

## ローカル産業のグローバル・バリューチェーンとの連携による発展可能性要因の研究

国際経営行動：工業化政策・業界再編適合と市場・設計革新

名古屋工業大学 竹野 忠弘

### □ フルセット「分業」の限界と自律補完「共働」の将来

Innovative International Multipurpose Vehicle を意識すると、①製品製造革新的②国別走行環境フレキシブル対応型③オフロード車の④製品・製造プロジェクトとなる。

20 世紀末、A S E A N 地域の自動車産業は、1980 年代にはナショナル・フルセット志向「分業」に基づく完成車輸出の「競合」、1990 年代にはリージョナル・フルセット志向「分業」に基づく自動車部品輸出の「競合」という、いずれも「分業」経済に基づく閉塞状況に陥ってしまう。

21 世紀にはいつて自動車生産ネットワークは、フルセット志向「分業 (division of labor)」体制から、いわゆる自律・補完志向「共働 (Com-Works of Collaboration：竹野造語)」に転換していったと考えられる<sup>1</sup>。すなわち、1997 年のアジア経済通貨危機以降の再編後、21 世紀に入った 2004 年から第 1 世代の I I M V ・企業戦略が投入された。そこでは、ピックアップ・タイプとワンボックス・タイプという大きく 2 つの範疇からなる完成車から、プロジェクトの参加国が、(1)それぞれの個別の自国市場事情に応じて、例えば国内の道路事情や所得水準、乗車・運搬など車両の利用業況に応じて自律的に企画・供給計画の立てられた、広義の「国民車」の供給軸として完成車の組立・輸入を図るとともに、(2)自国産部品供給を軸に足りない部品を域内隣国から補完的に調達することで、各国自動車部品産業が、「共生 (conviviality<sup>ii</sup>。ともに自律的に生きる・生き合う)」体制が、A S E A N 地域諸国において確認される。

### □ 日系企業・ASEAN 産業との連携の展開：「分業」の結末 (End)・限界と「共働」の将来 (future)・可能性

I I M V の構築に至る過程での政策適合のあゆみについて、①1980 年代における国民車・国産化政策対応、②1990 年代の A S E A N の域内分業政策調整に対する域内補完戦略の展開、③2000 年代における I I M V による各国政策調整、といった経営行動を検討する。日系企業側が、国民経済ごと・地域国際関係における工業化政策の動向など政治経済・政策制度的環境変化に「適合」するように、企業内部製造部門の改善改良などの経営改革を積み重ねてきた経緯を指摘する。それによって、その国際「経営戦略」が、「成長」にむけた機会費用比較の結果として経済的な投資選択の結果ではなく、事業「継続」のためのここの「適合」の繰り返しの過程の結果であったことを指摘する。加えて、こうした「適合」行動を可能とした工業技術要因として、1990 年代に展開した 2 つの技術革

新、①グローバル自動車業界再編・部品巨大メーカーの群生に対応した製品・製造設計技術革新、②ハイブリッド車技術における機電インターフェイス機械機構開発、があったことを指摘する。

#### □ Global Value Chainの成長 GrowthとLocal 産業の発展 Progressとの関係

以上の検討から、IIMVについて、製造業現場経営における、多国籍企業がグローバルに多国籍間で展開する「価値付加業務活動の連鎖 (Value addition function Links/Chain)」ネットワークへの、ローカル企業の「連携 (association & collaboration)」的参加形態の有用な形態としてとして評価する。これによって、従来、国際機関による政治的産業政策間調整に依存してきた、グローカルならびにローカル間での産業の共生的発展関係構築について、あらたに経営活動主導による構築ならびにその要件・要因を提起したい。

#### □ レビュー：2つの Value Chainの Glocal 連携：分業ネットワーク、共働ネットワーク

(1) Global SCM: Sourcing/Trading/Pricing/Profit/Sustainability/development/Growth

(2) Local VCM: Function/Management/Value-Utility Audit/benefit/Continuity/Innovation/progress

#### □ 分業/Division of Laborの限界：工業化政策・外部改造・開発の持続 (SDGs)

(1) 1980年代 national-full set 分業・工業化への適合：国民車・国産化海外直接投資の展開

(2) 1990年代 regional-full set 分業・地域市場圏内分業体制への適合：域内補完戦略の展開

(3) 1997年 Asian Economic Currency Crisis 後支援：リースバック、代替輸出、人材育成

#### □ 共働/collaboration for workの将来：産業経営・内部改革・事業の継続 (BCMP)

(1) IIMVと各国自動車部品産業間における4つのVCMの自律共生

(2) タイ・インドネシア Orch 型：エンジン生産

(3) フィリピン・マレーシア Rey 型：配線部品、電子部品

(4) ベトナム Market maker 型：輸入と他 Brand 車混合

(5) インド・南ア・アルゼンチン Customer Agent 型：CKD

#### □ 分業から共働への転換要因：設計革新と機電一体化

(1) 1990年代初頭のBIG3のサブアセンブリー以下子会社化経営再編>設計革新による適合

(2) 1997年10月HV導入：環境問題>機電一体化適合：歯車・歯切り+制御盤廃熱+センサ

#### □ おすび：経営による政治経済問題解決の可能性考