

創発 Mail Magazine

創発は‘インキュベーション’のプロ集団。-問題解決のための新しい戦略・進化-

当メールマガジンは、日本総研/創発戦略センターの연구원と名刺交換させていただいた方に配信させていただいています。>> [登録解除はこちら](#)
当メールマガジンは、HTML形式で配信させていただいております。うまく表示されない方は>> [こちらからご覧ください](#)

[日本総研・創発戦略センター](#) | [연구원紹介](#) | [セミナー・イベント](#) | [書籍](#) | [掲載情報](#) |



副理事長
[湯元 健治](#)

YUMOTO Message

実質賃金上昇の条件

アベノミクス3つの誤算

昨年日本経済は、実質成長率と鉱工業生産が4～6月期、7～9月期と2四半期連続のマイナスとなるなど、残念ながら景気後退と認定されてもおかしくない状況に陥ってしまった。その要因を改めて整理すると、以下の3つの誤算が景気の足を引っ張ったといえる。

第1は、消費税率引き上げの影響が予想以上に大きく、かつ長引いたことだ。前回消費税が引き上げられた97年当時と比較しても、(1)反動減の大きさがより大きい、(2)4月以降の持ち直しのペースが弱くもたついている、(3)実質消費の水準が97年当時を大きく下回るなど、総じて97年よりも厳しい状況に陥った。

第2の誤算は、消費回復の足取りの重さの原因にもなっている点で、賃金上昇率が物価上昇率に追いつかず、実質賃金が大幅なマイナスとなったことだ。これは、(1)97年当時よりも消費税率の上げ幅が大きく物価上昇幅も大きいこと、(2)一昨年の異次元緩和により生じた円安により、消費税率引き上げ前に1%台半ばまで物価が大きく上昇していたためだ。

第3の誤算は、円安にもかかわらず輸出数量が目立って増加せず、大企業輸出企業から下請け中小企業などへのトリクルダウン(波及)効果がほとんど表れなかった点だ。ただし、足下では、白物家電など一部海外生産品の国内回帰の動きもみられはじめている他、12月の輸出数量が前月比1.0%増、前年比3.9%増と回復の兆しが出てきている点は朗報だ。

今年の日本経済を展望すると、消費税増税の延期により、少なくとも第1の誤算は4月以降解消される。第3の誤算が本格的に解消されるかは、今後の世界経済の展望にかかっているが、地域別に実質輸出の動向を見ると、景気が堅調な回復を続けている米国向けと、アジア(除く中国・香港)向けで回復傾向が明確化し始めている。1月19日公表のIMFの最新世界経済見通しは、2015年が3.5%、16年が3.7%成長と前回10月見通しよりも各々0.3%ポイント下方修正されたものの、緩やかな回復が続くという基本シナリオは変わっていない。いずれ輸出数量の回復がはっきりしてくるだろう。

期待される今春闘での2年連続ベースアップ

そこで期待がかかるのが、昨年、個人消費、景気の足を引っ張った実質賃金が今年は何の程度持ち直してくるかだ。まず名目賃金だが、2014年年間平均で現金給与総額は4年振りのプラスに転じ、前年比0.8%上昇した。ただし、その内訳をみると、(1)ボーナスなど特別給与が3.5%増、(2)時間外手当など所定外給与が3.1%増に対して、(3)ベースアップを反映するはずの所定内給与(基本給)は0.0%と横ばいに止まっている。

昨年の春闘賃上げ率(経団連調べ)は、2.28%と1999年以来15年振りに2%台に乗せた。所定内給与とのかい離が大きい理由は、(1)2.28%のうち1.8%強は定期昇給であり、マクロの賃金上昇には反映されず、賃金上昇となって表れるベースアップは0.4%程度にとどまったこと、(2)2.28%は大企業ベースの賃上げ率であり、中小企業はより低い水準にとどまったことなどのためだ。ちなみに、中小企業を含む

賃上げ率は2.09%(連合調べ)となっている。

今年の春闘では、昨年に続き安倍政権による賃上げ要請を受けて経営側も前向きの姿勢を示しており、2年連続でベースアップが実施される可能性が高い。連合は、ベースアップで2%以上(昨年要求は1%以上)、定昇を含めて4%以上と高めの要求を行っており、これを受ける形で、自動車、電機など主要労組では、4%に相当する6000円の要求を行っている。果たして、今年の結果は昨年を上回るだろうか。

この点、1月29日に公表された労務行政研究所の経営側、組合側双方に対してなされた春闘賃上げ率見通しアンケート結果では、平均で2.18%とほぼ昨年並みにとどまっている。経営側の回答では「ベアを実施する予定」が35.7%、「実施しない予定」が37.6%と拮抗しており、昨年ベアを実施した企業の割合(日経集計で42%、経団連集計で53%)をかなり下回る結果にとどまっている。

この理由としては、(1)調査時期がまだ労使交渉がスタートしていない昨年12月初旬から本年1月中旬であること、(2)上場企業の企業収益の増益率が昨年度の36%増益から、本年度は3%程度の予想にとどまっていること、(3)消費税の影響と円安デメリットの波及により、企業業績の業種、企業規模によるバラツキが広がっていることなどが考えられる。

実質賃金プラスの条件と新たな賃上げルールを設定を

もちろん、今後の業績上方修正や賃上げ機運の盛り上がりなどを考えれば、最終的には、さらに上積みも期待されよう。しかし仮に、春闘の実績が昨年並みに止まった場合、一人当たりの名目賃金上昇率は、昨年並みの1%未満に止まる公算が大きい。

この場合、実質賃金がプラスに転じるかどうかは、消費者物価の動向にかかってくる。12月時点のCPI(除く消費税影響)が前年比0.5%まで鈍化し、先行きも当面、原油価格低下の影響でゼロ近傍まで鈍化していくことを考えると、4月以降実質賃金がプラスに転じる可能性は高い。ただし、2015年度年間のCPI見通しは、年後半物価の再上昇が見込まれ、大幅に下方修正した日銀が1.0%、民間予測は0.8%で、実質賃金がプラスとなるかは微妙な状況だ。

やはり、実質賃金が確実にプラスとなるためには、ベースアップで組合要求の少なくとも半分に相当する1%以上、賃上げ率で2%台後半が必要になる。政労使会合を通じて、賃上げの必要性を共有し、賃上げ機運を盛り上げたことは、アベノミクスの実績として高く評価される。しかし、賃上げ率がどの程度となるのかは、個別の労使交渉に委ねられるため、マクロで必ずしも期待通りの結果をもたらすとは限らない。

そこで提案したいのは、マクロの賃上げ率に関して、実質賃金がプラスとなるよう、政労使が明確なルール設定で合意する必要性だ。実質賃金を規定するのは、以下の定式だ。

$$\text{実質賃金} = \text{時間当たり労働生産性} + \text{労働分配率} + \text{交易条件}$$

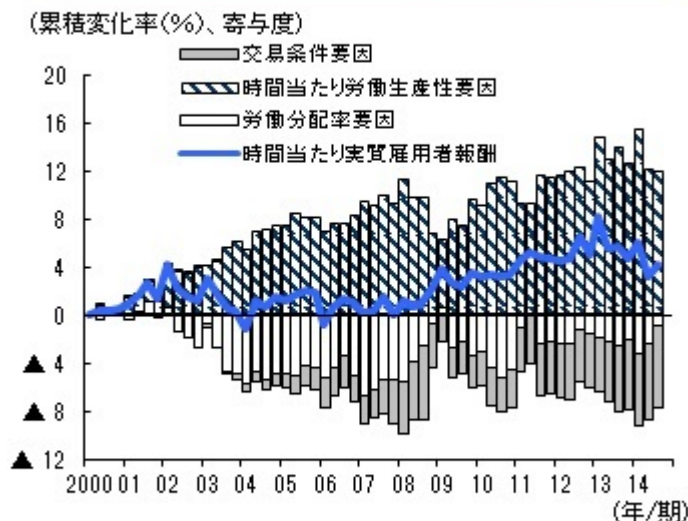
ここで、実質賃金を雇用者数の伸びも含めた時間当たり実質雇用者報酬として、2000年以降の実質賃金の決定要因分析を行った(図表)。その結果、以下の3つの点が指摘できる。

第1に、2008年のリーマン・ショック前までは、労働生産性が上昇しても実質雇用者報酬はほとんど伸びておらず、その最大の要因は、労働分配率の低下にあった。

第2に、リーマン・ショック以降は、労働生産性が上昇する中で、労働分配率の低下要因の寄与度が小さくなったことが実質雇用者報酬の増加につながった。

第3に、2013年以降は、労働分配率の低下寄与度はさらに小さくなったが、労働生産性の伸びが頭打ちとなり、つれて実質賃金の伸びも低下、交易条件の悪化度合いが大きくなった結果、実質雇用者報酬はマイナスに転じている。

時間当たり実質雇用者報酬の寄与度分解



(資料)内閣府「国民経済計算」、総務省「労働力調査」、厚生労働省「毎月勤労統計調査」を基に日本総研作成

要するに、実質賃金は労働生産性により規定されるが、この間、実質賃金の伸びが労働生産性の伸びを一貫して下回った最大の要因は、交易条件の悪化にある。交易条件(輸出デフレーター/輸入デフレーター)の悪化とは、為替相場や原油価格の変動によって輸出入物価が変動する結果、わが国の対外ネット支払いが増加することを意味する。交易条件の悪化は企業収益の悪化に直結するため、実質賃金の上昇が抑制されるということだ。

以上のようにみると、今春闘では原油価格の大幅な下落による交易条件の大幅な改善が見込まれる下で、労働生産性の伸び並みか、その伸びを上回る賃上げができる環境が整いつつあるとみることができる。2000年以降の労働生産性上昇率は平均で0.9%であり、今年は理論的には1%以上のベースアップが可能だと言える。

政労使会合の次の課題は、政府が介入をしなくとも、「労働生産性上昇率 $\pm\alpha$ (α は交易条件に基づいて決定)」をマクロの賃金決定の目安とする新たな賃上げルールの設定である。過去、労使はインフレ加速を生産性上昇率の範囲内に抑えるという「生産性基準原理」を賃上げルールとして設定していた。これからは、生産性の上昇率に交易条件を加味する形で賃上げ率を決定することが重要だ。交易条件を加味することで、企業努力とは関係のない収益増減要因を調整できるからである。

このルール設定によって、労使が賃上げ率だけでなく、企業の国際競争力強化や生産性向上策についても、真摯に話し合い、対応策を協力して実行していくことが企業の成長・発展につながり、ひいては実質賃金の底上げにつながっていくことが期待される。2015年度の春闘は、労使間の新しいパートナーシップ実現に向けた試金石の1年としなければならない。



創発戦略センター
マネジャー
副島 功寛

創発eyes

日本が蓄積した政策・事業ノウハウパッケージの輸出

2015年末、アセアン経済共同体(AEC)がスタートします。GDP成長率やコスト水準など経済面での格差、文化や宗教など社会制度面での違いによる多様性があり、新興国として成長性も併せ持つアセアン各国が、域内関税の撤廃等を契機に経済統合していく点がAECの特徴です。

そのアセアンで日本企業の多くが戦略拠点を置く国がタイです。その背景には地政学的優位性と分厚い産業集積の存在があります。アセアンの中心に立地するだけでなく、アセアン1位の3.26兆円に達する日本の製造業の累積投資(2013年末時点)の存在は、近年の拠点機能の拡張、高度化を促し、その投資基調は今も健在です。

アジア通貨危機を克服後のタイは、堅調に経済成長を続けてきました。しかし、その過程では産業セクターへの成長投資が優先され、環境対応や産業構造の転換に伴う再開発には十分な投資が行われてこなかったといえます。例えば2009年には、ラヨーン県のマプタプット工業団地内の60を超える事業会社が、環境汚染により操業停止に追い込まれました。都市機能はバンコクに集中しており、例えば、東南部シラチャ等では、日本企業の駐在員向けのサービスアパートメント等の供給が不足しています。日本企業のタイでの事業活動を持続的に発展させるには、こうした課題への対応が不可欠になります。

1960年代以降、日本の公共・民間両セクターでは、環境対応や再開発についての政策・事業ノウハウを蓄積してきました。その政策・事業ノウハウのパッケージは今、課題を抱えるタイにおいて、インフラの整備や運営、街づくりの推進などで活用できるはずです。

まずは1960～1980年代の環境汚染対策ノウハウです。北九州市などは、汚染を引き起こす中小工場に対し、強制執行と政策的なインセンティブを組み合わせ、移転や高度インフラ投資などの対応を促しました。

1980～1990年代では、エコタウン開発のノウハウが築かれています。経済産業省と環境省の指導の下、リサイクル企業が集積するエコ工業団地の開発が東京都や川崎市をはじめ日本各地で進みました。

2000年代以降は、スマートコミュニティ開発です。2008年のリーマンショック後、米国が推し進めたグリーンニューディール政策や2011年の東日本大震災の影響もあり、ITを活用したスマートグリッドや、環境負荷・災害対策に配慮した街づくりが進められています。

日本総研は現在、タイ工業省の監督下にあるタイ工業連盟が行う、「エコインダストリアルタウン開発（EITD）」のためのマスタープラン策定を支援しています。このEITDでは、タイが抱える課題の解決に向け、こうした日本の政策・事業ノウハウを参考に、環境配慮型の産業・都市づくりを進めていく予定です。AEC時代を迎える今、日本にとって海外の主要な産業基盤といえるタイとの共同成長に向け、日本が蓄積してきた政策・事業ノウハウパッケージの輸出に取り組みたいと思います。



創発戦略センター
コンサルタント
程塚 正史

研究員エッセイ

出会いと別れのジャンクション

高速道路のジャンクション（JCT）は、ドラマチックな場所だと思う。別々の道を走ってきた車がそこで合流し、あるいは反対に、同じ道を走ってきた車がそこで分岐していく。JCTは出会いと別れのポイントのように感じられる。

ずいぶん前だが三島から東京まで東名高速に乗ってきたとき、入際のICで目の前にいたトラックと、意図せずずっと近くを走り続けるということがあった。それぞれ途中のサービスエリアで休憩したときも、本線に戻るタイミングが同じだったりした。ときどき追越車線から抜いていっても、気が付いたらまた近くにいたりした。そういう、「あ、またいた」とつぶやいてしまうようなことが何度かあった。そんなこんなで1時間以上を前後に並んで走ったすえ、ついに首都高の谷町JCTで別れるというとき、なんだか親しい人と離れるような、寂しい気持ちになったものだった。

首都高には何十のJCTがあり、それぞれに味のある構造になっている。池袋方面からの竹橋JCTは、都心環状線に突き当たってケンカ別れのようにきれいに左右に分かれていくし（でも環状線だからまた出会うかもしれない）、大井JCTでは、神奈川方面に下っていた車がまるで都心に引き返すかのように本線を離れていく（銀座あたりに忘れがたい人でもいるかのようだ）。三郷JCTの武骨な見てくれもいい。大橋JCTで、渋滞する渋谷線からガラガラの側道に抜け出す感じが超気持ちいいという人もいるだろう。

その中でも私が最もエキサイティングだと感じるのは、浜崎橋JCTを中心とした、汐留→浜崎橋→芝浦の三連続JCTだ。特に八重洲線から汐留JCTで都心環状線

に合流し、浜崎橋JCTで羽田線に移り、芝浦JCTで台場線に入っていくルートを走ると、短い間にたくさんの車との邂逅や惜別を体感することができる。親切に道を開けてくれる人もいれば、乱暴なやつもいる。

もちろん車どうしが話すことはないし、運転手だって互いに目が合うことすらまず起きない。それでもときどき並んで走ったり、くっついたり離れたりを繰り返したりするのは、生きることのメタファーのようではない。そうすると車が、一所懸命に自分の道を生きる人の姿にも思えてくる。車どうしは言葉を交わさない、でも間違いなくそこにいるというのも、それもまた都会的な人間模様のような気がしておもしろい。

株式会社日本総合研究所 創発戦略センター
Mail Magazine（第2・第4火曜日配信）

このメールは創発戦略センターメールマガジンにご登録いただいた方、シンポジウム・セミナーなどにご参加いただきました方、また研究員と名刺交換した方に配信させていただいております。

【発行】 株式会社日本総合研究所 創発戦略センター
【編集】 株式会社日本総合研究所 創発戦略センター編集部
〒141-0022 東京都品川区東五反田2丁目18番1号
大崎フォレストビルディング
TEL：03-6833-1511 FAX：03-6833-9479
<配信中止・配信先変更・配信形式変更>
<http://www.jri.co.jp/company/business/incubation/mailmagazine/>

※記事は執筆者の個人的見解であり、日本総研の公式見解を示すものではありません。
Copyright (C) 2015 The Japan Research Institute, Limited.