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

Title	駒形哲哉著『中国の自転車産業：「改革・開放」と産業発展』
Sub Title	
Author	松岡, 憲司(Matsuoka, Kenji)
Publisher	慶應義塾経済学会
Publication year	2013
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.106, No.1 (2013. 4) ,p.175- 178
JaLC DOI	10.14991/001.20130401-0175
Abstract	
Notes	書評
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-20130401-0175

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.

「三田学会雑誌」106巻1号（2013年4月）

書評

駒形哲哉著

『中国の自転車産業
——「改革・開放」と産業発展——』

慶應義塾大学出版会，2011年7月，304頁

自転車はわれわれの日常生活にとても身近な存在である。環境にやさしく健康にもよく，運行コストもほとんどかからないため，多くの家庭に1台以上の自転車があるのではないだろうか。そんな自転車の日本国内販売台数は950万台である。しかし国内生産台数は101万台にしかすぎない。[(1)] 850万台が輸入されており，その大部分は中国からの輸入である。同じ輸送機器でありながら，輸入比率がきわめて低い自動車やオートバイとは大きな違いである。世界全体の自転車生産台数はおよそ1億1000万台（2008年）[(2)]，その中で中国は8762.5万台（2008年）を作っている。[(3)] 世界全体の約8割が中国製となる。本書は，その自転車産業に関する著者の長年にわたる研究，とりわけ中国自転車産業の発展過程の研究をまとめたものである。

上記のように，中国は世界最大の自転車生産拠点となっている。それは自転車に限らない。自動車にしても世界最大の生産国である。2000年ごろから中国は世界の工場とよばれるようになり，200種類以上の工業製品について生産量世界一であるという。しかし，これまでの世界の工場と違い，中国は自らの技術優位性ではなく，外来の技術や資本に依拠しながら，既存の量産品を安く作ることで，世界の工場となった。[(4)] 本書は，低廉な労働力の存在だけでなく，国内市場の大きさや工業化の歴史的経緯も，中国への生産集中の重要な要素であるとしている。そして，自転車を事例として中国への生産集中の構造を検討しようとしたものである。

本書の構成は以下のようになっている。

序　章　中国自転車産業研究の位置づけ
　　——問題意識の提示と既存研究の概観
第1章　内需主体から内需・外需向け生産へ
　　——中国自転車産業の歴史概観
第2章　主役の交替と両岸の戦略的分業形成
　　——華南
第3章　分業の広域化と担い手の多様化——華東
第4章　制度改革と産業組織の再編——華北（天津）
第5章　自転車産業の発展方向
　　——電動自転車産業の形成と可能性
第6章　業界組織と地方政府の役割
終　章　自転車産業の事例からみた中国の「改革・開放」と産業発展

まえがき，あとがき，索引を含め304ページという大部の本である。

まず各章の概要を見てみよう。

序章では，著者の問題意識，自転車および自転車産業の特性，既存研究の紹介がなされている。問題意識ではまず，本研究の目的や視点が示されている。

自転車を事例として，中国に生産が集中（世界の工場）することとなった理由を検討するのが第1の目的とされる。ここで，国有企業から出発し，台湾・日系資本を経て民営企業という担い手の交替・構成の変化に注目している。第2の目的とし

(1)　数値はともに2012年。出所は「自転車生産動態・輸出入統計」自転車産業振興協会。
(2)　『自転車産業基礎資料』㈳自転車協会，2010年1月。
(3)　「2008年中国自転車・電動自転車の生産状況」㈶自転車産業振興協会。
http://www.jbpi.or.jp/_data/atatch/2009/06/00000369_20090612105906.pdf。
(4)　本書「まえがき」p.i。

てあげられているのが，ペダル自転車から中国独自の進化を遂げた「電動自転車」についての検討である。

この二つの研究目的のための視点として3点があげられている。第1は，改革・開放以前に蓄積されていた生産力基盤と人的資源，そして中国に伝統的に存在し，計画期間を経ても失われることのなかった市場経済のエッセンス（営利精神，あるいは機敏さ）が結びついて，国内外の需要を満たしていくことで，中国自転車産業が発展していったという視点である。第2の視点は，台湾や日本などの外的な環境変化と，中国国内の制度改革（改革・開放）が，中国への生産集中，そして華南，華東，華北への産地収斂の背景となったとする視点である。さらに産地間には競争関係と同時に，製品の分業や部品供給の相互関係もあり，中国大陸全体・台湾・日本を含んだ地域全体で一つの自転車産業を形成しているという。これは，著者を含む前著（渡辺・周・駒形（2009）『東アジア自転車産業論』慶應義塾大学出版会）における「東アジア化」という視点である。第3の視点は，制度改革と対外開放が，中国の自転車産業の構造と発展方向に固有の特徴を与えたという視点である。これは，中国独特の製品といってよいフル電動の電動自転車がなぜ大きく発展し，中国を世界一の電動車大国としたのかについて分析する際の視点であろう。

第1章では，中国自転車産業の歴史的な発展過程が展望されている。19世紀末から第二次大戦期，新中国成立にともなう計画経済期間，改革・開放以降，そして21世紀の今日までの100年以上にわたる期間をコンパクトにまとめている。近江出身の事業家，小島和三郎が，瀋陽（当時は奉天），天津，上海に作っていた昌和製作所など日系自転車工場が，国民党，次いで共産党による接収を経て，国有自転車メーカーとなった。計画経済期間の中国自転車産業は，1960年代から70年代にかけて少ない生産台数で推移しており，あまり大きな発展を示していない。この時期の中国自転車産業への投資効率は低いものであった。その一つの要因が内製率の高い「全能工場」にあるという。高い内製率は中国の諸産業で見られる特徴であり，重要な指摘である。

1978年の改革・開放以降，自転車の需要も供給も急増し，1000万台を突破し，さらに2000万台，3000万台を超え80年代半ばには4000万台に達したという。その中で興味深い点は，自転車などの軽工業は利幅が大きく，それは国家に上納され，利幅の小さな重工業の穴を埋めるという方法で地方政府の財政改善という役割を担っていたという点である。80年代半ばには「横向き経済連合」という企業間協力体制が組織されたという。中国では様々な産業で，多くの企業が一気に参入し企業数が増えると，企業を集約しようという動きが出てくるが，自転車でも同じような動きがあったという指摘は興味深い点である。

その後，90年代後半になると世界に向けての輸出が活発になり，日本で国内販売されている自転車の多くも中国で組み立てられるようになった。21世紀に入り，生産台数は8000万台を超え，輸出比率も60％台と生産台数の半分以上が輸出され文字通り，世界の自転車工場となっていった。その中で，生産地は華南，華東，華北に集約されたこと，新たな製品として電動自転車が登場したことが述べられ，続く各章への橋渡しがなされる。

第2章は華南における自転車産業の展開が述べられている。華南の自転車産業はまず広州で始まった。その中心は国有企業の広州五羊で，最盛期には年産250万台にまで達した。しかし90年代に入り競争が激化するとともに，同社は次第に衰退していった。その後広州は自転車からオートバイ（五羊とホンダの提携など）を経て自動車製造へ重点を移し，現在はホンダやトヨタとの合弁企業などで中国でも有数の自動車製造拠点になっている。広州に代わって華南の自転車製造拠点となったのが，深圳である。1984年に深圳中華が設立された。それまで中国の自転車メーカーは内製中心（全能工場）であったのに対して，深圳中華は

部品を外注し組み立てるという生産方式を採用した。同社の台湾製部品の採用が，台湾メーカーの深圳進出を促すことになったと指摘されている。このように華南の自転車産業は，大陸と台湾の間の経済交流，いわゆる両岸関係の緊密化とともに発展してきているという指摘は大変興味深い。

第3章は上海，江蘇省，浙江省の華東における自転車産業発展の経過と華東自転車産業の特徴が述べられている。上海は，1920年代から自転車組立が行われており，中国の自転車産業黎明期からの中心の一つであった。1980年代に地方政府などによって設立された多数の自転車メーカーは，前述の「横向き経済連合」によって，永久集団や鳳凰集団などの広域企業集団を形成することになった。これら国有企業集団は市場競争に耐えることができなかったが，この「横向き経済連合」によって，広域分業化を通じ上海周辺の江蘇省，浙江省の自転車産業の技術力を高めることとなった。江蘇・浙江の自転車産業の特徴の中で興味深い点は，同地域の企業が「機敏さ」をもっているという指摘である。「機敏さ」は，カーズナーが経済のダイナミズムの源泉とした企業家の特徴である。計画経済の中でも失われなかった「機敏さ」が，中国の諸産業発展の基礎であるという指摘は大変重要である。また国有企業が，ヒト，モノの両面で民営企業に生産要素供給の役割を果たしたという指摘も，技術の経路依存性という視点からとても有益である。そしてそのような技術基盤こそが，華東の自転車産業発展において起爆剤となった1992年の台湾ジャイアントの昆山進出を可能にした大きな要因なのである。

第4章は天津を中心とする華北自転車産業発展の特徴について論じたものである。天津の自転車産業の出発点も小島和三郎の昌和製作所（昌和工廠）にある。昌和工廠は国民党時代を経て，国有自転車メーカーとなり天津の自転車産業の中で重要な役割を果たす。1980年代後半には天津は中国全土でも有数の自転車産地となる。しかし民営メーカーの台頭により，国有メーカーは次第に衰退していく。純粋に「資本」であった民営企業に対して，国有メーカーは社会政策も担わねばならず「資本」になりきれなかった。しかし華東と同様に，国有メーカーは民営企業への人材提供など生産要素供給源としての役割を果たした。また華北では，華南や華東と異なり台湾系・外資系による影響が小さいという点が特徴である。一方で，業界組織が需要獲得で重要な役割を果たしたという論点は，産業集積の特徴を考える上で大変興味深い。その後，華北は中国独自の発展を遂げる電動自転車の生産拠点となっていく。

第5章は，その電動自転車の発展経過と今後の可能性について述べている。数年前から中国の町を歩くと，後ろから音もなく近づき追い越していく電動自転車に肝を冷やされることが多い。日本で見る，電気によるアシスト機能付き自転車ではなく，中国の電動自転車はペダルを漕ぐことなく走るフル電動自転車である。その生産台数は3096万台（2011年）に達しており[(5)]，オートバイの生産台数を上回っている。本来，中国の電動自転車も最高速度などに規制があるのだが，実際にはそれら規制を上回る性能をもっており，きわめてグレーな存在である。しかしその電動自転車は中国を世界一の電動車普及国としたのである。さらにそこから低速電気自動車への発展の可能性についても論じられている。

本書の目的は，最初にふれたように二つあり，その一つはペダル自転車から中国独自の進化を遂げた「電動自転車」についての検討である。このもう一つの目的は，電気自動車における中国の立ち位置という点でも大変興味深い。また，この分野の学術的な研究は数少なく，本書は貴重な研究である。それだけに，1章だけでなく，もっと多くのページを割いて分析して欲しかった。

第6章は，自転車産業発展をめぐる業界組織と

(5)　「2011年中国自転車・電動車産業概況」㈶自転車産業振興協会。

地方政府が果たした役割について述べている。本章の特徴は，業界組織だけでなく地方政府も中間組織と捉えようとする視点である。業界組織は競争秩序の維持によって競争阻害的な側面をもつと考えられることも多いが，本書では展示会開催などによる需要獲得や，情報収集，技術基準策定などを通じ，業界の発展に貢献したとされている。電動自転車のケースに典型的に現れているように，企業家が見いだした事業機会を地方政府が地域限定的に認め，経験や実績を積み重ね，それを通じて中央政府が認めるという産業発展のパターンにおいて，中間組織としての地方政府の役割は大きいとされる。

終章は，本書全体のまとめとなっている。この終章は大変に要領よくまとめられており，いわばイグゼクティブ・サマリーのような機能も果たしうる。本書の最後に読むと，全体の構成や主張がよくわかるのは勿論であるが，実は一番最初に終章を読んでから序章に戻って各章を読んでいくと，各章の内容もわかりやすいかもしれない。

本書は，年 8000 万台以上，世界全体の約 8 割を生産する中国の自転車産業を，歴史的背景，制度の変化，国際的な市場動向など様々な側面から描いたものである。本書を読み，まず驚くのは膨大な情報量である。あまりにも多くの情報が盛り込まれており，一読しただけではなかなか理解できなかった。そのような情報の元となったのは，中国の現場での調査研究である。特に個別企業に関するデータには圧倒されてしまう。その上，多くの中国企業への訪問，聞き取り調査による生の情報が盛り込まれている点には，驚かざるをえない。評者もわずかながら中国の現地企業の訪問調査を行った経験があるが，まず企業に訪問調査を受け入れてもらうのには大変な苦労がともなう。それを何社にもわたって実施している著者の地道な研究姿勢には大きな敬意を表したい。

自転車産業から電動自転車産業，さらには低速電気自動車に至るプロセスの説明も大変興味深い。他の中国産業では，ベンチマークとなる外国の製品があり，それを徹底的に学ぶことで技術力を高めていくというケースが多い。しかし，電動自転車・低速電気自動車の場合には，ベンチマークとなる外国のモデルは存在しない。ペダル自転車で蓄積された技術を背景に，所得上昇にともなう需要に気づいたメーカーが完成度にかかわらず生産を開始，市場での実用実験を通じて製品を改善していく。地方政府は地域限定的に認可し，それを背景にメーカーは経験を積み重ねる。中央政府は，国民経済に有用と見れば追認する。このような経過で，世界のどこにも存在しないフル電動の自転車という新たなマーケットが生み出されたのである。

自転車から電動自転車という独自の製品への進化。これは確かに中国自転車産業の特徴だが，これを一般化することはできるのだろうか。他の産業でも，独自製品への進化は起きているのだろうか。本書での議論に限っても，電動自転車から低速電気自動車，そこから電気自動車への可能性はあるのだろうか。今後の研究の進展を見守りたい。

また，地方政府による限定的な認可，それに続く中央政府の追認というプロセスは，一層の参入を誘発し，過剰参入，過剰生産の結果，価格が暴落し企業が破綻する。これも多くの中国産業で生じているケースである。もっとも最近では太陽光発電装置で先行企業が破綻してしまうという事例が生じた。このような事例と自転車・電動自転車の違いは，国内市場の大きさであろう。太陽光発電の場合には，国外市場への依存度が高かったため，国外市場の縮小によってこれまで栄華を誇っていた企業が一気に破綻してしまった。国内市場を主なマーケットとしている自転車や電動自転車では，価格は下がるものの破綻にまでは至っていない。その点で，国内市場の重要性を説いた著者の主張には耳を傾ける必要があるだろう。一方で，中国産業の国際化との関連で，このような大量参入・大量生産・価格暴落・破綻というプロセスの解明も期待したい。

松岡　憲司
（龍谷大学経済学部教授）