

|         |                         |
|---------|-------------------------|
| 氏 名     | やま ざき しゅう じ<br>山 崎 修 嗣  |
| 学位の種類   | 博 士 (経 済 学)             |
| 学位記番号   | 論 経 博 第 297 号           |
| 学位授与の日付 | 平 成 15 年 7 月 23 日       |
| 学位授与の要件 | 学 位 規 則 第 4 条 第 2 項 該 当 |
| 学位論文題目  | 戦後日本の自動車産業政策            |

論文調査委員 (主 査) 教 授 塩 地 洋 教 授 下 谷 政 弘 教 授 西 牟 田 祐 二

### 論 文 内 容 の 要 旨

本論文は、1950年代から1980年代に至る政府・通産省による自動車産業政策について分析したものである。組立メーカーと部品メーカーにそれぞれどのような育成策が展開されたかについて論述されている。

第1章は、1950年代の自動車産業政策について分析している。

まず国産車育成の政策決定過程が論述されている。当初、運輸省・日銀等の反対論の強いなかで、通産省は以下の議論を展開した。第1は、自動車産業全体（たとえばバス・トラック）に対する波及、第2は、機械産業に対する波及効果、第3は、素材産業に対する波及効果である。

国産車育成が決定されてから以降の組立メーカーに対する具体的な育成策としては、まず、外車組立による技術導入が行われた。当時の市場規模から考えたときに、過多（4社）と思われる乗用車製造企業の参入を通産省は進め、積極的な開発競争を組織した。その後、国民車構想によってさらに現在の軽自動車の開発競争を活発化させた。

次に部品メーカーに対する政策が分析されている。

まず、戦後最初の部品メーカーに対する政策として優良自動車部品認定規則がとりあげられている。これは戦前の政策が戦後に復活したものであるが、国産乗用車の育成決定を受けて、戦前からの許可会社であるトヨタ・日産・いすゞに加えて日野の系列部品メーカーと独立系部品メーカーが育成の対象となった。この認定を受けた会社が、その後の選択的育成の対象となっていったのである。

さらに1956年に成立した第1次機械工業振興臨時措置法（以下、第1次機振法）によって自動車部品メーカーに対する本格的な育成策が展開される。設備投資に対する資金援助、規格の統一などが行われ、当初の計画どおり、20%の価格低減、品質の向上などの成果をあげた。育成対象となった企業は、トヨタ・日産の系列部品メーカーと独立系部品メーカーであった。

第2章では、1960年代の自動車産業政策が分析されている。

まず1961年の3グループ構想が論述されている。1950年代の国民車構想と似た集約的側面を持つものであるが、次の2点が異なる点である。第1は、グループ化構想には育成対象となる車の性能・技術水準が示されていないことである。第2は、重点をおく車が軽自動車から大衆車になったことである。さらに特定産業振興臨時措置法が廃案になったもとのトヨタ・日産を中心とした通産省の業界再編策が論述されている。また、1960年代の組立メーカーに対する最大の積極面をもったものとして道路整備事業が分析されている。

次に部品メーカーに対する政策として第2次・第3次機械工業振興臨時措置法の展開過程が叙述されている。通産省がめざした責任生産体制・水平分業体制・ユニット化を系列をこえた部品メーカーの連携・合併で実現する方策が修正されていく過程が分析されている。すなわち、系列の枠組みのなかでの提携・合併が進むなかで、育成の対象となったのは、トヨタ・日産の系列部品メーカー、独立系の部品メーカーであった。

第3章では、1970年代の自動車産業政策が分析されている。

まず組立メーカーに対する政策として安全問題と排ガス規制が分析されている。2つの問題に対して欧米メーカーと比較して、日本の自動車メーカーが積極的に対応したこと（特に本田・マツダなどの後発メーカー）は、品質・価格の面で国際競争力をつけることになった。政策評価としても、安全・排ガス規制は、世界的に進んでいた消費者ニーズの変化を先取りした積極的な政策であったといえる。

次に部品メーカーに対する政策として電子工業及び機械工業振興臨時措置法（以下、機電法）が分析されている。機電法のもとで出現した研究開発組合として「日本電装グループ」「日立製作所グループ」「三菱グループ」「小糸グループ」「市光グループ」「日発グループ」があげられる。こうしたグループにみられるように育成策の対象となったのは、資金融資も含め、機振法で対象となってきたトヨタ系列・日産系列・独立系の有力一次部品メーカーであった。このことを通じて自動車の国際競争力増強を可能とする効率的な生産体制が形成された。

第4章では、1980年代の自動車産業政策が分析されている。

まず組立メーカーに対する政策として輸出自主規制が分析されている。1980年代の自主規制配分枠の分析から本論文は次のように結論づけている。1981年から83年の自主規制は、ビッグスリーの経営状態と日本企業3社（トヨタ・日産・ホンダ）の既得権の確保を特徴とする米国小型車市場分割カルテルであった。そして1984、85年度の自主規制（増枠再配分）は、GMの巻き返しとビッグスリー間の配分枠の平均化を内容とするビッグスリーの規制枠増大要求と、日本企業3社との利害調整（カルテル再結成）であった。

次に部品メーカーに対する政策として特定機械情報産業振興臨時措置法（以下、機情法）が分析されている。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。融資企業数が機振法・機電法に比べて少なくなっている。これは対象メーカーを機械・電子・情報等の総合的な開発が必要なところ限定したことによる。また融資企業は、機振法・機電法でも融資を受けてきた有力一次部品メーカーであり中小部品メーカーではなかった。この時期の政策として部品貿易摩擦についても分析されており、日米交渉がビッグスリーと日本自動車企業の利害を優先した内容で決着されてことが明らかにされている。

## 論文審査の結果の要旨

本論文の意義は、第1に戦後日本の自動車産業政策に関する精緻な実証分析が、新たに発掘された史料に基づいてなされていることである。この領域の研究は、1982年に出版された天谷章吾『日本自動車工業の史的展開』（亜紀書房）を一つの出発点として、以降、様々な論者によって議論されてきている。本論文は、「はじめに」で指摘しているように、従来の研究における、一方での「日本株式会社論」や「国家独占資本主義論」等のいわゆる官民一体論、あるいは他方における武藤弘道氏や影山信一氏の「企業のバイタリティ」論は、双方ともに事実の正確な分析をふまえておこなわれていない極端な議論であるという批判をベースとしている。

本論文が依拠している史料は、通産省の原局である自動車課および関連審議会蔵資料、さらには日本開発銀行および中小企業金融公庫の融資対象先（部品メーカー）に関する史料等である。こうした史料は、従来行われてきた研究でほとんど活用されておらず、本論文が体系的に初めて活用したものである。

第2に自動車産業政策の分析において、実際に行われた部品メーカーに対する政策効果を検証することを試みていることがあげられる。従来、議論の中心は組立メーカーに対する政策であったが、本論文は、優良自動車認定規則（1947年3月）から機振法・機電法・機情法まで30年以上にわたる部品メーカーに対する政策の総体を対象としている。通説では、1971年4月の自動車の資本自由化によって育成策が終了したといわれているが、本論文は車の価格の約70～80%を占める部品メーカーに対する政策を重視して、機情法の終了まで育成策が継続したと主張している。このことは、機情法に至る関連政策資料分析と融資企業を具体名で特定し、その政策効果を検証するという作業に裏打ちされている。

第3に通産省の産業政策のいわゆる二面性について、自動車分野においてもそれが見られることを明らかにしたことである。従来、産業政策は、「統制」的で競争を抑止する側面と「競争促進」的な面があることが指摘されてきた。これまでは、1950年代の自動車産業政策に関しては、一貫して集約化をめざした「統制」的な政策が行われてきたとする見解が多数を占

めてきたが、本論文は、1950年代の外車組立による技術導入や国民車構想が、政策決定過程、特に自動車業界との交渉の過程で積極的な開発競争を重視していたことを実証的に明らかにしている。具体的にはトラックメーカーの乗用車生産進出促進であり、また軽自動車の開発促進であった。

以上述べたように、本論文は、わが国の自動車政策史研究における無視できない重要な貢献をなしたものとして評価することができる。しかしながら、なおいくつかの問題点と課題を指摘せざるを得ない。

第1に、自動車部品メーカーにおける政策融資の効果に関するさらに精緻な実証の必要性である。第1次機振法においては、日本開発銀行営業部所蔵資料によって設備投資に与えた政策融資の意義が分析されている。政策融資が民間の融資借入れを可能としたことも指摘されている。しかしながら、本論文が機情法までの期間を自動車産業政策が意味を持った期間であると主張していることを考えると、代表的ないくつかの部品メーカーのケーススタディは避けては通れない課題である。当時の部品メーカーの財務データ分析や関係者のヒアリングを通じて個別企業における融資の意味が明らかにされれば、本論文の主張をさらに補強できたであろう。

第2に、日本の産業政策全体における自動車産業の位置づけに関する分析の弱さである。本論文の対象は、自動車産業政策であるが、自動車が総合的に素材や部品を組み付ける産業である以上、たとえば、鉄鋼産業や石油化学工業などを含めた全体の産業構造政策の中で自動車が政策当局によってどういう位置づけをそれぞれの時期に与えられていたかを明らかにする必要があったと言えるであろう。

第3に、国際比較的な観点における日本自動車産業政策史の意味づけの掘り下げの弱さである。最近、韓国や中国における自動車産業政策に関する研究が活発になってきているが、それらとの比較から、再度日本の戦後政策史を見直すという観点が重要になってきている。本論文には、そうした国際比較的な観点からの日本自動車産業政策史の意味づけの掘り下げが欠落していると考えられる。

こうしたいくつかの課題があるとは言え、本論文がわが国の自動車産業政策史研究において着実に成果を積み上げた研究であることは明らかである。よって、本論文は博士（経済学）の学位論文に値すると結論づけられる。

なお、平成15年5月27日、論文とそれに関連した試問をおこなった結果、合格と認めた。