

中国自転車事情

東 正志

東京大学ものづくり経営研究センター

E-mail: azuma@mmrc.e.u-tokyo.ac.jp

出国でいきなりトラブル

この8月下旬～9月の始めにかけて、2週間ほど中国に調査に行ってきた。筆者にとって初めての中国である上に、前半は1人旅であったので、出発前は少し不安があった。こうした不安が的中したのか、日本出国時点でいきなりトラブルが起こった。

成田のイミグレーションでパスポートチェックを受けたときだった。一通りパスポートに目を通したあと、係員が目の色を変えてパスポートをもう一度めくり始めた。それを二度三度繰り返した後、「去年インドに向けて出国した後、日本に入国した記録がない」と言われ、電話で人を呼び出している。本人としてはインドバンガロールから成田に入国し、その後行った居酒屋で食べた生牡蠣が軽くヒットして数日間寝込んでいた記憶が鮮明にある。事務所で「ちょっと調べますから座って待っていてください」と言われたが、こっちとしては気が気でない。座っている間にもどういう事情か分からないが、隣では「このまま出国すれば永住権を失うことになります。」といったかなり深刻な話がされていた。そんな状況の中でも、インドから帰ってきたときには確かに目の前で押されたはずの入国のスタンプがなぜないのかについて必死に考えた。考えた末、ひょっとすると入国スタンプが押しあてられているページに中国ビザを貼り付けられたという可能性が高い。ビザを剥がず訳にもいかないので今でも未確認である。しかし、なにをどう調べた上での判断なのかはこれも分からないが、結局しばらくすると、「問題ナシ」ということで出国が許され、上海行きの飛行機に乗ることができた。

タクシーにあやうく乗車拒否

しょっぱなでいきなりのトラブルであったが、中国入国後にもトラブルというより自分のミスであやうくタクシーに乗車拒否されるところだった。成田から浦東空港へ着いたあと、宿泊先が「虹橋ホテル」で、国内線の空港である虹橋空港近くだったので、虹橋空港からタ

クシーでホテルまで行こうと思い、特に考えずに虹橋空港行きのエアポートバスに乗りこんだ。小一時間ほどで虹橋空港に到着したのだが、タクシー乗り場にしてみると、かつてないほどの長蛇の列であった。待つこと1時間半。やっとタクシーに乗れたかと思いきや、行き先を告げると中国語でタクシーの運転手が必死の剣幕で何かを訴えている。私は中国語ができないので何を言っているのかは正確にはわからなかったが、車が発進する気配がないことから、おそらくは降りろと言いたのだらうと理解した。そこで1時間半も待ってここでもう一度並びなおしというのは過酷なので、何度も頭を下げた日本語で「そこをなんとか!!」と訴えた。それが伝わったのかどうかは分からないが、数分後タクシーは出発し、無事にホテルへとたどり着いた。ホテルでガイドブックを見てはじめて知ったのだが、虹橋空港のタクシーはそれこそ空港内に入るのに時間がかかり、近距離だと割に合わないということで乗車拒否することがあるとのことだ。近距離だからといって乗車拒否することは認められてはいないが、事前にそうした情報についてきちんと調べるべきであった。

こうしたタクシーをめぐるトラブルは、上海に限ったことではない。北京に行った方に聞いたのだが、そのときには、近距離だからと乗車拒否され、別のタクシーに乗ったが、途中でエンストし、仕方なくもう一台捕まえてやっと目的地にたどり着いたという。空港からわずか20分程度のところまでタクシーを3台使って行くことになったのである。

とにかく、トラブル続きではあったが、やっと「自転車大国」中国にたどり着くことができた。

日本は中国のお得意さま

中国は自転車のイメージがあるとおり、世界一の自転車生産国である。ローカル企業のみならず、多くの外資系企業が中国に生産拠点をもっている。日本の自転車企業は1990年代半ば以降に中国に生産拠点を設立している。中国に拠点をもっていない日系自転車企業であっても、台湾系、中国系企業の中国拠点からOEM供給を受けたり、日系企業の中国工場からOEM供給を受けたりしている。世界の自転車生産が中国に一極化した結果、日本は1970年代には900万台超の完成車を生産していたが、2005年には200万台超にまで国内生産が縮小している。日本の自転車産業が興隆を極めていた時代に、日本は中国に輸出を行っており、輸出相手としてお得意さまであった。ところが現状は日本の内需が1000万台ある中で、その90%ほどを中国からの輸入に頼っている。日本は中国の輸出相手としてはアメリカに次ぐ第2のお得意さまとなっている。

さて、中国の完成車生産は右肩上がりに拡大し、2005年で約8000万台もの自転車を生産している。さすがに最近では以前ほどの伸び率はないが、それでも毎年その生産量は着実な伸

ものづくりアジア紀行

びをみせている。世界の自転車生産台数は1億台～1億5千万台程度とされており、実に世界の過半数の自転車を生産している。ただしこの8000万台という数字は中国自転車協会に登録している企業が生産した台数であり、登録していない企業が生産した自転車を含めればさらに増えるという。中国にある完成車メーカーの数は正確にはわからない。慶応大学の駒形助教授によれば、中国最大の自転車生産地では完成車メーカーが477社あるとされているが、中国自転車協会が把握している完成車メーカーの数は、中国全土で426社となっている。¹ はっきりいって、天津にある完成車メーカーの数が中国全土の完成車メーカーの数を上回るといのは無茶苦茶であるが、とにかく中国は広く、さらに中小企業が多い自転車企業を正確に把握することは難しい。完成車メーカーのアウトサイダーに加え、部品企業、販売業者などを加えた自転車関連企業をもし正確にカウントしたとすれば、とんでもない企業数になるだろう。

中国で流通している自転車の値段はかなり安い。今回中国の自転車売り場で見かけた中で一番安かったのは119元の自転車だ。これは日本円にすれば1800円くらいである。日本で流通している自転車もかなり安いものがあるが、6000円程度が限界だろう。ところが中国では日本の最安値をはるかに下回る価格で売られている。ただし、シマノなどブランド力のある部品を搭載した自転車はそれほど安くない。先ほどと同じ自転車売り場では、そうした自転車は1500元(約22500円)くらいで売られていた。ただし、やはり安物は安物である。100元程度の自転車は、買ってから自宅に乗って帰るまでに壊れてしまうというハズレが少なからずあるらしい。

粗悪品があるとはいえども、かなりリーズナブルな値段で購入できるため、中国では庶民

119元の自転車



中国の軽快車



¹ 天津自転車産業については、駒形哲哉(2006)「自転車産業」丸川知雄編『中国産業ハンドブック 2005-2006年版』蒼蒼社を参照されたい。

の足として活躍していると思われる。ところが、自転車の保有率はそれほど高くない。中国での自転車の保有率は2.7人/台である。日本は1.5人/台である。一人一台くらいは保有しているというイメージの中国だが、日本のほうが保有率では高い数値となる。ちなみに世界で一番保有率が高いのは、オランダで0.9人/台である。

中国の自転車生産台数は約8000万台といったが、実はそのうち約5000万台が輸出されている。したがって、3000万台程度が国内に流通している（ただし、アウトサイダー生産分を加えれば、3000万台を超えるだろう）。市場の大きさをみれば3000万台という数字は巨大であるが、保有率で見ればそれほどでもない。

急拡大する電動自転車市場

中国には人力でこぐ自転車とは別に、ペダルをこがずに駆動する電動自転車が大流行している。生産台数は年々増加しており、近年目覚ましい成長を見せているのが電動自転車である。電動自転車は中国のいたるところで目撃できる。日本には電動アシスト車があるが、これは最大でも人がペダルをこぐ力と同じだけの動力を加えることしかできず、ペダルをこがずに駆動することはない。中国では、いわゆるオートバイの「ナンバープレート規制」の強化により、特に都市部ではオートバイの運転は禁止されている。そこで、代替品として登場したのが電動自転車である。乗ったわけではないので印象に過ぎないが、おそらく時速30キロ以上の速度が出せるのではないだろうか。電動自転車は、それなりの速度が出る上に、運転免許は必要ない。この電動自転車が生まれる前には、自転車の荷台に無理矢理ガソリンタンクを積んだ乗り物が、オートバイユーザーではない層に使用されていた。この乗り物も運転免許が要らなかったため、それなりに重宝されていたようだ。価格は1500元~2000元くらい

電動自転車



走行中の電動自転車



であり、日本円で3万円前後だ。この電動自転車が生まれる前には、自転車の荷台に無理矢理ガソリンタンクを積んだ乗り物が、オートバイユーザーではない層に使用されていたらしい。

電動自転車は中国で1997年にはわずかに1万台程度の生産量であったが、2004年には600万台、2005年には1100万台も生産されるに至っている。中国の通勤時間の道では徒歩、自転車、電動自転車、自動車などが入り乱れて走っており、自転車と電動自転車は同じ道を走っている。電動自転車は確かに便利なのだが、オートバイと違って、走行時の音がかなり小さいため、歩行者は後ろから近づいてきても気づかない。そうした意味ではオートバイ以上に危険な乗り物ともいえる。これは現地の人に噂話程度に聞いたのだが、広州市ではオートバイと同じく、電動自転車に対する規制を強化しようとする動きがあるらしい。確かに音もなく、ずいぶん自転車より速いスピードで走る乗り物を、自転車と同じような扱いにするのは無理があるのかも知れない。

ところで、電動自転車は中国国内向けのみではなく、自転車と同じように世界の多くの地域に向けて輸出されている。日本には今年の1-9月で64048台の電動自転車が輸出されている。² さらに完成車のみならず、電動アシストユニットを日本企業に供給している企業があるという。電動アシスト自転車は、日本のパナソニックサイクルテック（旧ナショナル自転

² ただしこれには電動アシスト自転車を含む。データについては、自転車産業振興協会ホームページ（<http://www.jbpi.or.jp/>）より12月1日ダウンロード。

東 正志

車工業) ヤマハ、サンスター技研などが開発・生産をしており、市場も着実に伸びている。各社とも精力的に電動ユニットの開発を行っている。ところが、電動自転車ではなく、電動アシスト自転車の分野でも中国企業が日本に輸出を行っている。電動アシスト自転車、特に電動ユニットは、モーター、センサー、電池と従来の自転車よりも複雑な技術体系が必要となってくる。中国電動自転車企業の実力は日系企業とどれほどの差があるのかはよくわからないが、自転車と同じように中国が電動アシスト自転車の分野でも日本をお得意さまとするのか、それとも技術革新を重ねて日本企業が電動アシスト自転車ではその地位を死守するのか、今後の動向に注目したい。

赤門マネジメント・レビュー編集委員会

編集長 新宅 純二郎

編集委員 阿部 誠 粕谷 誠 片平 秀貴 高橋 伸夫 藤本 隆宏

編集担当 西田 麻希

赤門マネジメント・レビュー 5巻12号 2006年12月25日発行

編集 東京大学大学院経済学研究科 ABAS/AMR 編集委員会

発行 特定非営利活動法人グローバルビジネスリサーチセンター

理事長 高橋 伸夫

東京都文京区本郷

<http://www.gbrc.jp>