

九州の自動車部品サプライヤーシステムの発達条件

——福岡県直鞍地区のものづくりと自治体の産業振興策——

The Supplier System and the Industrial Policy in Kyusyu Auto Industry

和田 寿 博

【目 次】

はじめに

第1章 九州の自動車産業の経営史と直鞍地区の現況

第2章 福岡県直鞍地区の地場産業のものづくり

第1節 直鞍地区の鉄工業の経営史

第2節 直鞍地区の地場産業のものづくり

(1) 直鞍地区の鉄工業の伝統的なものづくり

(2) 直鞍地区の地場産業の新たなものづくり

第3章 福岡県直鞍地区の自治体の産業振興策

第1節 九州の自治体の自動車産業振興策

第2節 直方市の産業振興策

(1) 直方市の工業団地と産業振興策

(2) 直鞍産業振興センターADOX福岡

第3節 鞍手町の産業振興策

第4節 小竹町の産業振興策

おわりに

参考文献

謝辞

は じ め に

本稿の課題は、経営史学の方法¹⁾を用いて、福岡県直轄地区の地場産業のものとつくりと自治体の産業振興策を分析し、九州自動車部品サプライヤーシステムの発達条件を把握することにある。

九州には日産自動車株式会社九州工場、トヨタ自動車九州株式会社、ダイハツ九州株式会社の3つの完成車メーカーが立地し、2009年には日産車体九州株式会社が操業を予定しており、自動車生産能力は150万台を上回ることが見込まれ、関東、中部に次いで日本第3の生産拠点になっている。また二輪車を生産する本田技研工業株式会社は国内生産の熊本製作所への集約を進めている。さらに車両の開発、生産ラインの設計、生産設備の製造、組込みソフトウェアの開発など、自動車関連産業もまた集約を進めている。このように九州自動車産業ならびに関連産業はアジアの一大生産拠点を目指した集約を進めている。

現代日本の自動車生産については、トヨタ自動車グループの生産方法に代表されるJIT方式が念頭に置かれており、それは自動車部品を後工程から前工程に向けて引き取ることで、「必要な物を、必要な時に、必要な量だけ」生産・供給し、生産過程の無駄の排除と効率化を図るサプライヤーシステムである²⁾。

* キーワード：九州自動車産業 サプライヤーシステム 直轄地区 ものづくり 自治体の産業振興策

* 本稿は、文部科学省科学研究費補助金（基盤研究(B)一般）「アジア共同体構想時代における自動車産業のサプライヤーシステムに関する比較研究」（研究期間：平成19年度～平成22年度 代表者：山崎修嗣）の一環をなし、日本国内の中部、北海道・東北、関東、関西、中国・四国などの諸地域ならびにアジア諸地域における自動車産業のサプライヤーシステムに関する研究の素材を提供するものである。

1) 私は経営史学の方法を用いて直轄地区における自動車部品サプライヤーシステムの発達条件を検討するが、その際、三輪宗弘氏の直方鉄工業の変遷を検討し石炭依存から脱石炭への過程について把握した研究に依拠した。また本稿は直方鉄工業80年史編集委員会編[1981]および直方鉄工業同組合編[2000]に多くを依拠しているが、後者は三輪氏の先の研究によるものである。経営史学の方法を用いての自動車産業と産業政策についての研究は山崎修嗣[2003]を参照。なお、九州の自動車部品産業と地域振興については小林英夫・九川知雄編著[2007年]を参照。

2) 自動車産業のサプライヤーシステムについては多様な研究があり、本稿では主に浅沼萬里[1997]、藤本隆宏他[2001]を参考にしつつ、「二次・三次以下の企業を対象とした構造調査・行動調査が不可欠である」（藤本隆宏他[1998]285頁）との指摘が10年を経た今も研究途上にあることを念頭に置いている。1990年代前半までの自動車部品サプライヤーシステムの研究では、完成車メーカーを頂点として、1次、2次、3次以下の部品メーカーが垂直的（＝系列）取引関係もつと説明されることが多かったが、1990年代後半からはその取引関係にとどまらずに複数の完成車メーカーとの取引あるいは垂直的（＝系列）取引関係を越えて取引をおこなっているという指摘がなされ始めた。更に九州自動車業を対象とした場合、サプライヤーシステム自体が形成途上であるだけに自動車部品サプライヤーシステム研究はこれからの課題である。

九州自動車産業の発達にとっての課題の一つが自動車部品の地場調達率の引き上げ（50%⇒70%）であり、不可欠になっているが自動車部品サプライヤーシステムの育成である。自動車部品の地場調達率の引き上げを目標に、九州の地場産業の自動車産業との取引拡大や九州への域外企業の進出が進展しており、自動車部品サプライヤーシステムの形成が進みつつある。

完成車メーカーが立地する福岡県をはじめとした北部九州は、かつての4大工業地帯のひとつであり、製鉄、化学、窯業、セメントなどの重厚長大型の素材産業が栄え、日本有数の石炭産業の盛衰とともに歩み、金属加工を営む鉄工業などの地場産業が発達してきた。なかでもトヨタ九州の立地する若宮市や日産九州荏田工場の立地する荏田町に隣接する直鞍地区（直方市・鞍手町・小竹町の宮若市の2市2町）³⁾では自動車部品の生産が増加しているが、この地区には石炭業に起源をもち金属加工を営む鉄工業をはじめとする地場産業が発達し、創立100周年を迎えた直方鉄工協同組合をはじめとする生産者には伝統的なものづくりが脈々と息づくとともに、自動車部品サプライヤーの進出が相次ぎ、自動車部品サプライヤーシステムを担う新たなものづくりの発達条件が生まれつつある⁴⁾。直鞍地区の地場産業のものづくりは九州自動車部品サプライヤーシステムの貴重な発達条件である。

自動車産業の経営戦略を受けて、2007年、福岡県が主導している「北部九州自動車生産150万台生産拠点推進会議」（事務局：福岡県商工部自動車産業振興室）は09年度に「自動車生産150万台」を目指すところとなり、①生産台数150万台、②地元調達率70%、③アジアの最先端拠点、④次世代のクルマ開発拠点、を目標とすることを掲げた。また福岡県内では自動車部品サプライヤーの企業

3) 直鞍地区（ちよくあんちく）とは、直方市、宮若市、鞍手郡（鞍手町、小竹町）の2市2町（宮若市が宮田町、若宮町と合併以前は1市4町）の区域全体を指す地区。直方市を中心都市とし、北九州都市圏と飯塚都市圏にして北九州工業地帯の一角を占めてきたが、宮若市にトヨタ九州が立地することから位置づけが変わりつつある。

4) ものつ(づ)くりとは「物をつくること」「物をつくる人」「ものづくり」の際の生産者の方法、精神、歴史、包括的には文化を意味し、大和言葉を用いることで「生産」「製造」などの西洋近代用語を排して日本の製造業の伝統性・固有性を強調している。特に職人などの高度な技能を指す。藤本隆宏他〔2007〕、「ものづくり基盤技術の振興施策（ものづくり白書）」各年度版を参照。

進出を促す工業団地造成や2005年に直鞍市が主導している直鞍産業振興センター ADOX福岡が直鞍自動車産業研究会を発足させるなど、市・町などの自治体での産業振興が進んでいる。さらに九州各県は自動車産業振興を目指す組織を発足させ、06年10月の九州地方知事会では7県による「九州自動車産業振興連携会議」（事務局：福岡県商工部自動車産業振興室）の発足が決定され、従来の産業振興策ではできなかったような県域を越えた連携、地場産業の新規参入や取引拡大に向けた講習会、技術者や若年者等の人材育成事業、情報発信など、様々な事業に乗り出している。直鞍地区の自治体の産業振興策は自動車部品サプライヤーシステムのもうひとつの発達条件となっている。

以下、本稿では次の手順で課題に取り組む。

第1章では九州自動車産業の経営史と現況について把握する。

第2章では自動車部品サプライヤーシステムの発達条件としての福岡県直鞍地区の地場産業のものづくりについて検討する。

第3章では自動車部品サプライヤーシステムのもうひとつの発達条件である福岡県直鞍地区の自治体の産業振興策について検討する。

終章では本稿での検討を振り返るとともに関連する次の課題を整理してまとめとする。

なお、第2章、第3章での検討は直鞍地区の自治体のうち、直方市・鞍手町・小竹町の1市2町を対象とした。

第1章 九州の自動車産業の経営史と直鞍地区の現況

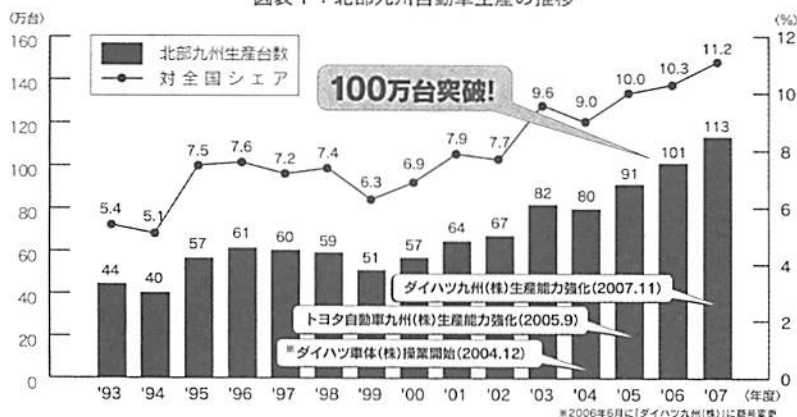
本章では九州自動車産業の経営史と直鞍地区の現況について把握する。

第1に九州自動車産業の経営史の概要である。〈図表1・2〉

九州の経済社会を主導した産業は、八幡製鉄所に由来する鉄鋼業、造船業、石炭業および金属・機械加工業であったが、80年代以降は半導体産業、そして90年代以降は自動車産業へと産業構造は転換してきた。九州における自動車の生産は、戦後では1975年に始まり、2000年代には北部九州の自動車産業は生産

九州の自動車部品サプライヤーシステムの発達条件

図表 1：北部九州自動車生産の推移



(出所) 福岡県自動車産業振興室「北部九州自動車150万台生産拠点プロジェクト」パンフレット

図表 2：北部九州に立地する自動車メーカーの概要

	日産自動車(株) 九州工場	日産車体九州 (株)	トヨタ自動車九州(株)			ダイハツ九州(株)	
			宮田工場	筑田工場	小倉工場	大分(中津)工場	久留米工場
生産開始	1976年12月 (車両生産)	2003年 (操業予定)	1992年12月	2005年12月	2008年8月	2004年12月	2008年8月
敷地面積	236.2ha		113ha	31ha	34ha	130ha	17.4ha
従業員数	約4,500人	約1,000人	約7,000人	約1,000人	約180人	約2,600人	約200人
生産能力 (09年度)	53万台	12万台	43万台	44万台	-	46万台	21.6万台
生産車種 (生産品目)	ティアナ、エクストレイル、プレジャーユー、ムービー、ラフェスタ、アルメーダ、ローグ、ADバン、デュアリス	エルグランド、クエスト	ハリアー、ハリアーハイブリッド、ハイランダー、ハイランダーハイブリッド、レクサスLS、レクサスLS	V6 3.5Lエンジン	ハイブリッド用トランスアクスル	ムーヴコンテ、ミラ、ビーエスアトレック、ハイゼットトラック、ハイゼットカーゴ	軽自動車用エンジン

(出所) 図表 1 に同じ。

能力150万台を有するに至り、生産実績は02年度の67万台から、06年度には100万台を突破、07年度は113万台であり、関東、中京に次いで日本第3の生産拠点になっている。現在、九州自動車産業3社を合わせると、従業員の雇用は約1万3500人、部品サプライヤーの九州進出による50%の部品調達などによって、九州自動車産業による所得と税収の拡大、高速道路や港湾などのインフラ整備が進み、大きな経済効果を生み出している。福岡県では、自動車をはじめとする輸送機械の製造品出荷額が2兆円になり、県内工業出荷額の4分の1を占め、品目別では第1位である。

しかし九州自動車生産150万台を目指した部品調達率70%にむけ取り組みが必要のように課題が山積している。地域別の自動車部品の地場調達率は関東・中部84%、近畿68%、中国67%で、九州が51%と最も低い。一方、トヨタ自動車九州のエンジン工場が稼働しアイシン九州などトヨタグループの1次部品メーカーに続いて2次、3次以下のメーカーが九州進出や増産に動くなど部品調達率を高める動きが活発化している。九州経済調査協会の調査によると、九州内の自動車関連産業の事業所は約860カ所あるが、このうち地場企業は約半分にすぎない⁵⁾。九州での部品調達率向上には2次、3次以下の部品メーカーによるサプライヤーシステムの育成が課題となっている。＜図表3＞自動車産業では、部品100万個に対して不良品は数個という厳しい生産管理およびJIT方式での納入を可能にするサプライヤーシステムが要求され、加えて粗利益率は低いにもかかわらず、サプライヤーシステムの育成が求められている。トヨタ九州、本田エンジン工場の立ち上げの際、九州での部品調達は300～400点のうち2点にすぎなかったことから、地場産業の生産管理のQCD（品質・コスト・納期）の水準を高めなければならない。

図表 3：九州地域を中心とした自動車産業の全体図



(原資料) ヒアリング、資料等により作成
(資料) 九州地域産業活性化センター[2006]
『九州の自動車産業の現状と部品調達構造』

第2に自動車産業の大手組立メーカーの経営史の概要は次のとおりである。

日産自動車株式会社九州工場（日産九州）は75年に苅田町に立地してエンジン生産を開始、続いてダットサントラックに着手、82年にはシルビア（ガゼール）の生産を開始、92年には第2工場が操業、04年には車両生産累計1,000万

5) 『西日本新聞』2006年12月30日付。

台を突破、現在の従業員数は約4,540名、年間の生産能力は53万台である。90年代にはサニー、パルサーなどの小型乗用車を生産したが、近年はセフィーロ＝マキシマ（輸出名ティアナ）などの中型車およびエクストレイル、アルメーラ（旧パルサー、輸出のみ）、キャッシュカイ＝デュアリス（ローグ輸出のみ）などのSUV車を生産している。日産九州は日産全体の乗用車生産の約3割を占める最大の生産拠点となっており、約6割を主に北米に輸出している。

トヨタ自動車九州株式会社（トヨタ九州）は91年に設立され、1992年に宮田町（現若宮市）に立地して新型マークIIの生産を開始、05年には愛知県外では初めてのエンジン工場となる苅田工場（苅田町）が操業、また最高級ブランド車種レクサスの生産開始、07年には生産累計300万大を突破、08年には小倉工場が創業、現在の従業員数は約7,700名、年間の生産能力は46万台（宮田工場）である。近年はハリヤーハイブリッド（輸出名レクサスRX400h）、ハイランダー（輸出のみ）、レクサス（輸出のみ）およびエンジン、ハイブリッド部品を生産し、北米への輸出拠点となっている。2008年3月期決算では売上高1兆581億円、経常利益207億円、当期純利益141億円である。トヨタ九州はトヨタ全体の乗用車生産に約1割を占めており、約9割を主に北米に輸出している。

ダイハツ九州株式会社は、2004年、ダイハツ車体前橋工場の閉鎖を受けてダイハツ車体株式会社大分工場として創業、ハイゼット、トラック・カーゴの生産を開始し、06年に商号変更、現在の従業員数は約2,800名、年間の生産能力は46万台である。近年はアトレー、ハイゼット、ビーゴ（トヨタ・ラッシュ）、ミラ、ムーヴコンテなどを生産している。2008年3月期決算では2,177億円である。

2007年2月、九州の自治体の自動車産業振興が高まりを見せる中、九州経済産業局ならびに中小企業基盤整備機構九州支部他が主催し、7県からなる九州自動車産業振興連携会議が後援した『自動車成長戦略フォーラム』（於福岡市）において産官の要人が抱負を語っている。来賓として挨拶した麻生渡・福岡県知事は、現在取り組む自動車産業振興に触れ、「自動車生産150万台という数字は巨大であり、これだけの自動車を生産している国は世界でも9カ国しかなく、一国の自動車生産台数に匹敵する」と、その意義を力説した。引き続き『グロー

バル戦略と九州への期待」という特別講演では、九州に生産拠点を構える自動車メーカー3社の担当者が壇上に上がった。日産九州の渡辺義章・常務執行役員は、「九州から付加価値の高い部品、コスト競争力のある部品の調達の必要性」を語り、地場メーカーへの新規参入や事業展開を促すとともに自治体による企業支援の重要性を説いた。トヨタ九州の伊奈功一・常務役員は、トヨタグループの九州における自動車生産に関して「国内の第2拠点であり、トヨタの世界戦略の一翼を担っている」と解説した。ダイハツ九州の本田哲也・常務取締役は、九州への期待として「東九州自動車道をはじめとする高速道路の整備、港湾整備、モノづくりに携わる人材の育成や即戦力となるU・J・Iターン者の人材確保、自動車関連メーカーへのインセンティブ」を挙げた。このように産官の要人は九州の自動車産業への意気込みを語るとともに、双方に連携のエールを送っている。

第3に福岡県直轄地区にある直方市でも、電子・電機部品および自動車部品を供給する企業が活発になっている。このことは僅かながらではあるが近年の直方市の『工業統計』に見ることができる⁶⁾。全数調査が行われた1998年、2003年、2005年での、事業所数、従業者数、製造品出荷額等について確認する。事業所数（単位：所数）では鉄鋼は「13」⇒「14」⇒「17」と増加、金属製品は「30」⇒「36」⇒「26」と増加した後に減少、一般機械器具は「67」⇒「68」⇒「69」と増加、電気機械器具は「14」⇒「8」⇒「11」と増加した後に減少、輸送用機械器具は「2」⇒「2」⇒「6」と増加した。従業者数（単位：人）では鉄鋼は「396」⇒「365」⇒「454」と減少した後に増加、金属製品は「1,159」⇒「1,139」⇒「924」と減少、一般機械器具は「1,701」⇒「1,139」⇒「924」と減少、電気機械器具は「901」⇒「682」⇒「739」と減少した後に増加、輸送用機械器具は2002年と2004年の数値はサンプルでしか確認できないが「86」⇒「118」と増加し、2005年では「266」であったことから増加傾向にあると推測する。製造品出荷額等（単位：円）では鉄鋼は「766,838」⇒「697,064」⇒

6) 直方市『工業統計』。

「1,113,675」と増加、金属製品は「2,301,753」⇒「2,408,403」⇒「1,297,695」と増加した後に減少、一般機械器具は「4,157,508」⇒「1,454,323」⇒「1,620,196」と減少、電気機械器具は「1,508,163」⇒「1,647,639」⇒「1,744,822」と増加、輸送用機械器具は2002年と2004年の数値はサンプルでしか確認できないが「149,720」⇒「191,304」と増加し2005年では「472,000」であったことから増加傾向にあると推測する。後述するように、現在、自動車部品の取引をする企業数は増加している。

このように九州は関東、中京に次いで自動車産業ならびに関連産業の立地する日本第3の生産拠点になっており、さらにアジアの一大生産拠点を目指した集積が進んでいる。九州自動車産業の発達の経営史的条件としては、北米やアジアへの輸出拠点の設置に加え、地理的利便、生産方式の確立、技術流出への対応、人材の確保、関連作業との集積、インフラの整備、ものづくりの継承、そして自治体の産業振興策などの諸条件があった。そのことはまた九州の経済社会に新たな様相と課題を生み出すことになる。

第2章 福岡県直轄地区の地場産業のものづくり

本章では直轄地区の鉄工業をはじめとする地場産業の経営史を踏まえたうえで地場産業のものづくりを検討し、自動車部品サプライヤーシステムの発達条件を見出したい。

九州自動車産業の発達にとっての課題の一つが自動車部品の地場調達率の引き上げ（50%⇒70%）であり、自動車部品サプライヤーシステムの育成が不可欠になっている。サプライヤーシステムを形成する主体は、完成車メーカーと取引する1次、2次、3次以下の自動車部品メーカーであり、直轄地区の地場産業からも金型、金属製及びプラスチック製部品などを製造する企業が取引をしている。

ものつ（づ）くりとは、「物をつくること」、「物をつくる人」、「ものづくり」の際の生産者の方法、精神、歴史、包括的には文化を意味し、日本の製造業の

伝統性・固有性を強調する言葉である。1999年にものづくり基盤技術振興基本法が成立、2004年に東京大学ものづくり経営研究センターの発足、2006年からの第3期科学技術基本計画に「ものづくり技術」が登場したことなどを背景に、近年、「ものづくり」が注目されるようになった。ものづくり基盤技術振興基本法は「ものづくり」を「ものづくり基盤技術」および「ものづくり基盤産業」から定義し、製造業を日本経済の基幹産業と位置付け、製造業の育成強化や熟練技能者の地位向上を掲げている⁷⁾。筆者はこの定義に加えて「ものづくり方法」の意味を「ものづくりの際の所有者、経営者、従業員などの生産者の方法(精神、歴史、文化などを含む)」に注目する。

なお、直方鉄工協同組合の場合、産業集積が「地理的に接近した特定の地域内に多数の企業が立地するとともに、各企業が受発注取引や情報交流、連携等の企業間関係を生じている状態のこと」と定義されるのに比較して、企業城下町型集積や誘致型複合集にといった産業集積の代表的な類型に合致しておらず、未だ産業集積という段階にまで発展していないと考える⁸⁾。

7) 1999年に公布されたものづくり基盤技術振興基本法では「ものづくり基盤技術」および「ものづくり基盤産業」が定義されている。「ものづくり基盤技術」(同法第2条第1項)は工業製品の設計、製造又は修理に係る技術のうち汎用性を有し、製造業の発展を支えるものとして政令で定めるものをいう(設計、鍛造、研削、研磨、熱処理等の26技術)。「ものづくり基盤産業」(同法同条第2項)は「ものづくり基盤技術を主として利用して行う事業が属する業種であって、製造業又は機械修理業、ソフトウェア業、デザイン業、機械設計業その他工業製品の設計、製造若しくは修理と密接に関連する事業を行う業種に属するものとして政令で定めるものをいう(自動車整備業、機械・家具等修理業、情報処理・提供サービス業等の9業種)である。同法は製造業を日本経済の基幹産業と位置付け、製造業の育成強化や熟練技能者の地位向上を掲げているが、製造業と伝統技術や歴史について明記してはいない。「ものづくり基盤技術の振興施策(ものづくり白書)」各年度版を参照。

8) 産業集積とは「地理的に接近した特定の地域内に多数の企業が立地するとともに、各企業が受発注取引や情報交流、連携等の企業間関係を生じている状態のこと」であり、その形成の歴史的背景や特徴によっていくつかに類型化される。例えば、企業城下町型集積、産地型集積、都市型複合集積、誘致型複合集積などがある。類型化には様々な見解があるが、直轄地区の地場産業を産業集積の観点からみると、企業城下町型集積、誘致型複合集積のふたつのタイプに類似しているが、取引先から受注した製品を単独で受けおう傾向にあるために地場産業内部での連携は密接ではない。なお、企業城下町型集積とは特定大企業の量産工場を中心に下請企業群が多数立地することで集積が形成されることをさし、代表的な地域としてはマツダが立地する広島地域、トヨタ自動車立地する豊田地域、新日本製鐵が立地する北九州地域などがある。誘致型複合集積とは自治体の企業誘致活動や工業再配置計画の推進によって形成された集積をさし、誘致企業は集積外部の系列に属する企業が多く集積内部での連携が進んでいないケースも多い。代表的な地域としては北上川流域地域がある。産業集積とその類型については松島茂[1998]、『中小企業白書』[2000]を参照。

第1節 直鞍地区の鉄工業の経営史⁹⁾

筑豊炭田は、現在の福岡県の北九州市、中間市、直方市、飯塚市、田川市および山田市と遠賀郡、鞍手郡、嘉穂郡および田川郡の6市4郡にまたがり、明治政府の殖産産業政策以来1976年までの約100年間、約8億トンの石炭を算出し、日本の産業発展、近代化に貢献してきた。直鞍地区の鉄工業は石炭業ひいては日本資本主義の発達とともに歩み、特に八幡製鐵所や三菱重工業の関連機械を受注するようになり、アジア・太平洋戦争の時期および朝鮮戦争の時期には軍需に沸いた。戦後も石炭産業の繁栄とともに歩んだが、1950年代後半以降の石炭産業の衰退に伴って従来までの発達条件を失い、石炭からの脱却という新たな展開を始めた。

直方地区の鉄工業は、『直方鉄工業の推移』¹⁰⁾によると、1930年代以降と同様に1950年代から石炭業が衰退するもとても、企業数は100社を数え、従業員数は1,000人を上回っており、徐々に増加して1980年前後には、企業数で250社、従業員数で3,000人を上回るようになった。その後、1985年のプラザ合意をはじめとする国際環境の変化により数値は減少するが、今日でも企業数で100社、

9) 周知の通り直鞍地区を含む筑豊地域は福岡県中央部に位置する県内4地域の一つであり、地名は筑前国と豊前国の頭文字に由来している。筑豊の中核都市に成長した直方市（直鞍地区）、飯塚市（嘉飯山地区または嘉穂地区・飯塚地区）、田川市（田川地区）は筑豊三都と呼ばれる。明治政府の殖産興業政策（1872年の鉱山開放令公布）によって地域内で産出される石炭資源が注目され、財閥・資本家による炭鉱開発が進み、経済圏としての独立性を持つようになった。また八幡製鐵所を中心に工業都市として発展した北九州地区と強い結びつきを持つことになった。直方市は北九州市から南西約30km、福岡市から北東約50kmに位置し、ほぼ中央に遠賀川が流れ、それに沿って長崎街道が伸びる水運・陸運の要衝であり、徳川幕藩体制下においては福岡藩の支藩として東蓮寺藩、後の直方藩の城下町として栄えた。すでに製塩業での燃料として石炭が注目されており、小倉藩と福岡藩は域内の石炭採掘・輸送・販売を藩の管理下に置き、炭鉱の開発を進めていた。このため直方は米作が盛んであったが基幹産業は石炭業へ変遷した。明治政府の殖産興業政策以降、直方市を中心とする直鞍地区においては石炭業でのポンプ、トロッキとレール、空気圧搾などの鉱山機械等の保全、製造のために鉄工業が発達した。他方、鉄道業が鉄工業の発達に拍車をかけた。石炭の搬送は当初、遠賀川の水運が利用されたが、1891年に若松・直方間に鉄道が施設され鉄道業が担うようになった。直方駅構内には操車場や機関区が置かれ、多数の鉄道職員が勤務し、直方市は鉄道網の中核としても栄えることになった。今日、鉄工業は工業団地などに移転したが、直方駅の周辺ではその名残を見ることができる。このような経営史から1900年代初頭には直方市を中心とする直鞍地区では金属加工を営む鉄工業が地場産業として発達した。

10) 直方鉄工業協同組合編「2000」41頁および三輪宗弘[1997]121頁。ともに原資料は『直方市鉄工業実態調査報告書』および直方鉄工業80年史編集委員会編『直方鉄工業界の歩み』。

従業員数で1,000人台にある。直方地区の鉄工場は1950年代には筑豊の石炭産業に大きく依存し、しかも大手炭鉱の小物の雑品製作や保全などを高額ではないものの受注していたが、徐々に北九州地域や県外の企業との取引を増やした。例えば、1959年からの岩戸景気の時期には八幡製鉄所の第2次合理化投資をはじめとする鉄鋼合理化があり、設備投資によって取引が増加した。1960年前後に鋳物メーカーが日立金属若松工場あるいはポンプメーカーとの取引、同じ時期に鍛造メーカーが三菱重工業・佐世保重工業などの造船業あるいはブリジストンや東空（T O K U）との取引を開始した。直方市『直方鉄工業系列診断報告書』（1969年）によると、直方地区の鉄工所の受注企業数と受注高（1億円以上）は、筑豊の企業との取引では三井三池工作所が6社で1.44億円、九州変圧器が3社で1.23億円、鋳業の山野鋳業が6社で0.3億円、日本炭坑が5社で0.28億円などであるのに対して、北九州の企業との取引先では八幡製鉄所が10社で38.8億円、若松車両が6社で7.58億円、安川電気が8社で0.28億円、日立金属が6社で0.82億円、三菱化成が5社で0.2億円、県外の企業との取引先では三菱重工業下関が4社で0.73億円、久保田鉄工が1社で0.63億円、佐世保重工業が1社で0.7億円、となっており、石炭依存からの脱却が進んだことがわかる。

第2節 直鞍地区の地場産業のものづくり

(1) 直鞍地区の鉄工業の伝統的なものづくり

直鞍地区の鉄工業にはものづくりが脈々と息づいており、それを担う代表例が創立100周年を迎えた直方鉄工協同組合がある¹¹⁾。直方鉄工協同組合は、1900年、重要物産同業組合法の制定にともなって創設された直方鉄工協同組合を前身とし、同組合の名称には直方とあるが、対象は直鞍地区で鍛造・製缶・鋳造・金型製作・歯切加工・機械加工（仕上げ）・機械製作などの金属加工を営む直鞍地区の鉄工業の経営者を束ねており、2008年9月末の加入者はその数は直鞍地区の鉄工業の半数にあたる62社である。同組合は技術向上、

11) 直方鉄工80年史編集委員会編〔1981〕、直方鉄工協同組合編〔2000〕を参照。

労務管理、人材育成、取引の分散、行政交渉などについての情報交換と人脈づくりといった役割を持ち、直鞍地区の鉄工業の人的ネットワークを形成している。特に鍛造、鋳造、機械加工などの部会が開催され、学びと助けあいの源泉になっている。代表的な企業としては次のとおりである。1908年に創業し鍛造一筋に100年の歴史をもち、直方市のマイスター制度で受賞者も出した(株)内藤鍛造所はスピンドル、カップリング、ギヤー、リング、トラニオン、ボルト、ナットなどを手掛け大手重工業メーカーと取引している。製缶業の大島鐵工(株)は1932年に創業し工業窯炉、炉穀金物、一般産業機械、ステンレス加工品を手掛けている。鋳造の九州鋳鉄管(株)は1932年の創業でダクト用鋳鉄フランジ長管のトップメーカーである。機械加工の(株)紀之國屋は1977年に創業しメカトロニクスエンジニアリングを手掛けている。歯切の(株)直方歯車製作所は1936年の創業で各種歯車、スプロケットを手掛けている。金型製作の直方精機(株)は1967年の創業で金型製作、プレス加工、射出成形を手掛けている。このように組合に加入する鉄工業は100年前や戦前に創業したものをはじめとして伝統的なものづくりを継承し、大手重工業と取引を行い、中には電機・自動車産業などとの取引に乗り出しているものもある。しかし、直方鉄工協同組合に加入する企業で自動車部品サプライヤーとして取引している企業はわずかである。

なお、同組合とともにあるのが直鞍工業人クラブである¹²⁾。この組織は後述する直方市の産業振興策から生まれたものであり、直鞍地域に立地する製造業を中心とした会員相互の情報交換・交流、技術の高度化・開発の促進、人材育成などを図ることにより、地域経済はもとより産業社会の発展に寄与することを目的とした企業集団である。それは直鞍地区の労基署、職業安定

12) 2008年9月30日現在、次の組織が会員になっている。直方市の直方鉄工協同組合(35社)、中泉工業団地連絡協議会(20社)、秦田工業団地連絡協議会(4社)、直方工業団地協同組合(21社)、明神池工業団地協議会(25社)、植木メカトロタウン(6社)、直方市内企業(16社)、鞍手市の古門工業団地三水会(5社)、鞍手町内企業(11社)、小竹町の御徳工業団地連絡協議会(7社)、鞍手工業団地協同組合(9社)、宮若市内企業(5社)、飯塚市内企業(2社)、特別会員(3社)

所の管内において、流通業も混在する商工会議所とは別に、鉄工業をはじめとするものづくりにかかわる人々を束ねて支援しようというものである。ADOX福岡の活動対象と同じく、直方市だけにとどまらずに鞍手町、小竹町から飯塚市など周辺自治体の企業を対象としている。直方鉄工協同組合と同じくADOX福岡に事務局を置き、相互連携を図っている。

さて、直方鉄工80年史編集委員会編『直方鉄工界の歩み』をもとに、直方地区の鉄工業が最盛期であった1979年の直方鉄工協同組合の様相を整理し伝統的なものづくりを把握しておく¹³⁾。業種類型（工場数）は、仕上118社、製缶43社、製缶・仕上17社、鑄造5社、鑄造・仕上4社、合金11社、鍛造6社、鍛造・仕上3社、プレス11社、電機5社、電機・仕上2社、鍛造・仕上・製缶1社、剪断1社、鑄造・仕上げ・製缶1社、溶接4社、鉄鋼二次製品1社、木型15社、表面処理3社、合計251社であった。企業形態は株式会社が60社、23.8%、個人事業主が165社、65.8%、合資と合名は25社、10.0%であった。従業員数は1人～4人が119社、47.4%、5人～9人が44社、17.5%、10人～29人が63社、25.1%、30人～49人が15社、6.0%、50人～99人が7社、2.8%、100人以上が3社、1.2%であった。総合すると、代表的な企業の様子は、①個人事業主が1人～4人の従業員を雇い仕上を営む、②個人事業主が49人以下の従業員を雇い製缶を営む、③個人事業主が29人以下の従業員を雇い鍛造・鑄造を営むというものであった。鉄工業の立地は、中泉工業団地に19社、明神池工業団地に17社、直方工業団地に21社、植木・知古・須崎町地区に102社、中泉・溝掘・下境・尾崎地区に80社、感田・頓野地区に14社、山部・新入地区に22社であった。当時の企業経営について福岡県中小企業総合指導所『昭和55年度直方鉄工業産地診断報告書』によると、誘致企業が進出後、「10数年を経過して地場産業の一翼をになっているにもかかわらず、業界との関連がうすい」と記し、対策として「業界は求められている能力不足（技術・納期・原価など）を謙虚に受け止めて研究改善に努め域内循環の密度を

13) 直方鉄工80年史編集委員会編〔1981〕195-199頁。

高めること」を提言している。ここでは進出企業に対して地場産業がサプライヤーとしての取引を意識した経営を行い、サプライヤーシステムの育成に取り組むことが強く求められていたことが読み取れる。

直方地区の鉄工業を経営史的に検討した三輪宗弘氏は、1990年代初期に次のような調査（1992年10月31日）の結果を得ている¹⁴⁾。直方地区の鉄工業について高宮鉄工株式会社の高原八郎社長は「直方の技術は今日では北九州よりも上なところも多い。昔は炭鉱相手の雑な仕事であったが」と答えている。またトヨタ自動車の進出について(株)内藤鍛造所、高宮鉄工(株)、弘鉄工所(株)、(株)田中信鉄工所の社長は「影響はない。その理由は大量生産できる能力がない、その技術を身に付けるのに10年はかかる」と答えている。三輪氏は調査を振り返って「多品種少量生産という石炭時代の特徴を受け継いでいるが、技術面では大幅に技術革新したという自負がうかがえる」とし、直方地区の鉄工業は「よろずや的な特徴をいかになく発揮し、多品種少量生産に徹し生き残った」と総括している。

こうした直方地区の鉄工業の伝統的なものづくりを継承する代表的事例を挙げておく。

内藤鍛造所は1907年に創業し自由鍛造に特化して、100年にわたって直方地区の伝統的なものづくりを継承している。かつては石炭業の機械設備を手掛けたが、現在は製鉄業、造船業などの企業とスピンドル、カップリング、ギヤー、リング、トラニオン、ボルト、ナット、テーブルロール、シャフト、フランジなどの多品種を一品または少量で生産してきた。近年の年間売上高は約50億円、従業員は35人(生産に携わる技能職は約15人)、取引先には新日本製鉄(株)、(株)日立製作所、三菱重工業(株)などのメーカーがある。1963年、より広い工場地、作業時の騒音や振動などへの対処を背景に当地に移転した当時、主力設備のドロップハンマーを6人の作業者が操作していたが、1967年、油圧鍛造プレス(500 t)を設置し、以降、都合3台のプレス、1975

14) 三輪宗弘[1997]123-124頁。

年に大型ローリングミル、さらに重油炉などが設置して、生産効率と労働安全衛生、公害対策に努めてきた。電機や自動車の部品サプライヤーのように少品種の部品を大量生産しJIT方式で取引することとは、ものづくり方法に違いがある。現在、自動車の完成車メーカーや部品サプライヤーとの取引はない。¹⁵⁾

田中信鉄工所は1908年に創業、1962年に会社を設立した直鞍地区で唯一の型鍛造を営む企業として伝統的なものづくりを継承している。型鍛造と自由鍛造を併用し、キャタピラ芯金、さく岩機及び土木建築部品、フック、鉄塔、モーター部品など多岐にわたり、生産方法としては型打鍛造、プレス打抜、曲げ加工、製缶、溶接、溶断、NC旋盤やフライス盤での加工などを行っている。近年の年間売上高は約10億円、従業員は約40人(生産に携わる技能職は30人)、取引先は(株)ブリジストン、(株)東洋空機製作所、(株)ワイ・イー・ドライブ、日本鉄塔工業(株)、三菱重工(株)、マツダアステック(株)、JR各社などの製鋼・造船・重機メーカーがある。型鍛造のものづくり技能を生かして、新たな製品の共同開発、生産に成功した事例が鉄製枕木であり、年間3万5,000本を生産している。当社は多品種の製品を一品または少量で生産し、また型鍛造の技術をもとに大量生産を行っているが、現在、自動車の完成車メーカーや部品サプライヤーとの取引はない¹⁶⁾。

(2) 直鞍地区の地場産業の新たなものづくり

伝統的なものづくりを継承する企業のなかには、電子・電機メーカーや自動車部品メーカーとの取引を進め、サプライヤーシステムを形成しているものもあることに注意をしておきたい。

石炭依存からの脱却は自治体の企業誘致による企業進出によっても進んだ。1961年、産炭地域振興臨時措置法が成立したのを受けて、翌年、産炭地域振

15) 2008年11月20日、株式会社内藤鍛造所での内藤剛副社長、内藤誠司常務取締役、永島勝業務部次長からの聞き取りによる。

16) 2008年11月18日、株式会社田中信鉄工所での田淵元悟社長からの聞き取りによる。

興事業団が発足し、直方市は1962年に工場誘致条例を施行して企業誘致を進めた。産炭地振興策の一環として雇用確保のために造成工業団地（永満寺、明神池、中泉、直方）が造成され、1966年に直方電工（現オムロン直方）、1969年に三井ハイテック、1970年に直方東芝エレクトロニクスなどの進出に続き、ホシザキ、みすぎ電機、日立マクセル、三井ハイテックなどの軽薄短小で多品種大量生産方式を必要とする成長著しい企業が進出し、また日産九州との取引を始める地場産業が生まれた。1978年には誘致企業数は22社、内16社は機械金属製品製造（鉄鋼、非鉄金属、金属製品、電気機械器具、輸送用機械器具）となり、製造品出荷額268億円は直方市の工業出荷額676億円の39.6%、16社の従業員数1,934人は42.3%、従業員の54%は直方在住であった。進出企業は北九州をはじめとする県内企業および関西以遠の県外企業であり、その目的は「生産量産に伴う工場拡張」「安い土地の確保」「労働力の確保」などであった¹⁷⁾。しかしそれはやがてクローズアップされるように「協力工場を期待」するものではなく、進出企業と直轄地区の鉄工業をはじめとした地場産業との取引が形成されていなかったことが読み取れる。

こうした経営史について、直方鉄工協同組合編『直方鉄工協同組合100周年記念誌 EXCEED 世紀を結ぶ』は、三輪宗弘〔1998〕の鉄工業の伝統的なものづくりに対する総括とは異なって、地場産業の発達について次のようにも総括している。「今日からみて、誘致企業の波及効果は評価できると考えたい。なぜなら、後段で触れるオムロン直方、福岡東芝エレクトロニクス、三井ハイテックなどと取引を結ぶ地場産業が漸増し、重厚長大とは異質の産業を直方鉄工業に移植しつつあるからである」¹⁸⁾。代表的事例として、誘致企業との取引から自動車部品メーカーと取引をしてサプライヤーシステムを形成していた企業を紹介している。直方精機(株)はオムロン直方の進出

17) 直方鉄工協同組合編〔2000〕48頁。

18) 直方鉄工協同組合編〔2000〕48頁。ただし、この叙述部分は直方鉄工協同組合の石炭依存からの脱却と現代について記したものであり、三輪宗弘〔1998〕の対象とするところではない。

に伴い、当社に従業員を研修派遣して自動旋盤加工でマグネットリレーを製造したことを生かし、プレス品のレジスターに応用した。当初は金型を外注していたが、1993年に金型企業を吸収して内製化し、大量生産と品質・納期・価格などの向上に取り組んでいった。その後、日産とマツダの1次サプライヤーである三桜工業(株)と契約し、試作段階からの参画と改善提案を行ったうえで半製品の組立を行って納入している。同社はモールドと金型プレスおよび製造も行っている¹⁹⁾。筆者の調査によると、この企業はオムロン直方の進出に伴う事業のために設立されたものであり、ものづくり基盤産業として出発し、後に吸収した金型企業は伝統的なものづくり技術をもつ企業であり、さらに自治体の支援策、企業経営にかかわる人脈など直轄地区のものづくりが発達条件となったと考えている。他にも自動車部品サプライヤーと取引をしてサプライヤーシステムを形成した企業があった。

またある企業は1969年に中泉工業団地に地区外から進出した金型製造企業は自動車製造用金型プレスを手がけ、日産九州の進出時には福岡県下請企業振興協会の協力・助言をうけて、九州日立化成、勝山プレス、カルソニック、綿陵工業(株)などとの取引を開始し、1982年に搬送のロボットプレスラインなどに設備投資をして、大量生産と品質・納期・価格などの向上に取り組んでいた。

こうした代表的事例を受けて、自治体の産業振興策にも地場産業の新たなものづくりへの模索がみられる。直方市[1992年]『直方市産業育成ビジョン策定調査』は直轄地域産業振興センター整備構想の背景として、九州トヨタ自動車の宮田町立地にもかわらず、「地域の主力産業となっている鉄工業における技術の水準は、自動車工業を対象とした高い精度の部品加工に十分対応することが難しく、生産技術の面でもきめ細かな部品供給体制を整えることが難しい状況にあった。そのため、折角の自動車産業立地という地域産業の拡大発展の追い風を受けながら、鉄工業の市場拡大を危ぶむ声が高かつ

19) 直方鉄工協同組合編 [2000] 55頁を参照。

20) 直方市 [1998] 1頁。

た。」と指摘している²¹⁾。直方市『仮称直鞍地域産業振興センター基本計画調査報告書』（1998年）は、当時の環境変化として「Ⅰ．市場の更なるグローバル化の進展による競争の世界化 Ⅱ．一層の技術高度化要請とコストの削減」を踏まえ、商品開発の技術的課題として「Ⅰ．高機能化（＝高集積化とシステム化）Ⅱ．小型化（少資源・省エネ化）Ⅲ．高感度化（＝デザイン化）」、特に高機能化のために①超精密加工技術、②微細加工技術、③高度なコンピューター情報処理技術を課題とし、自治体が支援すべき戦略的技術分野として金型関連産業の技術高度化および金型関連産業への進出をあげ、その理由として「世界的水準に位置している企業があり、関連産業の集積も進みつつある」こと、「次世代に残る部品製造用の最強の工具であることが最大の理由であり、また金型加工の技術が機械加工技術をリードしているからである」と指摘している²¹⁾。

このような地場産業の新たなものづくりについて、ADOX福岡のセンター長の本松義則氏は次のように述べている。「従来、鉄工業は主に鉄鋼業や造船業と取引しており、電子・電機や自動車の部品への参入意欲は高いものではなかった。またJIT方式による部品の大量生産や頻繁に変わる納期、高い品質水準に対応するには相当の準備が必要であった。しかし、近年、産業構造の転換や自動車産業への期待が膨らみ、自動車部品を手掛ける企業が生まれている。またADOX福岡としては、自動車部品を手掛けている企業人の研究を促し、今、自動車部品を手掛けていなくても自動車産業を中心に学び、異業種との交流を図ることで、新しいものづくりについての視点を深めることができる」²²⁾。

したがって、直方地区の伝統的なものづくりをする地場産業から、電子・電機企業や自動車産業との取引を通じて、新たなものづくりをする企業が生まれ、高度な金属加工の技術や各種の技術を活用するとともに、大量生産と

21) 直方市〔1998年〕1頁-37頁

22) 2008年10月23日、直鞍産業振興センターADOX福岡センター長の本松義則氏からの聞き取りによる。

納期・原価・品質などに厳格なJIT方式に取り組んでいるのである。

このように直鞍地区では石炭業に起源をもち金属加工を営む鉄工業をはじめとする地場産業が発達し、創立100周年を迎えた直方鉄工協同組合をはじめとする生産者には伝統的なものづくりが脈々と息づくとともに、それを継承しながら自動車部品サプライヤーシステムを担う新たなものづくりが生まれつつある。直鞍地区に進出した企業は、こうした動きに拍車をかけているのである。以上の意味で直鞍地区の鉄工業をはじめとする地場産業のものづくりは自動車部品サプライヤーシステムの発達条件となっているのである。

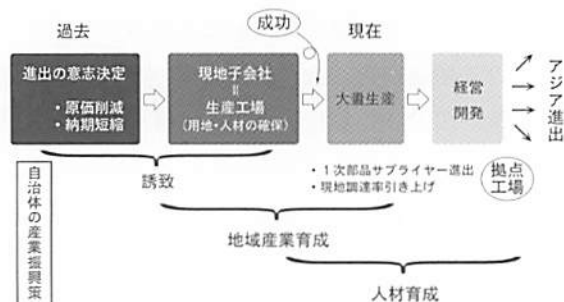
第3章 福岡県直鞍地区自治体の産業振興策

本章では福岡県直鞍地区に立地する自動車産部品サプライヤーシステムの発達条件としての自治体の産業振興策について、自動車産部品サプライヤーの様相を踏まえて把握する²³⁾。

九州自動車生産150万台に向けて、福岡県をはじめ

とする自治体は、自動車産部品サプライヤーシステムの発達条件としての自治体の産業振興策として、かつての企業誘致にとどまらず、地場産業の育成と人材の育成に取り組んでいる。しかも、企業誘致、地場産業の育成、人材の育成を同時に急速に進めることも必要になっている。(図表4)

図表4：九州の自動車産業の発達と自治体の産業振興策



(出所) 筆者作成。

23) 2008年10月21日、22日、直方市役所産業振興課、鞍手町役場企画財政課、小竹町企画財政課からの聞き取り、および2008年10月23日の福岡県自動車産業推進室からの聞き取りおよび、2008年11月18日、直鞍産業振興センターADOX福岡、直方鉄工協同組合からの聞き取りを参考にした。

第1節 九州の自治体の自動車産業振興策

九州自動車産業の発達ならびに今後の経営戦略を受けて、2003年には福岡県では会長に知事が就任し副会長に株式会社デンソー北九州製作所社長他2名をおく「北部九州自動車生産100万台生産拠点推進会議」が発足し、「北部九州自動車生産100万台構想」を掲げ、企業誘致の強化、地場企業の参入支援、産業インフラの整備、関連施策の強化の4点を柱に取り組みを始めた。さらに07年には「北部九州自動車生産150万台生産拠点推進会議」と改名し、09年度に「自動車生産150万台」を達成するために、①生産台数150万台、②地元調達率70%、③アジアの最先端拠点、④次世代のクルマ開発拠点、を目標とすることが掲げられた。一方、福岡県内の自治体では2005年に北九州市がパーツネット北九州、直方市を母体とする直鞍産業振興センターが直鞍自動車産業研究会を発足させるなど、市・町などの自治体でも産業振興の取り組みが進み、県内組織が連携する九州自動車産業地域参入協議会へと至った。

九州各県も同様に自動車産業の振興を進める組織を発足させ、06年には福岡県、佐賀県、熊本県、大分県の九州北部4県が九州自動車産業振興連携会議の発足、06年10月の九州地方知事会では7県による九州自動車産業振興連携会の発足に至った。九州の自治体はアジアの一大生産拠点を目指し、県、市、町が自動車産業の振興策に取り組む一方、従来の産業振興策ではできなかったような自治体を越えた連携、地場産業の新規参入や取引拡大に向けた講習会、技術者や若年者等の人材育成事業、情報発信など、様々な事業に乗り出している。

第2節 直方市の産業振興策

福岡県直方市は、県の中央部、筑豊地区の北部に位置し、面積は61.78km²、総人口57,133人（推計人口、2008年8月1日）、人口密度925人/km²である。福岡市から北東約50km、北九州市から南西約30kmに位置し、ほぼ市の中央に遠賀川が流れ、平野部には市街地が形成され、東部地域、西部地域は住宅地帯、南部地域は工業地帯、北部地域は農村地帯である。炭鉱閉山後は石炭からの脱却が進み、鉄工業や機械工業等が繁栄したが1990年代以降は衰退傾向にあり、工

業の推移を1998年度と2005年度で比較すると、事業者総数では220社⇒177社、従業員総数では6,815人⇒5,745、製造品出荷額等総額では12,120,140万円⇒11,337,211万円となっている²⁴⁾。このような衰退傾向のなかで自動車産業への期待が高まっている。

(1) 直方市の工業団地と産業振興策

一般に自治体の産業振興策は工業団地の造成など企業誘致、企業立地として取り組まれ、石炭業の衰退が進行した直鞍地区では政府や県を挙げた企業誘致が取り組まれてきたが、直方鉄工業同組合にみられるものづくりの伝統を背景に、直方市の直鞍産業振興センターADOX福岡は他の自治体の産業振興策にない機能と実績をあげている。なお、直方市には1985年に現(独)中小企業大学校直方校および直方市によるコンピュータ・カレッジが設立されているが割愛した。

まず直方市の工業団地であるが、直方工業団地(22.2ha)、中泉工業団地群(3期分、73.4ha)、明神池工業団地群(2期分、28.6ha)、永満寺工業団地(16.4ha)、上頓の産業団地(110ha)が造成されている。1993年の資料によると、立地企業と従業員は中泉工業団地では31社、1,136人、明神池工業団地では25社、1,369人、永満寺工業団地では5社、799人、直方工業団地では22社、670人であった。なお、同年には市内全体の従業員は6,727人、団地の合計は3,974人であった。

同町の企業誘致にかかわる優遇措置としては次のものがある。

＜3年間の課税免除(直方市企業誘致に関する条例)＞

＜補助金(直方市企業立地促進奨励金 上限2億円)＞

直方市に立地している自動車部品サプライヤーの代表例は次のとおりである。イシバシテック(株)は東大阪に本社を置き、大型部品成形加工品を製造し、アイシン九州と取引をしている。(株)シンコウ製作所は行橋市に本社を

24) 直方市『工業統計』。

置き車体溶接治具をはじめ各種治具を製造し完成車メーカーと取引している。地場産業としては(株)旭日プレイティングは電気亜鉛メッキやステンレス研磨を手掛け(株)アルファメタルや三桜工業と取引しており、(有)ウエキモールドはプラスチック金型の設計・製造を行い本田技研、トヨタ紡織機九州と取引している。

(2) 直鞍産業振興センターADOX福岡

直鞍産業振興センターADOX福岡は、北九州地域基盤の技術産業集積活性化計画に基づき、地域に集積している多種多様な産業を支援するための拠点施設として直方市が整備された。直鞍地区には鉄工業やIT関連産業まで幅広い産業が立地しており、当センターはこれらの様々な産業集積が持つ相乗効果を最大限に活用することで、新規産業の創出や高付加価値な製品開発等、地域企業の積極的な活動を支援するものである。具体的には、EMC（電磁両立性）試験設備などを活用しての中小企業の試験業務の支援や関連技術者の育成ならびに2005年には直鞍自動車産業研究会を設置してその振興に努めている。

2004年度より運営主体が第3セクターの財団法人直鞍情報・産業振興協会となり、直鞍地区の自治体や企業が会員となることで自治体の産業振興策としては不可能だった運営の柔軟性、対象となる企業の拡大、異業種交流にとどまらない取引へのアドバイスやコミットを行っている。福岡県には自動車産業にかかわる自治体の組織があるが、ADOX福岡のような機能を持つ組織はない。しかも、現在のセンター長は、直方市の出身で、直方市に進出した直方オムロンに長年勤務し、ものづくりのノウハウを開発・設計、生産、品質管理、海外勤務まで経験されたことから、その体験を生かして業務にあたっている。

直鞍自動車産業研究会には、自動車部品サプライヤーとしての取引の有無を問わずに加入でき、2008年9月30日現在、約75社が所属している。同研究会では、①テクニカルサポーターによる企業間のマッチング、②講演会・セ

ミナー・視察等の自動車産業の学習の場を提供、③分科会活動による地域での協力体制の構築、④情報の提供・交換等が行われ、特に発注側と受注側のマッチングが具体化するまでの支援やその後のフォローに力を入れている。また経営者からは分科会活動での議論から製品へのニーズや新製品開発のヒントが得られると好評である。

第 3 節 鞍手町の産業振興策

福岡県鞍手は直方市の西北に位置し、面積は35.58km²、総人口17,476人（推計人口、2008年9月1日）、人口密度491人/km²である。福岡市中心部から北東へ約60km、北九州市中心部から南西に約20kmの位置にあたる。町の東端部を遠賀川が流れ、町域中央部から北部～東部にかけては比較的平坦であるが、北西部から南部にかけては山地となっており、九州自動車道と山陽新幹線が走っている。

鞍手町もまた石炭業とともに歩んだ町であったが、1961年に主力の新目尾（しんしゃかのお）炭鉱が閉山、以降、過疎化や鉱害対策を進め、工業団地を造成し企業誘致を進めてきた。『第4次総合計画』によると、西日本で初めて導入された巨峰栽培をはじめとした農業振興や1960年代からの産業振興による住宅産業の誘致に加えて、筑豊IC設置をはじめとした交通網の発達によって自動車部品サプライヤーの進出を期待している。

同町の主な産業振興策は工業団地造成と企業誘致にあった。鞍手町役場資料によると、2007年3月1日現在の工業団地内外に進出した企業は次のとおりである。1962年に竣工した古門工業団地には4社5工場が立地し193名（町内は24人）が就業、1969年に竣工した鞍手工業団地には10社（後1社閉鎖）が立地し989人（町内は218人）が就業、1975年に竣工した京の上工業団地には3社4工場が立地し266人（町内は61人）が就業、1992年に竣工した室木工業団地には3社が立地し96人（町内は8人）が就業、1995年に竣工した中山本村工業団地には3社が立地し133人（町内は23人）が就業、これに工業団地以外の企業としては25社が立地し764人（町内は181人）が就業している。加えて大和ハウ

ス工業(株)福岡工場の敷地内には関連会社12社が立地している。以上、49社をはじめとして、同町では第2次産業に従事する住民の割合は福岡県全体の割合を大きく上回り、また町内に通勤する住民が40%を超えるなどの成果をあげている。ただし、自動車部品サプライヤーとして恒常的な取引を行っている企業は数社にすぎず、同町では13の工業用地への企業誘致を進めている。

同町の企業誘致にかかわる優遇制度としては次のものがある。

<優遇制度>

3年間の課税免除（鞍手町工場設置奨励に関する条例）

固定資産税（新設の場合は3年（増設の場合は2年）課税免除）

- 条例3条に規定する製造業等の事業の用に供されることとなった機会及び装置並びに工場等の建物で規則に定めるものの取得価格の合計が2500万円を超える工場等

- 条例3条に規定する新設・増設の場合の従業員数

①製造の事業、情報処理サービス業及び自然科学研究所に係る事業
…10人以上

②道路貨物運送業及び梱包業…16人以上

鞍手町に立地している自動車部品サプライヤーの代表例としては次のとおりである。日本パーカラizing(株)九州第一工場は本社を東京都に置き、金属材料の強度向上や塗装品質性能向上などのファインケミカルをてがけており、九州工場では自動車用の金属表面処理用防錆剤などを製造している。トピー工業(株)豊川製造所鞍手工場は本社を東京に置き、スチールやプレス、造機などの事業を手掛けており、鞍手工場ではタイヤセット事業を担ってトヨタ九州と取引をしている。(株)サンテック九州工場は本社を鞍手町に置き、金型や装置およびプラスチック製品を製造している。鞍手化成は(株)本社を鞍手町に置き、プラスチック製品を製造している。地場産業としては(株)ニッシュウテクノスは本社を鞍手町に置き、自動車の内装品の緩衝部品、防音部品、シールなどを製造している。

第4節 小竹町の産業振興策

福岡県小竹町は直方市の西に位置し、面積は14.18km²、総人口8,848人（推計人口、2008年9月1日）、人口密度624人/kmである。福岡市中心部から北東へ約40km、北九州市中心部から南西に約40kmの位置にあたる。東部、西部には小丘陵があるほかは概ね平坦で町の中央部を遠賀川が北流している。

『第4次総合計画』によると、石炭業の盛衰とともに歩んだ小竹町は、閉山後に鉱害という重い課題を背負うこととなった。鉱害により、農地はほぼ全町的に傾斜（一部水没）し、水稻から他の品目への転作が進まなかった上、工業団地などの産業基盤の整備ができず、就業機会喪失により労働力が流出、この結果、自治体財政が悪化した。鉱害対策は町の100年の大計であったが、三つの工業団地の造成や合わせて行われた農地の鉱害復旧工事の換地計画実施によって認定農業者への土地利用集積が進みつつある。また自動車部品サプライヤーが進出して地域経済活性化をもたらしている。

同町の企業誘致にかかわる優遇措置としては次のものがある。

<優遇措置>

① 3年間の課税免除（小竹町工場設置奨励条例で対応）

常用従業員10人以上の製造業で、取得価格の合計が2700万円を超えるものを新設か増設した場合に、工場の事務室等を除く製造部分とその底地にかかる固定資産税を3年間課税免除。平成21年3月31日まで

② 雇用についての奨励金制度（小竹町雇用促進奨励金交付要綱で対応）

基準については、居住要件・人数・奨励金額の上限等あり

（常勤町内居住者5人以上、初年度のみ1人10万円、3年間30人を限度）

<緑地面積率等の特例（小竹団地）>

① 敷地の25%以上の緑地率が18.424%以上に緩和できる。

② 敷地の40%以下の生産施設面積が50.484%に拡大できる。

1956年、小竹町の有馬御徳炭鉱を皮切りに閉山が相次ぎ、1961年に主力の古河目尾（ふるかわしゃかのお）炭鉱が閉山、再生を目指して産炭地域振興事業団による御徳工業団地（18.5ha）が造成された。当団地は小竹町の東部丘陵地

に位置し、国道200号線バイパスから小竹団地を横断して、宮田町に通じる広域産業循環道路への取付け道路を建設中で、利便性の高い団地である。その隣接地には権現堂工業団地（9.3ha）が完成し、自動車、電気関連企業などの誘致が進んでいる。御徳工業団地では、三泉化成(株)、(株)ヤマウ、富士PSコンクリート工業(株)が立地している。

このうち地場産業の自動車部品サプライヤーは三泉化成(株)である。同社は金型の設計・製作から製造・二次加工・出荷まで顧客ニーズに応え得る設備機器と技能者を保有し、顧客を満足させる品質づくりに取り組んでいる。また九州では唯一となる水圧転写装置を保有し様々な柄模様の塗装仕様に対応が可能である。主な製品に自動車用プラスチック製品（内外装部品）および塗装製品（樹脂塗装・水圧転写塗装）がある。自動車産業に対しては、九州工場を中心とする半径30kmから50km圏内に、殆ど包括される好立地条件の下にあり、客先に対する迅速な対応が可能であると、交通の利便性を強調している。同社はかつて石炭業を営んでいたが、1969年にプラスチック製品を手掛けるようになり、徐々に化成製品の幅を広げた。事業展開を可能にしたのは、金型製造をはじめとした金属加工技術であり、東レ株式会社との業務提携によりガラス繊維（FRTP）の製造に着手したことが化成分野への進出のきっかけとなり、日産九州とも取引をしてきた。直轄地区の石炭業から自動車部品サプライヤーとして展開した代表的事例である。

1970年に計画され1973年度に通産省から承認を受けた小竹団地の造成は町の長年の懸案であったが、小竹団地造成が地域振興整備公団（現・(独)中小企業基盤整備機構）の事業として1992年から造成工事が着工され、2003年に小竹団地（約60ha）として完成した。小竹団地は町の中央部、JR小竹駅に隣接し、九州自動車道の若宮IC、八幡ICから国道200号バイパスを経て、およそ15km、約20分の利便性を持つ。広大な広さを有する工業団地は小竹町の浮揚に向けて大きく動き出しており、自動車部品サプライヤーをはじめとする新しい産業と地域産業との連携を促進する産業団地の形成を目指している。

2008年9月末現在、小竹町の工業団地には福岡スプリットン工業(株)、一井

工業(株)、太平洋工業(株)、小竹化成(株)、(株)アーチ電工、(株)兆栄モールドが立地し、三和金型(株)、(株)キョウエイが立地協定を締結している。このうち5社は県外から進出した自動車部品サプライヤーである。一井工業(株)は岡山市に本社を置き、主な製品は自動車部品、特殊ボディー、金型・治具設計製造、試作品特殊板金などで、三菱自動車との取引にとどまらず九州に進出した。太平洋工業(株)は大垣市に本社を置き、主な製品はタイヤバルブ、バルブコアの国内シェアは95%、世界では20%を超える高いシェアを誇り、また自動車用プレス・樹脂製品事業では高度加工技術の専門メーカーとしてトヨタ自動車など完成車メーカーに納入している。小竹化成(株)は、豊田市に本社を小島プレスの製造子会社であり、中部・信越地域以外で初めて拠点を開設し、トヨタの高級車レクサスとハリアーのフロアカバー(車両の底に装着する樹脂部品)を製造する。(株)兆栄モールドは寝屋川市に本社を置き、主な事業は自動車用プレス金型の設計・製造などである。三和金型(株)は東広島市に本社を置き、おもな製品は射出用プラスチック金型及び、ゴム金型の設計製作(主に自動車部品)である。これらの企業はすでに自動車部品サプライヤーとしての実績があり、北部九州自動車生産150万台構想を踏まえての進出である。

お わ り に

本稿の課題は、経営史学の方法を用いて、福岡県直鞍地区の地場産業のものとつくりと自治体の産業振興策を分析し、九州自動車部品サプライヤーシステムの発達条件を把握することにあった。

第1章では九州自動車産業の経営史と直鞍地区の現況について検討し、関東、中京に次いで自動車産業ならびに関連産業の立地する日本第3の生産拠点になっている九州の様相と直鞍地区での自動車部品サプライヤーの増加を把握した。

第2章では直鞍地区の鉄工業をはじめとする地場産業の経営史を踏まえたうえで地場産業のものつくりを検討し、鍛造業のような伝統的なものつくりとともに、鉄工業を継承しながら新たなものつくりが生まれつつあること、そこに

自動車部品サプライヤーシステムの発達条件を見出した。

第3章では福岡県直轄地区の自治体の産業振興策について検討し、自動車部品サプライヤーシステムの発達条件として、従来までの企業誘致に加えて、地場産業の育成、人材の育成などを急速に進めていることを把握した。ただし、地場産業や人材の育成をめざした自治体の産業政策には限界があり、ADOX福岡のとりくみを除いては、模索の段階にある。

本稿はその課題および紙幅の都合から、自動車部品サプライヤーシステムを形成する直轄地区の地場産業の具体的事例を詳細に検討することができておらず、このため直轄地区の伝統的なものづくりを継承しながら新たなものづくりが生まれつつある様相を詳細には把握できていない。この課題については別稿の課題としたい²⁵⁾。

なお、九州の自動車部品サプライヤーシステムは、韓国や中国など東アジアとの部品取引を広げつつあり、また九州の自動車部品サプライヤーが東アジアに進出している。九州自動車部品サプライヤーシステムを踏まえてうえで、アジア共同体構想時代における自動車産業のサプライヤーシステムに関する比較に着手したい。

<参 考 文 献>

- 浅沼万里 [1997]『日本の企業組織 革新的適応のメカニズム—長期取引関係の構造と機能—』東洋経済新報社
- 渡部幸男 [1997]『日本機械工業社会の分業構造』有斐閣
- 藤本隆宏 [1997]『生産システムの進化論』有斐閣
- 藤本隆宏・西口敏宏・伊藤秀史編[1998]『リーディングス サプライヤー・システム——新しい企業間関係を創る』有斐閣

25) 和田寿博[2009]「九州の自動車部品サプライヤーシステムの現状—福岡県直轄地区の地場産業の新たなものづくり—」『愛媛経済論集』第28巻第1号。

- 松島茂 [1998]『産業集積の本質』(伊丹敬之・松島茂・橘川武郎編著) 有斐閣
- 山崎修嗣 [2003]『戦後日本の自動車産業政策』法律文化社
- 植田浩史 [2004]『現代日本の中小企業』岩波書店
- 伊丹敬之・藤本隆宏・岡崎哲二・伊藤秀史・沼上幹編 [2006]『組織とコーディネーション リーディングス日本の企業システム 第2期 第1巻』有斐閣
- 藤本隆宏・東京大学21世紀COEものづくり経営研究センター [2007]『ものづくり経営学 製造業を超える生産思想』光文社新書
- 小林英夫・丸川知雄編著 [2007]『地域振興における自動車・同部品産業の役割』社会評論社
- 三輪宗弘「直方鉄工業への視座」[1996] (共同研究)「遠賀川流域経済圏の社会と文化(中間報告)」九州共立大学地域経済研究所『九共経済論集』第22号 (1996年 3月)
- 三輪宗弘 [1997]「直方鉄工業の変遷—石炭依存から脱石炭への過程—」『九州共立大学経済学部紀要』第68号 (1997年 3月)
- 和田寿博 [2009]「九州の自動車部品サプライヤーシステムの現状—福岡県直轄地区の地場産業の新たなものづくり—」『愛媛経済論集』第28巻第1号
- 直方鉄工80年史編集委員会編 [1981]『直方鉄工界の歩み—直方鉄工協同組合80年史—』
- 直方鉄工協同組合編 [2000]『直方鉄工協同組合100周年記念誌 EXCEED 世紀を結ぶ』(財)九州経済調査会各種資料
- ふくおかフィナンシャルグループ [2008年 6月]「産業調査」『FFG調査月報』
- ふくおかフィナンシャルグループ [2008]『地場企業の自動車産業への新規参入事例研究』
- 経済産業省『中小企業白書』各年度版
- 経済産業省『ものづくり基盤技術の振興施策 (ものづくり白書)』各年度版
- 九州産業経済局各種資料
- 福岡県各種資料
- 直方市 [1971]『直方市史上巻』

直方市 [1978]『直方市史下巻』

直方市 [1979]『直方市史〈補巻〉石炭鋁業篇』

直方市 [1983]『直方市史資料編(上・下巻)』

直方市 [1998]『仮称直鞍地域産業振興センター基本計画調査報告書』(1998年)

直方市各種資料

直方市『工業統計』各年度版

鞍手町各種資料

小竹町各種資料

<謝辞>

本稿執筆にあたっては直鞍地区の地場産業経営者をはじめとする多くの方のご協力を得た。記して感謝の意にかえたい。

直鞍産業振興センター ADOX福岡センター長 本松義則様

直方鉄工協同組合専務理事 村上新次郎様

直方市役所産業振興課 山本剛光様

鞍手町役場企画財政課 阿部哲様 入江良子様

鞍手町歴史民俗資料館学芸員 長谷川富恵様

小竹町役場企画財政課 木原章様

ふくおかフィナンシャルグループ総合調査グループ調査役 今村光男様

同副調査役 花谷禎昭様