

日産リバイバルプランと政府・企業の責任

西村 直樹

1. 我が国における自動車産業の位置とこれに対する政府の責任

①日本の産業構造と自動車産業の位置

日本の産業は輸出立国と称する体制を戦後の高度成長政策のなかでつくりあげてきた。内容はよく知られているように、原材料を輸入し、鉄鋼・石油化学製品などの素材と高度な加工組立型産業製品を輸出し、膨大な貿易黒字を産みだして成長してきた。自動車産業はその花形となってきたが、そのために政府が自動車独占体に与えてきた便宜はたいへんな規模であった。以下に若干の数値を示し、そのことを確認する。

98年の輸出額にしめる主要製品の比率 (100万円; 100%)

自動車	7,785,170	15.4
半導体・部品	3,702,842	9.9
精密機械	2,345,414	6.3
船舶	1,342,476	3.5
映像・録音機器	1,242,481	3.4

通産白書H11年版から

98年の輸出上位20社中の自動車企業輸出額 (100万円)

順位	企業名	輸出額
1	トヨタ自動車	4,101,577
2	本田技研工業	1,834,853
4	日産自動車	1,597,665
8	三菱自動車	1,198,082
11	マツダ	850,583
16	いすゞ自動車	588,213
17	スズキ	584,880
19	富士重工業	431,103

「しんぶん赤旗」99年7月26日、吉井英勝議員調べによる

上記に見たような自動車産業の巨大さはそこで働く勤労者の比率、生産額比率にも明白に表れている。

以下は日刊自動車工業新聞「自動車産業ハンドブック2000年版」による日本自動車工業会発

表の数値である (97～98年)。

自動車産業従業者数概数

範囲	従業者数
自動車産業・同部品工業従業者数	91.9万
鉄、ゴム、ガラス、その他の資材部門従業者数	99.0
金融保険業、教習所、宣伝等の部門従業者数	110.0
販売・サービス (整備、GS) 部門従業者数	257.3
利用部門 (旅客・貨物運送業) 従業者数	223.3
計7,815,000人 就業者総数の11.9%	
生産額47兆5千億 製造業生産額の14.5%	

②政府の手厚い保護と公共事業優先体質のテコとしての自動車産業

ここにいたる歴史的経過を見ると、政府が自動車独占体と与えてきた便宜、手厚い保護は莫大である。たとえば戦前から軍事的必要から与えられた保護をうけつぎ、特定機械工業振興臨時措置法 (3次まで延長され、引続いて特定機械・電子工業振興臨時措置法、次いで機械情報産業振興臨時措置法により保護) による開銀融資額ではある時期54%までが自動車産業に与えられている。

機振法に基づく開銀融資額 (100万円)

第1次 (56-60)	1,058 (14.1%)
第2次 (61-65)	11,044 (32.1%)
第3次 (66-70)	17,215 (54.2%)

括弧内は融資額のうちの自動車の比率、開銀25年史などから作成 (産業史学会)

55年、経済白書は「もはや戦後ではない」とし、日本経済は高度成長過程にはいる。トヨタは58年元町工場を新設、62年、日産は追浜工場、プリンスは村山工場、いすゞは藤沢工場、日野は羽村工場を新設し、技術的にも生産能力的にも国際水準に到達したにもかかわらず、63年からはガット11条国、64年からはIMF 8条国とな

り、いわゆる貿易自由化が始まるなかで自動車産業だけは71年10月まで貿易自由化をまぬがれる。この保護体制の下で71年の段階で、シボレーベガ2091ドル、フォードピント1919ドルにたいし、同程度の日産ブルーバード2120ドル、サニー1736ドル（太平洋を横断する船賃を含めて）という競争力をもつにいたった。

それだけでなく、自動車は道路を必須とするため、全国的な道路網づくりが自動車産業の成長とともに国、地方自治体（道路だけでなく歩道橋などはほとんどが自治体の支出）、道路公団などによって優先的にすすめられた。これらによって、道路用地の確保、そのための民間の土地の買収、公害対策など、クルマ社会のための社会的費用は1974年に宇沢弘文教授の行なった試算によれば、クルマ1台当たり1200万円に達している（「自動車の社会的費用」岩波新書）。この試算方法を受けて今日時点で、大気汚染などの公害対策費を除いて道路投資分だけをとりあげて追加してみると、なんとクルマ1台当たり4100万円を超える。この場合、年間2万人にも達する年もあった膨大な人命の損失や子供たちの遊び場がなくなされたこと、年寄りが安心して散歩を楽しむ生活道路が失われたこと、廃棄されたクルマの山が日本の各地で重大な社会問題さえ起こしていることなどの社会的損失はとわないで試算していても、である。

クルマ1台当たり所用時間の変遷（直接関係、時間）

年	小 型 乗用車	小 型 トラック	大 型 トラック ガソリン車	大型トラック ディーゼル車 (7000cc以下)	大型トラック ディーゼル車 (7000cc以上)
62	82.86	90.68	86.09	99.62	201.41
65	67.99	59.39	65.62	73.45	131.74
68	48.43	48.81	68.63	78.30	138.59
69	41.41	40.08	63.50	69.59	122.54
70	37.12	35.39	60.27	65.15	120.52

開銀25年史などから作成（産業史学会）

以上の事実は、今日の日本経済がゼネコン型の公共事業によって景気対策を講じつづけ、国民生活に向けては切り捨てばかりを追及してきている自民党政治の経済的基礎が実は自動車産業によってもたらされてきたことをしめす。よ

くいわれる公共事業に50兆、社会保障に20兆といわれる逆立ち政治の源体質を産みだしてきたのは自動車産業にその責任の一端があったのである。同時にそこにはまた運輸省、通産省、警察庁、自治省などにまたがる自動車産業をめぐる利権体質も政治に奥深く持込まれており、たとえば規則づくめの形式の一つ一つに警察庁出身者による企業用の紙が必要であるなどの事態はクルマの手續にいかれた人ならみながみな知っていることである。その実情は「クルマから見る日本社会（岩波新書、三本和彦著）」「自動車の時代」（岩波新書、折口透著）などに詳しい。数行だけ例示しよう「日本自動車整備振興会連合会」という団体がある。自動車の整備をするには一定水準の技術、サービスが必要ということから、整備工場などを指導するための機関でこれも運輸省の外郭団体だ。こうした法人体が運輸省の官僚たちの天下り先になっている。…一般ドライバーにも馴染みのJAF（日本自動車連盟）は…オーナードライバーの受益者代表団体であるにもかかわらず社団法人であり、運輸省や警察の官僚が流れてきて理事や専務に就任している。また未だに実態のつかめないのが日本自動車輸入組合で、ここには運輸省から天下っている。高速道路のインターチェンジで物を売ったり道路を掃除する道路施設協会は建設省道路局の天下り先だ。

今日、農産物の輸入自由化が広がり、アメリカ産の穀物、野菜、果実などの日本農業を破壊する事態が広がっているが、これは自動車産業の対米輸出にたいする米側の巻き返しに政府が屈伏したところから広がっている。80年代の自主規制のあと、94～5年には個別企業ごとにアメリカ政府に頭を下げて輸出台数を確保した自動車独占体は、日本農業をそっくりアメリカに売ることによってこれを果たしたのである。この事実を疲弊の極に追いやられている農民はほとんど知らされていない。

特集・日産自動車リストラの特徴と政策課題

なお、こうした援助は戦前からのものであり、その概要を年代的に追っておくと以下のようである。

①1918年軍用自動車保護法、36年自動車製造事業法で保護、戦前生産のピークは1941年の46、498台である。これはアメリカ軍が戦争に使用したジープタイプの軍用車両が65万台に達し、ドイツも戦後VWとして世界に広く知られたタイプの軍用車両を7万台投入しているのと比べると、軍用ジープ型車両を日本は「くろがね4輪起動車」を開発したものの製造されたのはわずか4500台で、彼我の格差は歴然としていたのをなんとか埋めようとしたものである。

②45年9月、占領軍は乗用自動車生産を禁止(47年解除)、解除とともに政府は復興金融金庫による支援、48年商工省「自動車工業基本対策」発表、日銀の国産乗用車否定論に対し、49年5月通産省は国産論を強調、50年からの朝鮮特需の概数2億2000万ドル(約8000億円)のうち98億を自動車産業が占めるようになる。引続いて50年10月、産業合理化審議会自動車分科会は企業合理化促進法で設備近代化計画を支援、設備投資初年度50%の特別償却、固定資産税50%減免を決定、51年6月、自動車抵当法を策定し月賦販売を支援する体制をつくる。

③52年4月、通産省は「国産乗用自動車の理解のために」を発表、設備近代化・資金確保・資材部品電力などの確保・技術導入提携・需要安定化の5項目を指示、これを受けて中小企業庁は「機械器具工業系列診断要領」をだし、「自動車部品等生産施設合理化補助金交付制度」をつくり、部品工業を支援、以降日本の自動車産業は順調に発展するようになった。その後のことは前述の通りである。

③日産自動車にかかわる政府責任と日産自動車の企業責任

日産リバイバルプランが99年10月、産業再生法が施行されてからだされていることによって

明らかなように、このリストラ「合理化」は産業再生法なしには考えられない。ここに極めて重大な政府の責任があるが、それ以前にも日産自動車と政府のあいだにはたいへんな因縁があるといわねばならない。

1965年～66年、日産プリンス合併がすすめられたが、この合併が時の通産大臣の主導で行なわれたことは明らかになっている歴史的事実である。しかもこの際、日産労使によるプリンス自工労働組合(当時全国金属プリンス自工支部)にたいする暴力をとまなう不当、不法な攻撃が政府の公認の下で行なわれてきた。この暴力攻撃はプリンス労働組合攻撃にとどまらず、厚木部品の活動家解雇、追浜工場での労働者八木光明さんへのリンチ攻撃ともなり、60年代後半から70年代前半にかけて、芝信用金庫、全国金属北辰電機支部での暴力の成功もあり、資本の組織攻撃に反対してたたかうには暴力に耐えなければならぬという、先進工業国にあるまじきハードルをこえることが条件になったという歴史的事実もある。政府および日産自動車の責任は極めて重大である。

次に日産自動車の企業責任を見る。

現在、世界で1種のフロアパネル(プラットフォームともいう)で製造されている最大多数車はフォルクスワーゲンの70万台/年だが、日産はこのフロアパネルを26種類ももっている。フロアパネルはクルマづくりのなかでもっとも費用のかかるものだが、これは無謀ともいうべきトヨタとのフルライン競争(すべての機種で競争する)の結果である。

日産の赤字は過去8年で7回となっているが、本体の赤字は3回で、連結で赤字を繰り返している。連結の赤字の理由は販売子会社の赤字であり、販売政策に重大な欠点があったことを物語っている。

2. 日産自動車の今日にたいする政府の責任

次に日産自動車にかかわる政府責任を考える。

ここではオースティンとの技術提携の認可とか開銀の融資とかには触れず、プリンス吸収の時の事実だけあげておこう。

次の文章は「日産にひるがえる全金の旗」(76年全金日産自動車支部発行)からとったもの。プリンス自工社長小川秀文氏の65年6月2日の全社員に対する演説。

「今回の合併については、桜内通産大臣よりたつての要請があり、日本の自動車産業が自由化に対処するための大乗的見地から認めることになった。プリンスにたいする絶ちがたい愛情はわかるが、日本の自動車産業が世界に乗りだすためのやむをえない道であることを十分ご理解いただきたい。前途は洋洋となるものがある。以前にもましていっそうのご精進をくれぐれもお願いしたい」。この年お正月には小川氏は「当面の敵日産に追い付き追い越せを合い言葉にがんばってもらいたい」といっていた。それが日産との合併である。国の主導でなくてはありえないことである。

日産によるプリンスの合併は、桜内通産大臣と興銀、住友銀のトップ、プリンス株20%所有の石橋正二郎ブリヂストン社長、川又日産、小川プリンス社長しか知らなかった。重役といえどもつんぼ状態だった。BS(住友をメインバンクにしている)はタイヤを日産にひろげる、住友金属の鉄板を日産(興銀・富士系でNKKと同系統に住友がわりこむ)にひろげる、日産にはプリンスの技術と販路を獲得させる、という財界と政府の自由化対策の演出だ。このことは、プリンス側が夏以降事実上団交でも責任ある答えをしなくなり、その日産プリンスに開銀融資45億を行うことは国が団交拒否の不当労働行為を助けることになるとの全金—社会党の国会での追及に、大蔵省は66年に入ってからこの開銀融資を取り止めると答えていることから裏付けられている。

この合併を契機に、日産自動車の暴力的体質が公然化した。

この合併を契機に全金プリンス破壊の大きな争議が起こった。この闘いを押しつぶすために暴力が日常化した。それが日産の凋落を始めるきっかけとなったことは、このあと、追浜工場での労働者の肋骨を折る事件など、全日産労組に反対するものには暴力をとまなう攻撃が職場内外で組織される事態が日常化して進行し、生産よりも暴力支配という異常な職場に変わっていったことで説明される。この異常さは旧日産厚木工場の労働者7人が全日産労組に除名され、会社がユニオンショップ協定に基づいてこの7人を解雇するという事件を含んで、日産は企業活動以外のところで著名になり、企業業績は伸び悩みを続けるようになる。この暴力と企業内の民社党しめつけの実態は多くのジャーナリストによって取上げられたが、特にルポライター青木慧氏の諸作品(「青い鳥はどこへ」「偽装労連」その他)が著名であり、学者のものでは東大社研山本潔教授のものが著名である。

3. 日産自動車の企業責任

① 経団連=企業行動憲章への違反

経団連の企業行動憲章に照して日産の企業責任を考えていただきたい。

経団連企業行動憲章(96年12月17日)

『(序文は省略)』

企業は公正な競争を通じて利潤を追及するという経済的主体であると同時に、広く社会にとって有用な存在であることが求められている。そのため企業は次の10原則に基づき、国の内外をとわず、すべての法律、国際ルール及びその精神を遵守するとともに社会的良識をもって行動する。

1. 社会的に有用な財、サービスを安全性に十分配慮して開発、提供する。
2. 公正、透明、自由な競争を行う。また、政治、行政との健全かつ正常な関係を保つ。
3. 株主はもとより、広く社会とのコミュニケー

特 集・日産自動車リストラの特徴と政策課題

ションを行い、企業情報を積極的かつ公正に開示する。

4. 環境問題への取り組みは企業の存在と活動に必須の要件であることを認識し、自主的、積極的に行動する。
5. 「良き企業市民」として、積極的に社会貢献活動を行う。
6. 従業員のゆとりと豊さを実現し、安全で働きやすい環境を確保するとともに、従業員の人格、個性を尊重する。
7. 市民社会の秩序や安全に脅威を与える反社会的勢力および団体とは断固として対決する。
8. 海外においては、その文化や習慣を尊重し、現地の発展に貢献する経営を行う。
9. 経営トップは、本憲章の精神の実現が自らの役割であることを認識し、率先垂範の上、関係者への周知徹底と社内体制の整備を行うとともに、倫理感の涵養に努める。
10. 本憲章に反するような事態の発生したときには、経営トップ自らが問題解決にあたり、原因究明、再発防止に努める。また、社会への迅速かつ適格な情報公開を行うとともに、権限と責任を明確にした上、自らを含め、厳正な処分を行う。』

この企業行動憲章に照して、日産自動車は第1項をのぞくすべてについて犯罪的である。第1項についても帯広大学杉田聡教授の「野蛮なクルマ社会」のように、クルマを犯罪的な商品ととらえるならどの1項にたいしても犯罪的である。

最後に日産自動車は96年の経団連「企業行動憲章」を受け、98年に「従業員行動規範」を策定している。そこには以下の文章がある「日産は公正で透明性の高い企業活動をめざして、商品や技術に関することはもちろんのこと、事業内容や財務状況、地域社会への貢献活動など、当社と関係がある人々が必要とする情報を事実に基づき正確かつタイムリーに開示します。」

今日日産リバイバルプランのもとで従業員規範を守ろうとする従業員にビラをよむなど圧力をかけ、栃木・追浜への移動を強制し、取引先には情報も開示せず、リストラ「合理化」を強行しようとしていることは自らの決定した社会的約束を放り投げるものであり、断じて容赦できない。

② ジャーナリストの見る日産の経営責任

この憲章のできる以前からの経営上の責任について、徳大寺有恒というジャーナリストのあげている企業経営者の負うべき責任を列記しておく（カッパブックス「日産自動車の逆襲」による）。

①400万台年産でできる企業でないと世界の競争に勝てないといつ頃からかいわれだしているが、クルマ造りで一番金のかかるフロアパネル＝最大は1パネルで70万台を作っているVW＝を26種ももっている。このためコスト高になり今日の危機を招いた。

②日本の自動車産業のリーディングカンパニーとしての体質から、親方日の丸的な官僚主義がはびこっている。技術優先で、営業や販売の意見を聞かない（トヨタは販売の意見でくるまを作り替えるが、日産にはそういうことが許されない体質がある）。

③売れている名前を変えた。ダットサンブルーバード、ダットサンフェアレディ、とくに後者は世界のスポーツカーのトップをいったが、途中でダットサンの名を日産にかえて欧米の数十万の顧客を失っている。スポーツカーではフェアレディをどうしてやめてシルビアを残したのか。

④ディーラー対策がでたらめ。売れないくるまをおしつけながら売ることを催促するので、安値で売ってディーラー自身が赤字を埋めていたり（このディーラーは埋めた自分のお金と納入すべき日産へのお金が区別できなくなり、裁判に訴えられている）、売るためにディーラーが登

録し、登録済みだから中古車だといって安く売る（こういうクルマを新古車という。こんな言葉までできている）など、でたらめともいえる対応をしている。危なくなったディーラーに役員とお金をつぎこみ、危機を拡大してきた。日産の赤字の理由はほとんどがディーラーから生まれている。

いちいちのクルマごとに徳大寺氏は批判し、またほめたりしているが、以上にとどめる。

③ 労務管理上の社会的責任

私たちにいわせれば、なお次の点をあげないわけにはいかない。

⑤全金プリンス自工支部、JMIU 日産自動車支部をつぶすために行った不当労働行為、女性労働者差別の数々。また JMIU 日産自動車支部の争議終了後も引続いた組合員への差別の数々。厚木の争議、JMIU の争議、追浜工場の八木光

明さんを蹴飛ばして肋骨を折った暴力的職場支配など。こうした労務政策の基礎となった川又・塩路体制で企業イメージを打ち壊してきた責任。
⑥低賃金と長時間労働を強制してきた労務管理。なかでも社会的にも技術的にも不必要な夜勤・交代制勤務を1962年という早い段階から労働者に強制した最初の自動車企業は日産自動車だったこと。またただ働きを押しつけてきた責任。これはいまでも進行中だ。村山工場に追浜からきている横須賀市に住む管理職の50歳の男性は夜11時までただ働きし、翌朝8時半には村山工場に出勤している。こうしたことを行なっている企業だから村山工場から追浜、栃木への配転を当たり前のように労働者に強制しようとする。過密労働のなかでの能力主義賃金体系の持込みも日経連の「新時代の日本的経営」の尖兵を買ってでるものであった、などなど。

(にしむら なおき・理事・金属労研事務室長)

“偉大なる技術革新”は何をもたらしたか？



『資本論』と 産業革命

の時代

マルクスの見た
イギリス資本主義

二本の脚で歩いて爆発した蒸気機関車、歴史を変えた精紡機の発明、議事に衝撃をあたえた悲惨な児童労働——イギリスの産業遺産を訪ね、興味つきない話題を提供しながら、マルクスの描いた資本主義の技術革新と過酷な作業実態、労働者の闘いを、多くの写真・図版を添えてリアルに解説。『資本論』理解を大いに助ける産業技術の歴史への旅。

新日本出版社

〒151-0051 東京都渋谷区千駄ヶ谷4-25-6
☎03(3423)8402(営) 郵便振替00130-0-13681

玉川寛治 [A5判] 本体2200円(税別) 千300