

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、v + 298頁

塩地洋（京都大学大学院経済学研究科）

「あとがき」によると、本書執筆に至った最初のきっかけは、著者らが2003年に南開大学を訪問した際、同大学経済研究所の謝思全教授が書かれた天津自転車産業に関する論文に接したことにあるという。その論文は天津自転車産業の劇的な構造変化を論じたものであり、著者らは強いインパクトを受け、中国を中心とする東アジアの自転車産業にテーマを絞った共同研究を始めることとなった。以降、膨大な資料の渉猟と綿密な取材調査がおこなわれ、2008年までの共同研究の成果として、渡辺幸男・周立群・駒形哲哉編著『東アジア自転車産業論－日台中における産業発展と分業の再編』（慶應義塾大学出版会、2009年）が公刊された。著者はこの共同研究を受け継ぎ、さらに「中国の産業発展の特徴を、自転車を事例として自分なりにとらえてみたいと強く思うように」なり、本書の公刊へとつながっていった。この経緯を見てもわかるように、本書は中国の自転車産業を孤立的に分析しているのではなく、一方で、東アジア（日本・台湾・中国）の相互関係の中から中国自転車産業の位置づけを問い、他方で中国の産業発展の全体的特徴の中から自転車産業の特徴を掘り起こそうとしているのである。

まず本書の内容を紹介しよう。序章では、著者の問題意識を述べた後に、自転車および自転車産業の特性が分析され、さらに既存研究の概観をおこなった後に本書の構成が提起される。続く第1章では、中国の自動車産業の形成と発展の経緯が概観される。第2章では、華南地域（主に広東）における自転車産業の発展過程が分析される。対外開放政策の結果、台湾系企業が進出し、先進国市場で通用する品質の自転車の中国での生産が可能になり、と同時に、主要産地間の対象市場別・製品別分業が進むことが明らかにされる。第3章では、華東地域（主に上海、江蘇、浙江）が取り上げられる。ここでも1990年代初頭の台湾完成車メーカーの進出が先進国向け輸出産地化の端緒となった。しかし見逃してはならないのは、この地域の非国有・民営サプライヤーが各地の新興民営完成車メーカーの生産を一部支えたことであり、その存在こそが「世界の自転車工場」となりえた重要な要素で

---

☆ 受理日 2012年11月25日。

あることが強調される。第4章では、華北地域（天津）が扱われる。1990年代初頭に参入規制緩和の後に民営企業が参入し、国有企業集団が解体されるとともに、そうした国有企業集団から人材や技術が民営企業群に移転されることによって産業組織に劇的な再編をもたらした。加えて、近年では国内市場向け供給を独占すると同時に輸出も伸ばしていること、またその過程で業界組織や地方政府が重要な役割を果たしてきていることが指摘される。第5章は、それまでの三つの章がペダル式自転車を分析対象としたのに対して、電動自転車産業の形成と発展を分析対象としている。農用車等の既存技術や既存の部品が自由に組み合わせられて、多数の企業が参入し、緩い規制の下で製品の多様化が進むとともに、全世界の90数パーセントのシェアを中国企業が占めるに至っている。ここにも中国における産業発展の特徴が典型的に見られる。第6章では、業界組織や地方政府の重要役割に関する論議がなされる。あくまで企業が自転車産業の発展の主役であるが、中国においては業界や地方政府の果たす役割が大きいことが指摘される。最後に終章で全体の総括がおこなわれる。

以上、骨子のみにもふれる形で内容を紹介してきたが、一見して本書は、中国自転車産業に関する壮大な歴史分析と地域間の異相と競合関係が描かれた産業研究として、また中国の産業発展の特徴を抽出した中国研究として優れた実証研究であることは明白である。今後、中国の自転車産業に関する研究は、本書への言及なしにはあり得ないであろう。また中国の産業発展の特徴や産業間の比較分析を試みようとする者は、相対的技術低位・労働集約型の産業の一つの典型事例として本書を必ず引用する必要がある。

次に評者のコメントを述べよう。まず最初に指摘したいのは、本書には産業実態の分析のための枠組や手法を記述している箇所がないことである。他方で、通常の学術研究書には必ず含まれている、そうした分析枠組や分析手法をあえて書かないことの積極的な理由を記しているわけでもない。こうしたことに疑問を感じるのは評者だけではないであろう。だが本書は、そうした枠組や手法を明示していないが、実際には自転車産業における製造部面における産業組織、すこし具体的に言いなおすと完成車メーカー（および部品メーカー）の製造部面における競争・分業関係を主として分析する枠組を採用し、膨大な取材調査と広範囲な文献調査によって現実を明らかにするという手法を採っている。だが、そうした産業組織（製造部面における競争・分業関係）に分析を絞ることの意義、すなわちそうした絞込みをおこない、他の領域は紙幅の都合上、捨象せざるをえないが、そうすることによってこそ、中国自転車産業の構造と発展過程の特徴がより明確に描くことができるという、分析枠組上の限定作業が明示されていない。

評者は、そうした限定作業の非明示性によって本書の学術上の価値が減じていると言っているのではなく、それとは逆に、製造部面における産業組織に分析を絞ったことは、本書が中国自転車産業の特徴を抽出する上で大いなる成功に導いていると考えている。とはいえ、次に述べるように分析枠組や分析領域をより多面的にすることによって、本書はさらに大きな学術的価値を産み出す事ができると思われる。すわなち、たとえば完成車メーカーの経営概況に関する冗長な叙述箇所を削ることによって、同じ紙幅でより構造的立体的な産業分析ができたのではないかと、さらにより中国の特徴を明確化することができたのではないかと考えている。以下、ぜひとも本書の分析領域に組み込んで欲しかった点について述べる。「内在的評価ではない、無い物ねだりばかり言っている書評である」との批判を受けるのを承知の上で指摘する。

第一に、本書を一読して最も不思議に感じたのは、著者が膨大な現場観察をしているにもかかわらず、本書には完成車工場の内部の状況がほとんど叙述されていないことである。しかし自転車産業の特性を探る上で工場内部の生産工程・労働過程がどのように編成されているのかを、他の産業との比較をも視野にいれながら、明らかにすることはきわめて重要である。この点について、本書は「完成車（自転車—引用者注）の生産は、労働集約的な組み立て産業であり、熟練によって組み立てのスピードと精度は上がるが、組み立て自体にそれほど高い技術や資本装備を要さない。それゆえ、完成車生産への参入は零細な資本でも比較的用意容易である」（14頁）と序章で述べているが、産業の実態を分析している各章では工場内部にはほとんど言及せず、労働集約・低位技術・低資本装備という論理がくりかえされるのみである。しかし一方で、同じ自転車組み立て工場でも、大規模工場と零細規模工場では内部編成が異なっているのではないかと。国有企業と民営企業、台湾系企業に相違はないのか。競争力の高い企業と低い企業の生産工程上の相違は何か。同じ企業でも歴史的に変化していないのか等という、解明すべき問題が存在していると推察される。他方で、「労働集約的な組み立て産業」と言っても、産業や製品の違いによって、たとえばオートバイや農用車の組み立て工場と比べて自転車は労働集約的なのか、組み立て作業の技能の低位性はどの程度なのか、という問題も明らかにすべきである。

もし工場内部に入れば、工程レイアウトが見えるし、作業分担がわかる。タクトタイムも手待ち時間率も、それら管理しているシステムも把握できる。直行率を開けば品質管理の一端もつかめる。評者も新興国の工場を見てきており、そこでは断片的な事実しか得られず、それを論文にまとめていくことの困難性は十分に承知しているが、あえて今後の課題としてこの点はぜひとも分析していただきたい領域である。

第二に、流通部面の分析が必要であったと評者は考えている。本書では流通経路の相違が完成車メーカーの競争力の相違につながったとする叙述が数カ所あるが、流通経路自体

の分析はまったくない。流通経路の分析なしに自転車メーカーの競争力の説明は不十分であろう。あるいは自転車製造業への参入障壁は、活用できる流通経路が容易に得られるか、そうでないかで、大きく異なってくる。極端に言えば流通企業側が資本を提供し、販路を確保し、部品を調達する場合は、製造企業の参入障壁は組立技術有無のみに絞られる。流通部面の分析は欠けてはならない領域であると考えられる。ただし著者も編著者の一人である渡辺・周・駒形（2009）では華南や天津における販売方式・モデルについて言及があり、競争力との関わりについて効果的な分析がおこなわれている。本書で何故捨象したのか問いたい。

第三に、輸出競争力に関する分析が総括化されていない。中国の自動車産業は輸出競争力が低いが、自転車産業は圧倒的な輸出競争力を有している。この輸出競争力を明快に説明することが読者から求められるのではないだろうか。すなわち、そうした輸出競争力を作り出している要因は何か。コスト競争力か、製品差別化能力か、流通上の競争力か。その輸出競争力を実質的に構築しているのはどの企業か。本書では地域によって輸出競争力のあり方が異なることに言及されているが、華南・華東・華北でそれぞれ競争力を左右していたのはどの企業のどのような要因だったのかを総括的に明らかにできないだろうか。

第四に、終章を読んだ後の正直な感想は、中国の産業発展の特徴と要因に関する、本書の新たなファクトファインディングは何かを明確に整理、区別して提起した方が読者には親切であったという点である。すなわち既存の研究において、外資の進出による影響も、産業組織の分散性も、政府の非統制性、ルールの非存在性等々が中国のダイナミックな産業発展の特徴と言われてきたが、そして本書ではそのような諸特徴がきわめてリアルに、圧倒的な豊富な実例をもって読者に突きつけながら説明されているが、さて本書で初めて明らかにされた点は何かと問うと、浅学の評者には理解しがたかった<sup>1</sup>。

この点に関わって本書では、「自転車産業は、これらのことを示すためのきわめて適切な事例産業である」（i 頁）、「自転車産業からみられる展開が、少なくとも中国の産業発展の特徴を非常によく表す事例である」（2 頁）、「成熟した労働集約型産業である自転車生産の特定地域（中国を指す引用者）への集中と、先進工業国を追い越しての電動車両（電気自転車）の普及は、中国の「改革・開放」と産業発展の特徴をまさに示すものである」（264 頁）等、何カ所かにわたって、いわば（中国の産業発展の特徴を自転車産業は典型的に示している）との叙述がみられる。しかしここであえて、あげ足取り的に言うと（従来の研

<sup>1</sup> この点について、伊藤亜聖「書評 駒形哲也著『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）『アジア経済』第53巻第4号、2012年6月、において伊藤氏は「この競争の全面的展開を何らかの要因によって生じた結果だと捉えれば、本書では産業の発展を決定的に規定する要因は主張されない。要素価格も、外資企業も、産業集積も、新産業も、「中国自転車産業」全体の発展論理の一部を構成するにすぎない」「本書は単独の要因のみでは説明不能な「中国自転車産業の発展」を提示するもの、と評価することができる」という興味深い理解を述べている。

究で既に明らかにされている中国産業発展の特徴を本書は自転車産業を事例研究することによって追認したにすぎない」と誤解されるおそれがある。著者は、既存研究によって既に明らかにされている中国産業発展の特徴と、本書によって初めて明らかにされた特徴を終章において明確に腑分けして叙述すべきであったと評者は考えている。またそうした腑分けこそが、読者の理解を助け、本書の価値をより高めることになると思われる。

第五に、同じく既存研究において指摘されてきた中国の産業発展のダイナミズムにかかわる点であるが、評者が愚考するには、そうしたダイナミズムが発展を促進してきた多くの産業が存在する一方で、そうした産業組織の分散性等が発展を阻害している産業もあるという認識も踏まえた上でのダイナミズムの両面的理解が必要である。たとえば、乗用車（トラックやバス、乗貨両用車等は除く）の先進国への輸出競争力という点では中国の民族系自動車メーカーはなおも成功していない。この製品分野ではそうしたダイナミズムがあまり役にたっているようには見えない。むしろ大手民族系企業（第一汽車等）の短期的利益優先と長期的観点からの開発能力構築における手抜きがみられる。既存研究が指摘するダイナミズム論の中に時期的限定性、産業の相違による限定性、あるいは発展と阻害の両面性を組み込むことが、中国の産業発展をより体系的に把握する上で求められているのではないだろうか。この観点から本書において中国における自転車産業の特殊性・個別性と一般性・包括性を論じ分けて欲しかった。

以上述べてきたような領域と観点が本書に書き込まれるならば、本書の書名を『中国自転車産業論』とすることが可能となるのではないだろうか。当初、渡辺・周・駒形（2009）が『東アジア自転車産業論』であるのに対して、本書が『中国の自転車産業』となっているのは分析枠組みの構造化立体化がやや不足しているからではないかと評者は感じたが、上述の書き加えによってそうした不足を補えないだろうか。

最後に、副題が適切でないと思われる。『「改革・開放」と産業発展』という副題は、ありふれているし、印象的でないという点においても、中国自転車産業発展における主要因を1978年の「改革・開放」政策に始まる一連の制度改革とするミスリーディングを引き起こす可能性がある。「改革・開放」以降の制度改革が自転車産業の発展につながってきたことは事実であるが、本書はそのことをメインテーマに設定しているのであろうか。それはあくまで背景の一つではないだろうか。本書の構成を見ても、叙述の最も中心部分は、第2章・華南、第3章・華東、第4章・華北（天津）の三つの章であり、第5章・電動自転車と第6章・業界組織と地方政府は準主役である。そして華南と華東、華北の三つの自転車産業集積地間の歴史的地域的異相性と競合・分業関係の分析に本書の紙幅の半分以上が費やされているし、その分析が本書の競争優位を最も生み出している点であると評者は考えている。そうすると副題は『産業集積地間の異相性と競合・分業関係』とでもした方が、しっ

書評 『中国の自転車産業－「改革・開放」と産業発展－』

くりくるのではないだろうか。