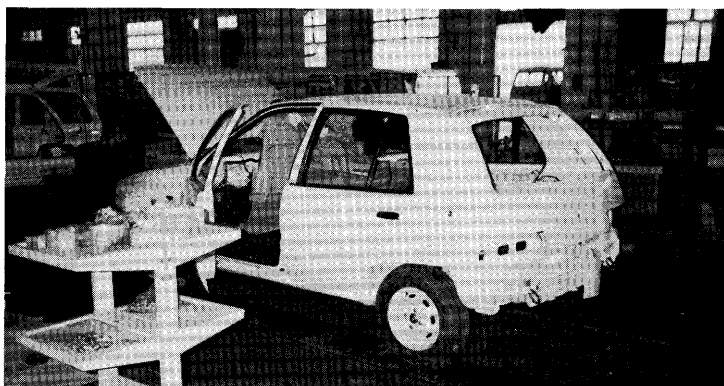


第IV章 主要産業の動向



ダイハツ自動車の技術協力による
乗用車の組立て（天津）

第1節 自動車産業

1 中国の自動車生産、市場の概観

アジアでは韓国に次ぐ生産規模

中国の自動車生産は、一九五〇年代末の二万台、六〇年代末の五万台、七〇年代末の二〇万台と順調に増加してきたが、八〇年代は、経済改革・対外開放路線の下でさらに飛躍的に拡大、八八年には六五万台と過去最高の水準に達した。その後、八八年末からの経済調整政策に伴う需要引締めと生産調整政策により八九年五七万台、九〇年五一万台と二年連続の減少をみたが、アジア新興国の中では韓国の一三二万台（九〇年）に次ぐ生産規模にある。

生産のほとんどは国内に供給（輸出は約九千台 \parallel 八八年）されており、完成車輸入（八九年約六万台）と合わせると、近年の新車販売台数は六〇 \sim 七〇万台の水準にある。もともと中国では自動車への潜在的な需要は大きく、それが外貨不足や政府による供給管理などにより抑制されている。政府が消費を奨励し、外貨事情が好転した八五年には、国内生産四四万台に対して輸入は約三〇万台と急激な拡大をみたことがこれを示している。

多様化はじめた輸送手段へのニーズ

一方、自動車保有台数は八八年で四三三万台と八〇年の一七八万台から約二・五倍に増加した。その背景に農村での保有増（七八年七・四万台、八四年四二・七万台、個人経営の運送業を中心とする個人保有の発生（八四年二九万台）、企業自主権の拡大で活発化した各レベルの企業での保有増、急増した外国人ビジネスマンや観光客の移動需要に応えるための大都市でのタクシー、観光地でのマイクロバス、大型バスなど、さまざまな分野での保有増がみられた。

ただし千人当り保有台数は三・九台（八八年）と世界で最も普及水準の低い国の一つとなっている。これは、供給制約の問題以上に、一人当り所得水準の低さを反映したものである。国際的な経験では一人当りGNPが三〇〇〇ドル前後になるとモーターゼーション（個人への普及）期に入るが、中国の一人当りGNPは現在約三〇〇ドルで、自動車普及面ではまだ揺籃期にある。この時期の特徴はトラックが貨物のみならず人をも運ぶ生産財として使われ、乗用車保有はごく一部の階層に限定される。このため中国政府も、自動車生産の中心を長くトラックにおいてきた。

このほか、中国では都市郊外、地方・農村でトラック（小型トラックの価格の数十分の一）が広く保有され、これが近距離物資輸送の手段として輸送業にも使われている。石材、煉瓦、農作物などを満載したトラックが郊外の幹線道路をゆるゆると走り、これを乗用車やトラックがフルスピードで追いつく光景はいたるところで見られる。

それでもすでに一部の農村富裕層では、トラックからトラックへの保有シフトが起き、発展著し

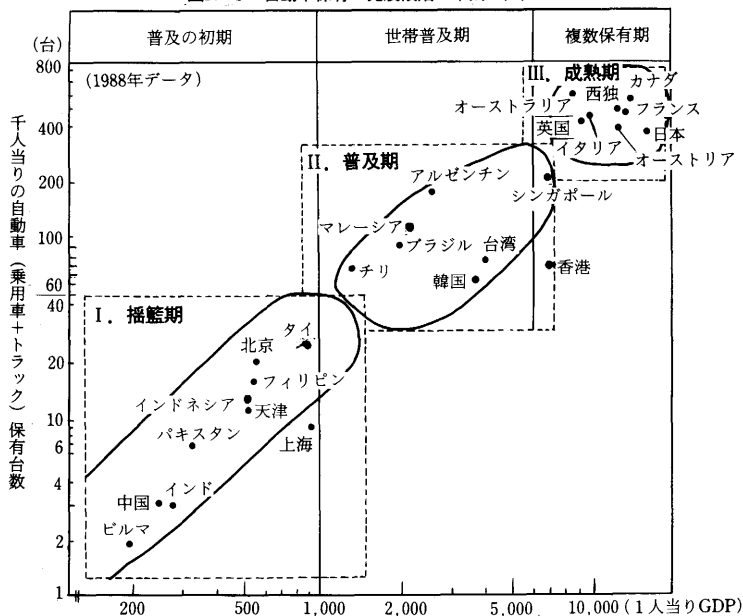
表IV-1 中国の自動車保有、生産、輸入台数の推移

(単位：1,000台)

	1975	1980	1985	1988	1989	1990
保有台数	1,290	1,783	2,887	4,081	4,350	n.a.
生産台数	140	222	443	645	574	509
トラック	105	183	351	403	n.a.	n.a.
輸入台数	25	51	354	95	70	n.a.
乗用車	n.a.	20	106	33	n.a.	n.a.
商用車	n.a.	31	118	62	n.a.	n.a.

(出所) 『中国汽車工業年鑑』; Motor Industry of Great Britain; 報道から作成。

図IV-1 自動車保有の発展段階と中国の位置



(出所) IMF, International Financial Statistics; 『中国統計年鑑』1990年版; 日本自動車工業会編『主要国自動車統計』1990年版, より作成。

い沿海地区大都市ではバンや乗用車需要の増加をみている。また、経済発展に伴う大型物資輸送や小口輸送の増加は、中国がこれまで中心的に生産してきた五トントラックの中型トラックのほかに大型、小型トラックへの需要増をも発生させている。近年の中国の自動車生産では、このような輸送ニーズに対応し生産車種の構成も多様化してきている。⁽¹⁾

2 自動車産業形成の推移と一九八〇年代の育成政策

一九五〇年代に始まった新興産業

中国自動車産業の形成は、ソ連の技術援助の下で建設された吉林省長春市の第一自動車製造廠での生産（五六年）に始まる。その後の南京自動車製造廠、上海自動車製造廠（各々五八年設立）、濟南自動車製造廠（六〇年設立）、北京自動車製造廠（六六年設立）などが加わり五大工場となった。しかし、これらの工場への投資は、資金の制約から第一自動車製造廠以外は既存の自動車修理工場の改造、拡張で賄われた程度のものであった。

第一自動車に次ぐ大型工場の第二自動車製造廠が誕生したのは六九年で（工場建設が長引き生産開始は七年）、国防上の理由から内陸部（湖北省十堰市）に立地され、当初は軍用ジープの生産体制を整えたが、その後、政府の政策転換により軍需が低下したため生産の主力を五トントラック（東風号）に移した。これら六大工場は現在の中国自動車産業の中心をなすもので、当時はいずれもソ連の技術をベース

にして国内でそれを発展させたものであった。西側からの技術導入は六〇年代の一時期に検討されたこともあったが、「文革」により実現に至らず、このためかえてよりいつそうの国内志向が進んだ。特に、五〇年代末の「大躍進」期や六六〜七七年の「文革」期には、自力更生路線の下で修理工場をもとにした小規模な自動車工場が各地で乱立し、工場数は全国で百数十社に及んだ。その後、八〇年代に入るまで自動車工場の技術発展や設備更新に大きな進展はみられなかった。

一九八〇年代の自動車産業政策

七八年からの経済改革・対外開放路線への転換のなかで、自動車産業にも新しい動きが始まった。中国政府は自動車産業を近代的工業につくり変えるため、「高品質、高技術、大量生産」体制の確立を目標に掲げ、そのための施策として、(イ)国内的には自動車産業の行政管理体制の変更とそれに連動した全国の自動車工場の連合（企業グループ化）・專業化、(ロ)対外的には西側自動車メーカーとの各種提携推進による生産・製品技術の向上、などが試みられた。

八〇年に国務院が中国の産業全体の問題として経済連合体促進の方針を打ち出し、その流れのなかで自動車産業においても行政管理体制の変更、企業グループ化が進められた。中央政府の統括機関として「中国汽车||自動車||工業總公司」が設立され（八一年）、その下に七つの企業連合||汽車連營公司をおき、全国の自動車工場・同部品工場の多くをその傘下に編成した（八二年）。

一方、西側自動車メーカーとの提携では、アメリカン・モーターズと北京自動車製造廠とのジョイント合弁生産の話合いが七八年から早速スタートし、続いてVWと上海自動車製造廠との乗用車合弁生産

の話合いが始められた。個別の技術導入でも欧米企業との間での提携交渉が多く、これは中国が西側としてまず欧米諸国を求め、欧米側でも中国への関心が大きかったためといえる。日本企業とは八〇年代半ばになって案件が多くなった。そのきっかけは、八四、八五年の日本車を含む完成車輸入拡大で、中国側は輸入の見返りとして技術協力、いわゆる「技貿結合」という形の技術供与（函面を供与を求め、いくつかの企業との間で実施に移された）。

当時は、それまでの経済引締政策から消費拡大へと政策が転換した時期で、潤沢な外貨事情のもとで輸入車を含む自動車需要が一気に拡大した。こうしたなかで策定された第七次五カ年計画（八六～九〇年）では、自動車産業が国家計画の中で初めて支柱産業（経済発展の中心となる重要産業）に位置づけられ、全国各地ではそのもとで積極的な投資が行なわれた。車種政策の面では従来、中型トラック（五トン車クラス）に集中していたのを、大型・小型トラックや乗用車の生産を増加する方向が打ち出され、さらに、八六～八八年にかけて中国自動車工業公司、国家計画委員会が検討した「二〇〇〇年に向けた自動車生産計画」では、(イ)二〇〇〇年までに生産量を二倍にし、乗用車生産に重点を移す、(ロ)乗用車は外資と提携している六社（三大三小）に生産を限定する（八八年、國務院決定）、(ハ)部品工業を強化し、品質を向上させ、国産化率を引き上げ、輸出型工業への育成をはかる、(ニ)対外開放政策を維持し、外企業からの技術導入、資本参加、合併事業設立を奨励、などの方向が示された。

「三大三小」とは、「三大」が、(イ)上海自動車製造廠とVWとの合弁会社「上海VW」（調印八四年、生産開始八五年）、(ロ)第二自動車製造廠とフランスのシトロエンとの合弁会社「神龍自動車有限公司」（九〇年調印）、(ハ)第一自動車製造廠とVWの長春での合弁会社「一汽VW自動車有限公司」（九一年調印）、

概要

生産車種	生産実績, 計画
サンタナ1800ccFF車	1989年1.6万台 1990年1.8万台 生産能力(1990年): 完成車6万台 (最終目標10万台) エンジン10万基
ゴルフ, ジェット	1991年0.2万台(計画) 1994年6万台 生産能力: 1996年15万台
シトロエンが1991年に 発表するZX車 1,300~1,500cc	第1期の目標15万台 今世紀末までに30万台 従業員5万3,000人 うち技術者3,300人
BJ212シリーズ 今後, 右ハンドル仕様 車, 1トン積みトラック BJ214新モデル投入 計画	1989年3.0万台 1990年4.2万台 生産能力(1989年): 完成車4万台 エンジン7万基
ブジョー504, ピックアップ, 505 サ ルーンワゴン	1990年0.57万台 1991年1.3万台(計画) 1993年4.5万台(目標) 生産能力(1990年): 2.4万台
夏利(天津ダイハツ) ミニバス, TJ736シリ ーズ, シャレード	1988年0.24万台

「三小」が、(イ)北京自動車製造廠とアメリカン・モーターズ社(現クライスラー)との合弁会社「北京ジョー」(設立八三年、生産開始八五年)、(ロ)広東省のフランスブジョー社との合弁会社「廣州ブジョー」(設立八五年、生産開始八八年)、(ハ)天津市の日本のダイハツ工業の協力による「天津ダイハツ」(技術供与、八六年生産開始)である。

商用車生産についても、第一自動車、第二自動車ほか全国各地で外資との提携による各種の車種開発が進められている。百花繚乱の感があるが、自動車生産への期待の大きさがうかがえる。

企業名, 提携企業		事業内容, 計画
三 大	(出資比率) 上海汽車, 中国汽車 工業公司他 50% VW 50%	調印: 1984年, 生産開始: 1985年 国産化計画: 契約では5年間で70% 更に2~2.5年で85% 1990年末までに重要部品の内製化着手(エンジン, トランスミッション, ボディプレス)
	(出資比率) 第一汽車 60% VW 40% 合弁期間 25年 総投資額 42億元	設立: 1991年, 生産開始: 1991年 工場: 一汽第二工場区に建設。プレス, 溶接, 塗装, 組立ラインの他エンジン, クラッチ工場試験走行コース 将来的にはVWにエンジン10万基, 部品5,000万マルク相当を輸出, VWが完成車の15%を国際市場で販売する構想。このほか, 一汽はアウディ100をライセンス生産
	(出資比率) 第二汽車 70% シトロエン 30% 資本金 15億元 合弁期間 35年 総投資額 46億元	設立: 1990年, 生産開始: 1994年 工場: 湖北省に2工場(組立, 機械加工工場)を建設 国産化計画: 操業時60%予定 プロジェクトは2期に分かれており当面は第1期を実施
三 小	(出資比率) 北京汽車他 69% クライスラー (旧アメリカン・ モーターズ) 31% 合弁期間 20年 総投資額 1.5億ドル	設立: 1983年, 生産開始: 1985年 工場: 北京に組立, エンジン工場 1986~90年に約5億円の投資を実施。91年から5~10年の間に10億元投じ工場の技術改造を行なう計画 従業員: 4,600人 国産化計画: 目標60%
	(出資比率) 広州汽車他 66% プジョー 26% 国際金融公司 8% 合弁期間 20年 総投資額 8.5億フラン	設立: 1985年, 生産開始: 1988年 工場: 広州市に機械加工, プレス, 治具, ボディ組立, 塗装, 最終組立工場 従業員: 1,600人(1989年), 91年に3,600人へ拡大する計画
	(技術供与) 天津自動車 ダイハツ	生産開始: 1984年商用車ハイゼット 1986年乗用車シャレード

(出所)「中国的汽車工業」, 1989年, 中国通信ほか各種報道から作成。

外国メーカーとの提携は八〇年代を通じて拡大をみた。中国側発表によると自動車産業での外資系企業（自動車、部品、二輪車）だけをとってみても九〇年現在で三九社、うち合弁企業三二社、全額外資三社、合作四社。総投資額は四・六億ドル、関与している国は一二カ国にのぼっている。⁽²⁾

3 中国自動車産業の現状評価

一九八〇年代の政府計画目標は達成できたか

中国政府が掲げた自動車産業近代化の目標は「連合、專業化、高水準、大量生産」にあったが、八〇年代を通じてどの程度の進展をみたのだろうか。

(1) 「連合」の目標は、(イ)各工業の部門間、行政の部門間の壁を越えた連合を行ない、企業集団を形成し、数種類の目玉製品（完成車、部品）を生産する、(ロ)軍事工業の各部門を連合するとともに、軍と民間の壁を打ち破り、中央と地方の活力を引き出すことにおかれた。

自動車企業グループ、工場

生産品目	備考
CA141トラック(解放), 7タイプのエンジン, 100タイプの小型トラック	アウディをライセンス生産
EQ 5トン(東風), 2.5トン, 3.5トン, 8トン, 15トントラック	従業員7万人, うち8,000人の技術者
黄河, 紅岩, 延安など全国の大型トラック(16~40トン)の85%を生産	国家計画委員会の傘下。従業員6万5,000人
北京ブランドのBJジープ, 小型トラック, その他部品	従業員1万2,000人うち技術者1,100人
2トン, 3トンの小型車中心。1トンオフロード車, バス, その他部品	イベコ社と提携しSシリーズトラックも生産
小型トラック, パッセンジャーバン, 天津ダイハツの乗用車, ミニバス	従業員5万3,000人うち技術者3,300人
ミニバン, 小型トラック, 乗用車, 中大型バス, 特殊車	サンタナ, アウディ, チェロキーなどに部品供給

まず、八二年に七大連営公司（八五年からは大連営公司）による自動車工場の組織化が行なわれた。四年後の八六年に再び組織改変がなされ、解放、東風、中国重型の三大連営公司が独立的企業体とされ、その下に統括される工場と地方政府の管理化におかれる工場とに分けられた。

一方、中国汽車工業總公司については、中国で進められた民間組織づくりのなかで中国自動車工業連合会に改組（八七年）された。九〇年には再び別組織として中央官庁に準じた位置づけの中国汽車工業總公司が設立され、同公司は国家計画において機械電子工業部（省）から与えられた権限に基づき全国の自動車企業を管理するものとされている。いわば民間の業界組織と政府の監督機関を設立した形といえよう。

では、こうした組織改変で所期の目標が達成されたかどうかだが、必ずしもそうとはいえない。例えば行政間の壁については、中国汽車工業總公司が統括する連営公司に組み入れられたのは機械電子

表IV-3 主な

企業グループ	主な工場・グループ工場数
解放汽車工業企業連営公司	長春第一自動車ほか113企業(全国21地区) 設立：1982年
東風汽車公司	第二自動車ほか約300企業 設立：1982年
中国重型汽車工業企業連営公司	済南自動車ほか16企業、35の協力企業
北京汽車モーターサイクル連合製造公司	北京汽車製造ほか20企業工場、3研究所、1職工大学
南京汽車工業連営公司	南京汽車製造を中心に全国100企業 設立：1982年
天津汽車工業公司	50の自動車工場のほか、部品工場、1研究所、1職工大学 設立：1956年
軍民内外発展汽車公司	航空航天工業部系の150企業(自動車、部品、二輪車) 設立：1980年

(注) 中国語の「汽車」は日本語では自動車。
(出所) 『中国的汽車工業』、1989年。

工業部系統の企業のみで、交通部系統や軍需産業をもつ航空航天（宇宙）工業部系統の企業は各々別個の系統の企業グループを形成している。このため中国には自動車企業を管理する行政機関が複数存在し、産業全体を統括する単一の行政機関、例えば日本の通産省に相当する官庁はない。

一方、企業連合は最近の例（第一自動車製造廠による長春の三工場(3)の合併、青海省の三工場、一研究所の合併(3)）いずれも九一年(3)）にみるとおり進行中といえる。しかし、企業連合内での分業や專業化の成果はまだみられるべきものが少ないようだ。

(2)「專業化」の目標は、従来ひとつの工場で何種類もの自動車部品を製造していたのを、企業連合の下での連携を前提に特定企業を特定部品の生産に特化させ、生産を拡大することにおかれている。現状では、先の第一自動車製造廠の高い内製化率（六〇〜七〇%）(3)に示されるように、專業化、協業化は進んでいない。これは、大型自動車工場の周辺においても部品産業が十分形成されていないことを示すもので、自動車産業の再編はなお途上にあるといえる。ちなみに、部品産業との協力関係が世界で最も強い日本メーカーの内製化率は約三〇%である。

(3)「高水準」とは、各企業が設定する自動車製品の品質の目標基準を高めることとされ、具体的には八〇年代初頭の国際レベルに到達させることが目標とされている。

トラック生産の主力である「解放号」、「東風号」については、日本製トラックと比べると燃費やエンジン性能の面でやや劣るが、国

トラックの仕様

ホイールベース (mm)	最大出力 (ps/rpm)	最大トルク (kg・m/rpm)
4,175	115/2800	353/1200
3,950	134/3000	353/1400
4,200	195/2900	51.0/1700
3,280	195/2900	51.0/1700

社団法人自動車工業振興会編『自動車ガイド

際水準までかなり近づいている。また、最近の中国からの報道によると、第一自動車製造廠が九一年二月に生産開始した八トンディーゼル・トラック（CA115型）は国産化率一〇〇%で、検定の結果八〇年代の国際水準に到達していることが確認されたという⁵⁾。さらに航空航天工業部系のエンジン工場の瀋陽新光動力機械公司が九〇年に輸入代替型（外国製エンジンの模倣）の小型車用エンジン開発に成功したと伝えられるように一定の成果をおさめている。

課題となるのは乗用車で、合併企業での低い国産化率や、国産化率は高いが品質に問題のあるライセンス生産車種などがある。最近、上海VWや北京ジープで開発途上国等への輸出が試みられているが、輸出車両については、輸入部品の比率を上げ（国産化率を下げ）品質を確保し、価格面でもなんらかの工夫がなされているものと推定される。ちなみに上海VWは九〇年末に「サンタナ」を九〇万台サンブル輸出したが、国産化率は国内向け車種が約五〇%であるのに対し、輸出車種は「約三分の一」と伝えられている⁶⁾。

(4) 「大量生産」の面では、中国最大の自動車工場である第二自動車製造廠の生産台数が年間一〇万台を超え（八八年）、第一自動車製造廠も八万台（同）と、商用車生産工場としては国際的にみてある程度

表IV-4 中国および日本製トラ

社名	モデル名	積載量 (トン)	車両重量 (kg)	車両総重量 (kg)
第一自動車	CA141	5	4,100	9,315
第二自動車	EQ140	5	4,080	9,290
いすゞフォワード	19PS	4.25	3,470	7,832
日野クルージング レンジャー	GD	5.5	3,330	9,155

(注) 最大トルクの中国の単位はN・m/rpm。

(出所) 中国車は、中国汽车技術研究中心編「中国的汽车工业」1989年版、日本車は、ブック」1990～91年。

の規模に達している。⁽⁷⁾しかし、上記二工場以外の主力工場では多くて三万台、それ以下の工場では年間数十台から数千台のところがあるほどで、手作り生産の状態にある。

また、組立て工程に直接従事する労働者の一人当り生産台数も第一自動車製造廠の八〇台に対して、日本の自動車メーカーは二九〇台と生産性は日本の約四分の一であり、改善の余地は多いといえよう。⁽⁸⁾全従業員ベースでは、第一自動車製造廠は〇・八台となるが、これは中国の大企業の場合、工場に学校、病院、清掃事業などの本来行政が分担する機能も抱えているためである。

4 ブラジル、韓国との産業形成プロセスの比較

自動車新興国の代表例ともいえるブラジル、韓国の産業形成のプロセスと比較し、中国の位置をみてみる。

自動車産業が発展するための基礎条件といえる、(イ)安定的に拡大する市場の存在、(ロ)素材・部品など周辺産業の確立、(ハ)自動車メーカーにおける生産・製品技術の発展（特に外国技術の導入とその消化）、(ニ)政策運営、の諸点から検討する。

安定的に拡大する市場の存在

韓国自動車産業の場合、市場は概ね順調に拡大し、生産もそれに伴い拡大したが、中国、ブラジル

の場合はやや不安定な状態があり、生産規模もその影響を受けて増減しており、産業形成の面ではマインスマテリアルといえる。

韓国の自動車産業が飛躍的發展を遂げ、先進国の仲間入りを果たしたのは、八〇年代半ばであったが、これは現代自動車の小型乗用車「エクセル」の対米輸出開始（八六年）がきっかけとなった。それまでは国内市場のみを対象とした小規模生産であった。ちなみに八五年の生産台数は三八万台だったが八七年は九八万台に増加し、主要メーカーは量産体制に入った。その後、ウォン高、人件費高騰による価格競争力の喪失、米国ユーザーの韓国車への商品評価の低下によって輸出が急減し苦境を迎えたが、幸いに今度は国内市場が急速な盛上りをみせ、輸出の落込みを上回る国内需要により生産規模は九〇年に一三二万台まで拡大した。現在も北米市場での低い商品評価のため輸出ではなお問題を抱えてはいるが、先進国入りした成功例といえるだろう。

一方、ブラジルは七〇年代に内需の拡大を背景に自動車生産が拡大し、八〇年には一〇〇万台の規模となり、自動車産業の基礎が築かれた。しかし、八〇年代に入ってから累積債務問題の発生とそれに伴う経済停滞により国内市場が縮小、これを輸出である程度カバーしたものの、生産の減少を免れなかった。八〇年代のブラジル自動車産業は停滞状況にあったとさえいえよう。ブラジルの完成車輸出が韓国に比べ飛躍的拡大をみなかったのは、産業保護政策のもとでメーカーによる商品や生産コスト面での革新がなかったこと（世界の先進モデルに対する競争力がない）、事業主体が欧米自動車メーカーであったため本社の世界戦略上、先進国への輸出が少なかったことによる。

これに対して中国は八八年までは順調に生産を拡大し九〇年の生産目標を二年早く達成するほどで

あつたが、八八年秋からの経済調整（引締政策）で消費抑制（自動車購買制限）策がとられたため、生産は縮小した（八八年六五万台、八九年五七万台、九〇年五一万台）。この不況期に、主要合弁企業へは政府による補助の手がさしのべられたが、国内企業には投資抑制策がとられ、自動車企業の三分の一が赤字（九〇年上期に陥る厳しい調整下におかれた。こうした不安定さが継続すれば、産業の発展にとっては大きなマイナスとなりかねないが、他方ではこのような調整期に百社以上ある小規模自動車工場を統合整理し、産業構造の調整を行なうことは重要となろう。

素材・部品など周辺産業の確立

ブラジル、韓国の自動車生産は共に、先進国メーカーから組立用車両を輸入するKD生産からスタートし、KD生産の期間が両国とも約十年間（初期国産化段階を含む）にわたった。徐々に国産化比率を高め、九〇％に達するまでにブラジルは十五年、韓国は十七〜十八年かかっている。また、量産化までにブラジルがさらに十年、韓国がさらに二〜三年を要している。

こうしてブラジルは七〇年代末に、韓国は八〇年代半ばに自動車産業の基盤を確立した。KD生産開始から数えて二十五年前後である。

これに対して中国は、先進国技術を本格的に入れはじめたのが八五年前後であるため、現時点で五、六年を経過した程度であり、発展段階からみるとKD生産の時期にあるといえる。

周辺産業の形成過程をみると、韓国やブラジルは自動車生産のスタート時点で部品産業や鉄鋼業などの関連産業がほとんどなく、いわば白紙の状態から外国からの技術導入に頼って産業形成を行なっ

た。

これに対して中国は、自動車のみならず部品、鉄鋼製品を独自に生産する体系をすでもち、トラック、バスを中心に一〇〇%国産化している。しかし、問題は品質である。

ちなみに、韓国の現在の国産化率は国内向け乗用車でほぼ一〇〇%、輸出車でも九〇%に達している。国内では調達できない一部の素材、高技术構成部品でなお輸入に依存しているという課題は残っているが、コスト・品質の両面で一応の国際競争力をもつものが多くなってきた。

ブラジルは、六〇年代に国産化率九〇%以上を達成したとされている。ただし、技術水準の高いエンジンやシャーシについては、現在でも本国から輸入しているメーカーが一部にみられる。ブラジルは長く保護政策を採用してきたため一般的にコストが高く、品質面でも問題を残している。エンジン輸出が近年拡大しているものの国際的には中級品である。

中国にもブラジルにみたような産業保護と非競争体質が強く残っており、こうした旧来の生産体系を簡単に改変できないとすれば、周辺産業の近代化には韓国やブラジル以上の時間を要する可能性がある。

5 自動車メーカーにおける生産・製品技術の発展

外国技術の導入・吸収

技術発展の第一歩は、外国技術の導入とその消化にある。ブラジルや韓国自動車産業発展の歴史は外国技術吸収の歴史ともいえる。

ブラジルは五六年の自動車産業育成計画で外資進出を許可し、以降欧米メーカー主導（企業人としての民族資本はない）の設備投資、製品投入を行ってきた。しかし、すでに触れたように政府が新規参入禁止などの保護政策をとってきたため、設備・商品両面での技術革新が遅れたことは否めない。

韓国は、自動車産業育成当初の六〇年代末〜七〇年代においては、外資導入を避け民族資本メーカーによるライセンス生産や個別技術の導入による技術吸収を行なったが、後に先進国メーカーとの資本提携による技術導入へと進んだ。こうした基盤のうえで、現代自動車については九一年に独自開発のエンジン、トランスミッションを搭載した乗用車を初めて投入するにいたっている。

中国で外国技術導入による産業発展政策が最初に打ち出されたのは、七八年二月の第五期全国人民代表大会において発表された「国民経済発展十カ年計画」であった。以来、企業自主権拡大政策と相まって自動車産業においても全国で多くの工場が独自に日米欧自動車メーカー、部品メーカーから大小さまざまな技術導入を行ってきた。こうした技術導入の形態は三タイプに分けられるが、その成

果には一長一短がある。

(1) 合併事業のタイプ

現在稼働している代表的な合併会社としては、「北京ジープ」、「上海VW」、「広州プジョー」がある。合併方式の場合は、先進国メーカーの技術管理が徹底しやすいため、生産システム、工程管理、品質管理などの技術移転には有利といえる。例えば、上海VWは従業員二七〇〇人の会社だがVW本社から約三〇名の駐在員が派遣され、技術支援、国産化推進、品質管理、部品メーカー指導などにあたっている。第一自動車との乗用車生産プロジェクトでも同様の対応をしている。

ただし、技術の国産化テンポという点では、先進国水準の製品を生産しようとするため、遅くならざるを得ない。上海VWの乗用車「サンタナ」(二八〇〇cc)の場合、国産部品使用率は九〇年末で五〇％程度で、八七年から開始されたエンジンの国産化率は九〇年後半でまだ三％台である。北京ジープの「北京チェロキー」は四三％、広州プジョーは三一％と伝えられている。

このため、上記各社では部品の輸入に必要な外貨の確保(中国政府からの割当)が特に大問題となる。これまでにも外貨不足から生産に支障をきたす事態が発生している。八六年に北京ジープは外貨割当がないため生産が一時中断。八九年、九〇年には上海VWの生産が減少。関係者の説明は、

表IV-5 主な外国車モデルの国産化率 (%)

	1989	1990
(1)北京ジープ BJ/XJ 213	35.5	43
(2)上海VW サンタナ	31.0	50
(3)広州プジョー プジョー505	12.8	31
(4)天津汽車 夏利	40.7	n. a.
(5)第一汽車 アウディ100	6.7	13

(出所) 各種報道および筆者の聞き取りから作成。

市場の縮小要因だけでなく外貨不足から部品輸入ができないというものだった。⁽¹⁰⁾ 技術移転を順調に進めるためには、正常な生産活動の継続が不可欠となる。

(2) ライセンス生産のタイプ

このタイプには、(イ)天津ダイハツでのシャレード、ハイゼットの技術供与による生産、(ロ)第一自動車製造廠のアウディー一〇〇のライセンス生産などがある。

ライセンス生産は、経営権が中国側にあるため、部品の国産化は容易であるが、中国産部品や鉄鋼が先進国モデルの品質水準に適合しないため、国産化を優先すれば、結果として、先進国モデルと内実の異なる製品が生まれることになる。国内市場での販売には支障がないが、輸出はできないのが現状である。

天津ダイハツの場合は、国産化率が高く、日本からの技術指導も受け入れていないため、上述のケースにあてはまる例といえる。一方、第一自動車製造廠のアウディー一〇〇の場合は、八九年から生産が開始され九〇年の国産化率は一三%と伝えられている。⁽¹¹⁾ 九三年の国産化目標は七〇%であり、達成は困難とされているが、品質を選ぶか、国産化を選ぶかの問題が浮上しかねない。

(3) 個別部品技術を導入し完成車を自力生産するケース

個別技術を海外の複数メーカーから買い、自国技術と組み合わせ、「独自車」をつくるケースは多い。例えば、(イ)第一自動車製造廠の日本、米国、西ドイツからの技術導入による五トントラック「解放号」のモデルチェンジ(八三年)、(ロ)第二自動車製造廠のフランス、西ドイツ、オーストラリア等からの技術導入による八トントラックの開発、(ハ)瀋陽市にある金杯自動車のトヨタからのボディ技術導入

による小型トラックの生産、(二)海南自動車製造廠の日本メーカーからの金型導入と国産エンジン(日本メーカーエンジンのコピー開発)搭載によるステーションワゴン生産、等々があげられる。

個別部品技術を導入し完成車を自力生産するケースでは、車の性能は劣るが、国産化の程度は企業の意図に沿って決められる。⁽¹²⁾しかし、外国技術の吸収という面では、受け皿である個々の企業の実力⁽¹³⁾に左右される。中国の自動車産業のエンジニア・研究者数の全従業員に占める割合は七・九%にすぎず、その不足を中国当局者自身も問題にしている。中国の科学技術体制は中央や各省の科学院、各部直属の研究所、大学、企業の順に人材、予算が乏しくなるのが通例といわれている。⁽¹⁴⁾研究体制が貧困な中小規模企業ほど技術移転に問題を抱えかねない。これまで先進国メーカーとの間での摩擦や緊張が高まったケースでは、先進国側の中国への理解の浅さとともに、中国側の技術吸収力を考慮しない過大な期待や、技術そのものへの考え方の違いなどがみられた。

産業政策の運営

幼稚産業育成の段階では、対外的な保護主義政策(例えば完成車輸入禁止、高関税)が国際的に認められ、かつ多くの国でそれが採用されてきた。国内的にも産業秩序形成のための競争制限措置(例えば新規企業の参入制限)をとる国もあった。しかし、そうした政策が必要以上に長引くと逆に産業の成長機会を奪うことになる。ブラジルの例がそうである(輸入制限とメーカーの新規参入禁止により高めの価格維持が可能)、このため九〇年に登場したコロール大統領は自由化政策(輸入規制の緩和、新規参入認可など)を打ち出し、産業体質の改革を進めようとしている。

一方、韓国は七〇年代末の過剰投資解消のため、現代自動車と大宇自動車の二社にのみ乗用車生産を認める生産車種制限措置を実施、業界整理を断行した。また、自動車産業形成の目的が輸出主力産業化にあったため、輸出に各種の政府補助がつき、低価格車が最大の売り物となった。勢い国内市場では各種の税金をつけたため高価格となりユーザー層が広がらなかった。このことは、国内ユーザーのクレームに応え、製品開発や品質向上を通じてメーカー間競争に打ち勝つためのさまざまな企業活動を充分経験できなかったことを意味している。韓国車の北米市場での不振の要因はここにもあるだろう。韓国は、産業基盤が整った八九年に生産車種制限を解除し、自由競争に向かった。これからはユーザーサービスが本格的に問われる時代に入るといえよう。

中国における問題は、輸入制限や新規参入制限よりも、流通にあるといえる。国营企業の場合は、生産物は基本的に政府機関が買い取り、それを物資局のルートで販売するため、メーカーは販売努力を必要としない。こうした体制では、ユーザーの商品への不満が企業にダイレクトには伝わらず、企業の製品や価格競争への関心が薄れ、技術停滞が発生する。八〇年代半ばから推進された自由市場の拡大が本格化することが望まれる。

おわりに——今後の展望

何光遠機械電子工業相は、第八次五カ年計画（九一〜九五）期の自動車産業形成について「高水準・

量産型の専門化された乗用車工業を確立して自動車工業の製品構成を完全なものにし、真の支柱産業とすることを目指し、乗用車生産の重点を『三大』におく¹⁵としていている。その意味で第一自動車製造廠とVW、第二自動車製造廠と仏シトロエンとの合弁工場の建設は、最重点プロジェクトといえる。

一方、第八次五カ年計画期の自動車産業全体への投資は、八〇年代後半に比べてスローダウンする気配も感じられる。例えば、(イ)同計画の中では自動車産業の発展が具体的に言及されていない、(ロ)中国 정부는これまで二〇〇〇年の自動車需要を二〇〇万台としてきたが、九〇年末に需要見通しを下方修正させ、九五年八〇万台、二〇〇〇年一四〇万台としている。需要全体に占める乗用車の割合も、以前の見通しでは約三分の一だったが、ジープタイプを含めて一四・一%に引き下げた、(ハ)中国政府は同計画期には小型トラック工場の新増設を認めず、四拠点に集約する方針を打ち出した¹⁶。これらは八九年から強調されている企業乱立の規制、投資制限をいっそう進めようとする方針と解釈できる。

九〇年代には上記中央政府のプロジェクトのほか地方政府管轄の外国メーカーとの各種プロジェクトが開始ないしは本格化する。中国自動車産業が手作り生産から脱し近代的生産体制への基盤を固めるための重要な時期となるだろう。

注(1) 七五計画中の建設と調整を経て「大型と小型が足りない」との矛盾はいくらか緩和し、大型トラック、小型トラックの生産全体に占める比率は各々四%、二二%となった(『中国通信』一九九一年一月二十五日)。

(2) 『中国通信』一九九〇年十二月二十日。

- (3) 同右、一九九一年三月二十二日。
- (4) 南亮進「伸び悩む中国自動車工業」(『日本経済新聞』一九八八年五月五日)。
- (5) 『中国通信』一九九一年二月十四日。
- (6) 『日経産業新聞』一九九一年一月十日。
- (7) 日野自動車工業の一九八九年の生産台数は一〇万台、日産ディーゼル工業は約六万台。
- (8) (4)に同じ。
- (9) 『日本経済新聞』一九九〇年十二月三日。
- (10) 筆者の上海での聞き取り(一九九〇年十一月)。
- (11) 『日本工業新聞』一九九一年三月十二日。
- (12) こうした企業の中には、初めから品質低下は容認しているところがある。海南省の海南自動車製造廠は、「二流車」(三流車の国産車より品質は高く、一流車の先進国車より品質は劣るが、外観はモダン、価格は輸入車の半値から三分の一)にすれば国内で必ず売れるとしている。(筆者聞き取り、一九九〇年十一月)。
- (13) 陳祖濤「新たな発展段階に入った中国自動車工業の見通しについて」(『中国経済リポート』一九八九年一月号)。
- (14) 星野芳郎「中国における技術移転の諸問題」(『アジア経済』一九八九年十月十一月号)を参照した。
- (15) 何光遠機械電子工業相は、「この転換期には、特に全国的範囲での統一的計画と合理的配置を強調し、現在の分散・混沌・後進状態を根治し、自動車業界の構造調整をさらに徹底させなければならぬ。乗用車増産では必ず国が決めた『三大三小』の配置に従い、重点を『三大』に置き、部品については全国で統一的に生産すべきで、ばらばらにやってはいけない」と語っている。また、報道では、乗用車需要は七五計画中に合計二五万台輸入されたが、八五計画期間中の乗用車需要は八〇ないし九〇万台と予測されている。(『中国通信』一九九一年一月二十五日)。

(16) 『日経産業新聞』一九九一年二月十六日。