

人口減少と自動車産業¹

東北学院大学経営学部教授

折橋 伸哉

¹ 本稿は、東北活性化研究センター編「2016年度東北社会経済白書」に寄稿した拙稿をベースに、大幅に加筆・訂正を加えたものである

はじめに

周知のとおり、日本においては少子高齢化が急速に進行しており、図1にみられるように、既に総人口は減少に転じている。それはあらゆる産業に大きなインパクトを与えつつある。自動車産業ももちろんその例外ではない。そこで本稿では、少子高齢化が自動車産業に与える影響について考えていきたい。

まず、日本における少子高齢化とそれに伴う人口減少が、自動車産業に与える影響を整理しておく。

第一に、生産年齢人口の減少に伴う、自動車及びその構成部品の生産を担う現場作業者をはじめとする担い手の確保難。

第二に、日本の自動車市場の縮小。

第三に、高齢化に伴う諸問題、すなわち高齢運転者と運転免許返納者の増加など。

第四に、少子化に伴う諸問題、すなわち所帯人数の一層の減少など。

第五に、生産年齢人口の減少に伴う労働需給逼迫による職業運転者の不足の深刻化。

以下では、そのそれぞれについてより詳しくみていく。

1. 担い手の確保難

少子高齢化の進行に伴い、図1に見られるように、日本の生産年齢人口はかなり前から減少に転じている。これに伴い、人手不足が様々な産業で徐々に顕在化してきている。

自動車関連産業も、もちろんその例外ではない。同産業においては、実は少子高齢化が顕在化する以前のバブル経済期あたりから、とりわけ生産現場において人手不足に悩まされてきた。ただ、本項のいう「担い手」は、現場作業者のみにとどまらない。少子高齢化に学生の理系離れも相まって、日本人のエンジニアリング人材の確保は極めて厳しくなっている。また、これは日本の製造業全般について言えることであるが、その競争力を支えている中小規模のサ

プライヤーにおいて、後継者不足がますます深刻化し、まさに危機的な状況に陥っている。すなわち、後継者を確保できないために、せつかく高い技術力を持っていながらも廃業に追い込まれる事例が後を絶たないのである。

そこで本項では、そのそれぞれについてみていく。

① 現場作業者

先述の通り、自動車産業において、最も早くからその供給に不安が生じていた。その背景には、人口動態などマクロ的な要因だけではなく、バブル経済期に「3K職場」などと揶揄されたように、自動車関連産業の生産現場の労働環境が厳しいこともある。トヨタ自動車が、かつて愛知県三河地方に集中していた生産拠点を、1980年代以降に九州、そして東北・北海道地方へと分散させたのも、来るべき東海地震あるいは東南海地震といった自然災害などのリスクの分散などももちろん考慮してのことであったのだろうが、やはり生産現場の人材確保が最も大きかったといわれている。近年は少子高齢化も重なって、現場作業者の確保はさらに厳しさを増している。知名度があって経営も比較的安定している完成車組立メーカーはまだしも、サプライヤー、それも小規模になればなるほど厳しい。

一部のサプライヤーは、高度成長期に工業が集中的に集積していた太平洋ベルト地帯に立地していた生産拠点を、不足していた生産現場の人材を確保することを主目的として、東北地方など1次産業が主産業としていて、農家の次男三男などの「余剰労働力」を豊富に抱えていた地域に生産拠点を移転または増設した。曙ブレーキ工業やアルプス電気などといった早いメーカーでは、1960年代から既にこうした取り組みを行っていた。ただ、そうしたメーカーにおいて現在、少子高齢化に過疎化がさらに追い打ちをかけて、逆に現場作業者の確保難に悩むところが急速に増加している。元来安価で豊富な労働力の確保を目的に進出してきたものの、近年では人材が思うように確保できないために、生産工程の自動化に踏み切らざるを得なくなったり、生産能力拡大がおぼつかないために受注活動や業容拡大を手控えたりするなどの影響が出てきているのである。

② エンジニアリング人材

若年人口の減少に加えて、若者の理系離れが進んでいることから、工学系の人材が不足する事態となっている。これに伴い、グローバル展開していて知名度の高い1次サプライヤーでさえも、エンジニアリング人材を日本国内では必要人数確保できない事態に陥っている。(8年余り前に、筆者が独立系の有名1次サプライヤー某社においてインタビューした際に、既にそういった趣旨の発言があった) グローバル展開している企業においては、中国や東南アジア、インドなど、進出先の国々において確保・活用する道が残されている(ただし、これにも多くの既存研究で指摘されているように、解決しなければならない困難な課題が存在する)が、問題は国内事業が中心の中小企業である。エンジニアリング人材の不足は、企業の開発・提案・改善能力にボディーブローのようにきいてくる。すなわち、その広義のものづくり能力の著しい低下につながりかねない。

③ 後継者・経営人材

株式を上場している組立メーカーやサプライヤーにおいては、「所有と経営の分離」が相当程度なされており、経営陣がその後継者の不足という問題に直ちに立ち至ることはない。しかし、自動車産業のピラミッドの土台を支えている中小規模のサプライヤーは、その多くがオーナー一族によって経営が担われている。少子化に伴ってオーナー一族の後継者候補もご多分に漏れず少なくなっている中で、必ずしも楽とはいえない中小企業の経営に魅力を感じず、跡を継ぐことを選択しないケースも増えている。さらに、そもそもオーナー経営者が結婚しなかったり子宝に恵まれなかったりするケースも少なからずあり、家族経営の中小企業の後継者確保の問題は極めて厳しい状態である。後継者を確保することができなければ、いくら高い技術力を持っていても多くの場合廃業に追い込まれることになり、実際にそうした残念な事例が後を絶たない。

2. 日本の自動車市場の縮小

日本の自動車市場の縮小に伴い、当然のことながら自動車メーカーおよび関連部品メーカー各社は経営戦略の見直しを迫られつつある。これまで歴史的経緯などから多くの販売チャンネルを展開してきたメーカーにおいては、一部メー

カーは既に実施したように、販売チャネルの整理統合を進めることによって、拡大しすぎたモデルラインナップを絞り込んでいくことも検討課題になりつつあるとみられる。さらに、日本は諸外国には例がないほど国内メーカー数が多いこともあって、必ずしも国内市場の縮小だけがその要因ではないが、セグメントの絞り込みや戦略的提携、合従連衡を迫られるメーカーも既に出てきている。

3. 高齢化に伴う諸問題

まず、高齢化に伴って増加してきている高齢運転者。高齢者をはじめとする運転者が重大事故の加害者になることを防止するための自動運転関連各種技術の開発とその普及は、近年高齢運転者による重大事故が急速に増えてきていることもあり、まさに喫緊の課題である。

また、身体機能および認知機能の低下に伴い、安全に運転できなくなったことから運転免許を自主返納する高齢者が増加してきており、そうした人々の免許返納後のモビリティをいかにして確保していくのかが大きな課題となっている。そのために、すなわち公共交通手段の維持・充実がまさに求められているわけであるが、過疎化が進んでいる地方においては、一定以上の人数を同方向に輸送するのに適した在来輸送手段である乗合バスや鉄道が、その維持・運営コストに見合うだけの運輸収入を得ることはとても期待できない。そのために、民間事業者が累積赤字に耐えかねて相次いで撤退し、代わって各自治体が税金を投入してコミュニティバスを走らせるなどして公共交通手段を維持しているというのが、ごく普通の現象となっている。そして、そのコミュニティバスの多くが、わずかな乗客と、あとは空気を運んでおり、その費用対効果は極めて低い。運転者を必要としない、AI（人工知能）を含む各種自動運転技術や、無線通信によってインターネットに常時接続するコネクティビティ機能（いわゆるIoT）を活用したオンデマンド型のモビリティの整備がまさに待たれるところであるが、その実現に向けては、とりわけ安全面について超えなければならない技術的ハードルが依然として高いのが実態である。

ただ、完全自動運転やそれを活用したオンデマンド型のモビリティ、すなわちローランド・ベルガーが「Automotive 4.0」と呼ぶ車社会が実現した場合、

その新たな担い手となる次世代自動車には、交通事故がなくなるために頑丈なボディが必要無くなったり、シェアすればよくなることから個人が自動車を所有する必要が無くなって、「自動車」というハードウェアの総需要が激減したりする。すなわち、その登場はクリステンセンが言うところの「破壊的なイノベーション」となることが予想され、自動車産業に与えるインパクトは極めて大きいものになることは避けられない。そうした新たな事業環境下で、自動車メーカーならびに自動車部品メーカーが企業として存続していくためには、自動車という「ハードウェア」を顧客に販売することで収益を上げていくという現在のビジネスモデルがもはや成り立たなくなるため、例えばモビリティサービスの提供など、何らかの「ソフト」で稼ぐ新たなビジネスモデルへと転換していくことを、現時点から考えていく必要がある。すなわち、IBMやGEなど、20世紀に一世を風靡した米国製造企業がかつて直面した課題と、現在自動車メーカー各社が直面しつつある課題とは相通じるところがある。両社が、製造企業からソフトウェア・サービス主体の企業に転換済み、あるいはまさに転換しつつあるのは周知のとおりである。

4. 少子化に伴う諸問題

高齢化および少子化により、1世帯あたりの人数は減少の一途をたどっている。単身所帯の増加も急ピッチである。それに伴い、日本の自動車市場の需要構造に、次第に変化が生じてくることが想定される。現在は、ファミリー層を中心に、ミニバンやステーションワゴンなどといった、7、8人乗りの乗用車に一定の需要があるが、今後は4、5人乗りの小型乗用車、さらには1人もしくは2人乗りの超小型自動車へとその需要がさらにシフトしていくことが想定される。

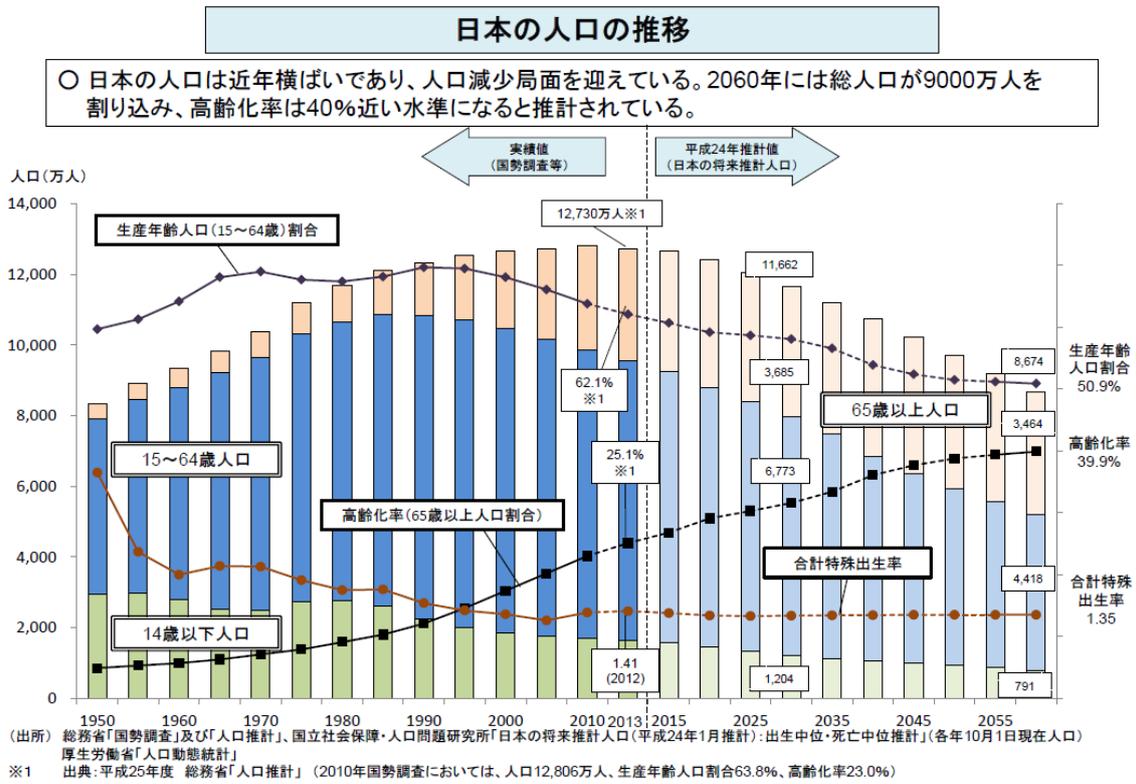
5. 生産年齢人口の減少に伴う労働需給逼迫による職業運転者の不足の深刻化

職業運転者の不足については既に顕在化しており、製造業ならびに食品のサプライチェーンの広域化や、ネット通販業界の急成長などに伴う宅配便の取扱個数の急増などに伴って取扱貨物量が増える一方である物流業界、ならびに運輸業界は、現にその対策に日々苦慮している。その一方で、生産拠点の広域分散や宅配便の再配達増加、数多く走っている「回送トラック」、公共交通手段の需要と供給のミスマッチなど、「運転工数」の無駄遣いが連日全国津々浦々で行われていることは紛れもない事実である。利用可能な「運転工数」には限りがあり、しかも一貫して減り続けていることをしっかりと認識し、それを真に必要なところに傾斜配分する方向で、ビジネスモデルを根本的に見直す時期に来ているといえる。例えば、物流業界においては、規制当局と連携しつつ自動運転技術を高速道路走行時など実現可能なところから採用していったり、「回送トラック」を可能な限りなくすための取り組みを進めたり、鉄道貨物や内航船といった他の輸送モードを上手く併用したりすることが求められている。もちろん、こういった取り組みは地球環境保護の観点からも極めて望ましい。公共交通については、先にも述べたように、大都市圏など一部を除いて、多頻度大量輸送を前提としたものから、オンデマンド型への転換が求められているのではないだろうか。

まとめに代えて

以上、日本の自動車産業を事例に述べてきた日本の人口減少への諸対応は、いずれをとってみても解決へのハードルは極めて高い。ただ、今後他の先進諸国、そして中国、タイなどといった少子高齢化が既に進みつつある一部の新興国においても、そう遠くないうちに同様の問題に直面することになると考えられる。日本の各産業が現在直面している人口減少への諸対応の経験は、いずれそれらの諸国でも生かすことができると考えられることから、日本の国際競争優位の新たな源泉となっていく可能性を秘めていると考える。

図1 日本の人口の推移について（厚生労働省HPより引用）



出所：厚生労働省HP

<http://www.mhlw.go.jp/seisakunitsuite/bunya/hokabunya/shakaihoshou/dl/07.pdf>