

科学研究費助成事業 研究成果報告書

平成 27 年 5 月 18 日現在

機関番号：14301

研究種目：基盤研究(C)

研究期間：2012～2014

課題番号：24530522

研究課題名(和文)自動車フランチャイズ・システムの国際比較と次世代流通戦略

研究課題名(英文)International Comparison Study of Automotive Franchise System

研究代表者

塩地 洋(SHIOJI, HIROMI)

京都大学・経済学研究科(研究院)・教授

研究者番号：60215944

交付決定額(研究期間全体)：(直接経費) 3,800,000円

研究成果の概要(和文)：日本、中国、韓国、米国などの自動車フランチャイズ・システムの実態を調査し、その国際比較を行った。

本研究における成果の最大の一つは、新興国におけるモータリゼーションの研究である。それは新興国におけるモータリゼーションは今後どのような形で進むのか、その将来の予測を試みたことである。第二に、そのためにも先進国におけるモータリゼーションの進展プロセスを歴史的に振り返ることがなされた。とくに明らかにした事実は、自動車保有台数・販売台数・国民所得水準の分析である。また各国の自動車流通システムの歴史分析を行うことによって各国の特徴を明らかにした。

研究成果の概要(英文)：We have made an international comparison study of Japan, China, Korea, and USA. The most important point is that we can clarify the motorization process of each country.

In addition we study the history of automobile distribution of each country. In US, dealership groups and dealer malls have increased. In China franchise system has developed nationwide. In Korea while franchise system has developed among import car dealerships, domestic makers maintain direct sales system. In Japan the number of the dealerships have decreased drastically after global financial crises.

研究分野：社会科学

キーワード：自動車流通 フランチャイズ・システム 国際比較 次世代流通

1. 研究開始当初の背景

日米間における自動車摩擦があり、相互に批判している。国際的な流通制度の基準が明確でない。米国側の主張は、米国のフランチャイズ・システムが普遍的なものであるとの立場から日本の流通制度を批判しているが、まったく根拠がない。日米包括経済協議における米国側の日本批判、とくに日本自動車市場を閉鎖的であるとする批判があまりにもステレオタイプ的であり、現実の実態分析を踏まえない非難がなされている。

そこで日米両国における自動車フランチャイズ・システムの歴史的形成過程、両者が抱える問題点、日本自動車市場の開放・閉鎖性等を事実に基づいて具体的に検討をおこなうことが求められている、一つの仮定は、米国側からの日本批判には、「米国の自動車フランチャイズ・システムこそが正統かつ世界基準であり、日本はその基準から大きく逸脱している」という信条もしくは心情が議論の深遠に存在していることであった。

だが、米国こそ基準であるという米国 = 世界基準論はあまりにも自己中心主義である。それどころか逆に、米国の自動車メーカーとディーラーの関係を歴史的に振り返ると米国のメーカーディーラー関係こそ国際比較の観点からすると異質な面を多々含んでいるばかりでなく、米国内の他産業と比較しても、米国のメーカー・ディーラー関係は特異である。

また、日米双方の自動車フランチャイズ・システムの形成史と現状の問題点の考察にとどまらず、他の国に分析が必要である。日米比較のみでは決定的に不十分である。英国および欧州大陸の数ヶ国(ドイツ、フランス等)、さらには韓国等のいわゆる中進国等の分析、検討をも含めることによってはじめて、比較の基準の一般化がはかられ、国際比較による類型化、体系化が可能である。すなわち、米国 = 世界基準論をより精緻に批判するためには、日米以外の複数の国をも含めた国際比較をおこなうことが課題である。そしてその課題を果たすことによってこそ米国異質論をより鮮明に浮かび上がらせることが可能となる。

2. 研究の目的

日米間の自動車摩擦の原因と解決策を案出すること。すなわち、米国と日本の自動車流通制度の相違を明らかにするとともに、国際的な基準からの相違を導き出すこと。

すなわち、日米比較や国際比較を通じて、各国の自動車流通システムの相違点と共通点を探り出すとともに、そうした相違が生じた原因を歴史的形成過程に立ち返って明らかにしようとしている。加えて、現在先進国において自動車流通システムの主要な形態となっている自動車フランチャイズ・システムについて、それが抱える問題点を解明するとともに、その改革の方向を提起することを

も課題としている。

さらには、各国の自動車流通システム経路の相違はどこから生じているのか、その歴史的過程を探ることである。すなわち、当初は米国を源流としながらフランチャイズ・システムは世界各国に伝搬されたが、それぞれの国では様々な、異なった歴史的過程、背景の中で、異なった流通システムの現実のあり方が生まれていったとの認識にたつて、国ごとに異なる原因を歴史過程をも含めて、現在の状況とも関連させながら、分析をおこなおうとしている。

3. 研究の方法

日米以外の国における自動車流通制度の比較を通じて、日米の制度の一般性と特殊性を明らかにすることである。

避けようとしたのは、単純な発展パターン論、時期(時間)順のみのクロノロジカルな歴史叙述、定式化した項目による国際比較である。めざしたのは、時間軸、地理軸、論理軸、課題軸、発展段階軸等の複数の分析軸を、取捨選択しながら適宜配置しつつ、全体として自動車流通システムの歴史的発展段階が明らかになるような、叙述構成をとることである。

さらに、現行フランチャイズ・システムのどこに問題があるのか。現行システムに代わる新たなシステムはどのようなものか、その内容は何か、という問題意識にもとづいた分析を行うことである。この問題意識に基づいて、値引販売慣行の問題点とその改革の方向を探る作業に取り組むこととなった。この自動車フランチャイズ・システムの問題点とその改革の方向が、本研究の一つの課題である。

4. 研究成果

米国の異質性が鮮明になった。中古車流通における日本、中国、韓国などの相違を明らかにすることができた。とくに、新興国(中国、インド、ロシアなど)における自動車流通制度の実証研究が進んだ。それとともに、日系メーカーがそうした新興国に進出するためのマーケティング戦略についても解明が進んだ。まとめると、第一に、自動車流通システムの国際比較をおこなうことを通じて、国ごとの相違は何かを明らかにした。第二に、各国の自動車流通システムの相違はどこから生じているのか、その歴史的過程を明らかにした。第三に、各国に共通した傾向、法則性を明らかにした。第四に、自動車フランチャイズ・システムの問題点とその改革の方向を明らかにした。

この期間の研究における成果の最大の一つは、新興国におけるモータリゼーションの研究である。それは第一に、新興国におけるモータリゼーション(自動車の普及)は今後どのような形で進むのか、その将来の予測を試みたことである。第二に、そのためにも先進国におけるモータリゼーションの進展ブ

口セスを歴史的に振り返ることがなされた。第三に、新興国といっても国によってモータリゼーションのプロセスには相違があり、その国際比較を試みた。その上で、第四に、各国に求められる産業政策を提起しえた。

とくに明らかにした事実は、自動車保有台数・販売台数・国民所得水準の分析である。

保有台数水準

自動車保有台数は所得水準と相関関係があり、各国の1000人当りの保有台数は、(1人当りGDP[米国ドル]) \times 0.2でおおよその水準が求められる。実例を示すと、米国(1000人当り自動車保有台数800台、1人当りGDP40,000ドル)、日本/英国/フランス/ドイツ/イタリア(600台、30,000ドル)、韓国(400台、20,000ドル)、ロシア(200台、10,000)、中国(100台、5,000ドル)である。これを「自動車標準普及率」と名付ける。

しかしながら当然のこととして、この自動車標準普及率よりも、1000人当りの自動車保有台数が高い国もあれば、低い国もある。たとえば、タイ(5500ドル)は、標準普及率では110台となるが、実際には140台と高くなっている。経済的水準/国民所得に比して自動車がより普及していると考えられる。これは政府および自動車メーカーによる普及政策の成功の結果と把握できる。他方、インドネシア(4000ドル)は保有台数が80台程度と算出されるが、実際には40台程度で経済的水準/国民所得に比して低い水準となっている。これは何らかの制度的要因が自動車普及台数を押しとどめてきたと推測される。そうした制約要因を解決すれば早急に保有水準が上昇すると考えられる。

販売台数

各国の販売台数のおおよその水準は、保有台数を平均使用年数で除すると得られる。米国では保有台数が2億5000万台であり、それを平均使用年数15年で除すると、年間販売台数1667万台が得られる。この間、米国の年間販売台数は1300万台と1750万台の間を推移しており、短期的な経済変動の影響を受けながらも、経済的水準/国民所得から推察される保有台数水準と、そこから推測される年間販売台数の水準に対して20%程度の変動幅内に推移していることが見て取れる。

各国別に成果を示すと、米国において自動車フランチャイズ・システム制度が生成した歴史的過程を克明に検討するとともに、加えて米国と日本において、メーカー・ディーラー関係およびディーラー・ネットワークのあり方の相違が生まれた経緯を明らかにした。すなわち米国ではメーカー・ディーラー間対立の下で狭域単一拠点型ディーラーが乱立させられたが、日本では1920年代に米国からフランチャイズ・システムが導入され、戦時統制期にいったん配給機関へと転換した後、1960年代以降に広域複数拠点型ディーラーが育成された。とはいえ米国でも1990年代にサターン・フランチャイズにおいて、従来

のメーカー・ディーラー関係の改革が試行され、メーカー・ディーラー間協調の下で広域複数拠点型ディーラーが構築され始めていることが明らかにされた。

加えて、米国においては、第一に、ディーラー・グループの大規模化が進展していることが明らかにされた。だが他方で、ディーラー・グループの大規模化を阻む要因が散見されること、とくにリパブリック・インダストリーによる中古車大規模販売拠点ネットワーク(オートネーション USA)が完璧な失敗に終わった事実に注目し、それらの原因を多面的に分析することを通じて、フランチャイズ・システムとの関わりから、(1)新車販売における固定的卸売価格制、(2)中古車仕入における規模の不経済性、(3)個々のディーラー・オペレーションに対する管理能力の未熟性、等の要因を指摘した。第二に、オートモールが着実に増大し、スタンドアローン・ディーラーと比較するとオートモール内ディーラーに競争優位があることが明らかにされた。また、当初自動車メーカーがオートモールに対して消極的な姿勢をとっていたにもかかわらず、米国で何故オートモール化が進展してきたのか、その推進要因(地方自治体による税収目的の商業地開発)が明らかにされた。第三に、自動車メーカーによるディーラー・コンソリデーションは現時点では完全に破綻していること。その原因は複数ディーラーを統合経営する能力の欠如と被統合対象ディーラーの反発にあることが明らかにされた。

これらのディーラー組織の大規模化に関わる動向は、現行フランチャイズ・システムの限界性を突破しようとする試みであり、かつフランチャイズ・システムの構成原理を限定的ではあるが、内部から漸進的に変容させている強力なファクターとなっていることが強調された。

中国においては1978年の改革開放政策以後の計画経済から社会主義市場経済への移行期に自動車流通が指令性分配から市場取引へ段階的に転換する中でどのような変化が生じているのかに関する実態分析をおこなった。析出された特質は、(1)流通チャネルの多種多様性、(2)流通経路の多段階性と卸小売兼営、(3)流通企業間の規模格差、(4)テリトリー制の非存在、(5)流通企業の乱立と過多性、(6)専売店の限定的存在、(7)競合の多面性、であった。ただし、これらの特質の中には、現在、日米における流通経路と同じ態様に変わりつつあるものもあり、今後の基本的方向性としては日米と同一形態ではないが、中国に適合的な自動車フランチャイズ・システムが出現する可能性が示唆された。

同時に中国に関しては、中国自動車流通の最大の特徴である多種多段階経路は何故形成されたのか、その存続の論理は何か解明された。それらは、(1)計画経済から社会主義市場経済への過渡期的現象、(2)発展段階の

オーバーラップ現象,(3)The more tiers, the lower prices 現象,と言う三つのフレームワークによって説明された。

5. 主な発表論文等

(研究代表者、研究分担者及び連携研究者には下線)

[雑誌論文](計 件)

富山栄子・塩地洋,現代自動車の戦略とロシア市場での展開 - 「選択的重点的現地適化戦略」を検証する -, 『ロシアNIS調査月報』2012年7月号 特集:韓国企業のロシアビジネスに学ぶ,2012年6月,10~23頁,査読無,オープンアクセス有,謝辞記載無,DOI未.

中山健一郎・李文宇・塩地洋,東風本田自動車における技術移転プロセス, 『アジア経営研究』第18号,2012年8月,27~34頁,査読有,オープンアクセス無,謝辞記載無,DOI未.

Hiromi Shioji, Competitiveness of the Japanese, Korean and Chinese Automobile Industries, 20th GERPISA International Colloquium Krakow, June 2012,3), 2012.

http://www.gerpisa.univ-evry.fr/rencontre/19.rencontre/GERPISAJune2011/Colloquium/Papers/S.11_%20Hiromi.pdf 査読有,オープンアクセス有,謝辞記載無,DOI未.

塩地洋・水野順子・呉在煇・鶴澤隆・芦田尚道,トヨタの初期韓国進出(1966~1972)と新進自動車工業 - 石坂芳男氏の回顧 -, 東京大学モノづくりセンター Discussion Paper Series No.448.,2012年12月,1~52頁,査読無,オープンアクセス有,謝辞記載無,DOI未.

塩地洋,インドネシア自動車市場拡大の論理を読み解く - 車種構成と所得分布に着目しながら -, 『同志社商学』第64巻第5号,2013年3月,295~318頁,査読無,オープンアクセス無,謝辞記載無,DOI未.

Hiromi Shioji, Competitiveness of the Japanese, Korean, and Chinese Automobile Industries, *The Kyoto Economics Review*, No.170, September 2013, pp.48-63, 査読無,オープンアクセス有,謝辞記載無,DOI.

Hiromi Shioji, Competitiveness of the Japanese, Korean, and Chinese Automobile Industries, 21st GERPISA International Colloquium, Kyoto, June 2014,

http://www.gerpisa.univ-evry.fr/rencontre/18.rencontre/GERPISAJune2014/Colloquium/Papers/S.11_%20Hiromi.pdf, 査読無,オープンアクセス有,謝辞記載無,DOI未.

[学会発表](計 件)

塩地洋,中国の低速電気自動車の現状と日本への含意 - 河北省におけるスモールハンドレッド -, アジア経営学会西部部会,2012年4月,同志社大学.

塩地洋,中古車流通の発展度と情報の非対称性 中国の中古車流通の問題点と改革の方向の検討, アジア中古車流通研究会,2012年5月,京都大学.

Hiromi Shioji, International Competitiveness of Japanese, Korean and Chinese Automobile Industries, 20th GERPISA International Colloquium, May 2012, Krakow, Poland.

塩地洋,韓国中古車流通から得た教訓と今後の課題, アジア中古車流通研究会,2012年7月,京都大学.

塩地洋,中国の低速電気自動車と日本への含意, アジア経営学会全国大会自由論題,2012年9月,国土館大学.

Hiromi Shioji, Emerging Market Strategies in Compact Vehicles: the Case of Japanese Auto Makers, CONC Thammasat Business School, December 2012, Bangkok Thailand.

塩地洋,日韓中自動車産業の国際競争力, 復旦大学日本研究センター第22回国際シンポジウム「激変する国際情勢における中日経済関係の趨勢」,2012年12月,復旦大学,中国.

塩地洋,新興国における中古車流通の健全化にむけて, アジア中古車流通研究会,2013年2月,名城大学名駅サテライト.

塩地洋,アジア新興国における中古車流通, アジア経営学会西部部会,2013年4月,同志社大学.

塩地洋,ミャンマー自動車産業の概況, アジア中古車流通研究会,2013年5月,京都大学.

塩地洋,現代自動車から何を学ぶか - 新興国における競争要因 -, 京都大学東アジア経済研究センター・アジア自動車シンポジウム,2013年8月,中国人民大学经济学院,北京市(中国)

塩地洋,日韓中自動車産業の国際競争力比較, 第7回日中自動車産業研究交流会,2013年8月,上海交通大学,中国.

塩地洋,アジア新興国における中古車流通, アジア経営学会全国大会,2013年9月,京都大学.

Hiromi Shioji, Emerging Market Strategies in Compact Vehicles: the Case of Japanese Auto Makers, Thammasat University East Asia Research Center, September 2013, Bangkok Thailand.

塩地洋,新車ディーラーによる中古車輸出の可能性を探る, アジア中古車流通研究会,2013年11月,東京都.

塩地洋,日韓中自動車産業の国際競争力, 日本経営工学会例会,2013年11月,京都大学.

Hiromi Shioji, International Competitiveness of Japanese, Korean and Chinese Automobile Industries, December 2013, 京都大学-台湾国立大学共同シンポジウム,台湾国立大学, 中華民國.

塩地洋,日本企業から見たミャンマー自動車産業,産業学会中部部会,2013年12月,関西学院.

Hiromi Shioji, International Competitiveness of Japanese, Korean and Chinese Automobile Industries, January 2014, GERPISA International Colloquium, パリ フランス.

塩地洋,自動車産業における部品国産化ライフサイクル,アジア経営学会西部部会,2014年4月,立命館大学.

21)Hiromi Shioji, International Competitiveness of Japanese, Korean and Chinese Automobile Industries, June 2014, 22nd International Colloquium of GERPISA, 京都大学.

22)塩地洋,自動車産業における部品国産化ライフサイクル,産業学会全国大会,2014年6月,九州大学.

23)塩地洋,見直しが迫られる ASEAN 自動車生産戦略 ミャンマーへの製造拠点進出の考察を契機に,産業学会全国大会統一論題,2014年6月,九州大学.

24)Hiromi Shioji, Keynote Speech, Competitiveness of the Japanese, Korean, and Chinese Automobile Industries, August 2014, The 12th IFEAMA International Conference, Hanoi Vietnam.

25)塩地洋,自動車産業における部品国産化ライフサイクル,アジア経営学会全国大会,2014年9月,日本大学.

26)塩地洋,新興国におけるモータリゼーション,アジア中古車流通研究会,2014年11月,東京都.

27)塩地洋,新興国におけるモータリゼーション,商業学会研究集会,2014年12月,和歌山大学.

28)塩地洋,新興国におけるモータリゼーション,産業学会自動車産業研究会中部部会,2015年1月,京都大学.

〔図書〕(計 件)

塩地洋,『現代自動車の成長戦略』(塩地編著)日刊自動車新聞社,はじめに・序章担当,2012年10月,3~6頁,11~50頁,査読無,オープンアクセス無,謝辞記載無,DOI未.

Hiromi Shioji, *Comparative Perspectives of Globalization: Historical Reflections on Business and Japanese Enterprise*, Palgrave Macmillan, Chapter8 Emerging Market Strategy in Compact Vehicles : The Case of Japanese

Automakers, December 2012, pp.159-180, 査読無,オープンアクセス無,謝辞記載無,DOI未.

塩地洋,『韓日産業競争力比較』(朴成柱・朴永烈・柳町功編著),韓国学術情報,第4章 日韓中自動車産業の国際競争力(韓国語)担当,2013年1月,213~251頁,査読無,オープンアクセス無,謝辞記載無,DOI未.

塩地洋,『激動するアジアを往く - 中国リスクの分散先を求めて - 』桜美林大学北東アジア総合研究所,第1章総論 インドネシア自動車市場の現状と今後の展望担当,2013年3月,156~165頁,査読無,オープンアクセス無,謝辞記載無,DOI未.

塩地洋,『ケースに学ぶ国際経営』有斐閣,8章自動車産業 - 新興国における現代自動車とトヨタ自動車担当,2013年12月,174~193頁,オープンアクセス無,謝辞記載無,DOI未.

〔産業財産権〕
出願状況(計 件)

名称:
発明者:
権利者:
種類:
番号:
出願年月日:
国内外の別:

取得状況(計 件)

名称:
発明者:
権利者:
種類:
番号:
出願年月日:
取得年月日:
国内外の別:

〔その他〕
ホームページ等

6. 研究組織
(1)研究代表者
塩地 洋 (SHIOJI, Hiromi)
京都大学・公共政策大学院・教授
研究者番号: 60215944

(2)研究分担者
()

研究者番号:

(3)連携研究者
()

研究者番号: