

(続紙 1)

京都大学	博士（経済学）	氏名	佐 伯 靖 雄
論文題目	企業間分業とイノベーション・システムの組織化 ー日本自動車産業のサステナビリティ考察ー		
(論文内容の要旨)			
本論文の第1の目的は、現在の自動車産業において最も重要度の高い4つのイノベーション領域（電子化、電動化、情報化、標準化）の推進主体を企業間分業のあり方に求め、その企業間分業のあり方の実態を明らかにすることであるとされている。第2の目的は、イノベーションの推進の観点から、既存の企業間分業における問題点を指摘し、そのソリューションを提言することにあるとされている。自動車産業の製品競争上の優劣を規定しうるこれらイノベーションに巧く対処することは、わが国の自動車産業が今後も国際競争力を保持し続け、持続的発展を遂げるために極めて重要な課題なのである。 本論文では、イノベーション推進の主体を個々の企業単位ではなく、企業間分業機構に求めているのが特徴である。わが国の完成車メーカーは他国のそれと較べて外注比率が著しく高いことから、産業内でのイノベーションは複数の企業間における取引プロセスの産物という立場を採っている。したがってイノベーション・システムの実態を明らかにするためには、企業間分業のあり方にフォーカスしていく必要がある。 そして前述の4つのイノベーション領域を縦軸に、工業製品のモジュラー化圧力を横軸に取り、これら複雑に入り組んだ環境変数を操作するために、わが国の自動車産業における企業間分業とイノベーション・システムをいかに組織化していくべきかを検討することが、本論文を通底する基本的な分析枠組みである。さらに本論文では、4つのイノベーション領域とモジュラー化の相互作用を調整するための戦略的観点として、完成車メーカーの「戦略的統合型選好」（モジュラー化の範囲や程度を主体的に調整しながら採用することによって中核的な競争優位性を確保しようとする指向性及び企業行動の指針のこと）という概念ー説明不足で未成熟な概念に終わっている面も見られるがーを導入している。 こうした観点から分析が行なわれ、第1部「企業経営とイノベーション・システム」において、企業間分業の中で特定の取引関係に焦点を当てた場合、それら個々の現場では優れたイノベーション・システムが構築されている様態を企業の経営戦略とともに明らかにしている。これが本論文の第1の貢献であると考えられる。そして第2部「産業競争力とイノベーション・システム」において、既存の多様かつ多面的な企業間分業のあり方を巨視的に観察したときに、それらが必ずしもわが国自動車産業の全体最適に貢献しているわけではないという合成の誤謬の実態を提示し、その上でそれに対する具体的な政策提言を試みている。すなわち、日本自動車産業のサステナビリティに向けたソリューションの提案がなされている。これが本論文の第2の貢献であると考えられる。 本論文の第1部、第2部を通じた分析の結果、電子化、電動化、情報化、標準化の4つのイノベーションは循環型促進の関係にあるとされている。つまり、直近のトレンドである電動化と情報化のイノベーション進展が電子化を促進し、より高度な電子化を実現するために標準化への要求が高度化するようになる。そして標準化されたハードウェアやソフトウェアの技術仕様並びに諸規格の整備が電動化、情報化と電子化のいずれにもさらなる進化を促すことで、これら4つのイノベーションがスパイラルアップする。 このようなスパイラルアップに対してわが国自動車産業がいかに適応できるのか。この点について本論文は、わが国の自動車産業にとって新たな挑戦的課題となると示			

唆している。すなわち、完成車メーカーと部品メーカー間の密接な協力関係を基盤に開発・生産の諸活動を最適に組織化しようとしてきたわが国の完成車メーカーにとって新たな挑戦になるとしている。既に自動車製品には、可視領域でのモジュラー化が始まっている。今のところ完成車メーカーは「戦略的統合型選好」のもと、完全ではないにせよある程度主体的にモジュラー化の段階や影響の範囲を調整できていると見受けられるが、それが未来永劫にわたって不変だというわけではないと示唆されている。その一方で完成車メーカーの外注先企業にとっては、顧客の「戦略的統合型選好」に抗うのと同時に、製品（部品）のコモディティ化を回避することにも配慮しなければならないというジレンマを抱えている。このトレード・オフとどのように向き合うかが、成否を決める鍵となるが、本論文はこうした課題に関する解決の方向性を模索したものである。

(論文審査の結果の要旨)

本論文は、現在の日本の自動車産業における製品イノベーションの進展を分析するにあたり、最も重要度が高いとされる、4つの領域（電子化、電動化、情報化、標準化）における企業間分業（例えば自動車メーカーと部品メーカー間の分業）のあり方に主たる焦点をあてている。なぜなら、この4つの領域においてイノベーションが進展するか否かは、こうした企業間分業のあり方にかかっていると認識しているからである。そしてそうした問題意識から、現在の企業間分業の実態を明らかにすることによって問題がどこにあるかを探り、同時に今後イノベーションが進展するために必要なことはなにかに関するソリューションの提案を行なっている。こうした問題意識と分析視角には注目すべきものがある。

本論文は第一に、自動車/部品の製品開発の最先端における自動車メーカーと部品メーカーの企業間分業において製品イノベーションが進展するか否かという問題意識を鮮明にもって検討されている。

第二に、製品イノベーションにとどまらず、東日本大震災のような危機的状況からいかに早く効率的に復旧するのか、言い換えると、サステナビリティの点での危機対応も含めた全体最適の観点から企業間分業を検討している。例えば、第5章「東日本大震災に学ぶサプライ・チェーンの再組織化」では、ルネサスエレクトロニクスの事例をもとに、全国規模のサプライ・チェーンの寸断が生じた原因を明らかにし、再発防止のためのリスクヘッジ案を提言している。他方、第6章「生産システムの競争力とその階層構造」では、第5章の事例とは逆に、大震災の被害からの復旧プロセスを成功裏にすすめたケーヒンの先駆的な事例を分析している。

第三に、従来ほとんど論じてられて来なかった、完成車生産の分業のあり方を検討している。第7章「完成車分業システムの再組織化と展望」は、従来の研究で触れられていない完成車生産の分業構造を類型化している。また第8章「製造業の試作機能・プロセスに見るイノベーションの探索」では、試作企業を取り上げる中で、日本の自動車産業、ひいては製造業全般に共通するオーバースペック問題と高コスト体質をいかに是正していくか、その方法論を考察している。

以上のように本論文は、一定の成果を生みだしているが、必ずしも問題点がないわけではない。

第一に、たしかに筆者はイノベーションと企業間分業の関連に関わる多面的かつ多角的な分析に挑戦しているものの、各章間の論理的連関がなおも説明不足で、各章が寄せ集めの積み木細工に終わっている。

とくにイノベーションを主たる論点として検討した第Ⅰ部と、サステナビリティ論を主としている第Ⅱ部の論理的関係が明確にしきれていない。

第二に、イノベーションと企業間分業との関連が重要であるとのメッセージは十分に伝わってくるが、従来のイノベーション研究の体系の中で、筆者の枠組がどのような位置を占め、何を新たに構築したのか、に関する研究史的理論総括に欠けている。本論文で取り上げている先行研究の大半は、筆者が限定した電子化等の四つの分野でのイノベーション研究に限られている。

第三に、たとえば第2章の電子部品の開発組織に関する分析であるが、叙述がエンジニアリング(工学)的用語による説明から経営学的用語による経営学的分析に進んでいく点で、進捗度がきわめて低く、経営学的分析としてはもの足らない面が多く残っている。

とはいえ、これらの問題は、いずれも本論文の学術的価値を損なうものではなく、著者本人の今後の研鑽と研究の進展によって十分に補完され、解明されていく

ものと思われる。よって本論文は、博士（経済学）の学位論文として価値のあるものと認める。なお平成28年2月2日、論文内容とそれに関連した試問を行った結果、合格と認めた。

様式 4（論文博士用）

学 識 確 認 の た め の 試 問 の 結 果

氏 名	佐伯 靖雄		
(試問の科目・方法・判定)			
	(科 目)	(方 法)	(判 定) (備 考)
<u>専攻学術</u>			
	経営学	試問	合格
	中小企業論	試問	合格
	経営戦略論	試問	合格
<u>外 国 語</u>			
	英語	試問	合格
	独語	試問	合格
(試問の結果の要旨)			
上記のとおり、専攻学術及び外国語の学力に関する試問の結果、本学大学院博士課程を修了した者と同等以上の学力を有することを確認した。			
平成28年10月3日			
試問担当者氏名			
	塩地 洋		
	梶山 泰生		
	田中 彰		