

産業の危機回避と雇用の確保に向けて ～自らの努力と事業環境の改善～

おおきた ひろゆき
大喜多 宏行

自動車総連・産業政策室政策グループ長

自動車総連の役割

日本経済が今後も継続的に発展していくためには、経済的波及効果が大きく裾野の広い自動車産業が健全に発展することが必要と考える。バブル崩壊以降、自動車産業は、日本経済の低迷と企業のグローバル化に伴う国際競争の激化があいまって「日本のものづくりの危機」が叫ばれる中であっても、まさに日本経済の屋台骨として国内生産1,000万台レベルを維持してきた。

しかしながら、自動車メーカー毎の業績格差は拡大しており、産業基盤を構築する部品・販売・輸送などの各業種にも視野を広げると、それぞれが更に大きな課題を抱えているのが実態である。

また、職場の実態に目をやると、企業の生き残りをかけた競争への対応は、働く者への過重な負担の上に成り立っているのも事実であり、自動車産業にとって、これらが将来に向けた競争力の維持・強化に際しての大きな課題であると認識せざるを得ない。

このようなことから、現在は企業や働く者の懸命な努力の上に成り立っている国内生産基盤も、一歩間違えば、日本全体の高コスト構造の中で空

洞化を余儀なくされる危険性もはらんでいると考える。

直近の景気動向は、原油・材料高による資材調達やコストへの影響も懸念されるものの、ものづくりの日本回帰など徐々に好材料が出始めていると考える。しかし、これは主に企業レベルでの努力によるものであり、日本が持つ競争力の維持・発展を阻害する要因を構造的に解決した成果とは言い難い。

自動車総連の最大の役割は、『日本の自動車産業の競争力を維持・向上し、組合員の雇用と生活を確保すること』にあり、その実現に向けた課題は、基本的には産業或いは個別企業労使の自助努力によって解決すべきものである。そのため、我々自動車総連は、組合のカウンターパート機能の強化や産業レベルの課題改善に向けた取り組みを通じ、更なる努力を継続していかなければならない。

その一方で、日本全体の高コスト構造や他産業における課題には、残念ながら我々の自助努力が及ぶものではない。しかしそれらは、自動車産業のみならず、ものづくりを中心とするこれまでの日本の強みを脅かす危険性をはらんでいるものであり、我々は産別労働組合として、それらについても改善を強く世の中に訴えていく必要があると考える。

そこで、自動車総連は19期（2002年9月～2004年8月）に、上記のような産業内の実態と我々の日本のものづくりに対する危機感を提示するとともに、とりわけ日本の生産性向上策について自動車産業を例に取り上げ、一部に見られる楽観論に流されることなく、今こそ、国を挙げた各レベルでの努力することの必要性を訴える為、産業政策委員会にて「産業の危機回避と雇用の確保に向けて～自らの努力と事業環境の改善～」なる報告書をまとめた。

従って20期（2004年9月～2006年8月）では、当該報告書によって示された将来への懸念の解消と同時に改善すべき項目について活動を進めることを、自動車総連の産業政策における重点活動として取り組まなければならない。

なぜ事業環境改善の取り組みが必要なのか？

1. 自動車産業を取り巻く環境と産業内の状況

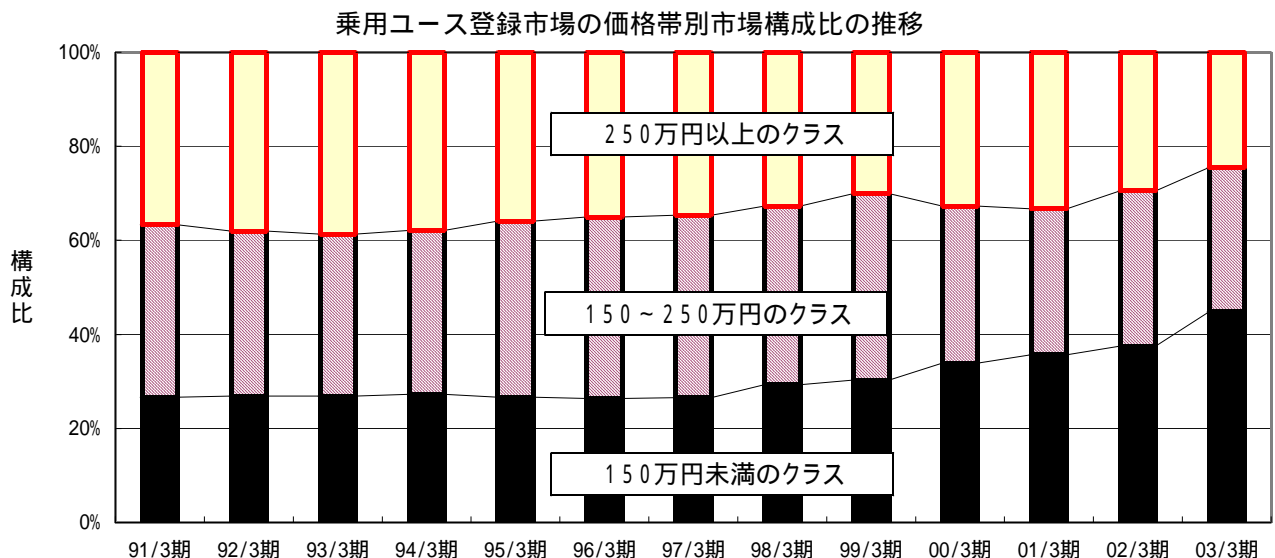
ここ数年、自動車産業に関わる各企業は、厳しい環境下での戦略実施を余儀なくされてきた。即ち、グローバルレベルでのコスト削減競争や技術

開発競争、国内における過当競争、加えて長引く景気の低迷や構造改革の遅れを背景にしながら、その中で生き残りを賭けた戦略として、企業はリストラを伴う再編・提携を実施する一方で、現地生産化や事業所・生産設備の縮小（適正化）による稼働率の向上を促進してきた。

また、企業内においても日々変化する市場ニーズに対応する為の業務の効率化やスピードアップを図ってきた。その結果、職場での長時間労働や、非典型労働者の増大など、組合員にとって雇用や生活の安定を脅かす不安をもたらす事になったと考える。

しかしながら、自動車産業を取り巻く環境が一層厳しさを増す中であっても、各企業の努力が奏効し、比較的好調な産業として見られている状況がある。但し、産業の将来を考えた場合には決して安心できる状況でなく、特に国内事業については決して順調でないことを再認識しなければならない。即ち、産業内に目を向けると、企業業績を比較すると二極化している状況にあり、また既に国内市場は成熟しており、今後も大幅な台数伸長は見込めず、販売構成でも低価格車へのシフトが促進しており、収益への影響が懸念される。＜図表1＞

＜図表1＞

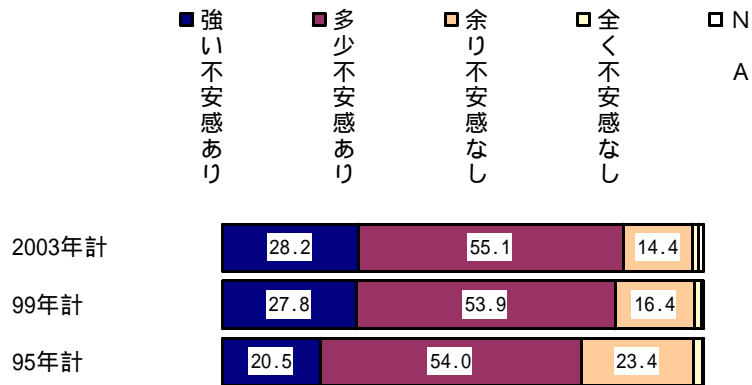


出典：日興シティグループ証券会社

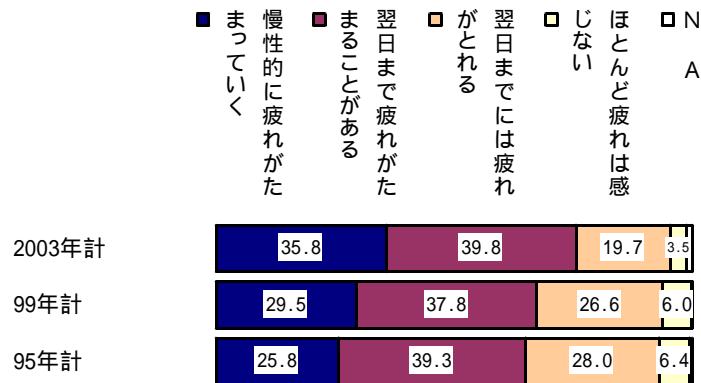
更に、自動車総連が実施している組合員意識調査の結果を見ても組合員の雇用と生活に対する不安は年々高まる傾向となっている。即ち、自らの将来（雇用、賃金）に関わる設問、疲労の蓄積度

合や精神的ストレスの度合を示すスコアは悪化しており、企業が生き残りを賭けて必死に対応する一方で、働く者へのしわ寄せが及んでいることを認識しなければならない。<図表2 - 1、2、3>

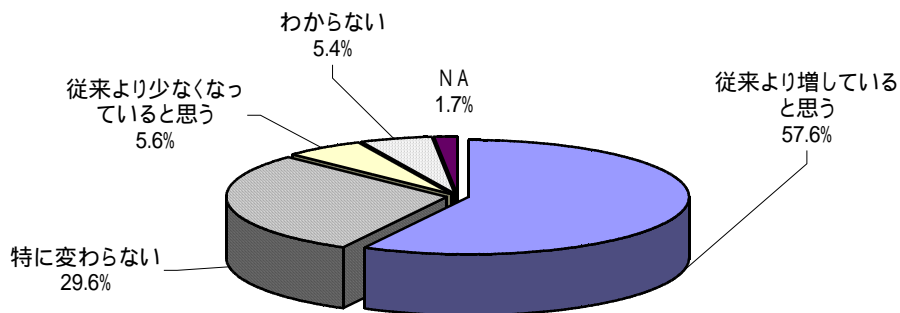
<図表2 - 1>



<図表2 - 2>



<図表2 - 3>

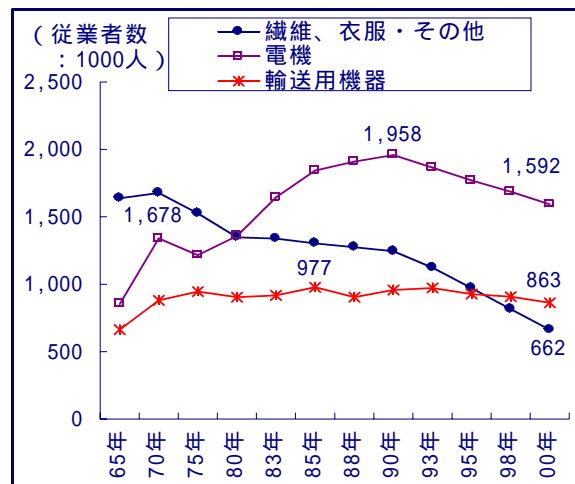
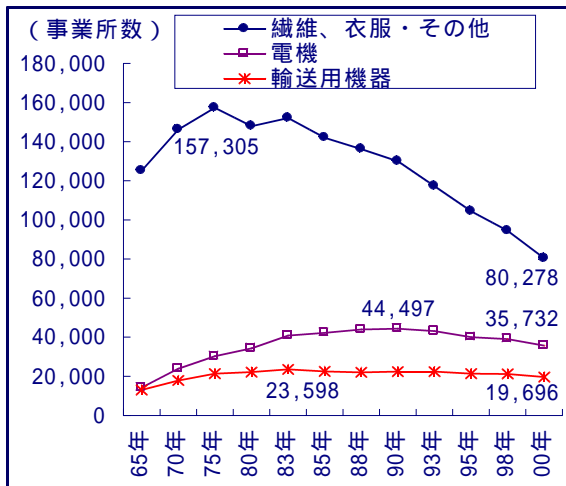


2. 国内製造基盤の現状

雇用の確保を考えるにあたり、国内製造基盤の現状に目を向けた。まず、製造業全体の状況を見ると、既に主要な製造業においては生産基盤の海

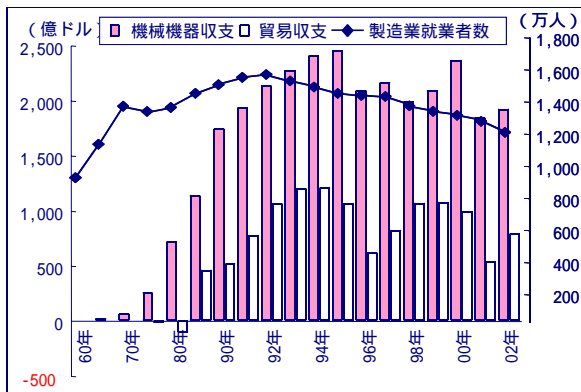
外移転が進んでいる。またそれに伴い、貿易収支も低下傾向にあると同時に、製造業全体の就業者数も減少の一途を辿っている。〈図表3・4〉

〈図表3〉



〈図表4〉

全体・機械機器貿易収支、製造業就業者数の推移



(出所) : JETRO、「日本の貿易統計」。
(原典) : 財務省、「貿易統計」。

一方、自動車産業の状況を見ると、雇用維持ラインである国内生産1,000万台は維持しているものの、その内訳には輸出分を含んでいる状況と、海外での現地生産化が促進されている現状を鑑みれば、1,000万台確保の維持も将来的には懸念される。

また、現地生産促進に伴う国内生産基盤の喪失が与える影響は、雇用の減少だけでなく、国際競争力にも及ぶ。即ち、現在の日本の製造業、特に自動車産業の国際競争力は、質の高い国内生産基盤によって支えられている。従って、国内生産基盤を喪失することは、自動車産業の国際競争力の低下につながり、国際競争力の低下はさらなる国内生産基盤の喪失につながるという負の連鎖に陥りかねない。

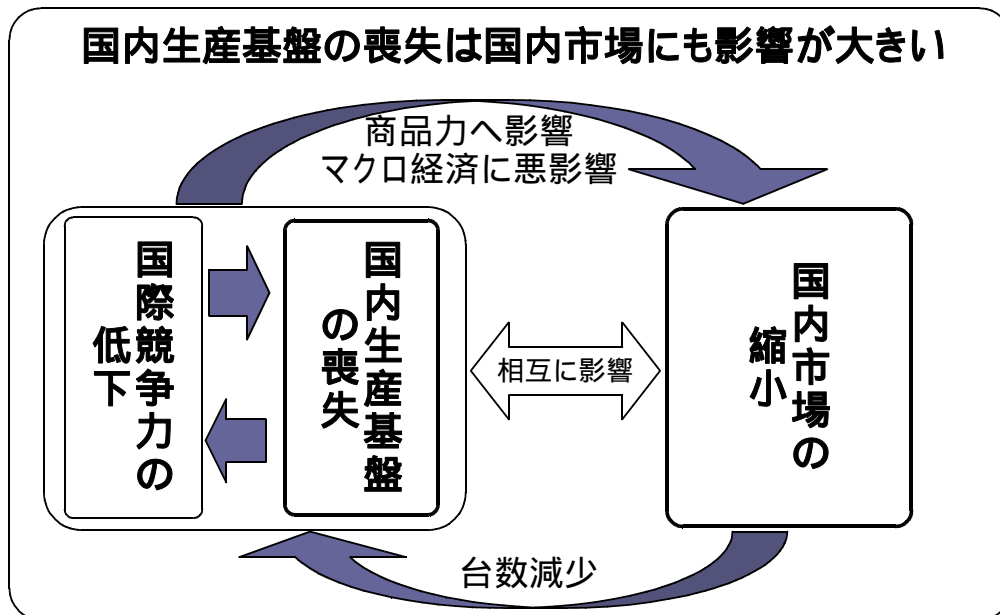
更に、国内生産基盤が国内市場とも相互に影響し合っていることを鑑みると、国際競争力の維持・強化のためには、国内生産基盤と国内市場を健全に保っていくことが必要と考える。〈図表5〉

自動車総連は、第18期(2000年9月~2002年8月)に2005年における国内自動車産業の雇用状況予想を「自動車産業の成り行き将来像(2002年9月発表)」として提示し、将来に対する危機感を訴えた。その試算では、最悪のケースとして2000年~2005年の間に、製造・部品部門で約14万人の

雇用が失われると予想した。実際の推移を検証すると、幸にも想定した最悪の状況には至っていない。

い。 < 図表 6 >

< 図表 5 >



< 図表 6 >

試算の前提

	ケース1	ケース2
国内自動車生産	1000万台	900万台
国内販売予測	640万台 (国産：600万台、輸入：40万台)	580万台 (国産：550万台、輸入：30万台)
輸出	400万台	350万台
日本メーカーの世界生産台数	1869万台 (国内：1000万台) (海外：869万台)	1769万台 (国内：900万台) (海外：869万台)
国内自動車部品生産	12.8兆円 (2000年比 11%)	11.7兆円 (2000年比 19%)

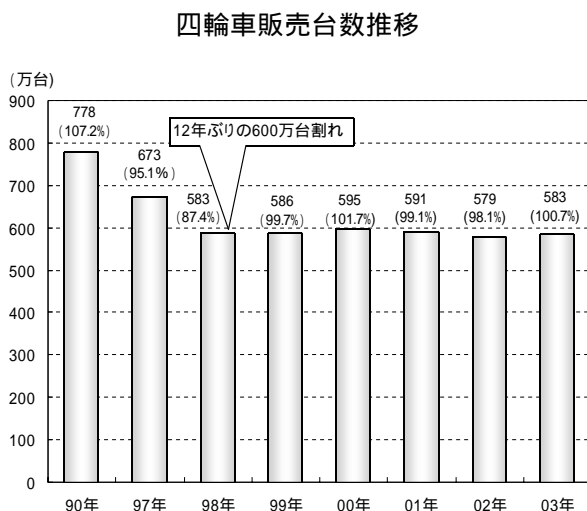
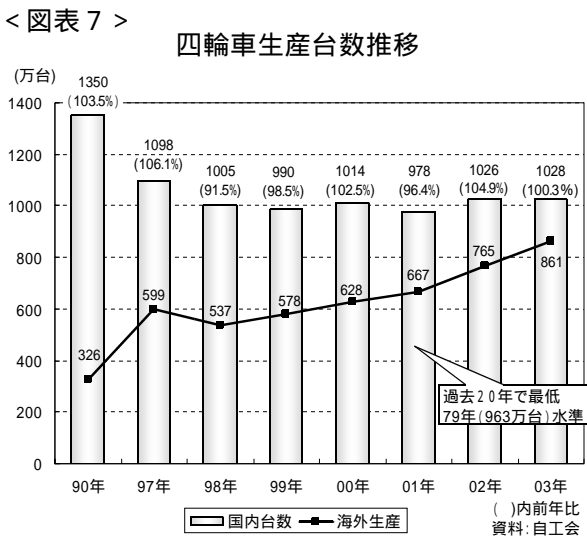
試算の結果

(人)

	2000年	2005年			
		ケース1		ケース2	
		労働生産性一定	労働生産性向上	労働生産性一定	労働生産性向上
完成車部門就業者数	146,400	145,700	133,300	131,100	119,900
5年間での増減数		(700)	(13,100)	(15,300)	(26,500)
部品部門就業者数	645,200	639,000	578,400	584,100	528,700
5年間での増減数		(6,200)	(66,800)	(61,100)	(116,500)
自動車産業合計	791,600	784,700	711,700	715,200	648,600
5年間での増減数		(6,900)	(79,900)	(76,400)	(143,000)

但し、当時危惧した“国内生産基盤喪失の危機は去ったのか”、との問いには、明確な安心感は得られていない。即ち、完成車の国内生産は、辛うじて1,000万台を維持しているとはいえ、国内販売は既に最悪のケース（580万台）の水準まで落ち込んでおり、その一方で、輸出は想定した水準（400万台）を大きく上回っている状況にある。

<図表7>



従って、現在の国内生産1,000万台は輸出に依存しているといわざるを得ない。また今後においては、市場が急速に拡大する中国だけでなく、北

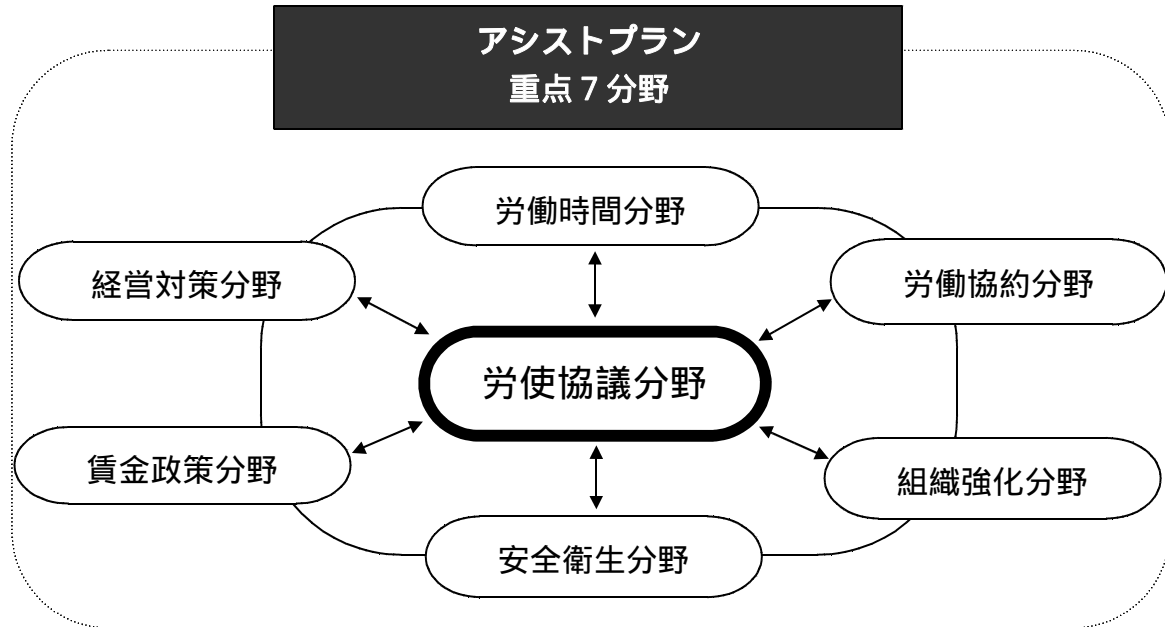
米や欧州等について、現地生産能力の増強が各メーカーで計画されている。これを踏まえれば、中長期的には現地生産化による輸出の減少によって国内生産が減少するという傾向に変わりはない。この結果、国内生産1,000万台を維持できないことも想定すべきであり、中長期的な視点では自動車産業の維持・発展に対する懸念は解消されていないと考える。

3. 産業の危機を回避し雇用を確保するための自動車総連の対応

これまで述べてきた自動車産業の危機を回避し、雇用を確保するために行う自動車総連の対応は、大別すると3つになると考える。その対応に向けた視点は「『産業の強みの維持・強化』と『弱みの克服』」である。自動車総連が行う対応の1つ目は「企業内の課題」に対してである。企業内の課題解決は、基本的には人の強みを活かすために個別企業労使が労使協議を通じた真摯な話し合いを行うべきだと考える。そのため自動車総連が行うべき対応は、企業労組が果たすべき役割を示すことと、その実現に向けた組合の実力値を向上させる取り組みである。これには、組合活動として最低限行うべき活動（重点7分野：労使協議分野、経営対策分野、労働時間分野、労働協約分野、賃金政策分野、安全衛生分野、組織強化分野）を示したアシストプランを展開して取り組んでいる。<図表8>

アシストプランを推進する上での各企業労組（単組）・各メーカー別労連・自動車総連の各役割は、基本的な活動の主役は各単組であり、活動計画の策定、活動の推進等のフェーズにおいて各単組が主体的に取り組む。課題に直面した各単組に対しては、各労連がその指導にあたる。自動車総連は、各労連からの相談に応じると共に、ツールの開発・提供、教育の充実を図る等、労連活動

<図表 8 >



の支援を行うことと区分している。

総連が行う対応の2つ目は「産業内の課題」についてである。具体的には、自動車産業全体が健全に発展していくための産業内ルールの構築、徹底に向け、産業労使会議等を通じた業界団体との論議・連携を図ることや産業内業種間での論議・連携の強化（部会の連携）が挙げられる。

これら2つ（企業内、産業内）の取り組みは既にこれまでも進めてきている活動であり、今後も強化・拡充していく。そこで19期には特に「産業外の課題」解決に向けた取り組みの必要性として、「事業環境改善の取り組み」を示した。前述したように本20期では、当該報告書をベースにした活動を産業政策の重点活動として捉え活動していく。以下に19期産業政策委員会報告書を紹介し、産業外の課題の構造を分析するとともに、自動車産業の視点で解決すべき課題を提示したい。

産業外の課題と原因 ～事業環境改善の必要性～

これまで検証してきたように、構造的に国内生産台数が減少することも想定せざるを得ないが、こうした中においても、自らの産業の競争力維持・向上は産業・個別労使の自助努力で達成することが基本である。しかし一方で、日本の高コスト構造などに代表される「産業外の課題」も、ものづくりを中心とする日本の強みを脅かす危険性をはらんでいるといわざるを得ず、抜本的な改善を強く世の中に訴えていく必要がある。加えて、いわゆる「保護」ではなく各産業の自助努力を促進し、強みを伸ばすことで日本の競争力向上し経済の活性化を図るという視点も必要である。

1. 産業外の課題と原因

一言で言って産業外の課題とは日本国内での「事業活動のしにくさ」にあると、我々は判断し

ている。即ち、課題は「過剰な規制・制度」や「国内の高コスト構造」にあり、これを背景にした事業活動のしにくさが主な課題の要因と考える。

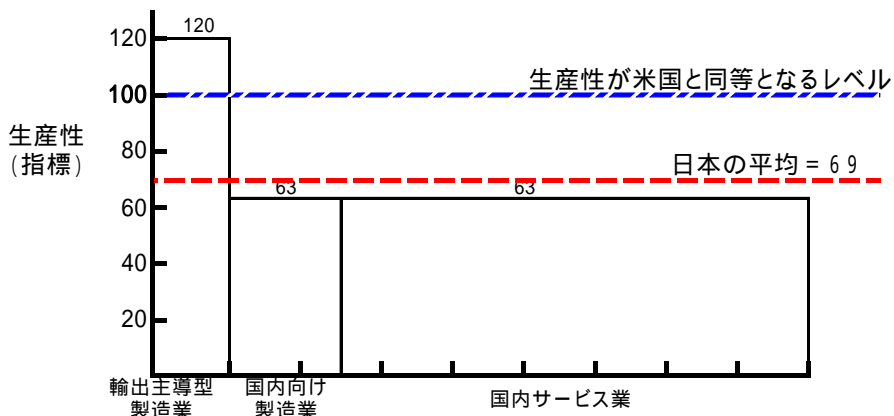
マッキンゼー・グローバル・インスティテュートは著書「日本経済の成長阻害要因－ミクロの視点からの解析」の中で、日本経済の再成長に向けた課題は、日本全体の生産性が低いことにあると指摘した。

その内容は、輸出型企業は生産性が高いものの、その一方で、日本経済の大部分を占める国内型企業は生産性が低い傾向にあり、この“経済の二重構造”が日本全体の生産性を低下させており、経済成長を阻害していると指摘した。

この二重構造には、これを招いた歴史的な背景

があり、戦後（復興期）の最重要課題は、欧米にキャッチアップすることであった。そのため、保護・育成を中心とした国策（保護的な規制）が敷かれてきた。その結果、国内型企業は現在まで変わることなく維持されている。その一方で、輸出型企業においては、国際競争が激化する過程において外圧による保護的規制の撤廃によって国策を転換せざるを得ず、その結果、自助努力により競争力を向上させる必要があった。このように、政策が戦後から殆ど見直されること無く、今でも強く規制が残っている（政府規制のウェイトが高い）分野と、早くに規制がなくなった分野が混在していることが日本経済の二重構造を生んでいると指摘している。＜図表9＞

＜図表9＞



1999年の米国を100とした日本の雇用比率 (%)
 (出典) McKinsey Global Institute「日本経済の阻害要因 -ミクロの視点からの解析-

我々は、こうした経済の二重構造から生じる日本全体の高コスト構造が、国内生産基盤の喪失の一因にもなっていると考える。これまでは、国際競争力のある一部の産業によって、日本の貿易収支を維持してきた。しかしながら、今後国際競争力が低下すると貿易黒字も減少することになる。従って、国内の様々な規制を排しつつ、健全な競争を促し、日本全体の生産性を上げることが不可欠と判断する。

2. 事業環境改善の取り組み

日本全体の競争力向上の為に、農業、公益、情報通信、製造、サービス、輸送など各分野における改革に向けた取り組みと、そのための環境づくりが必要である。そして、それぞれの分野が、評価・改革を通じて、その役割を十二分に発揮することによって日本全体の生産性が向上すると考える。

そこで、我々自動車総連が自動車産業として何

をすべきかについて、その位置付けと役割の整理を行うと、自動車産業は、販売・サービス・輸送・資材・製造等、裾野の広い複合産業であり、雇用、経済活動の両面で大きな役割を担っている。改革・向上によって、今後もこの役割を十二分に果たしていくことこそ重要であるとする。

このような認識の下、改革（改善）の基本的な考え方を以下の2点とし、自動車総連加盟組合を通じて自動車産業としての課題・要望を調査した。

「事業をしにくくしている悪さ」の改善（阻害要因の排除）
 「競争力向上の努力を支援」
 保護ではなく自助努力を促進し、強みを伸ばす

3. 事業環境改善の実現に向けた自動車総連の行動
 自動車総連にて調査したところ、自動車総連加盟組合から「事業をしにくくしている悪さ」の案件として101件が寄せられた。＜図表10＞

＜図表10＞

	合計	課題の分類					
		貿易	ものづくり	ビジネスコスト	自動車特有		その他
					外部	内部	
改善要望項目の総数	101	14	14	44	14	8	7
本取り組みで取り組むもの	80	14	11	35	10	8	2
自動車総連が主体となって取り組むもの	24	2	3	11	8		
個別の事例を調査し、フォーラム議員等を通じて働きかけを行うもの	15			14	1		
まず内部で議論を行った上で対応を検討するもの	16	1	6			8	1
他団体の取り組みと併せて検討・働きかけを行うもの	25	11	2	10	1		1
通常活動で取り組むもの（本取り組みとは別）	3			1	1		1
取り組まないもの（検討を中止するもの）	18		3	8	3		4

更に、類似した案件等を整理・統合し、代表的な12案件としてまとめた。＜図表11＞

本20期は、これら12案件に対し、自動車総連として改善に向けた取り組みを進めていく。

具体的には、第1に事業環境改善の必要性を理解促進してもらうため、世論喚起やPR活動に取り組むたいと考える。第2に事業環境改善に向けた課題を解決するため各方面に働きかけを行っていきたいと考える。そのため、12案件について案件ごとの相互関係や性格などを踏まえ、概ね5つ

の括りで取り組みを進めていく。＜図表12＞

これら5つの改善活動に対する取り組みは当然のごとく、短期間で改善・成果が実現・発揮されるものではない。長期間に亘るにしても継続的な活動が必要であり、その提言・要請先は連合、IMF-JCを始めとする労働界各方面だけでなく、経営者団体や関係省庁にも働きかけを行っていかなくてはならない。是非、我々が展開する活動に対する理解と協力を切望する。

< 図表11 >

視点		項目	問題点
悪さの改善	自助努力の支援		
		公共料金	国際的に見て割高である上、自助努力ではどうにも出来ない。
		自動車関係諸税	車の保有に対するコストという観点のみならず、その便益は「高速道路通行料金」「交通渋滞の緩和」と密接に関連する。
		高速道路通行料金	コスト増だけでなく、高速を避けて一般道を走行することで、交通渋滞や事故の誘発、ドライバーの長時間労働の要因となっている。
		交通渋滞	渋滞による経済損失は、日本全体で約12兆円にも上っている。
		公益部門の効率	公益部門の効率の悪さが、財源の有効活用や規制緩和を阻む最大の要因となっている。
		為替レート	経済の実態と大きくかけ離れた為替レートによる「実態を伴わない競争力の差」が生じている。
		FTA	各国がFTA締結の動きを加速させる反面日本の動きが遅く、貿易上大きなハンディキャップとなっている。
		固定資産税等	特に都市部に出店しているディーラー等にとって、固定資産税負担が大きすぎる。
		研究開発投資	競争力を向上させる為には研究開発の促進が不可欠。
		設備投資	競争力の底上げには、中小企業を含め、老朽化の進んだ設備の更新投資が必要。
		設備償却期間	他国に比べ相対的に不利な状況にある部分が存在する。
		社会保障費用負担	国民と企業の負担は増大する一方であり、雇用創出を阻害するばかりでなく、非典型労働者増加の一因にもなっている。

< 図表12 >

<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共料金の引き下げ （公益部門の効率化） ・ 自動車関係諸税の引き下げ 高速道路通行料金の引き下げ 交通渋滞の緩和 （公益部門の効率化） ・ 為替レートの適正化 FTAの推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 固定資産税等の引下げ 研究開発に対する減税 設備投資に関する減税 設備償却期間の短縮 ・ 社会保障制度の抜本改革
---	---