

中国自動車産業の展望

正本 雅

中国が2001年12月にWTOへ加盟した。このような状況のなかで、世界的レベルからは遅れているといわれてきた中国の自動車産業の展望を行った。又、とりわけ耐久消費財普及の中で最も遅れている自家用乗用車普及の将来展望について分析した。

中国の外資導入に関心の深い自分が、中国の自動車産業とその社会への影響（特に一般民衆によるモータリゼーション）との関係を題目にとりあげるのには以下の理由による。

- ① 自動車産業は、産業の中でも裾野の広い産業で、米国、日本、欧州の主要国の代表的産業である。生産量においても全世界の3.6%（2000年）を占める中国自動車産業は国家が支柱産業として今後も注力する分野であること。
- ② 中国の自動車の普及率は乗用車（バスも含めて）でみると人口1000人当たり6台（2000年）で世界的レベルからみても非常に遅れている。しかし沿岸部大都市を中心に、自動車社会出現の萌芽が垣間見られ、モータリゼーションへの道をすでに歩み始めている。
- ③ 1994年に制定された自動車産業政策は、外資の参入に厳しい条件をつけ、100%外資企業は認めない。合弁企業でしか認めせず、しかも最先端技術での参加を要請されている分野である。このような制限がついた合弁事業の経営の成否とその技術移転の

可能性について強い関心を自分は持っていること。

- ④ 合弁の厳しい条件下で日本からトヨタ、本田を始め、世界の大自動車企業は現地で合弁企業を設立し、21世紀初頭に、最後の潜在自動車市場を目指して勢揃いした。WTO加盟実現を契機に、世界のグローバル化の中で、M&Aも含め、世界企業との連携はどうなっていくのか等、今後の展開に深い関心が持たれること。
- ⑤ 自動車産業は種々の関連部門との関係が深い。西部大開発、エネルギー、材料産業、ハイテク産業、インフラ関係、環境問題等々と深く関連しあっている。自動車産業は地理的に沿岸部だけでなく、重慶など内陸部にも拡大し各地方での重要産業となっている。それは絶えず技術革新の要求される先端技術産業であることから、その技術・生産方法・品質問題や経営問題の変貌にも関心をひかれる興味深い幅広い分野であること、である。

本論文は「中国自動車産業の展望」という主題で、中国の自動車産業の概括を展望し、併せてモータリゼーションを所得水準の変化を変数として検討した。その際、日本のモータリゼーション初期の状況と比較して一定の示唆を得た。その展望には外資企業、民族企業の発展状況を分析した。本論文の構成を自動車の供給側の自動車産業を第I章から第III

章とし、需要者側の国民生活を第IV章として、以下の如き4章構成で内容を記述した。

まえがき

第I章 大量生産の組立型交通機械産業の推移

第II章 中国の自動車産業

第III章 外資導入企業の場合

第IV章 需要予測とモータリゼーション

まとめ

添付資料（文献リスト、統計資料）

第I章では、自動車産業を成立させている産業構造に着目し、これを大量生産の組立型交通機械産業としてとらえ、自転車、オートバイ、トラクター、農用車、自動車を取りあげた。自転車以外のそれらに共通する技術として、エンジン、車、変速機があり、それらが組立型で大量に作られる特徴を持つことを歴史的にも示した。自転車を含めそれら各産業の暦年の生産量の推移をみた。それらの技術基盤の共通性の故に、オートバイメーカーから乗用車メーカーへの本田技研(株)の例の如く、相互に参入の可能性がある。中国でもオートバイメーカーの吉利が乗用車生産に新規参入した例などがある。とくに農業社会である中国の特質として農用車が自動車産業のいわば前駆的な産業として存在していること、農用車は機能的には自動車と全く同じであり、その生産量は自動車より多いことを指摘した。また、オートバイ産業も1000万台を越えすでに世界最大となっており、自動車産業とこれら産業との関連が極めて重要だと考える。日本の本田技研(株)の成長を考えても首肯できる。これら五つの製品の発展と衰退（自転車にみられる）との時間的経過が重要である。自転車はすでに衰退産業であり、オートバイは成

熟産業であるが、しかし農用車及び自動車はこれから発展の期待の持てる産業であることを示した。

自動車産業の特徴について、最近の「部品のモジュール化」についてもふれつつ記述し、一国の産業におけるその重要性について自動車関連産業就業人口を日本と中国を比較した。自動車の暦年生産台数の推移を調べた。中国は自動車産業は遅れているといわれながらも、その生産量は2000年で206.9万台、2001年は233.2万台で、両年とも生産量で世界の第8位に位置していることを指摘した。そして農用車を含めると両年とも年産500万台を超える大きな規模であり、そうみるとアジアでは中国はすでに、日本に次ぐ一大自動車生産国となっており、且つその伸長率も高い。乗用車比率は2000年で29.2%と上位13カ国中では最低であるが、反面、今後の展開が楽しみな分野ともいえる。

第II章においては、中国の自動車産業に着目し、その発展状況を歴史的にみた。1920年代に孫文が唱えた「衣食住行を大切に」の中の「行（通る）の大切」の精神は今も生きており、民族産業育成の強き願いが連綿と続いており、技貿結合（技術導入と貿易との結合）政策や自動車産業政策に見られるが如き巧妙な政策にもその精神を感じる。しかし「三大三小二微」（乗用車の生産拠点を8カ所に限定する）政策継続と崩壊の過程を経て、WTO加盟を契機に世界の大手自動車メーカーが勢揃いする体制が整いつつあることを提示した。

その中で中国自動車産業の生産構造を主に統計資料を用いて、企業数の推移とその規模、部門別、企業形態別、生産車種別、企業集団別、各企業別、農用車に分けて検討した。

企業数を部門別にみると、2000年では自動

車メーカー数は118社、改装車542社、オートバイ138社、車用エンジン48社、部品1680社で合計2326社である。いずれの部門も数が多く大多数が小規模である。自動車産業の中では自動車部門、特大企業、そして外国投資企業の合資企業が利潤創出に貢献していることが分かった。これには労働生産性との関連も指摘できる。自動車の車種別（トラック、自卸自動車、バス、乗用車）にみた経営状況を赤字企業の割合、販売収入と利潤率で考察した。1998年から2000年の3年間（以下同じ）でみると、利潤率に端的に表わされる如く、乗用車の経営内容は労働生産性、販売原価、負債比率、負債販売比率からみて現状優れていることが分かった。次いで、中型トラックも販売収入を伸ばしているが利潤面等で乗用車より劣っている。自動車をトラック、バス、乗用車に三大分類した生産台数の推移をとると、マイクロバスが最近急激に生産台数を伸ばしているのが分かる。2000年の生産台数上位7社の生産状況を同3年間にわたりみた。その上位4社について経営内容を調べ、マイクロバスの生産増が経営に与える影響について検討した。

企業集団別では7大企業集団をとりあげた。その経営状況を、販売金額、利潤、生産量で比較し、同3年間、経営内容が最も良好なのが上海汽車（中国では汽車は自動車のこと、以下同じ）で、次いで第一汽車、東風汽車で、これらの3社と、赤字集団である北京汽車、天津汽車、重型汽車、中国汽車総公司に二極分化しつつあることを示した。その原因を生産性、資産と負債、経営原価の面より分析した。上海が好成績なのは販売金額増、労働生産性の向上、負債額の少なさとそれに伴う支払い利息の少なさ、乗用車生産比率の高いこと等によることを指摘した。第一汽車、東風

汽車も負債額が多く、債務の株式化など経営改善を行っている。企業内集団の独立もあって重型汽車は済南、陝西、重慶の3企業に、第一汽車から金杯汽車が、中国汽車総公司から躍進汽車集団が独立した。天津汽車は第一汽車が救済との報道もあり各企業集団は激動期にある。

個々の企業では2000年販売額上位10社をとりあげた。販売額1位は中国第一汽車集団公司で、2位上海大衆、3位東風汽車公司である。2000年度ホンダが対売上利税額で1位になるなど外資系企業の健闘が目立つ。

農用車については農業大国中国におけるその重要性についてふれたのち、統計資料を用いて農用車生産企業の概要と、それらも二極化の方向であることを指摘した。その中で農用車からピックアップ、小型乗用車へと参入する北汽福田の例もある。市場としても2005年に440万台へ発展との予測もあることを提示した。

自動車関連製品の輸出入については暦年の実績をみた。特に同3年間でみると、輸入、輸出とも部品が一番多く、輸出は2000年オートバイのベトナム、インドネシアへの輸出急増で伸びが大きくなり、輸入と輸出比は62%対38%となった。輸出入総額でみると、同3年間では、1位日本、2位ドイツ、3位米国と変わっていない。輸入先は同3年間とも、1位日本、2位ドイツで、輸出先は同3年間とも米国が1位で金額も圧倒的に多い。

中国自動車産業と外資の導入関係について、外資の参入状況を年代順に乗用車と商用車について車種別にみた。また外資と提携せずに自力で市場競争に挑戦する企業もあり、一例として2001年の中国乗用車販売実績で8位の奇瑞汽車と9位の吉利汽車を紹介した。

以上、中国の自動車産業はまさに大変な激

動期であることを提示した。しかし外資も含めて供給側個々では問題は多々あるものの、量的供給体制は車種別には問題があるだろうが、マクロ的にみて、供給体制は十分であるといえる。

第Ⅲ章では中国の自動車産業に重要な役割を果たしている外資の状況を検討した。

中国の外資導入形態をみた。直接投資形態の趨勢は、合作から合弁へ、合弁から100%外資へであるが、自動車は合弁でしか認められない。外資導入に関する法律としては中国合資経営企業法、外資企業法、中外合作経営企業法とその各々の実施細則等があり、政府制定の外商投資政策では自動車工業産業政策等がある。中国の外資導入状況を暦年にわたり調べた。その実行額で2001年には468億ドルと最高値を記録した。自動車産業について、外資の導入額を、1998年までの状況でみると、地域別では上海が30億ドル以上で1位であり、これは上海VWによると思える。フォークスウェーゲン500社（1998年）の対中国投資額と投資資本比率を組立企業と部品企業について調べた。WTO加盟による自動車産業への影響について、関税引き下げスケジュールと規制緩和をみた。自動車エンジン製造は100%外資を認めるなど大巾に規制緩和された。これは予想を超えるものである。

21世紀の最大の潜在自動車市場との認識で世界の大手自動車企業が勢揃いした中国での外資企業の状況を、各企業別に現状と今後の計画も含めてみた。日本では日中の自動車メーカーの主要な資本・業務提携関係を表示した。自動車メーカーとしてトヨタ、ホンダ等11社、部品メーカーとしてトヨタ系、ホンダ系、独立系別に示した。これら企業の最近の経営状況も参考に調べた。ホンダの広州に次いで、トヨタも2002年から天津で小型車「ヴ

イツ」の生産を開始し、さらに中国第一汽車との連携を深めつつある。

欧米のメーカーとして独国VW、米国GM等11社の現状と今後の計画を含めて示した。

今までにも撤退、拠点変更などした企業もあり、外資も競争は熾烈である。これら外資企業は今後どう動いていくのか、中国企業同様に深い関心を寄せざるを得ない。華やかな計画と小型車の導入などを計画中の今後の外資企業も供給体制は十分にあるといえる。

第Ⅳ章では中国が自動車社会にいつ頃から入るかを予測した。

まず日本のモータリゼーションを参考にみた。1955年に発表された国民車構想を参照した。国民所得と自動車保有率の関係を預貯金を含めた視点から考察した。可処分所得の向上と、乗用車保有世帯%は、ほぼ相関した増加傾向を示し、貯金増の加わる1960年代後半以降は、ほぼ並行した増加傾向であることがみられる。モータリゼーションには貯蓄を含めた可処分所得の向上と、大衆車の価格低下が必須であることが読み取れる。また自動車価格が次第に年収以下になっていること、中古車が大きく寄与していることが分かった。

中国の個人自動車の普及状況はまだ低く全国都市平均では百世帯当たりわずか0.51台（2000年）である。その個人自動車保有の暦年の増加傾向と地域別分布状況についてみた。また農村について、農用運搬機械（農用トラック、大中型トラクター、小型トラクター）保有台数と純収入との関係を1999年と1990年で比較した。その10年間における各運搬機械の増減と各省市における農民の純収入増を比較してその関連をみた。

自動車普及率に影響を与える中国国民生活の家計状況を調べた。勤労者の賃金を全国地域別、企業形態別、産業形態別に検討した結

果、上海等の沿海部大都市、外資系、産業別では科学・金融・交通部門に高賃金者がいることが分かった。国民所得について都市家庭と農村家庭の1人当たり所得を暦年毎にみると、両者の差は2000年で都市は農村の2.8倍であり、都市の中でも上海、北京、広東が約1万元と高いことが分かった。可処分所得では深圳は2万元と都市中で1位である。また家計調査資料などによる、全国、北京、上海、広東などの世帯の収入区分別のデータを用いて、年収入5万元以上の世帯を割り出した。北京高収入戸5.0万元、上海最高収入戸6.9万元、広東最高収入戸7.6万元で、これからみてもこの3大都市では富裕層がかなりあり、その家庭は将来の経済成長による収入の上昇を考えると、近い将来マイカー保持者の潜在需要者となり得ることを指摘した。私営企業と個人企業について調べ、その経営者層から高所得者が見出せることを示した。預貯金についてもみると、1990年代以降急増しており、特に都市部においてその傾向は顕著であり、1999年でみると都市は農村の9.6倍であり、1位の北京では1人当たり2万元以上で、可処分所得の約2.3年分となっている。

しかしそれでは今、高級車が個人購入されている富裕層がよく掴めないで、最近、研究の進展で指摘されている「ニュー・リッチ」といわれる私営企業経営者、外資系企業幹部、国有企業幹部などに注目し、特に私営企業経営者が収入が高いのではないかとした。これは統計的に現状確認し難いので、統計ではない幾つかの記事例を引いてその論を補強した。上海・天津などの都市における管理者、高級技術者等の給与実体調査でも10万元を超える年収層もあることが『中国労働年鑑』、新聞、雑誌等でも知られている。これらからみて、かなりの富裕層が現実存在し、それらがホ

ンダのアコードなどを購入する富裕層を形成しているのではないかと推定する。一人当たりのGDPも高くなっている。農村部でも農用車の普及が進み、全国の農村部では百世帯当たり1.32台（2000年）で、天津4.83台、北京4.80台である。次のモータリゼーションを担う富裕層が都市にも、また農村にも大都市周辺を核に形成されつつあることを指摘した。

今後の可処分所得の予想を統計データや各種参考資料にもとづいて検討し、中国での自動車普及について予測した。『中国情報報』（2001年4月16日、5月10日、5月11日）、各種統計資料からの推定（全国、北京、上海、広東の都市可処分所得より）、『2001中国汽车市場展望』、第十次五ヵ年計画の予測、等を参考に検討した。中国の可処分所得の状況と今後の伸びを予測し、同時に予定される自動車価格との関係を比較した。すでに年収以下の小型車も生まれつつあり、WTO加盟による価格低下と民族系、外資系を含めて自動車供給は万全なのに対して、需要者側はしかし所得格差が開きつつあり、農用車も含めて自分の収入に合った価格の自動車を購入することとなろう。住宅問題が優先しているが徐々に自動車にも眼が向けられつつある。以上の検討をふまえて、将来の自動車社会（モータリゼーション）は以下の様な展望ができる。

- ① WTO加盟による価格低下、日米欧の大手自動車メーカーと国内企業との激化する競争による価格低下、販売網の整備につれて、一部の高収入世帯だけでなく、一般勤労所得者や、一部の農村の収入増がマッチする時期として、2000年代の後半、それも2008年から2010年にかけてスタートすると予測する。
- ② 個人用乗用車の普及は小型車より始まり、次いで順次中高級車への移行が、小型車の普及

と並行して起こるであろう。

- ③ 中古車市場も活発になる。日本では中古車が特に低所得者層のみならず使用されている。
- ④ 都市部の「ニュー・リッチ」がまず購入者となり、次第に一般大衆へと拡大していくであろう。
- ⑤ 農村部も思ったより早いかも知れない。バイク、農業用車輛の普及はすでに拡大している。
- ⑥ 中国政府の政策と、供給側の国内外の自動車会社の販売体制の整備が進展し、国民全般の意識が自動車市場の販売促進策とうまく適合する時期は、やはり2000年代後半となるだろう。

今後の問題点としては、

- ① 環境対応型（特に経済型小型車）乗用車の開発
- ② 自動車消費者ローン制度の確立
- ③ エネルギー需給の見通し
- ④ インフラの整備（道路、駐車場、安全対策等）
- ⑤ マイ・カー保険制度の充実
- ⑥ 将来にわたり低公害・低エネルギー車（例えばハイブリット・カー、電気自動車、水素発電自動車やソーラーカー等）の開発や、安全保障システムの確立等の先端技術の活用による技術の向上と安全の確保
- ⑦ 普及問題の決定要因の中には、購入後の税金、燃料代、整備費、駐車場費などの諸費用が多い。中国では養不起己（一旦購入しても養い切れない）というが、これら諸費用問題の解決策、等が考えられる。

まとめとして、以上第I章から第IV章までの検討により、供給側の中国の自動車産業の特徴とその抱える諸問題が明確化されたが、その供給体勢は十分であることを明らかにし

た。一方自動車の需要者である中国国民の家計の状況が解明され、一部富裕層の先行はあるものの、中国のモータリゼーションは2008年から2010年にかけて本格化するのではないかと考えること示した。参考文献と各種統計資料をまとめて添付した。

本論文では残した今後研究したい事項は、

- ① 中国自動車産業の各企業の資本・経営資源調達を含む経営状況と技術の状況
- ② 自動車社会実現のための環境整備の問題（例えばインフラ整備、エネルギー、中古車市場、駐車場、カーローンなど）
- ③ 自動車の今後新規開発の技術問題（例えば電気自動車の普及）
- ④ 世界の工場といわれる中国において、自動車産業の今後の位置づけ（世界戦略、アジア諸地域、日本との関係等）である。