

中国自動車産業の現状とWTO加盟後の発展戦略

701-025 何 剣平 指導教官 長谷川 秀男

The Present Condition of the Chinese Automobile Industry and Development Strategy After WTO Joining

Jianping HE

はじめに

中国は、市場開放政策の進展と目覚ましい経済成長を背景に自動車需要も高水準で推移し、その市場規模はついに200万台を突破するなど、今や世界最大の成長市場といわれている。特に乗用車市場においては、これまで国有企業など法人需要が70%以上を占めていたが、都市部の高額所得者層を中心にファミリーカー需要が急増しており、一方でWTO加盟により自動車産業は大きな影響を受ける産業と言われている。

WTO加盟後、中国市場における外国自動車企業と中国企業との競争は激化した。外国産乗用車は国産車よりはるかに安価である。更に、品質・デザイン、安全性能などの面においても優れている。中国の乗用車業界は最も大きな打撃を受けると予想できる。中国において自動車産業が発展するためには、これらを始め一連の問題点を克服しなければならない。

本稿は中国自動車産業構造を焦点にあてて、日本自動車産業システム理念を導入し、中日の自動車産業構造の相違点及び変化を分析し、さらにWTO加盟と中国自動車産業への影響を分析した上で21世紀向けの中国自動車産業の発展戦略はどのように取るべきかを明らかにすることにある。

第一章 中国自動車産業の形成と発展過程

(1) 要約

本章では、中国自動車産業の形成と発展過程を踏まえて、中国自動車の産業の歴史の特徴について述べている。中国自動車産業の創立から現在に至るまで3つの段階に分けて各段階の発展の特徴

を解明している。以下、主だったことを要約すると、つぎのとおりである。

中国の自動車産業の歴史は1950年にスタートした。1956年7月には年産3万台の能力を持つ大規模な自動車製造工場が「解放」型4トントラックの生産を開始した。

当時の生産システムから見ると、工場は大規模で全面的なものであり、多くの部品生産を内製化したシステムである。このシステムは、生産数量の拡大は難しく、多品種生産も困難であった。当時の自動車メーカーにおいては生産量が少なく、投資も分散しており、強力な部品専門工場を形成することは非常に困難であった。

1980年まで、政府は合わせて約51億円の投資が行なわれ、全国に自動車メーカー56社、改装車メーカー192社、自動車部品メーカーは1900社近くとなっており、新たに追加された生産能力は16万台を超えたとされる。

80年代に入り、自動車産業は改革・開放のもと、「質」の向上を基礎として生産能力を拡大させる全面的な発展段階に入った。86年頃までの基盤拡大時期における中国国内の自動車生産台数は年産20万台水準から40万台水準にまで達していく。86年には乗用車生産も1万台を突破、改革・開放政策の成果が定着しつつあった。

中国政府は、大企業グループを核に開発力や生産技術、製品品質の向上を図り、国際競争力を持った生産システム構築と乗用車生産の強化のために乗用車重点生産拠点に限定した。いわゆる「三大三小二微」策をとった。

90年代以降、改革開放政策と市場経済体制の導入によって、中国経済が急速に拡大し、それに対応して自動車に対する需要も急増した。自動車の生産台数も大きく伸び、1992年100万台、2000年には200万台の大台を突破した。2000年に中国の自動車総生産量は世界第8位である。

2000年6月、中国政府（国家経済貿易委員会）は自動車産業に関する新5ヵ年計画を発表した。総量目標として、2005年時点の自動車総生産量を320万台（うち乗用車約110万台）、また組織面でも、業界再編を積極的に進め、2005年までに国際競争力を備えた企業グループを2～3社育成すると共に、国際基準に沿った販売、アフター・サービス・システムを確立するとしている。

(2) 小結

中国における自動車産業の本格的発展は中華人民共和国成立以降である。建国後の同産業の発展は3つの段階に分けられる。

まず、1949年から80年までの独自路線・技術鎖国時代には一汽及び南京、上海、北京及び濟南汽車廠が設立され、中国自動車産業発展の基礎が築かれた。一汽が内製率の高い生産システムを取っていたのは、少ない生産量、分散した投資、部品産業の未形成に起因するものであった。

つぎに、1980年から1992年の市場開放・外国技術導入時代には改革・開放政策のもとで新製品の投入等による車種の多様化、海外からの技術導入、外資の利用、企業集団の形成が進み、自動車産業は大きく発展した。

さらに、自動車産業の管理制度も改革され、行政的な管理から企業集団や株式会社化された公司

による管理に移行した。

1992年以降は新産業政策時代である。市場経済体制の導入によって、中国経済が急速に拡大し、それに対応して自動車に対する需要も急増した。政府は、一連の自動車育成政策を打ち出した。

各地方政府も地元自動車生産に投資を増やし始め、さらに外資系企業の参入が盛んになってきたこともあり、自動車産業は大きく発展した。

第二章 中国自動車産業の現状と問題点

(1) 要約

本章では、中国自動車産業の現状と問題点について考察し、中国自動車産業に低成長をもたらした原因の究明を試みた。以下、主だったことを要約すると、つぎのとおりである。

中国自動車産業、特に乗用車の主力製品は、大部分が海外の70年末から80年代初めの製品を1980年代に導入したものである。また、自動車企業自身の自主開発能力が弱いため、モデルチェンジの周期が長くなっている。その結果、完成車製造技術については、米、日などと比べ10年から15年前後、開発、設計、基礎理論、技術装備などの分野については、20年前後遅れていると言われている。

部品産業についてはさらに格差が大きく、米、日などとの差は15年から20年となっている。このような差が生じたのは、長期にわたって国家及び企業による科学技術、製品開発及び人材養成に対する投資が少なかったことが原因である。

中国自動車産業の販売体制、販売方式は、世界の先進的な販売体制や販売理念に比べると大きな開きがある。中国では、基本的に専門ディーラー網の整備が遅れている。完成車メーカーが独自のディーラー網を展開させていない。ローン制度や分割払い制、リース販売などの販売促進方式が未発達である。

中国は1986年に国内自動車産業の発展と国内経済秩序の安定のため、完成乗用車の輸入開税率を220%にまで大幅に高めた。高関税による障壁のほかに、非開税障壁もあります。しかし、高関税は国内の乗用車需要を抑制し、同時に国内企業の独占的な環境を作り出し、企業管理、技術水準の停滞を招いた。

また、関税率構造が乗用車組立に高利潤をもたらしたため、多くの企業がこの分野に参入した。このため、投資が分散し、生産規模の拡大を困難にしたばかりか、部品の国産化や大量生産などを阻害した。

輸入車数量減少の原因は、第1に中国自動車産業全体の水準が向上していること、第2に海外からの導入車の国産化率が高まり、価格も低下していること、第3に国産車が価格、部品、アフターサービスなどの点で一定の優位に立っていることがあげられる。このほか、政府が私的な自動車の輸入を強力に制限していることもその一因となっている。

完成車の輸出は減少傾向を示している。主な原因は、国産車の生産コスト、品質などの面で自動車産業先進国との大きな格差が存在し、競争力が不足していることによるのである。

中国自動車産業の生産性は低く、生産規模重視で、コストや技術改善の軽視が伝統的に存在する。国内最大の乗用車メーカーの年間生産台数でさえ中レベルの外国乗用車メーカー 1 社の生産規模に及ばない。

投資も非常に低く、外資提携に全面的に依存している。完成車開発能力を備えていない状況のもとでは、品質面の競争でも劣勢に立たされる。そのほか、中国自動車部品産業の国産化率が非常に低いのである。

(2) 小結

中国自動車産業の現状は、次のように整理することができる。

1994年に「汽車工業産業政策」が公布されて、中国自動車産業には大きな変化が生じている。具体的には、完成車、部品を問わず企業の陣容が整ったこと、トラック中心の自動車生産から乗用車・生産へ重点が移りつつあること、生産集中度が高まったことなどである。

技術導入が活発に行われ、導入分野も製造技術から開発技術へ、完成車技術から部品技術へと重点が移りつつある。販売体制は計画経済の時代に比べ、大きく変化したが、専門ディーラー網の未整備やローン制度など販売方式の多様化が望まれる。

「汽車産業政策」の公布は外資の導入に大きな効果があったが、政策の実施面では手段の不足という問題も存在する。中国は関税及び非関税障壁による国内自動車産業の保護を効果的に行っており、同時に関税の低減、障壁の解消にも段階的に取り組んでいる。中国の自動車輸入は、国産化率の上昇や、国産車の技術向上、価格の低下などにより概ね減少傾向にある。中国からの輸出は競争力の不足から完成車を中心に伸び悩んでいるといえる。

このように、中国の自動車産業は、全体としては大きく発展しているものの、それぞれの分野で克服すべき課題も多く残されているといえる。

第三章 中国自動車産業の課題とWTO加盟後の対応方向

(1) 要約

本章では、中国自動車産業の外資利用や企業集団育成などの課題について分析し、さらにWTO加盟後、国際競争環境の中に身を置く中国の自動車産業について、発展戦略と今後の発展方向という側面から検討してみた。以下、主だったことを要約すると、つぎのとおりである。

中国における合併企業の管理権限の配分という面から見ると、現在の中国においては、多国籍企業側が技術及び企業秘密に属する財務管理権を握り、一方人事、販売管理権及び総経理について中国側に譲るといった状況にある。従って、外資側が合併企業の要となるコントロール権を掌握し、外資側に有利な経営がなされている、と考えられている。

外資の中国自動車産業への投資が増えるに伴い、関税及び非関税障壁が大幅に低減され、このことが自動車産業にとっての挑戦となっている。

ところが、第1に、中国側は資本、技術などの面で遅れているため、出資比率で合弁企業をコントロールできる条件をもっている、それが行使できない状態にある。第2に、自動車産業の大企業や合弁企業の管理体制は、人事面、組織面などにおいて国営企業時代とくらべ大きな変化はない。

自動車産業は国民経済の「支柱産業」であり、自動車部品産業はそれを支える基礎である。中国の自動車産業は長期にわたって「完成車重視、部品軽視」の観念が存在したため、部品産業への投資は一方で深刻な不足を、他方では極度の分散投資を生んだ。

中国の自動車部品産業は、部門、地域及び集団ごとに分割され、各自がそれぞれの体系を作るために争っている。世界の自動車部品産業の発展過程と趨勢を見れば、集団化、システム化及び大規模投資が部品産業発展の道筋であることがわかる。

WTO加盟により、従来自動車産業を保護していた高関税、輸入数量制限措置が徐々に消失する。2005年から中国の自動車関税は現在の80 - 100%から25%に下げられることになるが、外国自動車の輸入増が予想され、国産車の脅威になるに違いない。

外国部品メーカーの技術で中国自動車部品産業のレベルが向上し、安い人件費で生産された部品は、世界で競争力を有するものとなると期待され、2005年以降も、中国の自動車部品は外国製品より50%安いと予測している。

現在、中国の自動車輸入関税は80 - 100%、部品は同25 - 60%となっている。WTO加盟交渉で、中国はこれらを2005年には25%、自動車部品の輸入関税を平均10%まで引き下げ、完成車と部品の輸入割当枠を徐々に減らし、一部撤廃するよう求められている。

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しい競争が避けられなくなり、自動車産業の競争力強化が大きな課題になっている。

中国のWTO加盟後、自動車工業は関税と非関税の二重の保護を失うと、規模が小さく、コストが高く、技術レベルが立ち後れている企業の生き残りは難しくなる。経済力のない小規模な乗用車集団は淘汰されてしまう。

中国政府は、競争力のないメーカーが淘汰される一方で、WTO加盟を自動車産業の構造改革につなげ、国際競争力を向上させる好機ととらえている。まず、外資との提携強化。つぎに、小型乗用車への投入激化。最後は、WTO加盟に対応した自動車関連政策。自動車産業の成長・発展は、今後の中国経済の成長と密接な関わりをもつものとなる。

(2) 小結

WTO加盟後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。中国の自動車産業は、近い将来国際競争力をつけて輸出が増加していくのか。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非常に進んでおり、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、日本等への輸出を行っており競争力も高まっている。中国政府は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、自動車部品はもちろんのこと、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。

おわりに

中国のWTO加盟が決まり、国際競争が激しくなる中国において、市場開放や関税引き下げを契機に外国企業は中国市場参入に力を注いでいる。それに対し、中国国内企業も体制を整えている。WTO加盟により大きな影響を受けるといわれる中国の自動車産業を追っていく。

中国の大手自動車メーカーは、WTO加盟後の国際競争に対処するには、海外自動車メーカーとの提携強化は不可欠なものである。中国では、現在110あまりの自動車メーカーが政府に登録されている。そのうち3分の1は休業状態、半分以上が年産数百台から数千大規模で、年産3万台を超える大手企業グループは十数社に過ぎない。

中国の自動車産業は今後、これらの大手企業グループ傘下の有力メーカーや一部の有力地方メーカー、新興の民間メーカーによって、再編されるであろう。そして、有力各社には外国メーカーが密接に関わっていく。今後、中国自動車産業にあっては新たな枠組みが作られ始めるであろう。

参考文献：

- (1) 天児慧著『中華人民共和国史』岩波書店（岩波新書）、1999年12月
- (2) 日中投資促進機構編『日中投資ニュース』（80号）2002年1月
- (3) 東京三菱銀行経済調査部『調査月報』東京三菱銀行 2000年5月
- (4) (5) 余永定、鄭秉文編「中国“入世”研究報告：進入WTO的中国産業」社会科学文献出版社、2000年1月
- (6) 中国汽車工業年鑑編集部編『2000年中国汽車工業年鑑』中国汽車技術研究中心、中国汽車工業協会、2000年9月
- (7) 福岡大学総合研究所編『福岡大学総合研究所報』福岡大学総合研究所 2001年3月
- (8) 『自動車年鑑』97年、98年、99年版、アジア経済研究所