

第2章

生産方式の発展と取引関係の変化

——ブラジル自動車産業における競争優位の
確立過程と多国籍企業——

はじめに

目下、ブラジルの自動車および部品産業は生産技術革新と外国資本流入のまっただ中にある。この革新は一昔前に先進国で起こったことの再現ではなく、先進国とはほぼ同時に起こっている。また、後に詳しく考察するように、1993年より急激に拡大している。自動車生産は80年代から90年代初頭にかけての停滞の長いトンネルから脱した。それは60年代末からの製品差別化を基調とする競争戦略の限界を示していた。新しい拡大は、その競争形態からの脱出であった。すなわち差別化された比較的高級な車種から低価格の小型車へのシフトが決定的な契機を提供した。つづいて、上記の生産部面での技術革新がさらなる成長を支えた。同時に外国自動車組立企業と部品企業が大量して流入している。この混沌とした事実を明らかにするのが本章の目的である。

それは以下の手順で行われる。まず、第1節においてジョン・ダニング (John H. Dunning) のエクレクティブ・パラダイムにおける所有優位あるいは競争優位の決定的役割を確認し、今日の対ブラジル直接投資と所有優位の密接な関係を考察する。第2節においては、組立企業および部品企業の対ブラジル進出と不可分に結びついた、今日の自動車産業における所有優位の内

容をなすモジュール生産およびそのブラジルでの展開を考察し、第3節ではその負の産物たる雇用不安と労働組合のポスト・フォーディズム的再編を検討する。

第1節 ブラジル自動車産業の急成長と所有優位の確立過程

1. 1993年以降の自動車産業の実績と外国資本の流入

ブラジル自動車産業は、1980年代から90年代初頭にかけての長い不況から93年に一気に抜け出した。商用車を含む全自動車生産台数はそれまでの90～100万台水準から93年には140万台、94年、95年、96年そして97年にはそれぞれ158万台、163万台、180万台、207万台へと推移しており、92年からわずか5年間で2倍に急拡大している。乗用車だけをとっても92年の82万台から97年の168万台へと倍増している。また、雇用人1人当たりの生産台数でみた生産性も92年に10.2であったのが96年および97年にはそれぞれ17.7、19.5となり、やはり97年には92年の生産性水準のほぼ2倍に到達している（ANF-AVEA[1998], pp. 51, 61）。

また、自動車部品産業の売上額の推移をみれば、1992年の101億ドルから96年の170億ドル（推定）へ拡大している。89年まで堅実な増加傾向を示していた輸出額も89年21億2000万ドル、90年21億3000万ドル、91年20億5000万ドルと足踏み状況が続いていたが、92年の23億1000万ドルから急拡大が始まり96年には35億1000万ドル（推定）へと推移している。従業員1人当たり売上額でみた生産性はより急激に上昇し、92年の4万3800ドルから96年の8万8500ドル（推定）へと2倍になっている（SINDIPECAS[1996], p. 23）。

この1993年以降の急成長は、後にみるようにカマラセトリアル（Camara Setrial: 部門別会議）で確認された小型車化とその間接税の大幅な縮小による乗用車価格の低減を契機にしているが、上に確認した自動車および部品部門

表1 1996年以降の自動車産業の投資

(単位：100万ドル)

企業名	生産品	投資額	開始時期
アグラレ/ナビスター	トラック	200	1998年6月
アジア・モーターズ	小型商用車	500	1999年12月
クライスラー	小型商用車	315	1998年7月
クライスラー/BMW	エンジン	500	1999年
フィアット	エンジン	500	1999年
フィアット/ストラ	小型商用車	240	1998年9月
フォード	ND	700	ND
GM	部品	150	1999年初め
	乗用車	600	1999年
	部品	500	ND
	自動車	150	ND
ホンダ	乗用車	150	1997年10月
メルセデス・ベンツ	乗用車	820	1999年2月
ルノー	乗用車	1,000	1998年12月
	エンジン	500	2000年
トヨタ	乗用車	150	1998年9月
VW	トラック・バス	250	1996年11月
	エンジン	270	1996年10月
VW/アウトディ	乗用車	750	1999年2月
ボルボ	キャビン	50	1998年3月
	エンジン	40	1999年1月
ヒュンダイ	小型商用車	286	1999年3月
イベコ	小型商用車	240	1999年末
キア	トラック	42	ND
ランド・ローバー	小型商用車	150	1998年10月
ミツビシ	小型商用車	35	1998年9月
ブジョー/シトロエン	乗用車	600	2000年末

(出所) ANFAVEA[1998], p. 34より抽出。

における生産性の急上昇が加わり成長の継続性を支えてきた。そして、これは当然のことながらこの両部門の投資の増大となって現れ、急激な外国資本の流入が起こった。

組立部門における外国資本投資は、1981年の6億4480万ドルが89年に6億150万ドルの水準に回復するまで減少・停滞し、90年以降緩やかに増加し始

表2 先進国自動車部品企業の対ブラジル新規投資（予定を含む）

（単位：100万ドル）

企業名	国籍	金額	内容
イトトン	米国	100.007	96～97年
		14.0	カンボス工場（エンジン内燃用バルブ、テンションナーなど）
			96年エキップメント・クラークの持ち株会社CAPCOを買収（トランスミッション）
		84.0	GMコンパクトカー用トランスミッション工場 97年ダナ/アルパルスのクラッチ工場購入
ZF	ドイツ	10.0	オートマ・ミッション工場新設予定
ロバート・ボッシュ	ドイツ		96年Allied Signalのソロカバ工場を系列下に
			96年ワプサ（スターターモーター、電気モーター、オルティネーター、クラクション生産）を買収
		20.0	98年末までにカンピーナス工場に電子インジェクション用バルブ生産ライン新設
		5.0	カンピーナス工場に電子制御機器ライン新設
デルファイ	米国		NSK（日）と合併でデルファイNSKブラジル設立
		20.0	デルコが電子インジェクション、アラームシステム工場建設（98年8月稼働）
		20.0	デルファイ・エナジーがエンジン調整システム技術開発センター設立（98年末稼働） 内装工場の新設検討
Valeo	フランス		97年4月に内資ユニベル（SP）（ドアロックシステム部品、ステアリング生産）買収（SP）2工場、ベチン（MG）工場 Valeo Material de Friccao工場建設（摩擦素材生産）
		70.0	2000年までにガンピーナス（SP）に新工場建設（3社設立） ①Valeo Embreagens（クラッチ生産） ②Valeo Sistemas de Limpadores（ワイパー用モーター生産） ③Valeo Sistemas Eletricos（オルティネーター、スターターモーター生産）
マグネティ・マレリ	イタリア	4.5	97年10月にブラジル最大の自動車部品メーカーCofap議決権株70%買収 ベンツ「クラスA」向けに計器パネル、燃料供給システム、排気システム供給
テネコ	米国		95年末にモシ・ミリンにサイマルティニアス・エンジニアリング技術開発センター設立
		50.0	96年3月に2000年までに投資することを発表
		10.0	モシ・ミリン（SP）にブラジル・ウォーカー設立（96年3月からVW、ホンダ向けに排気システム、触媒コンバーター生産）
			96年にコチア（SP）所在のAxios Covite（ブッシュ、ラバーブッシュ、エンジン・マウント生産）買収によりモンロー・アシオス設立
		10.0～15.0	クリチバ周辺（PR）アウディ、クライスラー用排気システム工場新設（98年末稼働）
マネスマン	ドイツ		97年1月にVDO Kiezle内資分25%を買収しサントアマロ工場ラインをガルーリョス工場に移転購入
		40.0	Sachs：イタジュバ（MG）にガス・スプリング生産工場新設
		15.0	Sachs：アララクアラ（SP）にクラッチ工場新設（97年11月稼働）
		60.0	Sachs：ベンツ「A3」用ショックアブソーバー工場新設
		35.0	振動吸収システムメーカー買収ほか既存工場近代化 Sachs：アウディ「A3」、VW「ゴルフ」「パサート」向けに新工場建設（サスペンション、エンジン、トランスミッション用ゴム金属部品生産）
Lear	米国		97年5月にブラジルKeiper Recaroのカサババ（SP）工場買収（VWタウバテ（SP）工場向けにシート生産）
		15.0～20.0	97～98年に投資

			カンボ・ラルゴ (PR) にクライスラー「ダコタ」向けシート工場新設 (98年稼働)
			サンパウロに技術開発センター新設
ジョンソン コントロールズ	米国		S. B.カンボ (SP) にフォード向けシート工場新設 (96年稼働)
			S. アンドレにGM向けシート工場新設 (97年10月末稼働)
			S. J.カンボス (SP) にGM向けシート工場新設 (97年稼働), トヨタ「カローラ」用シート生産
			ポウゾ・アレグレ (MG) にシートトリム・カバー工場新設 パラナ州にアウディ「A3」, VW「ゴルフ」「パサート」向けシート工場新設 (98年11月稼働予定)
Ecia/ Bert- rand Faure	フランス		96年にサンパウロ事務所開設
		17.0	クアトロ・バーハス (PR) にシート構造工場新設 (99年3月までに稼働, ルノー「メガネ・セニック」, GM向け)
			S. J.ドスピニャイス (PR) にシート工場新設 (ルノー向け, 99年稼働予定)
		ポルト・レアル (RJ) にシート工場新設 (ブジョー/シトロエン向け, 2000年稼働予定)	
TRW	米国		96年8月にラプラス (MG) 新工場稼働 (ジャスト・イン・タイムでファイアット「パリオ」用ステアリング・システム供給)
			マウア (SP) にエアバック工場新設
Meritor/旧 ロックウエル ・オート モーティブ	米国		ダナに小型トラック用ホイール部門売却
		30.0	メキシコにホイール工場新設 (96年10月稼働)
		5.0	2000年までにGM「ブルーマカウ」「新型コルサ」向けホイール生産
		30.0	99年からアルミホイール生産を検討
ダナ	米国		内資Wiestと合併でSiemsc Parish設立 (シャーシ・フレーム生産)
		20.0	96年11月にStevaux買収 (ガスケット, オイルシール生産)
		2.5	96年末にグラバタイ (RS) のゴム金属部品工場が稼働
		123.0	アルバラス95~99年に投資
		14.0	96年5月にアルバラスのデファレンシャル部門買収
			米系ロックウエルBraseixosの小型トラック用アクスル部門 (オザスコ〈SP〉) 買収
			96年9月にフレイオス・バルガと合併でSMシステム・モジュラーレスをタウバテ (SP) に設立し, VW「ゴルフ」前輪サスペンションと後輪アクスル部品モジュール生産開始
			Ivocy Ichopeと合併でアクスル生産
4.0	フィルターWIX生産ライン新設 (97年8月稼働)		
14.0	97年7月に傘下アルバラスのクラッチ生産ラインをイートンに売却		
32.0	カンボ・ラルゴ (PR) にクライスラー向けシャーシ, サスペンション部品工場新設		
		ジャンベイロ (SP) に新工場建設	
ルーカス・ パリティ	イギリス 米国	18.0	97年にフォード・新型バンの前輪ブレーキモジュール生産と米国工場 (バルガ・ブレイクス) 拡張
		50.0	98~2000年 ①GM向けに合併でシャーシ工場建設, ②ルーカス・パリティと合併でディスクブレイキ工場新設
		4.5	英T&Mと合併でバルガ・フェロード設立 (97年11月からブレイキパット, ライニング生産参入)
オートリブ	スウェー デン・米 国		96年9月に事務所 (SP) を設立
		6.0	タウバテ (BS) に工場新設。98年3月から安全ベルト, エアバック生産 (フォード, GM, ベンツ「クラスA」向け)
			JV計画 (98年末からアウディ「A3」, VW「ゴルフ」「パサート」向け安全ベルト供給)
			研究開発センター建設 ハンドル生産工場の新設検討

(出所) JETRO『Carta de Jetro』Vol. V-22, No. 232, 1998年6月1日, 表①より抜粋。

め93年までの各年ではそれぞれ7億8980万ドル、8億8000万ドル、9億8020万ドルそして8億8570万ドルとなっている。さらに、それ以降は急拡大し、94年の11億9000万ドルから95年の16億9380万ドルを経て96年、97年とそれぞれ23億5940万ドル、20億9200万ドルとなっている（ANFAVEA [1998], p. 42）。96年以降の急拡大はこれまですでにブラジルで生産活動をしていた既存外資のみならず新規に投資を開始する新規外資を含む新工場建設ラッシュによるもので、96年以降の自動車産業の予定投資額は96億9000万ドルに達する（表1）。また部品部門の96年以降の新規投資は表2に示しているが、ブラジル・ローカル資本のテークオーバーを含め、判明しているものだけで投資予定額は9億5800万ドルに達する。これは、表面的には市場開放化政策の一端を担う当該部門の関税引き下げによるブラジル・ローカル部品産業の脆弱性が顕在化した結果である。

以上のように、ブラジル自動車・部品産業の急成長は市場開放化のなかで起こり、それを支える外資の流入はまさに疾風怒濤のごとくのが強いが、この直接投資流入こそ世界大競争時代の技術開発競争の結果であり、多国籍企業の競争優位あるいは各企業が固有に所有している所有特殊優位の結果である。

2. 自動車産業における対ブラジル直接投資と多国籍企業の所有優位

(1) ブラジル自動車産業の発展段階と直接投資ポジション

ブラジルのような発展著しいNIEs（Newly Industrializing Economies: 新興工業経済地域）の直接投資問題を分析するにはダニングのエクレクトイク・パラダイムが有効である。これは一国の対外直接投資ポジションとその国の発展段階との相互作用に注目したもので、各国の対外直接投資ポジションは1人当たりGNPでみた各国の発展段階に照応して固有の特徴をもって現れるとしている。ダニングの調査時点が1967年から78年と古いものであるので今日の各国の発展段階を直接当てはめることはできないが、その発展段階と

は以下のとおりである。発展段階を四つに区切り、第1段階は資本の流出入が存在しない発展のきわめて不十分な段階（1人当たりGNPが400ドル以下の国）、第2段階は国内市場が発展するにつれて外資の流入が始まるが国内資本の流出は存在しないか僅少である段階（1人当たりGNPが400ドルから1500ドルの国）、第3段階は資本の流入と流出が同時に存在し後者が開始して前者に比較して急拡大していく段階（1人当たりGNPが2000ドルから4750ドルの国）、そして第4段階は流出が流入を上回り当該国資本は外国立地による優位性利用が活発化する段階（1人当たりGNPが2600ドルから5600ドルの国）であるとしている。

そして、ダニングは新興工業国は第3段階にあるとして、そのポジションを「国際的 direct 投資の特殊化が始まる」段階と規定した。すなわち、一方で、当該国の比較立地優位が最も強く比較所有優位が最も弱い部門で直接投資流入を引きつけ、他方で比較所有優位が最も強く比較立地優位が最も弱い部門において対外投資を強要することになる。そして、この段階の多くの事情が受け入れ国政府（われわれの議論の場合はブラジル政府）の経済政策と直接投資の性格に依存する、という（Dunning[1981], pp. 118-119）。

ここでは前半に示された二つのパターンのうちの前者が関連する。すなわち、世界価格に一致するほど平均費用を低下させていない、したがって未だに比較優位部門となりきっていないブラジル自動車産業は、1995年1月に発足したメルコスルという立地上の比較優位の存在する部門として現れることになる。南米南部地域のこの統合市場は、規模の経済に敏感で産業内貿易については企業内取引（とくに対アルゼンチン）がきわめて有効に機能する条件を与えるのであり、自動車産業は国内他部門と比較すれば立地上の優位性が強いと考えられる（田中[1998], pp. 45-46, 51-57, 小池[1998], pp. 240-243）。そして、このような部門にこそ多国籍企業はその技術および資金上の所有優位をもって進入することになる。

(2) 内部化要因としての所有固有優位あるいは競争優位

ダニングは、1870年代半ばから1970年代初頭にかけての、フォーディズムとして知られるマイクロ組織的システムとヒエラルキーを特徴としているマクロ制度的システムによって構成された「ヒエラルキー資本主義」（「階層制資本主義」）が、ここ20年間に特徴的になった「アライアンス資本主義」へ変化したと認識している（Dunning[1998], p. 30）。後者のこの新しい資本主義は基本的には技術進歩とグローバリゼーションによるとされるが、それは主要企業間の提携（co-operation）と提携企業間の競争との両方を内包するものである。これは巨額の技術開発費用とスピードアップした開発時間をめぐる競争に直面した企業が、革新・学習過程のスピードを速めてR&D、マーケティングと分配、製造方法などの特定の活動の効果を強化するために、すなわち新しい補完的技術へのアクセスを得るためにとる行動である。

このアライアンス資本主義の特徴点をダニングの論文からまとめると以下のようなものである（Dunning[1998], pp. 35-40）。

- (1) 競争圧力、R&D費用の巨大化、および衰退化の加速化によりとくに高技術部門はクロスボーダー・アライアンスを結んだ。1980年から89年までの4192のアライアンス中90%が日米欧間で取り決められている。
- (2) 中小企業を巻き込んだ系列のネットワークが形成される。日本の自動車産業の2次、3次の下請け化、イタリアではモデナ地区のニットウェア企業のネットワーク化、巨大ソフトウェア企業およびアパレル企業の何百というアジアの下請け企業化など、中小企業が新しいポジションを獲得している。これらは作られたクラスター内で外部経済あるいは集積経済（agglomerative economies）を提供する（この点は第2節で考察するブラジル自動車産業の「コンドミニウム」の形成に関係している）。
- (3) 価値連鎖（value chains）に沿った活動の外部化が起り、アームスレングス取引ではなく管理された企業間提携取り決め（inter-firm co-operative arrangements）によって頻繁に更新される（価値連鎖に沿っ

た活動の外部化は第2節で考察するブラジルVWの「モジュールコンソーシアム」の構築に関係している)。

このように把握したダニングは、エクレクティブ・パラダイムに関してアライアンス関係を念頭においた競争優位ないしは所有優位概念の拡大・変更を試みている。しかし、われわれがここで注目すべきは、このような変化が内生変数である技術の発展要求に規定されたものであることである。とくに本章が問題にする自動車産業においては、各個別企業に対する競争圧力により生産技術の変化とそれに対応した企業内組織と企業間関係の新たな展開の世界的普及という内実をともなった新たな直接投資と戦略提携がセットで進行していることである。セットで進行しているというのは、先の指摘にあるように提携関係に限ってみれば日米欧の巨大独占資本間のものが圧倒的であるが、新興発展途上国ブラジルの実態をみれば、生産技術の変化に照応して展開を迫られた提携関係と直接投資が有機的連関をもって進行しているということである。その際、ブラジル自動車産業において顕著に現れているのは、コストを削減し、開発期間を圧縮し、フレキシビリティを増大させ、そして現地化能力を強化するモジュール生産の導入と、それにともなう部品取引関係の変化、すなわち後に展開するグローバル・ソーシングからフォロー・ソーシングへの転換とである。ダニングのエクレクティブ・パラダイムにおける対発展途上国直接投資は、フォーディズムにもとづく技術とその内容とする所有優位とその使用という形態をとっていた。しかし、これから考察する事態はポスト・フォーディズムを意味する生産技術や経営技術にもとづく、あるいは前者から後者への移行過程における直接投資であり、だからこそ生産方法のみならず部品産業の構造の大転換ひいては新しい質のクラスターを登場させるドラスティックな過程である。

そこで、以下において新たな対ブラジル直接投資の主たる要因であると同時に、今回のブラジル自動車産業の急成長を支えた生産性上昇の要因である生産方法の発展と、それに規定された部品取引関係の変化を考察する。これは、労働手段体系である生産技術の変化・発展それ自体が内生変数として、

部品取引関係を含む部品企業の再編、労働組合の変化・再編、多国籍企業の投資動向のみならず活動形態までも規定しているとの認識をベースにしている。その際、先にも触れたように生産技術の変化・発展の内容はフォード主義的な硬直的な生産方法からコンピュータ制御のフレキシブルな生産方法（独自の資本主義的生産様式）（松石[1998], pp. 33-37）への移行を意味している。

第2節 世界大での生産技術の変化とブラジルの自動車産業

1. ヨーロッパ自動車産業のモジュール化の動き

今日のヨーロッパ自動車産業の効率化とフレキシブル化は概ねオフライン・システムとしてのモジュール生産方式の導入によって実施されている。このモジュール化を1980年代に早くも実施していたのがドイツ（旧西ドイツ）のVWであった。

このドイツVWの態様を考察する前に、モジュール化それ自体を定義すれば次のようになる。K・クラークとC・ボールドウィンによれば、高速処理や通信などの技術ではなく「それぞれは独立して設計ができ、しかも全体としては統一的に機能する小規模なサブシステムを用いて、複雑な製品やプロセスを構築すること」（クラーク・ボールドウィン[1998], p. 130）である。つまり、製品がモジュールというサブシステムに分解されることによって、設計者とユーザーは大幅な複雑性を獲得することになる。ここでモジュールとは組立直前のある程度セットになった部品群をいう。

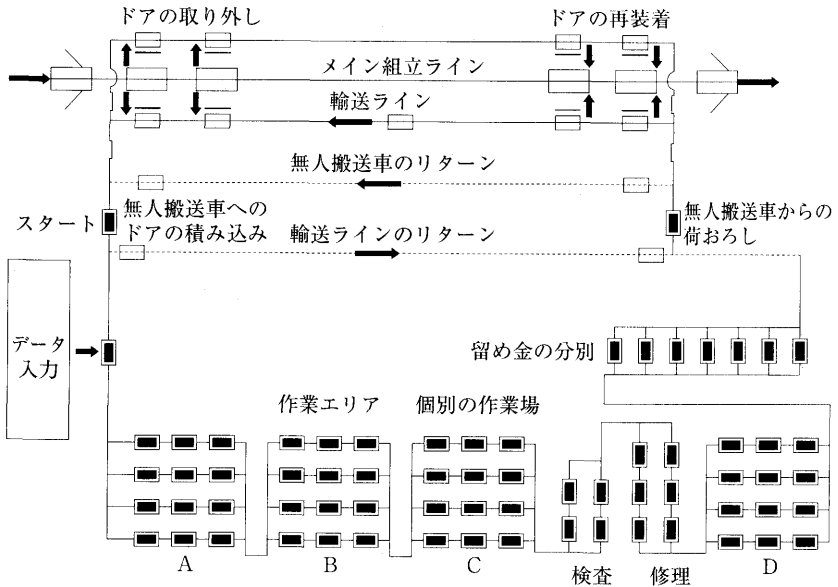
さて、それではユーザーがいかにして複雑性を獲得できるのか、あるいはこのモジュール生産がユーザーのニーズに対応した差別化をいかに可能にするのかをVWの例で考察しておく。ここで確認しておくべきことは、フルライン組立企業によるモジュール化推進戦略がプラットホームの共通化と不可分に結びついていることである。これらの企業は小型・中型車で2～3種、

大型・高級乗用車で2～3種、そして小形トラック/SUV (sport utility vehicle) で1～2種のプラットフォームに統合しつつある。なぜなら、プラットフォームは開発・生産費用の約60%を占めるので、少数の基本的なプラットフォームに集中させることは多くのシナジー効果を生み、一つのプラットフォーム当たりの製品単位数が大きくなることによるメリットを獲得できるからである。このようなメリットを獲得することにより、モジュール固有の差別化を可能にするためのフレキシビリティ実現の追加的費用を保障し、さらに設備のブランド横断的使用を可能にし、高品質高生産性に必要な生産方法の平準化をも可能にすることになる (Wilhelm [1997], p. 147)。

いま、プラットフォームにフロア・グループ、ドライブ・システム、駆動ギア、およびコックピットの各モジュールが取り付けられるとすれば、各のモジュールは固有の差別化が可能であり、機能上および幾何学上の接続部分が前もって決定されているので、それさえ考慮しておけば独自に開発、製造、組立を行うことが可能になる。仮にコックピットのモジュールを考えると、第1次モジュール (first-order module) はボディに直接取り付けるために組み立てられたコックピットで、第2次モジュール (second-order module) は第1次モジュールを構成するサブアセンブリ (半組立) による暖房システムやエアコンシステムなどであり、第3次モジュールはさらに上流のサブアセンブリによって成り立っている。

ドイツの組立企業のミッテルオルト工場におけるドアの組立についてみると以下のようなものである (Jürgens, Malsch and Dohse [1993], pp. 363-365)。塗装工程が終わった自動車は再びドアが車体から取り外されて1組ずつ無人搬送車 (automated guided vehicle) により四つの異なる作業エリアに運ばれる (図1)。そこで、窓、ミラー、パディング (padding)、ハンドルなどが取り付けられる。それぞれの作業エリアは15までのワークステーション (個別の作業場) で構成されており (図では12のワークステーション)、無人搬送車は自動的に一つのステーションを探す。検査の後、完成されたドアは再び本来の組立ラインに戻され、その間に組立が進んでいたボディに再び取り付けら

図1 ドア・モジュールの組立の図解

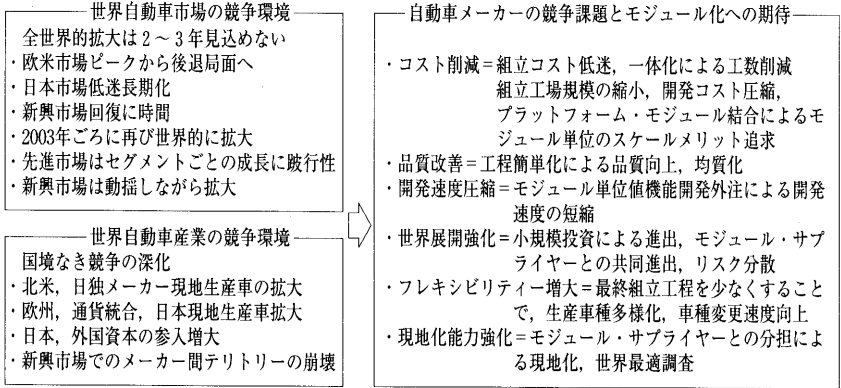


(出所) Jürgens, Malsch and Dohse [1993], p.364, Figure 10.1より。

れる。

ミッテルオルト工場でのドアの組立システムでは、140の無人搬送車が存在し、ワンセットの並行して稼働している複数のワークステーションをもつ四つのワークアイランド（作業エリア）を行き来する。仮に塗装の異なるオプションを入れるならば、ドアは3000の異なる種類をもつことになる。また、それぞれのワークステーションには制御灯（control lump）が備え付けられており、一定の時間が経過すれば点灯する。それはあらかじめプログラムされた時間が経過すればキャリアを動かさなければならないことを示している。当該ボディに取り付けられるべきドアやコックピットが正確な時間に取り付けられる予定のラインのステーションに届いていない場合、生産の全体の流れが乱れて大混乱に陥るので、メインラインを流れるそれぞれのボディの進行状況に一致してワークピースの順序と速度を保つことが最も重要とな

図2 モジュール生産・調達を求める世界市場・産業の競争原理



(出所) FOURIN[1999], p.1.

る。その際、この制御灯は決定的な役割を担うのである。また、モジュール生産においてはコンピュータにより統合的に制御された無人搬送車の機能がフレキシビリティを保障することになる。この無人搬送車は三つの高さにプログラムされており、ワークピースがワークステーションに入ってくるや否や自動的に調節される。

以上のようなモジュール生産は図2のように、世界自動車産業の競争環境に照応してコスト削減、品質改善、開発期間の圧縮、世界展開の強化、フレキシビリティの増大、および現地能力の強化を目指す企業の戦略を実現する選択の一つである。これは、新たにVWのドイツ・モーゼル工場や以下に説明するブラジル・レゼンデ工場、ダイムラー・クライスラーのブラジル・カンボラルゴ工場、ドイツ・ラシュタット工場、アメリカ・バンス工場およびフランス・アンバック工場、ルノーのフランス・サンドゥヴィル工場とブラジル・クリチバ工場、フィアットのアルゼンチン・コルドバ工場、さらにはGMのイエローストーン・プロジェクト (Yellowstone Project)、フォードのフォーカス・プロジェクト (Focus Project) 等々で実現されつつあり、モジュール化の動きは世界的動向となりつつある (FOURIN[1999], pp. 6-7)。

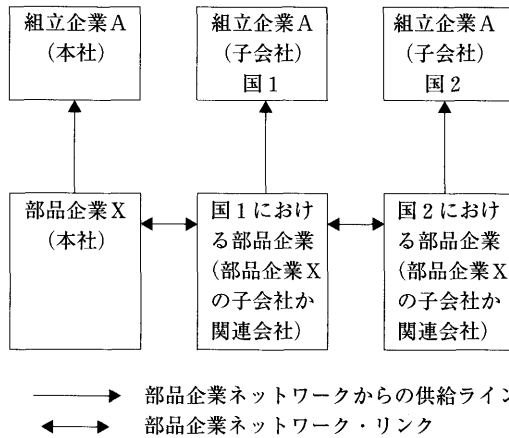
2. ブラジルにおけるインダストリアル・コンドミニアムの形成

(1) モジュール供給企業の展開

同一プラットフォームと共通化されたシャーシやその他の部品生産によるスケールメリットの獲得、さらに図2に示しているようにモジュール単位での機能開発や外注による開発期間の大幅な短縮は、世界統一プラットフォームが世界的に共通化した部品をしかも同一のサプライヤーから調達してはじめて実現可能となる。しかし、このようなことは部品企業の対応力からして所詮不可能なことである。とはいえ世界の部品企業がそれぞれバラバラに同じものを生産供給したのでは上記のメリットを享受できず非効率である。そこで登場したのが自動車組立企業の世界的展開に対応可能な世界大の部品企業である (FOURIN [1999], p. 4)。したがって、自動車組立企業は現地化能力の強化のためにモジュール・サプライヤーとの分担による現地化ないしは世界最適調達を目指すことになる。

この世界大の部品企業であるモジュール・サプライヤーをJ・ハンフリー (John Humphrey) はネットワーク・コーディネーターと呼んで次のように説明している (Humphrey, Mukherjee, Zilbovicius and Arbix [1998], pp. 126-128, 141-144)。1980年代末までは、発展途上国を含むローカル政府によるローカルコンテンツ目標にコミットせざるをえなかったがゆえに、自動車組立企業はローカルな部品生産基盤を発展させなければならなかった。そこで、たくさんの部品は組立企業によってデッサン・開発されるが、多くの場合ローカル市場向けに固有にデッサンされた自動車が生産されていたので、詳細なデッサンはローカル企業に任されていた。したがって、デザインおよび技術のフロー経路および部品取引の基本関係は先進国の組立企業と部品企業の関係および先進国組立企業と在ローカル市場子会社との関係、また当該子会社とローカル部品企業との関係であった。ところが、90年代からの新しい関係においては (いま、ローカル市場を発展途上国に限定すれば)、発展途上

図3 部品供給関係の新しい型



(出所) Humphery, Mukherjee, Zibovicus and Arbix [1998], p.141, Figure5.3.

国ローカル部品企業にとって組立企業の在発展途上国子会社との関係はもはや強い結びつきではなくなり、それに代わって世界的に展開した各拠点が「水平的」に結びついた基幹部品企業（モジュール供給企業）であるネットワーク・コーディネーターとの関係がより重要になる（図3）。なぜなら、企業の主要基盤が先進国に存在し新モデルがそこから開始されるとすれば、その国で契約を勝ち取った部品企業が他の国（例えば発展途上国）で契約を勝ち取る際に、先に述べた理由により、非常に強いポジションを有することになるからである。そこで、発展途上国においてはこのネットワーク・コーディネーターとしての部品企業を中心にしてローカルな部品企業が再編されることになる。すなわち、部品の取引関係はもとよりデザインおよび技術のフロー経路はこの基幹部品企業を通じて行われ、それゆえこれまで基幹部品企業として成長してきたローカル大部品企業のポジションは危ういものとなり、したがって外国資本に取って代わられる傾向をもつことになる。

先の表2にあがっている自動車部品企業は主としてネットワーク・コーディネーターであると考えられるが、とくにローカル企業の危機的状況を

象徴しているのは、それまでブラジル部品産業において外資、内資合わせてトップの座を競っていたローカル大企業であるコファップとメタルレーベがともにイタリア系基幹部品企業マグネッティマレリーによって買収されたことである（田中[1996]，pp. 211-213）。とくに、コファップは中南米最大の部品企業であり，1996年の売上高（グロス）は7億2000万ドルに達している。製品別の内訳はサスペンション関連部品が36%，エンジン部品が29%，排気システムが19%，鋳造品が7%，そしてプラスチック部品が5%となっている。95年には排気システム製造のカドロンを，96年にはドイツ社マーレとともにメタルレーベを買収したが，そのコファップもまた97年10月にマグネッティマレリーによりテークオーバーされている。

(2) インダストリアル・コンドミニウム

さて，このような国際環境のなか，ブラジルの自動車産業の生産方法と取引形態も変化せざるをえない。その変化の様子は，組立企業の小ロット生産に対応して部品産業はこれまでの大量生産型（フォード主義型）の水平型部品企業組織構造からピラミッド型・垂直型構造に再編されつつあり，しかもそのピラミッドの頂点にネットワーク・コーディネーターである基幹部品企業が位置することになる。いま，組立企業納品直前モジュールあるいはコンポーネントを組立生産する企業を1次供給者とするなら，その役割は次の6点にまとめることができる（BNDES[1996]，p. 2）。(1)技術やロジスティックスのようなさまざまな面で効率的でなければならない。(2)R&D計画をもち，デザイン，開発，および検査工程を実施しなければならない。(3)組立企業に随伴し（フォローソーシング），新プラントに投資する能力をもたなければならない。(4)さまざまな部品供給企業関係を統合管理し，価格交渉を行い，組立企業の生産ラインに組み立てられた部品セットを直接引き渡す。(5)それらのコストを最も効率化するために管理する。(6)新しい自動車の概念化段階で技術の所有者となり，新プラントでの部品供給での優先権を有する。以上の項目を満足する部品企業は一般に従来よりヨーロッパ，米国や日本の同国籍

の組立企業と取引している。

今日のブラジルに起こっている自動車部品産業の再編過程を、これまでのフォード主義型生産・取引関係において主として行われていたグローバルソーシング（ワールドソーシング）形態から以上のようなフォローソーシングとグローバルソーシングとの補完共存状態への移行として特徴づけ、後者のフォローソーシングを基軸に据えた国内部品供給体制を近接関係（部品企業が組立プラントの近くに配置されていること）、企業間の協力関係、共同開発、グローバル・アンド・フォローソーシングなどをその内容とした「インダストリアル・コンドミニウム」と呼んだのが、M・S・サレルノ（Mario Sergio Salerno）らのグループであった。彼らによれば、「コンドミニウム」概念は組立工場内あるいはその同じ拠点への部品企業の生産設備の配置を意味する。組立企業は、毎日部品企業から部品を「拾い集めていく」ロジステカル・オペレーターを雇い、そのトラックが毎日決まった時間に部品販売者のところを通るので、計画された部品量が利用可能となる。また、トラックが通る部品企業は近接しているので、同じ部品の大量在庫を抱えることなく全体的なロジスティックスに照応する費用が有効となる（Salerno, Zibovicus, Abix and Dias[1998], p. 594）。

いま、この態様をフィアットの例でみれば以下のようなになる（田中[1998], pp. 48-49）。ワールドカー Palioは1996年4月に発売が開始され、その最初の年の販売台数は前代未聞の25万台に達している。そして、97年2月にはPalioのラインが追加されPalio Weekendが販売を開始された。このモデルはブラジル国内ばかりでなくヨーロッパに輸出されており、CKD（completely Knocked-down）形態ではポーランド、アルゼンチン、およびベネズエラに輸出されている（FIAT[1997]）。

フィアットは「ミナス化」政策を推し進め、ミナスジェライス州の自らの工場より基本的には半径100キロメートル以内に部品工場を集めてきた。ごく最近にも53の部品企業をベチン（Betim）に受け入れ、その投資額は1億3000万ドル以上で、従業員数は1万8000人にもものぼる。そして、直接供給企

業の数を削減し、統合供給システムをつくり部品供給関係のヒエラルキー化を促している。すなわち、その数は品質基準により1988年の510社から95年には180社へ減らし、さらに97年には100社にする予定である (Carvalho [1997], p. 80)。

モデルTempraのダッシュボード・コントロール・パネル生産の場合、第1次供給企業がサブ・アセンブリ段階の部品を供給し、この第1次供給企業が全部で100の部品を納品する15の下位部品供給企業を管理する。その場合、この第1次供給企業はフィアット工場とオンラインで結ばれ、リード・タイム2時間で自動車を組み立てるのに必要なサブ・アセンブリの品種と量に関する情報を受ける (ECLAC[1995], p. 9)。このように、フィアットはミナスジェライス州において着々とより完全なJIT (Just in Time) 供給体制を築き上げつつあるが、先にも指摘したように第1次供給企業の役割が決定的に重要であることを確認する必要がある。

さらに、ボディ・スタンピングは自らの工場で行うのではなく、スタンピング工程を薄板供給企業ウジミナス (Usiminas) に移し、そこから溶接された完成ボディを購入している。この分益制は新工場の設立の必要がなく、1989年には日産800台の乗用車生産であったのが、これにより96年には2000台に飛躍的に生産性が上昇した。

以上のような再編が着々と進行しているとはいえ、すべての組立企業の近くに部品企業を配置することは不可能である。したがって、部品企業はより多くの固定資本が必要なメイン・プラントに生産工程を集中し、部品組立、在庫および配送機能をもつ最終工程のみを組立企業の近くに置くことになる。例えば、マグネッティマレリーはミナスジェライス州のフィアットの工場の近くに4000万レアルの新しい工場 (排気装置その他) を建設する (コンタージェン) と発表した。この企業はMBBの「インダストリアル・コンドミニウム」(Aクラス・プロジェクト) に参加している。コンタージェンの工場はフィアットへの供給用で、メイン・プラントで生産された部品の組立のみを行うコンドミニウム・プラントである。すなわち、よりたくさんの顧客をも

つメイン・プラントにより多くを投資し、組立企業に献身的なコンドミニウム・プラントにはそこにおいて可能なかぎりの小規模な資本を投資するという戦略である。

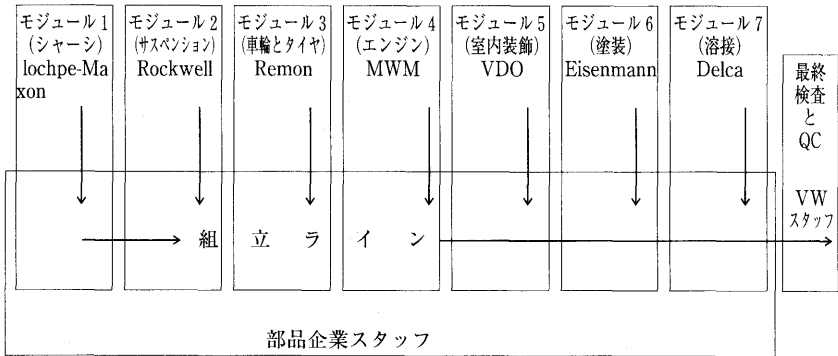
3. ブラジルにおけるモジュール・コンソーシアムの展開

インダストリアル・コンドミニウムのうち、組立企業内に部品企業の生産設備と労働力を配置したプラント・レベルの限られた範囲を対象にした概念としてモジュール・コンソーシアムが登場した。これは、上述の基幹部品企業のコンドミニウム・プラントが組立企業内に入り込んだものである。そして、実際にこのような生産方法はリオデジャネイロ州レゼンデにあるVWのバス・トラック工場に現れた (Peluso and Moraes [1996], pp. 142-144)。この工場はVW副社長イグナシオ・ロベス (Ignacio Lopez Arriortua) が10年間あたためてきた生産方法の実践であるといわれている。これが単なるインダストリアル・コンドミニウムではなくモジュール・コンソーシアムといわれるのは七つの供給企業 (いわゆる第1次供給部品企業で、そのうち外国企業がいわゆるネットワーク・コーディネーター) がVWの工場のなかに入り込んで実際にライン上で組み付け作業を行い、VW従業員はその後の検査と全体の管理のみを受け持っているというきわめてユニークなスタイルをとっているからにほかならない (図4)。こういったスタイルをとるのは経済のグローバル化のもとでのコスト引き下げと生産性向上が目的であるからである。VWは1400人いた労働者のうち200人を直接組立に残し、残りの1200人を部品企業にまわした。

そこで直接VWが関係する部品企業の役割が次のように規定される。

- (1) 主要部品企業はトラックとバスの全部品の組立に責任をもつ、
- (2) 組立企業と直接関係している下位供給者の契約にも責任を負う、
- (3) これらの部品企業は実際に七つのモジュールに分けられて、組立企業の工場内に存在する、

図4 VWのトラック生産におけるモジュール・コンソーシアム



(出所) GERPISA, *The Global Automotive Industry :Between Homogenization and Hierarchy*, June 1996, p.261, Figure 1および *Revista Isto e*, No. 1413, 30 de outubro de 1996, pp.142-143.

(4) コンソーシアムと呼ばれる各モジュールは生産のある段階を管理する。例えば、イオシュペ・マキシオン (Iochpe-Maxion) は、以前は車輪とシャーシの二つの部品のみを供給していたが、いまは300以上のコンポーネントの組立に責任をもつことになった。すなわち、他の部品供給企業と分益契約を取り交わし、いわばコンソーシアムは「運命共同体」となる。この形態をとることによって、主として在庫、輸送、保管において20～25%のコスト削減が実現し、在庫そのものも以前は2カ月分であったのが4時間から2日間分に大幅に減少した。

価格と品質の世界標準の必要性は、この「モジュール・コンソーシアム」の技術と管理上の中心点である第1次供給企業群に高い能力を要求する。この要求はやはり組立企業の本国で当該企業に部品を納入していた高い技術をもつ部品企業をはじめとする多国籍企業の進出を加速し、こういったモジュール供給企業を核とする部品供給体制の形成は企業間技術移転を促進する。VWレデンデ工場の場合、七つのコンソーシアムのうち四つが多国籍企業によって支配されており、その内訳は塗装のアイゼンマン (Eisenmann) および車内設備部品組立のVDOがドイツ系、車体懸架装置のロックウエル

(Rockwell)が米国系、そしてエンジンのトータル・システムのMWMは米国系との合弁となっている。

このように、とくに乗用車の場合にはワールドカーに結実する世界標準の進行のなかにあって、多国籍企業グループと合同できる部品企業が生き残れ、そうでない企業は苦しい立場に追い込まれる。1993年下半期より96年にかけての3年間にブラジル自動車部品企業で多国籍企業に吸収されたのが22件で、そのほか7件の合弁、4件の合併が登録され、12企業が閉鎖に追い込まれた。

この極端なまでに部品企業にその生産活動の重心をシフトさせたコンソーシアムは次のような組織によって管理運営されている (Marx, Zibovicus and Salerno [1996], p. 263)。(1)VWと部品企業の代表者によって構成される重役会 (Executive Committee) がトップに位置し、長期戦略とその主要な履行過程に責任をもつ。(2)VWと部品企業の代表によって構成される調整委員会 (Coordination Committee) が経営の中短期的部分に責任をもつ。(3)総勢400人の直接労働者は同一階層に属し、彼らのほとんどがレゼンデ近郊から雇われている。(4)マイスター (Meister) と呼ばれるVWの従業員が品質保証と会計監査に責任をもつ。

組織の概要を含めて以上の考察より、いくつかの問題点が浮かび上がる。すなわち、第1に、組立企業であるVWが組立工程を担わない点、自ら付加価値活動を行わずして資本の充当が可能であろうかということである。また、他企業と知識を共有することによるリスクをVWはもつことにもなる。第2に、同一工場といえども異なる場所でしかも異なる企業によって組み立てられていくのでラインバランスが大変難しいであろう。これにかかわって、VWの管理命令に異なる企業の労働力が同期的に従わなければならないという困難が付随している。そして第3に、品質保証手順の均質化がきわめて困難であろうということである。

いずれにしても、従来の大量生産型生産方法と部品取引システムは、先進諸国のみならずブラジルにおいても変容を遂げ、よりフレキシブルなシステムへ転換しつつある。

第3節 生産様式の発展と構造的矛盾

1. カマラセトリアルは無効と雇用不安

周知のように、1970年代に急成長して年間生産台数が100万台を突破したブラジル自動車産業は80年代に入って不況に遭遇することになる。これは、ブラジル経済が対外債務とインフレーションによる「失われた10年」を経験したというばかりでなく、60年代末以降有効に機能していた所得集中と製品差別化の組み合わせによる自動車販売戦略による生産拡大がもはや頭打ちになったことを示している（田中[1996]，pp. 245-259）。

このような状況を正確に認識していたのはカマラセトリアルであった。これは、長引く自動車産業の構造的な不況に直面したブラジル政府がイニシアティブをとって1992年に組織化された会議で、連邦および州政府の代表、民間部門の代表（自動車組立企業、部品企業、原材料供給者、自動車小売商）、および労働者代表によって構成された（ECLAC[1995]，p. 15）。

ここで確認しておかなければならないのはカマラセトリアルの危機認識である。すなわち、この会議では、今までの、いわゆる大衆車を排除し「高級」な市場に注目して「ソフィステイケートされた」モデルへの集中政策、販売台数の変動による売上げの変動が緩和されるように設定された価格政策、そして国内販売の低落を輸出にまわす政策、の3政策の組み合わせによる「成長の原型」（padrão de crescimento）が汲み尽くされて危機に陥っており、このような経済発展段階はもはや過ぎ去ったとする。そして、自動車産業は保護を必要とする幼稚産業段階をすでに過ぎ、効率性と生産性を必要としている段階にあり、それゆえ高品質製品をより低価格で販売して消費者の利益を追求するだけでなく、ブラジル労働者の雇用水準と賃金水準の両方の保障をはかりながら、輸入関税を徐々に引き下げていく必要がある、としている

（O Sindicato dos Metalúrgicos de São Bernardo do Campo e Diadema[1992]，

pp. 23-24)。

事態のこの認識と提案は正当である。しかし、以後のブラジル自動車産業をめぐる諸政策および戦略は、この提案のうち二つのみを実践に移し、その他のものを置き去りにしたといえる。その二つとは、よりソフィステイケートされた安価な大衆車の投入と輸入関税の引き下げによる技術革新競争の出現である。残されたものは、雇用保障、賃金保障であり、所得の再分配を行わずして以前の蓄積基盤である所得の集中を温存したまま1990年代の成長が起ることになる。これは、新たに成立したカルドーズ政権には、この会議が自動車産業における構造転換にあたって構成メンバー間の議論と交渉の場であるという認識が著しく欠けており、再編を組立企業（外国資本）にのみ有利になるように遂行し、部品企業と労働者の利益が著しく損なわれたことによる（Bresciani[1997], pp. 14-15）。

さて、問題はこのような状況のもとで、1990年代初頭以降の急成長にもかかわらず雇用増加が起こらず、かえって大量の自動車産業労働者が職を失い、労働組合も再編され、先に考察した生産と取引の方法の革新に照応するように労働現場が転換されていったことである。

2. 雇用水準の悪化と労組の再編

先に指摘したように1993年以降のブラジル自動車産業は急成長を開始するのであるが、表3にみるように90年から95年までの自動車組立部門の雇用状況はむしろ悪化している。この間生産台数は91万4000台から162万9000台へと約78%急拡大しているにもかかわらず、雇用者数は11万7400人から10万4600人へ11%減少している。これは自動車組立部門における生産性が急激に上昇していることを示しているが、第2節で考察したような生産方法と取引方法の革新をフレキシビリティのともなう自動化をもって進めていった結果である。

さらに注目すべきは、これまで自動車生産の中心地域であったサンパウロ

表3 自動車および自動車部品部門の
雇用者数

(単位:1,000人)

年	組立企業	部品企業
1976	112.4	
1977	111.5	
1978	124.0	
1979	127.1	
1980	133.7	278,600
1981	104.0	
1982	107.1	
1983	101.0	211,000
1984	107.4	240,100
1985	122.2	260,800
1986	129.2	291,700
1987	113.5	280,800
1988	113.0	288,300
1989	118.4	309,700
1990	117.4	285,200
1991	108.4	255,600
1992	105.9	231,000
1993	106.7	238,000
1994	107.1	134,600
1995	104.8	214,900
1996	101.9	192,700
1997	104.2	186,400

(出所) ANFAVEA, *Anuário Estatístico: 1957/92*, pp. 63, 85, idem, *Anuário Estatístico da Indústria Automotivística Brasileira: 1957-1996*, pp. 54, 64, 75, および DIEESE, *Current Development in the Brazilian Automotive Industry: Looking at Ford and Workers*, 1997, p. 15より作成。

およびその周辺地域から新規の地域(グリーン・フィールド)へ雇用がシフトしていることである。ABC地区, サンパウロおよびカンピーナスでは1990年より5年間に雇用はそれぞれ22.5%, 32.5%そして28%減少しており, 逆にベチンとその南地域, パラオババーレではそれぞれ37.3%, 5.5%増加している。このような現象には二つの理由がある(小池[1998], p. 244)。一つは生産コストとりわけ労働コストの削減に追われていることである。VWを例にとれば, ABCに属するサンベルナルドカンポと新たなエンジン工場であるサンカルロスとは同一職種で2倍の賃金格差が存在するといわれている。もう一つが労働組合の影響を避けることである。生産性および品質向上に不可欠な自動化や多能工化をはかる場合にどうしても労働組合の抵抗にあうことが多く, これを有効に避けることが世界市場で競争を展開しようとしているブラジル各組立企業にとっては必要であったといえる。

しかし, このような組合活動の集積地である伝統的自動車生産地域からグリーン・フィールドへの拠点の移転は, 自ずと労働組合を弱体化させるとも

に組合活動の内容と組織をフレキシブル自動化生産に対応したものに变化させていった。以下、ABC地区における变化を中心に述べると次のようである。雇用の不安定、権威主義的抑圧、昇格の制限および労働強化に直面して1970年代末に大規模なストライキが起こり、それまでの労資間の「見えざる契約」(invisible contract)を決裂させた。すなわち、政治の自由化に対応してデモとストライキの攻撃的組織へと変わっていった(Ferro, Fleury and Fleury[1997], pp. 368-369)。80年代は自動車産業も例に漏れず危機を体験し、大量のレイオフと長期にわたるストライキが頻発し、労働者と軍隊の衝突が毎年起こった。

しかし、1980年代末より90年代にかけて、このような敵対的対決路線から対話を通じての交渉路線へと变化し始めた(Arbix and Rodrigues[1998], pp. 85-86, 89-90)。これは生産のフレキシブル化に対応して多能工が必要になり、「労働者の生産過程の決定への参加」と集団活動を通じた職場の「労働内容の豊富化」と労働速度の強化がもたらされたことを示している。すなわち、テラリズム概念にもとづく全体の組織的フレームワークが变化し始めることになる。ABC地区の金属労組は形としてはCUTに属しているが、自動車組立工場の内部委員会は会議室や会議用の機器をもち、そのメンバーは政治や賃金問題に即して指導的活動を行うために労働から解放されている。したがって、労働者個人の利害や内部問題、何千という労働者の日常生活に影響を与える企業側との内部摩擦について交渉するがゆえに、内部委員会は労働者の最も重要な代表となるにいたる。すなわち企業内組合化への傾向を示していることになる。この変化は91年のカマラセトリアルの戦略的交渉に包摂され、一時はネオ・コーポラティスト的調整の輪郭をとり始めた。しかし、このような特色をもった段階はきわめて短期間で終わり、先にも指摘したようにカルドゾ政権の発足以降、利害調整はきわめて組立企業に偏った方向で行われ、国内部品企業と労働者にとってのセーフティネットは崩壊してしまつた。カルドゾによる三者(政府、企業、労働組合)相互依存関係の停止は次のような内容をもつ。すなわち、(1) (政府の) 妥協にもとづく産業関

連政策の拒否, (2)組合活動とくにストライキ権に関しての厳格な法的規制の施行, (3)労働関係の協議の最もふさわしい場としての企業を提唱, (4)労働時間, 労働義務, 休暇, 生産性, 外注化, 集团的協約についての企業内部の調整を認める労働法制の変更あるいは柔軟化, (5)国家による組合保護の削除, である。

ここにいたって, 生産過程の自動化とフレキシブル化に照応して労働力の編成様式と組合組織が変化していくが, そのことが同時に労働者の「命綱」を完全に切断し, レスター・サローがいう進化が大きく飛躍する「断続平衡」の前触れとでもいうべき成長と貧困の共存状態が登場することになるのであった (サロー [1996], pp. 42-46)。

おわりに

一般的に, 生産技術の発展過程は道具→機械→コンピュータと進化・発展しており, 最後の段階は「コンピュータ制御オートメーション」, 「FMS」, 「システモファクチュア」などと呼ばれている。それらは生産技術それ自体を表したり生産様式を表したりしており, この呼び方の多様性は整理を必要としている概念上の混乱を反映している。いずれにしても, 今日の実業技術の変化は機械生産の一環であるフォーダイズムの生産様式からコンピュータによるフレキシブルな生産様式への変化・発展を導いている。そして, 後者はトヨタイズム, ボルボイズムなどの形で具体化してきたが, 本章でみてきたのはヨーロッパとくにドイツに端を発するモジュール生産であった。

このモジュール生産の世界化は, 組立企業およびモジュールあるいは基幹部品を供給するいわばネットワーク・コーディネーターなる部品企業の直接投資 (内部化) が現地ブラジルで形成されたクラスターであるコンドミニウム内での戦略提携の基軸になるという関係を創造した。しかも, この関係のなかでブラジル自動車・部品産業の生産様式の変化 (生産技術の変化と, そ

れに対応した労働の様式の変化と労働力の編成の変化、そして生産組織の変化)と労働組合の変化が起こったが、これは雇用不安となって現れた。

成長と貧困の共存状態の矛盾は、「価値連鎖に沿った活動の外部化」にともなうコストの外部化によってもたらされる。組立企業工場内での部品企業活動の「内部化」は組立企業活動の「外部化」であるという意味で、モジュール・コンソーシアムはその典型である(コーテン[1997], pp. 117-118)。これを含むこれまで考察してきた状況は、リストラによる雇用不安をもたらすばかりでなく、中小零細ローカル企業の衰退・排除と新たに形成されたヒエラルキーにおけるふもとの供給企業へのコストの移転となって現れた。いわばコストの外部化の連鎖の形成である。したがって、この点を考慮に入れて労働者と中小零細企業にとってのセーフティネットを開発し、生産性上昇の利益を広く社会的に享受できるシステムを創造することが焦眉の課題である。

〔参考文献〕

<日本語文献>

- クラーク, キム・B, カーリス・Y, ボールドウィン[1998]「次世代のイノベーションを生む製品のモジュール化」(『ダイヤモンド・ハーバード・ビジネス』1月号)。
- 小池洋一[1998]「地域統合と多国籍企業—メルコスルにおける自動車産業政策と企業行動—」(浜口伸明編『ラテンアメリカの国際化と地域統合』アジア経済研究所)。
- コーテン, デビッド(西川潤監訳)[1997]『グローバル経済という怪物—人間不在の世界から市民社会の復権へ—』シュプリンガー東京。
- サロー, レスター(山岡洋一・仁平和夫訳)[1996]『資本主義の将来』TBSブリタニカ。
- 田中祐二[1996]『新国際分業と自動車多国籍企業』新評論。
- [1998]「世界標準をめぐる多国籍企業のソーシング戦略とラテンアメリカ—大競争時代におけるワールドカー戦略の再来とブラジル自動車産業—」(『立命館国際研究』第10巻第4号, 3月)。

FOURIN [1999] 『FOURIN自動車調査月報』 No. 162, 2月。

松石勝彦 [1998] 『コンピュータ制御生産と巨大独占企業』 青木書店。

<外国語文献>

ANFAVEA [1998], *Anuário Estatístico da Indústria Automobilística Brasileira*, São Paulo.

Arbix, A. and I. J. Rodrigues [1998], "The Transformation of Industrial Relation in the Brazilian Automotive Industry," in J. P. Tuman and J. T. Morris, *Transforming the Latin American Automobile Industry: Unions, Workers, and the Politics of Restructuring*, M. E. Sharpe.

BNDES [1996], *Informe Setorial*, 5 de julho.

Bresciani L. P. [1997], *The Challenge to "ABC" Region: Productive Restructuring and Metalworkers' Strategies in Brazil's Auto Industry Heart*, São Paulo: DIEESE & UNICAMP.

Carvalho, R. de Quadros (coord.) [1997], *Abertura Comercial e Mudança Estrutural na Indústria Automobilística Brasileira*, Convenio: IPEA-FUNCAMP.

Dunning, John H. [1981], *International Production and the Multinational Enterprise*, London, Boston, Sydney: George Allen & Unwin.

— [1998], "Reappraising the Eclectic Paradigm in an Age of Alliance Capitalism," in Massimo G. Colombo ed., *The Changing Boundaries of the Firm: Explaining Evolving Inter-Firm Relation*, London: Routledge.

ECLAC [1995], *Restructuring and Changing Market Conditions in the Brazilian Auto Component Industry*, LC/R, 5 January.

Ferro, J. R., A. Fleury and M. T. Fleury [1997], "The Diffusion of a new pattern of Industrial Relations Practices in the Brazilian Auto Industry," in T. Kochan, J. P. MacDuffie and R. D. Lansbury eds., *Evolving Employment Practice in the World Auto Industry*, Ithaca: ILR Press.

FIAT [1997], *Fiat Automoveis: 21 Anos de Brazil*.

Humphrey, J., A. Mukherjee, M. Zibovicus and G. Arbix [1998], "Globalization, FDI and the Restructuring of Supplier Networks: the Motor Industry in Brazil and India," in M. Kagami, J. Humphrey and M. Piore eds., *Learning, Liberalization and Economic Adjustment*, Tokyo: Institute of Developing Economies.

Jürgens, U., T. Malsch and K. Dohse [1993], *Breaking from Taylorism: Changing Form of Work in the Automobile Industry*, Cambridge University Press.

- Marx, R., Mauro Ziboviccius, Mario Sergio Salerno [1996], "The 'Modular Consortium' in a New VW Truck Plant in Brazil: New Forms of Assembler and Suppliers Relationship," Paris: GERPISA, juin .
- O Sindicato dos Metalúrgicos de São Bernardo do Campo e Diadema [1992], *Reestruturação do Complexo Automotivo Brasileiro: As Propostas dos Trabalhadores na Câmara Setorial*, março.
- Peluso, L., and R. Moraes [1996], "Revolução industrial: Em tempo de globalização, a Volkswagen traz os fornecedores para dentro de sua nova fábrica, em Resende, e cria um moderno sistema de Produção," *Revista Isto é*, No. 1413, 30 de outubro.
- Salerno, Mario Sergio, Mauro Ziboviccius, Glauco Abix and Ana Valeria Carneiro Dias [1998], "Changes and Persistences on the Relationship between Assemblers and Suppliers in Brazil: Proximity, Global and Follow Sourcing, Partnerships and Co-design Revisited," Paris: GERPISA, juin .
- SINDIPEÇAS [1996], *Desempenho do Setor de Autopeças*.
- Wilhelm, B. [1997], "Platform and Modular Concepts at Volkswagen: Their Effects on the Assembly Process," in K. Shimokawa, U. Jürgens and T. Fujimoto eds., *Transforming Automobile Assembly: Experience in Automation and Work Organization*, Verlag Berlin Heidelberg, Germany: Springer.