

# 自動車産業による資本輸出と港湾

——世界資本主義の現段階——

千須和 富士夫

(港湾都市情報サービス)

## 目 次

1. わが国自動車産業の資本輸出の現状と特徴
2. 自動車産業の海外下請構造と国際分業
3. 海外直接投資がもたらす雇用と物流への影響
4. 結語

### 1. わが国自動車産業の資本輸出の現状と特徴

わが国の自動車輸出で、乗用車が1万台を超したのは1961(昭和36)年、トラックは1年早く1960(昭和35)年に1万台輸出を成し遂げた。

トヨタ自動車、日産自動車が米国に販売会社を設立したのが、それぞれ1957年(昭和32)年、1960年であり、トラック需要の大きかったブラジルには、すでに1958(昭和33)年、トヨタは組立工場をほぼ100%出資で建設しており、タイ、フィリピン、インド、台湾、オーストラリア、メキシコ、チリ、南アフリカなどで現地企業に技術援助して、KD生産に各社が取りかかったのも、1957～60年の時期である。

その後20年近い期間に、自動車の輸出台数は、乗用車380万台、トラック182万台、オートバイ262万台(いずれも1983年実績)と急膨張しているが、日本車の海外生産もKD組立てから、エンジン製造を含む総合組立て生産方式を採用する生産拠点型の工場設置がなされるまでに至っている。この原因は後に述べるが、1983(昭和58)年時のわが国自動車メーカーの資本輸出の

表・1 自動車産業の海外直接投資ランキング

	企 業 名	投資額(億円)
1	日 産 自 動 車	1,890
2	本田技研工業	793
3	川 崎 重 工 業	565
4	トヨタ自動車	415
5	ヤマハ発動機	249
6	鈴木自動車工業	96
7	いすゞ自動車	81
8	日野自動車工業	43
9	東 洋 工 業	40

出所：東洋経済新報社「海外進出企業総覧'84」1983年6月時点

現状を海外直接投資額で示すと表-1のとおりである。また国別の状況をみれば、表-2のごとくである。ただしこの資料はカーメーカーが1978年時の集計である点ご注意ください。投資先の機能力が生産拠点として位置づけられている様子を示したのが図・1であり、世界の有力メーカーの布陣と比較

表・2 日本の自動車メーカー並びに部品メーカー現地法人数（国別）

国 名	メーカー法人数	部品メーカー法人数	国 名	メーカー法人数	部品メーカー法人数	国 名	メーカー法人数	部品メーカー法人数
韓 国	1	17	タンザニア	—	1	ニュージーランド	3(2)	—
台 湾	11	38	チジュリア	—	1	イギリス	1	11
ホンコン	—	5	メキシコ	1	5	フランス	2	2
マレーシア	5	11	パナマ	1	3	西ドイツ	4	17
フィリピン	4	9	エクアドル	—	1	オーストラリア	—	1
インドネシア	4	14	コスタリカ	1	—	ベルギー	3	2
シンガポール	2	24	ブラジル	3	15	スウェーデン	—	3
タイ	11	34	チリ	1	—	オランダ	—	4
インド	—	2	ベネズエラ	—	1	スイス	1	1
スリランカ	—	2	ペル	—	3	ポーランド	—	1
トルコ	1	1	カナダ	5	8	スウェーデン	—	2
イラン	1	—	アメリカ	12(4)	67	イタリア	—	2
サウジアラビア	1	—	オーストラリア	9	11	ポルトガル	1	—
合 計							81(6)	317

出所：メーカーはアジア経済研究所「わが国の海外投資と国際分業をめぐる諸問題」

部品メーカーは「日本の自動車部品工業1984」

できるであろう。

資本輸出の一般条件は、拡大する生産力に対し、資本の蓄積、集中が私的所有制の下で進行し、国内における有利な投資先に限界がみえたり、商品輸出に代わる環境が生成したりする段階で行われるとされている。資本輸出の

図・1 世界の自動車各社の生産・組立基地

(1983年3月現在)

地域	国	名	日産	トヨタ	東洋工業	三菱	本田技研	いすゞ	ダイハツ	富士重工業	鈴木	日野	日産ディーゼル	GM	フォード	クライスラー	VW	ルノー	プジョー・シトロエン	フィアット
アジア	日本	本田	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	○				○
		日産	○	○	○	○	○	○		○	○	○		●	●					○
		トヨタ		○	○	○	○	○		○										○
		三菱			○	○	○	○						○	○				○	○
		富士重工業								○										○
中東近	イタリヤ	フィアット																		
		ルノー																		
		プジョー・シトロエン																		
		日産																		
		トヨタ																		
北米	アメリカ	フォード																		
		クライスラー																		
		GM																		
		日産																		
		トヨタ																		
南米	ブラジル	フォード																		
		クライスラー																		
		GM																		
		日産																		
		トヨタ																		
大洋	オーストラリア	フォード																		
		クライスラー																		
		GM																		
		日産																		
		トヨタ																		

(注) 1. ●は生産会社；または国産化率70%程度以上かつ持株比率20%以上(含間接保有)の会社。○はその他の生産・組立拠点。  
 2. 日本メーカーのノックダウン輸出は昭和54年輸出実績1,000台(セット)未満の国を除く。  
 出所、「自動車工業ハンドブック」昭和55年版、日産自動車(株)刊。筆者が加工。欧米分は元どおり。

形態は、①貸付資本の輸出と、②産業資本の輸出があり、後者の場合、現地資本の株式取得を行う間接投資 (Indirect investment) と企業を創始する直接投資 (Direct investment) の場合がある。本稿で取扱うのは、この直接投資である。直接投資であっても、資本受入れ国 (Host country) の主体性のあり方によって、投資対象・領域を規制するのが普通であり、投資枠や投資比率 (設立企業への現地資本との間での出資比率) を制限することもある。

台湾・朝鮮を植民地として領有した時期のわが国の資本主義体制は、1894 (明治27) 年の日清戦争、1904 (明治37) 年の日露戦争の二大武力衝突を経て、重工業化を進め、明治政府に癒着した財閥系資本の独占資本化、朝鮮、中国東

北部を主力とする海外市場の支配を可能とした時期に当たっている。当時は朝鮮、台湾、満州への資本輸出が活発化した。しかし朝鮮、台湾への投資は、商業資本としての土地投資と米穀、砂糖取引に重点が置かれた。一方、国内では、軍需に支えられた一部の重工業を除いては、産業資本は綿糸紡績、食品工業が中心で、農業所得の方が工業所得の倍近くもあり、農業における半封建的地主制に基づく零細農・小作農経営が支配的であったように、工業の生産形態は僅かの大工場を除いては、小工場、マニファクチュア、農村家内工業などが圧倒的多数を占めていた。資本輸出も植民地内ばかりでなく、中国に及び、満州鉄道への直接投資は1億ドルと中国向けの半ばを占めてはいたが、この資金の大部分はロンドンで調達された外資であった。当時のわが国は、日露戦争を遂行するためにも外資融資を受け入れなければならなかったのであるが、海外への直接投資にも、過剰資本の輸出としてではなく「軍事力と政府資金で代位された」資本の輸出が中心であり、しかもその資金源が外資であったというところに、英米資本への従属性、したがって日英・日米の同盟関係なしでは自立できなかった帝国主義の特質をみることができる。<sup>(1)</sup>日清戦争では清国との間で朝鮮の政治的支配をめぐって、日露戦争では帝政ロシアとの間で朝鮮と中国東北部の政治的経済的支配をめぐって、領土と市場の分割を争う帝国主義戦争を遂行したのであったが、いずれも欧米列強、就中英米の支持なしでは、実行できなかったといわれている。

資本輸出が単に過剰資本が存在するということだけではないことが以上でも証明されたが、資本の運動としては、独占資本の結合と競争は併存していることがわかる。第1次世界大戦を通じて東アジアのドイツ権益を吸収したわが国は、中国市場に多大の利害をもつアメリカとの対立関係を深めるようになった。1914（大正3）年開戦後、恐慌下にあったわが国では、1915（大正4）年下期から長びく戦争のため、ヨーロッパ製品の東アジアへの輸出が停頓する一方で、ヨーロッパ戦線向けの軍需品注文が続き、さらにアフリカ、中南米や軍需景気に湧くアメリカが有望な輸出市場となってきた。軍需産業、輸出産業に加え、輸入が困難となってきた化学工業部門の発展に伴い、銀行による産業資本の支配体制が生まれ、1917（大正6）年に電力が汽力を凌駕して工業の基本動力源

になるに及んで、家内工業、マニファクチュアは工場制へ移行した。財閥系資本が産業部門を分離し、コンツェルンを形成するようになった。この段階では、国内で調達された資本は、政府が主導して政治的借款として中国軍閥や帝政ロシアに貸付けられ、一方では直接投資が政府の財政援助と軍事力支援の下に青島、上海における紡績、朝鮮の兼二浦、満州の鞍山における製鉄などの産業部門に投入された。

第1次世界大戦最中の1917年、世界経済は資本主義経済ブロックと社会主義経済ブロックに分解した。ソビエト社会主義連邦の誕生がそれである。社会主義経済体制の存在そのものが資本主義経済体制の存立の危機となってきたのであって、以後今日に至るまで、軍事ファシズムとの共同斗争を除いて、両ブロックの敵対関係は続いている。そして社会主義政権や民族自決を望む政権への反革命の策動援助は常に続いている。

日本の中国への直接投資の中核は紡績であり、1925（昭和元）年にはイギリスを抑え、紡績業では外国資本中首位に立つとともに、中国資本の紡績工場も支配下に置くようになり、この民族的な矛盾が1937（昭和12）年の日中戦争へと展開していくことになった。わが国の資本主義構造は、未だ軍需に依存する重工業を基礎とせず、輸出産業の柱であった紡績に輸出市場の確保を保証する形で資本輸出を要請したのである。しかも寄生地主的土地所有に裏づけられ、朝鮮・台湾からの米穀輸入による低米価政策の下での低賃金労働に支えられたものであり、膨大な中小・零細企業の収奪があって可能となったものである。

自動車産業は、わが国では試作段階はおくとして、陸軍によりその利用価値が注目され、さらに第1次世界大戦時の戦線における活躍が伝えられ、1918（大正7）年、寺内内閣の下で軍用自動車補助法が制定され、自動車産業育成の緒口となった<sup>(2)</sup>。技術は基本的にアメリカ、ヨーロッパ系で、1920年代後半に至って、保護自動車規格による生産を行えたのは3社に過ぎず、互斯電工（日野自動車の前身）、石川島（いすゞ自動車の前身）、ダット自動車製造（日産自動車の前身）であり、軍需的性格をもって育成されたといわれる。当時国内市場で需要のあった乗用車、トラック、バスはほとんどが外国車であり、フォード、ゼネラル・モータースは、わが国市場の将来性を見越して、それぞ

れ日本フォード社、日本GM社を設立するとともに、1925年に横浜、翌1926年に大阪でKD組立工場を発足させた。1927年には横浜でクライスラー、プリムス、ダッジ、デソートなどの組立販売を行う共立自動車製作所が設立され、ビック・スリーが日本市場に出揃うのである。保有台数の増加につれ、輸入品より安い補修部品の国産化が目論まれ、部品工業の発達を促し、フォード、GMも現地調達を一部部品については行うようになり、外資のダンロップが消耗度も高く、金額も張るタイヤの製造に進出してきたのもこの時期である。

しかし、国産自動車の軍需要は200～300台にすぎなかったため、産業合理化運動に並行して進められた国産品愛用運動に対応して、国産自動車振興策も提唱された。しかし乗用車国内生産不可能論がある一方、「本邦における自動車の需要は逐年急増の趨勢にあるにかかわらず、これが供給を輸入に俟ては国際貸借の改善上は固より、国防上遺憾に堪えず、かつ本工業は一つの総合工業にして、一般工業の発達とも密接の関係にあるを以て斯業の確立は本邦産業の振興に極めて緊要なり。」（1930年、国産振興委員会勧告）に基づくトラック、バスの国産化推進が図られ、自動車産業3社の統合が指導された。石川島、ダット自動車の提携による自動車工業（株）および、瓦斯電機2社が商工省型式標準車製造に当たり、小型車のダットサンは戸畑鋳物（株）が製造販売し、標準車共同販売のために別に協同国産自動車（株）を設立するというように動いていった。エンジンに35%の関税を新設し、部品も30%から35%に引き上げるなど外へはガードを固め、内には製造補助金を3年間にわたって支給するという助成策をとった。トラックは軍用、バスは鉄道省用として国産化方針が明確にされたのは1931（昭和6）年のことである。これを契機に大小のメーカーが自動車生産試作に入り、1935年には三菱が重量車、1936年には豊田自動織機が大衆乗用車の完成をみており、他方、小型車では戸畑鋳物＝日本産業は1935年に横浜で年間5,000台を目標に同一形式車のダットサンの一貫生産を開始した。日産自動車（株）の誕生である。関税引上げと円為替の下落が同時進行したので、小型車の普及の条件は整っていたのであり、国内の道路状況も加わり、各種の小型車が登場し、1937（昭和12）年



には普通車では乗用車、トラック、バス合わせて約9,000台に対し、小型車は四輪車、三輪車合わせて約2万3,000台の生産台数となっている。したがって小型車の東南アジアへの輸出もこの時期から始まっている。

中国侵略の意向を強めていた軍部＝独占資本は、自動車産業を一方では戦車、特殊車両の兵器廠とし、他方では外資の参加できない領域としようとして、1935年、商工大臣名による「自動車工業確立要綱」を発表し、年間3,000台以上の組立・部品製造事業の許可制、過半数の株式・議決権を日本人が所有する法人、国の監督制、既得権は認めるが新設増設は認めない、部品から組立てまで国産によることを国防上の必須要件とするなどの要件を列挙し、事実上日本フォード社、日本GM社の日本国内における活動を抑え込もうとした。これが「自動車製造事業法」として翌1936年法制化された。しかも許可事業者は大衆車生産を目指した豊田自動織機と日産自動車2社となったため、この時期以後、わが国の大衆車生産の独占が両社に保証されたことになった。

米系2社は既得権により、フォード約1万2,000台、GM 9,500台のKD生産は確保されており、国内需要は外国車の耐用年数、使用効率などの技術格差に向かっていったから、国産車に対しては常に優越的地位を占め、KD生産枠外は完成車の輸入をもって当てようとしたため、同年関税率を完成車は従価50%から70%へ、エンジンは従価35%から60%へと引上げて事実上KD生産も完成車輸入も困難なように仕向け、国産車生産の基盤を固めたのである。こうして米系2社は1939年には日本での生産を完全に停止し、国産車は軍需用として乗用車からトラック専門に切り換えられた。南太平洋全域に戦線が拡大した段階では、資材不足から生産は極度の低落ぶりをみせた。未成熟な材料工業、工作機械工業、工具工業のままで出発したわが国自動車産業は生産設備、部品の輸入依存から脱却すべく努力はしたものの、遂に克服することはできなかった。

太平洋戦争は、第2次世界大戦の東アジア及び、東南アジア地域の局面を指して、日本ファシズムが主役となった戦争であるが、帝国主義的な領土並びに市場再分割に挫折し、引き換えに中国、朝鮮、ベトナム、ラオス、カンボジアに社会主義革命を実現させ、かつ欧米諸国の植民地・従属国であった

国々に民族主権の政府を作らせる結果となった。わが国は戦後処理として、賠償をビルマ、フィリピン、インドネシア、南ベトナムに対して支払った。これは日本人の役務や日本国の生産物の供与を内容とするものであり、準賠償はラオス、カンボジアが賠償請求権を放棄した見返りに無償で経済協力及び技術協力を協定化したもの、あるいは南朝鮮へは日韓条約により1965年以後10年にわたり3億ドルの無償供与を約束したもの、タイとは戦時中の需要物資購入手段として発行した特別円の処理を協定したもの、マレーシア及びシンガポールには日本軍の現地人集団虐殺事件に対する補償としてわが国の生産物並びに役務を無償供与するなど、政府ベースで行われた。これらは謝罪の意味ではあったが、当該国の開発援助の狙いが強い広義の資本輸出に当たるものである。さらにOECD（経済協力機構1961年アメリカの提唱により設立、日本は1964年に加盟）による加盟国の経済政策の調整、低開発援助の強化、自由化の推進などの目標に合わせた「経済協力」が1960年代に入って展開され、わが国も西欧のメンバーとして贈与、借款、投資、輸出信用を含む政府ベース並びに民間ベースの援助を行っている。この「経済協力」は、第2次大戦後の「先進国」による資本輸出を意味し、新しい帝国主義的な超過利潤の根源となっているといわれる。<sup>(4)</sup>

アメリカは第2次大戦では生産力を温存して、世界資本主義の支柱となったが、戦後のヨーロッパ復興援助（マーシャルプラン）以来、先進国も含め経済・軍事援助、在外軍隊駐留を続け、また朝鮮、ベトナム、中近東の戦争に干与するなどドルの流出が進み、国際収支が慢性的な赤字となり、「先進国」間へのこれら経済、軍事的負担の肩代わりを強く求めてきている。OECD発足もドル危機に起因しているのである。賠償も贈与の一種であるが、政府借款を含め、わが国の生産物と結びついており、「援助」を受ける限り、相手国はわが国の製品なり役務なりを受け入れなければならない。1960年代末までのわが国の贈与（賠償を含む）、円借款、延べ払い輸出信用ともインド、パキスタン、スリランカを含む東南アジア諸国に集中している。民間ベースでも海外直接投資、延べ払い輸出に当たっては、日本輸出入銀行、海外協力基金を通じ、政府資金の支援があり、また海外直接投資に係わる税法上の恩



典として、海外投資等損失準備金制度（投資額の10%～100%まで一定基準で積立てられる）その他の特例が認められている。こうして第2次大戦後の資本輸出は、開発援助、国産化政策支援の色濃く行われてきている。

自動車産業の海外進出も、この線に沿って進められてきたものといえる。しかし1970年代末に顕著となったアメリカ、ヨーロッパ市場における日本車の氾濫は、貿易摩擦の名でアメリカ・EC諸国との関係を緊張させ、雇用対策の面からアメリカ、ヨーロッパ地域での一貫生産を要請され、一方では輸出数量規制を政府間合憲で行わざるをえなくなってきたのである。

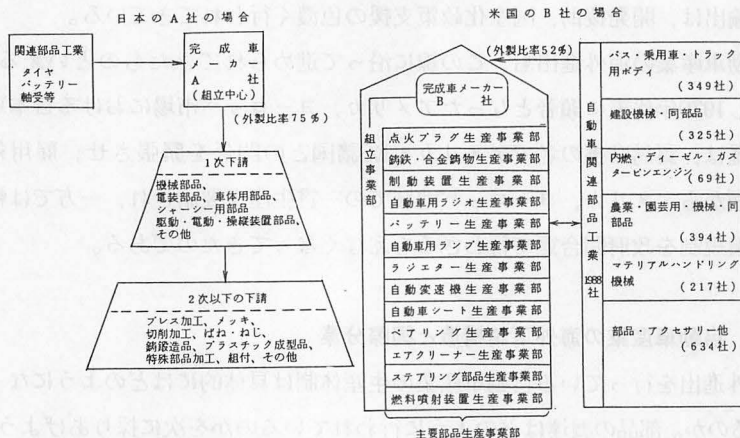
## 2. 自動車産業の海外下請構造と国際分業

海外進出を行っている自動車産業の生産体制は具体的にはどのようなになっているのか。部品の調達はどうに行われているのかを次に採りあげよう。

自動車生産は、あらゆる素材に依存する総合産業であるといわれる。その場合は、生産の主体であるアッセンブリーを行う親企業が自らの手で供給する部品の割合、すなわち外製率がどれ位かによって、企業内分業と下請関係の構成が決まってくる。日本・アメリカの2社を比較したものが、図—2である。日本の場合、外製率は75%に達しており、アメリカの場合より23%も多い。それだけ下請依存が大きいわけであり、下請関係に基本的な問題が存在するともいえる。わが国で一般に自動車部品メーカーと呼ばれているのは、1次下請企業で従業員300名以上、比較的大手の企業群で概ね500社前後と考えられている<sup>(5)</sup>。ところが完成車メーカー1社の下に配置される1次以下、2次、3次と系列・下請企業は36,500事業所に及ぶと見積られている。これらをグループ分けすると、①完成車メーカー及びその資本グループに属する大手部品メーカー、②資本係列下にある直系子会社、③専属的系列企業・下請企業、④浮動的下請企業、⑤浮動的再下請零細企業等の重層的分業生産構造となっており、ピラミッドの上位のグループは完成車メーカーごとに協力を組織している。トヨタの例では部品メーカーグループは協豊会171社である。

アメリカの場合もやはりクライスラー約3,000社、GM約80,000社の部品

図・2 日米自動車の生産構造の比較



資料：中小企業白書 昭和55年版 P348

(注) 1. 外製比率 =  $\frac{\text{購買費用} + \text{外注(下請・加工)費用}}{\text{総製造費用}} \times 100$ 

(53年)

2. 1次下請企業等においては、親企業は必ずしも1社とは限らない。

及びその構成品のサプライヤーと契約しているといわれ、その90%は従業員500人以下の中小企業といわれている。供給量の80%が限られたサプライヤーの供給によるものとされている。ただしアメリカでは直接契約が多いこと、親企業への帰属性が小さいことが挙げられている。

これまでのいわゆる開発途上国での生産は、現地の自動車政策によりKD生産から(その生産主導権を現地資本とするインドネシアのような場合もある。)、国産部品の採用、いわゆる国産化率を漸次引き上げ、関税引き上げによるガードと連動させて行く方向がとられている。その場合、前提となるのは、わが国の自動車産業の発展史で経験したように、自国における鉄鋼、工作機械、冶金工具などの基礎的な機械産業部門の成熟のいかに係わっているのである。各国の自動車産業の発展段階と重要政策を連関して分類すれば、最高の発展段階は完成車輸出から組立て生産設備を含む部品生産部門のプラント輸出にある。これを第1群とすれば、アメリカ、日本、西ドイツ、イタリアなどであり、海外生産拠点を設けている個別の巨大な自動車資本であり、企業としては多国籍化する。

第2群は、第1群を含む生産能力の高い国々、すなわち日本1,111万台、アメリカ921万台、西ドイツ417万台、フランス334万台、ソ連216万台、イタリア158万台、カナダ150万台、イギリス129万台、スペイン107万台、スウェーデン35万台（いずれも4輪車生産台数1983年基準であるが1982年実績もある）である。輸出比率はカナダが一番大きく、82.8%であり、以下西ドイツ56.8%、フランス52.7%、日本51.0%、スペイン50.8%、イタリア38.1%、イギリス34.9%、アメリカ7.5%で、アメリカ、ソ連は自国内消費量が極めて大きい。カナダ、スペインも輸出基地としての位置づけが、個別自動車資本によって決められている。第3群はスペインを含むオーストラリア、韓国、ブラジル、アルゼンチンの諸国である。国産化率の達成が75%以上、部品及び完成車の一部輸入は行う高度国産化グループである。第4群は、国産化率が50%以上75%未満の中高度国産化を遂げた国、台湾、メキシコ、南アフリカ、インドのグループ、第5群は国産化率25%から50%未満の中低度国産化国、タイ、フィリッピン、ベネズエラ、コロンビア、ニュージーランドのグループ、第6群は国産化率25%以下の低度国産化国、オランダ、ベルギー、オーストリア、ギリシャ、インドネシア、マレーシア、パキスタン、エジプト、イラク、ナイジェリア、チリ、ペルー、エクアドルなどのグループ、日本自動車工業会資料<sup>(6)</sup>は第1群の指摘はしていないが、第2群から第6群を分類した後、ソ連及び東欧6か国を第2群と第3群の間にあると推定している。

部品の国産化を目指した韓国、フィリッピンの場合、政府主導型で韓国は1974年から長期自動車工業計画を策定し、外車に依存せず自立的かつ輸出力ある産業へと志向してきている。フィリッピンは同じ政府主導でありながら、基礎条件に欠けるため、アメリカ自動車資本の生産拠点への傾斜を深めている。

インドネシア、タイは民間主導型であるが、インドネシアでは現地資本（非華僑資本）重視もあり、組立会社数、組立提携メーカー数（外国メーカー）が多く、規模利益が挙げにくくなっている。タイも同様カーメーカーが主導権を握っている。台湾、オーストラリアも同様である<sup>(7)</sup>。部品内容の面か

らみた質的な国産化の発展段階を例示すれば、表—3のとおりである。継起的な段階とは必ずしもいえないようであるが、国産化率との関係でいえば、75%以上の韓国はⅦ段階に達し、さらにエンジンへと到達しようとしている。

表・3 発展途上国における自動車国産化の進行パターンとアジア諸国の現状

段階	発展途上国における自動車国産化の進行パターン		国産化現状	
	国産化品目	備考（構成部品）	該当国	部品工業の現状
I	タイヤ	タイヤ、チューブ、バルブ	シンガポール	特になが、タイヤ、チューブ、バッテリーが義務づけられている。
II	トリムパート（内装品）	ハンドル、握り手、裝飾品 シートのレザー、詰め物、 平板ガラス	インドネシア	1979年までに4輪車25% （商業車は84年までに100%、但し延期）
III	電 線	配線関係 接線関係	マレーシア	1982年までに乗用車35%、 商業車30%（重量ベース） （強制ではなく奨励）
IV	消耗部品	フィルター（オイル・エア） ショック・アブソーバー、 ブレーキシュー、クラッチ のフューシング、板はね	タイ	1983年までに50%
V	鋳 造	シリンダーブロック、排気 マニホールド、ブレーキドラ ム、フライホイール、 プレス	フィリピン	1978年までに62.5%
	ブ レ ス	ホイールキャップ、オイルバ ン、ブラケットカバー	台 湾	1978年までに80%
			韓 国	1978年までに100% （未達成）
VI	重要保安部品	トランスミッション、ステ アリング、リアアクセル	豪 州	80年より85%（但し5% は輸出で代替可）

（注）第Ⅴ段階までで国産化率はほぼ60%。該当国の評価と進行パターンとは必ずしも一致しない。

出所：アジア経済研究所「わが国の海外投資と国際分業をめぐる諸問題」

この環境において、日本の自動車産業が海外で生産を行う条件は、日本の部品メーカーと共に進出するか、現地の部品メーカーに頼るかの道の選択に迫られる。しかし先の生産構造でみたように、重層的な下請関係がそのまま現地へ移転するわけにはいかない。また進出先の工場をどのような生産拠点と規定するかによって、国際的分業が企業内で位置づけられ、したがって現地部品メーカーを交えた国際的下請関係も規定されてくる。家電の場合、国際分業を明確にし、地域間で部品補完、組立ポイントを関係づけ、市場分担までを予定したロジスティクスが展開されている。

部品の多様性のため、品目別の部品メーカーの進出実態は掴みにくいが、投資目的及び市場目的別の状況は表—4のとおりである。現地市場確保と国産化政策対応がトップにあり、現地市場での販売が圧倒的多数である。部品

表・4 進出目的と製品の販売先

国 別	投 資 目 的						製品の主要販売先					回 答 社 数
	原材料 資源確保	現地 資源活用	労働 力利用	現国 産化 政策対 地応	現市 場の 第三 国大	情 報 収 集	小 計	日 本 へ の 持 ち 帰	現 地 市 場	第 三 国 輸 出	小 計	
発 展 途 上 国	韓 国		5	5	4		15	1	3	3	7	8
	台 湾		11	13	14		38	3	16	3	22	16
	マレーシア	1	1	2	2		7	2	1	1	4	11
	インドネシア		3	5	8		16		7		7	9
	シンガポール		1		1		2		1	1	2	2
	フィリピン		1	2	3		6	1	3		4	3
	タイ		7	8	10		25		10	2	12	14
	メキシコ			2	1		3		2		2	2
	ブラジル		2	3	6	2	13		3		3	8
	その他		2	2	2		6		2		2	2
計 (構成比)		1	1	33 (25%)	42 (32%)	51 (39%)	2 (100%)	131 (11%)	7 (74%)	48 (15%)	10	65
先 進 国	オーストラリア		1		2	3	6		3		3	3
	カナダ				3	2	5		1	2	3	3
	米 国	1	1		22	11	35		19	3	2	21
	英 国				2		2		1		1	2
	オランダ				1		1			1	1	1
	スイス				1		1		1	1	2	1
	西ドイツ				3		3		3	1	4	3
	ベルギー				1		1			1	1	1
計 (構成比)		1	2		2 (66%)	36 (24%)	13		28 (76%)	9 (14%)	37 (100%)	35
合 計 (構成比)		2	3	33 (18%)	44 (24%)	87 (47%)	15 (8%)	185 (100%)	7 (7%)	76 (75%)	11 (19%)	102 (100%)

資料：機械振興協会経済研究所「自動車産業の進展する国際分業と下請企業」

注) 国別進出目的一覧(複数回答)

輸出の面では、完成車輸出との相関性は低く、むしろ、国産化を進めている東南アジアやアフリカの比重が大きいことがわかる<sup>(8)</sup>。日本が部品生産基地化している国際分業の側面が反映しているといえるだろう。ただしその技術基盤は資本の自由化が必至となった1965年前後からアメリカ(54.6%)、イギリス(14.6%)、西ドイツ(14.6%)、フランス(4.3%)などからの669件の技術導入に依っていたことに注目しなければならない。特にアメリカでは情報蒐集機能が重視されており、トヨタ、日産などは現地法人による

デザイン研究開発や排ガス走行テスト等を目的とする法人を設けているほどである。また部品メーカーは海外部品メーカーとの共同生産、販売の提携が進められている。アメリカ、ヨーロッパでの直接生産に入る条件としては、各国の国産部品の現地調達義務が80%と高率であり、内製するとしてもその範囲に限度があるため、日本の部品メーカーの現地法人化を伴う下請関係の再編成が国際的には必然化してくるものとみられ、その影響は日本国内にも少なからぬものとなるであろう。現に海外進出した親企業から、1次下請の受けた影響は74%が生産減となったもの、多品種小量化したもの、生産計画を立てにくくなったものなどの形で現われ、1次下請が海外進出したことによって2次・3次下請は80%が影響を受け、輸出向けにかわって受注が増えたものの、コストダウンの要請が強まったもの、合理化省力化要請が強まったものなどが現われ、受注減はあったが、その比率は極めて小さく、むしろ1次下請における再編が課題となっていることがわかる。しかも2次・3次としても必ずしも安定とはいえず、コストダウンや品質向上、高級化への要請をどのように乗り越えていくかは、むしろ当面の課題であり、選別される段階にあるのではないと思われる<sup>(9)</sup>。

わが国が外国資本のための生産基地となる可能性については、GM、フォードが戦前の姿では現われてはこないが、わが国巨大企業との合併提携となり、ドライな取引契約関係、取引の短期性、能率コスト中心主義が貫徹される。但量的影響は大きいとはみられず、カーメーカーとの提携では、日本国内での生産面は日本側に全面的に任かされるであろうし、カーメーカー毎に外注下請利用に若干の差はあっても、根本的な差はないと予想されている。OEM生産を望んでくれば、国際的な下請関係として輸出量の拡大となってくる。独立性の強い部品メーカーは先の海外提携関係の発展と結んで、輸出拡大、現地生産両面へと向かう。2次・3次への影響はすでにみたごとくである。

個別の自動車資本の企業内部門別国際分業関係は、ヨーロッパで展開中ではあるが、わが国の資本では図式的には実現しておらず、自動車資本相互の分業関係は、資本・業務提携を介して徐々に出現しつつある。トヨタのアメリカにおけるGMとの提携による小型四輪車生産計画は両者折半出資2億ド



ルの資本でカリフォルニア州において年間20万台生産を目指し、1984年末には操業を開始する。この意義を当事者は「自由貿易堅持の立場から、長期的な競争関係の維持発展と相互の協調が世界の自動車産業の発展にとって不可欠」と認識し、新しい日米産業協力のモデルとして米国の自動車産業の活性化に大きく貢献し、顧客には高品質で燃費効率のよい小型車を、労働者には雇用機会を、関連部品工業には仕事量を提供するであろうと述べている。

ヨーロッパでは、日産がイギリスで直接生産を、また本田技研がBL社と開発生産提携を密にしており、トヨタもまたルノーとの間で生産販売提携に入ろうとしている。相互依存による市場確保対策が正に展開しようとしているのである。<sup>(10)</sup>

他方、ASEAN諸国間では、「アジア・カー」構想に基づく域内協力の気運がみられ、1976年にはASEAN自動車補完計画を具体化するためASEAN自動車連盟が結成された。その結果1978年には32品目の部品に限り、計画遂行のため、各国ごとに分担を決めた。各政府レベルで保証をとりつける各種の勧告も合わせて行った。部品生産、完成車生産体制の合理化のために、日米欧のメーカーとの会合も勧告の中に入っている。しかし域内の市場規模が未だ狭小であり、各国の工業水準にも格差があり、既に自国政策に基づく自動車産業投資が進行しており、相互交換の前提としては高付加価値部品であって均分に供給しあえるものでなければならず、これらの諸条件を充たす体制は容易に形成しにくいという問題がある。しかも現状は、5か国に44の組立メーカーがあるうち、日本車組立に従事するもの13、販売シェアでは60%に達している。実態は日本のメーカーの市場争いとなっているのである。実態はアジア・カーのモデルが企業レベルで各種製作販売されているにすぎない。

### 3. 海外直接投資がもたらす雇用と物流への影響

アメリカ及びヨーロッパの主要市場における直接生産（合併も含め）の規模とその輸出代替率がどうなるのか、日本国内の自動車需要がどのような伸び率を示すかが国内雇用水準を左右する鍵といわれる。後者の場合、新車新規登録台数でみる限り過去5か年は乗用車、トラック、バス、輸入車を含め

ても年率0.45%の伸びでしかない。1,111万台の生産能力（昭和58年実績）の49%が国内市場にまわっているにもかかわらず、その内需の喚起は10年後においても2%以内であろう。そうすると輸出動向が決定的な要因とならざるをえない。現地生産・輸入制限による輸出減少率が内需伸び率を上回る転換点がいつくるかに問題は絞られているといわれる。<sup>(11)</sup>

現地生産・輸入制限は政治的原因による動機づけが大きい。それは資本主義体制の成熟条件の一つである民族資本の成長とこれを支える政治権力、さらに民族資本の独占化や多国籍企業と闘う多数者の勤労人民の力量に由来することになるであろう。多国籍化した自動車資本は、存立の基盤を母国に置いて始めて活動が可能であり、足元を揺がせるようなことはしない。自動車資本にとっては自国市場の確保は基本条件である。主要市場は、不均等な経済発展の下で、需要は常に変動しており、世界市場全体としては、人口の増大所得向上の傾向と相俟って、自動車需要は拡大基調にある。現地生産・輸入規制の広範囲での展開は、皮肉にも資本主義体制維持の方向で進みながら、資本主義体制を揺がす原因となっていることである。何故ならば、現地生産は多かれ少なかれ相手国の雇用を拡大し、発展途上国では工業化の促進、資本主義の成熟、民族的な産業資本の形成に寄与する。先進国では、独占資本の協調が相互の競争をはらみつつも、市場分割の協定へと導びくが、雇用の向上とは裏はらに、最も合理化された、かつ低位におかれた労賃その他労働条件を与えられる。開発途上国における独占の進行や先進国における労働条件の悪化は、独占資本と勤労人民との間の矛盾を深めるとともに、民族間の矛盾、革命への危機を招くことになる。

現地生産は、現地国産部品の調達が原則であり、これまでの経過では、現地生産はオフショア生産に転じるまでには至らず、現地市場を充たしてきたことである。わが国の場合でも、海外進出を契機に国内雇用減、大規模な職種転換等は経験していない。その理由として、①相手国が開発途上国であって生産台数の比重が小さく、カーメーカーの進出規模も小さかった。②日本国内の自動車及び部品生産の伸び率が大きく、海外の影響を受けなかった。③海外生産の需要先は日本国内生産による輸出先であるよりも新規需要であ

り、輸出代替性がなかった。などが挙げられている。ただし海外派遣社員の数も少なく、海外生産が日本人の新たな雇用先となることはほとんどない。したがって現地生産の発展は、これからは国内雇用減に結びつく可能性が出てきている<sup>(12)</sup>。

物流問題に目を転じれば、完成車輸出とKD輸出とは国別市場では、正比例の相関関係があると認められ<sup>(13)</sup>、現地生産国へは現地調達不可能な日本製部品が送られ、あわせて完成車・KD市場とも補修部品の伸びがみられる。したがって自動車専用船にコンテナ荷役用自走クレーンが塔載され、コンテナ積付けスペースをもつタイプのRORO／コンテナ兼用船が急速に普及しだしている。また乗用車以外のCKD、重車両、商用車なども積み合わせることで多目的船も登場している。試みに完成車・KD・部品の輸出動向を表・5に示すと、完成車の伸びとKDの伸びは、乗用車ではKDの伸び方が大きく、トラックでは完成車の伸びが大きい。その反面、半成車は半減している。乗用車の現地KD生産が進展していることを示すとともに、トラックでは、トラックに対する現地国の関税率の変化（半成車ならば完成車より低かったが、アメリカは1980年完成車と同率とした。）、直接生産の進展などが原因しているとみられる。部品の量的な拡大も著しい。部品の輸出量を20フィート換算（18トン／個）すれば、3万9,450個（1983年の推計）である。

表・5 完成車・KD・部品の輸出動向

	1978(A)	1983(B)	B/A
完成乗用車	2,883千台	3,890千台	135.2%
乗用車KD	283	426	150.5
完成トラック	466	908	194.8
半成トラック	529	273	51.6
トラックKD	195	287	142.0
完成バス	35	38	108.5
半成バス	3	2	66.7
バスKD	—	2	—
部品	435千トン	711千トン	165.7

出所：「日本貿易月報」1978及び1983年版

またCKDは木箱タイプが主流であったが、これらもコンテナ化される傾向を見せている。例えば、日産は乗用車、トラックの組立てを行っているメキシコ工場向けCKD輸送を1985(昭和60)年3月からコンテナ輸送とするほか、東洋工業も1986年から米国フォード社のメキシコ工場向けCKDをコンテナ輸送化する。日本／メキシコ航路は在来船サービスだったものが、こうしてセミコンテナ船の就航に入るといわれる<sup>(14)</sup>。

コンテナリゼーションはCKDに及んで来ることが必至となれば、港湾荷役における省力化は一段と進み、在来船荷役に必要な労働量は減少してくる。当然、セミコンテナ船では、一般公共埠頭か公社ライナーバースへの接岸はまだ期待できるが、フルコンテナ船、あるいは多目的船ともなると、バース使用の条件が変わるであろう、たとえ輸出量が増えても、船積みルートが変わるようになれば、港運業界、並びに港湾労働者に与える影響は大きくなってくる。

#### 4. 結語

第2次世界大戦を挟んで、独占資本すなわち帝国主義体制の企業行動様式は、転換した。戦前はあらわな軍事行動を隠そうとはしなかったし、第1次世界大戦中に成立した社会主義経済ブロックは、その成立の段階で、資本主義を全般的危機に陥入らしめたのであったが、第2次大戦後は東ヨーロッパ、東アジア、中米、アフリカ等と各地域で社会主義経済ブロックが拡大し、今日ではブロック内に矛盾をはらみつつも、資本主義諸国との関係では、貿易、投融資などの経済技術協力を行っているが、基本的には対立する立場にあり、それ故に核軍備の拡大に歩調を合わせて、緊張を強めている。この社会主義経済ブロックには入らないが、資本主義経済圏に属しつつ、民族自決を望む広範な諸国民の希いを土台に、非同盟と経済自立の運動は根深い潮流となっている。

この国際環境の中で、アメリカを首領とする独占資本は、民族主義との関係で、現地市場を確保するため、現地資本と提携しつつ進出し、事業単位に現地法人化することによって、多国籍企業化した。海外直接投資は資本輸出

の中では、もっともあらわな帝国主義的進出の形態である。わが国の資本輸出は、商業資本に導びかれて、戦後、産業資本は商業資本とともに進出する形が多かった。これは戦前の伝統を引き、また総合商社の高いノウハウの蓄積に頼ったためでもあった。今日では、自動車産業は、わが国輸出の第1人者となると同時に海外直接投資額も上位にランキングされるようになった。しかしその投資額はトヨタの場合、年間の経常利益の大きさに比べれば、累積額でもその僅10%程度にしかすぎない。日産の1984年時では同社資本金額の177.5%に及んでいるが、同社は100%出資法人が多く、他社に比べ海外直接投資額が最高である点が特徴である。同社は米国における小型トラック生産で、年間1万3,000台計画達成のため、5億ドルを投じ、1,800名の従業員で220台の産業用ロボットを投入するという。部品の現地調達率は35~38%程度、残りは日本から輸入するという。トヨタ型のジャスト・イン・タイム方式では、現地調達率は逆とならざるをえないであろう。アメリカ市場での部品の現地生産については、日本車向けだけでは採算に合わない。そのためにはGM、フォードにも売れるもの、時には欧米部品メーカーと技術提携や技術供与、日本の部品メーカーの共同出資による進出もあるといわれる。いずれにせよ日本的生産構造の変化は必至であり、その意味で現地の労働条件への適応が必要となっている。これまで日本的経営でやってきたため、高収益が保証されたのであったが、GM、フォード、フォルクスワーゲンなど競争相手にアメリカ、ヨーロッパ、日本三つどもえの小型車自動車戦争は、多国籍企業化した世界3極に存在する自動車独占資本が市場の再分割を開始するに際しての日本独占資本の試練というべきものである。そして東南アジアを踏えながら、日本国内の特殊な労働・資本関係によって育ってきた日本独占資本が対米従属下にありながら独自性を主張しつつ、逆に対米従属関係を一層深めていく第一歩となっていることである。これを裏付けるものは、他ならぬ先進資本主義国間の相互の資本輸出、海外直接投資の増大がこの特徴的段階を示しており、自動車産業の動向はそれらの一側面である。<sup>(16)</sup>

- 注 (1) 詳しくは、守屋典郎「新版日本資本主義発展史」(青木書店1979)を参照されたい。
- (2) わが国自動車工業史を概観するには、中村静治「現代自動車工業論」(有斐閣 昭和58年)を参照されたい。
- (3),(4) 守屋典郎「日本独占資本の東南アジア進出」(『経済』1972年8月号)
- (5) 機械振興協会経済研究所「自動車産業における国際分業の進展と下請企業」(昭和56年)
- (6) 日本自動車工業会「1984日本の自動車工業」の各国の自動車国産化状況参照
- (7),(13) アジア経済研究所「わが国の海外投資と国際分業をめぐる諸問題」(同所1979年)に東南アジアの国産化政策が概括されている。
- (8)

1980年自動車及び部品輸出の市場別シェア相関

		自動車	部品
北	米	41.9	26.8
西	欧	20.7	10.9
東南アジア		10.2	24.9
中	近 東	8.6	11.0
アフリカ		0.0	10.8
中	南 米	7.0	7.8
大	洋 州	5.6	5.4
共	産 圏	—	2.4

出典「日本の自動車部品工業 1981」より作成

- (9) 滝沢菊太郎編「中小企業の海外進出」(有斐閣 昭和57年)所収の佐藤芳雄「中小企業と国際下請関係」は各種調査を駆使した優れた論考である。
- (10) 「トヨタ新聞」昭和59年4月13日号
- (11),(12) 日本労働協会編「海外投資と雇用問題」(同会, 昭和59年) p.170~172
- (14) 「日本海事新聞」昭和59年8月15日号
- (15) 日本自動車部品工業会・オートトレードジャーナル社共編「日本の自動車部品工業」(オートトレードジャーナル社 昭和59年版) p.98「日産の購買政策を聞く」の項参照
- (16) 銀行問題研究会「多国籍企業の新展開と日本『金融開国』のねらい—日米独占資本の戦後最大の再編成期—」(『経済』昭和59年9月号)