

## 日本労働年鑑 第58集 1988年版

The Labour Year Book of Japan 1988

## 第二部 経営労務と労使関係

## IV 産業合理化と労働組合

## 1 産業動向と合理化

## 2 自動車産業

## 輸出低迷、国内で高い伸び

一九八七年の自動車生産・販売は、八六年につづいて低迷を余儀なくされた(約一二二〇万台)が、輸出と国内需要とでは逆の傾向を示した。

まず輸出では円高の影響による対米輸出の低迷によって完成車輸出、とくに商用車輸出が打撃を受け、全体として減少(約六三〇万台)したが、他方、国内需要は近年にない高い伸びを示した(約五九〇万台、第44表参照)。これは内需拡大政策にもよるが年央からの個人消費の伸びに支えられた。自動車各社は、輸出の減少を国内需要開拓で補うべく前年から販売強化策を実行してきたが、大型の高価格車の売れ行きが予想外に伸びているように高級車指向が一つの支えとなっているとみられる。

他方、KDセットは海外生産の拡大を反映して順調に増加(約一八〇万台分)、完成車輸入も内需の増加を反映して徐々に拡大しつつある(『エコノミスト』一九八七年一二月一四日付)。

## 対米輸出自主規制、前年と同じ二三〇万台

八七年三月以降の日本製乗用車の対米輸出自主規制について、前年と同様二三〇万台の枠を継続することとなった。

この問題については、前年末から、自主規制が一九八一年にはじめられて七年目になること、米国自動車産業の業績が回復しているこの時期に枠規制を撤廃すべきだという意見が業界・通産省両者に存在したが、貿易不均衡の持続、米自動車労働組合の対日輸入抑制論などを考慮し、ギリギリの時点で前記結論となったとされる。

他方、輸出枠が決定されたあと、各社の割り当て台数をめぐって先発各社と後発各社の利害が対立しており、とくに八七年はダイハツが新たに輸出枠を要求、各社間の相克が増し、今後に尾をひくとみられている。

## アメリカ・カナダの現地生産、急拡大

右の自主規制枠問題と微妙に関係しているアメリカ・カナダでの日本企業の現地生産問題が大きくクローズアップされてきた。八七年七月、アメリカの四議員が中曽根首相に書簡を送り、日本製乗用車の米国現地生産分も輸出自主規制枠にふくめるよう求めてきたからである。今のところ、アメリカ政府の申し入れではないとして通産省も静観しているが、この背景には、アメリカ・カナダでの現地生産の急拡大と、それにたいする警戒が存在すると考えられる。

もともと日本メーカーの対米現地生産は貿易摩擦をさけること、対米輸出が自主規制枠で制限さ

れ販売台数に限度があることなどからはじめられた。現況は第45、46表のとおりである。

対米進出の第一号は一九八二年生産開始の本田技研であったが、八七年末までに日産、マツダ、トヨタ(GMと合併)が操業をはじめ、その生産能力は一〇九万台である。これに三菱自工(クライスラーと合併)、トヨタ(単独)、富士重工・いすゞ各社の計画分をふくめると、アメリカでの生産能力は一七七万台になるとされる。さらにカナダでは、本田技研が八七年に生産を開始、トヨタ、鈴木自動車の計画分を加えると三三万台の生産能力となり、アメリカ・カナダ両国で、一九九〇年には二〇〇万台を突破するとみこまれている。

乗用車八社は一〇工場を展開しつつ販売網の拡充にも力を入れている。本田技研は八六年、従来の販売網に加え、高級車を売る第二販売網づくりに着手、日産も八九年に第二販売網を設ける計画といわれる。

このように乗用車八社は生産体制と販売網の確立にしのぎをけずっているが、これは日本企業間の熾烈な競争をアメリカ・カナダ両市場にもちこむことを意味する。そして、仮に現地生産量が二〇〇万台規模になるとし、現行輸出量二三〇万台が加わると、アメリカ市場での日本企業のウエイトは四〇%前後に達し、アメリカの三大メーカーも影響を受けることは必至であろう。先の米議員の要請も近い将来のこのような状況を考慮したうえでのことと考えられ、今後むしかえされる可能性が強いとみてよい。ここでも日本の諸企業の競争体質と海外市場を前提とした企業経営のあり方が問われることとなろう。

#### 進展する工場の自動化と応援要員の受け入れ中止

自動車工場の自動化・省力化はひきつづき強力に推進されているが、本田技研では、八八年春から組立工程にフレキシブル生産システムを導入するとされる。このシステムでは、まず、エンジン、ドア、シート、バンパーのとりつけが自動化される。また、多くの車種の生産にも対応可能としつつ、現行の一五〇の組み立て工程を三分の一に集約し、複数のロボットで多方向から加工・組立てを行うが、これによって組立工程の人員を二分の一から三分の一に削減できるとされる(『日経産業新聞』八六年一二月五日付)。労働集約的な組立工程でも自動化と工数削減が本格化しつつある。

また、自動車各社ではこれまで不況の鉄鋼・造船業などから応援要員を受け入れてきたが、八七年に入ると、生産の頭打ちから受け入れ中止を打ち出す企業が出はじめた。

三菱自動車では、乗用車部門への受け入れ中止を八六年末決定した。さらにトヨタ自動車でも、これまで新日鉄、日本鋼管、住友金属、石川島播磨重工から五〇〇人、グループ企業のトヨタ車体から二五〇人を組み立てラインに受け入れてきたが、八七年四月以降受け入れを中止した。トヨタでは目下輸出の不振とカロラモデルチェンジが予定されていることから、上郷・下山両工場では八七年二月から二直の生産体制を一直とし、また元町工場でも三月から一直体制とした経過からみて人員の余剰が出はじめ、外部からの受け入れを中止したとみられる。

#### 日産自動車、能力給の新賃金体系を提案

いくつかの産業で賃金体系における能力給の比重増大がみられるが、日産自動車では、八七年四月、労働組合にたいし体系の変更を提案した。

新体系では、生活給(年齢・扶養家族により決定)、本人給(本給や資格による)、仕事給(仕事の複雑さ、難易度、査定、作業手当による)の三本建とし、その比率を三、三、四とする。また、年齢別賃金カーブのピークを、現在の六〇歳を五二歳に引き下げる、としている。

発行 1988年6月25日

編著 法政大学大原社会問題研究所

発行所 労働旬報社

\*\*\*\*年\*\*月\*\*日公開開始

---

■←前のページ 日本労働年鑑 1988年版(第58集)【目次】次のページ→■  
日本労働年鑑【総合案内】

---

法政大学大原社会問題研究所(<http://oisr.org>)

---