

# 機械工業における下請制の日英比較

外池正治

## 一序——本稿の分析視角と構成——

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捉えようとする傾向である。<sup>(1)</sup> こうした分析の方向をさらに歴史的に掘り下げる試みを、すでに私は十九世紀末より二十世紀初めにかけてのイギリス産業構造高度化過程における「小工業・家内工業」問題の展開とその帰結を対象として、いくつかの方向から行なってきた。<sup>(2)</sup> 本稿もこれらの研究を背景としつつ、そこで提起してきた問題を一層具体化し、時期的にも新しいところに押し進めるための一つの手がかりとして、イギリスの機械工業、とくに自動車工業とその部品工業との関係およびその展開過程をとりあげたものである。

ここで機械工業をとりあげた意味は、それが近代生産力展開の基軸部門である<sup>(3)</sup>ということだけでなく、わが国中小企業のもつ問題性が集約的に表現されている部門であるということにほかならない。さきへのべたように、中小企業

問題が単に後進的諸国のみならず、先進的諸国でも日本同様に問題とされつつあるからといっても、現在そうした国々と比較した場合、日本においては規模別にはげしい付加価値生産性の大小、賃金の大小を否定するわけにはいかにないのに対して、先進諸国では大小規模の違いはあれ、規模が違ふことのためにその生産性とか労働条件等には非常な大差はないという事実<sup>(4)</sup>に注意しなければならない。この点は、欧米の中小企業問題を視察され、中小企業の国際比較研究において先駆的な問題提起をされた伊東岱吉教授が多くの論文で繰り返し指摘されているところでもある<sup>(5)</sup>。そしてそれらにおいて強調されているのが国中小企業におどろくほど広汎化し深刻化している特徴点である、「非民主的」ともいべき下請関係の特殊なあり方、労働コストの伸縮性をテコとしての不合理な価格引下げ競争という形態における「過当競争」の一般化、はげしい規模別賃金格差の存在という事実<sup>(6)</sup>は、この機械工業においてもっとも端的にあらわれていると考えられる。

私はこれまでの研究において次のようなことを繰り返し指摘してきた。すなわち、(一)日本中小企業問題の基盤として指摘されるいわゆる「二重構造」と極めて類似した経済構造が、産業革命の終了によって大工場制度が支配的になったかの如く考えられていた十九世紀後半のイギリスにも明らかに存在していたこと、(二)そこに大量に存在していた小工業・家内工業は、大工業によってついには圧倒され淘汰されて行くものとしてだけとらえられるべきでなく、むしろ大工業や問屋の「外業部」に転化し、その下請として組みこまれて行く性格を強く有していたものとして、さらには産業革命の進行(機械化・動力化)によって新たに生み出されたものとしてとらえられるべきであること、(三)これら小工業・家内工業の存立基盤としては、今まで主として需要の多種小量性・不規則性等の市場条件があげられてきた

が、さらに重要な要因としてそれらの産業分野あるいは存立地帯における大量かつ豊富な「チープ・レーバー」の存在、すなわち低賃金基盤への依拠があげられねばならぬこと、(四)十九世紀末から二十世紀初頭にかけてのこうした「小工業・家内工業」問題克服の契機は、産業構造高度化過程の進行ということによって与えられたと同時に、小工業・家内工業の真の存立基盤であったチープ・レーバーの雇用を困難ならしめ、経営面での近代化の促進をそこにもたらすという効果をもった社会諸立法によって与えられたということ、(五)しかし、そうした移行期における小工業の展開の方向は、そこにおける経営者層の性格によって大きく規定され、更にそれがおかれた社会構造と深くかかわりをもつものであったということ等であり、この主張はある程度承認されてきた。<sup>(7)</sup>

今までの研究で得られた以上の推論は、いうまでもなく時期的にも地域的にも限られており、これだけによってイギリスにおける小工業・家内工業の変質過程に関する一般的な概括化を行なうことには大きな危険があるうし、この範囲に限ってみても、資料の制約や研究の不足からふれ得なかつた重要な問題がいくつか残っている。今までもしばしば指摘した如く、たとえば、「二重構造」解消のきめ手として強調した社会諸立法についても、それを押し進めた要因にまで分析をさかのぼらなければ、そのもっている性格や意味を明らかにできず、したがってそれが内部構造と無関係に外から与えられた要因として考えられてしまう恐れがあるし、それがもつ現実的な意義にまで迫ることもできないであろう。また当時の労働運動についても、社会諸立法の形成との関連で把握することは勿論、それ自体が当時の経済構造の変動と対応してどのような型に変わっていったか、<sup>(8)</sup>そしてそれが「二重構造」解消に主体的にどのような働きを行ったかという視角から分析することは一層重要なことであろう。

ここでは、一応これらの問題とは別に、今までのべてきた小工業・家内工業の変質過程の内部に立ち入って、とくに日本の下請工業と比較する意味において、機械部品工業を具体的にとりあげ、その生成過程と下請関係の変化を資本的側面から追求してみたい。すでにこの点は大まかではあるが、今までの論文において一つの大きな傾向を、西部ミッドランド地帯の金属加工工業を例として示すことができた。すなわち、十九世紀末期から二十世紀初期にかけてあたえられた先の経済的社会的要因によって、小工業・家内工業はそれまでとちがった道を歩むことになるのであるが、そうした変化がもっとも典型的にあらわれたのがこの地帯のこの産業であった。この地帯はあたえられた要因の変化に、産業そのものの型の変化という形で対応した。それまで金属消費財の最終加工生産を集中的に行っていたこの地帯の小工業・家内工業は、この時期を境として、機械の部品製造へと急速に移行し、この地方を機械工業の中心地となさしめた。この結果、製品の規格統一化がもたらされ、機械的生産方法に順応することが可能となって、古い家内工業生産組織や工場内の下請制は姿を消し、近代的工場による生産形態がくっきりと浮かびあがってくるようになり、その後のこの地帯の大きな産業的展開もこれら新産業群によって支えられることになったのであった。そしてこの新しい発展を支えた機械産業とは、具体的には、自転車、自動車、工作機械、電気機械にはかならない。なかでも重要な産業は自動車工業であって、それは後にのべるように現在に至るまでこの地帯の産業の展開と基軸とになってきたばかりでなく、全国における中心的地位をしめてきた産業であった。

したがってこの論文では、自動車工業の展開をその部品工業との関連でみるものが中心的課題となる。しかも問題の出発点が最初にのべたように、あくまでも日本における「非民主的」ともいべき下請関係の特殊なあり方との比

較にあるのだから、本稿は次のような構成をもって展開される。まず最初に、わが国機械工業における下請関係の特質が、自動車工業を例にして検討される。次に最近の賃金格差縮小現象とならんで、わが国中小企業における新しい変化としてしばしば指摘される「系列化」現象なるものが、旧来の下請関係とどうちがうのか、そしてそれがいわゆる社会的分業関係の方向へ導く契機となりうるのだろうか問題とされる。以上のわが国の下請関係のあり方と必ず対比的に示されるのが、欧米における社会的分業関係であり、それこそわが国において理想とされ、将来の進むべきあり方として設定されているものであるが、今までの研究ではその中味が具体的に示されることはほとんどなく、単に理想的な対等関係にあると抽象的にふれられるだけであった。そこで本稿は、イギリスの自動車工業を例として、前にのべた日本の自動車工業と対比させるために、その生産構造とくに部品工業との関係を中心にして、資料的に社会的分業関係なるものの中味を析出し、その姿を描いてみることを試みる必要があると云う。

しかし、そこにみられるような関係は、当然のことながら歴史的過程の中から成立してきたものとしてとらえられねばならぬ。つまり日本における下請関係の歴史的特質とその変化の方向をみるためには、先進資本主義諸国におけるそうした歴史的推移の過程が検討されることが何よりも必要であろう。その場合、下請関係↓社会的分業関係の確立の方向をそれだけ切り離してとらえるのではなく、あくまでも、イギリス経済全体の展開を背景としてとらえられねばならぬ。そこで最初に、イギリス経済全体の発展と機械工業の展開過程との関連が段階的に位置づけられる。すなわち、近代生産力の構造展開における機械工業の役割とその性格の変質の意味が段階的にとらえられる。次に自動車工業を中心としてその下請関係の現状をまず分析した後、それがいかなる発生過程をたどったかを、企業者の系譜、

資本の蓄積過程、技術の展開過程、労働の性格の変化といった側面から考察する。ここで重要なことは、自動車工業そのものの歴史的展開過程の分析ではなく、以上のいくつかの要因が、イギリス経済全体の展開を背景として、そこにおける部品工業との関係の性格をどのように変化させていったかということである。

以上が、大體の本稿の構成であるが、その分析視角はいわゆる欧米の社会的分業関係なるものの内容と展開過程の構造的把握にあり、それを通じて日本における下請あるいは系列関係の歴史的特質とその将来の方向をとらえる場合の比較の基準を曲りなりにも設定してみようということにはかならない。したがって本稿のねらいは、自動車工業そのものの歴史的分析でも、国際比較でもないということをも、まず最初にお断りしておきたい。

- (1) 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。
- (2) 最近のものでは、産業構造高度化要因と社会立法要因がそれらにどのような作用を及ぼしたかを中心にして考察した、「中小企業問題の国際的研究―イギリス産業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、小工業経営者層の社会的背景とその性格の歴史的变化を分析した、「イギリス小企業経営者層の社会的背景に関する一考察」一橋論叢、第四十九巻第一号、および小工業の展開とそれに応じての労使関係の変化を概観した、「イギリス小工業の展開と労使関係の変化」ビジネス・レビュー、第十一巻第二号等を参照されたい。
- (3) 山中篤太郎「工業政策論」昭和二十五年、三八頁、四五頁。拙稿「英国鉄工業の発展過程に関する一考察」一橋論叢、第三十五巻第三号、三五頁。
- (4) 山中篤太郎「日本中小工業の国際的な一視点」商工金融、第五巻第一号、一一頁。この事実は今や常識的になっているこ

とであり、三十八年度の「経済白書」もわが国中小企業の問題点としてあらためて指摘していることであるが(三七〇頁)、詳細な統計的分析に基づいて国際比較を行ないその最近の傾向を示したものととしては、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」所収を参照されたい。

(5) たとえば、伊東岱吉「日本中小企業問題の国際比較」三田学会雑誌、第五十二卷第四号、同「国際的にみた日本中小企業問題の特質」経済評論、第八卷第十号、同「中小企業の労働運動と日本経済」月刊労働問題、第九号、同「中小企業と労働問題」第三号等における指摘を参照されたい。

(6) 伊東岱吉「日本中小企業問題の国際比較」三〇八―九頁。

(7) たとえば、尾城太郎丸、前掲論文、四六―八頁、飯田鼎「イギリス産業革命史研究についての覚え書——産業革命史研究へのひとつの提言」三田学会雑誌、第五十四卷第八号、九八頁、丸尾直美「転型期の賃金分配率と賃金格差(下)——②賃金格差は縮少するか——」フェビアン研究、第十四卷第六号、二八―三一頁、原豊「二重構造の解消と新産業秩序」武藤光明・加藤寛編「日本福祉国家の条件」昭和三十八年所収、七七頁。

なお高橋克嘉「十九世紀末イギリス賃労働の構造変動への接近」一橋論叢、第四十三卷第二号、同「ウェップの労働問題研究」(3)「フェビアン研究、昭和三十六年九月号が、特に同じような指摘を労働面を中心に詳細に展開している。

(8) この経済構造変動と労働組合運動の型の変化の関連については、さしあたり、高橋克嘉「イギリスの独占形成期における労働市場構造への一視角」一橋論叢、第四十九卷第一号の分析を参照されたい。

## 二 自動車工業を中心としてみたわが国機械工業における下請関係の特質

わが国機械工業におけるもつとも大きな構造的的特質の一つは、前章でふれたように、今までしばしば指摘され、常識的にもなっていることであるが、その下請関係の特殊なあり方<sup>(1)</sup>ということである。この点について、前章でのべたように重要な意味を歴史的にも構造的にももち、しかも私がこれまで文献や実態調査によって若干直接にふれることのできた自動車工業を例にとつてのべてみたい。<sup>(2)</sup>

自動車工業は、シャシー・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ており、数千点にのぼる部品の組立製造業という特色を有し、とくにわが国では中小企業を大きな構成要因とする下請部品企業よりなりたっている。自動車の原価構成のうち、部品メーカーよりの購入部品費は車種によって異なるが、大まかにいって四〇と五〇%の多きをしめ、原材料の購入費二〇と二五%をあわせると、シャシー・メーカーが直接関連部門に支払う額は、自動車原価の約七〇%におよぶといわれている。<sup>(3)</sup>

したがって一応こうした簡単な量的比率だけからでも、自動車産業全体のなかでしめる下請・部品企業のしめる重要な地位を容易に理解することができる。参考までに手もとにある資料によって、日本の自動車の原価構成を示すと第1表のようになる。これによつても、最近では部品費および外注加工費は、自動車のコストの約五〇%をしめるにいたっていることが示されている。

しかし、こうした自動車工業における部品・下請企業への依存度の高さは、表面的な数字に限っていえば何も日本

第1表

会社	A社	B社	C社
直接費	64.9%	68.7%	70.0%
素材	19.9	14.9	11.2
部品	31.6	53.8	55.3
外注加工	13.4	0	
その他	—	—	3.5
間接費	26.4	26.7	18.7
材料	5.1	4.0	3.7
人件費	10.6	10.0	7.6
経費	4.2	—	7.4
償却	6.5	5.0	
その他	—	7.7	—
計	91.3	95.4	88.7
一般管理費	1.9	4.6	6.8
支払利子	6.8	0	4.5
総原価	100	100	100

通産省重工業局自動車課編「日本の自動車工業」昭和36年 p. 128.

だけの特質といえるものではなく、欧米の自動車工業についても共通のものである。欧米の自動車についての原価構成は外国においても大差なく、<sup>(4)</sup>そこでも完成車メーカーは自動車部品の価格に関心をよせていることが察知できるとされているし、<sup>(6)</sup>たとえばアメリカでも、自動車メーカーはかなりの外注依存度を有しており、外注原因はコストが安いということであると指摘されている。<sup>(6)</sup>

ここで問題なのは、こうした部品工業への表面的な依存率そのものではなく、そのあり方である。この点に関して、日本生産性本部の自動車部品工業生産性視察団の報告は、日米の自動車部品工業のあり方を比較して、次のように指摘している。

(一) 競争のあり方が日米両国間において全く異なること。すなわち、アメリカの場合は、競争は誠に激烈であること。しかしながら、存立基盤を異にする企業間の競争はほぼ存在しない。そして、苛烈な競争は不断の合理化ないし新機軸を要請し、合理化ないし新機軸の実現は、常に拡大への要求を包含し、それは常にアメリカ経済全体の成長に支えられていること。

(二) 部品メーカーは、その専門の領域にきわめて強大な力をもち、カー・メーカーと関連しあっていること。<sup>(7)</sup>

右のように、アメリカの場合には、部品についても尨大な生産量をもっており、カー・メーカーがそれを生産しうる経済的基盤をもっているにもかかわらず、外注を有利とするのは、多くの場合、部品メーカーにおいて公正な競争による不断の合理化、近代化がおこなわれ、しかも部品メーカーはその専門の技術を基礎とした強大な力を有している、カー・メーカーと対等の立場で取引をおこなうため、アメリカ経済全体の成長に支えられたより進んだ合理化ないし新機軸を実現しうることによるものであらうと、この報告書は結論している。

大体において、欧米の部品メーカーはここでいわれているように、特定のシャシー・メーカーに専属もしくは従属の形をとらず、各社の組立部品を共通に受注するところが多く、その地位もシャシー・メーカーと対等あるいはそれに近いものになっているとわが国では考えられている。<sup>(8)</sup> こうした関係は自動車工業に限らず、欧米の機械工業全体を通じてみられるものといわれている。<sup>(9)</sup>

およそ機械工業における生産構造の理想的なあり方は、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て、互いに社会的分業を実現することにある。すなわち社会的分業によって専門化が促進され、専門化によって部品の標準化が可能となり、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をもたらす。<sup>(10)</sup> 以上のように親企業と下請企業との関係が社会的分業関係として欧米では確立されている結果、親企業に対する外注企業の交渉能力は向上し、両者の取引関係はほぼ対等であり、支払関係にも問題がないのであるということがいわれている。

しかし、親企業と下請企業との関係が、このような利益をもつ社会的分業として確立すべきものであるとしても、そして現実にこのような構造が、欧米の機械工業に多数あらわれているにしても、それがほぼ完全に近いまで実現されているとする結論には検討の余地があろう。この点については、後にイギリスの自動車工業の生産構造を分析する際にふれるはずであるので、ここでは、欧米の下請関係を扱ったこれまでの文献によっても、必ずしもそうした理想的な社会的分業関係としてとらえられぬ側面が推察できるというのみをとりあえず指摘しておくにとどめよう。<sup>(11)</sup>

だが欧米において下請関係が理想的な社会的分業関係として必ずしも完全な形で実現されていないにしても、そしてそこには日本の下請関係の諸問題と類似したものが発見されるとしても、そうした問題を指摘した人々が、共通して強調していることは、欧米ではそれらが社会的に具体的な問題としてとりあげるだけの社会経済現象となっていないということである。<sup>(12)</sup>

これに対してわが国の下請関係の場合、欧米ではほとんど問題とされぬ下請支払遅延、不平等な下請単価切下げ、対等ならざる親企業と下請企業の関係、下請の従属性等が、<sup>(13)</sup> 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きたことはあらためて指摘するまでもない。したがって欧米における下請関係においても、親企業の独占的地位、資本力の大小による関係からくる不平等性等に由来する右のような問題が散見されるとはいえ、わが国のような大企業の不合理的な下請「しわよせ」とその広汎な組織の利用はみられず、規模別にもとづく社会的分業としての合理的関係が、わが国と比較すれば相対的にはるかに強いということができよう。<sup>(14)</sup>

この点を自動工業について試してみても同様で、これまで日本の自動車工業の特質として次のようなことが指摘されてき

た。

- (一) 完成車メーカー数が多く、かつその各々が自己の専属の部品供給者を保持しようとする傾向があること。
- (二) 一方、部品メーカーの多くは技術的にも経営的にも独立性に欠け、完成車メーカーに対して従属的立場にあること。

(三) 各部品とも一般的に多様性に富んでいること。<sup>(15)</sup>

すなわち、わが国の自動車部品工業は、欧米のような自動車工業の先進国におけるそれとは異なり、専門独立部品メーカーの基盤が弱くその発展もおくれており、多くはそれぞれのカー・メーカーに直接または間接的にかたく結合されている下請協力工場の形態をとり、これらは一部の企業を除いていずれも中小企業に属するものが多く、一面では親企業の強力な援助、指導による育成に支えられながら、一面ではその支配下における諸制約を受けながら発展してきたといわれよう。<sup>(16)</sup>

こうして日本の場合は、欧米の自動車工業の下請関係とは全く対照的であって、中小部品メーカーが、カー・メーカーに対等の形でなく、外注下請工場の形をとっていることが多く、しかも有力カー・メーカーに従属していて、欧米の場合のように、専門的技術を基礎にいずれのメーカーとも対等の関係で結びあっているものは少ないという特色が見出されるのである。

わが国自動車工業のこうした特殊なあり方は先にのべた歴史的な後進性以外に、何を基礎とするものであるかをみるために、次にわが国自動車メーカーが外注下請を有利と考える理由を考えてみたい。このことについて、これま

で大体次の三つの理由が一般的に指摘されてきている。<sup>(17)</sup>

(一) 技術的理由によるもので、カー・メーカーが技術的見地から製作することが不可能か、その製作のための生産設備が著しく龐大なために、これを専門メーカーに外注することを有利と考える場合。この場合の専門メーカーは、自動車工業以外にも専門部品を供給することのできる巨大資本が少なくなく、自動車資本との関係は一般に対等である場合が多く、欧米における社会的分業としての関係がみられる。

(二) 経済的理由によるもので、その部品生産の技術は単純で、投資も小さくてすむため、自工場での製作は容易でも、それを低賃金の基盤にたつ中小工場に生産させた方が、資本節約と低賃金利用の有利性を獲得できるという見地から外注する場合。この場合の外注企業は本質的には下請企業としての性格をもち、中小規模企業が多く、技術的にも低水準で、自動車資本に従属している。

(三) これも経済的理由によるものであるが、自工場の生産余力に超過する需要の一部または加工工程を中小工場に代位させる場合。ここにおいては自動車資本の仕事量の繁閑によって発注量は絶えず変動し、従属的下請企業としての性格が強く、景気のクツシ、<sup>(18)</sup>ンとして使われているといった色彩が濃く、前の理由とあわせて、日本独自の<sup>(18)</sup>下請利用の仕方が示されている。

右の外注理由の分類のうち、わが国で自動車メーカーが外注に大きく依存している理由は、欧米のような外注工場専門技術への依存ということ以外に、むしろ一般的にいえば、外注下請工場における低賃金利用による低コスト生産を利用することと、資本設備の固定化を回避し、景気変動に対する弾力性をもつことにあったといわれてき

ている。<sup>(19)</sup>

このように、わが国では、下請利用の主要な理由は、専門技術の利用というよりは、むしろ低賃金利用による低コスト生産、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ということにあると今まで一般的に考えられ、そしてこの点で欧米自動車工業の部品工業に対するあり方とはその性格を大きく異にし、ここにわが国自動車工業さらには機械工業のあり方の問題点が凝結されて表現されているものと考えられてきた。

(1) 自動車工業が歴史的に重要な意味をもつということは、前章で要約した私のこれまでの研究からも推論しうることであるが、この業種が近代生産力展開の基軸である機械工業の中で重要な地位をしめ、そして機械工業全体の発展のあり方に大きく影響してその発展段階を把握する際に重要な意味をもっているものであることについては、後に詳細に検討されるであろう。構造的に重要であるという意味は、この業種の生産構造が、下請関係を中心としてとらえられるということ、それは以下の分析で明確になるであろう。

(2) 実態調査をまとめたものとして、七人の関係者による自動車工業系列診断報告書で、私が系列下請関係を執筆した「新三菱重工業水島自動車製作所系列診断報告書」広島通商産業局・岡山県商工部、昭和三十六年があり、本稿の前半部分を一応下書き的に試みたものとして、拙稿「機械工業の展開と下請制——とくに先進国と比較して——」日本機械工業連合会中小機械工業調査委員会資料、三七—四二三、昭和三十八年がある。

(3) ダイヤモンド産業全書「自動車」昭和三十六年、二九二頁。

自動車工業にふれたどの論文や書物も大体この比率では一致している。いま若干の例をあげると、「わが国の場合、シャシ

「自動車」昭和三十六年、一三六頁。)

「日本の場合、外部の部品メーカーから購入する部品費が、車の原価の四〇〜五〇%になっている。」(永礼善太郎・山中英男)

業の発展段階と構造」岩波「現代日本産業講座V」昭和三十五年所収、三二四頁。その他、中村静治「日本の自動車工業」昭和三十三年、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。

(4) 欧米における自動車原価構成については、必ずしも日本のものと同一の分類でないために、直接には比較し難いけれども、さしあたり独・仏・米・伊における原価構成比を簡単に下に表示しておこう。

下の表から、欧米の自動車工業も、ほぼ日本と同様の外注依存度をもつものであることがうかがえよう。

なおイギリスについての原価構成の数字は後により詳細に検討する。

(5) 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、一二九―一三〇頁。

(6) 北田芳治「自動部品工業における近代化と系列化の進展」中小企業金融公庫調査時報、第一巻第二号、二九頁。

(7) 日本生産性本部「自動車部品工業——自動車部品工業生産性視察団報告書——」昭和三十一年、八頁。

(8) 末松玄六「中小企業の体質改善」昭和三十六年、一〇二―一二頁。同「機械工業に

機械工業における下請制の日英比較

欧米における自動車の原価構成 (1959年)

費目	国	ドイツ	フランス	アメリカ	イタリー
		%	%	%	%
労務費		15~20	16~30	22~29	25~30
諸税		10~12	15~18	10~15	8~10
減価償却		4~8	3~6	2~3.5	3~8
外注		55~65	45~50	48~50	50~60

磯部喜一「大企業が中小企業に及ぼす影響——イタリーが行なった一調査——」中小企業金融公庫調査月報第2巻第6号、p. 4. なお同様の表は末松玄六「中小企業の体質改善」昭和35年、p. 921にもある。

おける外注関係——ドイツ、ダイムラー・ベンツ社の調査資料を中心として——「名古屋商工、昭和三十五年九月号。たとえば、アメリカの場合では、こうした強力な部品工業を足場に、自動車製造業のほかに自動車組立業とよばれる業態をも生み出し、特殊トラックのメーカーとして有名なダイヤモンドT社では、ほとんど全部品を外注に依存し、自社では完成車の設計と組立をおこなっているにすぎないが、これらの専門部品メーカーがシャシー・メーカー各社から共同受注しているものであるから、廉価良質のものを調達できるのであるといわれている。奥村正二、前掲論文、三二六頁。

(9) 末松玄六「中小企業成長論」昭和三十六年、三七二—六頁。

(10) 末松玄六「中部地域における機械工業の生産構造」名古屋大学経済調査室「調査と資料」昭和三十六年十二月、三頁。

(11) たとえば、ヨーロッパについては、末松教授の一つの典拠とされた調査報告「Research Office of Mediobanca, The Influence of Large Industrial Enterprises on the Economy of their Small and Medium Supplying Firms, 1959」においても、必ずしも社会的分業がそこに成立しているという側面だけをそこからうかがえるものでなく、大企業の中小下請企業に対する交渉力や統制力の影響があらわれていることや、下請企業の経営組織が弱体であること等がこの調査からうかがえる。(磯部喜一「大企業が中小企業に及ぼす影響——イタリーが行なった一調査」中小企業金融公庫調査時報、第二巻第六号、五一—六頁、八一—〇頁参照。)

またアメリカについては、金属加工の下請工場の実態調査報告「W. N. Kinnard, Jr. and Z. S. Mainowski, The Metal Service Industry—A Case Study of a Study of a Statelike Industry, 1960」以下「下請企業」の不安定性、親企業への従属性等が指摘されている。(磯部浩一「アメリカの下請制工業における諸問題——規模別賃金格差の一要因分析として——商工金融」第一〇巻第二十二号、四—五頁参照。)

自動車工業については、資料的には明示されていないが、「アメリカにおける部品工業は、各社の各車種に共通でありうる

機能部品メーカーは専門化しているが、金型、外装部品等の量産の基礎になり、あるいは各社のセールス・ポイントになる部門は、専属的な系列下にあるといわれている」という社会的分業とは異なった事実の指摘もある。(三輪芳郎「自動車値下げと下請企業」エコノミスト、昭和三十八年十一月二日号、三六頁。)

その他、大企業への下請小企業の従属関係の指摘については、J. D. Phillips, *Little Business in the American Economy*, Urbana, 1958, pp. 47—8 を参照。なお、アメリカにおけるサブコントラクティングにおける大資本と中小資本の不平等交換については、アメリカ航空機体産業に限定されたものであるが、J. S. Day, *Subcontracting Policy in the Airframe Industry*, 1956 に言及した、中村秀一郎「日本の中小企業問題」昭和三十六年、二二五—七頁参照。

- (12) 磯部喜一、前掲論文、一二頁。磯部浩一、前掲論文、五—六頁。
- (13) 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。
- (14) 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、七一—八頁。
- (15) 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。
- (16) 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・高度成長過程における中小企業の構造変化」昭和三十七年所収、一八一頁。
- (17) 中村静治「日本の自動車工業」二二三—五頁。
- (18) 他の論者も大体この点に関しては同様の理由をあげる。

(A) 技術面での理由

(一) はば独立した機能をもち、自動車の他の内部機構と一応独立に研究、設計、製造することのできるもの(例、気化器、電装品等)

(二) 補修用の需要が多く、種類が多くなるので、シャシー・メーカーが生産すると、かえって不経済になるもの(例、ピストン、リング、軸受メタル等)

(三) 一般部品とはとくに異なつた原材料、製造設備、製造方法などを必要とするもの(例、オイル・シール、自動車用電源、ブレーキ、ライニング等)

(B) 以上の分類に属さない部品外注の経済的理由

(一) 外注部品の種類を増して、資本を節約する。

(二) 好・不況に対応して、内・外製の転換をおこなう余地を残し経営の弾力性を増す(不況時の犠牲は、下請へしわよせする)。

(三) 下請のチープ・レーバリーを利用した方が、安くできる。

奥村正二、前掲論文、三二五頁。永礼善太郎・山中英男「自動車」一三六―七頁。

(19) 北田芳治、前掲論文、二九頁。

「わが国自動車工業が、機械工業全体の発展が低位のままに、短時以内に急速に発展をとげたため、カー・メーカーと部品メーカーの関係は、部品メーカーの低賃金労働力の利用、カー・メーカーの景気変動のクッションとしての利用が中心となり、部品メーカーの優れた技術、生産設備、低コスト利用という面は、著しく稀薄であった。」平尾光司「合理化のすすむ自動車部品工業」生産性、昭和三十九年一月号、一六頁。

(20) このうち、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、欧米でもまだかなりみられる現象であり、そのことについては後にふれるが、たとえば、先にあげた文献のうち、磯部浩一「アメリカの下請制工業における諸問題」五頁や、伊東岱吉「国際的にみた日本中小企業問題の特質」七一―八頁の指摘をさしあ

り参照されたい。

したがってわが国下請関係の特殊なあり方のもっとも基本的問題は、著しい規模別賃金格差を利用しての下請中小企業への「しわよせ」ということにあるといえよう。この点は発注単価の決定において端的にあらわれている。部品単価は、工数（作業時間）と加工賃率によって決められるが、たとえば、昭和三十四年九月のトヨタ自動車の部品企業に関する調査では、工数は生産性の高い親企業に近いもので決定され、加工賃率は、トヨタ自社生産の場合は、「アワー・レート」約四〇〇〜五〇〇円、一次下請が二〇〇円前後、再下請が一〇〇〜一二〇円前後、再々下請になると八〇円前後のものまであらわれるという著しい低賃金利用の例が示されている。（奥村栄「自動車部品工業」押川他編「中小企業研究Ⅴ・中小工業における技術進歩の実態」昭和三十五年所収、二六九—七〇頁。）

この点は、先にあげた私の参加した実態調査の場合でも同様にみられたところであり、工数が親企業を基準として算定されているため、私の計算によると、下請企業側が可能と考えている工数と五〇%の差が見出されたし、親企業の賃金に対して一次下請企業の賃金は約半分であり、親企業側は下請利用の最も大きな理由は、下請企業の低賃金にあるとしていた。（前掲「新三菱水島自動車製作所系列診断報告書」、二の三九—四六頁、八の六頁参照。）

### 三 わが国機械工業における下請関係の最近の動向と系列化

#### ——自動車工業を中心として——

前章でのべたようなわが国自動車工業のあり方は、必然的に親企業と下請企業との間の力関係を進じて、前者にたいする後者の支配従属関係をうみ、親企業の要請による広汎な下請部品にたいするコスト・ダウン、すなわち、下請

機械工業における下請制の日英比較

企業の一応の合理化・近代化の成果の親企業による吸収がおこなわれ、下請企業が本格的成長をとげ、社会的分業關係をうちたてるために必要な資本蓄積を阻止しているといった見解は、従来わが国で支配的にみられた見解である。<sup>(1)</sup>

しかも、自動車部品の国際比価がわが国で高いのは、生産性そのものが欧米諸国とくらべて低いということによるものであることはいうまでもないが、<sup>(2)</sup>こうした生産性の低さをもたらした原因は、原材料の割高や、自動車メーカーにおける生産設備合理化のたちおくれ等とならんで、基本的には自動車コストの大きな割合をしめる部品生産量の過少ということに求められなければならないのだから、自動車工業におけるわが国の特殊的な下請關係のあり方こそが、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ているといった關係にあるという矛盾も一般に認識されてきたところである。

したがって、国際競争力を高めるための前提条件である部品価格の引下げのためには、欧米におけるように完成車メーカーが系列にこだわらず、特定の専門部品メーカーへ共同発注するといった方向が基本的必要であり、同時に下請企業も、一企業に従属して多種少量生産をおこなう経営方式から脱脚して、独自の専門技術をいかして、少量大量生産をおこなう独立的専門部品メーカーへと成長する方向に進むことが何よりも必要である、ということもこれまで多くの人によってしばしば指摘されてきた。<sup>(3)</sup>

自動車メーカー側も、この方向を基本的には認めざるをえないものの、実際の動きはそうした方向に進んでいるとはいえない難いということもまた事実である。最近における全体としての急速な自動車生産量の増大にもかかわらず、ますます激化する完成車メーカー間の競争（新車、モデル・チェンジ競争等をふくめて）の結果、理想とする部品の

規格統一化の方向と相反する面もでてきていることは否定できない。

にもかかわらず、国際競争を考えた広い視野にたつとき、完成車メーカーがいかに自己の立場だけから系列強化に努力しても、そこから得られる効果には限界があり、国際競争力を強化するためには、こうした日本の下請関係の壁をうち破って、社会的分業関係確立の方向へ進まなければならないことはあきらかである。<sup>(4)</sup>

しかし、こうした方向への要請と現実における矛盾をうちに含みつつ、最近の日本経済の高度成長を背景として、自動車工業をはじめとして機械工業における下請利用の仕方に、いくつかの注目すべき新しい傾向が見出されることもまた事実である。<sup>(5)</sup>

新しい下請利用のあり方に関してまず第一に指摘できることは、下請利用度が最近高まっているということである。この傾向は戦後一貫してみられたものであるが、<sup>(6)</sup>とくに最近の高度成長期において急速な成長をとげた機械工業部門では、ここ数年の間に親工業の能力拡張の程度よりも、外注ないし下請に出す作業量の増加が大きく、下請利用度が急速に高まっている事情にあることが指摘されている。<sup>(7)</sup>

第二に注目すべき変化は、最近の親企業における技術革新の著しい進展と製品の多様化にともなって、親企業の下請企業に対する技術的要求が高まっているということである。先にのべたように、自由化にともなって国際競争にうちかつだけの原価引下げを親企業はせまられているところから、下請企業に対する技術的・経営的水準をひきあげる方策が強くうちだされ、下請企業に技術革新の波がおしよせていることである。<sup>(8)</sup>

第三に、前の変化と関連するが、さらに一層重要な基本的変化として、親企業の下請企業利用の態度が変りつつあ

ることが指摘されている。すなわち、これまでは、親企業は下請企業の低加工賃を利用すると同時に、景気変動のクッションとして下請企業を利用するといった傾向が強かったことは前にも指摘したことであるが、最近のいくつかの親企業は、こうした下請利用の基本的態度をあらためて、下請企業を積極的に育成しようとする態度に変わってきているということである。<sup>(9)</sup>

親企業は自己の立場だけによって一方的に下請を利用しようとする、優秀な下請企業の協力は得られず、自己の配下にある下請企業の成長も期待できず、それによって自己の成長も制約されるということを認識しはじめ、できるだけ下請企業に景気の波にかかわらず継続的発注を確保してやるという方針にきりかわってきていることがいわれている。とくに最近の高度成長下において、先のように下請利用度が高まったこと、そして他方技術革新の急速な進行によって下請企業の技術水準の引上げが必要になってきたことのために、親企業は長期的な視点にたつことを要請され、下請利用のこれまでの方針の転換を迫られたことがその原因だろうと考えられている。<sup>(10)</sup>

第四の変化としては、親企業のこうした積極的育成策、すなわち従来のような親企業の立場だけでなく、下請の立場を十分に考慮した上での育成策の結果として、同時に下請企業自身の自主的努力の結果として、下請企業のなかでかなりの自力をもつような企業があらわれてきたことがあげられている。かつては親企業の経営方針に左右されていた下請業者も、古い従属関係から抜け出し、できるかぎり親企業と対等の立場で取引をおこない、いわば社会的分業の関係において経営をおこなうようになり、下請企業において専門部品メーカーとしてかなりの経営的実力と自立性がみられるようなものがあらわれてきたということが、最近の下請関係におけるあり方の変化の一つとして指摘され

ている。<sup>(11)</sup>

以上の指摘のように、最近親企業と下請企業との間の關係に、従来とはちがった新しい動きがみられつつあることには注目しなければならぬが、このことだけから欧米のような社会的分業關係がそこに確立されるであろうと結論することは大きな疑問がある。

たとえば、こうした新しい傾向を強く主張する最近の下請工場に関する広範囲にわたる綿密な調査も、一応基本的には「最近の動きをみると、完成品メーカーは従来の下請工場を独立専門メーカーへ一本立ちさせようとする傾向が強くなっている。親会社から高度の技術や量産体制の確立を要望されて、部品メーカー同志が生産、技術の面で横の提携を図る動きも活潑だ。ここにはもう低賃金に依存し、古い職人的な経験やカンを重んずる空気はない。近代的な専門メーカーへの歩みが始まっている。」と結論しているが、同時に、下請の「階層分化」、親企業による大幅な単価切下げの要求の一次・二次・三次下請への転嫁、景気後退時における支払い遅延等という欧米にはみられぬ問題が依然として残っていることを認めざるを得なかつたのである。<sup>(12)</sup>

そこで最近の下請關係のあり方のこうした新しい動きにもかかわらず、そこに依然として旧来の下請利用の仕方やそこにおける矛盾の激化がみられることを、ここで改めて一般的な資料によって確認しておこう。たとえば、三十八年度経済白書は、機械工業における生産が大企業と中小企業において最近の景気調整期にどのように増減しているかについて、三十七年度に大手機械工業では伸び率はかなり鈍化したものの、前年度を上廻る生産水準を保ったにもかかわらず、中小機械工業では減少を示したことを指摘し、その理由として、下請中小機械メーカーの受注減少と、大

手機械メーカーとの販売競争の激化などの影響をあげている。<sup>(13)</sup>

さらに同白書は、今回の景気調整過程で大きな影響をうけたこれら下請中小企業の動きを、親企業への納入金額の推移によって眺めているが、そこでは一下請工場あたりの親企業への納入額（指数）の対前年同月比は、三十七年に入って急速に低下し、六月には一五%減という状態を示し、その後同比率は一時的に上昇を示したものの、ふたたび低下し、三十七年下期の納入額は前年同期より一二%下回っているという事実を指摘している。<sup>(14)</sup>

これらによってもわが国における下請利用の特殊なあり方、すなわち親企業によるいわゆる景気変動のクッションとしての下請企業の利用の仕方が現在でもはっきりと存在していることをうかがうことができる。<sup>(15)</sup>

わが国における下請関係の特殊なあり方は、右のような景気変動のクッションとしての下請利用という事実以上に、その取引の力関係を利用しての下請代金支払の遅延という事実と、下請企業の低賃金低コスト生産を利用しての下請単価切下げという事実とにおいてははっきりと示されていることは前にも述べたが、こうした事実が今でもひろくみられるばかりでなく、そのような関係が強化されつつあることを、白書をはじめとする政府発表の一般的資料によってすらたしかめることができる。

同じく三十八年度経済白書は、右のように下請企業においては親企業への納入額が減少すると同時に、支払の決済条件に関して、手形入金率の上昇、受取手形サイト、検収期間の長期化、売掛残高の増加など、引締め強化後の悪化が目立つようになってきていることを指摘し、三十七年四、六月の手形入金率は前年同期の四〇%から四九%へと高まり、手形サイトも前年同期には全体の六六%をしめていた九〇日以内のものが三三%へと半減しているという事実

をあげている。<sup>(16)</sup>

この下請企業における決済条件の悪化と同時に、一層注目すべきことはこの間における受注単価の値下りである。三十六年ではほとんど変化を示さなかった受注単価は、三十七年一〜三月に入ると、前年同期に比し「下落した」という割合が増加しはじめ、三十七年七〜九月には、それは全体の三分の一の下請中小企業におよんでいる。<sup>(17)</sup>

さらにこうした受注単価の値下りの理由をみると、三十七年下期には、「自工場の合理化により特定工場との話し合いまたは指示」を理由とする下請企業の割合が急速に減少すると同時に、「特定親工場の一方的買い叩き」と「下請相互間の競争」を理由とするものの割合がめだつて増加している。すなわち、三十六年までは「親企業との話し合い」という理由をあげるものの割合が全体の半分以下を占めていたのに対して、三十七年の後半には三五%にまで減少している。それと対比的に、「親企業の一方的買い叩き」は、三十六年末には一六%にしかすぎなかったのが、三十七年後半には二五%にまで増加し、なお受注減少にもなつての下請企業の受注競争から、「下請相互間の競争」を理由とするものの割合も、同じ時期に一六%から二四%にまで増大している。<sup>(18)</sup>「親工場との話し合い」を理由とするものの中にも、この時期には事実上親企業の一方的指示によるものが多く含まれていると考えられるから、全体として下請企業の親企業にたいする関係は、依然として非常に弱い立場にあることが推定できよう。

このような受注単価の低下は、以上みてきたように下請企業自身の合理化、近代化による以上に、親企業の一方的要請による面が強いのであるから、最近の中小企業における賃金の上昇と相まって下請中小企業の利益状況の悪化を招いている。このことを同じ資料によつてみると、「コストわれ」というものの比重が若干増加すると同時に、「コス

トすれすれ」という割合が三十六年末には全体の二八%であったのにたいして、三十七年七月九月には四〇%と大きく増加し、これに反して「コストより若干の利益あり」とするものの割合は、同じ時期に七一%から五八%へと低下している。<sup>(19)</sup>

以上は全国的な下請中小企業の最近の動向であるが、これだけからただちに結論めいたものを出すことはさしあたっての本稿の目的ではない。しかし少くとも、しばしば指摘してきたわが国における親企業が下請企業に求めていた諸資本負担の軽減、規模別賃金格差<sup>(20)</sup>を利用しての「しわよせ」、景気変動に対する調整弁的機能の担い手という役割は、基本的には大きく変化していないことを一応承認することができよう。

もちろん、わが国において機械工業では、下請中小企業が独立部品専門メーカーとして存在することは不可能であると一般的に結論することはあやまりであろう。機械工業の分野においても、たとえばミシン工業、自転車工業、カメラ工業、ラジオ部品工業等では、明らかに独立部品生産者が発展し、特定部品はひろく一般市場をもち、大企業といえどもこれらの企業からの購入によって部品調達をおこなっており、そのあいだにはこれまで指摘したような下請・系列関係はあまりみられないといえよう。しかし、これら諸部門において専門生産が発展しえたのは、それらが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、かつ組立部門企業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。<sup>(21)</sup>

たとえば自転車工業では組立部門そのものが中小工業部門であり、むしろ特定部門に関しては部品生産者の方が規模が大きく、<sup>(22)</sup>ミシン・カメラの組立部門は大・中小並存部門であって、独占支配の相対的に弱い部門であり、そこ

では部品の専門メーカーがもっとも典型的にみられ、<sup>(23)</sup> ミシン部品メーカーは一般に中小企業であるが、社会的分業の合理的体制下において独立した企業として存在しているのが普通であって、下請企業ということはできないとされている。<sup>(24)</sup>

ラジオ・テレビ部門は、現段階では、大規模部門に発展し、電機独占企業の支配が強力に確立されているが、歴史的には組立企業と部品企業がともに中小部門として「下から発達した」部門で、早くから部品工業が専門化され、両者の関係は広範な社会的分業としてすでに形成され、組立部門への電機大企業の進出とその独占支配の確立と平行して、部品部門での集中の進行と大企業の成長がみられた部門である。<sup>(25)</sup>

これに対して自動車工業のような場合は対照的である。わが国の自動車工業は「上から発達した」典型的な部門であって、自動車親企業は、機械工業の基礎が弱いままに、外国機械技術を導入し急速に展開した。<sup>(26)</sup> ここでは、おくれな部品工業に依存すると同時に、それとの断層をうるために、強力な下請企業の系列化による育成をも必要とした。<sup>(27)</sup> わが国の自動車工業において、親企業と部品企業との支配従属関係が極めて強く、部品企業の独立的専門メーカー化が困難であるのは、先にあげたラジオ、テレビ部品工業や、のちにのべる先進諸国の自動車部品工業のような下からの発達となった歴史的展開過程によるものである。<sup>(28)</sup>

こうした下請・系列関係は、日本国民経済の「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」の確立を基盤として歴史的に発生してきたものであるから、<sup>(29)</sup> 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ことはこれまで何度も指摘したことが、自動車工業においても

つとも典型的にあらわれている。そこにおいては、それぞれ親企業の系列・下請企業は、自己の所屬する親企業以外の企業との取引関係をもつことを原則的には禁止され、特定親企業への専属を強要されている。そして下請・系列企業の生産力の上昇によって生ずる一般市販品生産への方向も、親企業によってけん制されているため、下請・系列企業が、社会的分業の一翼を担う独立専門部品生産企業として成長する方向に進むことは困難となっている。さらに親企業は下請・系列企業を自己の支配下につなぎとめておくため、そのうちの優秀なものを再撰別して協力会を組織したり、関係のある下請・系列企業のすべてを下請協同組合に組織することによって支配の強化を図っている。こうした親企業の下請管理の基本的態度は、下請・系列企業の社会的分業分担者としての成長を妨害し、専門化の方向を歪めさせている。<sup>(30)</sup>

しかも最近のように自由化の急速な推進下にあつては、自動車産業のように大きな立ちおくれを示している業種では、その下請管理方式のきびしさに一層拍車をかけ、親企業は製品のより一層のコスト・ダウンを図るため、下請・系列企業にたいして納期、規格の厳守とならんで、親企業の生産体制に結びついた生産品種、数量の指定をおこない、さらに加工単価の引下げを強要しており、下請・系列企業はそのような「しわよせ」を再下請、再々下請へ転嫁するという旧来からのわが国における下請利用のメカニズムは依然としてなお存在しているとみることができるといえる。<sup>(31)</sup>

以上のように機械工業の中心部門では、親企業たる大企業が競争力を強化して、より高度な成長を図ろうとする場合、わが国では、下請企業の利用という方式から脱脚することができず、かえって下請制の発展としての系列化を押し進め、その結果中小企業内部の格差を拡大せしめ、機械工業の二重構造の欠陥をますます増大せしめることになっ

ている。すなわち、最近の新しい系列化という動きは、下請中小企業を社会的分業の担当者としての方向へ導くよりも、下請中小企業の横の組織化を縦割りに分断して、その結束力を弱めるばかりでなく、その排他的な性格からして系列内のものと、それにはずれたものの対立を激化して階層分化を促進するという結果を産んでいるとみるべきである。<sup>(32)</sup>

現段階において、産業構造高度化による経済の「高度成長」を達成するためには、先進国なみにいわゆる「二重構造」解消が不可欠の前提条件として求められているにもかかわらず、かえって「二重構造」の利用による競争力と資本蓄積力の強化に依拠せざるをえないという<sup>(33)</sup>、わが国経済の成長における構造的矛盾をここに指摘せざるをえない。そうした矛盾の疑結点こそがこの下請・系列関係のわが国における特殊なあり方にほかならない。<sup>(34)</sup>

高度成長は確かに「二重構造」解消の前提であり、したがって下請・系列企業の専門化社会的分業への物質的・技術的基礎を与えることを一応承認しつつも、経済成長が実現すれば自動的に「二重構造」が解消する方向へ進むとか、自然人口増加率の趨勢等の与件の変化によって若年労働力が不足して、下請・系列関係のあり方が、社会的分業関係へと発展的に解消するというように、わが国産業が歴史的・構造的に内包する特殊性を無視した結論を導くことはできないことは以上みてきたことである程度示されよう。

そこには下請・系列企業に組織された中小企業をはじめ、その下層にある数多くの中小企業に真の安定と成長をもたらすという方向よりも、むしろ高度成長のために社会的分業関係の確立はさまたげられ、下請・系列中小企業の不安定性と階層分化が深化、激化されるという方向も見出されるのである。したがって、産業構造の高度化をその主内

容とする最近の高度成長が、下請・系列企業に将来「社会的分業」の一翼を担う資格と条件を、物質的、技術的方面では潜在的には形成しつつあるにもかかわらず、究極的にはかかる社会的分業確立の実現を阻害する条件は何であるのかを、その確立をみることできた先進国の場合を例にとって探ってみることは、段階的にはかなりちがった時期を扱うことになるにせよ、あなたがち無意味のこととはいえない。以下こうした分析視角によって、イギリスを例にとつて、機械工業における社会的分業関係成立の諸条件を検討することとしたい。

- (1) 中村秀一郎「日本の中小企業問題」二四五頁。
- (2) 通産省自動車課「自動車時報」第二八号、七一頁。
- (3) 行政関係者も、この方向に自動車部品工業をもっていくことでは一致している。木村庄一「部品行政の今後」月刊自動車部品、昭和三十四年一月号所収参照。
- (4) 奥村正二、前掲論文、三三二頁。北田芳治、前掲論文、三九—四〇頁。
- (5) 次にのべる新しい下請関係の方向については、大阪工業会中小企業委員会・生産性関西地本部・下請協力体制調査専門委員会「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国内視察団報告」昭和三十五年、同「元方、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調査報告書によって大きな示唆を得た。
- (6) 自動車補修用部品に関するものであるが、昭和二十六年から三十年にかけて、外注比率が、日産では、普通車二八・四%から六一・五%、小型四輪車三三%から六九・八%、トヨタでは、普通車一八・四%から三〇・〇%、小型四輪車二三・五%から六二・〇%へと、大体においてその五年間に倍以上に大きくなってきている。(木村敏男「日本自動車工業論」一五六頁。)

(7) 前掲「元方・下請企業協力体制の在り方」三頁。

ここでは某工作機械メーカーの例によって、昭和三十年から三十五年までの間に、元方企業自身の正規従業員による定時間工数は七五％に減少しているのに対し（残業は六〇％増加）、外注は実に七・四倍と急増しているという事実から、下請依存度の急速な上昇を指摘している。同様な事実を、昭和三十六年度経済白書もとりあげ、同じく三十年上期と三十五下期の間に、親工場の延労働時間数は約二倍の増加であるのに対し、加工外注工場のそれは四・五倍に増加し、機械工業では下請依存度が急速に高まったことを指摘している。（同白書、四〇―二頁。）

(8) 下請企業における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」昭和三十八年が第五章において、トヨタの協力工場について詳細にふれているし、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、第二七号が、この点を中心に、今までの中小企業論における技術的考察の軽視に反省を求めている。

(9) たとえば、本田技研、日立製作所等の親企業の積極的な下請企業育成政策による下請企業成長の例としては、最近の下請工場の実態とその変化を詳細に調査した、「激動する下請工場」②、日本経済新聞、昭和三十八年八月一日号、同⑩、七月十九日号所収参照。

(10) このことは、前掲の各実態調査が指摘していることだが、たとえば、「関西下請企業協力体制調査国内視察団報告書」六一―七頁、「下請企業協力体制実態調査報告書」七一―八頁等の指摘を参照されたい。

(11) 前掲調査のほか、たとえば、平尾光司「合理化のすすむ自動車部品工業」生産性、昭和三十九年一月号、一七一―二三頁、三輪芳郎「自動車値下げと下請企業」エコノミスト、昭和三十八年十一月十二日号三五―七頁、中島正信「自動車部品工業の実態と問題点」中小企業金融公庫調査時報、第三卷第九号、六一―七頁、前掲「中小企業の『技術革新』」八一―一三頁、奥村栄「自

動車部品工業の構造変化」第二次中小企業研究Ⅲ、二一六―八頁、日本経済新聞「激動する下請工場」⑮七月二十五日号、同⑰七月二十八日号、同⑱七月三十一日号所収等参照。

こうした最近の中小企業分野からの独立的大資本の著しい成長は、「中堅企業」論なるものを新しく学界に登場させるまでに至っているが、これについては、中村秀一郎「中堅企業をめぐる諸問題」専修大学論集、第三〇集、同「日本ビッグ・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諸特徴」日本経済政策学会年報、第一集を参照されたい。

(12) 日本経済新聞「激動する下請工場」⑳八月十五日号参照。

(13) 昭和三十八年度「経済白書」九三頁。

(14) 同、九四頁。

(15) このことは、いわゆる神武景気につづく景気調整過程の時期でも端的にあらわれており、三十四年度経済白書でもこの点を指摘している。すなわちこの期間における自動車工業の親工場と下請工場との間の生産金額指数の開きを見ると、三十二年四月を一〇〇としたときのある親企業の三十四年三月の指数は約一三〇であるのに対して、その下請企業（機械加工下請四社平均およびプレス下請四社平均）の同じ指数は約七〇にしかすぎない。しかもその間の推移で一層注目されることは、親企業での生産減退をみられたとき、下請企業の生産減退はより大きな幅をもっておこなわれているということであって、たとえば三十三年四月は、親企業の指数八〇にたいして、下請企業のそれは約五〇にしかなっていない。（三十四年度経済白書、一七四頁。）

右の事実は、単に景気変動のクッションとしての下請企業の利用の仕方を示すだけでなく、後にのべるような単価切下げによる下請への収奪の強化をも示している。というのは、この場合、下請単価が三―四割もあいついで引下げられた結果、この

ような差ができていると白書によって指摘されているからである。

(16) 昭和三十八年度「経済白書」九四頁。

(17) 経済企画庁調査局編「経済月報」昭和三十八年一月号、一九二頁。

(18) 同、一九三頁。

(19) 同、一九三―四頁。

(20) この規模別賃金格差利用という点に関しては、最近の若年労働者不足による格差縮小という事実によつて、かなり議論がわかれてはいるところだが、賃金格差縮小傾向を強く主張する政府発表の資料ですら、依然として「規模別格差の傾斜は先進国にくらべてはるかに著しい」(昭和三十八年度経済白書、三七〇頁)ことを認めざるをえなかったことでもわかるように、若年層以外のところでは、最近でも厳然として賃金格差が存在していることはいうまでもない。(大内力「日本経済論・下」昭和三十八年、五五四―五頁、隅谷三喜男「中高年令層への冷たい雇用」朝日ジャーナル、昭和三十八年十一月十日号所収、一五―八頁。)最近の日本経済の「高度成長」過程においても、大工業は下請中小工業を利用して急速な拡大をはかったが、それが可能だったのは中小工業の労働者へその「シワヨセ」を転嫁したからであり、規模別賃金格差はしばらく縮小傾向を示すとしても、ごく僅かであり、数年後には逆に拡大傾向に転ずる可能性も考えられ、下請企業利用の基本的理由はそれほどかわっていないと考えねばならぬ。(滝沢菊太郎「日本産業構造の高度化と中小工業」山中篤太郎編「経済成長と中小企業」昭和三十八年所収、二二五―六頁、二五五―六頁参照。)

そしてさらに重要なことは、先の調査で、「コストわれ」、「コストすれすれ」の比率の増加でわかるように、社会的分業関係を成立させるにもっとも重要な付加価値や資本形成力の格差が変らず、中小企業における資本形成・蓄積力は依然として低いということである。(山中篤太郎「労働の構造変動と中小企業」国民金融公庫調査月報、二十五号、六一―二頁参照。)

- (21) 中村秀一郎「日本の中小企業問題」二五一頁。
- (22) もちろん、この産業でも、部品工業は、こうした近代的な独占的部品メーカーと、零細規模よりなる企業集団とわかれて  
いる。磯部浩一「わが国自動車産業の構造分析(一)」——その商業資本的性格について——明治学院論叢、第五十号第二輯、  
一六頁。
- (23) 昭和三十五年度「経済白書」三七六—七頁。
- (24) 森本清文「低賃金利用形態から技術的分業形態へ——新産業体制と下請制の関係について——」商工金融、第一三巻第一  
号、一二頁。
- (25) 中村秀一郎、前掲書、二五二頁、昭和三十五年度「経済白書」三八六頁。
- (26) 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」第一章参照。
- (27) 自動車工業の系列化の契機については、先の文献のほかに、一般的な指摘としては、昭和三十四年度「経済白書」一六六  
—一八頁参照。
- (28) 三十五年度「経済白書」三八六—七頁。
- (29) 滝沢菊太郎、前掲論文、一八六—九二頁。
- (30) もちろん、下請企業の上位層では、量産専門化が進むにつれて、専門独立部品メーカーへと発展する可能性もあらわれて  
きていることは先に新しい変化として指摘したが、資本や市場の面からの制約によってその実現への道はきわめてかわしく、  
自動車工業では、むしろカー・メーカーと一次下請層との関係は、一層の強化という形態が中心となっている。(奥村栄「自  
動車部品工業の構造変化」二一六—二二頁。)
- (31) 渡辺睦「下請系列再編成の動向——合成繊維・自動車部品工業を中心に——」経済評論、昭和三十五年十月、七一—五頁。

酒井安隆「中小企業経営と企業系列——企業系列の第二次展開——」大阪大経済学雑誌、第四十四卷第一号、一九二二頁  
このことは、先にのべた親企業の下請に対する労働時間表示依存度と金額表示依存度とのギャップや（三十四年「経済白書」一七四頁、中村秀一郎、前掲書、二四五—六頁）、完成車生産額と部品生産額の伸長率のギャップ（通産省自動車課編「日本の自動車工業」昭和三十六年、二〇頁）という事実によって端的に示されている。

(32) 三品頼忠「機械工業における中小企業の再編過程」押川他編「高度成長過程における中小企業の構造変化」一五八—六四頁。

(33) 酒井安隆「産業構造の『高度化』について」大阪市大「研究と資料」第一二号、二七—九頁。

(34) 系列と下請の相異については、たとえば、田杉鏡・山中篤太郎「『系列』とは何か」中小金融公庫調査時報、第五卷第一号でみられるように、多くの議論があるが、ここでは両者とも「社会的分業」の形へ中小企業を導く合理性をもっていないという意味で、わが国の大企業の中小企業利用の特殊的あり方を示す言葉として、一応「系列・下請」という表現をする。

#### 四 イギリス産業化過程と機械工業の展開

以下において、機械工業における社会的分業関係の成立過程について、イギリスを例にとって若干の分析をおこなうが、ここでイギリスを例にとった理由の第一は、世界において最初に産業革命を遂行し、産業化の先頭になつて自主的な経済成長をとげ、その過程の中で、下請関係↓社会的分業関係の確立への方向を押し進めていった豊富な経験をもつと考えられるイギリスをとりあげることが適当であろうということである。理由の第二は、本稿の最初にのべた一連の研究の余白を埋めるために、今まで簡単にしかふれられなかった社会的分業関係の成立といった側面を、機

械工業を例にとりさらに深く掘り下げてみたいということにはかならない。したがって、以下の分析は、それらの研究を背景とし、その続篇への手がかりを求める一つの覚え書きでもあるため、既発表の研究や仮説が一応前提となつて分析が進められていくものであることをここにお断りしておきたい。

さてイギリスにおける機械工業の展開過程とイギリス産業全体の発展とその関連をまず位置づけてみなければならぬが、イギリスにおける産業化過程を一般的に考察する機会のほかでもつたので、ここではそれだけを別にしてとりあげることはず、機械工業の展開過程との関連を重点的に取り扱っていきたい。

こうした観点からみると、産業化の始点を産業革命に求めることができる。すなわち、動力と機械とを使用する大規模工場制工業の発生過程がいわゆる産業化であり、この産業化の最初の段階が産業革命であつて、その後産業は高度化の道を不断に現在までたどつてい<sup>(2)</sup>るのである。ここでは産業革命そのものの構造や意味についてふれることはさけるが、産業革命<sup>(3)</sup>Ⅱ産業化の基本条件としては、何よりも生産力を増大させた要因が重要であり、その生産力の増大は、アークライトの紡績機械やワットの蒸気機関という技術的発明の物語によつて産業革命史が語られるように、機械を中心とする技術革新によつてもたらされたということと、しかしこうした産業機械技術も、それと結びつく資本の供給によつてはじめて経済的意義をもつものであり、したがつて産業化の成立の条件は、究極において資本の問題と関係するものであることを指摘したい。

だからこそロストウは、産業革命Ⅱ離陸の定義としてまず、生産的投資率が国民所得の5%ないしそれ以下から、一〇%以上へ上昇することをあげたのである。そしてこの資本の供給は、イギリスにおいては、産業的中産者層に系

譜をひく革新的企業家による利潤の再投資によって大部分なされたものであることについてはここであらためて指摘するまでもないが、わが国の産業革命過程<sup>(7)</sup>と比較する場合に重要なことである。後にのべるようにイギリス機械工業の展開もこの方式にしたがってなされたものである。しかしロストウののべるように、この離陸期は「十分な力をもった一つないしそれ以上の製造業部門が高い成長率をもって発展すること」<sup>(8)</sup>をもう一つの特徴としてもっているのであるが、イギリスにおいては、離陸における主導部門は木綿工業であり、機械工業はまだその表面に浮かび出ることができず、木綿工業の需要に応ずるといった意味での二次的展開しか示すことができなかった<sup>(10)</sup>。したがって機械工業の本格的展開は次の時期をまたなければならぬ。

次の初期産業化に続く十九世紀後半から二十世紀にかけてのイギリスの産業化の時期は、ロストウの表現に従えば「成熟への前進期」であり、先の離陸期の旧主導部門に代って、鋼鉄、新型船、化学製品、電気機械、近代工作機械工業等が新主導部門として登場し、その運動量を結成する時期である<sup>(11)</sup>。イギリスの産業革命は、木綿工業の急速な拡大が直接、間接にもたらしたさまざまな帰結を中心としたもので、もちろんその帰結の中には先にも指摘したように繊維機械の発展や蒸気機関の精緻化といった機械工業の展開も含まれているわけだが、機械工業の本格的展開はその後のこの時期にみられたのである。すなわちこの時期のはじめの鉄道ブームは、イギリスの石炭、鉄、建設業、機械工業を技術的成熟に到達せしめ、廉価で良質の鋼の生産は、それまでの技術的経験を基礎としつつそれを精緻化した新しい機械工業の分野——たとえば、高効率のボイラー、近代的な鋼鉄船、工作機械、重化学工業のための新設備等の展開をこの時期において可能としたのであった<sup>(12)</sup>。

この時期においては、イギリスの実質国民所得の増大および一人当たり実質国民所得の上昇が著しかったことをみる  
ことができるが、これは何よりも一人当りの生産性の増大によるものであることは、工業生産性の波が一人当たり実質  
所得上昇の波と密接な平行関係をもっていることよって知ることができる。<sup>(13)</sup>そしてこの一人当たり産出高の上昇にも  
っとも大きな影響を与えた直接的要因は、そこに使用された機械の量にほかならない。<sup>(14)</sup>さらにこの産業における機械  
化の進行と拡大を与えた基本的要因は、この時期における資本蓄積の増大、資本形成率の高さであり、<sup>(15)</sup>こうした投資  
の高さが生産性の増大をうみ、生産性の増大が所得の増大と高い貯蓄率を可能にし、高い貯蓄率はまた高い投資率に  
連なるという資本蓄積の自己増殖運動こそが、機械化をその主内容とする技術革新とそれに基づくイギリス経済の高  
い発展率を支えたのであった。<sup>(17)</sup>そしてこの時期においても前の産業革命期と同様に、資本蓄積は成長する中産階級に  
由来し、国内における産業投資の多くの部分は企業内の蓄積利潤に依存し、再投資された利潤こそが資本蓄積の重要  
な源泉であったことは、<sup>(18)</sup>後にみるように機械工業の展開過程を日本と比較する場合に注意しておかねばならぬこと  
である。

以上の関係を分析することはそれだけで一つの研究課題をなすものであるから、一応これだけに考察をとどめたい。<sup>(19)</sup>  
ここで指摘したいことは、こうした資本の蓄積とそれによる生産性の増大は、全産業において平均してみられたもの  
ではなく、ロストウの指摘したように、旧主導部門に代って登場した機械工業を中心とする新主導部門において特に  
著しくみられたものであるということである。すなわち、この時期におけるイギリス産業の内部のもっとも重要な変  
化は、いわゆる産業構造の高度化をその主な内容とするものであって、初期産業化が消費財産業を中心としてなされ

てきたのに対して、この十九世紀後半から二十世紀にかけての産業化は、生産財産を中心にしてなされるようになってきたことである。<sup>(20)</sup>

工業生産は究極的には消費に結びつくという形でその循環をおこなうのであり、生産とは消費を内在させる再生産の循環を意味するにほかならない。<sup>(21)</sup>したがって消費財産の拡大は、工場の操業度を高めまたは工場設備を拡張し、技術的改善をおこなうことによって達成されるのであるが、それを可能にする生産財産自体も、消費財産と同様に自らの装備を供給し、取替えをおこなわなければならないという関係にあり、かくして消費の増大に基づくすべての工場および装備の新拡張は、消費財産の生産よりも一層生産財産における生産の増大を必要とするのである。<sup>(22)</sup>かかる傾向はいづれの工業化においても経験されるところであるが、<sup>(23)</sup>イギリスの経験はまさにこのことを典型的に示している。イギリスの十九世紀後半から今世紀にかけてのそうした傾向を、主要産業における純産出高比率によって示したものが第2表であるが、これによってもあきらかに消費財産に代って、生産財産の比率が増大してきたことが示されているが、特にここで問題としている機械工業の比率の増大と繊維工業の減退が著しいことが目立っている。

この時期の後は、ロストウの区分に従えば、「高度大衆消費時代」と名づけられる時期である。この期の特色は、経済学的にいえば、社会の関心のバランスが供給から需要へ、生産の問題から消費の問題へ、そして福祉の問題へと移って行く時期であり、したがって主導部門が耐久消費財とサービスへと移って行く時期である。一人当りの実質所得が上昇し、多数の人々が基礎的な衣食住をこえる消費を自由におこなわれるようになり、多くの資源が耐久消費財

第2表 イギリスにおける主要産業の純産出高比率

(従業員1人当り工業純産出額総計=100)

年次	業種	1	2	(a)	(b)	3	4	5	6	7	8	1—4 消費財	5—8 生産財
		飲食 料	繊維 衣服	繊維 のみ	衣服 のみ	皮革	家具	鉄及 金属 製品	機械	乗物	化学		
1851		6.3	43.2	26.2	17.0	1.5	—	10.1			1.3	51.0	11.4
1871		6.4	43.5	23.9	19.6	1.8	—	12.1			1.9	51.7	14.0
1901		13.9	25.7	14.2	11.5	1.4	—	22.8			2.1	41.0	24.9
1907		13.4	24.5	16.6	7.9	1.6	1.7	4.4	9.1	5.1	4.4	41.2	23.0
1924		17.7	19.8	13.2	6.6	1.7	1.0	7.9	11.6	4.7	4.4	40.2	27.6
1935		16.6	19.0	12.4	6.6	1.1	1.3	7.2	15.7	7.9	5.0	38.0	35.8
1948		11.6	17.3	10.8	6.5	0.9	1.1	8.7	21.9	9.6	4.8	30.9	45.0

W. Hoffmann, The Growth of Industrial Economies, Manchester, 1958, Statistical Appendix, Table XL, XLI, XLII より作成。

の生産と大規模なサービスの普及とにふり向けられるようになったのがこの時期である。したがって投資は、拡大する消費を基礎とする産業やサービスを中心としておこるわれるようになり、マシン、自転車、種々な家庭用電気器具、自動車等の耐久消費財が、この時期における主導部門として支配的になるに至る。すなわち、消費水準の上昇による高度な消費生活様式という構造的要因が、この時期での産業の発展の型を規定しているといえよう。<sup>(24)</sup>

したがって耐久消費財に基礎をおく機械工業の成長がこの時期に特に著しい。このことを若干の数字によってたしかめてみよう。第3表の一九一一年から一九五一年に至るイギリス就業人口の産業別比率の推移を示す数字によって、鉱業、繊維および衣服産業の著しい比率の低下に代って、金属、機械産業の著しい増大をうかがうことができよう。<sup>(25)</sup>これをさらに金属および機械工業の内部にそくしてみると、自動車を中心とする乗物および電気器具といった耐久消費財の分野がめだって伸長

第3表 イギリスにおける産業別就業人口  
比率の変化, 1911年, 1951年

	(10,000人当り)	
産業	1911	1951
A. 農漁業		814
B. 鉱業	712	382
C. 煉瓦, 陶器, ガラス	102	142
化学, 塗料, 石油等	85	196
金属, 機械, 器具, 乗物	972	1,717
貴金属, 宝石	40	68
繊維	741	443
繊維製品および衣服	637	324
皮革および毛皮	51	36
飲食物およびタバコ	307	336
木材	152	148
紙, 印刷および製本	186	231
建築	518	635
他の製造業	79	119
ガス, 水道および電力	64	160
B+C	4,635	4,937
D. サービス業	4,551	4,556
	10,000	10,000

Census of Population.

G. C. Allen, The Structure of Industry in Britain, p. 219

より引用.

ていることしが第4表によってわかる。同様のことを産出高の伸長率によってみても、第5表におけるようにほぼ同様の傾向を示し、一九〇七年を一〇〇としたときの全製工業の指数が一九四八年において二四六であるのに対して、その他産業をのぞいては、機械・造船・乗物産業部門の伸びが最大で五二である。一九四八年は第二次大戦の影響をうけた年であるので、第6表によってその後の伸長の趨勢をみると、機械・造船および電気器具、非鉄金属、

化学、とくに自動車を中心とする乗物産業の伸びが同様に著しいことがうかがえよう。<sup>(27)</sup>

以上の産業構造の変化、とくに自動車工業、電気器具産業を中心とした耐久消費財産業の著しい台頭をひき起した大きな要因は、基本的消費を超えた消費を自由におこなえるだけの所得の上昇に基づく最終需要構造の変化であることは、それまでの機械工業の進展を支えた要因との比較において重要なことであり、先にあげたロストウ以外の論者

第5表 イギリス製造工業  
における産出高の変化

産 業	1907—1948 (1907=100)	
	1924	1948
鉄 鋼	119	225
機械、造船、乗物	188	512
非鉄金属	102	267
化 学	173	406
織 維	100	109
衣 服		94
皮 革	119	121
飲食料およびタバコ	103	174
木 材	109	153
紙、印刷および出版	169	285
粘土および建築材	121	296
その他	240	653
計	133	246

A. Maddison, "Output, Employment and Productivity in British Manufacturing in the Last Half Century," in Bulletin of the Oxford University Institute of Statistics, Vol. 17, 1955, p. 377. G. C. Allen, op. cit., p. 222 より引用.

第4表 金属および機械工業に  
おける就業人口の比率, 1911  
年, 1951年

産 業	(England および Wales) の就業人口 10,000人当り)	
	1911年	1951年
鉄 鋼	102	124
真 鋳	25	21
鍛 造	45	18
ブリキおよびメッキ板	19	16
金属線	15	16
鉄鋳造, 一般機械, ボ イラー製造および造船	391	571
電気器具	49	268
乗 物	121	463
刃物および工具類	32	30
その他	132	223
金属および機械計	931	1,750

Census of Population (Industry Tables), 1911 and 1951.

G. C. Allen, op. cit., p. 220 より引用.

も強調しているところである。<sup>(28)</sup>

このように近代工業のもっとも典型的な産業部門であり、最大の部門であると一般に考えられている機械工業は、往往なされるごとく決して一括してとらえられるものでなく、多くの業種によって構成されているものであるが、全体の経済の発展の段階に応じて、その中の構成や発生の仕方がかなりちがったものになってきていることに注意しなければならぬ。いまこの点をイギリスについて再整理しておこう。まず産業革命の最大の契機であり、近代生産力展開の基軸となった十八世紀末における蒸気機関の製造が、近代機械工業の始点として考えられる。<sup>(30)</sup>そしてこの蒸気機関が動力として各産業に導入され、これと結びついて生産力を飛躍的に高める機械の生

第6表 イギリス産業における産出高の  
変化 1900—1957 (1924=100)

産 業	1900年	1957年
化 学	61	448
鉄 鋼	78	236
非鉄金属	67	361
機械、造船および電気器具	80	343
乗 物	28	462
織 維	89	124
皮 革	97	107
衣 服	105	114
飲食料およびタバコ	76	207
木 材	89	200
紙および印刷	49	250
建築材	(81)	264
精密器具等	(84)	255
他に分類されていない金属製品	(84)	270
その他の製品	(67)	487
全製造工業	71	254
鉱 業	86	84
建築業	108	185
ガス、水道および電力	39	520
全産業	74	238

( ) 内は 1907 年

K. S. Lomax, "Production and Productivity Movements in United Kingdom since 1900," in Journal of Royal Statistical Society, Vol. 122, Part 2, 1959.  
G. C. Allen, op. cit., p. 223 より引用。

産が本格的に開始される。最初は当時の産業革命の花形であり中心であった木綿工業に使用される「繊維機械」の生産が、十九世紀初期に専門企業によってなされるようになる。続いて十九世紀の三十年代に、鉄道の出現と結びついて、「鉄道車輛機械工業」が登場する。十九世紀半頃には蒸気

汽船の出現によって、「船舶機械工業」がその後の大きな分野となる。

十九世紀第四・四半期は先にのべたように機械工業が経済の主導部門となる時期で、多くの新機械部門がはなやかにあらわれてくる時期である。機械をつくる機械といわれる「工作機械」のこの時期における確立と拡大は、それまでの手工的金属加工業の多くを機械生産へと転換させ、機械工業自体における大量機械生産を可能ならしめる基礎をつくった。七十年代には「ガス・エンジン」が大量に生産されるようになる。八十年代には「自動車工業」と「電気

機械工業」とが重要な分野となる。そして後で問題とする「自動車工業」は九十年代終りに登場する。「航空機産業」は第一次大戦中とその後の期間に成長してくる。放送網の拡大とともに、二十世紀の二十年代に「ラジオ製造部門」が急速に展開をとげ、第二次大戦後は、「電子工業」を中心とする多くの新しい機械工業分野が、耐久消費財の生産へ重点を移行しつつ、大きな成長をおこなう。<sup>(31)</sup>

以上イギリスにおける機械工業の展開過程を、イギリス経済全体の発展と関連させながら、特にその中味における構成と成長の変化に重点をおきながら段階づけてみたが、一応そうした変化を規定する要因については次のようにいうことができよう。

前半期における機械工業の確立と発展を規定した要因は、供給側のものであって、とくに資本の供給と結びついた技術革新要因が、機械に対する需要をつくり出すとともに、生産力を高めるための動力機械や産業機械を中心に展開させたが、後半期においては、生産性の増大に由来する所得上昇と需要構造の変化という需要側の要因が重要となり、機械工業の性格は、自動車や電気器具のような耐久消費財の供給を増大させるために必要なものとかわってくるようになる。<sup>(32)</sup>

- (1) 拙稿「英国産業化過程と小工業」一五九—六六頁。
- (2) 山中篤太郎「工業政策論」昭和二十五年、七一—〇頁。
- (3) これに関する私の考え方については、拙稿「ハイエック編・資本主義と歴史家達」一橋論叢、第三四卷第三号、同「アシ

「トーン・産業革命」一橋論叢、第四二卷第二号等を参照されたい。

(4) T. S. Ashton, *The Industrial Revolution, 1760—1830*. London, 1950, p. 94.

(5) W. W. Rostow, *The Stages of Economic Growth. A Non-Communist Manifesto*, Cambridge, 1960, p. 39.

(6) この点は、わが国の経済史学の成果がもっともよく示しているところであり、欧米の経済史家もほとんど一致して認めているところであり、たとえばロストウもこの見解をとっている。W. Rostow, *op. cit.*, p. 8, p. 46.

(7) わが国の産業革命は、上から「移植・導入」的に行なわれ、ここに「在来産業」部門と「移植産業」部門との相互補充・制約関係というわが国の「二極集中」構造成立の起原をみることができる。山中篤太郎「中小工業の本質と展開」昭和二五年七月—九頁、滝沢菊太郎「中小企業問題の見方の発展—中小企業問題意識の国際的・歴史的分析—」山中篤太郎編「経済成長と中小企業」所収、六〇—七一頁参照。

(8) 機械工業の基盤となる鉄工業のこうした展開方式によってなされたものであることについては、拙稿「産業革命期における英国鉄工業についての一つの覚え書き」一橋論叢、第三三卷第四号、同「英国鉄工業の発展過程に関する一考察」一橋論叢、第三五卷第三号を参照されたい。

(9) W. W. Rostow, *op. cit.*, p. 39.

(10) *Ibid.*, pp. 53—55

(11) *Ibid.*, p. 59.

(12) この機械工業の展開過程について、ロストウは次のような簡潔で興味ある表現をしている。「機械技師という職業の歴史は、次々に展開する主導部門の姿を圧縮した形で物語っている。近代の機械技師の職業は、その基盤が軍事的なものとは別として、道路や運河の設計、炭鉱のための揚水ポンプの設計、そして動力手段を含めての繊維諸機械の設計から出発した。これら

すゝての初期の経験の糸をたぐつて、機械技師たちは鉄道に向かつたのである。そして彼等は細分化の過程をへて機械工業・化学工業・電気機械工業等の専門へと、またあわせて造船・土木業等のさらに細かい専門へと扇形にひろがっていった」Ibid., pp. 61—2. 邦訳、八四頁。

(13) 実質国民所得は一八七〇年から一九三九年の間に約四倍に増加し、しかもこの期間に人口は約五〇%増加したにもかかわらば、一人当り実質所得は倍増している。G. M. Meier & R. E. Baldwin, *Economic Development, Theory, History, Policy*, New York, 1957, pp. 179—80.

(14) E. H. Phelps Brown & S. J. Handfield-Jones, "The Climacteric of the 1890's; A Study in the Expanding Economy," *Oxford Economic Papers*, IV, No. 3, pp. 266—307.

(15) Meier & Baldwin, op. cit., pp. 192—3.

(16) 有業者一人当りの実質資本の成長（建築業を除く）と、国内産出による有業者一人当りの実質所得の拡大（建物家賃を除く）とを、一八七〇年から一九三八年の期間におよび比較すると、全期間にわたって資本と所得はほぼ同率で増加し、両者とその間に約二倍の差が生じた。E. H. Phelps Brown & B. Weber, "Accumulation, Productivity and Distribution in the British Economy, 1870—1938," *Economic Journal*, LXXIII, No. 250, p. 269.

・ 本邦国民所得における純資本形成比率は、十九世紀後半から二十世紀のはじめにかけて、一〇%内外の高率を示している。J. B. Jeffereys and L. Walters, "National Income and Expenditure of the United Kingdom, 1870—1952," in S. Kuznets ed., *Income and Wealth*, Series V, London, 1955, p. 18.

(17) Meier & Baldwin, op. cit., pp. 186—7.

(18) A. K. Cairncross, *Home and Foreign Investment, 1870—1913*, Cambridge, 1953, pp. 84—102.

- (19) 当時のイギリス産業化の重要な要因としては、さらに資本輸出による海外市場の創設、貿易外収入の増大、交易条件の改善、多角貿易組織の確立等の国際的要因を考へることも重要であることは言うまでもない。
- (20) W. H. B. Court, *A Concise Economic History of Britain from 1750 to Recent Times*, Cambridge, 1954, p. 181.  
W. Hoffman, *British Industry, 1700—1950*, Oxford, 1955, p. 22, pp. 69—70.
- (21) 山中篤太郎「工業政策論」一一—二頁。
- (22) W. Hoffmann, *op. cit.*, p. 73.
- (23) W. Hoffmann, *The Growth of Industrial Economies*, Manchester, 1958.
- (24) W. Rostow, *op. cit.*, pp. 10—11, pp. 73—82.
- (25) 産業別就業人口の実数の推移については、B. R. Mitchell & P. Deane, *Abstract of British Historical Statistics*, Cambridge 1962, pp. 60—1 の統計表を参照。
- (26) このその他産業は、基準年次ではごく少量しか生産されていなかったが、経済の拡大にともなう製品の多様化によってその後急速に伸長した新産業群で、コム製品、科学および写真器具、プラスチック製品、映画フィルム、加工燃料等を含んでゐる。G. C. Allen, *The Structure of Industry in Britain. A Study in Economic Change*, London, 1961, p. 13.
- (27) 産業別業種別所得構成比のこの時期における変化からみて、同様に機械および乗物工業の著しい増大の傾向とその重要な地位をうかがうことができよう。P. Deane & W. A. Cole, *British Economic Growth, 1688—1955*, Cambridge, 1962, p. 175, p. 178, p. 299.
- (28) G. C. Allen, *op. cit.*, pp. 18—9.
- (29) P. Mantoux, *The Industrial Revolution in the Eighteenth Century*, New York, 1927, p. 318. M. Dobb

Studies in the Development of Capitalism, London, 1947, pp. 208—9.

- (30) イギリス近代機械工業の出発点は、ワットの蒸気機関の発明とその製作に求められるが、その経済的意義と生産組織については、E. Roll, *An Early Experiment in Industrial Organization, being a history of the firm of Boulton and Watt, 1755—1805*, London, 1930 や、その紹介的研究である、中川敬一郎「イギリス産業革命—その経済史的考察—」大塚久雄編「資本主義の成立」昭和二十八年所収、天川潤次郎「工場経営の初期形態—ポールトン・ワット商会の例—」論叢、第六号、佐藤明「イギリス産業革命と動力材工業」商学論究、第六号等を参照されたい。

(11) G. C. Allen, *British Industries and their Organization*. London, 4th ed., 1959, pp. 133—4.

(32) *Ibid.*, p. 144.

もちろん、供給要因と需要要因は、先へのべたごとく密接しあっているものであって、両者を切り離して別個にとらえられるというものではないが、ここでのべたいことは、機械工業そのものの性格が、相対的にこうした方向にかわってきているということである。

## 五 自動車工業を中心としてみたイギリス機械工業における下請関係の現状とその発展過程

これまでの考察において、わが国の機械工業において典型的にみられる下請関係の特質は、親企業による下請部品企業の低賃金労働力の利用、景気変動のクッションとしての利用ということにあって、欧米におけるような部品メーカーの優れた専門技術、生産設備、それによる低コストの利用という面は著しく稀薄であったこと、そして最近の高度成長と技術革新の進行による系列化する現象は、表面的には下請関係にいくつかの変化をもたらしたようにみえる

が、本質的には旧来の下請利用の仕方がその底に依然として残っているとみられることを指摘した。こうした関係を支えているものはわが国民経済の歴史的・構造的条件にほかならないという観点から、次に日本と対照的なイギリス経済全体の自成的発展に依拠して、どのような形でどのような機械工業が姿をあらわしてくるのかを段階的に位置づけ、最近自動車を中心とする耐久消費財の性格をもつ機械工業が重要になりつつあることを指摘した。しかし、ここまでのイギリス機械工業の展開過程の考察は、それぞれの段階における量的構成の変化を追って見たにすぎないから、次に本稿の課題たる機械工業における下請関係がそうした変化の中でどのような推移をたどってきたかが問われねばならない。

したがってここでは、最近の機械工業の中でもっとも重要な業種として考えられる自動車工業を例にとって、そこにおける下請関係の現状をまず日本の場合と同様に分析し、さらにそうした関係を成立せしめまるに至った過程と要因について若干の考察を試みたい。

(1) 最近におけるイギリス自動車工業の下請関係のあり方について

はじめにふれたごとく、わが国自動車工業に典型的に見出される下請関係のあり方は、しばしば欧米における社会的分業関係のあり方と対比的に論じられているが、欧米におけるその実態、そして特にその成立過程や歴史的要因についてふれたものは皆無といつてよい<sup>(1)</sup>。

そこでまず最近のイギリス自動車工業の生産構造を部品企業との関連を中心にして考察してみることとする。イギ

リスの自動車工業も多くの部品産業と関係をもち、機械工業が共通してもつ組立産業という性格をその特色としていることはわが国とかわりはない。<sup>(2)</sup> たとえば一九五五年に自動車工業に従事するものの数は四十五万人(全製造業の約五%)であるが、その構成はカー・メーカーが三分の一、ボディ・メーカーが六分の一、他の部品メーカーが二分の一という比率になると推定されており、<sup>(3)</sup> いわゆる部品メーカーの従業員数にしめる比重は約三分の二になると考えられる。この点原価構成についても大体同様で、今日平均して工場原価の約六〇%が外部の部品専門メーカーからの購入費であるといわれている。<sup>(4)</sup>

このようにイギリスにおける自動車メーカーも、その製造活動を主として最終の組立、エンジンの製造、その他の主要機械部品製造に限っており、部品供給メーカーのここにおける役割は重要であり、自動車のコストにしめる購入部費の比率はかなり高いものとなっており、数多くの製造段階をおこなう企業がそこに密集している。<sup>(5)</sup> しかしこの事実からただちに、イギリスでもわが国と同様、そこに存在する部品企業は、カー・メーカーに従属する中小企業によって主として構成されていると考えるはならない。先にも指摘し、この後ですぐ考察するように、たしかにそうした性格をもつ部品企業が欧米でも存在することを忘れてはならないが、重要なことはこの部品供給メーカーの中に著しい専門化と集中化をとげたものが多く存在しているということである。この点を数字によってたしかめてみよう。

第7表は、購入部品費がコストの七六%をしめるある典型的量産小型車の全購入費を一〇〇としたときの主要部品費の割合を示したものであるが、この表によって主要部品は、数少ない品目に限定されており、以上の六品目で購入費の七九%、全コストの約六〇%をもしめていることを示ることができる。しかもなお注意しなければならないこと

第7表 典型的な小型車における全購入費に占める主要部品費の割合  
(Y会社、1954)

品目	%
1. ボディ	46.0
2. 電装品	9.3
3. タイヤ、車輪	8.2
4. 前懸架装置組立	4.9
5. 鋳造品	4.7
6. ブレーキ	3.2
7. 鍛造品	2.7
計	79.0

G. Maxcy & A. Silberston,  
The Motor Industry, London,  
1959, p. 27.

は、これらの主要部品が、かなり集中化された大規模な専門部品メーカーによって生産されていることである。

ボディについては、後にみるように最近次第にカー・メーカーによる統合と自家生産の傾向がみられつつあるが、その場合でもまだかなり外部からの購入に依存した面が強く、特に自家製造をおこなわないカー・メーカーの場合、この表でみられるように購入費の半分近くをしめている重要な部品である。この部門での集

中はかなりめだっており、Pressed Steel Co. of Oxford 一社だけでイギリス全体のボディの四〇%以上を生産し、自家製造部門をもたぬカー・メーカーはほとんどこの会社にその生産を依存しているといわれている。他に十五の独立ボディ・メーカーがあるが、その生産量は小さい。

第二の重要購入部品である電装品<sup>(6)</sup>に関しては、完全な独占メーカーの存在がみられる。この部品に関してはカー・メーカーは自家製造をせず、全面的に Joseph Lucas Ltd. より購入し、この企業自体これに関連する部品を生産する多くの子会社を配下にもっている。したがってイギリスでつくられるどの自動車についても、総原価の七〜一〇%はこの企業の製品によってしめられていると推察されている。

タイヤも前の場合と同様にカー・メーカーが自家製造をしない部品であり、タイヤを専門に製造する独立十企業によって供給されているが、そのうち五企業で自動車タイヤのほとんどを供給し、しかも Dunlop 一社がイギリス全自

自動車タイヤの三分の二をつくっている。車輪に関しても、フォードを除いては自家製造をせず、Dunlop その他の専門企業から購入している。この部門ではボディや電装品の場合とちがって、部品メーカーをかなり広く選択できる余地があるとはいえず、実際にはその供給は少数の企業の手集中していることはたしかである。

前懸架装置については、多くの部品よりなりたっているため、ある部品に関してはカー・メーカーが自家製造をおこなうが、他の多くの部品は専門メーカーより購入し、自社で組立作業をおこなっている。ここではかなり数多くの専門メーカーが存在しているが、重要部品である前車軸組立部品については、Alford & Alder や Ruberny Owen のような企業が供給している。

鑄造部門はわが国では下請中小企業を利用する面がかなり強いのであるが、イギリスでも多種類の産業に係る鑄造部品メーカーが全国にわたって数多く散在しており、自己の鑄造部門をもたぬカー・メーカーはこうした部品メーカーに頼る面は強い。しかしこの部門でもかなりの集中がおこなわれており、カー・メーカーの購入は大部分 *British Mid Group* <sup>(6)</sup> といわれる自動車部品専門メーカー四社に限定され、鑄造部門を所有する大カー・メーカーといえどもある部品についてはここに発注することを有利としている。

ブレーキおよび鍛造部品に関しては、カー・メーカーはほとんど外部から購入している。ブレーキの場合は、Automotive Products や Girling Ltd. の二社の供給に限られ、しかも後者は独占電装部品メーカー Joseph Lucas の子会社である。鍛造部品については、わが国と同様に数多くの供給企業が存在しているが、鑄造部品の場合のように、自動車部品に関してはやはり数企業に集中している。<sup>(9)</sup>

以上のように、イギリスの場合、自動車購入部品の多くは、少数の専門部品メーカーによって集中生産されたものであることがわかる。<sup>(10)</sup>先の表にかかげた以外の購入品目は、非常に種類が多く金額的にも高いものではないが、<sup>(11)</sup>わが国の場合では先に指摘したように下請中小企業が強くみられるこうした部門でも、多くの品目については、その生産を自動車にのみ向ける少数の専門メーカーによって供給されていることに注意しなければならない。<sup>(12)</sup>

第8表 材料費と総自動車原価 (%)

品目	統合度の低い カー・メーカー	統合度の高い カー・メーカー
ボディ(完成)	33	—
タイヤ, ブレーキ, 車輪	9	9
電装品	7	7
鑄鍛造品	6	2
前懸架(完成組立)	4	—
他の専門部品	10	12
素材および非専門部品	6	25
全材料	75	55
カー・メーカーの割合	25	45
総自動車原価	100	100

G. Maxcy & A. Silberston, The Motor Industry, p. 31.

先の表は部品を自家製造する比率が小さく、したがって統合度の低いメーカーの例をあげたが、これと比較するために自家製造の比率がそれよりも大きく、統合度の高いカー・メーカーの原価構成を購入部品費を中心としてみると、第8表のようになる。<sup>(13)</sup>この表から、統合度の高いカー・メーカーは、ボディおよび鑄鍛造部品に関しては生産設備を所有し自家生産をおこなう傾向が強いが、電装部品やタイヤのような主要部品についてはもちろんのこと、他の多種にわたる専門部品についても、専門部品メーカーの供給に依存する割合は統合度の低いカー・メーカーとほぼ同じであり、素材(ボディをつくるためのもの)が主であると考えられる)や非専門部品の外注依存率についてはかえってかなり高いものになっていることがよみとれる。

いずれにしても、かなり高い統合度をもつカー・メーカーの大企業

第9表 イギリス乗用車メーカーの市場占拠率 (1954)

会社	%
British Motor Corporation	38
Ford	27
Rootes	11
Standard	11
Vauxhall	9
Specialists	4
イギリス計	100
G. Maxcy & A. Silberston, The Motor Industry, p. 22	

第10表 イギリス商業車メーカーの市場占拠率 (1954)

会社	%
British Motor Corporation	35
Vauxhall	21
Ford	15
Rover	9
Rootes	9
Leyland	4
AEC	2
その他	5
イギリス計	100
Ibid., p. 25.	

ですら、総原価の二分の一以上は外から購入する部品および原料費によってしめられ、イギリスにおいては大体において三分の二がカー・メーカー全部を平均した購入比率になると考えられ、部品メーカーとの関係は自動車生産構造をみる場合にもっとも重要な要因である。した

がって次にカー・メーカーと部品メーカーとの力関係が、イギリスではどのようなものかを考察しなければならぬ。まずこの場合にあげなければならないことは、現在イギリスでは、自動車がかなり少数の大企業によって集中生産<sup>(14)</sup>され、上位五社だけで乗用車の九五%、商業車の九〇%を生産しているという事実である。参考までに最近の自動車メーカーの市場占拠率を、乗用車部門と商業車部門について示すと、第9、10表のようになる。<sup>(15)</sup>

これに対して、部品メーカーの場合は、先にみたように、多くの部門において少数の企業が専門部品を集中生産しており、普通考えられているよりもその間における競争の度合は小さいとはいえず、そこには非常に数多くの部品企業が存在しているため、カー・メーカーと比較した場合、その競争の度合が高いのが一般的である。しかもこの事実

第 11 表 タイヤ・メーカー上位  
五企業の販売利益率 (%)

年度	一般市場向け 補修用販売	カー・メーカー 向け組付用販売
1937	—	8.7
1948	18.4	2.5
1951	12.0	1.5

Monopolies and Restrictive Practices  
Commission, Report on the Supply and  
Export of Pneumatic Tyres, HMSO, 1955,  
pp. 95—96, cited in G. Maxey and A.  
Silberston, op. cit., p. 128.

加えて、部品メーカーはその製品の多くの割合をカー・メーカーに売らねばならぬという市場面での特殊な制約をうけているため、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、ときにはコストぎりぎりに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。<sup>(16)</sup> このことは部品部門のなかでかなりの集中化がみられる。タイヤ部門についても指摘することができ、第11表にみられるように、タイヤ専門メーカーの上位五企業について、一般市場へ提供する補修用販売とカー・メーカー向け組付用販売との販売利益率を比較した場合、組付用販売利益率ははるかに低くなっており、少くともこの五企業のうち一企業は、カー・メーカー向け組付用販売に關しては、原価を割った価格で販売していたといわれている。

こうした事實は当然のことながら、より集中化がおくれ競争のはげしい部品部門ではより顕著にあらわれているが、このような内部的条件と外部的市場条件の制約から、イギリスにおいてもカー・メーカーに対して部品メーカーの交渉力は一般的に弱い状態にあることが政府の独占調査委員会の報告書によっても指摘されている。<sup>(17)</sup> しかも部品メーカー間の販売協同態勢は少数の部門を除いてはあまりみられず、カー・メーカーができる限り部品価格を叩くことは可能な状態にある。カー・メーカーは強い買手であり、部品メーカーに対して強い支配力を有しており、ある部品メーカーの提供する部品価格が高ければ、他の部品メーカーへ発注することも、場合によっては自家生産することもできる。どの部品メーカー

から購入するかは、カー・メーカーの自由裁量に任せられている。

このことはかなり独占度の高い部品の場合でも同様で、その価格が高すぎるから他へ発注するとおどすことは可能であり、この場合コスト・データーの利用がおこなわれている。カー・メーカーは部品メーカーからコスト・データーを提出させて、部品メーカーの利潤があまりに高すぎているか、有効な生産方法をおこなっているかを絶えず注意しているし、その提出が拒否される場合でも、ほとんどの場合、カー・メーカーは自分のところで類似品をつくっているのでコストを推察することは可能である。しかも実際にはカー・メーカーの強い立場によって、部品メーカーはコスト・データーを提出せざるをえない場合がほとんどである。完全に独占か、それに近い部品の場合は、最後の手段として、その部品をカー・メーカー自身が製造するとおどすこともありうるし、独占度が少ない部品については、一層この手段が使われ易いし、実際にこうしたことがおこなわれてきた。<sup>(18)</sup>

しかし、このようにカー・メーカーが一般的に部品メーカーに対してかなり強い立場にあるからといって、わが国と同様に一方的な利用の仕方がそこにみられると結論することは正しくない。たしかにわが国で普通考えられているような理想的な社会的分業関係のあり方とは、かなりちがった力関係の存在がそこにみられることには注意しなければならぬが、カー・メーカーが買手としての自己の強い立場を意識的に利用して、積極的に部品価格を買いたいたいて部品メーカーの利潤をしぼりとろうとか、おどしのためだけに部品生産を自己部門に統合しようとかすることは、かなり過去の時代にみられたもので、現在の多くのカー・メーカーによっては現実には一般におこなわれていないといわれている。<sup>(19)</sup>

両者の間の力関係の差によるカー・メーカーの部品メーカーに対する支配の可能性は存在するにしても、現実には全体として、両者の関係は友好的協同的であり、カー・メーカーは、部品供給メーカーが存続しうるに十分なだけの利潤を与え、その発展のための改善策を示唆するといった外注政策を大部分とっているといわれている。<sup>(20)</sup>この点、先に指摘したわが国における最近の下請関係の新しい萌芽的傾向が、すでにイギリスでは一般的なものとしてあらわれていることをしることができ。しかもイギリスの場合は、部品メーカーの自主性尊重と育成の方向はより強力に押し進められており、ある部品についてカー・メーカーが安く自家生産をすることが可能になった場合でも、できるだけの援助を部品メーカーに与え、そして部品メーカー自身にできるだけの改善の努力をなさしめた上で、なおかつ自家生産の方がはるかに安く生産しうるといった状態が明らかになってから、自家生産にはじめてのり出すという方法がとられている。<sup>(21)</sup>

したがって以上のことからイギリスでは、外注を利用する理由として次の二つのことをあげることができる。第一は、もっとも基本的に重要な理由であるが、多くの部品供給メーカーは、それぞれの部門でながい経験をもち、はげしい競争を耐えぬいてきた専門メーカーであるということである。これらの部品専門メーカーは、高度の専門技術スタッフをもち、たえず自己の製品を改善させてきたし、過去において設備や機械に対して莫大な投資をおこない、技術的にも資本的にも、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。

第二の理由は、こうした力をもつ部品専門メーカーは、広く各カー・メーカーに部品を供給しているため、わが国のような一つのカー・メーカーに従属している場合と比較して、そこにはるかに大きな規模経済が達成されていると

いうことである。しかもこのことは、さらに部品の規格化と標準化を押し進め、部品コストの低減を可能にするとともに、部品メーカーをますます専門企業として大きく成長させるということを意味している。<sup>(22)</sup>

以上のように、イギリスではわが国とちがって、部品企業を自分の下にしばりつけ、そこにおける低賃金労働力を利用するといった下請関係はみられず、部品メーカーの専門技術と規模経済による利益の利用という合理的な経済要因が、外注依存の基本的理由になっている。しかし、ここで見逃してはならないことは、先に指摘したような両者の力関係の差、すなわちカー・メーカーの部品メーカーに対する強い交渉力ということである。現在でも、これはカー・メーカーが部品企業に依存する大きな理由の一つとなっており、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、自己の余った生産設備をその生産に利用するということがおこなわれている。もちろんこうした利用の仕方はわが国のように極端な「しわよせ」という形では行なわれず、多くのカー・メーカーは、恒常的關係をもつ部品メーカーからの購入を、その企業が破産する程度にまで減少させることには躊躇しているようである。だがこうした危険に絶えずさらされている部品メーカーは、このために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に努力するようになってきている。<sup>(24)</sup>

右のべてきたことを要約すると次のようにいうことができよう。イギリスでも、部品メーカーとカー・メーカーの間に無視することのできない力関係の差が存在し、それが外注の一つの大きな理由となっていることに注意しなければならぬが、わが国とちがって、部品生産分野においてかなりの集中化がすでにおこなわれており、資本的にも

技術的にも大きな力をもつ部品メーカーの専門技術と大規模生産による利益の利用ということが、外注依存の基本的な理由である。

そこで、以下要約的にはあるが、こうした社会的分業関係の成立過程とその要因を考察することとしたい。

## (2) イギリス自動車工業における社会的分業関係の成立とその要因

現在イギリスにおける自動車工業の主要地帯は、ミッドランズ地帯であるが、自動車工業はその初期よりこの地帯を中心に発展してきている<sup>(25)</sup>。先にイギリスの経済発展に応じて機械工業の型がどのように変化してきたかを示したが、産業革命より十九世紀半頃までは、その時期を通じての主要産業であった繊維、石炭産業等に使用される蒸気機関や作業機械が中心であり、その後の工作機械の確立を中心とする機械工業の本格的展開を通じて、二十世紀に入る前後から、耐久消費財的性格を有する自動車工業や電気機械工業という新しい機械工業が表面に浮かび上ってくるに至る。こうした新機械工業を支え、自らの産業構造の高度化を押し進めて行ったのが、このミッドランズ地帯にほかならない。

十九世紀末期から二十世紀始めにかけての時期に、イギリスはこうした生産財産業の確立に至るまでその産業化を高度に押し進めて行ったのであるが、当時のこの変化の影響がもっとも鋭くあらわれ、産業構造の高度化という方向へ弾力的に適應することによってその産業の性格を全く変えてしまったのが、このミッドランズ地帯の金属加工工業である。もともとこの地帯は多種類にわたる金属加工製品の生産で有名であったが、産業革命期後になっても依然とし

て古くからの家内工業的生産が支配的であり、十九世紀末に至るまでは、問屋を中心とする商業資本の下請的支配の下に、手労働を基礎とする零細な経営体による生産がおこなわれていた。<sup>(26)</sup> こうした零細家内経営や古い問屋制組織がこの地帯に根強く存在し得た理由として、多種少量生産という製品の性格による条件と同時に、小規模生産による不利益、需要や景気の変動、商業資本からの絶えざる圧迫を下請業者が労働者に転嫁させることができたということがあげられよう。すなわち、この地帯でも、自動車産業があらわれてくる時期までは、わが国と同様に、チープ・レーパーの利用が、下請家内工業を長期にわたって残存させた基本的条件であり、下請家内労働者は、もともと安い労働力として劣悪な労働条件の下で働かされていた<sup>(27)</sup>ということを見落してはならない。

ところで先にのべたように、金属消費に中心をおいて生産をおこなっていたこの地帯は、大不況期を境としてその発展は過去とちがったコースをたどり、自転車、自動車、工作機械、電気機械等の新機械工業群が、この地帯のその後の産業的繁栄を支えることとなった。多くの古い金属加工工業は、機械の部品製造へと移行し、この地帯はイギリスにおける機械工業の中心地として新しく浮かび上ってきた。<sup>(28)</sup> この機械の部品製造への移行は、製品の規格統一をもたらし、機械的生産方法に順応することを可能にすることによって、古い下請家内工業の存立形態や雇用関係を解消し、その経営の近代化と規模の拡大を通じて、ここに産業資本の成立をもたらし一つの重要な要因となったが、労働面においてチープ・レーパーが存在する限り、下請家内工業を古い形のまま利用しうる根拠は依然として残っていたと考えねばならない。<sup>(29)</sup> したがって古い下請家内工業の利用が困難になった原因は、何よりも直接的には、下請家内工業における婦人・児童労働の使用を制限することによってチープ・レーパー存立の基盤を切り崩した当時の社会立法

の展開<sup>(30)</sup>に求められねばなるまい。こうした社会立法の展開こそが、下請家内工業の存立の眞の基盤であるチープ・レバーの雇用を困難ならしめ、経済面での近代化の促進をそこにもたらすという効果をもつことができたのであった。<sup>(31)</sup>このように社会立法の展開は若年労働者の賃金の大きな上昇をもたらしたばかりでなく、<sup>(32)</sup>下請家内工業から低賃金労働者を奪いとることによって、その上に負担を課し、低賃金労働力依存を主たる理由とする下請利用の方式を消滅せしめ、同時に下請工業そのものを、機械の導入や生産組織の近代化に存立の基盤をもつ近代的産業資本として独立的に展開させることをも可能にしていた。

したがって自動車産業が新産業として登場してきた十九世紀末期には、<sup>(33)</sup>以上のように低賃金労働力依存を主たる存立基盤としていた下請家内工業は、商業資本による旧来の下請支配の下から脱脚しつつあり、すでにそこには社会的分業関係をうちたてるだけの経済的背景が存在していたということに注目しなければならぬ。しかも新産業であったため、カー・メーカーと部品メーカーの両者とも、同じ基盤から小企業として出発するという同じ条件をもっていた。<sup>(34)</sup>このことは企業者の系譜や資本の蓄積形態から立証しうる。

最初に自動車産業がどのような産業に源をもつものかをみると、既存の大機械産業はこの新産業にあまり参加しておらず、むしろまだ小規模な生産をおこなう段階にあった自転車産業、自転車補修業、ブリキ製造業、電気機械業、羊毛刈り機械業等の多岐にわたる産業より発生し、部品メーカーも同様に、小規模な生産をおこなう照明具業、真鍮業、鏡製造業、馬具製造業、金物製造業、馬車組立業等の古い金属加工業を中心とする種々の業種が転換したものである。いずれにしても、カー・メーカーと部品メーカーともに、その出発点は小規模なところから出発しているのが

ほとんどである。<sup>(35)</sup>

しかし、そのうちもっとも典型的な自動車産業への発展の仕方は、ミシン↓自転車↓自動車という形で、<sup>(36)</sup>当時の自動車産業の中心地であったミッドランズ地帯のコベントリが自動車生産の中心地ともなり、先にのべたような部品メーカーが多数集中して存在していた同じくミッドランズ地帯のバーミンガムも、その生産の中心地となった。<sup>(37)</sup>

企業者の系譜をみても、大体において中産階級の出身であり、中程度の技術教育を得たのち、この周辺地の各種の機械企業を移動しながら、機械生産のための熟練技術を習得した人々が多く、自動車生産に必要な組織的大規模生産のための訓練をうけてこの新産業に入ってきた人々はほとんどない。<sup>(38)</sup>

このように大体において自動車産業は、ミッドランズ地帯に集中しているといえるが、その集中の理由は、この地帯において当時各種の機械部品工業が急速に成長しつつあったからであり、ここでの産業的環境が、北部におけるような重機械部門の製造よりも、自動車の製造、なかならずその部品製造にはるかに適していたからであった。

次にこの新産業はどのように資本を蓄積していったかをみると、いくつかの例外はあれ、大体において小資本から出発しており、当初から大きな資本をもった人々があまり関係していないことは先にも指摘した。したがって初期においては資本蓄積の速度はゆったりしたもので、内部蓄積が資本の重要な供給源であった。もちろんかなり初期の段階で、株式公募によって社会的資本を動員しようとした企業もいくつかみられたが、たいていの場合過大資本に耐えきれず、経営を悪化させ破局に落ち入ることが多かった。たとえ巨大な資本をもつ人が背後に関係している企業の場合でも、初期における資本蓄積の速度は急速ではなかった。<sup>(39)</sup>

第 12 表 1914年までのイギリス自動車企業数の変化

	設立数	1914年 に存在する 企業数	1900年 までに 倒産した 企業数	1901— 1905年 に倒産した 企業数	1906— 1910年 に倒産した 企業数	1911— 1914年 に倒産した 企業数	それ の時期 に存在 した総 企業数
1900年まで	59	21	6	18	12	2	53
1901—05	221	22	—	59	112	28	197
1906—10	49	24	—	—	13	12	109
1911—14	64	46	—	—	—	18	113
計	393	113	6	77	137	60	

S. B. Saul, "The Motor Industry in Britain to 1914," Business History, Vol. V, No. 1 Dec. 1962, p. 23.

機械工業における下請制の日英比較

こうした自動車メーカーのゆっくりとした下からの発展を支えたのは、ほかならぬ部品メーカーの存在であった。したがって多くの企業は純粹の組立メーカーとして出発し、外部から購入するエンジンやシャシーに、ボディをくっつけるといった程度の段階を出るものはあまりなかった。<sup>(40)</sup>

以上のように、この新産業の創始期には、カー・メーカー、部品メーカーのいづれもが小規模な企業であり、同じ条件の下で出発し、しかも部品メーカーの下請従属化を可能にするチープ・レーバ<sup>(41)</sup>の使用が規制されていたために、両者の間に力関係の支配はなく、ここにいわゆる純粹の社会的分業関係の成立をみることができる。

しかし第一次大戦に至るまでの次の発展期での段階では、なお新企業が数多く入りこんできたものの、第12表でみられるようにその多くは倒産<sup>(42)</sup>し、カー・メーカー部門では著しい集中化がおこなわれ、少数の企業が大規模生産をおこなうという傾向がこの時期の終りにはあらわれてきたことに注意しなければならぬ。しかもこの表でわかるように、その時期の終りに設立された企業が多く残っているのは当然として、大体において創始期から自動車生産をおこなう企業の残存比率が圧倒的に高いことから、それらの企業はかな

りの資本蓄積をすでおこなっており、小資本で新しくこの産業に入りこんで成功することはかなり困難な状態になった時期であるともなければならぬ。

ところでこの時期は、大規模生産をおこなうことが可能なだけの資本的背景をもつカー・メーカーが、次第に重要部品を自家製造する時期でもあった。これらのカー・メーカーの主要なものは、シャシー部門、さらにはエンジン部門を統合し、重要部品を自家生産するようになってきた。カー・メーカーのあるものは、かなりの誇張はあるにしろあらゆる部品を自家生産していると誇っていた場合すらあった。<sup>(42)</sup>

それにもかかわらず、この時期の終りにまで、部品メーカーの中でも、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、いくつかの大規模カー・メーカーを除いては、むしろ多くのカー・メーカーの規模よりも優位な規模で生産をおこなうものもあらわれてきたことも事実である。<sup>(43)</sup>しかしこうした大部品メーカーの優位性は、当時まだ数多く存在していた小規模カー・メーカーに対してだけのことであって、先にのべたような部品部門における競争度のはげしさ、そして製品の多くの割合をカー・メーカーに供給しなければならぬという市場的制約から、部品企業の多くは、大規模カー・メーカーに対して力関係において弱い立場におかれ、しばしば意志に反した譲歩をおこなわなければならなかったといわれている。<sup>(44)</sup>しかも当時イギリスとくらべて、はるかに急速な進展をとげていたアメリカの自動車産業におけるような、規格化された互換性部品をつくる部品メーカーの発達がおくれていることも、イギリスにおけるカー・メーカーをして、部品の自家生産にむかわしめたといわれている。<sup>(45)</sup>イギリスにおいて、特にこのミッドランズ地帯で部品メーカーが数多く存在していたにもかかわらず、アメリカのような標準化部品を大量に生産

する部品メーカーがあまり発展しなかった原因は、普通には部品メーカー側のたちおくれと需要量の相異に求められているが、<sup>(46)</sup>より基本的にはこの時期のカー・メーカー側の態度のおくれそのものが、部品メーカーの成長をさまたげていたということ指摘しなければならぬ。

カー・メーカーは自ら多くの部品をつくることに誇りをもっていたばかりでなく、自分のモデルを標準化することをお好まず、部品メーカーが新しい生産技術を使用することをさまたげていた。<sup>(47)</sup>この場合、カー・メーカー自体の生産方法において、規模の拡大にとまなうだけの近代的な大量生産方式の採用がみられず、旧来の手工的熟練技術にもとづく伝統的生産方式にしがみついていたということが重要である。それぞれの労働者は万能的熟練を必要とされていたし、その受注方法も注文生産が主であって、大量生産方式を可能にする見込生産はあまり進んでいなかった。<sup>(48)</sup>

ここでは旧来の熟練的機械生産方法が主であって、アメリカのような組織的生産方式の開発はみられず、市場に対する商業的鋭さも存在していなかった。ここで大事であったのは、伝統的技術に対する誇りと自信であり、こうした経済計算を無視した熟練的技術への情熱が、流れ作業方式の展開を阻止し、技術の組織的開発をさまたげた。したがってイギリスのカー・メーカーはアメリカのフォード方式を嘲笑し、アメリカのような安価な大量生産車はイギリスの自動車産業の威厳をそこなうものであるとして、高級の信用ある自動車を生産する方向に依然としてしがみついていた。<sup>(49)</sup>

イギリスにおけるこうした生産方法のたちおくれは、先にのべたようにアメリカのような巨大市場を享受することがなかったからだという市場的要因の差だけから説明はできない。何故なら当時のイギリスは、海外諸国との取引関

係をアメリカとくらべてはるかに強くもっていたからである。したがって市場の大きさは、むしろ生産側の要因、つまり産業あるいは企業そのものの市場への迫り方によって基本的に規定され、つくり出されるものとしてとらえられねばならない。<sup>(50)</sup>

こうしたアメリカとイギリスにおける企業者の態度の差は、最近の企業史研究家が強調する社会、文化構造的要因の差は別として、<sup>(51)</sup>より直接的には経済的要因の差によるものであることを重視しなければならないが、それはイギリスにおいて伝統的熟練労働が豊富に存在していたことと、相対的に資本調達費用が高かったことに求められよう。<sup>(52)</sup>これに対してアメリカにおいては、熟練労働が不足していたため機械化を刺戟したばかりでなく、古くから標準部品メーカーの存在によって資本負担が軽減され、大きな利潤を直接量産方式のためにふり向けることができた。<sup>(53)</sup>

このようにこの段階のイギリス自動車産業は、カー・メーカー、部品メーカーともかなりの発展をとげたが、両者ともに旧来の生産方法を脱することができず、アメリカとの相対的立ちおくれがみられた。両者の関係についてみると、創始期における両者の資本的展開の未熟からくる社会的分業関係は、この時期には、カー・メーカーの資本の相対的強さと市場的優越性によって若干の変化をみせ、大規模カー・メーカーは、部品メーカーの立ちおくれをカバーするために部品の自家生産を開始すると同時に、<sup>(54)</sup>まだ資本的に未成熟な段階にある部品メーカーに対して強い立場でのぞむようになり、その発展を制約する関係にあった。

次の第二次大戦までの時期は、大量生産の時期である。この時期の主要的傾向は、先にふれた現状における傾向と基本的には同一であるため、多くはふれず、ごく簡単な特徴のみを素描するにとどめる。

第一の変化は、第一次大戦後、部品メーカーが、戦時中の軍需生産での経験をいかし、標準部品をつくりはじめるようになり、カー・メーカーの要求に応じうるだけの能力と技術をもつ部品専門大メーカーが次第にあらわれるようになり、自動車産業の重要な一部門としてその基礎を確立したといふことである。<sup>(65)</sup>

第二の変化は、カー・メーカー自体も、安価なモデル車の生産に重点をおくようになり、アメリカ式流れ作業生産方式をとり入れ、その生産量を飛躍的に増大させるようになってきたことである。この分野においては前の時期とくらべてカー・メーカーの集中が急速に進行し、一九二九年にはその数は四一企業へ、一九三九年には三三企業へと減少し、一九三八年では、上位六企業で乗用車の九〇%、商業車の八〇%までの生産台数をしめるようになってきている。<sup>(66)</sup>

第三の傾向としては、したがってカー・メーカーと部品メーカーとの関係は、現状についてみられたごとく、独占的大企業間での社会的分業関係へと変化していることである。しかし基本的には、集中度の差による資本力の条件と、両者の間における市場取引条件とによって、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ることは、前の時期と変わらず、現状についても同様である。しかもこの時期の後半から現在に至るまで、カー・メーカー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あることは、それが必ずしも経済的要因によるものとはいえないにしても、イギリスの自動車産業のカー・メーカーの優位性を示すものとして重要なことである。<sup>(67)</sup>

(1) たとえば、アメリカの自動車工業の発達史については、木村敏男「日本自動車工業論」昭和三十四年、第一章「欧米自動車工業の先進的發展」、中川敬一郎「ジュネラル・モーターズ会社経営史」脇村義太郎教授還暦記念論文集Ⅱ「企業経済分析」

昭和三十七年所収「イギリス自動車工業の発展過程については、山崎清「イギリス自動車工業の発展とその構造」三菱経済研究所「経済情勢」三二六号等があるが、いずれも下請関係に関してはほとんど扱われていない。

- (2) G. C. Allen, *British Industries and their Organization*, London, 1959, p. 135.
- (3) A. Silberston, "The Motor Industry," in L. Burn ed., *The Structure of British Industry*, Vol. II, Cambridge, 1958, p. 8.
- (4) G. C. Allen, *op. cit.*, p. 191.
- (5) G. Maxey & A. Silberston, *The Motor Industry*, London, 1959, p. 27.
- (6) dynamos, starters, lamps, horns, wiring harness 等。
- (7) front axles, shock absorbers, dampers 等。
- (8) Birmingham Aluminium Casting, Dartmouth Auto Castings, Midland Motor Cylinder, Sterling Metals.
- (9) 以下の専記部品メーカーの集中の状況に關しては、A. Silberston *op. cit.* pp. 9—10, G. Maxey & A. Silberston, *op. cit.*, pp. 28—30, G. C. Allen, *op. cit.*, p. 193 を参照。
- (10) わが国の場合でも、主要購入部品は大企業によって生産されたものになりに集中しているが、先に指摘したように、また中小下請企業に依存している面がはるかに強い。わが国の自動車部品工業の専門化の指標については、昭和三十五年度「経済白書」四七七一—八〇頁に、詳細な数字がのせられている。
- (11) たぐい nuts, bolts, wire, metals, cloth 等。
- (12) G. Maxey & A. Silberston, *op. cit.*, p. 30.
- (13) この表は先の表が購入部品費を100としたときの構成比であるのに対して、総原価を100としたときの構成比である

こと注意された。

- (14) G. Maxcy, "The Motor Industry," in P. L. Cook & R. Cohen ed., *Effects of Mergers*. London, 1958, p. 353.
- (15) 自動車メーカーは大別すると、いわゆるビッグ・ファイブ、大型車メーカー、特殊車メーカーの三つのグループに分けられる。ジャン・フレイブは「The British Motor Corporation (1952 年に Austin と Nuffield の合併により設立)」、Ford, Vauxhall, Rootes, Standard であり、大型車メーカーは「Leyland Motors, Associated Commercial Vehicles をはじめとする約二十社であり」、特殊車メーカーは「有名な Rolls-Royce, Daimler, Armstrong Siddeley, Jaguar Cars, Rover, をはじめとする約二十社よりなりたっているが、これらのうちで最大の生産規模をもつのが、ジャン・フレイブの最小メーカーにはるかに及ばない」。A. Silberston, *op. cit.*, pp. 8—9.
- (16) G. C. Allen, *op. cit.*, p. 193, G. Maxcy & A. Silberston, *op. cit.*, pp. 127—8.
- (17) G. Maxcy & A. Silberston, *op. cit.*, p. 130.
- (18) *Ibid.*, pp. 130—1.
- (19) *Ibid.*, p. 130, A. Silberston, *op. cit.*, p. 31.
- (20) この点は、アメリカの場合も同様で、たとえばジェネラル・モーターズのシボレー部門は、約四、二〇〇の部品メーカーと取引関係をもっているが、その八〇％は、二十年以上の期間にわたるものであり、しかも部品メーカーが満足しえない状態にある場合は、カー・メーカーはその経営改善の方法を示し、それとの取引関係を保持することに努力している。OEDC, *Some Aspects of the Motor Vehicle Industry in the USA*, Paris, 1952, p. 26.
- (21) A. Silberston, *op. cit.*, p. 31.
- (22) G. Maxcy & A. Silberston, *op. cit.*, p. 132.

- (23) A. Silberston, *op. cit.*, p. 31.
- (24) G. Maxey & A. Silberston. *op. cit.* p. 134.
- (25) 一九五五年に於ける鋼品工業を命じた自動車工業従業者などのような地帯に分布してゐるかをみると、約半分がミッドランズ地帯に集中し次の主要生産地帯であるロンドン地帯は15%とかなり比率が減少し、あとの生産地帯としては、オックスフォードシャー・サトントンシャーを命じたのである。A. Silberston, *op. cit.*, p. 8.
- (26) G. C. Allen, *The Industrial Development of Birmingham and the Black Country, 1860—1927*, London, 1929, pp. 104—110.
- (27) A. Fox, "Industrial Relations in Nineteenth Century Birmingham," *Oxford Economic Papers*, New Series, Vol. VII, 1955, pp. 59—60, G. C. Allen, *op. cit.* p. 161.
- (28) G. C. Allen, *op. cit.*, pp. 439—40.
- (29) H. J. Habakkuk, *American and British Technology in the 19th Century, The Search for Labour Saving Inventions*, Cambridge, 1962, p. 196, p. 198.
- (30) B. L. Hutchins & A. Harrison, *A History of Factory Legislation*, London, 1911, Chap. VIII, X, H. A. Mess, *Factory Legislation and its Administration*, London, 1926, pp. 87—90, W. H. B. Court, *A Concise Economic History of Britain*, from 1750 to Recent Times, Cambridge, 1954, p. 206
- (31) G. C. Allen, *op. cit.*, pp. 176—8.
- (32) *Ibid.*, p. 206.
- (33) 一八九六年に於ける *The English Daimler Company* の設立が、イギリスの最初の自動車企業となつたのである。G.

Maxcy & A. Silberston, op. cit., p. 11. G. C. Allen, *British Industries and their Organization*, p. 174.

(43) A. Silberston, op. cit., p. 1. 産業構造高度化過程を實際に展開させようとした経営体は既存の大企業よりは、むしろ小さな企業の成長と近代化に力をおくのである。G. C. Allen, *The Structure of Industry in Britain*, p. 28, pp. 31—2, pp. 198—201.

このことは、イギリスの多くの企業の成長の事例を詳細に検討した書物が結論するところである。R. S. Edwards & H. Townsend, *Business Enterprise, its Growth and Organization*, London, 1958, p. 4, p. 27, p. 99, pp. 226—7.

(45) G. C. Allen, *The Structure of Industry in Britain*, pp. 33—4. G. Maxcy, op. cit., p. 355.

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

(47) G. C. Allen, *British Industries and their Organization*, p. 176. たゞ、一九一三年における主要生産地域での自動車生産台数を比較してみると、ロンドンが九〇〇〇台、ミッドランズが五〇〇〇台、ウエスタン・プロヴィンツが三〇〇〇台で、以上のミッドランズ地帯ではほとんどが生産されており、あとはノット・ランシュア・デューン・チエスターの「十七〇〇台」ほどの程度である。S. B. Saul, op. cit., p. 30.

(48) S. B. Saul, op. cit., pp. 26—8.

(49) G. Maxcy, op. cit., p. 354. G. Maxcy & A. Silberston, op. cit., p. 11. S. B. Saul, op. cit., pp. 31—4.

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

(51) シルバーストンは「一九一三年までに、二〇〇の企業がこの部門に参加し、そのうち一〇〇以上の企業が消え去ったと推定しているが、あまり根拠のある数字でなく、この場合、ソールの数字の方が信頼性がある。しかしいずれにしても、この時期に入りこんできた多くの企業が失敗していることについては、その見解を「二〇〇」である。A. Silberston, op. cit., p. 1.

- (42) S. B. Saul, *op. cit.*, p. 35.
- (43) たとえば、動力伝導装置として当時のチェーン・メーカーの集中化と規模の拡大化、さらには他産業にまでの市場進出過程については、この分野で世界最大の企業となったレノルド・チェーン会社の歴史を扱った。B. H. Tripp, *Renold Chains, A History of the Company and the Rise of the Precision Chain Industry, 1879—1955*, London, 1956, pp. 92—103 を参照されたい。なお、部品メーカーの発展過程の実例として、この企業を本稿でとりあげる予定だったが、紙数の関係上、別の機会に独立した論文として発表する予定である。
- (44) S. B. Saul, *op. cit.*, p. 35.
- (45) G. C. Allen, *op. cit.*, pp. 175—6, G. Maxcy & A. Silberston, *op. cit.*, pp. 11—2. アメリカにおける部品互換方式の発展の歴史的基礎に関しては、小林毅彦治「近代的企業成立期における経営形態」竜谷大学経済学論集、第三巻第一号、堀江保蔵「部品交換式大量生産の創始者イーライ・ホイトニー」社会経済史学、第二十六巻第四号を参照されたい。
- (46) A. Silberston, *op. cit.*, p. 2.
- (47) たとえば、あるボディ・シート企業は、こうしたカー・メーカーの態度のために、一つの型における産出量の増加よりも、多くの型のボディ・シートをつくることに熱心にならざるをえず、そこにはかなりの手工的作業が残されていたと一九一三年に報告されている。S. B. Saul, *op. cit.*, p. 37.
- (48) たとえば、当時の代表的な自動車工場であるオースチン工場をみると、部品工場、組立工場の多くの小作業場より構成される、労働者はそれぞれの組頭 (*chargehand*) の下に二十人ぐらいの組にわかれ、さらにそれは三〜四人別のグループにわかれていたが、それぞれの労働者がいかなる部品でもつくられるだけの能力を必要とされていた。また、注文方式については、顧客から十分の一から三分の一の前金をうけとってから作りはじめるのが普通で、注文から納品までの期間は絶えず変動してい

たどらわねつる。Ibid, pp. 38—9.

(49) Ibid, pp. 41—2.

(50) 「彼等（需要要因の差を強調する論者……筆者注）は、成長は供給と需要の交互作用によってうまれてくるものである」と、そして新製品に対する尨大な市場は決してはじめから存在しているものでなくて、つくり出されねばならないものであると、そういうことを無視している。なお、需要側からの接近は、いかにしてこの新しいアメリカ産業がかくも急速に拡大することができたかを説明することができなう。」G. Maxey, op. cit., p. 384.

イギリスにおけるこうしたおくれは、何も自動車産業のみならず、多くの産業にみられたものであるが、これについては、特に企業自体の市場的接近方法がたちおくれしていたことを中心に分析した、中川敬一郎「一九世紀イギリス経営史の基本問題——自由貿易体制下の企業経営とそこに現われた『自己破壊』の様相——」社会経済史大系Ⅶ、昭和三十六年所収を参照されたい。

(51) この点については、中川敬一郎「産業革命期の企業者活動をめぐる経済史的・経営史的・企業者史的研究」社会経済史学会編「近代企業家の発生」昭和三十八年所収参照。

(52) H. J. Habakkuk, op. cit., pp. 202—4. ハバカクは、ここに指摘したような自動車工業についてだけでなく、この二つの要因から、この書物全体にわたって、イギリスの技術のたちおくれと企業者の伝統的性格を説明している。この点を紹介したものととして、中川敬一郎「比較経済史学と国際関係」社会経済史学、第二十九巻第一号、八三七頁参照。

また次第にこの産業に資本が容易に入るようになりつつあったとはいえ、全体として自動車メーカーはまだそれほど重要な地位を与えられず、既存の大企業はこの産業に入ることを拒否し、巨大な内部投資をひきつけることはできなかった。の 田 Saul, op. cit., p. 40.

- (32) L. H. Seltzer, *A Financial History of the American Automobile Industry, A Study of the Ways in Which the Leading American Producers of Automobiles have met their Capital Requirements*, Boston, 1928, pp. 19—21
- (54) 往々下請と社会的分業とは対立するものとしてとらえられているが、社会的分業の発展は、そのなかに下請の発展と拡大という結果をもたらすという関係を見落してはならない。(中村秀一郎「日本の中小企業問題」二三七頁。)しかし、イギリスの場合、わが国のような下請の広範な普及とカー・メーカーによる極度の収奪が見出されないのは、チップ・レーバーの根拠がなくなっており、賃金格差の利用が不可能となっているからである。(森本清「低賃金利用形態から技術的分業形態へ」一〇—一頁。)
- (55) G. Maxcy, *op. cit.*, p. 364.
- (56) A. Silberston, *op. cit.*, pp. 2—3.
- (57) G. Maxcy, *op. cit.*, pp. 369—370, pp. 376—9.

## 六 むすび

本稿でのべてきたことを要約すればこうである。わが国の機械工業にみられる下請関係の特徴は、親企業による下請部品中小企業の低賃金労働力の利用、景気変動のクッションとしての利用ということにあって、欧米におけるような部門専門メーカーの技術、設備の利用という面は著しく稀薄であったことをまず指摘した。そして最近の高度成長と技術革新の進行による「系列化」といわれている新しい現象は、表面的にはいくつかなの変化を下請関係にもたらしたかのようにみられているが、本質的には旧来の下請利用の仕方がその底に依然として残っているとみられることを

のべた。

こうした下請関係を支えているものは、わが国国民経済の歴史的・構造的條件にほかならないという観点から、次に日本と対照的なイギリス経済の自成的展開に依じて、どのように機械工業が姿をあらわしてくるかを段階的に位置づけ、最近自動車を中心とする耐久消費財的性格をもつ機械工業が主要産業として重要になってきたことを指摘した。次の本稿の主要課題として、往々わが国の下請関係のあり方と対比的に論じられ、理想的なものとして設定される欧米における社会的分業関係なるものあり方が具体的にはどのようなものであるかをイギリス自動車工業について分析した。そこでみいだされた関係は、たしかにわが国と比較した場合に対等的であり、部品メーカーの専門技術を利用するといった色彩は濃いだが、その中味は、独占的大企業間における限りでの対等関係であって、その場合でも資本集中度の差や、市場的条件の差によって、全体としてカー・メーカーの立場は強く、特に独占度の相対的に小さい多くの部品メーカーに対しては、わが国と同様に、カー・メーカーは大きな支配力をもち、特に景気変動のクッションとしての利用の仕方が依然としておこなわれていることを見落してはならない。さらに部品のあるいくつかの部門については、カー・メーカーによる統合吸収がおこなわれてきている傾向も、カー・メーカーの資本的優位を示す事実として注意しておかねばならない。しかしここにみられる支配の根拠は、主として資本力の相異と、部品製品の大部分がカー・メーカーに依存するという市場的制約にあるのであって、低賃金労働力の利用ということにあるのではない。ここにわが国の下請関係との差を見出すことができる。

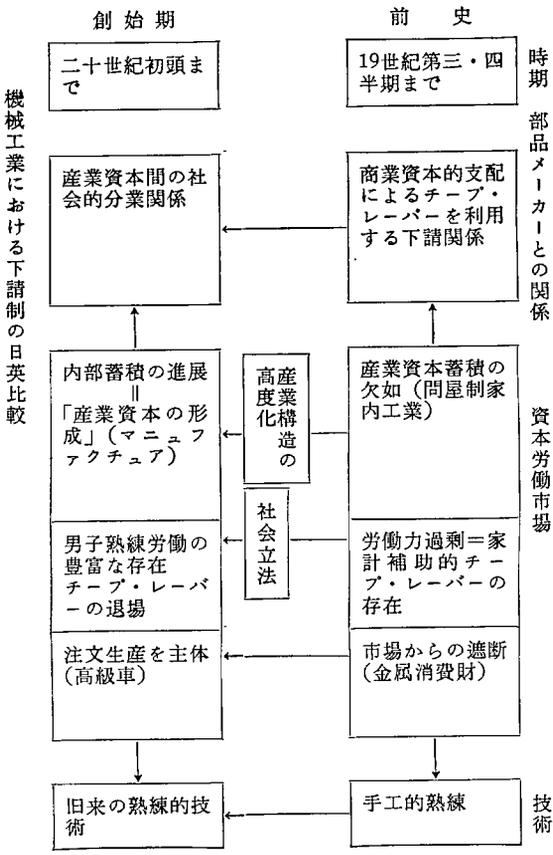
次にそうした両者の関係を成立せしめた過程とその要因をいくつかの段階にわけて考察した。まず自動車工業を成

立せしめた要因をみるために、その歴史的背景について考察し、商業資本によるチープ・レーバーの収奪をその内容とする下請関係が、自動車工業の前身である金属消費財加工部門にみられたことをまず指摘した。やがて産業構造の高度化をその主内容とする経済成長は、機械部品産業内部における資本の展開をもたらし、商業資本を後退させていくと同時に、チープ・レーバーの基礎となっていた婦人・児童労働の社会立法による規制は、賃金格差の利用という下請関係の存在を困難にせしめた。こうした経済的背景の下で成立してきたこの新産業においては、カー・メーカー、部品メーカーともに資本的には未成熟で、両者の関係はほぼ対等な社会的分業関係にあったということが出来る。

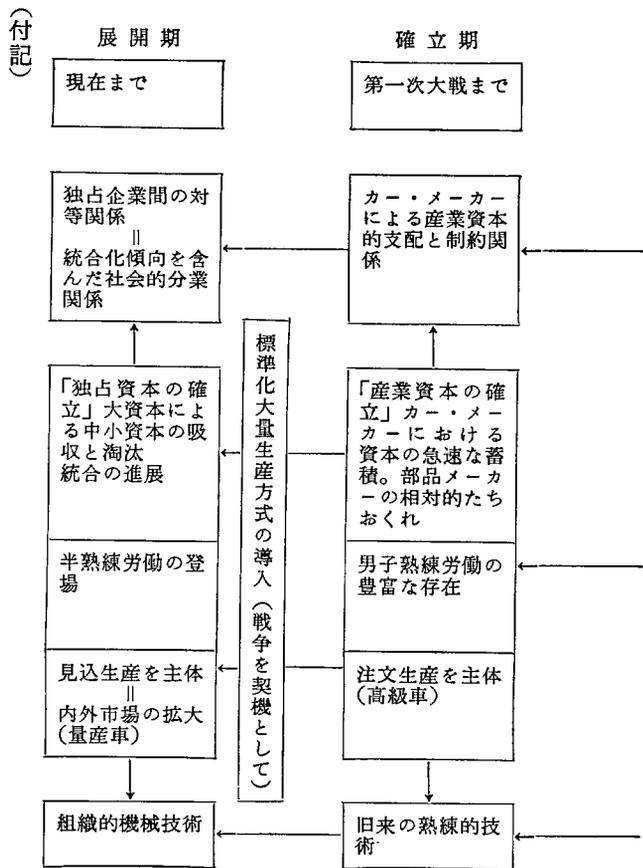
やがて両者とも産業資本として自らを確立するに至るが、カー・メーカーにおける資本的展開の速度の方が急速で、カー・メーカーは部品生産にまで進出すると同時に、資本的成熟の度合のおくれていた部品メーカーをその支配下におき、その発展を制約するという関係がみられた。しかしカー・メーカー自体の生産方法にはあまり変化はみられず、旧来の熟練の技術に基礎をおく伝統的生産方法に依然としてしがみついており、ここでの部品メーカー利用の主要な根拠は、資本力や市場的条件の差と同時に、部品企業に存在する熟練労働の利用ということにあったとみることが出来る。一方アメリカではすでに大量生産方式が高度に発達し、高い次元での標準化部品大企業との社会的分業関係への展開がみられたが、その発展の相異は市場の大きさという量的な差によるものではなく、産業資本家の市場接近における態度の差によるものであり、さらに基本的には相対的な資本コストと労働コストの差という経済的要因の差によるものであった。

しかし次の段階では、イギリスにおいてもアメリカにおけるような標準化大量生産方式が導入され、カー・メーカ

1、部品メーカーともに急速な集中化をおこない、弱小メーカーを排除しあるいは従属化し、独占的大企業間での社会的分業関係の基礎が成立し現在までに至る。この場合でも、やはり部品メーカーの地位はカー・メーカーに対して相対的に弱く、部品メーカーが従属的立場におかれやすく、いくつかの部門ではカー・メーカーによる統合傾向すらあらわれてきたが、この根拠については現在の場合と同じである。右にのべてきたことを図式化すると次のようになる。



機械工業における下請制の日英比較



(付記)

前半であまりに紙数を費やして、後半の本稿の中心的部分がかなり手薄となってしまったことをお詫びしたい。とくに前半の日本の下請関係の考察は、やや表面的記述に終ってしまったが、後半への導入の意味を考えて、論点が複雑になる場合は注に

(一九六四、一、一二)

組み入れてあるためなので、その部分を参照していただければ幸いである。また後半についても、かなり未整理で乱雑な部分が多く、とくにイギリスにおける社会的分業関係成立の過程については、さらに多くの資料的裏付けが必要なことはもちろん、ここでふれられた部分についてだけでも、技術と労働の側面の分析はほとんどなされていないし、資本の側面についても独占資本の構造そのものの分析が表面的なもので終わっていることが問題であろう。さらに大きな問題は、ここで得られた若干の結論をまがりなりにも日本の下請関係の歴史的特質および将来のあり方からまかせて論じてみる必要があるにせよ、また、その作業がなされていないことであろう。これらについては、今後の研究によって補っていきたいと願っている。また最後の図は、要約表にすぎないことも、念のためにお断りしておきたい。

なお、この原稿を提出してから、イギリス自動車工業の下請関係についても若干ふれられている、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みる事ができたが、私の見解を修正するものではなかったことを最後に申しそえておく。