

2014年度

国際学研究科修士論文

テーマ：中国自動車産業政策と日系自動車メーカー
—小島プレス工業株式会社中国東莞大和化成汽車零配件有限会社を事例として—

Chinese Automotive Industry policy and Japanese Automobile Manufacturers

— From the case of Kojima Press industrial Co. Limited and
Dongguan Dahehuacheng automobile spare Co. Limited of Chian—

宇都宮大学大学院国際学研究科
国際社会専攻

学籍番号 134103A
論文執筆者名 カルジャ

要 約

外資自動車メーカーの中国への参入は 1980 年代半ばからスタートし、90 年代後半にはピークを迎えた。日系自動車メーカーの参入は欧米と比べて約 10 年近く遅れ、その後の立地についても欧米が先に集積した沿海地域と重なることが多かった。近年になると中国国内の沿海地域での自動車市場は飽和状態に至り、道路設備投資がその需要を満たせなくなりつつある。対策として、車の出入りする日々をナンバープレートの最後の奇・偶数と合わせて軌道に出る交通ルールなどを実施している。特に、近年北京、上海など大都市は交通警察機関によるナンバープレートの発行が非常に厳しく制限をされている。

一方、自動車産業が発展していない内陸地域は、その需要を強く求められている。これを受け、2011～2012 年にかけて上海フォルクスワーゲン有限会社（以下 VW と省略する）が中国の最も内陸地域となる新疆まで進出し、現在は生産段階まで進んでいる。

日系自動車メーカーの中国への本格的な進出は、90 年代半ばから進出ブームとなり、ホンダ、トヨタ、日産など大手自動車メーカーの参入を契機に、日系自動車部品メーカーも急激に立地を進めた。結果は、この時期の中国へ参入した部品メーカーの多くは、生産拠点や生産体制などの調査や戦略が十分ではなかったため経営が難しくなっている。コスト、企業ネットワークや企業の現地化などで、現地企業との競争に勝つことが不可能だった。そのため、自動車部品下請けメーカーは買収から始まり、合弁・合併されるという状況に陥った。ここで、中国自動車産業政策が外資自動車関連産業におけるメーカーの合弁・合併に与えられた影響を否定することはできない。

このような中国国内の自動車産業に関する状況を踏まえた上で、日系自動車部品メーカーである小島企業の実態を分析し、その国内における日系自動車メーカー(部品メーカー含め)が直面している、中国側との間に存在するトレードオフ的な問題を明白にした。これは、政府は内陸へ進出を誘導することに対して、外資企業は中々内陸で本格的な事業を展開せずに、形上だけの拠点を立ち上げるという状況が繰り返されてきたことである。

本研究は、そのための現地調査や関係者及び自動車産業への投資家などにインタビューした研究となる。小島企業の中国市場への参入、中国自動車産業の経緯、中国自動車産業政策の課題という三章構成に、はじめに「中国への外資自動車メーカーの参入」と、おわりに「これからの日中自動車産業」となる五つの部分から構成

した。第一章では、小島企業の中国市場に参入した二つの事業拠点を現地調査し、その実態状況を分析した。これは、内陸地域における小島企業の拠点となる青海省小島文化教育基地と、沿海地域の拠点である東莞大和化成汽車零配件有限会社を規模ではなく、経営の状況や将来性についてその実況を比較したものである。第二章では、中国自動車産業政策の経緯を概観的に分析した。これは、外資自動車企業の進入が始めた 1980 年代からラッシュ時期となる 1990 年代半ばまでの期間に絞って見たものである。特に、1990 年代の進入ラッシュ時期における日系自動車メーカーの参入を契機に中国へ進出を図った日系自動車部品メーカーと、中国自動車産業政策とのトレードオフ的な問題を分析した。第三章では、中国自動車産業政策の大きな課題として位置づけた、沿海地域に集積が偏った外資企業を内陸地域への移行は不可能であるかという問題点を明らかにした。中国は、改革開放以前から計画経済、人民公社などの影響により、自国の自動車産業を全国的に均等に配置させていたことは事実であった。しかし、80 年代以降の沿海地域における自動車産業の急速な発展により、一方の内陸は自動車産業の空洞化が急激に進み、廃業や倒産が相次いだことを概観的に分析し、外資企業が内陸地域への進出は失敗策ではないという問題点を指摘した。

目次

要約.....	i
目次.....	iii
はじめに　－中国への外資自動車メーカーの参入－	1
第 1 章　小島企業の中国市場への参入.....	5
第 1 節　国際企業の進入ラッシュ	
(1) 小島プレス工業株式会社の中国への進出	
(2) 中国自動車産業の配置	
(3) 研究開発の力不足	
第 2 節　外資企業進入への規制及び条件	
(1) 東莞市での小島企業	
(2) 青海省での小島企業	
(3) 中国市場における特殊性	
(4) 合弁・合併を通して獲得できない技能	
第 2 章　中国自動車産業政策の経緯.....	19
第 1 節　外資自動車メーカーによる権限の獲得	
(1) 政治体制に懸念する外資企業	
(2) コロンブスの卵となる欧米メーカー	
第 2 節　権力が中国側に移る時代の到来	
(1) 本格化する日系メーカー	
(2) 自動車の国産化を追求して	
第 3 章　中国自動車産業政策の課題.....	23
第 1 節　沿岸地域に偏る企業立地	
(1) 内陸産業の空洞化	
(2) 内陸地域の交通インフレの遅れ	

第2節 内陸の自動車産業の空洞化

(1) 新疆自動車の撤退

(2) 青海一汽自動車部品工場の破産

おわりに	—これからの日中自動車産業—	28
謝辞		31
参考文献		3

はじめに —中国への外資自動車メーカーの参入—

前世紀 80 年代から中国は自動車産業を経済成長への核心的産業と位置づけ中央政府が直接介入し、外資企業の進出を本格化させた。これによって 90 年代の半ばに入ると中国国内で外資企業の進出がピークを迎えることになった。中国への外国自動車メーカーの進出は、欧米が日系自動車メーカーより少なくとも 10 年ぐらいと見なすことができる。そのため中国国内での展開が欧米より遅れ、または欧米自動車メーカーらが先に進出している沿海地域へ立地することを選択している。

それを一つの原因として、未だに中国国内での自動車産業は生産から販売と言った分野で欧米が強い姿勢を見せてきた。中国自動車産業の立地状況を分析すると、その産業の立地は沿海地域に集中し、中国政府が誘導した内陸地域での立地は政府の政策に応じたものに過ぎない。内陸は本格的な自動車産業に関するものの生産拠点がなく、ほとんどは誰でも作れるような事業が多い。

このような、沿海地域へ偏った自動車産業の立地を内陸部へ移動させるため、中国政府は様々な政策を打ち出してきた。しかし、その効果があまり見られなくて、内陸地域に立地しているいくつかの自動車メーカーの工場の生産実態を覗いてみる限り、付属部品に過ぎない。近年の中国国内における車の販売台数や消費状況の実態やその関連分析を見ると、沿海地域の大都市は自動車の購入台数の制限や車ナンバーの奇・偶数字をあわせて走らせるなどの対策を取っている。特に北京や上海などの地域で、ナンバープレートの制限が非常に厳しくなりつつある。一方、内陸地域での自動車販売台数は著しく伸び、販売拠点と道路交通のインフラ設備が需要を満たさないのが事実である。

90 年代後半から中国で本格化を展開させる日系自動車メーカーホンダ、トヨタ、日産など大手自動車企業の進出を契機に自動車部品関連の中小企業の中国への参入が急激的に増えることがあった。しかし、これらの下請け部品メーカーは、企業それぞれの特化した技術性の高いレベルの部品を除くと、経営からコストなどの面で現地企業との競争に勝つことが不可能となった。そのため、現地企業に買収、または合弁・合併がやむ得なくなされ、一部の企業は他の関連業種も視野に入れるという日本であまり見られない経営も試みた。

このように、中国は沿海地域に偏り自動車産業の集積を内陸地域へ移動させるよ

うに様々な政策を打ち出したが、外資の大手自動車メーカーが内陸へ踏まない限り

は部品メーカーが先に参入することはない。

このような背景の中で経営が一番厳しい状況に陥った部品メーカーの実態を分析するため、小島プレス工業株式会社中国東莞大和化成汽車零配件有限公司と中国青海省小島文化教基地（以下小島企業と省略）となる内陸と沿海地域の拠点である二つの企業を事例として用いることにしたものである。

小島企業は 2005 年に中国へトヨタ自動車(中国)投資有限公司の一次下請け部品メーカーとして東莞に進出した。その直後には経営の赤字が長く続き、やむ得なく現地の部品メーカーと合併・合弁するよういくつかの関連企業と商談中であることや、中国青海省小島文化教育基地の運営方針を単なる日本語の教育から英語や韓国語などの言語学教育を受けられるように経営の多角化を進めている。また、小島文化教育基地となるビルをホテルとして運営するなど経営方針での柔軟化を図っている。以上、2013 年 8 月の現地調査¹によって分かったことである。

小島企業は競争力の激しい沿海地域での運営方針は行き詰まっているが、内陸地域での展開拠点となる教育基地は運営方針の柔軟性により大きな成果を遂げようとしている。一方、小島企業の沿海地域での他の関連企業との合併・合弁することは、どのような形での合作を取ったとしても事実上は、現地企業の運営方針に従うことになることは明らかである。小島企業は自社の特化した技術力の高い製品を技術的面で協力し、所有する株の割合で利益を配当されるようなシステムを目指していることが東莞市にある小島企業の関係者とのヒヤリング調査で分かった。

ここで問題意識として、中国におけるどの規模の企業であっても、内陸地域へ参入したくないのが現状である。中国側は沿海地域での外資企業を内陸部へ移行させるために様々な政策を打ち出したが、外資企業の対応は内陸部に支店として設けるようなペーパーカンパニーに過ぎなかった。

しかし、大手自動車メーカー上海 VW の 2012 年頃の進出によって長年続けてきたこの状況は大きく変わった。これまで、日系企業の内陸への参入は非常に少なかったが、進出した企業は絶好調だった。例えば、事例とする小島企業の内陸地域での小島文化教育基地は、現在ホテルから人気のある外国語を受けられる塾として、様々な分野で規模の広がりを見せている。一方、小島企業が期待されていた沿海地域の東莞市の事業は、経営赤字などの厳しい状況に陥っている。換言すれば、中国

¹ 執筆者が 2013 年 8 月に中国東莞市や青海省で小島企業を対象として行った国際臨地調査である。

における外資企業の集積は沿海地域以外の選択肢は今日でもないのか、内陸市場へ

の参入は必ず失敗策となるのかを明白にしたことである。例えば、四川省成都に進出したイトーヨーカドーがその業界内で世界一の売り上げを誇るなどの関連新聞記事やニュースは知り渡っていることである。

小島企業は、トヨタ自動車の一次下請け部品メーカーとして国内外で数々の成功を遂げ、トヨタ自動車より多くの賞や信頼を受けてきた国際事業に経験の深い企業であったが、なぜ東莞市で事業が行き詰まったのかという問題である。これは、日系自動車メーカー(部品メーカーを含め)と中国政府との間に存在するトレードオフ的な問題となる。政府は内陸へ進出を誘導することに対して、外資企業は中々内陸で本格的な事業を展開せずに、形上だけの拠点を立ち上げるという状況が繰り返されてきた。

以上、中国における小島企業の状況を問題意識として、近年の自動車産業の動向や中国国内の自動車産業について見ておきたい。通商白書(2011)²によれば、世界のGDPの国別推移は1980年代から2000年代までの約20年の間には日本、アメリカやヨーロッパを中心とした先進国のGDPが非常に高い割合を占めていた。だが、その近年の状況は逆転傾向に推移していることが分かる。

このように世界経済の成長と発展途上国との相関関係が強まって行くことが、現在の世界経済の主流とも見なせるようになってきている。最近、その発展途上国の中でも新たな動きが見られるようになってきている。今までは中国経済成長のシェア上昇は際立っていたが、最近では政治による経済へのコントロールなどの影響や『両税合併』³政策により、日系企業が新たな市場の開拓を求めてインドやタイ、ベトナムなどへの投資が盛んに展開し始めている。その中国経済を支えてきた生産要素の一環となる産業は、外資自動車メーカーの参入による事業の展開であった。今まで、外資自動車メーカーの参入を図るため中国も他の発展途上国と同じく、外資優遇政策を取ってきた。

しかし、中国のダイナミックな経済や世界の工場など高く評価されてきた経済成長には異変が起こっている。野村証券の調査レポート(2014)⁴などによれば、中国の

²通商白書(2011)世界GDPに占める新興国比率の推移 P296

³国務院(2006)による外資に関する政策調整「両税合併」のことで2008年に実施する議案だった。いわゆる「両税合併」と中国企業と外資企業に対し、同一の税収を納付する。今までの企業所得税率は、中国企業20%前後、外資は10%前後とされていた。

⁴野村証券が2014年5月7日に発表した「中国の不動産バブルは既に破裂」レポート調査。これは、中国26省の内4省で不動産投資がマイナスに転じ、4省内の吉林省と黒

不動産関連におけるバブルの崩壊などが記載されるようになった。または、脱中国

市場や脱中国经济との動きが見られるようになり、重要な研究拠点などをインドかタイやベトナムに移していることも現実となってきた。換言すれば、これらの中国经济に懸念される問題は不動産分野ではなく、外資自動車メーカーの分野でも既に発生している。米国自動車最大大手企業 GM 欧州部門のオペル自動車のカール・トーマス・ノイマン CEO⁵が、2015 年 1 月をもってオペルブランドの中国での販売を中止すると発表し、スイス大手銀行 UBS のアジア自動車産業研究主管兼中国研究主管侯延⁶氏の英フィナンシャル・タイムズによると、2008 年の中国国内自動車シェアは 30%から 2012 年 11 月の発表時点で 22%に低下したと述べている。または、中国財経日報⁷は、トヨタ自動車中国合弁会社の「一汽トヨタ」の田聡明常務副経理が 2012 年販売目標を 60 万台から 48 万台に下方修正する発表を伝えた。

ここで、今日に至ると中国经济は沿海地域だけの成長支えられことは不可能となり、内陸地域の経済成長がより強く求められるようになった。または、中国が近年実施した「両税合併」などの外資企業における企業所得税の 10%前後から二倍となる 20%前後とのことや自動車産業政策による、強制的に行う現地企業との合弁や合併を図る方針などいずれにせよ内陸地域への参入を強く招いている。

竜江ではマイナス幅が 25%を超え、これらの問題は他省でも発生すると警告されている。
5 ネットワーク拡大などのコストを理由として 2015 年 1 月から中国の自動車市場から撤退することを明らかにする発表。

6 侯延区(HouYanQu)は、スイス大手銀行 UBS のアジア自動車産業研究主管兼中国研究主管を勤め、英フィナンシャル・タイムズに雑誌（中国語版）2012 年 11 月 16 日のタイムズ「中国自動車状況の分析」記事。

7 財経日報とは、中国国内の経済、企業産業などの動機を中心として分析する新聞であり、日本経済新聞と相同するもの。(中国語版)2012 年 11 月 28 日「トヨタ現地トップに初の外国人」記事

第1章 小島企業の中国市場への参入

外資企業として、中国へ進出を図る際その会社の参入する分野によって中国での基本方針や政策などが大きく異なる場合もある。国情や経済などの状況により全ての産業を均等に成長させるのが難しいことである。そのため、企業としてはこれから中国が重要視される分野を見抜く必要があると思う。換言すれば、政策へ柔軟に対応できるかがその企業の成功できる第一歩となる。そのため、自動車産業関連についてどのような政策があったかを見ておく必要がある。中国の自動車産業に関する政策やルールなどが非常に多いので、これを代表できる政策を二つ取り上げることにする。

中国は、1980年代頃から自動車産業を本格的に取り込み、1990年代頃になると国務院や国家発展改革委員会などの中央レベルの関連部署が直接的に指導や資金調達等の提供を行った。現在までの自動車産業に関わるすべての政策この二つの政策に基づいていると考えることができる。中国自動車産業の二大政策となる「汽車工業産業政策(1994)」と「汽車産業発展政策(2004)」がある。この二つの代表的な政策を分析し、それぞれの時期に日系自動車メーカー、特に小島企業がどのような対応を取ったのかという点について考察する。中国の自動車産業に関する政策の「1994年」と「2004年」は内容と基本方針が大きく異なる。前者は、前述したように大規模メーカーを導入し、小規模メーカーを規制して、部品分野の合併事業を優遇するという奨励政策であった。後者は、自動車産業に関する道路、環境、資源エネルギーや国産輸出の出口先の戦略等を基本方針としている。外国向けには国産車の輸出拡大によるグローバル戦略、国内向けには環境に配慮した、国産車の需要（中間層以下）への対応等を目的としたのである。

第1節 国際企業の進入ラッシュ

2000年代前後頃から沿海地域の各機関は、国際企業への管理をどう対応するかという点で共通点を持ち、長い間徹底した管理を出来ていなかった。ここでは日系自動車関連企業を中心とし、小島企業を事例として分析することにした。まず、何故90年代頃から中国で外資の進入ラッシュが起こるのかという点について見ておきたい。日中関係は、子どもの喧嘩のように感じられる。その上に中国はしばしばその

喧嘩を経済に連れ込んで相手を困らせるというのが慣例である。しかし、政治問題を除いて見ると日中の間における人、物、金という様々な面での交流は既に片方を無しにしては成り立たなくなっている。

たとえば、日経新聞 2011 年 2 月 22 日⁸によると、日中貿易は 3000 億ドルを突破し、日本の二国間貿易として初めて輸出(36%)、輸入(25%)が過去最高となったとしている。もちろんその中には自動車産業の業務は核となる。自動車産業が中国の経済を牽引している産業であると山崎氏に再確認することができた。

なぜ、3000 億ドルも突破するまでの経済利益を生み出したのかということについて見てみたい。90 年代のバブル経済、2007 年の世界金融危機というアメリカのサブプライムローン問題での住宅バブルの崩壊やリーマンショックと、一連の経済不況中に中国の工業産業が好調だったのかという疑問もある。この点について、日経新聞 2010 年 6 月 8 日と 6 月 30 日⁹を比較して見ればその疑問を明白にすることができる。日本と中国の国有金融機関シェアの割合は日本は 24.8%で、中国は 64.8%であり、日本の 2.5 倍強だった。

以上を踏まえて、世界全体の自動車工業産業の一環として 2008 年のリーマンショックに目を向けたい。関連資料¹⁰から 2008 年の世界自動車総生産量は前年と比べて 4.2%に落ち込んだことがわかる。その中でアメリカ 19.3%、日本 0.3%、ドイツ 2.8%、韓国は 6.4%となる。だが、2009 年に入ると 2008 年と比べてアメリカ 34.3%、日本 31.5%、ドイツ 13.8%、韓国は 8.2%まで下がる。

この頃の世界の自動車工業産業は不況に陥るが、国別の分析や中国での実情を見ると中国では自動車工業産業が好調で右上がりの生産だった。この頃の中国の自動車工業産業は生産から消費までの状況が著しく伸びていた。当時の中国经济について山崎氏は、「日本は現在、厳しい経済状況にあるが、中国は好景気の中にある」と述べている。その原因として、ビジネスチャンスや外資企業の進入ラッシュ等が挙げられる。

しかし、このような分析ではまだ中国という市場を十分に把握できていないように思われる。それは、中国が全国金融シェアの 65%にも近い経済政策で自動車工業産業にその資金を投入したからである。この時の世界の自動車工業産業は不況に落ち込み、特に 2009 年頃の日本の自動車工業産業は 31.5%までも下がった。当時の

⁸日経新聞 2011 年 2 月 22 日の「日中貿易は 3000 億ドルを突破」記事。

⁹日経新聞 2010 年 6 月 8 日と 6 月 30 日「日本と中国の国有金融機関シェアの割合」記事。

¹⁰国際自動車連合会(OICA)による 2009 年の国別自動車生産台数の公表。

不況でトヨタ、ホンダ、日産等の世界の産業をリードするメーカーが次々と中国へ本格的な進出・立地を始めた。日系自動車メーカーは当時の不況を中国で事業を展開することによって、事業の右肩下がりやV字にあげられることができた。もちろん、中国の膨大な自動車の市場が潜在する上で、金融を経済政策で決まった何か所だけに集めるという力が中国にあった。

そのため、外資企業の注目を集め、中国で外資企業のビルが並び始め、独資型の企業から今の合弁企業、合併企業などの様々な大企業から小企業まで企業が現れた。

これにより中国国内における企業の管理はより一層複雑になり、経験や人材育成などの不足でこれらの企業の管理に十分に対応できないという厳しい局面となった。これに対応するため中国側は工業産業政策をいまだに毎月ごとに変え、それに企業がついて行けなくなりつつある。小島プレス工業株式会社もこのような状況に直面している。中国自動車工業産業政策という幅の広いマクロ的な背景を踏まえて、さらにミクロ的な部分も見つめるために現地調査を行うことになった。

(1) 小島プレス工業株式会社の中国への進出

日本の小島プレス工業株式会社は、トヨタ自動車の一次下請け企業であり、トヨタ自動車は中国での事業の本格化に伴い、2005年に中国広州の東莞市に進出した。実は、小島企業の中国への参入は1990年代の半ば頃からの青海省との交流がスタートである。青海省で小島文化教育基地以外にも、小島博物館、青海民族大学体育館、青海柳湾小島彩陶博物館など公益事業への無償的寄与が地方政府から中央レベルまで高く評価されている。青海省教育庁の関係者によると、小島企業の青海省で展開を現時点で見ると無償的寄与という形で、あまり明白にされていないが、これからはホテルや塾等に後者は大きく期待されていると話している。また、青海省政協主席白馬¹¹氏によると小島企業の青海省での投資額は17億円超え、青海省への経済貢献は非常に大きいと話している。

このように小島企業は、他の企業と違った形で中国市場へ参入した。例えば、公益事業への無償寄与、技術・技能実習生長期1～2年の日本国内本社で実習や高等教育機関(大学)の国際短期交流などの手助けから始まった。その後の2005年には東莞で直接的に市場へ参入する形で工場を建てた。

このように、小島企業は中国の国情あるいは中国での外資企業のあるべき経営方

¹¹元青海省副省長、現青海省政協主席である。小島企業の青海省での参入計画と深く関わったチベット人幹部である。

針を長く慎重に洞察してきたとも言えることができる。しかし、今現在の小島企業は、東莞工場が経営不振となり、青海省における文化教育基地の運営は事実上では青海省教育庁によるものとなっている。

(2) 中国自動車産業の配置

近年、自動車産業そのものが厳しい状況に直面している。中国自動車産業は、グローバル化競争のもとで最適立地、最適調達を求め、以前の中国であまり見ることができなかった日中企業が協力して構築した研究開発拠点の関連事業へ積極的に取り込んでいる。

中国の自動車産業政策は、中国の工業産業政策と緊密に絡み合っている。政策という視点から見ると、今日の中国は、沿岸部の大都市を中心にグローバル化という政治・経済が一か所的に集中した産業化社会になりつつあり、内陸と沿海地域の格差は非常に激しいという大きな課題が残されている。そのため、高級外車は沿海地域で集中的に走り国産車は内陸でぐるぐると回るような光景になっている。

これについて、アメリカの複数の学者が、中国の経済発展はChina proper¹²を中心とした経済成長であると指摘している。胡煥庸(Hu Huan Yong)¹³は有名な胡煥庸線(Hu`s line)「愛輝(黒河)～騰冲」で中国の人口分布と産業の配置を明らかにした。この線は、中国黒龍省の愛輝(Ai Hui)から騰冲(Teng Chong)かけての約45度の斜線で、国土64%に4%人口、国土36%に96%人口という人口比例分布となっている。または、国家社会科学院の路大照(Lu da zhao)院士は、沿岸部の経済発展を西に持って行くという「T型開発論」等が挙げられる。「T型開発論」の影響力でチベット鉄道ができ、トヨタ自動車は四川省に立地し、日産自動車等がやや内陸へ向く行動が見られる。経済のバランスという面で見るとこの胡煥庸線「Hu`s line」、即ち財がその貧困県列線¹⁴を突破しているかどうかは重要な意味を持っている。そのチャイナ・プロパ(China proper)を突破できているかどうかという

¹²沿岸から万里の長城に囲む空間を意味する。

¹³胡煥庸(Hu Huan Yong)は中国の有名な地理学者であり、中国の人口分布や産業配置などを分析した学者。

¹⁴貧困県列線とは、胡煥庸線「Hu`s line」を貧困県列線として見ることもできるという意味である。それは、中国黒龍省の愛輝(Ai Hui)から騰冲(Teng Chong)かけての約45度の斜線を、約幅200キロkmに渡っているとの内容である。この貧困地域を結ぶ約幅200kmの線は、西と沿海における人、物、金の流動性を妨げていると分析したものである。

点と関連するからである。

近年の中国国内に対する国策としては、「西部大開発」の方針で沿海地域の経済を内陸へ持って行こうというマクロ的な調整がある。これに、「中国自動車工業産業政策(1994)」と「汽車産業発展政策(2004)」という自動車に関する2つの重要な政策がある。

このように中国は外資自動車メーカーを内陸へ配置させようとするが、外資企業としては中々内陸へ移らないのが現実であった。稲垣氏¹⁵によると四川省に立地したトヨタ自動車の生産はプリウスとコースターの生産となっているが、トヨタ協力部品メーカーの小島プレス工業株式会社の寺本氏と李氏への聞き取り調査¹⁶によると、その実情は異なっていた。四川省のトヨタ自動車は西部大開発という国家政策の影響に配置されたが、自動車を生産するという事業の本格化まで、進んでいないと話している。

その生産に必要な部品のほとんどは海外からの調達とトヨタが自社で作っていると聞いた。なぜこのような決して効率的ではない状況の下で生産するのか、その原因は中国側の政策の硬直さと企業側の短絡の進出にあると思われる。中国自動車の産業の生産レベルがどの程度にあるかを認知しなければいけない。そのレベルを比較するためには、東日本大震災直後の自動車産業を見ると分かる。日本からの重要な部品供給が一時停止したため、アメリカ（トヨタ自動車）からアジア経済圏（サムスン会社）までに影響が広がったが、中国への影響はそれほどではなかった。この事実から、中国の自動車産業の生産にはこれらの最先端のものがあまり使われていないということが推測できる。しかしながら、中国に進出を考える日系メーカーは最先端な設備で、最先端な物を作る、というのが典型的である。その上、中国で日本レベルの物づくりと中国人の10倍の賃金で管理層を雇うのが慣例だった。

ここでの問題は、受け入れるだけの便宜主義だけではなく、互いの利益の確保を伴う技術や技能を本格的に学び、それを蓄積しながら徹底的な精緻化を図れるかということである。中国自動車産業はエンジン技術や技能等でまだ成熟していないことは事実である。例えば、中国製の車が欧州で上場をはかったものの、故障率や安全性といった欠陥で失敗し、この市場をアフリカなどの地域に移した。ここまでの中国自動車産業の歩みは、決して順調とは言えない。換言すれば、い

¹⁵ 『中国進出企業地図』 蒼蒼社 2006年7月10日。

¹⁶ 2013年6月11日の日本本社における小島プレス工業株式会社での聞き取り調査。

たるところに満ちている浪費の事実もたくさんある。例えば、2004年の中国最大の自動車メーカーである上海汽車と提携をしていた韓国自動車メーカーである双竜が2009年に撤退した例があげられる。

(3) 研究開発の力不足

自動車産業も他の産業と同じく研究開発というところに莫大なコストが掛けられている。そのため多くの自動車メーカーはモデルだけをチェンジする方法を取ってきた。これは、基本的にはモデルだけを変えるということであった。しかし、最近では日本などの先進国ではエンジンの改良等まで行うのが一般となっている。中国国内の現地自動車メーカーは、全く新しい車種を開発することはそれほどない。中国における外資自動車メーカーが所有する研究開発センター以外、現地企業の自動車産業関連分野におけるレベルの高い研究開発センターや専門部門を持つ企業はほとんどいないのが現状である。近年、この点について世界の各自動車メーカーに厳しく批判されてきた。

第2節 外資企業進入への規制及び条件

中国の自動車産業は今まで外資企業に牽引され、その主導権も外資自動車メーカーが持っていた。特に、VW がコロンブスの卵となる時期は完全に VW が中国自動車産業を寡占した時代であった。それを解決するためこれから参入する外資自動車メーカーに非常に独特な優遇政策を取ってきた。その政策は二重に優遇される場面も良くあったと言われている。例えば、10%前後の国税や地方自治体税金などを免除し、国家や地方政府が工場などの建設地を解決してあげるという時代だった。このような体制を変えようとして中国側が動きだしたのが国家改革委員会による自動車産業政策であった。しかし、実際にこのような政策が中国の自動車産業へ影響を与えるようになるまでが、長い道のりであった。

今日に至ると中国は沿海地域だけの経済で安定を図ることは不可能ということがみえてきた。そこで、内陸を開発するために様々なプロジェクトを実施してきたが、それほど効果的ではなかった。政策の引き続きとして、中国の新政権の動きは主に二つにまとめられる。第一は、沿海からの内陸への大幅な人口移動プロジェクトが

代表的である。次は、前政権であまり見られなかった「群衆路線」¹⁷というスローガンを強く実施し始めている。もし、これが成功で効果的であれば、内陸開発への資金援助につながるものと考えられる。

このように、沿海地域で資本を内陸へ移動させるという考えが大きな政策となっている。外資企業への規制や条件付けなどの政策は、少しでもその企業を内陸へ立地させたいとの考えにもとづく。

(1) 東莞市での小島企業

事例とする小島企業の中国での実態状況を把握するため 2013 年 8 月に海外現地調査を行った。調査対象は小島企業が中国で事業を展開する、中国東莞大和化成汽車零配件有限公司と青海省小島教育基地を対象とした。

この内容は、8 月 7 日～8 月 23 日は中国東莞市における視察である。この 13 日間は一日 8 時間の研究見学を予定して行った(土日は休み)。中国東莞大和化成汽車零配件有限公司はトヨタ自動車に中国で事業を展開するために、そこでの部品供給メーカーとして協力している。省政府と地方政府の変動の激しい政策に柔軟な対応ができず、工場の生産状況の実態は赤字で継続している。また、工場の全体的生産レベルが高くないのが現状でもあると考えられる。

このような状況に当たり、現地中国の自動車部品メーカーと合併することも検討している。また、業務部の責任者李¹⁸氏によると数字や政府機関の名前を外に出せないとしている。しかし、赤字の経営となる部品のストックが問題となっている。この工場に主に生産している自動車の部品は自動車の内外包装部品となるが、その中でも鉄で作る、一回だけ形ができれば技能や技術の設計等がそれほど要求されない固定した、長期間にかけて変化の少ない部品が中心となる。

具体的にいえば、様々なワッシャーや板ばね、大きめのスプリングなどが中心作業となる。今日の中国工業産業の生産力で各種のワッシャーをどの企業で作れるのかという現実を小島プレス工業株式会社の支社となる東莞大和化成汽車零配件有限公司が知らないことは有りえない。中国のどの企業もそれを作れるということを知っている上で、まだ各種ワッシャーの生産を行うというある意味不思議な行動を取

¹⁷ 中国新政権誕生して以来、国民のための政治という内需を重要視する方針を見られている。

¹⁸ 2013 年 8 月の小島企業の中国における二つの拠点を実地調査したものである。

っている。

そこで生き残る原理としてはただ一つ、如何に安く、速く作れるかということである。ここでの、速いという意味は特に業務の転換がいかに早く出来るかということを中心としたい。確かに、外資企業が特に日本の企業がこの点での動きは非常に遅いように感じられる。同じく自動車部品を生産する中国国内の企業と日系企業を比較して見ると、中国の企業は精密度や品質をあまり重視せずに作れるものであればすべて作るという習慣に対し、一方の日系は全く違う方法を取っていた。精密度や品質など重視し、自分の特化できている部品以外は生産できる範囲であっても直ぐには対応する習慣は見られない。

業務転換について、企業が商品 A と B を生産していたと仮想する。何らかの原因で商品 A が売れなくなったら商品 C をすぐに市場に出せる企業の中で日系企業はいつも出遅れている。日系企業技術と品質をいつでも第一に考える習慣がある。これは、悪い習慣ではないが、中国市場のような地域にとってみれば、砂漠の中で水を探している人に音楽演奏を聞いてくれるかと同じ問いとなる。

この点で、成功した事例は外資企業の JEEP が中国で最初の自動車販売から JEEP というアパレル産業に転換し、成功した例もある。これは、アメリカの JEEP 自動車 が中国での経営不振より、経営の重点を自動車からファッションのアパレル産業へ移行させた対応政策である。

このように、自分の企業の商品所有権を守るために頑張るか、市場経済の発展に伴い今消費者が追求するもの洞察し、大胆に実物にするという二点の間には大きな二律背反が起こっている。短期的な利益を追求するのに早い転換が不可欠だが、長期的利益で生き残るということはそう簡単ではない。しかし、中国の市場で長期的な利益を追求して生き残れる、あるいは自分のブランドで利益をあげられる企業はトヨタ、ホンダ、日産のような大企業に絞られる。

こうした企業の市場のターゲットは主に富裕層だ。中国の富裕層は 2000 万人とされている。このようなデータや中国国内の実情等から見ると、もし市場のターゲットを貧困層に置けば、その企業がコストを一番安く抑えられることもでき、10 億人近くの市場に一人当たり 1 元の消費と推測すると膨大なビジネスがそこにあることになる。

(2) 青海省での小島企業

2013年8月26日～29日は青海省小島教育基地における現地調査である。この4日間は一日8時間の研究見学を予定した。青海省における小島教育基地は、前述したように本部を日本に置く小島プレス工業株式会社の中国における事業展開のために現地の省政府及び教育庁と協力して設立した日本語教育のセンターでもある。本人は、2005年度日本短期見学研修生や2006～2007年度の小島奨学奨励金などで小島企業の東莞市の工場を除くと、中国国内での展開から日本の本社まで何度も関わったことがあった。

今回現地調査は、その10年近く前に奨励金関連で関わっていた青海省の小島文化教育教育基地を洞察することになった。しかし、今現在はあの頃の雰囲気と大きく異なって、日本語の教育センターから変貌して、人気のある英語、韓国語、日本語という外国語塾やホテルなどへ展開したビジネス的な雰囲気に溢れている。その実態を四日間の調査や学生たちとのヒヤリングからクラスの割合を推測してみると、英語のクラスは初、中、高級に分類され初級50～65人二つのクラス、中級は最も多くの150～190人六つのクラス、高級は10人近くの一つのクラスに分けていた。しかし、非常に興味が高かった日本語教育クラスは、日本への留学を目指しているという5人しかいなかった。韓国語クラスは30人近くいると韓国語を習っているソンプル¹⁹氏に聞いた。

その実態は、本来の小島文化教育センタービルの4分の3の場所は青海省教育庁の公務員達の事務室や小島ホテルとなっている。小島文化教育基地の副主任の王氏²⁰によると、小島文化教育基地の日本語教育は厳しくなり、現在のような多角化を求められた。日本語の教育を受ける生徒たちも年々減少し、日本語の教師達も半数以上に減少して今はフリータイムとなっている。教師達の多くは辞任となり、一部は公務員身分に変更されたこともあった。その勤務の内容は政府機関の翻訳や事務員等様々であると話している。

実際は、小島企業は自動車部品メーカーとしての中国への進出が遅れていたため、青海省に推薦協力を求めたと語る人物がいた。小島企業は、いち早く中国の地方政府と協力し合って教育施設などの建設援助などで、中国市場への模索を試みていた。それは、自動車の産業と関わりがない地域となる内陸の青海省で行われていた。一

¹⁹ 青海省小島文化教育基地で、韓国へ留学を目指して韓国語を学習しているモンゴル人大卒者。

²⁰ 青海省教育庁公務員、小島文化教育センター副主任を務めている。

方の東莞市への進出は、省政府の中央政府への推薦などにより円滑に進んだと青海省政協主席の白馬氏が言っている。

小島企業は、近年からその赤字を取り戻そうと動き始めている。まずは、中国東莞大和化成汽車零配件有限会社となる自動車部品の関連事業を他の中国系の自動車部品メーカーと合併させる。これは、実情的には業務を全て中国の部品メーカーに任すということである。その次には、小島教育基地を中国の教育機関に委託するということである。

青海省の在日留学生数が 30 人にも満たない地域で日本語の教育センターを設けるということは大変すばらしいことであるが、今日の小島教育基地は日本語の教育センターではなく進学の前備校のような事業を行い、本来の計画と大きく違っている。この前備校に通っている生徒たちのほとんどは英語の学習を選択している。

そのため、いまは英語の学習が中心という青海省教育庁へ業務全てを委託するという運営方針をとっている

そもそもの日本語教育センターは、いま英語の学習センターと言ってもおかしくない。いまは、毎年の青海省政府と小島プレス工業株式会社が合意した何人かの日本本社への技能実習生(1~2 年間)や青海省における四つの大学の在学優秀生学部生を日本短期見学させる(1~2 週間)等の公務的なことを除くと、日本語教育に関する業務は行っていない。これは、英語の学力をアップするための塾の役割となっている。

(3) 中国市場における特殊性

ここで中国という特殊な市場を取り上げることにする。中国経済は専門家によくダイナミックな経済であるが、透明度の非常に低いものと言われ、その市場経済の特殊な面を表している。そのため、中国へ参入する外資企業がこのダイナミックで透明度の低い経済について理解する必要性があった。その特徴は、中国が一番維持をしたい、公有体制を主体とする方針だ。中国は 1980 年代から、不良債権の増加と赤字により国有企業の改革を「企業利潤留保制度（使用権の拡大）」²¹と 90 年代の「公司法」²²や「抓大放小」²³などの流れで国有企業の株式化や民営化を進めてきた

²¹ 「企業利潤留保制度（使用権の拡大）」は、企業と従業員のやる気を出すために、一部の利潤を保留してボーナス、投資、福祉などに回すことが許されるということである。

²² 「公司法」は、会社法のことである。国有企業の改革を目指し、株式会社や民営化を促すため 1993~1994 にかけて作った法律となる。

が、国有企業からの株式化と法人化は依然として国有が主体である。つまり、以上の企業内において依然として実権を持つのが党幹部層となることは変わらない。これを原因に、外資の大手自動車メーカーは国有企業が株式会社化した企業と合併すると、外資下請け部品メーカーはその民営化²⁴や私有化²⁵の企業とやり取りするようになり立っている。

中国国内の市場はいま外資企業らに何を求められているのかという点について洞察したい。中国における日系外資企業は長い歴史を持つ自社のブランド品で、中国市場へ参入することが多い。これは、品質の確保と研究開発費などが多くかかるため、コスト削減という点で現地自動車メーカーより安く、特に速く出来上がるということができない不利な立場に置かれている。本論は研究対象となる中国の自動車産業は小島企業のようなメーカーに何を欲しがっているのかを探りたい。今の自動車産業に、エンジン開発以外には消費者行動と心理を分析したマーケティング的なものも重要とされている。言い換えると、エンジン開発の競争はエンジニアの専門家間の競争であり、一般人にとってはほど遠く、プロ以外にはわからないことである。

消費者達は、昔のエンジンがよいという選択肢から、今の多品種少量生産に応じた個性と興味や特に同等レベル間での高級感、満足感などで車を購入するようになった。これは企業にとって見ると消費者間の競争とも言え、これに生産上の速さが伴っている。こんにちの日本の自動車工業産業を見る限り、車全般のエンジン、外装の漆器などのレベルが非常に高い水準に到達しているが、コストの追求という価格の競争につられて、その一般車にとっての高級感と満足感が失われつつある。このような国内自動車産業の不況を受け日系自動車メーカーの海外事業の展開が強く求められている。

少し前の日本車ならば、皮シートやところどころの木造飾りというイメージが普通だった。今の一般の乗用車にも多少の高級感が必要となっている。例えば、皮シートはコストが高くて、そのコストで数十台のハンドルカバーを皮にしたりすることは不可能ではない。高級感を付けるという点では、日本で言われる外車を考察

²³ 「抓大放小」は、国有企業の株式化や民営化(私有化)に当たって、大型国有企業と金融、精密工業や航空事業などの中心産業を株式会社の形で保留し、残りを民営化するという方針であった。

²⁴ 民営化、ここでの民営化の範囲は国有株が含まれると見なす。

²⁵ 私有化、ここでの私有化は当時の国有企業の改革を行うプロセス中に実際は、あくまでも民営化まで進め、私有化を忌避した部分を指す。

するとよく分かる。

これからの自動車工業産業にはその消費者間の競合は何かという考察がもっと必要とされている時代を見て置きたい。中国の自動車市場で、柔軟に業務転換を行ったり、商品 A の材料 $A+\alpha$ を $B+\alpha$ にしたりする必要性が求められる時代が来ている。しかし、日本国内の自動車メーカーは発注性という中国国内で適応できない方法でコストを抑えている。今の中国では、自動車産業の業務部内のミクロ的な部分となる、内装と外装の研究開発がより激しくなりつつある。その理由は、車メーカー A のエンジンはメーカー B のエンジンや C のエンジンとして選ぶ時代が過ぎた。どの車メーカーのエンジンとしてもそのメリットはエンジニア的な専門家しか理解できず、ターゲットである消費者にとっては、それを区別して選ぶという意味はほとんどなくなりつつある。それより、消費者が見た目で満足感、感触などの選択肢がエンジンより、はるかに多くなってきた。

中国の自動車市場は、このように様々なレベルでの多品種した車が売れていることが分かった。この点について、日産自動車武漢市販売員の齊焼偉²⁶氏が情報を提供してくれた。彼によると、全く同じ車種でもハンドルの上にスイッチ一つ増えるだけで、その車が同じ車種より三倍以上に売れることもある。しかし、スイッチ一つ増えた車に差額を付けることが非常に重要で、高くもない低もない値段を、車のランクによって決めることが大事である。二つの車の生産コストが同じであるが、スイッチ一つを増やして儲かるのではなく、同じ車種の中で三倍以上売れるようにすることがポイントであると中国の自動車市場を分析している。

これは、つまり中国の自動車市場にとっては、同じ車種であっても多少の差別を付けることが非常に大切だということである。

中国に参入した外資自動車メーカー(部品メーカー)は、中国の中間層における自動車市場のターゲットを欧米よりさらに研究や洞察する必要があるように感じられる。後残りの道は、前述したように JEEP のアパレル産業にも展開するように業務転換か事業の多角化となる。外資企業の投資、経営経験などが様々な分野においても求められていることは間違いない。

中国で業務転換を行うとすれば、会社が沿海地域にあれば食品関連の産業は非常に高い産業になる。その上、日本製ではなく日本の食品メーカーが生産するという事は、そもそも非常に高いブランド力を持つことである。もし内陸や西

²⁶齊焼偉(QiXiaoWei)は、二年間の日本留学経験を持つ、日本語学校元同級生でもあった。現中国鄭州日産自動車武漢市江岸区金橋大道1号店の販売員を勤めている。

部地域となれば鉱物関連の産業と牧畜産業は何よりもメリットがある。特に西部地域で工業に必要な第一次製品の生産を行い、それを沿海地域へ運ぶ物流的企業も欠けている。

(以下添付資料)



図1 生産の在庫状況（一角）本人撮影 2013年8月 中国東莞市



図2 東莞の工場が主に生産する部品 本人撮影 2013年8月中国東莞市



图3 青海省小島文化教育基地の英語学習等に関するポスト 本人撮影 2013年8月 中国青海省



图4 青海省小島文化教育基地の一部となるホテル 本人撮影 2013年8月 中国青海省

(4) 合弁・合併を通して獲得できない技術・技能

外資自動車メーカーの参入によって一歩大きく成長することができた長い道のりの中で自動車産業に関する分野で、その権限をより長く獲得することが維持できたのが外資自動車メーカーであった。近年、それを換えようとして様々な動きが出ている。その動きは徐々に政治とも絡み合っているように見える。中国は確かに様々

な産業政策で外資自動車メーカーを治めることができつつある。例えば、合弁や合併の強制や外資企業への税金の 10%前後から倍の 20%強に引き上げ、これから参入する外資企業に合弁・合併を前提条件にする政策などで権限が中国側に移っている状況が生じている。このようにする原因は様々であろうが、合弁・合併を通じて外資企業からより高い技術や技能を獲得するために実施したものである。これらの強制的な政策によって最近逆効果の現象が見られ、それが増加傾向にある。例えば、生産レベルの高い分野を中国から引き、新たな進出を試みることや脱中国市場などの行動が起きている。

技術と技能は生産現場の段階まで用いれば、それは機能や質的に見ても大きく異なっていると考えられることができる。技術は様々な方法ですぐに移転することが可能であるが、一方の技能は長い時間とともに積み重ねたその腕にしかできない才能である。

この章では、中国の沿海地域における外資企業の状況は決して 90 年代の時期と同じく絶好調の状況が続いていないことが言える。外資自動車部品メーカーとなる中小企業の生産状況は現地企業との競争に勝つことは不可能となった。そのため、買収や合併・合弁などに陥った。これ以外にも、中国自動車産業政策の影響による要素を否定することはできない。近年、中国は国家としての外資企業に対する税の優遇政策を取り消す傾向や外資企業の法人税を現地企業と同じ水準まで引き上げるなど政策を取り、外資企業を内陸へ参入させようとしている。国家としての優遇政策が厳しくなる一方、内陸地域での地方都市の優遇政策は外資企業にとっては大きなメリットになるかもしれない。事例とする小島企業の中国国内における二つの拠点を現地調査した結果、東莞は営業不振へ陥り、生き残る道は合弁・合併しかいないことは明確となった。しかし、青海省の小島文化教育センターは、競争などの要素が非常に低く経営を多角化させて事業展開の広がりを見せている。

第2章 中国自動車産業政策の経緯

中国自動車の生産という市場経済向けての展開について約10年余の道のりの状況を概観する。中国の自動車産業と言え、1950年代の東風からスタートした。しかし、1978年の改革開放までは国防を強く意識した軍用トラックの生産に偏り、国内市場の内需と技術の遅れでほぼ自動車産業は停滞していた。この時期の生産状況を上野²⁷ (1999) によると、中国における自動車生産の主力はトラックであり、乗用車生産比率は少なく10%程度であると述べている。そのため、市場を意識した生産を本格的に始めたのは、改革開放の数年後やそれよりもっと遅かったという見方もある。元中国大手国有繊維企業の幹部、現群力投資有限公司の経営者曹群力²⁸氏によると、中国は自動車産業を重要視し始めたのは、1980年代に入ってからだと指摘している。

第1節 外資自動車メーカーによる権限の獲得

1980年代の後半から中国は、自動車産業へ本格的な取り込みをスタートし、様々な優遇政策で外資自動車メーカーを招致したが、効果的ではなかった。中国政府が積極的な行動を取り、日本、アメリカや欧州などの自動車産業が発達した地域へ立ち入って外資自動車メーカーらと交渉を行った。結局、ドイツ自動車メーカーのVW以外は交渉を打ち切られるなどメーカー側が強い権限を持つ時期だった。

(1) 政治体制に懸念する外資企業

中国の産業は、80年代まではこのように国防を強く意識した産業の配置を押し付けてきた。言い換えれば、国防三線という国策の影響力は未だに中国国内での外資企業の展開に左右されている。現代アジア事典によれば「国防三線」²⁹とは、沿海地域や東北地域を第一線、中間地域を第二線、内陸地域を第三線とした方針であった。

²⁷ 上野和彦(1999):『現代中国の経済地理学』、大明堂、76P

²⁸ 2013年8月28日、上海錦江飯店でのインタビュー。中国「財富人物(WEALTH PERSONAGE)」情報媒体の雑誌のこと。過去には、アメリカのビル・ゲイツ(第115期)氏や香港の李嘉誠(リカシン)氏(第131期)などの世界経済に最も影響力のある人物を専門に取材対象とする媒体雑誌である。曹群力(ソウグンリ)氏は第163期で取材された不動産開発や金融投資などの幅広い分野関わる投資家。

²⁹ 『現代アジア事典』(2009) 長谷川啓之(監修) 上原秀樹等(編)文眞堂

それで軍事産業が第二、三線の地域に集中的に配置されてしまい、市場経済を展開させる今日でも外資企業の参入には敏感な地域と言われてきた。このように改革開放や市場経済への道を遂げようとしたが、その成果はすぐには生まれなかったのが事実である。

結局、保護政策や当時期の政治体制への懸念などから、外資導入があまりにも効率を上げることができなかつたため「補償貿易」を打ち出した。これは、乗用車の部品を海外から導入し、中国で完成車を組み立て、これの半数以上を輸出して、得られた外貨で輸入部品の代金にあてようという計画であった。その流れを以下のように要約することができる。

(2) コロンブスの卵となる欧米メーカー

このような国情体制に資本主義の外資産業が初めての進出を決断するのが当時はコロンブスの卵だった。この頃は中国側が積極的に外資自動車産業を招待したが、政治体制などを理由に、なかなか合意に至らなかった。この頃の中国側と外資企業が行った商談はGM、トヨタ、VWといった自動車産業をリードするメーカーたちであったが、結果としては想像以上にはずれたものとなった。中国側は、進出への優遇政策で外資企業を招く方法を中心とし、中国での生産等を中国側が管理するような形を作った。しかし、VW以外の自動車メーカーは政治体制を理由に次々ことわり、その中で予定していた中国での商談会を突然中止する企業までもあったと言われている。このように、VWが中国の自動車産業を独占する状態になり、それが2000年頃まで続いたとの見方が一般的である。

この頃の外資企業は固く、例えばゼネラル・モーターズ（以下GM）が中国との提携を打ち切るなどな外資が技術や資本を持っていた。つまり中国における自動車産業に関する主導権がメーカー側にあった。フォルクス・ワーゲン（以下VW）が84年に合弁契約を締結し、その後はサンタナ（SANTANA）を中国で生産することに成功し、さらに88年に、VWは長春の第一汽と手を組み、AUDI（アウディ）のライセンス生産を始めた。91年には合弁会社として一汽大衆汽車有限公司を設立し、JETDA（ジェダ）の生産というVWの寡占状態が長く続いた。この間、アメリカのモーターズ（AMC）や日本のダイハツ 98（天津）、フランスのプジョー（PSA）などといった外資が合弁会社をそれぞれ設立したが、VWのスタートが早かったため競争は激しくなかった。

第2節 権限が中国側に移る時代の到来

この時期になると、外資の進入ラッシュ（1994～2002年）で中国自動車産業生産台数が100万台を突破した時期である。こうしたVWの寡占体制が揺れるのが、1994年の「汽車工業産業政策」である。そのため、大規模メーカーの積極的導入を引き継ぎ小規模メーカーの規制と部品分野の合弁事業を優遇するという政策を打ち出し、これをきっかけとして徐々に中国は、強い姿勢を見せるようになった。しかし、1994年の自動車産業政策が実際にVWの寡占体制に影響を与えられるようになったのが長い時間のプロセスとなった。

中国の自動車産業はこの段階までこられるということは、経済発展に伴って国内自動車市場もある意味で順調に成長を遂げたということである。ここから、日米欧の自動車メーカーが海外で新しい市場を求めて、潜在力の大きいと言われはじめる中国市場に目を向け、外資の進入ラッシュが起これり、中国が世界の工場へ向かった。

(1) 本格化する日系メーカー

2000年頃のこの時期のトップクラスの参入自動車メーカーは、フォード（南京）、GM（上海）、ベンツ（海南）、トヨタ（天津）、ホンダ（広州）や日産（武漢）などがあげられる。この段階でより多くの自動車メーカーが進出を図った時期でもあった。その中で日系自動車メーカーは中国でより本格的な事業を展開しようと動き出した。例えば、中国市場をターゲットとし、そこの消費者ニーズを専門的に研究する中国での研究開発拠点やエンジン系の企業と中国の自動車メーカーが連携して、共同開発で自動車を生産するのに最も重要ポイントとなるエンジンの生産などが行われた。

生産は中国ですが、技術に関する技能は日系企業が指導力を持っていた。または、中国独立メーカーとする奇瑞（1997年に創業）や吉利（1998年から生産）などのメーカーの誕生が少し時期的に早かったが、実際に自動車メーカーとして全国的に広がったのも2000年頃の時期からとなる。中国の軍事産業の飛行機メーカーからスタートしたと言われている哈飛（（ハーフィ）1999年）も登場する。これ以外もいくつかの外資自動車メーカーがあったが、他のメーカーに買収されそのうちに消えてしまった。このような流れの中で、あるメーカーたちは他の産業に転換していったという見方もある。例えば、中国に進出した最初のメーカーJeep（ジープ）等があったが、今中国でのジープはJeepブランドとしてアパレル店

も展開している。

(2) 自動車の国産化を追求して

2000年の半ば頃から、中国の自動車産業に関わる主導権は中国側に移ったと見ることができる。この頃から中国は自動車産業のグローバル化に伴う国産車への自主ブランドを強く進めた時期である。これは 国家改革発展委員会が打ち出した自国企業の海外進出を応援するなどの「汽車産業発展政策(2004)」に代表される。2001年のWTO加盟という相対的開放体制へ移動し、国内市場の需要も毎年100万台以上のペースで成長を続け、これから毎年500万台の目標へチャレンジしている。さらに、BMWやVOLVOが参入した。また、新たな現地自動車メーカーとしてバッテリーメーカーから生まれたBYD自動車が2003年から乗用車を生産始め、内陸でタクシーの人気車として走っている。2004年、四川騰中重工機械というメーカーがハマーを買収した。しかしながら、中国自動車産業は精緻さ等を求めるエンジン技術や技能等でまだ成熟していないことは事実である。例えば、中国製車の西欧等での上場から故障率や安全性といった欠陥で失敗し、この市場をアフリカなどの地域に移した。ここまでの中国自動車産業の歩みは、決して順調とは言えない、至るところに満ちている浪費の事実もたくさんある。例えば、2004年の中国最大の自動車メーカーである上海汽車と、韓国自動車メーカー双竜が2009年に撤退した例等があげられる。

中国は自動車産業を国家工業産業の基盤事業と位置づけ、前世80年代から外資自動車メーカーの参入を招いた。しかし、政治体制などを理由として次々と商談を打ち切るなどで、結局VW一社以外は参入しなかった。その後の参入にも日系自動車メーカーが約10年近く遅れた。近年、中国は外資企業を特に自動車関連産業を内陸へ参入させるため様々なことを試みている。この方針について、外資企業の反応は、企業の安全面で見るとこれ以上内陸へ参入することは不可能だと批判的であった。しかし、VWは再びその批判的であった外資企業の常識を破り、一番内陸の新疆で自動車の生産初めようとしている。また、内陸地域での自動車産業は高級車の生産ではなく、庶民向けの車が望ましい。この状況を受けVWが新疆で生産する車は12万元前後で、約230万円のSANTANAを生産すると発表している。これは、平均して普通家庭に3人いる計算すると一つの家庭における一年間の収入に

相同する金額であった。この価格は日系自動車メーカーの一般的な乗用車を平均した価格より5～10万円も安い水準にある。このように比べて見る限り日系自動車メーカーらの中国側にとっての最適立地や消費者などへの研究が欧米と比べ低い水準にあるようである。

第3章 中国自動車産業政策の課題

近年の中国の自動車産業を取り巻く状況及びその今までのいくつかの政策のプロセスについて見て置きたい。

『中国汽车工業年鑑』2001～2010によれば、中国の自動車販売台数は2001年から2010年までの約10年間に236万台から1806万台という世界一の規模となった。2012年には1930万台強を突破するなど、依然として世界一の規模を維持できている。また、その自動車保有台数も1990年の500万台強から2011年の9300万台強と、約19倍近くに拡大した。これからの予測を中国国家発展改革委員会によれば、自動車保有台数が2035年になると4億5000万台にもなるとされている。

その一方で、沿海地域を中心とする交通渋滞や環境汚染の深刻化は自動車の急増の結果とされている。このように、中国の自動車産業は様々な大きな課題を抱えている。本論はこのように様々な課題の中から外資自動車メーカーが内陸地域へ参入しないことを自動車産業における課題として取り上げることにした。

次は、中国自動車産業の発展に主な影響力のあった政策について1986年から始まった中国第7次五か年計画³⁰が出発点となる。この政策によって、自動車産業を国家発展にかつ重要で、直結に影響力のある産業とし国家がリードをし始めた。

これまでもいくつかの外資企業を呼びかける産業政策があり、もちろん自動車工業産業に関連する部分も含まれていた。だが、1986年からの自動車工業産業は本格的に産業別に取り上げるようになった。これは、国内メーカーの育成を目的にした「三大三小二微」³¹のことである。これは、中国の自動車企業から大型車の生産3社、小型車の生産3社、軽自動車生産2社に部品メーカーを加え中心として育てるという自動車工業産業政策であった。これは、実際には次の1994年の政策へのステップであった。なぜならば、この政策は現実的にはあまり機能せず、ある意味で机の上の政策となってしまう、自動車工業産業には成長が見られなかった。

そして、外資自動車メーカーの技術と資本が必要であるとして、1994年に「自動車工業産業政策」が打ち出された。この政策の中国自動車メーカーへの外資の出資比率を最大50%と定めたことが代表的である。中国の自動車工業産業に関連するす

³⁰ 中国国務院が、今後5年間における国民経済と社会発展の基本方針を決める会議のことである

³¹ 中国自動車産業政策のことである。1986年の国務院第7次五か年計画の方針となる自動車産業政策の省略名である。

すべての物事はこの政策を基準に行われてきたと言っても過言ではない。

今ここまで、中国の自動車産業政策とそれに対応する日系自動車メーカーを対象に、実際の状況を見てきた。その研究の成果としては以下のようにまとめることができる。

近年の中国の自動車産業政策をめぐる変動は1994年の政策以来、さらに激しい動きをみせている。その動きは外資企業に対する規制や統合などの政策であり、特に2000年の半ば頃から前の1986年の政策と比べ大きな変化があった。

その主な相違点は、これまでの外資企業の国内への進入ならば認められた政策と違って、大手メーカーと生産レベルの高い半導体などの企業の進入を呼びかけるようになったことである。また、この時期から今までの進入した企業とこれから進入する企業を合わせ、現地企業との合弁や合併を強制的政策で進められた。そのため、どの外資企業が中国の自動車産業政策にいち早く対応できるかがその企業の中国での勝負となってきた。その政策の狙いは外資企業からいかにして技術や技能の吸収を促すかという点にあった。換言すれば、中国に進出している企業に対する強制的な政策を取り始めたとも言えるかもしれない。

このような強制政策とこれに対応する企業との間には、大きなトレードオフ的な問題が頻発するのは必然的なことである。

第1節 廃業が相次ぐ内陸自動車産業

中国の自動車産業と言えば、先述したようにトラック中心となった東風自動車だった。計画経済や人民公社などの影響を強く受け、決して発達していなかったが、中国の自動車産業を全国で均等に配置させていた。しかし、この自動車産業の配置は沿海地域の自動車産業が外資企業の参入で成長するに連れて、一方の内陸地域での自動車産業の関連業務が倒産や廃業が相次ぐ状況をもたらした。

(1)内陸産業の空洞化

中国では、市場経済の国策を打ち出すまでは、内陸にはより多くの国有企業があった。しかし、90年代に入ると石油関連の国有企業以外はすべて姿を消した。青海省ゴルムド市「外貿局」元局長のモンクダライ³²氏によれば、90年代に入ると沿海

³² モンクダライ氏は、青海省ゴルムド市元外貿局のモンゴル人局長であった。彼によると、この機関は外国をする機関ではなく他の地域と物資を調達する役割を果たしていた。

地域での市場経済の影響を強く受けて、「外貿局」という機関の役割がほとんどなくなって、そのうちに内陸地域でのこの機関が倒産するに至ったと話している。当時この機関は、現在の物流センターのような役割を担っていたが、市場経済の政策になると個人や団体がコスト安に十分に対応できるようになってきた。そのため、計画経済や人民公社に賄っていた事業の中心はすべて沿海地域へ集中することになった。計画経済は中国国内の事業を均等に配置させていたことは間違いない。効率はどうか分散的に配置させるのが国策であり、新疆にも自動車産業を配置させたこともあった。

(2)内陸地域の交通インフレの遅れ

90年代の内陸産業は空洞化が進んだ当時からの20年後の今日は、交通道路を当時の図と新しい図を比較する限り、修復や改善した所を除くとほとんど新たに増やしたものは非常に少ない。そのため、内陸地域へ入って来る企業の数より出て行く数が多かったと考えられる。内陸地域の産業の空洞化が進む一方、石油と採掘関連企業は独占する状態になり、それが未だに続いているのが現実である。そのため、沿海地域へ石油や天然ガスを運ぶためのパイプラインの建設だけが一方的に進められ、現地での社会貢献となるはずであった交通インフレ投資があまり進んでいない。近年、内陸地域での企業への優遇政策が前の沿海地域と同じく、税の免除から企業の建設地までの作業を政府側が積極的に出会って解決するというのが一般的となっている。本論の事例となる、小島企業の青海省での進出は以上のような優遇政策の下で行われた。しかし、内陸地域は採掘産業と牧場関連産業を除くと他の産業は限界があるのは現実である。そのため、内陸地域でしか生産できない産業へ特化する必要性がある。

第2節 内陸の自動車産業の空洞化

中国は市場経済の道を強く意識した影響が内陸地域まで伝わってくるのが、沿海地域より遅れて1990年代から始まったと推測できる。90年代から内陸地域の産業の空洞化が進んでいくに伴い、自動車産業が次々と閉鎖することになった。言い換えれば、改革開放から市場経済の道という社会プロセスの流れの中で、国有企業の

現在は、市県レベルの外貿局が設けていなく、省レベルで「経済貿易庁」となっている。

改革が実行された。これは、銀行や石油などの国の産業に直接で、重要な影響力を持つ核心となる産業以外の国有企業を私有化させるという方針であった。そのため、生産性を高く求められる技術や技能性の高い産業となる、自動車産業がいち早く閉鎖されるようになった。

(1) 新疆自動車の撤退

中国は1992年からの「建設有中国特色社会主义市场经济」という中国的な社会主義市場経済の道を歩むとのスローガンは、市場経済を強く意識した国家方針の決まりとなった。沿海地域での市場経済の政策は、1978年の改革開放となる一部分の人が先に富裕となろうという時期に進んでいた。1992年頃になると沿海地域での市場経済の道は成功し、国内総生産は「翻兩番」（二倍になる）という時期まで成長し、これから全国的な規模で市場経済の道を実施させるという方針を目指していることは間違いない。しかし、内陸地域では国有企業の私有化が円滑に進まず、資本と人材は沿海地域へ流出することになった。その中で、自動車関連産業の被害は何よりも深刻なものだった。

これについて、元新疆自動車公司、自動車倉庫管理員のトラムジ・ドラジ³³氏によると、1980年代の終わり頃になると技術者を沿海地域へ移動させてしまい、新疆での自動車の需要がそれほどなくなった。これまでは、人民公社の各機関によって生産から分配までの流れのすべてが行われていた。しかし、市場経済の道を実施し、国有企業を私有化させる当時自動車工場が廃置されたように、鉄の山となっていたと述べている。自動車が鉄の山で売れなくなってしまうということは、それほどの消費能力はなかったし、または国有のものという意識が強かったためである。知らず知らずのうちに新疆自動車公司という工場が消えてしまうことになったと言われている。

(2) 青海省一汽自動車部品工場の破産

青海省の自動車部品公司も当時の新疆自動車と同じ背景にあったと思われる。しかし、ここでの生産はトラックの生産に必要なとされている様々な軸やねじが中心となっていたが、1990年代に入ると急激に事業が減り、その後すぐに閉鎖することになった。

³³ トラムジ・ドラジ氏は、元新疆自動車公司倉庫管理者、1990年代にリストラされ、現在自動車販売拠点を経営者となっている。2013年5月上海でのインタビューによる

なると元従業員の馬海龍³⁴氏が話している。この部品工場が閉鎖される原因としては、それほどの需要がなかったことと、これまでの自動車すべてを国が所有していて、個人は自動車所有する経済能力もなかったことが原因だと考えられる。

1990年代の中国内陸地域の自動車産業が完全に事業を廃置することになってしまい、自動車関連の国有企業を私有へ転換させる市場意識がなかったことも事実である。

しかし、今日内陸地域での自動車市場の消費率は全国でトップレベルに入るようになった。これは、沿海地域の経済政策より20年ほど遅れていて、自動車産業の参入には新しい市場の戦略となる。内陸地域の消費能力の上昇に伴って、内陸の新疆で新たに自動車の生産工場を建設する外資自動車メーカーが現れた。VWによる二度目のコロンブスの卵となる「上海VW自動車新疆有限公司」の決断である。この生産工場は、中国側が西から海外への自動車輸出に抱えられていた課題を解決し、内陸地域での自動車市場を生産から販売まで寡占することになると思われる。近年、中国は中国国内の自動車産業や関連事業を内陸地域での本格化を目指し、非常に力を入れている。

これについて、投資家の曹群力³⁵は、中国の自動車産業の内陸地域での事業の本格化が漸く動き出した。中国としては、電気・ハイブリッド自動車の関連分野で日系自動車メーカーの貢献を強く求めているが、それに対する日系自動車メーカーは非常に保守的な対応を取ってきた。2012年からVWが新疆で自動車生産するための新たな拠点を建設中だ。しかし、自動車産業への投資家として私たちには電気・ハイブリッドの方がメリットがあったが、日系自動車メーカーらは中々その対応に応じなかったと政府関係者から聞いた、と話している。

中国における自動車産業が沿海地域中心として集積が進んだため、内陸部の自動車産業空洞化が急激に進み、倒産や廃業が相次いだ。計画経済の時期から中国は自国の自動車産業を全国で分散させた配置をさせていた。しかし、トラックを中心と

³⁴馬海龍(MHai Long)氏、元青海省一汽自動車部品工場臨時職員、2012年8月青海省西寧市でのインタビュー。現在タクシー運転手となっている。

³⁵曹群力(ソウグンリ)氏、2013年11月15日は二回目となる上海でのインタビュー。中国「財団法人物(WEALTH PERSONAGE)」情報媒体の雑誌のこと。過去には、アメリカのビル・ゲイツ(第115期)氏や香港の李嘉誠(リカシン)氏(第131期)などの世界経済に最も影響力のある人物を専門に取材対象とする媒体雑誌である。曹群力(ソウグンリ)氏は第163期で取材された不動産開発や金融投資などの幅広い分野関わる投資家。

した生産レベルが高くない産業であった。

中国自動車産業に取り残された課題は大きく分けて二つに分けられる。まずは、内陸自動車産業の成長である。今まで通りの沿海地域で生産を行った完成車を内陸へ運ぶだけではなく、自動車産業の本格化が強く求められている。次は、沿海地域での産業排気ガスなどの環境問題である。

おわりに —これからの日中自動車産業—

世界経済の中心はアジアに移り、その経済力を世界の成長センターまで位置づけるほどになった。この成長の原動力となったのが自動車産業の展開であることは言うまでもない。今までの先進国の発展史等を見る限り、どの国や地域においても自動車産業こそが展開できているところは著しい経済成長を遂げていた。地域の経済発展は自動車と厳密に関係している。その意味で、自動車産業の更なる継続的な発展ができるかは、経済第二位と三位の両経済大国に世界経済の不況回復が大きく期待されている。

しかし、本来の経済パートナーであるべき姿が特に近年になると冷え込みが続いている。しかも、その冷え込みが日中両国の自動車産業に大きな悪影響を及ぼしていることは事実である。この影響を受け、工場や生産ラインから販売店までが一時的に停止や事業の縮小によって失業者が増えることもあった。中国の自動車産業への本格的な取り込みは 1980 年代後半からとなり、これまでは自国産業への保護政策や政治体制による経済への懸念などをめぐって批判も受けてきた。しかしながら、中国という莫大な潜在力を持つ市場に多くの外国企業が参入を求めてきた。中国側としては招致や優遇政策からの国際企業への中国基準での管理等を追求され、その中での自動車産業政策だけではなく、多くの産業政策も頻繁に変化を繰り返されてきた。政策の変化に伴い事例の小島企業のような企業が合併、合弁へ強制的に移行させた。一部の企業は事実上、中国国内の関連企業に買収されるケースも少なくない。

このように、日中自動車産業は文化や国情の違いという様々な壁を乗り越え、ここまで成長し続けてきた。アジアを世界の成長センターまでというアジアへの貢献を否定することはできない。だが、これからの世界経済への貢献は現在十字路で止まってしまった。これからも日中関係の改善が重要あることには違いがない。この要素は、日中自動車産業に及ぼす影響は大きい。

一方、両国の国民レベルでの交流は以前よりも盛んになり、良いものを求めて消費したがる中国人観光客に品質の素晴らしい商品を冷静に見極める必要があると思われる。例えば、日本政府観光局(JNTO)の統計 2014 年 8 月 12 日によると今年 1～6 月では 100 万 9200 人の中国人観光客が訪れ、その消費額は中国が単独トップの 2000 億円にも達しているからである。

このように、日中は既に切っては切り離せないパートナーだと考えなければならぬ。我々庶民はある政府間の対立やテレビ新聞などへ頼りすぎている部分も多く、

客観的で冷静に見極める視野を持つ能力はまだまだ遠いところにある。というのも、人々はあるごく一部の突発したことに目を向ける時、それ以外の同時に存在する、それよりはるかに大きいものに気を配ることができない方が多いからである。この点で政府機関も例外ではない、国の政府機関としてはもっと冷静に見極め、すぐに報復するような、特に産業や経済に影響のある慣例行動を止めなければならない。

日中自動車産業関連中国における日系自動車メーカーの対応を見る限り、1980年代以来日中両国の政府は積極的に動き、結果1990年代に入ると日系自動車メーカーの中国への進出ラッシュが起こった。政府間関係の冷え込みが続く中、一番苦しむのが当時中国へ進出した企業と今事業縮小で失業する中国の労働者である。2013年以来、日系企業は脱中国や脱中国経済の動きが見られ、東南アジア諸国への投資が活発になる一方、中国国内の産業にも大きな影響が出ている。

近年、中国は西周辺諸国への輸出を探り、新疆に新しい自動車の生産工場を設けることができた。これにいち早く動き出したのがドイツのVWである。そこで生産する車は1980年代にVWが上海で生産していたサンタナ（SANTANA）となることを上海VW自動車新疆有限公司（新疆VWと省略）が発表したものである。その生産性に必要とされる技術は低く、自動車メーカーならばどの会社でも生産は可能なレベルにある。決して企業の最先端秘密と関わらない生産ラインであるといっても過言ではない。明らかで、新疆VWはサンタナの生産をしながら、より多くの車種を生産することになると考えられる。しかし、残念ながらこの新しい自動車市場の戦略に日系自動車メーカーの姿はなかった。

日中の中国における自動車産業の進み具合は近年低下傾向に陥り、更なる共同開発や技術的共同研究は難しい状況にある。ここで両国の政府機関に白黒つけるわけにはいくまい。日中両国の中国における自動車産業分野で一番成功した期間は90年代から2000年代の半ばまでという短い時期であった。この期間内には、日系自動車メーカーから部品メーカーまで中国に進出を果たし、共同研究開発センターなどができ、中国国内での生産が年々新記録となっていた。だが、この状況は両国の自動車産業関連分野でのスタートだったのかもしれない。これ以降の10年近い期間には車の生産台数が一応伸びているが、販売台数は伸びず生産台数と均衡が取れていない。相互の信頼関係や技術的面で共同作業などがそれほど進歩しておらず、様々な影響を受けて失われている部分の方が多い。

結論として言えるのは、企業は内陸地域へ積極的に進出すべきだったと言える。

日中の自動車産業関連分野での協力は、VW などの欧米と比べてそれほど成功したと言えないかもしれない。中国側としては、もっと技術と技能の協力を求める一方、日系自動車メーカーの企業らは政治などを理由にするのが一般的になった。

または、中国の政策への対応と外資企業の両者の間に永遠と存在するトレードオフ的な問題の解決策は、成功を収めるのにリスクも伴っているのである。新疆 VW は二度目のコロンブスの卵となり、中国の内陸の自動車産業を二度目に渡って寡占すると予測している。

謝 辞

ここで私の小学生頃のことを思い出した。自動車産業関連との関わりと言えば、小学生の頃からそれを洞察し、A 車と B 車を比較してどこどこが同じ、真似したのが A か B などの問題を出していたことを未だに忘れることはない。大学時代になると小島奨学金生や小島短期日本留学見学研修生などに選ばれたことは小島企業との交流に繋がった。

興味と関心は自動車産業であったため、小島企業から見た中国の自動車産業を書くことにした。しかしながら、研究に一番不足している部分は本人が自動車産業の現場経験がなかったことであった。生産現場の実態状況を明らかにすることができなくて、推測せざるを得ないことが多かった。

学生は誰でも、通常自分で知っている以上に家族、恩師、友人の世話になっているものである。ここで、ずっと私の学業を応援してくれた両親と、15 年余に渡って私を指導してくれた潮魯孟夫 師、一家に特別な感謝を捧げる。

執筆の途上で、同じく宇都宮大学大学院の奥備さんにいろいろな分野について多くのコメントをもらった。

指導教官である中村教授へ感謝をしたい。中村教授は、多くの卒業生の指導教授として忙しい日々を送っていた。特に、外国人留学生 3 人の修士論文を指導するという多忙な日々が続く中で、巧みな時間管理で本人の論文指導を行ってくれた。また、いつものように、私がいい加減であることの多い表現の明瞭とか用語について私を納得させてくれた。

参考文献

(日本語文献)

- (1) 『財産白書』 2011 年 7 月 1 日 株式会社船井財産コンサルタンツ 出版 P296
- (2) 上野和彦 1999 『現代中国の経済地理学』、大明堂、P76
- (3) 『現代アジア事典』(2009) 長谷川啓之(監修) 上原秀樹 等(編)文眞堂
- (4) 野村証券が 2014 年 5 月 7 日「中国の不動産バブルは既に破裂」リポート調査
- (5) 『中国進出企業地図』 2006 年 7 月 10 日 蒼蒼社出版
- (6) 『中国年鑑 2008』～『中国年鑑 2012』 社団法人 中国研究所 (5 冊)
- (7) 上野和彦 1998 『工業地理学入門』 株式会社大名堂 出版
- (8) 真淵勝 2009 『行政学』 株式会社有斐閣 出版
- (9) 大芝亮 2008 『国際政治学入門』 株式会社ミネルヴァ書房 出版
- (10) ゲイトン・E・ジャーメイン(編) 石川泰彦など(訳)1988 『経営学講座』 株式会社ティビーエス・ブリタニカ 出版
- (11) 竹中克行 等 2010 『人文地理学』 第Ⅱ部の生産と流通の地理 P67～99 株式会社ミネルヴァ書房 出版
- (12) 日経新聞 2010 年 6 月 8 日と 6 月 30 日「日本と中国の国有金融機関シェアの割合」記事。
- (13) 国際自動車連合会(OICA)による 2009 年の国別自動車生産台数の公表
- (14) 日経新聞 2011 年 2 月 22 日の「日中貿易は 3000 億ドルを突破」記事。
- (15) 通商白書 (2011) 世界 GDP に占める新興国比率の推移 P 296
- (16) 国務院 (2006) による外資に関する政策調整「両税合併」のことで 2008 年に実施する議案だった。いわゆる「両税合併」と中国企業と外資企業に対し、同一の税収を納付する。今までの企業所得税率は、中国企業 20%前後、外資は 10%前後とされていた。
- (17) JETRO 2012 「中国自動車業界市場調査報告書」日本貿易振興機構
- (18) 野村証券が 2014 「中国の不動産バブルは既に破裂」リポート調査。これは、中国 26 省の内 4 省で不動産投資がマイナスに転じ、4 省内の吉林省と黒竜江ではマイナス幅が 25%を超え、これらの問題は他省でも発生すると警告されている。
- (19) 山崎修嗣 2010 『中国の自動車産業』 星共社出版
- (20) 丸川知雄など 2003 東京大学社会科学研究所プロジェクト NO:6 「中国の体制

転換と産業発展」知楽書館出版

(21) J・K・ガルブレス（編）鈴木哲太郎（訳）1988『経済学の歴史—今時代と思想を見直す』ダイヤモンド社出版 P181～220

（中国語文献）

（1）中国国务院／国家发改委 1994 年『汽车产业工业产业政策』

（2）中国国务院／国家发改委 2004 年『汽车工业发展政策』

（3）中国汽车工业协会『中国汽车工业年鉴 2006』～『中国汽车工业年鉴 2013』
中国汽车工业协会出版（8 册）

（4）苏明武 主编 1992『中国经济地理新编』成都科技大学出版社

（5）金铸仁 主编 2004『资本主义市场经济研究』电子科技大学出版社

（6）侯延区 2012「中国汽车状况分析」杂志

（7）财经日报 2012「丰田汽车人事调整」杂志

（8）吕政 等 2008『中国国有企业改革 30 年研究』经济管理出版社

（9）中国社科院工业经济研究所编 2012『中国工业发展报告』北京经济管理出版社

（10）赵英 2012 年第 35 期「中国汽车的发展趋势和产业政策趋向」P 2～11