

令和 3 年 6 月 22 日現在

機関番号：27301

研究種目：基盤研究(C)（一般）

研究期間：2018～2020

課題番号：18K11821

研究課題名（和文）中国企業の対外活動拡大による周辺地域への影響についての研究

研究課題名（英文）Research on China's Outward Foreign Direct Investment and, Belt and Road Initiative

研究代表者

小原 篤次（Ohara, Atsuji）

長崎県立大学・国際社会学部・准教授

研究者番号：00291039

交付決定額（研究期間全体）：（直接経費） 3,200,000円

研究成果の概要（和文）：本研究では、(1)中国で生まれた合弁事業を国際連携戦略として位置付け、その事例として上海汽車（イギリスのMGブランド哀愁）とGM、VOLVOを買収した吉利汽車のマレーシア国民車プロトン支援に注目した、(2)自動車に関する現地統計・国際統計を用いながらインドネシア、タイで、上海汽車グループの実績を確認した、(3)上海汽車とGM中国国内のマーケティングについて、規模のほか、セダン、MPV、SUVかというセグメントを、東風汽車と日産自動車と比較しながら特徴を明らかにした。

研究成果の学術的意義や社会的意義

中国の自動車メーカーの海外進出事例をまとめたことは学術的にも社会的にも意義がある。これまでの中国自動車に関する研究は、(1)中国国内で自動車産業の変遷、(2)ドイツVWをはじめとする外資系自動車メーカーの参入について、研究がなされてきたためである。

また、地域研究変への貢献としては、一帯一路の研究領域を広げたことである。

研究成果の概要（英文）：In this study, (1) a joint venture born in China was positioned as an international alliance strategy and focused on support for the Malaysian National Automobile Proton by SAIC, Shanghai Motor Co., Ltd. (UK's MG brand car) and GM; (2) SAIC Motor Corporation performance was confirmed in Indonesia and Thailand using local statistics and international statistics on automobiles; and (3) Shanghai Automotive and GM in China were characterized by comparing sedan, MPV, and SUV segments to Dongfeng Motor Co., Ltd. and Nissan Motor Co., Ltd., in addition to size.

研究分野：地域研究

キーワード：東南アジア 中国 自動車 上海汽車 一帯一路 インドネシア マレーシア タイ

## 1. 研究開始当初の背景

江沢民政権では 2001 年から「走出去」、胡錦涛政権では政府系ファンド「中国投資有限公司 (CIC)」設立、さらに習近平政権では 2014 年に、「一帯一路構想」という対外経済政策を打ち出した。中国政府の一連の政策は、中国資本や中国企業の対外投資や進出を強く促し、中国企業は、世界の主要企業に押し進める産業政策である。さらに中国自動車市場は 2009 年以降、世界一である。中国政府・金融機関が自動車企業の東南アジア進出を後押ししている。中国からの対外直接投資は増加を続け、2016 年には対内直接投資を超えた。アジアインフラ投資銀行 (AIIB) も一帯一路構想とほぼ同時に設立された。日本や米国は AIIB には参加せず、トランプ政権までは、環太平洋パートナーシップ (TPP) 協定の締結を目指した。米国と中国が主導する政策の交差点に東南アジアがある。中国企業や中国資本の対外経済活動については「中国は、国際的なビジネスルールを確立するようになり、国家資本主義の台頭によって、グローバル化に新たなコストとリスクが伴う」、「東南アジアの開発独裁と比べると長期にわたるより強固な体制」、「一帯一路戦略は政治的、軍事的な色彩もあり、人民元の国際化という目標も含まれる」と警戒論がある。ただし、先行研究は必ずしも、中国の対外投資の拡大が、具体的に周辺地域に影響を与えているかを示すことに成功しているとは言えない。

## 2. 研究の目的

本研究は、中国の東南アジアの自動車に関する事例研究を通じ「中国資本や企業が周辺地域に及ぼす影響を与えていくのか」との問いを明らかにする。中国企業の情報開示は限られており、中国自動車メーカーの事例研究は進んでいない。中国における日系自動車シェアは 2 割にも満たないが、東南アジアでは日系シェアが 8 割を占めている。中国系企業のほか、東南アジア進出する日系企業のほか、タイを中心として地場資本の自動車部品メーカーも台頭し、各国政府も含めて、多角的に事例研究と度見重ねるのが学術的な独自性である。自動車物流は一帯一路が掲げるインフラ整備とも密接に関係する。ASEAN は関税撤廃など経済統合を深めているものの、物流面での行政手続きなどの課題も残ると予想される。自動車部品は一台あたり 3 万点におよび裾野が広い産業で、産業構造の影響は広範囲に及ぶ。

さらに、国際経営論および多国籍企業論を折衷した動的な分析枠組みを探索的に構築する。

## 3. 研究の方法

現地統計資料・論文による中国自動車メーカーの貿易統計、海外生産販売の分析

現地紙資料・論文による東南アジアの自動車市場の分析

中国国営企業の上海汽車集団 (上海市) によるタイ財閥 CP グループとの自動車生産合弁事業など事例研究

中国民営企業の浙江吉利集団 (浙江省杭州市) が 49% 出資したマレーシアの国民車プロトン社の事例研究

## 4. 研究成果

### (1) インドネシアの事例研究

歴史を振り返ると、日系自動車メーカーも東南アジアや豪州市場で輸出や生産の実績を積みながら、米国、欧州、そして中国への進出していった。イタリアの Amighini らの定量分析でも集積効果として他の国の自動車メーカーが進出している国に投資する傾向を説明した。日系自動車メーカーのシェアが非常に高い牙城とはいえ、後発組の中国自動車メーカーとしてはインドネシアをはじめ ASEAN 市場は中国自動車メーカーの多国籍化、国際化の玄関口として位置付ける理由は十分にある。ただし、中国自動車メーカーの対外直接投資の実績は短く限られた事例研究の中で、成功か失敗かを論じるにはさらに観察の時間や事例の積み重ねも必要だろう。消費者にとって、自動車は住宅に次ぐ大きな買い物である。二輪車から乗用車への乗り換えには相当な消費力向上が必要になる。インドネシア、特にジャカルタでは、モバイルによって二輪車や自動車の配車サービスがすでに普及している。深刻な交通渋滞という問題も自動車の普及の障害となっている。

### (2) 海汽車、米 GM との国際戦略連携による対外競争戦略の事例研究

上海汽車は 1978 年の改革開放時点では、大手自動車メーカーで国営企業の中国第一汽車、東風汽車に次ぐ二番手グループだった。1980 年代の VW との乗用車生産の合弁事業で上海汽車集団、つまり VW ブランド (サンタナ) の販売に支えられ、成長してきた。さらに 1990 年代、乗用車では 2 つ目の外資との合弁事業選定過程では、GM、フォード、トヨタ自動車という日米の大手 3 社 32 を相手にして GM を相手先に選んだ。インドネシアでの現地生産は GM との合弁会社

である上汽通用五菱汽車印尼有限公司が選表 2 上海汽車集團の会社別販売台数の推移 (2010 ~ 2020 年) 中国はアジアで日系自動車にキャッチアップできるのか - 79 - ばれている。インドでは、子会社の名爵汽車印度有限公司 (MG India) は、GM が撤退した工場跡地を工場として選んでいる。さらには、GM インドのトップを務めたラジーヴ・チャバ氏を MG India 社長に就かせている。上海汽車はなぜトヨタ自動車ではなく GM を選んだのだろうか。上海汽車としては 1990 年代当時、世界最大の GM というステータスは大きかったのだろう。GM は世界金融危機で経営破たんしているが、経営悪化を見込んで「与しやすい相手」として選んだとは考えにくい。トヨタ自動車はタイ、インドネシアをはじめ東南アジアで圧倒的な市場支配力を有している。他方、GM は東南アジア・インドで成功したとは言えない。

最初の提携先の VW は乗用車で中国第一汽車とも提携している。上海汽車との国際連携の密度は GM とは違う。また、改革開放直後の 1980 年代、上海汽車・VW 双方が将来の第 3 国への進出まで視野に入れて国際戦略連携を具体的に議論するのはあまりにも飛躍だろう。ただし、上海汽車が 1990 年代の 2 つ目の乗用車合弁会社のパートナー探しで、GM と将来の第 3 国への進出まで視野に入れたことは 1980 年代の VW よりは現実性があると考えられる。次に傘下に収めた英国自動車ブランド MG にも言及しておく。車種で SUV は中国乗用車販売の半分近くを占め、タイやインドネシアなど東南アジアでも人気である。英国自動車ブランド MG も SUV として活用される。上海汽車は最初の海外生産地として東南アジアの生産拠点タイを選び、パートナーとしてタイ財閥 CP を選んだ。日本では伊藤忠商事のパートナーとして知られている。

いち早く進出したタイは、インドネシアやインドより販売実績を上げて、MG ブランドの SUV がインドネシアやマレーシアへと輸出する計画もある。トヨタ自動車をはじめ日系企業は欧米や中国より早く東南アジアに進出し、平均して 8 割以上、タイやインドネシアでは 9 割台のシェアを獲得している。トヨタ自動車をはじめ日系企業は合弁事業パートナーとして、タイではサイアム、インドネシアではアストラのように現地の有力財閥を選んでいる。生産では立ち上げ期の許認可、さらに、現地の消費者と接する販売面ではパートナーの役割は大きい。日本や中国自動車メーカーと東南アジア現地資本との関係についての考察は今後の課題としたい。冒頭で、二つの問いを用意した。まず、企業のグローバル化は、米国、欧州、日本の先進国から韓国、台湾、シンガポール、香港の NIES 企業から、中国をはじめとする新興国に広がりを見せている。自動車メーカーではこれまでルノー、日産自動車と三菱自動車、ダイムラー・ベンツとクライスラー、フィアットとクライスラー、フォードとマツダのように先進国の自動車メーカーの国際戦略連携が競争戦略として論じられてきた。

中国国内では、テスラを除けば、外資系が合弁会社、しかも過半数の合弁会社が原則認められてこなかった。認められるのは 2022 年以降とされる。外資系自動車メーカーの合弁会社は原則として 2 社までに制限されているが、中国側には合弁事業の制限がない。中国自動車メーカーは改革・開放後の早い段階から合弁事業で先進国の主力自動車メーカーと交渉できるという点で国際戦略連携の経験蓄積では優位にあったと言えるのだろうか。次に、上海汽車の GM 撤退国・地域の輸出や海外生産、英国ブランドの MG の内外の利用は、吉利汽車によるスウェーデンメーカー長崎県立大学東アジア研究所『東アジア評論』第 13 号 (2021 . 3) - 80 - VOLVO を買収、マレーシア国民車プロトンの経営再建、またドイツのダイムラーの筆頭株主でもある。さらにはインドのタタ・モーターズによる Jaguar Land Rover (JLR) 買収という新興国メーカーを買い手や主体とする国際戦略連携の先事例となりうるのだろうかと問いかけた。前者は、すでに言及したように、上海汽車の 1990 年代、なぜトヨタ自動車ではなく、GM を選んだのかという点について研究を深めれば、事例研究としての意義を増していく。後者については、提携する外資系企業の本論は限られた事例研究ながら、その可能性は大いにあるだろう。

### (3) 上海汽車・東風汽車の比較研究

日本の先行研究の多くは生産に焦点をあてる傾向があった。さらに、中国政府が外資系から技術協力や合弁事業を展開した乗用車メーカーを「三大三小二微」として自動車育成政策を掲げながら、吉利汽車、奇瑞汽車など民族メーカーや独立系メーカーと呼ばれる新興メーカーが台頭してきた。これらに比べると、上海汽車、東風汽車、中国第一汽車の国有の 3 大メーカーの事例研究は多くない。

そこで、上海汽車は傘下に収めた英国スポーツ車ブランド MG のほか、GM と提携して、タイ、インドネシア、インドなどで現地生産を開始している。本論は、最大メーカーとなった上海汽車の国内販売に焦点をあてることにした。比較対象として、東風汽車を選んだ。上海汽車は乗用車で VW と GM に絞って合弁会社を設立した。対して、東風汽車は提携先が多様である。東風汽車は株式上場による企業改革で中国第一汽車に比べて進んでいることも背景にある。

さらに、生産だけではなく、販売やマーケティングについて考察の対象とした。中国の乗用車販売は SUV が 50% 近くまで拡大しており、A ~ E 級車、さらに MPV・SUV までプロダクトについてセグメント分析を試みたのが研究へのささやかな貢献である。

今後の課題は、上海汽車の国内販売と海外展開を関連付けて分析することである。中国最初のメーカーである中国第一汽車、東風汽車の研究も深化させていく必要がある。中国国内のマーケティング分析を完成させるためには、プライス、プロモーション、プレイスの視点が必要になる。経営実務家の関心は、中国の EV など新エネルギー車や自動運転にあるのではないだろうか。日本をはじめ先進国メーカーは欧米市場に関心が向かいがちであった。さすがに中国市場が世界

一になり、中国市場の重要性は認識されている。しかし、中国市場もガソリン車については、成長期から成熟期に入っている。中国メーカーは、日本メーカーや韓国メーカーも手掛けにくい低価格車に強みがある。先進国メーカーがEVなど新エネルギー車に重心を移す中、新興国ではしばらくガソリン車の時代が続く。先進国メーカーは採算性が低い市場での生産から撤退し始めている。オーストラリア（2019年の自動車販売106.2万台）では外資系メーカーの生産がなくなり、フォードはブラジルの現地生産中止（2019年の自動車販売19.6万台、ブラジル全体で278.8万台）を決めている。成熟期に入ったばかりの中国メーカーはすでに生産能力や生産技術を高めており、先進国メーカーの撤退は中国メーカーの輸出や現地生産・販売の機会となる可能性がある。さらに、上海汽車は50万円42を割る小型EV車を投入し、中国国内で販売実績をあげた。2020年、中国のEV販売は111.6万台、対してEVシフトを強く打ち出した欧州では、2020年、ドイツは19.4万台、英国10.8万台である。ガソリン車同様、EVや搭載する電池の生産・開発でも「規模の経済性」が働くのだろう。

吉利汽車によるVOLVOのような大型買収、つまり中国メーカーが先進国メーカーを買収することは、米中貿易摩擦以降、考えにくいシナリオ43としておく。しかし、先進国メーカーは今後、収益性から撤退する市場が増えていく。そこに、損益分岐点が高い中国メーカーの拡大機会がある。中国メーカーは、ガソリン車およびEVで、コンパクトカー、SUVを中心に、新興国でシェアを獲得する条件を満たしつつある。中国も脱炭素を目指しているが、先進国ほどには厳格化しないだろう。新興国は先進国より成長余力があるため、ガソリン車とEV生産については中国メーカーが先進国メーカーをキャッチアップし、部分的には凌駕していくというシナリオは、決して中国側に立った楽観シナリオではないだろう。

#### 主要論文

小原篤次（2019）「中国自動車の対外進出研究：日系独占のインドネシアで成功するのか」『東アジア』第70号、77-87ページ

小原篤次（2021）「中国はアジアで日系自動車にキャッチアップできるのか：上海汽車、米GMとの国際戦略連携による対外競争戦略の事例研究」『東アジア評論』第13号、73-84ページ。

小原篤次（2021）「上海汽車・東風汽車の比較研究：国際連携・プロダクトの視点からの考察」『東アジア研究』第75号、51-63ページ

## 5. 主な発表論文等

〔雑誌論文〕 計11件（うち査読付論文 1件 / うち国際共著 0件 / うちオープンアクセス 7件）

1. 著者名 小原 篤次	4. 巻 (12)
2. 論文標題 アジア経済を追いかける日本	5. 発行年 2020年
3. 雑誌名 東アジア評論	6. 最初と最後の頁 115-122
掲載論文のDOI（デジタルオブジェクト識別子） なし	査読の有無 無
オープンアクセス オープンアクセスとしている（また、その予定である）	国際共著 -
1. 著者名 小原 篤次	4. 巻 (12)
2. 論文標題 自動車メーカーのトリレンマ	5. 発行年 2020年
3. 雑誌名 東アジア評論	6. 最初と最後の頁 123-128
掲載論文のDOI（デジタルオブジェクト識別子） なし	査読の有無 無
オープンアクセス オープンアクセスとしている（また、その予定である）	国際共著 -
1. 著者名 石川 幸一	4. 巻 61(2)
2. 論文標題 経済 国際経済・貿易研究委員会報告(6)アジアの経済統合の現状と課題：RCEP合意が二〇二〇年の課題	5. 発行年 2020年
3. 雑誌名 改革者	6. 最初と最後の頁 42-45
掲載論文のDOI（デジタルオブジェクト識別子） なし	査読の有無 無
オープンアクセス オープンアクセスではない、又はオープンアクセスが困難	国際共著 -
1. 著者名 小原篤次	4. 巻 (70)
2. 論文標題 中国自動車の対外進出研究：日系独占のインドネシアで成功するのか	5. 発行年 2019年
3. 雑誌名 東アジア研究	6. 最初と最後の頁 77～87
掲載論文のDOI（デジタルオブジェクト識別子） なし	査読の有無 無
オープンアクセス オープンアクセスとしている（また、その予定である）	国際共著 -

1. 著者名 小原篤次・瀧田水紀	4. 巻 (11)
2. 論文標題 クルーズ船インパウンド客の決済方法に関する研究	5. 発行年 2019年
3. 雑誌名 東アジア評論	6. 最初と最後の頁 41～55
掲載論文のDOI (デジタルオブジェクト識別子) なし	査読の有無 無
オープンアクセス オープンアクセスとしている (また、その予定である)	国際共著 -

1. 著者名 小原篤次	4. 巻 (1128)
2. 論文標題 「一帯一路」と中国債務の畏	5. 発行年 2018年
3. 雑誌名 世界経済評論IMPACT	6. 最初と最後の頁 1～2
掲載論文のDOI (デジタルオブジェクト識別子) なし	査読の有無 無
オープンアクセス オープンアクセスとしている (また、その予定である)	国際共著 -

1. 著者名 小原篤次	4. 巻 (1081)
2. 論文標題 なぜ「イノベーション」は生まれたのか? (21世紀の地球経済学第13回)	5. 発行年 2018年
3. 雑誌名 Int ' lecowk	6. 最初と最後の頁 1
掲載論文のDOI (デジタルオブジェクト識別子) なし	査読の有無 無
オープンアクセス オープンアクセスとしている (また、その予定である)	国際共著 -

1. 著者名 石川幸一	4. 巻 (45)
2. 論文標題 ASEANのインフラ整備と中国の一帯一路構想	5. 発行年 2018年
3. 雑誌名 亜細亜大学アジア研究所紀要	6. 最初と最後の頁 39～83
掲載論文のDOI (デジタルオブジェクト識別子) なし	査読の有無 有
オープンアクセス オープンアクセスではない、又はオープンアクセスが困難	国際共著 -

1. 著者名 石川幸一	4. 巻 78(12)
2. 論文標題 一帯一路の地政学	5. 発行年 2018年
3. 雑誌名 運輸と経済	6. 最初と最後の頁 109～115
掲載論文のDOI (デジタルオブジェクト識別子) なし	査読の有無 無
オープンアクセス オープンアクセスではない、又はオープンアクセスが困難	国際共著 -

1. 著者名 石川幸一	4. 巻 (88-1)
2. 論文標題 中国企業によるASEAN自動車産業への投資 - 吉利によるプロトンの買収	5. 発行年 2019年
3. 雑誌名 ITI 調査研究シリーズ	6. 最初と最後の頁 61～71
掲載論文のDOI (デジタルオブジェクト識別子) なし	査読の有無 無
オープンアクセス オープンアクセスとしている(また、その予定である)	国際共著 -

1. 著者名 石川幸一	4. 巻 (1319)
2. 論文標題 一帯一路構想と日本の経験	5. 発行年 2019年
3. 雑誌名 世界経済評論IMPACT	6. 最初と最後の頁 1～2
掲載論文のDOI (デジタルオブジェクト識別子) なし	査読の有無 無
オープンアクセス オープンアクセスではない、又はオープンアクセスが困難	国際共著 -

〔学会発表〕 計6件(うち招待講演 0件/うち国際学会 2件)

1. 発表者名 小原 篤次
2. 発表標題 近隣アジア諸国と日本の決済ギャップ
3. 学会等名 「アジア政経学会秋季大会」
4. 発表年 2019年

1. 発表者名 Atsuji Ohara
2. 発表標題 Sovereign wealth funds on Japanese Equity Markets: Evidence from Saudi Arabia
3. 学会等名 World Finance Conference (国際学会)
4. 発表年 2019年

1. 発表者名 Atsuji Ohara
2. 発表標題 Impact of Gender Gap on Economic Growth in the MENA Region
3. 学会等名 The 40th Middle East Economic Association Annual Meeting (国際学会)
4. 発表年 2019年

1. 発表者名 石川 幸一
2. 発表標題 ASEANのインド太平洋構想
3. 学会等名 明治大学商学部「アジア経済についてのセミナー（商研セミナー）」
4. 発表年 2019年

1. 発表者名 石川 幸一
2. 発表標題 アジアの経済統合：現況と課題
3. 学会等名 政策研究フォーラム「国際経済研究会」
4. 発表年 2019年



1. 発表者名 門 闖
2. 発表標題 中国銀行業の海外進出とグローバル・ネットワーク
3. 学会等名 「アジア政経学会秋季大会」
4. 発表年 2019年

〔図書〕 計6件

1. 著者名 小原、門他（編著）「金融業の規制緩和と競争」「国有企業改革からベンチャー企業支援へ」他	4. 発行年 2019年
2. 出版社 ミネルヴァ書房	5. 総ページ数 264
3. 書名 中国の金融経済を学ぶ	

1. 著者名 国際社会学部編集委員（編）小原「「香港・ドバイ・対馬」ゲートウェイ都市の政治経済論」	4. 発行年 2019年
2. 出版社 長崎文献社	5. 総ページ数 332
3. 書名 “越境”するヒト・モノ・メディア（長崎県立大学シリーズ）	

1. 著者名 石川 幸一、馬田 啓一、清水 一史（編著）	4. 発行年 2019年
2. 出版社 文真堂	5. 総ページ数 235
3. 書名 アジアの経済統合と保護主義	

1. 著者名 山田 満、苅込 俊二（編著）石川「ASEANの経済統合：展開と評価」	4. 発行年 2020年
2. 出版社 文真堂	5. 総ページ数 296
3. 書名 アジアダイナミズムとベトナムの経済発展	

1. 著者名 平川 均、石川他（編著）石川「自由で開かれたインド太平洋構想」	4. 発行年 2019年
2. 出版社 文真堂	5. 総ページ数 268
3. 書名 一帯一路の政治経済学	

1. 著者名 中国研究所（編）門 闢（分担執筆「動向・経済」「銀行」）	4. 発行年 2019年
2. 出版社 中国研究所	5. 総ページ数 526
3. 書名 中国年鑑 2019	

〔産業財産権〕

〔その他〕

researchmap <a href="https://researchmap.jp/atsujiohara">https://researchmap.jp/atsujiohara</a> researchmap <a href="https://researchmap.jp/atsujiohara/?lang=japanese">https://researchmap.jp/atsujiohara/?lang=japanese</a>
--

6. 研究組織

	氏名 (ローマ字氏名) (研究者番号)	所属研究機関・部局・職 (機関番号)	備考
研究 分 担 者	石川 幸一  (Ishikawa Koichi)  (80406842)	大阪経済法科大学・公私立大学の部局等・研究員    (34427)	
研究 分 担 者	門 闢  (MON CHIN)  (00513053)	大阪産業大学・経済学部・教授    (34407)	

7. 科研費を使用して開催した国際研究集会

〔国際研究集会〕 計0件

8. 本研究に関連して実施した国際共同研究の実施状況

共同研究相手国	相手方研究機関