

はしがき

本研究プロジェクトの研究チームは3班に分かれ、中村靖彦・日本大学経済学部教授チームは特に旧東欧諸国に数多く残存する公企業と私企業が同じ市場で競争する混合寡占市場に関して経済理論的分析を試みた。羽田翔・東京福祉大学社会福祉学部助教チームの2008年～2014年の日系企業における海外直接投資のデータを使用した実証分析では、(1) 政治および経済的リスクが相対的に高い国に立地する日系企業は撤退の確率が高まる可能性を実証した、(2) 相対的に進出してから年数が短い企業が撤退する確率が高まっている、(3) 欧州に同系列のグループ会社が存在する企業ほど撤退する確率が高まること、の3点が明らかとなった。池本修一・日本大学経済学部教授、安東和民・チェコインベスト名誉顧問チームは、現地調査により(1) チェコに設立されたトヨタ・プジョー工場はその資本構成の影響で従来のトヨタ生産方式と異なる独自の生産ネットワークが形成されていることが明らかとなった。(2) 同様に中欧に進出しているトヨタグループは、トヨタ工場への調達に頼らず欧州で新たな生産ネットワークを形成したことが明らかとなった。(3) 中欧諸国に進出している日系企業では、おおむね日本的経営生産方式が適用・適応していることが判明した。

以上のように分析手法は異なるものの、欧州に誕生した新興市場(国)である中東欧諸国での、中村班による公企業・私企業へ依存下でのCSR企業が、従来から考えられてきた標準的な利潤最大志向の企業と共存する寡占市場における戦略の内生化の問題を考察した。また、公企業と私企業の市場・経営戦略が非対称な状況下での公私企業間合併の成立要件についてゲーム理論の観点から詳細に考察した点、羽田班による日系企業の撤退に焦点を当てている研究は、独自性を有しているといえよう。

我々の成果としては、中村チームは、上記研究の方法で論じているが、特に旧東欧諸国に数多く残存する公企業と私企業が同じ市場で競争する混合寡占市場に関して経済理論的分析を試みた。具体的には、企業が自由に戦略を選択することが可能な環境下でゲーム理論的分析を試みる中で、企業間合併や民営化等の問題に絡めて分析を講じた。特に、近年、公企業であれ、私企業であれ、現代の企業は、単なる利潤最大化主体ではなく、社会に寄与する何らかの奉仕活動を行わなければならない主体として位置づけられる性格を持ち合わせていることに注目し、自社の利潤のみならず社会厚生を考慮するCSR企業が、従来から考えられてきた標準的な利潤最大志向の企業と共存する寡占市場における戦略の内生化の問題を考察した。また、公企業と私企業の市場・経営戦略が非対称な状況下での公私企業間合併の成立要件についてゲーム理論の観点から詳細に考察した。

羽田チームは、海外直接投資が受入国に与える正の影響は多くの研究から明らかとなっており、日系企業も同様の影響を与えていることが考えられる。しかし、現実的には日系企業は欧州諸国から撤退しており、これらの影響が継続して受けられているかは疑問である。さらに、これらの現象を統計データにより分析した研究は多くは存在しない。2008年～2014

年の日系企業における海外直接投資のデータを使用した実証分析では、主に以下の3点が明らかとなった。1点目は、政治および経済的リスクが相対的に高い国に立地する日系企業は撤退の確率が高まる可能性が示唆された。2点目に、相対的に進出してからの年数が短い企業が撤退する確率が高まっている。3点目は、欧州に同系列のグループ会社が存在する企業ほど撤退する確率が高まることが明らかとなった。政策的インリケーションとして、海外直接投資の誘致も重要であるが、進出後の政治的不安、経済的リスク等が理由で早い段階で撤退してしまう企業も存在するため、少しでも「不確実性」を取り除くための政策導入が望まれる。

次に貿易構造に関しては、2004年にEUへ加盟したことによって域内貿易を行う際の貿易費用が低下した。これらの影響を確認するために、2003年～2016年における国連のCom Trade データを使用した統計分を行った。その結果、主に以下の3点が明らかとなった。1点目に、上述した域内国との貿易費用低下の影響から、域内国との取引が活発となったことが明らかとなっている。2点目に、その内訳であるが、時間の経過とともに中間投入財のシェアが高まってきていることが明らかとなった。3点目として、EU域内国との貿易のみではなく、日本や中国を中心としたアジア諸国との貿易も活発となっており、グローバル化の影響や国際分業体制の進展が確認できた。

池本・安東チームは、欧州トヨタグループの生産ネットワークに関しては、下記の通り。チェコのとヨタ組み立て工場はプジョーとの合弁企業として設立されており、トヨタ側が生産現場、プジョー側が財務・調達を担当しているため、欧州トヨタは従来のトヨタグループによる調達が出来ない。部品数でトヨタグループからの調達は全体の3分の1に過ぎず、3分の1がプジョーグループ、残りがその他欧州企業となっている。この点からトヨタの欧州での生産ネットワーク、特にチェコ工場を中心とした生産ネットワークは独自の構造であることが明らかになった。またトヨタ・チェコ工場に部品を納入できない有力トヨタグループ企業が多数存在し、これらの企業は欧州自動車メーカーとの取引に生き残りをかけて営業努力をしていることが明らかになった。こうした点から新たな日系企業によるトヨタ以外の欧州自動車メーカーとの生産ネットワーク形成が明らかになった。また中欧諸国ではとくにチェコ、ポーランド、ハンガリー、スロバキアにおいて、同地域が20世紀以降に歴史的に市場経済を経験してきたこと（旧ソ連や発展途上国との違い）、従業員の教育・知的水準の高さ、日本的生産方式への理解、勤勉性が共通に見られること、日系企業がすでに東南アジア、アメリカ、その他の地域へ進出して、他国での現地従業員教育の経験があること、これと関連して日系企業側も中東欧地域の特殊性をいち早く研究学習し現地に合致した経営生産方式を構築し、意図的に人事の現地化を早め、旧社会主義時代を経験した従業員よりも未熟練若年労働者を雇用し、一から現地教育をはかったこと、などにより、日本的経営生産方式が当該諸国に適応していることが判明したことである。

以上の成果概要をもって、本件プロジェクト全体の結論としたい。