

グローバル経済へ向けて

— 日本と中国の自動車産業発展の異なる道のり —

ブングシェ ホルガー

「中国の産業政策の現状は、日本の1950年代、1960年代双方の経済発展段階の様々な特性を示しており、それからすると、1960年代はじめの日本とほぼ同じ段階にあると言えよう。当面、中国にとっても最も重要な産業は、機械、電子、自動車、石油化学工業等である。そして、当時の日本と同様、中国においても、その産業政策を推し進めるための手段として、現在、特に金融、税制、財政政策がますます重要になっている。また、中国の産業政策は概して、官民一体となって協調する方向へと進んでいる。すなわち、21世紀の中国の産業政策は、1960年から1970年にかけての日本と類似したものになるだろう。しかしながら、中国は二重の経済構造を持つ開発途上国であり、その使命である「速く追いつけ」は、未だに達成されていない。このため、中国の産業政策は、日本と比較して、著しい違いを見せ続けるであろう。今後、中国の産業政策に関して中国政府はその強い経済的影響力を行使し、中枢産業や先端技術産業などの育成にかなり深く介入することが予想できる。」（中国と日本の産業政策の比較、第1章、第9部、37頁、趙英（2000年）、翻訳著者）

1. 序論

本論文は、日本と中国の自動車産業に焦点を当て、これらの国がグローバル経済へどのようにアプローチしていったかを論じたい。無論、

その背景として、アジアにおける資本主義の発展が国により異なるという事実を忘れてはならない。中国の経済成長率は、その発展が環境へ与える悪影響と同じくらい印象的である。私たちは皆、車にガソリンを入れ、その代金を支払うたびに経済大国へと成長しつつある中国の影響を感じている。しかし、興味深いのは、中国が真に他の開発途上国のモデルとなっているのか、ということである。本当に、中国はそれほど成功しているのだろうか。名目上は未だ共産主義の国が、資本主義の行き過ぎを回避しながら、自国の大多数の国民に福祉を提供するためにより良い政策を実行することが可能であると言えるだろうか。

本論文は、これら全ての問いに答えることはできないが、経済開発志向国家（developmental state）の成功例のベンチマーク（基準）となってきた日本を中国は上回っているのかについて、世界的に見て最も重要な産業の1つである自動車産業を例に3つのセクションに分けて考察する¹⁾。そして、前述の中国産業政策の分析に従い、1984年から現在までの中国と、1960年代の日本、それぞれの自動車産業の発展を中心に比較を試みる。

まず、東アジアおよび東南アジアの他の開発途上国の青写真として、日本の自動車産業の発展モデルが、どの程度役立ったかを概説する。次に、なぜ日本の自動車産業発展モデルがこれほどまでの成功を収めたのか、また、この成功

1) 経済開発志向国家は日本、韓国をはじめ、台湾、シンガポール、マレーシア、タイなどの東アジア、東南アジア諸国の国家発展モデルを表す言葉である。この経済開発志向国家の国家発展モデルの特徴は、国すなわち政府の諸機関が積極的に経済と産業の発展を図り、直接的に指導の役割を果たすことである。

に日本の産業政策がどのような役割を果たしたかを考察する。最後に、中国が、日本の政策をどの程度真似ているのか、また、そこから逸脱しているのかについて述べ、中国と日本の発展モデルの双方を評価した上で、中国の自動車産業の今後の課題、さらに、アジアの他の国々が自動車産業を発展させるために中国から何を学ぶことができるか、という結論へと導く。

2. 中国および開発途上にあるアジア諸国のモデルとしての日本の自動車産業

日本は、国内の自動車産業の育成に成功しただけでなく、長期にわたり世界の市場においてその競争力を高めることに成功した欧米以外の最初の国である。自動車以外の産業、例えば、エレクトロニクス、カメラあるいは工作機械などの産業も重要であることは言うまでもない。しかしながら日本における自動車産業の発展は他の産業と全く違う意味を持っている。なぜならば、自動車そして自動車産業は、欧米の資本主義の基軸であり、欧米のライフスタイルと価値観を象徴するからである。日本の自動車メーカーは、その先駆者として、次の2つの面で成功したと言われる。1つは、世界ですでに成功を収めている自動車メーカーとの技術格差解消のため、効率よく技術の育成・管理を行ったことにより、技術的に成功したことである。2つ目は、経済面での成功が挙げられる。それまで欧米の企業に支配されていた自動車の世界市場に日本のメーカーが参入し、消費者にそのブランドを周知させることができた。以来、日本の自動車産業のサクセスストーリーは、韓国、マレーシア、中国のみならず、その他の東南アジアの開発途上国での国内の自動車産業発展の青写真として役立つことになった。日本に追随しようとしたこれらの国々の中で、日本の自動車産業と同様に成功し、かつ開発途上国のモデルとなったのは韓国だけであった。しかし当初、韓国は日本のモデルをそのまま受け入れたわけ

ではなく、いくつかの産業複合企業体（コングロマリット-チェボル）を選定し、独自の自動車産業を構築させ、1960年代の初めには国内市場を解放しない等、日本とは異なる政策をとっていた。しかし皮肉なことに、韓国が世界においてその存在感を高めたのは、1997年のアジア危機後、韓国の自動車産業の統合が進み、その市場を開放、自由化してからである。この統合により、Hyundai（現代）グループ以外の全てのOEMメーカーは、欧米メーカーの傘下に入ることになったが、この間もHyundai（現代）グループは独立路線を維持し、その競争力のある地位を確立して世界的なプレーヤーへと成長した。Hyundai（現代）と共に、韓国のいくつかの自動車部品メーカーは、そのビジネスを国際的に拡大、世界的な部品メーカー、あるいはシステムメーカーとなった。このことは、非常に重要な点である。韓国は、日本の自動車産業の創成期同様、自前のOEMメーカーを設立し、自動車産業全体の水準を高めることにより、世界での競争力を獲得していったのである。

次に、日本、韓国に次ぐアジア第3番目の国、マレーシアの例を見てみる。マレーシアは、日本、韓国に倣い自国の自動車産業を国際的な競争力を持った産業に成長させようと試みたが、それは明らかに失敗している。マレーシアは、三菱自動車との緊密な協力によって、1983年、国内初の自動車プロジェクトである「プロトン」(Proton: Perusahaan Otomobil Nasional Berhad)を立ち上げた。マハティール元首相の指揮下始められたこのプロジェクトは、韓国モデルを詳細に模倣、保護貿易主義をとった。輸入車(CBU)同様、CKDとSKD(コンプリート・ノックダウン;セミ・ノックダウン)の生産キットにも高い関税をかけ、国内市場を保護、その中で自動車産業の育成を試みたのである。しかし、マレーシアでは外国メーカーから強力な技術援助を受けて計画を推し進めた点が韓国と異なる。さらに、第二次国内自動車プロジェクト、「ペロドゥア」(Perodua:

Perusahaan Otomobil Kedua Berhad) が、トヨタの子会社であるダイハツ自動車の協力により、1993年に始まった。これら2つの自動車メーカーがほぼ完全に国内の市場を支配したという点においては、この開発政策は成功した²⁾。しかしながら、マレーシアの自動車産業は、国際化という点においては成功しなかった。輸出市場で販売を拡大しようとした試みは、完全に失敗に終わっている³⁾。そのみならず、アジア危機後、特に ASEAN 加盟国内でアジア自由貿易地域 (AFTA) を形成していこうとする過程において、マレーシアの自動車メーカーは三方向からの圧力にさらされることになった。それらは、(1) 低い関税で輸入される低価格の外国車、(2) 外国、特に日本のメーカーの CKD や現地生産により生産される車、(3) NAZA 自動車 (NAZA 社はプロトンの完全買収に興味を持つとされる) など新興の民間メーカーの車、の3つである⁴⁾。外国メーカーとの戦略的提携が、既に長い間とりざたされているにもかかわらず、現時点では、未だマレーシアの自動車産業、特にプロトンの将来の見通しは定まっていない。GM、フォルクスワーゲン、PSA 等、プロトンとの資本提携に興味を持っていた欧米の自動車メーカーとの交渉はすでに決裂している。その結果、プロトンは自社の国際化戦略の矛先を、まずインドネシア、そしてタイ、トルコ、イラン、中国など、他の新興国へ向けようとしている。同時に、将来的に中国で新しいブランドを確立するため、中国の自動

車メーカー、金華青年 (金華青年汽車製造公司、英語名: Jinghua Youngman) と独自の協力関係を結び、ロータスが設計したプロトン車を中国国内で販売することを計画している⁵⁾。

国内の自動車産業振興のため、日本のモデルを踏襲している東アジアおよび東南アジアにおける第4番目の国として中国を挙げることができる。しかし、以下で概説するように、先駆者の国々と比較すると、そのアプローチはかなり異なることを見逃すことはできない⁶⁾。

2.1 日本の自動車産業：その発展と政策

先に述べたように、日本は、ほとんど全ての産業セクターにおいて、グローバル経済への参入に成功した欧米以外では最初の国であった。この日本のめざましい自動車産業の成功は欧米諸国にとって時として脅威であったことも事実である。この成功は、(A) 日本の産業政策、(B) 日本特有の経済組織とビジネス環境、(C) 企業経営と企業統治、のいくつかの要因の組み合わせによるものと考えられている。

A. 産業政策：

- a. 関税や非関税障壁によって保護された国内市場の確立と、特に成長・発展段階の産業に対する海外からの直接投資 (FDI) を効果的に制限することで、国内企業が国際競争にさらされることなく、順調に発展することを可能にした。
- b. 産業発展政策を効率的に支援する枠組、

2) 1980年代から1990年代の長期にわたり、国内自動車メーカーは、国内市場において80%を超えるマーケットシェアを実現した。

3) 具体的には、マレーシアの自動車産業の問題点は、高い品質の部品を現地調達できないことにあった。国内の部品メーカーは国際競争から保護されたために、外国の部品メーカーとの技術・品質の格差を埋めることができず、現在も国際競争力を保持しているとは言えない。土屋等も参照のこと。117~118頁。

4) マレーシアでは、自動車産業に関して、AFTA による共通関税率を完全導入するのに先立ち、2003年から2008年の5年の猶予期間が認められた。

5) 参照：Just-auto. com: Emerging Markets Analysis: A Chinese cure for the 'Malaysian Patient'? <http://www.just-auto.com/article.aspx?id=94798&lk=s> (2008年7月14日)

6) 例えば、タイ、インドネシアあるいはフィリピン等の東南アジアの他の国々は、輸入品に取って代わる部品の現地生産を促進する戦略をとっているが、マレーシアや中国のように国内で OEM メーカーを育成する目標をもたない、あるいはあきらめたと言えよう。

- すなわち政策決定者と行政、金融機関および企業経営者の緊密な協力関係が存在した。
- c. 政府主導で、海外での販売網、市場情報をもつ総合商社や研究機関を最大限に利用することにより、有効な輸出戦略を立てることが可能であった。
- B. 日本の経済組織
- a. 経済全般に見られる、所得格差の少ない給与体系、安定した労使関係が存在する。
- b. 十分な教育・訓練を受けた、豊富な労働力がある。
- c. 日本企業独特の「系列システム」と呼ばれる企業間の連携、相互協力関係がある（これにより経済戦略を有効かつ一体となって実行することが可能）。
- d. 企業はメインバンクシステムの利点を享受している。すなわち、株式市場に依存することなく、取引銀行から比較的容易に資金調達が可能となっている。
- C. 企業経営と企業統治
- a. 労働組合に代表される労働者組織。労働組合はその発言権を強化するため、格差解消のための活動より、むしろ企業の業績目標を達成することに重きを置いた。
- b. 企業の意思決定プロセスに労働者側が深く関与している（ボトムアップ経営、合意意思決定、稟議制度）。
- c. 系列会社間の緊密な技術協力。
- d. 継続的な改善を求めて努力する、効率的かつ効果的な労働・生産システム。

自動車産業に関して、これらの問題の多くは今まで数多く議論されているので、ここでは主として、経済と産業の枠組みと日本の自動車産業の発展について論じる。特にこの枠組が産業

にどのような影響を及ぼしているか、それに関わるいくつかの問題点を挙げてみたい⁷⁾。これは、本論文の2.2で述べる、自動車産業の発展に関する中国との比較においても有用である。

今日の観点から見た日本の自動車産業の戦後の発展について、いくつかの誤解があると思われる。これらの重要な誤解の第1番目に挙げられるのは、産業の計画および育成における国の役割、また、日本政府の経済・産業政策が産業全般や企業、とりわけ企業戦略に与える影響に関する点である。一般論として、日本政府、欧米諸国から見ればすなわち通産省、が日本の産業政策に与える直接的な影響は非常に大きい⁸⁾。そして、自動車産業はその最も大きな影響を受けていると言われている。確かに、1950年から60年代において、日本の自動車産業は国の影響をまったく受けていなかったと言うことはできないが、実際には、自動車産業に直接的な影響を与えようとする国の試みは、しばしば失敗に終わっている。しかし、その失敗のおかげで、日本の自動車産業は発展していったと言える。

1955年の国民車プロジェクト

1952年まで、日本には本当に自動車産業が必要なのか、また、果たしてそれが将来の経済発展の基礎となるのか、といった議論が展開されていた。アメリカ占領下にあった第二次世界大戦直後の数年間、当時の日本の自動車会社は、GHQ（連合国総司令部）から軽トラックなどの商用車を小規模に生産する許可しか与えられなかった。しかし1950年、国際連合機構（UNO）からの受注により、朝鮮戦争でUNO隊員が使用する自動車を生産することで日本の自動車生産は復活した⁹⁾。このことで、日本の自動車産業は再びスタートラインに立った。さ

7) 自動車産業における生産システム、作業組織および利益戦略の議論に関しては、マサチューセッツ工科大学のInternational Motor Vehicle Program および、パリの国際共同研究ネットワーク GERPISA が公表している多数の資料を参照。

8) 日本の通産省研究で最も有名な著書、チャルマーズ・ジョンソン氏「通産省と日本の奇跡」によると、日本の経済大国への発展は、主に政府主導の産業政策の成果であったとしている。

9) 日本の自動車産業は、非常に長い歴史を持つ。日本における自動車の生産は、1902年にすでに始まっている。

らに1954年には日本で最初の東京モーター・ショーが開催された。ここでは、幅広い大衆が自動車へ関心を寄せた。自動車産業が、将来の日本経済発展の基礎になる産業として潜在的な力を持っていること、それはこのモーター・ショーへの関心の高さからも明白であった。ちなみに、当時の日本で大衆が入手し得る最高水準の工業製品は、すべてSで始まる3点、すなわち、扇風機、洗濯機、そして炊飯器であった。

1950年代前半、政府内では、「国民車」生産プロジェクトが具体的に進められていた。このプロジェクトは自動車産業の再編と強化を目指していた。1955年5月、日本経済新聞はこのプロジェクトについての記事を通産省の許可なく掲載している。この報道によると、通産省は「国民車」生産のため、国内の自動車メーカーによる入札を行う予定であったとされる。「国民車」生産を受注した企業は、政府から資金援助を受けて、生産能力の拡大と輸出の増加を図る計画であった¹⁰⁾。しかし実際には、この計画の主なる目的は、日本の自動車産業の再編を促し、国内メーカーを2、3社とすることであった（東洋工業50年史、329頁）。

このプロジェクトは、最終的に、通産省の本来意図したところとは全く逆の結果となった。当時の二大自動車メーカー、トヨタと日産だけでなく、オートバイや3輪、軽トラックなど、他の全てのメーカーが、「国民車」プロジェクトを乗用車ビジネスに参入する最後の機会と捉

え、小型車生産に乗り出したのである。この結果、ダイハツ、ホンダ、富士重工業（スバル）、富士精密機械（プリンス）および東洋工業（マツダ）は、1950年代の終わりから1960年代の初めにかけて、それぞれ独自の「国民車」を市場に登場させた¹¹⁾。国内の自動車メーカーを集約するという通産省の当初の意図とは反対に、その数は12にまで拡大することになったのである。

1960年代の自動車産業再編のための通産省の試み

通産省は日本の自動車産業の再編を再度試みたがこれも失敗に終わっている。1961年、通産省は日本の自動車メーカーを3つのグループに再編する計画を発表した。それは、（1）大衆車を生産するメーカー、（2）高級車・ディーゼル車・スポーツカーを生産するメーカー、（3）小型車生産を中心とするメーカー、の3つのグループである。通産省の意図は、1963年春に予定されていた輸入車の輸入規制撤廃を控え、日本の自動車産業を強化することであった。しかしながら、通産省からの強い圧力にもかかわらず、1966年までこの再編は実現しなかった。1966年10月、トヨタは、まず日野、翌年にダイハツの株式を取得することによりグループを形成した。同年、いすゞ、三菱、富士重工業の3社も、相互に株式を保有することによって提携し、プリンスと日産もこれに続いた。この再編の背景には、通産省からの圧力よりむしろ、自動車産業の集約を図りたいそれぞれのメインバンク

た。しかしながら、第二次世界大戦終了までは、日本の自動車メーカーは、大規模生産を実現することができなかった。1920年代半ばから1930年代にかけて、当時、横浜と大阪にあったフォードとGMの組立工場が生産された自動車が市場を独占していた。1930年代の終わり、国内の自動車産業が強化され始めた時期に、日本の自動車メーカーは軍事製品を製造することを余儀なくされ、トヨタと日産のみが小規模での乗用車生産の継続を許可された。1938年以降は、一般市民が使用する全ての車両の生産が禁止され、その後10年以上にわたり、開発は完全に中断した。

10) この国民車プロジェクトは、ヨーロッパのメーカーであるフォルクスワーゲン（ビートル）とルノー（CV4）に由来する。製品の具体的な必要条件は次のようなものであった。最高速度時速100km、定員4人または定員2人＋積載量100kg、ガソリン消費量は時速60kmの一定速度で100kmにつき3.3リットル、排気量350ccmから500ccm。さらに、重量400kg未満、最初の10万kmで物理的な故障がないこと、生産量1ヶ月当り2000台で生産価格15万円以下、販売価格25万円以下を条件とした。（河村、43～46頁；東洋工業50年史、330頁）。

11) トヨタと日産も通産省の方針に反対したため、最終的に通産省はこの政策を完全に中止しなければならなかった。乗用車市場に「国民車」を投入したほとんどの企業は成功したにもかかわらず、トヨタが発売した「パブリカ」は完全に失敗、その後、再び小型車（600ccm未満）を生産することはなかった。

の思惑が働いていた¹²⁾。のちに、日本の自動車メーカーの株式は海外のメーカーにより取得されることになる。フォードはマツダに、GMはスズキと富士重工業にそれぞれ出資し、クライスラーは三菱重工との合併によって、三菱自動車を設立した。1960年代に始まった再編は、その後1990年代半ばまで続くことになった。つまり、トヨタ・日産・ホンダはそれぞれ単独で発展し、その他のメーカーは、海外のメーカーと提携する道を歩んだのである。この日本の自動車産業の再編は、政府の産業政策によるものではなく、市場の力と企業の戦略的経営判断がもたらしたものである。以下で下川氏も指摘するように、日本の自動車産業の形成段階において政策決定者、すなわち国の影響には限界があり、政府は自動車産業の競争の枠組のみを多少なりとも決定することしかできなかったのである。

通産省は、直接の資金援助は行わなかったが、新技術の開発のために外貨の有利な割り当てを保証し、外国車の輸入と外国からの投資を制限、部品産業を支援するために技術面での支援と助言を行った。（下川、1994年、7頁）

この点は、次節で中国の自動車産業育成政策とその影響力について考察する上でも非常に興味深いといえよう。

発展段階における日本の自動車産業の技術革新能力

日本の自動車産業の戦後の発展についての2つ目の誤解は、特に諸外国において考えられているように、日本の自動車産業は海外の技術を模倣することにより発展していったと見られて

いる点である。

日本の自動車産業は1950年代から急速な技術発展をとげ、先進技術を自らつくりだすことができるようになった。遅くとも1970年代には、日本の自動車産業は世界の自動車生産における技術面でのリーダーとなっていたと考えられる。

その例を2つ挙げてみよう。1つは、東洋工業（マツダ）によるロータリーエンジンの開発である。前述のとおり東洋工業は、1955年に発表された通産省の「国民車プロジェクト」により市場に参入した企業の1つであった。東洋工業は、コルク製品のメーカーとして、1920年に広島で設立された。当初はオートバイを生産したが、1931年に小型3輪トラックの生産に方針を変更した。第二次世界大戦後、東洋工業は小型3輪トラックの生産を再開し、1950年代から1960年代にかけて、ダイハツとともに小型3輪トラックの市場における二大企業に成長した。小型3輪トラックを生産する企業は、終戦後の数年間には18社あったが、市場の消滅とともに、ダイハツと東洋工業以外のすべての企業は1960年代に姿を消した¹³⁾。1960年、東洋工業はマツダ360によって乗用車市場に参入、大きな成功を収めた。当時の日本は、まさに「つくれば売れる」時代であったと言えよう。1960年代に入り、より高い生活水準を求める人々を象徴する「三種の神器」も、その頭文字がSからK、すなわち、クーラー、カラーテレビ、カー、へと変化していった。東洋工業は、そのシェアを著しく拡大していったにもかかわらず、産業の再編によりトヨタに吸収されるのではないかと絶えず危惧しており、当時の他の全ての自動車メーカー同様、技術水準を高めることが同社にとって最優先であった¹⁴⁾。将来にわたって高い技術

12) 日産と富士重工業（スバル）は日本興業銀行、プリンスと東洋工業は住友銀行、三菱自動車は三菱銀行がそれぞれ支援した。

13) 1960年代、日本の小型3輪トラック市場が消滅した例からわかるように、産業政策の焦点は、最新技術の獲得に置かれ、国内企業の保護は二の次であった。一方、今日の中国では、特に地方・省政府で農業関係車両の市場や車両メーカーを保護する政策がとられている。これは1960年代の日本の政策と比較するとかなり異なっている。中国国内の自動車産業の再編が滞っている原因であると考えられよう。

14) 1967年に実現した日産によるプリンスの吸収合併の際、東洋工業はトヨタに吸収されると見られていた。

力を保持し、技術面において先駆者となることが、トヨタによる吸収を免れて独立性を保つためには必須であった。そのために東洋工業は、ライセンス生産や技術協力によって海外のメーカーから様々なノウハウを得ようとした他社とは別の道を選択したのである。東洋工業は、全く新しい技術（ロータリーエンジン技術）の開発に着手、世界初のロータリーエンジン搭載車を生産する決断をした¹⁵⁾。ロータリーエンジンは、フェリックス・ワンケル氏とNSU社によって、1959年にドイツで開発された。シリーズ生産（バッチ生産）が可能な段階にまでロータリーエンジンの生産技術を高めるため、NSU社は他社にライセンスを供与し、共同で開発を進める方針をとった。共同で開発するにあたり、NSU社は、いわゆる「スターコネクション」（ドイツ語：Sternschaltung）と呼ばれる企業集団に対して、個々の企業が開発した技術であっても全体で共有しなければならない、という条件をつけた。東洋工業は、ロータリーエンジン開発に参画した企業の中で、最も技術力が低かったにもかかわらず、努力の末、1966年にロータリーエンジン搭載車をNSU社に次いで市場に投入することに成功、そのエンジンの技術力はNSU社を大きく上回るものであった。NSU社がロータリーエンジン搭載のRO 80のエンジン欠陥による保証問題で倒産した後も、マツダは技術の改良を続け、今日に至るまでロータリーエンジン搭載車を生産している唯一の会社である。また、マツダは、ロータリーエンジンに関わる開発当初からの全ての特許と権利を有しているが、ロータリーエンジンは期待された程普及せず、マツダは独立を維持することが困難となり、フォードの傘下に入るようになった。し

かし、マツダのみならず日本の自動車産業全体にとって、ロータリーエンジンの開発は大躍進（リープフロッグ）とまでは言えないものの、ひとつの節目であり、部品メーカーにいたるまで、その技術力の向上に大きく貢献したと言えるだろう。

日本のメーカーの技術力が主要な欧米の自動車メーカーのそれいかに速く追いついたか、そのもう1つの例として、本田技研工業によって開発された低公害エンジンCVCCが挙げられる。排気ガスによる大気汚染が深刻化する中で、アメリカ政府は、1970年、いわゆる「大気汚染防止法」（「マスキー法」）を可決した。この法律により、自動車メーカーは、一酸化炭素および炭化水素の汚染物質量を5年以内に10分の1に減らさなければならなかった。当時、この目標を達成することが可能なエンジン技術を保有している自動車メーカーはなかった。アメリカの三大自動車メーカーである、GM、フォード、クライスラーは、このような厳しい排ガス規制に対応することのできる技術を開発することは全く不可能であると主張し、大気汚染防止法の法制化に猛烈に反対した。また、日本でも同様に厳しい排ガス規制が短期間に制定、施行された¹⁶⁾。

本田技研工業は1965年にはすでに、エンジンから排出される汚染物質を減少させる技術について研究開発を始めており、翌年には大気汚染軽減のための研究室が設置された。本田宗一郎は、自動車産業の新参者であるホンダにとって、世界初の低公害エンジンを開発することが世界の一流自動車メーカーへの仲間入りを果たす大きなチャンスであると考えた¹⁷⁾。研究グループは、5年以内に、2つの連続燃焼プロセスに基

15) 例えば、日産はオースティン、いすゞはロータス・モータース、日野はルノー、そして三菱はウィリーズ・オーバーランドと技術提携を結んだ。

16) これも中国と日本との大きな相違点である。日本は他の先進国同様、非常に厳格な規制を実施すると同時に、全ての企業が最新技術を標準とすることが求められた。それとは対照的に中国では、EURO 排ガス規制の導入を例にとって見てもわかるように、常に数年遅れている。

17) 本田技研工業は、第二次世界大戦直後、自転車用補助エンジンのメーカーとして操業を開始、1949年には最初の二輪車を生産した。1954年から二輪車レースに参戦、1959年にはチーム・ホンダが権威あるマン島レース

づく新しいエンジン技術を開発した。それは、エンジンに燃料を送り込む際、最初は高濃度に燃料と空気を混合させ、次に低濃度にするというものであった。1971年2月、この技術は一般に公開され、12月には、このCVCC（複合渦流調速燃焼）エンジンは、「マスキー法」基準を満たす初のエンジンとして認められた。CVCCエンジンを搭載した最初の車であるホンダ・シビックは、1973年から日本で販売開始、1975年からはアメリカでも販売された（日刊工業新聞社、2002年、152～153頁参照）。

これら2つの例は、日本の自動車産業が1970年代以降、欧米の企業との技術格差を縮め、自ら業界のリーダーへと成長していったことを示している。日本のメーカーはこの目標を達成するのに20年もかからなかった。

以上をまとめると、1950年代における日本の自動車産業に関する政策が、次の三段階を経ていたことが分かる。

1. 海外からの投資と輸入制限による保護
2. 外国メーカーからの技術移転
3. 技術開発のための資金援助

（武藤、1984年、282頁）

1955年、日本のGATT加盟後、徐々に輸入規制緩和、金融市場の自由化が進み、1960年代に入ってその流れは加速した。

1978年までの自由化の経緯は次の通りである。

1. 商用車（1961年）・乗用車（1965年）の貿易自由化
2. OECDへの加盟（1964年）と資本移動制限の段階的緩和
3. 1971年4月以降の資本移動自由化

4. 商用車・乗用車の輸入関税の撤廃（段階的に実施）

（1967年40%→1978年0%）

（武藤、1984年、278～279頁および282頁）

この時期に政府が実施した自動車産業の再編に関するプロジェクトはことごとく失敗し、意図した結果が得られなかった。一方で、日本の自動車メーカーは最新の技術を獲得することに成功した。技術水準を高めることにより、日本のメーカーは生産拡大を実現、対外輸出に基づく国際化戦略を推し進めた。ここで忘れてならないのは、日本の自動車産業は、1970年代の石油危機がもたらした成功であるとの指摘もあるが、部品メーカーを含めた自動車産業全体の技術向上への努力があったからこそ、この国際化戦略が成功したと言えるだろう。また、通産省の産業政策の失敗が、日本の自動車産業の成功にある意味で貢献したということもできるだろう。

次に、中国の自動車産業について述べる前に、日本の自動車産業の発展を示す統計を以下に紹介する。

日本の軽トラックと乗用車の輸出の推移
（1950年～1955年）

年	軽トラック	乗用車	合計
1950	31	7	38
1951	123	0	123
1952	11	0	11
1953	9	0	9
1954	12	1	13
1955	98	2	100

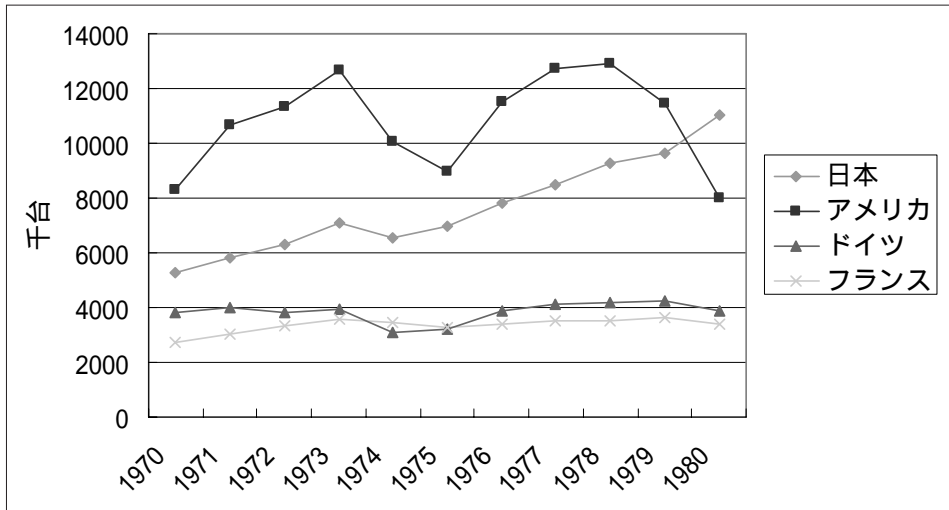
スズキが優勝を果たした。二輪車生産の他、通産省の「国民車プロジェクト」により、1963年には自動車生産に乗り出した。1964年からはF1レースにも参戦している。1960年代から既に国際化戦略を推進し、1978年には日本の自動車メーカーとして初めてアメリカで現地生産を開始した。現在でも、日本の自動車メーカーの中で最も国際的な企業であると言える。

日本の乗用車生産と対アメリカ輸出入の推移（1960年～1982年）

	生産台数	輸出台数	輸出率	アメリカへの輸出台数	輸入台数	アメリカからの輸入台数	アメリカの全輸出に占める割合
1960	165	7	4.2%	1	3.5	2.7	0%
1965	696	101	14.5%	22	12.9	3.2	0.2%
1970	3,179	726	22.8%	233	19.1	5.3	2.8%
1975	4,568	1,827	40.0%	712	45.5	16.5	8.6%
1976	5,028	2,539	50.5%	1,051	40.4	13.8	10.8%
1977	5,431	2,959	54.5%	1,339	41.4	14.4	12.4%
1978	5,976	3,042	50.9%	1,409	54.5	13.3	12.9%
1979	6,176	3,102	50.2%	1,547	64.8	20.7	14.9%
1980	7,038	3,947	56.1%	1,819	46.3	10.5	20.8%
1981	6,974	3,947	56.6%	1,761	31.9	4.2	20.9%
1982	6,881	3,770	54.8%	1,692	35.5	3.1	21.8%

単位：千台

日本、アメリカ、ドイツ、フランスの自動車生産台数の推移（1970年～1980年）



日本の乗用車生産と輸出の推移（1960年～1970年）

乗用車/年	1960	1965	1970
生産台数	165,094	696,176	3,178,708
1960=100	100	422	1,925
輸出	7,013	100,716	725,586
1960=100	100	1,436	10,346

2.2 中国の自動車産業：その発展と政策および今後の見通し

中国の自動車産業は、1984年、フォルクスワーゲンとSAIC（上海汽車工業）が合弁会社を設

立し生産を開始したことに始まる。そのわずか2年後、中国政府は、自動車産業を自国の中枢産業として発展させる方針を決めた。日本や韓国が中国の自動車産業政策のモデルとなったことは間違いない。しかし、中国は日本や韓国とは異なる、次のような独自の路線をとっている。

まず第1に、中国の自動車産業の発展は、中国の市場規模とその将来性に魅力を感じた海外からの直接投資（FDI）によってその礎を築いたことである。このような海外直接投資によって自動車産業が発展した例は過去になく、また、名目上は共産主義国である中国においてその方

式が採用されたことは特筆すべきことである。

第2に、中国政府（共産党、中央ならびに地方政府、産業全般を統括する諸機関）は、外国資本にマス・モータリゼーションのためのインフラ整備と産業の育成を委ねる一方で、国内市場、自動車産業全般および各メーカーに対する支配力を維持し続け、それらを外国資本に譲ることはなかった。中国の政策は当初から、世界市場において競争力を獲得するため、高い技術力を持った革新的な巨大企業をつくることを目的としており、そのため、既に数多く存在していた地方のメーカーや部品メーカーの再編を目指した。

第3に、中国の自動車メーカーは、国による政治的な保護と大規模な支援のもと、外国との資本提携による合弁会社からさまざまな技術的ノウハウを蓄積すると同時に、近い将来強力なグローバル・プレーヤーとなるため、輸出戦略をたて、さらに海外に現地生産拠点を設けようとしている。つまり、私たちは今、中国が世界の自動車産業の脇役から主役へと踊り出ようとしているのを目の当たりにしていると言える。これは中国のみならず世界の自動車産業にとって深い意味を持つだろう。

そして最後に挙げられるのは、世界の自動車メーカーは磁石に引きつけられる鉄のように中国へ進出していることである。これは、中国に潜在する巨大市場、アジアにおいて将来性のある市場に囲まれているという地理的な優位性、中国が掲げる新しい生産・企業戦略のためであり、多くの自動車メーカーは中国に進出し失敗するリスクより、中国に進出しなかったために国際競争で負けることの方が大きいと考え、中国に進出することを余儀なくされている。そして、外国の自動車メーカーは、将来中国の自動車産業を育成するために利用されるかもしれないこと、また独自の技術的ノウハウが流出し、そのために従来の企業戦略を著しく変

化させなければならなくなるかもしれない（例えば、完成品を輸出する代わりに中国国内で現地生産を行う、など）、といったことすら甘受しようとしている。こうして中国は、既存の自動車メーカーへ向けて新たなビジネスチャンスと様々な選択肢を提供するという、これまでにない新しいやり方で自動車産業全体を大きく変えようとしている。つまり中国は、自動車産業史上初の「プル・モデル」であると言える¹⁸⁾。

日本との比較において中国の自動車産業発展のモデルを分析し以下に要約する。

A. 産業政策

- a. 海外直接投資（FDI）を積極的に受け入れるため、関税や様々な規制によって保護された巨大な国内市場を形成。
- b. 外国メーカーの優れた技術を取り入れるため合弁会社を誘致し、それらのメーカーへは国内市場を一定の範囲で開放するという産業政策。
- c. 政府と共産党は、外国メーカーから得た技術を国内の自動車産業内で共有できるよう情報を管理。
- d. 政府と共産党が政策を決定・実行し、国内の民間企業を制限。

B. 中国の経済組織

- a. 労使関係においては、労使紛争は経営者と労働者間で交渉するという概念が存在しない組織体系。
- b. 共産党のメンバーが人事部門を掌握することで、党が企業に直接的影響を及ぼすことを可能にした。
- c. 政府が生産調整をすることなどにより市場を管理している。

C. 企業経営と企業統治

- a. 労働組合と従業員を代表する経営評議会は存在するが、それらは欧米諸国や日本のような役割を果たしていない。

18) それまでの主流とされる自動車産業の国際化のモデルは「プッシュ・モデル」である。それは、企業自らの判断、決定により外国に投資し、国際化戦略を推進することをさす。

政治・経済両面からの支援や産業界の自助努力はあるにしても、中国が真に競争力を持つグローバル・プレーヤーとなるために中核となる製品や生産技術を獲得したかということは疑問である。中国の自動車産業政策は、40年前の日本のそれと比較して本当に成功していると言えるのであろうか。中国の市場は2001年以来、年平均で約35%の成長を続けているが、私たちはその成長率に惑わされ、中国に存在するリスクと問題を見落としているのではないだろうか。

2001年以降の中国の自動車産業の発展政策

2001年のWTO（世界貿易機関）への加盟により中国の産業発展は新たな段階を迎えた¹⁹⁾。第11次5カ年計画が終了する2010年までの10年間で、中国は自動車産業をはじめとしたあらゆる分野で国際的競争力をつけようとしている。WTOへの加盟により中国は自動車産業に関する次のような規制廃止を義務付けられた。それは、輸入車の輸入台数制限を2005年までに完全に撤廃すること、2006年半ばまでに関税率を、輸入車については25%、部品とコンポーネントについては10%にまで引き下げることである。しかし中国政府は、国内の自動車産業の発展の上で最も重要となる政策を維持することに成功した。それは、外国のOEMメーカーが中国において完全所有子会社を設立することを認めないという規制を守ったことである。外国のOEMメーカーの中国国内のメーカーに対する所有権は、輸出特別区域を除き、未だに50%に制限されている²⁰⁾。しかし、部品メーカーにつ

いてはこの規制を撤廃しなければならなかった。WTO加盟後も、政府と共産党は、自らが計画し、支配するという政策を手放そうとはしなかった。逆に、自動車産業に対する政府・共産党の影響力を一層強化するためWTOの規則を利用し、次第に大きくなり始めていた地方政府の影響力を排除しようとしたのである²¹⁾。

2004年6月には、国家発展改革委員会は、1994年に作成された自動車産業に関するガイドラインを一新した。この新しいガイドラインは、最低生産台数や新工場を設立する際の最低投資額などを規定している²²⁾。このことにより、政府は、これまで自動車や部品、コンポーネントの生産を行っていなかった中国の民間企業が新たに自動車産業に参入するのを防ぐ一方、約120社ある国産車メーカーと5000社以上もの部品メーカーを再編し、高い国際競争力を持つ少数のメーカーを育成しようとした²³⁾。しかしながら、これまでのところ、実際には中国の自動車産業の著しい再編は見られない。これは、地方のメーカーは、しばしば省政府や地方の諸機関によって保護されているからであり、従って、市場の力が産業再編に向けて自然に作用することもなかった。さらに、このガイドラインは、中国の自動車メーカーが国際的な競争力を獲得し、10年以内に「国内チャンピオン」になるために、3つのメーカーを育成することを目標とした。将来、これらの3社は、世界市場において優秀なグローバル・プレーヤーに成長するはずである²⁴⁾。国際的な競争力を獲得するという点において、中国の政策立案者は、日本、そし

19) 中国の自動車産業の歴史的発展についての詳細はブングシェ、ホルガー、2006年を参照。

20) 外国自動車メーカーの中で、本田技研工業1社だけが中国広州市で輸出車のみを生産する本田汽車（中国）有限公司（CHAC）を設立している。

21) 1990年代、産業政策に対する中央政府の影響力は徐々に失われていき、代わって地方政府が影響力を行使するようになった。以下参照 Thun E. in Carrillo, J. Lung, Y.; van Tulder, R. 2004年。

22) 最低投資額は、自動車工場20億RMB（人民幣）、エンジン工場15億、研究開発施設5億、最低生産台数は、トラック1万台、4シリンダ・エンジン搭載車5万台、6シリンダ・エンジン搭載車3万台である。

23) 中国の自動車メーカーの中には、農業用車両を生産する企業が多数存在した。また、部品メーカーの多くは部品専門ではなく、多様な製品を生産していた。これらの会社は市場から撤退するか、もしくは他社と合併してより大規模かつ効率的な企業として生き残るかの選択を迫られた。

24) 2010年までに国内メーカーが国内市場のシェア50%を占めるという目標を設定したが、これは、外国の自/

て特に韓国（中でも Hyundai（現代）は近年欧米でそのシェアを拡大することに成功している）の例をモデルとしていることは明らかである。

しかしながら、中国のこれからの経済発展に最も重大な影響力を持つのは、第11次5カ年計画である。この5カ年計画では、自動車産業について、2010年までに生産能力を年間1200万台に拡大することを目指している²⁵⁾。ここではOEMメーカーや部品メーカーの研究・開発能力と共にそのデザイン能力を飛躍的に向上させることに特に重点が置かれた。国内の自動車メーカーや部品メーカーが国際競争に勝つためには、このような方針のもとで独自のブランド力を獲得することが必須条件であると認識されていたためである²⁶⁾。この第11次5カ年計画は、2007年2月に発表された自動車部品産業に関する特別開発計画の基礎にもなった。

1950年代から1960年代にかけての日本と比較して、中国の政府、共産党、および経済計画を担う諸機関が、中国国内の産業発展についてより直接的な影響力を持っていたことは疑う余地がない。しかしながら、以下に挙げる例が示すように、この中国の政策は必ずしも意図した通りの結果をもたらしていないという兆しが見える。

中国の自動車輸出産業

中国における経済成長は、数十年前の日本や韓国あるいは台湾同様、輸出主導型である。しかし自動車産業についてはこのことは当てはまらない。生産量が大量であるにもかかわらず、その輸出はいまだに僅かである。日本の自動車産業の発展においてもそうであったように、輸出は産業発展の重要な指標である。今まで中国

が外国のOEMメーカーにとって、輸出のための生産拠点になり得ない理由として次のようなことが挙げられる。それは、中国の優位性である低い労働コストは、とすれば3割も高い部品調達コストと、利益を中国との合弁会社のあいだで折半しなければならないという事実によりその魅力を失っている、ということである。もしも、外国メーカーが中国において独自の資本で独自の事業を展開することが許されれば、中国は外国メーカーにとって非常に魅力的な生産拠点となり得るだろう。そのためには中国政府が現在行っている合弁会社に関する規制を撤廃することが絶対条件であるが、そうすれば、中国の自動車メーカーにどのような影響が及ぶかは未知数である。

現在、中国の自動車と自動車部品が世界の輸出量に占める割合は1.1%に過ぎない。また、日本や韓国、ドイツ等の自動車産業の先進国は、全生産台数の40%以上が輸出向けであるのに対して、中国はその全生産台数における輸出率が7.3%と非常に低い²⁷⁾。2006年には輸出が輸入を上回ったが、輸出額と輸入額との差は大きく、また輸出のほとんどはトラックとバスである一方、輸入の大半は乗用車であるという、輸出と輸入の車種の不均衡も存在する。2007年に輸入された車のうち95%はSUVを含む乗用車であったのに対し、輸出に占める乗用車の割合は約40%に過ぎず、輸入車の大半が高価なプレミアム車である半面、中国からの輸出は主として小型車であった。そして重要なことは、中国が輸出したこれらの車は中東や中央アジアなどの周辺市場で売られているということである²⁸⁾。唯一ホンダは、中国から、ドイツなどの自動車市場

自動車メーカーが中国でこれ以上投資を行わないと政府に迫ったため撤回された。

25) 省政府の計画によると、生産能力は最大で1500万台に拡大することも可能であった。これは2006年の生産能力の2倍である。以下、参照のこと。：小林秀雄、丸川智雄（2007年）、208～212頁

26) 新華社ニュース2005年10月13日（中国産業動向季報、2006年春、165頁）

27) 新華社ニュース2006年8月18日（中国産業動向季報、2006年冬、131頁）

28) 2007年に中国から輸出された614,412台の自動車（うち乗用車は257,519台）の大半はロシア（107,791台）、シリア（52,629台）、ウクライナ（47,091台）、南アフリカ（39,752台）、ベトナム（35,846台）、アルジェリア（34,223台）、イラン（30,675台）などの途上国向けであった。輸出先の上位10ヶ国のうち、中国で生産され

が成熟した国に向けて自動車を輸出しているが、日本への逆輸入ははまだ実現していない。2007年には中国の自動車輸出は前年の34.3万台から61.4万台へとほぼ倍増した。しかしこの輸出の増加は中国企業が真に競争力を強化したことによるのかは疑問である。例えば、ロシアへ輸出された車は、新車の輸入にかかる高い関税を回避するため、大半が中古車として、商社を介さずロシアの地元の自動車ディーラーを通して販売された。自動車の安全性に関するロシア側の法改正があり、2008年には再び中国からロシアへの輸出は大幅に減少することが予想されている。中国にある1025社の自動車輸出業者のうち600社の年間輸出台数が10台以下であることから、輸出が効率的に行われていないことが見て取れる²⁹⁾。輸出が産業の発展や国の経済力を示す明確な指標であることは先にも述べたとおりである。自動車の輸出に関して、中国は日本より40年以上も遅れていると言えよう。1960年代終わりから1970年代初めの、ヨーロッパや特にアメリカの自動車産業がその絶頂期にあり、世界市場は発展途上で、日本のような「得体の知れない国」からの自動車を受け入れる土壌が整っていたとは言えない時代に、日本は2006年の中国の輸出台数をはるかに上回る車を輸出していたのである。

中国の自動車部品産業

中国国内には少なくとも1800社の自動車部品を専門とする部品メーカーが存在すると言われている。うち約54社はエンジンメーカーであり、そのほとんどは外国メーカーとの合弁会社である。自動車部品の生産に関わるメーカーはおよそ2300社あり、さらに、部品メーカーやOEM

メーカーに半製品等を提供しているメーカーは約9000社に及ぶ³⁰⁾。エンジン関係の部品メーカーを除いてもこれらの数は全世界の部品メーカー数にほぼ等しい。

部品専門メーカーや自動車関連の製品を生産するメーカーの数がいかに多いかということは、中国の自動車産業においてこれらのメーカーが占める割合が非常に高いことにも反映されている。現在、自動車産業全体の約65%は部品メーカーである。しかし、中国汽车工业协会(CAAM)のアナリストによれば、車における部品メーカーの付加価値率は国際平均で30%から50%であるのに対し、中国の部品メーカーのそれは非常に低く、メーカー数の多さとは極めて対照的である³¹⁾。

中国では部品メーカーによって、その品質、生産力、売上高、および利益の面で大きな差がある。とりわけ中国国内の部品メーカーと、100%外国資本の会社(WFOE)・合弁会社との間では、この差は非常に大きい。後者(WFOEと合弁会社)は国内メーカーよりあらゆる面で優れている。ある調査によれば、中国で最も収益力のある部品メーカー100社のうち、54社は外国資本の会社である³²⁾。国内メーカーは外国からのさらなる圧力にさらされている。というのは、多くの外国メーカーが国内メーカーとの合弁会社ではなく、100%外国資本の子会社を数多く設立させつつあるからである³³⁾。

中国の国内部品メーカーの主なる問題点の1つは、その非常に低い生産性にある。ほとんどの中国の部品メーカーの生産性は未だ日本の30%から70%の範囲にとどまる。最も生産性の高いメーカーさえ、日本のメーカーと比較すると10%以上劣っている。特に国営企業においてそ

↳るホンダの乗用車の主なEUにおける輸出先、イギリス(19,702台)だけが先進国であった。

29) 新華社ニュース2006年8月31日(中国産業動向季報、2006年冬、132頁)

30) データ参照 丸川(2005年)56頁

31) 新華社ニュース2006年7月14日(中国産業動向季報、2006年冬、130頁)

32) 新華社ニュース2006年6月26日(中国産業動向季報、2006年秋、165頁)

33) 新華社ニュース2006年12月19日(中国産業動向季報、2007年春、136頁)

の生産性は著しく低いことがわかっている。生産性の低さと共に問題となっているのが品質管理である。小規模な生産体制と品質管理が不十分であるため、不良品の割合が高く、その結果、中国製自動車部品は世界市場の平均と比べて最高で30%もの高値になっている³⁴⁾。

現地メーカーとの合弁会社を設立せずに独自資本で会社を設立する外国メーカーが増加しているため、中国の自動車部品産業が欧米や日本に追いつくことは、これから一層困難になるかもしれない。従来、外国企業が進出する際には現地合弁会社の株式の50%しか保有できない規制があったが、2001年にはそれが撤廃され、100%外国資本の企業（WFOE）が増え続けている。このことにより中国の部品産業は外国から技術を導入することが困難になっている。

2005年に、中国のFDIによる部品メーカーへの投資額は40億米ドルに達した。これらの投資の対象となった企業の多くは、エンジン、トランスミッション、シャシーテクノロジー、電子制御装置など、自動車生産の中核技術に関わる会社であった。これらの投資の約70%はWFOEに対するものであった³⁵⁾。2006年前半、部品関連の多国籍企業が新しい生産設備に投下した資本の90%以上はWFOE設立に向けられた³⁶⁾。中小のメーカーもWFOEを設立する方向へ転換している。これら中小のメーカーが最も懸念しているのは、合弁会社にするとその技術を奪われるかもしれないということである。多くの中小メーカーにとって1つの技術が命綱になっている場合が多いからである。

最後に、中国の自動車部品メーカーの多くは赤字経営であり、そのうちの約3分の1以上は国営企業である。このような産業全体の非効率な経営状況からみて、近い将来、部品産業の抜

本的再編の必要があると思われる。

自動車部品産業が自動車における付加価値に占める割合はこれからもますます大きくなっていく。これを考慮すると、中国の自動車部品産業の今までの発展モデルは、他の開発途上国に積極的に勤めることはできないだろう。中国を含む現在開発途上の新しい自動車市場、自動車に占める電子部品の割合が高まっていること、OEMメーカーによる部品メーカーへのアウトソーシングが進んでいることなどから、世界の部品産業の潜在的な成長率は55%から75%であると推定されている。これにともない、自動車産業全体の研究開発費に占める部品産業の割合は、この10年間で、現在の30%から50%に増加するであろう³⁷⁾。つまり、技術的ノウハウはOEMメーカーから部品メーカーへ移転し続けていると言える。このような状況下、とりわけ、外国メーカーの中国への投資戦略を考えると、中国の部品メーカーが世界の部品産業の成長に寄与する、あるいはこれらの成長の恩恵を受けることは困難であると思われる。

中国の部品産業の発展を阻止している要因は他にもある。その1つは、多くの多国籍企業は知的所有権の侵害を防ぐため、中国より「安全な」周辺国、特にタイで高い技術を必要とする部品の生産を行い、その完成品を中国に輸出しているという現実がある。2つ目として、特に日本のメーカーに見られる傾向であるが、中国からの輸入部品に依存しないために、日本国内での生産性を改善し、中国製部品を輸入するのとはほぼ同じレベルにまでコストを抑えることを目指していることが挙げられる。

最後に、中国の部品メーカーの現状について分析していきたい。まず、中国の部品メーカーをピラミッドに例えると、その頂上にあるのは

34) フォルクスワーゲン上海によれば、2005年の中国における中型車の生産コストは、西欧より10%から20%高かった。フォルクスワーゲンの目標は、2008年までに、2005年レベルから40%のコスト削減を実現することである。

35) 新華社通信2006年12月19日（中国産業動向季報、2007年春、137頁）

36) 新華社通信2006年7月14日（中国産業動向季報、2006年冬、130頁）

37) 参照例 VDA 年報 2003年、59頁

ごく少数の最新技術を有するメーカーである。これらはモジュール/システムを生産するメーカーであるが、そのほとんどは外国メーカーの現地会社である。この一握りのメーカーの下に

中国の自動車輸出と輸入の推移
(1997年～2007年)

	全自動車の総輸出	乗用車の輸出	全自動車の総輸入	乗用車の輸入
1997	14,868	2,912	49,039	35,345
1998	13,627	1,592	40,216	27,453
1999	10,095	1,342	35,192	27,205
2000	27,136	5,248	42,703	33,770
2001	26,073	3,579	71,398	61,776
2002	21,960	2,270	127,513	115,049
2003	45,777	7,795	171,710	153,591
2004	75,999	12,954	175,654	162,077
2005	164,258	38,785	161,324	154,834
2006	343,379	115,467	227,773	218,312
2007	614,412	257,519	314,130	301,239

中国における自動車生産台数推移
(1984年～2007年)

	全ての自動車	その内の乗用車	全自動車に占める乗用車の割合
1984	316,367	6,010	1.90%
1985	443,377	5,297	1.17%
1986	372,753	12,297	3.30%
1987	472,538	29,865	6.32%
1988	646,951	36,798	5.69%
1989	586,936	28,820	4.91%
1990	509,242	42,409	8.33%
1991	708,820	81,055	11.44%
1992	1,061,721	162,725	15.33%
1993	1,296,778	229,697	17.71%
1994	1,353,368	250,333	18.50%
1995	1,452,737	325,461	22.40%
1996	1,474,905	391,099	26.52%
1997	1,582,628	487,695	30.82%
1998	1,627,829	507,103	31.15%
1999	1,831,596	566,105	30.91%
2000	2,068,186	607,445	29.37%
2001	2,342,528	703,525	30.05%
2002	3,253,655	1,092,762	33.59%
2003	4,443,491	2,037,865	45.86%
2004	5,070,452	2,312,561	45.61%
2005	5,707,688	2,767,722	48.49%
2006	7,279,700	3,869,500	53.15%
2007	8,882,400	4,822,000	54.30%

は、バリューチェーン分析(価値連鎖)で2位、3位、4位に位置づけられる、技術的に遅れをとっている中国のメーカーが数多く存在する。いまのところ、これらの中で上位に進む可能性を持ったメーカーはほとんどなく、多くは中位にとどまるだろう。また、ピラミッドの下層には、非常に多くの単純部品メーカーがある。その多くは比較的小規模なメーカーで、中国の自動車生産の中心地から遠方に位置している。

中国における自動車産業に関する経済政策は、長い間、部品産業に多くの注意を払うことなく、その焦点はOEMメーカーにあてられていた。1950年代から60年代にかけての日本と異なる点は、国内自動車産業の確固たる基礎が最新かつ革新的技術を持つ部品メーカーにあることを中国政府が理解していなかったところにある。また、中国では、日本に見られるような、互いに協力し、また同時に競い合うというOEMメーカーと部品メーカーの関係(系列システム)が発展することはなかった。また、政府が企業間の情報の共有・管理を行うという、中国独自のシステムもうまく機能しているとは言い難い。

3. 結論

本論文は、中国の経済全体の発展、特にその基幹産業である自動車産業の発展に焦点をあてて概説し、独自の自動車産業の発展を目指す東アジアおよび東南アジア諸国が、1950年代初めからの日本の経済発展をモデルに、それに追随しようと試みてきたことを述べた。自動車産業だけを見ると、グローバル・プレーヤーとなったHyundai-Kia(現代-起亜自動車)グループを有する韓国は日本モデルを踏襲することに唯一成功した国であると言える。この成功は韓国の経済政策に起因するというよりはむしろ、経済環境の変化が韓国の自動車産業に正の影響を及ぼした結果であると言えよう。

中国も当初、日本モデルを踏襲するつもりであった。しかし、国内市場の大きさとその将来

性を鑑み、国内自動車産業を確立するために、海外からの直接投資により技術移転を促進するという異なる道を選んだ。そのことが、技術面で自動車産業先進国に追いつき、国内自動車産業を発展させ、グローバル・プレーヤーとしての地位を確立するための最も近道であると考えたからである。しかしながら、本論文でも指摘したように、様々な統計が示す著しい経済成長にもかかわらず、40年前の日本と比較すると、中国の自動車産業の発展のスピードは緩やかであり、いくつかの重要な点においても未だ成功しているとは言いがたい。産業の再編、技術移転の管理、独自の技術革新の達成など、中国は未だに数多くの問題を抱えている。日本が世界の自動車産業に参入した当時の環境は、現在と比べて不利であったことを考えると、現在、中国自動車産業の発展が滞っていることは特筆すべきことである。日本は、はるかに困難な状況の下、他の国々が追従するような道を切り開いた。

ここで、日本と中国の違いは何か、そしてその違いは中国、またその他の開発途上国のこれからの経済発展政策にどのような意味を持つのか、という疑問が生じる。以下に、日本と中国の明白な違いを挙げる。

- a. 中国とは対照的に、日本はいくつかの限られた政策によって技術移転のみを支援した。これらの政策は、やがて独自の技術開発の基礎となる主要な技術を得ることを目指した。
- b. 日本の政府は自動車産業の育成・発展の主導権を握ろうとしたが、それらは失敗、あるいは満足のいく結果を得られず、自らの自動車産業政策の失敗を認め、早期に撤退した。
- c. 自動車産業発展のため、日本は早い段階から自動車産業に関わる高い基準を設定した。
- d. 産業が十分に発展したことを見極めた後、政府は産業の発展を市場原理と企業間の自由競争に委ねた。

中国の自動車産業は過去30年を費やしその発展を目指してきたが、その結果はどうであろうか。本論文の最初に紹介した中国の経済政策の将来に関する記述とは対照的に、私は、今こそ中国政府は、産業発展への影響力を行使することを止める時期に来ていると考える。他の国の例からもわかるように、自由化によってのみ産業は再編され、競争力の低い企業は淘汰されていくのである。これは、中国の自動車産業にとって、この先、真の挑戦が待ち受けていることを意味するのではないだろうか。

参考：

- Boyer, R.; Freyssenet, M. (2002): *The productive models. The conditions of profitability*, Basingstoke and New York.
- Bungsche, Holger (2006): *China in the passing lane? The automobile industry as an example*. <http://sociology.snu.ac.kr/ksa2006/conference.htm#article>
- Carrillo, J.; Lung, Y.; van Tulder, R. (eds) (2004): *Cars, carriers of regionalism?*, Basingstoke and New York.
- Chung, Myeong-Kee (2003): *The Chance for a Peripheral Market Player: The Internationalization Strategies of the Korean Automobile Industry*. In: Freyssenet, Michel; Shimizu, Koichi; Volpato, Giuseppe (eds.): *Globalization or Regionalization of the American and Asian Car Industry*, Houndmills, Basingstoke and New York, Palgrave Macmillan
- Cunningham, E.; Lynch, T.; Thun, E. (2004): *A tale of two sectors auto and auto parts – a mature industry in a globalizing world*, 12th GERPISA International Colloquium. www.univ-evry.fr/PagesHtml/laboratoires/gerpisa/rencontre/12.rencontre/Papers.pdf/PS.20
- Hahn, Carl H. (2005): *Meine Jahre mit Volkswagen*, München (ドイツ語)
- Harwit, Eric (1995): *China's automobile industry. Policies, Problems and Prospects.*, Armonk, New York.
- Humphrey, J; Lecler, Y.; Salerno, M.S. (eds.) (2000): *Global strategies and local realities: the auto industry in emerging markets*, London.

- Johnson, Chalmers (1982): *MITI and the Japanese Miracle: The Growth of Industrial Policy, 1925-1975*, Stanford, Stanford University Press.
- Posth, Martin (2006): *1000 Tage in Shanghai. Die abenteuerliche Grundung der ersten chinesisch-deutschen Automobilfabrik*, München, Wien. (ドイツ語)
- Ren, J.; Shimizu, K. (2003): *Toyotaization of a Chinese motor company Tianjin Xiali?*, 11th GERPISA International Colloquium. www.univ-evry.fr/PagesHtml/laboratoires/gerpisa/rencontre/11.rencontre/papers/Shimizu.pdf
- Shimokawa, Koichi (1994): *The Japanese Automobile Industry. A Business History*,. Athlone Press, London
- Shimokawa, Koichi (2004): *ASEAN: Developing a Division of Labour in a Developing Region*. In: Carrillo, Jorge; Lung, Yannick; Tulder, Rob van (eds.): *Cars, Carriers of Regionalism?* Houndmills, Basingstoke and New York, Palgrave Macmillan
- Thun, Eric (2006): *Changing lanes in China. Foreign direct investment, local governments, and auto sector development*, Cambridge et al.
- Toyota Motor Corporation (1988): *Toyota. A history of the first 50 years*. Toyoda City, Toyota Motor Corporation
- Verband der Automobilindustrie (several years): *Auto Jahresbericht (Annual report of the German automobile industry)*, Frankfurt am Main, VDA.
- Wang, H. (2005): *Who are making Chinese cars? The comparison between large and small carmakers in China*,. 13th GERPISA International Colloquium, www.univ-evry.fr/PagesHtml/laboratoires/gerpisa/rencontre/13.rencontre/Papers/PosterWang
- オムニ情報開発株式会社 (数年): 世界各国間貿易統計年報、東京、オムニ情報開発株式会社
- 河村泰治 (2000): 自動車産業とマツダの歴史、東京、郁朋社
- 小林英夫、大野陽夫 (編著) (2006): 日本自動車部品企業－欧米から BRIC s へ拡大する市場競争、東京、日刊工業新聞社
- 小林英夫、丸川知雄 (編著) (2007): 地域振興における自動車・同部品産業の役割、東京、社会評論社
- 桜井清 (2005): 日本自動車産業の発展 (上巻+下巻)、東京、白桃書房
- 新華通信ネットジャパン株式会社 (数年): 中国産業動向季報、東京、新華通信ネットジャパン株式会社
- 孫飛舟 (2007): 自動車産業 In: 佐々木信彰 (編者): 現代中国産業経済論、京都、世界思想社
- 中国汽車工業協会 (CAAM) (数年): 中国汽車工業年鑑、北京、中国汽車工業協会 (CAAM) (中国語)
- 趙英 (主編) (2000): 中国産業政策実証分析、北京、社会科学文献出版社 (中国語)
- 土屋勉男、大鹿隆、井上隆一郎 (2006): アジア自動車産業の実力－世界を制する「アジア・ビッグ4」をめぐる戦い、東京、ダイヤモンド社
- 出水力 (編著) (2007): 中国におけるホンダの二輪・四輪生産と日系部品企業－ホンダおよび関連企業の経営と技術の移転、東京、日本経済評論社
- 東洋工業株式会社 (1960): 東洋工業40年史、広島、東洋工業株式会社
- 東洋工業株式会社 (1970): 東洋工業50年史 (現況編)－明日を開く東洋工業、広島、東洋工業株式会社
- 東洋工業株式会社 (1972): 東洋工業50年史 (沿革編)、広島、東洋工業株式会社
- 日刊工業新聞社 (2002): 目で見てわかるホンダの大常識、東京、日刊工業新聞社
- 日本経済新聞社 (2001): 俺たちはこうしてクルマをつくってきた－証言・自動車の世紀、東京、日本経済新聞社
- 日本自動車部品工業会 (JAPIA) (数年): 海外事業概要調査報告書、東京、日本自動車部品工業会
- ブングシェ、ホルガー (2007): 中国の自動車産業－世界の自動車産業の工場からグローバル・プレイヤーへ?、関西学院大学産研論集34号、75-86頁、西宮、関西学院大学産業研究所、または <http://kgsaint.kwansei.ac.jp/sanron34/34-7.pdf>
- 丸川知雄、高山勇一 (編著) (2005): グローバル競争時代の中国自動車産業、東京、蒼蒼社
- 武藤博道 (1984): 自動車産業 In: 小宮隆太郎; 奥野正寛; 鈴木興太郎 (編者): 日本の産業政策、東京、東京大学出版会
- 山崎修嗣 (2006): 戦後日本の自動車産業政策、京都、法律文化社