

第 6 章

中国内陸部への外資進出と地域産業発展

——全体的動向と重慶輸送機器産業の事例——

はじめに

本章は、外資の中国内陸地域への進出動向をまとめ、沿海地域と比較してその特徴を明らかにする。事例として日系輸送機器製造企業の重慶市への進出を取り上げる。

第1節では、マクロ・データから内陸における外資導入の概況を紹介し、内陸へ進出する外資の特徴の抽出を試みる。内陸進出する製造業外資企業の相対的な特徴として、(1)国内販売を重視している、(2)既存の工業基盤を重視している、という点に着目する。それを受け第2節では、内陸の製造業直接投資の一つの拠点である重慶市の輸送機器製造産業への日系メーカーの進出の事例を検討する。国内販売の重視とともに、激化する競争による部品・素材の国産化の必要性がメーカーの大量進出の背景となっていること、さらにその条件として重慶市がそれらを受け入れるに足るある程度の工業基盤を有していたことがあったとの仮説を示した。最後にまとめとして重慶市の事例から推測される今後の内陸地域発展と外資進出の展望を試みる。

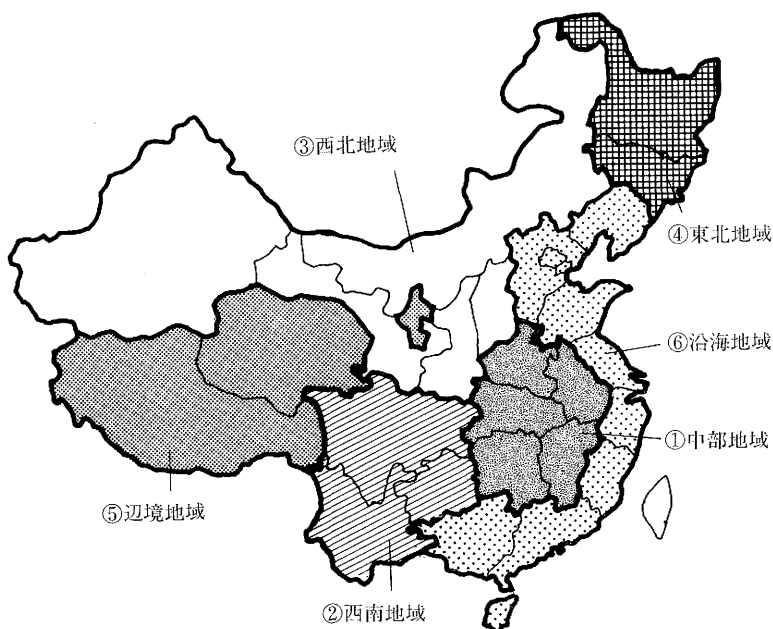
第1節 外資の内陸部への進出動向

本節では、内陸部の外資受入状況と進出する外資の特徴を沿海部との相違に重点をおきながら検討する。まず中国を内陸部と沿海部に分け、内陸部をさらに五つの地域に分ける。内陸部の各地域について沿海部の状況も交え、適宜比較しながら外資導入の特徴をサーベイする。最後に沿海部と比較した内陸全体としての特徴をあげる。

本章では内陸地域として以下の各省・自治区を対象にする（図1）。

- (1)中部地域：河南，安徽，湖北，江西，湖南（1995年の総人口3億1071万，同年GDP総額1兆798億元，以下同じ）

図1 各地域区分



（出所）筆者作成。

(2)西南地域：四川⁽¹⁾、雲南、貴州（1億8611万人、5371億元）

(3)西北地域：陝西、山西、内モンゴル、甘肅、新疆ウイグル（1億2796万人、4313億元）

(4)東北地域：吉林、黒竜江（6246万人、3144億元）

(5)辺境地域：寧夏回族、青海、チベット（1214万人、391億元）

内陸と対比される沿海地域とは、北京、上海、天津、河北、遼寧、山東、江蘇、浙江、福建、広東、広西壮族、海南の各直轄市、省、自治区である（総人口4億8933万、3兆3617億元）。内陸省の地域区分は地理的位置と外資導入状況から行った⁽²⁾。

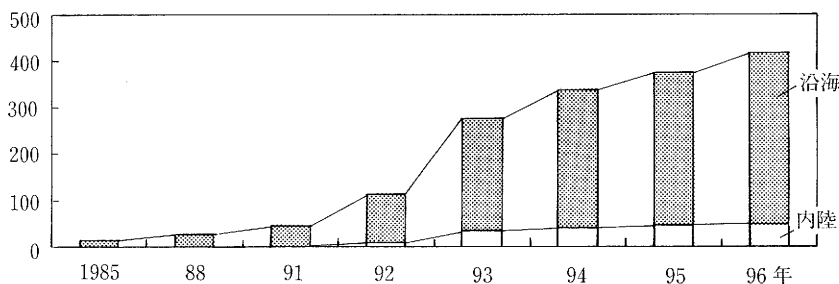
1. 内陸の外資導入状況

(1) 地域別外資導入額

外資導入総額をみると（図2）、(1)内陸へ向かう外資は中国全体でわずかな部分を占めるのみだが、それでも(2)近年の内陸全体の導入額総額は1991年に沿海が吸収した額に匹敵していることがわかる。外資の内陸と沿海への配分は92、93年に外資が急増したときに内陸の割合が増加している。これは91～92年から正式に本格化した内陸諸都市の対外開放の影響が大きいと

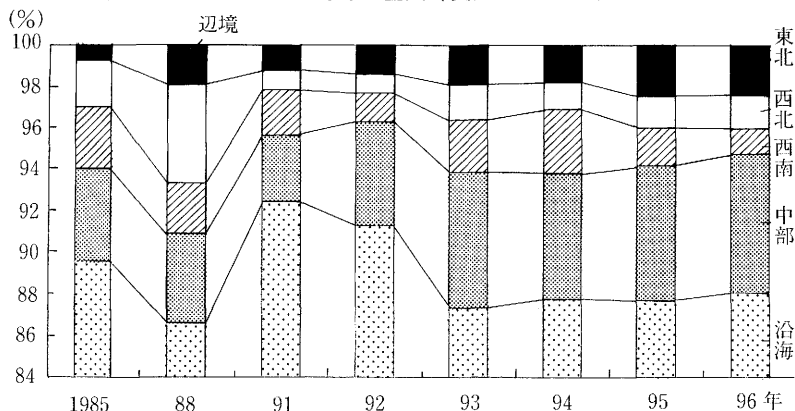
図2 全国の直接投資受入額と内陸
（実際利用外資）

（億ドル）



（出所）国家統計局編『中国統計年鑑』中国統計出版社、各年版より作成。

図3 内陸各地域と沿海部の全国外資受入れにおけるシェア



(出所) 図2に同じ。

思われる⁽³⁾。94年から全体の伸び幅が安定的になってからは沿海の比率が微増傾向にある。

内陸内の各地域間での外資の分配は図3のとおりである。1980年代後半まで外資は主に西南、西北へ向かっていたと言える。中部地域は人口で西南の1.7倍、GDPで2倍、西北と比べると人口で2.4倍、GDPで2.5倍の規模があることを考えるとこの時期の外資受入れはその経済規模に比べればかなり少なかった。

一方、1990年代に入り中部への外資進出が増大し、全国シェアも増加傾向にある。90年代初めに西南は着実に増加し94年にシェアでピークをむかえた。後述するように重慶市への日系企業の進出が中心である。しかしその後同地域を形成する四川、雲南、貴州とも外資受入れは絶対額で減少し、全国シェアもかなり縮小している。西北は元来、主に陝西、そのなかでも特に西安市が中心となり外資を受け入れてきた。しかし近年陝西の伸びは鈍化し、代わりに新疆、内モンゴル、甘粛の伸びが西北全体の外資受入れの増大につながっている。東北は人口で西南の3分の1、西北の2分の1という規模にもかかわらず、近年外資受入れは西南、西北を抜いてシェアをさらに増大させている。辺境は経済規模が格段に小さく、外資導入額も微々たるもの

である。

(2) 国籍と産業

限られた統計からみるかぎり、外資企業の国籍と進出産業について各地域間で傾向的な相違はみられない。

国籍をみると、各地域で独特の構成を形成している場合も多い。表1にあげた例だけでも、香港（広東、武漢）、日本（重慶市、遼寧、陝西）、米国（遼寧、江西、新疆、湖北）、韓国（山東）、台湾（陝西）、シンガポール（湖南、湖北）、ヨーロッパ（河南、湖北）、マレーシア（湖南）などの国籍の資本がそれぞれの省・市で全国平均と比べて比較的大きなシェアを占めている。

沿海では広東で香港企業が、遼寧（大連が大部分を占める）では日本企業、山東で韓国企業がそれぞれ大きなシェアを占めるが、これは地理的近さ、歴史的つながりという諸要因に影響されていると思われる。一方、内陸では地理的要因によりある国籍の企業が集中する例は少ないと思われる。武漢では

表1 主要省・市の直接投資の国籍（当該省全体に占める割合）

(%)

		全国	沿 海			内 陸						
			広東	山東	遼寧	河南	湖北	江西	湖南	陝西	新疆	武漢
		1995 実際	1995 実際	1995 実際	1994 契約	1994 実際	1995 契約	1995 実際	1994 実際	1994 実際	1994 実際	1994 契約
香 港	53.4	71.9	39.3	42.9	60.9	42.8	59.0	50.0	58.8	63.4	67.6	19.3
台 湾	8.4	3.6	10.2		11	5.8		10.6	12.5	6.2	6.4	8.3
韓 国	2.8		15.3	6.2		2.2	0.1	8.7			1.8	
シンガポール	4.9	1.5	4.9	1.0	4.5	7.4	2.6	8.2	3.1	0.8	4.0	3.2
タ イ	0.8		0.4	0.3	2.5			1.2	0.6		1.1	
マレーシア	0.7							6.1				
日 本	8.5	6.2	12.5	20.1	2.3	2.3	10.6	1.2	14.0	1.2	5.3	56.9
米 国	8.2	1.5	8.4	17.8	12.7	12.7	15.7	3.4	2.7	14.3	5.3	6.5
ド イ ツ	1.0	0.1	1.4	0.8	1.6	1.6			0.7		0.4	
イ ギ リ ス	2.4	1.6		1.8	5.3	5.3					4.8	0.3
フ ラ ンス	0.8		0.7	0.1	2.1	2.1	0.4				0.3	0.6

(注)「実際」：実際利用額ベース、「契約」：契約額ベース。

(出所) 各省・市統計年鑑、各年版／国家統計局編『中国統計年鑑』1996年版。

表2 主要省・都市の直接投資受入れ産業

(%)

	沿 海		内 陸						
	広 東	山 東	湖 北	江 西	黒 竜 江	陝 西	新 疆	武 漢	重 慶
	1995 実際	1995 契約	1995 契約	1995 実際	1995 実際	1994 実際	1994 実際	1994 契約	1995 実際
農 業	0.9	2.7	1.3	1.4	0.7	0.6	2.1	0.3	
工 業	65.7	79.6				57.6	39.3	23.0	
製造業			62.0	59.4	77.5				76.9
食 品			12.5	6.3	9.7				4.4
織 維		9.0	2.9	4.5	10.6				0.7
木 材 加 工 等					28.8				
化 学		5.2	8.9	5.4	11.7				3.1
金 属		0.0	4.2	24.2	2.8				
機 械 ・ 輸 送 設 備		9.3	10.0	25.1	4.5				58.6
電 子 ・ 通 信		5.8	1.1	2.2	4.3				0.8
三次									
不動産、サービス	13.5	11.4	20.4	20.0	14.8	28.5	47.6	54.7	34.7

(出所) 各省・市統計年鑑，各年版。

香港企業が、重慶では日本企業の投資が突出しているが、これらはそれぞれ不動産産業と輸送機械産業の投資が多いという産業要因によるものと思われる。重慶の日本輸送機械メーカーの進出については後述する。

外資が各地域でどのような産業へ進出しているのかに関する統計は少なく、全体像もつかみがたい。表2の各省・市・自治区の数字は年によって変動があり、統計の出所も異なるため直接の比較はむずかしいが、これによると先の国籍同様、内陸部と沿海部で傾向的な相違はみられない。各地とも製造業が主要な投資先である。

工業部門への投資の内訳は限られた省・市についてしか垣間見られないが、黒竜江は木材加工や石油化学、重慶市が輸送設備（自動車、オートバイ）が大きなシェアを占めるなど、各地の資源や工業基盤を活かした分野に外資が進出しているのがわかる。

(3) 一部都市への集中

総じて内陸へ向かう外資は一部都市への集中度が高く、沿岸部から遠くなるほどその集中度は増加する傾向がある。

表3は各省の二大都市の工業生産の集中度（当該都市の工業生産/当該省の工業生産）と実際利用外国資金⁽⁴⁾の集中度（同）を比較したものである。江蘇、広東に代表される沿海部では工業生産、外国資金導入額とも集中度は低く、またその度合いは徐々に減少している。これは工業基盤が一部の都市に偏らず、分散していること、および中小都市や農村部の工業化と外資導入が進んでいることを示していると思われる。

内陸は中部地域の一部とそれ以外の地域で異なる。中部の河南、江西、安徽は外国資金受入額、工業生産とも二大都市への集中度は低く、また1990年代に低下している。また外資受入額と工業生産の集中度に大きな差はない。これらは沿海省にみられる特徴である。一方、東北、西南、西北、そし

表3 各省の二大都市への集中度

(%)

	工業生産額		外資利用額			工業生産額		外資利用額	
	1990	1994	1990	1994		1990	1994	1990	1994
江蘇					吉林				
南京	16.8	9.9	27.8	9.0	長春	30.0	37.2	6.8	42.6
無錫	10.0	5.5	9.1	5.5	吉林	27.7	21.6	71.0	8.1
広東					四川				
広州	33.7	15.3	14.4	12.4	重慶	30.4	23.9	90.8	63.2
深圳	15.5	14.7	27.9	17.7	成都	22.7	20.1	2.3	21.5
河南					貴州				
洛陽	14.9	10.7	7.4	10.6	貴陽	52.8	44.4	84.5	86.7
鄭州	16.8	9.3	31.2	15.1	遵義	15.2	13.8	0.0	3.1
湖北					陝西				
武漢	36.5	26.8	65.1	76.0	西安	52.8	50.0	53.2	82.7
十堰	8.6	8.4	0.0	1.8	咸陽	13.9	15.2	0.0	12.2

(注) 各省の二大工業生産都市の全省に占める割合。工業生産額は工業生産総額（「工業総産値」）、外資利用額は外国資金の実際利用額（「実際利用外資額」）。

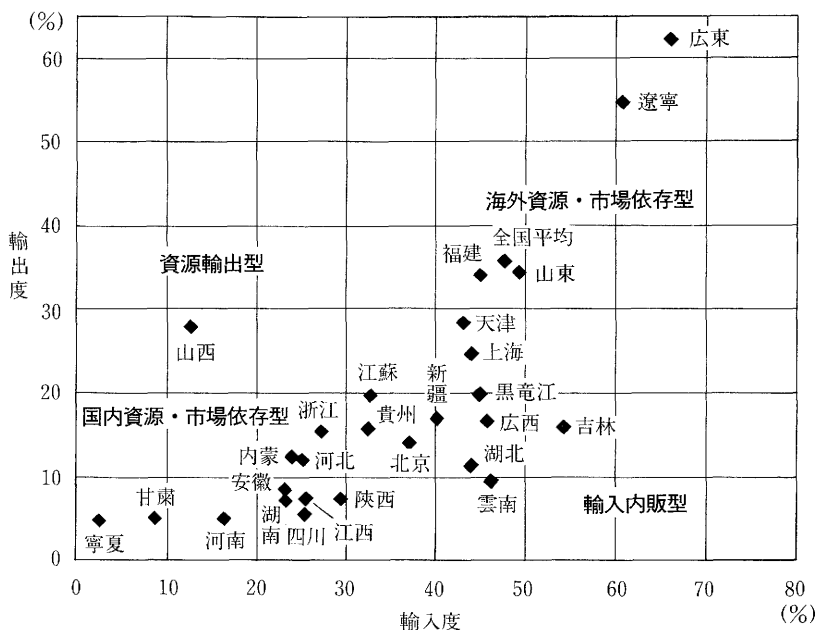
(出所) 国家統計局城市社会経済調査総隊編『中国城市統計年鑑』1991、1995年版。

て中部の湖北、湖南では外資、工業生産とも集中度が高く、さらに年を追って集中度が増大している省さえある。同時に外資導入の集中度は工業生産のそれよりもかなり高い。表3の貴州、陝西、吉林はそれぞれ西南、西北、東北を代表すると考えられるが、そのような現状を典型的に示している。湖北省は中部地域に属するが、武漢への外資の集中が著しい。武漢が長江流域の中心都市として多くの外資から注目されていることも原因のひとつかと思われる。なお表にはないが辺境地区も同様の傾向をさらに強く有する。

(4) 外資企業による輸出入

外資企業による輸出と輸入はそれぞれ製品販売と生産のための原材料・部

図4 各省工業外資企業の輸出度と輸入度
(1995年)



(注) 輸出度＝外資工業企業による輸出額/外資工業企業の生産総額(%)、
同様に輸入度＝外資輸入額/生産総額。

(出所) 図2に同じ。

品調達における海外市場への依存を示すと考えられる。図4は各省・市の外資企業（工業部門）の輸出度（輸出額/生産額）⁽⁵⁾と輸入度（輸入額/生産額）を通じて、各地の外資が販売と調達でどの程度海外市場に依存しているかをみたものである。四つのタイプに分類されるが、絶対的な基準はなく、全体のなかでの相対的な位置を示す。「海外資源・市場依存型」とは相対的に多くの輸入原材料を使用し製品は海外に輸出するタイプで、広東、遼寧を典型とする。「大いに輸入し、大いに輸出する」（「大進大出」）という沿海地域発展戦略に沿ったタイプで、すべて沿海地域である。外資企業の輸出基地になっているものと思われる。内陸部の省・市は輸入度、輸出度とも低い「国内資源・市場依存型」に入るものが多い。輸入度が高く輸出度が低いものは「輸入内販型」と考えられ、吉林や湖北、雲南などが入る。山西は輸入度は低いが輸出度が高い唯一の省で、石炭を中心にした資源を採掘し輸出している外資が多いものと思われる（「資源輸出型」）。

総じて、工業部門では沿海部では海外から輸入した原料や部品を組立・加工して製品を輸出するものが比較的多く、内陸部では国内の資源、原料、部品を調達し、国内市場で販売するものが比較的多いと考えられる。

以上をまとめると、内陸へ向かう外資の量的特徴として、(1)中国全体では沿海に比べ依然ほかに少ないが、それでも(2)1990年代初めの沿海部への外資導入総額に達している。(3)内陸の主要な外資受入先は中部地域である。西南は94年にピークをむかえその後減少に転じている。西北、東北は増加傾向にあり、特に東北は全体の経済規模の割に外資導入が多い。その他に(4)外資は内陸各地で特徴的な国籍、産業構成をなしているが、全体として顕著な傾向的特徴がみられない。資源賦存にあった進出を果たしているようだ。(5)内陸では一部都市へ集中する傾向がある。(6)工業部門では国内市場での販売を重視する外資が内陸に多い、などの諸点を観察することができた。

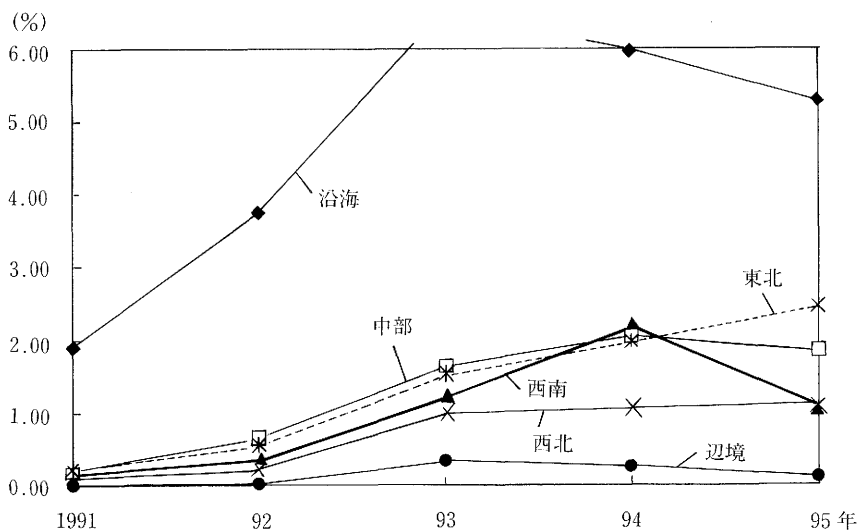
2. 内陸各地の外資のプレゼンス

ここで内陸各地域における外資のプレゼンスを比較し、それぞれの地域の経済発展に外資がどの程度寄与しているのかをマクロ的に概観しよう。

ある経済のGDPに比較した直接投資受入額を外資導入度として各地域を比較すると(図5)、内陸部の導入度は沿海と比べおしなべて低水準にある。中部、東北、西南の各地域は1990年代を通じてほぼ同水準で外資導入度を増大させてきたが、95年に東北が上回り、西南が大きく減少し西北と同水準まで落ち込んだ。沿海地域内では各省で大きく差があり、95年に広東省は16.6%、江蘇省で8.6%、浙江省で3.1%となっている。

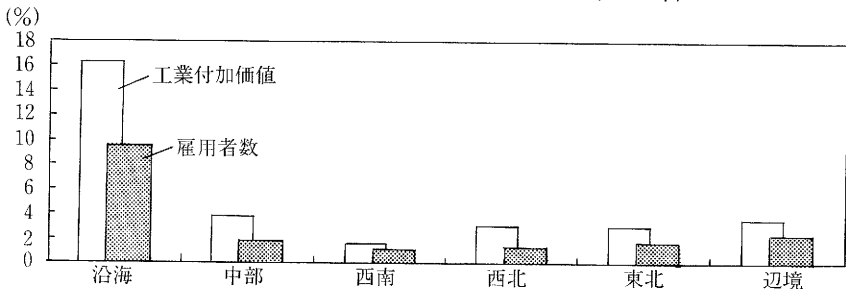
次に資料の入手可能な工業部門に絞って生産と雇用に占める外資のシェアをみる。図6によると、外資のプレゼンスはやはり沿海部で高く、内陸部で

図5 各地域の外資導入度



(注) 外資導入度＝実際利用直接投資/GDP。「沿海」は沿海地域諸省・市の平均。
(出所) 図2に同じ。

図6 各地域における外資企業のシェア (1994年)



(注) 郷および郷以上の独立採算性工業企業に占める外資工業企業の割合。

(出所) 国家統計局工業交通統計司編『中国工業経済統計年鑑』1995年版、北京、中国統計出版社、79、97ページ。

低い。内陸部内では中部、西北、東北が比較的高く、西南は低い。外資企業の雇用に占めるシェアは生産額のそれに比べて小さいが、これは地元企業に比した外資の相対的な効率の良さを示すと同時に、雇用創出効果の小ささも示していると思われる。ちなみに沿海部では華南地域と3直轄都市でとりわけシェアが大きく、広東省では生産額の34.6%、雇用の25.4%にも達し、上海でもそれぞれ21.5%、10.1%である。

全体としてみれば外資は、少なくとも沿海でそれが果たしている顕著な役割に比べれば、内陸経済発展を牽引する主要な力とはなっていない。しかし内陸の一部都市（または工業地帯）についてみれば話は別であり、これについては重慶のケースを通じて後述する。

3. 仮説——国内市場販売と既存工業基盤活用を目的とする内陸投資

先にマクロ資料から観察できる内陸の外資企業の特徴として、(1)一部都市に集中する傾向があること、(2)工業部門では輸出よりも国内販売が多いことをあげた。なぜそのような特徴がみられるのか。工業企業について以下に考察する。

内陸への直接投資が一部都市へ集中する基本的な理由は、多くの内陸地域

が「二重経済」と言われる特徴を有し、産業基盤自体が一部地域に集中していることにある。一般に内陸部では、一方に膨大な農民をかかえる広大な農村地帯、一方の都市部には限られた労働者が配置される近代的な重工業部門や資源採掘・加工部門が併存し、相互に経済的関連性が少ない「二重経済」と呼ばれる状況が存在するという産業配置上の特徴がある⁽⁶⁾。西南、西北、東北、辺境の各地域には、重慶、西安、洛陽、瀋陽、ハルビン、蘭州などの「老工業基地」と呼ばれる一群の重化学産業と軍需産業に産業構造が偏った工業都市がある。

内陸の多くの省で工業生産力の集中度よりも外資の集中がさらに著しいのには以下のような理由が考えられる。第1に、内陸部では既存大都市（特に開発区）以外にはインフラが未整備で投資リスクが大きい。特に交通インフラの問題が内陸省の地方都市では深刻である。第2に、沿海では既存の工業地帯、都市部、開発区にすでに多くの企業が進出してコストを押し上げており、後続企業が新たに立地しようとする場合、その周辺部（周辺中小都市や農村）に立地したほうがコストが低い場合が多い。特に労働集約的企業はその必要性が高い。内陸部では外資の絶対的進出数が依然少ないため、周辺に立地する必要性が少ないと思われる。

内陸に進出する外資に国内販売が多い理由として、製造業外資企業が輸出加工をするのか、国内販売を重点にするのかという投資目的の違いが考えられる。例えば関満博氏は日系企業の進出の目的と形態の変化を分析し、以下のような明快な説明をしている。1980年代から90年代初頭までの日本の対中投資は沿海部の低廉な労働力の活用を目的とした労働集約部門（特に電子・電機の組立部門〈セットメーカー〉）が中心であり、材料、部品を日本から調達し、加工して海外へ輸出する「輸出加工基地」の設立が主な投資目的であった。よって工場の設立は海運に便利な沿海部の港湾都市（特に深圳、大連）の周辺に集中した。一方、90年代になると中国国内消費市場の高度化と規模拡大が顕著になり、それにつれてメーカーも中国国内市場への販売を重視しはじめる。そこに全国で実施されている国内販売規制を緩和すると

いう手段を使って内陸の各地方政府がメーカーを自地域に誘致する。一方製品内販の条件として現地での部品調達を中国政府から要求され、その結果、日本国内の部品メーカーや素材メーカーの進出が増加することになった。内陸へ向かったセットメーカーに続いて、部品、素材メーカーも順次内陸へ進出することになったという⁽⁷⁾。

原材料輸入による輸出加工を直接投資の主目的にすると沿海（それも港湾の周辺）に立地せざるを得ず、一方、国内販売を主目的にすれば内陸と沿海では決定的な立地条件の差にならない。これは内陸に立地する外資は国内販売が相対的に多いという観察結果を十分に説明している。

なぜ国内販売を目的とする一部外資が内陸に向かったかについて、関氏の説明では、国内販売規制を緩める地方政府に「一本釣り」されたとしている。その是非を検証する能力に筆者は欠けるが、しかし政策的優遇以外に、外資が進出するにあたって魅力となる純経済的な条件をあらかじめ備えていなければ外資は進出を決定しなかったであろう。その外資を惹きつける純経済的な必要条件とは何であろうか。

本章では以下のように想定する。すなわち、国内市場で他社と競争し勝ち残るには輸入原材料・部品に頼っていたのではコスト面で大きな負担になる。中国での国産素材、国産部品をいかに利用するかが焦点になろう。そのためにはある程度、素材、部品の供給能力をその時点ですでに有するか、少なくとも近い将来に有するように発展できると思われる地点に立地する必要がある。また将来的に絶えずグレードアップを行うための製品開発・設計能力、さらに販売能力・ネットワークを有するかどうかも重要な要素である。これらを工業基盤と呼ぼう。外資を呼び込んだ内陸の一部都市はすでにある程度の工業基盤を有しており、さらに近い将来、優良な工業基盤をもちうると認識されていたのではないか。これが内陸の一部都市へ外資が向かった純経済的理由であり、内陸都市が外資を惹きつける必要条件であったと考える⁽⁸⁾。

第2節ではこの仮説を重慶市に向かった日系輸送機器メーカーの事例を通

じて検討しよう。

第2節 国内市場と工業基盤への期待

——重慶市への日系企業の進出のケース——

第1節では、関氏の説明を借りながら、内陸へ進出する外資が国内市場販売を主目的としたものが多く、また既存工業基盤の活用を目的とする例が多いのではないかと仮説を提示した。その妥当性と問題点を検討するには、個々の事例にあたらねばならない。しかし内陸はあまりに広大で多様であり、また外資進出の歴史と総量が少ない。ここでは先に紹介した内陸地域の典型的な大規模重工業都市で経済的重要性も高い重慶市と、同地で圧倒的プレゼンスを示す日系輸送機器製造メーカーの直接投資について分析しながら、その仮説の妥当性を検討する。

まず日系企業の投資目的の変化とそれがもたらしうる内陸進出の増大についてマクロデータに基づき検討しよう。

1. 日系製造業企業の対中進出の質的变化

日系製造業企業の地域分布と産業内訳をみると、上述の沿海を中心にした輸出加工型の産業から、素材産業や自動車など輸送機器関連産業といった中国の内需対応型（中間財提供産業を含む）産業が徐々に比重を高めており、それに伴い内陸へ向かう投資も漸次増加する傾向にあることがわかる。内陸投資企業の増加の背景に企業の投資目的の変化があるのである。

まず日系企業の設立目的が国内販売を中心とするものに変化しており、内陸企業ほどその傾向が強い点については、日中投資促進機構のアンケート調査に明確に表われている（表4、5）。

日系製造業企業の投資対象産業の変化を東洋経済新報社による件数ベースの統計⁽⁹⁾でみてみよう。製造業を多少粗いが便宜的に図7の注のような五

表4 日系企業の進出動機（設立時期別、複数回答）

	回答企業数	1985 以前	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996 年以降
回答企業数	435	16	15	20	16	22	22	25	46	69	99	80	5
国内市場開拓 (%)	203 46.7	6 37.5	4 26.7	10 50.0	3 18.8	4 18.2	5 22.7	5 20.0	22 47.8	40 58.0	51 51.5	50 62.5	3 60.0
廉価な労働力 (%)	123 28.3	3 18.8	4 26.7	4 20.0	7 43.8	9 40.9	10 45.5	13 52.0	13 28.3	22 31.9	23 23.2	15 18.8	

(出所) 日中投資促進機構『第4次日系企業アンケート調査集計・分析結果』1997年1月、86ページ。

表5 日系企業の進出動機（地域別、複数回答）

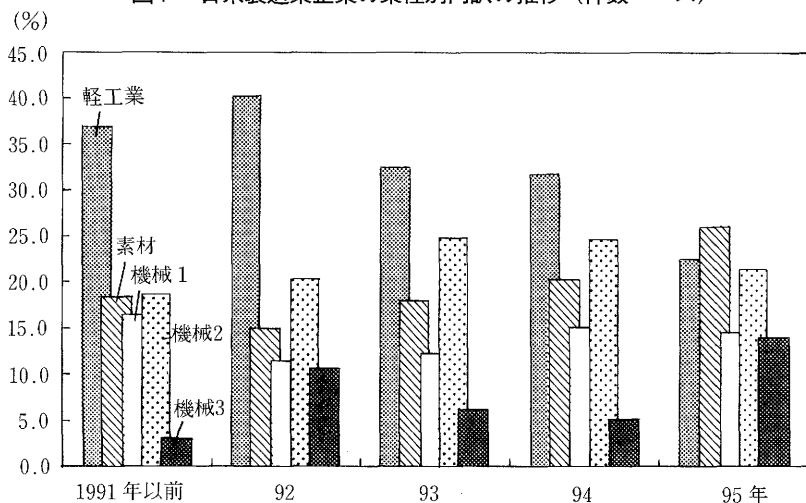
	全国計	沿海部	う ち 上海市	広東省	深圳	内陸部
国内マーケット開拓 (%)	165 46.2	147 45.0	36 55.4	17 36.2	5 26.3	18 60.0
廉価な労働力確保 (%)	117 32.8	108 33.0	18 27.7	18 38.3	10 52.6	9 30.0
原材料確保 (%)	31 8.7	27 8.3	4 6.2	4 8.5	2 10.5	4 13.3
取引先からの要請 (%)	40 11.2	36 11.0	6 9.2	6 12.8	2 10.5	5 16.7
回答企業計 (%)	357 100.0	327 100.0	65 100.0	47 100.0	19 100.0	30 100.0

(出所) 日中投資促進機構『第4次日系企業アンケート調査集計・分析結果』1997年1月、5、85ページ。

つのグループに分類する。輸出加工が比較的多いと思われる軽工業（繊維を含む）と電気機器（機械2）をみると、1990年代に入り件数ベースで繊維などの軽工業が徐々に減少し、また電気機器の水準は高いものの、93年でピークをむかえた感がある。一方、素材系産業や輸送機器関連産業（機械3）が増加しているのがわかるが、これは中国国内市場向けの自動車・オートバイなど輸送機器や、素材・部品といった中間財の現地調達需要を満たすためのものだと思われる。この進出産業の推移は、全体としてみれば、日本企業の対中進出動機が輸出加工型を中心とするものから中国の内需対応型へ比重を移しつつある現実を示していると思われる。

次に投資の対象地域をみると（図8）、沿海部へ大部分が向かっている。

図7 日系製造業企業の業種別内訳の推移（件数ベース）



(注) 東洋経済新報社の調査結果を、五つの産業分類を便宜的に以下のとおりとして筆者加工。

軽工業＝食料品、繊維、木材・家具、パルプ・製紙、ゴム、皮革、出版・印刷

素材産業＝化学、石油・石炭、窯業・土石、鉄鋼業、非鉄金属

機械1＝金属製品、機械、精密機器

機械2＝電気機器

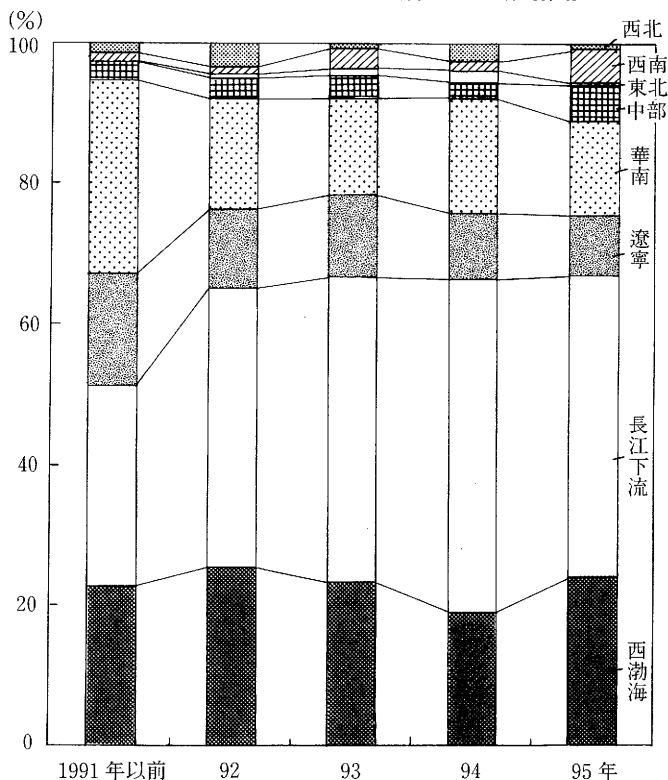
機械3＝輸送用機器、自動車・部品

(出所) 『週刊東洋経済臨時増刊/DATA BANK 中国・香港・台湾進出企業総覧1997年版』東洋経済新報社、1997年、13～20ページ。

沿海内部での分布では、近年長江下流域が最も多く、次いで西渤海が多い。華南地域の比率は中国の全体的動向に比較すると少なく、1990年代に入ってから減少も顕著である。遼寧（大連が大部分を占めると思われる）は91年以前は一省で16%を吸収していたが、現在やはり減少傾向にある。輸出加工をするため港湾周辺に立地した企業が相対的に減少していることを示していると思われる。

内陸部への投資は少ないが、それでも増加傾向にあることは注目すべきである。特に西南、中部地域が1995年に急増している。西南地域には重慶、中部地域には湖北省武漢や河南に多くが向かっている。図9にあるように西南で輸送機器が、西北で素材産業が多い。総じて、相対的に、沿海部では電

図8 日系製造業企業の対中投資件数の地域別推移



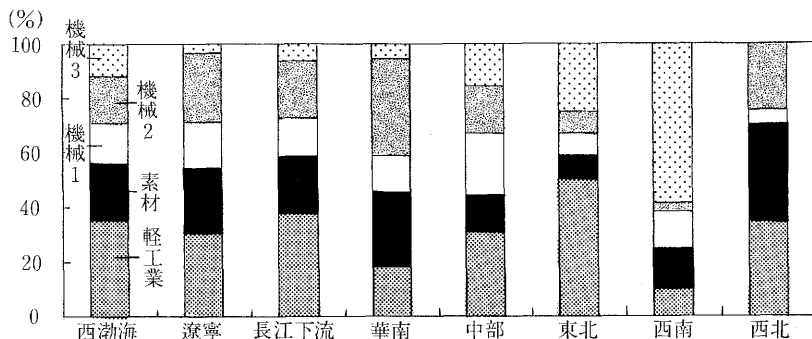
(注) 各地域への投資件数/全体の件数。東洋経済新報社の調査結果を加工。西渤海は北京、天津、河北、山東。

(出所) 図7に同じ。

子・電機と繊維を中心にした労働集約的組立・加工産業が多く、内陸部では輸送機器など内需型機械産業や素材産業が多いとみてよからう。

以上から、日系製造業企業の対中投資目的が輸出加工を中心としたものから国内販売へ移行し、内需型機械産業や素材産業の投資の割合が上昇するにつれ、沿海一辺倒から内陸の割合の増加していることがみてとれるのである。

図9 日系製造業企業の地域別投資分野（構成比）



(注) 1995年までに設立された日系企業（製造業）の各地域における投資産業分野。件数ベース。

(出所) 図7に同じ。

2. 重慶市の輸送機器産業

次に直接投資受入側の重慶市の輸送機器産業を検討する。

重慶市は典型的な「老工業基地」として中国の重化学工業の発展に寄与してきたが、一方で改革・開放の進展とともに大きな困難に直面している。国営部門が経済の中心で技術革新についてゆけない、余剰労働力と資金不足が深刻、兵器企業が多い、企業・産業の分業化、専門化が未発達、消費財部門、非国有企業部門が少ないなどの諸問題である⁽¹⁰⁾。一般的に内陸重工業都市は共通してこれらの課題をかかえており、重慶市はひとつの典型と言える。

一方、全体的に不調な重慶市の工業部門のなかであって、自動車とオートバイ産業が急成長を遂げている。1990年代に日本からの直接投資が急増しているのもこの産業である。まず重慶市の同産業の基本的特徴を明らかにし、なぜ直接投資を必要としたのかその背景を明らかにしよう。結論を言えば、技術基盤が薄い所に政策的後押しを受けてKD（ノックダウン）方式で技術導入してできた新しい産業で、技術的な参入障壁は元来低い。よって新

たな競争者が多数出現し市場競争が激化するにつれ、コスト削減のための部品の国産化と製品差別化のためのグレードアップをはかることが急務となる。しかし地場企業のみではそれに対応しきれない。中国側が外資を呼び寄せる必要性はここにある。重慶の場合、軍事産業が民需転換する際に特別な政策的支援を受けていることがこの特徴を際立たせる結果となっている。以下にそれを検討しよう。

(1) 輸送機器産業の概況

完成車生産の概況は表6のとおりである。これ以外にも各種部品、素材供給企業が多数存在する。

重慶市の自動車産業は大型トラック（スタイヤートラック型）、小型トラック（いすゞエルフ型）、軽トラック（スズキキャリー型）、そして軽乗用車（スズキアルト型）が主要製品である。小型トラック、軽トラックとも1980年代に日本の技術をKD（ノックダウン）方式で導入してから急速に発展した。オートバイは50ccから250ccまでであるが、主力は50ccと70～125ccクラスでいずれもホンダ、スズキ、ヤマハの技術がベースである。

1980年代の技術導入は生産ライン設備を中心にした技術輸入によるもの

表6 重慶市の自動車、オートバイ生産概況（完成車のみ、1995年）

企 業	提携・合弁外資	生産量		全国順位
		(1,000台)	(シェア, %)	
大型トラック四川汽車製造廠	スタイヤー	2.4	10.0	4(13)
西南車輛製造廠		0.02	—	10(13)
小型トラック慶鈴汽車有限公司（合弁）	いすゞ（1985 設）	30.0	9.8	4(49)
軽トラック 長安汽車有限責任公司	スズキ	59.9	22.8	2(9)
軽乗用車 長安汽車有限責任公司	スズキ	7.7	9.0	2(10)
重慶長安鈴木汽車有限公司（合弁）	スズキ（1993 設）	7.1	8.3	4(10)
オートバイ 嘉陵工業株式会社有限公司	ホンダ	1,145.5	15.0	1(96)
嘉陵一本田モーター有限公司（合弁）	ホンダ（1993 設）	（上記嘉陵工業に含まれる）		
建設工業有限責任公司	ヤマハ	1,034.2	13.5	2(96)
重慶望江鈴木モーター有限公司（合弁）	スズキ（1994 設）	19.0	—	—(96)

（注）軽トラックはボックスタイプ（軽客車）を含む。オートバイは普通と50cc型（軽便）の計。シェアは同一種における全国シェア。全国順位のかっこ内は全国の製造メーカー数。

（出所）機械工業部汽車工業司中国汽車技術研究中心編『中国汽車工業年鑑』1996年版、中国汽車工業年鑑編輯部出版、1996年。

であった。例外は小型トラックで、85年に重慶汽車製造廠（70年から軽トラック生産開始）といすゞによって設立された重慶初の合弁企業、慶鈴汽車有限公司によって同年KD方式で生産が開始され、以後本格化した。小型トラックが合弁で、軽トラックとオートバイが各社とも設備輸入だったのは、後述するように、(1)後者はすべて軍事工業企業⁽¹¹⁾で外国企業との合弁経営は敬遠された、(2)後者が技術的に比較的単純であり、生産設備の導入と輸入部品のKD生産で当面は事足りたことによるものと推測される。小型トラック以外の生産設備・技術は、軽トラック（長安機器廠、現長安汽車有限公司）が84年にスズキから、軽乗用車は長安汽車が軽トラック生産が急拡大した後90年代に入ってやはりスズキから、オートバイ産業（嘉陵機器廠、現嘉陵工業株式有限公司）は81年にホンダから（生産の本格化は80年代半ば）、その後建設工業がヤマハ（50～150cc）；望江がスズキ（250cc）からそれぞれ導入した⁽¹²⁾。

当初は完全KD方式であったが、漸次国産化比率を高めている。例えばオートバイでは嘉陵では生産が本格化した標準的な製品については、どうしても必要な部品以外99%国産化している⁽¹³⁾。乗用車の国産化率は長安汽車のアルトが1995年時点で約65%になっている⁽¹⁴⁾。

これらは現在いずれも全国で有数のメーカーに成長している。オートバイは上位2社を合わせると生産台数で全国シェアの30%弱、軽トラックは全国シェア20%以上を占めている。輸送機器産業は重慶市の工業生産額、税収、利潤においてそれぞれ3割以上を占めており、同市の最も重要な産業に成長した⁽¹⁵⁾。また全国的にも主要な自動車・オートバイ産業のメッカの一つとなっている⁽¹⁶⁾。

(2) 「軍転民」の結果としての弱い競争基盤

ここで重要なのは、重慶の輸送機器産業は軍事工業企業が中心となっている点である。すなわち、改革・開放期に入り需要の低迷で行き詰まった軍事工業企業が関連技術を使用して民生用品を製造することで生き残りをはかっ

た政策（「軍転民」政策）の一環として選択され、政策的支援を受けながら発展を遂げた新しい産業で、少なくとも発展を開始した時点では必ずしも豊富な技術基盤の上に成り立っていたわけではないのである。

重慶はオートバイと軽トラックが輸送機器産業の中心になっているが、これは中国第一自動車（一汽）や東風自動車を中心にこれまで伝統的な中型トラック生産を担い、さらに1990年代に入ってから普通乗用車生産の中心になっている上海、江蘇、吉林、湖北などの「正統的自動車産業基地」とは大きく異なっている。これはオートバイや軽トラックが、(1)生産面において計画経済期の中国で軽視されたマイナーな存在であり⁽¹⁷⁾、一方で(2)中国経済の発展段階からみて民間の潜在的な需要が最も大きかった商品であるという、いわば有望なニッチ産業に、(3)タイミング良く「軍転民」をはかろうとした軍事工業企業が目をつけたことの結果であった。軍事工業企業はある程度の工業技術と資本、設備を有しており⁽¹⁸⁾、さらに外国からの技術・設備導入については当時優先的権利を与えられるなど政府の強い後押しを受けることができた⁽¹⁹⁾。それらの優位性を十分に発揮し、他社に先駆けて日本から技術導入を行い一気に中国市場を席卷するシェアを獲得したと考えられる。

全国レベルでこれら車種生産における軍事工業企業のプレゼンスをみると（1995年）、普通二輪オートバイ製造では上位6社のうち3社が軍事工業企業（3社による市場シェアは28.7%）、軽便二輪オートバイ（50cc）が上位6社中5社（同52.3%）、軽トラックでも上位6社中3社が軍事企業（同44.4%）となっている⁽²⁰⁾。これは例えば小型トラック製造部門では上位20社のうち軍事工業系統が一つ（市場シェア1%以下）しかないのとは大きく異なる（なお重慶輸送機械産業の一翼を担う重鈴汽車は機械工業部系統）。乗用車生産においても90年代初めに提唱されたいわゆる「三大三小二微」⁽²¹⁾のうち、軍事工業企業は二微（軽乗用車）の長安鈴木汽車と貴州航空総公司（技術導入のパートナーは富士重工、車種はレックス）のみで、いずれも既存の「軍転民」の成果であった軽トラックと小型トラックの生産から発展したものであ

る。

以上のことから、重慶における輸送機器産業は、他の主要生産地域のそれと比べて相対的に小型で技術的に単純なものが中心であり、これは少なくともその開始の時期においては、多かれ少なかれ「軍転民」政策という政策的な後押しを受けた上での発展であったと考えることができる。すなわち、他の輸送機械生産地と比較して、技術的競争基盤が脆弱だと考えられるのである。

(3) 激化する市場競争と国産化への対応の必要性

以上のように、重慶の軽トラック、オートバイメーカーは、もともとその関連分野で圧倒的な技術力を有していたわけではなく、また製品そのものが普通乗用車などと異なり市場への新規参入が比較的容易である。そのため、改革・開放の進展とともに地方企業を含めた多数の企業が新規参入するとともに、熾烈な市場競争に直面することになった。

例えばオートバイ生産企業は1990年の62から95年には109まで増加し（同時期に自動車セットメーカーは117→122）、生産台数は97万台から796万台に激増している⁽²²⁾。これは同産業が中国において発展の余地のあったことを表わすが、新規参入が比較的容易で競争が激しいことも同時に示している。事実、オートバイは近年過剰生産が著しい。ホンダの96年時点の認識では、中国全体の販売量約600万台のうち、流通在庫が170～200万台あるとのことであった⁽²³⁾。また嘉陵工業会社の技術者が沿海部の他企業へ引き抜かれ、そこで嘉陵（ホンダ）製と外見がほとんど同じバイクを模造し半額以下の値段で販売し、売上げを伸ばすという出来事があったという⁽²⁴⁾。これは現在の中国で需要されている同製品を製造するための技術水準と、中国の現地企業が有するそれがかなりの程度まで接近していることを示している。ホンダの認識では、品質を問わなければ100%国産化が可能であり、新しいモデルの国産化率は立ち上げの段階で55～65%、2年後には80～90%まで上がってしまうとのことである⁽²⁵⁾。すなわち継続的に新たな製品を開

発し製品化する能力と、低価格で製品を製造する技術力、部品供給体制を有していなければ、現在の地位がたちまち継続し得なくなる立場に立たされているのである。

当然ながら市場競争の激化はオートバイに限ったことではなく、他の「軍転民」企業が生産する軽トラックや軽乗用車についても言えることである。

3. 日系輸送機器メーカーの直接投資

これまで進出を要請する重慶企業側の背景をみたが、では、進出する日系企業の側はなぜ重慶を選んだのであろうか。結論は、進出する外資の側にとっても厳しい国内市場で勝ち残るには部品、原材料の国産化を進め、絶えず新規製品を投入せねばならない。そのためには進出先がある程度の工業基盤を有していることが前提となる。重慶市自体がその条件を満たすとともに、合弁パートナー（例えばホンダなら嘉陵グループ）が長年自社（ホンダ）の技術・規格で製品を生産しているため、その点でも有力な工業基盤を有していた。重慶輸送機器産業への急速な日系企業の進出は、先述したような中国側企業と、日本側の双方の必要性が合致した結果であった。

(1) 重慶市の日系企業直接投資

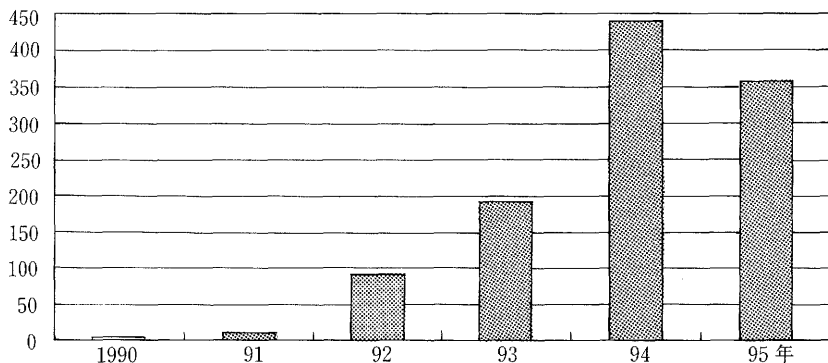
まず簡単に重慶における外資導入概況を概観し、日系企業の直接投資状況を見る。

重慶市の外資受入れが本格化したのは1992年からでありそれ以前は前述のいすゞとの合弁以外には限定的なものでしかなかった（図10）。前掲表2、3にあるように、95年の主要投資企業の国籍は日本が57%を占め、95年末までの累積でも43%に上る。産業別には製造業の比率が非常に高く、95年には輸送機器が全体の6割を占める。近年の外資導入の主力は日系の輸送機器製造企業によるものであることがわかる。

前述の東洋経済新報社資料で日系企業の進出状況をより細かくみると、輸

図 10 重慶市の直接投資受入額
(実際利用額)

(100 万ドル)



(出所) 馬述林「重慶市利用外資状況と産業結構調整分析」(王建編『中国的産業・地区発展と外資的作用』IDE SIE Report No.6, アジア経済研究所, 1997 年) 116~117 ページ。

表 7 重慶への主要日系企業の進出数と業種 (件数ベース)

	1985	1987	1990	1993	1994	1995	1996
輸出機器セットメーカー	1			1	3		
輸送機器部品・原材料					1	10	5
その他機械・金属			1			2	
その他		1					

(注) 進出時期は資料の制約により設立時期か操業開始時期のいずれかとした。

(出所) 『週刊東洋経済臨時増刊/DATA BANK 中国・香港・台湾進出企業総覧 1997 年版』東洋経済新報社, 1997 年より作成。

送機器セットメーカーが 1990 年代初めに相次ぎ、90 年代半ばにはそれらに部品・素材を供給するメーカーの進出が中心になっていることがわかる (表 7)⁽²⁶⁾。関氏の言うセットメーカーの進出が部品、素材系メーカーの進出をタイムラグを経て促している点を典型的に実証している。

(2) ホンダの重慶進出と嘉陵グループ

ホンダは 1993 年から嘉陵グループと合弁企業を設立し、嘉陵グループが

それまで輸入に頼らざるを得なかった技術レベルの高い2気筒エンジンを生産し嘉陵に供給するとともに、新機種の組立てを行っている。

ホンダが重慶を合弁相手先を選んだのは、まず第1に需要がある場所で生産する体制を築くこと、第2に1980年代に嘉陵工業がいち早くホンダから技術供与を受けていたという関係があったこと、そして第3に嘉陵がすでに中国でナンバー1の生産量を誇る企業に成長し、周辺にはそれをサポートする部品・素材製造企業が集積しており、実際に嘉陵側から進出してほしいという要請があったことなどが理由であったという⁽²⁷⁾。

進出目的として、第1に現地市場（つまり重慶を中心とする内陸市場）で生産する必要性をあげていることは興味深い。内陸市場の今後の拡大を意識していることがうかがえる。しかしこれが進出先として重慶市を選択させる最も重要な理由とは考えにくい。仮に内陸部と沿海でマーケットの嗜好に大きな相違がない商品ならば、沿海部に立地し大量生産した製品を内陸へ輸送し販売してもよいはずである。今後沿海と内陸を結ぶ輸送インフラが充実するにつれ、そのような立地の選択がますます増加すると思われる。また改革・開放の比較的進んでいなかった段階では中国では各地方政府による地元市場保護主義（「諸侯経済」）により地域間の商品流通が阻害されるという特殊事情があったが、現在では特に家電や自動車などの新しい製品については基本的に全国市場が形成されていると考えてよいであろう⁽²⁸⁾。例えば、重慶の嘉陵（ホンダ）のオートバイは中国全土にあまねく供給されているし⁽²⁹⁾、長江（スズキ）のアルトは地元西南では売上げの21%しか販売しておらず（1992年は61%）、残りは中国各地へ販売されている⁽³⁰⁾。

第2、第3の点が既存工業基盤の活用の点で重要である。前述のように、オートバイ産業が勃興してから10年近く経過した重慶では、兵器系軍事工業企業を中心に部品・素材供給の面で急速にサポート体制を築き上げ、全国的なシェアを獲得しうるだけの基礎的な工業基盤をすでに有していたと思われる。しかも嘉陵とそれをサポートする企業群の技術・製品規格は1980年代初めから一貫してホンダのものであった。重慶市、そして嘉陵とそれをと

り巻くサポーティングインダストリー企業群はホンダにとって既存工業基盤として非常に優良であったと言える。

もし地場にある程度の既存の部品・素材供給能力・体制が存在していなければ、重慶を選ぶことはなかったという⁽³¹⁾。現在の厳しい市場競争と各地での供給能力の急成長の状況からすると、まったくのゼロから部品・素材供給能力を育て上げるだけの時間的余裕はないからである。

激しい競争のなかで部品・素材のコスト低減のための国産化、品質改善の必要性が高まる程度は、国産化率がさらに低い車種でより強くなる。いすゞの小型トラック、スズキの軽トラック、そして軽乗用車もその例外ではないと思われる。例えばアルトは競争の激化により価格低下の圧力にさらされているが、他の競合相手よりも総じて価格低下の幅が少ない。それは国産化率が他車に比較して低く、高価な輸入部品・素材に依存する度合いが高いこと

表8 価格低下幅と国産化率

車 種	メーカー	価格(元)	価格変動(%)	国産化率(%)
サンタナ (基本型)	上海・ワーゲン	164,000	-8.21	88.6
ジェッタ (グレード4)	一汽・ワーゲン	139,000	-7.31	62.4
シャレード (7100 U)	天津・ダイハツ	90,000	-6.13	85.4
シャレード (7100)	天津・ダイハツ	80,320	-2.31	89.2
アルト	長安・スズキ	66,000	-3.37	64.6
富康	東風・シトロエン	143,000	-1.85	26.2

(注) 価格は1996年の市場調査最低価格。価格変動率は95年最低価格と96年のその変化率。

(出所) 『1997中国自動車市場展望』127ページ／『中国自動車工業年鑑』324ページ。

表9 日系企業の原材料・部品の国内調達割合

	回答企業数 (件)	全原料・部品調達に占める中国国内調達の割合(%)				
		0	0～30	30～70	70～100	100
1993	140	51(37.3)	28(20.0)	22(15.7)	17(12.1)	22(15.7)
1994	177	40(22.6)	50(28.2)	29(16.4)	29(16.4)	27(15.3)
1995	254	35(13.8)	88(34.6)	50(19.7)	50(19.7)	38(15.0)

(出所) 日中投資促進機構『第4次日系企業アンケート調査集計・分析結果』1997年1月、29ページ。

が一つの重要な要因だと思われる（表8）。

なお市場競争が激化する中国で、外資が国産部品・原材料の調達を増大させるのは全国的に、かつ広範な産業でみられることである（表9）。

またホンダが製造するのが最重要キー・コンポーネントであるエンジンと、従来にない250ccのバイクであることも重要である。現在中国のオートバイ市場では従来の50ccなどの原動機付バイクを中心に飽和状態にあり、技術レベルの高い新機種を投入することが生き残りのために不可欠となっている。従来KDで国内企業が生産していた分野で生産過剰状態になった後、外資が直接合併で乗り込みさらにグレードの高い製品を生産するのは他の機械産業で多くみられることである。

おわりに

——内陸投資の展望——

第1節では、限られたマクロ・データから、内陸における外資導入の概況を紹介し、内陸へ進出する外資の特徴の抽出を試みた。製造業企業に関して仮説としてあげられたのは、(1)国内販売を重視している、(2)既存の工業基盤を重視している、という2点である。それを受け第2節では、内陸の製造業直接投資の一つの拠点である重慶市への日系企業の進出を検討し、国内販売の重視とともに、激化する競争による部品・素材の国産化と製品グレードアップの必要性がメーカーの大量の進出の背景となっていること、さらにその条件として、重慶市がある程度の工業基盤を有していたことがあったのではないかと仮説を示した。

ここでは重慶の事例から内陸への外資進出の展望を簡単にやりたい。

第1に、近年の重慶市への日系輸送機器メーカーの直接投資急増のみをみて、今後の重慶市および内陸への外資の増加を予測するのは適当ではない。本章では内陸投資の優位性として一部の重化学工業都市とその技術基盤をあげたが、しかしそれは必ずしも沿海と比較して力強い継続的なものではな

く、どちらかといえば脆弱な優位性であり、その脆弱さゆえに 1990 年代に入って外資がことさらに必要になったと考えられる。仮に今後の競争に打ち勝てず、さらに外資の利益が落ち込むことになれば、重慶からの撤退が相次ぐという結果にもなりかねない。重慶市の今後は、将来性はあるが依然脆弱な現在の工業基盤を外資導入を梃子にどれだけ強化できるかにかかっている。反対に合理化と技術移転の促進により激しい競争に勝ち抜くことができれば、充実した重工業基盤を有する優良生産拠点としてさらに多くの外資を招き、他の内陸地域発展への起爆剤となりえよう。

第 2 に、重慶では一部都市の一部産業に外資の進出が集中しているが、今後産業分野の多様化ができるかどうかが内陸発展の大きな鍵になる。「二重経済」が内陸部に広くみられる特徴だからである。仮に重慶市の輸送機器産業が凋落した場合、その他に有望な産業がない。すでに 1995 年から重慶市では直接投資の受入額が落ち込んでいるが、これは日系企業のセットメーカーの大規模投資が 94 年までにピークをむかえ、それに続く外資の規模が小規模化したことが原因だと思われる。少数の産業に頼る場合にはこのような変動は免れない。輸送機器産業の周辺産業への波及効果を期待したい。

当然ながら重慶市の事例が全内陸に共通するわけではなく、農業、資源開発、商業など第三次産業という部門はこれとは異なる展開をみせているはずである。特に二重経済のもう一方である中小都市と農村の今後が内陸に大きな影響を与えることは沿海の先例をみれば明らかである。今後この方面に外資の影響がどう及ぶかに関する調査が待たれよう。

注(1) 1997 年から直轄市となった重慶市は四川省の一部として扱う。

(2) 外資導入総額とその変化の趨勢を考慮した。例えば四川、雲南、貴州の 3 省は 1996 年にはそろって外資受入額が減少しているが、これは他の地域にはみられない。そのため地域的な特徴があるとみなして西南として同一地域とみなした。

(3) 例えば 1992 年に 13 国境開放都市、5 長江沿岸開放都市、18 内陸省都開放

都市を指定し、長江沿岸、国境、主要幹線沿線（いわゆる「三沿」）を中心にした内陸部への外資誘致政策を本格化させた。

- (4) 直接投資が多くの部分占めるが、その他に海外からの借入れや援助資金、海外からのローンを含む。
- (5) 生産額は工業生産総額（「工業総産値」）。
- (6) それが形成された背景として、(1)内陸部は元来、農業以外の工業基盤が希薄であった、(2)建国以前から工業基盤は沿海部に集中立地していたので、過度の産業の地域的集中を避けるため建国直後の第1次5カ年計画期から内陸工業を傾斜的に発展させる政策がとられた、さらに(3)1960～70年代を通じ、国防上の理由から産業基盤を中国全体に分散させたほうが安全であるという考え方の下に、本来要素賦存上比較優位のない鉄鋼や石油化学、精密機械、輸送機械などの重化学工業および兵器製造など軍需産業の生産拠点を「三線」と呼ばれた陝西、甘肅、四川、貴州などを中心とした地域に集中的に建設した（「三線建設」）ことなどがあげられる。久保亨「内陸開発論の系譜」（丸山伸郎編『長江流域の経済発展——中国の市場経済化と地域開発』アジア経済研究所、1993年）。
- (7) 関満博「新たなアジア分業の構図と日本産業」（『ビジネスレビュー』第43巻第2号、1995年10月）。
- (8) 内陸各省では重慶（四川）、西安（陝西）、蘭州（甘肅）、貴陽（貴州）などの諸工業都市に、(1)ある程度の製造業（サポーティング・インダストリー）が存在し、(2)技術者や技能労働者の蓄積がみられ、同時に高等教育機関（重点大学など）がおかれ人材育成に力が入れられ、(3)技術開発拠点がすでに存在する、と思われる。
- (9) 『週間東洋経済臨時増刊/DATA BANK 中国・香港・台湾進出企業総覧1997年版』東洋経済新報社、1997年。アンケート調査によるもので、主要な対中投資を行う日系企業に関してのものであり、全投資企業を網羅しているわけではない。しかし産業分類がより細かい点と、後述するように地域的な分布が調べられる点でここでの分析には同社資料がよりふさわしい。また同類の調査としては規模が最大級でしかも数年にわたり継続して実施されており、信頼度は高いと思われる。
- (10) 以上の記述は、中国工業経済研究与開発促進会研究課題組『老工業基地の新生』经济管理出版社、1995年、228ページによる。
- (11) 「兵器」、「航空」、「宇宙」、「船舶」、「核」の各工業部に属する工業企業。重慶市は兵器工業部配下の企業が中心。
- (12) 以上は、中国汽車工業史編輯部編『中国汽車工業專業史』人民交通出版社、1996年、163、190～192、219ページ。
- (13) 1996年のホンダ技研工業での担当者へのインタビューによる。

- (14) 機械工業部汽車工業司中国汽車技術研究中心編『中国汽車工業年鑑』1996年版, 中国汽車工業年鑑編輯部出版, 1996年, 324ページ。
- (15) 馬述林「重慶市利用外資状況与産業結構調整分析」(王建編『中国的産業・地区發展与外資的作用』IDE SIE Report No. 6, アジア経済研究所, 1997年) 123ページ。
- (16) 重慶は自動車, オートバイ, 関連部品を含めた輸送機器産業全体の生産額で全国の8.8% (利潤総額では15.6%) を占め, これは上海 (14.6%, 主要メーカーは上海大衆汽車有限公司), 江蘇 (11.0%, 主要メーカーは躍進汽車集团公司), 吉林 (9.9%, 主要メーカーは中国第一汽車集团公司) に次ぐものであり, 中国ナンバー2メーカー東風汽車を擁する湖北省を凌ぐ。『中国汽車工業年鑑』1996年版, 60, 72ページ。
- (17) 改革・開放期以前の中国で軽トラックやオートバイの生産がマイナーであったのは二つの理由によるものと思われる。すなわち, (1)輸送機器は生産物の輸送手段として考えられ, 個人が日常生活で使用するものとはとらえられていなかった, (2)輸送は長距離・大量輸送が効率の点から最もよいとされており, 短距離, 少量輸送の最たる軽トラックやオートバイは積極的に製造されてこなかった。それに加え, 当時の中国の自動車産業は「重層的分業構造」と呼ばれる車種別, 地域別にきっちりと分断された競争制限的環境のなかで, 各自動車生産企業が競争することなく棲み分けを行っていた (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』信山社, 1997年, 40~41ページ)。そのため, 軽トラックやオートバイへの需要が大きくなってきた1970年代の終わりにいたっても, 製造に最適な技術を有する既存の自動車メーカーが進出しなかったと考えられる。
- (18) 軍事工業企業がオートバイ生産を選んだ理由は, (1)製品として程度の高い物, (2)軍事と民生の両用製品, (3)軽工業と競合しない, (4)使用技術がこれまでと相似している, という4点も重要であった。中国汽車工業史編輯部編『中国汽車工業專業史』人民交通出版社, 1996年, 188ページ。
- (19) 技術導入は莫大な外貨を必要としたため, プロジェクト実施を優先的に許可されることは他社に先行し優位性を確保する上で重要な政策的支援である。兵器工業総公司中堅幹部からのヒアリングによる。その他にも, 兵器工業の困難を緩和するため, 「保軍維持費」の名目で財政援助をしたほか, 赤字補填や優遇税率を与え, 財政請負の条件でも優遇された。蘇青雲・李慶昌・毛付俊・耿立恩「兵器工業軍転民与汽車, 摩托車工業」(『经济管理』1997年1月号) 23ページ。
- (20) 『中国汽車工業年鑑』1996年版。
- (21) この政策は現在はずすでに取り消されている模様。
- (22) 自動三輪車を含む数字。『中国汽車工業年鑑』1996年版。

- (23) 筆者による1996年8月のホンダ技研工業株式会社担当者へのインタビューによる。
- (24) 同上。
- (25) 同上。
- (26) 東洋経済新報社資料では設立時期と操業開始時期のいずれかしか記載されていないケースがあり、表中の進出時期の定義は異なっている場合があり、必ずしも正確に実態を反映していないが、それでも同表は傾向的には現実と乖離していないと思われる。
- (27) ホンダ技研工業での前掲インタビューによる。なお、ホンダの二輪車部門にとって重慶は中国進出拠点のすべてではない。広東と天津でも合併企業を設立しており、上海と洛陽（河南省）の企業に技術供与を行っている。
- (28) 過渡期の現在、そうは言ってもまだ行政の市場介入による地元企業保護は残っている。例えば、各省政府は配下のタクシー会社に影響力を行使し、その地域メーカーの製品を使うよう公然と圧力をかけている。乗用車の個人ユーザーが限られている現段階では、この措置は重要な政策的影響力をもつ。
- (29) ホンダ技研工業での前掲インタビューによる。
- (30) なお残りは西北29%、華東17%、東北16%、中南13%、華北5%。
『1997年中国汽车市場展望』274, 279ページ。
- (31) ホンダ技研工業での前掲インタビュー。