

ルノーの「最適地購入」と 系列解体・下請つぶし

金田 豊

1. 「最適地購入」による日産の下請系列の 解体とルノーの取引機構への再編成

ゴーンによる日産リバイバル・プランは、2002年までの3年間で購買コストの20%削減、部品・素材の関連会社1145社の600社以下への半減、関連系列企業の持ち株を4社を除きほとんど売却するなどの計画を打出し、初年度（2000年度）8%のコスト削減を目標とした。日産の連結ベースでの年間調達額は約3兆8千億円とされるから8%のコスト削減で3千億円の経費節減となり、ゴーンの2000年度連結決算の黒字転換という公約実現の重要な部分をなしている。これにより2000年1月末までに各社から具体策の提示を求めたが、取引企業の8割がそれに応ずる計画を提出したと報じられている（日経2000.4.27）。この計画を出さなければ、取引打ち切り企業に選別されることが必至だからである。ゴーンの計画では、系列関係で結び付いた企業からの調達でなく、グローバルな規模での価格競争により、最も安い部品を購入する最適地調達すること、部品調達企業を半減させれば一社当たりの調達量は増えるので、コストが下がり購入価格もさげられるというわけである。また、自動車生産システムにモジュール（複合部品）生産方式を導入してコスト削減を図るという流れに対処していくためにも、部品企業の再編は不可欠とされている。

こうした「リバイバル・プラン」の強行によって、日産の系列・下請関連企業の選別整理が進められ、下請から外されたり、大幅な単価引き

下げを迫られて経営が維持できず、閉鎖・転廃業となるものも末端企業ほど増えることがさげられない。関連部品企業として生残するには、企業合併、提携、工場統廃合、労働強化、人員整理のコスト・ダウンの強行となり、労働者に犠牲が押しつけられる。

日産の経営赤字解消のための、関連企業1394社の持株の処分は、系列・下請企業の経営の安定を大きく脅かすものとなる。

日本の自動車産業を、コストダウンの競争力で高度成長させたジャストインタイムの生産体制を成り立たせた大きな要因は、重層的な下請系列企業の従属的な組織化にあったが、ゴーン・プランの「最適地購入」政策は、この日産の系列企業体制の解体である。ルノーはグローバルな経営展開、とくにアジアへの進出を図る足場とすることを日産にもとめ、それに対応するグローバルな素材・部品調達体制を構築していくために、日産の系列下請体制をまず解体、選別して、再編成することを狙っているのである。

フランスにおけるルノーの部品購買体制を見ると、競争力の強い部品メーカーに取引先を絞り込み、購買価格引き下げを求め、新鋭技術の開発・早期導入を共同して取り組む指定購入制度「オブティマ」を98年度から導入している。

「オブティマ」は、ゴーンがルノーの上級副社長時代の98年から始めた購買特約制度で、主要部品ごとに国際競争力の強いメーカーを選び、長期購入計画を結ぶ。当初の18社から、現在は39社に増え、将来は200社くらいに増やす構想で、「オブティマ」に指定されると、ルノーの新

特集・日産自動車リストラの特徴と政策課題

新規開発車プロジェクトに参加できること、新モデルの部品購入で70%のシェアを保証されること、購入量を減らす場合は、双方が話し合って決めることなどの利点が与えられる。そのかわり、部品メーカーは、コストや品質の競争力維持に努め、市場価格を考慮した納入価格など、透明性の高い競争力算定をすること、最新技術製品を優先的に供給すること、グローバルな供給体制を造り、ルノーの国際戦略に協力することなどが要求される。「オプティマ」グループは、各国にまたがる購買チームとしての機能を強化し、ルノーと主要部品メーカー関係が一段と強められることになる。

日本メーカーとして唯一「オプティマ」に指定された光洋精工は、2001年発売予定の「クリオ」最新モデルに電動式パワーステアリングの搭載が内定している。光洋精工はルノーの100%子会社だったステアリングメーカーのSMI（リヨン）の株式の83.7%を91年に買収、ルノー向けにステアリングの供給をはじめた。光洋精工は日産とルノーの提携がプラットホーム（車台）の共有化などに進み、日産の部品購入の見直しが進めば、光洋精工のビジネスチャンスも広がり、「オプティマ」に指定されたメリットが大きいとしている。このように、主要部品ごとに国際競争力の強いメーカーを選び、長期購入計画を結ぶ。こうして「オプティマ」に指定されるとルノーの新規開発車プロジェクトに参加できる。

ルノーの多国籍企業としての再建・強化のための日産の系列企業集団の解体、選別再編の進行は、選別された主要部品企業には国際的な事業展開の機会をもたらしても、2次、3次など下位の系列中小業者や労働者には、大きな犠牲もたらすものとなっている。

2. 始まっている再編成と労働者・中小企業への犠牲転嫁

ルノーの日産進出と同時に、ルノーと関連の

深いフランスの部品企業と日産系列企業の再編提携、生産体制の再編が始った。マスコミに報じられた事例を見ていこう。

ジャトコ・トランス・テクノロジー（JTT）には、仏ヴァレオ社が資本参加する見通しで、ゴーンはJTTを世界的な部品メーカーにすることを検討していると述べ、積極的に外資を受け入れる考えを表明した。

ユニシアジェックスでは、仏ヴァレオ社と自動車用クラッチの開発・生産・販売の合弁会社を設立し、新会社に厚木工場の一部設備と人員を組み入れる計画で、ヴァレオが過半数出資し、世界の自動車メーカーに売り込みを図る。この合弁会社にユニシアは200人を転籍させ、さらに、約100人の早期退職者を募集する。

市光工業は日産車の7割にランプを供給し、売上高の4割を日産に依存しているが、仏ヴァレオ社が筆頭株主日産の所有する株式を取得し、出資比率20%の筆頭株主となり、市光もヴァレオに出資する方向だと報じられている（日経2000.4.14）。ヴァレオは日本に、市光は欧州に生産拠点を持たないので、世界市場への進出にとって、両者の工場の相互活用によるメリットは大きいとして大筋合意し、原材料の共同調達、新技術の共同開発など広範な業務提携を図ると伝えられた。同社は台湾で小型ランプ類の生産にも転用できるバックミラーの一貫生産の新工場を稼働させ、従来外注してきた成型や塗装を内製化し、収益性を高める。また、マレーシアの部品メーカー、デロイ・インダストリーズとヘッドランプやミラーを合弁生産することで合意し、2001年をメドに供給を始める。これらによりアジア地域での事業拡大を急ぐとしている。

自動車電機工業は日産の購買コスト削減を受けて、綾瀬、横浜、福島の3工場の電装用モーターの生産を中止し、フィリピンに100%出資の子会社を設立し生産を移す。綾瀬工場は閉鎖し、綾瀬・横浜でモーター生産に従事していた人員は原則として福島に移動する。現在2100人いる

従業員を、2003年3月までに1400人に削減し、約700人の具体的な人員削減計画は3月までにまとめるとしている。

自動車シート大手のタチエスは、99年9月富士機工と資本提携して日産系列を離脱したが、日産村山工場の閉鎖を受け、2年後をメドに、本社工場（東京都昭島市）の閉鎖に踏み切り、一方で、アメリカで現地法人を通じ全額出資のシンテックを設立し、スクールバス用シートの一貫生産を2001年1月からはじめる。また、メキシコで日産との合弁シートメーカー、インダストリアデアシエントスペリオルの出資比率を8割台に引上げ生産を拡大する。

日産系樹脂部品メーカーの橋本フォーミングは、ゴーンのコスト削減計画に呼応して、部課長級を核とする15人の競争力強化委員会を昨年発足させ、生産工程のスピードアップや1500人の従業員の約3割削減を計画している。

日産グループを主要な取引先とする駆動系部品メーカーのフジユニバンス（株式の31%日産所有）は、日産のコスト削減計画に対応して、従業員を現在の1200人から、早期退職を5～6月にも募り、300人の自然減と合わせて3年後をメドに、850人程度に減らす。国内生産拠点は2～3年をメドに集約、日産向け減収分をルノーやアイシン精機への拡販で補う。全額出資の米法人「ユニバンスINC」への日本からの材料供給は現地調達に改める。

日産を主要な取引先とし、ユニシアジェックスから社長を迎えるリズム（ステアリング部品）では、北米現地生産の拡大などによる余剰人員整理、固定費の早期削減のため、99年1月から希望退職募集を行い、3月までにグループ18社で従業員の約1割100人強がこれに応じて退職し、4月以降は期間工や派遣などの利用で人件費の硬直性を是正するとしている。

これらの例にも示されるように、有力な日産の1次下請は、仏ルノーとその関連部品企業の世界戦略として、アジア市場拡大をめざして、

再編成されると見ることができる。これらの関連の2次以下の下請系列企業の選別再編を呼ぶことが必至であり、最適地購入の政策の下で、発展途上国の安い製品供給との競争がグローバルに組織される中で、円高の情勢も背景に、取り引き打ち切りとなる末端下請企業の増大が不可避である。特に部品のモジュール化の展開の中では、それに対応できない末端下請は取引対象からはずされることは必至である。

日産の1次ないし主要下請のリストラは、その下に広大な裾野をもつ中小下請企業に、さらに拡大された被害を与え、中小企業集積として地域経済・社会に大きな打撃を与えると想定されるが、実態はまだ部分的にしか明らかでない。武蔵村山市内に直接日産と取引のある事業所は41社、日産多摩会124社とされるが、多摩中央信用金庫・地域経済研究所の調査では、多摩地区には日産、日野自動車があり、多摩地区の工業統計出荷額の2割を輸送機械が占める。トラックの不況減産で98年度は95年度の4割にまで落ち込み、従業員数も1400人減少したと報告されているが、この上加えられる日産の工場閉鎖の影響は大きいものとなることはさげられない。

閉鎖される日産村山工場にかかわる武蔵村山、立川、昭島、東大和4市の商工団体の調査では、回答のあった日産下請43社について、半数以上が日産との取引に頼っており、今後の対応について、22社が他社との取引を強化したいとし、3社が業種転換、2社が事業閉鎖と答えていると報告されている（「朝日」99.12.22）。

しかも、ルノーを中心とした日産リストラ計画は、自動車業界の競争の激化と、急展開を示している国際的規模で業界再編の一環であり、競争する自動車各社は、日産のリストラの進行をにらみ、それをテコにリストラ「合理化」と系列下請、中小部品企業の再編、整理淘汰を促進することとなっている。

例えば、トヨタ関連の関東自動車は、2000年夏に横須賀工場内の深浦組み立て工場を閉鎖し、

特集・日産自動車リストラの特徴と政策課題

同工場に部品を供給している3社を合併させ、本社を関東自動車の東富士工場に近接させ、東富士工場への部品供給会社として位置付ける。3社は、三洋工業（横須賀）、横須賀工業（横須賀）、石川工業（静岡県）で、新会社名は「ワイズ」（資本金1億円）。関東自動車にプレス・板金部品を供給し、初年度400億円の売り上げを見込む。2001年5月までに、関東自動車が裾野市に保有する補給部品工場に生産を集約し、3社の工場は順次閉鎖する。

トヨタはフランス工場で生産する「ヤリス（日本名ヴィッツ）」に、独ポッシュ製のエンジン一体型燃料噴射レール（コモンレール）を採用することを明らかにした。トヨタがポッシュからエンジン系のシステムを購入するのははじめてであり、トヨタはデンソーのシステムを99年8月から英国工場で生産の小型車「アベンシス」に初搭載したが、今回は高压で制御する性能やコスト、欧州メーカーへの実績などを評価し、社内にはグループ製を優先すべきだとの声も多かったが、デンソーより外国メーカーを優先したとされる。

ゼクセル（親会社ポッシュ）は、仏ヴァレオとカー・エアコン分野で提携する。カー・エアコンは国際的にコスト競争が激しく、自動車メーカーは、ラジエーターと組み合わせたモジュール単位での調達に動き始めていることに対処する。日産向けエアコンの供給でカルソニックと競合するゼクセルとしては欧州での供給体制を整えることが急務で、ポッシュとの関係を維持しながらも、相互補完出来るヴァレオとの組み合わせとなった。ゼクセルはアジアの合併会社について中心的役割を果たしたいとしている。今後自社や関係会社に別れている生産拠点の再編が課題になるとしている。

ゼクセルは97年までいすゞ自動車の系列下にあったが、99年2月独ポッシュの傘下に入り、さらにヴァレオとの提携となった変化は、完成車メーカーの系列企業から海外部品大手のアジ

ア地域担当会社となったことであり、日本の自動車部品会社が今後世界規模の再編の中でたどる変化の一例を示すものといわれている。

GMから99年7月に分離独立したデルファイ・オートモーティブ・システムは、曙ブレーキに資本参加。フォード傘下のピステオン・オートモーティブ・システムは、マツダ系部品メーカーなどとの資本・業務提携の準備を進めている。

さらに、インターネットを使った部品調達への世界の急速な展開は、強固な系列下請企業組織による調達の解体につながる。GMは、部品調達をネット上に全面移管できれば、年100億ドル単位のコスト節約ができ、取引のスピードアップと納期の短縮化がはかれるとしている。トヨタは99年12月22日インターネットを使った部品・資材の購買システムの共同利用に向けてGMと提携交渉を進める意向を明らかにした。GMは自社開発を進めている部品調達サイトへの参加を呼び掛けている。日産とルノーは4月14日GM、フォード、ダイムラー・クライスラーの3社が年内にも設立するインターネットを使った部品調達市場の運営会社に資本参加すると発表した。独フォルクスワーゲンもGMなどのインターネット調達には加わらず、独自にIBMなどと電子商取引システムを整備するとしている。グローバルな拠点展開を急ぐトヨタも、系列に頼った従来型の部品取引から世界最適地調達への転換を模索しており、部品メーカーとの取引形態が大きく変わりそうだと報じられている。

こうしたグローバルな規模での自動車産業の再編のもとで、日本の自動車産業と地域経済を支えたピラミッド型の重層的な系列下請中小企業の解体の進行は、中小経営安定と雇用確保への取り組みを切実な課題とし、そのための地域からの共同の条件を拡げている。

3. 関連部品業界の再編成と中小企業の営業と雇用を守る当面の課題

欧米諸国の自動車産業にひろがりつつある最

適地調達、コスト競争によって常に入れ替えられるような部品の購入体制は、賃金・労働条件の社会的最低規制が、ナショナル・ミニマムとして整備され、下請け単価もそれを守った水準での人件費コストを前提として設定され、底無しの単価引き下げの強要が、社会的に容認されないような仕組みの中で機能しうるものである。そうした条件を全く欠き、「ルールなき資本主義」といわれる日本の下請収奪の中では、これまで長期継続取引が前提とされた下請企業集団の組織で、過酷な単価切り下げによりやがて耐えてきたのが、こうした組織を解体され、市場競争の中に投げられるなら、もはや企業としての存続は不可能となり、倒産・廃業に陥らざるをえない。それを見越して、系列解体で下請の整理淘汰を強行し、グローバルな最適地購入体制への再編を一気に展開しようというルノーの戦略の在り方が追及されなければならない。

深刻化する中小企業の切捨てに対し、自自公政府は中小企業基本法の改悪を強行し、ベンチャー・ビジネスの創業支援を中心に、社会的弱者としての中小企業支援を中心としたこれまでの制度を後退させた。これにより大企業のリストラ、下請中小企業切捨てに対する責任を減ずることになる。日産リストラ推進が産業再生法と結び付いているのと関連して、下請整理には中小企業基本法改悪がその法的枠組みの役割を果たすことになる。このことを社会的に明らかにし追及していくこと、中小下請の利益を守る下請2法を活かし、その拡充を求めていく取り組みが必要となる。

ルノーと日産の下請け切捨てが、地域社会を破壊することに対し、それを許さない地域・産業別からの地域住民、中小業者との共同の取り組みの条件は広がってきている。地域経済に持つ大企業の社会的責任を果たさせること、生計費原則を踏まえ、人間らしい暮らしと労働を保障するナショナル・ミニマムの確立と国際公正労働基準、独禁法や下請け保護法の強化とその

順守による公正取引の実行などの課題は不可分のものであり、日本政府の対応を求め、ルノーと日産にこれらの要求を厳しく突き付けることが必要である。

日産自動車は労使交渉の中で、リバイバルプランによる下請企業など関連分野への影響について、労働省など政府当局には資料を提出し説明したが、その内容については公表できないと答えている。その内容が最末端の下請企業、各種のサービス購入、撤退する工場周辺への影響まで含むものであるかどうかは不明であるが、労働省は99年10月末の段階で、工場閉鎖に関連する東京、京都、愛知で都府県の労働主管部、公共職業安定所、自治体、日産の工場関係者で構成する連絡協議会の設置を指示し、これを通じて情報収集とともに、事業転換などを行う下請や関連企業に対し、従業員の能力開発に関する支援策についての情報提供、雇用助成措置の活用を図るとした。労働省は撤退工場の周辺地域を緊急雇用安定地域に指定し、離職予定者のための職業懇談会などを実施するとしている。これでは、大企業の社会的責任を果たさせることなしに、労働者と中小業者を犠牲にしたリストラ計画の効果的な推進を支援することになる。

戦前戦後を通じて手厚い国家的支援＝国民の税金投入で高利潤・高蓄積を続け、日本を代表する国際企業となった経緯からすれば、直接・間接に日本の下請企業と労働者に重大な被害と犠牲を及ぼすリストラ計画に関するすべての資料を公開すること、それを補充する調査を行うことは大企業の最低限の社会的責任である。また、資料の提示を受けながら、企業の言いなりになって、公表を拒む政府の責任も重大である。企業はこうした社会的責任を果たすべきであり、政府はそのための指導を強力に行うべきである。

(かねだ ゆたか・常任理事)