

経済自由化と生産性，雇用

ブラジル自動車産業を中心に

小池 洋一

はじめに

ネオ・リベラリズムは現代世界経済の支配的なイデオロギーである。それは市場こそが経済効率と社会的厚生をもたらすと説く。ネオ・リベラリズムは先進資本主義国から、市場経済を経験していない旧社会主義国、さらには市場経済が未成熟な発展途上国をもまきこみつつある。

ブラジルは後者の事例の一つである。そこでは、国家主導の輸入代替工業化の破綻に対応して、経済を自由化し市場原理に委ねる政策がとられつつある。すなわち、輸入規制は解かれ関税方式に改められ、関税率は大幅に引き下げられた。平均関税率は現在では10%台にまでなっている。工業に対する奨励措置も削減された。ブラジルの産業と企業は市場という大海に放り出されたのである。

しかし、経済開放、自由化は自動的にブラジル経済の再生をもたらすものではない。産業あるいは企業が新しい生産力の担い手になるかどうかの問題となる。本稿は、経済自由化のなかで急成長をとげた自動車産業（第1表参照）を例に、ブラジルにおける開発政策の転換と産業の調整、その成果とくに生産性と雇用の問題を議論することにし

たい。

1 輸入自由化と産業の対応

ブラジルでは1990年まで自動車は実質的に輸入禁止の状態であった。90年以降貿易が自由化され、自動車とそれに関連する財の輸入税は、第2表のように大幅に切下げられてきた。高率の関税に守られてきた自動車産業にとって、それは大きな変化であった。後に述べるように、輸入が急激に増加した。

しかし、産業の国際化という点では自動車産業は1980年代に、それを経験してきた。ワールドカーの生産、輸出である。その過程で技術革新、そのための設備投資が進められた。輸出のための特別のプログラムに沿って、高品質の部品、NC(数値制御付き)工作機械などが輸入され、また国際的な企業内分業に従って製品、部品が輸出された。その意味で自動車産業の国際化は80年代に始まったと言えるが、製品の大半は国内市場向けであり、何よりも自動車輸入は事実上禁止状態にあった。

輸入自由化に対する自動車産業の対応は次のようなものであった。

(1) 小型車へのシフト

自動車メーカーは、輸入車との競合を回避することなどの理由から、生産の重点を小型車に移し、また「大衆車」という概念を創造して、内需の拡

大を図った。詳しくは後に述べよう。

(2) 新モデルの投入

これまでブラジルでは需要、生産側の理由からモデルチェンジの間隔は世界の平均の3倍と言われていた*1。国内産業の保護のもとで古いモデルでも売れたからであり、また市場の狭隘性から頻繁なモデルチェンジは投資コストを高めてしまうからである。しかし経済自由化以後、組立メーカーは国内外での競争の激化に対応して、モデルチェンジの間隔を短縮し、新モデルの投入を積極的におこなってきた。

(3) 生産コスト削減

生産コスト削減の手段は多岐にわたる。一つは原材料・部品、仕掛品、最終在庫の削減である。大量の在庫は原材料取引の不確実性、生産現場の技術的性格、製品販売の不安定性などの理由から不可避であったが、それは生産コスト上昇の原因になっていた。第2は、購買部品の価格引下げである。例えばブラジル・ジェネラル・モーターズ(GMB)は1991年末以降「最高計画」を策定し、各納入業者ごとに一人のスタッフをあて、納入業者の数人のチームと一緒にあって、価値分析(value

第1表 自動車生産・市場

(単位：1000台、指数)

年	生産	国内販売	輸出	輸入
1980	1,165(100)	980(100)	157(100)	
1985	967(83)	763(78)	208(132)	
1986	1,056(91)	867(88)	183(117)	
1987	920(79)	580(59)	346(220)	
1988	1,069(92)	748(76)	320(204)	
1989	1,013(87)	762(78)	254(162)	
1990	914(78)	713(73)	187(119)	
1991	960(82)	771(79)	193(123)	
1992	1,074(92)	740(76)	342(218)	32
1993	1,391(119)	1,061(108)	331(211)	80
1994	1,581(136)	1,207(123)	378(241)	194
1995 ¹⁾	661(—)	529(—)	114(—)	147 ²⁾

(注) 1) 1～5月。2) 1～3月。

(出所) ANFAVEA(ブラジル自動車製造者協会),
Anuário Estatístico 1957-92 ; Carta de ANFAVEA,
各号。

第2表 輸入税(主要品目)の推移

	1990	1991	1992.9	1992.10	1993.7	1994.9	1995.2	1995.3
自動車	85.0	60.0	50.0	40.0	35.0	20.0	32.0	70.0
トラック	65.0	60.0	50.0	40.0	35.0	20.0	32.0	32.0
C K D	85.0	55.0	45.0	35.0	30.0	20.0	32.0	70.0
自動車部品(平均)	37.4	29.9	25.1	20.4	19.7	19.7	19.0	19.0
原材料(平均)	28.0	21.5	17.6	15.3	13.2	13.2	12.5	12.5
機械装置	40.0	30.0	25.0	20.0	20.0	20.0	14.0	14.0
数値制御装置付機械	65.0	50.0	45.0	35.0	25.0	20.0	19.0	19.0

(出所) ANFAVEA, 1992年10月5日作成資料, および1995年5月22日作成資料。

analysis)の方法に従って、生産時間、方法、在庫、設備などの改善を図ってきた。この計画に参加している納入業者は1993年で130に達した。さらにGMBは納入業者に対して納入価格の引下げ目標を設定している*2。第3は直接部門、間接部門での労働者の削減である。

(4) 生産組織の変更

従来の生産ラインは生産工程が細かく分割され労働を単純化、単能化していた。この方法では、特定の労働者については待ち時間があるなどの無駄が多くなる。そこで一人の労働者が担当する機械あるいは工程を増やし(多台持ち、多工程持ち)、しかも分担を弾力的にし、手のあいた労働者はすぐさま他の作業にとりかかるようにした。さらに簡単な段取り、品質検査、機械の保全を作業者の責任とした。つまり労働者の多能工化を進めた。労働者の職務の拡大を可能にするため、作業の標準化、マニュアル化を進めるとともに、労働者の教育訓練を実施した。従来の直線的な生産ラインを改め、セルラー方式の導入が試みられた。こうした生産組織の変更は労働者を削減するとともに、工程間の仕掛品の減少を可能にした。

(5) 部品調達体制の再編

自動車組立メーカーは経済自由化以降部品調達政策を大きく変更し、部品の一部を輸入に切替えている。自動車部品の関税率は完成車同様に大幅に引き下げられた(前出第2表)。しかし、輸入は全体からすれば大きいものではない。むしろ国産部品を輸入品と競合させることで、国内部品メーカーに価格の引下げを迫っている。加えてジャスト・イン・タイム(JIT)の観点から小ロット、頻繁な納入を要求している。組立メーカーはまた部品メーカーなど納入業者の数を絞り込み、それらとの間で継続的な取引関係を結ぶことを目指している。これは継続的取引が取引コストを節約し、学習効

果をつうじて部品コストを引下げ、品質を向上させるとともに、「組織的準地代」(当事者にとってのみ有用な情報など)の形成によって生産性、技術の向上その他の効果をもたらすという認識によるものである。組立メーカーの多くは、モデルチェンジが頻繁になるにしたがい、製品開発期間を短縮化するため、部品メーカーを製品設計に参加させるデザイン・イン(design-in)を採用した。

*1 Ferro, Roberto, "Competitividade da indústria automobilística" (mimeo.), Ministério da Ciência e Tecnologia, 1993.

*2 同上論文。

2 社会協約と需要の拡大

自由化への産業の調整は、これまで述べたような生産面での対応だけでは不十分であった。自動車(あるいは耐久消費財)に対する国内の需要は停滞したままであったからである。ブラジルの自動車産業では1980年代に、需要の縮小→生産の減少→雇用の減少→需要の縮小という悪循環があった。こうした状況に対してケインズ的な景気刺激策はとりうる状況になかった。インフレの抑制は最優先の課題であったし、財政はすでに破綻していたからである。

悪循環を断ち切るためブラジルの自動車産業が採用したのが、需要拡大を目的とした自動車価格引下げの社会協約であり、大衆車構想であった。それらは市場の失敗をコーポラティックな方法で補完するための措置であった。

1. 社会協約

自動車産業における社会協約は民間企業、労働者、政府からなる部門別会議(Câmara Setorial)の協議をふまえて締結されたものである。この部

第3表 自動車産業における社会協約

第1回 (1992年3月26日)

- ① 雇用とインフレに見合う賃金の保証。
 - ② 90日以内に自動車価格を22%引下げ。
 - ③ 工業製品税 (IPI), 商品流通税 (ICM) の引き下げ (価格引下げのうちの12%分)。
 - ④ 組立メーカーの利益圧縮(4.5%), 部品メーカーの利益圧縮(3%), 再販業者の利益圧縮(2.5%)。
- (注) (1) ほかに投資, 貿易計画など中期計画がある。
(2) 協定は4月9日トラック, パスなどに拡大 (価格引下げ幅16%)。

第2回 (1993年2月15日)

- ① 自動車価格を9.8%引下げ。
 - ② 工業製品税 (IPI) の引き下げ (価格引下げのうちの4.8%分)。
 - ③ 組立メーカーの利益圧縮(3%), 部品メーカーの利益圧縮(1.2%), 再販業者の利益圧縮(0.8%)。
- (注) 他に中期計画がある。そのうち主なものは下記。
- (1) 自動車生産計画 (1995年 150万台, 2000年 200万台)。
 - (2) 雇用計画 (2000年までに 9万1000人の雇用増)。
 - (3) 投資計画 (2000年までの 200億ドル)。
 - (4) ブラジル品質生産性計画(PBQP)の推進 (とくに労働者の教育訓練, 研究開発)。
 - (5) 雇用とインフレに見合う賃金の保証。実質賃金の20%引上げ(1993, 94, 95年に分けて支給)。

(出所) ANFAVEA, *Anuário Estatístico 1957-1992* から作成。

門別会議は経済主体の間の利害を調整し, 当該部門(業種)の短期, 長期の目標を設定するため連邦政府によって組織されたものである。

ブラジルでは不安定な経済, 高率のインフレのもとで各経済主体の間に敵対主義が支配し, そうした敵対主義が経済に一層の困難をもたらした。寡占企業はマークアップによって価格形成をおこなない, 労働組合は生産性を無視した賃金要求をおこなない, 政府は税収をあげるため安易に税率を引き上げた。そしてこうした行動は, それぞれの意図に反して, 消費の停滞, 生産の停滞, 投資の減少, 失業, 物価の上昇, 税収の減少などの不利益

もたらしたのである。社会協約はこうした合成の誤謬を克服する試みである。

自動車産業では1992年3月, 93年2月の2回の協約が結ばれた(第3表)。それらは, それぞれの経済主体がみずから利益を圧縮し, 自動車価格を引下げ, それをつうじて生産の拡大, 投資の増加, 雇用の安定, 賃金の実質的な上昇そして税収の増加を実現しようとするものであった。

2. 大衆車

社会協約とともに, 自動車需要喚起のためのもう一つの手段が, 「大衆車」(carro popular)の創造

であった。大衆車という概念の創造は、かなりの程度ブラジル政府のポピュリスティックな政治姿勢によるものであり、経済的な根拠は乏しいものであった。したがって大衆車がブラジルの自動車生産、市場の主流になることについては、当初メーカー側は懐疑的であった*3。

しかし、一つは技術の遅れから、中大型車は自由化のなかで競争に耐えられないという認識があった。単純な構造をもつ大衆車こそ発展途上国の車というわけである。もう一つは、長い経済の停滞のなかで自動車の購買層、とりわけ中所得層の収入が減少するという事実があった。需要を喚起するには価格の引下げ、低価格車の創造が必要であった。これと関連するが、自動車工業界が大衆車に生産の重点をシフトした背景には、フィアット社の成功がある。ブラジルでは後発メーカーであるフィアット社は排気量1000ccクラスの小型車を次々投入、改良して、マーケットシェアを拡大してきた。これに対して先発のGMB、アウトラティエーナ（ブラジル・フォード、ブラジル・フォルクスワーゲンの合弁会社。現在は合弁関係を解消）がシェアを下げ、それへの対応として小型車を開発、競争してきたという経緯があった。

こうしてブラジルの自動車メーカーは大衆車にターゲットを定めたのである。政府に働きかけ、社会協約による自動車税引下げと結びつけ、大衆車を制度化した。交渉は部門別会議でなされ、政令第799号（1993年4月13日）によって大衆車が定義され、その生産、販売について税制上の優遇措置が与えられた。すなわち大衆車は価格7000ドル以下の車と定義され、工業製品税が0.1%と従来の小型車のそれより大幅に引下げられた。

ブラジルではこれまでも、重い税負担が自動車産業の制約になっているとの議論があった。高額な税が自動車価格を引上げ、国内売上を減少させ、

その結果規模の経済が作用せず、生産コストを上昇させ、市場を一層狭隘化させる。狭隘な市場は設備投資、新モデルの導入を困難にさせる。こうした悪循環論が正しいかどうかは別にして、ブラジルの自動車税は重いことは事実であり、税収の不足に直面した政府によって経済の後退のなかで引き上げられてきた（第4表）。

税引下げは即税収の減少につながるが、自動車販売の増加によって、連邦の徴税額は増加するとされた。企業側の利益も圧縮したが、これもまた売上の増加によって利益が増大するとされた。もう一方の当事者である、労働側は雇用保証、賃金の引上げを獲得するという利益があった。

大衆車へのターゲッティング、税の大幅引下げは次のような意味において重要であった。経済の後退はとくに中間層の所得を引下げ、自動車消費を冷却したが、彼らは需要の価格弾力性が最も大きい階層であった。価格引下げが彼らの需要を拡大するものと期待された。

3. 需要の拡大

社会協約による自動車価格の引下げ、大衆車の導入は大きな効果をもった。国内自動車市場は飛躍的な成長をとげた。1993年に国内の販売台数は100万台を突破した。さらに94年は120万台を超えた。とくに税制上最も優遇された大衆車は大幅な伸びを示した。93年では国内販売の約4分の1が大衆車であった。その比率は急速に増加し、95年1～5月では5割を超えた（第5表）。ブラジルの自動車は大衆車にシフトしたのである。

1994年に国内市場が急成長をとげた理由については、社会協約と大衆車のほかに、別の要因を加える必要がある。94年7月の新通貨レアルの導入とインフレの収束である。ハイパー・インフレが収束したことによって、所得の目減りがなくな

第4表 自動車税の推移

		(%)		
		1000cc未満 ・大衆車	100馬力以下 ガソリン車	100馬力超 ガソリン車
1990	IPI	20.0	37.0	42.0
	ICMS	18.0	18.0	18.0
	PIS	0.65	0.65	0.65
	Cofins	1.2	1.2	1.2
	合計**	34.5	42.2	44.1
1993	*IPI	0.1	25.0	30.0
	ICMS	12.0	12.0	12.0
	PIS	0.65	0.65	0.65
	Cofins	2.0	2.0	2.0
	合計	17.0	33.0	35.3
1995	IPI	8.0	25.0	30.0
	ICMS	12.0	12.0	12.0
	PIS	0.65	0.65	0.65
	Cofins	2.0	2.0	2.0
	合計	23.0	33.0	35.3

(注) (1) IPI：工業製品税，ICMS：商品流通サービス税，PIS：社会統合計画，Cofins：社会保障金融分担金。

(2) *1993年7月31日。**自動車価格に対する比。

(出所) ANFAVEA, *Anuário Estatístico 1957-1992*, および *Carta de ANFAVEA*, abril de 1995 より作成。

り、人々の購買力が増大した。さらに名目金利が低下したことによって、人々が消費者金融を利用することが容易になった。金利は実質ではなお高いが、名目金利の低下は、購買力の増大とあいまって、消費者が割賦で計画的にものを買うことを可能にした。

自動車需要は加熱し、人気車種については、それを手にするまで消費者が長い時間待たされたり、高率のプレミアム付きで販売されたりもした。つまり実質的な値上げであった。それでも需要が衰えないのは、一つには自動車価格がかつての水準からすれば大幅に低下したことがある。ブラジル

の消費者は長期にわたる不況のなかでそれまで消費を抑圧されてきた。買換えも思うにまかせなかった。実質所得の増加、自動車価格の低下が、彼らの消費意欲を解放したのである。もう一つは、消費意欲の高まりが、部分的ではあるが、将来のインフレ再燃あるいは自動車税引上げ、つまり自動車価格上昇に備えた先物買いという側面をもっていることがある。

社会協約と大衆車の導入による国内販売の急成長は、企業の収益を増大させ、後に述べるように

第5表 国内乗用車市場の変化

(単位：1,000台、かつこ内構成比)			
年月	1,000cc未満	大衆車	その他とも計
1992			
1～3	10.7(11.1)	— (—)	96.1(100.0)
4～6	21.4(13.9)	— (—)	153.9(100.0)
7～9	24.4(15.0)	— (—)	162.2(100.0)
10～12	36.4(22.0)	— (—)	165.2(100.0)
1～12	92.6(16.0)	— (—)	577.3(100.0)
1993			
1～3	33.3(20.6)	— (—)	161.8(100.0)
4～6	10.3(4.9)	48.4(22.9)	211.3(100.0)
7～9	0.0(0.0)	73.1(30.4)	240.5(100.0)
10～12	0.0(0.0)	76.9(32.4)	237.0(100.0)
1～12	43.7(5.1)	198.3(23.3)	850.6(100.0)
1994			
1～3	0.0(0.0)	82.1(35.8)	229.7(100.0)
4～6	0.0(0.0)	101.0(42.4)	237.9(100.0)
7～9	0.0(0.0)	123.4(49.2)	250.9(100.0)
10～12	0.0(0.0)	141.3(55.0)	257.2(100.0)
1～12	0.0(0.0)	447.9(45.9)	975.7(100.0)
1995			
1～3	0.0(0.0)	126.6(53.8)	235.4(100.0)
4～5	0.0(0.0)	99.3(52.5)	189.1(100.0)

(出所) ANFAVEA, 1994年3月4日作成資料,
1995年6月5日作成資料。

労働者の賃金を上昇させ、そして政府税収を増やす(第6表)という好結果をもたらしたのである。

* 3 小池洋一「経済開放体制下のブラジル自動車産業」(『アジア研ニュース』1993年6月)。

3 マクロ経済問題

1. 社会協約の限界

社会協約というコーポラティックな方法は、生産、需要双方において危機に直面していた自動車産業の回復を実現したのであるが、それはいくつかの問題点をもつ。また社会協約が産業一般に適応可能で、広く経済発展の社会的枠組みとなりうるかどうかについても疑問がある。

社会協約は自動車産業でのみ実現した。社会協約に参加した自動車工業会、部品工業会、販売業者協会は収益力の高い少数の企業から構成される団体である。他方の労働組合(金属労組)も強力な交渉力を持ち、またその労働者はブラジル社会のなかでは賃金、雇用の安定性など比較的労働条件に恵まれている。このことがそれぞれの内部での合意形成を容易にし、また短期的には不利益となる社会協約を受け入れることを可能にした。これら産業団体、労働組合は強い政治的影響力をもつ。このことが政府に税収減少のコストを負わせることを可能にした。

以上と関連するが、社会協約はその当事者とそれ以外の経済主体との公平性の問題をもつ。自動車産業はその生産が少数の企業に集中した寡占の状態にある。そのもとでメーカーは生産コストに一定の利益を上乗せするマークアップによって価格形成をおこなってきた。労働者の賃金も相対的に高い。

社会協約によって確かにメーカーの利益幅は圧縮された。労働者の賃金も生産性上昇ほどは増加

第6表 自動車部門の連邦税納税額

(単位:各期の月平均, 1,000USドル)

年	四半期	IPI	PIS	Cofins	合計
1992	I	116	8	2	126
	II	117	7	6	130
	III	156	10	7	172
	IV	167	10	7	184
	平均	138	9	6	153
1993	I	162	10	10	182
	II	152	12	14	179
	III	180	13	19	205
	IV	189	13	21	223
	平均	171	12	16	209
1994	I	152	13	31	196
	II	176	13	33	223
	III	192	20	100	312
	IV	211	24	71	306
	平均	183	18	50	259

(出所) ANFAVEA, 資料。

していない。しかし、市場がもっと競争的であったならば、社会協約後の水準よりも企業利益、賃金が圧縮され、自動車価格はさらに低くなったかもしれない。

労働者は社会協約によって雇用保証をえた。しかし、すでに雇用されている労働者に雇用保証がなされることによって、新規雇用が抑制されるという問題がある。

社会協約では自動車税が大幅に削減されたが、自動車販売が増加したため、政府の自動車税徴収額は減少せず、むしろ増加した。しかし、本来ならば徴収されるべき税金が失われたのも事実である。高率の自動車税が奢侈税としての性格をもち、所得再分配の機能をもっていたこともまた忘れてはならない。

第7表 輸入自動車の国内市場（台数）に占める割合

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1~12
1993	4.2	4.7	3.5	5.2	2.9	6.3	7.8	8.9	6.9	8.0	11.1	11.1	7.0
1994	5.6	9.9	6.9	11.9	10.6	9.6	7.4	12.0	12.5	24.6	20.2	25.8	13.8
1995	30.2	36.0	32.8										33.3

(出所) ANFAVEA, 1995年6月作成資料。

2. 対外不均衡

経済自由化の目的は、価格の歪みを是正し生産効率を高めることにあり、貿易自由化はそのための最も重要な手段であるが、こうした目的はブラジルにおいて一見達成されたように見える。しかし、輸入自由化の速度は適正であっただろうか。

急激な貿易自由化は、対外不均衡というマクロ経済の困難をもたらした。1994年11月以降ブラジルの貿易収支は赤字に転落した。その原因としては、インフレ抑制のための為替の過大評価などがあるが、関税の引下げなどの輸入自由化の効果も大きかった。95年3月政府は、為替の実質切下げとともに、耐久消費財を中心に関税の大幅上げを余儀なくされた。貿易赤字の相当部分は自動車輸入によるものである。自動車については、関税が70%と3倍以上に引上げられた。さらに、6月には輸入枠設定の暫定措置がとられた。暫定措置(6月13日)後95年末までの輸入台数は、暫定措置以前の輸入実績の50%に制限された。

ブラジルの自動車メーカーは、国内需要の回復に対応して、生産を拡大した。また将来に向けて大規模な投資を計画しており、輸入自由化に対して生産の縮小という消極的な対応をしているわけではない。しかし、関税率が大幅に引き下げられる中で、自動車の国内売上に占める輸入車の割合

は急上昇し、1995年1~3月でその割合は33.3%まで増加した。輸入台数は、93年に比べれば、5倍弱の高い伸びである(第7表)。金額ベースでは輸入車の割合はさらに大きいであろう。

ここで注目すべきは一体誰が輸入をしているかという点である。1995年1~4月でみると輸入の実に6割は自動車メーカー(ANFAVEA 会員企業)自身による輸入である(第8表)。先に述べたように、ブラジルでは大型車の生産に比較優位がないという認識から、メーカーが小型車に重点を移した。しかし、輸入車の中には、国産車と競合する小型車(もちろん国産車に比べれば仕様は優れているが)も多く含まれている。自動車メーカーにとって輸入は高い利潤機会となり、また輸入車を含

第8表 輸入者別の自動車輸入数(構成比)

	1991	1992	1993	1994	1995
ブラジル自動車輸入者業協会(ABEIVA)	99	45	51	41	40
ブラジル自動車製造者協会(ANFAVEA)	1	55	49	59	60

(注) 1~4月。

(出所) ABEIVA, *Informe Abeiva*, No.8 (maio de 1995).

めて自社の市場シェアを確保するうえで重要であった。他方で、それらのメーカーにとって輸入の増加とくにブラジルで生産をしていないメーカー

第9表 投資・雇用

(単位：100万ドル，1,000人，指数)

年	自動車産業		自動車部品産業	
	設備投資	雇用 ¹⁾	設備投資	雇用 ²⁾
1980	489(100)	134(100)	284(100)	279(100)
1985	478(98)	115(86)	254(89)	261(93)
1986	526(108)	127(95)	430(151)	292(105)
1987	580(119)	120(90)	440(155)	281(100)
1988	572(117)	114(85)	628(221)	288(103)
1989	602(123)	115(86)	1,061(374)	310(111)
1990	790(162)	118(88)	987(348)	285(102)
1991	880(180)	110(82)	764(269)	256(91)
1992	908(187)	107(80)	715(252)	231(83)
1993	886(181)	106(80)	702(247)	236(85)
1994		107(80)	1,000(352) ³⁾	235(84) ³⁾

(注) 1) 年平均。2) 年末。3) 推定。

(出所) ANFAVEA, *Anuário Estatístico 1994*, 1994年3月4日作成資料; *Carta de ANFAVEA*, 各号; SINDIPEÇAS, *Desempenho do Setor de Autopeças 1974/1994*.

の車の輸入の増加は、ブラジルでの生産基盤を危うくするから、政府に対して輸入規制をするように働きかけてもいる。つまり、自動車メーカーは、輸入自由化のなかで、市場シェアを拡大するため、生産と輸入双方を睨みながら行動しているのである。

自動車の関税政策は、急激な関税引下げ、そして大幅な引上げと、大きく変動した。しかし、こうした政策の大きな振れ、跛行性は産業にとって好ましいものではない。輸入自由化はそれがあまり急だと産業が競争力を獲得するための努力を放棄する危険がある。生産が放棄されると、産業がそれまで蓄積した技術を含むさまざまな知識が急速に失われる。そして一度放棄された知識は容易には回復しない。政策の突然の変更、跛行性はまた政府への信頼を損ね、設備投資、技術開発など長期的な視点に立った企業経営を困難にする。輸入自由化政策をとる場合、本来であれば企業に競争力獲得への動機をもたせるよう行なう必要がある。例えば関税の引下げは小刻みに継続的に実施することが望ましい。ブラジルの輸入自由化政策は多くの問題点をもっていた。

第10表 自動車生産と雇用の変化

(%)

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
生産	2.7	6.1	-7.1	15.5	6.0	3.3	-49.2	11.0	4.3	-3.7
雇用	0.5	7.5	0.8	11.2	2.5	5.2	-28.6	3.0	-6.0	6.3
	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
生産	11.8	9.3	-14.8	16.2	-5.5	-10.8	4.5	11.8	29.5	13.8
雇用	13.7	5.7	-13.9	0.4	4.8	0.8	7.3	3.6	1.0	-0.0

(注) 年間の変化率。

(出所) ANFAVEA, *Anuário Estatístico 1957-1992*; 1994年3月4日作成資料; *Carta de ANFAVEA*, 各号。

4 生産性と雇用

1. 雇用の停滞

経済自由化のもう一つの問題点は雇用にかかわる。ブラジルの自動車産業は、輸入自由化に対応して生産、組織を革新し、また国内需要の回復によって、生産を飛躍的に増加させた。しかし、生産の増加は雇用の増大を伴っていない（第9表）。強力な合理化がなされたことが暗示される。生産性向上が自動車産業の国際競争力を高めたことは疑いない。しかし、自動車産業のこうした状況は、経済成長と雇用という観点から、どう理解すればよいだろうか。

ブラジルの製造業の雇用調整は「量的調整」を中心とするものであった。これには職種ごとの横断的労働市場の発達（内部労働市場形成の遅れ）、解雇がかなり自由であることなどの理由があった。同時に（インフレ抑制を目的とした）政府による賃金決定が賃金を硬直的にし、そのことが雇用の量的調整をもたらしたことがある*4。自動車生産と雇用水準の関係についても、1980年代末までほぼこうした相関関係が存在した。すなわち生産の変動に応じて雇用の増減があった（第10表）。

しかし、生産と雇用の相関は1980年代末から見られなくなった。その理由の一つは、解雇について制裁的な措置を盛り込んだ1988年憲法の影響である。他方、賃金交渉は80年代半ば以降徐々に労使の自由な交渉に委ねられた。さらに、長期にわたる不況に直面した労働組合が、賃金よりも雇用の安定に闘争の重点を移してきたこともある。法制による雇用の規制、労働組合の方針転換のなかで、企業は生産増大に対応して雇を増加させるのではなく、生産性を引き上げることによって対応するようになった。

それでは生産性の増加は何によるものであろうか。まず考えられるのは機械化であろう。自動車産業そして自動車部品産業は1980年代以降膨大な設備投資を投入してきた（前出第9表）。しかしそれは労働力を機械に置き換えるといったことを目的とするものではなかった。経済性の点から言えば、賃金の低いブラジルで高額な機械を導入することは採算に合わなかった。80年代の機械化、自動化は、ワールドカーの生産、輸出への対応が主要な目的であった。高品質の部品生産、加工、塗装などの最終仕上げ、品質検査などには数値制御付きの工作機械などへの投資が必要であったのである。ロボットの導入はわずかであったが、それも試験的段階にとどまっていた。こうした状況は90年代においても基本的に変わっていない。

それでは生産性上昇の主要な源泉はどこにあるのだろうか。GMBでの筆者の聞き取り調査（1994年3月）によれば、93年に自動車生産台数は40%増加したが、現場の作業者の数は同じであり、生産性上昇はもっぱら、先に述べたように、労働者の多能工化によるものとのことであった。

こうした職務の拡大は労働契約の改定の対象となり、専門意識が強く、職務の拡大を労働の強化と考える労働者、組合の抵抗をうける。しかし、長期にわたる不況によってブラジルには大量の失業が存在する。企業外部にある大量の失業の存在が労働者、組合への強い圧力となっていたのである。かつて自動車産業は、単純労働者について周期的に「入替え」をおこなうことによって、労務費を引き下げる政策をとっていた*5が、現在では安定雇用の一方で、外部に大量に存在する失業を労働者に対する「脅威」として利用することによって、労働者に多台持ち、多工程持ち労働を受け入れさせ、労働の強度を高めてきたと言える。

2. 労働者の二極分化

すでに雇用されている労働者については、労働の強化という問題はあるにしろ、労働時間の延長による賃金の増加があるし、また生産性上昇の利益の一部が分配されたであろう。しかし、生産性上昇は労働者の賃金を等しく引き上げたであろうか。自動車産業についてのシュミットらの調査^{*6}によれば、自動機械の導入などブラジル工業での技術革新は、一部の工場労働者の技能、労働能力を高めた一方で、大多数を占める単純労働者の労働をさらに単純化する傾向にあるとされる。自動機械の操作にはプログラミングが必要になるが、とくに学歴の低い労働者ではそれができず、結局機械の監視が主な職務となってしまうのである。カルバーリョ^{*7}は、自由化以降そうした傾向が強まったとしている。労働能力が賃金に反映されるとすれば、彼らの賃金は上昇しなかったかもしれない。

雇用の停滞は、自動車産業に限らない。マンタグネルらの調査によれば、サンパウロ大都市圏の1989年以前と93年の雇用状況を比較すると、被雇用者のうち長期勤続者の割合は増加しているが、他方で雇用水準全体が停滞し、また正式の労働契約を結ばない(したがって解雇が容易で、社会負担の義務のない)雇用形態の割合が著しく増加している。また正規の被雇用者では労働時間が著しく増加している^{*8}。つまり、企業は、生産量の増大に対して、臨時雇用者の増加と正規被雇用者の労働時間の延長によって対応し、そのことによって支払賃金を抑制するとともに、正規雇用者の雇用増にともなうフリンジ・ベネフィットの支払い増加を抑制し、解雇のコストを回避しようとしたのである。

3. 社会負担と雇用

雇用の停滞という状況に対しては、すぐさま政府の労働市場への介入がその原因であるというネ

オ・リベラリズムにもとづく批判がなされよう。ネオ・リベラリズムによれば、雇用の流動化、社会負担の減少によって労働コストが低下し、それに伴い利潤が上昇し、その結果投資が増大し、新規雇用が創出される。この種の議論は、サッチャー政権下のイギリスあるいは先進国、途上国を問わずネオ・リベラリズムの影響下にある国で多くみられた。しかし、こうした考えに沿って、先進国では社会負担の切下げ競争がなされたが、雇用の増加をもたらすことはなかった。

ブラジルでもかつて、雇用にとまなう重い社会負担が資本集約的な技術の採用、したがって低雇用をもたらしているという議論があった^{*9}。最近でも、経済の回復にもかかわらず雇用が停滞しているなかで、同様の議論がなされている^{*10}。このような議論の論者は、雇用保証、そして賃金額にも相当する重い社会負担こそが、雇用を停滞させる原因であると批判している。

しかしながら、社会負担の軽減は労働コスト引下げの手段の一つにすぎない。企業は生産性向上によっても労働コスト引下げが可能である。さらに製品の品質向上、新製品開発など多様な手段によっても、企業は利潤を上げることができる。そして重要なのは、企業が社会負担の軽減あるいはその他の手段(例えば賃金引下げ)という直接的に労働コストを引下げようとする行動をとると、企業から生産性向上、品質向上、新製品開発などの代替的な手段を採用する動機が失われることである。それは長期的には企業あるいは広く産業の競争力を弱め、雇用の創出につながらないであろう。

技術の代替性が乏しいという問題もある。労働コストが下がったからといって、機械を労働によって置き換えたり、高度な労働を数多くの単純労働に置き換えることにはならない。機械装置がより複雑になり高度な労働能力を必要とするように

なると、技術の非代替性はより強まる。ブラジルでも、先に述べたように、自動機の普及とともに、その傾向が強まった。こうした条件のもとでは、社会負担が下がったからといって、企業が雇用とくに単純労働者の雇を増加させることはない。

加えてブラジル企業の高い社会負担は低い賃金水準、劣悪な社会保障を補うという側面があった。社会負担の一部は労働力の再生産に不可欠なものである。

- * 4 小池洋一『ブラジルの企業——構造と行動』アジア経済研究所 1991年。
- * 5 John Humphrey, *Capitalist Control and Worker's Struggle in the Brazilian Auto Industry*, Princeton, New Jersey, Princeton University Press 1982.
- * 6 Schmitz, Hubert and Ruy de Quadros Carvalho, "Automation and labour in the Brazilian car industry," *The Journal of Development Studies*, 1989, Vol. 26, No.1.
- * 7 Carvalho, Ruy de Quadros, "Capacitação tecnológica, revalorização do trabalho e educação," in Feretti, Celso João et al. (org.), *Tecnologia, trabalho e educação*, Petrópolis, Rio de Janeiro, Editora Vozes 1994.
- * 8 Mantagner, Paula ; Sandra Márcia Chagas Brandão, "Recessão e racinização produtiva : implicações para o mercado de trabalho," *São Paulo Perspectiva*, jan./mar.1994, Vol.8, No.1.
- * 9 Martone, Celso Luiz, "Participação do trabalho e taxas de retorno ao capital no setor não-governamental" (mimeo.), Universidade de São Paulo 1978.
- * 10 Teixeira, Ib, "Raízes do desemprego," *Conjuntura Econômica*, Vol., No.2, 1995.

むすび

ブラジルの自動車産業では市場競争に対応して

製品の変更、生産技術・組織の革新などを実行してきた。産業発展はこうした企業レベルの革新に多くを依存している。ブラジルの政府もまた、経済自由化への対応の過程で、社会協約に見られるように、民間部門との調整的機能を果たした。とはいえ、自動車産業の「成功」は部分的なものである。社会協約は自動車産業にしか見られない。部分的な協約は、他の経済部門との公正という問題点をもつ。自動車産業の革新は、生産性、賃金が上昇する一方で、雇用の停滞という問題をもつ。その「成功」が一般性をもつかどうかまだ分からない。

経済の自由化が雇用につながるためには、産業の競争力が強化され生産が拡大したり、新しい産業が創出され雇を増加させるかどうにかかっている。自動車産業に関連して言えば、自動車産業の競争力が高まり、国内販売、輸出が増大したり、あるいは自動車産業で排出された労働者を吸収する新しい産業が生まれることが必要となる。反対にそうしたことが起こらないならば、社会全体で雇用もまた増加しない。そのことは、総需要を抑制し、経済成長を持続的なものにしないであろう。

労働市場からはじき出された、あるいは新規に労働市場に参入した単純労働者が雇用されるには、技能、知識の取得が不可欠になろう。失業者に対する再訓練などの職業教育、さらには新しい技術に対応できるような一般教育の充実が求められる。しかし、一般教育のような公共財はもちろん、労働者の訓練についても企業はそのコストのすべてを負担せず、フリー・ライダーとして行動することが多いだろう。

雇用問題との関連で、教育とともに重要なのは、中小企業である。中小企業は不完全雇用を含め多数の労働者を支えているが、経済自由化のなかで資金、技術の不足など多くの困難に直面している。

これは中小企業が本来的に、その規模の小ささから、資金調達コストが高い（あるいはそもそも資金調達が可能でない）、技術情報へのアクセスが困難であるなどの問題をかかえているからである。こうした理由から、中小企業が市場から脱落すれば、ブラジルの雇用状況は一層悪化するであろう。中小企業の資金、技術へのアクセスを容易にしたり、中小企業を組織化し規模経済、集团的効率を達成

するなどの政策が必要となる。

職業教育、中小企業の問題に限らず、市場によって解決できない問題は数多い。市場にすべてを委せれば、経済成長や雇用が自動的にえられるわけではない。ブラジルのような市場が十分機能しない経済では、なおさらそうである。政府に新たな役割が求められている。

（こいけ・よういち／中南米総合研究プロジェクト・チーム）