

尾高煌之助編

『アジアの自動車産業』

—部品供給企業の発達—

Konosuke Odaka, ed., *The Motor Vehicle Industry in Asia: A Study of Ancillary Firm Development*, (Council for Asian Manpower Studies), Foreword by Professor Shigeru Ishikawa, Singapore, Singapore University Press, 1983, 440 pp.

発展途上国が近代技術の習得過程で直面する問題に関する研究で、機械工業が経験的作業の1つの焦点となっている。その理由の1つはこの部門の発展が経済全体の技術進歩に繋がることにあるが、それに劣らず興味深い問題として、機械の生産プロセスの特異性——個々の部品の製造と組立とが幾つかの非連続的な段階を経て進行する——に由来する生産の分業組織と技術の発展の関係の問題がある。機械生産技術の発達している先進工業国では自動車工業に典型的に見られるように、分業が著しく進んでいるが、後発国でその技術の習得と産業組織的展開とが相互にどのように係わり合って進むのか、そしてそこにどのような障害があるのか、これが問題である。

この問題を考えるのに、基本的に2つの発展パターンを想定できる。1つは、輸入機械の維持・修理に始まり、部品の補修或いは簡単な機械の模倣生産を通じて産業の基盤が水平的に拡大し、技術の蓄積が徐々に進むと同時に、生産における垂直的分業が起るパターンである。第2のパターンは、機械生産経験の余り無い国で政策主導下に輸入部品の組立が起り、時を追って部品の国産化が進むもので、通常外国企業が技術提供者として関与する。この後者の特徴は、最終製品が当初から「国際的水準」の品質を有することで、当の産業の展開は部品をどの程度国産化できるか、そしてそれを誰が——組立を行う主企業か、下請部品生産企業か——担うかに依る。

尾高煌之助教授編集による *The Motor Vehicle Industry in Asia* は、上記第2のパターンを主題に、東南アジア・東アジアの自動車工業を対象として Council for

Asian Manpower Studies (CAMS) が 1975 年以来実施してきた AFDA 比較研究プロジェクトの結果をまとめたものである。このプロジェクトの概要については、石川滋教授による「まえがき」と編者の「序」に詳しいので省略するが、その特徴は予め準備されたコンセプト・ペーパーに基づきアジアの途上国5ヶ国(インドネシア、マレーシア、タイ、フィリピン、韓国)で各国の研究者が同時並行的に自動車工業における下請企業の現況を調査したところにある。また、日本における自動車工業の下請企業の発展についても編者を含む3人のチーム(他の2人は小野桂之助、足立文彦両教授)によって多分に歴史的な調査が為されている。本の構成に即して言うと、以上の国別の6報告が、全8章の内6章を占め、それを挟む形で、第1章に編者による下請工業発展論に関する問題提起(本誌第29巻第3号—1978年7月—の同教授による「下請制機械工業論序説」に基づく)、最終の第8章で全体のまとめと政策的含意の検討が為されている。

現在自動車の組立を行っている途上国は約30ヶ国を数えるが、その大多数は輸入CKDキットの国内組立の域を出ない。上記のアジアの途上国は、2・3のラテン・アメリカ諸国及びインドと並んで、積極的に自動車の国産化計画を進めている方である。国産化計画の内容は国によって差異もあるが、主要な柱は完成車の輸入制限によるCKD組立の開始に続いて、各種自動車組立用部品の国産化スケジュール(これには生産コストベース、重量ベース等色々ある)を作成し、その実施を主組立企業に義務づけると同時に、保護関税や各種優遇措置の設置により国内の部品製造企業の育成を図ることにある。

調査対象国での自動車組立部品の国産化は1970年代前半から進められたが、数年を経た調査時点での結果は、本書によると総じて国産化率の上昇、下請参加企業数の増加の形で政策効果があったとされている。しかし、その過程で問題も輩出した。国内市場の規模が極めて小さいにも拘らず多数のメーカー・モデルの組立が行われるため部品生産における規模の経済が享受されないこと、機械生産経験が不足しているため下請企業の技術的・経営的能力が著しく低いこと、主組立企業と下請企業との間で安定的な相互依存関係が育たないこと、更にその結果として生じる高生産コスト、低品質の問題等が各国の経験を通して明らかにされている。これらの問題の指摘とその企業レベルでの把握は、この本の重要な貢献として挙げられる。

調査対象国における自動車工業の長期的な発展との関係でより深刻な問題は、過去の国産化計画の実施過程で、

主組立企業から土着の下請企業に対して近代生産技術の普及が起らなかったことであろう。韓国を除く他のアジア諸国では、組立部品の国内生産の拡大は外国部品メーカーの子会社或は提携企業に依るところが大きく、これらの企業と土着の下請企業との間に技術格差が出来つつある。しかも、前者は国産化計画の優遇措置を享受するばかりでなく、主組立企業の信用も比較的厚いので、格差は構造的な性格を帯びつつある。この傾向はインドネシア、マレーシアで特に顕著である。フィリピン、タイでは、主組立企業が部品を内製する場合も多く、土着下請企業を更に圧迫する要因となっている。このように外国企業と外国技術に依存しつつ下請関係が展開している東南アジア諸国と異なり、韓国では、自動車の維持・修理業が戦前から存在しており、基礎的な機械加工技術が1960年代の自動車組立開始以前にある程度定着していた為、主組立企業から独立した下請企業の成長が可能であった。これらの下請企業は近代技術獲得手段として外国部品メーカーとの技術提携を多用するが、主組立企業に依存することは余りなく、この点で緊密な下請関係の展開に特徴づけられる日本の経験と異なるとされている。

これらのAFDAプロジェクトの中心的テーマに関係する研究成果の他にも、個々の国別の報告で多くの興味深い指摘が為されている。前後の脈絡なしに幾つか例を挙げると、中間財取引に課税することで実質的に下請生産の展開を阻害しているインドネシアの税制(57頁)、インド系外資が参入しているマレーシアの下請産業(133頁)、比較的小規模の主組立企業に対して規模で見劣りしない外国系下請企業の参入しているタイ(225頁)、主組立企業の国産化率計算に部品輸出を国産部分として勘定させることで、生産における規模の経済の顕著な主要部品の国内生産を図るフィリピンの政策とその含意(270-271頁)等々である。

以上の雑な紹介では、到底この本に盛られた豊かな経験的調査の成果を伝えることは出来ない。以下では、むしろその成果が本書評の冒頭で示した機械工業の2つの発展パターンとの関連でどのような意味を持つのか、またどのような追加的研究・調査の必要を示唆しているのかについて、若干コメントして見たい。

第1に、自動車の国産化計画が多くの途上国で実施されていることは事実であるが、そこでの発展のパターンを論じるには、欧米日の多国籍自動車メーカーの役割を明示的に扱う必要があると思われる。これらのメーカーと密接な関係にある東南アジア諸国の主組立企業の下請対策が、単に後者の「make-or-buy」決定に依存せず、

前者の親メーカーの影響をかなり受けることは明らかである。逆にそのような影響を断った日本と韓国では、土着の主組立企業が自らの「make-or-buy」決定において政府の国産化措置により敏感に反応を示し得たと考えられる。多国籍自動車産業自体が著しい構造転換を経験している現在、その途上国の自動車国産化計画に対する影響を明らかにするのは容易ではないが、欧米日の主要自動車メーカーの途上国下請企業に対する技術移転効果を国毎に比較すること、或いは同一メーカーの異なる国における対応を比較すること等の作業を通してこの問題に新たな光が当てられるのではないだろうか。この関係で、インドネシアについて、下請関係の展開が日系の主組立企業の場合に、より顕著であるとの指摘(76頁)のあることは注目に値する。

第2に、韓国及び東南アジア諸国の報告で明らかのように、自動車組立部品の下請生産と交換部品生産を含む部品加工一般を区別して発展パターンを考えることは難しい。完成車の市場が国内の機械生産能力に先んじて形成される後発国では、必然的に輸入車の修理・維持を通しての機械加工技術の習得が重要性を帯びる。これは冒頭の第1の基本的パターンを示唆するものであるが、自動車修理業が途上国に広範に存在することを考えれば、そのような蓄積がどのような過程を経て自動車に限らず一般的な機械生産能力の強化に導くのか調査することも有意義であろう。

第3に、日本の自動車工業における歴史的に緊密な下請関係の展開をレファレンス・モデル的に扱うには注意を要する。その1つの理由は、(評者の理解不足かも知れないが)戦前の自動車国産化開始後、国内の主組立企業が輸入車と外資(GMとフォード)による組立車からの競争で未だその存立基盤自体が危うかった時期(つまり現在の東南アジア諸国の置かれている状況下)に、「安定的」で「緊密な」下請関係が存在し得たのか必ずしも明らかでないことである。一方、技術の普及に限って言えば、主組立企業自体の技術的能力に限られていた初期の段階では、必ずしも主企業から下請へ常に技術のスピンのオフ効果が流れたのではなく、むしろ(現在の東南アジア諸国との対比では)両者間の技術格差は小さく、国策下で早急に国産化を進める必要上相互の関係が緊密になっていったとも考えられる。これは、現在の(或いは展開によっては近い将来の)韓国のパターンであるかも知れない。

最後に、それでは東南アジア諸国の場合に自動車国産化計画をどうするかであるが、編者の結びの章における

市場規模を考慮した適正設計車、適正技術の選択の議論は肯けるとして、それとの関連で外国企業がどのような役割を果し得るのかについて言及されていないのは惜しまれる。評者には、現在の組立及び部品供給で十分な利益を上げている多国籍自動車メーカーが、かなりのリスクを伴う適正設計車構想に容易に乗り出すとは考えられない。その場合には、当該国政府はより自立的な生産組織とより自助的な政策的アプローチの可能性を検討する必要が生じる。その第一歩は、当然自動車工業を国内機械工業全体の発展との関連で把え直す作業であろう。それには途上国の他の機械工業部門における経験を知る必要がある。この本はその先導的役割を果す重要な書であると言える。

〔長尾真文〕

