

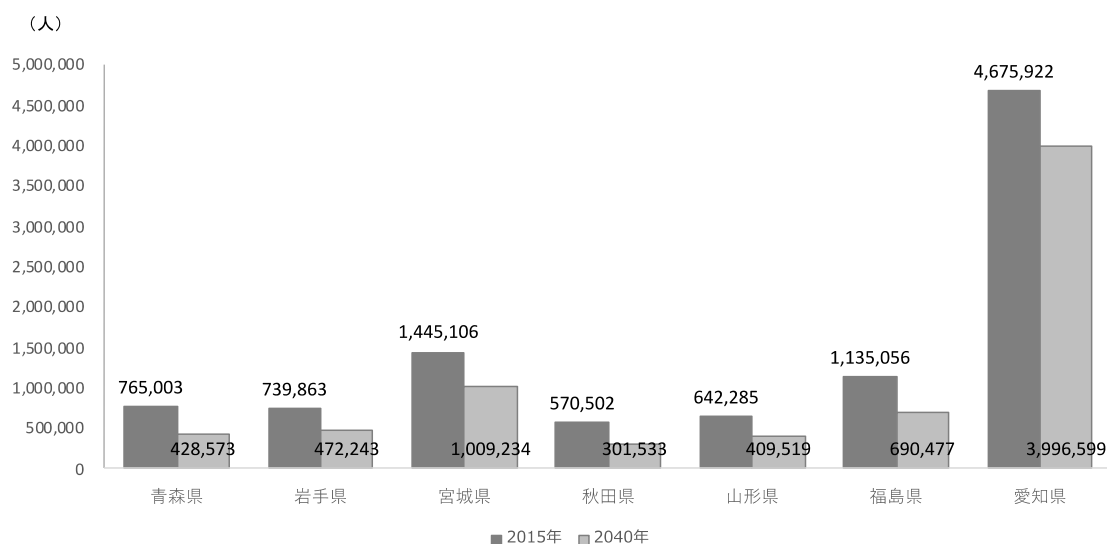
地域自動車産業の形成： 東北地方トヨタ分工場経済圏の事例

エグゼクティブサマリー

1. はじめに

本調査報告書は、地域自動車産業論視点から東北地方を分析した結果である。ここで地域自動車産業論とは、昨年度の当プロジェクトの報告書である一般財団法人機械振興協会経済研究所編[2020]、『地域自動車産業論の展開：東北地方における中核完成車企業と地場企業の結合関係』19-4-8にも記載したように、東北地方の自動車産業における開発・生産・調達諸局面を複合的に捉える経営戦略論と地域経済論とを折衷したものであると定義しておく。地域自動車産業論はその基本的環境要因として、わが国が置かれる深刻な人口減少、とりわけ地方において急速において進むそれを強く意識した議論である。

図 1. 東北地方 6 県と愛知県との生産年齢人口推移の比較



注) 出生中位・死亡中位仮定

出所) 国立社会保障・人口問題研究所 H30(2018)年推計「日本の地域別将来推計人口」をもとに筆者作成。

図1に示すように、東北地方6県の経済活動を担う将来の生産年齢人口は大きく減少することが予測されている。わが国最大のものづくり県であり、トヨタの本拠地でもある愛知県と比較してみると、2015年時点こそ東北地方6県の生産年齢人口を合計すると約530万人となり愛知県の約468万人を上回るものの、2040年には東北地方6県が約331万人まで減少し愛知県の約400万人を下回ることになる。言うまでもなくこれは、6県の合計と1県との比較であり、愛知県を中核とする東海3県の生産年齢人口と比較すればその差はさらに開くことになる。つまり、地域間の生産年齢人口格差はより深刻になるということである。

当プロジェクトは、こういった人口減少社会における地域の基幹産業のあり方を問う課題として2016年度より始まった。そこから2018年度までは中国地方を分析対象とし、2019年度以降は対象を東北地方に移してきた。本年度は、一般財団法人機械振興協会経済研究所からの助成を受けた調査・研究活動としては最終年度にあたる。本調査報告書の構成は以下のとおりである。序章では、東北地方の主要産業及び輸送用機器業界の構造を工業統計表から概観する。次に、地域自動車産業論という我々の研究課題がどのような問題意識のもと展開してきたのかを整理する。以降の章は各論である。第1章は「東北地方の自動車産業集積の方向性：公的機関を軸とした関係性の構築」、第2章は「東北地方における自動車部品企業の集積」、第3章は「分工場型経済圏における自動車産業：地域産業連関表を用いた域内経済効果の確認」である。

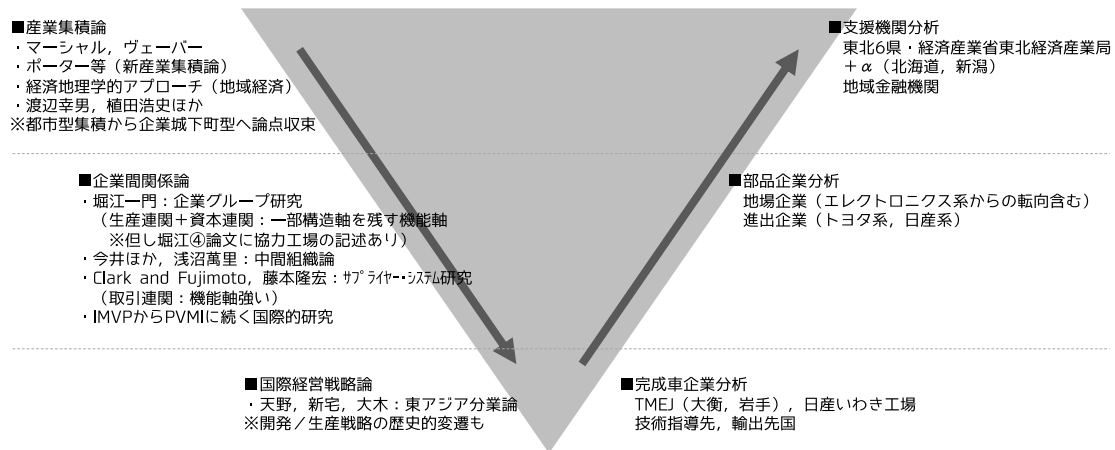
本報告書の各章に通底するメッセージは、東北地方自動車産業を念頭に置いた、分工場型経済圏の限界である。すなわち、分工場とはその形態ゆえに、量的成長も質的変革も自己決定することができない不自由な存在なのである。そこにさらに生産年齢人口の減少という環境制約が加わることで、地域自動車産業とは構造的な弱点を背負わされているということを強調しておきたい。

2. 地域自動車産業論の分析枠組み

続いて、当プロジェクトが標榜する地域自動車産業論が、どのような理論的背景に支持されているのか、そしてそれらは具体的にどういった分析対象と拘わるのかについてである。図2はその関係性を示したものである。理論的背景としては大きく3つの領域を基盤としている。

第1に、産業集積論である。古典派経済学の議論を起源とし、中小企業論や経済地理学の分野で深められてきた領域である。前節の企業城下町型集積という概念は、もっぱら中小企業論者の議論から提唱されてきたものである。地域自動車産業は産業集積を分析対象としているため、基本的な論点はこの分野が提供している。

図2. 地域自動車産業論の理論的背景と分析対象との関連性



出所) 筆者作成

第2に、企業間関係論である。故・堀江英一氏とその系譜に連なる研究者らによって深められた分野である。古くは中小企業論の下請制として理解されてきたが、1990年代以降は藤本隆宏氏らによるサプライヤー・システムの議論として体系化された。この枠組みにより、地域自動車産業の集積内関係を**関係的近接性**及び**地理的近接性**から分析することができるのである。

第3に、国際経営戦略論である。地域自動車産業論にとっては、とりわけ開発・生産機能の国際分業に関心がある。人口減少社会においては、長期的にみて内需の縮小は不可避であるため、必然的に成長市場を海外に求めることになる。そのとき、国内外の生産機能をいかに効率的に分業すべきか、あるいはそもそも分業できるのかという論点が究極的に重要になってくる。のみならず、実態として域外依存型の集積は、立地こそ国内であってもその実態は海外の生産工場に近いということもできよう。そのため、国際分業のあり方は、場合によっては国内の集積間のマネジメントにも投影可能なのである。この分野の先行研究は、そのような知見を与えてくれるのである。

3. 論点の整理

各章の論点を整理しておこう。まず第1章「東北地方の自動車産業集積の方向性：公的機関を軸とした関係性の構築」では、主に、TMEJの主力車種であるCH-Rの部品調達構造、2012年以降における東北地方の公的機関を軸とした関係性を分析した。TMEJの部品調達においては、域外のサプライヤーからの調達が大部分を占めることが指摘されてきたが、主要車種の分析において同様の結論を得ることができた。公的機関を軸とした関係性においては、公的機関が、セミナーなどを通じて地場企業を育成するとともに、展示商談会などを通じて域外の完成車企業や部品企業と地場企業との関係性の構築に努めていた。こうした公的機関の支援体制を前提に、現在、TMEJや進出Tier1が、地場企業の現場レベルでの能力を向上させるという関係が形成されている。域外依存型の企業城下町型集積は、以上のような公的機関を軸とした関係性によって維持されていることを明らかにした。

第2章「東北地方における自動車部品企業の集積」では、各県が県内自動車関連企業についてまとめた資料を紐解き、東北地方の自動車産業の中心である岩手・宮城・福島の自動車部品企業の集積の全体像を明らかにした。分析の結果、以下6点を提示した。第1に3県とも域外部品企業の比率が高くなっていったこと、第2に3県ともTier1の大半を域外の大企業が占めていたこと、第3に地場部品企業の大半は、岩手工場、大衡工場、いわき工場の設立前から操業していたこと、第4に岩手のみ車載電装を領域とする地場部品企業がいたこと、第5に岩手、宮城は地場のソフトウェア企業がいたこと、そして第6に福島は車載電装、ソフトウェア企業が1社もなかったことである。

第3章「分工場型経済圏における自動車産業：地域産業連関表を用いた域内経済効果の確認」の議論はこうであった。本報告書が焦点を絞る東北地方では、完成車企業の分工場を核とした取引構造が構築されている。その取引の多くは域外からの部品取引が主であることは昨年度調査からも判明しており、現地調達の「深化度」は浅いものと推察される。そこで本章では、地域産業連関表を分析ツールとし、自動車産業を主要産業とする県の自動車産業に関連する部品取引（ないしはサービス）の域内・域外取引の可視化を試みた。また、他地域との比較を試みることにより、特に東北地方の分工場型経済圏における取引構造の実態抽出を計った。結論としては、地域産業連関表を用いての集積の類型別、もしくは中核企業別の取引構造の違いを抽出できるかについての試みは、不可能だった。集積とは空間面積で視るものであり、県単位で自動車産業の取引構造を

可視化することはできないのである。ただし、みなし自給額や自給率を示すことは、行政による企業誘致活動や域内企業への支援を推進する上での指標化になるため有用であると考えられる。

4. 残された課題

本調査報告の到達点は以上である。最後に残された課題についてである。本年度は、昨年末からの中国・武漢市を発祥とする COVID-19 が世界中で猛威を振るったことで、国内外全ての調査活動が中断してしまった。2019 年度に実施した、岩手県と宮城県へのヒアリング、そして両県の TMEJ、アイシン東北を含む主要企業調査をもとに、本来であれば 2020 年度は東北地方入りの日数を増やし、大規模な調査を連続して実施する予定であった。意に反して本調査報告書の内容は、いずれも過年度の調査記録の利用や二次資料を分析したものばかりである。2021 年度はこの挽回の年にしなければならない。

本年度を以て一般財団法人機械振興協会経済研究所からの研究助成は終了となるが、当プロジェクト自体は継続し、第 1 期調査・研究事業同様に研究成果を書籍としてまとめ、東北地方への政策提言に繋げる所存である。

以上