

日本自動車産業集積の変遷

—集積工業地区の観察（1991～2010年）—

藤原貞雄

目次

はじめに

1 自動車産業集積の分析課題

- (1) 空洞化論
- (2) なぜ自動車産業か
- (3) なぜ地域集積か
- (4) 地域集積分析と工業地区

2 国内最盛期の自動車産業集積工業地区：1991年

- (1) バブル景気で頂点に達した自動車産業
- (2) 事業所統計表上の自動車産業：1987-1991年
- (3) 1991年の自動車産業集積工業地区

3 21世紀初頭の自動車産業集積工業地区：2002年

- (1) 1990年代の自動車産業の変貌
- (2) 事業所統計表上の自動車産業：1991-2000年
- (3) 2002年の自動車産業集積工業地区

4 リーマンショック前後の自動車産業集積工業地区：2006年と2010年

- (1) 2000年代初頭の自動車産業
- (2) 事業所統計表上の自動車産業：2001-2010年
- (3) 2006年の自動車産業集積工業地区
- (4) 2010年の自動車産業集積工業地区

おわりにかえて

はじめに

筆者の定義による日本自動車産業集積が、東日本大震災を経てどのように変貌しつつあるのかを定点観察的に報告することが小稿の目的であった。当初は、大震災が自動車産業集積に大きな打撃を与えたのではないかと思って

いたが、観察をしてみると思ったほどの大きな影響を与えていない。そこで小稿では、日本自動車産業が頂点—生産台数だけのことだが—であった1991年に一度遡って当時の産業集積を回顧し、順に2002年、2006年、2010年、2012年と5つの時点で産業集積—といっても集積工業地区のことだが—の観察をまとめておき、東日本大震災後の自動車産業集積の観察の準備としたい。

筆者は、1990年代の同集積地域の変貌の成果を2002年工業統計表をベースに最初にまとめた考察をおこない（藤原 [2007-1]）、その後世界金融危機前夜ともいえる2006年統計表で簡略な観察を行なった（藤原 [2009]）。今回は、国内生産台数で見れば歴史的ピークにあった1991年およびリーマンショックを経て、大震災が襲う前年のこれまた繁栄期にあった2010年までを本稿で扱い、次稿では、現在のところ利用できる最新の統計である2012年工業統計表で同様な観察を行いたいと思っている。最新調査時点は同年12月31日現在で、東日本大震災・福島原発事故からわずかに1年9ヶ月しか経っていない。もっと時をおいて観察する方が、東日本大震災・福島原発事故の影響を読み込むことができると思うが、しかし時を待って執筆する時間が筆者に残っているのかどうか迷うところであった。

今回、在職中に親しくしていただいた河野眞治教授がめでたく退職されることになり、退職記念論集が出版されると聞き、定点観察結果をたとえ拙くとも加えてもらおうと思い切って腰を上げた次第である。こういう機会がなければ文字にすることもなかったであろう。むしろ河野先生によい機会を与えて下さったことに感謝しなければならない。しかし小稿は内容的には「研究ノート」の類いであり、論文の水準に至っていない。ご寛恕いただきたい。

1 自動車産業集積の分析課題

(1) 空洞化論

冒頭から拙い研究の履歴を語るのは汗顔の至りだが、小稿の意図、立ち位

置を明瞭にするためにもこれまでの分析目的、課題、方法について簡単に述べておきたい。拙著『日本自動車産業の地域集積』（2007年3月）は、平成バブル崩壊と不況の長期化・構造化（後に失われた10年とも20年とも云われるようになる）とともに姦しくなった「経済空洞化論-hollow economies」が執筆の契機である。空洞化論は、多様な論理と価値観をベースに議論されており、十人十色の空洞化論が「原因・現象・結果」を論じている有様だったといってよい（伊藤元重・通商産業研究所 [1994] 336~337p）。筆者も空洞化論を咀嚼するのに意外の時間をとられたが、執筆時には、空洞化論は、企業レベル、産業レベル、地域経済レベル、国民経済レベルの4層のそれぞれで語るができるが、それら4層の相互連関を確定してかからなければ、論理的な厳格性を失うにちがいないというぐらゐの結論には達していた。筆者は地域経済レベルでの空洞化を対象としたに過ぎないが、その分析課題と方法については、改めて取り上げることにしたい。

（2）なぜ自動車産業か

筆者が産業として自動車産業を取り上げ、それを地域集積として分析しようとしたには理由がある。拙著では述べたりなかったと考え、それを「再論:空洞化論」というノートにまとめておいた（藤原 [2007-2]）。なぜ自動車産業かといえば、要するに日本経済の行く末に大きな影響をもつ産業と考えたからである。第1に自動車産業は、平均して日本の製造業出荷額の13.5%（1991-2002年、『工業統計表』）を占めており主導産業というにふさわしい位置にあった。第2に自動車産業では自動車メーカー、部品メーカーのグローバル化が進み、海外現地法人は2002年11月には1234社に増加し（東洋経済新報社『海外進出企業総覧』）、海外生産比率も年々上昇し2002年度末には32.2%（ただし自動車以外を含む輸送機械が対象。経産省『我が国企業の海外事業活動基本調査』）と、製造業では比肩できないほどの高さを示していた。つまり自動車産業という幹は国内に残るが、幹の内実たる企業が海外に拡散し、まさに木の幹に空洞ができると思わせるにふさわしい産業だったか

らである。第3に自動車産業は、アジアの新興工業国の激しい追い上げを受けながら、IT革命・石油資源・地球環境といった極めて21世紀的課題に促迫され、「脱成熟」(下川浩一 [1985])の激しい競争に直面していた。こういうステージにある産業こそが地域経済、日本経済に強い影響を与えうると考えられたからである。第4に1990年代末から2000年代初頭には国内2位の日産自動車、3位のマツダ、三菱自動車が外国自動車メーカーへ経営リーダーシップを移譲せざる得なくなるほど経営が追い詰められ、まさに国際的再編成の渦中にあった。したがってこの選択は間違っていないと思われる(似たようなことは電機電子産業にも生じており、同産業を研究対象とすることを排除するものではない)。第5に付け加えるとすれば、藤本隆宏氏らが精力的に研究を展開していた日本自動車産業のアーキテクチャが、極めて日本独特の特徴を持っていたからである(藤本隆宏 [1997] [2001] [2003] [2004])。そしてそれこそが次に述べる地域集積の土台となっていたからである。

(3) なぜ地域集積か

なぜ集積地域経済レベルでの分析が妥当と考えたかといえば、日本自動車産業の国際競争力の重要な源泉の一つである自動車メーカーと部品メーカーとの間に形成された日本的なサプライヤー・システムとそうした関係の空間的な「場」である地域集積が国内各地に形成にされていたからである。同じことだが、日本の自動車産業の競争力の源泉である、日本独特の自動車の「つくり込み」のアーキテクチャは空間的近接性を必要としているが故に地域集積の基盤となっていた。これが基本的理由である。もちろん地域集積分析が日本経済の空洞化分析にそれ自体でつながらないのは当然だが、一歩近づくことができることも明らかと考えたからである。

もっと詳細に言えば、地域集積とは取引関係が空間的に近接した状態であるから、その分析は地域経済の多様な側面を含まざるを得ない。たとえば産業集積の稠密度だけでなく、取引企業間関係の特性による集積の有り様の違

いや空間の位置、大きさによっても集積地域の経済は異なってくる。こうした点こそが企業や産業レベルの分析にはない具体性、多様性を空洞化分析に与えると期待したのである。さらに自動車産業がとる産業集積地域の未来も関わっている。自動車産業集積は、よくいわれるように「城下町型」集積が多い。この集積は取引会社間関係が相対的に閉鎖的であり、このために、地域経済は核事業所の動向に左右されやすい場合が多い。そこで「城下町型」が変わりうるのか、変わりえないのかといった問題が生じる。それは自動車産業の空洞化を何によって、どのようにして埋めるのかという問題でもある。そこには企業や産業レベルの企業革新や産業構造転換よりもっと多くの主体者と手段が必要となるダイナミックな問題が伏在していると考えたからである（藤原 [2007-2]）。また地域経済が当該地域に集積した産業の動態によって影響を受けて変わるのかどうかという問題もある。地域経済に影響するのは集積産業だけではないからである。もっと大きな人口動態という問題もある。

(4) 地域集積分析と工業地区

このような視点で取り組んだ自動車産業の地域集積分析であったが、結果的には、分析はスタートラインから数歩も前に出ていない。いちばんよいのは、集積地域（と思う地域空間）を這いずり回るようにして観察し、ケーススタディを重ねて仮説を論証することであつたろうが、それはできなかった。代わりに筆者は『工業統計表』の「工業地区」を地域集積の単位として採用して、むしろ長期的な地域集積地の変化の分析に重点を置く方法を選んだ。地域集積という空間的な広がり（周辺）をどのように定めるかは悩ましい厄介な問題である。もちろん「工業地区」が何らかの産業集積の単位である蓋然性があるわけではない。しかし何らかの全国一律の基準を採用し、当該工業地区を自動車産業集積地域（他の産業集積でも可能）として定義すれば、長期にわたって定点観察（観察できる事項は少ない。また工業地区の構成市町村が一部変わることもある）が可能だというメリットがあると考えた

からである。

筆者は工業地区の自動車産業（細分類（3桁コード）である「二輪車を含む自動車製造業」, 「自動車車体・付随車製造業」, 「自動車部品・付属品製造業」の合計でかつ工業統計表の従業者4人以上の事業所統計¹⁾の出荷額が工業地区で1位、産業別特化係数²⁾が1超を産業集積を満たす基準とした。もちろん一定規模の従業者、出荷額がなければ、集積の体を成さないで、一応の基準として出荷額2000億円超、従業者2000人超を条件としているが、これも必ずしも適切かどうかは議論のあるところである。そうすると、2002年では、22工業地区がこの条件を満たした。これら22工業地区は国内自動車メーカーの主要組立工場のあるほとんどの地域を網羅の立地していた。ただし、ダイハツ本社工場のある池田市は工業地区から排除されていた—工業再配置促進法（昭和47年法律第73号、平成18年4月同法廃止）にいう移転促進地域であったため含まれていない。こうした難点がある。池田市発行の統計書によれば、同年の製造業出荷額は2444億円で輸送用機器出荷額—自動車以外の輸送用機器も含まれている可能性もある—は1995億円であった。出荷額では文句のない1位で、特化係数4.586であった。したがって正確には22工業地区+1市だが、以下では工業地区だけを対象とする。また22工業地区は、全国の輸送用機器製造業事業所の45.3%、従業員数の62.9%、出荷額の78.3%を占めていた（表2参照）。こうした数字を考慮すれば、22工業地区を自動車産業集積地域として分析してもあまり大きな誤りにはならないと判断したのである。もっとも、大きな欠点もある。工業地区出荷額が2位であれば、集積地域の対象にはならない。何らかの条件変化によって、他産業の出荷額が増

1) 厳密には中分類（2桁コード）の輸送用機械器具製造業から上記3業種以外の業種を除外した数値を使用している。それは細分類（4桁コード）で示された3業種以外の業種—たとえば航空機用原動機製造業などを除外した数値である。ただし4桁コードで示された事業所が2カ所以下であれば数値が秘匿されている場合がある。その場合は自動車産業の数値が過大になっていることに注意する必要がある。ただし、出荷額順位が低くかつ事業所が2カ所以下の場合、その影響は小さい。

2) A地区B産業の産業別特化係数 = (A地区B産業製造品出荷額) / A地区製造品出荷額合計) ÷ (全国B産業製造品出荷額) / (全国製造品出荷額総計)

加した結果、2位になれば、自動車産業の集積状態に変化がなくても、あるいは増加拡大を示すプラスの変化があっても集積地区からはずれてしまうという欠点である。同じく、他産業の出荷額が相対的に減少すれば、集積地区に入ってしまう。この欠点は、2位を含めるといった補整によっても覆いがたい。同じように僅差で3位の場合はどうなるかという問題が生じるからである。したがって自動車産業集積地域といっても、それは条件を満たした工業地区の分析にとどまることを自律的に限界づけておかねばならない。つまり集積工業地区の条件を満たそうが満たすまいが、集積地域としては現にそこにあるということである。

2 国内最盛期の自動車産業集積工業地区：1991年

(1) バブル景気で頂点に達した自動車産業

1980年代、日本の自動車産業は内外で大きく発展した。81年に国内4輪車生産台数は初めて1000万台の万台に乗り(1104万台)、バブル景気絶頂期の1990年には1348万台にまで伸びた。この数値は歴史的な数値である。以後この数値に達することはなかった。出荷額でいえば92年の44兆2947億円が90年代の最高額である。4輪車新車登録台数(輸入車を含む)は90年の777万台が最高で、これも歴史的な数値で、以後抜かれることはなかった。確認しておきたいことは、1990、91年辺りで国内需要も国内供給もピークに達したという点である。つまり蓄積されてきた生産能力を活かすには、いっそう外国市場を開拓する必要があるという点である。

1980年代初頭には、すでに乗用車の輸出それ自体が貿易摩擦に深く巻き込まれており、対米輸出に関しては、輸出自主規制によって台数制限が課されていた。これに対処するために80年前後から90年代初頭にかけて全ての自動車メーカー(トラック・バス専業を除く)が米国・カナダ、英国での現地生産に踏み切っていった。その点で国内生産拠点は、常に海外生産拠点との調整と広い国際的な枠組みの中で閉鎖、拡大、生産車種の採用や変更を決めなければならなかった。各集積工業地区はそうした影響の中で変貌を遂げた。

(2) 事業所統計表上の自動車産業：1987-1991年

事業所統計で1980年代後半の自動車産業の動きを事業所レベルで見てもよい。自動車産業は、大まかに自動車製造事業所—以下、紛らわしいので完成車（製造）事業所という—、車体製造事業所、部品（付属品）製造事業所から構成される。周知のことだが念のため先に述べれば、事業所が複数製品を製造している場合は、最も出荷額の多い製品の事業所に分類される。したがってそれほど頻繁に起こることではないが、部品製造事業所の手がける車体出荷額が部品出荷額を凌駕した年には当該事業所は車体製造事業所に分類される。逆の場合は逆である。事業所それ自体が新設されたり、閉鎖されたりすることももちろんあるが、既設事業所の製品出荷額の変動によって事業所分類が変動することを看過してはならない。

完成車製造事業所は、自らの事業所内で部品や車体を製造する場合もあれば、部品あるいは車体事業所から納品されたそれらを組立て最終製品＝自動車にする場合もある。たいてい事業所内製造と他事業所調達が混交している。例えば、付表1によれば、1991年をとれば、事業所数は少なく全国に49カ所しかなかった。大規模事業所であり、この事業所が1カ所あるだけで従業者数、出荷額、特化係数は一気に高まる。因みに同年の自動車産業の出荷額のちょうど半分が完成車製造事業所によるものであった。

部品製造事業所が事業所数、従業員数では最も多い。同様に10908カ所あった。車体製造はその名の通り車体のみを製造するが、完成車事業所が車体製造工程を組み入れるようになって、もともと少ない車体製造事業所は減少傾向にあった。同様に同年に224カ所あった。

全事業所は1987年から1991年にかけては10.6%増えて11,201カ所になった。製造業全体の2.6%ほどである。従業者数は同期間に11.7%増加して82万8千人あまり、製造業全体の7.3%ほどである。出荷額は、39.4%増加して44兆1,916億円、製造業に占める比率は13.0%ほどである。

当時（1991年）の製造業で最大の比率を占めていたのは電気機械器具製造業³⁾で、事業所数では、一般機械器具製造業より少なかったが、従業者数、

出荷額ではトップであった。それでも事業所数で自動車の3.3倍、従業員数では2.4倍、出荷額では1.3倍であった。このように電機製造業がまだ健在であったことは、自動車産業集積工業地区一以下、集積地区と略すこともある、工業地区に限らない場合は集積地域と表現する一の算出に大きな影響を与えた。つまり集積地域はあっても集積工業地区としては現れてこないことがしばしばあった。

(3) 1991年の自動車産業集積工業地区

① 同年の集積地区は、表1に示されている。集積地区は全部で18地区ある。出荷額1位、特化係数1超という条件を満たす地区としては、他に34秋田県雄平地区（横手市、湯沢市など14市町村、名称は当時のもの、以下同様）がある。しかし出荷額（1位、自動車部品）は他の集積地区と比較してはるかに少ない722億円で、事業所数12、従業員数も2228人と少ないので、集積地区から除いてある。

② 集積地区が自動車産業全体に占める比率は事業所数で40.4%、従業員数62.1%、出荷額59.7%である。この比率を集積度として理解すれば、国内生産がピークに達した年の集積度はそれほど高いものでないかの印象を与えるが、これは神奈川県などの大都市型集積地区である横浜・川崎・横須賀工業地区、小田原・茅ヶ崎工業地区においては電機製造業がまだ健在で、自動車が出荷額が2位だったために集積工業地区の地位を得ていないためである。なお、完成製造事業所が工業地区に1カ所ないし2カ所の場合は、全ての数字が秘匿されているために、表ではその通りにしてある。なお市町村名は当時のものである。「平成の大合併」で名称は同じでも人口、面積が大きくなったところもあれば、名称を失ったところ、変わったところもあるが、該当年

3) 1991年では、産業中分類は電気機械器具製造業であったが、2002年以後では、それが電気機械器具製造業、情報通信機械器具製造業、電子部品・デバイス製造業に3分割されている。2002年以後は3業種を合計した数値を用いて91年の数値との整合を図っている。91年に限っては電機製造業（産業）という。2002年以後は電機・電子製造業（産業）という。

工業統計表記載のままである。

③ 重要な点は、この頃には自動車産業の地域集積—集積工業地区外を含めて—の原型、つまり、集積地域の数やその複数の型が出来上がっていたことであろう。集積地域の入れ替わりはあったが、その数は後にも見るように増加するが減少することはなかった。その意味で原型である。複数の型の核となる型はParkのいうハブ&スポーク型である（藤原 [2007-1] 27頁）。つまりハブとなる自動車組立事業所—あるいは少数だがエンジン、トランスミッションなどの基幹部品製造事業所、あるいは車体組立事業所—から大規模、中規模、小零細規模の多数のサプライヤーに取引—直接取引外を含め—のスポークが伸びている型である。このハブとスポークとの両者の緊張関係やスポークの太さや長さや質が渡辺幸男氏のいう「山脈的分業構造」を形成する（藤原 [2007-1] 69頁）。この分業構造から類型化された型が愛知型集積、大都市型集積、広域圏型集積である（藤原 [2007-1] 第3章）。1990年代初頭のこの時期、国内自動車生産量が頂点を極めて以降、地域集積は質も量も高める方向に向かったといえよう。

④ 愛知型集積は抜群に強い地域集積を形成していた。愛知県には7つの工業地区があるが、そのうち5工業地区が自動車産業集積地区であり、特化係数も豊田工業地区の5.956を筆頭に5地区平均3.475と集積工業地区の平均2.575を大きく上回っていた。この強力な集積地域が、周辺とりわけ静岡県内の3工業地区の集積を促進する役割を果たした。静岡県の4工業地区のうち実に3工業地区が自動車産業集積集積地区を形成したのは、愛知の一大集積地域の周辺波及効果抜きには考えられなかった。125西遠工業地区（浜松市、湖西市など4市8町1村）、中遠工業地区（磐田市、袋井市など3市13町1村）は、スズキ、ホンダ、ヤマハ発動機などの組立事業所、基幹部品製造事業所があり、実際多くの工業地区内部品事業所は3社との取引も多いが、愛知県の部品事業所との取引も大きかった。しかし、この強さは、限界域に近かったように思われる。90年代後半からはトヨタは九州、東北に工場を新たに建設する道を選ぶようになり、そこが新しい集積工業地区となって現れる。

表1 自動車産業集積工業地区 (1991年)

地区コード番号・工業地区名	事業所		従業者 人	出荷額			付加価値		現金給与総額		部品産出額	
	合計 ヵ所	(完成車製造事業所) ヵ所		実額 億円	対製造業 出荷額比率 %	特化係数	実額 億円	実額 億円	実額 億円	対自動車 出荷額比率 %	実額 億円	対自動車 出荷額比率 %
1 62 栃木県宇都宮・芳賀地区	172	3	116,762	9,468	23.7	1,649	2,714	1,068	1,981		20.9	
2 67 群馬県前橋・伊勢崎地区	205	12	13,103	4,706	24.7	1,718	1,294	565	3,394		72.1	
3 72 埼玉県西埼玉南部地区	300	12	20,303	14,919	26.1	1,817	2,060	1,003	6,076		40.7	
4 76 埼玉県西埼玉北部地区	164	0	10,386	2,224	21.5	1,495	748	514	2,211		99.4	
5 126 静岡県中遠地区	293	12	19,114	8,508	26.9	1,876	2,246	913	2,833		33.3	
6 127 静岡県西遠地区	795	12	38,844	16,900	43.7	3,042	4,678	1,733	11,724		69.4	
7 130 愛知県東三河地区	270	12	23,391	16,198	43.8	3,053	2,882	1,169	4,376		27.0	
8 128 愛知県岡崎地区	204	12	25,054	13,857	45.1	3,142	4,244	1,324	11,561		83.4	
9 132 愛知県知多・衣浦地区	519	0	57,712	20,378	38.1	2,654	4,873	3,020	15,343		75.3	
10 133 愛知県豊田地区	240	4	71,425	82,331	85.6	5,956	18,552	4,400	18,318		22.2	
11 136 愛知県名古屋地区	726	12	35,532	18,299	18.1	1,261	5,144	1,827	5,476		29.9	
12 138 三重県鈴鹿・龜山地区	142	12	16,431	12,696	62.7	4,361	3,179	884	2,336		18.4	
13 146 滋賀県日野・八日市地区	9	0	3,320	2,736	28.5	1,988	922	170	2,736		100.0	
14 187 広島県賀茂地区	117	0	5,988	2,410	28.2	1,962	594	241	2,050		85.1	
15 189 広島県広島湾地区	255	12	35,345	20,639	41.5	2,891	3,463	1,992	3,519		17.1	
16 199 山口県山口・防府地区	24	12	5,168	5,081	54.1	3,765	947	225	561		11.0	
17 219 福岡県北九州地区	59	12	10,474	9,533	22.8	1,587	2,415	652	1,544		16.2	
18 233 熊本県有明・菊池地区	31	12	6,121	2,979	30.7	2,136	419	286	484		16.3	
集積地区全体の合計または平均	4,525		514,473	263,863	37.0	2,575	61,371	21,983	96,523		36.6	
自動車産業全体	11,201		828,783	441,917			109,078	42,604	187,497			
製造業全体	430,414		11,351,033	3,408,346			1,257,476	454,587				
集積地区全体/自動車産業全体 (%)	40.4		62.1	59.7			56.3	51.6	51.5			
自動車産業全体/製造業全体 (%)	2.6		7.3	13.0			8.7	9.4				
愛知5地区合計	1,959		213,114	151,063	46.2	3,475	35,694.8	11,739.5	55,079.9		47.6	
愛知5地区合計/集積地区全体 (%)	43		41	57			58.2	53.4	57.1			

資料：「工業統計表 工業地区編」1991年版より作成。

表注 62栃木県宇都宮・芳賀地区は、9位3159 (その他航空機部分品) を除く。
 121岐阜県岐阜地区は、45位3159 (その他航空機部分品) を除く。数値秘匿のため1位3151 (航空機製造業) を含む。
 127静岡県西遠地区は、11位3145 (船用機関製造業) を除く。
 130愛知県東三河地区は、37位3141 (鋼船製造・修理業) を除く。
 129愛知県知多・衣浦地区は、4位3191 (産業用運搬車輪製造業) を除く。
 133愛知県名古屋地区は、数値秘匿のため20位3151 (航空機製造業) を含む。
 146滋賀県日野・八日市地区は、4位3191 (産業用運搬車輪製造業) を除く。
 179広島県賀茂地区は、7位3141 (鋼船製造・修理業) を除く。
 189広島湾地区は、12位3141 (鋼船製造・修理業) を除く。
 219北九州地区は、57位3141 (鋼船製造・修理業) を除く。
 233熊本県有明・菊池地区は、数値秘匿のため6位3141 (鋼船製造・修理業) を含む。

⑤ 大都市型集積は、集積工業地区としては顕現していないが、すでにこの時期には前出の神奈川県²の2工業地区以外にも82東京都青梅地区 (羽村市など3市1町) 84神奈川県厚木・秦野地区 (厚木市, 座間市など8市1町) が特化係数の条件を満たしていたが、出荷額で2位であった。

⑥ 広域圏型集積は、核はハブ&スポーク型だが、工業地区内あるいは近接工業地区内での分業完成度が低く広域工業圏 (北関東工業圏, 中部工業圏, 関西工業圏, 瀬戸内工業圏, 九州工業圏など) によって分業を形成している型で、この型はさらにサブの型に分けることも出来る。

⑦ 62栃木県宇都宮・芳賀地区 (宇都宮市, 真岡市, 上三川町など3市13町)

は日産自動車の上三川事業所、ホンダの真岡事業所を複数ハブとする大きな集積工業地区である。67群馬県前橋・伊勢崎地区（前橋、伊勢崎市など2市4町4村）は富士重工業の伊勢崎事業所を単独ハブとしている。72埼玉県西埼玉南部地区（狭山市、川越市、入間市など14市5町1村）は、ホンダの狭山事業所を単独ハブとしているが、隣接する組立事業所を欠いている74埼玉県西埼玉北部地区（東松山市など2市10町6村）と一体である。同じくハブレスの187広島県賀茂地区（東広島市など1市6町）は、マツダの組立事業所をハブとする189広島県広島湾地区（広島市、海田町など4市17町）と一緒に考えた方がよい。

⑧ 146滋賀県日野・八日市地区（竜王町など2市7町）、199山口県山口・防府地区（防府市など2市6町）、219福岡県北九州地区（苅田町など4市11町2村）、233熊本県有明・菊鹿地区（大津町など4市19町1村）は上記工業地区と比較すると事業所数はかなり少ない。いずれも本社工場のブランチとして新しく開発された集積工業地区である。つまり146はダイハツ工業の、199はマツダ工業の、219は日産自動車の、233はホンダ（2輪車）の衛星型（ブランチ型）集積地である。219を除けば小規模集積という共通性がある。

3 21世紀初頭の自動車産業集積工業地区：2002年

（1）1990年代の自動車産業の変貌

① 最初に、1990年代の自動車産業がどのような状況であったのかを確認しておきたい。バブル景気とその崩壊は日本の自動車産業をも追い詰めていた。1996年にはマツダはフォードの追加出資が必要になった。フォード社の出資比率は33.4%となり、マツダはフォード派遣の社長を受け容れた。1999年には日産が運転資金にも行き詰まるようになり、ルノーから6000億円の出資を得て倒産を免れた。日産はルノーが36.8%の株式をもつルノーのグループ会社となり、カルロス・ゴーンのリーダーシップの下で再生の道を歩み始めた。翌2000年には三菱自動車がダイムラー・クライスラー社から出資を得た（出資比率34%）。相次いで3社が救済の代償に経営のリーダーシップを海

外メーカーに「移譲」せざるを得なかった（三菱自動車の場合は、ダイムラー・クライスラー社がリーダーシップをとろうとはせず、取締役の派遣に止めたために移譲とまではいえない）のは歴史的な出来事であった。

② 付表2によれば、バブル終焉の年1990年の国内生産台数（乗用車、バス、トラックの合計）1348万台がピークで文字通り空前絶後の数値だった。90年代には、国内生産は、綺麗な漸減傾向をたどり、1999年には989万台になった。およそ360万台ほど減ったことになる。2000年のトヨタの生産台数が342万台だから、トヨタ1社がなくなったくらいに大きかった。

③ 輸出も減少した。1990年には輸出台数は583万台であったが、1996年には371万台まで減少を続け、同年が底である。ここまでに36.4%減少している。輸出は、当時の米国については自主規制台数、アジア市場では現地需要に左右された。翌年から輸出は回復に向かうが再び500万台の大台に戻るには2005年まで待たねばならなかった。乗用車に限っていえば、輸出依存度（輸出台数/国内生産台数）は、輸出が底になった1995、96年の両年が低かったことを別にすれば、90年代はどの年も45%前後で、苦境であったにもかかわらず、輸出依存を強めたわけではなかった。

④ むしろ、90年代の特徴は海外生産が急激に伸びたことである。すでに1980年代初頭には日米自動車貿易摩擦はきわめて深刻化しており、「輸出制限かさもなくば現地生産か」を迫られていた。自動車業界は1981年に輸出自主規制に踏み切るとともに乗用車メーカー全てが相前後して米国（カナダを含む）現地生産に踏み切っていた。このため現地生産台数は、アメリカを中心に80年代後半から急速に伸び始め、90年には世界全体で326万台に達していたが、このうちアメリカが129万台で39.8%を占めていた。2000年には世界全体で628万台にも伸びていた。そのうちアメリカが248万台でその比率は39.4%だった。

⑤ このように1990年代は国内生産と輸出は漸減傾向をたどり他方で海外現地生産は破竹の勢いで2倍近く伸びた。こうした事態が産業あるいは地域経済レベルの空洞化を引き起こすというのが真だとすれば、あたかも十分条件

を満たすかの観があった。

(2) 事業所統計表上の自動車産業：1991—2000年

① 部品事業所の事業所数、従業員数が最も多く、それぞれ産業全体の97%前後、70%弱を占めており、この比率は90年代を通じて安定的であった。完成車製造事業所の数は少ない。従業員は24%前後、出荷額で50%前後を占める。この比率も安定的であった。車体製造事業所も数は少なく、全体の3%以下、従業員数も7%前後、出荷額も同じく7%前後で安定していた。結局、大きな完成車製造事業所を有する地域が自動車産業集積地域となる例がほとんどである。

② 90年代を通じて事業所数は11,200カ所から2000年には9800カ所へ従業員数は82.8万人から72.3万人へ、出荷額は44.2兆円から40兆円へ減少した。減少率(1991年を100)はそれぞれ87.5, 87.3, 90.5であった。事業所レベルでは10年間でほぼ1割前後の減少にとどまった。集積工業地区調査年の2002年には、事業所こそさらに81.7にまで下がったが、従業員数は87.6、出荷額は97.7に回復上昇していた。出荷額レベルでは製造業全体に占める比率は1991年の13.0%から16.0%と3%ポイント上昇した。これは他の製造業、とりわけ自動車と並ぶ支柱であった電機・電子製造業が大きく落ち込んだことによる⁴⁾。

(3) 2002年の自動車産業集積工業地区

① 2002年の集積地区については拙著で個々の集積工業地区を含めてすでにかなり細かく分析しているので、以下では定点観察的指摘に止める。また拙著の数値及び原表注の誤りは訂正した。

② 集積工業地区は、大都市型集積工業地区が加わったために、自動車産業

4) 電機・電子産業では、出荷額は1991年には58.6兆円あったが2000年59.4兆円と微増であった。事業所数36979カ所が27282カ所に、従業者数198.2万人が157.3万人と大きく減少した。しかし調査年の2002年にはさらに、出荷額は46.0兆円(1991年の78.4%)、事業所数22380カ所(同60.5%)、従業者数132.5万人(同62.3%)に大きく減少していた。

表2 自動車産業集積工業地区 (2002年)

地区コード番号・工業地区名	事業所		従業者 人	出荷額			付加価値		現金給与総額		部品産出額	
	合計	(完成車製造事業所)		実額 億円	構成比 %	特化係数	実額 億円	実額 億円	実額 億円	比率 %		
	カ所	カ所										
1 60 栃木県宇都宮・芳賀地区	139	4	14072	8,855	23.8	1,339	3,537	1,141	1,992	22.5		
2 63 群馬県太田・館林地区	178	2	19,793	14,723	46.2	2,594	4,323	1,010	6,196	42.1		
3 65 群馬県前橋・伊勢崎地区	163	3	9,748	3,554	21.1	1,182	994	498	2,665	75.0		
4 70 埼玉県西埼玉南部地区	200	1	15,162	11,591	28.6	1,605	1,328	948	3,340	28.8		
5 74 埼玉県西埼玉北部地区	96	0	6,783	1,709	22.5	1,262	588	353	1,708	99.9		
6 85 神奈川県横浜・川崎・横浜質地区	248	5	25,214	19,174	21.4	1,200	5,070	1,934	4,252	22.2		
7 86 神奈川県小田原・茅ヶ崎地区	130	0	18,555	12,541	27.5	1,539	2,960	1,284	2,561	20.4		
8 123 静岡県中遠地区	305	1	23,932	16,834	36.9	2,070	7,409	1,367	6,120	36.4		
9 124 静岡県西遠地区	724	1	39,488	21,836	57.7	3,237	6,563	2,034	14,142	64.8		
10 125 静岡県東駿河湾地区	278	0	17,213	8,757	19.0	1,067	2,215	987	5,185	59.2		
11 127 愛知県東三河地区	263	3	26,719	23,752	58.9	3,306	7,023	1,414	6,254	26.3		
12 128 愛知県岡崎地区	215	1	28,801	15,478	43.4	2,437	4,911	1,782	14,556	94.0		
13 129 愛知県知多・衣浦地区	441	0	60,012	22,417	46.1	2,585	5,551	3,861	16,733	74.6		
14 130 愛知県豊田地区	242	5	74,943	94,926	89.7	5,036	27,383	5,600	20,471	21.6		
15 134 三重県桑名・四日市地区	116	1	11,165	7,343	24.0	1,346	2,140	718	2,952	40.2		
16 135 三重県鈴鹿・亀山地区	100	1	12,464	11,923	65.6	3,683	3,157	879	2,690	22.6		
17 143 滋賀県日野・八日市地区	9	0	3,919	4,813	40.3	2,261	1,924	218	4,812	100.0		
18 180 広島県広島湾地区	166	1	23,944	10,163	33.7	1,892	951	1,431	2,185	21.5		
19 187 山口県山口・防府地区	19	1	4,714	6,787	64.9	3,642	1,829	279	627	9.2		
2 0 205 福岡県北九州地区	52	1	8,964	11,053	36.0	2,019	3,391	830	1,263	11.4		
2 1 206 福岡県筑豊地区	27	1	4,099	5,934	51.9	2,910	662	270	158	2.7		
2 2 218 熊本県有明・菊鹿地区	34	0	6,856	3,785	31.5	1,765	1,398	378	3,602	95.2		
集積地区全体の合計または平均	4145	32	456,560	337,946	40.5	2,272	95,307	29,215	124,465	36.8		
自動車産業	9,149	51	725,798	431,630			124,046	42,738	188,040			
製造業全体	290,848		8,323,589	2,693,618			974,587	371,088				
集積地区全体/自動車産業全体 (%)	45.3	62.7	62.9	78.3			76.8	68.4	66.2			
自動車産業全体/製造業全体 (%)	3		9	16			13	12				
愛知4地区	1,161		190,475	156,573			44,868	12,657	58,014			
愛知4地区合計/集積地区全体 (%)	28		42	46			47	43	47			

資料 【工業統計表 工業地区編】2002年版より作成。事業所のうち集積工業地区の自動車製造事業所数は藤原推定
 表注 60栃木県宇都宮・芳賀地区は、8位3049（その他航空機部分品）を除く。
 63群馬県太田・館林地区は、26位3034（船舶用機関製造業）を除く。
 85神奈川県横浜・川崎・横浜質地区は、37位30228（鉄道車両用部品製造業）を除く。
 86神奈川県小田原・茅ヶ崎地区は、45位3059（その他の産業用運搬車両・同部品・付属品製造）を除く。
 123静岡県中遠地区は、11位3099（他に分類されない輸送用機械器具製造業）を除く。
 124静岡県西遠地区は、3位3034（船舶用機関製造業）を除いた数値。
 127愛知県東三河地区は、9位の3021（鉄道車両製造業）、17位3031（船舶製造修理業）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）、56位3059（その他の産業用運搬車両・同部品・付属品製造）、60位3049（その他航空機部分品）を除く。
 143滋賀県日野・八日市地区は、9位3051（フォークリフト・同部品・付属品製造業）及び32位3059（その他の産業用運搬車両・同部品・付属品製造）を除く
 180広島県広島湾地区は、5位3031（船舶製造・修理業）、41位3034（船舶用機関製造業）を除く
 218熊本県有明・菊鹿地区は、39位3032（船体ブロック製造業）を除く。

全体に占める集積度は上昇した。事業所数、従業者数ではそれぞれ45.3%、62.9%だが、出荷額では78.3%にもなった。1991年と比較すれば、従業者数の比率が微減であったが、事業所数、出荷額の比率はとも上昇した。集積地区がいくつか入れ替わったが、集積工業地区は純増3カ所である。

③ 新しく集積工業地区に加わったのは以下の地区である。

63群馬県太田・館林地区（太田市、大泉町など2市7町）は富士重工の本工場（太田市）、矢島工場（同）等がある地区で、91年出荷額は電機製造業に

次いで2位であったが、2002年には出荷額が2800億円増加して1位となった。

④ 85横浜・川崎・横須賀地区(3市)は、日産自動車の横浜工場や追浜工場がある地区だが、名うての自動車部品メーカーが従来から数多く散在しており、関東の中核的工業地区である。ただ、自動車産業の出荷額は91年から2002年にかけて6500億円ほど減少しており、従業者数も18000人も減少している。つまり産業集積が実質的に高まって集積地区の条件を満たしたのではなく、前述のように電機・電子製造業が自動車産業よりももっと甚だしく後退したので、集積地区の条件を満たしたに過ぎないことに注意が必要であろう。

⑤ 86小田原・茅ヶ崎地区(平塚市、藤沢市など5市5町)は、日産車体の湘南工場(平塚市)、いすゞの藤沢工場などがある。この地区は出荷額が1991年より5400億円、従業員も2000人増えて1位になった。

⑥ 134桑名・四日市地区(四日市市など2市12町)は、1991年には化学工業、一般機械器具製造業、電機製造業の出荷額が多く、自動車の出荷額特化係数は0.689に過ぎなかった。しかし自動車部品事業所もともと115カ所と多く、従業者数も8000人を超え、出荷額も3000億円を超えていた。ホンダの子会社八千代工業の四日市製作所がホンダの軽トラックから軽乗用車に受託生産を拡大した(1996年)こともあって、従業員が2800人、出荷額が4300億円一気に増えたことで集積工業地区入りした。

⑦ 206筑豊地区は、1992年にトヨタ自動車九州株式会社が鞍手郡宮田町でトヨタの高級車専門工場として操業開始したことによるもので、いわば一夜にして集積工業地区に変貌した。九州で2カ所目の集積地区である。

⑧ 他方で以下の地区が集積工業地区からはずれた。118(旧)岐阜工業地区は、31輸送用機械器具製造業(中分類)の内、3141航空機製造業、3149その他の航空機部品製造業がこの10年間で大きくなり、自動車産業集積工業地区の条件を満たさなくなったと推定(出荷額1位の3141の数値が秘匿)して表から除いた。

⑨ 136(旧)名古屋工業地区(名古屋市など8市2町)には三菱自動車の複

数の組立事業所があったが、それらの再編によって出荷額はなお1位であるものの、特化係数が0.868と低下したために集積工業地区の条件を失った。部品事業所は726から572と減少したが数多く残っている。従業者数は35532人から22816人へと大きく減少したのはハブの組立工場が閉鎖になったためである。

⑩ 181岡山県県南地区（岡山市，倉敷市，総社市など4市4町2村）は，三菱自動車水島工場を核とした集積地区だが，すでに述べた三菱自動車の苦境によって，出荷額が水島石油化学コンビナートの石油製品製造業に抜かれたために条件を満たさなくなった。

⑪ 179広島県賀茂地区（東広島市など1市6町，）は，マツダの苦境が大きく影響して，情報通信機器製造業に出荷額を抜かれて集積地区からはずれた。

4 リーマンショック前後の自動車産業集積工業地区：2006年と2010年

（1）2000年代初頭の自動車産業

① 2001年から2010年までは，きわめて多端な10年であった。幕開けの年9月11日は米国への衝撃的な同時多発テロが勃発し，2003年3月15日には，テロ反撃の米国のイラク攻撃が行われ長いイラク戦争が始まった。そして極めつけは2007年のサブプライム問題に始まり2008年9月15日に起きたリーマンショックであった。それはさらに世界的な金融危機へ広がり，影響はきわめて大きく，それまで順調な伸びを見せていた先進国自動車市場は一気に縮んだ。日本の自動車産業も同様であった。本節では，10年間を2つに分けて観察する。いわば順調に回復を遂げた前半を2006年の集積工業地区の観察でおこない，そしてリーマンショックで痛手を負ったはずの姿を2010年の集積工業地区の観察で追う。

② 付表2によれば一以下，数値は付表2による一，国内生産台数は，2001年を基準にすれば，大幅に伸びたことになるが，これは2001年9月11日の同時多発ゼロの影響によって一時的に輸出向け生産が急減したためである（前年の生産台数1014万台が977万台に減少）。2002年には回復して1025万台，以後

漸増して2007に最高の1159万台になった。最高といっても1990年の最高から200万台弱落ちたままである。これがリーマンショックの翌年には急減して793万台になった。およそ減少台数364万台、減少率は3割を超えた。一年間でこれほどの減少を経験したことは1990年代以後ないほどの強烈さであった。

③ 国内工場出荷台数はジリジリと減少を続けた。2001年に562万台あったが、2006年には545万台に減少していた。リーマンショックの影響は避けられず2009年には439万台まで減少した。調査年2010年には少し回復して472万台に戻っていた。

④ 輸出は、2001年の同時多発テロでこの年一時的に416万台まで減少したが、翌年には469万台へ回復した。2006年には596万台、2008年には90年代以後最高の672万台にも達していたが（因みに戦後最高は1985年の673万台である。1984年～88年の5年間は毎年600万台を超えていた）、翌2009年には361万台に急減した。2010年には484万台まで戻した。

後述のように2000年代は海外生産が大きく伸びていたから、2000年代は「輸出も、海外生産も」が実態であった。90年代は輸出依存度は安定的であったが、2000年代は輸出依存度も年々上昇し、2006年には90年以後初めて5割を超え、54.3%になり、2008年には59.6%に達した。2010年にはそれでも51.4%を示していた。輸出金額で見ると、07年の四輪車輸出額は90年代以後最高の14.3兆円であったが、09年には6.6兆円に落ち込んだ。これは後に見る東日本大震災よりはるかに大きな減少だった。

⑤ 海外生産は、90年代に引き続いて2000年代にはいっても順調に伸び続けた。自動車産業の海外生産比率（海外生産台数／（国内生産台数＋海外生産台数））は、他の産業と比較しても段違いに高く、すでに2001年に40%を越えていたが、2000年代には同比率は上昇を続け、2007年について50.4%になり、2010年には57.8%となった。この比率はリーマンショックの影響を受けることなく伸び続けたことになる。海外生産台数は、2001年には667万台であったが、2005年に1000万台の大台を初めて超え、2006年には1097万台であった。リーマンショックの影響は軽微で2009年に1011万台まで減少したも

の2010年には1318万台まで戻している。

2000年代の海外生産を主導したのはアジアだった。2001年には海外生産台数に占めるアメリカのその比率は36.7%，アジアは28.0%だったが，2003年には逆転してアメリカ32.8%，アジア34.9%となった。その後，その差は大きくなり，2010年には前者20.1%，後者54.1%にまで広がった。因みに台数でいえば，アメリカ265万台にたいしてアジアは712万台である。アジア市場全体の広がりもさることながら，中国市場の驚異的な成長がこの数値をもたらしたことはいうまでもない。

(2) 事業所統計表上の自動車産業：2001－2010年

① 集積工業地区の観察を2006年と2010年としたので，2001-2006年と2007-2010にわけて事業所レベルで，2000年代（2001-2010年）の変貌を見ておこう。事業所は1990年代から一貫して減少し続けている。それは強い大きな流れ，趨勢で，大きなイベントがその傾向を一時的に加減速するようなことがあってもまた時が過ぎれば，もとの流れに帰る。2001年に9382カ所あった事業所は2006年には9061カ所になり，2010年には8054カ所へと大きく減った。1991年を起点にすれば，2010年にはちょうど3割減少した。減少率は90年代より高くなった（90年代12.5%，2000年代14.2%）。そのほとんどが部品製造事業所である。

② ところが従業員，出荷額は増加した。従業員は2001年71万9600人から2006年84万9600人と大きく伸び，翌年には90年代以後の最高峰89万5100人を記録し，リーマンショックを経て2010年78万6000人へ減少した。それでも10年間で純増は6万6400人である。出荷額は2001年40.4兆円から2006年54.1兆円，翌年が90年代以後のピーク57.2兆円に達したが，2010年には47.3兆円へと急減した。完成車組立事業所の出荷額は2001年20.3兆円から2006年24.0兆円に増えたが2010年には18.5兆円へ減少した。

③ したがって，大きな変化をもたらしたのは部品製造業事業所であることが分かる。ここでは従業員数は54万1000人から62万1000人へと増加しただけ

でなく、出荷額が2001年の17.4兆円から2006年24.0兆円、2010年28.4兆円へと大きく増加した。10年間の純増額は10兆円を超えた。つまりこの期の特筆すべき変化は部品製造事業所の躍進であろう。1事業所あたりの従業員は2001年60人から2010年80人へ増加しただけでなく、出荷額も同19.2億円から同36.4億円に増加した。零細規模の事業所が淘汰され、残った事業所は、規模も出荷能力も引き上げたのである。

④ 以上のように事業所統計で見れば、部品製造事業所が大部分を占める事業所の淘汰は目を覆うほどだが、出荷額や従業員数は、2007年には歴史的ピークを記録したのである。やや短兵急にいえば、こうした事業所レベルでの健闘が空洞化議論を論壇のはるか後景に退けさせたのである。

(3) 2006年の自動車産業集積工業地区

① 2006年という年は2000年代の恵まれた時点での観察である。前述のように拙稿（藤原 [2009]）で発表している。以下での叙述は前稿と重なるところもある。前稿での数値の誤りは訂正した。表3に示すように、集積工業地区は2002年の22地区から24地区に増えた。最初に、24地区が全国の自動車産業に占める割合（集積度）を見ておこう。事業所43.7%，従業員数60.4%，出荷額74.7%である。2002年と比較するとそれぞれ1.6%，2.5%，3.6%ポイント減少した。出荷額低下が大きいのは、全国で出荷額が大きく伸びたのに、大きな集積工業地区である85横浜・川崎・横須賀工業地区が落ちたことによる影響である。付加価値額69.5%，現金報酬総額66.7%，部品出荷額62.7%も同様に低下した。集積工業地区が2カ所も増えたのに、集積度がわずかであれ、低下したことは、前述の理由と同様である。

② 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た。65地区は、出荷額が2002年よりわずかに減少して2位になったためである（1位の一般機械器具製造業の出荷額が大きく伸びた）。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。85地区は、出荷額が2002年より大きく減少し、1位の石油製品製造業に水をあけら

表3 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			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			
	合計 カ所	(完成車製造事業所)		実額 億円	構成比 %	特化係数			実額 億円	比率 %		
		従業者 人	従業者 人									
1 21 岩手県胆江地区	20	1	2	4,220	3,483	56.0	2,944	354	194	456	13.1	
2 60 栃木県宇都宮・芳賀地区	120	5	15,218	10,453	25.8	1,357	3,416	1,805	1,703	1,703	16.3	
3 62 群馬県桐生地区	89	0	3,792	1,008	28.2	1,485	305	166	975	96.7	46.6	
4 63 群馬県太田・館林地区	185	0	20,608	16,727	49.2	2,583	4,863	1,147	7,794	96.7	96.7	
5 68 群馬県藤岡・富岡地区	108	0	4,798	1,973	32.2	1,695	532	256	1,541	78.1	78.1	
6 70 埼玉県西埼玉南部地区	177	1	2	15,704	13,148	28.8	1,517	1,455	837	3,757	28.6	
7 74 埼玉県西埼玉北部地区	96	0	7,594	2,519	28.9	1,520	884	529	2,515	99.8	99.8	
8 82 東京都青梅地区	61	1	2	7,013	4,975	37.4	1,967	1,145	395	666	8.7	
9 86 神奈川県小田原・茅ヶ崎地区	116	1	2	19,578	15,610	32.3	1,698	3,632	1,241	3,029	19.0	
10 123 静岡県中遠地区	291	1	2	28,345	18,174	32.6	1,714	5,548	1,430	8,346	43.7	
11 124 静岡県西遠地区	689	1	2	41,992	24,126	55.3	2,911	6,670	2,134	15,094	58.6	
12 125 静岡県東駿河湾地区	267	0	20,023	9,616	19.1	1,006	2,461	1,051	6,144	63.9	63.9	
13 127 愛知県東三河地区	275	0	34,696	33,797	63.2	3,325	9,557	1,788	8,986	26.2	26.2	
14 128 愛知県岡崎地区	209	1	2	33,279	19,102	43.5	2,287	5,438	2,059	18,261	95.6	95.6
15 129 愛知県豊田・衣浦地区	465	0	76,828	30,226	46.9	2,480	6,336	4,965	23,223	70.8	70.8	
16 130 愛知県豊田地区	262	4	86,150	120,027	89.8	4,725	31,919	6,355	25,677	21.4	21.4	
17 134 三重県桑名・四日市地区	132	1	2	16,937	9,878	22.7	1,196	2,603	996	4,190	42.4	
18 135 三重県鈴鹿・亀山地区	93	1	2	14,357	16,799	38.0	3,050	5,251	984	3,569	21.2	
19 143 滋賀県日野・八日市地区	12	0	5,324	6,651	40.8	2,146	2,000	326	6,651	100.0	100.0	
20 180 広島県広島湾地区	154	1	2	26,100	13,943	34.9	1,837	1,988	1,686	3,731	26.8	
21 187 山口県山口・防府地区	21	1	2	5,491	8,673	70.3	3,699	1,473	331	1,583	18.3	
22 205 福岡県北九州地区	57	1	2	10,083	11,134	31.5	1,658	4,033	910	1,679	15.1	
23 206 福岡県筑豊地区	34	1	2	8,203	10,077	62.2	3,274	825	506	364	3.6	
24 223 大分県周防灘地区	26	1	2	4,017	2,284	43.8	2,307	302	147	608	26.6	
集積地区全体の合計または平均	3,959			312,800	404,403	43.1	2,266	102,990	32,239	150,542	37.2	
自動車産業	9,051			849,620	541,092			148,176	48,317	240,065	44.4	
製造業全体	258,543			8,225,442	3,148,346			1,075,982	362,364			
集積地区全体/自動車産業全体 (%)	43.7			60.4	74.7			69.5	66.7	62.7		
自動車産業全体/製造業全体 (%)	3.5			10.3	17.2			13.8	13.3			
愛知4地区合計	1,211.0			233,403.0	203,152.3	60.9	3,204	53,249.9	15,167.4	76,146.4	53.5	
愛知4地区合計/集積地区全体 (%)	30.6			45.5	50.2			51.7	47.0	50.6		

資料: 「工業統計表 工業地区編」2006年

表注: 60宇都宮・芳賀地区は、6位3049 (その他航空機部品品) を除く。

63群馬県太田・館林地区は、31位3034 (船舶用機関製造業) を除く

68群馬県藤岡・富岡地区は、31位3099 (他に分類されない輸送用機械器具製造業) を含む。数値秘匿のため。

82青梅地区は、21位3042 (航空機用原動機) を除く。

86神奈川県小田原・茅ヶ崎地区は、25位3059 (その他の産業用運搬車両・同部品・付属品製造) を除く

123静岡県中遠地区は、15位3099 (他に分類されない輸送用機械器具製造業) 52位3034 (船舶用機関製造業) を除く

124静岡県西遠地区は、4位3034 (船舶用機関製造業) を除いた数値

127愛知県東三河地区は、9位の3021 (鉄道車両製造業) を除いた数値

143滋賀県日野・八日市地区は、6位3051 (フォークリフト・同部品・付属品製造業) 59位3049 (その他航空機部品品) を除く

180広島県広島湾地区は、71位3031 (船舶製造・修理業) 17位3042 (航空機用原動機製造業) 44位3034 (船舶用機関製造業) を除く

218熊本県有明・菊池地区は、14位3034 (船舶用機関製造業) 41位3032 (船体ブロック製造業) を除き、6位3031 (船舶製造修理業。数値秘匿) を含む。

れた2位となり、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工業地帯に属し、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、基幹部品工場があったが、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が影響した。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自動車産業集積地域といえよう。

③ 新しく集積工業地区入りした地区について要約的に述べよう。21岩手県胆江地区（奥州市，金ヶ崎町）は，もともと2002年の段階で，出荷額，特化係数とも条件を満たしていたが，事業所10カ所，従業者数1804人と規模が小さいので，集積工業地区からはずれていた。トヨタの工場再編によって岩手事業所（金ヶ崎町）の規模拡張があり，事業所，従業者，出荷額が2002年からほぼ倍増して集積工業区に登場した。62栃木県桐生地区（桐生市，みどり市）は，2002年には出荷額2位（1位は一般機械器具製造業）だったので集積工業地区からはずれていた。2006年には一般機械器具製造業が大きく後退したので出荷額1位となった。事業所，従業者，出荷額とも2002年よりも減少している。同工業地区にはメーカーの組立工場はない。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である。

④ 68群馬県藤岡・富岡地区（藤岡市，富岡市）は，2002年には特化係数が条件を満たさなかった。出荷額は条件を満たしていたが，出荷額が1000億円に満たなかった。2006年にはいずれも条件を満たした（出荷額はかろうじて2000億円）。62工業地区と似通っている。82東京都青梅地区（青梅市，羽村市など3市1町）には，日野自動車の羽村工場，日野工場がある。ただし日野市は工業地区には含まれていない。ハブ事業所を複数もつ大都市型集積工業地区としては，それほど大規模の集積工業地区ではない。223大分県周防灘地区（中津市など3市）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。

⑤ 以上は，新規に登場した集積工業地区である。自動車産業全体は，2006年はいわば恵まれた時期のピークに近い年である。85工業地区がはずれたこともあり，集積工業地区全体の数値が下がっているために，プラスの印象が薄い，実際には，新参の集積地である223工業地区が生まれるなど積極的な面も加わっている。

(3) 2010年の自動車産業集積工業地区

①2010年の集積工業地区は26カ所であり、2006年から2カ所増えた。65群馬県前橋・伊勢崎地区と122岐阜県加茂地区地区（美濃加茂市、可児市など2市6町1村）がそうである。前者は、2006年には出荷額減少によって2位となって姿を消していたが、2010年には出荷額1位の一般機械器具製造業の出荷額

表4 自動車産業集積工業地区（2010年）

地区コード番号・工業地区名	事業所		従業者 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	
	合計 カ所	(完成車製 造事業所) カ所		実額 億円	構成比 %	特化係数			実額 億円	比率 %
1 21 岩手県胆江地区	17	1	2,889	3,003	58.0	3,094	344	168	336	112
2 60 栃木県宇都宮・芳賀地区	110	4	13,534	9,588	24.8	1,320	2,868	1,054	1,575	164
3 62 群馬県桐生地区	74	0	3,290	891	28.7	1,332	373	144	860	96.5
4 63 群馬県太田・館林地区	153	0	17,834	16,956	49.2	2,608	3,848	933	7,620	44.9
5 65 群馬県前橋・伊勢崎地区	124	0	9,131	3,889	22.8	1,217	1,038	397	3,889	100.0
6 68 群馬県藤岡・富岡地区	74	0	3,727	1,599	29.9	1,597	492	172	1,579	98.8
7 70 埼玉県西埼玉南部地区	179	1	14,673	10,715	28.7	1,531	857	724	2,896	27.0
8 74 埼玉県西埼玉北部地区	96	0	7,650	2,670	30.5	1,629	628	348	2,635	98.7
9 82 東京都青梅地区	40	1	6,141	5,578	45.4	2,423	1,055	279	544	9.7
10 86 神奈川県小田原・茅ヶ崎地区	121	5	16,197	13,348	35.0	1,866	2,512	1,078	2,258	16.5
11 122 岐阜県可児地区	59	1	6,823	2,178	23.5	1,253	814	327	1,981	91.0
12 123 静岡県中遠地区	264	2	26,600	12,771	27.8	1,484	3,166	1,384	7,864	61.6
13 124 静岡県西遠地区	548	2	34,062	18,702	51.0	2,721	5,795	1,610	9,666	51.8
14 125 静岡県東駿河湾地区	245	3	15,823	8,590	19.8	1,057	2,328	916	6,716	78.2
15 127 愛知県東三河地区	261	2	30,136	22,187	55.4	2,956	3,912	1,686	9,015	40.6
16 128 愛知県岡崎地区	210	2	35,419	20,412	50.8	2,708	5,800	2,011	17,255	84.5
17 129 愛知県知多・衣浦地区	444	1	72,548	28,717	49.0	2,611	7,238	4,433	22,012	76.7
18 130 愛知県豊田地区	231	4	83,802	103,885	89.7	4,786	17,028	5,770	84,814	81.6
19 134 三重県桑名・四日市地区	119	2	16,351	10,476	24.0	1,153	2,177	925	4,193	40.0
20 135 三重県鈴鹿・龜山地区	98	1	12,473	10,925	44.8	2,807	2,660	754	2,653	24.3
21 143 滋賀県日野・八日市地区	11	0	5,876	5,573	34.7	1,852	1,399	315	5,512	98.9
22 177 広島県広島島湾地区	151	1	28,095	16,385	40.0	2,136	4,145	1,627	5,888	35.9
23 184 山口県山口・防府地区	23	1	6,348	7,866	66.8	3,563	2,207	312	2,080	26.4
24 202 福岡県北九州地区	68	1	11,032	13,546	35.5	1,893	7,333	930	2,731	20.2
25 203 福岡県筑豊地区	41	1	8,726	9,066	63.2	3,372	927	497	688	7.6
26 220 大分県周防灘地区	23	1	5,425	3,568	55.7	2,972	347	221	527	14.8
集積地区全体の合計または平均	3,784	37	494,595	363,082	41.7	2,236	81,290	29,017	207,802	52.1
自動車産業全体	8,054	72	786,753	472,962			113,628	43,271	284,095	60.1
製造業全体	224,403		7,663,847	2,891,077			906,672	327,195		
集積地区全体/自動車産業全体 (%)	47.0	51.4	62.9	76.8			71.5	67.1	73.1	
自動車産業全体/製造業全体 (%)	3.6		10.3	16.4			12.5	13.2		
愛知4地区合計	1,146.0	9.0	221,906.0	175,201.0	61.225	3,265	33,977.4	13,900.0	133,095.3	70.9
愛知4地区合計/集積地区全体 (%)	30.3	24.3	44.9	48.3			41.8	47.9	64.0	

資料：「工業統計表 工業地区編」2010年版より作成。

表注 60宇都宮・芳賀地区は、8位3149（その他航空機部品）を除く。

63群馬県太田・館林地区は、31位3034（船用機関製造業）を除く

68群馬県藤岡・富岡地区は、48位3134（船用機関製造業）の一部数値を含む（数値秘匿のため）

118岐阜県岐阜地区は、2位3141（航空機製造業、一部数値秘匿）、11位（その他の航空機部品）を除く。

122岐阜県加茂地区は、48位3199（他に分類されない輸送用機械器具製造業）及び54位3149（その他航空機部品）を除く。

123静岡県中遠地区は、37位3134（船用機関製造業）を除く。

124静岡県西遠地区は、5位3134（船用機関製造業）を除いた数値

127愛知県東三河地区は、7位3121（鉄道車輪製造業）及び12位3131（船舶製造修理業）を除いた数値

129愛知県知多・衣浦地区は、6位3151（フォークリフト・同部品・付属品製造業）及び24位3149（その他航空機部品）を除く

143滋賀県日野・八日市地区は、8位3151（フォークリフト・同部品・付属品製造業）を除く；38位3159（その他の産業用運搬車両・同部品・付属品製造の一部秘匿数値）を含む。

180広島県広島島湾地区は、4位3131（船舶製造・修理業）、12位3142（航空機用原動機製造業）、41位3134（船用機関製造業）を除く

218熊本県有明・菊鹿地区は、4位3131（船舶製造修理業）の一部秘匿数値を含む；6位3034（船用機関製造業）を除く。

が大きく減少したために、自動車産業の出荷額は微減であったにもかかわらず、復活したものである。後者は比較的小型の集積地区で、この年の観察だけに顔を出した。事業所のいちばん多い可見市は名古屋市、岐阜市の30km圏で、愛知型集積地区の外周部に属している。その他の集積工業地区の出入りはない。

②集積工業地区全体では、2006年から事業所数で299カ所、従業者数で2万7300人、出荷額で4兆5210億円減少した。すでに述べたようにリーマンショックの影響は大きく自動車産業全体が大きく沈み込んだから、集積地域全体もそうした流れの中にあっただといえる。2010年は回復途上である。集積工業地区が2カ所増えたことも影響しているが、産業全体に占める位置（集積度）はむしろ、2006年より2010年には事業所数（+3.3%ポイント）、従業者数（+2.5%ポイント）、出荷額（+2.1%ポイント）、付加価値額（+4.8%ポイント）、部品出荷額（+9.1）と上昇していた。つまり産業自体が大きな負の影響を受け、集積工業地区もその影響を免れ得なかったが、その影響は、集積工業地区外に広がった諸企業よりは小さかったために、かえって集積度を高めたといえよう。それは産業集積の評価と関わってきわめて興味深い。（次号に続く）

おわりにかえて

2010年調査は、同年12月末現在の数値である。リーマンショックから2年3ヶ月後であり、それから3ヶ月経たないうちに東日本大震災・福島第一原発事故を迎える。集積工業地区は、いわば連続的な厄災をへて、現在に至っている。それをどう観察し、どう評価するかは、大震災後年の観察を取り入れた方がよいと思われる。したがって小稿では結論を避けるのが賢明と思われる。次号では東日本大震災後の2012年の観察を行い、本号と合わせて検討したい。

付表1 自動車産業：事業所の推移 1987～2012年

年	自動車・同付属品製造業				自動車(完成車)製造業				自動車車体・付随車製造業				自動車部品・付属品製造業					
	事業所数		現金給与総額		事業所数		出金額		事業所数		従業員数		出金額		事業所数		従業員数	
	カ所	人	兆円	兆円	カ所	人	兆円	兆円	カ所	人	兆円	兆円	カ所	人	兆円	兆円	カ所	人
昭和62年	10,124	742,103	31.7	7.9	3.1	53	189,819	16.42	214	51,667	20,410	9,857	500,617	13.24				
平成3年	11,201	828,783	44.2	10.9	4.3	49	195,046	22.20	244	62,488	32,461	10,908	571,249	18.75				
平成4年	10,997	812,428	44.3	10.4	4.2	47	193,504	22.27	251	62,135	34,101	10,699	556,789	18.61				
平成5年	11,098	799,878	41.8	9.9	4.2	50	193,662	20.92	263	58,585	31,113	10,785	547,631	17.73				
平成6年	10,467	789,248	39.7	9.7	4.1	49	184,390	19.43	262	58,429	28,710	10,156	546,429	17.38				
平成7年	10,648	770,332	39.6	10.7	4.1	51	183,327	19.57	272	56,279	28,263	10,325	530,708	17.16				
平成8年	10,126	771,307	40.6	11.8	4.3	49	181,396	20.54	285	55,206	28,156	9,792	534,705	17.25				
平成9年	9,964	770,476	42.5	11.6	4.4	50	182,870	21.30	276	54,890	29,575	9,638	532,716	18.23				
平成10年	10,437	754,932	40.2	13.1	4.4	59	183,691	21.05	267	50,478	25,337	10,111	520,763	16.66				
平成11年	9,771	724,751	39.0	12.5	4.2	60	173,095	20.02	259	48,351	24,061	9,452	503,305	16.58				
平成12年	9,798	723,147	40.0	11.8	4.1	56	170,998	19.99	252	46,080	25,574	9,490	506,069	17.44				
平成13年	9,382	719,611	40.4	12.5	4.3	59	160,433	20.32	240	44,342	26,264	9,083	541,836	17.47				
平成14年	9,149	725,798	43.2	12.4	4.3	55	156,424	21.54	221	40,133	28,168	8,873	529,241	18.80				
平成15年	9,531	745,667	45.0	12.5	4.3	55	160,639	22.11	214	41,713	29,818	9,262	543,315	19.96				
平成16年	9,065	769,315	45.8	12.4	4.4	57	160,452	22.39	210	37,403	21,312	8,798	547,460	21.29				
平成17年	9,347	811,208	49.0	13.4	4.6	51	169,107	22.39	195	38,455	25,219	9,101	603,646	22.41				
平成18年	9,051	849,620	54.1	14.8	4.8	51	176,662	24.02	201	39,661	28,814	8,799	633,297	24.01				
平成19年	9,255	895,157	57.2	15.6	5.1	66	182,993	27.22	210	18,842	6,310	8,979	693,322	33.66				
平成20年	9,209	865,467	56.6	13.3	5.1	67	182,707	23.53	221	18,503	6,012	8,921	664,257	32.47				
平成21年	8,266	786,636	40.5	9.6	4.2	72	166,479	16.60	198	15,513	3,870	7,996	604,644	23.50				
平成22年	8,054	786,753	47.3	11.4	4.3	72	161,158	18.52	170	13,402	3,707	7,812	621,993	28.41				
平成23年	8,427	779,799	44.0	11.5	4.1	80	155,112	16.16	181	13,764	4,128	8,166	610,923	27.39				
平成24年	7,856	784,868	50.3	13.4	4.4	71	165,182	19.61	185	16,463	5,213	7,600	603,223	30.13				

資料：経済産業省「工業統計表 産業編」

注：2011年の数値は、他の年と連結しない部分がある。

付表2 自動車産業の推移 1990～2012年

年	国内生産台数			国内工場出荷台数			輸出額			輸出台数			販売台数			海外生産台数			アメリカ			アジア				
	合計	乗用車	万台	合計	乗用車	万台	四輪車	兆円	部品・付属品	兆円	合計	乗用車	万台	合計	乗用車	万台	合計	乗用車	万台	合計	乗用車	万台	合計	乗用車	万台	%
平成2年	1,348.6	994.7	765.5	547.3	7.36	1.57	583.1	448.2	777.7	510.2	326.4	129.8	95.2													
平成3年	1,324.5	975.3	740.3	527.5	7.37	1.53	575.3	445.2	752.5	486.8	348.1	137.8	103.5													
平成4年	1,249.9	937.8	673.3	489.4	7.65	1.58	566.7	440.8	695.9	445.4	380.4	154.7	112.0													
平成5年	1,122.7	849.3	627.8	464.6	6.55	1.65	501.7	391.0	646.7	419.9	433.9	169.1	131.5													
平成6年	1,055.4	780.2	618.2	453.0	5.83	1.79	446.0	335.9	652.6	421.0	489.6	198.2	155.3													
平成7年	1,019.5	761.0	647.7	477.8	4.97	1.78	379.0	289.6	686.5	444.3	555.9	221.5	188.2													
平成8年	1,034.6	786.4	660.8	496.2	5.51	1.84	371.1	286.0	707.7	466.9	578.4	227.5	195.0													
平成9年	1,097.5	849.1	640.5	490.2	7.11	1.78	455.3	357.9	672.5	449.2	599.1	229.0	200.3													
平成10年	1,004.9	805.5	553.9	437.6	7.79	1.63	452.8	368.4	587.9	409.3	537.1	227.0	121.5													
平成11年	989.5	810.0	555.2	438.9	7.09	1.63	440.8	375.7	586.1	415.4	578.0	231.1	154.7													
平成12年	1,014.4	836.3	570.0	455.9	6.93	1.86	445.4	379.5	596.3	425.9	628.8	248.0	167.3													
平成13年	977.7	811.7	562.9	454.2	7.21	1.88	416.6	356.8	590.6	428.9	667.9	245.1	187.2													
平成14年	1,025.7	861.8	554.7	455.2	8.74	2.12	469.8	401.2	579.2	444.1	765.2	272.0	238.0													
平成15年	1,028.6	847.8	555.5	442.0	8.90	2.30	475.6	408.0	582.8	471.5	860.7	282.1	300.7													
平成16年	1,051.1	872.0	555.5	448.1	9.21	2.56	495.7	421.4	585.3	476.8	979.7	314.3	363.8													
平成17年	1,079.9	901.6	565.8	454.6	9.99	2.80	505.3	436.3	585.2	474.8	1,060.6	338.3	396.4													
平成18年	1,148.4	975.4	545.2	435.2	12.29	3.02	596.6	529.5	573.9	464.1	1,097.2	328.1	412.9													
平成19年	1,159.6	994.4	506.9	412.0	14.31	3.35	654.9	581.1	535.3	440.0	1,185.9	332.4	452.3													
平成20年	1,157.5	992.8	492.5	407.9	13.73	3.06	672.7	591.5	508.2	422.7	1,165.1	289.3	487.7													
平成21年	934.4	686.2	439.8	372.7	6.69	2.30	361.6	320.8	460.9	392.3	1,011.7	210.8	514.5													
平成22年	962.8	831.0	472.3	398.6	9.17	3.08	484.1	427.5	495.6	421.2	1,318.1	265.3	712.7													
平成23年	839.8	715.8	402.5	332.4	8.20	2.99	446.4	392.9	421.0	352.4	1,338.3	242.2	754.7													
平成24年	994.3	855.4	507.1	429.5	9.22	3.20	480.3	419.8	536.9	457.2	1,582.3	332.4	850.0													
平成25年	963.0	818.9	503.8	422.3	10.41	3.47	467.5	406.6	537.5	456.2	1,675.6	362.7	905.5													

資料：日本自動車工業会「日本の自動車工業」、日本自動車工業会「世界自動車統計年報」各年版より作成。
一部は同会データ・ページ <http://jamaserv.jama.or.jp/newdb/index.html> より作成。

文献（初出順）

藤原貞雄『日本自動車産業の地域集積』, 東洋経済新報社, 2007年3月。

藤原貞雄「再論：空洞化論」『山口経済学雑誌』第56巻第4号, 2007年11月。

藤原貞雄「日本自動車産業の集積の意外な展開—『工業統計表』でみる世界金融危機前夜の宴—」『立命館経営学』第48巻第4号, 2009年9月。

伊藤元重・通商産業研究所『貿易黒字の誤解—日本経済のどこが問題か—』東洋経済新報社, 1994年。

下川浩一『自動車産業脱成熟時代』有斐閣, 1985年7月。

藤本隆宏『生産システムの進化論—トヨタ自動車にみる組織能力と創発プロセス』有斐閣, 1997年9月。

藤本隆宏・武石彰・青島矢一『ビジネス・アーキテクチャ』有斐閣, 2001年4月。

藤本隆宏『能力構築競争—日本の自動車産業はなぜ強いのか』中央公論社, 中公新書, 2003年6月。

藤本隆宏『日本のもの造り哲学』日本経済新聞社, 2004年6月