

令和元年7月31日

鹿児島大学大学院人文社会科学研究科長 殿

学位（博士）論文審査の概要及び結果報告書

地域政策科学専攻

氏名 邵 利軍

学位論文題目

中国オートバイ産業における4大集積地と外国資本を中心とした市場行動に関する研究  
(A study on the four accumulated areas of the motorcycle industry in China  
and the market conduct by the foreign capitals)

論文審査の概要

1. 本論文の目的

本論文は、1990年以降の中国のオートバイ産業の急激な成長と、2010年以降の衰退につながるとみられる停滞状況の要因を多国籍企業と中国の国内資本との競争関係のなかに見出し、市場行動として論じたものである。オートバイ産業は、現在、世界市場のなかで日本のメーカーが市場の50%を超える寡占状況を維持している。東南アジアでは日本メーカーの合弁企業等が市場を占拠している。しかし、中国のオートバイ市場では、時期によってことなるが、国内市場のほぼ2/3を国内資本系企業が占めている。このような従来のオートバイ産業にはなかった国内資本の成長を本論文では、多国籍企業をベースとした合弁企業と、国営企業と民間企業を含む国内資本系の企業の市場行動として分析をおこなっている。

中国においては、政策主導の産業の育成がなされてきた。オートバイと対比される自動車産業などは、政策主導である。これに対して、オートバイ産業は、環境問題としての政府の規制があるものの、中国国内では過当競争にも類似した企業間の競争が存在し、その結果として、市場集中、寡占化の傾向がみられている。本論文では、この中国では数少ない市場競争を前提として、ダイナミックな産業の発展状況を描き出す結果ともなっている。

## 2. 本論文の構成

論文全体は、6つの章から構成される。

第1章では、研究にいたった背景および目的、仮説、そして、分析方法について述べている。とくに、分析手法については、従来の多国籍企業論であるハイマー、ラグマン等では説明が難しいことをあげて、多国籍企業論のベースとなったプロダクトサイクル論を選択することを述べている。この帰結として、2つの仮説が設定されている。第1の仮説は、中国のオートバイ産業の分析にプロダクトサイクル論が有効な分析手法であること、第2の仮説は、オートバイ産業の空間的な集積地点においての企業が選択している市場行動をみることによって、オートバイ産業の発展プロセスを明確にすることができる、というものである。

第2章では、産業の発展段階論について検討をしている。雁行形態論、キャズム、プロダクトサイクル論を検討し、中国のオートバイ産業の発展過程の説明にはプロダクトサイクル論が有効であるとしている。次に、中国のオートバイ産業に関する代表的な先行研究について、発展段階論に依拠したものがあるかどうかを検討しているが、ほとんど触れていないことが示され、本論の独自性を示している。

第3章では、中国のオートバイ産業の発展パターンが特異なものであることを、欧米、日本、東南アジア、インドなどの発展途上国も含めて示している。

第4章では、中国のオートバイ産業の発展をより詳細に分析している。とくに、大規模化のなかで、集中化が進んでいることが指摘されている。また、統計が整備された2000年以降では、合弁企業と国内資本系企業との市場行動の対比がなされ、国内資本系企業が2000年代輸出指向であったのが、2010年代国内指向に変化したこと、また、合弁企業が2000年代国内指向であったのが、2010年代国内市場でのシェアを減らしていることが示された。

第5章では、以上の傾向を中国国内のオートバイ産業の集積地である4つの地域にわけて分析をおこなっている。重慶、広東、江蘇・浙江・上海、河南・山東のそれぞれの地域では、合弁企業、国内資本系企業の比率が異なり、より詳細な分析が可能となっている。国内資本系企業の多い重慶地区の分析の結果、2000年代において、合弁企業との競争を避けるために、輸出に特化していく状況が示された。その後、2010年になると、企業規模の拡大にともない市場競争力をつけたため、国内市場に振り替えるという市場行動を示している。他の地域においては、合弁企業の比重が高いために、合弁企業の市場行動の変化が顕著に表れている。2000年代の国内市場指向は、あきらかになったが、2010年代の市場行動は、合弁企業の戦略の違いが表れている。前章で示されたように、合弁企業の国内市場向け出荷台数は、減少傾向にあったが、河南・山東地域の合弁企業の市場行動は、国内

資本系企業と対抗するために、低価格製品の販売に切り替えている。これは、合弁企業の戦略が多様化していく過程であることを示した。

第6章では、仮説の検証をおこなっている。仮説の第1に関しては、プロダクトサイクル論で分析可能だったのは、多国籍企業の戦略を反映する合弁企業であったことが示された。国内資本系企業においては、むしろ、合弁企業の戦略の狭間を狙った戦略をとらざるをえなかったことが示された。第2の仮説に関しては、多国籍企業の戦略のなかで中国のようにすでに国営企業としてオートバイ産業が存在し、膨大なニーズが存在しうる条件ならば、同様の発展パターンがみられる可能性を示している。

### 3. 本論文の評価

#### 1) 評価されるべき点

第1に、限られた統計しか公表されていない中国において入手できる統計を使い、さまざまな方向から補完して分析した点は評価できる。とくに、WTO加盟以降の2000年代からの統計を駆使した点は、市場行動の分析をより明確にしている。

第2に、先行研究では、集積地が存在することは指摘されていたとしても、これを発展段階の分析に利用した点は、新たな分析の枠組みを提示したことになる。とくに、河南・山東地域の合弁企業が低価格戦略に転換したことは、合弁企業の生産技術の圧倒的な優位性を示すとともに、多国籍企業の戦略が多様化している初めての具体的な事例である。

第3に、本論ではなく、注で指摘している点であるが、所得の増加にともない輸送手段がオートバイから自動車へ転換する過程は、中国人の社会文化的な背景を指摘しうるものであり、中国におけるオートバイ産業の衰退の一つの要因ともなっており、日本との対比が期待される。

第4に、市場競争の環境があるオートバイ産業に着目したことは、中国経済において市場原理が貫徹する部分があることが示されている。これは、計画経済的な指摘が多い中国においても、競争環境が整えば、個別企業の市場行動は合理的な判断のなかでなされることの例示ともなっている。

#### 2) 問題点

第1に、本論文は、実証分析であるが、その過程で新しい事実を発見し、この論文にいたったと思われる。このような場合、その事実に至る理論的検証を細部にわたるまでおこなわなければならないが、本論文においては、まだ細部まで論考が至っているとはいえない点が多々見られる。

第2に、古典的なプロダクトサイクル論に着目した点は、中国のオートバイ産業の分析

において、評価できるが、論文の後半において、多国籍企業論ともいうべき論述がみられる。本論文で示された発見は、多国籍企業論においても重要な事例ともなるが、論文全体の整合性を考えると、仮説の検証とは異なる記述が多すぎる。

第3に、同様の指摘であるが、前半は中国市場全体の記述となっているが、後半は、多国籍企業論的な記述に影響され、市場の範囲が混同されている。市場範囲の混同は、このような産業の場合、市場分割の議論に陥りやすい。オートバイ産業の特性を考えるならば、市場分割の要因は少なく、誤解をまねくような表現は避けるべきであった。

第4に、多国籍企業論等で議論がはじまっているモジュール化の指摘がない。このために、中国で急成長したオートバイ産業の背景が不明瞭となっている。本論文の市場行動分析の背景にモジュール化という現代的な技術の発展があることは指摘されるべきであった。

#### 4. 総合評価

本論文には、以上のような幾つかの問題点は存在するが、中国経済を分析するうえでの新しい重要な知見が見出され、その新しい事実に基づく分析および議論には、論文としての独創性を備えている。とくに、中国市場において、巨大企業が成立する過程は、今後の研究の可能性の幅を広げることができ、この点は高く評価できる。よって、審査員全員が一致して、博士（学術）の学位を与えるに十分な学力と見識を有するものであると認定した。

授与する博士学位 学術

論文審査結果 合

審査委員

主査

萩野 誠

副査

梁原 季雄

副査

石岡 修

副査

西村 知

副査

山本 一哉

副査

印