

# 中国自動車産業の現状と今後の展開

高 村 幸 典  
大 島 一 二

## 1. はじめに

中国の経済構造は輸出型から内需型に大きく変貌しつつある。すなわち、いわゆる「世界の工場」から「世界の市場」が進展しつつあるのである。つまり、これまでの中国の「安くて豊富な労働力」という大前提がくずれ、人件費上昇と人民元高等により輸出型の存立が徐々に困難となる状況が形成されつつある。

中国が世界の工場から世界の市場へ変貌しつつあることの主要な要因は、中国経済そのものの発展が第一義であることはいうまでもないが、本稿で論じている自動車産業についてみれば、中国政府による産業構造変換の意図がその背景にあると考えられる。本論ではこの点を中心に論じていく。

また、よく知られているように、中国の自動車産業は、外資資本の生産下請け的色彩が濃く、自立的な自動車企業成立には程遠い実情があるが、その原因と今後の展開についてもあわせて論じていく。

## 2. 中国政府による産業構造転換政策

### (1) 外資企業の企業所得税の優遇政策の廃止

第1表は外資企業向け企業所得税の減免政策の実態を示したものである。この表は、かつての「二免三減半」政策時の数値である。この当時は、売上高の中で輸出額が70%以上を占める企業が特に優遇されてきたことが読み

---

キーワード：中国，自動車産業，世界の工場，世界の市場

取れるが、この政策は2007年12月末で廃止された。

現状では先端技術型企業は相変わらず15%であるが、それを除いては、外資企業も中国一般企業も一律25%である。

このように、1990年代から一貫して継続してきた外資企業および外資との合弁企業の企業所得税の優遇が廃止され、一般の中国企業と同等の競争条件となったのである。

第1表 2007年末に廃止された外資企業向け企業所得税優遇政策

単位:%

	1～2年目	3～5年目	6～8年目	9年以上
一般企業	免税	7.5	15	
輸出型企業で 輸出70%以上	免税	7.5	10	
先端技術型企業	免税	7.5	10	15

資料:『大連経済技術開発区投資案内』から作成。

## (2) 人件費の上昇

よく指摘されているように、中国の人件費は上昇の一途にある。第2表は中国の主要地区の主要都市の最低賃金の推移を示した。

第2表 主要都市の最低賃金の推移

単位:元/月

	2009年	2010年	2013年	2013年/2009年比較
深圳市	1000	1100	1600	1.60倍
上海市	960	1120	1620	1.69倍
大連市	700	900	1280	1.83倍
西安市	600	760	1000	1.66倍

資料:中国政府発表をベースに筆者がとりまとめた。

この表からは、輸出型企業の集積地である深圳市・上海市よりも東北地域や内陸地域が深圳市・上海市を上回る上昇率をみせている。出稼ぎ労働者である農民工(農村出身労働者)が多く集まる深圳市・上海市よりも東北地域

の大連市および内陸地域の西安市の方が、2009年と2013年の上昇率を比較した場合、上回っていることは、ただ、たんに最低賃金が労働力の需要と供給のバランスによって決まるものでなく、政府の指示によることを示していると筆者は理解している。

つまり、地域間の経済格差の縮小と国民の不満をそらす目的で、中国政府主導で賃金上昇が実施されているものと理解している。

このように、これまで喧伝されてきた「安くて豊かな労働力」を大前提とする輸出型産業構造はその前提が崩れているのである。

### (3) 労働者福祉制度の拡充

「農民工」（農村出身出稼ぎ労働者）の不満を解消するために、近年福祉制度が拡充されてきた。しかし、このことは、労働者を雇用する際の会社側のコストが上昇していることを示している。

いうまでもなく、中国の福祉制度は全国一律ではなく、地方単位で異なっているため、個人が受ける給付および各企業の負担額にはばらつきが存在する。以下の第3表は、大連市金州新区経済技術開発区の事例である。

第3表 大連市金州新区経済技術開発区における福祉制度の概要

単位：%

種類	会社負担分	個人負担分
定年養老	20	8
失業保険	2	1
公傷保険	0.1~1.1	0
出産保険	0.8	0
医療保険	2.5	2元/月
住宅積立金	18	14
合計	43.4~44.4	23%+2元/月

資料：『大連経済技術開発区投資案内』から作成。

福祉政策の充実は、前述の件費の上昇と相まって企業の負担を増大させ、かつての「安くて豊かな労働力」を大前提とする輸出型産業の存立条件

の前提を大きく変化させているのである。

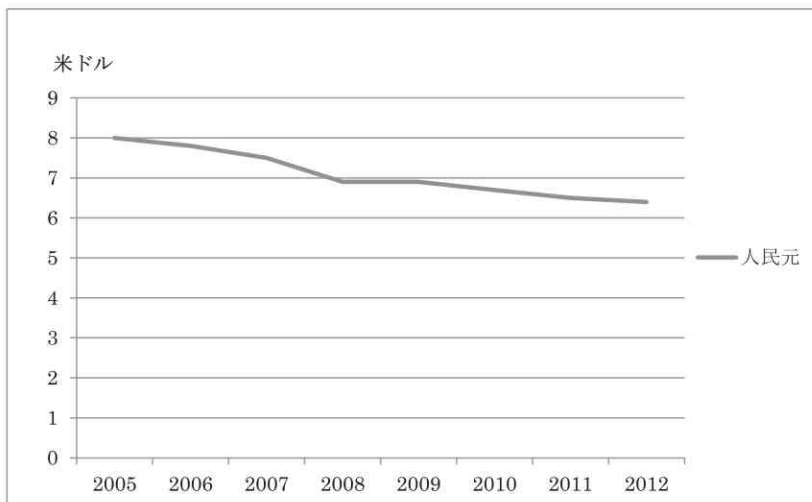
#### (4) 人民元の対ドルレートのゆるやかな上昇

中国の経済力の増大や外貨準備高の増加等により、国際通貨体制の中で人民元の対ドルレート上昇が余儀なくされている。

一方で、輸出型企業を保護するために、急速な人民元高は回避したく、人為的・政策的に人民元を実勢よりもゆるやかに上昇されたいのが、中国政府の本音であろう。

このように、人民元の国際化は進展しつつあるものの、依然不十分であり、中国の輸出入において主に決済に使用されている通貨は米ドルである。当然のことながら、人民元の対米ドルレートが上昇すれば、輸出者である中国サイドから見て、人民元建ての手取りは減少することになる。

第1図 人民元の対米ドルレート



資料: 中国人民銀行発表をベースに筆者作成

以上論じたように、輸出型をささえた制度・前提が大きく崩壊している。中国政府の意図としては、産業構造を輸出型から内需型に変換して、地域格

差や経済格差の是正・社会保障制度の充実・大学卒業者の雇用の増大等をめざし、現状の共産党政権へ対する国民の不満の目をそらしたいのが、本音であると筆者は考えている。

### 3. 中国自動車製造会社の現状の課題と今後の展開

中国の産業構造が輸出型から内需型へ変換するなかで中国の基幹産業の一つである中国の自動車産業は外資資本の生産下請け的色彩が色濃く残っている。

なぜそうなっているのか、その状況から脱却するために中国政府はどのような政策をいままで打ち出してきたのか、その結果はどうであったか、等を検証すると同時に、中国自動車産業の今後の展開について論じてみたい。

#### (1) 現状中国で生産販売されている車のカテゴリー

大きく分けて以下の論じる四種類に分類できる。

まず、第一に上海汽車・第一汽車・東風汽車・北京汽車・長安汽車・広州汽車等と外国資本との合弁会社が生産・販売する外資ブランド車がある。シボレー・パサード・カローラ・シルフィ・シビック等である。

次に上記合弁会社が生産・販売する中国合弁自主ブランド車（中国専用車）がある。中国販売限定車である「理念」：広汽ホンダ（広州汽車+ホンダ）がシティをベースに開発、「思銘」：東風ホンダ（東風汽車+ホンダ）がシビックをベースに開発、「啓辰」：東風日産（東風汽車+日産）が開発、「宝駿」：（上海汽車+GM+柳川三菱汽車）の合弁である上海通用五菱汽車が開発、「スプラッシュ」：昌河スズキ（江西昌河汽車+スズキ）が開発、等がある。価格面では、当然のことながら、中国自主ブランドのほうが外資ブランド車よりも廉価である。

三番目は外資資本との合弁会社が自主開発して生産・販売する中国自主開発車がある。「上海汽車」：荣威・名爵・上海牌、「第一汽車」：紅旗等があるが販売実績が乏しく、中国新車販売に占めるシェアは1%未満である。

最後の四番目に外資資本と合併していない民族系の自動車会社（奇瑞・BYD・吉利・長城他多数）が生産・販売する独自ブランド車（自主ブランド車とも呼ばれる）がある。

まとめれば、外資ブランド車・中国合併自主ブランド車・中国自主開発車・独自ブランド車の四つに区分できる。

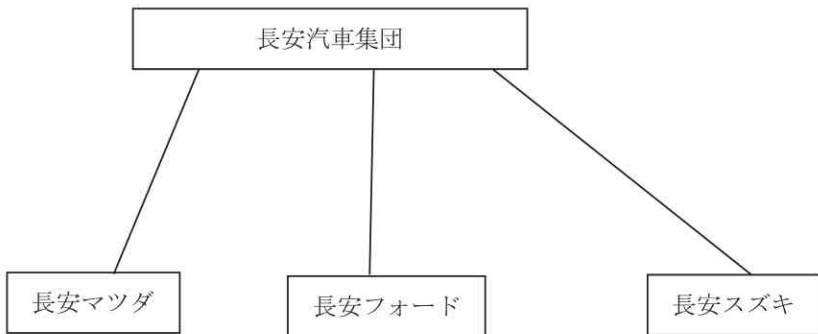
## （2）大手企業の構造

現状の制度下では、外資企業は中国の自動車製造会社2社とまで合併会社を設立できる。トヨタは第一汽車と広州汽車，ホンダは東風汽車と広州汽車などが典型的事例である。欧米系では、GMが上海汽車と第一汽車，VWも上海汽車と第一汽車と合併会社を設立している。

しかしながら、中国自動車側では合併相手先である外資企業の数に制限はない。第2図は大手5社の一角を占める長安汽車集団の事例である。この会社は外資3社と合併会社を設立していて、事実上生産下請けの色彩が強い。

この図からもわかるように、生産下請け的な色彩が濃く、設計・部品評価・調達・生産・販売・アフターサービスという製造会社の基本的なサイクルが確立していないのが実状である。自立した自動車会社には、程遠い実情がある。

第2図 中国自動車会社の大手(長安汽車集団)の構造



資料: 筆者作成

(3) 中国自動車産業の構造変換を主目的にした自動車購入への補助金導入  
近年、中国自動車産業の構造変換を主目的とした自動車購入への補助金が導入された。以下その内容をみてみよう。

#### 1) 小型車（1600 CC以下）の自動車取得税の減税

日本にも新車購入時に自動車取得税（地方税）があるが、中国でこれと類似した税制が存在したが、現在は廃止されている。税率は、2009年に10%から5%に減税され、2010年末で終了した。

#### 2) 低燃費車補助金（エコカー補助金）

2010年6月～2011年末に終了した。購入時に3000元/台を支給するという制度である。当時、外資ブランド車：17車種、民族系の独自ブランド車：13車種が対象として認定された。民族系の独自ブランド車のほうが、外資との合弁会社の外資ブランド車より認定時に優遇されていた。

#### 3) 「汽車下郷」政策

「汽車下郷」政策（農村への自動車普及政策）は、2009年から実施され、2010年末で終了した。農業用の三輪自動車等を淘汰し、1300 CC以下の小型車を購入する場合、5000元を上限に購入額の10%を支給するという制度であった。

(4) 中国自動車産業の構造変換を目的とした自動車購入時の補助金政策  
この制度は、独自ブランド車（奇瑞・BYD・吉利等）が得意とする小型車への補助が中心であり、外国資本との合弁でない民族系の独自ブランド車販売の支援を目的としたが、外資との合弁会社が小型車の販売（中国合弁自主ブランド車）を強化したので当初の思惑とは異なる方向へ進行した。

これは外資との合弁会社の下請け的な色彩からの脱却につながらず、従来路線の維持を助長した。したがって外資との合弁会社の自主開発車には進展がまったくみられなかった。

また、販売台数の面では、需要に先取りに過ぎず、補助金終了後、販売台数は鈍化した。2010年以降、2013年まで中国の新車販売台数の伸び率は鈍化している。

以下の第4表は、主な自動車会社の販売実績である。上海汽車・第一汽車・東風汽車が外資ブランド車が主な自動車会社である。奇瑞・BYD・吉利汽車・長城汽車が民族系で独自ブランド車を製造販売している。

第4表:主な自動車会社の販売実績

単位:万台

会社名	2008年 販売実績	2010年 販売実績	2008年/ 2012年比	2012年 販売実績	主な外国 資本
上海汽車	172	358	2.07	449	GM・VW
第一汽車	153	192	1.67	300	VW トヨタ
東風汽車	132	272	2.06	308	日産・ホンダ ・プジョー
奇瑞	35	62	1.77	54	
BYD	19	52	2.73	46	
吉利汽車	22	42	1.91	49	
長城汽車	13	36	2.77	49	

資料:中国汽車工業協会発表に筆者が加筆

#### (5) 中国自動車会社の現状と課題

自動車会社は地元で税収と雇用をもたらすので、地方政府には貴重な存在である。

一般に中国では「税収+雇用」が中国自動車会社の構造転換（自主開発車の開発・製造により自立的な自動車会社をめざす）よりも優先されていて、中国の自動車会社が自立した意味の自動車会社へ変貌することへの阻害要因になっている。

以下の例からみられるように、それぞれの地方政府は地域における生産の維持や拡大を目的とした独自の補助金制度を採用している。中国の自動車会社が自立した自動車会社に変貌する目的とは、まったく相反する政策であ



る。

（事例1）重慶市（長安汽車集団の生産拠点）では、地元の長安汽車が市内で生産した車が対象であり、1600 CC以下の小型車の購入に最高3000元の補助金を支給する。

（事例2）西安市（BYDの生産拠点）は、BYDが西安泰川汽車を吸収した拠点であり、BYDの生産拠点の統廃合により、西安のBYD（旧西安泰川汽車）の生産拠点は淘汰される可能性があり、地方政府はそれを危惧している。また、大手自動車会社のトップの椅子が共産党政府の人事ローテーションに組み込まれていて、中長期的視野で経営に取り組めないことも大きな弊害になっている。

#### （6）中国自動車会社の今後の展開

今後の展開として、筆者は次の二つのシナリオを想定している。

シナリオ①は、「税収＋雇用」を重視する見地から、当面、現状の体制が続き、自主開発車の開発に進展がみられないシナリオである。このシナリオでは自立した自動車会社へ変貌は難しい。しかし、この可能性が極めて高い。

周知のように、中国の都市部での交通渋滞や駐車スペースの不足、PM 2.5に代表されるような大気汚染の深刻さは、日本をはるかに超えており、環境的には都市部での自動車販売の今後の大きな拡大は、すでに困難な状況にある。北京市や上海市では、すでに新車の購入制限がなされていて、他の都市への拡大は時間の問題である。

また、農村部では、所得が都市部より低く、販売台数の面では農村部での大きな拡大は現状困難である。

このような状況下で、今後、1年間の新車販売台数2000万台以上の水準を維持して、さらに毎年、前年実績に対して上乘せを図るためには、今まで以上に完成車の輸出に依存せざるをえないと考えられる。この点については、後述する。

シナリオ②は、中央政府の新指導体制の方針のもと、自主開発車の開発が進み、下請け的色彩の強い製造会社から、自立的な自動車会社へ脱皮するシナリオである。このためには、合併等による強固な連携が必要である。

中国政府は自動車産業を3~5社の大企業に集約して、上位10社のシェアを90%にしたいと考えている（国家発展改革委員会や商務省発表による）。ただ企業の集約は生産拠点の統廃合により、税金や雇用の喪失につながる地域が発生する可能性が高く、現状の共産党政権へ不満の目がむけられる可能性もあり、積極的には推進できない事情があり、このシナリオの可能性は低いと考える。

具体的な事例として、2012年1月江西省景德鎮において、長安汽車の生産拠点の再編に反発して、ストが発生した事例がある。この事例では、長安汽車集団が当時の長安スズキと昌河スズキの統合を計画して、景德鎮にある昌河スズキを重慶にある長安スズキへの統合を計画した。ストという事態を収拾するために景德鎮のある江西省政府は昌河スズキの親会社である江西昌河汽車の株式の70%を2012年5月に取得した。その後、その株式は2013年11月に大手の一角である北京汽車集団に転売された。景德鎮から生産拠点を今後移動させないという確約をとりつけた上での売却と思われる。

#### （7）中国自動車会社の完成車輸出

地方政府の「税金+雇用」を第一の目的にして、今後も毎年2000万台以上の新車を生産販売し、さらに毎年、前年実績に対して上乗せを図るためには、今後、今まで以上に自動車輸出に依存せざるを得ないと考えられる。海外生産では、中国国内の雇用が確保できないからである。

2015年末までに、ASEAN10カ国は、地域内の関税の撤廃・輸出入手続きの共通化・簡素化が実現する。さらに地域内の道路や港湾設備の整備がすすめられ、物やサービスの円滑な交流が進む。この統合の結果、ASEAN10カ国はそれぞれ独立した国であるが、経済の面では、国境がなくなり、単一販売地域、単一生産地域になる。

元来、ASEAN地域へは、日本の自動車会社は1960年台から進出して、販売に占める日本車のシェアは80%近くを占める。ASEAN共同体の設立により、単一販売地域・単一生産地域となるので、日本の自動車会社だけでなく、韓国・アメリカの自動車会社も生産能力増加や新規生産拠点設立の動きが加速している。

単一生産拠点の具体例としては、トヨタの部品メーカーであるトヨタ紡織はラオスに「トヨタ紡織ラオス」を設立して、自動車用シートカバーなどの内装部品を2014年4月から生産を開始する。これはタイのトヨタの完成車工場に納入予定である。メコン経済圏の最適な場所で部品を生産して、最適な場所で完成車生産をするという動きである。

このような動きにたいして、中国の自動車会社はどのような動きをとるであろうか。

前述の「雇用+税収」を最優先する立場から、生産拠点をASEAN内に移転して、ASEAN内で生産、販売する戦略はとらない、あるいはとることができないと筆者は考えている。しかし、一部に、長城汽車のタイの生産拠点の設立の動きはあるが、筆者は例外と理解している。タイでは、車種のなかでピックアップトラックのシェアが高く、50%弱を占めている。長城汽車はピックアップトラックの生産販売では、世界指折りでかつ中国で一位であるからである。

中国の自動車会社はASEANと中国南西部を結ぶ南北経済回廊を活用して、関税軽減政策を利用してASEAN内で中国生産の完成車を販売すると考えられる。この展開の上に、さらにミャンマーのダウエーやモーラミヤインを借港して、インドやアフリカに完成車を輸出すると考えられる。

このルートを活用すれば、マラッカ海峡を通過する場合よりも時間的に四分の一程度になり、さらに運賃も安くなる。さらに海賊が出没するマラッカ海峡を通過しないので安全も確保される。

外資資本との合弁会社も、独自ブランド車を生産販売する民族系も、中国の内陸部での販売を強化するために内陸部に新規生産拠点を設立している。

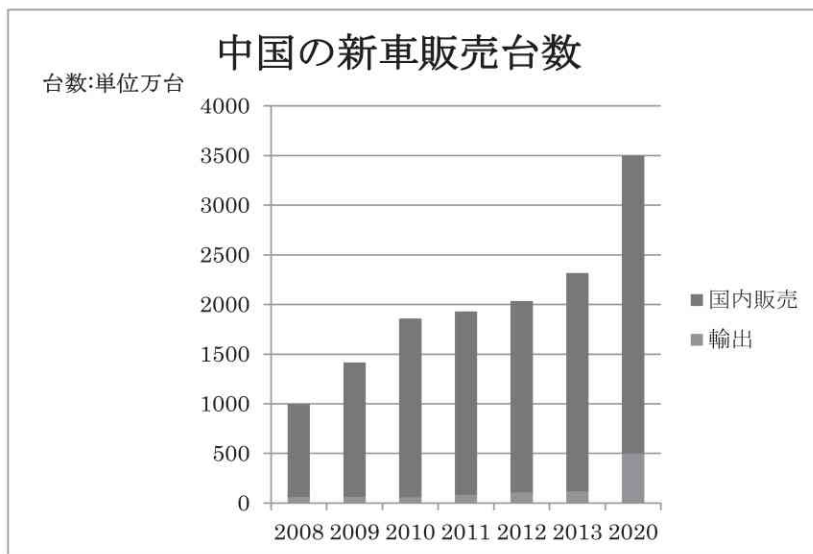
これは内陸部での販売増を第一の目的にしているが、同時に、ASEANでの販売、さらにミャンマーの二つの港を借港してインドやアフリカへの輸出につながる戦略でもある。

例えば、VWが新疆ウイグル自治区のウルムチ市と四川省成都市に生産拠点を設立している。GMは子会社の上海通用五菱汽車の生産拠点である広西チワン族自治区柳川市の生産拠点を増強している。

こうした中国ASEAN南北経済回廊の中国側の入口は雲南省の昆明であり、内陸部で生産した完成車のASEANでの販売、さらにインドやアフリカへの輸出の拠点となるものと考えられる。

以下の図は中国自動車会社の2013年までの新車販売台数（輸出台数含む）と今後の予想である。

第3図 中国の新車販売台数



資料: 中国汽車工業協会の発表による

これまで、輸出台数のもっとも多い年は、2013年120万台前後であり、わずかに新車販売全体に占めるシェアは5%程度であった。しかし、前述の

ように中国国内販売の大幅の伸びが今後大きく期待できない環境下において、完成車輸出に力を入れざるをえないと筆者は予想している。

#### 4. まとめにかえて

ここまでみてきたように、中国が世界の工場から世界の消費地に転換しつつある環境下においても、中国の主たる基幹産業である自動車産業は外資資本の生産下請け的色彩が色濃く残っている。本稿では、その原因および今後の展開について論じてきた。現在の共産党政権が継続する限り、今後も現状の路線の延長線上にあると筆者は確信している。

中国自動車市場の現状は、古代の春秋戦国時代を思わせるように、多くの外資との合弁会社と独自ブランド車自動車会社が乱立している。

こうしたなかで、世界の潮流としては、ガソリン車は環境面で課題が多く、低公害の次世代自動車に傾いている。また、中国国内の環境悪化により、この趨勢はますます強化されるであろう。しかし、中国の自動車会社はハイブリット車・電気自動車・プラグインハイブリット車・燃料電池自動車への研究・開発の分野で大きく立ち遅れている。現在、話題になっているPM2.5による大気汚染問題の主な原因は、自動車本体の排気処理能力ではなく、使用されているガソリンの精度にあるともいわれているが、中国の次世代自動車への取り組みが、今後も強化されることは不可避であろう。

この次世代自動車の研究・開発のためには、現状より規模の大きな自動車会社の存在が必要不可欠であり、生産下請けから脱却して、自立した自動車会社に変革しないかぎり、実現は難しいと考える。今のままでは次世代に環境面で大きな負の遺産を引き継ぐことになる。自立した自動車会社への変革が求められている。

#### 参考文献

南亮進・牧野文夫編著『中国経済入門』日本評論社、2012年

南亮進・牧野文夫・羅欽鎮著『中国の教育と経済発展』東洋経済新報社、2008年

加藤弘之・上原一慶編著『現代中国経済論』ミネルヴァ書房、2011年  
佐久間信夫・黒川和子編著『多国籍企業の経営戦略』白桃書房、2013年

(たかむら・ゆきのり／桃山学院大学兼任講師)

(おおしま・かずつぐ／経済学部教授／2014年4月1日受理)

## The Present Condition of the Chinese Automobile Industry and the Future Deployment

TAKAMURA Yukinori

OSHIMA Kazutsugu

China as the world's factory was established through the rich cheap labor force and the preferential treatment policies for foreign companies. However, it is difficult to maintain the status of the world's factory because of the inflation of wages and the abolition of the preferential treatment policies. Although in such a situation, Chinese automobile companies are taking charge of the only production function in the amalgamated companies and the major foreign pharmaceutical companies. At hand, it is in the situation which can't design and cannot do guarantee of quality, sale, and after-sales service.

In such a situation, it is so difficult to support the next-generation cars, such as an electric vehicle. And it may also produce many negative legacies in China without being able to cope with the environment problems.

Therefore, this paper will assume the following 2 scenarios for its future development.

1. If the present system follows for the time being, the voluntary development of the car is not seen in from the standpoint attaching great importance to Tax Revenue and Employment.
2. The cause of new guiding principles of the central government, the development of the voluntary development car advances and makes self-renewal from the manufacturer of subcontracting to the autonomous car company.