

発展途上国地域経済統合と合意的国際分業

田 中 武 憲

はじめに

I 小島 清教授による合意的国際分業理論

：先進国間貿易・直接投資の一般理論と多国籍企業の「協調理論」

II 再考・合意的国際分業理論：その理論と実践

1. 合意的国際分業の実践主体の問題：「超国家的計画」対「多国籍企業」
2. 市場の制約と産業選択の問題：「産業間」分業 対「産業内」分業
3. 産業内分業における諸工程間の調整の問題：「工程間」分業の経済性
4. 先進国－発展途上国間分業の問題：「水平的」分業 対「垂直的」分業
5. 多国籍企業と合意的国際分業：「内部化理論」対「協調理論」

おわりに：発展途上国間合意的国際分業の形成に向けて

は じ め に

1997年、ASEANはラオス、ミャンマーの加盟により人口規模でEU、NAFTAに匹敵する地域経済統合を実現し、潜在的な巨大市場を背景として2003年を目標に自由貿易地域（ASEAN Free Trade Area: AFTA）計画を推進している。

その一方で、1980年代後半以後に急速な輸出志向工業化を果たしたASEAN諸国は、成長の分水嶺に差し掛かったようである。同国地域の成長・発展の基軸的、象徴的役割を担う自動車産業を中心として各国の需要は

停滞し、総じて生産過剰状態にある。さらに、各国通貨の変動相場制移行を契機として、ASEAN 全体に「バブル崩壊」が連鎖的に拡大するに到った。それはまた、同時期に ASEAN へ多額の海外直接投資 (DFI) を展開した先進国多国籍企業に対して、国際生産戦略の再構築を余儀なくさせている。

よって本稿では、経済構造の類似する諸国間における持続的な貿易拡大の方向を示す小島清教授の合意的国際分業理論を再考し、ASEAN に代表される発展途上国地域の域内分業と域内貿易の問題、すなわち発展途上国地域経済統合に固有の諸問題を総括することとする。

I 小島 清教授による合意的国際分業理論：先進国間貿易・直接投資の一般理論と多国籍企業の「協調理論」

小島教授による合意的国際分業 (Agreed Specialization) 原理の理論化は、戦後の先進諸国間貿易と地域経済統合の理論的解明に起因する。

イギリスから後発したその他欧州諸国とアメリカの工業化の結果、これら諸国間において比較生産費差は消滅あるいは著しく縮小した。しかし、従来の貿易理論が指示する比較生産費あるいは国内の要素賦存比率に基づく自由貿易原理に対して、戦後の世界貿易は経済構造の相似する欧米先進諸国間における、逓減費用 (increasing returns to scale) 産業を重心とする同一部門産業内貿易 (intra-industry trade) の拡大として特徴づけられる。また、1958 年には欧州先進諸国地域経済統合が EEC として結実した。よって、貿易開始時点において無比較生産費差を条件とする貿易・国際分業理論の確立が要求され、それが小島教授の言う合意的国際分業理論を導出する。

合意的国際分業とは、逓減費用産業において「相互に市場を提供することによって、相互に規模経済を実現する国際分業」であり、「経済統合を基礎付ける」⁽¹⁾理論である。「合意は、要素賦存比率が類似し、また要素賦存量の大きさ、国内市場の大きさと構造が類似的な同一発展段階諸国間でなされるべきである。生産・消費構造がより類似している程、合意的国際分業は成立しやすい」⁽²⁾。合意的国際分業成立の動因は域外の競争優位国による圧力で

あり、E E Cの成立に際しては同地域への「アメリカの挑戦」⁽³⁾が強く作用した。

しかし、近年、小島氏は「要するに関税同盟とか自由貿易協定は合意的国際分業を実行する環境を提供することになる。つまり自由貿易を行いうるといふ大市場を提供する。しかし合意的国際分業が実現し成果をあげうるかどうかは、対象産業が規模経済の得られる生産でなければならないことと、それを実行する主体たる企業の行動に依存するということになる。逆に言えばE Cとか米加自由貿易協定といった制度的経済統合或は国家間合意といったものは必ずしも必要ではない。事実上の自由貿易・投資環境が整えられればよいのである。そして究極的には多国籍企業の行動に依存するということになるのである」⁽⁴⁾と結論づける。

さらには、「一企業と他企業との明白なまたは暗黙の合意（契約とか市場取引）を通ずる企業間の協調的行動によって、合意的分業は実践されている」⁽⁵⁾。換言すれば、合意的国際分業は多国籍企業による国際的な活動と一致することにより実現可能であり、また実践されているのである。

ここにおいて、小島氏は多国籍企業の「協調（cooperation）」的行動を重視する。

一般に、多国籍企業は国際的なR & D活動や生産・販売活動、原材料・中間製品の調達（sourcing or logistics）活動をすべて一企業の内部市場において行うことによって、すなわちこれら諸活動を「内部化（internalization）」することによって自らの競争優位を極大化することできる。これが「多国籍企業の内部化理論」を導出し、小島氏によれば多国籍企業に国際的独占レント占有活動を見出すことが内部化理論の本質である。

しかし、内部化理論の理論的支柱を成す企業の内部規模経済（internal economies of scale）には一定の限度、すなわち最小最適規模（M O S）が存在することを小島氏は指摘する。そして企業が内部規模経済のM O Sを越えて成長するならば規模の不経済（diseconomies of scale）に陥ることとなり、「外部化利益」を求めて他企業や外部市場との「協調」を図ることが

有利となる。企業間協調の例として、ICの亜種別分業（メモリーとロジック）、米国＝大型車・日本＝小型車という車種別分業、工場別の特定車種特化生産、特定部品の部品別分業、高級品＝先進国・低級品＝途上国という機能別分業、デザインやブランドネームの相違による差別化分業などが挙げられる。⁽⁶⁾

この多国籍企業による協調的行動の結果、DFIは従来の親会社による完全支配子会社の全世界的配置を通じた国際的な内部化市場の形成という「伝統的（或いは旧形態）」な「市場参入型」DFIに対して、合併や minority 出資、技術提携・調達提携・生産提携・販売提携・「系列」組織的提携などの非出資提携（non-equity arrangements）、あるいは生産分与方式・ターン・キイ方式・長期購買契約・licensing・franchising・management service 契約などの非出資取決めによる新しい「調達型」DFIが現象化している。⁽⁷⁾

小島氏によれば、このような多国籍企業の協調的行動によるDFIによって合意的国際分業が実践されているのである。

II 再考・合意的国際分業理論：その理論と実践

1. 合意的国際分業の実践主体の問題：「超国家的計画」対「多国籍企業」

要するに、合意的国際分業とは自由経済を保障する制度的枠組みすなわち「自由貿易体制」を創出し、多国籍企業による合理的な国際分業の再構築を可能ならしめることによって（具体的にはそれらの協調的行動によって）成立すると理解できる。

しかし、かつての小島氏の議論においては、合意的国際分業は以下の3つの手段により実践されると目されていた。第一に、「計画による補完性」の創出、「統合産業」の計画的実行など「超国家的計画」に基づく合意的国際分業であり、第二に、EECにおける越境M&Aに対する法的・心理的障壁の撤廃、生産特化協定、合理化協定、共同購入協定、共同研究協定の推進など「産業競争における制度的フレームワークの変化」による合意的国際分業、

第三に「多国籍企業による生産合理化」を通じた合意的国際分業である⁽⁹⁾。

たしかに、E E C やその基盤となったヨーロッパ石炭鉄鋼共同体 (ECSC) における「産業内統合」は、多国籍企業による同地域の資源配分効率化を通じて推進された。また、小島氏が合意的国際分業の成功例としてしばしば引用する米加自動車協定も、両国に工場を持つ同一多国籍企業による生産合理化と企業内貿易を原動力としていた。

一方で、小島氏が合意的国際分業の実践例として等しく引用する ASEAN 工業プロジェクト (ASEAN Industrial Project: AIP) は、概して不成功であった。AIP は、ASEAN 加盟国が集団的輸入代替工業化を目的として、新規の大規模工業プロジェクトを分担により合弁して設立する計画であった。

しかし、天然ガスを産出するインドネシアとマレーシアが分担した尿素肥料プロジェクトは、計画生産量が域内需要より多く、域外への輸出を必要とするものであった。主要原料である岩塩が国内で発見されたことによりタイに割当てられた工業用炭酸ソーダプロジェクトは、インフラ整備や輸送費などを考慮すると輸入した方が安かった。銅の溶解過程で生じる硫酸の利用を目当てにフィリピンに割当てられた過磷酸肥料プロジェクトも、原料の磷鉱石を輸入に依存するなど国際競争力は期待できなかった⁽⁹⁾。

さらに、シンガポールのディーゼルエンジン・プロジェクトは、インドネシアが国内の同産業部門の保護を理由に域内市場に不適な大出力エンジンの生産を主張し、結果、両国は合意に到らず、シンガポールは各 AIP への出資を 1% に減資して事実上撤退した⁽¹⁰⁾。

以上のように、加盟国の「合意」に基づいた大規模合弁計画である AIP は、一方ではコスト・価格上の問題により、また他方では「合意」自体が形成されなかったためにその多くが未成果に終わった⁽¹¹⁾。この ASEAN における「超国家的計画」に基づく合意的国際分業の失敗が、後の小島氏の理論展開に影響したとも考えられる。

一方、小島氏の合意的国際分業理論は、本来比較生産費差の存在しない

「先進国間」貿易ならびに地域経済統合の理論化を目的として構築されており、よって類似の経済構造を有する「発展途上国間」貿易や地域経済統合の問題、すなわち「発展途上国間」合意的国際分業の形成に際しては、さらなる理論的拡充と精緻化が必要ではなかろうか。

たしかに、小島氏も発展途上国が効率的に工業化を実現するためには共同市場の創設が重要であると指摘している⁽¹²⁾。しかし、その主たる関心が戦後の先進諸国間貿易と同地域共同市場の理論化にあったが故に、発展途上国間における合意的国際分業の理論化は十分に展開されていない。

発展途上諸国による地域経済統合の目的は、共同市場を通じた集团的工業化の達成であり、究極的には「直接投資依存からの卒業」「外資依存の経済発展からの卒業」⁽¹³⁾である。よって、その目的を果たすような合意的国際分業の確立が、常に多国籍企業の国際的活動を通じて達成されるとは思われない。改めて「超国家的枠組み」に基づく合意的国際分業実現の可能性を探求すべきではなかろうか⁽¹⁴⁾。少なくとも、国際機関である ASEAN が各産業部門において主体的役割を担う経済協力の方策を考慮すべきであろう。

2. 市場の制約と産業選択の問題：「産業間」分業 対「産業内」分業

小島氏は AIP 失敗の原因を「逡減生産費を実現する相似諸商品、十分な市場を相互に提供しうる相似諸国という条件を満たしていないから」⁽¹⁵⁾と説く。たしかに、前述した AIP は専門的な研究・調査に基づいて計画されたものではなく、閣僚クラスがその場で提案した計画であったとも言われている⁽¹⁶⁾。

しかし、概して国内市場とその総和としての地域共同市場の狭隘性に特徴づけられる発展途上国地域において、小島氏が想定するような逡減費用産業における MOS 生産を実現するに十分な規模の共同市場の創出が可能であるかは疑問である。

先進工業諸国間における地域経済統合であった EEC では、各国の「高所得水準は需要を多様化し、したがってまた多様の水平的分業を可能ならしめ

るとともに、また所得弾力的な商品の生産を誘発し、「水平的分業の多様化と商品需要の所得弾力化とは代替的相剋を緩和すること」⁽¹⁷⁾を可能とした。

たしかに ASEAN においても、近年では加盟国の増加と各国の経済成長に伴う大衆消費財市場の拡大によって地域市場規模は拡大傾向にある。しかし、現在工業化の過程にある ASEAN では、過大な多国籍企業の DFI による供給増大を吸収するに十分な有効需要が達成されていない。

さらに、成熟した各種工業部門を有する先進諸国においては合意的国際分業を行う産業領域は広範に存在する。しかし、発展途上諸国は「後発性利益」による短期間での工業化実現を命題としており、自動車産業や電気機器産業など連関波及効果の高い同一産業部門に集中した資源配分を行う傾向にある（そのための効率的手段が「開発独裁」体制であった）。したがって、合意的国際分業が可能な逡減生産費における MO S 生産を実現し、かつ参加国に互恵的環境を創出する産業の合意的選択は極めて困難である。

また、ASEAN では AIP と並行して、既存の産業部門において民間企業の特化生産の実現と、特惠貿易制度 (Preferential Trading Arrangement) に基づく域内補完貿易の拡大を目的とした産業補完 (ASEAN Industrial Complementation: AIC) スキームが制度化された。同スキームにおいて、自動車産業の集团的輸入代替工業化を目的として各国が中間部品の特化生産を行い、地域全体として「アセアン・カー」を生産するという計画が案出されたのであるが、特惠関税の対象となる各国の特化品目の円滑な合意に到らず、失敗に終わっている⁽¹⁸⁾。このように、ASEAN では AIP における「産業間」合意的国際分業と同時に、多国籍企業の合理的行動に基づく AIC スキームを通じた「産業内」合意的国際分業も失敗した点が強調されよう。

AIC スキームの対象であった自動車産業は、規模経済が重要な逡減費用産業であることは疑いない。同時に、同産業は高い雇用吸収と前方・後方連関効果、輸出拡大や国威発揚という産業特殊的優位性 (industry specific advantages) を具備しており、発展途上諸国は総じて工業化の支柱産業と

してその国産化政策を展開している。日本においても1950年には、時の一万田尚登日銀総裁が「日本で自動車工業を育成しようと努力することは無意味だ。いまは国際分業の時代だ。米国で安くてよい車が出るのだから、自動車は米国に依存すればよい」⁽¹⁹⁾と発言している。当時の日本の国情において、自動車産業が「不実幼稚産業」であったか「真正幼稚産業」であったかは定かでない。しかし、今日までに日本の経済発展に対して自動車産業が果たした貢献は計り知れない。

かように多大な戦略的意義が認められる発展途上国の自動車産業においては、政府と強い関係を持つ企業あるいは政府そのものが先進国多国籍企業との資本連関を通じて積極的に産業化政策を行うことが多く、そのためAICスキームにおける制度運用面でのイニシアティブは、多国籍企業の側よりもむしろASEANの方にあった⁽²⁰⁾。AIP、AICスキームなど1980年代のASEANの経済協力プログラムの本質は、特惠貿易制度に基づく産業間・産業内合意的国際分業の実践であったのであるが、発展途上国による自由貿易体制においては、依然として国家の地位は大きい。

これがまた、国家あるいはその連合である地域国際機構が主体となる合意的国際分業の再考を求める所以である。

3. 産業内分業における諸工程間の調整の問題：「工程間」分業の経済性

合意的国際分業は、各国が逡減費用産業において合意により特化生産を行うことでMOS生産を実現し、その製品の相互補完貿易による両国の社会的便益の改善を目的としている。よって、合意的国際分業の実現に際しては逡減費用産業におけるMOS生産の実現が重要な視座となる。

小島氏は自動車生産におけるMOSを年20万台と考えておられる⁽²¹⁾。しかし、自動車の最終組立生産は多くの生産工程で構成されており、その輸入代替生産においては個々の生産工程のMOSが重要な意味を持つ。自動車生産における主要工程のMOS（「技術的最適規模」）は、鋳造工程 年30～40万台、鍛造工程15万台以上、機械加工工程25万台、ボディ・プレス工

程 50 ～ 100 万台，組立工程 10 ～ 20 万台と算出されている⁽²²⁾。ここから，機械加工工程やプレス工程と比較して相対的に労働集約的な最終組立工程の MOS が小さいことが判る。

一般に，自動車産業の輸入代替工業化は完成車の輸入から CKD-SKD 組立生産，次いで輸入部品の低次国産化から高次国産化をへて自主技術研究開発による国産車の生産，そして輸出という「雁行形態」的發展をたどる。先の技術的最適規模に従えば，国産化の初期段階である KD 組立生産は比較的早く MOS 生産を達成しよう。しかし，同産業の高次国産化を実現するためには原価構成に高い比重を占めるプレス部品の輸入代替が不可欠である⁽²³⁾。よって，自動車産業の自立的工業化に必要な MOS はこのプレス工程の MOS である年 50 ～ 100 万台に規定され，国内市場及び地域共同市場の狭隘性という特徴を持つ発展途上諸国においては，この絶対的に大きいプレス工程の MOS が国産化の主要な制約条件であると考えられる。

また，自動車産業は 2 万点以上の多様な中間部品のアSEMBルという特徴を持ち，その自立的工業化には広範な部品の輸入代替化が要求される。一方，国産化が求められる主要中間部品の生産においても個々に固有の MOS が存在するため，AIC スキームのように各国が合意により中間部品の特化生産を行い，全体として最終製品の組立生産を行う場合には，各国が特化する中間部品の MOS 間の格差が問題となる。

最終製品の MOS が地域市場の需要より小さく，さらに個々の中間製品の MOS が最終製品の MOS より小さい場合，同地域の消費者は域内で輸入代替された製品の低廉供給を受けることも可能となる。

一方，ある中間製品の MOS が最終製品の MOS と地域需要の双方より大きい場合，その中間製品を特化生産する国が MOS 生産を行うためには，製品の一部を域外へ輸出する必要がある。たとえば，自動車の主要電装部品の MOS はエンジン ECU が年 35 万個，コンビネーションメータ 50 万個，コンプレッサ，エバポレータ，ワイパー・モータが各 60 万個，オルタネータ，スタータは各 150 万個に上る⁽²⁴⁾。

このように、広範な垂直的生産工程の一部に加盟国が特化生産を行う産業内合意的国際分業戦略においては、各生産工程間のMOSを調整する問題が重要となる。さらには、中間部品を最終組立生産拠点と近接して生産することによる経済性（リーン生産システムに基づく「集積効果」）が大きい場合、かような中間部品の分散的立地生産そのものが不経済性を伴うであろう。

4. 先進国－発展途上国間分業の問題：「水平的」分業 対「垂直的」分業

小島氏は「大国は複数の小国を相手とし、その合計が大国と均等になるようにしなければ、完全特化と規模経済の両利益は実現しえない」とし、「ASEAN 諸国間だけで分業し、その限られた市場向けに供給するという『アセアン・カー』構想は無理」であり、「大国市場へも供給する特定車種（或いは特定部品）の生産にASEAN 各国がそれぞれ特化するという仕組み」を提案する⁽²⁵⁾。

ここにおいて、先進国－発展途上国間分業いわゆる南北間分業の問題は、最終製品による「水平的」分業と特定中間製品を軸とした「垂直的」分業に二分して考えられる。

まず、最終製品による南北間「水平的」分業については、果たして発展途上国が先進国市場向けに最終製品を生産、輸出することは可能であろうか。たしかに、電気機器産業においては先進国で大型TVや高級VTRを生産し、途上国では小型TVや低価格VTRを生産して先進国へ「逆輸出」するという製品ライフ・サイクルと付加価値に応じた製品差別的な水平分業が展開されている⁽²⁶⁾。

一方、自動車産業においては、たとえばアメリカで大型車、日本・ヨーロッパで中型車、発展途上国で小型車という特化生産を行うとしても、独自のR&D能力を持たず、先進国で開発された製品の模倣生産段階にある発展途上国が、製品差別化に基づいた先進国市場への輸出競争力を獲得することは容易でない。近年の先進国では低価格の小型車に対しても安全・環境技術への要求が大きく、その開発・生産にも高い技術力が要求される。よって、現

段階においていわゆる「アジア・カー」が先進国市場向けに補完輸出される可能性は極めて低いであろう。この意味において、GM傘下の独オペル社が2000年からタイ製完成車を日本へ輸出する計画は重大な意味を持つ⁽²⁷⁾。

さらに先進国では、1980年代以後、大衆消費財市場の成熟化、消費者嗜好の多様化とコンピュータの発達を背景として、FMS (Flexible Manufacturing System)、CIM (Computer Integrated Manufacturing) に代表される企業のマイクロエレクトロニクス化が急速に進行した。よって、かような高度自動化技術を導入した在先進国企業（工場）で行われる多品種中少量生産のMOSが、小型車の生産に特化する在途上国企業（工場）のMOSより小さいことも考えられる。

低廉かつ豊富な労働力のプールに立地特殊的優位性を見出す発展途上国では、外資導入の目的として雇用の拡大が重視されている。よって、相対的に労働集約的な生産技術（決して「陳腐化技術」ではない）が「適正技術」と考えられ、高度な自動化技術の導入は必ずしも望まれていない。多国籍企業による対発展途上国DFIもかような低廉労働力の占有が重要な要因であった。たとえば、「バブル」期に400億円を投じたホンダ技研鈴鹿工場の組立自動化率が18%（将来的目標として30%）であったのに対して、同社の「アジア・カー」を組立生産するタイ・アユタヤ工場の自動化率は5%程度である⁽²⁸⁾。

続いて、特定部品や中間製品による南北間「垂直的」分業については、先進—発展途上諸国間における技術の集積構造に着目し、その技術的な相互補完関係から東アジアでの新たな国際分業の可能性を指摘するのが関満博氏であり、同様の観点から金田一郎氏は「環日本海経済圏」の形成を説く。一方、ペインは産業組織論の立場から技術的補完性に基づく垂直統合の経済性を説いたのに対して、影山僖一氏は自動車産業の生産プロセスにおいては、技術的補完性に基づく国際産業協力が可能な領域は狭いと考えている。

また、ヘライナーは発展途上国の唯一の工業化戦略として、多国籍企業の「垂直統合的な国際生産体系の一部として労働集約的な工程、部品の生産

に特化」⁽²⁹⁾することを提唱した。たしかに、これは先進国－発展途上国間における比較生産費差の指示する方向にしたがった国際分業であり、南北間貿易は拡大傾向を示すであろう。しかし、かような垂直的貿易構造は、今日まで韓国などを中心として発展途上国に資本財、高付加価値製品の対先進国輸入の増大を誘発し、貿易赤字を構造的に肥大化させてきた点を看過してはならない。

5. 多国籍企業と合意的国際分業：「内部化理論」対「協調理論」

小島氏は「内部化理論」を多国籍企業による国際的独占レント占有活動の容認論であると批判し、もって多国籍企業の協調的行動による合意的国際分業の実現を説く（無論、「協調理論」は独占離脱・社会的便益最大化を目的としたマクロ経済理論に立脚している）。

たしかに、日本の自動車多国籍企業による対アジア DFI は、ホスト国政府・企業との合弁や minority 出資、あるいは非出資提携が多く、また「系列」外部品取引や競争企業間 O E M 契約なども広範に展開されている⁽³⁰⁾。このような「協調」を通じて、ホスト国は輸出拡大、技術移転という利益を得ることが期待される⁽³¹⁾。

しかしながら、ASEAN における自由貿易体制である AFTA において、多国籍企業の経済合理的な行動に基づく合意的国際分業が、必ずしも加盟諸国間の互恵的、相促的な貿易拡大を通じた集团的工業化の実現に寄与するとは限らない。自由貿易利益の前倒しを図り、1996 年に発効した ASEAN の新しい産業協力学ーム（ASEAN Industrial Co-operation: AICO）は、自動車・同部品産業をはじめ多様な産業部門を対象として、多国籍企業による域内生産体制の合理的再編を通じた域内貿易の拡大を目的としているのであるが、同スキームの実効による貿易拡大効果が参加各国において一様でなく、結果、AICO 参加希望企業が、タイから承認を受けたものの、貿易相手国の承認を得られず、特惠関税の適用が見送られる事態が生じた⁽³²⁾。

既述のように、多国籍企業の対アジア DFI は「協調」的形態を示してい

る。しかし、その多国籍企業による合併や各種技術提携は、あくまでホスト国である発展途上国政府の外資規制政策に応じたものであり、多国籍企業が本来意図するものではない。すなわち、かような協調的行動は企業の内部規模経済のMOSに基づく「外部化利益」の追求行動ではなく、逆に、自らの企業特殊の優位性を形成する「内部化利益」の最大化を危うくするものである。したがって、ホスト国の「協調」利益である技術移転チャンネルとしての多国籍企業の役割は、非常に限定的な、発展途上国の期待とは程遠いものとなる。その不満が、インドネシアの「国民車」構想のごとき強硬な先進国多国籍企業の排除行動として現れているのである。

さらに、アジア市場で展開される日本多国籍企業による様々な協調的行動は、潜在的巨大市場と期待される同地域市場において、既に進出を果たしている競争企業間での「協調」的参入規制行動として捉えられるのではない。近年、自動車産業においては欧米多国籍企業や韓国企業によるアジアへの進出が活発化しており、戦後長らく日本企業の「聖地」であったこの市場において、日系多国籍企業が協調的行動を採ることにより既存レントの占有・維持を図ることも考えられよう。

また、先進国地域市場においては、トヨタとGMの合併会社 NUMMI に代表されるように、日米多国籍企業の協調利益は近年のアメリカ自動車産業の再生として広く知られている⁽³³⁾。しかし、NUMMIにおいてもトヨタ・ブランド車とGM・ブランド車の生産台数格差は拡大傾向にあり、一方、日本で「トヨタ車」として販売されるGM車の販売は低迷している⁽³⁴⁾。さらにある日本企業では、近年の米国市場の構造変化と円安傾向の定着を背景として、「プラザ合意」以後の在米現地生産、対日「逆輸出」を日本での生産に代替させる動きが見られる⁽³⁵⁾。

このように、先進国市場における合意的国際分業理論は、単純にMOS生産の実現という一元的な規模経済の側面からは説明できない。すなわち、成熟した先進国市場においては品質やデザイン、アフター・サービスなどきわめて非価格的な競争力が企業の競争戦略として求められており、そのような

競争優位あるいは生産システムという観点から多国籍企業の理論的考察はなされるべきであろう。

一方で、価格面での優位性が企業の競争優位として求められる発展途上国市場においては、多国籍企業は一見して「協調」的ではあるが、依然として「寡占反応」的な独占・寡占レントの排他的獲得を目的とした DFI を展開しているのである（改めて、現在の先進国多国籍企業による対発展途上国 DFI が、小島氏の「南北間」貿易・直接投資の一般理論である順貿易志向・逆貿易志向型 DFI 理論から解明されることが望まれる）。

結果、多国籍企業の国際的な協調的行動が、小島氏が意図するように、発展途上国地域において独占離脱・社会的便益の最大化に寄与するとは考え難いのではないか。けだし、多国籍企業は独占的行動を選好するからであり、改めて企業の本質“The Nature of The Firm”の解明が問われよう。すなわち、「独占レントの最大化」か「社会的便益の最大化」か。

おわりに：発展途上国間合意的国際分業の形成に向けて

小島氏の提唱する合意的国際分業理論は、現在の国際経済学が解決すべき多数の諸問題に対して多大なる示唆と貢献を果たすものとする。一方で、経済の自由化、グローバル化を背景として、先進諸国が直面する諸問題の円滑かつ相促的な解決（その手段の一つが EU、NAFTA という地域主義の高揚である）が要求されると同時に、自立的工業化を目指す発展途上諸国においては、先進諸国の地域主義に対するバーゲニング・パワーと地域競争優位を獲得するための方策を、地域経済統合を通じて強力かつ協調的に推進していく必要が認められる。

しかしながら、先進諸国間合意的国際分業と質を異にする発展途上国間合意的国際分業においては、上述したように、多くの問題が認識される。よって、ASEAN がこのような困難を克服して集団的工業化を実現し、AFTA さらには APEC という広範な「自由貿易体制」の利益を享受するためには、改めて ASEAN が主体的役割を果たす地域工業化政策が望まれよう。

例えば、AIP のごとき加盟国による大規模合併事業は、一次産品部門における近代化政策やエネルギー、輸送、情報通信インフラの整備など、地域競争優位に利するような分野において特に有益であると考えられる。ここにおいて、先進国多国籍企業に依存して急速に工業化を達成した発展途上諸国が、既存の多国籍企業を排除するような非調和的手段は回避されるべきであり、合併事業の策定においても外資をはじめ民間資本の導入を拒否するものであってはならない。さらに、環境保全や医療、文化的領域における地域協力は、現在より積極的に行われることが望ましい。

そして自動車産業をはじめとする主要製造業部門においては、加盟各国における非補完的で過度に分散したアウトルキー的工業化路線の追求は非効率である。まして、その工業化政策が「開発独裁」に基づく一部特権階級の独占レント占有手段となってはならない。しかし、AICO スキームに見るように、全面的かつ無差別な地域経済自由化政策は、加盟各国の集团的工業化に対してネガティブに作用するものであり、それはまた、地域国際機構としての ASEAN のレゾン・デートルを否定するものである。

しかるに、ASEAN は各産業部門において積極的かつ主体的な役割を果たす下部専門機関の創出とその機能的権限を保障することに努め、さらに地域横断的に有効な産業政策の策定と実効を早急に考慮すべきである。また、現在の加盟国間の関係強化は言及するまでもなく、潜在的市場や国内生産要素、技術開発力などの面において優位性を持つ中国やオセアニア諸国など近隣諸国との各種産業協力も推進することが望まれよう。

小島教授は「企業」の内部規模経済に存在する MOS を指摘して多国籍企業の「協調理論」を展開する。一方、「国家」の内部規模経済にも同様に MOS が存在することを強調しよう。よって、発展途上国地域経済統合の目的とは、かような国家による「外部化利益」の追求を地域補完的に保障する制度的枠組みを創出することであり、そのための有効な手段として、合意的国際分業の実現が望まれるのである。

注

- (1) 小島 [1982 a], 17 頁。
- (2) Kojima [1970 a], p. 318. Kojima [1996 c], p. 66 に再録。同邦訳として小島 [1970 b], 23-24 頁。参照。
- (3) Servan-Schreiber, J. J. [1967], *Le Défi Américain*, Editions Denoël. (林信太郎, 吉崎英男訳 [1968], 『アメリカの挑戦』タイム・ライフ・インターナショナル。)
- (4) 小島 [1996 a], 365 頁。
- (5) 同上書, 348 頁。
- (6) 同上書, 350-353 頁。
- (7) 同上書, 354-357 頁。1980 年代には「国家」と「多国籍企業」との関係も「相対的」「対立的」なものから「協調」的關係へと変質した(菅原秀幸 [1993], 「多国籍企業と国家主権」江夏健一, 首藤信彦編著『多国籍企業論』八千代出版, 所収)。
- (8) Kojima [1970 a], pp. 319-322; Kojima [1996 c], pp. 67-70. 小島 [1970 b], 28-30 頁。

赤松要教授は競争企業間における競争的細特化、「諸国企業間の国際協定」、「諸国企業間の国際協定」により、先進国間水平分業である「国際合業」が成立すると考える。そして小島教授の合意的国際分業は「企業間協定や国際協定による分業化にはあてはまるが、自由競争の過程において企業が独自の判断で競争商品とやや異なった方向に特化するばあいはどうであろうか」と指摘する(赤松 [1965], 187 頁)。

- (9) 池間 誠 [1979] 「ASEAN を考える - 第 10 回太平洋貿易開発会議に出席して」『世界経済評論』, 12 月, 65 頁。この後、フィリピン側の提案により 1982 年に代替案として銅生産プロジェクトが承認された。
- (10) AIP では本来、各プロジェクトのホスト国が 60% を出資し、残りを他の参加国で均等割当てとする計画であった。シンガポールが AIP への出資を 1% だけ留めておいたのは、日本などからの援助を引き止めるための措置であり、同国の AIP 参加は 1984 年の B 型肝炎ワクチン・プロジェクトまで延期された。
- (11) これは、EC (EU) のような超国家的制度機構が ASEAN に存在しなかったことも一因であった。
- (12) 小島 [1962], 256 頁。
- (13) 小島 [1996 b], 318-319 頁。
- (14) その他、自動車産業における「超国家的計画」に基づく合意的国際分業の実践例として、1977 年の「アンデス共同市場 (ANCOM) 自動車工業開発計画」が挙げられる。同計画はボリビア、コロンビア、エクアドル、ペルー、ベネズエラの 5 개국間で排気量別に細分化された乗用車 5 カテゴリー、重量別の商用車 6 カテゴリーの中で部品の共同生産・組立を行うものであった。「合意」が基本的に 2 国間協定に基づいている点が AIC スキームと異なっている。

また、諸企業間の国際協定に基づく合意的国際分業の例としては、1964 年に VW 社

が提案したVW（西独）=Renault（仏）=FIAT（伊）間の「生産車種専門化協定」が挙げられよう。

- (15) 小島 [1996 a], 364 頁。
- (16) 中江要介, 葦沢嘉雄 [1977], 「ASEAN と日本—福田首相の歴訪を前にして」『世界経済評論』, 8 月, 21 頁。
- (17) 赤松 [1965], 188 頁。
- (18) 一方で, AIC スキームは ASEAN における後の産業補完スキームの制度的モデルとなった。
- (19) 奥村 [1954], 21 頁 (『日本経済新聞』1950 年 4 月 13 日)。
- (20) Tan [1996], p. 153.
- (21) 小島 [1996 b], 297 頁。「アジア・カー」の生産拠点であるタイにおいても各社の生産規模は現在, 年産 15 万台以下にあり, 2000 年時点でも年産 20 万台体制にあるのはトヨタなど 3 社程度と見込まれる。
また, 日本の自動車産業においても平均して基本モデル当たり組立生産台数が 20 万台の MOS に達したことはなかったとされる (藤本隆宏 [1997], 『生産システムの進化論—トヨタ自動車にみる組織能力と創発プロセス』有斐閣, 59 ページ)。
- (22) 自動車技術会 [1984], 『新編自動車工学便覧』図書出版社, 第 9 編 1—2 頁。また, マキシーらは 1950 年代のイギリス自動車産業の考察から, 組立工程 年 10 万台, 鑄造工程 10 万台, 機械加工工程 20 万台 (アメリカでは 50 万台), プレス工程 100 万台という MOS 値を算出している (Maxcy and Silberston [1959], pp. 77-82; 邦訳 [1965], 82-90 頁)。
- (23) マキシーらによると, 乗用車原価構成に占める専用治工具を含むボディの割合は 38.4%である (*Ibid.* p. 63; 邦訳, 66 頁)。
- (24) デンソー社内資料 (居城克治 [1997], 「自由化の進展による競争構造の変革とアジア域内生産分業体制への移行—アジア自動車産業と日本中小企業のアジア戦略の視点から」『商工金融』, 2 月, 7 頁)。
- (25) 小島 [1990 b], 288 頁。
- (26) 企業によっては低価格帯 VTR についても戦略的に日本で生産して「日本製」と広告することにより, 需要を獲得している。
- (27) 『日本経済新聞』1997 年 8 月 15 日。
- (28) 小嶋健史 [1994], 『超リーマン革命』日本経済新聞社, 59 頁。『プレジデント』1996 年 9 月, 144 頁。
- (29) Helleiner [1973], p. 28.
- (30) 具体的な企業間提携は, 日刊自動車新聞社編 [1996] を参照。
- (31) ただし, OEM を通じた貿易拡大は契約が順貿易志向的である場合に限られる (小島 [1996 b], 354—355 頁)。
- (32) 『日本経済新聞』1997 年 4 月 7 日。一方, これは ASEAN という地域国際機構に固

- 有の制度的問題でもある。拙稿 [1997 b] を参照。
- (33) D. Roos, J. P. Womack and D. Jones [1990], *The Machine that Changed the World*, Macmillan. (沢田博訳 [1990], 『リーン生産方式が、世界の自動車産業をこう変える。』経済界。) 参照。
- (34) 『日本経済新聞』1996年9月30日, 1997年3月14日。
- (35) 『日本経済新聞』1996年10月24日。一方, 1995年には一部車種の対米輸出を全面的に現地生産化している (『日本経済新聞』[夕刊] 1995年10月30日)。

参考文献

- 赤松 要 [1965], 『世界経済論』国元書房。
- Bain, J. S. [1968], *Industrial Organization. 2nd ed.*, John Wiley & Sons. (宮澤健一訳 [1970], 『産業組織論』[上・下] 丸善。)
- Helleiner, G. K. [1973], "Manufactured Exports from Less-Developed Countries and Multinational Firms," *Economic Journal*, vol. 83, No. 329, March.
- 影山僖一 [1980], 『現代自動車産業論』多賀出版。
- 金田一郎 [1997], 『環日本海経済圏—その構想と現実』NHKブックス。
- 小島 清 [1962], 「欧州共同市場の経済学」『一橋論叢』, 第48巻 第3号, 9月。
- Kojima, K. [1970 a], "Towards A Theory of Agreed Specialization: The Economics of Integration," in W. A. Eltis, M. FG. Scott and J. N. Wolfe eds., *Induction, Growth and Trade: Essays in Honour of Sir Roy Harrod*, Clarendon Press, Oxford.
- 小島 清 [1970 b], 「合意的国際分業原理・再考—経済統合の経済学の核心」『経済学研究』(一橋大学), 第14号。
- 小島 清 [1982 a・b], 「合意的国際分業・国際合業・企業内貿易—『産業内貿易』へのアプローチ」(上・下)『世界経済評論』, 11月・12月。
- 小島 清 [1990 a], 「多国籍企業の内部化理論」池間誠, 池本清編『国際貿易・生産論の新展開』文眞堂, 所収。
- 小島 清 [1990 b], 「国際貿易・投資理論の拡充を求めて」同上書, 所収。
- 小島 清 [1996 a], 『応用国際経済学—自由貿易体制』(第2版) 文眞堂。
- 小島 清 [1996 b], 『開放経済体系—応用国際経済学補論』文眞堂。
- Kojima, K. [1996 c], *Trade, Investment and Pacific Economic Integration: Selected Essays of Kiyoshi Kojima*, Bunshindo.
- 前間孝則 [1993], 『マン・マシンの昭和伝説』(上・下) 講談社。
- Maxcy, G. and A. Silberston [1959], *The Motor Industry*, George Allen & Unwin. (今野源八郎, 吉永芳史訳 [1965], 『自動車工業論』東洋経済新報社。)
- 三菱総合研究所 [1979], 『発展途上国における自動車関連政策』(総合編)。
- 日刊自動車新聞社編 [1996], 『自動車産業ハンドブック』(1997年版)。

- 岡田賢一 [1969], 「自動車工業における企業生産規模の経済性—シルバーストン分析批判とその現状分析への適用」越後和典編『規模の経済性』新評論, 所収。
- 奥村正二 [1954], 『自動車』岩波書店。
- Robinson, E. A. G. [1958], *The Structure of Competitive Industry: Revised and Reset*, Cambridge University Press. (黒松巖訳 [1969], 『産業の規模と能率』有斐閣。)
- 関 満博 [1997], 『空洞化を超えて』日本経済新聞社。
- Tan, G. [1996], *ASEAN: Economic Development and Co-operation*, Times Academic Press.
- 拙稿 [1997 a], 「生産システム, ME技術の発達と多国籍企業—自動車産業における生産システムの特質と新国際分業」『経済学論叢』(同志社大学), 第49巻 第1号, 7月。
- 拙稿 [1997 b], 「ASEAN 産業補完政策の展開と地域経済統合—自動車産業を中心として」『経済学論叢』(同志社大学), 第49巻 第3号, 11月。