



## 産業構造の変革を読み解く 商工会議所の価値とは

世界的な経済の停滞期を迎え、低空飛行が続く日本の経済情勢は、自動車を含め新興国の爆発的な需要に助けられている印象を持っている方も多いのではないのでしょうか。

特に基幹産業を自動車とする当地域への影響は非常に大きく、様々な数値において、上昇も下落も日本の平均より大きな動きを見せています。自動車産業に大きな変革期が迫るなか、それを支え続けてきた企業にも否応なしに変革の波が押し寄せてこようとしています。発展期を超え成熟期を迎えた当地域の産業構造はどのように変化していくのでしょうか。商工会議所はあらゆる事業・施策を通して、変化を迎える企業を支援してまいります。

### 自動車産業に大きく特化した豊田市の産業構造

自動車産業の発展とともに成長してきた豊田市は、市内総生産の70%を製造業が占め、製造業で働く人は就業者全体の47%と約半数に達しています。また、製造業の中でも自動車関連製造業の割合が極めて高く、2009年の工業統計調査によると、工場数1,270のうち33.5%にあたる426の工場が自動車関連製造業です。従業者数においても、製造業の従業者数全体の85%を占め、製造品出荷額等については製造業全体の95.4%と大部分を自動車関連製造業が担っています。

また、自動車関連製造業の工場の91%が従業者数300人未満の中小規模の工場であり、自動車関連製造業は、トヨタ自動車を頂点にグループ企業や大手サプライヤー、中堅サプライヤー、中規模サプライヤーらからなる巨大なピラミッド構造で成り立っています。

一方、従業者数に着目すると自動車関連製造業に携わる従業者の83.2%が従業者数300人以上の大規模工場であり、雇用の面では大手の自動車関連製造業によって支えられています。

製造品出荷額等は9兆1,130億円(前年比△3兆9,459億円30.2%減)県内順位は昭和56年から29年連続第1位(従業者数4人以上の事業所)、全国順位は平成14年から8年連続第1位(従業者数4人以上の事業所)となっており、日本有数のものづくり先進都市として、自動車産業に大きく特化した産業構造が最大の特徴となっています。

### 豊田市の産業構造が抱えるさまざまな課題

#### 1. 基幹産業の偏り

世界的な金融危機により先進国市場の新車販売台数は落ち込んでおり、日本経済も底打ち感はあるものの、かつての拡大基調にはほど遠い状況が続いています。また、主要市場であった先進国が低迷する一方、新興国市場が急成長してきたことにより、2008年以降は自動車の海外生産台数が国内生産台数を上回っています。

その様な状況の中、自動車産業に大きく特化した当地域の産業構造の偏りは、昨今の自動車産業の業績低迷により、製造出荷額等が大幅に減少するなどその影響力の大きさは甚大なものになっています。日本の平均よりも大きく下がった有効求人倍率や法人税の納入額を見ても、日本国内で最も影響を受けた地域と言っても過言ではありません。

#### 2. 海外企業との競争環境の激化

先進国から新興国へ、主要市場の変遷への対応に向けて世界規模で自動車メーカー・部品メーカーの資本の流動性が高まっています。特に、先進国市場では、エネルギー制約・環境問題への対応の必要性からハイブリッド自動車や電気自動車といった次世代自動車を巡る技術開発が進んでいます。その一方で、新興国市場においては、低価格の自動車への需要が大きく、価格重視の競争が繰り広げられています。

環境志向あるいは低価格志向といった多様な市場が登場したことにより、自動車に求められるニーズが多様化しています。

市場の多様化は、サプライチェーンの更なる安定、コスト・リスクの最適化へと向かい、部品の共有化・現地企業からの調達など市場の周りに生産を移管する流れが世界的に主流になってきています。資本規模が小さい中小企業が海外へ打って出るのは非常に難しく、内需拡大がなかなか見込めない日本市場でいかにして生き残るのが最大の課題となっています。

#### 3. 内需を巡る国内競争環境の激化

市場の多様化、需要の変化に合わせて海外へ生産拠点が移り変わるなか、円高に苦しむ日本国内でもその内需を巡る競争が激しさを増しています。

国内生産量が制限されるなか、今まで当地域が担っていた生産の中心地は、東北・九州へと徐々に移っていています。それに付随して、サプライチェーンの最適化を見据えて部品やパーツ等の生産も現地で調達が行われます。当地域での優位性は長年第一線で生産現場を支えた技術力ですが、今後は研究開発を中心とした次世代への投資となる事業へと資源が集中していくことが予想され、製造業としての産業構造は変革を余儀なくされます。

#### 4. 中小企業経営者の高齢化

日本経済の課題のひとつである高齢化は、企業の経営者及び従業員の年齢構成にも現れています。豊田市が行った調査によると、当地域の企業における経営者の年齢は60代前半をピークに55~59歳に集中しています。また、各社の従業者の平均年齢は40~44歳をピークに分布しています。

しかしながら、すでに後継者が決まっている企業は少なく、昨年12月に帝国データバンクが行った調査では、国内企業の2/3にあたる65.9%が後継者不在。売上規模10億円未満の企業に至っては、約7割が後継者不在という調査結果になっています。

経営者の交代、事業承継などの需要がさらに高まっていくことが予想される中で、事業承継円滑化法の活用など制度面での普及を進め、長年培った技術などが上手く承継されていくことが重要です。

### これからの日本市場の動向

「次世代自動車戦略2010」(経済産業省)によると、次世代自動車の今後の普及見込みは、政府が積極的な介入(インセンティブ等)を行った場合、2020年で20~50%、2030年で50~70%に達するとされており、政府はこれを普及目標としています。

今後、中長期的に次世代自動車が普及する過程において、自動車を構成する部品が変化し、新たな開発・生産が必要となってきます。また、電気自動車については、従来のエンジン自動車に比べて部品点数が大幅に減少し、モーターやバッテリーなど新しい分野の技術が必要となります。

次世代自動車の普及により、自動車メーカーのみならず部品メーカーを含め自動車産業界の構造が大きく変化することが容易に予想されます。

その中であって、国内自動車メーカーは台頭する新興メー

カーとの価格競争や多様な市場への対応をしていかなければならない上に、円高の進行もあり、大変厳しい経営環境に直面しています。このような状況の中、国内の自動車メーカーによる生産拠点の海外シフトはさらに加速していく様相を呈しています。

また、新興国市場へ展開する一方で、国内ではこれまで培った技術を駆使し新たな環境技術の獲得に向けて、次世代自動車向けの軽量化や省エネ化された部品などの開発・調達をめぐる競争も激しくなることが予想されます。

これまでは豊田市を含む三河地区など特定の地域に集中していたサプライチェーンが、九州と東北を加えた3拠点での構成となり、さらには市場や必要な技術を求めて、再構築・最適化の波が世界規模に広がりをを見せていくことになります。

### “事業の継続”に見出す商工会議所の価値

上記の課題・動向を踏まえたくうで、商工会議所はどこにその価値を見出し、会員皆様のお役に立っていければよいのでしょうか。それは会員企業の“事業の継続を支え続けること”にあると我々は考えます。

豊田商工会議所は創立より60年の間、当地域の会員企業と共に、経済発展の道を歩んでまいりました。先人の英断により当地域の基幹産業となった自動車産業を、誇りを持って支えていかなければなりません。しかしながら、世界的に資本流動性が高まるなかで、競争優位を保ちながら発展し続けることは非常に難しく不可能に近いことも事実です。

海外進出の是非に関しては、様々な意見がありますが、どちらにせよ海外企業との競争は避けられない状況であることに違いはありません。自らの事業に対していかにして競争優位を保つのか、差別化を図るのかを明確に理解することが必要です。

当所では海外進出に関する専門の窓口を設けるとともに、各専門機関への斡旋・紹介も行っております。ポスト中国・タイとして、バングラデシュやミャンマー、ベトナムなどに資本が集まり始めたアジアにおいて、マクロ的視点で経営判断を行う際にはぜひご相談ください。

また、国内での競争優位を示すため、特に最近のキーワードになるのは“人材育成”です。その中でも高度なものづくり技術を有する人材の育成が当地域には必要不可欠です。この分野に関しては即効性のある施策がなく、産学官連携の下、地場の競争力をしっかり高めることが必要であり、課題となっていた後継者の育成にも繋げながら継続して取り組んでいかなければなりません。

商工会議所としては、“事業の継続”に視点を置き、基幹産業に携わる企業に向けて、経営相談、融資など直接的な支援、情報提供、ビジネスマッチングなどの間接的な支援、さらに広域では、住みややすい暮らしやすい街づくりを通してあらゆる面から支え続けていきます。

詳しい支援の内容については、今後も会報・HPはもちろん、巡回時にご訪問させていただいた際や、窓口にお越しいただいた際にお伝えしてまいります。