

中国における日系自動車メーカーの立地戦略

—— トヨタ、ホンダ、日産の広州集積をめぐる ——

呉 瑕

中国の自動車産業は急速に発展している。この主役を演じているのは外資系企業である。近年これらの外資系企業を取り入れた研究が盛んに行われ、さまざまな優れた研究成果が生まれた。しかし外資系自動車企業の立地に関する研究は見当たらない。この原因は中国政府の政策は自動車産業に大きな影響を及ぼしているために、外資系企業は自由にパートナーあるいは地域を選ぶことができないと誤解していることにあると考える。

一方、本論文のもうひとつのキーワードである「産業集積」にも多くの研究が重ねられてきた。しかし、その多くは労働集約・輸出型の電気産業、繊維産業のような産業を中心に行われてきたために、技術集約・内需型の自動車産業に裏付けることが困難である。したがって自動車産業集積の実証研究が必要と考える。また、本論文の研究対象の広州では従来、金属や機械といった自動車関連産業があまり集積しておらず、自動車産業の不毛の地であった（稲垣博史、2006, p.1）。しかし、日本自動車メーカーが相次ぎこの地域に進出し、自動車産業集積の様相が現れてきた。では、なぜ日系自動車メーカーはこのような自動車産業の不毛の地の選んだのが本論文の問題意識である。広東省が日系自動車メーカーを惹き付けた要因を探りたい。

本論文は三章より構成されている。

第一章は、中国の自動車産業の発展と日系自動車企業の中国進出の経緯を明らかにする。本章第1節は、時系列で中国の自動車産業の発展と政府政策の推移を考察し、中国自動車産業の歴史と現状を明らかにする。特に1994年の自動車産業政策の公表により、規制が緩和され、外資系自動車企業は自由に中国進出し、自由にパートナーを選ぶことができたと言える。そして、第2節は日系自動車メーカーと部品メーカーの中国進出の経緯と特徴を分析する。主にトヨタ、ホンダ、日産の中国の広東省広州市における展開状況、及びその系列の部品メーカーの集積状況と特徴を明らかにする。日系部品メーカーが独資により進出傾向が強く、更に日系完成車メーカーと部品メーカーの系列取引関係から、完成車メーカーの周辺に系列部品メーカーが多数集積していることが多く観察されていた。特に広東省のような自動車産業の基盤を形成されていない地域では、完成車メーカーが成功できるか否かは自系列の部品メーカーの集積が重要な意義を持っている。したがって、日系自動車メーカーがある地域に進出するとき、系列の部品メーカーが集積しやすいという投資環境に最も注目しているだろう。

第二章は、焦点は広東省の広州市に当てて、自動車産業の立地に関わる投資環境と市場の現状を考察していく。本章第1節は、現地政府の優遇政策、インフラの整備状況、労働力の確保、裾野産業の集積状況といった投資環境を分析し、国有企業が少ないという広東省の特徴を明らかにする。第2節は自動車市場という側面で広東省の現状を考察する。本来、広東省の個人所得が高く、自動車保有率が急上昇する期間に入っていると思われたが、北京・上海より自動車の普及率が低く、巨大な潜在市場に止まった。

第三章は、広東省における日系部品メーカーの立地の優位性を明らかにする。本章第1節は、時系列で中国の産業立地政策を考察し、なぜ広東省は国有企業が少ないのかという問題を明にする。第2節は、

中国自動車産業を代表する三つの地域（長春、上海、広州）に立地する第一汽車（中国国有）、VW（欧州）、ホンダ（日本）のサプライヤー・システムを比較し、再来国有企業の多寡は外資系自動車部品メーカーの進出形態（独資か、合弁か）に大きな影響を及ぼすことを明らかにする。第3節は日系完成車メーカーと系列部品メーカーの親密な取引関係を考察し、完成車メーカーにとって、系列部品メーカーが周辺に立地することは極めて重要であることを明らかにする。

結論

ある産業が一つの地域に集積する要因を分析する時、投資環境論をよく用いられる。投資環境論の中では、①現地政府の誘致政策、②インフラの整備、③労働力、④裾野産業の集積度、更に⑤市場といった内容をよく取り上げていた。だが、広州の投資環境を分析した結果、全国の中で広州の投資環境が自動車産業、とりわけ日系自動車メーカーの立地に向いていると言いきれない。

しかし、裾野産業を再分析したところで、広東省は国有自動車部品メーカーが少ないという特徴が現れた。その原因は新中国の成立から改革開放前まで、広州は国の産業立地政策に恵まれず、重点産業があまり立地されていなかった。上海や東北の工業都市に比べると、国有企業が少なく、独資で進出することに有利な条件を提供した。これによって外資系企業、無用なパートナーと合弁関係を結ぶ必要がなく、経営の自由度などが増したのである。

本来、日系自動車部品メーカーが独資による進出を好んでいるため、国有自動車企業が少なくという広東省の投資環境と合致している。このため、日系自動車部品メーカーが一斉に広東省に進出し、日系企業主導の自動車産業集積の様相が現れた。

更に日系完成車メーカーが系列取引関係も重視し、ほとんどの部品が系列の部品メーカーから調達している。また、現代の自動車産業はモジュール化、デザイン・イン、ジャスト・イン・タイムが要求されているため、情報交換の便利、運送費用の削減の面においても、完成車メーカーの周辺に部品メーカーの集積がきわめて重要である。特に中国のような部品産業の基盤がまだ形成されていないところでは、その傾向がさらに強まる。

したがって、日系自動車部品メーカーが国有部品メーカーが少ない広東省に集積し、完成車メーカーは系列部品メーカーが集まる地域に立地するのである。

本論文が完成するまで、諸方の貴重なご意見ご指導いただき、心より感謝申し上げます。特別に大量なお時間を割いて、力を添えてくださった、夏目啓二先生に厚くお礼を申し上げます。そして、日本語を丁寧にチェックしてくださった、先輩である特別専攻生の田中清行さんに厚くお礼を申し上げます。