

中国・外資合弁事業による国際戦略連携

小原篤次（神戸大学／長崎県立大学）

小原隆子（神田外語大学）

中国国内から始まる自動車の国際戦略連携について、ガバナンス・補完関係の視点を重視して報告する。2018 年以降、米中対立が顕在化し、戦後、アジア太平洋で構築された自由貿易体制、サプライチェーンに懸念が広がっている（大橋（2020）、中本・松村（2022））。他方、中国が 1971 年、国連に加盟、1978 年の改革開放とさかのぼれば、それまでの米国、欧州、日本など先進工業国と中国の関係は 50 年以上に及ぶ。自動車製造の合弁事業にしばらくすると、上海汽車集団（SAIC）と VW の合弁事業、上汽大衆（1984 年）設立にさかのぼる。VW は第一汽車集団（FAW）とも一汽大衆（1991 年）設立と中国における製造・販売で外資系の上位にある。李（1994）は、VW は乗用車経験を持つ上海汽車と第一汽車の産業集積に注目したことが、VW が中国で競争優位に立った「歴史的・産業的な背景」だとしている。GM も VW 同様、SAIC、FAW と合弁事業を立ち上げている（小原（2021a）（2021b））。米中が 15 年に及ぶ交渉を経て、中国が 2001 年、WTO に加盟する。電気自動車（EV）も含めて自動車の合弁事業も促進される（小原（2010））。中国の世界シェアは 2023 年、自動車全体で 37.6%、乗用車で 45.7%に及ぶ。テスラモーターのように外資 100%が認められた事例（湯進（2020））もみられるが、上汽大衆以来、外資は出資比率 49%を上限とする、つまり過半数が取れない中で、WTO 加盟を経て世界一となった中国自動車市場で中国企業に対して提携を維持している。自動車をはじめ中国製造業の国際展開が本格化する中、ガバナンスと補完関係を中心に考察する。

参考文献

大橋英夫（2020）,『チャイナ・ショックの経済学：米中貿易戦争の検証』勁草書房。

小原篤次（2010）,「ダイムラーと提携」『エコノミスト別冊』88(19),87-89.

小原篤次（2021a）,「上海汽車・東風汽車の比較研究」『東アジア研究』75,51-63.

小原篤次（2021b）,「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」『東アジア評論』13,73-84.

湯進（2020）,「自動車 テスラが巨大工場で中国攻略 コスト優位性で日欧勢に挑む」『エコノミスト』98（18）,91-93.

中本悟・松村博行（2022）,米中経済摩擦の政治経済学：大国間の対立と国際秩序』晃洋書房。

李春利「中国の乗用車生産における国産化戦略とサプライヤー・ネットワーク」『産業学会研究年報』（9）,69-84,91.