

リーダーのための教育資料 7

産業構造調整と 労使の対応

最終報告書
— 提言と総括討論 —

1988. 10

財団法人 中部産業・労働政策研究会

産業構造調整と 労使の対応



はじめに

今日の経済環境は、円がわずかでも上るとたちまち日本経済が崩壊しかねない。誰もがおびえていた昨年とは様変りの状況で、日本経済は円高不況の局面を見事に脱して内需を中心に景気も極めて好調に推移しております。こうした環境の変化は、内需拡大にむけた経済政策に加えて円高メリットが着実に現れてきたことによることが考えられますが、何よりも構造調整にむけた各分野における産業労使の生きのこりかけた必死の努力の結果であるということができると思います。

しかし、わが国がこれから国際社会の一員として確固たる地位を築いていくと共に、国民生活の質の向上を目指していくためには内需主導型経済への構造調整を更に進める必要があります。いうまでもなく産業構造の調整には、すでに経験をしてきたように就業構造の大きな転換を伴い、労働者の転職など多くの問題をはらんでおります。当研究会では、このような認識にもとづいて今年度の研究テーマを『産業構造調整と労使の対応』として具体的な事例研究を含めた研究会を進めてまいりました。

すでに本年四月に第一回と第二回の定例研究会の内容をパートⅠとして発行し、続いて第三回、四回、五回の定例研究会の内容をパートⅡとして発行してまいりましたが、今回はこれまでの研究活動を総括するパネル討論会の内容と共に『労使の対応』を提言としてまとめ、今年度の研究テーマに対する報告書として発行する運びとなりました。今後、それぞれのお立場での活動の指針としてご利用いただければ幸いに存じます。

極めてご多忙の中ご参加を賜りました講師の皆様方に対しまして心から謝意を表すると共に、特に今年度の研究活動全体を通してご指導、ご尽力をいただきました荒山裕行名古屋大学経済学部助教授に対し厚くお礼を申しあげる次第であります。今後とも、(財)中部産業・労働政策研究会は、わが国の良好な労使関係の形成と国民経済の発展に寄与するために有意義な活動を続けていく所存でありますので、皆様方の一層のご協力をお願い申し上げます。

昭和六十三年十月

(財)中部産業・労働政策研究会

理事長 梅村志郎

もくじ

提言

産業構造調整と労使の対応

荒山裕行 6

パネルディスカッション

△パネラー▽

松宮勲

16

△コーディネイター▽

中村 秦 男
直嶋 正 行
荒山 裕 行

編集後記

96

— 産業構造調整と労使の対応 —

荒
山
裕
行

序

荒山裕行

今年度の研究会は、どのように産業構造が変化していくのか、産業構造の変化にどう対応していくのかという前年度のテーマをふまえたうえで、まず、産業構造調整と労使の対応についての理解を深め、さらに、どういうふうに産業構造を変化させていけばよいのかというより積極的な対応へと踏み出すことを目標としてきた、と私は考えております。

昭和六十年九月のG5（先進五ヶ国蔵相会議）以降進んだ急速な為替レート調整によって、日本は世界の経済大国の仲間入りをするようになりました。たしかに、従来より、日本は「経済大国」と呼ばれてきました。しかし、それは、日本がめざましい経済発展を遂げたからであり、アジアの「経済大国」であったからで、けっして、名実ともに経済大国であったからではありませんでした。しかし現在では、ご存じのように、ドルではかった日本のGNPは世界のGNPの十%をしめ、ここ愛知県の県民総生産でさえも世界のGNPの1%にも及ぶまでになりました。このことはとりもなおさず、日本はもはや受身の体勢ばかりではいられないことを意味します。



★名古屋大学経済学部

助教授 荒山 裕行 氏

- 昭和26年 8月21日生
- 昭和45年 3月 大阪府立天王寺高等学校卒業
- 昭和46年 4月 京都大学農学部農林経済学科入学
- 昭和50年 3月 京都大学農学部農林経済学科卒業
- 昭和50年 4月 京都大学大学院農学研究科修士課程入学（農林経済学専攻）
- 昭和52年 9月 アメリカ合衆国シカゴ大学大学院入学（経済学専攻）
- 昭和56年12月 アメリカ合衆国シカゴ大学修士号取得
- 昭和61年10月 名古屋大学経済学部講師
- 昭和61年12月 アメリカ合衆国シカゴ大学経済学博士号取得
- 昭和63年 1月 名古屋大学経済学部助教授

それは、一口に言えば、日本の経済的規模とそれに基づく国際的影響力が大きくなり、日本が外国に与える影響と、日本の果たすべき国際的責任を常に念頭において行動する必要が今までになく大きくなったためです。六三年度の経済白書には、「内需型成長の持続と国際社会への貢献」という副題がつけられています。このことの意味を考えることの重要性は決して強調されすぎることはないと思います。たしかに、日本経済は柔軟な民間企業の対応力をてこに、六十年秋からの円高不況をのりこえ、内需主導型の経済構造への転換に成功したかのように見受けられます。白書が指摘するように、民間企業の柔軟な対応が、「豊かさへの循環」につながっていくのかとさえ、私は必ずしもそうでは

ないと思います。よく考えてみると、民間企業は輸出主導型の経済構造の形成にあたっては、あきらかに柔軟な対応を示しました。つまり、民間企業の対応による解決は、ふたたびそのほかの経済問題へとつながる可能性を含むことになります。このように考えると、今の日本に求められているのは、産業構造の変化に対して企業がいかに対応すべきかに関する方策のみではなく、生産の主体としての企業と消費の主体としての家計が、日本が外国に与える影響も考慮した上で、どういう産業構造にすべきかを自ら決定していくことであろうかと思えます。

しかし、言うは易し行は難しで、どのような産業構造にすべきかについて結論づけることは容易ではありません。その原因の一つとして、生産主体としての企業と、消費主体としての家計の距離があまりにもかけはなれていることがあげられます。企業は採算を重視します。一方家計は、豊かさを追及します。この両者の間に距離があることなどさまざまの理由のために、これまでのところ、企業と家計は十分な合意に達することなく、ただ、対応にだけ追われてきたように思われます。このことは、日本の産業構造が輸出主導型となった一因となりました。さらに、日本が内需主導型へと転換していくための、対応方法にさえ現れました。言い替えれば、日本は見かけのうえでは内需主導型への転換に成功したかのように見えますがそれが内需型成長を維持できるだけのしっかりした見通しを持つものであるかとなると、疑問があります。

私は、本年度の研究会を始めるにあたって、産業構造の調整の必要の生じた産業は、たとえて言うならば、成人病にかかった人のようなもので、正しい処方に従って治療を受けるならば、元通りの活力を回復できるといいました。これには、回復可能なことから、「産業構造調整」にたいして暗いイ

メージを持たずに労使が一体となって積極的に取り組んでほしいという気持ちを含めておりました。しかし、もし、内需拡大型の成長が可能ということは、人間に例えると、再び若返ることができるということになります。内需拡大型の成長を持続させることができるなら、若さを保つことも可能です。日本は、短期的な内需拡大に一応成功しました。それを、持続できるかどうか現在の課題です。先ほど、「内需型成長の持続と国際社会への貢献」の持つ意味を考えることが重要であると申し上げましたのはこのためです。

産業構造調整の動向

経済発展に伴い、産業構造が変化し、経済のサービス化が進みます。中・長期的観点から日本の産業構造の変化を概観しますと、現在の日本は、第一次産業の縮小段階は通りこし、すでに製造業の調整段階に入っているということができます。このことは、第二次産業に従事する就業者が減少しはじめたのに対して第三次産業就業者が増加傾向を示していることにはっきりと現れております。一方、近年の産業構造の変化を短期的観点から追ってみますと、二度の石油ショックを乗り越えた日本経済では、その後の急速な円高に対応するため、リストラクチュアリングによる経営の合理化や経営の多角化が活発化し、海外直接投資や製品輸入による国際的水平分業が進展し、内需主導型への構造転換が進みました。円高とともに輸出が減少し、国内生産の輸入への代替が生じたことによる雇用情勢の悪化も、内需主導型成長の実現と共に景気が回復したこともあり、現在のところ着実に改善されてきました。しかしこのような良好な雇用を保つためには、内需主導型の経済成長が前提となります。

そこで当面は、①内需拡大のための積極的なマクロ経済政策、②内需を基盤とした産業活力の維持、③技術開発の一層の推進、④地域経済の活性化、および⑤安定した雇用の確保などの施策がとられることとなります（通商産業省産業政策局編「進む構造調整と産業構造の展望」による）。これは、個人消費が実質GNPの半分以上をしめるため、内需拡大には、個人の消費拡大が必須で、このためには、税制改革、労働時間の短縮や安定した雇用の実現が必要となるからです。さらには、内需を基盤とした産業活力の維持のためには、内需型産業の活性化、国内市場の開拓、構造調整のための新規事業への転換・多角化などが必要となるからです。

このような産業構造変化および産業構造調整の動向をふまえたうえで、自動車産業に目を移しますと、貿易摩擦回避と円高対策のため、日本企業による北米を中心とした海外における自動車現産生産の本格化を目前にひかえ、国内における産業の空洞化が懸念され、雇用の確保のための方策が求められているのがわかります。北米を中心とした日系企業の現地生産の本格化にくわえて、ECの統合、近い将来に予想されるNIEESの追い上げ、国内市場の成熟などのため、自動車産業は中・長期的にはあまり高い成長は期待できないのが現状です。このため、いまのところは、好調な内需に支えられて自動車産業は好況を呈しているものの、中・長期的視点に立った対応が不可欠であると思われる。自動車の生産額は、昭和六十一年には約三十一兆円にも達しました。また、自動車産業は裾野が広いこともあり、就業人口の約十人に一人は、なんらかの形で自動車関連の仕事にたずさわっています。このため、雇用の安定確保のためには万全が期されねばならないことは言うまでもありません。

そこで、産業構造調整とその対応に関してそれぞれ特徴ある経験をもつ、新日鉄、旭化成、三菱重

工名古屋航空機製作所の三つの事例研究を行いました。第一番目の新日鉄は、過当競争の激化に伴う昭和四十年代の産業の再編成による合併と言う形で生まれ、それ以後の低成長時代を通じ、コストとの戦いの歴史、つまり経営の合理化の歴史を持つ企業といふことができます。転勤を主とした広畑製鉄所における余剰人員対策と、新日鉄全体としての新規事業の展開についてのお話を伺いました。高度な技術の蓄積と研究体勢が新規事業の展開のために役だった反面、新規事業の展開を開始するのが数年遅れたとの指摘が興味あるところでした。第二番目の旭化成は脱繊維率が群を抜き七六%にも及ぶことからわかるように、新規事業の展開と経営の多角化に成功を納めた企業です。新規事業は、あくまで本業である化学工業の技術を核とした展開をおこない、グループ企業の労務管理は、オール旭化成として旭化成が行うという特徴を持っております。「旭化成の多角化の軌跡」イコール「配転の歴史」と表現された多角化が成功した要因として、経営協議会の円滑な運営があげられました。経営の現状や将来の事業展開などについて、労使が十分に意見交換を行い理解を深めることが、多角化に伴う雇用問題解決の鍵であるとの指摘がなされました。最後の事例は三菱重工名古屋航空機製作所でした。三菱重工は、造船を軸に航空機、工作・建設機械、自動車などの部門を持つ総合グループ企業であったことが幸いして、造船部門での余剰人員を、その他の部門で引き受ける形で雇用の確保がなされた事例にあたります。さらに極端な不況状態における短期的対策として、昭和五十四年の造船不況時にとられた一部労働条件の暫定的取扱、定時体制、高齢者賃金の見直しなどを含むいわゆる五四対策に見られる労使の協力による対応が興味深いものでした。

労使の対応——提言

本年度の研究会の成果と現在の自動車産業の持つ課題をふまえて、ここでは、大きく分けて二つの提言を試みたいと思います。第一番目は、本年度の事例から導かれたもので、産業構造調整と労使の対応に関する各社の経験に基づくものです。第二番目は、わが国が持続的な内需主導型経済成長の維持をはかり、その国際的な責任を果していくために、今後労使の役割として新たに重要さが増してくと考えられるものです。

まず第一番目ですが、産業構造調整にスムーズな対応を行い健全な経営と労使関係を保つためには、①高度な技術の蓄積と研究体制を整備すること、②先を見通し、時期を逸することのない早めの対応を行うこと、③経営協議会などによる意見・情報の交換を通し、労使双方が十分に理解を深めること、そして、④多角化にともなう分社化を進める場合には、分社化後のグループ企業内の労働条件の整備を行うことなどが、産業構造の調整に伴う重要な要素としてあげられます。新日鉄、旭化成および三菱重工が、雇用の確保を前提として、合理化、企業の分離・合併、事業の多角化とそれにもなう分社化などのさまざまな産業構造の調整にともなう局面を乗り越えてきた実績を持つことから、これらの経験は参考に値します。

産業構造の変化の方向が与えられた場合には、ここに述べたような形の労使の対応は、たしかに産業構造調整に対する企業の柔軟な対応を引き出すために不可欠な要素であろうと思います。しかし、このような労使の対応のみで、「豊かさへの循環」につながる内需主導型の経済成長の維持をもたらすことができるかという点、必ずしもそうでないことは、さきに述べた通りで、これは第二番目の点

に関係します。内需主導型の成長の維持のために、どのような投資と消費が望ましいのかという問題は、具体性を欠くために非常に答えづらいものですが、現在の日本は、これに応える努力なしには、諸問題の解決には至れないという段階にすでにさしかかりました。そこで、労働者側、使用者側の双方が、なぜ国内で豊かさを追及し内需拡大を行うことが、日本が国際的責任を果たすことになるのか、どのような内需拡大が望ましいのかなどの点を十分に検討する必要があると考えます。

「豊かさへの循環」とは

持続可能な内需拡大がどのようなかを探るために、これから、さまざまな試行錯誤がなされることと思います。「豊かさ」と言う言葉が、いまの物飽和の状態にあつては、サービスの増加、つまり、第三次産業の成長を意味し、「豊かさへの循環」がいつその製造業離れを連想させます。このため、「豊かさの循環」に寄与するために、製造業に従事するものはいったい何を造ればよいのかという疑問につながりがちです。しかし、もしも、「豊かさ」をこのように考えてしまうと、サービスにも飽和状態が来るわけですから、遅かれ早かれ循環は止まってしまい「豊かさへの循環」は起こりえません。

私は、「豊かさへの循環」に寄与できるのは、むしろ、製造業であろうと考えています。「豊かさ」とは、物やサービスの消費量そのものが多いことではなく、物やサービスが簡単に手にはいる状態のことです。物やサービスをいくらたくさん消費しても、この状態には至りません。「豊かさ」の実現のためには、物やサービスを作り出すための手段・施設の充実をいっそうはかることが必要となります。

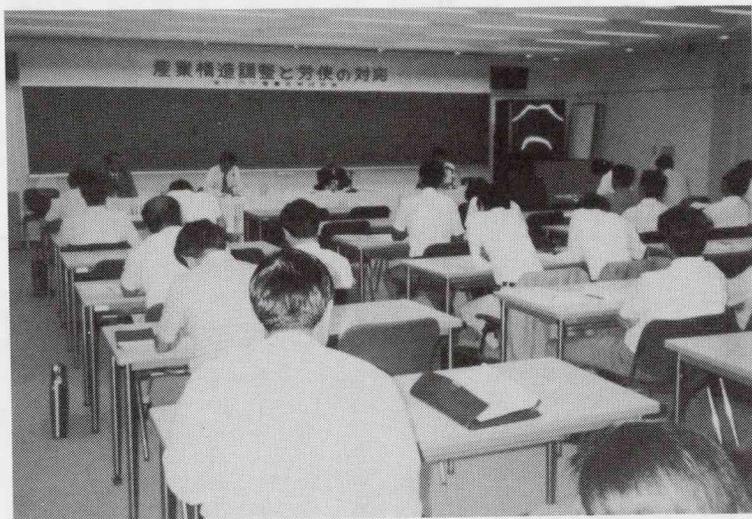
いいかえると、物やサービスを作り出す状態を充実するための支出が必要となります。このような形で、「豊かさへの循環」を追求することは、内需拡大型の経済成長の維持につながると思います。

自動車は典型的な輸出主導型の成長を遂げた産業です。このような強力な輸出依存傾向を持つ自動車産業に携わる方々にこそ、中・長期的観点から、産業の「若返り」のためにも、積極的に内需拡大、その維持、そして、わが国の国際的責任の遂行についてじっくり考えていただきたいと思っています。

'88労使関係定例研究会

パネルディスカッション

産業構造調整と労使の対応



いわゆる輸出主導型から、内需拡大への転換がスムーズに行ったからと言うふうには考えられておりません。いかえれば日本全体が消費熱を高めたと言う事だと思えます。消費構造になんらかの構造変化が生じたのではないかと分析する経済学者がでていることは皆さんご存知の通りでございます。私自身は、消費のパターンになんらかの構造変化が生じたことを否定はしませんけれども、それを上回る企業側の構造調整があり、産業構造調整に積極的に取り組んだ結果だというふうに考えております。そして企業が産業構造調整に成功したその裏には労使の密接な協力関係があったと思えます。このような時代の変化の中で、六三年度のテーマ「産業構造調整と労使の対応」が選ばれたというふうに考えております。

前年度のテーマとの比較で申しますと、前年度は産業構造の変化にどう対応するのかがテーマでした。急速に円高が進み、企業の先行きに大きな変化が起きそうである。その変化とは何かということを中心でした。ところが本年度はどう産業構造を変化させていけばいいのかという、より積極的な対応に取り組んできたところ、そういうふうにご考えております。全トヨタ産業政策研究会は中部産業・労働政策研究会として発展的な組織としての発足を見ると伺いましたが、今年度のような積極的なテーマを選ばれた梅村理事長を始めとするスタッフの皆様の先を読む目に改めて敬意を表します。前おきはこれくらいにいたしましたして、今年度の総括に入ります。第一回目の研究会は労働省、労政課長でいらっしゃる山中課長をお招きし、産業構造調整と労使関係についてのお話を、最近の構造調整の実態に基づきましてお話いただきました。第一に、昨年十一月に連合の結成をみたものの、しかし連合はただの中央組織にすぎない。だから今後いっそう地方組織をどういうふうに組み立てていくかとい

う大きなテーマに取り組む必要があるのではないかと、労働省を中心とした労働行政の重点が特に中小企業勤労者に置かれる必要があることを指摘されました。それは組織率の低い中小企業勤労者と、大企業勤労者との間にいろんな面での格差がでてきたからということであり、山中氏のもっておられましたこの二つの問題意識は、これからも企業、特に大企業が積極的な構造調整を行って行こうとする場合、つねに念頭におかれなければならない重大な問題だと私は思います。第二に山中氏は政治意識の保守化傾向、高度成長時代から低成長時代への移行、さらにサービシ化・ソフト化から生じた労働市場の変化について、ブルーカラー中心からホワイトカラー中心に、そして男女機会均等法に見られる女性の進出、さらにパートタイマーや派遣労働者の増加などにより、従来からの終身雇用、年功賃金、企業別組合等、現代の社会経済、政治状況の中でうまく機能しなくなつて来ているのではないかと分析されます。そして、海外進出企業と海外直接投資等に代表される国際化を今後無視できない問題として真剣に取り組んでいくことの必要性を強調されたように思います。この問題は今日ここにお集りの皆さんの第一の関心事であると考えております。

第二回目の研究会ではこの国際化の問題が特に中心テーマとして扱われました。講師は金城学院大学の山本先生で、愛知県内の製造業における国際化とその雇用に及ぼす影響という形で、愛知県労働部からの委託調査の詳しい結果について報告されました。先生は東南アジアを中心としたワールドワークを進められ、日本から見た国際化、日本企業の国際化問題および海外における日本の企業の国際化にも精通されておられます。この二つの視野からの国際化へのアプローチには非常に興味深いものがあつたと思います。要点についてのみまとめますと次のようになります。要点に移ります前

に、愛知県では自動車及び自動車関連部品の従業者の割合が製造業全体の一三%を占めしかも、非常に広い領域にわたっている。そういうことが、山本先生の分析された、愛知県の特徴であるということとを念頭においていただけたらよいかと思えます。まず山本先生の調査は海外進出の現状と各企業の海外進出への意向についてでした。規模別で見ますと、従業員五〇人以上の企業はわずか四・七%が海外進出しているにすぎない。千人以上の特に大きな企業で見ますと約半数がすでに海外進出している。業種で見ますと、素材型より加工組立型がより海外進出しているという調査結果も指摘されました。海外進出の意向については、大体大企業で加工組立型のものに海外進出の意向が強い。これはすでに進出している企業と同じ性質を示しますので、何かそこに理由があるということはどうなずけることだと思えます。そこで海外進出の動機が問題となるわけですが、山本先生は海外進出の基本的な動機は三つしかない指摘されております。まず低コストの労働力を目的とする海外進出、それから市場拡大を目的とする海外進出、最後に取り引き先の進出に対応した形で海外へ進出していくことの三つです。加工組立あるいは下請の中では比較的取引先の進出に対応した進出とか市場拡大を目指したものが多し。素材型企業では安い原料と安い労働力を求めて海外進出をするというのが一般的なことだと思えます。こういう動機などはたしかに明らかと思えるのですが、この海外進出が国内生産、国内雇用と与えている影響は必ずしも明らかではありませんので、さらに山本先生は海外進出と国内雇用との関係を分析するにあたって、三つのタイプの分類をされています。一つ目は比較優位追及型海外進出、二つ目が貿易摩擦型海外進出、三つ目が親企業追随型海外進出であります。一番目の比較優位追及型海外進出はとりわけ素材型の企業において多いもので、原材料、労働費が直接的に競争

力の強さに結びつく企業に見られるものです。結論だけ申しますと、国内製品の品質向上などで競争力を高めるといっても限度があるので、ある程度の海外進出はまぬがれないというようなことであります。貿易摩擦型海外進出はいわゆる貿易摩擦に対応する形で進出したケースで、自動車の海外進出などがその典型的な例であります。輸出の自主規制や海外における部品の現地調達強化などにより急速に現地生産化が進んでおります。最後に親企業追随型の進出ですが、これが下請企業の海外進出のパターンと考えられております。山本先生は興味ある事実を指摘されておられます。それは従来は下請会社が主要取引先によって強制されているという見解が一般的だったと思いますが、下請企業の海外進出は、親企業によって強制されたものではないということが調査によって確認されたということです。その理由は海外進出をした場合、親企業だけを取り引き相手にしていたのでは、海外で採算がとれない。規模の利益が追及できないために、海外での採算がとれない。こういう理由から考えますと親企業追随型という進出のパターンはあまり現実的ではないのではないかということも指摘されております。

以上のような海外進出の動機、海外進出の種類があるわけですが、海外進出が国内の雇用に与える影響については、驚くべきことに、海外進出によって雇用調整を行ったのは愛知県でただ一社、工具製造メーカーだけだったと報告されています。山本先生の御研究は現在までの雇用の見通しと、現在までの雇用調整の転換についてのものです。以後どうなるかということについては厳密には言及されませんが、山本先生が海外進出と国内雇用の関連についてやや楽観的な答弁をされたことは印象的でした。意向の聞き取り調査も多くあったんですが、大きな会社、大規模会社は回答率が高いが、

小さな会社の回答率が低い。それはやはり小さな会社にとって将来の見通しがつけにくいからだとの報告がありました。以上の研究会の基調を踏まえ、新日鉄、旭化成、三菱重工の三社の順に実例研究へと進め、まず新日本製鉄の場合は、広畑組合長の稗田氏及び新日本製鉄広畑製鉄所労働部労働人事室長の石山氏をお招きし、「新日鉄の中期総合計画、広畑製鉄所の労使の対応」というテーマでお話いただいたと思います。鉄鋼業は昭和二五年以降急速な発展を遂げたものの昭和四〇年にはや産業の再編成を経験したということ、現在の産業構造の転換を探っていくための大先輩にあたる企業だったと思います。さらに現在の鉄を取り巻く厳しい状況の中で昭和六二年に中期総合計画を出されておりますが、こういう意味では産業構造の転換のまっただ中にある現役企業だとの見方もでき、余剰人員対策、減産問題としての中期総合計画では社内での人括、社内外での応援派遣、新規事業を柱とする取り組みなどさまざまな意味で自動車産業に関連する方々の参考になるような事例を提供していただいたと考えております。

引続き旭化成からは全旭化成労連の中岡会長に「企業の多角化経営と労働組合の役割」というテーマでお話いただきました。企業の多角化、新規事業の展開という意味では、旭化成の取り組みが二つの点で見逃せないものであったと私は考えております。第一には多角化のやり方の特徴です。チッソを親会社として、アンモニアの合成からスタートとした旭化成は、一貫して技術的な展開を中心に事業の枠を広げてきた会社であるという特徴をもっております。門外漢の私には、技術そのものことはよくわかりませんが、新しい関連技術の開発導入にともない、それをうまく利用する形で多角化、新規事業の展開の方向を位置づけてきたというような企業だと理解しております。第二は繊維産業対

策として、脱繊維を計り、現在では非繊維率が七六%にもなっている。こういうふうな大きな事業転換に成功した企業という特徴をもっております。この大巾な非繊維化を行いつつも、残存利益を追及する形で多くの事業を切り捨てずに残してきたという旭化成の経験及び特徴が指摘できると思いたしました。この様な多角化と残存事業を残す形での事業展開というのは、特に空洞化対策を考えていく上で多くの産業の二本となりうるのではないかと、との印象をうけました。第二の特徴にかなりつけ加えてみますと、繊維不況の原因の一つは、早くから発展途上国との競争が始まったこともあり、現在の多くの産業がさらされているような早くから競争の問題を抱えてきた企業としての経験も指摘できるかと思えます。恐らく会社としては当初ヨーロッパ、アメリカなどの先進国との競争に勝つことから始まり、最後に中後進国との競争の中で生き延びることを考えるというこれから多くの日本の産業が経験しなければならぬような一連のパターンをすでに経験してきた会社という意味で旭化成の経験は、大変興味あるものだと理解していただけたらと思います。

最後の三菱重工ですが、三菱重工航空機特車事業本部名古屋航空機製作所勤労部長の兼子氏に「産業構造の転換期における労務諸対策について」というテーマでお話をいただきました。さらに昭和五〇年代の産業構造転換期における労務諸対策についてもお話いただいたと記憶しております。造船の低迷、特に人員数が減少する中で労務面でどのような対策がとられたかというのを五四対策を中心にご説明いただき、五四対策が一部労働条件の見直しにはじまり、資格奨励金の支給停止、退職金の特別取り扱いの限定など一四項目にも及ぶ大きなものであったと伺いました。さらに余剰人員の名古屋航空機製作所の受け入れ対策、受け入れ状況についての具体的な数字等を挙げられました。また会

社として見ますと、三菱重工は一九〇九年、九十九商会として発足し、一九三四年に三菱重工を形成したわけですが、戦後東日本重工、中日本重工、西日本重工に分割され、さらに一九六四年に再び合併して三菱重工になるようないわゆるM & A（買収と合併）をくりかえした会社ということで、この間の労使の対応その他興味ある事例であったと思います。以上五回に及ぶ研究会をうけまして、まず最初に名古屋通商産業局総務部長でいらっしやいます松宮氏に産業構造調整と行政との対応という形でお話いただき、続きまして自動車総連の直嶋氏、自動車部品工業会の中村氏にお話いただくことにいたします。それでは松宮さんお願いいたします。

松宮

ご紹介いただきました名古屋通産局の松宮でございます。限られた時間でございますが、私に与えられたテーマに関して、中部産業の実情と照らし合わせながら、お話をしたらと思う次第です。まず、ここで問題にいたします産業構造調整という概念についてですが、G5以来の円高が主因となって日本経済が直面し、解決を迫られている各種の問題、具体的には、輸出の停滞、輸入の急増、海外直接投資の増大及び、これに伴う海外からの部品調達を増大、地域経済における雇用問題等極めて多岐に亘る問題を包摂した概念として使わせていただきたいと思っております。個人的には、産業構造調整問題に対するアプローチとしては、私共の価値観やライフスタイルそのものへのインパクトなどを含めたより広範な問題として捉えることが必要ではないかと考えておりますが、本日は産業経済的側面に限定

いたしまして、最初に、マクロ的な日本経済の推移について概観し、続いて今後の構造調整の課題について考え、最後に中部経済の円高以降の状況と課題について若干の指摘をさせていただきたいと思
います。

まず、急激な円高によって日本経済がどのような影響を受け、何を経験しつつあるかということ
でございます。ご案内のように円高の最大の要因は、輸出の急増、輸入の減退がもたらした約一〇〇
億ドルにのぼる経常収支の黒字の存在であり、この大幅な対外余剰の縮減問題は、今日もなお大きな
政策課題となっております。ここ二、三年の輸出入の動きをみますと、輸出は、数量ベースを中心に
着実に減少傾向を示しております。八七年度では多少凸凹はございましたがならしてみますとフラッ
トを記録しましたし、その前の八六年度はマイナス〇・五％でした。他方輸入の方は、円高の効果も
あって、八七年度は前年度比十二・六％の伸びとなり、とりわけ製品輸入が高い伸びを示しておりま
す。このような傾向は最近も続いております。その結果、わが国の貿易収支、経常収支の黒字は昨年
七月以来、着実に減少傾向を示しております。昭和六三年度の政府の経済見通しでは、経常収支の黒
字は七二〇億ドルを、貿易収支は八一〇億ドルの黒字を目標にしていますが、この調子でいけばほぼ
順調に進むだろうという感じがいたします。こうした輸出入の動きは、当然国内経済活動にいろいろ
なインパクトを及ぼします。本来でしたら、輸出の数量が減って輸入が増えるのは経済活動にはマイ
ナスに働くわけですので、経済成長は低下しなければいけないんですが、先ほどのお話にございまし
たように、最近のわが国経済は、マクロ的には活況を呈しております。昨年度の政府の経済成長見通
しは、三・七％でしたが、実際には、つい先般発表された経済企画庁の速報によりますと四・九％も



★名古屋通商産業局 総務部長

松宮 勲 氏

- 昭和19年 5月 福井県生れ
- 昭和43年 3月 東京大学経済学部経済学科卒業
- 昭和43年 4月 通商産業大臣官房調査統計部
- 昭和50年10月 通商産業省機械情報産業局車両課長補佐（総括班長）
- 昭和51年12月 " 大臣官房秘書課長補佐
- 昭和54年 7月 経済企画庁調整局国際経済第一課長補佐
- 昭和55年 7月 特許庁総務部総務課長補佐（総括班長）
- 昭和56年 5月 四国通商産業局総務部総務課長
- 昭和58年10月 通商産業省通商政策局総務課通商情報広報室長
- 昭和60年 2月 公正取引委員会事務局経済部国際課長
- 昭和61年 6月 通商産業省生活産業局住宅産業課長
- 昭和62年 6月 名古屋通商産業局総務部長

の高い成長を達成しております。外需のマイナスを補って余りある内需の拡大がみられています。その内需もつい先般までは、住宅、公共事業が個人消費と並んで成長に寄与いたしました。GNPの六割を占めております個人消費は相変わらず旺盛ですし、最近では製造業を中心とする民間設備投資が前年度比二ケタの大幅増を示しており、これが今日の良好ともいえるべき経済成長パターンをもたらしております。今回のサミットでは、日本の経済運営については、ミクロ的にはいろいろな規制緩和等が問題となったわけですが、マクロ経済的にはもはや文句のつけようがないくらいに良好なパフォーマンスを示しているわけです。こういった動きをもう少しミクロのレベルで見たいと思います。

まず先ほど申しました輸入の急増でございますけど、皆様方にも直接間接ご関係があるかと思いますが、これは、製品輸入の急増という形で集約的に現れています。ちなみに昨年度のわが国の製品輸入比率は四五・六％に達しております。つい四、五年前、例えば一九八三年度の製品輸入比率は二八・二％でした。ものすごい勢いで製品輸入が増大しているということでございます。いまや、日本で流通しておりますカメラ、電卓、扇風機などの多くは輸入品となっております。半導体でさえもわが国で需要される半導体の四分の一は、実はアジアNICSからの輸入品となっています。それから、海外直接投資の動きですが、海外直接投資の動機には、荒山先生の分析にもありましたように、いろいろな要因が指摘できるわけですが、最近は大高が大きな契機となって海外直接投資が、著増しています。具体的には例えば八七年度の海外直接投資は全産業ベースで三三四億ドル、前年度比四九・六％の高い伸びを示しております。この中で、昨年度上期の製造業の直接投資は前年度比が六五・八％もの高い伸びとなっております。問題はこのような製造業の高い伸びが今後どうなるだろうかという見通しでございます。昨年十一月に、日本機械輸出組合が主要企業に対して、実施したアンケート調査の結果がございます。これは、主要輸出産業の海外生産比率の見通しについて、八七年を現時点といたしまして、たとえば五年後、十年後どうなるかを問うたわけですが、自動車産業ですと一一・五％の海外生産比率が五年後には三〇％、になる見通しとなっております。コンピュータは、現在五・七％ですが、これが五年で一八％、十年で二五％になる。テレビ、VTR等家電機器は、現在すでに四分の一が海外生産となっておりますが、これが五年後には三七％、十年後には四八％の高いレベルになります。今申ししたのは代表的な輸出産業でして、性格上、高い数値となっておりますが、我が国の製造業全

体の海外生産比率については、経済審議会の資料によれば、八六年度で三・二%、それが八七年度には三・七%にアップし、九三年度頃には八%台に達成するものと見込まれています。やや視点をかえた調査として、通産大臣の諮問機関である産業構造審議会が実施したものがあります。これは、製造業の海外直接投資が、ストックベース（残高）で今後、西暦二〇〇〇年、昭和七五年までに年率でどの位の伸びを示し、その結果としてどの位の経常収支黒字の削減効果があるかというものです。これによりますと年平均一四%の伸びが見込まれ、その結果、一九九〇年には一九〇億ドルの黒字削減効果、一九九五年には四七〇億ドルの黒字削減効果が期待されると試算されています。いずれにしても、海外直接投資はG5以降、従来の延長とは質的に異なった格好で展開され、これが今後も続いていくだろうと思われまます。

構造調整の影響は業種によりまして随分内容が異なっています。石炭、非鉄金属とか鉄鋼業などの産業では事業規模の縮小を伴った対応を余儀なくされています。例えば石炭の場合、生産は八六年度の一七〇〇万tから九一年度の一〇〇〇万t体制に移行すべく、目下いろいろな対策がとられておりますし、鉄鋼業においても八七年三月現在の一四万人の雇用者を一〇万人体制にもっていくべく非常にシビアな合理化計画が進められております。多大な犠牲を余儀なくされている産業でのシビアな構造調整とは様相を異にしておりますが、競争力の強い、自動車産業とか電機産業などでも形を変えた構造調整が進んでおります。例えば電機産業においては輸出比率が低下し内需指向が強まっています。一例を申しあげますと、三洋電機の八六年五月決算期の輸出比率は五一%でしたが、一年後の今決算期では三八%に低下しています。自動車産業も同様でして、八七年度の輸出は台数ベースで四・九%

の減少となりましたが、国内販売では八%増で史上最高を記録するなど見事な内需転換がみられました。

このところ好調な経済活動の背景としては、サービス産業、特に情報産業、通信産業あるいは最近都市型産業とかの新しい言葉で象徴されます新たなサービス産業の急激な伸びが指摘できます。新しい形の第三次産業が円高に伴う製造業の停滞や雇用問題をバックアップして成長への寄与を高めています。ちなみに、一九八五年の製造業の年間平均就業者は一四五万人でしたが、昨年八七年には二八万人減少して、一四二五万人となりました。他方、サービス業は、八五年の一七三万人が、八七年には八二万人増えて一二五五万人となっています。つまり、製造業での雇用減を補って余りある雇用機会をサービス産業が提供しているわけで、雇用面からもサービス経済化、ソフト化が着実に進展しているといえます。こうした結果、マクロ的には雇用情勢は回復を見ており、八八年三月の有効求人倍率は〇・九と、八七年一月の〇・六一に比べて顕著な改善を示しています。しかし業種、地域によっては、例えば、室蘭、長崎の高島などの地域は依然として深刻な雇用状況が続いておりますし、輸外型の地場産業におきましても倒産を始め、かなりの転廃業がでており、これらへの円滑な対応が大きな政策課題となっております。

以上ざっと円高以降の産業構造調整を概観したわけですが、次は、今後の対応すべき政策的課題は何かという問題です。依然として年間七〇〇億ドルの経常余剰が見込まれる状況下においては、この是正は第一義的な政策課題となります。先ほども申し上げましたように海外経済余剰の縮減は、国内経済活動にはマイナスに寄与しますので、これを補って十分な経済成長を達成していくためには、

国内の産業活動をより内需主導型にしていかなければなりません。そのためには、新規産業分野の開拓、より付加価値の高い産業へのシフト、あるいは三次産業における生産性の上昇などを図っていく必要があるわけです。そして、このような目的を達成していくためには、雇用面での地域別、年齢別、業種別のミスマッチ解消のための政策展開を図りながら、地域経済の実情に即しつつ、地域経済活性化のための諸施策を積極的に進めていく必要があると思います。また、新規産業を育ていくためには、技術革新がバイタル（生命線）であることにかんがみて、技術革新を可能ならしめるような環境の整備も進めなければなりません。それから競争市場を前提としている我が国経済としては、基本的には各種のディ・レギュレーション（規制緩和）を推進し、競争環境の整備を図っていかなければならないと考えております。さらには、ポードールスエコノミー時代の下では、企業が存続していくためには国内だけに生産基地を保持していくことが困難な状況がいくつかの産業でみられ、従来とは違った意味の海外投資の多様な展開が必要となりますし、アウトソーシング（部品海外調達）なんかも従来以上に積極的に取り組んでいくことが重要となってきていますので、これからの円滑な展開のための政策的対応も一段と重要性を増してきています。このような諸施策の展開の前提として、通商産業省としては、雇用問題の回避や各種の矛盾のスムーズな吸収を図っていくためにも、経済成長は相対的に高めにもっていく必要があると考えています。具体的には、今後、日本経済は四％程度の實質成長を目標とし、このためには、必要に応じて機動的、積極的な財政政策の展開も要請されていくべきであり、また、引き続き、ディ・レギュレーションに政策の力点を置いて民間活力を十分に引き出せるような環境整備を進めることによって持続的な安定成長力を確保していくことが必要と考え

ております。

以上のような状況の中で、わが中部経済はどういう状態にあるかということが三番目の問題でございます。一言で申しますと中部地域は、首都圏ほどではございませんが、目下のところ、経済的には活況を呈しています。例えば、中部電力の電力売電実績は、ここ一年来東京電力に次ぐ高い伸びを示しており、改めて中部地域、特に愛知県の経済の底力を再認識させられています。ただよく分析してみますと、首都圏の経済構造は、製造業もさることながら、三次産業とかあるいは新しいタイプのサービス産業のウェイトが高く、これらが高い成長を示していますけれども、この地域の場合は主として製造業がけん引力となっているという大きな差異があります。これは今後五年、十年のタイム・スパンで中部経済の将来を観察した場合、非常に重要な示唆を私共に示しているのではないかと気がいたします。いずれにしても今、中部経済は非常にいい状況にございますし、中部地域の有効求人倍率は久しい間、全国平均を大きく上回って推移しております。消費需要も旺盛ですし、設備投資にも力強さができております。総体として、中部地域の景況は順調な拡大局面にあるということができると思います。しかし、中長期的な見通しとなると話は別です。先程申しましたように、この地域は他の地域に較べまして製造業のウェイトが非常に高い産業構造となっています。例えば圏内総生産における第二次産業の割合は、中部五県は四五・八%ですが、東京は三五・一%になっています。全体の就業者に占める製造業の割合も中部五県は四〇・八%ですが、東京圏は三三・二%です。最近、東京を中心とする首都圏については、経済諸機能の集中化が問題になっているわけですから、例えば本社、本店の数とか研究所、大学などの中枢管理部門、こういったものの集積を首都圏や

関西圏と比べてみますと残念ながら勝負にならない。ここで中部圏と申し上げております場合は、名古屋圏の愛知、三重、岐阜の各県に通産局の管轄の県である富山と石川の両県を加えたものですが、名古屋圏の中核管理機能を見ますと、東京圏の一〇分の一程度の低いレベルになっております。わが国経済のソフト化、サービス化の潮流変化の下で地域経済の活力を維持していくためには、このような中核管理機能あるいは学術研究機能を整備、強化していくことが非常にバイタルとなってくると思えますので、このへんが中部圏あるいは名古屋圏の経済活性化において非常に重要なキーという気がいたします。ご案内のように昨年出ました第四次全国総合開発計画においては、名古屋圏は世界的な産業技術の中核圏という位置付けがなされ、この実現のために出来るだけ研究開発部門を集積させるとか、より付加価値の高い産業構造へシフトしていくための環境を整備していくことが要求され、この方向に向かって関係者の努力が払われています。実はお気付きだとは思いますが、四全総の名古屋圏のところをよく読んでいただきますと、世界的な産業技術の中核圏域という言葉が一人歩きしておりますが、これは枕言葉でして、世界的な産業技術の中核圏域にふさわしい都市機能の整備というものがポイントであります。都市機能の整備と産業技術の中核圏域の整備は裏腹の関係にあり、当地域としては都市機能の整備に格段の努力を傾注する必要がある気がいたします。東京や首都圏の経済活動に占める製造業のウェイトは減少しております。対照的に、第三次産業、特に、都市型の新しい産業が急速に台頭し、拡大しています。名古屋市を中心とするこの名古屋圏でも、第三次産業、あるいは二次産業化するような第一次産業の育成、これらを育くむような環境整備がなされなければならないと思います。関係者の意識は徐々に高まりつつありますが、具体的なアクションのレベルでは東京は

もちろんのこと、関西圏に較べましても、遅々としているという感じがいたします。これは、日本における製造業のメッカであるこの地域は、関西圏以上に景気が好調であるということもあって「今日のパンよりは明日のパン」というわけには仲々いかないという事情に因るところが大きいと思われるますが、それにしても、絶頂期こそ将来への備えをすべきと思われれます。加えて、近年は、変化のテンポがきわめて速くなっているという感じがいたします。個人的な感覚で恐縮ですが、昭和四十年代の変化の期間を十年間といたしますと、五〇年代は五年であり、最近は、二年という具合に短縮されているような気がします。東京、大阪に続いて三番目に名古屋がある、という時代は確実に過去のものとなっています。いずれにしても繰り返してございますが、この地域には、世界に冠たる製造業を中心に栄えてきた素晴らしい技術の集積がございます。これを梃子にして、四全総でうたう産業技術の中枢圏域にふさわしい地域づくりに、残されている時間はそれほど長くはないと思えますが、私共行政も含めて関係者が一体となって取り組んでいく必要があると考えている次第でございます。以上でございます。

直嶋

今日私がお話する内容でございますが、四六・四七ページに、主な項目をあげております。自動車産業の現状と課題と、今後の産業政策、この二つのテーマをいただいておりますが、限られた時間で、説明をすることは難かしいと思っておりますので、またのちほど質問の中ででもカバーさせていただきます。



★全日本自動車産業労働組合総連合会
産業対策局長 直嶋 正行 氏

- 昭和20年10月23日生 大阪府池田市出身
昭和46年3月 神戸大学経営学部卒業
昭和46年4月 トヨタ自動車販売株式会社入社
昭和55年9月 全トヨタ労働組合連合会第2組織局
組織部長
昭和56年9月 全トヨタ労働組合連合会調査局長
昭和57年9月 全トヨタ労働組合連合会第2組織局
長
昭和59年9月 全日本自動車産業労働組合総連合会
産業対策局長

とっております。まず最初に自動車産業の現状と課題ということですが、いきなり雑談で恐縮ですが、実は昨日の夕方、日曜日なのでごろっと寝ころんでテレビを見ておりました。NHKの夕方六時の経済セミナーで、経済関係のニュースがたまたま目に入りました。皆さんもご存じだと思っておりますが、日本郵船という船会社がアメリカの運輸会社を買収したんです。なんで買収したかといいますと、北米の荷物量の増大に対応していくということですが、狙いは二つです。一つは自動車産業が北米で現地生産体制をとっているのは、自動車メーカーだけではなく、部品メーカーも沢山進出されているわけです。日本郵船の調査によると、将来の自動車部品メーカーの進出は大体三〇〇社ぐらいになる

そうなんです、現在は一〇〇社ぐらいだそうです。そうするとその部品メーカーと自動車メーカーとの間を当然製品あるいは材料が動くことになる。これを確保しておかなければならないというのが、アメリカ現地の会社を買収した最大の狙いで、もう一つは何かといいますと逆輸入です。車の輸送は別にしましても、当然向こうから車をもってきますと、国産部品を含めて部品がついてくるわけでそれを狙う。こういう計画で買収したというニュースをたまたまやってまして、私はやはり自動車産業のアメリカ現地生産というのは、非常にいろんな所に大きな影響を与えているということを改めて認識した次第でございます。資料の五十ページを見て下さい。五十ページの方にアメリカでの自動車メーカーの現地生産計画が載せてあります。ご承知のように生産能力は、アメリカ、カナダ合わせると二〇〇万台オーバーということにして、それが今年から来年にかけて本格的な立ち上がりを示してくる。その時にどうなるかというのが現在の最大の懸案事項ということであります。それからもう一つ四八・四九ページに電気の配線図のようなものがございます。これは、ご承知のように自動車産業に国境がないといわれ始めて一〇年近く経つんですが、日本メーカーは別にしまして、アメリカ、韓国、台湾、欧州の自動車メーカー間の提携関係がよく見ないと何が何かわからないというぐらい複雑な関係ができております。現在すでにこういう状況にあるということでございます。こうなった背景は何かということ、これは申すまでもなく先ほどの荒山先生のお話しの冒頭に海外進出の場合に貿易摩擦対応型というお話がございましたが、自動車産業はその典型でございます。特に第二次石油ショック以降、一九七九年頃、欧米諸国との貿易摩擦が海外進出、海外での現地生産を始める大きなきっかけになったわけですが、ただしその時もう一点ございまして、第二次石油ショック以降、欧

米の自動車産業が不振に陥ったわけですが、その時にやはり日本の自動車産業と欧米のメーカーの間で、いろんな形での提携関係ができております。その提携関係をたどると昔からあるものもあります。この時期にはいろんな非常にこまごました提携関係、一部大きなものもあります。例えば技術的な提携であるとか、一部エンジン開発だけですか、そういうものを含めて非常に細かく数多くの提携関係があります。このように海外との技術提携や生産を手がけていることを国際分業というふうにしますと、こういう体制ができたもう一つ大きな背景は、中進国における自動車産業の発展です。それらの国における産業育成というものが大きかったと思います。ご承知のように最近韓国を始めとしまして、中進国における自動車生産が急増しております。これが将来世界の自動車産業の競争激化をもたらす大きな要因といわれているわけですが、それらの国が工業化を図って、日本を見ならえという面もあるわけですが、中進国が特に日本の自動車メーカーとの提携関係を積極的にやったわけがあります。また日本の自動車メーカーも将来の国際化ということをにらんで、こういった政策に協力をした。こういう背景がございまして、台湾、韓国との提携関係が現実に出上がっているというところでございます。すでに自動車産業の場合は国際分業体制の骨格が、かなり完成したと申し上げてもよろしいかと思えます。

それからもう一つ日本の自動車産業ということで見た場合に、現状をどういうふうにとらえるかというところでございますが、皆さんの資料の五六・五七ページを開いて下さい。これは我国の自動車の生産台数と輸出台数を示しております。私共日本の自動車産業というのは、大きく分けると第三段階という新しいステップに入ったという認識を持っております。どうということかと申し上げますと、五六

ページの生産台数で見ただければいいのですが、一九七〇年に五二九万台という数字がござい
す。このグラフはKDセットの取り扱いの関係で途中で段がついてますが、七八年までは生産台数に
KDセットが入ってます。七九年以降KDセットが入ってませんのでちょっと段が入ってます。これ
はこのような形でしかデータがないということでご理解いただきたいんですが、七〇年五二九万台、
七五年六九四万台、実はこの間に一九七三年の第一次石油ショックがあります。この一九七三年まで
が日本の生産が非常に伸びてきたわけでございますが、何で伸びてきたかといいますと、最近軽四輪
が大変伸びてきまして、確か私の記憶では一九七三年の軽四輪を除いた国内の市場が大体三九四く五
万、七八年は、軽を除くと四三〇万台でございます。その間一五年間ですが、ほとんど四〇〇万台前
後というのが大体これまでの実績です。昨年は軽四輪を含めて六〇〇万台を記録し、新しい段階に
入ったといわれておりますが、いづれにしても国内市場の成熟がいろいろいわれ出したのはこの頃と
いうことで、自動車産業でいいますと七三年までは国内のモーターゼーションを中心に発展したとい
うことではないかと思えます。それ以後七九年から八八年、いうまでもなく輸出中心で産業が発展し
ていったということです。五七ページに輸出のグラフがあります、七〇年が一〇二万台、七五年が
一六八万台、これが八〇年になると六〇〇万台という数字になっています。したがって、八〇年
代になって先ほどお話しした貿易摩擦をはじめいろんな問題に対応する中で、海外での現地生産とい
う段階に入っているわけで、当然産業構造が大きく変りつつあるというのが現状でございます。それに、
昭和六〇年のG5以降円高の進展でいっそう海外での生産活動が経済的に見てもメリットを出しつつ
あるということではなからうかと思えます。

自動車産業の現状はこれくらいにしまして、今後の変化の方向ということで考えてまいります。簡単に四七ページに、何項目かあげてございますが、一つは海外での企業活動がどうなるかということでございます。私共一昨年以來産業政策委員会という委員会の中で、これからの産業がどうなるかをいろいろ議論してきたわけですけど、その時に現地生産特にアメリカでの大規模な現地生産がどうなっていくかは、大変重要な問題であるわけですが、今後について申し上げますと、現地生産というより現地化といわれておりますが、つまり現地でするだけ物を買って、現地で市場をみながら商品開発をして、現地の販売対策を考える。そういう意味での現地化が必然的に今後進んでいくだろうというふうに思っています。それにはいろいろ理由があると思いますが、一つは先ほどの五十ページの表で見ましたように、北米の現地生産というのは、今までも、日本の自動車メーカーもいくつか海外で事業をしてまいったわけでございますが、格段にそれらと比べて違うところは、投下資本が非常に大きいということでありまして、つまり莫大な金をかけたということでもあります。したがって、経営サイドから見ると当然早く立ち上がって、早く採算ベースにもっていくということが一点目。二つ目はこれもG5以降の変化であります。円高の進展によって日本からアメリカに輸出される輸出車の売れ行きが落ちてきた。いい例が昨年度対米向けの輸出自主規制枠が二三〇万台であったのが実績は今一つであったということでありまして、そういう販売関係の変化。それから三点目としまして、それぞれメーカーにとって北米市場は最大のマーケットであり生き残りをかけた重要な戦略的位置付けがあるわけで、できるだけ北米に早く出て当然あちらで生産する。できるだけ早く現地化をしていくことが予想されます。当然現地化したメーカーは早いうちに部品の現地調達率をアメリカメーカー

並みの七五%の水準まで持っていくということが言えると思います。それからもう一つ部品メーカーにとってシビアなお話をさせていただきます。これは後ほど中村先生から詳しくお話があると思いますが、ここで申し上げておきたいのは、いわゆるメーカー追随型の海外進出ではないという報告があったわけですが、私も日本の部品メーカーの海外進出で、非常に重要視していますのは国内における産業構造に大きな変化を与えるであろうということです。といいますのは、やはり海外に進出して現地で生産活動出来るメーカーというのは、随分増えてきているわけですが、そういうメーカーと現地生産が出来ないメーカーとの企業間の格差は今後広がっていくのではないかとのことです。それからもう一点は、アメリカで工場を作るということは、当然親企業へ納品するだけでなく、その結果としてアメリカメーカーあるいは他の日本メーカーとの取引の拡大を伴ってくるだろう。それがなると採算的にもなかなかペイしづらいのではないかと。したがって、そういった関係が出来てきているということは、今後いろんな意味で国内の産業の構造にもいろんな影響を与えるのではないかと。思っているわけです。いずれにしても系列内および系列を越えた構造変化という要因もかかえた海外進出ではないかと考えております。

それから次に国内生産台数の減少ということに入っていきますが、海外で現地生産、それからそれに伴う輸出の減少と合わせて国内市場をみますと、基本的には国内市場が成熟化しているということは間違いありません。それからもう一つは、ここ数年間に欧米からの輸入車が増えてきているということでございます。最近のように海外工場からの逆輸入とかもあり、今後輸入は増えてくるということを考えますと、いささか乱暴な言い方をすればやはり国内における生産台数は減少をせざるを

得ないと思います。それから今申し上げたのは完成車の生産台数であります。部品の生産も減少していくであろうと思います。ここで部品生産について見ますと、国内の四輪車生産の減少によって組付部品は減少します。しかし海外現地生産が増加することによって、日本から輸出する海外生産用の部品はやはり増えるだろう。しかしこれも短期的には増えると思いますが、先程言いましたように長期的には現地調達率も上がりいずれば減ってくるというように見た方がよいと思います。それからもう一つは部品の輸入も今後増大していくであろうことです。それらを考えますと国内における納入部品の生産も将来的には減少すると考えられます。皆さん方の資料に私共で行ないました産業連関分析における生産台数の減少や部品輸入増と雇用との関係について、その結果だけを報告しておきましたので、それをご説明いたします。これはこうなるという見方をしているのではなくて、ある与件をおいた場合に雇用にどれ位影響が出るかということ、試算した結果ですから、かならずしもこうなるということではありません。五一・五二ページにシナリオの与件がいろいろございますが、重要な部分は上から五行目でありますが、完成車の国内生産を昭和六〇年の実績をベースにして変化させています。なぜ六〇年にしたかといいますと、産業連関表の数字や就業者数が昭和六〇年の数字が昨年末の段階で最新データであったのでそれを採用したわけでありまして。さて、そのうちのケース①について完成車国内生産の一、〇六〇万台というのは、その上の方に北米現地生産台数一六〇万台となっています。二〇〇万台の生産能力があるわけですが、仮に八〇%で稼働した場合にどうなるかということ、稼働率八〇%として一六〇万台という数字を出しました。それから完成車輸出という項目がありますが、現地生産に伴って輸出がどれだけ減るかという見方がその欄でございます。ケー

ス①というのはこれは極論で、こういうことはないと思いますが、現地で作った分だけ国内ではそっくりマイナスになっております。ケース②はそのうち一〇〇万台輸出が減り、ケース③は五〇万台、こういう数字でございます。それから国内需要がそれぞれ六〇〇、六三〇というふうに書いてございますが、ケース①はとにかく悲観的なケースで国内市場も伸びていない、昨年六〇〇万台強ですから、それぐらいの数字ということです。輸入が逆にケース①の場合五〇万台とかなり増える。ケース②は三〇万台、昨年が一〇万台ですからこれでもかなり増えているわけですが、ケース①に比べ結果的に生産がどうなるかということですが、先ほど申し上げたとおりです。それからさらに国内から海外へ輸出される部品がありますので、一応現地調達率を設定しなければなりません、先ほどお話ししたように現地調達率は七五%としました。それから逆算しますと、部品の輸出比率、つまり現地で生産する一六〇万台に使われる部品のうち三五%が日本からの輸出になるという試算です。こういう与件をおきまして、今回私共が行った特徴は産業連関表では一本でしかでておらない自動車をこの五三ページの表に自動車産業の内訳として組み立て、部品、エンジンというタイトルがつけてありますが、この三部門に分けてそれぞれについての影響を計算した点であります。大体時期は、一九九〇年代半ばぐらいを想定しております。これが生産台数の影響なんです、あと二つ計算しています。シナリオ表の一番下に部品の輸入比率一〇%という数字が書いてあります。これは、組み立てメーカーが使う部品のうち一〇%を輸入で調達するという意味でございます。この一〇%という数字は非常に高いといわれております。それからもう一つは生産性向上による影響であります。組み立ておよび部品部門七%、エンジン部門一三%、これは、昭和五年から六〇年までの就業係数の変化ということですよ。

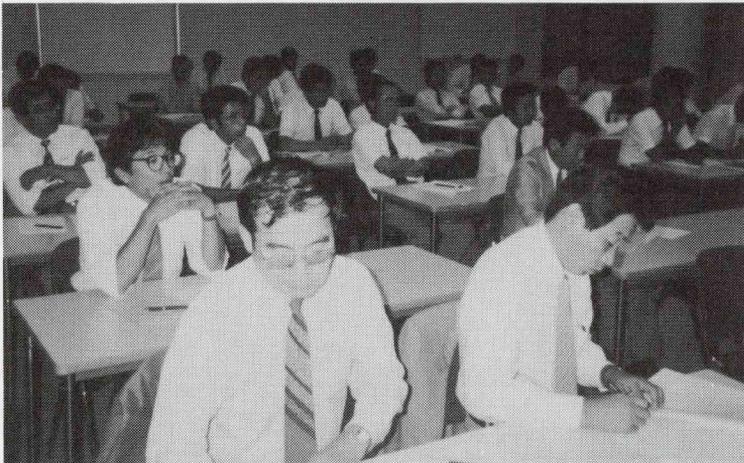
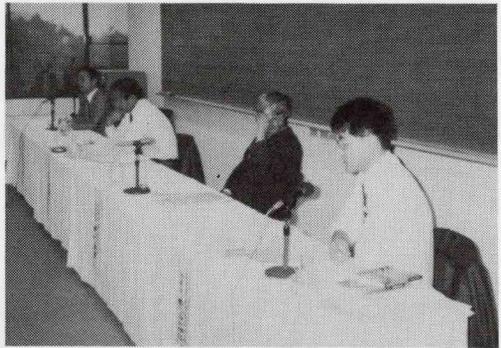
つまり自動車産業の生み出す価値に比べてそれに要する人員が減ってきているということです。昭和五五年から六〇年までのそれを見ますと、組立部門では七%の人員が、同じ価値を生み出すにしても少なくてすむ。エンジン部門ではそれが一三%、そういうことでありましてこれは単純な置き方なんです。今後五年間で同じように七%と一三%で就業係数が減少した場合に雇用にどの程度影響を及ぼすかを分析したのが生産性の向上による影響分析ということでございます。ですから三つの角度から分析をしているということであります。五三ページに移りまして、シミュレーション結果、まずAの方を見ていただきたいと思いますが、Aの最終需要、まずはケース①からケース③まで並んでいますが、これはAの方の数字はさきほどの生産台数の減少ということでありまして、一番上の表は最終需要の変化という文字が入っていますが、これは生産台数の減少と見ただけでは結構です。それと部品輸入の影響を合わせて、それぞれ先ほど申し上げたケース①、ケース②、ケース③と計算したものです。即ち一番一般的なシナリオケース①—Aでいいますと、生産台数の減少によって、自動車産業における雇用全体で約五万人のマイナスとなる。内訳は組み立てで二万四千人、部品で二万四千人ということです。部品輸入の影響がその右にあります、自動車産業全体で二万九千人、組み立てはゼロで、部品部門に二万四千人と、エンジン部門に五千人のマイナスで合わせて自動車産業全体で七・八万人になっていると、いうことです。同様にケース②—Aをみると自動車産業全体でみると三万四千人、ケース③—Aではマイナス一万二千人。こういうふうになります。五四ページの表はそれに先ほど言いました就業係数の変化を加味しており、最悪のケース①—Bみますと自動車産業で一四万人弱の雇用の減少をもたらし、就業者に占める割合が一七・七%という数字がで

てくるわけです。五五ページを見ていただきたいと思います。さっきは自動車産業について申し上げたんですが、産業連関表における各産業に及ぼす影響ということでみますとケース①—Aですが、「最終需要の変化」でみると自動車産業では四万九千人ですが、製造業ですと九万七千人、マイナスになるということであります。全産業を見ますと一番下でありますが、一七万人のマイナスということになります。こういうシミュレーションをして、計算してみるとこんな結果になったわけで、この通りになるかどうかは別にして、今後を考えてみますと、例えば国内の生産台数が先ほど説明しましたように減少していくと、こういう前提に立って考えた場合、やはり雇用も当然減少していくということになります。ケース③で見えていただきますと、昭和六〇年に比べて、生産台数一二二〇万台で同じですがそれでもさっき言いました構造要因を加えるとやはり雇用は減少していくということとして、将来的には雇用はシビアに見ておいたほうがいいということであります。

時間がなくなりましたがい、最後に自動車総連としてといひますか、今後労働組合として、どういふ対策が必要かということについて若干申し上げたいと思ひます。(四六ページ参照) まずなるといってもやはり雇用対策を考えていかなければいけないということではないかと思ひます。その場合、現在特にトヨタは大変忙しくて人も足らないという状況でありますがい、やはり中期に見た場合には雇用は全体として減少していくという前提に立って今のうちから手を打っておくべきではないかと、考えます。具体的に下に②から⑥まで書いてございひますが、この中で特に強調しておきたいことは、②と③です。②は雇用機会の開発・拡大をさせたいといふことでございひます。研究会で、これまで例えば新日鉄であるとか旭化成とか、あるいは三菱重工とかケースをいろいろ勉強されたといふ

ことでありますが、こういった先輩産業のいずれの状況を見ましても根本をなしていることはやはりできるだけ早く手をうっておく方が、大きな雇用問題を発生させずにすむということです。雇用の減少が例えば自動車産業で、将来仮に五万人出るとします。突然五万人の余剰人員がでると一〇年間かけて五万人雇用が減少するのでは全然対応が違ふということではないかと思ひます。ですから私共としては、まずソフトランディングを計っていくという意味で、事前にできる限りの手を打って行く。もっと言えば労働組合としては、経営側に事前に手をうたせておくということが重要ではないか。したがひまして、雇用機会の開発拡大で申しあげれば、新しい事業への進出、あるいは関連分野への進出、そういった手を早めに打っていくということではないかと、それから、もう一つ経営計画とか人員計画をキチッと労働組合として長期的に経営側から引き出しておくということでないかと思ひます。③のところでは一点申し上げるんですが、これからやはり雇用の流動化を始め、いろいろな現象がでてくると思うのですが、それに対応できる労使間のルールをきちっと作り事前協議をしながら出来るだけ人員の問題についてもソフトランディングを計るような形で手を打っていく。ことが大事ではないかと思ひます。あとは職業上の訓練であるとか、いろいろ書いてございますが、もう一点特に今日のこの研究会の性格もございまして申し上げておきたいんですが、やはり産業、先ほど松宮部長は産業構造の転換ではなくて、構造調整だといわれましたが、私も今の状況はそういう目でみるべきではないかと思ひます。そして、今後構造調整に対応していくとすれば、産業内の労使だけでなく、当然の政策なり、あるいは地域における政策といろんな意味で密接な関係がでてくる。あるいはそういうものをふまえて考えていかないとうまく対応できないということになると思ひます。そういう意

味で⑥政労使三者協議と書いてございますが、これは自動車総連が今こういう提案をしているわけでございますが、労使だけではなく、行政とのかかわりの中で対応策を求めていく、こういうアクションも今後必要であると思ます。それから(2)の方に産業の活力維持・健全な発展のための施策と書いていますが、これは先ほどからいわれております産業の空洞化といいますが、重要な部分を海外に流出させないために、これらのことを実施してゆく必要があると言うことです。それから(3)はやはり、内需というか国内市場をどれだけ活性化させるかということがこれから重要になってくる。そういう意味での施策にも取り組んでいかなければならないということであります。



2. 今後の産業政策について（労働組合としての対応）

(1) 雇用対策

中・長期的に国内生産減少、雇用減少を前提として早期（事前）に対策

- ①海外現地生産への慎重な対応
- ②雇用機会の開発・拡大
- ③労使間のルールと労使事前協議
- ④系列内での雇用確保
- ⑤職業教育・訓練システム
- ⑥政労使三者協議

(2) 産業の活力維持・健全な発展のための施策

- ①国内投資の継続確保
- ②過当競争体質からの脱却
- ③経営の多角化
- ④部品メーカーの基盤強化

(3) 内需拡大のための社会経済的な基盤の強化

- ①道路・駐車場等の交通インフラの整備
- ②自動車関係諸税の軽減・簡素化・合理化
- ③自動車の検査・登録手続の簡素化・合理化

(4) その他

- ・労働時間短縮について

[資 料]

自動車総連の産業政策

1. 自動車産業の現状と課題

(1) 海外現地生産と国際分業

①背景

- ・第2次石油ショック以降の欧米諸国との貿易摩擦
途上国(中進国)における産業育成と先進国(日本)メーカーとの提携

〈表1、表2〉

- ・日本の自動車産業の歴史的な変化
〈生産・輸出の推移……図1、図2〉
- ・円高による海外生産、海外調達のメリット増大

②今後の変化の方向

- ・必然的に進む現地化(現地調達率、開発・販売体制強化)
- ・部品メーカーの海外進出、系列内構造の変化
- ・国内生産台数の減少
国内市場は成熟期 輸入車の増加(含逆輸入)
輸出の減少(米国での日本車の競争力低下)
- ・部品生産の減少
国内での組付用部品の減少 海外現地生産の拡大
部品輸入の増加

(2) 雇用への影響(産業連関表分析)

〈表3、表4、表5〉

表1 <自動車メーカーの北米進出>

所在地	トヨタ		日産		マツダ		三菱		本田		いすゞ		カナダ		スズキ	
	別子	カマキ	デネン	ミシガン	インディアナ	アラバマ	アラバマ	アラバマ	アラバマ	アラバマ	アラバマ	アラバマ	アラバマ	アラバマ		アラバマ
設立時期	1986・2	1986・2	1980・7	1985・1	1985・10	1978・2	1982・11	1989・8	1989・末	1988・秋	1986・10	1987・春	1986・10			
生産開始	1988	1988	1983・6	1987・9	1988・秋	No.1	No.1	1989・8	1989・末	1988・秋	1986・11	1989・4	1986・11	1989・4		
生産開始	1984・12	1984・12	1985・3	1985・3	1985・3	1986・4	1986・4	1986・4	1986・4	1986・4	1986・4	1986・4	1986・4	1986・4		
車種	ノバ	ノバ	トラック(11)	カベラ	1.8, 2.0	アコード	アコード	未定	11	加ラ	アコード	加ラ	アコード	加ラ		
生産能力	20万台	20万台	24万台	24万台	24万台	1988	15万台	12万台	12万台	5万台	1989	20万台	1989	192万台		
従業員数	2,500人	3,000人	3,285人	3,500人	2,900人	2,600人	1,800人	1,700人	1,700人	1,000人	700人	2,000人	700人	33万台		
進出形態	GMと合併	GMと合併	単独	単独	単独	単独	単独	単独	単独	単独	単独	単独	単独	3,700人		
														アメリカ	192万台	
														カナダ	33万台	
														アメリカ	21,285人	
														カナダ	3,700人	
														計		225万台
														計		24,985人

(出所：自工会データほか)

〔資料〕

表3 <シナリオ>

A. 国内生産量変動の影響のシナリオ

ケース	ケース ①-A	ケース ②-A	ケース ③-A	実績*
	万台	万台	万台	万台
北米現地生産台数	160	160	160	—
完成車輸出(米向け)	-160	-100	-50	—
国内需要	600	630	630	559
完成車輸入	50	30	30	5
完成車国内生産	1060	1170	1220	1227
内国内向け	550	600	600	554
内米国向け	150	210	260	310
内他国向け	360	360	360	363
KDセット輸出**	260	260	260	100
部品の輸出比率	35%	35%	35%	—
(推定現調率)	(75%)	(75%)	(75%)	—
内エンジン	75%	75%	75%	—
内機能部品	60%	60%	60%	—
内他の部品	15%	15%	15%	—
部品の輸入比率	10%	10%	10%	—

注：* 昭和60年の実績。シミュレーションではこれらの値を基準としている。

**KD (ノックダウン) セット輸出とは、現地生産用に輸出される部品の集合体。

〔資料〕

表4 <シミュレーション結果(その1)>

A. 国内生産変動による影響

(単位：人)

ケ ー ス ① A	要因		最終需要の変化	部 品 輸 入	合計(生産量の変動)
	部 門				
1	自動車産業		▲ 49,082	▲ 29,469	▲ 78,551
	内	組立部門	▲ 24,977	0	▲ 24,977
		部品部門	▲ 24,257	▲ 24,187	▲ 48,444
	訳	エンジン部門	151	▲ 5,282	▲ 5,130
	製造業計		▲ 97,223	▲ 43,567	▲ 140,791
	全産業計		▲ 172,788	▲ 61,925	▲ 234,713

ケ ー ス ② A	要因		最終需要の変化	部 品 輸 入	合計(生産量の変動)
	部 門				
1	自動車産業		▲ 1,564	▲ 32,660	▲ 34,225
	内	組立部門	▲ 9,469	0	▲ 9,469
		部品部門	2,002	▲ 26,807	▲ 24,804
	訳	エンジン部門	5,902	▲ 5,854	48
	製造業計		▲ 11,901	▲ 48,285	▲ 60,185
	全産業計		▲ 29,542	▲ 68,630	▲ 98,172

ケ ー ス ③ A	要因		最終需要の変化	部 品 輸 入	合計(生産量の変動)
	部 門				
1	自動車産業		21,462	▲ 34,207	▲ 12,745
	内	組立部門	▲ 1,954	0	▲ 1,954
		部品部門	14,727	▲ 28,076	▲ 13,349
	訳	エンジン部門	8,689	▲ 6,131	2,558
	製造業計		29,445	▲ 50,571	▲ 21,126
	全産業計		39,872	▲ 71,880	▲ 32,008

B. 国内生産量変動と生産性向上による影響

(単位：人)

ケ ー ス ① — B	要因		生産量の変動	生産性向上	合 計	合計の全就業者 に占める割合
	部門					
ケ ー ス ① — B	自動車産業		▲ 78,551	▲ 61,116	▲ 139,667	▲ 17.7%
	内	組立部門	▲ 24,977	▲ 10,025	▲ 35,002	
		部品部門	▲ 48,444	▲ 26,595	▲ 75,039	
		エンジン部門	▲ 5,130	▲ 24,496	▲ 29,626	

ケ ー ス ② — B	要因		生産量の変動	生産性向上	合 計	合計の全就業者 に占める割合
	部門					
ケ ー ス ② — B	自動車産業		▲ 34,225	▲ 64,530	▲ 98,754	▲ 12.5%
	内	組立部門	▲ 9,469	▲ 11,111	▲ 20,580	
		部品部門	▲ 24,804	▲ 28,250	▲ 53,054	
		エンジン部門	48	▲ 25,169	▲ 25,121	

ケ ー ス ③ — B	要因		生産量の変動	生産性向上	合 計	合計の全就業者 に占める割合
	部門					
ケ ー ス ③ — B	自動車産業		▲ 12,745	▲ 66,184	▲ 78,929	▲ 10.0%
	内	組立部門	▲ 1,954	▲ 11,637	▲ 13,591	
		部品部門	▲ 13,349	▲ 29,051	▲ 42,400	
		エンジン部門	2,558	▲ 25,496	▲ 22,938	

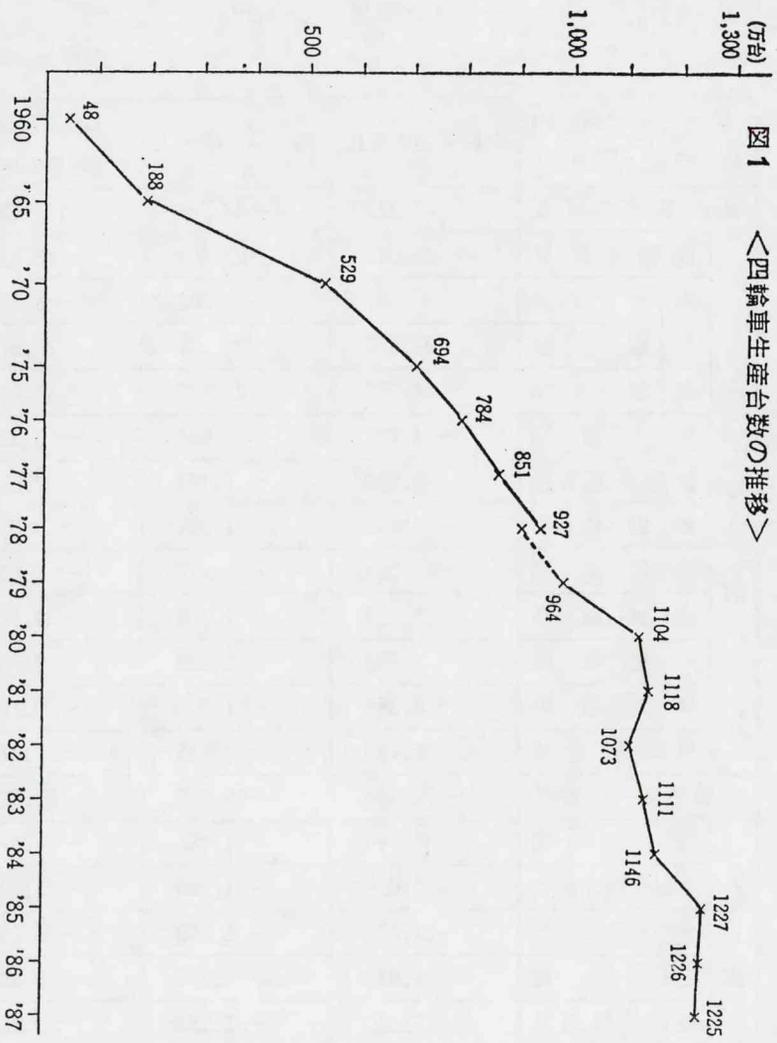
表5 <シミュレーション結果(その2)>

(ケース ①-A)

(単位:人)

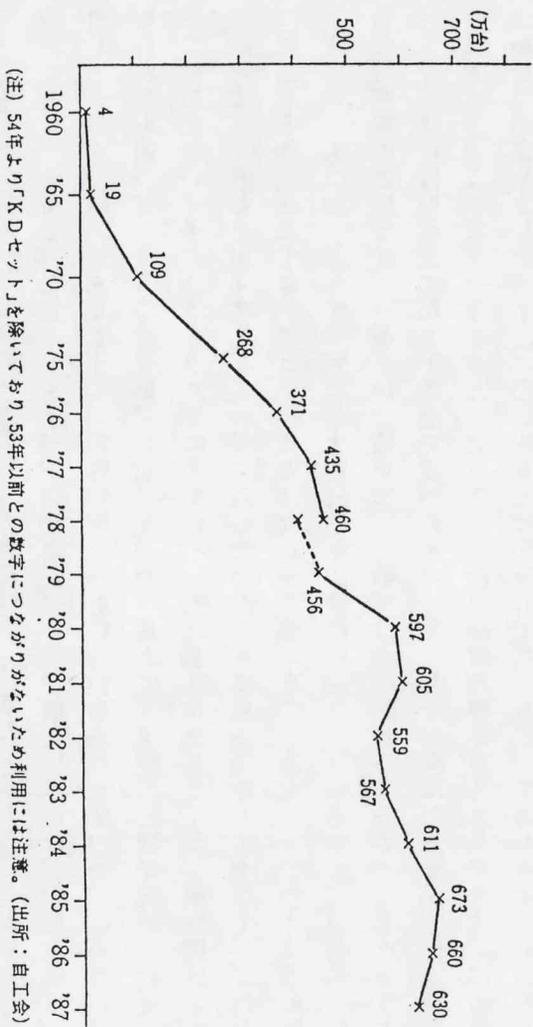
要 因		最終需要の変化	部 品 輸 入	合 計 (生産量の変動)
部 門				
製造業への波及		-97,223	-43,567	-140,791
内 訳	自動車産業	-49,082	-29,469	-78,551
	内 エンジン	151	-5,282	-5,130
	組 立	-24,977	0	-24,977
	部 品	-24,257	-24,187	-48,444
	ゴ ム 製 品	-4,725	-610	-5,335
	鉄鋼圧延製品	-1,506	-1,131	-2,637
	铸 鍛 鋼 品	-3,307	-1,997	-5,304
	非 鉄 金 属	-1,264	-972	-2,236
	金 属 製 品	-3,024	-1,151	-4,175
	一 般 機 械	-3,169	-2,222	-5,392
	軽 電 機 器	-8,386	-1,404	-9,790
	他の製造業	-22,759	-4,611	-27,371
	非製造業への波及		-75,564	-18,358
内 訳	商 業	-38,640	-4,485	-43,125
	金融保険不動産	-3,628	-1,266	-4,894
	サ ー ビ ス	-21,139	-8,063	-29,202
	運 輸	-4,837	-2,011	-6,849
	他の非製造業	-7,320	-2,533	-9,852
全産業への波及		-172,788	-61,925	-234,713

図1 <四輪車生産台数の推移>



(注) 54年より「K Dセット」を除いており、53年以前との数字に「つながり」がないため利用には注意。(出所：自工会)

図2 <四輪車輸出台数の推移>



(注) 54年より「K.D.セット」を除いており、53年以前との数字につながりがないため利用には注意。(出所：自工会)

私が用意しました資料をご覧ください（六六・六七ページ参照）。六七ページに書いてありますことは自動車部品工業のおもな数字を書いてあるだけで、皆さん方よくご存じと思いますので簡単にご説明します。よくご存じと申しますが、自動車部品の生産額というのは、自動車ははっきり解るのに対していろんな統計がありますし、範囲の取り方もいろいろありますので、いったいいくらですかといわれても困ってしまうのですが、六七ページの上上に工業統計と機械統計と私共の工業会統計と三つならんでいます。こういうふうに変いろいろな数字がありますが、機械統計というのは通産省の統計で、毎月毎月出ますし、三ヶ月くらいたったときに発表になりますので、これから難しい状況に対処する指標としては一番よい指標ではないかと思えます。六七ページの下は機械統計で最近の数字を書いたもので、六一年、六二年大体対前年比横ばいよりちょっと上で、自動車の生産とほぼ比例した数字でございます。一番下は二輪車で、二輪車はあいかわらずおちておるといことです。六六ページでは経営の状況で私共工業会で調べたもので全会社を対象にしますが、仕上がりは二四〇社程の数字です。この数字をみますと、五九年から段々経営指標がおちております。六二年は六一年よりはかなり回復しました。まだ六〇年度までは回復してないと思っております。もちろん会社によってそれぞれ違いはありますけれども、全体をならしてみるとおそらく六〇年度までにはいかないのではないかと思います。次に課題ですが六六ページに(1)、(2)、(3)、(4)と簡単に項目しか書いてありませんが、まず円高への対応の問題です。基本的に数年前からの円高により、トヨタさんも例外ではないと見ておりますが、他の自動車メーカーさんは非常に厳しい経営状況になっております。こういうことから



★社団法人 日本自動車部品工業会
専務理事 中村 泰男 氏

昭和5月10月7日生れ 東京都出身
昭和28年3月 東京大学法学部卒業
昭和28年4月 通商産業省大臣官房総務課
昭和42年10月 " 企業局商務第二課長
昭和43年10月 " 公益事業局計画課長
昭和44年10月 富山県商工労働部長に出向
昭和47年4月 通商産業省重工業局自動車課長
昭和48年7月 " 機械情報産業局自動車課長
昭和49年4月 科学技術庁に出向原子力政策課長
昭和50年7月 " 長官官房総務課長
昭和52年7月 通商産業省基礎産業局アルコール事業部長
昭和53年9月 (株)日本自動車部品工業会専務理事
現在に至る

部品メーカーに対する価格改定、いわゆる値引きというのがきびしく要請されています。これも自動車メーカーによって差があり、中部地区の皆様には想像つかないような厳しい数字の提示をあちこちでうけております。部品メーカーとしてはもちろんできるだけの合理化というのは当然でございますが、半期半期で二ケタに近い要請もあるのですからそういうことは到底出来るわけではございません。短い期間に限りて対応するということでは、組合の皆さん方の理解も得やすいし、また下請けの関係等の協力も得られると思います。それが毎回毎回になりますとそうそうお受けできるものではないでございます。率直に言ってこの値引き問題に対する対応が一番頭が痛い、さしあたって一番頭が痛い問題ではあります。

けれども、基本的な問題という意味では(2)から(3)、(4)に書いてある問題であります。(2)の技術開発の問題も指標をかいておりますが、ほぼ一〇年の間に技術開発費の伸び率は三倍くらいになっております。売り上げに対する比率も五二年度一・九に對して二・七くらいに上がっております。もっとも部品工業が非常に高い比率、高い数字にあるということは言えないと思います。大体日本の製造業の比率と同じくらいであります。部品工業といって一口に言いますが、いろんな業種、業態がございます。会社の名前を申し上げるのは控えますけれども、高いところから低いところまでいろんなところがございます。全体をならすところという数字です。電気関係あるいは新素材をやっているところは会社はかなり高いです。単純加工的な所は当然でございますが低い。そういうものがならされてこういう形になっております。それで機械工業全体とか、製造業全体とか大体同じような比率でございます。しかしここにありますように、これが経営上大変な重荷、負担になっているのも事実でございます。技術開発の問題というのは明らかに部品工業それぞれにとっても、製造業にとってももっとも大きな課題でありまして、これからの生き残りをかけた一番のテーマであります。技術開発は当然のことですが、新しい商品開発だけでございます。これからの生き残りをかけた一番のテーマであります。ご存知のように日本の部品工業は多種少量の生産あるいは検査工程を生産工程に組み込むという一〇〇%不良品なしの生産というのが特色で、これが今の部品工業の力であり、自動車産業全体の力であるわけです。こういう生産技術と商品開発の両面にわたって研究開発、技術開発を進めていくことが一番大切であると存じます。また自動車の先行き需要についてはいろんな見方がありますが、これも、トヨタ自動車社長、自工会の会長として豊田章一郎さんも言っておられますが、多様な消費者

ニーズに答えて、いい車を安く作り出ししていくことは自動車の総市場の拡大につながる。どこのメーカーだとか、どこの国だということではなく、自動車産業人が国際的に新しい需要開発ということでもみんなで協力していくべきではないかと思えます。そういう新しい商品開発、車の開発の過程で専門メーカーとしての部品メーカーが協力・努力すべきことは当然であり、そういう意味からも研究開発は重要な課題でございます。

三番目に国際戦略の展開、国際協調の推進ということが書いてありますが、ご覧の通り六二年四月現在で海外生産をしている件数が現地の会社の数字で数えると二六二社、これは日本の中の会社の数を考えますと一〇八社でございます。今や海外生産というのは一部の部品メーカーのテーマではなく、数多くのメーカーのテーマになっているということがこういうことからもうかがえると思えます。アメリカでは一部生産開始、予定を含めまして、ちょうど一〇〇件という数字をもっております。これは工業会のメンバーに若干プラス会員外もあります。自動車部品という範囲の取り方というのはいろいろありますので、アメリカではこの数字に対して一五〇という見方もありますが、アルミ鑄造を入れるとか板ガラスを入れるとかタイヤを入れるとかいろいろ取り方があります。アメリカでは自動車メーカーさん自身も部品を作ってる所はカウントしているようにございます。そんなことを数の仕方に入れるとすると一五〇という数字も間違いとは思いません。数字のことはこの程度といたしまして、海外生産の考え方みたいなことは、今日もひとつの話題になると思えますので、私なりの考え方を申し上げたいと思えます。

自動車部品メーカーの海外生産というのは、大勢で申しますと、自動車メーカーさんの現地生産、

海外生産の展開ということをにらんで、それとの対応で進められているという意味では「対応型」だと思えます。しかし特にアメリカの場合はっきりしていることですが、ホンダさんの一部のケースのようにホンダさんと出資し合いながらなさっている（こういうケースはアメリカでは自動車メーカーが内製している部品を現地調達できないということ、その内製に変わるべきものを自動車メーカーと部品メーカーと共同出資で作る。）ケースは、はっきり自動車メーカーのプロジェクトに組み込まれておりますが、多くの場合は日本のメーカーさんから事前に進出したら買ってやるとかいう話でもないし、是非来てくれということもないわけで、そういう意味では企業としての決断の中で進められているわけでございます。その意味では「自主判断型」だと思っております。判断のリスクをしょっているという意味では「自主決断型」だと思えます。そうした動機の問題とともに今回アメリカでの海外生産と、開発途上国での生産とははっきり違うところがあります。開発途上国の場合は、これはあまり現地に部品メーカーらしい部品メーカーもない所で作る、作り始めれば相当高い関税障壁がもうけられて、その国の国産化政策の下で保護されてしまう、行けば多少品質が悪くても売れるというのが大体のケースでございます。ところがアメリカの場合は、まず、アメリカの現地メーカーがなんだかんだ言ったてやっぱりちゃんとした歴史のあるメーカーです。それから関税はありますけれども、そんな閉鎖的な関税障壁ではないわけです。したがって場合によっては日本の本社から送ってくるものとも競争しなくてはならない。大変厳しい条件の中で皆さん生産をしておられる。だから個々の企業リスクとしては大変なものがあるのではないかと思えます。それから二番目に、トヨタ系列でも日産系列でもそれぞれのアメリカでの生産だけではロットが足りないということで、他の自動車メーカーさ

んあるいは他のアメリカのメーカーさんに納めることを皆さん考える。過去そういう意味で日本の部品メーカーさんの進出が部品の場合には自動車メーカーさんほど生産規模ということが計算出来ないですけど、かなり過剰生産・過当競争を惹起することはないのかなと心配しております。第三番目の問題は、日本のメーカーがたくさんいくことで、アメリカの業界では反発ないし「警戒感」がでてくる。これは日本の部品メーカーが自動車メーカーと組んで進出して、我々の仕事が増えるのをとってしまふことにかなり警戒感を高めております。この問題はなかなかむつかしい問題で、皆さんが行ってなるべく仕事をしないで失敗しなさいと進めるわけにはいかないのですが、そういう意味でなかなかPRや反論の仕方もむつかしいんですけれども、行かれたメーカーさんが日本からの部品メーカーという印象でなく、アメリカの部品メーカーになりきったという見方でアメリカ社会で受け入れられるような、そういう努力をいろいろな局面でしなければと思い、私共としては会員の皆さんにご協力を求めておる次第です。具体的に言いますと、日本から来たメーカーと言ってもアメリカ社会の中にいろいろ貢献してゐるなあということを持てわかってもらうことが大事ではないかと思ひます。最後に、アメリカに出ないといかんのか、アメリカにでないで残ってたら取り残されてまづいのかということですが、私はそんなことは決まらなかつています。むしろアメリカに出るといふことは会社として大変リスクを背負つたことであつて、もちろん大きな発展のステップという意味で高い評価をしますけれども、会社として、あるいは労働組合サイドとしての大変結構なことですが、出ないといふことは決まらなかつています。総連のリポートでも「海外事業は大々的に展開できないが独自の技術、高度な技能を持つ部品メーカーはかなりの取り引き関係が増える可能性があり、順

調な発展をする」と書いてあります。海外発展だけが特効薬ではありませんし、出なくてもちゃんとそれなりの発展の道はある。むしろ不用意な出方をすれば、会社の経営に火をつける危険もある。出ることを別にいけないとは、申しませんが準備・資金調達・出るタイミングは慎重を要すると思います。今申し上げたことは空洞化の議論に通ずることとございまして、私は今後数年の長いレンジで考えますと、自動車生産・自動車部品の生産が減少する可能性を決して否定するわけではありませんけれども、総連の皆様がおまとめになった数字は、こういう見方もあるのかなという感じで比較的シビアサイドで物を考えていらっしゃるのではないかと感じを持っております。労働組合サイドあるいは経営サイドでも、シビアサイドで考えて対応の準備を進めることは悪いことではありませんので、否定するつもりはありませんけれども、ちょっとシビアサイドすぎるのではないかと感じております。しかしそれはそれとしてそういう方向にあることは事実ですから、各企業としていろんな対応を準備していかねければならないことは事実でございます。ただ私はこの間も総連の研究会でも申しあげたんですが、空洞化、空洞化という言い方はちょっと言葉が先に走りすぎてるなあと思っています。アメリカで空洞化といわれるのは、競争力を失ってしまっただけのために海外調達せざるを得なくなった。こういう状態は正しく産業の空洞化といえます。日本の場合には産業競争力が強あまりに海外へ出ていく、そこで現地生産する、その結果、国内生産が減少する。こういうのは空洞化でも何でもないと 생각합니다。私はあまり空洞化という言い方で問題を言葉だけでいろいろセンセーショナルにするのはあまり好きではありません。ただやはり問題は開発途上国、特に一番問題なのは韓国、こういう所が今度どういうふうに競争力をつけてくるかということが一番心配なのではないかと思えます。それか

ら私がいつも総連の皆さんとお話をする時にするんですが、やっぱり一番問題なのは産業全体が全体として平均的に減っていくのではなくて、自動車メーカーさんによって差もつくし、あるいは部品メーカーによって差がつくし、あるいは部品の種類に片寄ってくる可能性もありますから、そういう差のつき方が一番心配なのではないかと思えます。そうした差のつき方がひどくならないように努力しなければいけないのではないか、そういう意味で総連のおまとめになったレポートの部品メーカーの課題というのは、まさしくおっしゃる通りだと思います。以上で私のお話を終わります。

(4) 経営の状況

61年度は急速な落ち込みとなったが、62年度は若干の回復が見込まれている。(部品工業会調査)

	営業利益率	経常利益率
59年度	4.1%	3.4%
60年度	4.0%	3.2%
61年度	3.1%	2.5%

2. 当面する課題

(1) 円高への対応

(2) 技術開発・研究開発の推進

61年度の研究開発費 売上高に対して 2.7%
(52年度の比率 1.9%)

52年度の研究開発費に対する伸び率 312%

(3) 国際戦略の展開・国際強調の推進

62年4月現在での海外生産の件数

国内の関係の会社の数 108 社

現地での会社の数 262 社

関係の国の数 29ヶ国

63年1月現在のアメリカでの生産の件数

生産開始ずみの件数 70件 (一部会員外を含む)

生産開始予定の件数 30件

合 計 100件

(4) 部品生産の減少の懸念とその対応

内需拡大への努力 製品の高度化、新規分野の拡大

自動車部品工業の現状と問題点

昭和63年 6 月

1. 自動車部品工業の現状

(1) 生産額の主な指標

通産省工業統計（昭和60年暦年）	12兆9,000億円
" 機械統計（昭和62年暦年）	4兆6,000億円
部品工業会統計（昭和61年暦年）	7兆9,000億円

(2) 出荷先（四輪車部品のみ）（部品工業会調査）

自動車メーカー向け（組付用）	81%
自動車メーカー向け（補修用）	4%
部品メーカーの輸出	6%（注）
その他	9%

（注）部品メーカーから自動車メーカーに納入されて輸出されるものを含まない。これを自動車工業会統計から推定すると8%程度となる。

(3) 生産の推移

自動車生産の状況を反映して伸び悩み（機械統計の四輪車部品）

60年暦年	4兆4,902億円
61年暦年	4兆5,721億円（前年度比101.8%）
62年暦年	4兆6,265億円（前年度比101.2%）

一方、二輪車部品は落ち込みが著しい。

60年暦年	1,051億円
61年暦年	908億円（前年度比 86.4%）
62年暦年	772億円（前年度比 85.0%）

大変含蓄のあるお話、ありがとうございます。問題整理をするのが私の仕事でございますので現在までのところの議論を簡単にまとめさせていただきます。円高を境に急に国際化が進んだということ、遅かれ早かれ来る需要の変化、産業構造の変化にそなえなければいけないという、二つの変化がほぼ同時に生じました。その原因が相互に関係していることもあり、同時に起こったこの二つの変化と対応を分析するのは非常にむづかしいものとなっております。それは一つには避けられない海外進出、もう一つには避けられない構造変化、それらへの対応をどういうふうに分けて考えていくかということがネックになっていたからであると思います。今日ご報告いただきました三氏の立場を考え合わせますと、松宮氏はやはり今後海外直接投資の方向が避けられないという形で、余力のあるうちに、将来に向けての先行投資を行う必要があるというような形で結んでいられたかと思えます。直嶋氏はどちらかと言いますと、産業連関を用いた将来予測の結果に基づいて、国内における生産の減少を予測され、そして雇用の流動化を計るようなルール作りを、労働行政とのかかわり合いの中で図っていく必要があるというようなことをおっしゃっていたかと思えます。次に中村氏は、どちらかと言いますと、必ずしも海外進出と国内の産業構造の転換と産業構造調整を結びつけて考える必要はなく、どちらかと言えば、不用意な海外進出をいましめられるような御意見であったかと思えます。

そこで今後の議論の進め方、パネルディスカッションの進め方ですけれども、一応海外進出は時代の流れというふうにとらえ、特に海外進出と雇用問題にしぼった議論を展開していきたいと思えます。空洞化という言葉は中村氏がおっしゃったように人によっていろんな解釈があり、ややあいまい

なところがありますので空洞化そのものの議論はさけることにし、ここでは海外進出と雇用の問題にしぼっていききたいと思います。

〈休憩〉

〔事務局〕

先ほどの休憩時間で質問が二点ばかり出ておりましたので、荒山先生の方からいろいろとご説明していただけていると思いますが、他に特にいろいろ関連して出てくれば是非出していただきたいというふうに思いますので、これから一つよろしくお願いいたします。それでは再会いたします。

荒山

それでは先ほどお話ししましたように、まず海外進出ということが起こらなくとも、産業構造の調整は遅かれ早かれ必要になってくるだろう。そういう場合にどういうような調整の方法をもってきて望むのか、どういうような態度でもって望んだらいいのかということ、松宮さんにお伺いしたいと思います。その前に一つここに質問が来ておりまして、産業構造の調整に対して、ディ・レギュレーション（規制緩和）がどういうふうな効果をもつのか、また労働条件にしわよせになるものなのかどうなのか、どういうふうにそれを考えたらいいか、それと共に労働組合側としてどういうふうにディ・レギュレーションに歯止めをかけるべきなのか、もしくはかけるべきなのかというような質問

が来ておりますので、おわかりになる範囲で議論していただけたらと思うのですが、よろしいでしょうか。

松宮

非常に難しい質問をいただきました。まず第一の点ですが、やや個人的な意見になるかと思いますが、産業構造調整という問題は、先ほどの私の説明はG5以降の動きに限定して申し上げましたが、なにも最近始まった新しい事象ではなくて、ダイナミックな経済活動の下では、少なくとも資本主義社会では常時生起してゐる問題であります。例えば戦後の日本経済の四〇数年の歴史を眺めてみても、軽工業産業主体の産業構造から重化学工業化へのシフト、さらには、重化学工業化から知識集約化とか高度加工組立型産業を中心とする産業構造への転換といった流れは、動態的な国際分業体制の下で、当然起こるべくして起きたこととございまして、それにうまくジャストミートしてきたからこそ、日本経済は、高度成長を実現し、二度にわたるオイルショックをスムーズに克服し、そして今日またG5以来の急激な円高を上手に乗り切ってサミットでも優等生の評価を獲得することができたということだと思います。したがって、第一の前提として産業構造調整は、いつの世の中にもある問題であって、今回特有の問題ではないということをお強調させていただきたいと思ひます。にもかかわらず今日的課題として、産業構造調整が主要な政策課題になっている背景としてはそれなりの理由があると考えられます。一つは、短期間に大幅な円高の進行がみられた結果、日本の産業に対するインパクトがきわめて大きかったということです。円の価値は四つの我々の島の中では基本的には変わらない

わけですが、他国通貨、特に基軸通貨であるドルとの交換率が変化すれば、国境を越えた技術、商品、資本等の取り引きを通じて国内経済活動に影響を及ぼすこととなります。世界的な相互依存関係の深化の中で、特に日本経済は、他国市場との円滑な関係の維持強化なしに存続し得ないという特有の経済構造を持っているだけに、急激な円高の日本へのインパクトは大きかった。とりわけ日本の貿易構造を見ますと、アメリカ市場への、高い依存度が、円の対米ドルの大幅アップリーション（評価）と相俟って、日本の産業構造にドラスチックな影響をもたらすこととなったわけで、これが産業構造調整という深刻な問題を提起している大きな理由だろうと思います。二つ目の理由としては、世界経済の中での日本経済のウエイトが格段に高まってきているという事実を指摘できるだろうと思います。日本経済のウエイトは、世界のGNPの一割五分だと言われておりますが、仮に円レートを一二五円として計算してみますと、日本のGNPは世界全体の二割を占めていることとなります。日本の名目のGNPを三七〇兆円といたしますと、八八年度はおそらくそれくらいの目標値だったと思いますが、名目で五%分の経済成長は、一八兆五千億円となります。これはドル換算で千数百億ドルに相当します。国連加盟一六〇数カ国のGNPをアメリカをトップに、二位日本、三位ソ連という形ですと並べますと、日本経済の五%の増分は国連加盟国のGNPの中もおそらく一〇番目か一一番目に位置します。これは、アジアNICsの優等生と言われている韓国や、あるいはかつて我々が理想の国としてあげられたスイスのGNPを上回る規模です。今年の一月二六日発行のビジネスウイーク誌が日本経済特集号ではじめてそのエコノミックスーパーパワーという言葉を日本経済を賞賛する意味で使用しておりますけれども、かくのごとく巨大な存在になった日本の円の価値が短期間に大幅に増大す

ることは、日本経済のみならず、海外諸国に対しても非常に大きなインパクトを与えることとなりま
す。いきおい、日本の構造調整問題は国際的なインプリケーション（関係）をもたざるを得なくなる
わけです。以上のように考えますと、各国間の相互依存関係が深化し、その中で日本のグローバルソ
サエティーに占める比重が高まってくれば、マリリンモノローではございませんけども、「帰らざる
河」ということで、特にここ二、三年我々が経験した製品輸入の著増、海外直接投資の増大、第三国
市場からのアウトソーシングの広がりなどの立体的ともいうべき形の経済活動は、今後、テンポの差
はあれ強まっていく気がします。ここで重要なことは、今後のテンポの見通しです。二五〇円から一
二五円とか一三〇円へと二年半の間にドラスティックな円価値の変化が生じ、これに伴って製品輸入
の著増や海外直接投資の激増がみられ、これらの動向はこの数ヵ月間の円の相対的な安定状況の中で
も依然として続いています。しかし、今後も今までと同じようなペースで円高が昇進するということ
はまず考えられないし、またあつてはいけないことです。私は、長期的には円高は進展していくだろ
うと思いませんけれども、しかしそのテンポは格段にスローペースになると考えます。そうとすれば、
これまで構造調整という言葉の中で議論され、かつ、着実に進行してきた海外直接投資や製品輸入の
著増も、そのテンポはかなり弱まるという気がいたします。具体的には、先ほども申し上げたと思い
ますが、日本の製品輸入は八六年度、八七年度いずれも対前年度比三十数%の高い伸びを示しており
ます。このテンポでいけば大変な額になるわけですが、実は通産省が最近実施した本の主要企業に対
する製品輸入に関するアンケート調査によりますと、今後はそれほどテンポでは伸びないという結
果になっています。海外直接投資の伸びについても、同様の答が得られています。したがって結

論的には、海外直接投資についていうならば、西暦二、〇〇〇年までのこれからの一〇数年間、製造業の海外直接投資は、投資残高ストックベースで年率一四％程度の伸びで推移するだろうという私どもの見通しを、過去二年連続して年率数十％の伸びを記録した実績をふまえてもなお変更しなくともいいだろうと、考えております。それにしましても年率一四％という数値は、池田内閣の所得倍増計画が年率七％の成長で一〇年間で所得が倍になるということですから、大変なインパクトをもつことになります。だからこそ私どもは、構造調整というのは今後とも引続き変わることのない重要な政策課題であり、これに家計も含めて各経済主体が適切にスムーズに対応していくことが重要であると考えています。その際重要なことは、御質問のデイ・レギュレーション（規制緩和）の問題です。海外直接投資の増大や円高の効果によって我が国のユーザーが相対的に安くて良質なNICS製品に便益を見出した以上、その流れは変わることはないだろうという感じがいたします。NICS製品を中心とする製品が我国市場に浸入すれば、これとバッティングする国内産業も当然出てくるわけで、このような事態に企業、産業、あるいは国民経済としてどう対応していくかということが問題となります。これが帰らざる河だとするならば、我々はこれを与件として受けとめたいわけで、出来るだけ高めの、内需主導型の成長パターンを実現し、成長のマジックの中で、企業活動を多角化するなり、新しい産業を育成することによって、近隣諸国を中心とする海外諸国とバッティングをしないような産業構造に仕上げていくための努力を傾注する必要があるわけです。新規産業の育成に関して、政府あるいは通産省のスタンスはどうかということにも関連しますが、やはり世の中でその時の時代の時代によって伸びる産業とプロダクトサイクルと申しましょうか、LDC（後発発展途上国）の追いあげ、

レートカマー（新参者）の追い上げによって、相対的に伸びが縮まる産業があります。そういう方向というのを機敏に察知して、できるだけ新しい産業、対企業、対事業支援サービス業とか、ソフトウエアを中心とする高度情報化関連産業とか、女性の社会進出や高齢化社会への移行などを背景として台頭しつつある対家庭支援サービス業などの新しい産業を出来るだけ育むような環境整備なり政策的支援をとっていくということが政策の基本スタンスだろうという感じがします。意外なデータでございしますが、日本の主要な電機産業や機械産業の中には、本業分野以外の新規商品開発のために、研究開発投資の大半を投下している例が増えています。本研究会の四回目は旭化成の多角化経営がテーマとなったようですが、こうした努力を、各企業、各産業が主体的、積極的にやっていくとともに、政府や自治体は、それを側面からサポートしていくことが必要であります。とりわけ、ディ・レギュレーションを積極的に進めていくことが肝要であると考えられます。新しい産業を育むようなレジーム（秩序）、社会的、経済的な秩序の見直しの必要性は近年、一段と高まってきています。例えば、サミットでも日本はマクロ経済面では優等生でしたが、ミクロ面ではディ・レギュレーションを中心に非常に難しい宿題をつけられております。サミットの指摘をまつまでもなく、今後、規制緩和、流通業、酒類の販売の許認可の緩和等をステップバイステップで実行していくことが緊要であり、そうすることが新しいビジネスチャンスを育くむ、ゆえんだらうという感じがいたします。これは運輸業や通信業の分野でも妥当することです。NTTの民営化に伴い、競争原理が働いた結果、料金の据置、もしくは低下というようなことも、つい数年前には予想だに出来なかったことが現実のものとなっています。このような分野は随分あるわけで、政府の新行革審でも各分野のディ・レギュレーション

を最重要課題として取り組むことにしています。今後構造調整が必要とされる期間、これと並行して規制緩和を進め、構造調整の一つの側面である産業活力の維持、強化を確保していくことが日本経済にとって、非常にバイタルなことだろうと思います。

さて、規制緩和が労働条件等にとどのような影響を及ぼすかという問題ですが、話を伺いますと、例えば運輸業なんかではマイナスのインパクトを与える面がないわけでもないと思います。ただよくよく考えてみますと、規制緩和を必要とする分野は、規制によってマクロ的には多大な行政コストとなり、国民経済的なコストを強いているわけで、その軽減や撤廃のマクロ的効果は非常に大きなものがありますし、規制緩和によって新しい産業が出現する事例は、つい数年前の公衆回線の自由化措置に伴う通信産業の飛躍的拡大で記憶に新しいところです。このような国民経済的なプラスの側面と、御懸念のような当該分野に従事する労働者の皆さんの雇用条件へのインパクトという問題は、質的に異なる問題であるという感じがいたします。アメリカのカーター政権時代の航空業界の徹底したディ・レギュレーションが労働条件を過重にしたとか、安全性にも疑問符を投げかけるような可能性をもたらしたとの指摘もみられますが、仮にこのようなことが事実だとするならば、そして、日本においてもこのような恐れがあるとするのらば、私は、労働基本権の問題として、そして安全確保の問題としてしかるべき王道に沿って対応されるべき筋合のものではないかという感じがいたします。

荒山

ありがとうございます。具体的な数字をあげていかに日本経済の成長のその構造調整に与える影

響が大きいかということを説明いただきましたので、よくわかりただけだかと思えます。それは、松宮さんのご意見をふまえて、産業構造調整に対してどういう対応が必要か、どうそれをとらえていけばいいのかというのを、自動車、部品、おのおの立場から簡単にお話いただけるのかと思います。いかがでしょうか。まず直嶋さんからお願いたします。

直嶋

構造調整をどうとらえていくかということですが、今日はいろいろお話いたしました。特に北米での現地生産について、私が一、二年前にある学者から言われたことを紹介しておきたいと思えます。それは、確かに日本の自動車メーカーが北米であれだけ大規模な現地生産を行なうのは大変なことだ、雇用や産業に大きな問題を生じる可能性が強い。しかし問題があるからといってやめたらどうなるんだろう、これ以上輸出を増やすことはできないのだから現地生産をやめればかえって産業として難しい立場に立つのではないか。こういうことを言われた。そこに今の自動車産業のおかれた難かしさがある意味で凝縮されていたと思うんですけれども、先程松宮さんが言われましたように、今の日本の状況、特に自動車産業は生産台数の過半数を輸出にたよっている体質になっているわけですが、そのままの形で日本の自動車産業がこれ以上発展をしていくか、あるいは世界の中で受け入れられていくかということを考えますと、これはやはり非常に難かしいといわざるをえない。ですから自動車産業だけが構造調整をせまられているのではなくて、しいて言えば日本の社会全体がいろいろな意味で

構造調整を迫られている、それが実態だと思えます。それからもう一点重要なことは、海外生産をどう現地化させていくかという点について申し上げますと、海外との関係を抜きにして日本の自動車産業が今後も生きのびられないということから考えますと、今後も国際分業体制や海外企業との提携は進展せざるを得ないと考えます。したがって、いやおうなく構造調整は進んでいくのではないかと思います。それで我々としてどう対応していくかということになるわけですが、先に少し申し上げましたが、やはり問題をソフトランディングさせていく。つまり構造調整が不可避であるとすれば、中村専務が総連はきびしめの見通しを持っていると話しておられましたが、現状から見た場合に出来るだけ多くの問題が生じると予想されるだけにそれらに対応しながらいかにしてソフトランディングを図るかにつぎるのではないかと思えます。造船産業とか鉄鋼産業とかで、構造問題に直面していますが、造船を例に上げて申し上げますと、円高以降問題が表面化し、構造調整してきたわけですが、実は一〇年ぐらい前にも同様の状態があり、もっと言えばさらにその前から将来について大変危険であるという指摘があったわけですけれど、それが結局充分な対応がなされない中で今回非常に大きな問題として、特に労働組合からすると雇用問題という形で表面化したということではないかということですね。造船産業の中でも、すでにお話したように三菱重工は割合うまく対応してきたために、今回の円高不況の中でも他の造船メーカーと違って大きな雇用問題を出さずに対応できたという例もあるわけです。したがって、やはり労使とも事前に協議しながらいかにしてソフトランディングを図っていくかということが一番重要ではないか、そのために何をやるかと言ったら、労働組合としても事前協議や労使間のルールづくりに向けてがんばらなければいけない。基本的にはそういう意味であり

ます。

中村

まじめにくい問題ですが、自動車メーカーさんがアメリカでの生産が先ほどの数字でいって二〇〇万台に上るといふ見通しにあり、これがある時点で日本の輸出に対して影響してくるといふ、当面する問題はさておき、自動車産業というものが経済的な合理性だけでの輸出ということでは世界に対応できない、各国でも国産化の要請に沿って現地生産が増えてくる。しかも開発途上国も生産の増加に伴って技術の水準の向上もある、こういうことからして、構造調整というのは、自動車産業もマイナス方向を覚悟せざるえないというポジションにあるだろうと思います。ただあえていいますと、そういう議論の中で日本の自動車産業の国内市場に向けられる力というものはそうそう、過小評価もできないのではないかなという感じを持っていますし、最近の「バカ売れ」の状況を見るとまだまだ知恵を出せばやるのではないか、もちろんこれは社会資本整備その他、国の政策とのかねあいがありますから、業界だけでどんどんやっていけるわけではないのですが、あまり過小評価もできないんじゃないかなと思います。政府の施策を求めるとともに同時に、業界人みんなで努力していくと、まだ国内市場も大きな可能性があるのでないかなという感じがしております。それから二番目は直嶋さんが今おっしゃったように、構造調整が極端な現れ方をしないということが一番望ましいことです。例えば九〇年のアメリカでの生産開始に伴う日本からの輸出に対する影響というものを、自動車メーカー各社さんとも、現地生産と日本からの輸出をどうバランスとって、国内生産の減少をどう少なく

するか、ご苦心のところと思いますが、部品メーカーの立場からすれば自動車メーカーさんにうまく対応していただきたいと、何よりも心に思っております。それから一番大きな問題は先ほど松宮さんからお話をございましたように、政策によって内需を中心とする高めの経済成長を進めるためのいろんな施策を進めていかなければいけないという、こういう三つではないかなと思います。

荒山

ありがとうございます。お三方のご意見をお伺いしてはつきりとしたのですが、一応海外進出のことは考えないで、構造政策、今回は構造政策調整についてご意見だけをお伺いしようとしてもやはり、海外との関係は切っても切れないということのご意見が端々に出てきます。そこで次はこういうような時代の流れを前提として、海外生産の具体的な形としての海外進出を考えまして、これ以降どういう形の海外進出をすべきなのかというテーマで議論していきたいと思えます。それに関連する質問としまして、フロアーから二点ほど出ております。一つは海外進出があった場合に、特に部品メーカーの場合、メーカーのうける影響も多様に及ぶわけです。強い影響をうけるメーカー、あまり影響を受けないメーカーがあるかと思えます。そこで、どういうメーカーがどの様な影響を受ける可能性があるかということと、および行政としてどういう指導を考えているのかというような質問がございました。このことに関しては、中村さんと松宮さんにご意見をお伺いしたいと思います。それからもう一つのご意見は、繊維産業などに比較して自動車産業が、海外進出から受ける影響は非常に大きなものではないか、特に首都圏、関西圏に比べて情報化、サービス化が遅れている中部圏におい

ては、もしかして自動車産業が大きなダメージを受けることにもなれば、その影響は計り知れしない規模に及ぶ可能性がある。そこでどういふふうな行政指導があるのかという質問をされた方がいらっしやいます。産業技術の中核圏作りという形で行政レベルの対応を具体化して欲しいというご意見も出されておりますので、この点につきましてはまたあとで松宮さんにご意見をお伺いしたいと思います。それではまずどういふ形の海外進出ならいいのか、その反対にどういふ形の海外進出がまずいいのかという点について、意見を戦わせていただきたいと思えます。フロアーからのご意見も頂戴いたしたいと思えますので、ぜひ随時お手をあげてご発言頂ければと思えます。

何かその手本になるようなこいう形での進出がいい、こいう形が進出が悪いというような事例があればお教えていただきたいと思えます。ないようでしたらまず中村さんに、こいう部品メーカーが一番影響を受けるんだらう、自動車産業の海外進出に伴って、こいう影響が出てくるんだらう、こいう点についてお願いしたいと思えます。

中村

「風がふくと桶屋がもうかる」みたいな話になるんですけども自動車メーカーさんが海外で生産する、海外で生産することによって日本からの輸出が減る、それによって日本の国内生産が減る、これが今みんなの心配事だと思います。その国内生産が減る時にどこの、あるいは「こいう部品」が影響を受けるかということですが、私は全ての部品が影響を受けるだらうと思えます。ただ「こいう部品メーカー」が影響を受けるかというのと、一様でないだらうと思えます。自動車メーカーさん

が一樣に減るわけではありませんし、またもし自動車メーカーさんが一樣に減るとしても、またさらにそれに納入している部品メーカーの減り方が一樣でないと思います。どういうところが減るのかという話になると、総連さんのレポートに書いてありますけど、「技術力、技能力、資本力などに富んだ部品メーカーは国内外で販路を拡大し発展していく。同時にこれらの乏しい部品メーカーは衰退する。」そういうことではないでしょうか。それからもう一つ違う問題は、開発途上国あるいはアメリカからのもあると思うんですけど、その製品、部品の輸入による影響ということ、これはまたちょっと違う影響があると思うんですが、これはやっぱり物の性質によります。一番大きく影響受けているのは、タイヤなどは影響を受けているんじゃないですか、比較的規格製品で、設計あるいは機能とあまり結びつかない規格品というものが影響を受けています。規格品で一定の品質さえあれば、あと値段だけという話だと、値段の問題で一番互換性がやさしい方でしょう。各社の設計と深く結びついているものなどは、なかなかアメリカのメーカーだとか、NICSのメーカーとかが簡単に作ってくるのはむづかしい方だと思います。だが具体的に何がどうということとは私も分析もしておりませんが、総連さんのように一〇％は輸入はないだろうという風に思っています。

荒山

本来の目的である、どういう形の海外進出が好しいかということについてご意見ございませんでしょうか。それでは最後にまとめの所で私申し上げようと思っていんですけども、少し話をする順序をかえまして、まとめにかえる形で問題を再提起をして、それをたたき台にした議論を進めていた

だけたらと思いますが、それでよろしいでしょうか。

私自身は、各企業とも産業構造の調整に積極的に取り組んでいくべきだと、そのためには一層の労使の協力を行うべきだという考え方を持っています。この考え方は往々にして、空洞化を助長するんではないかという形で反論されやすいのですけれども、ここで空洞化と、積極的な海外進出への取り組みとはどこが違うのかということを、例をしまして、つまり家庭内の問題として考え直して頂けたらと思います。空洞化を家庭内の問題としてたえますと、まずご主人が有能で給料も高く、ほとんど家事が出来ない状態で就職されてる、そこで、女性の社会進出、ここでは「進出」という言葉を使いましたが、海外進出と同じ意味だというふうのニュアンスをこめて使いたいと思いますけれども、女性の社会進出が始まり、奥さんが外で仕事を持たれるようになる、この様な場合にあたります。そういう時に奥さんの「社会進出」を許すかどうか、これが結局家庭内における空洞化の問題として議論できる点だと思います。考え方には二種類あります。奥さんの社会進出を好ましくないからという形でストップをかけた方がいいのか、それとも夫婦共に社会で活躍し、より高い所得を得るというふうにして、なんらかの形でさまざまなサービスを購入する、一番はつきりした形は、家政婦さんをやとうというような形になるのかも知れませんが、そして家事でやっていく方がいいのかの二種類です。もしそれできっちりやっていけたらその家では空洞化は起きてないと言えるでしょう。空洞化が起きてないという以上に奥さんが外で働いた給料で家政婦さんの給料をはらっても、なおかつ所得に余剰が生じてるならこの家庭の全体的な所得は上がっているわけです。この形を、国に例えますと、海外進出が国全体のGNPの増加につながっているわけで、積極的な進出への対応だと言えると思う

んです。ただやっぱり家庭の問題で考えましても、モラルの問題としての一面がある。例えば子供がいれば奥さんがこういう形で社会に進出することが好ましいかどうかということが新たな問題になってきます。だから家庭内の問題に例えた場合、本質的な所は経済合理性で議論できるのですけれども、子供を問題にするようなもう少し人間社会、人間の関係する組織として見た場合には、またわかりにくい問題となってしまう。こういう形でもう一度国全体の空洞化を考えていただきますと、どういう形の空洞化が望ましくて、どういう形の空洞化が望ましくない、もしくは、海外進出をまった方がよい、やめた方がよいというような判断基準になるかと思うんですけど、この点につきましてもいかがでしょうか。話がうまく出来たかどうかわかりませんが、もう一度まとめますと、海外進出を空洞化として、必ずしも悪くともらえる必要はないと考えます。国内の産業構造を調整してでも進めた方がよい海外進出もあると考えております。この考え方は先ほど中村さんがおっしゃったことに関係すると思うんですけど……。

直嶋

今家庭の話に例えて荒山先生の方からあったのですが、どうしても労働組合という立場からの発想になるのですけど、やはり基本的には今の例でいいますと、例えば奥さんが働くことによって、子供の教育はしつけはどうするのか、そういう問題とか、いろいろ出てくるわけで、これは一種の構造調整ですから、その過程いろいろな問題が出てくるのは確かですが、やはりその時に特に具体的なもの、自動車産業の問題について言えば、とりわけ国内での雇用問題についてきちんと留意して、その上で

海外生産ということを考えていくべきではないか、若干これは批判的に申し上げれば、先ほどから何回も申し上げてますが、北米の現地生産について申し上げれば、それぞれの自動車メーカーの進出がそうなんです、それぞれの企業にとってみればまさに今の例でお話されたように止むを得ない、あるいは必然的にでいかざるを得ない、海外現地生産にシフトせざるを得ないというような決断だったと思います。しかし全体として見た場合によく言われることですが、こんなに各メーカーが足を揃えて進出して二〇〇万台できた時にどうするかといわれている。二〇〇万台というのはみんながやはり多いわなど、こういうふうにおっしゃる。私が海外の雇用とか国内の雇用に留意しなければいけないと申し上げたのは、個々の出る企業も当然そうなんです、これから産業全体として、特に雇用に大きな影響を与えないような、そういうシナリオという視点からの注意をふまえてやはりステップバイステップで考えてゆく。このことは特にこれから経営者に我々が要請していかなければいけないというふうに思います。それからもう一点重要なことは、アメリカの空洞化の例ということで中村さんもお話なさいましたが、競争力がなくなつてアウトソーシングした場合なんです、日本の場合は全然違うということなんです、ただこれからの展開ということで、注意しなければいけないことは、要するにアメリカのようなことにならないようにしなければいけないことです。具体的にどういふことかと言いますと、産業にとって非常に重要なものは、国内に持つておく。技術力にしても技能力にしてもです。これが国外に流出し、アメリカの空洞化というものの本質ではないかなと思ふわけですけど、そういう意味での、狭い意味での産業の空洞化をおこさないために、国内に必要な設備等は置いておくことが特に重要なことですからこれから対策を考えていかなければいけないと

思います。そういうふうに考えた時に重要ななと思いましたが、先ほど少し出しましたが、国内市場の活性化であります。国内市場はまだ捨てたものではないというお話がございましたけれども、そういう視点にたつて、例えば道路が足りない、自動車の税金も高いという実情を考えますと、やはり我々としても改善していかなくてはいけないことはたくさんあると思います。それからさっきの北米のところでも少し申し上げましたが、産業として整合性みtainなことでは通産省をはじめとする行政サイドにもお願いしていくことがあると思います。

荒山

行政サイドへの働きかけが話題にのぼってまいりましたが、先ほどいただきましたフロアーからの質問もありますので、ここで松宮さんに中部における中枢圏づくりについての行政レベルでの具体的な考えがございましたら、少しお話しいただきたいと思います。

松宮

歴史を一二〇年ほど昔にさかのぼらせていただきますが、明治維新直後の時点で日本で一番人口が多かった府県は新潟県で、当時の江戸をはるかに上回る人口でした。都市の人口では、東京市が一番でこれに二番大阪、三番京都と続きますが、四番は名古屋でなくて、金沢で、名古屋は五番目でした。今日どうなっているかといいますと、新潟県の人口は四〇〇万人ちょっとに対し、東京は一、二〇〇万人、都市では、金沢の四〇万人前後に対し、名古屋は二二四万人とたかだか一二〇年の間に大変化

を遂げています。しかも、実際にはこれらの地位が逆転したのは恐ろらく廃藩置県後の二、三〇年だったと思われます。つまり新潟県の最多人口は、農業立国時代のなごりにすぎず、工業重視の政策ウエイトの増大とともにその地位を喪失し、金沢と名古屋の逆転も愛知県なり東海経済が日本の製造業のメッカとしての基礎を築いていったことと関連しているものと思われまゝ。ということを考えますと私は地域経済の活性化に当たっては、先ほど申しましたように変化のはげしい時代ですから、五年、一〇年の単位で世の中の潮流変化・トレンドをうまくキャッチし、できるだけそれを先取りして基盤的、先行的な環境整備なり投資を図っていくことが緊要ではないかと思ひます。物作りのメッカとしてのこの地域の地位も、このような方向に沿って対応していけば引続き確保されるし、さらにこれをベースにして地域経済の一層のレベルアップも可能であろうと思ひます。ただ、これには条件がございます。話が飛んで恐縮ですが一週間程前の中日新聞に興味ある記事が載っておりました。日本にはアパレルなりファッションのメッカは三つございます。一つは東京、もう一つは大阪、そして三番が岐阜です。私も勉強不足でこちらへ来るまで知らなかったのですが、統計によりますけど、岐阜のアパレルは一兆円産業です。しかし、東京、大阪、あるいは神戸ほどには知られていない。残念ながら中級品以下のアパレルの製造販売が主体で、一二五円時代の到来に伴い、NICSの追い上げも急である。先ほど来、議論は海外直接投資に集約されておりますが、これからの製造業の生きる道は、アウトソーシングを含めまして、製品の企画、生産、販売、アフタケアなどのプロセスをトータルシステムとしてとらえ、グローバルなマーケットを前提にこれらの効果的なネットワーキングをいかに構築していくかということにつきると思ひます。岐阜市の某アパレルメーカーがこのような非常に

示唆する所が多い戦略を展開しているようです。ファッションの世界では、何といってもツイッギーを生んだロンドンが一番デザイン面で進んでいるようで、ロンドンの某著名デザイナーとタイアップして、基本的なパターンはそこで創ってもらう。それを通信衛星を通じて即座に岐阜の本社に送ってもらい、そのパターンをベースにしてより詳細なデザインを自社のデザイナーが行う。それを今度は中国や台湾などの委託契約を結んでいる企業やジョイントベンチャーの会社にファックスで送り、製造してもらう。もちろん、原料の調達には本社がやるわけです。完成品は、逆に日本に輸入するなり、香港市場経由でアメリカ市場をはじめとする第三国に輸出する。動態的な国際分業体制のもとで、韓国、タイなどの追い上げが厳しくなることを考えますと、このような事例は、アパレルのみならず、機械産業でも、自動車産業でも増大していくだろうと思います。そして、日本では競合国よりも一段と高付加価値の製品開発を進めることが不可欠です。例えばカメラ一体型のテレビ、VTRはまだ近隣諸国では追従できない状態にあります。つい二年ほど前の日本のVTRは、モーターが三つ、部品数が一、五〇〇に達していました。これではとても韓国製にかなわなくなるだろうということ、モーターは一つに、部品数は一、〇〇〇点前後に減らしてしまいました。このように、絶えざる技術革新によって、より高付加価値の製品を目指す、それが困難になったら新しいビジネス分野を開拓、拡充していくことが企業の存続、発展を図るうえで益々重要になってきています。このような企業の生きる方策は、基本的には、名古屋地区、中部地域の経済活性化に際しても等しく妥当するのではないかと思います。冒頭申しあげましたように、中部地域は世界的な物作りのメッカとして、世界のGNPの1%を占める実力を有していますが、単なる物作りの基地に終わってはならず、そ

れをベースにして、より高い次元の産業構造を志向することによって経済のリバイタライズ（再活性化）を図っていく必要があります。さもなくば、激烈な競争の時代に当地域が従来と同様に繁栄するとの保証は期待しがたくなると考えられます。どうすればいいかということですが、これには妙手妙業はありません。これからの産業活動の主たる舞台は、人口五〇万以上の都市となろうと指摘されています。都市型の事業所支援サービス業、高度情報関連産業、コンベンション産業、ツーリスト関連産業、家庭支援サービス業といった新しいタイプの産業を育くむような基盤整備を、積極的にかつ計画的に推進していくことにつきるだろうと思います。私ども通産省や名古屋通産局も、そういう観点から、製造業が培ってきたこの地域の、他の地域にはみられない集積や基盤をできるだけ生かしながら、四全総という産業技術の中核圏域を形成していくことが緊要であると考え、側面からお手伝いを見せていただいております。例えば最近では、昨年秋季に、中部地域の産業活性化センターを発足させ、超電導工学研究所の名古屋研究室については、東京の本体に先がけて来る七月八日に開所の運びになっています。さらに、当地に関係の深い東海産業技術革新事業団が昨年設立されましたし、エレクトロニクス関係の人材育成を目的とする中部ハイテクセンターも昨年に発足しております。このように私どもも、側面からの支援をさせていただいておりますが、それにしましても名古屋や中部地域の活性化の主たる担い手は地元経済団体や自治体であろうと思います。製造業は基本的にフットルースな産業でして、一般的にはメーカーに活性化の中核的担い手役を期待することは適当ではないと考えられます。あくまでも中心は、経済団体や自治体であるべきです。

こうした観点から当地域の経済団体や自治体をながめますと、個人的な感じですが、問題

意識はあるものの、具体的な取り組みとなると残念ながら東京はもちろん、大阪と較べても希薄なところがあると思っています。

大阪は落ちるところまで落ちましたので、産・官・学あげて必死の取り組みを展開しています。大阪地域で推進ないし構想されている主要プロジェクトの事業規模は十八兆円に達するようです。残念ながらこの地域は大阪地域と異なり、中部国際空港の整備をはじめ、都市型のソフトウェアパーク、リサーチコア、大型コンベンション施設などの国際的に通用する施設や機能の整備はこれからが本番といわなければなりません。変化のテンポのスピードを考えますと余り時間的余裕はないと思われるのですが、この地域のポテンシャルティに期待したいと思っています。

荒山

かなり檄が飛んでおりますが、その他いかがでしょうか。

松宮

先程の私に対するご質問で非常に答えにくいものかあったかと思いますが。海外進出等によって影響をうける部品メーカーに対する行政の対応はどうかということであったかと思いますが、GAT体制の下で、特にウルグアイラウンドはこれからが本番という状況下においては、少なくとも輸入面に関する限りはガットの諸規制に照らして違法なものとはかくとして、それ以外は市場の競争メカニズムにまかせざるを得ないということにつきるだろうと思えます。それから海外進出に関しては、

基本的にはフリーで規制はありません。最近、ハワイやオーストラリアでの不動産の過剰投資が現地
でひんしゆくを買うとか、オーストラリアでは当分一定条件のもと日本人の不動産登記を禁止する
というような法案が国会に上程されているというようなことが報道されているようですが、このよう
な日本資本のオーバー・プレゼンス問題について考慮しなくてはという気運は、一部の識者や政府部
内にもでてきておりますが、政策としてどうコンセプトを具体化し、ツールを開発していくかとい
うのはこれからの課題です。ただ注意しなければならないことは、日本人は、巨大な存在に日本経済が成
長したにも拘らず、あるいは成長した故に、アングロサクソンを中心とするホワイト社会から依然と
して変な目でみられているということです。残念ながら、「出る杭は打たれる」ということが、いろい
ろな側面、特にビジネス活動の面では、今後ともでてくるだろうという感じがいたします。

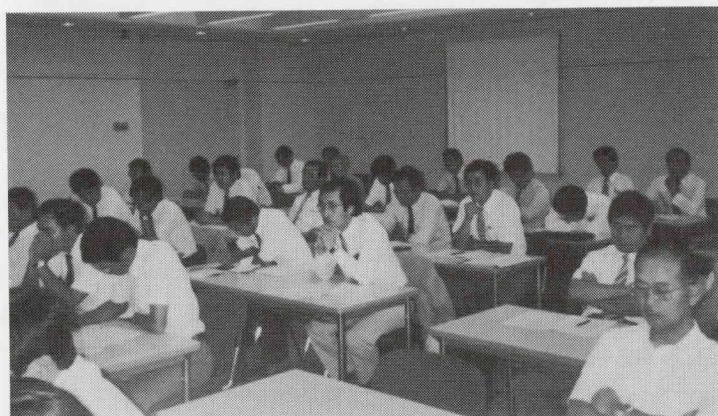
ワシントンなんかの東京に対する見方や姿勢は、我々から見るとアンフェアだと思われるのでさ
え彼らは真剣に日本問題として採りあげ始めております。これからは流通慣行・取引慣行、同族・系
列企業間の取引も無視できない問題としてクローズ・アップされる可能性があります。

余程慎重に行動いたしませんと彼らはすぐに火をつける可能性があるということを、やはり頭の片
隅におく必要があると思います。

荒山

ありがとうございます。この研究会のはじめに申しあげたと思うんですが、今年のテーマは産業
構造調整への積極的な取り組みであったと思います。そして今御三方からの貴重なご意見ご指摘をい

ただきまして、この目的をほぼ達したというような印象を持っております。
それでは時間もまいりましたので、パネルディスカッションを終わらせていただきます。



4. 部品産業の構造変化

国内生産の減少や、部品メーカーの技術力の優劣などが従来の系列グループ毎のピラミッド構造を変化させ、技術力、技能力、資本力などの差による企業間格差の拡大と新しいネットワークの取引関係を構築させ、部品産業の構造変化を進展させる。

① 部品メーカーの変化の方向

イ) 部品メーカーの海外現地拠点での生産活動の本格化

ロ) 国内での新しいネットワークの取引関係の発生

海外での系列外取引による新たな関係の構築、新機構商品による取引関係の拡大、異業種の参入などにより、国内の系列メーカー毎のピラミッド構造を崩し、新しいネットワークの取引関係が生じる。

ハ) 脱系列化と部品メーカー間の競争激化

新しいネットワークの取引関係は、部品メーカーの脱系列化をうながすと同時に、部品メーカー間の競争を激化させる。

ニ) 技術・技能の重視

自動車メーカーとの取引において量の安定確保より技術力、技能力が重視される時代となり、部品メーカーは技術・技能を重視した経営となる。

② 部品業界の二極分化

技術力、技能力、資本力などとんだ部品メーカーは、国内外で販路を拡大し、発展していく。一方で、これらに乏しい部品メーカーは、衰退し、部品メーカー間の格差は開き、事業転換も促進される。

③ 部品メーカーの消長

単独で海外事業を成功させうる資本力、独自の技術や高度な技能等の有

無が企業発展の大きな決定要因となり部品メーカーの消長につながる。

- イ) 独自の海外事業を成功させうる部品メーカーは、独自の技術も備えており、販路を拡大し、一層発展する。(該当：下記分類A)
- ロ) 海外事業を大々的に展開できないが、独自の技術・高度な技能をもつ部品メーカーは国内での取引関係もふえる可能性があり順調な発展をする。(該当：下記分類B、D)
- ハ) 海外事業もできず、独自の技術・高度な技能をもたない部品メーカーは衰退し、事業転換、企業合併などを余儀なくされる。(該当：下記分類C、E)
- ニ) 自動車メーカーと直接取引関係のない部品メーカーは、その直接の技術指導等を得る機会も少なく、直接取引関係のある部品メーカーに比べ、発展の可能性は狭められる。(該当：下記分類D、E)

分類	自動車メーカーとの直接取引関係の有・無	独自の技術・高度な技能の有・無	単独で海外事業を成功させうる資本力の有・無
A	有	有	有
B	有	有	無
C	有	無	無
D	無	有	無
E	無	無	無

5. 国内販売の変化の方向

① 国内市場の競争激化

自動車メーカーの国内販売重視策、輸入車の増加、異業種の参入などにより国内市場の競争が激化していく。

② 業態の変化

ユーザーニーズの多様化、異業種との提携の拡り、流通チャネルの見直しなどにより、あらたな業態に変化していく。

③ 経営の自立

輸出による利益を国内販売に投入し拡販を図るという従来の自動車メーカー政策は見直しされ、販売会社は経営の自立を余儀なくされる。

6. 経営の多角化の進展

生産量の減少は、収益の減少、余剰人員の発生をもたらすが、あらたな収益の確保・余剰人員吸収のため周辺事業や新規事業の拡大等経営の多角化が進展する。部品メーカーでは、脱自動車の事業転換にまで発展する場合も起る。

編集後記

☆今年は労働省管轄の「財団法人化」の問題を抱え、定例研究会の内容も「提言書」としてまとめたく、力が入った。その点でコーディネイタをお願いした名古屋大学の荒山助教にも大変無理なお願いをし、ご協力いただいた事に感謝している。

☆今回の特長は何と言っても実例三題にあった、コーディネーターの荒山先生の「寸評」「まとめ」が意味深長で興味深い。先生いわく「構造調整は人間に例えれば成人病、糖尿病みたいなものだ。処方箋に従って治療を続けられれば、普通の人間と同じに働ける」という。この問題は人間として一生付き合っていくテーマでもあるような気がする。

☆実例研究で新日鉄広畑製鉄所の労使が、この問題への取り組みが「五年遅かった」と言われたのは、新日鉄名古屋製鉄所とは随分違うのだなあと思った。住居を変えての人の移動で平均年令四七才、持家率八五%、地元出身八〇%とは明日は我が身と思えてならない。

☆旭化成は大手のベンチャービジネスか。チッソを親会社に繊維で鍛えた技術で異業種へ借金片手に突進するという。しかし、これは正論かもしれない。今必要なのは業界の流通革新。「多角化の神様、旭化成」が流通業界の合理化への起爆剤になることを期待したい。

☆講師依頼で三菱重工名航を訪問して戦後の成長期の歴史の重みを感じた。さすが三菱コンツェルンだけあり雇用を守るのも三菱グループあげての全国規模。あの造船不況時も五四対策と出向一万人で乗り切ったという。

企業は好調な時こそ事前対策を、今こそ我が社もならんと頑張ろう。

☆なお、本編中に、旭化成、新日鉄、三菱重工各企業のこと引用されている。既に発行した、冊子をご照覧いただきたい。

更に、自動車総連レポートについては、「自動車産業の国際的構造変化と労働組合の対応について」として、六三年五月に発行されている。

☆中部産政研も発足して三カ月。新事務所主任研究員二人を迎え専従者五人で心地よい緊張感に包まれている。入れ物も出来た、これから本番。産、学、労からの叱咤激励をお願いし、編集後記とする。

産業構造調整と労使の対応

昭和六十三年十月 発行

発行責任者

中部産業・労働政策研究会

理事長 梅村 志郎

編集責任者

事務局長 十亀 義則

印刷所

有限会社 第二プリント社

