

世界同時不況下の地域経済 —愛知県の経済動向—

経済産業課 植田 大祐

目 次

はじめに

I 愛知県の産業

1 愛知県の産業構造

2 愛知県の自動車産業

II 世界同時不況の愛知県・豊田市への影響と同県・市による対策

1 愛知県

2 豊田市

おわりに

はじめに

2007年頃から顕在化し始めたサブプライム・ローン⁽¹⁾問題を発端とする米国住宅金融市場の混乱は、次第に国際金融市場全体へと広がりを見せ、2008年9月のリーマン・ブラザーズの経営破綻を契機として、ついに世界的な金融危機へと発展した。金融危機の影響は瞬く間に各国の実体経済にも波及し、世界は未曾有の同時不況へと陥ることとなった。

日本では、サブプライム・ローン関連商品による金融機関の損失が欧米より小さかったにもかかわらず、実体経済は欧米を上回る急激な落ち込みを見せ、リーマン・ショック以降の実質GDPの下落率は先進国で最大となった⁽²⁾。鉱工業生産や失業率などの指標も、過去に例が無いほどの悪化に見舞われている⁽³⁾。

こうした日本経済の落ち込みの主な要因は、世界経済の収縮に伴う輸出の急減である⁽⁴⁾。日本の輸出品目は、需要が景気に左右されやすい自動車のような高額な耐久消費財や、設備投資の動向に敏感な一般機械⁽⁵⁾などの品目が多くを

占めている。リーマン・ショック後の世界同時不況によりこれらの品目の輸出が大きく落ち込み、輸出にけん引されていた日本経済は強い逆風に晒されることとなった。また、日本では、自動車や一般機械などの産業が鉱工業生産全体に占めるシェアが大きく、部品や素材の国内調達率も高いため、輸出減少によるこれらの産業における生産調整の波及効果が大きくなったことも、景気悪化に拍車をかけた⁽⁶⁾。

自動車産業を始めとして製造業が幅広く集積する愛知県は、リーマン・ショック後のこうした輸出減少の影響を最も直接的に受けることとなった地域の一つだろう。トヨタ自動車創業の地であり、愛知県における自動車産業集積の核となっている豊田市においても、世界同時不況の影響が甚大であったことは想像に難くない。そこで、本稿では、愛知県全体の産業構造の特徴を概観した上で、現地調査⁽⁷⁾で入手した情報を踏まえながら、世界同時不況の愛知県・豊田市への影響や、愛知県・豊田市が採った対策等を紹介し、今後の地域経済のあり方を考えるための一助としたい。

※本稿におけるインターネット情報は、全て平成22年7月30日にアクセス可能であったものである。

- (1) 過去に延滞や破産等の履歴を有するような信用力の低い顧客を対象にした住宅ローン。貸付の審査基準は緩やかで、当初数年間は低金利で返済負担が軽い、その後金利が上昇し返済負担が急増するといった特徴を持つものが多い。
- (2) 「GDP マイナス 12.7% 外需依存の成長 岐路 米欧上回る打撃」『日本経済新聞』2009.2.17; 「GDP 年率 12.7% 減 輸出響き主要国最悪」『朝日新聞』2009.2.16, 夕刊。などを参照。なお、平成21年2月時点で内閣府から-12.7%と発表されていた平成20年第4四半期の実質GDP成長率(季節調整済、年率換算)は、現在では-9.6%に修正されている。
- (3) 内閣府『平成21年度 年次経済財政報告』2009, pp.5-36; 「09年の経済指標 軒並み最悪の落ち込み」『日本経済新聞』2010.1.29, 夕刊。などを参照。
- (4) 内閣府 同上, pp.36-45; 経済産業省『通商白書2009』2009, pp.150-160; 池尾和人「『輸出立国』ニッポンの罫」『週刊東洋経済』6187号, 2009.2.14, pp.66-69。などを参照。
- (5) 主に産業機械や工作機械、原動機といった生産設備などが含まれる。
- (6) 経済産業省 前掲注(4); 経済産業省ほか『2009年版ものづくり白書』2009, pp.8-9; 日本銀行『金融経済月報(2009年2月)』2009.2.20, p.15. <<http://www.boj.or.jp/type/release/teiki/gp/gp0902.pdf>>
- (7) 筆者は、平成22年3月中旬に、愛知県庁、名古屋商工会議所、千代田鋳螺株式会社、豊田市役所、豊田商工会議所、トヨタ自動車本社(訪問順)において、愛知県の経済情勢等に関する現地調査を実施した。訪問先の各機関の方々からは、一方ならぬご厚情をいただいた。この場を借りて感謝申し上げたい。

I 愛知県の産業

1 愛知県の産業構造

温暖な気候、広大な土地、日本のほぼ中心に位置する地理的有利性といった条件の下、愛知県では、江戸時代から窯業、繊維産業、木材加工産業などが盛んであった。これらの産業をルーツとして、明治時代以降の愛知県では、繊維機械、時計、工作機械といった産業が順次成長していき、大正～昭和初期には航空機産業の集積も見られるようになった。第2次世界大戦の敗戦により、航空機産業は解体を余儀なくされたものの、戦後は自動車産業を中心とした製造業の集積が愛知県に形成されていった⁽⁸⁾。

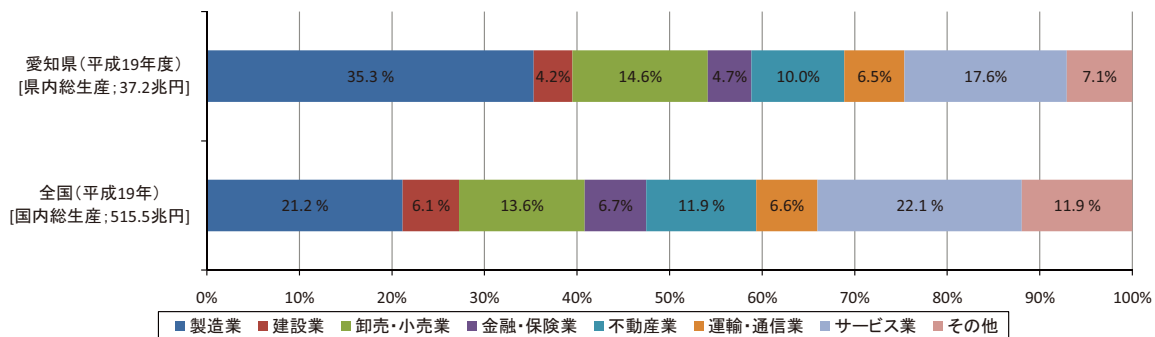
こういったものづくりの豊かな伝統を背景として、愛知県の産業構造は、製造業の比重が

際立って大きいという特徴を有している。県(国)内総生産の経済活動別構成比を見ると、製造業は35.3%で、全国の21.2%を大きく上回っていることが分かる(図1参照)。また、愛知県の製造品出荷額等⁽⁹⁾は、昭和52年に神奈川県と大阪府を抜いて以降、全国首位を維持しており、全国に占めるシェアも13.8%(平成20年)と非常に高い。愛知県は、日本のものづくりの中核圏域としての役割を果たしていると言えよう⁽¹⁰⁾。

2 愛知県の自動車産業

日本のものづくりをけん引してきた愛知県の製造業の中でも、特に大きな存在感を示しているのが自動車産業である。愛知県の製造品出荷額等に占める輸送用機械産業のシェアは50.4%(平成20年)、産業別の特化係数⁽¹¹⁾も全

図1 県(国)内総生産の経済活動別構成比



- (注1) 経済活動別の県(国)内総生産は、愛知県と全国とで調査時期の基準が異なるため、愛知県については年度、全国については暦年の数値に基づく。
- (注2) 愛知県、全国とも名目値。
- (注3) 四捨五入の都合上、構成比の和が必ずしも100%に一致しない場合がある。
- (出典) 愛知県県民生活部『平成19年度 あいちの県民経済計算』2009; 内閣府『平成22年版 国民経済計算年報』2010。に基づき、筆者作成。

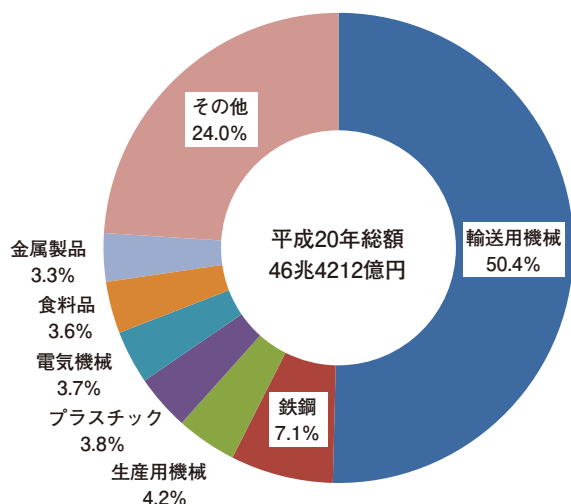
(8) 愛知県産業労働部『あいちのものづくり』2010.3, pp.6-7. <<http://www.pref.aichi.jp/0000032898.html>>; 水谷研治『世界最強名古屋経済の衝撃』(講談社+a文庫) 講談社, 2005, pp.123-141。などを参照。

(9) 生産された製品の出荷額(製造品出荷額)、加工賃収入額、その他の収入額、製造工程から出たくず・廃物の出荷額を合計したもので、製造業の規模を示す指標の一つ。

(10) 愛知県産業労働部 前掲注(8)

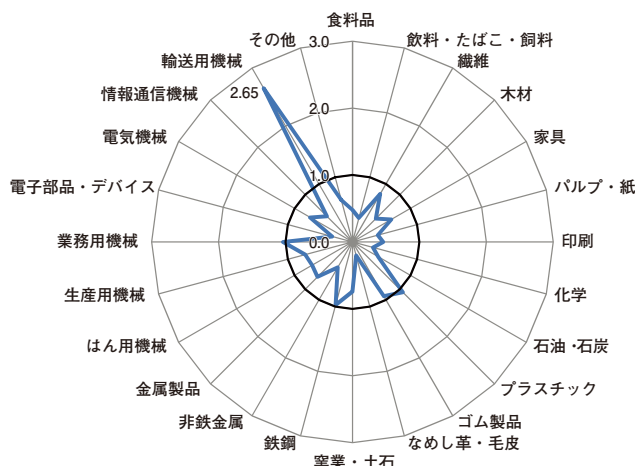
(11) ある項目の構成比を上位集団における当該項目の構成比で除した値のことで、ここでは、愛知県の製造品出荷額等におけるある産業の構成比を、全国の製造品出荷額等における当該産業の構成比で除した値を試算している。この係数が1を上回れば、愛知県における当該産業への特化の度合いが、全国平均と比較して相対的に強いことを意味する。

図2 愛知県の製造品出荷額等の産業別構成比 (平成20年)



(出典) 愛知県県民生活部『平成20年 あいちの工業』2010. に基づき、筆者作成。

図3 愛知県の製造品出荷額等における特化係数 (平成20年)



(出典) 愛知県県民生活部『平成20年 あいちの工業』2010. に基づき、筆者作成。

表1 製造品出荷額等で愛知県が全国1位を獲得した代表的な産業 (平成20年)

	1位	2位	3位
輸送用機械	愛知県	静岡県	神奈川県
	23.39兆円 (36.7%)	5.49兆円 (8.6%)	4.52兆円 (7.1%)
繊維	愛知県	大阪府	岡山県
	0.54兆円 (11.4%)	0.41兆円 (8.8%)	0.32兆円 (6.7%)
プラスチック	愛知県	茨城県	大阪府
	1.78兆円 (14.7%)	0.75兆円 (6.2%)	0.74兆円 (6.1%)
鉄鋼	愛知県	兵庫県	千葉県
	3.28兆円 (13.5%)	2.44兆円 (10.0%)	2.21兆円 (9.1%)
ゴム製品	愛知県	静岡県	三重県
	0.45兆円 (12.9%)	0.24兆円 (7.0%)	0.24兆円 (6.8%)
窯業・土石	愛知県	神奈川県	滋賀県
	0.84兆円 (10.3%)	0.47兆円 (5.7%)	0.46兆円 (5.6%)
生産用機械	愛知県	大阪府	茨城県
	1.93兆円 (10.1%)	1.51兆円 (7.9%)	1.36兆円 (7.1%)
業務用機械	愛知県	神奈川県	群馬県
	1.23兆円 (14.3%)	0.68兆円 (7.9%)	0.56兆円 (6.5%)

(注) 数値上段は実額、下段は全国計に占めるシェア。
(出典) 経済産業省『平成20年 工業統計表 (市区町村編)』2010. に基づき、筆者作成。

国平均1と比べ2.65 (平成20年)と突出しており、愛知県における輸送用機械産業の比重の大きさを物語っている (図2、3参照)⁽¹²⁾。トヨタ自動車の本社、7か所の工場を市内に擁する豊田市に至っては、製造品出荷額等 (平成20年: 13兆540億円)に占める輸送用機械産業のシェアは90.5% (平成20年: 11兆8089億円)にまで達しており、製造業における輸送用機械産業のウェイトは圧倒的である⁽¹³⁾。

こうした愛知県の輸送用機械産業の集積は、全国でも有数の規模を誇っており、都道府県別の輸送用機械産業の製造品出荷額等は、愛知県が第1位である。そのうえ、愛知県は、プラスチック、鉄鋼、生産用機械といった多くの産業の製造品出荷額等でも全国第1位を獲得していることから、県内に輸送用機械産業の関連産業も幅広く集積している様子がうかがえる (表1参照)。また、自動車が生産される際、こういった素材、部品などの関連産業でも生産が誘発されることで地域経済全体に影響が波及していくが、愛知県の自動車産業によるこうした生産波

及効果は特に大きい上⁽¹⁴⁾、他県と比較すると生産波及効果が県外に流出しにくく、県内に留

(12) 経済産業省『工業統計表』における輸送用機械産業の製造品出荷額等には、自動車や自動車部品だけでなく、船舶、鉄道、航空機関連産業の製造品出荷額等も含まれるが、自動車や自動車部品に関する製造品出荷額等が大部分を占めているため、本稿では自動車産業と輸送用機械産業をほぼ同義で用いる。

(13) 経済産業省『平成20年 工業統計表 (市区町村編)』2010. に基づき、試算。

まる割合も大きい⁽¹⁵⁾。

愛知県の輸送用機械産業は、輸出面でも特徴的である。そもそも、輸送用機械産業の輸出比率は他産業よりも高いことが指摘されているが⁽¹⁶⁾、愛知県の輸送用機械産業の輸出比率は特に高く、輸出に依存する傾向はより強い⁽¹⁷⁾。また、近年の愛知県の輸出額に占める輸送用機械産業のシェアは約5割と全国平均の約2割を上回っており、輸送用機械産業は愛知県の貿易黒字の稼ぎ頭となっている⁽¹⁸⁾。

II 世界同時不況の愛知県・豊田市への影響と同県・市による対策

リーマン・ショックに端を発した世界同時不況により、各国・地域経済は大きな混乱に陥ったが、愛知県もその例外ではなく、深刻な経済不振に見舞われることとなった。以下では、愛知県と、愛知県の中でも特に自動車産業集積地として名高い豊田市について、世界同時不況の影響や対応策についてそれぞれ紹介する⁽¹⁹⁾。

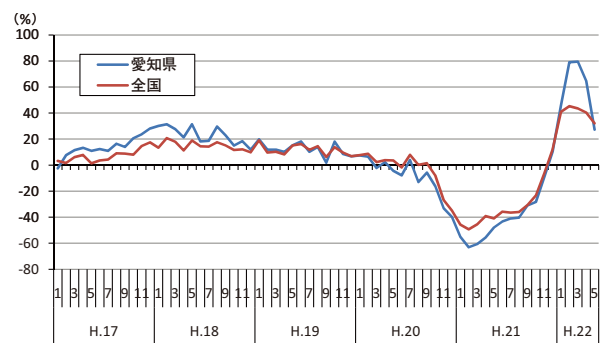
1 愛知県

(1) 世界同時不況の影響

近年の愛知県の輸出の動向を確認すると、景気の上昇局面では愛知県の輸出の伸びが全国

を上回っている一方で、リーマン・ショック後の景気の下落局面では全国以上に輸出の伸びが落ち込んでいる傾向が見てとれる（図4参照）。こうした傾向は、愛知県の輸出額に占める自動車産業のシェアが高いことに加え、高額な耐久消費財である自動車の需要が景気に左右されやすいことに起因するものと考えられる。こういった状況の下では、海外景気の変動に伴う輸出の変動幅は、全国平均よりも愛知県の方が大きくなる可能性が高い。今回の世界同時不況下では、各国の高額消費が低迷した上、サブプライム・ローン問題の震源地となった米国で融資条件の厳格化により自動車ローンを組めなく

図4 愛知県・全国の輸出増加率（対前年同期比）の推移



(注1) 愛知県の輸出額は、名古屋港、衣浦港、三河港、中部国際空港からの輸出額の合計とした。

(注2) 平成21年後半以降の輸出増加率の急上昇は、リーマン・ショック後の輸出増加率の急低下の反動によるものと考えられる。

(出典) 財務省『貿易統計』〈<http://www.customs.go.jp/toukei/info/index.htm>〉に基づき、筆者作成。

(14) 愛知県の産業連関表では、自動車産業の逆行列係数の列和(40部門表、開放型)は県内製造業の中で最大であり、1.9159となっている(愛知県県民生活部『平成17年(2005年)あいちの産業連関表』2010.を参照)。このことは、愛知県の自動車産業の生産波及効果は県内製造業の中で最大であり、自動車産業において仮に1億円の追加生産を行った場合、愛知県の産業全体では1億円×1.9159=1億9159万円の生産が誘発されることを意味している。

(15) 愛知県と、愛知県と同様に自動車産業の集積地として有名な広島県、神奈川県について、各県の産業連関表(いずれも平成17年)を用いて自動車産業の生産波及効果の県内歩留まり率(生産波及効果のうち、県内に生じる効果の割合)を試算したところ、愛知県:57.3%、広島県:44.2%、神奈川県:43.6%となり、愛知県が最大となる。

(16) 経済産業省 前掲注(4)

(17) 全国における乗用車、その他の自動車(トラック、バス等)、自動車部品・同付属品の輸出比率がそれぞれ52.7%、35.5%、14.0%なのに対し、愛知県における各品目の輸出比率は、それぞれ58.8%、75.5%、27.9%である(総務省ほか『平成17年 産業連関表』2009;愛知県県民生活部 前掲注(14)に基づき、試算)。

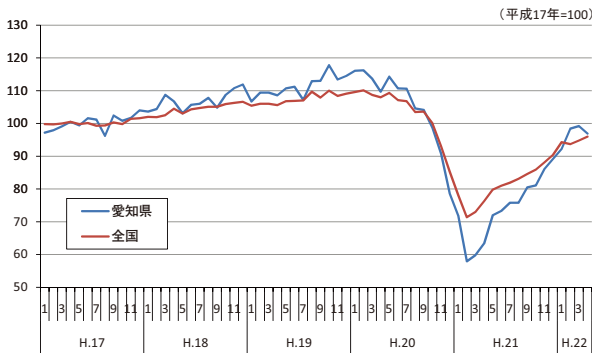
(18) 愛知県産業労働部『県内貿易港の輸出入動向調査』2009.8.27.〈<http://www.pref.aichi.jp/0000026638.html>〉などを参照。

(19) 本章中のデータ、情報等について特に出典を明記しなかった場合は、現地調査でのヒアリングや入手資料に基づくものである。

なった米国民が続出したことで、自動車需要がより一層落ち込んだことも、愛知県の自動車産業の輸出に大きなダメージを与えた⁽²⁰⁾。また、愛知県の自動車産業の輸出比率は高く、生産波及効果も他県より大きい。このため、輸出の変動に伴う自動車産業の生産の変動は愛知県経済に対して大きなインパクトを与え、今回の世界同時不況下における鋳工業生産も全国平均より大きく下方に振れる結果になったと考えられる(図5参照)。

輸出、鋳工業生産の落ち込みに伴い、県内の雇用情勢も急激に悪化した。平成20年冬頃までは全国と比較して低水準を維持していた愛知県の完全失業率は、平成21年初頭から急激

図5 愛知県・全国の鋳工業生産指数の推移

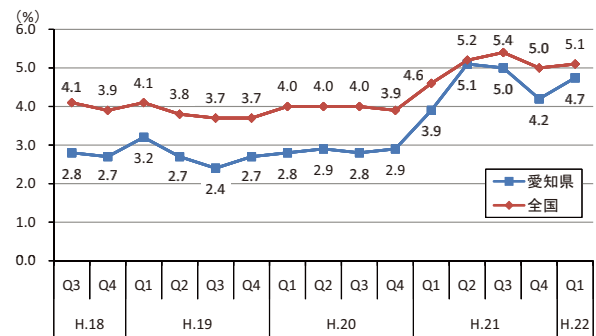


(注) 鋳工業生産指数は季節調整値。
(出典) 愛知県県民生活部『愛知県鋳工業指数年報』各年版；経済産業省『鋳工業指数年報』各年版に基づき、筆者作成。

に上昇している(図6参照)。また、平成20年10月から平成22年7月までの期間における全国の非正規労働者の雇止め累計285,252人のうち、愛知県での雇止め累計は46,175人(全国に占めるシェア:16.2%)と他県を圧倒しており⁽²¹⁾、非正規労働者の雇用問題が特に深刻化している様子がうかがえる⁽²²⁾。こうした雇用情勢の悪化の影響により、愛知県内の一部の市では生活保護費の支出が増加していることも指摘されている⁽²³⁾。

県内中小企業を取り巻く環境も切実である。自動車メーカーの減産の影響により、関連中小企業の倒産が相次ぎ⁽²⁴⁾、平成21年第1四半期における県内中小企業(全産業)の業況判断DI⁽²⁵⁾は-84.3にまで落ち込んだ。

図6 愛知県・全国の完全失業率の推移



(出典) 愛知県提供資料；総務省『労働力調査年報』各年版などに基づき、筆者作成。

(20) 早川英男「2009年の東海経済：展望と課題」『プログレス』693号, 2009.1.16, pp.13-17. <http://www3.boj.or.jp/nagoya/paper2/2005/kou0901.pdf>;「新車販売 米、25年ぶり低水準」『日本経済新聞』2008.11.4, 夕刊。などを参照。
(21) 厚生労働省「非正規労働者の雇止め等の状況について～7月報告：速報～」2010.7.30. <http://www.mhlw.go.jp/stf/houdou/2r9852000000fyhh.html>
(22) 北健一「続出する“派遣切り”“期間工切り” 東海の『派遣村』雇用悲惨の実態」『週刊東洋経済』6202号, 2009.5.20, pp.20-23.などを参照。名古屋商工会議所の会員企業の中には、そもそも求職者が減少していると訴える企業が複数あり、名古屋圏経済の先行きに失望し、求職を諦めて労働市場から退出する労働者が存在していた可能性もある(名古屋商工会議所からのヒアリングに基づく)。
(23) 平成22年度の一般会計予算における生活保護費増加率全国上位10市には、みよし市(1位:378.8%増)、高浜市(4位:113.5%増)、知立市(5位:90.7%増)、西尾市(6位:85.8%増)、刈谷市(10位:78.7%増)と、愛知県の5つの市が名前を連ねている。1位のみよし市については、町から市へと昇格し、生活保護費の支給業務が県から移管されたことが増加の主因だが、市内の自動車関連企業の不振も増加の一因となったことが指摘されている(平木協夫ほか「子ども手当や生活保護費で歳出3.6%増 交付税・臨時財政対策債で税込減補う」『日経グローバル』146号, 2010.4.19, pp.17-19.)。
(24) 鈴木正次「トヨタの2次下請けも破綻した 激増する『企業倒産』沈む東海の中小企業」『週刊東洋経済』6202号, 2009.5.20, pp.26-29.

リーマン・ショック以降、こうした厳しい状況に直面していた愛知県経済は、平成 21 年 3 月を景気の底として一部に持ち直しの動きが見られ始めており⁽²⁶⁾、平成 21 年末以降は輸出の回復傾向も鮮明になってきている。特に、中国を仕向地とした自動車関連部品の輸出は、中国の国内経済対策の効果もあって、他地域を仕向地とした輸出よりも回復のペースが速い。中国への輸出の回復傾向を受け、県内の輸送用機械産業の生産も徐々に活発化し、平成 21 年末には平成 17 年の水準と同程度にまで回復した。しかし、輸送用機械の生産に不可欠な工作機械

については、リーマン・ショック以前の過剰な設備投資の調整のため、回復の動きは鈍いように見受けられる。

(2) 愛知県による経済対策

愛知県では、知事を本部長、全部局長等を本部員とする「愛知県産業雇用対策推進本部会議」を設置し、世界同時不況に対する施策として「愛知県緊急産業雇用対策」を実施している⁽²⁷⁾。この対策は、中小企業対策、雇用対策、生活対策、内需拡大策を 4 つの柱としており、具体的には表 2 のような取組みが行われている。

表 2 「愛知県緊急産業雇用対策」の概要

中小企業対策	資金繰り支援	セーフティネット資金等の県融資制度の拡充
	相談・情報提供	<p>中小企業緊急対策特別相談窓口の設置 ※ 中小企業対策全般、金融支援策、技術指導などの相談を行う窓口を、県機関及び関係機関に計 100 か所設置。</p> <p>県幹部職員等の企業訪問によるニーズ把握 ※ 知事・副知事・産業労働部各課及び県民事務所職員が中小・零細企業を訪問し、企業の現状や施策ニーズを把握。</p>
雇用対策	相談・情報提供・連携強化	<p>求職者総合支援センター（ジョブ・ライフ・あいち）の設置 ※ 県が行う生活・就労相談と国が行う職業相談・職業紹介を一体的に行う常設窓口を開設。</p> <p>非正規労働者等緊急相談窓口の設置</p>
	雇用の場の確保・雇用の創出	<p>緊急雇用創出事業基金事業 ※ 基金造成額 289.9 億円。次の雇用までの雇用・就業機会（つなぎ的な雇用）を提供。</p> <p>ふるさと雇用再生特別基金事業 ※ 基金造成額 52.6 億円。地域の実情に応じた新事業を創出し、継続的な雇用機会を提供。</p>
	就職支援	<p>雇用セーフティネット訓練 ※ 離職者の早期再就職や若年未就職者等の安定就業を支援するため、高度技術専門学校で職業訓練を実施するとともに、民間教育訓練機関等を活用し、今後雇用の受け皿として期待できる介護分野、IT 分野などの職業訓練を大幅に拡充して実施。</p>
		<p>新規大卒者就職対策 ※ 就職面接会等の開催により、大学生等の就職の促進と中小企業の人材確保を図る。</p>
生活対策	住宅支援	<p>ワンストップサービスデーの開催 ※ ハローワークに管内市町村の生活相談窓口を設置し、就業支援と生活支援を一体的に行うワンストップサービスデーを開催。</p> <p>県営住宅への優先入居制度の新設 ※ 県営住宅の優先入居の募集枠に、離職退去者世帯を追加。</p>
	生活支援	<p>生活福祉資金貸付制度の改正 ※ 離職者等を総合的に支援するため、一時的に必要な資金を貸付。</p>
内需拡大策	内需拡大	<p>コンビニチェーンとの連携・協力包括協定の締結 ※ 県とコンビニチェーンの相互連携と協力により、県民の安心・安全の向上と地域の活性化を推進。この一環として、「内需拡大」推進運動の PR や地産地消の取組みを促進。</p>

(出典) 愛知県庁提供資料などに基づき、筆者作成。

(25) 景気が「良い」と答えた企業の割合から、景気が「悪い」と答えた企業の割合を差し引いた値。DI は Diffusion Index の略である。

(26) 「景気拡大 最長来秋まで 県見通し 年度内は上昇局面」『中日新聞』2010.6.9.

(27) 愛知県緊急産業雇用対策サイト〈http://www.pref.aichi.jp/sanro/kinkyu_taisaku/〉

これらの対策のうち、愛知県の融資制度である中小企業向けのセーフティネット資金は、県によるPR効果もあって利用が着実に伸びており、平成22年3月末時点で実績額は6231億円にまで達している⁽²⁸⁾。一方、県職員による中小企業訪問ヒアリングでは、行政への要望として、中長期的な成長を視野に入れた技術開発のための公的研究機関の検査機器等の充実や利用希望、経営や技術に関する指導・助言を求める要望等が挙がったほか、セーフティネット資金も含めた中小企業向けの金融支援制度の更なる充実を求める声も見受けられたようである。

また、平成21年4月に岡崎市で開設された求職者総合支援センター（ジョブ・ライフ・あいち）も順調に利用件数が伸びており、平成22年4月には、愛知県産業労働センター（名古屋市）のあいち労働総合支援フロア内にもジョブ・ライフ・あいちが新たに設置されることとなった。ジョブ・ライフ・あいちでは、愛知県に比較的多い南米からの日系人労働者向けに、ポルトガル語の通訳を配置する時間帯を設けるなどの対応も行われている。

2 豊田市

(1) 世界同時不況の影響

豊田市は、製造品出荷額等が13兆540億円（平成20年）と市町村レベルで全国第1位を誇る工業都市である⁽²⁹⁾。その名が示す通り、豊田市はトヨタ自動車のお膝元であり⁽³⁰⁾、製造業の中心がトヨタ自動車を筆頭とした自動車産業であることは論を俟たない。豊田市が独自に集計した自動車産業に関する指標を見ても、豊田市の製造業における自動車産業の重要性は一目瞭然である（表3参照）。

表3 豊田市における自動車関連製造業に関する指標の推移

（単位：人、億円）

暦年	区分	工場数	従業者数	製造品出荷額等
H.17	製造業計	1,398	100,096	110,433
	自動車関連製造業	428	83,063	104,901
	シェア (%)	30.6	83.0	95.0
H.18	製造業計	1,406	105,996	125,941
	自動車関連製造業	446	88,374	120,024
	シェア (%)	31.7	83.4	95.3
H.19	製造業計	1,392	110,240	132,480
	自動車関連製造業	455	91,835	125,931
	シェア (%)	32.7	83.3	95.1

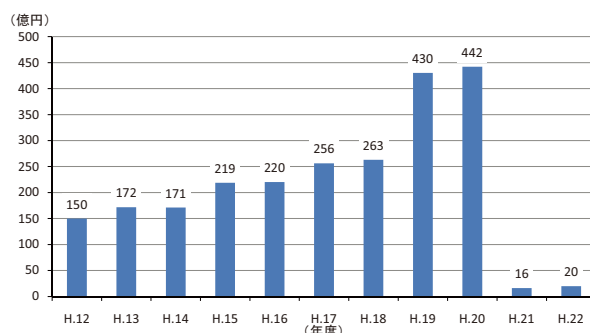
(注1) 自動車関連製造業とは、自動車及び同部品を少しでも生産している事業所の集合を指しており、各事業所の主たる製造活動に基づいて事業所を産業ごとに集計する経済産業省の『工業統計調査』とは事業所の分類方法が異なる。

(注2) 自動車及び同部品を僅かしか製造していない事業所であっても、当該事業所の製造品出荷額等の総額が自動車関連製造業として集計されるため、自動車関連製造業の製造品出荷額等の全額が必ずしも自動車及び同部品の製造に関係しているとは限らない。

(出典) 豊田市『豊田市の工業』2009, p.54. に基づき、筆者作成。

こうした産業構造を背景として、平成21年度の豊田市の法人市民税は、トヨタ自動車の大幅減益の影響により、過去最高を記録した平成20年度（442億円）から96.3%減の16億2800万円にまで一挙に落ち込んだ（図7参照）。法人

図7 豊田市の法人市民税（当初予算額）の推移



(出典) 豊田市『平成22年度 当初予算の概要』2010. に基づき、筆者作成。

(28) セーフティネット資金は、国の景気対応緊急保証（平成22年2月15日以前は緊急保証制度）の対象者を主な融資対象者とする愛知県の中小企業向け融資制度（「愛知県融資制度（経済環境適応資金）のご案内」〈<http://www.pref.aichi.jp/kinyu/yushi/22yokou/keieianteitirashi.pdf>〉を参照）。

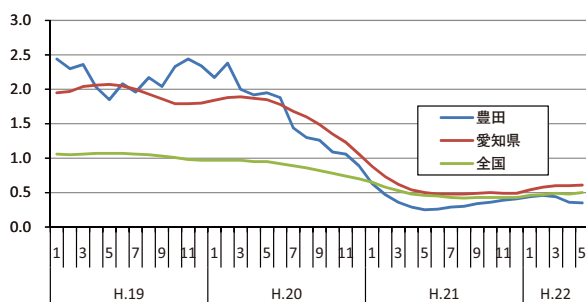
(29) 経済産業省 前掲注(13)

(30) 豊田市は、かつては挙母（ころも）市という名称であったが、同地に本社を置くトヨタ自動車にちなみ、昭和34年に豊田市へと改称している。

市民税が1年で426億円も減少するのはバブル崩壊時にも経験しなかった未曾有の事態であり、減少率は全国の市の中でトップである。地方税も前年度比34.5%減を記録しており、豊田市は平成21年度に予定していた市役所新東庁舎(中央保健センター(仮称))の着工の延期⁽³¹⁾や、豊田市美術館の美術品の購入凍結などを余儀なくされた⁽³²⁾。こうした厳しい財政状況に対し、豊田市は地方債の起債や財政調整積立金⁽³³⁾の取り崩しなどで対応している。

有効求人倍率の低下も著しい。平成19年から平成20年中頃には全国の概ね2倍以上の値で推移していた有効求人倍率は、リーマン・ショック後には全国を下回り、平成21年5月には0.25を記録した(図8参照)。その後、若干の回復を見せ、平成22年5月時点では0.35となっているが、依然として極めて厳しい状況

図8 豊田・愛知県・全国の有効求人倍率の推移



(注1) 豊田については、ハローワーク豊田の管轄区域(豊田市・みよし市)の有効求人倍率であり、厳密に豊田市内のみの有効求人倍率ではない。

(注2) 豊田については原数値、愛知県・全国については季節調整済値。

(出典) 豊田市提供資料;愛知労働局『レイバー・マーケット・プロフィール』各月版;厚生労働省『職業安定業務統計』〈<http://www.mhlw.go.jp/toukei/itiran/roudou/koyou/ippan/detail/index.html>〉などに基き、筆者作成。

が続いている。

(2) 豊田市による経済対策

世界同時不況への対策として豊田市民に最も浸透しているのは、「とよた元気プロジェクト」である。このプロジェクトは、豊田商工会議所が事務局となり、豊田市役所や豊田市商店街連盟などの各種団体が構成団体となって実施されているもので、地産地消の推進(豊田市の農産物等)、消費喚起運動、行事・イベント等による市内外に向けた豊田市の魅力発信などの取組みが行われている。また、これらの施策を通じて、景気悪化に伴う市内の沈滞ムードを一掃し、市民意識の高揚を図るという効果も狙っている。そのため、プロジェクトのロゴマーク(図9参照)は市民マインドの高揚を促す赤を基調とし、右肩上がりの経済回復を表現するために、文字もやや傾けて表記されているのが特徴である。このプロジェクトは平成21年3月から実施されており、平成22年度も継続中である。

図9 「とよた元気プロジェクト」のロゴマーク



(注) 赤を基調とする。

(31) 新東庁舎(中央保健センター(仮称))については、平成21年の新型インフルエンザの流行等を受け、平成22年度には建設予算が計上された(『平成21年12月豊田市定例会会議録(第2号)』(平成21年12月7日開催);豊田市『主要事業の概要とその予算額』2010.2.12。〈http://www.city.toyota.aichi.jp/division/ab00/ab03/1199951_7024.html〉などを参照)。

(32) 平成22年度における地方税減少率全国上位3市は田原市(1位:36.7%減)、豊田市(2位:34.5%減)、碧南市(3位:23.8%減)といずれも愛知県内の市であり、トヨタ自動車やその関連企業が集積している自動車城下町であることが指摘されている(岡本憲明・磯道真「地方債増発・基金取り崩し 綱渡りの財政運営」『日経グローバル』124号,2009.5.18,pp.15-18.)。

(33) 地方公共団体における年度間の財政の不均衡を調整するために設けられている基金。財政調整基金ともいう。

また、「とよた元気プロジェクト」以外では、主に豊田市が主導する形で表4のような経済対策を実施している。

これらの対策のうち、中小企業の販路拡大のためのマッチング支援事業として開催された「とよたビジネスフェア 2009」は、104の事業所・機関が出展し、後日訪問等の約束件数が737件、部品発注・見積依頼等の具体的成果も295件と、かなりの成果を上げた。豊田市内には、トヨタ自動車関連の取引に大きく依存する中小企業が多く、同社が好調な時には販路開拓に積極的ではなかった中小企業も過去には見受けられたようだが、今回の世界同時不況を契機として、豊田市の中小企業の意識にも変化が見られ始めたようである。

豊田市などによるこれら一連の世界同時不況対策は、個々の施策ベースでは一定の効果を上げていると言えよう。しかし、豊田市の経済はトヨタ自動車1社に大きく依存する構造となっているため、豊田市の対策のみでは限界もあり、同社の業績が上向かない限りは地域経済の浮上も難しいのが現実である。

おわりに

平成21年春に景気の底を脱して以降、愛知県では、輸出入や生産などの面で回復傾向が見られる一方、雇用面などでは依然として厳しい状況が続いており、世界同時不況が県内経済に残した爪痕は極めて大きい⁽³⁴⁾。

表4 豊田市による主な経済対策

景気対策	消費促進	消費促進費補助金 ※ 著しい景気の後退による消費の縮小を解消し、市内の消費拡大を喚起するため、商業団体が実施するプレミアム商品券発行事業を支援（「とよた元気プロジェクト」の主要事業である「ひまわり商品券」発行事業を補助）。
	環境対策	事業者向け低公害車購入補助金 ※ 国が進める自動車購入促進策との相乗効果による景気対策と環境対策を推進するため、事業者向け低公害車購入補助を創設。
雇用対策	雇用の場の確保	就職までのつなぎ支援 ※ 緊急雇用創出事業及びふるさと雇用再生特別基金事業を実施。
	就労支援	資格取得支援事業 ※ 就職に必要な資格を取得するための費用の2分の1（上限5万円）を補助。 就労マッチング事業 ※ 社会福祉協議会、国際交流協会等と連携し、福祉就職相談会や外国人の就職に必要な中級レベルの日本語能力を身につけるための教室の開講等。
中小企業対策	資金繰り支援	信用保証料補助金 ※ 中小企業経営者の負担軽減、経営の安定のため、制度融資等を利用し信用保証料を支払ったものに対し、保証料の100%を補助。
	人材育成	ものづくり人材育成事業 ※ 商工会議所や大学等と連携し、製造業における中核人材の育成を図るプログラムや、若手人材の育成を図るプログラム等を実施。
	販路拡大・経営強化支援	ビジネスチャンス拡大事業 ※ コーディネーターを派遣し、販路拡大支援事業等を実施。 MOT（技術経営）講座 ※ 名古屋工業大学との連携事業として、中小企業の経営者等を対象にした実践講座を実施。 とよたビジネスフェア 2009（平成21年12月17日～18日） ※ 豊田商工会議所との共催。中小企業の販路拡大を図るため、他業種・系列外の企業も視野に入れたマッチング支援事業として実施。

（出典）豊田市提供資料に基づき、筆者作成。

(34) 愛知県県民生活部「愛知県の経済の動き（平成22年5月）」2010.7.30. <<http://www.pref.aichi.jp/0000033999.html>>; 前掲注(26)

今回の不況による影響が愛知県や豊田市で深刻だったのは、愛知県や豊田市における自動車産業の集積規模の突出した大きさと、その自動車産業における輸出の不振によるものと考えられる。国際的な競争力を有し、輸出依存度が高い自動車産業の集積は、外需が好調な局面においては愛知県・豊田市にとって大きな強みとなる反面、外需が不調な局面においては愛知県・豊田市が他県・地域以上に打撃を受けやすくなるという弱みにもなる。地域経済が一つの産業に極度に依存することは、その産業に何らかのショックが生じた場合に地域経済全体に深刻な影響が及ぶことにもなりかねず、景気変動のリスク分散や地域経済の安定性の観点からは必ずしも望ましい姿とは言えない。今回の現地調査の訪問先においても、日本の主力産業である自動車産業を地域全体で支えてきたことを自負しながらも、同地の将来的な産業構造のあり方に対する懸念を指摘する声も聞かれた。

愛知県、豊田市の将来的な産業構造を考える上では、自動車産業において近年注目されつつある電気自動車の開発動向も重要であろう。現在主流のエンジン車の総部品点数は概ね3万

点に上るとされており、エンジン関連部品がこのうちの半分程度を占めている。一方、電気自動車では、エンジンがモーターに変わり、吸排気系部品やトランスミッション、ディスクブレーキ等も不要になるため、部品点数は大幅に減少する。さらに、自動車部品が減少することで、部品の生産・加工等に用いられる工作機械の必要性も低下すると考えられる⁽³⁵⁾。電気自動車が本格的に普及するにはまだ時間を要すると考えられるが、将来、電気自動車が主流になった際にはエンジンの関連部品を生産している下請け企業や中小企業に大きな影響が及ぶ可能性もあり⁽³⁶⁾、今回の現地調査の訪問先でもこうした状況を危惧する声があった。

愛知県では、自動車に次ぐ次世代産業として、航空機産業の成長が期待されている⁽³⁷⁾。しかし、まだまだその規模は小さく⁽³⁸⁾、部品の安全基準等の観点から中小企業の本格的な参入もあまり進んでいない⁽³⁹⁾。今後は、電気自動車の普及への対応と併せて、航空機産業などの新たな産業の育成を行い、産業の多様化を図ることで、景気変動に対する地域経済の安定性を高める必要があるだろう。

(うえだ だいすけ)

⁽³⁵⁾ 鷹羽毅「次世代車 構造変化で『浮かぶ企業、沈む会社』」『エコノミスト』4043号, 2009.7.7, pp.27-29; 「『エンジン不要』 工作機械の不安」『日経産業新聞』2009.3.12.などを参照。

⁽³⁶⁾ 「電気自動車 (EV) は破壊的イノベーションになる!？」『週刊東洋経済』6193号, 2009.3.21, pp.62-65; 「電気自動車の真実 エンジン車の『破壊者』」『日経ものづくり』660号, 2009.9, pp.42-51.などを参照。

⁽³⁷⁾ 愛知県産業労働部 前掲注(8), pp.12-13; 杉山勝彦「動き出したMRJ 関連産業の集積進む名古屋圏」『エコノミスト』4044号, 2009.7.13, pp.20-26.などを参照。

⁽³⁸⁾ 杉山 同上

⁽³⁹⁾ 現地調査でのヒアリングに基づく。

