

(続紙 1)

京都大学	博士（経済学）	氏名	金 佑 眞
論文題目	THE EVOLVING DIVERSITY OF CORPORATE SYSTEMS: A COMPARATIVE STUDY ON THE TOYOTA GROUP AND THE HYUNDAI MOTOR GROUP（企業システムの多様性とその進化：トヨタグループと現代自動車グループの比較研究）		
(論文内容の要旨)			
本論文の目的は、トヨタグループと韓国現代自動車グループとの比較を通じて、企業システムの多様性とその進化について分析することである。企業システムを構成するサブシステムのうち、本論文が検討しているのは主に生産システム、雇用・賃金システム、資金調達システムおよび企業統治システムである。 本論文の目的と全体のアウトラインを説明した第1章に続き、第2章では、分析枠組みを明らかにするために、いくつかの学派の企業論の比較検討がなされる。 第3章では、まずトヨタ自動車の国内生産と海外生産の構成比の変化と、それをもたらした諸要因（為替レート変化、国内自動車需要の飽和、新興国需要の拡大、日米貿易摩擦など）が分析され、さらに、海外生産の拡大を制約する諸要因も分析される。第3章後半では、トヨタ自動車の正規労働者と非正規労働者の構成比の変化と、それをもたらした諸要因（生産量変動への対応、派遣法の改正など）が分析される。 第4章では、韓国現代自動車の海外生産の拡大をもたらした諸要因が分析される。そのうえで新興国に重点をおいた海外生産拡大に応じて、生産システムがどのように変化したかが明らかにされる。そこでは、各国生産拠点における最終組立メーカーとモジュールのサプライヤーとの関係が、一対一の排他的関係であること、最終組立メーカーではモジュールベースの組立システムを採用していること、モジュールメーカーでは「ジャスト・イン・シーケンス生産システム」を採用していること、といった諸特徴が指摘されている。 第5章では、韓国現代自動車グループの生産システムと雇用・賃金システムと両者の関連が分析される。著者は現代自動車グループの生産システムを「系列ベースの統合生産システム」と呼ぶ。自動車の最終組立だけでなく、自動車のフレームをはじめとする主要部品のグループ内の系列企業での生産についても、低コストで行っているからである。系列ベースの統合生産システムの飛躍的成功については、モジュールメーカーである「現代モータース」の貢献が大きい。その要因は二つあり、第一は自動車生産工程の変化、特に自動車部品のモジュール化という「技術的要因」である。第二は、現代自動車と現代モータースの間の雇用・賃金制度と労使関係制度の違いという「制度的要因」である。とくに現代モータースにおいて、生産職に占める非正規労働者の割合が、現代自動車よりはるかに高く、正規労働者と非正規生産職との間の賃金格差も大きいことが低コスト生産に大きく寄与している。 第6章では、資金調達構造と所有構造の変化に関して、トヨタグループと現代自動車グループとの比較分析が行われる。資金調達方法を自己資金、間接金融および直接金融に分け、その構成比の歴史的変化を検討している。後半では株式所有構造が数量的に分析される。 第7章では企業統治システムに関してトヨタグループと現代自動車グループとの比較分析が行われる。現代自動車では監査委員会や倫理委員会はあるもののそのメンバーの指名は取締役会が行うので、取締役会の権限が強い。また社外取締役も存在するものの、その多くは政府官僚OBであり、いわゆる「イエスマン」の役割を果たしている。他方、トヨタグループでは、名目上は社外メンバーが過半数を占める監査役会が取締役会と並立するかたちで存在している。しかし、この名目上は社外メンバーとされる監査役の出自を精査すると、その多くは事実上、社内メンバーであるといえる。			

このようにトヨタグループでも現代自動車グループでも、事実上は、インサイダーベ-ースの統治システムであることが実証的に明らかにされている。

終章では、本論文の主な分析結果を表にまとめ、今後の課題が述べられている。

(論文審査の結果の要旨)

本論文は、近年、P. A. HallとD. Soskiceなどが発展させた「資本主義の多様性アプローチ」を応用して、トヨタ自動車と韓国現代自動車の企業システムの分析を試みたものである。「資本主義の多様性アプローチ」に基づく大部分の研究は、個別企業を直接の分析対象とするのではなく、主にその国の個々の企業を共通して制約している国単位の諸制度に焦点を当ててきた。しかし、本論文では、同一産業に属する特定の個別企業グループを直接の分析対象としている。主にこの点から、本論文の諸成果と残された諸課題が生じていると考えられる。

第1の成果は、「資本主義の多様性アプローチ」に基づく既存研究が、主に国単位の諸制度に関して、実証してきた「制度的補完性」が、企業グループ次元でも存在することを、一定程度明らかにしたことである。とくに労働組合から入手した独自資料などを利用して行われた韓国現代自動車グループの生産システムと雇用・賃金システムに関する分析では、自動車部品のモジュール化という生産システムの変化が、最終組立メーカーとモジュールメーカーとの間にある非正規労働者割合の違いという雇用システムの特徴、および労使関係の対立度の違いという労使関係システムの特徴と、補完しあうことによって、グループ全体での生産コストの低下をもたらしていることを説得的に明らかにした。このことは、本論文の大きな成果である。

第2の成果は、国単位の比較制度分析であるがゆえに「資本主義の多様性アプローチ」に基づく既存研究が、これまで十分に組み合わせていない、企業活動のグローバル化という問題について、本論文では分析できている点である。本論文が分析対象としている1980年代以降の自動車産業では、急速に進行する海外生産の拡大によって、企業システムを構成する諸サブシステムが変化し、それによってサブシステム間の補完性も影響を受けた。このようなグローバル化にともなう諸システムの変化の全体像を、本論文は一定の実証的根拠によって明らかにした。

第3の成果は、企業統治システムの分析を、取締役会や監査役会の実態的な機能にまで踏み込んで行った点である。従来の「資本主義の多様性アプローチ」における企業統治の分析は、資金調達方法、経営モニタリングの方法、株主構成、株主と経営者との関係といった諸問題に関する、主に形式的法制度の比較分析にとどまっていた。形式と実態との乖離も考慮して、取締役会や監査役会の機能を比較分析したことは、本論文の独自の貢献といえる。

他方、本論文には今後に残された課題もいくつかある。第1に、トヨタグループと現代自動車グループはそれぞれ、日本と韓国を代表する企業グループであるとはいえ、当該企業固有の歴史に基づいて形成された、他企業にない独自の特徴を有している。本論文の分析結果を、日本と韓国の間の企業システムの多様性、あるいは日本自動車産業と韓国自動車産業の間の多様性として、一般化するためには、その国に固有の特徴、その国の自動車産業企業に共通する特徴、および企業固有の特徴を明確に識別する必要がある。本論文では、この識別が十分になされていない。

第2に生産システムと雇用・賃金・労使関係システムとの連関については、かなり分析されているが、企業統治システムと他の諸システムとの連関の説明が不十分である。トヨタグループでも現代自動車グループでも、企業統治システムは当該企業固有の歴史や歴代経営者の個性の影響を強く受けており、このような歴史的側面の分析抜きに論じることはいかなるわけでもないであろう。

以上のように部分的な問題が見られるものの、筆者自身これらの点について十分

自覚しており、本論文の学術的貢献をいささかも傷つけるものではない。よって本論文は、博士（経済学）の学位論文として価値あるものと認める。

なお、平成27年7月24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。