

中国自動車工業の1990年代における地域構造*

北村 嘉行**

中国の自動車工業は、1980年代に積極的に外資を導入して少数大企業育成政策を行い、急速な世界水準への向上を図ろうとした。かくて、1990年代には乗用車の量産体制が複数始動した。自動車の総生産台数は4倍増した。しかし、生産企業数は漸減し、トラック中心の従来の生産体制は基本的に維持された。建国以前からの先行産業を継承した内陸分散立地は、建国後の社会主義経済政策によっていっそう助長されてきた。そして、この基本形は1990年代の変化では揺るがなかった。総体としては、この10年間に、企業数はあまり変わらないまま生産台数だけが急激に増大した。それは、特定の大企業集団による乗用車生産のみが増大し、西部内陸地域の部品工業が減少して、東部大企業集団周辺の部品供給構造が強化された。結局1990年代は、地域構造に大きな変化が見られないまま、企業間格差、集団間格差だけが大きく開いた。21世紀初頭10年間の変化が注目される。

[キーワード] 1 中国 2 自動車工業 3 地域構造 4 分散立地 5 部品供給構造

I. はしがき

1. 1990年代の特色

中国の自動車工業は、最近、乗用車生産に熱中している。解放建国後の中国は、軍事用の四輪駆動車と産業発達のためのトラック生産および公共交通機関としてのバス生産を優先させて、乗用車は政府高官用に少数生産されるだけであった。社会主義政権が近代工業発達における自動車工業の役割を正しく認識しなかった結果、自動車の輸入量は膨大に及び、天安門前の道路を行き交う自動車はさながら世界の見本市の観を呈していた。この輸入費用を国内生産に投資できたららば、中国自動車産業の現在は違うものになっていたであろう(曲1993)、という指摘もある。

1978年からは改革開放路線に転じ(北村2000)、1980年代にはまず企業内の経営改革が行われる一方、外資導入が図られるようになった。1983年にはクライスラーと合併して北京ジープが設立され、84年には天津ダイハツがシャレードを生産し、85年には上海VWがサンタナを生産し広州ブジョーも成立して、一汽¹⁾もVWと、東風²⁾はシトロエンと提携して乗用車生

産に乗り出し、1989年には三大三小二微計画³⁾が中央政府によって認証されるに至った(渡辺1992)。

かくて1990年代は、91年から始まった八五計画⁴⁾とともに94年に発布された汽車工業政策に裏打ちされて、本格的自動車工業発達の時代を迎えることになった(岩原1995)。

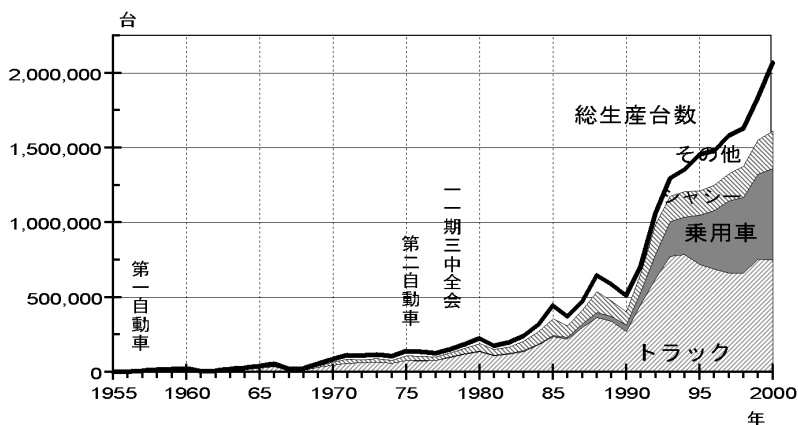
2. 中国の自動車工業地理研究

中国では自動車工業に対する評価が低かったために工業地理研究が進まず、魏(1982)の『工業地理学』や李(1990)の『中国工業地理』においても1図2ページ程度の記述を見るのみである。

日本では、宮川(1986)、小川(1989)、田島(1991)、許(1995)などの産業事情的研究から始まった。英語文献としては、Harwit(1995)のものもある。李(1992a, 1992b)は原料調達と分業関係に着目し、丸川(1994)は企業集団の企業間関係に着目した。その後、主として経営学の分野においてサプライヤー・ネットワークの研究が進んだ。李(1993)に始まるとみられるが、藤本ほか(1998)は選集をまとめ、丸川(2003)は取引構造の分析から地域分布の変遷を論じ

* 本稿は、1996年と2005年の立正地理学会研究発表大会に発表したものをもとに再構成したものである。

** 東洋大学社会学部



第1図 中国の自動車生産台数推移 (1955~2000)

資料：『中国汽車工業年鑑』各年

ている。

丸川 (2003) によれば、自動車生産はかつて大手企業に集中し、大手企業は内製率が高かったから、部品生産は分散的にみえた。しかし、外資の進出によって部品工場は増えたが、進出先が相手企業地域に限定され、結果として上海・浙江の部品生産は増えたが吉林は増えていない、と指摘している。

これは、肖 (2000) が経営構造を分析して4地域区分⁵⁾したことも重要な地理学的知見である。また、Sit & Liu (2000) は分布図を多用して、1980年代以前の分布は東北から西南へ立地移動したが、構造改革によって1980年代以降は内陸から沿海へ立地移動した、と指摘している。

3. 本稿の目的と方法

そこで本稿は、市場経済化する以前の中国自動車工業の地域構造を確認するとともに、大幅な変化をしようとする1990年代の変化の状況を明らかにすることを目的としている (第1図)。

主要な資料としては、既往の文献を渉猟するとともに、特に断らない限り統計は『中国汽車工業年鑑』⁶⁾ (以下、『年鑑』と略記) に依拠した。そのほか、各種の資料を検討し、若干の現地調査とともに問題を考察

した。

II. 中国自動車工業の特色

1. 車種構成

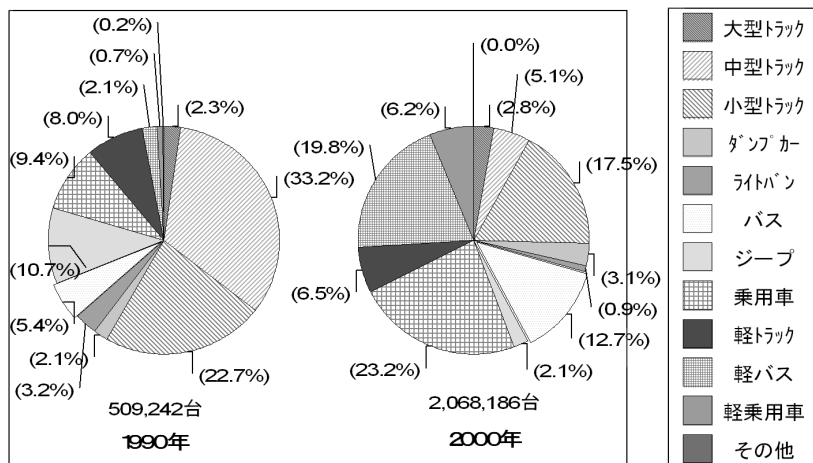
2000年の自動車生産台数は2,068,186台で、そのうち最も多いのは乗用車の23.2%で、軽乗用車を合わせると29.4%を乗用車が占めるようになった。また、軽バスと普通バスの比率も高く、合わせて32.5%になる (第2図)。

これを10年前の1990年と比較すると、1990年の総生産台数509,242台のうち、33.2%を中型トラックが占めており⁷⁾、小型トラックを合わせると実に55.9%になる。乗用車は9.4%、軽乗用車を合わせても10.1%にしかならない。

すなわち、中国の自動車生産は、従来圧倒的にトラック中心であったが、1990年代の10年間に総生産台数は4倍に増えた。その増加分の大半は乗用車であり、バスの多様化・高級化によるものと合わせて、従来の車種構成の上に新たに加わったものである。

2. 規模構成

2000年には2,326社 (企業) に1,781,326人の従業員



第2図 中国の車種別生産構成の変化

資料：『中国自動車工業年鑑』各年

が働いていて、従業員1万人以上の大企業が14社、1,000人以上を合わせると371社で、全体の企業数の16%を占めている。従業員300人以下の企業は1,263社54.3%で、中国の自動車工場は比較的大きいものが多い。

これを1990年と比較すると、企業数は2,596社従業員は1,565,332人であったから、企業数は10%ほど減少したが従業員数は14%ほど増加し、1,000人以上の企業の割合は12%から4%増大した。すなわち、大企業が増えたことになる。

これを生産台数でみると、1990年には134社の組立工業があったうち10社が年産1万台以上、そのうち2社が5万台以上の生産規模を有していた。ところが、2000年には、企業数は118社に減少したが1万台以上は26社、そのうち5万台以上は12社に増加し、自動車工業の巨大化が進行したことになる⁸⁾。

3. 経済類型と所属系統

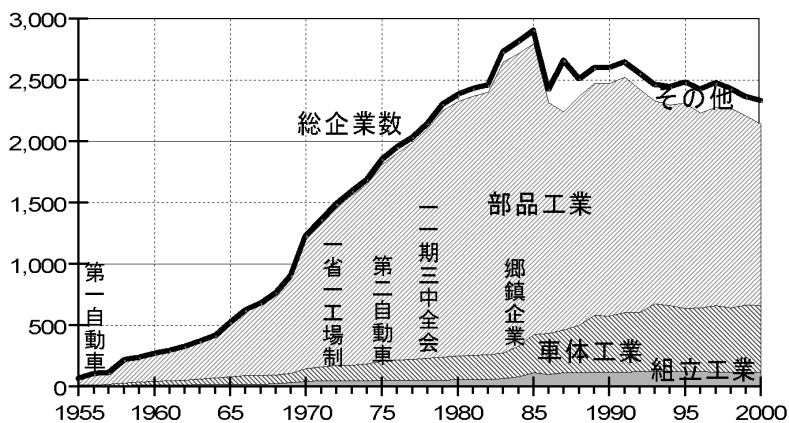
2000年の統計によれば、国有企業は985社42.3%を占めていて、依然高い割合を占めている。特に、部品工業では37.1%にすぎないが、車体工業では59.4%と高率である。その次に多いのが株式会社等の私企業経

営の25.8%である。国有企業と集体企業以外の経済類型が改革開放以降の新しい経済類型であり、転換または新規創業であることはもとよりであり、1991年の『年鑑』にこの統計はない。

代わりに91年の『年鑑』では、所属系統区分の統計が記載されている。これは、本来、自動車工業の計画・指令は中央政府の機械工業省の管轄であるが、軍用トラックは解放軍、郵便トラックは郵電省、市内バスは交通省に管轄されるなど、機械工業省に所属しないものがあったことを示している。1987年の統計によれば、2,358自動車工場の59.5%は機械工業省に所属しているが、他は7部門以上⁹⁾のところ所属していた。そのなかで最も多いのは、軽工業省の9.1%で、次いで交通省・郷鎮局・解放軍の順である。

これが10年後の97年の統計では、2,474工場のうち機械工業省所属のものが54.2%に減り、その他の部門が16部門以上¹⁰⁾が増えてその数を増している。そのなかで最も多いのは交通省の6.8%で、次いで郷鎮局・軽工業省・兵器・航空の順になっている。

一般に部品工業は、機械工業省に所属するものが多く、87年で63.2%、97年で59.4%を占めており、それ以外では、87年では軽工業省(11.3%)・交通省・郷



第3図 中国自動車工業企業数の推移（1955～2000）

資料：『中国汽車工業年鑑』各年

鎮局の順、97年では郷鎮局（8.7%）・航空工業公司・交通省の順になっている。

ところが、2000年の『年鑑』からこの種の統計がなくなっている。それは、企業の自主性が尊重されるようになった結果ではあるが、実際には有形無形の繋がりがあがるよう、航空工業集団とか兵器工業集団とか企業集団という形になって存続していたりする。また、国有工業でも一汽や東風のように中央政府直轄のものと上海や天津のように地方政府が主導しているものがあり、それぞれ省や地方都市ごとに集団化の傾向がみられる。

4. 生産構造の変化

1990年代の10年間に企業の経営改革と生産車種の変化が進んだわけであるが、総じて、自動車企業数は減少し生産台数は激増した。企業数は、郷鎮企業の族生した1985年の2,904社以降減少し、横ばい状態が続いている。しかし、この間も需要構造の多様化によって車体工業は微増し、部品工業だけが大幅に減少し、84年の2,385社は90年に1,894社になり、2000年には1,480社にまで減少した（第3図）。

部品工業のなかでも専門性の高い大企業は存続しうるが、大半の小企業は経営改革が進まず、進出してき

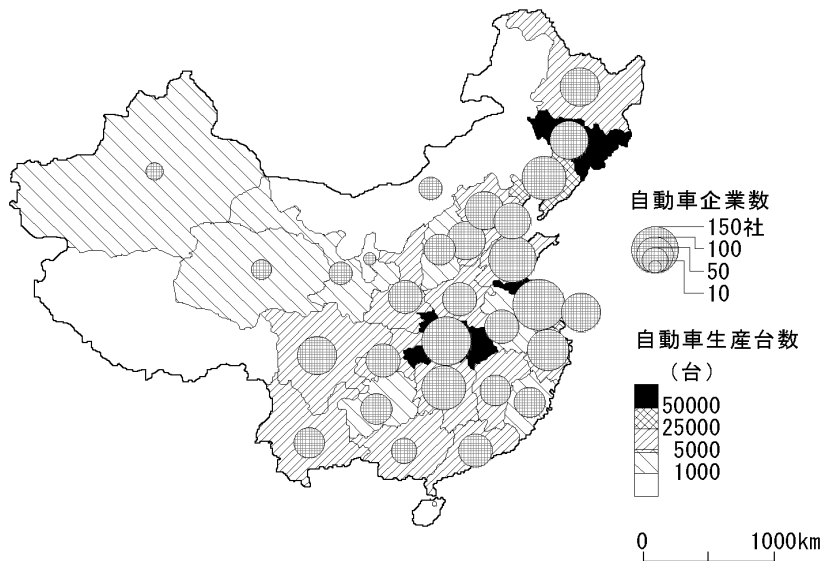
た外資や中央大企業によるいわば部品生産の囲い込みのなかに呑み込まれていった。

Ⅲ. 自動車工業生産の分布変化

1. 生産台数の分布

1990年の自動車生産台数は509,242台で、そのうちシャーシが90,574台含まれている。一方、車体工業¹¹⁾の生産台数は104,232台で数が合わないが、省市区別の細かい生産統計が得られないので、シャーシ生産台数が一部重複計算されるものの、組立工業分509,242台と車体工業分104,232台を単純に合算した613,474台の分布を検討することにした（第4図）。

その結果、最も総生産台数が多いのは東風が立地する湖北省の122,661台で全国生産の20.0%を占めている。次が北京市・吉林省・江蘇省・上海市の順で、この上位5省市で全中国の62.7%を生産している。そのうち、組立工業生産額の上位5省市は同じ5省市で63.9%を占めるが、車体工業生産は江蘇省の11,610台9.0%を筆頭に、湖北・四川・北京・山東の順になって上位5省市で全国生産の42.9%を占めている。これらの状況を整理すると、次のようになる。



第4図 中国自動車工業の分布（1991）

資料：『中国汽车工業年鑑』

A. 自動車総生産の多い省市（上位5位）

湖北省・北京市・吉林省・江蘇省・上海市

B. 組立工業生産の多い省市（Aに次ぐ5位）

天津市・遼寧省・重慶市・広西チヨワン族自治区・山東省

C. 自動車工業生産が中位の省区（A. B. D. E. 以外の省区）

D. 車体工業生産のほうが多い省区

四川省・湖南省・陝西省・新疆ウイグル自治区
福建省・甘肅省

E. 自動車生産がほとんどない省区

海南省・チベット自治区・寧夏ホイ族自治区

同じことを2000年についても行なってみると、

A. 自動車総生産の多い省市（上位5位）

吉林省・重慶市・上海市・湖北省・北京市

B. 組立工業生産の多い省市（Aに次ぐ5位）

江西省・広西チヨワン族自治区・黒竜江省・天津市・遼寧省

C. 自動車工業生産が中位の省区（A. B. D. E. 以外の省区）

D. 車体工業生産のほうが多い省

河北省・河南省・山東省・甘肅省

E. 自動車生産がほとんどない省区

チベット自治区・寧夏ホイ族自治区・青海省

のようになり、兩年を比較すると、一汽の吉林省と長安鈴木の重慶市、哈飛の黒竜江省が躍進して湖北省と北京市の後退が顕著である。

また、一般に車体工業生産の多い省区は自動車生産が全般的に低調のなかにあつて、四川省だけは組立工業生産も多かったが、2000年には両者ともに生産が減退している。

2. 企業数の分布

1990年の自動車企業数は2,596社で、最も企業数が多いのは四川省（重慶市を含む）の187社で、以下、江蘇省・湖北省・山東省・湖南省の順で、チベット自治区のみ0である。四川省の187社のうち141社は部品工業であるが、トラックやバス生産などの組立工業も12社あつて全中国で最も多い。

全中国の組立自動車工業117社のうち、四川省に次

いで多いのは江蘇省の9社で、以下、遼寧省・北京市、雲南省・湖南省・河北省（いずれも6社）の順である。車体工業は、全中国459社で、最も多いのは江蘇省54社、次いで湖北省・遼寧省、北京市・山東省の順である。部品工業は、全中国1,894社で、最も多い四川省に次いで、湖北省・江蘇省・山東省・湖南省の順である。

これが2000年になると、企業数は2,326社に減じ、最も多いのは湖北省の187社で、以下、江蘇省・遼寧省・浙江省・広東省の順になっている。そのうち、組立工業は118社で1社増加し、最も多いのは北京市の9社で、以下、遼寧省、湖北省・江蘇省、湖南省・四川省・重慶市（いずれも6社）で、重慶市の企業数は変わらないが四川省の企業数は減少している。車体工業は全中国542社で83社増加し、最も多いのは遼寧省の47社、以下、江蘇省、北京市・湖北省、広東省の順でいずれも企業数を1995年より増加させている。そして、雲南省や甘粛省のように企業数の少ない（8社）西部内陸でも微増しているが、四川省（重慶市を含む）では22社から18社へ新疆ウイグル自治区は10社から3社へ減少している。

これに対して部品工業は、90年比21.9%減少して1,480社になり、西部内陸省区を中心にいずれも減少し、減少比率が最も高いのは寧夏回族自治区の90.0%で10社から1社になり、四川省でも141社から65社へ53.9%も減少している。一方、広西チワン族自治区は32社から47社へ46.9%増加し、浙江省・湖北省・遼寧省も数%増加して、最も企業数が多いのは湖北省の137社となり、以下、浙江省、江蘇省・遼寧省（いずれも90社）の順になった。

つまり、1990年には西部内陸省区にも組立工業や車体工業が分散していたが、この10年間で減少して東部沿海省市へ集中する傾向にある。それに伴って部品工業もまた内陸省区で激減する傾向にあるが、その割には沿海省市で企業数が増加せず、沿海省市の組立工業や部品工業の企業規模が増大していることがうかがわ

れる。

3. 都市別分布

2000年の企業数の都市別分布状況を『年鑑』記載の部分企業名簿¹²⁾によって整理した。その結果、チベット以外の30省市区の241市区州盟¹³⁾に自動車工業が分布している。最も自動車工業都市の分布が多いのは四川省の17市で、次いで山東省・広東省が16市、安徽省・湖南省が14市と、東部沿海省市から中部内陸省区まで一様に分散的に分布している（第5図）。

このなかで最も企業数分布が多い市は上海の99社で、以下、重慶・北京・沈陽・天津・哈爾濱・十堰・長春・広州・武漢の順で、当然大都市に多いが、長江下流と武漢周辺、中流の重慶周辺、黄河中下流のデルタ扇頂部、北京・天津地区、東北の京哈線沿線、珠江デルタに自動車工業都市の連坦、集中地域がみられる。

また、自動車工業生産の中心となる組立工業の立地している都市の分布をみると、これも東部沿海省市から中部内陸省区まで分散的であるが、最も組立工業都市が多いのは広東省の9市を筆頭に山東省が8市、安徽省・江蘇省・湖北省・湖南省・福建省が6市で、やや東部沿海省市に多くなっている。

IV. 自動車工業の発達と立地配置

1. 時代区分

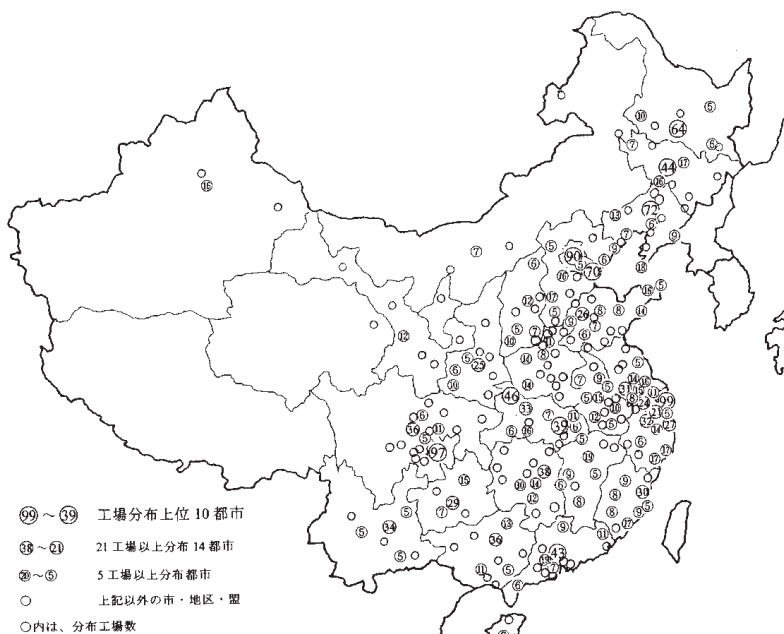
『中国汽車工業史』（1996）は、1901年にハンガリー人が自動車を携行したところから説き始めて、中国には石油がなく道路が整備されていなかったために高官貴人の好奇にとどまり、あまり普及しなかったが、第一次世界大戦以前に300台くらいが輸入されていた、と述べ、最も古い時代から記述している。ここでは、

新中国成立前期（1901～1949年）

自動車工業初創期（1950～65年）

自動車工業成長期（1966～80年）

全面発展期（1981～90年）



資料：『中国自動車工業年鑑』

第5図 中国の自動車工業都市分布（2000）

注) ○は自動車工業の所在都市の位置を示す。なお、○内の数字は該都市の分布工場数を示し、数字表記なき場合は5工場未満の分布を示す。市・地区・盟については、注13)を参照されたい。

の4期に区分され、一汽建設の初創期と二汽建設の成長期について比較的詳しい。

『中国軽型自動車工業史』（1995）はそれより出版は早いですが、建国以降を扱って、
萌芽時期（1949～57年）
創建時期（1958～66年）
形成時期（1967～78年）
改革発展時期（1979～89年）

に4区分し、1五計画（第1次五カ年計画）の萌芽時期に比較的詳しく、創建時期は大躍進から文化大革命前夜まで、形成時期は文化大革命中、改革発展時期は11期三中全会（中国共産党第11期第三回中央委員会全体会議）以降である。

『汽車百科全書』（1992）はそれより更に古く、1901年に上海で2台の乗用車が輸入された（前記ハンガリー人による）ところから説き起こし、修理業とバス車体工業、軍用トラック工業が発展したことを記述

した後、

- 第1段階（1949～56年）－創始段階
- 第2段階（1957～66年）－初期発展段階
- 第3段階（1967～78年）－発展堅持段階
- 第4段階（1979～88年）－大発展初期段階

に区分し、一汽が生産を開始して大躍進期に入った第2段階を第1次自動車ブーム、二汽が生産を開始して地方工業が発展する第3段階を第2次自動車ブーム、三中全会以降を第3次自動車ブームといている。

国内の文献では、丸山（2001）が

- 建国以前（1920～40年代）
- 建国初期（1949～57年）
- 計画経済体制下（1958～78年末）
- 改革開放初期（1978年末～80年代半ば）
- 基幹産業化期（80年代半ば～90年代）

に5区分して、孫文の実業計画をベースとした国民政府の政策と技術的基礎から説き起こしている。

これに対して大島（1993）は、
復興・自動車産業形成期（1956～65年）
文革・自動車産業地方分散期（1966～76年）
改革開放・自動車産業再編期（1977～90年）
高度成長・100万台体制確立期（1991年～）

と4区分し、90年代以降の乗用車生産を視野に入れた記述を行っている。

1993年は、一汽創立50周年に当たり、盛大な記念行事と各種出版が行われたが、『年鑑』も「回顧汽車工業50年」という特集記事を載せ、ここでは

前30年（1953～1982年）

后20年（1983～2002年）

に2分して記述されている。1982年あるいは83年に画期的大事件があったわけではないが、改革開放前後のおおまかな画期には当たるわけで、1981年に東風汽車工業連営公司（旧、二汽）、82年に解放汽車連営工業公司（旧、一汽）ができて、国家の自動車工業政策の中心が政府の機械工業省から中国自動車工業公司に移ったときである。

2. 先行産業

1) 兵器工場

アメリカの自動車工業が発達する先行産業（板倉1988）としてミシガンの馬車工業¹⁴⁾が重要であり（Boas 1959）、日本の自動車工業が発達する特異な先行産業として東海地方の織機工業¹⁵⁾がある（北村1961）。これに対して中国は、諸外国に比べて近代化に立ち後れ、兵器工業のみが自立的に重要な役割を担ってきた。

1980年代に重慶で軽自動車工業として発展する長安機器は1862年に南京で創業した金陵兵工廠が1938年に内（陸）遷（移）したものであり、二輪車工業の嘉陵機器は1875年に上海で創業した江南製造局竜華分局がやはり1938年に内遷したものである。

また、張学良が1931年に初の国産車を生産したといわれるのは沈陽砲兵工廠であり（北村2005）、1932年

には太原の山西壬申兵器廠でもトラックが試作されたという。（丸山2001）

2) 民間自動車修理工場

上海・天津・青島や東北の主要都市では外国人や豪商が外国車を輸入して使用しており、特に上海はその種類と数が多く“万国汽車博覧会”といわれた。その上海で1920年にイギリス人によって始められたリーウェイ汽車が今日の上海汽車の1母体となったほか、1920年代に創業したいくつかの補修部品工場も建国後、新たな部品工業として引き継がれてきている。

1920年には、中国に2,379台が保有されていて、上海に29社、天津に20数社の修理工場があった。

3) 軍用トラック修理工場

1937年の開戦以降、野戦部隊に修理班が組織されたが、戦争の長期化とともに各军区ごとに北京・南京・武漢などに修理工場が整備され、それが建国後、組立工業や部品工業に発展したものが多く。

北京汽車は、1938年の軍用自動車修理工場に始まって建国後は解放軍后動部に所属し、58年には乗用車“井崗山”を試作している。南京にも1938年に軍用自動車の修理工場ができたが、国共内戦で昆明に移動して7433工廠となり1963年に茶花汽車となり、47年に成立した山東野戦軍の修理隊が南京に入って南京汽車となった。（『中国軽型汽車工業史』（1995））

4) 公共バス修理工場

1910年のフランス租界に大規模な修理工場ができたが、1926年のウルムチに省自動車局の修理工場ができているが、建国後、各都市が公共交通機関を確保するために修理工場を建設し、更に進んでバスの車体工業になったものが重要である。

1949年に創業した広州市の自動車工場は広州客車となり、一汽長春軽型車も1965年に市の修理工場として始まったものである。揚州客車は1958年、蘭州客車は1964年に創業した。

5) 飛行機工場

1952年に修理工場として創業した哈爾濱飛行機（哈

飛)が1978年に軽自動車の生産を開始して、1980年には軍民結合政策が政府の航空航天省の基本方針となった。1964年に創業した貴州航空は、富士重工業の軽自動車生産で3大3小2微計画に名乗りを上げ、1969年に創業した景德鎮の昌河航空はヘリコプターから自動車へ重点を回帰させた。

6) その他

日本の自動車工場を接収したものに、同和自動車の丹東汽車、華北自動車の天津汽車などがある。

また、沈陽の小さな修理工場群は1956年に国有工場に社会主義的集団化をして沈陽汽車になり、1988年金杯汽車になった。一方、成都では手工業者が1959年に集まって五金¹⁶⁾生産をする沙河機械となり、1965年に自動車の修理から生産も行うようになり、1975年に成都汽車と改名した。

3. 分散の論理

1) 社会主義的均等配置

一汽の立地は、念入りの調査の結果に基づいて長春に決定し、1953年から工場建設が始まった(一汽編2003)。それが他の民用156重点工場と同じように、ソ連のシベリア開発の意向を汲んで東北地方になったとはいえ、首都北京や上海等の沿海地域を避けたということは、やはり一つ、根本的に分散指向の意図が働いた結果と考えられる(北村2005)。

2) 国防三線政策

建国間もない中国は、緊迫した国際情勢に脅威を感じ、1964年に三線建設を提唱し“散山洞”計画が3五計画(第3次五カ年計画)の中で具体化していき(丸川1993)、1958年に東風の建設が提唱された。最初は湖南省が想定されていたが、四川省や湖北省も調査されて1966年に十堰に立地決定したが、土地条件も交通条件も至って悪く、だからそこそこ決まったわけであるが(陸1984)、正式に着工したのは1967年であった。東風は一汽と異なり、工程が市内の諸処に分工場として配置され(小川2000)、文化大革命(1966年、

文革)の影響も受けて建設は遅々として、化油器工場が75年に、ついで軸受工場やシャシー工場・板バネ工場などと徐々に建設されて、78年にほぼ完工し、75年にジープ、78年に5tトラックが生産されるようになった。(『中国汽車工業史』(1996))

3) 文化大革命自力更生政策

1980年以降、東風を生産は軌道に乗り、1986年には87,292台になって一汽を生産を上回るに至ったが、それまでの供給難と文革による自力更生政策は1省1工場体制を推進させることになり、それまで組立工場のなかった陝西省や内蒙古自治区などの内陸省区にも地方の職工的技術を結集して新規創業させることになった。1969年の組立工業数は33社であったが、70年には45社になり、72年にはほぼ1省1工場体制が確立したといわれている。

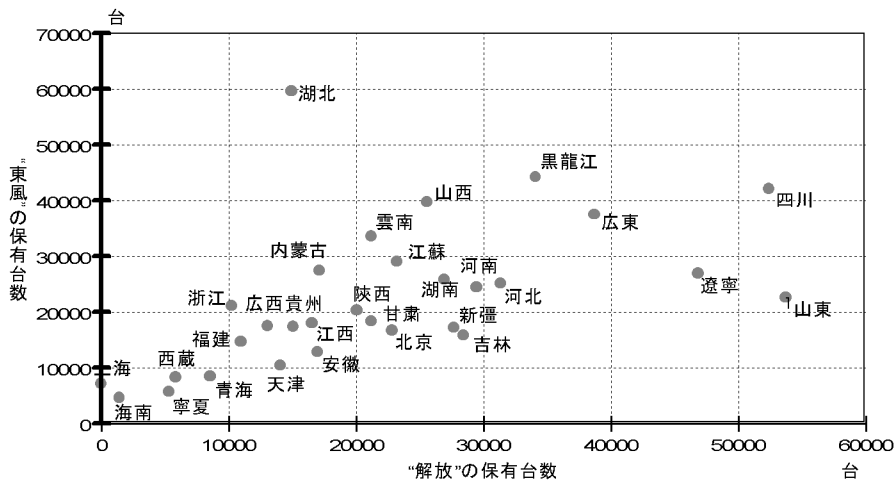
4) 市場分散

民間自動車修理工場や兵器工場を先行産業とするものは、市場的要因や技術的要因によって上海や沈陽など沿海地方の植民地的都市や軍事拠点都市などの特定都市に集中して発達した。しかし、それ以外のものは、軍用トラックの修理工場であれ公共バスの修理工場であれ、山東省から新疆ウイグル自治区に至る全中国に需要があって、鉄道も道路も整備されているとはいいい難い状況の中にあっては、技術的要因さえ克服できれば基本的に中国では分散立地が有利な国土状況の中にあつた。技術的には当然困難が予想されるが、一汽の基本設計図は公開されており、伝統的な技術と一部の移入技術を組み合わせて、中国ではそれが可能になったと考えられる。

V. 立地配置と生産地域構造

1. 製品需給市場の全国統一構造

かくて1990年には、一汽が69,358台で全国生産の14%、東風がそれを上回って107,952台で21%を占めるに至った。そしてこの2大トラックメーカーは、南



第6図 “解放”と“東風”の保有台数分布 (1990)

資料：『中国自動車零配件大全』1992

注) “解放”はCA10、“東風”はEQ1090

北におおしく立地点を異にしているが、その製品市場はほとんど差別なく全国に行きわたっている。『中国自動車零配件大全』（1992）によって、ほぼ同格車である一汽の“解放”CA10と東風の“東風”EQ1090の全省市区における1990年の民用所有状況をみると、両車の保有状況はほぼ相関的である。若干“東風”の所有が多いのはお膝元の湖北省（それでも全国の8.7%），“解放”の所有が多いのは山東省（同8.0%）・四川省（同7.8%）・遼寧省（同6.9%）であるが、吉林省でも特に偏っているわけではない。両車ともに所有が多いのは黒竜江省・広東省で、両車ともに少ないのは海南省・寧夏回族自治区・チベット自治区である（第6図）。

同様のことを北京汽車（以下、北汽）の“北京”BJ1040と南京汽車（以下、南汽）の“躍進”NJ1040について調べてみると、一汽と東風の関係より相関度が低く、市場地域が華北地方と華東地方に限定されている。すなわち、両車ともに売れている河北省・湖南省、北汽に特化する北京市・山東省・遼寧省・四川省、南汽に特化する江蘇省・河南省・広東省・江西省に分かれる。“北京”BJ1040の所有は、山東省で全国の

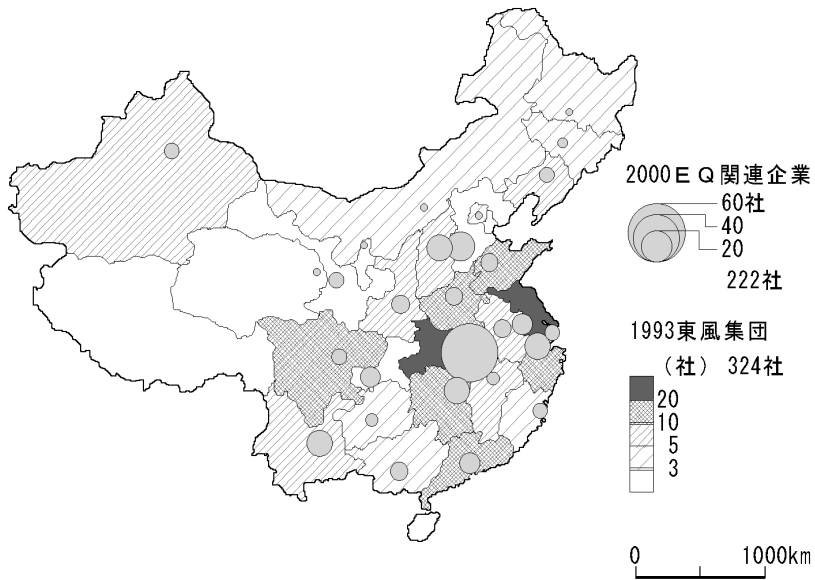
12.7%、北京市で11.3%占められており、“躍進”NJ1040は江蘇省で11.3%、河北省で10.1%占められ、湖北省（4%以下）と吉林省（1%前後）では両車ともに極端に少ない。

中国の自動車製品市場は、一汽・東風の2大企業の下に北汽・南汽・上（海）汽（車）・天（津）汽（車）・長安（鈴木）・哈飛（汽車）などの準全国市場クラスの地方企業がやや大衆的な自動車を周辺市場に供給している。そしてその下に、各地方都市の車体工業が位置して、大企業からシャシーやエンジンの供給を受けながら地方的需要に答えている。それも、やや大きな地方都市の車体工場トラックやバスとダンプカーやその他の特殊車の両方を生産しているものと、さらに小さな地方都市の小工場で鉸山用や小型ダンプカーなどの特定車種に特化しているものと階層構造になっている（李1997）。

2. 部品供給市場の地域集中構造

これに対して、組立工業に必要な部品の供給構造は、著しく特定地域に集中して局地的である。

一汽の部品供給構造が東北地方に集中しているのは



第7図 東風関連企業の省別分布変化

資料：『中国汽車工業年鑑』ほか

注) 2000EQ 関連企業とは、2000年の EQ 系列部品の納入企業を数え、1993東風集団とは1993年の東風集団企業を数えている。

当初からであり、輸入技術に依存するところが多いディーゼルエンジンのみが、北京市や重慶市のカミングスに一部依存したり、大連市と無錫市のディーゼルエンジン工場がいちやく解放汽車の分公司化されている（大連は1951年に設立されて1956年に）。それどころか、フルセットシステムを基本とする中国の模範的な大企業として、長春の一汽敷地内にほとんどが集中している。それでも1992年の調査によれば（趙1994）、一汽の部品工場が123社数えられるなかで、東北3省が63%占める以外に45社あり、広東省や四川省にまで広がり、その主なものは電機部品やジャッキ・ガラス等の一部の購入部品や補修部品にに限られている。これを2000年について車体工業を含むCA（“解放”）系列車関連企業190社の分布状況でみると、東北の3省20市に83社44%が集中し、残りは雲南省や新疆ウイグル自治区にわたって広く薄く分布している。

一方、1993年の東風集団の系列企業222社の分布をみると、湖北省に最も多くて124社56%が集中し、次

が江蘇省の26社、浙江省の17社である。これが2000年になると、EQ（“東風”）系列車の関連企業222社のうち61社27%が湖北省の8市に集中し、次が河北省の5市15社、湖南省の6社13市に分布し、やや広がっているが、長江沿岸と河北省に集中し、一汽とは明らかに分布を異にしている（第7図）。

また、2000年のBJ（“北京”）系列車の関連企業140社のうち39社28%は北京市に集中し、その他は雲南省や新疆ウイグル自治区にもあるけれど、華北および華東地区に集中している。これが上汽になると、上海市および浙江省・江蘇省に限られ、VW との提携後の部品工業育成に当たっても、過去の所属系統に従うところもあって、上海市およびその周辺に限られている（李1993、丸川2003）。天汽に至っては完全に市内で部品の供給連関が完結し、他の企業が参入し得ない。2000年の天津汽車工業集団の所属工業60社は全て天津市内にあり、CA・EQ・BJの関連企業は1社もない。

第1表 中国自動車工業5大集団の変化（1990年代）

| | 集団名 | 1990年 | | | | 2000年 | | | |
|-----|------|-------|---------|-----------|-----------|-------|-----------|-----------|------------|
| | | 企業数 | 生産台数 | 従業員数 | 総生産額 | 企業数 | 生産台数 | 従業員数 | 総生産額 |
| 実数 | 一汽集団 | 11 | 75,984 | 100,908 | 369,446 | 9 | 347,090 | 119,147 | 4,765,340 |
| | 東風集団 | 5 | 121,153 | 92,370 | 524,595 | 29 | 210,938 | 104,602 | 2,800,498 |
| | 上汽集団 | 41 | 27,738 | 34,041 | 366,773 | 47 | 252,881 | 60,043 | 16,134,025 |
| | 天汽集団 | 75 | 26,963 | 40,348 | 168,191 | 60 | 101,763 | 44,168 | 1,056,450 |
| | 北汽集団 | 30 | 85,498 | 53,244 | 409,710 | 22 | 124,825 | 31,148 | 594,105 |
| | 小計 | 162 | 337,336 | 320,911 | 1,838,715 | 167 | 1,037,497 | 359,108 | 25,350,418 |
| | 全中国計 | 2,596 | 509,242 | 1,565,332 | 4,924,941 | 2,326 | 2,068,186 | 1,781,326 | 39,538,640 |
| 占有率 | 一汽集団 | 0.4 | 14.9 | 6.4 | 7.5 | 0.4 | 16.8 | 6.7 | 12.1 |
| | 東風集団 | 0.2 | 23.8 | 5.9 | 10.7 | 1.2 | 10.2 | 5.9 | 7.1 |
| | 上汽集団 | 1.6 | 5.4 | 2.2 | 7.4 | 2 | 12.2 | 3.4 | 40.8 |
| | 天汽集団 | 2.9 | 5.3 | 2.6 | 3.4 | 2.6 | 4.9 | 2.5 | 2.7 |
| | 北汽集団 | 1.2 | 16.8 | 3.4 | 8.3 | 0.9 | 6 | 1.7 | 1.5 |
| | 小計 | 6.2 | 66.2 | 20.5 | 37.3 | 7.2 | 50.2 | 20.2 | 64.1 |

資料：『中国汽車工業年鑑』

すなわち、部品供給構造は、組立工業の立地都市およびその周辺に限られ、地方都市を中心とする企業ほどその地域的集中傾向はいっそう局地的になっている。

3. 企業集団の変化

このような関連企業を束ねているのが企業集団であり、東風が改革開放後いち早く1981年に連営公司を形成したのが始まりである。それによって、企業改革と自主生産体制の強化¹⁷⁾および立地上の不利を克服した生産の拡大と安定化を図ろうとしたものである。『年鑑』でみると、1990年の一汽の集団内企業数は11で東風は5にすぎないが、実際は東風でもかなり集団化は進んでいて、緊密度の高いものとそうでないものとが有機的に組み合わせられて部品供給が行われていた(丸川1994)¹⁸⁾。

それが2000年になると、一汽の集団内企業数が9社で東風の企業数が29社に逆転している。これは、統計表上のことで実際は、一汽の場合、90年の9社が狭義の中国第一汽車集団公司に含まれて新たに8社が加わり、東風では90年の5社のほかに新たに24社が加わり、いずれにしても東風の集団化のほうが先行していたと考えられる。他方、上汽と天汽も企業数が増加しているが、北汽ひとり企業数を減じていると考えられ、そ

れは北汽の生産台数の全国占有率がこの10年間で16.8%から6.0%へ、総生産額で8.3%から1.5%へ激減していることから推測される(第1表)。

この10年間で、上汽の総生産額伸び率が4,298.9%と異常に最も多く、次いで一汽が1,189.9%増、天汽と東風が400~500%増であるのに対して、北汽は45.0%増にとどまっている。いずれも乗用車生産によるところが大きい。

VI. あとがき

1990年代における中国自動車工業の地域変動は、予測に反して小さくなく、それよりも乗用車工業の発達による集団間格差や企業間格差のほうが大きかったと考えられる。

中国特有の大陸市場¹⁹⁾と社会主義的發展に起因する分散構造はこの10年間に堅持され、一部、部品工業と生産車種の変化が内陸より海岸部においておおきく作用した、ということとどまるのであろう²⁰⁾。

21世に入って乗用車工業が急成長して地域変動する状況については、稿をあらためたい。

本稿を草するに当たり、日中の同学・関係者諸兄姉に多くのお世話と激励を頂いたことに厚く感謝する。

(受付2005年6月8日)

(受理2005年9月13日)

注

- 1) 一汽は、第一汽車の略称。汽車は、中国語で自動車の意。慣用もあるので、会社名・地名等の固有名詞は、難解難読でない限り中国語のままとする。
- 2) 二汽が、経営改革の過程で1981年に連営集団を形成するときに、製品商号から改名したもので、現在は東風のほうが通用されている。
- 3) 中国政府が、選別的に自動車工業の育成を図ろうとしたもので、一汽・東風・上海VWの3社によって普通(中国では大型)乗用車の年産を各30万台、北京ジープ・広州ブジョー・天津ダイハツの3社によって小型車の年産を各10万台、合計120万台体制を20世紀中につくるというものである。それに、1992年、長安スズキと貴州航空の軍民転用による(スバル)軽自動車(中国では微型という)生産を加えて8拠点の育成に重点をおく、別言すれば乗用車工業は8社に参入制限しようとしたものである。なお、中国の乗用車の車格区分は、2,500cc以上を大型、1,600cc以上を中型、1,000cc以上を小型、1,000cc未満を軽自動車という。
- 4) 第8次五カ年計画の慣用略称。1995年の生産目標を90万台とした。
- 5) 4地域区分とは、次の通りである。①沿海9省市(天津から海南まで)－開放政策の恩恵大きい完成車メーカー地域、②隣接7省(遼寧・河北・安徽・河南・湖北・湖南・広西)－中間的性格、③中西部8省区(山西・四川・雲南・新疆・江西・陝西・吉林・黒竜江)－大型・国有・赤字企業が多い、④内陸6省区(内蒙古・貴州・甘肅・青海・寧夏・西藏)－完成車少なく、収益性が低い。
- 6) 編輯も発行も時代の変化とともに異なっているが、ほぼ同じスタイルで継続的に発行されている。内容も時代とともに若干異なっている。1990年の統計が記載されている1991年版は、総ページ数736ページであるが詳しく取り上げられた部分企業数は500社に限定され、2001年版は589ページであるが部分企業数はほとんど全社網羅されている。なお、この統計で、自動車の生産台数と二輪車の生産台数は区分されているが、自動車企業の中には二輪車メーカーが含まれており、一部の農用車メーカーも含まれている。
- 7) トラックの車格区分は、積載量8t以上を大型、4t以上を中型、それ以下を小型、0.5t以下を軽トラックという。
- 8) 工業生産額第1位は、上海VWの335.8億元で、以下、一汽・東風・一汽VW・瀋陽一汽金杯・上海GM・長安汽車・広州本田の順になっている。また、企業集団別生産台数では表1の通りである。
- 9) 解放軍・交通・軽工業・都市建設・司法・郷鎮・化学工業・その他に分けられている。郷鎮企業は、本来、農業省郷鎮局の管轄である。なお、正確な所属部署名は時代とともに変化している。
- 10) 増えた部門は航空・航天・核工業・公安・郵電・民政・内貿・林業であり、解放軍の中も兵器と后勤(兵站)・その他に分かれている。
- 11) ここで車体工業とは、改装車を生産する企業をいうことにした。
- 12) 全2,326社のうちの2,316社について、住所・郵便番号・電話番号・主要生産品目・生産額・従業員数等が記載されている。そのうち、記載が不備なもの57社を除いた。
- 13) 本稿で、2特別区と台湾は研究の対象外とした。そのほかに、中国の行政区分は、31省市の下に236市58地区30自治州7盟の地級区分があり、さらにその下に県級の市・県・自治県等があるが、ここでは地級区分で計数することにした。住所表記の不備などもあり、計数できたのは241市区盟である。なお、特別市は1市として計数した。また、省直轄の市区は、まとめて1市とした。このようにいろいろなものを含むが、行論の便宜上、とりあえず一括して「市」と称することにした。
- 14) オールズやポンティアックは地方都市の馬車工業として発達したものがGMに合併されたものであり、中小の町工場は部品工業になった。
- 15) トヨタやスズキ
- 16) 金・銀・銅・鉄・錫、5種の金属をいうが、農具・家庭用金物その他金属製品一般を指す。
- 17) 東風は一汽同様機械工業省の直属化にあって、つねに二汽の地位に甘んじた。生産量で一汽を上回るに至っても立地上の不利ともになかなか生産計画がうまく行かなかった。
- 18) 杭州汽車南充内燃機等緊密層が22社、貴州汽車等半緊密層が23社、漢陽特殊汽車等協力層が240社と報告されている。
- 19) 前述した先行産業発達のひとつの基盤となった市場の分散性を指している。
- 20) なお、生産目標としては、6五計画(1996～2000年)の270万台は207万台にとどまり、3大3小2微計画も目標に達しなかった。

参考文献

- 板倉勝孝 (1988) : 『日本工業の地域システム』 大明堂, 256p.
- 岩原 拓 (1995) : 『中国自動車産業入門』 東洋経済新報社, 258p.
- 大島 卓 (1993) : 中国自動車産業における分業生産体制の特徴. 産業学会研究年報 9, 24~37.
- 小川芳雄 (1989) : 長春の自動車工業. 地理 34-6, 93~99.
- 小川芳雄 (2000) : 自動車工業の生産体系と地域編成. 北村嘉行編『中国工業の地域変動』 大明堂, 86~95.
- 北村嘉行 (1961) : 日本四輪自動車工業の地域的展開. 地理学評論 34-6, 20~37.
- 北村嘉行編 (2000) : 『中国工業の地域変動』 大明堂, 254p.
- 北村嘉行 (2005) : 中国東北の自動車生産工業地域構造. 竹内淳彦編『経済のグローバル化と産業地域』 原書房, 193~204.
- 許衛東 (1995) : 市場経済下における中国自動車産業の再編成. 大阪外国語大学論集 14, p169~192.
- 曲濤 (1993) : 中国自動車工業の現状と将来. 『東アジアの工業と経済開発』 (竹内淳彦・北村嘉行編) 大明堂, 48~55.
- 肖威 (2000) : 『中国自動車産業の経営構造分析』 晃洋書房, 240p.
- 田島俊雄 (1991) : 中国自動車産業の展開と産業組織. 社会科学研究 42-5, 1~64.
- 趙容 (1994) : 中国自動車部品工業の発展と中国技術の導入. 丸山恵也編『アジアの自動車産業』 亜紀書房, 201~222.
- 藤本隆宏・西口敏宏・伊藤秀史編 (1998) : 『リーディングスサプライヤー・システム』 有斐閣, 293p.
- 丸川知雄 (1993) : 中国の「三線建設」. アジア経済 XXXIV-2, 61~80. 3, 76~88.
- 丸川知雄 (1994) : 中国における企業間関係の形成 - 自動車産業の事例 -. アジア経済 XXXV-9, 2~32.
- 丸川知雄 (2003) : 中国自動車産業のサプライヤー・ネットワーク. 社会科学研究 54-3, 125~152.
- 丸山恵也編著 (2001) : 『中国自動車産業の発展と技術移転』 つけ書房新社, 294p.
- 宮川泰夫 (1986) : 中国の工業化と工業配置の変動 (その 1).
- 愛知教育大学研究報告第35輯, 29~51.
- 李春利 (1992a) : 中国における原材料調達と取引パターンに関する一考察 - 自動車産業のケース -. 現代中国 66, 119~135.
- 李春利 (1992b) : 中国自動車産業における中間組織と分業関係. 季刊中国研究 22, 55~114.
- 李春利 (1993) : 中国の乗用車生産における国産化戦略とサプライヤー・ネットワーク. 産業学会研究年報 9, 69~84.
- 李春利 (1997) : 『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, 206p.
- 渡辺真純 (1992a) : 『中国でのビジネス』 サイマル出版会, 237p.
- 渡辺真純 (1992b) : 『2000年の中国自動車産業』 蒼蒼社, 360p.
- 汽車百科全書編纂委員会編 (1992) : 『汽車百科全書』 上. 機械工業出版社, 1295p.
- 魏心鎮 (1982) : 『工業地理学』 北京大学出版社, 437p.
- 中国汽车技術研究中心・中国汽车工業協会 (各年) : 『中国汽车工業年鑑』 同編輯部.
- 中国汽车工業史編委會編 (1996) : 『中国汽車工業史』 人民交通出版社, 315p.
- 中国汽车零配件大全編委會編 (1992) : 『中国汽車零配件大全』 (下冊) 人民日報社, 2345p.
- 中国輕型汽車工業史編委會編 (1995) : 『中国輕型汽車工業史』 機械工業出版社, 341p.
- 中国第一汽車集团公司編 (2003) : 『一汽創業五十年』, 594p.
- 李文彦主編 (1990) : 『中国工業地理』 科学出版社, 380p.
- 陸麗皎 (1984) : 我国第二汽車製造廠廠址布局 and 内部結構的初步分析. 經濟地理 4, 199~205.
- Boas, W (1959) : Locational Patterns of Michigan Passenger Automobile Industry: 1900~1957, *Papers of M. A. S. A. L.* Vol. XLIV, 303~314.
- Harwit, E (1995) : *China's Automobile Industry*, M. E. Sharpe, Inc, 208p.
- Sit & Liu (2000) : Restructuring and Spatial Changes of China's Auto Industry under Institutional Reform and Globalization. *A. A. A. G.* 90-4, 653~573.

Regional Structure of the Automobile Industry in China in 1990's

Yoshiyuki KITAMURA*

The Chinese automobile industry began though FAW (First Auto China) produced a truck in Changchun (Jilin Province) in 1956, and it had been with DMC (Dongfeng Motor Co.) which began in Shiyan (Hubei Province) in 1975. When the age of a reform release came, they enter into an alliance with foreign capitals about the complete car production in the first half of the 1980's. Beijing Automotive Industry enter with Chrysler in 1983, Tianjin Automotive Industry enter with Daihatsu Motor in 1994, and Shanghai Automotive Industry enter with VW in 1985. Then, FAW and DMC got in the latter half of the 80's, too. And government decided the automobile industry raising plan by the minor big enterprise, and the mass production system of the car started it in 1990.

As the result, the production number in 2000 was 2,068,186 cars, and about 4 times of the car production number in 1990 came to be produced. Most for that increase was passenger cars, and the rest was buses and commercial cars. But, the number of the automobile industry enterprises decreases from 2,596 to 2,326 gradually, and the parts industry of the western inland areas specially decreases to them. Especially, the assembly industry decreased from 134 to 118. Although generally they were small-scale, the two poles differentiated to the large-scale enterprise and the smaller-scale thing of a small number.

It was wide from the eastern coastal area, and the distribution of the Chinese automobile industry was concerning dispersion to the western inland area so far by the history of the preceding industry and the promotion of the socialist economy. Car production increased in the center of the specific big enterprise in the 1990's, and parts industry increased in the area around the big enterprise a little. But, the regional structure of the industry what product the truck mainly in whole country dispersion didn't change greatly. The product market structure of the whole country supply which moved a big enterprise to the center and the parts supply structure of the big enterprise circumference area were held to, and the formation of the corporate group progressed all the more on it. In other words, as for the 1990's, there was no big change with the regional structure of the production, and only a gap between the enterprises and the groups opened greatly, and economic structure changed. The change for 10 years of the beginning is interesting by the 21st century.

[keywords] 1 China 2 Automobile Industry 3 Regional Structure 4 Spreading Location 5 Parts Supplier System

*Faculty of Sociology, Toyo University