

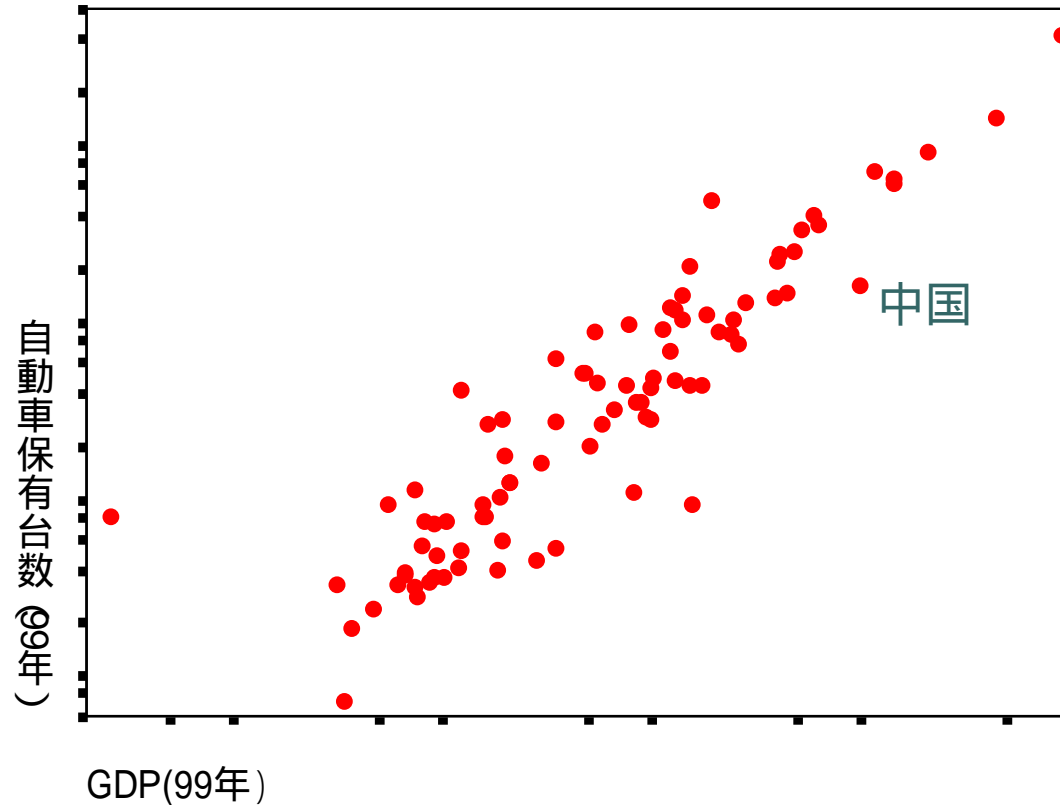
中国経済学会第2回全国大会パネル討論「発展する経済と拡大する格差」



地域経済発展と自動車

丸川知雄(東京大学社会科学研究所)

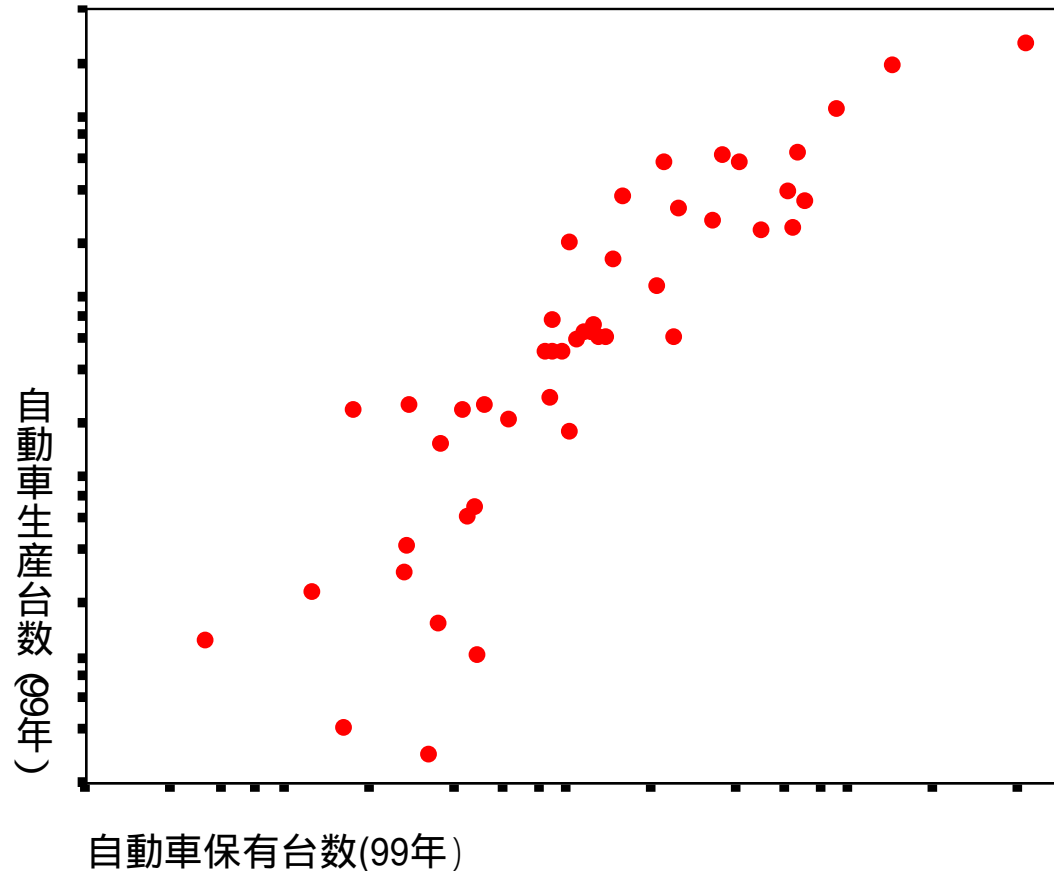
豊かな国は自動車を持っている。 る。



両対数グラフ、R=0.983

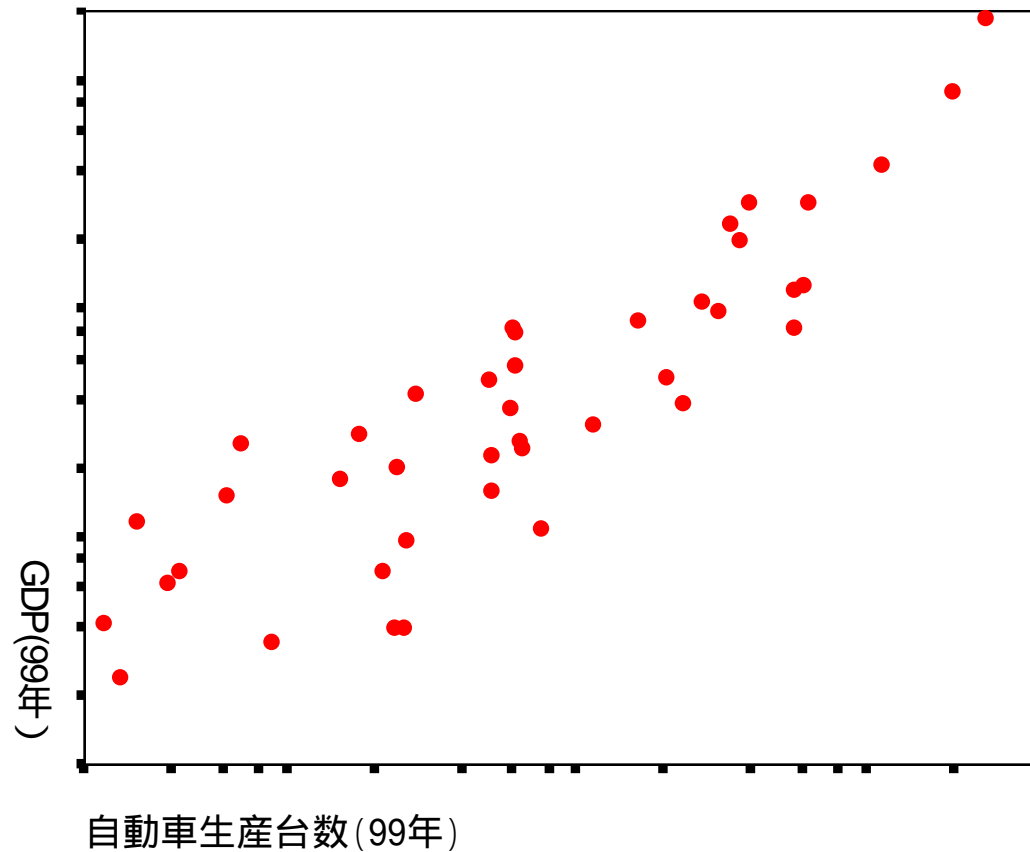
世界88カ国

自動車を持っている国は自動車生産も多い。



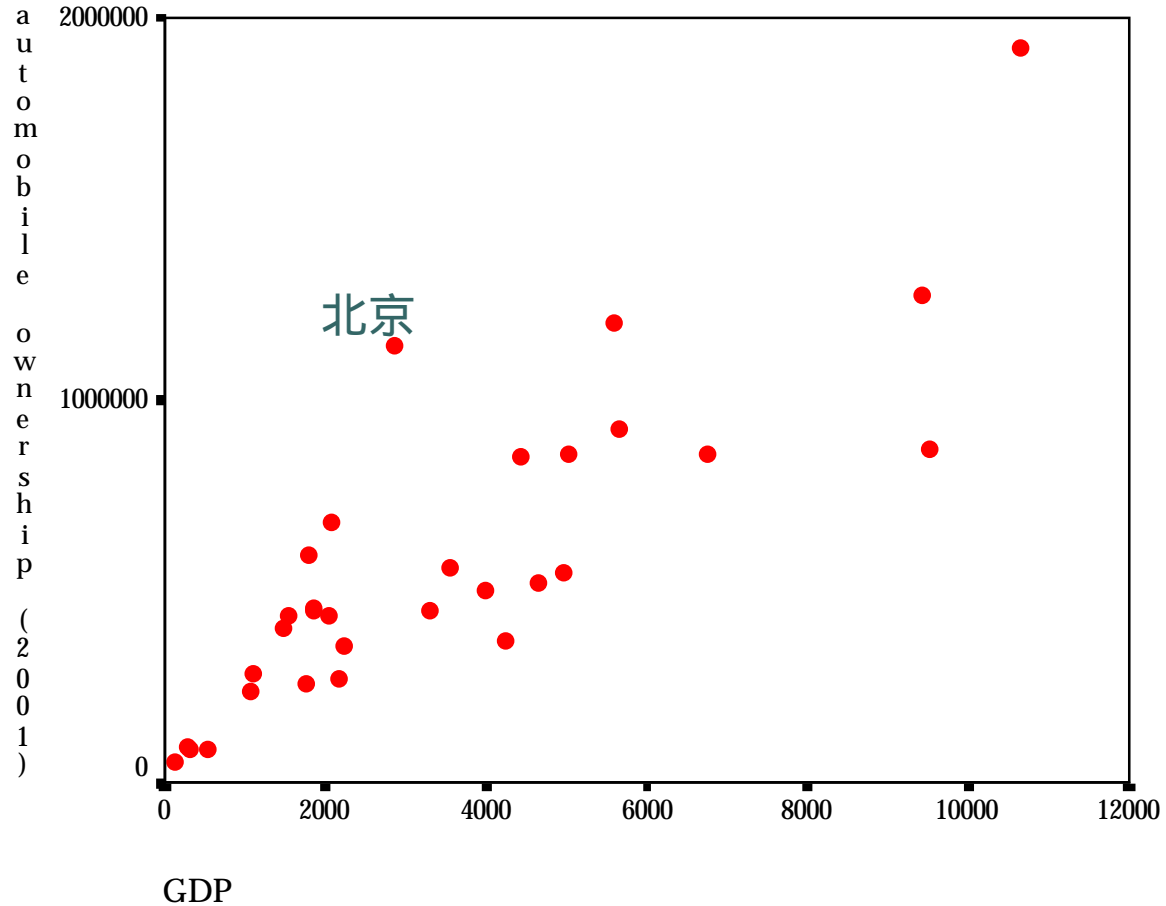
R=0.915、53カ国

自動車生産の多い国は豊かである。

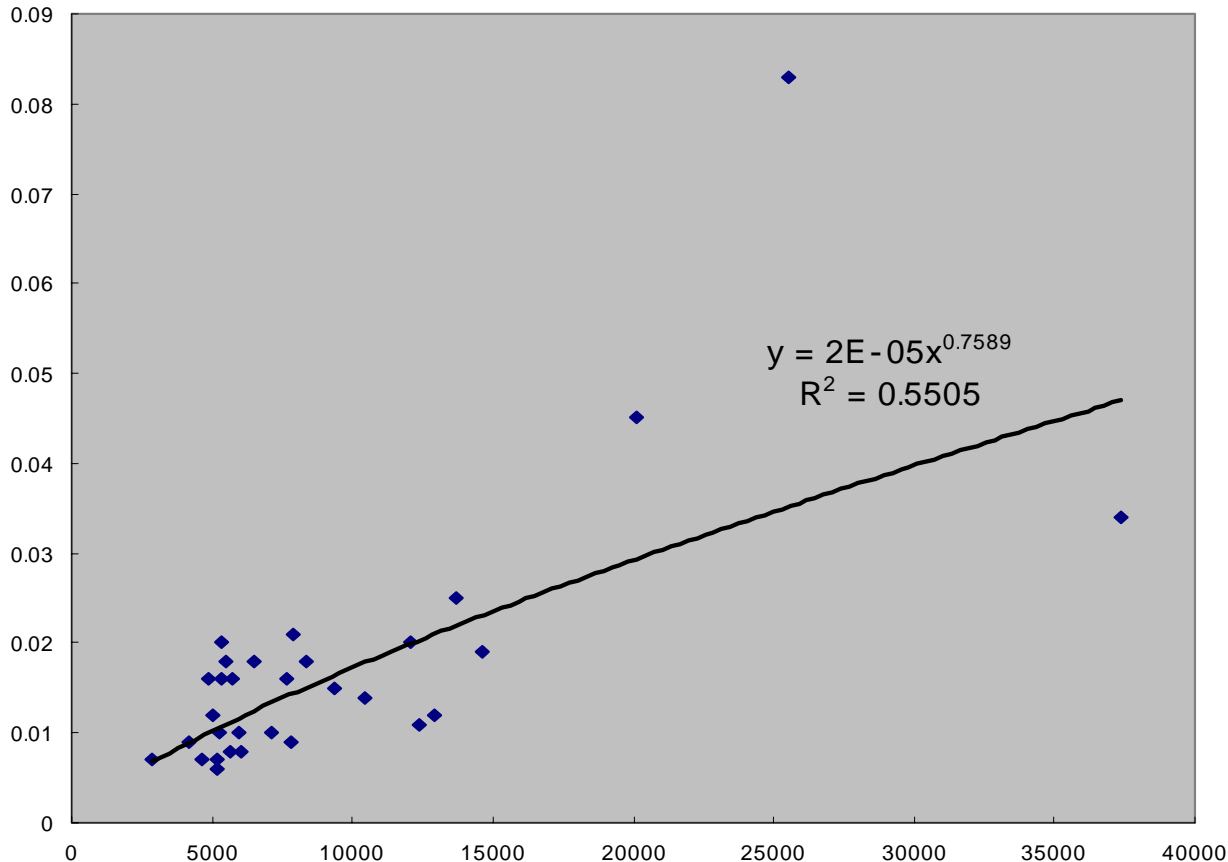


R=0.948、54カ国

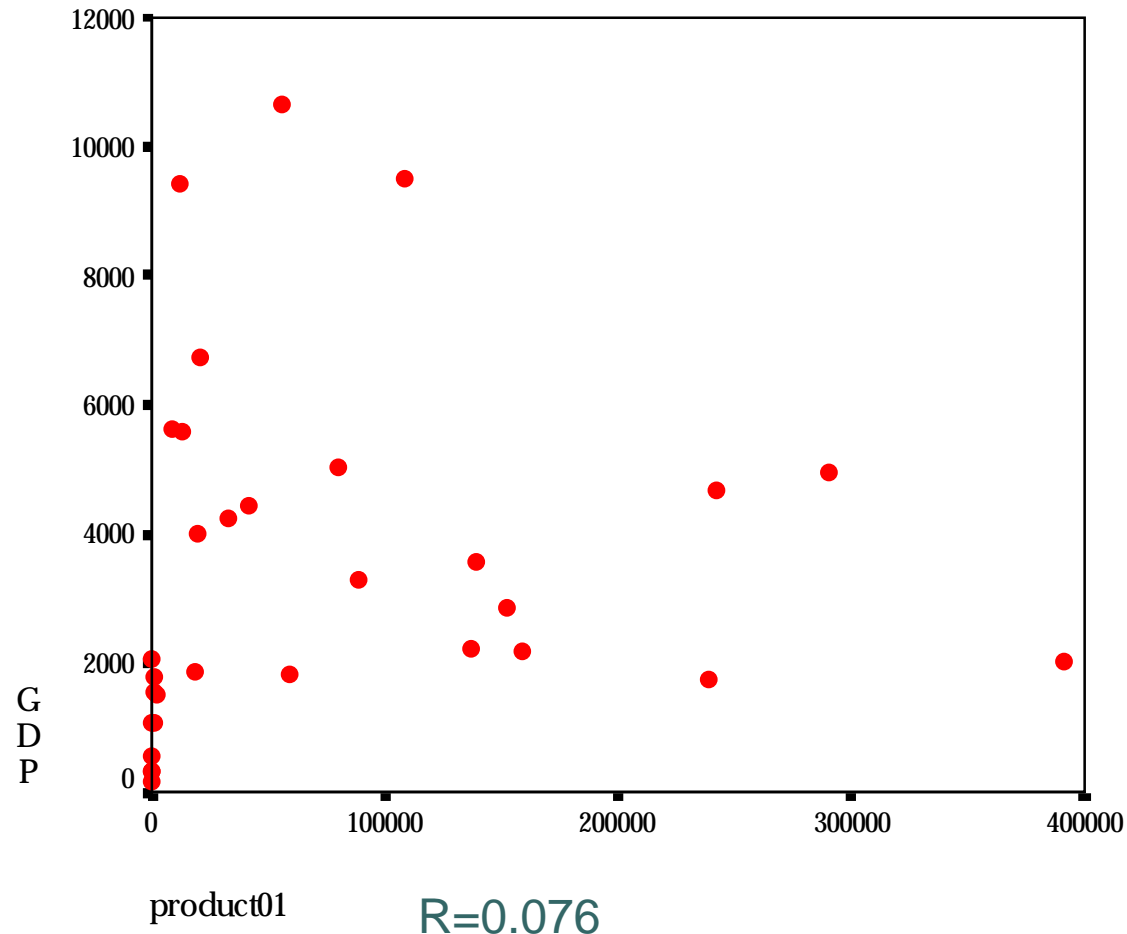
中国の豊かな地域は自動車を持っている。

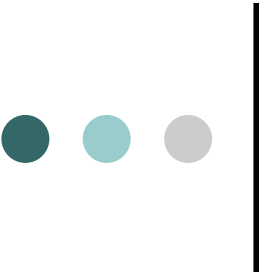


1人あたり所得の多い地方は、1人あたり自動車保有台数も多い。最も多い北京市(100人あたり8台)と最も少ない江西省(同0.6台)に14倍の格差。平均的には1人あたりGDPが2倍になると、自動車保有台数は1.7倍になる。

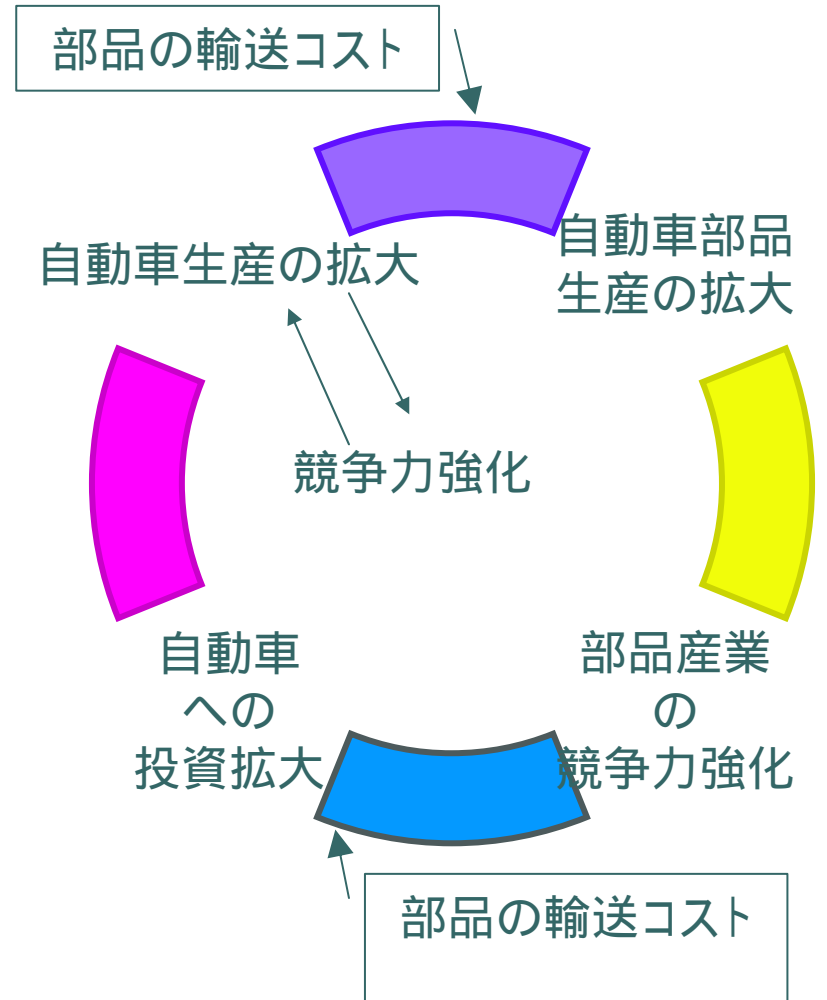
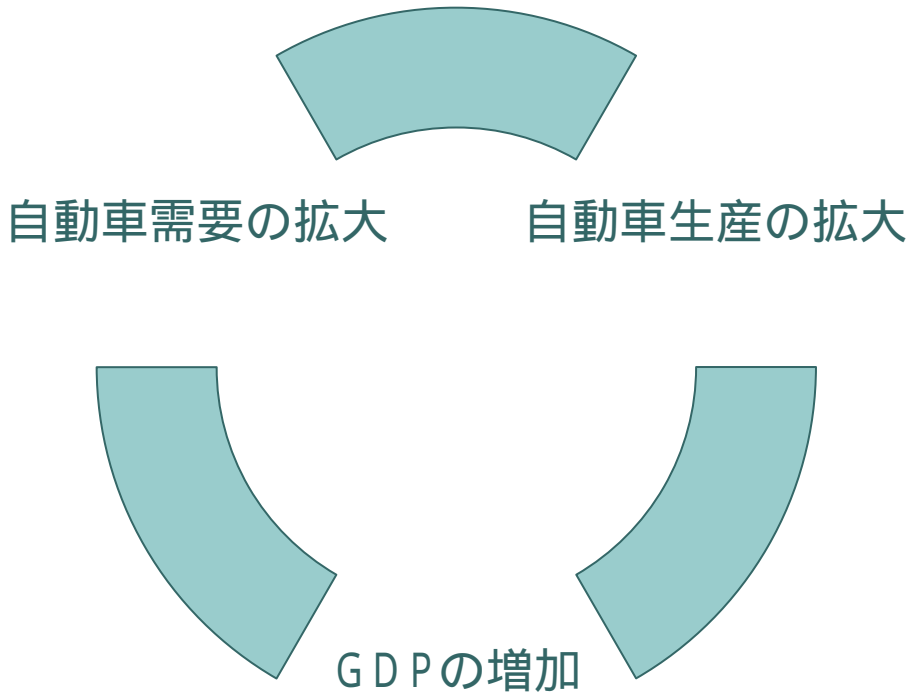


自動車を生産している地域が必ずしも豊かというわけでもない。

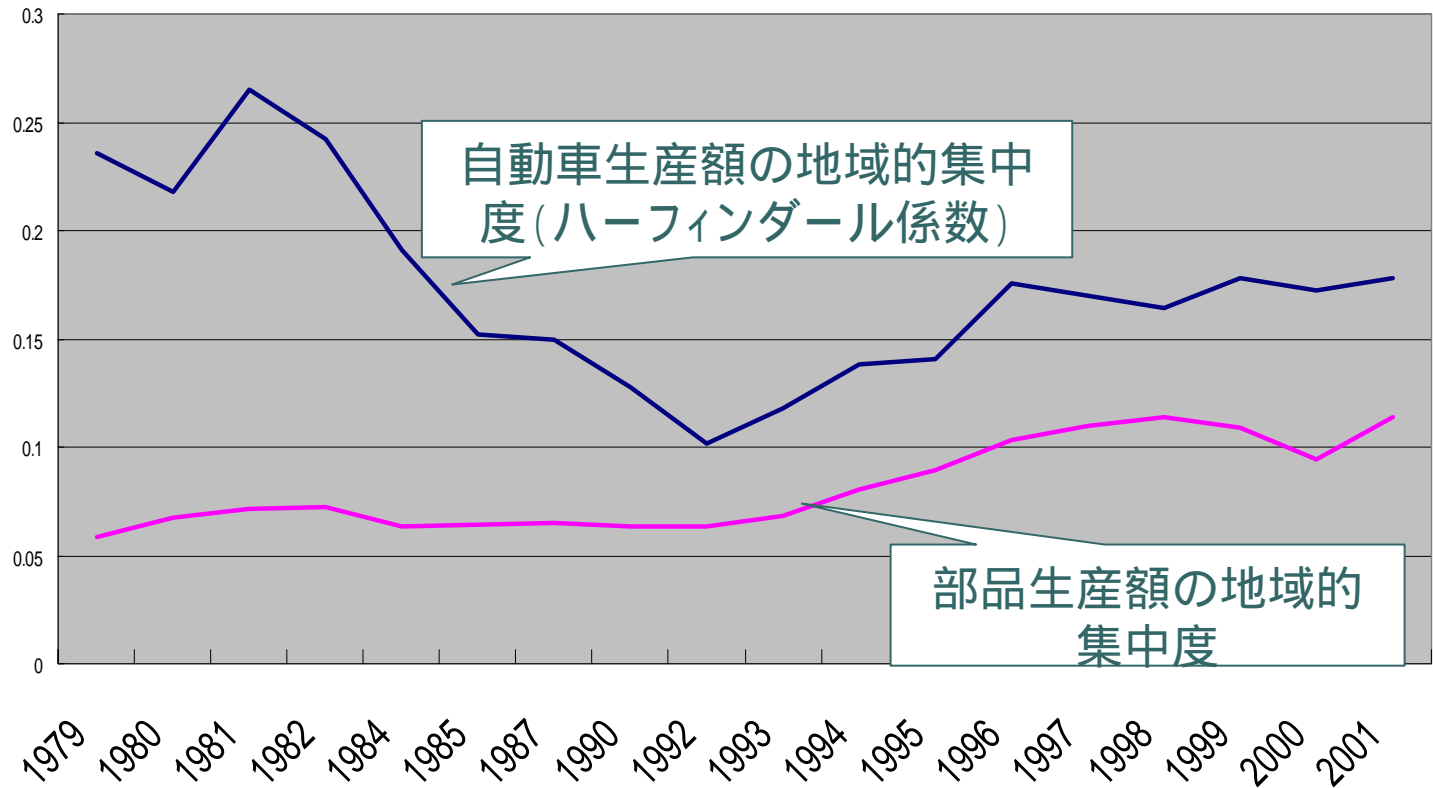


- 
- 自動車の需要と供給が相互促進的に拡大するメカニズムは今のところ中国の地域間には働いていない。
 - それは中国自動車産業の発展段階がまだ低いことと関係している？
 - 中国の自動車産業で働いているとすれば、自動車部品需要と部品生産の相互促進メカニズムであろう。

つまり、左の大循環ではなく、右の小循環なら、中国で働いている可能性がある。



改革・開放以降、自動車の生産額は分散化 集中化 部品の生産額は集中化





自動車生産が分散化から集中化に転換した経緯(1)

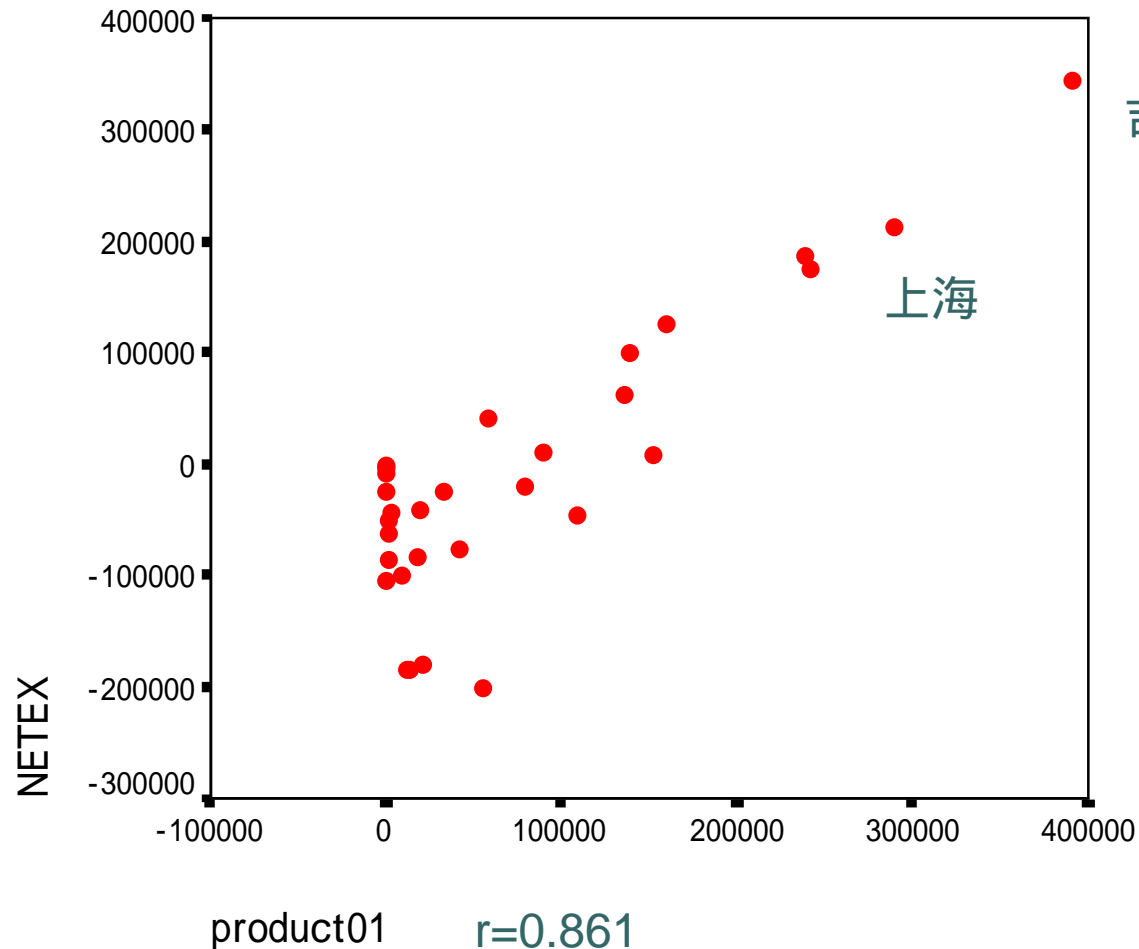
- 1979年には、第一汽車のある吉林省が自動車生産額の30%を占め、東風汽車のある湖北省が16%、北京市が11%を占めていた。
- 80年代の地方分権化によって地方での自動車生産が拡大し、市場も分断されていたことから分散化が進展。




自動車生産が分散化から集中化に転換した経緯(2)

- 1992年以降、各地域の自動車産業における地位はもっぱら域内の乗用車メーカーに左右されることに。2001年時点では吉林省が21%、上海市が19%、湖北省が18%。

自動車産業の自己循環的拡大： 生産台数の多い地域は移出台数 も多い。





自動車生産拡大 近隣の自動車部品生産拡大、の証拠

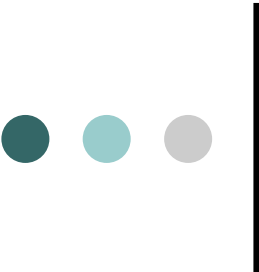
- 乗用車メーカー11社と部品メーカー478社の取引関係に関するロジット分析(取引あり = 1, 取引なし = 0)によれば、両者の距離は取引関係の有無に有意な負の影響を与える。
- いくつかの乗用車メーカーの取引先分布を見てみよう…。



上海VWの部品調達先企業 201社の内訳

国有企業	50社
独系企業	23社
米系企業	23社
日系企業	12社
香港系企業	8社
仏系企業	3社
非国有の内資企業	39社
不明の内資企業	27社
その他外資	16社

上海市	89社
江蘇省	25社
浙江省	15社
貴州省	12社
湖北省	10社
吉林省	7社
その他	43社



上海GMの部品調達先企業95社の内訳

米系企業	21社
国有企業	12社
独系企業	11社
日系企業	5社
その他外資企業	14社
非国有の内資企業	21社
不明の内資企業	11社

上海市	57社
江蘇省	14社
浙江省	12社
その他	12社



上海VWと上海GMの観察から 言えること

- ・部品需要の波及効果は上海市と隣接する江蘇省、浙江省に及んでいる。
- ・国籍・系列よりも地縁が重要

自動車部品生産の拡大 部品産業の競争力強化、の証拠

神竜汽車(武漢市)の部品調達先142社の内訳

一汽VW(長春市)の部品調達先181社の内訳

湖北省	48社
上海市	26社
江蘇省	10社
浙江省	8社

上海市	41社
吉林省	34社
江蘇省	16社
浙江省	15社
湖北省	10社
河北省	10社

・上海市の部品メーカーは取引先乗用車メーカー数が多い。江蘇省、浙江省も係数は有意ではないが多い傾向が見られる。

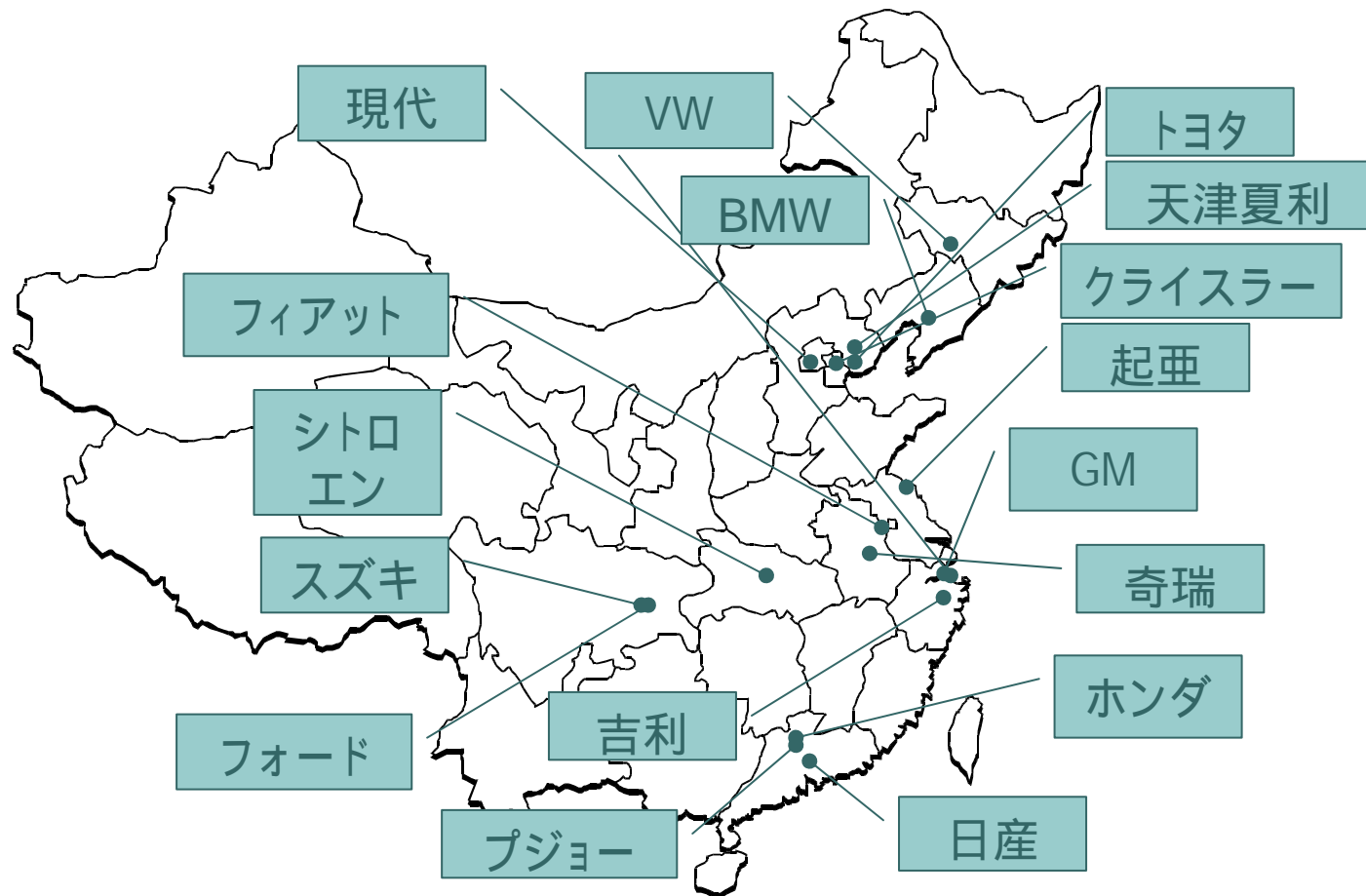
・部品産業における上海、浙江、江蘇の地位が向上している。

自動車・オートバイ部品生産額における各省シェア

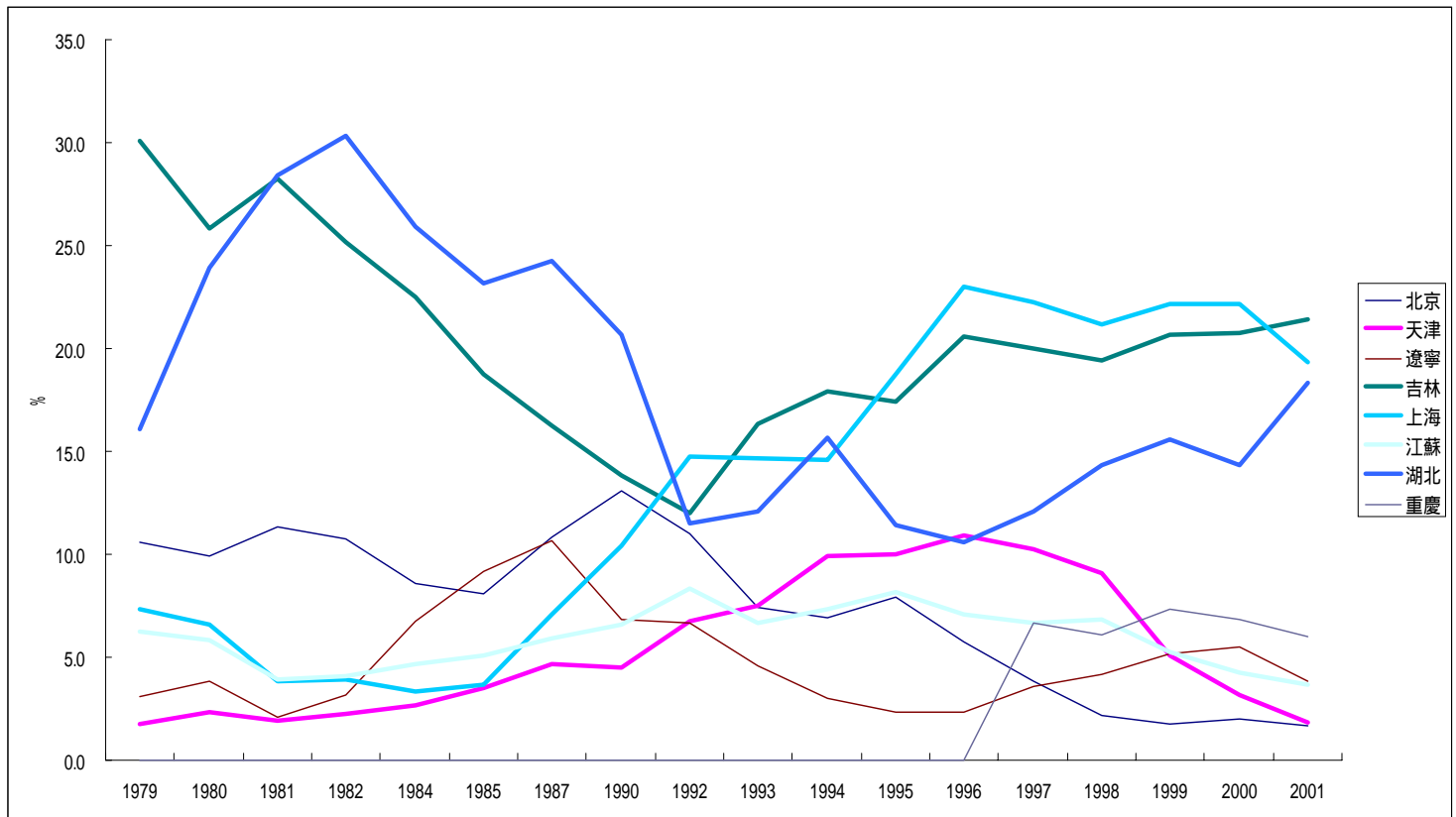
1992		2001	
湖北	11.4%	上海	27.4%
上海	10.8%	浙江	9.1%
北京	7.9%	江蘇	9.1%
四川	7.8%	遼寧	6.7%
浙江	6.9%	湖北	6.5%


● ● ●

部品産業の競争力向上 乗用車への新規 参入というメカニズムは働いていない。 1996年以降の乗用車への新規参入



部品産業が強い上海・江蘇・浙江
が自動車生産におけるシェアを拡大
しているわけでもない。





部品調達に有利な場所に新規参入が集まらない理由

- 中国政府の外資進出に対する規制のために国有自動車メーカーのある場所に進出先は限定される。上海GMが進出したとき、その席を巡ってトヨタ、GM、フォードらが激しく争った。もし進出が自由だったらどうなったか？
- 外資同士が同じパートナーを共有することはできれば避けたいと思っている。
- 他地域への販売拡大にはいろいろな制限があるので、まず地元市場を確保したい。そのためには他の競争相手が少ない市場が有利。



小括：自動車産業における求心力と遠心力

- 求心力は、自動車部品生産における規模の経済性と、部品の輸送コスト。
- 遠心力は 中国政府の産業政策、外資規制、地域間での市場の分断——外資は地域市場をまず確保しようとする。そのためには先客がないほうがいい。



今後は集中か分散か

- 国全体で見ると、遠心力の方が求心力よりも強い。しかし、上海へのGM, VWの集中、長春へのVWとトヨタの集中、武漢へのシトロエンと日産の集中、重慶へのスズキとフォードの集中など、小さな集中は起きており、これらがさらなる集中を呼ぶ可能性はある。
- 上海周辺一極集中はないとしても、数カ所に集中するだろう。



中国の地域経済発展と自動車

- 今のところ、自動車産業の発展とその地域の豊かさとが直結するという現象はみられない。
- 自動車産業と自動車部品産業とが相互にロックインする現象は発生しつつあるが、政策に阻まれてまだ十分に展開するに至っていない。
- だが、後者については今後進展していく可能性が高い。そしてそれはいずれGDPにインパクトを与える可能性もある。