

〈論 説〉

現代日本経済分析へのレギュレーション・アプローチ

— 労資関係・取引関係・蓄積体制 —

平 田 清 明

レギュラシオニスト・アプローチの諸派 (les écoles) がこの10数年、提供してきた理論的諸装置 (appareils) は、彼らの直接に見聞することのなかった現代日本の経済を分析するにあたって、良き視座と方法的諸概念を提示するものとして日本で肯定的に受け入れられ始めている。しかし他面、日本経済分析としては“見当はずれ”として論評されるフランス・レギュラシオニストの発言も、彼らの最近時の言説に目立ちはじめている。私はそこにある種の欠陥——方法論上および事実認識上のそれ——があると指摘せざるをえない。この報告は、その欠陥をうめ、レギュラシオン・アプローチの豊富化への一助となるべく、日本における自動車と電子機器のメーカーとそれらへの部品サプライヤーとの関係を実証的に検討し、そこにおける rapport salarial が rapport transactionnel に媒介されることによって生ずる社会的偶成 *trouvaille* として、どのような産業諸組織と階級的諸関係とを産出しているかを解明することに努めたい。

Key words: rapport salarial-transactionnel, 完成品メーカーと部品サプライヤーとの network, 貸与図 *supplied draft* から承認図 *approved draft* へ、垂直的準統合の諸形態、領域的な集中と分散, relational skill.

I 方法論的な反省と提案

レギュラシオン・アプローチの諸学派が提示した、資本主義の中・長期的な循環＝再生産過程に関する方法論的諸概念は、日本経済についても、看過しがたい妥当性を有している。それは、今後

日本経済の実態分析のなかで逆にレギュラシオン・アプローチそのものの諸方法概念を彫琢することによって、ますますその有効性が発揮されていくであろう。このことを、私はここに、若干の希望的観測をもまじえて、あらかじめ言明しておきたいと思う。

しかし、ここに集まった研究者がすでに知っているように、日本の雑誌『窓』に掲載された日本の経営をめぐる論争は、レギュラシオニストをもって自らを任ずる人々によって遂行されている国際的な論争であるが、これは多くのミスマッチを含みながら、両極端の結論的主張の提示によって日本内外で一定の関心を集めている——英文でこの論争が世界的に紹介されたとき、尚、そうであろうと推察される。

私はこの論争において、ケニー＝フロリダが日本の労働過程の独自の管理様式に人々の関心を喚起させ、チーム制作業単位, job rotation, flexible production, just in time 等といったものの日本における定着が、テクノロジカル・パラダイムにおける重要な変化を確認する証左であり、また、トヨタイズムから区別されたフジツューイズムがもつとされるより普遍的な諸要因に関する彼らの指摘を肯定的なものとして受けとめる。

しかし、その論争相手である加藤＝スティーブンの論拠が、これら肯定的側面を不当に軽視ないし無視する点において重大な過ちを犯しているとはいえ、なおかつ彼らは正当にも、日本経済に内在するアルカイックで前近代的な否定的エレメントを摘出している点で、今日の日本にも学術的良心が存在することを示していることを、私は確認するものである。だが同時に、彼らの論述が総体把握のうえでの方法論的反省を欠く記述となって

いるのは遺憾である、と言わざるをえない。とくに加藤は、日本経済の内在的構成要素と深く結び合わされた階級的な抑圧と性的・地域的差別等の諸要因摘発を、既成“左翼”政党筋からのあらゆる妨害に抗して、行なっていることに共感を覚える。レギュラシオニストの諸概念装置についての無理解や誤解が、いま仮に彼らにあったとしても、それはA・リピエッツが言うように誰かを“侮辱する”ものではない。

彼らの論拠が十分に理論的に説得的でないのは、彼らの立脚した（彼らが摂取した限りでの）レギュレーション・アプローチそのものに、それによってこれまでに開発された限りにおいて、方法論上の欠陥を含むからであり、今このコロークでその是正への努力が試みられるべきである、と私には思われる。以下に、さしあたって2点例示しよう。

1. 生産＝交通過程分析の欠陥または軽視

rapport salarial という概念自体がアンビバレントであり、それが nexus salarial という言葉で言い換えられたところで、この用語の定義にかかわる問題は解決しない。rapport salarial が不可避に関連している rapport transactionnel との関係が、ほとんど全く無視されている。このことは以下に指摘するようによく日本経済の分析にあたってきわめて重要なのであるが、それがアメリカ経済の分析でも必要不可欠であることは、O.E. Williamson の「markets and hierarchies」の示す通りである。日本に限定して言えば、次の一事をまず示そう。自動車産業および電子機器産業において、最終の組み立て作業を中心事業とする中核企業または中核事業所（以下、両者を総称して core-firm と呼ぶ）と部品 supplier との関係は、旧くて新しい最も深刻な問題を内蔵しているが、regulationist は、これらの面への方法論的な問題関心が希薄であるように私には思われてならない。自動車と電子機器については、アメリカのように部品の生産が完成品生産企業によって直接生産されることの多い——つまり、内製率の高い——業界に専ら注目して概念構成を行なうとき陥

る誤りの一つがここにあると思われる。マルクスの提起した生産＝交通様式という概念は恐ろしく多義的であり、それ自体として本来再分節化されてしかるべきものであるが、資本主義の内在的批判的な分析にあたっては、それが現代的文脈において再定義ないし再分節化されて再措定されてよいだろう。そのような試行は同時に、Williamson の提起した方法をかなり効果的に摂取することに通ずるものであろう。

アメリカでも、またフランスでも、部品を外注しない自動車産業はない。アメリカの外注率が20～30%であるという統計を私は見た。レギュレーション・アプローチは、フォードイズムの自動車産業とそれに象徴される経済構造についての分析から始まったものであり、エレクトロニクスへの関心が浅く、しかも遅かった。この点にはやくから注目していたB・コリアのマクロ・エコノミー分析におけるレギュラシオニストとしての影響は遅く、しかも制限されていたようである。リピエッツとルボルニュが垂直的準統合という概念を再定義したのは、この欠陥を克服する上でも貴重な努力である。それは、日本経済分析において有効な示唆となるであろう。ただし日本人自身による実態調査に立つ理論的彫琢が進められることによってである。

以上2点は、日本においてレギュレーション・アプローチの浸透を制約するものであると私には思われる。

2. 概念名目論の重要性の確認の必要

今日のフランス・レギュラシオニストの欠陥は、マルクスの——グラムシを介しての——再摂取というレギュラシオニストの初心がいつしか失われ、各国経済ごとの労働編成様式の違いとか、現行世界貨幣システムの記述等の“中間的”記述的な労作が目立ち始めている点にある。

かつてリピエッツの“Mirages et Miracles”をめぐって、ポワイエとの間で闘われた論争は、今でも理論的には終わっていないはずである。ポワイエがソニイズムとか、ハイブリッド・フォードイズムとか称して日本経済を語るとき、多少と

も成熟した多くの日本人経済学者は苦笑を禁じざるをえない。私自身, professeur Boyer と日本に紹介される気鋭な論客の日本に関する無邪気な独り善がりに胸を痛める。トヨタイズム VS フジツイズムというケニー＝フロリダの概念提示も、彼らには不本意であろうが、方法論上の誤謬の咲かせた、あだ花の一つであると言わざるをえない。

フランス・レギュラシオニストの方法論的弱点については、B・ジェソップがカーディフ・コロックで、その報告“Ten theses of regulation approach”において示したところである。それは十分に展開されていないが、その骨子は、体系構築の方法をめぐる議論のみが多く実態分析への方法論的手がかりを探り当てていない日本の学会には、有益であると思われる。とくに、日本経済の実態分析が官庁エコノミストの殆ど独占的作業となっており、政治的に保守的な性格をもつものが多いだけに、それを打破する批判的経済学の具体的な形成のうえで、ジェソップの示唆は一層貴重である。

フランスその他のヨーロッパにおけるエコノミストのなかでレギュラシオニストたちは、少なくとも森嶋通夫のような計量経済学と宗教社会学をミックスして、“Why has Japan succeeded?”という神話づくりに協力するものはいないと思うが、それでもなお、「労働 work」ないし「技術 skill」について語る場合にさえ重大な誤解が、生じているのではないかと私は恐れる。

重大なのは、そのことが“同一労働、同一賃金”という労働者要求の原則についてさえ見られるからである。この原則は日本の労働組合の正当な要求となってきた。しかし、その場合でさえ、同一労働とは何か、が問われる必要があったし、いまもあるのだ。

「労働」という名は“ばら”の名と同じく抽象的である。“ばら”は香るが、ばらの名は香らない。これと同様に、ものをつくる労働は直接には——そのものとしては——具体的であり、価値たる商品を作る労働であるかぎりでは、それは抽象的である。しかしおよそ“労働”は、どんなもの

をつくるばあいでも人間的労働としての臭みをもつが、商品価値をつくるものとしての抽象的で普遍的な“労働”という名は、特殊具体的な人間的臭みを消されている。労働の編成様式たるかぎりの企業の場合も、同様である。

労働は勤労諸個人の労働力の支出であり、使用価値を生産すると同時に価値を生産する。そして、この労働力の支出は、生産手段というハードな要素と当該の企業・工場・職場等で蓄積されたソフトなノウ・ハウとによって現実化する。このことは、あえて説明を要しないだろう。主観的な労働力能が客観的な諸要素との結合において現実化する特別の様式として当該社会および当該時期に適合する資本主義的諸企業があることも説明を要しないだろう。

企業という産業組織は、当該社会に固有な社会的闘争と文化的伝統と無関係でありうるわけではない。しかも、それが経済的合理性にもとづいて形成された産業組織であるかぎり、他国による導入可能な普遍的性格をもちうる場合はありうるであろう。そして、そのようなものの存否は、アメリカについても、日本についても、同様に問われるに値するだろう。以上の問題意識にもとづいて、この報告は、次のように問題開示を行なう。

II-1 rapport salarial と rapport transactionnel

II-2 メーカー＝サプライヤー間の取引関係の réalité と dynamisme

——貸与図から承認図へ——

II-3 企業城下町とオートルートのロジスティック

II-4 情報関連産業における垂直的準統合

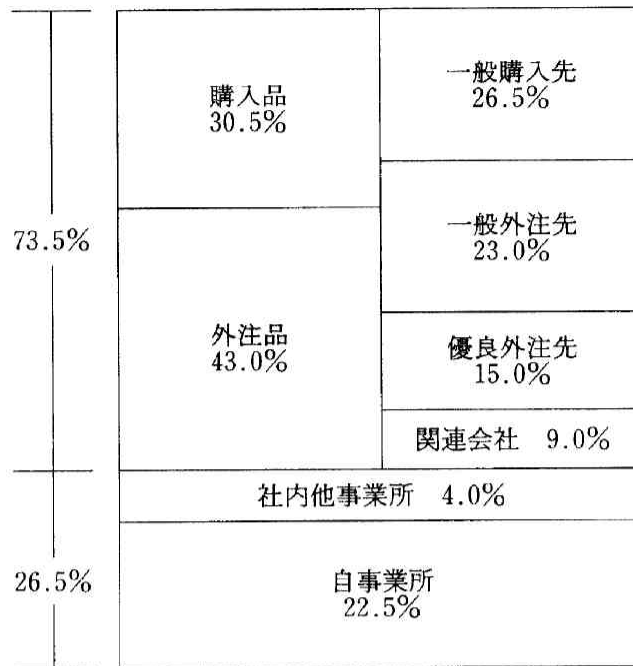
III-1 メーカー＝サプライヤー・コンプレックスにおける産業的リンケージと階級関係

III-2 絶対的・相対的剰余価値生産の担い手

II-1 rapport salarial と rapport transactionnel

図1の示すとおり、日本の自動車メーカー（以下、メーカーと称する）の外注依存度は、きわめ

図1 情報関連産業における部品・原材料と調達源との構成：一例



(出所) 浅沼萬里「日本におけるメーカーとサプライヤーとの関係」『経済論叢』第145巻第1・2号, 1990年1・2月, 15ページ。

て高く、製造原価1台当たりの部品外注依存度は、65~70%にのぼる。そして、この数値は、70年代から80年代の全時期において、殆ど変わっていない。またトヨタ、日産、ホンダ等の諸メーカーの間でも、大差がない。日本では、2年後に1度その活動業績を企業が公表する義務をもち、その所管官庁たる大蔵省が、「有価証券報告書」に収録して公表するので、人は容易にその実態に接することができる。自動車は大・小約5000種類の、しかも1台2万個の部品によって組み立てられる。それら部品が、中核企業に直接ないし間接に売り渡され、その製造原価の重要部分となる。たとえば日産の場合、小型車1台当たり65%である。また日産の行なっている繊維機器製造にあっては、外注依存率は90%に達する。さらに、その経営する宇宙航空部門では、外注依存率35%である。自動車に関するかぎり、この外注依存率が、トヨタ、ホンダ、マツダ等においても殆ど同一であることをここにもう一度確認したい。

したがって、rapport salarialは単に中核企業とくにその主要工場の状況を観察しても、その実態は正確には捕捉できない。rapport salarialに

における資本・労働関係ないし搾取関係は、中核メーカーと部品サプライヤーとの間における取引関係によって媒介されているからである。日本の中核企業（親企業）における労資関係でのソフィスティフィエされた関係は、下請け企業における親企業からの買上げ価格規制による重層化された搾取関係と結合して、二重構造がそこに形成されている。そこには、長いあいだ、日本型労資関係の前代近性として国内的に指摘され、国際的にも日本製品の国際的ダンピングとして批判されてきたある特徴的な事柄がある。

しかし、搾取 exploitation は同時に、そのマルクスの定義そのものにおいても、人間的労働力の開発であり、客観的には技術ないしテクノロジーの革新を産業的に利用することである。したがって exploitation については、中核企業それ自体のイノベーションと、製品サプライヤーのイノベーションとの両者が正当に議論されてしかるべきである。日本経済における“黄金の30年”とは、その初期における前近代性の悪用とその後期におけるイノベーション効果の善用とによって対照的に特徴づけられる。“自動車殺人工場”としてヨー

ロッパ人に忌避されたトヨタは、今では、ポスト・フォードイズムの一形態たるトヨティズムとしてフランス・レギュラシオニストによって位置付けられている。

このような評価の変化とは何か。より正確にはそのような評価変換を生じさせる産業組織上の実態の変化が存在するのか。日本の自動車産業が、極めて高い外注依存度のうえに成立しているということ、また、その上に生じてきた何物かをどう見るかということ、そこに問題の核心があるのであって、私たちはまずそのことを、確認しておく必要がある。

「トヨタ的生産方式」の著者すなわち豊田自動車株式会社社長：大野耐一氏は、日本で広く知られている「トヨタの下請けいじめ」については無論、一言も語らない。同時にいかにしてトヨタが産業別組合を志向する労組を抑圧して、典型的な企業内組合に転換させ、それを踏み台として、企業そのものをコーポラティストたる民主社会党の支持団体にしたか、しかも石油危機や1986年代末期から保守一党支配体制の危機に際しては、会社の業務命令として保守党支持の選挙活動に社員を駆り立てたことについては、何事も語らない。彼が語るのはただ、カンバン方式である。「後工程が前工程を引き取りにいく」そして「前工程は後工程にひき取られた分だけ作る」「作りすぎの無駄は最悪の無駄」というテーゼである。トヨタのライバルである日産がジャスト・イン・タイムの導入に成功したのは、日産労組のトヨタ化、言い換えれば「トヨティズミカシオン Toyotismication」によるものである。日本の社会運動史ないし労働運動史は、このことを決して歴史から抹殺させない。

このおぞましいウルトラ・フォードイズムの妥協のうえに、カンバンによる成功物語が生まれたのであった。

それどころか、そこに成立した労働組合の企業内安定装置化は、日本の自動車産業に次のような賃金構成を一般化させて、今日に至っている。基本給40%、生産手当40%、職能給10%、年令給10%。これ以外に家族手当、職位手当、教育手当

が加わる。ここに「生産手当」とは企業の生産実現に照応した給与増減分であって、その実額は各年度の企業実績如何によって直接決まる。そして、これが“第2の基本給”と称されている。労働組合と企業とのマイクロ・コーポラティズムが、奇型とも言うべきこのような賃金システムを一般化させていることは、決して看過されてはならないだろう。

このことは、黄金の高度成長期においてさえ、労働生産性上昇率に比べて賃金上昇率が相対的にきわめて低いということからする、フォードイズム概念の日本への適用を拒否したマルチノの見解が、その理論的視野の狭小さにもかかわらず、日本経済の実相を長期滞在者の眼で示すものと評価される根拠となるものでもあろう。

II-2 メーカー＝サプライヤー間の取引 関係の *réalité* と *dynamisme*

——賃与図から承認図へ——

この階級闘争における労働者側の敗北のうえに、石油危機が襲った。それは、1973～4年、戦後日本が初めて経験したマイナス成長を現出させた。同時に殆どすべての産業分野で企業間競争をますます激化させ、“過当競争”時代を招来させた。この“石油ショック”を、日本に特有な政・財・官複合体のヘゲモニー・ブロックは、“省力”“省エネ”を国是とする国民的合意形成の契機にすり替えた。

その結果が、中核メーカーと部品サプライヤーとの関係のうえで、どう現われたか。いわゆる親会社と下請企業との間にもきわめて厳しい内容をもつ契約条件の更改が行なわれることになったのだ。

京都大学教授浅沼萬里氏は、この激動のなかで、主として自動車産業における完成品メーカーと部品サプライヤーの関係を実態調査し、さらに電子産業にも調査研究の範囲を広げた。私は彼の実態分析の精密さを評価し、またその理論化の成果は青木昌彦氏の労作が読まれる前に、知られるべきものであると考える。本日の私は、彼の成果

図2 自動車産業における部品およびサプライヤーの分類

カテゴリー	買手の提示する仕様に応じて作られる部品（カスタム部品）						市販品 タイプ の部品
	貸与図の部品			承認図の部品			
	I	II	III	IV	V	VI	VII
分類基準	買手企業が工程についても詳細に指示する	供給側が貸与図を基礎に工程を決める	買手企業は概略図面を渡しその完成を供給側に委託する	買手企業は工程について相当な知識を持つ	IVとVIの中間領域	買手企業は工程について限られた知識しか持たない	買手企業は売手の提供するカタログの中から選んで購入する
例	サブアセンブリー	小物プレス部品	内装用プラスチック部品	座席	ブレーキ、ベアリング、タイヤ	ラジオ、燃料噴射制御装置、バッテリー	

（出所） 浅沼萬里「日本におけるメーカーとサプライヤーとの関係」『経済論叢』第145巻第1・2号，1990年1・2月，23ページ。

に立脚しつつ、私自身、少しく実態分析を行ない、その結果を概念化して、ここに開陳する次第である。

1. 内製品と外製品

自動車産業にせよ、電子産業にせよ、中核企業が自己開発し生産する部品（内製品）が、その企業のいわば本命であることは言うまでもないが、この内製品と外製品との関係が如何に重要であるかを、以下にまず指摘する。

本報告の冒頭であらかじめ指摘しておいたように、外注率は自動車産業と電子産業とではほぼ等しい。より正確には、後者の方が3～5%高い。浅沼は、電子産業と自動車産業とにおける次のような二つの図表を提示した。

図1における自社事業所22.5%および社内他事業所4.0%、合計26.4%は、完全内製品である。他は全て外製品であるが、そのうち一般に市販品と呼ばれるもの（購入品）30.5%と、外注品と呼ばれるもの43.5%とが大きく区別される。外部市場と内部市場の比率を示すからである。

外注品と普通に言われるものの中には、さらに関連会社があり、中核企業がその株式を所有し、経営上の支配権を及ぼしている。関連会社9.5%の製品以外に優良外注先と一般外注先の製品区別がある。この区別は、開発製造能力の区別であ

り、かつ、取引関係の安定性ないし長期性の区別である。優良15.0%、一般23.0%。この場合、一般外注先は、中核企業からの支配を脱しているが、契約関係に多少の長期性が残っている。

これと区別された一般購入先26.5%の製品は、純然たる市販品である。

この図に示された情報関連産業でのメーカーとサプライヤーとの関係に、自動車産業におけるそれに類似した面があるのは、特徴的である。

共通面の第1は、下請けという言葉が近年ほぼ消滅したということである。第1次、第2次、第3次と言われてきたものが、用語として消え、かつて、そう呼ばれてきた企業が次第に自立化している。ウィリアムソンの用語で言えば、ハイアラーキーとマーケットが、自動車産業でも電子産業でも範疇的区分として確かに存在するが、日本の実態においては、ハイアラーキー原理からマーケット原理への移行が急速に進んでいる。

そして、その移行の主要原因は、株式やその他の面での要因、つまり金融的要因ではない。仕様ないし工程の研究開発能力などのテクノロジカルな要因に移っている。図2は、とくに自動車産業に見られるものである。そこでは、技術的自立化が同時に、メーカーとサプライヤー間の取引関係の外部化に相即している。図3は、それを簡略に示すものである。

2. 貸与図型から承認図型へ

ここに貸与図型とは、部品の生産にあたってメーカーの方が部品の設計を行ない、その図面を貸与された製造業者がこれを製造する部品サプライヤーであり、自動車産業では、サブ・アッセンブリーによく見られる。この場合には、製造サービスだけがサプライヤーによって提供される。

次の貸与図II型では、小物プレス部品（バック・ミラー等）の設計図をメーカーが提供するが、その工程は部品サプライヤーが決定する。そこには、技術的独自性が多少とも認められる。次の貸与図III型では、メーカーは概略の図面を渡し、その完成は一切部品サプライヤーに委託される。内装用プラスチック部品にみられる。以上の3つが、これまで“下請け”といわれてきたものにほぼ等しい。そしてこの種の部品サプライヤーはいまでも無くなったわけではない。

他方、承認図型の部品サプライヤーでは、このカテゴリーに属する部品サプライヤーは基本的に技術的自立性を有しており、そのうちIVは、メーカー側が部品サプライヤーの工程についてなお相

当の知識を有するものであり、他方VIは、もはや殆どそれをもたないものである。カテゴリーIVは座席サプライヤーに多く、カテゴリーVIはラジオ、燃料噴射装置、バッテリー等の部品サプライヤーである。このIVとVIとの間に、ブレーキ・ベアリング、タイヤ等の中間領域がある。この承認図型部品サプライヤーと中核メーカーの間には、多少とも長期的カスタム関係が結ばれているが、IV・V・VIはその技術的自立性に基づいてその部品を主要取引相手たるメーカーの競争相手にも提供することがある。この点で、ほとんど市販品と同じタイプに属する。図3がこれを示す。

図3は、縦に垂直的準統合を示し、ついで傾斜的準統合から水平的準統合への外部化のプロセスを示すものである。これは、リピエッツとルボルニュが図表化したものによく似ている。リピエッツとルボルニュにあるのは、範疇的区分であり、この浅沼にあるのは、それに加えて、内部市場の外部化、下請けの自立化という発展プロセスである。図4は、日本の電子工業におけるメーカーとサプライヤーとの関係である。ここでは市販品タ

図3 自動車産業における部品およびサプライヤーの分類

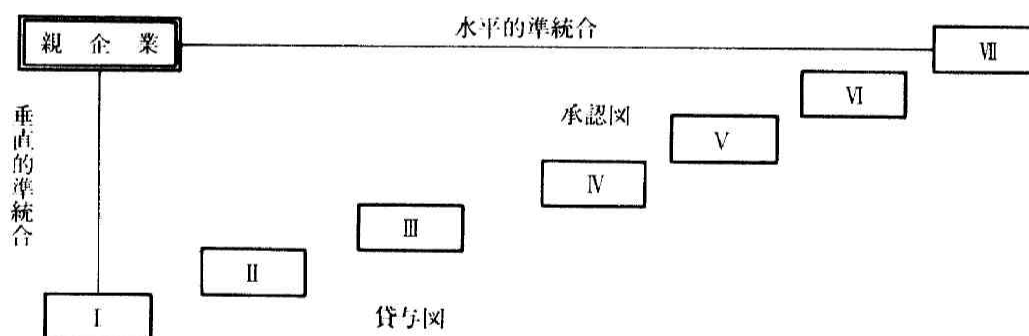
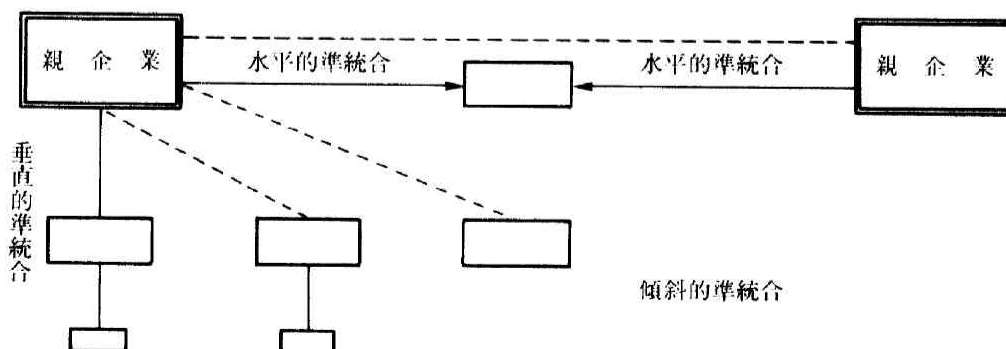


図4 電子産業におけるメーカーとサプライヤーとの関係



IPの部品が競争する親会社双方から購入されるだけでなく、親会社が生産する製品のうち、主要製品以外の部品を相互に購入し利用しあうということが特徴的である。たとえば、カスタム IC は、上記の承認図の VI 型であり、メモリ IC は、中核企業間の相互交換品である。

なぜ競争相手にさえ売るかといえば、日々刻々革新される hardware は、在庫として抱えておくよりも、相手かまわず売り尽くしたほうが良いからである。たとえ、競争相手に対してさえも。特許申請するために時間を費やすよりも開発努力に時間を使うほうが経済的に有利でさえあるという事態の生まれている software 部門では、競争相手との soft の売買だけでなく、無償使用の黙許さえ行なわれる。しかもソフト関連企業の栄枯盛衰 *vissitude* は、文字どおり *dramatique* である(*)。

(*) 実例——1991年7月における実物解体にもとづく分析

NEC のパーソナル・コンピューター PC-9801VM 2 という機種では、演算機能を行なう CPU (central process unit) に装備されたチップの数は47。そのうち NEC 自社のものは16で、他は、S というシンガポールの企業が12、日立3、三菱1、その他 F と称する社10。その他3である。

記憶媒体からのデータのインプット・アウトプットを行なうユニットでは、チップ34のうち、NEC は、わずか2であり、日立が11、S₁が14、S₂が5、その他である。

それ以外に全体のコントロール機能を行なうユニットでは、チップ180のうち、NEC57、日立31、三菱35、M14、S₁17、富士通1、TOYOCON12、SKK 8、F 3。

なお、FDD (floppy disc drive) では、チップ6のうち、NEC は0、S₁が2、F 1、三菱1、M 2である。

3. 部品取引の基本契約と納入日程表

中核メーカーと部品サプライヤーとの間には取引関係全般に関する基本的な枠組みを取り決める「部品取引基本契約」と一般に呼ばれる契約が締結される。それは、両者が提携関係に入ったことを確認する一種の儀式であり、有効期限は通例1年間である。この基本計画が内容的に意味をもつのは、ただ個別契約の成立が必要とする一般的協力関係の確認である。そしてそのうえに成立する

個別契約とは、部品の数量・納期・納入場所を書面によって確認した「納入日程表」の相互承認である。カンバンとかアクション・プレイド・メソッドという名で呼ばれるものはこの納入日程表のうえに付加することのできる微調整部分のことである。

自動車産業では通常ライフサイクルは4年であり、モデルチェンジに伴う諸部品の変更が大規模に行なわれる。その場合、諸部品そのもののモデルチェンジが伴い、またそのための工具や工程の変化があり、そのための研究開発費や減価償却費が契約更改期に当事者間で利害のあい対立する協議の対象となる。

この部品取引の更改期における当事者双方のこれまでの歴史的経緯のなかで一定の合意が成立している。それはほぼ、次の5点に要約される。

①部品サプライヤーのマーク・アップ率には、とくに重大な外的条件の変化がないかぎり、通例、従前通りとする。

②賃金アップ要求に基づく部品価格引き上げは一切承認しない。

③光熱費のアップ部分も一切承認しない。

④-1. メーカーへの製品需要が予定以下の場合には、部品サプライヤー側での開発費および減価償却費分をメーカーが負担する。

④-2. 逆にメーカーへの需要が予定を越える場合、発注部品のなかでの買上げ価格は、据え置き。製造減価償却部分が自動的にマーク・アップ率に上乘せされる。

⑤-1. 少人数型サプライヤーの場合自らの努力による原価引下げに成功した場合、メーカーは買上げ価格を据え置く。

⑤-2. 貸与図型の場合、改善が100%サプライヤーの創意による場合には、メーカーは買上げ価格を据え置く。

⑤-3. 改善がメーカーとサプライヤーの共同開発の結果である場合には、契約を半年で更新し、メーカーは買上げ価格を引き下げる。これは VA 成果還元ルールと呼ばれる。貸与図型から承認図型への発展に関する浅沼の研究は Coriat (1990) が特に注視するところである。

以上の諸点のなかには、一方で、賃金アップ不承認、光熱費アップ不承認という省力、省エネ原則の企業版が貫徹している。そこには、明らかに、資本の抑圧的性格が確認される。他方、部品サプライヤーの技術革新インセンティブのための配慮が明白に読み取られる。石油危機以降におけるジャスト・イン・タイム・システムないしカンバン方式に見られるもののもつ日本的な強さ、換言すれば労働生産性アップに遅れる労働分配率の低さが、ここに制度化されているのである。この両者を含む契約関係こそが円高の危機を日本が乗り切りえた理由である。したがって、このような基本契約と個別契約が海外で受け入れられるはずはないであろう。あるいは日本型経営様式なるものが外国で受容される場合でも、この点の変容は避けがたいであろう。

II-3 企業城下町とオートルートのロジスティック

上記のような諸形態での中核メーカーと部品サプライヤーとの関係は、もはや大企業がスケールの節約のためではなくスコープの節約のために垂直的な準統合から水平的な準統合へと変化させざるをえないサプライヤーとの関係を図示するものでもある。

過程する諸資本価値の統合的＝社会的な連関は、一方では空間的分業の過程である。したがってそれは、領域分散型垂直的準統合の様式である場合が多い。無論この場合でも、大企業の基軸的な業務、例えば研究開発・組織管理・マーケティングは、できるだけ本社または中核事業所に保存する。最終的組立作業についても同様である。日本の自動車産業で言えば、日産・トヨタがこの様式を典型的に示している。

これに対して、垂直的準統合を空間的集中性において実現しようとするものは、リピエッツとルボルニュの言う領域統合型垂直的準統合の一種である。日本では、トヨタにおいてそのもっとも極端な例証を見ることができる。トヨタは、一つの町全体に“豊協会”と称する中規模下請サプライヤーの集合 complex を組織し、その下にさらに

数百にのぼる小企業ないし零細サプライヤーを統合している。そこには、日本では“企業城下町”といわれる都市景観が成立している。

したがって、本社＝中核企業と下請企業との間で、また、それぞれの内部で、産業的ヒエラルキーが生産過程内部を越えていき、市民としての生活関係にまで浸透している。したがって、かつての“自動車殺人工場”が今日、生産過程の面で変貌したとしても、トヨタ会社のもつ社会的ハイアラキーはズバリ、市民生活において、とくに家庭の主婦間において、不平等関係を引き起こす。これらの主婦たちは“王国の妻々 *Les femmes dans le royaume*”と呼ばれる。先に指摘した、総選挙の度ごとの民社支持、保守危機に際しての自民党一党支持の、企業内業務命令。これは企業内の各職場を越えてトヨタという名前のつく町全体に及ぶ。このエレメントを除いて、トヨタイズムを語ることはできない。ひとは、もう一度、『バラの名前』のウィリアムに成り代わる必要があるのではないのか？

他方、ホンダ、日産に典型が見られる領域分散型垂直準統合の場合には、高速自動車道のネット・ワークが極限にまで利用されるため、一方では、一度高速道路で事故が発生した場合には、ジャスト・イン・タイム・システムが機能しなくなるという欠陥につきまといわれる。また他方では、一社で百万台を越す新車が高速道路の利用によって需要者に届けられるという空間の利用法、つまりロジスティックのうえでは、製品搬送車それ自身が交通事故発生の大きな要因となり、また道路そのものの破損率を高める。事実、東名（東京－名古屋）および名神（名古屋－神戸）という道路は、危険率を日々増大させている。領域分散型も領域統合型もそれぞれ、社会的に重大なマイナス要因を作り出している。

II-4 情報関連産業における垂直的準統合

すでに指摘したように、電子産業にあっては、部品サプライヤーの自立化率が高く、零細企業でありながら、世界的水準の特殊技能を開発し、整

備している場合も少なくない。また、特記すべきことだが、電子産業における数個の親企業の間で部品の相互交換が行なわれることも多い。

中小規模の部品サプライヤーの間では、一方で厳しい競争関係が支配的であるが、他方では、諸部品サプライヤーが空間的に隣接しあっており、同じ生活空間での伝統的な生活感情を共有する。しかも、そのうえに立って、情報の収集、原材料や注文の相互融通が比較的容易に行なわれる。社会的な分業と協業の集約的なネット・ワークが成立する。

その典型は、東京の西端部から横浜の東端部にいたる地帯である。そこはかつて、京浜重工業地帯と呼ばれた地帯であり、戦前・戦中において技術集約度の最も高い地域であった。しかし、アメリカ軍の空襲によって壊滅し、わずかに戦後は、残った機材や技能をもって日常生活に必要な消費財を生産していた。それらの企業が今日、エレクトロニクスの技術を導入し、新製品の生産に成功した。かつての重工業下請からの転換に成功したこれら中小企業は、電子産業技能工のスピン・オフした部分と一緒にあって、あるいはまたスピン・オフした技術工が旧鉄工所を買い取ってそこに“メカトロ産業”と日本語で言う企業を起こした（メカトロニゼーションとは、日本製英語であり、今日、日本で常用されている）。

羽田空港に降りた人は、東京中心部に向かう途中にその地帯を見ることが出来る。旧式工場と小規模ながら最新のelectro設備をもつ工場が並立し、その間に窓から布団を干す小さな個人家屋が介在している。過密東京の一側面である。そこでの都市景観の悪さは、（日本人を含む）訪問者の目を驚かす。しかもその内部では、下町文化と最新のエレクトロニクスとが共生している。

住宅だけ見れば、それはウサギ小屋ともみえる。しかしこの工・商・住混在の雑然たる地帯は、それ自体が一個の工業集積をなしているのであり、そのネット・ワークのうえに幾つかの大企業がある。その典型は、ソニーである。ソニーはその本社も主要工場もこの地帯にはじめから設置し、今日にいたっている。

世界で知られているソニーが、そのような下請中小企業のネット・ワークに支えられて成立していることを私はここに、再度指摘する。

都市景観の悪さ、過密性、老朽化等のマイナス面を伴いながらも、それを逆手にとって最高の情報収集と先端技術開発の地帯を形成している東京人の集まりは日本の社会学者今井賢一によって「東京テクノポリス」と命名されている。カメラのキャノンもまた、この地帯にあることをここに付け加えておこう。ただしキャノンは最近、本社と研究開発部門をこの地域に残し、主要工場を地方に移転させた。

東京テクノポリスのなかに入ると人は、数人の労働者を使う親方企業者がロボットやNC工作機械とともに働いているのを見ることが出来る。労働力不足のため、零細企業であればあるほど、NC機やロボットの普及率が高い。そして最高の精度を備えたノウ・ハウやソフト・ウェアの開発がそこで進められている。そこでは製品の品質管理と納期管理が徹底化している。このような中小・零細企業の高い技術水準があればこそ、中枢メーカーが成立しうるのであり、日本独特の大企業体制も、その技術的基礎も確保しうるのである。この点からすれば、リビエツが『経済危機』第1章（28ページ）において指摘していた日本の《double économie》すなわちl'économie moderne qui s'occidentalise-l'économie《ou dominant les valeurs patriarcales féodales du japon traditionnel》の併存、後者による前者の支配ということは、今日存在しない。好意的に解釈しても、それは30年ないし40年前の日本のことを表現しているにすぎない。

この意味で京浜地帯とそれに類似した阪神地帯等は、ナショナル・テクノポリスであり、かつ、The third Japanでもある。サーベル等が検出した第3イタリアとともに、フレキシブル・スペシャリゼーションのネット・ワークがそこに成立しているが、第3イタリアとは違って、最高度にエレクトロニゼーションが進んでいる。だが、そこには、技術革新に遅れて、衰退しつつある企業も少なからず混在している。また同時に、小規

模ながら、ドイツやアメリカから技術提携を申し入れられ、「小さな世界企業」として名をなすケースも少なくない。

それら企業の製品は、その近辺にある集散地秋葉原、そして最近では浦安に搬入されて売買される。このエレクトロニクス関連諸製品の典型的な外部市場には、外国人、技術者とくに軍事技術者と推察されるものの来訪が見られる。また日本人では、一般消費者以外に東京大学をはじめとする諸大学の教員や大学院生の往来が目立つ。このようなことは、ボストンでもパリでも見られない。

〈補注 ポワイエのソニズム論への論評〉

ポワイエはソニズムを構成するものとして次のエレメントをあげている。

- ① 製品と製造過程の絶えざるイノベーション
- ② 企業に長期就業するハイテク・ハイコミュニケーション労働者の形成・存在
- ③ 余剰をめぐる暗黙の合意形成（妥協）の特殊形態
- ④ 企業の内と外に向けての両面計画の推進
- ⑤ 現代化プロジェクトに組み込まれる多様な外部下請の組織化
- ⑥ 市場とテクノロジーに関する収集・開発するネット・ワーキングと分極化
- ⑦ 新製品の開発・製造をめぐる企業間の激しい競争
- ⑧ 銀行・官庁による長期戦略の作成＝分有
- ⑨ 対外競争に関してのマルサスのモニタリングではない形式での慎重な戦略の作成

ここに提示された諸要因は、日本の電子産業および自動車産業の諸企業から抽出されてきた特徴的な諸エレメントであって、それは、フジツイズムを規定するものでもあれば、トヨタイズムないしオオノイズムを規定するものでもある。それらはとくにソニズムとして独自性を特殊に示すものではない。したがってこのポワイエの作り上げたこの名は、架空のものであり、しかも名としての独自性をもたない。

ここでは、いつもの記述的で分析的なポワイエが、極端なノミナリストに変貌している。そこでは、シニフィアンは、固有のシニフィエをもたな

い。なお、同氏がハイブリッド・フォーディズムとして高度成長期の日本経済を性格づけるのも、内容のないお喋りとして日本では受け取られがちである。

III-1 メーカー＝サプライヤーコンプレックスにおける産業的リンケージと階級関係

1. 絶対的・相対的剰余価値と特別剰余価値

中核企業における労資関係は、1955年以来、春闘という名で、経営者層に対するナショナルセンターレベルでの闘争によって調整されてきた。それはほぼ制度化された闘争と妥協のシステムであった。近年、これまで三つに分裂していた労組の再組織が行なわれ、ナショナルセンターレベルでの統一が進んだ。とくに公務員労働者と私企業労働者とが同一のナショナルセンターのもとで経営者層との協議に入ることになった。それは、より少ないフレキシビリティの代償において、より多くのインプリケーションが確保されるシステムの形成である、と評することが一面では可能である。企業は労働者の“会社への帰属心”を確保し、労働へのインセンティブを拡大することができた。これは、80年代末から90年代にかけての日本史上最長の好景気を支える一要因となっている。日本経済のこの面での進展が世界的に注目され、レギュラシオニストの間でも、ポスト・フォーディズムの一形態と評価する者が少なからず見受けられる。しかしこの日本経済の進展は、国鉄などの国有企業の民営化のなかで、国鉄の解体と同時に進行した国鉄労組の解体を通じて現実化したのであった。民営化によって生まれた企業JRでは労働者アクティブを中心として数万人の労働者が雇用されず、失業者として放置された。この場合、民営化による解雇は過剰でありすぎたのであって、経営者にとってさえゆきすぎであった。新企業JRの必要とする労働力の不足に企業経営者が苦しまねばならなかった。それまで就業を希望していた労働者を頑固に拒否してきた経営側が、逆に再雇用を申し出るはめに陥った。この種の悲喜劇は、国有企業の民営化過程において、

図5 年齢別にみた企業規模別賃金格差（製造業・男子生産労働者）

[1,000人以上]

年	1,000人 以上	100~ 999人	10~99人	年	1,000人 以上	100~ 999人	10~99人
17歳以下				30~34歳			
昭和33*年	100	91	91	昭和33*年	100	84	68
39*	100	107	115	39*	100	92	86
39	100	106	110	39	100	93	93
45	100	95	98	45	100	95	96
50	100	99	95	50	100	94	90
55	100	101	104	55	100	92	92
60	100	99	99	60	100	90	89
63	100	103	99	63	100	88	88
平成元年	100	105	107	平成元年	100	88	88
平均勤続				平均勤続			
年数(年)元年	0.6	1.0	1.1	年数(年)元年	13.1	9.8	7.1
18~19歳				35~39歳			
昭和33*年	100	88	83	昭和33*年	100	82	66
39*	100	101	108	39*	100	84	75
39	100	103	103	39	100	84	81
45	100	92	96	45	100	90	88
50	100	91	88	50	100	93	85
55	100	95	92	55	100	91	88
60	100	92	91	60	100	91	88
63	100	93	92	63	100	89	87
平成元年	100	94	92	平成元年	100	88	85
平均勤続				平均勤続			
年数(年)元年	0.9	1.0	1.3	年数(年)元年	18.0	13.7	9.5
20~24歳				40~49歳			
昭和33*年	100	94	89	昭和33*年	100	77	58
39*	100	101	108	39*	100	78	69
39	100	105	115	39	100	79	74
45	100	96	102	45	100	82	76
50	100	94	94	50	100	86	76
55	100	91	94	55	100	88	83
60	100	92	93	60	100	89	83
63	100	92	93	63	100	89	84
平成元年	100	92	93	平成元年	100	88	83
平均勤続				平均勤続			
年数(年)元年	3.8	3.4	3.0	年数(年)元年	22.8	17.7	12.6
25~29歳				50~59歳			
昭和33*年	100	88	76	昭和33*年	100	67	50
39*	100	104	103	39*	100	68	60
39	100	104	111	39	100	70	58
45	100	97	102	45	100	74	69
50	100	95	93	50	100	78	71
55	100	92	95	55	100	81	72
60	100	89	92	60	100	83	76
63	100	90	93	63	100	87	78
平成元年	100	90	94	平成元年	100	86	78
平均勤続				平均勤続			
年数(年)元年	7.7	6.2	5.0	年数(年)元年	26.9	19.7	14.6

(資料出所) 労働省「賃金構造基本統計調査」

(注) 1. 33, 39年(*)は定期給与で所定外労働時間を含む。39年以降は所定内給与。

2. 規模は企業の常用労働者数による(事業所規模ではない)。45年以降はパートタイム労働者を含まない。

3. 39年以前は各4月分、45年以降は6月分。一般的に賃上げの時期が大企業と小企業では異なっているので、39年以前と45年以降は直接比較することはできない。

多かれ少なかれ存在したのであり、その意味するところは、日本型のレギュレーション様式がいかに資本にとっての絶対的および相対的剰余価値生産のための統制様式であるかを示すものである。

日本の失業率は通例、2%台と公表されるが、アメリカ式の失業率定義にこれを換算すれば、4%以上になる。このことは、日本の公式統計書さえ示すところである。失業の日本における存在を我々はここに確認しなければならない。

しかし、日本には、経済学上の予備軍効果はほとんど機能しない。とくに、80年代末から90年代初頭にかけて、労働者と下級・中級カードルの不足が顕在化した。このため、オートメーション化、ロボチゼーション化が進行すると同時に、女性・高齢者・移民労働者・学生等のパート・タイマーの一般化が急速に進行した。そしてこの傾向は、男性の中堅労働者にもおよび、派遣労働者という名の不完全雇用層の激増を引き起こしている。その場合、それら不安定就業者の社会保障はゼロであり、時間給は、850~1,000円という低賃金である。ここには、明らかに、技術革新にともなう相対的剰余価値生産の基礎上的な絶対剰余価値生産のメカニズムが逆形成されている。言い換えよう——不安定雇用労働者層を基軸とする、絶対剰余価値生産のメカニズムが、オートメーション化、ME化、ロボット化による社会的生産性の上昇にともなう相対的剰余価値生産の進展によって、逆に、一層、深められ、広められているのである。

このことを承認したうえで、我々は次のことに注目しよう。すなわち、中核企業の間でも、中小企業の部品サプライヤーの間でも、過当競争といわれるほど激烈な競争が行なわれる結果、特別剰余価値ないし超過利潤のロジックが、産業組織と経済構造の推進力となっている。そして、このことがいま述べた相対的剰余価値の生産を推進し、かつ、絶対的剰余価値の無慈悲な生産をより普遍化したのであった。青木昌彦の“準地代”“準超過利潤”という概念の提起は、この点にかかわっているが、私は彼と基礎的な視点を異にしている。

なお、中小規模の部品サプライヤーは、この場合、取得した超過利潤の一部を人手確保のための賃金アップ分に割かなければならない。とくに24歳の初任給の場合がそうである。それどころか、それ以前の17(~20)歳の若年労働者については、大企業以上の賃金を保障しなければ就職希望者を確保することが不可能である。労働分配率が、年齢的にみて若年層に、また規模別にみて小企業に、高いのは、このためである。この点、図5を参照。

2. 規模別賃金格差のプロブレマティーク

先に説明した自動車の中核メーカーと部品サプライヤーとの間の基本計画および月間予定生産表(=個別契約)が、部品価格中の賃金部分に対してどのような影響を与えるかは、資料不足で、定量的な分析は未だ不可能である。

この点は、電子産業部門でも、本質的には変わらない。しかしサプライヤーの自立度が高いだけに、中核企業の側でも、資料の公表に必ずだけの用意がある。親会社のソニーおよび同じ行政区内に存在する一下請企業との間に、賃金格差が年齢別で見た場合、どのくらい存在するかを検討したところ、以下の結果がえられた。ソニーの大学卒初任給(22歳)は、年間193万円であるのに対し下請企業では、182万。25歳で本社348万。下請で242万である。本社での組合員上限である35歳では、年間578万、下請で390万(『主要企業210社の実態』144~145ページ、165~167ページ)。

この種の賃金格差は、1975年に1000名規模を100として、大企業113.6、中企業98.6、小企業89.6であったものが、1989年には、大企業が118.4、中小企業95.8、小企業88.8と、いずれも小規模ながら格差増大の趨勢を示している。それは主として大企業のほうが、中小のそれに比べて勤続年数が長く、就業者の年齢が高いことの反映である、と『経済白書』1991年度版は言う。

このような規模別賃金格差、ないし年齢別格差というものは、その両者とも、日本に特殊なものである。つまり、日本では労賃は、個人が企業外で獲得した技術スキルに対して支払われるのでは

なく、企業内で、企業の提供するポストに応じて、つまりジョブ・ローテーションを通じて得られたラーニング・バイ・ドゥーイングによって取得された技術に対する支払いである。この意味で企業別賃金とは、当該の企業が他企業との競争関係のなかであげた成果を、それをもたらすうえで、必要とされた技術やノウ・ハウに対する生産的投資の性格を少なくとも部分的に有している。つまり欧米では、労働力の売買は本来、外部労働市場において行なわれるのであり、労賃とはそこで売買される労働力の価格である。その場合、この労働力は、企業外で習得した技術で評価される。つまり、personal skillである。これに対して日本での熟練労働は、間企業的な集合技術であり、かつ、内企業的な集団技術である。それは、この二重の意味でrelational skillである。つまり、企業内でのjob rotationを通じてのlearning by doingによって習得される技術であり、特別

働市場において行なわれるのであり、労賃とはそこで売買される労働力の価格である。その場合、この労働力は、企業外で習得した技術で評価される。つまり、personal skillである。これに対して日本での熟練労働は、間企業的な集合技術であり、かつ、内企業的な集団技術である。それは、この二重の意味でrelational skillである。つまり、企業内でのjob rotationを通じてのlearning by doingによって習得される技術であり、特別

図6 賃金の年齢別格差(生産労働者) [21歳~24歳の賃金=100]

国名	18歳未満	18~20歳	21~24歳	25~29歳	30~34歳	35~39歳	40~44歳	45~49歳	50~54歳	55~59歳	60歳以上	計
日本 (1989年)	73.6	86.5	100.0	119.0	139.2	157.7	170.8	178.5	174.7	157.9	120.4	146.3
アメリカ (1969年)	—	—	100.0	124.1	—	122.6	—	122.6	—	115.6	—	118.1
イギリス (1989年)	49.3	72.3	100.0	121.6	144.2	—	151.4	—	136.6	—	114.5	130.5
西ドイツ (1972年)	58.5	88.1	100.0	105.5	108.0	108.2	106.9	105.4	103.0	99.8	95.9	103.5
フランス (1972年)	70.5	87.2	100.0	108.8	113.0	113.9	113.4	111.6	109.9	106.6	102.5	106.7
イタリア (1972年)	70.5	88.6	100.0	108.5	111.7	112.7	112.7	111.0	110.2	109.3	101.2	108.5
[参考]職員(男)	84.8	92.9	100.0	106.3	109.4	108.7	108.8	110.9	112.2	115.5	103.3	104.1
日本 (1989年)	78.9	80.9	100.0	122.8	151.9	183.5	214.9	243.2	256.8	236.7	179.6	188.7
アメリカ (1969年)	—	—	100.0	146.6	—	171.4	—	161.7	—	150.3	—	154.5
イギリス (1989年)	48.2	76.2	100.0	112.1	121.8	—	124.4	—	115.7	—	103.9	112.4
西ドイツ (1972年)	60.9	72.9	100.0	130.0	148.4	155.2	156.5	151.3	148.3	143.9	142.9	144.9
フランス (1972年)	61.0	72.3	100.0	133.3	162.4	176.0	185.6	187.7	183.1	174.1	175.8	165.8
イタリア (1972年)	—	78.1	100.0	126.9	158.7	175.6	188.7	195.5	194.7	198.8	220.2	165.9
韓国 (1988年)	72.2	83.5	100.0	143.4	177.4	199.1	205.7	206.3	212.3	211.8	222.4	159.4

(資料出所) 日本：労働省「賃金構造基本統計調査」、アメリカ：商務省「Current Population Survey」、イギリス：雇用省「New Earnings Survey 1989」、西ドイツ、フランス、イタリア：EC「Structure of Earning in Industry 1972」、韓国：労働部「労働統計要覧」

- (注) 1. 18~20歳欄は日本は18~19歳、21~24歳欄は日本とアメリカは20歳~24歳である。
 2. 賃金は、日本は月間定期給与、アメリカは週当たり実収賃金、イギリスはフルタイム労働者時間当たり実収賃金、職員(男子)は週当たり実収賃金、西ドイツ、フランス、イタリアは、生産労働者は時間当たり実収賃金、職員(管理・事務・技術労働者)は月当たり実収賃金である。
 3. 製造業、イギリス及び韓国は全産業。
 4. 韓国の欄は常用の生産労働者と職員の合計である。
 5. 韓国は20~24歳を100とし、18~20歳の欄は18~19歳の数値である。

剰余価値ないし超過利潤を成立させる基礎要因である。

ここにこそ、規模別賃金格差の本質があるのである。したがって同一労働同一賃金という原則に含まれた「労働」という概念そのものの定義が異なっているのであり、必ずしも、企業内格差がそのまま社会的不平等を示すものではない。事実、不平等感が労働者の初級・中級カードル間で感じられていない。実感されているものは、“会社”のその中での（対内的には“賃金”で、対外的には名刺で示される）地位のもつ社会的な威信の相違である。それゆえ大企業で社員バッヂ等のアイデンティティ（CI）マークの着用が慣行化され、社員もまた、自ら進んで着用する。

いまこのことが確認される時、同時に次の重大なことが指摘されなければならない。すなわち、同一内容の労働に従事する日本人の男女の間で、明白な格差が顕存することである。図6に見られるように男女格差が、20歳以降急激に増大する。女性正規社員の結婚・出産による退社と、女性パートタイマーの激増とが主な理由となって賃金格差が30歳台で50%に、45～54歳では70%にさえ達する。女性労働層が国内植民地帯と称せられる所以である。

III-2 絶対的・相対的剰余価値生産の担い手

女性層はこの場合、相対的剰余価値生産と平行して進められる絶対的剰余価値の生産の担い手とされているのである。この点で、高年齢層、少数民族、移民層と範疇を等しくしている。ME化の進むなかで不安定雇用労働者層が進展することを指摘しないエコノミストは少なくとも批判的にし

て理論的なエコノミストではない。

今日、これまでに指摘したことの反面として次の事実があることも否定することはできない。女性の高学歴化が急速に進み、キャリアウーマン層の増大も顕著である。しかし、男女雇用均等法は、一種の理念法にとどまり、制度として強制されていない。したがって、未だ事態は根本的に改革されえていない。日本経済の社会的未成熟がここにその一端をのぞかしている。

他方、日本の労働時間は縮小化の傾向を示し、急速に現在の2,100時間から1,800時間へと縮減されつつある。労働時間に関するかぎり事態はほぼ、アメリカなみである。ただし、ドイツとフランス等の間ではなお、300～400時間の差が残る。「労働」については、定性的な差異が特徴的であるが、労働「時間」ともなると、定量的な分析が、依然として意味をもつ。それだけに、この点、重大である（図7参照）。

しかし、何よりも重大なのは、最低賃金法という法律は存在するが、そこでは、最低賃金額が明示されず、その強制的適用が規定されていないことである。このため、この法律は、“ざる法”の典型と評される。

このことが日本において、余りに強く批判的意識にのぼらないのは、急速な国民総生産の増大率に及ばぬまでも、労働者の名目賃金はもとより実質賃金もまた相当に急増し、一般に中間層意識が支配的となり、一家族平均貯蓄が500万円に達するに至ったからである。また失業者が、名目で2%（アメリカの定義では4%）存在したとしても、高齢化による失業層に関するかぎり国民年金の保障があり、消費物価が比較的安定しているので、社会的不安として深刻化しないからである。

図7 主要国の年間労働時間

	日本	アメリカ	西独	フランス	イギリス
全産業	2078	1783	1620	1684	—
製造業生産労働者	2189	1962	1642	1647	1961

（出所）『労働力不足時代への対応』154ページ

逆に、若者層とくに大学・高校等の卒業生は、求人が多く、この層での非自発的な失業が皆無である、という事態も大きく作用している。

ただし、新しく起こりつつあることが、最後に指摘されなければならない。それは、日本の資本主義は、欧米と同じ形態での private capitalism の 1 バリエーションをなすものであり、巨大な私的資本家の存在によって世界の注目を集めつつある。しかし、この private capitalism よりも、6 大グループ系列および系列外巨大企業（たとえばトヨタ）というような法人資本主義 cooperate capitalism によって特質づけられる。しかも、法人の自己資本の増大はきわめて大きく、これに比べれば、個人資本家の財産保有額は比較にならぬほど小さい。

日本が豊かだというのは、会社が自己資本の高さで豊かなのであり、必ずしも個人が豊かであるのではない。

だが GNP の数値上でいえば、一人あたり国民所得 1990 年 21,040 ドルは、アメリカの 19,780 ドルを越え、フランスの 16,080 ドルをはるかに越える。ただし消費物価が相対的に高く、とくに地価、地代が比較にならぬほど高く、購買力平価での実質生活水準は、それらの国々を決して越えていない。

今日、土地価格騰貴→地代の異常高騰のため、一方では、それらを金融資産化して銀行融資を受け、土地・株・ゴルフ会員権・絵画等芸術品の投機的購入が盛行し、対仏経済関係においても 1990 年度、輸入が輸出を上回った。また国内的には、いわゆるバブルエコノミーが急激かつ大規模に出現した。今日、その一部が破局しはじめている。金融不正融資事件という政治がらみのスキャンダルが生じているのは、その一端である。

他方、土地等の不当転売など寄生的な投機事業によって利益をえた金持ちが、私的資本主義を急速に発展させ、私的資本家階級が、歴然と出現するに至った。これまで戦後比較的に平等であった日本社会のなかに著しい不平等関係を成立させ、社会的不安の酵母を培っている。

しかもなお、これらの否定的な諸エレメント

は、保守一党独裁の崩壊を予告するものではない。野党ないし反体制運動の急成長を促すものでもない。目下のところ保守党内諸派における主導権の争いに動機づけられた“保守革命”が展望されるだけである。——ただし保守党内諸派による中道諸党との同盟といった小さな政変はありうるであろう。

このような閉塞的な事態にあっても、それを打破しようとする社会運動がないわけではない。エコロジスト、フェミニスト、生協組合運動家等、また、ごく微小ながら自治体革新運動や旧政党内の改革派運動も存在する。しかし、それらは指導的な役割を果たしていない——少なくともそれらが大局を制するに至るような事態は今のところ展望されない。それは、大企業系列体制の下での政・財・官コンプレックスが成長様式の基本条件を掌握し、蓄積体制を大量生産・大量消費システムたるフォーディズムの日本型一変種 (quasi-fordism) から、多品種小量生産に立脚する輸出主導型経済モデルを、“ポスト・フォーディズム”の形態として人々に受け入れさせているからである。レギュレーション・アプローチは私の知る限り、労働者層において、過去の分裂と敗北の歴史に関する自己了解に有効な理論と受けとめられている。ただし未だ、一般の労働者に受容されず、むしろ、経営側の好意ある眼差しの下にある。

日本での社会変革の知的・道徳的リーダーシップは、生産者の一方たる労働者の組合よりも、消費者たる生協員等の市民の諸運動が担いつつあるかのようなものである。批判的知性が男性よりも女性に多く存在するに至った。つまりグラムシ的にいえば有機的知識人の生成・発展が、伝統的知識人のみならず女性層の知的変革を含めて展開する必要が迫ってきた。そのようなとき、レギュレーション・アプローチは、日本での労働組織の様態、労資交渉の在り方のもつ意義を、批判的知性のうえに、蘇らせることに寄与した。しかしそれとともに、他方では、生産＝交通諸関係と分配諸関係との間を媒介する社会的ヘゲモニー装置を解明するうえで、批判的の刃を鈍らせる結果を意図せずともたらしている。

今日、世界最先端の一つである日本経済を分析するうえで、何が将来に必要な概念であり、探求されている現実のなかで何が特に着目されるべき問題なのか。それらが時を共にして捕捉されることが不可欠であろう。だれよりも、日本人レギュラシオニストによって。このことの将来での成功を期待しつつ、私の報告を終える。

Référence

- 浅沼万里 (1974a) 「日本における部品取引の構造—自動車産業の事例—」『経済論叢』131巻3号。
- (1984b) 「自動車産業における部品取引の構造—調整と革新的適応のメカニズム—」『季刊現代経済』58号。
- (1985) 「設備投資決定のプロセスと基準—日本の自動車メーカーの場合を中心として—」『国民経済雑誌』152巻4号。
- (1986a) 「情報ネットワークと企業間関係」『経済論叢』137巻1号。
- (1986b) “Thransactional Structure of Parts Supply in the Japanese Automobile and Electric machinery Industries: A Comparative Analysis”, revised version, Technical Report, No.3, Socio-Economic Systems Research Project Kyoto University.
- (1989) “Manufacturer-Supplier Relationship in Japan and the Concept of relation-Specific Skill”, Journal of the Japan and International Economics, 3, 1-30.
- (1990) 「日本におけるメーカーとサプライヤーとの関係—「関係特殊の技能」の概念の抽出と定式化—」『経済論叢』145巻1・2号。
- de Bernis (1988) “Les contradictions des relations financières internationales dans la crise”, Eco.Soc., N°51.
- Brusco S. (1982) “The Emilian model: Prospective decentralisation and social integration”, Cambridge Journal of Economics, No.6.
- Boyer R. (1987) “The eighties: the research for alternatives to fordism. a very tentative assessment”, Sixth international conference of europeanist, Oct.
- , Coriat B. (1984) “Marx, La technique et la dynamique longue de l'accumulation”, CEPREMAP N° 8414.
- et les autres (1987) La flexibilité du travail en Europe; une étude comparative des transformations du rapport salarial dans sept pays de 1973 à 1985, Découverte
- Coriat B. (1985) “Intégration, flexibilité et gestion prévisionnelle de l'emploi”, sommaire cahiers, N° 2, Université Paris VII, Mai 1985.
- (1989a) “Structure social d'accumulation VS théorie de la régulation: une étude comparative et ses enseignements”, International symposium on “regulation, innovation and spatial development”, sep.
- (1989b) “«post-fordisme»: quelles perspectives pour l'évolution du rapport salarial?”, Problemes Economiques, N°2, août.
- (1990) “«Penser à l'envers» Travail et Organisation dans l'entreprise japonaise, Christian Bourgeois Editeur, Paris.
- Duharcourt P. (1988) “«Théoriès» et «concept» de la régulation”, Eco. Soc., N°5.
- Florida R., Kenney M. (1989) “High technology restructuring in the USA and Japan”, Environmental planning A.
- (1989) “our respons to the debate over «beyond mass production»”.
- Hirata K. (1987) “Coexistence du capitalisme coopératif avec le corporation politique au Japon”, Actuel Marx, sep.
- (1989) “L'informatisation et ses conséquences économiques et sociales: Le secret du succès de l'économie Japonaise”, Kanagawa University Economic Review, No.1.
- (1990) 「方法的試金石としての日本」『季刊窓』第5号。
- 石川恒夫 (1989) 「賃金二重構造の理論的検討」土屋守章・三輪芳朗編『日本の中小企業』東京大学出版会。
- 今井賢一 (1984) 『情報ネットワーク社会』岩波新書。
- Jessop B. (1989) “Ten theses on regulation theories”, mimeo.
- Kato T., Steven R. (1989) “Replay to Martin and Richard's Reply to Our Critique”, mimeo.
- 経済企画庁編 (1982) 『2000年の日本—国際化, 高齢化, 成熟化に備えて—』。
- (1990) 『経済白書』平成2年版。
- 経済企画庁総合計画局 (1987) 『経済成長と所得分配—豊かな国民生活の実現をめざして—』。
- 経済企画庁調査局 (1991) 『日本経済の現況』平成3年版。
- Leborgne D., Lipietz A. (1987) “New Technologies, New Modes of regulation: some spatial implications”, international conference “Technology, restructuring and urban/regional development”, Dabrovnik, june. 齊藤日出治訳『季刊クライシス』35号, 1988年。
- (1989) “Deux stratégies sociales dans la production des nouveaux espaces économiques”, CEPREMAP N° 8941.
- (1990) “post-fordism: conceptual fallacies and open issues”, Conference “pathways to industrialization and regional development in the 1990s”, LakeArrowhead -UCLA.
- Lipietz A. (1985) “Reflexions autour d'une fable, pour un statut marxiste des concepts de regulation et d'accumulation”, CEPREMAP N°8530.
- (1987) “La régulation: les mots et les choses”, Revue Economique vol.38, N°5.
- (1988) “Gouverner l'économie, face aux défis internationaux: de développement nationaliste à la crise nationale”, conference in search of the new France, Brandeis university, mai.
- (1989) *Choisir l'audace: une alternative pour le vingt et unième siècle*, Découverte, Paris. 若森章孝訳『勇氣ある選択』藤原書店, 1990年。
- (1990) “L'approche de la régulation et la crise capitaliste dans les années 90: propositions alternatives”, Conférence Annuelle de Théorie de l'économie

- Politique, Kanagawa, oct.
- Martino L. (1990) "An outline of the wage labor relation in the Japanese Software industry", sep.
- Murray F. (1987) "Flexible specialisation in the third Italy", *Capital & Class*, No.33.
- 三輪芳朗 (1990) 『日本の企業と産業組織』東京大学出版会。
- 大野耐一 (1978) 『トヨタ生産方式』ダイヤモンド社。
- Scott A. (1987) "New industrial spaces, Flexible production organization and Regional development in north America and western Europe", *Scale and Scope Chandler*.
- 篠田武司 (1879) 「フォーディズムの危機と日本型生産体制」『産業社会論集』25巻1号
- (1990) 「日本資本主義と『ポスト・フォーディズム』(上)」『産業社会論集』26巻3号。
- 清水耕一 (1991) 「マルクス主義とレギュレーション・アプローチ」『情況』9月号。
- 東京都大田区・区政資料室 (1986) 「ナショナル・テクノポリス大田区における高度工業集積の課題」
- 中小企業庁編 (1991) 『中小企業白書』平成3年版。
- 主要企業210社の実態—学歴, 勤続, 年齢別モデル年間収入 (1987) 労働時報社
- 「企業別'91モデル賃金実態資料」(1990) 産業労働調査所
- Uemura H. (1989) "Demand, distribution and structural change: a dynamic model of neo-Marxian and Kaleckian accumulation theory", Ibaraki University, april.
- Williamson O.E. (1975) *Markets and Hierarchies: Analysis and Antitrust implications*, The Free Press, New York.
- 『季刊窓』(1990) 「国際論争—日本的経営は世界に何をもちますか—」第3～5号。