

●研究会報告

第15回都市再生プラン研究会報告

昨年の12月24日(日)午後1時30分から「イーブルなごや」の第1研修室で開催しました。参加者は10名でした。今回は「トヨタと地域経済社会シリーズ(その1)」として二つの報告がありました。その内容は次の通りです。

トヨタと地域経済社会シリーズ(その1)

(1)①渡辺俊三・田中武憲「愛知県における自動車部品製造業の現状と課題」(地域産業集積研究所と豊田市の共同調査より、『名城論叢』2015年3月)

②トヨタ講義資料、追加のスライド、文献一覧資料

報告者：富樫幸一(岐阜大学教授)

問題意識

本稿の問題意識は次のようである。トヨタは愛知県の製造品出荷額、全国一位を担っている。しかし、トヨタは国内三極体制(中部・九州・東北)にある。東日本大震災後にサプライチェーンの再構築を迫られ、リスクを分散しようとしている。国内の300万台体制を維持しつつ、海外生産を展開している。海外部品を輸出し、この愛知では他地域の空洞化とは対照的である。中部、特に愛知では「新技術・新工法などイノベーション開発」機能の役割と強化が求められている。トヨタグループ各社、二次以下の中小部品メーカー、機械・素材メーカーが、愛知のモノづくりの役割を担い、地域全体に新たな生産・経営戦略と産業政策を求めている。

課題

次に、明らかにしなければならない課題として3点あげている。

①中部で生み出される自動車部品の付加価値額は全国のおよそ半分を占めるのに対して、九州や中国地方では自動車(完成車)の製造による付加価値に対して部品の割合が小さく、もって九州や中国では域外とりわけ

愛知からの調達部品により自動車の生産が行われている。九州東北では自動車産業を地域経済の新たな基軸産業と位置づけ、「産官学」の幅広い連携により部品などの地場調達を積極的に進めている。よって、愛知の機能と役割について九州と東北との比較を通して、その現状と課題を明らかにすることが必要である。

②トヨタは2015年度を目標として、各工場・工程で大胆な生産技術、モノづくり改革を進めている。愛知のモノづくり現場では、エネルギーと労働力の不足が慢性化、深刻化しつつあり、安価で消費電力も小さい、新たな自動化機械の重要性が高まっている。さらに自動車の電子化・電動化の進展が、愛知の自動車産業に与える影響の解明も求められよう。

③トヨタは「トヨタ・ニュー・グローバル・アーキテクチャー(TNGA)」と呼ばれる新たな設計・開発手法に着手。一方でこのような新たな設計・開発思想に基づく大胆な部品の共通化は、「すり合わせ」(緻密なコミュニケーション)による自動車・部品メーカーの共同開発を競争力の源泉としてきたトヨタと愛知のモノづくりにも大きな変革を迫るものと考えられる。このような「設計革命」と調達戦略の変化が地域のモノづくりに与える影響を、他社・他地域での先行事例(VW、日産、マツダなど)の調査をもとに明らかにすることも重要である。

アンケート調査結果

次に、このような問題意識のもとに、名城大学地域産業集積研究所が豊田市役所産業部

ものづくり産業課と共同して愛知県内の自動車関連産業の企業に対するアンケートが実施され、その調査結果の報告があった。

考察

そして、本稿では、その考察を5点にわたって述べている。

- ①自動車関連事業のみに従事しているのは、おそらく規模の比較的小さな企業であろう。
- ②試作品受注の実績をほぼ半数の企業が持っていた。近年ではトヨタ第2の拠点である九州でも自動車の開発拠点化が進みつつあり、一方、愛知における開発人材の不足が顕著となる中で、今後も愛知がトヨタが求める「新技術・新工法などイノベーション開発」の役割を引き続き担うことができるかが、大きな課題である。
- ③受・発注企業の地域別分布をみると、豊田市を含む三河と尾張地域の企業から受注する企業の数が多いことは当然としても、受注先は国内に広く拡大していることがわかった。日本全国あるいは海外から受注した仕事を、愛知県内特に尾張地域の企業に発注しているという構図が描ける。
- ④自社の主たる製品が海外生産に代替されるとする企業よりも、代替されないという企業の方が10ポイントほど多い。ほぼ半数の企業が次世代自動車に関心を持っているのも、こうした理由によるものと思われる反面、自社の主たる製品が次世代自動車・産業に使用される可能性があるという回答した企業はおよそ2割にとどまっているのが現状であり、課題である。
- ⑤BCP（事業継続計画）については、震災後、思っていた以上に多くの企業が取り組んでいることがわかった。

(2)「トヨタ企業体・自動車産業の集積と地域経済構造—その統計的検証」

報告者：遠藤宏一（元南山大学教授）

トヨタ企業体のグローバル化・「全国化」

の状況について統計的資料収集・整理する中で討議資料とした。統計等の資料の出所としては愛知県「工業統計調査結果報告書」、『愛知県統計書』、『愛知県産業連関表』、中日新聞社・三菱UFBリサーチ&コンサルティング編『東海エリアデータブック2017』中日新聞社、各種新聞スクラップ他。これらをもとに4点にわたって報告があった。

- ①トヨタのグローバル展開とさらなる「全国化」—トヨタの輸出と海外生産の展開、トヨタ企業体の国内生産の変化を見る。
- ②愛知県経済とトヨタ企業体・自動車産業の地位—各種の統計資料による確認。
- ③最近のトヨタ企業体をめぐる若干のトピックス。
- ④次世代カー（EV）、自動運転（AI技術）等をめぐる急旋回する激動の時代へ—愛知を中心とする膨大な下請け企業群と地域経済の行方はどう変貌するか。

<二つの報告後の討論>

- ・トヨタの自動車部品は愛知だけではない、関東自動車などもある。
- ・三極体制で、なぜ九州なのか。愛知などへ出稼ぎして戻った人が多い。経産省や自治体がバックアップしたことも。
- ・トヨタが来ても海外ではジャストインタイムにはならない。
- ・今後の自動車製造は中国の動向次第である。中国の生産台数は3000万台、トヨタの国内生産台数は300万台、一桁の違いがある。
- ・中国が電気自動車にシフトした。中国の力でもEV車なら負けないという思惑もあるのではないか。
- ・EVになれば自動車部品が3万点から2万点に減る。

（文責 中川博一）