



## 中国への進出が加速する自動車完成車メーカー

「世界の工場」と目される中国では、2001年12月のWTO（世界貿易機関、注1）への加盟を契機に、日米欧の自動車完成車メーカーが本格的な進出を加速させています。

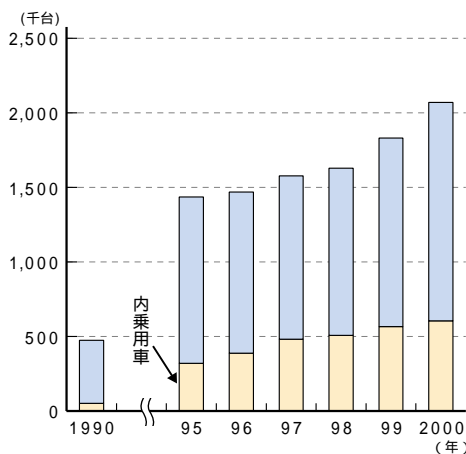
もともと、中国では「自力更正」の旗印の下、1省1工場の体制を目指す政策がとられたこと等から小規模のメーカーが点在し、自動車産業に必須の量産技術の発展が阻害されてきました。そこで中国政府は94年に「新自動車産業政策」を策定し、自動車産業を工業化における基盤産業として位置づけ、2000年に生産300万台体制を確立すること等を目標に掲げました。そうした中、政府は、

フォルクスワーゲン（以下VW）  
ブジョー・シトロエン等の海外メーカーとの合併企業8社を集中的に支援して、生産の集中度を高める一方で、輸入関税（注2）や輸入割当等の輸入障壁を設けて中国自動車産業の保護を行い、90年に474千台しかなかった自動車生産は、2000年には2,069千台にまで増加しました（図表1）。しかし、

生産台数からみれば一定の成果は見られたものの、依然として小規模メーカーが存在していること（注3）、購入時や使用時の自動車関連費用の負担が不透明で且つ重いこと（注4）、等今後の自動車産業・市場の発展の足かせとなる課題が山積しています。このため、中国政府は自動車産業の一層の発展を促すために、これまでの保護政策を改め、国際ルールに基づいた市場原理を導入し、各種規制の撤廃や業界再編の促進等中長期的にみて産業競争力の強化を図ろうとしています。

こうした動きの中で、トヨタ自動車が2002年10月より天津で小型乗用車の合併事業を開始する他、フォードが2002年中にも合併工場を立ち上げる等日米欧の完成車メーカーの新規参入が相次いでいます。また、既に進出しているVWやゼネラル・モーターズ等のメーカーも新車の投入や生産計画の引上げ等、生産台数を増加させる動きが活発になっています。

図表1 中国における自動車生産台数推移



（注1）World Trade Organization の略

図表1  
（資料）日本自動車工業会資料等

（注2）乗用車の場合、排気量に応じて70～80%の輸入関税が課せられていた。

（注3）全国に115社の自動車メーカーがあるが、年産3万台を超える企業は16社しかない。

（注4）中央政府が購入時に購入額の約25%の税を課す他、地方政府も中央政府の意向を無視して、同程度の税を課している。

このように完成車メーカーが中国への進出を本格的に加速させている背景としては、3つの面から整理できます。まず、需要面からみれば、人口13億人を擁しながら、自動車1台あたりの人口は157.4人と世界平均の8.3人と比べて普及率は未だ低いこと、WTO加盟により前述した自動車関連費用の負担軽減が見込まれること、等からモータリゼーションの到来が期待されることが挙げられます。また、生産基盤の面からみれば、中国の人件費は日本の25分の1と人件費負担が軽いこと(注5)、農村部には約9億人の人口を抱えており、労働力確保が容易であること、中国国内の独立系部品メーカーの技術レベルがある程度向上しつつある上、完成車メーカーの進出加速に先立ち、各国の自動車部品メーカーも本格進出を進めており、部品供給体制ができてつつあること、等の自動車生産に係るインフラが整備されつつあることが挙げられます。更に、完成車メーカーの最近の動きからみれば、各社は合従連衡、提携等グローバル戦略の中で、研究開発機能拠点の集約化や部品・資材の世界最適調達体制の構築とともに、市場や生産拠点の地域補完性の強化を進めており、中国をアジア地区での生産拠点として位置づけていること、が挙げられます。

(注5)  
(資料) 経済産業省

もっとも、輸入関税の引き下げなど各種規制の見直しにより、安価な輸入車の増大や中国進出メーカーによる市場シェア拡大のための価格引き下げ等により中国国内での価格競争が激しくなるとみられること、更に、価格面だけでなく自動車のデザインや性能といった品質面でも高品質なものが要求されるとみられること、等中国国内での販売競争は激しくなると見られるだけに、低価格化への対応だけでなく、品質の高度化や販売網の拡充、アフターサービスの充実といった他社との差別化への対応が不可欠とみられ、各社の取組が注目されます。

菰方 隆智

図表2 日・米・欧の主な自動車完成車メーカーの中国での取組

企業名	主な事業計画
ホンダ	・03年3月までに年間12万台の生産体制を築く。 ・02年より高級車路線の「オデッセイ」の生産を開始。
トヨタ自動車	・02年10月から天津で小型車の生産を開始。年間3万台生産予定。
ダイハツ工業	・トヨタ自動車の提携先の天津汽車と小型商用車の生産協力を検討。
富士重工業	・GMの販売網を活用し小型乗用車の拡販を進める。
いすゞ自動車	・GMと大型トラック分野で協力。
マツダ	・生産委託をしている一汽海南汽車で04年を目処に年産4万台に引き上げる。
日産自動車	・東風汽車グループと乗用車生産の提携を交渉中。
VW	・今後5年間で約20億ユーロ(2,280億円)を投資する予定。 ・02年9月頃に販売金融サービスへの参入を発表。 ・02年一汽VWで小型乗用車の生産を開始。初年度の販売目標5万台。
ゼネラル・モーターズ	・01年11月に上海GMで生産しているワゴンをフィリピンへ輸出。 ・販売金融サービスへの参入へ方針。
フォード	・長安汽車集団との合弁会社で小型車の量産を開始する見込み。
ルノー	・03年以降、三江航天グループと合弁で乗用車の生産を開始。

図表2  
(資料) 各種新聞記事を基に三重銀総研にて作成  
(注) ユーロの円換算は平成14年3月13日現在のレートを使用