

一企業集団体制から産業集積へ

——天津自転車産業の構造転換——

駒形哲哉

概 要

中国は世界の自転車工場である。なかでも天津には世界生産の3分の1が集中している。天津は中国の自転車産業発祥の地の一つであり、かつては国有企業集団が1社で地域の生産を独占してきた。それが1990年代初頭から2000年代初頭までの10年間で、非国有企業を中心とする企業間の分業と競争から成り、広域調達可能な開放的産業集積へと劇的に転換した。劇的転換の契機は参入規制の緩和と部品市場の形成にあった。この転換の過程では、国有企業群が非国有企業群に諸資源を提供しただけでなく、社会的コストを国有企業が引き受けてきた。また、天津では業界組織が90年代半ばに設立され、産地の構造転換とレベルアップを誘導してきた。業界組織は、地域の業界秩序の形成に尽力し、展示会への参加を主導したり、自ら展示会を開催したりして需要搬入に大きな役割を果たしてきた。2000年代以降、天津地域には南方メーカーの進出も相次ぎ、輸出産地としてのプレゼンスも高まっている。以上のことを現地調査の結果と収集資料から明らかにした。

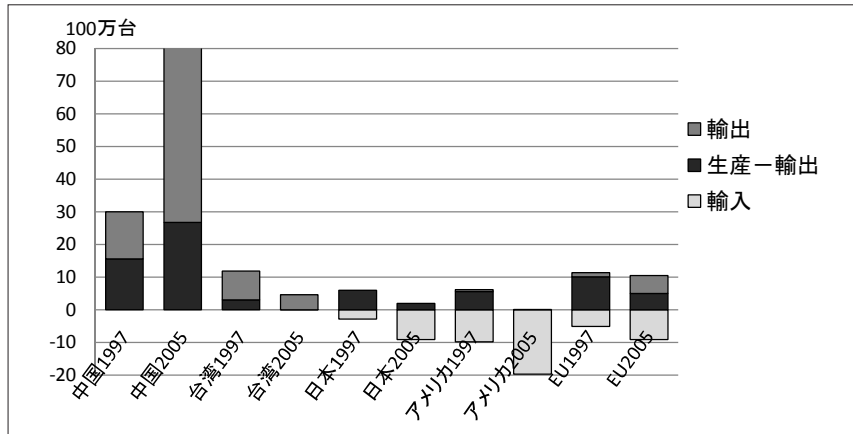
キーワード

天津、自転車産業、産業集積、国有企業、非国有企業

I. はじめに

自転車の主要生産地は主要市場でもある米・日・欧から、台湾を経て中国大陸へと移転してきた。中国は世界生産の70%程度を占める「世界の自転車工場」となっている(図1)。ただし、中国は単に国際的生産移転によって自転車の生産大国になったわけではなく、対外開放に転ずる1970年代末時点で、すでに米国と並ぶ世界の自転車生産大国であった。30年代に、日本の昌和製作所が瀋陽、天津、上海に完成車生産の拠点を置き、新中国成立後の計画経済時代にこれらの地域を中心に、国有企業を担い手として自転車産業が本格的に形成されていった。80年代に入ると、民生産業の振興と雇用拡大、地方の財政収入

図1 世界主要市場及び生産基地の需給状況（1997年 - 2005年）



(出所) Cycle Press 各年版により作成

確保を目的に、ほとんどの一級行政区で自転車産業の振興が図られた。80年代半ばには、深圳に輸出基地も形成された。

さらに1990年代には、中国の自転車産業は、華北（主に天津）、華東地域（上海・江蘇・浙江）、そして華南（主に深圳）地域に収斂し始めた。この収斂は、単なる地域的収斂ではなく、担い手の交替・多様化と産業組織の変更を伴った。90年代以前は、国有の企業集団内での計画生産を主としてきた。90年代以降、国有企業のプレゼンスが後退し、民営・台湾系・外資系企業を中心とする非国有企業間の分業生産が、中国における主要な自転車生産方法となった。これら三つの地域は、それぞれ域内で企業間分業と競争が展開され、集積を形成している。同時に、これら地域間での棲み分け・分業関係と競争関係も存在している。

このうち、本稿で扱う華北地域は、以下のような特徴をもっている。華南と華東の産地では、担い手の交替に関して外来の担い手が一定の役割をもった。加えて、華南では広州から深圳への明確な重心移転、華東では上海から江蘇・浙江への広域化という空間的变化を伴った。さらにまた、輸出向け生産が華南・華東への産地収斂に大きくかかわった。これに対し、華北では、担い手の交替は天津域内で起こり、中国国内市場を対象としていた。

1990年前半からのわずか10年の間に、天津における自転車産業の存立形態は、次のように変化した。すなわち、国有1企業集団体制から、非国有企業を中心とする1000社以上の企業の間に分業を基礎とし、域外からも部品を調達し、完成車を域外に広く供給する開かれた産業集積への変化である。そして90年代末には国内需要の圧倒的部分が天津から供給されるようになった。さらに近年では輸出生産が天津へと相対的に集中しつつある。この結果、天津は世界の自転車生産の3分の1を担うことになっている。このほか、中国

が世界生産の圧倒シェアを占める電動二輪車の領域でも、天津は全国生産の3分の1以上、すなわち世界生産の3分の1以上を担っている。

本稿の目的は二つある。第1に、天津の自転車産業の存立形態がいかなる過程を経て、1企業集団体制から1000社以上の企業から構成される産業集積へと姿を変え、天津に生産が集中してきたのかについて、先行研究（筆者自身の既発表論考を含む）、関連諸資料と筆者が参加した現地調査¹⁾の結果にもとづき考察することである。第2に、天津の自転車産業の構造激変において国有企業集団の諸資源の拡散・利用が大きな役割を果たし、かつ制度改革のコストを国有企業が今なお負担し続けている事実に鑑み、一連の構造激変の過程で再編・再々編を経た国有企業の帰趨についても検討する。なお、本稿ではペダル式の自転車に関心を集中し、中国に固有の発展を遂げている電動二輪車（および三輪車）についての言及はペダル式自転車産業の検討に必要な範囲にとどめ、系統的な検討は稿を改めて行いたい²⁾。

なお本稿は、2010年アジア政経学会全国大会の第2分科会「中国・沿海部の産業集積」における報告ペーパー（駒形（2010））ならびに『日本中小企業学会論集26 中小企業のライフサイクル』所収の拙稿（駒形（2007a））を、その後の調査をふまえてリライトしたものである³⁾。

II. 先行研究

天津の自転車（ペダル式自転車）産業に関する研究には、謝（2003）（2004）（2005）（2009）、謝・黄（2004）、劉（2003）、渡辺（2004）、駒形（2005a）（2006）（2007a）（2007b）（2009a）（2011d）等がある⁴⁾。このうち、最も早くから天津の自転車産業の構造変化に注目したのは南開大学経済研究所の謝思全教授で、一連の研究では天津の自転車産業の構造変化を以

1) 筆者は2004年より自転車産業の調査を行ってきた。調査は以下のプロジェクトと経費によっている。すなわち、慶應義塾大学経済学部研究教育資金、慶應義塾大学東アジア研究所・高橋産業経済財団のプロジェクト、専修大学社会知性開発研究センターオープンリサーチ事業等である。天津地域では、2004年8～9月に13の企業・機関、2004年11月に2社、2005年8～9月に7つの企業・機関、2005年11月に2つの企業・機関、2006年8月に6つの企業・機関、2006年11月に1社、2008年3月に15の企業・機関、2009年8月に11の企業・機関、2009年11月に1社、2010年3月に2つの企業・機関、2011年6月に2社、それぞれ訪問した（電動車両関連企業を含む延べ訪問数）。

2) 電動二輪車についての検討は駒形（2011b）を参照されたい。

3) とくに注記のない事実、数値の出所は駒形（2007a）（2010）を参照されたい。

4) 天津の自転車産業に関する研究は、中国国内には他にも存在するが、謝教授の一連の研究と、劉（2003）を超える成果はみあたらない。

下のように説明している。

①1980年代末まで天津において生産を独占してきた国有企業集団は、90年代以降、経営メカニズムの原因により市場ニーズに対応できず、競争力を失った。②天津市政府は1990年に臨時生産許可証の発給をはじめ、以後、大量の民営企業を中心とする非国有企業が自転車産業に参入した。同時に、経営困難に陥り解体した国有企業集団の人材が、生産・経営資源として新たに開業した非国有企業に拡散した。③非国有企業間の競争と、分業を基礎とする産業集積が、生産量の爆発的拡大を実現した。④競争的な産業においては財産権の明確化が必要である。⑤業界組織が、情報提供と需要搬入面で大きな役割を果たし、産業の秩序ある発展にも貢献した。

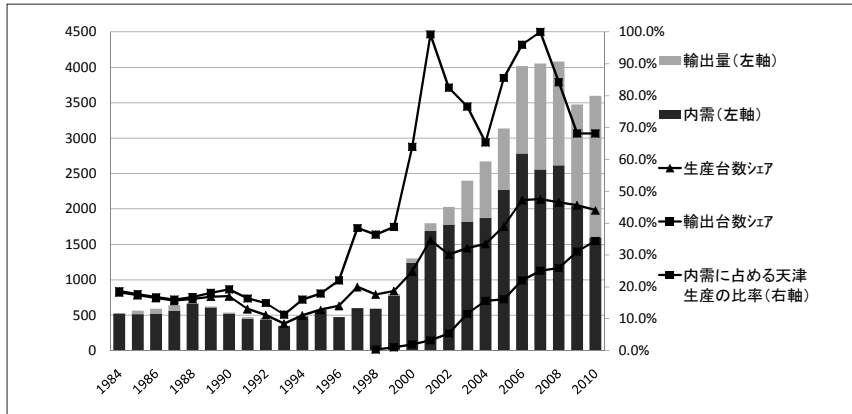
これらの点は、天津の自転車産業の劇的構造変化を説明するために、いずれも重要な指摘である。ただし、一連の研究のなかで最も新しい謝（2009）においても、天津の自転車生産の急拡大に決定的役割を果たしたと判断される部品市場についての言及がない。この点は、「開放性」という産業集積が本来的にもつ性質を、天津の自転車産業集積が持たないかのような誤った印象を与えることにつながっている。また、天津の自転車産業が、とくに部品供給面で華南・華東地域の自転車産業と緊密に関連している事実を見落とすことになっている。域外部品利用の可能性については、渡辺（2004）、駒形（2005a）で指摘され、駒形（2007a）（2007b）では部品市場の存在が調査にもとづき具体的に述べられている。加えて、産業の担い手の交替が強調される一方で、制度改革のコストを国有企業が負担している点が説明されていない。この点については駒形（2006）で国有企業集団の歴史的役割として言及している。さらに駒形（2011d）では国有企業集団によるブランド使用の回収と企業再編の動きを、制度改革のコストを国有企業の負担と関わらせて論じている。

Ⅲ. 天津における自転車産業の形成と発展

天津の自転車産業のなかで、完成車生産の起源は、日本人によって1936年に設立された昌和製作所に遡る。それ以前にもすでに天津では小作業場が生まれ、輸入完成車の修理や一部部品の生産が行われていた。中華人民共和国成立以後、昌和製作所と地場の小部品工場を再編して国有企業集団が形成された。計画経済期には、国有企業集団は、「飛鴿」ブランドを生産する天津自転車廠（以下第一工場）と「紅旗」ブランドを生産する天津自転車二廠（以下第二工場）および部品工場十数社から成っていた。

1986年、国有企業集団の組織調整が行われ、元の企業集団は、第一工場、第二工場と部品工場を束ねる部品総廠の三つに分割された。各部品工場は部品総廠の傘下に入った。

図2 天津の自転車生産台数、内外市場構成と全国シェア



(注) 数字は出所により異なる。1984年、94～97年の輸出台数は得られないため、内需のグラフに含まれている。
 (出所) 天津市統計局編、インタープレス、天津市自行車電動自行車協會（天津市自行車行業協會）資料により作成。

生産計画の調整は天津市の第一軽工業局自転車処が担うこととなった。部品総廠は、第一・第二工場への部品供給任務を満たした後は、域外の完成車工場に供給することが許された。この措置は、部品総廠の積極性を高め、部品の生産能力を高めることを促した。この結果、個々の部品工場の生産能力は、第一工場と第二工場の必要量を大きく上回ることになり、域外の完成車工場の生産にとって大きな助けとなった。

1988年に自転車産業の組織構造は再び単一集団体制に戻り、同年の生産台数は史上最高の667.75万台に達した。また、全国と50余の国・地域に完成車を供給した。

国有企業集団が分割されていた間、部品総廠により天津自転車三廠（以下第三工場）が設立され、これが天津の自転車産業の構造変化に対し、後に一定の影響を及ぼすことになる。第三工場の前身は、「小三線」政策の一環として河北省の山中に建設された軍事工場である。その人員は元々天津の自転車産業に従事していたといい、この工場が軍民転換の過程でスポーク等の自転車部品の生産に着手した。工場自体が天津に移転してから、部品総廠傘下に帰属した。第三工場は、部品総廠がこの元軍事工場を基礎として設立したものであった。第三工場は、第一、第二工場とは異なる製品、すなわちBMX（モトクロス）を生産した。販路は、国有商業系統を経ず、自己開拓した。当時、BMXは市場で非常に受け、供給不足の状態にあった。そこで、第三工場は、一部の郷鎮企業を協力工場として生産を拡大した。しかし、このことが、後に、第三工場自身を市場競争での敗北に導くことになる。

統計資料から推計すると、1988年において天津の軽工業総生産額に占める自転車産業の生産額比率は4%、天津の工業生産全体に占める比率は2%であった。上海の同じ数字はそれぞれ2%と1%であった。この数字は軽工業30品目、工業全体60品目のなかでの

ものであり、天津の自転車産業生産額の比率は相対的に高いものであったといえる。また、自転車はかつて「三種の神器」の一つであった。このため天津庶民のなかには、自転車は天津の主要製品であるという観念がより強く存在した。よって、天津における自転車の位置づけは生産額比率以上に高かったと思われる。天津市財政に対する自転車産業の貢献もきわめて顕著であった。80年から90年までの間、天津市政府は自転車産業に対し合計2.22億元を投入した。これに対し、天津の自転車産業は85年の1年だけでも市財政に、同年の財政収入の5.4%に相当する2.95億元を上納したのである⁵⁾。

IV. 国有企業集団の衰退とその原因

1. 1980年代末から90年代初め

天津における自転車生産台数は1988年に当時の最多量を記録し、その後93年まで下降趨勢をたどる。天津の自転車保有台数は90年前後に、伸びが停滞し、国内市場の規模が縮小傾向を見せ始めた。天津の自転車の国内移出台数もこれに伴い減少した。これらの現象は、消費者の意識と消費財としての自転車の位置づけに変化が起きたことを意味している。消費者は、製品選択の際、品質・デザイン・使い勝手等の要素と価格の相対比率である「値打ち感」を重視し始めたのである。

この時期の需給状況について、関係者は当時自転車がなお不足していたと述べた。だが、これは単に数量面での供給不足を意味しているのではなく、伝統的製品とは異なる新たな製品に対する需要が生まれ、需給ギャップが存在していたことを示すものと理解される。第三工場が1987年にBMXの生産を始め、このBMXが小売店に納品されるや否や直ちに売り切れたというエピソードが、需給ギャップの存在を示唆している。

2. 国有企業集団の意思決定の誤り

1988年に単一企業集団に回帰した後、第二工場はドイツブランドを導入し、第四の完成車工場（第四工場）が設立された。しかし、生産台数からみれば、依然として第一工場と第二工場が主要な完成車メーカーであった。第二工場は自己の生産経営資源の一部を第四工場に割き、さらに90年には、より「紅旗」ブランドの生産を、より利幅の大きい

5) ここに挙げた数字については駒形（2007a）p.144を参照されたい。

「飛鶴」ブランドの生産に転換した。この生産転換は一時的に第二工場に利益をもたらしたが、消費者から「偽飛鶴」とみなされ、第二工場の製品はほどなく市場を失う結果となった。さらに陸続と参入してきた非国有企業との競争に巻き込まれ、第二工場は生産停止状態に陥った。

この意思決定の誤りは第二工場のそれではなく、国有企業集団としてのそれであった。第二工場それ自体には決定の自主権はなく、生産転換が一時的にもたらした利益は市財政に上納され、天津市の幹線道路建設に用いられたという⁶⁾。

3. 欠損と経営悪化の体制的原因

謝(2003)は財産権が不明確で、さらに規模が大きく内製化を志向する調達システムや硬直的計画生産体制が、非国有企業との競争において国有企業を劣勢に追いやったと指摘する。筆者はこの指摘には基本的に同意する。しかし、同時に財産権の問題と生産体制との間の関わりについてはさらに検討する必要がある。

財産権問題の鍵は、市政府と国有企業との間、企業内部の各部門間および個人に対しいかに権利・責任・利益を配分するかという点にある。生産体制は財産権と密接な関連をもつ。非国有企業との競争で国有企業が厳しい局面に陥っても、なお迅速に生産体制を調整することがなかったのは、制度が市場化したがついて改められなかったからである。その背景には以下のような事情があった。1990年頃、需要構造に変化の兆しがみえたが、主要完成車工場の生産部門はフル操業の状況にあった。このため、ほとんど誰も経営体制を改めるの必要性を感じなかった。90年代前半に市場環境の変化が突然顕在化し、生産規模の拡大を前提として形成された巨大な組織はタイムリーに自身の構造を変えることができなかった。同時に、無視できなかったのは、計画経済から市場経済への移行過程において、国有企業は社会政策の重い負担を背負うことを求められたことである。原材料価格が上昇する状況下で、民生重視の観点から国有企業は自転車の出荷価格を引き上げることを許されなかった。また国有企業は雇用を維持し、従業員の福利厚生や各種保険といった、非国有企業が負わなくてすんだか、もしくはその責任が比較的軽かった負担を背負わなければならなかった。

実際には、国有企業集団は、非国有企業との競争がさらに激しくなる前に、すでに欠損状態に陥っていた。『天津統計年鑑』1994年版の「生産、消耗、付加価値状況表」によれ

6) 馮翔「飛鶴起落記」『中国週刊』2009年8月18日

(<http://www.chinaweekly.cn/bencandy.php?fid=63&id=4394>, 2011年6月16日閲覧)

ば、国有企業集団は1993年に欠損に転じている⁷⁾。このほか、BMXを生産して市場を自己開拓した第三工場でさえ、後発の非国有企業との競争に敗退している。これらの事実は、いずれも上述の問題の存在を示すものである。

V. 天津自転車産業の再編と復興

1. 参入規制の緩和

1988年、国有企業集団（飛鶴集団）は第一軽工業局の隷属関係から離脱し、「計画単列」となった。これにより、第一軽工業局は、依然として天津市の自転車産業の発展を考える立場にはあったものの、この国有企業集団を直接的に競争から守る立場ではなくなった。当時、第一軽工業局は、自転車市場は依然供給不足であると認識しており、90年に臨時生産許可証の発給によってその他の企業の参入を許すことにした。様々ないきさつを経て92年に私的資本としては最初の企業が最初に参入し、その後、多くの企業が陸続と完成車生産に参入した。

国有企業が市場を失うにつれて、天津市政府にとって自転車産業は、かつての「金のなる木」から「負担」へと変わった。市政府は1990年から自転車産業に対する技術改造投資を減らし始め、90年代前半までに投資をやめた。これとは反対に、新規参入はますます増加した。そして天津における自転車の生産体制は、1企業集団内の計画生産から、完成車メーカー477社、部品メーカー446社（2003年段階）、そして域外からの部品供給（後述）による分業生産へと転換した。2000年代後半には企業数は完成車、部品あわせて1100社を超えている（表1参照）。1社平均では完成車生産台数は少ないものの、一部のメーカーでは年産数十万台を超え、最大のメーカーでは生産台数が数百万台規模に達している。2005年段階でのメーカー分布状況は表2のとおりである⁸⁾。

表1 天津自転車メーカー数の推移

年	1995	1996	1998	2001	2002	2003	2007
企業数（社）	63	n.a	625	673	821	923	1116
：完成車メーカー	n.a	264	305	378	403	477	n.a
：部品メーカー	n.a	n.a	320	295	418	446	n.a

（出所）天津市自行車行業協會資料により作成

7) 国有企業集団の財務状況については、駒形（2006）を参照されたい。

8) 天津の業界組織会員企業リストから集計しており全メーカーをカバーするものではない。

表2 天津自転車メーカーの分布状況 (2005年)

地区名	完成車	部品	1 ハンドル	2 フレーム・ フォーク	3 リム	4 スポーツ	5 タイヤ	6 前後ハブ	7 クランク	8 ペダル	9 チェーン	10 カゴ	11 チェーン カバー	12 ブレーキ	13 荷台
和平区	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
河東区	1	5	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0
河西区	5	7	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
南開区	1	9	1	0	0	2	1	2	0	0	1	0	0	0	0
紅橋区	3	6	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
河北区	4	9	0	0	0	3	0	1	0	1	0	0	0	1	0
塘沽区	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
大港区	4	12	0	0	7	0	1	2	0	0	0	0	0	1	0
東麗区	47	27	6	6	4	0	0	1	1	1	0	0	0	0	4
津南区	9	16	0	3	3	1	0	1	1	0	0	0	0	0	5
西青区	29	41	1	4	2	5	5	3	1	0	1	1	0	3	3
北辰区	69	89	2	17	2	7	7	2	20	2	1	1	0	1	1
保稅区	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
開發区	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
武清区	173	120	10	30	9	1	3	3	4	6	0	10	1	3	20
：王慶坨鎮	125	74	9	24	4	1	1	1	3	6	0	0	1	3	15
宝坻県	0	3	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
寧河県	0	3	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
静海県	0	21	1	1	2	1	3	3	2	0	0	0	5	0	0
薊県	0	4	0	0	0	0	1	1	2	0	0	0	0	0	0
市内合計	347	374	22	61	31	22	23	21	31	11	3	12	6	10	34
市外	1	5	0	0	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	348	379	22	61	34	22	24	21	31	11	3	12	6	10	34

地区名	14 変速機	15 裝飾	16 ベアリング ボール	17 ベル	18 フリー ホイール	19 空気入れ	20 サドル	21 塗装	22 鍵	23 泥除け	24 塗料	25 加工設備	26 パイプ	27 包装	28 その他
和平区	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
河東区	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
河西区	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1
南開区	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
紅橋区	0	0	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
河北区	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1
塘沽区	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
大港区	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
東麗区	0	2	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
津南区	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
西青区	0	0	2	0	0	0	5	3	0	1	0	0	0	0	1
北辰区	0	0	0	0	0	0	2	13	2	1	2	1	1	2	2
保稅区	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
開發区	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
武清区	0	1	1	0	0	1	9	3	0	0	1	1	2	0	1
：王慶坨鎮	0	1	0	0	0	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0
宝坻県	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
寧河県	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
静海県	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
薊県	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
市内合計	1	3	7	1	2	4	21	20	2	2	3	6	4	2	9
市外	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	1	3	7	1	2	4	22	20	2	2	3	6	4	2	9

(注) 出典ではチェーンメーカーの記載がなかったが、2009年版名録索引からチェーンメーカーを抽出して表に書き込んでいる。
また、フリーホイールメーカーとしてシマノが立地していることは明らかなので、同社が立地する東麗区のフリーホイール欄を1としている。なお2009年版リストでは製品内容が不明の企業が多いため、入手できた2005年版を用いている。
(出所) 天津市自行車行業協會 (2005a) により作成

2. 国有企業の諸資源の拡散

(1) 人的資源

国有企業集団の経営状況の悪化は、国有企業からの人的資源の拡散を引き起こした。これは、民営企業や郷鎮企業といった非国有企業にとって人的資源獲得の機会となった。ま

た、国有企業に勤務していた者の一部は自ら創業した。謝（2003）のほか、関係者もこの点を指摘している。筆者の調査の過程でも、業界関係者は、1990年代には、民営企業の少なくとも80%に国有企業出身の経営管理層がいたと証言している。

天津で2007年までに筆者が訪問した15社の非国有の自転車メーカー（完成車9社、部品6社）のうち、6社の経営者ないし創業者が国有企業での勤務経験を持っていた。また、面会者の一人は、同一企業出身であることで、アイデンティティを感じやすく、相互にコミュニケーションをとりやすい点を指摘している。このことは出自を同じくすることが、生産・経営、取引上のコストを低減するのに一定の役割を果たしていることを主張するものと理解される。

（2）技術と販路情報の拡散

国有企業から拡散した資源は人材にとどまらない。情報資源が非国有企業に拡散したことも、重要な役割を演じた。例えば、国有企業は生産拡大のために1980年代後半から郷鎮企業を協力工場として利用したが、そのことが加工技術や販路の情報を非国有企業に移転させることになった。

以下に一例をあげる。現在、天津の主要な非国有企業の一角を占める金輪という元郷鎮企業の完成車メーカーがある。同社は郷鎮企業時代に、第三工場の技術指導を得て、第三工場にフレームを供給していた。同社は、天津市で自転車の臨時生産許可証が発給され参入規制が緩和される前に、「合法的に」完成車生産に参入した。第三工場は協力工場の範囲を完成車生産まで拡大し、その際、販路情報までが協力工場に伝わってしまった。この結果、第三工場は自ら競争相手を作り出してしまった。第三工場の元指導層は、当時の第三工場の人的資源も郷鎮企業に流出したと指摘する。第三工場は人的資源を引き留めるメカニズムを持たず、さらに上述の社会的負担が加わり、最終的に市場競争のなかで非国有企業に敗退することになった。

（3）国有部品工場の状況と部品市場の設立

国有完成車工場の経営不振は、同じ国有企業集団に属する部品工場にとって納入先の経営不振を意味する。国有完成車工場への売掛未収金が増加し、国有部品工場は資金繰りが困難になった。同時に、部品工場自身が完成車工場と同様に体制問題を抱えていた。非国有完成車企業が創出した商機を有効に生かすことがなく、国有部品工場は外地の部品メーカーや新規開業した部品メーカーに敗退した。ほぼ唯一フリーホイール工場だけが、フリーホイール加工の比較的高い技術により、非国有企業が創出した市場空間を享受した。ただし、多くの国有部品工場は在庫を持ってはいたものの、それは非国有企業のニーズに

必ずしも合うものではなかった。というのは、新規参入企業群の多くは実用車タイプではなく、MTB、BMX や軽快車を生産したからである。主要な部品供給者であったはずの国有部品工場が上記のような状況にあって、新規に参入した非国有の完成車メーカーは部品供給を別のルートに求めた。

国有完成車工場は集団内部供給システムをとってはいたものの、実は一部域外の部品工場からも調達を行っていた。これは天津の国有企業集団傘下の部品工場が、変速フリーホイールを含む特殊な部品を生産する能力を持たなかったからである。筆者が参加した調査や収集資料によれば、以下のことがわかっている。第二工場に部品を供給した一部の域外部品メーカーは第二工場の近くのホテルに事務所を置いていた。第二工場が生産停止に陥った後、第二工場の従業員が主体となって第二工場内に部品市場を開設し、元々第二工場に部品を供給していた域外の企業群や、新たに天津に部品供給拠点を持つとした企業群が、この部品市場に入居した。部品市場が1995年に正式に開業した時、台湾資本を含む200社余りの部品メーカーが華南・華東から部品市場に入っており、非国有完成車メーカーに部品を供給した。

部品市場開設以前には、新規開業した一部の完成車メーカーがMTBを組み立てる際、南方まで出向き部品を調達する必要があった。しかし部品市場開設以後、天津で容易に部品を調達できるようになった。このことは、完成車の組み立てへの参入が極めて容易になったことを意味する。同時に、部品メーカーにとっても顧客との出会い、取引が容易になったことも意味する。そして完成車の生産増大は、天津域内でも部品産業の発展を誘発した。したがって、部品市場の形成が天津の自転車産業集積の形成と発展に対し、促進作用をもったといえる。

4. 情報と模倣

天津の自転車産業集積は、国有企業の資源の拡散によってのみ形成されたものではない。商機の情報の伝達もまた大きな役割を果たした。天津市武清区王慶坨鎮はビジネスの伝統をもつ地域であり、1970年代から80年代にかけて、鎮の住民がこぞって子供服の生産に従事した経験を持つ。1994年からは、一部の住民が運搬用三輪車と自転車の生産に着手した。彼らの成功を真似て、鎮の人々が自転車産業に参入した。はじめは完成車の組み立てから入り、完成車の組み立てが部品の生産を誘発した。そして王慶坨鎮内に、分業を基礎とする自転車産業の集積が形成された。王慶坨鎮の自転車産業は急拡大をみせ、国内のローエンド市場を占拠した。王慶坨鎮の自転車産業はわずか10年余りの期間で、爆発的に発展し、2003年段階で、完成車企業108社、部品メーカー160社が存在するほどになっ

た。全国の生産台数が縮小した2009年においても、王慶坨の生産台数は前年比で拡大し、1000万台を超えた⁹⁾。

VI. 飛鶴ブランドに依拠した国有企業改革

1. 1990年代末までの対応

経営困難に陥った国有企業は、1990年代になると、雇用維持のために自転車とは直接関係を持たない方向（サービス業等）に活路を求めた。外資導入も試みられた。しかし、このような試みはすぐに行き詰まり、レイオフが行われ、人員の流出も始まった。96年から不動産のリースや使用権の売却で債務返済を行うようになった。従業員による資金の供出までが行われ、銀行や市財政も国有企業に対し救援措置をとった。

このほか、市政府は国有企業に対し改革を行った。しかし、国有企業は社会政策の担い手でもあり、積極的な合理化を進めることはできなかった。このため累積債務と人員過剰が経営を圧迫し、1990年代末に、国有企業集団は、飛鶴ブランドを保有する第一工場を含めて経営破綻状態となった。

2. 「新飛鶴」の設立と国有企業による改革コストの負担

国有企業集団の経営行き詰まりの主因の一つは社会的負担の重さにあった。そして飛鶴ブランドそのものは、なお消費者への訴求力を失っていなかった。

1999年6月、第一工場（第一工場を当事者としているが、事実上、国有企業集団）は天津市の投資会社、市郊外農村の投資会社との共同出資により、新会社（以下「新飛鶴」）を設立した。大部分の従業員と種々の社会負担を第一工場本体に残し、利用可能な経営資源、技術・管理スタッフと一部の設備が「新飛鶴」に移された。「新飛鶴」の生産経営体制は、従前の国有企業集団とは異なるものとなった。すなわち、フレーム、フォーク、塗装を除いては外注・外部調達を利用し、また計画生産を放棄し、受注生産に移行した。そして「新飛鶴」の生産ラインのワーカーには農民工を採用した。これらの措置により、「新飛鶴」は累積債務や過去の社会負担から免れ、市場競争に対応する体制が整った。日本の丸石（当時）の技術指導も受け、「新飛鶴」設立から4年で、生産台数は100万台に達し、

9) 新華網天津頻道 王慶坨 2010-01-15 <http://www.tjwqt.com/2010-01/15/content.18775418.htm>.

天津の主要な完成車メーカーに加わった。

2004年には「新飛鶴」は増資を行い、経営陣や外部私人の出資を受け入れた。その結果、第一工場・国有企業集団の出資比率は20%に低下し、自転車・電動二輪車を生産する民営メーカーを経営する外部私人が筆頭出資者（22%）となった。この外部資本の導入は、部品調達をめぐる民営メーカーとの規模の経済性追求の狙いもあった。これにより、国有資本の退出が加速するかに思われた。

ただし、国有資本の退出には次のような課題の解決が必要であった。例えば、第一工場は2005年段階で一台の自転車も生産していないにもかかわらず、雇用関係がある従業員が一時解雇も含め3600人おり、このほか退職者4300人の各種保険を負担していた。第一工場の主要任務は、資産と人事ファイルの管理ならびに退職者の経済的困難のサポートであった。第一工場は2011年6月段階でなお存続している。第一工場（実質的には国有企業集団）はブランド使用料収入と遊休資産の運用収入で過去の累積債務の返済を続け、同時に雇用・社会保障制度の移行期に、社会矛盾を緩和する役割を果たしていた。

3. ブランド統合戦略と「国進民退」の事情¹⁰⁾

1990年代末から2000年代にかけて、国有企業集団の再編に関して、「新飛鶴」の設立以外にも以下のような措置が取られてきた。まず、部品メーカーについては、従業員による請け負いや「新飛鶴」と同様の累積債務を本体に残した別会社の設立等が実施された。そしてこれらが生み出す利益で過去の種々の負債を清算することが目指された。また、完成車に関しては、自転車だけでなく市場が急拡大し始めた電動二輪車の生産にも乗り出した。その際、国有企業集団は資本不足と販売能力を補うために、民営企業¹¹⁾との共同出資形態でメーカーを設立し、さらにそれらに対し、使用権料と引き換えに「飛鶴」ブランドの使用を許した。そしてこれらの配当を国有企業集団およびその傘下企業群の負債の処理や在職・退職者への諸費用支払いに充ててきた。

2009年から、「新飛鶴」等の親会社である国有企業集団では、さらなる再編が実施された。第1に塩漬けにしてきた負債の処理が進まない、いくつかの部品メーカーの本体を、金融機関等の債権者に一部債権放棄を受け入れさせたいうで解散した。そして解散企業に残っていた在職・退職者の管理を国有企業集団に移した。第2に、共同出資形態で軌道にのせた完成車メーカーに対して、国有企業集団の意思決定上の主導権を強化する方向が打

10) 本節の記述は馮翔（2009）および筆者の関係者への聴き取り（2011年6月11日）による。

11) このなかには国有企業集団の元従業員が起こした企業が少なからず含まれている。

ち出された。これは次のような形で行われている。まず2009年に「新飛鶴」から出資を引き揚げ、新飛鶴の経営幹部の一人との間で、国有企業集団側が3分の2を出資する共同出資会社を新たに設立し、飛鶴ブランドの使用をこの新会社（「新・新飛鶴」）に対して認めた（この結果「新飛鶴」は解散）。

さらに飛鶴ブランドの使用を、自転車メーカーである「新・新飛鶴」のほか、電動二輪車と電動三輪車メーカー各1社に限定した。これにより「飛鶴」ブランドの使用は3社に限定された。電動二輪車と電動三輪車メーカーについては、民営企業との共同出資形態であったが、2011年6月段階では民営企業から出資部分を買取り100%国有企業へと転換しつつあった。そして国有企業集団は、自転車と電動二輪車・三輪車の組み立てから新素材の応用やハイエンド部品の生産にまで遡って展開する戦略を打ち出している。

これら一連の措置は、後述する集積の展開方向に沿って飛鶴ブランドの競争力を強化する戦略である。しかし、「民活」の利用で発展軌道に乗った事業を国有企業が回収するという側面ももつ。これは上述の国有企業の改革コストと累積負担の解決の必要と密接に関わっている。

Ⅷ．業界組織と展示会の役割¹²⁾

国有1企業集団体制から民営企業中心の企業間分業を基礎とする開放的産業集積への転換に際して、国有企業集団が諸資源を提供し、またコストを負担していることを指摘してきた。また開放性集積の形成という点では部品市場が大きな役割を果たした。この転換にはさらに以下にみるように業界組織が一定の役割を果たしてきた。

天津では1992年に最初の民営企業が参入して以後、小規模な民営完成車メーカーが数十社、自転車産業に参入してきた。市場秩序の維持と企業間協調を目的に、業界の退職幹部数名の発起により、95年に業界組織が設立された。しかし、当初、国有企業集団は、私的経営の側に立つ業界組織には協力的でなく、小規模非国有企業群も業界組織の存在意義を理解できず会費負担を重荷に感じていた。だが、98年までに国有企業群が経営難で立ち行かなくなる一方、大量に参入してきた小規模企業は悪性競争（品質向上を伴わず、品質・デザイン・使い勝手対価格比で示される「値打ち感」を低下させるような、価格を手段とする競争）を展開しており、地域産業としては秩序の整備が不可欠となっていた。この頃、人望の厚い人物（現協会理事長）が国有企業集団を退職して協会の秘書長に着任し、天津の

12) 本節の記述は駒形（2011d）にもとづいている。

自転車産業の健全な発展に力を発揮していった。

中国における自転車の業界組織は中央組織と、その支部ではなく独立して存立する省・市レベルの地方業界組織から成る。地方の業界組織の役割を天津市の事例でみると、大きく3点をあげることができる。

まず第1に需要搬入、情報収集の場の提供である。現理事長は秘書長に着任してから、機会主義的行動を伴ういわゆる「悪性競争」の原因を生産増に対して販路開拓が不足していることとみて、上海の展示会に天津の業界をあげて参加し受注の成果をあげた。1999年から2000年にかけての増産500万台のうち4分の1近くが、2000年の上海展示会での受注分であった。そして2001年には天津で「第1回中国北方国際自転車展示会」を開催し、以後毎年天津で展示会を開催しており、現在は上海に次ぐ、中国を代表する展示会となっている（表3参照）。展示会は中国内外からの需要搬入効果（主に国内需要）があるだけでなく、製品情報収集の場となっている。

表3 北方国際自転車展示会開催規模

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
参加企業数（社）	205	276	301	340	400	430	500	500	520	550
ブース数（個）	380	625	1,020	1,300	1,800	1,850	2,000	2,200	2,300	3,000
来場延べ人数	2万	5万	7万	16万	17万	17万	26.2万	21万	n.a	n.a
成約総額（億元）	6	n.a	n.a	10	12.66	19.2	23.2	27.3	50.8	65.3
完成車成約台数（万台）	n.a	n.a	n.a	566	476	320	428	210	750	864
電動車成約台数（万台）	n.a	n.a	n.a	n.a	7.8	68	96	62	n.a	n.a
部品成約額（1000万元）	n.a	n.a	n.a	1.75	n.a	28	30	60	n.a	n.a

（出所）天津市自行車電動車行業協會資料、天津市自行車電動車行業協會ウェブサイトと関連報道により作成。

第2に、業界の秩序だてと産業発展の方向を示すことである。上記の「悪性競争」への対応に関連して、業界としての信用確立を掲げたほか、ペダル式自転車の競争激化の出口として、市場が急速に拡大してきた電動二輪車について、発展の芽が摘まれず秩序ある発展が実現するよう、規格策定に積極的に関与し、さらに業界組織内に生産力促進センターを設立し、新素材の応用に産官学連携で取り組んでいる。業界組織はマグネシウム合金の応用を目指して青海、山西等のマグネシウム産地への視察を組織し、中国マグネシウム協会とも検討会を重ねて開き、マグネシウムサプライヤーの誘致にも取り組んでいる。マグネシウムフレームの自転車はすでに製品化されているが、天津が最も製品化に積極的である。加えて、業界組織は、産地としてのレベルアップを目指し、総合自転車産業園区である「中華自転車王国」の建設を2005年に発案し、2007年より、その建設が実施に移されている。いずれの事業についても、天津の場合は、市指導層の支持取り付け、業界組織会員企業との協調をはじめ、現理事長の個人的力量に負うところが大きいと思われる。

第3に、地域の産業発展に不利益をもたらす状況への対処である。2003年に天津の電

動二輪車産業の対象市場である地域で突然、その走行制限が決定された際、天津の業界注目は他地域の組織と連携してこれに対処したという。さらに2009年12月に電動オートバイに関する国家基準が公布され、大多数の電動二輪車メーカーの生産経営の存続への影響が懸念された際、他の地方組織と連携して、この基準の執行延期を働きかけ、中央の国家標準化管理委員会の公布した基準の施行を延期させることに成功している。

IX. 集積の構造と産地の発展方向

1. 天津のシェアの上昇と主要産地間関係

天津の自転車産業は、1990年代から2000年代初頭にかけての10年余りで劇的な再編を遂げた。そして90年代末以降、中国の自転車生産台数は、2009年に金融危機の影響を受け落ち込むまで劇的な増加を続け、そのなかで天津の生産台数シェアは上昇してきた。

また、計画経済時代以来、天津の自転車の主要対象市場は華北・東北・西北の「三北」地域である。もし流通コストや製品の種類・グレードの違いを除けば、天津の国有企業の製品を主に代替したのは、その他の地域のメーカーではなく、天津の非国有企業であった。天津の非国有企業は鉄フレームの自転車市場に対し、「値打ち感」のある製品を供給し、「三北」市場を占拠した。天津の非国有企業はこの「三北」市場で生産力を高めるトレーニングを行った。そして2000年以降、その低コストの生産力により、国外資本の調達先として注目を集めることになる。

さらに2000年代前半頃から、台湾資本を含む南方のメーカー、とくに部品メーカーが天津に生産拠点を設置し始めた。天津の生産シェアの上昇は南方のメーカーの天津進出を伴い始めたのである。ただし、ここで注意したいのは、南方のメーカーが元々の生産拠点を放棄して天津に移転してきたわけではないことである。これらのメーカーは、第二あるいは第三拠点として天津に生産拠点を設立した。これらのメーカーは製品の種類、グレードや対象市場の位置により、企業内分業システムを形成した。自転車メーカーからみれば、天津の位置づけは主に巨大な可能性のある「三北」市場と国外市場向けの相対的ローエンド製品の生産基地であった。

2. 集積の発展方向

市場では「値打ち感」のある自転車への需要が潜在的に厚く存在していたものの、上述

の体制的要因により、国有企業は市場の変化に順応できず、その需要に対応できなかった。このとき、非国有企業が国有企業の技術と人的資源および販路情報を利用して、国有企業が掴めなかった市場機会を実現した。天津にはもともと600万台以上の完成車と部品を生産する基盤があった。このため、自転車産業は天津の人々にとって大切な産業であった。このような社会的心理はまた自転車産業の復興に有形、無形の条件を提供した。加えて、部品市場の開設によって、完成車メーカーは容易に必要な部品を調達できるようになった。これらの要因は、完成車メーカーが天津において陸続と開業することに良好な環境を提供した。また、完成車メーカーの開業、生産開始は部品に対する需要を拡大した。このことは、当該地域での部品生産も誘発した。天津には開放的な産業集積が形成され、多種多様な品種で様々な量の需要に迅速に対応できる企業間取引関係が形成された。

2000年代に入るまでは、天津に立地する自転車メーカーは地元企業を主としていた。しかし、2000年代以降、とくに2000年代半ば以降、大陸進出台湾資本を含む、南方のメーカーが天津の自転車産業集積に注目し、天津に進出し始めた(表4)。部品メーカーからすれば、天津の完成車生産の急増は商機の拡大を意味した。

表4 自転車メーカーの北上状況の一部

企業名	親会社	主要製品	先行設立拠点の場所	天津拠点設立または生産開始年
シマノ	日本	フリーホイール等	江蘇	2001
宏光車料	台湾	ペダル, ヘッドパーツ	広東, 江蘇	2001
佳盟鏈條	台湾	チェーン	広東, 江蘇	2002
艾柏士	台湾	ブレーキ	広東, 上海	2002
嘉思特	江蘇	サドル	江蘇	2003
祥力	台湾	サドル, ハンドル	広東, 江蘇	2004
天任車料	台湾	完成車, 部品	広東, 江蘇	2004
政伸印刷	台湾	シール	広東, 江蘇	2005
鉄甲機械	台湾	部品	広東, 江蘇	2006
飛敏	浙江	ペダル, ヘッドパーツ	浙江	2007
力霸皇	浙江	完成車	浙江	2007
ジャイアント	台湾	完成車	江蘇	2007
建泰	台湾	タイヤ	広東, 江蘇	2007
力盟	浙江	変速システム	浙江	2010
唐沢ブレーキ (参考)	日本	ブレーキ	江蘇	2010
カシマ	日本	鞍座		1993
昭和運搬機械	日本	キャリア, スタンド等		1995

(出所) Cycle Press 各年版とインタープレス各号により作成

天津に生産拠点を設置することは、輸送と取引のコストを節減できることに加え、天津ではワーカーの需給関係が南方より緩やかである点も魅力の一つであった。さらに、完成車メーカーが天津に生産拠点を設置することは、以下の点で魅力になってきている。第1に、品質の高い製品を生産する南方資本の天津進出により、天津に立地する完成車メー

カーはこれら部品を利用しやすくなり、輸出向け生産に対応可能になった。第2に、「三北」地域の消費水準の向上につれ、相対的に高価なブランド自転車が売れる市場が、天津からの供給圏で拡大している。

このように台湾資本を含む南方メーカーの天津進出は、天津という地域の自転車産業のレベルアップに大きな役割を果たしつつある。他方、競争を通じて、弱小メーカーは自転車産業からの退出を迫られている。天津市および各級政府や業界組織は、このような産業の北方移転の機運の創出と利用を図って、産業園区（自転車工業団地）を計画・開発し、域外メーカーの誘致に努めている。

IX. おわりに

天津では国有企業体制の下で、部品生産から完成車生産に至る一貫した生産能力が形成された。しかし、1990年前後に需要構造が変化した際、それに機敏に対応できたのは国有企業ではなく、主に参入規制緩和を契機に参入してきた非国有企業だった。

需要構造の変化が広大な新市場を創出したものの、国有企業がその市場機会を掴むことができず、非国有企業との競争に敗退した。その原因は国有企業の硬直化した生産経営体制にあった。同時に、計画経済から市場経済への移行過程で発生した制度改革の齟齬もまた、国有企業を競争上不利な位置に置くことになった。

そうではあっても、国有企業を中心に形成された産業の基礎と支柱産業としての歴史そのものが、産業構造の転換に重要な役割を果たした。国有企業が養成した人的資源、技術が基本的に自転車産業内に残った。さらに販路情報が国有企業から非国有企業に伝わった。これらのことが非国有企業の立ち上がりには直接・間接に役立った。

また、部品市場の設立が完成車メーカーと部品メーカーの創業や域外企業の天津進出を誘発した。この結果、天津に開放的な産業集積が形成され、天津ではさまざまは水準の自転車が必要な量だけ、必要な時に調達できる環境が創出された。

天津の国有企業集団は、かつて華東、華南の国有企業との間で、国内市場供給を分担した。その際、天津の国有企業集団は主に華北・東北・西北の「三北市場」向け供給を担ってきた。その後、天津の新興非国有企業群が国有企業に代わって引き続き三北市場を担いつつ、全国の相対的に低廉な製品市場を占有するようになった。まさにこのため、天津は低コスト生産基地として国内外に広く注目されるようになった。目下、天津では華東等その他国内地域の廉価製品のOEM生産地となると同時に、輸出産地として東アジアの生産基地となってきている。そして国内向け低級品生産は隣接する河北等に拡散しつつある。

また、台湾系メーカーを含む南方の有力部品メーカーや一部の完成車メーカーが「三北市場」と輸出向け生産に目をつけ天津に生産拠点を設置するようになってきている。このことは、天津地域としての自転車産業の水準と輸出比率の向上に大きな作用を及ぼしている。同時に、自転車メーカー間の競争が激化し、平均的利潤空間が縮小するなかで、品質向上や電動二輪車への進出が不可能な中小メーカーは淘汰されつつある。

最後に、国有1企業集団体制から非国有企業を中心とする企業間の分業と競争から成る開放的産業集積への劇的な転換に関して、次の2点を指摘しておきたい。第1に、この転換の過程で国有企業が非国有企業に諸資源を提供しただけでなく、転換過程で発生した社会的コストを、国有企業集団およびその傘下企業群が引き受けてきたことである。国有企業集団は天津産地のレベルアップの方向に対応しつつ、なおこのコスト負担を続けている。第2に、地方業界組織が産地の産業組織の転換とレベルアップを誘導する役割を担ったことである。業界組織は、地域の業界秩序の形成に尽力し、需要搬入を目指して展示会への参加や展示会の開催に主導的役割を果たしてきた。また業界組織は、地域産業の発展の方向を示すと同時に、地域産業の発展に不利な状況の是正に動いているのである。

主要参照・引用文献およびウェブサイト

〔和文〕

- ・ インタープレス『サイクルプレスジャパン』各号
- ・ 駒形哲哉 (2005a) 『『王国』の再興——天津・自転車産業の事例』駒形哲哉『移行期中国の中小企業論』税務経理協会, pp.161-186
- ・ ——— (2005b) 「バダルのない自転車——電動自転車の可能性」駒形哲哉『移行期中国の中小企業論』税務経理協会, pp.187-195
- ・ ——— (2006) 「中国・自転車産業のビジネスシステム変革」神戸大学経済経営研究所『国民経済雑誌』第194巻1号, pp.63-79
- ・ ——— (2007a) 「中国における体制移行と産業発展——天津自転車産業の事例」『中小企業のライフサイクル 日本中小企業学会論集26』日本中小企業学会, 同友館, pp.141-154
- ・ ——— (2007b) 「体制移行期における産業の再編」渡辺幸男編著『日本と東アジアの産業集積研究』同友館, pp.257-299
- ・ ——— (2007c) 「具有中国特色的産業発展——中国電動車行業的創新經驗」上海社会科学院経済研究所《中小企業産業集群・産学研一体化》国際学術研討会(2007年11月3日)会議資料
- ・ ——— (2009a) 「業界組織の意味」渡辺幸男・周立群・駒形哲哉編『東アジア自転車産業論——日中台における産業発展と分業の再編』慶應義塾大学出版会, pp.155-194
- ・ ——— (2009b) 「中国大陸の主要産地(2) 華東——分業の広域化と担い手の多様化」渡辺幸男, 周立群, 駒形哲哉編『東アジア自転車産業論——日中台における産業発展と分業の再編』慶應義塾大学出版会, pp.323-364
- ・ ——— (2009c) 「東アジア自転車産業の発展と政策的含意」渡辺幸男・周立群・駒形哲哉編『東アジア自転車産業論——日中台における産業発展と分業の再編』慶應義塾大学出版会, pp.461-479
- ・ ——— (2009d) 「天津の自転車産業」『アジア諸国の産業発展と中小企業』モノグラフシリーズ第3巻 中国の産業発展と中小企業』専修大学社会知性開発研究センター・中小企業研究センター, pp.33-59
- ・ ——— (2010) 「天津自転車産業集群——体制転変と産業発展——」(2010年アジア政経学会全国大会第2分科会「中国・沿海部の産業集積」における報告ペーパー)

特集 中国沿海部の産業集積

- ・ ——— (2011a) 「中国自転車産業における華南の位置づけ——两岸一体化と地域間分業の結節点としての華南」『三田学会雑誌』103 卷 4 号, pp.137-175
- ・ ——— (2011b) 「世界に先駆ける中国の電動車両生産の特徴——既存技術の活用と中小企業」『中小商工業研究』107 号, pp.79-90
- ・ ——— (2011c) 「中国の産業発展における業界組織と地方政府の役割——自転車産業の事例から」『三田学会雑誌』104 卷 1 号, pp.113-130
- ・ ——— (2011d) 『中国の自転車産業——「改革・開放」と産業発展』慶應義塾大学出版社
- ・ 謝思全 (2004) 「制度改革と産業進歩——中国・天津における自転車産業の発展と再編を事例として」商工総合研究所『商工金融』pp.52-62
- ・ ——— (2009) 「中国大陆の主要産地 (3) 天津——制度改革と産業組織の転換」渡辺幸男・周立群・駒形哲哉編『東アジア自転車産業論——日中台における産業発展と分業の再編』慶應義塾大学出版会, pp.365-402
- ・ 米倉誠一郎 (1993) 「業界団体の機能」岡崎哲二・奥野正寛編『現代日本経済システムの源流』日本経済新聞社, pp.183-209
- ・ 渡辺幸男 (2004) 「自転車市場と産業——中国天津と日本」商工総合研究所『商工金融』pp.42-51

〔中文〕

- ・ 当代中国叢書編輯委員會 (1986) 『当代中国的輕工業 (下)』社会科学文献出版社
- ・ 馮翔 (2009) 「“飛鴿”自行車起落記 吉利改寶馬？」『中国周刊』2009 年 8 月 18 日 <http://www.chinaweekly.cn/bencandy.php?fid=63&id=4394>
- ・ 国家統計局編『中国統計年鑑』中国統計出版社, 各年版
- ・ 經濟觀察報「飛鴿集團二次涅槃 三個国有股股東減持到 58%」<http://finance.sina.com.cn> (2005 年 6 月 26 日)
- ・ 劉剛 (2003) 「政府退出, 民間投資的啓動和群聚生產與天津自行車產業的演變和發展——關於天津自行車產業群聚生產的調研報告」天津市自行車行業協會『美麗的天津城』pp.125-131
- ・ 劉世新 (2005) 「飛鴿自行車已獲得新生——振興天津老名牌產品調查之二」天津市自行車行業協會『協會文存』pp.157-160
- ・ 人民網天津视窗新金融「自行車業的復興與隱憂」(2011 年 4 月 19 日) <http://www.022net.com/2011/4-19/471859292565657.html>
- ・ 天津經濟年鑑編輯委員會 (1986) ~ (1999) 『天津經濟年鑑』, 天津人民出版社
- ・ 天津年鑑編輯委員會 (2000) 『天津年鑑』, 天津人民出版社
- ・ 天津市自行車行業協會 (2004a) (2005a) 『天津市自行車工商企業名錄索引』
- ・ ——— (2005b) 『協會文存』
- ・ ——— (2005c) 『天津自行車行業協會十年大事記』
- ・ ——— (2005d) 『天津自行車產業發展形勢分析及對策研究工作會議 會議資料 (二)』9 月 16 日
- ・ ——— (2007) 『資料匯編』
- ・ ——— (2008) 『2007 年資料匯編』
- ・ 天津市自行車行業協會秘書處編 (2003) 『美麗的天津城——頌揚着自行車業的一個傳奇故事』
- ・ 天津自行車行業生產力促進中心 (2006) 『專家學者: 天津自行車產業發展的理論思考』天津市自行車行業協會
- ・ 天津自行車行業生產力促進中心專家庫成員編著 (2008) 『電動自行車實用技術』人民郵電出版社
- ・ 謝思全 (2003) 「制度創新與產業發展——天津自行車產業國退民進的案例研究」天津市自行車行業協會秘書處編『美麗的天津城——頌揚着自行車業的一個傳奇故事』pp.114-124
- ・ ——— (2005) 「行業協會在市場體制完善中的角色與作用探討——天津市自行車行業協會的案例研究」天津市自行車行業協會『協會文存』pp.208-218
- ・ 謝思全・黃玖立 (2004) 「鄉鎮企業集群的交易治理結構分析——以王慶坨自行車企業集群為例」『南開學報 (哲學社会科学版)』第 1 期, pp.119-124
- ・ 謝思全・王玉珍 (2006) 「行業協會與行業秩序的改善——天津市自行車行業協會的案例研究」天津自行車行業生產力促進中心『專家學者——天津自行車產業發展的理論思考』天津市自行車行業協會, pp.167-178
- ・ 新華網天津頻道 <http://www.tjwqt.com>
- ・ 營商電動車網「想發財不可不到天津來」<http://www.ebb365.com/news/shownews.asp?id=2348>
- ・ 中国北方自行車網 <http://tjxn.norbicycle.cn>

- ・中国自転車協会 (2005) 『1985-2005 中国自転車協会成立二十周年記念』
- ・中国自転車協会・全国自転車工業信息中心 『中国自転車』 各号
- ・中国自転車協会網 <http://china-bicycle.com/>

〔欧文〕

- ・Cycle Press (2008a), (2000) ~ (2010), *China Bicycle Yearbook* (中国自転車廠商年鑑)
- ・Lynn, Leonard H. and Timothy J. Mckeown (1988), *Organizing Business Trade Associations in America and Japan*, American Enterprise Institute for Public Policy Research
- ・Zhang, Xun-Hai (1992), *Enterprise Reforms in a Centrally Planned Economy The Case of the Chinese Bicycle Industry*, New York: St.Martin's Press.Inc.