

自動車産業における部品国産化ライフサイクル

塩地洋(京都大学)

本報告は自動車産業における部品国産化の進展に伴うコスト構造の変化を明らかにし、各国の代表的自動車メーカーが経験してきた部品国産化ライフサイクルの各局面におけるコスト・カーブの変容を描く。

コスト・ペナルティとは当該国・企業において部品国産化率を増大させると自動車製造コストが増大する現象である。たとえば国産化率 10%の時に車両コストが 300 万円だったものが、国産化率を 30%に増大させると 400 万円に増大する。その結果、国産化率を高めた国産車価格が輸入車価格よりも高くなる。

このテーマの先駆的業績は Baranson(1969)である。調査と推計に基づいてメキシコ等におけるコスト・ペナルティ・カーブが描かれた。国産化率ゼロの時点の車両コストを 100 とし、新興国で国産化率が増大すると車両コストが増大する事実が示された。国産化率 60%では車両コストはブラジルで 135 となった。また部品産業の発展度の低い国ほど国産化率を高めると車両コストがより増大することが示された。

その後もコスト・ペナルティを鍵概念とした多くの成果が産み出された。とはいえ 1990 年代以降の新興国における自動車産業の発展をふり返ると、バランソンや先行研究が気付いていなかった事実が明らかとなる。

第一に、新興国においてコスト・ペナルティが働く前に存在するコスト・リダクションプロセス(部品国産化に伴って部品総コストが減少)である。先行研究ではこうしたコスト・リダクション・プロセスを明示的かつ体系的に位置づけることがなされていない。

第二は、2000 年代以降の新興国における部品産業の発展の下、新興国から先進国への部品の輸出が増大する中で、国産部品使用に伴うコスト増大プロセスが先進国でも生じていることを理論的に意味づけることがなされてこなかった。

本報告は、以上の先行研究の総括を踏まえて、上述のコスト・リダクション・プロセスとコスト・ペナルティ・プロセスという二つのプロセスの間に存在するペナルティ転換点の位置の移動、およびこの二つのプロセスから成り立つ一つのコスト・カーブの全体像の変化を、当該国の自動車産業の発展度に応じて体系的に描き出すことを試みる。そしてこの作業を通じて仮説論的に部品コストカーブの歴史発展モデル、部品国産化ライフサイクル・モデルを提起する。