

第1章 産業の成熟化と分業関係の変化

この章では、主として、企業に対するアンケート結果から、産業の成熟化に伴って、個々の企業がどのように対応していくのかを、最近の不況における売上高、利益、雇用の量的な変化および部品の共通化やモジュール化による生産の質的な変化、また職種別にみた雇用の質の変化から探っていく。

1. 分業関係の量的変化

産業の成熟化に伴って企業間の分業関係はどのように変化するのか。この問いに対していくつかのシナリオが考えられる。まず、自動車の生産台数の縮小に伴って、産業全体、もしくはグループ全体の作業量の減少や人員のスリム化は避けられないであろう。その負担が、個々の企業段階で比例的に起こるのであろうか。それとも、組立や部品大手の大企業がこれまでよりも仕事を内製化する方向に進むのであろうか。よく言われるように、いわゆる「二次関連中小企業部品メーカー」に対して、大企業からの「しわよせ」や「切り捨て」がされるのであろうか。

この問い自体は今後の中長期的な変化を考えているが、今後の動向は環境も変化し、なかなかわからない。この問題は、91年からの長くて深刻な不況過程において設定されたのであり、むしろ、この不況過程で何が実際起こったのかを、冷静に把握することが今後の動向を占ううえでも大事であろう。そこで、まず、売上高、利益率、雇用量など量的な指標がどのように変化してきたのか、それを製品分野と企業規模別に見ることによって、その方向の見当をつけよう。

なお、部品メーカーを、一次、二次関連に分けることがよく行なわれる。我々のアンケートでも企業に回答してもらった形式でそれを試みたが、実際の取引はかなり複雑であり、意味のある区分にはならなかった。むしろ、企業規模と製品分野^{* (注)}での区分のほうが明確であり、それを用いた。

打撃が大きかったのは機械・設備メーカー

どの製品分野でも売上高が低下し、利益率も低下したが、93年度において経常利益が赤字の企業は、集計した86社中2社のみであり、世間で言われているほどひどい状況ではない。その

* (注) 製品分野の区分方法及略称は、44頁を参照

なかで、利益率の低下幅が最も大きかったのは、機械・設備メーカーであった。その他はそれほど大きくは低下していない。

考えてみれば、今度の不況が「ストック調整」と言われるように、設備投資の削減が最も大きく、それが自動車産業にも当てはまり、機械・設備メーカーへの打撃が大きいことが理解できる。そして、今後の成熟化の過程で、生産能力を拡大するような設備投資はこれまでよりは少なくなろう。さらに、部品の共通化が進むと、型の需要も減ると考えられる。ただ、工場ラインの更新投資は、継続的にあるから、このまま落ち込み続けることはないだろう。

機械・設備メーカーに続いて、売上高変化率の低下が大きいのは、車両組立メーカーであった。車両組立の落ち込みに対して、部品も同様かそれ以上に低下すると思われたが、予想に反して、むしろ小さかった。部品単体の輸出が伸びているせいかもしれない。

企業規模別にみると、売上高の低下は、従業員規模200人以下で最も大きく、続いて、5,000人以上の規模が続き、200人から999人の中間の規模ではむしろ増加していた。確かに、小規模で落ち込みの大きな企業もあるが、それらの多くは設備・機械メーカーであり、部品メーカーは少なかった。

今回の不況では、普通には、汎用部品などを作る中小規模メーカーへの打撃が大きく、それは大企業からの「しわよせ」があるからと思われていたが、そうではなかった。売上高の変化だけでなく利益率をみても、売り上げ高の落ち込みの大きかった200人以下の企業のほうが、それよりも大きな規模よりも利益率の水準はまだ高い。一般に、小規模ほど不況に弱いと思込みがちであるが、実態をていねいにみる必要があるだろう。少なくとも、今回の不況ではそれは当てはまっていない。

多角化の傾向は今後の課題

自動車産業の成熟化に伴って、自動車以外の分野に進出するなど多角化の傾向は見られるであろうか。部品関連企業の自動車以外への多角化や、また自動車部門における取引先の多様化という方向は、今回の不況の過程では、機械・設備メーカーを除いてそれほど顕著には見られなかった。

ただ非自動車関連比率を企業規模別にみると、規模200人未満の企業の方が、それ以上の規模の企業よりも90年の段階でも高かったことが注目される。今後の自動車の成熟化に対して、どの企業でも多角化を進めていかなければ、売上高を伸ばしてはいけませんが、一層努力をしなければならぬのは、むしろ規模の大きい企業かもしれない。

調査対象がトヨタ系のグループ労連傘下組合の企業であるから、トヨタ関連の売上高が高いのは当然であるが、電子系部品では非トヨタ系が約3割に達しているのは注目される。規模別

にみると、地域的な関係もあり、小規模で非トヨタ系の比率が低い。今回の不況では、トヨタ系の主要取引先の落ち込みのほうが比較的小さいと思われるので、打撃は相対的に小さかったともいえるが、今後の方向としては、どの規模の企業でも多角化と多様化を進めていく必要がある。

雇用の面でも、機械・設備メーカーにおいて打撃が大きい

雇用量の面では、どの分野で大きく減少したであろうか。92年から94年にかけての90社全体の総従業員数は、平均で約4%減少した。10%以上減少した企業もそのうち22社あったが、製品分野別では、やはり売上高の低下が大きかった機械・設備メーカーで、大きく減少した。次に大きく減少したのは、売上高はそれほど大きく低下していなかった電子系部品企業であった。

企業規模別にみると、さすがに5,000人以上の大企業では減少は小さかったが、小規模ほど大きかったわけではない。むしろ、500人以上から5,000人未満の規模で低下が大きかった。

非正規従業員が大幅に減り、正規従業員はむしろ増加

正規従業員と非正規従業員に分けて、総数への寄与度をみると、電子系部品と機械・設備メーカーを除いて、圧倒的に非正規従業員の減少に寄っていた。非正規従業員の占める比率をみると、電子系部品と機械・設備メーカーは92年段階でもきわめて少なかった。一方、汎用系や内外意匠系部品、車両組立メーカーでは、非正規従業員比率が比較的多く、なかでも臨時・派遣などの有期限契約の従業員が多かった。その部分が今回の不況で大きく減った。そして、正規従業員の方はむしろ増加していた。

この変化を非正規従業員への「しわよせ」とみる見方もありうる。しかし、88年から92年まで続いた人手不足の時期には、一部の大企業を除いて正規従業員を採用したくともできなく、大量の注文をこなすには、日系ブラジル人などの非正規従業員に頼らざるをえなかった。その後生産は低下していったが、労働需給も緩和して、長期的に必要な正規従業員を確保できるようになり、そのような調整を行なったと見るほうが正しいであろう。

今後、産業の成熟化に伴って、これまでのように従業員数が大きく増加することはなく、むしろ徐々に減少していくと考えられる。緩やかな減少であれば、それほど痛みは伴わないが、経営状況が大幅に悪化した時には、正規従業員の削減も起こりうる。その時の対策も必要であろう。