

# 現代企業経営の分析視点についての一考察

## － 経営の社会的責任に関連して －

大 矢 佳 之

- I はじめに
- II 現代企業の経営の社会的責任
- III 「豊かさ」と経営の社会的責任
- IV 海外投資と経営の社会的責任
- V わが国自動車製造企業の費用構造
- VI おわりに

### I はじめに

近年、従来の企業経営に対する新たな経営の転換がもためられているなかで、現代企業の「リストラクチャ」(restructure)ないし「リエンジニアリング」(reengineering)ということが経営用語として一般化しつつある。では、現代の企業経営がみずからをリストラ、つまり再構築しようとするとき、その経営の再構築の新たな方向性とはいったいいかなるものであるべきなのであろうか。もし、依然、それが資本主義的合理化の完全化へと向かうものであるとするならば、そのような経営の再構築は、現代経営の新方向への転換ではなく、現段階における企業資本による経営合理化の単なる同義異語にすぎないことになる。そして、実際、リストラが、たとえば人員削減による人件費節減に集中しているのが現況である。そして、資本の現段階的関心は、もはや労働者一人当たりの賃金額の切下げや賃金体系面の合理化に止まるのではなく、個別企業資本による費用削減を通しての労働費用の総資本的圧縮に集中するまでにいたっているといえる。つまり、それは、経営合理化を通しての資本の支配力の強化を意味するものにほかならないのである。

また、われわれは、今日の経営の「情報化」や「国際化」についても、はたしてその真実な意味における展開の姿をみることができようか。それがひとり資本の手に委ねられて展開されるとき、資本主義的合理化の深化を覆うための現代用語となり、個別企業の経営合理化を強行し、推進するための環境整備の手段になるのではないであろうか。すなわち、経営の情報化は、購買・生産・販売の全過程の完全無人化を論理的帰結として、経営の場から人間および人間性をますます排除することとなり、また経営の国際化は資本の支配力を外延的に拡大

するための手段となるのである。

ところで、もともと目的と手段は人間的・主体的実践そのものの二つの側面であり、そして両者は不可分離の関係にある。人間の実践においては、目的ははじめにあり、真ん中にあり、終わりにもあるというように、目的はどこまでもつねに貫徹していなければならない。その意味で、それは合目的実践である。しかしながら、情報化や国際化が単なる資本主義的経営合理化の手段となることによって、そこからは本来的目的が削ぎ落とされることになる。それは目的と手段の分裂と転倒であり、そのとき、自己の目的のために手段の無差別的な選択がはじまることになる。そして、現代の資本主義社会における個別企業のもとでは、リストラクチャやリエンジニアリング、また情報化や国際化も、資本主義的経営合理化を貫徹させるための手段=用具とされ、そのことばが持つ本来の意味と内容を喪失して、歪曲化し、矮小化した姿で展開することを強要されるのである。

さらに、現代社会のいわゆる「豊かさ」と呼ばれるものが、もしそのような目的と手段の分裂の深化をともなってもたらされたものであるとするならば、今日は主体性を喪失した社会であり、つまり人間性が排除され疎外された社会である。そして、そこでは、人間自身が、自己の人間性の喪失を認識できないままでいたっていることが認識できず、人間が負っている精神的な痛みさえ感じなくなってしまうのではなかろうか。それは人間性の崩壊であるといわなければならないであろう。

このようにみえてくると、現代の企業経営を考察するにあたって、その社会科学的認識の視点として、鋭く人間的視点が要請されることになるといえる。すなわち、人間の生命法則として、人間疎外が深化すればするほど、それに対する抵抗としての人間性維持の意識もまたますます強大となるのである。つまり、人間性の崩壊は、人間をして人間であることに踏み止まるために、そのギリギリのところではそれに対する抵抗を生み出すことになる。したがって、現代経営の歴史的課題の認識においては、経営の場におけるそのような人間の実践としての主体的抵抗の具体的な展開のなかに、現代企業経営のあるべき姿を検証することができるであろう。

そこで、小稿は、このような観点から、今日の企業経営が、その経営の社会的責任<sup>註1</sup>において本来的な現代性=未来性を維持するための基礎的条件とはいかなるものであるのかについての導入的考察を行なおうするものである。なお、その一つの実証として、わが国の自動車製造企業における「リコール(欠陥)車」を取り上げ、わが国企業の費用・利益構造の特質についての若干の指摘を付加することにする。

## II 現代企業の経営の社会的責任

「経済」とは、そのことばの基層的な意味において、それは「経世済民（経国済民）」であり、「世を治め、民の生活を安定させる」ことを基底とするのである<sup>註</sup>。そして、それは、いわゆる経済大国か生活大国かという二元論的思考ではなく、むしろそのような二元論を拒否するものである。すなわち、経済の発展そのものが国民生活の発展を前提とした成長でなければならないのであり、国民生活の向上なき経済成長は、せいぜい経済の変則的な発展であるといえるとしても、決して経済の本来的発展とはならないのである。したがって、国民生活を忘れた経済成長は、経済発展の停滞あるいは後退であるとさえいえよう。しかしながら、経済が権力と接近し、癒着の度を深め、ついには経済そのものが権力化するとき、国民の苦しみを救い、生活を安定させるという社会経済的視点における本源的意味は後景に追いやられ、ついにはその本源的意味さえ忘却させられることになる。

したがって、今日の資本主義経済もまた、それが歴史的現段階としての経済の一形態であることにおいて、そのような経済の基底の意味をつねに担いつつ発展することを歴史的責任としていることはいうまでもない。そして、個別企業は、そのような経済社会の一構成要素であることにおいて、はじめてその社会経済的な存立意義をもつことができるのである。資本主義的合理主義の要は、実にこの一点にあるのである。すなわち、資本主義的合理主義とは、もともと、資本運動法則の正常な貫徹をとおして十分に資本蓄積を達成することができることを意味するものなのである。

しかしながら、戦後の経済と権力との癒着化は、この合理主義の原則の歪曲化と、したがって資本蓄積方式の転倒をもたらす結果となった。そして、その資本蓄積過程がわが国の経済的「豊かさ」として映じるところとなっている。すなわち、それは、物質と精神の分断化によって、いわゆる物質的豊かさと精神的貧困化・窮乏化との同棲を生み出すことになる。つまり、それは経済の片面的・偏重的「豊かさ」であり、現代資本主義経済の権力的強蓄積による資本の肥大化過程である。

そして、そのことが、個別企業の社会的性格の変容を迫ることになり、個別企業をして、資本主義的合理主義の担い手としての地位から、現代資本主義的経済の合理化機構の一環としての地位へと転身させることになる。つまり、個別企業の資本運動法則は、現代資本主義経済の社会的総資本に包摂され、圧縮され、矮小化されつつ、その社会的総資本の蓄積法則に組み込まれるのである。

したがって、個別企業資本の運動法則における歪曲的展開は、それが進めば進むほど、それだけ資本主義的合理性の本来的性格との間の社会的矛盾を深めることになる。そして、そのことが、現代の企業経営に対する人間的抵抗としての経営の社会的責任の要求をますます鋭くす

るのである。さて、そこで、今日の経営の社会的責任について、それが果たされるべき領域をみれば、株主・債権者、従業員、取引先、消費者、地域社会、国際社会、さらには自然環境の保護にまで及んでいることは周知のところである。以下、これらについて、経営の社会的責任における社会経済的視点および人間的視点について考察することにしよう。

戦後、わが国の株式会社企業の規模の拡大化とともに、株式の個人所有の縮小分散化と機関所有の拡大集中化が著しく進展した<sup>3</sup>。つまり、その過程は、巨大企業が株式の相互持ち合いによって、資本蓄積そのものを補強しつつ、権力化しながら資本支配を強化するものであることを物語っているのである。

そして、そのことは企業における所有と経営の分離を現象化させることになった。すなわち、無機能資本家と専門経営者が現出することになったのである。さらに、所有と経営の分離の現象は、資本と労働との対抗関係を希薄化し、専門経営者をもって資本および労働に対する中立者であるとする観念をもたらすとともに、株式の分散化をもって経営の民主化であるとする見方や意識を生み出すことになったのである。

このようななかで、わが国の大企業は、実物資本と貨幣資本とを遊離させながら、ついには貨幣資本が実物資本との結びつきを断ち、貨幣資本の拡大による企業利潤の増大化によって企業成長をはかることになるのである。そして、バブル経済下においては、大企業の経営財務戦略は、株式だけでなく土地までも投機の対象とし、さらに先物取引によってまさにマネーゲームによる利益獲得に耽ることになる。

すなわち、大企業は資金調達のために株式および転換社債やワラント債（新株引受権付社債）などを増発し、その購入を他の大企業が引き受けるということが繰り返えされたのである。そして、それに大衆も参加することになった。ところが、それが実体から遊離したものであり、まさにバブルであることによって、その崩壊は当然の結果であったといえよう。そして、1991年（平成3年）7月の証券不祥事といわれる大手証券会社による大口取引企業に対する損失補填の発覚を契機としてバブル崩壊が決定的となったのである<sup>4</sup>。

しかし、そのような損失補填は、資本の機関所有による相互持ち合いの中で、資本が資本みずからの手で自己を保持しようとした一つの経営事象である。そして、このことのなかに、株主・債権者に対する経営の社会的責任の重心が、大衆から資本の側に大きく引き寄せられつつあることをみることができであろう。また、すでに、1981年（昭和56年）6月に改正された「株式会社の監査等に関する商法の特例に関する法律」、いわゆる「商法特例法」第16条によって、この商法特例法の適用を受ける大会社においては、取締役会は、貸借対照表および損益計算書の内容の確定、つまり配当可能利益の総額の確定については株主の定時総会の承認を求めする必要はなく、単にそれを報告するのみでよいことになっているのである<sup>5</sup>。すなわち、それは、株主の配当可能利益の総額を決定する権利を、株式会社の所有者である株主から企業経営

者である取締役会へと移行することによって、経営者の経営支配権の拡充をはかるものであるといえる。

このようにみえてくると、現代社会においては、資本による人間の権利の権力的剥奪に対して、権利意識の覚醒とそれによる人間的視点の形成が強く要請されていることに眼を向けなければならない。そこで、つぎに、従業員に対する経営の社会的責任について見ることにする。

さて、現代企業は、それが資本主義的経営であることにおいて、つねにその内部には資本と労働の対抗関係を内蔵していることはいうまでもない。したがって、個別資本による経営合理化の強化と拡大は、それに対する労働者の抵抗を不可避免的に生み出すことになる。そして、この労働者の抵抗こそ、労働者をして要求させる人間労働の本来の姿における遂行を維持するための合理的経営条件であり、もしその条件に対する欠落部分があればこれを補填することを要求するものである。それは、従業員が現代社会において生活する権利から発せられる人間的要求であり、したがって、同時に現代企業経営が社会経済的に合理的に存続するためには不可欠の基礎的条件なのである。

つぎに、自動車産業における賃金コストの国際比較の一資料をあげてみよう。

資料1 自動車産業における賃金コストの国際比較

(単位：ドイツマルク/h)

国名	1980年	1990年	1993年
ドイツ(西ドイツ地域)	26.84	41.91	52.06
フランス	19.66	26.09	28.64
イタリア	17.73	28.63	27.25
オランダ	23.33	29.35	31.78
ベルギー	28.14	33.58	37.22
イギリス	14.95	25.05	25.90
スウェーデン	28.60	42.78	38.96
スペイン	12.63	27.01	27.77
アメリカ	24.83	33.13	38.55
日本	13.26	26.83	41.57

注1. 日刊自動車新聞社編『自動車産業ハンドブック 1996年版』日刊自動車新聞社、1995年10月、22ページによる。

2. なお、この資料は、ドイツ自動車工業会(VDA)が作成したものである。

いま、この資料から、たしかに日本の自動車産業の賃金の高額化を窺うことができる。だが、このような賃金コスト額の増加をもってただちに高賃金であるという結論を導きだすことには注意を要するのである。すなわち、ここに示されているのは賃金額であって、賃金水準ではない。たとえ高い賃金額であるとしても、労働条件が低位であるならば、低賃金水準を意味することになるからである。たとえば、材料費の非合理的節減は、材料の品質低下によって労働者の作業に対する注意力の増加を強要することになり、そのこと自体がとりもなおさず賃金水準の低下の一因となるのである。そして、近年、労働者を恒常的なストレス症状に冒し、過労

死<sup>6</sup>への危機を抱かせている労働環境もまた賃金水準の引下げを語るものである。

すなわち、ストレスや過労死が現代病であるというとき、ストレスの原因を単に個人の性格に帰したり、過労死を個人的勤勉さの単なる不幸な結果であるとしてしまうことは許されないであろう。その背景には、たとえば人件費の節減のために、労働過程が本来的に要求する合理的要員数を無視した人員削減によって肉体的および精神的な労働強化を余儀なくされた従業員の姿が映し出されてくるのではないであろうか。そして、そのような現代病が、今日の高度情報化の下での経営合理化から逆算的に算定された人員数の非合理性を検出するという不幸な役割を担わされているのである。

このように見てくると、たとえ一時的な能率手当の増額をもって、それを単純に賃金の上昇であるということは決してできないことになる。賃金概念は、社会経済的概念であって、賃金額としてのみ捉えられる単なる数量的概念ではない。したがって、賃金分析は、人間労働を基底とする価値論的考察を通しての賃金水準分析であることが要件である。もちろん資本主義的経営における賃金水準は経済の発展に応じて上昇するが、それは資本による賃金水準自体の引き下げの中での上昇である。たとえば、資本主義的経営合理化の下でも、賃金額は減少するだけでなく、時としてさきの資料にみられるように増加することがある。しかし、そのような賃金額の増加は、価値論的には必ずしも労働費用の社会経済的合理性の充足を意味するものではない。そして、いま、実際に、すでに前述したように、資本主義的経営合理化による人件費の節減が強行されつつある。

ところで、経営分析において、資本利益率や配当率と並んで労働分配率がしばしば取り上げられる。しかしながら、資本主義的経営合理化による価値法則の歪曲的展開に対する社会経済的視点からの検討には一指も触れないまま、企業、株主および従業員への経営成果分配の指標を示し、またその経営管理上の論理的合理性を主張するとすれば、そのこと自体が資本主義的経営合理化が推進する道を舗装することになるのではなからうか。したがって、現代社会においては、賃金は経営成果の分配比率の数量計算的合理性によって一方的に規定されるべきものではなく、経営は労働と生活の場であるという意味において、賃金は社会的費用であるという観点からの分析が必要である。

つきにあげる勤労者の労働観についての世論調査の結果(表1)によると、働くことの本来的な目的と理由として、「生活を支えるため」と「より豊かな生活を送るため」が示されている。また、他の項目からは、「自分の能力を発揮するため」、「社会に貢献したいから」などの労働意識を持ちながらも、「人間の務めだから」、「生きがいがいだから」などの労働に対する精神的充実感が次第に減少しつつあることを窺うことができる。さらには「企業の発展につくすため」の項目は極めて低位にあり、そのことは、わが国企業経営の現実の在り方についての強い批判と未来に対する危機感を表しているといえるのではなからうか。

表1 働く目的と理由（「読売新聞」の全国世論調査による）

項目	調査年	1988年 (昭和63年)	1991年 (平成3年)	1993年 (平成5年)	1994年 (平成6年)
人間の務めだから		26.6	25.8	19.0	20.5
生活を支えるため		49.6	47.2	64.9	56.7
より豊かな生活を送るため		50.4	50.4	42.8	46.2
出世のため		1.3	2.5	1.0	0.7
生きがいでから		21.2	16.5	21.1	17.0
自分の能力を発揮するため		17.3	18.6	18.0	19.1
企業の発展につくすため		3.4	2.3	2.8	1.9
社会に貢献したいから		9.8	14.6	12.6	13.0
その他		1.1	1.0	0.6	0.6
答えない		1.5	2.0	1.1	1.4

注1. 本表は、「読売新聞」の世論調査の結果から作成したものであり、「働く目的や理由について、あなたはどんな考え方をお持ちですか。次の中からあなたのお気持ちに近いものを、二つまであげて下さい」という質問に答えたものである。

2. 調査日は、1988年(昭和63年)1月23, 24日(2月15日夕刊掲載), 1991年(平成3年)1月26, 27日(2月11日掲載), 1993年(平成5年)1月23, 24日(2月13日掲載), 1994年(平成6年), 1月29, 30日(2月15日掲載)である。

そして、ここに示される勤労者の労働観を今日の経営の現状に対する批判として受け取るとするならば、現代経営に対して社会的に要求されているものは、労働による生活の侵食あるいは労働と生活との分離ではなく、労働と生活の表裏一体化=生活への労働の収斂であり、働くことが人間の生活の一環であることを保障する経営であるといえよう。そして、もしこのような労働者の生活が保障されないならば、それは現代社会における人間生活の基盤を崩壊させることを意味するであろう。したがって、従業員の人間的生活を保障するという現代経営の社会的責任は、個別企業の経営管理的視点を越えて、社会経済的および人間的視点において果たされるべき今日的課題である。

つづけて、次節では、大企業による中小企業に対する社会的責任と地域住民に対する社会的責任について、社会経済的視点からの考察を行なうことにする。

### Ⅲ 「豊かさ」と経営の社会的責任

さて、戦後の経済成長と「豊かさ」の中で、わが国の大企業は「良質安価な製品」の提供をもって市場競争力強化のための販売戦略の強力な武器としてきたのである。しかし、そのような大企業によって大量生産される安価な製品の背後に、大企業による下請け単価の買い叩きに呻く膨大な数の中小零細企業が存在しているのである。つまり、大企業の費用節減の圧力は、中小企業に対して下請単価という価格体系を通してその非合理的切り下げを強制し、中小下請企業が社会経済的な合理性をもって存続するための経営基盤を崩壊させる方向へと作用する<sup>27</sup>。

すなわち、このような下請単価の買い叩きは、大企業の圧倒的に優位な社会経済的地位にもとづく中小企業に対する権力的支配によるものであり、中小企業に材料費や労務費などの生産的費用の圧縮を迫ることになる。したがって、中小企業の製品の低価格化は、大企業に対する中小企業の生産性の低さによるのではなく、むしろ資本による資本の支配を通しての下請企業の生産物の価値を無視した価値破壊によるものなのである。たしかに、今日、中小企業においても生産のロボット化がすすめられ、生産性が向上したかに見える状況が存在する。しかし、そのような生産技術の向上は、大企業による中小企業の再編化＝経営合理化の一環として進められたものであり、そのような中小企業の生産性の合理的維持は無視されて、かえって機械化による生産性の向上を理由にその下請単価の非合理的切り下げがさらに強要されることになる。また、そのような大企業による下請単価の非合理的切り下げが、下請中小企業の必死の経営努力による抵抗にもかかわらず、それを踏み越えて強行されるとき、その非合理的切り下げによる生産的費用の圧縮は、さらに二次、三次下請企業へと突き進むことになる。

そして、わが国の大企業は、このような中小企業に対する下請単価の買い叩きによる費用の削減を敢行し、低価格製品による市場の占有化によって企業利潤の獲得の道を造成してきたのである。しかし、大企業によるこのような利潤獲得の造成化が進めば進むほど、中小企業経営の社会経済的な合理的存続基盤の崩壊もまた進行することになる。ただし、ここに言う社会経済的な合理的存続基盤の崩壊とは、会計計算視点からみた黒字経営に対する赤字経営を意味するのではなく、現代における社会経済的視点からみた経営の合理的存続条件の欠落を意味するのである。そして、それは、大企業による価値破壊であり、それによる中小企業の経営＝生活破壊の形相であるといえよう。

だが、このような中小企業の経営破壊は、同時に、中小企業の経営維持の要求を生み出すことになる。それは、大企業に対する人間的生活の抵抗として、下請単価の正常化を強く求めるものである<sup>28</sup>。また、この要求こそ、大企業による下請単価の切り下げによって歪曲化した価値法則の展開を、価値と価格との結び付きを回復し、価値法則の正常な展開の姿に回帰しようとするものなのである。そして、このような中小企業の社会経済的要求に対して、大企業はそ

れを正面から受けとめることに現代の経営の社会的責任があるといえる。

ところで、このような経営の社会経済的に合理的な存続基盤の崩壊は、中小企業にのみならず、大企業の中においてもまた進行することになる。すなわち、大企業の経営管理的費用節減は、自己の費用構造の矮小化へと作用することにもなるのである。ここでは、わが国の自動車製造業における設備投資について、その特質を考察することにする。

表2 自動車メーカー（含二輪車）の設備投資の目的別構成比

(単位：%)

項目	年度				項目	年度				
	1988年度	1989年度	1990年度	1991年度		1992年度	1993年度	1994年度	1995年度	今後5年間
	実績	実績	実績	実績		実績	実績	実績見込	計画	計画
生産関連投資	4.8	7.5	6.5	4.0	生産関連投資	21.0	17.9	17.1	16.3	22.1
省力化・合理化・更新	20.6	21.5	22.2	26.5	省力化・合理化 更新(老朽代替)	19.0	16.4	16.5	17.2	15.2
					維持・補修	5.2	6.9	7.3	7.8	7.5
工場移転	0.6	0.0	0.2	0.2	公害防止	4.3	4.8	3.9	4.2	4.8
産業公害対策	0.5	0.5	0.5	1.0	省エネ・石油代替エネ	2.0	2.0	2.4	2.3	1.0
						0.7	1.0	1.8	0.7	0.7
モデル・チェンジ	47.6	45.4	39.7	35.5	研究開発					
製品安全対策	1.3	1.3	1.0	1.3	その他(福利厚生)	9.2	8.1	8.4	7.8	9.6
試験研究設備	11.3	8.8	10.3	8.1		38.6	43.0	43.5	43.8	39.1
その他(福利・流通)	14.1	15.0	19.5	23.4						
合計	100.0	100.0	100.0	100.0	合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

注1. 通商産業省産業政策局編『主要産業の設備投資計画 その現状と課題』（大蔵省印刷局）の各年版により作成する。

2. 「自動車メーカー」には、二輪車メーカーも含む。

さて、この表2は、わが国の自動車製造業における設備投資の重点が、生産過程の省力化・合理化投資に置かれていることを示している。また、それに対して、研究開発、製品安全対策、そして公害防止や省エネルギー・代替エネルギーなどの設備投資については、それがいぜん低い水準にあり、しかもつねに景気変動の影響にさらされていることを窺わせるのである。

すなわち、資本主義的経営合理化とは、その資本運動が生産価格と費用価格との差をつねに拡大化する方向に働くところに本質的性格がある。したがって、個別企業による経営管理的合理化としての費用節減は、人件費、外注加工費、公害防止費、試験研究費などの生産的費用および社会的費用の節減に向かうことになる。そして、その反映として、表2に見られるように研究開発や公害防止に対する設備投資の衰耗化を現象させるのである。そして、研究開発設備や公害防止設備の欠落は、その結果として品質の停滞や企業公害を引き起こすことになる。つまり、これらの生産的費用や社会的費用は、むしろ現代企業において節減を許されない費用であり、現代経営が社会経済的な合理性をもって存続するためには不可欠な費用なのである。

ところで、一般的に費用節減というとき、しばしばその費用の社会的性格が問われないままに、費用の無差別的な節減が行なわれることになる恐れがないとはいえない。すなわち、過大な交際費、通信費、交通費など、いわゆる費用の3Kと呼ばれる冗費が節減の対象になるのは当然であろう。そして、このような冗費の節減は、資本主義的合理化による費用節減においても可能である。しかし、そのような個別企業的な経営管理視点による費用節減においては、人件費、

外注加工費、公害防止費、試験研究費などの社会的費用と交際費、通信費、交通費などの冗費との質的区別は希薄である。したがって、その場合、いったん節減された冗費が、利益管理的理由によっていつでも増加することにもなるであろう。それに対して、社会経済的視点からの生産的ないしは社会的費用の積極的増加の要求は、かえってそれが社会的に無駄な冗費の節減を迫る力にもなるのである。

このようにみえてくると、公害防止設備投資と公害防止費の投入は、現代企業が社会的に存続するための合理的基礎条件の形成であり、地域住民に対する経営の社会的責任の具体的経営意思であるといえる。だが、実際は、地域住民の生活を脅かしつつ公害防止設備の衰耗化が依然として進行し、地域住民の公害被害の発生と拡大の危機をつのらせているのである。そして、その人間的抵抗としての地域住民の被害者の叫びと批判の声は、今日の企業経営における資本運動との対抗関係のなかから生み出された矛盾であり、人間の死の形相である<sup>9</sup>。それは決して被害者ひとりの死ではなく、それを越えて人間の死なのである。

ところが、今日、われわれの生活において、騒音・振動、水質汚染、大気汚染、さらに産業廃棄物<sup>10</sup>というように、自然環境破壊が広がっている。そして、大量生産システムの構築とそれに支えられた経済成長のなかで、企業経営は「豊かな」生産物を絶え間なく造り出してきたが、その同じ企業の生産過程が同時に「公害」をもまた生産してきたのである。それは、企業資本の運動がみずから生み出した環境であり、その意味では、決して経営の外的環境ではなく、まさに内的環境であるとみるべきである。

たしかに、このような公害は、期せずして生まれた副産物であると見ることもできるかもしれない。しかし、そもそも副産物とは、目的とする主産物を生産するにあたって必然的に生み出されるという意味である。だが、その副産物が人間生活の破壊や自然破壊をもたらすものであるならば、その発生を予防しなければならないことは当然である。にもかかわらず企業の経営管理的費用節減のために、その発生予防を怠ることは、社会的のみならず人間的視点からは許されることではないはずである。そして、ある時点では公害の発生が予測できないとしても、公害が発生してしまっただけからの住民の声を待たずとも、その発生の可能性の発見と予防に努めることが現代経営の基本的な行動原理であることが要求されているのである。

しかしながら、バブル経済崩壊後の収益性の低下は、費用節減への意識をますます強大なものにすることになった。ところが、すでにバブル景気のなかで、大企業において、投機を目的とした保有資産が膨れ上がり、合理化のための設備投資が増大し、またエクイティー・ファイナンス (equity finance) を中心とした資金調達のための転換社債やワラント債が増加している状況にあった。そこで、バブル崩壊後の企業は、一方で不良資産に対する損失処理、他方では節減不能な費用として巨額な減価償却費と支払利息を抱えることになったのである。そこで、節減の対象となる費用として、人件費、原材料費、買入部品費、外注加工費、研究開発費、公

害防止費などの生産的および社会的費用がその標的になったのである。

そして、資本主義的経営合理化の要求としての費用節減と収益性向上のための一つ的手段として、国内生産から発展途上国を中心とした海外生産へのシフトが強行されることになった。そうだとするならば、発展途上国の経済発展に寄与するための海外援助としての本来の性質と経営の「国際化」の名のもとにすすめられつつあるわが国企業の海外投資との間に、はたして同質性を見出すことができるのであろうか。また、そのような海外投資の増加とともに、わが国では「価格破壊」ということばをしきりに聞かれるようになるのである。だが、そこには、発展途上国の正常な経済発展よりも、むしろ、さきに見た大企業による中小企業の支配と同様な発展途上国の奇形の発展の姿を窺わせることになるのではなからうか。

そこで、つぎに社会経済的視点からの国際社会に対する経営の社会的責任に関連して、発展途上国への海外投資について考察することにする。

#### IV 海外投資と経営の社会的責任

さて、強大な国際競争力をもつとされてきたわが国の自動車製造企業においても、バブル経済崩壊後の長期化する不況のなかで収益の減少が相次ぎ、そのことが、経営合理化政策の一環として、国内生産を縮小化し、海外直接投資の増強による海外生産を拡大することになった。いま、1996年（平成8年）の販売・生産計画をみると、資料2のとおりである。

資料2 自動車11社の1996年 販売・生産計画

(単位：台)

項目	会社名	国内販売	輸出	国内生産	海外生産
	トヨタ自動車	2,180,000	1,200,000	3,350,000	1,370,000
	日産自動車	1,200,000	580,000	1,750,000	1,096,000
	三菱自動車工業	870,000	460,000	1,330,000	996,000
	本田技研工業	720,000	350,000	970,000	770,000
	マツダ	420,000	450,000	840,000	170,000
	スズキ	632,000	200,000	863,000	925,000
	ダイハツ工業	470,000	76,000	546,000	263,000
	富士重工業	350,000	75,000	425,000	100,000
	いすゞ自動車	178,000	173,000	341,000	359,000
	日野自動車工業	53,000	32,000	83,000	—
	日産ディーゼル工業	34,000	22,000	52,000	—
	合計	7,107,000	3,618,000	10,555,000	6,049,000

注 1. 『朝日新聞』1996年1月26日による。

2. 四輪車のみ。

わが国の自動車製造企業の各年ごとの販売・生産計画によると、1994年に続いて95年にも海外の現地生産台数が輸出を上回ることになり<sup>注1)</sup>、そして1996年には、資料2にあるように、

たとえばスズキ、本田技研工業およびいすゞ自動車などでは海外生産が国内生産を上回っている。そして、1991年のバブル経済崩壊後のリストラないしリエンジニアリングによる企業の国際競争戦略の展開過程のなかで、生産構造の中心点が国内から海外に向けて大きく傾斜しつつある。また、そのこととともに、欧米諸国内での生産に加えて、発展途上国への直接投資による現地生産の比重が増大しているのである。

ところで、資本主義的企業利益の追求は、本質的には、生産価格と費用価格との差の無限拡大という資本主義的経営合理化によるものであり、商品の高価格と低価格とは同じ企業資本の運動によるものなのである。つまり、企業利益の追求は、商品価格を天井とし、その費用・原価を床とするとき、市場獲得のために天井である商品価格の引き下げは、床である費用・原価の引き下げを強いることになる。したがって、昨今の「価格破壊」による低価格商品を武器とする企業の市場獲得競争は、ますます費用節減への意識を強めることになり、それだけ生産的および社会的費用の非合理的削減を強要することになる。しかし、そのような生産的・社会的費用の非合理的削減は、価値破壊をもたらすことになるのである。そして、そのことは、社会経済的視点からの企業の合理的な再生産条件の崩壊をもたらすことになる。

そして、わが国大企業による非合理的な費用節減を、国内の中小企業に加えて、発展途上国が引き受けさせられることになるとするならば、そこには、途上国の経済発展ではなく、合理的な経済発展の基礎条件の崩壊の道程が準備されることになる。すなわち、わが国大企業の国際協力の論理が、国内の高いコストを回避して、途上国の安価なコストを求めるという資本主義的経営合理化の論理に組み込まれたものであるとするならば、途上国でのコストの変動に応じて、またより低いコストを求めての無責任な都合主義的な撤退と進出が繰り返される恐れなしとはいえないのである。つまり、発展途上国の現地企業は、わが国大企業の資本運動としての経営合理化の変容に対応させられて絶えず変動する奇形の経営構造を背負わされることになる。

すでに見たように、わが国の中小企業経営は大企業経営の現存形態を維持するための補完物として編入されたものであり、そのこと自体が今日の大企業経営の現存基盤でもある。そして、また、現代の資本主義的経営は、発展途上国を自己の経営管理的論理のうちに組み込みつつある。そうだとするならば、大企業の海外投資は、南北問題の解決を促進するものではなく、むしろ南北問題を前提としてそれを利用した現代企業資本の利益獲得機構の造成であるといえよう。

このようにみえてくると、いわゆる「価格破壊」の背後では、発展途上国の経済社会における価値破壊が浸透しつつあるといえる。したがって、現代資本主義経済の一環として編入された発展途上国の現況自体が注12、価値概念と価格概念との正常な結びつきへの復帰を強く要請しているといえる。すなわち、低価格現地生産物とともにもたらされる発展途上国の国民生活や

自然環境の破壊的な状況は、われわれ国内消費者に対して、「豊かさ」のなかでわが国の製品がその特質としてきた「良質安価な製品」という従来の観念から脱皮し、社会経済的視点からの価値論的認識の要請を鋭く迫っているものといえるであろう。すなわち、良質製品であることが、生産力の高度化に支えられることなく、そのまま低価格であることにはならないのである。もちろん、良質で低価格であることは、誰しもが願望するところであろう。しかし、良質でかつ低価格であるためには、その商品の生産過程において、生産力の諸因子の正常な発展に支えられた生産力の高度化がなければならない。もし、生産力の正常な展開態様が見られないとするならば、たとえ商品が低価格であるとしても、そこには価値と価格との背離があることになる。むしろ、高価値であるがために高価格であるとしても、その価格は価値を剥離したのではなく、価値から乖離した不当な価格ではないといえる。この場合、それは社会経済的に是認されなければならない高価格なのである。

ところで、今日の発展途上国への海外投資が真の国際援助協力の名に値するものになるためには、さきに指摘したような公害の輸出は許されず、その公害防止のための投資額は、かつて国内において投資された額をはるかに越える巨額なものになることが十分に予測されるはずである。そして、その公害防止投資を積極的に行なうとき、現地生産物の価格は高くなる。しかし、大企業の経営合理化は、そのような投資を削減し、現地生産物を低価格化することになる。だが、そのような公害防止設備投資を削減するならば、それこそ国内の自然破壊を全地球に広めることになるであろう。

このようにみてくると、消費者は高価格だけを企業批判の対象とするのではなく、低価格である場合にもまた批判対象とならなければならないことになる。したがって、ここに、現代社会における経営観の転換は、ひとり企業に対してだけでなく、われわれ消費者にも求められることになる。かつて消費者によって、大企業の二重価格、買い占めなどによる高価格に対して、経営の社会的責任が追求された。そのような高価格は、大企業の権力的所有によって価値を無視した価格であり、消費者の批判的抵抗を生み出すことになったのである。そして、いま価格破壊という現象の背後で価値破壊が進行しているとするならば、「豊かさ」のなかで、いつの間にか大企業の資本の論理に組み込まれ、単に安価な商品を求めて右往左往し、それを手にして自己満足していることのなかに、消費者自身の内部で人間性の喪失が進行しているのであるということ認識しなければならないのである。

つまり、低価格製品のなかに、現代の労働強化のなかでストレスを蓄積して過労死する従業員の無言の声、下請製品の品質維持のために血の出る努力をしながらも大企業の支配によって下請価格を買い叩かれる中小企業の痛み、公害による死の苦しみにのたうつ被害者の悲痛の叫び、発展途上国の経済成長の影としての生活と自然の荒廃を感じるができず、それらを個人的には自分とは係わりのないものとして、ただ安い商品の買い漁りにひたすら奔走するとき、

われわれは資本主義的合理化による大企業の経営管理的戦略の論理に組み込まれている自己の意識に対する内在的批判なしには、現代企業を批判し、現代のあるべき経営を論じることは許されないのではなからうか。しかし、そのような痛みや苦しみと怒りは、決して単なる一個人、一企業、一地域、一途上国だけのものではなく、現代という同時代に生きる人間が負っている痛みであり、苦しみであり、そして怒りなのである。

また、さらに、自然環境に対する人間の行為についてみると、たとえそれが自然保護としての農業であるとしても、本質的には自然に反逆する営みであるとさえみることができるのである。つまり農作物は、人間のために、人間によって野性の原種から奇形化された植物群である。そして、その奇形化は、改良という名のもとに、その程度を増幅させられてきたのである。もしこのような見方に立つならば、人間は自然を傷つけ、破壊しながらでしかこの地球に生存することができないのであることを認識せざるをえないのである。そして、いまや自然環境の破壊が地球的規模の生態的自然の危機となり、人類の生存を脅かすまでになっている。そのような自然環境破壊は人間が生み出した環境なのである。そうだとすれば、人間がこの地球で生存するかぎり、そのような自然破壊をできるかぎり極小限にひかえながらこの地球という星に生存することが、人間の主体的実践の残された唯一のあり方であるといえるのではなからうか。

以上にみえてきたように、今日、現代の企業経営において、従来の資本主義的企業の経営管理的視点から解放され、社会経済的視点からの従業員、地域住民、国際社会、消費者の資本運動に対する主体的抵抗=実践による新たな経営観の形成が鋭く要請されているといえよう。そして、そこには、社会科学における価値論的視点が、従業員、地域住民、国際社会、消費者による人間的視点をとおして、自然法則への順応における自然科学との結接点を見出だすことができるのではなからうか。

なお、つぎに、以上の考察を踏まえながら、わが国の自動車製造企業におけるリコール車(欠陥車)の資料をとおして、わが国企業の費用・利益構造の特質の一端を指摘しておこう。

## V わが国自動車企業の費用構造

さて、日常しばしば新聞紙上で目にする運輸省に届けられるリコール車(欠陥車)の掲載記事をみることにしよう。そして、次ページ以下の表3-1から表3-7は、それぞれ1989年(平成元年)から1995年(平成7年)までのリコール車の記事を書き出したものである。

表3-1 1989年(平成元年)届出のリコー車

会社名等	届出日付	対象車	対象台数	欠陥部位	欠陥による故障・事故等の恐れ
トヨタ	1989年5月30日	85年8月-88年7月 製造	428,114 うち輸出分 230,000	ハンドルの歯車ケーシングの不良 エンジン点火装置の高圧電線の製造不良 エンジン気化器の減速緩衝装置	ケース内に水が侵入、錆び発生、ハンドルの不能 クレーム 国内2件、海外1件 89年3月16日 熊本県で衝突事故 電線の亀裂、放電火花の発生、火災発生の恐れがある エンジンの回転数が下がらない、急発進、 無届け修理 3,000件
ダイハツ	1989年5月30日	85年8月-88年7月 製造	5,118	ハンドルの歯車ケーシングの不良	ケース内に水が侵入、錆び発生、ハンドルの不能
ダイハツ	1989年10月27日	89年6月-89年10月 製造・販売	4,112	交流発電機の発電容量の不足 自動変速機の内部	バッテリーの過放電、エンジンが起動しない クラッチの摩擦板を削る
ダイハツ	11月27日		2,631	ブレーキの油圧発生装置のピストン	ピストンカップの損傷、油圧の低下、制動力の低下
			3,504	燃料蒸発ガス発生装置の配管内部	燃料タンク内の圧力の上昇、燃料がふきだす恐れがある
日産	1989年10月11日	87年8月-89年4月 製造	37,842	エンジンのフライホイール部分	フライホイールの破損、破片で燃料系を損傷し、火災の恐れ あり、3-6月に3件の火災事故、4件の苦情
三菱	1989年2月27日	87年5月-87年7月 製造	6,796	燃料タンク	燃料漏れ
三菱	1989年9月13日	82年12月-89年8月 製造	10,978	大型バスの舵取り装置の軸の強度不足	舵取り装置の軸に亀裂が生じる、据え切り操作時に折れる
鈴木	1989年4月13日	88年9月-89年2月 製造	11,542	ドライブシャートの取付け金具の強度不足	亀裂、 クレーム 2件
鈴木	改善対策 4月13日	84年9月-86年7月 製造	136,005	ハンドバル志金のおおい部の製造不良	ひび割れ、 クレーム47件
いすゞ	1989年6月1日	85年10月-89年3月 製造	44,483	トラック取付け部	ビスの緩み、ハンドルのがたつき、操縦性が確保できない
	1989年12月21日	89年8月-89年12月 製造	1,954	トラクタの動力伝達装置の結合	
豊州三菱	1989年12月7日			ワイパー装置のアームの強度不足	アームの変形、ボンネットと接触
GM	1989年3月16日	83年10月-85年11月 輸入		燃料蒸発ガス抑止装置の開閉弁とダイヤフラム	材質不良による蒸発ガスの放出
GM	7月14日	88年10月-89年2月 輸入	61	ブレーキの油圧発生装置を固定するボルト締付け	油圧発生装置のガタつき、制動操作不能
GM	11月10日	83年10月-88年3月 輸入・販売	396	自動定速走行装置の一部の強度不足	軸受けの脱落、エンジンの回転数が低下しない
VW	3月7日	83年12月-88年10月 輸入	62,000	アクセルペダル連結部の溶接不良 トランスミッションの保持具の強度不足 主燃料ポンプ	アクセルペダルの溶接部がはがれる、走行不能、クレーム6件 保持具の破損、トランスミッション本体の破損 燃料ポンプが作動しない
VW	7月25日		1,805		
アウディー	3月30日		1,865	アクセルペダルの取り付け	アクセル操作の不能
BMW	5月9日	88年1月-89年4月 輸入	2,256	エンジンのチンション・プーリー	走行中のエンジン停止
BMW	6月13日	87年10月-89年4月 輸入	2,036	点火プラグの配電器の回転子とカム軸の接続金具	点火に必要な電圧がえられない
BMW	12月25日	87年9月-89年11月 輸入		前懸架装置	
ボルシェ	12月15日	87年12月-88年6月 輸入	133	ブレーキ装置のスウィッチ	圧力スイッチ内に水が侵入し、ブレーキ倍力装置が働かない
ボルシェ	12月5日	89年1月-89年10月 輸入・販売	281		
ボルシェ	3月30日		1,242		
ボルシェ	9月19日	88年8月-88年12月 輸入	72	ボンネットのロック装置	換気ファンの停止、安全機構が働かず、火災の恐れがある
ボルシェ	12月7日			前輪懸架装置の取付け金具の強度不足	金具の破損と脱落、走行安定性を損なう
フェラーリ	9月1日	86年9月-88年1月 輸入・販売	65		
ローランド	6月13日		17		

【日本経済新聞】により作成する。

表3-2 1990年(平成2年)届出のリコール車

会社名等	届出日付	対象車	対象台数	欠陥部位	欠陥による故障・事故等の恐れ
トヨタ	1990年2月28日	82年1月-85年7月 製造・販売	4,096	自動速度制御装置(オートドライブ)	エンジン回転の急上昇
トヨタ	5月21日	89年8月-90年1月 製造	60,863	ブレーキ装置	ブレーキパイプとリヤスタビライザーの接触、ブレーキ液漏れ
トヨタ	6月26日	89年3月-90年4月 製造	15,684	エンジン冷却装置	シャフトの破損、ウォーターポンプ停止によるオーバーヒート
トヨタ	11月14日	87年12月-90年2月 製造	515,140 (輸出 54,000)	駐車ブレーキパーキパー取り付け部のボルトと床板の強度不足(設計ミス)	ブレーキの利きがあまくなる
日産	1990年4月18日	86年11月-89年4月 製造	国内 107,036 輸出 365,147	手動変速機の通気弁	スピードメーターケーブ内にて潤滑油がにじみ出る
三菱	1990年2月20日	87年11月-88年1月 製造販売	1,494	燃料噴射ポンプのアクセルレバーの加工不良	レバーが動かなくなる、エンジンの回転が下がらない
三菱	輝線新 4月30日	86年型	輸出 102,000	連邦政府の排気ガス基準に達していない	
マツダ	1990年3月29日	83年5月-86年10月 製造	103,333	エンジン・シリンダーヘッドの密閉性	エンジンの焼き付き
マツダ	5月9日	87年7月-90年2月 製造	32,366	エンジン、Vベルト	
マツダ	7月10日	85年10月-88年4月 製造	25,414	クラクシシャフトの連結固定ボルト	クラクシシャフトの破折
マツダ	12月26日	86年8月-87年1月 製造	3,364	自動定速走行解除スイッチ	スイッチの破損、制動距離がのびる
富士重工	1990年1月28日	89年4月-90年1月 製造	5,649	スバルロックスAT車 電磁クラッチ回路	一時的に走行不能、苦情4件
GM	1990年8月31日	84年7月-85年5月 輸入販売	274	電子燃料噴射装置制御プログラムの集積回路	一酸化炭素の排出量の増加
GM	10月23日	89年3月-90年5月 輸入	364	シ-ンシベルト取り付けナット	ベルト機能がなくなる
GM	12月21日	83年10月-88年1月 輸入販売	93	エンジン構造	
フォード	4月26日	89年10月-90年6月 輸入販売	567	ゴム製燃料ホースの接続金具	
VW	3月20日	86年4月-89年6月 輸入販売	9	自動変速機の変速用制御弁	
アウディ	4月26日	88年11月-89年2月 輸入販売	1,214	ブレーキパイプ	ブレーキオイル漏れ
BMW	8月24日	88年9月-89年7月 輸入販売	25	後輪ブレーキ	
ベンソン	4月10日	89年11月-90年4月 輸入販売	404	エンジン潤滑油漏れの防止パッキンの材質不良	潤滑油漏れ、エンジン焼き付き
オパール	7月19日	89年7月-90年2月 輸入	1,247	車軸支持腕ボルト/電動式精給冷却ファン	
サマー	1月11日	87年4月-90年4月 輸入販売	159	乗員保護枠(可動式ロールオーバー)	
ファイアット	8月24日	88年11月-89年7月 輸入販売	1,508台	燃料タンク給油管	燃料漏れ
ファイアット	1月16日	88年12月-89年6月 輸入販売	1,203	自動変速機制御用ケーブルの止め具の形状	ブレーキパイプの損傷
ジャガー	6月27日	83年8月-87年12月 輸入	80	燃料噴射装置の燃料供給管	燃料漏れ、車両火災(1件)
ロータス	5月18日	89年7月-90年2月 輸入	2,097	前輪懸架装置のロア・アームのさび止め	
	6月27日	88年6月-90年5月 輸入	284	ブレーキパイプと冷却用パイプの間隔	ブレーキパイプの損傷

【日本経済新聞】により作成する。

表 3-3 1991年(平成3年)届出のリコー車

会社名等	届出日付	対象車	対象台数	欠陥部位	欠陥による故障・事故等の恐れ
トヨタ	1991年1月24日	84年8月-90年12月 製造	32,956	ブレーキパイプ	パイプの接続部分に亀裂、ブレーキの利きが低下
トヨタ	1991年4月9日	88年8月-88年10月 製造・販売	79,912	ラジオの雑音防止用コンデンサの製造不良	コンデンサのショートによる火災
トヨタ	1991年6月25日	87年7月-89年7月 製造	2,240	燃料装置	燃料漏れ
日産	1991年2月19日	90年12月-91年2月 製造	7,144	応急用タイヤのホイール	前輪に装着したときブリーキと接触、走行に支障
日産ディーゼル	1991年10月2日	88年8月-90年5月 製造	81,532	ハンドル軸が中心からずれて取り付け	ハンドル操作ができなくなる
	1991年11月8日	89年11月-91年10月 製造	9,448	大型トラック・バスのエンジン吸気予熱装置のヒーターの配線ミス	火災の恐れあり
本田技研	1991年8月1日	88年4月-91年7月 製造	66,534	エアコンのコンプレッサの潤滑油仕切り板	コンプレッサペーパベルトカバーの破損、火災
マツダ	1991年2月16日	87年4月-88年9月 製造・販売	16,010台	エンジン気化器内の燃料制御弁	一酸化炭素の排出量の増加
マツダ	1991年5月16日	89年-91年3月 製造	4,150	ブレーキ系統(タクシー用)	
スズキ	1991年5月9日	84年10月-87年5月 製造	474,973	エンジン気化器の燃料調節用のフロート	エンジンが動かなくなる
スズキ	1991年10月4日	90年12月-91年7月 製造	4,090	変速機	
富士重工	1991年5月24日	89年9月-91年3月 製造	5,105	自動変速機と変速操作レバー	駐車機構が動かかない場合がある
富士重工	1991年8月29日	88年11月-89年6月 製造 (いすゞからの委託生産車を含む)	56,116	自動変速装置	
ダイハツ工業	1991年11月28日	90年3月-91年6月 製造	294,480	排気ガス中の一酸化炭素濃度が規制値をこえる	
いすゞ	1991年2月6日	90年5月-90年10月 製造	196	後輪のペアリングの加工不良	ペアリングの焼き付きによる走行不能
米国日産	1991年3月18日	90年型「セントラ」 現地生産車7割、日本から輸入3割	165,000	シートペーパベルト巻き込み装置	
米国ホンダ	11月・8日	90年12月-91年5月 製造 日本への逆輸入	3,134	後部室内照明座金の取り付けミス	火災になる恐れあり
米国マツダ	4月20日	91年1月-90年4月 製造	405	アンチロック・ブレーキ・システムの故障	ブレーキがきかなくなる
米国マツダ	10月18日	89年型ミニバンMPV	33,540	自動変速装置	後輪のブレーキが消耗すると、突然ブレーキがかかる
米国マツダ	24日	90年8月-91年7月 フォードへの委託生産車	8,796	自動変速装置	シフトレバーを駐車位置に入れても動きだす
GM	1991年1月30日	89年11月-90年6月 販売	219台	自動変速装置のシフト・ケーブル	変速機が正常に操作できない
GM	3月26日	89年3月-90年8月 輸入販売	349	制動灯スイッチ部分	ブレーキを踏んでも制動灯が点灯しない
GM	7月12日	83年10月-90年8月 輸入	6,447	シートベルト	シートベルトの解除ボタ損壊、衝突時にベルトが切れる
GM	9月18日	88年10月-90年 輸入販売	1,389	エンジン点火コイル	コイルの樹脂製ケースに亀裂、放電、エンジンがかからない
クライスラー	5月9日		1,110	ブレーキ系統	ブレーキオイル漏れ、ブレーキが利かなくなる
クライスラー	10月15日			燃料ポンプ	エンジンの停止
VW	7月19日			差動機の一部	駐車ブレーキが解除される恐れがある
ベンソン	11月1日	83年9月-91年1月 輸入	108,950	エンジン系統	
BMW	12月10日	84年 輸入販売	12,278	駐車ブレーキ系統	
BMW	2月15日	91年4月-91年7月 輸入販売	976	エンジン系統	
ボルシェ	2月15日			エンジン系統の補助ロック装置部分	
アッシュ	9月5日	90年8月-91年4月 輸入	102	変速機のオイル点検用パイプ	オイル漏れ、火災
シトロエン	5月16日	88年-91年3月 輸入販売	6,700	燃料タンク系統	
ローバー	1月13日	88年9月-90年11月 輸入販売	13,360	燃料タンクの結油管取り付け部	燃料漏れ(クレーム4件)
ローバー	2月30日	85年9月-88年10月 輸入販売	853	エンジン動力伝達装置	エンジンルームの焼損(4件)
ローバー	7月19日			燃料ポンプ	

【日本経済新聞】により作成する。

表3-4 1992年(平成4年)届出のリコー車

会社名等	届出日付	対象車	対象台数	欠陥部位	欠陥による故障・事故等の恐れ
トヨタ	1992年5月28日	87年8月-90年7月 製造	169,600	車高調整機能付きの緩衝装置	路面と接触する恐れがある
トヨタ	1992年6月18日	91年11月-92年4月 製造	52,000	タイミンゲベルの剛性	エンジンの焼き付き
トヨタ	(報告) 6月19日	81年 製造販売	(980,000)	タイミンゲベル	エンジンの切損, エンスト
トヨタ	1992年9月1日	86年8月-90年2月 製造・販売	408,590	電磁ドラフトの制御装置	タイミンゲベルの切損, エンスト トリアが施錠されたまま開かなくなる
日産	1992年1月17日	90年 製造	4,803	自動変速機内部のクラッチの摩擦板	摩擦板の剥離, 油圧低下による走行不能
日産	1992年8月20日	91年8月-92年7月 製造・販売	141,658	ブレーキ装置	
本田技研	1992年1月21日	91年11月から1カ月間に製造	25,055	油圧検出器	エンジンオイル漏れ, エンジンの焼き付き
本田	1992年3月4日	89年9月-91年2月 製造	61,937	エンジン回駆を発電機に伝えるベルトがはずれる	パワテリリーが充電しない, エイスト
本田	1992年6月19日	82年 製造販売	67,940	エンジンカバーのパッキンの耐熱性不良	エンジンオイル漏れとタイミンゲベルの劣化
本田	1992年11月5日				
マツダ	1992年10月29日	91年9月-92年1月 製造販売	4,106		
いすゞ	1992年3月24日	91年 製造・販売	555	エンジン内部装置の一部に加工不良	エンジンの破損
富士重工	1992年1月17日	87年 製造販売	1,615	パワステアリングのコンピュータ制御装置	ハンドル操作が阻まれる
富士重工	1992年5月13日	88年 製造販売	115,705	自動変速機	変速機内のオイルの温度上昇, クラッチ板の摩耗, 変速不能
日野自動車	1992年3月6日	89年3月-92年2月 製造	69,525	トラック「日野レンジャー」	
米國ホンダ	1992年3月4日	90年1月-91年5月 製造・輸入	15,879	エンジン回駆を発電機に伝えるベルトがはずれる	パワテリリーが充電しない, エイスト
GM	1992年2月28日	82年3月-91年8月 輸入販売	2,017	ブレーキ装置	後輪ブレーキ装置内部に水分侵入, 駐車ブレーキの制動力の低下, 火災の恐れがある
GM	1992年5月13日	89年10月-91年7月 輸入	950	前席三点シートベルトの肩ベルト巻取り装置	ブレーキ力が低下
フォード	1992年1月21日	90年8月-91年6月 輸入販売	56	電動調整式前座席の電気コードの取り付け	燃料漏れ
クライスラー	1992年5月28日	90年8月-91年8月 輸入販売	857	走行中に突然エンストをおこす	有害ガスの排出量の増加
VW	1992年6月18日	86年10月-92年2月 輸入・販売	620	燃料タンクの高圧ホースの不良	不凍液漏れ, 運転者が火傷を負う恐れがある
VW	1992年6月18日	90年11月-92年2月 輸入・販売	183,235	エンジンコネクタの防水性能	燃料漏れ, 火災の恐れがある
VW	1992年12月10日	83年9月-92年5月 輸入・販売		空調用熱交換器のタンクに亀裂	燃料漏れ, 火災の恐れがある
BMW	1992年1月7日	87年12月-91年10月 輸入・販売	4,179	燃料ホースの過度の締め付け	燃料漏れ, 火災の恐れがある
BMW	1992年3月24日	91年 輸入・販売	5,049	前輪ブレーキ・ホース	ブレーキ配線のショート, 火災発生
ボルシエ	1992年10月6日	90年8月-91年7月 輸入・販売	69	電気配線の合成樹脂製カバーの損傷	配線のショート, 火災発生
アジエン	1992年8月27日	88年1月-92年4月 輸入・販売	4,043	自動変速機	低速への切り替え不調
シトロエン	1992年4月21日	87年9月-91年10月 輸入	3,466	ブレーキの油圧発生部のゴム製ピストンカップ	ブレーキの利きが低下
シトロエン	1992年4月21日	90年3月-92年4月 輸入	1,037	燃料タンク	ブレーキの利きが低下
シトロエン	1992年10月6日	87年7月-89年4月 輸入・販売	1,166	燃料配線	ブレーキの利きが低下
ボルボ	1992年3月6日	89年9月-91年2月 輸入・販売	6,242	ブレーキ装置の一部が折損	ブレーキの利きが悪くなる
ボルボ	1992年3月6日	90年10月-92年2月 輸入・販売	2,210		
ボルボ	1992年11月5日				
ファイアット	1992年10月29日	89年8月-91年7月 輸入	349		
7thフオオ	1992年10月29日	90年9月-91年12月 製造販売	436		
ローバー	1992年3月21日	90年2月-91年7月 輸入	619	ブレーキランプ	
ローバー	1992年11月5日				
ジャガー	1992年3月25日	90年8月-90年11月 輸入・販売			
ジャガー	1992年3月25日	89年2月-91年5月 輸入・販売			

「日本経済新聞」により作成する。

表3-5 1993年(平成5年)届出のリコール車

会社名等	届出日付	対象車	対象台数	欠陥部位	欠陥による故障・事故等の恐れ
トヨタ	1993年6月3日	91年10月-91年12月 製造	15,246	燃料蒸発ガス排出抑止装置	装置内部が錆び、燃料ガスが漏れる
トヨタ	1993年12月9日	93年8月-93年11月 製造	3,487	燃料装置	
日産	1993年5月18日	91年5月-92年2月 製造	79,339	警察車両の電気配線端子	端子のゆるみ、発熱、火災の恐れがある
日産	1993年12月21日	87年7月-93年12月 製造	2,007	動力伝達装置	ギヤボックスから潤滑油が漏れる、ベアリングが壊れ走行不能
三菱自動車	1993年6月3日	90年9月-91年4月 製造	3,367	動力伝達装置	ヒューズ切前照灯がつかない、スターターが起動しない
マツダ	1993年2月18日	89年7月-90年12月 製造	8,702	動力伝達装置	
マツダ	1993年4月15日	91年11月-92年9月 製造	1,370	電気配線の保護シート	
マツダ	1993年5月27日				
マツダ	1993年6月17日	92年4月-92年9月 製造	1,286	燃料装置	
富士重工業	1993年5月18日	90年2月-91年3月 製造	53,307		
ダイハツ	1993年12月9日	93年8月-93年11月 製造	49	燃料装置	
米国ホンダ	1993年4月15日	90年1月-92年10月 製造	44,694	シートベルト	シートベルトが引き出せなくなる
ニッサン	1993年2月18日				
ニッサン	1993年5月27日		337	動力伝達装置	
GM	1993年1月29日	92年9月-93年1月 輸入	345	ハンドル	
GM	1993年1月29日	92年3月-92年8月 輸入			
GM	1993年5月27日				
GM	1993年9月16日	92年10月-93年3月 輸入	465	燃料パイプの継ぎ手部分	燃料漏れ、火災の恐れがある
フォード	1993年11月11日	89年11月-92年8月 輸入	879	ポンプモーターリレー	ポンプモーターリレーの接点の落着、ブレーキの効きが低下
クライスラー	1993年5月27日				
VW	1993年9月7日	92年2月-92年12月 輸入	573	燃料ホースを固定する留め金	熱で燃料ホースが変形・損傷、燃料漏れ、火災の恐れがある
VW	1993年11月25日	91年10月-92年12月 輸入	13,958	ゴム製燃料ホースの留め金の締め過ぎ	燃料ホースの変形、燃料漏れによる火災の恐れがある
VW	1993年5月18日	89年7月-93年3月 輸入	29,491	電気装置とエンジン	熱によるホースの亀裂、オイル漏れ、車両火災 8件発生
ベント	1993年10月18日	89年1月-91年3月 輸入	3,361	パワーステアリング用ゴム製油圧ホースの配置	ホースのひび割れ、燃料漏れによる火災の恐れがある
BMW	1993年11月25日	89年1月-90年8月 輸入	1,847	点火装置の高圧電線と燃料ホースとの接触	エンジン回転数が下がらない恐れがある
アジエ	1993年6月17日	90年9月-92年4月 輸入	2,138	燃料装置	ABSが作動しない、後輪の脱落の恐れがある
シトロエン	1993年6月8日	92年9月-93年4月 輸入	1,473	エンジン	
ボルボ	1993年11月11日	91年2月-92年9月 輸入	1,065	後輪軸	
フィアット	1993年1月29日	89年10月-92年1月 輸入	328	燃料装置	
フェラーリ			233	燃料装置	

「日本経済新聞」により作成する。

表3-6 1994年(平成6年)届出のリコール車

会社名等	届出日付	対象車	対象台数	欠陥部位	欠陥による故障・事故等の恐れ
トヨタ	1994年2月22日	91年9月-92年1月 製造	12,886	ボンネットの副ロック装置	主ロックをしまままのとき、ボンネットが開く恐れがある
トヨタ	1994年5月17日	89年3月-90年1月 製造	330,501	発電機内の整流器の樹脂部	樹脂部の収縮 電氣回路の流れが悪く火花を発生、発電停止
トヨタ	1994年9月5日	94年6月-94年7月 製造	7,449	プロペラシャフトの溶接が不十分である	シャフトに亀裂、折れる恐れがある
日産	1994年2月22日	93年10月- 製造	4,656	ステアリングのゴムホースの一部に製造不良	ゴムが剥離して油圧管に詰まってハンドルを重くする
日産	無料点検 7月22日	運輸省の排ガス中等排出の防止策の対応に遅れて	約 700,000		
ホンダ	1994年3月24日	92年3月-93年7月 製造	156,556	変速装置	変速不能になる
三菱	1994年4月12日	93年12月-94年3月 製造	18,911	クラッチの油圧を保つゴム製オイルシールの強度	オイルシールの亀裂、油圧の低下、加速しない
三菱	1994年10月18日	91年8月-94年2月 製造	33,217	ブレーキホースの取付け角度の不適切	亀裂の発生、ブレーキ液の漏れ
マツダ	1994年5月19日	86年7月-94年1月 製造	126,774		
マツダ	1994年5月19日	91年5月-94年3月 製造	28,664		
スズキ	1994年5月19日	91年9月-92年6月 製造	170,509	軽トララック マツダにOEM提供	
いすゞ	1994年2月25日	84年4月-90年7月 製造	5,336	大型バスの燃料ろか装置の取付け金具	金具が折れて燃料漏れから火災の恐れがある 1月 静岡県で路線バスが走行中にエンジンルームから出火
いすゞ	5月26日	91年10月-94年5月 製造	8,186	トラック、電氣装置	
いすゞ	7月19日	90年8月-94年7月 製造	1,136	RVのエンジン、富士重工とホンダにOEM供給	
いすゞ	9月1日	90年8月-94年7月 製造	1,789	大型バス、原動機、燃料装置	
米マツダ	1994年7月5日	92年11月-93年8月 輸入	7,492	小型トラック	
米ホンダ	1994年4月7日	90年11月-91年2月 輸入	50	燃料装置	
GM	1994年1月20日	90年12月-91年2月 輸入	138	燃料装置	
GM	6月16日	93年11月-94年3月 輸入	3,246	エンジン	
GM	9月1日	90年3月-92年8月 輸入	1,729	原動機、燃料装置	火災の恐れがある
GM	11月29日	92年5月-94年8月 輸入	370	エンジンオイル冷却装置のホース配管の不備	火災の恐れがある
GM	11月29日	93年12月-94年6月 輸入	152	助手席の電磁ドアロックの配線の不適切	
クライスラー	5月26日	91年1月-92年6月 輸入	881	冷却装置、かじ取り装置	
ベントン	3月15日	91年9月-92年12月 輸入	1,128	パン型トラックのかじ取り装置	燃料蒸発ガスの貯蔵装置からのガス漏れ、火災の恐れがある
ベントン	4月5日	92年8月-93年8月 輸入	192	燃料蒸発ガス排出抑止装置	
ベントン	6月16日	92年12月-93年5月 輸入	5,296	エンジン	火災を起こす恐れがある
BMW	1月20日	89年4月-93年5月 輸入	1,773	車内暖房装置の送風機の配線不良	火災の恐れがある
ボルシエ	1月13日	90年8月-92年5月 輸入	549	点火装置	火災の恐れがある 94年7~9月に名古屋市や東京都で6件の火災事故が発生
アージュ	7月19日	90年8月-92年5月 輸入	366	燃料配線	ブレーキ液漏れ、ブレーキ液漏れ、制動力の低下
アージュ	11月8日	92年12月-94年3月 輸入	2,808	燃料配線の密閉性とパッチリーの配線の不適切	制動の遅れ、シートが倒れる 連結棒が折れ、走行安定性を損なう
ジロエン	6月2日	91年11月-92年12月 輸入	1,351	制動装置	
サマー	4月7日	92年8月-92年12月 輸入	33	燃料装置	
サマー	10月20日	93年10月-94年4月 輸入	388	ブレーキ、シートの移動レールの強度不足	
7ウルト	3月17日	85年6月-86年11月 輸入	704	前輪の緩衝装置の連結棒の強度不足	
7ウルト	10月6日	92年2月-94年4月 輸入	197	電氣配線	
ローバー	2月15日	92年11月-93年10月 輸入	366	シートベルトの取付け装置	
ローバー	8月2日	89年6月-94年1月 輸入	2,808	点火装置	点火制御器が作動しなくなる

「日本経済新聞」により作成する。

表3-7 1995年(平成7年)届出のリコロール車

会社名等	届出日付	対象車	対象台数	欠陥部位	欠陥による故障・事故等の恐れ
トヨタ	1995年3月28日	91年10月-94年6月 製造	578,257	前輪サスペンション	異常摩耗による脱落, 走行不能
マツダ	1995年2月23日	(ニホン フォード)		エンジンバルブスプリングに亀裂	
マツダ	8月3日	95年5月-95年7月 製造	7,056	タイミンクベルト	
GM	1995年2月23日			動力伝達装置	
GM	4月20日	90年9月-93年5月 輸入	1,213	自動変速機のオイルクーラーのホースの継ぎ金具	出火の恐れがある
フォード	5月11日	94年2月-94年6月 輸入	34	駐車ブレーキ装置	
フォード	5月25日	93年5月-94年6月 輸入	469	前部座席の調節機構の配線	
クライスラー	5月25日	86年6月-93年9月 輸入	2,014	燃料装置	
VW	5月18日	93年11月-94年5月 輸入	18,713	自動変速機とコンピュータを接続する電気配線	火災発生の恐れがある
オペル	4月25日	93年8月-95年4月 輸入	28,336	電気装置の配線不良によるエアバッグの不作動	
BMW	1月24日	92年12月-94年10月 輸入	963	エンジン	
		88年7月-94年2月 輸入	54,724	エンジン	
BMW	5月16日	94年2月-94年11月 輸入	2,610	ドアロックシステム	
ベント	5月18日	92年7月-94年12月 輸入	19,302	エアバッグの誤作動につながる欠陥	
ルノー	10月19日	85年9月-92年3月 輸入	5,744	燃料タンク	
シトロエン	3月23日	91年11月-94年6月 輸入	2,668	ブレーキ, エンジン部品	
ボルボ	1月24日	93年6月-94年7月 輸入	1,622	エンジン	
ボルボ	7月20日	92年6月-92年11月 輸入	1,204	前部座席シートベルト取付け部金具の強度不足	衝撃時に金具が破損しシートベルトの機能が働かない
サア	3月23日	94年4月-95年1月 輸入	580	シートの背もたれ内部の骨組み, リク ライニング装置の取り付け部	
サア	8月3日	91年7月-92年12月 輸入	826	制動装置	
マセラティ	5月11日	94年9月-94年11月 輸入	17	駐車ブレーキの部品	
ローバー	7月25日	95年2月-95年6月 輸入	610	ブレーキホース	
ローランド・ロイス	5月16日	94年9月-95年1月 輸入	19	制動装置	

【日本経済新聞】により作成する。

前掲の表によって、わが国の自動車製造企業について、運輸省への年間届出リコール車数を概算すると、1989年は100万台、1990年は130万台、1991年は110万台、1992年は110万台、1993年は16万台、1994年は90万台、1995年は58万台を数えることになり、その数が年間100万台に及んでいること自体、その社会的責任が問われなければならない状況であることはいうまでもない。そして、1995(平成7年)年7月1日に、「製造物の欠陥により人の生命、身体又は財産に係る被害が生じた場合における製造業者等の損害賠償の責任について定めることにより、被害者の保護を図り、もって国民生活の安定向上と国民経済の健全な発展に寄与することを目的」として、「製造物責任法」(PL法)が施行されるにいたったことには、現代企業経営の社会的責任に対する一定の前進的意義を見出だすことができるであろう。だが、ここでの経営責任は損害賠償責任であり、それは社会的責任の一部であって、製造物の安全性の維持向上の企業努力を喚起しながらも、つまるところ製品の欠陥によってすでに被害が生じてしまったことに対する法律的責任を定めたものである。

しかし、その被害に対していくら謝罪し、賠償責任を果たしたとしても、その被害は消えないのである。ある欠陥によって人の生命が奪われたことに、いくら謝罪されたとしても、その命はどうにもならないのである。もしなにかがあるとするならば、それはせいぜい賠償責任というかたちで謝罪する者の気持ちの慰めぐらいである。それでは、ひたすら謝罪し、賠償責任を果たすことで自分の気持ちがすむからその責任をはたしたにすぎないのではないか。だが、経営の社会的責任の本来性からみれば、その被害者の遣り場のない気持ちに依って、経営の場において何をすべきかということが問われなければならないであろう。

ところで、しはしば消費者自身の口から、購入した製品について「当たり外れ」があるという声を聞くことがある。それは欠陥製品は偶然であるという意識の表れではなからうか。しかしながら、はたして欠陥が偶然によるものなのであろうか。実際、50万台も100万台もの欠陥車が偶然に産出されるのであろうか。いや、むしろそこには技術上のみならず、経営上の構造的な原因が潜んでいるとみるのが妥当であろう。そして、たとえ一台でも欠陥車があるということは、そこに必ずその原因があることであり、その因果関係を究明して、その原因を解消するという目的を果たすことこそ、経営の社会的責任なのではなからうか。

さて、バブル景気の最終期であった1989(平成元年)年のリコール届出状況について、運輸省は「例年に比べてやや多い」こと、またその特徴は「設計段階のミスでなく、生産段階に起因するものが目立つ」として、各社に品質管理の徹底を指示している<sup>注13</sup>。そして、わが国の自動車製造においては、通常1台の自動車についてその70%を買入部品と外注加工部品に依存しており、そのほとんどが下請中小企業によって生産が賄われているのである。

また、バブル崩壊後には、採用が広まったOEM(相手先ブランドによる生産)供給による欠陥車がみられるようになってきている<sup>注14</sup>。さらに、部品の共通化による欠陥車種の拡大も一つ

の特徴となっている。また、使用者が気付かないままに一酸化炭素などの規制値以上の濃度の排出ガスが吐き出されるしまう欠陥などもみられるのである。このような部品の欠陥が、大企業の経営合理化による製造費用の節減、とくに外注加工費の削減による下請単価の非合理的切り下げによるものであるとみることができるのである。

たとえば、大企業による下請単価の切り下げが、徹底したオーバースペックの均一化によって行なわれるのである。すなわち、自動車を構成する二万の部品のすべての寿命が、自動車の寿命に合わせられる。そして、オーバースペックになっている一個一個のネジやビスにいたるまで、その品質を下げることを指示し、その分だけ下請単価の切り下げを要求することになる。しかし、そのことが、いきおい欠陥車を生み出すことになるのである。それでも、さらに下請単価の買い叩きを加えられていくのである。したがって、部品の欠陥は決してたまたまの偶然によるものであるとみられるべきではなく、それは大企業の経営合理化の一環としての下請外注加工費の削減によるものであり、そのような費用の非合理的節減は、中小下請企業の生産的費用を衰耗化し、その結果として欠陥製品が生み出されてくるのであるといえよう。したがって、消費者および中小企業経営における人間的視点は、大企業の経営管理的視点による費用節減に対する対抗関係において、生産的費用の欠落を補填することの要求を通して、大企業の費用節減の社会経済的非合理性を検証することになるものといえるであろう。

つぎに、製品の欠陥に関連して、製品保証引当金の会計処理上の論点について付言しておきたい。なお、わが国自動車製造企業の製品保証引当金の計上状況については、表4に示す。

さて、「企業会計原則」の「貸借対照表原則」四(二)AおよびBにおける引当金について、「企業会計原則注解」(注18)には、次のように記されている。

「将来の特定の費用又は損失であって、その発生が当期以前の事象に起因し、発生の可能性が高く、かつ、その金額を合理的に見積ることができる場合には、当期の負担に属する金額を当期の費用又は損失として引当金に繰り入れ、当該引当金の残高を貸借対照表の負債の部又は資産の部に記載するものとする」として、製品保証引当金はこれに該当するものであるとされている。そして、製品保証引当金は負債性引当金であるというのが通説である。ところが、このような通説に対して、内川菊義博士は『引当金会計論』<sup>注15</sup>において異なる見解を展開されている。そこで、内川博士による引当金会計制度に対する批判的見解を要約的にたどることにしたい。

まず、その批判の論理的な基礎は、企業会計においては、およそ負債性引当金というものも存在しないのであり、存在するとするならばただ利益性引当金のみであるということにある。すなわち、負債的性格が認められるのは、引当金ではなく、未払費用もしくは未払金等の項目であり、引当金として認められる項目は、負債的性格をもたず、むしろ資本としての性格をもつものである。そして、つぎに、製品保証引当金の利益的性格については以下のような

表4 売上高・当期純利益と製品保証引当金の推移

(単位:百万円,%)

年度		1989年度	1990年度	1991年度	1992年度	1993年度	1994年度注2
会社名	項目						
トヨタ	売上高(a)	7,998,050	8,564,040	8,940,898	9,030,857	8,154,750	6,163,885
	当期純利益(b)	360,803	329,618	200,862	155,548	110,734	110,905
	製品保証引当金(c)	60,048	75,473	90,061	93,015	98,900	94,246
	売上高当期純利益率(b)/(a)	4.51	3.85	2.25	1.72	1.36	1.80
	(d) = (c)/(a)	0.75	0.88	1.01	1.03	1.21	1.53
日産	売上高(a)	4,005,550	4,175,013	4,270,523	3,896,888	3,583,482	3,407,512
	当期純利益(b)	85,377	78,159	54,191	-15,052	7,615	-61,040
	製品保証引当金(c)	23,135	23,249	20,784	12,854	14,043	13,707
	売上高当期純利益率(b)/(a)	2.13	1.87	1.27	-0.39	0.21	1.79
	(d) = (c)/(a)	0.58	0.56	0.49	0.33	0.39	0.40
本田	売上高(a)	2,748,863	2,800,199	2,911,044	2,694,836	2,505,258	2,469,150
	当期純利益(b)	53,224	46,667	32,566	30,075	14,319	21,616
	製品保証引当金(c)	11,254	20,761	30,285	27,864	30,007	21,068
	売上高当期純利益率(b)/(a)	1.94	1.67	1.12	1.12	0.57	0.88
	(d) = (c)/(a)	0.41	0.74	1.04	1.03	1.20	0.85
マツダ	売上高(a)	2,045,567	2,226,714	2,304,110	2,191,278	1,768,684	1,699,611
	当期純利益(b)	26,581	27,011	9,273	2,620	-44,182	-35,798
	製品保証引当金(c)	5,613	6,241	6,995	6,495	4,812	4,695
	売上高当期純利益率(b)/(a)	1.30	1.21	0.40	0.12	-2.50	-2.11
	(d) = (c)/(a)	0.27	0.28	0.30	0.30	0.27	0.28

注1.『有価証券報告書総覧』(大蔵省印刷局)により作成する。

2. 1994年度(平成6年度)の「トヨタ」の会計期間は、平成6年7月1日から平成7年3月31日までの9か月である。それ以前は、決算日は毎年6月30日である。

3. 各社の「製品保証引当金」の計上基準について、『有価証券報告書総覧』の記載は下のとおりである。

- トヨタ自動車 「製品のアフターサービスに対する費用の支出に備えるために、保証書の約款に従い、過去の実績を基礎にして計上している」。製品保証引当金繰入額は「販売費及び一般管理費」に計上する。
- 日産自動車 「製品のアフターサービスに対する費用の支出に備えるために、保証書の約款に従い、過去の実績を基礎にして計上している」。製品保証引当金繰入額は「販売費及び一般管理費」に計上する。
- 本田技研工業 「製品の無償補修費用の支出に備えるため、次の金額の合計額を計上しています。①保証書に基づく無償の補修費用として、法人税法に定める繰入率(実績割合)により算出した額 ②主務官庁への届出等に基づく無償の補修費用として、見積算出した額」。製品保証引当金繰入額は「販売費及び一般管理費」に計上する。
- マツダ 「製品(自動車)のアフターサービスの費用に備えるものであって、法人税法所定限度額(法定繰入率)の100%を計上している」。製品保証引当金繰入額は「販売費及び一般管理費」に計上する。

る注16。

製品保証引当金の計上は、その原因となる事実あるいは事象の具体的内容が、一定期間無償で修理または取替を行なうという補償契約あるいは慣行のもとに、製品が販売され収益が取得されるという事実によっているのである。そして、この場合に補償のための費用は当期においては、まだ現実に発生しているわけではない。したがって、たんなる費用発生主義によって、これを当期の費用として計上することはできないことになる。しかし、そのままでは、算出された利益は当期に実現された収益に起因して発生する次期以降の費用部分をそのなかに含み、

処分可能の利益としてはその部分だけ過大に表示されることになる<sup>注17</sup>。

ところが、そのような次期以降における費用の発生は、当期においてその費用の発生を条件とする収益の実現が行なわれたからである。したがって、その費用発生の原因は当期に実現した収益にあって次期以降の収益にはないとする、いわゆる費用発生原因主義のもとに、その費用発生額を見積りの方法によって測定し、これを他の当期にすでに発生している費用とともに当期に実現した収益に対応させることによって、その算出利益を処分可能利益としてより確実な内容のものにしようとすることになる<sup>注18</sup>。

ところで、製品保証引当金は、当期末現在においては、その販売製品についての故障あるいは欠陥はまだ現実に発生しているわけではない。すなわち、その販売製品のうち、見積額に相応するだけの故障あるいは欠陥が、次期以降において発生する確率がきわめて高いということであり、それを無償で修繕する義務が現実化する確率もそれだけ高いことを示すにすぎない。この補償義務が現実に債務となるのは、その製品の故障あるいは欠陥が現実に発生するかもしれない次期以降の将来においてなのである<sup>注19</sup>。

「とすれば、この製品購入者との契約にもとづく補償義務において現実化する確率がきわめて高いという理由によって、これを現実の債務として貸借対照表の負債の部に計上することは、製品購入者が、まだ現実の債権として行使しえない契約上の請求権を、あたかも現実の債権として行使しているごとく表示することとなって、その負債としての表示は、けっして企業の財政状態を適切に表示するものとはならないのである。」<sup>注20</sup>

したがって、「製品保証引当金は、当期に実現された収益から控除されるべき、その収益実現のための必然的な手段として次期以降において発生する費用の見積計上額であって、その見積計上額だけ当期の収益は自由に処分しうる利益とはならず、次期以降において発生する費用項目の支払準備のために拘束された自己資本部分、つまり、収益控除性の、処分可能の利益とは区別された、自己資本の一部分としての性格をもつものとなってくるのである。」<sup>注21</sup>

なお、「収益控除性の引当金を利益性引当金と呼ぶときには、…利益剰余金もしくは留保利益に属すべき部分を引当金として処理した場合の利益性引当金と同一名称となり、両者の質的差異を明らかにすることが不可能となるゆえに、その混同をさけるためには、前者の収益控除性の引当金は、これを資本性引当金と呼ぶことによって、後者の利益性引当金から区別するとともに、また、それが負債的性格をもつものではないという意味で、負債性引当金から区別するというのも、一つの適切な会計処理の方法であると考え」とされている<sup>注22</sup>。

ここにみるように、内川博士によると、製品保証引当金は、それが負債的性格をもつものではなく、収益控除性の引当金であり、利益的性格をもつものであって、自己資本に属する一項目として処理され、表示されるべきものであるということである。そして、このような会計制度に対する批判的検討は、資本主義的企業会計制度が内蔵する一つの矛盾を摘出するものであ

るとみることができる。そして、内川博士は、上のような認識を前提として、「企業がその負う義務を誠実に実行して、発生した故障あるいは欠陥をただちに修繕し…元の完全な使用に耐えうる状態に復元するかぎり、製品購入者…の権利は侵害されたことにはならないのである。…また、両者（製品の販売者と購入者……筆者）の取り扱いを不当に区別したことにもならないのである」と述べておられるのである<sup>注23</sup>。

ところで、製品保証制度を企業経営の社会的責任として取り入れ、それを根拠として製品保証引当金の計上が企業会計制度上認められるとしても、そのことが、欠陥製品に対する補修費用が計上されていることをもって、欠陥製品の産出が許されているということを意味していることにはならないのである。また、製品保証引当金が次期以降の支払準備として拘束された自己資本部分であるとするにしても、むしろ、そのような自己資本の拘束部分を減少させる努力が先行した上での製品保証引当金の計上でなければならぬことは言うまでもないであろう。

したがって、一方で生産的費用の非合理的削減が行なわれ、他方では製品保証引当金の計上が行なわれているというのは、企業会計制度としての製品保証引当金の計上の社会的正当性がよってたつところの製品保証制度を空洞化することになりはしないであろうか。そして、その場合には、表4に見られるような製品保証引当金の計上額は、むしろ生産的費用の欠落部分を示すことにさえるのである。すなわち、会計制度上認められる製品保証引当金は、本来的には企業の社会的責任としての製品保証制度に対応するものであって、決して生産的費用の非合理的削減部分に対応するものではないはずのものである。

## VI おわりに

以上にみてきたように、いまや、現代企業に対して、個別企業的な資本主義的経営管理視点から脱皮し、社会経済的視点および人間的視点からの経営の社会的責任が要求されているのである。すなわち、現代企業経営が単に自己の経営管理的あるいは会計採算的合理性の枠内での維持存続に耽るとき、そのことが、価値法則を歪曲化し、資本の運動法則の本来的に正常な展開の姿を失わせることになる。そして、資本主義的経営合理化による企業利潤の追求は、生産的費用あるいは社会的費用の削減を強行する。しかし、資本と人間労働および資本と人間生活との対抗関係において、生産的・社会的費用の節減に対する労働者、消費者、中小企業、地域住民、国際社会の抵抗が、そのような費用節減の社会的非合理性を現代企業経営の矛盾として浮かび上がらせることになるであろう。

そして、ここに、経営の社会的責任が、労働者、消費者、中小企業、地域住民、国際社会によって社会経済的視点および人間的視点からの要求として生み出されてくるのである。したがって、今日の企業経営が社会経済的な合理性を有しつつ自己を維持存続するためには、資本主義

的経営管理思考の枠を越えて、そのような経営の社会的責任に応えることが基本的条件となるのである。それは、社会経済的視点および人間的視点からの生産的・社会的費用の欠落を補填し、価値論的に正常な資本運動の展開を要求するものであり、現代社会における人間的な生活水準の充足と維持向上を求めるものなのである。

しかしながら、このような人間的な要求としての経営の社会的責任は、現代の企業資本の運動法則の展開をとおして、資本と人間労働との対抗関係においてこそ生み出されるものであり、そして、そのかぎり、企業資本の運動法則自体がそのような経営の社会的責任を自ら主体的に果たすことには至らないであろう。すなわち、経営の社会的責任は、決して単なる利害関係のなかにおいてのみで捉えるべきものではないのである。もし、社会的責任が利害関係の枠において果たされるものであるとするならば、それは個別企業的経営管理の域内における利害調整であるにすぎないことになるであろう。

実際、たしかに、今日の企業においても、労働分配率の向上、労働者への福利厚生の実施、地域住民への福祉活動、「自然にやさしい工場」建設などがみられる。しかし、それは資本の規模の拡大がもたらしたものであって、企業による経営の社会的責任の意思としてわれわれの目に映るとしても、あくまでも本来の社会的責任の擬制的形態にすぎないのである。そこには、もっと人間的であることを求める積極的な思考と意思は存在しない。

このようにみえてくると、経営の社会的責任は、現代企業に対して、人間的視点からつねに要求しつづけることによって、はじめてその現代的意味をもつことができるのである。だが、現実の企業社会をみると、一方では、企業資本と結びつく労働組合、大資本に擦り寄る中小企業、海外投資企業と現地の権力との癒着などが目に入ってくる。しかし、他方には、過労死、中小企業の経営破壊、欠陥商品による死傷、発展途上国の公害などの事実がある。そして、これほどの人間の生命と権利の犠牲をはらっても、いまだ現代経営は一向に正常な姿を見せようとはしない。それどころか、むしろ利潤法則の歪曲化がますます拡大しつつある。

ところで、人間の歴史としての現代は、おびただしい数の人間の犠牲の上に現代があるのである。さらに、いままた人間の犠牲が繰り返えされつつある。このような状況のなかで、はたして人間の主体性なるものがあるといえるであろうか。そして、現代の経営も人間が造ったものである。その人間が資本によって主体性を喪失させられようとしている。そして、人間的視点からの経営の社会的責任の要求は、人間が人間として主体性を取り戻そうとするギリギリの抵抗なのである。したがって、その人間的な要求は、現代経営において、「経営における人間」という視点から自己を解放し、「人間にとっての経営」という視点への転換を求めるものであるといえる。そして、現代経営における発想の転換が求められてきたことは、すでに久しいところである。しかしながら、その経営の発想の転換は、その多くが単なる経営管理的思考の転換にとどまっているのではなかろうか。言葉の本来の意味での経営の発想の転換であるため

には、すでにみてきた人間的視点からの経営観に立つものでなければならないといえるのではなからうか。

#### 注

1. 経営の社会的責任については、すでに多くの内外の論考があり、たとえば、日本経営学会編『企業の社会的責任』（『経営学論集』第45）千倉書房、1975年、はその一つである。
2. 『大辞林』（三省堂）には、「経済」、「経国済民」、「経世済民」について、その意味がつぎのように記されている。

経済 ①物質の生産・流通・交換・分配とその消費・蓄積の全過程、およびその中で営まれる社会的諸関係の総体。

②世を治め、民の生活を安定させること。経世済民。

③金銭の出入りに関すること。やりくり。

④費用や手間がすくなくてすむこと。節約。

経国済民 国を治め民の生活を安定させること。経世済民。

経世済民 世を治め、民の苦しみを救うこと。

3. 三戸 公 『財産の終焉 -組織社会の支配構造-』文眞堂、1982年、を参照する。同書には、現代社会における所有の歴史的推移は、私的所有から社会的所有へではなく、個人所有から機関所有へと進行しつつあることが論じられている。
4. 『日本経済新聞』1991年7月29日および30日には、4大証券会社の損失補填先リストが掲載されている。
5. 「商法特例法」第16条においては、同法第2条によって監査役の監査のほか会計監査人の監査をもうけなければならない会社、つまり資本金の額が5億円以上又は負債の合計額が200億円以上の株式会社においては、貸借対照表および損益計算書については、会計監査人の監査報告書にその適法である旨の意見が表明されており、かつ、監査役の監査報告書にその会計監査人の監査結果を相当でないと認めた旨の記載がないときには、取締役はこれらの書類について定時総会の承認を求めることを必要とせず、たんにその結果を報告するのみでよいことになっている。
6. 過労死について、たとえば下のような著書が参考になろう。

過労死弁護団全国連絡会議編 『過労死!』講談社文庫、1992年。

八木光恵 『さよならも言わないで』双葉文庫、1993年。

川人 博 『過労死と企業の責任』現代教養文庫、1996年。

なお、1992年1月および1993年1月の読売新聞社の世論調査によると、「過労死の不安を感じたことがあるか」の質問に対してつぎのようになっている。

	1992年(1992年2月13日夕刊掲載)	1993年(1993年2月13日掲載)
よく感じる	11.0 %	10.6 %
ときどき感じる	37.2	37.6
とくに感じない	50.8	50.8
答えない	1.1	1.0

7. 吉武堯右 『科学的経営分析』 中央経済社、1966年、を参照する。
8. 『日本経済新聞』1989年12月22日には、つぎのような「自動車部品、値上げ要請」の記事がある。

日本自動車部品工業会は、近く日本自動車工業会加盟の自動車メーカーに対し、文書によって納入単価の引き上げを申し入れる。「下請けの立場にある部品メーカーが業界ぐるみで自動車メーカーに値上げを訴えたのは初めて」であり、「これまで自動車メーカーは部品メーカーに毎年納入単価の値下げをするよう求め、のませってきた。部品業界は人手不足などの窮状を『直訴』することでこうした要請にこたえることが限界にきたことを訴える」。
9. 公害については、たとえばつぎのような著書が参考になろう。

田尻宗昭 『四日市・死の海と闘う』 岩波新書、1972年。  
田尻宗昭 『公害摘発最前線』 岩波新書、1980年。

なお、水俣病について、ノンフィクションとして 石牟礼道子 『苦海浄土 - わが水俣病 -』 (講談社文庫、1972年) があり、フィクションとして 水上 勉 『海の牙』 (角川文庫、1964年) がある。
10. 高杉晋吾 『産業廃棄物』 岩波新書、1991年、を参照する。
11. 『朝日新聞』1995年1月31日には、1995年の販売・生産計画の実数を表で示して、「日本からの自動車輸出は、昨年初めて海外の現地生産台数を下回ったが、今年についても、自動車各社は輸出を減らして、海外生産を増やす計画をたてている」と記されている。
12. 石 弘之 『地球環境報告』 岩波新書、1988年、を参照する。
13. 『日本経済新聞』1989年12月6日。

なお、欠陥車訴訟についての著書として、つぎのものを参照する。  
伊藤正孝 『欠陥車と企業犯罪 - ユーザーユニオン事件の背景 -』 現代教養文庫、1993年。  
楠本安雄編 『ある欠陥車裁判の記録』 日本評論社、1984年。
14. 『日本経済新聞』1994年5月20日、7月20日。
15. 内川菊義 『引当金会計論』 (増補改訂版)、森山書店、1983年。
16. 同書、191- 2ページ参照。
17. 同書、186- 7ページ参照。
18. 同書、186- 7ページ参照。
19. 同書、188ページ参照。
20. 同書、188ページ。
21. 同書、187ページ。
22. 同書、196ページ。

現在の企業会計制度では、引当金繰入額は費用 (表4の注3にあるように販売管理費及び一般管理費) とし、製品保証引当金は負債の部に計上される。内川博士の見解 (資本性引当金説) によると、引当金繰入額は費用 (同書、171ページ以下) あるいは収益控除項目 (内川菊義 「引当金再論」 『同志社商学』 第46巻第2号、1994年、16~20ページ) とされ、製品保証引当金は資本の部に計上されることになる。
23. 同書、196ページ。