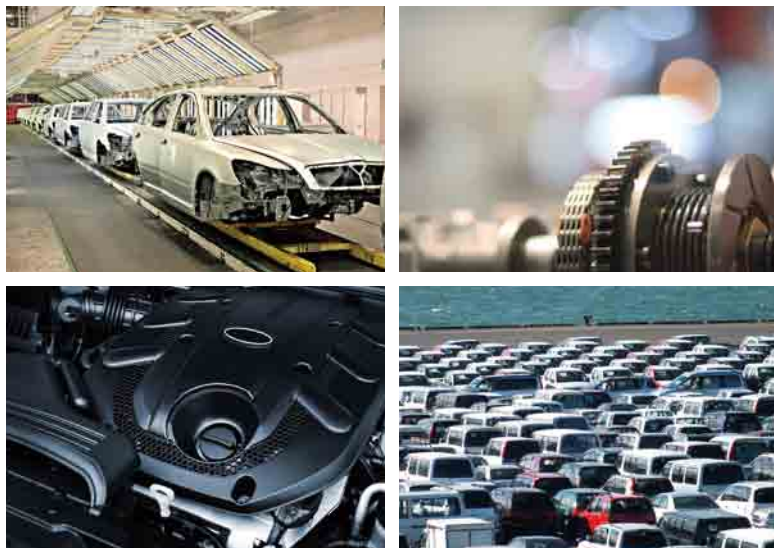




カーアイランド九州の 現状と今後の方向性

産業調査

Industry Investigation

九州の基幹産業である『自動車』。

九州には、完成車メーカー4社を頂点に、進出企業を中心とした
一次部品メーカーが約400社、地場企業を中心とした二次・三次メーカーが
約400社集積しており、非常に裾野の広い産業構造となっています。

今回は九州の自動車産業の現状と今後の方向性についてレポートいたします。

九州の自動車産業概況

(1) 自動車産業を取り巻く経営環境

自動車産業を取り巻く環境は、世界の政治・経済・社会事情の変化に伴い、国を超えた合併や提携など、変革が進んでいます。国内の自動車産業を取り巻く環境を整理すると、図表1の通りです。

(図表1)【自動車産業を取り巻く環境】

分類	項目	例
政治的要因 (Political)	・規制強化 ・関税変動	・TPP (環太平洋パートナーシップ協定) 導入などによる関税の変動 ・リコール、重大事故の発生による 規制や罰則の強化 ・世界的な排気ガス規制の強化
経済的要因 (Economical)	・為替変動 ・世界経済 ・部品業界 ・生産体制	・円安の進行 ・米国の市場回復、中国市場の 成長鈍化、新興国の購買力拡大 ・自動車部品の世界最適調達と モジュール化の推進 ・国内工場の再編、 海外現地生産への移管
社会的要因 (Social)	・人口変動 ・消費活動 ・インフラ	・若年層人口の減少、高齢化の進行 ・若年層の自動車離れなど、 消費者の嗜好変化 ・人口の集中による都市部の 交通渋滞深刻化
技術的要因 (Technological)	・次世代エネルギー ・既存技術改善 ・新サービス	・エコカー技術の開発 (電気自動車、燃料電池自動車など) ・ガソリン、ディーゼル自動車の 燃費向上 ・自動運転などICT(情報通信技術) の活用による進化

自動車産業にとって、特に収益に直結する「為替変動」はもちろん、需要動向に直結する「人口変動」は重要な要素です。人口減少や高齢化、若者の自動車離れなど、国内市場の縮小につながる要素が多く、厳しさを増しています。

自動車産業を取り巻く環境が日々変化の中で、自動車メーカーは新興国などの需要増加を見据え、グローバル展開を積極的に行っています。そのために、自動車の構造や部

品の調達先までを抜本的に見直し、品質とコストを両立させるため、「世界最適調達」の下でグローバルな視点から部品メーカーを選別・集約していく傾向にあります。

他方、自動車産業には電気自動車や燃料電池自動車など、環境対応車の開発が求められています。環境対応車の開発には、従来の自動車産業には無かった多方面に渡る技術が必要になるため、自動車メーカーはメーカー間の技術提携や部品メーカーとの共同開発を行ったり、各種の実証実験に積極的に参加したりするなどして乗り切ろうとしています。



(2) 九州における自動車産業の概況

九州は、中部地方に次ぐ自動車産業の集積地で、現在では日産自動車九州、日産車体九州、トヨタ自動車九州、ダイハツ九州、本田技研工業および川崎重工業の各工場が立地しており、「カーアイランド九州」とも称されるほどになっています。北部九州に立地する主な自動車関連企業は図表2の通りです。

九州では主に北部九州を中心とした各県が企業の誘致活動に積極的です。四輪車でみると、九州は年間154万台の生産能力を持つ自動車生産拠点となっています。中でも福岡県は「北部九州自動車産業アジア先進拠点プロジェクト」を掲げ、企業の誘致活動や経営支援を積極的に行っています。

最近ではR&D（研究開発）拠点を九州へ移管する流れもあり、研究開発から生産まで一貫した体制の構築が期待されています。

■北部九州自動車産業アジア先進拠点プロジェクト
<http://www.pref.fukuoka.lg.jp/d01/car-project.html>

（図表2）【北部九州に立地する主な自動車関連企業】

企業名		生産開始	敷地面積	従業員数	生産能力	生産車種
日産自動車九州		1976年12月	236.2ha (うち日産車体九州は17ha)	約3,600人	計53万台	ティアナ エクストレイル ムラーノ ローグ デュアリス セレナ ノート
日産車体九州		2009年12月		約1,400人	計12万台	パトロール インフィニティQX56 エルグランド クエスト NV350キャラバン
トヨタ自動車九州	宮田工場	1992年12月	113ha	約6,900人	計43万台	Lexus (RX/RXh,IS-C,ES/ESh,HS,CT) SAI HIGHLANDER HIGHLANDER HYBRID
	苅田工場	2005年12月	32ha	約840人	計22万基	V6 3.5Lエンジン 足回り部品
	小倉工場	2008年8月	34ha		－	ハイブリッド用トランスアクスル
ダイハツ九州	大分(中津)工場	2004年12月	130ha	約2,950人	計46万台	ミライース タントエグゼ ミラココア ムーヴコンテ ミラ アトレーワゴン ハイゼットトラック ハイゼットカーゴ
	久留米工場	2008年8月	17.4ha	約450人	計32.4万基	KFエンジン CVT部品
本田技研工業	熊本製作所	1976年1月	165ha	約3,300人	計50万台	ゴールドウイング CB1300 など
川崎重工業	オートポリス	2005年3月	208ha	－	－	試作開発拠点

【出所：福岡県「北部九州自動車産業アジア先進拠点プロジェクト」、九州自動車・二輪車産業振興会議資料を基に作成】

(3) 最近のトピック

九州における自動車生産は拡大しています
が、一方で国内の自動車市場は成熟段階にあり
ます。今後も需要の大幅な増加は見込みに
くいため、自動車メーカーは海外市場の開拓
に取り組んでいます。また、2010年から
円高が進行した影響もあり、国内自動車メー
カーでは為替の変動による影響を軽減するた
め、自動車生産の海外移管を進めています。

現在の円安傾向を受けて、一部では海外移
管を見直す動きもあるものの、基本的には輸
出モデルを中心として、その流れは続いていま
す。九州に生産拠点を有する自動車メーカー
の海外生産移管に関連する動向は図表3の
通りです。



(図表3)【九州地方に生産拠点を有する自動車メーカーの海外生産移管に関連する動向】

トヨタ自動車	2012年4月9日	エジプトでSUV「フォチュナー」組立のラインオフ式(※)を実施
	2012年5月14日	中国長春の新工場で「カローラ」ラインオフ式を実施
	2012年7月24日	カナダのTMMC(トヨタ・モーター・マニュファクチャリング・カナダ)でRX350の生産能力を増強
	2012年11月9日	トヨタとマツダ、メキシコでの生産について合意
	2012年11月10日	トヨタグループ、車両生産拠点の設立などインドネシア事業の取り組み強化を発表
	2013年4月19日	トヨタ自動車九州での新型車の生産と米ケンタッキー工場でのレクサスES350の生産を決定
	2013年5月16日	フランスで北米向けヤリスを生産開始
	2013年7月1日	トルコ工場で新型カローラのラインオフ式を実施
	2013年9月18日	ロシア工場でのRAV4生産を決定
	2013年9月19日	アルゼンチンでの生産能力を増強、輸出を拡大
	2013年10月22日	四川一汽トヨタ自動車有限公司で2.7Lプラドの生産を開始
日産自動車	2012年3月20日	インドネシアにおける生産拠点強化など投資拡大を発表
	2012年4月10日	英国サンダーランド工場における新型ハッチバック生産を発表
	2012年5月22日	ロシアでの生産能力強化を発表
	2012年5月28日	中国・襄陽工場におけるインフィニティ2車種の生産を発表
	2012年6月25日	東風汽車有限公司の中国・大連における新工場建設を発表
	2012年12月19日	英国サンダーランド工場におけるインフィニティ生産を発表
	2013年2月6日	アセアン(ASEAN)テクニカルセンターの現地R&D拡充計画を発表
	2013年2月19日	ルノー・日産アライアンス、米シリコンバレーに研究拠点を開設
	2013年8月27日	米国からの輸出地域を 2015年末までに約2倍に拡大することを発表
	2013年10月15日	「インフィニティ Q30」の生産に向け、英国サンダーランド工場を拡張
	2013年11月13日	メキシコ アグアスカリエンテスにて新工場を稼働
ダイハツ工業	2011年2月23日	インドネシアにおける新工場建設を発表
	2012年2月22日	マレーシアにオートマチックトランスミッション生産会社を設立
	2012年12月26日	マレーシアの車両生産工場建設を決定
	2013年4月22日	インドネシアに「アイラ」生産の新工場を設立
	2013年8月5日	インドネシアでエンジン生産体制を強化

【出所:各社のプレスリリースより抜粋】 (※)生産するモデルが最初にベルトコンベアから降りて完成する瞬間を祝う式典のこと

2 海外生産移管の動向

トヨタ自動車は、2013年4月19日に「米ケンタッキー工場でのレクサスES350の生産」を決定したことを発表しました。生産開始は2015年夏となっており、新聞報道などによると、2014年1月8日に新ライン設置工事の起工式が行われました。トヨタ自動車によると、米ケンタッキー工場の生産能力は、これまでの年間約50万台から約55万台となり、投資額は約3・6億ドル、新規雇用は約750名と予定されています。

今回の米ケンタッキー工場でのレクサスES350の生産決定は、海外専用モデルであるES350の北米向けの約5万台分について米ケンタッキー工場に移管するものです。なお、トヨタ自動車によると、「北米以外の地域向けES350やハイブリッドモデルなどについては、引き続きトヨタ自動車九州で生産する」としています。

トヨタは、国外では既にカナダにおいてレクサスのSUVである「RX」を生産していましたが、米国でのレクサスの生産は初です。トヨタ自動車は、米国における主力モデルであ

るESの生産を米国に移管することにより、本格的にレクサスの海外生産に取り組むこととなります。これは、為替に左右されない生産体制を構築することにより収益性を高める狙いがあります。

一方、これまでES350を生産してきた九州の宮田工場では、移管される北米向けES350（5万台）に代わり、2014年後半より新たにレクサスの新型車の生産を行うことが発表されました。生産量は年間8万台を予定しています。

トヨタ以外では、日産自動車が大部分を国内（栃木工場及び日産自動車九州）で生産している「インフィニティ」ブランドの車種についても、米国における生産を開始する方針を明らかにしています。インフィニティは利益率の高い高級車ブランドであり、米国で販売を拡大することによって収益力を強化する目的があるとみられます。

（図表4）【全国の自動車生産台数の推移】



【出所：日本自動車工業会】

全国の自動車生産台数の推移は図表4の通りです。

(1) 全国の自動車生産台数

3 データに見る自動車生産動向

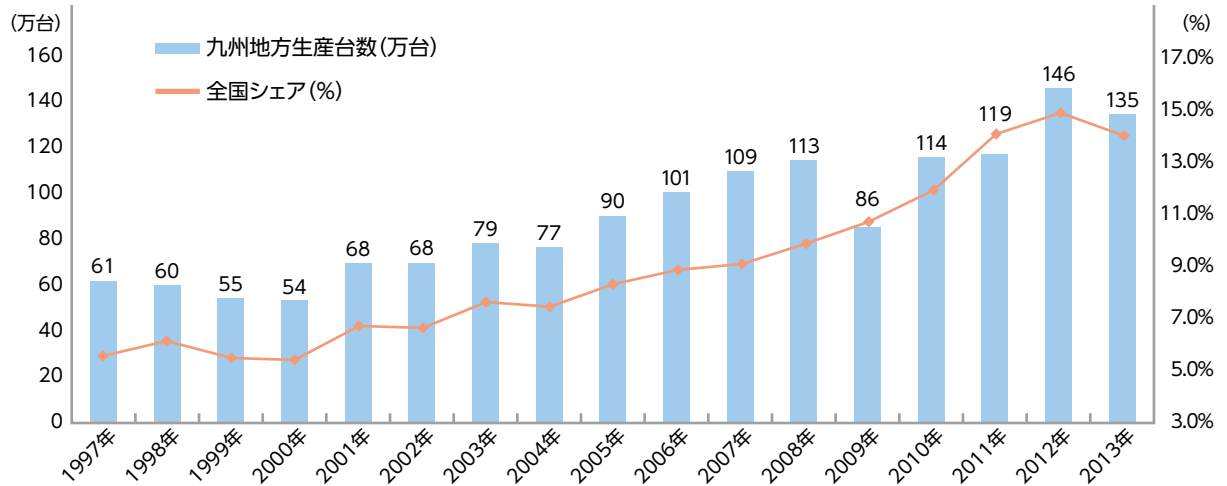
2012年の国内の自動車生産台数は994万台(対前年比118.4%)となりました。1000万台には届かなかったものの、2011年に発生した東日本大震災やタイの洪水被害による減産からの巻き返しを各社が図った結果といえます。一方、2013年については前年比3.1%減の963万台となっています。

(2) 九州の自動車生産台数

九州における自動車生産台数の推移は図表5の通りです。九州における自動車生産台数は近年増加を続けており、2012年には過去最高の146万台となりました。

2013年については、135万台(対前年同期比91.9%)にとどまっており、4年ぶりの前年割れとなります。これは、2012年は東日本大震災やタイの洪水など災害の影響を補うための増産があったこと、九州で生産している車種はハイブリッド自動車などエコカー補助金(2011年12月～2012年9月)の対象車種が多かったことなどが要因とみられます。

(図表5)【九州における自動車生産台数の推移】



【出所：九州経済産業局「リサーチ九州」】

4

自動車産業の展望

(1) 業界の展望

自動車産業の2014年度以降の見通しについて、日本自動車工業会では「米国市場の好調や欧州市場の回復がある一方で新興国需要に減速感がみられる」「国内では消費マインドの回復がみられる一方で2014年4月の消費税増税を見据えた駆け込み需要の反動」などから業界動向は楽観できないとしており、不透明なのが現状です。

自動車メーカー各社は、国内の自動車生産能力の維持を掲げていますが、一方で、市場の成熟や若者の自動車離れなどにより、今後の国内の自動車市場の拡大は見込みにくい状況にあります。そのため、収益性向上や経営効率化のために生産体制の見直しを進めています。今後も各社による現地生産化が進展していけば、これまで増加を続けてきた九州における自動車生産も、減少に転じる可能性があると考えられます。

(2) 九州の特徴

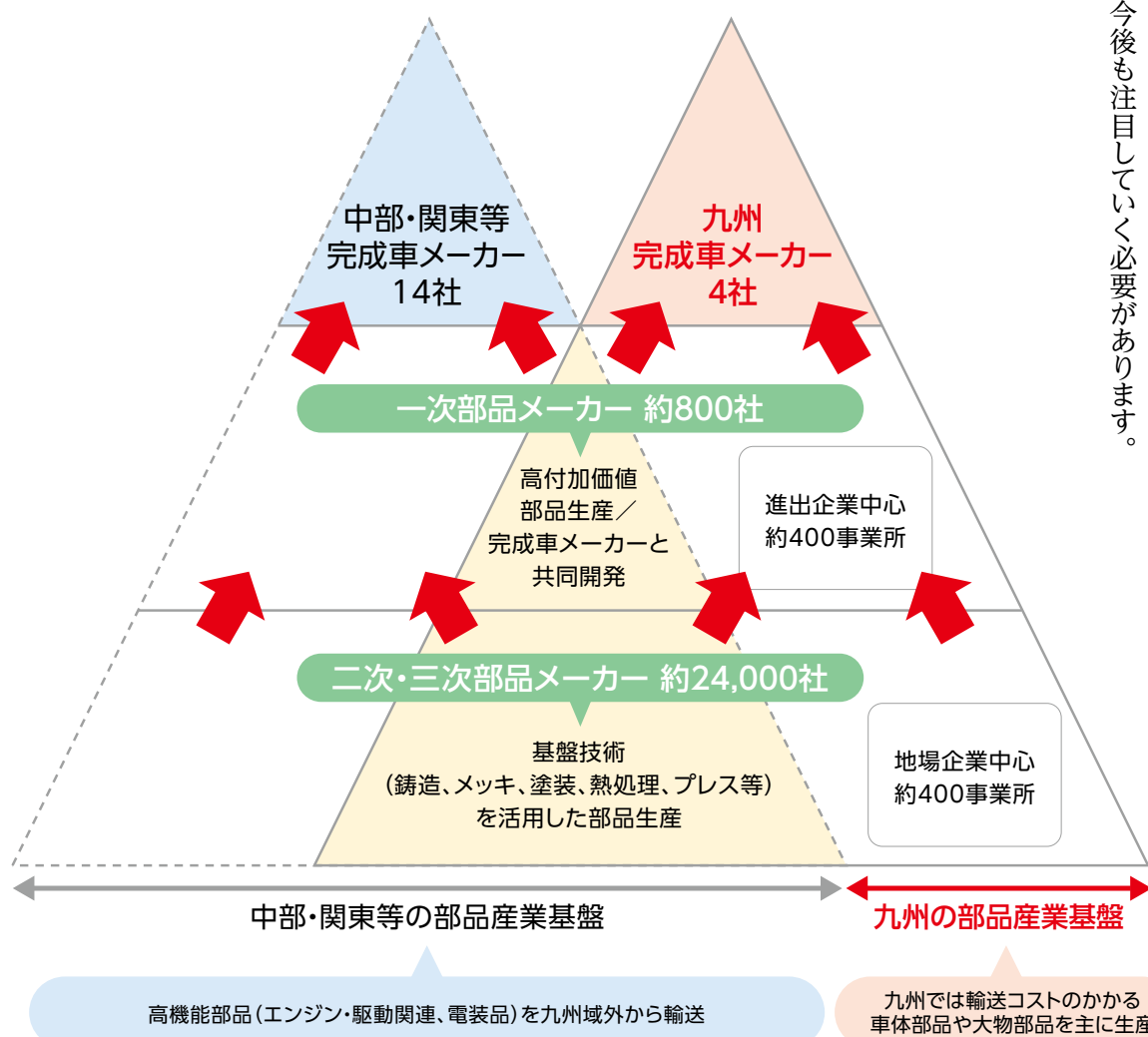
九州は、中国や韓国、そのほかの東南アジア諸国との距離が近いという特徴があります。このことは、自動車メーカー側からみると、価格競争力のある海外製自動車部品の調達が可能になるというメリットがあります。一方で、自動車部品メーカー側からみると、安価な海外製品との価格競争に巻き込まれることになるため、これまで以上にコスト競争力を高める必要があるでしょう。

ただし、自動車メーカーは九州を第二の生産拠点としての整備を進め、地元調達率の引き上げを進めると共に、R&D拠点としての機能も移管しつつあります。また、円安の進行により、国内自動車部品の競争力も回復しつつあります。

九州には、自動車メーカーに高付加価値部品を納入する九州への進出企業を中心とした一次部品メーカーが約400社、さらにこの一次部品メーカーに基盤技術（铸造、メッキ、塗装、熱処理、プレス等）を活用した部品を納入する地元企業を中心とした二次・三次メーカーが約400社集積しており、非常に裾野が広い産業構造となっています。地場の

(図表6)【九州の自動車関連産業の構造】

中小部品メーカーが地域経済に与える影響は大きく、自動車メーカーの地元調達率の動向には今後も注目していく必要があります。



(3) 九州自動車メーカーの 主要部品の地元調達状況

①トヨタ自動車九州

● 地元調達率：60%

● 車両組立、エンジン、ハイブリッドユニットの内製

● レクサスレベルの品質確保を最重要視しながら、段階的に地元調達率を高める方針

②日産自動車九州

● 地元調達率：70%

● 車両の組立に特化

● 一次サプライヤーには50km圏内の立地を要請

● 敷地内へのサプライヤー立地

③ダイハツ九州

● 地元調達率：65%

● 車両組立、エンジン生産

● ダイハツ工業による調達先選定から、将来的にはダイハツ九州による自社選定を目指す

(4) サプライチェーン構造の特徴

特徴としては、トヨタ自動車九州、日産九州工場など各完成車メーカー向けに専属的に納入を行っている部品メーカーは非常に少なく、系列を超えた複数先への納入が主流であり、いわゆる系列色が非常に薄いことが挙げられます。

四半世紀にわたり日産九州工場が築いてきた調達基盤を、トヨタ自動車九州が積極活用していることも他地域では見られない九州自動車産業独特の現象です。

完成車メーカーを頂点とした垂直統合型の生産組織が構成されているのが国の自動車産業にあつては異例とも言えますが、九州においては1990年代末まで完成車の生産台数が伸びず、特定メーカーの専属ではスケールメリットが小さかったこともあつて、少なくとも地場部品メーカーを中心とする二次以下の部品取引において、こうした閉鎖的な生産組織を構築することが困難だったためと考えられます。

(5) 韓国政府による誘致の動き

韓国政府が九州の自動車部品メーカーの誘致に乗り出しています。韓国は、日米、欧州の自動車メーカーに比べ、電気自動車やハイブリッド車といったエコカーの先端技術開発で出遅れているためです。2012年に世界で販売されたエコカーのシェアは日本83.5%、米国10.5%に対し韓国は3.6%に留まっています。エコカー技術の蓄積がある九州の自動車部品メーカーにとっては新たな販路として期待されます。

(6) 今後の方向性

九州は生産拠点として成長してきたため、完成車メーカー、地場企業への設計・開発機能の移転は限定的です。

今後も九州地域が自動車生産拠点として国際競争力を維持・強化していくためには、完成車工場の集積、アジアとの近接性、新素材関連産業の集積、研究機関・大学との連携、自治体の強力な支援体制といった九州地域のポテンシャルを活かす取り組みが必要です。