

フォードグループの世界重層化過程

小野寺 直 日

目 次

- はじめに
- I 1990年代におけるフォードの対マツダ重層化過程
- II 2000年代におけるマツダ・サプライヤーの重層化過程
- III おわりに

はじめに

国家独占資本主義論¹⁾、中進資本主義論²⁾、レギュラシオン理論³⁾、NIES論⁴⁾、世界システム論⁵⁾、国際政治経済学⁶⁾といった先行研究では、国家を単位とした多国間の経済関係を捉えてきた。しかし、1980年代以降の現段階では部品サプライヤーが、国境を越え系列の枠を崩壊させながら、人、金、物、情報のグローバル化を進め資本間・業種間・世界労働可能人口間の格差が拡大している。非正規労働者や外国人移住労働者が急増する排除型格差社会化が世界規模で進行しており、1970年代までとは異なる新しい人類の対立構図が現れている。このような現代世界経済の全矛盾を解明する上では、従来の国家単位の分析では不十分である。

ITサービス超国籍企業⁷⁾がEMS⁸⁾に組立工程をアウトソーシングしており、多くの労働者が低賃金で劣悪な労働条件のもとで過酷な労働を強いられている。現段階の世界経済体制下では、製造業、ITサービス業、金融業という3つの重層化過程に伴い、富の世界一極集中化と排除型格差社会化が一層加速している。

筆者が製造業、ITサービス業、金融業の3つの重層構造の解明を重視する理由は、資本関係もないのに、中・下位企業は低付加価値の製品群を担

当し、富が上位に一極集中していく重層構造が形づくられているが、この研究が大多数の世界労働可能人口の環境権が縮小・剥奪されるメカニズムを解明する上で必要不可欠と考えているからである。そこで、本稿では、製造業における重層構造を検討するが、20世紀の生産様式を代表するフォードグループを取り上げる。

70年代に2回のオイルショックが起きると燃費の良い小型車需要が急増した。ビッグスリーの寡占体制は崩壊し、大型車の需要が減少した。70年代末にはクライスラーが倒産寸前まで追い込まれ、80年代初頭にはビッグスリー全てが赤字に陥った。日本車の輸出が急増したことから日米自動車摩擦に発展し、81年に日本の通産省が日本からの乗用車の対米輸出を年間168万台に自主規制すると発表した。日本側が大幅に譲歩したように見えるが、日本車の輸出自主規制は一種のカルテル効果をもたらした。円安による輸出採算の向上により、日本の自動車メーカーは莫大な利益を上げることができた。

アメリカのビッグスリーは、当初はサターン計画など独自開発の小型車で日本車に対抗しようとした。しかし、低燃費技術の遅れや高コスト体質が響き、その試みは挫折した。そこで、80年代半ば以降、小型自動車の独自開発計画を縮小し、日本のいすゞ、富士重工、マツダ、三菱、韓国の現代と起亜などからのOEM⁹⁾供給に切り替えた。ビッグスリーは大型車と高級車に特化し、日韓メーカーが小型車を分担する製品間分業が形成された。儲かる大型車と高級車に特化し、儲からない小型車は日韓メーカーにOEMで供給させ、余剰資金を金融、宇宙航空、電機電子、通信、土地開発などに振り向けていた。例えば、起亜自動車の「フェスティバ」の場合は、マツダが設計し生産した部品を韓国に輸出し、韓国の起亜自動車はその部品を組立て、完成車にしてアメリカに輸出し、アメリカのフォードのブランドで販売されていた。このようにして米・日・韓企業間・製品間重層構造が形成されたのである¹⁰⁾。

日米貿易摩擦の研究は、政治学の交渉理論の分析枠組みを用いて、国内

政治及び国際交渉過程を理論的・実証的に分析するのが主流であり、その主たる分析対象は、政府レベルの政策と交渉及び国内の政治過程であった。小尾美千代氏は、政府間の交渉とその帰結に焦点を当てた政治領域だけの分析では不十分であり、自動車産業の市場状況やグローバル化についての分析と理解が必要であることを明らかにした¹¹⁾。筆者は、政策決定の背後には国を跨って癒着関係を形成して政権を背後から操り、企業間・製品間の重層構造の形成を目指す超国籍企業の意向が横たわっていると考えている。

そこで、本稿では1990年代以後、その重層化過程に巻き込まれたマツダとそのサプライヤーの対中国重層化過程を分析していく。I章では1990年代におけるフォードの対マツダ重層化過程を分析し、II章では、2000年代におけるマツダ・サプライヤーの対中国重層化過程を実証し、最後のIII章では、その結果としての製品間・労働者間の重層構造の到達点について触れておく。

I 1990年代におけるフォードの対マツダ重層化過程

日本のセット・メーカーのアメリカ現地生産が進むと、現地生産車に組み込む部品輸出が急増し、その結果90年代半ばには日米部品摩擦に発展した。日米部品摩擦では、特定の部品企業から資材を調達する日本の系列関係は、日本の自動車産業の閉鎖性・非効率の象徴としてアメリカから非難され、日本のセット・メーカー各社は外国製部品購入を迫られた。この結果、アメリカ製部品の購入額は2倍に拡大した。そこで日本の部品企業は系列外取引に活路を求めた。90年代後半以降は、日本のセット・メーカー各社が相次いで外資の傘下に入った。フォードはマツダと起亜自動車に資本参加し、フォード・マツダ・起亜間の企業間・製品間分業関係が加速した。

しかし、日本の競争優位要因を調査したビッグスリーは、部品調達のシステムが競争力の差の大きな要因であると認識し、部品調達システムの大き

幅な転換をはかった。その理由は、内製化という部品の垂直的統合システムが時代の変化に対応できなくなっていたからである。それらは、市場を独占し大量生産をするには良いが、車を小型化・軽量化し低公害車に変えるといった技術変化や部品素材の変化などには対応しにくいからである。大量生産による量産効果を狙って大型投資を進めていたので、設備投資を回収するまで、設備を変更することが難しくなる。また、外部取引の際に働く競争原理が機能しにくくなる。内部取引を続けた結果として互いにもたれ合いの関係が生じた。部品事業部は骨の折れる外部取引の販売努力はせずに、社内取引が中心となり、結果として競争的刺激が全くなってしまふのである。サプライヤーが供給する部品について品質に責任をもたない。品質は最終検査ではねればよいという考え方が自動車メーカー業界の中で一般化した結果、セット・メーカーが受け入れ検査で通してしまうと、後で部品に欠陥やトラブルが生じてても、それは受け入れた側の責任であり、納入したサプライヤーの責任ではなくなってしまう。このため、サプライヤーは値段のかけ引きばかりに力を入れ、どうコストを下げ品質を安定させるかという改善努力を怠ってしまう。

日本の場合は、部品メーカーとの関係は系列取引である。日本の系列取引には、長期取引による安定化という特徴もあるが、同時に厳しい品質、コスト、納期、開発力の評価が絶えず繰り返されている。そこには、外部調達であるがための厳しい競争原理が働いている。日本メーカーは部品のおよそ70%を外部に発注しているが、サプライヤーのデザイン・イン・システムであるので、自動車メーカーの商品開発の初期段階から部品メーカーが開発に参加し、コスト削減を可能にしている。

そこで、GMは92年に内製部品企業のデルファイを、フォードも95年にビステオンをスピノフさせた。自動車超国籍企業の内製部品の外部移管が、組立部を中心に進んだ。その内製部門を吸収して、レア、デルファイ、ビステオンなどの世界的な巨大部品企業が誕生し、2000年代には、ダイムラー・ベンツ、VWなどドイツメーカーで内製部門の外部移管が進んだ。

部品の内製化と生産の垂直的統合モデルを崩し、部品の外部調達と製品間垂直分業モデルに転換したのである。そこで、超国籍銀行がM&A（提携、合併、買収）の資金を提供し、世界最適地調達の方針のもとで、国境を越え系列を崩壊させ、コスト、品質、開発力などを基準とした、新しいグローバルなサプライヤー・システムの再編成が進んだ。その後、巨大部品企業の下に中小の部品メーカーが、2次・3次サプライヤーとして再編され、部品レベルでの世界重層化が加速している。

三菱自動車は、長年、約400社のメーカーが参加する系列組織「柏会」から主要部品を調達してきたが、出資を受けたダイムラークライスラーの意向を受け「柏会」を2002年に解散させた。しかし、三菱自動車は05年1月30日に系列組織を復活させる方針を明らかにしたと考えられている。旧系列は懇親会の性格が強かったが、新組織は、開発に関する諸課題別に分科会を設け、工程の短縮化や、品質・生産性向上など実務的成果を重視する。日産も、いったん系列を破壊した。2000年から2001年度に部品調達費を20%（約1兆円）削減し、02年から04年にも15%（約7千億円）減らした。コスト削減のために車種ごとに部品メーカーを競わせ調達先をその都度決めて、保有株も売却、旧来の系列を解体した。しかし、車の電子化などで部品メーカーの役割も重要性が高まった。厳しさを増すグローバル競争を勝ち抜くためには、コスト削減と商品力強化を両立させる必要があると判断し、部品メーカーを競わせるだけの政策を改め、系列を再編したと考えられている。日産は、2004年に05年度から3カ年間の部品調達方針を纏めた。従来は部品メーカーを競わせ系列関係を絞り込んできたが、その後は技術力ある部品会社を選び、資本関係を持たないままに、長期安定的な重層構造を築く方針に転換した。部品会社との一体開発で商品力を強化しながら、07年度の調達費を04年度比で12%削減、3年間で総額6千億円のコストを圧縮する方針であった。

これらを通説のごとく解体した系列を再編したと考えるべきではない。前述のように、90年代以降、世界の自動車生産システムが水平分業から垂

直分業に転換し、巨大部品企業が生まれるとともに、世界最適地調達という方針のもと世界的規模でサプライヤーの再編成が起きた。日本のサプライヤーも世界的規模の調達網の再編過程に巻き込まれている。旧来の系列を再編したのではなく、技術力と開発力に優れ中核部品をつくるボディー・プレス部¹²⁾などのサプライヤーを囲い込む¹³⁾一方では、組立部の2次・3次サプライヤーは、部品産業を新興国に移転しており、国内での空洞化が進行している。明らかに従来の系列とは異なる、国境を越え系列を破壊した新しいサプライヤー・システムが形成されている。つまり、高付加価値の研究開発が出来るボディー・プレス部などのサプライヤーを囲い込む一方で、組立部のサプライヤーが新興国に移転する製品間での重層的再編が加速していると捉えるべきである。

要するに、エンジン、トランスミッションなど中核部品や、金型のような高度な技術を要し重くて移転が難しい製品をつくるボディー・プレス部のサプライヤーでは国内での再編が進んだ¹⁴⁾。しかし、組立部2次・3次サプライヤーの多くは、厳しいコストカットの要求に応えるために中国、タイなどの新興国に移転することによって生き残りをはかり、世界的な規模での重層化が加速した。また、いすゞ、スズキ、富士重工はGMにエンジンなど重要部品を供給し¹⁵⁾、ホンダもGMとエンジン供給で提携を結び¹⁶⁾、三菱自動車と現代自動車はダイムラークライスラーに完成車とエンジンを供給するなど、2000年代にも部品レベルの重層化が加速している。80年代の製品間分業のレベルで形成されたフォードとマツダ間の重層構造が、90年代に、フォードがサプライヤー・システムを世界規模で再編する中で、工程間分業のレベルにまで重層化が拡大・深化したのである。

マツダの販売不振で経営権を握ったフォードは「2000計画」で、自動車のクォリティー、コスト、スピードの改善に取り組む姿勢を明確にし、部品サプライヤーにも厳しいコスト削減を求めた。そして、対応できないサプライヤーは廃業したり、1次から2次・3次サプライヤーに転落した。日産、マツダ、クライスラーなどでも系列の崩壊が始まり、セット・メー

カーが保有していたサプライヤーの株式が売却され、資本関係がなくなる方向性が生まれた。フォードは2006年10月に、グローバル調達で60億ドルのコスト削減を目指し、中国からの部品調達を倍増する計画を発表した。

フォード生産方式に基礎を置く部品の内製化と垂直統合型の大量生産システムが1990年代以降に大きく変化し、日本の系列も崩れサプライヤー・システムが再編された。デルファイ、レア、ヴィステオンなど欧米の巨大部品企業がいっそう巨大化したが、自動車メーカーがグローバルな生産体制を構築し、世界最適地生産を実施したすと、サプライヤーもコスト削減と桁外れに大きなロットの世界調達に対応できなければ生き残れなくなった。従来は自動車メーカー自身が内製化したり、系列企業に造らせていた部品生産が世界最適地調達に対応できるサプライヤーに発注されるように変化した。そういった変化に対応するためには、使い捨ての非正規を増やして人件費を極限まで下げ、生産量を増やす大量生産によってロット当たりの生産コストを下げるか、生産コストの安い中国など新興国に移転するしかない。納入先の複数化は部品量産効果を期待する自動車メーカーによって奨励されている。過剰生産能力によって大量生産された部品は系列を越えて売りまくられて市場に溢れ、過剰供給によって価格破壊が進む。しかも、モジュラー化が車でも進んで、参入障壁が低くなり、多くの企業が自動車産業に参入している。2001年12月11日に中国のWTO加盟が発効し、グローバル経済により深く組み入れられ、自動車部品市場も外資に開放された。中国ではエンジン、トランスミッションなどの部品を集めてパソコンをつくるように車がつくられている。モジュラー化が進めば進むほど垂直分業化が進み、参入企業の数が増えるが、コスト削減などのメーカーの厳しい要求に対応できない部品企業は1次から2次、さらに3次サプライヤーへと転落したり、廃業に追い込まれるので、生き残りを賭けて、新興国に部品産業全体が移転していった¹⁷⁾。

フォードは、2010年度までに中国からの部品調達額を世界調達の15%相当の100億ドルに引き上げる計画を立てたが、フォード傘下のマツダも中

国現地からの調達率を2005年末の50%から2010年までに90%に引き上げる計画を立てていた¹⁸⁾。そこで現地調達率を引き上げるために、サプライヤーが中国に進出し、マツダグループの中国重層化が加速した。また、コア部品の現地内製化を進めるために、2007年4月には長安フォードマツダ南京工場の隣接地に、25億元を投資して新規エンジン工場をつくり、同工場にボディ、プレス、組立の3工程を集約した。

2008年の世界金融危機以後、住宅と車を抱き合わせで売るといった金融の証券化商法が破綻し、市場が急速に縮小した。金融機関が膨大な不良債権を抱え、世界金融危機に発展する危険性が高かったが、最悪の事態はAIG、GM、クライスラーを法定管理下に置いて、赤字国債による公的資金の投入によって危うく回避された。しかし、サブプライムローンの破綻によって、欧米の消費者市場は縮小を余儀なくされた。工場閉鎖と従業員の解雇などのリストラが進められたが、メーカー、サプライヤーともに販売不振から膨大な過剰生産能力を抱えてしまった。

フォードは販売不振から08年決算で過去最大の147.5億ドルの最終赤字を出し、経営破綻の可能性が指摘されたが¹⁹⁾、人員整理などリストラを進め、09年度には純利益27.2億ドルと黒字化を達成し経営危機を脱した。フォードとマツダ、GMとイすゞ、スズキ、富士重工、GMとトヨタのNUMMI²⁰⁾での合弁生産などの資本提携関係が相次いで縮小されたり解消されたりした。2010年11月にはフォードはマツダへの出資比率を3.5%に引き下げた。世界金融資本は余剰マネーを先進国からインド、中国など新興国に移し、株価や地価を吊り上げるとバブル効果で富裕層の購買力が高まり、市場が新興国中心に変化した。ビッグスリーは日韓メーカーとの重層構造を維持・強化しながら、自ら新興国向けの小型車生産に乗り出したが、ビッグスリーは新興国での生産を含めたグローバル生産体制を確立している。この過程でマツダ・グループのサプライヤー・システムは大きく変容されるようになった。世界最適地生産の方針のもとで系列や国境を越えたサプライヤーの再編が一層進められ、過剰生産が起きて価格破壊がよ

り進行した。現代自動車、タタのような新興国のメーカーがコストを武器に新興国市場で急成長を遂げ、価格競争に激しさが増している。そして、コストカットを実現するためにサプライヤーは中国で生産したり賃金コストの低い外国人労働者や非正規労働者を過酷な労働条件のもとで酷使したりして、東アジアにおける企業間・製品間・労働者間の重層構造が加速している。

II 2000年代におけるマツダ・サプライヤーの重層化過程

ここでは、フォードを頂点とするマツダグループの企業間・製品間・労働可能人口間の重層構造の変化を実証的に捉えるために、筆者の行った工場聞き取り調査などをもとに、以下に A) ボディー・プレス部、B) 組立部に分けて、マツダグループのサプライヤーの変化を分析する。

A) ボディー・プレス部のサプライチェーン

ヒロテック²¹⁾は、1932年の創業で、資本金2億8千万円、従業員は1,400人(2011年12月21日現在)であるが、グループ企業を加えると3,000人を超える。事業内容は自動車部品の設計・製作、各種金型・治具及び組立ラインの設計・製作、自動車排気系部品の開発・製作である。主要取引先は、マツダ、トヨタ自動車、日産自動車、ダイハツ工業、本田技研工業、GM、フォード、クライスラーなどである。グループ企業のウエノテクニカは、治具・装置の設計・製作をしている。美和エンジニアリングは、金型設計・製作・精密プレス製品の製造をしており、ヒロテックツーリングは、金型設計・製作をしている。

海外拠点であるヒロテックアメリカは、金型・治具・装置の設計製作で、主要取引先はGMである。新羅エンジニアリングは、金型、モールドベアを、PSA、現代自動車、ホンダに納入している。中国の柳州広菱模具技術有限公司では、金型、治具、プレス部品を、上汽通用五菱汽車と柳州五菱汽車に納入している。広島技術(長春)汽車部件有限公司は、自動車排気

系部品を生産しており、主要取引先は一汽轎車である。広島技術（南京）汽車部件有限公司の生産品目は、自動車排気系部品である。主要取引先は長安フォードマツダ（南京）である。広島技術（蘇州）汽車部件有限公司では、自動車排気系部品を、長安フォードマツダ（南京）に納入している。フォードとマツダだけでなく、GM、クライスラー、日産などにも取引を拡大し生き残りをはかっている。

音戸工作所²²⁾は、創業が1947年1月で、従業員数は839名（平成23年6月1日現在）である。売上高は36,266百万円（平成22年度）であり、マツダとの資本関係はない独立系である。主要製品は、エンジン・トランスミッション用のパワートレーン部品、ファスナー部品、プレス車体部品、プレス金型である。特に、パワートレーン部品については、設計開発から量産までの一貫した商品化技術を持っている。昨今の急激な円高対応として、製品の機能向上及び生産の合理化改善等、コスト競争力向上の為の活発な活動を進めている。

B) 組立部のサプライチェーン

主にシートを取り上げて検討する。日本国内におけるマツダのシート納入の1次サプライヤーは東洋シート²³⁾とデルタである。しかし、中国では、図1で示したように、長春一汽乗用車にアテンザ、MPVシートを納入しているのは長春デルタ富奥江森であり、長春フォード・マツダにシートを納入しているのは重慶レア長安である。

長春DFJではデルタ工業が60%、長春富奥江森自控汽車飾件系統(尙)が40%出資で2005年7月に長春に設立した。長春富奥江森自控汽車飾件系統(尙)は、Johnson Controls50%、一汽四環50%出資で設立された1次サプライヤーである。中国での1次サプライヤーにはレアやJohnson Controlsが食い込んでおり、東洋シートはフォード・マツダの中国生産拠点ではサプライヤーではない。東洋シートは、フォードとマツダの海外生産拠点にほとんど工場を設立していない。中国やアメリカの生産拠点も、フォードとマツ

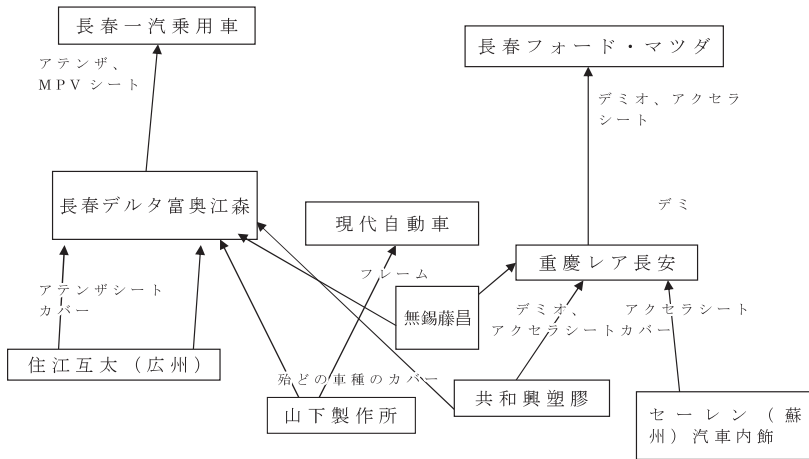


図1 中国フォード・マツダのシートのサプライチェーン

資料：筆者作成

ダの海外生産拠点に隣接するのはミシガン州だけであり、そのほかは全て、州や省が異なる。シートの特性として、セット・メーカーに隣接した場所に拠点を構えなければならないのに、デトロイトに近くトヨタ系列の集まる米国ケンタッキー州やトヨタ系列の集まる中国広東省広州などに製造拠点を築くのは、最初からフォード・マツダ以外との取引を意図していたと思われる。

アメリカ、中国以外の生産拠点もハンガリーの2箇所はスズキとの取引を意図して進出したといわれる。デルタ工業が国内外ともにマツダに隣接した場所に工場を構え、マツダ中心のビジネスをしているのに対して、東洋シートは、2次、3次サプライヤーとなってもマツダ以外から仕事を取るために、生き残りを賭けて国境を越えて生産拠点を拡大している。南条装備工業は東洋シートの子会社であるが、80%を中国で生産している。

デルタ工業²⁴⁾は、1953年3月2日に創立、従業員数は1350人。マツダの一次サプライヤーとして自動車用シート、スライドアジャスター、リクライニングアジャスター、シフトチェンジ、サンバイザー、アシユトレー、

ドアチェッカーほかをつくっている。グループ企業には、デルタツーリング、ディー・シー・エス、コメットライン、YDテクノ、デルタライフ、デルタ・イーテック、デルタ・シー・アンド・エス、デルター TR、デルタタイルーン、長春徳而塔—富維江森高新科技有限公司、無錫藤昌科技有限公司、海南威開封威昌汽车配件有限公司がある。国内外ともにマツダに隣接した場所にシート工場を構えマツダにタイムリーにシートを供給している。

山下製作所²⁵⁾は、中国ではシートトリムの60%をデルタに納めているが、40%は現代自動車に納めており、しかも、生産は100%中国で行っている。最初は東洋シートの下請けの仕事を10年ぐらいしていた。1977年から現在に至るまでデルタ工業の仕事をしている。年商約140億円、従業員は中国の3工場で約750人、全員正社員である。主要取引先はデルタ工業であるが、資本出資はない。事業拠点は、国内に広島市の本社工場、阿戸工場、東広島市八本松町のエアロンの三拠点があるが、現在は国内での生産は行っておらず、本社工場は研究開発などの本社機能のみ、阿戸工場は倉庫として使っており、防府の工場は他社に貸している。製造はもっぱら中国の海外拠点で行っている。日本国内で材料を集めて、門司、下関から中国へ送り、国内では検査もしない。海外事業拠点設立は2001年からであるが、青島山下汽车配件有限公司第一工場、青島山下汽车配件有限公司第二工場、鄭州青安源汽車内飾品有限公司の三か所で自動車用シートカバー縫製をしている。かつては国内で生産していたが、現在は全て中国で生産している。その切っ掛けはデルタ工業からの2000年の25%コストカットの要求である。国内生産では到底採算が取れないので同業他社が数多く倒産したが、山下製作所は中国での生産を決断した。

中国への進出に当たっては、市政府より税制面での優遇措置をしていた。3年間無税それも利益が出だしてから3年間である。青島の最低賃金は1100元（1万2～3千円）である。中国で生産するメリットは安い人件費にある。日本だけで生産するのでは利益は殆ど出ない。

製品の6割がデルタ工業向けで、4割が現代自動車向けである。現代自

動車の北京工場に納めている。現代自動車と取引を始めた経緯は、現代自動車から頼んできた。製品の4割を日本国内に持って帰り、2割を長春のデルタ工業へ納める。製品は主にシートトリムに特化しているが車種はブレマシー、デミオ、アテンザ、ボンゴなどデルタ工業の扱う殆どの車種に参与している。青島2工場の役割分担は固定しておらず、その時の生産量の変動に応じて調節する。かつて鳥インフルエンザのような伝染病が流行ったことがあるが、伝染病などで1工場閉鎖され生産がとまったら危ないので、万一の場合に備える意味もあって2工場にしている。河南省に工場を建てたのは、人手不足の問題である。沿岸部の人件費が高騰し人手不足になった。中国も少子高齢化で労働力が減少し人手を確保するのが難しくなっている。それで、2012年度中にはベトナムに工場をつくらうと考えている。以上をまとめたのが図2である。

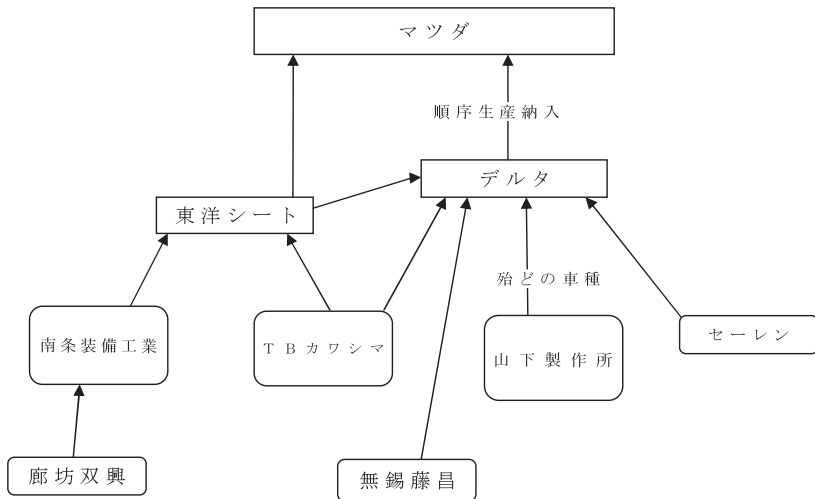


図2 マツダのシートのサプライチェーン

資料：筆者作成

要するに、付加価値の低いシートトリムのような組立部は中国、韓国などの現地でつくり、現地の安い賃金をつかかって組み立てるという分業構造を持っているが、付加価値の高いプラス部の中核部品のエンジン、トランスミッションは重層化がほとんど進んでいない。また、ドア、排気系などのボディー部は海外では重層化が見られるが、国内ではそうでもない。このように、プレス・ボディー部などの物や投資額が多くなり容易に海外に持って行けないようなものは国内でつくり、シートのような組立部などの儲からない汎用部品を中国で行うというSCM²⁶⁾の変化が確認できており、重層構造が一層拡大・深化している。

Ⅲ おわりに

以上、自動車超国籍企業フォードとマツダ、さらにそのサプライヤー間の製品間の重層化過程を明らかにした。

I章では、80年代の製品間分業のレベルで形成されたフォードとマツダ間の重層構造が、90年代に、フォードのサプライヤー・システムを世界規模で再編する中で、工程間分業のレベルにまで重層化が拡大・深化したことを明らかにした。

II章では、マツダ・サプライヤーの中で、エンジンやトランスミッションなどのボディー・プレス部では中核部品や金型などを国内に残し、シートトリムなどの組立部の汎用部品を中国に移転するなど、サプライチェーンの重層化過程が加速していることを実証を通して明らかにした。

最後に、企業間・製品間の重層化過程に伴う労働者間の重層構造について若干触れておく。富士重工、ルノー日産、マツダなど多くのメーカーが韓国製部品を使用しており、トヨタも現代自動車グループから主要部品を納入することを検討している²⁷⁾。このことは、国境を超え系列を破壊して現代モービスがトヨタの重層構造の中に組み込まれることを意味している。使い捨て低賃金労働者としての非正規労働者や外国人労働者を数多く使う韓国のサプライヤー²⁸⁾が日本のサプライチェーンに組み込まれれば、

日本のサプライヤーも国内で非正規労働者や外国人労働者をより酷い労働条件で使うか、中国などの新興国に進出し、現地の使い捨て低賃金労働者を酷使するしか生き残る術はなくなり、労働者間の重層化が益々加速することになる。結論としていえることは、国内であろうが海外であろうが、企業間・製品間の重層構造が形成され、上位の層が底辺の層から富を吸い取る仕組みが出来上がれば、底辺の製品群で働く労働者が一番過酷な労働を強制されるということである。つまり、企業間・製品間の重層構造と労働者間の重層構造とはコインの裏表のような関係である。

企業間・製品間の重層構造に伴う労働者間の重層構造も形成され搾取が厳しくなるのであるが、労働者間の重層構造についての具体的検討は、次稿に委ねたい。

今後、IT革命が自動車産業を巻き込みながら深化し、さらなる重層化過程が加速していくことが予想される。21世紀の環境権の縮小・剥奪の全メカニズムを解明するためには、引き続き、ITサービス業と金融業における重層構造の分析が欠かせないが、次稿に委ねたい。

注

- 1) 代表的なものとして、池上惇著『国家独占資本主義論』有斐閣、1965年、井汲卓一編『国家独占資本主義』現代の理論社、1971年、大内力著『国家独占資本主義』こぶし書房、2007年、北原勇著『独占資本主義の理論』有斐閣、1977年などがある。
- 2) 李東碩「韓国資本主義論争の性格：世界経済の「重層性」に基づいて」『京都大学経済学会・経済論叢』151巻4・5・6、185-209頁、1993年
- 3) R・ボワイエ著『レギュレーション理論：危機に挑む経済学』新評論、1989年、A・リピエッツ著『奇跡と幻影——世界的危機とNICS』新評論、1987年、R・ボワイエ編著『世紀末資本主義』日本評論社、1988年、M・アグリエッタ著『基軸通貨の終焉：国際通貨体制へのレギュレーションの接近』新評論、1989年

- 4) 平川均・朴一著『アジア資本主義論の現段階：NIES論の再構築に向けて』『Issue 17 of IPSHU 研究報告シリーズ』広島大学平和科学研究センター，1990年
- 5) I・ウォーラスティン著『近代世界システム』川北稔訳，岩波書店（岩波現代選書），1981年，I・ウォーラスティン著『近代世界システム 1600～1750：重商主義と「ヨーロッパ世界経済」の凝集』川北稔訳，名古屋大学出版会，1993年，I・ウォーラスティン著『近代世界システム 1730～1840—大西洋革命の時代—』川北稔訳，名古屋大学出版会，1997年
- 6) R・ギルピン著『世界システムの政治経済学：国際関係の新段階』東洋経済新報社，1990年，関下稔著『国際政治経済学要論』晃洋書房，2010年
- 7) 超国籍企業概念規定については，紙幅の都合上，次稿に委ねたい。
- 8) EMSとは，Electronics Manufacturing Serviceの略である。1990年代から製品の設計・開発や宣伝・販売といった自らの得意分野に経営資源を集中するために，自社では生産設備を保有せず，電子製品などの生産工程をアウトソーシングするビジネスモデルが発達したが，生産工程などを請け負うサービスを行う企業のことをEMSという。
- 9) OEMとはOriginal Equipment Manufacturerの略で相手先ブランドとして販売する商品を製造すること，またはその企業のことである。
- 10) 李春燕「マツダグループのサプライチェーンの重層化過程」広島大学大学院総合科学研究科修士論文，2011年度提出を参照されたし。
- 11) 小尾美千代著『日米貿易摩擦の国際政治経済学』国際書院，2009年
- 12) プレス部，ボディ一部という概念は李泰王著『ヒュンダイ・システムの研究』中央経済社，2004年，27頁，表2-2の区分による。
- 13) 系列を壊した日産も愛知機械を完全子会社化するなど，中核グループの再編を進めている。『日本経済新聞』2011年12月17日付
- 14) 日刊自動車新聞社編『自動車年鑑ハンドブック』2002～3年版，p162
- 15) 『日本経済新聞』2009年9月29日付

- 16) 日刊自動車新聞社編『自動車年鑑ハンドブック』2002～3年版, p162
- 17) 世界自動車メーカーのアジア部品調達動向については、『アジア自動車部品産業』株式会社フォーリン, 2008年, 電動化と新興国への対応を中心とした世界部品産業の生き残り・発展計画については、『世界部品産業の生き残り・発展計画』株式会社フォーリン, 2009年を参照されたい。
- 18) マツダの部品調達については、『マツダグループの実態2011年版』株式会社アイアールシー, 2011年を参照されたい。
- 19) 『世界自動車メーカー年鑑』株式会社フォーリン, 2010年, 62頁
- 20) NUMMI (New United Motor Manufacturing, Inc.) は, トヨタ自動車とゼネラルモーターズ (GM) が合弁で1984年に設立した自動車の製造会社である。1982年にGMが閉鎖したカリフォルニア州の工場を譲り受け, 1984年12月より本格的に生産を開始したが, トヨタ・カローラ, トヨタ・タコマ (ピックアップトラック), トヨタ・マトリックス, ポンティアック・ヴァイブ (日本ではトヨタ・ヴォルツ), シボレー・ノヴァ, シボレー・プリズム, シボレー・ポンティアックなどの車を生産している。
- 21) このことは, 2011年12月21日, 株式会社ヒロテック・総務部人事課のヒヤリングをもとにしている。
- 22) このことは, 2011年10月28日, 株式会社音戸工作所・執行役員 八本松機械工場長T氏・執行役員開発技術副本部長 I 氏・開発技術本部生産企画課H氏のヒヤリングをもとにしている。
- 23) このことは, 2011年11月18日, 株式会社東洋シート専務取締役M氏・経営企画部総務課課長K氏のヒヤリングをもとにしている。
- 24) このことは, 2011年7月26日, デルタ工業株式会社海外事業部部長O氏・総務部人事課主任Y氏・海外事業部N氏のヒヤリングをもとにしている。
- 25) このことは2011年10月13日, 株式会社山下製作所代表取締役山下昭氏のヒヤリングをもとにしている。
- 26) SCM (supply chain management) とは, 企業活動の管理手法の一つで

ある。主に製造業や流通業において、原材料や部品の調達から製造、流通、販売という、生産から最終需要（消費）にいたる商品供給の流れを「供給の鎖」（サプライチェーン）ととらえ、事業活動の川上から川下までをコンピュータを使って総合的に管理することで余分な在庫などを削減し、コストを引き下げる効果があると考えられている。

27) 『朝日新聞』2011年12月15日付

28) 韓国では全労働者の約半分が非正規雇用で、管理職以外はすべて非正規労働者という工場が増加している。2010年8月1日から9日にかけて韓国ソウル、大邱などにおいて非正規労働者、外国人労働者の実態調査を行ったが、その内容については、紙幅の都合で次稿にゆだねたい。