

自動車部品製造工場にかかる補償事例
Report No.9-3

| | |
|-----|--------|
| 作成者 | K. N |
| 作成日 | 1987.3 |

概要

本件は、某郡某町に所在し、大手自動車メーカーの自動車部品を製造する中規模二次下請工場の移転に係わるものである。

すなわち、当該工場が某インターチェンジ内に所在し、敷地の支障率が約60%という状況から残地内収用は不可、よって、構外移転を前提に移転補償を検討したものである。

対象工場の概要

対象工場は、某市に所在する大手自動車メーカーの系列下請け企業で、年商約7億円、従業員約50名という規模である。

大型プレス機、溶接ロボットなど約90種の機械を工場いっぱい配し、乗用車、軽四、貨物トラックなどに使用する金属プレス加工・スポット溶接を主体とする部品製造を行っている。

自動車産業の特性

① 自動車産業界のあらまし

日本の自動車産業は1980年に、生産台数1,100万台を突破し、世界第1位の地位を占めるに至った。世界のトップに立った理由は、米国におけるビッグ3（GM、フォード、クライスラー）が、大型車生産に固執し、石油価格の上昇により、需要の高まった小型車への対応に立ち遅れたからである。その一方においては、国内の自動車メーカーは、大型車より利益幅の薄い小型車であってもその十分利益を上げるべく徹底した生産工程の合理化を追求したのである。

自動車の完成メーカーは、巨大なアッセンブルメーカーであり、第1～3・4次にわたる下請け業を系列化し、その育成に努め活用しているが、このように徹底した合理化は、完成車メーカーの生産ラインと一体化、同期化させられ、系列企業群全体を巻き込んで押し進められている。

具体的には、系列企業は、完成車メーカーによって、部品の納入価格、数量から部品の材料費、スクラップの処分価格に至るまでコンピューター管理されており、各企業の生産原価を含めた経営そのものも直接に掌握されているといっても過言でないほどである。系列企業をも含む生産システムの合理化が、日本車の高い国際競争力の基礎となっているものである。

② 合理化した生産システム

合理化は、「ジャスト・イン・タイム方式」という基本理念に基づくものである。

すなわち、この方式は、完成車メーカーの生産ラインをストップさせることなく、流れ生産の中で各下請け企業がそれぞれの製造部品を常時供給していけば、ストックなど作業上のロス、保管スペース、不要品発生ロスなどが省かれ、コストダウンにもつながるのである。

この結果、系列の各下請け企業は、製造期間が短期間で、しかも、納入日厳守という生産体制を親メーカーより強いられている。

移転にあたっての問題点

以上のような業界の生産システムは、本件対象工場においてもストレートに該当することが判明した。

対象工場は、株式会社として独立した自動車部品のメーカーであるが、生産サイクルが完成車メーカーの組立ラインと一次メーカーを通じて直結しており、ほぼ100%近く親メーカーに従属的である。

このため、本件工場の移転移に関して営業を一次ストップすることは、親メーカーの生産ラインに直接影響することとなり1日に何百台と生産する完成車メーカーを巻き込んで、非常に重大な問題が発生することとなる。

具体的な補償算定

補償理論上、構外移転を前提とする工法検討は、原則的に、解体移築工法＋営業休止補償と再建工法の経済合理性を通して妥当工法が選択される。

しかし、本件対象工場のごとく、他の生産ラインに完全に同期化、一体化しているような場合、基本的に営業休止ということは考えられない。(対象工場の営業休止を考えた場合、他企業に与える影響から、その補償範囲がいたずらに拡大する可能性がある。また、休止した場合、親メーカーは自己の安全性・安定性から代替工場を求めることとなる。

この場合、対象工場において移転再開後、従前の系列関係を回復することができるのかどうか、非常に難しい問題が生じることとなる。)

よって、本件補償算定においては、極力営業休止を回避する方法を取らざるをえないと判断した。具体的には、対象企業単独での移築・再建という経済比較を検討すると、再建工法による補償総額が移築工法による補償総額を上回り、経済比較というセオリーから逸脱するが他企業に与える影響を考慮し、建物再建+機械の一部新設費を基本内容とし営業休止回避の補償積算を行った。

終わりに

本案件を検討するにあたって、自動車産業の厳しさの一端を新ためて認識するとともに補償理論上の原則となる移築工法では、現実問題として、その解決に非常に苦慮する案件も存在するということを強く意識した事例である。