

遼寧中部都市群の自動車産業の現状と展望

- 中核都市・瀋陽市を中心として -

(前編)

現代文化研究所主事研究員 八杉理・ERINA 調査研究部研究員 朱永浩

要 旨

遼寧省の地域開発計画「遼寧中部都市群」形成が推進される中、中核都市となる瀋陽市の役割が注目されている。本稿で取り上げる自動車産業は、近年、瀋陽市を中心として省の基幹産業の一つと位置付けられ、急速に発展している。

その産業基盤形成に向う各級行政機関の取り組み、および具体的な振興策をレビューしつつ、自動車市場の成長を背景にした企業の集積度合いが加速したことを確認した。

そして、国有・民営・外資といった資本形態の異なる3つの類型に分類し、具体的なケーススタディを取り上げながら、各類型の完成車と部品メーカー間の取引の特徴について検討する。

以上を通じ、瀋陽市の自動車産業育成の課題と、今後の日中韓との間のビジネス上の可能性を展望する。

キーワード：瀋陽市、自動車産業、自動車部品、集積動向、取引状況

目 次

(前編)

1. はじめに
2. 瀋陽市の自動車産業の現状
 - 2-1. 急成長する中国の自動車産業
 - 2-2. 拡大する瀋陽市の自動車産業
3. 瀋陽市の自動車産業振興策
 - 3-1. 自動車産業集積に向けた各級行政の取り組み
 - 3-2. 瀋陽市大東区の事例

(後編)

4. 瀋陽市の自動車メーカー・部品メーカーの集積動向
5. 自動車メーカーの特徴と部品調達政策 - 資本形態の3タイプ
 - 5-1. 華晨金杯 (Brilliance Auto) のケース
 - 5-2. 華晨宝馬 (BMW) のケース
 - 5-3. 中順汽車 (Polarsun Motor) のケース
 - 5-4. その他の自動車メーカー・部品メーカー
6. 終わりに - 瀋陽市自動車産業にとっての課題と展望

1. はじめに

近年、中国中央政府の東北振興戦略の実施を背景に、東北地区各省の地域開発計画が次々と立案され、中核都市

から周辺中小都市への経済浮揚効果が期待されている。遼寧省においても「遼寧中部都市群¹」が提唱され、インフラ整備や広域経済圏の形成などの取り組みが進められている。

なお、中国における地域開発政策を分析する上で、最近では地方都市の産業集積動向に注目が集まっている。例えば、上海市を中心とする長江デルタや、広州市周辺の珠江デルタでみられる地域での産業集積について、その形成要因となる政策や担い手(企業動向)の研究が多数ある(加藤 2003、朽木 2007、他)。他方、遼寧省においても、産業集積形成が今後の持続的かつ自律的な経済発展の大きな課題として、特に石油化学産業、自動車産業、ハイテク産業、機械産業などを基幹産業と位置付ける集積状況についての分析がある(唐 2006)。

遼寧省政府は2005年1月に「遼寧旧工業基地振興規劃」を発表し、その中で製造業や農業、ハイテク産業などを今後の重点発展産業として提起した。製造業の中でも、自動車産業については2010年までに完成車の生産能力を計127万台/年(うち、乗用車が計45万台/年)にまで引き上げ、エンジンの生産能力を計175万基/年に拡大することが中長期目標として掲げられた²。この中長期目標を達成するために、各自動車メーカーは積極的な生産能力拡大を遂行

¹具体的には、瀋陽市、鞍山市、撫順市、本溪市、營口市、遼陽市、鉄嶺市の7都市を指す。

²2005年現在、遼寧省の自動車生産台数(乗用車・商用車等を含む)は15万台で、全国の2.6%に相当する。なお、自動車生産の上位省・直轄市には、北京市(59万台)、吉林省(58万台)、上海市(48万台)、広東省(40万台)などが入っている(国家統計局『中国統計年鑑』2006年版、中国統計出版社、564ページ)。

しつつあり、中国の各地に点在する自動車産業集積の一つとして、瀋陽市が急速にクローズ・アップされている。

本稿は、遼寧中部都市群の中核都市である瀋陽市を対象地域とし、自動車産業を対象産業として展開していく。自動車産業を取り上げるのは、単に瀋陽市が経済発展のための主要な育成産業と位置付けているからではない³。周知のように、自動車産業は電機・電子産業などの他の産業に比べ、部品点数が2～5万点もあり、非常に裾野の広い産業である。そのため、セット・メーカー（完成車メーカー）からピース・メーカー（零細部品メーカー）のつながりなど、重層的な産業構造を持っている。従って、地域開発政策と周辺地域の集積状況を検討するうえで、自動車産業が極めて有意な産業であるといえる。

以下、前編では、瀋陽市にとっての自動車産業はいかに重要な産業と捉えられているか、瀋陽市自動車産業の変遷と各級行政機関の取り組みを紹介する。そして、具体的な事例として、瀋陽市自動車産業の中核となる大東区の自動車産業の現状、その具体的な育成策を取り上げる。

次号の後編では、瀋陽市における完成車・部品メーカーの集積状況を概観する（定性情報による政策・集積状況の特徴を析出）。そして、筆者らが2007年9月までに行った現地調査の成果を取り入れ、国有・民営・外資といった資

本形態の異なる3つのケースを取り上げながら、同地域の自動車メーカー間の取引状況などの最新動向を明らかにする（現地ヒアリングによるメーカーの実態を調査）。その上で、今後の自動車産業の発展の可能性を探るだけでなく、実際の取引状況を鑑みて、日本や韓国などの北東アジア経済協力のもとで展開するビジネスの可能性を示していきたい。

2. 瀋陽市の自動車産業の現状

2-1. 急成長する中国の自動車産業

1990年代の中国の年間自動車生産台数は、毎年200万台以下であったが、2000年に入ってから、乗用車の生産拡大を背景に急成長を見せている。2006年の生産台数は計728万台に達し、ドイツを抜いてアメリカ、日本に次ぐ世界第3位の自動車生産国として台頭した。また、2006年の販売（卸）台数も計722万台に達して、世界の自動車産業における中国のプレゼンスが着実に増してきた（表1）。

中国の自動車産業に係わる諸政策は、まず1994年7月に中国政府が公表した「産業政策要綱」で自動車産業を国家の基幹産業の1つに指定した。その後、中国初となる個別産業の政策文書「汽車産業発展政策」（自動車産業政策）が同年2月に策定された。その中では、自動車産業の再編・

表1 中国自動車の生産・販売台数の推移（千台）

年	生産台数				販売（卸）台数			
	合計	乗用車	バス	トラック	合計	乗用車	バス	トラック
1990	509.2	42.4	23.1	269.1	-	-	-	-
1991	708.8	81.1	175.7	452.0	-	-	-	-
1992	1,061.7	162.7	272.6	626.4	976.1	160.1	235.9	580.1
1993	1,296.8	229.7	292.2	774.9	1,171.6	223.0	260.4	688.2
1994	1,353.4	250.3	317.2	785.9	1,337.3	250.8	312.4	774.2
1995	1,452.7	325.5	405.5	721.8	1,441.8	322.8	320.1	638.4
1996	1,474.9	391.1	395.2	688.6	1,458.7	386.7	386.2	685.8
1997	1,582.6	487.7	435.6	659.3	1,565.9	479.6	420.4	665.9
1998	1,627.8	507.1	459.0	661.7	1,603.1	508.3	436.7	658.1
1999	1,831.6	566.1	509.2	756.3	1,833.0	570.8	511.3	750.9
2000	2,068.2	607.4	709.0	751.7	2,078.4	614.4	707.5	756.5
2001	2,341.5	703.5	834.9	803.1	2,371.1	721.5	830.1	819.6
2002	3,251.2	1,090.8	1,064.2	1,096.2	3,248.1	1,126.0	1,045.4	1,076.6
2003	4,443.7	2,018.9	1,195.2	1,229.6	4,390.8	1,971.6	1,207.8	1,211.4
2004 [*]	5,070.8	3,283.0	271.8	1,419.1	5,071.6	3,271.0	273.6	1,427.8
2005 [*]	5,707.7	3,930.7	267.1	1,453.4	5,758.2	3,971.1	269.2	1,461.1
2006 ^{**}	7,279.7	5,233.1	293.6	1,662.0	7,216.0	5,176.0	288.9	1,658.4

（注^{*}）2004年以降は牽引車を含む。

（注^{**}）2006年はMPV、SUVを除く。

（出所）現代文化研究所『中国における自動車産業政策に関する調査研究報告書』国際経済交流財団、2007年、より作成。

³ 瀋陽市の自動車産業は、同市の国内総生産（GDP）の10%以上を占める。同市の2005年GDPは2,484.1億元で、同自動車工業生産総額（規模以上企業のみ）が261.5億元に達した。また、自動車生産台数（乗用車、商用車等を含む）で見た場合、2005年現在、瀋陽市が遼寧省全体の92%を占めている。（遼寧省統計局『遼寧統計年鑑』2006年版、中国統計出版社、314ページ。瀋陽年鑑編委会『瀋陽年鑑』2006年版、中国統計出版社、134、348ページ）。

集約化、国産化率規制、外資に対する進出規制、個人ユーザーの乗用車購入の促進、輸入規制などが盛り込まれた。しかし、自動車産業政策が唱えた企業の再編・集約化政策は、国有企業の債務増加の結果を招き、そのツケは財政に回ってくるという悪循環となった⁴。

その後、2001年12月に新中国としてWTOに正式加盟したことにより、WTOルールに基づいた各種の規制撤廃を段階的に実施するようになり、自動車産業の政策転換が急務となった。

このような政策的背景にあり、10年ぶりに自動車産業政策を改訂し、新たな「汽車産業発展政策」(新自動車産業政策)が2004年6月に公布された。新自動車産業政策の改訂目的は、内外自動車メーカー、部品メーカーにとって政策の透明性を図ることで、主たる内容に外資進出規制や輸入規制の緩和が示された。また、今後の自動車産業発展の方向性を示す省エネルギー推進と、中国自動車メーカーの国際競争力強化、さらにメーカー主体での自主開発やブランド育成の奨励についても言及された。こうして、今日まで続く政策面での新たな自動車産業の発展指針が示されることとなった⁵。

以上のように、特に乗用車分野における規制緩和の影響を受け、外国メーカーは中国での投資拡大を図ってきた。外国メーカーは中国を日欧米市場と同じく世界の重要な市場の一つとして捉え始め、日米欧韓の主要メーカーが中国各地に出揃うようになった。こうして、各メーカーを中心とする自動車産業の集積が、上海市や長春市、天津市、広

州市などで加速している。日本の「トップ・スリー」であるトヨタ、ホンダ、日産の状況をいえば、各社は広州市に相次いで生産拠点を設け、各メーカーの系列を中心とする部品メーカーの集積が急速に形成されつつある。

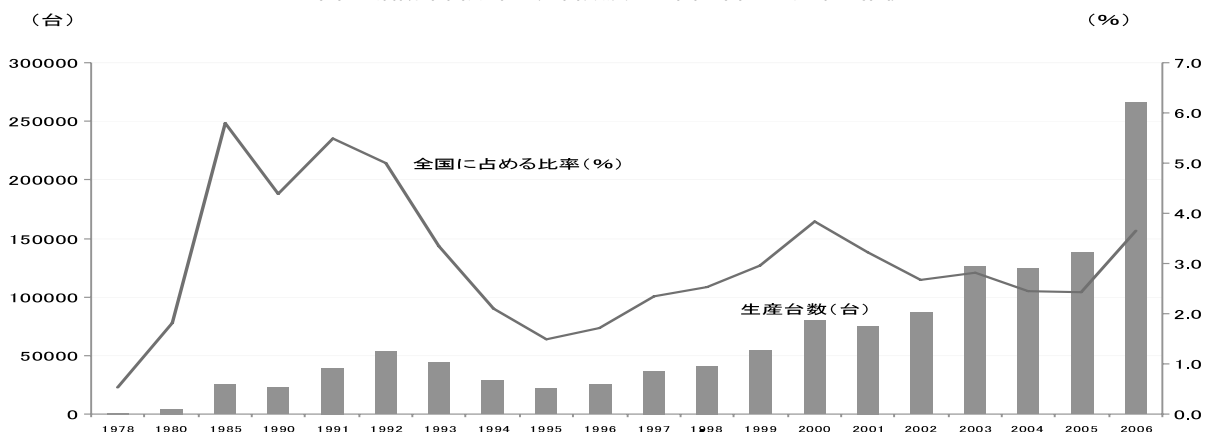
また、最近では、民族系自動車メーカーは低価格を武器に市場シェアを伸ばしてきており、品質も規模の拡大に伴って地場の部品メーカーが成長してきている。本稿で取り上げた瀋陽市でも同様な状況が見られたが、中国では既に自動車メーカーの熾烈な市場間競争が展開され、それを支える部品メーカーも技術的、コスト的な競争圧力が日増しに高まっている。

2-2. 拡大する瀋陽市の自動車産業

中国で最初に自動車が生産された地は、瀋陽市である。1930年に、当時の奉天軍閥・張学良が奉天(現在の瀋陽市大東区)に中国初の自動車工場を設立し、1931年に「民生」ブランドのトラックを試作した。しかし、同年の満州事変で同工場は日本の支配下に入ったため、瀋陽市の自動車生産は戦乱で挫折を余儀なくされた。

瀋陽市における自動車の本格的生産は、新中国成立後の1958年以降のことである。この頃、瀋陽市で瀋陽汽車製造廠や瀋陽轎車修配廠などの自動車修理工場が稼働し始め、1974年からは小型トラックの生産にも着手した。商用車の生産が次第に拡大してきたとはいえ、改革開放が始まった1978年当時の生産台数は、僅か784台で微々たるものであった(図1)。

図1 瀋陽市自動車生産台数及び全国に占める比率の推移



(注)生産台数は、乗用車、バス、トラックを含む。

(出所)瀋陽年鑑編委会『瀋陽年鑑』2006年版、中国統計出版社、356ページ。国家統計局『中国統計年鑑』2006年版、中国統計出版社、564ページ。瀋陽市経済委員会汽車産業発展弁公室資料より作成。

⁴高山勇一・丸川知雄「自動車産業の産業政策」(丸川知雄・高山勇一編『[新版]グローバル競争時代の中国自動車産業』蒼蒼社、2005年)、60~61ページ。

⁵前掲書(注4)、70ページ。

改革開放後、最初の転機が訪れたのは、1984年である。当時の自動車工業の政府管理部門である「瀋陽汽車工業公司」と、その管轄下にある66社の国有企業とともに瀋陽市人民政府から分離して、1つの企業体として「金杯汽車股份有限公司」(以下、瀋陽金杯)が設立された⁶。

1990年代に入って、上海汽車工業(集団)総公司や第一汽車集団(以下、第一汽車)などの国内大手メーカーと、世界的な自動車メジャーのフォルクスワーゲン(VW)、ゼネラルモーターズ(GM)などとの合弁企業は、中国自動車市場において圧倒的な市場シェアを占めるようになった。この時期、瀋陽金杯は、トヨタ自動車の技術供与によって、1991年11月に生産第1号の商用車「ハイエース」をラインオフした。1995年、第一汽車は瀋陽市政府から瀋陽金杯資本の51%を買い取り、瀋陽金杯を傘下におさめたが、両者は数年後に決裂した。その後発展瀋陽市の自動車産業の停滞がしばらく続いた。

2000年以降、瀋陽市の自動車産業が新たな成長期に入り、従来の商用車中心の自動車生産が、乗用車を中心とした生産体制に転換した。自主開発の「中華」ブランドの乗用車をはじめ、外資系・民族系自動車メーカーの新規参加が増え、自動車生産が拡大している。図1で示されるように、生産台数の拡大に伴って、全国の自動車生産に占める瀋陽市のシェアが3.7%となった。

2006年末現在、瀋陽市には完成車メーカー6社(華晨金杯汽車有限公司、華晨寶馬汽車有限公司、瀋陽金杯車輛製造有限公司、上海通用(瀋陽)北盛汽車有限公司、中順汽車控股有限公司、瀋陽瀋飛日野汽車製造有限公司)、エンジンメーカー4社(瀋陽航天三菱汽車發動機製造有限公司、瀋陽新光華農汽車發動機有限公司、瀋陽新光汽車發動機製造工場、瀋陽新光華翔汽車發動機製造有限公司)、その他部品メーカー約160社が立地している⁷。

このように、瀋陽市に各メーカーの産業立地が進展することで、瀋陽市の自動車生産は2006年に対前年比92.5%増の26.6万台にまで成長し、市場での販売台数も同72.8%増の26万台となった。2007年1～7月の生産台数は対前年比51.8%増の20.4万台、販売台数は同45.6%増の19.8万台となっており、近年は安定した成長を見せている⁸。

3. 瀋陽市の自動車産業振興策

3-1. 自動車産業集積に向けた各級行政の取り組み

前述したように、この数年、自動車産業の集積地としての瀋陽市の地域特性が次第に現われてきている。その主な理由として、自動車産業の発展に向けた瀋陽市の各級行政機関の積極的な取り組みが挙げられる。

まず、1999年にドイツの自動車メーカーであるBMWの瀋陽への進出が決定されると同時に、瀋陽市政府経済委員会の下部行政組織として、専門部署の「瀋陽市経済委員会汽車産業発展弁公室」(以下、瀋陽市自動車弁公室)が設立された。設立当初、瀋陽市自動車弁公室は技術レベルの高い企業の瀋陽への進出に際して、「自動車産業発展専用基金」を用いて奨励金を支給した(なお、現在、同基金制度は既に廃止されている)。

2007年9月現在、瀋陽市自動車弁公室には、整車処(完成車部門)と部品処(部品部門)があり、7名の官員が、自動車産業振興策の企画・立案、国内外自動車メーカーの誘致、進出企業支援サービスなどを担当している。

この他、大東区にある「瀋陽-欧盟経済開発区」、鉄西新区にある「瀋陽経済技術開発区(SEDA)」、渾南新区にある「瀋陽国家高新技术産業開発区」、蘇家屯区にある「雪松経済技術開発区」にも、自動車部品産業パークを設けるなど、各行政機関は自動車産業の振興を図ろうとしている(図2)。とりわけ、大東区には、完成車メーカー3社の他、この完成車メーカーと取引関係のある部品メーカーの集積も出来つつある。このため、次節では大東区の取り組みを事例として取り上げる。

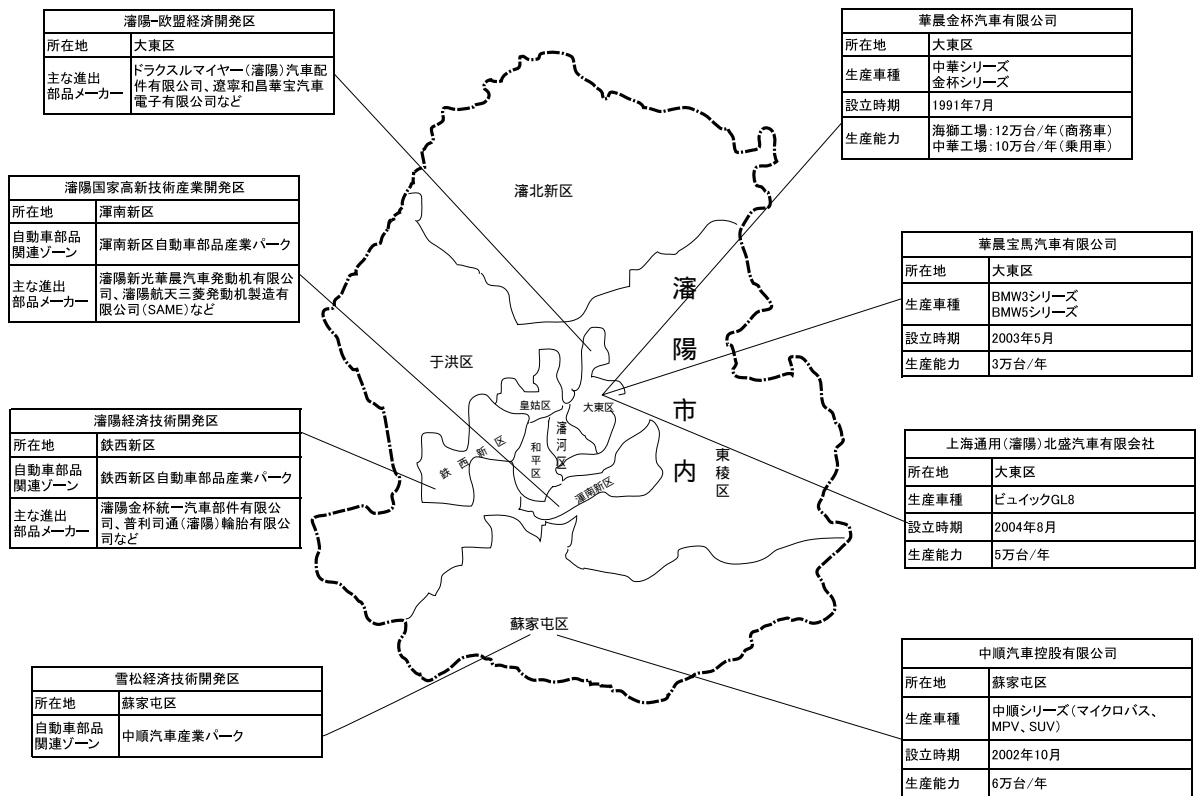
また、各行政機関による熱心な投資誘致活動に加えて、瀋陽市には豊富な自動車産業労働者を提供できるというメリットもある。市内にある100校余りの大学、専門学校と職業高校の中に、技師と技術者を育成する学校がある。自動車関連でいえば、「瀋陽職業技術学院自動車分校」があり、また外国の自動車メーカーとしては唯一技術者育成に乗り出したトヨタの「トヨタ金杯技工育成センター」(1990年9月設立)などがある。それらの教育機関を卒業した技術者は、瀋陽市及び周辺地域にある自動車関連企業に就職している。

⁶丸川知雄『現代中国の産業』中公新書、2007年、265ページ。

⁷瀋陽市経済委員会汽車産業発展弁公室資料による。部品メーカーは、規模以上企業(国有企業と年商500万元以上の非国有企業)のみを指す。なお、その他零細部品メーカーを入れれば、400社以上にのぼるといふ(瀋陽市経済委員会汽車産業発展弁公室へのヒアリング調査(2007年9月10日実施))。

⁸瀋陽市経済委員会汽車産業発展弁公室資料による。

図2 瀋陽市における主な自動車メーカー（完成車）と自動車部品産業パークの立地状況



(出所)筆者作成。

3-2 瀋陽市大東区の事例

▶ 大東区の概要

大東区は瀋陽市内の東部に位置し、面積が59.1km²、戸籍人口が約65万人、瀋陽市中心部の5大行政区の1つである(図2)。自動車産業をはじめ、機械設備産業、製菓産業などが集積する大東区は、遼寧省の重要な工業基地でもある。

計画経済期に多くの国有企業を抱えていた大東区は、改革開放の初期段階で景気の低迷を経験し、瀋陽市においても経済的に遅れた地域の1つとなっていた。しかし、1990年代以降になると、自動車産業などの主要産業が地域経済を牽引し、大東区経済が急速に成長してきている。2005年の大東区の国内総生産(GDP)は90.4億元に達し、前年同期比32.3%増となった。また、同区の社会固定資産投資額が120億元(同52.5%増)を記録したのである⁹。

2007年10月現在、大東区には、自動車メーカーの華晨金杯汽車有限公司(前身は瀋陽金杯。英語表記: Brilliance Jinbei Automobile Co., Ltd.)、華晨宝馬汽車有限公司(BMW Brilliance Automotive Limited)、上海通用(瀋陽)

北盛汽車有限公司(Shanghai GM(ShenYang) Norsom Motors Co., Ltd.)が集積している(図2)。

そして、自動車メーカーを支える自動車部品産業の集積にも力を入れている大東区では、既にも上記3社に部品を供給する部品メーカーが近隣地域に進出して取引を開始している。これら部品メーカーは周辺の自動車メーカーだけに部品を供給するだけでなく、長春市や北京市、天津市などの市場をも開拓しており、今後も中国東北部の自動車部品生産基地としての将来が期待されている。

▶ 大東区行政の取り組み

自動車産業の集積を目指す大東区には、自動車専門行政部門の「大東区汽車産業開発建設指揮部」(以下、自動車指揮部)がある。自動車指揮部は、2006年9月に設立され、2007年年初より正式に稼働した。元大学教授や、英国などの欧州留学経験者ら、精錬された8名のスタッフで構成されている。

自動車指揮部は、大東区経済貿易発展局から独立した行政機関であるが、経済貿易発展局と行政同レベルの行政機

⁹瀋陽年鑑編委会『瀋陽年鑑』2006年版、中国統計出版社、308ページ。

表2 大東区における自動車産業の育成基本方針*

空間システムの構築

新規進出企業について瀋陽市基幹道路（第3環状路）の外側への立地を進める。また、既に進出している企業についても主要道路の外側に移転させる予定。

産業システムの確立

自動車生産規模に対して部品産業の基盤が弱いという問題**を解決するために、自動車部品産業の基盤強化、企業間の資源共同構築・共同利用の推進が必要となる。

物流システムの整備

納品と出荷がスムーズに行われるために、自動車物流システムの整備が必要となる。生産拡大に対応するため、3PL物流の推進や倉庫スペースの確保などの対策が求められる。

サービスシステムの構築

区内自動車メーカー3社に勤める約2万人の従業員は、2010年頃に約4万人に増える見込み。また、部品メーカーの従業員が4万人、自動車物流関連企業の従業員が10万人に達する見通し。そして、生産体制の拡大とモータリゼーションの加速に伴って、自動車ローンや自動車教習所などのサービス産業の育成も急務である。

市場化システムの確立

政府主導の自動車産業集積という現状を改め、民間企業に土地開発事業***を委託するなど、市場メカニズムが機能することによって産業集積が形成されることを目標とする

(注*) 2007年9月現在確認。

(注**) 大東区汽車産業開発建設指揮部によれば、大東区内で調達できる自動車部品（とりわけ、自動車用電子部品）が完成車の生産規模に対してかなり低い水準にある。

(注***) 大東区政府が推進する「事業用地不動産」への工業用地開発の業務委託は、その1例として挙げられる。大東区にとって最初の事業用地不動産は、上海致遠創業投資公司（民営企業）である。2007年末までに、大東区政府は、事業用地不動産を3社に増やす予定。一般不動産企業と違って、事業用地不動産の投資回収期間（約10年）が長いので、適任の企業を慎重に選別することが要求される。なお、選ばれた事業用地不動産に対して、大東区政府は特別な優遇策を講じていない。

(出所) 大東区汽車産業開発建設指揮部へのヒアリング調査（2007年9月11日実施）により作成。

関となっている。また、自動車産業育成に専念するため、進出企業に行政サービスを提供するが、行政管理機能は持たされていない。このため、自動車指揮部の主な職務としては、区内の自動車産業育成策の立案・策定（具体的な育成基本方針について表2を参照されたい）や、自動車関連企業の投資誘致活動などが挙げられる（2007年1～9月の間でも、欧州や日本で部品メーカーの誘致活動を行っている）¹⁰。

この他、自動車部品産業の基盤強化、特に部品の品質を世界レベルにまで高度化させるために、主として自動車部品産業パークと位置付ける「瀋陽 - 欧盟経済開発区」が設置されている。

▶ 瀋陽 - 欧盟経済開発区 (Shenyang-EU Economic Development Zone)

大東区の自動車産業振興政策に、瀋陽 - 欧盟経済開発区の役割が期待される。2005年9月14日に、遼寧省人民政府、瀋陽市人民政府の支持を取り付け、ドイツなど欧州の自動車産業の発展経験を学び、主に欧州の部品メーカーを誘致しようと、省級開発区の「瀋陽ドイツ国際工業園」（瀋陽 - 欧盟経済開発区の前身）が、正式に稼働した。後に、「瀋陽ドイツ国際工業園」から「瀋陽 - 欧盟経済開発区」へと

図3 瀋陽 - 欧盟経済開発区の概要図



(出所) 瀋陽 - 欧盟経済開発区資料より筆者作成。

¹⁰大東区汽車産業開発建設指揮部へのヒアリング調査（2007年9月11日実施）によるもの。なお、大東区経済貿易発展局から独立した行政機関には、「大東区汽車産業開発建設指揮部」の他に、瀋陽 - 欧盟経済開発区、東城商業区、科技産業園区、韓国科技産業区、瀋海物流園などがある。

表3 瀋陽 - 欧盟経済開発区のインフラ整備状況

道路整備	<ul style="list-style-type: none"> ・開発区内の道路ネットワークが完備 ・基幹道路の幅が50m、道路総距離が10.5km
水道供給	<ul style="list-style-type: none"> ・水質が中国国家基準に適合 ・給水能力：1万m³
電力供給	<ul style="list-style-type: none"> ・2回線の電力供給可能 ・開発区進出企業への安定的な電力供給が可能
ガス供給	<ul style="list-style-type: none"> ・生活・工業用ガスが十分に供給可能 ・ガス供給能力：6万m³/日
汚水処理	<ul style="list-style-type: none"> ・雨水と廃水の分流処理システムを採用 ・処理後の水質が国家汚染物質排出基準2級に適合 ・汚水処理工場の処理能力：5万トン/日
通信設備	<ul style="list-style-type: none"> ・国際電話、携帯電話などの通信設備が利用可能 ・テレビ電話会議、ADSLが提供可能
暖房供給	<ul style="list-style-type: none"> ・供熱能力：60トン/時間 ・循環水流量：1,500トン/時間

(注) 2007年9月現在の整備状況。

(出所) 瀋陽-欧盟経済開発区管理委員会へのヒアリング調査(2007年9月10日実施)により作成。

名称が変更された。

2007年9月現在、瀋陽 - 欧盟経済開発区の開発計画面積が18km²で、第3環状路の東北部に位置する。第3環状路、102国道、203国道の3本の基幹道路に取り囲まれる工業用土地(12km²)の他にも、第3環状路の内側(西南方向)には生活エリア(6km²)がある(図3)。

瀋陽 - 欧盟経済開発区は自動車部品産業と設備製造業を中心に、自動車電子・電気、自動車用素材としての化学工業、設備製造業などへの投資誘致に努めている。開発済みの工業用地(1.36km²)については、インフラ施設(表3)が既に整備されている。さらに2008年には、工商管理局、税務署、税関などが全て揃った「ワンストップ・サービス」が提供される予定である。

既に瀋陽 - 欧盟経済開発区に進出した企業には、ドラクスルマイヤー(瀋陽)汽车配件有限公司(独・Lisa Draxlmaier)、遼寧和昌華宝汽車電子有限公司などが入っており、今後も自動車部品メーカーの進出が一層期待されている。

以上、前編では、瀋陽市自動車産業の概要とその特徴、及び産業集積の形成に向けての各級行政機関の取り組みを紹介してきた。次号(後編)では、具体的な事例の検討を通じて、瀋陽市自動車産業の集積状況を踏まえた上で、完

写真1 瀋陽 - 欧盟経済開発区管理委員会



写真2 瀋陽 - 欧盟経済開発区のシンボルと建設中の工場



成車メーカーと部品メーカーの取引状況を分析し、日中韓における今後のビジネス上の可能性を探っていききたい。

筆者略歴

八杉 理

1974年1月生まれ

株式会社 現代文化研究所主事研究員

社団法人 中日文化研究所客員研究員

財団法人 素形材センター中国自動車部品産業調査委員

日本国際経済学会会員、国際ビジネス研究学会会員、日

本現代中国学会会員、アジア市場経済学会会員

朱 永浩

1974年4月生まれ

ERINA調査研究部研究員

日本国際経済学会会員、アジア経営学会会員、アジアア

フリカ研究所所員

参考文献

- 加藤弘之『地域の発展』名古屋大学出版会、2003年。
- 朽木昭文『アジア産業クラスター論 フローチャート・アプローチの可能性』書籍工房早山、2007年。
- 国家統計局『中国統計年鑑』2006年版、中国統計出版社。
- 瀋陽年鑑編委会『瀋陽年鑑』各年版、中国統計出版社。
- 筑波昌之編『中国東北振興政策の動向と今後のポテンシャル』ERINA booklet(Vol. 6)、環日本海経済研究所、2007年。
- 唐曉華ほか『産業集群：遼寧経済増長の路径選択』经济管理出版社、2006年。
- 丸川知雄・高山勇一編『〔新版〕グローバル競争時代の中国自動車産業』蒼蒼社、2005年。
- 丸川知雄『現代中国の産業』中公新書、2007年。
- 山岡茂樹『開放中国のクルマたち：その技術と技術体制』日本経済評論社、1996年。

*The Current Status of and Future Prospects for the Automobile
Industry in the Central Liaoning City Cluster
(with a focus on the core city of Shenyang)
(Part One)*

YASUGI Osamu

Deputy Senior Researcher, Research Division 1,
GENDAI Advanced Studies Research Organization

ZHU Yonghao

Researcher, Research Division, ERINA

Summary

Amid the pressing forward of the formation of the "Central Liaoning City Cluster" in the regional development planning of Liaoning Province, the role of Shenyang, which is to be the core city, is the focus of attention. In this paper, we cover the automobile industry, which in recent years has been rated as one of the key industries for the province-having Shenyang at its center-and it is developing rapidly.

Reviewing the initiatives toward forming this industrial base of administrative organs of all levels and the concrete promotion measures, we confirmed that the level being built up by enterprises accelerated against a background of the growth in the automobile market.

Sorting into three different types of capital-use-state-owned, privately-owned, and foreign-capital funded-and raising concrete case studies, we investigate the special features of business undertakings between manufacturers of completed cars and components of each of the three types.

Via the above, we take a look at the problems in the fostering of the automobile industry in Shenyang, and the future potential for business between Japan, China and the ROK.