

〈翻訳〉

中国における自動車工業の発展概況

国家経済体制改革委員会
経済体制管理研究所研究室副主任

劉 鉄 民

一. 中国における自動車産業の発展過程と現況

中国の自動車産業は、ゼロからスタートした。そして、小型車から大型車へと発展過程をとげてきた。1950年以前において、中国には自動車製造業が存在していなかった。ただ、若干の自動車修理工場が輸入した主要部品で車の修理などをやっていた。1953年7月、吉林省長春市に、「第一自動車製造工場」が建設に入り、1956年7月から本格的な生産に入った。1957年には、中国で自動車を生産する企業及び部品を生産する企業が約100くらい育っていて、それらの企業で働く従業員（労働者・職員を指す、以下同様）はおよそ5万人となっており、自動車の年間生産量は7,904台で、そして総生産高は3億元であった。

1956年から1988年までの状況をみると、中国の自動車の総生産台数は467万台に達し、その生産高は（不変価格で）1,817億元であった。しかし、現在の価格で計算すれば、自動車の売上高と利潤はそれぞれ2,063億元と311億元になる。1987年の自動車生産台数は472,538台で、そのうち各車種の台数と構成比率をみると、表1の通りである。

表1 1987年における自動車生産量とその比率

	大型車	中型車	小型車	普通自動車
生産量(台数)	25,014	184,427	245,234	17,863
比率 (%)	5.29	39.03	51.9	3.78

1988年には、中国の自動車の年間総生産台数は64.7万台となり、その生産高（1980年を不変価格として）は288億元あり、そして売上高（現在の価格）と利潤はそれぞれ355億元と39億元であった。1956年から1988年までの中国における自動車産業のいくつかの主要な指標を、以下に図表で示しておこう。

中国における自動車産業はすでに大中小企業をお互いに結合させ、普通乗用車、特殊

車両の自動車、組立ラインと部品生産など関連する付属設備を結びつけた自動車製造システムを形成している。

1987年、全国（台湾、香港、マカオ地区を除外）における自動車産業の統計によれば、企業数は2,873所あり、そのうち自動車生産の企業は2,358所あり、一次下請けの部品生産企業は515所であった。1987年末において、自動車産業（一次下請けの部品生産企業を含まない）に働く従業員は約135万人であり、そして原価格での固定資産は179億元であった。2,358所の自動車製造における生産企業のうち、企業の主製品で区分すれば（その製品の生産高がその企業の年総生産高の50%以上になっていること）、自動車の完成品工場数は116所あり、その分布状況をみると、内蒙古、チベット、寧夏を除いて、全国の26省、自治区、直轄市にある。また、企業規模別でみると、大型、中型、小型の企業数及び1987年の年間生産高構成を、表2で示しておこう。

表2 1987年における中国の自動車産業の若干の経済指標

		単位	大企業	中企業	小企業	合計
企 業 数	数	社	33	157	2168	2358
	比率	%	1.4	6.66	91.94	100
総 生 産 高	額	億元	67.4	88.9	116.9	273.2
	比率	%	24.67	32.54	42.79	100
純 生 産 高	額	億元	21.52	22.12	31.49	75.13
	比率	%	28.64	29.44	41.92	100
固 定 資 産 (原 価)	額	億元	43.5	34.2	59	136.7
	比率	%	31.82	25.02	43.16	100
固 定 資 産 (純 生 産 高)	額	億元	31.78	30.21	52.1	114.1
	比率	%	27.86	26.48	45.66	100

表から明らかなように、生産高構成でも資産構成でも、中国における自動車産業での大企業の集中度は極めて低い。1987年以前の中国の自動車産業における企業間には相互協力関係が大変希薄であり、各企業は基本的に自動車生産を独立して生産していた。その結果、中国における自動車産業は分散化による欠点がきわだっていた。「第一自動車工場」、「第二自動車工場（東風自動車公司）」での自動車生産量を全国の自動車生産量に占める割合の変化でみると、図1のグラフで示すことができる。

1987年末の中国における自動車産業の状況をみると、従業員数は134.8万人で、そのうち労働者は85.4万人（63.35%）、現場技術者は9.3万人（6.9%）、そしてその他の従業員は40.1万人（29.75%）であった。また、企業規模別でみると、大企業の従業員は23.2万人（17.21%）、中企業の従業員は32.2万人（23.89%）、そして小企業の従業員は79.4万人（58.9%）であった。そして、企業の主要設備保有量でみると、大企業では

5.4万台 (16.57%), 中企業では7.9万台 (24.23%), そして小企業では19.3万台 (59.2%) であった。

自動車企業の経済的な収益からみると、中国における自動車産業の製品価格は国際市場価格よりかなり高い。特に価値量でみると、1987年の自動車産業の平均労働生産性は20,763元/年間の労働者数で、そのうち自動車製造業に直接携わった労働者の平均労働生産性は32,960元/年間の労働者数となっている。しかし、実際の生産量で計算すれば一人当たり年間生産量はわずか0.35台の自動車しか生産していない。

その他の経済的な収益指標を、図2～8に示しておこう。

図1 「第一自動車工場」・「第二自動車工場」の自動車生産量が全国の自動車生産量に占める変化

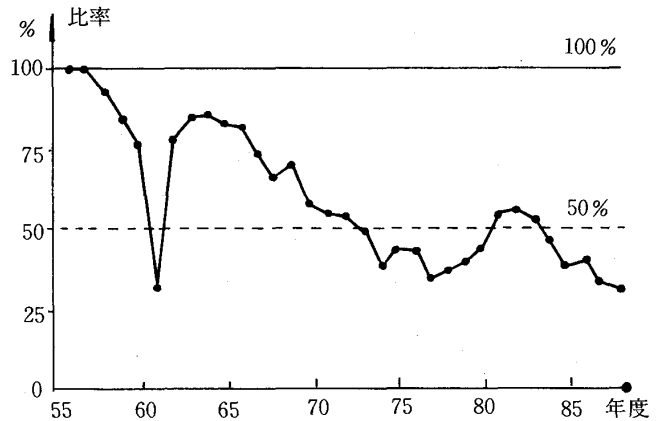


図2 自動車工業における主要経済指標の変化

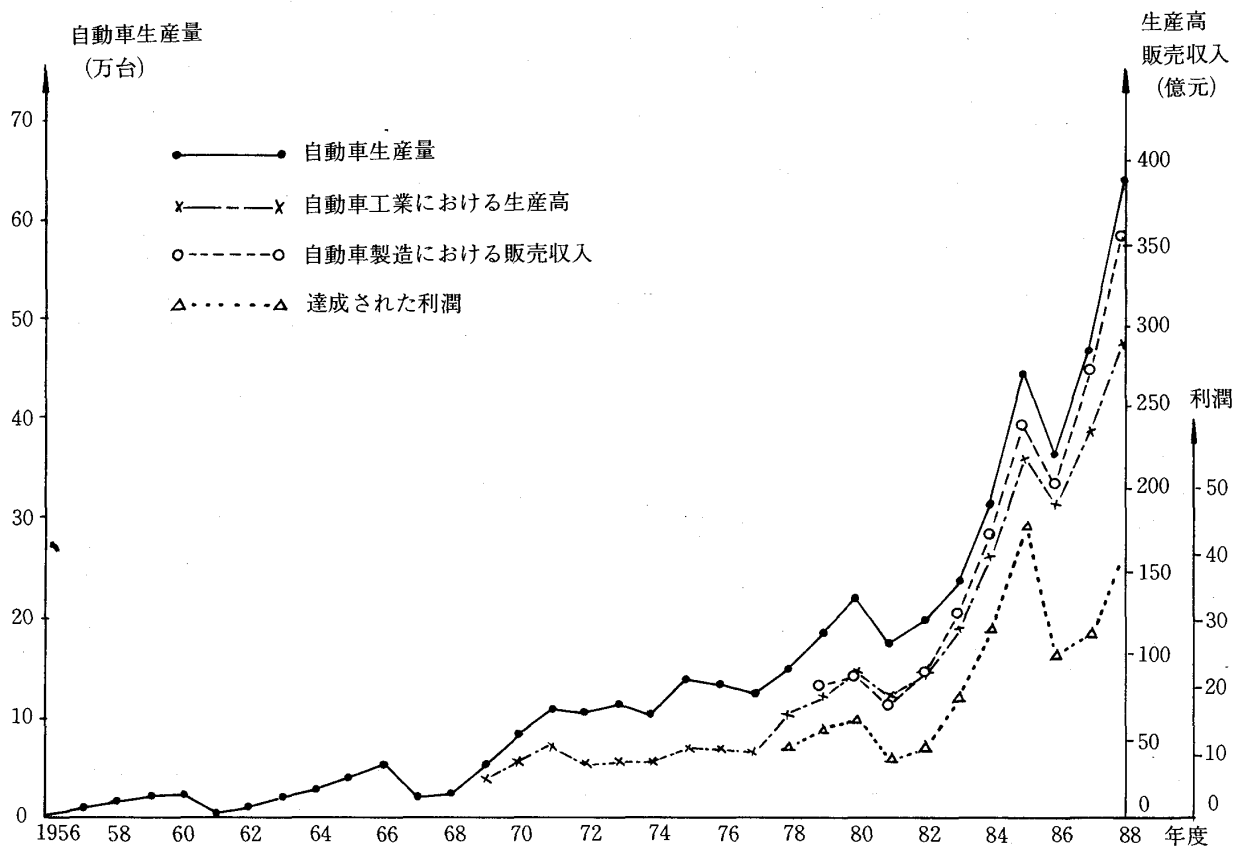


図3 1987年の自動車工業における大、中、小型企業の流動資金ノルマの比率

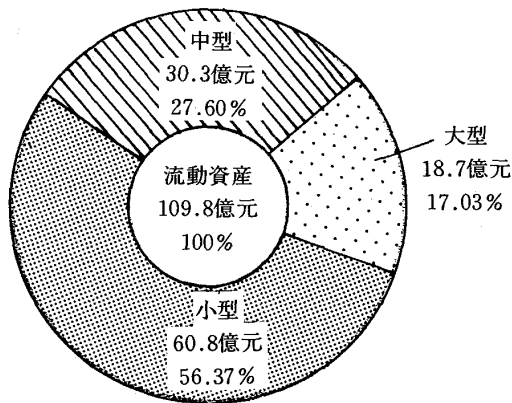


図4 1987年の自動車工業における大、中、小型企業の販売収入

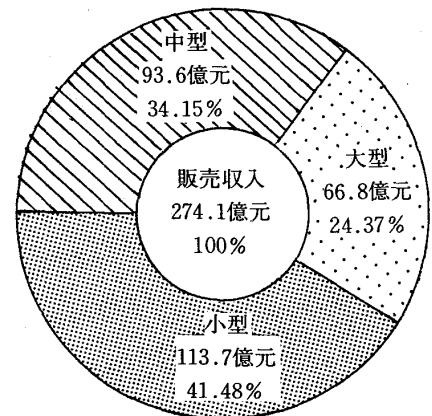


図5 1987年の自動車工業における大、中、小型企業の税金

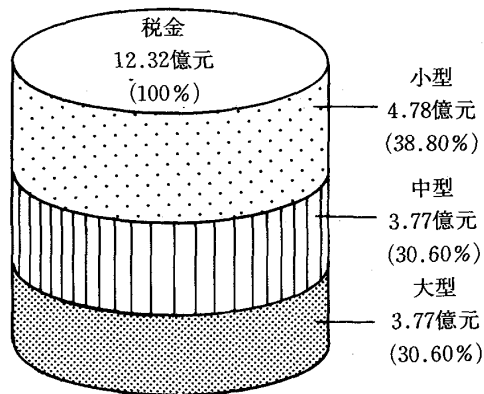


図6 1987年の自動車工業における大、中、小型企業の利潤

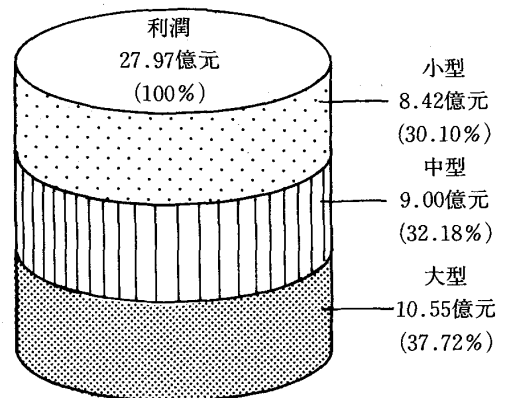


図7 1987年の自動車工業における大、中、小型企業の100元の生産高に対する利潤・税金の額

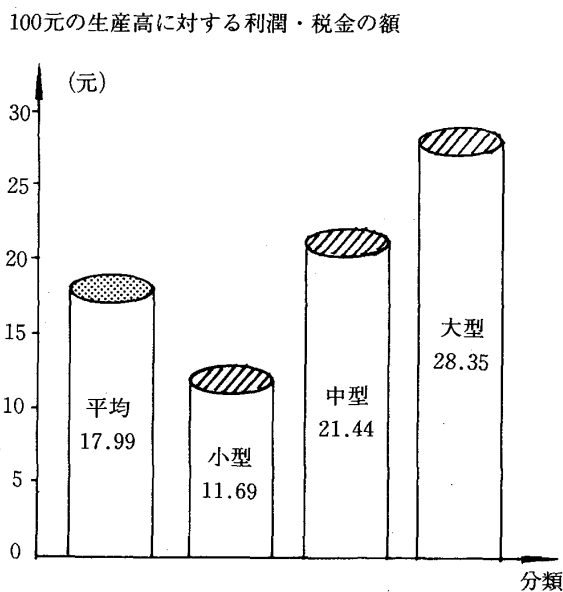
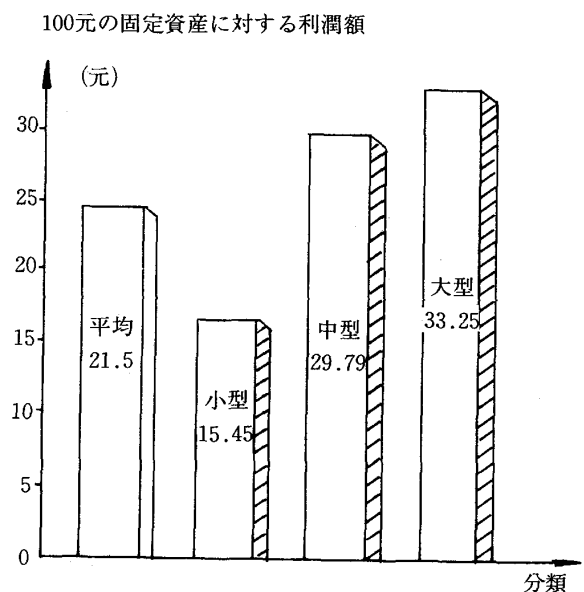


図8 1987年の自動車工業における大、中、小型企業の100元の固定資産に対する利潤額



以上のデータから計算してみると、企業の生産高に対する利潤が、大企業で15.65%、中企業で10.12%、そして小企業で7.2%となっている。また、売上高に対する法人税で見ると、大企業で21.44%、中企業で13.64%、そして小企業で11.61%であった。つまり、企業の収益は規模と明らかに相関関係にある。がしかし、価格要因及び地方の利益コントロールの作用が働くために、小型の自動車企業が雨後の竹の子のように続出し、資源の配置は不合理になり、資源が大企業に集中されず、さらに企業集団の形成過程はますます困難に陥っている。

1988年から1992年における中国の自動車産業の生産台数を表3で示せば、以下の通りである。

表3 1988年から1992年までの自動車生産量

1988年	64.47万台
1989年	58.35万台
1990年	51.40万台
1991年	71.42万台
1992年	108.2万台

二. 中国における自動車企業の市場シェア

1991年において、21社の自動車企業は中国の大規模企業500社の中に入っている。この21社の売上高と利潤を、表4に示しておこう。

表4 1991年における自動車企業21社の売上高及び利潤額

順位	企業名	売上高(万元)	利潤額(万元)
1	第一自動車製造工場	617,624	27,503
2	東風自動車公司	590,985	92,649
3	上海大衆自動車公司	357,548	67,552
4	北京ジープ自動車有限公司	240,628	36,474
5	金杯自動車有限公司	228,590	17,521
6	広州市プジョー自動車公司	155,610	29,225
7	南京自動車製造工場	153,379	13,391
8	北京自動車オートバイ連合公司	151,274	11,095
9	天津市小型自動車工場	105,562	16,978
10	済南自動車製造総工場	83,773	0
11	重慶自動車製造工場	72,590	23,746
12	北京軽便型自動車公司	68,984	8,380
13	江西自動車製造工場	68,573	19,035
14	柳州自動車工場	63,546	3,245
15	広州三星企業集团公司	56,871	8,633
16	天津市乗用車工場	55,827	9,934
17	四川自動車製造工場	53,150	1,393
18	上海自動車工場	49,903	9,798
19	儀征自動車製造工場	43,043	6,643
20	天津市自動車製造工場	39,760	282
21	柳州市小型自動車工場	30,451	1,666
	合計	3,287,671	405,143

以上、中国最大の自動車企業21社のうち、第一自動車製造工場の市場シェアは18.79%、東風自動車公司（第二自動車製造工場）は17.98%、上海大衆自動車公司は10.88%、北京ジープ自動車有限公司は7.32%、そして金杯自動車有限公司は6.95%である。中国における自動車産業の総売上高は329億元を越えていると考えれば、上位5社の市場シェアは表4のデータより小さい。しかし、5社の順位及び中国の自動車産業での売上高を考慮すれば、その地位は変わらない。

また、1993年1月～4月における各車種の自動車生産台数から各主要な生産企業のシェアを見てみよう。

1993年1月～4月の中国における自動車製造企業の各車種での自動車の生産と販売率を、以下に示しておこう。

表5 1993年1～4月、中国における自動車製造企業の各車種での自動車生産に対する販売率

	販売率(%)
自動車生産に対する販売実現高の合計	96.64
大型トラック	96.67
中型トラック	96.18
軽便型トラック	97.28
小型トラック	108.68
大型乗用車	75.94
中型乗用車	86.89
軽便型乗用車	93.70
小型乗用車	100.01
普通乗用車	96.00

表5から明らかなように、大型乗用車と中型乗用車の販売率が最も低い。その原因として、こうした車を利用する人々の範囲が狭いことにある。主として、利用は機関・団体、企業、事務所などでの公用車と旅行用である。これらの使用機関の数の変動及び自動車の買い替え需要の変化が、こうした類の自動車販売を減少させる重要な理由になっている。

だがしかし、中国の自動車産業の全体からみれば、大、中型乗用車が自動車生産量に占める比率は非常に小さい。従って、この類の自動車生産量におけるシェアは中国の国産自動車の市場シェアと同程度になっている。

1. 中型トラック

東風自動車会社と第一自動車製造工場集団が、中国における中型トラック市場でのシェア上位2位にランクされている。1993年1月～4月をみると、中国の各自動車製造企業は1992年の同期と比べて41.9%増えていた。特に、「東風自動車会社」と「第一自動車製造工場」のシェアは、以下の通りである。

	シェア(%)
東風自動車会社	47.4
第一自動車製造工場集団	37.1

2. 軽便型トラック

南京自動車製造工場と北京軽便型自動車有限公司は、軽便型トラックを生産する二大生産基地である。そして、第一自動車製造工場集団における1993年1月～4月の軽便型トラックの生産量は1992年の同期と比べて30余倍に増えていた。その他、福建自動車工

場、鄭州軽便型自動車工場、雲南蘭箭自動車工場なども増産を重ね、生産量は倍加している。

順位	企業名	1992年の同期と比べての増加率(%)	シェア(%)
1	南京自動車製造工場	36.8	25.6
2	北京軽便型自動車有限公司	66.8	15.9

3. 小型乗用車

車種からみると、中国における自動車製造のうち成長率テンポが最も速いのが小型乗用車である。1993年1月～4月は1992年の同期と比べて126.4%増えた。その原因は主としてタクシー需要が急激に増えたことがあげられる。以下にその一端の状況を掲げておこう。

順位	企業名(ブランド名)	1992年の同期と比べての増加率(%)	シェア(%)
1	重慶自動車製造工場(長安)	115.3	28.9
2	江西自動車製造工場(昌河)	100.7	20.5
3	第一自動車製造工場集団吉林軽便型自動車工場(吉林)	115.7	14.3

4. 普通乗用車

1993年1月～4月をみると、中国の普通乗用車の生産量は1992年の同期と比べて79.6%増えている。そのうち、輸入した各種部品で組立たのが1992年同期と比べて93.5%増えており、それは普通乗用車総生産量の58.3%を占めていた。

順位	企業名(ブランド名)	1992年の同期と比べての増加率(%)	シェア(%)
1	上海大衆自動車公司	63.2	41.6
2	天津小型自動車工場(夏利)	87.5	21.6
3	第一自動車製造工場		14.4

その他、大型自動車の生産については、東風自動車公司与濟南自動車工場がそれぞれ第1位と第2位にある。

輸入した自動車の市場シェアを考えると、現在まで中国はGATT(「関税と貿易に関する一般協定」)の地位を回復しておらず、政府は自動車産業に対して強い保護政策を採ってきた。輸入車は中国の経済事情の変動が大変大きいので、輸入車両の市場シェアが安定するには困難もある。

1989年、1990年における中国の自動車台数と自動車部品の輸入状況を、以下に示しておこう。

	1989年		1990年	
	金額(万ドル)	総額に占める割合(%)	金額(万ドル)	総額に占める割合(%)
輸入総額	3,924,261		3,305,085	
自動車台数	27,963	0.71	21,142	0.64
自動車部品	54,962	1.4	58,553	1.77

1989年と1990年に輸入した各車種の数量と金額を、以下に示しておこう。

	1989年		1990年	
	数量(台数)	金額(万ドル)	数量(台数)	金額(万ドル)
自動車の合計	29,109	27,963	21,790	21,142
トラック	4,520	4,631	6,833	5,710
ダンプカー	1,463	5,494	1,277	4,524
ジープ	493	688	124	167
乗用車	15,299	7,714	10,474	4,869

輸入した自動車の台数をみると、1989年と1990年の輸入量は中国の国産自動車のそれぞれ5%と4.2%を占めていた。しかし、1992年をみると、中国政府の関係部門がかなり厳しい輸入制限をしたにも拘らず、各種のルートを通して輸入された自動車は10万台にもなり、国産自動車の生産量の10%相当の台数になっていた。

三. 中国における自動車産業の管理体制

1990年1月において、中国は自国における自動車工業総会社の再編を打ち出し、国務院が次のように決定した。中国における自動車工業総会社は全人民所有制の企業を傘下に入れ、自動車工業の直属企業・事業所単位を責任をもって管理する経済組織とした。総会社は国家の計画に組み入れられたプロジェクトを実施する機関となり、国務院の各部門、各地方機関と直接業務関係を結ぶことになった。政府は総会社に権限を付与し自動車工業の業種管理機能を担当させた。その主な内容は次の点を含んでいた。研究を通じて全国の自動車産業の発展における方針、政策、法規、制度と方法を定め、同時に実施できる組織を作ること。自動車産業における中長期の発展計画を編成組織すること。各分野の力を結集して、自動車工業における国家基準、業種での審査許可の基準を定め、徐々に再編をすすめること。自動車産業に関する製品の品質について監督、認証したり、生産についての許可証を発行すること。自動車産業における各技術・経済情報を収集し、それを分析して発表すること。自動車産業に直属する企業・事業部門・科学研究部門を

指導したり、自動車技術・工学会・自動車工業協会など社会団体の仕事も管理・指導したりすることなどであった。

中国における自動車工業協会は総会社の指導と企業の支持の下で、密接な関係をもちその役割を十分果たしている。その主な任務は調査コンサルタント、法規の制定、サービス業務のあり方など、総会社の進める業種管理の仕事に協力することにある。

90年代のはじめから、中国における自動車産業は10個の企業集団に再編成された。

1. 第一自動車製造工場集団。この集団は114所の企業からなり、国内の25の省、区、市に分布しており、従業員総数は23万人余りを擁し、固定資産（原価）は28億元余りであった。第一自動車集団は次のような企業を含んでいる。自動車製造工場、部品組立工場、乗用車及び装備品（タイヤやシートなど）工場、専用機械製造工場、自動車研究所などからなる。次の工場は第一自動車集団の基幹工場である。吉林軽便型自動車工場、ハルピン自動車歯車工場、無錫自動車工場、青海自動車製造工場、そして、牡丹江特殊車両・包装工場がある。
2. 東風自動車公司集団。第二自動車製造工場を中核にして国内の機械業種の中でも規模が最大の企業集団の一つである。1980年代は全国の28の省、区、市に282所の企業を傘下に入れて、さらに117所の企業と特定・協力工場関係をもち、固定資産（原価）が50億元あり、種々の設備が6万台ある。この集団基幹工場には杭州自動車製造工場、柳州自動車工場、雲南自動車製造工場、そして新疆自動車工場などがある。
3. 大型自動車集団（中国大型自動車工業企業連合経営公司）。この集団は17所の直属工場と36所の連合経営単位からなっており、そのうちトラック生産工場は10所、専用車・装備工場などが7所、大型乗用車生産工場が5所、ディーゼルエンジン製造工場が5所、そして部品生産工場が24所ある。主な生産は大型トラックと大型乗用車などである。この会社の総従業員は本部職員と17所の直属工場約7万人働き、固定資産（原価）は13.3億元ある。その基幹工場には、済南自動車製造工場、四川自動車製造工場、陝西自動車製造工場、濰坊ディーゼルエンジン工場、杭州自動車エンジン工場、そして陝西自動車歯車工場などがある。
4. 南京自動車集団（南京自動車工業連合経営公司）。この集団のうち、南京自動車製造工場には21所の専業工場をもち、そこで働く従業員総数は1.8万人である。また、この集団の基幹工場には南京乗用車製造工場、呉江躍進乗用車工場、そして鎮江自動車製造総工場などがある。
5. 北京自動車集団。北京自動車製造工場と北京オートバイ工業公司からなり、自動車、オートバイ製造企業の傘下に38所の企業がある。また、その他保定自動車工場、昆明自動車工場、そして雅安自動車工場がある。
6. 天津自動車集団。この集団は天津市自動車製造工場、天津市乗用車工場、天津市

自動車装備品工場、天津市小型自動車製造工場、そして天津市汎用機械工場などからなっている。

7. 上海自動車集団。この集団は上海大衆自動車有限公司、上海自動車トラクター工場連合経営会社の上海第二自動車シャーシー工場、上海乗用車工場、上海観光用バス工場、上海自動車装備品工場、そして上海自動車エンジン工場など10所からなっている。
8. 遼寧自動車集団。この集団の主要企業は金杯自動車株式有限公司の瀋陽自動車製造工場、瀋陽自動車エンジン工場、凌河自動車製造工場、凌河自動車エンジン工場、瀋陽自動車工業公司、瀋陽自動車製造工場、丹東自動車製造工場、本溪大型自動車製造工場、鞍山乗用車製造総工場、営口トレーラー製造工場、そして四平乗用車工場などからなっている。
9. 広州自動車集団。この集団の主要な企業は広州プジョー自動車公司、広州自動車製造工場、広州乗用車工場、そして広州自動車部品工場など47所の企業からなっている。
10. 軍事工業自動車集団。この集団の主要な企業は中国金燕自動車船舶公司、北京燕京自動車工場、北方車両製造工場、上海飛行機製造工場、そして瀋陽飛行機製造工場などの30所の企業からなっている。

四. 中国における自動車産業の発展予測

1. 中国における自動車市場が急速に発展する予測について

需要面からみて、中国における陸上輸送は近い将来発展を遂げるであろう。1993年の初期段階をみると中国における鉄道輸送は需要の50%から57%しか満たしていない。利用者が平均で一日当たり輸送する物資は11.5万台分に達している。しかし、実際の鉄道輸送力は平均で一日当たりわずか7.3万台分しかない。だから、多くの重要物資だけに限定して輸送がなされている。この数年、中国の鉄道輸送が円滑になされないのはエネルギー不足からきている。そのことは国家にとって毎年4,000億元の損失となり、利潤や税金も500億元減少している。同様に、旅客輸送も逼迫し、需要をかなり満たしていない状態になっている。

改革開放以来15年たち、国家はこれまで鉄道輸送力の面に大量の資金を投入してきた。しかし、鉄道建設は周期が長いこともあって、経済発展の需要に追いつかない。さらに、鉄道建設には投資が巨大になり、収益が小さく、国家の財力にも限界がある。従って、交通、輸送の逼迫状況を緩和する方法は自動車道路の輸送を発展させるしかないのではないか。

先進諸国の経験からみて、陸上輸送の発展は時代の趨勢である。1970年代初期に、旧西ドイツ、フランス、イギリスの自動車輸送の割合はそれぞれ71.7%、77.7%、そして83.8%を占めており、ただアメリカがかなり低く36.2%であったが。1985年における日本の状況をみると、すでに90%に達しており、中国の1987年の状況はわずか26.2%の比率でしかなかった。

陸上輸送の発展には必ず道路建設と自動車の供給を増加させねばならない。鉄道建設と比べて、最近の各地方政府は道路建設を一層重視している。それは次のスローガンにみることができる。「リッチになりたければ、まず先に道路を建設しよう」と宣言され、このことが地方政府の共通の認識になっている。それ故に、この数年中国の道路建設は非常に速く、道路の状況も急速に向上してきている。

自動車の供給面からみて、中国における自動車生産は需要を満たしていない。日本の国土面積は中国の4%にも満たないのに、自動車の保有量はすでに6,000万台に達している。韓国の国土面積はわずか中国の1%だが、自動車の保有量はすでに500万台に達している。しかるに中国では現在自動車の保有量はわずか700万台しかない。中国の関係部署の予測によれば（現行価格の計算で）、今世紀末までに国内市場の自動車に対する需要量はほぼ300万台に達し、社会全体の自動車保有量は3,000万台になり、平均100人当たりの自動車保有台数は1990年の0.5台から2.3台まで高まる見込みである。もし、徐々に自動車の価格を国際市場の価格まで下げたとすれば、今世紀までに自動車の年間需要量は600万台以上になり、社会全体の自動車保有量が5,000万台となり、平均100人当たり3.8台になる。それにしても、今日の世界の状況からみると、平均100人当たり9.8台と比べてみても、依然としてかけはなれており、特に先進諸国とは比べものにならない。潜在力との差があるが、中国における自動車市場の発展見通しには魅力がある。

2. 中国における自動車産業が急速に発展する予測について

中国の自動車市場が簡単に外国の自動車企業に敗退するのであろうか。答えはノーと言わざるを得ない。だが、この数年からみると、国産自動車は生産力、品種、品質、そしてグレードで見ると、国内市場の需要を完全に満たすことはできない。だから、かなり大量に輸入車が必要となってくる。しかし、長期的にみれば、中国の自動車産業が近い将来急速に発展をとげ、輸入状況から徐々に輸出に転換することも予測される。

1952年から1992年までの輸入状況を見ると、中国が自動車輸入にかかった外貨は人民幣で600億元となり、累計輸入車の台数は150万台にもなっている。現在、民間にある自動車の保有量のうち、輸入車は28.3%を占めている。中国が一台の輸入車に支払った金額は、国内に工場を造って一台の自動車を生産する設備をつくる分の投資額に相当している。だから、大量の自動車を輸入するのは、中国の自動車産業の発展に不利になるだ

けでなく、外貨が大量に外国へ流出することになり、中国の国際収支バランスにも影響を与えることになる。

中国政府と多くのエコノミストたちによれば、自動車産業が中国でも今後経済発展の支柱産業になると考えている。1980年代において、家電メーカーの迅速な発展は消費財市場の需要を満たしたことによって、中国経済の高度な発展を刺激した。だが、1990年代になって家電製品は大都市では飽和状態になってきたが、農村では急速に大量の需要が形成されないままにきている。それ故に、自動車産業が経済成長を推進する重要な力になるであろうと思われる。1989年の状況を見ると、中国における自動車産業の総生産高は全国の工業総生産高の1.51%を占めているだけである。ところが、統計によるとアメリカや日本における国民総生産高の約17%は自動車産業の発展からきている。

関連産業の発展からみると、中国の自動車産業が急速に発展できる条件は備わっている。先進諸国では1,000万トンの鉄鋼生産量で自動車の生産量を支えている。ドイツでは113万台、日本では125万台、アメリカでは127万台、そしてフランスでは196万台になっている。しかし、中国では14万台に達しているだけで、前述の国々のわずか8分の1の水準にすぎない。1992年をみると、中国の鉄鋼生産量は8,000万トンを超えており、日本の鉄鋼生産量と自動車生産量の相関関係からみれば、中国は1,000万台の自動車を生産できる。そして、中国の機械製造業での工作機械は世界第1の生産量を誇っている。だが、設備の大半は放置されており、技術水準は立ち遅れている。自動車産業が発展すれば、機械産業の過剰能力を発揮させるだけでなく、技術の進歩を誘導することもできる。その他、中国における石油化学工業、電子、化学工業などの産業も自動車産業の高度な発展への条件を備えている。

3. 中国における普通乗用車の発展が急速に発展する予測について

普通乗用車の生産はその国の自動車産業における水準を代表している。しかし、中国では普通乗用車の生産は自動車産業の中でも最も立ち遅れている分野である。1989年をみると、普通乗用車の生産量は自動車における総生産量の比率がわずか0.6%である。1988年の中国における100人当たり普通乗用車の保有量はわずか0.06台で、インドの3分の1にも満たなく、世界の平均レベルの1.29%にすぎない。ただ、別の面で見ると、中国では普通乗用車の需要がきわめて大きい。1992年において、中国の国民の金融資産はすでに1兆7,000億元に達している。ある関係部署が上海市民のサンプル調査をしたところによれば、4分の1近くの家庭が今世紀末には乗用車を購入する予定であると回答している。

市場の需要に適應するために、第一自動車製造工場集団は、70億元を投資して、高級乗用車を生産することにした。また、上海自動車工場も50億元を投資して、ブラジルと

協同で新型サンダラ車の開発試作に成功し、1994年から生産を開始する予定である。東風自動車公司以て製造するフーカン車は、フランスのシトロエン会社が1991年に最新のシステムで作ったものである。広州プジョー自動車公司是1992年に1.4万台の乗用車を生産し、そのうち半分がサウジアラビアに輸出した。その輸出量は中国乗用車の輸出では第1位にある。

〔監訳者あとがき〕

論文「中国における自動車工業の発展概況」(中国汽车工业发展概况)の著者、劉鉄民氏は1950年7月天津市に生まれ、現在国家経済体制改革委員会・経済体制管理研究所研究室副主任である。彼の研究領域は多岐にわたっており、1980年代中半以降、企業改革、技術進歩に関する政策、融資リース、エネルギー節約などの問題に関心を示していた。その間、彼は彼の恩師、現在国務院の副総理・朱鎔基教授(清華大学経済管理学院の院長であった)の下で研究を重ねてきた。すでに数点の著作をものにしており、最近刊のものとして、国家戦略叢書の一書の中に、『科技兴邦—高技术与中国的腾飞』(广西人民出版社、1993年8月出版)が出版されている。この著書は彼のこれまでの研究領域からみれば、企業改革の一環として分析されている。

今回の論文は中国における自動車産業の発展概況をフォローしたものであり、本格的に自動車産業を対象にした論文ではない。その点、今後徹底的に調査分析を加えた論文を期待したい。

訳文を内容的にみれば、第1に、自動車産業の発展過程をフォローしながら、現在の中国における自動車産業の構造的な特徴を的確に指摘している。例えば、大規模企業の集中度が低いことなどである。第2に、自動車企業の市場シェアの中で、乗用車生産の比率が非常に低いことに言及している。第3に、1990年以降、国家が本格的な自動車産業の育成に乗り出したことを指摘している。つまり、自動車産業の再編成を打ち出したのである。そして、第4に、中国における自動車産業の現状分析を行いながら、今後の予測をしている。特に、今後自動車産業が重要な支柱産業になっていくことを指摘し、近い将来中国もマイカー時代がくることを予想している。

こうした著者の自動車産業の現状分析をみたが、その認識は先進諸国との比較でいえば、中国の自動車産業が未だに支柱産業にもなっていないことに対する焦りにも似た気持ちを読み取れる。そして、一人当たりの自動車保有量が絶望的な低さを嘆きながら、マイカー時代の到来を分析しているのである。それは先進諸国の歩んだ道を、中国も早く歩みたいということではないか。

著者の現状把握やマイカー時代の到来予想など、私も基本的には同じような認識を持

っているが、次のような具体的な現状分析を付け加えていたならば、一層現実味のあるマイカー時代の到来を確信したのではなかったかと思われる。

15年前に、都市における一人当たり一般の労働者の月収は、30～40元であった時代に、一台3,000元もする18型カラーテレビが購入されていた。そのことを知っているならば、現在各家庭の年収の1.3倍から5倍で、小型乗用車が購入できるではないか。しかも、3～5年後になれば小型自動車の価格が5万元から8万元になっており、一般的な人々も購入できるようになる（「瀋陽日報」の記事より、1994年8月13日）。

1994年7月5日、東京において「第二回日中自動車産業発展交流会」開催の下で、中国側は今後の自動車産業育成の基本方針を発表した。中国が自動車産業を本格的に育成し発展していくならば、国民の生活スタイルも大いに変化していくであろうし、高度成長も持続していくのではないかと思われる。がしかし、次のような見解もあることを忘れてはならないであろう。

自動車産業の育成政策は中国の人口、国土、資源などを考慮すると、先進諸国のような道を歩む必要があるのであろうか。逆に、公共交通機関の充実がもっと考えられるべきではないか。（林肇国「中国发展轿车工业的产业政策可行性研究」、『経済研究』1993年第9期、51～55頁参照）。

※翻訳者は中京大学商学部研究生、孫家蓉
尚、監訳者は中京大学商学部教授・塚本隆敏