

## 第 I 部 中国自動車産業の近代化と対外関係

### 体制転換過程下の 中国自動車産業育成の現状と諸問題

座 間 紘 一

〈目次〉

#### I 分析視角

#### II 中国の経済システム転換の特徴

- (1) 出発点的状況
- (2) 中国の体制転換の特徴
  1. 中央集権型行政指令計画体制から市場経済への転換
  2. 地方政府の经济管理主体化と「行政区経済」, 「諸侯経済」化
  3. 産業構造の転換と公的需要から民需への転換
  4. 閉鎖的一国主義的経済編成から開放的対外依存的経済編成へ

#### III 自動車産業集約化政策

- (1) 自動車産業の1970年代までの到達点
- (2) 自動車産業の集約化政策
  1. 体制転換の概要
  2. 企業集団化の諸段階
  3. 現段階の企業集団

#### IV 自動車産業の現状

- (1) 近代化・集約化過程
- (2) 自動車産業の現状

1. 生産の急増と過剰
2. 根強い「地方保護主義」
3. 国産化と国民車開発の困難

## V 自動車産業の今日の問題 — まとめて代えて —

### I 分析視角

本稿の目的は1980年代以降の中国の自動車産業育成の現状と問題点を、この間の体制転換、経済戦略転換に関わる問題群と関わらせて整理することである。

現代の自動車産業は産業連関が広範で、高い技術が要求され、投資規模が大きく、規模の経済性が強く働き、需要の所得弾力性が大きい産業であり、従って一国の工業化水準を最もよく反映する産業のひとつであるといわれている<sup>1)</sup>。1980年代以後の中国の自動車産業の育成は、これまでの産業的基礎があったとはいえ、基本的には外国の技術と資本を導入し、KD生産から、部品の国産化、コピー車から国産車の開発へという戦略路線に沿って行われている。そして当該時期はまた体制転換、経済戦略転換の最中である。経済システム、産業構造・産業組織、需要構造の転換期に新しい産業を外部から導入する場合の選択には、転換期の不確定要因と関わってすべての面で困難な問題が存在する。しかしまた、こうした特徴を持つ産業のあり方にこそ中国の市場経済への転換の特徴と問題点が如実に示されているであろうと考える。

転換期中国の抱える問題群を整理すると次のようである<sup>2)</sup>。

1. 大きくは体制転換問題で、中央集権型行政指令計画体制から市場経済へ

---

1) 武藤博道「自動車産業」(小宮・奥野・鈴木編『日本の経済政策』東京大学出版会1984年12月) 277頁

の転換過程という大状況の問題である。ここには①「政企分離」といわれる企業の行政からの分離、②裏返しの問題として企業の経営体への純化、③中央政府の管理のあり方の直接経済管理から間接的マクロ管理への転換、④市場・流通体制の育成・整備、などの進展に関わる問題がある。

2. これにまつわる中国政治経済の特殊性、ないしは到達段階の問題である。分権化政策は地方の独自の利害を顕現させ、これによって中国社会の「地金」的性格が呼び覚まされた。ここには、①家産官僚制的統治の伝統と作風、②経済の地域アウトルキー体質と「行政区経済」ないしは「諸侯経済」的特質、③市場圏の地方分断、行政区単位のアウトルキー体質から統一的市場圏形成をめぐる問題である。

3. 重工業優先発展戦略から国民の消費生活重視への転換によって喚起された、国民の私的・個人的需要の増大と、消費生活の向上の問題である。最終需要に関して言えば、これまでの公的・集団的需要に代わって、従来抑圧されていた国民の私的需要的量的拡大と質的向上が生産を牽引し、産業構造の転換を促す局面が出現していることである。

4. 閉鎖的一国主義的経済編成から開放的対外依存の経済編成への転換に伴う国際的關係である。自動車産業の場合、外資、外国技術に依存した産業育成を中国の産業構造の高度化なり、「基幹産業」育成にいかにか整合的に結びつけるのかという問題である。

以下では自動車産業の育成政策、現状、問題点を上に述べた経済管理システムの転換、経済発展段階と需要構造の転換、地域市場圏から国民的統一市場圏への転換などの問題と関わらせて論じていく。

2) 中国の体制転換の性格に関する私の理解の詳細については以下を参照されたい。  
拙稿「中国における経済改革と社会変動」『経済』325号1991年5月、同「いわゆる『中国型社会主義』の特質と転換の現段階」『比較経済体制学会会報』第31号1993年10月、同「『中国型社会主義』と近代化」(池田・安井・上原編『中国近代化の歴史の展望』法律文化社1996年4月)、同「中国の改革・開放と体制転換の行方—「社会主義市場経済」の正念場—」(杉本・関下・藤原・松村編『現代世界経済をとらえるVer 3』東洋経済新聞社1996年5月)

## II 中国の経済システム転換の特徴

### (1) 出発点的状況

改革・開放期以前の中国の経済管理システムは位階制的行政指令型計画経済体制とすることが出来る。

政府機構は大雑把にいうと、中央—省級(省, 直轄市, 自治区)—地級(市)—県級(県, 市)—郷鎮級(区, 郷, 鎮)の5段階の行政府からなり、中央級では中央政府(国務院)は部と委員会から構成されている。地方政府の構成でも中央政府のそれに対応する部門や担当がおかれ、その対応する上下の関係が「条条」関係(或いは「対口」関係)といわれる。国営企業は国家の統一計画と国家財政支出で建設され、部門(中央級であれば部, 省級であれば局)や政府を介して無償で単位に配置される(県級以下では集団企業というが、この場合も地方政府所有の企業である)。その企業を管轄する部門を「主管部門」、主管部門と管轄される企業との関係を「隷属関係」という。地方政府では部門が中央級ほど細かくないために政府の隷属下に企業が配置される場合もあろう。また財産授与権および隷属関係の変更権は一級上の政府またはその部門にあり、したがってピラミッド型の位階制的権限構造になっていた<sup>3)</sup>。

1980年代の初発の時点では既に多くの企業が地方政府に下放されていて、管理系統では、国民経済にとって重要な企業に対しては中央の部門管理を主とする「二重管理」(地方政府も管理に参加する)が、その他の企業に対しては地方政府を主とする「二重管理」と地方政府による管理の二種類の管理が行われていた<sup>4)</sup>。

従って中国経済は行政区を単位した企業体・事業体のモザイク的結合で、

---

3) 国営企業の隷属関係については全治平『中国現代公有制研究』広東人民出版社 1966年1月190-200頁を参考にした。

4) 全治平 同上 193頁

それらを結び合わせるのが行政指令型計画体系であったと言える。その体系にあって、企業は行政の末端単位で、行政指令の執行単位であり、職任一体型の封鎖的な「小社会」を構成していた。

これまで何度か国営企業の地方へ下放と、地方を主とする管理系統の変更とその逆の措置が繰り返されてきたが、決定権が中央政府に集中し、地方政府や部門はその執行者である限り、経済運営の中央集権的性格と行政指令的性格は変わらなかった。そして改革・開放政策の初発の時点で問題となったのは中央政府への権限の過度の集中であった。

## (2) 中国の体制転換の特徴

ここでは4つの側面から中国の体制転換の特徴をまとめておく。

### 1. 中央集権型行政指令計画体制から市場経済への転換

1980年代以降の体制転換は上の中央集権型行政指令計画体制から市場経済体制への転換といえることができるが、これは以下の3つの側面に分けることができる。第一は政府の直接経済管理運営者から間接管理運営者への転換である。中央政府は地方政府や部門を通じた企業の直接管理からマクロ経済的手法による間接管理主体に転換することになる。中国では当初、様々の経済権限を地方政府と企業へ下放する手法が採られたために地方政府や部門の自律化・利益主体化および地方政府の経済力の増加と中央政府の経済管理能力の低下、企業の地方政府や部門への従属といった問題が出現した。第二は資源の計画配分から市場配分への転換である。ここでは行政的位階制的資源配分機構を廃し、市場体系、即ち消費財、生産財、技術・情報、労働力、土地、資金、資本市場を育成する問題がある。第三は企業の計画執行単位から経営単位への転換である。従来の行政・社会・経済の融合した単位としての企業は自立した法人資格を持つ、損益自己責任の経営体へ純化されることになった。

### 2. 地方政府の经济管理主体化と「行政区経済」<sup>5)</sup>、「諸侯経済」化

改革以前の中国経済が行政指令体系によって連結された行政区単位のモザイク構造をしていたこと、中国自身が巨大な国家で極めて地方間経済格差が

大きく、解放前の中国経済が立ち後れて、地方分断的であったこと、中国新民主主義革命期に採られた「解放区」がそれぞれアウタルキーの「小国家」的性格を持っていたことなどもあって、中国経済はもともと地域アウタルキー的な性格が強かった。

上に述べた中央政府からの地方政府への権限下放、とりわけ財政権限と投資許可権限の下放は地方政府の性格を、中央計画の単なる執行者から独自の利害を持った地方経済運営主体へ変えた。体制転換での市場メカニズムの未整備、経営体としての企業の自立化と経営主体の未成熟の条件下で、中央政府の経済運営への直接介入の後退は地方政府のそれへの進出によってとって代わられた。1988年の財政請負制導入はその傾向をいっそう強め、地方政府は管轄地域の就業と所得、経済社会状況の向上のために、大々的に経済活動に乗り出し、地域開発、企業設置、外資導入を行っていった。これによって同業種企業の行政単位毎の重複立地や小規模分散立地、原料の争奪、商品販売をめぐる地域間の軋轢を生み出した。1992年の「社会主義市場経済」の提起と政府の経済機能の転換と株式制導入を初めとした現代企業の育成措置と「政社分離」のいっそうの深化、1994年からの分税制の導入による中央政府と地方政府の税種による分離徴収は、中央の経済力を強化すると共に行政の企業への直接的関与をなくし、全国統一市場を形成するための措置である。

### 3. 産業構造の転換と公的需要から民需への転換

1980年代以後の産業政策は工業優先の軍需部門優先発展から消費財、民需優先への急速な転換過程でもあった。人々の生活スタイルはそれまでの抑圧された、最低限の平等主義的消費生活から、豊かさを競うものへと転換し、従って流通統制から商品・市場関係の発展へと転換していった。急速な国民所得・購買力の高まりは需要構造を変え、わずか10数年の期間に人々の耐久消費財での「三種の神器」は自転車・ラジオ・ミシンからテレビ・冷蔵庫・

---

5) 「行政区経済」という言い方は舒慶『中国行政区经济与行政区画研究』中国環境科学出版社1995年6月。「諸侯経済」という言葉は既によく使われるようになっている。

洗濯機へと急速に向上し、今や自動車や住宅の私的所有が推進されるに至った。こうした過程は生産、流通過程を市場経済的に変化させざるを得ない。不足経済の下での供給制約は市場経済の下での需要制約に代わり、今や市場が資源配分の規制者として登場するに至った。自動車の場合、これまでの公的・集団的需要から私的・個人的需要に需要の担い手も重点が移りつつある。

#### 4. 閉鎖的一国主義的経済編成から開放的対外依存的経済編成へ

1980年代以後対外開放が急速に進んだ。消費需要の拡大は当初は当該商品の大量輸入と先進同型消費生活のスタイルの導入をもたらしたが、それらを生産する産業部門では急速に、外資や外国技術の導入による国内産業育成が図られた。ほとんどの産業部門は外資、外国技術によって牽引され、産業構造の転換が図られていった。ここで外国の技術や管理と従来国内産業や機械設備、技術や管理との接合関係が問題になった。自動車の場合、大方は完成車輸入、KD生産、部品の国産化とコピー車製造、国産車の開発という段取りで進められているが、この段取りの中で外資企業との思惑や利害の食い違いも発生している。ここでは産業・技術・経営管理の自主的・内発的展開でなく、外国のそれらの「接ぎ木」を中国の論理で行うことが出来るかどうかという問題がある。

### Ⅲ 自動車産業集約化政策

#### (1) 自動車産業の1970年代までの到達点

中国自動車産業の1970年代末までの到達点は封鎖経済体制下で第一汽車、第二汽車、南京、南京、北京、済南などに自動車工場の拠点が形成され、中型トラックを中心とし、軽型、重型、乗用車などの生産が開始されたことである。1970年代初期には、自動車の供給不足状況と「備戦体制」、「自力更正」方針のもとで、多くの地域で「小にして全」の自動車工場が建設され、1976年までに製造工場は53、改装工場は166、部品工場は1686へと増加した。自

動車の年生産量は13.52万台で、内、一汽、南汽、北汽、上汽などいくつかの中心的工場の生産量は合計で8.9万台、その他47の小工場は平均1000台という零細規模であった。また乗用車では上海汽車の「上海」ブランド乗用車は5000台の生産能力を持つようになり、1976年乗用車生産は2611台であったが、この「上海」ブランドは後に生産中止となり、1980年代には乗用車生産は空白であった<sup>6)</sup>。

自動車産業の管理・統轄体制では1964年に中国汽車工業会社が設立され、その傘下に北京、南京、四川、長春の4子会社、済南と武漢の自動車工場、その他3専門会社が組織され、同会社の統一運営の下におかれた。しかし、文革によってこの体制は破壊され、上に述べた各地の小規模工場の分散立地が形成され、自動車産業は大混乱に陥った。中央政府への管理の集中は1980年代に入って再び行われることになる<sup>7)</sup>。

## (2) 自動車産業の集約化政策

### 1. 体制転換の概要

1970年代末から今日まで、従来の位階制的行政指令型計画体系の部門・地域毎の分割体制から、企業の自立的な地域や部門を跨いだ経済活動の拡大、商品流通チャンネル、市場競争の拡大、価格統制の緩和などが次々に採られていく。改革措置の大雑把な整理をすると以下のようである。①ミクロレベルでは、企業の自主権拡大(1979年)から「利改税」(1984年)、経営請負制(1987年)を経て、企業の損益自己責任、リスク制約を目指した「経営メカニズム」の転換、そのための法人財産権の確立(1992年)、さらには株式制を中心内容とする「現代企業制度」の試行へとエスカレートしている。②マクロレベルでは、計画管理体制では1985年より指令性計画から指導性計画への転換が本格化し、市場調節が拡大し、統一分配物資が削減され、価格が次第に自由化され、市場体系が財貨市場から、土地・労働力・資本などの要素市場へと

6) 胡子祥主編『中国支柱産業発展戦略』经济管理出版社1996年2月114-117頁

7) 李洪『中国汽車工業経済分析』中央人民大学出版社1993年11月333-334頁なお1982年に国務院は中国汽車工業会社を設立することを決定した(同上)。



拡大している。その中で、財政はこれまでの「収入の統一、支出の統一」体制から、財政請負制（1980年に広東、福建に導入され、1980年代後半に全国に普及）、さらに税種を分けて中央政府と地方政府へ納入する分税制（1994年）が導入された。金融面でも分行の自主権の拡大、人民銀行の商業銀行機能の分離と商業銀行の拡充が図られていく。

以上と絡み合いながら、自動車産業の近代化・育成が行われていくのであるが、ここでは行政区域毎の分散的で、零細な「小にして全、大にして全」のアウタルキー構造から大規模で全国的な分業・協業のネットワーク形成への中心的な内容である企業連合から企業集団形成について、体制転換の制度的枠組みと関わらせて論じたい。

## 2. 企業集団化の諸段階

以下の叙述は基本的には東風自動車集団の推移をベースに図式的に整理している。東風は「試点」（モデルケース）企業として様々の政策的権限や優遇を受けつつ、この政策の先頭を走ってきた。従って、次の段階設定は東風そのものではなく、東風を素材にしながらか、それを少し広げて一般化したものである<sup>8)</sup>。

### ①第一段階：「三不変」結合

「三不変」（所有制、行政隸属関係、利税上納ルート）の三項目を変えないでの地域、部門を跨る各種形態の経済連合である。この段階では企業の主管部門に対する隸属関係は企業自主権拡大措置によって緩んではいるが、基本的には「人（人材）、財（資金）、物（物資）、供（供給）、産（生産）、銷（販売）」（「6統一」という）の全面にわたる行政指令と服従関係である。自主

8) 東風については李春利『現代中国の自動車産業—企業システムの進化と経営戦略—』新山社1997年2月、愛知学泉大学経営研究所・中国国家経済体制改革委員会経済体制管理研究所『中国の企業改革—日中共同研究—』税務経理協会1995年2月、陳樵生「東風自動車グループの歴史と現状と発展の展望（総合研究開発機構編『中国経済改革の新展開日中経済学術シンポジウム報告』NTT出版1996年1月）、丸川知雄「中国における企業間関係の形成—自動車産業の事例—」（『アジア経済』35-9 1994年9月）、李洪同上などを多く参照した。

権拡大は行政計画達成を条件として計画超過分に適用される。従って経済連合結成には地方政府や主管部門の関与は不可避である。

東風の場合、1981年に二汽、湖北、浙江、広西、広東、貴州、云南、四川、新疆の8地区の自動車工場が経済連合組織の東風自動車工業連営公司（二汽集団）を設立したが、連合の内容は、①東風が部品を提供し、「東風」ブランドでセミKD生産させる契約、②二汽向けの部品生産契約、③東風自動車の現地販売契約、④技術提供などである。その場合、東風は収益の自己のとり分を提携先企業に留保し、出資の形で再投資している。出資のシェアの増加は次ぎの「緊密層」企業形成の足がかりである<sup>9)</sup>。

この段階では参加企業間に支配従属関係はなく、水平的で緩やかであり、業種間結合は部門・地域結合の補完的役割を持つものであるといえよう。

1981年から1984年にかけて、自動車産業では解放、東風、南京、重型、上海の連合会社が誕生し、1984年にはこれらに対し企業集団という名称が使われるようになった<sup>10)</sup>。

ところで、自動車産業の管理・統轄体制としては、1982年に中国汽車工業会社が再建され、解放、東風、南京、重型、上海、北京—天津—河北等の7企業連合および専門企業を隷属企業として再編することによって集約化を図ろうとする政策が採られた<sup>11)</sup>。

## ②第二段階：緊密連合<sup>12)</sup>

緊密連合とは中央の他の部門および地方政府に隷属する企業を連合の中核企業と同一業種部門に配属を変え、同一行政部門に属する企業として、中核企業に管理を委託することによってできた企業連合である。従って、隷属関係、利潤上納のチャンネルは中核企業と同じ部門になる。そのことによって主管部門が連合会社に与えた権限を中核企業は「緊密」企業にも及ぼすことが

9) 陳樵生 前掲 230頁, 同じく李洪 前掲 345-350頁

10) 李洪 前掲 346頁

11) 丸川 前掲 10頁

12) 陳樵生 前掲 230-231頁

出来る。

東風についてこの間の経緯を見ると、東風は1982年には既に年産5.5万台の生産能力があり、1983年からは年産10万台の生産能力の連合開発に乗り出し、そのために専業協業の規模拡大、協力関係の安定と強化、さらには財産的結合への移行が図られた。その措置は①昆明、柳州、杭州、新疆などの企業の地方政府から中央政府の機械工業部への所属変更と、②主管部門から東風への統一計画管理委託、即ち「6統一」の管理権の東風への委託である。やや具体的に言えば、委託された東風の経営上の諸権限は同企業の工場長、党書記長、役員任免権、中堅幹部の人事異動の審査・承認権などの人事権、財務計画の審査・承認権、物資計画の審査・申請権、製品の販売に対する部分的な支配権などである。収益の配分では協力企業の計画内製品に対しては、協力企業と連合会社は10%の支配権を持ち、国家計画完成以後の収益については連合が80%、協力企業が20%を持つとされた。製品販売による純利益の20%は連合の収入になるが、それは連合の投資として協力企業内に残され、連合の出資分とされた。これによって東風は企業群と比較的安定した契約関係を結ぶようになった。この場合、東風と主管部門との関係は財産関係ではなく委託という契約関係である。この段階では企業集団は委託された権限の範囲で、主管部門が持っていた隷属企業に対する業務支配関係を主管部門から引き継ぐことになるが、何をどのように委託するかについての規範的基礎はない。また、緊密関係形成にとっての鍵は地方政府からの中央部門への隷属関係の変更である。地方政府の経済自主権が拡大しつつある時期的状況の下にあっては、当然考えられることは地方政府の抵抗である。当該企業が地方政府にとって負担が大きく、将来性のない場合にはこの変更はスムーズに行くかもしれないが、それ以外の場合には地方政府は手放そうとはしないはずである。従って順調に進む可能性のあるのは同一行政ランクの同一主管部門下の企業間の連合である。この場合には主管部門と企業の間には財産の帰属関係、行政的隷属関係が存在し、それに基づく様々な行政指令関係が残り、その意味では主管部門の介入はなくなる。東風の場合も中国自動車工業

会社の管轄下にあり、資金や資産面での移動は自由にならず、集団の拡大には限界があった。

この段階で、連営形態は、①企業の隷属関係を変えた「緊密」連営、②隷属関係を変えない生産販売連合、利潤分割の「半緊密」連営、③比較的安定した原料・資材・商品などの供給契約関係という「緩やかな」協力関係の三種ということになる。企業集団はそれらの有機的統合体である。

### ③ 第三段階：計画単列結合<sup>13)</sup>

次ぎに提起されたのは計画単列化による主管部門の干渉の排除の試みである。即ち、1988年に国務院は連合企業を直接国家計画委員会の管轄下に昇格させ（省政府並の経済権限）、国家計画委員会が国家計画を編制し、下達する際、生産量、設備投資、資源配分、輸出入、貸金総額などの指標を直接連合企業に下達し、生産や投資計画については連合企業に直接国家計画委員会と交渉できる地位を与えたのである。さらに集団内にノンバンクの財務会社が設置されることになった。財務会社は企業集団内の相互融資の仲介や銀行などの外部からの借入資金の集団企業への融資、株式や債券の発行などを担い、企業集団は全額出資の子会社や支店、或いは関連会社を設置する事が出来るようになった。

それに先だって、自動車産業の管理・統轄機構としての中汽公司是1987年に廃止され、中国汽車連合会に改組された。同連合会は自動車産業の企業・事業体が自主的に参加する連合組織であり、企業と政府との橋渡し役であり、隷属関係と行政手段に依拠して企業への直接管理を行うのではなく、サービスを通じて業種に対し指導と間接管理を行い、調整とサービス、諮問の役割を果たすものである。

これによって「6統一」は企業の吸収、合併、設立などの財産権の移転へと発展し、企業連合は資本結合段階に入り、企業集団は、実体的には①全額出資の子会社を含む中核層、②集団の出資比率が多数を占める緊密層、③そ

13) 陳樵生 前掲 231頁, 李洪 前掲 346-347頁, 丸川 前掲 12頁

れ以外の株式参加の半緊密層、④安定的協力関係の「緩やか層」の四層から構成されることになった。国営企業相互の資産関係が名実とも資本関係で整理されるのは次の段階からである。この段階では企業集団の権限は国家計画委員会によって賦与されたという行政的關係をとっている。主管部門と隷属企業との関係、企業集団内部の企業間の権限関係が経済的合理性を持って明確化されなければならない段階に達した。企業が集団に吸収・合併されるためには地方政府や主管部門が帰属企業を手放す条件が整備されなければならない。現実には、1980年代後半には国営企業では政府や主管部門からの経営請負制がとられており、従って所得税と利潤は明確化されず、企業の自律性はまだ弱いと言うべきである。また地方政府もまた中央政府に対して財政請負制を採っており、地方政府の独自の利害が最も強く顕在化した時期である。従って、行政の企業に対する関与は強まり、同一行政部門や地方政府の範囲内での企業集団は進展する条件があったとはいえ、中央と地方、部門と部門を跨いだ企業集団が行政指令の力無しに進む条件は小さかったとみるべきである。

#### ④第四段階：授權經營<sup>14)</sup>

1991年末国務院は国有資産授權經營の試験的導入方針を提起した。東風は1993年に国有資産の授權經營の試験的導入を認可された。その内容は国有資産代表部門が、東風会社と緊密層及びその資本の影響範囲の国有資本を、統一授權して東風集団に經營させ、東風は国有資産の価値保全と増殖責任を担うというものである。ここでは政府と東風集団とは国有財産の所有権と經營権を分離し、東風集団は資産經營権を授与され、国有資産の經營会社化する。集団内では東風は持ち株会社化し、緊密層には東風が經營権を与えることになった。国有企業の法人財産権が認められ、国有企業の株式会社への改組が行われ、企業集団は株の所有関係によって、持ち株シェアの高い子会社、シェアの低い関連会社、資本関係のない協力会社を傘下に抱える重層的集団に

14) 陳樵生 前掲 242-244頁

なった。いわば国有制の下での「政企分離」、「政資分離」の最終段階である。この時期企業の損益自己責任、リスク制約を目指した「経営メカニズムの転換」から法人財産権の確立、会社法の制定、株式制を内容とする「現代企業制度」への制度的な整備が進み、財政面でも税種によって中央税と地方税とを分ける分税制が出発した。しかしこの制度は中央と地方、政府と企業の間でも妥協的な面を持ち、行政的支配と従属、恩恵と依存の関係が存続する余地はまだ大きいといえる。なお一汽集団は1993年7月に国有資産授權経営試点として批准されている<sup>15)</sup>。

### 3. 現段階の企業集団

この時期の業種管理体制については、1990年には、大規模生産と高度な専門・協業体制の自動車産業を育成するためには強力な指導力が必要であるとして中国汽車連合会は廃止され、中国汽車工業総会社が再設立された。同公司是自動車産業の業種管理の職能部門であると同時に経営体としての二重の性格を持つことになった<sup>16)</sup>。しかし、この時期はこの二つの性格の分離こそが課題であり、1993年には業種管理機能は中国汽車工業総会社から機械部汽車司に引き継がれ、中汽総会社は経営体に純化された<sup>17)</sup>。

この時点で中国の自動車産業管理体制は第1図のようになった。

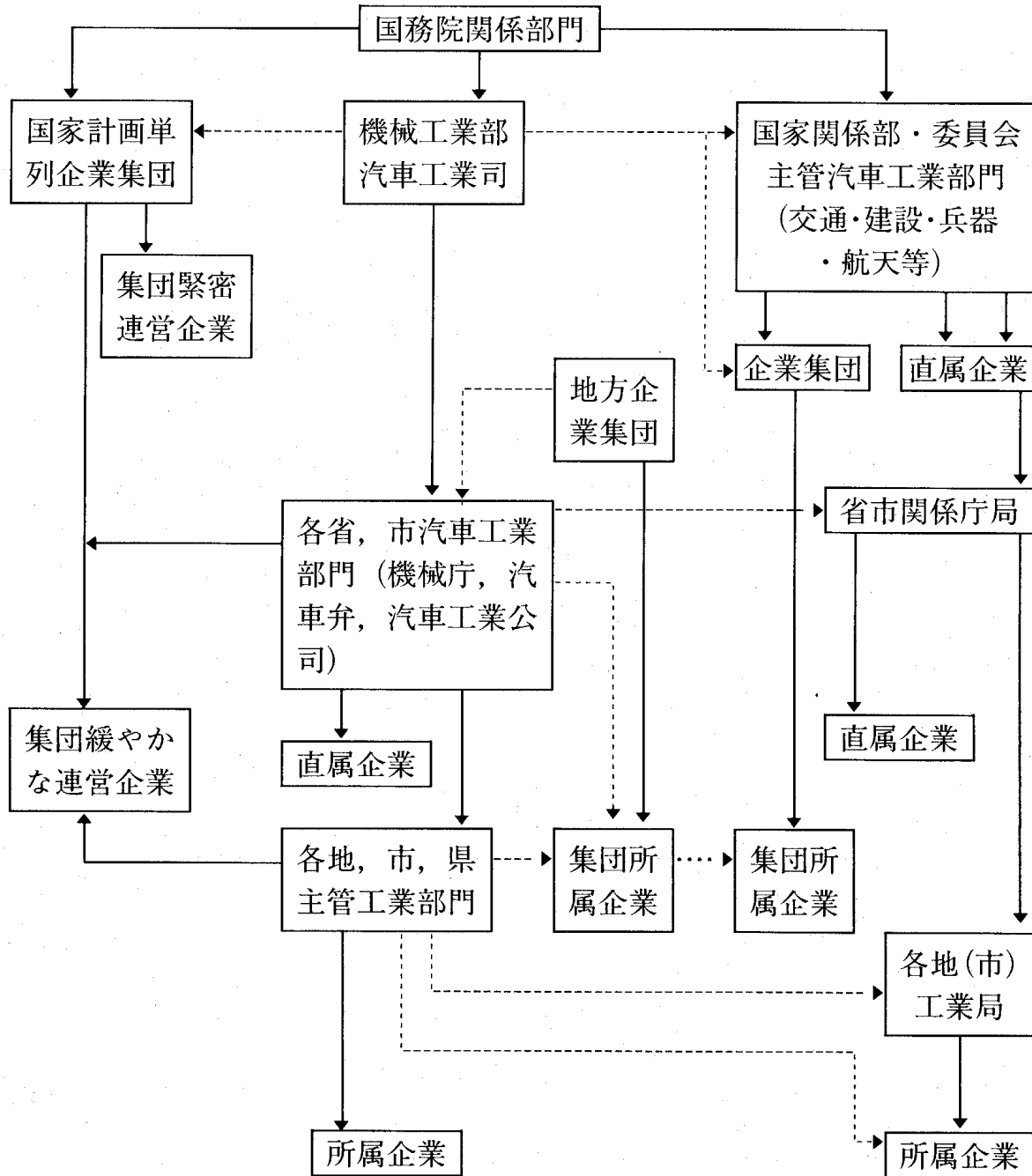
企業集団は国家単列と各部門隷属と地方の3種類となり、それぞれの下に外資企業、合併企業、各部門系統企業、各地方系統企業、郷鎮企業、関係企業（鋼材、プラスチック、ゴム、電子、ガラスなど）が直属、緊密、緩やかななどの形で結合することになった。

15) 程子剛「關於一汽集団国有資産授權后資産経営目標及策略的思考」『国有資産管理』1993年11期（複印報刊資料『工業経済』1994-1所載）

16) 李洪 前掲 334頁

17) 6月に機械電子工業部から電子工業部が独立し、8月に機械工業部に汽車司を設置し、10月に中国汽車工業総会社は企業体に移行し、産業統轄は機械工業部汽車司に移管し、産業政策は国家計画委員会汽車処が担当することになった（岩原拓『中国自動車産業入門 成長を開始した“巨人”の全貌』東洋経済新報社1995年5月241頁）。

第1図 中国自動車企業の管理体制



—— 直接管理  
 - - - - 間接管理

(出所) 機械工業部汽車工業司『1994中国汽車工業』天津科学技術出版社  
 1995 1頁

第1表 1995年各省市自動車工業主要企業の所属系統（企業数）

	機械	軍工	交通	郷鎮	その他	軽工	司法	化工	建設
北京	19	2	1	1	1				
天津	3			1					
河北	5	3	1	1	1				
山西		2	1						
内蒙古	1	3				1			
遼寧	10	5					1		
吉林	8	2						1	
上海	23	1	1		2	2			3
江蘇	33	4	2	2	2	3			1
浙江	11		1	2					
安徽	8	1			1	1			
福建	7	1			4				
江西	9	4					1		
山東	16	1		1	1				
河南	6	3	1	3	1			1	
湖北	19	9	6	1			1		
湖南	8	6		3					
広東	21		2	5		3			1
広西	8		2	1					
海南	1								
四川	22	26	2		4	5		1	1
貴州		10	2						
云南	4	2							
陝西	3	9							
甘肅	1								
新疆	2								
計429	248	93	23	20	17	16	2	3	7
%	57.8	21.7	5.4	4.7	4.0	3.7	0.5	0.7	1.6

(出所) 『中国自動車統計年鑑』1996 352-413頁

(注) ここで上げた主要企業429企業の中国自動車企業の中での位置は不明である。



ちなみに一汽、東風、重汽は授権経営モデルケースの国家単列企業集団であり、上海、北京、天津、広州、江西などが地方企業集団であり、北方、貴州が中央部に隷属する企業集団であると思われる。授権経営の計画単列の企業集団は最も自由度が高く、行政の関与を排除できる条件を得ているが、部・委員会隷属、地方政府隷属の企業は依然行政的関与から自由ではない。従って、授権経営の計画単列企業集団の合併・吸収活動も制約されることになる。

また主要企業の隷属関係を調べるために、1996年度『中国汽車工業年鑑』より1995年の各省市の主な自動車工業企業429社の所属関係を見ると、第1表のようである。60%弱が機械工業部に所属しているとはいえ、様々の専業部や行政レベルに隷属していることが分かる。

## IV 自動車産業の現状

### (1) 近代化・集約化過程

1970年代までの中国の自動車生産は貨物車中心で、乗用車は未開発であった。貨物車は中型中心で、大型と小型は未開発であった。生産体制は各省・各部門毎のアウトルキー的小規模・分散型立地構造で、地方政府や部門毎の封鎖的乱立、分散、不規範、立ち後れ状況にあった。各工場はいずれも「小にして全、大にして全」で内製率が高く、部品産業が立ち後れていた<sup>18)</sup>。

1980年代の自動車産業の育成は需要の急激な拡大によって主導された。当初国産の自動車は圧倒的に不足であり、また輸入車とは車種や車型、品質の点で隔世の感があった。そのため、需要の急増はまず輸入の急増になって現れた。外貨不足と規模の経済性が貫徹する自動車産業の性格から来る巨大投資の必要性に鑑み、これまでの拠点企業を基礎にして、外資、外国技術の導入に依存した自動車産業育成政策が採られることになる。完成車輸入から、

18) 1970年代までの自動車産業の状況については李洪 前掲に詳しい。

KD生産へ転換し、次第に部品を国産化し、コピー車生産から国民車の開発へ進むという路線である。

1980年代、特に後半から、自動車企業集団組織化と共に、外資と外国技術は急速に取り入れられていった。それらの企業は1990年代に稼働しはじめ、更に拡大、量産化が目指されていく。

ところで中国の経済改革はこれまでの中央集権的行政的計画システムから地方政府や企業へ権限を下放し、それらの自主権を拡大することから始まり、次第に市場メカニズムを導入していったが、1980年代の特徴は地方政府や部門が拡大した経済自主権を基礎に経営の主体に転化したことである。自動車産業は「将来性がある」として各地方政府が自動車産業に参入した。従って、自動車産業には従来の機械工業部傘下の中央級企業だけでなく、地方政府管轄の企業、更に軍需産業の民需部門への参入（「軍転民」）による軍需部門などが一気に参入することになった。その結果地方や部門を主体とする小規模の自動車企業が乱立することになった。中国の地域や企業はもともとアウトルキー性格が強かったが、地域や部門が経済主体化したことによって、地域や部門がいっそうアウトルキーの単位を形成する傾向が見られた（「諸侯経済」化）。乗用車産業の集約化については、1987年8月に国務院は「今後乗用車生産は、一汽、二汽、上海に頼り、全国的範囲では新たな乗用車生産点を安排しない」<sup>19)</sup>事を決定したが、年末には広州を加えた「三大三小政策」を批准し、それ以外に「全国的範囲で新たな乗用車生産点を安排しない」とした。さらに1990年代にはいると、重慶長安、貴州の「微型」（軽自動車）を加えた「三大三小二微」政策に変更した。この推移に見られるように、集約化政策にも部門や地方政府の要求に押され、中央政府は妥協に応じていくという状況がうかがえる。

こうして地域や部門毎の小規模分散建設、重複導入、「大にして全、小にして全」の企業構造、部品産業、関連工業の立ち後れなどの状況は依然とし

19) 李洪 前掲 102頁

て改善されなかった。

ちなみに1980年代には、中国自動車工業は最も急成長した産業部門の一つであり、1990年には自動車産業は自動車工場117、改装工場459、部品工場1894、生産量50.9万台、その内乗用車4.2万台に達し、自動車生産量は70年代初期の10万台、80年代初期の20万台から飛躍的に増加している<sup>20)</sup>。

90年代にはいると自動車産業の集約化・近代化、大量生産化政策が焦眉の課題となる。1994年に出された中国初の包括的業種別産業政策である自動車産業政策は、マイカー時代の到来を展望し、2010年までに自動車産業を基幹産業に育成するためのプログラムを提起している。2010年では自動車生産600万台、内乗用車が7割という目標数字が提起され、1996年から2000年までの第九次五カ年計画期では、年産300万台、内乗用車130-150万台の生産能力、年産270万台という目標が出され、2000年までに2-3の大企業集団、6-7の中堅企業集団体制を確立し、2010年までには3-4社の国際競争力を備えた大型企業集団を構築するとしている<sup>21)</sup>。

## (2) 自動車産業の現状

### 1. 生産の急増と過剰

1980年代以後急速に増大してきた自動車の生産と販売は1993年以後は停滞し、過剰と在庫の増加、工場の稼働率の低下問題が発生している<sup>22)</sup>。

1990年代の自動車生産量の伸びは1991年には対前年比で39.2%、1992年は49.8%と急増していったが、1993年にはその伸びは22.1%へ下がり、1994年は4.4%、1995年は7.3%、1996年は1.1%へと低下している。そのなかでトラックの伸びの対前年比は、1991年から34.3%、27.4%、35.4%と伸びていたが、1994年からは-1.6%、-6.8%へとマイナスに転じている。逆に乗用車は

20) 胡子祥主編 前掲 117頁

21) 1994年2月国家計画委員会は「自動車工業産業政策」を制定し、『人民日報』7月4日付けに掲載された。渡辺真純『2000年の中国自動車産業』蒼蒼社1996年6月に詳しい紹介と解説がある。

22) 生産台数の低下と在庫の増大は1993年下半期から始まった(国家信息中心経済予測部・中国汽車貿易総公司『1995 中国汽車市場展望』1994 101頁)。

第2表 自動車生産台数・輸入台数の変化(単位:台)

	生産台数			輸入台数		
	総数	トラック	乗用車	総数	トラック	乗用車
1980	222,288	135,532	5,418	51,083	26,101	19,570
1985	443,377	236,934	5,207	353,992	111,490	105,775
1990	509,242	269,098	42,409	65,430	18,395	34,063
1991	708,820	361,310	81,055	98,452	18,578	54,009
1992	1,061,721	460,274	162,725	210,087	42,005	115,674
1993	1,296,778	623,184	229,697	310,099	72,935	180,717
1994	1,353,368	613,152	250,333	283,060	68,269	169,995
1995	1,452,697	571,751	325,461	158,115	12,073	129,861

(注) 生産:改装車生産量は含まない。1982年以前のバス生産量の数字はない。乗用車生産量にはチェロキーBJ2021を含む。輸入:1980年の数字は外貿統計年報より中汽進出口会社が中汽総公司へ提出したもの。1985以後の数字は国家税関総署「統計年報」の数字である。完成車輸入にはKDキットを含む。

(出所)『中国汽車工業年鑑(1996)』より

第3表 1996年の生産販売台数(万台・%)

	生産	対前年比	販売	対前年比
総量	145.62	+1.49	143.89	+1.07
中型貨物	21.11	-15.22	20.9	-14.11
中型客車	1.84	-2.46	1.84	
軽型貨物	30.74	-11.98	30.54	-11.28
軽型客車	19.77	-3.89	19.37	-6.59
乗用車	38.15	+19.01	37.72	+17.47
微型客車	16.93	+13.73	16.39	+10.53
微型貨物	13.50	+24.89	13.45	+25.58
大型バス	0.50	+30.76	0.52	+33.64
重型貨物	3.09	+4	3.09	+4

出所:『市場報』1997.3.7「1996年中国汽車産銷低速増長」

第4表 1996年国家が認可した乗用車生産販売統計表(台, %)

車 型	生産量	対前年比	販売量	対前年比	販売/生産	シェア
アウディ・小紅旗	15,043	-19.87	14,707	-20.69	97.77	3.85
サンタナ	200,222	25.08	200,031	25.20	99.90	52.38
広州プジョー	2,416	-65.17	2,674	-59.77	110.68	0.70
ジェッタ・ゴルフ	26,864	34.31	26,391	32.51	98.30	6.91
北京チェロキー	26,051	3.68	25,729	-0.74	98.76	6.74
富康(シトロエン)	9,228	80.54	7,276	76.77	78.75	1.91
シャレード	88,232	34.78	86,608	32.34	98.16	22.68
アルト	16,420	-8.3	17,256	8.11	105.09	4.52
雲雀(レックス)	798	-51.72	1,192	31.86	149.37	0.31
総計	385,274	18.43	381,864	19.02	99.11	100.00

出所：『市場報』1997.3.14

91.1%, 100.8%, 41.2%, 9.0%, 30.0%, 17.2%, 17.5%と急増している<sup>23)</sup>。ここには需要構造の変化がうかがえる。

1996年の自動車生産・販売台数を見ると第3表の如くである。シェアは乗用車, 軽型貨物, 中型貨物, 微型客車の順である。対前年比伸びは, 全体的には停滞気味で, 車種別では台数の少ないものを除くと, 微型貨物, 乗用車, 微型客車の伸びが大きく, 逆に中型貨物, 軽型貨物が大きく減っている。生産と販売では在庫の増加が見られる。

第4表によって乗用車の生産販売状況を見ると, 生産台数のシェアではサンタナとシャレードの両者を加えると80%近くになり, 圧倒的に支配的な位置を占めている。その他はジェッタ・ゴルフ, 北京チェロキーが2万台代, アウディ・小紅旗, アルトが1万台代, 広州プジョーに至っては2000台代, 雲雀(レックス)は700台代である。対前年比ではサンタナ, シャレードが大きく増加しているが, アウディ・小紅旗, 広州プジョー, アルト, 雲雀(レックス)はマイナスである。「三大三小二微」で集約化の中心と指定されている企業でもこのように大きな差が出来ている。こうした中で先日, 広州プ

23) 「1996年中国汽車産銷低速増長」『市場報』1997.3.7

ジョーの撤退とシトロエンへの合併方針が報道され、今や「三大三小二微」の8大企業集団育成は再考を迫られている。

他方この間の各社の増産体制構築状況を見ると、サンタナは既に年産20万台の生産能力を達成し、1997年には30万台に引き揚げようとしている。天津シャレードは既に15万台の生産能力を持っている。一汽のアウディは1993年に年産20000台の生産能力を達成し、ジェッタ、アウディ、ゴルフ合わせて年産15万台の能力をもっている。シトロエンの富康は1996年に組立1.5万台の計画で、1996年下半期に正式に稼働することになっている。さらに1997年には5万台、1998年には10万台、1999年には15万台という増産計画をもっている。チェロキーは1995年には年産10万台、アルト、カルタスは1997年には年産15万台、プジョーは1998年には年産20万台という計画である<sup>24)</sup>。1996年の「自動車生産能力250万台を超えているのに対し、市場販売は150万台も容易でない<sup>25)</sup>、また乗用車需要は40万台なのに、生産能力は80万台に達している<sup>26)</sup>とも言われるように、自動車の生産能力の過剰が出現した。自動車

24) 乗用車の生産能力については機械工業部汽車工業司・中国汽车技術研究中心編『中国汽车工業年鑑 1996』1996.9 152-155頁

25) 程遠「城市你不該限制經濟型轎車」『經濟日報』1996.8.28。同記事では「乗用車の状況はもっと深刻で、生産計画を大々的に圧縮したが、既に3年連続で計画を完成しておらず、半数近くの生産能力が遊んでいる。しかも「規模の経済効果」を追求するために、8乗用車生産基地の能力拡張の勢いは、増加することはあっても止むことはない。各企業の計画を集計すると、本世紀末の総能力は200万台以上になるだろう」と述べている。

26) 「中国汽车工業：関山重重—産量超越需求一倍」『香港經濟日報』1996.10.28。その後の事態は更に深刻になっているようである。例えば最近の新聞記事は次のように述べている。「1993年来、販売が停滞する自動車市場は自動車企業を耐え難くさせた。自動車生産能力の大量の遊休、特に新たに建設された乗用車項目は、規模の優位性が発揮できない。機械工業部汽車司が提供した数字によれば、全国の自動車生産能力は200万台を超えたが、利用率はわずかに75%である。しかし一汽総経理耿昭杰の推算では、全国自動車生産能力の実際の利用率はこの数字よりもずっと低く、中型車の稼働率は62%、軽型車は半分にみたく、乗用車はわずかに45%である。一汽大衆公司の当面の生産能力は既に15万台であるが、去年の生産量はわずかに2.6万台である。供給過剰の市場状況は、我が国の自動車産業の競争を日増しに白熱化させ、自動車産業は“戦国時代”に入った」。(「買方市場加快汽車産業重組」『經濟参考報』1997.4.21)

工業は新たな段階、即ち「作れば捌ける」から市場経済＝「需要が生産を規定する」段階へ移行した。

こうした自動車産業の停滞に直面して、乗用車産業の発展戦略の再考を要求する論調が多く出されるようになる。ここで指摘されているのは、「三大三小二微」政策で導入された車種は国内需要、中国の経済技術発展に合致していないという点である。上げられている理由は、①高水準、高価格過ぎ、個人・私的利用には合わない、②導入車種は高級すぎて関連産業、特に機械産業や電子産業の水準に合致しない、③国際的水準に照らすと現在の導入車はコストが高く、品質が低く国際競争力はない、④このまま合弁企業に依存しては技術開発は出来ない、などである<sup>27)</sup>。

需要の特徴は公的業務用車購入は限界に達し、タクシー用営業車と私的・個人的需要への重点の移動が見られるが<sup>28)</sup>、私的・個人的需要の性格は十分に掌握されていない。前者は1993年からの景気抑制、設備投資抑制といった景気循環的原因による需要の停滞という側面もあるが、基本的には需要構造の転換という構造的な性格に起因する<sup>29)</sup>。後者は集団企業、郷鎮企業、私的企

27) 乗用車育成政策の見直しを主張している論文には次のようなものがある。中国戦略与管理研究会課題組「家用轎車：我国機電業摆脱困境的重大奇機遇」『戦略与管理』1995. 2（複印報刊資料『工業経済』1995. 5所収），同「我国發展家用轎車應走自主研制的國產化道路」『戦略与管理』1995. 4（複印報刊資料『工業経済』1995. 9所収），許江萍「中国轎車工業發展戰略思考」『經濟改革与發展』1995. 4（複印報刊資料『工業経済』1995. 6所収），劉力群「廉價微型—我国家庭轎車工業的若干考察」『戦略与管理』1996. 1（複印報刊資料『工業経済』1996. 6所収），程遠「高起点：中国汽車曲高和寡—对中国汽車工業發展方針的反省与思考」『經濟日報』1996. 9. 13。「汽車工業結構散乱極待治理」『經濟日報』1997. 1. 21など。

28) タクシー用乗用車保有は1986年の6万台から1995年には50万台に増加し、例えばシャレードは1995年末までに保有台数219988台中、タクシー用が83%を占め、ジェッタは保有台数5万余のうち、70%、富康（シトロエン）は半数を占めるという。タクシー用営業車は回転が速いので市場として大いに期待されているという。「轎車企業競争激烈出租車市場有天地」『市場報』1997. 3. 14)。

29) 趙增君は1993年後半からの乗用車の停滞に関連して「乗用車が個人消費の領域に入らなければ、乗用車工業の發展の加速化は困難である。公費購入車、集団消費は国家財政が担えない巨大な負担をもたらすだけでなく、多くの腐敗行為をもはらませた」と述べている。同「由轎車搶購風想到的」『經濟日報』1996. 4. 9

業、個人であるが、車種、価格で需給のミスマッチがある。即ち、国家の企業・事業単位と私的・個人的事業・企業単位と私的需要とでは車種に違いがある。乗用車では前者では高級車、後者では小型や微型が主である。貨物では前者では中型車の需要が多いのに対して、後者では小型、農民は農用車の需要が多い。それに対して供給は、乗用車では「高級車」が多く、貨物では中型が多く、重型、小型が少ない。価格では個人が買える価格帯にまで下がっていないか、その価格で作れる車種が開発されていない<sup>30)</sup>。その結果、価格が自由化される中で販売価格は下落し、ほとんどの乗用車の収益性は悪化している<sup>31)</sup>。こうした中で皮肉にも農用車が急速に普及し、新興産業として興隆してきてという<sup>32)</sup>。

## 2. 根強い「地方保護主義」

既に述べたように、1980年代の自動車産業はそれまでの地方分散的で各地がアウトルキー経済を構成するモザイク型の経済構造を出発点にしている。改革・開放政策は地方政府と企業に対して「権限下放、利益譲渡」が行われ

30) 蔣一子は中国の自動車市場は都市・集団購入を中心とする高級高価格自動車市場と農村・個人購入を中心とする廉価低級自動車市場に二分されるとし、市場を価格と購買力で次のようにランク分けしている。①数1000元から1万余元：バイク、三輪車、微型農用車で、二、三、四輪車総需要台数の85%以上を占め、三、四輪車のその60%近くを占め、基本的には町と村の個人が購入する。②2-5万元：軽型農用車、軽型普通貨客車（マイクロバスを含む）、微型貨客車（ワゴン車を含む）、ジープ、皮車等で、三、四輪車の20%を占め、郷鎮企業と郷鎮の個人の営業用購入を主とし、都市の個人と集団の営業用購入がこれに続く。③4-6万元：中級軽型客車、微型乗用車で三、四輪車の10%を占め、基本的には都市の集団と個人の営業用購入。④10万元以上：重型貨車、大中型客車、高級軽型車、乗用車で、三、四輪車の10%を占め、基本的には都市の集団が購入する。同「中国汽車的兩個“国内市場”和應採取的政策」『中国工業經濟』1996. 1

31) 例えば「上海サンタナは昨年（1996）率先して大幅な値下げをし、その他の企業を対応して値下げをし、あるものは下げ幅2万元にもなるが、乗用車市場は好転していない」という（「轎車業、狭縫中求生存」『經濟參考報』1997. 1. 25）。こうした中でプジョーが広州から撤退し、生産を武漢のシトロエンに集約する方針が出された（『日本經濟新聞』1997. 4. 18）。プジョーは「三小」の中の一つである。2000年まではに中堅企業集団は6-7に集約化するという政府方針は集約の中心の一つを欠いたことになる。



たために、地方と部門の独自の利害関係と権限強化をもたらした。特に地方政府は企業に下ろすべき権限を留保し、地域の経済運営主体の性格を強めた。各地と部門は一斉に自動車産業に参入しはじめ、「小規模、分散、乱立」の産業構造を引き起こし、更には外資や外国技術の導入や生産規模拡大に際してもそれぞれが先を競うという状況が出現した。従って、自動車産業の「集約化」への移行は大変困難であった。

こうした構造はなかなか変わらず、新たな状況の中で形を変えて出現している。即ち、1993年には、自動車の生産過剰が現実化する中で、北京や上海をはじめとする自動車生産地域の地方政府は当該地方の企業を保護するために、外地の自動車の当地での販売を妨害するための措置を執った。例えば当地の都市でのタクシー用営業車車種の許可制限や当地の都市への乗り入れ制限、公費購入における当地の企業の優遇をしたりしている<sup>33)</sup>。さらに、自動車産業が「基幹産業」に指定されると、各地方政府が当地の自動車産業を「基幹産業」に指定し、完成車、主要部品、二輪車を当地の産業建設の中心とする計画を立てたりしている。例えば1996年の資料では20余省が自動車産業を自省の「基幹産業」に指定し、県、郷鎮まで自動車産業に参入するとしている<sup>34)</sup>。完成車、部品企業数とも1995年までは増加の一途をたどっている。自動車産業の将来性が見込まれれば、地方政府はこぞって参入し、経済的・経済外的方法で自己に隷属する自動車企業を保護し、その収益性を高めようとするのである。

こうして集約化はなかなか進まないのであるが、他方で1993年以後の生産

32) 農用車とは従来のトラクターに代わって1990年代に急速に農村の輸送用車として普及しはじめた車で、最大時速50km未満の三輪車、四輪車で、積載重量は0.5 t、0.75 t、1 t、1.5 tなど様々タイプからなり、農村の様々な使用条件、様々な資金、様々な購買力水準の全体的需要を満たすことが出来るという。また「農用車業種は既に20余万人の職工、200余の企業、年生産額200余億元、1000近い品種を生産できる新興産業になった。この10年近い間に農村に累計で650万台の三輪農用輸送車、120万四輪農用輸送車、3万台の農用客車を供給し、去年農用車の総生産量は見積で250万台に達するだろう（三輪200万、四輪30万）、創出する工業生産総額は200億元を越えるだろう」という（呂林林「農用車為哈異軍突起」『經濟参考報』1996.1.8）。

過剰の出現は、零細な不採算企業による地方政府の財政負担を増大させ、企業を手離さざるを得ない地方政府が次第に多くなりつつある。

ここには、考慮すべき二つの側面がある。即ち、一方では依然として地方政府が地方経済の運営者であること、地方政府は自己の行政管轄区域の社会経済の発展を第一義的に考えること、企業は多かれ少なかれそれが隷属する地方政府に従属するという局面を脱していないという側面である。他方では今日生産の増大によって、自動車産業も「不足の経済」から有効需要が生産の規制者となる条件が生まれ、市場競争によって比較不利な企業が赤字経営に陥り、しかも地方政府はそれを支える財政負担に耐えきれなくなるという

33) 地方政府による地元企業保護、外地企業排除の行動についての報道記事は多数散見される。ここではその中から比較的具体的なものを紹介する。「今年(1996年)8月下旬、国务院事務庁は国家計画委員会は『地方の経済型轎車の使用制限を取り消すことに関する通知』を転送した。この規定は我が国のエコノミーカーの生産と販売に疑いなく大きな促進作用を果たした。しかしいくらかの地方の執行状況を見ると、実際の効果は意のままにはならない。武漢市は1995年6月に規定を発し、地元が生産する富康ブランド乗用車の販売を促進するために、タクシー業界が外地のエコノミーカーを使用をするのを制限した。この規定が国家計画委員会の通知の精神と抵触するので、天津汽車工業会社の業務員が国家計画委員会の文件をもって武漢に行き談判したが、関係者は「富康を使用することは市の決定である」ことを理由として拒絶した。

各地の地方の制限禁止規定は、我が国のエコノミーカーの発展に一定の影響をもたらした。中国汽車販売総会社の関係者が紹介するところでは、去年(1995年)シャレードの販売量は中汽販売公司の中では第一位であった。北京区で販売した自動車の中では、シャレードが70%であった。今年北京区ではエコノミーカーの単数複数日運行規定が出されたので、シャレードは販売シェアはピリに落ちた。天津汽車工業公司是去年は6.5万のシャレードを生産し、完売したが、今年15万台生産したが、各地の様々な制限が出現したので、現在は在庫があり、生産に大変大きな影響を与えている」(孫秀艶「経済型轎車前路平坦些」『市場報』1996.10.9)。

34) 1997年全人代の代表、第一汽車集團董事長耿昭杰は記者に対して、現在120余自動車工場で、年産140万台、平均すれば数万台を生産している。規模の不経済、低水準の重複が極端である。これは古い問題である。新しい問題として20余省が自動車工業を支柱産業にした。これは新たな重複建設、盲目進出である。中央は出発時15万台以上でないと認めないとしているが、これは守られていないと不満を述べている(「汽車業散乱局面應整治——訪全国人代代表、第一汽車集團董事長耿昭杰」『經濟参考報』1997.3.8)

新たな状況が生まれつつあるという側面である。

### 3. 国産化と国民車開発の困難

こうした中でこれまでの自動車産業の育成のあり方に疑問が出されはじめている。即ち、①現在導入されている車種が国内市場に合っていないのではないか。②現在の合弁企業が生産している車種は国際競争力を持たないのではないかと。③現在導入されている車種は中国の技術水準から見ると高過ぎ、機械・電機産業やその他の関連産業の技術管理水準を超えるもので、国産化率を高めることは困難ではないのか、④外資主導では開発能力が低く、中国にあった国産車を開発できないのではないかと、などである。全体としては、国民的需要に合致した車種を開発し得ていないし、現在の乗用車は国民の購買能力と、使用に合っているとはいえない。国内需要については伝統的な公費需要は既に成熟期にあり、他方私的・個人的需要はこれから開発し、発展させていかなければならない。今日、私的購入車は250万台を越え、これらは大多数は運輸営業用で、純消費用ではないとされる。また農村と郷鎮企業は巨大な潜在市場であるともされる。国民車やファミリーカー構想は出されたが、これは中国の潜在的な自動車需要者の階層・階級、用途・車種・価格要求などについて包括的な検討の上に作られたとはいえない。

以上の状況は中国の自動車産業政策は再検討されなければならない時期に来ていることを示している。

## V 自動車産業の今日の問題 ― まとめて代えて ―

以上述べてきた点を踏まえて今日の中国自動車産業が抱えている問題点を整理してまとめて代えたい。

第一は経済システム転換と市場経済化が自動車産業の育成に関係する問題である。自動車産業の近代化・集約化がシステムの転換と並行して行われた特殊な困難を中国は首尾良くクリアしているとはいえない。四苦八苦してい

る状態であろう。それは集約化のために位階制的行政指令型システムに一段一段楔を入れて授権経営段階に至っている事でもよく分かる。授権経営試点の大規模企業集団はまだモデルケースの段階にある。部門や地方政府に企業が従属する体制はまだ脱却したとはいえず、これが依然として強い地方保護主義と「諸侯経済」ないし「行政区経済」といった地域経済のアウタルキー性格を温存し、他方で自動車産業の行政管理システムの未整備と企業間の経済的な横のつながりの弱さ、従って経済的合理性を基礎にした企業集団形成の困難の根源になっている。

第二は市場が生産の規制者となる新たな段階に達したことから来る問題である。

現状の生産過剰は景気調整に伴う循環的・一過的なものではなく構造的なものである。自動車産業は「作れば売れる」段階から「買い手市場」へと、需要の掘起こしと購買力や需要の質にあった生産へという新たな段階に入ったと見るべきである。ここでの問題は、現在の自動車、特に乗用車は国民の購買能力と、使用に合っているとはいえず、中国はまだ国民的需要に合致した車種を開発し得ていないことである。

第三は国民車開発と自動車産業調整および外資との係わりに関する問題である。現在多くの自動車産業は企業間・地方間の競争の激化と経営困難に直面しているが、これは基本的には零細、分散、不規範の生産構造の中での経営危機であり、需要と供給のミスマッチによるものである。中国はGATT(WTO)加盟の条件づくりを急いだ。そのための自動車企業の競争力強化政策が自動車企業間の外資と外国技術の導入競争と大規模化競争を引き起こし、従来型公的需要を急速に上回る生産能力をもたらし、国民的需要に合致する自動車づくりにまで手が回らなかったということもできる。これまでの外国技術・外資主導での大規模化・量産化努力によって現在、KDからコピー車段階に達したといえるが、既に述べたようにこの段階で乗用車の生産能力は既に80万台に達し、需要量を大幅に上回っている。プジョーの撤退はこうした中で起きている。現在は一面では自動車産業の集中化、集約化にとっ

てチャンスであるが、他面で国民車開発と結びつけた構造調整を進めることなしには、集約化の中核部分自体が経営危機に瀕し、従って中核たり得なくなると言う危険がある。国民車開発にあたっては外資との関係の見直しも当然必要になるであろう。

こうしてみると、中国自動車産業は開発車種、開発と生産の担い手、自動車産業構造など大変多くの深刻な問題が顕在化し、将来展望や政策の見直しが必要な段階に来ているといえよう。

最後に蛇足をつけさせていただく。これまで述べてきたことは中国の自動車産業の近代化・集約化政策を所与のものとしている。ところで、この10余年の間に中国の大都市は車社会に突入しつつある。交通渋滞、騒音、排気ガス、交通事故は年々深刻化している。しかも中国はまだマイカー社会に入っていない。中国はマイカー発展戦略構想を出し、2000年までは公用乗用車の発展が主であるが、それ以後はマイカーの増大によって公用乗用車の需要は次第に減少するであろうとしている。現時点で既に中国は一般道路や高速道路、地下鉄の建設へと東京が通ってきた道を駆け足で進みつつある。マイカー文明は資本主義の論理と倫理を象徴するものであり、そして今、国際的にはすでに車社会・マイカー文明は人類史上最も深刻な問題の一つとして問い直しが始まっているのである。