また、九州が弱い高付加価値部品・高度な加工技術を要する部品に必要な基盤技術の習得も喫緊の課題である。これらを強化する上で、技術・ノウハウを蓄積している人材の確保が必要不可欠となってくる。これまで、九州は優秀な人材の供給基地として大きな役割を担ってきたが、少子高齢化が進展する中で、モノづくりを支える優秀な人材を九州自身が今後どのように確保・育成していくか、九州ワイドでの取り組みを始める時期が来ている。

九州地域を中心とした自動車産業の全体図



資料) 各種資料、ヒアリングより九経調作成

このため、個々の企業努力や企業間連携をベースとしつつも、中部・関東などの先進地域に早急に追いつく上で、短期的には、九州の産学官が一体となって技術力向上の取組みを強化していくことが重要である。また中長期的には、九州の地理的優位性を活かして、韓国・中国等の部品メーカーと連携することで、グローバルサプライチェーンを構築し、九州の自動車産業を強化していくことも考えていくべきである。

## (2) 次世代自動車の生産

民主党政権は、2020年までにCO2排出量25%削減を目標に掲げて具体的な政策運営を進めていくこととしている。このような中で、自動車メーカー各社では次世代自動車へのシフトを急速に進め、九州でもハイブリット車の生産が始まっている。九州の地場製造業がこれらの動きに対

応していくためには、次世代自動車生産に求められる軽量化・省エネ化への技術課題の解決をこれまで以上に積極的に進めていかなければならない。また、次世代自動車として期待の高い電気自動車への移行には、蓄電技術等の更なる向上に加えて、充電ステーションをはじめとする導入環境の整備が必要となるが、現状では、一部機関や地域での取組みにとどまっている。このような中で、九州の持つ技術ポテンシャルを活かした次世代自動車分野への展開は、より積極的に推進されるべきである。

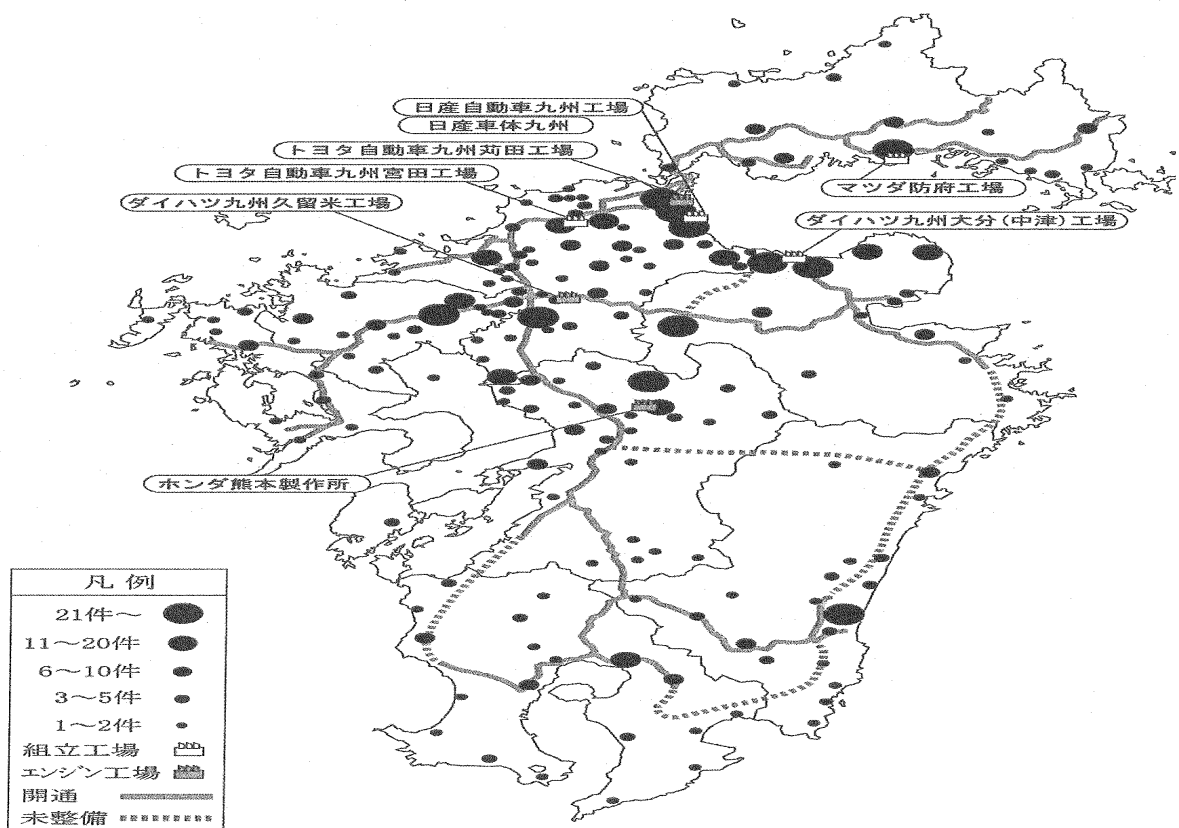
同時に、今後の自動車生産は、環境負荷低減への取組みがさらに加速されると思われるが、エンジン等の駆動部分を除くボデー等の多くの部分は引き続き残ることから、これらの部品生産に必要な技術力の強化も依然として重要である。

### (3) 交通インフラの整備

自動車産業が広域に展開する九州において、数万点に及ぶ構成部品のジャストインタイム納入は、高度にシステム化された自動車の生産において欠くことのできない重要な要件である。

このため、整備が遅れている東九州自動車道と東西九州間の横軸道路を早期整備することで、効率的な物流や広域からの人材確保を可能とするとともに、自動車産業の波及効果を九州全域へと広げていくことが肝要となってくる。また、情報・通信基盤としてのブロードバンド網の整備や住環境・教育環境の整備、さらには港湾の24時間運用を可能とするソフトインフラの整備についても、九州に層の厚いモノづくり拠点形成していく上で必要となる。

九州・山口の自動車関連工場の分布



注) 自動車部品を生産する進出企業と地場企業の合計を市町村ごとに●印の大小で表示  
資料) 九州経済調査協会『九州・山口の自動車関連部品工場等一覧 2009』より作成

### 3. 九州が一体となって取り組むべき対応策

九州が競争力ある自動車生産拠点を形成していく上で、ここに明らかにした課題を解決するために、「地場製造業の育成強化」「次世代自動車の技術課題への対応」「交通インフラの整備」「九州一体の戦略推進」のそれぞれの課題に対して、以下の12の施策の着実な推進を提言する。

#### (1) 地場製造業の育成強化

##### ① 実践的な中核人材の育成

九州域内の中小企業大学校、大学・高専等は、地場製造業のモノづくり力の向上を図るため、品質管理や技術提案力を強化する実践的な中核人材の育成を図ること。その際に、自動車・部品メーカーと連携することで、さらに実効性の高い研修プログラムとすること。

##### ② 高機能部品生産に必要な基盤技術の強化

各県ベースで実施されている技術力強化支援策を整理・統合して、九州が弱い高機能部品の生産に必要な基盤技術の強化に重点を置いた実習研修を、九州の産学官は一体となって実施すること。

##### ③ 高度技術者のU/Iターン支援の推進

九州の地場製造業に必要な高度技術者を即戦力として確保するため、県は連携して高度技術者のU/Iターン支援を九州ワイドで展開すること。

##### ④ 受注拡大を図るための施策強化

自動車の組立生産の拠点化に伴い、さらなる部品の受注拡大を図るために、県は、企業の設備投資や量産化までの経営安定化に資する財政支援を強化すること。

##### ⑤ 企業間連携による技術力向上に対する支援強化

九州の地場製造業同士の連携や他地域との連携による技術対応力の拡大を促進するため、国及び県はコーディネーターを軸とした企業間連携の支援を強化すること。

#### (2) 次世代自動車の技術課題への対応

##### ① 地場製造業の技術課題解決に向けた取り組みの強化

九州の地場製造業は、次世代自動車の部品生産に必要な軽量化・省エネ化等の技術力を強化すること。

##### ② 先端技術開発の促進

大学・国公設試は、次世代自動車の開発にあたって、最先端技術（軽量素材、生分解性プラスチック・水素燃料電池等）に関わる研究・開発を強化すること。

③ 電気自動車に関する社会実験等への支援強化

電気自動車の導入に関わる社会実験等に対して、九州の産学官は支援を強化すること。

(3)交通インフラの整備

① 高規格幹線道路（東九州自動車道、九州横断道延岡線）の早期実現

国と地方自治体は協力して、九州の縦軸・横軸をつなぐ東九州自動車道と九州横断自動車道延岡線の早期実現を図ること。

② 高規格幹線道路へのアクセス（中津日田道路）の早期実現

高規格幹線道路へのスムーズなアクセスを高め、効率的な物流を可能とするため、国と地方自治体は協力して、中津日田道路の早期実現を図ること。

(4)九州一体の戦略推進

① オール九州の戦略協議機関の設置

九州の自動車産業を取り巻く環境が大きく変化する中、九州に競争力ある自動車生産拠点を形成していくためには、九州地域の産学官が一体的に取り組むことで、はじめて実効ある成果が期待できる。このため、九州の産学官は自動車生産拠点の戦略協議機関を設置すること。

② 戦略協議機関での提言項目の実現と中長期計画の立案・実現

新たに設置する戦略協議機関において、今回提言した項目の実現を図るとともに、九州の自動車産業を中長期的に振興・発展させていくための施策を立案・推進すること。



# 自動車産業特別部会

## 委員名簿

(敬称略、順不同)

### 【部会長】

福岡大学商学部	教 授	居 城 克 治
---------	-----	---------

### 【委 員】

アイシン九州株式会社	営 業 部 長	小 田 浩 一 郎
------------	---------	-----------

ダイハツ九州株式会社	経 営 管 理 部 長	澤 野 孝 雄
------------	-------------	---------

株式会社デンソー北九州製作所	取 締 役 経 営 管 理 部 長	内 海 清 光
----------------	-------------------	---------

トヨタ自動車九州株式会社	経 営 企 画 室 室 長	常 富 公 一
--------------	---------------	---------

日産自動車株式会社九州工場	副 工 場 長	斉 藤 淳
---------------	---------	-------

日立化成オートモーティブ プロダクツ株式会社	生 産 管 理 部 長	熊 谷 善 信
---------------------------	-------------	---------

株式会社九州フセラシ	工 場 長	鴛 海 喬 也
------------	-------	---------

財団法人九州地域産業活性化センター	常 務 理 事	田 中 耕 太 郎
-------------------	---------	-----------

社団法人九州経済連合会	常 務 理 事	坂 梨 正 雄
-------------	---------	---------

# 自動車産業特別部会

## 活動経過

### 第1回 自動車産業特別部会

2008年10月31日(金) 九経連会議室 13名

#### 議題

- (ア) 自動車産業特別部会設置の目的と検討方針について
- (イ) 景気後退局面が及ぼす九州地域の自動車産業への影響について

### 第2回 自動車産業特別部会

2008年11月26日(水) 九経連会議室 13名

#### 議題

九州地域における自動車産業の現状について

- (1) 開発・設計機能とは何か
- (2) 現状の部品調達状況について
- (3) 部品調達権限(購買権)の状況について

### 第3回 自動車産業特別部会

2009年1月20日(火) 九経連会議室 10名

#### 議題

2015年における九州地域の自動車産業の将来像について  
～ 開発・設計・部品調達の行方 ～

### 第4回 自動車産業特別部会

2009年4月28日(火) 九経連会議室 11名

#### 議題

2015年における九州地域の自動車産業の将来像について

- (1) 将来像イメージ図について
- (2) 地域貢献度について
- (3) 設計の位置付けについて
- (4) T2・地場企業への意見収集について

## 第5回 自動車産業特別部会

2009年 6月29日(月) アクロス福岡 12名

### 議題

- (1) 第4回までの課題・問題点の整理
- (2) 提言項目(案)に対する委員からのご意見収集
- (3) 提言項目(案)について

## 第6回 自動車産業特別部会

2009年 9月28日(月) 九経連会議室 10名

### 議題

- (1) 提言項目(案)について
- (2) 提言書の構成とポイントについて

## 第7回 自動車産業特別部会

2009年 12月18日(金) 天神ビル会議室 11名

### 議題

- (1) 提言(案)について
- (2) 提言書の今後の取り扱いについて