

# 東三河 地域研究

2026 年 1 月 27 日 発行

編集・発行：

公益社団法人東三河地域研究センター

住所／豊橋市駅前大通三丁目53番地

（太陽生命豊橋ビル2階）

TEL／0532-21-6647

FAX／0532-57-3780

通巻190号 2026.1

公益社団法人東三河地域研究センター

2025 年度 総会（通算第43回）・・・・・・・・・・2～6

## 【記念講演会】

『中部地域の産業における課題と展望』

経済産業省 中部経済産業局長 寺村 英信 氏・・・・・・・・7～10



## 2025 年度 総会（通算第 43 回）

2025 年 11 月 25 日（火）午後 1 時 30 分からホテルアークリッシュ豊橋 5 階 ザ・グレイスにおいて開催しました。

### 1. 総会開会の挨拶（理事長 神野吾郎）

### 2. 議事

第 1 号議案 2024 年度（2024 年 10 月 1 日から 2025 年 9 月 30 日まで）の事業報告ならびに収支決算報告の件

※第 1 号議案は承認されました。

## 第 1 号議案 2024 年度（2024 年 10 月 1 日から 2025 年 9 月 30 日まで）の事業報告ならびに収支決算報告の件

### I. 事業の実施状況

#### 1. 情報及び資料の収集ならびに調査研究

（1）新東海地域スマートリージョン構想の推進に関する研究  
スマートリージョン研究会による各プロジェクトに関する調査研究を進めました。研究会の運営とともに、新東海地域の自治体への実態調査や地域情報収集を行いました。プロジェクトに関しては、東三河の自治体や企業によるプロジェクトチームの立ち上げと運営を進め、あわせて国土形成計画に関する動向を把握しました。

（2）港湾、広域幹線道路、都市基盤等のインフラ整備に関する研究  
三河港未来戦略会議等の活動や受託調査研究を通じて、港湾機能や広域幹線道路などのインフラ整備促進に向けて、環境、デジタル化、港湾経営に関わるテーマに着目し、関係機関と連携した調査研究、情報収集に取り組みました。

#### （3）特色のある地域創造に関する研究

受託調査等を通じて、行政計画の立案支援、産業振興を図るための地域実態調査、住民意識等についての調査研究活動に取り組みました。あわせて、森林保全のために市町村林政の支援をする「地域林政アドバイザー」と、GIS 等のデジタル技術からのアプローチをしながら国や県の整備計画の動きを踏まえた情報収集に取り組みました。

（4）三遠南信シンクタンク等との連携事業による研究  
三遠南信地域のシンクタンクである一般財団法人しんきん経済研究所、飯田信用金庫しんきん南信州地域研究所等と連携し、地域課題に関する共通テーマを設定して研究活動と発表を行いました。また、大学生、高校生等の若者や、起業家、エムキャンパス等の支援機関との連携により、地域課題の発見や解決に向けたワークショップ等を通じて、東三河の地域情報を共有する場づくりを進めました。これらの成果は、行政等の政策立案や地域づくり関係者の取り組みに必要な情報となるよう、対外的に提案・発信を行いました。

#### 2. 調査研究業務の受託

①『創造的な地域づくり』、②『インフラの整備』、③『地域資源の価値化』等に関連した調査研究業務の受託を行いました。

#### 3. 講演会、セミナー等の開催

（1）東三河地域問題セミナー（継続事業）等の実施  
東三河地域等の地方自治体、企業、市民団体等を対象とし、地方創生、地域産業振興、生活環境等の視点から、地域が抱える諸課題の解決方策づくりに繋がる情報発信、人材交流などを行う場として、「東三河地域問題セミナー」を企画し、3 回開講しました。

## (2) 東三河産学官交流サロン等（継続事業）の実施

豊橋技術科学大学、愛知大学、愛知工科大学、豊橋創造大学等の東三河地域に立地している大学や企業の研究者、経営者を中心に講師を招聘し、地域問題に関する話題の提供、交流等を行う「東三河産学官交流サロン」を原則月 1 回、東三河懇話会と連携し実施しました。毎回約 50～80 名の出席者がありました。

## (3) 三河港未来戦略会議 交流会の開催

三河港を中心に未来に向けた地域づくりの戦略を検討することを目的として、東三河懇話会等と連携。三河港の港湾機能整備やその機能を活かした事業創出等による支援を念頭に、脱炭素化社会の港湾の在り方、社会変動化における完成自動車物流について、研究交流会と視察会を開催しました。

## (4) 地域づくりに関連した講演会・シンポジウムの開催

### ①第 31 回地域関連研究発表会

豊橋技術科学大学、愛知大学、豊橋創造大学、愛知工科大学と連携し、学生による地域関連研究に関する論文発表会を開催しました。

日時：2025 年 3 月 13 日 13:00～16:15

場所：emCAMPUS FOOD（現地・リモートにより  
34 機関の会員企業、行政等が参加）

発表者およびテーマ：

- (1)「市街化調整区域の集落構造と開発許可制度緩和の是非に関する研究-豊橋市を対象として-」  
大橋 悠氏（豊橋技術科学大学 建築・都市システム学専攻修士 2 年）
- (2)「愛知県豊橋市におけるため池周辺環境の変容とその社会的役割に関する研究」  
松葉明里氏（豊橋技術科学大学 建築・都市システム学専攻修士 2 年）
- (3)「食パンに発生するカビの種類と消費者認知  
-豊橋環境下での微生物実験と豊橋市民調査を踏まえて-」  
浪崎寛嘉氏（愛知大学 地域政策学部 地域政策学科 食農環境コース 4 年）
- (4)「浜松まつりにおける御殿屋台文化の創造と継承」  
渡辺夏綺氏（愛知大学 地域政策学部 地域政策学科 まちづくりコース 4 年）
- (5)「食品廃棄物対策としての 6 次産業化・リサイクルの考察」  
小久保京香氏（豊橋創造大学 経営学部 経営学科 4 年）

## (6)「ソーラーシェアリングの普及効果と普及促進への課題」

神藤 蓮氏（豊橋創造大学 経営学部 経営学科 4 年）

## (7)「膝関節の疼痛性を解析するアプリの開発」

LI GUOXIU 氏（愛知工科大学大学院 システム工学専攻 博士前期課程 1 年）

## (8)「磁性粒子の鎖状化技術を用いたポータブル免疫測定装置の開発」

村口黎於奈氏（愛知工科大学 工学部 電子ロボット工学科 4 年）

講評者：

豊橋技術科学大学 建築・都市システム学系 教授 浅野純一郎 先生

愛知大学 地域政策学部地域政策学科 教授 戸田敏行 先生

豊橋創造大学 経営学部経営学科 教授 見目喜重 先生

愛知工科大学 工学部電子ロボット工学科 教授 加藤 亨 先生

## ②ミライカフェほの国 2025

東三河地域を「住み続けたい町」「住んでみたい町」として維持・変えていくため、若者である高校生に焦点を絞り、事業プラン等の意見交換や高校間の連携についてのグループワークを行い、地元への関心や愛着心等を高めることを目的として開催しました。

日時：2025 年 2 月 8 日 10:30～15:30

場所：emCAMPUS STUDIO SEMINAR ROOM A・B・C

参加者：桜丘高校（14 名）、豊橋西高校（4 名）、御津あおば高校（6 名）、三谷水産高校（7 名）4 校計 31 名  
引率教諭 5 名

内容：①ビジネスプラン等の発表

- (1)桜丘高校 「豊橋ムケッカ×多文化共生」
- (2)豊橋西高校 「東三河のお菓子文化を盛り上げよう！」
- (3)桜丘高校 「ピオトープをつくる ～豊橋の自然をもっと身近に～」

内容：②東三河の魅力や未来についてのグループワーク

## 4. 機関誌等の発行

### (1) 東三河地域研究の発行

地域問題セミナー等の講演録を中心として、機関誌「東三河地域研究」を発行し、地域を取り巻く最新の地域政策事情等の広報活動を行った。東三河懇話会と連携しメールマガジンによる配信を行うとともに、当センターホームページに掲載しました。

### (2) 地域情報の発信

東三河や三遠南信地域の社会経済情勢、地域課題、

人々の考え方などを、三遠南信シンクタンク連携による研究レポートのほか、地域分析レポート（HRRC Focus）について、ホームページによる情報公開・メールマガジンによる配信を行うとともに、地域を取り巻く最新の地域事情等の広報活動を行いました。

## **5. 自治体職員等研修の受け入れ等による人材育成、 各種研修会への職員派遣等の事業**

### **（1）自治体職員・民間企業職員等の受入事業の実施**

社会人における地域政策や地域づくり人財の育成を目的として、豊橋信用金庫職員を受け入れ、実地研修とOJTを組合せながら、地域政策や地域づくりに関する人材育成事業を実施しました。

### **（2）各種研修会等への職員の派遣**

地域政策や地域づくりに関連し、地方自治体や民間企業等が実施する委員会・研修会等に対し、講師派遣依頼に基づいて職員の派遣や研究報告を行い、地域政策や地域づくりに関わるノウハウ等を提供しました。

## Ⅱ. 収支決算

### 経常収益・経常経費及び正味財産について

2024年10月1日から2025年9月30日まで

(単位：円)

科 目	当 年 度	前 年 度	増 減
I 一般正味財産増減の部			
1. 経常増減の部			
(1) 経常収益			
受取会費			
正会員受取会費	7,870,000	7,800,000	70,000
特別会員受取会費	799,500	793,000	6,500
賛助会員受取会費	20,000	20,000	0
受取会費計	8,689,500	8,613,000	76,500
事業収益			
事業収益	24,165,600	36,751,163	△ 12,585,563
受取寄付金			
受取寄付金	6,000,000	6,000,000	0
雑収益			
受取利息	47,299	2,081	45,218
雑収益	0	118,091	△ 118,091
雑収益計	47,299	120,172	△ 72,873
経常収益計	38,902,399	51,484,335	△ 12,581,936
(2) 経常費用			
事業費			
期首未成調査支出金	1,323,711	2,653,900	△ 1,330,189
期末未成調査支出金	△ 1,872,029	△ 1,323,711	△ 548,318
給料手当	13,283,828	14,073,055	△ 789,227
臨時雇賃金	1,516,684	274,082	1,242,602
賞与	826,833	911,242	△ 84,409
福利厚生費	18,487	13,051	5,436
法定福利費	1,938,540	1,794,406	144,134
旅費交通費	1,643,269	1,761,442	△ 118,173
通信運搬費	633,215	819,633	△ 186,418
減価償却費	131,880	90,253	41,627
消耗品費	2,365,942	1,509,528	856,414
修繕費	827,767	853,483	△ 25,716
新聞図書費	483,870	581,228	△ 97,358
光熱水料費	386,756	521,819	△ 135,063
賃借料	4,633,199	5,190,195	△ 556,996
会議費	135,009	2,117,321	△ 1,982,312
諸謝金	964,431	1,201,429	△ 236,998
租税公課	312,058	627,612	△ 315,554
支払負担金	351,393	315,749	35,644
外注費	2,689,830	7,545,507	△ 4,855,677
支払保険料	43,025	40,780	2,245
支払手数料	63,928	81,208	△ 17,280
雑費	132,743	60,876	71,867
事業費計	32,834,369	41,714,088	△ 8,879,719

(単位：円)

科 目	当 年 度	前 年 度	増 減
管理費			
給料手当	1,206,656	839,835	366,821
賞与	56,117	66,278	△ 10,161
法定福利費	190,036	126,136	63,900
福利厚生費	2,322	1,197	1,125
保険料	5,405	3,740	1,665
会議費	0	49	△ 49
交際費	11,180	2,690	8,490
旅費交通費	142,377	101,521	40,856
通信運搬費	149,177	141,017	8,160
減価償却費	16,566	8,276	8,290
消耗品費	260,628	122,096	138,532
修繕費	103,983	78,267	25,716
新聞図書費	35,315	28,642	6,673
光熱水料費	48,584	47,853	731
賃借料	570,440	423,524	146,916
諸謝金	0	54,486	△ 54,486
租税公課	365,697	57,634	308,063
支払負担金	41,015	29,196	11,819
総会理事会費	619,940	629,255	△ 9,315
事務委託費	75,219	56,616	18,603
諸会費	7,000	7,000	0
支払手数料	9,467	9,530	△ 63
雑費	46,880	59,475	△ 12,595
管理費計	3,964,004	2,894,313	1,069,691
経常費用計	36,798,373	44,608,401	△ 7,810,028
評価損益等調整前当期経常増減額	2,104,026	6,875,934	△ 4,771,908
当期経常増減額	2,104,026	6,875,934	△ 4,771,908
2. 経常外増減の部			
(1) 経常外収益			
経常外収益計	0	0	0
(2) 経常外費用			
固定資産売却損			
什器備品除却損	5	0	5
経常外費用計	5	0	5
当期経常外増減額	△ 5	0	△ 5
税引前当期一般正味財産増減額	2,104,021	6,875,934	△ 4,771,913
法人税、住民税及び事業税	91,700	692,300	△ 600,600
当期一般正味財産増減額	2,012,321	6,183,634	△ 4,171,313
一般正味財産期首残高	36,585,772	30,402,138	6,183,634
一般正味財産期末残高	38,598,093	36,585,772	2,012,321
II 指定正味財産増減の部			
当期指定正味財産増減額	0	0	0
指定正味財産期首残高	0	0	0
指定正味財産期末残高	0	0	0
III 正味財産期末残高	38,598,093	36,585,772	2,012,321

## 【 記念講演 】

### 『中部地域の産業における課題と展望』

経済産業省 中部経済産業局長 寺村 英信 氏



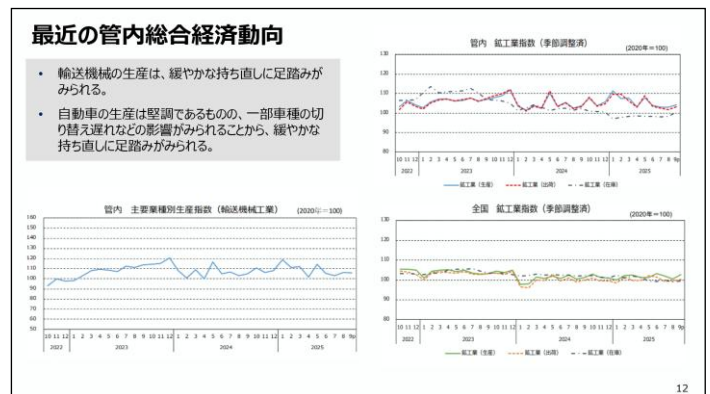
#### 1. 中部地域における自動車産業の現状と対応

本日は、「中部地域の産業における課題と展望」というテーマで話をする。最初は中部地域における自動車産業の現状と対応についてである。中部地域の概観として、中部地域（愛知県・岐阜県・三重県・富山県・石川県）は、面積、人口、地域内総生産、事業所、従業員では全国の1割程度であり、面積を除いて愛知県が牽引している。製造品出荷額は全国の2割を超え、その内の2/3以上を愛知県が占め、我が国随一の「ものづくり圏」となっている。中部の製造品出荷額等の業種別構成比は、輸送用機械が約4割で、電気機械と一般機械を合わせると6割以上になる。2023年の乗用車生産金額及び全国シェアは約43%であり、同年の自動車部品生産金額の全国シェアは約50%となっている。また、名古屋税関管内の2023年乗用車輸出台数の全国シェアは約44%、同年の名古屋税関管内の2023年自動車の部分品輸出金額においても同様に約64%と高い水準である。トランプ関税の影響がどう現れるかに注目しているが、直近の状況で言うと輸出台数は減っていない。特にアメリカ向けの台数が多いが、金額については減少傾向にある。輸出の単価が下がっており、単価の高い車から安い車に切り替えたのか、あるいは輸出価格を下げることで輸出者が関税の一部を負担しているという推測も成り立つため、状況を注視している。

三河港は我が国のほぼ中央に位置し、地理的優位性を誇り、古くから東三河、遠州及び南信州地域の物流拠点

として重要な役割を担っている。特に、完成自動車の輸入金額及び台数はともに全国1位、輸出についても全国2位と、中部地域の基幹産業である自動車を中心とした「ものづくり」を支える我が国を代表する物流拠点である。令和5年の完成自動車の取り扱いは輸入台数（209,301台）・金額（9,921億円）ともに31年連続1位、輸出台数（860,294台）・金額（3兆4,651億円）で全国2位となっている。三河港における2024年の輸出額は約3.7兆円であり、そのうち米国への輸出が74%を占める。また、三河港における輸出の75%を占める機械類及び輸送用機器のうち、自動車が99%を占めている。

中部経済産業局が毎月発表している総合経済動向（直近の発表分）によると、現在は比較的堅調に推移している。全国の鉱工業生産と比較しても、中部地域は過去1年半ほど、全国ベースよりも良い生産状況で推移している。自動車の生産（9月のデータ）は堅調であったが、6月に車種の切替作業が若干遅れたこともあり、生産予定には届かなかった。しかし、この切替作業が終了して10月、11月と生産台数が回復すると見込まれており、大きな懸念はない。（図1）



■ 図 1

他の地域では、トランプ関税でかなりの影響が出ていると聞いており、経済全体で生産指数が下方修正されるといった状況も見られる。また、同じ自動車産業でもメーカーによって違いが出てきている。

四半期ごとの経済活動状況調査として、管内の主要な74企業へのヒアリング結果をまとめて発表している。足元の経済状況において自動車産業については、国内・海外の仕向け先によって強弱の差が見られるものの、堅



調な生産が続いている。先行きの見通しについても、自動車関連産業は今後も需要が先堅く堅調な生産が続くと見込んでいる企業が多い。しかし一部の企業は、米国関税の影響を懸念していることも見受けられる。同じ調査で調べた海外情勢として、米国関税及び中国の政策措置（レアアースの輸出規制など）についてヒアリングを行っている。米国関税が引き上げられた際は、商流を変更する動きが見られた。例えば、他のアジア地域から輸出していたものを、関税が高くなったため日本からの輸出に切り替えるといった対応である。また、顧客に価格転嫁してもらう対応も行われている。特に差別化された製品については、強気に関税分を顧客に負担してもらう交渉をして認められているケースもある。一方で、競合製品や完成車において、価格が消費者購買力に影響するのではないかと懸念する声もある。関税引き上げは本来、アメリカの消費者が負担すべきであり、経済学的にもそう説明されているが、実際には輸出側が負担している事態が現れており、価格転嫁については、モデルチェンジなどに合わせて価格を変更するという方法が考えられる。一斉に価格を上げると独占禁止法上の問題になるのではないかとといった議論もあり、各社に慎重な判断が求められている。

また、鉄鋼・アルミの派生品について関税が賦課されている。鉄鋼・アルミの関税率は自動車（15%）よりも高く設定されており、実際には自動車部品でありながら「鉄鋼ではないか」と見なされ、より高い鉄鋼関税がかけられる事例が発生している。建築用の機械や工作機械のマシニングセンターのように、金型の中に含まれてしまう部品の一部も、鉄鋼・アルミの関税をかけられている。関税がかかっていることについて、税関の解釈が明確になっていない、あるいは相談する地点や担当者によって考え方が違うというように運用がまだ安定していない状況があり、こうした情報を集めて提供している。

中国のレアアース輸出規制については、一時許可が下りない時期があった。現在は許可が下りるようになってきているが、その手続きに時間がかかるという話も聞かれる。直近では、国会答弁の関係もあり、中国側がさらに規制を強化してくることが懸念され、この点はリスク要因として認識しておく必要がある。こうした背景から、経済

安全保障の問題に対する認識が高まっている。コアな素材や部品を特定の国に依存していることが、経済安全保障上のリスクになるという認識が世界的に広がっている。これはアメリカにも当てはまり、中国への依存だけでなく、アメリカ市場への依存についても議論されている。企業内ではこうしたリスク要因について、サプライチェーンだけでなく、バリューチェーン（販売先の重要性や金目の高さ）も含めた経済安全保障への対策として取り組むべきという認識がある。

経済安全保障対策として社内に専門部署を作り、リスク分析を行ったり、社長直轄の組織を整備したりしている企業もある。また、サプライチェーンのリスク対策として、社内研修や取引先への注意喚起などの取組も始まっている。さらに、自社の技術流出対策については、従業員や退職者、他社からの出向者、派遣社員などから企業秘密が流出する問題に対処するため、守るべき技術を特定し、誰もがアクセスできるフォルダーに置かないなど、情報へのアクセス制限を行うといった対策が求められている。

次に自動車産業のマーケット構造について話をする。2024 年における自動車の生産台数は、世界全体で約 9,000 万台（日系シェア約 27%）、国内は約 825 万台である。他地域は中国が 3,000 万台超、北米が約 1,600 万台、欧州が約 1,500 万台となっている。同年の世界の自動車販売台数は、約 9,200 万台（日系シェア約 26%）であり、日本国内は約 440 万台で日本の自動車関連企業はグローバル市場を意識した国際競争力の確保・強化が不可欠となっている。市場が大きい中国、日系シェアが高く日本からの輸出も多い北米、欧州のほか、今後シェア拡大の見込まれる新興国、特に、日系の生産拠点が集積する ASEAN とインドは重要になってきている。日本の自動車産業の国内生産・販売の推移であるが、国内生産比率は海外生産比率の拡大に伴い低下し、足下の国内生産台数は約 864 万台となっている。国内販売台数は、1990 年代は概ね 600 万台を超えていたが、2000 年台は 500 万台となり、昨年は約 442 万台であった。2024 年の日系自動車メーカーの国内生産台数と輸出台数は、全体では国内生産の約半分を海外に輸出している。個社別では、輸出型はマツダとスバル、折衷型は

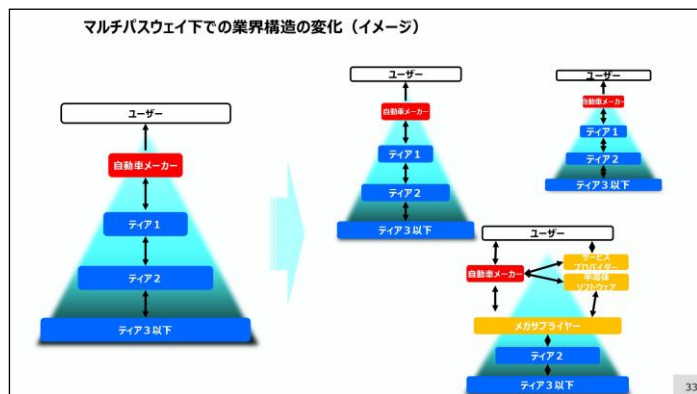


トヨタと日産・三菱、現地生産型のホンダとスズキという3つの型に分類され、それぞれのメーカーによって戦略が異なっている。トランプ関税についての影響は、中部地域においては生産にあまり影響は出ていないが、収益については2024年度通期決算ではスズキを除いて減益となっている。

次に自動車の電動化の動きは、目標時期が後ろ倒しになるなど少し減速してきているといった話もあるが、大きな流れは変わっていない。アメリカのみ2030年の販売においてEV・PHEV・FCVで50%を目指す掲げていたものをトランプ大統領が大統領令で廃止したが、欧州など他の地域に広がる動きはない。こうした中、世界全体のEV販売比率の伸びは減速傾向にあり、2025年第1四半期の販売比率は13%となっている。EV市場はテスラに加え、BYDをはじめとした中国メーカーが上位を占めており、中国系のシェアが55%となっている。グローバルでEVの販売比率は基本的には増加トレンドとなっており、欧米ではHEVの販売比率も増加傾向を示している。中国市場においては、中国系がシェアを伸ばす一方で日系メーカーはシェアを落としている。中国からの輸出台数は、2024年は586万台に増加したがEVの台数は前年比で減少し、仕向地別では欧州が最多となり、アジア、中南米と続いている。

続いてPHEVの2024年の世界販売台数は約646万台と前年比約60%増加し、これは中国での販売台数が急増(279万台→512万台)した影響が大きかった。この中国市場の拡大に伴い、BYD等の中国系メーカーのシェアは約8割に拡大している。しかし、中国国内は自動車メーカーが乱立して過当競争となっており、しばらくこうした供給過剰な状況が続くことが考えられる。鉄鋼やアルミなどと同様に中国国内で余ったものを輸出に振り向ける動きが活発化しているが、巻き込まれないように日本もうまく戦っていく必要がある。世界市場の動向や、それぞれの技術の課題等を踏まえると、EV、FCV、ハイブリッドなど「多様な選択肢」を通じてカーボンニュートラルを実現していく「マルチパスウェイ戦略」が日本の基本戦略である。その戦略の下、取組が遅れているEVでも勝つべく競争力の強化を急ぐとともに、内燃機関においても勝ち続ける取組を進めていく方針

である。自動車産業は、膨大な数の構成部品と長大なサプライチェーンを有し生産活動の領域が広く、1次から6次サプライヤーまで裾野が広がるピラミッド構造になっている。例えばEV化に対しては、部品構造の変化や部品の高度化への対応が必要となるように、クルマの作り方・使い方の変化に伴い、自動車製造の根幹を担う部品サプライヤーも変革が求められる時代が到来している。またこれまでは自動車メーカーが設計した部品を生産委託するケースが多かったが、新しい車では1次のメガサプライヤーが自動車メーカーと一緒に開発をしていくケースが増えて、自動車メーカーとメガサプライヤーの力関係も変化してきている。(図2)



■ 図2

自動車生産には多くの工夫があり、EVのみならず共通化の進展もあり長期的には部品点数が減少していく流れになっている。こうした電動化やデジタル化などCASEの潮流への対応に向けて、経済産業省では中堅・中小の自動車部品サプライヤーを伴走支援する「ミカタプロジェクト」を全国で展開しており、設備投資等の補助支援との両輪で事業転換等を推進している。また、自動車産業集積地域を中心に「地域支援拠点」を設置し、地域密着型で中堅・中小サプライヤーの事業転換等に対する伴走支援も実施している。地域支援拠点が存在しない地域は、全国数か所に設ける「全国支援拠点」において相談対応・専門家派遣を行うなど、全国のサプライヤーに対して伴走支援を提供可能な体制を整備している。また、価格交渉・価格転嫁、型取引、手形取引などの観点から取引の適正化を図り、取引が円滑に実施されるように基準改正や必要な要請等を実施している。2025年3月には、協議に応じない一方的な代金決定や手形払の禁止等を規定する「下請代金支払遅延等防止法及び下請中小企業振興法の一部を改正する法律」が成立

した。発注者と受注者の対等な関係に基づき、サプライチェーン全体で適切な価格転嫁を定着させる「構造的な価格転嫁」の実現を図っていくことを目指している。

## 2. 産業構造の変化、生産人口減少への対応

次に産業構造の変化、生産人口減少への対応といったマクロの話をする。日本企業は、国内では既存設備を維持しつつ、海外投資を拡大して安い生産コストで逆輸入して、国内で既に確立した製品・サービスを他国に横展開してリスクを抑え利益を拡大してきた。日本の資本蓄積は先進国で最も増えず、投資の低迷により設備など資本の投入時期がG7でイタリアに次いで2番目に古くなっているため、成長力強化に向けた国内投資の拡大が不可欠である。しかし、日本企業の設備投資や研究開発投資（どちらも海外子会社への投資分も含む）は、対売上高比が伸び悩んでおり、成長に向けた大胆な投資に踏み切れていない可能性がある。また、人材への教育訓練投資も他の先進諸国と比較して低迷している。生産年齢人口は1998年にピークを迎え、それ以降ずっと減少していたが不足はしていなかった。なぜかという、女性と高齢者の就労率が上がってそれをカバーしてきたからである。コロナ禍までそれが続いていたが、コロナ禍で人が職場を去り、コロナが終わった後の需要が戻った時に人が戻りきらなかった。このように人手不足が顕在化したのは、コロナ以降の話である。日本の人手不足は、業界や職種ごとに大きなばらつきがあり、全産業を通じて事務職には不足感はない。職種で見れば、専門技術職、小売・サービス・介護従事者や生産・建設従事者の人手不足が目立つ状況となっている。今後については、団塊の世代の方々が70歳を過ぎるため、高齢者の雇用をさらに増やすことは難しい。また、女性の就労率も現在はアメリカやフランスより高い。これまでは生産現場における投資は進んでいたが、経理・人事・総務といったホワイトカラー部門の省力化が今後の大きな課題となる。2040年の就業構造推計では、生産現場の専門職やAIなどを扱う技術職が不足する一方、事務職・販売職・サービス職では人が余るという需給ギャップが生じると予測されている。このように、職種間、学歴間によってミスマッチが発生するリスクがあり、戦略的な人材育成や

円滑な労働移動の推進が必要である。

2040年に目指す政府の経済政策では、GDPを980兆円に増やし、実質ベースで賃金が年率1.3%上昇し、労働生産性が2.3%上昇し、一人当たりのGDPが実質で年率2.2%上昇（GDPは実質で年率1.7%上昇）達成が可能になると試算されている。これに必要なのが国内投資であり、特に研究開発投資、IT投資、人的投資の比率を上げていくことが重要である。医療介護などのエッセンシャルサービスは低賃金の仕事とされているが、IT化によって生産性を高め、給与を上げていくことが必要となる。（図3）



■ 図3

最後に、中部経済産業局では優れた取り組み事例（次世代の女性リーダー育成事例、多様な人材が活躍している中小企業の事例など）を紹介する取組も行っている。また、人材マッチングサービスや、外国人材の受け入れ制度についても検討されているが、予算や制度の見直しが行われる可能性があるため、最新の情報を確認する必要がある。補助金についても、成長の状況に応じたIT関連など様々なメニューがあり、活用が推奨されている。

半導体関連では、国内で取組が進んでおり、中部地域も半導体関連企業が多く存在し貢献度が高いが、課題は人手不足、特に若手人材の確保である。半導体人材連携協議会が、自治体・大学・高専と連携し、共通教材やカリキュラム作成などの取組を進めており、さらにそれを深める議論をしている。空飛ぶモビリティ（航空宇宙分野）についても、新規参入や実証実験、ビジネスマッチングを現在進めている。