

地域自動車産業論の展開： 東北地方における中核完成車企業と地場企業の結合関係

エグゼクティブサマリー

1. はじめに

本調査報告書で展開するのは、東北地方の自動車産業における開発・生産・調達諸局面を複合的に捉える経営戦略論と地域経済論とを折衷した、地域自動車産業論である。東北地方の中核企業は、2012年にトヨタ系3社が合併して設立されたトヨタ自動車東日本（以下、TMEJ）である。同社の東北生産拠点には、完成車工場として岩手工場、宮城大衡工場、部品製造工場として宮城大和工場の3つがある。また福島県いわき市には、日産のエンジン工場であるいわき工場が立地している。東北地方の自動車産業集積とは、これらわが国を代表する大手完成車企業の子会社並びに工場を中心に形成されている。しかしながら、東北地方におけるTMEJの完成車工場は生産特化型の拠点であり、設計開発や部品調達の意思決定権を持たない。このことが、巨大な分工場でありながら東北地方での自動車産業集積のあり方を複雑なものにしている。本調査報告書の関心はこのような点にある。

なお本調査報告書は、中国地方を分析対象とした一般財団法人機械振興協会経済研究所編[2019]、『人口減少社会における自動車産業』H30-3の続編にあたる。地方に展開した自動車産業を観察する上での基本的な問題意識は前調査事業と共通のものである。それは、わが国が先進国の中でも最も深刻な事態に陥っている人口減少問題と地域の自動車産業集積の類型に基づく課題の2点である。順に見ていこう。

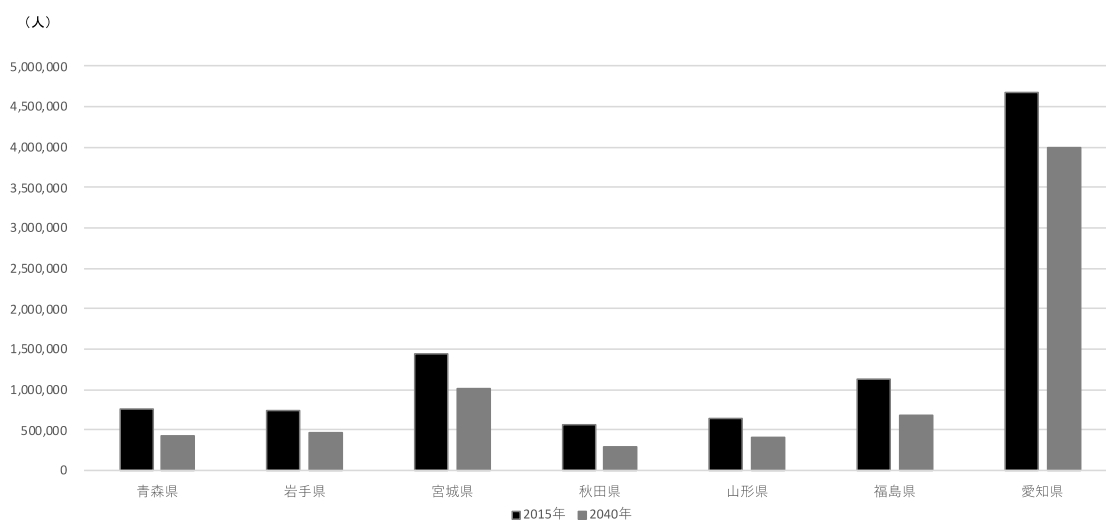
2. 東北地方の人口（生産年齢人口）動態の特徴

図1は、東北地方6県、そして比較対象としてトヨタ・グループの本拠地である愛知県の2015年及び2040年（推計）の生産年齢人口（15-64歳）を比較したものである。各自治体の生産年齢人口は、産業集積の再生産を議論する際に極めて重要な指標となる。

この図からも明らかなように、東北地方の生産年齢人口は愛知県と較べて少ない。東北地方6県の生産年齢人口を合計してみると、2015年時点で約530万人、2040年推計で約

330 万人となる。他方の愛知県が 2015 年時点で約 468 万人、2040 年推計で約 400 万人であるから、東北地方 6 県は、将来愛知県 1 県に生産年齢人口を超えられてしまうのである。すなわち東北地方は、将来の急激な生産年齢人口減を考慮した自動車産業集積のあり方を検討しなければならないという重い制約条件を負っているのである。

図 1 生産年齢人口の比較



注) 出生中位・死亡中位仮定

出所) 国立社会保障・人口問題研究所 H30(2018)年推計「日本の地域別将来推計人口」をもとに筆者作成

3. 地域自動車産業の類型化：東北地方の位置づけ

次に、東北地方の自動車産業集積地としての特徴を相対化するため、全国の集積地を分類する基準について説明する。ここでの分類は、前述の一般財団法人機械振興協会経済研究所編[2019]で紹介したものである。以下、要点だけを再掲しよう。

自動車産業を念頭に置く企業城下町型集積は、中核企業の産業財（設備・治工具等の資本財及び素材・部品等の中間財）需要を集積内部で完結できるかどうかという視点で見るとき、さらに細分類して把握する必要がある。これらは以下のように3つに類型化することができる¹。注意されたいのは、同じ類型内でも集積間には大きな差が存在する

¹ 以下に提示する類型内でも集積間には大きな差異がある。例えば後述する域内完結型の場合、トヨタを中核とする集積の成熟度は極めて高く、日産とホンダのそれを凌駕している。ここでの類型化は、あくまで集積の性格を便宜上区別するためのものであることに注意されたい。

ことである。ここでの類型化は、あくまで集積の性格を便宜上区別するためのものに過ぎない。

3つの類型化とは、**域内完結型**、**域内未成熟型**、**域外依存型**のことである。第1の**域内完結型**とは、中核企業の産業財需要の大半を集積内部で満足することが可能な場合である。具体的には、トヨタの主力完成車工場（元町，高岡，堤，田原）及び車体生産子会社・トヨタ車体の完成車工場（富士松，吉原，やや遠方ながら三重県のいなべ，子会社の岐阜車体工業）等が集まる愛知県の西三河を中心とした広域東海圏，日産の主力完成車工場（追浜，栃木）及び車体生産子会社・日産車体の完成車工場（湘南）の立地する神奈川県と栃木県を両軸とした関東圏，そしてホンダの東日本における主力完成車工場・埼玉製作所（狭山，寄居）が立地する北関東圏である。

第2の**域内未成熟型**とは、前掲の域内完結型とまでは言い難いが、中核企業の産業財需要を集積内部で一定程度満足することが可能な場合である。具体的には、マツダの本社に隣接する宇品工場から山口県の防府工場までを含む広域広島圏，ホンダの西日本における主力完成車工場・鈴鹿製作所及び車体生産子会社・ホンダオートボディーの完成車工場が立地する三重県近隣，三菱自の岡崎製作所を中心とした愛知県の岡崎市近隣，スズキの主力完成車工場（湖西，磐田）が立地する静岡県西部，ダイハツの本社周辺の主力完成車工場（本社池田，京都，滋賀竜王）が立地する関西圏（大阪府，京都府，滋賀県），SUBARUの完成車工場・群馬製作所（本工場，矢島）が立地する群馬県と栃木県に跨がる両毛地域である。

そして第3の**域外依存型**とは、中核企業の産業財需要が集積内部では不完全にしか満足できない場合である。典型的には完成車企業が展開した大規模分工場型集積を指す。本調査報告書が着目するTMEJを中心とした東北地方はこれに該当する。他にも、トヨタ自動車九州，日産自動車九州（車体生産子会社・日産車体九州含む），ダイハツ九州が立地する北部九州圏，そして三菱自・水島を中心とした岡山県の倉敷・総社地域がある。

これら3つの類型が成立する決定的な要因は、集積内部の中核企業及び近隣の取引先である有力部品企業に開発機能及び調達権があるかどうかという点に集約される。TMEJが立地する東北地方が分類された域外依存型の場合、典型的には大規模な生産機能だけが付与されており集積内部での意思決定権はかなり制約されている。近隣の部品企業も地場企業というよりも中核企業の本拠地で取引する部品企業が当該地域に進出している

ことが珍しくない。したがって域外依存型とは、一部の地場企業を除くと集積そのものが巨大な分工場型経済圏を形成していると捉えられるのである。

以上のような背景、意義、分析枠組みのもと、本調査・研究は進められた。以降の各章では、人口減少社会における東北地方の自動車産業について、完成車企業、部品企業、支援機関の諸点から考察した。

4. 論点の整理

ここでは、各章での分析結果を要約し本調査報告書の到達点を提示する。まず第1章では完成車企業の視点から、TMEJが競争力を形成したプロセスを検討した。トヨタ・グループのなかでコンパクト車を担う拠点として位置づけられたTMEJは、巨額の固定資産投資に頼らず、徹底的なコスト削減を実現する必要があった。そのためTMEJは、地場企業との相互研鑽によってレベルアップを図り、東北のモノづくりの競争力を向上させてきた。また、からくりを推進させるとともに、順序生産・順序納入の導入を進めた。順序生産・順序導入は、複数の顧客に供給するサプライヤーにとっては対応が困難なものであり、特定の顧客のみに供給するサプライヤーでないと対応しにくい。TMEJの生産方式は、自社に依存する傾向にある宮城県と岩手県の地場企業の特徴を活かしたものであった。

第2章では部品企業の視点から、自動車関連企業の生産設備、治具、装置関連に携わる岩手県地場企業の動向を明らかにした。これら生産設備関連は各生産拠点が調達権を持つ分野であり、本社に調達権が集約される自動車部品購買とは違って東北地場企業の参入も図りやすいと想定される。本章では地場企業3社のヒアリングから、彼らが電機関連産業から自動車産業へ参入を果たした推移をみた。国内生産拠点のコンパクト化が求められている今日、生産設備関連事業は重視されるものと想定され、東北（もしくは域外依存型集積）企業の自動車産業参入のひとつのモデルとして捉えることが出来るかもしれない。

第3章では支援機関の視点から、自動車産業の集積が進む東北地方とそこに隣接する群馬県とに着目し、公的機関による地場産業の支援がどのような形で展開されているのかを整理したものである。東北地方において、自動車産業の振興に向けて動き出したのは、岩手県、宮城県である。そして2県が中心となり、8道県連携による支援体制にまで成長させてきた。具体的に支援・育成は「県レベル」＋「東北レベル」で進められてお

り、地域全体での自動車産業の振興を図っている。ある一定規模の自動車産業集積を構築していく上で公的機関による支援が重要な役割を果たしているのである。また東北地方が取引拡大を狙うある一定規模のある群馬県は、現時点では自動車産業という特別な枠組みで支援を展開していないことが明らかになった。今後、産業集積を次のステージ（質的变化）へと移行するために、公的機関と完成車企業の連携のあり方を検討すべき時期が来ているのである。

また補論では、エレクトロニクス産業から自動車産業へと移行するという東北地方と同じ事業環境にある山陰地方、とりわけ鳥取県企業2社の事例をみた。一方は車載用品の、もう一方は家電の企業であるが、共通するのは設計・開発機能を有することであった。開発・生産の一貫体制を築き上げることは、企業の競争優位にとって大きな利点となる。そのため両社は鳥取県地場企業としては比較的事業規模が大きく、売上高で100億円規模を誇っていた。また、エレクトロニクス産業から自動車産業への移行については、県の財団の手厚いサポートが有効であることも確認することができた。これらの点は、東北地方の自動車産業にとっても有益な示唆を与えてくれることであろう。

5. 北関東・群馬県のSUBARU（スバル）経済圏を射程に

ところで今年度の調査では、東北地方と北関東のスバルとの意外な関係性も明らかになった。まず岩手県では、TMEJ岩手工場並びにそのTier 1の金型現地調達化（＝地場企業の参入）に注力しているが、当地には群馬県の金型工業会に属する企業が複数参入しているようである²。また2019年10月には、東北地方6県並びに新潟県による「とうほく自動車産業集積連繋会議」と、これらと更に連繋する北海道を加えた8道県の枠組みで地場企業約20社を募り、スバル群馬製作所本工場内で展示会（「とうほく・北海道自動車関連技術展示商談会 in SUBARU」）を開いている³。何よりスバルと東北地方とのサプライ・チェーンの存在を世に知らしめたのは、2019年10月に上陸した台風19号による関東甲信越並びに東北地方広域での豪雨被害である。とりわけ福島県では工場敷地内への浸水が相次ぐなどして部品企業の生産・流通が滞ったことで、直接の被害が無かった群馬県のスバルが生産停止に追い込まれた。

東北地方は相対的に各県の面積が大きい県によって程度が異なるものの、北関東に本社と開発・生産拠点が集中立地するスバルは、東北地方の地場企業にとってTMEJに

² 2019年6月3日に実施した、岩手県商工労働観光部ものづくり自動車産業推進室でのインタビューによる。

³ 2019年10月29日に実施した、宮城県経済商工観光部自動車産業振興室でのインタビューによる。

次ぐ納入多角化の有力な候補先になりうる。また逆に北関東の部品企業にとっても、東北地方に立地する TMEJ やトヨタ系大手 Tier 1 は、栃木県や群馬県に立地する日産、ホンダ、スバル以上に魅力的な市場に映っているのかもしれない。北関東、とりわけ群馬県のスバルと東北地方の地場企業との取引可能性については、継続して観察していく必要があるだろう。

5. 残された課題

本調査報告の到達点は以上である。最後に、残された課題を提示する。第 1 に、言うまでもなく東北地方の調査対象をさらに広げ、まだ十分明らかになっていない東北地方での自動車産業集積における域内取引の枠組み、とりわけ中核企業と部品企業との結合関係の実態を明らかにすることである。東北地方の中核企業はもちろん TMEJ であるが、いっぽうでトヨタ・グループの競争力を体現するといっても過言ではない、ハイブリッド・システムの基幹部品たる二次電池の生産企業、すなわち PEVE（プライムアース EV エナジー）の宮城工場の動向も把握しておく必要がある。

第 2 に、デンソー、アイシン精機、トヨタ紡織といったトヨタ・グループ直系の東北進出子会社の事業動向についても本調査報告では言及できなかった。これらの主要部品企業が当地で果たす役割並びに課題等を析出することで、TMEJ を核とする東北地方自動車産業における企業間結合の諸特徴が詳らかにされることであろう。併せて、もっぱらこれらトヨタ系主要部品企業と取引する地場の部品企業の動向もより詳しく調査する必要がある。

そして第 3 に、他地域との比較である。本調査報告では一部の言及に留まった群馬県のスバル経済圏、補論で言及した山陰地方、さらに東北地方と同様に分工場型経済圏に位置づけられる北部九州といった諸地方における地域自動車産業集積との異同を論じることが、すなわち東北地方の相対化に繋がるのである。

次年度の調査・研究では、これらの課題について取り組んでいく所存である。

以上