

共同研究活動報告書（2018年度） I

『一帯一路プロジェクトによる
産業構造への影響』グループ

藤井 大輔

1. 研究の目的
2. 研究の方法
3. 研究活動報告
4. 主な発表論文等
5. 研究組織

1. 研究の目的

本研究の目的は、中国が2014年より実施している一帯一路プロジェクトが、対象国の経済構造に対してどのような影響を与えるか明らかにすることである。本年度は、その第一歩として、東南アジアの一帯一路対象地域の投資の現状ならびに諸問題を把握しようとした。その背景には、一帯一路における投資額、投資方法、そして、現地の対応など不透明な点が多いことにある。世界銀行をはじめ、さまざまな研究機関が一帯一路の投資額の推計などの分析をしているものの、メディアの個別案件報道をベースにしていたり、また、その報道の風潮も中国国内と国外で異なるものになっていたりする。このような状況の下、本年度は現状把握のために、日系企業も含む現地企業を中心に聞き取り調査を行った。

2. 研究の方法

上記の目的を達成するために、本年度最も重点をおいたのは、ミャンマーのヤンゴンにおけるインタビューである。また、現地でのインタビューを実施する前に、ミャンマー商工会議所ともつながりが深いタイ商工会議所大学の Miloslav Kalniev 氏を

招聘し、ミャンマーならびにタイにおける一帯一路の現状と問題点についての研究会を開催した。さらに、一帯一路に関する基礎資料の収集のために、北京の国家図書館などで資料収集を行った。詳細は以下の通りである。

2.1 共同研究会

実施日：2018年7月4日

場所：大阪経済大学 D66教室

報告者：Mr. Miroslav Kalniev (Associate Dean for Academic Affairs, International College, University of Thai Chamber Commerce)

タイトル：China's Belt and Road Initiative on Thailand and Myanmar

2.2 北京資料集調査

実施日：2019年1月29日～2月2日

場所：中国国家図書館（北京市）、中国国家统计局（北京市）、雄安新区（河北省）

2.3 ヤンゴン現地インタビュー調査

実施日：2019年3月3日～3月7日

訪問企業・事務所：JETRO ヤンゴン, Myanmar Japan Center, Ayeyar Hinthar Holdings Company Limited, Sakura Trade Center, Aung Naing Thitsar Co., Ltd, Union of Myanmar Federation of Chambers of Commerce and Industry, Cherry Yoma Group Public, Myanmar Japan Thilawa Development Limited, Great Electromotive International Co., Ltd, Suzuki Motor Myanmar

3. 研究活動報告

3.1 共同研究会

本プロジェクトでの中心的な分析地域となるタイならびにミャンマーにおける一帯一路の状況を知るために、前述の通り、本研究会では、タイ商工会議所大学の Miroslav Kalniev 氏によって、タイならびにミャンマーにおける一帯一路投資の現状と問題点が報告された。主な内容は以下の通りである。

タイにおける代表的なプロジェクトとして、バンコクからタイの北隣のラオスを經由して中国の雲南省に向かう鉄道建設のプロジェクトが挙げられる。報告によると、建設工事には中国企業のみならず、タイ大手建設会社の（Italthai 社）も参加し、建設そのものはタイ国内においては順調に進んでいるとのことであった。

一方、ミャンマーでは、同国西部沿海部のラカイン州から雲南省へ通じる石油と天然ガスのパイプラインが、一帯一路プロジェクトが提唱される前から建設されており、天然ガスのパイプラインは2013年より、石油のパイプラインも2017年より稼動を開始している。このパイプラインは、中国の国有企業である中国石油天然気（CNPC）が主体となっている。このパイプラインが完成したことにより、中東やアフリカからの原油を、インド洋からマラッカ海峡を經由することなく直接中国へと輸送することが可能になった。

また、パイプラインのミャンマー側のスタート地点に近いチャオピュー港の周辺で経済特別区（SEZ）の建設が進められている。しかし、用地収用、環境問題、ラカイン州で起きているロヒンギャ問題などのため、順調には建設が進んでいない。さらに、このチャオピュー SEZ から中国雲南省を結ぶ高速鉄道、高速道路の建設が計画されているが、これらも頓挫状態にある。

以上の現状をふまえ、タイ、ミャンマー両国における一帯一路に関する問題点が提起された。まず、プロジェクトの不透明性が挙げられる。ひとえに一帯一路によるインフラ建設といっても、政府開発援助として行われているものもあれば、一帯一路のための国際金融機関といっても良いアジアインフラ投資銀行、中国の政策金融機関である中国輸出入銀行や国家開発銀行、さらには商業銀行による融資によって行われているものもある。そして、建設主体や完成後の運営主体も、現地企業の場合もあれば、中国の国有企業の場合もある。

また、プロジェクトの持続可能性についても疑義が出された。純粹に経済性のみを追求すれば、すでに稼動しているミャンマーのパイプラインも、パイプの中の石油を送り出す圧力が必要であることなどを考慮すると、決して効率的ではないそう。他にも輸送インフラでは、一方の方向には荷物が満載になっても、反対方向は空荷が発生する片荷の問題もある（同様の問題は昨年訪問したラオスでも聞かれた）。

本研究グループでは、この研究で得られた知見をもとに、後に実施した現地で聞き取るべき内容などを検討した。

3.2 北京資料収集調査

本調査で実施した内容は、国家統計局や国家図書館で一带一路に関する統計や書籍などの資料収集ならびに、現在中国が北京の非首都機能の移転させるために建設を進めている河北省の雄安新区の訪問である。本調査で収集した資料を用いた分析は現在進行中であるので、ここでは、雄安新区訪問について記す。

雄安新区は、習近平政権が2017年に設置を決定した国家級新区で、改革開放直後に設置され、華南地域の経済発展に貢献した深圳経済特区、1990年代初頭に設置された上海の浦東新区に続く位置づけが行われている。北京から南方に100kmあまり離れた場所にあり、天津からもほぼ同様の距離である。現状では北京からのアクセスは良いとは言えず、このたびの訪問でも北京から高速鉄道で一旦天津へ向かい、さらに乗り換えて、最寄りの白洋淀駅に到着した。2020年には、北京から雄安新区へと直接アクセスする都市間鉄道が開通する予定で、この鉄道はまもなくオープンする北京の新国際空港も経由する予定である。

長年、中国は、国内の産業のアップグレードを進めており、すでに競争力を喪失した産業は国外へ移転させるとともに、中国国内ではハイテク産業の研究開発に力を入れるようになっている。この雄安新区は、自動運転や高速無線通信5Gなどの最先端技術の実験の場をめざしている。同時に、環境の保護にも留意しており、エリア内では不動産開発が厳しく規制されている。また、ガソリンなどの化石燃料を使用する自動車の走行が禁止されている。訪問時も、駅から新区へのアクセスは電気バス、新区内では自動運転の実験を行っている電気自動車のみが走行していた。

しかし、訪問した2019年1月時点では、新区はまだ未だ未完成の段階であった。計画面積は2000平方kmとも言われているが、上記の自動運転の実験を実施しているエリアは、端から端まで歩いて10分かからないような狭い範囲で、その周辺は整備前の空き地、さらにその周辺は以前からの町並みや耕地が続き、これらの地域では従来からのガソリン車が多数走行していた。不動産開発が規制されているというのが原因の一つであろう。中国政府も「千年大計」という長期的なスローガンに基づいて整備を進めているが、民間の活力がみなぎる特区の先輩である深圳とはあまりにも対照的であった。



図1 雄安新区で実験中の無人自動運転車（藤井大輔 撮影）



図2 雄安新区の旧市街（藤井大輔 撮影）

3.3 ヤンゴン現地インタビュー調査

ヤンゴン調査では、タイ商工会議所大学のコーディネートの下、ミャンマー系と日系の企業、そして、JETROとヤンゴン商工会議所を訪問した。そして、各組織の活動とともに、一帯一路との関わりについても聞き取りを行った。結論から述べると、少なくともヤンゴンにおいては、中国の影響は現時点ではあまり大きくなかった。しかし、ミャンマー系、日系問わず、一帯一路に対する印象は、その関わり方により好意的なものからその逆までかなり幅が広がった。以下では、訪問順に聞き取り調査の結果を述べていく¹。

¹匿名希望の訪問先もあったので、対応していただいた方の個人名は一律にイニシャル表記とする。

・2019年3月4日

(1) JETRO ヤンゴン事務所 T. K. 氏

ここでは、ミャンマーの日系企業全体の活動を知るために、ブリーフィングを受けた。ミャンマーへの国別投資累計額は第1位シンガポール(17,251百万ドル)、第2位中国(10,346百万ドル)で、日本からは第10位の864百万ドルにすぎない。しかし、シンガポールからの投資には迂回投資が多く含まれ、日本からの迂回投資も含まれているために実際の順位は反映していないとのことであった。その理由として、租税協定の有無が挙げられる。ミャンマーは日本とは租税協定を結んでいないが、シンガポールとは結んでおり、シンガポールでは企業の設立は容易であるので、日本からシンガポール経由でミャンマーへ投資しているとのことであった。実際に、キリンビールとアサヒビールもこの方法をとっている。

また、貿易品目で特徴的なのは、天然ガスの輸出が多いこと、そして自動車の輸入が多かったことがあげられる。自動車の輸入が「多かった」というのは、2012年に中古自動車の輸入が解禁され、大量の右ハンドルの日本の中古車が輸入されたものの、2017年に国産化を奨励するために右ハンドル中古車の輸入が禁止されたことによる。

許認可などのビジネスのしやすさランキングでは190か国中171位、汚職度指数も180か国中130位と、まだまだ下位ではあるが、民政移管された2012年に新たな国ができたと考えると仕方がないとの評であった。一方、氏の一带一路に対する印象は、その持続可能性については、かなり厳しいことを述べていた。

(2) Myanmar Japan Center (MJC) H. T. 氏

MJCは、JICAがミャンマー商業省をパートナーとして、日本との交流の促進や人材育成などを行っている。JICAからは、専門家としてH. T. 氏を含め2名が派遣されている。民政移管翌年の2013年から活動を行っており、2018年からフェイズ2が始まっている。

人材育成では、主に経営管理層のミャンマー人に対して、ビジネスプランニング、人材管理、フィナンシャルマネジメントなどMBAコース的な教育を行っている。なぜならば、ミャンマーでは一般ワーカーの人材は豊富であるが、それに対して経営管理層の人材が相対的に少なく、育成の必要があるそうである。性別でいうと、

女性の比率が高く、この点は日本とは異なる。なお、このような管理層教育への需要が高まっていることから、MJCのほかにも同様の教育を実施している教育機関が参入しており、タイ商工会議所大学もその一つとなっている。

日本との交流では、宮崎県の延岡市や北海道の帯広市と交流を行っており、相互訪問やビジネスマッチングが行われている。

(3) Ayeyar Hinter holdings Company Ltd. W. M. 氏, K. T. 氏

Ayeyar Hinter 社（以下 A 社）は、2007年に精米や輸出などのアグリビジネスを祖業とし、ゴム製品製造、金融業、ヘルスケア産業、教育、工業団地運営などを行っているコングロマリットである。民政移管前からビジネスを行っているが、政権交代や価格変動などのリスクを避けるために、さまざまな業種での分散投資を行っている。

A 社はミャンマー西部の中国が運営している SEZ 周辺でもビジネスを行っていることもあり、一帯一路への期待感はかなりのものであった。ミャンマーは途上国でインフラが不足しており、この方面への投資はリスクがないと述べ、近年、IMF などが指摘している持続可能性に関しても、日本が関与して第三国で一帯一路に関与することになったという報道を紹介し、かなり楽観的な見方をしていた。

・2019年3月5日

(1) Sakura Trade Center T. T. 氏

Sakura Trade Center（以下、S 社）は、1987年に T. T. 氏の父親が創業し、日本からの中古車を輸入していたが、現在は右ハンドルの中古車の輸入が禁止されているために、新車の販売が中心となっており、スズキのディーラーを4店舗経営している。現在、セダンのチアーズ（Ciaz）、7人乗りのエルティーガ（Ertiga）、小型車のスイフト（Swift）、軽トラックのキャリー（Carry）の4車種のスズキ車を販売しており、現在は約300万円のチアーズが一番人気となっている。スズキのディーラーは、他社も含めミャンマーに45店舗、ヤンゴンだけで20店舗あるが、新車に関してはスズキの一人勝ち状態である。前述の右ハンドル中古車の輸入禁止により、左ハンドル車に変わったため、不慣れを原因とした事故が多く、修理のためにディーラーは繁盛しているとのことであった。

(2) Aung Naing Thitsar Co., Ltd. A. Z. 氏

Aung Naing Thitsar Co., Ltd. (以下、A 社) は、2003年に精米や肥料販売などのアグリビジネスを祖業とし、現在はヤンゴン市内唯一となる日産のディーラーや自動車の輸送も手掛けている。企業規模は、従業員300人以上、売上は5400万ドルほどで、年率10~15%で成長中である。

A 社によると、アグリビジネスは取引量が大きい一方、利益率は低い。ミャンマーの主要産品の一つであるコメをヨーロッパや中東にも輸出している。また、ミャンマー人のコメ離れは進んでいないようである。日産のディーラーは、セダン型のサニーを5台から10台ほど毎月販売している。なお、販売しているサニーは、日産がミャンマーで生産しているもので、隣のタイの工場から輸入を行っても、関税のために利益は出ないとのことであった²。

コメと関係のなさそうな自動車の流通・販売に携わっている理由は、個人的なつながりをきっかけに日産車の販売を開始したが、コメは市場価格で変動するので、その価格変動リスクを分散することができるからであると述べていた。

(3) ミャンマー商工会議所 (UMFCCI)

UMFCCI は日本の商工会議所と同様の機能をもつ組織である。会員企業は入会金と年会費を支払い参加する。商工会議所内には地域別ならびに業種別の部会が存在し、業種別の部会は40弱ある。その中でもさかんに活動しているのは、農林水産関連の複数の部会である。その一方で、会費だけ払いほとんど活動していない企業もある。

また、UMFCCI では、2000年より経営管理層向けの教育も行っており、マーケティングや言語教育など30から40の科目を提供している。さらに、2011年からは、タイ商工会議所大学の協力の下、MBA コースも開設しており、每期50人以上が参加している。

タイ以外では、日本の JICA, JETRO, 韓国, 台湾などとも交流活動やセミナーなどを共催している。ただし、中国とは交流活動を行っていない。理由は、中国に対してはあまり良い印象を持っておらず、中国よりも台湾の方が良いとのことだ、

²関税率は、排気量が2000cc 未満だと20%、2000cc 以上の場合は40% かかる。

実際に台湾と積極的に IT 関連の活動を実施している。

(4) Cherry Yoma Group P. M. 氏

Cherry Yoma Group (以下、C 社) の創立は2010年で、祖業は中古車の輸入であった。しかし、先述の通り、右ハンドル中古車の輸入が禁止されたので、現在はドバイなどから左ハンドル中古車を輸入し、販売している。また、ミャンマーで生産している Suzuki の新車の販売する予定である。さらに、内陸のシャン州で幼稚園から高校までである教育機関も運営しており、通常は創業者である P 氏の妹が管理している。シャン州を選択した理由は、P 氏の出身地だからである。

・ 2019年 3 月 6 日

(1) ティラワ SEZ

ティラワは日系団地の色合いが強いが、もともとは1990年代に中国と開発する予定であった。しかし、うまくいかず、2000年代に入り、日本と造成を開始した。ただし、日系団地の割には、進出企業の国籍は多様で、日系企業のシェアが最も高いものの、半数ほどである。進出業種に関してネガティブリストはなく、逆に SEZ 法で明記してあれば、確実に進出することができ、法人税の減免も受けることができる。進出のための手続きも、ミャンマーの10省庁から SEZ に出向しているため、ワンストップで済ませることができる。

インフラに関して、東南アジアの他地域でよく問題となる電力不足は、ティラワでは起きていない。ティラワでは、SEZ の内外の発電所から SEZ 内の変電所を通じて、供給が行われている。ミャンマーは、生産量の 8 割を輸出にまわすことができるほどの天然ガス生産国であるので、発電はガス火力によるものが多い。ただし、環境問題に留意するスーチー政権となってからは、環境への負担が懸念され、発電停止も頻発している。しかし、実際には発電効率が良く、環境への負担の少ない超々臨界圧発電技術が使われているので、問題はないはずであると述べていた。

逆に、インフラに関して課題となっているのが、ティラワ SEZ へのアクセスである。ヤンゴンの中心からティラワ SEZ に行く際には、大きな川を越えていく必要があるが、そのための橋が 2 本しかなく、ボトルネックとなっている。この課題を解決するために訪問時には工事が行われていた。

ティラワ SEZ のほかに、現在ミャンマーには、バングラデシュ寄りの沿海部のチャオピュー SEZ、タイ寄りの沿海部にダウエー SEZ がある。前者のチャオピュー SEZ は前述の通り、中国の影響が強い。後者のダウエーは、タイ系の ItalThai 社が整備を始めたものの、ほぼ止まっている状態で、後を継ぐべく、日本の JBIC などが現在フィジビリティ調査を実施している。

ヤンゴン市内では、中国の影響はさほど小さくなく、実際にラオスやベトナムの都市とは異なり、中国国有企業などの看板をほとんど見かけることはなかった。しかし、現在ヤンゴン郊外では New Yangon City Development という不動産開発プロジェクトが中国系企業によって実施されている。アウンサン・スー・チー氏は中国の影響を抑えたいそうであるが、ヤンゴン地区政府（YRG）は中国寄りのスタンスで、他にもヤンゴン市内の鉄道建設においても、中央政府と YRG の間でどこが建設主体になるのか議論が行われているようである。この中央・地方間関係次第で、これからの日系企業と中国系企業のプレゼンスのバランスも変化する可能性がある。

（2）Great Electromotive International Co., Ltd. T. T 氏

Great Electromotive International Co., Ltd.（以下、G 社）は、テレビなどの家電を販売している企業で、中国で OEM 生産をした自社ブランドのスピーカーなども販売している。さらに、ホテルも経営している。1985年に創業し、もともとは工場向け変圧器の生産を行っていたが、1996年よりコンシューマー製品の販売を開始し、2010年より OEM 生産の自社ブランド製品の販売を開始している。ホテルの経営は2015年からである。

訪問したオフィスは、日本にもあるような中規模の2フロアからなる家電ショップの上の3階にあった。家電ショップでは、ソニーなどの日本ブランド、Hisense などの中国ブランド、Samsung などの韓国ブランドの製品の他、自社ブランドのスピーカーも陳列されていた。製品別の売上では AV 機器が60%、消費者家電が30%、モバイル機器が6%で、企業別では特に偏りはないとのことであった。実際に陳列されている製品や販売チラシを見てもそのようになっていた。

自社ブランド製品は、TZE というブランドで販売しており、生産は寧波、深圳、佛山などで行っている。サプライヤーは100社ほどあり、競争力のあるものをその都度選択しているそうである。T 氏は中国留学経験があって中国語も話すことができ、

実際に本人が中国に出張して、生産委託先などを探しているそうである。なぜ、スピーカーを自社ブランドとして販売しているかという点、ミャンマーでは家庭で大型スピーカーを用いて音楽を流したり、カラオケを楽しむそうで、ミャンマー市場の需要に合わせているからである。なお、ホテルの経営も行っているが、それはホテルの設備でもスピーカーなどの需要が見込めるからである。

(3) Suzuki Myanmar K. A. 氏, K. I. 氏

Suzuki Myanmar は日本のスズキの現地法人で、1998年からミャンマー政府と合弁で生産を開始している。しかし、10年ほど生産したもののうまくいかず、一時生産を中断した。そして、2013年より独資で生産を再開した。現在は、ミャンマー市内の第1工場に加え、2018年に操業を開始したティラワ SEZ 内に第2工場がある。

生産方式は、セミノックダウン (SKD) 方式で、タイなどで生産したボディなどの半製品をミャンマーの工場を組み立てている。部品数が900ほどの状態から組み立てを行っている。第1工場では、軽トラックのキャリア、第2工場ではチアーズ、エルティーガ、スイフトの3車種を生産している。第1工場では、1行程あたり20分ほどで6行程からなるレーンで、手押し移動させながら、シートやインパネなどを組み付けていっている。

生産量は、基本的に年々増加している。2013年の再開時点で647台（キャリアのみ）だったのが、2017年は4419台、第2工場が稼動した2018年は10330台となっている。車種別のおおまかな内訳は、セダンのチアーズが4800～5000台と最も多く、エルティーガが3000台、スイフトが2600～2700台、キャリアが1800台となっている。

従業員は、現在第1工場で120名、第2工場で220名の計340名体制である。そのうち直接生産にかかわるワーカーが208名、日本人スタッフは8名である。人材募集は、人材紹介会社を通じて行うことが多い。人事考課があり、待遇には差をつけているが、あまり管理職になりたがらないそうである。ティラワ SEZ の第2工場では、2シフト＋残業の体制で生産している。

今後の展開としては、第2工場を拡張していく予定ではあるが、現時点ではプレスなどの工程まで行う予定はない。なぜならば、プレス工程まで行うためには1車種で10万台以上の生産規模が必要になるが、そこまでの水準には達していないからである。ただし、自動車市場は現在の10倍には拡大すると考えている。また、環境

規制は特になく、他国で見られるような電気自動車へのシフトは、ミャンマーではしばらくは見られないだろうとのことであった。

以上が、各社・組織へのインタビューの内容である。日系、ミャンマー系問わず、共通点として、やはり市場が今後さらに成長していくと考え、さまざまな分野への進出が起きている。現時点では、まだ淘汰されるよりも参入が多い状態である。ミャンマー系にしばった共通点として、一見シナジー効果が見られないと考えられる異業種への進出が多いことが分かった。そして、その理由として、どの業種も成長分野であることに加え、価格変動などのリスクに備えるためという声が多かった。中国の影響への考えは、日系、ミャンマー系問わず、各社・組織ごとにその関わり方によってさまざまで、必ずしもすべてが歓迎しているわけではなかったは非常に興味深かった。今回の調査は、ヤンゴンのみで実施したが、中国がさまざまなインフラを建設している西部のピャオチューではその声は変わるかもしれない。この点については、今後の課題としたい。

4. 主な発表論文等

○藤井 大輔

【著書】

梶谷懐・藤井大輔編著（2018）『現代中国経済論 第2版』ミネルヴァ書房，336p。

【学会発表】

藤井大輔「中国の地方債の持続可能性の検討」比較経済体制学会全国大会2018年6月9日，北海道大学。

【書評】

「伊藤亜聖著『現代中国の産業集積「世界の工場」とボトムアップ型経済発展』」中国経済経営研究，第2巻第1号。

○山本俊一郎

【論文】

山本俊一郎「地場産業」（所収経済地理学会編『キーワードで読む経済地理学』

pp.289-291, 原書房), 2018年6月。

山本俊一郎「伝統工芸品の価値とは」(所収 帝国データバンク史料館『別冊 Muse2016-2018 特大号 地場産業－伝統と革新の軌跡－』 pp.144-147, 2018年5月)。

○吉田建一郎

【論文】

吉田建一郎「華北の寒羊・寿陽羊と日本」(内山雅生編著『中国農村社会の歴史的展開－社会変動と新たな凝集力－』御茶の水書房, 2018年10月)。

【学会報告】

吉田建一郎「日中戦争期, 華北の寒羊・寿陽羊と日本」(2018年度三田史学会大会, 慶應義塾大学, 2018年6月23日)。

○遠原 智文

【学会発表】

遠原智文・三島重顕「企業内診断士の活用に関する研究」台湾日本語言文藝研究学会第18回定例会 日本語・文芸・文化研究学会国際学術シンポジウム, 2018年12月5日, 於:長榮大学。

遠原智文・前田卓雄「眠れる資源としての企業内診断士」第185回 日本経営診断学会 関西部会, 2018年7月7日, 於:大阪経済大学。

○三島 重顕

【要旨集】

三島重顕,「調剤薬局における『専門能力の発揮機会』と『職務満足』の関係性－日英比較研究」,『日本社会薬学会 第37年会 プログラム・講演要旨集』, p.124。

【書評】

三島重顕,「事業継承政策の展開と支援現場における課題」,『中小企業季報』, 2018年(1), pp.39-40。

三島重顕,「中小企業における経営資源の引き継ぎの実態」,『中小企業季報』, 2018年(1), pp.40-41。

【学会発表】

Shigeaki Mishima, "Job satisfaction in Japanese community pharmacy", 4th Annual International Conference on Public Health, 2018/06/25, Athens, Greece.

三島重顕, 「調剤薬局における『専門能力の発揮機会』と『職務満足』の関係性－日英比較研究」, 第37回 日本社会薬学会 全国大会, 2018年10月08日, 日本大学。

遠原智文, 三島重顕, 「企業内診断士の活用に関する研究」, 第18回 日本言語文藝研究国際学術シンポジウム, 2018年12月15日, 台湾 長榮大学。

○松岡 憲司

【著書】

松岡憲司編著『京都からみた, 日本の老舗, 世界の老舗』, 新評論, 281p。

【論文】

松岡憲司「手描き友禅における悉皆業・染匠業の一考察」『京都産業学研究』第17号, 2019年3月。

【学会報告】

松岡憲司・辻田素子「京都老舗企業のイノベーションと類型化」日本中小企業学会冬季西部部会 2019年2月2日, 関西学院大学大阪梅田キャンパス。

松岡憲司「英国自動車産業の近況: 現在に生きる職人技」産業学会自動車部会 (西日本), 2019年2月9日, 立命館大学大阪茨木キャンパス

【その他寄稿】

「ヘリテージ&ルーイン, 紳士の国の自動車事情」三菱UFJリサーチ&コンサルティング「Biz Buddy」

第11回 英国の交差点はなぜ「ラウンドアバウト」が多いのか (2018年5月)

第12回 自動運転を目指した英国の動向 (2018年8月)

第13回 英国王室と自動車 (2018年11月)

第14回 現在に生きる職人技で蘇る「新車」のクラシックカー (2019年2月)

5. 研究組織

研究代表者：藤井 大輔 (FUJII Daisuke) 大阪経済大学 経済学部 講師

研究分担者：山本俊一郎 (YAMAMOTO Shunichiro) 大阪経済大学 経済学部 教授

吉田建一郎 (YOSHIDA Tateichiro) 大阪経済大学 経済学部 准教授

遠原 智文 (TOHARA Tomofumi) 大阪経済大学 経営学部 准教授

三島 重顕 (MISHIMA Shigeaki) 大阪経済大学 経営学部 准教授

松岡 憲司 (MATSUOKA Kenji) 龍谷大学 経済学部 教授