



HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	多国籍企業の一考察
Author(s)	小野, 浩
Citation	経済學研究, 50(3), 1-9
Issue Date	2000-12
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/32201
Type	departmental bulletin paper
File Information	50(3)_P1-9.pdf



多国籍企業の一考察

小 野 浩

I. はじめに

現在、我々の周囲には多くの多国籍企業がある。IBM、フォード、コカ・コーラ、マクドナルドなど、特別に意識することなく、我々がそこで生産される商品を使用している。また、金融自由化に伴い、シティ・バンク、メリルリンチなどサービス産業への多国籍企業の進出も著しい。1960年初頭の貿易自由化の波、1970年代の資本自由化の波と、日本は常にこれらの外部世界の変化を外圧と考えて、いかにそれらの変化に対処するか、あるいは、政府がいかに日本の既存企業を保護するかが争点となった。しかし現在、日本の多くの企業が多国籍企業として海外で活躍し、日本政府自身が種々の規制を率先して緩和しなければならない立場に置かれている。

本論文では、多国籍企業に関するNew Trade Theoryと呼ばれる幾つかの研究成果に関して、それらの研究成果を紹介することにある。但し、この節では、多国籍企業に関して行われてきた議論に簡単に触れ、多国籍企業のイメージを明らかにする。

多国籍企業とは、複数（2つ以上）の国々に生産・サービスの供給拠点をもつ企業と考えられる。従って、このような多国籍企業を分析対象とする場合、以下のような分析視点が考えられる。

1. 多国籍企業の進化論的アプローチ

現在存在する多国籍企業は、元来は国内企業(national firm)として誕生し、徐々に規模を

拡大して、海外に複数の子会社をもつ多国籍企業に成長したと思われる。従って、このアプローチでは少なくとも以下の3点の分析視点が考えられる。

(1) ケース・スタディ

個別企業の生成・発展に焦点を当て、叙述的に多国籍企業（あるいは巨大企業）に至る歴史を叙述する。典型的には各企業が一定の区切りの年（例えば、50年とか100年）に社史を発行するが、それらをもとにして、個別企業の研究を行うスタイルのもの。この研究スタイルでは、当該企業の成長過程における時代背景や、創業者等の特殊な経営能力を知る事ができるが、多国籍企業に対する一般的特長を抽出することが難しいという難点がある。

(2) 理論的アプローチ

多国籍企業の幾つかの特長をモデルに組み込み、国内企業から多国籍企業への発展がいかなる要因によって引き起こされたかを明らかにする。このアプローチでは外的なファクターが同じであれば、必ず多国籍企業が誕生することを意味し、それらの結論は時代に依存しない。

(3) 政策的アプローチ

ある特定の産業を育成するのに、例えば国内企業から多国籍企業への進展が望ましいとすれば、いかなる経済政策を用いることによりこれが可能であるかを検討する。この場合、経済厚生なども考慮される。

2. 多国籍企業の横断的アプローチ

特定の時点を輪切りにして、そこに見出される種々の多国籍企業の類型の特長を検討する。

(1) 類型分析

多国籍企業を幾つかの類型に分類し、それらの分析を行う。一例として、PearlmutterによるEPG仮説がある。彼は多国籍企業を3つに分類する。

(a)国内志向的 (ethno centric) タイプ

親会社が外国にある子会社をコントロールする場合で、親会社からの人材派遣や指令が子会社を支配する。

(b)現地志向的 (Poly centric) タイプ

現地採用の人材が子会社の重要なポストを占めることができ、重要課題の意志決定に関与できる。

(c)世界志向的 (geo centric) タイプ

親会社と子会社という区別がなくなって、意思決定自体もグローバルな見地からなされる。

(2) 類型分析に関連する問題点

比較分析

(a)時点比較

特定時点での多国籍企業の類型と、他の時点での類型を比較することにより、それらの間の差を説明する。

(b)国別比較

多国籍企業の親会社が存在する国毎に、多国籍企業の特長を見出す。例えば、米国の多国籍企業は100%子会社の株を所有する形態が多く見られるが、欧州の多国籍企業はこのように極端な形態をとらないと言われる。このような所有形態の相違に関して、100%所有が完全な子会社のコントロールを意味して望ましいとするが、Friedmanは実証的に部分所有形態にもその合理性を見出している。

3. 多国籍企業の生物的アプローチ

多国籍企業が社会に与える影響と経済・文化・政治等、種々の立場から検討する。

(a)経済システムへの影響

一般的に多国籍企業は利潤最大化行動をグローバルな視点から考察する。従って、全体として

資源の有効利用につながる。また多国籍企業の誘致は、地域での雇用を増加させたり、関連産業（例えば、自動車と部品産業）の発展を促進し、将来的には多国籍企業に代って、国内企業が発展する可能性を有する。しかし非効率な生産を行っている国内企業は市場から駆逐される*。

また、多国籍企業が子会社を通じて獲得した利潤を親会社に送金すれば、グローバルな効率性が達成されても、その子会社の存在する国にとっては必ずしも良いことではない。

(b)社会システムへの効果

多国籍企業が地域に進出することにより、社会や文化に大きな影響を与える事が考えられる。外国企業の能力給による雇用形態は、終身雇用や年功序列を慣行とする日本型経営とは異なり、これは単なる雇用形態の相違のみならず、対人関係にも影響を与え、文化にも影響を与えらると思われる。

(c)政治システムへの効果

元来、多国籍企業の進出に対しては、たとえ経済効率上望ましいとしても、ナショナリズムの観点からそれらの進出に対しては大きな軋轢があった。従って往々にして、折半的合併企業を設立することの合理性が唱えられる(Friedman)。

多国籍企業を考える場合、少なくとも上で述べたような問題点が考えられる。本論文では、これらの問題を包括的に取り上げようとしているのではない。本論文は、最近話題となっているNew Trade Theoryを紹介し、それらの含意を述べ、そこでの問題点も指摘する。従って、この論文では進化論的アプローチの第2の理論分析に関する考察である。

*）非効率な生産活動を行っている国内企業は、多国籍企業によらずに駆逐されるという考え方もある。しかし、多国籍企業のすぐれた生産技術が国内企業に伝播されなければ、このような駆逐は生じないかもしれない。

本論文の構成は以下のようになっている。第2節で、戦後の日本自動車産業の発展を概観して、日本の自動車産業が多国籍企業にどのようにして成長したかを検討する。第3節では、New Trade Theoryの代表的な論文を紹介し、そこで得られた結果を要約する。第4節では、3節で述べられた諸論文の問題点を指摘し、それらがどのようにして克服されるかを示唆する。

II. 戦後日本自動車産業の発展

現在、日本の自動車産業は「1割」産業と呼ばれている。1998年度の主要製造業に占める自動車の生産額の割合は13%で、40兆円強である。また、自動車関連部門に就業する人口は約726万人と、我が国の全就業人口6,480万人の約11%にあたる。しかし、戦後の自動車生産から、誰がこのような現在の自動車産業の発展を予測しえたであろうか。1960年代中頃までは、日本の自動車産業の主流はトラック生産であることがわかる。乗用車の生産量が100万台を超えたのは1967年であり、1968年に乗用車の生産がトラックの生産量を超過してからこの関係は現在まで続いている。

戦後の日本自動車産業の発展に関しては、小野(1999)に詳しいので、そこで得られた幾つかの特徴に関してここでは要約する。

1. 戦後、自国産業保護のため、高関税政策や外貨割当制度(1952)を採用した。これは典型的な保護貿易政策であり、自動車産業に関しては幼稚産業保護政策と考えられる。このような保護政策は海外直接投資を生む可能性があるが、日本の自動車産業に関しては市場規模はそれ程大きくなく、将来性に関しても、必ずしも楽観的ではなかったであろう。
2. 日本の自動車産業は寡占市場であって、メーカー数も9~11と安定的であると言われる。しかし、1960年前後には、参入と退出のドラマがあった。これまで、二輪車や三輪車の生

産を行っていた企業が、四輪車の生産に参入した。1955年に鈴木自動車工業、1958年に富士重工業、ダイハツ工業、及び東洋工業が、1963年には本田技研工業が乗用車業界に参入した。他方、1912年に設立され、1920年から四輪車の生産を行った太田自動車製作所は、1961年の東急くろがねの社名のもと、自動車産業から退出した。

この参入・退出劇は、将来利潤の見込める産業に参入が生じ、激しい競争のもとで市場から退出せざるをえない企業も出てくることを意味する。外国企業の参入は外資法によって不可能と考えられていた。

3. 1960年前後に貿易自由化の波が日本経済を襲った。これは、1955年6月に日本のガットへの加盟が調印され、日本も国際社会の一員として行動し、基本的には自由貿易のルールに従うことを意味した。この当時の論調としては、自動車産業は比較劣位産業とみなされていた。しかし、1960年の池田内閣による高度成長政策は所得の上昇を生み、自動車に対する需要を喚起した。1960年代に入って、日本の自動車メーカーの生産量は伸び、1970年代の本格的な輸出につながる。

この時期のポイントは、自国産業が本格的な輸出産業として成長するためには、国内市場が十分大きくなければならないということである。

日本経済にとっては、1960年代の10年間にわたる高度成長期がこの役割を果たした。

4. 1970年代は日本の輸出が大幅に伸びた時期である。1970年に自動車の輸出は72万台であったが、1979年には300万台を超える乗用車が輸出され、10年間で4倍以上の伸びである。この大幅な輸出の伸びには幾つかの要因が考えられるが、第1に考えられるのは、1970年代に2度のオイル・ショックがあったことである。1973年の第1次オイル・ショック、1979年の第2次オイル・ショックである。ガソリン価格の高騰は、燃費効率の良い小型車

への需要を増加させた。アメリカでは日本車が本格的に輸出される以前には、小型車の需要はAMC（アメリカン・モーターズ）とヨーロッパ輸入車で賄われていた。オイル・ショック以前は大型車と小型車の市場はいわば分離されており、ビッグ・スリーは付加価値の高い大型車の生産に主力を置いていた。従って、オイル・ショックによる急激な変化に対する敏速な対応がなされなかった。このような、2度のオイル・ショックは、小型車市場の拡大を意味した。

第2に、1960年代に自動車によるマイナスの部分が目を集めた。即ち、交通事故による死傷者の増加や排気ガスなどによる公害の問題である。特に、アメリカでは1971年6月にアメリカ環境保護庁（EPA）がマスキー法に従って、自動車排ガス規制を最終決定した。これにより、この基準を満足する日本車の利用が伸びた。

第3に、1970年代初めに戦後の国際通貨体制は崩壊した。戦後のアメリカの強いドルを中心としたIMF体制は、トリフィンの言う流動性のジレンマから逃れる事はできなかった。こうして、1971年のニクソン・ショックによってアメリカのドルと金の交換は停止され、ドルは単なる紙切れとなった。1973年2月には、日本や欧米諸国は変動為替相場制へと移行し、1970年代から1980年代にかけて、円高傾向に推移した。この円高傾向は2つの意味を持つと思われる。すなわち、固定為替レート制での、相対的に円安に為替レートが固定されている（戦後から1971年8月15日まで1ドルは360円に固定されていた）状態では、日本の賃金はアメリカの賃金と比べて割安と考えられた。しかし、1973年からの変動為替レート制への移行後は、日米の賃金格差が縮小あるいは均等化することを意味した。従って、この時期の対米輸出の増加は、アメリカにおける小型車需要増加による市場規模の増大があったと思われる。他方、円高基調

は、対アジア諸国の関連でいうアジア諸国の賃金が相対的に安くなることを意味する。従って1980年代の活発なASEAN地域への日本からの海外直接投資の増加を意味する。要約すると、1970年代の対米自動車輸出の増加は広大なアメリカ市場への輸出であり、日米間の賃金格差によるという要因は薄れてきたと思われる。

5. オイル・ショック後のビッグ・スリーの対応の遅さ、および大型車への需要不振により、1979年クライスラーは経営難に陥った。1979年11月米政府はクライスラー救済に15億ドルの融資保証案を示した。12月に米上院銀行委員会がクライスラー法案を減額修正して可決した。このような状況の中で、日本の自動車メーカーによる対米輸出自主規制が1981年から実施された。これは“自主的”な輸入数量の制限であった。このような自主規制は、しかし、日本の自動車メーカーの対米輸出を促進した。円高基調は1980年代にも継続していたから、日米の賃金格差は縮小し、日本で生産することのメリットは少なくなった。また、輸出は米国で生産される自動車の台数を減らし、米国での深刻な失業問題を引き起こした。同じ日本車であっても現地生産される場合は、現地での雇用を生み、貿易摩擦も和らげることができる。このような理由から、1980年代半ばから多くの日本の自動車メーカーがアメリカに進出した。このことは企業が多国籍化するには幾つかの要因によるが、自動車産業にとっては数量規制という貿易政策による貿易コスト（trade cost）の上昇と考えられる。自主規制は一種の輸入数量規制であり、これは関税の効果に似ている。従って、このような貿易コストの上昇が、企業の多国籍化を促進したと思われる。

6. 最後に日本の自動車メーカーは1980年代の円高基調と、ASEAN諸国の成長によって、多国籍企業としてのグローバル戦略を展開した。すなわち、東アジア諸国の安い労働コス

トを使用して、部品の生産を行い、ASEAN 諸国内での完成車はその地域での需要にあて、安い部品の生産を日本を拠点として組み合わせることによって欧米に輸出することである。特に、最近では中国市場が世界の自動車メーカーの注目を集めている。ここでのポイントは、企業は生産拠点をどのような要因によって選択するかという問題である。

以上、戦後の自動車産業の発展を幾つかの時代に分けて考察し、そこにおける特徴を述べたが、そこで考察対象となる自動車産業は以下のような性質を有していると思われる。

1. 自動車という商品は同質的なものとは考えにくい。むしろ、製品差別があると考えることも可能である。
2. 自動車市場は不完全競争市場と考えられる。通常は寡占市場と言われるが、製品差別化を考慮すれば独占的競争に近い。
3. 生産要因は必ずしも国毎に同一ではない。少なくとも1960年代には、日本の賃金はアメリカの賃金よりも低く、このことが日本の電機製品・衣料などの輸出の要因とされていた。現在では、これらの製品が主としてアジア諸国から輸入されるのは、この生産費用の相違によるものと思われる。
4. 自動車の生産には規模の経済が働くと考えられている。従って、生産量が増加する程、平均費用が下がると考えられる。これは自動車産業が莫大な固定費用を必要とするからである。
5. 高関税政策や数量規制のような貿易政策は企業の選択する戦略に影響を与える。少なくとも、企業が“輸出”戦略をとるか“現地生産”戦略をとるかは、貿易政策に依存する。

最近、多国籍企業の理論として発展している、VenablesやMarkusenのNew Trade Theoryは上で述べている全ての性質を持つモデルを展開している。個々のモデルには微妙な相違がある

が、次節では、このNew Trade Theoryの主要な文献を紹介する。

III. New Trade Theory

New Trade Theoryは以下のような特徴を持つモデルである。

(1)不完全競争 (2)異なる生産費用 (3)貿易費用 (trade cost)の存在 (4)規模に関して収穫増

(1) 生産拠点の選択理論 (Venables (1996))

国内企業であれ多国籍企業であれ、いかなる条件のもとで特定のlocationが生産拠点として選ばれるのかは必ずしも十分厳密に議論されてこなかった。Venablesは以下のような状況を考える。企業は2つのlocation 1と2に工場を建てることできる。そのためには主要投入物としての労働で測って f だけの固定費用がかかる。また、1単位の生産に1単位の労働投入という固定係数の生産関数を考える。するとこの企業の費用関数は $c_i(x_i + f)$ となる。ここで c_i は生産費用を表し、ここでは賃金に等しい。 x_i はlocation i での企業の生産量であり、これは企業によって独占的に供給される。(一般的には x_{ih} と書いて、location i での企業 h の供給するvariety h の供給量と書けるが、我々は対照的な場合を考慮しているので、 $x_{in} = x_i$ としている。) 各locationではこの独占的競争の産業(ここでは k 産業という)で生産される n_i のvarietyに対して e_i^k の需要額がある。従って、location i に工場を建てた企業は彼の製品をlocation j ($\neq i$) に移送する。その際に t (> 1) の移送コストがかかる。Venablesは関税や人工的な障壁も含めてこれを貿易コスト (trade cost) と名付けている。

具体的にVenablesのモデルを紹介する。彼のモデルは以下の(1)~(4)の方程式で表される。

$$(1) x_{ii}^k = (p_i^k)^{-\varepsilon^k} (p_i^k)^{\varepsilon^k - 1} e_i^k, \quad x_{ij}^k = (p_i^k t)^{-\varepsilon^k} (p_j^k)^{\varepsilon^k - 1} e_j^k$$

$$(2)(p_i^k)^{1-\varepsilon^k} = (p_i^k)^{1-\varepsilon^k} n_i^k + (p_j^k t^k)^{1-\varepsilon^k} n_j^k, i \neq j$$

$$(3)p_i(1 - \frac{1}{\varepsilon^k}) = c_i$$

$$(4)x_{ii}^k + x_{ij}^k = (\varepsilon^k - 1) f$$

ここで x_{ii}^k は location i で生産され, location i で販売される量を表し, x_{ij}^k は location j で販売される量を表す。 p_i^k は location i での物価指数, ε^k は需要の価格弾力性を表している。上の～の方程式の数は 8 本あり, 未知数もまた 8 ケ ($x_{ii}^k, x_{ij}^k, p_i^k, n_i^k$) ある。従って, この体系は解ける可能性がある。しかし, 上で求められる変数は全て非負でなければならない。従って, $n_1^k = 0$ あるいは $n_2^k = 0$ というケースがでてくる。これら技術的説明を行う前に, 各方程式を説明をしよう。(1)式は Dixit-Stiglitz type の独占的競争市場での CES type の選好から得られる需要関数である。(2)式は価格指数の定義式である。(3)式は Variety i が独占的に供給されていることを表している。(4)式は利潤ゼロの条件であり, 規模に関する収穫逓増を表している。

さて, 上の(1)～(4)の方程式の体系は陽表的な解を求めることは困難であるが, 以下のように考えるとその working mechanism が分かる。(3)式より, 生産コスト (c_i^k) と需要の価格弾力性 (ε^k) の値を所与すると, p_i^k が求まる。この値を(2)式に代入する。今, n_1^k, n_2^k が固定されているとして, 所与の貿易コスト (t) のもとで p_i^k が決定される。これより(1)式から e_i^k を所与とすると x_{ii}^k, x_{ij}^k が求まる。これらの値を(4)式に代入すると, (4)式が所与の f に対して等号で成立する保証はない。もし, 左辺の項が右辺より大きければ location i で企業が利潤を得ているのであるから, n_i^k が大きく企業の参入が生じる。これは(2)式から明らかなように物価水準を下げ(1)式で x_{ii}^k 及び x_{ij}^k を下げる。こうして, n_1^k と n_2^k の参入, 退出を通じて(4)式の等号が決定され, そこで n_1^k が決定される。従って, $\varepsilon^k, c_i^k, t^k, f^k$ のパラメータ k の値を与

えると, このモデルの解を求めることができる。また, 他のパラメータを固定して, 1つのパラメータの値を変化させることにより内生変数の変化を見る事ができる。

この問題を東西ドイツの融合の問題として考えるとどうであろうか。東ドイツでは一般的に賃金が安く, 融合の進展により貿易コストが小さくなれば, 東ドイツに工場を建設する方が得であるかもしれない。しかも, もし西ドイツの市場が東ドイツに比べて大きければ, 貿易コストが十分小さくなければ西ドイツに建設するであろう。勿論, 貿易コストがゼロに近ければ賃金の低い場所での立地が有利である。従って, Venables のモデルは貿易コストと市場の大きさが生産費用の相違に応じて反応することを示唆している。Venables は更に自動車産業と部品産業という垂直的産業を考えて数値計算を行っているが, ここでは立ち入らない。

彼のモデルの特徴は, location の選択に関して nationality が入ってこないということである。次に, 陽表的に nationality を入れた問題を考える。

(2) 多国籍企業の理論 (Markusen and Venables (1998))

この論文では, 国内企業と多国籍企業の機能が区別される。単に外国に工場を建設して生産活動を行うのが多国籍企業ではない。Rowthorn (1992) は国内企業と多国籍企業の機能を区別せず, 多国籍企業は外国に工場を建設する場合, 国内で工場を建設するのと同じだけの固定費用がかかると仮定した。しかし, これは過度の単純化であると思われる。この Markusen and Venables (1998) や Horstmann and Markusen (1992) では, 企業の生産活動を行うのに 2つのタイプの固定費用を必要とすると仮定する。第 1 は企業に固有の投資 (firm-specific investment) であり, head-quarter cost とも呼ばれる。これは企業活動の頭脳とも言うべきもので, 企業管理, 販売技術, 広告, 研

究・開発活動などが含まれる。第2は工場建設投資 (plant-specific investment) であり、これは生産活動を行う場所である。国内企業も多国籍企業もこれら2つの異なるタイプの固定費用を必要とする。しかし、多国籍企業の場合には、外国で生産活動を行う場合には工場建設だけで良い。Headquarterの活動はいわばfreeでコピーされて外国の子会社が使用することができる。

さて、具体的にMarkusen and Venables (1998) のモデルを考えてみよう。ここでは、国内企業と多国籍企業の2つのタイプの企業がある。これらの企業は同質的な物を生産している。国内企業が*i*国で生産してその国で販売する量を x_{ii}^n 、*i*国で生産して*j*国で販売する量を x_{ij}^n と表す。同様の記号を多国籍企業にも適用すれば、それぞれ x_{ii}^m 、 x_{ij}^m を定義することができる。今、(1)と同様、1単位の産出量を生産するのに1単位の労働が必要であると仮定する。この時、*i*国において、国内企業と多国籍企業は同一の需要曲線に直面するから、

$$x_{ii}^n = x_{ii}^m = x_{ij}^n$$

という関係が直ちに得られる。この関係を使用すると、利潤最大の限界条件は

$$p_i(1 - e_{ii}) = w_i$$

$$p_j(1 - e_{ij}) = w_i(1 + C)$$

と表される。ここで、 e_{ij} は需要の価格弾力性の逆数でコブ・ダグラス型効用関数のもとでは

$$e_{ij}^h = \frac{x_{ij}^h}{X_{jc}} \quad (h = n, m)$$

である。利潤ゼロの条件は、国内企業では

$$p_i e_{ii}^n x_{ii}^n + p_j e_{ij}^n x_{ij}^n = w_i(G + F)$$

多国籍企業では、

$$p_i e_{ii}^m x_{ii}^m + p_j e_{ij}^m x_{ij}^m = w_i(G + F) + w_j G$$

である。ここでFはheadquarter cost, Gは工場建設の費用である。

上のformulationから2つのことがわかる。第1は、 $w_1 > w_2$ を仮定すると、多国籍企業の利潤関数より、多国籍企業は賃金の安い第2国にheadquarterを置く。即ち、バハマ効果である。第2は、もし、第1国と第2国に国内企業が存在していると、工場建設の固定費用をカバーする程各国の市場は大きくないから、多国籍企業は存在しない。つまり、多国籍企業の問題を議論する場合には、両方の国に国内企業が存在する場合は排除される。こうすると、我々の考慮するケースは $w_1 > w_2$ のもとでは、

$$(n_1, 0), (n_2, 0), (m, 0), (n_1, m_2), (n_2, m_2)$$

の5つのケースである。 $w_1 = w_2$ の場合は、

$$(n_1, 0), (n_2, 0), (m, 0), (n_1, m), (n_2, m)$$

の5つのケースである。ここで、 $m + m_1 + m_2$ である。この体系を解くため、Markusen and Venablesは農業部門を導入し、新たに労働に加えて資本(k_i)も導入し、資本は農業部門のみでコブ・ダグラス型の生産関数のもとで生産されていると仮定する。こうして、労働と資本に対する要素市場での需要関係を導入して、要素価格が決定され、上で述べた5つの貿易パターンのいずれかが世界全体での資源配分の仕方に依存して決定される。彼らの数値計算の結果では、 $k_i (= K_i/L_i)$ を一定として L_1/L_2 の水準を変える場合、 $w_1 = w_2$ となる貿易パターンが複数回出現する。

彼らの主要な結論は、2つの国が類似してくる(資本と労働が同一水準に収斂する)と、両方の国で多国籍企業が出現する。即ち、一種の多国籍企業へのconvergence(収斂)が生じる。

彼らの接近方法に対する最大の問題点は労働と資本の分布の状況で異なる貿易パターンが発生するが、それらが発生する一般的メカニズムを示し得ないところである。これは数値計算に

よる接近方法では、時にパラメータの数値の選択の仕方によって結論が大きく依存し、一般的性質を発見し得ない場合があるからである。

(3) 触媒としての多国籍企業 (Markusen and Venables (1999))

発展途上国において、自国の力のみで経済発展が必ずしも可能でないか、それに長い時間がかかると考えられる場合、外資を積極的に導入して、多国籍企業の進出を促し、自国の経済成長率を高めるという政策が考えられる。これは戦後のASEAN諸国やラテン・アメリカの諸国で試みられた政策である。本論文では、多国籍企業の進出が、その企業による雇用の増加のみならず垂直的連関によって下部の産業を育成し、その産業が十分発展することにより、国内企業の発展が可能となる。例えば、自動車と自動車部品産業の発展である。自国で自動車を生産する程、市場は大きくはないが、多国籍企業であれば採算がとれる（名瀬なら多国籍企業は外国での生産でheadquarter costを支払わなくて良い。）こうして、多国籍企業が進出してくると、国内に部品産業が生まれ、国内市場の拡大と共に部品産業も充実する。国内企業が国内で生産される部品をより多い割合で使用していると、多国籍企業に代って国内企業が国内市場を制覇する（輸入はあるが）ことが可能なことが示される。

Markusen and Venables (1999) は独占的競争のもとでの利潤最大行動とゼロ利潤条件を使用して、数値計算により上述の可能性を示した。モデルの詳細は省略する。

この論文の問題点は、多国籍企業が触媒としての役割を果たすことは理解できるが、数値の与え方によっては国内企業が出現しない可能性もある。これら経済発展の観点からは重要な相違がいかなる要素に依存して決定されるかは当該国にとって非常に重要である。この点は数値計算モデルの基本的問題である。

(4) 多国籍企業と経済成長 (Gao (1999))

(2)で述べたMarkusen and Venables (1998)の論文で、彼らは一般均衡モデルを呈示し、世界の労働と資本の異なる3国間での分布が収斂する場合の行き着く先としてのconvergence theoremを提唱した。従って、このモデルを資本と労働が共に増加する成長モデルに適用することは自然な拡張である。GaoはRowthorn (1992)やHorstmann and Markusen (1992)が短期の分析で行ったのと同様に、同一の国が成長する場合を考察する。しかし、もし全く同一の国が同じ条件のもとで成長したとすれば要素価格は同一となり、国内企業と多国籍企業の混在する非対称なケースは成立し得ない。このためGaoは以下のad hocな仮定を置く。即ち、多国籍企業は自国にheadquarterを置くか海外で生産活動を行う。従って、海外から生産された製品が自国に輸入される。子会社としての工場は存在しない。こうすると、第*i*国における国内企業と多国籍企業の相違はheadquarter costがいずれかが安い方であり、安い方の企業が残ることになる。こうして非対称性がうまれる。Gaoは更に、垂直的連関において中間的生産物が投入されて労働と共にheadquarter機能と生産活動に関連すると仮定している。この複雑化は、Markusen and Venables (1999)の論文での垂直的連関の他の応用例であるが、本質的な点は、多国籍企業に自国内での生産を認めず、国内企業との間に非対称性を導入したことである。このことが、彼のモデルの特殊性を表すと共に、その仮定の現実妥当性が問われる。もし、及びで分析されたように、多国籍企業が輸出活動を行わず現地生産すると仮定すると、同一の国の仮定は自明の貿易パターンを生むであろう。即ち、需要価格は均等化し、産業内貿易か、両国での多国籍企業の同時的存在である。それ故、Gaoの問題点は彼がad hocに仮定した多国籍企業の活動が現実妥当かどうかである。即ち、彼の想定している多国籍企業とは、例えば、アメリカの企業が親会社の機能

のみをアメリカに持ち、生産活動は海外で行って、製品をアメリカに輸出するような会社である。この会社がアメリカに親会社を持つのはGaoheadquarter costがアメリカの方が海外よりも安いからである。果たしてこれは現実的な仮定であろうか？

IV. 問題点と今後の展開

第3節でNew Trade Theoryの最近の発展を見てきた。Markusen and Venables (1998)が言うように、New Trade Theoryとは、産業組織論の最近の発展を貿易理論に活用したものである。しかし、既に述べたように、そこで得られた結果は条件付きで適用される性質のものである。即ち、そこで得られた結果はすべて数値計算によるものであり、パラメータの数値の与え方によっては異なる結果が予想され、一般妥当性がどの程度成立するのかが問われるからである。この点を克服すべく、One (2000, a)では、Venables (1996)のモデルが一般的に解かれることが示された。そこでは経済統合による貿易コストの低下がdrasticな生産拠点を生むことが明らかにされている。One (2000, b)では、Markusen and Venables (1998)のモデルが一般的に分析される事が生かされ、彼らのconvergence theoremが一般的に成立することが明らかにされる。One (2000, c)では、Markusen and Venables (1998)の同質物を製品差別化のある場合に変えることによって、2つのタイプのconvergence theoremが証明される。

これらの研究はNew Trade Theory一般化の端緒であり、垂直連関や経済成長を導入したモデルへの拡張が望まれる。

Reference

- (1) Dixit, A. K. and Stiglitz, J. E. (1977)

- "Monopolistic Competition and Optimum Product Diversity," *American Economic Review*, 67, pp. 297-308
- (2) Gao, T. (1999), "Economic Geigraphy and the Department of Vertical Multinational Production," *Journal of International economics*, 48, pp. 301-320
- (3) Horstmann, I. J. and Markusen, J. R. (1992), "Endogenous Market Structure in International Trade(natura facit satum)," *Journal of International Economics*, 32, pp. 109-129
- (4) Markusen, J. R. and Venables, A. J. (1998), "Multinational firms and the new trade theory," *Journal of International Economics*, 46, pp. 183-203
- (5) Markusen, J. R. and Venables, A. J. (1999), "Foreign direct investment as a catalyst for industrial development," *European Economic Review*, 43, pp. 335-356
- (6) Ono, H. (1999), *Postwar Development of the Japanese Automobile Industry*, Taga Publishing Company
- (7) Ono, H. (2000, a), "Equilibrium Locations: Product Cost Differentials and the Market Size," mimeo
- (8) Ono, H. (2000, b), "The New Trade Theory of the Markusen and Venables model: market size and wage differentials," mimeo
- (9) Ono, H. (2000, c), "The New Trade Theory and the Convergence Theorem," mimeo
- (10) Rowthorn, R. E. (1992), "Intra-industry Trade and Investment: The Role of Market," *Economic Journal*, 102, pp. 402-414
- (11) Venables, A. J. (1996), "Equilibrium Locations of Vertically Linked Industries," *International Economic Review*, 37, pp. 341-359

* この参考文献は完全なものではない。