自動車産業の課題

藤本 和男*

総合産業である自動車工業をわが国に確立したい、そのためにはどうすればよいか、こんな議論が熱心に交わされていたのは今から 20 数年前、私がちょうど通産省に入った頃である。町には豪華な米国車がさかんに走っており、トラック、バスなどはともかく乗用車工場を作ってもペンペン草がはえるだけなどと言われたものであった。

だがともかく今日、わが国の自動車工業は生産力で世界第 2 位、輸出力で世界第 1 位に成長、「クルマ」はわが国の経済、社会のなかに巨大な地位を占め、国民生活のなかに密接に組み込まれるまでになった。

すなわち、生産額のうえでみると全製造業生産高の 1 割を占め、輸出額では全輸出額の 1/6 をも占めるに至っている。また、雇用面においては自動車部品および車体製造部門で 60 万人、販売部門で 75 万人の従業員をかかえ、全就業人口の 3% に達している。これに広いすそ野を構成する関連産業のあることを考えると、自動車産業はまさしくわが国の基幹産業の地位にあるといえる。

社会的にみても「クルマ」はわれわれの生活のなかに溶け込み、生活水準の向上の象徴とされる反面、交通事故、過密交通、環境汚染などの多様な問題を提起しており、社会問題の象徴ともなっている。いずれにしろ、現在のわが国の自動車工業と「クルマ」社会は欧米型の成熟段階に入っていることは明らかであり、新たな課題への対応に迫られている。

まず第一は国際化への対応である。好調に推移してきた輸出環境は急速に変化している。円高ドル安の結果、わが国自動車の価格競争力は急速に失われつつある。最大の輸出市場であるアメリカでは、政府の省エネルギー政策に対応して小型車の開発に巨額の投資が

行なわれている。欧州においても生き残りをかけて再編含みの努力が続けられている。発展途上国においては自動車の国産化政策を推進するケースが増えており、現地組立や国産化比率の向上の要求が強まっている。

自動車工業はどの国にとってもわが国と同様戦略基幹産業である。世界市場のなかに広く組み込まれているわが国自動車工業にとっては、協調に心がけ、国際間の相互依存関係を強める必要がある。

第二は高密度社会への対応である。これにはエレクトロニクス化などにより公害対策、安全対策の一層の充実が必要であるが、電気自動車、新交通システム、自動車管制システムなどの導入を積極的に図っていくべきであろう。当工業技術院の大型プロジェクト制度で開発した「電気自動車」や「自動車総管制技術」の研究成果が役立つものと期待している。

第三は資源有限時代への対応である。わが国のエネルギー消費量のうち輸送部門は 17% を占め、うち自動車はその 70% 程度を占めている。自動車の燃費の改善は極めて重要な課題である。自動車の燃費対策は公害対策、安全対策と相反することが少なくないが、軽量化、部品などへの新材料の利用、エレクトロニクスの応用などにより総合的、多角的に対策を推進していくことが必要である。

このような新たな課題をみても明らかのように、今日のわが国の自動車工業は、安定成長期に入ると同時に構造変革期とでも呼ぶべき段階にさしかかっているが、環境変化への適切な対応と未来に向かってのたゆまぬ努力によって引き続きわが国の基幹産業としての地位を占め、国民の生活水準の向上に寄与していくことが望まれる。

* Kazuo Fujimoto, 通商産業省 工業技術院 (100 東京都千代田区霞ヶ関 1-3-1) 技術審議官
 <略歴> 昭和 28 年九州大学工学部電気工学科卒業。同年通産省入省、44 年重工業局鋳鍛造品課長、46 年工技院総務部研究開発官、47 年重工業局電子機器電機課長などを経て、53 年工技院技術審議官、現在に至る。