慶應義塾大学学術情報リポジトリ
Keio Associated Repository of Academic resouces

Title	中国自転車産業における華南の位置づけ : 両岸一体化と地域間分業の結節点としての華南
Sub Title	The position of South China area for China's bicycle industry : a connecting point of interregional divisions of labor between Mainland China and Taiwan
Author	駒形, 哲哉(Komagata, Tetsuya)
Publisher	慶應義塾経済学会
Publication year	2011
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.103, No.4 (2011. 1) ,p.705(137)- 743(175)
JaLC DOI	10.14991/001.20110101-0137
Abstract	本稿では, 中国の自転車産業からみた華南地域と, 台湾企業の展開からみた華南地域という二つの角度から華南地域をとらえ, 華南の自転車産業の事例を通じて, 経済制度改革と対外開放との絡み合いがもたらした産業の発展と構造変化について検討を試みた。 華南地域では, 広州から深圳およびその周辺への産地の重心の移転と, 国有企業から非国有企業への担い手の交替が観察された。特に台湾系企業の進出が華南地域での担い手の交替を進め, その拠点展開が両岸の一体化と, 大陸主要産地の自転車産業のレベルアップを主導している。 This study considers the South China region from two perspectives, South China region viewed from China's bicycle industry and South China region viewed from developments by Taiwanese companies; it considers the developments and structural changes created by the relationships between economic system reforms and opening to foreign companies, investigating South China's bicycle industry as a case study. In the South China region, the shift in the production core's center of gravity from Guangzhou to Shenzhen and surrounding areas as well as the transition from state-owned enterprises to non-state-owned enterprises were observed. In particular, the advancement of Taiwanese companies progressed the replacement of the driving force in the South China region; such developments have led to cross-strait unification and upgrading of the bicycle industry in the mainland major producing centers.
Notes	論説
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-20110101-0137

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

中国自転車産業における華南の位置づけ―両岸一体化と地域間分業の結節点としての華南―

The Position of South China Area for China's Bicycle Industry –A Connecting Point of Interregional Divisions of Labor between Mainland China and Taiwan–

駒形 哲哉(Tetsuya Komagata)

本稿では，中国の自転車産業からみた華南地域と，台湾企業の展開からみた華南地域という二つの角度から華南地域をとらえ，華南の自転車産業の事例を通じて，経済制度改革と対外開放との絡み合いがもたらした産業の発展と構造変化について検討を試みた。
華南地域では，広州から深圳およびその周辺への産地の重心の移転と，国有企業から非国有企業への担い手の交替が観察された。特に台湾系企業の進出が華南地域での担い手の交替を進め，その拠点展開が両岸の一体化と，大陸主要産地の自転車産業のレベルアップを主導している。

Abstract
This study considers the South China region from two perspectives, South China region viewed from China's bicycle industry and South China region viewed from developments by Taiwanese companies; it considers the developments and structural changes created by the relationships between economic system reforms and opening to foreign companies, investigating South China's bicycle industry as a case study.

In the South China region, the shift in the production core's center of gravity from Guangzhou to Shenzhen and surrounding areas as well as the transition from state-owned enterprises to non-state-owned enterprises were observed. In particular, the advancement of Taiwanese companies progressed the replacement of the driving force in the South China region; such developments have led to cross-strait unification and upgrading of the bicycle industry in the mainland major producing centers.

「三田学会雑誌」103 巻 4 号（2011 年 1 月）

中国自転車産業における華南の位置づけ

――両岸一体化と地域間分業の結節点としての華南――

駒　形　哲　哉

要　　旨

本稿では，中国の自転車産業からみた華南地域と，台湾企業の展開からみた華南地域という二つの角度から華南地域をとらえ，華南の自転車産業の事例を通じて，経済制度改革と対外開放との絡み合いがもたらした産業の発展と構造変化について検討を試みた。

華南地域では，広州から深圳およびその周辺への産地の重心の移転と，国有企業から非国有企業への担い手の交替が観察された。特に台湾系企業の進出が華南地域での担い手の交替を進め，その拠点展開が両岸の一体化と，大陸主要産地の自転車産業のレベルアップを主導している。

キーワード

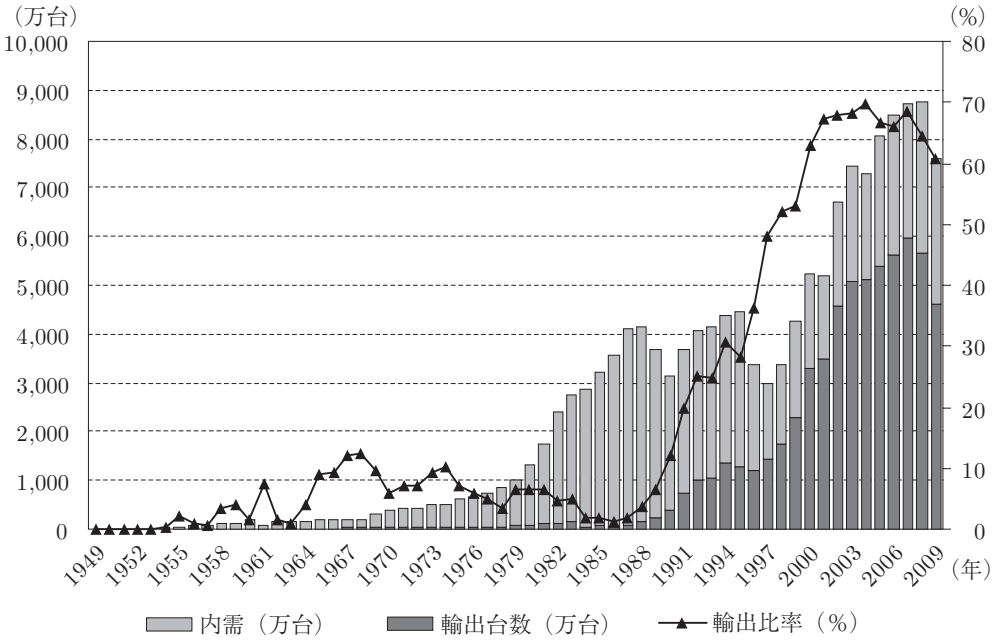
華南，自転車産業，制度改革，対外開放，台湾系企業

第 1 節　はじめに

自転車の生産には労働集約的過程が多く含まれる。それゆえ労賃や為替の変化により，よりコストの低い国・地域へ生産が移転してきた経緯が世界的にある。同時に，自転車は自動車ほど部品点数が多くなく，産業のすそ野の広がりも自動車ほど広くはないけれども，工業生産の多くの要素が要求される製品でもある。そのような製品の生産が単に中国に極度に集中しているだけでなく，中国の中でも特定の地域に生産が集中している（図 1，2，表 1）。したがって，なぜそこで自転車が生産されるのか，なぜそこに自転車の生産が集中するのかを検討することには，一定の意義があると考えられ，また，自転車産業は，国際政治経済の変動と地域の生産条件を総合的に把握し，地域産業の発展の含意を考察するのにふさわしい事例産業であるといえる。

中国では様々な産業が急速な発展を続けているが，発展のプロセスは，中国が過去に計画経済体制をとっていたことの影響を受けている。自転車は耐久消費財であり，計画経済時代には需給ギャッ

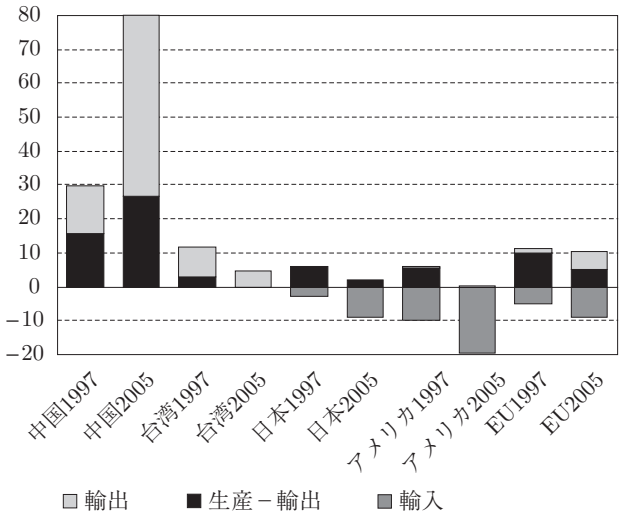
図１　中国のペダル式自転車生産と内外需構成



（注）電動自転車は含まない。

（出所）国家統計局編各年版、『中国自行車廠商年鑑』各年版により作成。

図２　主要市場・産地の需給状況（1997 年・2005 年）　単位：100 万台



（出所）インタープレス各年版により作成。

プがきわめて激しい財であった。しかし，1980 年代以後，自転車の生産台数は参入の増大，担い手の交代を伴って拡大し，自転車の保有は所得が増えるほど増える段階を経て，ある所得水準を超えると他の移動手段に代替される段階に入っている。自転車を事例に，計画経済から市場経済への移

表 1　地方の自転車生産台数シェアの推移

（%）

	1952 年	1965 年	1978 年	1984 年	1988 年	1992 年	1995 年	2002 年	2007 年	2008 年	2009 年
天津	31.1	28.9	26.4	18.3	16.1	11.2	12.9	30.2	46.5	46.6	45.7
遼寧	29.5	8.6	7.3	5.1	4.1	3.1	2.5	–	–	–	–
上海	39.4	47.7	37.3	19.6	16.8	20.0	18.8	12.6	9.4	6.8	6.7
江蘇	0.0	0.0	3.6	11.0	10.8	13.1	16.1	14.2	9.5	7.3	9.1
浙江	0.0	0.0	0.6	5.1	5.7	9.2	14.2	17.6	19.6	19.2	22.5
山東	0.0	8.0	8.3	7.9	6.5	3.4	4.6	0.4	0.6	0.6	0.8
広東	0.0	3.4	7.3	6.2	8.2	14.5	16.7	23.8	15.5	15.3	11.8
その他	0.0	3.3	9.3	26.8	31.7	25.5	14.4	1.2	–	4.1	3.4
天津･上海･江蘇･浙江･広東合計	70.5	80.0	75.1	60.2	57.6	68.0	78.6	98.4	–	95.1	95.7

（注）2006～2009 年の全国総生産台数は地域間の生産台数の重複（地域間の OEM 分）を調整した数字が公表されており，この値から各地域の全国シェアを計算している。ただし，2007 年は主要 5 産地のシェア合計が 100 %を超えるため，その他を含まず。

（出所）国家統計局編，インタープレス各年版により作成。

行に伴う生産と消費，双方の変化を追跡することは，中国の制度改革と産業発展との関連の一端をつかむことにつながるといえる。

後者（制度改革との関連）の視点に立つ研究としては，Zhang（1992）があげられる。ただし，これは 1990 年までの経過を踏まえた研究である。

1990 年代以降の国際的な自転車の生産地変動に中国を位置づける研究としては，東（2008），小池（2006）などがあるが，これらの研究では，中国への生産移転に視点の中心があり，制度改革との連関，国内地場企業の実態がみえにくいものとなっている。他方，駒形（2007），（2009a）は両方の視点を踏まえたものである。しかし，これらはそれぞれ天津，華東を主な対象地域とするものである。

天津，華東とともに中国の三大生産地域の一つである華南についての研究には，谷（2009）がある。谷（2009）は国有企業の盛衰を中心に，台湾系企業の進出，民営企業の勃興と内外市場環境の変化を華南における自転車産業の展開を踏まえて詳細にあとづけており，視点は華南の自転車産業がどのように発展，変化してきたかというところにある。

本稿では，谷（2009）と視点を共有して，華南地域における自転車産業の歴史的経過と構造変化をあとづけつつも，さらに現地調査の結果ならびにその他の収集資料を用い，中国の自転車産業発展全体に華南エリアを位置づける視点を付け加えたい[(1)]。中国の産業発展は「改革」（経済制度改革）と「開放」（対外開放）とが絡み合って進展しており，絡み合いの程度は地域によって異なる。本稿はまた，天津を対象とした駒形（2007），華東を対象とした駒形（2009a）に続き，自転車産業を事例に，「改革」と「開放」との絡み合いを，「開放」を先導した華南地域――中国三大自転車産地の残りの一つ――について考察するものでもある。

第 2 節　広州自転車産業の盛衰

2–1.　広東における自転車産業の形成と発展[(2)]

ペダル式自転車の三大産地の一つである華南地域には中華人民共和国成立以前，完成車工場は存在していなかった。『広州市志』の記載によれば，1897 年にイギリスから自転車が輸入され，その後，完成車や部品を扱う商店や修理屋が出現し，1934 年には兼業部品メーカーも形成されていたという。

中華人民共和国成立後，112 の金物作業場・金物商が自転車部品を手掛けるようになり，まず 18 の自転車部品工場に統合され（この時点では全て私営），1956 年からの公私合営化でさらに 9 社に統合された。

1958 年から部品工場で完成車の組み立てが始まり，翌 59 年 11 月，「広東」「東興」「運通」という部品工場と広州鏈条廠（チェーン工場）との合併により地方国営の広州自行車廠が設立された。1960 年に公私合営の部品工場群と地方国営フリーホイールベアリング工場が広州自行車廠に組み入れられ，61 年より，広州自行車廠による 28 インチの「紅棉」，26 インチの「五羊」の生産が始まった。当時は自転車製造に必要な原材料は国家計画により供給され，生産された製品については国家により統一買付統一販売が実施された。ただし，生産拡大に原材の手当てが必ずしも追い付かず，66 年以降，国家計画により供給される鋼材は生産需要量の 60 %しかなかったため，不足分を企業自ら全国展示会に参加することにより解決した。

広州での自転車生産は私営零細部品工場の設備に依っていたが，広州自行車廠設立以後，国家による設備投資が行われ，1960 年から 79 年の間，直接的には 704.28 万元が投じられ（1963〜64 年にかけて第 2 生産拠点建設の際のメッキ，塗装，溶接ライン導入に 111 万元，1973 年の技術改造，設備導入に 358 万元など），納税・利潤上納計 17048 万元にのぼる財政面での貢献を果たした。

また，1968 年には金属関連産業の国営企業 2 社を広州自行車廠に組み入れ，集団所有制企業数社を部品工場とした。さらに 74 年に広州自行車総廠を設立し，広州計算機廠を自転車産業に転換して

---

(1)　台湾の自転車産業については，1990 年代初頭までの台湾の自転車産業研究の発展プロセスと発展の要因を包括的に論じた研究に，瞿・董（1990），Chu and Li（1996），Chu（1997），（2001），瞿・李（1999），瞿（2002）をはじめとする瞿宛文氏の一連の研究がある。台湾メーカーの展開については小池（1997），佐藤（1999），楊（1999），劉ほか（2005）がある。このほか台湾メーカーを中心に据えつつ，グローバル・バリュー・チェーンの視点から示した研究に小池（2006）がある。また，謝（2009）は台湾の自転車産業の発展史から，近年の大陸での戦略的展開までを既存研究や収集資料から取りまとめている。なお，台湾の研究所の報告書や台湾の大学の学位論文等で少なからぬ研究が存在しているようだが，アクセスの限界があり，台湾の文献については限られたものしか参照できていない。

(2)　本節の記述は広州市地方志編輯委員会編，広州年鑑編纂委員会編，谷（2009）にもとづいている。

広州自行車二廠とした。この年，ブランドを五羊に統一し，中ハブ，ブレーキ，ベル，サドル等の部品生産を，広州市の区営企業や農村経営企業に拡散させ，生産能力の拡大を図った。翌 75 年には統一指導の強化を目的に，自行車総廠を廃して，ミシン産業との統合管理経営体である広州市自行車縫紉機工業公司が設立された。さらに 76 年にはフリーホイール，チェーンの生産工程を独立させ，広州自行車飛輪廠と広州自行車鏈条廠を設立，広州自行車廠の本体はフレーム，ハンドル，リム，チェーンホイール，クランクに特化する工場になった。広州自行車二廠では 26 インチ「鸚鵡」ブランド自転車の試作が始まった。

上記のような量的拡大への取り組みの過程で，1974 年には品質問題が新聞読者の投稿をきっかけに表面化し，検査制度の改善と塗装およびメッキラインの新設により品質改善が図られた。生産拡大の必要に対しては専門化の方向での解決が図られ，79 年に自行車縫紉機工業公司が廃止されて，自転車産業は広州市自行車工業公司として独立した。さらに三つの部品工場がスポーク，サドル，ペダル，ハブ，チェーンカバー，前フォークおよび泥よけなどに専門化する工場に細分化された。翌 80 年には広州鋼圏廠（リム工場）が広州自行車二廠のスティールボール工程と合併して広州自行車鋼珠廠に，向東機械廠が広州自行車前フォーク泥よけ工場の泥よけ工程と合併して広州自行車泥板廠（泥よけ工場）となり，さらに広州錬鉄廠が広州自行車鏈条廠に編入された。このほか広州軽工機械廠の一部が広州自行車廠の一部となりハブ，ディレーラー等の生産を行った。

1980 年から「納税をもって利潤上納に替える」「損益自己責任」といった，企業と所有者である国との関係をめぐる制度改革が試行され，同じく 80 年には広州自行車廠は銀行融資を含む自己調達資金による技術改造（塗装，溶接，熱処理等）を行った。その後 1980 年代後半から 90 年にかけては，日本，ドイツからの設備導入を含む 7998.5 万元の投資が行われた。

この間 1988 年には，広州自行車工業公司としては最高の 250 万台の自転車を生産した。同年，同社は貿易権を与えられ，国際市場開拓を狙った香港金翼有限公司という企業を設立した。また詳細は不明だが外資を利用した広瀝自行車廠というメーカーが設立されたという[(3)]。1988 年，五羊ブランドの自転車は 50.65 万台輸出された。輸出志向型発展のため社名とブランド名の統一を図り，同年 7 月に広州自行車工業公司は広州五羊自行車工業公司に改名された。そして同年 10 月には，同社を中核に，広東省内 22 社の自転車と部品メーカーと連合する五羊自行車企業集団公司が形成された。

以上のように，1980 年代まで一貫して生産の拡大が図られるとともに，80 年代末には輸出向け

(3)　広州市地方志編輯委員会編では 1988 年，広州年鑑編纂委員会編では 1989 年となっている。80 年代後半に，国有自転車メーカーによる合弁企業が，広州のほか，天津，上海でも設立されたが，企業それ自体の運営はことごとく行き詰まっている。その原因は国有企業のもつ経営体制上の問題にあったといわれる。ただし，上海，天津の合弁企業からの人員のスピンアウトにより民営企業が生まれた。広州の場合，そのような情報をまだ見い出しえていないが，広東では輸出主体で外資との合弁事業である深圳中華が，国有企業的経営体制をもち，それ自体は行き詰まり，スピンアウトにより民営企業が形成された事例としてあげられる。

生産に力が入れられるようになった。

2–2.　広州五羊の衰退と広州自転車産業の構造変化

しかし，『広州市志』によれば，外部環境が変化し，内外市場の競争が激化した一方，内部管理がうまくいかず，1990 年には広州五羊自行車は 7223.15 万元の累計損失を出していた。市場環境としては，80 年代末に当時「市場疲弊」といわれた消費の落ち込みが起こっていたことがあり，供給要因としては，これに対し適切な供給が行われなかったため在庫が累積するに至ったことが指摘される（谷（2009）p.278）。当時の状況を振り返ると，マクロ経済の引き締めが行われただけでなく，国有企業による選択肢の少ない色・モデル（黒・深緑・赤の実用車，軽快車主体）の量産で，需給にずれが生じていたことが考えられる。

そこで 1989 年からはすでに製品構造の転換と販売努力の強化を始めていたが，90 年代以降，多種モデルの開発に努めながら，MTB（マウンテンバイク），BMX（モトクロス）の開発を中心に行い，中高級車市場と海外市場の開拓に取り組んだ（谷（2009）p.278）。製品構成の転換により 1993 年には変速車，MTB が総生産台数の 37.7 %を占めるに至った（広州年鑑編纂委員会編 1994 年版）。

広州五羊自行車は，沿海立地で香港に近く技術情報収集面で有利な立地条件をもっていた。しかしながら，情報面での有利な条件は広州五羊に固有のものではなく，90 年代には競争環境の劇的な変化に直面した。90 年代に入ると広州域内でも非国有の競争相手が出現したことで，広州市の自転車生産台数に占める広州五羊の比率が明らかに低下し始める（表 2）。非国有の競争相手は広州に限らず，その他主産地でも 90 年代以降，非国有企業群が出現し，国内市場は新興民営企業群に奪われ，中低級の国内市場で競争することが困難であったと同時に，中高級市場，輸出生産では 90 年代前後から大陸への進出を始めた台湾系企業群との競争に勝てなかったと考えられる。

広東省の生産台数統計と広州市（当時は広州五羊と同義）のそれをみると，1980 年代初頭に広東省の生産台数に占める広州五羊以外の比率が急に高まり 3 割に達した年がある。これは，70 年代末からの軽工業振興と重工業部門の調整（生産転換），地方政府の財政収入・雇用創出目的の参入が広東省でも発生したためとみられる。そして 83 年に上記の比率が急激に低下しているのも，82 年に全国的に地方政府の後発自転車工場が整理されたためと考えられる。

また，1980 年代後半から深圳に新たな産地が形成され（後節参照），90 年代以降，華南の主産地は深圳とその周辺へと移っていくことになる。

広州五羊では 1994 年から生産の極度の縮小が始まった。対前年比でのこの年の業績の悪化は激しいものであった。総生産から中間投入を差し引いた工業付加価値生産額は前年の 4 分の 1 に縮小したのである（広州年鑑編纂委員会編 1995 年版）[(4)]。この極度の業績悪化は，ちょうど後述する深圳中華，

(4)　工業総生産額の下落は前年比 13.1 %であったから，大幅な付加価値生産額の縮小の考えうる原因は，中間投入を構成する直接的生産費のほか，販売経費，借入利息が膨らんだこと等である。

表２　広東省，広州市，五羊自行車の生産台数の推移（台）

年	広東省	広州市			広州以外（注）	広州以外/広東（%）	五羊/広州（%）
			五羊	その他			
1958	3,000	2,965	–	–	0	0	100.0
1959	3,300	3,301	–	–	0	0	100.0
1960	10,000	10,031	–	–	0	0	100.0
1961	2,800	2,840	–	–	0	0	100.0
1962	8,100	8,141	–	–	0	0	100.0
1963	20,100	20,118	–	–	0	0	100.0
1964	30,900	30,891	–	–	0	0	100.0
1965	62,000	62,005	–	–	0	0	100.0
1966	120,100	120,078	–	–	0	0	100.0
1967	115,800	115,792	–	–	0	0	100.0
1968	61,000	61,000	–	–	0	0	100.0
1969	145,700	145,671	–	–	0	0	100.0
1970	300,500	300,500	–	–	0	0	100.0
1971	313,500	313,470	–	–	0	0	100.0
1972	330,000	330,012	–	–	0	0	100.0
1973	355,000	355,005	–	–	0	0	100.0
1974	400,200	400,238	–	–	0	0	100.0
1975	502,500	501,445	–	–	1,055	0.2	100.0
1976	620,800	600,115	–	–	20,685	3.3	100.0
1977	707,900	677,790	–	–	30,110	4.3	100.0
1978	622,500	570,484	–	–	52,016	8.4	100.0
1979	776,900	651,800	–	–	125,100	16.1	100.0
1980	1,042,100	808,000	–	–	234,100	22.5	100.0
1981	1,303,100	915,000	–	–	388,100	29.8	100.0
1982	1,746,000	1,203,000	1,203,000	0	543,000	31.1	100.0
1983	1,649,000	1,510,200	1,510,200	0	138,800	8.4	100.0
1984	1,784,300	1,654,000	1,654,000	0	130,300	7.3	100.0
1985	2,051,000	1,801,500	1,801,500	0	249,500	12.2	100.0
1986	2,214,200	1,803,600	1,830,000	–	410,600	18.5	100.0
1987	2,815,600	2,102,000	2,102,000	0	713,600	25.3	100.0
1988	3,398,500	2,731,000	2,501,200	229,800	667,500	19.6	91.6
1989	2,879,200	1,870,000	1,870,000	0	1,009,200	35.1	100.0
1990	2,963,000	1,723,900	1,706,500	17,400	1,239,100	41.8	99.0
1991	4,776,200	2,129,600	2,085,300	44,300	2,646,600	55.4	97.9
1992	5,919,000	2,430,300	2,239,700	190,600	3,488,700	58.9	92.2
1993	6,223,600	2,499,400	2,246,700	252,700	3,724,200	59.8	89.9
1994	6,739,300	2,251,000	–	–	4,488,300	66.6	–
1995	7,448,600	1,774,600	1,382,003	392,597	5,674,000	76.2	77.9

表２　広東省，広州市，五羊自行車の生産台数の推移（台）（つづき）

年	広東省	広州市			広州以外（注）	広州以外/広東（%）	五羊/広州（%）
			五羊	その他			
1996	6,534,400	1,359,200	883,100	476,100	5,175,200	79.2	65.0
1997	6,576,600	1,103,515	516,037	587,478	5,473,085	83.2	46.8
1998	–	1,121,238	414,681	706,557	–	–	37.0
1999	–	1,068,198	307,696	760,502	–	–	28.8
2000	16,792,100	1,348,715	619,524	729,191	15,443,385	92.0	45.9
2001	–	1,678,670	209,056	1,469,614	–	–	12.5
2002	15,980,000	2,446,962	167,853	2,279,109	13,533,038	84.7	6.9
2003	17,880,000	3,709,812	315,070	3,394,742	14,170,188	79.3	8.5
2004	16,440,200	3,222,733	–	–	–	–	–
2005	16,885,000	4,025,240	–	–	–	–	–
2006	15,723,000	2,256,447	–	–	–	–	–
2007	13,477,000	1,795,548	–	–	–	–	–

（注）広東省レベルの統計は下二桁が四捨五入されたものであるのに対し，広州市の統計は 1 台単位で記載されている。このため，広東省と広州市の数字は下二桁の差異は基本的にないものと考えてよい。2000 年代の広東省の値は中国自行車協会発表の数字。

（出所）広州年鑑編纂委員会編，国家統計局編各年版，国家統計局綜合司編（1990），インタープレス，中国自行車協会・全国自行車工業信息中心により作成。

亜州 ABC（上海永久が広東に設立した合弁会社）からスピンアウトが大量に発生した時期と重なっている。90 年代に入ってからの流通を含む諸制度改革で販路の独占が崩れたことも，大きく影響を与えていると思われるが，ちょうど 93 年頃から民営企業の新規参入が活発になって，広州五羊は国内市場を侵食されていったものと考えられる（1993 年段階で 224 万台余りの生産台数のうち 190 万台余りは国内市場向け供給であった）。

この業績の悪化に対し，1994 年に広州五羊自行車工業公司，広州自行車廠，広州自行車二廠の統合，傘下企業のうちの欠損企業の整理，統合が実施され，グループ企業は 15 から 6 へと集約され，高級変速車，助力車（原動機付自転車），オートバイサドル，オートバイチェーン，変速フリーホイール，健康機器等，利益を生む製品に資源を集中させていった（広州年鑑編纂委員会編 1995 年版）。しかし，90 年代末に至るまで広州五羊の自転車生産の急激な縮小は続いた。

1995 年，五羊自行車企業集団は，華南縫製設備集団，広州摩托集団との国有資産再編により，広州摩托集団の一部となった。これら 3 業種の統合には歴史的背景がある。もともと中央の軽工業部が 1984 年に上海，天津，広州，江蘇の自転車生産会議でオートバイ生産を提案し，日本の本田技研と 125cc の技術提携を結び，広州市自行車工業公司と華南縫紉機工業公司を中核とする広東省摩托車工業連合公司広州市分公司が 1988 年より五羊ブランドのオートバイを生産してきた経緯があり，その後，広州市自行車工業公司と華南縫紉機工業公司からそれぞれオートバイ関連部門を分離して

設立されたのが，広州摩托集団の始まりであった。広東の沿海部では 1980 年代半ばからオートバイが流行し始め，所得水準の向上に伴い自転車がオートバイに代替されていったことも五羊自行車企業集団の自転車生産の後退の一因となった（谷（2009）p.282）[(5)]。

天津市では同じ契機でオートバイ生産が始まりつつも，オートバイ産業が発展せず，自転車産業が残ったが，広州市ではオートバイ産業へのシフトが進んだ。広州摩托集団傘下にあり，いずれも赤字を出していた五羊自行車企業集団は，1997 年に華南縫製設備集団と統合され，両社あわせて 5700 人を超える人員が当該職場を離れることになった。自転車生産部門としては 19 企業法人が 8 法人に整理され，二つの完成車工場が一つに集約され，三つの販売単位が一つに統合され，長期欠損の 5 社が閉鎖された。この結果，1997 年には自転車部門の赤字を 3,400 万元（対前年比 80 %）減らした（広州年鑑編纂委員会編 1998 年版）。

広州五羊ではなお自転車生産が維持されているようだが，生産台数の多くは OEM 調達されているとみられる。2000 年より電動車の生産にも参入している。

広州市の重点は自動車産業へと移っており，自転車は 1990 年代からすでに広州市では走行を制限する目標が設定されていた。2000 年に広州摩托集団は広州市汽車工業集団の一部になった。中国の中・大都市が相次いでオートバイを禁止していくなか，2007 年には広州市政府もオートバイを禁止した。オートバイの主な市場は国内では農村部と小都市になっており，広州五羊摩托車有限公司の経営も厳しくなった（谷（2009）pp.281–284）[(6)]。現在の詳細は不明だが，2008 年，広州財産権取引所から，広州五羊摩托車有限公司と広州五羊自行車有限公司の株式それぞれ 75 %を譲渡するとの公告が出された（谷（2009）p.281）。

以上みてきたように，かつて中国華南地域の自転車産業の担い手であった広州五羊は，自転車生産では完全にマイナーな存在になっている。

第 3 節　台湾自転車産業の形成と発展

3–1.　大陸の新たな産地形成と台湾資本

広東省において広州以外の生産台数比率が持続的に高まり始めたのは，1980 年代後半からである。これは 1984 年の深圳中華の設立を契機とする深圳産地の形成と発展，さらには周辺地域への広がりによる。ただし，広東省における産地の重心の移転を推進したのは，台湾資本の大陸進出であるといって過言ではない。表 3 は『中国自行車廠商年鑑』2006 年版（*2006 China Bicycle Yearbook*）に掲載された華南（広東・福建）の主要メーカーを，完成車メーカーと部品メーカーとに分けて進出年

(5)　広東でのオートバイ普及の理由は東南アジアと同様，自転車を漕ぐには気候が暑過ぎることもあろう。

(6)　同じグループの本田五羊とは別会社である。

表 3　華南主要メーカー一覧（2006 年現在）

主要製品	名称	漢字名称	設立年	従業員数	一級行政区	市	資本
〈広東〉							
完成車	KIKO TOYS COMPANY	傑高玩具有限公司	1921	300	広東	広州	外資
完成車	FIVE RAMS BICYCLE CORP.	広州摩托車集団五羊自行車分公司	1980	500	広東	広州	大陸
完成車	SHENZHEN CHINA BICYCLE HOLDINGS	深圳中華自行車（集団）股份有限公司	1984	1,200	広東	深圳	大陸
完成車	WAIMANLY BICYCLE MANUFACTORY	威万年自行車制造廠	1988	950	広東	深圳	外資
完成車	CATIC BICYCLE	広州凱迪自行車工業有限公司	1988	500	広東	広州	大陸
完成車	LIYANG MACHINERY SHENZHEN	立洋機械（深圳）有限公司	1989	500	広東	深圳	台湾
完成車	EMPEROR BICYCLE SHENZHEN	貴族自行車（深圳）有限公司	1989	800	広東	深圳	外資
完成車	BO-AN BIKE	深圳保安自行車有限公司	1990	1,000	広東	深圳	台湾
完成車	HUA CHIN BICYCLE SHENZHEN	華慶自行車（深圳）有限公司	1990	800	広東	深圳	台湾
完成車	MERIDA BICYCLE CHINA	美利達自行車（中国）有限公司	1990	900	広東	深圳	台湾
完成車	OVERLORD INDUSTRY SHENZHEN	仲正実業（深圳）有限公司	1990	600	広東	深圳	台湾
完成車	GAMEIDA BICYCLE	広東省仏山市佳美達自行車有限公司	1990	500	広東	仏山	大陸
完成車	UNIVERSAL CYCLE CORPORA-TION/GUANGZHOU	広州環球自行車工業有限公司	1990	600	広東	広州	台湾
完成車	YIZHENG MACHINERY CORP.GUANGZHOU	広州易整車料有限公司	1990	300	広東	広州	台湾
完成車	KOMDA INDUSTRY SHENZHEN	新錦大実業（深圳）有限公司	1992	500	広東	深圳	外資
完成車	GUANGHDONG TANDEM INDUSTRIES	広東天任車料有限公司	1992	5,000	広東	仏山	台湾
完成車	HUI DA BICYCLE SHENZHEN	輝達自行車（深圳）有限公司	1993	450	広東	深圳	台湾
完成車	SHENZHEN KANGLEMA INDUSTRIAL	深圳市康楽馬実業有限公司	1993	86	広東	深圳	大陸

主要製品	名称	漢字名称	設立年	従業員数	一級行政区	市	資本
完成車	SHENZHEN CHAMPION BICYCLE	深圳市秦馳自行車有限公司	1994	600	広東	深圳	大陸
完成車	SHENZHEN OMSTAR BICYCLE	深圳市奥林士達自行車有限公司	1994	100	広東	深圳	大陸
完成車	GUANZHOU VIVA BICYCLE	広州威華自行車有限公司	1994	300	広東	広州	外資
完成車	HUIZHOU YITUO MECHANICAL INDUSTRY	恵州市一拖機械実業有限公司	1994	200	広東	恵州	大陸
完成車	SHENZHEN SDB CYCLE	深圳市載馳実業有限公司	1995	100	広東	深圳	大陸
完成車	SHENZHEN XIDESHENG BICYCLE	深圳喜徳盛自行車有限公司	1995	1,500	広東	深圳	大陸
完成車	FUOSHAN SHUNDE QILE MULTI-FUNCTIONAL BICYCLE	仏山市順徳区騎楽多功能自行車有限公司	1995	280	広東	仏山	大陸
完成車	SHENZHEN GBC BUSINESS CORP.	深圳市広瑞貿易発展有限公司	1996	30	広東	深圳	大陸
完成車	DAINICHI HOYEN BICYCLE SHENZHEN	合晏自行車（深圳）有限公司	1996	230	広東	深圳	外資
完成車	FOSHAN NANHAI YONGHUA VEHICLE	仏山市南海永華車業有限公司	1996	–	広東	仏山	大陸
完成車	NEWIND BICYCLE FACTORY	新風自行車制造工廠	1997	170	広東	深圳	台湾
完成車	DONGGUAN LONGDA TECHNOLOGIES	東莞龍達科技有限公司	1997	–	広東	東莞	台湾
完成車	IDEAL BIKE DONGGUAN CORP.	愛地雅東莞自行車有限公司	1997	1,000	広東	東莞	台湾
完成車	ZHUHAI DEMEN IMP/EXP	珠海迪蒙進出口有限公司	1998	8	広東	珠海	大陸
完成車	CHING TONG SHAN ENTERPRISE	金同山車料（深圳）有限公司	1998	400	広東	深圳	台湾
完成車	T.P.A.BICYCLE PARTS CENTER	広州三板斧自行車配件連鎖配貨中心	1998	250	広東	広州	大陸
完成車	SHENZHEN B.S.P BICYCLES	深圳泛馳達自行車有限公司	1999	310	広東	深圳	外資
完成車	SNAFA GUANGZHOU SPORTING GOODS	広州三発運動器材有限公司	1999	400	広東	広州	台湾
完成車	GUANGZHOU DIBIK BICYCLE	広州市迪拝克自行車有限公司	1999	2,000	広東	広州	大陸

主要製品	名称	漢字名称	設立年	従業員数	一級行政区	市	資本
完成車	GUANZHOU FENGHE BICYCLE PARTS	広州豊和車料有限公司	1999	200	広東	広州	外資
完成車	YO ZU METAL BICYCLE PARTS SHENZHEN	友志五金車料（深圳）有限公司	2000	500	広東	深圳	台湾
完成車	CENTURY-SUCCESS INTERNATIONAL TECHNOLOGY	永駿国际実業有限公司	2000	8	広東	深圳	大陸
完成車	SAN EAGLE BICYCLE MANUFACTORY	三鷹運動自行車有限公司	2000	260	広東	仏山	大陸
完成車	GUANGZHOU CYCLE INDUSTRY	広州市千里達車業有限公司	2000	100	広東	広州	大陸
完成車	HESHAN PANLONG BICYCLE	鶴山潘龍自行車有限公司	2000	–	広東	鶴山	大陸
完成車	DAHONG TECHNOLOGIES	大行車業（深圳）有限公司	2001	750	広東	深圳	台湾
完成車	FOSHAN FREEDA INDUNSTRIAL	自由達実業有限公司	2002	220	広東	仏山	大陸
完成車	GUANZHOU CITY PANYU DISTRICT DE WEI BIKE	広州市番禺区徳威自行車有限公司	2002	150	広東	広州	大陸
完成車	IDEATION INDUSTRY SHENZHEN	盛傑実業股份有限公司深圳代表処	2003	24	広東	深圳	台湾
完成車	ALTON CHINA CORP	亜輪自行車廠	–	–	広東	深圳	外資
機械設備/その他	SHUNDE TIANREN Y.S PAINT FACTORY	順徳天任永翔油漆制造廠	1980	–	広東	仏山	台湾
フレーム	SHIN FENG CHENG CORP.	新逢成公司	1981	500	広東	仏山	台湾
機械設備/その他	GUANGZHOU XINHANG INDUSTRY & TRADING	広州新航工貿公司	1983	67	広東	広州	大陸
機械設備/その他	TECHWELL GROUP LIMITED	東莞塘厦名翔塑膠五金電子廠	1983	300	広東	東莞	台湾
フレーム	PULO BICYCLE PARTS	普羅車料廠（深圳）	1985	400	広東	深圳	台湾
フレーム	GUANGZHOU CIEC GILLIE BICYCLE	広州経済技术開発区建設進出口公司（広州捷力自行車有限公司）	1985	350	広東	広州	大陸
カギ	RED STAR LOCKS	紅星鎖業有限公司	1988	450	広東	仏山	大陸

主要製品	名称	漢字名称	設立年	従業員数	一級行政区	市	資本
サドル	GUANGDONG FOSHAN XINGHONG BICYCLE PARTS	仏山市順徳区興鴻自行車配件有限公司	1989	160	広東	仏山	大陸
ライト	GUANGZHOU DONGSHAN SHENGWEI BELL FACTORY	広州市東山区声威响铃廠	1989	50	広東	広州	大陸
機械設備/その他	DEN LIANG SHENZHEN	正尚機械（深圳）有限公司	1990	300	広東	深圳	台湾
機械設備/その他	YUAN YI COMPONENT SHENZHEN	元毅車料（深圳）有限公司	1990	230	広東	深圳	台湾
機械設備/その他	GUANGZHOU HECHENG PLASTIC FACTORY	広州市海珠区和成塑料五金廠	1990	60	広東	広州	大陸
タイヤ，チューブ	KENDA RUBBER SHENZHEN	建泰橡膠（深圳）有限公司	1990	2,000	広東	深圳	台湾
チェーン	KMC CHAIN SHENZHEN	桂盟鏈条（深圳）有限公司	1990	1,350	広東	深圳	台湾
ディレーラー，ギア	FALCON CYCLE-PARTS SHENZHEN	力飛車料（深圳）有限公司	1990	1,000	広東	深圳	台湾
フレーム	CHUANSHUN BICYCLE PARTS SHENZHEN	全順自行車車料（深圳）有限公司	1990	650	広東	深圳	台湾
ペダル	HONGGUANG BICYCLE COMPONENTS SHENZHEN	宏光車料（深圳）有限公司	1990	350	広東	深圳	台湾
機械設備/その他	MENG FA BICYCLE PARTS SHENZHEN	猛発自行車料（深圳）有限公司	1991	130	広東	深圳	台湾
機械設備/その他	RAY BLESS MACHINERY SHENZHEN	雷諾機械（深圳）有限公司	1991	300	広東	深圳	台湾
機械設備/その他	TRANSART GRAPHICS SHENZHEN	政伸印刷（深圳）有限公司	1991	280	広東	深圳	台湾
機械設備/その他	FINECHEN INDUSTRIAL SHENZHEN	華陽化工（深圳）有限公司	1991	105	広東	深圳	大陸
機械設備/その他	JUESON INDUSTRY	東莞久陞五金制品有限公司	1991	300	広東	東莞	台湾

主要製品	名称	漢字名称	設立年	従業員数	一級行政区	市	資本
サドル	GICHING BICYCLE PARTS SHENZHEN	巨群自行車配件（深圳）有限公司	1991	550	広東	深圳	台湾
サドル	SAFE STRONG BICYCLE PARTS SHENZHEN	世暢自行車配件深圳有限公司	1991	600	広東	深圳	台湾
チャイルドシート	ZHUHAI GOLEX HELMET-MAKING	珠海太連運動器材有限公司	1991	600	広東	珠海	大陸
ハンドルバー，ステム，シートポスト	HL CORP. SHENZHEN	深圳信隆実業股份有限公司	1991	6,000	広東	深圳	台湾
フォーク	CHIEN SHENG BICYCLE PARTS SHENZHEN	建晟自行車車料（深圳）有限公司	1991	450	広東	深圳	台湾
フレーム	A-PRO BICYCLE INC.SHENZHEN	野宝車料工業（深圳）有限公司	1991	1,250	広東	深圳	台湾
リフレクター	GUANGDONG FOSHAN SHUNDE LELIU JINFENG PLASTIC HARDWARE FACTORY	広東省仏山市順徳区勒流鎮錦豊塑料五金廠	1991	100	広東	仏山	大陸
カゴ	YUNG FANG PLASTIC SHENZHEN	永芳塑料（深圳）有限公司	1992	–	広東	深圳	台湾
クランク，チェーンホイール	PROWHEEL SHENZHEN	浩盟車料（深圳）有限公司	1992	900	広東	深圳	台湾
サドル	FUSHAN BICYCLE UNITE	広東省仏山市順徳区均安鎮富山自行車配件有限公司	1992	300	広東	仏山	大陸
ハンドルバー，ステム，シートポスト	YEN YUE INDUSTRY SHENZHEN	元渝機械（深圳）有限公司	1992	650	広東	深圳	台湾
フォーク	DONGGUAN LUNG I BICYCLE PARTS	東莞隴億自行車配件有限公司	1992	750	広東	東莞	台湾
フレーム	AILEN BICYCLE SHENZHEN	艾倫車料（深圳）有限公司	1992	600	広東	深圳	台湾
フレーム	XINHAO ALUMINIUM INDUSTRY BICYCLE	鑫豪鋁業自行車有限公司	1992	300	広東	仏山	大陸
ライト	SUNFODAK ELECTRONIC FACTORY	星科電子廠	1992	–	広東	広州	大陸
機械設備/その他	SANLEAD METAL SHENZHEN	升動五金（深圳）有限公司	1993	400	広東	深圳	台湾

主要製品	名称	漢字名称	設立年	従業員数	一級行政区	市	資本
機械設備/その他	SHENZHEN NEW CANGHAI MACHINERY	深圳市新沧海機械有限公司	1993	100	広東	深圳	大陸
機械設備/その他	SHUNCHUAN METAL PRODUCTS	順伝五金制品有限公司	1993	200	広東	東莞	台湾
サドル	SHUENN DER ROODIN INDUSTRY CORP.	順徳信成座垫有限公司	1993	260	広東	仏山	台湾
ブレーキ	APSE MACHINERY SHENZHEN	艾柏士機械（深圳）有限公司	1993	450	広東	深圳	台湾
フレーム	YUAN FUH MACHINERY SHENZHEN	元富機械（深圳）有限公司	1993	580	広東	深圳	台湾
機械設備/その他	WINSENT RUBBER FACTORY	威欣橡膠廠	1994	50	広東	深圳	台湾
機械設備/その他	MAOMING CITY MAONAN KETELI CHEMICALS	茂名市茂南科特利化工有限公司	1994	168	広東	茂名	大陸
ペダル	QISHENG BICYCLE SPARE PARTS	琪勝自行車零件有限公司	1994	200	広東	仏山	台湾
ヘッドパーツ, BB	YU-SHENG TRAFFIC PARTS FACTORY	東莞厚街新塘裕盛自行車零件廠	1994	40	広東	東莞	台湾
機械設備/その他	SHUN JIU BICYCLE FITTINGS SHENZHEN	順久自行車配件有限公司	1995	250	広東	深圳	台湾
クランク，チェーンホイール	SHANGHAI LONGXIANGJIA METALS PRODUCTS	深圳市龍翔佳金属制品有限公司	1995	100	広東	深圳	大陸
フォーク	LOYAL CROWN MACHINERY	隴冠自行車料（深圳）有限公司	1995	500	広東	深圳	台湾
フォーク	SHUNDE JIEYANG HARDWARE CO.,LTD	順徳傑揚五金制品有限公司	1995	600	広東	仏山	台湾
ブレーキ	CHANG STAR INDUSTRY SHENZHEN	彰星実業（深圳）有限公司	1995	700	広東	深圳	台湾
ブレーキ	LOGAN BICYCLE PARTS FACTORY	鐘嬴自行車配件廠	1995	1,000	広東	深圳	台湾
ブレーキ	GUANGZHOU DARZEN ENTERPRISE	広州市正業制品廠	1995	100	広東	広州	大陸
フレーム	JD BICYCLE CORP.	久大車業有限公司	1995	420	広東	深圳	台湾
フレーム	XIN HSIN LI BICYCLE SHENZHEN	新信力自行車（深圳）有限公司	1995	2,000	広東	深圳	台湾

主要製品	名称	漢字名称	設立年	従業員数	一級行政区	市	資本
フレーム	KINESIS INDUSTRY	広州卜威工業有限公司	1995	1,300	広東	広州	台湾
フレーム	GUANGZHOU GAOGE BICYCLE ALUMINIUM-ALLOY FRAME	広州高格車件有限公司	1995	80	広東	広州	大陸
機械設備/その他	ZHUHAI HI-TECH NEW ZON STAR SAFETY HELMETS	珠海高新区明星安全頭盔有限公司	1996	220	広東	珠海	外資
機械設備/その他	GUANGZHOU CHANGJIANG BICYCLE	広州長江自行車有限公司	1996	–	広東	広州	大陸
フォーク	SHENZHEN HUA LAI WANG METAL PRODUCTS	深圳華来旺五金制品有限公司	1996	600	広東	深圳	大陸
機械設備/その他	UNA INTERNATIONAL LIMITED	展乔事業有限公司	1997	300	広東	深圳	台湾
フレーム	SUPER MOUNTAIN RACER FRAME MFG.	深圳超峰車業有限公司	1997	350	広東	深圳	台湾
フレーム	GUANGZHOU KELI BICYCLE FACTORY	広州従化科力自行車廠	1997	180	広東	広州	大陸
ペダル	SHENZHEN ANLIANDA INDUSTRIAL	深圳市安聯達実業有限公司	1997	350	広東	深圳	大陸
ヘッドパーツ, BB	FOSHAN SHUNDE CHIIH CHINN BICYCLE PARTS	仏山市順徳区志慶自行車零件有限公司	1997	180	広東	仏山	台湾
ベル	NUVO CYCLE PARTS SHENZHEN	乃尔車料（深圳）有限公司	1997	180	広東	深圳	台湾
機械設備/その他	MEINUOHUA SPECIAL PRINT S.Z	美諾華（深圳）包装貼纸有限公司	1998	80	広東	深圳	台湾
機械設備/その他	SHENZHEN GAOBIAO ELECTRONIC TECHNOLOGY	深圳市高标電子科技有限公司	1998	500	広東	深圳	大陸
クランク，チェーンホイール	MINTAI HARDWARE	敏泰五金制品廠	1998	170	広東	仏山	大陸
ハンドルバー，ステム，シートポスト	ELEX SHENZHEN INDUSTRY FACTORY	宜利自行車配件制品廠	1998	750	広東	深圳	台湾

主要製品	名称	漢字名称	設立年	従業員数	一級行政区	市	資本
フレーム	HSUSHENG BICYCLE SHENZHEN MANUFACTURE FACTORY	旭生自行車（深圳）制品廠	1998	750	広東	深圳	台湾
ライト	VICKING M & E MANUFACTURE	広州偉鑫機電制造有限公司	1998	50	広東	広州	大陸
リフレクター	SATE-LITE FOSHAN PLASTIC	賽特萊特（仏山）塑膠制品有限公司	1998	450	広東	仏山	外資
リム	ALEX ALUMINIUM PRODUCTS SHENZHEN	亜猟士鋁制品（深圳）有限公司	1998	100	広東	深圳	台湾
機械設備/その他	JIANGDING TECHNOLOGIES SHENZHEN	将頂科技（深圳）有限公司	1999	200	広東	深圳	台湾
機械設備/その他	SCORPION ENTERPRISES SHENZHEN OFFICE	香港翔天実業公司深圳辦事処	1999	20	広東	深圳	外資
タイヤ，チューブ	TIANDI XIANGJIAO	天地橡膠有限公司	1999	500	広東	仏山	大陸
ハブ	KUNTENG SHENZHEN PRECISION INDUSTRY	昆藤精密工業（深圳）有限公司	1999	600	広東	深圳	台湾
ハンドルバー，ステム，シートポスト	SHENZHEN JUNBENDA HARDWARE	深圳市駿奔達五金制品有限公司	1999	300	広東	深圳	大陸
ハンドルバー，ステム，シートポスト	SHUNMENG BICYCLE SPARES	順盟車料有限公司	1999	150	広東	深圳	大陸
フォーク	HUIZHOU RST IND.	恵州金達偉工業有限公司	1999	1,200	広東	恵州	台湾
ブレーキ	TEREX METAL SHENZHEN	生態金属（深圳）有限公司	1999	230	広東	深圳	台湾
フレーム	SHENZHEN SAIBAOLE HARDWARE MANUFACTURE	深圳市賽宝楽五金制品有限公司	1999	500	広東	深圳	大陸
機械設備/その他	DRIVING FORCE GROUP SHENZHEN	乔冠自行車車料（深圳）有限公司	2000	80	広東	深圳	台湾
機械設備/その他	HUA HSINES MANUFACTURING SHENZHEN	華承車料廠（深圳）	2000	180	広東	深圳	台湾
機械設備/その他	LIOW KO ELECTRON TECHNOLOGY SHENZHEN	六哥電子科技（深圳）股份有限公司	2000	280	広東	深圳	台湾

主要製品	名称	漢字名称	設立年	従業員数	一級行政区	市	資本
機械設備/その他	UINISON INDUSTRY SHENZHEN	優立盛塑膠五金（深圳）有限公司	2000	100	広東	深圳	台湾
サドル	FOSHAN CITY SHUNDE DISTRICT HONGLI BICYCLE PARTS	仏山市順徳区宏力自行車配件有限公司	2000	450	広東	仏山	台湾
ディレーラー，ギア	MICROSHIFT SHENZHEN	元勝自行車配件（深圳）有限公司	2000	80	広東	深圳	台湾
ディレーラー，ギア	SRAM CHINA-SHUNDE FACTORY	中国速連-順徳分廠	2000	180	広東	仏山	外資
フォーク	LIYOU BICYCLE ACCESSORIES SHENZHEN	立佑車料配件（深圳）有限公司	2000	300	広東	深圳	台湾
フレーム	GUANGDONG NANHAI XINHAO ALUMINIUM BICYCLE	広東南海鑫豪鋁業自行車有限公司	2000	280	広東	仏山	大陸
ペダル	FASTEN PRODUCTS MFG.	豊徳精密実業（深圳）有限公司	2000	260	広東	深圳	台湾
ヘッドパーツ，BB	TANGE SEIKI SHENZHEN	日丹自行車零件（深圳）有限公司	2000	36	広東	深圳	外資
リム	ZUNLUN TRANSPORTATION INSTRUMENT SHENZHEN	尊輪交通器材（深圳）有限公司	2000	250	広東	深圳	台湾
機械設備/その他	WIND HELMETS	千村制品廠	2001	150	広東	深圳	台湾
機械設備/その他	GUANGDONG FOSHAN CHANCHENG DISTRICT DAYE SPORTS PRODUCTS FACTORY	広東省仏山市禅城区大叶運動産品廠	2001	120	広東	仏山	大陸
クランク，チェーンホイール	SR SUNTOUR SHENZHEN MACHINERY	榮輪科技（深圳）有限公司	2001	550	広東	深圳	台湾
フォーク	MOZO INC.CHINA OFFICE	美国摩徳有限公司深圳代表処	2001	15	広東	深圳	外資
フレーム	SHENZHEN LINQUAN INDUSTRY	深圳市林泉実業有限公司	2001	260	広東	深圳	大陸
フレーム	YUNQIONG HARDWARE GOODS SHENZHEN	允强五金制品（深圳）有限公司	2001	200	広東	深圳	大陸

主要製品	名称	漢字名称	設立年	従業員数	一級行政区	市	資本
ライト	Q-LITE	鎂士特車灯（恵州）有限公司	2001	100	広東	恵州	大陸
機械設備/その他	HUIZHOU CITY NAISHUN NYLON PRODUCTS	恵州市恵陽区耐順尼龍制品有限公司	2002	30	広東	恵州	大陸
機械設備/その他	DONGGUAN HIGH-TECH COMPOSITE	東莞新技複合材料有限公司	2002	400	広東	東莞	台湾
フレーム	SHENZHEN FENGHUI BICYCLE PARTS	深圳市鋒匯自行車車料有限公司	2002	130	広東	深圳	大陸
フレーム	SHENZHEN JIANCHENG TRADE	深圳市建丞経貿有限公司	2002	10	広東	深圳	大陸
機械設備/その他	SHENGWANG BICYCLE METALWORK	伸旺車料五金（深圳）有限公司	2004	100	広東	深圳	大陸
機械設備/その他	DONGGUAN TANGXIA LILUN SPORTS MACHINE	東莞市塘厦立倫運動器材廠	2004	200	広東	東莞	台湾
フレーム	BOGUANG TECHNOLOG Y SHENZHEN	柏冠科技（深圳）有限公司	2004	60	広東	深圳	台湾
フレーム	CARBONAGE TECHNOLOG Y CORP.	科冠複材（深圳）有限公司	2004	270	広東	深圳	台湾
ブレーキ	YIZHEN BICYCLE FITTINGS SHENZHEN	億鎮自行車配件（深圳）有限公司	–	–	広東	深圳	台湾
電動・関連製品	GUANZHOU PEERLESS BICYCLES	広州市比尔莱斯自行車有限公司	1989	200	広東	広州	外資
電動・関連製品	SHENZHEN AOXIANG INDUSTRIAL DEVELOPMENT	深圳敖翔実業発展有限公司	1995	100	広東	深圳	大陸
電動・関連製品	PANYU PALMA BATTERY	番禺八馬蓄電池有限公司	1995	500	広東	広州	外資
電動・関連製品	JD METAL INDUSTRY SHENZHEN	元大金属実業（深圳）有限公司	1996	1,100	広東	深圳	台湾
電動・関連製品	FAST POWER SUPPLY ZHONGSHAN	中山市発思特電源有限公司	1998	250	広東	中山	大陸
電動・関連製品	SHENZHEN PLANTE POWER	深圳市普朗特電源有限公司	1999	850	広東	深圳	外資
電動・関連製品	GUANGZHOU DAYANG MOTORCYCLE	広州市大陽摩托車有限公司	1999	1,400	広東	広州	大陸

主要製品	名称	漢字名称	設立年	従業員数	一級行政区	市	資本
電動・関連製品	SHENZHEN K-STAR POWER	深圳市柯士達電源有限公司	2001	500	広東	深圳	大陸
電動・関連製品	SHENZHEN CREATOR ELECTRIC VEHICLE	深圳科艾特電動車有限公司	2001	120	広東	深圳	外資
電動・関連製品	GUANZHOU SANTAMOTOR ELECTRIC VEHICLE TECH	広州市賽徳馬電動車科技有限公司	2001	250	広東	広州	大陸
電動・関連製品	SHENZHEN MARSHELL GREEN POWER	深圳瑪西尔電動車有限公司	2002	700	広東	深圳	大陸
電動・関連製品	SHENZHEN TENGLING TECHNOLOGY	深圳市騰羚科技有限公司	2005	30	広東	深圳	大陸
電動・関連製品	GUANGDONG ZELIANG STORAGE BATTERY	広東則良蓄電池有限公司	–	700	広東	広州	大陸
〈福建〉							
ライト	FUZHOU CITY NO.4 BICYCLE PARTS FACTORY	福州市自行車配件四廠	1971	100	福建	福州	台湾
電動・関連製品	LONGHAI XIEXIANG BATTERY	龍海協祥電池有限公司	1994	900	福建	龍海	台湾
機械設備/その他	KINGDOM HANDBAG FACTORY OF QUAN ZHOU	泉州肯得包袋廠	1997	–	福建	泉州	台湾
機械設備/その他	YUAN YIH FENG DECAL	厦門源益豊貼紙有限公司	1997	300	福建	厦門	台湾
ハブ	PML PRECISE MOTORS & DEVICES XIAMEN	貝姆勒精密機電（厦門）有限公司	1999	200	福建	厦門	外資
機械設備/その他	JIAPHON XIAMEN RUBBER IND.	佳峰（厦門）橡膠制品有限公司	2003	100	福建	厦門	台湾
ブレーキ	FUZHOU YINGXIU BRAKE	福州英袖車閘有限公司	2004	–	福建	福州	台湾

（注）完成車メーカーの広州凱迪自行車工業有限公司は 2007 年に倒産。

（出所）『中国自行車商廠年鑑』2006 版等により作成。

次順に並べた一覧である。

このリストはもとより実存するメーカーを網羅したものではないが，リストにあるメーカーは積極的に自社の存在をアピールする意思のある企業群であると考えられる。

表 3 ではペダル式自転車関連の特に部品メーカーの台湾資本の深圳進出が，1980 年代末から 90 年代前半に集中していることがわかる。この時期と，広東省における広州以外の生産台数シェアが急激に高まっている時期とは重なっている（表 2 参照）。台湾資本の進出は，広東省の自転車産地の分布を大きく変える役割を果たすと同時に，米・日をはじめとする自転車生産国であり市場である国から生産を大陸に移す役割を果たし，中国が世界の自転車工場になるにあたって不可欠の構成要素となっている。

3–2. 台湾における自転車産業の形成と域内産業としての発展

その台湾では自転車産業はどのように発展してきたのだろうか，そのプロセスを以下で大掴みにする。

台湾の自転車産業は 1946 年頃に始まったとされる。日本からの部品輸入が始まった際，輸入を中核部品に限定して輸入代替を図り，1952～54 年の間に 4 社の完成車メーカーが成立した。しかし同時に，低品質だが低価格で供給する「地下工場」が多数あらわれ，また 1962 年に自転車以外の輸送手段としてオートバイ産業が起こって，1958～65 年の間に 4 大完成車メーカーはいずれも生産停止に至った（瞿（2002）pp.200–202）。

台湾自転車産業の本格的発展は，対米輸出向け生産の開始を契機としている。バイコロジーブームで米国市場が急拡大すると，1972 年に 100 万台近い OEM の発注が台湾にあり（瞿（2002）p.204），台湾の輸出向け生産が増大した（表 4）。しかし，当時の台湾製自転車は，主にマスマーケットを対象としていたとみられ，「安かろう，悪かろう」というものがほとんどであった（佐藤（1999）p.115）。バイコロジーブームが去ると輸出は縮小し，低品質の自転車を生産する「地下工場」の類は市場を失った。カナダの AD（アンチダンピング）で市場を失い（1976 年），アメリカでも自転車の安全基準が公布されると，台湾でも製品規準の制定が進められ，大部分の「地下工場」が姿を消したという（瞿（2002）pp.202–204）。1990 年代半ばに存立した台湾自転車・部品メーカーの多くが 60 年代末以降に創業されており，輸出拡大が新たな担い手の参入を促進したとみられる（小池（1997）p.28）。

ただし，完成車が労働集約型産業で人件費・製造コスト次第で移転しやすい産業であるとはいえ，産業基盤が皆無の地域が突然，一定の量産が可能な産地になれるとは考えにくい。この点について小池は「台湾自転車工業の飛躍を可能にした条件として」「台湾には台中を中心に多様な機械工業の蓄積があり，自転車工業が必要とする機械加工，熱処理，組み立てなどの技術を供給したこと」をあげている（小池（1997）p.29）[(7)]。

台湾からの完成車の輸出の拡大は，主に OEM でのそれであり，台湾の完成車メーカーは OEM で市場を獲得し，相手先の指導により技術を蓄積していった。OEM の対象となるのは標準化された量産品であり，まさに自転車はそれに該当する製品であるが，同時に後発企業の出現で競争に敗退する可能性もある製品である（小池（1997）p.24）。

表 4　台湾域内自転車産業の生産，輸出入状況

年	完成車				部品				貿易収支に占める自転車産業の貢献(%)
	生産台数推計	内需推計	輸　出	対米輸出比率	生産額推計値	輸出額	輸入額	自給率	
	(万台)			(%)	(千万台湾ドル)			(%)	
1966	–	–	–	–	14.3	4.5	0.9	91.8	–
1967	–	–	–	–	14.5	7.3	1.0	87.3	–
1968	–	–	1.7	–	14.8	8.8	0.9	87.7	–
1969	–	–	8.5	–	17.4	11.9	1.5	78.3	–
1970	–	–	10.7	–	17.5	10.0	1.2	86.1	–
1971	–	–	27.0	–	30.8	16.0	2.4	86.3	3.6
1972	119.1	14.0	105.1	88.6	88.9	32.1	21.3	72.7	5.7
1973	146.3	15.8	131.3	81.4	128.3	66.9	39.5	60.9	5.9
1974	102.6	16.0	86.6	66.7	142.9	84.4	26.9	68.5	–
1975	98.1	16.7	81.4	48.5	161.8	97.5	10.0	86.5	–
1976	170.9	19.0	151.9	41.0	223.4	117.3	30.5	77.7	11.7
1977	195.4	20.9	174.5	46.1	282.8	154.8	34.2	78.9	10.2
1978	208.7	23.9	184.8	51.5	361.1	215.3	44.9	76.5	6.6
1979	246.3	25.9	220.4	53.5	500.1	296.6	54.0	79.0	12.0
1980	325.6	27.7	297.9	41.0	729.4	428.4	86.0	77.8	383.8
1981	363.1	29.3	333.8	42.7	758.1	400.2	113.0	76.0	17.2
1982	351.4	30.5	321.0	45.1	718.2	369.4	85.7	80.3	6.5
1983	538.9	33.2	505.8	59.8	1,101.4	582.1	149.2	77.7	6.9
1984	669.9	37.0	632.9	69.4	1,212.3	587.3	200.8	75.7	4.4
1985	783.3	39.1	744.2	74.5	1,205.0	504.4	179.9	79.6	3.6
1986	1,068.0	44.0	1,023.9	78.7	1,554.4	685.1	349.2	71.3	3.4
1987	1,019.0	49.3	968.6	73.9	1,790.7	896.4	393.8	69.4	3.8
1988	768.3	53.1	715.2	62.4	1,537.7	898.0	384.2	62.5	6.0
1989	946.2	57.0	889.2	53.3	1,958.4	1,122.5	526.8	61.3	6.7
1990	997.5	60.0	938.0	43.5	2,416.3	1,440.7	870.6	52.8	9.1
1991	1,132.8	64.3	1,068.6	32.0	2,976.4	1,758.0	1,015.9	54.5	10.6
1992	–	–	–	–	2,639.2	1,713.1	1,004.8	48.0	15.3
1993	–	–	862.1	–	2,720.4	1,799.9	1,313.0	41.2	14.4
1994	–	–	875.2	–	2,771.8	1,762.6	1,066.8	48.6	14.7
1995	–	–	906.4	–	2,806.5	1,880.8	775.4	54.4	16.1

完成車輸出＋部品の純輸出の貢献

台湾の自転車産業発展の方向性は，市場の多くを外需に依存せざるをえなかったことに規定されていた。1978 年に輸出台数で日本を凌駕することになるが（小池（1997）p.29），輸出国であった日本を凌駕しえた理由としては，台湾域内市場が狭隘であり，産業発展のための対象市場を域外に求めるほかなかったことがあげられる。主要対象市場に合わせた品質と製品タイプの生産を行うしか，企業が発展する道はなかった。こうした環境条件の下で，企業自身の努力と政府のサポートが産業発展を推進した。

表 4　台湾域内自転車産業の生産，輸出入状況（つづき）

年	完成車				部品				貿易収支に占める自転車産業の貢献(%)
	生産台数推計	内需推計	輸　出	対米輸出比率	生産額推計値	輸出額	輸入額	自給率	
	（万台）			（%）	（千万台湾ドル）			（%）	
1996	–	–	948.4	–	–	–	–	–	6.7
1997	–	–	882.7	–	–	–	–	–	9.4
1998	–	–	938.8	–	–	–	–	–	12.2
1999	–	–	778.3	–	–	–	–	–	6.1
2000	–	–	753.4	–	–	–	–	–	7.3
2001	–	–	479.6	–	–	–	–	–	2.9
2002	–	–	421.9	–	–	–	–	–	2.4
2003	–	–	425.9	–	–	–	–	–	2.7
2004	–	–	438.5	–	–	–	–	–	5.3
2005	–	–	460.2	–	–	–	–	–	5.8
2006	–	–	406.3	–	–	–	–	–	3.9
2007	511.8	36.6	475.2	–	–	–	–	–	3.8
2008	650.0	109.6	540.4	–	–	–	–	–	9.1

完成車輸出のみの貢献比率

（注）部品自給率は（生産額推計値 − 輸出）/（生産額 − 輸出＋輸入）により算出。貿易収支に占める自転車産業の貢献は，1995 年までは（完成車輸出額＋部品輸出額 − 部品輸入額）/貿易収支により計算。1996 年以降は統計数字収集の制約により完成車輸出額／貿易収支で計算。部品は輸出超過のはずなので，実際の貢献はさらに大きい。完成車輸入は無視しうるほど小さいとみて捨象している。1974，75 年の貢献率は貿易収支が赤字のため，計算せず。生産台数，輸出入価格は出典により異なる。

（出所）1991 年まで：瞿（2002）p.203，p.214，p.223，輸出台数 1992 年～：サイクルプレス No.824，p.47，1992～95 年部品生産輸出入額：小池（1997）p.26，貿易収支：台湾財政部 HP
2007，08 生産台数：中華民国台湾投資通信，2009 年 6 月，No.166，p.3

台湾では輸入代替のための完成車輸入禁止，1970 年代初頭の経済部金属加工発展中心による指導，70 年代後半のアメリカの安全基準に対応した認定工場制度導入，自転車研究開発中心設立（1991 年）による部品の輸入代替支援といった措置がとられてきた（瞿（2002）p.216，高田（1986）p.21）。

企業自身の努力と適切な判断も強調されるべき点である。米シュウィンは日台からの廉価製品に対抗するため，1970 年代に OEM 調達を開始（ブリヂストン，松下から）していた。台湾の巨大機械工業（ジャイアント）は，米ディーラーマーケットへの参入を目指して，シュウィンへの接近を図り，

(7)　過去に江蘇省太倉で台湾系部品メーカーを訪問した際，「台中地域には，鍛造や熱処理がもともとあったわけではなく，台湾では重工業は南部にあり，そこから人を呼んできて始めた」という説明を受けた。ただし，経済部投資業務処『中華民国台湾投資通信』2008 年 4 月 No.152 には「台中は，日本統治時代に台中州と呼ばれていた。台湾糖業公司の重要生産拠点として位置づけられ，工業学校も設置された。当時，台湾糖業公司の機械設備に対する需要も高く，農業機械の製造会社を日本人が経営し始めた。これらの会社がもつ機械工業の高い技術は，社内での徒弟制を通じて台湾人に伝えられていった。その後，この技術を吸収した台湾人が独立・起業し，今度は台湾人から台湾人に技術が伝えられていった。これが台中に機械産業が集中した契機である」との記述がある。

シュウィンがコストの高くなった日本からの調達をやめたことで，ジャイアントは1977年よりシュウィンへの供給を実現した（佐藤（1999）pp.116–117）。

1978年に台湾の自転車対外輸出が日本を凌駕したが，台湾メーカーは基幹となる部品について日本メーカー製を使用していた。台湾の完成車の輸出は日本からの基幹部品の輸出を誘発した。日本メーカーの基幹部品を用いながらも，対米輸出で日本と台湾の形勢が完全に入れ替わったのは，1980年代以降のことである。プラザ合意以後の為替レートの変化も大きく，日本は80年代後半から急速に輸出を減らし，部品輸入が急増し始める。他方台湾メーカーは政府系研究機関である工業技術研究院と部品メーカーとが共同で変速機，フリーホイール等の開発を進め，輸入基幹部品の一部を国産品で代替することに成功した（小池（1997）p.28）

3–3. 製品需要と技術の変化

しかし，国際市場における日本と台湾との交代は，為替の問題だけではなかった。1970年代末から80年代初頭にアメリカでマウンテンバイクが商品化され，80年代後半に，アメリカその他市場の需要構造が変化したことが大きく作用している。70年代にアメリカ市場ではスポーツ車が流行し，軽いものが好まれ，当時は電気溶接よりラグを用いたほうがより軽量のフレームを生産できた（佐藤（1999）p.116）。だが，溶接技術の変化とマウンテンバイクの登場は，日本の優位性を大きく変えることになった。

海外調達に積極的なアメリカメーカーは，高級車を国内で生産，中級車以下を海外調達したが，MTBやBMX等の全天候型バイクのフレームは，労働集約的で低コストなTig溶接で製造されており，ロー付け（Tig溶接よりコストが高い）をしていた日本メーカーには不得手なものであったという（角田（2009）p.5）。MTBやBMX等のフレームは強度を出すため，ラグを用いず溶接で接合され，溶接は接合後の調整が必要で人手を要した。

さらにMTBで最初に黒色のフレームが流行したことが，台湾メーカーの優位性を決定的にしたという[(8)]。当時鉄メッキかアルマイト処理が主流であった表面処理が台湾メーカーのウイークポイントであった。しかし，黒カチオン（陽イオン）での表面処理がMTBのクロムモリブデン鋼のフレーム（代表的な鉄フレーム）に最初で導入されたとのことである。

1980年代半ばではアメリカのIBD（自転車専門小売店）ではMTBの売上比率はゼロに近かったが，1988年までに7割に達し，1992年頃には世界で2,000万台の市場が形成された（武石・青島（2002）p.12）。MTBの流行で，単一種類の製品により世界の市場が連結されることになった。MTBの流行は基幹部品メーカーの勢力図も大きく変えた。技術的に困難なMTB対応の変速システムを逸早く手がけたシマノが，ロード用とMTB用の両方を一括して発注する完成車メーカーからの受

---

(8) 宏光車料（太倉）有限公司における聴き取りによる（2007年3月15日訪問）。

注を可能にし，競合相手を圧倒した。なお，台湾系・中国系メーカーはシマノの競合相手の一つであった前田工業から技術を導入したという証言がある。

日台の完成車メーカーの市場対応についてみれば，台湾の域内市場が狭隘で台湾メーカーは米欧市場で勝負せざるをえなかったのに対し，当時の既存メーカーが存続するには十分な国内市場が日本メーカーにはあったことが，MTB 等の生産への取り組みの差となったと考えられる。1980 年代以降，日本国内市場は，生活構造の変化による近距離交通手段の必要性からミニサイクル・軽快車需要に傾斜し，また自転車は耐久消費財から一般消費財へとその位置づけが変化していった。

台湾の主要完成車メーカーは，OEM の発注を吸い寄せ続けるために技術蓄積に努め，提案力をもつ ODM へ，一部のメーカーはさらには自社ブランドの OBM へと展開している。

第 4 節　深圳産地の形成と展開(9)

4–1.　深圳産地の形成

1980 年代の後半，特に 80 年代末頃から，広東省の自転車生産の中心であった広州の生産台数比率は急速に低下し（表 2），90 年代初頭には生産の中心は深圳およびその周辺に完全に移った。これは台湾系企業の進出によるところが大きいが，台湾系企業を呼び込む契機は，中国の開放政策と，両岸関係の変化であった。

中国では 1970 年代末から対外開放が試みられ，1984 年からは国内の制度改革とあわせて開放が加速されることになった。委託加工貿易による地域経済発展は中国では広東省でまず始まった。

自転車産業で先鞭をつけたのは深圳であった(10)。1980 年代初頭，当時深圳市の指導層の一人で後に市長・党委員会書記になった李灝が，中国は自転車王国と呼ばれ多くの人が自転車に乗っているのだから，深圳で自転車産業をやれば地域経済の発展を牽引できるのではないかと考え，専門家を招いて，合弁形式での自転車工場設立を計画した（したがって，当初は必ずしも輸出主導という明確なコンセプトで発案されたわけではなかったのかもしれない）。そして 1984 年，深圳市の投資会社である莱英達集団と香港の大環自行車公司との合弁により，投資額 1,500 万元で中華自行車股份公司（以下

(9)　本項の記述は主に「自行车：年産値已上百億」（http://www.sina.com.cn，2005 年 12 月 21 日，南方日报），「正式向法院申請请破産 中華自行車:20 年標本」（http://www.p5w.net/stock/news/gsxw/200509/t140624.htm 2005 年 9 月 4 日经济观察报）にもとづいている。

(10)　深圳に隣接する東莞でも，日本の服部産業が 1980 年代後半から数年委託生産を行っていたという。フレームは内製し，その他部品は日本から持ち込んでいた（2005 年 8 月 4 日，服部産業における聴き取りによる）。また，同じく日本のサカモトテクノは 1994 年に深圳宝安に進出し，先立って設立した香港企業の来料加工という形式で，フレームを生産した。素材のパイプは輸入していた。委託加工形式での生産からは 2001 年に撤退している（2006 年 8 月 2 日，サカモトテクノにおける聴き取りによる）。

深圳中華）が設立され，1985 年に生産を開始した。

深圳中華は部品を外注し，組み立てて輸出するという，それまでの中国の自転車メーカーと異なる生産経営方法をとった。また，Diamond Back，Emmelle などのブランドを擁し，当時中国国内市場で主流だった実用車型の自転車は生産せず，スポーツ車，MTB，子供車，軽快車などを生産したという。同社は，台湾のジャイアント（巨大機械工業）に OEM 調達を依存していた米シュウィンの資本参加を 1987 年に得て対米市場中心に輸出を拡大し，1991 年段階では，生産能力は 180 万台に達し，市場構成としては，9 億元の売り上げの 85 %が輸出，15 %が国内販売というものであった。92 年には上場を果たし，93 年には生産能力を 250 万台まで拡大した。しかし，深圳中華の成功それ自体が，台湾完成車メーカーの大陸進出を呼び込んだ。さらに 92 年以降，欧・南北米での AD（アンチダンピング）訴訟（欧州は 93 年から課税実施）で訴訟コストが嵩み，欧州向け輸出が AD 実施により 90 万台余りから 20 万台余りに落ち込むなど市場も失い，90 年代初頭までの過大投資も祟って経営が行き詰まった。国内市場においては，販売ネットワークの形成に失敗し，代理店からの売掛回収の困難が経営悪化の一因になったという指摘もある（谷（2009）p.288）。その後企業として存続はしているようだが，実態は不明である。

設立当初の詳しい人員や部材の調達状況はわからないものの，中国大陸での自転車産業発展に対する深圳中華の貢献は，台湾製部品を調達し（OEM は部品指定があることが多いため，必ずしも同社自身の主体的選択ではないものの），台湾メーカーの深圳進出の契機を創出したことであろう。台湾系完成車メーカーの進出は 1989 年のメリダが最初であり，メリダの進出が台湾系部品メーカーの深圳進出を誘発したことは事実だが，メリダがそもそも深圳を選択したことは，深圳中華が深圳で生産し輸出していたことと無縁ではありえないし，メリダ進出に先立つシュウィンの深圳中華からの OEM 調達開始は台湾系部品抜きには考えられない。

4–2. 台湾企業の大陸進出の契機

では，台湾企業の大陸進出はなぜ 1980 年代末からだったのか？

1985 年からの円高で，日本では自転車部品，完成車の台湾からの調達が始まるが，1986〜88 年に台湾ドルの対米ドルレートが 40 %上昇して台湾域内生産も割高になって，米バイヤーは買い付け先の分散を開始した。ジャイアント（巨大機械工業）の OEM への依存を深めていた大手完成車メーカーのシュウィンが深圳中華から調達を始めたのも，上述のようにこの頃である。他方，シュウィンへの OEM 供給で成長してきたジャイアントは 1986 年から欧州市場への進出，87 年からはシュウィン以外の米市場の開拓をはかり始める。

台湾でのモノ作りは，単に為替レートの理由で輸出に困難を来し始めたのではなく，経済成長の結果，余剰労働力が枯渇し，労働コストが上昇したことでも困難に直面していた。このため，自転車産業の海外生産移転は不可避の段階に来ていた。しかし，台湾と大陸との間には政治問題が横た

わっていた。大陸側から 1979 年に出された交流の呼び掛けに対し，台湾側は「三不政策」（接触・交渉・妥協せず）を掲げ，これを拒絶してきた。ところが上記の経済環境の変化が両岸の経済交流を余儀なくさせた。85 年に台湾当局により両岸の間接貿易が容認され，87 年には外貨持ち出し規制が緩和（小規模投資黙認），親族訪問も解禁された。88 年には事実上，両岸交流が解禁となり，91 年には「動員戡乱時期臨時条項」が廃止された（駒形（1997）pp.156–161）。これら一連の措置により，台湾メーカーの対大陸投資規制が緩和され，この過程で 89 年に完成車メーカーでは初めてメリダが大陸に進出（当初は厦門を計画），台湾メーカーの大陸進出が 90 年頃から進展していったのである。

第 5 節　華南自転車産業の特徴——一体化と戦略的分業

5–1.　華南とはどのような地域なのか

上記のような経緯で，広州を中心に形成された華南の自転車産業の中心は，深圳およびその周辺へと，担い手の変更を伴いつつ移動した。では自転車産地としての新しい華南産地はどのような性質をもっているのか。本項では聴き取り調査の結果と関連資料を利用しながら，自転車産地・華南の姿を抽出する。

a. 深圳市喜徳盛自行車有限公司(11)

同社は 1995 年に創業された中国地場の民営企業である。2008 年実績で 250 万台の生産，従業員数は 3,000 人（うち自転車部門 1,600 人）である。完成車の生産拠点は 2 か所あるがいずれも深圳市の同じ地区に立地する。製品の主力は MTB である。フレーム，前フォーク以外は購入しており，華東と華南（華南は台湾系主体）から調達している。完成車工場のほか，カーボンフレーム工場（一部自社用だが大部分は欧米向け輸出），段ボール箱工場と箱に印刷する印刷工場をもつ。

同社の創業経営者は 1987 年から 89 年まで深圳中華，89 年から 92 年まで，上海永久が合弁で設立した亜州 ABC という企業で経験を積み，民営自転車メーカーの共同経営の後，独立創業した。創業当初の市場は広州主体で，華東エリアへと拡大し，99 年から輸出向け生産を開始した。国内販売は代理店の発掘から始めて販売網を構築した。輸出向け生産は OEM であり，内販は自社ブランドで，輸出対内販台数比率は約 2：1 である。輸出向けはアルミフレーム，内販は鉄フレーム主体で，アルミフレームはビレットを購入し，そこから先の工程は内製している。輸出平均出荷価格は FOB で 70〜80 ドルとのことであった。工場内には 5S のポスターが貼られていた。管理方式は台湾企業に学んでいるという。

同社での聴き取りによれば，深圳中華や亜州 ABC には経営体制の問題があり，また欧米の AD

（11） 2009 年 3 月 25 日訪問。

問題で経営危機に陥り，中にいた人が多く独立して工場を始めたという。そして，1990 年代前半のこれらの創業は，広州市場を中心にした広州五羊の業績悪化と関連をもっていると考えられる。

喜徳盛社の事例からは，対外開放の一環をなす輸出向けメーカーの行き詰まりが，国内市場向けの民営メーカーを生み出し，国内市場主体の既存国有企業を退場に追い込んだという脈絡が示唆されるとともに，華南での分業が，域内に限定されず，広く華東にまで及んでいることがうかがわれる。同社は立地上，そして製品上，台湾企業とは（価格帯に違いがあるものの）競争関係にあり，台湾企業との競争を視野に管理水準，品質水準の向上を目指している。

b. 美利達自行車（中国）有限公司[(12)]

同社は 1972 年に台湾で創業された美利達工業股份有限公司（本社：彰化県）の深圳拠点であり，美利達工業股份有限公司の独資会社である。本社は 80 年代にラレー，ハフィーの OEM により成長した。Specialised 社の株をもち，Specialised ブランドやその他の OEM と同時に自社ブランド（OBM）も展開する。深圳拠点の 2008 年の生産量は，完成車 55 万台，フレーム 80〜85 万本で，完成車の 60〜70 %が MTB，残りの 30 %程度をレース用バイクとシティバイクが占める。Specialised ブランドの大部分は深圳拠点で生産され，OBM の中国大陸向け製品の開発は深圳拠点で行っており，欧米向け製品は台湾とドイツの拠点で（主に後者で）開発，デザインを行っている。

中高級品用組み付け部品は客先の指定もあり台湾，日本，イタリア，インドネシア，マレーシア，シンガポール等から調達しており，国内市場向けに関しては量換算で部品の 70〜80 %を深圳地区で調達している。華南からの調達の過半は台湾系メーカーからのものである。部品は江蘇・浙江エリアと天津からも調達している。国内市場向けでも台湾系メーカーの部品を用いている。

美利達グループの生産拠点は台湾，深圳，山東省徳州の 3 か所にあり，徳州工場は 2008 年に設立されたばかりである。2000 年には大陸国内市場販売の総本部を上海に設立している。

台湾拠点では集団内で FOB 価格約 300 ドル以上の完成車を生産し，深圳拠点では 100〜300 ドルの中レベル車を生産し，山東徳州拠点では中低級品を生産する見込みで，山東から北方市場全体と韓国，日本，ロシア市場を視野に収めている。北方市場狙いでありながら天津に出なかったのは，美利達のブランドイメージの低下を避ける目的があったという。ただし，そのうえで部品調達の便から天津に近い地域への進出を考えた結果が山東であったという。また，欧州の AD 税回避のため台湾を経由するが，実際には深圳拠点で欧州向け完成車やフレームが生産されている。

美利達の事例は，対象市場と製品グレードに応じた拠点間分業が行われ，深圳は中高級で比較的量が出る製品の欧米市場向け拠点になっていること（喜徳盛よりも平均価格が高い），中高級完成車の生産は主に台湾系企業間分業によっていることを示している。深圳拠点を訪問し，生産工程をみて

（12） 2009 年 3 月 26 日訪問。

気付いたのは，リム組み立て等で自動化せず人手をかけて作業を行っていたことである。

c. 宏光車料[13]

同社はペダルとヘッドパーツの台湾系メーカーであり，本部（鋐光實業股份有限公司，台中県）はちょうどMTBブームが起こっていた1980年に設立された。中国大陸では4拠点展開しており，『中国自行車廠商年鑑』と聴き取り等によれば大陸4拠点の概要は以下のとおりである。

①深圳工場（宏光車料深圳有限公司，宝安区龍華鎮）：1990年設立，登録資本金5,000万HKドル，敷地面積18,000㎡，従業員350人。主要製品はペダル，ボトムブラケット類，ヘッドセット類。年産能力はペダル1,200万セット（2003年実績1,060万セット），その他1,200万セット（同1,050万セット）。直接輸出比率60％（欧州40％，日本20％，アメリカ20％，その他20％）。

②江蘇太倉工場（宏光車料太倉有限公司＝太倉市陸渡鎮）：1996年設立，登録資本金1,750万元，敷地面積33,000㎡，従業員350人。ジャイアントの生産に対応するために進出した。主要製品はペダル，ヘッドセット類，ボトムブラケット，トゥクリップ，トゥストラップ。年産能力600万セット。主要輸出先は日本60％，アメリカ20％，イタリア20％。太倉では表面処理（メッキ），パーツ生産の対外請負加工も行っている。ボトムブラケットパーツ関連では，外部調達はネジくらいであり，残りは内製である。ネジは台湾系メーカーの上海地域にある中国工場から調達している。ヘッドパーツでは，中に入れる鋼球とビニールのみを購入している。

③天津工場（宏光車料天津有限公司＝天津市北辰区双口鎮）：2001年4月設立，登録資本3,182万元，従業員130人。主要製品はペダル，ボトムブラケット組み立て，ヘッドセット，中ハブ組み立て。生産能力は400万セット。主要輸出先は日本，韓国，アメリカ。天津で組み立てられる自転車に使用される当社部品は，指定がなければ，天津工場から供給する。天津地域の完成車は日本向けであるが，天津地域で部品メーカーが成長して，中国国内他地域へも進出すると困るので，天津地域への供給のため天津工場を設立した。

④嘉善工場（鈞興精密機械工業（嘉善）有限公司＝浙江省嘉興市嘉善県）：2006年4月設立，登録資本5,000万元，従業員200人。主要製品はハブ[14]。この拠点はもともと台湾系の清豪工業の大陸第2拠点（第1拠点は2001年設立の深圳）であったが経営が軌道に乗らないため，大陸地場の寧波嘉隆工業に買収されかかったところを，台湾系有力部品企業間の協議を経て急遽，鋐光實業股份有限公司が買収したものである[15]。2006年10月には，日本の中野鉄工所との間で，中野鉄工所がアメリカ進出に失敗して持ち帰ったハブ生産ライン（パーツフォーマー）の買収，技術提携契約を締結，嘉善工場は自社高級ブランド「Modus」の展開と中野ブランドでの日系企業への供給を担う拠点と位置づ

（13） 2004年11月19日天津拠点，2007年3月15日江蘇拠点訪問。
（14）『中国自行車廠商年鑑』2010年版，p.157
（15）『サイクルプレスジャパン』No.789，2006年6月，p.37

けられた[16]。鍛造，NC，熱処理，研磨，組み立てまで工程の 90 %が内製化された一貫生産体制が敷かれているという[17]。

深圳工場は華南市場を，江蘇太倉工場は上海周辺市場を，天津工場は華北（なかでも主に天津）市場を対象とし，対象市場別展開を行っている。同時にペダル，ボトムブラケット，ヘッドセット等は，拠点間で台湾のみの生産，台湾・大陸生産，大陸のみの生産といった製品別分業があると同時に，ハイクラスの製品は台湾本社，ミドルクラスは深圳工場で，普及クラスは天津というグレード別生産が行われているという（『サイクルプレスジャパン』2004 年 5 月，p.62）。また嘉善工場は華南とは異なる車種向けの高品質ハブの供給拠点と位置づけられる。なお，製品開発は全て台湾で行われている。AD への対応としてベトナムにも工場（従業員 120 人規模）があったが，ベトナム製完成車も AD の対象となって，すでに撤退しているという。

同社の事例からは，メリダと同様に拠点間で市場別・製品グレード別分業が行われていることが示されるとともに，ベトナム事業からは単に人件費だけが生産移転の要因ではないことも示唆される。

自転車産業は自動車産業と異なり，部品メーカーの存立を可能にする必要生産能力は完成車メーカー 1 社の需要を超え，部品メーカーが特定完成車メーカーの専属的下請けになることはほとんど見い出しにくい。部品メーカーが拠点展開するには，展開先により多くの完成車メーカーが立地することが必要条件となる。ところが，AD 課税でベトナムでの完成車生産のメリットがなくなると，部品メーカーにとって存立可能な生産規模を維持できなくなったのである。さらに AD は中国も同じ条件であったが，ベトナムには，小ネジなどの，中国大陸には存在した金属加工基盤が乏しく，部品メーカーも製品製造のための材料を中国から調達することになり[18]，調達面でもベトナムに立地するメリットは乏しかった。また，中野鉄工所の生産ラインの嘉善工場への譲渡は，高い技術をもちながら人材や資金面の体力を欠き，業界の構造激変への対応に遅れた日本の中小製造業の一つの事例といえるし[19]，中国大陸が，そうした利用しうる資源が活用されうる場であることを示す一つの事例であるともいえる。

（16）『サイクルプレスジャパン』No.795，2006 年 12 月，p.21
（17）『サイクルプレスジャパン』No.798，2007 年 3 月，p.33
（18）唐沢製作所での聴き取りによる（2010 年 2 月 15 日）。
（19）中野鉄工所の中野隆次社長は「技術には自信を持っているし，気構えはどこの誰にも負けないつもりだったが，すでにバックグランドの国内市場は絶望的な状態になってしまったし，海外に進出するにしても残念ながら派遣する人材も体力にも事欠き，基本的に経営体制や財務蓄積といった総合力が手薄になっていた」と語っている（『サイクルプレスジャパン』No.795，2006 年 12 月，p.21，原文ママ）。同じく日本の自転車中小部品メーカーでありながら，中野鉄工所と対照的なのはブレーキメーカーの唐沢製作所である（従業員数は前者 30 人余り，後者約 40 人）。唐沢製作所は 1993 年という早い段階で江蘇泰州で合弁企業を設立し，1998 年に独資に切り替え，2000 年代以降の電動自転車市場の急拡大の市場機会をとらえて中国事業を発展させている（2010 年 2 月 15 日，唐沢製作所での聴き取りによる）。

d. 榮輪科技（深圳）有限公司[20]

同社は日本人経営陣による台湾のサスペンションフォークメーカー榮輪科技股份有限公司が，2001年に深圳に設立した生産拠点である。従業員数は間接人員を含めて800人。ワーカーの平均賃金は残業込みで手取り月2,200元である（訪問時点）。2001年は500元であった。ジャイアントへの供給を念頭に2004年には江蘇省の昆山にも拠点を設立している。また，2001年にベルギーに事務所を設置している。2008年には700万台のサスペンションフォークを生産している。同社の製品はマスルートでは扱われておらず，IBD（専門店）ルートでは世界の60％を占める。

もともと，アルミ鋳造技術を核に自転車部品を製造する栄輪業が1988年に台湾の彰化県に工場を設立した。その後，栄輪業に資本参加したモリ工業が，さらに前田工業にも資本参加し，95年にモリ工業が自転車事業から撤退する際，現董事長である小林大裕氏らが商標権と台湾工場を買い取って現在の体制になった。94～95年頃，深圳中華は同社の得意先であったという。

拠点間の分業関係は次のとおりである。

まず，台湾工場ではドイツなどの部品メーカーに輸出向けに製造し，70％以上の製品は欧州に輸出している。深圳工場では電動車の部品も作っているが，全て海外輸出向けの部品を製造している。EUやタイ，カンボジアなどの東南アジアの国向けが60％，アメリカ向けが40％を占めている。

昆山工場では中国国内向けの安い製品を作っているが，鉄ではなくアルミサスペンションフォークである。中国地場の工場のレベルは上がってきているが，当社のアルミニウムの鋳造技術を超えるところはまだ出てこない。大陸への移転は鍛造技術が先で，アルミ鋳造技術は台湾に伝わった時期自体が遅く，台湾から中国大陸に移転された時期も遅かったからであるという。

開発については，主に市場情報から欧米拠点でアイデアがもたらされ，深圳，昆山，台湾ではそれぞれ開発チームをもち，共同開発している資金調達はOBU（オフショア・バンキング・ユニット）を利用している。

本事例においても，市場別・製品グレード別拠点間分業が行われていることが示され，サスペンションを用いる車種の生産（生産拠点の設置を要するほどの規模で需要が発生するレベルでの）が，なお華東までの北上にとどまっていることが示唆される。

e. 天任車料[21]

天任車料グループは，台湾の華義工業股份有限公司（1986年設立，嘉義県）の大陸展開拠点で，まず1992年に，香港資本，アメリカ資本との合弁で，広東省順徳に順徳天任車料有限公司が設立された。グループ全体の従業員数は1万人に達し，グループ傘下には完成車工場である順流自行車廠を中心に，和駿成，新逢成，永成興，天地橡膠，宏力サドル等のサプライヤーを擁し，集団内での

（20） 2009年3月25日訪問。
（21） 2004年9月2日訪問。注記のない部分は聴き取りにもとづく。

部品内製率は 90 %以上になるという[22]。インジェクションから金型，タイヤ，変速機，フリーホイール，塗装用ペンキまで，チェーン以外，特殊な用途のものを除き，全て内製している。

順徳での完成車生産は 2003 年にアルミフレームと鉄フレームの両方で完成車 551 万台に達したという。順徳の完成車拠点の生産はアメリカ市場を中心とする輸出向けのみであり，主な取引先は Wal-Mart，K-Mart，Target，Toys'R'us 等である。順徳の工場の従業員数は 6,000 人（2004 年）で，順徳の地元人も含め全国各地から来ている。2004 年段階では平均賃金は月 800 元余りであった。

同グループは台湾・アメリカ・香港の合弁による設立ということになっており，大陸での事業展開には，興味深い経緯がある[23]。

1980 年代末，香港側出資企業の経営者湯偉立氏の父（順徳出身，香港在住の事業家）のもとを順徳の僑務弁公室の者が訪れ，故郷順徳の視察を要請した。父は，香港生まれでアメリカに留学し，台湾で 1983 年から自転車の販売に従事する息子（湯偉立氏）を伴い，順徳を訪れた。湯偉立氏のこの自転車販売が華義工業との接点になったものと思われる。湯氏は同じ頃，台湾の自転車生産は大陸へ移転していくだろうと考えており，さらに華義工業の経営者とともに大陸を視察した。珠江デルタ地域は政策が弾力的で魅力があったが，当時は順徳より深圳のほうが進出する条件が整っていたので，順徳への進出は当初考えていなかった。しかし，父の勧めに従い，父の故郷である順徳の勒流への進出を決めたという。

台湾では一貫生産は行っておらず，社内でやるのは組み立てだけだが，中国大陸で一貫生産をやるのは，外注・外部調達すると品質をコントロールするのが難しく，また，質の高い部品が得られないからで，中国大陸では外注に出すと品質の差が出る。フリーホイールは鍛造や熱処理が必要だが，熱処理が必要な部分は台湾からもってくる。鋼材の一部も台湾から調達している。

天任グループは中国国内の北方市場と北方近くの国外市場（日本，韓国）に注目して，2002 年に天津に土地を取得して，2004 年に天津拠点の操業を開始した[24]。天津の自転車の材質は鉄が多いが，同社はアルミのリムの生産を目的に進出し，運動器具，医療機器への展開も視野に入れていた。

この事例は，域外資本の進出にあたっては，広東の特殊政策が決め手になっているだけでなく，地縁が大きな意味をもったことを示している。ただし，これはまったく合理性を超えた選択であったわけではない。地縁にもとづく地元政府との信頼関係が同社の事業展開に進出後の便益をもたらしたであろうし，90 年代前半のアメリカの AD 訴訟の際，中央政府が同社に「投降」を勧めたのに対

（22） 深圳国際自行車網，http://www.szcycle.com/email/email-8/2-4.html による。

（23）「外資企業面対的游戯規則已改変順徳外商投資企業協会会長，広東天任車料有限公司董事長湯偉立吐露心声」『珠江商報』2008 年 3 月 3 日，「選択“人和”得“地利”発展仍需“安天下”広東天任車料有限公司董事長湯偉談在順徳投資発展体会」『珠江商報』2008 年 11 月 18 日。

（24） 聴き取りでは 1990 年代末に江蘇省の無錫にリム工場を設立したということであったが，業界誌，インターネット情報等では確認できなかった。

し，順徳政府が同社をサポートして勝訴したことも伝えられている[25]。

また，中国系企業群から一通りの部品調達が可能であり，中国系企業による国産は可能であるものの，中国系企業によるサプライヤーシステムは，素材の加工レベルから先進国向け輸出生産に要求される水準，安定性が確保されず，中国大陸から一定品質水準以上の輸出を行うには，内製率を高めざるをえないことが，この事例から示唆される。

f. 櫻之田複材科技（深圳）有限公司[26]

同社は，台湾の櫻之田奈米工業股份公司の中国現地法人である。櫻之田奈米工業股份公司は，台湾のチタンとカーボンのゴルフクラブのメーカーと，アイスホッケーのプロテクターおよびエンジニアリング・プラスチックのメーカーの2社の共同出資で，2003年に複合材料の応用のために設立され，2004年には中国の生産拠点が稼働した。櫻之田奈米工業股份公司の陳総経理は，台湾の工業技術研究院の材料研究所に11年間勤め，そこでカーボンの研究に従事し，メーカーとの接触もあったという。カーボンフレームの開発としては，同社は後発であり，台湾系の企業の早いところは1980年代から開発が始まり，90年代初めには生産に入って1996～97年には広東省で量産が始まっていた。

中国法人の人員600人に対し，台湾法人の人員はわずか2人で，当初から大陸での生産を念頭に置いて設立されたものとみられる。まずアイスホッケーのスティックの生産から入り，他への応用として自転車部品を選び，カーボン製フレーム，フォーク，シートポスト，リム等を生産している。

売上げは2005年の360万米ドルから2008年には1,300万米ドルへと拡大しており，内訳としてはアイスホッケー関連20％，自転車関連80％である。自転車関連の85％がフレームである。自転車フレームの月産は4,000～5,000台で，量産規模拡大を図っている。自転車部品の販売先は地域的にみると，欧州が中心で85％，アメリカとカナダが10％，日本が5％で（2008年），ロード用車種向けである。輸出は香港や台湾経由で行われている。

大陸進出は，労賃が安いことによるが，進出当時手取り月1,000元であった賃金は，5年を経た2009年3月段階では2,000～2,500元となっており，コスト面でのメリットは低下しているという。現段階の生産方法では，研磨，仕上げ，ペインティング，クリア塗装といった工程で大量の不熟練労働力が必要である。

開発は，2004年以後に，台湾から大陸に移転したが，材科購買部門はなお台湾にある。自転車メーカーとの共同開発もあれば，自社独自の開発もあり，3～5年周期で新しいフレームを開発する。金型の開発設計はCAD/CAMを使い社内で行い，加工を部品ごとに分散して外注し，組み立てを内

（25）「選択“人和”得“地利”発展仍需“安天下”広東天任車料有限公司董事長湯偉談在順徳投資発展体会」『珠江商報』2008年11月18日。

（26） 2009年3月26日訪問。

部で行っている。外注先は深圳周辺の台湾系，中国地場系である。

製品の競争相手は，台湾系の完成車メーカーである。というのは同社から購買する場合もあるが，完成車メーカー自身も開発生産しているからで，また，カーボンメーカーも自転車用製品に参入してきている。

この事例は，両岸経済の融合の深まりを示すものである。台湾企業が既存技術の延長線上に新たな製品領域の展開を図ろうとし，それが大量の不熟練労働を必要とする場合，生産拠点は大陸に設置せざるをえない。そして欧米輸出を主とする場合，香港，台湾との近接性から華南地域が選択されうる。また一定水準以上の（金型加工などの）外注先が確保できることも華南の優位性といえよう。さらに同社は開発まで大陸に移転しており，大陸拠点は単なる生産場所ではない。

ところで，賃金コスト面でのメリットが低下してきているにせよ，一定の量産のために必要な規模の不熟練労働力数が確保できる代替地域（国）が出現しないかぎり，生産移転は起こりにくいと考えられる。自転車産業としては鉄フレームの軽快車よりもカーボンフレームのロード車のほうが製品的に高度なようにみえるが，そのことと労働集約的か否かとは関係ない。労働集約工程を多分に含む量産型製品については，製品の入れ替わりこそあれ，中国大陸がその中心的生産地で当面あり続ける可能性は高い。

5–2. 台湾系企業の戦略的分業の展開

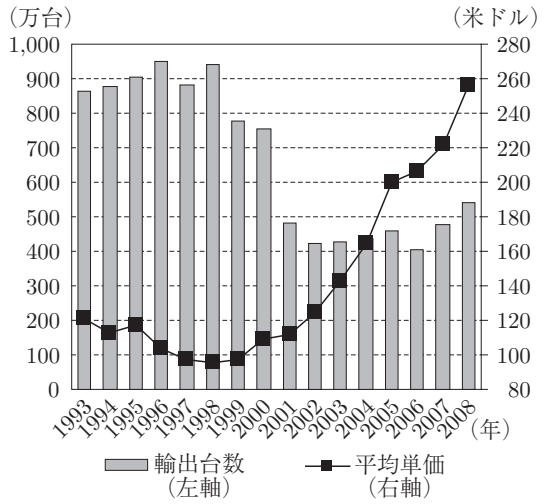
台湾の自転車産業は貿易黒字獲得を通じて台湾経済に一定の貢献をしてきた。ところが 1990 年代末から 2000 年代初頭にかけて，自転車の輸出は台数，輸出金額ともに急激に落ち込み，貿易黒字への貢献度は一時急激に低下した。

1980 年代末から 90 年代初頭に安価で豊富な労働力を求めて，台湾自転車関連メーカーが大陸華南地域に展開し，続いて 90 年代半ば以降，2000 年前後にかけて華南にすでに進出したメーカーが第二拠点を華東に展開しただけでなく，先行企業の様子をうかがい台湾にとどまっていた企業が華東地域に進出していった（Cycle Press（2008）pp.15–18）。

台湾域内からの輸出台数は 1996 年をピークに 1990 年代末から 2000 年代初頭にかけて急激に縮小していくが（図 3），これは，台湾から大陸への生産移転が進行したことに加え，大陸の制度改革を経た国有企業群や新興地場民営企業群の生産，輸出が拡大しはじめたことによると考えられる。大陸系企業が輸出面でも台湾系企業群の競争相手として台頭し，低価格帯市場の競争では台湾系企業は劣位に置かれるようになってきた。これは台湾の自転車産業自身の大陸展開により大陸系完成車メーカーも台湾系部品を用いることが容易になったこと，低級品では大陸系部品メーカーの部品が利用可能になってきたことによる（駒形（2009a）参照）。

価格競争は，台湾系企業の大陸拠点と大陸系企業群の間だけではなく，台湾での生産にも及び，世界的過剰生産の影響も相まって 1997〜99 年には輸出平均単価が 100 ドルを切った（図 3）。その後

図３　台湾自転車輸出台数と単価の推移



（出所）インタープレス各年版，『サイクルプレスジャパン』No.812，824号により作成。

輸出単価は若干上昇に転じたが，輸出総額でみると，2002 年は 1995 年の半分以下に減少していた。

2000 年代初頭までの台湾企業の大陸進出の仕方は，おおむね広大な敷地に広大な工場を建て豊富で低廉な労働力を投入して採算性の高いマス生産を行い，3，4 年で投資を回収するというものであった（Cycle Press（2008）p.16，p.18）。しかし，そうしたモデルが大陸企業の台頭で成り立ちにくくなってきたこと，台湾域内の自転車産業の輸出が急激に縮小してきたことから，台湾の自転車企業群は戦略転換を迫られた。

谷（2009）によれば「台湾地域内にまだ移転していない自転車メーカーが 100 社以上存在している。その中には，規模が小さく，製品の高品質を追求し，大きな利益を享受しているニッチ企業が多数存在している。彼らは台湾自転車産業を継続させるために，こつこつ弛まずに努力している。たとえば，太平洋，天心，KHS，鑫悦，育華，傑鋭，明系，錦麟，成功，源盛炉などが挙げられる。彼らの存在は，台湾自転車産業の将来性を示している。研究開発を続け，製品の差別化などの無形資産を追求することが自転車産業発展の唯一の方向である」（谷（2009）p.263）。

台湾自転車産業の戦略転換を推進したのが，2001 年から構想され，2003 年に正式にスタートした A-Team である。これは，完成車メーカーのジャイアント（巨大機械工業）とメリダ（美利達）が中心となり，この 2 社と部品メーカー 11 社により結成された，高品質，高技術，高付加価値の製品開発のために共に努力するグループである。その理念としては「高機能・高技術システムの構築」「研究開発体制の確立」「IBD（専門店）ルートへの回帰」が掲げられた。当時，1 億 2,000 万台の世界需要のうちの 4 分の 1（3,000 万台）程度にすぎなかった専門店ルートへの回帰を掲げたことは驚きをもって一般に認識されたという。しかし，「工場見学」「相互研修」「成果発表会」を実施し，國瑞

汽車（トヨタ系）の協力を得て TPS 導入の研修が行われ，ジャイアント（巨大機械工業）の劉董事長が積極的に自社工場を A-Team 参加企業に公開したことで，相互の工場公開に弾みがつき，各工場の管理水準の向上を促進したという（Cycle Press（2008）pp.11–14，p.29）。A-Team のメンバーは発足当初の 13 社から 22 社に増えている[27]。

こうした取り組みの結果，台湾の輸出数量は 1996 年の半分程度にとどまりつつも輸出単価が高まり，2007 年には完成車の輸出金額が 12 年ぶりに 10 億ドルを超え，2008 年には完成車の輸出額は過去最高を記録した。

2000 年代以降，台湾の自転車産業は，大陸地場企業との低価格ゾーンでの競争，マスルートでの競争を避けたレベルアップを実現しつつあり，台湾と大陸との間の分業関係を戦略的に再構築している。それゆえ 2010 年 6 月に調印された ECFA（中台経済枠組み協定）では自転車は輸入関税が撤廃されることになっているが，低価格車を生産するメーカーはすでに消滅しているので安価車が台湾に入ってきても台湾の業界には大きな損害はないと考えられている[28]。

第 6 節　むすび

本稿では，中国の自転車産業からみた華南地域と，台湾企業の展開からみた華南地域という二つの角度から華南地域をとらえ，華南の自転車産業の事例を通じて，経済制度改革と対外開放との絡み合いがもたらした産業の発展と構造変化について検討を試みた。

華南を広東省まで狭めてみると，「対外開放」に伴う，広州から深圳およびその周辺へという産地の重心の移転と，経済制度改革に伴う広州域内での，国有企業から非国有企業へという担い手の交替が観察された。「対外開放」は，台湾系企業の進出による広東省全体での担い手の交替という側面ももち，本稿の検討では，台湾系企業の拠点展開が両岸の一体化と，さらには大陸主要産地の自転車産業のレベルアップを主導するものとなっていると結論づけられる。

経済制度改革に伴う担い手の交替は，対外開放とも密接に関わっていた。加工輸出の先鞭をつけた深圳中華，国有企業の事業拡大の一環で設立された亜洲 ABC の経営が行き詰まり，多数のスピンアウト創業が生まれたことが，国有の広州五羊を退場させることになった（スピンアウトで創業された民営企業群は当初国内市場向け生産を行い，華東地域のサプライヤーも利用した）。

大陸の「改革・開放」と，経済環境の変化を受けた台湾の両岸政策の変化を契機とする台湾企業

（27） 2010 年 8 月現在のメンバー企業は，巨大機械工業，美利達工業，榮輪科技，信隆車料工業，安大科技，久裕興業，亜獵士科技，天心工業，鋐光實業，維格工業，佳承精工，維楽工業，鑫元鴻實業，桂盟企業，建大工業，政伸企業，愛爾蘭商速聊，利奇機械工業，彦豪金属工業，六歌電子，正新橡膠工業，久鼎金属，極點である（Cycle Press（2008）p.147，A-team の HP http://www.a-team.tw/index.asp）。

（28） 自振協メールニュース，No.269，2010 年 8 月 4 日。

の大陸進出により，台湾域内の自転車産業が「空洞化」の危機に一時期直面したことは事実であった。しかし，台湾政府機関による研究開発の支援，個別企業の意識的・戦略的拠点間分業，さらにはA-team 結成にみるような集団的取り組みにより，両岸の自転車産業には棲み分けが形成されるに至ったといってよい。域内市場が小さく，産業発展を外需に依存し続けなければならない台湾にとり，なお貿易黒字の一定部分を占める自転車産業は重要産業であるし，国際社会における台湾の立場を考えれば，台湾に産業の技術的競争力を維持していくことは，台湾という地域にとっても，台湾企業にとっても戦略的に重要である。

華南を他の産地との連関でどのように位置づけるべきかという点については，以下のように考えられる。

すなわち，自転車の産地は台湾から華北までが相互緊密に連関しながら，対象市場別・製品グレード別の分業を形成しており，華南は中国国内では，ロード車や MTB 等に相対的に特化した産地としての役割を担い，両岸間では中国大陸は相対的に量産・中低級の製品を担う場となっている。それは中国がなお人手をかける作業に，相対的に低廉な労働力を大量に動員できる場だからである。このことは，大陸のカーボンフレームの製造のために 2000 年代に入って台湾資本が進出し，賃金上昇が激しくなったといわれるなかでも，なお生産拠点を深圳に維持していることに示される。さらに，同様に AD 課税を受けながら，ベトナムからは撤退しても中国大陸にはとどまることには，欧州以外の市場（中国大陸市場を含む）に中国から供給可能であることに加え，金属加工の基盤の有無の差が関わっている。ただし，原材料となる素材から加工レベルまでの外部調達環境は必ずしも欧米市場向け生産を行う台湾企業の要求水準に達しておらず，華南地域の場合は，大陸系企業群は台湾系企業の分業や調達の対象になりにくい状況に，これまではあった。

華南に進出した台湾資本には華東，さらには華北産地へ事業を展開しているところが少なくない。これは，決して南方の生産が放棄されて産地が移転しているということを意味せず，対象市場と製品による企業内拠点間分業が行われていることを示す。そしてこの台湾資本の北上は，産地の製品グレードの相対的上昇をもたらすことになる。華南における完成車生産のための部品調達は広域にわたっているが，華南地域は台湾資本にとって，両岸の戦略的拠点間分業の結節点になっており，中国大陸進出のゲートウェイとして位置づけられる。(29)

（経済学部准教授）

（29） 台湾 NO.1 完成車メーカー，ジャイアント（巨大機械工業）の大陸展開は華東から始まるが，サプライヤー群は先に華南に展開していた。

引 用 ・ 参 考 文 献

東正志（2008）「自転車：製造工場集中の構造」塩地洋編著『東アジア優位産業の競争力――その要因と競争・分業構造』ミネルヴァ書房，pp.148–171

関権（2000）「中国自転車工業のアンバランス的発展」『一橋論叢』第 123 号，pp.730–752

瞿宛文（2002）「成長的因素――台湾自行車産業的研究」瞿宛文著『経済成長的機制――以台湾石化業與自行車業為例』台湾社会研究叢刊 10，pp.199–224

瞿宛文・董安琪（1990）「有効匯率的変動對台湾貿易結構的影響」『経済論文叢刊』pp.130–142

瞿宛文・李佳静（1999）「成長與産業組織：台湾與南韓自行車業之比較研究」『台湾社会研究季刊』第 35 期，pp.47–73

小池洋一（1997）「OEM とイノベーション――台湾自転車工業の発展」アジア経済研究所『アジア経済』38 巻 10 号，pp.22–34

小池洋一（2006）「東アジアにおけるグローバル・バリュー・チェーンの発展――自転車工業の事例」平塚大祐編『東アジアの挑戦――経済統合・構造改革・制度構築』独立行政法人日本貿易振興機構アジア経済研究所，pp.137–164

広州市地方志編纂委員会弁公室『広州市志』http://www.gzsdfz.org.cn/dqzlk/

広州年鑑編纂委員会編『広州年鑑』各年版 http://www.gzsdfz.org.cn/dqzlk/

谷雲（2009）「中国大陸の主要産地（1）華南――主役の交代」渡辺幸男・周立群・駒形哲哉編『東アジア自転車産業論――日中台における産業発展と分業の再編』慶應義塾大学出版会，pp.269–321

国家統計局編『中国統計年鑑』中国統計出版社，各年版

国家統計局綜合司編（1990）『全国各省，自治区，直轄市 歴史統計資料匯編（1949–1989）』中国統計出版社

駒形哲哉（1997）「中台経済交流の実態と『統合・競合』の両岸関係」井尻秀憲編著『中台危機の構造――台湾海峡クライシスの意味するもの』勁草書房，pp.155–186

駒形哲哉（2007）「体制移行期における産業の再編――中国天津・自転車産業の事例」渡辺幸男編『日本と東アジアの産業集積研究』同友館，pp.257–299

駒形哲哉（2009a）「中国大陸の主要産地（2）華東――分業の広域化と担い手の多様化」渡辺幸男・周立群・駒形哲哉編『東アジア自転車産業論――日中台における産業発展と分業の再編』慶應義塾大学出版会，pp.323–364

駒形哲哉（2009b）「中国自転車産業の発展方向」渡辺幸男・周立群・駒形哲哉編『東アジア自転車産業論 日中台における産業発展と分業の再編』慶應義塾大学出版会，pp.403–428

駒形哲哉（2009c）「東アジア自転車産業の発展と政策的含意」渡辺幸男・周立群・駒形哲哉編『東アジア自転車産業論――日中台における産業発展と分業の再編』慶應義塾大学出版会，pp.461–479

『サイクルプレスジャパン』インタープレス，各号

財団法人自転車産業振興協会（1973）『自転車の一世紀』

財団法人自転車産業振興協会編（2005）『自転車統計要覧』第 39 版

佐藤幸人（1999）「台湾製品の輸出チャネル」北村かよ子編『東アジアの中小企業ネットワークの現状と課題――グローバリゼーションへの積極的対応』日本貿易振興会アジア経済研究所，pp.101–125

謝思全（2009）「台湾自転車産業の発展――グローバル企業の誕生」渡辺幸男・周立群・駒形哲哉編『東アジア自転車産業論――日中台における産業発展と分業の再編』慶應義塾大学出版会，pp.243–268

上海市地方志弁公室『上海軽工業志』
http://www.shtong.gov.cn/node2/node2245/node68930/index.html

浙江自行車展覧会簡史 http://www.czbnet.com 2003-9-30

台湾財政部貿易統計資料查訊
http://www.mof.gov.tw/ct.asp?xItem=53224&CtNode=130&mp=6#

高田亮爾（1986）「国際分業の進展と輸出中小企業の対応――自転車・部品工業を一事例として」大阪府立商工経済研究所『商工経済研究』第 20 号，pp.1–28
武石彰・青島矢一（2002）「ビジネスケース　シマノ　部品統合による市場の創造」『一橋ビジネスレビュー』50 巻 1 号，ビジネスケース小冊子
中国自行車協会・全国自行車工業信息中心『中国自行車』各号
『中国自行車廠商年鑑』Cycle Press，各年版
角田安正（2009）「小説輪界よもやま話（第 61 回）」『サイクルプレスジャパン』No.824，pp.24–25
当代中国叢書編輯委員会（1986）『当代中国的軽工業（下）』社会科学文献出版社
楊育勤（1999）「ジャイアント株式会社が 26 年間で台湾自転車産業のトップになった要因について――経営戦略の考察を中心に」専修大学大学院学友会『専修社会科学論集　専修大学大学院紀要』第 24 号，pp.311–339
劉震涛・楊君苗・殷存毅・徐昆明編著（2005）『台資企業個案研究』清華大学出版社
Chu, Wan-wen and Jia-Jing Li (1996), “Growth and Industrial Organization: A Comparative Study of the Bicycle Industry in Taiwan and South Korea,” *Journal of Industry Studies*, 3 (1): 35–52
Chu, Wan-wen (1997),“Causes of Growth: A Study of Taiwan’s Bicycle Industry,” *Cambridge Journal of Economics*, 21 (1): 55–72
————(2001),“The Development Pattern of Taiwan’s Bicycle Industry,” Leonard K.Cheng and Henryk Kierzkowski eds., *Global Production and Trade in East Asia*, Mass.: Kluwer Academic Publishers, pp.295–304
Cycle Press (2008), *A-Team Tracing the A-Team Evolution*, Interpress.
Galvin, P. and A. Morkel (2001), “The Effect of Product Modularity on Industry Structure: The Case of The World Bicycle Industry,” *Industry and Innovation*, Volume 8, Number 1, April, pp.31–47
Zhang, Xun-Hai (1992), *Enterprise Reforms in a Centrally Planned Economy ——The Case of the Chinese Bicycle Industry*, New York: St. Martin’s Press.