

丸山恵也編『アジアの自動車産業』

(亜紀書房, 1994年)

郭 洋 春

1. はじめに

1996年8月、日本の通産省はインドネシアの「国民車」ティモールのインドネシアへの通関を待って、WTOに提訴することを他の先進諸国と協議・一致した。1億8000万という巨大市場を抱えるインドネシアで、韓国の起亜自動車で生産された自動車が「国民車」として認定され、インドネシア国内で税制面での優遇措置を受けることにより、シェア低下に対する日本など先進諸国の危機感のあらわれである。

現在、世界の自動車需要は4000万台前後で横這い状態にある。その中で、アジアだけは急激な経済成長と相まって、自動車市場は急膨張している。21世紀に向けて、自動車産業にとって最後の市場がアジアなのである。その一方で、世界市場は先進国自動車産業によって支配されてきた。その構図が大きく崩れ落ち始めたのが、前述したインドネシアの「国民車」を巡るWTO提訴に見られるように、アジア諸国における自動車産業の台頭なのである。

今や、自動車産業は先進国にとっても開発途上国にとっても今後の経済成長を左右するキー・インダストリーなのである。そのアジアの自動車産業の状況について分析したのが、丸山恵也編『アジアの自動車産業』(亜紀書房, 1994年)である。本書は、アジアからの

留学生を中心に執筆され現地調査も重ねている。詳しい内容は後述するが、アジアの自動車産業を理解する上での入門書として、格好の書物であろう。今後、アジアの自動車産業がいつそう注目される時、その先駆ける書物としても評価されるであろう。

2. 本書の構成

この本は全8章からなる。その内、3章が4人の留学生によって執筆されている。これらの章を中心に、全体的な構成について見てみることにする。

「第1章 日本の自動車メーカーのリストラ戦略とアジア諸国」は、日本の自動車産業は90年以降の長期不況によって、リストラを余儀なくされている。それは、工場再配置、設備投資の抑制、人員の削減などの合理化と車型数、部品種類の削減、系列下請け企業の再編、業務提携の推進を含んだ、かつてない規模と新たな領域でのリストラを推し進めている。

こうしたリストラ戦略の中で、日本の自動車メーカーはこれまでの海外事業の見直しを行い、アジア地域へのシフト化を進めてきているのである。その際留意しなければならないのは、従来のような部品生産と現地組立生産の一貫としてネットワーク化するに留まらず、新たな市場としての位置づけと、日本の自動車メーカーのアジアを含めたグローバル

・ネットワーク戦略の再編が急速に進められている、ということである。

「第2章 日本自動車企業のグローバル戦略とアジア経済圏」は狭小かつ独自の自動車産業政策に立つアジアに対して、特定の部品を1カ所で集中生産し、それを周辺諸国間で融通しあう政策を打ち出した。いわゆる、「BBCスキーム」がそれである。

一方、日本自動車企業のアジア進出は、日本的経営の移転と表裏の関係にある。筆者はその現実に対し、「移転の可否、有無ではなく、なぜ移転されるのか、そしてそこでどのような問題が生じているのかを論じる」べきであると主張する。その疑問に答えるため、日本自動車企業が国内で組織している「協力会」の形成について分析を試みている。そしてその結論（メリット）として、①部品メーカーの管理の容易さ、②技術援助の効率化、などをあげている。

「第3章 技術移転と韓国自動車産業」では、韓国自動車産業の生成・発展過程、各自動車メーカーの現況を概観しながら、日本的生産システムの韓国自動車産業への移転状況を分析している。特に、日本的生産システムの中でも「フレキシブル生産体制」と「下請け企業システム」に力点を置いている。そして、韓国の完成車メーカーと部品メーカーとの関係は、垂直的・単層構造的な分業体制であるのに対して、日本のそれは垂直的・縦走構造的な分業であると位置づけている。

「第4章 離陸期の中国自動車産業」は、3章と同様、中国自動車産業の歴史を踏まえながら、「開放政策」・外資導入が中国自動車産業の発展に大きな役割を果たした事実を分析している。さらに、中国現代化の進展の中で、日本的経営システムの移転が急速に進んでいることを主張している。

「第5章 日欧米自動車産業と台湾自動車産業」は、韓国と同じNIEsでありながら、自動車メーカーが乱立し、輸入自動車も多く、

小規模企業間の激しい競争が自動車産業の特徴であるとする。そして、工業化の初期段階から日本から資本と技術の導入が行われたが、その一方で経営方式も日本的経営の理念に近いと、主張している。

「第6章 日本自動車企業とマレーシアの国民車プロジェクト」と「第7章 タイのモータリゼーションと自動車産業」はそれ以前の東アジア諸国の自動車産業の分析が中心であったのに対し、東南アジア諸国のそれを分析している。

「終章 むすびにかえて」では、日本企業のアジア進出の特徴を、(1)アジアを欧州、北米と並ぶ生産・販売の拠点とした3極体制の確立、(2)アジア諸国特に中国を市場戦略の中心とした位置づけ、(3)アセアン域内に統括本部、それに購買部門、開発部門の設置、域内における部品供給ネットワークの確立による一貫生産体制の構築、(4)垂直分業から水平分業を含めた複合的・相互依存的なパートナーシップの樹立、の4つに分類している。

3. 本書の特徴

アジアの自動車産業を日本企業との関連から分析した、本書の特徴（評価点）は、第一に自動車産業という基幹産業の分析を通し、アジア各国の経済発展の現況を鳥瞰し、さらには日本の自動車企業との関連で分析することにより、この間議論されてきた日本とアジアの経済関係をより具体的に掘り下げたことである。「最近のアジア諸国の急速な経済発展を背景に日本企業のアジア回帰が顕著にみられるが、日本の自動車メーカーの場合は、電機や機械などとならんでアジアをネットワークのなかに取り込んで、企業内国際分業体制を構築する戦略は、……アジア諸国をこれまでのように部品生産とKD生産の一環としてネットワーク化するだけにとどまらず、…

…飽和状況の欧米市場、国内市場に代わるものとしての位置づけも加わり、日本の自動車メーカーのアジアを含めたグローバル・ネットワーク戦略の再編が急速に進められている」(第1章)という指摘は、まさに「成長のアジア・停滞の日本」の現状を示唆したものとして重要であろう。

第二に、そうしたアジア自動車産業の急成長にもかかわらず、その成長過程はこの間のアジア各国の成長過程を同じく日本の自動車産業(ひいては日本経済そのもの)に負うところが大きいという指摘である。アジア各国の自動車企業の日本的生産システムの導入がまさにそのことを端的に物語っている。上で指摘した「日本的経営が欧米やアジアに移転され、ジャパナイゼーションが既に始まっている以上、移転の可否、有無ではなく、なぜ移転されるのか、そしてそこでどのような問題が生じているのかを論じることこそ求められるべきである」という認識がそれであり、アジアの経済発展と日本経済の関係が形を変えながらも継続していることを示すものであろう。

以上が本書の他の類書と比べた際の特徴(評価点)であろう。一方、問題認識が先鋭的かつ共同研究であるがゆえの難しさ(問題点)もいくつか垣間みることができる。

第一に、「アジアの自動車産業」と銘打ちながらも、実際にはアジア各国内の自動車企業の分析が中心となっており、その結果、一国における自動車産業の位置づけや現状、ひいては産業構造そのものとの関連づけが弱いという点である。そのため、アジアの自動車産業そのものが世界の自動車産業のなかでどのような位置にあり、また自国の経済成長過程においてもいかなる役割を果たしているのかが十分に説明されていない。企業分析や個別の具体的分析の重要性は、その分析を通しその国の産業構造や経済構造の本質的問題性を明らかにするところにある。従っ

て、単なる企業分析だけではその国が抱えている問題を理解することはできなくなってしまう、というディレンマに陥るだろう。

第二に、特徴点の二番目とも関連する問題であるが、日本の自動車産業とアジアの自動車産業との関係から「アジア経済圏」を展望しようとして試みているが、その特徴を単に「ネットワーク」という概念・内容で扱ってしまっている点だ。この間、アジア地域に関わるさまざまな「経済圏論議」が浮上している。それらの多くが、経済的紐帯を持つ地域の地政学的・文化的・歴史的関連づけを明らかにしながら、あらたなダイナミズムの可能性として「アジア経済圏」を位置づけているのである。そこには、単なる企業同士の分業関係だけでは計り知れない、複雑さが内包しているのである。

第三に、極めて技術的問題ではあるが、執筆陣がこれからの若手研究者で構成されているとはいえ、共同研究に必要な構成上の統一＝語句の統一や校正ミスがかなり見受けられるのは、本書の狙いが先鋭的であるがゆえに極めて残念である。こうした、研究者にとって基本的な作業が不十分であると、いくら問題意識が高くてもなかなか読者を最後まで惹きつけて読ませるのは難しくなってしまう。また、人によっては研究者としての資質に疑問を呈する場合もあるので、これらのことは決して軽んじてはならない問題であろう。

4. むすびにかえて

アジア地域が21世紀も継続して、高成長を持続するという意見に反論する人は少ない。しかし、問題はその成長の中身がどのようなものであるのか、という点にある。その際、産業構造をも先進国型に転換させることができるかどうかは、重化学工業化の進展、ひいては自動車産業のような波及効果の高い産業への移行ができるかどうかにかかっていると

言っても良いであろう。その意味で、現在アジア各国が多くの問題を抱えながらも自動車産業の育成に心血を注いでいるのである。トヨタがアジアカー生産に乗り出した背景もここにある。

こうした点から勘案する時、自動車産業の持つ意味は他の産業が持つそれよりもはなはだ大きいと言わざるをえない。日本をはじめ、欧米の自動車産業がこぞってアジアへ進出し始めているのは、単にアジアが自動車産業の

未開拓地であるばかりではなく、最後の生き残りを賭けた地域でもあるからだ。

本書が、そうした激化する先進自動車産業の注目する地域に着目して、分析の矛先を向けたのは正しい選択であった。問題は、従来の自動車産業に対する分析と同じ手法がこの地に適応できるかどうか、を検討することであろう。今後同じメンバーによるより掘り下げた研究成果が現れることを期待してやまないのは評者独りであろうか。