

## 自動車産業から見る中国の新自由主義化

経済学部経営学科 4 年

17090085

勝田 曉麗

2013 年 8 月 7 日

### 序論

中国では、産業の発展が政府に結びけられた形で論じられてきた。また中国近代化のイデオロギーは、しばしば特異的なものとして見られてきた。マルクス・ウェーバーはかつて中国では合理的な資本主義化が育たないと考えていたほど、中国は古い儒教や堅苦しい社会主義に囚われていた。しかし資本主義と社会主義を共存させ、驚異的な発展を遂げた中国からは、どのように新自由主義を受け入れていったのだろうか。この論文は中国自動車産業の発展を視角とし、政府の行動と果たした役割を論じる。

### 第一節 自動車産業に関する政府政策総評

中国政府の政策は概ね四つの段階に分かれる。

早期封鎖段階では自動車の計画生産がなされ、国家が決めた用途と目的以外に自動車を使用されるのは禁じられていた。それゆえ自動車が持つ市場価値とそれに対する需要が蔑ろにされていた。

喚起段階では国家が自動車産業の可能性を意識し始め、さまざまな支援と指導を取り計らった段階である。国産大手企業が市場地位を確立するきっかけとなり、中小企業の台頭のチャンスとなった。しかしこの時期の失敗は長引き、現代中国の自動車産業のバランスを乱す根源となってしまった。部品メーカーでは特にこの影響が強い。

自由化段階は 2001 年、中国の WTO 加盟に伴って訪れた時期である。政府と提携しいち早く浸透していたフォルクスワーゲンはさて置き、外国企業が多く中国市場に進出し始めた時期であり、同時に様々な乗用車が市場を出回り始める時期である。

最後の段階は 2000 年代終わりごろから始まり、自動車の所有台数が爆発的増え続けた結果、飽和傾向が出始めた時期である。また環境問題が深刻化していることから、市場の持続と環境保全がこの時期、最大な課題である。このことから、戦略的統制段階と名付ける。

## 第二節 早期封鎖段階の政策の特徴(1950～1980年代)

この頃の主な政策は、第一次五カ年政策～第6次五カ年政策である。しかし大躍進、文革大革命などの政治的混乱に政策自体が有形無実化していた。

第一次五カ年計画において、計画経済の形成と同時に重工業優先政策が採用された。機械と軍事工業の分野では、ソ連からの資金や技術を頼りにしながら手掛けたものの、政変なども重なり、後の五年間の政策はころころ変わり、効用や低かった。

また、計画経済の形成と同時に重工業優先政策が採用された。表1に並べた項目のように、重工業中心の育成政策を執り、後の自動車産業の基礎となった。しかし同時に、過度な対外封鎖と産業間に見られる「ひいき」も見られる。また、生産は大手企業が担当し、研究開発などの権限はなく生産機能以外は何もなかった。さらにプロジェクト申請から生産、販売まですべて許可制であった。

表1、第一次5カ年計画の投資項目とプロジェクト

	累計投資額(万元)		プロジェクト数
鉄鋼	566,344	石炭	25
機械	283,588	石油	2
電力	224,500	電力	25
非鉄	175,684	鉄鋼	7
石炭	145,804	非鉄	13
化学	108,323	化学	7
石油	36,885	機械	24
軽工業	10,199	軽工業	1
医学	9,542	医薬	2
合計	1,560,869	軍事工業	44

出典：国家統計局固定資産投資統計司編「中国固定資産投資統計資料 1950～1985」中国統計出版社を参考に筆者作成。

韓はその論文において、このような政策を「中国の経済の現状を無視した過大投資<sup>1</sup>」として批判し、すなわち中国の洋躍進は政府の現実離れした目標と指導で失敗した。また改革開放に入るまで、ドイツとしか技術交流を持たなかったことも成長を限定す

<sup>1</sup>韓暁宏「中国の経済発展と外国直接投資」『山梨英和大学紀要』、41-57、2011年、P.42。

る要因といえる。

### 第3節 喚起段階の政策の特徴(1981～2000年代)

この段階の主な政策に、第7次五ヵ年計画、軍転民、自動車工業産業政策などがある。鄧小平の指導のもと、かつて「自力更生」と言われた閉鎖的な経済政策を止め、輸出代替工業化戦略に方向を転じた。

軍転民計画では、中国企業の民営化、軍事事業の技術をもって民間向けの製品を作ることなどが掲げられ。現代でも多くの自動車部品メーカーが軍事事業にルーツを持つことから、この政策が自動車産業の大きな糧となったことを伺い知る。

さらに改革開放によって部分的な市場経済の導入し、外国の直接投資を導入した。その国際的背景には、プラザ合意や冷戦体質の崩壊に伴う経済的環境の変化があると思われる。

「第7次五ヵ年計画」の下で、中国政府は自動車産業を強化する方針を打ち出した。乗用車に関して、生産を国内の大手三社(第一汽車、東風汽車、上海汽車)に重点的に分担させた。中堅企業には、北京汽車、天津汽車、広州汽車を生産重点に定め、さらに1992年の「軍転民」政策によって長安汽車と貴州航空を追加した。このような体制を「三大三小二微<sup>2</sup>」と呼ばれ、排他的で意図的な独占状態だったと推測する。外資に関して、現地調達優先要求、製品輸出義務があり、また業界全体にたいし製造可能なモデルに対する制限がある。

「汽車工業産業政策」は1994年のGATT復帰に伴って出された政策で、自動車産業が新たなステップを踏み出した。自動車産業の再編を促し、輸出や国産化、外資進出に様々な制度を課した。また、支援目標となる企業を決め重点的に融資する体制もとった。しかし技術や生産管理など根本的な改善は捗らず、国からの支援金に甘んじる企業も多かった<sup>3</sup>。

このような政策に伴って、中国は完全なる社会主義から少しずつイデオロギーの転換を始めた。しかし新自由主義の成分はあまり見いだせない。高橋はこの期間につい

<sup>2</sup> 朱粵明「中国自動車産業政策における外資に対する規則」『季刊経済研究』2004年、pp. 161-174。

<sup>3</sup> 丸川知雄・高山勇一『グローバル時代の中国自動車産業』蒼々社、2004年、第二章。

て、「改革開放路線においては、華僑の経営とともに、自由主義諸国からの外資の経営思想や経営技法の移植が行われ、そのうえで中国独自の経営思想の形成が考えられる<sup>4)</sup>」と述べている。自由主義諸国からの影響がより一層強くなるのは、やはり自由化段階の時期だと言えよう。この時期は、社会主義の冷水から新自由主義の温水に入る準備期間だったと言える。

#### 第4節 自由化段階の政策の特徴(2001~2008年代)

この段階の主な政策には、「第10次5ヵ年政策」、「第11次5ヵ年政策」、「自動車産業発展政策」などがある。また全体的な背景としてWTO加入に伴う市場の大幅な開放がある。

「第10次5ヵ年計画」や「中国記者産業発展政策」では分散、乱立する自動車メーカーおよび部品メーカーの統合と整備が行われ、さらに国際競争力を高めるべく、輸出を強化した。同時に、外資が過度に国有企業の資本を占有することを防ぐため、自動車部品メーカーを除き、投資額に上限を設けた(総額の50%)。

「第11次5ヵ年計画」は、科学的発展と調和の取れた社会という二つの目標を目指す政策である。工業においてはサプライチェーンの整備や大企業の更なる育成、技術開発の自立と推奨について言及している。また環境汚染物質の放出削減など、環境保全に触れる内容も述べられている。

この時期に、政府は新自由主義を本格的に取り入れたと考えられる。ただし中国では「新自由主義」よりも「自由主義」として表現されることが多く、齋藤はこのことについて「中国の『自由主義派』は民国期の伝統の継承者たちを以って自任し、その内部に古典的自由主義や自由主義と社会主義を結びつけるニューリベラリズムなど多様な要素を含んでいるため、あえて『新』という形容詞をつけない<sup>5)</sup>」と述べている。

また、新自由主義に向かいつつも、重点的な支援対象や外資の投資上限を設置するのはなぜだろうが。その答えは幼稚産業保護論にあると思われる。貿易は後進国の発展の機会を奪うという矛盾に気づいたのがリストである。

本来、中国が外資を誘致する目的は貿易黒字を生むためではなく、国内の工業化を

<sup>4)</sup>高橋公夫「中国の近代化イデオロギーと経営思想」関東学院大学経済研究所、2007年、pp.60~61。

<sup>5)</sup>齋藤哲郎「グローバル化とアジア：中国をめぐる国際関係における自由主義的契機」『IICPS ニュースレター17』、3-15、2008年3月、P.3。

促すためである。すなわち生産、販売、投資のサイクルを形成し、国民所得の向上と需要の拡大を目指すものである。藤井は工業化の条件について、資金、技術、労働力が肝心だと述べている<sup>6</sup>。中国にあって欧米が欲しがるものに労働力があり、しかし技術と資本に乏しい。そこで資本と技術を海外から取り入れようとするが、外資の過剰な投資は中国企業の自主性を奪い、労働力の隷属化と技術の隠蔽に繋がり得る。これを防ぐために、投資額を制限したのだ。このポイントに関して、新自由主義の「自由」に全部任せることが弊害を齎すということ、中国政府は察していたようだ。

### 第5節、戦略的統制段階の政策の特徴(2008年～現在)

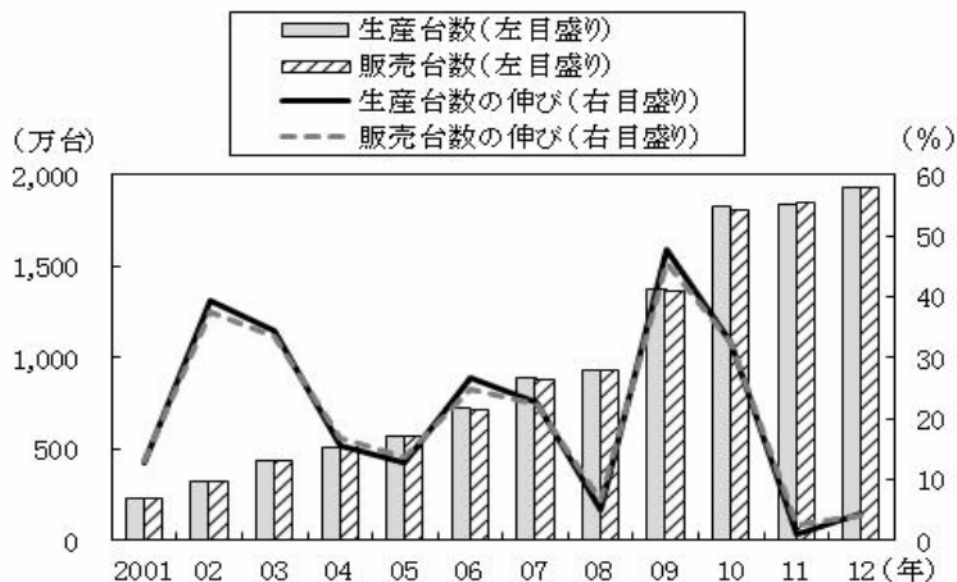
この期間では、『『四大四小』再編政策』、「自動車産業振興計画」、「汽車下郷政策」、各都市の購買コントロール政策、「エコカーおよび新エネルギー車産業発展計画」、「省エネルギーおよび新エネルギー自動車産業発展計画(2012～2020年)」、第十二次五ヵ年計画などが出された。その背景には、自動車産業の集中的な成長に伴う内需の爆発的な増大や、環境の限界、そして市場の飽和などが挙げられる。

期間の前半までは内需の刺激と自動車産業の振興を続けたが、各地方では車の台数が都市環境の受容範囲を超えてしまい、深刻な汚染と交通トラブルが起き、地方政権単位で自動車の保有台数を宣言する政令をだしている。ただし自動車産業の成長の停滞(図1参照)を目に、なんとか生産を拡大していきたいということも事実である。

図1：自動車の売り上げと生産台数の推移

<sup>6</sup>藤井 茂「工業化政策と幼稚産業保護論」『国民経済雑誌 92』、1 - 16、1955年7月、pp.10~12。

図1 自動車生産・販売台数の推移



(出所) 中国自動車工業協会

出典：ジェトロ海外調査部「2012年世界主要国の自動車生産・販売動向」、2013年、p.12より引用。

また国際競争とグローバルな環境破壊がプレッシャーとなり、エコカーや電気自動車など、次世代エネルギー技術にテコが入った。その手答えがあったようで、表2のようにここ数年でハイブリッド車や電気自動車のブランドが誕生した。

表2：中国のエコカーブランド(現時点)

ブランド名	代表モデル	ブランドの特徴
荣威	750 混合動力、350 等	特に特化した分野はないが、ハイブリット車や電気自動車あり。
瑞麒	M1-EV、G シリーズ等	微型から中大型まで手掛けている。電気自動車あり。
比亞迪	比亞迪 F3、M6、G6 等	微型～中型のセダン中心、SUV や MPV もある。ハイブリットあり。

出典：易車網、親浪汽車、搜狐汽車網などのポータルサイトを参考に筆者作成(7月28)



日閲覧)。

<http://www.yiche.com/>

<http://auto.sina.com.cn/>

<http://auto.sohu.com/>

新自由主義の弊害について、服部はその著書『新自由主義の帰結』のなかで様々に論じている。その記述によれば、新自由主義の最大の弊害は、ミクロ経済学の完全競争市場に対する迷信と市場経済の放任であるとされている<sup>7</sup>。確かに完全競争市場は現実には存在せず、むしろ中国のような混沌とした市場が自然なのかもしれない。それゆえ中国政府は常に市場の動きと周囲の環境を見張り、変化に対応した政策を随時に出すのである。また、自動車の需要と供給の行き過ぎによる環境破壊、交通トラブルも防げねばならず、まるで金融危機のように、新自由主義の影と対面せざるを得ない。自由主義を中心とした先進諸国がアメリカの墜落により小さな政府に不安を抱くのと同反面、中国は政府の力を大いに活用できる時期なのではないか。

## 第6節 結論

表3のように五カ年計画をまとめていくと、政府の動向がよく分かる。新自由主義に本格的に傾ける前までは、政府の思い描く目標に何とか近づけようと、細かくかつ束縛力が強い政策を出している。それに対し新自由主義に向かった後は緩やかで概括的なものが多い。

表3：第九次～第十二次五カ年計画の自動車分野における比較

	第9次五カ年計画	第10次五カ年計画	第11次五カ年計画	第12次五カ年計画
大手企業支援	2～3社を育成、量産能力、開発能力、販売、アフターサービス	2～3社を育成、国内市場シェアの70%を目指す。	概ね以下と同じ。	政府による科学技術資源面での企業支援を強化し、企業

<sup>7</sup>服部茂幸『新自由主義の帰結』岩波新書、2013年、第一章～第三章、終章。

	システムの養成と構築。			の研究開発投資を補助する。
中堅・民間企業支援	6~7社を育成、エンジンなど中枢的なパーツにおいて、量産能力と開発能力を養成する	特に記述なし。	概ね以下と同じ。	同上。
自動車部品メーカー支援	エンジン電子制御、エアバッグ、ABS/トラクション・コントロールを第一類の重点育成対象部品とし、それぞれの部品に企業を一つ選定し、政府が融資を行う。  そのほかにも重点育成対象品目を57品目に指定し、それぞれに2, 3社	大手部品メーカーグループ5~10社育成。 上位3位が国内シェアの70%を占める。  一次、二次、三次サプライヤーの育成、モジュール供給体制を整備。  国内 OME 供給を目指し、一部を輸出する。	概ね以下と同じ。	同上。



	の企業を選定して政府が融資で支援を行う。			
自動車産業全体に関して	概ね同上。	外国メーカーとの提携を推奨。	コア技術を掌握し、世界の先進水準に達すること、自主的な革新能力を手に入れること。	新エネルギー自動車産業の促進、イノベーションシステムの構築、知的財産権の徹底。
輸出入に関して	完成品輸出：2000年で15～20万台。	特に記述なし。	特に記述なし。	特に記述なし。

出典：丸川知雄・高山勇一『グローバル時代の中国自動車産業』蒼々社、2004年、第三章；日本貿易振興機構(ジェトロ)「中国自動車業界市場調査報告書」2012年；各種メディア報告等を参考に筆者作成。

社会主義的封鎖から部分的な市場経済、部分的な市場経済から自由化、そして自由化から政府の必要的管理、これが中国自動車産業の辿ってきた道である。政府は自動車産業に対し、良い影響も悪い影響も与えたが、政府なしではここまで屋ってこられなかったのも確かなのである。社会主義の失敗から、救済をもとめて新自由主義に移りながらも、新自由主義の弊害を何とか避けて通ってきた中国自動車産業の背後には、政府の存在が欠かせないと思われる。

参考文献：

#### 二次資料

服部茂幸『新自由主義の帰結』岩波新書、2013年。

丸川知雄・高山勇一『グローバル時代の中国自動車産業』蒼々社、2004年。

#### 一次資料

国家統計局固定資産投資統計司編「中国固定資産投資統計資料 1950～1985」中国統計出版社、1990年。

韓暁宏「中国の経済発展と外国直接投資」『山梨英和大学紀要』、41-57、2011年6月。

齋藤哲郎「グローバル化とアジア：中国をめぐる国際関係における自由主義的契機」、『IICPS ニュースレター17』、3-15、2008年3月。

ジェトロ海外調査部「2012年世界主要国の自動車生産・販売動向」、2013年。

日本貿易振興機構(ジェトロ)「中国自動車業界市場調査報告書」、2012年。

朱粵明「中国自動車産業政策における外資に対する規則」『季刊経済研究』2004年。

高橋公夫「中国の近代化イデオロギーと経営思想」関東学院大学経済研究所、2007年。

藤井 茂「工業化政策と幼稚産業保護論」『国民経済雑誌 92』、1-16、1955年7月。

#### インターネット資料

易車網ホームページ(7月28日閲覧)。<http://www.yiche.com/>

新浪汽車ホームページ(7月28日閲覧)。<http://auto.sina.com.cn/>

搜狐汽車ホームページ(7月28日閲覧)。<http://auto.sohu.com/>