

論 説

日本自動車産業集積の意外な展開
—『工業統計表』でみる世界金融危機前夜の宴—

藤 原 貞 雄

目 次

- はじめに
I. 大きく伸びた国内生産
II. 拡散する自動車産業集積工業地区
III. 愛知型自動車産業集積の進展
IV. 大都市圏型自動車産業集積の再編
V. 広域圏型自動車産業集積の拡大
おわりに

は じ め に

筆者は拙著の終章において暫定的結論として次のように述べておいた。「2006 年末の時点において国内の自動車産業集積地域に空洞化現象は生じていない。」基本的な理由は二つである。一つは自動車メーカーが海外生産も伸ばしたが、輸出向生産で国内生産の減退を最少限にし、地域のハブ工場の空洞化を食い止めたことである。もう一つは日産自動車座間工場のあった神奈川県座間市や同じく日産自動車村山工場のあった東京都武蔵村山市のようにハブ工場が閉鎖された旧集積地では以下の理由による。会社側が従業員の雇用維持に努めたこと、従業員が周辺地域に分散居住していたこと、ハブ工場が浮島状態で地元サプライヤーが少なかったこと、大都市圏であったために転入人口が多かったこと、ハブ工場に代わるサービス企業誘致による充填が行われたことなどである。これらの理由が相乗的にはたらいで喧伝された空洞化を逃れ得た。

そして 2002～06 年当時は短期的な活況を享受しているけれども、「引き続き大きな流れは、事業所や従業者の減少をともなった国内自動車集積地のゆっくりとした衰退であろう」¹⁾と展望した。

この活況は意外にも長く続き、2008 年秋までは輸出に引っ張られて国内生産は大きく伸び、国内集積拠点はむしろ強化され、筆者の「国内自動車集積地のゆっくりとした衰退」という展望が誤っていた観さえ与えた。しかし周知のように 2008 年秋以後の世界金融危機から世界大不況への展開過程で国内自動車生産は急速に収縮し、集積も一転して衰退へと急発進を始めたかのような印象である。つまり筆者が予測したような「ゆっくりとした衰退」など期待すべ

1) 拙著『日本自動車産業の地域集積』、東洋経済新報社、2007 年、223-224 頁。

くもないようである。

他方、拙著では取り上げなかった自動車産業集積に決定的影響を与えると思われる新たな重要な要素が急速に育ちつつある。世界自動車市場の需要の大規模な縮小とその克服後に急速にシェアを増すと思われる電気自動車を軸とする新世代自動車市場の拡大が最も大きな影響を与えるであろうし、先進国で普及するであろうカー・シェアリングなども影響する可能性がある。これまでの自動車のコンセプトが生産と消費の両面で大きく変化し、したがって集積の規模と構造が根本的に変わる可能性が高まると考えられる。

拙著では『工業統計表』2002年版によって抽出した自動車産業集積地について1990年以後の変化を軸に実証分析したが、小論では世界大不況前夜の日本自動車産業の地域集積を2006年版によって抽出し、2002年後4年間の変化を軸にし概観しておきたい²⁾。

I. 大きく伸びた国内生産

1. 出荷額等の回復と伸長

ここでは『工業統計表 企業統計編』によって自動車産業の推移を概観しておく(図1参照)。

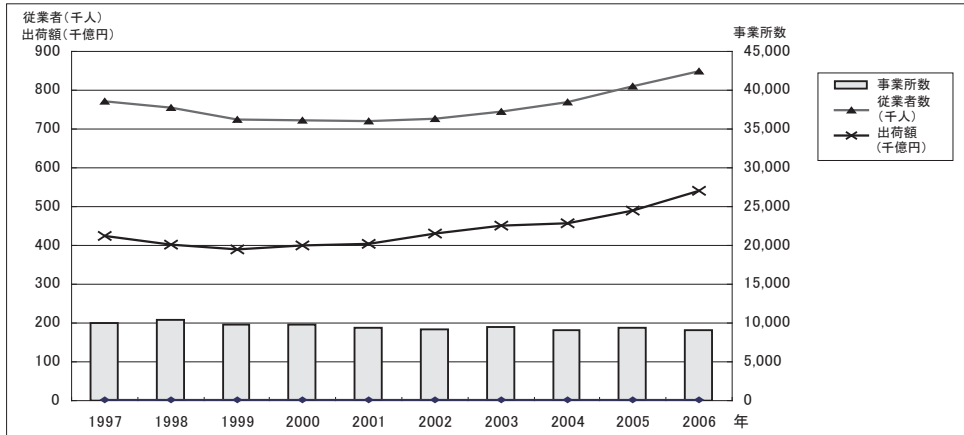
米国から日本にも及んだITバブル崩壊は、2002年を底に回復に向かい始めた。製造業出荷額は2002年には269.3兆円であったが2006年には314.8兆円までまっすぐ伸びた。自動車産業の底は1999年だが、ITバブルの影響も崩壊の影響もさして受けることなく同年の出荷額39.0兆円を底に順調な回復を示し、2003年には45.0兆円と1990年代の最高額(1992年44.3兆円)をようやく抜き、2006年には54.1兆円に達した。

自動車産業の急速な回復は製造業の回復をはるかに抜くスピードと規模で生じたため、製造業に占める自動車産業の比重(出荷額)はかつてなく高まった。それは1999年には13.4%であったが2002年には16.0%、2006年には17.2%にもなっている。従業員数も2001年には71万9600万人にまで減少していたが、その後は順調に増加し、2006年には90年代以後最高の84万9600人に達した。このため自動車産業従業員が製造業のそれに占める比率も出荷額ほどではないが高まっており、同様に7.7%から10.3%に高まった。

この二つの数値からも類推できるように、生産性(出荷額/従業員数)も着実に高まっており、1990年代の低迷から脱して2001年以後約13%上昇している。自動車産業の事業所のほとんどは部品・付属品製造業の事業所であって、2006年には自動車産業全体の97.2%を占めている。部品事業所も2000年代にはいったんはわずかに増加したが、2006年には8799事業で、

2) 2002年以後の変化を見る上で留意すべきことは、この間にも平成の地方自治体の大合併がすすみ、市町村の数値に連続性がないことである。工業地区はもともと複数の隣接市町村を包摂した空間なので合併が同一工業地区内であれば数値の切断はない。同一工業地区を越える場合には影響がでる。工業地区の場合一般に合併の影響は小さいと考えられる。合併が行われた場合には市町村の数値の連続性はほとんどないので注意が必要である。この点は小論のすべての舞台でいえることである。

図1 1997～2006年の自動車産業の推移



資料：『工業統計表 企業統計編』各年版による

前年より300事業所も減少した。1991年には1万1000を超える事業所があったことと出荷額、従業員数の増加と考えると、今なお小規模事業所の淘汰が続いていることが分かる。自動車製造業（二輪車を含むいわゆる完成車工場）は、2002年の55事業所から51事業所にまで減少した。これは主に大都市圏の事業所が閉鎖され再編統合が進んだためである。

2. 輸出の伸びと国内市場の停滞

詳しい説明の必要はないであろうが、上述の出荷額の伸びを支えたのは輸出であった。台数ベースで見れば³⁾、1997年には455.3万台あった輸出（乗用車・トラック・バス合計）は2001年には416万台まで落ち込むが、以後順調に回復して2006年には596万台になった。この数値は1990年代以後最も大きい数値だったが、翌2007年には655万台と史上最高の1985年673万台近くまで迫った。したがって輸出比率（輸出台数/生産台数）は1997年の41.5%を底に9.11テロの年2001年を除いて一度も下がることなく上昇し2006年には52.0%、2007年には56.6%にもなった。在庫を無視して生産台数から輸出台数を差し引いた数値を国内販売台数とすれば、国内販売は1997年には642万台あったが翌1998年に551万台に落ちた。以来、最高の年2005年でも574万台と停滞的で小論が取り上げる時期（2003～2007年）には平均して547万台であった。

今思えば、日本の自動車生産の拡張を支えたのはアメリカ自動車市場の膨張であり、それを支えたのがアメリカの不動産・金融バブルだった。アメリカの新車登録台数は1997年1549万台であったが、1999年には一気に1741万台に跳ね上がり、以後1700万台を切ったのは2003年の1696万台だけで2000年代は1700万台以上がアメリカ市場の常識になってしまった。

3) 以下の数値は日本自動車工業会編『世界自動車統計年報』2009年版による。

II. 拡散する自動車産業集積工業地区

工業地区概念は産業集積をとらえる最善の空間的集積範囲ではないが一次的接近としては有効である。ここでは 2006 年の自動車産業集積工業地区⁴⁾を取り出す。

表 1 に示すように定義を満足する工業地区は 2002 年の 23 地区から 28 地区に増えた。自動車産業集積工業地区として前回 (2002 年) にはあった 65 群馬県前橋・伊勢崎地区, 85 神奈川県横浜・川崎・横須賀地区が姿を消し, 替わって 2 北海道苫小牧地区, 21 宮城県胆江地区, 61 栃木県南地区, 62 栃木県桐生地区, 68 群馬県藤岡・富岡地区, 118 岐阜県岐阜地区, 223 大分県周防灘地区の 7 地区が増え, 純増 5 地区となった。

もちろんこれは, 4 年の間に自動車産業集積地が新たに形成されたり, 姿を消したりしたと必ずしも示唆しているわけではない。定義からして自動車産業の消長に関わらず, 他産業の消長によって出荷額首位になることもあれば, 特化係数が 1 を超えたり下がることもあるからである。にもかかわらず表 1 は自動車産業集積の傾向・変化を示唆していると考えてよからう。

自動車産業集積の方向として, 拙著では「広域圏型の自動車産業集積地が増えていくだろう。これは近接の有利性が薄らいでいくからである」(拙著, 227 頁) と述べたが, 表 1 はこの展望が正しかったことを示唆しているようである。大都市の自動車産業を支えてきた北関東工業圏で部品製造を首位とする小型の集積地区 61, 62, 68 が姿を現した。また 2 は自動車部品, 21, 223 は分工場型の自動車製造業が首位である。

展望では「今後とも愛知型 (自動車産業集積) は, よほどの与件変化がないかぎり高い競争力をもった自動車産業集積地として生き残りつづけるであろう」(拙著, 227 頁) と述べたが, 上述のように集積工業地区は拡散したにもかかわらず愛知県の 4 工業地区の出荷額合計は 2002 年からの 4 年間で 15 兆 8800 億円から 20 兆 3300 億円へと増加し, 28 地区合計に占める比率も 45.9% から 48.4% へと上昇している。粗付加価値の比率 (粗付加価値/出荷額) も同様に上昇している。2000 年代に入って意外に長く続いた自動車産業の好環境を愛知型集積の中核トヨタグループは十分に享受したといえよう。後述するが集積地域の拡散の核にあったのもトヨタグループであることを忘れてはならないだろう。

上述の指摘だけでは大ざっぱなので, 拙著で採用した 5 類型に沿って, 2002 年以後の主要な変化をもう少し具体的にみてみよう。表 2 は 2006 年の類型別の自動車産業集積工業地区を示している。拙著では 2002 年の工業地区統計を用いて類型を抽出したが, 各工業地区の集積市区町の分析自体はできるだけ新しい時点での統計資料を用いた。したがって変化に関わる叙

4) 拙著では自動車産業集積工業地区の定義としては, 製造業出荷額首位, 特化係数 (表 1 の注参照) > 1 としてきたが, 今回は輸機 (産業中分類) 出荷額 1000 億円以上を加えた。出荷額が小さいと集積じたいがなりたないからである。2006 年の自動車産業集積 28 工業地区の平均出荷額は 1 兆 5000 億円, 最小で 1700 億円である。

述が拙著と重なる部分のあることをあらかじめ断っておきたい。

表1 自動車産業集積工業地区（2006年）

地区コード番号 工業地区名	事業所 カ所	従業員 人	出荷額			付加価値 億円	現金給与 総額 億円	自動車部品産出額	
			実額 億円	構成比 %	特化係数			実額 億円	比率 %
2 北海道苫小牧地区	11	3,666	1,975	19.6	1.139	438	191	1,905	96.4
21 岩手県胆江地区	20	4,220	3,483	56.0	3.256	354	194	456	13.1
60 栃木県宇都宮・芳賀地区	142	18,222	11,569	28.5	1.661	4,883	1,448	1,073	9.3
61 栃木県県南地区	165	11,795	4,881	19.3	1.123	1,246	564	3,814	78.1
62 群馬県桐生地区	89	3,792	1,008	28.2	1.641	305	166	975	96.7
63 群馬県太田館林地区	189	20,947	16,881	49.6	2.886	4,383	1,164	7,794	46.2
68 群馬県藤岡・富岡地区	108	4,798	1,973	32.2	1.874	532	256	1,541	78.1
70 埼玉県西埼玉南部地区	177	15,704	13,148	28.8	1.676	1,455	1,163	3,757	28.6
74 埼玉県西埼玉北部地区	96	7,594	2,519	28.9	1.682	884	529	2,515	99.8
82 東京都青梅地区	61	7,013	4,975	37.4	2.176	1,145	395	666	13.4
86 神奈川県小田原・茅ヶ崎地区	120	19,835	15,919	32.9	1.914	3,793	1,253	3,029	19.0
118 岐阜県岐阜地区	84	4,600	1,727	28.7	1.670	378	224	529	30.6
123 静岡県中遠地区	304	29,267	19,076	34.2	1.990	5,646	1,476	8,346	43.7
124 静岡県西遠地区	689	41,992	24,126	55.3	3.219	7,570	2,134	15,094	62.6
125 静岡県東駿河湾地区	267	20,023	9,616	19.1	1.111	2,461	1,051	6,144	63.9
127 愛知県東三河地区	275	34,696	33,797	63.2	3.677	9,688	1,792	8,510	25.2
128 愛知県岡崎地区	209	35,729	19,102	43.5	2.531	5,438	2,059	18,261	95.6
129 愛知県知多・衣浦地区	469	77,617	30,358	47.1	2.742	6,302	4,976	23,223	76.5
130 愛知県豊田地区	262	86,150	120,027	89.8	5.225	31,919	6,355	25,677	21.4
134 三重県桑名・四日市地区	132	16,937	9,878	22.7	1.321	2,603	996	4,190	42.4
135 三重県鈴鹿・亀山地区	93	14,357	16,799	58.0	3.375	5,251	984	3,569	21.2
143 滋賀県日野・八日市地区	12	5,324	6,651	40.8	2.373	1,675	326	6,651	100.0
180 広島県広島湾地区	154	26,100	13,943	34.9	2.031	1,988	1,686	3,731	26.8
187 山口県山口・防府地区	21	5,491	8,673	70.3	4.091	1,473	331	1,583	18.3
205 福岡県北九州地区	57	10,083	11,134	31.5	1.833	4,033	910	1,679	15.1
206 福岡県筑豊地区	34	8,203	10,077	62.2	3.620	825	506	364	3.6
218 熊本県有明・菊鹿地区	37	8,105	4,364	27.5	1.600	893	472	3,783	86.7
223 大分県周防灘地区	26	4,017	2,284	43.8	2.551	302	147	608	26.6
集積地区全体の合計または平均	4,303	546,277	419,963	39.7	2.308	111,829	35,441	162,640	47.8

資料：『工業統計表 工業地区編』2006年

表注

62 宇都宮・芳賀地区は、6位 3049（その他航空機部分品製造業）を除く。

82 青梅地区は、2位 3042（航空機用原動機製造業）を除く。

124 静岡県西遠地区は、4位の 3034（船用機関製造業）を除く。

127 愛知県東三河地区は、9位の 3021（鉄道車両製造業）を除く。

129 愛知県知多・衣浦地区は、4位 3051（フォークリフト・同部品・付属品製造業）を除く。

143 滋賀県日野・八日市地区は、6位 3051 及び 28位 3059（その他の産業用運搬車両・同部品・付属品製造業）を除く。

180 広島県広島湾地区は、7位 3031（船舶製造・修理業）、17位 3042、44位 3034を除く。

218 熊本県有明・菊鹿地区は、14位 3034を除く。

構成比は、製造業に対する比率。部品産出額比率は、輸機出荷額に対する比率。

産業特化係数は、（工業地区輸機出荷額／工業地区製造業出荷額）／（全国自動車・付属品製造業出荷額／全国製造業出荷額）。2006年は各工業地区の出荷額構成比率を17.187%でわったもの。工業地区の輸機出荷額は自動車・付属品製造業以外を可能な限り排除し自動車・付属品に近づけてあるが、完全に排除できていないので各地区の特化係数は過大評価となっている。

表 2 類型別自動車産業集積工業地区

地域集積類型		工業地区コード
愛知型	4 地区	127,128,129,130
大都市圏型	2 地区	82,86
広域圏 I 型	13 地区	60,61,62,63,68,70,74,118,125,134,135,180,205
広域圏 I' 型	2 地区	123,124
広域圏 II 型	7 地区	2,21,143,187,206,218,223

Ⅲ. 愛知型自動車産業集積の進展

1. 愛知型集積の特異性

130 豊田工業地区を核として、127 東三河地区、128 岡崎地区、129 知多・衣浦地区の 4 地区それに自動車産業集積工業地区には該当しない名古屋地区（輸機出荷額 2 位、1 兆 2432 億円、特化係数 0.822）が近接して愛知型集積地ともいべき巨大な自動車産業集積地を形成している。

愛知型集積は、他の集積地にはない特異性を備えている。第一に愛知型集積の特徴はトヨタとそのグループを中心にかかなりの程度まで集積地域内分業を完成している。ただし地域産業連関表（2000 年）は、分業完結性の高い愛知型集積ですら集積地域を越えた広域分業を必要としていることを示していた（拙著第 5 章参照）。第二にトヨタが圧倒的な集積核の役割を果たし、これにデンソー、アイシン精機などトヨタグループの大手部品サプライヤーが加わり、「トヨタ城下町」というにふさわしい集積地を形成している。ことばを換えれば、トヨタが多国籍自動車メーカーとしての位置を飛躍的に高めたことが、愛知型地域集積に活気を与えることになったし、地域経済の他面での脆さをも高めた。第三に愛知型集積は、愛知県に限らず中部工業圏の自動車集積工業地区のハブになっている。第四に愛知型集積は 1980 年代後半からすでに労働力不足、地域集中リスクの上昇などが顕在化しつつあり、核であるトヨタは戦略的に集積の分散化を進めた。それが後述する広域圏型の拡大強化を引き起こした。

以上のような特異性は 2002 年以後の輸出依存による国内生産の拡張によって強められたといえよう。

2. 集積工業地区

4 地区では輸機事業所が岡崎地区を別として増加している。愛知型集積地以外では事業所が減少する例が多いことを考えればこれも特徴の一つである。従業者は 4 地区とも増加したが、その合計は 3 万 9400 人に達している。外国人労働者需要がいかに大きかったかを示唆するに十分な数字である。出荷額は 2002 年以後の 4 年間で 4 兆 4400 億円も増加した。とりわけトヨタの組立工場および部品工場をハブに巨大な一つの塊を作った豊田工業地区は、生産力、凝集性、生産性等あらゆる点で他の工業地区とはきわだって異なっている。出荷額はこの間に 2 兆 5100 億円増加した。

3. 集積市区

愛知県内には名古屋市を含め 36 市ある（2006 年現在）が、これらの市のうち、2006 年の産業特化係数 > 1、輸機出荷額が 1 位の市区を「自動車産業集積地」⁵⁾と定義すると表 3 のように 15 の各市と名古屋市の 2 区がそれに該当する。愛知県では広範な県内空間に集積地が広がっている点で、1 市町あるいはせいぜい数市町が上記条件を満たす「自動車産業集積地域」にすぎない他県と比較すれば、大きな特徴である。

2006 年の時点では各市区は従業者、出荷額とも拡大の一途をたどっていた⁶⁾。また各市の輸機産業特化係数が高い（平均 3.384）ことも特徴的であり、自動車産業との運命共同体的産業構造を深めていた。

表 3 愛知県の輸機産業集積市区（2006 年）

市 区	事業所		従業者数 (人)	出荷額 (億円)	輸機産業 特化係数	1 人当たり 民力水準	産業活動 水準
	総 数	うち従業者 300 人以上					
愛知県	2,165	134	282,937	223,410	2.971	114.4	—
名古屋市港区	61	4	6,714	2,871	1.878	97.3	167.7
名古屋市熱田区	18	1	959	723	2.515	137.8	104.7
豊橋市	89	5	8,191	3,773	1.945	103.0	124.9
岡崎市	88	10	12,188	7,148	2.695	93.3	135.9
半田市	28	2	3,899	2,442	2.090	104.8	164.0
豊川市	82	7	6,975	5,076	3.157	114.5	198.4
碧南市	59	6	9,148	4,706	3.243	143.6	290.4
刈谷市	133	10	34,445	10,935	3.701	131.7	289.9
豊田市	223	34	77,359	114,691	5.294	200.3	647.1
安城市	110	6	21,151	9,585	3.361	117.7	240.5
西尾市	72	6	19,957	10,295	4.936	131.7	289.9
大府市	54	4	8,337	6,133	3.755	126.2	277.4
知立市	34	2	2,470	583	2.392	91.4	96.1
高浜市	34	4	6,013	3,407	4.268	129.7	265.4
日進市	13	2	1,569	524	3.120	85.6	74.5
田原市	11	3	13,694	23,122	5.708	250.6	793.3
弥富市	13	0	762	400	3.465	103.6	124.9
合計・平均	1,122	106	233,831	206,413	3.384	127.2	252.1

資料：『工業統計表 市区町村編』2006 年版、朝日新聞出版編『民力』2009 年版

注：特化係数 = (各市・区の輸機出荷額) / (各市・区の製造業出荷額等) ÷ (全国の輸機出荷額) / (全国の製造業出荷額等)。

表 3 が示すように豊田市、刈谷市、西尾市、安城市は市内に事業所も多く、出荷額も多い。出荷額が豊田市に次いで多い田原市は市内には事業所は少ない。トヨタの田原工場の存在がほ

5) 『工業統計表 工業地区』レベルでは細分類統計が公表されており、不完全だが自動車産業以外を排除できるので「」なしで自動車産業集積地区と表現している。『工業統計表 市区町村編』では産業中分類しか公表されていないので自動車以外の輸機を含まざるを得ない。したがって市区レベルでは本文中では「」つきで用いることにする。なお小分類あるいは細分類統計を提供できる市区役所も限られている。

6) 2002 年以合併による編入が行われたのは岡崎市、豊川市、豊田市、田原市、弥富市である。最も規模の大きかったのは豊田市による 6 町村合併編入である。したがって、合併前後の数値の連続性は薄い。

とんどすべてを語っている。以下では豊田市、刈谷市、西尾市について要約しておこう。

(1) 豊田市

2003 年には豊田市の自動車製造業は、製造業出荷額の 92.0% を占め、製造業全使用水量の 98.2% を消費し、工場敷地面積は 82.5%、有形固定資産（年末現在高）は 88.4%、年間投資額は 90.7% を占めていた⁷⁾。未確認だがこれらの数値に 2003 年以後多少の変化があったとしても特筆するほどのことはなく、したがって豊田市の製造業とは自動車製造業とほぼ同義、その意味で「自動車モノカルチャー」であることに変化はなかった。モノカルチャー型産業構造が変化に対して脆弱であることは経験的に示されてきたところである。自動車市場の大規模な収縮や化石燃料自動車から電気自動車への大規模なシフトが生じた場合、豊田市の対応力が試されることになろうが、もう少し将来の話である。

豊田市の自動車産業は、期間従業員や日系ブラジル人を半数とする外国人労働者を含め、従業者の多くを市外からの転入によってまかなってきた。たとえば豊田市の外国人登録人口は、2002 年以後も増加を続け 2006 年（10 月 1 日現在）には、14989 人、2008 年には 16800 人と、豊田市人口の 4% をしめるに至っている。その約半分 7900 人がブラジル国籍の期間従業員とその家族であると推定される。彼らの就業、生活、教育などに対する豊田市、雇用主の責任は一段と大きくなっている。

(2) 刈谷市／西尾市

トヨタグループの部品工場がひろがる刈谷市、西尾市、安城市、碧南市、知立市、豊橋市、三好町などは自動車部品事業所の大規模な集積市である。

刈谷市は、自動車部品産業集積市にふさわしい特徴を備えている。刈谷市には豊田自動織機の本社・刈谷工場、豊田紡織の本社・刈谷工場、豊田工機の本社・刈谷工場、トヨタ車体の本社・富士松・刈谷工場、デンソーの本社・刈谷工場、アイシン精機の本社・刈谷工場、アイシン・エイ・ダブリュ工業の刈谷工場、津田工業の本社・刈谷工場などトヨタグループの主力サプライヤー、車体メーカーの本社と基幹工場がある。安城市より人口は少ないが、製造業出荷額は遙かに大きく、トヨタグループの地域集積の結節点として重要な位置を占めている。出荷額を引き上げているのは車体工場の出荷額が大きくなるからであろう。

刈谷市では 2000 年代初頭から輸機事業所も増加し、輸機従業者、輸機出荷額も大きく増加している。2004 年と比較して 2006 年には従業者の増加は 6.0% に対して出荷額は 31.1% 増加している。自動車部品集積地の合理化の激しさも一部反映しているのであろう。刈谷市の外国人登録者数は、2002 年以後も増え続け 2008 年 10 月には 5028 人に達し、その後は一転して減少傾向を示している。同年の人口の約 3.5% にあたる。37% がブラジル人であり、多くは期

7) 2003 年 12 月現在、従業者 4 人未満を含む。『豊田市統計書 平成 16 年版』による。

間従業員とその家族であろうと思われる。減少しているのはおもに彼らである。

西尾市も刈谷市と同様に自動車部品産業が中心である。西尾市にはデンソーの西尾製作所、善明製作所、アイシン精機の西尾工場、アイシン・エーアイの本社工場などがある。西尾市も自動車集積に左右される度合いも高い。西尾市では2002年以後、従業者数が25.4%、出荷額19.5%と大幅に増えた。外国人登録者数は増え続け、2008年10月には5991人になっている。市人口に占める比率は5.5%である。その約6割がブラジル国籍であり、刈谷市についての指摘がここでも当てはまる。

豊田市と刈谷市、西尾両市との関係についていえば、豊田市の動向に両市が左右される状況は2002年以後も変わりがないと推量される。

4. 民力水準の変化

(1) 民力水準指数

自動車産業集積は集積地域を豊かにしたのかという基本的問題意識を小論でも「1人当たり民力水準」⁸⁾という指数で確認しておきたい。(1人当たり)民力水準は基本水準、産業活動水準、消費水準、文化水準、暮らし水準という5水準を単純平均した合成水準である。民力を文化・暮らしやすさ・働き場所の多さや課税所得の多寡と産業活動・消費活動とを同じ比率で評価する。2002年以後2006年まで集積地の従業者数、出荷額が増えても民力水準がそれほど大きな変化を示すと思われない。したがって以下では、2006年頃の民力水準を産業活動水準との関わりでみることにしたい。

なお周知のように愛知県は東京都と並んで2007年度の(普通)地方交付税の不交付団体であった。不交付団体は、財政収入が豊かで自治体行政を行うのに政府からの地方交付税を必要としない豊かな自治体と一般に理解されている。愛知県では27市11町1村が不交付団体となっており、県単位ではずばぬけて多い。表3に掲げた「自動車産業集積市」はすべて不交付団体である。もっとも集積市以外の11市も不交付団体となっている。これらの市は輸機出荷額が、2位、3位で集積市の定義を満たしていないが、自動車産業に関わりの深い一般機器、電機製品、プラスチック製品の出荷額が大きいので、ひろく自動車産業集積の恩恵を受けている市としても強弁とはいえないだろう。つまり自動車産業は集積地域だけでなく近隣地域をも豊かにするという考えが成り立つ。

8) 民力指数概念については朝日新聞出版社編『民力』の説明を参照されたい。当然のことながら用いられる多くの基本指数や計算方法についても改訂があるので時系列的な比較には留意が必要である。小論では意図には反するが、数値の一貫性が保たれていないので両基準年間の比較は行わない。2009年版は、利用されている諸指数のデータが大まかに2006年ごろに発表された数値なので、小論の論旨に妥当していると思われる。なお『民力』では、民力を計算する空間単位として「行政単位」、「都市圏」、もっと広い「エリア」、いちばん広い「地域」が採用されている。小論では行政単位の数値(行政単位がない場合は都市圏)を採用している。自動車集積空間の広がり、従業員の居住空間の広がりを考慮すればもっと広い単位を採用することも考えられる。

(2) 集積市区の民力水準

表 3 に示すように、「自動車産業集積市」の 1 人当たり民力水準は、全国平均が 100 であるから全体の単純平均では 3 割ほど高いことになる。しかし集積市のあいだで相当ばらつきがある。最も高いのは田原市、次いで豊田市、碧南市、刈谷市、西尾市の順になっている。他方、日進市、知立市、岡崎市、名古屋市港区などは全国以下となる。集積市の民力水準が高いのはひとえに自動車産業集積のおかげであるといつて過言ではないであろう。産業活動水準（農業産出額、工業製品出荷額、就業者総数の指標から成る）が全国水準の 2.5 倍となっている事実や、産業活動水準が低い市は民力水準も低いことからこのことか明らかに思われる。知立市や日進市のように自動車産業の特化係数が高くても集積規模が小さい市では産業活動水準が低く現れている。田原市の民力水準が一位であるのは産業活動水準が全国水準の 8 倍だからである。豊田市のそれが 2 位であるのは産業活動水準が同じく 6 倍だからのようにみえる。表には掲げていないが、田原市の文化水準、暮らし水準が豊田市のそれよりもそれぞれ 60.6 ポイント、101.6 ポイントも高いことが 1 位と 2 位を分ける要因にもなっていることは興味深い。

IV. 大都市圏型自動車産業集積の再編

1. 集積工業地区

大都市圏型とは、東京都や神奈川県、大阪府などの大都市圏にある自動車産業集積地である。近接した工業地区内分業の完成度は広域工業圏型と共通して低い。その意味では、大都市圏にある広域工業圏型集積の一類型である。他の広域工業圏型と異なるのは衰退過程にある類型だという点である。2002 年の時点ではすでに京都市、名古屋市所在工場を含めて約 10 工場が閉鎖（一部を含む）売却、用途変更などを受けており、残っている工場は多くはない。

大都市圏型工業集積は、一般的には工場立地上の不利な面（地価や労賃の高さ、土地利用の制約等）をしのぐ多様なサービス業を含む事業所群の存在によるネットワーク形成による外部経済の存在によって基礎付けられている。それは業種の多様性、規模の多様性にとどまらず、試作、開発、製造といった事業内容の多様性に及んでいる⁹⁾。しかし、量産組立型の自動車産業では、こうした外部経済よりも大都市圏立地の不利益の方が年とともに大きくなり、都市部にあった量産組立工場（自動車、部品に限らず）は、1990 年代から 2000 年代初頭にかけて縮小閉鎖の運命に晒された。生き残った集積地区では、再編統合によってかえって従業員数、出荷額も増加している。

2006 年、自動車産業集積工業地区として残ったのは、82 青梅地区、86 小田原・茅ヶ崎地区だけである。青梅地区には日野自動車の羽村工場、日野工場のある羽村市、日野市があ

9) 渡辺幸男『大都市圏工業集積の実態—日本機械工業の社会的分業構造実態分析編 I』慶應義塾大学出版会、1998 年。

る¹⁰⁾。小田原・茅ヶ崎地区にはいすゞ自動車の藤沢工場のある藤沢市、日産車体の湘南工場のある平塚市がある。2002年と比較すれば、青梅地区の全ての指標は上昇している。小田原・茅ヶ崎地区では、事業所こそ減少したが、他の指標はいずれも上昇した。

2002年には集積地の定義を満たしていた85横浜・川崎・横須賀地区が出荷額2位になり、特化係数も1を割ったために集積工業地区から外れた。同地区は京浜臨海部の工業地帯で日産自動車、いすゞ自動車、三菱自動車などの複数メーカーのハブ工場、部品工場が大都市圏の外部経済をいわば共同利用してきたが、横須賀市の日産自動車久里浜工場、関東自動車工業の横須賀工場（深浦工場）、川崎市のいすゞ川崎工場などが閉鎖されたことも影響している。とはいえ、2006年現在、同工業区には229の自動車事業所、21046人の従業員、1兆4641億円の出荷額があり、依然として国内有数の「集積地」といえよう¹¹⁾。

2. 集積市区

大都市圏の「自動車産業」集積地域を市区レベルで示したのが表4である。日野市と池田市は工業地区には含まれていない。神奈川県厚木市、同大和市、同綾瀬市の3市は84厚木・秦野工業地区に属するが同工業地区は自動車出荷額2位であったために自動車産業集積工業地区に入っていない。

これらの12市区の合計を2002年のそれと比較してみると事業所数は微減、従業者、出荷

表4 大都市圏の輸機産業集積市区（2006年）

工業地区 コード	市 区	事業所		従業者数 (人)	出荷額 (億円)	輸機産業 特化係数	1人当たり 民力水準	産業活動水準
		総数	うち従業者 300人以上					
なし	東京都日野市	5	1	7,685	5,017	2.553	97.0	163.2
82	東京都羽村市	14	2	5880	4,694	4.311	114.1	248
84	神奈川県厚木市	26	6	4,869	2,549	1.966	90.5	112.1
84	神奈川県大和市	21	2	2,145	492	1.038	68.6	72.2
84	神奈川県綾瀬市	64	3	3,622	1,548	2.057	98.8	146.3
85	神奈川県横浜市神奈川区	11	1	1,610	1,057	2.167	76.9	74.9
85	神奈川県横浜市中区	4	1	935	311	2.489	100.2	60.0
85	神奈川県川崎市中原区	10	2	5,246	5,444	4.378	98.2	185.6
85	神奈川県横須賀市	62	3	6,586	6,098	3.668	72.2	87.4
86	神奈川県平塚市	35	1	6,648	6,781	3.918	98.7	154.1
86	神奈川県藤沢市	27	3	8,506	7,286	2.925	81.1	111.4
なし	大阪府池田市	4	1	7,006	3,180	4.679	87.7	114.2
	合計あるいは平均	283	26	60,738	44,456	3.012	90.3	127.5

資料：前表と同じ

10) 日野自動車の日野工場のある日野市は、工場移転促進地域であったために『工業統計表 工業地区編』の青梅地区には加えられていない。同様に84神奈川県厚木・秦野工業地区には三菱ふそうバス・トラックの中津工場のある愛川町が、そして149大阪府北大阪地域にはダイハツ工業の本社工場のある池田市がふくまれていない。こうした措置は『工業統計 工業地区編』の統計的価値を著しく傷つけている。

11) 数値は、輸機製造業から船舶製造・同修理、鉄道車両製造、鉄道車両用付属品製造を除いてある。

額ともに増えている。これは好景況による自動車出荷額の増加という全国的な趨勢の影響とともにメーカーが大都市圏の複数工場の再編統合によって残した工場の強化を図ったためである。そのなかでは川崎市中原区(三菱ふそうトラック・バス川崎製作所がある)は出荷額が、また横須賀市は従業者数、出荷額ともに減少したことが目立っている。

2002年には定義を満たす集積市区は15市区あったから3市区減少した。京都市右京区、横浜市金沢区、神奈川県伊勢原市がそれである。京都市右京は三菱自動車京都工場の縮小が主な原因である。あとの2市は出荷額はわずかに首位に及ばなかったため、事業所、従業員数、出荷額とも増加をしている。したがってただちに大都市圏の「自動車集積」市区が衰退しているとはいえない面もあわせもつが、民力水準の側面で見ると芳しくない。

3. 集積市区の民力水準

表4に掲げた12市区のうち2007年度の地方交付税不交付団体は、日野市、羽村市、川崎市、平塚市、藤沢市、厚木市、大和市、綾瀬市の8市である¹²⁾。しかし表4に掲げた12市区の単純平均1人当たり民力水準は全国水準から1割も低い。2009年版の民力水準が全国水準(100)を越えるのはわずかに羽村市と横浜市中区だけである。かろうじて全国水準に近いのが日野市、綾瀬市、川崎市中原区(川崎市全区の数値を代用)それに藤沢市である。

こうした低水準をもたらしたのは、産業活動水準が低いためであろう。愛知型集積市の場合、民力水準の平均して2倍の産業活動水準が民力水準を引き上げていたが、大都市圏型集積市区の場合は4割強にしか過ぎない。羽村市は産業活動水準が248.0が高いことが、横浜市中区は産業活動水準は全国水準以下だが、基本水準(人口、民営事業所総数、課税対象所得額の指標から成る)が154.9と高い上に消費水準、文化水準が全国水準を超えていることが貢献している。他方、日野市、綾瀬市は産業活動水準は163.2、146.3と高いが、消費水準、暮らし水準の低さが民力水準を押し下げている。

大都市圏の多くの自動車産業集積は多くの場合、民力水準の引き上げに十分な貢献ができるほどの力を欠いているのが現状であろう。

V. 広域圏型自動車産業集積の拡大

1. 広域圏I型集積

(1) 工業地区

I型は工業地区内に自動車メーカー、大手部品メーカーの本社工場(あるいは準本社工場)がハブ工場としてあり、サプライヤーが相当数集積している型である。2006年にはこうした型の工業地区が2002年より増えて13地区となった。増えた理由の一つは、2002年には出荷

12) 三菱ふそうトラック・バス中津工場のある神奈川県愛川町、日産工場(日産自動車のエンジン、アクスル製造)本社工場のある神奈川県寒川町も不交付団体である。

額が2位、特化係数が1にわずかに足りないなどの理由で定義を満たさなかった工業地区が、この間、他産業よりは相対的に大きな出荷額増加によって定義を満たすようになったためである。61 県南地区、62 桐生地区、68 藤岡・富岡地区などがそれに当たる。

それだけでなく、I型集積では一部の地区を除いて2002年以後事業所、従業者数、出荷額そろって増加してる地区が多い。いずれもこの間の自動車産業全体の出荷額増加の恩恵を被ったといえよう。とりわけ、落ち込んでいた北関東工業圏で自動車集積工業地区が復活した印象が強い。

205 北九州地区は2002年ではII型に分類していたが、事業所数がやや不足するもののI型に移した。同地区では日産荻田工場がハブであったが、2005年12月に同町にトヨタ自動車九州のエンジン工場がラインオフして集積地の厚みが増したことも理由の一つである。

他方、65 群馬県前橋・伊勢崎地区は出荷額がわずかの差で2位となったために表から落ちた。これはダイハツ前橋工場閉鎖の影響が大きいと思われる（後述）。しかし同地区には富士重工の伊勢崎工場などもあり、事業所数は減少したが（143）、従業者数（9501人）、出荷額（3460億円）の減少はわずかである。同じように174 岡山県県南地区は石油製品、化学工業が盛んなために、定義を満たさない（2002年も同様）が、三菱自動車水島工場をハブに事業所（136）、従業者数（14858人）出荷額（9727億円）と隣県の180 広島湾岸地区に次ぐ規模を維持していることを無視できない。

(2) 集積市町

以下では13のI型集積工業地区で「自動車産業集積地域」の定義を満たす市町を抽出して2002年以後の変化を要約的に述べることにする。表5には同一工業地区に条件を満たす複数の市がある場合は従業者のいちばん多い市のみ掲げてある。

① 60 宇都宮・芳賀地区には、日産自動車の栃木工場（上三川町）、ホンダの栃木製作所真岡工場（真岡市）がある。両市町のみが定義を満たす。上三川町では出荷額（2005年）は26%以上伸びているが事業所数、従業者数は伸びていない。真岡市は従業者も出荷額も大きく伸びた。

② 61 県南地区で定義を満たすのはいすゞ栃木工場がある都賀郡大平町だけである。いすゞの工場再編で同工場の出荷額が増えた。

③ 62 桐生地区にはメーカーの組立工場はないが自動車用モーター、スターター製造大手のミツバ（本社桐生市）がハブ的存在といえないこともない。ホンダ、富士重工、いすゞ、日産などに納品する地場部品メーカーが中心で、北関東工業圏の典型的な自動車部品産業集積地としての位置を高めた。

④ 63 太田・館林地区は富士重工の本社工場等のある太田市が事業所、従業者、出荷額とも大きく伸びた。

⑤ 68 藤岡・富岡地区では藤岡市、富岡市がともに定義を満たすが、集積規模は富岡市が大きい。

表 5 広域圏 I 型の輸機産業集積市町 (2006 年)

工業地区コード	集積市区	事業所		従業員 人	出荷額 億円	特化係数	1人当たり 民力水準 (2009)	産業活動水準 (2009年)
		実数	300人 以上					
60	栃木県 上三川町	11	n.a.	6,548	7,677	4.982	167.1	509.4
61	栃木県 大平町	97	n.a.	4,902	3,577	4.517	130.1	291.1
62	群馬県桐生市	64	2	3,086	978	1.930	93.9	95.0
63	群馬県太田市	114	6	14,216	12,884	3.418	122.5	236.3
68	群馬県富岡市	52	2	2,578	1,315	2.257	118.5	166.2
70	埼玉県狭山市	18	1	8177	10,608	4.004	108.6	221.6
74	埼玉県東松山市	31	2	4,127	1,329	2.925	89.7	104.6
118	岐阜県各務原市	51	4	8,810	3,598	2.685	94.1	143.9
125	静岡県裾野市	17	1	2,980	3,673	2.923	128.1	291.7
134	三重県いなべ市	33	2	10,809	6,748	3.590	197.6	472.0
135	三重県鈴鹿市	76	4	12,499	15,573	4.055	122.5	254.0
180	広島市南区	20	2	8,873	10,376	4.653	129.0	216.3
180	広島県 府中町	8	2	9,604	902	4.110	71.1	92.0
205	福岡県 苅田町	8	n.a.	5,515	10,727	4.906	238.2	650.3
	合計あるいは平均	600		102724	89964	3.640	129.4	267.5

資料：前表と同じ

表注：上三川町、苅田町は 2005 年の数値

富岡市には IHI エアロスペースの富岡工場があるので、その分勘案する必要はあるが、出荷額が秘匿されている。両市とも部品メーカー中心の集積地である。

⑥ 70 西埼玉南部地区はホンダ狭山工場のある狭山市のみが定義を満たす。もともと周辺の入間市、川越市などの方が部品メーカーの事業所数は多い。狭山市の出荷額は 2002 年以後 1 割強伸びたが事業所数、従業員数はともに微減した。狭山工場は手狭になっており、ホンダは狭山市の北北東にあたる大里郡寄居町に年産 20 万台規模、従業員 1700 名規模の完成車工場を 2010 年夏に、それに先だって 2009 年に比企郡小川町に年産 20 万基、従業員 500 名規模のエンジン工場の新規建設を公表していた (2006 年 12 月 19 日プレスリリース)。しかし寄居工場については 2008 年 12 月に稼働開始を 1 年延期すると発表した (その後 2 年延期すると再発表した、2009 年 3 月)。

⑦ 74 西埼玉北部地区では東松山市だけが定義を満たす。ボッシュの東松山工場や自動車部品の熱処理業のオーネックス東松山工場などがあるが、ハブと見なされる工場はなく、部品メーカーが主体の集積地である。出荷額は 2 割弱伸びたが従業員数の伸びは小さかった。関越自動車道など物流の便宜がたかいことが集積のメリットとなっている。

⑧ 118 岐阜地区で定義を満たすのは各務原市だけである。同市には川崎重工航空宇宙カンパニーなど多数の航空機部品関連メーカーが自動車部品メーカーと混在している。この点を考慮すると同市の自動車産業集積度は高くない。

⑨ 125 東駿河湾地区で定義を満たすのは裾野市だけである。関東自動車工業が横須賀工場を閉鎖して以後東富士工場の位置は高まった。もっとも富士宮市、富士市の方は、パルプ・紙・紙加工業の出荷額が首位であるために定義を満たさないが両市には部品メーカーの事業所が多

く集積している。

⑩ 134 桑名・四日市地区ではいなべ市(2003年発足)だけが定義を満たしている。いなべ市(2003年12月合併発足)にはトヨタ車体いなべ工場、デンソー大安工場などがあり、工業地区出荷額の7割近くを占める。

⑪ 135 鈴鹿・亀山地区では鈴鹿市だけが定義を満たしている。ホンダの好調を受けたホンダ鈴鹿製作所がハブで従業者数は約16%、出荷額は42%と大きくのばした。この地区は、愛知型集積の外縁上にある工業地区として、ホンダだけでなくトヨタグループに納品する部品メーカーも多い。

⑫ 180 広島湾地区は、広島市南区と府中町が定義を満たす。南区にはマツダの宇品工場、府中町には本社・本社工場がある。南区の従業者、出荷額とも増えている。この地区には自動車以外の船舶関係事業所(工業地区統計では除外した)もあり、厳格には自動車産業によるともいえない。

⑬ 205 北九州地区では苅田町だけが定義を満たしている。事業所、従業者数は減少傾向を示すが、出荷額は増加している。数値は2005年まででトヨタ自動車九州の数値が反映される2006年からは異なってくると思われる。

(3) 集積市町の民力水準

表5に掲げた14市町のうち、上三川町、太田市、狭山市、各務原市、裾野市、いなべ市、鈴鹿市、府中町、苅田町の9市町が2007年度地方交付税不交付団体である。

平均1人当たり民力水準は129.4と全国水準を約3割上回っている。産業活動水準は自動車産業集積を反映して267.5と全国水準を大きく上回っている。

民力水準についていえば、府中町、東松山市などは全国水準よりかなり低く、桐生市、各務原市も下回っている。これらの市町に共通しているのは産業活動水準が低いことである。民力水準が高い市町は産業活動水準が全国水準を大きく上回っている。上三川町、いなべ市、苅田町がそうである。こうした市町は自動車産業集積の貢献が高いといえよう。もっとも上三川町は他の水準はすべて全国水準以下だが、いなべ市は消費水準、文化水準、暮らし水準が全国水準以上であるし、苅田町は文化水準、暮らし水準が全国水準である。自動車産業集積が広域圏I型の集積市町の民力水準に貢献したことは明らかだが全国水準を抜くにはそれだけでは不足であることも同時に明らかである。

2. 広域圏I'型

(1) 工業地区

123 中遠地区、124 西遠地区は、愛知型ほどではないが他のI型の集積工業地区よりは規模的にも複数のハブを持つ集積地としての凝集力の点でも図抜けており、区別してI'型としてある。西遠地区はとくにI型の他工業地区より大きい。また両地区は、愛知型集積地域と交わ

表 6 広域圏 I' 型の輸機産業集積市 (2006 年)

集積市	事業所		従業者数 (人)	出荷額 (億円)	特化係数	1人当たり 民力水準	産業活動 水準
	総数	うち従業者 300人以上					
静岡県磐田市	151	10	17,283	13,371	3.138	145.7	342.8
静岡県袋井市	34	2	2,901	1,135	1.140	117.2	183.8
静岡県牧之原市*	23	2	2,251	1,729	1.446	141.5	311.3
静岡県浜松市	585	17	34,027	14,601	2.706	100.2	126.8
静岡県湖西市	78	10	8,479	10,799	3.882	214.4	719.1
合計あるいは平均	871	41	64,941	41,634	2.462	143.8	336.76

資料：前表と同じ

注：*静岡県牧之原市は参考値である。

ることによって、集積のメリットを一層大きくしている。

中遠地区は 2002 年以後、従業者数 19%、出荷額 8.6%と増やしたが、西遠地区は逆に従業者数、出荷額ともに小さな伸びにとどまった。とくに事業所数の減少が目立った。その理由は集積市を見ることによって明らかになる。

(2) 集積市

定義を満たす 4 市があるが、それぞれ 2005 年に合併して市域を拡大しているため 2002 年との比較はすぐには難しい。123 中遠地区では磐田市、袋井市が定義を満たす。牧之原市は僅差で出荷額が 2 位だが、実質的に定義を満たす扱いは許されるだろう。磐田市にはスズキの完成車工場（磐田工場）があり、牧之原市にはエンジン等の製造組立工場（相良工場）がある。またヤマハ発動機の本社工場も磐田市にある。袋井市には同社袋井工場もある。

124 西遠地区では浜松市、湖西市が定義を満たす。浜松市にはスズキの本社・高塚工場があり、ホンダの浜松製作所がある。湖西市にはスズキの湖西工場（完成車工場）がある。ホンダにとって浜松市は出自の地ではあったが、完成車工場をもたないためにハブとしての牽引力はスズキの方が勝っている。スズキが軽自動車から小型自動車へ車種拡大を図ってきたことがハブとしてのスズキの位置を大きくしている。ホンダは、浜松製作所に 4 輪車用の自動変速機(AT) および CVT（無段変速機）を生産する工場を新設すると発表した（2008 年 11 月 5 日）。2 輪車用エンジン工場を熊本製作所へ移管して、浜松製作所はトランスミッションのマザープラントになる。ハブとしてのホンダの力量強化にはつながるであろう。

(3) 民力水準

表 6 に掲げる 4 市のうち磐田市、袋井市、湖西市が 2007 年度交付税不交付団体である。牧之原市を含めた 5 市の民力水準は全国水準より 4 割以上高い、そうなった原因の一つは産業活動水準が全国水準の 3.3 倍になっていることである。この値は愛知型集積市 2.5 倍よりもはるかに高い。湖西市は田原市と同じくらい産業活動水準が高い。浜松市の民力水準は全国水準なみだが、これも産業活動水準が他市の比べて低いことを理由としている。自動車産業集積は

産業活動水準に貢献したことは明らかで、この点でⅠ型集積は愛知型集積と相似的である。

3. 広域圏Ⅱ型集積

(1) 工業地区

Ⅰ型と較べるとサプライヤーの事業所数も10～20とかなり少なく、従業者数、出荷額もかなり小さくなる。もともと製造業が一般に脆弱な工業地区に企業誘致策に応じ完成車メーカーが進出するとそれだけで集積定義を満たすようになるのが普通である。地域内のハブが本社・本社工場から遠く離れた遠隔地型あるいは距離的に離れていない近接地型の二つがある。Ⅱ型はさらに新登場の工業地区と2002年以前からあった工業地区に分けることができる。

2 苫小牧地区は2002年には特化係数は1より大きかったが出荷額3位で定義を満足していなかった。同区は自動車部品製造がほとんどすべてをしめる。いすゞエンジン製造北海道(2002年分社化)、トヨタ自動車北海道(1991年)がハブである。とりわけ後者のATM、CVT出荷額が伸びたのが新登場の理由である。2006年にはアイシン精機がアルミダイキャスト生産を目的としたアイシン精機北海道の設立を決めたが、稼働開始は2008年で本統計には反映されていない。Ⅱ型の発展の一部は愛知型集積が手詰まりになったことの反映といえる。

21 胆江地区は、関東自動車工業が横須賀工場を閉鎖して岩手工場(金ヶ崎町)と東富士工場(裾野市)に生産を集約したために出荷額が急増し集積工業区に登場した。223 周防灘地区は、前橋市のダイハツ車体(ダイハツ工業の完全子会社)の閉鎖統合によって2004年にダイハツ九州の大分(中津)工場が稼働を始めたことによって登場した。同工場は完成車工場である。以上の新顔はいずれも遠隔地型で、工場再編統合にともなっていること、またトヨタグループが中心に座っていることが特徴である。

2002年にはすでにあったダイハツの竜王工場がある143 日野・八日市地区は、出荷額が数値秘匿となっている。正確ではないが、製造業出荷額のほとんどを輸機がしめることから考えると、順調に推移したようである。マツダの工場のある187 山口・防府地区は事業所、従業者数、出荷額そろってのびた。トヨタ自動車九州の完成車工場のある206 筑豊地区はそれ以上にのびた。ホンダの熊本製作所(二輪車、軽自動車用エンジン)のある218 有明・菊鹿地区も同様にのびた。

特徴は、いずれもメーカー工場がハブであること、従業者数は増えても事業所数が増えないことである。そのなかにあつて206では事業所も顕著に増えている。

(2) 集積市町

各工業区で定義を満たすのは、苫小牧市、岩手県金ヶ崎町、滋賀県竜王町、山口県防府市、福岡県宮若市、熊本県大津町で、いずれもハブ工場所在地である(表7参照)。工業地区内に取引事業所が少ないのでハブ工場所在地市町の数値がそのまま工業地区の数値に近い。たとえば苫小牧市と工業地区出荷額はわずかに1億円違うだけである。したがって前述したことは、

ほぼそのままハブ工場の所在する集積市町に当てはまるであろう。

表 7 広域圏Ⅱ型の輸機産業集積市町 (2006 年)

工業地区 コード	市 区	事業所		従業者数 (人)	出荷額 (億円)	輸機産業 特化係数	1人当たり 民力水準 (2009)	産業活動 水準 (2009年)
		総数	うち従業者 300人以上					
2	北海道苫小牧市	9	2	3,657	1,974	1.127	97.9	148.1
21	岩手県金ヶ崎町	8	—	3,529	3,666	4.628	197.8	560.1
143	滋賀県竜王町	2	—	4,098	秘匿	—	275.6	1046.0
187	山口県防府市	13	2	5,022	8,380	4.115	120.7	222.3
206	福岡県宮若市	16	1	7,368	9,861	4.970	204.0	677.8
218	熊本県大津町	8	—	4,019	2,781	3.504	156.9	341.2
223	大分県中津市	17	2	3,542	2,137	3.324	141.9	127.1
	合計・平均	73		31235	28797	3.611	170.7	446.1

資料：前表と同じ

注：大津町は 2005 年の数値

(3) 集積市町の民力水準

表 7 に掲げた 7 市町のうち竜王町、大津町だけが 2007 年度交付税不交付団体である。7 市町の平均 1 人当たり民力水準は全国水準の 70% 高と 5 類型の中で最も高い。これは竜王町の産業活動水準が 1046 に達して単純平均で全国水準の 4.4 倍にもなるからである。この点を考慮してもⅡ型の民力水準は低くない。またⅡ型の場合は集積市町に事業所が少ないから、産業活動水準は自動車産業、もっといえばハブ工場の動向に左右される。自動車産業出荷額が小さい苫小牧市では産業活動水準が低く、したがって 1 人当たり民力水準が低くなっている。逆に 2006 年時点で民力水準が高かったとしても、それは進出ハブ工場だけに依存した脆弱な構造を背景にしていることを軽視してはならない。

おわりに

工業統計表をベースに 1990 年代から 2000 年代初頭までの自動車産業集積地域の変化を実証分析した拙著では、執筆時国内自動車産業集積地域に空洞化は生じていないという暫定的結論を示した。小論では改めて 2006 年の工業統計表によって拙著で用いた方法の一部を採用してその後の変化を追った。

小論で明らかにしたのは次の点である。

* 2002 年から 2006 年までの間に自動車産業の出荷額は 25.4%、従業者は 17.1% も増加したが、その大部分は旺盛な海外市場の需要に依存したものであった。

* 定義を満たす自動車産業集積工業地区は 2002 年から 5 地区増えて 28 地区になった。増えたのは広域圏型集積地区であった。28 地区でばらつきはあるものの従業者、出荷額は顕著に増えた。愛知県型集積地区はいつそうその力量を増し、28 地区における比重は大きくなった。他方、大都市圏型集積地域で生き残った地域でも従業者と出荷額は増えた。したがって定義を

満たす「自動車産業集積」市区町も同様に増えた。

* これらの市区町が 2002 年以後にいつそう豊かになったかどうかは確認できなかったが、一般に財政収入に余裕があると見なされる地方交付税不交付団体である場合が多かった。

* 2002 年以後民力水準が高まったどうかは利用統計の制約からできなかったが、小規模都市の多い広域圏Ⅱ型集積市町が最も高く、次いで地方都市の多いⅠ型集積市町、静岡県のⅠ'型集積市、愛知型集積市の順になっており大都市圏型の集積市区では全国水準よりも低くなっている。自動車産業集積と民力水準あるいは豊かさとの内的関連については分析はされていない。

拙著での暫定的結論は 2006 年工業統計表を見る限り支持されよう。この間の日本自動車産業の伸び自体が意外の観のあるほど強力長期であったことを考えれば驚くには当たらないであろう。

宴は華やかであったが、終わりを告げた。それを工業統計表で確認できるにはかなり先である。そこでは本物の空洞化を見ることになるのかどうかはまだわからない。

