

対外直接投資の現代的形態：日本の自動車産業を事例として

津守，貴之

<https://doi.org/10.15017/2920739>

出版情報：経済論究. 73, pp.83-111, 1989-03-28. 九州大学大学院経済学会
バージョン：
権利関係：

対外直接投資の現代的形態

—日本の自動車産業を事例として—

津 守 貴 之

はじめに

- I. 対外直接投資の範囲——日本の大蔵省統計のケース
 1. 対外直接投資の定義
 2. 対外直接投資の範囲の拡張
 - II. 日本自動車産業の海外進出の現代的形態——完成車メーカーのケース
 1. 日本の完成車メーカーの世界的展開状況
 2. 対等企業間の提携
 3. 企業グループ内国際分業——〔1〕先進国企業間結合
 4. 企業グループ内国際分業——〔2〕先進国企業・途上国企業間結合
 - III. 日本自動車産業の海外進出の現代的形態——自動車部品メーカーのケース
 1. 非出資・少数所有型進出
 2. 日本自動車産業の重層的国際分業体制
——トヨタの台湾進出に対する日本の自動車部品メーカーの対応
- 終わりに

はじめに

1985年9月のプラザ合意以降の急激な円高の進展とその定着が日本企業の対外直接投資活動を世界的規模で活発化させていることはよく知られているとおりである。そうした中で日本企業の国際的展開は近年、さまざまな形態をとって行われている。例えば、委託生産、OEM、開発輸入、製品の共同開発といった国際的規模での企業間の業務提携や少数出資での外国企業への資本参加などがそれである。これらの企業間提携は、少なくとも形式的には独立している企業間での国際的な生産過程（技術・ノウハウを含む）や流通過程（原材料供給

や販路確保)の分割という形態をとっており、対外直接投資の一般的形態である完全所有型あるいは多数所有型での企業の海外進出やそれによる企業の多国籍化および企業内国際分業体制の構築とは異なる新しい現象として注目されてきている¹⁾

もとより少数所有あるいは非出資形態での日本企業の海外進出、とりわけアジア地域の開発途上国向け投資は早くから指摘されてきた²⁾。しかしながら最近見られる日本企業の国際的展開は単にアジアばかりでなく北米、西欧、オセアニアといった先進諸国をも含めた形で行われていること、および他国企業との相互交流の活発化にその特徴があり、従来の日本企業の海外進出形態とは質的な相違がみられるように思われる。そこで本稿ではまず最初に企業組織の海外進出の具体的形態である直接投資がどのような範囲の経済取引を含むものなのか、またその範囲がどのように変わってきているかを日本の大蔵省統計を事例として確認する。次に日本企業の海外進出が現在、どのような形態で行われているかを日本の完成車メーカーと自動車部品メーカーを事例として具体的に検討することとする³⁾。そして最後にさきに確認した直接投資の範囲と日本自動車産業の海外進出の現代的形態を比較することによってその性格を検討することとしたい。

もちろん、上記の日本企業の海外進出の現代的形態は世界経済という時間的、空間的構造の中で行われていることであり、世界経済構造およびその変化との対応関係で生じている事柄である。しかしながら本稿では日本企業の海外進出の現代的形態を実証的に分析するにとどめることとする⁴⁾。

- 1) 例えば、邦文では杉本昭七〔18〕第2部第1章、竹田志郎〔13〕、徳永正二郎〔14〕がある。また最近では国連多国籍企業委員会が多国籍企業の非出資型進出に言及している。UN〔15〕第1部第4章参照。
- 2) 既に小島清氏が早くから「日本型海外直接投資」およびその具体的形態として日本企業のアジア向け投資を「対外直接投資の新形態」として論じている。小島〔3〕あるいは〔4〕参照。また C. Oman も同様の現象について論じている。Oman〔11〕参照。
- 3) ここで日本の自動車産業を選んだのは日本の自動車産業の独特な構造、即ち、完成車メーカーと自動車部品メーカーとの間にある企業間組織の存在、が日本企業の世界

的展開の現代的形態を描写する際に便利だからである。

- 4) 世界経済の構造変化以外にも、日本の他の産業の海外進出あるいは他国企業の海外進出の事例をも検討する必要があることは言うまでもない。それらの点については今後の課題としたい。

I. 対外直接投資の範囲—日本の大蔵省統計のケース¹⁾

1. 対外直接投資の定義

現在採用されている大蔵省統計の直接投資に関する定義は、昭和55年12月に施行された改正外国為替法（以下改正外為法と略）第22条第3項にもとづいている。それによれば対外直接投資とは、「居住者による外国法令に基づいて設立された法人（以下「外国法人」という）の発行に係わる証券の取得もしくは当該法人に対する金銭の貸付であって、当該法人との間に永続的な経済関係を樹立するために行われるものとして政令で定めるものまたは外国における支店、工場その他の営業所（以下「支店等」という）の設置もしくは拡張に係わる資金の支払い」をいうものとされている。より端的に直接投資の基本的性格を言い表すならば、投資先企業の経営を支配するあるいは経営に参加することを目的とする投資であり、投資のもう一つの形態である間接投資とはこの経営支配・参加の有無によって決定的に区別される。その意味においては上述の「永続的な経済関係を樹立するために行われるもの」とは経営支配・参加を目的とするものと解釈するべきであろう。

さて、それでは「永続的な経済関係を樹立するために行われるもの」はどのように定義されているのか、経営支配・参加を目的とする「永続的な……」という言葉は概念上は明確であるが、實際上それを測定することは困難である。統計をとる際に便宜的にどのような範囲を設定しているか、次にその内容を上記の定義と同じく改正外為法で具体的に見てみよう。「永続的な……」は以下のように説明されている。

「永続的な……」は「外国為替管理令」第12条第9項及び「外国為替の管理に関する省令」第22条において次のように定められている。

- (1) 居住者等（当該居住者のほか、その100%出資の子会社及び当該居住者と共同で経営に参加することを目的とした他の投資者〔非居住者を含む〕）が、外国法人の発行済株式の総数又は出資の金額の総額（以下「発行済株式等」という）の10%以上を所有することとなる場合における当該外国法人の発行する外貨証券（外為法第6条第12項）の取得。
- (2) 居住者等が発行済み株式等の10%以上を所有している外国法人の発行する外貨証券の取得または当該外国法人に対する期間1年超の金銭の貸付。
- (3) 居住者との間に、役員のパ遣、長期にわたる原材料の供給または製品の販売、重要な製造技術の提供のいずれかに該当する永続的な関係がある外国法人の発行する外貨証券の取得または当該外国法人に対する期間1年超の金銭の貸付。

なお、外貨証券の取得または期間1年超の貸付を行うことにより、両者の間に新しく永続的な関係が樹立されることとなる場合も含まれる。

さらに、支店等の設置または拡張に係る資金の範囲は次のとおりである。

- (1) 支店等の設置時に必要な資金（設置後3カ月以内の運営に必要な資金を含む。）
- (2) 支店等の拡張時に要する資金であって、固定資産または繰延べ資産の増加に伴うもの。

以上の説明を簡単に表にまとめてみると次のようになる（表I-1）。

表 I - 1 : 昭和55年12月以降の直接投資の範囲

証券投資	① 10%以上出資	
	② 10%以下出資	① 役員のパ遣 ② 長期にわたる原材料の供給 ③ 製品の販売 ④ 重要な製造技術の提供
長期貸付	一年以上	
支店の設置 ・拡張	① 設置時に必要な資金 ② 拡張時に必要な資金 (固定資産・繰延べ資産の増加を伴うもの)	

つまり、支店・工場などの設置・拡張といった古典的な直接投資の形態ばかり

りでなく、証券取得、貸付といった外国法人との「永続的な経済関係の樹立」も経営支配・参加を目的としたものとして直接投資と見なされるようになっており、直接投資が非常に多様な形態で把握されていることが分かる。

2. 対外直接投資の範囲の拡張²⁾

しかもこの直接投資の定義も時代が下るにつれて次第にその範囲を拡張してきた。以下、日本の直接投資の定義の拡張の流れを簡単にみておくと、日本の対外直接投資は最初、実質支配の原則を採用しており、①本邦資本の出資比率が25%以上のもの、あるいは②本邦資本の出資比率が10%以上で役員の派遣があるもの等、となっていたが、後に①出資比率25%以上のもの、あるいは、②出資比率25%以下で、a) 役員の派遣、b) 製造技術の提供、c) 原材料の供給、d) 製品等の購入、e) 資金の援助、f) 総代理店契約の締結、g) その他投資先企業と永続的な経済関係の樹立、を伴うもの、と拡張され(表I-2)た。そしてさらに昭和55(1980)年12月の外為法改正後、先に述べた範囲まで直接投資がよりいっそう拡張されたのである。

表I-2：昭和55(1980)年12月以前の直接投資の範囲

出資比率25%以上	
出資比率25%以下	① 役員の派遣 ② 製造技術の提供 ③ 原材料の供給 ④ 製品等の購入 ⑤ 資金の援助 ⑥ 総代理店契約の締結 ⑦ その他投資先企業と永続的な経済関係の樹立

この直接投資の範囲拡張の動きの基本的な傾向は支配を測定する指標としての所有の意義の後退であろう。具体的に言うならば最初の実質支配の原則に対応した直接投資の範囲は最低10%の所有(証券取得)が必要であるのに対して、次に挙げた昭和55年12月までの直接投資の範囲では証券取得は1%でも直接投資になりえる。さらに昭和55年12月以降の直接投資の範囲では証券取得0%、つまり無所有でも直接投資に計上されることになっている。もともと直接投資

とは投資先企業に対する経営支配を目的として行われるもの、即ち、投資先企業を自らの企業組織に組み込むことを目的とする企業活動であり、投資先企業の経営支配を目的としない間接投資と区別される海外への長期の資金の流れである。この直接投資の基本的性質を考えるならば、取引相手である外国企業の経営支配を効果的に行うのに相手企業の株式・持分を所有することの意味は次第に低下してきており、現在では場合によっては全く無所有でも相手企業の経営を支配できるケースもあることになる。もちろんこの大蔵省統計の直接投資の範囲は便宜的な区分であるが、それにせよ今や様々な形態をとる所有型の直接投資に無所有型の直接投資も加わっており、非常に多様な形態で企業の経営支配・参加が行われていることをこの定義は示唆している。

言うまでもなく本稿の目的は直接投資規定の詳細な検討にあるわけではない。ここでは直接投資が投資先企業を投資企業が自らの企業組織の中に組み込むことを意図した経済活動であることと、日本の直接投資の範囲が一般的な認識以上に広い範囲の国際的な経済取引を含んでいること、またその範囲が次第に拡張し所有の意義が後退してきたことを確認するだけで十分である。

それでは次に日本の自動車産業が現在、どのような形態で国際的展開を行っているかを具体的にみていこう。

- 1) 日本の直接投資規定については既に多くの人たちが言及している。例えば、小島〔4〕 p. 9~14、西川潤〔8〕 p. 32、徳永〔14〕 p. 52、桜井雅夫〔11〕 p. 18~25、小宮隆太郎〔5〕 p. 222、参照。また、それらの著作の中で例えば小島〔4〕や小宮〔5〕は日本の大蔵省統計の直接投資の範囲の規定に関する欠陥について言及しているが、ここでは直接投資の基本的な性質、大枠での範囲、そしてその範囲の拡張を確認するだけで十分である。
- 2) 以下、日本における直接投資概念の拡張に関する叙述については徳永〔14〕 p. 51~52参照。ただしここでの叙述はおもに大蔵省『財政金融統計月報』428号（1987年12月）「対外民間投資特集」 p. 2~6 および同258号（1973年9月） p. 2、によっている。
- 3) ここで各国の国際収支表のガイドラインである IMF 国際収支 マニュアル 第4版（1977年）における直接投資規定を日本の大蔵省統計の直接投資規定の範囲とその変化が一般的なものかどうかを確認するために検討しておこう。

IMF マニュアルにおける直接投資規定も基本的には外国のある企業の事業に対して永続的な関心を持つ投資 (investment that is made to acquire a lasting

付表 I-1 : IMF 国際収支マニュアル第 4 版における資本勘定項目

資 本 勘 定	
A. 資本（外資準備を除く）	B. 外貨準備
a. 直接投資	a. 貨幣用金
株式資本	b. SDR
再投資収益	c. IMFにおける準備金
その他の長期資本	d. 外国為替資産
短期資本	e. IMFの資金利用
b. ポートフォリオ投資	
公的部門の債券	
その他の債券	
企業の株式	
c. その他の資本	
長期資本	
短期資本	

IMF [2] p67より作成

interest in an enterprise operating), 即ち, 外国企業に対する実質的な経営上の発言権 (an effective voice in the management of the enterprise) を持つことを目的とした投資であるとしており [IMF : p. 136], この点, 日本の直接投資規定は概念上, IMF 規定を踏襲しているといえる。また, IMF 規定においても取引相手である外国企業の持分・株式所有が基本的にその外国企業に対する経営上の発言権の有無を見る際のメルクマールとされているが, 外国企業に対する経営上の発言権が確保されるにはどの程度の株式・持分所有が必要であるかを決定することは非常に困難な作業であること, 株式・持分所有はあくまでも便宜的な指標でしかないことが認められている。実際, 77年版ではいままでも提示していた株式・持分所有の具体的数字が挙げられていない。さらに付表 I-1 を見てみれば分かるように IMF 規定においては短期資本も直接投資の中に含まれている。IMF マニュアルはこの 77 年版以前においては直接投資の中に短期資本を入れていなかったが 77 年版から短期資本をも含めるようにしており, 現在の直接投資が単純に株式・持分や長期貸付といった長期資本の移動という枠の中には収めきれないほど多様化していることを示唆している (この点, 先述の日本の直接投資規定は長期資本の移動という枠内で直接投資の内容の範囲を広げていっている)。もとより IMF 規定はあくまでも国際収支表を作成するためのガイドラインを提示しているだけであるが, ここでは IMF 規定そのものの細かい検討が目的ではなく, 直接投資の一般的な枠組みとして既に IMF 規定が日本の大蔵省規定よりも広い枠組みを採用しているということを確認するにとどめたい (IMF 国際収支マニュアルの解説については尾上修悟〔9〕 p. 101~2, 桜井〔11〕 p. 26~27 を参照。ただしここでの叙述は IMF〔2〕 p. 136~141, p. 187~194 によっている)。

II. 日本の完成車メーカーの海外進出の現代的形態

1. 日本の完成車メーカーの世界的展開状況

もともと、日本自動車産業の海外進出あるいは対外直接投資は基本的に商品輸出を軸として行われてきたといえる。即ち、先進国向け投資は日本からの輸出車を現地で販売する拠点としての販売会社の設立が中心であった。また開発途上地域向け投資の場合は販売拠点ばかりでなく生産拠点もみられるが、それも現地の自動車国産化政策との関係で完成車輸出が困難である場合が多いため現地に組立工場を設立し半完成品あるいは部品を日本から輸出して現地でそれらを組み立て販売するというパターンをとっており、実質上、輸出のための付随的なものとして直接投資は位置づけられてきた。

この日本の自動車メーカーの輸出中心型海外進出は既に1960年代からみられていたが、1970年代に入るとますます強くなる。特にオイル・ショックをきっかけとする世界的規模での小型車需要の伸びはもともと小型車生産に特化していた日本の自動車メーカーの優位性を相対的に高めたため日本車の輸出は1970年代半ば以降急激に伸び（表Ⅱ-1）、日本の自動車メーカーはその製品の販路の半分以上を外国市場（とりわけ米欧市場）で賄うという極端な輸出依存体質が定着したのである（表Ⅱ-2）。

周知のようにこの日本メーカーの過度の輸出依存体質が1970年代末期の米国クライスラー社の経営危機と相まって自動車に関する日米間の貿易摩擦を顕在化させた大きな要因の一つである。この貿易摩擦に対応して日本側は1978年の本田技研の対米進出をはじめとして次々に米国に現地生産拠点を設立するとともに1981年から対米自動車輸出自主規制措置をとってきた。しかしながら1980年代中ごろ以降、とりわけ1985年9月のプラザ合意以降、現在にいたる日本自動車産業をめぐる世界経済の環境変化は、第一に日本と欧米との間の貿易摩擦の激化が二つの自由貿易圏構想によってより制度的になり深化してきているところに特徴がある。即ち、1989年1月1日に発効した米加自由貿易圏および1992年のEC統合は一種の経済ブロックの形成という側面を持っており、近年、

欧米諸国で強まっているローカル・コンテンツ引き上げ要求圧力をさらに強める傾向がある。また第二に、急速な円高による日本メーカーの価格競争力の低下である。これら二つの要因により日本メーカーは二つの自由貿易圏からの締め出し回避および価格競争力回復のために海外進出あるいは製品輸入をせざるをえなくなっていると同時に主要な販売市場である欧米でのローカル・コンテンツ引き上げ要求を満たすために現地化を推進しなければならなくなっている。

表Ⅱ-3は日本の完成車メーカーの主要な海外進出および提携状況を示したものである。この表からわかるように最近の日本の完成車メーカーの海外進出形態が開発途上国向けの少数所有型直接投資ばかりでなく先進国企業への技術供与や先進国企業間での完成車、部品、コンポーネントの相互供給といった形態が多くみられることが分かる。具体的にいくつかの事例を列挙するならば、開発途上国向けにはそのほとんどが少数所有形態で、たとえばトヨタグループ(トヨタ、ダイハツ、日野)が台湾、タイ、インドネシアで、日産グループ(日産、日産ディーゼル、富士重工)はタイ、インドネシア、フィリピンで、また、マツダ、三菱重工、いすゞはタイ、といった具合に現地企業と提携あるいは提携強化を行っている。また先進国間ではトヨタがGMと米国およびオーストラリアで、フランスのルノーと南米コロンビアで合弁契約を結んでおり、日

表Ⅱ-1 自動車輸出台数，輸出比率：日本

乗 用 車	1960年	7,013(4.2)	商 用 車	1960年	31,796(10.0)	合 計	1960年	38,809(8.1)
	1965	100,716(14.5)		1965	93,452(7.9)		1965	194,168(10.4)
	1970	725,586(22.8)		1970	361,190(17.1)		1970	1,086,776(20.5)
	1975	1,827,286(40.0)		1975	850,326(35.8)		1975	2,677,612(38.6)
	1980	3,947,160(56.1)		1980	2,019,801(50.4)		1980	5,966,961(54.0)
	1981	3,946,542(56.6)		1981	2,101,905(50.0)		1981	6,048,447(54.1)
	1982	3,770,036(54.8)		1982	1,820,477(47.3)		1982	5,590,513(52.1)
	1983	3,806,396(53.2)		1983	1,863,114(47.1)		1983	5,669,510(51.0)
	1984	3,980,619(56.3)		1984	2,128,565(48.5)		1984	6,109,184(53.3)
	1985	4,426,762(57.9)		1985	2,303,710(49.8)		1985	6,730,472(54.8)
	1986	4,572,791(58.6)		1986	2,032,132(45.7)		1986	6,604,923(53.9)
	1987	4,507,714(57.1)		1987	1,797,211(41.2)		1987	6,304,925(51.5)

(出所) 日産自動車「自動車工業ハンドブック」1988年版

表Ⅱ-2 仕向地別自動車輸出台数

曆年ベース

	北米		欧州		中米	南米	アフリカ	中近東	アジア	大洋州	その他	合計
	アメリカ	E.C.	その他	その他								
1965(40)年	27,460	22,127	14,008	1,263	3,820	1,344	4,717	4,429	20,619	24,228	91	100,716
1970(45)	388,681	323,671	101,516	44,530	3,789	3,789	39,618	10,170	69,108	70,897	9	725,587
1975(50)	785,365	711,902	482,992	368,264	61,159	14,592	106,646	77,547	102,806	196,077	102	1,827,286
1980(55)	1,977,467	1,819,092	1,007,532	744,082	123,768	88,250	85,040	241,452	233,544	189,861	266	3,947,160
1981(56)	1,961,354	1,761,403	950,012	706,058	107,071	107,071	145,213	226,901	231,276	220,079	7,341	3,946,542
1982(57)	1,844,712	1,691,806	903,952	641,399	105,533	33,877	85,507	341,854	222,767	222,509	9,325	3,770,036
1983(58)	1,981,566	1,697,852	1,045,255	762,156	133,674	14,441	56,167	246,367	245,162	193,936	8,679	3,806,396
1984(59)	2,028,270	1,851,855	1,043,306	790,361	154,981	23,989	75,692	157,285	264,319	216,742	16,035	3,980,619
1985(60)	2,412,823	2,215,811	1,093,500	931,365	171,644	23,696	35,187	165,499	284,236	227,408	12,769	4,426,762
1986(61)	2,570,585	2,348,456	1,319,535	932,971	140,344	40,550	34,689	99,782	191,885	163,768	18,653	4,572,791
1987(62)	2,446,192	2,204,653	1,408,906	1,006,459	100,252	40,616	43,184	111,898	217,961	112,503	26,202	4,507,714
1965(40)年	12,944	12,314	2,450	162	4,081	4,872	16,878	3,971	36,260	11,948	48	93,452
1970(45)	106,927	98,793	24,759	6,984	21,337	12,753	71,626	16,465	80,679	26,419	224	361,189
1975(50)	218,589	208,047	45,494	15,325	37,129	30,629	110,648	163,964	187,328	55,349	1,196	850,326
1980(55)	615,110	588,553	219,422	111,892	53,851	116,382	237,289	301,503	347,572	127,004	1,668	2,019,801
1981(56)	589,929	543,411	238,684	145,478	33,553	113,859	327,382	263,883	362,538	169,744	2,333	2,101,905
1982(57)	452,310	413,713	219,023	135,697	29,212	74,459	203,915	368,230	298,016	172,886	2,426	1,820,477
1983(58)	584,598	536,523	228,968	154,031	29,181	40,738	152,384	376,946	294,639	152,720	2,890	1,863,114
1984(59)	770,297	727,584	224,285	156,074	46,619	37,896	183,902	271,329	395,060	196,132	3,045	2,128,565
1985(60)	971,740	916,187	270,194	181,594	49,972	45,105	102,542	236,099	426,337	198,667	3,040	2,303,696
1986(61)	1,148,450	1,085,706	243,996	170,764	43,946	43,978	91,720	95,294	264,373	96,784	3,591	2,032,132
1987(62)	934,252	880,097	234,503	166,365	49,736	40,842	104,867	91,795	254,916	82,184	4,116	1,797,211
1965(40)年	40,404	34,441	16,458	1,425	7,901	6,216	21,595	8,400	56,879	36,176	139	194,168
1970(45)	495,608	422,464	126,275	51,514	63,136	16,542	111,244	26,635	149,787	97,316	2,338	1,086,776
1975(50)	1,093,954	919,949	528,486	383,589	45,221	217,294	241,511	290,134	251,426	1,293	2,677,612	
1980(55)	2,592,577	2,407,645	1,226,954	855,974	177,619	204,612	322,329	542,955	581,116	316,865	1,934	5,966,961
1981(56)	2,551,283	2,304,814	1,188,696	851,536	130,848	220,930	472,595	490,784	593,814	389,823	9,674	6,048,447
1982(57)	2,297,022	2,105,519	1,122,975	777,096	134,745	108,336	289,422	710,084	520,783	395,395	11,751	5,590,513
1983(58)	2,447,313	2,234,379	1,274,223	1,162,187	162,855	55,174	208,551	623,313	539,851	346,656	11,569	5,669,510
1984(59)	2,798,567	2,579,439	1,267,591	946,435	201,616	61,885	259,594	428,614	659,379	412,874	15,080	6,109,184
1985(60)	3,384,563	3,131,968	1,363,694	972,959	221,616	68,801	137,729	401,598	710,573	426,075	15,809	6,730,458
1986(61)	3,719,033	3,434,962	1,563,631	1,103,735	184,290	84,528	126,409	188,076	456,238	260,552	22,244	6,604,923
1987(62)	3,380,444	3,084,750	1,643,409	1,172,824	149,988	81,458	148,051	203,693	472,877	194,687	30,318	6,304,925

(出所) 日産自動車 自動車産業ハンドブック 1988年版

表II-3：日本の完成車メーカーの主要な対外進出・提携状況

国名	企業名	トヨタ	ダイハツ	日野	日産	日産 ディーゼル	富士重工	マツダ	三菱自工	いすゞ	鈴木自工	本田技研
米国		◎◎● ○	○	○	◎◎ ◎◎ ○■	◎■	● ○ ○○	◎①◎ ◎△▼ ◎◎ ◎◎	◎◎ ◎◎ ◎◎	◎	◎◎△	◎◎◎◎
カナダ		◎○	○	○	○			○			◎◎	◎◎
イギリス					◎◎					◎		◎▼■
西ドイツ		□◎◎			◎□		○	○	◎△▼	◎△▼	○	○
フランス		▲			○		●	○			◎▼	◎▼(◎)
スペイン					◎	△	△				◎(◎)	(◎)
ポルトガル		◎							◎			
その他EC			◎△	○	○		○	○	○		○	(◎)◎
欧州(EC以外)			○		○					▽		◎◎◎
中南米		◎◎◎ ◎		○	◎◎			◎	○		(◎)	◎◎◎ (◎◎◎) (◎)
韓国					□△	△△		◎◎▼◎				
台湾		◎◎	◎	◎	◎		◎△	△	◎	△	(◎)	◎(◎)
中国										◎		
タイ		◎◎◎ ◎			◎◎ ◎◎ ◎◎		◎	◎◎	◎◎	◎◎◎ ◎◎◎	(◎)○	◎◎ (◎◎)
マレーシア		◎△△	○	○	◎			◎	◎	◎△	(◎)	◎◎ (◎◎)
インドネシア		◎◎◎	◎◎	◎	▲				◎◎	◎	◎◎	◎◎
フィリピン				◎	◎	◎◎			◎◎ ◎	◎◎	(◎)	(◎◎)
その他アジア		◎	○	◎◎	◎	◎		◎	◎	◎	◎◎◎ ◎◎(◎)	◎ (◎◎◎)
オーストラリア		◎◎◎ ◎◎◎	○		◎◎ ■			○	◎		○	○
その他大洋州		◎			○			◎◎	◎		○	◎

◎：100%出資会社 ◎：多数出資会社 ①：折半出資会社 ◎：少数出資会社 ○：販売会社 □：技術供与（ライセンス生産，共同開発を含む） △：完成車，部品，コンポーネント供給 ▽：完成車，部品，コンポーネント輸入 1985年以降の動向 ●：100%出資会社 ◎：多数出資会社 ◎：折半出資会社 ◎：少数出資会社 ◎：販売会社 ■：技術供与（ライセンス生産，共同開発を含む） ▲：完成車，部品，コンポーネント供給 ▼：完成車，部品，コンポーネント輸入

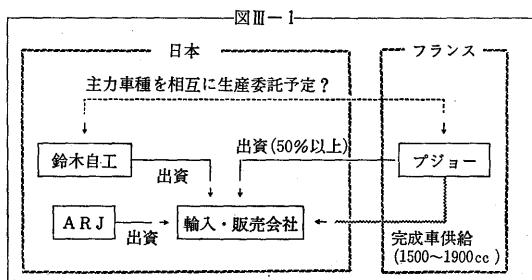
（出所）日産自動車『自動車産業ハンドブック』1988年版および各種新聞，雑誌に基づいて作成した。

産はフォードと米国、オーストラリアで提携し、三菱自工は西独フォルクス・ワーゲンと、本田技研は英国ローバー・グループ、フランスプジョーと提携関係を持つなど総じて近年の日本自動車メーカーの海外進出は、先進国、途上国を問わず、独立企業間での提携という形態をとる傾向にある。そこで次にこれら企業間提携の実態をいくつかの類型に分けてそれぞれ特徴的であると思われる事例をより具体的に見てみることにする。

2. 対等企業間の提携

① 鈴木自工＝プジョーの提携

鈴木自動車工業は1988年5月にフランスの自動車メーカー、プジョー社およびオースティン・ローバー・ジャパン (Austin Rover Japan, 以下ARJと略) の2社と日本で合弁会社を設立し、プジョー車の輸入販売を行っている。新会社の株式は50%以上をプジョーが握り、合弁会社を通じて排気量1,400ccから1,900ccクラスのプジョー製乗用車を輸入、鈴木自工の系列販売網とARJの2社で販売する。ARJが参加しているのは従来、プジョー車の輸入販売を同社が行ってきたためで、基本的には鈴木自工とプジョー社の提携である。この提携により鈴木自工は日本において最も市場が大きい1,500ccクラスの乗用車部門を輸入によって補完、品揃えを豊富にし国内販売体制を強化することができるだけでなく、日欧貿易摩擦に最も神経質なフランス自動車メーカーと提携し摩擦を緩和する効果があるとともに日本車に対して厳しい輸入制限を行っているフランスに進出する足がかりを得たことになる。先述したようにECは



(出所) 日本経済新聞1988：1/1, 1988：2/25, および日経産業新聞1988：2/25に基づいて作成した

1992年の統合を控えているため、今回の提携により鈴木自工はプジョー社を欧州生産の拠点にする狙いがあるとみられている（事実、今回の提携交渉では両社の主力車種の相互生産が検討されている）。同時にプジョー社にとっても世界の三大自動車市場の一つ、日本市場への進出の足がかりを作ることができる。

② 本田技研＝ローバー・グループ提携のケース

本田技研は英国オースチン・ローバー・グループ (Austin Rover Group, 以下 ARG と略) と1987年4月に業務提携を行っている。それは「YY」計画と呼ばれるもので、その内容は①排気量 1,500cc—1,600cc クラスの小型乗用車を両社で共同開発する, ② ARG は英国工場で自社ブランド車（「YY」車）と本田技研ブランド車を生産する, ③本田技研は ARG の日本での販売会社, ARJ 向けに ARG ブランド車を受託生産する, というものであった。そして本田技研は「YY」車を日本名「コンチェルト」で本田技研ブランド車として日本国内で88年6月から販売しており, ARG は89年半ばから「YY」の生産を開始する予定であった。しかし, その後の急激な円高の進展で日本での生産が不利になったことおよび日英貿易不均衡という二つの要因に対応して89年末に提携内容の見直しを行っている。即ち, 本田技研が ARJ 向けに受託生産する予定であった ARG ブランド車を英国の ARG 工場で生産された完成車の輸入で賄うというものである。

このケースの場合, 本田技研と ARG は既に製品の開発段階から提携関係にあり, 最初の提携内容では両社はそれぞれの立地国である日本と英国で相互に相手側企業の生産拠点として機能することになっていたことから, 完成車の生産に関して相互交流が, あるいは実質的に両社の間に相互投資が, みられることに特徴がある。しかもこの業務提携は円高の進展と貿易摩擦という企業活動にとっての環境が変化したこととすばやく対応して現地生産を輸入で代替していることから分かるように従来の直接投資活動よりもはるかに柔軟性のあるものといえよう。①で述べた鈴木自工とプジョーの提携のケースは, 両社の提携関係はまだ流通過程にとどまっているが, この本田技研と ARG との提携の場合は流通過程ばかりでなく製品の共同開発をも行っており生産過程において

も相互交流を行っているのが分かる。

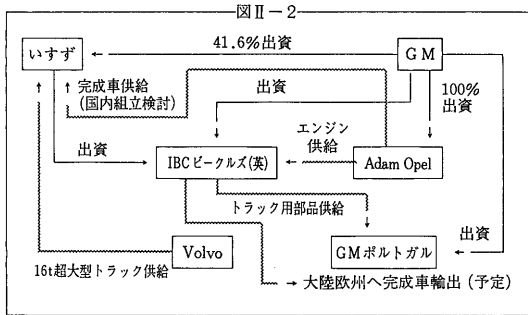
同様の対等企業間の生産過程・流通過程の分割あるいは相互交流は、日産ディーゼルと米国ナビスター・インターナショナル社との間の普通トラックの共同開発、三菱自動車工業＝西独ベンツ社間でのワンボックス型商用車の技術供与計画、トヨタ＝西独フォルクス・ワーゲン社（以下VWと略）の間での小型トラックの共同生産、トヨタ＝ルノー社（フランス）の間での南米コロンビアにおける共同生産、後に述べるいすゞ自動車＝ボルボ社（スウェーデン）間の提携、などのケースが該当すると思われる。

3. 企業グループ内国際分業——〔1〕先進国企業間結合

企業間提携はいま見たような対等企業間の一対一の結合のみではない。世界の自動車産業には GM グループやフォードグループなど巨大企業を核とする企業グループが存在しており、各国の中下位自動車メーカーはそれらの企業グループの傘下に入っている場合が多い。例えば、日本ではいすゞと鈴木自工が GM グループに属しており、またマツダはフォードグループに、三菱自工はクライスラーグループに属している。企業間の国際的提携はこの企業グループを軸にしても活発に行われている。その具体的な形態を GM グループ内でのいすゞの日米欧三大市場における提携を事例としてみてみよう。

GM は世界最大の自動車メーカーであり世界的規模で企業活動を展開している。日本以外の主な GM グループ内企業をしてみるだけでも西欧では西独アダム・オペル (Adam Opel) に100%出資、英国ロータス社に66%出資、また韓国大宇自動車に50%出資しており、そのほか GM の子会社は世界各地に散らばっている。いすゞはこの GM のもつ世界的ネットワークを活用して企業間提携を進めている。

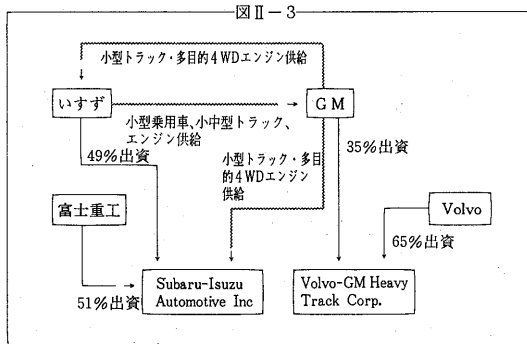
例えば欧州では図Ⅱ—2 にみられるようにいすゞは欧州で効率的な完成車生産を行うために GM グループとの提携関係を軸にして各生産拠点間の部品の相互補完体制の確立を目指している。具体的には英国における GM との合併工場である IBC ビークルズが生産するワンボックスカー（「ファーゴ」）に GM の100%出資子会社、西独アダム・オペル製のエンジンを搭載し、それに



(出所) 日本経済新聞1988：7/6，7/7，および日経産業新聞1988：7/6，12/14に基づいて作成した

より自動車部品の現地調達率を67%から80%まで引き上げ、EC 市場統合後の自動車国産化比率向上要請に対応していく。それとともに GM ポルトガルで生産する小型トラック用部品を IBC ピークルズから供給する。

さらに日本市場における欧州企業との関連で言えば、いすゞは日本国内での販売体制を強化するためにアダム・オペル車の輸入販売契約を結んでおり将来的には日本国内でのオペル車の組立を検討しているし、またスウェーデンの自動車メーカー、ボルボ社と1988年7月にボルボ製の総重量16トン超の大型トラックを日本で輸入販売することで合意しており、いすゞのトラック販売網を通じてボルボのブランドで販売することになっている。ボルボは大型トラックでは世界第4位のメーカーであり総じて欧州メーカーは16トン超の大型トラックに強いとされているため、いすゞは大型トラック部門をボルボ製トラックで補完、品揃えを豊富にして国内販売体制を強化することになっている。ボルボ社は図 II - 3 に示されているように米国において GM と提携関係にある企業であり、ここでもいすゞは GM 関係会社と積極的に提携関係を結ぶことによってメリットを得ようとしている。またボルボ社にとってもこの提携は欧米に次ぐ巨大市場である日本市場に進出する糸口をつかむことになる。特に日本トラック市場はいすゞ自動車、日野自動車工業、三菱自動車工業、日産ディーゼル工業の上位4社による強力な寡占体制がしかれているため海外メーカーが単独で参入することは非常に困難な状態にあることから、今回の提携はボルボ社にとっては日本市場進出の足がかりとなる。



(出所) 日本経済新聞1988：3/7、および日経産業新聞1988：8/22
に基づいて作成した

また図 II - 3 に示されているように北米との関連ではいすゞは GM 製エンジンを購入し、日本に輸入するとともに富士重工との米国合弁工場、Subaru-Isuzu Automotive Inc. (89年秋操業予定) で生産される小型トラックに GM 製エンジンを搭載することになっている。

さらにいすゞはカナダ市場で上記の合弁工場で生産される小型トラックの販売を GM の販売網で行う予定である。

このようにいすゞは合弁会社の設立、製品、部品の相互供給など GM グループ内での提携関係強化を積極的に推し進めることによって世界経済の環境変化に柔軟に対応し GM グループのメリットを最大限に生かすという戦略をとっている。

いすゞがとっている企業グループ内国際分業への積極的関与という戦略を採用しているものとしては同じ GM グループの鈴木自工やフォードグループのマツダがある。鈴木自工は北米進出に際して GM とカナダに合弁会社を設立したおかげで米加自由貿易圏成立後、米国ビッグ・スリー並の優遇措置を受けることができることになっている。またマツダもアジア・太平洋地域でのフォードグループ内国際分業体制強化の方向で動いている。

この先進国企業を構成要素とする企業グループ内国際分業のケースの特徴は、第一にそれぞれの企業グループが世界的なネットワークを持っていることから、グループ内企業は世界各地の経済動向に対応して提携関係を柔軟に選択

できること、第二に企業グループ内の各企業（鈴木、いすゞ、マツダ）がグループの中核企業（GM、フォード）から資本参加を受け入れているとはいえ、中核企業からの経営支配を一方的に受けているわけではなく（例えば、クライスラーグループの三菱自工はグループ外のVWと業務提携契約を結んでいる）、中核企業、構成企業ともに、相互にグループ内での提携関係を強化することにメリットを見いだしていること、である。

総じて日本メーカーと先進国企業との間の近年の提携関係には次の四つの特徴が認められる。即ち、①提携形態として資本提携より非出資の業務提携を選択していること、②一方的な支配＝従属関係がみられないこと、③全面的な提携関係ではなく、ケース・バイ・ケースの提携関係であること、④②と③の特徴によって各国の多様な需要動向や世界経済の環境変化に柔軟に対応できる中期的結合であること、がそれである。これら四つの特徴は日本企業の対外活動にとっての不安定要因（円高といった為替相場の変動や欧米諸国との貿易・投資摩擦など）に対応して行われている。つまり日本メーカーは欧米への進出に際して近年、単独進出や資本参加といった従来からの進出形態ばかりではなく、業務提携などなるべく日本色が目立たない柔軟な形での進出を選んでいるといえる。また製品や部品の相互融通にしても円高によるコスト面での問題とともに貿易摩擦の緩和を企図しているのである。

これらの企業間提携は生産過程、流通過程のどちらか、あるいは両方で提携企業が相互に実質上、経営参加を行なっていると言える。

4. 企業グループ内国際分業——〔2〕対開発途上国向け進出

これまで日本メーカーと先進国企業との提携関係を見てきた。そこには提携企業間の圧倒的な交渉力の格差はみられず、提携企業はそれぞれ一方的な経営支配のない企業間の組織的分業体制を双方から歩み寄ることによって構築している。次に形式的には同様の提携関係が日本メーカーと途上国企業との間で成立した場合を見てみよう。

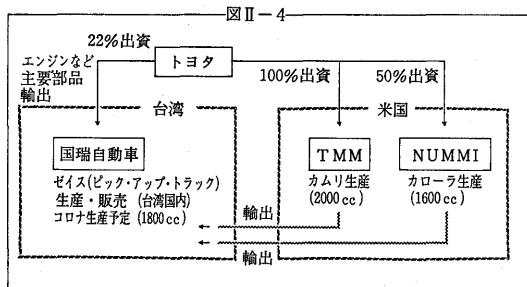
① トヨタの国際分業——台湾企業との提携

トヨタ自動車は1986年3月に台湾国瑞汽車工業に資本参加（22%出資）して

おり、国瑞汽車をトヨタのアジア戦略の中核的な生産拠点として位置づけている。もともと国瑞汽車はトヨタと提携関係にあったばかりでなくトヨタ・グループの商用車メーカー、日野自動車工業とトヨタの現地輸入代理店である和泰汽車との間の合弁会社（1984年設立）であり日野のトラックの現地組立拠点でもあった。トヨタの資本参加によって国瑞汽車は工場を増設、従来から生産していた商用車に加えて小型乗用車をも生産する。現在、国瑞はトヨタのインドネシア合弁会社で生産している「キジャン」をベースとした多目的商用車「ゼイス」を台湾の現地市場向けに生産しており、さらに89年春には「コロナ」（1,800cc クラス）級乗用車の生産も予定している。

このトヨタの国瑞への資本参加のケースはトヨタ側からみれば国瑞のトヨタ現地工場化である。図Ⅱ-4を見てみよう。そこにはトヨタの米国工場である TMM (Toyota Motor Manufacturing) が 2,000cc クラス、NUMMI (New United Motor Manufacturing Inc.) が 1,600cc クラスのトヨタ車を生産しているのは同様に、国瑞が 1,800cc クラスのトヨタ車を生産することになっており、それぞれの生産拠点間で製品別分業が行われていることが示されている。トヨタは国瑞に22%の資本参加をするだけでなく工場建設からエンジンその他の主要部品の供給を行いほぼ生産過程の全域にわたって主導権を握っていると言える。

しかしながらこの提携はトヨタのアジア戦略という側面だけを持っているわけではない。それは同時に国瑞及びその親会社である和泰汽車にとっても台湾

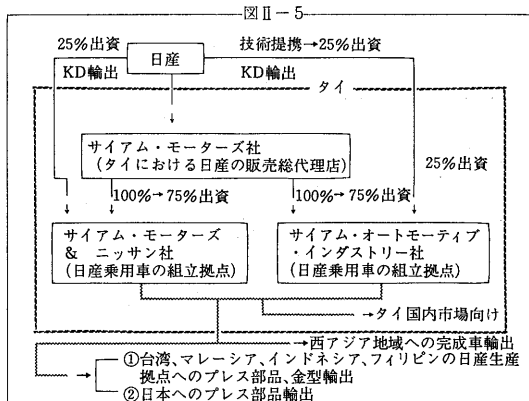


(出所) 日本経済新聞1988：9/16，および日経産業新聞1988：11/30
に基づいて作成した

における現地企業間の競争に生き残るための戦略でもある。台湾には国瑞を含めて8社の自動車生産会社が年間販売台数ほぼ30万台の台湾自動車市場のシェア争いをしており、和泰および国瑞にとってトヨタとの提携関係を強めることで現地での生産・販売を強化することができるというメリットがある。

② 日産のタイ企業との提携強化

日産自動車は1988年6月にタイの財閥系企業で従来から技術提携関係にあるサイアム・モーターズ社と同社の全額出資子会社2社に資本参加することで得意している。日産は3社についてそれぞれ25%の株式を取得し提携関係を強化することによってタイをアジアの生産、輸出拠点とし、アジア諸国に完成車、金型、部品を輸出することとしている。具体的には従来から日産のタイでの販売総代理店であるサイアム・モーターズ社および既に1962年に日産乗用車の現地での組立拠点となっていたが0%出資であったサイアム・モーターズ・アンド・ニッサン社、同じく1973年に0%出資であるがダットサン・トラックの現地組立拠点となっていたサイアム・オートモーティブ・インダストリー社の3社の株式を日産が25%取得し、組立会社2社については生産能力増強および日産の生産合理化技術を導入、サイアム・モーターズ社は販売店の拡充を行ってタイ国内での販売シェアを引き上げる。それによって従来から行っていた現地販売ばかりではなくパキスタン、ブルネイなどのアジア地域へ完成車輸出を本



(出所) 日本経済新聞、日経産業新聞に基づいて作成した

格的に開始し、またプレス部品や金型を台湾、マレーシア、インドネシア、フィリピンなどの日産の生産拠点に輸出、日本へも金型を輸出する予定である。

日産とサイアム3社との提携強化のケースも基本的にトヨタ＝国瑞間提携のケースと同じである。即ち、日産はサイアムの組立会社2社に従来通りKD（ノック・ダウン＝組立）部品を輸出するとともに完成車組立、自動車部品生産の主導権を握っている。またサイアム側も急成長しつつあるタイ自動車市場でのシェア拡大を企図して日産からの資本参加を受け入れ生産能力の向上を図っている。

このように日本メーカーと途上国企業との提携の場合は日本メーカー側が主要な部品の供給を行っており、また生産過程の主導権を握っていることから日本メーカー側が少数所有であっても圧倒的な交渉力を発揮していることが推測される。そして日本メーカーはその圧倒的な交渉力の強さを背景に現地企業を準子会社として活用する。日本メーカーと途上国企業との間にいわゆる国際下請け関係が形成されるのである。

また途上国企業にとってもこの国際下請けは現地企業間の競争に生き残っていくための効果的手段となっている。

Ⅲ. 日本自動車産業の海外進出の現代的形態—自動車部品メーカーのケース

前節では完成車メーカーの海外進出の現代的形態について見てきた。しかしながら自動車産業は多種大量生産方式を採用した総合機械産業であり、完成車メーカーの生産工程は全自動車産業の中の一部でしかない。とりわけ日本の完成車メーカーの自動車部品内製比率は低くおよそ3割程度である。周知のように日本の自動車産業は完成車メーカーを頂点とし、その下に一次、二次、三次……といった下請け部品メーカーが広がっているピラミッド構造を成しており、その重層的分業構造全体で一貫した生産体制を形成している。したがって自動車産業の海外進出を述べるに際しては自動車部品メーカーの動きをも見る必要がある。以下、自動車部品メーカーの海外進出形態および完成車メーカー

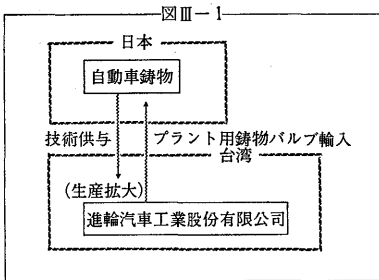
と自動車部品メーカーとの垂直的結合関係の国際的展開についてもっともその特徴が典型的にあらわれていると思われる途上国への進出ケースをみてみることにする。

1. 非出資・少数所有型進出

(1) 技術提携による企業内国際分業

いすゞ自動車系自動車用鋳鍛造部品メーカーの自動車鋳物は急激な円高に対応して台湾の進輪汽車工業股份有限公司に技術供与を行い、進輪汽車を現地生産拠点化し、そこで生産された製品を日本に輸入してコストダウンをはかっている。もともと進輪汽車は台湾国内向けに鋳鋼バルブを生産していたが、自動車鋳物は今回の技術提携によって進輪の生産設備の更新・増設時に日本の生産方式を指導し、また品質管理のノウハウを供与するなど人手のかかる鋳鋼素材の生産に関する技術を援助して進輪の生産量を引き上げ日本での生産を台湾進輪汽車に移転して製品間の国際分業を行っている。

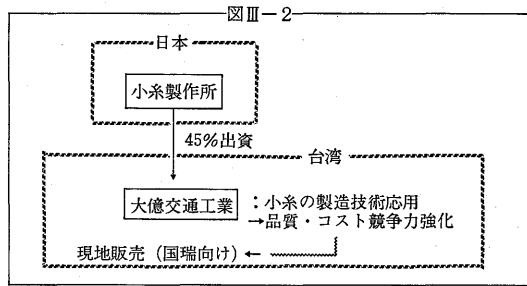
このケースは自動車鋳物の側からみれば実質的に進輪は現地の生産拠点として機能しており、労働集約的工程を担当している下請け企業の位置にある。そして従来の自動車鋳物の生産活動を基準にしてみるとみるならば労働集約的工程を担当している進輪は企業内の一部門ということになる。一方、進輪汽車の側も自らの戦略に則って新しい効率的な生産方式の導入による生産性上昇の享受を企図しているのである。



(出所) 日経産業新聞1988：1/12に基
づいて作成した

(2) 合併形態による企業内国際分業

次に日本企業が少数所有の合併企業形態による企業内国際分業のケースを見



(出所) 日経産業新聞1988：4/19に基づいて作成した

てみよう。

自動車用照明器・部品メーカーの小糸製作所は台湾最大の自動車用照明器メーカーで1987年3月に技術供与契約を結んでいる大億交通工業に1988年6月、資本参加(45%出資)している。台湾の自動車市場は近年、急成長しており、とくに小糸製作所との取引関係が緊密なトヨタが、先に述べたように台湾国瑞との提携強化、生産拡大を行っていることから現地での需要増加に対応した形で提携強化を行っている。小糸製作所は今回の資本参加を契機に、技術系の部長クラス2人を常勤役員として派遣、技術供与範囲を拡大し生産ライン全体に小糸製作所の製造技術を応用し品質・コスト競争力を高めている。

小糸製作所の側からみれば今回の大億交通への資本参加はトヨタの台湾進出に対応した行動である。一方大億交通はもともと小糸製作所の日本でのライバル会社であるスタンレー電気と台湾で現地合弁会社を設立していたがトヨタの台湾進出にともないトヨタ系列の小糸製作所の系列下に入る方が有利であると判断して小糸製作所との資本提携にふみきりスタンレー電気との合弁会社は大億交通の呉俊億社長の個人出資に切り替えている。つまり大億交側からみれば今回の小糸製作所との提携強化はトヨタの需要に食い込むための戦略である。

次に完成車メーカーと自動車部品メーカー間の国際的な企業間の組織的取引の事例をみてみよう。

2. 日本自動車産業の重層的国際分業体制

——トヨタの台湾進出に対する日本の自動車部品メーカーの対応

トヨタは先述したように台湾国瑞自動車に新たに資本参加（22%出資）し、すでに商用車の委託生産を開始しており小型乗用車の生産も委託する予定である。それに対応して日本の複数の自動車部品メーカーが台湾への進出あるいは進出強化を行った。以下、進出の実態を具体的にみてみよう。

まず、技術供与型。バックミラーを生産している村上開明堂は台湾の建生工廠に技術を供与して国瑞自動車向けのバックミラーを委託生産しており、実質上、村上開明堂の現地工場の役割を果たしている。そして将来的には資本参加による提携強化あるいは製品の逆輸入をも考えているといわれている。自動車用マフラーを生産しているフタバ産業は台湾の協祥機械工業に技術を供与しそこでマフラーや燃料タンクなどの生産を委託、生産された製品を国瑞とトヨタ自動車の現地部品会社、豊永に供給している。

次に、出資型。先述した小糸製作所以外に軸受けメタルを製造している大同メタルは台湾の現地実業家と折半出資で設立した（85年）中華大同軸承に自動化機械を導入して生産能力を高め、大同メタルから部品を供給し中華大同軸承で製品化した製品を国瑞自動車に供給するとともに日本への逆輸入を増やす計画であるという。またタイヤバルブやプレス部品を作っている太平洋工業は99%出資で現地に太平洋汽門工業を設立しており、今回のトヨタの国瑞自動車への進出に対応してプレス工業を増設、国瑞へのプレス部品、タイヤバルブの供給を行っている。自動車用電装品や車体部品を製造している東海理化電機は51%出資して現地に理嘉工業を設立しそこで製造された製品の70%を日本へ輸出し30%を国瑞へ供給している。バネやケーブルを製造している中央発条は現地の自動車会社である合信汽車（44%出資）と現地のトヨタの孫会社である建台豊（7%出資）と合弁で（44%出資）中発工業を設立し国瑞に製品を供給している。また中央精機、日本電装、トヨタ合成、アイシン精機もそれぞれ多数所有形態で現地に製造拠点を設立し、そこで製造された製品を国瑞に供給している。

表Ⅲ-1はトヨタと上記自動車部品メーカーとの日本国内での取引関係を表

表Ⅲ-1：トヨタと台湾に進出した自動車製品メーカーとの関係

下請け企業名	系 列 関 係		納入状況
	資本関係	人 事 関 係	
太平洋工業	0%	常務 2 人 (元)	40.7%
フタバ産業	14.3%	専務 1 人 (元) 取締役 1 人 (元) 監査 1 人 (現)	46.2%
アイシン精機	21.0%	取締役 1 人 (現トヨタ会長) 監査 1 人 (現トヨタ副社長)	80.0%
大同メタル工業	0%	0人	5.0%
中央精機	60.4%	会長 1 人 (元トヨタ副社長) 副社長 1 人 (元) 専務 1 人 (元) 常務 3 人 (元) 監査 2 人 (現・元)	73.0%
東海理化電機製作所	0%	常務 1 人 (元)	22.0%
日本電装	21.8%	社長 1 人 (元) 専務 2 人 (元) 常務 2 人 (元) 取締役 1 人 (現トヨタ社長) 監査 3 人 (現・元)	60.0%
村上開明堂	0%	0人	25.0%
小糸製作所	20.1%	社長 1 人 (元) 副社長 1 人 (元) 専務 1 人 (元) 監査 1 人 (現)	48.0%
豊田合成	47.2% (3.2%)	社長 1 人 (元) 専務 1 人 (元) 常務 1 人 (元) 監査 3 人 (元・現)	56.5%
中央発条	19.5%	社長 1 人 (元) 副社長 1 人 (元) 常務 1 人 (元) 取締役 1 人 (元)	48.6%

(出所) IRS『自動車業界全貌シリーズ：トヨタ自動車』1986年版に基づいて作成した。

にしたものである。この表を見れば分かるようにトヨタの台湾進出に追隨した自動車部品メーカーはそのほとんどが日本国内においてトヨタと緊密な提携関係にある、いわゆる「系列」企業である¹⁾。このケースの場合、日本国内での「系列」関係がそのまま台湾に移転しており、台湾での部品メーカーの提携企業は国瑞と直接の「系列」関係はないが実質的には「系列」関係にあるといえる。そしてトヨタ＝国瑞の提携関係を横軸に、トヨタ→トヨタ系部品メーカー→台湾部品メーカーとの提携を縦軸として重層的な企業間の国際的な組織的取引体制を構築している。

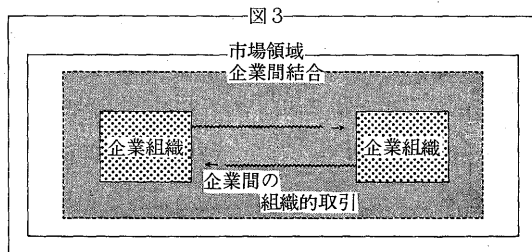
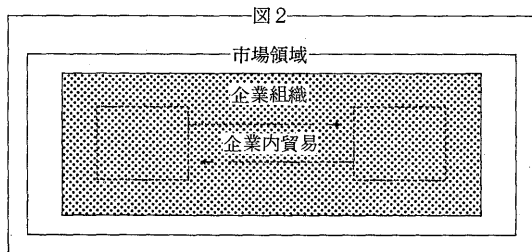
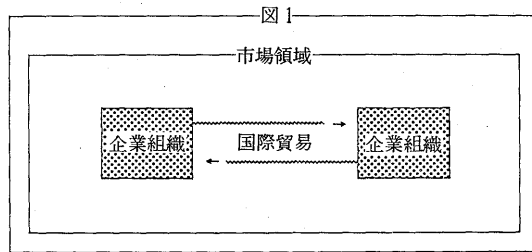
- 1) このような組立メーカーを中核とし部品、素材、下請け加工メーカーが一体となった海外進出は「船団型海外進出パターン」と呼ばれている。「船団型」については港〔6〕〔7〕を参照。この「船団型海外進出パターン」はトヨタの台湾進出のケース以外にも三菱重工の対米進出（クライスラー社との折半出資合弁会社〔Diamond Star Motors〕）や日産の台湾進出（現地企業である裕隆社との提携強化）、の例など日本の完成車メーカーが対外進出するに際してしばしば見られる状況である。また「系列」については坂本〔10〕および佐藤〔12〕を参照。

もちろん自動車部品メーカーの海外進出形態はこの「船団型」ばかりではないし、途上国向けばかりでもない。自動車部品メーカーには「系列」関係とは直接に関係のない海外進出をするケースもあれば先進国向け進出もある。例えば、日産系の電装品メーカー、カルソニックは「系列」関係の枠を外れて日米両国で GM と提携関係にあるし、またトヨタ系の電装品メーカー、日本電装は世界9カ国に生産会社をもち、15社と技術供与契約を結んでおり、「親」会社であるトヨタよりも国際的な企業活動を行っている。

終わりに

今まで述べてきたように近年の日本自動車産業の国際的展開は完全所有型あるいは多数所有型の直接投資といった形態ばかりでなく少数所有型や非出資型（技術供与によるライセンス生産や共同開発など）の企業間提携も水平的、垂直的に行なわれるようになってきている。この種の企業間提携は第1節で検討した直接投資の範囲に照らしてみると資本の動きがある場合は相手企業の経営支配につながるものとして非出資型の企業間提携でも実質上、直接投資の役割

を果たしている。さらに直接投資の基本的性格である投資先企業の経営支配・参加を考えるならば、これらの企業間提携は新しい形の直接投資と言える。しかしながら問題はこれだけにとどまらない。この種の企業間提携は開発途上国向けばかりか先進国向けにも行われており、第2節で述べたように先進国企業間でみられる企業間提携の形態は単に技術や部品などを相手企業に供与して相手国で現地生産するという一方向的なものではなく、相互に技術、製品、部品などを融通し合う形をとっている。これを概念図で表すと次のようになる。まず図1は一般的な国際貿易であり、従って独立企業間の世界市場における経済取引である。次に図2は企業内貿易である。これは直接投資による市場の内部化が行われた後の組織内部での経済取引である。従来、直接投資論あるいは多



国籍企業論は市場を組織が代替する過程を分析の中心としてきた¹⁾。つまり図1の状態から図2の状態への移行が問題とされてきた。その際、しばしば企業による市場の内部化は基本的に完全所有型直接投資をその手段とするものと想定されており組織原理が市場原理に代替する過程として企業の多国籍化は語られてきた²⁾。

ところが本稿で述べてきた近年の日本自動車産業の国際的展開は、図3に表されているように、今までのように単純に組織が市場を代替する過程として処理できないもの、あるいは組織と市場の二分法、即ち世界経済という場においては直接投資と貿易の二分法、で処理しきれないものである。それは組織と市場の中間領域であり、そのうえその中間領域が必ずしも企業間の一方的な支配＝従属関係を形成するものではない³⁾。従って、基本的に独立企業間の提携関係であるこの直接投資と貿易との中間領域は新しい分析課題を提示していると思われる。

まず第一にこの中間領域は二つの側面をもっている。即ち、従来、完全・多数所有型でのべられてきた「経営支配」の面と、もう一つ相互交流という形での「経営参加」の面である。従って中間領域に完全・多数所有型をも含めてその内容をより細かく分析する必要がある⁴⁾。つまり直接投資概念の再検討が必要となろう。

第二に従来の直接投資論のように多国籍化する企業の側の論理、即ち、企業が直接投資を行う動機分析だけでは片手落ちとなろう。独立企業間の提携は単に出資を行う側あるいは技術を供与する側などの出ていく側の論理だけで行われるのではなく受け入れ側の論理も作用するという双方向的な企業間結合である。さらに相互に直接投資あるいはそれに類する経済取引を受け入れているケースをも考慮に入れねばならない。従って、第一の点と関連して企業間提携が行われる際の凝集力の分析も必要となろう。第三に以上の新しい直接投資の形態を可能にしている要因の分析である。

これらの諸点の検討については稿を改めて論じることとしたい。

1) このことを明確にしたのは言うまでもなく S. Hymer である。Hymer[1]。

- 2) 例えば内部化論者の A. Rugman は直接投資を基本的に完全所有型と想定している。というのも Rugman は企業が直接投資を行う動機をその企業が持つ企業特殊的優位性の維持にあると考えているからである。従って出資を伴う合弁契約も「直接投資以外の国際ビジネスの活動諸形態」の一つとされるし (Rugman 他 [14] Part 2, chapter 4), 非出資型契約は「一般に多国籍企業の企業特殊的優位性の消散リスクが低いときのみ見られる」(Rugman [13] p. 14) とされるのである。
- 3) Auster は最近、合弁契約、ライセンス契約、技術移転、R & D 契約などの独立企業間提携の諸形態をすべて含む概念として国際企業連携 (International Corporate Linkages) という用語を使っている。その定義は「自国市場および自らのおかれた環境の中で戦略的優位を確保するために、異なる国に本拠を持つ企業同士が作り上げた様々な形態の「企業」組織間協定」である。Auster [1] 参照。
- 4) 前者の投資側企業の支配力の範囲を論じているものとしては、竹田氏が指摘しているように、Helleiner の企業内国際分業・貿易論が挙げられよう。Helleiner [2] および竹田 [19] p. 224 参照。

参 考 文 献

- [1] Auster, R. Ellen. 'International Corporate Linkages: Dynamic Forms in Changing Environment' *Columbia Journal of World Business*, Summer 1987.
- [2] Helleiner, G. K. *Intra-Firm Trade and the Developing Countries* Macmillan 1981.
- [3] Hymer, S. H., *The International Operations of National Firms: A Study of Direct Foreign Investment*, 1976. MIT Press
- [4] IMF *Balance of Payments Manual* Fourth Edition 1977.
- [5] 小島 清「対開発途上国投資の新形態」輸銀海外投資研究所報, 1981.10.
- [6] 小島 清『日本の海外直接投資』文真堂, 1985. 4.
- [7] 小宮 隆太郎『現代日本経済——マクロの展開と国際経済関係』東京大学出版会, 1988年。
- [8] 港 徹雄「日本型生産システムの国際移転性」山崎 清・林 吉郎編著『国際テックノ戦略』有斐閣, 1984年所収。
- [9] 港 徹雄「日本型生産システムの現地適応過程——『船団型』と『関連産業創出型』海外進出パターンの2類型」中村 秀一郎・小池 洋一編『中小企業のアジア向け投資：環境変化と対応』アジア経済研究所, 1986年所収。
- [10] 西川 潤『世界経済入門』岩波書店, 1988年。
- [11] Oman, Charles *New Forms of International Investment in Developing Countries* OECD 1984.
- [12] 尾上 修悟「国際収支論」柳田 侃・野村 昭夫編著『国際経済論——世界シス

- テムと国民経済』ミネルヴェ書房，1987年。
- [13] Rugman, Alan 'Internalization and Non-equity Forms of International Involvement' in Rugman, Alan (ed) *New Theories of the Multinational Enterprises*. Croom Helm, 1982.
- [14] Rugman, Alan et. al. *International Business : Firms and Environment* McGram-Hill 1985.
- [15] 坂本 和一・下谷 政弘編『現代日本の企業グループ——「親・子関係型」結合の分析』東洋経済新報社，1987年。
- [16] 桜井 雅夫『国際投資法』有信堂，1988年。
- [17] 佐藤 義信『トヨタグループの戦略と実証分析』白桃書房，1988年。
- [18] 杉本 昭七『多国籍企業はどこへ導くか』同文館，1986年。
- [19] 竹田 志郎著『多国籍企業の新展開——進出と撤退の論理』森山書店，1987年。
- [20] 徳永 正二郎・井上 徳男・神沢 正典・井上 伊知郎『現代の貿易取引と金融：貿易金融イノベーションの時代』有斐閣，1988年。
- [21] United Nations Centre on Transnational Corporations *Transnational Corporations in World Development : Trends and Prospects* United Nations, New York, 1988.

(資料収集の点で日本開発銀行調査部の 菊池修一郎氏にお世話になった。記して感謝致します。)

