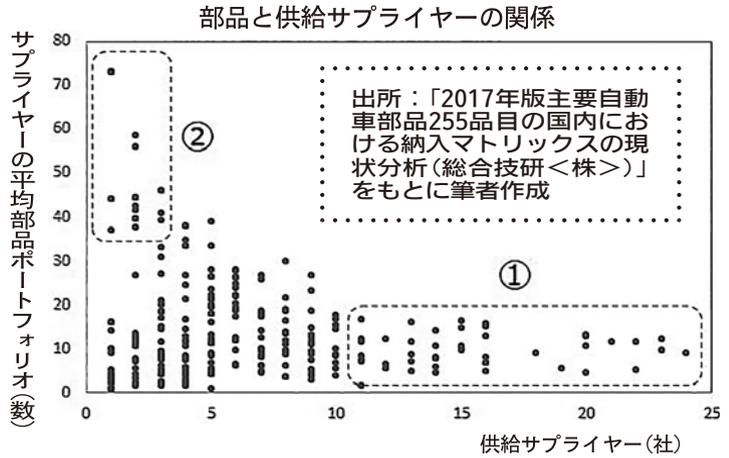




1930年、愛知県の工業を発展させるため米國・デトロイトの自動車産業にならう、当時の名古屋市長によつて中京デトロイト構想という工業振興策が掲げられた。構想は価格面や車需拡大などによつて頓挫したが、戦後、それまでに培つた技術を發展させることができたため、現在でも自動車産業は中京地域だけではなく日本の基幹産業の一端を担っている。一方、手本となつたデトロイトの自動車産業は衰退し、その影響で2013年に同市は財政破綻している。

同じ自動車産業であつても、成長傾向に違いがでた

自動車産業のネットワーク



大きい。つまり、部品によつて供給サプライヤーの部品ポートフォリオサイズが異なり、かつサイズの大きいサプライヤーほどユニークな部品を製造するという偏りがみられる。②の部品を製造するサプライヤーは、自社で豊富な技術の蓄積とユニークな部品を多数製造できる能力があることがうかがえる。

大きい。そこで、サプライヤー間と自動車メーカー間の部品製造における技術的なネットワークに着目し、自動車産業の発展にどのよ

筆者は、部品間で利用される共通技術の程度から、どのような部品間で技術的ネットワークが形成されているか探索している。ユニークな部品は多くの部品とつながりを持ち、多様な技術が応用されていることが判明している。技術を蓄積するために多大なコストと時間が必要になる。国内自動車産業は米國自動車産業よりも技術面で劣つていたにも関わらず、今日では匹敵するほど發展できたのは、技術的ネットワークを通じて産業全体で技術を活用し、産業發展に寄与するユニークな部品が開発しやすい環境が整つていたことが示唆される。

つながる強み 技術開発の要に

のは日米における生産体制の差異が要因のひとつに考えられる。特に、国内自動車産業には他国と比較して系列企業を代表とする自動車部品製造における日本固有のネットワークの存在が



名古屋市立大学大学院
経済学研究科講師

山田 恵里

うに關与しているか、自動車部品の取引データから把握を試みる。

図中の点は各部品、横軸に当該部品を製造しているサプライヤー数、縦軸に当該部品を製造しているサプライヤーの平均製造部品数(部品ポートフォリオ)を示している。①は、多くのサプライヤーから供給される部品であり、供給サプライヤーの部品ポートフォリオは小さい。②は、数社または1社しか製造できないユニークな部品が多く、これらを製造するサプライヤーの部品ポートフォリオは

今後、自動車産業では自動車運動車開発の勢いが増すであろう。世界に先駆けて自動車運動車の開発を促進するためには、このような技術的ネットワークの強化を考慮した産業支援が望まれる。

やまだ・えり 都市経済学。名古屋大学大学院。博士(経済学)。1984年生まれ。

