

University Academic Repository

The Rapid Growth of Emerging Local Automobile Manufacturers in China: Especially on Their Relationship with Industrial Policies (Part1)

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2017-11-27 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/909

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1）～

The Rapid Growth of Emerging Local Automobile Manufacturers in China:
Especially on Their Relationship with Industrial Policies (Part1)

劉 暢 許 栩
Chang LIU Xu XU

<要約>

「瀋陽金杯」は、1950年代の零細自動車修理工場から始まり、2003年頃から急成長を遂げ、今日では、地域経済の発展に重要な役割を果たす中国国内マイクロバスの最大手にまで上り詰めたのである。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1）は、その分析に先立って、中央の「産業政策」によって、「瀋陽金杯」の誕生および成長の基礎枠組みがいかに規定されたことを示すに止まる。もっとも本稿は、「東北振興戦略」が実施される前の「瀋陽金杯」の成長の基礎枠組みの一応の確立を一つの区切りとし、1949年から2002年前後までの約50年間を対象とするものである。「瀋陽金杯」の急成長のあり方が中央および地方政府による二重の「産業政策」によって規定されつつ、いかに本格的な急成長を遂げたかという課題の総体的把握は、次稿（その2）の課題とする。

<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 問題意識

中国の「東北地域」¹⁾ (図1) は、いまも昔も「国有企業」が集中する地域としてその名が知られている。「国有企業」とは、国際的に中央政府や連邦政府が投資し、株を保有する企業のことを指すのが一般的とされる。従って、政府が全額出資した公共企業や特殊会社もこれ

に該当する。国有企業の経営活動は政府の意志と利益を反映しなければならないため、一つの国有企業は、営利法人および公益法人といった2つの性格を併せ持つのが一般的である。また中国の国有企業の場合は、中央政府による「中央直轄国有企業」のほかに、地方政府の投資により設立された「地方国有企業」も含まれている。



出所 瀋陽日本総領事館 HP 2016年1月29日閲覧より。

図1 中国の東北3省

今日の東北地域には、中国国内でも有数の国有大手自動車メーカーが2社立地している。その一社は、吉林省長春市にある「中国第一汽車製造集団公司」（以下、第一汽車）であり、もう一社は、遼寧省瀋陽市政府の管轄下の「瀋陽金杯汽車有限公司」（以下、瀋陽金杯）である。「第一汽車」はその名の通り、1950年代に中央政府により設立された中国初の自動車メーカーであり、中央政府直轄の大型国有企業として、いまでも「中国首位」の座を守り続けている。一方の「瀋陽金杯」の場合は、1958年に瀋陽市政府の投資により設立された自動車修理工場が、その前身となっている。設立当時、「瀋陽金杯」は「第一汽車」とはまったく比べ物にもならないほどの零細企業であった。しかし21世紀に入ってから、「瀋陽金杯」は地方国有企業であるにもかかわらず、瞬く間に中国国内マイクロバス生産の最大手にまで上り詰めたのである。

中国の国有企業の誕生、成長ないし改革を分析する際には、市場環境の要素のみならず、中国政府の「産業政策」による影響も無視できない。また後述する「瀋陽金杯」の生い立ちからも分かるように、その成長過程は、とりわけ「中国自動車産業政策」および「東北振興戦略」という2つ大きな国家戦略プロジェクトの実施時期と重なる。こうしたことから、「瀋陽金杯」のような地方国有企業の急成長は、中央政府の「産業政策」および地方政府の「産

業政策」による二重の影響を受けざるを得なかったと推測される。しかし、二重の「産業政策」による影響を受ける中、「瀋陽金杯」のような一地方の零細自動車メーカーが、どのようにして中国を代表する軽自動車メーカーのリーダーにまで上り詰め、更にいくつもの有名ブランド車のシリーズを生産する自動車大手にまで成長できたのか。本課題研究は、これらの問題を念頭において検証を始めたのである。

1.2 研究目的

この課題研究はまず、各関連領域に蓄積された研究成果から検討を重ねた。

中国自動車産業に関する先行研究の中で、本稿の問題意識と関連性の高い研究としては、劉力鋼 [2008]、山崎修嗣 [2010]、上山邦雄 [2009]、丸山恵也 [2001] などが挙げられる。劉力鋼 [2008] は、これまでの中国自動車産業の発展プロセスに基づき、海外自動車企業の発展戦略および成長モデルに関する研究を通して、中国自動車企業の国際市場への参入、世界自動車市場における企業間競争モデルなどについての分析を行ったのである。山崎修嗣 [2010] および上山邦雄 [2009] は、中国自動車産業発展の各時期に沿って、それぞれの時期における特別な課題についての検討を行った。これは発展プロセス全体を概観するスケールの大きい研究成果と評価されている。丸山恵也 [2001] は、中国自動車産業の技術導入を中心に、産業そのものの技術基盤の確立に焦点を当て、独自の手法と観点によって分析を進めた。

そして、中国東北地域の経済発展および産業構造転換についても、多くの研究業績が蓄積されている。その中で、本課題研究として特に注目したのは、小川雄平 [2000]、朱永浩 [2013] などである。小川雄平 [2000] が東北地域経済全体について総括的な分析を行ったのに対して、朱永浩 [2013] は、「地政学的・歴史的射程から東北地域経済が抱えてきた重層的な問題の構造的特徴を究明し、その上で、現在進行中の東北振興戦略の展開ならびに東北地域と北東アジアとの経済協力関係を明らかにする」ことを研究目的とした。またそうした目的に沿って、朱永浩 [2013] は産業構造の変化といった観点を踏まえながら、歴史的・地政学的な視点から、中国東北経済の構造的特質の歴史的総括および東北振興戦略についての評価を行ったのである。

また、中国東北地域における自動車産業政策の実施についての代表的な研究としては、岩原拓 [1995]、張丹寧 [2009] などが高く評価されている。岩原拓 [1995] の場合は、中国自動車産業における発展の歴史的な流れを明らかにした上、東北地域自動車産業政策の実施プロセスを明らかにした。これに対して、張丹寧 [2009] は、瀋陽市における主力メーカーを中心とする自動車産業の産業組織の形成について、瀋陽市での3つの「自動車工業園」の建設を取り上げ、独自の研究手法に基づき、理論分析を展開したのである。

さらに、この課題研究の問題意識と最も密接に関連する先行研究としては、王福君 [2011]、蔣学偉 [2015]、八杉理・朱永浩 [2007] などの研究がある。王福君 [2011] の特色は、「瀋

陽金杯」を軸とする地域産業組織の形成を検討しながら、遼寧省自動車産業全体の発展史を詳しくまとめたことと言える。一方、蔣学偉 [2015] は、「瀋陽金杯」を取り上げ、国有民族系自動車メーカーの発展戦略について具体的な分析を行った。そして、八杉理・朱永浩 [2007] は、瀋陽市にある自動車メーカーを国有・民営・外資といった資本形態の異なる3つの類型に分類し、各類型の完成車と部品メーカーとの間の取引の特徴について論じた。

以上のように、中国改革開放後における産業構造の転換、国有企業の改革、東北地域振興政策の実施および自動車産業の急成長などのような重要問題について、多くの研究業績が蓄積されたのである。またこれらの先行研究には、中国自動車産業、自動車産業政策、中国東北地域経済、東北地域の産業構造転換、東北地域の自動車産業の構造およびその産業組織、企業分析などといった個別領域に関する研究が多いという傾向が見受けられる。しかし、「東北振興戦略」の実施を念頭においた、中央および地方政府の「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の東北地域の新興主力自動車メーカーの急成長に関する具体的な研究は、現時点では見当たらなかった。

先行研究における上記のような現状を踏まえ、この課題研究は、中央および地方政府の「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、「東北振興戦略」の実施をきっかけに、新興地方自動車メーカーとして急成長を遂げた「瀋陽金杯」に焦点を当てた。それにより二重の「産業政策」によって、地方国有企業の誕生、成長の基礎枠組みおよび本格的な急成長のあり方がいかに規定されたのかについて、実証研究を行うことにした。つまり、この問題を明らかにすることこそ、本課題研究の研究目的である。なお、この課題研究の分析は、「産業政策」の実施などに関する資料的考証を意図したものではない。本課題研究の対象期間は、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。

「瀋陽金杯」は、1950年代の零細自動車修理工場から始まり、今日の中国国内マイクロバス最大手にまで急成長を遂げ、地域経済の発展に重要な役割を果たすようになったのである。そうした新興地方国有自動車メーカーとしての成長過程が、「中国自動車産業政策」および「東北振興戦略」という2つの大きな国家戦略プロジェクトの実施と重なり、極めて典型的特性があると判断される。「瀋陽金杯」を本課題研究の研究対象に選んだ最大の理由は、こうした典型的特性にある。

中央の「産業政策」によって、「瀋陽金杯」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ということをも全面的に明らかにするのは、中央および地方政府による二重の「産業政策」と「瀋陽金杯」との関連という課題研究の分析の全プロセスそのものである。本稿（その1）は、その分析に先立って、中央の「産業政策」によって、「瀋陽金杯」の誕生および成長の基礎枠組みがいかに規定されたことを示すに止まる。すなわち、本稿の目的は、二重の「産業政策」と「瀋陽金杯」との関連といった分析を始めるに際し、中央の「産業政策」がいかに「瀋陽金杯」の誕生および成長の基礎枠組みをその起点において根底から規定した

かを考察するものである。本稿では、中国の東北地域ないし「瀋陽金杯」に対して、どのような影響を及ぼしたかという視点から、中央の「産業政策」の実施を取り上げる。このため、本稿は、「東北振興戦略」が実施される前の「瀋陽金杯」の成長の基礎枠組みの形成を一つの区切りとして注目し、1949年から2002年前後までの約50年間を対象期間に定めた。「瀋陽金杯」の更なる急成長が始まる21世紀に入ってから約10年間については、次稿（その2）で取り上げる。

この課題研究は「産業政策」を重要なキーワードとして用いる。しかし、「産業政策」という概念には、特異な意味が含まれていて、なかなか明確に把握できない一面がある。また経済用語として、国際的に厳密かつ標準的な定義も確立されてないと言われている²⁾。従って、この課題研究の検証を始めるに当たって、「産業政策」の定義を予め規定し、研究の枠組みを構築することは、必要不可欠となる。

2 研究枠組みの構築

2.1 「産業政策」についての定義規定

国際社会で、「産業政策」という言葉が一般的に認知されるようになったのは、1970年代に入ってからのことである。1960年代頃、英語には「産業政策」という言葉さえなかった。日本特有の用語として、「産業政策」はすでに明治の頃から使われていた。明治期に出版された書物の中で、「産業政策」は「国運隆盛の大計」として、かなり広い意味で把握されていたことが確認される。それからの長い間に、日本国内において、「産業政策」という言葉は自明的なように使われていた。また経済用語として、「産業政策」は、長く使用されてきたが、それぞれの研究視点によって、その実質的な内容がかなり異なる。

中国においては、1980年代中頃から漸く中国政府の公式文書に「産業政策」という言葉が登場するようになり、1986年に公表された「第7次五ヵ年計画」がその代表となる。今日の中国では、日本から移植してきた「産業政策」は、政府による経済調整を行う強力な政策手段の一つとして理解され、一般的に使われるようになったのである。しかし、中国に関する学術研究の領域となると、その定義規定に厳密さが欠落している故に、とりわけ1980年代以前に関する研究では、「産業政策」を用いられない傾向が確認される³⁾。このため、この課題研究を進めるのに、まず、先行研究を踏まえながら、研究の目的に沿って、「産業政策」の定義を予め規定し、それをめぐる諸々の基礎概念を検討する必要がある。

そもそも産業政策の対象である「産業」という用語は、「社会的な分業として行われる財貨およびサービスの生産または提供に係わるすべての経済活動である」と定義されている⁴⁾。すなわち、「産業」の概念には、長い歴史の発展の中で、社会的な分業の一環として自立し、形成された農業・製造業など一連の産業のその総体が含まれている。こうしたことから、産業全体にかかわる政策として「産業政策」を理解すると、その総体に影響を与えるすべての政策が含まれるように思える。中国では、まさにこのように「産業政策」を理解する傾向

が強い。しかし実際には、産業政策は、決して農業政策・鉱業政策などの総称という意味で使われたわけではない。上記のように、「産業政策」という言葉にはこうした特異な意味が含まれているため、なかなか正確に把握できないのである。日本国内では、長い間この用語に関する厳密な定義がなく、国際社会においても標準的な理解が確立されていない原因は、ここにあると判断される。

1968年、日本国内のそうした現状に驚き詳細に検討した貝塚啓明氏は、論文の中で次のように述べていた。「ここで強いて筆者に産業政策の定義を求められたとするならば、やむをえず次のように答えざるをえない。すなわち、産業政策とは、通産省が行う政策である」⁵⁾。この皮肉はのちに、日本の産業政策の体質をうまく言い当てていると評価されている。言うまでもなく、経産省の行う政策のみが産業政策ではない。しかし産業政策は「諸官庁がその所管する産業に対して行う直接的働きかけを総称するものである」という認識が、日本では一般的に認められているのも事実である。

「産業政策」について詳しく調べてみると、日本国内だけでも、その定義は実に様々である。まず、産業政策とは「産業についてそのパフォーマンスを向上させようとする政策の総体」⁶⁾、「産業政策とは国家がよりよい状態の達成を目的として産業活動にはたらきかける行為をいう」⁷⁾ などのような、一国の産業全体への影響力を重視する概括的な定義がある。また、産業政策は、「内容的には、諸産業間の構造および、諸産業内の市場構造、市場行動および市場成果の改変または維持を目的とする政策と定義することができる」⁸⁾ という政策の実施内容に沿って、より明確化した具体的な定義もある。そして「産業の活動を助成・誘導、もしくは規制するために実施される政府の政策。さまざまな要素を含み、多くの手段を通じて運営されるが、(1) 主として産業構造にかかわりをもっている側面、(2) 主として産業組織にかかわりをもっている側面、(3) 産業活動の周辺にかかわりをもっている側面、の三つに区分」⁹⁾ できるという実施分野に注目し政策の内容を簡潔に区分した定義も確認される。このほか、小宮隆太郎 [1975]、上野裕也 [1987]、伊藤元重ほか [1988]、岡崎哲二編 [2012] などのように、研究内容に応じて産業政策を極めて詳細に規定した数多の定義が存在している¹⁰⁾。

これまでの検証からも分かるように、「産業政策」の概念は極めて広義である。また「産業政策」には、進化する経済社会の発展段階、産業構造および企業の成長度合いの変化と共に、その目的、体系、手法などが異なってくるという特徴がある。本課題研究は、そのような特徴および上記の検証結果を踏まえ、「産業政策」の定義を以下のように規定する。

ここからの議論においては、特に説明を付け加えない限り、「産業政策」という用語は、「一国の政府（地方政府を含む）が国策の意図に基づき、助成・規制を伴いながら産業もしくは企業活動を誘導するために講じる方策の総称」という意味で使われる。なお、この課題研究が特に重要視するのは、産業政策の産業構造および産業組織に関わる側面である。また前述した産業政策のそのような特徴こそ、本課題研究の対象時期の区分における政策的側面の根

拠となる。

ここからは、上記の定義規定を受け、研究枠組みの構築を念頭に、産業政策の役割、評価、政策対象および政策の目的などの諸基礎概念に関するこの課題研究の認識や考えおよび主張を明確にする。

2.2 諸基礎概念に関する検討

役割

産業発展のプロセスにおいて、政策が果すべき適切な役割に関するこれまでの見解は、主に2つに分けられる。一つは市場メカニズムを完全に信頼すべきという見解であり、これに対してもう一つは、政策の積極的な役割を評価すべきという主張である。前者が「政府の失敗」の可能性を強調するのに対し、後者は「市場の失敗」もあることから政策による市場への干渉の必要性を訴えている。いままで、この両者は共存しながらも、絶え間なく激しい論争を繰り広げ、変化してきた¹¹⁾。

確かに「市場の失敗」もあれば、「政府の失敗」もある。「市場の失敗」が生じた際、政策介入によってすべてが改善されるという保証も存在しない。しかし、「市場の失敗」と「政府の失敗」との両方が必ずしも完全に対立的で、矛盾するものではないと思われる。市場の機能と政府の政策との間には、それほど鮮明な境界線が存在すると考えにくく、両者は相互に補完し合える関係にあると理解される。

実際においても、産業発展のプロセスにおける様々な問題を解決するのに、もし長期的に市場メカニズムと産業政策とのどちらかしか用いられないのなら、恐らくどの国も対応しきれなくなるに違いない。従って、現存する経済体制の中で、焦点となっているのは決して二分法の二者択一の問題ではない。このため、この課題研究は、現代産業社会を対象とする研究作業は、そうした非現実的な議論に拘るよりも、産業を発展させるために、政策の介入によって「市場の失敗」がある程度補完できるとすれば、いかにして政府による政策の失敗を少なくするか、どのような基準に基づいて産業政策の役割を評価するかなど、より現実性のある課題に重点を置くべきであると主張する。

評価

産業政策をいかに評価すべきか。この問題の答えは、産業政策の果すべき役割に対する認識と密接に関連している。すでに述べたように、その認識がかなり異なっていることから、今日では、その解答も様々である。確かに、すべての結果を考慮に入れて評価すべきという点において、認識はほぼ一致している。しかし現実では、たとえ「市場の失敗」を矯正するための産業政策であっても、時間を通じて実施プロセスを経たのち、設定された目的と得られた実質的な結果との間に、かなりの開きが出てくるのがしばしば発生する。すると、市場活動の望ましい結果がどうであるべきか、期待された産業政策の結果がどうであるべきか、などの問題が議論される。明らかに、はじめからの異なる価値観によって、それぞれの異な

った評価の結論が導かれることになる。

本課題研究は、産業政策の果すべき役割が定められた当初の目的に大きく依存するものと認識する。従って、この課題研究においては、中央および地方政府による二重の「産業政策」と中国新興地方国有自動車メーカーの急成長との関連を観察する際に、そのプロセスの検証を通して、当初どのような目的が定められたのか、その政策目的が達成されたかどうか、産業政策が目的の達成にどのように寄与したか、などの問題に注目し、産業政策の果たした役割を評価したいと考える。

目的と対象

産業政策の目的は、理論的に「経済的目的」と「経済外的目的」に分けられる。日本では、特定地域の振興のためにその地域の産業の発展を図る政策は、「経済外的目的」の産業政策として区別されてきた。そのため、地域振興政策は、産業政策の対象として取り扱わないのが一般的である¹²⁾。

しかし、中国経済には、輸出への依存の度合いが大きい日本経済と異なる一面がある。そのため、実際中国の地域経済問題に関連する課題を検証しようとした場合は、産業政策の研究対象として、特定の地域振興政策がどう取り扱うべきかという所で認識の違いによる混乱が生じる。本課題研究の中で、産業政策と企業活動との関連という角度から取り上げようとする「東北振興戦略」は、まさにこの問題に該当する一例である。名の通りで理解すれば、この「戦略」は正しく特定地域の振興のためにその地域の産業の発展を図る政策そのものとなる。一方、「戦略」の目的（次稿「その2」）を良く吟味すれば、そこから「国内外の地域発展戦略との重層的な連動を促す」という「一大国家戦略的プロジェクト」としての政策意図がはっきりと確認される。従って、この課題研究では、「東北振興戦略」を一地域振興策として単純に扱うことが適切ではないと判断される。こうした考えから、本課題研究は、この「戦略」の本質の面において、本稿の産業政策の定義規定との一致性を重要視し、「東北振興戦略」を中国中央政府による「経済的目的」の要素を有する「産業政策」の一環として取り扱うことにしたのである。

ここからはまず、中央の自動車産業政策によって、中国自動車産業の形成および改革がどのように進められたのか、中国国内における自動車生産体制の再編成が、東北地域の自動車産業の変革にいかなる影響をもたらしたか、などの問題についての検証に入る。なお、産業政策の概念に含まれる国策に基づくマクロ的な経済政策の妥当性などは、本課題研究の考察の中心ではない。

3 産業政策による中国自動車産業の改革

3.1 国内自動車生産体制の再編成

1920年、孫文の『建国方略』が正式に発表された。その中で、孫文は中国自動車産業に関する未来図を描いていた。これをきっかけに、中国国内での国産自動車の生産が始まったの

である。しかし、第2次世界大戦終了後の1945年頃の中国の自動車保有量はわずか3万台余りで、1949年頃になってもまだ7万台に過ぎなかった¹³⁾。

1949年から今日までの中国自動車産業の発展は、自動車産業政策の中心の変化に沿って大きく4つの時期に分けられる（表1）。本稿（その1）の検証は、2002年頃までの前3つの時期に重点を置く。

表1 中国自動車産業の発展時期と自動車産業政策

時期区分	1950～1978年	1979～1993年	1994～2003年	2004年以降
	産業形成期	改革開放期	拡大期	持続的成長期
政策の特徴	政府管理による生産販売	外資系企業の国内市場への参入による技術導入	企業自主権の拡大	企業の競争力強化による持続的成長の創出
中心政策	政府の計画に基づく自動車生産	「3大3小2微」を中心とする生産体制の再編成	大手企業の主導による国内市場形成の促進 部品産業の育成	生産体制最適化 自主開発能力の向上 資源節約 環境保全
外資系企業	参入を認めず	一定範囲内での参入を許可	外資系企業との合併設立を奨励 外資系企業による完成車の販売を許可	

出所 中国汽車工業史編集委員会『中国汽車工業年鑑』[各年度版]より作成。

「第一汽車」を中心とする量産体制の形成

1949年以降、新中国中央政府は直ちに自動車産業の創設に取りかかった。そのため、自動車工場の建設プロジェクトは、旧ソ連によって約束された「156の重点援助項目」に組み込まれ、また重要建設項目として「第1次五ヵ年計画」（1953～1957年）にも取り入れられていった¹⁴⁾。

1956年7月14日、中国重工業部に命名された総工費6億元の「第一汽車製造工場」（「第一汽車」の前身である）の生産ラインから、中国自前の「解放」という銘柄のトラック12台が送り出された。3ヵ月後に、この年産3万台規模の自動車工場が正式に稼働した。こうして、中国自動車生産の量産体制がようやく整ったのである¹⁵⁾。しかし、1960年の中国自動車総生産量2万2,574台の内訳からも分かるように、「第一汽車」一社の生産量が1万7,346台で全体の8割近くを占め、それ以外の自動車メーカーの生産合計は3,966台に過ぎず、しかも4台以上生産したメーカーが2社しかなかった¹⁶⁾。このように、当初の量産体制は、中央政府の手によって「第一汽車」を中心に形成されたものである。

その後、「冷戦」がエスカレートする中、「文化大革命」の開始と共に、「自力更生」政策の下で地方政府による自動車工場の建設が相次いだ。1971年頃、その建設の動きが更に加速さ

れ、1976年末の時点では、中国の自動車メーカー総数は1,950社に達した¹⁷⁾。その間、中央政府による「整理整頓」が繰り返し図られていたにもかかわらず、各地の自動車工場建設の勢いは一向に治まらなかった。但し、中央政府は「生産計画」をもって自動車生産そのものに対し、厳しく制限していた。このため、メーカー側には、生産量および生産車種の変更、販路の拡大に関するいかなる判断の自由もなく、当然のことながら、外資による市場への参入もあり得なかった¹⁸⁾。

「3大3小2微」による乗用車生産体制の整備

1978年、「改革開放」により、中国自動車産業も新しい時代に突入した。1982年5月、中央政府主導の下で、「機械工業部汽車工業総局」が廃止され、「中国汽車工業公司」（以下、中汽公司）が設立されたのである。その後、中汽公司の管轄組織として、「中国汽車零部件工業連営公司」、「中国汽車工業販売サービス公司」、「中国汽車工業進出口公司」、「中国汽車工業物資供給公司」、「中国汽車工業投資開発公司」なども次々と設置された。こうした一連の組織再編の動きには、それまでの自動車メーカーの乱立に歯止めをかけるといった政策意図があったと判断される¹⁹⁾。しかし、各地の小規模自動車メーカーの乱立は一向に収まらなかった。他方、「第一汽車」、「上海汽車」、「東風汽車」²⁰⁾のような大手国有自動車メーカーもまた、海外から導入した新しい技術の消化に苦しんでいた。このように、中国自動車産業全体の改革は、当初なかなか思うように進まなかった。中央政府は、こうした苦境を打ち破る目的で、自動車販売流通システムの構築から着手し、国産乗用車の量産体制の整備に関する一連の抜本的な改革政策の実施に乗り出したのである。

1980年代に入ると、「自家用車使用の許可」²¹⁾に続いて、1985年に、中央政府は「自動車産業発展計画および管理システム改革の問題に関する通達」を出し、自動車生産の経営権をメーカーに委ねる方針を発表した²²⁾。その頃、中国国内における道路運送事業の急成長により自動車需要も急速かつ大幅に伸びていった。こうした追い風に乗り、中国自動車産業が急速に様変わりし、国内の自動車販売流通システムも大きく変化していった。それまでの中央政府の計画による「統一買付」と「統一販売」に代わって、自動車メーカーによる自主販売ネットワークが急速に形成したのである。1980年代後半、「第7次五ヵ年計画」（1986～1990年）の実施と共に、中国自動車産業が「重要主力産業」と位置づけられた。中央政府もまた自動車メーカーに対する企業管理方式を変え、いわゆる「直接」から「間接」への変革が行われたのである。

1980年代から、中国経済の著しい発展に伴い、公務用車および商務用車の需要が急増した。しかし当時では、中国国内の乗用車生産能力が国内需要に追いつかず、高級乗用車をはじめとする自動車の輸入が大幅に増え、多くの外貨が費やされていった。1980年に、1万9,570台の自動車輸入には、約2億ドルもの外貨が投じられていた。そして1979年から1993年までの15年間に、50万台を超える乗用車を含め、輸入自動車の合計は120万台に上ったのである²³⁾。このような状況の中で、乗用車の国産化が急務となった。

中国政府の乗用車生産体制に関する政策、いわゆる「3大3小」が正式に発表されたのは、1988年8月のことである。「3大」とは、「第一汽車」（ドイツのフォルクスワーゲンVWとの合併）、「東風汽車」（日産ディーゼルとの技術提携）、「上海汽車」（ドイツのフォルクスワーゲンVWとの合併）のことを指し、「3小」とは、「北京汽車」（当初ではアメリカのAMCクライスラーとの合併）、「天津汽車」（日本のダイハツとの技術提携）、「広州汽車」（フランスのプジョーとの合併）のことを意味する。のちに、日本の鈴木（現、スズキ）から技術を導入し、軽自動車を生産していた兵器工業部系列や航空工業部系列の軍需産業側からの強い要求があったため、「2微」が追加されたのである。「2微」とは、兵器工業部（日本の鈴木による技術援助）、航空工業部（日本の富士重工からの技術援助）との提携を指す。この「3大3小2微」の実施により、1996年までに、完成車に関する技術導入および組立工場の新規参入がすべて凍結されていた²⁴⁾。中国の乗用車生産体制は、こうした厳しい政策規制の下で、8社を中心とする中央直轄の大手自動車メーカーの外資との提携関係によって整えられたのである。

1994年7月12日、中国政府により「中国自動車産業発展政策」が正式に公布された。その中で、中国のWTO加盟後を見据えて、2000年までに生産規模を300万台（うち乗用車150万台）に引き上げる発展目標および主力産業として自動車産業を傾斜的に強化していくという2つの方針が明記されたのである。これは、中国政府による特定の産業を対象に発表した初めての産業政策ということもあり、中国内外において大きな反響を呼んだ。その後、世界のトップ自動車メーカーと中国国内自動車メーカー（地方国有自動車メーカーを含む）との提携が相次いで結ばれていった。これを背景に、1996年以降、中国国内における生産管理システムおよび販売体制が更に強化されると同時に、「3大3小」の規制緩和により、完成車および部品に関する海外からの技術導入が活発化した。こうして、「大型車および乗用車が生産できず、軽自動車の生産も少ない」といったそれまでの「中型トラックのみ国産」という単一生産体制から、中国は「大・中・軽・微・セダン・バス」のすべての車種において、国内での自主生産ができる体制に変革されていったのである²⁵⁾。

以上のように、厳しい政策規制により、中国内外の自動車メーカーの中国完成車市場への新規参入を強制的に凍結していた一面があるものの、自動車産業政策の当初の目的が達成されたと評価できる。しかし技術の面では、世界の自動車先進国に比べれば、中国は依然として大差をつけられていた。

3.2 東北地域における自動車生産組織の変革

東北地域は中国自動車産業の発祥の地である。1930年、奉天軍閥張学良によって中国最初の自動車工場が奉天（現在の瀋陽市大東区）に設立され、翌1931年には、中国初の自動車、いわゆる「民生」というブランドのトラックが誕生した。しかし、その生産は直ちに「満州事件」による戦乱に巻き込まれ、中断を余儀なくされたのである²⁶⁾。

前述したように、1949年頃、経済復興のため早急に輸送能力を強化する必要性から、東北地域での商用車生産は、「第一汽車」を中心に、ほかの地域よりも優先的に進められた。

実際には、「第一汽車」の建設が急ピッチに進められる間に、中央政府の政策方針に沿って、東北3省の各地に部品メーカーが相次いで設立されたのである（これらの部品メーカーの多くは、のちに各地域の自動車生産の中核企業へと成長した）。瀋陽市もその例外ではなかった。1958年に、自動車修理工場として、「瀋陽汽車製造廠」や「瀋陽乗用車修配廠」などが続々と稼働し始めた。しかし、1960年代中頃以降は、「文化大革命」の悪影響を受け、「第一汽車」の生産管理がほぼ無政府状態に陥り、自動車生産量も1950年代の生産水準にまで大幅に落ち込んだのである。東北地域にあるすべての自動車関連の国営企業の生産もほぼ似たような状況にあった²⁷⁾。

東北地域の自動車生産によりやく転機が訪れたのは、改革開放後の1982年頃であった。中央政府の指示により、東北地域が自動車生産拠点に指定され、その整備が始まったのである。長春市では、「第一汽車」のフルモデルチェンジの実施が、国家重点プロジェクトとして「第6次五ヵ年計画」に組み込まれた。一方の瀋陽市は、自動車生産組織の再編をすすめたのである。1984年から85年にかけて、それまでに瀋陽市政府の所管だった「瀋陽汽車工業公司」とその管轄下にある66社の国営自動車関連企業が、「瀋陽金杯」という名の下で一つの国有企業にまとめられた²⁸⁾。このような一連の変革を境に、東北地域の自動車産業は、大きく変貌し始めた。

東北地域が自動車生産拠点として指定されたことは、決して偶然ではない。中国国内においては、その相対的優位性の存在が認められる。自動車産業には、鉄鋼や非鉄金属、ゴム、プラスチック、ガラス、機械、電子、電器などの川上分野、さらに部品、販売、修理、付属品、交通、保険などの川下分野でも多くの領域で関連性を持つという産業の特性がある。従って、自動車産業の競争力を論ずる場合には、立地する地域の総合的な競争力が問われることになる。こうした角度から観察すると、遼寧省の瀋陽市は、かつての重工業基地から受け継いだ良好な産業基盤を有すると同時に、原材料などの川上分野からサービスなどの川下分野まで、自給自足ができるほどの経営環境に恵まれている。そして、東北地域には、自動車関連の大学、専門学校、技術者育成センターなどの教育研究機関が多数存在し、豊富な労働資源および専門知識を有する人材の供給源が保障されている。また、東北3省の関連行政機関は、農業が盛んな地域と異なり、工業部門を、とりわけメーカーを取り扱う豊富な経験がある²⁹⁾。

ここまでの検証において、中央政府の自動車産業政策は、中国自動車産業全体のみならず、東北地域の自動車産業の形成ないし発展にも直接かつ決定的な影響を与えたことが確認できた。そして、「瀋陽金杯」は、正しく産業政策による「第一汽車」を中心とする生産体制の形成および再編成といった過程の中で、東北地域に誕生した一地方国有企業である。では、中央の自動車産業政策は、「瀋陽金杯」の成長の基礎枠組みの形成にどのような意味合いを持つ

ものになるのか。次の部分は、その具体的な考察となる。

4 中国自動車産業政策と「瀋陽金杯」

4.1 地方国有企業からのスタート

前述したように、瀋陽市での自動車関連の生産の始まりは、1958年からのことである。当時では、瀋陽市の管轄下に、国営自動車修理工場としての「瀋陽汽車製造廠」および「瀋陽乗用車修配廠」の2社があった。1974年頃から、市機械局の所管でさらにトラック製造工場が設立され、これによって瀋陽市での小型トラックの生産が始まった。

1978年に、瀋陽市は、中央の指示通りに、市内にある自動車関連企業の「整理整頓」を図り、「瀋陽汽車製造廠」を中心に、行政機構としての機能を併せ持つ地方国営企業「瀋陽市汽車工業公司」を設立した。しかしこの年に、商用車を含む生産の規模は拡大したものの、瀋陽市の年間自動車総生産台数は、わずか784台しかなかった。

1984年、瀋陽市は管轄下の「農業機械・自動車工業局」を二分割すると同時に、市内にある自動車関連の国営企業97社を66社に再編した。のちに、分割後の自動車関連の部署と再編後の66社は、「瀋陽汽車工業公司」という一つの国営企業にまとめられたのである。その後、企業改革に関する一連の政策を背景に、瀋陽市は、この「瀋陽汽車工業公司」を母体に統一管理かつ部門単位決算による経営体制に改め、「経営責任請負制」を実施した。この頃から、瀋陽市は乗用車の生産を始めたのである³⁰⁾。

1985年5月、中央の自動車産業政策の下で、「瀋陽汽車工業公司」は「瀋陽市金杯汽車股分有限公司」（前掲、「瀋陽金杯」）へと社名変更を行い、国有資産を株式に転換し、地方国有企業に生まれ変わったのである³¹⁾。

中央の産業政策による企業の「経営管理体制改革」が行われる中、1988年、瀋陽市政府は、「中国建設銀行瀋陽分行信用投資公司」を通して、「瀋陽金杯」に対し、新たに1億元を注入した。その後、「瀋陽金杯」は国家資産管理局の許可を得て、総資産に相当する4億8,684万4,900元を以て（1株100元に換算して）、総株数486万8,449株（普通株³²⁾）を発行した（うち国家株350万5,223株、集団株136万3,226株³³⁾）。しかし株式会社に転換したとは言え、「瀋陽金杯」は生産企画の段階から投資、原材料の仕入れ、生産管理、完成車の販売、利益配分に至るまで、本質の部分では依然として市政府管理下の直轄工場に過ぎなかった。こうした名ばかりの「自主経営体制」は、たちまち深刻な経営難を招いたのである。計画経済の温室から放り出された「瀋陽金杯」には、厳しい試練が待ち受けていた。

4.2 更なる成長への基礎固め

1991年、瀋陽市政府は、経営の行き詰まりを打開するため、遼寧省政府の許可を得て、当時の「瀋陽金杯」の経営トップ趙稀有（取締役会会長兼社長）の後任として、遼寧省政府所有の「華晨グループ」³⁴⁾から若手資産運営の専門家といわれる仰融氏（当時36才）を迎え

ることに踏み切った。その際、遼寧省所有の「華晨グループ」は「瀋陽金杯」の株の40%を1,200万ドルで買い取った。

一方、「瀋陽金杯」の会長になった仰融氏は、就任早々イギリス領バミューダ諸島で1990年に自ら創立した「中国華晨自動車控股公司」（以下、中国華晨）という外資系企業の上場前の株の所有権を贈与として、仰融氏個人が運営する4つのファンドによって設立された投資ファンドである「中国金融教育基金会」の基金に転換した。しかもほぼ1991年の同じ頃に、仰融新会長の下で、「瀋陽金杯」は所有する乗用車製造工場の全資産を以て、「海南華銀国際信託投資公司」（以下、海南華銀）および「香港華博財務有限公司」（以下、香港華博）と共に「瀋陽金杯バス股分有限公司」（以下、瀋陽金杯バス）という合弁会社を立ち上げたのである（出資割合は瀋陽金杯60%・海南華銀15%・香港華博25%）。そして翌1992年、外資系企業の「中国華晨」は、「海南華銀」および「香港華博」の持つ「瀋陽金杯バス」の株を全額買い取ってから、さらに出資51%の割合で、「瀋陽金杯」（出資49%）と一緒に、「瀋陽華晨金杯汽車有限公司」という社名で新たな合弁会社を設立した。しかし当時、中国政府はすでに政令を出して、合弁企業を設立する際には、外資系企業側の持株比率が一律50%以下にするという「制限」を設けていた。

1992年7月24日に、「びっくり仰天のビッグニュース」と報道される出来事が起きた。一年前に深刻な経営難に陥った「瀋陽金杯」が、わずか一年で上海域外からの大型株式会社として、上海証券取引所での株式上場を果たしたのである。しかも同年10月には、外資系企業の「中国華晨」も遂にニューヨーク証券取引所において、株式上場を実現したのである。当時は、仰融新会長の豪腕経営に大勢の人が脱帽した。さらに、のち遼寧省政府が所有する「華晨グループ」の乗用車生産権の申請を契機に、外資系「中国華晨」は、また自動車の生産権および販売権を手に入れ、資本市場から中国自動車市場への正式参入を果たした。その頃から、仰融会長の下で、「華晨金杯シリーズ」の車が中国国内市場に出回り始めていった。こうして、仰融会長が「国有資産横領」の罪で事実上「瀋陽金杯」から立ち去る2002年までの間、外資系「中国華晨」は6つの上場企業を次々と傘下に収め、一瞬にして総資産300億元の大手自動車企業グループに変貌を遂げたのである³⁵⁾。

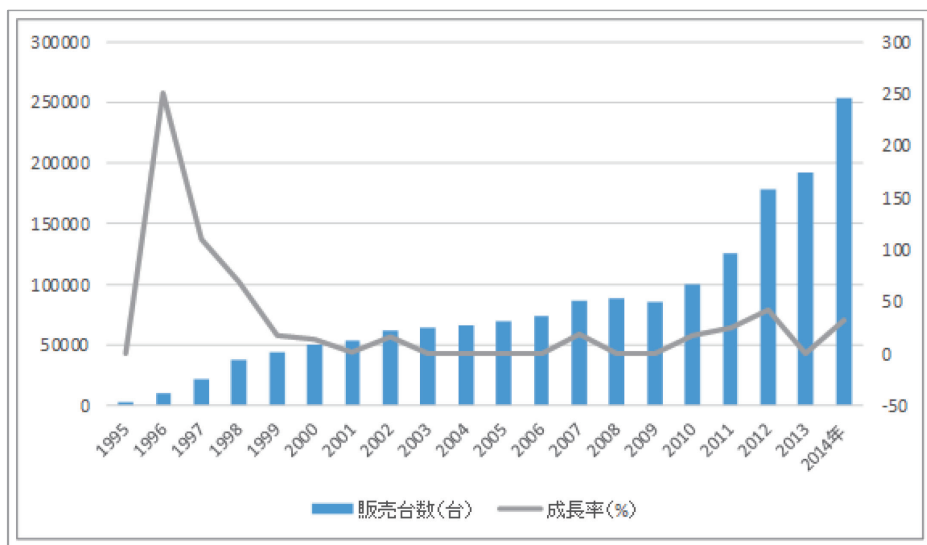
一方、この外資系「中国華晨」の変貌ぶりとは対照的に、「中国華晨」の傘下に収められた国有上場企業の「瀋陽金杯」は、2002年の年末決算で8億元もの経常赤字を計上した。しかし、「瀋陽金杯」はなぜまたこのような経営不振に陥ってしまったのか。

事の発端は「瀋陽金杯」が株式会社に転換した1988年にさかのぼる。その年の11月25日、「瀋陽金杯」は、瀋陽市政府の斡旋で「中国汽車工業進出口公司瀋陽市分公司」を通じて、日本のトヨタ自動車と技術提携関係を結んだ。そこから、「瀋陽金杯」はトヨタ・ハイエースのRZHシリーズ4代目の技術を導入し、設備および金型をリースするとともにトヨタ流の現場管理を徹底することなどにより、1992年から中国の国内向けに高級ブランド「金杯ハイエース」のシリーズを生産し始めた³⁶⁾。さらに1995年には、トヨタ・ハイエースをベース

に国産化率 90%を超す「経済型バス SY6480A」の開発にも成功し、大ヒットを記録した。こうして、「瀋陽金杯」はトヨタ・ハイエースの技術、トヨタの品質管理方式とブランド力を頼りに、当時「第一汽車」が持つ中国国内のマイクロバスのトップブランド「解放ミニ」の市場独占を打ち破ったのである³⁷⁾。

ところがその喜びも束の間、1995年の2月23日、中央直轄の「第一汽車」は、仰融会長が率いる外資系「中国華晨」から「瀋陽金杯」の株を買い取り、「瀋陽金杯」の発行済株 51%を持つ筆頭株主となった。その結果として、「瀋陽金杯」は「第一汽車」の傘下に納められ、社名が「一汽瀋陽金杯股分有限公司」に変更され、それまでの子会社も 20 社にまで削減されるなど、一連の「経営再建」を余儀なくされたのである。

ブランド名が「一汽金杯ハイエース」に変えられた「金杯ハイエース」は、1997年に年間販売台数が2万台の大台に乗り、1998年には3万台を突破し、1999年には4万台を記録するというように、売れ行きが極めて好調であった（図2）。しかし、「第一汽車」傘下の「瀋陽金杯」が中国マイクロバス・トップの座を占め続けていたのは、名ばかりに過ぎなかった。実際には、経営管理体制の混乱から、次第に市場ニーズに対応しきれなくなっていた。そのため、2002年までは、仰融会長の下で、生産も販売も大幅に伸びていたにも拘らず、赤字経営から抜け出すことができなかった。しかも「瀋陽金杯」がそれまで最大 80%以上を持っていたマイクロバスの国内市場シェアは、36%にまで急速に落ち込んでしまった³⁸⁾。



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2 「瀋陽金杯」の自動車販売台数および成長率の推移（1995～2014年）

これまで検証したように、「改革開放期」における中国自動車産業政策の目的の中心は、中

中央直轄大手自動車メーカーの強化を通して、乗用車の国産化を担う生産体制を確立していくことに定められていった。その実施の過程から観察される厳しい規制や過度な介入には、一面では、自動車産業政策自体の中に含まれている市場原理の要素が、現実の「瀋陽金杯」に代表される地方自動車メーカーの急成長への対応において、現実化した側面があると分析される。

また、1994年以降、中国のWTO加盟後を見据えた自動車産業の自立を促す新たな政策目標が明確になっていった。そこで、一国の主力産業にとって必要な強い競争力かつ持続的成長が可能な産業体制を作り上げることが求められたのである。従って、当初の想定よりもはるかに厳しい国際市場競争に対抗できる産業体制の構築が必要とされ、自動車産業政策における目的の中心の変化と共に、政策規制がいつそう厳しくなったと考えられる。しかも、1990年代後半の段階では、すべての車種の国産化といった生産体制が形成されたと言っても、技術の面では、世界トップレベルとの差が依然と大きい。こうした面からも、強力な政策バックアップによる主力企業の技術競争力の強化が不可欠な前提とされ、そのため、中央政府の厳しい規制が前面に出て、地方政府や「瀋陽金杯」のような地方国有企業に「協力」を強要したと推察できる。

5 むすびにかえて

本稿において考察した中国自動車産業政策の実施、とりわけ厳しい規制と結びついて展開された「3大3小」政策には、その政策自体に含まれる市場原理の要素が現実化していったという側面がある。また、「拡大期」において、「中国自動車産業発展政策」は、中国のWTO加盟後、中国自動車産業の主力産業にとって必要な強い競争力かつ持続的成長が可能な産業体制を作り上げていくという緊急課題を担っていた。そのため、この自動車産業政策は、「瀋陽金杯」に関する考察からも分かるように、より厳しい規制を伴いながら、極めて強引な形で展開されていった。

中国自動車産業政策の実施によって、主力企業を中心に自動車産業全体が傾斜的に強化され急速に発展していった。その中で、「瀋陽金杯」は、地元政府の政策支援を活かしながら、一時的ではあるが、一企業としての内在的能動力の発揮により、強豪を相手に市場シェアを拡大し、その後の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。ここに、更なる成長への準備として、基礎の枠組みの一応の確立をみることができる。

言うまでもなく、これはあくまでも一応の確立である。それ故にまた、「瀋陽金杯」は、新たな厳しい試練に晒され、その乗り越える展望を欠いたまま2002年に至ったのである。その厳しい試練を乗り越えるのに、「瀋陽金杯」は「東北振興戦略」の実施を待たなければならなかった。

2003年に正式に実施された「東北振興戦略」は、上記の基礎の枠組みを更に広げ、東北地域の自動車産業の発展の機関車役としての「瀋陽金杯」の更なる成長の諸条件を生み出して

いくことになる。このことは、「瀋陽金杯」の成長における次の段階に関する検証内容として、次稿（その2）の課題とする。

注

- 1) 「東北地域」には、遼寧・吉林・黒竜江といった3省のほか、内モンゴル東部の赤峰市・フロンボイル盟・興安盟と遼寧市も含まれている。この課題研究において、「東北地域」は東北3省を指すものであり、詳しいことは次稿（その2）の「2.1」を参考。
- 2) 劉暢 [1998] p.10。
- 3) 劉暢 [2008] および劉暢 [2009] の中で、「政府政策」という用語が使われたことはその一例となる。その一方、「中国の清朝末期以来の産業政策の連続性に着目したい」といった考えから、「産業政策」の概念を用いるケースもある（丸川知雄編 [2000]）。
- 4) 平凡社 [1985] p.444。
- 5) 貝塚啓明 [1968] p.48。
- 6) 並木信義 [1973] p.95。
- 7) 泉三義 [1979] p.10。
- 8) 加藤寛・中村秀一郎・新野幸次郎編 [1971] p.5。
- 9) 正村公宏 [1978] p.250。
- 10) 本稿（その1）の（2.1「産業政策」についての定義規定）において、明記した以外の詳しい内容は、前掲、劉暢 [1998] pp.8-18 および前掲、劉暢 [2009] pp.18-19 を参考。
- 11) 詳しい分析は、同上、劉暢 [1998] pp.8-9、p.16 および同上、劉暢 [2009] p.19 を参考。
- 12) 小宮隆太郎 [1984] p.4 および小野五郎 [1999] pp.12-13。
- 13) 中国公路交通史編集委員会 [1990] p.123。
- 14) 中国汽車工業史編集委員会 [1996] p.125。
- 15) 孫年益 [1995] p.45。
- 16) 前掲、中国汽車工業史編集委員会 [1996] p.205。
- 17) 市村真一 [2005] p.203。
- 18) 周レイ [2011] p.67。
- 19) 前掲、市村真一 [2005] p.243 および朱永浩 [2013] p.83。
- 20) 「上海汽車」は1994年に設立された上海市政府所有の国有企業で、高級自動車を中心に生産を展開する中国国内「3大自動車メーカー」の一つである。「東風汽車」は1969年に湖北省十堰市に設立した中央政府直轄の国有自動車メーカーである。「中国第二自動車製造廠」がその前身となる。
- 21) 前掲、孫年益 [1995] p.75。
- 22) 山崎修嗣 [2010] p.53。
- 23) 瀋陽市経済委員会の「汽車産業発展弁公室」の資料を参考。
- 24) 同上、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) 上山邦雄 [2009] p.28。
- 26) 前掲、朱永浩 [2013] p.126。
- 27) この部分は、瀋陽市経済委員会の「汽車産業発展弁公室」の資料に基づくものである。
- 28) 同上、瀋陽市経済委員会の「汽車産業発展弁公室」の資料による。
- 29) 蔣学偉 [2015] p.252 および前掲、孫年益 [1995] p.142。
- 30) この部分の内容は、前掲、瀋陽市経済委員会の「汽車産業発展弁公室」の資料を参考。
- 31) 中国汽車工業史編集委員会 [1996] p.202。
- 32) 「国家株」と「集団株」が「普通株」であり、一般公募した株は「優先株」とされる。
- 33) 登録資本金3,000万ドル以上のプロジェクトについては、中国政府の「国家計画委員会」の認可が必要と定められている。当時、瀋陽市は、すでに「計画単列市」とされたため、3,000万ドル以下のプロジェクトに対する認可権を持っている。
- 34) 「華晨グループ」は、遼寧省政府が所有する国有資産の運営に携わる国有資産投資運営の資格を持つ国有資産投資機関である。
- 35) この部分は、前掲、瀋陽市経済委員会の「汽車産業発展弁公室」の資料による。そして「華晨資産」に関する遼寧省政府と仰融氏との所有権争いについては、その詳細な調査結果は、中国の経済専門誌『財経』の2001年4月5日号に掲載されている。

- 36) 海獅(ハイエース)は、トヨタ最初の運転室前置モデル自動車であった。海獅の命名にはHi (high) 高性能とACE (エース) という2つの意味が込められているという。当時世界の自動車市場では、最も人気の高い売れ行き好調だった車種の一つである。
- 37) この部分は、瀋陽市の「汽車管理弁公室」の資料を参考。「瀋陽金杯」は、中国国内では最初に「社内統一販売価格」というシステムを取り入れた自動車メーカーである。
- 38) 同上、瀋陽市の「汽車管理弁公室」の資料を参考。

参考文献

日本語 (50音順)

- [1] 泉三義 [1979] 『現代産業政策の理論—産業政策の基本視点』新評論
- [2] 市村真一 [2005] 『アジアの自動車産業と中国の挑戦』創文社
- [3] 伊藤元重ほか [1988] 『産業政策の経済分析』東京大学出版会
- [4] 今井理之 [1998] 『東北三省の経済発展と外資』世界思想社
- [5] 岩原拓 [1995] 『中国自動車産業入門』東洋経済新報社
- [6] 上野裕也 [1987] 『競争と規制—現代の産業組織』東洋経済新報社
- [7] 宇野重昭・小林弘二・矢吹晋 [1986] 『現代中国の歴史 1949-1985』有斐閣
- [8] 岡崎哲二編 [2012] 『通商産業政策史 1980-2000 第3巻 産業政策』経済産業調査会
- [9] 小川雄平 [2000] 『中国東北の経済発展』九州大学出版会
- [10] 小野五郎 [1999] 『現代日本の産業政策—段階別政策決定のメカニズム』日本経済新聞社
- [11] 貝塚啓明 [1968] 『週刊東洋経済』臨時増刊「産業政策と八幡・富士合併」特集12月11日号 東洋経済新報社
- [12] 加藤寛・中村秀一郎・新野幸次郎編 [1971] 『経済政策3 日本の産業政策』有斐閣
- [13] 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
- [14] 小宮隆太郎 [1975] 『現代日本経済研究』東京大学出版会
- [15] 小宮隆太郎 [1984] 『日本の産業政策』東京大学出版会
- [16] 周レイ [2011] 『中国次世代自動車市場への参入戦略』日経BP社
- [17] 朱永浩 [2013] 『中国東北経済』日本評論社
- [18] 高木直人 [1997] 『転換期の中国東北経済』九州大学出版会
- [19] 並木信義 [1973] 「企業間競争と政府介入」篠原三代平・馬場正雄編『現代産業論』3 「産業政策」日本経済新聞社
- [20] 平凡社 [1985] 『平凡社大百科事典』
- [21] 正村公宏 [1978] 『大日本百科事典』第3版 小学館
- [22] 丸川知雄編 [2000] 『移行期中国の産業政策』日本貿易振興会 アジア経済研究所
- [23] 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
- [24] 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
- [25] 山崎修嗣 [2010] 『中国の自動車産業』丸善
- [26] 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、博士論文
- [27] 劉暢 [2008] 「中国攀枝花製鉄所の建設とその特質—政府政策と企業活動」『嘉悦大学研究論集』第51巻 第1号
- [28] 劉暢 [2009] 「上海宝山製鉄所の建設とその意義—政府政策と企業活動」『嘉悦大学研究論集』第51巻 第3号
- [29] 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] 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
- [3] 蔣学偉 [2015] 『中国本土汽車企業成長戰略』清華大学出版社
- [4] 劉力鋼 [2008] 『中国汽車製造業企業發展戰略』经济管理出版社
- [5] 遼寧省統計局 [1982] [1993] [1995] [1999] [2011] [2012] [2014] 『遼寧統計年鑑』遼寧統計出版社
- [6] 瀋陽市經濟委員會の「産業發展弁公室」の資料 [2007] 「東北地域振興規画」
- [7] 孫年益 [1995] 『中国汽車紀行』中国統計出版社

- [8] 王福君 [2011] 『基于産業集群的遼寧汽車産業發展研究』中国科学技術出版社
- [9] 王陽 [2011] 「黒龍江農墾区發展簡史」『農場經濟管理』2011年第1期 黒龍江省農場管理学会
- [10] 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
- [11] 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
- [12] 中国国家统计局 [2002] [2003] [2005] [2006] [2008] 『中国統計年鑑』中国統計出版社
- [13] 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
- [14] 中国汽車工業史編集委員会 [1996] [2000] [2010] [2011] [2014] 『中国汽車工業年鑑』人民交通出版社
- [15] 中国汽車工業史編集委員会 [1996] 『中国汽車工業史』人民交通出版社

HP

- [1] 瀋陽日本総領事館 HP 2016年1月29日閲覧
http://www.shenyang.cn.emb-japan.go.jp/jp/economic/economic_ne.htm

(平成29年5月1日受付、平成29年7月6日再受付)