

## 塩地報告要旨

### 1. はじめに

本報告の課題は、自動車産業において部品の国産化に伴うコスト構造の変化を明らかにすることを通じて、部品国産化ライフサイクルの各局面におけるコスト・カーブの有り様を描くことにある。

部品国産化ライフサイクルの各局面におけるコスト・カーブの有り様を取り上げた理由は、自動車生産における先進国と新興国の間のコスト競争の実態を明らかにするための、一つの指標を作ることにある。すなわち、現在自動車生産は先進国のみならず新興国にも広がっているが、他の産業、たとえば家電エレクトロニクス産業と比較すると自動車産業では先進国のコスト競争上の優位がなおも存在する。新興国で生産された製品(自動車)が先進国に輸出されることはそれほど多く見られない。新興国にも広範に自動車生産拠点が形成されているが、それはその国への完成車輸出が高関税のために制約を受け、現地で生産することが強要されている場合が多い。

では何故自動車産業においては、先進国のコスト競争優位がなおも維持されているのか。この問いかけに対して本稿は体系的な回答を示すものではまったくないが、コストペナルティカーブ研究を発展的に継承する形で限定的ではあるが、問題の一端の解明をめざしている。

### 2. 研究史

#### (1) コスト・ペナルティ

周知のように、コスト・ペナルティとは部品の国産化率を増大させると自動車製造コストが増大する現象である。たとえば国産化率 10%の時に車両製造コストが 300 万円だったものが、国産化率を 30%に増大させると 400 万円に増大する現象である。その結果として、国産化率を高めた国産車価格が輸入車価格よりも高くなり、国民の経済的厚生を減じることとなる。

ではこうしたコスト・ペナルティに関わる問題は、従来の研究においてどのように論じられてきたのか。コスト・ペナルティに関わる先駆的業績は Baranson[1969]である。そこでは実態調査と推計に基づいてメキシコ、ブラジル、アルゼンチン等の国におけるコスト・ペナルティ・カーブが描き出された。国産化率ゼロの時点の車両コストを 100 として、国産化率が増大するとそれに伴って製造コストが増大する事実が数量的に明らかにされた。たとえば、国産化率が 60%となると、製造コストはブラジルでは 135 程度、メキシコ 155 程度、アルゼンチン 205 程度になることが示された。この相違は各国での部品産業の発展度の相違に基づいている。すなわち、部品産業の発展度の低い国ほど部品国産化率を高めると製造コストが増大することを意味している。その含意として、部品産業の発展度が低いにもかかわらず、部品国産化率を増大させると車両コストが高まってしまい、輸入車価格よりも国産車価格が高くなり、結果として国民の経済的厚生に反することとならざるをえないことが指摘できる。そ

ここからは、当該国政府が部品国産化規制を強める前に部品産業の育成を優先的に図ることが重要であるという示唆を得ることができる。

## (2) 新たな分析視角

このように既存研究においてコスト・ペナルティを鍵概念として多くの成果が産み出されてきたことは明白である。とはいえ、その後の1990年代以降の新興国における自動車産業の発展の動態をふり返って見ると、バラソンや日本の研究者が気付いていなかったと思われる視角が明らかとなる。

それは第一に、新興国においてコスト・ペナルティが働く(すなわち部品国産化に伴う製造コストの増大が始まる)前に存在するコスト・リダクションプロセス(部品国産化に伴って部品総コストが減少する過程)である。先行研究においては、こうしたコスト・リダクション・プロセスを明示的かつ体系的に位置づけることがなされていない。とくに Baranson[1969]においては、1960年代の中南米という自動車部品産業がほとんど存在しないという時代と地域を研究対象としていた故に、そもそも国産部品が輸入部品よりもコストが低いという現象を明示的体系的に理論化するということが困難であったと思われる。

第二は、2000年代以降の新興国における部品産業の発展の下、新興国から先進国への部品の輸出が増大する中で、新興国におけるコスト・ペナルティ・カーブと同様の意味を有する過程、すなわち国産部品使用に伴うコスト増大プロセス(本報告ではこれもコスト・ペナルティ・プロセスと記す)が先進国でも生じていることである。こうした認識も既存研究には存在しない。

第三に、上述したコスト・リダクション・プロセスとコスト・ペナルティ・プロセスという二つのプロセスの間に存在するペナルティ転換点の位置の移動、およびこの二つのプロセスから成り立つ一つのコスト・カーブの全体像の変化、これらのペナルティ転換点の移動とコスト・カーブの全体像の変化を、当該国の自動車産業の発展度に応じて体系的に描き出すという視角は、既存研究ではまったく見られないものである。

本報告では、こうした三つの課題を体系的に明示することを仮説論的に試みる作業をおこなう。

## 参考文献

足立文彦[1993]「タイ国自動車産業をめぐる諸問題」『アジア研究』39(2), アジア政経学会, 35-50 頁.

足立文彦[1987]「自動車産業—困難な国産化への道」末廣昭・安田靖編『タイの工業化—N A I Cへの挑戦』アジア経済研究所, 256-277 頁.

足立文彦・小野桂之介・尾高煌之助[1980]「経済開発過程における国産化計画の意義と役割—アジア諸国自動車産業の事例を中心に—」『経済研究』31(1), 一橋大学, 岩波書店, 51-71 頁.

足立文彦[1979]「東南アジア自動車工業における周辺企業の発展—フィリピン, インドネシア, マレーシアの経験—」『アカデミア』(63), 南山大学, 145-180 頁.

小野桂之介[1978]「現地国産化計画への適応問題に関する研究(第2報)」『日本経営工学会誌』29(2),日本経営工学会,162-167頁.

小野桂之介[1977]「現地国産化計画への適応問題の構造とその背景—ASEAN 地域における自動車国産化計画を中心に—」『Keio Business Forum』(19),慶応大学,15-32頁.

小野桂之介[1975]「自主技術開発問題の構造と開発促進への方策」『Keio Business Forum』(14),慶応大学,1-21頁.

川邊信雄[2011]『タイトヨタの経営史—海外子会社の自立と途上国産業の自立』有斐閣.

下川浩一[2003]「グローバル時代を迎えて激変しつつあるタイ自動車産業の現状と展望」『赤門マネジメント・レビュー』2(3),東京大学,123-128頁.

Baranson J.(1971)International Transfer of Automotive Technology to Developing Countries, WUNITAR Research Reports,No.8.UNITAR

Baranson J.(1969)Automotive Industries in Developing Countries, World Bank Staff Occasional Paper,No.8.World Bank