

# 夏田 郁 教授

## アパレル・自動車産業の産業発展研究

### : 国際付加価値連鎖と産業政策



私は、持続可能な開発目標（SDGs）の目標9「産業と技術革新の基盤をつくろう」分野の研究を行っています。具体的には、国際付加価値連鎖（Global Value Chains）および産業政策という理論的枠組みを用い、労働集約的産業であるアパレル産業及び資本集約的産業である自動車産業の研究を行っています。

世界のアパレル産業は、2004年まで多国間繊維協定の下、輸入割当制（外国で製造された品物について輸入可能な数量や金額を制限し、割り当てる制度）が用いられ、先進国の割当が存在する多くの発展途上国に産業が立地していました。しかし、2005年に自由貿易が始まり、その結果、アフリカ諸国のアパレル産業はアジアへシフトすることとなりました。2019年のアパレル製品の輸出額は1位中国、2位バングラデッシュ、3位ベトナム、4位インド、6位インドネシア、8位カンボジアとアジア諸国が上位を占めています。アパレル産業は、賃金の安い、教育レベルの低い、農村部の若い女性が主な労働者です。例えば、バングラデッシュでは、一般的に普通の生活を送るのに3~4万円程度の生活費が掛かるのですが、労働者は月に7千~1万円程度の給与で働いています。我々が身に着けている服はこのような環境で作れているのです。この状況が改善されるためには、労働環境の改善と同時に、労働生産性の向上及び産業の高度化が必要不可欠となります。よって、農村部の初等教育（識字率の向上）の充実、職業訓練（服のデザイン等）が重要となります。この点において、SDGsの目標4「質の高い教育をみんなに」、目標8「働きがいも経済成長も」といった他の目標とも関わってくるのです。



同様に、2000年以降、世界の自動車産業の産業立地も大きく変化してきました。2018年の最大の自動車生産国は中国（世界の約29%）であり、続いてアメリカ（約12%）、日本（約10%）、インド（約5.4%）、ドイツ（約5.4%）となっています。米日独の自動車生産台数は一定水準を維持していますが、フランス・イタリアの生産台数は30~40%減少しています。一方、新興国の中国、インドは急成長しています。また、この2か国以外に急成長している地域が、東南アジア（タイ・インドネシア）と中欧（チェコ・スロバキア）です。両地域の成長の原動力は外資系企業ですが、産業政策及び産業構造は大きく異なります。東南アジア諸国は垂直的（セクター別）産業政策を導入し、外資系企業を利用し地場資本企業を成長させる積極的な自動車産業の発展を目指しています。一方、中欧諸国ではEU加盟と同時に垂直的産業政策は禁止されており、外資系企業からのスピルオーバー効果に頼った受動的な自動車産業の発展を享受しています。両地域とも、多くの自動車生産・輸出を行っていますが、東南アジア地域の方が、遥かに多くの現地資本企業が上位のサプライチェーン・ネットワークに組み込まれています。例えば、タイでは、複数の現地大手サプライヤーが積極的に研究開発を行い産業の高度化を達成し、多国籍企業へと成長しています。これは中欧自動車産業には無い特徴です。私はこのような視点から、SDGs目標9を研究しています。

4 質の高い教育を  
みんなに



8 働きがいも  
経済成長も



9 産業と技術革新の  
基盤をつくろう



学部

国際経営学部

研究分野

国際開発学、国際政治経済学、  
国際経営学、地域研究