

第十次五ヵ年計画期における中国自動車産業の急成長

鄭 治 文

The Rapid Growth of the Chinese Automobile Industry in the Tenth Five-Year Plan Period

ZHENG Zhiwen

Abstract

The Chinese automobile industry has rapidly expanded since the world automobile enterprises entered in the 21st century. The production of cars sharply spread and China became a large country of the consumption. The development of the Chinese automobile industry has brought big influences for the world automobile industry. It has become an important issue whether the development of this section can contribute to sustainable development of China in the future.

Studies and analyses on Chinese automobile industry have increased recently, and specific data or statistical magazines for the industry have been published. Now, it became easier to grasp developmental conditions and the characteristics of them.

This paper tried to examine new structural factors of Chinese automobile industry and developmental difficulties in the near future. Through investigations on available data and documentations, this paper tried to clarify the business relations among domestic and foreign companies and newly emerging difficulties at the time of “the tenth five-year plan”, so that these factors could be a clue to the managerial break through for the sustainable development of the sector.

Key Words : The tenth five-year plan, Chinese automobile industry, Industrial policy, Automobile parts industry, Business group, Foreign capital oriented development, Business integration.

キー・ワード : 第十次五ヵ年計画, 中国自動車産業, 産業政策, 自動車部品産業, 集団メーカー, 外資型成長, 集約化

[目次]

はじめに	62
1. 中国自動車産業の発展概況	65
1・1. 中国自動車生産と販売の状況	65
1・2. 中国の自動車生産額の推移	68
1・3. 自動車製品貿易の状況	68
2. 新たな「自動車産業政策」—基幹産業としての位置づけ	72
2・1. 中国自動車産業政策の推移	72
2・2. 新たな「自動車産業政策」の主旨	72
3. 自動車部品産業	73
3・1. 自動車部品産業の概況	73
3・2. 地域における部品産業構造の変化	75
4. 近代中国自動車産業の発展の特徴	76
4・1. 「十五」時期における生産量と販売量の急増	76
4・2. 生産量と販売量における乗用車のシェアの急増	76
4・3. 自動車部品輸入額の増加	77
4・4. 外資参入及び外国の技術導入による外資型成長	77
4・5. 乗用車の自主ブランドの低いシェア	79
4・6. 自動車産業の集約化	81
5. 中国自動車産業の残された課題	83
5・1. 自主ブランドの開発促進と品質向上の課題	83
5・2. 部品産業発展に関する諸課題	84
5・3. 自動車産業発展と環境保護の矛盾	85
5・4. 市場競争による自動車業界再編の課題	86
おわりに	86
附表資料	88
参考文献	91

はじめに

中国の自動車産業は21世紀を迎えて急成長を遂げている。生産を拡大するだけでなく、自動車消費の大国にもなりつつある。そのために、世界の自動車産業に大きな影響を齎すことになり、世界から注目を集めている。また、中国の自動車産業がこれからの中国の持続的な発展にどのように寄与できるのかが、重要な経済課題となりつつある。近年、中国自動車産業に関する研究が増え、専門的な統計年誌や自動車に関する関連史誌が刊行され、中国自動車産業の発展状況とその特徴を把握することが出来るようになり、その産業構造の変化および発展課題を検討することが可能となっている。本稿では、最近の中国自動車

産業に関する利用可能なデータ（生産、販売、輸出入、各生産メーカー別の統計資料など）の整理を試み、中国自動車産業が抱えている諸課題を明らかにすることを試みた。特に中国第十次五ヵ年計画期¹⁾における自動車産業の発展状況と企業間関係に焦点を当てて、早急に解決すべき課題を提起するのが本稿の目的である。

中国の「改革開放」政策が齎した高い経済成長は世界から注目を集めているが、それと同時に、中国の自動車産業の発展も多くの注目をひいている。中国では、1978年の「改革開放」政策や1993年における「市場経済」の政策を採用した後、積極的に様々な産業促進政策と法律の制定改正を実施し、1990年代から高い経済成長を遂げている。とりわけ自動車産業は21世紀を迎えた今日、急成長を見せつつある。2006年度の自動車²⁾の生産量は727万台を超え、フランスを抜いて世界自動車生産国のトップグラスに躍進し、世界の自動車生産大国と消費の大国になりつつある。今後世界の自動車産業にも大きな影響を齎していくことが予測される。中国自動車産業の拡大発展策につれ、特に21世紀からの急成長が国内外の完成車メーカーと部品サプライヤー、産業構造にも様々な変化と影響を齎している。

中国の個別産業についての研究はミクロ・セミマクロのレベルにおいて近年盛んになっているが、自動車産業はその代表例であり、少なからぬ研究が内外においてすでに存在する。日本に限っても、中国の自動車産業における産業組織の形成を歴史的にあとづけた田島 [1996]、産業技術論の立場からエンジン生産に着目した山岡 [1996]。1990年代の第一汽車と東風汽車を対比し、自動車産業と企業の進化を論じた李 [1997]、上海VW³⁾、天津汽車、第一汽車などの経営戦略を比較検討した陳 [2000] などがある。また「企業集団化」を分析したのとして丸川 [1994] が、自動車の流通販売システムを日本との比較で論じた田島 [1998] などがあげられる。さらに中国においても中国汽车工業協会（CAAM）主編として中国轻型汽車工業史編委会 [1995]、中国汽车工業史編審委員会 [1996]、中国汽车工業協会 [隔年版] など、中国自動車産業発展史の文献が刊行されている。自動車産業に対する産業政策は、1980年代の企業集団化政策、1980年代半ばの乗用車産業に関する「三大、三小、二微」政策⁴⁾、さらに1994年で実行された『自動車工業産業政策』と続くが、

1) 第十次五ヵ年計画期：(2001年—2005年度)の時期を指す、中国の経済計画の時期である。

以下は「十五」時期と略称する。

2) 本論文の中で「自動車」については、特別注釈がなければ、農用車、(農用トラックなど時速50キロ以下、都市と高速道路での使用が制限されたまま農用自動車)二輪車、三輪車を除いている。

3) VW: (Volks Wagen) フォルクス・ワーゲンの略である。

4) 「三大、三小、二微」プロジェクト：1989年に、中国政府は自動車産業の分散・小規模化➡

マクロ的には失敗に終わってきたというのが丸川 [2000] の見解である。

2000年からの研究では、企業所有制形態の変化、企業経営を含む視角から自動車企業経営構造を分析した肖 [2000] と丸川 [2002]、自動車企業での長い職歴と現場経験を生かして中国の自動車産業の発展概況、産業政策、自動車メーカー組織を紹介したのは東 [2005] である。また、アジアの自動車産業を比較分析した土屋 [2006]、加茂 [2006] では、いずれも日本自動車産業の持続的な発展戦略を検討する立場から日系企業の対中戦略を検討し、中国自動車産業発展史の概況については触れる程度だった。ただし、中国の自動車部品産業の部品サプライヤーを含めた研究となるとそれほど多くはない。高山・丸川 [2004] [2005新版] が中国の自動車産業政策、部品産業政策及び部品サプライヤーに言及しはじめている。研究事例として第一汽車、民営企業の吉利汽車などの例を取り上げている。小林・竹野 [2005] は、アジアの主要な自動車部品産業集積地（日本の東京大田区、愛知県、タイ、中国の長江デルタ地域⁵⁾）に焦点をあてて、日本自動車・部品産業の特徴及び自動車部品製造の集積戦略を論じている。李 [2005]、松岡 [2006] は中国自動車部品産業の発展状況に注目し始め、概括的に言及している。

総じていえば、中国自動車産業研究の主たる対象は、大型国有企業及び先頭に立つ民営企業（吉利汽車、奇瑞汽車）などの研究が中心であった。時期的には2003年以前の研究が多く、焦点が産業政策、企業戦略、企業経営進化などに集中している。しかし、21世紀からの中国自動車産業の発展と変化が著しく、経済の高度成長と急増する乗用車の需要に対応するため、自動車の生産体制と産業構造が急激に変化しているのである。このような21世紀における中国自動車産業の発展状況とその構造変化を対象とした研究はまだ極めて少ない状況である。こういった現状をふまえ、本稿では中国自動車産業の相関資料と最新データの整理を行い、中国の自動車産業の発展現状及び特徴の把握から出発し、特に2000年以來の中国「十五」時期の自動車産業の発展状況及び企業間関係を中心に分析した。自動車産業構造の変化の背景と実態を究明し、また、中国自動車産業は直面する発展の課題についての検討を試みた。

ㄨを防止する為、国内の自動車生産を三大（第一汽車、東風汽車、上海汽車）と三小（北京汽車、天津汽車、広州汽車）、二微（長安汽車、貴州航空）メーカーに集約して進めようとする政策を指す。

5) 長江デルタ地域：中国の上海市、江蘇省、浙江省を含めた地域を指す。

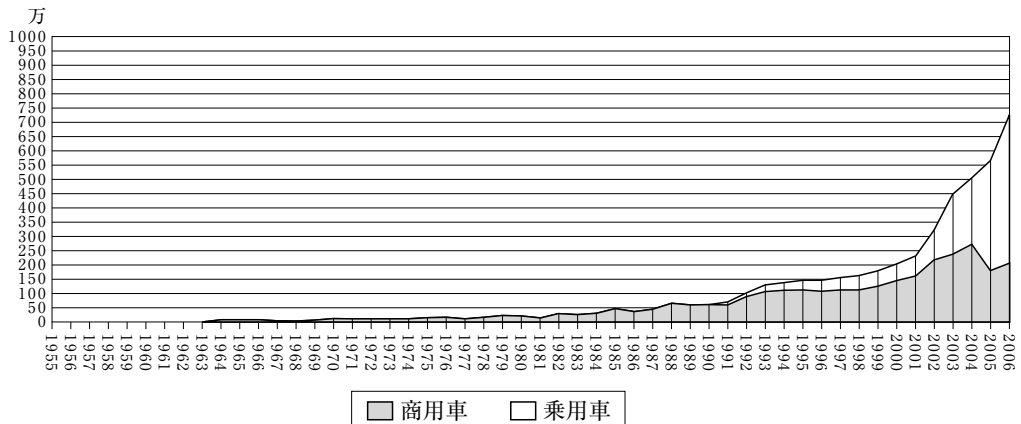
1 中国自動車産業の発展概況

1・1 中国自動車生産と販売の状況

中国の建国から1952年の間は（建国前の一部自動車修理工場を除く）自動車生産能力がないため、自動車の生産が行われなかった時期であった。自動車の生産は国家建設の必要性から開始されたが、1955年から1970年度までの15年間で年生産量は10万台にすぎなかった。その後の10年間も低い成長率にとどまり、1980年によりやく年間生産量が20万台の水準に移行した。「改革開放」政策、「中国人民共和国中外合資経営企業法」（1979年）の実施とともに積極的な外資導入策によって生産量の拡大が模索された。その結果、1992年にはついに100万台を超え106.17万台に至った。1993年になると「市場経済」の政策が採択され、2000年度の総生産台数は206.9万台の水準に推移し、さらに、2001から2006年の6年間で平均23.82%の増加率で生産量を727.97万台/年まで拡大してきた（図1-1）。

中国は1993年までの経済体制が「計画経済」であったため、国内の自動車生産計画が政府と企業の管理部門によってコントロールされ、商用車中心の自動車生産であった。1970年代末までの20数年間、自動車メーカーは国家の計画経済体制の統制の下で生産活動を行ってきた。国営企業として、中央政府あるいは地方政府の企業主管部門に属し（例えば、東風汽車、第一汽車の製造工場は大型企業として中央政府の機械工業部に属し、上海自動車製造工場と天津自動車製造工場は地方企業として上海市や天津市政府の機械工業局に属していた）、経営活動における自主権をほとんど持っていなかった。

図1-1 中国自動車生産台数の推移1955—2006年（単位：万台）



資料出所：附表1-1 参照より筆者作成。

企業の生産計画について、中央政府の計画部門が設定した生産計画の指標は、中央および地方の企業主管部門を通じて企業に通達され、企業は通達された指標の達成を義務付けられていた。重要な設備投資と新技術導入も、「五カ年計画」という国民経済全体を拘束する国家計画に取り入れられていた。従って、常に供給不足の計画経済体制にあって、製品の品質や生産性よりも生産任務的な目標達成を優先させていた。しかしながら、「改革開放」政策以後の市場経済化に伴い、生産や経営の意思決定権、製品の価格決定権、物資購入権、製品販売権、投資の意思決定権など、一連の企業経営権が国家から国営企業へと譲渡されるようになった⁶⁾。

「市場経済」による開放経済体制への移行が確定して以降、市場経済の発展に伴って国内の消費構造が変化し、自動車生産構造が乗用車中心へと転換した。また、自動車産業は生産財生産から消費財生産へ変化した。1990年代から自動車の需要が増え、自動車の生産量が年々増加しており、特に、2001年から2005年の「十五」計画期間で急増し、「中国の2005年の自動車生産台数は、前年比13.6%増の571万台。ドイツの535万台を僅かに抜き、米国の1195万台、日本の902万台に続く世界第3位となった。」⁷⁾、2006年度には727.97万台の生産量、721.6万台の販売量が記録を更新しつつある（附表1-1、表1-1）。

表：1 - 1 中国自動車販売量の推移 2001-2006年（単位：万台）

自動車 国内販売量	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年
	208.63	237.69	327.15	439.06	507.11	575.82	721.60
(2005-2006年の中国自動車販売上位10社の内訳)							
メーカー名	類別	2005年 順位No.	2005年 生産台数	2005年 販売台数	2006年 順位NO.	2006年 販売台数	
上海汽車	国企 (株)-外資系	2	91.2	91.8	1	122.4	
一汽汽車	国企 (株)-外資系	1	98.4	98.3	2	116.6	
東風汽車	国企 (株)-外資系	3	73.5	72.9	3	93.2	
長安汽車	集体 (株)-外資系	4	62.2	63.1	4	70.9	
北京汽車	集体 (株)-外資系	5	58.6	59.7	5	68.5	
広汽汽車	集体 (株)-外資系	6	23.8	23.7	6	35.2	
奇瑞汽車	民営 (株)-国産系	8	18.6	18.9	7	30.3	
哈飛汽車	集体 (株)-外資系	7	22.5	23.0	8	26.7	
安徽江淮	民営 (株)	9	15.5	15.4	華晨汽車-外資系 9	21.1	
吉利汽車	民営 (株)-国産系	10	15.0	15.1	10	20.5	

資料出所：①中国汽車工業協会、『中国汽車工業年鑑』2006年、p.6；②社会科学文献出版社、[2006]、『The Industrial Map of China2006-2007』pp.190-191より2000年-2006年の販売量データを参照。③類別に関する情報が各社の広告資料整理より作成。注：グループメーカーの順位は2006年販売量の順位である。

6) 企業の生産計画が国家の計画管理から企業の自主管理へと移行した経緯については、陳 [2000]、p.23を参照されたい。

7) 中国研究所、『中国年鑑』2006年版、p.144。

国内販売量の基準では中国は世界2位になっている。さらにこのように伸びの勢いが続くと、早晚アメリカを抜いて世界一になることが予想されている。中国自動車工業協会の統計を纏めた結果からみると、2006年の自動車生産は729.97万台で前年比27.6%増加し、販売量は721.60万台で25.13%増加となっており、ともに720万台を突破した。

2006年における国内販売台数は721.6万台で日本を抜いて世界第2位となっており、世界の自動車消費大国になりつつある。世界一位に立つ米国は国内販売量では1999年から年間800万台を超えて、2006年まで高い生産と販売を維持してきた。日本は1997年から2005年の間にやや減少傾向ながら世界二位の順位を守ってきた。「2005年日本の自動車の国内需要を新車新規登録、届出台数で見ると、自動車合計では585万台、前年比0.0%の横ばいとなった。車種別見ると、乗用車が475万台で七年ぶりの減少となった、トラックは109万台で十年ぶりの増加、バスは1.8万台で同比二年連続減少となった」⁸⁾。2005年度日本の自動車販売量は中国の575.82万台より10万台弱近く多かった。2006年度の時点で中国と交代し、三位になっている。

2006年度に中国の国内自動車メーカー別の自動車販売量では、トップが上海汽車（一位122.4万台）で、2位以下は一汽汽車（116.57万台）、東風汽車（三位93.23万台）と続く。2006年の自動車販売トップ10社の合計販売台数は605.20万台で、自動車販売総台数の83.87%を占めた⁹⁾。2006年度には上位各社とも前年度より増産しており、特に、一汽汽車、東風汽車と上海汽車の三つのグループがそれぞれ18万台から30万台の増産を見た。民間企業の販売量は増加する傾向にある。民間株式会社の奇瑞汽車（59.88%増）と吉利汽車（35.01%増）両社は、販売量を伸ばしている。2005年度の自動車販売量順位とは少しちがったようにみえるが、共通の点はいくつもあった。

①集中度が高い。2005年にトップ10社の合計販売台数は466.85万台で、自動車販売総台数の81.79%を占めている。そのシェアは2006年では2ポイント上昇し、ランキング上位グループへ集中する傾向は顕著になっている。

②上海汽車、一汽汽車、東風汽車、長安汽車および北京汽車の5大グループの自動車販売台数は依然として他の企業グループを大幅に上回る水準で進行している。

③乗用車比率の大幅上昇による生産拡大がつづいている（附表1-1）。

また、乗用車ブランド別と排気量別分類からみると、2006年のブランド別販売台数上位10

8) 社団法人日本自動車工業会、『自動車統計月報』、2006年6月。

9) 2006年度販売量が前掲、『中国汽車工業年鑑』、2006年版p.6より。

位は、トップが捷達^{*10)}(ジェッタ)で、2位以下は凱越(ビュイック・エクセル)、伊兰特、桑塔納(サンタナ)、夏利(シャレード)、QQ、雅閣(アコード)、領馭(パサート)、旗雲、花冠(カローラ)と続く。上位10ブランドの販売合計は139.25万台と乗用車販売全体の36.37%を占める。政府による排気量の小さい車種の優遇政策の影響で、乗用車のうち1600cc未満のクラスが最大比重を占め、年販売台数は207.81万台に達成し、乗用車販売全体の54.28%を占め、前年に比べて販売台数は62.62万台増え、持続的に増えていく傾向にある。

1・2 中国自動車生産額の推移

1990年代(第八次五ヵ年計画)以前、中国の自動車産業の発展が遅れたため、中国政府は積極的に産業政策を調整し、自動車産業を工業化の基盤産業として位置付け、新たなスタートを切った。自動車の生産量が伸びると同時に総生産額中の比率も上昇している。「2001年度には中国の自動車の生産量が世界総生産量の4.14%を占めていた。その後、世界での比率は上がってきた。2002年度5.53%、2003年度7.66%、2004年度7.85%、2005年度8.59%で、世界の自動車年間総生産量の一割を占めるようになっている」¹¹⁾。特に「十五」時期に急増としている。「十五」時期の自動車産業の発展、自動車の生産拡大につれ、中国自動車産業の総生産額は(二輪車を含む)国民の経済発展に重要な位置を占めるようになっていく。1991年には700億元を越え、704.5億元に達し、その後に生産がさらに増え、2000年では自動車総生産額が合計3,612.6億元に達し、2005年度では一兆元を超えて10,223.3億元に至った。その内、完成車が年平均58.72%の増加率で大半を占めていて、自動車部品の生産額は平均21.44%の成長で伸びている(附表1-2)。産業の生産総額が完成車部門の急成長によりGDPでの割合が高まっている。自動車が国民経済発展と社会総生産を促進するようになって、国内総生産への貢献度はますます高まっている。

1・3 自動車製品貿易状況

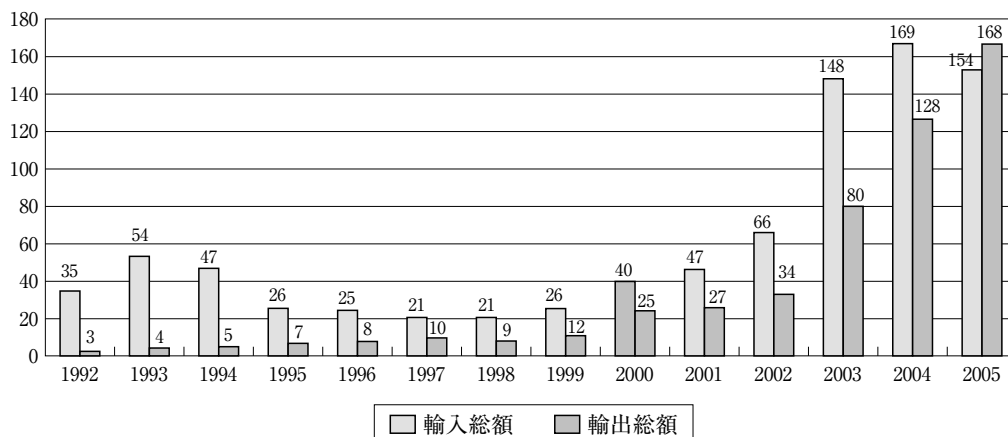
自動車製品貿易状況の面からみると、完成車より部品の輸入が増加している。中国の自動車製品の輸出入総額は、2003年に228.5億ドルと初めて200億ドルを突破した。また、自動車製品の貿易収支は、2003年には入超が68.2億ドルに拡大したが、2004年には入超は

10) 捷達*: (上海汽車) 乗用車ブランドの中国名である、凱越(東風汽車)、伊兰特(北京汽車)、桑塔納、領馭(上海汽車)、夏利(天津一汽)、QQ、(奇瑞汽車) 雅閣(広汽汽車)、旗雲、花冠(一汽汽車)にあたる。

11) 前掲 *The Industrial Map of China*2006—2007, p.190より。

41.0億ドルと2003年実績から27.2億ドル縮小した（附表1-2）。2001年末のWTO加盟後、中国では輸入関税の引き下げに加え、現地調達比率を規制する国産化政策を撤廃したため、「自動車と部品の輸入が1995年から減少して以来、再び急増しはじめた。それはエンジンと電装系、懸架系部品などの現地化生産の困難な自動車部品の輸入額の増加が原因とみられている」¹²⁾。2004年度には労働集約型部品を中心に自動車部品の輸出が増加したのに対し、自動車完成車輸入台数の成長が鈍化したため（附表1-3）、入超幅の縮小につながった。2005年度には、中国の自動車完成車輸出が増加となり、外資系自動車メーカーの関連企業の現地拠点の増加と本格的な稼働生産に入る背景などの影響で自動車製品の輸出額は40億ドルの増加となり、中国の自動車製品の貿易収支は始めて黒字に転じている（図1-2）。

図1-2- 中国自動車関連製品の輸出入金額の推移1992-2005年
（億米ドル）



資料出所：附表1-3より筆者作成。

特に2000年から中国の自動車生産量と販売量が急増すると同時に、自動車製品の輸入額も急増したことが明らかである。そのうち完成車より部品輸入額が高いシェアを占めている（附表1-3）。これは現段階で急増する中国自動車需要に満たす国内自動車部品供給能力が不足としていることを示している、つまり、中国の自動車部品産業の発展が遅れていることがその原因のひとつと考えられる。

12) フォーリン (FOURIN), [2005], 『中国自動車部品産業』, p.62 2004年度, 中国自動車部品の輸入総額が101.6億ドルで前年比40.6%増となり, 三年連続の大幅な増加であった。自動車部品輸入で増加が著しかったのは, エンジン部品で2003年から4.9倍の増加となった。次いで増加幅が大きかったのは電装系部品で前年比68.9%増, 懸架系部品61.5%増となった。エンジン系, 電装系部品は, 現地化が比較的困難なため, 自動車の現地生産の増加に伴い部品輸入も増加したと考えられる。

2005年の中国の自動車関連製品（完成車と部品、トレーラー、非機動駆動車、二輪車、その他車両を含む）の輸出入総額は322億ドルに達した。最大の輸入先国はドイツで、2004年に1.5～3以上クラスの乗用車を中心に5.2万台を輸入した。次いで、日本が3.5万台、以下、韓国（1.6万台）、スウェーデン（3,000台）、チェコ（2,300台）と続く。一方、輸出総額は前年比70.4%増の146億ドルとなった。特に完成車輸出は、前年比79.2%増の6.1億ドルに達した。伸びが著しいのは、乗用車とバスで、乗用車輸出額は2003年比3.2倍、バス輸出額は2.0倍増となった¹³⁾。

2004年の国別自動車製品輸出入動向は、2003年からは順位で大きな変動はなかった。（表1-2）国別輸入では、日本、ドイツ、韓国のトップ3の順位に変化はなく、トップ10の中には、米国、フランスなどその他の自動車生産国が入るなど、上位各国は完成車の輸出国が占めている。一方の輸出仕向け国にも、上位の各国に大きな順位の変動は見られなかった。中でも、米国、ドイツ、日本、フランス、韓国などの自動車生産国への輸出は、2003年に2002年比で米国290%、ドイツ731%など数倍増となったことと比較すると、2004年は伸びが鈍化したものの、伸びが最低の韓国でも2003年比61.5%増と、拡大が継続している。これは、各国の自動車各社が中国を部品生産拠点と位置づけ、中国国内で販売する乗用車への部品供給、また、各自国へのOEM部品¹⁴⁾供給を増やした影響と見られる。

表1-2 中国の自動車関連製品輸出入金額上位10カ国（2003-2004年）

順位	輸入先国・地区	輸入金額（万米ドル）			順位	輸出先国・地区	輸出金額（万米ドル）		
		2003年	2004年	増減%			2003年	2004年	増減%
1	日本	474,606	552,704	16.5	1	米国	494,012	895,940	81.4
2	ドイツ	471,161	458,351	-2.7	2	ドイツ	126,924	265,446	109.1
3	韓国	318,936	266,573	-16.4	3	香港	168,418	253,382	50.4
4	米国	54,643	75,093	37.4	4	日本	101,169	191,942	89.7
5	台湾	86,939	68,921	-20.7	5	シンガポール	39,396	114,895	191.6
6	フランス	30,192	32,483	7.6	6	フランス	35,360	75,611	113.8
7	スウェーデン	25,035	27,629	10.4	7	オランダ	36,258	62,554	72.5
8	カナダ	29,210	23,350	-20.1	8	ハンガリー	55,522	61,058	10.0
9	ハンガリー	11,894	21,179	78.1	9	カナダ	16,820	52,361	211.3
10	英国	11,090	18,453	66.4	10	英国	20,392	50,363	147.0

資料出所：前掲、『中国自動車部品産業』, p.61より。注：①、表中の各国の輸出入額の合計が中国の総輸出入額を超えるが、元のデータは中国汽车工业协会（CAAM）の原資料のままである。②、ランキング順位が2004年の金額順である。

13) 前掲、『中国自動車部品産業』, p.61より。

14) OEM: (Original Equipment Manufacturing) の略で他社ブランドの製品を製造すること、自動車産業においては、自動車メーカーは自社の自動車、あるいは自動車を生産する際に組み付けられる部品を社外で委託生産、加工製造すること。

表1-3 中国自動車産業発展の経緯

時 期	自動車産業に関連する重要事項	政府政策と特徴
建国以前—1949— 1952年	—————	空白時期(建国)
第1次5ヵ年計画 1953-1957	1953年に第一汽車を建設, 1956 年にトラック生産開始	初建時期
第2次5ヵ年計画 1958—1962	1960年乗用車生産開始, 1962年 中国汽車工業公司を設立	停滞時期(1958—62年大躍進運動)
経済調整1963—1965	—————	調整時期
第3次5ヵ年 1966-1970	1969年第二汽車を設立	再建時期
第4次5ヵ年計画 1971—1975	1975年トラック生産開始 全国の自動車生産量10万台(内 乗用車数百台)に, 会社数が52 社まで拡大	分散建設時期(各省と地方小規模自動 車設立)
第5次5ヵ年計画 1976—1980	全国の自動車生産量20万台/年 (内乗用車0.5万台)	改革開放初期(1978年第11期3中全会 で改革開放政策決定, 1979年「中外合 資経営企業法」施行)
第6次5ヵ年計画 1981—1985	全国の自動車生産量44.3万台/年 (内乗用車0.5万台),	輸入増加時期(自動車産業が重点産業 から外され)
第7次5ヵ年計画 1986—1990	全国の自動車生産量50万台/年 (内乗用車4.24万台),	産業調整時期[自動車産業を工業化の 支柱(基幹)産業と位置付け, 「技貿結 合」「3大3小2微プロジェクト」政 策発表]
第8次5ヵ年計画 1991—1995	外国メーカー進出ラッシュ, 乗 用車生産20万台/年に,	外資参入ラッシュ時期(1993年11月 「社会主義市場経済体制」宣言, 1994 年「自動車産業政策」を公布実施。
第9次5ヵ年計画 1996—2000	2000年自動車生産量206.9万台 (内乗用車60.46万台),	生産拡大時期(自動車産業が再び重点 産業から外され, 「機械工業部」降格)
第10次5ヵ年計画 2001—2005	2005年自動車生産量570.77万台 (内乗用車393.07万台),	急速発展期(2001年1月自動車産業が 国の重点産業に, 2001年12月WTOに 加盟, マイカー奨励), 2004年5月21 日に新「自動車産業政策」を発表, 自動車産業集約政策
第11次5ヵ年計画 2006—2010	2006年度全国の自動車生産量 727.97万台(内乗用車522.96万 台),	競争発展期

資料出所：①東 和男, [2005], 『中国の自動車産業』華東自動車研究会；②前掲, 『中国汽車工業年鑑』, 2006年版など資料を参考にして筆者が作成。

2 新たな「自動車産業政策」—基幹産業としての位置づけ

2・1 中国自動車産業政策の推移

自動車産業の発展は歴史的に見て欧州から始まり、アメリカ、日本に続いてアジアが進展してきている。近年、中国が猛スピードで発展を始めている。この発展過程は各国において異なる所もあれば、同じ過程を歩む所もある。社会主義国である中国においては国家政府の政策及び産業発展に関する指導方針が各地方と各産業の発展に影響を齎している。市場経済体制下の中国自動車産業も国家政策に強く左右されつつである。中国は「改革開放」政策を採択して経済の発展と共に様々な自動車産業政策を図ってきた（表1-3）。

1986年に自動車産業を他の諸産業と区別して「支柱産業」と規定した。「支柱産業」とは日本語の語感でいえば「基幹産業」ということに近い。一国の経済、産業、雇用を支える重要産業という意味だ。1992年の中国共産党第十四回大会において、機械電子産業、石油化学産業、建設産業、自動車産業を改めて「支柱産業」と規定し、これらの産業の保護育成に努めることが明記された。1994年に「自動車工業産業政策」が公表され、ここでは、民族系自動車産業をいくつかの大規模な寡占産業として再編育成するよう導くこと、そのために国産化規制、外資の活用と規制、輸入規制などを実施することが明言された。

1990年代末になると中国のWTO加盟が具体的日程に上がりはじめ、2001年に国家経済貿易委員会から「第十次五カ年計画」の一環として自動車産業政策がまとめられた。21世紀に入った第十次五カ年計画時期にあたり国家は、自動車産業を国の重点産業に復帰させ、さらに乗用車も贅沢品から一般家族へ普及させるという考え方になり、「マイカー奨励策」も発表し、マイカーブームが到来した。政府は2004年5月21日には新たな「自動車産業政策」を公表、2004年6月1日より実施した。

2・2 新たな「自動車産業政策」¹⁵⁾の主旨

1994年の自動車産業政策を修正した新「自動車産業政策」では、WTO（国際貿易機構）加盟に伴い、世界で生き残れる巨大自動車グループを作る為、再々度自動車産業の集約化を発表した。内容的に十三章（七十八条）の条文を含めた新「自動車産業政策」の目標は、下記の点が掲げられている。

一、2010年までに自動車、二輪車、部品の有力ブランドを育成する世界の主要自動車生

15) 筆者は2004年5月21日に公布、2004年6月1日に実行された新「自動車産業政策」についての詳細な検討を別所で取り上げている。

産国となる。

二、国際市場競争に参加し、海外市場へ輸出する。

三、自主的な企画開発権を持った自動車生産を行ない、独自のブランドを育成する。

四、業界の再編を促し、企業規模を有する複数の企業グループの統合を促進し、2010年に世界企業ランク上位500社入りを目指す。

この新「自動車産業政策」では、今後自動車流通分野や自動車金融分野の改革を更に行い、国内自動車の生産と消費の拡大を図ると共に自主開発力も付け、更に自動車の輸出大国を目指して取り組むことが読みとれる。1990年代の自動車産業政策に残存していた保護主義的、規制色の強いものを改めたものである。例えば、国産乗用車価格統制の廃止、自動車生産計画の政府管理を廃止、国産部品や材料の優先使用義務の廃止、外国メーカーの部品産業独資参入の許可、がそれにあたる。

総合すると、その狙いは、最終的には自国産業として、自前の製品とブランドを有する国際大手企業を育成すること、また、小規模企業の参入を制限すると共に完成車メーカーと部品メーカーの集約化を奨励することにある。外資にとっては、合弁企業の出資比率については従来同様中国側が50%以上とされたが、輸出生産を目的とする合弁企業では例外となったため、輸出基地としての中国戦略を展開する契機ともなっている。

3 自動車部品産業

3・1 自動車部品産業の概況

中国がWTOに加盟する以前には、自動車部品産業は自動車産業とともに、最も自由化の影響を大きく受ける産業と予測されていた。しかし、予想に反して自動車産業と同時に、部品産業もWTOに加盟した2001年末以降競争の活況を呈している。中国の自動車部品産業は裾野が広く、一方には外資系自動車メーカーに供給するOEM部品を生産する外資系の部品メーカーもあれば、鋳物部品やシートカバーなど労働集約的な部品を輸出向けに生産する外資系メーカーもある。地場資本の部品メーカーのなかにも外資系自動車メーカーのOEM部品供給を担うレベルのところがある一方で、地場自動車メーカー向けに安価なOEM部品を作っているところもあり、さらに、粗悪な補修用部品を作っている部品メーカーも大量に存在する。中小企業が多数である自動車部品メーカーにおける企業の行政組織と管理機関も複雑である。高山・丸川らの研究によれば、中国自動車部品メーカーの系列関係はいくつかの類型に分けられている。

「①、中央直属一貫生産型自動車メーカーの工場が分社化されて独立した自動車メーカ

一、②、中央直属一貫生産型自動車メーカーの建設に合わせて政府が建設した独立の国有部品メーカー、③地方自動車組立メーカーのサプライヤーとして建設された地方政府傘下の部品メーカー、④中央部門系(特に航空工業と兵器工業の系統に属する)部品メーカー、⑤郷鎮企業・民営企業部品メーカー、⑥外資系部品メーカー」¹⁶⁾。以上の分類は企業の経営所有権及び企業の形成経緯の視座から分けている。中国の部品メーカーは企業形態の多様性を反映している。近年、東風汽車から独立し、分離した部品メーカーは①類にあたる。中国の自動車部品の生産額概況からみると、1990年に109.1億元だった自動車・オートバイ部品の生産額は2002年に1442.5億元(1990年価格)に達し、自動車生産の拡大と共に部品生産は急速に拡大している。

第一汽車と東風汽車でこの2社は非常に多くの部品工場を社内に持ち、部品内製率が高かったことが李[1997]の研究結果に示されている。近年、この2社はともに社内の部品工場を独立法人にして自立させようとしている。第一汽車集団の部品工場を集めて造られた富奥汽車零部件有限公司などはその中央直属一貫生産型自動車メーカーの工場が分社化されて独立した自動車メーカー類の一例である。東風汽車においては東風零部件、東風車輪(有)、東風車橋(有)などが挙げられる。

「市場経済」政策による1990年代までに進出した外資企業の多くは、既存の国有部品メーカーとの合弁企業である。国有部品メーカーの工場建物や人員などをそっくり受け継いだケースもある。だが、2004年6月1日の新「自動車産業政策」を実行してから外資単独出資による進出が増えてきた。広州に生産拠点を構えるホンダ、日産、トヨタへの供給のために広東省に進出した日系部品メーカーは、そのほとんどが外資単独出資である。「改革開放」政策による沿海地域や私営経済発展の先行地域(華南地域、長江デルタ地域)では民営企業メーカー、外資系合弁企業中心とした部品メーカーが集結している。

一方、中国の「改革開放」政策が採択されてから、外資系自動車部品メーカーが増えると共に中国の国内地場メーカーも発展を遂げつつあり、国外市場への挑戦を試みている。浙江省万向集団(表1-6)は地方企業から売上高で中国最大の自動車部品企業(特立系メーカー)に成長した。国内自動車の需要と生産が拡大につれて、カルダンジョイント、ボールベアリング、ブレーキ、シャシなどの製品を中心にした総合部品メーカーとして、1990年代に欧米の自動車補修部品市場に進出、2004年には日本へ進出し、国際競争力を持つ数少ない中国の自動車部品メーカーも登場している。

16) 高山・丸川, [2005], pp.51-53より抜粋, 中国の部品企業の管理機構及び系列分類を参照されたい。

3・2 地域における部品産業構造の変化

自動車部品産業は1950年代には東北部、北京、上海、湖南省など沿海部と中部の広い範囲に立地したが、1970年代には「三線建設」¹⁷⁾の影響で湖北省、四川省など内陸部に重点的に投資が行われた。しかし、1990年代以降は、「改革開放」政策の先行地域に外資優遇政策、民営企業育成策があるため、外資系、民営系による部品メーカーの生産の重心が東部沿海地域へとシフトしつつある（表1-4）。その傾向は、生産額上位5省の順位変化と全国の生産額に占める割合の拡大の2点から窺うことができる。

中国自動車部品（二輪車を含む）生産高の上位5省市は、1979年の「計画経済」体制時代に湖北省（東風汽車）、上海市（上海汽車）、吉林省（第一汽車）および北京市（北京汽車）と天津市（天津汽車）などの完成車メーカーの所在地であった。1992年になると上位五省市が湖北、上海、北京および四川、浙江の五つの地域に変わり、これに対して、2001年、2005年には上海、江蘇、浙江が上位を占め、部品の生産中心が長江デルタ（注5）に移っている。下表が示しているように、中国の部品産業の中心が、内陸部から華東地域へシフトしつつあることがわかる。ちなみに、「改革開放」以来、上海、浙江、広東などの地域には外資部品メーカーが増えている。上海VWの国産化を進めるための部品メーカー群が形成され、浙江省、江蘇省、広東省では外資系部品メーカーの投資が進み、外資企業、集体企業、民営企業など多種多様な自動車部品メーカーが増え、自動車部品の生産を拡大している。

開放体制下での中国自動車部品産業は中国の経済政策、産業政策、地域政策の影響を受

表1-4 中国自動車部品の工業生産高上位五省市とそのシェア（1979-2005年）

1979年	地域（省/市）	湖北	上海	吉林	北京	天津	その他地域の合計
	シェア	10.6%	10.2%	9.1%	7.8%	6.5%	55.8%
1992年	地域（省/市）	湖北	上海	北京	四川	浙江	その他地域の合計
	シェア	11.4%	10.8%	7.9%	7.8%	6.9%	55.2%
2001年	地域（省/市）	上海	浙江	江蘇	吉林	湖北	その他地域の合計
	シェア	27.4%	9.1%	9.1%	6.7%	6.5%	41.2%
2005年	地域（省/市）	上海	浙江	江蘇	広東	山東	その他地域の合計
	シェア	16.3%	10.2%	10.1%	9.1%	6.8%	47.5%

資料出所：前掲、『中国汽車工業年鑑』、中国統計出版社各年版より筆者作成。

17) 呉, [2002], pp.124-126より, 「三線建設」: 中国は1964年8月にベトナム戦争の拡大と共にアメリカが侵入しかねないとの脅威から, 帝国主義の武力進攻に備える軍事的, 経済的な対策を行った。沿海地域（1線）や大都市（2線）における工業, 工場, 軍需, 機械産業, 科学院, 大学など施設を内陸地域（3線）に移動及び新設するプロジェクトである。

けて、上海、江蘇、浙江、広州、天津、吉林、湖北などの地域に集中する傾向がみられる。1990年代までに「東風汽車」グループを中心とした自動車部品の生産が一位を維持した湖北省では近年日産自動車、ホンダ、シトロエン（独PAS）など外資完成車企業進出によって、協力関係を持つ部品生産メーカーが増えし始めている。したがって、中国の自動車部品産業は地域別に集積の傾向を強めている。全国の自動車部品産業を集積地域別に分類すれば、長江デルタ地域（上海市、江蘇省、浙江省）、華南地域（広東省、広州市、福建など）、京津冀地域（北京市、天津市、吉林省など）、華中地域（湖北省、河南省、湖南省など）、西南地域（四川省など）の五つの地域分類も考えられる。

4 近代中国自動車産業の発展の特徴

4・1 「十五」時期における生産量と販売量の急増

資料（附表1-1）が示しているように中国自動車の生産量は2001年からの「十五」時期に急増した。2001年末には、中国はWTOに加盟してから、その1年後には目標の210万台に対して233.44万台の生産実績をあげ、目標を上回るペースで生産していた。2002年に入り生産量がさらに拡大し、325.37万台になり、特に乗用車の伸びが33.6%と大きく、2003年に入ってもこの急拡大は続き、444.35万台と35.19%の高い伸びを続け、乗用車は45.9%とさら高い伸びとなった。2001から2006年の間に平均23.61%の増加率で、生産量と販売量が共に700万台を超えて、世界の自動車の主要な生産国に、同時に自動車の消費大国にもなりつつある。

4・2 生産量と販売量における乗用車のシェアの急増

中国の自動車年間生産量と販売量は上記のように急伸している。それと同様に、生産量と販売量に占める乗用車のシェアが1990年代から急増したことが大きな特徴である。1990年までに乗用車の生産実績は生産総量の8.3%に過ぎなかったが、1991年から増えはじめ、乗用車のシェアは2005年末の時点で、一割から六割以上（68.9%）に、2006年末七割（71.9%）まで上昇した。これから更に上昇する傾向にあるとみられる。（附表1-1）の統計結果から生産の量を見れば、乗用車の生産量が増えると同時に商用車の生産量も増えているように見える。しかし、全体の生産量構成比の中では商用車のシェアが1991年の九割弱（88.6%）から2006年の三割弱（28.1%）まで下落してきた。特に、トラックのシェアは1985年の88.5%から2005年の26.5%までに下がっている¹⁸⁾。

18) 前掲、『中国汽車工業年監』2006, p.4より。

4・3 自動車部品輸入額の増加

1990年代から2005年度までの自動車製品輸入額（附表1-3）を分析して見ると、中国自動車製品¹⁹⁾の輸入額が増えつつあり、特に、中国の自動車の生産量と販売量の急増する時期に自動車部品の輸入額が急増したことがひとつの特徴である。自動車製品輸入額は「改革開放」政策が採択されてから2000年までの20年間で低い水準にとどまり、2000年度で21億ドルを突破した。2003年度に輸入総額が80億ドルを超えて、87.96億ドルに伸び、さらに、2004年度には100億ドルを超えている。附表1-3示しているように、「改革開放」以来2000年までの輸入額の増加は主に完成車輸入の増加であったが、これに対して、2000年からの増加については生産量の急増する自動車の部品によるものである。その原因としては、中国「計画経済」時期、中国の自動車完成車メーカーにおいて自動車部品の社内調達率が高く、競争体制が不十分であったため、部品メーカーは技術改良と設備の導入を積極的に行わなかった。「改革開放」政策による開放経済体制下で、外資導入する際にも完成車企業メーカーが優先的に考慮され、部品産業の生産力及び技術系部品の発展が遅れてきたことが考えられる。外資系メーカー中心とした技術類部品、エンジンを輸入型の現地生産が拡大することによって、部品の輸入額が伸び、中国で急上昇している自動車の需要（特に高級乗用車生産）に対応する国内部品の供給が追いつかず、外国から輸入せざるを得なくなっていることが考えられる。

4・4 外資参入及び外国の技術導入による外資型成長

2006年末まで中国の自動車を生産する完成車メーカーの数が117社であり、自動車関連部品メーカー²⁰⁾数が2400社余りであるといわれている²¹⁾。特に、上海、広州などの沿海地域の外資系部品メーカーが増えたのは、「改革開放」政策以来、中国政府が積極的に外資導入と先進技術導入の優遇政策を促進し、外資の導入を呼び掛けたことに伴う増加といえよう。大量の外資の参入は中国の自動車産業にも影響を及ぼしたのである。

また、「改革開放」による経済発展につれて、中国の国民の中で富裕層人口が増えると共に、乗用車の需要が高まった。一方では、WTO加盟に伴って、自動車輸入関税²²⁾が引き下げられることになった。輸入関税の引き下げによる乗用車の大量輸入を防ぐためには、

19) 自動車製品：二輪車を含まず、完成車、車台及び自動車部品を含めて計算している。

20) このデータでは二輪、三輪、農用車などを含む。

21) 前掲、*The Industrial Map of China 2006-2007*, p.193より

22) WTO加盟合意内容による関税引き下げの条文は自動車の完成車の車種別、部品品種別、時間、税率それぞれ分類規定されている、たとえば、乗用車の輸入関税が2002/1/1で38.2%—50.7%に、2003/1/1で38.2%—43%に、2004/1/1で34.2%—37.6%に、2005/1/1で30%に、↗

表1-5 中国に進出している主な自動車外国大手メーカー(単位:万台)

メーカー	合弁会社資本金	工場立地点と稼働年	生産力	主な販売車種
VW	上海VW(78億元)	第一(上海)1985	45	ポロ, サンタナ, ゴルフ, パサト AudiA6/A4, ジェッタ, ボーラ,
		第二(上海)1992		
第三(上海)2000				
	一汽VW(37.1億元)	吉林長春1995	33	
GM ²³⁾	上海GM(15.2億ドル)	上海1998	36	Buick, Excelle, Sail
	上海GM三菱(na.)	広西2002	20	
豊田 BMW ²⁴⁾	四川一汽トヨタ (0.67億ドル)	四川2000	1.3	カローラ, コースター, プリウス, カムリ,
		吉林長春2003	1	
	天津一汽トヨタ (4.08億ドル)	第一(天津)2002	12	
		第二(天津)2005	10	
広州トヨタ(173億元)	広州2006	10		
日産 ルノー	東風日産鄭州(2.5億元)	河南鄭州1995	6	サリー, ティーダ, ティアナ, ブルーバード, Citroen-ZX, Peugeot307, MPV-Cearto
	東風日産(167億元)	広州2003	15	
		日産ディーゼル杭州1996	0.5	
PSA ²⁵⁾ 韓国起亜	神龍汽車有限(na.)	湖北武漢, 襄樊2003	10	
		湖北武漢1996	15	
	東風悦達起亜 (2.5億ドル)	江蘇省塩城2001	13	
本田	東風本田(2億ドル)	湖北武漢2004	12	アコード, フィットサルーン, オデイセイ, シビック, CR=V
	広州本田(1.4億ドル)	広州1999	24	
	本田汽車(6.8億元)	広州2005	5	
マツダ フォード	長安Ford(0.98億ドル)	四川2003	15	Mazda3, Mazda6
	一汽海南マツダ(na.)	海南1995	10	
三菱	湖南長豊(3.2億元)	湖南1996	9	パジェロ, パジェロ
鈴木	重慶長安スズキ (0.7億ドル)	重慶1995	10	アルト, カルタス, スイフ ト, ワゴンR
	江西昌河スズキ (1.55億ドル)	江西1998	16	
現代	北京現代(27.1億元)	北京2002	30	Sonata/Elantra /Tucson

資料出所: 日本政策投資銀行, [2004], 『自動車メーカーの中国展開の現状と市場予測』, p.3; 各社広報資料を参考にして作成。

↘2006/1/1で28%に, 2006/7/1で平均25%に下げる。自動車部品の輸入関税は2006/7/1で(0%—25%)平均10%までさげることになっている。

23) GM: (General Motors Corporation) ゼネラルモーターズの略である。

24) BMW: (Bararian Motor Works) バヴァーリアン・モーターワークスの略である。

25) PSA: (Peugeot Société Anonyme) の略である。

国内メーカーの生産力と技術力を高めなければならない。しかし、短期間では生産と技術力をアップすることはできない。企業戦略的な選択肢として外国メーカーの先進技術を導入する、あるいは、先進技術を持った外国企業の国内生産を奨励する政策がとられた。それによって、1990年代から中国国内メーカーでは世界自動車メーカーの先進技術がつつぎと導入された、それらの企業はまず、国内市場を獲得しようと努力していった。その結果、世界の有力自動車メーカーの進出が相次ぎ、日本、アメリカ、欧州、韓国の主要大手自動車メーカーがすべて顔を揃えていった（表1-5）。

表1-5で示しているように、外国大手自動車メーカーは多数の中国の企業との合弁を組む形で進出している。これは中国政府が単独での進出を認めないからだ。WTOへの加盟交渉の際も、中国は自動車産業については外国側が50%以上出資することは認めないという制限を最後まで譲らなかった。中国企業と組まざるを得ない外国自動車メーカーがまず考える提携先が東風汽車を含めた3大集団企業グループである。

また、一つの国内自動車メーカーが多数の外国メーカーと組むという複雑な合弁集団メーカーの形成が進んだ。それは現在の中国自動車産業の大きな特徴ともいえる。外国自動車メーカーは集中的に1990年代から21世紀始めにかけて進出したことがわかる。工場の稼働時期もほぼ同期であった。また、これは（附表1-1、表1-5）が示している中国の自動車生産量が急伸した時期に一致する。他方、中国の沿海地域の長江デルタ、広東などにおいて1990年代から始め、特に「十五」時期に外資系部品メーカーが増えつつある。内陸の天津、武漢など地域でもトヨタ、日産など外国大手企業の系列部品メーカーが集結しつつ、生産が続々展開している。つまり、中国の自動車産業は1990年代に「改革開放」、「市場経済」政策による開放経済体制下で、積極的な外資導入と先進技術導入を契機に急成長を遂げたといえる。

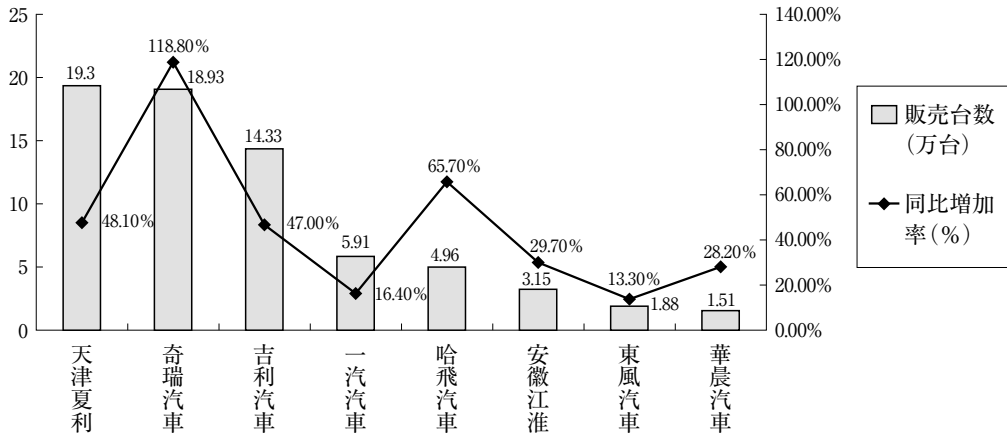
4・5 乗用車の自主ブランドの低いシェア

2006年には「商用車生産は205万台で前年比15%増加、販売は204万台で14%増加し、商用車の年間生産量と販売量はともに200万台を上回って世界第1位となった。2006年の市場占有率が商用車の中でバスの自主ブランドは95.2%をしめ、トラックの輸入量は4万台に過ぎないし、自主ブランドは98%を上回った」²⁶⁾だが、乗用車の生産量、販売量は伸びたものの、自主ブランドの生産量、販売量は依然として低水準に留まっている。2005年中国における主な乗用車自主ブランド別販売量の状況は（図1-3）のとおりである。2005

26) 前掲、『中国大企業集団年度発展報告2006』、pp.59,60を参考されたい。

年で天津夏利19.3万台、奇瑞汽車18.94万台、吉利汽車14.33万台の成績で一から三位に立った。しかし、全国の乗用車自主ブランド販売総量(85.53万台)は乗用車年間販売量(397.11万台)の21.54%しかない。

図1-3 中国のメーカー別乗用車自主ブランドの販売量2005年



資料出所：前掲, *The Industrial Map of China 2006-2007*, p.194より作成。

2006年の乗用車販売量から分析すると、自主ブランドのシェアは前年度より低下している。2006年に乗用車自主ブランドの販売は98.28万台で、乗用車販売全体の18.76%を占め、2005年のシェア21.54%から2.78ポイント下落し、国内2006年の年間乗用車販売量(523.97万台)に対して98.28万台の国産ブランド車の販売は二割に過ぎない。乗用車の自主ブランドのシェアが依然低い水準であることは中国自動車産業の特徴のひとつである。このような状況に至った直接的原因には二つがあると考えられる。

ひとつ目は、中国の自動車産業は改革開放以前の計画経済時代の生産体制が商用車を中心としていたので、乗用車の生産開発及び生産体制の整備が遅れたこと。

二つ目は、「中国の自動車産業は、乗用車を外資との合弁メーカーが中心に生産し、商用車(トラック、バス)は民族系メーカーが主に生産している。2005年の乗用車生産での外資系合弁会社の比率は約75%だが、2003年の約90%から僅か2年で大きく下がっている。合弁メーカーの生産台数の増加以上に、民族系乗用車メーカーの生産も拡大しているためである」²⁷⁾。開放経済体制下で外資導入と外国先進技術の導入が可能になり、(表1-5)が示すように国内自動車メーカーは技術の導入、外資との連携によって乗用車の生産を推進した。しかも連携事業は乗用車とブランド車種を中心に取り組みされた。図1-3が示し

27) 前掲, 『中国年鑑』, p.144より。

た2005年メーカー別の乗用車自主ブランドの販売ランキングからみれば、当年度販売量上位の三大メーカー（上海汽車122.4万台、一汽汽車116.57万台、東風汽車93.23万台）においては自主ブランドが少ないのが実情である。

2006年度自主ブランドの販売車種では「奇瑞汽車のQQと旗雲が最も際立ち、QQは13.20万台で第6位、旗雲が10.13万台で第9位とトップ10入りした。これ以外に、吉利汽車の自由艦と比亞迪汽車のF3も上昇する傾向で、自由艦の販売が7.10万台、F3が5.10万台を達成した。華晨汽車の駿捷も価格性能に優れることから、2006年3月に発売して以来販売台数は3.58万台に達した」²⁸⁾。上記のブランドが外資系ブランドより低価格的な乗用車である。上記述べたように、乗用車の自主ブランドのシェアが商用車（バスの自主ブランドシェア95.2%、トラックの自主ブランドシェア98%）とは比べようもないのが実情である。

4・6 自動車産業の集約化

前表1-5示すように、「改革開放」政策を採択された中国の自動車メーカーは外資の参入と合併経営によって企業組織が「一夫多妻」となっている。「一夫多妻」化した中国自動車生産メーカー組織のなかには、三大グループが特に目立っている。すなわち、東北部の長春に本社を構える第一汽車、湖北省の武漢に本社を置く東風汽車、そして上海地域の上海汽車である。いわゆる中国自動車メーカーの「三大」自動車グループである。

また、三大グループ企業は2001年に中国政府の発表した自動車産業集約政策の重点対象企業でもある。中国の自動車産業は発展史からみても現状から見ても、「三大」グループと深く関わっている。三つの集団グループの前身はすべて国有企業であった。2005年末の中国交通運輸設備製造業年度営業収入を基準とした順位からみると、どの集団グループとも1000億元以上の営業収入額で業界の上位三社に名を連ねている。四位以下の企業集団グループとは倍以上の開きができている。総資産額から見ると、業界の中では1000億元規模の集団グループは三社しかない。自動車メーカーで三社の従業員数が圧倒的に多いことがわかる。三社は中国自動車産業にとって代表的なメーカーであるといえる。したがって、中国の自動車産業の発展状況と構造特質を把握する際には、三つの集団グループの発展経緯を見ることが重要である。外国自動車メーカーが本格的に三大グループへ参入を始めたのは、1990年代から2005年の十数年である。（表1-5）以上からもわかるように、三大グループは自社ブランドによるトラックと外国自動車メーカーとの合併による乗用車を生産

28) 前掲、『中国汽車工業年鑑』、2006年版。

しており、特に乗用車製造事業が外資系合弁事業に高く依存している。

表1-6 中国交通運輸設備製造業トップ10社 (2005年)

順位	企業集団名	主業	営業収入 (億元)	総資産 (億元)	従業員 (人)
1	第一汽車 (吉林省)	自動車, 部品	1299.84	1073.98	116653
2	上海汽車 (上海市)	自動車, 部品	1182.41	1303.54	82675
3	東風汽車 (湖北省)	自動車, 部品	1166.23	1298.13	129025
4	広州汽車 (広東省)	自動車	509.11	468.9	17959
5	北京汽車 (北京市)	自動車	497.21	275.07	34880
6	万向集団 (浙江省)	自動車部品	252.8	168.47	24420
7	南方工業 (四川省)	自動車, 二輪車	230.23	284.6	95937
8	北方工業 (北京市)	自動車, 部品	210.32	269.04	97009
9	悦達起亜 (江蘇省)	自動車	209.4	128.26	15225
10	重型汽車 (四川省)	自動車	151.58	189.68	15836

資料出所：前掲、『中国大企業集団年度発展報告2006』, p.302を参考、各社の本社地、主業については前掲、『21世紀の中国自動車産業と中国メーカーの実態』を参照として作成。

三つのグループ内では乗用車の部品も生産しているので、乗用車の外資系企業への依存率は実際にはもっと高く、合弁生産される車は設計も生産技術も外国メーカーに依存しており、三大グループといっても実質的には外国自動車メーカーの現地工場になりつつあると言えよう。外国企業への依存体制を脱却することが中国の政府にとっての一大課題である。これ対して、中国が採った策は、中国市場へのアクセスと引き替えに、外国自動車メーカーから可能な限り新しい技術を現地化させることであった。この戦略は外国自動車メーカーを中国国内へ招き寄せた。1990年代初頭に中国の自動車市場が急拡大を遂げ、1994年には中国政府が今後乗用車の一般家庭への普及を促して積極的な市場拡大策を採るといふ「自動車産業政策」を公布した。1999年以降、個人に向けた自動車消費金融政策が実行され、個人で乗用車を買う人が増えてきたことが三大グループにとって福音となった。第一汽車は乗用車の車種が増えて生産台数が急増し、上海汽車を急追している。東風汽車も乗用車と大型トラックの売れ行きの好転によって業績が回復している。

第一汽車はもともとVWと合弁を組んでいたが、2004年トヨタとの全面的な提携を発表した。上海汽車も80年代からのVWとの合弁事業の傍ら、最近GMとの関係を深めている。東風汽車に至ってはPSAグループ、起亜、本田技研、日産に「四また」をかけている。こうして、一つの自動車メーカーが多数の外国メーカーと組む合弁集団メーカーが形成され、開放経済体制下での自動車市場競争がますます激化している。また、各集団メーカーは自らの新たな生産計画を達成するため、相関素材企業と連携し、中小企業である中小型自

自動車部品メーカー，組み立てメーカー，物流企業などの企業へ提携再編が活発となり，業務の強化，市場を獲得するための競争が続けられている。

5 中国自動車産業の残された課題

中国自動車産業は，既に5,800社の自動車と部品メーカー及び関連企業の規模に成長している。直接従業員は約215.6万人，関連産業の従業員が3,500万人と概算されている。生産と販売台数は720万台を超え，生産額は1兆元を突破し，GDPの2%を構成し，既に中国経済発展の牽引力となり，中国経済の支柱産業に成長している²⁹⁾。今後持続的な発展を目指す中国自動車産業にとっては次の諸課題が待ち受けている。

5・1 自主ブランドの開発促進と品質向上の課題

直面する発展課題のひとつは，独自の完成車と部品の開発能力を育成することである。中国自動車産業は，「改革開放」以来の20年間で外資メーカーと「市場で技術を交換する」政策をとり，海外から最新技術を導入した。しかし，独自の製品の開発能力と自主ブランドの育成が欠如していた。

自動車産業発展の初期において，多国籍企業の資金と技術力に頼るのは，経済発展途上国における共通の現象である。しかし，何処まで，何時まで頼るかに関しては国によって，企業によって異なる。韓国を例にすると，先進国の技術を身につけると，短期間に自分の力を強化し，合弁企業での自主開発権，更には経営権を取り戻そうとして努力し，成功を収めた。ブラジルは，自動車産業の長い歴史を持ちながらも現在なお多国籍企業の生産拠点にすぎない。中国では，「改革開放」政策による技術と外資導入により，自動車産業では外資型の成長が続いている。特に，急増する乗用車の生産では外資企業の高い寄与が認められる。乗用車生産を左右する大手メーカーは海外メーカーとの合弁による海外技術をベースに，海外ブランドの自動車を中国市場で生産，販売している。こういった現状を変えるには，自主ブランド及び新製品の開発能力，部品の開発能力，中国独自の技術能力の蓄積などの戦略が，中国自動車産業が直面する課題となる。

上記の課題に取り込む際に，自動車の品質を向上させることが緊急課題のひとつとなる。ここ数年，地方メーカーと民営メーカーを中心に，乗用車の輸出は増大している。それと同時に，品質低下や粗悪な製品が生じている。中国では自動車の国内市場を拡大しながら，

29) 前掲、『中国汽車工業年鑑』2006年版,p.8より。

海外市場の開拓を加速する方針とみられるが、これから海外市場を拡大するためには、自動車部品の輸出体制が現行の労働と原材料集約型の機械製品から、技術集約型、高附加価値の機械、電器一体化の部品へ、アフター市場からOEM市場にシフトすること、完成車輸出は、小型トラックから大型・中型・小型バス、ピックアップ、乗用車、商用車の多様化製品にシフトすること、輸出先を発展途上地域から先進国地域に拡張すること、さらに、単純な製品輸出から、製品と技術・資本輸出の並行体制に移行することが重要になると思われる。何よりもまず存在する低品質の製品や粗悪な製品に対する技術の向上、品質の改良と向上の戦略を実施することが最優先にされよう。

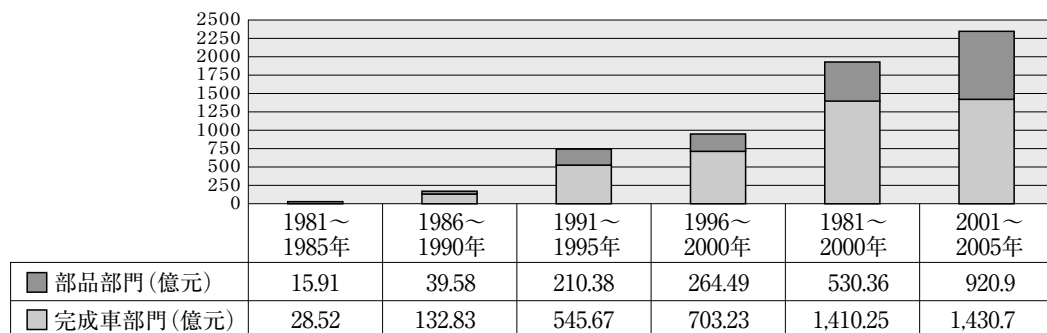
5・2 部品産業発展に関する諸課題

従来、中央直属の自動車メーカーなどでは部品内製率が高かったこともあって、部品産業に対する投資は少なかった。部品産業部門への投資が少ない状況は1990年代以降も変わっておらず、図1—4に見るとおり、部品部門への投資額は完成車メーカーへの投資額の4割前後でしかない。しかし「十五」時期には平均6割を超えるようになり、やや改善する傾向に向いている。先進国では完成車部門への投資の約1.1～1.3倍が部品産業部門に投資されているのに比べて、中国の部品産業部門への投資が過少だと中国の専門家はみている。政府としては自動車産業発展を重視する際、部品産業部門への投資誘導政策、促進政策が必要だとしている。また、部品部門への投資に対する支援、奨励、配分を行なう際、地域経済及び部品産業の地域均衡発展に繋げることが重要であり、自主開発への奨励、環境に優しい新型燃料車部品開發生産への支援、小型車種部品、新材料、省能、省エネルギー部品などの開發生産へ誘導政策が政府の当面の課題である。

中国の自動車部品生産の2003年上位三社のシェアは、中国汽車工業年鑑の集計によると、150品目の平均値が前年の68%から74%へ6ポイント上昇、約400の部品企業が中国全体の自動車部品生産規模の4分の3を占めることとなり、生産の集約化が進んだ。一方、自動車部品生産における外資系企業の生産構成比率の平均値は、2002年の24%から2003年には29%へと5ポイント上昇、自動車部品生産の3分の1弱を外資系部品メーカーが占めることになった³⁰⁾。部品生産の集約化、外資企業の影響力の拡大は、自動車生産の集約化や外国で開発した乗用車の生産拡大に伴う高度技術部品生産の拡大とともに生まれた傾向である。今後、民族系自動車部品企業、中小部品企業の生き残りが問われることは必至である。

30) 前掲、『中国自動車部品産業-2005』,p.138より。

図1-4 中国自動車産業への投資の推移1981-2005年



資料出所：附表1-4より筆者が作成。注：元資料の統計では完成車部門にエンジン生産企業への投資が含まれている。

5・3 自動車産業発展と環境保護の矛盾

2005年、全国におけるエンジン付き車両保有台数が急速に増加し、自動車、自動二輪車の保有台数はそれぞれ4300万台、9400万台を超え、前年に比べてそれぞれ20.6%、23.6%増加した。2006年の販売量を入れると、自動車の保有台数がすでに5000万台を超えており、全国におけるエンジン付き車両の保有台数の増加に伴い、エンジン付き車両による環境汚染が日に日に際立ってきている。国家環境保護総局は新車、使用中の車両及び車両用燃料に対する監督管理をさらに強化するために、通年で国家環境保全基準達成車種に関する公告を15回にわたって公布した。

2005年7月1日から、全国において国家第2段階排出基準を全面的に実施すると同時に、国家第1段階排出基準の各種エンジン付き車両（エンジン）について、以後審査・許可を行わないこととし、かつ中国の車両用燃料の低硫黄化活動を積極的に推進することで、国の第3段階エンジン付き車両排出基準の全国範囲におけるスムーズな実施を保証した。2005年12月末、国务院の認可を経て、北京市が国の第3段階エンジン付き車両排出基準を全国に先駆けて実施することとなった。

以上のように、中国の環境問題の解決には中央政府主導の強力なリーダーシップが必要であることは論を待たないが、環境問題を政府だけの問題として放置せず、国民一人ひとり、そしてすべての企業の問題として協力を促す必要に迫られている。自動車産業における生産効率改善、節エネ、イノベーションによる品質の改善、環境に優しい新型燃料車の開発と広域応用などの課題が生じている。

また、省エネ・安全基準の強化課題も残されている。中国は現在既に燃料消費大国となっている。現在中国の乗用車平均燃費は、欧州平均値に比べると25%、日本を20%、米国

を10%上回る。トラックの平均燃費は海外水準より倍以上高い³¹⁾。省エネのための燃料効率の向上、技術改善の取り組みが必要とされている。中国では自動車の急増とともに自動車による交通事故、人身事故が急増しており³²⁾、これから独自知識産権のある環境対応型自動車の生産体制を構築し、自動車に関する省エネ、高安全基準に達する技術と生産水準をグレードアップさせ、国際的な競争力を増強する方針が必要とされる。

5・4 市場競争による自動車業界再編の課題

現在中国の自動車完成車メーカーは合計117社以上があり、販売台数が1万台未満のメーカーは70数社であり、うち販売台数が1,000台以下のメーカーが46社³³⁾。生産規模の過小は、中国自動車生産のコスト上昇、価格競争、コア競争力の欠如とつながると専門家が指摘している。そのため、中国政府は完成車生産をトップメーカーへ集中させ、国内自動車企業の技術の向上、国際競争力を増強するための指導方針を有している。しかし、現状から見れば、完成車メーカーの合併、買収による集約化よりも進みそうなのはむしろ（政府支援、資金面、技術面、市場ネットワークなど弱い立場に立つ）自動車部品メーカーの合併と集約化である。完成車メーカーは依然として競争戦を展開している。

中国の三大グループでは合併、合資、業務提携など、様々な形で国籍や系列を越えて外国部品メーカーが連携しており、それぞれが「多国籍集団メーカー」³⁴⁾ となって、国内のユーザーを巡る争奪戦を繰り広げている。また、中国の第十一次五ヵ年計画中では自動車産業が重点産業に位置づけられ、2010年には、販売量が800から900万台/年、自動車保有量が5500万台（40台/千人）、自動車工業総生産増加額がGDPの2.5%以上を占めると予測されている³⁵⁾。拡大する市場を目指し、中国の自動車メーカー、あるいは集約する自動車グループの競争はますます激化している。

おわりに

中国がかつて提唱した「三大、三小、二微」という枠組みは過去の話となり、新しい提

31) 前掲、『21世紀の中国自動車産業と中国メーカーの実態』、p.16より。

32) 前掲、『自動車メーカーの中国展開の現状と市場予測』、p.4より。「2004年度、自動車による交通事故の死亡人数が4年連続10万人を上回った。自動車一万台あたり交通事故死亡者数が日本の1.3人に対して中国は61.7人であった」。

33) 前掲、『21世紀の中国自動車産業と中国メーカーの実態』 p.16より。

34) 「多国籍集団メーカー」：一つの企業が複数の異なる国別の企業と合併し、形成された企業組織。

35) 前掲、『The Industrial Map of China 2006-2007』、p.195より。

携（日本からもホンダ、日産、トヨタの本格的参入）が活況を見せているのである。また、奇瑞汽車、吉利汽車などの中小メーカーが確実に成長している。中国の自動車政策の集約化方針が問われている。自動車の生産量と販売量においてはトップメーカーへの集約化が進行していると見られるが、これから自動車メーカー間の競争が一層強まっていくことが予想されている。しかし、中国の発展現状と日本自動車産業での特性を持つ中小部品メーカーの実情からすれば、市場競争による中国自動車産業界の再編に関する政策課題は残されたままだと思う。そのことについては、改めて検討を試みたいと思う。

本稿における中国自動車産業に関する研究蓄積と様々なデータの整理を通じて、以下の結論を得られたと思う。まず、中国の自動車産業が生産財生産（商用車生産）から消費財生産（乗用車生産）へ転換し、「十五」時期には乗用車が中心的な生産体制となっている。次に、「十五」経済計画時期において自動車産業の発展は市場経済体制下での外資型成長（特に乗用車の生産が外資系中心に行われている）であることを指摘したい。それは国有企業であった国内大手メーカーが乗用車に関する技術を欠いていたこと、また、外資連携事業は乗用車の生産と乗用車技術の連携が多かったことが直接原因である。また、産業投資の面においては自動車部品部門への投資額が完成車部門よりすくない。また、自動車部品産業の生産が1990年代以前の内陸中心から沿海地域及び長江デルタ地域へシフトしつつ、完成車部門の発展より遅れていることが示唆している。市場経済原理の基で自動車産業の構造調整に適応した産業支援、地域均衡、品質や技術改良などの課題が残され、政策課題として中小完成車メーカーと中小部品メーカーなどの中小企業育成課題が顕在化しているのである。

中国政府は現在、上海汽車、第一汽車、東風汽車³⁶⁾の3大自動車グループメーカー、及び広州汽車、北京汽車等の有力自動車メーカーと外資有力自動車メーカーとの提携強化を進めており、自動車産業の集約化の進行によって、自動車製造に関連する中小型メーカー、部品メーカー、素材メーカーなどの中小企業にさまざまな影響をあたえている。この動きは自動車産業を有する地域の経済発展課題にも深く関わっている。将来の発展方向は市場原理に基づく市場が決めることになろうが、それでも、政府は適切に関与し、いかに調整するか、これから非常に注目される点であろう。

36) 本稿作成の目的は、現状における中国の自動車産業の発展状況と実態を把握することであるが、この研究は中国の自動車部品産業の実態、中部地域（湖北省）に立地する「東風汽車」グループの直面する諸課題を解明するための予備的考察である。

附表1-1 中国自動車生産量の推移1955-2006 (単位: 台)

年	生産 台数	うち	うち	乗用車 比率(%)	年	生産 台数	うち	うち	乗用車比 率(%)
		商用車	乗用車				商用車	乗用車	
1955	61	61			1981	175,645	172,217	3,428	2.0%
1956	1,654	1,654			1982	296,304	292,274	4,030	1.4%
1957	7,904	7,904			1983	239,886	233,840	6,046	2.5%
1958	16,000	15,943	57	0.4%	1984	316,367	310,357	6,010	1.9%
1959	19,601	19,500	101	0.5%	1985	443,377	438,170	5,207	1.2%
1960	22,574	22,476	98	0.4%	1986	372,753	360,424	12,329	3.3%
1961	3,589	3,584	5	0.1%	1987	472,538	451,673	20,865	4.4%
1962	9,740	9,729	11	0.1%	1988	646,951	610,153	36,798	5.7%
1963	20,579	20,568	11	0.1%	1989	586,936	551,486	35,450	6.0%
1964	28,062	27,962	100	0.4%	1990	590,242	547,833	42,409	8.3%
1965	40,542	40,409	133	0.3%	1991	708,820	627,765	81,055	11.4%
1966	55,861	55,559	302	0.5%	1992	1,061,721	898,996	162,725	15.3%
1967	20,381	20,237	144	0.7%	1993	1,296,778	1,067,081	229,697	17.5%
1968	25,100	24,821	279	1.1%	1994	1,353,368	1,103,035	250,333	18.5%
1969	53,100	52,937	163	0.3%	1995	1,452,697	1,127,236	325,461	22.4%
1970	87,166	86,970	196	0.2%	1996	1,474,905	1,083,806	391,099	26.5%
1971	111,022	110,460	562	0.5%	1997	1,582,628	1,094,933	487,695	30.8%
1972	108,227	107,566	661	0.6%	1998	1,627,830	1,120,730	507,100	31.2%
1973	116,193	115,063	1,130	1.6%	1999	1,830,323	1,264,957	565,366	30.9%
1974	104,771	103,263	1,508	1.4%	2000	2,069,069	1,464,392	604,677	29.4%
1975	139,800	137,981	1,819	1.0%	2001	2,334,440	1,630,919	703,521	30.0%
1976	135,200	132,589	2,611	2.0%	2002	3,253,655	2,160,893	1,092,762	33.6%
1977	125,400	123,070	2,330	2.0%	2003	4,443,522	2,405,657	2,037,865	45.9%
1978	149,062	146,420	2,642	2.0%	2004	5,070,500	2,754,200	2,316,300	45.6%
1979	185,700	181,548	4,152	2.2%	2005	5,707,688	1,776,946	3,930,742	68.9%
1980	222,288	216,870	5,418	2.4%	2006	7,279,700	2,050,000	5,233,100	71.9%

資料出所：2005年までのデータは中国汽車工業協会（CAAM）、『中国汽車工業年鑑』1994-2006年の各年版を参照、2006年データは中国汽車工業協会（CAAM）速報より筆者が作成。
注：生産台数、商用車にはトラック、バス、専用車、改装車を含む、シャシ、二輪車、三輪車、農用車などを除く。

附表1 - 2 中国自動車産業の工業総生産額，輸出入額の推移1991-2005年

年	自動車産業工業総生産額（単位：億元）										
	全国合計	完成車	構成比 %	改装車	構成比 %	エンジン	構成比 %	部品	構成比 %	二輪車	構成比 %
1991	704.5	373.5	53.0	108.8	15.4	34.2	4.9	139.7	19.8	48.3	6.9
1992	1,191.1	671.7	56.4	166.9	14.0	59.5	5.0	206.9	17.4	86.1	7.2
1993	1,792.0	977.6	54.6	236.7	13.2	105.1	5.9	296.4	16.5	176.2	9.8
1994	2,183.1	1,166.4	53.4	225.6	10.3	116.6	5.3	372.7	17.1	301.8	13.8
1995	2,216.5	1,133.1	51.1	179.8	8.1	104.3	4.7	398.2	18.0	401.1	18.1
1996	2,399.1	1,197.6	49.9	214.1	8.9	94.2	3.9	425.2	17.7	468.0	19.5
1997	2,668.7	1,347.3	50.5	239.2	9.0	87.1	3.3	512.4	19.2	482.7	18.1
1998	2,787.3	1,392.5	50.0	272.7	9.8	98.1	3.5	557.6	20.0	466.4	16.7
1999	3,122.7	1,595.6	51.1	283.8	9.1	108.5	3.5	608.7	19.5	526.1	16.8
2000	3,612.6	1,985.8	55.0	352.7	9.8	108.8	3.0	615.7	17.0	549.6	15.2
2001	4,433.2	2,524.4	56.9	389.1	8.8	99.0	2.2	859.1	19.4	561.6	12.7
2002	6,224.6	3,576.8	57.5	611.0	9.8	171.0	2.7	1,316.4	21.1	549.4	8.8
2003	8,357.2	5,274.4	63.1	634.8	7.6	245.0	2.9	1,624.0	19.4	579.0	6.9
2004	9,463.2	5,762.7	60.9	680.1	7.2	291.7	3.1	2,013.8	21.3	714.9	7.6
2005	10,223.3	5,640.4	55.2	640.3	6.3	508.7	5.0	2,653.9	26.0	779.9	7.6
年	部品輸入 万ドル	完成車輸入 万ドル	輸入総額 万ドル		部品輸出 万ドル	完成車輸出 万ドル	輸出総額 万ドル				
1992	87,071	266,452	353,523		12,395	18,220	30,615				
1993	97,065	438,078	535,143		17,165	25,257	42,422				
1994	68,794	402,688	471,482		24,580	26,940	51,520				
1995	85,469	172,080	257,549		37,609	34,529	72,138				
1996	107,757	142,261	250,018		38,207	43,443	81,650				
1997	92,800	115,021	207,821		44,718	54,066	98,784				
1998	80,492	125,297	205,789		48,960	39,383	88,343				
1999	100,425	157,593	258,018		70,689	48,038	118,727				
2000	211,281	193,469	404,750		112,540	135,314	247,854				
2001	261,767	208,559	470,326		163,215	108,012	271,227				
2002	320,938	339,048	659,986		221,006	114,884	335,890				
2003	879,585	604,379	1,483,964		625,559	177,083	802,642				
2004	1,040,684	646,053	1,686,737		915,447	361,188	1,276,635				
2005	919,130	624,262	1,543,392		1,151,936	6,525,092	1,677,028				

資料出所：前掲『中国汽車工業年鑑』より筆者が作成。注：完成車輸出入額がエンジン，二輪車を含む。

附表1 - 3 中国自動車輸出入台数及び金額構成と推移1992-2005年

	年	台数	合計 A	トラック B	構成比 B/A	乗用車 C	構成比 C/A	金額 部品D	構成比 D/E	自動車 製品E
輸出内訳 (単位:台, 万米ドル)	1992		6,375	2,243	35.2%	914	14.3%	12,395	40.5%	30,615
	1993		11,116	4,534	40.8%	2,866	25.8%	17,165	40.5%	42,422
	1994		18,648	10,234	54.9%	784	4.2%	24,580	47.7%	51,520
	1995		17,747	9,070	51.1%	1,413	8.0%	37,609	52.1%	72,138
	1996		15,112	6,256	41.4%	635	4.2%	38,207	46.8%	81,650
	1997		14,868	8,297	55.8%	1,073	7.2%	44,718	45.3%	98,784
	1998		13,627	6,306	46.3%	653	4.8%	48,960	55.4%	88,343
	1999		10,095	3,868	38.3%	326	3.2%	70,689	59.5%	118,727
	2000		27,136	7,093	26.1%	523	1.9%	112,540	45.4%	247,854
	2001		26,073	8,527	32.7%	763	2.9%	163,215	60.2%	271,227
	2002		21,960	10,520	47.9%	969	4.4%	221,006	65.8%	335,890
	2003		45,777	26,142	57.1%	2,849	6.2%	625,559	77.9%	802,642
	2004		75,999	52,796	69.5%	9,335	12.3%	915,447	71.7%	1,276,635
2005		164,258	100,153	61.0%	31,125	18.9%	1,151,936	68.7%	1,677,028	
輸入内訳 (単位:台, 万米ドル)	1991		98,454	18,578	18.9%	54,009	54.9%	58,263	35.1%	165,992
	1992		210,087	42,005	20.0%	115,641	55.0%	87,071	24.6%	353,523
	1993		310,099	72,935	23.5%	180,717	58.3%	97,065	18.1%	535,143
	1994		283,060	68,269	24.1%	169,995	60.1%	68,794	14.6%	471,482
	1995		158,115	12,037	7.6%	129,176	81.7%	85,469	33.2%	257,549
	1996		76,863	6,256	8.2%	57,942	76.4%	107,757	43.1%	250,018
	1997		49,039	7,424	15.1%	32,019	65.3%	92,800	44.7%	207,821
	1998		40,216	4,373	10.9%	18,016	44.8%	80,492	39.1%	205,789
	1999		35,192	2,685	7.6%	19,952	56.7%	100,425	38.9%	258,018
	2000		42,703	3,085	7.2%	21,620	50.6%	211,281	52.2%	404,750
	2001		71,398	3,138	4.4%	46,632	65.3%	261,767	55.7%	470,326
	2002		128,195	6,692	5.2%	70,329	55.2%	320,938	48.6%	659,986
	2003		171,710	9,862	5.7%	103,017	60.0%	879,585	59.3%	1,483,964
2004		175,654	8,078	4.6%	116,085	66.2%	1,040,684	61.7%	1,686,737	
2005		161,324	3,032	1.9%	76,542	47.4%	919,130	59.6%	1,543,392	

資料出所：前掲、『中国汽車工業年鑑』各年版参照より筆者が作成。

附表1 - 4 中国自動車産業への投資の推移1981-2005年（単位：億元）

時期	1981-1985	1986-1990	1991-1995	1996-2000	1981-2000	2001-2005
投資総額	44.43	172.41	756.05	967.72	1,940.61	2351.6
A. 完成車部門	28.52	132.83	545.67	703.23	1,410.25	1430.7
B. 部品部門	15.91	39.58	210.38	264.49	530.36	920.9
B/A	0.56	0.3	0.39	0.38	0.38	0.64
「十五」時期						
年	2001	2002	2003	2004	2005	合計
投資総額	194.3	283.2	498.6	641.3	734.2	2351.6
A. 完成車部門	121.1	170.3	313.1	430.0	396.2	1430.7
B. 部品部門	73.2	112.9	185.5	211.3	338.0	920.9
B/A	0.6	0.66	0.59	0.49	0.85	0.64

資料出所：前掲、『中国汽車工業年鑑』各年版参照より筆者が作成。

参考文献：

1. アイアールシー [2006] 『21世紀の中国自動車産業と中国メーカーの実態』；
2. アジア経済研究所 [2006] 『2006アジア動向年報』 広研印刷；
3. 東和男 [2005] 『中国の自動車産業』 華東自動車研究会；
4. 石倉洋子, 藤田昌久等 [2006] 『日本の産業クラスター戦略』 —地域における競争優位の確立—, 有斐閣；
5. 岩田勝雄, 陳建 [2005] 『グローバル化と中国経済政策』 晃洋書房；
6. 呉曉林 [2002] 『毛沢東時代の工業化戦略』 御茶の水書房；
7. 王京濱 [2005] 『中国国有企業の金融構造』 御茶の水書房；
8. 加茂紀子 [2006] 『東アジアと日本の自動車産業』 唯学書房；
9. 経済産業省経済産業政策局調査統計部 [2006] 『平成17年機械統計年報』 財団法人経済産業調査会；
10. 黒瀬直宏 [2006] 『中小企業政策』 日本経済評論社；
11. 田島俊雄 「中国的産業組織の形成と変容」 —小型トラック産業の事例分析— 『アジア経済』 第37巻第7, 8号；
12. 高山勇一, 丸川知雄 [2004] 『グローバル競争時代の中国自動車産業』 蒼蒼社；
13. ————— [2005] 『新版グローバル競争時代の中国自動車産業』 蒼蒼社；
14. 中国研究所 [2005] [2006] 『中国年鑑』；
15. 陳晋 [2000] 『中国乗用車企業の成長戦略』 信山社；
16. 土屋勉男, 大鹿隆, 井上隆一郎 [2006] 『アジア自動車産業の実力』 ダイアモンド社；
17. 小林英夫・竹野中広 [2005] 『東アジア自動車部品産業のグローバル連携』 文真堂；
18. 社団法人日本自動車工業会 [2006/6月] 『自動車統計月報』；
19. 肖威 [2000] 『中国自動車産業の経営構造分析』 晃洋書房；
20. 塩見治人等 [2001] 『移行期の中国自動車産業』 日本経済評論社；
21. 関満博 [2006] 『現代中国の民営中小企業』 新評論；

22. ——— [2007] 『中国の産学連携』 新評論;
23. 韓福相 [1995] 『韓国の経済成長と工業化分析』 勁草書房;
24. フォーリン (FOURIN) [2005] 『中国自動車部品産業—2005』;
25. フォーリン (FOURIN) [2006] 『日本自動車部品産業—2006』;
26. 丸川知雄 [2002] 『中国企業の所有と経営』 アジア経済研究所;
27. 松岡憲司, 佐武弘章, 伊達浩憲 [2006] 『自動車産業と生産システム』 晃洋書房;
28. 日刊自動車新聞社 [2006] 『自動車年鑑2005』;
29. 日本政策投資銀行 [2004] 『自動車メーカーの中国展開の現状と市場予測』;
30. 李春利 [1997] 『現代中国の自動車産業』 -企業システムの進化と経営戦略- 信山社;
31. ——— [2005] 『中国製造業のアーキテクチャ分析』 東洋経済新報社;
32. 山岡茂樹 [1996] 『開放中国のクルマたち—その技術と技術体制』 日本経済評論社;
33. 渡辺幸男 [2006] 『21世紀中小企業論』 有斐閣;
34. 中華人民共和国国家統計局 [2007] 『2006年国民経済与社会発展統計公報』 中国統計出版社;
35. 中華人民共和国国家統計局 [2006] [2001—2005] 『中国統計年鑑』 中国統計出版社;
36. *The Industrial Map of China* 2006—2007 [2006] 社会科学文献出版社;
37. 国務院發展研究中心 [2007] 『中国大企業集団年度發展報告2006』 中国發展出版社;
38. 中国汽車工業協会 [2006] [1992-2005] 『中国汽車工業年鑑』 中国統計出版社;
39. 中国輕型汽車工業史編委会 [1995] 『中国輕型汽車工業史1994-1989』 機械工業出版社;
40. 中国汽車工業史編輯部 [1996] 『中国汽車工業史1901-1990』 機械工業出版社;
41. 孫川 [2006] 『日本中小企業与大企業関係研究』 人民出版社;
42. 国家環境保護総局 「中国環境状況公報2005」 —気候と自然災害—2006年07月27日;
43. 国家環境保護総局 「中国環境状況公報2005」 —大気環境—2006年07月27日;
44. 国家環境保護総局 「中国環境統計年報—2004—」 —全国環境統計概要—2005年6月;
45. 中華人民共和国国家統計局:<http://www.stats.gov.cn>。