

日本企業の「親分と子分」 関係の変化を探る



日産の2次サプライヤーでフォークリフトのシートカバーをつくる筆者。労働者と朝礼に参加し、社員食堂でランチを食べた。慣れない肉休労働に従事し、通勤には片道3時間もかかったが、日本の会社文化を理解できる貴重な経験となった 写真提供：筆者

メリケ・ステイブンス●1979年、キュラソー生まれ。アムステルダム大学文化人類学大学院を経て、04年、同大国際関係大学院卒業。04～06年、東京大学経済大学院研究生として来日

メーカーの工場で働くことで
中小企業の姿が見えてきた

世界では日本を「大企業の国」のイメージで見ている。しかし、日本の労働者の7割が中小企業で働いていることを聞いて、興味が湧き、アムステルダム大学の中小企業研究室に参加した。文化人類学の観点からすると、経済と文化の接点は特に興味深いテーマで、修士論文は「親分と子分（親会社と子会社）」というテーマにした。

そのころ、1999年に発表された日産リバイバルプランから3年経ち、日産の村山工場は閉鎖中だった。その閉鎖は日産のサプライヤーの「親分と子分」の意識にどのように影響したかを知りたいと思ったのである。

1次メーカーの部品サプライヤー（日産の2次）のラインで2週間、

シートカバーを縫った。そのなかで、日本の中小企業のやり方が内からわかってきた。その会社は、父が創業者で息子が現社長、2人の弟と一緒に働いていた。社長は、社員の満足度を第一、そして顧客の満足度を大切にしており、グローバル化時代の競争を生き延びるということはその次だと言う。起業家精神と独立心にプライドを持っていた。

親会社ルノーと日産の合併によって
サプライヤーの意識も変わった

06年にケンブリッジ大学経営大学院の博士過程に入學し、論文のテーマはもっと広く「ルノーと日産の合併後、両社の部品サプライヤーとの関係はど

のように変化したか」にした。08年には3カ月、フランスのエコール・ポリテクニクに留学し、ルノーとそのサプライヤーを調査した。その後、ジャパンファウンデーションのフェローとして日本に戻り、日産の購買部門と部品サプライヤーにインタビューした。

今度よく聞いたコメントは「日産との関係がもっと大人になった」ということだった。部品メーカーによると、ルノーとのアライアンス（提携）後に「親分と子分」という家族意識が変わってきて、関係がもっと厳しくなり、冷たくなっているが、サプライヤーと自動車メーカーの身分のバランスがよくなったという。例えば、ある日産サプライヤーによると、「公平に接するようになったと思います。依存が減りましたから。昔は『ノー』と言わなかったが、今は多少『ノー』とも言える。お客さんも無理なことを言わなくなりました」。

こうしたコメントは、サプライヤー関係のいろいろな側面、例えば人間関係、財務関係と生産過程の関係がすべて相互作用によるものであることを示している。一つの側面だけに注目すると関係の変化を理解するのは非常に難しいのである。

マンガ『カルロス・ゴーン物語』（作：富樫ヨージ、画：戸田尚伸、小学館）で描かれた日産村山工場の閉鎖についてのコメント 資料提供：小学館