

WTO 加盟後の中国自動車産業の行方

——マクロ的検証——

王 也

(受付 2004 年 10 月 12 日)

目 次

はじめに

- I. 国有企業中心の産業構造
- II. 中国自動車産業の国際競争力
- III. 現時点の問題と今後の展望
 1. 自動車産業の高度成長期に突入
 2. 中国の自動車産業を制約する三つの大きな問題
 - 1) 依然として R&D 能力を持たない自動車メーカー
 - 2) 自動車産業の分散した状況がいまだに改善されていない
 - 3) 自動車消費環境の改善が要請されている

は じ め に

WTO 加盟で最も影響を受ける産業の一つが自動車産業であると言われている。中国科学院国情研究センター胡鞍鋼主任は、「鉄鋼、化学、自動車などの装置産業や開放の遅れた産業の70～80%の企業は淘汰や合併などによって数年で市場から消える」と推定している。既に自動車市場では WTO 加盟の影響が出始めており、2001年の国産乗用車市場は、WTO 加盟後の値下げを期待して消費者が買い控え、販売が伸び悩んでいるとの報道も出ている。

中国の国産自動車は、現在、輸入車への高関税と輸入数量制限の保護を受けており、輸入車との本格的な競争は存在しないに等しい。WTO 加盟後は関税の引き下げ、輸入数量制限の段階的な撤廃等から激的な競争が避けられなくなり、自動車産業の競争力強化が焦眉の課題になっている。

WTO 加盟の合意内容から見ると2006年から中国自動車産業全ての面で保護政策が撤廃され、完全自由競争の環境に投げ込まれることを明白にしている。

まず中国の自動車産業の現状を見てみよう。

I. 国有企業中心の産業構造

中国政府は1964年に「中国汽車工業公司」を設立し、地域ごとの分業体制の確立による自動車産業の発展を目指した。1972年1省1工場体制が確立し、改革開放以降も軍事企業などが新規参入した結果、2002年の現在の自動車メーカー数は118社と世界に類例を見ない数となっている。

自由化・対外開放政策の下での1980年代になると、多くの企業が海外メーカーと技術提携や合弁事業を行うようになった。自動車産業が工業化の基幹産業として位置づけられたのは第7次五カ年計画（1986年～1990年）のことで、日米欧からの資本・技術導入による、乗用車、大型・小型商用車の生産が進んだ。

中国で初の分野別産業政策である「自動車工業産業政策」が策定されたのは1994年のことであり、その概要は以下のとおりである¹⁾。

- A 自動車産業のグループ化、集約化。
- B 個人による自動車購入を促進し、乗用車を自動車産業の中心に据える。
- C 新規プロジェクトについては、乗用車は年産15万台以上、小型トラックは年産10万台以上を最小規模とする。
- D ノックダウン生産を認めず、国産化率の上昇に応じて部品輸入関税を下げゆく。

自動車工業産業政策は、規模の拡大やグループ化への方向を強く打ち出し、規模が小さいところは整理統合の対象となるという危機感を与えたために、企業や地方政府が慌ててグループ作りに走ったが、その成果については疑問視されている。例えば、第一汽車は小型トラックメーカーばかり6社抱え込んだが、フル稼働させると過剰生産に陥るし、地方の行政機関から転換した上海、北京、天津などの企業グループは果たして独立の企業としての意思と戦略を持ったものになれるのかどうか疑問視する向きもある²⁾。

部品メーカーについても1998年までに50社程度の「小巨人」に生産を集約させるという方針を定めたが、結果はこれまでのところ限定的であり、2002年現在、中国汽車工業協会の統計の集約対象企業は706社を数えている。

[第2表]は中国自動車工業における2000年の売上上位10社であるが、上位の3社のいわゆる3大グループの売上がそれ以下のメーカーを引き離しており、上位3社の間に拮抗していることがわかる。

2001年には、中国政府が民間資本の自動車産業への参入を支援し、外資攻勢にさらされて

1) 丸川知雄編『移行期中国産業政策』アジア経済研究所 2000年版 390ページ
 2) 丸川知雄編『移行期中国産業政策』アジア経済研究所 2000年版 393ページ

いる中国民族産業を強化するとの方針が出された。そして2001年11月に、模造二輪車の製造で急成長した吉利汽車に対して、私営企業としてはじめて小型乗用車（1300cc）生産の免許を交付、さらに投資会社である華晨集団が買収した金杯汽車に上級セダン（2000CC 級）の生産を認可した³⁾。

II. 中国自動車産業の国際競争力

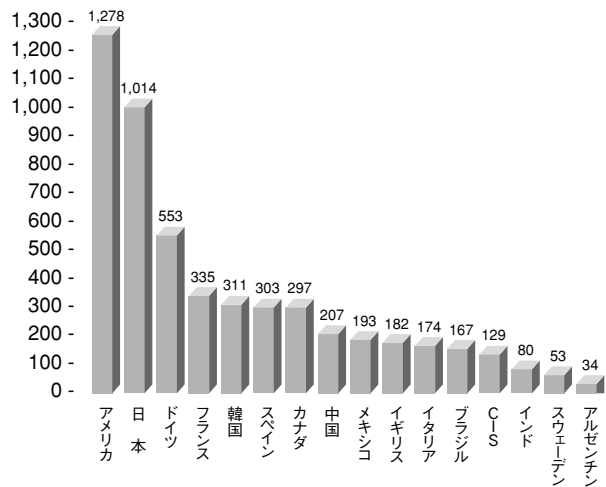
中国の自動車産業は、乗用車にしても商用車にしても未成熟であり、国際競争力があるとはいえない。その最大の原因はまだ年間70万台しかない乗用車市場の規模にあるとされている。自動車産業はスケールメリットの大きな産業であり、20万台以上の生産規模がないと、スケールメリットはないと言われてきた。

「自動車の製造コストに占める人件費の比率は一割以下であり、原材料費を安く調達できるかがコスト削減のポイント」⁴⁾ であると言われる。原材料費を安く調達するには生産規模を拡大するしかない。すなわち、現在の100社以上の自動車メーカーが存在するという状態を変えてゆかねばならない。政府もそのことは承知しており、第10次五カ年計画は競争力のない企業の生産を明確に打ち出している。

競争力のないのは裾野の広い部品産業についてはなおさらのことである。現在中国の部品産業は1540社あると言われるが、生産量に比してこの部品産業は多すぎる。第10次五カ年計画は部品産業の集約化、近代化を提唱している。部品工業の発展のための政策として挙げられているのは以下の三点である。

- ①優良・有力企業が自主的発展や競争力強化を進めることを奨励する。
- ②条件を備えた部品企業がメイン

●主要国の自動車生産台数（2000年）



主要国の自動車生産台数（2000年）

出所：日本自動車工業会ホームページ⁵⁾

3) 「私営企業の乗用車生産 中国、大型車も認可」『日本経済新聞』2002年6月2日付
 4) 大手部品メーカー光洋精工合弁会社一汽光洋轉向装置の牧田副総経理の言葉「中国の自動車の競争本格化」『日本経済新聞』2001年8月24日付
 5) <http://www.jama.or.jp/>

エンジンの発展に必要な新製品を積極的に開発することを奨励する。

③部品の優良有力リーダーを中心にさまざまな方式で合併、提携、増資が行えるようにし、自動車部品工業リーダーを育成し、中小部品メーカーでは専門化を進める。

さらに、部品の「シリーズ装備」や「モジュール化」を進めるという。世界のセンター部分へのキャッチアップも述べられているが、これまでの自動車産業の歩みを振り返ってみると、「改革・開放約20年の実績では導入製品の生産段階から大きく踏み出すことなく、導入技術の消化・吸収にほとんど努力が払わなかったように思われる。」⁶⁾ という評価があり、オートバイにおけるコピー商品の氾濫と比較して自動車産業が受身であったとみなされている。

これまでの外資と合併企業の国産化率を見ると、上海 VW のサンタナ2000が80%、天津微型のシャレード7100U が93%、一汽のジェッタが84%といずれも非常に高かったが、これは、中国が産業政策上、国産部品を用いることを条件としていたためである。新たに進出した外資系メーカーについては、当初国産化率50%程度から始めるとしており、高級車やこれから国際市場を狙おうという企業はまだ国産部品に満足してないことがわかる。

R&D（研究・開発）の能力と技術レベルは、中国の自動車産業のもっとも弱い部分である。R&D 分野の人材、投資額、研究・開発施設数、組織、管理とあらゆる面で世界の同業との差が非常に大きい。そのため、新製品製造技術の75%以上は輸入に依存しており、新製品開発サイクルは先進外国企業の2倍にも達している、と伝えている⁷⁾。

その理由は、自動車メーカーによる自主開発の体制が形成されておらず、現在生産中の車種は外国から技術導入したものか、コピー品である。国産であっても外国の車型の真似であったり、外国の技術を導入したうえで作ったものである⁸⁾。製品の技術性能が遅れていることもその1つの理由であり、現在、中国で生産している自動車の技術性能が国際的に先進的な製品より10年くらい遅れているといわれている。

最近になって中国の国内市場を目的として世界の自動車メーカーが中国企業と提携・合併して中国に進出している。中国の自動車産業が国際競争力を持つにいたるにはもうしばらく時間がかかると思われるが、国際競争力を持つに至ったとしても、自動車の場合は、外資系企業の技術が頼りである。韓国企業による世界市場への参入の事例があるものの、今のところ、電気製品の場合のように中国の地場企業が製造コストの安さから輸出競争力を持つに至るとは考えにくい。

6) 鮫島敬治・日本経済研究センター編『中国・WTO 加盟の衝撃』187ページ

7) 日本自動車工業会『海外の自動車産業・市場および政策の現状と展望』一アジアの自動車産業・市場の動向一本編2000年5月135ページ

8) 『中国自動車産業について』東京リサーチインターナショナル『TRI アングル』2001年2月

III. 現時点の問題と今後の展望

WTO 加盟が中国自動車産業に大きなインパクトを与えることは間違いない。加えて、現在世界の自動車業界再編の影響を大きく受けることも避けられない。既にほとんどの外国メーカーが中国内の複数企業と提携関係を持っている。各社とも限られた競争優位性を有効活用するために、今後ますますグループとしての総合力を発揮することになり、中国の自動車メーカーの再編にも大きな影響を及ぼすものと見られる。中国政府も国境を超えたアライアンスが世界の潮流となっていることは認識しており、勝組の外資と協力して自動車産業の強化を図ることを明確にしている。

中国の自動車産業も家電、二輪車と同様に、近い将来国際競争力をつけて輸出が増加していくのか。また、日本の自動車メーカーの脅威と成りうるのか。乗用車は現段階では、海外メーカーとの開発技術、品質、価格については圧倒的な差が開いており、中国国産ブランドの乗用車が市場を開拓することは容易なことではない。さらに乗用車の安全技術、環境、省エネルギーの技術は日進月歩で進んでいて、中国の自動車、部品メーカーと海外メーカーとの技術格差が拡大していることは事実であり、中国政府も彼我の差を認識している。しかしトラックを見てみると、「解放」、「東風」の国産ブランドは、価格競争力もついて、既に東南アジア諸国、アフリカ諸国に輸出を行なっている。自動車部品は、外資系の部品メーカーを中心に欧米、日本、他への輸出を行っており競争力も高まっている。中国政府も比較優位性を発揮して、先ず部品産業の国際競争力を高め、世界の自動車部品メーカーにおいてメインプレーヤーになることを重点目標に挙げている。

WTO 加盟後、外資との提携、自動車産業の構造転換が成功すれば、自動車部品は勿論のこと、将来的には商用車さらには乗用車においても輸出競争力が高まって来ると思われる。

1. 自動車産業が高度成長期に突入

2002年に WTO 加盟を果たして以来、中国の自動車産業は輸入車による激しい衝撃を受けるところか、逆に爆発的な成長を実現した。今年に入ってから、自動車生産はさらに大幅に拡大し、自動車産業の経済成長に対する貢献度は明らかに上昇している。

本年は中国で自動車産業が誕生してからちょうど五十周年に当たる。この50年の間に、自動車産業は飛躍的な発展を遂げた。自動車の生産台数は、1971年の10万台から、1980年に20万台、1992年に100万台、2000年に200万台、2002年に300万台をそれぞれ超えたが、今年はさらに400万台を突破する見込みである。この二十年、自動車産業の発展は明らかに加速する傾向を見せている。1970年から1980年までの自動車生産台数は1.5倍に増大した。1980年か

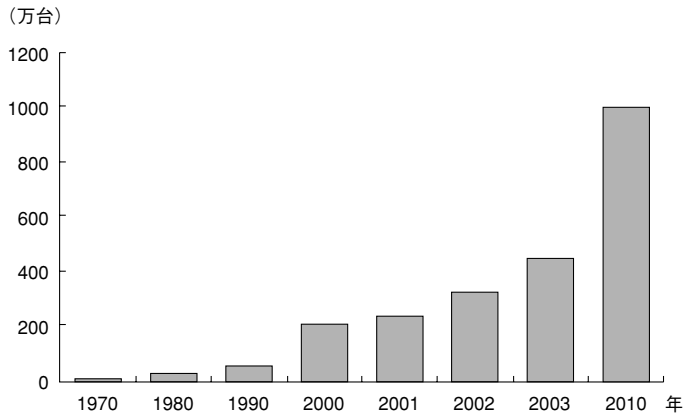


図1 中国の自動車生産台数（1970年－2010年）

（注） 2003年と2010年は予測
 （出所） 中国統計信息网2003年6月2日「汽車産業已成為我国工業第五大支柱」
<http://www.stats.gov.cn/tjfx/fxbg/1200306020084.htm>

ら1990年までは1.3倍、1990年から2000年までは3倍まで拡大している。さらに、2000年から2010年までの自動車生産台数は4倍以上に拡大するであろうと予測されている。2010年には、中国の自動車総生産台数は1000万台を超えるとみられている。

この30年間にわたって、中国における自動車生産は好況と不況を繰り返してきた。1971年から1993年の間で、中国の自動車産業が30%台の成長を実現したのは、その中の6年間であるが、一方でそのうちの8年はマイナス成長を記録した。こうした不安定な経営環境は自動車産業の発展に多くのマイナス影響をもたらした。1991年以来、中国の自動車産業はかつてない最長の成長期を迎えた。1994年から1998年までの成長率は、1.5%－7.3%と比較的低かったが、WTO加盟が確実になるにつれ、自動車産業は再び10%以上の成長率を取り戻した。2002年、WTOの正式加盟が実現すると、自動車の生産台数は325.1万台にも達し、前年より38.8%も増加し、この10年間で最も速く成長した一年となった。今年の第1四半期、自動車生産台数は102万台で、昨年と同時期より54.7%増加した。この10年間で、中国の自動車産業は激しい変動期から脱出し、基礎を固めながら、安定した高度成長期に突入したのである。

現在、中国の自動車産業は国際化の一途を辿っている。一つは国内自動車市場の国際化であり、輸入車に対する関税障壁がますます低くなり、国内自動車市場はますます開放に向かっている。もう一つは自動車産業自体の国際化であり、中国のWTO加盟後、世界の主要自動車メーカーはいずれも直接的あるいは間接的な方法で中国自動車産業に参入した。また、中国の主な自動車メーカーも国外の自動車メーカーと合併あるいは協力していることにも国際化の影響が現れている。2002年末の時点で、資本金から計算すると、自動車産業における外

資の割合は24.4%であり、工業部門全体の22.1%という割合を上回っている。とりわけ、乗用車製造業では、外資が占める割合が33.7%にも達している。産業の国際化によって中国の自動車産業の技術レベルは1970年代から一気に90年代初期に突入したと見られる。最後の一つは、中国自動車産業の世界における地位が急速に上昇していることである。2001年、中国の自動車生産台数はイタリア、ブラジルやメキシコなどを上回っており、世界第8位である。2002年には、さらに韓国、スペイン、カナダを追い越し、世界第5位となった。今年の中国の自動車生産台数はさらにフランスを抜き、アメリカ、日本、ドイツに次いで世界第4位の自動車生産国になることが予想される。

2. 中国の自動車産業を制約する三つの大きな問題

現在の中国自動車産業は、歴史上で最も長い高成長期にあり、自動車産業の成長スピードの速さ、そして取り囲む条件の良さは多くの専門家及び業界の人々の予想を超えている。しかし、こうした楽観的なムードの中、われわれは中国の自動車産業が三つの大きな問題によって制約されている事実を正確に認識しなければならない。

1) 依然として R&D 能力を持たない自動車メーカー

近年、中国の自動車産業が速い発展を実現したにもかかわらず、昨年発売された数十モデルの新型車の大部分は、合弁企業がノックダウン方式で輸入し、市場に迅速に送り出したものである。自動車、とりわけ乗用車の新製品の開発と販売などの重要なプロセスは殆ど外国メーカーに支配され、中国の自動車メーカーは多国籍企業に従属することになるリスクを抱えている。中国の自動車産業の発展を目指して、韓国モデル（産業主導型、すなわち自主開発型）を採用するか、それともブラジル・モデル（産業依存型、すなわち外資主導型）を採用するかという議論は中国国内で大いに展開されているが、実際、中国の自動車産業は知らぬ間にすでにブラジル・モデルへと収斂されていった。ドイツのフォルクスワーゲン社は昨年、中国で50万台の自動車を販売したと発表した。その台数の中には子会社である上海フォルクスワーゲンと一汽フォルクスワーゲンという中国最大の乗用車生産企業によるものが含まれている。広州本田と上海 GM も日本ホンダとアメリカ GM にとっては、全世界で最も収益性のよい子会社となっている。自動車メーカーのコストの大部分は、外国側に対する自動車部品の購入と技術開発費用の支払いである。自動車メーカーが儲けた巨額の利潤の中から、外国側はさらに多くの部分を持っていくのである。

2) 自動車産業の分散した状況がいまだに改善されていない

自動車産業は規模の経済性が大きく作用する産業である。世界の自動車産業の発展の歴史を見ると、自動車メーカーの数は絶えず減少し、そして少数の独占企業に集中するという発展傾向がある。1964年から2000年までの36年間、世界の乗用車を生産する主要な企業数は52

社から一気に10社前後にまで減少した。現在の世界では、六つの多国籍企業集団と三つの独立した自動車メーカーからなる「6+3」の局面がほぼ形成されている。この六つの多国籍企業集団の年間自動車生産台数はどの企業も400万台以上であり、一つの企業だけで中国全国の自動車生産台数を上回っている。しかし現在、中国の自動車メーカーは100以上もあり、全国の27省（市）が自動車、17省（市）が乗用車を生産しており、さらに23省（市）が乗用車の生産ラインを整備している。多くの地方政府が自動車産業を現地の支柱産業と見なし、高い収益性を見込んで、新しい自動車プロジェクトを次々と立ち上げるのである。自動車産業の競争が不十分で、自動車プロジェクトからの営利があまりにも簡単に得られるため、政府主導型の投資行為と地域間の保護主義がいまだに深刻であり、地域を越えた M&A は非常に困難となっている。

3) 自動車消費環境の改善が要請されている

最近の二年間で、「乗用車の個人購入の奨励」が政府による内需拡大政策の一環として進められてきた。自動車ローンに関する規制緩和や、自動車価格の自由化などの政策が相次いで実行されたことで、自動車が中国の一般家庭に入る時期が明らかに早まった。しかし、高すぎる税負担と不合理な費用の徴収といった現象は依然として深刻である。また、自動車の暴利を抑制し、国際慣例への移行及び消費者権益を保護するためのリコール制度などは、自動車業界の反対に遭い、幾度も却下されている。国家機関の公務用車に対する改革も多くの抵抗に直面しており、自動車産業政策にはまだ一貫性が欠けたままである。

これからの中国自動車産業は主な民族産業として、どういうふうに発展していくか、強豪林立の世界自動車市場に立てるか、それとも世界各国ブランド自動車会社と合併しながら、ただ外国自動車の組み立て工場になってしまうのか、具体的、ミクロ的な問題はこれから研究テーマにして、もっと詳しく研究していこうと考えている。

<参 考 文 献>

1. 海老名 誠／伊藤信吾／馬 誠三 著『WTO 加盟で中国経済が変わる』富士総合研究所2000年11月21日
2. 柳田 侃／野村昭雄 著『国際経済論——世界システムと国民経済』ミネルヴァ書房1987年1月20日
3. 李志明 主編『中国電子信息産品出口研究報告2001年』中国経済出版社。(2002年)
4. 橋田 坦 著「WTO 加盟以降の中国産業の動向および日本への影響」(日本経済研究所)『日経研月報』2002年2月号
5. 渡辺真純 著「2000年の中国自動車産業」蒼蒼社 (1996年)
6. 河村能夫編『中国経済改革と自動車産業』昭和堂 (2001年)
7. 岩原 拓 著『中国自動車産業入門』東洋経済新報社 2001年版 (P46～60参考、引用)
8. 塩見治人 編著『移行期の中国自動車産業』日本経済評論社 2000年版 (参考)
9. 丸川知雄 著『移行期の中国産業政策』アジア経済研究所 2000年版
10. 『週刊ダイヤモンド』 2001 11/3 特大号 (特集「沸騰する中国」) ダイヤモンド社
11. 『日系ビジネス』 2001 10.15日号 日経 BP 社 (特集「世界の工場」中国)

WTO 加盟後の中国自動車産業の行方

12. Best Partner 96年10月号掲載（参考）
13. http://www.jama.or.jp/13_publish/13_1/13_1.html