

## 第7章 中国の個別産業育成政策と調整政策の諸問題

著者	栗林 純夫
権利	Copyrights 日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア 経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) <a href="http://www.ide.go.jp">http://www.ide.go.jp</a>
シリーズタイトル	経済協力シリーズ
シリーズ番号	155
雑誌名	アジア産業政策の事例研究
ページ	189-208
発行年	1991
出版者	アジア経済研究所
URL	<a href="http://doi.org/10.20561/00030764">http://doi.org/10.20561/00030764</a>

## 第 7 章

# 中国の個別産業育成政策と調整政策の諸問題 ——自動車産業と電子産業の事例研究——

### はじめに

中国では、1978年の中国共産党三中全会以後、積極的な経済改革が進められた。伝統的な指令性計画体制の硬直性を打破し、いわば「計画の限界」を「市場メカニズム」で補填し、さらに市場諸力によるインセンティブを強化する中で、より合理的な資源配分体系を打ち立てようとしたこの体制改革の試みは、旺盛な経済活動を喚起させた。中国经济は78年から88年の10年間に年平均実質 GNP 成長率9.6%を達成し、実質指数はこの間に2.5倍にも拡大したのである。

中国の各地を訪れると10年前と比して未曾有の経済変化が生まれていることを確認できる。中国の都市と農村の、双方の面目を一新させたこの改革のパフォーマンスは、実に見事なものであったといえよう。しかしこの高度成長は、その成果と同時にさまざまな別種の難題を露呈させたことも確かなのである。中国の研究者はそれらの問題群を、総需要と総供給のギャップ拡大、産業構造の歪みと地域不均衡の増大、さらに市場メカニズムそれ自体の機能失調、の3点に要約している<sup>(1)</sup>。これらの問題群の同時多発的発生は従来の「計画の限界ないし失敗」を、「市場メカニズムで補填」しようとしたこれまでの経済政策にある種の限界があり、経済発展段階が一つの曲がり角にき

たことを示唆している。即ち、中国経済は「計画の失敗」のみならず、「市場の失敗」や「市場の不完全性」に対しても、なんらかの手だてを行なうことが必要な段階にいたったのである。

かくして第7次5カ年計画開始年の1986年近辺より、経済失調の解決のための有力手段として「産業政策」の必要性が認識されはじめ、その概念、方式等について多くの議論が展開されることになった。もちろん産業政策の一部、特に産業育成政策は、かつての伝統的計画手法の中にも存在するわけであるが、市場メカニズムを積極的に導入した後の、新たなる機動的な政府機能として「産業政策」の概念が登場した意義は大きいといえよう。

しかし残念なことに、議論は活発に起こりはじめたものの、それはさほどの効果を上げず、経済実勢は需要超過圧力に引きずられて推移した。さまざまな経済インバランスがさらに悪化して「第二の天安門事件」と厳しい「再調整政策」の局面を迎えるのである。1989年3月、天安門事件の直前に明文化された「産業政策」の内容が、産業振興というよりも、ことごとく再調整を志向したものであったことは皮肉である<sup>(2)</sup>。

このようにみると、現段階における中国の産業政策が、どの程度まで実行可能なものなのか、また、もしその効力が乏しいとするならば、どこにその問題があるのかを明らかにする必要があることがわかる。本章では、産業政策の総論を扱った前回の論述をさらに一步進めて自動車産業と電子産業を取り上げ、サブセクターレベルの視点から産業育成政策と産業調整政策の関係を探ることにしたい<sup>(3)</sup>。ただし中国の産業政策は法律として条文化されたものは少なく、決定や通知という突発性の事実の積み重ねがかろうじて政策といえる程度であることもあらかじめ確認しておきたい。

## 1. 電子産業の振興政策と調整政策

### (1) 発展史の回顧

中国では1917年に、アメリカのGE社の「奇導安迪生電気公司」(上海)、また翌年には米・日・北洋政府交通部出資の合弁「中国電器股份有限公司」が設立された<sup>(4)</sup>。これらの公司是電気通信産業の草分けであったが、電話投資の75%を独占し、民族資本家の進出を拒んだ。これゆえ電子産業の発達は遅れ、新中国建国時には電信機材の修理を専門とする100あまりの中小企業、3000人あまりの労働力が存在するのみという脆弱な産業基盤が存在していたにすぎない。

この状況を初期条件とする建国後の電子産業の発展史を、産業政策の視点から簡単にたどってみよう。1950年5月、重工業部に電信工業局が生まれ、全国の電信工業を指導する体制が整えられた。しかし電子産業は、この年発生した朝鮮戦争の影響を強く受けることになる。同年10月「第1回電子工業会議」が北京で開催され、義勇軍の通信設備の自給体制の問題が討議された。国民党の残留物資と、ソ連・ハンガリーからの部品輸入を基礎とした生産体制がとられ、結果としてこの間に関連産業の整備が進むことになった。旋盤、各種変圧器、レーダー等が生産され、3年間に13種1.7万台の電気・電波通信設備、電話4種16.9万台を製造している。52年の生産総額は2692万元で49年の7.5倍、職工は1.3万人であった。

第1次5カ年計画(1953~57年)では機構改革が行なわれ、1953年4月、電信工業局は第二機械工業部(国防工業)入り、同部第10局という体制がスタートした。同部は計画の基本任務を、(イ)部品工業の優先的発展、国防近代化への貢献、民用自動交換電話工場の建設、研究体制の整備と人材育成、(ロ)現有電信工業の技術改造と拡張、(ハ)私営企業の社会主義改造、の3項目に置いた。投資総額は5.6億元(総投資の1.1%)、重点建設は11件、うち9件がソ連援助項目。第1次5カ年計画によって、中国は各種レーダー、航行設備、

無線電信設備、電子素子等の生産基盤を強化することができた。57年の電子工業生産総額は1.1億円で計画期年平均32%の成長を実現している。

1956年になると国務院は「1956～67年科学技術発展遠景規画綱要」（12年計画）を策定し、国家重点科学項目としてコンピューター、半導体等を指定した。また、第2次5カ年計画（1958～62年）では電子産業を重点分野の一つと位置づけた。58年には再び機構改革が行なわれ、第一機械工業部第10局となった（後の機構改革で60年に第3機械工業部10局、61年に同部10管理総局、63年より第四機械工業部となる）。

ところが無謀な大躍進政策によって第2次5カ年計画は崩壊し、12年科学計画も変容を迫られることになる。電子産業にはスケール・メリットを無視した「少量生産少量販売」という要求が出されるようになった。さらに1960年8月のソ連との断交は、部品・技術輸入途絶という形で電子産業に大きな制約を与える。そこで60年近辺より「調整政策」が開始され、こうした動きは3～5年ほど続き、ようやく回復基調の中で「1963～72年科学技術発展10年計画」が作成され施行されるようになるのである。

しかし「調整」は「発展」へと継続しなかった。ベトナム情勢の悪化とともに米中間の対立が激化し、1966年から始まる第3次5カ年計画では、「三線建設」、即ち電子産業をはじめとする国防関連企業の内陸部への移動が奨励された<sup>5)</sup>。基礎部品産業、半導体技術の向上等が重視され、5年間で世界先進水準を抜くという目標も立てられたが、スケール・メリットと外部経済を生かせないという意味では経済合理性に反するものであった。そして追い打ちをかけるように文化大革命が発生し経済混乱は頂点を迎える。67年、第四機械工業部は軍事管制下におかれ、正常な活動を停止してしまうのである。この状況は71年の林彪事件まで継続し、72年9月になってようやく軍事管制が緩められ、機能が回復する。そして76年の四人組事件前後の波乱を克服しつつ、78年以後へと移行するのである。

世界の電子産業が飛躍的に発展した1960年代後半から約10年の中国の空白は大きかった。ただこの産業には軍事上の要請によって、さまざまな保護が

行なわれたことも確かである。特にロケット工学等の国防先端技術はかろうじて保持された。70年代初期に開始された衛星通信の技術研究は、76年には南京に衛星通信施設をもつまでになったし、63年から開始された半導体発展戦略もそれなりの成果をあげた。しかし、これらは産業としての裾野がきわめて狭いものであって、採算を無視した少量生産がベースとなっていたのはいうまでもない。民用電子産業は著しく制約され、さらに工場の各地への分散、周辺産業の未発達という状況のなかで、電子産業は産業としてのリンケージは不十分なままに経済改革を迎えるのである。

## (2) 経済改革期の電子産業の発展概況

### ① 産業再編

電子産業は、これまで一貫して国防関連の工業部のなかに組み込まれていた。それはソ連の技術開発システムを踏襲したものであり、技術革新、効率生産というインセンティブに乏しいという限界があった<sup>(6)</sup>。改革は機構改革から始まり、1982年には、第四機械工業部の一部とテレビ工業総局、国家電子計算機工業局を合わせて「電子工業部」が設立された。85年近辺からは内部の改革も進め、170の直屬企業を地方に下放し、新たに五つの專業局を設けている。88年にはもう一度中央レベルでの機構改革があり、機械工業部と合併して「機械電子工業部」が設立された。

独立の産業として経済合理性を追求しようとするとき、機構改革が不可欠のものであったことは確かである。ただ中国では各部省庁の権益は温存されることが常であり、表面的変化と実態面との乖離もまた大きい<sup>(7)</sup>。直屬企業の下放も、企業自主権を拡大し市場との連携のもとで経済効率を高めるといふ意味では優れた選択ではあったが、上級組織の権益をかけた企業間の歪んだ競争が激化し、市場秩序がなかなか形成されない状況にあるようである。ただ「1978～85年全国科学技術発展計画綱要」(82年に修正される)、「1986～2000年科学技術発展長期計画」等が策定され、電子産業関連の科学技術政

策はしだいに安定するようになった。

## ② 電子産業の概況

電子産業関連の企業数は1980年には3137、88年には4242へ、また労働者数は同時期に134万人から160余万人へと増加した。さらに総生産額は81年の108億元（工業総生産の2%）から88年の594億元（同5%）へと推移した。80～88年の年平均成長率は17%である。ちなみに88年の輸出額は9.1億米ドルであった<sup>(8)</sup>。

第1表 電子工業の成長率 (%)

計 画	工農総生産	機 械 工 業	電 子 工 業
第1次5カ年計画	10.9	29.7	49.5
第2次5カ年計画	0.6	7.6	15.3
1963～65	15.7	21.8	36.8
第3次5カ年計画	9.6	15.8	29.5
第4次5カ年計画	7.8	13.6	20.1
第5次5カ年計画	8.0	7.5	14.9
1980～88	12.1	—	17.0

(出所) 『2000年中国的科学技术』, 246 ページ; 『中国統計年鑑 89』より作成。

第2表 電子工業総生産額と部門別シェアの推移 (%)

	1981	1987	1988
全体額 (億元)	108.2	428.7	593.8
放送テレビ	37.6	49.1	
コンピューター	3.8	4.7	
基礎部品	22.3	18.3	
部 品	17.0	11.8	
通信誘導	9.2		
専用設備	2.1		
計測機器	3.8		
レ ー ダ ー	4.2	5.2	

(出所) 『経済年鑑』各年度版; 『人民年報』  
1989年10月8日より作成。

第3表 中国のIC技術と国際水準

単結晶シリコン直径 (mm)	75	100	125	150
回路最小先幅 (ミクロン)	4～5	3～4	2～3	1.5～2
メモリー	4～16 K	16～64 K	64～256 K	256～1 M
成品率 (%)	20～30	25～30	30～35	> 35
中国実現年予想	1986～89	1989～92	1992～95	1995～98
世界水準	1973～75	1975～77	1977～83	1983～87

(出所) 『2000年中国的科学技術』, 211 ページより変形して引用。

電子産業は部門別には「放送テレビ」, 「コンピューター」, 「電子基礎部品」, 「電子部品」, 「電子専用設備」, 「電子計量機器」, 「通信誘導」, 「レーダー」という, 一部家電も含む8種構成をとっている。部門ごとの成長寄与率をみるとテレビ部門の果たした役割が大きい。構造シェアをみると1987年には電子産業の49.1%を占め, 次に電子基礎部品18.3%, 電子部品11.8%, コンピューター4.7%, 電子専用設備3.6%と続いている。計測機器, レーダー, 通信誘導は合計しても12.5%であり, シェアの面からみれば小規模である。

### ③ テレビ工業

白黒テレビ第1号機は1958年, カラーは71年であったが, 改革前は前者の年産50万台, 後者3800台という水準であった。その後急速に発展し, 88年のテレビの生産台数は2505.7万台 (前年比29.5%増), うちカラーテレビ1037.7万台 (前年比54.2%増) であり, これを全国ほぼ497企業と6研究所, 34万人の労働者が作り出している。改革の10年で8000万台の白黒, 2700万台のカラーテレビが作り出されている。テレビ工業は輸入代替型の典型といえるもので, 西側からの完成品輸入—生産ライン輸入 (81年開始)—国内生産急増・完成品輸入制限 (高関税)—製品の一部輸出という発展パターンを示している。ただし後にみるように, サポートینگ・インダストリーの未整備から部品輸入急増という問題も残っている<sup>(9)</sup>。



#### ④ 基礎部品・部品工業

基礎部品・部品工業は西側からの技術導入が進み、その総額は1976年10.5億元から87年78億元と飛躍的な増加をみせた。これが最終的にテレビ工業の生産力強化につながり、電子工業の発展を牽引した。85年では基礎部品は地方企業949、労働者33万人、部品は企業数504、労働者29万人余である。企業数は基礎部品が約2倍であり、相対的に中小企業が多い。部品の中で重要な半導体は、50年代末に開発に着手されたが、その後の発展は遅れた。改革とともに技術導入が著しく進んだが、技術的には先進国と10年前後の開きがある。

#### ⑤ コンピューター

コンピューターは改革期に急成長した産業である<sup>99</sup>。中国の第1号機はソ連のコピーで1956年に生まれた「103型」(真空管700本, O. P. S1800回)で、半導体利用の第二代機「109Z」は65年、集積回路を使った第三代機「111型」(O. P. S100万回)は71年に誕生している。

1973年には「第1回電子計算機專業會議」が開かれ(1月)、後の発展戦略の基本が規定された。軍事・計算速度・記憶容量優先、文字情報処理・量産努力・ソフト軽視等への反省がなされ、外国技術の導入政策も認可された。79年には、計算機工業総局が再び「第1回全国計算機工業計画座談会」を開き(7月)、73年專業會議の方針が継続される。ここで、大中型機=IBM互換機DJS200シリーズ(81年にDJS8000が加わる)、小型機としてDG社互換機の他に、DEC社互換機DJS180、BULL-SEMS社互換機等が、さらにマイクロ型としてINTEL、MOTOLORE社の互換機等の路線が決定した。中国は89年現在、8000台余りの大規模コンピューターおよび24万台余りのパーソナル・コンピューターを保有している。87年現在の企業数は538(ハードは146、他はサービス・ソフト関連)、労働力17万人余である。

#### ⑥ その他

軍事関連技術水準は民用部門のそれより高い。中国はミサイルや人口衛星の誘導制御システムを確立している。この研究は1960年代初期に着手され、63年の原爆実験、65年の衛星打上げに適用された。70年代には第二、第三代のテレメータ・コントロールシステムを開発している。戦闘機のファイアコントロール・レーダー、パルス・ドップラー・レーダー等の自制能力があり、海軍はその質はともかく光ファイバー・コンピューター、衛星通信システムを一部装備している<sup>99</sup>。

### (3) 西暦2000年までの発展政策と産業政策の問題点

電子産業については、調整政策下で新しい産業政策が模索されているが、基本的には前述の「1986～2000年計画」に基づき産業振興が進められている<sup>99</sup>。

発展展望は以下ようになる。まず中国の電子産業の実力は日本の1960年代後期の段階であるとする。この産業の発展は1人当たり国民所得1000ドルが一つの目安で、この水準になって初めて電子産業は十分な自らの投資資金をもつことができるようになる。また二次・三次産業比率が90%を占め、教育水準も向上して初めて広範なコンピューター市場が存在するようになる。このような視点に立てば、当面1人当たり所得250ドル近辺から始まる家電製品への需要増大を契機に、電子産業の発展をはかる戦略をとるべきであるとする。ただし、国内には1人当たり所得で1000ドルを超えている地域もあり、また海外の市場も開かれている。実情に応じて弾力的かつ総合的に産業の育成をはかることが大切である。目標としては2000年に80年生産額の8倍の水準まで発展させる。必要な成長率は11%であるが、すでに20%前後の実績をあげており、確実に達成可能である。

発展戦略の中で注目を集めているのが電子工業基地の建設と企業連合の動きである。北京中関村地区（大学専門学校50、研究所138、工作人員4000人）をモデルに、上海技術開発区、武漢東湖新技術開発区、また天津、西安、広

州、深圳等の中国版シリコンバレー計画も進んでいる。また長城電子計算機集団（北京68機関の連合）、深圳塞格集団、黄河電子企業集団等の知識集約的産業の企業連合も奨励している。

### ① 産業政策の問題点

経済改革によって電子産業は大きな発展をとげたが、成果の大部分は西側からの技術導入によってもたらされたものである。ただ内容をみると、他の産業部門でも顕著なように、導入に重複があったり、一部の部門が軽視されたりで、けっして合理的な産業構造が形成されているとはいえない。

例えば1984～85年近辺に、各地で112のカラーテレビ組立生産ラインが一挙に西側から導入されるという現象があった。総生産能力は1573万台にも上ったのである。しかし周辺産業は未整備であり、それは結局、部品・中間財の輸入急増となって国際収支を圧迫することになったのである。カラーテレビ生産量と、カラーブラウン管生産量との間には87年で550万台もの乖離があり、300万個の后者の輸入を考慮しても半製品の在庫はかなりのものになる。中国は91年に年産800万個のカラーブラウン管の自生能力を確保するためにいくつかの大型工場を建設する計画を進めていたが、天安門事件に前後しての大調整政策によって不透明感が強くなっているようである。さらに中国は、しばしば自制能力と輸出競争力とを混同する傾向があり、そこから外国技術の導入の内容選択を誤ることが多々あるようである<sup>93</sup>。

さらにテレビのみが突出し、国民経済の神経部門をつかさどる通信部門がきわめて脆弱であるという産業構造上の歪みも大きい。通信誘導工業は企業数127、労働力12万人余、本来最も重要な国民経済の神経部門をつかさどる産業であるにもかかわらず、その任務を果たしているとはいえない。特に電話の普及率はまだ100人につき0.72台という段階である。電話の普及の後にテレビの時代を迎えるという先進諸国の経験とは正反対の現象が生まれており、これがインフラ未整備のひとつの元凶となっている。また他の計器、計測機などの拡充も必要である。現代の先端技術は計測機器の実力にますます依存しており、技術開発能力そのものと強い関係をもっている。この点から

も将来の電子産業のボトルネックとして深刻な影響を与えそうである。なお1989年3月の「産業政策の要点」では電信・電話・通信・ICなどを生産および投資奨励業種として上げている。

## 2. 自動車産業

### (1) 発展史の回顧

中国の最初の自動車輸入は1901年であるという。その後の統計は不明であるが、1928～34年までは年平均4000～5000台の輸入が行なわれ、抗日戦争時期には全国で3万台余りの自動車が保有されていたことは確認できる<sup>84</sup>。戦後は日本軍の捕獲車両と連合国の援助車両によって保有台数は増加し、48年には7万5000台に上っている。自動車はすべて輸入品であり、建国以前は生産基盤をもたず、少数の修理部門が存在したにすぎない。この状況を初期条件とする建国後の発展史は、ほぼ以下ようになる。

1951～56年近辺は自動車部品の補給と修理体制の回復に努めた時期である。中国の最初のエンジン試作は51年であるが、当時は生産よりも現有の車両を、いかに円滑に稼働状態におくかが課題であった。この段階のボトルネックは、工業全般の脆弱性と、石油生産の限界である。特に原油生産量52年44万トンでは2万台のトラックを1年間、稼働させることさえ困難な状況であった<sup>85</sup>。

第2段階は1956年の長春第一自動車工場（ソ連のスターリン自動車工場のコピー）の完成により、中国が初めて解放トラック（ソ連のZIL150, 157のコピー）1.5トンを生産してから大躍進の調整局面に入る60年近辺である。ネックは依然として素材と石油であったが、不足分はソ連から輸入された。大躍進期には地方で土法（ほとんど手作り）による年産10台とか100台という混乱も一部にあったが、基本的には長春第一自動車の独占状態が続いたといつてよい。

1961～65年は調整段階であるが、電子産業と同じくソ連からの、鋼材・部品輸入途絶という大きな試練に直面した。しかし、大慶油田が開発され、63年には石油の自給体制を確立している。原材料の国産化率は94%となった。一貫生産体制をとった長春第一工場以外にも南京、北京、済南の各地の自動車工場が、傘下に関連部門を抱えながら操業を開始した。これらの工場ではソ連のGAZ 130をコピーした2.5トントラック「大躍進」、チェコのSKUDA70をコピーした「黄河」（8トン）等が生産されるようになった。また自動車工業公司というトラスト制による産業再編も行なわれている。

第4段階は1966～76年の文革期である。66年は生産に影響を受けなかったが67年より落込みがみられた。70年代に入って生産回復が進むが、この頃から地方における自動車工場乱立現象が起り、その後産業組織の大問題となる小而全（小さな工場ですべてを賄おうとする）の動きが活発になり生産効率は減少した。ただ、大規模プラントの建設は曲折を経ながらも進み、75年には中国最大の第二自動車工場が湖北省に完成している。第5段階は78年の3中全会以後現在までである。

## (2) 産業概要

まず自動車の生産台数の変化をみると、1980年22.2万台から88年60.5万台へと年平均13.4%という高い増加率を示している。70年代の平均値が9.8%成長であったことを思えば大きな進歩であるといえよう。ただ工業総生産に占める自動車産業の比率は85年2.8%であり、日本の12.6%、韓国の4.3%に比較すればまだ小さい<sup>06</sup>。

自動車保有台数は408万台（1987年）であり、80年代の後半に入って、約20%増加を記録している。このような生産量、保有量の大幅な増加は農村、個人経営、企業保有が増加したことによる。国内生産は需要に追いつかず必然的に輸入によって賄う傾向が続いた。ピークは85年の輸入35万台であるが、その後、完成品の輸入を原則として規制している。

第4表 生産、輸入台数の推移

(単位：1,000台, 左肩：前年比%)

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
生産台数	79	112	122	132	140	84	127	128	93
	176	196	240	316	443	373	473	644,700	560
トラック (国産, 軽除き)	80	112	113	101	148	92	137	176	102
	108	122	137	180	236	219	299	403	240
輸入台数		39	157	591	238	42	60	105	
	42	16	25	149	354	150	90	95	n. a.

(出所) 高山勇一「中国自動車産業の現状と経済発展戦略」(「中国の産業構造と経済発展戦略」, 日中経済協会, 1990年)より引用。

第5表 大型工場での生産台数

	1986	1987
第二汽車	87,592	98,572
第一汽車	61,607	61,914
南 京	20,403	26,994
天 津	18,343	25,900
北京ジープ	24,078	25,084
北京第二	22,500	25,600
北京第一	11,805	18,350
上海大衆	8,524	16,000*

(注) \*は1988年。

(出所) 『中国汽車工業年鑑』1989年版。  
『中国汽車報』1987年2月23日,  
3月2日, 3月9日から作成。

(3) 自動車産業振興政策

自動車産業がきわめて裾野の広い産業であることはよく知られている。発展を遂げた素材・機械産業, 合理的な経営システム, 水準の高い労働力, これら周辺部門のどれ一つを欠いても, この産業の発展は困難になる。それゆえ自動車産業の発展は一国の工業化の程度を現わすバロメーターであり, 多くの開発途上国は産業連関構造からみて市場に相対的に近く, 産業連関効果, 特に後方連関効果の高い, 自動車産業の育成に力を注ぐ傾向がある。中国も例外ではない。この国はアジアにおいて, 日本, 韓国に次ぐ自動車生産国であり, 工業化政策の中で自動車産業を重要項目として位置づけている<sup>10)</sup>。

第6表 企業グループ別生産台数

		1983		1987		
		1,000台	シェア(%)	1,000台	シェア(%)	
解放 東風 重型		70	29	74	16	
		53	22	124	26	
		7	3	78	17	
	小計	130	54	276	59	
北京 天津 上海 南京	}	34	}	14	65	14
					30	6
		6	3	21	4	
		12	5	28	6	
小計	52	22	144	30		
計	182	76	420	89		
総生産台数	240	100	472	100		

(出所) 『中国自動車工業年鑑』1985, 1988年版から作成。

自動車産業は1人当たりGNP水準の影響を強く受ける産業である。先進諸国の経験では、ほぼ2000ドル水準を超えるあたりから、各戸が乗用車購入に走り出す、いわゆる「モーターゼーション」が始まる傾向がある。現在1人当たりで370ドル近辺の中国では、自動車産業はまだその黄金期を迎えているとはいえない。ただ人口が多い、国土面積が広い、また経済発展速度がきわめて速いという特徴から、トラック輸送需要は充分にある。これをテコに西暦2000年の1人当たりGNP1000ドル達成を一つの目標として、産業育成政策が進められている。これまでの自動車産業に対する政策は、産業組織の再編政策、企業自主権の拡大政策、技術・資金導入政策に大別されよう。

三中全会後、中国は自動車産業の再編にとりかかるが、そのプロセスは1964年に成立し、その後修正主義と批判された「トラスト」の第二版ともいうべき性格を有していた。79年12月、国家機械工業委員会が成立し、81年1月に同委員会内に自動車工作小組が誕生した。この小組を中心に再編計画が進み、81年末に國務院の批准を経て成立したのが「中国自動車工業公司」である。同会社の章程(企業規約)では目的を、(イ)行政の壁を乗り越えて生産

特化、協力関係、経営管理面を強化する、(ロ)消費者のニーズにあった車種の生産と技術開発を行なう、と示している<sup>88</sup>。つまり、「規模の経済の発揮」と「市場と直結した生産体制の確立」に主眼が置かれていたといつてよい。

また同公司是七つの連営企業からなり、各企業は経営請負責任制をとって、留保利潤使用権、人事権等の大幅な自主権を手に入れた。さらに従来は自動車は配給品であったが、1985年2月より一部を製造工場や輸入会社が消費者に直接販売できるようになった。価格も計画価格、市場価格、狭義価格の三本建てとなり、消費者のニーズが車種に影響を与える程度も高まっている。

技術導入も自主権の拡大とともに進み、日本、アメリカ、西ドイツなどとの各種協力関係が部分的に拡大した。例えば解放自動車連営公司では軽トラックでは鈴木、小型トラックでは日産、大型トラックでは三菱、日野、乗用車ではベンツが技術協力を部分的ながら行なっているし、経営効率ではさまざまな問題があるが、北京ではアメリカンモータースとの合併、上海ではVWとの合併企業が設立されている<sup>89</sup>。

#### (4) 産業振興政策の効果と変遷

以上のように経済改革の進展とともに、自動車産業に対してはさまざまな政策が展開された。当時それは産業政策と意識されたわけではないが、実態は産業政策そのものであったともいえるだろう。ただこのような各種政策の成果をどのように評価すべきであろうか。

まず産業組織再編政策であるが、確かに一定の効果があったことは確かである。総会社が成立するまでは機械工業部がトラック、交通部がバスなどの公共車両を、さらに航空工業部が軍用車を生産するというように行政が細分化されていたが、これを国務院直結の公司によって統合された。

しかしこのような表面的な産業再編によっても、実質的な縦割行政という内容は大きく変わらなかったようである。同公司以外の系列でも、中国の自動車の20%前後が生産されていたし、各連営公司の組織も湖北にある第二自



動車の系列工場が雲南にあるといった複雑さである。さらに会社といっても行政と経営の未分化の問題も残った。産業政策を行なう主体が行政組織であり、なおかつ同時に企業であるという弊害は大きい。

また連営会社の規模、設立経緯、連合方式はバラバラでさまざまな問題を包含していた。1986年になると約55の集団所有制企業を抱えていた京津冀連営会社は解散を余儀なくされ、また重型連営が分裂し、済南自動車工場を中心に黄河重型連営会社が成立している。「1982年より84年までに主要工場73社が37に統合されたが同時期に自動車組立工場、製造工場が各地で100以上設立されている」という報道もあった<sup>28)</sup>。

このような傾向を是正するために産業組織の再編政策が続くことになる。1986年9月からは、39の主要工場のうち24の工場を三つの独立採算性企業に改組し、残りの15工場は地方の所轄に入るという体制がスタートした。87年3月からは自動車工業会社は改組され、名称は中国自動車（オートバイ）連合会となった。この時、中央組織である旧自動車会社と地方政府機械工業部との二つの指令系統を一本化し、生産計画や他の経営指標を政府が直接企業に通達するという体制になった。一方で自主権を拡大しつつ、一方で集権化を進めねばならない中国政府の悩みは大きかろう。集権化は天安門事件後さらに強化される兆候をみせ、90年2月には中国自動車工業総会社が設立されている。乱雑な生産組織を整備することは当然必要である。89年3月の「産業政策の要点」でも国の指定工場以外の自動車、オートバイ生産を制限するとしていることは評価してよい。ただ問題は同会社が国家計画において省庁と同様の扱いを受ける点であろう。行政と企業活動の分離は依然として進まないことは明らかである。そうなれば企業の経営効率の改善はさらに難しくなる。

このように自動車産業に関する政策の変遷をみると「整合性」をみてとることは困難であることがわかる。産業組織は表面上何回となく変わったが、これといった決定打がない。企業自主権の拡大も、かえって各地の小規模工場の乱立を招き、スケールメリットを発揮できない状況を助長している。技

術導入も実情に合わない先進的な高性能エンジンに関心をよせたり、技術人員の育成が進まないままに外国技術に頼ったりという傾向である。

これらの問題は労働生産性、工場当たり生産台数平均4000台という数値に端的に表われている。中国最大の第二自動車工場でさえ1989年によく年産13万台に達したにすぎない。スケールメリットは1工場20万台というのが先進諸国の常識であり、こうした視点からみると中国の自動車産業は手工業に近い。労働者1人当りの生産台数も日本の290台に比して中国は80台であるという。

### 3. 産業調整政策の諸問題

以上簡単に二つの産業の発展史を回顧し、産業育成政策と調整政策の流れを一覧した。中国の産業政策の対象範囲は、前回の論文で指摘したように、工業部門のみならず農業や商業等を含む全産業である。それゆえ産業政策の全体像を得るためにはさらに多くの事例研究を行なう必要がある。しかし、これまでの2部門の事例からも共通の問題点がある程度は明らかになってくることも確かである。

第1は、何度も指摘したように、産業組織における「行政」と「企業」との未分化の問題である。政策を実行する側とされる側が同じでは、成果を期待できないのは当然であるといえよう。

第2は、各部の産業組織が各部を代表する産業構造と対応していないという問題である。航天工業部でも交通部でも自動車公司でも、みな自動車を作っているというような時、産業組織は重複しており産業政策の主体である責任官庁の所在が不鮮明になることは否めない。このような体制で量産体制を根づかせるのは容易ではない。

第3の問題は、中央と地方の利害が異なり、全国的な整合性ある政策の実行が困難であるという点である。なるほど「産業政策司」と名のつく「司」

第7表 郷村以上の工業の産業組織（1985年）

項 目	企 業 数	工業総生産(%)	労働力(%)
全 体	358,701	100.00	100.00
軽 工 業	195,459	86.81	28.61
重 工 業	163,242	39.26	41.68
全 民 所 有 制	70,342	63.47	40.06
中央所属	3,825	16.99	9.25
地方所属	66,515	46.48	31.82

（出所）『中華人民共和国 1985年工業普查資料第3冊』より作成。

第8表 自動車・電子工業部門の全部独立採算企業構成（1985年）

部 門	全 体	大 中 型 (%)	小 型
自 動 車企業数	3,627	164 4.5	3,463
生産額	2,107,666	1,271,490 60.3	836,176
電 子 工 業企業数	3,522	374 10.6	3,148
生産額	2,439,100	1,420,792 58.3	1,018,308

（出所）『中華人民共和国 1985年工業普查資料第3冊』より作成。

（日本の「局」）をもつのは各部の中では現在国家計画委員会のみであり、国計委の中央指導のもとに全国を統率しているという印象を与える。しかし実際の状況は異なることが多い。政府の直接的統制力が及ぶ全人民所有制企業といえども、地方に属するものが圧倒的に多い。そして地方の経済評価は依然として成長率等の量的指標で競われることが多く、各省は省外に資金が流れ出すことを嫌い、省内の企業の発展を優先する傾向がある。それゆえ、投資資金が他の省にある重点産業に流れ、省内の生産制限業種に流さないというような政策が、事実上実行不可能の場合が多い。

第3は第2と関連して、そもそも政府が所有する産業政策の実行手段が、はなはだ不十分であるということである。市場メカニズムの導入につれて、全人民所有企業の生産シェアは相対的に減少していく。このとき産業調整をはかるためには租税・金利などの間接的マクロコントロール機能の充実が必要であろう。中小企業の脱税を監視できないような行政能力では、効果的な

政策の徹底は困難である。

このように考えると中国の産業政策には、その実行面でまだまだ多くの問題点があることがわかる。当面、政策の効力を強化するための制度改革の舞台で試行錯誤が続くであろう。ただ産業政策がまったく効力をもたないかといえ、そうではあるまい。現段階にあっても、スローガ的な機能面、即ち産業構造の高度化の方途を示し、政府がなにを考えているかを知らしめるという意味では一定の力をもつものと思われる。

注(1) 楊治「治理整頓中産業政策」(『中国計画管理』, 1989年5月17日)。

- (2) 「國務院關於當前産業政策要点的決定1989年3月15日」(『經濟日報』1989年3月18日)。
- (3) 栗林純夫「中国の産業政策」(『アジア諸国の産業政策』, アジア経済研究所, 1990年)。
- (4) ここでの議論は、栗林純夫「中国の情報エレクトロニクス産業」(『中国における情報化の現状と問題研究報告』, 国際善隣協会中国問題研究所, 1990年), 89~102ページ, また劉演他編『当代中国的電子工業』, 中国科学出版社, 1986年, および『經濟年鑑各年度版』を参考している。
- (5) C. Riskin, *China's Political Economy*, Oxford University Press, 1987, pp. 201~222.
- (6) D. F. Fred and D. Rehn, *Technological Innovation in China*, Ballinger Publishing Company, 1988, pp. 1~14.
- (7) 中嶋誠一「中国の電子産業」(『中国月報』, 日本貿易振興会, 1989年6月号) 参照。
- (8) 『人民日報』1989年10月18日付。
- (9) 丸川知雄「家電産業の産業政策」(『中国の産業構造と經濟發展戰略』, 日中經濟協会, 1990年)。
- (10) 那野比古『半導体のはなし』, 日本実業出版社, 1987年, 129~140ページ; 丸山伸郎『中国の工業化と産業技術進歩』, アジア経済研究所, 1988年, 156~183ページ。
- (11) 劉建軍「發展する中国電子工業」(『北京週報』No.6, 1988年2月9日)。
- (12) 楊維哲主編『2000年中国科学技術』, 經濟日報社, 1987年, 231~305ページ参照。
- (13) 青柳秀世「私の歩んだ中国事業——松下幸之助相談役の經營思想の下で」, 自費出版非売品, 1990年。

- (14) 吳志恒『公路運輸経済学』, 陝西科学出版社, 1985年, 109~121ページ, また, M. Wilkins, "The Impacts of American Multinational Enterprise on American-Chinese Economic Relations, 1786-1949," E. May and J. Fairbank edit., *America's China Trade in Historical Perspective*, Harvard University Press, 1986, pp. 259~292.
- (15) 大塚恒雄『中国計画経済の実態と分析 (上)』, 1969年, 105ページ。
- (16) 高山勇一「自動車産業の現状と産業政策」(『中国の産業構造と経済発展戦略』, 日中経済協会, 1990年)。
- (17) 栗林純夫「中国の自動車産業の発展と再編」(『アジア研究』 Vol.32, アジア政経学会, 1986年)。
- (18) 『中国汽車工業年鑑』1983年版。
- (19) J. Mann, *Beijing Jeep*, Simon and Schuster, 1989.
- (20) 『人民日報』1985年5月13日。