

## 中露70年後の「恩返し」



河津 啓介

中国東北部、吉林省長春市は中国自動車産業の発祥の地とされる。1953年7月15日、この街で「第一汽車製造工場」の起工式が開かれ、国産自動車の生産に道を開いたのが由来だ。今年はそれから70年の節目に当たる。

この工場を前身とする「第一汽車」は今も中国を代表する自動車メーカーだ。中国政治を取材する記者にとっては、毛沢東や鄧小平、習近平国家主席ら歴代指導者を乗せた高級乗用車「紅旗」の製造元としてなじみがある。

7月に長春市の本社を訪ねると、70年を祝う特別展が開催されていた。

歴史を振り返るコーナーで真っ先に入ったのは毛沢東の写真だ。建国間もない49年12月、毛はソ連の自動車工場を視察し、「我々にもこうした工場が必要だ」と述べた。鶴の一声で国産車の製造が新生中国の国家目標となった。

ソ連の技術援助の下で、第一汽車製造工場が建設され、56年に最初に生産したトラック「解放」もソ

連の車両がベースだった。

ただ、両国の蜜月は長く続かず、中ソ対立を受けてソ連は60年に対中技術援助を打ち切った。

その後、中国の自動車産業は「自力更生」の時代を経て、改革・開放政策の下で西側の技術を導入して飛躍的な発展を遂げた。2009年以降、世界最大の生産・販売国となっている。

今年上半年期の輸出台数は214万台で、日本を上回り世界首位に立った。電気自動車（EV）など新エネルギー車が輸出拡大をけん引したが、実はロシアの貢献が大きい。

1～5月の国別輸出台数をみると、ロシアが28万7000台で、2位以下を10万台以上引き離して断トツだ。昨年1年間の対露輸出台数は16万2000台であり、急激な伸びを示している。

理由は、ロシアのウクライナ侵攻後、西側メーカーが相次いで撤退したためだ。その空白を埋める形で、中国の自動車市場を席巻している。

欧米からの制裁に苦しむロシアにとっては、救いの神である。自動車産業の草創期にソ連から受けた恩を、70年後の今に返しているとも言えるが、今回の蜜月がどこまで続くかが気になる。