

# 名古屋経済圏の産業構造と雇用不安定化

愛知大学中部地方産業研究所研究員 梅原 浩次郎

## 1. 2冊の著作物の出版

塩見治人名誉教授、井上泰夫教授、及び筆者をはじめ経済学研究科同窓会「剣陵会」会員有志は、この4年半の間に2冊の著書を公刊した。塩見治人・梅原浩次郎編著による『トヨタショックと愛知経済—トヨタ伝説と現実—』（2011年4月、晃洋書房）、『名古屋経済圏のグローバル化対応—産業と雇用における問題性—』（2013年10月、同）である<sup>1</sup>。

1冊目は、2008年のリーマンショックを契機とする世界経済危機に際し、トヨタの地元である愛知の経済社会がどのような下方調整を行ったのか、その解明をめざしたものである。戦後一貫して製造業における自動車産業依存を深めてきた愛知経済は、甚大な影響を受けていた。構成は、第Ⅰ部 自動車産業再考、第Ⅱ部 愛知の経済社会である。トヨタの全体像を俯瞰して、塩見名誉教授は、「トヨタは輸出型グローバル型企業からGMに比肩できる現地生産型企業に成熟した」、「空洞化と雇用流出は続く」と指摘した<sup>2</sup>。

その後も、「国内工場相次ぎ閉鎖・縮小」、「日の丸家電崖っぷち」などと、国内の産業と雇用にとり重大なニュースが相次いだ<sup>3</sup>。2冊目は、グローバリゼーションの歴史的な転換点に立って、全国有数のものづくり産業集積地の名古屋経済圏（主に愛知、岐阜、三重の3県経済）は、いかなる対応に迫られているのか、この解明を目的にしたものである。同書の構成は、第Ⅰ部 名古屋経済圏の雇用問題、第Ⅱ部 名古屋経済圏の「外へのグローバリゼーション」、第Ⅲ部 名古屋経済圏の「内なるグローバリゼーション」、である。私たちが追求した視座は次の点である。豊かな地域社会にとって雇用は全ての基礎である。グローバリゼーションがもたらした産業構造の変化と雇用問題を検証し、地域経済圏の可能性と問題性を見つめる、というものである。

本稿では、筆者が担当した章をベースに、1冊目を「自動車産業特化構造と二大危機」、2冊目を「企業の海外進出と地域雇用不安定化」として論述する。このことを通して、名古屋経済圏の産業構造と雇用不安定化が重大な事態に直面していることを明らかにしたい。

## 2. 自動車産業特化構造と二大危機

### (1) 自治体産業政策と自動車産業特化構造

愛知県などの自治体産業政策との関連から、製造業における自動車産業特化構造の形成をみてみよう。石油ショック後、愛知県は、『県地方計画（第4次）』（1976年、以下「愛知」などを略して表記）で、開発

余力のある内陸部及び東三河地域への工業開発を計画し、同時に西三河地域における自動車産業依存から複合型産業構造への是正を強調していた。自動車産業から一般機械、電気機械などへの産業多角化の誘導である。しかし、産業構造転換は現実には企業活動が機能している場合には容易でなく、産業界自身の要求とはなり得なかった。自治体産業政策の側では、こうした現実を前に自動車産業依存を追認していくことになった。愛知県企業庁の造成用地には、トヨタ関連企業の進出が相次いだ。

『県地方計画（第5次）』（1982年）でも、自動車産業の発展が強調され、あわせて先端技術産業の育成強化によるリーディング産業への多角化が強調された。『県地方計画（第6次）』（1989年）では、東京一極集中のもとでの名古屋圏の地位低下、その復権のための大規模プロジェクトが課題となり、自動車等の機械系産業を高度化・高付加価値化し、産業の中核に位置づけた。『県地方計画（第7次）』（1998年）では、自動車産業に依存する構造変化の必要を記すが、是正の取り組みは弱い。万博開催・空港開港時の『愛知県産業創造計画』（2005年）は、「自動車産業を始めとする厚いモノづくり産業の集積があり、（略）これらの産業が進化する中で、新たな産業の集積が形成される」としていた<sup>4</sup>。これを受けた『新しい政策の指針』（2006年）でも、自動車産業を今後も愛知県の中核産業と位置づけていた。

リーマンショックを契機とする世界経済危機で直撃を受けたのが自動車産業であり、トヨタとトヨタ依存の名古屋圏に及ぼした影響は大きかった。この後の愛知県『政策指針2010-2015』（2010年）は、「新自由主義的な政策の負の側面」が顕在化し、時代の大転換を強調した。石油危機時以来の、複合型産業構造の構築を再度掲げ、「大量にモノを生産し輸出するという産業構造からの転換」を掲げた。「次世代自動車や航空宇宙、ロボットといった次世代モノ作り産業の育成」、「生活を支えるサービス産業の育成」等をあげた<sup>5</sup>。しかし、モノづくりを支えてきた中小企業を含む産業の危機的事態を止めて、地域経済の転換と再生を導く施策にはなっていない。環境変化に伴い愛知県産業政策には多少の変化があるが、自動車産業特化構造はさらに深化し、自動車に並び立つ顕著な他の優越的産業の育成には至っていない。

愛知県の1990年代以降の製造業における自動車産業依存の深まりを、表-1の派遣労働者を含む「工業統計調査」（1990、2007年）によって確認したい。産業分類の変更があるために、接続が可能な2007年を最新値としている。同年はトヨタショック前の、自動車産業の国内における最盛期を示している。産業中分類を機械関連、基礎資源、生活関連等の分野にわけ、代表的な業種をみてみよう。合計では、事業所数は61.4%へ激減、従業者数は91.6%へ減少、現金給与総額は109.1%へ増加、製造品出荷額等は129.7%への増加である。事業所数は、機械関連（輸送機械、電気機械、一般機械、精密機械を含む）で8割を切り、基礎資源の窯業土石、生活関連の繊維・衣服、木材・家具の落ち込みは激しい。従業者数は、機械関連の構成比が46.5%から56.7%へ10.2ポイント上昇、うち輸送機械は21.8%から34.4%へと12.6ポイントも高めている。これに対し、基礎資源の窯業土石、生活関連の繊維・衣服、木材・家具がそれぞれ落ち込んでいる。現金給与総額は、従業者数と同様の傾向であるが、輸送機械が大きく伸びていることが特徴的である。製造品出荷額等は、機械関連が構成比を60.2%から69.6%まで9.4ポイント高め、伸率で150.0%となる。同じく輸送機械は、構成比を40.5%から51.3%まで10.8ポイント高め、金額で164.0%となる。電気機器も伸率が154.8%と高い。このように、輸送機械を含む機械関連の業種構成の比重の高まり、繊維・衣服、木材・家具の落ち込み・衰退が著しい。

主要都府県並びに東海圏の主な製造業業種構成を、「工業統計調査」（2010年）によって比較する。愛知

表-1 愛知県製造業業種構成の推移 (1990-2007年)

(伸率：1990年比、%)

産業分類	事業所数			従業者数			現金給与総額			製造品出荷額等		
	1990年	2007年		1990年	2007年		1990年	2007年		1990年	2007年	
	(所)	(所)	伸率	(千人)	(千人)	伸率	(億円)	(億円)	伸率	(億円)	(億円)	伸率
合計(その他共)	35,458	21,768	61.4	956.7	876.4	91.6	41,720	45,534	109.1	366,195	474,827	129.7
(同構成比)	(100%)	(100%)		(100%)	(100%)		(100%)	(100%)		(100%)	(100%)	
機械関連	9,711	7,539	77.6	445.1	497.0	111.7	21,802	29,444	135.0	220,510	330,693	150.0
(同構成比)	(27.4%)	(34.6%)		(46.5%)	(56.7%)		(52.3%)	(64.7%)		(60.2%)	(69.6%)	
輸送機械	2,362	2,225	94.2	208.4	301.2	144.6	11,015	18,983	172.3	148,414	243,358	164.0
(同構成比)	(6.7%)	(10.2%)		(21.8%)	(34.4%)		(26.4%)	(41.7%)		(40.5%)	(51.3%)	
電気機械	1,749	1,144	65.4	91.7	78.1	85.2	3,844	4,208	109.5	27,603	42,724	154.8
一般機械	5,313	3,968	74.7	130.2	109.4	84.1	6,301	5,878	93.3	41,354	42,724	103.3
精密機械	287	202	70.4	14.8	8.2	55.4	643	374	58.2	3,139	1,887	60.1
基礎資源	10,767	7,410	68.8	259.5	219.6	84.6	11,399	10,485	92.0	87,108	102,806	118.0
(同構成比)	(30.4%)	(34.0%)		(27.1%)	(25.1%)		(27.3%)	(23.0%)		(23.8%)	(21.7%)	
窯業・土石	2,150	1,056	49.1	47.3	28.2	59.6	1,925	1,336	69.4	10,546	8,996	85.3
生活関連	14,087	6,167	43.8	238.7	147.8	61.9	8,073	5,101	63.2	55,829	37,581	67.3
(同構成比)	(39.7%)	(28.3%)		(25.0%)	(16.9%)		(19.4%)	(11.2%)		(15.2%)	(7.9%)	
木材・家具	2,660	1,116	42.0	35.2	16.1	45.6	1,259	603	47.9	7,873	3,995	50.7
繊維・衣服	6,289	1,679	26.7	87.9	25.5	29.0	2,530	806	31.9	14,525	4,414	30.4

(注) ①2008年に分類大幅改定があり、2007年データと比較。従業者4人以上の事業所。②1990年一般機械には武器製造業数値(秘匿X含む)を加算、2007年電気機械器具製造業には情報通信機械器具製造業、電子部品・デバイス製造業の数値を加算。  
(出所)「通商産業省編 平成2年工業統計表(産業編)」「平成19年工業統計表(産業編)」より筆者作成。

県の製造業に占める割合は、表-1よりわずかに変化し、従業者数が輸送機械34.6%、機械関連57.4%であり、製造品出荷額等が輸送機械50.7%、機械関連68.0%である。これに対し、輸送機械の構成比が高いとされる神奈川県の場合でも、従業者数が輸送機械16.1%、機械関連53.8%で、製造品出荷額等が輸送機械21.3%、機械関連45.8%である。従業者数、製造品出荷額等において、愛知県の輸送機械は神奈川県の2倍、もしくは2倍以上の構成比であり、極めて高い依存度を示している。同様に、名古屋圏でみると、三重県の場合、従業者数が輸送機械20.1%、機械関連52.8%、製造品出荷額等が輸送機械25.9%、機械関連60.5%であり、先の神奈川県の場合と比べてもこれらの数値は高い割合を示している。

このように、1990年代以来の愛知県を始めとする名古屋圏は、他の主要都府県と比較しても、製造業における自動車産業特化構造の深化が際立っている。同時に窯業・土石、繊維・衣服等の地場産業の衰退は顕著である。長期にわたり築かれてきた自動車産業依存構造は、地域経済と自治体財政危機の要因といえる。関連自治体は、多少の違いはあっても複合型産業構造の必要性を自覚しており、一般機械や電気機器などを含む産業多角化の実現を掲げていた。自治体産業政策は、産業基盤整備が未成熟な段階では公共投資によって積極的役割を果たすことができた。しかし、経済が成長する段階では産業集積の側によほどの内的動機がなければ地域産業政策を通して産業構造転換を図ることは困難であり、産業政策には限界があることも明らかとなった。

(2) 世界経済危機と自治体財政減収

リーマンショック後、経産省中部経産局の2009年5月発表の鉱工業指数は、2008年後半から2009年3月への生産と雇用等の大幅な下降局面を示していた。2009年3月鉱工業指数は前年同月比で全国が34.2%減に対し名古屋圏は42.9%減でより深刻である。名古屋圏に富山・石川県を加えた5県の業種別生産指数は、前年同月比で輸送機械51.4%減、一般機械50.6%減、電気機械43.5%減である。アメリカ発の産業と消費の衰退が自動車産業と経済の衰退につながる状況である。世界経済危機発生前後の名古屋圏3県と名古屋1市の2008-09年度当初予算の法人2税の減収度合いは、愛知県、岐阜県、三重県、名古屋市の順であり、税財政の面から自治体と自動車産業の結びつきを示している。トヨタ関連自治体の場合も同様のことがいえる。自治体財政が自動車産業に依存し、産業の危機が自治体財政に大きな影響を及ぼしている構図である。

ここでは、2009年の愛知県内35市について、自動車産業依存の度合いと地方税増減の関係をみることにする。表-2は、製造品出荷額等の特化度（2007年、輸送機械及び機械関連の製造業全体に占める割合）と税減収率（2008-09年度当初予算の法人市民税と市税、2008-12年度当初予算の市税）の一覧である。機械

表-2 輸送機械・機械関連特化度と税減収率等

都市 (A~C群)	特化度 (%)		税減収率 (%)			
	07年製造品出荷額等		08-09年度		08-12年度	
	輸送機械	機械関連	法人市民税	市税	市税	
A群	特化度大(90%以上)/減収率大(法人市民税90%以上減, 市税30%以上減)					
	田原市	98.1	98.1	△93.7	△36.7	△30.1
	豊田市	90.7	92.8	△96.3	△34.5	△31.8
B群	特化度中(90%未満)/減収率中(法人市民税90%未満減, 市税30%未満減)					
	碧南市	47.9	50.9	△80.3	△23.8	△22.3
	刈谷市	61.0	84.5	△80.4	△14.7	△13.4
	安城市	58.7	79.8	△82.1	△12.3	△14.1
	西尾市	82.7	88.7	△82.8	△11.5	※△18.9
C群	特化度中~小(80%未満)/減収率小(法人市民税70%未満減, 08-09年度市税10%未満減)					
	豊川市	54.4	77.4	△49.0	△6.4	※△9.9
	岡崎市	53.9	80.4	△52.1	△6.4	△10.9
	高浜市	74.6	80.6	△67.5	△6.1	△9.6
	半田市	38.7	41.4	△30.3	△5.8	△14.0
	大府市	64.0	84.1	△47.7	△5.3	△8.4
	豊橋市	36.4	50.0	△50.3	△5.2	△8.2
	知立市	40.7	60.6	△40.0	△4.0	△11.3
	日進市	51.5	65.9	△34.9	△2.8	0.4
	弥富市	34.0	45.7	△47.9	△0.4	△0.4

(注) ①機械関連は一般機械、電気機械、情報通信、電子部品、輸送機械、精密機械の計。  
 ②2008-09年度市税減収率の順に記載。③※印、西尾市、豊川市はそれぞれ合併前2010年度旧市で示す。

(出所)「工業統計表」、各市「当初予算案」より筆者作成。

関連は、一般機械、輸送機械、精密機械、及び旧電気機械の合算である。A群は、田原市・豊田市の2市で、輸送機械、機械関連の特化度が大きい(90%以上)、税減収率が大きい(法人市民税90%以上減、市税30%以上減)である。B群は、碧南市・刈谷市・安城市・西尾市の4市で、輸送機械、機械関連の特化度が中(90%未満)、税減収率が中(法人市民税90%未満減、市税30%未満減)である。C群(中間的な9市)は、輸送機械、機械関連の特化度が中～小(80%未満)、減収率が小(法人市民税70%未満減、2008-09年度市税10%未満減)である。D群(その他20市)は未記載だが、輸送機械の特化度も低く、市税減収率も低い。A、B、C群の各市には、いずれも輸送機械・機械関連工場が所在している。

ここから言えることは、A群は当該産業に異変が生じると、直ちに市税や法人市民税に大きな痛手をもたらしている。B群は受けた影響は小さくないが、市税への影響はA群ほどではない。C群は自治体財政への影響が無いとはいえないが、A、B群とは異なり減収率は小さい。D群は、影響度は比較的小さい。機械関連への分散という視点から、事例を見ておこう。例えば、C群の高浜市は、B群の碧南市と比較して輸送機械、機械関連の特化度は高いが、市税減収率は低く逆転している。法人市民税構成比は、高浜市が10.5%、碧南市が23.2%である。つまり高浜市は窯業・土石等の小規模工場も多く、碧南市は大規模工場が存在して法人市民税減収に反映した結果となっている。こうしてトヨタショックでは輸送機械の不振が、より直接的に市税減収に結びついていた。自治体所在の産業が輸送機械のみに特化せず、機械関連に分散していれば、多少なりとも市税減収の度合いが和らげられたといえる。4年後の税減収率(08-12年度、市税)をみても、A、B、C群15市の多くは、市税減収の継続もしくは悪化の状態が続いている。

リーマンショックを挟む2007-10年度末の自治体の積立金残高の変化を、豊田市とトヨタのルーツである刈谷市について、総務省「地方財政状況調査関係資料」よりみておこう。豊田市では2007年度末に、積立金666.4億円(財政調整基金279.0億円、減債基金20.2億円、その他特定目的基金367.2億円)が、2010年度末に前記の順に505.7億円(179.0億円、20.7億円、306.0億円)となり、増減率は同24.1%減(35.8%減、2.5%増、16.7%減)である。刈谷市では積立金223.4億円(財政調整基金82.6億円、その他特定目的基金141.0億円)が、同110.2億円(80.7億円、29.5億円)となり、同50.7%の減(2.4%減、79.1%減)である。両市は3年間で積立金を大きく減少させているが、なお余裕があることも確かである。しかし、このまま推移すれば積立金が底をつくのも時間の問題といえる。

このようにトヨタショックでは輸送機械の不振が、市税減収に直接的に結びついた。加えて、C群の都市は、景気動向の良好時には自動車産業等の恩恵に一定浴しつつ、法人市民税に過度に依存しない歳入構造を持っていたと判断できる。

### (3) 東日本大震災と産業集積地の課題

トヨタは、東日本大震災が発生する2011年3月11日の前々日、3月9日に新経営指針となる「トヨタ・グローバルビジョン」を発表していた。「リーマンショック後の大幅赤字や大規模リコール問題から『学んだ』と述べ、販売台数を追わない発想の転換を強調した」と報じた。しかし、同ビジョンは、2015年に1000万台の大台に乗せることをめざし、円高水準が続くなかでは「理屈では日本での生産はあり得ない」として、「新興国が主戦場」と強調していた<sup>5</sup>。そして2日後に大震災が発生する。地震・津波・原発事故の影響は極めて深刻であった。原発事故の安定化と収束は先が見えない状況が続いた。この間の動向から

は、次のことがいえよう。

第1に、東日本太平洋岸の広範な地域経済社会と住民生活を崩壊させる危機的状況を引き起こした。地震・津波・原発事故は、地域住民の生活を一変させた。原発事故は、広範囲に住民の避難を余儀なくさせ、周辺の農業、漁業、産業活動への放射能汚染の影響は計り知れない。また、発電量の大幅低下となり、大戦期ないしは高度成長期初期以来の「計画停電」という事態を生み出した<sup>7</sup>。第2に、トヨタ系工場の全面操業停止を引き起こした。大震災発生と同時に自動車・部品メーカーの生産拠点はすべて操業停止となった。家屋・工場、道路、港湾、電気、ガソリン等のインフラが広範囲に崩壊した。工場損傷、計画停電、物流停滞は、生産の復元を困難にさせた。部品供給ネットワークの広域化は自動車等の部品調達を困難にさせ、かつジャストインタイムによる手持ち部品の少なさは工場の生産停止・停滞をより深刻にさせた。トヨタが扱う部品は1台当たり2～3万点あり、延べ80万点ほどを使用する。1点でも欠けると完成品はできない。2007年新潟中越沖地震時に、自動車業界はエンジン部品製造会社リケンを応援再開させたが、「地域支援より工場復旧が先かと批判を受け」ていた。今回はそうした批判から学習したとされる側面と、不足部品点数の多さに早期復旧は適わなかったものと考えられる<sup>8</sup>。第3に、トヨタの生産停止による国内外への影響である。愛知のトヨタ本体や中部経済にも打撃を及ぼし、生産機能はマヒ状態となった。トヨタは、1ヵ月と1週間後の2011年4月18～27日にかけて全工場を生産再開させるが、通常生産の5割稼働に過ぎなかった。広い裾野を持つ下請け企業への打撃も大きい。東南アジアの生産縮小、北米生産の7割減産、中国でも部品不足で3～5割の操業になるなど、影響は世界に広がった<sup>9</sup>。リーマンショックを契機とするトヨタショックの痛手から再出発するはずのその時期に、再度致命的な打撃を受けることになった。

次に、国内の部品供給の環を構成するトヨタ系工場の東北進出と名古屋圏との関連である。第1に、産業集積の広域的展開に関する先行研究での指摘である。藤原貞雄は、「1990年代は『リストラ』が自動車産業全域で猛威をふるった10年であった。2000年代に入ってからその勢いは加速した」とし、「1980年代後半に計画された工場新增設は1990年代初頭に続々と実現した」と記す。事実、1992年にはトヨタ北海道、トヨタ九州、1998年にはトヨタ東北が稼働を始める。藤原は、広域的展開について、「愛知型自動車集積は1980年代後半からすでに労働力不足、集中リスクの上昇などが顕在化しつつあり、トヨタは戦略的に集積の分散化をはかる必要に迫られていた」と指摘する<sup>10</sup>。また、「愛知型は、狭い集積空間に高い凝縮性を作り出すことによって費用低下を生み出し」てきたが、今後「広域圏型の自動車産業集積地が増えていくであろう。これは近接性の有利性が薄らいでいく」と述べる<sup>11</sup>。その根拠として次の2点をあげる。①IT環境と物流環境の急速な整備によって両者の統合が進み、遠距離物流コストが低下する。②ほとんどの工場の組立ラインは全社共通の柔軟な組立ラインに置き換えられ、どこの工場でもどのようなモデルでも量産可能な条件が整いつつあるという。また、猿田正機も、「地震など災害リスクの分散という側面も無視できないが、より大きな要因としては、愛知県など地元で限界に来ている新工場の建設や人材確保面からの要請という面がある」と指摘していた<sup>12</sup>。このように広域的展開のねらいは、労働力不足、新規工場用地の確保、集中リスクの分散化を解決するためであったといえる。

第2に、誘致側の県、進出企業側の意図である。トヨタ東北のある宮城県の例をみてみよう。村井嘉浩（宮城県知事）は、「用地取得等の検討段階から立地・操業に至るまでのさまざまな場面における『柔軟か

つ円滑なサポート』」を約束する<sup>13</sup>。すなわち、東北の玄関口としての宮城の立地環境、工業用地の提供、企業立地奨励金・税制等の各種優遇制度、知的集積・交通体系・生活環境の魅力である。一方、杉山正美（トヨタ東北社長）は、宮城県立地について次のように述べている。1990年代に、トヨタは国内生産拠点の愛知一極集中からの分散化を目的としていた。大都市仙台のような都市機能を持つ地域に近い環境、交通アクセス良好、質の高い労働力の存在、広大な敷地確保ができた。しかも、西日本のように台風の影響がなく、港と高速道路利用により配送が円滑にすすみ、立地環境の良さは期待以上だったという。

この見解は、トヨタのルーツ・豊田紡織の名古屋市から刈谷町（現刈谷市）への1923年進出、豊田紡織から独立したトヨタが刈谷町から挙母町（現豊田市）に1938年新工場を建設した場合と本質において共通している<sup>14</sup>。広大で安価な土地、良質な労働力、通勤労働者の交通手段の存在等である。労働力についてはトヨタ社史の当時の表現では「田舎育ちの純朴な工具」とされるが、東北地方の場合自然の厳しさや歴史的背景から培われた精神力があげられよう。そして、これらの諸条件を問題なく十分に提供してくれる地方自治体の存在である。原材料や商品の輸送でいえば、自動車輸送を前提にして内陸部立地を可能にさせた。1990年代以降の東北地方への工場立地は、広域的な交通アクセスの完備（東北自動車道1987年川口—青森開通、東北新幹線1985年上野—盛岡、1991年東京—盛岡開業）によって実現した。大震災に際しては、「中部経済にも打撃、トヨタ系工場再開見えず」と報道された<sup>15</sup>。それらの工場が完成した時期を考えてみよう。岩手、宮城、福島は東北3県に11工場があり、いずれもバブル経済崩壊後の1992年以降、さらには2000年代の東北地方への工場立地である。この実現には、遠距離物流コスト低減の実現のために公共による交通インフラ整備、東北自動車道や東北新幹線等の開通は不可欠であった。トヨタは、1980年頃から物流体制の整備を叫び、貨車や自走から積載車への切り替え、自動車専用船の増強と海上輸送強化、名古屋港や田原港での船積み施設の建設を記していた<sup>16</sup>。

問題は、今次大震災に際して表面化した危機的事態である。広域的な産業活動の展開を、ジャストインタイムで長期持続させることのリスクを有していたことである。例えば「おのおのの企業が部品や材料の在庫を極力削減すべく、サプライチェーンマネジメントを基に効率性を追求してきた日本企業の姿勢は、残念ながら裏目に出た」、「極度に効率性を重視した日本全体の生産システムのもろさが露呈した」と指摘される<sup>17</sup>。このように、災害リスク分散をねらったはずの広域的展開は、災害に対して極めて脆弱性を有していたという結果を引き起こした。

それではトヨタ自身は、部品供給の広域ネットワークをどう考えているのかである。豊田章男（トヨタ社長）は、2011年4月1日「中部、九州、東北という3拠点体制に変わりはない」と述べる。4月22日には、新美篤志（副社長）は、「災害によって特定地域からの部品供給が断絶すると今回のような事態になるため『各地域での（筆者注、部品調達などの）完結性を進める必要がある』と述べる。佐々木真一（副社長）は、「海外現地調達比率を引き上げる」「現地で完結したモノづくりを進める必要があり、仕入先にも海外に進出してもらえるように検討したい」と述べ、リスクを分散する意向を示した<sup>18</sup>。ポイントは、国内では3拠点体制の堅持と拠点毎の完結性を進める、海外でも現地での完結したモノづくりを進める、という。この発言は「完結性」がキーワードである。拠点毎の、あるいは海外現地での「完結性」のあるものづくり、言いかえれば地域での自立的発展の方向を採用しない限り、問題解決は進まないことを明確にしたといえる<sup>19</sup>。しかし雇用確保してきた側からみれば、生産工場の国内・海外移転は雇用の喪失、空洞化

という重大な問題を抱えていることはいうまでもない。

### 3. 海外雇用者増大と地域雇用不安定化

それでは経済のグローバル化がすすむなかで、地域雇用はどのように変化しているのかである。使用データは、週刊東洋経済『海外進出企業総覧 企業別編』『同 国別編』（以下、「東洋経済版」）、経産省編『我が国企業の海外事業活動』（同、「経産省版」）、あいち産業振興機構『愛知県内企業の海外事業活動』（同、「愛知県版」）である。

2010年値を反映させた「東洋経済版」は、日系現地法人22,700社の資料で、現地法人従業員数が現地雇用と日本からの派遣者に区分されている。2010年度末実績値の「経産省版」は、経産省が本社企業に依頼し、現地法人18,599社に対して行われた文書アンケートである。

海外進出に伴う海外雇用者増大と地域雇用不安定化の関係を確認し、この背景となる海外進出決定要因について分析する。

#### (1) 海外雇用者増大と雇用不安定者増大

##### 海外雇用者率と雇用不安定率

表-3は、2010年を例に、労働力人口の内訳概要をみたものである<sup>20</sup>。労働力人口6,590万人(A)のうち、完全失業者334万人(B)に加え、非正規雇用者1,756万人(C)も雇用期間や賃金に関する雇用不安定者であることには変わりはない。これら人数の計が2,090万人(B + C)である。労働力人口に対する雇用不安定者の割合(雇用不安定率、 $\{(B + C)/A\} \times 100\%$ )が年々高まっていることが推測される。一方で、海外に現

表-3 労働力の内訳概要 (2010年)

日本国内			海外	
労働力人口	(A)	6,590万人	海外法人所有企業の国内常時従業者	海外雇用者(常時従業者)
(15歳以上で通学・家事等を除く)			(D)	(E)
就業者		6,257万人	-	-
雇用者		5,479万人	左雇用者のうち	
雇用者(役員除く)		5,111万人	446万人	499万人
正規雇用者		3,355万人		
非正規雇用者	(C)	1,756万人	(D)+(E) 945万人	
自営業主		579万人	-	-
家族従業者		189万人		
完全失業者	(B)	334万人		
雇用不安定率 = $\{(B + C)/A\} \times 100(\%)$		31.7%	海外雇用者率 = $\{(E)/(D + E)\} \times 100(\%)$	52.8%

(注) ①雇用不安定率 = (雇用不安定者/労働力人口) × 100(%), ②海外雇用者率 = (海外常時従業者/海外法人所有企業の国内外常時従業者) × 100(%).

(出所) 総務省「労働力調査」、経済産業省「第41回 我が国企業の海外事業活動」より筆者作成。

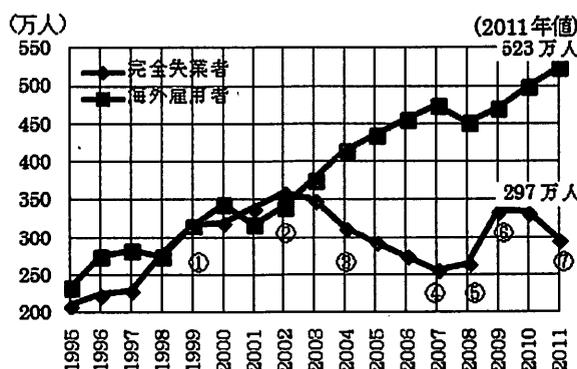
地法人を持つ日本企業の国内の常時従業者数は446万人(D)であり、海外現地法人の海外雇用者数は499万人(E)である<sup>2)</sup>。企業の海外進出に伴って、この両者の計である国内外従業者数945万人(D + E)に対する海外雇用者数の割合(海外雇用者率、 $E/(D + E) \times 100\%$ )52.8%もまた年々高まっていると予想される。

図-1は、経産省「労働力調査」より、海外雇用者と完全失業者の全国的な推移を示したものである。両者は、2002～03年頃までほぼ一致した人数で推移する。その後、海外雇用者は引き続き増加傾向を示すが、完全失業者は急速に低下しつつ2007年を境にして上昇に転じる。愛知県下では、2003年から2005年の「愛知万博開催・中部空港開港」の年、さらには2008年の世界経済危機に至る前段階までは、「元気な愛知(名古屋)」を謳歌していた時期である。有効求人倍率は上昇し、完全失業者数も低下する。しかし、世界経済危機を契機として2009年、2010年に完全失業者数が再び上昇することになる。

ところで、2003年以降の完全失業者数と海外雇用者数の2つのグラフの大きなズレは、製造業への派遣労働解禁などの非正規雇用者の積極的導入策を背景として理解することができる。このことから雇用劣化については、完全失業者数に加え、不安定な雇用環境に置かれている非正規雇用者も含めて検討することが重要となる。不安定な雇用環境という点では、自営業主や家族従業者も同様に考えられるが、製造業等の海外進出との関わりから、さし当りこれについては除外している。

国内の雇用不安定者なかでも国内非正規雇用者と、海外雇用者の間に、直接的な因果関係があるわけではない。海外雇用者が増加すれば、国内労働者は直ちに不安定化するという直接的な関係ではない。しかし、結果としてこの事態が進行している。図-2の縦軸は、労働力人口に対する雇用不安定者の割合を雇用不安定率とし、横軸は海外法人を持つ企業の国内外従業者数に対する海外雇用者の割合を海外雇用者率としている。説明変数を海外雇用者率(横軸)、目的変数を雇用不安定率(縦軸)とした回帰分析の結果を示している。回帰曲線  $y=0.9783x - 18.788$ 、決定係数  $R^2 = 0.9543$  で、極めて高い説明力があつた。回帰曲線の有意性の検定結果は  $p < 0.01$  であり、海外雇用者率(0.9783)、定数項(-18.788)はともに  $p < 0.01$  で目的変数の予測に必要な回帰係数であることを示した。このことから、海外雇用者と、雇用不安定

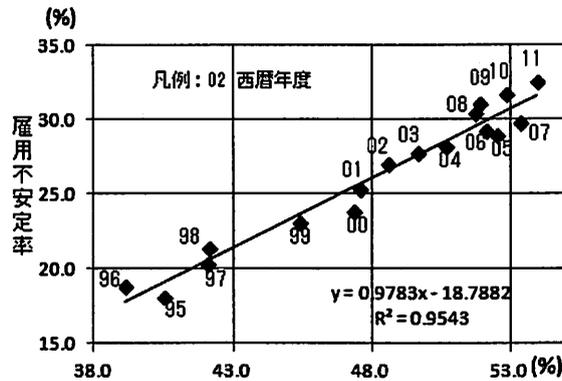
図-1 海外雇用者数と完全失業者数の推移



(注) 主なできごと、①1999年派遣業務対象拡大、②2002年景気回復局面、③2004年製造業への派遣労働解禁、④2007年景気後退過程、⑤2008年世界経済危機、⑥2009年後半輸出・生産回復、⑦2011年東日本大震災。

(出所) 総務省「労働力調査」より筆者作成。

図-2 海外雇用者率と雇用不安定率の相関



(注) (出所) ともに表-3と同じ。

者（完全失業者及び非正規雇用者）は同時並行して増加していることを確認することができる。

#### 愛知県内企業の海外進出と雇用流出

ここで愛知県内企業に絞り、「愛知県版」によって海外進出と雇用喪失をみてみよう。表-4は、2010年愛知県内に本社を置き、海外進出している企業899社からの回答数674社(回答率75.0%)によるアンケート調査である。進出企業の回答数に対して、1社で複数国進出の場合があり企業数1,988社は延数である。全世界の海外従業者(海外雇用者67万9,100人、派遣者1万1,600人の計)69万700人に対し、中国、タイなどのアジアが42万8,600人(構成比62.1%)である。同時期に、愛知県企業は表-4備考欄記載のように県内雇用者(役員を含む)309万9,400人を雇用している。

このデータからいえることは、第1に、愛知県企業は、県内雇用者約310万人に対し、海外雇用者約68万人という多数を雇用して事業展開を行っている。第2に、海外雇用者は国内より低い賃金が期待され同列には論じることができないが、愛知県内企業が雇用出来たであろう相当数の労働者を海外で雇用し、その分だけ雇用流出の事態を生み出していると考えることができる。海外雇用がおおむね雇用流出であると考え背景としては、国内で従来水準の雇用と経営の継続が困難となり海外進出を決定せざるを得ない要因(後掲の表-6)をあげることができる。

なお、海外雇用者数と日本からの派遣者数について敷衍しておく。「東洋経済版」資料によれば、2010年に、全産業、全世界で376.0万人の海外雇用者に対して、日本からの派遣者は3.8万人、同比率0.99%であり、製造業では292.6万人の海外雇用者に対し、日本からの派遣者は2.0万人、同比率0.66%であった。「経産省版」資料によれば、2010年に海外雇用者が約500万人であるので、日本からの派遣者はその1%の5万人程度になる。愛知県内企業の場合、全産業、全世界の派遣者比率は1.68%(中国の場合1.46%)である。派遣者比率が上記の1%程度より少し高いが、アンケート調査によってはこの程度の差はあり得ることであろう。

以上のように日本企業の海外進出に伴い、海外雇用者数は増加している。日本企業の海外進出要因が主要には人件費の低減と言われてきたように、もっぱら海外現地の雇用によって成り立っていることは明白である。一方、海外雇用者数と日本からの派遣者数の合計に対する派遣者の比率はその1~1.7%であり、

表-4 愛知県内企業の海外雇用者数と日本からの派遣者数（2010年）

国・地域	企業数	海外雇用者数 (A)			派遣者数 (B)			派遣者比率 (B)/(A)+(B)*100			海外従業者数		備考 (人)
		(人)	製造業	非製造業	(人)	製造業	非製造業	(%)	製造業	非製造業	(A) + (B) (人)	構成比 (%)	
アジア	1,229	422,786	359,283	63,503	5,863	4,581	1,282	1.37	1.26	1.98	428,649	62.1	愛知県内雇用者（役員含む、自営業主・家族従業者除く）
中国	468	202,916	173,253	29,663	3,006	2,402	604	1.46	1.37	2.00	205,922	29.8	
タイ	198	88,484	73,577	14,907	1,253	1,010	243	1.40	1.35	1.60	89,737	13.0	
北米	254	107,735	100,422	7,313	2,646	2,316	330	2.40	2.25	4.32	110,381	16.0	
ヨーロッパ	328	82,655	73,090	9,565	1,459	1,284	175	1.73	1.73	1.80	84,114	12.2	
中南米	82	29,789	26,611	7,313	474	209	265	1.57	0.78	3.50	30,263	4.4	
全世界	1,988	679,117	590,367	88,750	11,627	8,644	2,983	1.68	1.44	3.25	690,744	100.0	

（出所）あいち産業振興機構『2010年における愛知県内企業の海外事業活動』2011年、総務省「平成22年国勢調査」より筆者作成。

決して大きな値ではない。

#### 製造業における従業上の地位変化

すでにみたように、不安定雇用者数は全国的にみてほぼ直線状に増加していることを確認した。また、「平成18年事業所・企業統計調査」（約570万事業所対象）は、その後「平成21年経済センサス基礎調査」（約700万事業所対象）へ移行し、その差が全て増加・減少を示すものではなく比較には慎重な留意が必要とされている。そこで、名古屋圏の製造業の事業所数、従業者数の2000年代の変化については、非正規雇用の増大を前提にして、比較可能な2001-06年により推し測ることにした<sup>22</sup>。2006年の事業所数は、2001年に対して25～28%の廃業と20%前後の新設で、計7～8%の事業所減少である。3県の中では愛知県が、廃業・新設ともに多い。2006年の「元気な愛知」といわれていた時期でも、機械関連の廃業等が平均20%程度あり、繊維・衣服の廃業等は、38%と極めて高い。従業者数は、同期間、22～23%が廃業で減少し、20%強（愛知県のみ25%）が新設で増加し、2006年には愛知県の微増を除き計1～2%程度の従業者数が減少していた。繊維・衣服が廃業等による減少、輸送機械、医療福祉等は新設等による増加がみられる。

表-5は、愛知県のなかで従業員数の増減の著しい産業分類を取り出し、2001-06年の従業上の地位の変化をみたものである。統計では、「常用雇用者（うち正社員・正職員以外）」(C)が「嘱託」「パート」「アルバイト」であり、「臨時雇用者」(D)が1か月以内の期限付き雇用や日々雇用されているものをいう。この両者の合計が「不安定雇用者（正社員・正職員以外すべて）」(C)+(D)である。

2006年段階で、繊維・衣服の従業者数は、「常用雇用者（正社員・正職員）」(B)、「常用雇用者（正社員・正職員以外）」(C)も軒並み減少し、このため「不安定雇用者（正社員・正職員以外すべて）」(C)+(D)も減少している。木材・家具、窯業・土石の従業者数は、「常用雇用者（正社員・正職員）」(B)が減少し、「常用雇用者（正社員・正職員以外）」(C)は微増で、「不安定雇用者（正社員・正職員以外すべて）」(C)+(D)は少し減少している。一方、輸送機械では、「常用雇用者（正社員・正職員）」(B)の増加1.1万人に対し、「不安定雇用者（正社員・正職員以外すべて）」(C)+(D)はそのほぼ2倍2.2万人の増加となっている。

このように2000年代の「元気な愛知（名古屋）」と言われた時期でも、地場産業で廃業等により仕事を

表-5 愛知県製造業事業所数及び従業上地位の変化 (2001-06年)

(単位：事業所千、従業者千人)

主な産業分類	事業所数	従業者数(A)	うち常用雇用者	うち臨時雇用者(D)		不安定雇用者(C)+(D)	
				正社員・正職員(B)	正社員・正職員以外(C)		
2001年							
製造業	53.0	949.5	843.6	681.2	162.4	12.0	174.4
繊維・衣服	9.4	59.6	43.0	28.7	14.3	0.8	15.1
木材・家具	4.1	31.6	24.1	19.8	4.3	0.8	5.1
窯業・土石	3.0	44.0	38.6	33.7	4.9	0.4	5.3
輸送機械	3.7	232.8	223.6	197.4	26.1	2.0	28.1
2006年							
製造業	45.3	942.1	845.5	659.0	186.4	16.4	202.8
繊維・衣服	6.3	42.4	31.2	20.5	10.7	0.8	11.5
木材・家具	3.4	27.6	21.8	17.0	4.7	0.5	5.3
窯業・土石	2.4	38.1	33.8	28.6	5.1	0.4	5.5
輸送機械	3.8	265.9	253.2	208.3	44.9	5.4	50.3
2001-06年の増減							
製造業	△24.1	100.4	130.1	△17.0	147.1	△29.8	117.3
繊維・衣服	△3.1	△17.1	△11.8	△8.2	△3.6	△5.3	△8.9
木材・家具	△0.7	△4.0	△2.3	△2.7	0.4	△1.7	△1.2
窯業・土石	△0.6	△5.9	△4.8	△5.1	0.2	△1.1	△0.8
輸送機械	0.0	33.1	29.71	0.8	18.8	3.4	22.2

(注) ①繊維・衣服は繊維工業、衣服の計、木材・家具は木材・木製品、家具・装備品の計。

②臨時雇用者は1月以内で雇用されている者。

(出所) 総務省「平成18年事業所・企業統計調査」より筆者作成。

失った者が、「不安定雇用者」として輸送機械をはじめとする他の業種に従業上の地位を変化させる状況が示される。やがて2008年には世界経済危機を契機として、派遣労働者を中心とする雇用の継続困難者が大量に発生するのである。

## (2) 海外進出の決定要因止

ここで、企業（製造業）が海外進出を決定する要因を企業規模に重きをおいてみてみよう。表-6は、「経産省版」によって、2010年度に新規又は追加投資を行った本社企業の回答であり、11項目中、上位5項目を掲載している。3項目が選択可能で、見かけ上は高い数字となっている。第1位の「現地の製品需要が旺盛又は需要の見込み」が合計で構成比73.2%あり、第3位の「進出先近隣三国で需要旺盛又は拡大の見込み」の25.2%とあわせてほぼ100%になり、「製品需要があるところでの生産」はすでに最大の前提条件となっている。この2項目の構成比は、10ポイント前後の差でもって、大企業（製造業）の方が、中小企業（製造業）より高くなっている。一方、第2位「納入先を含む他の日系企業進出実績がある」（構成比28.9%）、第4位「良質で安価な労働力が確保できる」（24.2%）、第5位「品質価格面で日本への逆輸入が

表-6 海外進出の決定要因 (2010年度分)

単位：企業数、構成比 (%)

回答企業	回答項目 (多い順)	1 (現地で製品 需要旺盛)		2 (日系企業 進出実績)		3 (近隣三国 製品需要有)		4 (良質安価 労働力確保)		5 (品質価格 で逆輸入可)	
		回答数	構成比	回答数	構成比	回答数	構成比	回答数	構成比	回答数	構成比
合計	1,098	804	73.2	317	28.9	277	25.2	266	24.2	106	9.7
製造業	759	569	75.0	217	28.6	203	26.7	212	27.9	79	10.4
非製造業	339	235	69.3	100	29.5	74	21.8	54	15.9	27	8.0
大企業	664	513	77.3	176	26.5	185	27.9	151	22.7	45	6.8
製造業	456	358	78.5	112	24.6	144	31.6	120	26.3	34	7.5
非製造業	208	155	74.5	64	30.8	41	19.7	31	14.9	11	5.3
中堅企業	171	124	72.5	48	28.1	41	24.0	35	20.5	15	8.8
製造業	95	73	76.8	29	30.5	24	25.3	22	23.2	8	8.4
非製造業	76	51	67.1	19	25.0	17	22.4	13	17.1	7	9.2
中小企業	263	167	63.5	93	35.4	51	19.4	80	30.4	46	17.5
製造業	208	138	66.3	76	36.5	35	16.8	70	33.7	37	17.8
非製造業	55	29	52.7	17	30.9	16	29.1	10	18.2	9	16.4

(注) ①2010年度に投資した本社企業対象。②大企業は資本金10億円超、中堅企業(製造業)は3億円超、10億円以下、中小企業(製造業)は3億円以下。

(出所) 経済産業省編『第41回我が国企業の海外事業活動』2012年、「投資決定のポイントについて」より筆者作成。

可能」(9.7%)、は、いずれも大企業(製造業)より中小企業(製造業)がこの構成比は高くなり、その差はやはり10ポイント前後である。同じ海外進出でも、中小企業の方がより慎重な姿勢であるとみることができよう。第6位から第11位までの項目<sup>23</sup>は、企業規模による差は2ポイント程度であり、海外進出決定要因に大きな差はないといえる。

それでは海外進出決定要因が、2004-10年でどう変化したのかである。表を掲載していないが、「現地の製品需要が旺盛又は需要の見込み」、「進出先近隣三国で需要旺盛又は拡大の見込み」、すなわち国内需要の低迷に対応した進出国もしくは隣接国における需要が、年度を経て構成比を高めており、企業規模の違いによる変化はあまり見られない。一方、「納入先を含む他の日系企業進出実績がある」、「良質で安価な労働力が確保できる」、「品質価格面で日本への逆輸入が可能」は、構成比を落としており、年月を経て目的達成が容易になってきたとみることできる。

海外への進出動機をもう少し考えてみたい。いうまでもなく、海外進出条件は企業規模や業種を問わず一様とはいえず、自ら異なってくる。大企業と比較して、中小企業の場合は企業の経営判断力や資金面から海外進出は慎重にならざるを得ない。例えば、NHKスペシャルで放映された事例の場合である(2012年6月10日)。二次下請けのN製作所はトヨタ、デンソーについてインドネシアへ進出する。しかし、デンソーからは現地下請けとのコスト競争をせまられ、そのうえに労働問題に直面する。また、N製作所と取引のあった三次下請けのS塗装は業績悪化で廃業に追い込まれ、「下請けはもうこりごり」と述べる社長の言葉は印象的である。グローバル化に直面し、愛知県西三河地域で自動車産業とともに歩んできた中小企業の苦闘する姿である。そうした意味では、大企業は海外で市場拡大をにらんだ積極的なプロジェクトといえるし、中小企業は生き残りというやむを得ない消極的な海外進出と見ることもできる。しかし中

小企業の海外進出にも、単に「低賃金」を求めるのではなく「新興国市場」を目標にして、業界や同業種などでの共同進出などの工夫も求められる<sup>24</sup>。またS塗装の例からは、単なる下請けではない柔軟なヨコ型ネットワークへの取り組み、もしくは新たな分野への進出が示唆される。

#### 4. 結論—転換を迫られる産業構造と雇用のあり方—

これまでの考察結果を要約すると、以下のとおりである。

第1に、製造業における自動車産業特化構造の形成についてである。1990年代以後、輸送機械の製造品出荷額等が伸張する一方、地場産業の衰退が進んだ。愛知県は、複合的な産業構造を期待したが、現実には自動車産業依存を深めた。その理由は、複合型産業構造転換が実現に向かうには、既存産業集積の側に産業構造転換への積極的動機が必要となる。分厚い自動車産業集積が存在し、産業構造転換が産業界自身の要求にはならなかったからである。愛知県の自治体産業政策の側からこの問題をみれば、この現実を前に自動車産業を将来にわたり中核産業であると位置づけ、結果として自動車産業依存を追認してきた。また、自動車産業が一貫して右肩上がりで推移し、関係団体はいわゆるトヨタショックのような事態を引き起こすとは予測しなかったものと推察される。

第2に、二大危機が露わにした自治体財政と産業集積地への課題である。自動車産業の危機が、自動車産業特化構造と法人市民税依存の税収構造に照応して、自治体財政危機に直結した。自治体所在の産業が輸送機械のみに特化せず、機械関連（一般機械、輸送機械、精密機械、及び旧電気機械）に分散している場合、市税減収の度合いが和らげられていたことは教訓的である。自動車産業特化構造という根本原因を除去しなければ、自治体財政危機は繰り返し起こりうる。また、東北・九州などへの産業活動の広域化は、東海圏の労働力不足、新規工場用地の確保等の集中リスクを分散化させることであった。工場間の近接性の有利性が薄らぎ、広域ネットワークで結ばれた自動車産業集積地が実現した。しかし、生産機能が影響を受け、工場間をつなぐ社会的インフラが切断される時、生産活動の継続性に重大な支障をもたらした。極度に効率性を重視した生産システムは脆弱な経済システムとなった。地域での自立的発展をめざさない限り問題解決は進まないことが明確になった。同時に、地域で雇用を確保してきた側からみれば、生産工場の国内・海外移転は雇用の喪失、空洞化という重大な事態に直面している。

第3に、国内非正規雇用者と海外雇用者が増加している問題である。国内非正規雇用者に依拠（雇用劣化）するか、海外雇用者に依拠（雇用流出）するかは、企業経営者の経営選択の範囲内である。現実には、企業の海外進出の増加に伴う海外雇用者と国内の雇用不安定者（完全失業者及び非正規雇用者の計）はともに増加している。2010年の愛知県内雇用者約310万人に対し、愛知県企業が海外で約68万人を雇用しており、国内では相当数の雇用流失という事態を生み出している。こうした雇用劣化と雇用流出の現実からすると、経済産業省『産業構造ビジョン2010』などは、グローバル化によりパイが拡大すれば地域社会や就業者は豊かになると記すが、事態を打開するには至っていない。地域雇用の不安定化は、地域の社会問題を引き起こし、住民福祉の増進を図る地方自治体の財政を波及的に困難に陥れ、地域の持続可能性に少なからぬ影響を及ぼしている。また、グローバル企業についていえば、企業が国境を越えて自由に海外展開を行うとしても、カントリーリスクや経済危機に直面する時、その拠りどころが自国政府であること

は紛れもない事実である。いま、グローバル企業が雇用に関する社会的責任をどのように果たすのかが問われている。

以上から導かれる結論は、名古屋圏の産業構造を特徴づける自動車産業特化構造から転換すべき地点に立っていることが明らかとなり、二大危機はその問題性を露わにしたのである。また、雇用劣化と雇用流出の激化は、産業と国民生活をいっそう危機的事態に招いている。こうした事態からの転換を迫られているというのが、今日の名古屋圏の産業構造である。

## 補注・引用

- <sup>1</sup>塩見治人名古屋市立大学名誉教授・名古屋外国語大学教授、井上泰夫名古屋市立大学大学院経済学研究科教授・附属経済研究所長には、執筆並びに出版の過程で多くのご教示とご尽力をいただいた。深甚の謝意を表したい。
- <sup>2</sup>塩見治人・梅原浩次郎編著『トヨタショックと愛知経済』晃洋書房、2011年、27頁、29頁。
- <sup>3</sup>『日本経済新聞』2012年9月3日；『中日新聞』同年11月2日。
- <sup>4</sup>愛知県『愛知県産業創造計画』2005年、1頁、49-61頁。
- <sup>5</sup>愛知県『政策指針2010-2015』2010年、3頁、42-52頁。
- <sup>6</sup>『中日新聞』2011年3月10日。
- <sup>7</sup>東京電力『関東の電気事業と東京電力』2002年、726-727頁。
- <sup>8</sup>『日本経済新聞』2011年3月19日ほか。
- <sup>9</sup>『日本経済新聞』2011年3月21日；『中日新聞』同年4月12日。
- <sup>10</sup>藤原貞雄『日本自動車産業の地域集積』東洋経済新報社、2007年、51頁、72頁。
- <sup>11</sup>前掲書、藤原貞雄『日本自動車産業の地域集積』227-228頁。
- <sup>12</sup>猿田正機編著『トヨタ企業集団と格差社会』ミネルヴァ書房、2008年、17頁。
- <sup>13</sup>宮城県HP「みやぎ企業立地ガイド」（2011年4月8日閲覧）。
- <sup>14</sup>豊田自動織機製作所『四十年史』1967年、103-108頁；トヨタ自動車『創造限りなく トヨタ自動車50年史』1987年、65-66頁。
- <sup>15</sup>『中日新聞』2011年3月15日。
- <sup>16</sup>前掲書、トヨタ自動車『創造限りなく トヨタ自動車50年史』662-663頁。
- <sup>17</sup>藤田昌久『日本経済新聞』2011年3月30日。
- <sup>18</sup>『日本経済新聞』2011年4月2日、同月23日。
- <sup>19</sup>『日本経済新聞』2011年5月3日。また、トヨタは東北地方に生産拠点を置く小型車生産の関東自動車工業、セントラル自動車、トヨタ自動車東北の統合方針を発表。『中日新聞』2011年7月14日。
- <sup>20</sup>完全失業者は、次の条件を満たす者。①仕事がなく調査週間に少しも仕事をしなかった。②仕事があればすぐ就くことができる。③仕事を探す活動や事業を始める準備をしていた。非正規雇用者は、「正規の職員・従業員」以外の「パート」、「アルバイト」、「労働者派遣事業所の派遣社員」、「契約社員・嘱託」、「その他」の5区分をいう。
- <sup>21</sup>海外現地法人とは、次の条件を満たす海外子会社と海外孫会社。前者は日本側出資比率が10%以上の外国法人、後者は日本側出資比率が50%超の出資を行っている外国法人。海外雇用者には一部に日本人もいるかも知れないが、日本本社からの派遣従業員とは明らかに雇用条件は異なり、むしろ現地外国人に近いと想定される。
- <sup>22</sup>総務省「平成21年経済センサス—基礎調査 利用上の注意」参照。以下のデータは、「平成18年事業所・企業統計調査」による。
- <sup>23</sup>以下、第6位「税制、融資等の優遇措置がある」（構成比8.9%）、第7位「部品等の現地調達が可能」の現地調達容易度（7.3%）、第8位「社会資本整備が水準を満たしている」（6.6%）、第9位「現地政府の産業育成や保護政策あり」（5.0%）、第10位「技術者の確保が容易」（4.1%）、第11位「土地等の現地資本が安価」（3.6%）である。
- <sup>24</sup>中小企業診断協会愛知県支部『中小企業の海外尾進出に関する調査と事例研究報告書』2012年、12-15頁。