

駒形哲哉著 『中国の自転車産業 「改革・開放」と産業発展』

著者	伊藤 亜聖
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) http://www.ide.go.jp
雑誌名	アジア経済
巻	53
号	4
ページ	146-150
発行年	2012-04
出版者	日本貿易振興機構アジア経済研究所
URL	http://doi.org/10.20561/00040627

駒形哲哉著

『中国の自転車産業——「改革・開放」と産業発展——』

慶應義塾大学出版会 2011年 v+295ページ

伊藤 聖

はじめに

中国は世界に冠たる自動車大国で、2010年に自動車の生産台数と販売台数はともに1800万台を超え、世界一となった。その一方で、あまり知られていないことだが、中国は自転車生産でも世界一である。その生産量は8000万台に達し、世界生産の7割を占めている。本書は中国自転車産業を題材として、改革開放という制度改革のもとで製造業の発展が具体的にどのように進行してきたかを検討している。

アジア経済論の文脈で自転車産業といえば古くはAkamatsu (1962) において日本の工業化プロセス進展（輸入，輸入代替，輸出）の事例として挙げられていることが想起される。本書は中国で自転車の生産がどのような経緯で始まり、いかにして2000年代以降、全世界に年間5000万台を輸出することが可能となったのかを提示する。

本書は分析手法として、おもに産業集積地での現地調査（企業家，業界団体へのインタビューおよび現地資料の収集）を採用し，産業集積地のケーススタディを蓄積することで，自転車産業の全体像を描こうとしている。この手法は本書の「あとがき」で先行成果と紹介されている渡辺・周・駒形（2009）と共有しており，遡れば渡辺（1997）にみられる日本の中小企業研究の定性的な分析アプローチが採用されている。

著者の問題意識は，中国製造業の動的な発展論理を現場から探ろうという点にある。中国への工業生産の集中に関する先行研究では，①労賃の安さと，②外資企業主導のOEM生産の広がり，という2点が強調されてきた。著者はそれらを認めながらも，

③国内市場の巨大さ，④それによる民間企業の登場，⑤国外から大陸中国への生産移転を可能とした兩岸関係を中心とする政治情勢の変化，⑥産業集積の形成と集積間の連関，⑦業界組織と地方政府の役割の重要性を見出し，さらに，⑧競争の出口として新産業（電動自転車産業）が自転車産業の枠組みのなかで形成されてきたと位置づける。

I 本書の概要

本書の構成と概要は下記のとおりである。

- 序章 中国自転車産業研究の位置づけ——問題意識の提示と既存研究の概観——
- 第1章 内需主体から内需・外需向け生産へ——中国自転車産業の歴史概観——
- 第2章 主役の交代と兩岸の戦略的分業形成——華南——
- 第3章 分業の広域化と担い手の多様化——華東——
- 第4章 制度改革と産業組織の再編——華北（天津）——
- 第5章 自転車産業の発展方向——電動自転車産業の形成と可能性——
- 第6章 業界組織と地方政府の役割
- 終章 自転車産業の事例からみた中国の「改革・開放」と産業発展

序章では前述の安価な労賃と外資・OEM主導による説明の限定性を指摘した後，本書の課題が示される。課題の第1は『「改革・開放」以後，中国にその生産が集中した理由について多角的に検討する』（5ページ）ことで，第2はペダルを漕がずに推進する電動自転車の登場をどう評価するべきか，である。続いて自転車を構成する30余りの部品が紹介され，技術集約度の観点から部品が類型化される。

そこで自転車生産の特徴として，近代工業の全要素が試されるが，それは標準化された規格のもとで比較的低下水準の技術で許容されている点に言及する。特に完成車の組み立ては労働集約的であるが，一方で部品は生産に必要となる技術や人的資源，生存必要生産量（企業が経営を維持できる最低限必要な生産量）がそれぞれ異なるため，内製化が経営の効率性につながりにくいと指摘する。

第1章では中国自転車産業の成り立ちを1930年代から計画経済期までと、78年の経済改革開始以降に分けて整理していく。日本軍の退役軍人で事業家でもあった小島和三郎が1930年代に瀋陽、天津、上海に自転車工場を設立し、これが国民党と共産党に接収されて国有企業の原型となった。1970年代には地方での工場建設が相次いだ。計画経済下の部品調達難によって本来効率性につながりにくい「全能工場」（部品の完全内製工場）が志向された。

1978年の経済改革以後は、自転車産業は需要超過と高い価格設定により収益性の高い部門であったため、さらに各地での産業振興が進んだ。1980年代末には市場は既存の定番商品に対して飽和状態を迎える。ここで1990年代以降、外資企業と民営企業という新たな担い手が登場し、割安感のあるシティ車やマウンテンバイクといった新セグメントの開拓が進むこととなった。1990年代末以降にはこの路線でも市場の飽和がみられ、新たな製品として電動自転車が登場した。既存の自転車メーカーと新規参入企業を含めて、10年足らずで200万台規模の量産体制が構築されると同時に、自転車の生産は再び特定地域（華北、華東、華南）に集中していった。

本書の中核である第2～4章では、この生産の地理的再集中のプロセスを、華南、華東、華北のそれぞれについて掘り下げて分析している。華南では計画期には広州に生産が集中していたが、1980年代以降は香港・台湾系メーカーの進出に伴って深圳が中心地となった（第2章）。華東では国有企業が存立した上海から徐々に江蘇・浙江の両省へと産業が広域化した（第3章）。華北（主に天津）では国有企業（飛鶴集団）の一団体体制から、民営企業中心の産地へと転換を遂げ、相対的に安価な自転車の産地として華東・華南の部品メーカーを引きつけている（第4章）。

ここで著者が注目するのは、主要産地を足し合わせた姿としての「中国自転車産業」の空間と経営である。大陸中国を中心とした生産力について、3つの主要産地間、あるいは台湾を含めた形での、「対象市場別・製品別分業と相互連関」（26ページ）を指摘する。

それによれば、①外資企業がいち早く進出し、台湾系との連携をもとに先進国市場への輸出を抑えた華南産地、②民営サプライヤー企業の発展によって

長江デルタ地域という広域な産地を形成した華東産地、③そして中国の北方市場を押さえ、比較的ローエンドな国内外市場で優位性を発揮する華北産地、これらにさらに台湾を含めた広域な自転車産業が、総体としてほぼあらゆるグレードと品種の自転車の製造を、国際競争力をもった品質と価格で全世界に供給していると総括する。主要な企業は必要に応じて複数の拠点をこれらの産地特性を念頭に展開しており、産地のレベルでも、企業のレベルでも、それぞれの地域が担う役割が異なることが示される。

第5章では電動自転車が1990年代以降、自転車産業の枠組みのなかで新領域として勃興してきた理由が検討される。電動自転車に関しては早くも1970年代には研究機関等が開発に着手し、80年代に製品化されたが、電池とモーターの技術的ボトルネックに面し、当時は普及しなかった。しかし1995年に技術的問題を克服した製品が登場すると、①都市の拡大に伴う消費者の通勤距離の変化、②旧来の自転車産業における競争の激化、③免許を必要としない「軽車両」扱いという制度的位置づけ、④規格化に伴う分業体制の急速な形成、これらの要因によって新規参入が相次ぎ、競争の結果として単価の下落と性能の向上が発生したとされる。著者は自転車産業での激しい競争と模索が、結果として電動自転車という新産業を形成したと位置づける。これに加えて低速電動四輪車の開発販売を開始している企業も紹介している。

第6章では、業界組織と地方政府を企業と中央政府との間に位置する「中間組織」と位置づけ、一連の産業発展の過程で、両者がどのような役割を發揮したかを検討する。業界組織は企業と政府の仲介役を目的としており、中小の民営企業が多数創出され、既存の国有企業と政府の關係に頼った形では業界との対話が成立しえない状況下で、その存在意義が生まれた。中央レベルの業界組織の役割としては電動自転車の発展環境整備が挙げられ、一方で地方レベルでは需要搬入・情報収集、産業の発展方向の提示、政策への対処や働きかけが指摘される。地方政府の役割については、企業の研究開発への補助金や、中央レベルの法規制が不透明な際のローカル・ルール策定が挙げられる。

終章では各章の議論が確認される。結論部では中

国の制度改革には明確な青写真があったわけではないが、結果的に個別企業を担い手として、社会的分業の各環節できわめて競争的であったことが強調される。そして計画経済期を通して国有・公有企業に形成されていた要素（技術、人材）が、その後の産業発展に活用され、さらには新産業への展開をも内包しつつ現在に至ったことを指摘して本書を締め括る。

II 本書へのコメント

1. 論旨について

本書の特徴は、中国の産業発展の経緯に関して既存研究で強調されていた要素価格の安さと外資企業の役割といった要因を意識しつつも、事例研究のなかからそれら以外の重要な要因を抽出し、産業発展の多角的な要因を相互に関連付けながら動態的に議論している点にある。結論として主張される点をあえてひとつに絞るとすれば、「社会的分業の各環節がそれぞれにきわめて競争的であり、ひたすら市場のニーズの赴く方向に、その時点で利用可能な諸資源を使い尽しながら、個別企業が競争に対応している」（279ページ）姿であろう。要素価格論、外資主導論では見落とされる地場民間企業の積極的な経営活動が本書の底に流れる論理であると考えられ、駒形（2005）の主張とも一致する。

ではなぜ激しい競争の全面的展開が可能なのだろうか。競争の全面化のためには膨大な数の事業可能性と企業家（の卵）が存在し、この可能性が広く認知・伝播され、事業化の障壁が低いことも必要であろう。本書の議論を念頭に置くと、民間企業の群生と情報を含めた経営資源の流動性の高さがその主要な要因として想起される。この点は中国産業の横断的な特徴を抽出しようとする渡辺（2011）とも共鳴する論点であり、今後一層の議論の進展が期待される。

ただし、この競争の全面的展開を何らかの要因によって生じた結果だと捉えると、本書では産業の発展を決定的に規定する要因は主張されない。要素価格も、外資企業も、産業集積も、新産業も、「中国自転車産業」全体の発展論理の一部を構成するにすぎないのである。無論、華南の事例にみられるように、外資企業は産地形成をもたらしたし、天津とい

う産地が生産量急増を達成したのは局地的分業生産という集積の効果によるものだろう。だが著者の指摘するように、外資企業の役割のみを評価するのは基幹部品ですら地場メーカーによる国産化を達成しているという事実を見落としてしまうと、天津台頭の背後には華南・華東にすでに形成されていた部品サプライヤーの存在があった。

つまり本書は単独の要因のみでは説明不能な「中国自転車産業の発展」を提示するもの、と評価することができる。それゆえに本書において中国の産業発展はミラクル（奇跡）として描かれない。むしろ着実で、連続的な、しかし錯綜とした産業発展が、改革開放期中国という巨大な経済空間を使い切った形で展開したストーリーを読者に提示している。

2. 空間と分業について

中国の地域産業を研究している評者にとって、最も興味深かった点は、本書で議論される主要産地の関連付けである。誤解を恐れずにいえば、「世界の自転車工場」たる中国の内部に3つの異なるタイプの「（集積として観察される）工場」が立地し、連動しているのである。品種と単価が異なる製品を、3つの産地で緩やかに分業しつつ大量に供給している。あるいは競争の結果として棲み分けているからこそこれだけの量、品種、グレードを供給可能なかもしれない。そして天津の拡張は他の産地の衰退を意味しない。ゼロサム的な競争ではなく、拡大を基調とした産地間の競争と協調ともいべき状況が生まれている。

ここで確認されるべき点は、一国内の同一産業でも、産業集積の間に明瞭な差異が生じているという事実である。産業集積を特定地域内に一定の企業と生産高があれば同質だとみることが、現実的ではないことを本書は示している。同時に、個別の産業集積のみを取り出しても、当該産業集積の動向を分析することが困難であることも示している。これまでの中国の産業集積研究では、特定地域あるいは特定集積の分析に留まり、ある産業全体のなかに各集積を位置づける作業は稀有であった。そのために中国産業論を展開する上で空間的な視野や産業集積を取り込むことが難しかった。本書は中国産業論を歴史的、空間的に議論する上での視野を提供していると考えられる。

ここで言及しておきたい点は、実証的に中国産業に迫るうえで、産業空間をどのような距離感と構図で捉えればよいのか、である。本書での空間の把握には、少なくとも概説的には華北、華東、華南といった既成の呼称が用いられる（華北については天津が中心であると述べられているが）。しかし本書は生産が特定の市レベル、県レベルに集中してきたことを実証しており、広西チワン族自治区を含む華南や、湖北省を含む華東といった省以上の呼称では産業空間の把握として誤解を与えるのではなかろうか。

むしろ本書から報告される産業空間は、沿海部のよりミクロな地域に生産が集中しており、集積間の関係も同心円的な広がりというよりも、点と点を線で結ぶネットワークのような状況が想像される。実態に基づいてこの産業の分布と連関を的確に捉える呼称や構図が必要である。

仮に1年間に8000万台が生産され、1台に約30の部品が組みつけられるとすれば、年間24億個の部品が生産され、組み立てられ、販売されていることになる。問題はこの機能がどのような産業組織と空間的な分布のもとで担われ、どう変化しているか、であろう。本書の課題を換言すれば、「なぜ今8000万台の自転車、24億個の部品が、空間的には中国国内の3か所に集中し、なおかつ企業間分業によって生産されているのか。その結果どのような競争力が観察されるのか。政府と業界組織はどのような役割を果たしたのか」と表現できると思われる。これはすなわち中国経済論、経済地理学、産業論を総動員して解かれるべき課題であり、本書は各所でこれらの疑問に答えている。同時に理論へのフィードバックが期待されるテーマでもある。

3. 他の研究との関連

ここで本書の不足点として評者が指摘できるのは、産業発展の要因として提示される幅広い論点を他の産業研究にどのように応用していくべきか、読み取ることが難しい点である。これはフレームワークや理論的に参照されるべき論点を明示的には設定していないためであろう。現地調査の蓄積から提示される多面的な産業発展という結論は、容易な論断を拒絶する産業発展の複雑な実態を反映している。しかしながら、先行研究としてレビューされる範囲が自転車産業の研究に限定されていることもあり、

他の産業研究とどこでどのように橋をかけて理解すべきか明確でない。

この点はもとより読者に委ねられているのかもしれないが、例えば本書の議論は、①設計思想論〔藤本・新宅 2005〕が提起した中国産業のモジュラー型生産という特徴や、②今井・丁（2008）にみられる中国産業の高度化に関する把握と、どのような関連付けが可能であろうか。

前者について、本書は電動自転車の製造についてモジュラー型であると指摘している（50ページおよび第5章）。また普通の自転車についてもとりわけ天津の事例で報告される国有企業時代に共有された規格ゆえに、その後の企業間分業生産の進展が容易であったという指摘も示唆的である。同時に、電動自転車に関する分析のなかで、参入の活発化と競争の展開による製品性能の向上と価格の低下が報告されている。本来モジュラー型による産業発展のダイナミクスはここにあると考えられるが、中国ではローエンド市場の分厚さと悪性競争ゆえに技術的なロックインが発生しがちだと既存研究では指摘されてきた。つまり自転車産業においても設計思想論の提起する産業特性は十分示唆的であると同時に、競争のプロセスをどのように評価するかについては見方が分かれているように思われる。

後者については、少なくとも本書では自転車産業の発展について「産業（構造）の高度化」という把握はされていない。電動自転車の生産の急拡大について、市場需要への対応と同時に技術的低下にも規定されていると位置づけていること（276ページ）と、産業発展の論理を多様な論点に求めている論旨からいって、産業発展を分析する上で、より柔軟な概念設定が必要だと示唆が引き出せるかもしれない。

これらの点について評者がとりわけ関心をもったのは、古典的な雁行形態論との関係である。雁行形態論がすでに産業内貿易という新たな現実を前に説明力を減少させている事実を踏まえたうえでも、ベトナムへ進出した中国企業が撤退した事例（73～74ページ）や、中国国内での産業展開の余地を指摘している点は示唆的である。

中国が「世界の工場」となった結果、他の途上国にどのような影響を与えているかは、世界的にみても関心の高い論点である。例えばLederman, Olarreaga and Rubiano（2008）は中国が輸出競争

力の高い産業については、メキシコを例外としてラテンアメリカでは逆に輸出競争力が低くなる傾向を報告している。中国の自転車産業の貿易特化係数はほぼ1であろう（42ページの図1-3参照）。機械製品のなかで相対的に製造が容易な部類に位置づけられ、同時に「近代工業の全要素が試される」と位置づけられる自転車産業が他国に移転しにくいとすれば、他の途上国のキャッチアップのあり方に大きな影響を与えるのではなかろうか。

このように本書を読んだ後に、Lin（2011）で展開される「中国が徐々に労働集約的産業から『卒業』することで、サブサハラアフリカに1億人分の雇用機会が生まれるだろう」という立論に触れると、今後の実態の推移に強い関心を抱かざるをえない。

最後になったが、本書は近年重視される100年のスパンで中国経済を捉えようとする取り組みとも関連付けることができる。本書の最もパノラマなストーリーは、供給面では生産力の空間的分布が1930年代の集中から計画経済期に分散し、そして90年代以降には外資と民営企業が登場することで空間的にも再集中したことを伝えている。一方で需要面については、計画経済期の需要超過状態から1980年代末の第1次需要飽和、その後の車種やグレードの変化による需要の再拡大、そして2000年代の第2次需要飽和と電動自転車登場による新たな需要拡大へとつながる。およそ70年に渡る中国における特定製品の市場需要と産業立地のダイナミックな変動が描かれ、特に「改革開放の北進」を産業研究から報告している。

中国産業における制度（計画と市場）、空間（集中と分散）、需要（飽和と拡大）、経営（国営、民営、外資）、分業（内製と外注）の相互作用を理解する上で、本書が提示しているストーリーは大変魅力的かつスケールの大きなものである。

文献リスト

<日本語文献>

- 今井健一・丁可編 2008.『中国 産業高度化の潮流』アジア経済研究所.
- 駒形哲哉 2005.『移行期 中国の中小企業論』税務経理協会.
- 藤本隆宏・新宅純二郎編 2005.『中国製造業のアーキテクチャ分析』東洋経済新報社.
- 渡辺真理子編 2011.『中国の産業はどのように発展してきたか』（2010年度調査研究報告書）アジア経済研究所.
- 渡辺幸男 1997.『日本機械工業の社会的分業構造——階層構造・産業集積からの下請制把握——』有斐閣.
- 渡辺幸男・周立群・駒形哲哉編 2009.『東アジア自転車産業論——日中台における産業発展と分業の再編——』慶應義塾大学出版会.

<英語文献>

- Akamatsu, Kaname 1962. "A Historical Pattern of Economic Growth in Developing Countries." *The Developing Economies* Preliminary Issue, No.1: 3-25.
- Lederman, Daniel, Marcelo Olarreaga and Eliana Rubiano 2008. "The Specialization in Latin America: The Impact of China and India." *Review of World Economics* 144(2): 248-271.
- Lin, Justin Yifu 2011. "From Flying Geese to Leading Dragons: New Opportunities and Strategies for Structural Transformation in Developing Countries." The World Bank Policy Research Working Paper No.5702.

（東京大学社会科学研究所・特任助教兼人間文化研究機構・研究員）