

# みずほレポート

2006年7月6日発行

## 広東省の自動車産業

本誌に関するお問い合わせは  
みずほ総合研究所株式会社 香港駐在 電話 (852) 2103-3590 まで。

みずほフィナンシャルグループの新ブランド戦略コンセプト

### **Channel to Discovery**

みずほフィナンシャルグループは  
「お客様のより良い未来の創造に貢献するフィナンシャル・パートナー」  
をめざします。

## 要旨

1. かつて広東省は、「自動車産業不毛の地」とされてきた。1985年に、仏プジョーは広州自動車グループの前身企業との合弁で広州標致を設立したが、生産車種が旧式であったことや、広州自動車グループの販売力が弱かったことなどを背景に販売不振に陥り、やがて撤退に追い込まれた。
2. 広州自動車グループは新たな合弁相手を模索し、GMなど様々な候補が浮上したが、最終的にホンダとの合弁に至り、98年に広州本田が設立された。ホンダは最新型のアコードを投入して販売を伸ばし、急速に事業を拡大してきた。  
もともとと巨大な自動車内販市場と比較的優れた投資環境を有していた広東省は、広州本田の成功を契機として、広州市を中心に自動車産業の一大集積地として発展することとなった。
3. 広州市における主たる合弁自動車メーカーは、先述の広州本田、日産と東風自動車グループとの合弁による東風日産、トヨタと広州自動車グループとの合弁による広州豊田である。著しい成長を遂げた広州本田はすでに広東省を代表する主要企業となっており、これに続く東風日産も事業を拡大してきている。また、広州豊田は2006年に生産を開始した。  
これら3社の設立・生産開始とともに、多数の日系部品メーカーも集積するようになり、現在では主要な一次サプライヤーはほぼ出揃った感がある。
4. 従来広東省は、深圳市・東莞市を中心とする、労働集約型・輸出主導型の電子機械・事務機械の生産拠点として知られてきた。しかし、人件費の上昇により労働集約型産業の限界が指摘され始めるなか、今後は広州市を中心とする資本集約型・内需主導型の自動車産業が、電子機械・事務機械と並んで広東省経済を牽引する主力産業に成長すると見込まれる。  
広東省における完成車メーカーの増産意欲は強く、部品メーカーの既存生産設備の増設や新規進出の動きも続くとみられることから、広東省への日本の自動車関連産業の直接投資は当面堅調に推移する可能性が高い。
5. 広東省における自動車産業が全体として順調に発展していることは間違いない。一方で、自動車メーカー間の競争が今後一層激化することは必至の情勢である。欧米系メーカーの動きもあり、先行きに不透明感が強まる可能性もある。従来から広州本田が得意とし、また、日産、トヨタなども本格的に参入する中高級車の主要市場として、広東省は激戦区ともなろう。日系完成車メーカーをはじめ自動車産業関連企業が揃って高成長を継続できるか、予断を許さない情勢になってきたかもしれない。

(アジア調査部香港駐在 稲垣博史 [hiroshi.inagaki@mizuho-cb.com](mailto:hiroshi.inagaki@mizuho-cb.com))

## 目次

|  |    |
|--|----|
| 1. はじめに                                | 1  |
| 2. 「自動車産業不毛の地」 広東省                     | 2  |
| (1) プジョーの進出と撤退                         | 2  |
| (2) 80年代後半～90年代前半の広東省は自動車産業の立地に不向きだったか | 3  |
| (3) なぜプジョーは失敗したか                       | 4  |
| 3. 「不毛の地」から産業集積地へ                      | 5  |
| (1) ホンダの登場                             | 5  |
| (2) 広東省・広州市の自動車産業の躍進                   | 6  |
| (3) なぜ広東省に自動車産業が集積したのか                 | 7  |
| a. 広州市当局の熱意                            | 7  |
| b. 地理的優位性                              | 7  |
| c. ホンダの成功                              | 8  |
| 4. 広州市近郊の自動車メーカーの概要                    | 10 |
| (1) 広州汽車グループ（広州汽車工業集团有限公司）             | 10 |
| (2) 東風汽車グループ（東風汽車公司）                   | 12 |
| (3) ホンダ                                | 13 |
| a. 広州本田                                | 14 |
| b. 本田汽車（中国）                            | 16 |
| (4) 日産                                 | 16 |
| (5) トヨタ                                | 18 |
| (6) いすゞ                                | 19 |
| (7) 日系部品メーカー                           | 19 |
| 5. 自動車産業集積と経済・産業構造                     | 21 |
| (1) 産業構造                               | 21 |
| (2) 新たな輸出産業としての自動車産業の出現                | 22 |
| (3) 日本の対中直接投資                          | 23 |
| (4) 広東省の労働市場                           | 25 |
| 6. 乗用車市場を巡る新たな動向                       | 27 |
| (1) 市場への浸透                             | 27 |
| (2) 競争の激化と過剰供給能力問題                     | 29 |
| (3) 地場メーカーの実力                          | 30 |
| 《参考資料1》 広東省における日系自動車関連メーカーの生産拠点設立状況    | 32 |
| 《参考資料2》 広東省自動車工業 2005-2010年発展計画（仮訳）    | 35 |
| 7. 参考文献                                | 43 |

## 図表目次

|       |  |    |
|-------|--|----|
| 図表 1  | 広州市における自動車生産台数 .....                   | 2  |
| 図表 2  | 中国各省・直轄市における自動車生産台数.....               | 6  |
| 図表 3  | 自家用車普及率（2004年） .....                   | 8  |
| 図表 4  | 乗用車保有台数（2004年） .....                   | 8  |
| 図表 5  | 広州本田の成功要因 .....                        | 9  |
| 図表 6  | 広州汽車グループ各社.....                        | 10 |
| 図表 7  | 広州汽車グループの略史 .....                      | 11 |
| 図表 8  | 東風汽車グループ各社.....                        | 12 |
| 図表 9  | メーカー別乗用車販売台数（2005年） .....              | 15 |
| 図表 10 | 広東省のトップ 50 企業に名を連ねる日系自動車メーカー（2004年） .. | 15 |
| 図表 11 | 外資系メーカーグループの乗用車生産・販売台数（2005年） .....    | 17 |
| 図表 12 | 広東省の鉱工業生産額に占める主要産業の割合.....             | 21 |
| 図表 13 | 広東省における主要鉱工業の生産額伸び率（2004年） .....       | 22 |
| 図表 14 | 広東省における業種別 固定資産投資額（2005年） .....        | 22 |
| 図表 15 | 中国の自動車輸出入（2005年） .....                 | 23 |
| 図表 16 | 電機・輸送機械の対中直接投資の推移 .....                | 24 |
| 図表 17 | 広東省における求職者不足職種（2005年末） .....           | 26 |
| 図表 18 | 珠江デルタにおける購入予定車（2005年8月） .....          | 27 |
| 図表 19 | 広州市内で生産された乗用車の販売先（2003年） .....         | 27 |
| 図表 20 | 上海自動車市場での満足度調査.....                    | 28 |
| 図表 21 | 主要メーカーの自動車販売 1台当たり利益（2005年） .....      | 29 |
| 図表 22 | 中国における自動車の内外価格差の例（2005年） .....         | 29 |
| 図表 23 | 06年4月1日以降の乗用車消費税.....                  | 30 |

## 1. はじめに

広東省は、深圳市と東莞市を中心に、労働集約型・輸出主導型の電子機械や事務機械などの生産基地として発展を遂げてきたことで知られている。反面、自動車産業については、かつては不毛の地とされてきた。1985年、広州市系企業と仏プジョーの合弁により自動車生産が開始されたものの、販売は期待されたようには伸びず、やがて合弁は解消されることとなった。

しかし、ホンダ系合弁企業の広州本田が乗用車生産工場の操業を開始し、目覚ましい販売実績を収めるようになり、広東省の自動車産業の状況は一変する。日産車の生産を行なう風神汽車（東風日産の前身）も広州市に生産拠点を設置、順調に生産台数を拡大している。ここ数年、それら完成車メーカーを取引先とする日系部品メーカーが、同市内や近隣の中山市・佛山市などに大挙して進出している。さらに、2006年にはトヨタ系の広州豊田が乗用車工場の稼働を開始したこともあり、自動車関連企業の集積にいつそう拍車がかかるとの見方も出ている。自動車産業は、現時点での規模という意味では電子機械などと比べはるかに小さいものの、急速に発展を遂げつつあることから、いずれ広東省の主力産業になるとみる向きが多い。

本レポートでは、乗用車メーカー各社の動向を概観するとともに、こうした広東省における自動車産業集積の背景、影響、今後の動向などについて検討した。

なお本レポートにおいて、外資系企業と中国企業による合弁企業の名称については、すべて日本の漢字で表記した。具体的には、広州本田（ホンダ）、広州豊田（トヨタ）、広州五十鈴（いすゞ）、広州標致（プジョー）、上海大衆・一汽大衆（フォルクスワーゲン）、上海通用（GM）、長安福特（フォード）などである。ただし引用の場合、原則として出所での表記に従ったため、「広州ホンダ」「広州トヨタ」などと表記されている場合もある。また、外資サイドの本社やグループ全体を示すときは、日本での一般的な表記に従った（ホンダ、いすゞ、GMなど）。

また、広州に進出した日系自動車メーカーの合弁企業名やグループ名を列挙する際には、広州への進出順（ホンダ、日産、トヨタの順）で並べることを原則とした。

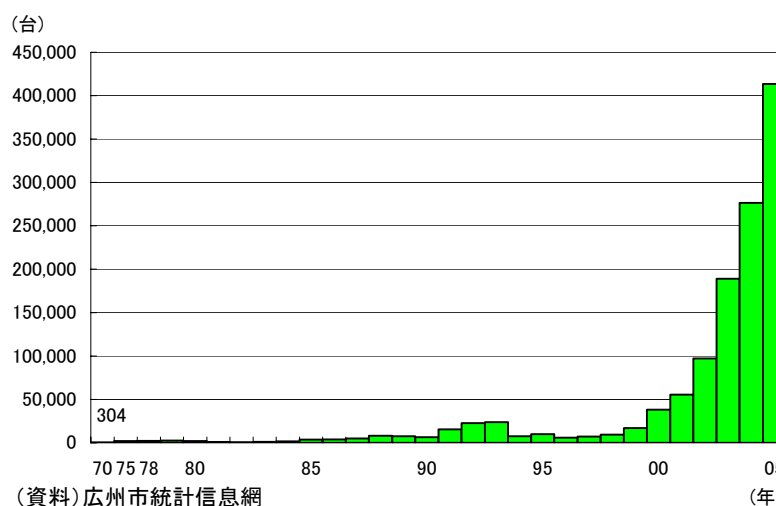
## 2. 「自動車産業不毛の地」広東省

改革開放後、広東省は急速な経済成長を遂げたが、自動車産業が地域経済を牽引し、力強く発展してきた地域とは言い難い。ここでは、そうした自動車産業不毛時代の広東省の状況について簡単に振り返りたい。

### (1) プジョーの進出と撤退

広東省における自動車産業の中心は広州市である。広州市対外経済合作局のウェブサイトによると、同市内における完成車製造の歴史は40年前（05年時点の記述）に遡るといふ。広州市統計情報網によると、同市内において1970年に304台の自動車を生産したことが記録されている。このように広州市の自動車産業はかなり古い歴史を持っているが、実態としては長らく自動車産業不毛の地であり、80年代前半までは目立った生産実績がなかった（図表1）。

図表 1 広州市における自動車生産台数



最初の転機は、広州汽車製造<sup>1</sup>とプジョーが、ピックアップトラックとステーションワゴンの生産を目的に、広州標致を合弁で設立した85年である。プジョーの出資比率は22%だが、当時の報道によればプジョーは広州標致に現金出資はせず、ライセンス、設備、技術、ノウハウ提供といった合弁形態にとどまっている<sup>2</sup>。85年から広州汽車がCKD（コンプリートノックダウン）方式によりプジョーのピックアップトラックの生産を開始、また88年からは広州標致による乗用車生産が開始された。この結果、広州市における自動車生産台数は増加し、93年には23,673台（うち広州標致は約21,000台<sup>3</sup>）に達した。し

<sup>1</sup> 現在の広州汽車グループの前身。

<sup>2</sup> “Peugeot in Chinese deal”(The Globe and Mail, 85年3月18日)

<sup>3</sup> “Key Players in China”(Automotive News, 97年3月17日)

かし、これが 90 年代における生産台数のピークであった。

広州標致のプジョー 504・505 は、市場投入当初はそれなりに販売実績を伸ばし、同社は一時中国自動車市場で 16%<sup>4</sup>のシェアを握った。しかし、これらは欧州で既に淘汰された車種であったことから、古臭いスタイルといった印象が中国の消費者にも受け入れられなくなり<sup>5</sup>、同社は販売不振に陥った。広州標致の凋落はすなわち広州自動車産業の凋落であり、同市における自動車の生産台数も再び低迷する。96 年には 5,716 台<sup>6</sup>（うち広州標致は 2,333 台<sup>7</sup>）と 93 年の 4 分の 1 に過ぎない水準まで落ち込んだ。広東省の盧瑞華省長（当時）は 97 年、「事実を尊重し」、同省はもはや自動車産業を支柱産業とは位置付けないと決定した<sup>8</sup>。プジョーは 97 年 11 月、広州汽車グループに同社出資分を売却することで合意、広州での自動車生産から完全に撤退した。

## (2) 80 年代後半～90 年代前半の広東省は自動車産業の立地に不向きだったか

自動車産業は、日本および中国をみても、沿岸部から内陸部まで、あるいは大都市圏から地方圏まで、生産拠点は実に様々な地域に分布しており、広東省の立地条件が自動車産業にとって決定的に劣っていたとは考えにくい。むしろ広東省、とくに広州市と深圳市は、プジョー進出当時、中国のなかで最も開発が進んだ地域の 1 つであり、一般的な意味での投資環境は優れていた。都市部で高等教育を受けた人材は多く、出稼ぎ労働者の集積地でもあり<sup>9</sup>、人的資源は豊富であった。ここ数年は、電力危機など様々な問題に直面してきたとはいえ、基本的に各種インフラの整備も進んでいた。しかも、珠江デルタという大市場を包含している。その意味では、プジョーにも広州を基点に事業を軌道にのせる可能性は当時においてもあったと考えるべきであろう。

金属や機械といった自動車関連産業が当時の広東省にはあまり集積しておらず<sup>10</sup>、そのために広州標致がコスト競争力でやや遅れをとっていたことは事実かもしれない。しかし米国では、後発日系メーカーがデトロイト以外の地域で事業を展開し、結果的に産業集積をもたらしている。90 年代における中国の場合、上海などですでに自動車産業の集積が進んでいたとはいえ、地場メーカーが製造した部品の品質水準は低かったため、後発地域が台頭できる余地がいっそう大きかったはずである。広州標致についても、順調に販売が推移すれば関連企業の集積が進んだ可能性が高い。

<sup>4</sup> 『动力试驾—试驾东风标致 307』（「人民網」04 年 9 月 14 日）

<sup>5</sup> "Peugeot plans to pull out of China" (*South China Morning Post*, 96 年 12 月 5 日)

<sup>6</sup> ちなみに広州標致だけで年間 5 万台の生産能力があった（前出"Peugeot plans to pull out of China", *South China Morning Post*, 5th December 1996）。

<sup>7</sup> 前出"Key Players in China" (*Automotive News*, 97 年 3 月 17 日)

<sup>8</sup> 『政府要顺应汽车市场时势』（「南方網」03 年 2 月 19 日）

なお支柱産業とは、特定地域で工業増加値の 5%以上を占める産業のことを指す（『広東：自動車産業を省内の支柱産業に』 [中国情報局 News] 03 年 1 月 16 日）。

<sup>9</sup> 近年は若年女性ワーカーが不足気味であるが、少なくとも 90 年代においては大きな問題ではなかった。

<sup>10</sup> "Guangdong Drops Autos From Its Pillar List" (*The Asian Wall Street Journal*, 97 年 4 月 10 日)



### (3) なぜプジョーは失敗したか

では、なぜ広州標致は経営が行き詰まり、撤退に追い込まれたのだろうか。その理由としてはまず、90年代半ばの自動車需要が伸び悩み、激しい価格競争が起こるなど経営環境が著しく厳しかったことが挙げられる。ただし、これは全てのメーカーが直面していた状況であり、プジョーの失敗理由というよりは失敗の前提であろう。

当時の広州汽車は、販売力が弱い弱小国営メーカーであった。中国3大自動車メーカー（中国第一汽車〔一汽〕グループ、上海汽車グループ、東風汽車グループ）と競うには、プジョーの技術・資金・経営ノウハウをふんだんに活用する必要があったと思われる。しかし、実際には先述の通りプジョーの出資比率は22%で、しかも欧州で不要になった生産ラインを現物出資したに過ぎなかった。弱小メーカーが海外市場で販売実績があるとはいえ旧型となった車種を投入して中国市場開拓に挑んでも、勝ち目は薄かったということであろう。ちなみに84年に誕生した上海大衆は、3大メーカーの一角を占める上海汽車とフォルクスワーゲンとの合弁だが、出資比率は当初から50%ずつとなっている。

また、経営体制は、広州汽車サイドが要職を占めたため極めて脆弱であったと言われている。例えば、流通部門は広州汽車サイドの管轄であったが、販売網は整備されておらず、北京の消費者がプジョー車を購入するには、自ら広州まで出向き、北京まで運転して帰らなければならなかったという<sup>11</sup>。

生産能力の拡張計画（最終的に15万台）の達成に固執する市当局は、不人気な旧式車種の生産を続けたプジョーを批判した<sup>12</sup>。このことが市当局とプジョーとのあいだの感情的なもつれへとつながった模様だ。一方、プジョー・シトロエングループ（PSA）の兄弟会社であるシトロエンは、湖北省武漢の東風汽車で92年からノックダウン方式で自動車を生産してきたが、96年から本格生産に入った。新型車種の投入が不可欠であったことはプジョー側も認識していたと思われるが、広州ではなく武漢での生産を検討するようになる。

当時の限界的な自動車市場規模もあるが、広州標致は主に同社の経営、生産・販売体制などの複数の内面的要因により、合弁の解消にいたったといえよう。

---

<sup>11</sup> “France – Peugeot counts the cost”(China Economic Review, 97年1月1日)

<sup>12</sup> “Peugeot may cut back to one China plant”(Reuters News, 96年12月5日)

### 3. 「不毛の地」から産業集積地へ

このように自動車産業不毛の地であった広東省だが、90年代終盤から00年代にかけ、中国を代表する自動車産業の集積地となる歩みが始まる。ここでは、その経緯について簡単に述べたい。

#### (1) ホンダの登場

外資系自動車メーカーが中国に完成車生産拠点を設立するには当局認可が必要となり、地場企業との合弁が義務付けられている。自動車産業に限ったことではないが、現実的には合弁相手となりうる候補企業も限られている。このため、中国市場への参入を目指す外資系自動車メーカーは、限られた地場企業から合弁パートナーを選定し、認可を得ることがまずは重要となることはいうまでもない。立地や事業内容などについて、合弁先の意向も強く反映されるが、合弁相手を選び好みしては中国事業で競合他社に大きく出遅れる虞もある。

プジョーの撤退後、広州汽車は新たな合弁相手を求める。広州標致の実績は自動車産業立地拠点としての広州、また、合弁相手としての広州汽車自体の魅力を高めるものではなかったが、旧広州標致の買い手として、米GM（オペル）、米フォード、韓国現代自動車、独ダイムラー・クライスラー、独BMWなど様々な企業が名乗りを上げた。先述の通り合弁候補相手が限られていたことから、中国での生産を目指す外資系自動車メーカーには進出形態に多くの選択肢はなかつただろう。しかも、中国政府はこの広州標致のプロジェクトを最後に、00年までは新たな乗用車の生産計画は認可しないとしていたので<sup>13</sup>、外資系各社は必死の取り組みであったと思われる。

なかでも、GMは当初から外資側の候補として最有力視していたが<sup>14</sup>、最終的にはホンダが認可を取得した。当時の日本での報道を振り返ると、97年に上海でGMが完成車を、南京でフォードがエンジンを生産することがすでに決まっており、対米偏重是正を図る中国政府が、積極的にホンダにアプローチした模様だ<sup>15</sup>。97年11月13日、李鵬首相が訪日した際にホンダ本社を訪問、「財務状態、生産現場の状況などを十分に調査してから判断すべきだとの慎重論」<sup>16</sup>が社内に残っていた同社を押し切って契約調印に至ったとも報じられている。広州汽車グループとホンダ、そしてこれに東風汽車グループも加わる形でプロジェクトが進められることとなり、完成車メーカーとして広州本田汽車有限公司（広州本田）と、同社に対してエンジンを供給する東風本田発動機有限公司が設立されることと

<sup>13</sup> “Honda to Run Auto Venture In Guangzhou --- Deal, Filling Gap Left By Peugeot Departure, Sidelines GM's Plans”(The Asian Wall Street Journal, 97年11月14日)

<sup>14</sup> “Opel seen interested in Denway JV”(Reuters News, 96年12月5日)

<sup>15</sup> 『本田、中国で乗用車合弁——中国政府、米偏重を懸念か、競争演出、巧みに外資誘導』（「日本経済新聞」97年11月14日）

<sup>16</sup> 『中国首相、本田に“押し掛け”調印、広州で乗用車合弁——本田、マイペース崩す、「広州プジョー」を引き継ぐ』（「日経産業新聞」97年11月14日）

なった。

## (2) 広東省・広州市の自動車産業の躍進

広州標致が生産を停止し、広州本田が操業準備期間中であった 98 年、広東省における自動車生産台数はわずか 10,530 台であった。しかし 99 年以降、主としてホンダの業容拡大とともに、広東省の躍進が始まる。04 年の生産台数は約 27.7 万台と 98 年対比約 26 倍となり、全国の省・直轄市のなかで 7 位となるに至った（図表 2）。

図表 2 中国各省・直轄市における自動車生産台数

|           | 生産台数(万台) |       |       |         | シェア(%) |       |       |
|-----------|----------|-------|-------|---------|--------|-------|-------|
|           | 98年      | 04年   | 増加幅   | 増加率(%)  | 98年    | 04年   | 変化幅   |
| 吉林省       | 23.5     | 64.6  | 41.1  | 174.9   | 14.4   | 12.7  | ▲ 1.7 |
| 上海市       | 23.6     | 56.0  | 32.4  | 136.9   | 14.5   | 11.0  | ▲ 3.5 |
| 北京市       | 7.5      | 53.9  | 46.4  | 620.9   | 4.6    | 10.6  | 6.0   |
| 重慶市       | 15.4     | 43.7  | 28.3  | 184.0   | 9.4    | 8.6   | ▲ 0.8 |
| 湖北省       | 18.1     | 33.6  | 15.5  | 85.7    | 11.1   | 6.6   | ▲ 4.5 |
| 広西チワン族自治区 | 11.3     | 28.5  | 17.2  | 152.8   | 6.9    | 5.6   | ▲ 1.3 |
| 広東省       | 1.1      | 27.7  | 26.6  | 2,530.6 | 0.6    | 5.5   | 4.8   |
| 江蘇省       | 8.9      | 24.4  | 15.5  | 174.1   | 5.5    | 4.8   | ▲ 0.7 |
| 天津市       | 15.5     | 22.3  | 6.8   | 43.5    | 9.5    | 4.4   | ▲ 5.2 |
| 安徽省       | 3.4      | 21.8  | 18.4  | 533.8   | 2.1    | 4.3   | 2.2   |
| 合計        | 162.9    | 507.9 | 345.0 | 211.8   | 100.0  | 100.0 | 0.0   |

(注)04年時点の生産台数上位10地域。

(資料)中国国統計年鑑

なお乗用車に限れば、広東省の生産台数は、05 年 11 月に単月ではあるものの初めて上海を抜き、全国トップに立った<sup>17</sup>。05 年通年でも、吉林省を抑えて 2 位になった模様だ<sup>18</sup>。これから数年にわたり、中国最大の乗用車生産地の地位を巡り、広東省と上海市が激しく競い合うことが予想される。

広州本田に続き、いすゞと広州汽車グループとの合弁による広州五十鈴と、日産車を製造する風神汽車（東風日産の前身）が広州市で自動車生産を開始、トヨタも広州汽車グループとの合弁で 06 年から生産を開始した。自動車生産拠点としての広州市の躍進に拍車

<sup>17</sup> 『歴史的拐点：2006 广东成为中国轿车第一产地』（「深圳特区報」06 年 1 月 13 日）

<sup>18</sup> 『广州汽车销量首超上海 取代其龙头位置尚需时日』（「第一財經日報」06 年 1 月 16 日）。ただし、上海を地盤とするメーカーが、上海市の高コストを回避するため周辺に生産拠点を移している影響もある模様。

なお余談だが、05 年に広東省は、重慶市を抜いてバイク生産で全国 1 位になった（“Guangdong tops No1 motorcycle producer”, *China View website*, 06 年 2 月 13 日）。

がかり、生産台数の急増傾向を見れば、もはや中国の自動車産業における広州市のポジションは磐石なものとなったと言えよう。日系メーカーの牙城の様相を呈する広州ではあるが、韓国の現代自動車も 05 年 6 月、商用車を生産する「広州現代汽車有限公司」を設立することで広州市サイドと合意した<sup>19</sup>。しかし 06 年初の報道によれば、このプロジェクトは、現代が商用車生産の合弁で 04 年 9 月に覚書を交わした安徽省の江淮汽車と、広州汽車グループの利害調整から、順調には進んでいない模様だ<sup>20</sup>。

このように、ホンダの合弁事業が拡大し、さらに複数メーカーの参入により、日系を中心に、技術力の高い部品メーカーの集積も非常に速いペースで進むこととなった。広州市を中心に、周辺の中山市・佛山市なども有力な進出先となっており、程度の差こそあれ、珠江デルタを中心に広東省の各地で自動車関連企業が集積するようになった。

### **(3) なぜ広東省に自動車産業が集積したのか**

このように、かつては自動車産業不毛の地で、関連産業の集積がほとんどなかった広州市は、ここ 10 年程度のあいだに急速に一大集積地としての地域特性を強めてきた。この理由としては、主に以下の点が挙げられる。

#### **a. 広州市当局の熱意**

中国では自動車生産は立地を含めて許認可事業であるため、ある地域における自動車産業集積の理由について、当該産業の最適立地という観点のみから語ることはできない。中央政府のさじ加減次第では、広東省は未だに自動車産業不毛の地に止まっていたかもしれない。加えて国民党発祥の地である広東省は自主路線志向が強いため、中央政府は総じて抑制的な対応をする傾向があるともいわれている。

広州標致の撤退、省政府の自動車産業は支柱産業としないとの決定にもかかわらず、育成を諦めなかった広州市当局の姿勢が、自動車産業発展の大前提であったと言えよう。この背景には、ライバルの深圳市が電子産業の集積地として対内直接投資を活用して圧倒的な基盤を築くなか、対抗上広州市は、主軸となる別の産業育成を図りたいとの意向をかなり強く持っていたことがある。

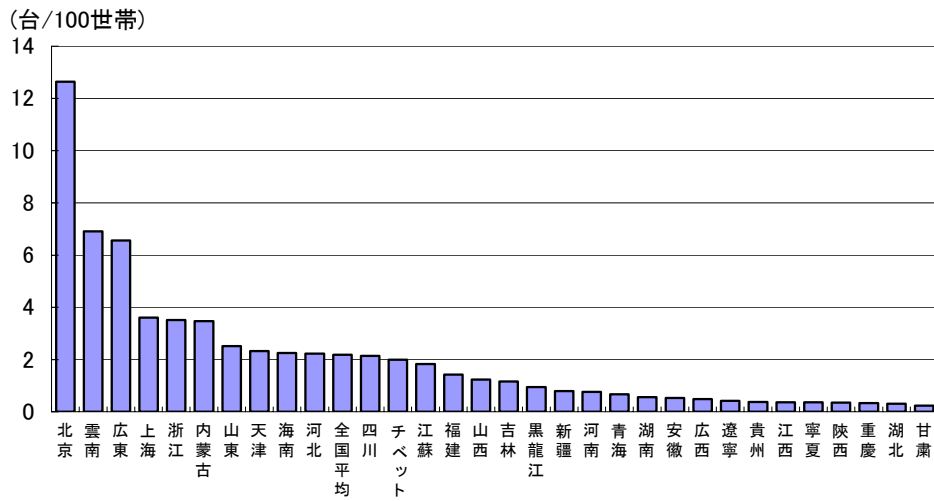
#### **b. 地理的優位性**

省・直轄市別の自家用車普及率をみると、所得水準の高さを反映し、広東省は全国で第 3 位となっている（図表 3）。世帯数が多いことから、保有台数ベースでは全国第 1 位である（図表 4）。地域として捉えれば華北、華東地域が、広東省が属する華南地域より巨大な市場であることは間違いないが、広東省はそれらに続く重要市場である。

<sup>19</sup> 『現代車、中国に「商用車合弁会社」設立』（「朝鮮日報」 [Japanese Edition] 05 年 6 月 21 日）

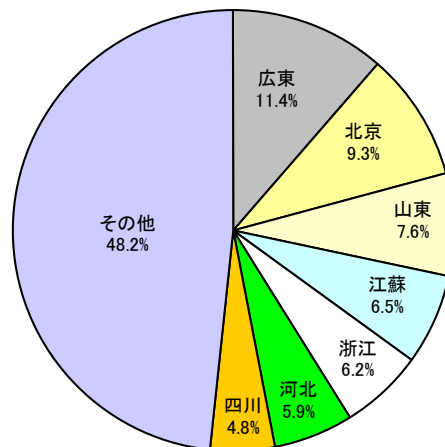
<sup>20</sup> 『現代自の広州合弁に暗雲、交渉進まず』（「NNA」 06 年 1 月 18 日）

図表 3 自家用車普及率 (2004 年)



(資料) 中国国家统计局「中国統計年鑑」

図表 4 乗用車保有台数 (2004 年)



(資料) CEICデータベース

一方、広大な国土を有する中国において、自動車産業の集積地が複数存在しても不思議ではないが、伝統的な有力集積地は上海市、天津市、湖北省などで、中国南部には存在しなかった。華東や華北で続々と非日系外資メーカーと地場国有企業との合弁が誕生するなか、日系メーカーが中国事業展開を検討するにあたり、広東省に高い関心が集まるようになる。

### c. ホンダの成功

広東省が自動車産業の新たな投資先として魅力的であったとしても、進出企業が市場開拓に成功しなければ、産業は集積しない。その意味でも、先駆者としてシェアを拡大してきたホンダの進出によるインパクトは非常に大きかったといえよう。「今日、広州が自動

車産業の新たな拠点になったのはひとえにプジョーの後を継いだホンダの努力による」<sup>21</sup>とされているほどである。

では、ホンダはなぜ成功したのだろうか。その要因についてホンダは、富裕層台頭に対応した適切なマーケティング、急増した個人ユーザー対応の体制構築、「モノづくり」の理念浸透の3点であると自己分析している（図表5）。また、ホンダがそれまでに二輪車メーカーとしてのブランドと生産体制を確立していたこともプラスに作用した模様だ<sup>22</sup>。

**図表 5 広州本田の成功要因**

- |  |
|--|
| <ol style="list-style-type: none"><li>1. マーケティング戦略が中国の市場ニーズとマッチ<br/>改革開放や市場経済化に伴い出現した富裕層をターゲットに、最新型米国仕様をベースとした「アコード」を投入。経済発展のなか、販売を順調に拡大することができた。</li><li>2. 個人ユーザー急増への対応に成功<br/>従来の主力ユーザーは官公庁、外資企業、タクシーなどの組織であったが、個人ユーザーが過半を占めるまでに急成長。メンテナンスなどのアフターサービスが、より重要なものとなったが、この変化にすばやく対応する体制作りを推進。具体的には（1）販売、（2）アフターサービス、（3）部品提供、（4）情報提供という「四位一体」のサービスが出来る販売店の展開に注力。</li><li>3. ホンダの「モノづくり」の理念が、現地パートナー・従業員に浸透、共有できた<br/>工場の品質改善運動をはじめとしたモノづくりの基本を強く従業員に意識させることで、高品質、高生産性を維持。また工場においては、現地の汚水処理基準より遥かに厳しい基準を適用し、クリーンな工場を作り上げるなど、地域に根付いた事業展開を推進。</li></ol> |
|--|

（資料）本田技研工業「アニュアルレポート 2003」から、一部修正しつつ抜粋。

<sup>21</sup> 丸川・高山（2005）より抜粋。

<sup>22</sup> 広州本田の門脇総経理（当時）は次のように語っている。「ホンダが二輪車から出発したメーカーであることのありがたさを、われわれは中国で思い知らされました。二輪車の名声、二輪車の協力工場が中国に出てきていなければ、われわれは立ち行きませんでした。そして、二輪車の技術が四輪車の基礎になっていることも思い出させてくれました。そして、ここがトヨタとはちがう、ホンダの強みなのだ」（加藤 [2004]、225 ページ）。

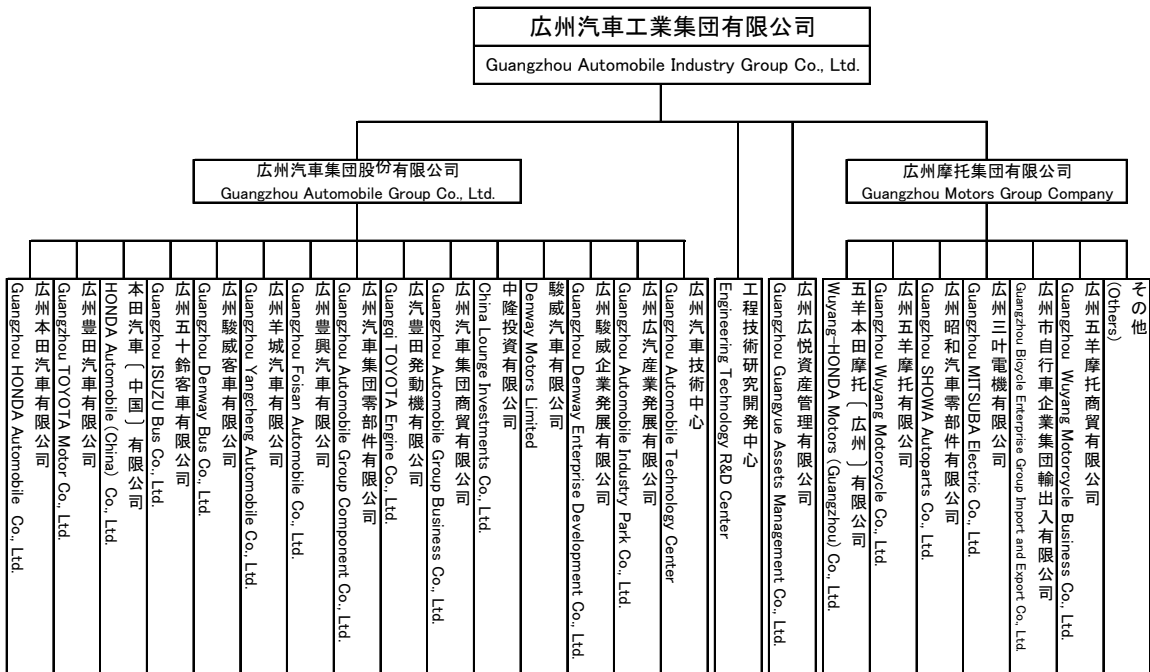
#### 4. 広州市近郊の自動車メーカーの概要

ここでは、広州市で日系企業の主要な合弁相手となっている広州汽車グループと東風汽車グループ、そして日系各社について、その概要をみてゆきたい。

##### (1) 広州汽車グループ（広州汽車工業集团有限公司）

広州汽車グループは広州市政府系のメーカーで、二輪車製造で実績があった広州五羊集団との統合を経たこともあり、傘下に非常に多数の企業を抱える（図表6）。同グループの歴史は古く、その前身の発足は48年にまで遡る。74年に自動車（バス）組立工場を発足させたとしているが（図表7）、自動車メーカーとしては比較的弱小な存在であったといえよう。プジョーとの合弁が成功しなかったことからわかる通り、乗用車メーカーの経営に関して豊富な経験があったとは考えにくく、また、同グループ内ではバスなどを生産していたに過ぎない。現在、広州市における自動車産業において中心的な存在となったが、これは多分に日系自動車メーカーとの合弁を契機とするものといえよう。

図表 6 広州汽車グループ各社



(注)あくまで概念図であり、実際の出資関係は複雑。  
 (資料)広州汽車工業集团Webサイト、一部修正

図表 7 広州汽車グループの略史

| 年  | 月  | 日  | 主なできごと                                  |
|----|----|----|---|
| 48 | 11 |    | 広州汽車製造工場の前身となる同生機器工場発足                  |
| 49 | 10 | 16 | 広州広客汽車企業集団の前身となる広州第一汽車修理工場発足            |
| 58 | 11 | 28 | 広州羊城汽車工場の前身となる広州第二機器製造社発足               |
| 74 | 1  | 1  | 広東省客車工場の前身となる広東省第一汽車制配工場発足              |
| 85 | 10 | 1  | 広州汽車製造とプジョー、広州標致汽車有限公司を発足               |
| 92 | 8  | 1  | 五羊一本田摩托（広州）有限公司発足                       |
| 93 | 2  | 22 | 系列の駿威汽車有限公司が香港取引所に上場                    |
|    | 12 | 9  | 広州南華客車の前身となる広州市小汽車修理工場発足                |
| 97 | 6  | 6  | 広州汽車集団有限公司発足、広州汽車グループ創立                 |
|    | 11 | 11 | プジョー、広州標致への出資分を広州汽車グループの駿威汽車に売却することで合意  |
| 98 | 7  | 1  | セダン部門を再編、広州本田汽車有限公司発足                   |
| 00 | 3  | 6  | 広州五十鈴客車有限公司発足                           |
|    | 6  | 8  | 広州汽車集団有限公司と広州五羊集団有限公司を統合、広州汽車工業集団有限公司発足 |
| 03 | 9  | 8  | 本田汽車（中国）有限公司発足                          |
| 04 | 2  | 25 | 広汽豊田発動機有限公司発足                           |
|    | 9  | 6  | 広州豊田汽車有限公司発足                            |
| 05 | 6  | 21 | 広州汽車グループと現代自動車、商用車プロジェクトに関する協定に調印       |
|    |    | 28 | 広州汽車集団有限公司、株式会社化（広州汽車集団股份有限公司）          |

（資料）広州汽車工業集団 Web サイトの原文を訳出、一部情報は日経産業新聞（85年7月16日）、ロイター通信（97年11月10日）を参考にした。

現在、ホンダとの合弁である広州本田で乗用車を生産しているほか、いすゞとの合弁である広州五十鈴客車でバス、トヨタとの合弁である広汽豊田発動機でエンジンを、それぞれ生産している。また、06年にトヨタとの合弁である広州豊田で乗用車の生産を開始したほか、05年には韓国の現代自動車とのあいだでも商用車の合弁生産を行なうことで合意している。

なお広州汽車グループは、06年3月に06～10年における事業計画を発表した。これによると、05年の自動車生産台数実績は24万8千台（販売台数24万6,800台）、売上高428億9,900万元であったが、10年には生産台数133万台、売上高2,000億元を計画し、3大自動車メーカーである中国第一汽車グループ（販売台数200万台）、上海汽車グループ（同200万台）、東風汽車グループ（同160万台）<sup>23</sup>に次ぐ業界第4位の自動車メーカーグループを目指すとしている<sup>24</sup>。ちなみに05年時点では、広州汽車グループは、3大自

<sup>23</sup> これはあくまで広州汽車グループの見方であり、後に出てくる東風汽車グループの目標生産台数とは一致しない。

<sup>24</sup> 『業界4位目指す、広汽の11・5計画』（NNA 06年3月9日）、"Guangzhou Auto plans international approach for share float" (*South China Morning Post*, 06年3月10日)などのデータを引用。

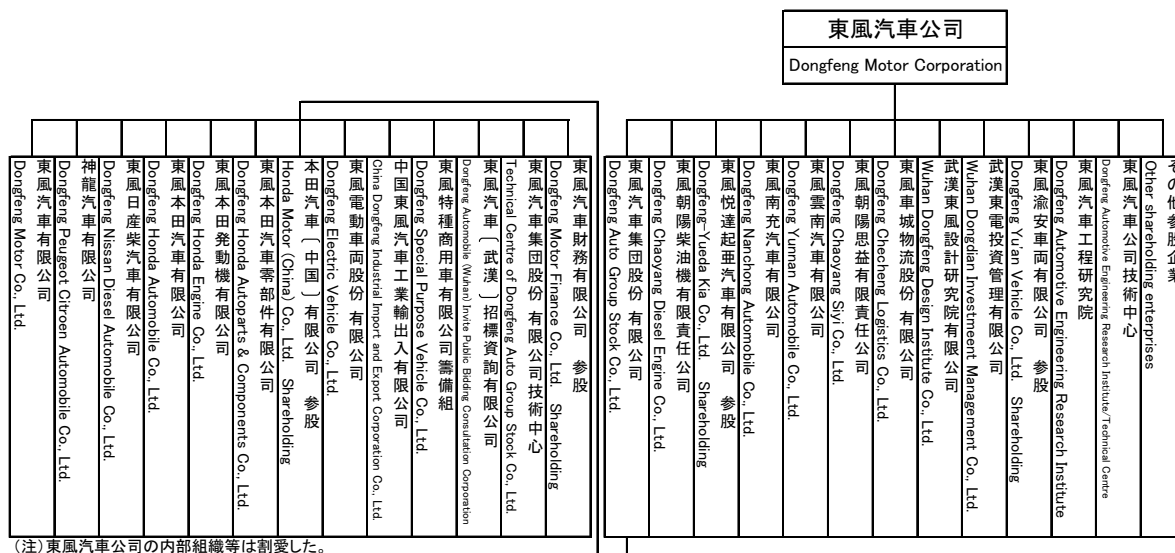


動車メーカー、長安汽車、及び北京汽車に次ぐ第6位である<sup>25</sup>。10年における目標生産台数 133 万台の内訳は、広州本田 50 万台、広州豊田 40 万台、及び広州五十鈴など商用車 23 万台としている<sup>26</sup>。また、全国的な知名度を得た自主ブランド車の開発も計画している。

## (2) 東風汽車グループ（東風汽車公司）

69年に設立された東風汽車グループは、中国3大自動車メーカーの一角を占める有力な国策企業集団であり、もともとの主力製品は商用車であった。その組織は巨大で（図表8）、全国にネットワークを持ち、日産以外にホンダ、シトロエン（92年）、現代傘下の起亜（01年）との合弁事業を有する。

図表 8 東風汽車グループ各社



（注）東風汽車公司內部組織等は割愛した。  
（資料）東風汽車公司Webサイト

東風汽車グループの母体となる「二汽」（第二汽車製造廠）の設立は 67 年で、「一汽」（中国第一汽車）に次ぐ名門といえる。ただし、主たる合弁相手であったシトロエンは、フォルクスワーゲンなどと比べると乗用車メーカーとしてやや力強さに欠ける面があったのだろう。3大自動車メーカーではあるが東風汽車グループは乗用車分野においては比較的目的立たず、一時シェアの落ち込みに悩まされていた。しかし、財務リストラ、日産や本田との合弁事業の開始、長く低迷していたシトロエンとの合弁事業の再建などを次々と実行に移し、近年は攻めの経営姿勢に転じてきた。05年の生産台数は 86.6 万台だが、10年

<sup>25</sup> 『05年国内十大メーカー販売台数、奇瑞、吉利が健闘』（中国情報局 News06年1月16日）。なお中国における自動車の生産台数の順位は、中国側グループの順位、外資側グループの順位、個別合弁会社・事業会社の順位という3種類が発表されているが、ここで言及しているのは中国側グループの順位である。他の2者については後に触れる。

<sup>26</sup> 残りの20万台については報じられていないが、後述する本田汽車（中国）などを加えたか、あるいは自主ブランド乗用車の生産を目指すということであろう。

までに 215 万台への増産を目指すという<sup>27</sup>。

東風汽車グループは全国に巨大なネットワークを持つとはいえ、もともと湖北省を地盤とする企業であり、現在でも同省の武漢市、襄樊（じょうはん）市、十堰（じゅうえん）市などに主要拠点が存在する。しかし、ホンダとの合弁で 94 年に自動車部品メーカーである東風本田汽車零部点を広東省の惠州市に設立するなど、日系企業との関連で広東省との結びつきを深めてきた。

### (3) ホンダ

ホンダは広州汽車グループの新たな合弁相手として広東省・広州市に進出することになったが、それまでも広州とは長期にわたる事業面での関わりがあった。

80 年代、香港企業からの打診に応じる形で広州市にアコードのタクシーを 100 台納入しているが、ホンダの狙いは、これらのタクシーのアフターケアを行なうことで、中国市場開拓のための事実上のテスト走行を行なうこともあった模様である。87 年には、広州市内でアコードによるテスト走行を行なっている<sup>28</sup>。

92 年には、後（00 年）に広州汽車グループとなる広州五羊集団（現在の広州摩托集団）と、二輪生産の合弁企業である五羊一本田摩托（広州）を設立した。また 93 年、広州汽車グループに名を連ねるトラックメーカーの広州羊城汽車とのあいだで、SKD（セミノックダウン）方式による乗用車（シビック）生産で合意している。このプロジェクトが順調に進展していれば、ホンダはさらに早い段階で中国での乗用車生産に乗り出せたはずだが、地方政府主導のプロジェクトであったことから中央政府の認可がなかなか下りなかった<sup>29</sup>。

このため翌年、同プロジェクトの推進を見合わせることを決めるとともに合弁相手を国策企業の東風汽車グループに変更、94 年に中国初となる外資系の輸出部品生産拠点<sup>30</sup>を同グループとの合弁で設立し、将来的には完成車生産を目指すこととなった<sup>31</sup>。この輸出品の生産拠点（東風本田汽車零部点）は、先述の通り珠江デルタにある惠州市に立地している。このように、ホンダは広州汽車グループとの乗用車生産の合弁が決まる前から広東省珠江デルタ地域にかなりの土地勘があり<sup>32</sup>、こうした実績が中国政府に評価され、また

<sup>27</sup> 『东风汽车计划五年后年总产能提升到逾 200 万辆』（「中国新闻网」05 年 12 月 14 日）

<sup>28</sup> これら 80 年代におけるホンダと広州市との関わりについては、峰（2003）を参照。

<sup>29</sup> “Start-up of Honda China car plant delayed” (*Reuters News*, 93 年 11 月 2 日)

<sup>30</sup> “Honda Motor Co. will be the first foreign carmaker to set up a parts” (*Automotive News*, 94 年 10 月 17 日)

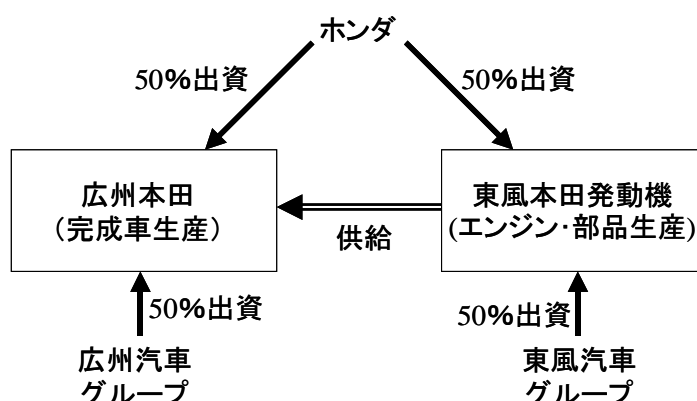
<sup>31</sup> この経緯については、『本田、中国生産を検討、乗用車、現地企業に出資へ』（「日本経済新聞」94 年 6 月 4 日）を参照。

<sup>32</sup> 広州本田の門脇総経理（当時）は、次のように語っている。「三年で赤字企業を黒字転換させたとか、中国に進出した最大の勝ち組企業とか、いまはいろいろもてはやされていますが、やはり、ホンダがずっと以前から二輪車の現地生産をやってきたことが、比較的順調にきた最大の要因だと思います。生産側のノウハウ、マネジメントでの経験、蓄積が他所さんとはちがいますから。それは一から始めるところよりはアドバンテージがあったはず」（加藤 [2004]、165 ページ）。

ホンダにとっては進出検討の判断に役立ったという側面があっただろう。

#### a. 広州本田

東風汽車グループとの合弁による自動車生産にいたる以前に、先述の通り広州汽車グループから合弁プロジェクトを持ちかけられた。ホンダは、これまでの東風汽車グループとの関係もあって困難な決断を迫られた模様だが、結局同グループにも出資を仰ぐ形で広州での合弁を受け入れた。具体的には、完成車の生産は広州汽車グループとの合弁、エンジン等の生産・供給は東風汽車グループとの合弁という形となった。



旧型車種の生産にこだわった結果事業が行き詰まった広州標致と異なり、当初の生産車種は最新型のアコードに決定された。アコードは 92 年から対中輸出されており、広州本田発足以前から、中国市場におけるホンダの主力車種となっていた。また中国市場に輸出されていたアコードは、当初は途上国仕様であったが、94 年にはすでに革張り高級仕様車種に切り替えられていたという<sup>33</sup>。広州本田生産開始時（99 年）の生産能力は年間 3 万台であったが、すぐに需要に供給が追い付かない状況となった。

生産能力はその後順次拡大されて現在は年間 24 万台となっており、建設中の第二工場が完成する 06 年後半には 36 万台となる<sup>34</sup>。現在、資本金は 1 億 3,994 万ドル（創業時から変わらず）、従業員数は約 5,000 人<sup>35</sup>。05 年の販売台数は前年比 13.9%増の 23 万台で、内訳はアコードが 11.3 万台、オデッセイが 2.8 万台、フィットが 8.9 万台である<sup>36</sup>。す

<sup>33</sup> 広州本田の門脇総経理（当時）は次のように語っている。「途上国だから、“輸出するクルマの仕様はお粗末でよい”なんていう論理は、まったくビジネスの根拠を持たない人間が考える先入観に過ぎない。中国でアコードに乗っていただいているお客さまは、皆さん所得水準の高い人たちです。そうしたお客さまは、何をお買い求めになるにしても、“そのクラスで一番良い商品”をお求めになっている。それが、アコードのお客さまなんです」（峰 [2003]、138 ページ）。

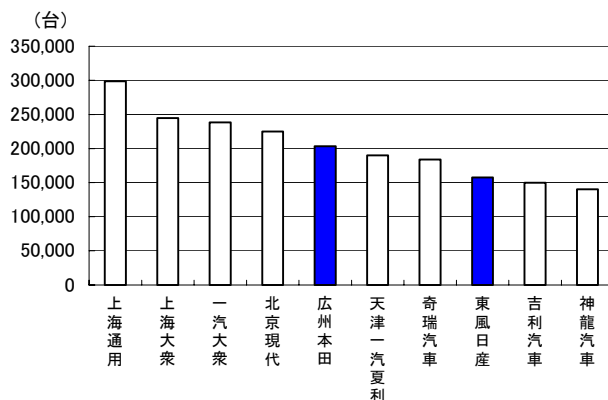
<sup>34</sup> 『広州本田、四輪車第二工場を建設』（ホンダプレスリリース、04 年 11 月 9 日）

<sup>35</sup> 『広州ホンダ アコード生産累計 50 万台を達成』（ホンダプレスリリース、06 年 6 月 27 日）

<sup>36</sup> 『広州本田、05 年の販売 13.9%増』（「NNA」06 年 1 月 4 日）

にアコードの部品現地調達率は76%に達している<sup>37</sup>。現在、乗用車販売台数で中国第5位（図表9）、シェア7.4%である。また、生産額・売上高で広東省第2位の大企業となるに至っており（図表10）。06年は、さらに前年比13%増の26万台の販売を目指している<sup>38</sup>。

図表9 メーカー別乗用車販売台数（2005年）



(注)データは中国自動車工業協会まとめ。  
(資料)フジサンケイビジネスアイ(06年1月23日)

図表10 広東省のトップ50企業に名を連ねる日系自動車メーカー（2004年）

(単位:億元)

|                  | 純固定資産額 |       | 生産額 |       | 売上高 |       |
|------------------|--------|-------|-----|-------|-----|-------|
|                  | 順位     | 金額    | 順位  | 金額    | 順位  | 金額    |
| 広州本田汽車有限公司       | 20     | 36.9  | 2   | 325.9 | 2   | 318.2 |
| 東風汽車有限公司乗用車公司    | —      | —     | 21  | 113.9 | 25  | 107.1 |
| 東風本田発動機有限公司      | —      | —     | 27  | 101.0 | 29  | 100.1 |
| 参考               |        |       |     |       |     |       |
| 嶺澳核電有限公司         | 1      | 242.2 | 49  | 50.4  | —   | —     |
| 長城国際信息產品(深圳)有限公司 | —      | —     | 1   | 496.9 | 1   | 467.2 |

(注)東風汽車有限公司乗用車公司是、現在の東風日産。  
(資料)広東省統計局「広東統計年鑑」

なお05年12月、広州本田は06年型アコードを当初計画よりも前倒しで投入、価格は旧モデルから据え置き、アコードのシェア切り崩しを図る競合他社に対抗する<sup>39</sup>。また06年3月にはシティ（日本ではフィットアリア）を発表、4月に発売を開始した。排気量は1,300cc・1,500ccで、価格を9.68～12.48万元に抑えることでミドルクラスの市場開拓を

<sup>37</sup> 『中国経済、高付加価値型に——貿易黒字、昨年1000億ドル、ハイテク輸出急増』（「日本経済新聞」06年1月12日）

<sup>38</sup> 『広州本田、05年の販売13.9%増』（「NNA」06年1月4日）

<sup>39</sup> 『広州ホンダ、アコード06年モデルを前倒し発売』（「人民網日本語版」05年12月29日）

本格化する<sup>40</sup>。

#### **b. 本田汽車（中国）**

広州におけるアコードの生産で大成功を収めた本田は、乗用車生産計画の第2弾として03年5月、欧州・アジア向け輸出専用の新たな合弁企業の設置を決め、同年9月に本田汽車（中国）を広州で立ち上げた。広州本田等でこれまでに培ってきた生産ノウハウ、調達ネットワークを活用するという<sup>41</sup>。05年4月にジャズの生産を開始、同年6月に輸出を開始した。全量がドイツなど欧州向けの輸出で、乗用車の欧州向け輸出を本格化させる初の中国内企業となった。

輸出専用ということもあって、出資比率はホンダ側が65%と外資が初めて過半を占めることが許可され、他に広州汽車グループが25%、東風汽車グループが10%となっている。資本金は8,200万ドル、従業員数は600名である。生産能力は年間5万台であり、05年の生産台数である3,500台と比べると、まだ大きな余力がある。

#### **(4) 日産**

ホンダと同様、日産も東風汽車グループとの協力関係は長い。93年に同グループの鄭州軽型自動車などの合弁で、河南省に鄭州日産汽車を設立、ピックアップトラックの生産を行ってきた。ただ、当初の日産の出資比率は5%に過ぎず、また事業規模も大きなものではなかった。このプロジェクトは広東省との関連は薄い。

広東省との関係で日産の名前が登場するのは98年1月で、RVのクエストをフォードと共同生産委託する計画があると報じられた<sup>42</sup>。その生産委託先・技術供与先は公安部系の現金輸送車・パトカーなどのメーカーである広州京安雲豹汽車で、同社の本拠地こそ、まさに今日、日産の城下町的色彩を強めている広州市花都区であった。ただこの計画は、その後ほとんど報じられなくなってしまう。

その後、東風汽車グループは99年8月、乗用車の生産認可を獲得、00年3月に広州京安雲豹汽車と共同で広東省深圳市に風神汽車を設立した。湖北省の襄樊工場を生産拠点とし、これに日産が技術協力する形で、同年4月から風神1号（ブルーバード）の生産を開始した。同年11月に、日産系で台湾を本拠とする裕隆汽車が風神汽車に25%を出資し、日産はこの乗用車生産事業との関わりを深めた。01年7月に広州京安雲豹汽車は保有する風神汽車株式を東風汽車グループに売却、同年12月に風神汽車は広州工場を設立し、社

---

<sup>40</sup> 『广本发布第4子品牌思迪 CITY 新车4月上市』（「新浪汽車」06年3月22日）、『广本思迪下线最低价9.68万 将在4月8日上市』（「京華時報」06年3月30日）。

<sup>41</sup> 『Honda、中国輸出用乗用車新工場の稼働開始へ向け、本格準備を開始』（ホンダプレスリリース、03年5月29日）

<sup>42</sup> 『日産・フォード、中国でRV共同生産——委託方式今春にも、日米から部品送り』（「日本経済新聞」98年1月1日）

名を廣州風神汽車に改めた<sup>43</sup>。これにより、名実共に広東省・廣州市の企業としての体裁が整った。

そして 02 年 9 月、日産と東風汽車グループは、商用車と乗用車を生産する新会社を設立することを柱とする包括業務提携締結を発表した。新会社の資本金は約 20 億ドル、出資比率は東風 50%・日産 50%で、東風本体の商用車事業を包含する。社名は「東風汽車有限公司」だが、商用車部門が東風ブランドとなるのに対し、廣州風神汽車を母体とする乗用車部門は日産ブランドとなった。新会社の登記上の本社は湖北省武漢市であり、前述の湖北省襄樊市にある生産拠点も存続しているが、04 年 5 月に年産 15 万台の能力を有する花都新工場が操業を開始したことで、現在の主力生産拠点は広東省廣州市となっている。現在、襄樊工場ではティアナとフーガを、廣州工場ではブルーバード、サニー、ティエダを生産している。ティアナの販売が好調に推移したことなどから、乗用車市場において東風日産は著しい躍進をみせている。05 年の販売台数は合計 16 万台弱で、メーカー別では 8 位である（図表 9）。また外資系列毎の乗用車生産・販売台数をみると、日産は 05 年に前年比 159%増を記録、トヨタを上回る 6 位となっている（図表 11）。また、廣州本田には及ばないものの、広東省の生産額・売上高トップ 50 企業の中位に名を連ねている（図表 10）。

図表 11 外資系メーカーグループの乗用車生産・販売台数（2005 年）

|            | 生産      |        |        | 販売      |        |        |
|------------|---------|--------|--------|---------|--------|--------|
|            | 台数      | 前年比(%) | シェア(%) | 台数      | 前年比(%) | シェア(%) |
| フォルクスワーゲン  | 478,533 | ▲ 24   | 17     | 558,517 | ▲ 15   | 19     |
| 現代起亜       | 326,859 | 56     | 12     | 330,279 | 62     | 12     |
| GM         | 334,337 | 45     | 12     | 325,074 | 40     | 11     |
| ホンダ        | 203,703 | 10     | 7      | 203,223 | 10     | 7      |
| フォード       | 170,877 | 23     | 6      | 174,038 | 28     | 6      |
| 日産         | 164,766 | 159    | 6      | 157,516 | 159    | 5      |
| プジョー・シトロエン | 141,432 | 60     | 5      | 140,399 | 58     | 5      |
| トヨタ        | 130,665 | 57     | 5      | 135,542 | 76     | 5      |
| スズキ        | 120,654 | ▲ 5    | 4      | 118,061 | ▲ 10   | 4      |
| フィアット      | 32,669  | 37     | 1      | 33,006  | 24     | 1      |

（資料）NNA(06年2月28日)

06 年後半にブルーバード・シルフィを投入することを受け、06 年の販売計画は 20 万台に設定<sup>44</sup>。07 年の販売計画は 30 万台<sup>45</sup>で、計画実現に向け廣州工場の生産能力を 06 年末までに 27 万台まで拡張<sup>46</sup>、従業員もこれまでの 6 千人から 7 千人に増やす<sup>47</sup>。07 年央にはインフィニティ・ブランドの高級車を発売し、07 年中には主要都市に販売・サービスネッ

<sup>43</sup> この間の経緯については、横田（2003）に詳しい。

<sup>44</sup> 『シルフィ投入で 20 万台販売へ、東風汽車』（「NNA」06 年 1 月 10 日）

<sup>45</sup> 『東風汽車有限公司、武漢に本社機能を移転』（日産プレスリリース、06 年 6 月 21 日）

<sup>46</sup> 『日産の中国合弁会社、東風日産の新エンジン工場が完成 合わせて花都乗用車生産工場の年間生産能力を 27 万台に拡大』（日産プレスリリース、06 年 2 月 28 日）

<sup>47</sup> 『东风日产乘用车发布 2006 年事业计划』（「大洋網」06 年 3 月 1 日）。

トワークを構築する計画となっている<sup>48</sup>。また 06 年 3 月には、東風汽車は広州市花都区でエンジンの生産を開始、さらに約 4 千万ドルを投じて建設を進めていた R&D 拠点の東風日産乗用車開発センターも竣工した<sup>49</sup>。花都はまさに日産城下町の色彩を強めている。

なお、東風汽車の乗用車部門は「東風汽車有限公司乗用車公司」と呼ばれていたが、05 年に「東風日産乗用車公司」に変更され、社名にも「日産」が冠されることとなった（東風日産）。同社によれば、名前が変わるだけであり、その他に一切変更はないという<sup>50</sup>。

## (5) トヨタ

ホンダ・日産が広東省や広州市での事業に比較的長く関わってきたのに対し、成都市や天津市などで事業を行ってきたトヨタは、同地でのなじみが薄かったと言えよう。このため、トヨタが広州自動車グループと合弁を計画していることが 03 年 7 月に明らかになると、驚きをもって受け止められた。既に中国北部に拠点をもち、南部にも足がかりを築きたいトヨタと、広州を自動車産業の一大拠点に育てたいとする広州市側の意向が一致したということであろう。同年 11 月に中国政府から事業認可が下り、トヨタの進出が正式に決まった。

最初の合弁は 04 年 2 月に設立されたエンジン生産の広汽豊田発動機で、資本金は約 1 億 3 千万ドル、出資比率はトヨタが 70%、広州自動車グループが 30%となっている<sup>51</sup>。立地は広州市南沙開発区で、花都が日産城下町となったのに対し、南沙は現在トヨタ城下町となりつつある。従業員数は 530 人で、05 年 1 月にエンジン部品の生産を、05 年 10 月にエンジンの生産を開始、製品は当初全量が日本に輸出された<sup>52</sup>。生産能力は年産 30 万基だが、50 万基に増強されることが 05 年 10 月に決まり<sup>53</sup>、製品は中国内の自動車生産拠点にも供給されることになる。これにより、資本金は約 2 億ドルとなる。

また、04 年 9 月、広州自動車グループとの 50%ずつの出資（資本金 1 億 4～5 千万ドル程度）により、広州豊田汽車を設立した。06 年から生産を開始し、10 万台の生産能力を有する。総投資額は約 4 億 3 千万ドル<sup>54</sup>で、生産開始時点の従業員数は約 2,100 人である<sup>55</sup>。広汽豊田発動機から供給されたエンジンを用い、カムリを生産する。初年度の販売目標 5 万台・生産見通しは 5～6 万台<sup>56</sup>、部材の国産化率は 70%<sup>57</sup>になるという。車種から判断

---

48 “Nissan Accelerates Steps to Enter China”（「中国網」06 年 2 月 22 日）

49 『华南最大汽车技术中心昨在广州启用』（「広州日報」06 年 3 月 21 日）

50 『东风有限改名东风日产 秋季还有一款新车上市』（「北京青年報」05 年 3 月 30 日）

51 『トヨタと広汽集団、中国でエンジン合弁生産会社を設立、鋳入れ式を実施』（トヨタプレスリリース、04 年 2 月 25 日）

52 『広汽トヨタエンジン、AZ エンジンの生産を開始』（トヨタプレスリリース、05 年 11 月 22 日）

53 『トヨタ、エンジン生産増強 広州合弁にライン新設、販売増に対応』（「フジサンケイビジネスアイ」05 年 10 月 19 日）

54 『広汽集団とトヨタ、中国広州での車両合弁生産・販売会社を設立』（トヨタプレスリリース、04 年 9 月 6 日）

55 『広州トヨタ、カムリの生産を開始』（トヨタプレスリリース、06 年 5 月 23 日）

56 『広州トヨタの国産「カムリ」、5 月に販売へ』（「人民網日本語版」06 年 1 月 19 日）、『广汽丰田

すると、ホンダのアコードとは真正面から競合することになる。トヨタに先んじて広州汽車グループとの協調関係を深めてきたホンダは、部品生産の集積が進むためトヨタの進出を歓迎するとの意向を表明したが<sup>58</sup>、同社との激戦となるのは必至であろう。06年10月から生産能力を年20万台とし、07年にはヴィッツの生産を開始する計画もある<sup>59</sup>。

さらに広州豊田は06年5月、数億ドル（200～300億円）を追加投資し、広州に第二工場を設立することを発表した。09年に稼動し、ハイランダーなど多目的スポーツ車を年間10万台生産する<sup>60</sup>。

## (6) いすゞ

いすゞは、慶鈴汽車との協力により重慶市や江西省でトラックを主体に生産を行ってきたが、00年2月に広州汽車との合弁で広州五十鈴客車を設立、日本企業として初のバス合弁生産に乗り出した。なお、乗用車の生産ではあまり実績がなかった広州汽車グループだが、バスの生産では当時生産台数国内5位で、合弁成立前からそれなりの実績を積み上げていた。

出資比率は、いすゞが49%、広州汽車グループが51%である。生産車種は観光バスの「ガーラ」「ガーラミオ」などで、生産能力は年間1,000台。現在の資本金は約4,700万ドル、従業員数496人となっている<sup>61</sup>。

## (7) 日系部品メーカー

00年までを振り返ると、「自動車産業不毛の地」であったことから、日系部品メーカーの進出はあまり多くなかった。本調査において確認できた範囲では、フジクラによる生産拠点設立が最も古く、92年となっている（巻末参考資料1）。ワイヤーハーネスという労働集約型製品の工場であり、低労働コストの活用を目指した進出案件であろう。同年にホンダが二輪車の合弁会社を設立しており、これに歩調を合わせる形でショーワ、ケーヒンといったホンダを主要取引先とする部品メーカーも比較的早い段階で広東省に進出している。98年に広州本田が設立されると、ホンダを主要取引先とするミツバが99年にワイパー等の生産拠点を設立した。これらのケースを除けば、進出当初はどちらかといえば電子・電機産業など自動車産業以外への販売を目指し、後に自動車関連製品の生産にも力を入れるようになった企業が目立つ。いずれにせよ、00年頃までの進出件数は多くない。

しかし、広州本田の生産が順調に拡大すると02年頃から状況は一変、広州市や中山市

---

称不参与价格战 国产凯美瑞定价成迷』（「新京報網絡版」06年1月23日）

<sup>57</sup> 『广州丰田全国秘建网络 广州 TOYOTA 店达到 104 家』（「重慶晨報」05年12月6日）

<sup>58</sup> 『広州本田汽車・門脇轟二総経理に聞く トヨタの広州進出歓迎』（「中日新聞」03年11月28日）

<sup>59</sup> 『トヨタ、広州工場の生産能力倍増』（「日本経済新聞」06年6月16日）

<sup>60</sup> 『トヨタ、広州に新工場 2009年稼動 中国生産90万台に』（「日本経済新聞」06年5月20日）。新工場の稼動により、10年までにシェア10%を目指す方針と報じられた。

<sup>61</sup> これらの情報は、いすゞのウェブサイトより引用。



などで日系企業の進出案件が急激に増え始めた。現在では、カルソニックカンセイ、デンソーなど日産系・トヨタ系も含め、ほとんどの有力一次サプライヤーは広東省に出揃った。この結果、広州は「中国のデトロイト」の様相を呈してきている。最近では、先行して部品メーカーが集積した広州市だけではなく、投資誘致に熱心な佛山市への進出案件もかなり多くなっている。現地ヒアリングによれば、これまでのところ広州市と周辺市を結ぶ道路は、一部を除き、さほど渋滞しておらず、物流に大きな支障は出ていない模様だ。広東省に進出した日系自動車部品メーカー数について正確な統計はないが、日本自動車部品工業会による05年11月時点の調査として報じられたところによれば73社で、天津市の44社、江蘇省の43社、上海市の33社などを大きく引き離し、中国の省・直轄市のなかでトップに立っている<sup>62</sup>。数え方によっては200社<sup>63</sup>にもものぼるとの見方もあるが、いずれにせよ、部品供給能力は足りないとされている。

一般に部品メーカーの海外直接投資は、個別事業の採算性に加えて、完成車メーカーとの総合的・長期的な取引関係を重視して行なうこともあるとされる。しかし、広州の場合は完成車メーカー各社の生産・販売が順調であることから部品需要も強い。現地ヒアリングにもよれば、進出にあたっての設備投資償却負担による違いはあるものの、他の海外投資案件と比べ短期間で単体プロジェクトの採算性を確保できている模様である。また、現状では生産車種が比較的少ないことも、採算性確保に資していると推察される。なお、完成車メーカーの増産に伴う部品の安定調達ニーズもあって、広東省においても、系列を超えた取引が一部で行なわれている。

部品メーカーにとっては現在の好調な内販に対応することが重要な事業戦略であり、進出後の歴史が古い部品メーカーなど一部の例外を除き、現時点では輸出に積極的に取り組む動きは目立たない。また、欧米系自動車メーカーへあえて拮抗を図る必要性も低い。

---

<sup>62</sup> 『预言中国成最大汽车生产国 日本汽车厂商蜂拥华南』（「21世紀経済報道」06年4月18日）

<sup>63</sup> 『広州で自動車関連の集積進むー第2の華南ブームかー』（「通商弘報」06年4月5日）

## 5. 自動車産業集積と経済・産業構造

ここでは、自動車産業の集積が進んだことにより、経済・産業構造にどのような影響が及んでいるかについてみたい。

### (1) 産業構造

広東省で最大の製造業は、深圳・東莞を中心とする電子（情報機械）産業で、鉱工業生産に占めるシェアも依然として高いペースで伸びつづけている（図表 12）。自動車産業は、現時点ではわずかなシェアを占めているに過ぎず、ここ数年の間に両者の立場が逆転することはなさそうである。

図表 12 広東省の鉱工業生産額に占める主要産業の割合

(単位: %)

|         | 00    | 01    | 02    | 03    | 04    |
|---------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 鉱工業総生産額 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |
| 九大産業    | 71.5  | 72.5  | 73.4  | 75.1  | 75.1  |
| 三大新興産業  | 43.3  | 45.4  | 47.6  | 51.2  | 51.4  |
| 電子情報機械  | 19.4  | 22.2  | 25.4  | 27.6  | 27.9  |
| 電気機械等   | 13.0  | 13.1  | 12.7  | 14.1  | 14.3  |
| 石油・化学   | 10.9  | 10.2  | 9.5   | 9.5   | 9.2   |
| 三大伝統産業  | 21.2  | 19.7  | 18.6  | 16.8  | 16.6  |
| 繊維・衣類   | 9.8   | 8.9   | 8.4   | 7.4   | 6.9   |
| 食品・飲料   | 6.4   | 6.2   | 5.9   | 5.4   | 5.8   |
| 建設材料    | 5.0   | 4.6   | 4.3   | 4.0   | 4.0   |
| 三大潜在力産業 | 7.1   | 7.4   | 7.2   | 7.1   | 7.0   |
| 木製品・紙   | 3.1   | 3.0   | 2.9   | 2.5   | 2.4   |
| 医薬品     | 1.5   | 1.5   | 1.3   | 1.1   | 0.9   |
| 自動車・二輪車 | 2.5   | 2.9   | 3.0   | 3.5   | 3.8   |
| 自動車     | 1.3   | 1.8   | 2.1   | 2.7   | 2.9   |
| 二輪車     | 1.2   | 1.1   | 0.9   | 0.8   | 0.8   |

(注) 1. 電機機械等には特殊用途機械を含む。

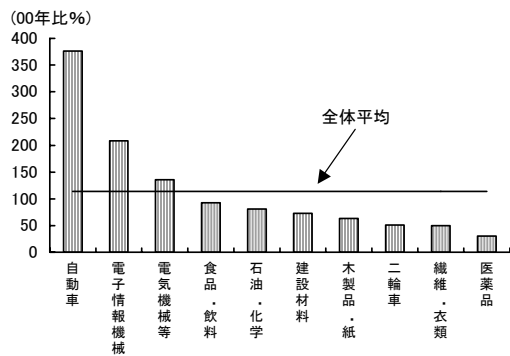
2. 集計対象は全国有企業と売上高500万元以上の非国有企業。

(資料) 広東省統計局「広東統計年鑑」

しかし、自動車産業は電子産業のかなり高い伸び率をはるかに上回るペースで伸びている（図表 13）。これほどまでの高いペースの伸びが長期間続くとは考えにくいだが、現時点で電子産業よりも伸びに勢いがあることは間違いない。

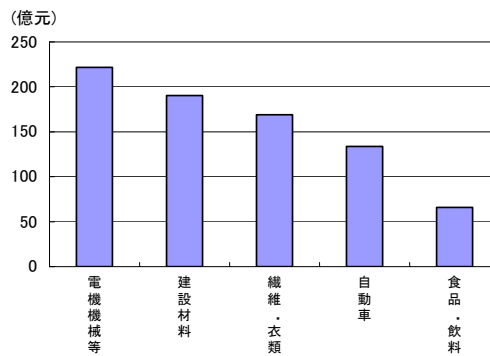
なお近年になり、一部の産業について業種別固定資産投資のデータも開示されるようになったが、これによると投資額については自動車産業はすでに上位の一角を占めるようになってきている（図表 14）。広州本田の第二工場稼働、東風汽車の能力拡張、広州豊田汽車の生産開始、これらに伴う部品産業の集積等を背景に、今後も当面ハイペースで成長し続ける可能性が高いとみられている。また、これらの投資が本格稼働すれば、生産額増加に大きく寄与することになる。

図表 13 広東省における主要鉱工業の生産額伸び率（2004年）



(注) 9大産業のうち自動車・二輪車は2つに分けた。  
 (資料) 広東省統計局「広東統計年鑑」

図表 14 広東省における業種別固定資産投資額（2005年）



(資料) 広東省統計局「2005年広東国民経済・社会发展統計公報」

広州市経済貿易委員会の研究によると、広州市における自動車生産台数は06年に50万台、08年に100万台、10年に130万台になると予測されている<sup>64</sup>。10年には自動車産業の生産額は2,000億元となり（05年は850億元）、うち自動車部品は800億元になる見通しという。深圳市と東莞市を中心とする労働集約型・輸出主導型の電子機械・事務機械産業と並び、広州市を中心とする資本集約型・内需主導型の自動車産業は、広東省経済を牽引する車の両輪となるであろう。

## (2) 新たな輸出産業としての自動車産業の出現

すでにみた通り、本田汽車（中国）は自動車先進国であるドイツ向けの乗用車輸出を開始、05年については輸出向けに3,500台を生産した。現地ヒアリングにもよれば、欧州に輸出された背景には、欧州のユーザーは価格にあった実用性を重視することにあるようだ。

本田汽車（中国）が生産する乗用車の単価は1台1.4万ドルと中国の乗用車平均販売単価の2倍にあたることもあり、生産が開始された05年には、早くも広州市の自動車輸出額は中国全都市のなかで最大になったという<sup>65</sup>。中国では、05年に初めて自動車輸出台数が輸入台数を上回ったが（図表15）、輸出平均単価が低いため、いまだに大幅な貿易赤字である。この状況が、短期間に急変するとは考えにくいだが、本田汽車（中国）の登場により少しずつ変わり始めるかもしれない。なお本田は、95年11月以来、前出の東風本田汽車零部件でアジア・日本への輸出用部品を生産してきた実績がある<sup>66</sup>。

<sup>64</sup> 『从数字看广州汽车工业 广州轿车产量全国第二』（「広州日報」06年2月10日）。なお10年の数値のみ「生産台数」ではなく「生産能力」と書かれている。

<sup>65</sup> 『广州汽车出口总额全国最大』（「広州日報」06年1月23日）

<sup>66</sup> 『ホンダ 中国での乗用車プロジェクトに関する基本協議書に調印』（ホンダプレスリリース、97年11月13日）

図表 15 中国の自動車輸出入（2005年）

|    | 台数 |         | 金額  |         |
|----|----|---------|-----|---------|
|    | 万台 | 前年比     | 億ドル | 前年比     |
| 輸出 | 17 | +120.5% | 16  | +158.4% |
| 輸入 | 16 | ▲8.0%   | 52  | +4.5%   |

（資料）『05年の自動車輸出、初めて輸入を上回る』（「人民網日本語版」06年2月10日）

05年時点で概ね、中国の自動車市場規模は年600万台弱、生産能力は年800万台<sup>67</sup>であり、200万台もの生産能力が過剰となっている。過剰生産能力の問題は商用車でとくに顕著だが、「乗用車についても確実に存在する」（現地ヒアリング）。現在、中国経済は順調な発展を遂げ、自動車市場も大きく拡大しているが、将来的に過剰供給能力の問題がさらに深刻化する可能性はかなり高い。そうした場合、一部の企業が輸出に本格的に取り組むことになるかもしれない。かつて通貨危機による国内市場の縮小に直面したタイでは、自動車輸出が試みられたものの、製品を輸出仕様に転換することは必ずしも容易ではなかったという<sup>68</sup>。

無論、本田汽車（中国）は当初から輸出を目的として設立されているので、将来的に過剰供給能力問題が浮上するかもしれない国内向け生産ラインとは同列には論じられない。本田汽車（中国）の出現は、技術力のある一流メーカーであれば、中国から先進国への乗用車輸出も可能になるという意味において、象徴的であるといえよう。

なお部品輸出については、「将来は一大輸出拠点となる可能性はあるが、総じて中国国内市場対応を優先している」、「生産コスト面で優位性があり、米国に輸出する動きもあるが、活発ではない」（現地ヒアリング）という状況である。東南アジアの自動車産業集積地であるタイと比べると、「外資系部品メーカーの技術力を比べると、タイと広州は同レベルか、あるいはタイが少し進んでいる。社会保障負担・税金などの企業負担を考えれば、生産コストはタイの方が安い<sup>69</sup>。タイの方が自由度が高く、有望である」（現地ヒアリング）との見方もある。タイ、広州が自動車産業のグローバルな部品生産基地となっていくかは注目にあたいする。

### (3) 日本の対中直接投資

かつて多くの日系企業は、安価な労働力を活用し、中国を先進国向け輸出製品の生産拠点と位置付けてきた。しかし最近では、中国市場が拡大するにつれ、内販市場の開拓を目指す企業の進出が主流になってきている。自動車メーカーは、内販市場のシェア獲得を狙

<sup>67</sup> 中国人民銀行『中国貨幣政策執行報告 二〇〇五年第四季度』

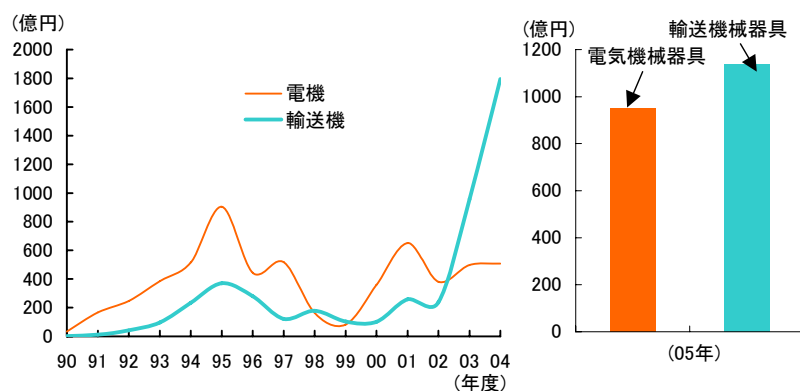
<sup>68</sup> 植田（2003）

<sup>69</sup> なお地場部品メーカーの製品は、品質はともかく、値段はタイ製品よりも安いという。

う企業の代表例であろう。

日本の対中直接投資は、製造業においては従来輸出を目的とした電機関連が最も多かった。しかし現在は、自動車関連が電機を凌駕するようになっている（図表 16）。これは広東省に限ったデータではないが、広州市に日本のビッグ3たるホンダ、日産、トヨタが相次いで完成車生産拠点を設立し、これに合わせて珠江デルタ地区に日系自動車部品・同関連メーカーが大挙して進出しつつあることが強く影響しているのは確実であろう。ちなみに自動車産業に限ったデータではないが、05年における日本から広東省への直接投資は前年比+79.1%<sup>70</sup>という大幅増となっている。

図表 16 電機・輸送機械の対中直接投資の推移



(注)04年度までは1億円以上案件の年度毎の届出ベース、05年は暦年の国際収支ベース。  
(資料)財務省

さて、デンソー、ショーワ、カルソニックカンセイなど、大手の一次サプライヤーはすでに広東省に出揃っている。とくに先行するホンダの場合、一次サプライヤーの集積はほぼ完了したと言われる。しかし、日本の自動車関連産業の対中直接投資が一服することはなかろう。理由は以下の通りである。

まず、完成車メーカーの能力拡張投資が、まだ暫く続きそうな情勢にある。市場への浸透で先行するホンダでさえ、現在の市場シェアは7%であり、まだ目標とする10%<sup>71</sup>には達していない。市場規模が拡大を続けていることもあり、今後も能力増強を目指すことは確実であろう。広州本田よりも進出が遅れた東風日産・広州豊田の場合、まだ能力増強の途上にあることは言うまでもなかろう。

次に、一次サプライヤーが生産拠点を設立したとはいえ、完成車の売れ行きが好調であるため、部品供給は現状でさえ不足する傾向にある。そのうえ、上述の通り完成車メーカーの能力拡張はまだ続く見通しであり、既進出部品メーカーもさらなる増産体制を整えると考えるのが妥当であろう。さらに付け加えるならば、二次サプライヤーの集積はまだ一

<sup>70</sup> 『2005年广东外商直接投资再创佳绩』（「広東省統計信息网」06年3月8日）

<sup>71</sup> 『本田不谋求收购和被收购——访本田技研所社长』（「深圳特区报」05年11月1日）

部に過ぎず、今後、進出が本格化する可能性がある。三次サプライヤーにとっては海外進出の判断はさらに慎重にならざるを得ないが、中国の自動車市場が順調に拡大すれば、やはり今後進出が始まる可能性がある。

無論、海外からの輸入により部品を安定調達するという考え方もある。実際、完成車メーカーや部品メーカーは、一定の部品や材料を主として日本から、一部タイなどからの輸入に依存している。しかし後述する通り、今後自動車の価格競争はいっそう熾烈になり、部材価格引き下げ圧力も強まる見通しである。一定量の生産規模が確保できれば、中長期的にはコスト面において現地生産の方が優れていることは言うまでもない。

また、地場部品メーカーからの調達を増やすという選択肢も考えられる。実際、日系メーカーのO/Bを採用することなどを通じて着実に実力をつけた一部地場部品メーカーは、完成車メーカーへの部品納入にかなり成功している模様だ。ただし、「地場部品メーカーは設備・技術・品質のレベルが未だ低く、日系が進出するしかない」（現地ヒアリング）との見方が一般的であり、現時点においては地場部品メーカーへの依存には限界がある。仮に地場部品メーカーからの調達が増えたとしても、「今後2～3年は、日本からの直接投資は確実に増える」（同）であろう。

労働力不足と賃金上昇が著しい広東省の珠江デルタ地域では、輸出を目的とした電機関連企業の進出は、今後ペースダウンする可能性を否定できない。しかし以上を考慮すると、少なくとも自動車関連メーカーの直接投資は、当面堅調に推移する可能性が高い。

#### **(4) 広東省の労働市場**

広東省では、若年女性ワーカーを中心に労働力が不足している。かつては深圳市や東莞市で不足がとくに顕著であったが、現在は珠江デルタ地域内の各市とも、多かれ少なかれ直面している問題である。このため、近年はワーカーの賃金上昇が顕著となっている。一方、自動車関連産業の場合、一般に従業員の男性比率が高い。このため同産業の集積は、若年女性ワーカー不足をいっそう深刻化させるという側面は弱いとみられるが、広東省の労働市場にどのような影響を及ぼすであろうか。

近年、広東省の求人倍率は概ね1倍近辺で推移してきたが、05年末時点では1.52倍という非常に高い水準まで上昇した。これまで不足が指摘されていた女性だけでなく、男性の求人倍率も1.25倍と1倍を大きく超えるに至った（女性は1.94倍）。自動車関連産業についても、従業員の女性比率が小さいとはいえ、労働力不足問題と無縁ではなくなってきた可能性がある。

求職者不足職種について職業別により詳しくみると、ほぼ女性が占めるとみられる裁断・縫製工や、女性比率が非常に高いとみられる店員・レジ係、飲食店員、サービス業従業員なども名を連ねているが（図表17）、肉体労働者、警備員など、男性主体とみられる職種の人手不足もかなり目立つようになってきている。これら男性主体職種の求職者不足のうち、すべてが自動車産業集積の影響で生じたということではないが、機械エンジニア

と、金属加工を行なう機械冷加工工については、自動車産業集積の影響が強く出ている可能性が高い。あくまで瞬間風速のデータではあるものの、機械冷加工工に含まれる旋盤工の求人倍率は、05年3月末に広州で70.66倍にも達したという<sup>72</sup>。機械設備修理工や、運搬・仕分け要員である肉体労働者の不足についても、自動車産業の集積が幾ばくか影響している可能性がある。

図表 17 広東省における求職者不足職種（2005年末）

|         | 求人数    | 求職者数   | 不足人数   | 求人倍率 |
|---------|--------|--------|--------|------|
| 肉体労働者   | 83,145 | 32,068 | 51,077 | 2.6  |
| 裁断・裁縫工  | 42,223 | 12,930 | 29,293 | 3.3  |
| 店員・レジ係  | 33,824 | 11,238 | 22,586 | 3.0  |
| 機械エンジニア | 32,001 | 13,147 | 18,854 | 2.4  |
| 飲食店員    | 28,562 | 10,870 | 17,692 | 2.6  |
| 保険業務員   | 27,294 | 15,193 | 12,101 | 1.8  |
| 警備員     | 19,236 | 9,228  | 10,008 | 2.1  |
| 機械冷加工工  | 18,196 | 10,163 | 8,033  | 1.8  |
| 機械設備修理工 | 16,134 | 9,337  | 6,797  | 1.7  |
| サービス従業者 | 15,424 | 9,256  | 6,168  | 1.7  |

(注) 中国の職業分類 (LB-2002) では、上表に掲げられた職業は殆どが小分類に属するが、機械設備修理工とサービス従業者 (社会服务人员) のみ中分類。特に後者は一見わかりにくいのが、過去の統計から推測すると保母・家事サービス従事者の不足を反映しているとみられる。

(資料) 広東省労働・社会保障庁『广东省劳动力市场职业供求状况分析 (2005年第四季度)』

日系の完成車メーカーや大手自動車部品メーカーであれば、知名度や従業員への待遇で優位に立っているため、現時点では深刻な労働力不足には陥っていない。しかし現地ヒアリングにもよれば、日系大手メーカーといえども、エンジニアの確保が難しくなってきたことは間違いないようだ。今後広州近郊への進出を検討する二次・三次サプライヤーは、エンジニア以外の職種も含め、男性労働力の確保が徐々に難しくなっているという点に、十分注意が必要であろう。

なお、絶対数が少ないので統計には現れないが、各種報道や現地ヒアリングによれば、日本語を話せる人材は非常に不足している。広州本田、東風日産、広州豊田の3社を合計すれば、数百人規模で日本語人材が採用されているとも言われており、人材確保の観点から相当の警戒感を持っている他産業の既進出企業もある。このため現在、日本語人材については、華北などかなり遠方から採用しているケースも多い。

<sup>72</sup> 広東省労働・社会保障庁『广东省劳动力市场职业供求状况分析 (2005年第一季度)』

## 6. 乗用車市場を巡る新たな動向

ここでは、乗用車の市場や乗用車メーカー間の競争・収益環境などの動向について、簡単にみてゆきたい。

### (1) 市場への浸透

広東省では順調に乗用車市場が拡大しているが、現状地元ではやはり広州本田の人気もっとも高い。広東省珠江デルタ3市で行なわれたアンケート調査によれば、全市において、購入予定車として広州本田ブランドが1・2位を独占した(図表18)。先にみたような、ユーザーニーズを的確に捉えた生産、販売戦略の成果と言えよう。

図表 18 珠江デルタにおける購入予定車(2005年8月)

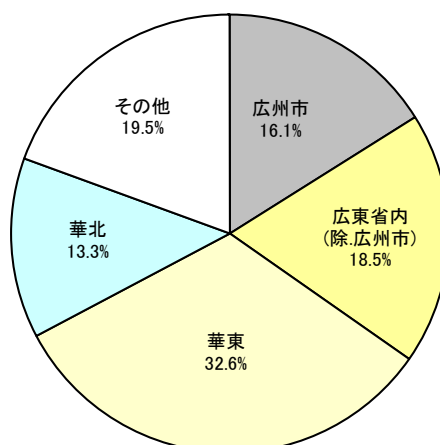
(単位:%)

|   | 広州市  |     | 東莞市  |     | 仏山市  |     |
|---|------|-----|------|-----|------|-----|
| 1 | アコード | 7.2 | フィット | 8.3 | フィット | 9.0 |
| 2 | フィット | 6.9 | アコード | 4.7 | アコード | 6.5 |
| 3 | エクセル | 4.4 | カローラ | 4.3 | BMW  | 5.5 |

(注)広州日報の調査による。  
(資料)NNA(05年10月31日)

とはいえ、広東省以外でも販売を伸ばさなければ、国内市場シェアを拡大することはできない。実際、広州で生産された乗用車の販売先は、広東省内が全国の3分の1強と最も多いが(図表19)、華東・華北地域も重要な販売市場であることは明白である。

図表 19 広州市内で生産された乗用車の販売先(2003年)



(資料)広州市統計局「広州統計年鑑2004年」

地元ほど圧倒的ではないが、華東地域の中心に位置する上海市で実施された自動車満足



度調査によれば、車種別で広州本田のフィットとアコードはそれぞれ3位と5位につけ、メーカー別では地元上海大衆に続く2位となった(図表20)。他の調査においても、概ねホンダは日産・トヨタを凌ぐ評価を得ていることが多い。

図表 20 上海自動車市場での満足度調査

| (A)車種別 |                 | (B)メーカー別 |        |
|--------|-----------------|----------|--------|
| 1      | パサート領馭(上海大衆)    | 1        | 上海大衆   |
| 2      | セラト(東風悦達起亜)     | 2        | 広州本田   |
| 3      | フィット(広州本田)      | 3        | 東風日産   |
| 4      | サンタナ3000(上海大衆)  | 4        | 奇瑞汽車   |
| 5      | アコード(広州本田)      | 5        | 華晨金杯   |
| 6      | QQ(奇瑞汽車)        | 6        | 北京現代   |
| 7      | NFSونات(北京現代)   | 7        | 長安福特   |
| 8      | フォードランジット(江鈴汽車) | 8        | 東南汽車   |
| 9      | エラントラ(北京現代)     | 9        | 東風悦達起亜 |
| 10     | スパーク(上海通用五菱)    |          |        |

(注)データは上海市汽車行業協会、市消費者權益保護委員会などの公告による。

(資料)NNA(06年2月16日)

同調査では、メーカー別ランキングにおいて東風日産は3位につけた。日産は現在、ホンダと同様に質の高いディーラー網を急速に拡大しており、ホンダへのキャッチアップを図っている。トヨタについても、広州豊田のカムリ生産開始を契機に、市場への浸透で追い上げを目指すことになろう。なお、トヨタは金融子会社を通じ、現在中国ではあまり一般的ではないオートローン<sup>73</sup>の取り扱いを他社に先駆け開始した。

05年10月から、中古車の販売についても外資に開放された。中古車市場でのリセールバリューが新車価格にも影響するだけに、広州ホンダがいち早く中古車販売会社を設立するなど、各社とも積極的に対応するとみられる。ただし、中古車の市場規模は自動車市場全体の3分の1に止まっており、先進国の2~3倍と比べかなり小さい<sup>74</sup>。また中古車市場は急速に伸びているとはいえ、05年の前年比伸び率は9.2%に止まっており、新車販売台数の前年比13.5%増よりも低い<sup>75</sup>。

中国では一般的には自動車を乗り潰す傾向にあるため、走行距離が20万キロにも達した自動車が中古車市場に出てくることもあるという。こうした自動車は「環境規制などの面で問題があるため、中国では一般に中古車事業は難しい」(現地ヒアリング)とされる。また中国政府は、「新車が多く売れなければ、新技術の開発に遅れが生じると思っている」(同)ために、中古車市場の拡大にはあまり積極的ではないという。

<sup>73</sup> 現在は現金払いが一般的である。

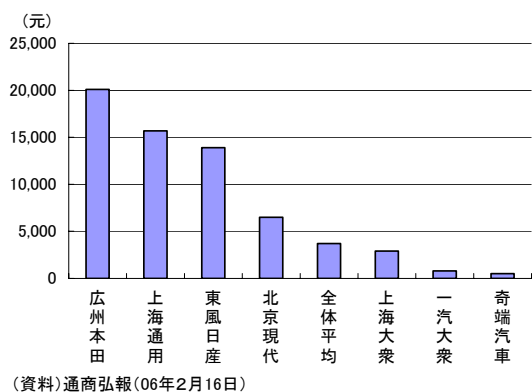
<sup>74</sup> 『商務省：中古車取引、過去5年間で倍増』(「新華社企業ニュース」05年11月22日)

<sup>75</sup> 『2005年全国二手车市场交易情况及主要特点』(「網上車市」06年3月14日)

## (2) 競争の激化と過剰供給能力問題

05 年を振り返ると、自動車販売台数は全体として 13.5%伸びた反面、利益は 2 年連続減少し前年比▲38.4%<sup>76</sup>となるなど、非常に厳しい収益環境となった。原材料価格が上昇した反面、WTO加盟に伴う関税率引き下げによって引き起こされた買い控えの影響と、先述の過剰供給能力の問題が相まって販売価格が下落したためである<sup>77</sup>。現在、外資系のなかでとくに苦しい立場に置かれているのはフォルクスワーゲングループ（上海大衆と一汽大衆）で、一部の中高級車は非常に健闘しているものの、「大衆車の値段設定が高いため、格安ローカル車と中高級車の挟撃を受けている」（現地ヒアリング）という。高い商品競争力を背景に、広州本田と東風日産はこれまでのところ高い収益力を誇っているが（図表 21）、他社も含めて今後の収益状況は厳しくなる傾向にあるとみるべきであろう。この理由は以下の通りである。

図表 21 主要メーカーの自動車販売  
1 台あたり利益（2005 年）



図表 22 中国における自動車の  
内外価格差の例（2005 年）

(単位：ドル)

|                              | 米国     | 中国     |
|------------------------------|--------|--------|
| BMW 325i                     | 30,900 | 50,559 |
| Mitsubishi Outlander 4x2/2WD | 18,499 | 20,700 |
| Toyota Corolla 1.8L          | 14,640 | 17,324 |

(資料) IBM Institute for Business Value of IBM Business Consulting Services (2005)

外資メーカーは、これまで中国では、様々な理由により海外よりも高い価格で販売してきたと言われている（図表 22）。しかし販売競争が激化し、現在では「中国内販売価格もグローバル価格になりつつある」（現地ヒアリング）ため、価格上乘せ分は消滅しつつある<sup>78</sup>。しかも、自動車の過剰供給能力は年々拡大する見通しとなっており、中国マクロ経済研究会の曹玉書副会長によれば 10 年には 800 万台に達する<sup>79</sup>。このため価格競争が本格化し、「今後はいかにコストダウンを図るかが重要になってくる」、「部品メーカーは、完

<sup>76</sup> 『05 年自動車業界 完成車利益が 4 割減、利益率 4%』（「人民網日本語版」06 年 2 月 6 日）

<sup>77</sup> 『自動車メーカーの利益 4 割減－競争激化で収益力が 2 年連続悪化－（中国）』（「通商弘報」06 年 2 月 16 日）

<sup>78</sup> ただし、メーカーや車種によって温度差はある。BMW などの超高級車においては、いまだ非常に大きな内外価格差が存在する模様である（『国産 40 万宝马 与海外价差高达 17.24 万元』[「網上車市」06 年 3 月 9 日]）。

<sup>79</sup> 『自動車の生産過剰、2010 年に 800 万台』（「NNA」05 年 12 月 20 日）。年間供給能力 1,800 万台に対し、需要 1,000 万台に止まるという。

成車メーカーからの価格引き下げ要求が強まることを予想し、対策を検討している」(同)模様だ。

また、06年4月1日以降、中高級車の消費税が引き上げられた(図表23)。税率の引き上げ幅と各社の主力車種の排気量をみると、販売台数を大きく減らすほどのインパクトはないとみられるが<sup>80</sup>、価格競争の進行から増税分を小売価格に転嫁することは必ずしも容易ではなく、ある程度の収益圧迫要因になろう。広州本田のアコードの場合、最上級クラスの車種(厳密な排気量は2,997cc)についてはプラス4%ポイントと比較的大幅な増税となる。排気量1,000cc超1,500cc未満の乗用車に課される消費税は減税となるが、このクラスの乗用車はもともと価格競争が非常に激しいことから、1台当たりの利益が小さいため、日系各社の収益にプラスの要因となるか、予断を許さない状況である。

**図表 23 06年4月1日以降の乗用車消費税**

(単位: %)

| 排気量                  | 新税率 | 変化幅 |
|----------------------|-----|-----|
| 1,000cc 以下           | 3   | ±0  |
| 1,000cc 超 1,500cc 未満 | 3   | ▲2  |
| 1,500cc 超 2,000cc 未満 | 5   | ±0  |
| 2,000cc 超 2,500cc 未満 | 9   | +1  |
| 2,500cc 超 3,000cc 未満 | 12  | +4  |
| 3,000cc 超 4,000cc 未満 | 15  | +7  |
| 4,000cc 超            | 20  | +12 |

(注) アコードの排気量は2,000~3,000cc、カムリの排気量は2,000cc・2,400cc。

(資料) 『小汽车税率调整 大排量税率猛涨』(「京華時報網絡版」06年3月22日)

中高級車市場では、生産が需要に追いつかない状況が長く続いてきたアコードを主力製品として、広州本田は高い収益力を誇ってきた。しかし、一時的とはいえ、上海大衆のパートナーが販売台数で首位となった<sup>81</sup>。また06年に上海通用はリーガルを投入している。すでにみた通り、広州本田は06年型アコードを当初計画よりも前倒しで投入したが、広州豊田のカムリ・東風日産のブルーバード・シルフィとも競合する。今後は、外資メーカー間の販売競争が一層強まるだろう。

### (3) 地場メーカーの実力

中国では外資系完成車メーカーが圧倒的存在感を誇る。中央政府は地場メーカーの自主ブランド車を育成することを強く念頭に置いており、広東省政府もその旨明言している(巻末参考資料2)。これらの自主ブランド車は、日系自動車メーカーにとり脅威となるであ

<sup>80</sup> 東風日産のティアナは例外で、排気量が3,500ccに達するため、税率引き上げの影響が大きく出る可能性がある。ただし先述の通り、ティアナは湖北省の襄樊工場で製造しているため、仮に販売台数が落ち込んだとしても、広州工場での生産台数に直接の影響はない。

<sup>81</sup> 『中高級車市場に新たな変化、「カムリ」投入が分岐点』(「中国情報局 News」06年2月20日)

ろうか。現在地場の奇瑞汽車が極端な薄利多売でシェアを伸ばしている。無論、現時点においては、高いブランド力や優れたアフターサービスを誇る日系企業の主たる競争相手ではなかろう。

しかし、「地場の格安車メーカーは独自技術も用いている。遠くない将来に侮れない競争相手になるのではないか」（現地ヒアリング）との見方もあった。政府のサポートが期待できることもあり<sup>82</sup>、今後地場メーカーがさらに台頭してくることも考えられる。広東省政府の計画をみる限り、10年までに広州汽車ブランドの乗用車が登場する可能性が高い。広州汽車は、ホンダ・トヨタとの合弁を通じて技術や販売ノウハウを吸収しつつあるだけに、奇瑞汽車よりは手強い相手となりうるかもしれない。

一方、地場部品メーカーの実力については、「想像以上に器用」との評価も現地ヒアリングを通じて確認できた。製造が比較的容易な部材品については、現時点においても日系メーカーが地場メーカーや台湾系メーカーなどと競合する局面がある。このため日系メーカーといえども、完成車メーカーからの仕様変更要請への迅速な対応力など差別化を図っていかなければならないだろう。また、「7～10年後には地場部品メーカーが生産する部材水準が外資系に追い付いてくる可能性がある」（同）との指摘もある。将来は、高度な製造技術を要する自動車部品についても、地場部品メーカーが日系メーカーの競合相手となってくること考えられよう。

---

<sup>82</sup> 国家発展・改革委員会当局者の発言として伝えられたところによると、自主技術・自主ブランドの利用を、自動車生産能力拡大の認可条件として課す可能性があるという（『自動車生産力拡大、「自主」が条件に？』 [「NNA」06年4月26日]）。

《参考資料1》 広東省における日系自動車関連メーカーの生産拠点設立状況

| 企業名              | 現地企業名                          | 進出先   | 設立年月 | 生産品目 |                                     |
|------------------|--------------------------------|-------|------|------|-------------------------------------|
| フジクラ             | 珠海藤倉電装                         | 珠海    | 1992 | 3    | ワイヤーハーネス、電子ワイヤ                      |
| 本田技研工業           | 五羊-本田摩托(広州)                    | 広州    | 1992 | 8    | 二輪車                                 |
| ヨコオ              | 東莞友華電子                         | 東莞    | 1994 | 5    | セルラー電話用アンテナ、ファインコネクタ、自動車用アンテナ、中継コード |
| ショーワ             | 広州昭和汽車零部件                      | 広州    | 1994 | 11   | 四輪車・二輪車用ショックアブソーバ、四輪車用パワーステアリング     |
| 日本ペイント           | 立邦塗料(広東)→広州立邦塗料                | 惠州→広州 | 1994 | 11   | 自動車用・工業用塗料                          |
| 本田技研工業           | 東風本田汽車零部件                      | 惠州    | 1994 | 12   | 四輪車用エンジンの部品および足回り部品                 |
| ケーヒン             | 湛江徳利化油器                        | 湛江    | 1994 | 12   | 二、四輪車用キャブレター                        |
| ヨコオ              | 東莞友華汽車配件                       | 東莞    | 1996 | 8    | 自動車用アンテナ、GPSアンテナ、中継コード、ETCアンテナ      |
| ジーエス・ユアサコーポレーション | 広東湯浅蓄電池有限公司                    | 佛山    | 1996 | 11   | 産業用鉛蓄電池                             |
| 東京部品工業           | TBK Automotive Parts Co., Ltd. | 東莞    | 1996 |      | 中国国内車両メーカー向けライニング                   |
| JFE商事・八甲商会       | 日彩加工(中国)                       | 深圳    | 1997 | 3    | 合成樹脂原料の着色・加工(主要顧客はエレクトロニクス系)        |
| 本田技研工業           | 東風本田発動機                        | 広州    | 1998 | 7    | 四輪車用エンジン                            |
| 本田技研工業           | 広州本田汽車                         | 広州    | 1998 | 7    | 四輪車                                 |
| ヨコオ              | 東莞友華通信配件                       | 東莞    | 1999 | 11   | セルラー電話用アンテナ、ファインコネクタ、車載用ダイバシティアンテナ  |
| ミツバ              | 広州三葉電機                         | 広州    | 1999 | 11   | ワイパー、モーター等自動車部品                     |
| いすゞ自動車           | 広州五十鈴客車                        | 広州    | 2000 | 2    | 中・大型バス                              |
| 巴工業              | 星際塑料(深圳)                       | 深圳    | 2001 | 2    | 合成樹脂原料の着色およびコンパウンド(バンパー等自動車関連用途を開拓) |
| 大日本インキ化学工業       | 迪愛生合成樹脂(中山)                    | 中山    | 2001 | 5    | 合成樹脂、タイヤ用コバルト石けん                    |
| 住友電気工業           | 惠州住潤汽車線業                       | 惠州    | 2001 | 9    | 自動車用ワイヤーハーネスの材料となる電線                |
| ニフコ              | 台扣利富高(東莞)塑膠製品                  | 東莞    | 2001 | 11   | 工業用プラスチックファスナー、バックル等                |
| 丸順               | 広州丸順汽車配件                       | 広州    | 2001 | 11   | 自動車用車体プレス部品および金型の製造                 |
| 今仙電機製作所          | 広州今仙電機                         | 広州    | 2001 | 12   | 自動車用シートアジャスタ                        |
| 倉敷紡績・長瀬産業        | 広州倉敷化工製品                       | 広州    | 2001 | 12   | 自動車用ウレタンモールド製品                      |
| エイチワン            | 広州愛機汽車配件                       | 広州    | 2001 | 12   | 自動車部品の製造                            |
| エフテック            | 偉福科技工業(中山)                     | 中山    | 2002 | 1    | 自動車部品の製造・販売および部品塗装委託業務              |
| ジーエス・ユアサコーポレーション | 湯浅蓄電池(順徳)                      | 佛山    | 2002 | 2    | 自動車用蓄電池                             |
| ニフコ              | 東莞利富高塑料製品                      | 東莞    | 2002 | 2    | 自動車、家電・OA機器向け工業用プラスチックファスナー及び精密組立部品 |
| ケーヒン             | 東莞京濱汽車電噴装置                     | 東莞    | 2002 | 3    | 燃料噴射機器システム                          |
| ティラド             | 東洋熱交換器(中山)                     | 中山    | 2002 | 4    | 空調用熱交換器と自動車用などのアルミ製熱交換器             |
| 日立金属             | 日立金属(東莞)耐摩合金                   | 東莞    | 2002 | 4    | シリンダの製造                             |
| ユーシン             | 有信製造(中山)                       | 中山    | 2002 | 4    | 自動車用キーセット、ヒーターコントロール、ドアラッチ等         |
| 日本発条             | 広州日正弹簧                         | 広州    | 2002 | 5    | 自動車用サスペンションばね、スタビライザ                |
| ユタカ技研            | 佛山市豊富汽配                        | 佛山    | 2002 | 7    | エキゾースト マニホールド、パイプA・B、サイレンサー         |
| 日本精工             | 東莞恩斯克(NSK)轉向器                  | 東莞    | 2002 | 9    | ステアリングコラム及びステアリングジョイント              |
| NTN              | 広州恩梯恩裕隆傳動系統                    | 広州    | 2002 | 10   | C V J 部品                            |

|                   |                   |      |      |    |  |
|-------------------|-------------------|------|------|----|--|
| スタンレー電気           | 広州斯坦雷電気           | 広州   | 2002 | 10 | 四輪、二輪ヘッドランプ、リアランプ等の自動車照明機器製品および 電子機器製品                       |
| 日信工業              | 中山日信工業            | 中山   | 2002 | 12 | ABS等、日信工業が手がけるすべてのブレーキ部品                                     |
| 武蔵精密工業            | 武蔵汽车配件 (中山)       | 中山   | 2003 | 1  | 自動車用機器、二輪車用機器、汎用機器、その他輸送用機器並びにその部品                           |
| 日本プラスト・伊藤忠商事      | 中山富拉司特工業          | 中山   | 2003 | 2  | ハンドル、革巻きハンドル、エアバッグ、ベンチレーター                                   |
| 新神戸電機             | 日立蓄電池(東莞)         | 東莞   | 2003 | 3  | 自動車用をはじめとする鉛蓄電池、ゴルフカート                                       |
| 壽屋フロンテ            | 広州寿藤汽车配件          | 広州   | 2003 | 5  | 自動車用フロアカーペットを中心にした内装部品                                       |
| デンソー              | 広州電装              | 広州   | 2003 | 5  | エアコン、パスクーラ、ラジエータ   |
| 日産自動車             | 東風汽車              | (広州) | 2003 | 6  | 乗用車・商用車  |
| 住友金属工業・住友商事       | 惠州住金鍛造            | 惠州   | 2003 | 7  | 自動車用鍛造クランクシャフト   |
| 日本ゼオン・豊田通商        | 瑞翁化工 (広州)         | 広州   | 2003 | 7  | 自動車ゴム部品の原料となるCMB (カーボンマスターバッチ)                               |
| アーレスティ            | 広州阿雷斯提汽车配件        | 広州   | 2003 | 8  | ダイカスト製品製造・機械加工・部品組付  |
| 旭テック              | ダイカスタル・アサヒ・アルミニウム | 広州   | 2003 | 8  | アルミホイール  |
| パイオラックス           | 東莞百樂仕汽車精密配件       | 東莞   | 2003 | 8  | 自動車用クリップ、ファスナ等の樹脂成形品   |
| 本田技研工業            | 本田汽車 (中国)         | 広州   | 2003 | 9  | 輸出用四輪車   |
| 日本発条              | 広州日弘機電            | 広州   | 2003 | 10 | 自動車エンジン用弁ばね、二輪車用チェーンテンショナー                                   |
| ユニプレス             | 広州優尼沖圧            | 広州   | 2003 | 10 | 自動車用車体プレス部品・同金型  |
| シロキ工業             | 広州白木汽車零部件         | 広州   | 2003 | 11 | 自動車部品  |
| 住友鋼管・住友商事 (後に新日鉄) | 広州友日汽车配件          | 広州   | 2003 | 11 | 四輪車用を主体とした機械構造用電縫鋼管  |
| 日本発条              | 深圳日発機電製造          | 深圳   | 2003 | 11 | 自動車用ゴム部品等  |
| ヨロズ・三井物産          | 広州萬宝井汽車部件         | 広州   | 2003 | 11 | 自動車用サスペンション部品のプレス・組立及び関連部品                                   |
| J F E             | 広州 J F E 鋼板       | 広州   | 2003 | 12 | 自動車用溶融亜鉛鍍金鋼板   |
| 豊田合成              | 豊田合成(佛山) 橡塑       | 佛山   | 2004 | 2  | 自動車用車体シール部品 (ドアウェザーストリップ、ガラスランチャネル、オープニングトリム等)               |
| トヨタ自動車            | 広州豊田発動機           | 広州   | 2004 | 2  | エンジン部品、エンジン  |
| 東洋インキ製造           | 珠海東洋塑料            | 珠海   | 2004 | 3  | 自動車向け等のプラスチック用着色剤およびコンパウンド                                   |
| アイシン精機            | 愛信精機(佛山) 汽車零部件    | 佛山   | 2004 | 4  | 自動車部品 (クランクケース、タイミング・チェーン・カバー、インテークマニホールドなど) および金型 (ダイカスト金型) |
| 愛三工業              | 愛三 (佛山) 汽車部件      | 佛山   | 2004 | 5  | スロットルボデー、キャニスタ、エンジンバルブ                                       |
| 河西工業              | 広州河西汽車内飾件         | 広州   | 2004 | 5  | 自動車内装部品  |
| 住友電気工業・住友電装       | 惠州住成電装            | 惠州   | 2004 | 5  | 自動車用ワイヤーハーネス   |
| 住友電工・住友電装         | 惠州住成電装            | 惠州   | 2004 | 5  | 自動車用ワイヤーハーネス   |
| 西川ゴム工業            | 広州西川密封件           | 広州   | 2004 | 5  | 自動車用ゴム・シール製品   |
| 日本軽金属             | 華日軽金(深圳)          | 深圳   | 2004 | 5  | 乗用車用バンパーレインフォース材をはじめとする各種自動車関連加工製品                           |
| 東海理化電機製作所         | 佛山東海理化汽車部件        | 佛山   | 2004 | 6  | キーロックやスイッチ類を中心とした自動車部品                                       |
| デンソー              | 電装 (広州南沙)         | 広州   | 2004 | 7  | 自動車用燃料噴射装置   |
| ブリヂストン            | 広州普利司通化工製品        | 広州   | 2004 | 7  | 自動車シート用ウレタンフォーム  |
| 豊田通商              | 広州捷士多アルミ合金        | 広州   | 2004 | 8  | 自動車メーカー向け等のアルミ原材料  |
| ユタカ技研             | 佛山優達佳汽配           | 佛山   | 2004 | 8  | トルクコンバーター  |
| トヨタ自動車            | 広州豊田汽車            | 広州   | 2004 | 9  | 乗用車  |
| トヨタ紡織             | 豊愛 (広州) 汽車座椅      | 広州   | 2004 | 9  | シート用メタル部品  |

|                 | 部品             |    |      |    |  |
|-----------------|----------------|----|------|----|--|
| トヨタ紡織           | 広州桜泰汽車飾件       | 広州 | 2004 | 9  | シート、ドアトリム、成形天井                                       |
| トヨタ紡織・アイシン精機    | 豊愛(広州)汽車座椅部品   | 広州 | 2004 | 9  | シートバック、シートクッション、シートトラックなどの自動車用シートフレームとシート用機能部品       |
| アルファ            | アルファ(広州)       | 広州 | 2004 | 10 | 自動車部品  |
| オーハシテクニカ        | 大橋精密件製造(広州)    | 広州 | 2004 | 10 | 主として自動車部品  |
| タチエス            | 広州泰李汽車座椅       | 広州 | 2004 | 10 | 自動車用シート、シート部品  |
| 豊田合成            | 豊田合成(佛山)汽車部品   | 佛山 | 2004 | 10 | 自動車用内外装製品(インパネ部品、サイドプロテクションモール、ピラーガーニッシュ、コンソールボックス等) |
| フタバ産業           | 広州双叶汽車部品       | 広州 | 2004 | 10 | 自動車部品  |
| アイシン精機          | 愛信精機(佛山)車身零部件  | 佛山 | 2004 | 12 | 自動車部品(電動サンルーフ、パワーシートのモーターハウジング)                      |
| 富士機工            | 広州富士機工汽車部品     | 広州 | 2005 | 1  | シート機構部品の生産   |
| エイチワン           | 清遠愛機汽車配件       | 清遠 | 2005 | 2  | 自動車部品の製造   |
| アーレスティ          | 阿雷斯提精密模具(広州)   | 広州 | 2005 | 3  | ダイカスト製品用金型   |
| カルソニックカンセイ      | 康奈可(広州)汽車電子    | 広州 | 2005 | 3  | インストルメントパネル、エキゾーストなど                                 |
| トヨタ紡織・デンソー      | 佛山豊田紡織汽車零部件    | 佛山 | 2005 | 4  | オイルフィルタ  |
| ブリヂストン          | 普利司通(惠州)輪胎     | 惠州 | 2005 | 4  | トラック・バス用ラジアルタイヤ                                      |
| カルソニックカンセイ      | 康奈可汽車(広州)模具中心  | 広州 | 2005 | 5  | 金型のメンテナンス・製造   |
| 住友化学・東洋インキ製造    | 珠海住化複合塑料       | 珠海 | 2005 | 5  | 自動車材料を中心とするPPコンパウンド                                  |
| 長瀬産業・立松モールド工業   | 広州広電林仕豪模具製造    | 広州 | 2005 | 5  | プラスチック金型   |
| 藤倉化成・極東貿易       | 藤倉化成塗料(佛山)     | 佛山 | 2005 | 6  | 自動車向けを中心とするプラスチック用塗料                                 |
| タチエス            | 泰極(広州)汽車内飾     | 広州 | 2005 | 7  | 自動車シート用縫製部品  |
| ブリヂストン          | 普利司通(惠州)鋼絲線    | 惠州 | 2005 | 7  | トラック・バス用ラジアルタイヤ向けスチールコード                             |
| 住江織物・丸紅         | 住江互太(広州)汽車繊維製品 | 広州 | 2005 | 7  | 自動車用内装材の開発、生産及び販売                                    |
| 東海スプリング製作所・長瀬産業 | 通威精密金属(佛山)     | 佛山 | 2005 | 10 | 自動車向け精密板ばね、プレス加工製品、精密プレス加工製品および組立加工製品                |
| 小糸製作所           | 広州小糸車灯         | 広州 | 2005 | 11 | 自動車用照明機器   |
| ブリヂストン          | 普利司通(惠州)合成橡膠   | 惠州 | 2005 | 12 | タイヤの原材料となるスチレンブタジエンゴム                                |
| デンソー            | 阿斬莫(広州)微電機     | 広州 | 2005 |    | ワイパシステム、ウォッシュシステム、電動リアシート等                           |
| 南条装備工業          | 広州南条全興汽車零部件    | 広州 | 2005 |    | ドアトリム、サンバイザー、センターピラートリムなどの内装部品                       |
| 関西ペイント          | 広州関西           | 広州 | 2006 |    | 自動車用塗料   |

- (注) 1. 本調査において確認できた案件のみを掲載。全案件を網羅しているわけではない。  
2. 設立年月欄は、情報入手の制約から、一部生産開始時期などで代用。  
3. 日系商社のコイルセンターは省略したが、その数は広東省だけで二桁に上る。  
4. 化学原材料等の汎用品メーカーや、電機メーカーとの取引がメインとなっているメーカーなどについては、当該企業のウェブサイトや報道等で自動車関連企業への納品が示されている場合にのみ一覧表に加えた。  
5. 東風汽車の本拠地は湖北省武漢市だが、広州での生産実績に鑑み、便宜的に広州進出企業として一覧に加えた。  
6. 日本ペイントの惠州(恵陽区)拠点は、広州に移転すると報じられた(「日本ペイント、広州に工場を移転 流行色協会にも加盟」日中グローバル経済通信 04年7月30日)

(資料) 内堀(2005)、各種報道(中国情報局 News など)、各社開示資料。

## 《参考資料2》 広東省自動車工業 2005-2010 年発展計画（仮訳）

序文

自動車工業は、他産業との連関が強く、スケールメリットがはっきりした資本・技術集約型の重要産業であり、現在我が国においてまさに急激な発展段階にある。省委員会、省政府は、1998年にすでに自動車工業を我が省の潜在的な三大支柱産業の一つに指定し、重点的に育成を進めてきた。省委員会常務委員会は、競争力に関する研究成果の自動車業界計画への応用、関連する政策の制定、省政府の業務配分などの会議決定に基づき、「広東省自動車工業 2005-2010 年発展計画」を制定した。

### 第1章 発展の現状と直面する発展環境

#### I. 発展の現状

付表1 広東省主要自動車メーカーの生産車種名称一覧表

| 番号 | 企業名              | 車種・ブランド名   | 自動車の種類   |
|----|------------------|------------|--|
| 1  | 広州本田汽車有限公司       | オデッセイ アコード | ミニバン、乗用車   |
| 2  | 広州駿威客車有限公司       | 駿威 珠江      | 旅行用サロンバス・車台、バス・車台、寝台バス、都市バス  |
| 3  | 広州五十鈴客車有限公司      | ISUZU ブランド | バス・車台、検診医療用バス、寝台バス、商用車   |
| 4  | 広州羊城汽車有限公司       | 羊城ブランド     | 箱型車、小型バス、中型バス、軽トラック・車台、ダンプカー、有蓋トラック  |
| 5  | 広州宝竜集団軽型汽車製造有限公司 | 宝竜ブランド     | 小型バス・車台、寝台バス、トレーラー   |
| 6  | 深圳東風汽車有限公司       | 東風ブランド     | トラック・車台、ダンプカー・車台、コンテナトレーラー・車台、伸縮式清掃車、自動積降式清掃車、後付型伸縮式清掃車、箱型輸送車、コンクリートミキサー車、密封式清掃車、散水車、粉状・粒状物質輸送車、タンクローリー、多機能道路作業車、道路作業車、有蓋トラック                  |
| 7  | 広州市宝竜特殊汽車股份有限公司  | 宝竜ブランド     | 防弾現金輸送車、小型バス、血液輸送車、伸縮式清掃車、箱型車、パトカー、RV、救急車  |
| 8  | 広州市環境衛生機械設備廠     | 広環ブランド     | 道路清掃車、バキュームカー、散水車、平面清掃車、自動降式清掃車、自動積降式清掃車、伸縮式清掃車  |
| 9  | 東風汽車有限公司乗用車公司    | ブルーバード、サニー | 乗用車  |
| 10 | 深圳中集重型機械有限公司     | 中集ブランド     | コンテナトレーラー、トレーラー  |
| 11 | 広州粵海汽車有限公司       | 粵海ブランド     | 道路清掃車、パトカー、高所作業車、レッカー車、照明車、荷台クレーン車、泥土排出車   |
| 12 | 南海市福田汽車有限公司      | 富迪ブランド     | トラック、箱型輸送車、バス  |
| 13 | 東莞市永強汽車製造有限公司    | 永強ブランド     | コンクリートミキサー車、セメント輸送コンテナ車、タンクローリー、ダンプカー、コンテナ型タンクローリー、トレーラー、散水車、クレーン車、コンテナ車、レッカー車、バキュームカー、放水消防車、セメント輸送車、コンクリート輸送車、化学薬品輸送車、粉状・粒状物質輸送車、救援機能付消防車、消防車 |
| 14 | 広東銀竜汽車工業有限公司     | 金徽ブランド     | 箱型輸送車、バス、タンクローリー   |
| 15 | 深圳五洲竜客車有限公司      | 五洲竜ブランド    | 旅行バス、旅行用サロンバス、寝台付サロンバス、小型バス、都市バス   |

付表2 広東省における自動車製品生産量と構成の内訳

|    |          | 合計     | 乗用車    | バス     | トラック   | 特殊用途自動車 |
|----|----------|--------|--------|--------|--------|---------|
| 全国 | 生産台数(万台) | 444.37 | 201.89 | 119.52 | 122.96 | 32.59   |
|    | (%)      | 100    | 41.33  | 25.06  | 25.78  | 6.83    |
| 広東 | 生産台数(万台) | 21.11  | 18.33  | 0.15   | 0.39   | 2.19    |
|    | (%)      | 100    | 86.83  | 0.71   | 1.85   | 10.61   |

(注) 全国統計において、特殊用途自動車は単独では自動車生産台数の構成項目に含まれていない。このため本表の特殊用途自動車生産量は、全国生産量の合計に含まず、特別に別掲とした。



ここ数年、我が省の自動車工業は急速に飛躍し、華南地域最大の自動車生産基地となった。2003年、我が省には自動車工業企業が430社あまり存在し、そのうち自動車生産企業が52社（完成車製造企業は7社、主要自動車生産企業は付表1）、二輪車生産企業が57社、主要な部品生産企業が320社あまりであった。全省の自動車生産台数は21万台（各車種・産出量は付表2）、二輪車は277万台であった。自動車工業全体の工業生産総額は751億元で、規模以上工業の全省生産総額の3.5%を占めた。

- (1) 発展の勢いは力強いが、総量としてはなお小さい。1998年から2003年にかけて、我が省の自動車工業の生産総額は全国平均を1.4%ポイント上回る年平均25.9%の増加で、自動車の生産台数をみると、全国に占める割合が1999年の0.9%から2003年の4.7%となり、国内ランキングでは16位から7位に躍進した。しかし、我が省における自動車生産台数の総量規模は依然大変に小さく、主要生産地域である吉林省（59.2万台）、上海市（57.7万台）、湖北省（36.8万台）、重慶市（41.8万台）、北京市（34.6万台）と比較すると大きな開きがある。
- (2) 乗用車の優位が突出して、その他の車種の競争力は強くない。我が省の自動車工業は乗用車を主としており、広州本田と東風日産という2つの主要ブランドを形成している。2003年における我が省の乗用車生産台数は18万台で、全省における自動車生産台数の86.7%、全国における乗用車生産台数の9.1%を占め、全国第3位であった。しかし、我が省のバス、特殊用途自動車、トラックそして自動車部品の発展は緩慢であり、市場競争力や潜在的な成長性の高い製品に欠ける。
- (3) 外資導入の効果が著しく、自主開発能力が薄弱である。我が省はホンダ、日産、トヨタという3つの世界的な自動車メーカーの投資を次々に誘致し、工場を建設してきた。いくつかの国際的に有名な部品サプライヤー、特に日本の部品サプライヤーも同様に続々と我が省に進出し、日系自動車を中心とする1つの「自動車工業集積」を形成した。しかし、このような発展モデルの核心的な技術はひどく外国に依存しており、独自技術と研究開発能力に欠ける。
- (4) 経済効果は高く、収益力は強固である。2003年における我が省の自動車売上高は746億元で全国ランキング6位となっており、そのうち二輪車の売上高は全国第2位であった。最終利益は94億元で全国3位であり、そのうち完成車の利益は全国3位であった（付表3）。自動車部品工業の各種指標は全国で6～7位であった。広州汽車工業集団の労働生産性、税引後利益率等の指標は比較的高く、そのうち税引後利益率は国内3大自動車メーカーグループよりも高い。

付表3 広東自動車工業1998～2003年工業利益指標一覧表

| 年    | 自動車工業の利益が全国に占める割合 (%) | 順位                 | うち完成車の利益が全国に占める割合 (%) | 順位                 |
|------|-----------------------|--------------------|-----------------------|--------------------|
| 1998 |                       | 全国31省市中<br>最後から4番目 |                       | 全国31省市中<br>最後から3番目 |
| 1999 |                       | 全国31省市中<br>最下位     |                       | 全国31省市中<br>最後から3番目 |
| 2000 | 7.3                   | 7                  | 9.1                   | 4                  |
| 2001 | 8.4                   | 4                  | 9.8                   | 4                  |
| 2002 | 12.4                  | 3                  | 13.0                  | 3                  |
| 2003 | 9.0                   | 3                  | 15.5                  | 3                  |

(資料) 広東省自動車工業協会

## II. 直面する発展環境

### (1) 世界自動車工業の現状と発展の趨勢

1. 生産能力は全体として過剰であり、寡占度が高い。現在、全世界の自動車生産能力はすでに7千万台に達しており、市場の需要と比較して25%程度多い。90年代以来、全世界の自動車工業では業界再編が加速して「6+3」という状況になっており（GM、フォード、ダイムラー・クライスラー、トヨタ、フォルクスワーゲン、ルノー・日産という6大自動車メーカーグループと、BMW、プジョー・シトロエン、ホンダの3社）、これら多国籍企業9グループの自動車生産台数は全世界の95%に達する。
2. 自動車販売市場の中心は次第に東に移ってきており、先進国の自動車工業は新興市場の産業にシフトしている。現在西欧、北米、日本等の先進国の自動車市場はすでに飽和しており、我が国、インド、ロシア、東南アジア等の国家は、まさに世界の有名自動車メーカーによるシェア争奪戦の主戦場となっている。世界の有名自動車メーカーは、アジア、なかでも我が国に投資して工場を設置し、あるいは増資等によって市場シェア獲得競争を行い、そしてこれら有力メーカーの人材・資金力・市場での優位性などを援用して開発機関や開発部門を設置し、共同研究開発を展開している。
3. 部品調達は国際化・系統化・モジュール化が進み、製品は多様化、個性化の方向へ進展している。

メインエンジン工場は国際調達の最適化を実行し、部品サプライヤーも生産拠点に従ってシフトを進め、集積地での工場設立、現地生産の実施、系統化、モジュール化による部品供給を行なっている。製品開発期間の短縮・製品の仕様変更・新製品の導入加速により、多機能車・レジャーカー・SUV及び異なる車種の特徴を融合させたフュージョン型車など、新車モデルが絶え間なく投入されている。

(2) 直面する国内情勢

1. 生産・販売量は急速に成長しており、我が国は世界でも重要な自動車生産基地および消費市場となりつつある。1999年来、我が国における自動車生産台数は年平均24.8%と高い成長を維持しており、2003年の自動車生産台数は全国合計で前年比35.2%増の444万台、自動車販売台数は同34.1%増の439万台であった。我が国の自動車市場は2010年までに年間販売台数800万台、生産台数1,000万台となる見通しで、我が国は世界でも重要な自動車消費市場と生産基地となることが予想される。
2. 産業の寡占度は高く、「3+X」という発展構造の初歩段階にある。2003年、3大自動車メーカーグループの自動車生産台数は全体の47.9%を占め、そのうち乗用車は同67%、トラックは同39.3%を占めた。北京、広東、江蘇、重慶などは地域的な自動車グループを形成しつつあり、3大自動車グループとともに「3+X」という構造を作り（付表4）、自動車産業の寡占度は徐々に高まっている。

付表4 全国主要自動車メーカー生産・販売状況（2003年）

| 企業名        | 生産        |         |         | 販売        |         |
|------------|-----------|---------|---------|-----------|---------|
|            | 台数        | 前年比 (%) | 構成比 (%) | 台数        | 前年比 (%) |
| 第一汽車集団     | 858,737   | 30.02   | 19.30   | 663,092   | 28.84   |
| 上海汽車工業集団   | 796,969   | 47.23   | 17.90   | 782,036   | 39.65   |
| 東風汽車集団     | 473,012   | 13.03   | 10.60   | 469,208   | 12.87   |
| 長安汽車集団     | 406,861   | 23.70   | 9.20    | 410,745   | 33.54   |
| 北京汽車工業集団   | 347,947   | 92.78   | 7.80    | 336,657   | 86.48   |
| 広州汽車工業集団   | 122,568   | 90.13   | 2.80    | 122,608   | 90.21   |
| 南京汽車集団     | 99,469    | 18.50   | 2.20    | 100,282   | 20.04   |
| 安徽江淮汽車公司   | 93,646    | 22.62   | 2.10    | 94,478    | 25.10   |
| 東南（福建）汽車公司 | 86,655    | 82.37   | 1.95    | 83,535    | 77.48   |
| 江鈴汽車集団     | 63,169    | 22.93   | 1.40    | 61,374    | 19.44   |
| 全国合計       | 4,443,686 | 35.20   | 100.00  | 4,390,806 | 34.07   |

3. 生産過剰と競争激化が自動車業界再編の必然性を高めている。各地が報告した自動車工業の「第10次5ヶ年計画」に示されたデータから推計すると、2008年までに全国の自動車生産能力は1,000万台に迫る一方、国内の自動車需要は約700万にとどまる見込みで、生産能力の過剰は不可避である。このため企業間競争が日増しに激化し、業界平均の利益水準は明らかに低下するであろう。もし自動車生産企業が速やかに強大になれば、合併再編の対象になる運命を避けられない。
4. 自動車工業の投資は早いペースで増加し、民営企業が新たな勢力として台頭しつつある。2000～2003年の自動車業界における投資は年平均18.2%増加し、民営資本は自動車産業への参入を加速しており、吉利、BYD、美的、春蘭、格林柯爾、新飛などの企業が続々と参入した。自動車業界において、民営企業はすでに比較的強い実力を蓄積している。

(3) 我が省における発展上の優位

1. 産業基盤と周辺環境の優位。長年の発展を経て、我が省の自動車工業の基礎は日に日に厚みを増し、産業集積の効果は絶え間なく強まり、自動車・二輪車・エンジン・部品の製造業がワンセットになった比較的完成された自動車工業の産業体系が形成された。自動車の発展に伴って、我が省の自動車産業を支える周辺環境も絶え間なく整備されつつある。これらを表す具体例として、我が省は地域の金融管理・資金コントロールの中心であること、世界の自動車業界による各種ブランドの代理店と自動車の4S直販店を擁すること、自動車販売とメンテナンス・サービスのルートは円滑であること、道路密度、一級道路、等級道路、舗装道路距離など4項目の指標は全て全国的にみても上位にあること、などが挙げられる。
2. 市場の優位。広東は香港とマカオに隣接し、東南アジアと向かい合い、中国・アセアン間貿易の最も重要な物流ルートであり、市場の中心地としての立場は比較的強固である。同時に、我が省は全国で最も経済が発展している地域の1つとして、自動車需要は力強く、全国最大の自動車市場であり、2003年の広東市場での乗用車販売台数は約40万台で全国の20%以上を占めた。2003年、我が省の1人当たりGDPは2,032ドル、そのうち珠江デルタ地区では約4,500ドルで、自動車普及期の1人当たりGDPとして国際的に認知されている3,000ドルという基準を上回っている。

3. 投資環境の優位。省政府は長期に渡り一貫して自動車工業の発展を重視してきて、1998年に自動車工業を潜在力のある支柱産業としてその発展を支援することを明確にした。同時に、我が省は国内における改革開放路線の最前線として、公平で開かれた競争市場体系の基礎が整っており、市場が資源配分に対して主導的な役割を發揮し、政府の経済的な行政干渉も少ない。自動車工業の資源を集積させ、部品など関連産業を発展へ導くため、我が省は工業団地を計画し、珠江デルタ地域はまさに自動車部品工業の産業集積地になりつつある。

### Ⅲ. 我が省の自動車工業が持続的に発展するために解決しなければならない主要問題

- (1) 規模の競争力は強くない。2003年に我が省の最大の自動車生産企業である広州汽車グループは12.3万台の自動車を生産したが、市場シェアは2.77%に過ぎず、国内3大自動車メーカーグループの市場シェア15%超と比べると、比較的大きな開きがある。トラック、バスのメーカーの生産台数は多くが1,500台以下で、市場シェアはさらに低く、規模の競争力は弱い。
- (2) 核心技術と自主ブランドに欠ける。我が省の自動車の基幹企業は主として合弁企業であり、核心技術はほぼ合弁相手の外資に依存しており、自主ブランドに欠ける。大部分の企業は研究開発に投入する資金が不足していて、自前の研究開発機関を作っておらず、現在全省とも乗用車の重要部品と完成車の総合的な開発能力を備えた企業はなく、国際競争に参入するための核心的な競争力水準は低い。
- (3) 部品工業の発展は停滞している。我が省の完成車生産額と自動車部品生産額の比はわずか1:0.5で、国際的な標準である1:1.7程度に遠く及ばない。自動車生産企業の主要な部品の大部分は外部からの供給に頼っている。例えば国産化比率が比較的高いとされる広州本田の部品セットメーカーは110社だが、我が省にはそのうちの28社があるに過ぎない。
- (4) 人材不足の矛盾が突出している。我が省では、マネジメント・研究開発の分野で人材の全体的な実力は強固とはいえない。また、製造業の技術工の人材は全体に素質が高くなく、企業のなかで専門の技術指導を受け技術の素養が高い人材の数が不足しており、とくに設計・研究開発の人材が不足している。

## 第2章 指導思想と発展目標

### I. 指導思想

国家の自動車産業発展政策を貫徹し、適度な規模の拡張と着実に強くなる戦略を実行し、真摯に自動車ブランドの経営と自動車産業にまつわる周辺環境条件を向上させ、自動車企業による研究開発の能力向上と規模の拡大を促進・支援する。自動車産業における外資企業と民営企業の役割を十分に發揮させる。乗用車生産を重点的に発展させ、産業支援体制を完璧にし、広州の乗用車工業を牽引車とし、自動車・二輪車・部品工業がバランスよく発展する局面を形成し、全面的に産業競争力を高める。

### Ⅱ. 発展目標

#### (1) 量的な目標

付表5 我が省における自動車プロジェクト実施計画の試案

|                 | 2003年<br>実績 | 2005年<br>予測 | 2010年<br>予測 |
|-----------------|-------------|-------------|-------------|
| (1) 乗用車         | 19          | 55          | 140         |
| 1 広州本田汽車        | 12          | 25          | 50          |
| 2 東風乗用車公司       | 7           | 25          | 40          |
| 3 広州豊田汽車        |             |             | 30          |
| 4 広州本田輸出基地      |             | 5           | 10          |
| 5 その他           |             |             | 10          |
| (2) 商用車・特殊用途自動車 | 4.7         | 7           | 15          |
| 1 広州宝竜集団        | 1.7         | 3           | 6.6         |
| 2 広州羊城汽車        | 2           | 2           | 5           |
| 3 その他の自動車工場     | 1           | 2           | 3.4         |
| (3) 大・中型バス      | 1.3         | 2.5         | 5           |
| 1 広州五十鈴汽車       | 0.1         | 0.2         | 1           |
| 2 広州駿威客車        | 0.2         | 0.3         | 1.5         |
| 3 その他のバス工場      | 1           | 2           | 2.5         |
| 広東省合計           | 25          | 64.5        | 160         |

(注) 東風乗用車公司の数値には、風神汽車の襄樊自動車工場の生産能力を含む(同社では2010年に18万台に達すると予測)。

1. 生産台数の規模。2005年、我が省における自動車の生産能力は65万台(そのうち乗用車が55万台、大・中型バスが2.5万台)、二輪車が400万台に達する。2010年までに、我が省における自動車の生産能力は160万台に到達し(そのうち乗用車が140万台、大・中型バスが5万台、付表5)、乗用車の国内市場シェアは15%以上に、自動車輸出台数は総生産台数の10%以上に、二輪車の生産能力は500万台に、それぞれ達する。全省の自動車生産台数は全国で第3位以内となる。  
2020年を展望すると、我が国における自動車製造コストの低下と個人の乗用車需要の着実な増大が見込まれるなか、我が省はしっかりと自動車ブランドの管理と自動車産業の周辺環境整備を確実にを行い、自動車企業が研究開発能力を高め規模を拡大することを積極的に促進・支援してさえいけば、我が省における自動車生産台数は300万台(そのうち乗用車は250万台)に達する見込みがある。
2. 投資規模。「第10次5ヶ年計画」後半の2年間で、我が省の自動車業界は新たに60億円の投資を増加させたが、そのうち自動車は22億元、二輪車は8億元、部品は30億元となっている。「第11次5ヶ年計画」の期間に、我が省の自動車業界はさらに440億円の投資を増加させることを目標とする。そのうち、自動車は140億元、二輪車は40億元、部品は260億元である。
3. 経済指標。2005-2010年において、自動車工業の生産額は年平均25%ずつ増加すると予測する。2005年、自動車工業の生産額は1,200億元、全省の工業生産額の4%を占め、輸出額は10億ドルとなる。2010年、自動車工業の生産額は3,600億元、全省の工業生産総額の5.4%を占め、輸出額は60億ドルとなる。そのうち自動車部品の生産額は1,600億元で、完成車生産額との比は0.8:1に接近する。

#### (2) 構造調整の目標

国家の自動車工業政策の指導のもと、自動車工業の構造調整と再編を積極的に推進、乗用車・二輪車メーカーの強大化を重点的に支援し、バス・トラック・特殊用途自動車・部品のメーカーについては合同・統合に注力することで強化する。2005年までに全省における自動車工業の産業分布は基本的に完成し、自動車・二輪車及び部品メーカーは早いペースで発展できるようになり、自動車工業の体系は日増しに整備され、周辺環境は絶え間なく強化される。2010年までに国際競争力のある大型の自動車メーカーグループを1社作れるよう極力努め、そのグループの国内市場シェアは15%を超えるものとする。基本的な国際競争力を備える大型の部品メーカーグループを2~3社育成し、部品の売上高に占める輸出の割合を20%以上とする。3~4社の比較的強い国際競争力を持つ二輪車メーカーグループを形成する。我が省は、自動車と二輪車について国内の主要な生産基地の1つになることを目指す。

#### (3) 技術の目標

自動車工業の技術開発への投入を増大するよう自動車メーカーを積極的に導き、2010年までに、我が省の自動車工業の研究・開発投資は、自動車工業の売上高の3%以上を占める。国外自動車技術の消化吸収を加速し、自主的に技術創造をできるようにするための確固たる基盤を築く。2010年には、乗用車メーカーが自知的財産権を保有し、国際レベルと肩を並べる製品が開発でき、自動車・二輪車・部品においていくつかの有名ブランドを形成できるよう極力努力する。

### 第3章 発展の重点と計画配分

#### I. 発展の重点

##### (1) 重点的に発展させる製品

1. 乗用車。中・高級乗用車を引き続き発展させるという基礎の上で、安全・省エネルギー・環境保護に関する国家法規の要求に合致したエコノミータイプ乗用車の発展を重点的に加速し、自動車生産台数に占めるその割合を高め、排気量1,300~3,000ccの範囲でエコノミータイプ乗用車から中・高級車まで製品シリーズを形成する。
2. バス。豪華型・環境に優しい低床都市型バス・観光バスと路線バス及び都市交通用電気バスを重点発展対象とし、また入口が低い都市型バスの発展を奨励する。
3. 特殊用途自動車。タンクローリー、消防車、冷蔵車、工事用車輛、コンクリートミキサー車、救急車、道路作業車といった系列製品の発展を奨励し、そして高級道路輸送用のコンテナトレーラー、清掃車、市政用作業車両、工事車両、空港専用車などの高付加価値製品も奨励対象とする。
4. トラック。専用機能・特殊機能を持つ小型トラックを積極的に発展させ、農村・山地での利用に適した小型・マイクロ貨客バスを開発生産し、そして時期をみて大型トラックも発展させる。
5. 二輪車。排気量200cc以上の中・高級二輪車の発展を奨励し、また山地と農村での環境に適応した可載重量が大きく、低価格で、実用性の高い二輪車製品を積極的に発展させ、高級・中級・低級各製品を含んだ品揃えとする。
6. 部品。エアバック、自動変速機、排気ガス浄化装置、ABSシステム、トラクション・コントロール・システム、ASRシステム、大型のプラスチック射出成形機、デジタル計器、緩衝器、ADC

サスペンション、電子制御燃料噴射装置、電子制御装置、高感度センサー、駆動装置（アクチュエータ）等の部品製品を重点的に発展させる。

## (2) 重点的に発展させる技術

1. 乗用車の車体開発技術、高効率の省エネルギーエンジン技術、自動車排気ガス抑制技術を重点的に発展させる。再利用可能な環境に優しい部材の研究・応用を拡大し、高効率・軽量・省エネルギー・環境に優しい部材の採用比率を高め、我が国自動車製品の安全性・環境保護・省エネルギー等の面で新たな段階に進むことを促す。
2. バスと特殊用途自動車の専用車台の設計製造技術、柔軟加工技術、二輪車電子噴射技術、精密・高速成型技術、液圧・気動・密封技術等を積極的に発展させる。
3. 電気自動車、自動車用燃料電池など新型動力の研究と実用化を積極的に発展させ、動力併用のハイブリッド自動車と乗用車のディーゼルエンジン技術を重点的に発展させる。自動車メーカーが、新型燃料自動車や、天然ガス・混合燃料・水素燃料などの新型自動車燃料を研究開発・生産するのを奨励する。
4. 自動車製品における電子・情報新技術の応用レベルを高める。電子製品の割合を高め、エンジンの電子制御、伝動と走行の電子制御、安全警報・安全測定と情報表示等の技術を重点的に発展させる。製品開発と生産における自動車デジタル化開発技術の応用を推進し、コンピュータによる設計支援・生産工程分析支援・シミュレーション技術応用等を重点的に発展させる。

## II. 産業発展計画の地域的配置

主力企業を拠点として自動車と二輪車の生産基地を建設し、そこから産業の連鎖を引き延ばして完成車組み立てのための部品供給圏を形成する。広州における自動車の完成車を中心とし、これを取り囲む珠江デルタの部品産業地帯とセットで発展する構図とする。珠江デルタにおける産業集積の波及効果により、広東省の東西両翼と山岳部では自動車の新型素材・基礎部品そして特殊用途自動車の発展を促す。我が省の自動車工業は、全国、さらには全世界の自動車製造業の生産ネットワークと融合してゆく。

- (1) 重点的に乗用車の生産基地を建設する。広州本田、広州豊田と東風乗用車公司（仮訳者注：現東風日産）を拠点に、乗用車生産を強力に発展させ、広州経済開発区・花都・南沙等の乗用車生産基地を形成し、広州を中心とする珠江デルタ乗用車産業集積を構築する。
- (2) バス・トラック・特殊用途自動車の生産基地の建設を加速する。広州羊城、駿威、佛山粵海、東莞永強などの企業を中堅メーカーとし、バス・トラック・特殊用途自動車の生産を主とし、広州・佛山・東莞・河源・韶関などの地に集中的に配置し、生産規模の拡大を図る。
- (3) 自動車部品の産業基地の建設を積極的に進める。自動車メーカーとの協力が当たっては、まず外資と先進技術の導入を手始めに、投資が自動車部品生産の分野に向かうよう積極的に誘導し、南海自動車部品園、中山火炬自動車部品工業園、深圳竜崗と惠州大亜湾などの自動車部品産業基地の建設を強力に推進し、広州を中心に環珠江デルタ自動車部品産業ベルトを形成する。韶関・揭陽等の山岳部や東西両翼地域が、際立って優位性のある領域を選んで自動車部品工業を発展させ、珠江デルタ地域との相互協力・補完関係を深めることを支援する。
- (4) 二輪車の三大生産基地の形成を促進する。広州・江門・佛山が既に築いた二輪車産業集積の優位を十分に活用し、企業の連携を進め、そして関係メーカーを積極的に導入し、二輪車生産基地の建設を推進する。江門が「中国二輪車産業の模範基地」を完工させ、二輪車製造業の競争力を増強するよう重点的に支援する。

## 第4章 自動車工業における産業競争力強化のための主要な政策措置

### I. 強大化戦略を実行し、業界統合を促進する

1. 乗用車生産の大規模化を強力に推進する。中・高級乗用車とエコノミータイプ乗用車の2つのプラットフォームを重点的に建設、2,000～3,000ccの中・高級乗用車と低排気量のエコノミータイプ乗用車の生産規模を拡大する。短期間に、生産能力24万台の広州本田・生産能力15万台の広州風神（仮訳者注：東風日産）という2つのプロジェクトでは稼働率の早急な上昇を、また広州本田（仮訳者注：本田汽車[中国]を指していると思われる）は輸出基地建設の加速を、さらに広州豊田は完成車工場の建設プロジェクトを、それぞれ強力に推進する。広州本田の第2工場、東風とルノーの乗用車生産プロジェクトは、早期の実行・建設に向け努力を続ける。
2. バス・トラック・特殊用途自動車・二輪車メーカーによる構造調整を促進する。重点企業を拠点とし、バス・トラックメーカーによる再編・戦略的同盟関係締結など多様な形での迅速な強大化を奨励する。特殊用途自動車メーカーの生産モデルを「小規模でも全てが揃う」ものから「強固な専門」へと転換するよう促し、生産形態を単一分野・系列化・多車種の専門化モデルへと発展させる。二輪車メーカーの株式会社化のペースを加速し、生産規模を拡大し、製品構成を調整し、製品の技術

的な価値を高め、メーカーの国際競争力を高める。

3. 大規模な自動車企業グループを積極的に育成する。広州本田の順調な成長を広州汽車グループが十分に利用することを奨励し、乗用車を主力製品とし、その傘下のバス・二輪車・部品メーカーの経営資源を統合し、省内外で潜在力のあるメーカーを適時に合併し、2010年までに3大自動車メーカーグループの1つとなるべく努力する。東風乗用車公司（仮訳者注：東風日産）との密接な関係を強化し、生産規模の拡大を引き続き推進するという基礎のもとに、同社が我が省において新たな乗用車メーカーの建設を計画することを支持する。

## II. 技術の消化・吸収ペースを加速し、有名な自主ブランドを創立する

4. 自主イノベーション能力を徐々に形成する。基幹企業が自ら優位に立っている分野を突破口に、科学研究・開発投資を増加させ、技術開発機関を創設あるいは完全なものに改善するよう奨励する。技術革新能力が比較的高い研究開発機関は認定を受ければ省レベルの工学（技術）センターとなつて関連する優遇政策を享受することができる。
5. 普遍性のある技術の公共サービス基盤を作る。産学協同研究を強化し、省内の重点大学・科学研究所と科学研究所・重点企業の科学技術資源を統合し、広東省広州の自動車重点工学技術研究開発センターを強化し、それが国家レベルの技術開発センターとなるよう極力努める。国家レベルの二輪車検査センターを設置するよう努力し、我が省における二輪車メーカーの品質水準・技術研究開発能力のさらなる向上を促進する。
6. ブランド戦略を実行に移す。企業がブランド発展・保護計画を制定するよう奨励し、技術開発の新たなモデルを積極的に探求し、共同開発・国外機関との協力・国外専門開発機関の買収など様々な方式を通じ、独自の知的財産権を備えた製品の開発を積極化し、徐々に力を集めることで自ら主導的に生存・発展能力を形成し、有名な自主ブランドを創立する。

## III. 部品工業の発展を加速し、産業ネットワークの形成を促進する

7. 産業集積を育成・推進する。自動車部品産業基地のインフラ建設を強化し、投資を惹きつけるための優遇政策を制定し、自動車部品の発展に適した経営モデルと創業環境を作り上げ、自動車部品メーカーを惹きつけて産業基地に定着させ、本業主体・差別化競争・独創的発展といった特色の優位を形成し、基地の集積効果・産出効果を絶え間なく増強し、我が省が完璧な自動車工業のネットワークを形成することを促進する。
8. 部品工業の技術発展段階・水準を高める。メインエンジン工場と部品メーカーが意思疎通を強化できるよう積極的に指導し、これらの企業による戦略的パートナーシップの構築を促すことで、部品業界の発展を前進させ、良好な産業立地条件を形成する。条件を備えた重点部品メーカーのシステム開発・モジュール化供給の方向への発展を奨励し、条件を備えた中小部品メーカーが外国資本との合弁・提携等の協力関係を通じて自主的な技術水準を高めるよう指導し、第2、第3レベルの部品製品を「専門的で、優れて、特別で、新しい」といった方向へ強力に向上させる。
9. 自動車関連産業の発展を促進する。我が省の自動車工業の成長に伴う需要に基き、冶金・化学工業・機械・電子・軽工業等の工業分野のメーカーが金属材料・機械設備・鋳型・自動車電子・エンジニアリングプラスチック・石油製品等の方面で製品レベルと自動車産業との連携能力を高め、自動車工業と歩調を合わせて発展するよう導く。鉄鋼生産企業が技術革新と合弁・提携を推進することを支援し、乗用車用鋼板生産の現地化を実現する。専門化された鋳型設計・製造センターの設立を支援し、自動車鋳型の設計・製造能力を高める。石油化学メーカーによる技術改良の歩調を加速し、クリーンなエネルギーを強力に発展させ、自動車用石油製品の品質を高める。

## IV. 人材発展戦略を実施して、自動車工業関連で一流の人材を集積させる

10. 人材導入メカニズムの確立。各地方政府は自動車産業基地の建設に合わせて、しっかりとした人材誘致政策を実施し、企業が人材を導入して事業に人材を定着させることを奨励・支援する。内外自動車工業の発展動向と趨勢を熟知し、戦略発展に向けた見識と、比較的高い企業経営能力を備えた管理職人材の導入に重点を置き、フロンティアスピリットに富み、比較的優れた市場開拓能力を備えるマーケティング専門家（営業人材）・財務専門家・その他の専門技術を持つ人材を育成する。
11. 現地人材の育成を重視する。大学・職業技術学校との意思疎通と連携を強化し、技術学科のリーダーを積極的に登用し、自動車技術に通じた人材育成の規模を拡大し、人材の蓄積に努める。大企業による専門的訓練機関の設置を奨励し、訓練にはOJT方式を採用し、科学技術の研究開発能力に比較的優れた人材と工場現場でのオペレーションに比較的長けた工具の両方を育成し、高・中・低それぞれの技術レベルが相互に結合した多段階の人材集団を形成する。

V. 政策指導とマクロコントロールを強化して、業界の健全な発展を促進する

- 1 2. 自動車工業に対する指導を強化する。我が省において自動車産業の調整機関を設立し、我が省における自動車工業の発展について統一的な計画を策定し、関係各部門の業務を調整し、部品寄せ集めによる自動車・二輪車の組み立てや自動車改造を行なうメーカーに対する取り締まりを強化し、正常な市場秩序を維持し、我が省の自動車工業発展のために良好な環境を作り出す。
- 1 3. 自動車工業発展の全体計画をしっかりと行なう。国家の自動車産業政策を真摯に遂行し、自動車メーカーが省の中長期発展計画に基づいて当該企業の発展計画を編制するよう奨励し、原則的に自動車・二輪車・部品の新設ないし拡張プロジェクトは、計画された自動車発展重点地域に含まれる形で実行されるよう求め、立地を集中し、それによって産業集積の優位性を発揮する。省関連部門は、土地利用・プロジェクト審査と許認可・税制優遇・公共施設の設置等の面を通じて指導を行なってゆく。
- 1 4. 自動車工業の国際競争力にかかわる早期警戒体制を作り上げる。業界団体が業界情報支援プラットフォームを設置するのを奨励し、産業の早期警戒信号を適時に発出し、企業がアンチダンピング・反不正競争・知的財産権保護の手段を十分に掌握・運用するよう指導し、自身の利益を守り、産業の健全な発展を促進する。

VI. 国際自動車市場を積極的に開拓し、我が省の自動車工業の成長余地を広げる

- 1 5. 製品輸出の拡大努力を行なう。税関と製品検査工程を簡素化し、時間と金額を厳守して輸出税の還付を行い、比較優位のある製品、特にエコノミータイプ乗用車の世界各地向け輸出を奨励し、広州本田（仮訳者注：本田汽車〔中国〕を指していると思われる）という輸出基地を基礎として自動車と部品の国家レベルの輸出基地を育成するよう極力努める。二輪車メーカーが高付加価値製品を輸出するよう指導し、業界自主規制を強化し、価格競争と業界利益の損失を回避する。
- 1 6. メーカーが国際市場に進出することを支持する。国際的に通用する品質システム認証を強力に推進し、特殊車・二輪車などで比較優位を持つ基幹企業が対外直接投資を行って工場を作り、販売ルートとアフターサービスの機関を設置することを優先的に支援し、国際市場を開拓する。部品企業が多国籍企業の世界的な調達システムに入り込むことを奨励し、積極的に国際分業に参画する。

VII. 自動車の利用環境を改善し、個人消費が主体となる自動車市場を育成する

- 1 7. インフラ建設を強化する。都市道路網と高速道路の建設を完璧に仕上げ、道路交通量の分散と中心地からのアクセス改善を進め、そして都市交通の管理水準を高めるための措置を取り、交通管理の近代化を着実に進めてゆく。市街地駐車場の計画建設を重視し、建物に付設する駐車場の合理的な基準を制定し、立体駐車場の建設を奨励する。
- 1 8. 自動車の消費を促進する。公用車の制度改革を積極的に進め、適度に関連費用を引き下げ、道路や橋の通行料徴収制度を改革し、消費者の負担を軽減する。中古車取引市場と修理市場に対する管理、そして市場運営の規範を強化する。近代化された会議場・展示会場施設を十分に活用し、中心都市の吸引力を十分に発揮し、レベルが高い自動車・二輪車及び関連業界の展示会の定期的な開催や、大規模な国際的自動車レース・二輪車レースの開催を請け負い、我が省における自動車工業の影響力の水準を一段と高める。
- 1 9. 自動車生産・販売の物流ネットワークを構築する。自動車物流施設の計画・建設を強化し、自動車メーカー・部品メーカー及びその他の業界の間で緊密な産業協力関係を形成する。自動車メーカーが自主的に管理する、販売・部品・修理サービス・情報還元という「四位一体」のマーケティング・ネットワーク体系を作り出すことを奨励し、企業のサービス水準を高める。分割払い・リース・保険・代理取扱店など新型の自動車サービス関連ビジネスの研究・発展を奨励し、自動車流通分野における国際統合の歩調を加速する。

本参考資料は、広東省人民政府が05年2月17日に発表した「广东省汽车工业2005—2010年发展规划」（「关于印发广东省工业九大产业发展规划（2005—2010年）的通知」、广东省人民政府文件粵府（2005）15号）を、みずほ総合研究所香港駐在にて仮訳したものである。本仮訳内容の正確性について、みずほ総合研究所は一切責任を負わない。正確を期する場合、原典を参照されたい。

[http://www.gd.gov.cn/gov\\_files/DOCUMENT/A05015/242-264.HTM](http://www.gd.gov.cn/gov_files/DOCUMENT/A05015/242-264.HTM)

## 7. 参考文献

[日本語文献]

- 市村真一監修『アジアの自動車産業と中国の挑戦』（ICSEAD 研究叢書 3）創文社、2005年6月
- 井上隆一郎編『中国のトップカンパニー—躍進 70 社の実力』日本貿易振興機構、2004年11月
- 岩原拓『中国自動車産業入門 成長を開始した“巨人”の全貌』東洋経済新報社、1995年5月
- 殖田亮介『みずほレポート タイ自動車産業』みずほ総合研究所、2003年10月
- 内堀敬則『みずほレポート 日本企業の中国進出マップ 在中国日系現地法人の現状と展望』みずほ総合研究所、2005年9月
- 加藤鉦『中国ホンダ経営会議』ビジネス社、2004年4月
- 武末知之『発展に向けた転機を迎える中国自動車産業』（みずほコーポレート銀行産業調査部「Mizuho Industry Focus Vol.16」）、2004年1月
- 沈才彬『中国への視点「市場」と「工場」—本田技研、オリンパス光学工業、アルプス電気を事例に』（三井物産戦略研究所「The World Compass」2002年7・8月号）、2002年
- 峰如之助『チャイナ・プロジェクト 中国にホンダを立ち上げた男たち』PHP研究所、2003年5月
- 丸川知雄・高山勇一編『新版 グローバル競争時代の中国自動車産業』蒼蒼社、2005年4月
- 山中登一郎『中国自動車産業の2004年の動向と2005年需給見通し—安定成長への過渡期に入った中国自動車市場—』（みずほコーポレート銀行産業調査部「Mizuho Industry Focus Vol.37」）、2005年6月
- 横田『中国大陸での台湾の自動車産業の現状について』（日台ビジネスステーション Web サイト）、2003年3月  
[http://www.jptwbiz-j.jp/bizinfo\\_j/trp\\_j/030318\\_j.html](http://www.jptwbiz-j.jp/bizinfo_j/trp_j/030318_j.html)

[中国語文献]

- 中国汽车技术研究中心和中国汽车工业协会『2005 中国汽车工业年鉴』、2005年8月
- 广东省人民政府『广东省汽车工业2005—2010年发展规划』（「关于印发广东省工业九大产业发展规划（2005—2010年）的通知」、广东省人民政府文件粤府〔2005〕15号）、2005年2月  
[http://www.gd.gov.cn/gov\\_files/DOCUMENT/A05015/242-264.HTM](http://www.gd.gov.cn/gov_files/DOCUMENT/A05015/242-264.HTM)
- 李江涛・蒋年云他編『2006年：广州经济发展报告』（广州蓝皮书）社会科学文献出版社、



2006年2月

李江涛·蒋年云·朱名宏他編『2005年：中国广州汽車发展报告』（广州蓝皮书）社会科学  
文献出版社、2006年4月

线装书局『2004中国汽车市场年鉴』、2005年3月

[英語文献]

China Automotive Technology & Research Center, and China Association Automobile  
Manufacturers, *2005 Automotive Industry of China*, China Auto  
Supplementary Issue, September 2005.

Hong Kong Development Council, *Entering Mainland's Automobile Supply Chain –  
Opportunities for Auto Part Related Industries*, November 2004.

*IBM Institute for Business Value* of IBM Business Consulting Services (in association  
with *Office for the Study of Automotive Transportation* of University of  
Michigan Transportation Research Institute), *Inside China – The  
Chinese view their automotive future*, December 2005.