

University Academic Repository

The Rapid Growth of Emerging Local Automobile Manufacturers in China: Especially on Their Relationship with Industrial Policies (Part2)

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2018-08-20 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 劉, 暢, 許, 栩 メールアドレス: 所属:
URL	https://kaetsu.repo.nii.ac.jp/records/918

研究論文

中国における新興地方自動車メーカーの急成長

～ 産業政策との関連を中心に（その2）～

The Rapid Growth of Emerging Local Automobile Manufacturers in China:
Especially on Their Relationship with Industrial Policies (Part2)

劉 暢 許 栩
Chang LIU Xu XU

<要約>

この課題研究の目的は、中央および地方政府による二重の産業政策の実施によって、「瀋陽金杯」の誕生、成長そして21世紀に入ってからの本格的な急成長のあり方の枠組みがいかに規定されたのかを究明することにある。その対象期間は、第2次世界大戦後から中国自動車産業が世界トップの座に着く2010年前後までのおよそ60年間とする。

本稿（その2）は、前稿（その1）の分析結果を踏まえ、その二重の産業政策が、2002年頃から「瀋陽金杯」ないし東北地域に対して、どのような影響を与えたのかという視点から、さらに進んで中国自動車産業政策および「東北振興戦略」の実施を取り上げる。検証の対象となる時期は、21世紀に入ってから2010年前後までの約10年間である。

これまでの検証を通して、この約10年間こそは、「瀋陽金杯」の本格的な急成長の基盤とあり方の枠組みが明確にされた時期であることが確認された。その間、中央と地方政府と「瀋陽金杯」との三者の目的や利益の一致により、「瀋陽金杯」の成長の伸びが、最も速くかつ高くなり、またこの三者の「連動」によって、産業政策の効果が着実に上がったのである。

<キーワード>

産業政策、企業、中国自動車産業、東北振興戦略、瀋陽金杯

1 はじめに

1.1 研究背景

中国の東北地域は、計画経済の時代（1949～1978年）には、国家戦略の下で「重工業基地」および「食糧基地」として重要な役割を果たし、中国経済の発展に大きく貢献していた。しかし、改革開放以降、中国経済全体が急成長する中、東北地域の経済は、重工業を中心とし

た伝統的な発展パターンから脱却できず、かつての優位性を失ってしまい、長い間にほとんどゼロ成長にとどまってしまった。また、域内経済の担い手としての「国有企業」が設備の老朽化や人員過剰、赤字経営など多くの難問を抱え込み、産業構造の転換に遅れをとったため、東北地域は市場経済の波にも乗り遅れてしまったのである。

2003年に、「東北振興」という大きな国家戦略的プロジェクトが中央政府主導の下で動き始め、その実施は、いまなお進行中である。言うまでもなく、東北域内の産業構造高度化に伴う国有企業の改革をどのように進めるかが、この戦略的プロジェクトの一環として、最も重要かつ大きな課題となっている。

「東北振興戦略」の実施に当たっては、遼寧省がそのエンジン役として、中央および地方政府の両方から大きな期待が寄せられたのである。そのため、省都の瀋陽市での産業構造の転換および国有企業の改革がとりわけ重要視されている。これまでに、瀋陽市は、中国自動車産業の急成長を背景に、かつての重工業を中心とした体制から、自動車産業を牽引役にして、機械、電子機器などを主力産業とする産業構造への転換を図ってきた。その途中結果として、今日では、瀋陽市の自動車産業は、瀋陽市、遼寧省さらには東北の地域経済を左右する大きな存在となっている。そして「瀋陽金杯」もまた、地元経済を支える「大黒柱」にまで大きく成長したのである。すでに前稿（その1）で検証したように、「瀋陽金杯」は2002年までの長い間、赤字経営から抜け出せず、「第一汽車」の傘下に収められていた。しかし、ここに来てわずか10数年で瞬く間に急成長を遂げたのである。

1.2 研究目的

本課題研究の目的は、中央および地方政府による二重の産業政策によって、「瀋陽金杯」の21世紀に入ってからの本格的な急成長のあり方の枠組みがいかに規定されたのかを究明することにある。この課題研究では、「瀋陽金杯」の急成長を、中央および地方政府による二重の産業政策と企業活動との連動による結果として検証する。

これまでの学問的区分に基づく経済政策や企業経営の分析においては、産業政策と企業活動との連動は、ほとんど軽視されていると言っても過言ではない。しかし、「瀋陽金杯」の本格的な急成長は、明らかに中国自動車産業政策のみならず、「東北振興戦略」とも深く関連しており、従って、中央および地方政府による一連の産業政策の実施との関連を抜きにしては、その全貌究明ができない。いわゆる「一本の木が見えても、森全体が見えてこない」という状態に陥ってしまう。他方、「東北振興戦略」の実施を中心とする政策研究においては、「瀋陽金杯」や遼寧省ないし瀋陽市政府といった経済主体の主体性、個別性および組織性などが、また視野の外に置かれてしまう傾向がある。つまり、こちらもまた「森全体は把握できるが、その中のそれぞれの木の状態がはっきりと分からない」という状況になってしまう。こうした現状を踏まえ、ここであえて経済と経営という2つの学問領域の相互補完的な観点から、これまで構築した研究枠組みによって、「瀋陽金杯」の急成長、一連の中央および地方政府に

よる二重の産業政策の実施などに関する考察を試みた。これは、学問的区分に基づく考察では、かかる課題を立体的に究明することができないと考えたからである。

本課題研究の対象期間は、前稿で述べたように、第2次世界大戦後から中国自動車産業が世界トップの座に着く2010年前後までのおよそ60年間とする。この課題研究で対象とする時期の「瀋陽金杯」の急成長、中国自動車産業政策および「東北振興戦略」の実施などに関して、これを中央および地方政府による二重の産業政策と「瀋陽金杯」との関連という角度から考察しようとする研究の存在は、現時点では確認されていない。

本稿は、前稿（その1）と同様、中央および地方の産業政策が「瀋陽金杯」の更なる急成長のあり方の枠組みをその根底において規定したという問題意識にたつての考察である。この論文では、東北地域ないし「瀋陽金杯」に対して、二重の産業政策がどのような影響を与えたのかという視点から、さらに進んで中国自動車産業政策および「東北振興戦略」の実施を取り上げる。ただし、このことは、中国自動車産業政策それ自体が「瀋陽金杯」の経営に直接介入したという意味では決してない。ここで強調したいのは、中央および地方政府による二重の産業政策の実施が、「瀋陽金杯」の更なる急成長をその根底において規定しているということである。

本稿は、2002年頃から2010年前後までの約10年を主な研究対象期間とする。この時期こそは、2003年以降における「瀋陽金杯」の本格的な急成長の基盤と方向が明確にされた時期である。この時期の中央および地方政府による二重の産業政策は、前稿で検証した一連の産業政策と同様に、むしろそれ以上に「瀋陽金杯」の本格的な急成長に対して重大な影響を及ぼしたと推察される。

ここからはまず、「東北振興戦略」の実施の必要性およびその結果についての検証を行う。

2 産業政策と中国東北地域の経済成長

2.1 「重工業基地」の「東北現象」

中国東北地域の面積は124万km²で、中国国土の総面積の12.9%を占め、人口は1.2億人で、中国総人口の10%を占めている。この地域は、ロシア・北朝鮮・韓国・モンゴルと国境を接しており、中国国内のみならず、北東アジアの経済発展においても重要な意味をもつ。「東北3省」は、東北地域の大部分を占め、中国東北部に位置する遼寧省、吉林省、黒竜江省という3つの行政地域を指す。

東北地域においては、すでに確認済みの鉱産物資源が130種類以上に上り、それらの埋蔵量の合計は、中国全土の8割以上を占めている。とりわけ、石油、オイルシェール、鉄、レアメタルなどは、埋蔵量中国一を誇る。そして石炭の埋蔵量は、内モンゴルに次ぐ中国第2位である。更に、黒竜江、松花江およびウスリー江が合流する「三江平野」は、農業に最適な世界3大黒土地帯の一つとしてその名が知られている¹⁾。

東北地域の鉱産物資源の開発はすでに1930年代から行われていた。豊富な自然資源を背

景に、第2次世界大戦後、東北地域は、重要な「重工業基地」と位置づけられ、「共和国の長男」として経済復興の最先端に立たされていった。1950年から52年までの間は、中国全体の総投資額の5割以上が傾斜的に投入され、東北地域の経済復興は、急ピッチに進められていた。東北地域が重工業を中心に経済復興を進めた要因としては、次の3点が指摘される²⁾。

- ①. 毛沢東による重工業建設を最優先するという強力な産業政策の介入があった。
- ②. 経済を復興させるために重工業に牽引車としての役割を果たさせる必要性があった。
- ③. 朝鮮戦争（1950年6月25日～1953年7月27日）に対応するための需要があった。

「第1次五ヵ年計画」（1953～1957年）は、旧ソ連が有償援助した156項目の「国家重点プロジェクト」を中核とし、東北地域をはじめとする既存の工業基盤の合理的な活用を前提に策定されたものである。その結果、この五ヵ年計画は、電力、石炭、鉄鋼などの生産部門を最重要視し、「重工業の全面的優先」に徹して実施された。そのため、重工業への投資が総投資額の87%を占めたのに対して、軽工業への投資はわずか13%にすぎなかった。また、東北地域に実施された重点プロジェクトの投資額は57億4,285万元に上り、軍需を除いた「国家重点プロジェクト」の「民間部門」全体の71.9%にも達した³⁾。こうして、東北地域に数多くの工場が相次いで新設され、重工業を中心とする東北地域の産業基盤が確立されたのである。

1960年代以降、東北地域から世界でも有数の大油田が発見されたことにより、中国の石油開発および生産の中心が西北から東北に移り、「大慶」・「吉林」・「遼河」の3大油田を有する東北地域は、原油生産能力の拡大に伴い、国内屈指の石油生産基地に変身していった⁴⁾。

東北地域は、重工業基地のみならず、森林資源も国内トップレベルで、また中国を代表する穀倉地域でもある。とりわけ黒竜江省は重要な食糧生産基地としてその名が知られている。「農墾」⁵⁾と称される国営農場が国策の下で創設されたのは、1947年であった。それ以来、国営農場は食糧作物の作付面積を拡大し続け、中国都市部の食糧供給に多大な貢献をしてきた。改革開放以降も、「農墾」が「国有農場」に再編成され、2011年末現在では、その食糧作物の作付面積および生産量は依然として中国国内最大級の実績を誇っている⁶⁾。

以上のように、東北地域は、計画経済の時代（1949～1978年）に国家戦略の下で、「重工業」、「農業」および「林業」での優位性をもって中国経済の発展を力強く支えていた。

1978年改革開放当初、中央政府は、経済全体において衣食問題の解決が急務であると判断し、とりわけ軽工業生産を優先的に進める方針を決定した。しかし、こうした政策方針は、長期にわたって計画経済の下で、重工業を中心に発展してきた東北経済にとっては、それまでの優位性をまったく失うことを意味するものであった。このため、東北地域は、軽工業が盛んな沿海地域に比べ、中央からの政策支援も十分に得られないまま、結局沿海地域経済の急展開に遅れをとってしまった。東北地域のGRP（地域総生産、英文 Gross Regional Product）の実質成長率は、年々全国平均を下回り、大きく水を開けられていた。1960年には18.7%だった全国GDP（国内総生産、英文 Gross Domestic Product）に占める東北地域の比率は、2002

年末になると 10%にまで低下した。これとは対照的に、中国 GDP に占める沿海地域（山東省・江蘇省・上海市・浙江省・福建省・広東省）の割合は、49.1%にまで拡大したのである⁷⁾。

実際、東北地域も外資を積極的に誘致していた。しかし 2002 年までの間は、東北地域に進出した外資系企業の数およびその貿易額が、全体的に増加傾向にあったものの、海岸線をもつ遼寧省に比べ、内陸省の黒竜江省と吉林省は、「世界の工場」を目指すといった時代の波にはなかなか乗れなかった。その原因は、とりわけ当時東北地域に進出した外資系企業の特徴と密接に関連している。まず、外資系企業の多くは、内販型企業よりも、加工貿易を中心とする輸出志向であるため、その進出もほとんど遼寧省大連市に集中していた。そして工業製品の加工貿易が中心となっていたため、外資系企業による化学薬品や機械・輸送機器などの原材料や部品、資本財の輸入超過が続いていた。また沿海地域と異なり、大連市以外の各都市は、ロシアや北朝鮮との国境貿易に止まり、大規模な直接投資を期待できる状況にはなかった。このため、1990 年から 2002 年までの間は、中国の直接投資受入総額の約 7 割を占める沿海地域とは対照的に、東北地域の直接投資受入額は、極めて少なかった⁸⁾。

こうして、かつての「重工業基地」が 2003 年までの間に、沿海地域に追い越され、中国の重工業全体に占める東北地域の生産額の割合は全面的に低下していった。東北地域の中では、開発の歴史が比較的長い遼寧省のケースがその典型とも言える。1970 年代までは、石油・冶金・機械・電子の 4 大産業が遼寧省の地域経済を支える主力産業であった。しかし 1990 年代に入ってから、その優位性が明らかに失われていた。1996 年の時点では、遼寧省 4 大主力産業の売上高合計が 2,205 億元だったものの、これは沿海地域といわれる江蘇省の 55.6%、広東省の 61.0%、上海市の 72.1%、山東省の 87.8%でしかなかった⁹⁾。そして、1978 年には遼寧省の地域総生産額は、広東省の 1.3 倍で、鉱工業総生産額が広東省の約 2 倍であったのに対し、2003 年の時点では、それぞれ広東省の 44%と 39%でしかない状態に陥ってしまった¹⁰⁾。

さらに、東北地域の農業発展も決して楽観視できない状況にある。21 世紀に入った頃、中国経済は、すでに「衣食問題」を解決し、「供給不足」に別れを告げ、統一した国内市場が形成された発展段階にある。東北地域は、耕地面積においても生産量においても依然として「全国最大」であることに変わりはない。しかし、その「食糧優位性」がすでに失われつつある。その最大の要因は、中国の世界貿易機関（WTO）への加盟であった。食糧市場価格の低下、農民の所得減少という厳しい状況の中で、中国の WTO への加盟は、東北地域の農業に大きな衝撃を与えたのである¹¹⁾。

天然資源、重工業および農業は、東北地域がこれまでに誇りにしてきた領域である。しかし中国経済全体の急速な発展により、そのいずれの産業も岐路に立たされてしまった。東北地域は、豊富な天然資源に恵まれた故に開発され、成長し続けてきた。従って、今日天然資源の枯渇に直面する東北経済にとって、その前途は決して楽観視できない。むしろ天然資源の開発に依存するような経済発展の時代は、もう終わりを告げようとしているとさえ言える。

東北地域の工業生産も、20世紀末頃からは困難を極め、マイナス成長ないしゼロ成長が現れ、ボトムからなかなか抜け出せない状態に陥ってしまった。地方財政も厳しく、好転の兆しが一向に見えない。いわゆる「東北現象」¹²⁾が現れたのである。当時、東北地域では比較的良好な状況にある遼寧省においても、赤字企業が1985年の1,435社から1997年の6,657社に増大し、赤字総額は3.9億元から111.5億元にまで膨れ上がった。1998年の時点では、遼寧省2,835社の国有企業の中で、赤字企業は1,307社で、全体の46%にも達し、その赤字総額は40.88億元にも上っていった。製造企業全体の労働生産性は全国第20位に下がり、一人当たりわずか17,657円でしかなかった¹³⁾。一方失業率では、とりわけ遼寧省の状況が最も厳しく、1998年末頃のリストラによる失業者は、227.6万にも達したのである¹⁴⁾。

いかにしてこのような苦境から抜け出せるのか、またどのような方向へと進むべきなのか。東北地域は、これら深刻な問題を解決するのに、強力な産業政策の実施を必要としていた。

2.2 「東北振興戦略」による地域産業基盤の再整備

東北地域に新たな転機をもたらしたのは、胡錦濤・温家宝体制であった。2001年3月に、第9期全国人民代表大会第4回会議が北京で開かれ、「第10次五ヵ年計画」(2001～2005年)が採択された。この「五ヵ年計画」の中で、「東北地域等旧工業基地の改造と構造調整を積極的に支援・促進する」という東北地域の経済発展に関する方針が示されたのである¹⁵⁾。翌2002年11月に開催された中国共産党第16回全国大会では、「東北地域等の旧工業基地の再編および資源型都市の産業構造調整を支持する」という基本方針が新たに提示され、その後、「東北振興」という言葉は中国の公式文書に頻繁に登場するようになったのである。

2003年5月末から6月初めにかけて、温家宝総理は東北地域を訪れ、国有企業の経営状況および都市失業者の生活状況を中心に調査を行った。その際に、温家宝は「東北地域などの旧工業基地の振興と“西部大開発”¹⁶⁾は、東西の両輪である」と強調した上で、さらに以下の6項目の課題を提起したのである。

- ①. 経済構造の調整を戦略的に行う。
- ②. 旧工業基地の振興における根本問題として、企業の技術革新を推進する。
- ③. バランスの取れたかつ持続可能な発展を全面的に実現する。
- ④. 失業対策と社会保障システムを積極的に整備する。
- ⑤. 科学および技術教育を推進する。
- ⑥. 改革開放をより一層推し進める。

2003年10月に、中国共産党第16期中央委員会第3回全体会議が開かれ、「東北地域の旧工業基地振興の戦略的实施に関する若干の意見」が採択され、「東北振興戦略」の基本方針が決定された。こうして、「東北振興戦略」は本格的な実施段階に入り、それに関連する政令、法令および計画などが次々と公布され、実施されていったのである。

「東北振興戦略」がある一定の成果を収めた2007年に、中央政府は更に2010年から2020

年までの期間を視野に入れた「東北地域振興規画」を新たに公布した。そしてこの「規画」の中で、東北地域経済が抱える重要課題として、

- ①. 非公有制経済の発展が不十分で、市場化のレベルが低くかつ発展の活力が欠けている。
 - ②. ハイテク産業およびサービス産業の割合が低く、装備製造産業の製品組立能力および集積能力を向上させる必要がある。原材料加工の生産水準が低く、企業の自主開発能力も低い。
 - ③. 就職および社会保障を求める声が多く、人々の生活はまだまだ困難である。
 - ④. エネルギー資源を供給する能力が低下し、一部の地域では環境汚染が深刻化している。
 - ⑤. 資源型都市（特に資源枯渇型都市）の持続的な発展を維持する能力が低く、変わりになりうる新しい産業の発展が極めて遅いため、社会および環境に影響を及ぼしている
- といった上記5項目が明確に指摘された。そして、内モンゴル自治区東部5つの地域が「東北振興戦略」の対象に新たに追加指定されたのである¹⁷⁾。

この巨大プロジェクトは、2020年までに、中国東北地域内の産業構造の転換および「国有企業」の改革を通して、国内外の地域発展戦略との重層的な連動を促し、東北地域内でのより開放的な経済再活性化の実現を最終目標としている。これまでに、中国中央政府は、数多くの関連政策および強力な支援措置を講じてきた。東北地域における各省の政府機関も、免税や融資をはじめとする各種具体的な行政支援策を行い、域内の産業構造の転換を積極的に図り、「国有企業」の経営再建を全面的にバックアップし、その生産性の向上および収益性の確保に努めてきた。これらの強力な産業政策の実施を背景に、それ以来、東北地域経済は中国の平均以上のスピードで急速に伸び、域内における産業構造改革の進展に伴い、「国有企業」の改革も大きな成果を収めたと見られる。

「東北振興戦略」が実施された以降、東北地域の経済は高度成長を維持し続けている。2011年の東北地域の実質経済成長率では、遼寧省が12.1%、吉林省が13.7%、黒竜江省が12.2%に達していて、いずれも同じ年の中国国内の平均レベルを大きく上回っていった。一方、失業率では、2011年に、遼寧省と吉林省の失業率はともに全国平均の4.2%を下回っていった。とりわけ遼寧省がピーク時2002年の6.8%から2011年の3.8%へと低下した¹⁸⁾。

2003年以降、東北地域の各地方政府は、とりわけ「食糧生産」から「食品加工」へ、「鉄鋼」から「自動車」への転換を図り、従来の「重厚長大産業」から高付加価値化に特化した「新しい重点産業」への戦略的シフト化を進めてきた。「東北振興戦略」の実施を背景に、これらの産業構造転換政策は、直ちに大きな成果を収めたのである。2010年に、東北地域の食糧生産量は、中国の国内総生産量の17.6%に相当する9,621万トンに達し、食品加工業も、農産物の高付加価値化、高度加工、生産規模の拡大といった特徴を強め、急速に変貌を遂げていった¹⁹⁾。同じ年に、中国の自動車生産台数は、アメリカを超え世界最大規模の1,826万台に達した。そのうち、東北地域の生産台数は、中国全体の14.2%を占め、259.7万台に拡大した（表1）。

表 1 2010 年の中国および中国東北地域の自動車生産状況

項 目	遼寧省	吉林省	黒竜江省	東北地域	中国全体
生産台数 (万台)	70.8	164.1	24.8	259.7	1,826.5
対前年比 (%)	39.2	48.4	△12.7	25.2	32.4
全国シェア (%)	3.9	9.0	1.3	14.2	100.0

出所 中国国家统计局 [2011] より作成。

注 完成車のみ含まれる。△はマイナスを示す。

結果として、中央政府の主導下での「東北振興戦略」の実施により、東北地域の産業構造が大きく転換されていった。従来の採掘・冶金といった重工業中心の産業構造から、産業全体に占める自動車・医薬品・農産物加工などの比率が大幅に高められたのである。「工業付加価値額」ベースで検証すると、とりわけ遼寧省の「設備製造」および「自動車」、吉林省の「自動車」の伸び率が極めて高くなったことが確認される²⁰⁾。東北地域の自動車生産のこのような高い伸び率は、中国自動車産業政策の新たな展開および中国自動車産業全体の急速な拡大に依拠するものと推察される。

3 産業政策による中国自動車産業の急速な拡大

3.1 「世界最大規模」への飛躍

2001年に、中国はWTOに正式に加盟した。これをきっかけに、中国自動車産業の市場化が本格的に進められ、外資系自動車メーカーに対する政策規制も一層緩和され、外資系自動車メーカーの進出および海外からの技術導入も更に加速した。その後、中国自動車産業は、中国のWTOへの正式加盟を起爆剤に、「第10次五ヵ年計画」(2001～2005年)の実施に伴い、生産量を急速に伸ばし始め、「第11次五ヵ年計画」(2006～2010年)の時期に入っても、毎年20%以上の伸び率で成長し続けていった²¹⁾。その間、中央政府は、中国自動車産業の持続的成長に向け、国内経営資源の効率化、企業間のM&Aを通しての「産業構造の最適化」、製品の付加価値の向上およびコスト競争力の強化に不可欠な「自主開発能力の向上」などといった3つの重要課題を明確化し、一連の新しい自動車産業政策を打ち出していた(表2)。

表2 自動車産業の持続的発展に関する中国政府の産業政策

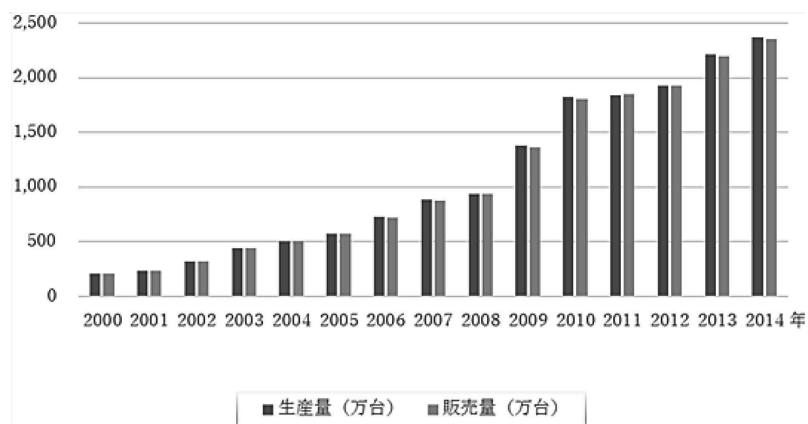
項目	発効年	主な産業政策	政策目的		
			産業構造 の最適化	自主研究 開発能力	資源節約 環境保全
経 済 政 策	2005	産業構造調整促進暫定規定	○		○
	2006	国民経済と社会発展第11次五ヵ年計画要綱	○	○	○
	2007	外資利用「十一五」規画		○	○
	2010	戦略的新興産業の育成・発展に関する決定	○	○	○
	2011	国民経済と社会発展第12次五ヵ年計画	○	○	○
技 術 政 策	2006	国家中長期科学技術発展規画要綱		○	○
	2006	国家「十一五」科学技術発展規画		○	○
	2008	国家知認財産権戦略要綱		△	
環 境 政 策	2004	省エネルギー中長期専門規画			△
	2006	省エネルギー技術政策概要			△
	2007	エネルギー発展「十一五」規画			△
	2007	再生可能エネルギー発展規画			△
	2008	再生可能エネルギー発展「十一五」規画			△
	2011	「十二五」エネルギー発展規画			○
産 業 政 策	2004	自動車産業発展政策	○	○	○
	2006	自動車産業構造調整に関する意見通知	○		○
	2009	自動車産業調整と振興規画	△	△	△
	2009	自動車産業発展政策	△	○	○
	2011	省エネ・新エネルギー車産業規画	△	△	△

出所 瀋陽市経済委員会の「汽車産業発展弁公室」の資料、周レイ [2011] p.68 より作成。

注 ○は発展方向を示すマクロ政策を意味する。

△は個別政策または特定分野に関するミクロ政策を意味する。

その結果として、中国自動車産業は2009年に生産台数で1,379万台、販売台数で1,364万台を達成し、販売台数はアメリカを、生産台数は日本を抜き、世界最大規模となった。2010年には、中国の自動車生産台数および販売台数はともに1,800万台を超え、対前年比32%の伸びを実現したのである²²⁾ (図1)。



出所 中国汽车工業史編集委員会〔2014〕より作成。

図1 中国における自動車生産量および販売量の推移

3.2 「東北自動車生産拠点」の確立

2010年頃になると、図2に示されたように、中国自動車産業の主な生産拠点の整備は、「東北」・「長三角」・「珠三角」・「西北」・「中部」・「京津」といった6つの地域を中心にほぼ整った。これは、それまでに、各地行政機関が中央政府の描いた青写真のとおり機能したことを意味し、また各関連地域の大手をはじめとする自動車企業グループの内在的能動力の発揮に依るところが極めて大きいと考えられる。



出所 中国国家统计局〔2012〕p.129より作成。

図2 中国の主な自動車生産拠点（2010年現在）

2010年現在、6つの自動車生産拠点の一つとして、「東北」の生産台数は、前述したように、中国全体の約14%を占める（前掲、表1）。東北地域内の自動車生産拠点は、主に吉林省の長春市、吉林市、それに遼寧省の瀋陽市、丹東市、および黒竜江省のハルビン市などの各地域に集中している。また地域内で名が良く知られている大手完成車メーカーとしては、「第一汽車」、「哈飛汽車」および「瀋陽金杯」などが挙げられる（表3）。

表3 中国東北地域の主な完成車メーカー（2010年現在）

企業グループ	メーカー	主なブランド	本社所在地
瀋陽金杯グループ	瀋陽金杯 BMW	BMW3 シリーズ、BMW5 シリーズ	瀋陽市
	瀋陽金杯	中華、Grace、駿捷、金杯	
上海汽車グループ	上海 GM 北盛	ビュイック GL8	
中順汽車		中順、中順世紀	
丹東黄海汽車		旗勝、翱龍、挑戰者、柴神	丹東市
河北中興汽車		旗艦、馳野、中興無限、福星	長春市
第一汽車グループ	一汽 VW	ジェッタ、ボーラ、ゴルフ	
		キャディ、Sagitar、アウディ	
	一汽乗用車	Mazda6、Besturn、红旗	
一汽吉林汽車		佳宝	吉林市
哈飛汽車		賽馬、路宝、賽豹、百利	ハルビン市

出所 瀋陽市経済委員会の「汽車産業発展弁公室」の資料より作成。

注 分類は2010年末までの乗用車生産に基づくものである。

黒竜江省のハルビン市を本拠地とする「哈飛汽車」は、1994年に設立された「ハルビン飛行機製造公司」の子会社で、「中国自動車企業トップ10」にランキングされている地方国有企業である。省内の有力な自動車関連企業としては、「東安動力」・「東安パンサーズ」・「東安エンジン」などがある。

吉林省は、昔からの中国首位の自動車生産基地である。省内で中国最大の自動車グループ「第一汽車」がリードしていたことは言うまでもないが、それを中心とする数多くの系列会社の存在により、今日の長春市は「東方のデトロイト」としてその名が中国全土に知れ渡っている。「第一汽車」は長春市において「第一汽車製造廠」（1952年4月～1965年4月）として設立され、その後、時代の変化と共に、中央政府の直接指示により経営体制が改められる度に、社名も幾度か変更された。1992年7月以降、「第一汽車」は、中国の東北から、華北、西南、華南までの各地域に次々と生産拠点を固め、2010年現在では、30社以上もの子会社、関連会社約300社を持つ、生産規模最大かつ自動車車種最多の巨大な自動車企業グループとして、中国の自動車業界に君臨している。

これまでに、「第一汽車」は、「レッドフラグ」・「解放」・「奔騰」・「夏利」をはじめとする

国内有名な自社ブランド車の量産体制を維持すると同時に、「フォルクスワーゲン」・「アウディ」・「トヨタ」・「マツダ」・「ゼネラルモーターズ」などの外資系企業と合弁会社を設立し、「一汽大衆」・「一汽海馬」・「カローラ」・「クラウン」など数多くの合弁ブランドを立て続けに市場に送り出してきた。1990年代に入ってから、「第一汽車」は本格的な海外市場へ進出を図り始めた。2010年現在までの約20年間に、80以上の国と地域に1,000社以上の企業、貿易会社、代理店との貿易関係を確立し、提携関係、技術交流および輸出事業をアジア・アフリカ・ヨーロッパ・南米や北米にまで広げていった²³⁾。

遼寧省の自動車生産の中心は、瀋陽市に置かれている。2002年以降、瀋陽市の自動車生産の中心がトラックから乗用車に移り、外資系および民族系自動車メーカーの新規参入により、生産規模は著しく拡大した。2003年には、ドイツ資本の誘致の成功によって、遼寧省のセダン生産台数の成長率は、対前年度比261%に引き上げられた。2010年までの間に、瀋陽市の中国国内の自動車総生産量に占める割合は、平均して3.7%以上も伸びたのである²⁴⁾。

改革開放の大波に揉まれながら、幾度の組織再編を経て、2002年以降、各自動車メーカーの急成長を背景に、遼寧省には瀋陽市の大手自動車企業グループを中心とする自動車産業組織体制が形成されていった。この点においては、吉林省の「第一汽車」の昔から一社をメインとする産業組織体制とは、大きく異なることが一目瞭然である。2010年現在では、瀋陽市に立地する主な完成車メーカーが、華晨金杯・華晨宝馬・瀋陽金杯車輛製造・上海通用（瀋陽）北盛・中順汽車・瀋陽瀋飛日野・丹東曙光・丹東黄海など8社あり、そして、主力エンジンメーカーが、瀋陽航天三菱・瀋陽新光華晨・瀋陽新光・瀋陽新光華翔・大柴など5社がある。また、160社の「国有企業および年商500万元以上の非国有企業」、いわゆる「規模以上企業」の部品メーカーが存在している。瀋陽市の「経済委員会汽車産業発展弁公室」の資料によれば、このほかには、更に240社以上もの零細部品メーカーがあるという。

4 産業政策と「瀋陽金杯」

4.1 中央政府の自動車産業政策との関連

中国自動車産業の発展過程の各時期において、中央政府は一連の重要な産業政策を打ち出した（前稿「その1」の「表1」）。前稿で検証したように、「瀋陽金杯」は2002年までに、地方国有企業としての更なる成長のための基礎を一応固めたのである。ここからは、前稿の「表1」で示した中国自動車産業の4つの時期に沿って、中央の産業政策が、2010年前後までに、「瀋陽金杯」の更なる急成長のあり方の枠組みの形成に対し、いかなる影響を与えたかを分析する。

産業形成期（1950～1978年）においては、中央政府は、自動車輸送の回復・自動車修理の拡大・国産自動車生産の着手に関する一連の政策を発表し、「重工業部」内に「機器工業局自動車工業準備グループ」を置き、国策企業としての「第一汽車」の建設を積極的に推し進めた。これらの具体策は、中国自動車工業の発展の歴史における初の工場建設ブームを巻き起

こした。中国国内においては、中央直轄の「第一汽車」を先頭に、南京・済南・北京・上海など地方直轄の自動車メーカーが相次いで設立された。またこれと並行して、地方政府の管轄の下で、自動車部品メーカーおよび自動車修理メーカーも各地に数多く新設されていった。

「瀋陽金杯」の前身である「瀋陽汽車製造廠」および「瀋陽乗用車修配廠」の2社は、まさにこの時期に誕生した瀋陽市政府が管轄する自動車部品および修理メーカーであった（前稿の「3.2」）。そして1970年代末頃までは、この2社は、中央政府の生産計画に沿って、民用および軍用トラックの生産を行っていた。

このように、計画経済の時代では、中央政府の自動車産業政策は、極めて具体性を持ち、そして各地の行政機関による厳格な監督の下で実施されていた。そのために、中央の産業政策は、部品および修理を含む中国国内各地における自動車関連のメーカーの設立にまで深く関わっていて、大きな影響力を持っていたと判断される。

改革開放期（1979～1993年）に入ってから、中央政府はまず、自動車産業を「重点産業」と位置付け、「機械工業部汽車工業総局」（「中汽公司」の前身）を設け、中国国内のすべての自動車メーカーの管轄に当たらせていた。この「国営トラスト」と呼ばれる「汽車工業総局」の下で、国内企業の自動車産業への新規参入、企業間の合併および再編が進められ、そして外資系企業との合併による自動車の生産が行われていた（前稿の「3.1」）。

1980年代には、中国の国内自動車の有効需要は、中央政府が個人による自動車の購入を認めたことをきっかけに急増した。中央政府は、またそうしたタイミングで市場原理の要素を導入し、自動車生産の経営権をメーカーに委ねる方針を発表し、さらに1985年9月に、「自動車交易市场管理に関する暫定的な規定」を公布した。その結果からも明らかなように、この自動車産業の企業制度、自動車の需給および販売に関わる中央政府の一連の自動車産業政策は、中国国内の自動車企業の経営から、自動車の生産・販売・流通に至るまでのシステム全体を大きく変えたのである（前稿の「3.1」）。

その頃、瀋陽市は中央の政策方針に沿って、進んで「経営責任請負制」を導入すると同時に、乗用車の生産を始めていた。まさにそうしたプロセスの中で、1985年5月に、「瀋陽金杯」が地方国有企業として正式に誕生したのである（前稿の「4.1」）。

1988年以降、「3大3小」という産業組織政策の下で、完成車市場への新規参入が厳しく制限される中で、「3大3小」の大波に乗った主力企業グループを中心に、激しい競争による国内自動車メーカーの生き残りをかけた「大再編」が行われていた。前稿の「4.1」で検証したとおり、「瀋陽金杯」をはじめとする遼寧省ないし瀋陽市の各自動車メーカーが軒並みこの市場原理の要素を伴う「大再編」の荒波に揉まれることになったのである。

拡大期（1994～2003年）の重要政策として最も注目されるのは、1994年7月12日、中央政府により公布された中国初の特定産業を対象とする産業政策、いわゆる「中国自動車産業発展政策」である。「3大3小」政策による外資系企業との合併事業が「解冻」され、完成車ないし部品に関する海外からの技術導入が一層活発化していった（前稿の「3.1」）。

「瀋陽金杯」は、上記の産業政策を前提に、遼寧省ないし瀋陽市政府の協力を得ながら、日本のトヨタ・ハイエースの技術を武器として、内在的能動力の発揮により、天下の「第一汽車」の「解放ミニ」の市場独占を打ち破ったのである。しかし、中央の自動車産業政策の目的の中心が、厳しい国際市場競争に対応できる「主力企業」を中心とする産業体制の構築にあり、この時点の「瀋陽金杯」は、更なる成長のための基礎を一応固めたとは言え、あくまでも中央の産業政策に「協力」しなければならない立場にあったと思われる。

中国自動車産業は、2004年以降「持続的成長期」に入っていた。この世界自動車産業史上に稀にしか見られない持続的な成長は、いまでも続けている（「図1」および前稿の「表1」）。この持続的成長の背後には、とりわけ製品開発、生産拡大、販売促進などに関する中央政府の強力な政策支援があったことは、明らかである。

2004年に、中央政府は、新たに「自動車工業産業政策」を発表し、中国自動車産業の産業組織調整および企業再編を推し進めた。特に自主知的所有権を持つ製品の開発が、中央によって提唱されたのである。これをきっかけに、数多くの自主ブランド車が相次いでその姿を中国国内市場に現してきた。その中で、「瀋陽金杯」が開発した自主知的所有権を持つ「中華」というブランドの乗用車シリーズの生産販売は、最も典型的な事例に数えられる。

「持続的成長期」に入ってから5年後の2009年に、中国の自動車市場は、再び国際社会の注目を集めた。国際金融危機の影響を受け、欧米および日本の自動車市場の低迷が続く状況の中で、中国政府は、「自動車産業の調整および振興政策」に続いて、「自動車取得税の減額に関する政策」・「自動車の下取りに関する政策」・「新自動車流通管理法」・「欠陥車リコール管理規定」・「自動車ローンの管理方法」・「自動車金融会社の管理方法」・「ブランド自動車における販売管理の実施方法」・「自動車部品輸入の管理方法」・「自動車貿易政策」など一連の政策、政令および実施措置を立て続けに打ち出した²⁵⁾。その結果として、この年に、中国自動車の生産量および販売量が揃って1,000万台を超え、アメリカの生産量および販売量を追い越して、世界一に躍進したのである。この「世界一」を支えている中国主力自動車メーカーの中では、「第一汽車」ないし「瀋陽金杯」のような国有自動車企業グループの存在が極めて大きいと言える。

さらに、2014年に中央政府による「留学生帰国奨励政策」の発表も自動車産業界に大きな反響を呼んだ。この「奨励政策」の実施により、帰国した留学生が「国産」または「国内生産」の自動車を購入した場合は、10%の自動車取得税が免除されるようになったのである。こうして、国産車や合弁会社の中国国内で生産された自動車の販売量は、たちまち大幅に増加した²⁶⁾。「瀋陽金杯」は、まさにこの「奨励政策」の恩恵をまろに受け、更に業績を伸ばした中国自動車メーカーの典型とも言える²⁷⁾。これには、「瀋陽金杯」は、留学生の数の多さで知られている遼寧省で、世界的な有名ブランド車を生産していることに一因がある。

以上のように、2004年頃から、中央の自動車産業政策の目的の中心が、国内生産体制全体の最適化、自動車メーカーの国際競争力の強化による産業全体の持続的成長の創出および内

需拡大などの問題の解決へと変わっていった。こうした変化により、中央の自動車産業政策それ自体が、「瀋陽金杯」に代表される地方国有自動車企業に、大きな成長空間を創出した。まさにこの時点において、「瀋陽金杯」の本格的な急成長のあり方の枠組みが、「瀋陽金杯」の成長願望と中央政府の産業政策の目的との一致によって、初めて明確になったのである。

4.2 中央および地方政府の産業政策との連動

今日の遼寧省は、「環渤海経済圏」²⁸⁾ および「東北経済圏」²⁹⁾ という中央政府が重要視する2つの経済圏に跨る国内有数の工業地域として、著しい変貌を遂げたのである。省都の瀋陽市も、地元の自動車産業の成長を機関車役として、地域内の経済発展に大きく貢献してきた。その瀋陽市の経済を支えているのは、「瀋陽金杯」である。しかし、前稿によって検証した「瀋陽金杯」の2002年頃の置かれた状況から判断すれば、中央の産業政策による明確な導き、そして地方政府による強力な政策支援がなければ、「瀋陽金杯」の急成長はあり得なかったと思われる。

1950年代から1980年代中頃までの20数年間、遼寧省ないし瀋陽市政府は、中央政府の主導の下で、行政機関としての監督機能を忠実に果たしてきた。1980年代中頃から、中央政府による市場原理の要素の導入をきっかけに、国内各地の地方政府と同様に、遼寧省も瀋陽市も、中央政府の産業政策の大原則に沿って、地域経済の復興、地域主力産業の振興を最大の目標に掲げ、動き始めた。

1990年代前半からは、遼寧省と瀋陽市の両政府は、域内の自動車産業に関わる経営環境の整備、外資の誘致、外国技術導入の斡旋などの、自動車関連の地方国有企業が直面する大きな難題の解決に積極的に取り組んでいった。その間、「瀋陽金杯」は、地方政府の協力を受け、トヨタからの新しい技術を積極的に受け入れ、それをベースに自主ブランド車シリーズの開発を成功させ、大きく成長したのである。このような結果を生み出せることには、明らかにその頃から、省および市政府と「瀋陽金杯」との間の「連携プレー」がすでに始まっていたと考えられる。しかし、地方政府が目指した目標が、当時の中央政府の政策目的および利益とは必ずしも一致するとは言えない。結局、この地方政府の期待とは裏腹に、「瀋陽金杯」は「第一汽車」の傘下に入り、厳しい試練に晒されることになってしまった。

1999年、世界的に有名な自動車メーカーのドイツBMWが、中国の地方都市の瀋陽への進出を正式に発表した。これもまた中国の自動車業界を震撼させる大きな出来事であった。その背後には、実に瀋陽市各行政機関による熱心な誘致活動と並大抵ならぬ団体努力があった。市政府は、当初から外資誘致の効率を引き上げる目的でまず、直轄の専門部署として「瀋陽市経済委員会産業発展弁公室」を設け、そこでこの誘致の「受け皿」について検討を重ねた³⁰⁾。

2000年の秋頃に、「第一汽車」の傘下で不振に喘ぐ「瀋陽金杯」に漸く転機が訪れた。遼寧省および瀋陽市政府は、翌年3月の全人代での「第10次五ヵ年計画」の採択に向け、管轄域内における産業全体の構造転換を図る必要性から、ドイツ資本の誘致および「瀋陽金杯」

の市場シェア奪還と経営再建を念頭に、「瀋陽市に自動車生産基地を建設する計画」を策定した。そこで、市政府は「瀋陽金杯」を取り戻すことに決めたのである。

その第一歩としてまず、瀋陽市は中央政府から許可を得た上で、「瀋陽金杯」の「第一汽車」からの離脱を図った。その結果、2000年11月24日に、すでに「瀋陽金杯」株の29.91%を所有している「瀋陽汽車工業資産経営有限公司」（瀋陽市政府所有）が、「第一汽車」から更に「瀋陽金杯」株の40.9%を買い取った。これにより、瀋陽市は「第一汽車」に代わって「瀋陽金杯」の筆頭株主となったのである（表4）³¹⁾。その次の一歩として、遼寧省政府は、「瀋陽金杯」の経営体制の一新を目指し、同省の高官楊宝善氏を「瀋陽金杯」の会長兼社長に任命した。と同時に、「瀋陽金杯」での外資系「中国華晨」の資産に関連する国有資産の評価・清算を命じたのである。これにより、仰融時代の経営陣のほとんどが解任された。さらに第三歩としては、省および市の両政府は、「瀋陽金杯」を遼寧省瀋陽市の「最重要プロジェクト」の担い手に仕上げるために、これを「重点支援企業」に指定すると同時に、省政府が所有する「華晨グループ」による資本参入を含む巨額融資、特別免税、とりわけ「5億元を超す債務の免除」など、立て続けに具体的な諸措置を講じた。こうして、正真正銘の資金力豊富な地方国有大手自動車メーカーとなった「瀋陽金杯」をドイツ BMW に薦め、「縁談」をまとめたのである。

表4 「瀋陽金杯」株式の保有状況（2002年）

順位	株主	持株数（万）	持株比率（%）	株式性質
1	瀋陽市汽車工業資産運営有限公司	26,642.47	24.38	A*
2	瀋陽新金杯投資有限公司	9,798.30	8.97	A
3	瀋陽工業国有資産運営有限公司**	8,404.02	7.69	A
4	華晨金杯汽車有限公司	7,344.89	6.72	A
5	中国第一汽車集团公司	3,960.96	3.63	A
6	瀋陽国有資産運営有限公司	407.58	0.37	A
7	孫飴財***	297.00	0.27	A
8	遲長全	224.27	0.21	A
9	王韶華	196.00	0.18	A
10	孫文新	181.55	0.17	A
11	国家株式所有権（1+2+3+4+6）	52,597.26	48.13	A
12	その他	51,810.43	47.41	A

出所 張丹寧 [2009] p.123 および瀋陽市経済委員会の「汽車發展弁公室」の資料より作成。

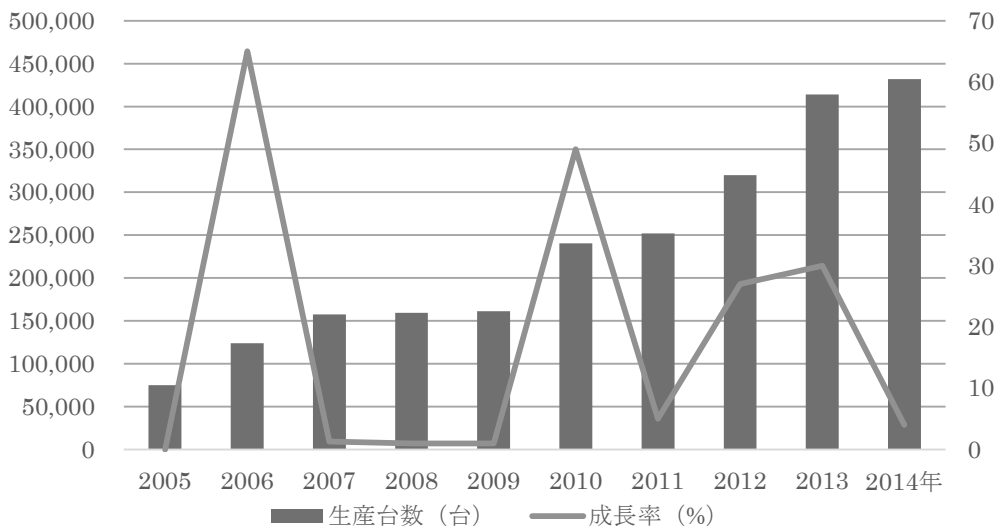
注 * Aは中国国内の流通制限株である。

** 順位3番目の株主は、会社運営に対して実質的な権限を持つ。

*** 一部の個人株主には、内規により、国家所有株主と同一行動を取ることが義務づけられているが、詳しいことは公表されていない。

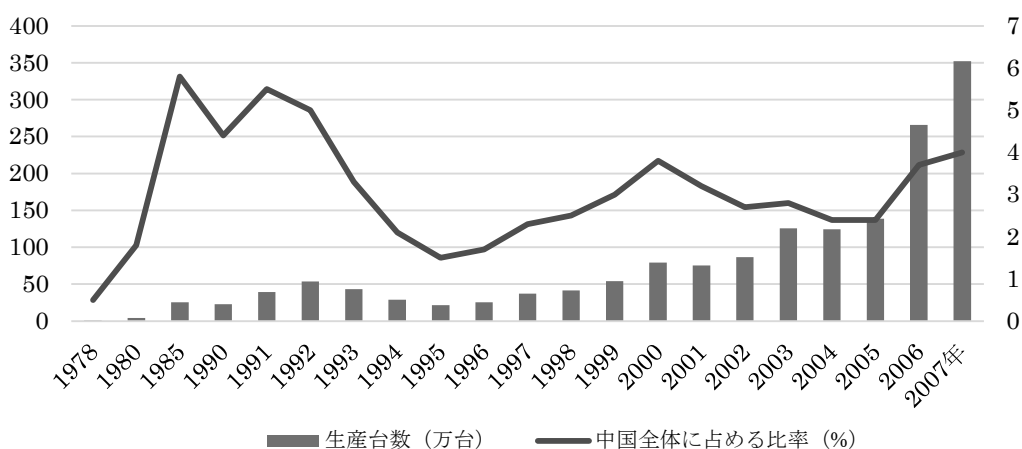
2003年に、「瀋陽金杯」は、「東北振興戦略」の実施を追い風に、瀋陽市発展改革委員会の斡旋により、ドイツ BMW 社と正式に契約を交わし、双方持ち株 50%、総投資額 4.5 億ユーロ、資本金 1.5 億ユーロをもって、合弁会社「金杯 BMW」を立ち上げたのである。当時、中国の地方自動車メーカーと初めて契約を結んだ BMW 社は、「瀋陽金杯」の資金力に加え、経営陣全員が英語に堪能であることを高く評価したという³²⁾。こうした「金杯 BMW」の誕生は、まさに地方政府と地方国有企業との連動の重要性を証明した典型事例に挙げられる。

2005年、5代目 BMW3 シリーズの中国での国内販売が始まった。ドイツ勢の参入により、「瀋陽金杯」の自動車生産量がみるみる右肩上がりに伸び、2006年には年間 13 万台を突破し、60%を越す成長率を達成した（図 3）。よって、中国の国内市場に占める「瀋陽金杯」の生産量の割合も回復に向かったのである。このように、「東北振興戦略」の実施により、中央と地方政府と「瀋陽金杯」との間に、目的および利益の一致があったと確認される。「瀋陽金杯」にとって、この「三者一致」によって、ようやく本格的な急成長の地盤が固められ、方向も明確になったのである。「瀋陽金杯」の著しい成長により、とりわけ 2005 年を境に、瀋陽市の自動車生産も新たな急成長期を迎えた（図 4）。



出所 遼寧省統計局『遼寧統計年鑑』および中国汽車工業史編集委員会『中国汽車工業年鑑』関連年度版より作成。

図 3 「瀋陽金杯」の自動車生産台数および成長率の推移（2005～2014 年）



出所 遼寧省統計局『遼寧統計年鑑』、中国汽車工業史編集委員会『中国汽車工業年鑑』
 関連年度版および瀋陽市経済委員会の「汽車産業発展弁公室」の資料より作成。

注 生産台数には、乗用車、バス、トラックが含まれる。

図4 瀋陽市の自動車生産台数および中国全体に占める比率の推移

「瀋陽金杯」とドイツ BMW との契約が成立する前後に、市政府は、管轄地域内にいくつもの「開発区」をつくり、「自動車部品産業パーク」を設け、更に完成車メーカーとの取引関係を頼りに、数多くの部品メーカーの集積を図っていた。こうした政策支援の下で、のちに裾野の広い主力産業として、瀋陽市の自動車産業は、著しく成長すると同時に、地域に直接ないし間接に多くの雇用機会をもたらしていった。2013 年度、「瀋陽金杯」は、納税額約 132 億元を以て「市内納税最多企業」に選ばれ、域内経済の「大黒柱」となった³³⁾。瀋陽市の当初の目標達成のための積年の努力は、こうして報われたのである。

以上において分析したように、「瀋陽金杯」の本格的な急成長の基盤およびあり方の枠組みは、中央および地方両政府による二重の産業政策の新展開を背景とし、中国自動車産業全体の急速な発展および東北地域での自動車関連の生産全体の高い伸びに依拠するものである。

「東北振興戦略」の実施は、遼寧省に限ってみても、その域内での産業構造転換、瀋陽市の自動車産業の発展および「瀋陽金杯」の本格的な急成長にきわめて大きな影響を与えたことが明らかである。しかし、中央政府は、東北地域全体の産業構造転換について明白な指示を行ったものの、その実施に関する詳細な部分では、かつての「第一汽車」の頃と異なり、瀋陽市の自動車産業や「瀋陽金杯」に対し、必ずしも具体的に指示したものではなかった。したがって、この時期には、「東北振興戦略」が「瀋陽金杯」という一つの企業の急成長を促していくと言うよりもむしろ、「瀋陽金杯」の成長が「東北振興戦略」の実施と結び付いた所で、地方政府に注目されることを通じて、この地域経済を支える主力企業としての育成（外資導入、市場シェアの拡大など）を促進するという相互作用（連動）の方が、はるかに着実な産業政策の効果を上げていったのである。

5 むすび

この課題研究の目的は、中央および地方政府による二重の産業政策によって、「瀋陽金杯」の21世紀に入ってからの本格的な急成長のあり方の枠組みがいかに規定されたのかを究明することにある。本稿は、こうした目的をもって、前稿での検証を踏まえ、「東北振興戦略」の実施を背景に、中央および地方の自動車産業政策と地方国有企業の経営活動との関連という角度から、引き続き「瀋陽金杯」に焦点を当て、2002年頃から2010年前後までの約10年間を対象に実証分析を行った。この課題研究の現段階での結論として、本稿は、これまでの分析を以下3点にまとめた。

第一に、「瀋陽金杯」の本格的な急成長のあり方の枠組みは、中央と地方と「瀋陽金杯」との三者の目的や利益が最も一致する2003年頃において初めて明確になった。地方国有企業の成長の伸びは、中央政府と地方政府と地方国有企業との三者の目的および利益が一致する時期に限って、最も速くかつ高くなる。

中央政府が、一貫して強力な主導権を持ち、中国経済全体の発展方向を厳格にコントロールする中で、そうした「三者の一致」があったからこそ、「瀋陽金杯」の急成長がはじめて可能となった。そういう意味において、「瀋陽金杯」の急成長には地方国有企業ならではの典型的な特性があった。

第二としては、地方政府の強力な政策支援は、地方国有企業にとっては、まさに「命綱的な存在」である。中国自動車産業政策および「東北振興戦略」の実施を背景に、遼寧省と瀋陽市政府と「瀋陽金杯」との間のバランスの取れた「連動」こそ、着実に中央および地方政府による二重の産業政策の効果を上げていった。

裾野が広いという自動車産業の特性および国内自動車市場の有効需要に対する適切な政策判断、更に行政による良好な産業基盤の整備など、これらこそが、自動車産業が「東北振興戦略」の機関車役となる大前提なのである。しかし、地方政府の地方国有企業に対するトップダウン的な経営管理によって、不祥事を巻き起こし、地方国有企業が大きなダメージを受けたことも否定できない。つまり、地方政府の過度な介入は、地方国有企業の経営に深刻なマイナス影響をもたらすことも、無視してはならない現実なのである。

第三には、中央および地方政府による二重の産業政策と地方国有企業の企業活動との関連という角度から、三者を立体的に考察するという研究の枠組みにおいて、その産業政策の役割や効果および企業の成長の度合いをより明確に検証することができる。

この課題研究は、日本の産業政策と企業活動についての研究の延長線上にある。したがって、この課題研究の研究枠組みは、とりわけ「瀋陽金杯」の今後をはじめ、「経済特区」や「西部大開発」などのような産業政策の実施過程の中で急成長を遂げた地方国有企業に関するこれからの研究に対し、一定の意味をもつものと思われる。

注

- 1) 国土資源部 [2007] p.34。
- 2) 朱永浩 [2013] p.32。
- 3) 同上、朱永浩 [2013] pp.33-34、董志カイ [2004] p.51 および宇野重昭・小林弘二・矢吹晋 [1986] p.54。
- 4) 同上、朱永浩 [2013] p.43。
- 5) 「農墾」とは、中国語の「屯墾戍辺」の略称である。現在では、開発された国有農場そのものを「農墾」と呼ぶ場合が多い。
- 6) 王陽 [2011] p.52。
- 7) 中国国家统计局 [2003] 「GDP 統計」。
- 8) 高木直人 [1997] p.17。
- 9) 遼寧省統計局 [1999] p.69。
- 10) 遼寧省統計局 [1995] p.126、[2012] p.47。
- 11) 遼寧省統計局 [1982] p.87、同上、遼寧省統計局 [2012] p.47。
- 12) 「東北現象」という概念は、1991 年に遼寧大学の馮順華教授によって初めて提起されたものである。
- 13) 今井理之 [1998] p.79。
- 14) 前掲、遼寧省統計局 [1999] p.304。
- 15) 東北振興弁公室 [2007] p.21。
- 16) 西部大開発は、2000 年 3 月の全国人民代表大会で正式に決定された一大国家戦略プロジェクトであり、「第 10 次五ヵ年計画」(2001 年～2005 年) の中心を占めていた。この戦略は、「西電東送」・「南水北調」・「西気東輸」・「チベット鉄道建設」などの 4 項目を柱とし、重慶市をはじめ、中国西部地域の開発や再開発のみならず、政治、経済および社会的な意義を兼ね備えているものである。
- 17) 瀋陽市経済委員会の「産業発展弁公室」の資料 [2007] 「東北地域振興計画」を参考。
- 18) 前掲、遼寧省統計局 [2012] p.47。
- 19) 中国国家统计局 [2011] p.202。
- 20) 中国国家统计局 [2008] p.34。
- 21) 山崎修嗣 [2010] p.31。
- 22) 中国汽車工業史編集委員会 [2010] pp.15-17。
- 23) 王志誠 [2007] p.245、蔣学偉 [2015] p.5、p.72、p.81 および中国第一汽車集团公司公式 HP 2015 年 12 月 28 日閲覧。
- 24) 劉力鋼 [2008] p.255 および瀋陽市経済委員会の「汽車産業発展弁公室」の資料を参考。
- 25) 王福君 [2011] p.126。
- 26) 中国汽車工業史編集委員会 [2011] p.223。
- 27) この内容は、瀋陽市の「汽車管理弁公室」の資料による。
- 28) 「環渤海経済圏」は、狭義的には、渤海沿岸 13 の都市によって形成される経済圏を意味し、中国政府によって、重工業の国有企業の改革および外資誘致の重点地域として指定されている。
- 29) 「東北経済圏」は、狭義的には、黒竜江、吉林、遼寧の東北 3 省および内モンゴル自治区の東部が含まれる経済圏を指す。
- 30) この瀋陽市経済委員会の「産業発展弁公室」は、自動車産業振興策の企画、立案、国内外自動車メーカーの誘致、進出企業支援サービスなどの業務を中心とする瀋陽市政府の直轄行政機関である。そこには、「完成車」および「部品」といった 2 つの担当部署が設けられている。この部分の内容のほとんどは、この「産業発展弁公室」の資料による。
- 31) 資料の制限により、2000 年末当時の「瀋陽金杯」の株式保有状況は不明である。
- 32) この部分の内容は、瀋陽市経済委員会の「汽車産業発展弁公室」の資料を参考。
- 33) 遼寧省統計局 [2014] p.79。

参考文献

日本語 (50 音順)

- [1] 市村真一 [2005] 『アジアの自動車産業と中国の挑戦』創文社
- [2] 今井理之 [1998] 『東北三省の経済発展と外資』世界思想社
- [3] 岩原拓 [1995] 『中国自動車産業入門』東洋経済新報社
- [4] 宇野重昭・小林弘二・矢吹晋 [1986] 『現代中国の歴史 1949～1985』有斐閣

- [5] 大橋英夫 [2005]『現代中国経済論』岩波書店
- [6] 小川雄平 [2000]『中国東北の経済発展』九州大学出版社
- [7] 上山邦雄 [2009]『巨大化する中国自動車産業』日刊自動車新聞社
- [8] 環日本海経済研究所 [2012]『北東アジア経済データブック』文芸出版会
- [9] 神原達編 [1991]『中国の石油産業』アジア経済出版会
- [10] 呉小林 [2002]『毛沢東時代の工業化戦略 ——三線建設の政治経済学』御茶ノ水書房
- [11] 佐々木信彰 [2007]『現代中国産業経済論』世界思想社
- [12] 塩見治人 [2001]『移行期の中国自動車産業』日本経済評論社
- [13] 周レイ [2011]『中国次世代自動車市場への参入戦略』日経 BP 社
- [14] 朱永浩 [2004]『東北地区の工業化政策 ——加工貿易と FDI の現状を中心として』商学研究論集 第 20 号
- [15] 朱永浩 [2013]『中国東北経済』日本評論社
- [16] 高木直人 [1997]『転換期の中国東北経済』九州大学出版社
- [17] 田中修 [2001]『中国第十次五ヵ年計画 ——中国経済をどう読むか？』蒼蒼社
- [18] 丸川知雄 [2007]『現代中国の産業 ——勃興する中国企業の強さと脆さ』中央公論社
- [19] 丸山恵也 [2001]『中国自動車産業の発展と技術移転』柘植書房新社
- [20] 森谷正規 [2003]『中国経済真の実力』文芸出版会
- [21] 八杉理・朱永浩 [2007]『遼寧中部都市群の自動車産業の現状と展望 ——中核都市・瀋陽市を中心として（前編）』環日本海経済研究所
- [22] 山崎修嗣 [2010]『中国の自動車産業』丸善
- [23] 劉暢 [1998]「高度成長期における基幹素材産業の発展 ——産業政策と企業活動」一橋大学図書館および国会図書館所蔵
- [24] 劉暢 [2009]「関与産業政策的考証」『決策探索』中国決策探索雜誌社出版

中国語（アルファベット順）

- [1] 東北振興弁公室 [2007]『東北振興 3 年レポート』遼寧省政府
- [2] 董志カイ [2004]「從二十世紀半葉東北基建投資的特徵觀老工業基地振興」『中共党史研究』中国中央党史出版社
- [3] 国家汽車工業重要政策与法規編委会編 [1999]『国家汽車工業重要政策与法規』国家機械工業局
- [4] 国土資源部 [2007]『2005 年中国国土資源報告』中国科学技術出版社
- [5] 黄繼忠 [2011]『東北老工業基地産業結構調整優化研究』経済科学出版社
- [6] 蔣学偉 [2015]『中国本土汽車企業成長戦略』清華大学出版社
- [7] 姜国強 [2013]『制度創新与轉變經濟發展方式』経済科学出版社
- [8] 李俊江 [2013]『東北老工業基地国有企業自主創新能力研究』光明日報出版社
- [9] 劉力綱 [2008]『中国汽車製造業企業發展戰略』经济管理出版社
- [10] 遼寧省統計局 [1982] [1993] [1995] [1999] [2011] [2012] [2014] [2015]『遼寧統計年鑑』遼寧統計出版社
- [11] 瀋陽市經濟委員會の「産業發展弁公室」・「汽車産業發展弁公室」・「汽車管理弁公室」の資料および同委員會の [2007]「東北地域振興規画」
- [12] 宋冬林 [2009]『東北老工業基地資源型城市發展接續産業問題研究』経済科学出版社
- [13] 孫年益 [1995]『中国汽車紀行』中国統計出版社
- [14] 王大超・王桂敏 [2009]『東北老工業基地振興熱点問題研究』東北大学出版社
- [15] 王福君 [2011]『基于產業集群的遼寧汽車産業發展研究』中国科学技術出版社
- [16] 王陽 [2011]「黒龍江農墾区發展簡史」『農場经济管理』2011 年第 1 期 黒竜江省農場管理学会
- [17] 王志誠 [2007]『一汽創建發展歷程』中国文史出版社
- [18] 吳艷玲 [2012]『演化經濟学視角下的東北老工業基地制度變遷』黒龍江大学出版社
- [19] 姚莉 [2012]『区域視角下的老工業基地調整改造』湖北人民出版社
- [20] 雛俊煜 [2012]『綜合型老工業基地産業轉型研究』経済科学出版社
- [21] 張桂文・徐世江 [2011]『東北老工業基地制度創新体系研究』経済科学出版社
- [22] 張丹寧 [2009]『瀋陽汽車産業網絡 AARS 範式実証研究』中国社会科学出版社
- [23] 中国科学院中華地理誌編集部 [1959]『中国各地区經濟地理——東北編』中国地理出版社
- [24] 中国国家統計局 [2002] [2003] [2005] [2006] [2008] [2011] [2012]『中国統計年鑑』中国統計出版社
- [25] 中国国家統計局 [2004]『新中国 50 年統計資料彙編』『中国工業經濟統計年鑑』人民交通出版社
- [26] 中国国家統計局固定資産投資統計司 [2007]『中国固定資産投資統計年鑑』中国統計出版社

- [27] 中国商務部 [2011]『中国商務年鑑』人民商務印刷社
- [28] 中国公路交通史編審委員会 [1990]『中国公路交通史』人民交通出版社
- [29] 中国汽車工業史編集委員会 [1996] [2000] [2010] [2011] [2014] [2015]『中国汽車工業年鑑』人民交通出版社
- [30] 中国汽車工業史編集委員会 [1996] [2014]『中国汽車工業史』人民交通出版社

HP

- [1] 株式会社クイック「自動車産業マップ」 2015年12月28日閲覧
<https://am.ten-navi.com/company/gm25662/>
- [2] 中国第一汽車集团公司公式 HP 2015年12月28日閲覧
<http://j.people.com.cn/94476/203254/203328/index.html>

(平成29年5月1日受付、平成29年7月6日再受付)