

自動車工業における下請組織の最近の変化

外池 正治

一 自動車工業における社会的分業関係の性格とその要因

自動車工業は、一般的にいてカー・メーカー、部品メーカーおよび車体メーカーにより構成され、数千種類にのぼる部品の組立産業 (assembly industry) であるというところに最大の特色を有している。自動車の原価構成のうち、購入部品費および外注加工費は、ごく大まかにいて約半分の割合をしめるものとして推定できよう。⁽¹⁾ としてカー・メーカーが内製している部品は、ボディ、シャシー、エンジン、ミッション等の主要部品に限られているのが普通である。

このような自動車工業における部品企業への依存度の高さという特色は、何もわが国だけに限ってみられるも

のでなく、欧米の自動車工業についても共通のものである⁽²⁾。そこで、原価構成もわが国と比較して大差はない。したがって自動車工業を分析する場合、何よりもそれが共通してもっている組立産業という性格に規定される構造的特質を、その産業的特色としてまず把握しなければならぬことはいうまでもない。

その生産構造の特質とは、一方に部品専門メーカーのグループと、他方にこれらの部品メーカーから各種の部品を集めて組立製作をおこなうカー・メーカーとが密接な関連をもち、一体となって生産をおこなうというところにある。この表面にあらわれた依存関係は、およそ自動車工業なるものがどの国においてもつものであるが、問題はこの関係のあり方の内容である。

そこでこの両者の資本関係のあり方がまず問われねば

(31) 自動車工業における下請組織の最近の変化

ならぬが、この問題と関連して、何故カー・メーカーの内製部品はエンジンやミッションなどの主要な機能部品と、運搬に不便でしかもモデルを決定する車体部品等に限定され、先のような大きな比率をしめる多くの種類の部品を外注しているのかということも明らかにしておく必要がある。たとえばイギリスの場合、カー・メーカーが部品を外注する理由として次のようなことがあげられている。一つは、部品専門メーカーの技術の利用と、一つは、部品メーカーは、技術的・資本的に、カー・メーカーがそこに容易に進出し得ないだけの力を備えているからにほかならぬ。もう一つは、規模経済の利用ということであって、こうした力をもつ部品専門メーカーは、それぞれ広く各カー・メーカーに部品を供給しているため、そこには大きな規模経済が達成されており、したがって部品コストは、カー・メーカーがそれぞれ内製する場合よりはるかに低廉であるからである。⁽³⁾すなわち、基本的にはカー・メーカーと部品メーカーの相互依存関係は、何よりもカー・メーカーによる部品メーカーの専門技術と規模経済の利益の利用という経済合理性の貫徹をその基底においていると考えられよう。

およそ自動車工業を含めて、多種類の部品の組立産業という性格を有する機械工業⁽⁴⁾における生産構造の合理的なあり方は、一方に部品専門メーカーの集団と、他方にこれらの部品メーカーから各種の部品を集めて組立製作を専門におこなう組立メーカーとが存在し、互いに社会的分業を実現することにあると理論的に考えられる。というのはこうした社会的分業関係によってこそ、部品メーカーの専門化が促進され、その専門化によって部品の標準が可能となり、さらにはそれが流れ作業と機械化を促進して、規模の適正化と操業度の向上による性能の改善とコストの切り下げがもたらされるからである。両者の関係は、このような利益をもつ社会的分業関係として確立すべきものであり、実際に欧米では、組立メーカーと部品メーカーの両者の関係が以上のような社会的分業関係として確立されている結果、両者の間の取引の力関係はほぼ対等であるということが一般にいわれている。しかし機械工業の基本的生産構造のあり方を右の如く規定し、そうしたあり方が現実にも欧米では一般化しているとしても、わが国のそれにはそのまま実現されないことは後にのべる如くであるが、その前に両者の関

係を規定しているさらに別の要因を考慮しておく必要が自動車工業にはあるということに注意しなければならない。それこそ以上の技術的要因や経済合理的要因と比較して、より強く両者の資本的関係のあり方に作用するものである。一つは資本力における両者の間の相違であり、他は市場的条件の両者間の相違である。

第一の資本力の相違についていえば、両者の間の独占化、集中化の進展の度合のちがいによってある程度示される。イギリスを例にとつていえば、自動車はかなり少数の独占的大企業によって集中生産され、上位五社だけで乗用車の九五%、商用車の九〇%を生産しているといわれている⁽⁵⁾。これに対して部品メーカーの数は非常に多く四〇〇以上あるといわれている。たしかに部品メーカーの場合も、かなりの部門において少数の企業による専門部品の集中生産がおこなわれており、なかには一、二の企業が一定品種を独占している例すらみられる。しかし、このような部品の専門化とならんで、カー・メーカーと直接結びつく部品子会社の存在、パテントおよびそれにとまなう「ノー・ハウ」の存在、多数の同業組合の結成等により予想されるほど部品メーカー間の競争は激

烈でないとはいえず、そこには先にのべたように非常に多くの部品企業が存在しているため、カー・メーカーの場合とくらべて、その競争の度合がかなり高くなっていることは当然である⁽⁶⁾。この集中度の相違は、資本力の相違をもたらし、その資本力の強さを背景として、カー・メーカーは部品メーカーに対して強い交渉力を持ち、常に部品メーカーに優位に立つ。この関係から一般に部品メーカーにおける独占への傾向は、カー・メーカー側の圧力によって制限されるとさえいわれている⁽⁷⁾。しかも、カー・メーカー側が、いくつかの部品部門を垂直的に統合しようとする傾向に最近あることは、それが必ずしも経済的要因によるものばかりであるといえないにしても、カー・メーカーの部品メーカーに対する資本的優位性を示すものとして見逃してはならないことである⁽⁸⁾。

第二の市場的条件の相違という要因に関しては、カー・メーカーが広く直接消費市場を対象として見込生産をおこなうのに対して、部品メーカーは、その製品の多くの部品をカー・メーカーに販売せざるをえず、注生産の色彩が強くあらわれざるをえないという事情があげられる。いいかえれば、カー・メーカーが部品メーカー

に対して購入独占的地位にたつという決定的要因である。この要因がこれまでわが国の場合に特に強調されていたことは、後にのべるようにそれなりの理由があるとしても、どの国においても機械工業全般にあらわれ、特に先のべたような独占的傾向の著しい自動車工業において著しくみられる構造的特質として、あらためて明記しておかねばならぬことであろう。部品メーカーの市場面におけるこうした特殊な制約は、そのカー・メーカーに對する地位を必然的に制約し、カー・メーカーの要求に応じて、補修用部品として一般市場に販売する価格よりはるかに低い価格で、ある場合にはコストぎりぎりまで価格を引き下げてカー・メーカーに販売することが多いという立場にたたしめている。このことは部品部門のなかで相当の集中化がみられる部門ですら指摘しうる事実である。しかも部品メーカー間の競争は先のべたように競争が激しく、少数の部門を除いては協同販売体制は確立されておらず、カー・メーカーができる限り部品価格を叩くことは可能であるといった状態にあることもまた事実なのである。

右にのべたような資本的集中要因と市場的要因の制約

から、イギリスにおいても当然のことながらカー・メーカーと部品メーカーとの間の対等関係といったわが国で理想とされているいわゆる社会的分業関係なるものは完全に実現されていないのであって、部品メーカーのカー・メーカーに對する交渉力は一般的に弱い状態に立たされていることは、政府の独占調査委員による指摘⁽¹⁰⁾をまつまでもなく推論しうることである。

はじめにのべたように、両者の関係を基本的に規定するものは、部品メーカーの専門技術とそこに達成されている規模経済の利益の利用という合理的な技術的・経済的要因にあるものであることはいうまでもないが、しかしここであげた二つの要因がその理想的な社会的分業関係のあり方を強く制約するものとして働いていることを繰り返して指摘しておきたい。というのはこうした要因を背景とするカー・メーカーの部品メーカーに對する強い交渉力は、いうまでもなくカー・メーカーが部品メーカーを利用する大きな理由の一つとなつてゐるからである。先にあげた部品価格の引き下げの要求とならんで、カー・メーカーはその強い立場を利用して、景気変動による犠牲を部品メーカーに転嫁し、景気の後退期には外

注量をへらし、特にあまり専門化されていない部品については、余剰生産設備をその生産に利用するということがすら広くおこなわれている⁽¹¹⁾。したがってこうした危険に絶えずさらされざるをえない部品メーカーは、その生産を多様化し、自動車と直接関係のない分野の製品をつくるよう努力してきているといわれている⁽¹²⁾。要するに自動車工業のようにカー・メーカー自体が高度に発達を上げた独占的大企業である場合、イギリスの場合ですら、部品メーカーとカー・メーカーとの間に無視することのできない力関係の差が存在し、それが社会的分業関係を大きく制約していることを、日本のそれを考える場合に極めて重要な事実としてまず指摘しておきたい。

(1) 通産省重工業局自動車課編『日本の自動車工業』昭和三十六年、一二八頁、ダイヤモンド産業全書『自動車』昭和三十六年、二九二頁、永礼善太郎・山中英男『自動車』昭和三十六年、一三六頁、奥村正二『自動車工業の発展段階と構造』岩波『現代日本産業講座』昭和三十五年所収、三二四頁、中村静治『日本の自動車工業』昭和三十二年、二二三頁、木村敏男『日本自動車工業論』昭和三十四年、一五六頁等参照。

(2) G. Maxcy & A. Silberston, *The Motor Industry*, London, 1959, p. 31 にイギリスの原価構成比が示されて

いるし、独・仏・米・伊のそれについては、末松玄六『中小企業の体質改善』昭和三十五年、九二頁、磯部喜一『大企業が中小企業に及ぼす影響』『中小企業金融公庫調査月報』第二卷第六号、四頁に示されている表を参照されたい。

(3) G. Maxcy & A. Silberston, *op. cit.*, p. 132, G. C. Allen, *British Industries and their Organization*, London, 4th ed., 1959, p. 191.

(4) G. C. Allen, *op. cit.*, p. 135.

(5) G. Maxcy, "The Motor Industry," in P. L. Cook & Cohen ed., *Effects of Mergers*, London, 1958, p. 353.

イギリスの自動車工業における集中過程は、右の論文に詳しいが、本稿で引用したいくつかの文献を中心に、その過程を歴史的に追求したものととして、山本尚一「イギリス自動車工業における競争と独占」大泉行雄博士還暦記念論文集『経済政策の現代的課題』昭和三十八年所収を参照された。

(6) イギリスの自動車専門部品メーカーの集中の状態については、A. Silberston "The Motor Industry," in L. Burn ed., *The Structure of British Industry*, Vol. II, Cambridge, 1958, pp. 9—10, G. Maxcy & A. Silberston, *op. cit.*, pp. 28—30, G. C. Allen, *op. cit.*, p. 193 を参照。なき Maxcy & Silberston, *The Motor Industry* のうち、部品工業の構造と競争を扱った「第二章第三節」部品と構成品」および第八章第一節「部品工業の競争」の部分については、『長期信用銀行調査月報』昭和三十八年十月

号に「資料」として翻訳がある。

(7) 山本尚一、前掲論文、五三九頁。

(8) G. Maxcy, *op. cit.*, pp. 369—70, pp. 376—9. 加藤誠一「イギリスの中小企業」『商工金融』昭和三十九年七月号、五頁。

(9) G. C. Allen, *op. cit.*, p. 193. G. Maxcy & A. Silberston, *op. cit.*, pp. 127—8.

(10) G. Maxcy & A. Silberston, *op. cit.*, p. 130.

(11) A. Silberston, *op. cit.*, p. 31. 加藤誠一、前掲論文、九頁。

(12) G. Maxcy & A. Silberston, *op. cit.*, p. 134. このた部品メーカーの多角化は、後にのべるようにわが国でも次第にあらわれている傾向であり、部品メーカーの将来の展開方向を示唆するものであるが、アメリカの自動車部品メーカーの多角化の例としては、「自動車部品工業の現状と問題点」『長期信用銀行調査月報』昭和三十八年十月号、五六頁参照。

(13) おなじ機械工業のなかでも、自動車工業のもつこうした性格は、他の多くの機械工業部門と比較して著しく強く見出されるものであって、この点をよく理解しておくことが、そこでの社会的分業関係のあり方をみる場合に重要である。わが国の機械工業のそれを分析する際に、こうした機械工業内部の部門別の相違に注意しなければならぬことは、後にのべる通りであるが、たとえばイギリスにおいても、製品の標準化が困難で、したがって元方企業自体が中

小企業の性格を強く有する工作機械部門では、部品メーカーの熟練技術の利用を主要な理由とする社会的分業関係が確立されており、そこではむしろ垂直的統合を阻止する要因が働いているといわれている。M. E. Beesley & G. W. Troup, "The Machine Tool Industry," in D. Burnard, *The Structure of British Industry*, Vol. I Cambridge, 1958, p. 379. なおこの論文については、玉置正義「イギリスの工作機工業——その中小工業的性格の吟味」『中小企業金融公庫月報』昭和三十四年三月号所収を参照された。

二 自動車工業における下請関係の発展段階

前節においては、自動車工業一般の下請関係の性格と、そのあり方を規定する諸要因についてのべてきた。そうした性格と要因がわが国自動車工業においてはいかにあらわれ、それがおかれた条件によっていかに変形されているかということを分析する前に、ふたたびイギリスを例にとって、自動車工業における下請関係の発展段階を考察してみることとしたい。というのは前節でみてきたような関係は、いうまでもなく歴史的過程の中から成立してきたものとしてとらえねばならぬからである。本稿の課題とするわが国自動車工業における下請関係の

構造的特質とその最近における変化の性格と方向を、産業発展の中で動態的にとらえ、歴史的展開過程における一つの段階として規定しようとする試みにとっては、最初に自動車工業を確立させ豊富な産業的経験をもつイギリスの場合を例にとつて、そこにおけるカー・メーカーと部品メーカーの関係のあり方の歴史的推移の段階的過程を検討することがまず必要となつてくる。すなわち、本節でのねらいは、前節での先進資本主義国イギリスにおける自動車工業の社会的分業関係なるものの内容の性格とそれに作用する諸要因の把握にひき続いて、その成立過程を段階的に把握することであり、それらを通じてわが国における自動車工業の下請・系列関係なるものを段階的に位置づけ、さらにはその将来の方向を推論するための基準を設定してみることに⁽¹⁾ある。

まずイギリスの自動車工業におけるカー・メーカー対部品メーカーの関係をみる場合に重要なことは、わが国の場合とちがって、両者ともに同じ産業的基盤の上に小企業として下から自生的に展開を上げていったという事実である⁽²⁾。自動車工業が新産業として登場してきた十九世紀末期は、その展開地帯に古くから存在していた多種

にわたる金属消費財産業が、全体として機械部品を中心とする生産財産業へと転換をとげて行く時期でもあり、その生産組織が、チップ・レーバーを主要な存立基盤とする下請家内工業制組織から、機械技術に基礎をおく近代的工場制組織へと移行して行く時期でもあった。したがってそこには上からの商業資本による下請利用支配の根柢は消滅しつつあり、すでにそこには両者対等の社会的分業関係をうちたてうるだけの技術的経済的社会的基盤が存在していたので⁽³⁾あった。

こうした基盤を背景として、両者ともに、古い金属工業を中心とする多種の部門から転換した小規模企業より出発している⁽⁴⁾。カー・メーカーにおいても、企業者は大體において中産階級にその系譜をひき、最初から大きな資本をもつたものは関係せず、内部蓄積による下からの徐々たる展開がこの産業の初期における基本的な展開のコースであつた⁽⁵⁾。かかるカー・メーカーの下からの発展を支えたのは、同様の展開のコースを示した部品メーカーの存在であり、多くのカー・メーカーは純粹の組立メーカーとして出発したといわれている⁽⁶⁾。右のようにこの産業の創始期には、カー・メーカー、部品メーカーの両

者ともに小規模な企業として同じ条件において出発しており、しかも部品メーカーの下請従属の利用を可能にするチープ・レーバーの使用はすでに困難になっていたため、両者の資本力の相違という支配関係をもたらず資本的要因も、賃金格差の利用という下請関係をもちこむ社会的要因もこの段階では作用していなかったとみることが出来る。しかも当時の生産方式は注文生産によってのみなされていたから、生産物市場における制約要因の差もまだ重要なものとなってきたとはいえない。ここにいわゆる純粹な社会的分業関係の成立をみる事が出来る。

次の段階は一応第一次大戦期までとみることができ、この時期に両者ともに産業資本として自らを確立するに至るが、資本的集中の度合は全般的にみてカー・メーカーの方がより急速であり、少数の限られた企業が大規模生産をおこなうという傾向がこの時期にあらわれ、かなりの資本蓄積をおこなったカー・メーカーは、以前のよるな組立中心といった生産形態から、次第に重要部品を自家生産する形態へと移行してくるようになってきた。これにくらべて部品メーカー側では、いくつかの重要部品についてはかなりの集中と規模の拡大がおこなわれ、

多くのカー・メーカーのそれよりもその度合が進んでいるものすらあらわれ、次の段階での高度な社会的分業関係確立のための技術的基礎の達成もみられたが、全体として部品メーカーの競争の度合ははげしく、集中の度合においてかなりのおくれをみせ、一層カー・メーカーをして重要部品の自家生産にむかわしめた。そしてカー・メーカーの受注方法もまだ注文生産が主であったとはいえ、なかには大量生産方式を可能にする見込生産方式を開発する企業もあらわれ、徐々に生産物市場での要因の相違による作用も働きはじめようになってくる。こうして資本的集中要因の差と市場的要因の差からくる部品メーカーのカー・メーカーに対する力関係を制約する条件がこの時期にあらわれはじめ、カー・メーカーが部品メーカーの多くをその支配下におき、その発展を制約するという関係がみられるに至る。

最後に第一次大戦より現在までを次の段階として劃することが出来る。この時期に至ると、部品メーカーも戦時中にアメリカより軍需生産に導入された標準部品生産方式の経験をいかし、規格化された標準部品をつくりはじめようになり、カー・メーカーの要求に応じうる生

産能力と技術をもつ独占的専門部品大企業も次第にあらわれてくるようになる。⁽¹³⁾と同時にカー・メーカー自体も、見込生産を可能とさせる安価なモデル車生産に重点をおき、流れ作業を中心とする大量生産方式を中心とし、その生産量を飛躍的に増大させ、集中化の速度を一層急速化するに至る。⁽¹⁴⁾このようにこの時期において、両者ともに弱小メーカーを排除しあるいは従属化し、両者の関係は独占的大企業間での社会的分業関係という色彩を次第に濃厚にしていく。しかし基本的には、集中度の差による資本力の相違という要因と、生産物市場条件の相違という市場取引要因とによって、カー・メーカーが部品メーカーに対して優位な力関係にあり、さらにはいくつかの部門ではカー・メーカーによる垂直的統合傾向すらあらわれてきていることは、前節に指摘した通りである。

(1) 私はこれまで、イギリスを素材とするこうした比較経済史的手法を用いて、わが国のいわゆる「二重構造」なるものの段階的性格とその将来の方向を位置づける試みをつくつかおこなってきたが、最近のものとしては、産業構造高度化要因と社会立法要因が、「二重構造」にどのような作用を及ぼすのかを分析した「中小企業問題の国際的研究

——イギリス産業構造高度化過程における小工業・家内工業の研究——」山中篤太郎編『経済成長と中小企業』昭和三十八年所収を参照されたい。本稿はそれらの研究をさらに展開させるための試みにほかならない。

なお分析視角は異なるが、二重構造分析に同じような試みをおこなった例として、玉野井芳郎「資本主義的工業化と二重構造——農業人口の減退を中心に——」、丸尾直美「経済発展段階と二重構造」(以上の二論文とも玉野井芳郎・内田忠夫編『二重構造の分析』昭和三十九年所収)があげられる。

(2) A. Silberston, "The Motor Industry," in D. Burn, ed., *The Structure of British Industry*, Vol. II, Cambridge, 1958, p. 1.

(3) この間の事情については、拙稿「前掲論文を参照されたい」。

(4) G. C. Allen, *The Structure of Industry in Britain*, London, 1961, pp. 33—4.

(5) S. B. Saul, "The Motor Industry in Britain to 1914," *Business History*, Vol. V, No. 1, Dec. 1962, pp. 26—8.

(6) G. Maxey, "The Motor Industry," in P. L. Cook & R. Cohen ed., *Effects of Mergers*, London, 1958, p. 354; G. Maxey & A. Silberston, *The Motor Industry*, London, 1959, p. 11; S. B. Saul, *op. cit.*, pp. 31—4.

(7) S. B. Saul, *op. cit.*, p. 23, p. 34.

(39) 自動車工業における下請組織の最近の変化

- (8) *Ibid.*, p. 23.
(9) *Ibid.*, p. 35.
(10) G. C. Allen, *British Industries and their Organization*, London, 1959, pp. 175—6, G. Maxcy & A. Silberman, *op. cit.*, pp. 11—2,
(11) S. B. Saul, *op. cit.*, pp. 38—9.
(12) この関係は、同じ時期においてすでに高度に大量生産方式を発達させ、高い次元での標準化部品大企業との社会的分業関係をうちたてていたアメリカ自動車産業のそれと対比的であり、アメリカの場合、発展段階からいえば、イギリスの次の段階にすでに到達していたとみることができ
る。

その段階の相違をもたらしたものは、市場の大きさの量的差というよりは、むしろ産業資本家の市場接近における態度の差であり、さらに基本的には相対的な資本コストと労働コストとの差という経済的要因の差によるものである。H. J. Habakkuk, *American & British Technology in the 19th Century*, Cambridge, 1962, pp. 202—4.

- (13) G. Maxcy, *op. cit.*, p. 364
(14) A. Silberman, *op. cit.*, pp. 2—3.

三 国際的にみたわが国自動車工業の
段階的特質

最近の中小企業研究における新しい動向の一つは、中

小企業問題を日本経済にのみ固有なものとしてでなく、欧米先進国を含めた現代資本主義経済に共通な問題として把握しようする傾向にあることは、現在一般的に承認されてきているし、私もこれまでのいくつかの論文において繰り返し強調してきたことであった。ところが自動車工業に特に著しくあらわれるとともに、わが国中小企業の多くの分野に共通してあらわれる下請関係のあり方にふれる場合は、むしろわが国でのその特殊なあり方のみが強調され、それと対比的に欧米における対等な社会的分業関係が理想的な姿として描かれ、将来の進むべき方向として定置されるという傾向が強かった。

このことは高度の発達をとげ、独占資本としての性格を著しく強く有する自動車工業を扱う場合にも、同様の傾向であって、先にのべたような独占資本としての自動車工業が共通に所有する性格と、そこから当然規定される下請関係のあり方の一般的特質についてはあまりふれられてこなかったといえよう。しかもわが国自動車工業が進むべき理想的な形として欧米的社会的分業関係が想定されたものの、それが歴史的にどのような段階をへて発展してきたかについては何等ふれられることなく、そ

のあり方を歴史的段階的視角から見直すことがなかったため、わが国自動車工業における下請中小企業のあり方を、産業発展の中における一つの段階としてとらえるというよりも、むしろ固定化されたわが国特有な現象として強調する傾向がこれまで強かった。しかしこうした見方からは、最近の高度成長を契機とする下請中小企業分野からの独立的大資本の著しい成長を説明し得なくなり、「中堅企業」なる概念を新しく学界に登場させるまでに至っている。⁽²⁾

こうした変化の傾向をどう発展段階のなかで位置づけるかという試みは次節でおこなうこととし、本節では第一節との関連で自動車工業なるものが有する産業的性格が、わが国ではどのような形であらわれざるを得なかったか、いわゆるわが国での特殊な下請関係とは何を指しているのか、そしてそれを規定している条件とは何であるのかをまず考えてみたい。

ではわが国に特殊な下請関係とは具体的にどのようなあり方を指しているのだろうか。それは欧米ではほとんど問題とされぬ下請支払遅延、不平等な下請単価の切下げ等に見られるような対等ならざる親企業と下請企業

との関係、すなわち下請企業の親企業への強い従属性が、広く社会的に問題とされ、政策の対象としてとりあげられているという現象を指していることはいうまでもない。⁽³⁾ これを自動車工業に即していえば、一方、カー・メーカーの各々が自己に専属の部品メーカーを保持しようとし、他方、部品メーカーの多くは技術的にも経営的にも独立性をもたぬ中小企業に属するものが多く、カー・メーカーに対して従属的立場にあるということ、⁽⁴⁾ そして下請部品企業が親企業による援助、指導による育成策に支えられつつも、その支配下において諸制約を受けながら発展してきたという相互依存的制約関係というあり方を指している。このように欧米の自動車工業とくらべた場合、中小部品メーカーが多く、それぞれが一つのカー・メーカーに従属していて、部品専門技術を基礎にいずれのカー・メーカーとも強い交渉関係をもつことのできる部品メーカーの数は著しく少なかったということ、否定できないわが国の事実である。

それではこうした技術的にも経済的にも非合理的な下請企業の利用の仕方を、何故わが国では有利とするのかを考えてみよう。わが国でも、先にみたように自動車工

(41) 自動車工業における下請組織の最近の変化

業が高度に複雑で多種にわたる部品の組立産業という性格を共通的性格としてもっていることに変わりはないから、部品専門技術と規模経済の利用という要因が部品メーカー依存への大きな理由となっていることにちがいはない。しかしわが国においてはそれとならんで、低賃金利用による低コスト生産、資本の節約、景気変動のためのクッションすなわち資本設備固定化の回避⁽⁶⁾ということが、下請利用の大きな理由として考えられてきた。このうち景気変動のクッションとしての部品メーカーの利用という事実は、カー・メーカーの資本的優位性および生産物市場での購入独占的地位という立場から、イギリスのように部品メーカーがわが国とくらべて高度の発達を⁽⁷⁾とげている所でもみられるのであって、自動車工業そのもののもつ産業的特色から理解することが必要であることをここにあらためて指摘しておきたいが、わが国ではその程度が欧米とくらべた場合に激しいものであることに注意されねばならぬ⁽⁸⁾。したがってこの程度の差は、両者の資本力の差が極度に開いており、それによって購入独占的地位が著しく強化されてあらわれているところにその原因を求めねばなるまい。そしてこの資本格差の極

度の開きは、わが国自動車工業の後発的性格によって基本的に規定されているものであって、両者の資本間の社会的分業関係成立の可能性を自動車工業は一般的にその内に含めているにもかかわらず、わが国ではそれが欧米と比較した場合に後発的性格をもつということによって、従属的下請関係をむしろ必然化したということがいえよう。

すなわちわが国の自動車工業は欧米のそれが先にのべたように下から自生的に徐々に発達した性格をもつのに対して、おかれて「上から発達した」典型的部門であって、カー・メーカーは機械工業全体の基礎が弱いままに、外国技術を導入し、政府の強力な援助を背景として急速に発展せざるをえなかった。そのため、当初は部品メーカーによる重要部品の生産は不可能であって、その断層をうめるために内製比率を高めつつも、強力な部品メーカーの系列化による育成をも必然化した。わが国の自動車工業において、カー・メーカーと部品メーカーとの間の資本格差が大きく、その間に支配従属関係が極めて強く、部品メーカーの独立的専門化が困難であったのは、このような歴史的過程を背景とするものである⁽⁹⁾。

そしてこの事情にあわせて、わが国国民経済の「相対的蓄積資本不足―相対的労働力過剰」という性格とそこにおける「資本集中機構」の確立は、わが国に強くみられる資本節約と低賃金利用の有利性の獲得のため下請・系列の方向を強め、わが国特有といわれる従属的下請・系列関係をそこに広汎に存在させることとなった⁽¹⁰⁾。しかしここで注意しておかねばならぬことは、こうした下請・系列関係は右のような日本国民経済の歴史的特質を背景としていたものであるから、何も自動車工業にだけみられる現象でなく、わが国産業に広汎に存在している関係であるが、それにもかかわらず自動車工業において特に著しく見出されるという事実である。したがってここで改めて自動車工業が機械工業の一部門として組立的性格を基本的に有しながらも、カー・メーカーは内製部門として高度の技術と歴大な資本設備を必要とするシャシー、エンジン、プレス部門を所有する性格をもち、種類と金額においては多くの部品量を外注し技術的にも資本的にも部品メーカーに依存しているとはいえ、特定の部品分野を除いては、部品メーカーと比較してより多くの資本を必要とし、集中化の程度と資本力において大きな

格差をもつという事実を想起せねばならぬ。

わが国の機械工業の分野においても、たとえばミシン、自動車、カメラ、ラジオ工業等では、明らかに独立部品メーカーが発展し、特定部品は広く一般市場をもち、組立メーカーとの間に自動車工業のような下請・系列関係はみられず、特定部門に関しては部品メーカーの方が規模が大きく、一般に社会的分業の合理的体制下にあって独立した企業として存在しているといえよう。これらの諸部門でこうした関係が可能であったのは、それらが「下から発達した」部門であると同時に、労働集約的な比較的小資本で専門生産のおこなえる部門であり、かつ組立メーカーとの資本規模格差が比較的小さいことによるものである⁽¹¹⁾。このように自動車工業の下請・系列関係をみる場合に、先の生産物市場における購入独占的性格とあわせて、カー・メーカーの資本が一般にもつ性格を、重要な要因として考えねばならぬのである。

(1) たとえば、尾城太郎丸「中小企業問題認識の国際的・歴史的・構造的視角」『三田学会雑誌』第五十六巻第五号、四二―三頁の指摘を参照されたい。

(2) 中堅企業概念およびその発展の傾向と要因等については、中村秀一郎「中堅企業をめぐる諸問題」『専修大学論

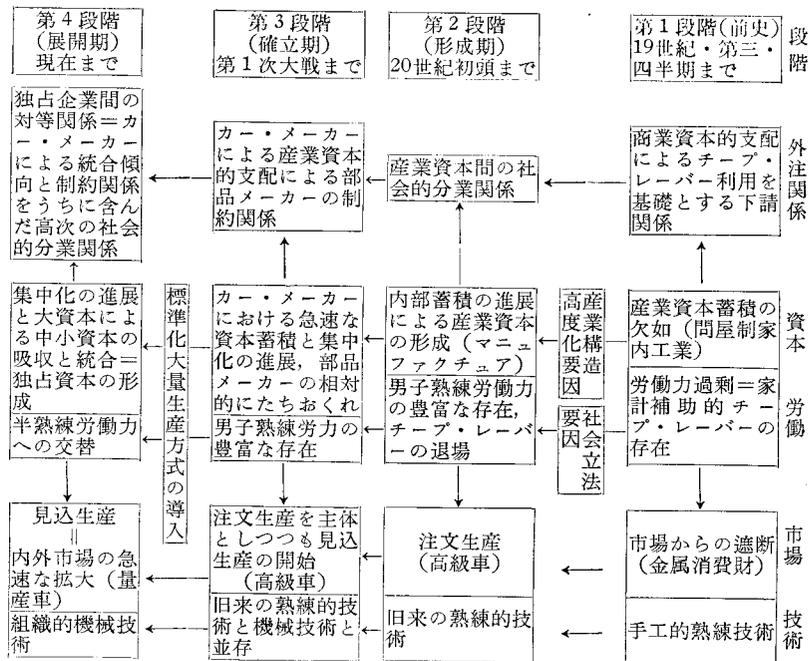
(43) 自動車工業における下請組織の最近の変化

- 集』第三〇集、同「ビッグ・ビジネスの過渡的性格」『日本経済分析』第一四集、同「日本ビッグ・ビジネスの現段階的特徴」『日本経済政策学会年報』第一集等をはじめとする同氏の諸論文、および詳細な調査研究を素材として最近の中小企業の成長過程に新しい光をあてた同「中堅企業論」昭和三十九年を参照されたい。特に自動車部品工業におけるそうした過程については、八六―九七頁を参照されたい。
- (3) 伊東岱吉「日本中小企業問題の国際比較」『三田学会雑誌』第五二巻第四号、二三頁。
- (4) 自動車部品工業会・日本機械工業連合会『自動車部品工業の実態』昭和三十二年、四一頁。
- (5) 奥村栄『自動車部品工業の構造変化』押川一郎他編『第二次中小企業研究Ⅲ』昭和三十七年所収、一八一頁。ここに日本の下請関係を欧米と比較した場合の最大の特徴があることはいうまでもないが欧米においても資料的に確認することはできなかったが、自動車工業においてセリング・ポイントとなる部品や、量産の基礎となる金型や鋳造型の部門は、専属的な系列下にある小規模な下請工場によって生産されているという指摘もあり、この点も自動車工業がもたざるをえない下請関係における一つのあり方として注意しておかねばならぬ事実である。奥村正二『世界の自動車』昭和三十九年、一七一―一二頁、三輪芳郎「自動車の値下げと下請企業」『エコノミスト』、昭和三十八年十一月十二日号、三六頁参照。
- (6) 奥村正二「自動車工業の発展段階と構造」岩波『現代日本産業講座Ⅴ』昭和三十五年、三二五頁、中村静治『日本の自動車工業』昭和三十二年、二二三―三五頁、永礼善太郎・山中英男『自動車』昭和三十六年、一三六―七頁、北田芳治「自動車部品工業における近代化と系列化の進展」『中小企業金融調査時報』第一巻第二号、二九頁等を参照されたい。
- (7) このことは第一節でイギリスの自動車工業についてふれたが、アメリカにおける景気変動のためのクッションおよび資本設備固定化の回避のための下請企業の利用ということについては、たとえば、磯部浩一「アメリカの下請制工業における諸問題」『商工金融』第十巻第十二号、四―五頁の指摘を参照されたい。
- (8) 伊東岱吉「国際的にみた日本中小企業問題の特質」『経済評論』昭和三十四年九月号、七―八頁参照。
- (9) 木村敏男『日本自動車工業論』第二章、奥村正二「自動車工業の発展段階と構造」第一章、昭和三十五年『経済白書』三八六―七頁参照。
- (10) 滝沢菊太郎「日本産業構造の高度化過程と中小工業」山中篤太郎編『経済成長と中小企業』所収、一八六―一九二頁参照。
- (11) 中村秀一郎『日本の中小企業問題』昭和三十六年、二五―一二頁、森本清文「低賃金利用形態から技術的分業形態へ」『商工金融』第十三巻第一号、一二頁、昭和三十五年『経済白書』三七六―八六頁。

四 わが国自動車工業における系列化の進展と将来の方向

本節では、第二節で分析したイギリスにおける自動車工業の外注関係の段階を比較の基準とし、前節で考察したわが国のそれと最近における変化および将来の方向をそれぞれの発展段階の中で位置づけることを試みる。そこで始めに第二節で曲りなりにも設定した段階区分をここで図式によって再確認しておこう。

わが国の自動車工業の産業的發展およびそこにおける下請関係の展開も、前節でのべたような歴史的・国民経済構造的條件によって強く制約されつつも、基本的には右のようなコースをたどって動いて行くものと考えられよう。もちろん歴史的にみたイギリスとの段階やそこでの問題の相違を無視しようとするものではないし、したがってわが国においては各段階の問題が構造的に組み合わされて出てきているところに大きな特徴があることを否定するものでないが、下請中小企業のある方を固定的にでな



(45) 自動車工業における下請組織の最近の変化

く、産業発展と関連させて動態的に把握する立場から、一応前の表を基礎としつつ、最近の変化と将来の方向について段階的把握を試みたい。後でのべる最近にあらわれた変化が起こるまでの段階をA段階として、最近の変化と対比させるために一括してとらえるとすると、それは前の表での第三段階が、労働的要因において第一段階的性格に強く規定されてあらわれたものと位置づけることができよう。資本的要因についていえば、前節でのべたようにわが国カー・メーカーは、部品工業の基盤が薄弱なままに上から導入されたため、最近まで部品メーカーの立ちおくれは著しく両者の資本的格差は極度に開いており、イギリスのこの段階における両者の関係、すなわちカー・メーカーによる部品メーカーの支配力および制約関係は、より著しくあらわれることになったことはいうまでもない。しかしイギリスの場合でも第二節で指摘したように、アメリカと比較するとその部品工業の立ちおくれはめだつており、そしてそのことをもたらした基本的要因は、男子熟練労働力の豊富な存在による資本コストと労働コストの相対的差にあったのであって、この点程度の差はあれわが国がおかれた条件とかなり類似

したものを見出すことができる。このようにこれまで下請関係が基本的にはカー・メーカーによる部品メーカーとの間の資本力の格差に基づく支配制約関係という第三段階の特徴をもつものとして規定できようが、労働的要因における質的相違がわが国では下請関係のあり方を複雑なものにしている。イギリスでは第二段階において退場したチープ・レーバーの利用が、わが国では下請利用の主要な理由の一つとして働いており、下請関係において産業資本そのものが商業資本的な下請利用という性格をすらそこにもちこむことになった⁽²⁾。

ところがこうしたカー・メーカーに対しての中小下請部品メーカーの著しい立ちおくれに基づく下請関係のあり方は、一面ではカー・メーカーに有利に作用してきたものの、他面ではかえって自動車工業全体の発展を制約し、とくに国際競争力を弱めるといった矛盾をもあわせもつものである。したがって自由化にともなう国際競争に備えると同時に急速な経済活動を背景として、わが国カー・メーカーは量産化の道へといそぎ、昭和三十一年頃より設備投資の規模を一挙に拡大してきているが、このようなカー・メーカーによる量産体制の発展は、自

自動車工業の先にのべた産業的性格から当然のことながら、下請部品メーカーの生産体制の革新を前提とせざるをえず、それにもないカー・メーカーと部品メーカーとの関係を変化させることとなった。ここにイギリスにおける第三段階から第四段階への移行の契機と同様のものをみることができ、この段階(B段階)を、三十五年頃から現在に至る段階(C段階)を含めて、第四段階への移行期として把握してみたい。

さてわが国のこのB段階は系列生産体制の進展期としてとらえられる時期で、具体的にはカー・メーカーが部品メーカーに対する系列を強力に押し進め、これを競争メーカーの利用から遮断し、購入独占的地位を強化し、部品のコスト・ダウンを強制しつつも、優秀な下請中小企業を選別しその育成をはかった時期である。こうした変化は先にのべたように量産体制の進展にともなう技術革新をその主要な理由とするものであるから、下請関係の内容は従来の流通的なものから生産技術的なものへと変化し、このため不況時でも系列企業に関する限り従来のような極端な下請企業へのしわよせがおこなわれなくなるという結果を生み出した。⁴⁾すなわち技術革新の急速

な進行により下請企業の技術水準の引上げが必要になり、親企業は長期的な視点にたつことを要請され、これまでの下請利用のあり方は転換されざるをえず、系列下請企業に対して継続的発注を保証すると同時に、技術的、資金的、経営的援助を通じて、系列下請企業の積極的育成という視点が強く押し出された。⁵⁾この結果、親企業の急速な生産拡大にともなって、系列中小企業の生産規模の急速な拡大とその高度な生産技術体系への対応がおこなわれ、⁶⁾利潤量のかんりの増加もみられ、ここに量産型専門部品メーカーへの成長の条件と、社会的分業関係成立への物質的・技術的基礎が潜在的に与えられ、この中からすでに中村秀一郎教授のいわれる中堅企業が出現するに至っている。

この事実からは、カー・メーカーにおける集中化の急速な進展とこの時期から徐々にあらわれ始めた若年労働力の不足という要因と相まって、基本的にはこの時期をイギリスにおける第四段階への移行の開始期とみる事ができるが、しかし一方ではこうした系列的下請関係のあり方は、先にあげたわが国における特殊な条件に依然として強く制約されたあり方でもあるから、そこにおけ

(47) 自動車工業における下請組織の最近の変化

る矛盾をますます表面化するものであった。すなわちここでは系列企業は特定親企業への専属を強要され、生産性の上昇によって生ずる余力を他のカー・メーカーへふり向けることを原則的には牽制されていたため、社会的分業の一翼を担う独立専門部品メーカーとして成長することにはかなりの困難があった。しかも自由化の急速な推進下にあつては、わが国自動車工業のように国際的に大きな立ちおくれをみせていた業種では、部品メーカーはより一層のコスト・ダウンを強要され、系列企業はそのような「しわよせ」を再下請、再々下請へ転嫁し、そこに旧来からのわが国における下請利用のメカニズムが再生産され、わが国には特殊な下請関係のあり方が依然として存在するものと考えられてきた。⁽⁸⁾しかも設備投資の急速な拡大とそれにもなう運転資金の増大とは借入金の金利負担を増大させ、若年労働力不足による人件費の支出増大とは、コスト・ダウンの要求とあわせて、系列企業の利潤率の低下をもたらしこととなった。⁽⁹⁾

自由化を目前に控えた昭和三十五、六年頃より、カー・メーカーの量産体制は確立し、それにもなつて部品メーカーは一層投資の規模を拡大し、生産技術の革新

の度合を深めることを必要とせられ、⁽¹⁰⁾それと同時に先の段階であらわれてきた系列関係の矛盾は本格化することになる。したがつてこのC段階はB段階と基本的には第三段階から第四段階への移行期に属するものであるが、第四段階へより近づいたものとみることができるといふのはこうした封鎖的系列関係の矛盾を克服しようとする契機が両者からあらわれているからである。カー・メーカー側もこうした系列強化政策の限界とマイナス面を認識し、日本の下請系列関係の壁をうち破つて社会的分業関係確立の方向へ進むとし、自社への依存度を低下させることをむしろ奨励する傾向すらあらわれているし、系列企業側も、系列下において達成した専門技術と資本力とを背景として市場の拡大を積極的にはかり、⁽¹¹⁾その結果系列体制の内部から、部門によっては独立的専門部品メーカーが出現すると同時に、部品生産の集中化傾向があらわれてきた。⁽¹²⁾

しかしこうして社会的分業関係の確立の基礎はようやく整備されつつあるとはいへ、かかる独立的発展をとげた部品メーカーは例外でしかなく、かなりの集中化が達成され、大規模部品メーカーが存在する主要部品部門で

すら、なおトヨタと日産を含む複数販売先をもつものは少なく、カー・メーカーに対して従属的關係を続けざるを得ない状態にある⁽¹³⁾。

したがってわが国の自動車工業における将来の展開方向は、基本的には第四段階へ進むことを承認し、そして現在系列化進行の中で社会的分業關係への新しい契機が生まれつつあることを積極的に評価することが必要であるとしても、この方向はわが国民經濟がもつ國際的にみた場合の「相対的蓄積資本不足―相対的労働力過剩」という基盤と、わが国自動車工業の後発的性格とによって強く制約をうけざるをえないであろう。そしてそれによってイギリスの第四段階において作用している資本格差要因と生産物市場要因が、一層わが国において強く働くこととなる⁽¹⁴⁾。

(1) この図式は、比較の基準を設定する試みとして第二節のべてきたことを容易に理解していただくために、かなり大胆に要約したものであって、細部にわたっては多くの限定を付さねばならぬものであることをお断りしたい。

(2) わが国下請制の商業資本的性格については、藤田敬三「下請制における商業資本的性格について」磯部喜一編『中小企業の經濟・経営・労務』昭和三十七年所収を参照

されたい。

(3) たとえばトヨタは三十一年から三十五年の間に約四〇〇億円の設備投資をおこなない、さらに三十六年には過去五年間の一カ年平均の約二倍強に当る設備投資額を投下している。奥村栄「自動車部品工業の構造変化」押川一郎他編『第二次中小企業研究Ⅲ』一八四頁参照。

(4) 滝沢菊太郎「日本工業構造の比較研究(その一)」『中小企業金融公庫調査時報』昭和三十六年十月号、五三頁。

(5) こうした下請關係のこの時期における新しい方向と親企業の育成策については、大阪工業会中小企業委員会他『下請企業協力体制実態調査報告書』昭和三十五年、同『関西下請企業協力体制調査報告』昭和三十五年、同『関西下請企業協力体制の在り方』昭和三十六年等の詳細な実態報告を参照されたい。

(6) 下請企業におけるこの時期の技術革新の波及については、日本文科学会編『技術革新の社会的影響』第五章および奥村栄、前掲論文、一九一―二〇四頁が、トヨタの協力工場に関して詳細な実態調査の結果をまとめているし、そのほか東大社研「中小企業の『技術革新』——自動車工業における下請構造——」『国民金融公庫調査月報』第二十七号所収や、日本長期信用銀行調査部第一課「自動車部品工業の現状と問題点」『同行調査月報』昭和三十八年十月号、一六―二四頁等を参照されたい。

(7) 奥村栄、前掲論文、二二八頁参照。

(8) 酒井安隆「中小企業経営と企業系列」『大阪市大經濟

(49) 自動車工業における下請組織の最近の変化

学雑誌』第四十四卷第一号、一九—二二頁、渡辺睦「下請系列再編成の動向」『経済評論』昭和三十五年十月号、七一—五頁、中村秀一郎『日本の中小企業問題』二四五—六頁参照。ただし中村教授の見解は後でのべるように大きく変化してきている。

- (9) 自動車部品系列企業におけるこうした金利負担の増大や利益率の低下傾向については、奥村栄、前掲論文、二六—三一頁参照。なお私が参加したA段階よりB段階へおくり移行した、ある自動車企業の下請企業調査においても、昭和三十六年より三十九年に至る三年間において、親企業への依存率を高めつつも、親企業の急速な伸びと強力な系列育成政策によって、売上高を飛躍的に増大させ、生産性の伸びも順調であったにもかかわらず、利益率の低下があらわれてきたということによっても、このB段階における傾向を確認し得た。(なおこの実態調査の結果は、近く機械工業連合会より発表されることになっている。)
- (10) ここにおける技術革新の内容、系列関係の変化と問題点については、長期信用銀行調査部、前掲論文、二六—四二頁に詳細な実態調査に基づくすぐれた分析がある。
- (11) 具体的には、親企業以外のカー・メーカーとの取引拡大、輸出の本格化、補修部品市場拡大、自動車関係以外の市場の拡大等があげられるが、その詳細については、前掲

論文、五〇—六頁を参照されたい。

(12) 中村秀一郎『中堅企業論』八六—九七頁参照。

(13) 大阪市経済局『大阪地区自動車部品工業統合診断報告書』昭和三十九年、六五—七五頁。

(14) この点は、独立専門部品メーカーの発展を強調され、固定的な二重構造ビジョンの修正を主張される中村教授も基本的に承認されている。「部品工業が下請系列企業としてのみ成長してきた歴史的事情を持つ自動車生産部門では、自動車メーカーと部品メーカーとの間の大きな投下資本格差によって部品メーカーの専門化それ自体が強く阻止されてきており、少数の専門メーカーに対しても強い購入独占力が働いている。」同、前掲書、六五頁。

(付記) 本稿は、先に発表した、「機械工業における下請制の日英比較」『一橋大学研究年報経済学研究8』昭和三十九年所収において展開した所論を基礎としつつ、そこで残した、日本の下請関係の歴史的特質、最近の変化および将来の方向を、イギリスの研究でえられた一応の発展段階の中で曲りなりにも位置づけてみるという作業をおこなったものである。前半部分では先の論文とかなりの重複があることをお詫びしたい。

(一九六四、八、三〇) (一橋大学助教授)