

1980年代の自動車部品工業育成策

山崎修嗣

1 はじめに

本論文では、1978年に成立する特定機械情報産業振興臨時措置法（以下、機情法と略す）と貿易摩擦下での自動車部品に対する通産省の政策を分析し、機振法・機電法のもとでの政策と比較検討を行う。

特に組立メーカーと部品メーカーの関係について通産省がどのように認識し、どのような部品メーカーを育成しようとしたかについて考察する。

まず機情法の内容、融資実態を分析し、次に貿易摩擦下での通産省の対応を検討する。

2 機情法の展開過程

(1) 機情法の内容

通産省は、機振法・機電法を軸とした業種別のきめ細かい施策によって機械情報産業が順調に発展をしてきたとの認識を持ちつつも、次のような理由から機電法に代わる新たな法律が必要であるとしていた。

- 「1 機械情報産業は、今後の経済成長、雇用の安定などの中核的担い手として機能していくことが最も期待されている産業である。
- 2 機械情報産業は、衣食住の充実、健康の増進、知的生活の向上など、今後とも無限に増大していくと予想される国民ニーズを充足するための機器・システムを開発、提供する産業である。
- 3 機械情報産業は、他の産業分野における省資源・省エネルギー化、安全化などを促進するうえで必須である各種の機器・システムの開発、供給を行うなど、産業全体の革新性、活力の保持のための戦略的産業

である。

- 4 機械情報産業は、先端技術の開発とその応用という形で技術革新の芽を最も多く抱えており、絶えず新しい産業、新しい商品を出現する可能性を有するなど、フロンティア産業としての性格を持っている数少ない産業である。
- 5 機械情報産業は、今日においても中堅・中小企業のウエイトが高いが今後の需要の多様化、高度化等に伴い、中堅・中小企業が一層活躍しうる可能性が大きい分野である。^(註1)

次に法案の内容で従来との政策の共通性・差異について見ていく。

まず電子機器製造事業と機械製造事業の指定用件の差が設けられているがその理由として通産省は次のように説明している。

「従来の機電法においても同様であったが、一般に電子工業分野においては飛躍的技術革新の芽が多く、その影響が広汎な産業分野に及ぶという側面をもってるほか、電子機器技術は総じて未だ米国水準に比して十分とはいえない状況にあるという実体を踏まえて広く政策対象としてとりあげることとしているものである。

これに対し「機械」については、過去の施策の効果もあって、全面的振興を必要とされる段階は既に過ぎており、今後は安全、公害、省資源、省エネルギー等のニーズに対応する機械をいかに円滑に供給していくかという面に重点を置いていくことが必要であるとの判断に立ったものである。

なお機電法においては「機械」の分野では工業生産の開始等の段階をとらえた機種指定は行う必要がないとしていたが本法においては「機械」の分野においても、電子計算機その他の電子機器との組み合わせ（複合化）がなされたものに限定して対象に取り上げ得るようにしている。これは「機械」の分野への電子機器技術の普及が進んできたことに伴い、当該分野でも工業生産の開始等に当たり、新たな設備、新たな技術者の育成あるいは他業種の有機的連携等が必要となり、かなりの長期の準備、懐妊機関を要することとなるのでその間の政策的促進が必要となっているからである。^(註2)

ここで明らかなように機電法とは違い機情法では、エレクトロニクスとの連携で開発が必要な高度な製品を製造する企業、すなわち大手の部品メーカーに限定することが明確に述べられている。適正な生産規模については、次のように説明されている。「従来は、多品種少量生産の実体を解消するために生産規模を欧米の水準にまで引き上げることが中心であった。本法（機情法—著者）の場合もちろんこうした規模の拡大を目指したものであることが多いが、場合によってはその業界と需要業界との関係も考慮するとあまり巨大な規模になることはむしろ望ましくなく、適正な規模の生産を行う企業が適正な数存在することが、多様化する需要に応えつつ、有効競争を進め、それが当業界の合理化の意欲を失わせないこともありうる^(注3)」

ここで明らかなように需要業者、組立メーカーの利害が第一に考えられており、部品メーカーは規模が組立メーカーと比べて大きすぎることなく競争を強いられる位置づけであることが分かる。

また規格の統一については、工業標準化法に基づく J I S 規格があるが、J I S 規格は全物質については定めておらず、また定めた規格についても採用するか否かは、各企業の任意に任されているので、不十分であるとしている。そして 1961 年の機振法改正時に設けられた規格の制限に関する「命令」が規格制限カルテルの実施の下支えとしての効果があったものとして継承されている^(注4)。

(2) 融資実態

機情法による部品メーカーに対する融資は、1978 年から 1983 年度にかけて実施された（1984 年は融資が行われていない）。第 1 表は各年度に融資された企業名をまとめたものである。この表から次のことが読み取れる。

第 1 は、融資企業数が機振法・機電法に比べて少なくなっているということである。日本開発銀行からの融資は、機振法は 368 社、機情法は

157社に対して行われたが機情法は40社である(いずれも総数)。これは、法案の内容の所でふれたように、対象メーカーが機械・電子・情報等の総合的な開発が必要なところに限定されたことによるものである。

第2は、融資企業のほとんどが機振法・機電法でも融資されてきた企業であるということである。企業規模も資本金数億円以上の大手メーカーであり、どのメーカーも日本の組立メーカーのほとんどに部品を供給している。つまりこれらのメーカーの開発力の強化ということは、そのまま日本自動車工業の国際競争力強化に結びつくことを意味しているということである。

第3は、第2のことと関連しているが、融資対象に中小の部品メーカーがなっていないことである。開発資金がなかなか工面できないのは、企業規模が小さく日常の運転資金で追われているところであるが、そうした企

第1表 機情法自動車部品融資会社リスト

会社名\年度	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
曙ブレーキ工業	○	○		○		○	
厚木自動車部品	○	○		○	○		
市光工業	○	○	○	○	○		
萱場工業	○		○				
三共ラヂエーター				○	○	○	
土屋製作所	○	○					
トキコ			○				
日信工業	○	○	○				
日本発条	○		○	○			
富士機工	○	○					
富士バルブ	○						
本田金属技術						○	
三國工業	○	○					
横浜機工				○		○	
住友電気工業	○	○	○	○			
日本電装	○						

出所 日本自動車部品工業会・日本政策投資銀行資料より作成

※本データは『日本の自動車部品工業』とは融資会社数が違っているが、日本自動車部品工業会の資料もとに日本政策投資銀行(旧開銀)に確認をとったものである。

業は対象とされていない。

3 部品貿易摩擦

1980年代の後半は、機情法の終了を踏まえて、部品メーカーの貿易摩擦に政策の中心が置かれた。

日本の自動車企業の対米進出は、関連部品・素材企業の現地進出を促すが、直接的には日本からの自動車部品・素材製品の対米輸出を増大させた。そうした状況のもと、米国から自動車部品をMOSS協議の対象にしようという動きがおこった(1986年5月、日米首脳会議での米側の強い要請)。米国側は、米国自動車部品の日本への輸出が非常に少ないのは、日本の自動車メーカーと日本の自動車部品メーカーの間に緊密な系列取引が存在するためであると主張していた。

通産省は当初、次の理由から自動車部品をMOSS協議の対象からはずそうとした。

「自動車部品については、政府の規制はほとんど無く、また、関税についてもほとんど無税となっている。外国企業が日本で商売するにあたっては、全く自由であり、したがって、外国製の自動車部品が売れるか売れないかは、ひとえにその部品の競争力にかかっている。したがって商取引が成立するか否かは、全て民間企業独自の判断に依っている。^(注5)」

しかし米側の強い要請のため自動車部品はMOSS協議の対象となり、1986から翌年にかけて8回の交渉がもたれ、1987年8月に最終報告^(注6)がだされ決着した。米側要求の焦点は、日本の自動車企業の系列内取引慣行の是正と日本側による監視制度の実施であったが、後者のみゆるやかに実施されることになった。ゆるやかというのは、監視制度は、日本企業による自主申告を日本自動車工業会が集計しているにすぎず、一定の米国に対する政治的意味はあるであろうが実質的な規制力をもつものとはなっていないということである。系列内取引慣行の是正は、日本側がビックスリー

も「日本的」部品調達を行っている」と主張して米側が受け入れた。

米部品企業の要請から出発した部品貿易摩擦交渉は、ビックスリーと日本の自動車企業の利害を優先した内容で決着したのである。

4 おわりに

通産省は、機情法終了後、「先端基盤技術開発促進税制」と「技術開発促進機構（仮称）」を打ち出した。しかしこれらは、「30年間続いてきた振興法（機振法、機電法、機情法）のような特定産業の振興育成を目的とするものではなくて、個々の企業の潜在能力を高めることを意図しているところである。したがって、従来のように高度化目標を国が定めるのとは異なり、個別企業がプログラムを作成し、これにもとづいて取り組むことになる。^(注7)」とされている。

戦後、自動車産業政策の柱として展開された振興法は機情法の終了をもって幕を閉じたのである。

注1 『日本の自動車部品工業』（昭和53年版）、1978年9月20日発行、P 65 参照。

注2 『日本の自動車部品工業』（昭和53年版）、1978年9月20日発行、P 74～75 参照。

注3 『日本の自動車部品工業』（昭和53年版）、1978年9月20日発行、P 77 参照。

注4 『日本の自動車部品工業』（昭和53年版）、1978年9月20日発行、P 89 参照。

注5 『日本の自動車部品工業』（昭和62年版）、1987年6月10日発行、P 45～46 参照。

注6 『日本の自動車部品工業』（昭和63年版）、1988年4月30日発行、P 35～39 参照。

注7 『日本の自動車部品工業』（昭和60年版）、1985年1月30日発行、P 45 参照。