

戦後日本における自動車部品輸出の生産構造

——大阪地区自動車部品工業を中心として——

児 玉 和 人

目 次

I. は じ め に	IV. 輸出部品の生産構造——日本機材工業株式会社の事例——
II. 日本自動車部品工業の輸出動向と日本製品の位置	V. 分 析
III. 輸出振興政策	VI. 結びにかえて

I. は じ め に

本稿の目的は、1945年から60年前半の自動車部品輸出の実態、特に輸出産地であった大阪地区自動車部品工業を事例として、その発展のプロセスを検討する。それは、以下のような問題意識に基づいている。

従来、中小企業研究は、トヨタ自動車や日産自動車の主要アセンブラーとサプライヤーの協調的企業間関係、いわゆるサプライヤー・システムを典型的なイメージとして捉えられてきた。本稿は、日本自動車産業におけるサプライヤー・システムが、60年代以降の高度成長を成し遂げる源泉とすることに対して特に異を唱えるものではない。しかし、もう一方で60年代に輸出市場向けに外国車用補修部品を中心とした専門商社、貿易商と部品メーカーの生産システムについては、全く存在すら知られていない。このことは、必ずしも上記のようなステレオタイプのサプライヤー・システムで自動車部品工業の発展プロセスが説明できないと考える。それは、次の点で重要と考える。

第一に、国産自動車輸出が本格化される以前の自動車部品輸出を検討する意義である。それは、45年から60年間の日本経済の高度成長初期の輸出実態¹⁾を検討することにある。当該期の輸出は、輸出総額に占める55%以上を中小企業によって担われていたのである²⁾。すなわち、55年から65年に自動車部品輸出の比重は、総輸出額の0.01%未満であるが、自動車部品輸出を担う部品メーカーの大半が従業員規模数300人以下の企業階層であることは、日本の中小企業を主体とする日本経済の輸出構造を解明するためにも決定的に重要である。

第二に、大阪地区自動車部品工業が他地域と異なって、国内市場よりも海外市場にシフトした意味である。大阪地区自動車部品工業は、当該期に自動車部品生産額が10%にも満たないにも関わらず、ピークの63年であると自動車部品輸出承認額の63.8%を占めていた。それは、どのような理由があったのだろうか。

第三に、上記の大阪地区自動車部品工業が日本自動車産業の形成に与えた影響である。一見、日本自動車部品工業の発展プロセスと異なった経路に思えるが、少なくとも西日本に展開する自動車メーカーの生産基盤の形成に大きな影響を与えたと考えられるからである。以上の問題意識をもとに、本稿では次の点を課題とする。

第一に、50年代中頃から60年代初頭までの自動車部品の輸出の実態と各市場での日本製自動車部品の位置を明らかにする。

第二に、自動車部品輸出に関する政府、特に通商産業省の果たした役割を検討する。

第三に、上記のような海外市場の動向に対応して、国内の生産構造がどのように展開されていたかを検討する。その検討にあたっては、輸出・市販部品生産を兼業している日本機材工業株式会社の事例から考察する。

以上のような課題を通して、自動車部品輸出を検討することは、50年代から60年代にもう一つの自動車部品工業発展プロセスを明らかにすることに意義があると思われる。ただし、ここでは、専門商社と部品メーカー、専門商社と貿易商間の流通ルートの考察までを含めない³⁾。なお、本稿では、国産自動車輸出が開始前の自動車部品輸出を本格的に取り扱った最初の研究であることを付記しておく⁴⁾。

II. 日本自動車部品工業の輸出動向と日本製品の位置

1. 自動車部品輸出の概観

当該期、自動車部品総出荷高に占める輸出総出荷高の比率は、0.01%にも満たない（表1参照）。しかし、自動車部品輸出高の伸び率は、51年から65年まで約7.6倍の上昇と非常に高いものである。輸出用自動車部品（輸出部品と略）には、二つの特徴があった。

第一に、通商産業省重工業局編 [1959] では輸出部品の種類が「外国車の補修用として、当該外国車の規格によって生産され、輸出される部品であって、我が国自動車部品輸出の大宗をなす」⁵⁾ということである。すなわち、輸出部品には、外国車用の修理・交換用部品である補修部品が輸出されており、新車組立に用いられる組付部品ではなかった⁶⁾。

第二に、輸出部品生産が特定地域に集中していることである。日本長期信用銀行調査部編 [1963] によれば、「輸出部品のメーカーといえば、部品輸出商社に直結した関西地区の零細な輸出部品専門のメーカーが多く」⁷⁾とある。すなわち、輸出部品生産は、関西地域が中心であることを伺える。

それでは各市場別の輸出動向を検討していこう。59年度に輸出先は、約90カ国にも及んでいた⁸⁾。58年から65年にかけての市場別の出荷先を示した表2によれば、最大の市場を占めていたが、東南アジアであった。その他の有力市場は、53年から60年まで中南米市場向けであったものの、64年から65年に入れ替わって北米市場が二位を占めた。最も激しい競争を展開している北米市場に進出が可能となったことは、日本製品が品質や価格面で競争力を向上させたことを意味す

表1 自動車部品製造出荷と輸出高(単位, 千円)

年	自動車部品製造出荷高	輸 出 高
1956	96,302,265	6,724
1957	104,859,533	8,756
1958	99,897,646	9,960
1959	148,880,963	15,428
1960	258,535,500	19,731
1961	347,918,000	26,595
1962	399,764,500	28,409
1963	471,964,500	28,302
1964	612,322,600	41,355
1965	688,490,500	51,337

出所) 日本機械輸出組合 [1972]『機械輸出20年統計集』p. 235より作成。

る。以上のことから、自動車部品の輸出は、東南アジア向けに依拠する傾向が著しいと言える。この輸出市場については、さらに詳しく検討してみよう

2. 海外市場と各市場における日本製品の状況

自動車部品輸出は、民間貿易が再開された1947年から始まる。その契機は、次のようなものであった。終戦直後の貿易は、日本人に渡航制限があったために外国人バイヤーを仲立ちに再開された¹⁰⁾。エンパイヤ自動車社史編纂委員会編 [1983] によれば、「昭和23年、エンパイヤ自動車はいち早く、ブラジル、チリ、アルゼンチンなど南米各国への輸出を開始した。貿易の許可と同時に外人バイヤーの入国を認めていたため、これら外国人バイヤーのもたらす情報で、かなり正確な市場の状況を知ることができた。」¹¹⁾とある。大阪地区の輸出では、47年にインドから繊維貿易商社の伊藤交易に米国車部品のオファーが最初と言われている¹¹⁾。この様な取引からは、海外市場の貴重な情報がもたらされた。

しかし、輸出部品の競争力は、大きな偏りがあった。それは、部品の競争力の傾向が、生産技術の難易度で左右されていたのである。製品競争力については、テール・ランプとデフレーションギアの事例から考察してみよう。前者のテール・ランプのように良く破損し、生産も容易な部品では、交通毎日新聞社 [1955] によると「東南アジア向け『テールランプ』の如く価格において欧米品より相当安い」¹²⁾と価格上で優位な位置にあった。ところが、後者のデフレーション・ギアの様に専用工作機械を用いて生産する商品では、日本自動車部品組合連合会 [1955] によると「タイでは日本商品はフランス、イタリアのものより高いではないかといわれる。GMC のデフ・ギヤーをオーダーとしたところ、日本の円になおして1万3千5百円から1万6千円であるが、ドイツ品は1万円でそこに三割近くの差が」¹³⁾あるとされ、交通毎日新聞社 [1955] にも「日本のギヤーは、ワーナー、リパブリックと比ぶれば五割から倍以上高い」¹⁴⁾と価格競争力の不足を指摘された。以上の考察から50年代中頃、デフレーション・ギアのような高度な加工技術を要する部品は他の先進国製品と比較すると価格面で不利な立場にあったことがわかる。

なぜ、日本の自動車部品輸出は、東南アジア向けが中心であったのか。その大きな要因としては、第二次大戦期に東南アジア方面の米国製軍用車両が使用されたことにある。とりわけ、イギリスの影響力の強い東南アジア植民地では、多数の米国車の使用が確認されていた。小型自動車工業会編 [1949] によると、48年の東南アジア視察から帰国した小型自動車工業会の田中専務理事（当時）は、「これら地区はスタリングブロックであり政治的経済的に英国の影響強く、英国商品がほとんど進出しているのではないかとゆう先入観があったが、アメリカナイズされているので一驚した。…中略…自動車についてもドル不足でもアメリカの自動車が相当輸入」¹⁵⁾と報告されている。上記のような多数の米国車が使用されていることは、当然ながら部品需要に反映される。エンパイヤ自動車社史編纂委員会編 [1983] によれば、50年代に「東南アジアの部品需要は、主として米軍が払い下げたトラックやジープの補修部品である。太平洋戦争のころから使っていた軍用車両を韓国、台湾、ベトナムに払い下げ、同時に補修部品も払い下げたが、一定期間がくればその部品もなくなり、各国ではその補修部品を確保しなければならなくなった。それを日本の自動車部品業界に求めてきた」¹⁶⁾¹⁷⁾¹⁸⁾と理由をあげている。すなわち、東南アジア向けは、米国車の軍用車両の部品が求められたのであった。

以上のような状況で、日本製品が東南アジア向けに確固たる地位を築いた要因は、米国車、特に軍用車両の補修部品の供給不足と地理的有利さにあった。それでは、何故、東南アジア諸国の需要に応えることができたのであろうか。日本の自動車部品の輸出産地であった大阪地区の事例から検討してみよう。

3. 大阪地区自動車部品工業の特徴

① 自動車部品生産の地位と自動車部品生産の特徴

ここでは、関西地区自動車部品工業の輸出実態に接近したいと思う。まず、全国自動車部品総出荷額に占める関西地区の位置を検討してみよう。表3は、1958年から65年の全国自動車部品総出荷額に占める関西支部出荷額の比率の推移を示している。全国自動車部品総出荷額に占める関西地区の位置は、わずか10%以下と極めて低水準である。おそらく、関東支部と中部支部の自動車部品出荷額は、主要自動車メーカーが集中することから過半数を占めると推定される。そのため関西支部の出荷額の比率が低いのも当然と言えよう。

次に、関西支部の部品メーカーの立地展開を示した表4によれば、部品メーカーが集中する地域は、関西支部¹⁹⁾所属する自動車部品製造工場の65.7%が大阪府に集中している²⁰⁾。関西支部の部品メーカーの企業規模は、約90%が200人以下の従業員規模であった²¹⁾。大阪通商産業局 [1957] によると、大阪地区自動車部品生産の特徴は、「四輪車部品についてはほとんど外車用補修部品」²²⁾であった。その理由としては、「近畿においては、元来外車の補修用としてイミティション部品製作に端を発したこと、四輪シャーシー・メーカーが当地区に存在せず、取引上の地理的条件に恵まれていないため、新車用あるいは純正部品メーカーが非常に少なく、古くから補修部品が作られている」²³⁾とある。このように、関西支部の部品メーカーは、特に大阪府を中心

表2 1958年～65年における自動車部品年度別・地域別輸出実績 (単位:千ドル)

地 域	1958		1959		1960		1961	
	輸 出 額	構 成 比	輸 出 額	構 成 比	輸 出 額	構 成 比	輸 出 額	構 成 比
東南アジア	6,071	54.8%	9,858	58.3%	13,726	58.9%	19,788	64.9%
中 近 東	1,084	9.8%	1,712	10.1%	2,665	11.4%	1,800	5.9%
欧 州	204	1.8%	407	2.4%	555	2.4%	1,490	4.9%
北 米	518	4.7%	801	4.7%	1,084	4.7%	967	3.2%
中 南 米	2,676	24.1%	3,533	20.9%	4,099	17.6%	5,135	16.8%
アフリカ	422	3.8%	413	2.4%	822	3.5%	862	2.8%
大 洋 州	53	0.5%	186	1.1%	358	1.5%	436	1.4%
共 産 圏	56	0.5%		0.0%		0.0%	33	0.1%
合 計	11,084	100.0%	16,910	100.0%	23,309	100.0%	30,511	100.0%

地 域	1962		1963		1964		1965	
	輸 出 額	構 成 比	輸 出 額	構 成 比	輸 出 額	構 成 比	輸 出 額	構 成 比
東南アジア	17,681	61.9%	18,256	52.7%	28,689	50.1%	32,773	44.8%
中 近 東	1,773	6.2%	2,091	6.0%	2,676	4.7%	3,997	5.5%
欧 州	1,801	6.3%	2,893	8.4%	4,865	8.5%	5,953	8.1%
北 米	1,287	4.5%	2,759	8.0%	7,116	12.4%	15,622	21.3%
中 南 米	4,105	14.4%	4,220	12.2%	6,605	11.5%	6,848	9.4%
アフリカ	1,207	4.2%	3,098	8.9%	5,033	8.8%	4,811	6.6%
大 洋 州	691	2.4%	1,159	3.3%	2,084	3.6%	2,870	3.9%
共 産 圏	28	0.1%	144	0.4%	205	0.4%	314	0.4%
合 計	28,573	100.0%	34,620	100.0%	57,273	100.0%	73,188	100.0%

出所) 今井康信 [1967] 「自動車部品輸出1億ドル達成への道」『月刊 自動車部品』110 p. 10より抜粋。

とした地域であって、外国車用補修部品生産が活発に行われたことがわかる。

② 部品メーカーの企業規模

それでは、どのような企業規模と出荷先の部品メーカーが輸出部品生産に従事していたのであろうか。ここでは、55年に実施された大阪府商工部の階層の業種別診断から、輸出部品生産に従事する部品メーカーの従業員規模と出荷先の特徴を分析してみよう(表5参照)。同表によると、出荷先の構成比は、工場²⁴⁾41.5%、問屋²⁵⁾41.2%、小売業者²⁶⁾20%、輸出14.4%であった。しかし、企業規模階層別に考察すれば、従業員規模100人以上の階層を境界に差異が見られることを読み取れる。従業員規模100人以上の階層では、工場、すなわち自動車メーカーあるいはサプライヤーの出荷比率が高い傾向にある。この点は、従来の見解と同様である。しかし、従業員規模100人以下の階層では、問屋、輸出向けの比重が高いことに留意する。すなわち、輸出向けが従業員規模100人以下で高い比重を示すことは、小規模の部品メーカーが市販部品と輸出部品生産を兼業していたと言えよう。

③ 他地域との比較

表3 1958年から65年の自動車部品総出荷額に関西支部出荷額に占める比率 (単位: 百万円)

	全 国 (A)	関西支部 (B)	比率 (A/B×100)
1958	66,572	5,065	7.6%
1959	76,035	7,087	9.3%
1960	90,665	8,480	9.4%
1961	102,949	12,139	11.8%
1962	144,346	13,782	9.5%
1963	169,811	16,802	9.9%
1964	220,742	20,953	9.5%
1965	159,714	16,686	10.4%

出所) 大阪通商産業局 [1967] 『近畿通商産業20年のあゆみ』 p. 355より抜粋。

注) 関西支部とは、自動車部品工業会関西支部会員企業の総出荷高を指す。

表4 1955年度の関西支部に所属する自動車部品メーカーの立地

府 県	企 業 数	構 成 比
大 阪 府 (大阪市)	25 (13)	51.0% (26.5%)
兵 庫 県 (神戸市)	18 (9)	36.7% (18.4%)
京 都 府	3	6.1%
滋 賀 県	3	6.1%
合 計	49	100.0%

出所) 大阪通商産業局 [1957] 『近畿通商産業の展望と回顧』 p. 324より抜粋。

注 1) 関西支部とは、自動車部品工業会関西支部会員の総出荷高を指す。

注 2) 大阪市と神戸市は、大阪府、兵庫県の内数である。

次に主要自動車メーカーが展開する東京、横浜などの京浜地区や名古屋通商産業局（以下通商産業局を管内と略）と輸出額を比較したのは、表6において検討してみよう。残念ながら他の管内の輸出額数値を揃っているのは、59年から62年までの期間しか存在しない。この表からは、当該期の大阪管内輸出額が他地域を大きく引き離したことを読み取れる。全国の自動車部品輸出額にどの程度を占めているのであろうか。反対に、第三位の名古屋管内の輸出承認額が、総額の10%も満たないことに驚かされる。すなわち、輸出の傾向は、輸出志向の大阪地区と国内志向の強い名古屋・東京管内と分類できよう。事実、自動車部品工業会 [1959] によると、58年の日本機械輸出組合における中南米地域調査では、「中南米地域に対する自動車部品輸出の大半は大阪地区メーカー製品」²⁷⁾と指摘されており、大阪地区製品の進出が顕著であったことを示す。そこで、59年から65年の全国輸出総出荷額に占める輸出の比率を示すのは、表7を検討してみよう。同表の全国輸出承認額に占める大阪通商産業局管内（以下大阪管内と略）の輸出承認額の比率が、63年をピークとして、その後に比率を低下させているものの、輸出承認額の半数を占めたことに注目される。

さらに59年から65年の大阪地区の輸出先は表8である。残念ながら先述の全国の輸出先とは、統計方法が異なることから、厳密な比較が出来ないことに留意する。当該期、大阪地区輸出先の最大のシェアを占めたのは、東南アジア市場であった。このことは、前述の表と同様の結果である。ただし、第二位は、中南米市場であって、北米州の位置が高くないことを特徴とする。

以上、大阪地区では、全国部品総出荷額に占める比率が低いものの、輸出性向が強いことが伺える。

4. 小 括

以上、海外市場の考察を前提として、当該期における輸出市場の特徴を整理していきたい。第一に、価格面や品質で不利にも関わらず、日本製品は、なぜ東南アジア市場で優位な位置を占め

表5 大阪地区自動車部品メーカーの出荷先別比率

(単位: %)

企業規模	回答企業	工場	問屋	小売業者	輸出	合計
300人以上	3	72.8	23.4	2.6	1.2	100.0
100～199人	11	42.3	41.8	5.8	10.2	100.0
50～99人	12	8.4	33.3	3.1	55.2	100.0
30～49人	13	17.6	56.3	0.7	25.4	100.0
10～29人	10	18.5	71.6	0.8	9.2	100.0
合計	49	41.5	41.2	2.9	14.4	100.0

出所) 大阪府商工部編 [1960] 『大阪府自動車部品工業々種別診断報告書』 p. 16より抜粋。

注)

表6 1959年～62年の各管内輸出承認額

(単位: 千ドル)

	1959		1960		1961		1962	
	出荷額	構成比	出荷額	構成比	出荷額	構成比	出荷額	構成比
東京通商産業局	7,327,715	38.28%	7,664,867	33.88%	10,225,125	34.25%	12,559,363	37.20%
横浜通商事務所	152,922	0.80%	246,466	1.09%	181,780	0.61%	460,994	1.37%
清水通商事務所	—	—	—	—	10,000	0.03%	43,935	0.13%
名古屋通商産業局	1,122,980	5.87%	1,657,070	7.33%	2,683,875	8.99%	2,856,776	8.46%
大阪通商産業局	10,172,342	53.14%	12,057,437	53.30%	15,610,082	52.29%	16,614,211	49.21%
神戸通商事務所	361,624	1.89%	765,530	3.38%	1,055,179	3.53%	1,186,240	3.51%
広島通商産業局	281	—	—	—	86,235	0.29%	28,896	0.09%
福岡通商産業局	6,395	0.03%	230,020	1.02%	—	—	11,377	0.03%
合計	19,144,259	100.00%	22,621,390	100.00%	29,852,276	100.00%	33,761,792	100.00%

出所) 日本機械輸出組合、機械工業振興協会『機械類輸出状況——輸出承認統計による——(各年版より作成)』

注) 輸出承認統計とは、輸出貿易管理規則第4条に基づき、外国為替公認銀行からその所在地域の通商産業局または、通商事務所に送付される銀行承認済み輸出申告書のうち、機械類のものについて集計したものである。

ることになったのか。それは、次の理由による。大阪通商産業局 [1957] によれば、「旧米軍車部品の唯一の供給国」²⁸⁾であったことによる。1950年代に外国車部品国産化を進めた日本は、供給国となった理由が、戦時・戦後期を通じて外国車部品の収集と図面作成を業界団体や通産省が実施することで部品メーカーが技術的普及を進めた成果である。戦時期、大阪地区では、大阪地区自動車部品商組合がGMCトラック部品をスケッチし、部品図面を作成・配布した²⁹⁾。また、後述するが、戦後も通商産業省によって図面配布された。このような豊富な蓄積が供給国として存在することのできる理由の一つであった。

第二に、地理的な有利さである。東南アジアに近接する大阪地区は、受注、生産、積出し、荷揚げというリードタイムが欧米諸国と比較して短期間で行われたことになる。

III. 輸出振興政策

1. 政策の契機

この自動車部品輸出は、所管官庁である通商産業省からどのような支援を受けていたのである

表7 全国輸出承認額に占める大阪管内の比率 (単位:千ドル)

年	全国輸出承認額	大阪管内輸出承認額	比 率
1959	19,144	10,172	53.1%
1960	22,621	12,057	53.3%
1961	29,852	15,610	52.3%
1962	33,761	16,610	49.2%
1963	30,302	19,333	63.8%
1964	41,355	24,814	60.0%
1965	51,337	27,687	53.9%

出所) 大阪通商産業局通商部『通商年報(各年版)』, 日本機械輸出組合, 機械工業振興協会『機械類輸出状況——輸出承認統計による——(各年版)』, 日本機械輸出組合『機械輸出20年』p. 235より作成。

注 1) 輸出承認統計は, 輸出貿易管理規則第四条に基づき外国為替公認銀行からその所在地通商産業省又は通商事務所に送付される銀行承認済輸出申告書のうち, 機械類のものについて集計した。

注 2) 大阪管内とは, 大阪通商産業局が承認した数値である。承認額は, 前述の『通商年報』より引用した。また, 62年まで全国輸出承認額は, 『機械輸出類輸出状況』を使用し, 63年以後『機械輸出20年』の数値を用いている。

うか。その具体的施策には, 外国車部品国産化のための技術振興と輸出品検査であった。まず, 輸出政策の過程を検討してみよう。

50年代初期, 通商産業省は, 部品輸出に消極的な姿勢であった。通商産業省の自動車部品輸出の政策的位置付けは, 「老朽車用の部品輸出は, 世界的に現在なお相当数使用されている老朽車が新車に置換されるまでの過渡的現象である。」³⁰⁾と考えており, 将来的に「国産車の輸出に続く, 補修用部品の輸出が, 部品輸出の本筋」³¹⁾と考えていた。通商産業省は, 将来的に外国車補修部品の輸出が減少するという見通しを持っていた。それでは, なぜ輸出振興に転換する必要があったのであろうか。それは, 自動車部品工業会内の輸出振興委員会の通商産業省委員の発言から考察してみよう。

50年後半, 通商産業省は, 従来の国産自動車工業育成を基本としていたが, 自動車部品輸出振興という二本立ての政策を展開する。この枠組みの変化は, 次の発言からも見受けられる。自動車部品工業会内に設立された第一回自動車部品輸出振興対策委員会において, 通商産業省側委員通商産業省重工業局自動車課の新井課長(当時)は, 「自動車部品政策については, 国産自動車工業の振興の面から助成対策と, 更に部品単独に於いての輸出振興対策の二つが考えられ, 前者が機振法に基づき諸般の対策を樹立中であり, 後者については今後積極的に振興対策を考究してさらに一段の部品輸出を図りたい」³²⁾と表明した。自動車部品輸出振興策が機械工業振興臨時借置法と同時期に展開されたことは, 興味深いことである。

この背景には, 三つの理由を求められるであろう。第一に, 外貨節約のために国産品に輸入代替化を促進させること, 第二に, 国産化した外国車部品を外貨獲得のために輸出, 第三に, 自動車部品工業会からの強い要請という理由にあった。さらに, 詳しく述べれば, 外国車の運用維持には, 多数の補修部品を必要としていた。しかし, 日本の国際収支状況が極端な入超となっており, 欧米から補修部品を購入する余裕が無かったためである³³⁾。また, 自動車部品工業会からの

表8 大阪管内における仕向地別輸出承認額の推移

(単位:千ドル)

仕 向 地	1959		1960		1961		1962	
	承認額	構成比	承認額	構成比	承認額	構成比	承認額	構成比
アジアおよび中近東	7,283	71.6%	8,073	67.0%	10,937	70.1%	11,045	66.5%
北 米 州	168	1.7%	344	2.9%	319	2.0%	498	3.0%
中 南 米 州	2,254	22.2%	2,902	24.1%	3,459	22.2%	3,554	21.4%
欧 阿 豪 州	466	4.6%	737	6.1%	893	5.7%	1,515	9.1%
中国及び共産圏		0.0%		0.0%		0.0%		0.0%
合 計	10,171	100.0%	12,056	100.0%	15,608	100.0%	16,612	100.0%

仕 向 地	1963		1964		1965	
	承認額	構成比	承認額	構成比	承認額	構成比
アジアおよび中近東	12,768	64.7%	16,060	64.7%	17,505	63.3%
北 米 州	846	4.3%	943	3.8%	2,086	7.5%
中 南 米 州	3,303	16.7%	4,808	19.4%	3,998	14.5%
欧 阿 豪 州	2,818	14.3%	2,996	12.1%	4,073	14.7%
中国及び共産圏	62	0.3%	7	0.0%	25	0.1%
合 計	19,735	100.0%	24,807	100.0%	27,662	100.0%

出所) 大阪通商産業局通商部編『通商年報(各年版)』, 日本機械輸出組合, 機械工業振興協会『機械類輸出状況——輸出承認統計による——(各年版)』より作成。

通商産業省に対する要請は, 次の通りであった。54年に自動車部品工業会は, 「(イ) 国内の外車部品の補給は戦時中も国産部品で充足された。(ロ) 最近の急激な外車の増加はこれら戦後外車の部品国産化を企業的に可能とするようになった。(ハ) 輸入外車の普及によって部品メーカーの生産技術が向上して来た。(ニ) 外車部品の国産化は外貨節約に寄与する。(ホ) 輸出部品の大半は, 1940年以前の規格品で, 国産化の実施によって新車輸出の増大が期待される」³⁴⁾の理由により政策的支援を要請した。

以上から, 通商産業省は, 外国車用補修部品の国産化を決意し, 輸出政策を振興することになったのである。

2) 技術振興

当初, 通商産業省は, 部品メーカーに外国車補修部品の国産化を促すことで, 生産技術の振興と向上を目指した。この政策上で最も重要なことは, 部品図面の確保である。なぜ, 通商産業省が部品図面や部品収集を代行する必要があったのであろうか。それは, 二つの理由があった。

第一に, 部品図面の入手は, 部品メーカーの一番困難な課題であった。自動車部品工業会[1956]によれば, 「大部分の部品メーカーは技術的にシャーシーメーカー³⁵⁾の支配を強く受けていて, 大メーカーにおいてもその設計等は発注先のシャーシーメーカーが行っていた」³⁶⁾と指摘する。すなわち, 当該期の部品メーカーは, 自動車メーカーの貸与図で生産活動に従事していることがわかる。

第二に, 外国車部品の入手が困難であったことにある。輸出部品は, 外国車部品のサンプル品

を入手し、それから採寸して図面を起こして、実際の生産活動を行っていたからである³⁷⁾。

特に需要が存在したのは、40年から48年式の米軍用自動車の補修部品であった。そのため、専門商社の業界団体である日本自動車部品組合連合会や部品メーカーは、これらの部品を捜し求めている。日本自動車部品連合会 [1955] によれば、専門商社側が「1940年から48年頃のアメ리카車のパーツを国産化するためにわれわれは、多大な経費と努力を払って外国から見本を取り寄せ国産化を計っているが、然しその数は微々たるもの」³⁸⁾であった。そのため、57年に設立された自動車部品輸出協会は、通商産業省に対して「現在、海外市場で最も活発な要需のあるものは一九四〇年から一九四八年頃のトラック修理部品である。ところが、不幸に大戦中でわが国にはこの年式の自動車は殆どない。…中略…先般、日本自動車部品輸出協会設立披露会の際、われわれ業者から通産省当局へとこれの除外について強く要望し」³⁹⁾たとある。このように、通商産業省は、業界団体からも強い要請を受けていた。

以上の様な事情から、53年から通商産業省は、外車部品4車種40品目を指定して工業技術院機械試験所、自動車部品工業会に補助金交付と調査研究を委託した⁴⁰⁾。具体的な目標と方法は、外国車部品の国産化と JIS 規格制定のために、とりわけシボレー、フォード、ダッジに絞り込んで部品収集と研究に着手した⁴¹⁾。収集部品は、工業技術院機械試験所の研究員達によって、徹底的に分解されて材質、加工法を研究された。その成果は、材料、寸法、加工法等を検討した上で図面に起こして、会員に配布したのである⁴²⁾。鈴木作良 [1981] によれば、「米軍払い下げ車用部品図面は、だいたい昭和30年頃まで希望者があり配布されていた。これらの図面は、スケッチから得たデータを主体に寸法が記入されていたもので、材質等については、当時の我が国の技術水準で判断した推定のもので大部分であった。米軍の部品調達には役立たなかった…中略…が、日本人に払い下げた GMC やジープに対しては、その図面も立派にまかり通ったのであった」⁴³⁾と述べている。すなわち自動車部品工業会の会員部品メーカーであれば、容易に技術情報を入手できたことを示唆している⁴⁴⁾。設計図の配布は、59年から65年に実施したのである。この研究会で対象となった部品は、先進国の売れ筋の自動車であった⁴⁵⁾。部品メーカーには、新しい年式部品の技術情報が入手可能となった。

以下の様に、輸出部品生産・販売する専門商社、部品メーカーにとって安価に入手することであった。結果として、通商産業省は専門商社や部品メーカーの代替する形で技術情報を収集したことになったからである。

3. 輸出品検査

もう一つ通商産業省が熱心であったのは、輸出品検査であった。検査の根拠法は、主に輸出品取締法と輸出検査法に依拠した。特に、57年に輸出検査法の制定は、実質的に品質検査を政府が代替することによって、輸出促進を目指すものである。何ゆえ、政府が品質検査を促進させたのであろうか。

それは、輸出品検査の状況を示す表9を検討すれば、より深く理解出来るであろう。これは、

部品メーカーの自主検査状況を示す。57年輸出を主体とする自動車部品製造業に従事する部品メーカー47社⁴⁶⁾の解答では、「製品原材料共に検査員がいる」、「製品のみ検査員がいる」と何らかの検査員を置いて実施している企業が、55.3%の企業が実施していると読み取れる。しかし、部品メーカーの44.7%は、「検査制度全くなし」との解答であることから、約半数の企業で実施されていないことがわかる。つまり、輸出に従事する大半の部品メーカーは、品質検査の管理体制が不十分であったと言える。

終戦直後、国内市場における自動車部品の粗悪品が氾濫した状況を前述した。これは、海外市場向も同様の状況である。当初、48年～51年まで自動車部品の輸出では、輸出取締法の第3条を適用されている⁴⁷⁾。第3条の適用とは、最低の標準を設けず輸出する際に所定の輸出検査基準で自主的に検査し、品質別に等級を表示して輸出を行うものである⁴⁸⁾。しかし、部品メーカーの自主検査を主体とする第3条適用では、不良品の持出が見られることから、同法の第4条を適用となった。第4条適用内容は、定められた規格以外の部品について輸出禁止を実施し、業界団体の認証、すなわち自動車部品工業会指定の証紙を貼って出荷するものであった。鈴木作良 [1981b] によれば、以前の検査は、国産車のみであったが、改正後の外国車までも範囲を拡大して検査した。けれども、実際の業界団体による規格作成は、「自動車部品の輸出検査指定品目は、JIS規格に準拠する、ということもあり、国内標準として定めるには問題のあった部品でも、輸出用何々というJIS規格を作成すれば良いということで、私は懸命に働いて沢山の自動車部品輸出規格のJISを作るのに努力した」⁴⁹⁾と述べている。つまり、業界団体の自主検査下では、規準も意味をなさず粗悪な部品が輸出されていたのである。その後、工業品検査所の臨時検査では、最も違反を繰り返した輸出品として自動車部品を挙げられていた⁵⁰⁾。鈴木作良 [1981] の回想によれば、「輸出検査も強制捜査ではなかったので、ろくに自社で検査しなくとも『日の丸』のラベル（輸出許可の証紙）さえ貼ってあれば、臨検さえ受けなければ、堂々と輸出できた」とある⁵¹⁾。結局のところ、輸出取締法は、機能していなかったと指摘できる。

そこで、通商産業省は、より強化された法律として輸出検査法を制定することになる。すなわち、輸出検査法の改正点は、輸出取締法の自主検査から「現行の自家表示制度を改め、政令で指定する貨物につき政府機関による輸出検査を強制する」⁵²⁾と大きく転換したのである。その背景としては、「部品輸出で海外の信用をおとし、クレームをつけられるものは殆ど外車部品」⁵³⁾と名指しで批判した。ただし、純正部品は「メーカーの厳重な検査と責任で品質保証している。また、輸出実績も外車部品に比べて少なく、当面国際以上の問題となるものではない」⁵⁴⁾と除外された。まさに、同法は外国車部品を標的にした法律であった。

実際、輸出検査法の運用は、第四回自動車部品輸出振興対策委員会において「検査場所が狭い」、「受検日の変更が多い」、「人員不足」などの批判が行われたものの⁵⁵⁾、検査の効果を認識される。そこでは、「検査方法並びに手続き等にも慣れスムーズに行われて粗悪部品の輸出防止のためには大いにその効果をあげ、その為検査対象品目の追加が議論せられる段階」⁵⁶⁾と評価を受けるようになった。ところが、57年東南アジア市場調査では、「外国車の商標を盗用して輸出す

る部品」⁵⁷⁾の存在が確認され、同年の中南米市場調査で「米国等の有名会社の模造品」⁵⁸⁾の流出が確認されたと報告される。そこで、通商産業省に対して専門商社側は、全品検査の要請を行うことになる。次の要請に通商産業省は、「工業品検査所に於いては検査員の不足等により全品目検査の実施は困難であり、また、単独検査部門を設立することも経費の点より困難性が伴う」⁵⁹⁾と回答した。しかしながら、60年に検査品目は、「バックミラー」の1品目を除いて新たに4品目を追加することになる⁶⁰⁾。これ以後、第十四回自動車部品委員会において専門商社側委員は、「検査品目を拡大してもらいたい」⁶¹⁾と要請されている。1960年改正以後、検査品目は、拡大することが無かった。

上記の結果から、輸出検査は、専門商社を中心として再び業界団体の自主検査を促がした。日本機械輸出組合自動車部品分科会では、輸出用自動車部品推薦委員会で審査した上で合格した製品を推薦製品として出荷したのであった⁶²⁾⁶³⁾⁶⁴⁾。

4. 小 括

自動車部品輸出における通商産業省の役割は、二つを指摘できるであろう。第一に、技術輸入代替化である。輸出を担っていた100人以下の小企業を主体とする部品メーカーでは、外国車部品国産化に必要な部品図面の作成を自主的に行うことが無理であった。これを代替化することは、輸出部品の生産技術向上や検査コストの軽減によって、輸出を促されたことになった。第二に、マーケット情報の収集である。40年から48年式の米国軍用車両の需要が存在することを把握したことは、欧米の競争相手国よりもマーケティング上で優位に立つことができた。日本製品は価格や品質面で欧米諸国よりも不利であった。しかし市場での需要を的確に把握して、それを部品図面に起こして配布したことは、官民の協調体制の成果であったと言える。第三に、輸出検査である。輸出検査の実行は、輸出に従事する部品メーカーの管理能力不足を補完する形で行われた。この通商産業省が検査を代行した結果は、ある程度の粗悪品流出を緩和することに成功したのである。

IV. 輸出部品の生産構造——日本機材工業株式会社の事例——

先述のように、輸出部品の価格は、生産技術の難易で分類されて、それ程高度な技術を必要としないテール・ランプなど国際価格に達していたものの、デフレーション・ギアなどの高度技術を必要とする商品が先進諸国と比較して高価格となっていた。その理由は、なぜなのであろうか。以下では、日本機材工業株式会社⁶⁵⁾の製造原価から高コストの原因を分析⁶⁶⁾したい。

なぜなら製造原価からは、基本的な生産費構成が考察できるからである。

1. 経営概要

調査時（1957年）の日本機材工業株式会社（以下日本機材と略）の経営概況は、資本金4百万

表9 自動車部品製造輸出業の検査状況

(単位, 社)

企 業 規 模	製品原材料共に 検査員がいる	製品のみ 検査員がいる	検査制度全くなし	合 計
1～3人				
4～9人			9	9
10～19人	4	4	8	16
20～29人	4			4
30～49人	7	2	3	12
50～99人	3	1	1	5
100～199人				
200～299人	1			1
合 計	19	7	21	47
構 成 比	40.4%	14.9%	44.7%	

出所) 通商産業省, 中小企業庁 [1959]『中小企業総合基本調査報告書(機械工業編)』p. 395より作成。

注) 輸出を主とする企業から作成した。内需, 賃加工の分類は, 除外している。

円, 従業員数64人で主にシャフト類の生産に従事する部品メーカーであった。その沿革は, 38年に大阪泉州地域の繊維業者が繊維機械製造を業務目的に, 「いちしん晒工業」を社名に共同出資で設立されたものの, 後に石村機械工業株式会社と改名して, 紡績機械, 工作機械部品の製造を目的とした。ところが, 同社は, 翌年に日本機材工業に改名し, 陸軍向けの自動車部品製造に業種転換した。その理由は, 紡績機械の販売不振や, 自動車部品の競争が少なく, 安定した販路を得ることが可能であった。しかし, 戦時期は, 相模海軍工廠発注の受注高射砲の弾頭製作, 倉敷飛行機発注の航空部品加工と軍需品生産に転換した。終戦直後から, 同社は, 再び自動車部品生産を始めたのである。

主な取引先は, 大阪福島区(三社), 東京虎ノ門(二社)の専門商社のみである⁶⁷⁾。その出荷品は, トヨタ自動車工業, 日産自動車, 日野自動車工業, 富士精密工業用の市販部品, 外国車部品を製造していた。おそらく, 外国車部品は, 輸出向けと推定される。同社は, 自動車メーカーと取引を行っていない。その理由として, 同社は, 「一時, トヨタの純正部品をつくるべく, トヨタとも相談したが成功せず。一つには, 当時のトヨタの支払いが非常にわるく」⁶⁸⁾, 他方福島の間屋が, 「現金で支払っていた時期であり, トヨタの純正部品を作って, トヨタ以外への販売を禁止されるよりも, フリーの立場でいる方が有利だ」⁶⁹⁾と考えていたことによる。それでは, 日本機材工業とサプライヤーの大金製作所(現:エクセディ)や中小企業庁[1957]の統計を用いて製造原価を比較検討していこう。

2. 輸出部品の製造原価

当該期, 輸出部品の製造原価構成に関しては, 特に分析した文献が存在しない。そこで, 補完的な資料として, 三菱経済研究所・日本機械工業連合会編[1958]に掲載された日本機材の製造原価を示す表10から検討してみよう。同表から日本機材の製造原価の特徴は, 原価に占める原材

料及び購入部品費の割合が67.2%となっている点である。次に高い割合の費用項目は、労務費18.4%，外注加工費13.2%という構成であった。この製造原価の分析では、日本機材工業，大金製作所，中小企業庁の統計が原材料及び購入部品費，労務費，外注加工費の項目から比較検討してみよう。

3. 原材料

当該期，一般的にサプライヤーを含めた部品メーカーは，原材料の入手が最も悩ませた問題であった。しかし，残念ながら，三菱経済研究所・日本機械工業連合会編 [1957] には，日本機材工業の原材料問題に何も触れていない。ここでは，原材料問題⁷⁰⁾を他の資料に代替して検討する。そこで，原材料のなかでも広範囲に使用されていた自動車用特殊鋼（以下特殊鋼と略）に限定して議論する。

部品の製造原価は，原材料及び購入部品費の割合が67.2%を占めていた。つまり，同社の部品価格は，その原材料価格が大きく影響を与えることがわかる。50年代中頃の部品メーカーは，原材料高騰に悩まされていた。この原材料高騰の問題を上野富造 [1957] は，「日本品が大巾な値上りを示したため，二次製品に近い部品の新価格はドイツ品やアメリカ品よりも高くなりせっかく獲得した市場を再び失う危険にさらされている。材料の急激な高騰はひとりわが国だけでなく世界的な問題であり，経済の底浅いわが国が特に著しい影響を受けた。また，パーツメーカー自体が小企業であるために，材料の値上りを生産の合理化でカバーできなかった」⁷¹⁾と輸出価格に反映される問題を指摘した。輸出部品を生産する部品メーカーは，商品の性格上に多品種少量生産であった。原材料の仕入れは，鉄鋼商社から多品種少量の発注を余儀なくされた。その鉄鋼商社と部品メーカーの取引関係を示すのは，取引の条件に表れている。

上記の状況を示す部品メーカーと鉄鋼商社の取引関係を示すのは，決済条件，取引量から検討できる。決済条件は，現金58.2%，手形41.8%（平均手形サイト81.2日）である⁷²⁾。この決済方法は，現金の割合が多いことに注目したい。鉄鋼商社からは，好況時に「数ヶ月も前に注文しないと生産して貰えなかったり，半年分をまとめて多量の発注を要請」⁷³⁾されていた。そのため，部品メーカーは，「好況のときには鉄鋼価格が急騰して採算が悪化しかえって輸出量が従来よりも減少したり，赤字経営となる」⁷⁴⁾ということを生じた。このように部品メーカーは，原材料の高騰に悩まされていたのである。

これに対抗するため部品メーカーは，より安価にかつ少量の原材料を確保するため，二つの方法で対応することになる。第一に，鉄鋼商社に対して販売価格の半額を現金で前払いするという条件で値下げ交渉を行う方法である。この交渉方法は，原材料価格をある程度低減することができた。そして，第二に，低品質の材料を購入する方法である。つまり，部品メーカーは，低品質な材料で原価低減を試みた。この傾向は，低品質の材料を用いており，小零細なサプライヤーに多くを見られた⁷⁵⁾。このように，サプライヤーは，原材料の入手の困難さや価格変動に悩まされていたのである。

4. 労 務 費

製造原価に18.41%を占める年間給与額労務費は、輸出部品価格を押し上げるもう一つの要因となっていた。それでは、この労務費を構成する賃金とその労働の質的な特徴をサプライヤーの大金製作所（現：エクセディ）や通商産業省・中小企業庁 [1957] の統計を用いて比較検討していこう。なお、労務費に相当するのは、同表によると年間給与額であることから、便宜上労務費と言い換えて議論する。比較分析では、男性工員（本工）を対象とする。

第一に、日本機材工員の勤続年数の長いことが特徴である。同社工員の平均年齢が32.0歳（最高年齢56歳，最低年齢17歳），勤続年数が5.8年となっている。大金製作工員の平均年齢が，25.0歳（最高年齢53歳，最低16歳）であって，平均勤続年数が2.5年であることから，同社と比較すれば，平均年齢の高いことを容易に理解できるであろう。

第二に，平均給与額は，著しく高い傾向にあることである。男性工員の平均給与額を調査期間や方法が異なり，大金製作所や統計書との正確な比較が困難である。しかし，批判を恐れず検討すれば57年の通商産業省・中小企業庁 [1957] によれば，自動車部品製造業の従業企業規模50～99人であると年間当たり全国平均給与額14千円となっており，大金製作所が13千円であるのに対し，日本機材の平均給与額が17千円である。結果，同社の平均給与額は，統計上の平均給与額と比べて24%，大金製作所と32%も高いことが伺える。

第三に，日本機材の賃金は，基本給＋家族手当＋勤続手当＋皆勤手当となっており，基本給も日給月給であり，賞与が，7月，12月に1ヵ月半分支給される。特に，この賃金体系では，技能とか生産性を反映していないことに注目される。

以上の点から，年齢層の高い熟練工の使用は，同社の給与水準を上昇させることがわかる。それでは，何ゆえ多数熟練工を雇用する必要があったのであろうか。それは，同社の設備機械の状況に反映された結果と言える。どのような設備環境であったかを考察していこう。同社の使用工作機械は，単なる旋盤の比重が切削機械35台のうち，23台を占め，そのうち16台がベルト式旋盤，ターレット盤が1台にすぎない。⁷⁶⁾という状況であった。これらの設備機械は，「設備機械が万能型でしかも古ぼけ」ており，機械配置も「よろず屋的性格」⁷⁷⁾と万能職場の形態⁷⁸⁾であった。そのため，操作する工員は，「チェックの抑えにガタがきている旋盤をうごかしてものを作るには，一般的な知識や熟練では達せられぬコツを体得せねばならず」⁷⁹⁾という状況にあった。つまり，職人的な技能を基盤として，あらゆる製品を生産する万能型職場で日本機材は，生産を展開したのである。この形態である理由としては，同社の製品に理由を求められる。多品種少量品という特徴をもつ輸出部品は，場合によって図面が無くとも職人的技能のカン，コツに頼っての生産であって，かつ1ロット数が30前後となると専門機を用いた専用のラインを組むことも困難であった。

5. 下請加工

生産工程の中では，自社加工であると加工費用が高コストとなり，他企業に下請加工を依頼す

ることも度々生じた。日本機材の外注化の基準は、「自社の工場のコストに比して三割安」⁸⁰⁾であると発注していた⁸¹⁾。それと、熱処理工程が必要な場合は、同社に設備が未保有なためであった。

この下請企業の利用は、日本機材と取引している部品メーカーの4社の事例から考察してみよう⁸²⁾。同社の再下請メーカーは、表11で示されている。1945年設立された、主に鍛造加工を専門として、47年3月に日本機材と取引を開始した。当時、同社の取引割合は、東洋工業（現：マツダ）85%、東洋運搬機5.0%、日本機材2.5%であった。D企業は47年に設立され、主に高周波の焼き入れを業務とする。取引の契機は、47年に日本機材の工場長と知り合ったことによる。売上高に占める日本機材の取引と比率は、15~20%とある。後に、K製作所を56年10月に設立し、個人経営の会社である。受注先は、日本機材の仕事のみであり、原材料の支給も受けている。設備機械はベルト式旋盤3台であった。N鉄工所は、56年8月に設立された。作業は、経営者とその弟の構成で行っていた。受注先は、日本機材の受注のみであり、原材料も支給されている。設備機械は、中古の6尺旋盤2台である。

このような再下請企業は、取引以外に資本関係、人的関係などの結合性が見られず、取引のみの結合である。しかも、東洋工業と取引している部品メーカーがサプライヤーの下請加工まで行っているのである。

6. 小 括

以上の日本機材の生産構造から輸出部品工業の特徴を見出せる。第一に、柔軟な生産構造である。柔軟な生産構造とは、普通旋盤を駆使して、いかなる部品生産でも可能とする熟練工の存在である。

また、専用工作機械を用いないことは、設備の購入コストを軽減できた。この手工業に近い生産形態は、輸出市場の求めている補修部品生産に合致することになったのである。第二に、生産品の性格と柔軟な生産構造の維持が、高コスト体質を生み出すことになった。生産品が多品種少量であることは、専用ラインの構築、すなわち、プレス機械などの専用工作機械の導入を妨げた。それを補完する形で、熟練技術に依存したことは、労務費の高騰に繋がることとなった。また、60%を占める原材料は、技術大量仕入れが困難であることから、常に不利な取引を強いられることとなり、価格変動も大きな悩みの一つであった。

V. 分 析

競争相手国と比較して日本製自動車部品は、価格が割高であり、品質も粗悪にも関わらず、なぜ競争上優位な位置にあったのであろうか。促進された要因は、以下の二つの理由にあると考えられる。

第一に、商社、貿易業者と東南アジアの輸入業者いわゆる商人との強い結び付きである。大阪や神戸には、専門商社の商業集積地である福島区があり、各国自動車メーカーの年式や種類を問

表10 1957年の日本機材工業株式会社の製造原価

(単位, 円)

項 目	費 用	構 成 比
原材料費及び購入部品費	52,381	67.2%
燃 料 ・ 動 力 費	910	1.2%
外 注 加 工 費	10,301	13.2%
年 間 給 与 額	14,346	18.4%
合 計	77,938	100.0%

出所) 三菱経済研究所, 日本機械工業連合会 [1958]『機械工業基礎調査報告書第N18 集生産構造研究会報告書』p. 159より抜粋。

わず, どのような部品でも容易に入手可能であった。もう一つは, 神戸, 大阪在住のインド人商人, いわゆる印僑商人達の存在も忘れてはならない。この印僑商人達は, 東南アジアの各国に展開する同胞の輸入業者と商業上のネットワークを形成し, 日本製品も容易に販売することが可能となったからである。すなわち, 日本の自動車部品輸出は大阪地区に展開する部品メーカーと, 集散地商社としての福島区の専門商社, 中間業者としての印僑などの個人貿易業者などが中心的に展開したのである。

第二に, 外国車部品に関する豊富な技術蓄積である。拙稿 [2000] で指摘したように, 部品メーカーは, 戦前から外国車の部品を製造しており, その技術的蓄積に求められる。また, 乗用車部門の中心的存在であった外国車は, 50年代後半から急激に国産車との代替化が進展した。それゆえ, 国内補修部品市場では, 外車補修部品の余剰があったことによる。その技術的蓄積とは, 部品図面の保有と製造ノウハウである。特に大阪地区では, 戦時中に業界団体⁸³⁾で調査し, 戦後に政府委託事業として自動車部品工業会で部品を調査したものを各部品メーカーに配布を行っていた。また, 各部品メーカーは発注先からサンプル品を参考として, 採寸を行なって作図することで, 図面として蓄積されたのである。この部品図面を基に部品メーカーは, 熟練工員で一品ごとに生産したのである。

第三に, 地理的な不利, マーケティングの違いの二つに求められる。地理的有利とは, 特に, 有力な競争相手であるドイツ, イタリアなどのヨーロッパの部品メーカーと比較して日本が, 東南アジア諸国に近い位置にあることから, 商品の発注, 生産, 発送, 現地到着までのリード・タイムが短期間であった。また, 基本的に欧米部品メーカーは, 国内市場あるいは先進国輸出志向であって, 東南アジアや中南米などに関心を持っていなかったことにもよる。東南アジアの輸入業者は, 度々オファーするものの, 相手国の部品メーカーから在庫切れで断られていたのである。当時, 東南アジア諸国の工業力では, 自国において補修用の自動車部品の生産を行うことができなかった⁸⁴⁾。そのため, 東南アジアの自動車ユーザーは, 多少割高でも早く部品を入手して事業に復帰するため購入するしか方法が無かったのである⁸⁵⁾。

第四に, 通商産業省の政策的支援である。通商産業省は, 輸出企業所得税減免制度, 輸出品検

査制度、自動車部品図面配布などを実施することで輸出企業を厚遇した。しかし、東京管内、名古屋管内のサプライヤーは、国内市場志向であって、輸出に全く関心を示さなかった。この輸出企業支援政策を上手く活用したのが大阪の部品メーカーであった。小規模な企業が大多数であった輸出部品メーカーにとっては、通商産業省が部品図面の配布や輸出検査を代替することによって、費用負担を減少させることも魅力であったと思われる。

第五には、輸出向けは、代金の回収が早いということである。これは、日本国内の自動車メーカーが極めて支払い条件が悪く、むしろ、現金決済である輸出向けに生産を行った方が好条件であったことによる⁸⁶⁾。依頼先である専門商社は、現金決済する方が多かったことから⁸⁷⁾、部品メーカーにとって好条件な取引であった。

以上の理由から大阪地区の部品メーカーは、補修部品の輸出を成し遂げたのである。要約すれば、中南米・東南アジア諸国で不足する米国車用補修部品の情報、国内補修部品市場で流通・生産する外国車部品を輸入業者の在地華僑、印僑、輸出業者の専門商社、貿易商等の商人が需要と供給を結びつけたことが、輸出を可能とした。

VI. 結びにかえて

本稿では、大阪地区自動車部品工業の輸出構造から、日本自動車産業に果たした役割を分析した。以上の分析から明確になった点を指摘したい。

第一に、輸出部品工業の持つ意味である。輸出部品工業は、小規模企業に対して安定した利益をもたらし、後の自動車産業発展に大きく寄与した。さらに日本では余剰生産物であった外国車補修部品を商人に仲介させることで、供給することに成功した。このことは、小規模企業層を自動車部品工業に継続して従事させることになり、製造技術の蓄積になったのである。この結果、60年代以降の自動車産業の成長期には、二次、三次サプライヤーに転換することになった。

第二に、輸出振興政策の果たした役割である。特に、外国車部品国産化政策と輸出検査法の果たした役割は、小規模企業が多数従事する輸出工業の発展に重要である。部品図面の配布は、対象企業の技術力向上に大きく貢献した。研究施設や検査・測定器具を持たない小規模部品メーカーは、政府が代替して研究を行うことによって、その技術情報を容易に確保することになったのである。さらに57年に施行された輸出検査法は、品質管理能力に劣る部品メーカーの不足を補完することになった。輸出品検査を政府が代替することは、資金力の乏しくて、専門的技術者を雇用する余裕も無い部品メーカーに大きく寄与することになった。これは、大阪地区の部品メーカーも同様である。

第三に、輸出部品が促進された理由である。本稿で検討の対象とした大阪地区の自動車部品は、他国製品よりも価格面や品質面にて競争力で劣っていたが、市場の需要の高い40年から48年式米国軍車両部品を唯一供給することで優位性を得たのである。しかしながら、各市場においては、品質面で二級品の取り扱いを受けていたことを忘れてはならない。

表11 日本機材工業株式会社の外注加工先

企 業 名	資 本 金	従 業 員	事 業 内 容	備 考
K 鉄 工 所	200万円	64	プレス, 鍛造	東洋工業と取引
D 企 業	不明	30	熱 処 理	
K 製 作 所	9 万円	2	旋盤加工	
N 鉄 工 所	4 万円	1	同 上	

出所) 三菱経済研究所, 日本機械工業連合会 [1958] 『械工業基礎調査報告書第N18集生産構造研究会報告書』 p. 159より抜粋

第四に、輸出部品工業が日本自動車産業の形成に果たした役割を検討したい。輸出部品メーカーは、特に西日本の自動車メーカーのサプライヤー・システムの形成に大きく貢献することになる。先述の通り、輸出部品に従事する部品メーカーは、サプライヤーに転換していく。この時期、西日本に展開する東洋工業、三菱重工業水島製作所、ダイハツ工業などの三輪車自動車メーカーは、四輪自動車メーカーに転換する。この転換によって、60年代の後半から大阪地区の国内市販部品生産と兼業する部品メーカーは、より需要獲得機会を求めて一次、二次のサプライヤーとして、組付部品市場参入あるいは部分加工に従事することになる。

なお、今後の課題としては、二点ある。第一に他の東京、愛知などの自動車部品の地域比較が十分に行えなかった。第二に、60年代後半の国内補修部品市場の変化を十分に検討していない。以上の2点を次稿で分析を行っていきたい。

参 考 文 献

- 今井康信 [1967] 「自動車部品輸出1億ドル達成への道」『月刊自動車部品』110, p. 10。
- 上野富造 [1957] 「部品輸出態勢の確立——さらに犠牲と忍耐が必要——」『会報』103, p. 24。
- エンバイヤ自動車社史編纂委員会編 [1983] 『エンバイヤ自動車七〇年史』 p. 116。
- 大阪府商工部編 [1960] 『大阪府自動車部品工業業種別診断報告書』。
- 大阪府立商工経済研究所編 [1959] 『地域経済と中小企業集団の構造——第8輯 布施市工業を中心として——』経研資料219。
- 大阪通商産業局編 [1957] 『近畿通商産業の回顧と展望』。
- 大阪通商産業局編 [1967] 『近畿通商産業のあゆみ』。
- 大阪通商産業局通商部編『通商年報（各年版）』。
- 尾高煌之助 [1983] 「自動車部品工業の発展と停滞——日本東南アジア諸国の経験をめぐって——」『経済研究』34-4, pp. 337-359。
- 経済企画庁調査局編 [1972] 『資料・経済白書25年』日本経済新聞社。
- 機械工業振興協会『機械輸出状況—輸出承認統計による—』。
- 児玉和人 [2000] 「1950年代の自動車部品市場の動向と補修部品工業」『龍谷大学経済学論集』40-2, pp. 71-96。
- 交通毎日新聞社 [1955] 「関西パーツ界の動向を語る—①—」『会報』81, p. 44。
- 小型自動車工業会編 [1949] 「田中専務理事帰朝報告」『小型情報』4, pp. 134-139。
- 小型自動車工業会編 [1958] 「輸出検査法改正に伴う自動車部品の検査について」『小型情報』44, p. 23。
- 小浜裕久 [1996] 『戦後日本経済50年—途上国から先進国へ』日本評論社。

- 日本自動車会議所・日刊自動車新聞社 [1957] 『自動車年鑑 (昭和32年版)』日刊自動車新聞社。
- 自動車部品工業会編 [1959] 『昭和34年度 事業報告書』。
- 自動車部品工業会編 [1956] 「自動車部品工業合理化基本計画要綱説明資料」『昭和31年度 事業報告書』 p. 37。
- 自動車部品工業会編 [1957] 「第一回自動車部品輸出振興対策委員会議事録 (1958年2月5日開催)」『昭和32年度 事業報告書』 p. 4。
- 自動車部品工業会編 [1958] 「第四回自動車部品輸出振興対策委員会議事録 (4月7日開催)」『昭和33年度 事業報告書』 pp. 3-4。
- 自動車部品工業会・日本機械工業会 [1957] 『自動車部品工業の実態』より引用。
- 鈴木作良 [1981a] 「自動車部品工業と共に②」『月刊自動車部品』284, pp. 12-15。
- 鈴木作良 [1981b] 「自動車部品工業と共に③——輸出検査の事など——」『月刊自動車部品』285, pp. 14-17。
- 政治経済研究 [1954] 「自動車部品工場の下請制——その発達と構造——」『政経月誌』25, p. 7。
- 武田晴人 [1995] 「自動車産業1950年代後半の合理化を中心に」武田晴人編『日本産業発展のダイナミズム』東京大学出版会。
- 東京都経済局 [1960] 『東京都の自動車部品工業実態分析』。
- 通商産業省編『商工政策史』。
- 通商産業省重工業局自動車課編 [1953] 「外国自動車部品について」『自動車時報』20, pp. 73-94。
- 通商産業省重工業局編 [1954] 「自動車輸出の現状と見通し」『自動車時報』23, pp. 22-23。
- 通商産業省重工業局編 [1959] 『日本の自動車工業』。
- 通商産業省重工業局編 [1962] 『日本の自動車工業』。
- 通商産業省・中小企業庁 [1959] 『中小企業総合基本調査報告書 (機械工業編)』。
- 日本機械輸出組合 [1972] 『日本機械輸出20年: 1952-1971』。
- 日本長期信用銀行調査部編 [1963] 「自動車部品工業の現状と問題点」『長銀調査月報』75, p. 51。
- 日本自動車部品工業会 [1967] 「躍進する関西地区自動車部品メーカー」『月刊自動車部品』110, pp. 43-55。
- 自動車部品組合連合会 [1955] 「進む外車部品国産化」『会報』86, p. 41。
- 日本自動車部品工業会 [1969] 『日本自動車部品工業発展小史』。
- 日本自動車部品組合連合会 [1952] 「大阪パーツ界の横顔」『会報』51, p. 15。
- 日刊自動車新聞社・日本自動車会議所編 [1955] 『自動車年鑑 (昭和30年版)』日刊自動車新聞社。
- 日本文学会 [1963] 『技術革新の地域社会の影響』東京大学出版会 p. 10。
- 山本潔 [1987] 「中小企業問題に関する考察——下諸単価決定方式を中心として——」『社会科学研究』32, pp. 121-180。
- 山下潔 [1995] 『日本における職場の技術・労働史1954~1990』東京大学出版会
- 山本順一 [1960] 「大阪の自動車工業——部品工業を中心に——」『大阪経済の動き』57, p. 36。
- 渡辺昭夫 [1987] 「戦後初期の日米関係と東南アジア戦前型の「三角貿易」から戦後型「半月弧へ」細谷千博・有賀貞編『国際環境の変容と日米関係』東京大学出版会, pp. 27-54。

- 1) 日本の輸出構造については、小浜裕久 [1996] を参照のこと。なお、50年代、60年代の日本と東南アジア諸国の貿易関係は、渡辺昭夫 [1987] が詳しい。
- 2) 経済企画庁調査局 [1972] p. 212を参照のこと。なお原文は、経済企画庁 [1957] 『昭和三十三年 度 経済白書』である。

- 3) 流通ルートの概要は、拙稿 [2002] pp. 74-75を参照のこと。
- 4) 戦前期は、満州、華北、朝鮮に輸出されていたが、ほとんど旧植民地向けである。
- 5) 通商産業省重工業局編 [1959] p. 119より引用。
- 6) 後年、通商産業省重工業局編 [1962] によれば、「組付用に向けられているものは噴射ポンプ等の一部の部品に限られており、…中略…ほとんどが補修部品であって組付部品の困難性が伺える」という状況が続いており、「組付用部品の輸出はわずかに数例認められる程度」であった。このように自動車部品輸出は、組付部品ではなく、主に補修用部品として出荷されていたことがわかる。
- 7) 日本長期信用銀行調査部編 [1963] p. 51。
- 8) 通商産業省重工業局編 [1959] p. 119より引用。
- 9) エンパイヤ自動車社史編纂委員会編 [1983] p. 116より引用。
- 10) 前掲 p. 116。
- 11) 自動車部品貿易協会
- 12) 交通毎日新聞社 [1955] p. 44より引用。
- 13) 日本自動車部品組合連合会 [1955] p. 41より引用。
- 14) 前掲 [1955] p. 44より引用。
- 15) 小型自動車工業会編 [1949], pp. 134-139より引用。
- 16) エンパイヤ自動車社史編纂委員会編 [1983] pp. 116-117の引用による。エンパイヤ自動車は、1913年に創業した大手自動車部品専門商社である。
- 17) 通商産業省重工業局課 [1954] pp. 22-24も同様の指摘を行っている。
- 18) エンパイヤ自動車社史編纂委員会編 [1983] は中南米市場向けに「昭和27年からフォード、シボレーの乗用車用補修部品を中心に輸出を再開した。」p. 117とある。主に中南米市場では、戦前期の米国乗用車の補修部品が求められていた。
- 19) 近畿圏内とは、大阪府、兵庫県、京都府、滋賀県、福井県、奈良県、和歌山県を指す。
- 20) 大阪通商産業局 [1957] p. 324より引用。
- 21) 前掲 p. 324。
- 22) 大阪通商産業局 [1957] p. 323より引用。
- 23) 前掲 p. 323。
- 24) 工場とは、自動車メーカーや大手サプライヤーを指すと思われる。
- 25) 問屋とは、本稿でも用いている専門商社と同様な意味である。
- 26) 小売業者は、自動車部品を自動車ディーラーや自動車整備工場に販売する販売店を指す。
- 27) 自動車部品工業会 [1959] p. 5より引用。
- 28) 大阪通商産業局 [1957] p. 328より引用。
- 29) 拙稿 [2002] p. 91を参照のこと。なお、原文は、毎日交通新聞社 [1955] p. 42による。
- 30) 通商産業省重工業局編 [1954] p. 22より引用。
- 31) 前掲 p. 22。
- 32) 自動車部品工業会編 [1957] 「第一回自動車部品輸出振興対策委員会議事録（1958年2月5日開催）」p. 4より引用。同委員会は、自動車部品振興に関する具体策を推進するため1956年12月に開催を役員会にて決定されたものである。参加者は、輸出専門とする部品メーカーや輸出志向の強い部品メーカー、専門商社所管官庁の通商産業省重機械工業局自動車課課長と技官から構成されている。また、第五回自動車部品輸出振興対策委員会からは、自動車部品専門商社の輸出団体で日本自動車部品輸出協会も加わった。
- 33) 日本自動車会議所・日刊自動車新聞社 [1957] によれば、「三十一年度において臨時申請、臨時割

当という弾力的な輸入方式が採用された乗用車補修部品の輸入は、三十二年度には外貨不足を理由に再び外貨割当方式に逆戻りした」p. 205と輸入が制限されていた。

- 34) 日本自動車会議所, 日刊自動車新聞社編 [1955] pp. 78-79。
- 35) 自動車メーカーの意味である。
- 36) 本文は, 自動車部品工業会 [1956]「自動車部品工業合理化基本計画要綱説明資料」p. 37より引用。に指摘されている。当時の自動車部品工業会の技術的状況を知るために興味深い。
- 37) 日本工業新聞編 [1958]によると, 座談会の席上で日産自動車部品部長の星野健吉氏が「外国車部品は現物をみて造るですか」p. 36質問したところ, 専門商社のエンパイヤ自動車常務取締役, 新井太吉氏が「ええ, 大体サンプルをよこしますね。ものによっては」p. 36と回答している。
- 38) 日本自動車部品組合連合会 [1955] p. 42より引用。
- 39) 前掲 p. 42より引用。
- 40) 日刊自動車新聞社・日本自動車会議所編 [1955] pp. 90-91。
- 41) 通商産業省重工業局編 [1953] pp. 73-94には, 機械試験場における外国車部品研究結果が加工法, 使用材料等まで詳細に記述されている。
- 42) 製品図面配布については新車部品についても同様と思われる。
- 43) 鈴木作良 [1981a] p. 15より引用。
- 44) 自動車部品工業会編 [1958]によれば, 輸出部品メーカーは, 「特に技術指導を必要とする小工場には東京都或は大府等の技術指導所と連絡をとり積極的な指導にあたる」pp. 3-4と決定されていた。
- 45) 日本自動車部品工業会 [1969] pp. 106-107を参照。
- 46) 通商産業省, 中小企業庁 [1957]の凡例には, 輸出部品に分類する定義の記載が無い。統計数値を検討した結果, 統計上の輸出を主体とする解答した部品メーカーの分類は, 売上高に占める輸出比率が70%以上であると推測される。そのため, 実際の輸出に従事する部品メーカーは, 国内向け補修部品生産や組付部品生産と兼業していることが促えられないことから, 実数よりも少なく計上されていると思われる。
- 47) 前掲 p. 15。
- 48) 鈴木作良 [1981b]によれば, 「自動車部品の場合, その等級表示は, A・B・C・Dという4種類のラベルに分けられていた。その品質の内容は, 優(A)・良(B)・可(C)・可の下(D)という意味であった」p. 15と指摘している。
- 49) 前掲 p. 15より引用。
- 50) 通商産業省編 [1971] p. 476に指摘されている。鈴木作良 [1981b]は, しばしば工業品検査所の臨時検査によって自動車用ジャッキ, バックミラーが摘発されたと指摘されている。
- 51) 鈴木作良 [1981b], p. 16より引用。
- 52) 通商産業省, 通商産業省政策史編纂委員会編 [1991] p. 317。
- 53) 小型自動車工業会編 [1958] p. 233より引用。
- 54) 前掲 p. 233。
- 55) 自動車部品工業会編 [1958] pp. 3-4より引用。
- 56) 前掲 pp. 3-4。
- 57) 前掲 pp. 3-4。
- 58) 自動車部品工業会編 [1959] p. 5より引用。
- 59) 前掲 pp. 5-7。
- 60) 通商産業省重工業局自動車課編 [1962] pp. 294-295によると, 1960年の検査品目改定では, エンジンピストンリング, 十字軸自在継手, タイロッドエンドアセンブル並びにポールスタットおよびソ

- ケット, アクスルシャフトを追加された。
- 61) 自動車部品工業会編 [1963] p. 19より引用。
 - 62) 自動車部品工業会編 [1960] p. 7。
 - 63) 日本自動車会議所, 日刊自動車会議所 [1964] p. 311によれば, フォルクスワーゲン社製ホイールキャップの模造品, ロプロ社製ユニバーサルジョイントの模造品が海外市場で発見されたと述べている。
 - 64) 通商産業省重工業局編 [1954] p. 120より引用。
 - 65) 三菱経済研究所・日本機械工業連合会編 [1958] の文中には「N機材」と表現されていた。文中の沿革から, 「N機材」は, 日本自動車部品工業会 [1967] 「躍進する関西地区自動車部品メーカー」『月刊自動車部品』110, p. 43による日本機材の紹介記事内容と一致するため同社と断定した。
 - 66) 山本潔 [1987] を参照にした。
 - 67) 年代別の推移は不明である。
 - 68) 三菱経済研究所・日本機械工業連合会編 [1958] p. 159より引用。
 - 69) 前掲 p. 159より引用。
 - 70) 武田晴人 [1995] p. 226にも同様の記述が見られることに留意。
 - 71) 上野富造 [1957] p. 24より引用。なお, 上野富造氏は, 大阪地区の輸出部品業界リーダー的存在であった。
 - 72) 大阪府立商工経済研究所 [1959] p. 100も同様の結果である。
 - 73) 山本順一 [1960] p. 43より引用。
 - 74) 前掲 p. 44より引用。
 - 75) 前掲 p. 44より引用。
 - 76) 前掲 p. 158より引用。
 - 77) 前掲 p. 172より引用。
 - 78) 山本絜 [1994] によれば, 万能職場の定義を「ただ一つの配置された万能機会と万能熟練さを中心として構成されている職場である。それはあらゆる種類の機会製品を製造しうる『万能』の職場であるが, その製品は, 低品質であり, 生産性も低い。『万能』のそのものの加工精度が低く, 製品の品質は, 仕上がりの手によるやすい仕上げに依存」pp. 21-22とある。
 - 79) 前掲 p. 122より引用。
 - 80) 前掲 p. 158より引用。
 - 81) 前掲 p. 44より引用。
 - 82) 社名は, いずれの会社も不明である。
 - 83) 自動車部品貿易協会での聞き取り。
 - 84) 大阪府商工部編 [1960] p. 25より引用。
 - 85) 当時の日本を含めた途上国における補修部品の購買動機は, 通商産業省重工業局 [1959] p. 119にも指摘されている。また, 尾高煌之助 [1983] フィリピンにおける補修部品の購買動機が所得水準によって制約される事を明らかにしている。
 - 86) 大阪府商工部編 [1960] p. 26による。ただし, 前掲によれば, 受注ユニットが少なかったり, 貿易業者が資本金の弱い業者であるために代金回収が遅れる場合もある事に留意。
 - 87) 三菱経済研究所・日本機械工業連合会 [1958] p. 158「福島の間屋では, 現金で支払っていた時期であり」と現金支払いの好条件で取引を行っていたという事を指摘している。