

第2章 中国のオートバイ産業*

松岡憲司（龍谷大学）

はじめに

近年、内外を問わず自動車産業の分業構造に関する研究が活発である。組立加工型産業の典型である自動車は、さまざまな時代や地域における分業構造の違いを調べるためには恰好の対象であるからであろう。

それに比べるとオートバイ産業研究は、あまり活発でない¹。これは生産額、雇用者数など産業の規模が四輪車に比べ圧倒的に小さいことや、技術

的にも四輪車に比べると単純で生産システムとしても工程数が少ないことなどの理由があると思われる。日本企業を含む多くの自動車メーカーは、二輪車・オートバイにそのルーツをもっている。日本では本田技研（以下ホンダと略す）、スズキが二輪車からスタートし、四輪ともに現在も二輪を生産していることは周知のとおりである。ドイツではBMWが、航空機エンジンからスタートし、二輪と四輪をどちらも生産している。また発展途上国において、まずオートバイ産業が発展するというケースは珍しくない。

中国に関する研究においても同様なことが言える。中国の自動車産業に関しては多くの論文・書物が発表されているのに対して、中国の二輪車産業を扱った研究は非常に少ない²。

われわれは、1998年から2000年にかけて計三回にわたり中国の主要オートバイ・メーカーが集まっている重慶において現地調査を実施した。本稿は、その調査にもとづいて、重慶市を中心として中国のオートバイ産業の現状を展望することを目的としている。

1 成長過程³

中国のオートバイ産業⁴は1950年代にスタートした。当初は軍用、警察などの公用のオートバイが主で、主要なモデルとしては現在の上海一易初摩托車公

*本稿作成にあたっては、重慶市の各オートバイ・メーカー、日本のオートバイ・メーカー（本田技研、ヤマハ、スズキ）、日本貿易振興会アジア経済研究所、共同研究パートナーの重慶社会科学学院などさまざまな方々にお世話になったことに謝意を表したい。

¹ 出水[1991]、大塚・小田巻[1998]、太田原[2000]などがある。

² 筆者が見た限りでは、山岡茂樹[1996]第6章 摩托車、大原[1999a][1999c]が数少ない例外である。

³ 本節は『中国汽車工業年鑑 1999』pp.56-58「摩托車発展」に大きく依存している。中国オートバイ産業の発展経過については中国汽車工業史編集部[1996]四 摩托車編(pp.171-233)に詳しく述べられている。

⁴ 中国語でオートバイは摩托車（モーター車）とよばれる。

司の前身である上海摩托車製造廠の「幸福 250」、北京摩托車製造廠の「東風 250」（貨客両用車）、江西洪都摩托車製造廠（航空工業系統）の「長江 750」（サイドカー）などがあった。これらのモデルはソ連・東欧のオートバイをモデルとしたものであったという。例えば幸福 250 は 2 サイクル単気筒、チェコのヤワの 52 年型モデルのライセンス製品であった⁵。また長江 750 は BMW の R 71 を原型としたソ連のウラル M72 型（4 サイクル水平対向 2 気筒空冷エンジン）をモデルとしたものであった⁶。1970 年代に入ると郵便物などの配達のためのオートバイとして、国務院“郵電部”（郵政省に相当）系統が設立した河南堰師摩托車廠の「黄河 250」や、南昌郵電摩托車廠の「雄獅 250」の生産が始まった。

このような公用オートバイによって中国のオートバイ産業はスタートしたが、民生用のオートバイ生産がスタートしたのは 1980 年代に入ってからである。

『中国汽車工業年鑑 1999』の「摩托車發展（オートバイの發展）」によると、1980 年代以降、中国オートバイ産業の發展は 1980 年代の初期段階と 1990 年代の發展段階の二段階に分けられる。第一段階の 1980 年代は「立ち上がりの段階」であり、外国からの技術導入・模倣の段階であった（同書 p.56）。企業数で見ると、第六次五カ年計画（1981-85 年）期間に 20 社から 100 社余りに増え、モデル数も 10 タイプ 3 種排気量から 90 タイプ 10 種排気量へ、生産台数は 45000 台（1980 年）から 103 万台（1985 年）にそれぞれ急増している。第七次五カ年計画（1986-90 年）期間に成長をもたらした要因には二つがあげられる。まず經濟發展による民間の消費需要の拡大であり、もう一つは軍事工場の民需転換、いわゆる「軍転民」である。後述のように重慶の軍事工場であった嘉陵が日本のホンダと技術提携しオートバイ生産をはじめたのも 1983 年であった⁷。

90 年代に入ると、中国のオートバイ産業は發展段階に入り、急成長をはじめた。まず新規参入が相次ぎ、それら企業が急成長をとげた。現在の主要企業の約半分が 1992 年以降にオートバイ生産を始めた企業であるという（同書 p.56）。また外国企業との合弁・提携が活発になった。たとえば重慶の建設工業は 1992 年に日本のヤマハとの合弁、建設雅馬哈摩托車を設立、また嘉陵工業も 1993 年にホンダとの合弁企業、嘉陵-本田発動機有限公司を設立している。さらにモデルチェンジも活発になった。これらの結果、生産台数は飛躍的に拡大し、1990 年の 97 万台から 97 年には 1000 万台を超え、世界最大のオートバイ生産国となった⁸。1998 年には生産台数が前年比マイナス 12.5% と大幅に減少したが、そ

⁵ 山岡 [1996] p.213

⁶ 山岡 [1996] p.223

⁷ FOURIN [1999] p.220。

⁸ その他の世界主要オートバイ生産国では、二位がインド 358 万 9,865 台、三位が日本 225 万 1711 台、4 位が台湾 118 万 1796 台となっている。生産台数はそれぞれ 1999 年。本田技研『世

の後 1999 年には再び増加に転じ、1127 万台に達した⁹。1998 年の生産減は、国有企業改革などリストラによる所得の減少、住宅、医療、年金、教育などの改革による将来支出の増加懸念から消費が伸び悩んでいることに加え、WTO に加盟すればオートバイの部品や完成品が安く輸入されるとの期待から消費者が買い控えしているのではないかという見方も出ている。しかし 第八次五カ年計画（1991-95 年）期間の平均年成長率が 52%であったのに対して 1996 年は 20%弱ということは、中国のオートバイ産業が成熟期に入りつつあることを示すとも考えられる。

表 1 中国オートバイ産業の推移

年	生産	保有	輸出	輸入
1980	49,234	n.a.	n.a.	6,303
1981	134,859	n.a.	n.a.	15,338
1982	213,746	n.a.	n.a.	1,306
1983	287,152	369,519	4,000	2,110
1984	528,301	478,655	19,708	107,339
1985	1,045,062	784,712	8,481	286,095
1986	635,127	1,361,172	8,797	159,410
1987	734,457	1,752,504	22,731	28,778
1988	1,171,368	2,321,307	47,000	49,218
1989	1,031,721	2,996,649	3,482	53,548
1990	965,768	3,413,015	7,819	11,571
1991	1,317,345	4,186,124	17,993	2,362
1992	1,982,187	5,231,553	73,534	6,994
1993	3,536,106	8,587,874	81,174	240,445
1994	5,291,453	10,938,161	73,648	333,780
1995	7,836,139	13,719,272	88,613	46,248
1996	9,295,185	16,100,508	75,363	2,911
1997	10,039,362	20,222,195	91,938	1,495
1998	8,789,427	n.a	110,576	308
1999	11,269,136	n.a	258,184	1,756

注：ここでのオートバイには、二輪車だけでなく、サイドカー（辺三輪車）、後二輪の三輪車（後三輪車）も含まれている。

『世界二輪車概況 1999 年版』

⁹ 人民日報 2000 年 5 月 29 日（ここでは人民日報 Online 版によっている）。

出所：『中国汽車工業年鑑（各年版）』、FOURIN[1999]より作成

2 主要メーカー

1998年現在の中国の二輪車メーカー数は『中国汽車工業年鑑 1999』によると50cc以下の二輪軽便オートバイで59社、それ以上の普通オートバイが116社となっているが、この両方を作っているメーカーもある¹⁰。日本の調査会社FOURINによれば97年時点で143社となっている¹¹。しかし『汽車工業年鑑』に記載されていないメーカーが多くあり、実際のメーカー数は不明である。200社以上あるという推定もあれば、中国全土に400-600社ほども存在するのではないかと見る向きもある。これは、オートバイが自動車に比べ部品点数が少なく構造も比較的簡単であり、また、エンジンをはじめ様々な構成部品も部品商などから購入することが可能で、町でみかける修理屋などでも組み立てることができるためである。したがって中国のオートバイ・メーカーの正確な企業数を捉えることはできないというのが実情である。この中で、輕騎集団（含む新大洲）が100万台を超しているのをはじめとして、嘉陵集団と金城集団が50万台以上、捷達、建設、広州、銭江、長鈴（含む大長江）、の5社が30万台を超している¹²。車種は排気量50-750ccまで800モデル以上あるといわれているが、生産台数の97.7%、販売台数の98.4%は125cc以下の比較的小型のモデルである。もっとも多いのは100ccクラスと125ccクラスでそれぞれ生産台数の29.45%、30.15%、販売台数の30.24%、29.85%を占めている¹³。

主要メーカーの生産台数および提携外資は、表2のようになっている。

この中の主要メーカーの概況は以下のようにになっている¹⁴¹⁵。重慶のメーカー、嘉陵と建設については、第Ⅱ節で述べるのでここでは省いている。

表2 中国のオートバイメーカー生産台数上位10社（1998年）

所在地	系統	企業名	提携企業名	提携形態	生産台数
山東省 済南市	中国輕工業 總會	中国輕騎集団（含む新大洲公 司）	スズキ	技術提携 合弁あり	1,663,255
南京市	中国航空工 業總公司	金城集団有限公司	スズキ	技術提携 合弁あり	517,261

¹⁰ その他、サイドカー12社、前一輪後二輪の三輪オートバイが48社となっているが、これらの生産台数はあまり多くない。

¹¹ FOURIN[1999]p.202。

¹² 『中国汽車工業年鑑 1999』p.116。

¹³ 同書 p.116 の表「1998年幾種排量摩托車產銷情況」による。

¹⁴ 各社の紹介についてはFOURIN[1999]および各社のホームページに依存している。

¹⁵ 集団所有（郷鎮企業）である江蘇捷達摩托車有限公司については概要を知ることができなかった。

重慶市	兵器部北方工業	中国嘉陵工業コフン公司(集団)	ホンダ	技術提携 合弁あり	504,237
江蘇省 蘇州	集体 (郷鎮)	江蘇捷達摩托車有限公司			405,115
重慶市	兵器部北方工業	建設工業(集団) 有限責任公司	ヤマハ	技術提携 合弁あり	374,923
広東省 広州市	中国軽工業 総会	広州摩托車集团公司	ホンダ	技術提携 合弁あり	348,954
浙江省 温嶺市	機械工業局	浙江銭江摩托車集团有限公司	金獅子集団		369,965
湖南省 株州	航空工業系	株州南方摩托車製造有限公司	ヤマハ	技術提携 合弁あり	241,453
広東省 江門市	機械工業局 系	江門市大長江摩托車有限公司			231,008
河南省 洛陽市	兵器部北方 工業(中・タ イ合資)	洛陽北方易初摩托車有限公司	ホンダ	技術提携	204,089

(出所)『中国汽車工業年鑑 1999』より作成

注：生産台数は、50cc 未満（軽便車）、50cc 以上（普通車）の合計

図1 中国のオートバイメーカーの所在

①中国軽騎集団（<http://www.china-qingqi.com/>）

まず生産台数第一位の済南軽騎摩托車は、山東省の中国軽騎集団の中心メーカーである。系統は中国軽工業総会に属する。1985年にスズキから技術導入を行い小・中型バイクを生産開始している。スズキとは合弁企業済南軽騎鈴木摩托車を96年に設立した。1993年12月に上海証券取引所に上場している。同社が多数の株式を所有している海南新大洲も深く証券取引所に上場している。

②金城集団

1949年に設立され飛行機の修理、航空設備の製造を行っていた南京金城機械廠（中国航空工業総公司系）が前身で1987年よりオートバイの生産をはじめている。1992年に金城摩托車集団を結成し、さらに1996年に金城集団有限公司となっている。1994年にマレーシア、金獅子集団（Gold Lion グループ）と南京金城機械有限公司、日本のスズキと南京金城鈴木摩托車有限公司というふたつの合弁企業を設立している。と同時に自ら外国に合弁企業を設立したり、早くから技術輸出に着手し、製品輸出も多く国際的な活躍が目立つ企業である。

③広州摩托車（<http://www.gzmotors.com/>）

軽騎と同様に中国軽工業総会の系統に属する。1992年にホンダと合弁企業、

五羊本田摩托車有限公司を設立している。1997年に集団を結成した。製品は100cc、125cc、150ccの3タイプである。

④浙江銭江摩托車

機械工業局系統の温嶺化工機械廠が1985年にオートバイの生産を開始したのが始まりである。その後1993年に浙江摩托車と改称、1995年にマレーシアの金獅子集団（Gold Lion グループ）との合弁企業を設立した。

⑤株州南方摩托車製造有限公司

航空工業総公司系で1951年設立の南方航空動力が1980年代に中国最初の国産オートバイの生産を始めたと言われている。1993年よりヤマハと50%ずつの出資で合弁企業株州南方雅馬哈摩托車製造公司を設立している。

⑥江門市大長江摩托車有限公司

機械工業局系統の長春長鈴摩托車の子会社である。親企業である長春長鈴摩托車は元々、長春汽油機廠というエンジン・メーカーであった。1980年からオートバイの生産を開始、1984年にスズキと技術提携を結んだ。1994年にマレーシアの金獅集団と合弁企業、長春長鈴摩托車を設立した。大長江は1997年以来、長鈴を上回る生産台数をあげている。

⑦洛陽北方易初摩托車 (<http://www.dayangmotorcycle.com/>)

兵器工業部北方工業系統の北方摩托車廠と上海易初にも出資しているタイ正大集団（CP グループ）との合弁企業で1992年に設立された。持ち株比率は中国側45%、CPグループ55%となっている。製品は50ccから250ccまで7シリーズ30モデル以上と幅広い。ホンダと技術提携している。

3 日系メーカー

急成長を続ける中国オートバイ市場には日本を含む外国企業にとって重要な市場であり、また技術導入という中国メーカー側の需要もあって多くの外国企業が進出している。日本のオートバイ・メーカー4社をはじめ、台湾（三陽、光陽）、フランスのプジョー、イタリアのピアジオなどとの提携企業は20社以上にのぼる。

以下、日系企業についてその進出状況を紹介しよう。ただし、重慶での日系企業は第Ⅱ節で詳しく述べるのでここでは企業名のみとした。

①ホンダ

ホンダの中国進出は1983年、重慶の嘉陵への技術供与に始まる。その後、1984年には上海易初、1988年の広州摩托車、1992年の洛陽北方易初と技術供与が続く。そして92年に広州の五羊と五羊本田摩托を合弁で設立し、次いで93年に嘉陵本田（重慶）、天津の天津迅達摩托車との合弁、天津本田摩托車有限公司を

設立している。この中で嘉陵本田はエンジン工場としてスタートしたが、現在は HONDA ブランドで組立も行っている。

② ヤマハ

ヤマハも同じく組み立て2社、エンジン1社の3社の合弁企業を設立している。ひとつは重慶の建設雅馬哈でこれについては第Ⅱ節で詳しく述べる。第二は南方航空動力との合弁、株州南方雅馬哈摩托車公司である。南方航空動力は江西省南昌（若干のオートバイを生産）、広東省順徳（オートバイ生産なし）、そしてヤマハと合弁でオートバイ生産している湖南省株州の3ヶ所の工場を持っている。三番目の合弁は江蘇省泰州市泰州林業機械廠（林業部系、木工機械、チェーンソーなどのメーカー）との合弁、江蘇林海雅馬哈摩托車公司以、エンジンのみを生産している¹⁶

③ スズキ

スズキは多くのメーカーに技術供与している。その中で自ら出資した合弁企業を設立しているのは三ヶ所である。ひとつは中国最大のオートバイ・メーカー中国輕騎集団との合弁である済南輕騎鈴木摩托車有限公司（山東省済南市）で、1994年に資本金1200万USドルで設立し、1996年4月より生産を開始している。現在は資本金2400万USドルとなっているが持ち株比率は変わらない¹⁷。従業員数は約250人（1996年7月12日）。第二は南京金城機械有限公司との合弁である南京金城摩托車有限公司で資本金2240万USドル、1996年5月に生産を開始している。第三は重慶の望江機器製造廠との合弁、長慶望江鈴木發動機である。資本金は1700万ドルでスズキ35%、日商岩井15%、望江50%の持ち株比率で出発したが現在スズキの持ち株比率は10%に低下している。この長慶望江鈴木ではエンジンのみを生産し、組立はおこなわれていない。これら合弁以外に、長春グループの長春長鈴發動機有限公司と大長江摩托車（広東省江門市）、および南寧益摩托車有限公司（広西壮族自治区南寧市）に技術供与している。

表3 中国のオートバイ産業と日本のオートバイメーカー

	合弁企業	出資比率	設立年	技術供与	開始年
ホンダ	五羊本田摩托車	本田 50%、広州摩托車 50%	1992	嘉陵工業	1983
	天津本田摩托車	本田 50%、天津迅達 50%	1992	洛陽易初	1992
	嘉陵本田摩托車	本田 50%、嘉陵工業 50%	1993	上海易初	1984

¹⁶ ヒアリングによると、中国では組み立ての合弁は原則2カ所という政府方針があるという。

¹⁷ アイアールシー[1999a] pp.54-56.

ヤマハ	建設ヤマハ	ヤマハ 50%、建設 50%	1992	建設工業	
	株州南方ヤマハ	ヤマハ 50%、南方航空動力 50%	1993	洪都航空工業	
	江蘇林海ヤマハ	ヤマハ 35%、林海動力 65%	1994	順徳雅奇摩托車	
スズキ	長慶望江鈴木発動機	スズキ 10%、大長江 40% 望江工廠 50%	1992	輕騎摩托車	1985
	金城鈴木摩托車	スズキ 35%、岡谷鋼機 10%、金城機械 55%	1996	南京金城機械	1985
	済南輕騎鈴木摩托車	スズキ 30%、日商岩井 10%、輕騎集團 60%	1996	長春長鈴集團	1984
				望江機械製造總廠	1992
				南寧益摩托車有限公司	
川崎重工	海南新大洲川崎発動機	川崎重工 33%、伊藤忠 16%、新大洲 51%	1997	中国船用工業總公司河南柴油機廠	1986
				珠海奔騰摩托車	1994

出所：FOURIN[1999]pp.220-221 より作成

結びにかえて

日本のオートバイ産業を技術史の視点から展望した出水[1991]によると、第二次大戦後の日本のオートバイ産業の技術形成は、「模倣期」、「習作期」、「独創期」という三つの段階に区分される¹⁸。

一方、需要側からオートバイ産業をみると、次の四段階に分けられるのではないだろうか。第一段階は軍用、警察用、郵便用などの公的需要を中心とした時期、第二段階は自転車の発展形態としてのオートバイとしての時期で、動力を利用することの利便性が重視される時期である。第三段階が自動車の代替あるいは自動車普及の前段階としてのオートバイ需要である。この時期は動力を利用した移動が一般化してきたものの、自動車を購入するには所得水準が低いのでバイクを購入するという時期である。そして最後がオートバイ独自の市

¹⁸ 出水[1991]第IV章。

場領域を確保した時期で、趣味としてのオートバイや、機動性のあるスクーターの利用という段階である。

技術形成と需要要因という二つの視点から日本のオートバイ産業の発展を追ってみると表4のようにまとめられるのではないだろうか。元よりこのような時代区分に明確な基準はないし、メーカーやモデルによっても違いがあるので、時期に重複があることもあるだろう。しかしそれぞれの時期を象徴するモデルをあげ、それによっておおよその時期を確定することができるだろう。たとえばホンダの場合、模倣期から習作期の移行を象徴するのが1955年のドリームS Aで、習作期から独創期への移行のシンボルが1957年のドリームC 70あるいは1958年のホンダ・スーパーカブと言ってしまうのではないだろうか。そして趣味としてのオートバイの時代への突入を示すのが1969年のホンダ CB750、いわゆる「ナナハン」の登場と言ってしまうかもしれない。

表4 日本のオートバイ産業の技術形成と需要の発展

需要 技術形成	公的需要	自転車 の発展 形態	自動車普及の前 段階	オートバイ 独自の領域
模倣期	戦前	1945-55年頃		
習作期		1955-58年頃		
独創期			1958-1970年頃	1970年以降

出所：筆者作成

このような視点から現在の中国オートバイ産業を見るとき、どこに位置づけられるであろうか。われわれの重慶調査で見える限り、技術的にはまだ模倣期にあり、一部習作的な製品開発に取り組む企業も出ているという段階であろう。重慶市内にあるいくつかの部品市場では、日本のオートバイメーカーの製品の現地製補修部品が多く販売されている。その範囲はフレームからエンジンの重要部品にまで及んでおり補修部品だけでオートバイを組み立てることも可能であるくらいである。その点では日本の45-50年頃の模倣期によく似ていると思われる。一方、需要面では1980年代以前に「公的需要」段階は終わり、今は自動車普及の前段階に入っていると思われる。成長が著しい私営企業は、農村地域あるいは都市と農村の境界地域を主な市場としている。このような地域ではまだ自動車が普及する段階には達しておらず、実用的な需要（自転車の発展形態段階）が多い。出水[1991]によると日本の場合、習作期は短く2-3年で終わり独創期に入った。中国も同じ道を歩んでいるとし、またすでに一部メーカー

が習作期に入っていることを考慮すると、独創期に入るのも間近かもしれないと考えられる。

技術面はすでに習作期に入ったメーカーがあるとはいえ、需要面では大部分の市場は自転車の発展形態としての二輪車需要という段階と思われる。日本のオートバイメーカーと中国市場のミスマッチは、第Ⅱ節で詳しく論じたが、日系メーカー（合弁企業）の製品は、この需要の段階と適合していないという点が多いのではないだろうか。さらに中国メーカーは東南アジアやアフリカなどに輸出を開始しているが、そのような輸出先の需要段階と中国製オートバイの技術水準が適合していることが、最近の輸出急増の背景にあると思われる。

最初にも述べたように、オートバイは自動車と同様の組立産業であり、部品の調達構造が産業の動向を考える上で大変重要である。本稿では、部品産業についてはまったくふれなかった。われわれの研究では重慶の部品産業についても、調査を実施したが、その結果については別稿で紹介することとしたい。

参考文献

- アイ・アール・シー[1999a]『スズキ・グループの実態 99 年版』
- アイ・アール・シー[1999b]『本田技研、本田技術研究所の実態 99 年版』
- 王 言[1998]「中国オートバイ産業の危機」『中国経済週刊』第 117 号。
- 太田原準[2000]「日本の二輪産業における構造変化と競争」『経営史学』34(4)。
- 大塚昌利・小田巻滋[1998]「第二次大戦後における二輪自動車の生産動向」『立正大学』第 107 号。
- 大原盛樹[1999a]「中国内陸部長江経済圏の機械産業実態調査-部品調達から見た四川省、重慶市、湖北省の機械産業-」、mimeo。
- 大原盛樹[1999b]「四川省経済・産業の特徴と開発ビジョン」『日中経協ジャーナル』
- 大原盛樹[1999c]「私営企業は国有企業にとって替われるか-重慶オートバイ産業の例-」『中国経済』1999 年 1 月。
- 鐘河[1998a]「‘97 のオートバイ市況と今年の発展趨勢」『中国経済週刊』第 117 号。
- 鐘河[1998b]「重慶のオートバイ企業、大連合へ」『中国経済週刊』第 117 号。
- 関満博[1998]「中国内陸四川、重慶の私営企業」『商工金融』1998 年 4 月。
- 関満博・西澤正樹[2000]『挑戦する中国内陸の産業-四川・重慶の開発戦略-』新評論。
- 中国汽车技術研究中心[各年版]『中国汽车工業年鑑』。
- 中国汽车工業史編輯部[1996]『中国汽车工業專業史 1901-1990』人民交通出版社。

出水力[1991]『オートバイの王国』第一法規出版。

FOURIN[1999]『1999 中国自動車産業』

藤本昭[1994]「企業集団化、系列化と中小企業」、中国重慶市中小企業振興日中共同研究会日本委員会編『中国重慶市中小企業振興研究報告書-中国重慶市中小企業の現状と課題-』財団法人太平洋人材交流センター、第6章。

山岡茂樹[1996]『開放中国のクルマたちーその技術と技術体制ー』（日本経済評論社）。