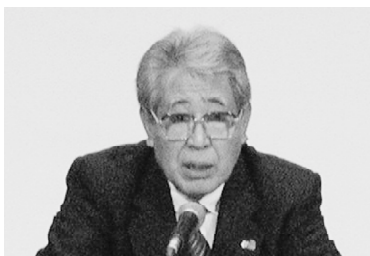


日中経済関係のさらなる発展を期待して



横井 明

〈東海日中貿易センター会長・株式会社豊田自動織機取締役会長〉

司会 それでは引き続きまして本日の講演会では日本側の視点と中国側の視点から21世紀日中経済関係のゆくえをさぐることをテーマにしております。まず、日本側の視点から始めさせていただきますが、日本の財界人の視点を代表して、東海日中貿易センター会長、株式会社豊田自動織機取締役会長横井明様より「日中経済関係のさらなる発展を期待して」と題しまして、21世紀の日中関係をお話していただきたいと存じます。

まず、横井明先生の略歴について私から簡単にご紹介申し上げます。横井明先生は横浜国立大学経済学部をご卒業後、トヨタ自動車販売株式会社に入社されました。その後、トヨタ自工とトヨタ自販が統合されまして、トヨタ自動車の取締役副社長を経まして1999年株式会社豊田自動織機取締役副会長に就任されました。2001年より取締役会長をお務めになっておられます。また2000年より東海日中貿易センター会長もお務めになっておられます。そのほかに中部経済連合会副会長、日本経団連常任理事などの要職もお務めになって

いらっしゃいます、中部地方を代表する財界人のお一人でございます。同時にトヨタ自動車は今日のように中国でいろいろな事業展開ができたのですが、私が知っているかぎりではトヨタの中国事業の礎を築いてこられた方ではないかと思っておりますので、今日はいろいろな貴重なお話を期待して、横井先生お願いいたします。

横井 ただいまご紹介に預かりました横井でございます。まず最初に、愛知大学さんがCOE (Center of Excellence) に採択されまして国際中国学研究センター (ICCS) を発足されましたことを心よりお祝い申し上げます。このセンターはさきほど加々美先生からご紹介ございましたが、研究活動に加えまして国際的なネットワークを活用してハイレベルな人材を育成することをねらいとされております。将来ここから優秀な人材が多数輩出されることをご期待申し上げる次第でございます。

さきほどの紹介にもございましたように私は現在東海日中貿易センターの会長を務め、

中国に出向くことも結構ございますし、あるいは中国の友人の方々にお会いすることも多いわけでございまして、中国との接点をそれなりに持っておりますが、最初に中国との係わり合いを持ったのはトヨタ自動車時代でございます。改革開放政策が導入されました翌年、すなわち1980年でございますが、中国も担当することになりまして、以来二十数年にわたりまして中国の変化を、そして成長を見てまいりました。

とは言うものの、一人のビジネスマンとして、そして自動車という限られた産業を通して見てきたにすぎないわけでございます。そこで本日はミクロ的になりますが、中国の自動車産業についてお話をさせていただきます。

まず最初に、中国自動車産業の過去と現在に焦点をあて、その上で近い将来に起こりうる変化を予測して、その中で私ども日本のメーカーがどのような姿勢で協力すべきかを考えていきたいと斯様に考えております。

詳細は後ほどお話いたしますけれども、中国の自動車産業は、政策当局の不断の努力にもかかわらず、改革が思うようにすすんでいない、ゆえに国際競争力という点では未だに大変遅れをとっている分野であります。WTO加盟にあたっては、国際的な圧力の下で大幅なコミットメントをいたしました。これに対応できるかどうか、多くの課題を抱えております。中国の自動車産業は新しい挑戦を強いられている、とこんなふうに言うことができるのではないかと考えております。

理解を深めるために、まず、産業のサイズを知る必要があると思います。そこで、中国の自動車産業の規模と最近の動向を簡単にお話したいと思います。まず、過去10年間の推

移を見たいと思いますが、1990年の総生産台数はわずかに50万台でございました。それが2000年には200万台になっております。4倍に成長したわけです。乗用車だけを取り出してみますと、1990年が4万台、2000年が60万台強でございまして、約15倍となっております。この数字を見る限り、自動車の生産も順風満帆に成長しているように見受けられます。しかしながら、1995年から2000年、すなわち第9次5ヵ年計画期間の実績を見てみますと、当初の計画を大幅に下回っておりまして、目標を達成できた年は一度もなかったということでございます。第9次5ヵ年計画が目指しました2000年の計画値は総生産台数で270万台、うち乗用車は120万から130万台というものでございました。ところが実績は総生産台数で70万台の未達、乗用車にいたりましては計画値の約半分におわっております。皆さんもご存知のようにGDPも、輸出も、経済全体の成長速度というのはそれぞれの目標値を前倒しで達成してきております。そうしたなかで、自動車の生産は大幅な未達となっております。

計画全体が甘かったのではないかと、あるいは野心的にすぎたのではないかと、そんな指摘も聞こえますが、私は基本的に中国の産業政策、自動車に対する産業政策にその原因があったのではないかと斯様に考えております。

そこで中国がとりました産業政策についてみていきたいと思えます。さきほどご紹介いたしました第9次5ヵ年計画、すなわち1996年から2000年までの5年間をカバーする計画でございますが、この計画は1994年に発表されました「中国自動車工業産業政策」を前提として策定されております。中国が包括的に自動車の産業政策を公表したのは実はこれが

始めてでございました。行政指導というかたちで種々の情報はわれわれにも与えられてきたわけですが、断片的で全貌が見えないというのがそれまでの状況でございました。その意味では画期的な公表であったということができると思います。

ではこの政策の狙いはどこにあったのか、そして結果はどうであったのか、このあたりを考えてみたいと思います。

中国の自動車に対する産業政策は改革開放後も、一貫して民族企業をプロテクトする、保護する方針で貫かれてまいりました。自動車産業は支柱産業の一つと位置づけられまして、国有企業を中核として厚く保護されてまいりました。1994年の自動車産業政策も基本的にはその延長戦にございました。細かく規定されておりますがこれを要約すれば、4つになります。一つ目が企業の集約、二つ目が生産規模の拡大、三つ目が乗用車生産へのシフト、そして四つ目が外資の参入条件、この四つにとりまとめることができます。

まず最初の企業の集約でございませうけれども、計画経済時代の遺産といたしまして、各地にたくさんの自動車工場が乱立しておりました。ボディメーカーも含めると、その数は100とも200とも言われておりました。これでは当然ながらスケールメリットを出すことはできません。そこで長春の第一汽車、あるいは湖北の東風汽車のような大企業を柱に集約して、2000年までには多くて10の集団にまとめることを狙いといたしました。

二つ目の生産規模の拡大でございませうが、これは今申し上げました集約を通しまして形成される新たな集団に対しまして、生産規模の拡大を求めることとございました。しかしながら、野放図な拡大を促すわけではござい

ませんでして、10万台の生産を達成したら30万台体制へ移行すると、あるいは30万台生産を達成したならば次は60万台体制へ移行することを認めるという、こういう漸進的なものでございました。

三つ目の乗用車生産のシフトでございませうがこれは将来の市場構造の変化、すなわち来るべき自動車時代の到来に備えるものでございました。中国の自動車産業は改革開放後もトラック等の商用車の生産が中心でございまして、乗用車の生産は大変遅れをとっておりました。経済の成長にともなって遅かれ早かれモータリゼーションの時代が来る、これに備えて乗用車の生産に軸足を移すということとを公にした政策でございました。

この時点で小さいながらもいくつかの企業が乗用車の生産を手がけてはおりました。政府はこれを核といたしまして乗用車の生産を推進することに決定いたします。これが皆様もたぶんお聞きになったことがあると思いますが「三大三小二微」というものでございます。「三大」は第一汽車、東風汽車そして上海汽車の三社でございませう。トヨタが提携いたしました天津汽車は「三小」のひとつでございませう。

四つ目の外資の参入条件でございませうが、私ども外資にとりましては厳しいものとなりました。乗用車の生産事業に参入する外資は今申し上げました、「三大三小二微」のいずれかと提携すること、それ以外は認可しないと、こういうこととございました。これにより外資の提携先は大幅に制限されることとなりました。加えまして出資比率は中国側が50%以上を保有すること、裏返せば外資の保有は最大限50%とされたわけですね。国産化率も生産台数に関係なく当初からミニマム50%の達成

を要求されました。さらに導入する車種は90年代の国際的品質水準を満たすものではない、要するに新しい車を持ってきなさいと、こういう風に規定されました。1994年の産業政策はこのように大変保護色がつよく、外資にとってはまことに厳しい内容でございました。

中国の乗用車市場がいよいよ成長段階に入るということはその時点でも十分予測されました。しかしながら問題は今申し上げたような厳しい条件に対応してこれが事業化できるかどうか、真剣に検討すればするほど悩みが大きくなったことを思い出します。トヨタの回答はすでに皆様の目にも現在では見えるようになっておりますので、ここで詳細を申し上げようとは思いませんが、簡単に要約すれば以下の通りでございます。

パートナーといたしましては、さきほども申し上げました三小の一つである天津汽車を選択いたしました。この天津汽車と出資比率50%、50%でエンジン製造会社と組み立て会社を設立いたしました。天津汽車は昨年第一汽車に買収されましたので現在のパートナーは第一汽車ということになります。導入車種は最新の「VITZ」といたしました。認可されましたセグメントが1000ccから1300ccのレンジであったということ、そしてもう一つの条件でございます、90年代の国際品質基準を満たす車を導入してきなさいと、この要請にこたえるための選択でございました。そして、国産化率につきましては、規定は50%でございましたが、われわれは60%を設定しました。市場で競争できるコストを実現するには最低限必要な数値であったわけです。

このために、関連会社、あるいは仕入先企業の方々多数に中国への進出を要請いたしま

した。部品メーカーの方々が直面された問題は、なんと言っても生産量が小さすぎるということでした。「VITZ」の生産量はスタート時点で年産3万台と規制されておりました。私たちはもっとたくさん車を作りたいと思ったわけですが、これは認可条件で3万台というふうに規制されました。この量で必要なコストを実現するにはほとんどの部品で不可能でございます。他社への売込みをはかりましたがそれでも十分ではなく、結局多くの企業の方々が日本に引いて、日本に輸出して最低限の量を確保されてまいりました。部品メーカーの方々には大変なご負担をかけてしまったと私自身思っております。

話を1994年の自動車政策に戻します。では、この政策の結果はどうであったか。企業の集約はかなり進んだといえます。この点におきましては所期の目的を果たしたといっているでしょう。しかしながら、もう一つの重要な目標でございました乗用車の生産体制の確立、この点につきましては第9次5ヵ年計画の達成率が、さきほども申しましたように約半分であったことからおわかりのように、十分な成果を得ることができませんでした。参入条件があまりにも厳しかったがために、われわれを含めまして参入した企業が体制整備にエネルギーをとられてしまってフルスイングできなかった、このことが最大の原因であると、私はみております。政策誘導がいかにも難しいか、その例とも言えるかと思えます。

今後の政策展開を考える上で面白い事例がございますのでちょっとここで紹介したいと思います。それは、二輪車、オートバイのケースでございます。二輪車も四輪車と同じように自動車産業政策の対象品目とされてまいりました。従いまして同じ考えに基づく産業政

策が適用されてきたわけですが、結果はきわめて対照的なものとなりました。四輪では第9次5ヵ年計画が達成されなかったことはすでにお話したとおりでございます。これに対して二輪は目標800万台に対しまして実績はなんと1150万台、目標を大幅に上回りました。しかも量的拡大だけではなく品質向上の点でも大変めざましく、2000年度で200万台を輸出するまでに成長しております。同じ産業政策のもとで管理されながらどうしてこのような大きな差ができてしまったのか。ここにわれわれが注目するポイントがございます。その理由を整理しますと、三つのことが指摘できます。

まず第一に挙げられますのは、当然ながら、商品の属性です。オートバイの場合には、資金の面でも、あるいは技術の面でも四輪車と比べれば、小規模かつ短時間で立ち上げることができます。事実、多数の企業が新たに参入いたしました。メーカーの数を見て見ますと、1990年で60社、これが2000年には130社へとほぼ倍増しております。これに対しまして四輪車の場合は増えていません。細かく申しますと逆に減っております。

二つ目の理由は規制の度合いに違いがあったということでございます。すでに申し上げましたように、四輪も二輪も同じ政策のもとで管理されてきました。そして2000年には四輪も二輪も10の企業に集約することを目標としておりました。

四輪につきましては方針が厳格につらぬかれました。ところが二輪については全くの骨抜きになりたくさんの新規参入者が認められました。さきほど申しましたように60社が130社になりました。どうしてか。二輪の場合には投資額が比較的小規模で済むということで

地方プロジェクトとして展開されたものが多かったということ、裏返せば中央政府の管理をうまく回避することができた、これが二輪の場合の特徴でございます。

三つ目はこれが一番大きな違いであると思いますが、競争環境の生成の違いです。二輪の場合は多くの企業が新規に参入しました結果、当然ながら激しい競争が巻き起こりました。切磋琢磨なくしては生きのこれない。商品のレンジも大幅に拡大いたしました。品質も向上いたしました。その結果、内外の市場開拓にも成功いたしました。さきほども申し上げましたように、2000年で200万台を輸出する、国外の市場も開拓することに成功した。これに対しまして四輪の世界では二輪車のような競争環境は生成されませんでした。導入車種の規制、生産台数の規制、国産化率の規制、たくさんの規制がございまして、がんじがらめで限られた範囲でしか動くことができませんでした。これが実態でございました。産業政策の適用緩和、その結果として激しい競争にさらされながらもテイクオフした二輪、これに対しまして政策の厳格な適用のもとで保護されながらもテイクオフできなかった四輪、この好対照は今後の中国の自動車産業を考える上でたいへん示唆に富むものと思っております。競争環境の生成が四輪車にも必要だ、こういうことでございます。

二輪との比較はこのあたりで中断いたしまして先に進ませていただきます。

2001年初頭に第10次5ヵ年計画が発表されました。この計画では自動車政策はどのようにかわったか、この点を次に見てみたいと思います。

すでにお分かりのように、第9次5ヵ年計画ではその目標を達成できませんでした。加

えまして、WTO への加盟も確実になってきましたことから、第10次5ヵ年計画では量および質の両面で大きな政策転換をはかっております。

まず量の面でございますがこれは下方修正いたしました。具体的数字を申し上げますと、2005年の目標台数は総台数で320万台、乗用車の比率は34%にまで引き下げております。元来乗用車の目標比率は50%というふうにおかれてまいりました。これと比較する時、大変モデレートというか達成可能な現実的な数値となっております。大雑把に申しますと、第10次5ヵ年計画の目標台数というのはこれまでの長期計画に対しておよそ2年後退させております。ところが世の中には皮肉なことが多いのが通例でございます、ここでも見られます。計画では今申しましたように2年後退させましたが、その後の市場は乗用車を中心に活況を呈してございまして、昨年の実績はなんと325万台に達しました。2005年の目標台数は320万でございます。したがって道半ばにしてすでに目標を達成したことになります。今では2005年の市場は400万台に達する、あるいはこれを超えるのではないかというふうにいわれております。

つぎに質の面でございますが、当然ではございますがWTOの条件を視野にいれて競争力の強化を狙っております。そして、具体的な内容は次の四つ、すなわち産業集約化の一層の推進、二つ目が製品構成の調整、三つ目が技術構成の調整、四つ目が自動車流通部門の近代化の四つに集約できます。

まず産業の集約化でございますが、これまでの基本方針ののっとりまして、いっそうの推進をはかることとしております。この点では第9次5ヵ年計画を完全に継承することを確

認しております。しかも、第一汽車、東風汽車、上海汽車、さきほど申しました「三大三小二微」の上の三つの名前を特定いたしまして、この三大グループを軸として再編を進めると明言しております。もともと北京中央には国際競争力を有するメーカーの数は三社で十分であるという考えがございます。大市場でありますアメリカを見ましても、生き残っているのは結局は三社、ビッグスリーである、中国も三社で十分だとういう考え方でございます。この発表を見まして集約化もいよいよ最終段階に入ってきたと、私は強く感じました。第一汽車が電光石火、天津汽車をテークオーバーして傘下に入れたのもこうした背景によるものと私は理解しております。

二つ目の製品構成の調整は乗用車と長距離バスの増産に注力するというところでございます。乗用車は計画にたいしまして大きく後れた分野でございます。これを1リットルないし1.3リットルの経済車を積極的に導入することで目標を達成しようと考えております。2005年の目標台数は110万台、2000年の実績に対しましてほぼ倍にもついでいこうとしております。また、高速道路の整備に伴い、都市間の長距離バスの需要が急増するということが予想されております。これに備えましてこの分野での商品強化を目指しております。

三つ目の技術構成の調整でございますが、これは自動車に適用される技術水準をできるだけ国際水準に近づけることをねらいとしております。かなり広範囲にわたっておりますが、その例を二、三拾い上げて見ますと、まず、排気ガス対策でございますが乗用車、商用車ともにユーロの基準ステップ2に引き上げることをめざしております。ヨーロッパでは90年代にこの基準をパスしてございまして、

現在はステップ3に入っております。しかしながらアジアではおおむねこのステップ2の段階でございます。第10次5ヵ年計画中に少なくともアジア一般並みにまで引き上げようとの意識がうかがえます。

また、燃費の改善につきましても、大変意欲的でございます。期間中に、すなわち2005年までに10%の改善をめざしております。これらを実現するにはエンジンの性能アップがもちろん不可欠でございます。そこで、詳細は専門的になりますので申し上げますが、新技術の積極的導入を進めております。これまで主流でございましたキャブレター式エンジンの生産は2005年までに打ち切って、エンジンは全面的にEFI化されることになっております。環境問題を念頭におきながら技術面で国際水準に接近しようとの意図が明確に感じられます。

四つ目の自動車流通部門の近代化でございますが、これが政策としてうたがわれましたのは今回が実は初めてでございます。流通部門は改革開放後も一貫して保護され、体質の改善というか、近代化が最も遅れた分野でございます。外資には自動車事業に関する限り、小売、保険、金融の分野への進出はかたく閉ざされてまいりました。したがって私ども外資が先進的販売システムをパッケージで導入しようと考えたとしても、それを実現することはできませんでした。これが近い将来、具体的には2006年までに可能となる予定でございます。さらに掘り下げますと、第10次5ヵ年計画では消費者の立場にたつて好ましい流通、サービス体制をつくるとしております。そのために自動車関連の諸税および経費の負担を見直し軽減すると同時に、ユーザーが買いやすいようにオートローンの整備にも力を

注ぐとしております。大変大きな変化でございます。

中国の自動車政策はこれまで生産技術を偏重してまいりました。それが販売部門も取り込んで、総合政策として展開されようとしております。モーター社会の到来を意識しての政策のアップグレードといえるかと思えます。第10次5ヵ年計画での自動車政策を要約いたしますと、総生産台数では長期計画に対してほぼ2年後退させる、そのうえで第一汽車、東風汽車、上海汽車を核といたしまして一層の集約化をはかる。乗用車にウエートをおき、環境問題を配慮しながら、技術水準を国際レベルに接近させる、そして国内市場の活性化を目指して販売面でも抜本的な政策支援をおこなう、このように要約できると思えます。この第10次5ヵ年計画の背後にはWTOに対するコミットメント、言い換えれば国際公約が潜んでおります。そこで自動車産業に関するWTOのコミットメントは一体どんな内容になっているのか、この点についてみてみたいと思えます。

中国は2001年の12月に皆様もご存知のようにWTOに加盟いたしました。広範囲な市場開放を約束いたしました。しかも、実行期間は5年間、2006年までに一部の例外を除き完了することとなっております。5年間という大変短い間にこれだけ多くの自由化を中国がよくもコミットしたものだと思えます。中国の成長が際立っておりまして、それだけに国際的プレッシャーも強かったのだといわざるを得ません。

さて、自動車産業の自由化でございますけれども、支柱産業であるだけに、さすがに慎重でございます。最初に市場のアクセスでございますが、輸入関税率につきましてもは大幅

に引き下げられることになっております。車種、排気量によって異なりますが、排気量3リットル以下の乗用車を例にとってみますと2000年の輸入税は80%でございました。これを年々段階的に引き下げ、2006年には25%にすると約束しております。日米先進国の輸入税はゼロでございますが、ヨーロッパでは域外から輸入する完成車には10%課税しております。中国も2010年にはヨーロッパ並みの10%に引き下げると長期目標を示しております。昨年と今年、この二年間の実績をみてみますと、約束どおり引き下げられております。

つぎに、外資政策、すなわち外資に対する規制でございますが、これも約束された事項は着実に実行されております。すでにおわかりのように、これまでは外資に対してさまざまな規制がかけられてまいりました。このうち国産化率、輸出義務、外貨バランスにつきましてもは昨年すでに撤廃されました。これまで外資に対しては与えられていなかった輸出入の貿易権も2004年、すなわち来年には付与されることになっております。何を生産するか、生産車種につきましても、認可事項でございましたが、これも2003年すなわち本年中に撤廃されることになっております。このように外資に対して大幅に内国民待遇を与える方向で調整がつけられております。

ただひとつだけ、大きな例外がございます。それは、外資の出資比率です。これは自動車産業の場合に適用される外資の出資比率です。従来と同様、外資の出資比率は50%まで、マジョリティは与えないとなっております。中国は自動車産業をどのようにみているのか、その戦略性がうかがえる条件であると私は考えております。

もう一つ特に指摘しておきたいことはさき

ほども若干触れましたが、外資に対する販売サービス部門の自由化でございます。販売サービスと流通部門への外資の参入はこれまで厳しく制限されてまいりました。地方政府が認可した小規模な進出、あるいは経済特区の実験的ケースなど例外はございましたが原則的には禁止されてきました。トヨタの場合も、販売サービス部門への直接投資は一切行っておりません。したくてもできなかったというほうが本当だと思います。言うまでも無く、中国は大変広大な国でございます。したがって地域を区分してそれらを管理する統括会社の設置も考えられます。また、販売店はどうかあるべきか、モデル店を設けて例示する方法もございます。しかし、一切これまでは実行できませんでした。それが2004年、来年には自由化されて可能となります。この販売部門の自由化が持つ意味はたいへん大きなものがございます。なぜならばこれによって製造と販売が一元管理できるようになるからです。この結果中国の自動車産業は製造と販売が有機的に統合された一段と高い競争に入るといふふうに予測されます。

自動車に関する自由化スケジュールを要約いたしますと、外資の参入比率を50%に制限したり、あるいは輸入関税率をヨーロッパ並みに引き下げるのは2010年として時間を稼いだり、慎重な姿勢がうかがえますが、その他の面では外資に対しましてもほぼ全面的に内国民待遇を与える、販売流通部門も開放されます。そしてこの販売部門の自由化は、さきほども申しましたように、製造と販売の一元管理を可能とし、中国自動車産業の近代化を大いに進めると思います。

しかし、規制の緩和自由化は、さきほどの二輪車のケースで見たごとく、激しい競争を

引き起こすことは間違いございません。これ乗り越えた者だけが生き残れる。今回の自由化はそんな総力戦の引き金になると私は考えております。

第10次5ヵ年計画の自動車政策及びその背後にございます自由化の方向を見てきたわけですが、では私ども日本メーカーはこの変化にどのように対応すべきか。

そもそも WTO への加盟は中国が国際経済の中でメジャープレーヤーとならんとする一種の意思の表示でございます。GDP もすでに日本の四分の一をこえました。貿易額も6千億ドルに入りまして、イタリアについて世界7位にのし上がっております。このような実績のうえでさらに中国が前進するには、WTO のメンバーとなって世界から最恵国待遇を引き出すことがなんとしても必要でございます。包括交渉は成功し、加盟も認められました。しかしその結果、産業別に温度差を生ずることになりました。せっかく機会を与えられたのに国際競争力がなくて撃って出られない、それどころか、逆に門戸が開かれたがために攻め込まれる、こんな産業もでてまいりました。自動車産業はまさにこのグループに属します。若干旧聞に属しますが、90年代は中国視察団のラッシュが続きました。中央からもそして企業からも実にたくさんの視察団が来日いたしました。要望にこたえまして、私どもも生産から販売まで広範囲にいたって機会や情報を提供してまいりました。彼らは日本のみならず、米国、ヨーロッパも訪問して研究してまいりました。従いまして、中国は官も民も世界の自動車産業の実態をつぶさに知り尽くしているといつて過言ではございません。WTO 加盟による自由化によりまして、中国の自動車産業に何が起きるのか十分に知っ

ております。業界の再編をいそぎ、外国メーカーとの提携を急いでいるのも、全てが生き残りをかけた選択であるといつてよいと思います。

さて、WTO 加盟の前と後では私ども外資のポジションが全く変わります。すでにお話しましたように、WTO 加盟による最大の変化は外資に対する内国民待遇の付与であります。これまでは民族資本が厚く保護されてまいりました。外資はその対極にあつて自由な活動は一切許されませんでした。言い換えれば、よそ者あつかい、完全にアウトサイダーの地位に置かれてまいりました。それがこれからは広い範囲で内国民待遇を与えられることになったわけです。国の定める規則基準の前では、民族企業も外資合弁企業も平等に取り扱われることになっております。外資もインサイダーとして取り扱われる、従来のアウトサイダーからインサイダーにかわる、この一点をわれわれはしっかりと認識することが肝要であると思います。権利も、そして義務もアウトサイダーとインサイダーでは全く違います。アウトサイダーであるならば、極論でございますが、中国で何が起ころうとも、中国がどんな方向に進もうとも、他所事として傍観していることもできます。しかしながら、インサイダーとなればそうはいきません。中国自動車産業の浮沈はそのままわが身に降りかかってくるわけです。中国の基本政策のもとで、インサイダーとして中国の自動車産業の発展のために貢献する、そうした覚悟と努力がわれわれに求められてきている、このように考えております。

このような覚悟で取り組むことを前提といたしまして、中国に対しても要求したいことがあります。それは、WTO に約束したコミットメントは必ず実現してほしいということ

ございます。私どもの事業計画はそれらの条件を前提として作られております。したがって、これが崩れれば、われわれの計画も崩れてしまいます。のみならず、中国に対する国際的信認にも傷がつくことでしょう。WTO への加盟は国際的信認を得ることが究極の目標であったと理解しております。その意味からもコミットメントはなんとしても果たしてほしい。それを通じて国際的信認を不動のものにしてほしいと思っております。不動の国際的信任を得て世界のメジャープレーヤーとして成長する中国、これが私が描く中国であります。

昨年引退されました、GM の前 CEO ジャック・スミスは、日本の記者会見で、中国の自動車市場は2010年には日本を越えるであろう、そして2020年にはアメリカ市場に接近する可能性があると言っておりました。アメリカの市場は現在でも1700万台です。2020年といえれば、所得4倍計画の目標年次でございますが、これが達成され、モータリゼーションのさなかにあることを想定しての話だと思っておりますが、数値があまりにも大きくて私には検証する力がございません。

しかしながら2010年に日本の市場を超えるとの指摘は、現在の日本の市場が600万台であることを考えれば決して的外れのものではないと思っております。中国が年間台数で日本を凌駕する、超えるのは時間の問題であると思っております。しかし、こうした量の拡大は中国の自動車産業にあたらしい秩序の形成や、あるいは社会的責務の遂行を求めてくると思われる。中国政府は中長期的に環境問題に真摯に取り組むことを表明しております。自動車産業にもその対応を求めておまして、第10次5ヵ年計画では、排出ガスの削減を目標

の一つに掲げております。ヨーロッパ基準ステップ2の完全実施を目標としておりますが、これ一つをとりましても、決して楽な仕事ではございません。先端技術の導入は不可欠でございます。車が急増しているせいでしょうか、北京の空もだいぶ汚れているように私には見えます。飛行機から眺めるとそのように見えます。かつての汚染されました東京を再現しないように、必要な技術は惜しまず提供すべきであると思っております。

安全面でも課題はございます。交通事故が急増しておりまして、一部地域ではすでに社会的問題ともなっております。安全技術の提供はもとより、不幸にして事故に巻き込まれた場合の対物対人補償の制度も当然ながら必要です。自動車保険の普及確立はモータリゼーションの必要条件であるともいえるかと思っております。

中国が遠からず自動車大国になることはもはや疑いの余地はありません。しかしそのためになすべきことは山積しております。中国の自動車産業、ひいてはモーター社会が健全に成長するように、私どものこれまでの経験を積極的に提供していくこと、そして、あらゆる課題に対して、これは最も重要なポイントだと思っておりますが、わがこととして考え行動することがインサイダーとなる私どもの責務であるというふうに思っております。中国の自動車市場が600万台になるとき、日本、韓国、東南アジアを含めた東アジアの自動車市場は、1700万台に接近すると思っております。1700万台といえれば、現在のアメリカ、ヨーロッパの市場と同じサイズでございます。これらに肩を並べることになります。それは2010年ごろのことなのか、そんなことを夢見ていることをお伝えいたしまして、私の話を終わらせていただ

きます。どうも御清聴ありがとうございました。

司会 横井先生ありがとうございました。

私もそばでお聞きしまして、1980年から中国のビジネスを始めておられたと。実はこの年は中国の経済特区が設立された年であります。つまり中国の開放政策とともに産業人としての歩みを続けられたと思うのですが、こ

の20年間の中国は目覚ましい変化があると思います。とくに最後のインサイダーとしての立場としてのわが身、我がこととしての中国ビジネスの取り組みに関する指摘は大変感銘深く拝聴いたしました。

ありがとうございました。

*講演者のご希望により、質疑応答部分は省略させていただきました。

