

日本自動車産業の地域集積構造

藤原 貞雄

はじめに

第一節 自動車産業の分業構造

- (1) 分業の外観—ピラミッド構造
- (2) 分業の内部—山脈構造

第二節 自動車産業の地域集積構造

- (1) 完成車メーカーの主要工場
- (2) 自動車産業集積工業地区

第3節 地域集積構造の型

- (1) 完結集積型
- (2) 広域集積型
- (3) 孤立集積型

おわりに

はじめに

筆者は以前、「空洞化は一足飛びに国民経済レベルでおこるのではない。個々の企業の中で、産業の中で、地域経済の中で進行する空洞化の総体として国民経済の中に姿を現すのである」と述べておいた¹⁾。地域経済の中で進行する空洞化とは、地域に集積した特定産業あるいは支配的な企業（工場）の空洞化によって、地域経済の弱体化が生じ、地域住民の失業の増大、地域人口の減少、地域購買力の減退等によって、地域社会の衰退ひいては荒廃がもたらされる現象のことである。

筆者は、こうした地域経済レベルの空洞化を自動車産業あるいは特定の自動車企業の集積した地域で見いだせるのではないかと考え、全国のいくつかの有力な工場の所在する地域を訪ねて簡単な観察をしてきた²⁾。その結

1) 拙稿「空洞化論」『山口経済学雑誌』第43巻第5号、1995年7月。

2) 本稿は平成7年度～平成9年度科学研究費補助金による研究「日本自動車企業の海外進出に伴う地域経済の空洞化に関する調査研究」（基盤研究C，課題番号07630043）の成果の一部である。

論を述べるのは別稿に託すとして、小稿では、その手掛かりとして自動車産業（企業）が集積した特定の地域がどのような集積上の特徴を形成しているのかを整理しておきたい。

というのは、自動車産業の分業構造が空間的にも会社間関係的にも外へ外へと広がっているために、常識的な「自動車城下町」的な「地域経済」がすでに成立する余地が狭まっているからである。つまり地域経済レベルでの空洞化が現実化しにくい一面がすでに形成されていると思われるからである。

第1節 自動車産業の分業構造

物流インフラの整備や情報通信手段の発展によって物流コストが軽減化された今日では、自動車産業の地域分業は日々外延化している。また工業の技術基盤一般の向上が外延化を可能にしていることも重要な点である。田圃の真ん中に完成した工場がさしたる不自由もなく運営できるのは、それを可能にする効率的物流、高度の工場設備と上質な労働力という三位一体的条件が存在するからに他ならない。言葉を換えれば、それによって地域を越えた技術移転が容易になっているからである。そしてそれこそが自動車産業をグローバル化する基盤でもあったのである。

他方では、自動車産業は、世界大の過酷な競争に日々臨まなければならない産業として、極めて合理的な大量生産の継続を運命づけられた産業である。部品加工、工程加工を担当する2万とも3万とも数えることができる末端細胞といってよい中小零細のメーカーまでが、高い品質と厳格な納期と際限ないコストダウンを要求される。これに応える分業構造は一朝一夕に築くことが困難であり、それこそが日本の自動車産業の競争力の源泉になってきた。

(1) 分業の外観—ピラミッド構造

まず地域構造なるものの分析に取り掛かる前に、自動車産業の分業構造

を概観しておく必要がある。なぜなら地域集積の中核を成すのが分業構造だからである。つまり分業構造を支える空間的広がりが産業の地域集積構造を造るのである。

自動車産業の分業構造については、『昭和53年版中小企業白書』がリアルな調査結果を示している(図1参照)。当時と今日では、約20年の懸隔があり、二次下請、三次下請の実数については相当減少していると思われる。また今日ではそもそも系列的な下請関係が急速に瓦解しようとしているのが現実である。しかし、加工組立の基本が変化しない限り、分業構造の中核的な部分はまだ図のような形で残ると理解されるので、今日でも有益である。

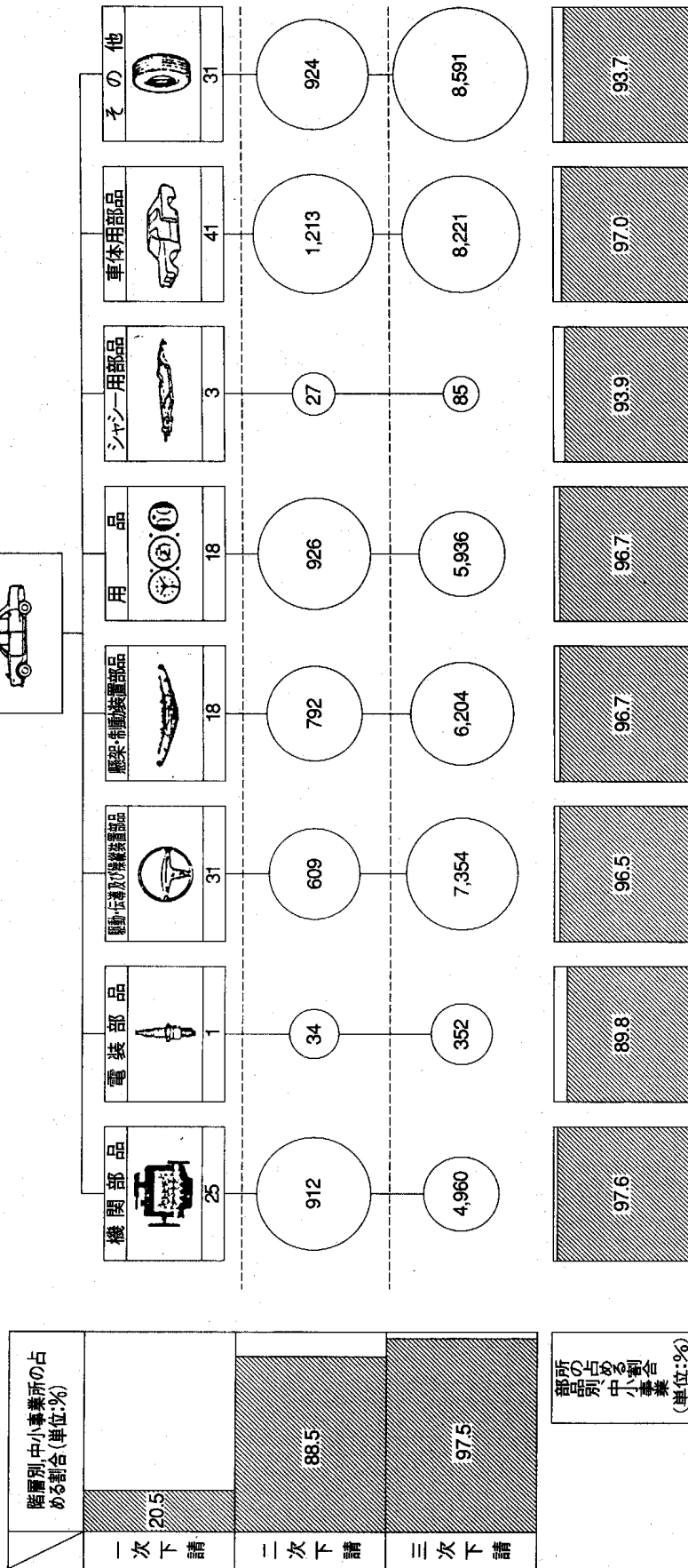
同白書から次の点が確認できる。

- ①完成車メーカーA社は、広範囲にわたる外注部品メーカーなくして存立し得ない組立メーカーである。すなわち、A社は他の完成車メーカーと同様に外注部品をベースに組立を行っており、主要な外注先は一次下請168事業所であった。これら事業所はさらに延べ5437の事業所に外注しており、それらが二次下請と呼ばれていた。これらの事業所はさらに、延べ4万1703の事業所に外注していた。重複を取り除いても二次下請4700事業所、三次下請3万1600事業所である。いわゆる「ピラミッド型」と呼ばれる分業の外形的構造が形成され、それがA社の完成車組立を可能にしていた³⁾が
- ②部品はネジ、ナットのような単位にまで分解すれば、乗用車に必要とされる点数は数万点とされる。部品は機関部品、電装部品、駆動・伝導・操縦装置部品、懸架・制動装置部品、シャシー部品、車体用部品、用品、その他に分類できる(分類方法は一樣ではない)が、それぞれの分類において基幹的メーカーと多数の外注企業が存在し自動車部品産業を形成している。

3) つけ加えれば、最新の工業統計表(平成7年版)によれば、自動車・同付属品製造業の総事業所数は、1万5291事業所である。うち二輪車をふくむ製造業(いわゆる完成車メーカー)が51事業所、車体・付属車製造業(いわゆる車体メーカー)が272事業所、部品・付属品製造業(いわゆる部品メーカー)が1万4968事業所である。総従業員が78万453人である。完成車メーカーの従業員が18万3327人に対して残りが車体メーカーと部品メーカーになる。図1との関連でいえば、延べ数である2次下請や3次下請には必ずしもこの業種分類に含まれぬ事業所多数が含まれていると考えられる。

図1 自動車（乗用車）工業における分業構造（1977年）

(1)部品別下請事業所数(数字は延べ事業所数)



資料：『昭和53年版中小企業白書』168—9頁

注：原資料は中小企業庁「分業構造実態調査(自動車)」52年による。

1. 事業所数は、一次下請については実数であり、二次下請、三次下請については延べ事業所数であり、重複を整理すると、二次下請4,700事業所、三次下請31,600事業所程度と推計される。
2. 下請事業所にはいわゆる協力工場等を含む。

③一次下請は、完成車メーカーから直接受注する基幹的な部品メーカーであり、資本金数百億円、従業員も数千人規模の大企業が多数存在している。図でも中小企業がしめる比率は20%と低いことが特徴である。大手一次下請メーカーは、完成車メーカーから出資、役員派遣などを受け、完成車メーカーとの系列関係が濃厚な場合も少なくない。こうした場合は特定の完成車メーカーの専属一次下請関係になるのが普通だが、系列関係が比較的薄い大手部品メーカーは通常複数の完成車メーカーの一次下請を行っている。現在では、系列関係が濃厚な大手部品メーカーに対しても系列外の完成車メーカーが発注する例もあらわれようとしており、系列を越えた受発注が増えていくのが大きな流れである。

④一次下請社数は部品分類分野によって異なる。例えば、今日でも完成車メーカーはエンジンは内製（現在、主要車種以外のエンジン自体の外注は増えつつあるし、とくに乗用車用ディーゼルエンジンについてはそうである）だが、エンジン部品は、ピストン、シリンダ・ライナ、軸受けメタル、気化器、ラジエーター、触媒装置など30以上に別れて外注しているのが普通である。図のA社では機関部品の下請社数は25社と多かったが、電装部品の一次下請を1社に絞っていた。現在、自動車の電子化が進んでおり、部品にしめる電装・電子部品の比重は大きくなっており、一次下請企業は増加している。

⑤二次下請とは完成部品メーカーである一次下請から受注する事業である。二次下請には部品の部品を受注する事業所が多いが、三次下請以下になると研磨なら研磨、溶接なら溶接といったように部品加工の工程単位で受注する事業所が多くなる。2次下請事業所における中小企業の割合は9割弱だが、三次下請となるとほぼ100%が中小企業となるのはこのためである。

⑥また図では、製品（部品）ベースの分業構造だけが示されているが、実際の工場の運営は種々のサービスなしには不可能である。完成車や部品メーカーの工場の周囲には関係資材・燃料業者、大小の運輸業者、工場設備のメンテナンス業者、工場の環境保全にかかわる建築業者、土建業者、造

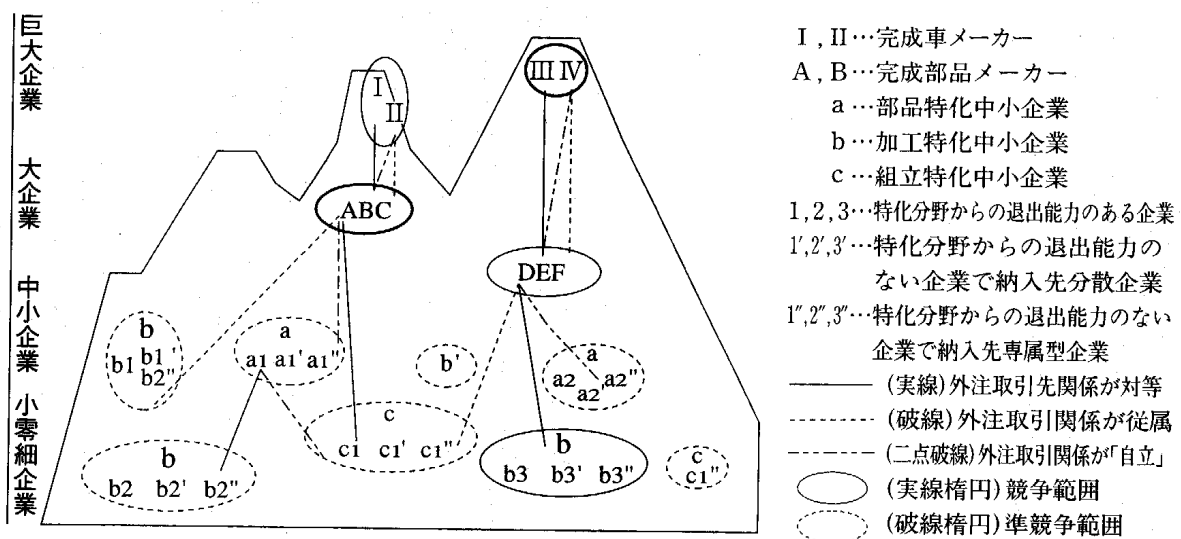
園業者、従業員の給食や住宅にかかわる給食会社、住宅会社、さらには病院、保育所などあらゆるサービス業者が群がっている。地域経済を分析対象とする場合はこれら雑多なサービス業者を軽視することはできない。

(2) 分業の内部—山脈構造

自動車産業の「ピラミッド型」分業構造は、いわば分業の外形的構造を示すだけである。外形の中に隠された分業の特徴を明らかにしなければ、実は地域経済の空洞化も摘出できない。

日本の機械工業（典型的には自動車産業）の分業構造の理解に関しては、下請関係に発する「階層性」あるいは「支配従属」性、「収奪的」構造を重視する見解や逆に下請関係に伴うこうした特徴よりは「特殊な受発注関係」に注目する見解など相反する種々の見解がある。この点は地域経済の空洞化を考える上でも重要なポイントである。なぜなら、もし親会社と下請会社との関係が一律的に「支配従属的」関係であったり、逆に信頼に基づく顧客取引関係にすぎなかったら地域経済はもっとドラスティックなあるいはもっと違った変貌を遂げていたかも知れないからである。

図2 山脈型分業構造



資料：渡辺幸男『日本機械工業の社会的分業構造』岩波書店、1997年、159頁を参考に
 改変作成した。

4) 渡辺幸男『日本機械工業の社会的分業構造』有斐閣、1997年、が丹念にこれらの見
 解を整理批判している。

①現実の自動車産業の分業構造は図2にかかげるように、渡辺がいう「山脈的」な構造に近い。図中のI, IIは、完成車メーカーに相当する。企業規模は全てが巨大企業といって過言ではない。A, B, Cはいわゆる協力会メンバーの大手完成部品メーカーで、一次下請メーカーに相当する。a, b, cは二次以下の下請中小メーカーの群をa=部品特化, b=加工特化, c=組立特化に3分類したものである。加工一つとっても無数にある。たとえば、機械加工一般、プレス加工、製缶・板金・溶接、金型・治工具、めっき、表面処理（除くめっき）、熱処理、鋳鍛造、ダイカスト、プラスチック成型、ゴム成型、部品組立、その他の加工（縫製加工、電気工事修理、工作機械修理、化成品製造）などいくつもあげることができる。1, 2, 3などは、それぞれの群がいくつもあることを示している。

②「 \square 」、 \square 」は、下請中小企業の「退出能力」の度合いを示している。退出能力は、下請企業の経営能力を相対的に示すもので、例えば、技術開発力や提案能力、技術力が強ければ、特定メーカーとの外注関係を容易に切ることができ（退出能力）、他のメーカーとの取引を開始したり或いは違った分野に進出することが出来る。もしそうした能力に欠けていれば、特定の外注関係から退出することが出来ず、従属的關係を余儀なくされるわけである。ダッシュなしが退出能力あり、「 \square 」が退出能力はないが、受注先が分散しているケース、「 \square 」が退出能力がなく、受注が専属的なケースである。

③下請企業の退出能力と相互規定的な関係にあるのが外注関係における対等、従属および「自立」の関係である。厳密に、下請取引関係を発注側が優位な関係にある外注取引関係であると規定すれば、対等な外注取引関係は下請関係ではないことは明かである。したがって下請企業という表現も適切ではないことになる（このことを了解した上で、本稿では、特に差し障りがないかぎり、一般的に下請企業と呼ぶことがある）。「自立」的取引関係とは、渡辺独自の規定であって「外注取引関係において受注側企業が取引上不利な立場にあるが、その不利な立場がもっぱら受注した部品や加工の価値実現上の不利に限定されている下請取引関係」（渡辺、同上書、121

頁)である。つまり受注単価や手形サイトなどが平均的にみて不利な場合で、対等とは言えないが、従属的とまで言えないといった中間的な位置にある取引関係である。渡部がこのようなサブ分類しているのは、現実の関係が多様多岐であることを知悉しているからであろう。

従属的取引関係には、こうした「自立」的形態もあれば、従属取引関係さえむすべない、いわばスポット契約を不定期に繰り返す浮動的下請取引関係、逆に特定系列に取り込まれ、ジュニア・パートナー化された下請系列取引関係がある。図中の点線や一点鎖線が外注関係の相違を現している。

このように捉えれば、外見的にはピラミッド型に見える自動車産業の分業構造も、その内実は質的に異なった外注関係を幾重にも取り結んだ重層的構造である。つまり種々の針葉樹、広葉樹、落葉樹、常緑樹など様々の植生が高低様々に山脈を成す渡部のいう山脈的分業であることが分かる。ちょうど自然植生が旺盛な山が環境変化に強いと同様に、日本の自動車産業は、多様な分業関係を内包するが故に、経営環境の変化に適合して、過去何度となく分業再編することができたのである。

しかし、自動車産業の分業構造は、山脈構造においても相対的に従属的性格が強いことに注意を払う必要がある。渡辺が通産省『工業実態基本調査報告書』(1984年)を加工集計した数値によれば、輸送用機械(17,218企業)に分類される企業では、下請の割合は一般機械(56,591企業)にくらべて、特に80%以上下請仕事をしている層の比率が69%と、一般機械の61%よりかなり高くなっている(表1参照)。また80%以上下請をしている企業に第一位納入先依存度、つまり専属性を聞いたところ、やはり輸送用機械では一般機械より高いことが明らかになっている(表2参照)。

表1 下請けをしている企業の比率
(%)

下請比率	輸送用機械	一般機械
下請なし	10.67	13.86
40%未満	16.80	19.38
40~80%	3.93	5.78
80%以上	68.59	60.98
下請あり合計	89.33	86.14

資料：渡辺幸男，同上書，128—9頁。

表2 第1位納入先依存度（下請比率80%以上の企業）
(%)

依存度	輸送用機械	一般機械
20%未満	5.22	6.30
20~40%	6.16	9.21
40~60%	17.00	21.03
60~80%	22.25	20.13
80%以上	49.31	43.33

資料：渡辺幸男，同上書，132—3頁。

第二節 自動車産業の地域集積構造

前節で述べた分業は、地域という「場」をとって形成されるのであるから、分業はこの「場」の分析を伴わなければ完成しない。そしてこの「場」において展開される問題の一つが地域経済の空洞化問題なのである。そこで最初に、自動車産業の地域集積を概観する必要がある。しかし、ことはそれほど簡単ではない。一体にどの程度の企業、工場がどの程度の空間的広がりをもって集積している場合にそれを独立した集積地域と見なすかは本質的には相対的な問題である。例えば、部品の搬入が2昼夜以内の輸送で可能な地域を集積地域と見なせば、北海道、沖縄を除いて日本ほぼ全体を自動車産業の集積地域とみなしてもそれほどおかしくないからである。

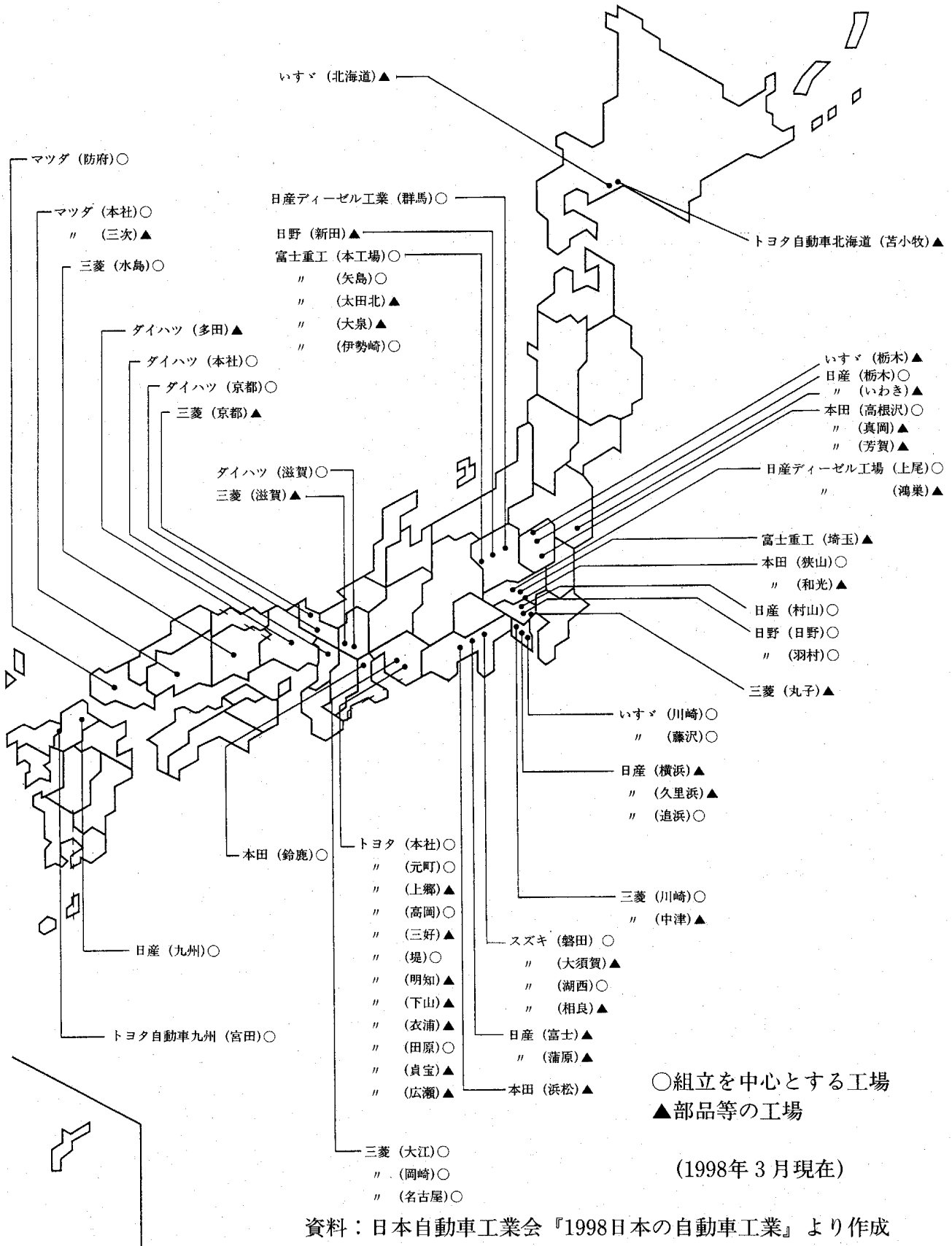
しかし、それでは地域経済の概念が成立しがたいので、ここでは完成車メーカーの主要工場所在地を中心に形成された自動車・同部品出荷額が一位の地域を集積地と規定して考察をすすめることにする。

(1) 完成車メーカーの主要工場

一般的には自動車産業集積地とは、自動車・同部品製造の事業所や従業員数さらには出荷額が大きな比率を占め、地元の経済に大きな影響力を与えている特定の広がりをもった地域として規定できるであろう。まずイメージできるのは巨大な完成車組立工場が稼動している町である。そしてこの工場の周辺に大手の完成部品メーカーである協力会メンバー工場、関連素材メーカー工場と部品組立や部品の工程加工に加わる中小零細規模の工場、ならびに工場関連サービス企業が群がっている町である。一言でいえば、トヨタの町として知られる愛知県豊田市及びその周辺のイメージである。しかし、このように自動車産業集積地を捉えるのは間違っていないが、それは集積地の一つの形態に過ぎない。

自動車は典型的な加工組立産業なので、完成車あるいはエンジン、トランスミッションなどの完成部品の大型工場を核に集積地が形成されるのは当然である。そこでまず自動車産業集積地と推定される地域が全国的にどのように配置されているかを見よう。図3は、日本自動車工業会傘下の完成車メーカー11社の工場（川崎重工業、ヤマハの全工場およびスズキ、本田技研の2輪車工場を除く）の分布を示したものである。国内の自動車産業集積地はこれらの工場を核に形成されているとまず見てよい。

図3 日本の自動車工場分布図



いすゞ (北海道)▲

マツダ (防府)○

日産ディーゼル工業 (群馬)○

トヨタ自動車北海道 (苫小牧)▲

マツダ (本社)○

日野 (新田)▲

富士重工 (本工場)○

マツダ (三次)▲

富士重工 (矢島)○

富士重工 (太田北)▲

三菱 (水島)○

富士重工 (大泉)▲

富士重工 (伊勢崎)○

ダイハツ (多田)▲

いすゞ (栃木)▲

日産 (栃木)○

日産 (いわき)▲

本田 (高根沢)○

本田 (真岡)▲

本田 (芳賀)▲

ダイハツ (本社)○

日産ディーゼル工場 (上尾)○

ダイハツ (京都)○

日産ディーゼル工場 (鴻巣)▲

三菱 (京都)▲

ダイハツ (滋賀)○

三菱 (滋賀)▲

富士重工 (埼玉)▲

本田 (狭山)○

本田 (和光)▲

日産 (村山)○

日野 (日野)○

日野 (羽村)○

三菱 (丸子)▲

いすゞ (川崎)○

いすゞ (藤沢)○

日産 (横浜)▲

日産 (久里浜)▲

日産 (追浜)○

本田 (鈴鹿)○

トヨタ (本社)○

トヨタ (元町)○

トヨタ (上郷)▲

トヨタ (高岡)○

トヨタ (三好)▲

トヨタ (堤)○

トヨタ (明知)▲

トヨタ (下山)▲

トヨタ (衣浦)▲

トヨタ (田原)○

トヨタ (貞宝)▲

トヨタ (広瀬)▲

三菱 (川崎)○

三菱 (中津)▲

スズキ (磐田)○

スズキ (大須賀)▲

スズキ (湖西)○

スズキ (相良)▲

日産 (富士)▲

日産 (蒲原)▲

本田 (浜松)▲

日産 (九州)○

トヨタ自動車九州 (宮田)○

三菱 (大江)○

三菱 (岡崎)○

三菱 (名古屋)○

この図から明らかなように、完成車メーカーの工場は関東周辺と東海(静岡県)、中部(愛知県、三重県)に大部分が集中している。北海道、東北、北陸、四国、山陰には組立工場はない。関西以西では京都府、大阪府、滋賀県、岡山県、広島県、山口県、福岡県に一つないしは二つの完成車組立工場があるだけである。

この図からだけでも、関東、中部、東海地区の集積地と孤立分散的に立地している関西以西の集積地では、その集積地の構造が異なるであろうことが予測できる。それと共に図にはプロットされていない車体メーカーの完成車組立工場—例えば、トヨタ車体(株)はコロナをはじめ7車種、関東自動車(株)はセンチュリーをはじめ8車種の組立を行っている—や千人を越える従業者を擁する大手完成部品メーカーの主要工場を集積地の核として考慮に入れるなら、もっとちがった自動車産業集積地の配置図ができることはあきらかであろう。

(2) 自動車産業集積工業地区

そこで、1996年12月31日現在で調査した『平成8年工業統計』(従業員4人以上の事業所を対象)によって、自動車産業集積地を自動車・同部品出荷額(細分類)⁵⁾が工業出荷額に占める比率が一位であり、かつ産業別特化係数が1以上⁶⁾であることを条件に全国253工業地区⁷⁾から選び出したのが表3である。

5) 工業統計調査用産業分類では、自動車製造業(二輪車を含む)(分類番号3111)、自動車車体・付属車製造業(同3112)、自動車部分品・付属品製造業(3113)がこれにあたる。事業所が2つ以下の場合、出荷額・同ウエイト等が秘匿されている。3111あるいは3112の場合は当該地域に2事業所以下の場合が多いので秘匿のケースがほとんどである。

A地区自動車・同部品出荷額 (あるいは輸機出荷額)

6) 産業別特化係数 =
$$\frac{\text{A地区製造品出荷額}}{\text{全国自動車・同部品出荷額 (あるいは輸機出荷額)}} \times \frac{\text{全国製造品出荷額}}{\text{A地区製造品出荷額}}$$

自動車製造(二輪車を含む)事業所が2カ所以下の工業地区については数値が秘匿され、特化係数が不明であるので、秘匿地区については係数が1以上という件を適用していない。

7) 253工業地区は、1992年通産省が実施した工場適地調査の対象地区のうち200以上の工業事業所がある工業地区及び工業再配置法によって移転促進地に指定された東京23区及び大阪市である。したがって自動車・同部品製造業の主要な大工場がある地域でも、ここに含まれていない地域があることに注意が必要である。たとえば完成車メーカー11社についていえば、日産自動車の村山工場(東京都武蔵村山市)、日野ディーゼルの日野工場(東京都日野市)、いすゞの藤沢工場(神奈川県藤沢市)、三菱自動車の中津工場(神奈川県愛甲郡愛川町)、ダイハツの本社工場(大阪府池田市)、多田工場(兵庫県川西市)がそうである。

表3 自動車・同部品(細分類)集積工業地区

工業地域 (数字は地区番号)	出荷額 一位の 産業	事業所数 及同比率 (カ所/%)	従業員数 及同比率 (人/%)	出荷額 同比率 (億円/%)
28 宮城県仙南地区	3113	25/ 4.4	3,097/12.1	649/10.4
34 秋田県雄平地区	3113	14/ 1.4	2,210/10.6	690/26.2
39 山形県鶴岡地区	3113	6/ 1.1	1,525/ 8.6	309/12.9
62○栃木県宇都宮・芳賀地区	3111	3/ 0.1	5,982/ 6.0	5,050/13.1
(参考：4位)	3113	113/ 4.3	7,010/ 7.1	1,849/ 4.8
63○栃木県県南地区	3313	139/ 4.1	9,179/10.3	2,794/10.3
65○群馬県太田・館林地区	3111	秘	匿	
(参考：2位)	3113	169/ 8.8	11,804/14.9	5,678/16.3
67○群馬県前橋・伊勢崎地区	3113	167/ 7.9	8,770/14.1	3,283/17.7
70 群馬県藤岡・富岡地区	3113	108/ 9.9	3,236/12.9	813/13.8
72○埼玉県西埼玉南部地区	3111	秘	匿	
(参考：2位)	3113	183/ 4.5	9,961/ 7.5	3,943/ 8.7
73○埼玉県県央南部地区	3111	秘	匿	
(参考：4位)	3113	206/ 3.2	5,215/ 3.9	1,184/ 3.4
75 埼玉県東埼玉北部地区	3113	70/ 3.9	4,550/ 8.2	1,520/ 9.1
76 埼玉県西埼玉北部地区	3113	122/ 9.1	9,175/22.7	2,220/23.2
87○神奈川県浜・崎・賀地区	3111	3/ 0.0	10,993/ 3.8	18,299/14.5
(参考：4位)	3113	278/ 3.6	19,871/ 6.9	5,793/ 4.6
118 長野県上田・更埴地区	3113	53/ 4.3	4,249/10.6	1,262/11.7
125 岐阜県可茂地区	3113	54/ 4.6	3,701/10.8	353/12.9
126○静岡県中遠地区	3111	秘	匿	
(参考：2位)	3113	294/11.7	14,484/16.4	4,291/12.3
127○静岡県西遠地区	3111	秘	匿	
(参考：2位)	3113	751/18.5	29,508/25.1	9,187/24.7
128○静岡県東駿河湾地区	3113	284/ 6.4	15,410/10.4	5,687/10.7
130○愛知県東三河地区	3111	秘	匿	
(参考：2位)	3113	220/ 7.0	13,612/14.9	5,005/11.9
131○愛知県岡崎地区	3113	199/ 8.5	23,546/31.4	10,999/41.4
132○愛知県知多・衣浦地区	3113	443/12.1	50,687/33.7	15,909/33.6
133○愛知県豊田地区	3111	4/ 0.3	38,703/36.1	59,637/68.8
(参考：2位)	3113	232/16.8	32,149/30.0	14,679/16.9
(参考：3位)	3112	3/ 0.2	2,421/ 2.3	1,326/ 1.5
136○愛知県名古屋地区	3111	秘	匿	
(参考：2位)	3113	524/ 4.7	19,288/ 7.8	4,785/ 5.5
138○三重県鈴鹿・亀山地区	3111	秘	匿	
(参考：2位)	3113	92/14.3	4,330/13.4	1,999/ 9.9
141 三重県伊賀地区	3113	16/ 2.3	1,394/ 6.2	556/ 7.6
146○滋賀県日野・八日市地区	3113	12/ 1.8	2,903/11.1	4,500/39.1
151○京都府南部地区	3113	45/ 0.8	6,107/ 3.9	3,830/ 7.6
173 島根県石東地区	3113	3/ 1.9	627/ 6.7	148/ 9.8
177 島根県石西地区	3113	3/ 1.3	354/ 6.7	76/12.0
186 広島県芸北地区	3113	21/ 7.0	792/10.3	160/ 8.6
189○広島県広島湾地区	3111	秘	匿	

(参考：3位)	3113	189/ 5.9	9,793/ 8.5	2,423/ 6.2
191○広島県備北地区	3113	14/ 4.1	1,029/10.7	294/17.3
199○山口県山口・防府地区	3111	秘	匿	
(参考：2位)	3113	16/ 3.2	2,022/ 9.8	601/ 8.3
219○福岡県北九州地区	3111	秘	匿	
(参考：5位)	3113	37/ 1.7	4,072/ 4.0	1,747/ 4.5
220○福岡県筑豊地区	3111	秘	匿	
(参考：18位)	3113	19/ 1.8	516/ 1.4	105/ 1.2
233○熊本県有明・菊鹿地区	3111	秘	匿	
(参考：3位)	3113	31/ 3.7	2,552/ 6.4	662/ 5.9
238 大分県周防灘地区	3113	12/ 3.1	1,447/ 9.7	572/18.1

資料：通産省『工業統計表 平成8年 工業地区編』より作成。

注：従業員4人以上の事業所対象。脚注5)を参照。

神奈川県浜・崎・賀地区は横浜・川崎・横須賀地区の略

○：完成車メーカーの主要工場所在地。

比率はいずれも工業のそれに対する比率。

後に問題にする「地域経済」の舞台である特定地域をどのように規定するかは難しい問題である。分業が地域的に広域化していることを考慮すれば、表3のように、通産省が使っている複数の市町村を広域的に含む工業地区が妥当な場合もあれば、逆に市町村単位でも広すぎる場合があり、これは一律にはいえない。ケースバイケースで見ると以外ない。

また自動車・同部品出荷額がどの程度高い数値を示せば、集積度が高いといえるかについても一概にはいえぬところがある。出荷額比率が二位あるいは三位であっても事業所数や従業員数あるいはその比率からして実体的に集積地域といっても構わない場合もないわけではないが、それは少数であり表では1位に限ってある。

産業別特化係数については、1996年の全国の製造品出荷額に占める自動車・同部品出荷額の割合は13%であるから、当該地域でもそれ以上なければならぬことになる（特化係数は完成車、車体、部品・付属品別々に計算されている）。特化係数が1以下であれば、集積度は高くないと見てよいが、特化係数が高いことが直ちに集積度が高いとならないことにも注意が必要である。工業出荷額の小さな地域に誘致された大規模な自動車関連工場一つで特化係数は跳ね上がるからである。

全国の工業地区で自動車・同部品（二輪車を含む）の出荷額が1位の地

区は37地区ある。図3と照合すると、完成車メーカーの主要工場所在地で出荷額1位は24地区である⁸⁾。それ以外は、完成車メーカー以外の主要工場を核に集積地が形成されている。

逆に、完成車メーカーの工場があっても、産業集積が形成されていない地区がある。北海道苫小牧地区(地区番号2)がその一つで、ここには、トヨタ自動車北海道(株)の工場(トランスミッション等の製造)及びいすゞの北海道工場(エンジンの製造)があるが、製紙業が1位、石油精製業2位で、自動車部品は出荷額比率で3位である⁹⁾。日産自動車のエンジン工場があるいわき工場のある福島県常磐地区(同45)も2位である¹⁰⁾。また三菱自動車水島製作所がある倉敷市水島コンビナートを含む岡山県県南地区(同181)の出荷額1位は石油精製業(数値秘匿)だが、自動車製造(数値秘匿)は2位、製鉄業(数値秘匿)が3位、自動車部品製造業は4位である。

細分類は、自動車・同部品の工業集積をできるだけ純粋な数値で捉えるには適しているが、二つ問題がある、一つは、細分類で事業所数が2カ所以下の場合、数値が秘匿されてしまうので、自動車製造(分類番号3111)の場合、表3にも明らかなように、秘匿地区が多くなり、かえって実態が分かり難いことである。もう一つは、細分類では、かえって集積の状況が誤解されるという問題がある。例えば、中分類の電気機械器具(以下、電機、分類番号30)は、37に細分類されるが、中分類の輸送用機械器具(以下、輸機、同31)は、16に細分類されるにすぎない。このため、細分類では自動車・同部品の製品出荷額が1位であっても、それは細分類した場合

8) 浜松市にあるスズキの本社工場は二輪車エンジン、本田技研の浜松製作所は中型、大型二輪車それに自動車用トランスミッションなどを製造している。本田技研の熊本製作所は、小型二輪車やスクーター等を製造している。図3ではスズキの本社工場及び本田技研の熊本製作所は除いてあるが、表3では含まれていることに注意。

9) 自動車部品製造業は8事業所(1.9%)、従業員1353人(8.9%)、出荷額1186億円(15.2%)である。

10) 自動車部品製造業は11事業所(1.1%)、従業員1512人(4.5%)、出荷額1000億円(9.6%)である。

だけのことであって、中分類では、電機出荷額が1位である場合が多い。したがって、細分類で1位であっても、直ちに集積度が高いとは言えないことは明かである。

表4 輸送用機械器具製造業集積地域

工業地域 (数字は地区番号)	事業所数 及同比率 (カ所/%)	従業員数 及同比率 (人/%)	出荷額 同比率 (億円/%)	産業別 特化係 数	部品 産出額 比率
34 秋田県雄平地区	12/1.5	2,239/10.7	691/26.2	1.819	1.00
62○栃木県宇都宮・芳賀地区	152/5.8	18,121/18.3	7,929/20.5	1.422	0.27
65○群馬県太田・館林地区	194/10.0	19,104/24.1	13,407/38.6	2.675	0.42
67○群馬県前橋・伊勢崎地区	182/8.6	11,075/17.8	4,284/23.0	1.597	0.75
72○埼玉県西埼玉南部地区	211/5.1	16,315/12.2	10,415/22.9	1.586	0.38
76 埼玉県西埼玉北部地区	126/9.4	9,215/22.8	2,224/23.3	1.614	1.00
87○神奈川県浜・崎・賀地区	417/5.3	41,791/14.6	28,315/22.4	1.551	0.27
126○静岡県中遠地区	310/12.4	21,213/24.0	10,166/29.3	2.029	0.42
127○静岡県西遠地区	779/19.1	38,176/32.4	18,458/49.6	3.443	0.50
130○愛知県東三河地区	267/8.5	24,813/27.2	21,504/51.2	3.550	0.24
131○愛知県岡崎地区	208/8.8	12,253/46.2	12,253/46.2	3.201	0.90
132○愛知県知多・衣浦地区	492/13.4	21,504/45.4	21,504/45.4	3.146	0.93
133○愛知県豊田地区	245/17.6	75,649/87.2	75,649/87.2	6.049	0.21
136○愛知県名古屋地区	629/5.6	16,526/18.9	16,526/18.9	1.310	0.49
138○三重県鈴鹿・亀山地区	102/15.9	12,887/63.8	12,887/63.8	4.421	0.16
146○滋賀県日野・八日市地区	18/2.7	4,821/41.9	4,821/41.9	2.908	0.43
181○岡山県県南地区	211/6.2	11,637/22.7	11,637/22.7	1.577	0.25
189○広島県広島湾地区	240/7.5	14,211/36.3	14,211/36.3	2.520	0.18
199○山口県山口・防府地区	21/4.2	3,227/44.6	3,227/44.6	3.092	0.19
219○福岡県北九州地区	69/3.2	10,473/10.4	10,841/27.7	1.920	0.13
220○福岡県筑豊地区	28/2.6	2,793/7.7	1,893/22.3	1.544	0.06
233○熊本県有明・菊鹿地区	39/4.7	6,759/16.9	4,071/36.2	2.513	0.16

資料：表3に同じ。

注：産業別特化係数：脚注6)参照。自動車・同部品産出額に代って輸送用機械器具産出額。

部品産出比率：自動車部品産出額÷輸送用機器産出額。但し、鋼船製造・修理業産出額が大きい場合はこれを輸送用機器産出額から差し引いた。

そこで、中分類で輸機出荷額が1位で産業別特化係数が1以上の工業地区を選び直したが表4である。群馬県前橋・伊勢崎地区(67)および神奈川県横浜・川崎・横須賀地区(87)は出荷額2位であるが、1位との差が僅差であるので含めてある。中分類の場合、鉄道用車両・同部品(312)、自転車・同部品(313)、船舶製造修理・船用機関製造(314)、航空機・同

付属品(315), その他輸送用機械器具製造業(319)が加わるという難点があるが, それらの出荷額は, 一部の地区(181, 189)を除けば, 自動車・同部品に比較すれば大きなものではないので, 太宗として無視することにする。

表3と較べると明らかなように, 完成車メーカーの主要工場所在地以外のほとんどが脱落している。完成車メーカーの工場所在地の中では, いすゞ自動車の栃木工場(エンジン, 商業車用アクスル関連部品)のある栃木県南地区(63), 日産ディーゼルの上尾工場(完成車組立)や富士重工の埼玉製作所(汎用エンジン)のある埼玉県南東部地区(73), 日産自動車の富士工場(トランスミッション等)のある静岡県東駿河湾地区(128), 三菱自動車の京都工場(エンジン, トランスミッション)のある京都府南部地区(151), マツダの三次事業所(ディーゼルエンジン)のある広島県備北地区(191)が落ちている。

逆に表3にはない岡山県南地区(181)が新たに加わっている。この地区には玉野市をはじめ造船業関係事業所が多いことを考慮しても, 自動車・同部品の集積度が実質的に1位と見て差し支えないであろう。

表4では部品出荷額比率が掲げられている。集積地が完成部品事業所だけであったり, 完成車メーカーの内製部品工場を中心に形成されている場合は別だが, 部品メーカーや加工メーカーの産出額が多い場合には, それは地区の自動車産業の厚みを示す指標になる。

通産省の指定する工業地区外にある完成車メーカーの主要工場が6カ所ある。これについては, 市町別に確認する以外ないので, 製造品出荷額1位, 産業別特化係数1以上(筆者計算)を基準に選んだものが表5である。¹¹⁾複数の市町村を含む工業地区と事業所所在の一つの市あるいは町とを同一

11) ダイハツ工業の多田工場(兵庫県川西市)は金型, 工作機械等の製作を行っている。したがって, 産業分類では輸機(31)では出てこず, 一般機械器具製造業(29)となるが, これを全てダイハツ工業関連と見なすことは妥当とは思われないことから対象から外した。神奈川県愛甲郡愛川町にある三菱自動車の中津工場ではキャンターと産業用ディーゼルエンジンを造っている。愛川町の平成8年の輸機出荷額は436億円で, 同町の工業出荷額の14.7%を占めるが, 一般機械, 窯業・土石に次いで3位である。従業員数は1299人で金属製品と並んで一位であるが, ここでは出荷額比率の順位を重視して輸機集積地から除外した。

に扱うのは手続き的に問題があるが、資料的にやむを得ない。以下では、本田技研の熊本工場（小型2輪車）を中核とする233熊本県有明・菊鹿工業地区を除く表4の輸機出荷額一位の21の工業地区及び表5の完成車組立工場所在地4市合計25カ所を自動車産業集積地と考えて考察を続けることにする。

表5 輸送用機械器具製造業集積地域（工業地区外）

地名	事業所数 及同比率 (カ所/%)	従業員数 及同比率 (人/%)	出荷額 及同比率 (億円/%)	産業別 特化係 数
東京都武蔵村山市	10/ 4.5	3,071/42.0	3,812/81.8	6.423
東京都日野市	5/ 3.2	6,943/36.5	3,953/42.7	3.466
神奈川県藤沢市	46/ 9.7	11,732/33.7	8,301/39.8	3.178
大阪府池田市	5/ 6.9	6,896/70.1	2,825/85.7	6.631

資料：通産省『工業統計表 平成8年 市町村編』より作成。

注：従業員4人以上の事業所対象

比率はいずれも工業のそれに対する比率。

第3節 地域集積構造の型

自動車産業集積地区は、その地域分業構造の特徴から3つの型に分けることができる。第一は、愛知県の各工業地区のように、事業所数、従業員数、出荷額、特化係数のいずれもきわめて高い数値を示し、その地域内で完成車生産のための分業構造が完結的に稼動している地域である。これを完結集積型と規定しよう。地区内に部品事業所が族生するために、表4の部品産出額比率が最も高いことが特徴である。

これに対して、完成車組立工場がありながら、所在地区では分業が完結せず周辺大工業地帯からの部品の搬入によって分業が比較的容易に完結できる地域を広域集積型と名付けよう。集中集積型よりは、部品産出額比率が低くなる。最後は完成車組立工場が孤立的に存在する地区で、地区内に少数の協力工場しか存在せず、大部分の部品を70～80キロメートルをこえる長距離搬入に依存する地区で孤立集積型と呼ぼう。部品産出額比率は最

も低い部類である。

これらの型によって、地域経済の構造が異なり、それによって地域経済の空洞化のありようも異なってくるわけである。

(1) 完結集積型

完結集積型は、完成車組立工場を核にして同一工業地区あるいは隣接工業地区に主要な内製完成部品工場、外注完成部品メーカー、一次、二次以下の外注先企業が多数集積している地域である。重要な点は該当地域で実質的に分業の完結が可能なことである。実質的というのは自動車用鋼材、アルミ、ガラス、樹脂、ゴムなどの素材生産工場は必ずしも存在せず、素材加工工場が存在するだけで、完全な垂直分業が出来ているわけではないからである。

この型に厳密に該当するのは、87神奈川県浜・崎・賀地区、126静岡県中遠地区、127静岡県西遠地区および愛知県内の5つの地域である。この3地域域の構造は同じく集中集積型といっても同じではない。87地区は、典型的大都市型工業地帯であって、自動車・同部品への集中度は愛知県5地区のようには大きくない。また126、127地区は、愛知県5地区と並ぶ集中を見せているが、ここでの生産は軽自動車それに2輪自動車を中心であり、愛知県ほどの産業の厚みを持っていない。

①87神奈川県浜・崎・賀地区、

この地区は、横浜市、川崎市、横須賀市からなる678km²の典型的な大都市型工業圏である。横浜市には日産自動車の横浜工場（エンジン、アクスル、工機）、川崎市にはいすゞ自動車の川崎工場（フォワードシリーズ、ギガシリーズ、エンジン、バス）があり、横須賀市には日産自動車の久里浜工場（エンジン）、追浜工場（マキシマ、セフィーロ、ブルーバード等）がある。これら主要工場のある横浜市神奈川区、金沢区、川崎市川崎区などいくつかの区でこそ出荷額も一位だが、他の区ではむしろ低い。しかし87地

区は日産自動車の他地域の工場への部品供給基地でもあれば、他の完成車メーカーへ部品を供給する完成部品メーカーも多い。

②126静岡県中遠地区、

この地区は、面積1143km²、磐田市、掛川市、袋井市、御前崎町、相良町、大須賀町、浜岡町、小笠町、菊川町、大東町、森町、春野町、浅羽町、福田町、竜洋町、豊田町、豊岡村からなる広大な地域である。この地区には本稿の対象外である二輪車製造のヤマハ発動機の本社工場を始め、磐田工場等いくつかがあり、それらが統計上この地区の輸機出荷額等に加わっていることに注意が必要である。スズキの磐田工場では、キャリイ、エブリイ、ジムニー等の軽自動車の完成車組立をしている。大須賀町にある大須賀工場では鋳造部品を造っている。相良町の相良工場ではエンジン部品を造っている。この地区にはその他にも部品工場が広がっているが、核はスズキの磐田工場である。輸機事業所は磐田市の従業員の50%、出荷額の70%を占めているだけでなく、この地区の出荷額総額の6割を占める。

③127静岡県西遠地区

この地区は、浜松市、天竜市、浜北市、湖西市、龍山村、佐久間町、水窪町、舞阪町、新居町、雄踏町、細江町、引佐町、三ヶ日町と広がり、面積は1328km²である。浜松市には、対象外のスズキの本社工場（2輪車エンジン）がある。本田技研の浜松工場は中大型2輪車や汎用エンジン、4輪車用オートトランスミッションを生産している。浜松市の輸機出荷額は地区全体の約45%を占めるが、2輪車関連の比重が圧倒的に高いと推定される。むしろ4輪車生産はスズキのアルト、セルボ、カルタス、ワゴンRなど人気車種を組み立てている湖西工場のある湖西市に移っている。

④130愛知県東三河地区

この地区は、面積1717km²と全国の工業地区の中でも広く、豊橋市、豊川

市、蒲郡市、新城市、設楽町、東栄町、豊根村、富山村、津具村、鳳来町、作手村、音羽町、一宮町、小坂井町、御津町、田原町、赤羽根町、渥美町と4市10町4村からなっている。豊橋市、豊川市とも輸機出荷額が一位だが、この地区の輸機出荷額の半分近くを占めるのはトヨタのセルシオ、クラウン、アリストなど上級車を組み立てている田原工場のある田原町である。

⑤131愛知県岡崎地区

この地区は面積603km²と小さく、岡崎市、西尾市、一色町、吉良町、幡豆町、幸田町、額田町から構成されている。核は、三菱自動車のギャラン、レグナム、シャリオ、RV Rを製造している名古屋自動車製作所岡崎工場のある岡崎市である。

⑥132愛知県知多・衣浦地区

この地区は面積461km²と愛知県内では最も小さい。半田市、碧南市、刈谷市、安城市、常滑市、知立市、高浜市、阿久比町、東浦町、南知多町、美浜町、武豊町から構成された地区である。この地区には完成車組立工場はなく、碧南市にトヨタの衣浦工場（駆動関係部品）があるだけで。むしろ、完成部品工場が集積した刈谷市、安城市などの輸機出荷額の方が碧南市よりも大きい。

⑦133愛知県豊田地区

この地区の面積は951km²、豊田市、三好町、藤岡町、小原村、足助町、下山村、旭町、稲武町から構成された愛知県随一の自動車・同部品種価額を誇る地区である。豊田市にはトヨタの本社工場（トラック、バスのシャシー）、元町工場（クラウン、イプサム、RAV4）、上郷工場（エンジン）、高岡工場（カローラ、スプリンター、プリウス等）、貞宝工場（機械設備、鋳鍛造型、樹脂成形型等）、広瀬工場（電子制御装置等開発製造）があり、

三好町には三好工場（足廻り，小物部品），堤工場（ウイングダム，ビスタ，カムリ），明知工場（エンジン，足廻り鋳物・機械部品），下山工場（エンジン，排ガス対策）がある。

⑧136愛知県名古屋地区

この地区の面積は679km²，名古屋市，瀬戸市，東海市，大府市，知多市，尾張旭市，豊明市，日進市，東郷町，長久手町からなる。愛知県5地区のなかでは比較的輸機の出荷額比率が低い。これは名古屋市港区にある三菱自動車の名古屋自動車製作所の大江工場（デボネア，ディアマンテ，シグマ，パジェロ等）並びに名古屋バス製作所（大中小型バス）以外では輸機工場の集積度が低いからである。それは典型的な大都市型工業構造の特徴でもある。

（2）広域集積型

広域集積型と集中集積型との違いは，地域内の分業の完成度である。広域型は，完成度が相対的に低い。地域内にかなりの協力会工場，二次下請，三次下請工場が存在し，企業間分業が進展している点で孤立集積型とも異なっている。この型に属するのは，北関東工業集積圏内部に位置する地区のほとんどと瀬戸内沿岸，北九州工業地帯にある地区である。つまり，65群馬県太田・館林地区，67群馬県前橋・伊勢崎地区，72埼玉県西埼玉南部地区，76埼玉県西埼玉北部地区，181岡山県県南地区，189広島県広島湾地区，219福岡県北九州地区である。

①65群馬県太田・館林地区，

この地区は，太田市，館林市，尾島町，新田町，板倉町，明和町，千代田町，大泉町，邑楽町からなり，面積は349km²と自動車・同部品集積地としては最も狭い。太田市には富士重工業の群馬製作所の本工場（ヴィヴィオ，サンバー，ドミンゴ），矢島工場（レガシー，インプレッサ，フォレスト

一), 太田北工場(足廻り部品)だけでなく, 日産ディーゼルの群馬工場(中型バス, エンジン)もある。近接した大泉町の富士重工業の大泉工場ではトランスミッション, エンジンが造られている。新田町にある日野自動車工業の新田工場では鋳物, エンジン部品が造られている。

②67群馬県前橋・伊勢崎地区,

この地区は, 面積476km², 前橋市, 伊勢崎市, 富士見村, 大胡町, 宮城村, 粕川村, 赤堀町, 東村, 境町, 玉村町からなる地区である。完成車メーカーの主要工場としては, 伊勢崎市に富士重工業の伊勢崎製作所(バス, ユニットハウス)があるが, ここは主要工場というには規模が足りない。前橋市, 伊勢崎市の輸機出荷額は25%, 35%を占めるが, これは多数の完成部品組立工場があるからである。北関東大工業圏の一部として輸機に限らず電機, 一般機器の出荷額も大きい。

③72埼玉県西埼玉南部地区

この地区は川越市, 所沢市, 飯能市, 狭山市, 入間市, 朝霞市, 志木市, 和光市, 新座市, 富士見市, 上福岡市, 坂戸市, 鶴ヶ島市, 日高市, 大井町, 三芳町, 毛呂山町, 越生町, 名栗村, 川島町からなる面積803km²の地区である。狭山市には本田技研の埼玉製作所狭山工場(アコード, インスパイア, レジェンド等), 和光市には同じく和光工場(エンジン)がある。この地区の輸機出荷額は2位で電機が一位である。しかしその差は年によって変わるほどの僅差である。事業所数の占める比率などは一般機械, 電機よりずっと小さい。これも北関東大工業圏の特徴である。

④76埼玉県西埼玉北部地区

この地区は, 秩父市, 東松山市, 滑川町, 嵐山町, 小川町, 都幾川村, 玉川村, 吉見町, 鳩山町, 横瀬町, 皆野町, 長瀨町, 吉田町, 子鹿野町, 両神村, 大滝村, 荒川村, 東秩父村に広がる面積1235km²の埼玉県で最も広

い工業地区である。この地区には完成車メーカーの主要工場がないにも関わらず、自動車・同部品の集積度が高くなっているのは東松山市に大手完成部品メーカーと関連部品メーカーが集中しているからである。同市の輸機出荷額は1614億円で地区全体の輸機出荷額の73%を占める。従業員数でも60%を占める。

⑤138三重県鈴鹿・亀山地区

この地区は鈴鹿市、亀山市、関町の面積386km²の狭い業地区である。亀山市、関町は自動車・同部品の集積地ではない。鈴鹿市は、本田技研の建設した日本初の自動車サーキット場、鈴鹿サーキットで有名である。同社の鈴鹿製作所ではシビック、CR-Xデル、ソル、インテグラ、ドマーニ等を組み立てている。同市の輸機出荷額8650億円は製造品出荷額1兆3200億円の65%を占める。従業員1万2000人もちょうど半分を占める。鈴鹿市は典型的な自動車・同部品集積地である。

狭い工業地区にしては部品事業所は92あり、部品出荷は2000億円に達しているが、愛知県5地区のような部品事業所の厚みを持っていない。

⑥181岡山県県南地区、

岡山市、倉敷市、玉野市、総社市、御津町、建部町、加茂川町、瀬戸町、山陽町、赤坂町、牛窓町、邑久町、長船町、灘崎町、早島町、山手村、清音村、船穂町、金光町、真備町を含む面積1832km²の広大な工業地区である。この地区の工業的中心は岡山市ではなく、倉敷市である。後者の製造品出荷額は前者の3.8倍である。輸機出荷額が大きいのは三菱自動車の水島自動車製作所が倉敷市にあるからである、水島工場ではミラージュ、ランサー、FTO、RV R等の普通車からミニカ、パジェロミニなどの軽自動車までを組み立てている。倉敷市の輸機出荷額が地区全体の輸機出荷額（これにはこの地区に多い大中小規模の鋼船製造・同修理事業所の出荷額約2050億円を含むことに注意）の4分の3を占める。また水島工場の下請部品事業

所の団地がある総社市の輸機出荷額も同じく14%を占めるので、両市で約9割ということ事になる。

⑦189広島県広島湾地区、

この地区は、広島市、呉市、大竹市、廿日市市、府中町、海田町、江田島町、音戸町、倉橋町、下蒲刈町、蒲刈町、大野町、湯来町、佐伯町、能美町、沖美町、大柿町、豊浜町、豊町からなる1742km²の広大な地区である。府中町にあるマツダの本社工場では、センチア、ファミリア、デミオ、MPV、RX7等を組み立てている。マツダ関連の工場は広島市をはじめ広域に広がっている。

⑧219福岡県北九州地区

この地区は、面積1158km²、北九州市、行橋市、豊前市、中間市、芦屋町、水巻町、岡垣町、遠賀町、荻田町、犀川町、勝山町、豊津町、椎田町、吉富町、築城町、新吉富村、太平村を含む地域である。荻田町にある日産自動車九州工場でシルビア、パルサー、サニー、テラノ等が組み立てられている。荻田町の輸機出荷額は約8600億円で、この地区全体の輸機出荷額のほぼ8割を占めていることからしても、北九州市を始めとする工業地帯の自動車・同部品の集積度は高くないことがわかる。

⑨工業地区外

工業地区外の4市（前掲表5参照）の主要工場は次の通りである。武蔵村山市の日産村山工場でローレル、スカイライン、ステージア、プレセアなどが生産されている。日野市には、日野自動車の日野工場があり、トラック、バス、特装車を造っている。藤沢市では、いすゞの藤沢工場がエルフシリーズ、ビッグホーンを造っている。池田市のダイハツ工業の本社工場ではミラ、ミゼットII、デルタワゴンを造っている。

これらの工場は、地元だけを見れば、孤立型ともとれないではない。特

に武蔵村山や池田市は、組立工場の出荷額だけが突出している。藤沢市を除く三市の部品等の事業所数も少ないからである。しかし4市とも大都市工業圏に属している点で共通しており、広域集積型に属するとするのが妥当であろう。従業員比率、出荷額比率、特化係数はいずれも高いが、これは工業地区の場合より地域が狭く母数が小さいことを割り引いて考える必要がある。

(3) 孤立集積型

孤立集積型といっても、広域集積型の亜種である。大都市工業集積圏からはずれた位置にある場合も逆に圏内にある場合もある。完成車組立工場周辺には協力会企業の分工場や工場メンテ関係企業が少数存在するだけで、地区内の企業間分業がほとんど見られない点で、広域集積型と決定的に異なっている。地区の工業産出力がそれほど強くないために統計的に自動車・同部品出荷額が図抜けて高く見えだけで、現実の集積との乖離が露骨な地区である

この型に属するのは、34秋田県雄平地区、62栃木県宇都宮・芳賀地区、138三重県鈴鹿・亀山地区、146滋賀県日野・八日市地区、199山口県山口・防府地区、220福岡県筑豊地区である。

①34秋田県雄平地区

この地区は、湯沢市、増田町、平鹿町、雄物川町、大森町、十文字町、山内村、大雄村、稲川町、雄勝町、羽後町、東成瀬村、皆瀬村を含む1920km²の広大な地区である。全ての市町村の工業産出力は低い。したがって、従業員規模300人以上の誘致工場が一つ二つあれば、それだけで集積が高く現れる。横手市に進出した自動車完成部品4つの事業所（従業員総数1640人）からの輸機出荷額610億円で地区全体の輸機出荷額の9割弱を占める。したがって、実際には同市だけを観察すれば足りるのである。

②62栃木県宇都宮・芳賀地区

この地区は、面積1730km²、宇都宮市、鹿沼市、真岡市、上三川町、上河内町、河内町、粟野町、二宮町、益子町、茂木町、市貝町、芳賀町、壬生町、石橋町、氏家町、高根沢町を含む地域である。北関東大工業地帯の北限といってよい地区である。富士重工業の宇都宮製作所では航空機が、宇都宮車両工場では産業車両、鉄道車両が生産されているが、本稿とは関係がない。また宇都宮市にはいすゞ自動車の栃木工場があり、商業車用アクスル関連部品、エンジンを生産している。宇都宮市は栃木県随一の工業都市だが、輸機出荷額は約870億円で同市の製造品出荷額1兆5600億円の5.5%を占めるにすぎず、自動車・同部品集積地とは到底いえない。真岡市では、本田技研の栃木製作所真岡工場でエンジン部品、足廻り部品が組み立てられている。輸機出荷額は1140億円で、非鉄金属の2300億円に次いで大きく、総出荷額の16%を占める。また従業員数では同市の製造業従業員総数の27%を占めており、集積度は、宇都宮市より高い。芳賀町では本田技研の芳賀工場で駆動系部品が製造されている。そして高根沢町では同じく本田技研の高根沢工場、高級スポーツ車NSXやEV-Plusがつくられている。ここでの集積度も高い。特筆すべきは、この地区の輸機出荷額のほぼ6割を占める、上三川町にある広大な日産自動車の栃木工場である。プレジデント、インフィニティQ45、シーマ、セドリック等の上級車を組み立てている。ここでの輸機出荷額は同市の製造品出荷額4700億円のほとんど全てであり、従業員も8割以上を占める。しかし同町にはこの組立工場以外の工場はまったくといってよいほど何もない。部品等はすべて関東一円から搬入されるためである。上三川町を中心に考察すれば、この地区はやはり孤立集積型に入れるべきであろう。

③146滋賀県日野・八日市地区

この地区は、近江八幡市、八日市市、安土町、蒲生町、日野町、竜王町、永源寺町、五個荘町、能登川町の面積580km²である。竜王町にダイハツ工業

の滋賀（竜王）工場があり、ここでアプローズ、ムーブ、オプティ等とエンジンが組み立てられている。部品工場はほとんどなく、本社（大阪府池田市）及び京阪神地区、中京地区から陸送されている。

④199山口県山口・防府地区

この地区は、山口市、防府市、徳地町、秋穂町、小郡町、美東町、秋芳町、阿東町の面積1430km²である。防府市にマツダの防府工場があり、カペラ、ユーノス500、ランティスなどが組み立てられている。マツダの進出に伴っていくつかの部品メーカーも進出したが、部品メーカーの部品を含め、部品の多くが広島県内から陸送されている。

⑤220福岡県筑豊地区

この地区は、面積984km²、直方市、飯塚市、田川市、山田市、小竹町、鞍手町、宮田町、若宮町、桂川町、稲築町、碓井町、嘉穂町、筑穂町、穂波町、庄内町、潁田町、香春町、添田町、金田町、糸田町、川崎町、赤池町、方城町、大任町、赤村の旧炭坑地区である。宮田町にトヨタ自動車九州(株)の工場がある。ここではマークII、チェイサー、ウィングダムなどが組み立てられている。地元には若干のトヨタ進出に伴った部品メーカーがあるだけで、部品の6割は愛知県から専用船で搬入され、帰途には完成車が愛知県に運ばれる。

おわりに

以上で、自動車産業の集積地域の大まかな型が明らかになった。とはいえ、その大半は外観的なものである。地域経済構造の基盤となる地域内部における分業構造は一切明らかになっていない。そこで次稿では自動車産業の集積地における内的な編成を取り上げることにする。

(1998年9月30日・002)