

北上川中流域における自動車産業の発展可能性について

～ 地場企業の自動車産業参入による独自性のあるクラスター形成への道筋～

【要旨】

1. 北上川中流域の概要

岩手県西部に位置する北上川中流域には、盛岡市、花巻市、北上市、金ヶ崎町、水沢市、江刺市、一関市などの県内主要都市が位置し、面積 8,072k m² (対全県比 53%)、人口 100 万人弱 (同 70%)、製造品出荷額 17,541 億円 (同 81%) と、岩手県内における政治・経済活動の主要拠点が集積している。

戦時中の疎開工場立地に始まった当地域の産業は、積極的な企業誘致活動および高速交通網の発達等により大手電機メーカーが進出、関連協力工場の立地・創業等も相俟って産業集積が進展し、現在では電気機械・一般機械・精密機械を中心としたものづくり基盤地域を形成している。一方で、主力産業である電気機械の製造品出荷額(03年 5,336 億円)は国内生産体制の再編および製造拠点の国内空洞化の影響を受けるなどピーク時の 65%に留まる。また、急成長を示す域内自動車産業もその実体は一部進出企業の生産規模拡大に依存するなど、産業としての裾野の広さを地域内で吸収できる基盤は未だ整っていない。

地域的課題は、電気機械に特化してきた産業構造の脆さ、自動車組立工場の立地を活かし切れない域内自動車産業の集積の薄さ、の 2 点である。国内自動車生産台数は安定的な推移を示し、国内外の需要堅調を受けて、トヨタグループは 04 年 10 月に関東自動車工業(株)岩手工場での生産能力増強を発表したが、この機会を活用し、地域として力強い産業基盤を構築していくためには、地場企業を中心とした域内産学官による自動車産業への展開が一つの鍵となる。

2. ヒアリング結果に基づく域内自動車産業の現状

ヒアリング結果に基づく域内自動車産業の全体像を表に纏めると、以下の通りである。

項目	内容
事業形態	<ul style="list-style-type: none">・域内は専ら生産機能に特化(進出企業の研究開発機能・購買機能は東海地域に集中)している。・1次サプライヤーの製造品目は、輸送費の嵩む重量部品等が中心である。・部品調達は、依然として東海・関東企業との取引が多い。
地場企業の自動車産業参入のプロセス	<ul style="list-style-type: none">・部品メーカーが新規進出する際には、地場企業の情報収集、地場企業を集めての合同説明会・商談会の開催がなされることが多い。・進出を試みた理由 諸外国企業との競争激化・弱電関連での国内生産機能の海外シフトを受け、新たな事業の柱として自動車産業の安定性に注目した。 既存事業の製造技術を活かすことが可能であり、事業拡大のチャンスであった。・進出企業が下請企業を探す際のポイントは、経営者の熱意、技術水準、コスト競争力等である。・進出企業は効率的な生産体制構築のために、技術指導や人材交流といった地場企業の育成を試みている。

自動車産業に取り 組む（参入する） 上での課題	コスト競争力 経営者の意欲 受注見通しが不明 新規設備の導入および頻繁な設備投資の必要性 ソフト面の整備（人材育成・生産管理・品質管理） 情報不足
関係機関との連携 状況と期待	< 大学 > ・素材開発・材質評価面で連携事例が見られる。 ・スピード感やニーズ・オリエンテッドの視点がまだ足りない、自動車関 連で連携できる分野がない等のコメントあり。 ・研究面に加えて、人材育成面での期待の声も大きい。 < 行政施策 > ・充実しているとの意見が太宗である。 ・一方で、どのような支援施策が存在しているかを知らない企業も多い。 ・制度が整っているものの、実際に利用された案件はまだ少ない。
関東自動車工業(株) 岩手工場の増産・ 車種切替の影響	・プラス面 純粋な生産台数の増加に伴うパイ獲得のチャンス拡大 車種切替すなわち受注関係再構築に伴う新規参入のタイミング到来 部品メーカーの新規進出の可能性およびそれに伴う受注機会拡大 増産・車種切替に呼応する形での自治体等関係機関の支援体制充実化 低価格車へのシフトすなわちコスト削減要求の高まりを受けた域内 調達への期待増大 ・マイナス面 車種切替に伴う部品仕様の変更および部品点数の減少 部品仕様変更に伴う設備投資の必要性 切替車種の他地域工場との併産に伴う受注競争の激化 車体価格の低下に伴う一層のコスト削減要求

3. 北部九州地域との比較分析

(1) 北上川中流域と北部九州地域の比較

北部九州地域には北上川中流域より約 20 年早い 75 年に日産自動車(株)が進出し、以降 30 年の間に、地場企業・自治体等は試行錯誤を繰り返しながらも、自動車産業に対する理解を深めた。一方、北上川中流域では、関東自動車工業(株)が進出してからまだ 10 年しか経過しておらず、自動車産業へのキャッチアップを進めているところである。北部九州地域においては、数は少ないものの、1 次サプライヤーとして活躍する地場企業が存在し、2 次以下の下請であったとしても、その高い技術力を基に、相応の価格交渉力を有している企業も確認された。

北部九州地域には、水素エネルギー（燃料電池）あるいはシステム LSI 設計開発（車載半導体）等を対象とした技術開発プロジェクトが進行しており、斯分野における知的集積が進みつつある。これらの分野は、次世代自動車の開発に向けて、地域的に大きな強みとなるため、地域内の技術力や企業集積が増すことで、東海地域に匹敵する可能性も秘めている。北上川中流域においても、高性能自動車用ディーゼルエンジン部品の開発あるいは燃料電池自動車の部品開発といった、次世代自動車開発に向けた動きが一部に見られており、今後は関連技術および企業の集積を促進し、産業の裾野を拡大させていくことが期待される。

(2) 北部九州地域の自動車産業からの示唆

第一に、同地域内の地場企業では、東海・中国地域にも取引先を持つ企業が多い。高度な技術力やコスト競争力を身につけ、全国を視野に入れて業務展開を行っていくその姿勢には、見習うべき点が多い。また、各企業においては、前後工程の取り込みや独自の技術開発等により、付加価値向上への取り組みが行われている。

第二に、取引先との縦のパイプ作りのみならず、企業間、産学官、自治体間において、有機的な横のネットワークが整備されている。北上川中流域においても、全ての自動車産業関係者をうまく巻き込む形で新たなネットワークを築くことができれば、より効果的な産業振興活動が期待できる。

第三に、自動車産業と半導体クラスターとの融合の兆しが確認されている。自社技術を徹底的に磨きあげることで、企業としての競争力を高めるとともに、その要素技術が事業展開の幅を生んでいる。

第四に、地場企業では、自動車産業への参入およびトヨタ生産方式への取り組みが、事業の新たな柱を確立したことに留まらず、既存事業の生産性向上・収益性向上に繋がっている。

4. 北上川中流域における自動車産業振興に向けた今後の方向性

(1) 地場企業の自動車産業に参入する上での課題と克服事例

自動車産業への参入によって、地場企業においては新たな事業の柱の構築が可能となる。また、トヨタ生産方式の導入により生産技術の向上が期待できるため、仮に自動車産業への参入を果たし得なかったとしても、技術力や QCD 水準が向上することは企業にとってのメリットと言えよう。既に自動車産業に参画している企業における課題の克服事例のポイントを表に纏めると、以下の通りである。

課題	克服事例のポイント
コスト競争力	<ul style="list-style-type: none">・（外部コンサルタント招聘等を通じた）トヨタ生産方式の導入等による生産性向上・リードタイム短縮・在庫管理・技術力や付加価値向上を通じた価格交渉力の増大・広域展開による生産ロットの確保
経営者の意欲	<ul style="list-style-type: none">・長期的視野に基づく経営計画ビジョンの策定・市場動向の把握
受注見通しが不明	<ul style="list-style-type: none">・市場動向および参入タイミングの把握・長期的観点からの取り組み
新規設備の導入および頻繁な設備投資	<ul style="list-style-type: none">・事業見通しを的確に判断するための情報収集・コスト削減等を通じた財務体力の向上・汎用機活用の工夫
ソフト面の整備 （人材育成・生産管理 ・品質管理）	<ul style="list-style-type: none">・上位サプライヤーからの指導・トップダウンによる徹底的な意識改革と継続的取り組み・外部講習や産学官ネットワークの積極的活用
情報不足	<ul style="list-style-type: none">・上位サプライヤー（＝市場情報）との積極的なパイプ作り・東海地域への小まめな往訪・技術力向上による研究開発段階からの参加・企業間や産学官のネットワークの積極的活用

(2) 地域全体で取り組む自動車産業振興策

これまでの分析・検討を踏まえ、地域全体としての自動車産業振興策を提示すると、次の通りである。地場企業の積極的な自動車産業への参入に期待するとともに、以下の地域全体での取り組みにより、当面の目標としての域内調達率 50%の達成は、実現し得るものと考えられる。

産学官連携のプラットフォームづくり

現在、各企業・自治体・支援機関で、個別に自動車産業振興へ向けた取り組みが行われているが、それらの全てが纏まりを持ち、一つの方向に向かって効率的に機能しているか、あるいは相互連携がなされているかという点では、更に検討を進め改善を図る必要がある。北部九州地域の「北部九州自動車 100 万台生産拠点推進会議」に見られるような、完成車メーカー、部品メーカー、地場企業、行政、大学、地域金融機関も含む関係諸機関、それら全てが一同に会する、定期的な対話の場、方向性確認の場として、また、日常的なネットワークとしての「産学官連携のプラットフォーム」を構築し、点ではなく面として、地域全体の魅力を向上させることが必要である。

地域全体での支援体制の構築

自動車産業参入への課題克服に向け、地域を挙げて取り組むメニューとしては次の諸点が挙げられる。

- (a) 企業間連携を通じた技術・設備の補完関係構築および域内での受注循環形成
- (b) 自動車産業のニーズを反映した技術面での産学官連携の更なる推進
- (c) 地場企業間の取引関係や技術提携による信頼関係を基盤とした製造設備導入等のための金融の仕組み作り
- (d) 行政における自動車産業ワンストップサービスの提供およびコーディネート機能の発揮
- (e) 「人材プール」の創設および人材育成機能のシステム化
- (f) 行政や金融機関職員の技術に対する理解や目利き能力の向上
- (g) 継続的な情報交換およびマーケティング支援

行政も含めた広域的な連携体制の整備

域内連携の次のステップとして、北部九州地域に見られるような、県境を越えた広域連携体制の整備が期待される。情報交換および技術・人材交流等の面で Win-Win の関係構築を目指して自治体間で連携し、お互いの強みを活かし合い、企業間においてもより広域的視点で受注を循環させていくことが、結果として個々の地域産業活性化にも資するものと思われる。

5. 北上川中流域における産業クラスター形成に向けて

北上川中流域が国内自動車産業における重要な生産拠点として確固たる地位を築くためには、長期的視野に立った地域戦略立案およびそれに基づく産学官連携による継続的な取り組みが必要となる。裾野の広い自動車関連産業において、従来より域内にて培われてきた「ものづくり基盤」を活かしつつ、産学官連携を通じたイノベーション・ネットワークを構築し、金型・鋳造技術に強みを有する独自性のある「電気機械と自動車の複合型産業クラスター」を形成していくことが期待される。

[担当：中山 圭右 (e-mail : kenakay@dbj.go.jp)]