

展望

中国地方自動車産業の事業環境分析

佐伯 靖雄*

要旨

本稿の目的は、中国地方の自動車産業を取り巻く事業環境を各種統計から俯瞰し、持続的発展に対する課題を明らかにすることである。より具体的には、地域経済における産業集積の将来像をわが国固有の課題である人口減少問題の視点を交え展望するものである。

本稿が最も主張したいことは、人口動態がもたらす中国地方にとっての最大の危機は、地元での労働力確保が他の自動車産業集積地と較べて著しく困難になるということである。そしてそれは同時に、完成品や素材・部品の量産能力の不可逆的な低下をも意味するということである。工業統計表、産業連関表をつうじた分析では、中国地方の自動車産業集積が取引連関の重層性、取引品目の網羅性といった諸側面において比較対象である愛知1県に及ばないことを確認した。また貿易統計からは中国地方への自動車部品輸入が一貫して増加していることを確認し、これが為替変動とは無関係であることも指摘した。中国地方の自動車産業は、同産業そのものへの世界的な期待とは裏腹に、構造不況業種に陥りかねない状況に置かれているのである。

キーワード

中国地方、自動車産業、人口減少、工業統計表、産業連関表

1. はじめに

本研究の目的は、中国地方の自動車産業を取り巻く事業環境を各種統計から俯瞰し、持続的発展に対する課題を明らかにすることである。とりわけ、人口減少社会に突入したわが国固有の事情に注視する。すなわち、地域経済における産業集積の将来像を人口問題の視点を交えながら展望するものである。

今やエレクトロニクスや新素材といったハードウェアのみならず、自動運転やコネクテッドカーといったソフトウェア領域においても、その最終需要は自動車に集中している。とりわけわが国においては、2000年代にエレクトロニクス産業が凋落してしまって以降、自動車産業は残された数少ない基幹産業でもある。したがって多くの業種・企業が自動車産業との取引を求

* 執筆者：佐伯靖雄
機関/役職：立命館大学大学院経営管理研究科/准教授
機関住所：大阪府茨木市岩倉町2-150
E-mail：yst07993@fc.ritsumei.ac.jp

めており、逆に自動車産業もまた自らの競争力を高める上でこういった外部の業種・企業との連携を強めようとしている。

しかしながらその一方で、中国地方の自動車産業に目を向けると、同地方はそこまで楽観視できる状況ではないことが分かる。例えば拙稿 [2016a] でも指摘したように、中国地方の自動車生産能力及び生産実績はここ数年で北部九州に逆転されており、中部、関東に次いで長年わが国第3の集積地だった地位を失っている。また、中国地方にはマツダの本社、開発拠点があるものの、前述のエレクトロニクス領域や自動運転、コネクテッドカーといったハイテク領域のシステムが地場企業から調達できておらず、いずれも供給を域外に依存している（岩城 [2013]、佐伯 [2017]）。そして後段で詳しく述べるように、他の自動車産業集積地と比較しても中国地方の人口減少は著しい。中国地方に立地するマツダ、三菱自動車工業水島製作所（以降、三菱自・水島）はもともと輸出比率が高かったため、両社ともに海外生産比率を高める方向にシフトしており、域内での生産台数が今後大きく伸びることは考えにくい。そのため上記完成車企業のみならず取引先の素材・部品企業の従業員やその家族の社会増を期待することは難しい。また同地方の部品企業は小規模なところが多く、国際競争力という面では厳しい立場にある。そういった地場企業の体力が尽きて取引システムから脱落してしまう懸念もある。域内での産業集積の再生産すら危ぶまれる状況なのである。以上の点から中国地方の自動車産業は、同産業そのものへの世界的な期待とは裏腹に、構造不況業種に陥りかねない状況に置かれているのである。以上の事業環境を、本研究ではひとつひとつ客観的なデータで示していく。

2. 中国地方の人口減少問題

まずわが国の将来の人口推移から確認する。既に社会的に問題視されているが、わが国の総人口は2008年の1億2,808万人をピークに減少に転じている。図1に示したように、高齢者比

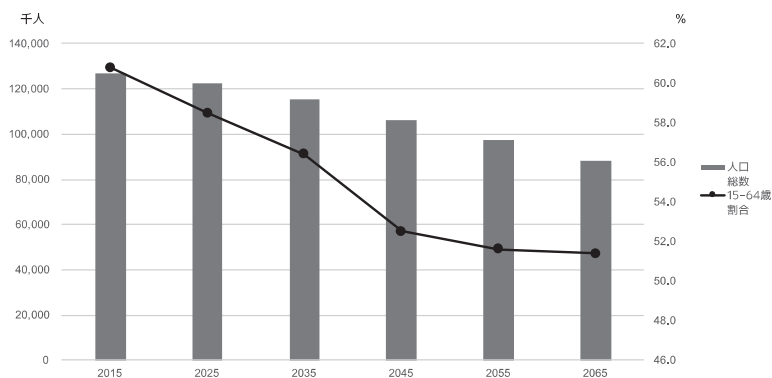


図1

出所) 国立社会保障・人口問題研究所 H29全国人口推計 (出生中位・死亡中位) をもとに筆者作成

率を著しく高めながら、総人口も減少していくことになる。国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、2060年には8,800万人余りにまで落ち込むとされている。またここでより注視したいのが、総人口に占める15-64歳のいわゆる生産年齢人口の比率である。2035年頃からの比率は急速に低下し、2065年には約51.4%と推計される。生産年齢人口比率の大幅な低下は社会の活力を奪い取り、自動車産業のみならずあらゆる経済活動が停滞することになる。

表 1

都道府県	項目	2015年 (a)	2040年 (b)	2015比 b/a
鳥取	総数	567,193	441,038	0.78
	15~64歳	325,107	226,391	0.70
	生産年齢人口比	57.3%	51.3%	
島根	総数	687,105	520,658	0.76
	15~64歳	377,654	262,238	0.69
	生産年齢人口比	55.0%	50.4%	
岡山	総数	1,913,145	1,610,985	0.84
	15~64歳	1,114,328	874,141	0.78
	生産年齢人口比	58.2%	54.3%	
広島	総数	2,825,397	2,391,476	0.85
	15~64歳	1,664,247	1,271,089	0.76
	生産年齢人口比	58.9%	53.2%	
山口	総数	1,398,700	1,069,779	0.76
	15~64歳	779,564	551,296	0.71
	生産年齢人口比	55.7%	51.5%	
中国5県小計	総数	7,391,540	6,033,936	0.82
	15~64歳	4,260,900	3,185,155	0.75
	生産年齢人口比	57.6%	52.8%	
東京	総数	13,349,453	12,307,641	0.92
	15~64歳	8,787,939	7,129,014	0.81
	生産年齢人口比	65.8%	57.9%	
愛知	総数	7,470,407	6,855,632	0.92
	15~64歳	4,650,983	3,860,538	0.83
	生産年齢人口比	62.3%	56.3%	
大阪	総数	8,808,282	7,453,526	0.85
	15~64歳	5,370,289	4,048,265	0.75
	生産年齢人口比	61.0%	54.3%	

出所) 国立社会保障・人口問題研究所 H25都道府県別人口推計(出生中位・死亡中位)をもとに筆者作成

次に都道府県別の人口推計から、中国地方5県を抽出し代表的な大都市圏にある都府県(東京、愛知、大阪)と比較したのが表1である。大都市圏(とりわけ東京、愛知)と比較して中国地方5県はいずれも総人口、生産年齢人口の落ち込みが激しいことが分かる。中でも山陰2県と山口の減少が深刻であり、2015年から見た2040年時点での生産年齢人口比は7割程度になる。表1から中国地方5県と比較対象としての愛知の生産年齢人口のみを抽出しグラフ化したのが図2である。中国地方5県の総人口、生産年齢人口はともに愛知1県よりも少ない。そしてその差が2040年にかけて大きくなっていく。具体的には、生産年齢人口の差は2015年時

点では約40万人だが、2040年には約67.5万人まで広がる。双方ともに人口を減らしながらも、生産年齢人口では一層の差がつくということである。

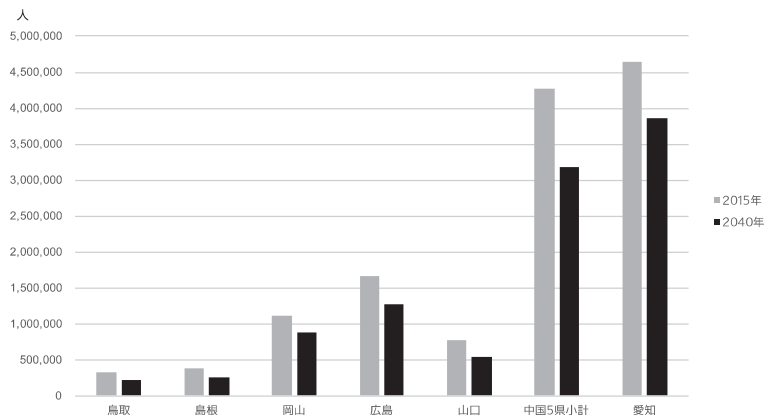


図2
出所) 表1に同じ

以上の生産年齢人口の減少は、中国地方の自動車産業の再生産能力を確実に蝕んでいくことになる。増田編 [2014] では、戦後地方から大都市圏への人口移動の波が大きく3回あったことが説明されているが、その中でも最近年の動態がより深刻な点を次のように指摘している。すなわち、「第3期は、2000年以降の時期である。円高による製造業への打撃、公共事業の減少、人口減少等により、地方の経済や雇用状況が悪化したことが原因¹」だったとされる。従来、製造業の工場や建設業は地方に人を留める機能を有していたが、2000年以降はそれらがともに崩壊し、その流れは今も続いている。また人口減少そのものがさらなる人口減少を招くという悪循環に繋がっている。雇用基盤がなく、買い物や娯楽の機会といった住環境としての魅力も失ってしまった地方に若者は留まらず、大都市圏への社会流出は避けられないということである。このような人口動態がもたらす中国地方にとっての最大の危機は、地元での労働力確保が他の自動車産業集積地と較べて著しく困難になるということであり、それは同時に完成品や素材・部品の量産能力の不可逆的な低下をも意味するということである。

3. 中国地方製造業の賃金水準

それでは人口減少に見舞われる中国地方の雇用条件がどのような実態にあるのか見てみよう。ここでは議論を単純にするために賃金に着目する。表2では、中国地方5県と比較対象である愛知の現金給与総額と総実労働時間に関するデータをもとに簡易的な時給計算を行った。上段は厚労省の調査対象産業計、下段は製造業をそれぞれ示している。

全体的な傾向としては、製造業以外を含む場合と製造業だけとでは、島根を除くと後者の方

表 2

	常用労働者数 (千人)	総実労働時間 (時間) (a)	出勤日数 (日)	現金給与総額 (円) (b)	簡易時給換算 (円/時) b/a
全 国	47,769.6	144.5	18.7	313,801	2,172
鳥 取	182.0	152.7	19.7	282,417	1,849
鳥 根	233.2	149.8	19.4	276,579	1,846
岡 山	667.6	150.2	19.4	308,135	2,051
広 島	1,002.7	149.5	19.2	318,458	2,130
山 口	480.5	146.8	19.2	303,986	2,071
中国5県平均	513.2	149.8	19.4	297,915	1,989
愛 知	2,987.5	145.9	18.4	337,621	2,314

	常用労働者数 (千人)	総実労働時間 (時間) (a)	出勤日数 (日)	現金給与総額 (円) (b)	簡易時給換算 (円/時) b/a
全 国	8,021.8	163.2	19.5	376,331	2,306
鳥 取	29.4	161.8	19.9	264,758	1,636
鳥 根	36.6	164.0	20.0	295,770	1,803
岡 山	147.9	165.7	19.7	366,857	2,214
広 島	197.8	170.2	19.7	364,132	2,139
山 口	93.3	162.3	19.7	379,315	2,337
中国5県平均	101.0	164.8	19.8	334,166	2,028
愛 知	795.2	167.0	19.3	433,358	2,595

注) 事業所規模 5 人以上の統計。上段は調査対象産業計、下段は製造業の H27 年年平均
出所) 厚生労働省 H27 「毎月勤労統計調査・地方調査」より抜粋後一部加筆

が現金給与総額は多いということである。これは単純に、製造業では総実労働時間が長いことで説明できそうである。恐らく製造業には、恒常的な残業等の時間外業務が発生しているからであろう。また山陽 3 県と山陰 2 県とでは、前者の方が現金給与総額は高い。比較対象の愛知は製造業以外を含む場合と製造業だけとを比較した場合、現金給与総額では 3 割近く製造業が高くなっている。

同表下段の製造業に着目し中国地方 5 県平均と愛知とを比較すると、後者の方が現金給与総額は多く 3 割近い差になっている。上段の製造業以外を含む場合では両者の差は 13% 程度であることを考えると、愛知の製造業の賃金待遇はかなり良いと言えるだろう。

図 3 は表 2 の各県製造業の現金給与総額を総実労働時間で除した簡易計算による時給をグラフ化したものである。ここでもやはり、山陽 3 県と山陰 2 県とでは前者の方が時給は高い傾向にある。山陽 3 県ではマツダを中核に自動車産業が盛んな広島が最も低く、山口、岡山の順に高い。次節で示すように山口、岡山は石油、化学産業が主力であるため、賃金水準はこれらの業種の方が自動車産業よりも高いのかもしれない。愛知は時給換算した賃金でも中国地方 5 県のそれを凌駕している。

以上の点をどう評価するかは何に重きを置くかによって意見が分かれよう。企業側から見れば、中国地方 5 県の製造業は賃金水準が相対的に低く（全国平均よりも概ね低い）、工場立地

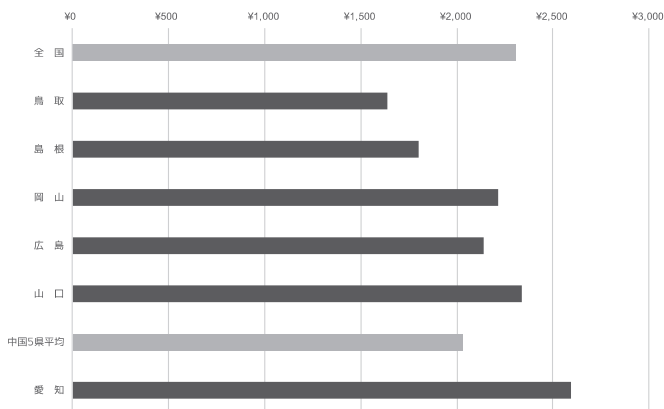


図3

出所) 表2をもとに筆者作成

に向いていると評価することができるだろう。だが他方で従業者側あるいは求職者側から見れば、残業を含め労働時間がやや長い割には他地域よりも賃金水準が低いことは、中国地方で雇用されることが魅力的に映らない怖れがある。同じ仕事の条件であれば、愛知や他の地域へ移住して雇用されるというインセンティブが発生する。とりわけ中国地方の中でも自動車産業のインパクトが大きい広島が、同じ製造業でも岡山や山口にも賃金面で見劣りする現状について問題意識を持つ必要があるだろう。また先ほどの人口減少の側面からも、賃金水準は生産年齢人口を地域内に留められるかどうか大きく影響してくることになる。中国地方の製造業（とりわけ自動車産業）は、今後は生産性の向上等によって節約されたコストを原資に、積極的に労働分配率を高めて従業者側に還元していくことも考えておく必要があるかもしれない。

4. 中国地方自動車産業の実態：工業統計表と産業連関表からの示唆

(1) 工業統計表からの示唆

ここからは中国地方5県の自動車産業の実態について見ていこう。まず各県において同産業が製造品出荷額等の面でどれくらいの重要性を持つのかという点から確認する。表3は中国地方5県と比較対象である愛知の主要産業をまとめたものである。各県の1位から3位までの産業のうち、自動車を筆頭とする輸送機械が出てくるのは広島（1位）、山口（3位）だけであり、いずれも自動車ではマツダ関連によるものと考えられる。また広島の輸送機械には呉の造船業も一定の貢献があると見られる。意外にも三菱自・水島のある岡山は、3位までに輸送機械が入っていない。これら山陽3県では、むしろ石油、化学、鉄鋼といった装置産業が主流と見た方がよさそうである。山陽3県並びに瀬戸内海対岸の四国北部から構成される瀬戸内工業地域は昔から海上交通の利便性が高く、また埋め立てによる事業用地取得が比較的容易だったため、

鉄鋼、石油、化学産業のような大規模なコンビナート建設が進んできた。三菱自・水島が立地する水島臨海工業地帯もまた同様のコンビナートである。他方で、山陰2県は島根の1位に鉄鋼（特殊鋼、鋳造が主体）が出てくるものの、それ以外はハイテクの電子や情報、そして軽工業が主体である。長らく中部、関東に次ぐわが国第3の自動車産業集積地であった割には、同産業が地域経済に占めるインパクトはそこまで大きくないということである。

これら中国地方5県と対照的なのが、比較対象の愛知である。愛知は製造品出荷額等では2位神奈川に大差を付けての首位でありそのポジションは別格なのであるが、中国地方5県全ての金額を足しても愛知1県の6割程度に過ぎない。愛知の主要産業は言うまでもなく輸送機械²であり、その構成比は5割を超える。この愛知の輸送機械の突出した製造品出荷額等こそが、全国においても同部門が1位になる要因なのである。

表3

都道府県	金額 (億円)	順位		構成比 (%)	1位		2位		3位	
		25年	26年		産業	構成比	産業	構成比	産業	構成比
全国	3,051,400	-	-	100.0	輸送	19.7	化学	9.2	食料	8.5
鳥取	6,804	45	45	0.2	電子	20.4	食料	19.8	紙パ	12.4
島根	10,567	44	44	0.3	鉄鋼	16.4	電子	15.2	情報	12.4
岡山	82,557	15	14	2.7	石油	20.4	化学	15.7	鉄鋼	13.3
広島	95,685	10	10	3.1	輸送	28.5	鉄鋼	15.6	生産	9.4
山口	65,196	16	18	2.1	化学	25.2	石油	21.8	輸送	16.9
愛知	438,313	1	1	14.4	輸送	53.6	鉄鋼	5.8	電気	4.9

注) 従業者4人以上の事業所に関する統計
出所) 経済産業省 H26「工業統計表（産業編）」より抜粋

表4

都道府県別	事業所数 ≒工場数 (a)	従業者数 (b)	製造品 出荷額等 (c)	付加価値額 (d)	1工場あたり	従業者1人あたり	1工場あたり	従業者1人あたり	
					出荷額等 c/a	出荷額等 c/b	付加価値額 d/a	付加価値額 d/b	
年次	合計	合計 (人)	合計 (百万円)	合計 (百万円)	(百万円/工場)	(百万円/人)	(百万円/工場)	(百万円/人)	
全国計	2014	202,410	7,403,269	305,139,989	92,288,871	1,507.5	41.2	456.0	12.5
鳥取	2014	815	29,890	680,421	212,206	834.9	22.8	260.4	7.1
島根	2014	1,186	38,373	1,056,695	348,995	891.0	27.5	294.3	9.1
岡山	2014	3,476	140,309	8,255,666	1,671,167	2,375.0	58.8	480.8	11.9
広島	2014	5,086	209,515	9,568,452	2,840,443	1,881.3	45.7	558.5	13.6
山口	2014	1,838	91,378	6,519,551	1,777,794	3,547.1	71.3	967.2	19.5
中国5県小計	2014	12,401	509,465	26,080,785	6,850,605	2,103.1	51.2	552.4	13.4
愛知	2014	16,795	795,496	43,831,329	12,864,570	2,609.8	55.1	766.0	16.2

注) 付加価値額欄の従業者29人以下は粗付加価値額、従業者4人以上の事業所に関する統計
出所) 経済産業省 H26「工業統計表（産業編）」より抜粋後一部加筆

表4は表3の製造品出荷額等に加えて、中国地方5県と比較対象である愛知の事業所数、従業者数、付加価値額といった各指標を示したものである。表2で見た製造品出荷額等のみならず、事業所数、従業者数、付加価値額のいずれも中国地方5県を足したものより愛知1県の方

が大きい。従業者数の差は、前節の生産年齢人口に違いがあることから理解しやすい。それは同時に事業所数にもある程度反映される。問題は付加価値額である。事業所数や従業者数が1.5倍強の差でしかないのに対し、付加価値額では愛知の方が中国地方5県よりも1.87倍も多い。同表右半分は生産主体(工場、従業者)の単位あたり製造品出荷額等と付加価値額を示しているが、1工場あたり付加価値額で約1.34倍、従業者1人あたり付加価値額で約1.2倍の差がついていることが分かる。ただし県単位で見た場合には様相は異なる。例えば岡山と山口は生産単位あたり出荷額等ではいずれも愛知より高く、同付加価値額でも山口は愛知を上回る。これは、岡山と山口には資本集約型の石油、化学の大規模工場が多いためであろう。

自動車県同士の広島と愛知を較べると、生産単位あたりの指標はいずれも愛知の方が2割から4割程度高いことが分かる。ここでの分析はあくまで全工業部門の比較のため解釈に慎重を要するが、1つには両県の完成車企業間の生産性の差のみならず、拙稿[2016b]でも指摘したようにマツダの取引先である地場企業が総じて小さいことにも原因が求められる。愛知にあるトヨタの取引先には、系列のデンソーやアイシン精機といったグローバル規模の上場企業が数多くあるのに対し、広島のマツダ系地場企業には上場企業はほとんど存在しない。企業規模が即生産性や付加価値創出上の差を生むわけではないが、設備の近代化や先進的な生産方式の積極導入、そして研究開発の投資力といった諸点で大企業が有利なのは間違いない。

以上の工業統計表の分析から示唆されるのは、中国地方における自動車産業はそれ自体が突出した存在というわけではなく、瀬戸内工業地域の数ある重化学工業を構成する一部門という位置づけに過ぎないことである。また中国地方5県を総合しても、事業所数、従業者数、付加価値額の全ての面で愛知1県に及ばないのである。その中でもマツダ本社と主力生産拠点のある広島は自動車産業のプレゼンスが高いものの、生産性や付加価値創出の面ではやはり愛知の後塵を拝している。広島・山口といったマツダ経済圏のみならず、中国地方5県を網羅したとしても、愛知と比較すると産業集積間には大きな実力差がありそうだとということが判明した。この点を次項の産業連関表の分析で詳細に検討しよう。

(2) 産業連関表からの示唆

ここでは、中国地方5県の自動車産業の構造とその経済活動が県内外にどのように波及しているのかといった基本枠組みを産業連関表の分析から確認する。表5は、中国地方5県と比較対象である愛知、そして全国の取引基本表、投入係数表、逆行列係数(開放型)、雇用表から必要な項目を抽出しいくつかの指標で評価したものである。統合大分類では広島、愛知2県を除き「輸送機械」(広島、愛知は「自動車」)を、統合中分類では「乗用車」「その他の自動車」「自動車部品・同付属品」を取り出した。

まず取引基本表の分析からである。統合大分類から見ると、県内生産額に占める輸送機械の比率は全国平均4.85%に対し、山陽3県は6~7%台と全国平均より高く、山陰2県はともに

2%未滿と低い。比較対象の愛知（自動車）は17.26%と突出して高く、自動車産業中心の県であることはここからも明確に分かる。移輸出率では、全国平均（輸出計率）が31.64%に対し山陽3県は85%前後と高く、山陰2県はそれを上回る。島根に至っては98%を超えており、県内生産物のほぼ全てが県外からの需要ということになる。愛知はやや低く65%程度である。また全産業平均と比較すると、ここで挙げた全ての県、そして全国も輸送機械の方が遙かに高いことが分かる。移輸入率では、全国平均（輸入計率）がわずか7.26%であるのに対し、山陽3県で70~80%程度、山陰2県で95%超である。いずれも県外からの中間投入への依存度は高いようである。愛知ではこの指標が低く、35.5%である。全産業平均との比較では、全国と愛知はほぼ同等水準であるのに対し、中国5県は移輸出率と同じように輸送機械の方が遙かに高い。自給率は移輸入率の裏返しであることから、全国で9割超、愛知で64.5%と高いのに対し、山陽3県で約2割から3割未滿、山陰2県では5%未滿と極めて低いことが分かる。

以上から、数値の多寡はあれ中国地方5県も比較対象の愛知も、自動車を含む輸送機械の取引関連は県境を超えて広範であることが分かる。ただし完成車企業の本社・主力生産拠点が有る広島と愛知（いずれも統合大分類が「自動車」）とで比較してみると、広島は移輸出率も移輸入率もともに高く、愛知は移輸出率が広島よりもやや低く移輸入率は広島より格段に低いことから、愛知の自動車産業の方がより県内完結型に近いと評価することができる。愛知の自給率が高いのは県内にトヨタの需要を満たす企業が十分集積しているからであり、これに対し広島ではマツダの需要を賄いきれるだけの企業が集積していないため自給率が低いのである。以上の統合大分類での概況を項目ごとに展開したのが統集中分類の視点である。ここで注目すべきは自動車部品・同付属品の自給率である。愛知が約69%であるのに対し、中国地方5県はいずれもこれと較べて低く、最高でも広島の約33%となっている。統合大分類の傾向を踏襲するものであるが、中間財の自給率でも広島と愛知の格差は大きいということである。

次に投入係数表の分析である。ここでは県内生産額に占める輸送機械（自動車産業等）の粗付加価値額の比率に着目する。統合大分類から見ると、中国地方5県、愛知、全国ともに概ね係数は0.2前後であり、全産業平均0.4~0.5程度より低い。統集中分類で見ると、いわゆる最終製品セクター（乗用車、その他の自動車）よりも中間財セクター（自動車部品・同付属品）の方が高い。取引基本表の各指標とは異なり、自動車産業が付加価値で貢献する比率は中国地方5県も愛知も全国もあまり大きな差異はないということである。自動車産業は加工組立型のため、どうしても中間投入（内生部門）の比率が高くなるようである。またこの点は広島と愛知でも大差はない。さらに最終製品セクターと中間財セクターとを比較すると、後者の方が相対的に付加価値創出には貢献しているという点も全国的に共通しているようである。以上の統合大分類での概況を項目ごとに展開したのが統集中分類の視点である。

続いて逆行列係数（開放型）の分析である。統合大分類から見ると、影響力係数が1以上になるのは完成車企業の工場が立地する広島、岡山、愛知である（山口は不明）。他産業への生

表5

		中国5県										比較対象				
		鳥取県		島根県		岡山県		広島県		山口県		愛知県		全国		
		当該部門	県内全産業	当該部門	県内全産業	当該部門	県内全産業	当該部門	県内全産業	当該部門	県内全産業	当該部門	県内全産業	当該部門	県内全産業	
取引基本表	統合大分類	県内生産額合計に占める輸送機械部門比率	0.64%	-	1.44%	-	6.10%	-	(自動車) 7.43%	-	6.59%	-	(自動車) 17.26%	-	4.85%	-
		移輸出率	87.98%	25.85%	98.19%	29.34%	87.59%	46.25%	83.52%	34.41%	84.13%	47.30%	65.22%	36.09%	31.64%	7.55%
		移輸入率	95.19%	33.98%	98.67%	35.06%	80.90%	45.17%	71.39%	31.88%	76.80%	47.14%	35.50%	34.20%	7.29%	8.74%
		自給率	4.81%	66.02%	1.33%	64.94%	19.10%	54.83%	28.65%	68.12%	23.20%	52.86%	64.50%	65.80%	92.74%	91.26%
	統合中分類	県内生産額合計に占める自動車部門比率	乗用車	0.00%		0.00%		2.04%		3.00%		3.49%		5.03%		1.26%
			その他の自動車	0.03%		0.00%		0.32%		-		0.01%		0.91%		0.41%
			自動車部品・同付属品	0.53%		1.25%		2.74%		4.43%		1.77%		11.33%		2.47%
			移輸出率							97.06%		97.84%		94.73%		52.87%
		移輸入率	乗用車	0.00%		0.00%		86.16%		97.06%		97.84%		94.73%		52.87%
			その他の自動車	87.42%		0.00%		56.89%		-		76.85%		93.41%		34.82%
			自動車部品・同付属品	89.79%		98.52%		100.00%		74.36%		53.87%		49.87%		16.91%
			自給率													
		乗用車	100.00%		100.00%		59.01%		89.67%		92.53%		64.95%		11.67%	
			98.70%		100.00%		37.86%		-		99.04%		81.66%		4.01%	
その他の自動車	87.50%		97.55%		105.55%		66.78%		70.50%		30.96%		3.83%			
	0.00%		0.00%		40.99%		10.33%		7.47%		35.05%		88.33%			
自動車部品・同付属品	1.30%		0.00%		62.14%		-		0.96%		18.34%		95.99%			
	12.50%		2.45%		-5.55%		33.22%		29.50%		69.04%		96.17%			
投入係数表	統合大分類	組付加価値率		県内全産業平均		県内全産業平均		県内全産業平均		県内全産業平均		県内全産業平均		県内全産業平均	全国全産業平均	
		輸送機械	0.22	0.54	0.24	0.56	0.20	0.43	0.20	0.49	0.20	0.39	0.18	0.45	0.20	0.51
	統合中分類	乗用車	0.00		0.00		0.15		0.15		0.13		0.13		0.13	
		その他の自動車	0.12		0.00		0.12		-		0.12		0.13		0.12	
進行列係数(開放型)	統合大分類	影響力係数														
		輸送機械	0.92		0.92		1.01		1.04		n/a		1.26		1.45	
		感応度係数														
		輸送機械	0.78		0.78		0.84		0.83		n/a		1.15		1.05	
	統合中分類	輸送機械部門同士の係数	1.02		1.00		1.09		1.14		1.11		1.42		1.68	
		影響力係数														
		乗用車	0.77		0.79		0.87		1.09		n/a		1.55		1.55	
		その他の自動車	0.95		0.79		0.90		-		n/a		1.56		1.59	
		自動車部品・同付属品	0.97		0.93		0.88		1.05		n/a		1.47		1.41	
		感応度係数														
		乗用車	0.77		0.79		0.76		0.72		n/a		0.70		0.51	
		その他の自動車	0.77		0.79		0.79		-		n/a		0.70		0.54	
		自動車部品・同付属品	0.92		0.79		0.75		1.07		n/a		2.06		2.25	
		自動車部品・同付属品同士の係数	1.05		1.00		1.00		1.15		1.15		1.40		1.66	
雇用表	統合大分類	県内就業者数に占める輸送機械部門比率	0.28%		0.78%		2.55%		2.52%		1.94%		5.87%		n/a	
		就業係数	0.04		0.05		0.02		0.02		0.02		0.02		n/a	

注) いずれも小数点第三位を四捨五入のため原資料に記載された数値とは異なることがある。全国の移輸出は輸出計、移輸入は輸入計。就業係数は人/百万円。広島と愛知のみ統合大分類に輸送機械ではなく自動車を使用。

出所) 中国地方5県、愛知県、総務省「H23産業連関表(取引基本表)(投入係数表)(逆行列係数:開放型)(雇用表)」をもとに筆者作成

産誘発は、愛知の方が広島、岡山よりも顕著に高い。次に感応度係数が1以上なのは中国地方5県には存在せず、比較対象の愛知のみとなる(山口は不明)。中国地方では全般的に、輸送機械は他産業からの生産誘発を受けにくいということである。輸送機械部門同士の係数を見ると、中国地方5県いずれも1以上となり、山陽3県の方が相対的に大きい。愛知はそれをさらに上回る。県内で輸送機械の需要が伸びると、一定水準以上の中間財の生産誘発がもたらされるとのことである。これは例えば、素材・部品企業から完成車企業への納入、あるいは素材・部品企業同士の取引が想定される。統合中分類から見ると、影響力係数、感応度係数は、乗用車、その他の自動車、自動車部品・同付属品のいずれの部門から見ても広島、愛知が概ね

1以上となり、その他の県は1を下回る（山口は不明）。特に広島、愛知の影響力係数に着目すると、自動車や自動車部品・同付属品の需要が伸びることで県内他産業の生産誘発を活発にしていることが分かる。愛知はそれがより顕著であり、影響力係数は関連部門いずれも概ね1.5以上と高い。両県では完成車企業を頂点に集積が進み、その中での中間財取引が活発化している。意外にもこれらの係数が低いのが岡山である。三菱自・水島という大規模生産拠点を擁しながら、係数上は完成車企業の立地していない山陰2県と大差ない。このことから、岡山には十分な自動車産業集積が進んでおらず、県内での中間財取引はさほど活発ではないということが分かる。他方で自動車部品・同付属品同士の係数を見ると、中国地方5県も愛知も概ね1以上ばかりであり、素材・部品企業同士の取引はそれなりに活発化しているということである。ただしこれも愛知、広島及び山口の順に高く、県内産業集積の規模と素材・部品企業間の取引密度を概ね反映している。なお全国の係数は愛知と相似形を成しており、これは逆に言うと愛知、すなわちトヨタ・グループの実態が全国の様態に強く影響していると捉えられるのである。

最後に雇用表の分析である。これは原資料の制約上全県の状況が把握できる統合大分類からの分析に限定する。県内就業者数に占める輸送機械の比率は各県ともそう高くはない。愛知ですら6%に満たない。山陰2県では極めて低く、両県における輸送機械の雇用面での貢献はかなり低いと言えるだろう。就業係数では、山陰を除く4つの県が揃って0.02となっており、人的資本視点での生産性という意味ではあまり大きな差はなさそうである。表4の工業統計表の分析において、全工業部門では従業者1人あたり出荷額等で県ごとの差異が比較的大きく出ていたものの、輸送機械に限定すると少なくとも完成車企業の工場が立地する4つの県では明確な差異を見出すことは難しいということになる。

以上の産業連関表の分析から示唆されるのは次の諸点である。第1に共通点の存在である。地域を問わず自動車産業を含む輸送機械部門の大きな傾向として言えるのは、県内就業者に占める同部門の就業者数の比率はそう大きいものではなく、なおかつ粗付加価値額比率でも県内他産業と比較して劣位にあるということである。また人的資本の視点からは、完成車企業の生産拠点が立地する県同士に生産効率性上の差異を見出すことはできなかった。第2に相違点の存在である。各県の自動車産業集積の実力には大きな格差が存在することである。自動車産業はどの県でも一般的に県外との取引を活発にしているが、その反面、県内自給率や他産業への生産誘発の面では県ごとに違いが見られた。それはすなわち、山陽3県と山陰2県の格差である。これは一見すると完成車企業の生産拠点の有無に起因するものとみなしがちであるが、実は山陽3県内でも広島と岡山では顕著な差が見られた。ただし中国地方5県の中で最も自動車産業集積が進む広島といえども、愛知との比較では実力差は一目瞭然であった。これはつまり、自動車産業集積内での取引連関の重層性、取引品目の網羅性は、県ごとに大きく異なることを意味している。

5. 中国地方の地場企業を脅かす、円安下でも進む部品輸入の増加

ここまで、人口動態や賃金に始まり工業統計表や産業連関表の分析をつうじて中国地方5県の自動車産業を取り巻く事業環境をもっぱら愛知との比較から見てきた。中国地方の自動車産業は、持続的発展可能性という点で多くの課題を抱えていること、またそれは山陽3県と山陰2県との間の格差、さらには山陽3県の中でも広島・山口と岡山との間の格差があることが判明した。中国地方での同産業の事業環境は、決して楽観視できるものではなさそうである。これに加えてもう1つ指摘しておくことがある。それは、中国地方での自動車部品輸入が増加基調にあるということである。

図4は、中国地方5県の税関にて集計された自動車部品輸入金額と為替(ドル・円)の推移である。2001年から2012年頃までは、間にリーマン・ショックのような攪乱要因を含みながらも円高基調に添って自動車部品の輸入が概ね増えてきていたことが分かる。自動車部品の輸入が増えているということは、それ自体が地場企業の国内生産高に影響する問題ではあるものの、より深刻なのは2013年以降、すなわちアベノミクスでの金融緩和を背景とする円安復調局面においても輸入増加が止まらないことである。むしろ近年の輸入金額の伸びは著しい。

それではこの間の自動車部品はどこから輸入されているのかというと、表6に示すとおりもっぱら東アジアの中国、韓国からであることが分かる。輸入元の国の顔ぶれは2000年代半ばを境に大きく変化してきている。それは、先進国からの輸入が大きく減り、途上国からの輸入が大幅に増加している点である。とりわけ中国からの輸入金額の伸びは著しい。原資料である貿易統計からこれ以上読み取ることはできないが、1つの考え方としては、2000年代半ばまでは先進国の現地企業からの輸入が多かったものの、その後の日本企業の海外現地生産(とりわけ中国や東南アジア)の進展に伴い、海外で安価に製造された部品の日本への輸入、つまり企業内貿易が大勢を占めるようになったということである。したがって自動車部品の出荷元がすなわち途上国企業となるわけではないだろうが、仮に企業内貿易の比率がそれなりに大きいとしても、国内生産が代替されていることに変わりはないことになる。企業活動の国際化は時代の趨勢であり成長のための必須条件とも言えるため否定はできないものの、前述の人口減少問題を考えると、中国地方に立地する自動車部品の量産工場が海外に置換されていくことを無条件に肯定することも難しいのである。

そしてこの点は企業の本質とも拘わってより問題を難しくしている。なぜなら、自動車産業に属する企業群は熾烈な国際競争環境下にあり、価格競争力を高めるためには、品質基準さえ満たすのであれば積極的に海外製の自動車部品を使わざるをえないからである。完成車企業がいくら心情的に地場企業や自社の立地する地域を守ろうと思っても、営利企業である限り経済合理性に反してまでそれを押し通すことは困難である。したがって完成車企業は、地場の素材・部品企業に海外展開を(明示的かどうかは別として)要請するようになり、体力のある地

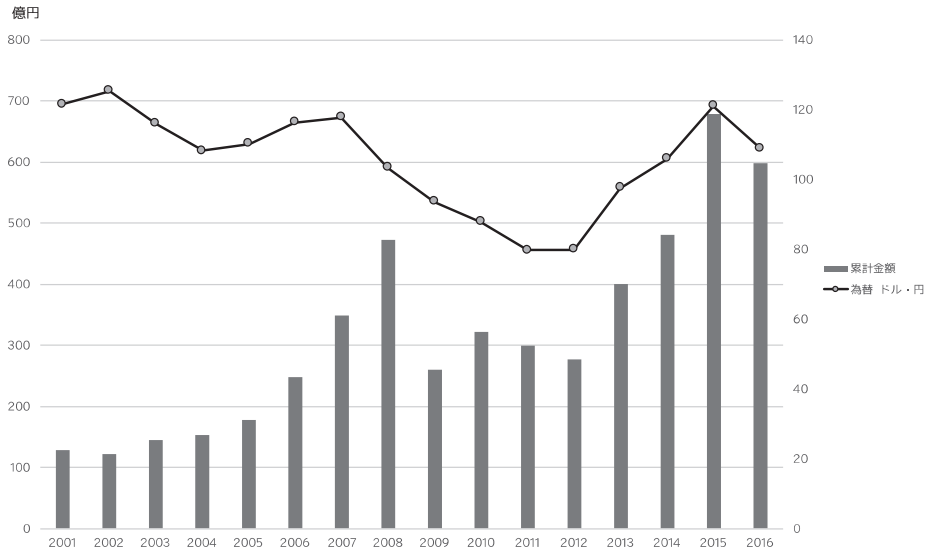


図 4

注) 神戸税関のうち、中国地方 5 県内の税関分を合計したもの。概況品は自動車の部分品。為替は東京市場ドル・円スポット17時時点、月中平均。

出所) 2016年財務省「貿易統計(税関別概況品別表)」, 日本銀行「外国為替市況(日次)参考係数: 東京外為市場における取引状況」をもとに筆者作成

表 6

2001		2006		2011		2016	
アメリカ合衆国	6,387,035	ドイツ	7,172,411	中華人民共和国	14,849,090	中華人民共和国	38,615,016
ドイツ	1,651,450	中華人民共和国	6,785,120	大韓民国	2,569,767	大韓民国	6,182,943
中華人民共和国	920,567	大韓民国	3,392,177	スロバキア	1,896,571	タイ	5,898,937
大韓民国	753,170	アメリカ合衆国	2,035,947	ポーランド	1,766,398	フィリピン	2,156,533
台湾	505,821	フィリピン	1,157,849	アメリカ合衆国	1,725,260	メキシコ	1,386,193

注) 神戸税関のうち、中国地方 5 県内の税関分を合計したもの。概況品は自動車の部分品。単位: 千円。

出所) 2016年財務省「貿易統計(税関別国別概況品別表)」をもとに筆者作成

場企業は多国籍企業化するとともに部品供給の一部を海外生産拠点に移管するようになる。

もっとも新宅・大木 [2012] らの指摘にもあるように、2000年代の日本企業のアジアを中心とした海外進出は、最終製品をアジアで生産するものの資本財や工業用原料等の産業財は日本から輸出するという企業内国際分業体制を形成したとされるため、国内生産基盤が喪失してしまっただけではない。しかしながら産業財の生産は、一般的には労働集約的な最終製品の組立工程とは性質が異なる。国内生産拠点での雇用面に全く影響が無かったとは言えないだろう³。そしてこのような価格競争力の追求がなお一層深まれば、低付加価値品を中心に地場企業の海外生産拠点では対応しきれない品目が出始めることになる。そうして今度は、中国や韓国のよりコスト競争力に優れる民族系の素材・部品企業が選択されるようになる。こうなると地場企業は雇用量の調整だけでは済まされなくなり、倒産や廃業を伴う形で退場を強いられる。地方

の自動車産業集積は、こうして再生産の契機を与えられず退潮していく危険性と隣り合わせているのである。櫛の歯が欠けるように産業集積が縮小し始めると、地方の人口はますます減少する。地方は大都市圏よりも自動車の保有率が高いため、このことがますます国内の自動車生産台数を低下させることに繋がりがねない。そして完成車企業から地場企業への発注量の減少は、産業集積内企業の体力を一層奪い取る。地方の仕事は減少し続け、若年労働者の流出は加速していく。まさに負のスパイラルである。

6. おわりに

本稿の目的は、中国地方の自動車産業を取り巻く事業環境を各種統計から俯瞰し、持続的発展に対する課題を明らかにすることであった。より具体的には、地域経済における産業集積の将来像をわが国固有の課題である人口減少問題の視点を交え展望するものである。

本稿が最も主張したいことは、人口動態がもたらす中国地方にとっての最大の危機は、地元での労働力確保が他の自動車産業集積地と較べて著しく困難になるということである。そしてそれは同時に、完成品や素材・部品の量産能力の不可逆的な低下をも意味するというのである。工業統計表、産業連関表をつうじた分析では、中国地方の自動車産業集積が取引関連の重層性、取引品目の網羅性といった諸側面において比較対象である愛知1県に及ばないことを確認した。また貿易統計からは中国地方への自動車部品輸入が一貫して増加していることを確認し、これが為替変動とは無関係であることも指摘した。中国地方の自動車産業は、同産業そのものへの世界的な期待とは裏腹に、構造不況業種に陥りかねない状況に置かれているのである。

註

- 1 増田編 [2014], p.19参照。
- 2 愛知には自動車以外にも国内最大の航空宇宙関連の集積があるが、金額面での貢献は圧倒的に自動車の方が大きい。したがってここでは概ね輸送機械を自動車の代理変数と見てよいだろう。
- 3 こういった産業財生産への移行に加えて研究開発型への転換も巷間よく言われる国内製造業の生き残りの方策であるが、中国地方ではこれへの期待は望めないであろう。人口減少の過程にある地方では、そもそも高付加価値型人材である研究者や技術者を集めることが難しいからである。広島や岡山の大学を卒業した若者が地元の低賃金を嫌忌して大都市部へ流出することは珍しいことではない。そして何より、研究開発だけでは雇用創出には限界があり人口減少を押しとどめる要因にはなりにくいのである。

参考文献

岩城富士大 [2013], 「第9章：中国地方における自動車産業の課題と取り組み」折橋伸哉・目代武

- 史・村山貴俊編『東北地方と自動車産業：トヨタ国内第3の拠点をめぐって』創成社，所収，pp.199-230.
- 河合雅司 [2017]，『未来の年表：人口減少日本でこれから起きること』講談社
- 増田寛也編 [2014]，『地方消滅：東京一極集中が招く人口急減』中央公論新社
- NHK スペシャル取材班 [2017]，『縮小ニッポンの衝撃』講談社
- 佐伯靖雄 [2016a]，「中国地方における自動車工業集積の現状分析：マツダと三菱自の生産・輸出・調達構造」『立命館経営学』Vol.55, No.2, pp.75-95.
- 佐伯靖雄 [2016b]，「中堅完成車メーカーの協定会組織分析：マツダと三菱自の系列取引構造」『社会システム研究』No.33, pp.155-172.
- 佐伯靖雄 [2017]，「自動車の電動化・電子化関連部品の国内市場における供給構造分析」『立命館ビジネスジャーナル』Vol.11, pp.49-74.
- 新宅純二郎・大木清弘 [2012]，「日本企業の海外生産を支える産業財輸出と深層の現地化」『一橋ビジネスレビュー』2012年冬号，pp.22-38.

Business Environment for the Automobile Industry in the Chugoku District

SAEKI Yasuo*

Abstract

This paper clarifies some problems facing the auto industry in the Chugoku district. Various government statistics show that the declining population of the district has given rise to a business environment that cannot sustain further economic development. Any plan for regional development premised on further agglomeration of industry in the Chugoku region must reckon with the declining population. Because of the shrinking population, even compared to other regions in Japan, it has become quite difficult for the auto industry in the Chugoku district to recruit labor power. This may portend an irreversible atrophy of mass-production capability.

Keywords

Chugoku district, Auto industry, Population decline, Industrial statistics, Inter-industry relationship table

* Correspondence to: SAEKI Yasuo
Associate Professor, Graduate School of Management, Ritsumeikan University
2-150 Iwakura Ibaraki Osaka 567-8570 Japan
E-mail: yst07993@fc.ritsumei.ac.jp