

山崎 憲著

『デトロイトウェイの破綻』

——日米自動車産業の明暗』

評者：山縣 宏寿

記憶に新しいところであるが、2009年6月1日、ゼネラル・モーターズが連邦破産法11条の適用を申請した。その際、議論の俎上に載せられたのは、金融危機による市場の大幅な縮小、低燃費の小型車への経営側の対応の遅れなどの諸要因に加え、経営に対して非協力的な労働組合の存在であった。すなわち労働組合が、経営側による生産性・品質向上に向けた各種の取り組みを阻害し、これまで獲得した医療保険や年金の企業負担への固執が、米国自動車メーカーの価格競争力を奪い、国際競争が激化する中で桎梏となったとする議論である⁽¹⁾。このような通説的な理解に対して、本書は、まったく異なる労働組合の姿を描き出すものである。本書は、通説として語られる労働組合のイメージに反し、1980年代から如何に労働組合が経営側に対して協力的であったのかを明らかにしている。そしてこのことが、企業が担ってきた社会保障の基盤を如何に浸食してきたのかについて検討を加えている。本書は、それらの諸点について、実態把握を試みることに終始するものではない。以上の論点に加え、それらの変化がどのような経済的・社会的背景のもと引き起こされ、従来の労使関係に対してどのような影響を及ぼしているのか、そしてこのことが労使関係研究

史において、どのように把握され得るものであるのかについて論考を加えるものである。

以下、本書の構成、及び各章での議論の概要について鳥瞰していくこととするが、その前に、本書の著者、山崎憲氏（以下、著者）について若干、言及しておくことが、便宜上よいであろう。著者は、独立行政法人労働政策研究・研修機構国際研究部副主任研究員である。本書末尾の「著者紹介」によれば、外資系企業の人事労務管理、日本企業の国際化について調査・研究を担当した後、2003年から2006年までの間、在デトロイト日本国総領事館専門調査員として、アメリカ自動車産業の動向、並びに労使関係について調査を行ってきた経歴を有する。後述するように、著者は、現地で各種のヒアリング調査を実施し、それらの成果を踏まえ本書を執筆している。

本書は、4章構成であり、以下のような章構成となっている。

第1章 1980年代以降の経営努力

第2章 揺らぐ社会保障基盤

第3章 ニューディール型を壊したもの

第4章 労使関係はどこに向かうのか

本書で取り上げられている論点を網羅的に紹介することは、紙幅の都合上できないが、以下では、各章で論考の対象となっている諸点について、その概要を紹介していくこととしたい。

第1章では、1980年代以降における、生産性・品質向上に係る経営側の取り組みに対する、労働組合側の対応について焦点が当てられている。冒頭では、1980年代に入り、日本の自動車メーカーとの市場競争力の差について、アメリカの自動車メーカーが認識をあらためるに至った経緯について確認が行われると共に、日本企業における競争力の優位性を把握することを目的に実施された、MITなどによる各種の調

査・研究について紹介が行われる。著者は、それらの調査・研究の結果、日本の自動車メーカーの優位性として明らかになったことは、「生産現場における労働者の連携などの作業組織の構築」、「広い職務区分」、「チームワーク方式に適應するための労働者の参加と組織学習」などの諸施策であったと総括する。

そして、それらの諸施策をアメリカ自動車メーカーにおいて導入する際、労働組合側が経営側に対して協力をを行った様相を、各種のヒアリング調査の結果などを交え描出している。著者は、労働組合が経営側に対して協力をを行った背景について、当時の議会が、経営側主導の従業員代表性を認めるTEAM ACT法案を支持し、仮に、従来の職務区分を超えた労働者間の連携などの新しい施策導入が、労働組合を通さなくても進めることが可能となれば、労働組合のプレゼンスが著しく低下してしまうこと、他方での北米で生産を開始した日本自動車メーカーでの組織化が進まないことに対する労働組合の危機感という点から説明を行っている。著者によれば、「労働者参加への関与の度合いを高めることを通じて、労働組合が企業内のシステムとなることを上部組織が望んだのである」とし、労働者参加に対する新たな規制を行う上での前提条件は、ローカル・ユニオンが労働者参加を肯定的に捉えることであったと指摘する。

第2章においては、企業が、如何にアメリカの社会保障制度の基盤に深く関わってきたのかについて、通時的にその在り様を描いている。その上で、労働組合に加入しているか否かが、労働条件や社会保障の水準に対して与える影響の程度について確認を行っている。そこで確認されていることは、大卒以上においては、組合への加盟如何が、労働条件や社会保障の水準に及ぼす影響において大きな差が認められないこと、高卒以下では、組合加盟による水準向上の

効果が近年、大幅に低下していることなどの諸点であり、総じて言えば、近年、労働組合加盟による労働条件、社会保障の水準の効果が希薄化していることを指摘している。

第3章では、このような変化を引き起こした要因について論点を移し、自動車産業における国際競争の激化、フォード・システムからリン生産システムへの移行、そしてそれに伴う従来のアメリカ自動車メーカーにおける労使関係の変化という視点から論じている。著者は、自動車産業において国際競争が激化するなか、「産業を単位とする労使関係の枠組みが企業単位へと分権化されることは不可避であり、企業単位のサブシステムを含めたトータルな統合性がより重要となってくる」と指摘する。そのような状況下において、アメリカの自動車産業における労使関係は、労働条件に関しては産業別から企業別へと分権化し、その一方で労働者間の連携などの従来とは異なる働き方については、個別の工場、あるいは事業所から企業別への集権化が進展し、それらが重なりあう形で「労使関係の分権化」が生じているとの指摘を行っている。

第4章では、カウフマンが用いた「企業外 (external)」及び「企業内 (internal)」の概念を援用し、これまでの議論の整理が行われている。著者は、「米国の労使関係システムが担ってきた公正な労働分配の確保、企業を通じた医療保険と年金といった社会保障の整備、雇用の安定という企業外 (external) の役割が、労働組合が経営コミットメントの度合いを強めれば強めるほど欠落してきている」と述べ、「損益や組織効率を重視する企業内 (internal) の存在である経営権と一体化する傾向を見せてきている」と総括している。このような把握を踏まえ、「雇用される企業や産業に縛られずに職業訓練、年金、医療保険、労働分配を提供する労

働組合の機能をいかに再構築していくか」が課題となっているとの問題提起を行っている。

以上、本書の概要を、各章に即して極簡単にではあるが概説してきた。以下では、本書の意義と指摘され得る課題について、評者なりの見解を、若干示しておくこととしたい。

本書の成果として、第一に指摘すべきは、先に述べたように、通説として語られることの多い、経営側の生産性・品質向上に向けた取り組みに対して非協力的であり、また経営破綻の一因として把握され得る労働組合の在り様について、それとは異なる実態を相応の実証水準をもって明らかにしている点である。著者は、本書の参考文献・資料に示されるように数多くの文献・資料を渉猟し、精査しているが、著者の記述はその範疇にとどまるものではない。著者は、クライスラーのジェファーソン・ノース工場、GMのランシング工場、及びグランドリバー工場において調査を実施し、その他、創業当初から1999年までサターンで役員を務めたジョン・レスラー氏、UAW副会長リチャード・シューメーカー氏らへの聞き取り調査を行っている。著者のそれらの現地調査は、氏の主張の説得力をひときわ高めることに成功していると評価してよいであろう。

第二に、「労使関係論研究史」に対する著者の問題提起と、それに基づく分析視角の提示である。著者は第4章において、先行研究を整理するなかで、「労使関係論研究史」においては：評者）「企業が濃密な連携を行うトータルシステムとしたリーン生産システムに対して、批判的であれ、肯定的であれ、新しい働き方の導入に対する研究の多くが生産現場にとどまる」ものであった、とする問題提起を行っている。そのような問題提起のもと、「リーン生産システムと対峙するのであれば、生産現場以外のすべてのサブシステムにおいて労働者がどの

ように受容するか、反発するかという視点が必要であり、「また、これまで労働組合が担ってきた社会的な役割を考えるならば、リーン生産システムが団体交渉を基軸とした労使関係システムのあり方や社会保障政策のあり方の変化とどのような関係にあるのかといった企業外（external）の視点がなければならない」と指摘する。本書は、以上のような研究史に対する問題意識と、それに基づく分析視角のもと、本書の課題について論考を加えることを試みたものである。本書は、これまでの先行研究に対して、従来とは異なる分析の視角を提示すると共に、その有効性を問うものとしての性格を併せ持つ。その意味で、研究史に一石を投じるものであり、その試みは止目されるに値するであろう。その一方で、若干、論点として補う余地、あるいは更に踏み込んだ議論の展開が望まれ得る憾みがないわけではない。

第一に、ジョン・T. ダンロップの労使関係システムの取り上げ方である。本書では、労使関係を「産業活動を行う現代社会を構成する諸要素（アクター）間の関係を意味するもの」として把握している。著者も述べているように、本書は、基本的に「ジョン・T. ダンロップの考え方に基づいている」と理解してよいであろう。一方、研究史に目を転じれば、ダンロップの労使関係システムについて、研究史上で批判的検討も行われてきた。そこで論じられてきたのは、例えば労使関係システムが安定的に再生産される条件が与件化されており、政労使の三者の関係を均衡モデルとして捉えられることなどへの諸批判であった。著者がダンロップの労使関係システムを議論のベースとして据える際、それらの批判については、基本的に積極的な論考の対象とされておらず、それらの批判に対する著者の態度、あるいはそうした批判に対する本書での議論の位置づけがやや不鮮明の観を否めず、

評者には必ずしも十分に把握することができなかった。

第二に、著者は、本書の「はじめに」において、「国際競争力向上の大義名分の下で、アメリカも日本も労働組合が個別企業の経営に協力する姿は同様である」とし、「社会保障制度に関してヨーロッパよりもはるかにアメリカに近い日本にとって、今後のあるべき社会政策のヒントをさぐるものとなれば」と述べている。本書を通しての著者の重要な主張の一つは、労働組合における「企業外 (external)」の役割を看過すべきではなく、「労働組合の社会政策的役割を回復させる」ことが必要である、との旨と評者は理解した。今日の日本における労働、社会保障をめぐる惨状については、評者が指摘するまでもなく周知の通りであるが、そのような状況のもとにあって、氏の指摘は大変、重要なものであると評者は考える。しかし、著者は、本書での検討内容を通じての日本の社会政策のあり方については、禁欲的に示唆を示すにとどまり、ある意味、読者に委ねている形となっている。評者としては、この点について議論を掘り下げ、氏の更なる議論の展開を拝読したかった。確かに著者が指摘する通り、特に北欧諸国に比べ、日本の社会保障制度はアメリカに近いと言えるかもしれない。だが、その一方で日本とアメリカの社会保障のあり方にも一定の差異が認められることもまた、確かであろう⁽ⁱⁱⁱ⁾。そのような中において、本書での議論に一番詳しい著者が、本書での検討を通じて、またそれらの内容を踏まえ、日本の社会政策のあり方をどのように展望するのか、更なる氏の議論が期待されるものではなかっただろうか。

以上、これまで本書の意義と本書について指摘され得る論点について、若干の私見を述べてきた。むろん、これらの論点については、著者も既に認識済みのことであろうし、評者の見解は、本書の課題設定からは外れるという意味で、「ないものねだり」の域をでないものでもある。

本書は、おそらく研究者以外の読者層をも念頭におきつつも、既述のように多くの参考文献・資料を精査したものである。また現地で調査を行うことにより、問題にアプローチし、且つまた研究史上に、それらの知見を位置づける作業を行っている優れた研究書である。是非、一読をお勧めしたい。

- (i) たとえば『日本経済新聞』2009年6月2日、朝刊の「社説」では、「GMの破綻」の要因の一つとして、「『強すぎる労組』」を挙げ、「全米自動車労組はグローバル競争の現実を直視せず、譲歩を拒み、退職者向け年金負担などレガシーコスト（負の遺産）は膨ら」み、「米国車の価格競争力を縛った」と述べている。そして「労使一体でコスト削減する日本的慣行があれば、事態はここまで悪化しなかったに違いない」と論じている
- (ii) たとえば、高田一夫（1989）「日米における労働運動の変化と労働運動史の理論」『一橋論叢』102（2）一橋大学、佐口和郎（1991）『日本における産業民主主義の前提』東京大学出版会
- (iii) たとえば大沢真理（2007）『現代日本の生活保障システム』岩波書店、を参照されたい。

（山崎憲著『デトロイトウェイの破綻—日米自動車産業の明暗』旬報社、2010年6月刊、285頁、定価2600円＋税）

（やまがた・ひろひさ 法政大学大原社会問題
研究所兼任研究員）