

Title	<産業>の視座からみた<政治>
Sub Title	
Author	佐次清, 隆之(Sajikiyo, Takayuki)
Publisher	慶應義塾大学法学部
Publication year	2008
Jtitle	慶應の政治学 政治・社会：慶應義塾創立一五〇年記念法学部論文集 (2008.) ,p.237- 261
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	
Genre	Book
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=BA88454491-00000007-0237

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

〈産業〉の視座からみた〈政治〉

佐次清 隆之

はじめに

- 一 自動車産業におけるグローバル化の諸相
- 二 「仕切られた空間」の融解
- 三 〈労働〉の揺らぎ
- 四 〈政治〉の生まれる場

はじめに

一九九〇年代以降、加速度的に進行している経済のグローバル化は、国民経済を基盤とした「産業資本主義—国民国家」という、経済領域と政治領域の緊密な紐帯に大きな亀裂をもたらした。国民国家を最終的な政治的決定単位とする主権概念の下で「空間の囲い込み」と「人間の囲い込み」によって成立していた近代の政治空間が、経済のグローバル化により出現した越境的で流動的な事象によって侵食されてきているのである。¹そして、その結果、従来「国民国家」という枠組みのもとで構想されていた、民主主義やナショナリズムなどの近代の主要な政治原理が、その内実を再検討せざるをえない局面に入ってきているのである。

しかし、従来の政治的認識の枠組み自体が検討に付されている状況のもとにあつては、こうした新たな事象を包括的に捉えることは難しく、まずは各事象の様々な要素の連関を確認し、政治的領域における変化の現況、そうした変化を生み出した要因や変化によってもたらされる影響などを検討しながら、生起している諸事象の「現在性」を析出していくことから始める必要があると考えられる。

そこで、本稿では、グローバル化の推進源ともいえる〈産業〉領域に焦点を合わせ、その領域の変化を通してみられる政治的位相の現状を考察し、あわせてそうした状況のもとにおける政治的思考の射程を検討してみることとしたい。ただし、〈産業〉領域に視座を据えるといつても、そこには多種多様で広範な産業が存在し、この小論では到底全てを論じることはできない。したがって、ここでは考察の素材として自動車産業を取り上げることにする。というのも、第二次世界大戦後の政治経済システムがレギュラシオン学派によって「フォーティズム」と呼称されてもいるように、自動車産業はその草創以来、二〇世紀の政治経済システムの成立と形成に大きく関わっており、その主要な構造的変化の一端が同産業の変化を通して把握することができると考えられるからであ

る。それではまず、自動車産業のグローバル化の様相を概観しておくことにしよう。

一 自動車産業におけるグローバル化の諸相

1 柔軟に階層化されるグローバルな産業編成

自動車産業においても一九九〇年代後半から、グローバル化の流れは加速度を増している。例えば、OICA (Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles) 生産統計で世界各国・地域の自動車生産台数の推移をみる⁽²⁾と、一九九七～二〇〇六年の間、北米・日本・西欧の先進地域での生産が一〇七万台増であったのに対し、アジア・東欧・中南米など新興諸国では一、二二三万台も増加している。国別で見ると、中国、インド、韓国、タイ、メキシコ、トルコ、チェコといった新興諸国の生産が急増しており、自動車先進国・地域からその周縁に位置する地域や国への生産移転が急速に進んでいることがみてとれる。なかでも、アジア(日本を除く)は中国の五六万台増、インドの一四二万台増、韓国の一〇二万台増、タイの九四万台増などにより、全世界の生産台数増加分の六三・六%を占めており、同地域が急速に世界の自動車生産基地化しつつあることがみてとれる。

しかも注目されるのは、こうした新興諸国の生産拠点が当該国市場向けのみならず、海外への輸出基地としても位置付けられてきているという点である。国際貿易投資研究所『ITTI財別貿易マトリックス』で自動車(完成車)の輸出額の推移をみると、二〇〇一～二〇〇六年で全世界の輸出額は一・八倍増して、六、四四二億ドルに拡大した。輸出額が大きいのは、西欧(EU一五)の三、一〇一億ドル、NAFTAの一、二二五億ドル、日本の一、〇四九億ドルで、自動車先進国・地域が依然として全体の約八割を占めている。しかし、同期間の輸出額の伸びをみると、韓国の二・五倍増(三二六億ドル)を筆頭に、チェコが三・九倍増(九一億ドル)、ポーランド

が六・五倍増（八七億ドル）、トルコが四・六倍増（七七億ドル）、ブラジルが二・六倍増（六七億ドル）、タイが三・五倍増（六六億ドル）、スロバキアが四・五倍増（六五億ドル）と、自動車先進国・地域の周縁に位置する新興諸国が急速に輸出額を拡大させているのである。自動車生産台数を大幅に伸ばしている中国、インドも国内市場が大きいために輸出額自体は三四億ドル、一五億ドルとまだ小さいが、伸び率はそれぞれ一七・四倍増、八・九倍増と急拡大しており、両国が世界の主要な輸出基地となる時期は近いとみられる。

さらに輸出先に着目すると、チェコ、ポーランド、ハンガリー、スロバキア、トルコなど東欧諸国の輸出先は六〇～七五%が西欧で、メキシコ、カナダの北米諸国の輸出先は米国がそれぞれ八五%、九七%を占め、各国とも自動車先進国・地域との地理的凝集性が極めて高い。もつとも、アジアについては、韓国の輸出先は北米、西欧で約六割を占めているし、タイの場合も豪州二一・四%、中近東二〇・七%、西欧一八・九%、と域外の比率が高い。ただし二〇〇一～二〇〇六年のアジア向け輸出額（インドを除く）の推移をみると、日本が一・七倍増（五九億ドル）、韓国が二倍増（二七億ドル）、中国が三・九倍増（三億ドル）、ASEAN五（タイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール）が五・四倍増（二〇億ドル）と、域内貿易額が急速に増えている。

こうした定量的変化からうかがえるのは、先進諸国の自動車メーカーや部品メーカーが周縁新興国を近隣の先進国・地域への低コスト輸出拠点と位置づけてきているという点である。そして注目すべきは、先進諸国企業の進出選定先が特定の新興国、さらに言えば特定の地域（例えば、東欧ではポーランド南西部・チェコ・スロバキア西部・ハンガリー西部の中欧中心部、中国では上海周辺や広州周辺の沿海部、インドではデリー周辺の北西部とチェンナイ周辺の南部など）に集中しているということである。先進諸国企業は市場規模、製造業基盤の成熟の度合い、政治の安定性や経済の開放性、労働のコストや質、労使関係、物流事情等の多角的な視点から進出先を選定するが、特に自動車産業の場合は車という製品が二万～三万の単体部品、千以上の機能部品を組み合わせてつくる総合産

業であること、資本集約型産業であるため投資規模も大きいこと、自動車メーカーと部品メーカーとの緊密な情報交換が必要で、またジャスト・イン・タイムで部品や素材を迅速に納入することが求められること等の産業特性により、特定の国・地域への地理的凝集性が高まる傾向がある。しかし、いずれにせよ、先進諸国企業に選定された地域には多大な資本が投入されて産業の集積度が高まり、それがさらにその地域の外資吸引力を増すことになり、選定されなかった地域との間で不均等な発展状況を作り出す。ただし、それも固定化されるわけではなく、先進諸国企業のグローバルな事業展開は、「利益の極大化」を追求する資本主義の本来的性格から絶えざる拡張志向を持っているため、その活動は周縁新興国からさらにその外縁へと拡大し、階層秩序内での組み替えも生じてくる。実際、自動車産業でも、欧州では中欧の外縁に位置する南東欧や北アフリカ、アジアでは中国の外縁にあるベトナムなどがさらなる低コスト供給拠点として、先進諸国企業のグローバルな事業ネットワークの中に組み込まれてきている。

このように、世界の主要な自動車メーカーや部品メーカーは、先進国・地域を中核にして周縁各国・地域を階層秩序化しつつ、資本蓄積の回路を増殖させて、各拠点の新たな接合や組み替えを絶えず遂行し、柔軟かつ流動的な空間編成をグローバルに拡張しているのである。³⁾

2 新興諸国における消費社会の出現

一方、先進諸国企業からの直接投資を梃子に産業集積を進め、低コストの労働力を活用して製品をつくり、先進国・地域に輸出するという企業内国際分業体制に組み込まれることで急速に自動車産業を発展軌道に乗せた新興諸国においては、供給面のみならず需要面でも大きな変化が生まれている。自動車産業に代表される外資を梃子にした輸出指向型の発展は、新興諸国の経済全般の成長に弾みをつけて、国内の所得水準を上昇させた。加え

て、同諸国が進めた貿易・投資の自由化により、輸入品の拡大や進出外資系企業による国内生産品の拡充による製品の多様化、ローンの普及などの市場環境整備により、同諸国の国内市場が急激に拡大したのである。

日本自動車工業会『世界自動車統計年報』（一九九九年以前は『主要国自動車統計』）で、世界各国・地域の自動車販売台数の推移をみても、一九九七～二〇〇六年で、北米・日本・西欧の先進地域での販売が三五四万台増であったのに対し、それ以外の地域での販売が一、〇七八万台も増加している。地域別ではアジア（日本を除く）が六六七万台増と圧倒的で、次いで東欧一六五万台増、中東一三六万台増となっている。国別では、中国が五六二万台増と急速に市場を拡大させ、またインドが一〇〇万台増、メキシコ六八万台増、南アフリカ三五万台増、タイ三二万台増など新興諸国の販売が軒並み急増している。さらに近年では、こうした新興諸国の外縁にも市場拡大の波が広がってきている。

こうした諸国の市場拡大を担っているのが、エマージング・ミドルと呼ばれる「中間層」である。一九九〇年代前半までは新車購入層は高所得層に限定されていたのが、一九九〇年代後半以降になると、経済発展によって経済力をつけてきたその下の所得層にも広がり始め、エントリーカー市場を軸とした急激な量的拡大が生み出された。⁴こうした新興諸国市場のモータリゼーションの胎動を受けて、先進諸国メーカー、さらには中国やインドの地場メーカーは二〇〇七年以降、二、〇〇〇～六、〇〇〇ドル程度の低価格小型車を開発、投入して、より一層の需要の掘り起こしを図っており、さらなる市場拡大の可能性が高まっているのである。そして、付言すれば、こうした低価格を実現するために、先進国企業は低コスト生産拠点への傾斜とグローバルな最適調達体制のより一層の充実が求められるという構図になっているのである。⁵

このように、耐久消費財の中では相対的に高価格である車という商品にまで量的拡大の波が波及しているところからみてとれるように、新興諸国における消費社会の形成は近年より一層の広がりや深みをもってきている。

二〇世紀初頭、ローザ・ルクセンブルクは「資本蓄積は非資本主義的構成体なしには成立できない。非資本主義的構成体の不断の前進的粉砕のうちのみ、資本蓄積の存立諸条件が与えられている」として、資本主義が内部と外部を分ける境界を不断に再構成することで拡大を続ける、絶えざる運動体であることを指摘したが、二世紀初頭において、まさにそのダイナミズムが新興諸国において具現化されてきているのである。

二 「仕切られた空間」の融解

1 「所有」から「活用」への流れ

ところで、自動車産業におけるグローバル化の兆しがあらわれたのは、一九七〇年代であった。一九六〇年代までは生産事業の国際展開をおこなっていたのは、GMやフォードという米国企業に概ね限られていた。しかし、一九七〇年代の日本車の米国市場への輸出拡大で、米国自動車産業の圧倒的優位は揺らぎ始める。すなわち、一九六五年時点では日本の自動車輸出台数は一九万台にすぎなかったが、一九七三年には早くも二〇〇万台を突破し、一九七七年には四三三万台、一九八一年には六〇〇万台を突破し、米国市場での日本車のシェアは一九七七年の一一・四%から一九八一年には二〇・五%に上昇した²⁾。

この現象が象徴的であるのは、一九六〇年代まで基本的には各国メーカーは自国市場という「仕切られた空間」内でのシェアの確保を軸にした事業展開で自足していたのが、日本の自動車輸出の急増によってその空間に風穴が開けられる事態に直面したところにある。だからこそ、一九七〇年代後半から一九八〇年代を通じて日米や日ECの自動車通商摩擦が激化し、対米乗用車輸出自主規制やECの日本車輸出モニタリングなど各種の保護主義的措置を欧米諸国が導入したのである。そして、その保護主義的措置を克服するために、日本メーカー各社は相

次いで欧米での現地生産を立ち上げることとなった。言わば、一九七〇年代の日本車の欧米市場でのプレゼンスの上昇は、自動車産業におけるグローバル化の端緒を切るものだったのである。

このように欧米メーカーに対して日本メーカーが競争優位を持ちえたのは、日本メーカーがいちはやく製造業の「情報化」を達成しえたからである。藤本隆宏によれば、日本の自動車産業の競争優位の源泉は、情報の緊密な擦り合わせによる製品の作りこみにある。日本的生産システムの基本的柱として、①「必要な時に、必要量のを、必要な量だけ入手し、それを必要な場所に供給する」というジャスト・イン・タイム方式、②不良品の防止や品質の工程内作り込みといった自動化、③QCサークル等の小集団活動による絶えざる改善活動などが挙げられるが、これらは変動する市場からの情報を絶えずインプットし、その情報をきめ細かく製品開発の設計情報創造や生産現場の設計情報転写に転化していくという、情報処理・創造・転写プロセスの効率・スピード・精度の向上を追求する中で創出された仕組みであった。⁽⁸⁾一九七〇年代前後から先進国の自動車市場は、従来の規格化・標準化された商品が主流の市場から、消費者の嗜好の多様化により短いサイクルで変動する高度消費社会型市場へと変わりつつあった。日本メーカーはME技術も積極的に導入して（生産過程への自動制御コンピュータシステム等の導入等）、こうした変化に適合する「需要優先で、徹底してムダ（在庫、時間）を省く」ことを指向する情報システムを構築し、これを事業組織全般に貫通させることで、欧米メーカーに対する競争優位を獲得していたのである。

このシステムの作動を可能にしていたのが、完成車メーカーを核にした企業内外のアクターの緊密かつ能動的な統合型ネットワークに基づく、各事業工程での絶えざる生産性向上と品質改善の追求を促す組織経営であった。具体的には、企業内アクターすなわち従業員については、企業別労働組合という日本的労使協調の枠組みのもと、「企業」という枠内で労使が協調して業績向上を目指し、その見返りとして労働者には終身雇用と年功賃金制度

という安定的雇用環境を提供し、また職務・職能も可能な限り簡素化し、チーム制を導入して多様な労働機会と一定の権限を労働者に付与し、同時に企業内で互いに競争させて企業への「能動的な参加意識」を醸成させて、多能工的技能の向上・蓄積を進める。一方、企業外のアクターである部品メーカーについても同様のメカニズムで、系列取引と呼ばれる長期的安定取引のもと、設計・開発、生産技術、品質、コストに関して完成車メーカーとの緊密な情報交換や協働を通じて絶えざる高付加価値化や改善を図り、かつ完成車メーカーは系列下にある部品メーカー間を互いに競わせて、そうした試みをさらに強く動機づけ、企業グループとしての技術の蓄積・向上を進めていくのである。

一九六〇年代後半、労使の分離・対立を軸にした細分化された労働編成、主要部品は自社で内製する一方で個別部品は多数の部品メーカーから価格のみを基準にして調達する調達方針など、完成車メーカーの経営サイドが中核となった米国流の中央指令型組織は組織の肥大化・硬直化、画一的で単調な作業に対する労働者の抵抗（アブセンティズム等）により機能不全に陥っていた。これに対し、日本の生産システムは、労使及び特定の限定された部品メーカーがチームあるいはグループという括りの中で、競争と協働による「自己規律化」を巧みに組み入れながら、結果として高い組織凝集性と柔軟性を並存させる規律型組織を創出した。日本の自動車産業の強みは、全ての経営資源を自社内に集中的に抱え込む（「所有」）のではなく、自社内外のアクターに一定の「自律的」権限を与えて「活用」しつつも「所有」する、「活用」と「所有」の絶妙な組織経営の上に成り立っていたのである。

こうした日本メーカーの組織的強みは、欧米において「ポスト・フォード・システム」あるいは「リーン生産システム」として注目を集めた。一九八〇年代後半以降、欧米メーカーは日本メーカーにキャッチアップするために、①部品のモジュール化や車台・部品の共通化による部品生産工程での効率化、②内製部品事業の切り離し

や部品サプライヤーの絞込みなど従来の部品取引の大幅な見直し、③製品の設計・開発・調達・生産・販売に関する情報交換ネットワークの構築、④自国外の低コスト地域への生産拠点の移転、⑤景気や需要の動向に迅速かつ柔軟に対応しうる労働システムの採用、⑥環境など先端技術分野あるいは世界各地の事業体制などでの相互補完を目的とした戦略的提携の追求など、より効率性と柔軟性に主眼をおいた組織経営に乗り出した。先進国メーカーは事業全般の最終的管理・意思決定は本社機能に堅持しながらも、事業システムの枠内にあつてはより多くの権限と責任をシステム内外のアクターに委譲する形でコストの分散を図って多様なレベルでのネットワーク化を進め、経営資源の「所有」から「活用」へと組織経営の方向を切り換えていったのである。

加えて、留意しなければならないのは、一九九〇年代に急速な展開をみせたIT革命が、こうした動きを加速させたという点である。自律分散型のインターネットを通じた企業間・産業間の柔軟なシステムとして展開を始めたIT革命は、ME革命が可能にした個別企業ないしグループ内での事業の柔軟性の射程を、さらにグローバルなネットワークへと押し広げた⁹⁾。そして、この技術革新の流れは一九八〇年代に競争優位を誇った、高い組織凝集性と柔軟性を並存させる日本メーカーの規律型組織経営にも変容を迫ることとなった。グローバルな競争の激化に加え、バブル崩壊を契機とした長期の日本経済の構造不況を背景に、日本メーカーもまた経営組織の大幅な合理化を迫られ、終身雇用や年功序列などの労使関係や系列などによって「仕切られた企業空間」を融解し、グローバル調達や外資との戦略的提携の追求、海外生産のグローバル展開など、組織経営の比重を「所有」から「活用」へと移行させた。日本の自動車産業は、内的集約性の高い組織構造にグローバル化がもたらす遠心的契機をどのように接合し、昇華させるかという大きな課題を抱え込むことになったのである。

2 調整体としての国家

このミクロの産業レベルにおける資本蓄積の外延化の動きが、先進国のマクロ・レベルの政治的様式を変容させた。第二次大戦後のフォーディズム期における政治的様式は、政労使の集権的なコーポラティズム体制の下、国民国家規模での経済拡大という内包的蓄積に国民を動員する機能を果たしていた。これにかわって、ポスト・フォーディズム期に入ると、政治的様式は資本蓄積の外延化の動きを促す産業政策に重点が置かれるようになる。すなわち、欧米諸国は自国産業の国際競争力を向上させるため、民間企業の競争活力を発展の核とすることを前提に、優先産業を特定して国家が積極的に研究開発、職業訓練への支援や輸出振興策を展開するといった、一般に日本をはじめとするNIE S諸国の経済発展戦略であった輸出指向型産業政策を採り入れるようになった。ここでは、国家は民間企業の外延的な資本蓄積ネットワークの重要なアクターの一つとして嵌め込まれ、絶えず関係拠点を増殖させながら肥大し続ける運動体である民間企業の活動を補完する役割を担うようになったのである。

一方、冷戦構造の中で戦時経済的運営を継承し、消費を抑制して、天然資源と農村からの人的資源の大量投入による投資主導、軍事部門主導の蓄積体制を追求してきた社会主義計画経済体制諸国や、民族の自立と経済の近代化という国家目標に向けて保護主義的貿易制限措置を通じた輸入代替型工業化を推進すべく自国内の物的・人的資源を国家主導のもとで集権的に動員した第三世界の権威主義的開発主義体制諸国も、一九七〇～八〇年代にこうした成長モデルが行き詰まりをみせ、これに連動して各国内で政治的民主化運動が高まりをみせるなど政治的経済的危機が次第に深刻の度を増す中で、IMFなど国際機関からの資金支援を受けて経済の立て直しを図る見返りに、公共部門の民営化や各種の貿易・投資規制の緩和などの経済の自由化を余儀なくされた。そして、こうした諸国も経済の再建と発展に向けて、従来の内発的發展を指向した輸入代替型発展にかえて、海外からの直接投資を梃子にした輸出指向型発展へと政策を大きく転換した。こうして、各国が競って外資誘致の調整機関に転

化したことで、マクロ・レベルでの「仕切られた空間」が軒並み融解したのである。また、これと並行して、WTOや地域経済協定等を通じて国際的に貿易・投資の自由化を促進させる制度枠組みが整備されたことにより、先進諸国企業の資本蓄積の外延的拡大の回路が一举に開かれた。国家レベルにおいても第二次大戦後の「総動員型国家」から「調整国家」という、いわば「所有モデル」から「活用モデル」へと形態転換が進行したことが、一九九〇年代以降の民間企業の越境化によるグローバルな空間編成を演出したのである。⁽¹⁰⁾

三 〈労働〉の揺らぎ

1 雇用の流動化

このように、国民国家という仕切られた政治空間が融解し、その間隙を縫って資本主義の流動的な回路がグローバルに拡大していったが、その過程で最も大きな変容を被ったのが〈労働〉の領域である。

ポスト・フォードイズム期において国家と民間企業が連携して外延的に蓄積のネットワークを構築していく中で、フォードイズム期のコーポラティズム体制の一翼を担っていた労働組合の政治的影響力が急速に喪失した。自動車産業においても、労働組合のプレzensの低下が顕著であった。前記したように、一九七〇年代後半から一九八〇年代にかけて、世界的な経済低迷と日本メーカーの競争圧力の高まりによって経営悪化に陥った欧米メーカーは大量の人員削減を遂行する一方で、日本的生産方法の摂取を通じて柔軟な労働システムを採用した。この過程で、欧米の産業別機能別労使関係の基盤となる複雑な職務・職種体系が簡素化され、チーム制にもとづく多様で幅広い領域の労働に対応する生産現場への転換が図られ、産業レベルの労使関係から個別企業レベルの労使関係への移行が進行した。従来の伝統的な労使関係の基礎が解体されることに警戒感を抱いた労働組合も、長期

化する経済不況と海外への生産移転の圧力の下で雇用の確保を最優先課題としていたことから、こうした移行を受け入れていったのである。⁽¹⁾

しかし、一九九〇年代以降、グローバル化が加速する中で、労働基盤の解体はさらに進行する。このことは、一九八〇年代に日本企業の競争優位の源泉とみられ、欧米企業でも導入が試みられた、企業レベルでの労使協調を軸にした内部凝集性の高い労使関係が、日本企業において融解してきたところに端的に示されている。前記したように、一九九〇年代に日本企業も大幅な経営合理化を進める中で、組織経営の比重を「所有」から「活用」へと移行させたが、人的資源においても外部活用が積極的に進められることになったのである。

厚生労働省「雇用動向調査」をみると、輸送用機器産業の常用名義の常用労働者数は一九九三～二〇〇六年の間に一一・三%も減少している。一方、これとあわせて注目されるのが、非正規従業員の増加である。総務省統計局「事業所・企業統計調査」によると、輸送機器産業の非正規従業員の比率は二〇〇一年には一三・四%だったのが、二〇〇六年には二一・九%にまで上昇している。また、二〇〇三年時点で中央職業能力開発協会が実施したアンケート調査によれば、完成車メーカー（日本自動車工業会会員会社）の生産現場での非正規従業員比率はすでに二〇・一%にのぼっていた。こうした非正規従業員の増加は、従来の正規従業員を抱え込み、長期にわたって多様な技能を習熟させる、日本の「もの作り」システムのあり方を変容させてきている。グローバルな競争圧力の下、現在、自動車製造現場では従業員のカンやコツといった熟練の要素をできるだけ廃した、可能な限り標準的な作業体制への変更を進めている。これまでの長期安定的な雇用環境のもとで培った技能をベースにした作業体制は、雇用の流動化が進行する状況のなかでは維持できず、流動化する状況の中でも一定レベルの技能を確保しうる作業体制への転換が進められているのである。企業ヒアリングによれば、乗用車組立現場においてカンやコツに頼らない作業工程は二〇〇三年時点、全工程の七〇～九〇%にもなっており、経験のない期間工でも

二週間ほどの訓練で標準的作業を行うとのこと、標準化により非正規従業員の早期戦力化を図り、生産現場のマネジメントなどの高付加価値作業をおこなう正規従業員を厳選して育成する、二極化の方向に舵が切られてきているのである⁽¹⁾。

このように一九九〇年代以降、日本の自動車産業も、グローバルな競争のコスト低減圧力の下、その構造的特色であった均質で高い凝集性を持った組織構造を変容させ、高付加価値作業に従事する正規従業員数を限定しながら、標準化された業務を非正規従業員に従事させる、ないしは企業外アクターにアウトソーシングするという二極分化を組み込んだ組織体への移行が進行した。こうして、従来企業という組織枠組みの中で「自己規律化」を通じて統合化されていた労働者が、その安定した社会的基盤から放擲される事態が発生し、この結果、日本においても正規従業員と非正規従業員を分岐点とした社会的格差が顕在化することとなった。ただし、このように組織内で境界線が生じることは、他面において労働者の「自己規律化」を通じた組織的凝集性に亀裂が入ることを意味し、日本企業の強みであった緊密な情報交換（擦り合せ）システムの基盤が劣化する危険を内包しているのである。

2 社会的再生機能の脆弱化

加えて、一九九〇年代以降で自動車産業全体としてみられる特徴的な雇用動向は、雇用の非正規化のメカニズムに外国人労働者の存在という新たな契機が介在してきているという点である。厚生労働省「外国人雇用状況報告」によれば、二〇〇六年時点、事業所報告された外国人労働者数は三九万人で、一九九七年に比べ倍増している。また、同報告で産業別に労働者の割合をみると、二〇〇六年時点、製造業での雇用が最も多く、全体の約七〇%を占める二六・七万人にのぼっている。雇用形態別にみると、直接雇用の五二・五%、間接雇用では実に九

○・七%が製造業に就労している。ただし、直接雇用で製造業に従事する外国人労働者の正社員率は二二・五%にすぎない。地理的分布をみると、最も多い愛知をはじめ静岡、三重、岐阜の東海地域で全体の三七%を占めるほか、神奈川、埼玉、群馬など自動車関連産業の集積地での分布が高く、これらの地域では神奈川を除き、間接雇用比率が五五〜七〇%と高いという特徴がみてとれる¹³⁾。このように、自動車産業において、南米出身日系人を中心とした外国人が請負や派遣という雇用形態で二次部品メーカー以下の生産現場で就労し、日本の自動車産業を下支えする構図が現出したのである¹⁴⁾。

サスキア・サツセンは、資本のグローバルな展開にもなって、先進諸国の多国籍企業においては労働集約的な生産工程の機械化が急速に進み、生産現場の労働に対する需要が減少し、また発展途上国への生産移転が急速に進行して、先進諸国では恒常的失業を抱えることになるが、その一方で先進国においては労働市場が硬化し、標準化された労働需要を容易に埋め合わせることができないために、移民労働が大量流入する事態が発生するとして、資本と労働の流動性の相互連関性を米国社会の実証的な分析を通じて明らかにしたが¹⁵⁾、まさにそのメカニズムが一九九〇年代の日本の自動車産業においてもあらわれるにいたったのである。

実際、IOM (International Organization for Migration) のデータから国際移民の動向を概観しても、国際移民数は一九七〇〜二〇〇〇年で八、二〇〇万人から一億七、五〇〇万人と急激に増加している。しかも、国際移民のストックの伸びは発展途上地域よりも先進地域(ソビエト連邦を除く)の方が著しく、一九七〇〜二〇〇〇年で三、五二〇万人から八、〇八〇万人にのぼっている。地域的には北米が四、〇八〇万人、欧州が三、二八〇万人で、特に米国は全世界の国際移民の五分の一を占めている。また、一九八〇年代には東アジアや東南アジアの工業化の進展にもなって、アジア地域における国際移民は年率二・六%の伸びを示し、二〇〇〇年には四、三八〇万人に達している。先進諸国企業がグローバル空間を階層秩序化しながら外延的に資本蓄積の回路を増殖させる動きに

促されるように、労働者もまた空間間のコスト格差と需給の不適合を契機に、国民国家という「仕切られた空間」を越境して動いているのである。

しかし、人的移動は国際的移動だけが増加しているわけではない。資本のグローバルな展開により、新興市場諸国をはじめ発展途上国における都市部など産業集積地域での資本蓄積が飛躍的に拡大して、非資本主義地域である農村部との所得格差がさらに進行するにつれ、農村部から都市部への人口流入が急増し、伝統的な農村社会の解体に拍車がかかっている。発展途上国においては現在、先進国並みの消費社会が都市部に出現する一方で、生存維持機能さえも危機に瀕するほどの貧困状態にある農村部が存在するといった形で、一国内のなかに「先進地域」と「発展途上地域」が並存する、二極化された空間構造が形成されてきているのである。⁽¹⁾

こうして、資本主義が非資本主義地域を資本主義化して絶えざる拡大を追求する過程で、新興諸国において「生命の生産・再生産機能」（社会的再生産機能）を支えていた伝統的社會関係の解体が進行する。また、経済の構造改革の最優先事項に挙げられている財政健全化の中で、新興諸国における社会保障制度の見直しが進められ、社会的再生産機能の脆弱化に拍車がかかっている。先進諸国においても、第二次大戦後に伝統的社會にかわって社会的再生産機能を担ってきた福祉国家体制の財政基盤が一九七〇年代に大きく揺らぐと、一九八〇年代には「小さな政府」、「規制緩和」、「民間活力の増大」といった新自由主義的潮流が勢いを増すとともに、国家の社会的負担の削減が推進された。加えて、グローバルな競争が激化して国家の経済的機能の強化が優先され、民間企業も社会的コストの削減を進めた結果、先進諸国の社会的再生産機能も衰退している。そして、経済的機能の突出により「生命の生産・再生産機能」を担う社会的基盤が脆弱化した結果が、急速に進展する少子高齢化問題などの形となって噴出しているのである。調整体としての国家は、フーコーが近代国家の特色として捉えていた生政治的な包摂、すなわち国民の生を統治のメカニズムに組み込むという機能を維持しえなくなっている。一般に「持続可能な経

「済発展」は環境問題との関連で言及されることが多いが、経済社会それ自体を存続させる要件である人的環境、すなわち経済的機能と社会的再生機能のバランスのとれた環境自体が構造的な危機に陥り、再検討を要する局面を迎えているのである。

四 〈政治〉の生まれる場

ハンナ・アレントは『全体主義の起源』において、一九世紀後半における資本主義の急激な膨張が一九世紀国民国家を破砕し、「膨張のための膨張」という資本主義の本来の性格それ自体を政治原理とする帝国主義を生み出す過程を浮き彫りにしたが、二〇世紀後半から顕在化したグローバル化という現象も、二〇世紀前半の経済領域と政治領域の乖離を縫合して成立した総動員型国民国家体制という政治的拘束衣を資本主義が突き破って膨張を続けている点で、そのメカニズムには同様の特徴がみとれる。「経済と生産の構造は絶えざる拡大を許すが、政治の構造と諸制度はつねに限界を持っている」⁽¹⁸⁾というアレントの視座は、グローバル化が進展する中での経済と政治の関係を考察する上で示唆に富んでいるといえる。

アレントによれば、帝国主義そしてその後継者である全体主義の政治は「無限の拡大のみが無限の資本蓄積を生み、権力の無目的の蓄積を実現するという膨張の概念」を本質とし、「徹底してプロセスの法則に屈伏し、政治的に確立された構造のすべてを手当たり次第に、たとえ本国であろうと破壊してしまった」ところに特質がある。⁽¹⁹⁾しかし、これに対して、本来の〈政治〉とは政治体の創設すなわち「相対的に確実な永続性」を志向するものであると、アレントは指摘する。アレントにとって、「政治の存在理由は自由」であった。⁽²⁰⁾そして、アレントの〈自由〉には「専制からの解放」という政治的側面に加えて、「生命の必要」からもたらされる「必然のく

びきからの解放」という経済的側面がある。もっとも、「生命の必要」を政治的支配の源泉とみなし、「生命の必要」を生み出す暴力こそが「根源的暴力」であると捉えていたアレントにとって、特に後者の側面での〈解放〉こそが〈政治〉空間の存立要件であった。アレントは、『革命について』で、政治的自由の確立から貧困の解決など社会問題へと関心を転換し、最終的に「一般意思」に依拠したことによってジャコバンの独裁を生み、〈自由〉の創設に失敗したフランス革命に対して、人民がその多様性に基づく構成的権力を基盤にして〈自由〉の創設、すなわち新しい権力システムの創設に傾注したアメリカ革命を高く評価したが、まさにこれは、社会的経済的側面の必然性に対して、「自律した人間の自発的な相互交渉を通じて秩序を創造・維持していく活動」としての〈政治〉を対置させることで、〈政治〉の存立意義を明確に提示しようとする批判的試みに他ならなかった。⁽²¹⁾

ただし、このアレントの試みは、二〇世紀後半のグローバル化が進展する状況の中で、今一度練り直す必要が出てきていると考えられる。というのも、アントニオ・ネグリとマイケル・ハートが『帝国』において、「近代のヨーロッパの国民国家モデルを中核に、それ自身の境界を越える主権の拡張」の形態をとる「帝国主義」に対し、「近代のアメリカ合衆国を原型とする、固定した境界や障壁に依拠しない、脱中心的で脱領土的な主権の拡張」の形態を示す〈帝国〉を対置させているように、⁽²²⁾ グローバル化を推進させるメカニズムそのものがアレントが評価したアメリカ合衆国の政体構成と分かちがたく結びついてきているからである。ネグリとハートによれば、アメリカ合衆国憲法が〈帝国〉的なのは、「合衆国の立憲的プロジェクトが、開かれた空間を再接合し、際限のない領野を横断するネットワークのなかで多様にして特異な諸関係をたえまなく再発明していくようなプロセスをモデルに構築されている」からである。⁽²³⁾ ここには、「政治的なもの」と「経済的なもの」、あるいは「公的なもの」と「私的なもの」という古典的な二分法ではとらえがたい、「開放性」を共通項として二つの領域が相互に浸透し合う事態の出現がみてとれる。より正確に言えば、経済のグローバル化が進展し、国家が民間企業の

資本蓄積の外延的ネットワーク拡大の調整体として位置づけられてきている状況、すなわち「経済的なもの」に「政治的なもの」が組み込まれ、「政治的なもの」の原則が「経済的なもの」のダイナミズムと連動するような形で作用している状況の中では、「経済的なもの」に対して「政治的なもの」を対置させるという試みだけでは、アレント自身が目的としていた〈政治〉の救出は難しくなっていると見える。実際、パオロ・ヴィルノが指摘しているように、〈政治〉を特色づける他者との相互交渉を通じた社会的協働は、ポスト・フォードイズムにおける〈産業〉の「情報化」により生産的協働へと移し変えられ、〈政治〉空間における自律性は企業の統合メカニズム内で競争と協働を通じた「自己規律化」へと変形を加えられてきている。⁽²⁴⁾このように、「経済的なもの」が「政治的なもの」の存立要件そのものを併呑している状況のもとで、〈政治〉の場を湧出していくにあたっては、二つの領域の相互浸透関係そのもの、より具体的に言えば、必然性を紡ぎだす「経済的なもの」の組織的メカニズムにまで踏み込んで政治的思考を展開することが求められている。

しかも、〈産業〉の現況からみてとれるように、確かに「経済的なもの」が全社会領域を包摂してきているものの、それは全空間を均質に縫合しつくしているわけではない。むしろ、〈労働〉において端的にあらわれているように、グローバル化の遠心力が増大するにつれ、ポスト・フォードイズムの「自己規律化」を通じた組織統合は次第に維持が困難になっている。労働現場において、「組織に囲い込まれた者」と「組織から放擲された者」との二極化が生まれているように、包摂された空間内部に断線が刻まれつつある。「政治的なもの」が周縁化する中で、自己制御装置を内在しない資本主義が「追放の運動体⁽²⁵⁾」としての「政治性」を直接的に表出するようになった結果、社会空間内部に基底の抜けた深淵が現出しているのである。

このように、〈政治〉を存立させる公的空間が縮減してきているだけでなく、公的空間を培養する社会的経済的基盤そのものが融解する事態が発生してきている。こうした状況の下にあっては、〈政治〉が湧出するのは、

この社会空間内部の深淵、言い換えれば〈場の不在〉ともいうべき地点であると考えられる。もつとも、そこは、アレントが言うように「必然性」に対して新たに代替的な空間を構想するのが〈政治〉であるならば、〈政治〉が本来的に生まれてくる場であるともいえる。ただし、留意しなければならないのは、〈場の不在〉に依拠するとは、フランス革命型のように「社会的貧困の解決を根柢に一般意思を具現化させる」といった形で〈政治〉空間の創出を図ることではない。むしろ、それは秩序と非秩序の境界線に揺らぎを持たせ、「既成の秩序の論理」に「別様の論理」を絶えず組み込ませて変容させる持続的な作業を意味している。しかも、この作業は公的空間を培養する社会的経済的基盤そのものが融解しつつある状態にあつては、〈政治〉の培養基である社会的基盤そのものを新たに形成していく作業をとまなうものでもある。より正確に言えば、社会的経済的基盤の構築の仕方に〈政治〉的契機を活かしこんでいく、すなわち分散的契機を持ちつつも最終的には垂直的統合を指向する経済組織モデルに対して、経済組織そのものの中に「他者との相互交渉を通じた水平的な協働」を実現しうる空間を生成して、資本の回路の開放性とは別様の開かれた回路を紡ぎだし、重層的に公的空間を湧出させる持続的な試みが求められているのである。

- (1) この近代の政治空間の成り立ちに関しては、Michel Foucault, *Sécurité, territoire, population Cours au Collège de France 1977-1978* (Paris: Seuil/Gallimard, 2004)、高桑和巳訳『ミッシェル・フーコー講義集成7 コレージュ・ド・フランス講義 安全・領土・人口』(筑摩書房、二〇〇七年)一〇九〜一三三頁、杉田敦『境界線の政治学』(岩波書店、二〇〇五年)二八〜二九頁を参照。
- (2) <http://oica.net/category/production-statistics/> (二〇〇八年一月一六日)
- (3) 資本のグローバル・ネットワークの構築の形態や速度は、各産業の特性によって異なる。例えば、国際貿易投資研究所「1

「I T財別貿易マトリックス」で、I T関連機器産業と自動車産業におけるアジア地域の位置付けを比較すると、I T関連機器産業では全世界輸出に占めるアジア地域の割合は二〇〇六年時点、五五・七％に対し、自動車産業（部品含む）は二二・九％であった。日本やN I E Sのメーカーが中国への直接投資を増加させ、域内各国から部品を中国に持ち込み、中国で最終製品を組み立て、先進国市場に輸出するI T関連機器産業のようなダイナミックな国際分業体制がまだ自動車産業では構築されていない。これは、自動車産業が第一節で言及した部品点数の多様さや投資規模の大きさなどの産業特性により、地域への固着性が相対的に高い傾向があることを示している。この点については、高山勇一・佐次清隆之「アジアの自動車産業の構造変化と企業戦略」（財団法人地球産業文化研究所「東アジア域内の産業協力」―日本企業の役割と可能性―）研究委員会報告書（二〇〇七年三月）を参照されたい。

(4) 「中間層」の定義に関しては、どの購入財に注目するかによって、「中間層」と指定される所得層が異なってくる。本稿が対象としている自動車は耐久消費財でも高額商品であるため、その他の耐久消費財の場合よりも所得層は上位になると考えられる。自動車産業における「中間層」はエントリーカー（自動車の購入が可能となったユーザーが最初に購入する低価格車）を新規に購入しうる所得層とみなす。ちなみに、統計的には総じて、モーターゼーション期（世帯一台で車が急速に新規需要で普及する時期）は一人当たりG D P（購買力平価ベース、二〇〇五年価格）七、〇〇〇ドルに達した時期に訪れている。

(5) 低価格車のグローバルな拡大は、自動車産業の競争関係を変容させる可能性も秘めている。第二節で言及しているように、日本の自動車産業の競争優位は製品開発から販売にいたる情報の緊密な擦り合せによる製品の作りこみにある。藤本隆宏によれば、自動車という製品がこうした擦り合せを必要とするインテグラル・クローズド型製品アーキテクチャーであったことが、現在にいたる日本の自動車産業の強みとなっている（藤本隆宏『能力構築競争 日本の自動車産業はなぜ強いのか』中公新書、二〇〇三年、八五―九六頁）。しかし、低価格実現のためのコスト抑制圧力の中、生産システムにおいても部品のモジュール化や企業の枠を越えたプラットフォーム共通化という潮流が世界的に進んでいるのに加え、設計能力を持たない中国の地場メーカーがエンジン、トランスミッションといった基幹部品を高い設計能力を持つ外資部品メーカーから購入することで開発費を抑制し、モジュールを活用して一定程度の製品を組み立てる方式により低価格市場において台頭している等、自動車という製品のオープン・アーキテクチャー化（パーソナル・コンピューター化）の兆しが出てきている。したがって、新興諸国市場にお

ける低価格車の普及動向が今後の自動車産業の生産システムや経営組織の方向（「所有」から「活用」への流れがさらに徹底されるのかどうか等）を占う要注目点となってきた。この点についての中国産業の詳細については、丸川知雄『現代中国の産業 勃興する中国産業の強さと脆さ』（中公新書、二〇〇七年）を参照。

(6) Rosa Luxemburg, *Die Akkumulation des Kapitals. Ein Beitrag zur ökonomischen Erklärung des Imperialismus* (Berlin: Buchhandlung Vorwärts Paul Singer G.m.b.H., 1913), 太田哲男訳『資本蓄積論』（同時代社、一九九七）一四九頁。

(7) 社団法人日本自動車工業会『自動車産業発展史』二八二～二八四頁。

(8) 藤本隆宏、前掲書、一一〇～一四二頁。

(9) 佐々木政憲『オルタナティブ・ソサイエティ 時間主権の回復』（現代企画室、二〇〇三年）五三頁。

(10) 「総動員型国家体制」の成立とその後の経緯については、山之内靖、ヴィクター・コシュマン、成田龍一編『総力戦と現代化』（柏書房、一九九五年）九～二二頁を参照。第一次世界大戦及び第二次世界大戦期の各国の総動員体制が近代化の逸脱ではなく徹底化の所産で戦後の各国の経済拡大体制の原型であった、また第二次世界大戦は民主主義対非民主主義の対立ではなく各国の総動員体制のシステム間優位をめぐる対立であったという立論は、戦後の政治経済体制の性質を再規定するものであるが、あわせて第四節で言及している〈政治〉の現在の位相の起源を精査する上での重要な視座を提示している。なお、「総動員型国家」から「調整型国家」への移行は、二〇〇〇年代に入り、資源価格の高騰を背景に、BRICsや中東湾岸諸国など資源国の経済的重要性が高まる中で、こうした諸国政府主導の下で資源ナショナリズムが台頭し、民間企業とこうした諸国政府との関係において政府が主導する局面もでてきており、グローバル経済の構造変化にもなつて、一九九〇年代に比べより複雑化した局面に入ってきている。

(11) この点については、拙稿「イギリスの労使関係における政治的位相の変容」（『法学研究』第六七巻第一二号、一九九四年一月）を参照されたい。一九八〇年代にはイギリスのみならず、米国のビッグ3（GM、フォード、クライスラー）とUAWとの労使交渉で雇用確保の見返りに柔軟な労働システムの導入を認める譲歩協約が締結された。また、米英に比べて産業別労働協約の適用範囲の広い独仏など大陸欧州諸国でも企業内の労使交渉の重要性が高まり、また一九八〇年代から現在にいたるまで欧米諸国の労働組合の組織化率は全般的に低下傾向を辿っている。

- (12) この点は、中央職業能力開発協会『包括的職業能力評価制度整備委員会（自動車製造業「組立」職種）活動報告書』（二〇〇五年六月）を参照されたい。企業ヒアリングは、同報告書作成の一環として筆者も参加し、普通四輪メーカー五社、大型四輪メーカー一社、二輪メーカー一社に対して行った（うち三社は工場視察も実施）。また、完成車メーカーの生産現場の最近の現状については、伊原亮司「トヨタの労働現場の変容と現場管理の本質」（『現代思想』VOL.三五―八、二〇〇七年七月）が詳しい。
- (13) <http://www.mhlw.go.jp/bunya/koyou/gaikokujin09/pdf/14b.pdf>（二〇〇八年六月五日）
- (14) 自動車産業における外国人労働者に関して公表されている定量データは数少ないが、全日本自動車産業労働組合連合会の単組調査（二〇〇二年）によれば、自動車産業全体では外国人労働者の比率は〇・七%にとどまっているが、従業員規模三〇〇人以上五〇〇人未満では五・六%、三〇〇人未満では七・一%と比率が高くなっている。なお、自動車産業における外国人労働市場のメカニズムについては丹野清人「外国人労働市場の分岐の論理 エスニックな分水嶺の発生メカニズム」（梶田孝道・宮島喬編『国際社会Ⅰ 国際化する日本社会』東京大学出版会、二〇〇二年）に詳しい。
- (15) Saskia Sassen, *The Mobility of Labor and Capital: A Study in International Investment and Labor Flow* (Cambridge: Cambridge University Press, 1988). 森田桐郎ほか訳『労働と資本の国際移動―世界都市と移民労働者』（岩波書店、一九九二年）一七九～二二六頁。
- (16) International Organization for Migration, *World Migration 2005*, (<http://www.iom.int/jahia/jsp/index.jsp>, 二〇〇八年一月二四日) p.379-395.
- (17) 伊豫谷登士翁『グローバリゼーションと移民』（有信堂、二〇〇一年）二二～二五頁。
- (18) Hannah Arendt, *The Origins of Totalitarianism: Part Two Imperialism* (New York: Harcourt, Brace & World, Inc., 1951, 1958, 1966, 1968). 大島通義・大島かおり訳『全体主義の起源2 帝国主義』（みすず書房、一九七二年）八頁。
- (19) *Ibid.* 邦訳、二七頁。
- (20) Hannah Arendt, *Between Past and Future* (New York: Viking Penguin 1961, 1968). 引田隆也・斎藤純一訳『過去と未来の間』（みすず書房、一九九四年）一九七頁。

- (21) Hannah Arendt, *On Revolution* (New York: Viking Penguin, a division of Penguin Books USA Inc, 1963, 1965) 志水速雄訳『革命について』(ちくま学芸文庫、一九九五年) 第二章参照。また、「政治的なもの」と「経済的なもの」との関連性からアレントの著作を読み解く視点は、川崎修『アレント 公共性の復権』(講談社、二〇〇五年)を参照。
- (22) Michael Hart and Antonio Negri, *Empire* (Harvard University Press, 2000). 水島一憲・酒井隆史・浜邦彦・吉田俊実訳『帝国』(以文社、二〇〇三年) 四〇五頁。
- (23) *Ibid.* 邦訳、二二三五頁。ネグリとハートの〈帝国〉及びマルチチュエードの議論とアレントの視座との関係については、川原彰『現代市民社会論の新地平 《アレント的モメント》の再発見』(有信堂、二〇〇六年) 二二三〜二五五頁を参照。
- (24) Paolo Virno, *Grammatica della moltitudine* (Rubbertino Editore, 2001). 廣瀬純訳『マルチチュエードの文法』(月曜社、二〇〇四年) 一〇九〜一二二頁。
- (25) 藤田省三『全体主義の時代経験』(みすず書房、一九九四年) 一九〜二〇頁。