

## はじめに

現在、日本の製造業の中で、国際競争力を維持している産業として自動車産業があげられる。なぜ、国際競争力を維持しているかについては、開発・設計から販売・サービスまで、いろいろな要因が指摘されているが、サプライヤー・システムも重要な要因であることは、間違いないと言える。

本書の課題は、日本の自動車部品の技術・業界動向が効率的なシステムとして、どのように形成されてきたかを明らかにすることである。今までにも、サプライヤー・システムに関する多くの研究<sup>1)</sup>があるが、全体像が明らかになっているとは言えない。

そこで、本書では、次の3つの分析視角から考察を行いたいと考える。

まず第1は、組立メーカーと部品メーカーとの関係を、資本関係を中心に分析する。戦後、組立メーカーは、通常取引関係の前提として、①資本関係、②開発・技術関係、③人的関係の3つの関係を系列部品メーカーと持ってきた。その中で、企業間関係として組立メーカーと部品メーカーの構造を把握するには、資本関係がもっとも重要であると考え。部品メーカーの経営への影響力は、50%超え、経営権を掌握するものから、筆頭株主、若干の保有まで、いろいろな形態があるが、少なくとも筆頭株主までの関係性を分析する必要があると考える。それは、中長期的な関係性と言い換えても差し支えないと言える。

第2は、産業政策が、自動車メーカーの系列関係にどのような影響を与えたかという視点である。自動車産業政策についても、政府と企業が一体となって遂行された、または政府の統制的な政策に対して、民間のバイタリティで乗り越えてきたといった極端な議論が1980年代ぐらいまで、続いてきたが、近年、具体的な政策の決定過程・遂行過程を分析する論文が増えてきた。組立メーカーレベルの産業政策も政府と企業の相互作用の中で、一定の肯定的な評価ができると考えるが、部品メーカーに対しては、重要な対応が行われたと考える。

欧米の場合、長期間かけて自動車産業・自動車部品産業が発展してきた。しかし日本の場合、一定の戦前での生産の経験があったものの、戦後の短期間に成長してきた。特に高度成長の早い段階から機振法（1956年開始）によって、日本開発銀行から融資が行われ、それを基準に民間銀行も融資を行い、部品メーカーは、成長していった。当時のトヨタ・日産には、そうした資金力はなかったのである。この機振法の評価については、これまでの研究で評価が確定している<sup>2)</sup>と考える。ただ先行研究においては、機振法が、サプライヤー・システムに、特に各自動車メーカーの系列にどのような影響を与えたかについては、明確になっていないので、本書で明らかにしたい<sup>3)</sup>。

第3は、歴史的な構造分析の視点である。サプライヤー・システムに関する研究は、近年、増大してきている。しかし、全体像を明らかにしようとする論文は限定されている<sup>4)</sup>。また短期間の変化を扱ったものが多い。

本書は、以上の点を踏まえて、戦後復興期から現在までのサプライヤー・システムの変動について分析を行い、できるかぎり全体像を明らかにしたいと考える。

#### 〔注〕

- 1) 従来の研究の詳細については、佐伯靖雄『自動車の電動化・電子化とサプライヤー・システム—製品開発視点からの企業間関係分析—』見洋書房、2012年、「第9章 下請制及びサプライヤー・システム研究の系譜と課題」を参照。
- 2) 代表的な論文として、尾高煌之助「機振法と自動車部品—高度成長期直前における産業政策の経済的効果について—」一橋大学、1996年、『経済研究Vol.47, No.4』参照。
- 3) 自動車産業政策に関する叙述は、山崎修嗣『戦後日本の自動車産業政策』法律文化社、2003年をもとに、本書でも必要な限りで掲載した。
- 4) 代表的な論文として、松井敏邇「下請制に関する学説検討と「下請企業の存立形態分析」の視点—自動車産業における系列取引の構造と「下請企業の存立形態」(1)—」『立命館経営学』第43巻第4号、2004年11月。なおこの論文は、その後も継続しており、2011年1月には、「サプライヤー・システムと「系列取引構造の分析(中)—自動車産業における系列取引の構造と「下請企業の存立形態」(10)—」が発表されている。