

自動車産業は高速成長中

(元日商岩井北京事務所長，元スズキ北京事務所長) 内山 宏男

I. はじめに：世界は6大グループ体制なのに

世界の自動車産業は前世紀末までに国境を越えた再編劇をほぼ終えた。

その結果，世界規模での生産規模の自動車企業ランキングは表1の通りとなっている。

今年に入って，昨年の生産台数でトヨタが初めてフォードを追い越し，第2位になったと話題になったが，グループとしていまだフォードには及ばない。また，この4月末にダイムラーが三菱自動車への支援を打ち切るという動きがあった。しかし，ダイムラーの傘下から三菱自がたとえ離れることになっても，同グループの地位は変わらない。

そして，この上位6大グループ（世界生産量の約80%を占有）に属さない限り，単独では生き残りが難しいとされる。今は好業績を挙げている6大以下のホンダ等数社も例外ではなく，いずれは新たな道の選択を迫られることになるだろう。

なぜ単独では生き残れないのか？ 一段と強化される環境，エネルギー，安全問題などの規制に

対応して新しい技術革新が起きる。例えば，新しいタイプのクルマ——燃料電池車の開発が不可欠となるが，その開発費用が余りにも巨額であり，グループ全体として400万台を生産する規模がないと負担が不可能だからという。この年間400万台という生産規模が，一つの経済単位の日安といわれている。

更に，世界の6大グループ体制は，《GM+トヨタ+VW連合》と《フォード+ダイムラー・クライスラー連合》という2大連合の対決となるだろうとの未来予測もあるが，さて，どうなるか？

こんな世界の近未来図とは無関係に，むしろ逆らって，マイペースに自動車産業の発展をドライブさせている国がある。それが中国である。

ホンダに加えて，トヨタと日産の中国市場への本格参入が2002年後半から実現したことにより，日本のマスコミには「中国市場での日本自動車大手の華々しい活躍」をPRする報道が最近むやみに多い。しかし，誤解してはいけない。日本勢大手が華々しく活躍出来るかどうかは，これからのことなのである。

表1 世界6大自動車グループの生産規模ランキング

(単位：万台)

順位	グループ名	世界規模の生産台数		所属する主なメーカー名
		2003年	2002年	
1	GMグループ	1,364	1,348	スズキ，いすゞ，富士重工，Fiat，Saab，大宇
2	フォード・グループ	768	778	マツダ，Volvo Cars，Land Rover，Jaguar
3	トヨタ・グループ	715	662	ダイハツ，日野
4	ダイムラー・クライスラー・グループ	607	636	ベンツ，クライスラー，三菱自
5	ルノー・日産グループ	546	512	日産
6	フォルクスワーゲン・グループ	533	517	Audi，Skoda
7	プジョー・シトロエン（仏）	326	323	
8	現代自グループ（韓）	303	289	起亜自
9	ホンダ	297	292	
10	BMW（独）	113	110	

出所：FOURIN海外自動車調査月報No.225，2004.5により作成

実情としては、中国は独自の“中華民族”自動車産業を発展させるため、遅れていた日本勢大手との本格提携をやっと始めたばかり、というところ。しかし、後述するが、日本勢大手でないスズキとダイハツは微型車、いすゞはトラックで、それぞれ早い時期に参入済みだったことも覚えておきたい。

Ⅱ. 自動車市場は世界第4位の規模へ躍進

表2を見ると、2001年の中国の自動車総生産台数233万台は世界の第8位。2002年の325万台は、米国、日本、ドイツ、フランスに次いで第5位だが、2003年の444万台はドイツに次いで第4位へ躍進した。2005年も500万台超が見込まれており、5年以内に日本を追い越して第2位になるのは確実といわれる。

乗用車のそれはさらに目覚ましい。2001年の70万台から、2002年109万台、2003年201万台へと約3倍増の快進撃。庶民の欲しい現在の“三種の神器”——パソコン、マイカー、マイホーム（^{スーパー}三件と呼ばれる）がいよいよ現実のものとなった。

ここで表3（次頁）を参照しながら簡単に歴史を振り返ってみたい。

自動車産業は第7次5カ年計画（1986－1990年）で初めて“支柱産業”として位置づけられ、トラック中心から乗用車重視へと変わった。それまで乗用車は高級幹部用か、外国人用のタクシーに限定され、庶民にはまったく無縁のものであった。

外国企業事務所には業務活動のため1台に限り社有車の輸入使用が認められていた。1990年代前半まで、休日ともなれば、事務所の運転手が知り合いから婚礼用に半日貸してほしいと頼まれた。当時、黒のクラウン豪華車は庶民には珍しい。婚礼の盛り上げに少しでもお役にたてば「日中友好促進」にもなると、運転手ごと無料で貸してあげたものだ。大らかな気持ちであったそんな良き時代が懐かしく思い出される。

庶民がタクシーを簡単に利用出来るようになったのは「^{ミニバンタイプ}面的」の登場からである。「微型面包式士」の略称で、直訳すると“食パン型微型タクシー”。スズキとダイハツからの技術導入で生産され、上海サントナや天津シャレードの乗用車タクシーが出回るまでの1990年代前半から後半にかけて、低料金で簡便な“庶民の足”として愛用され、北京や天津では風物詩ともなる大活躍ぶりだった。今でも地方都市では活躍しているが、過渡

表2 中国の自動車企業数、自動車の総生産台数、輸入車数

（単位：万台）

年	企業数 (社)	総生産台数 ()は乗用車	輸入車 ()は乗用車	主な出来事
1980	56	22.2(0.5)	5.1(2.0)	81年に西独との乗用車PJが批准
1985	114	44.3(0.5)	35.6(10.6)	84年に北京ジープ開業、天津汽車がダイハツと技術提携、スズキが航空部/兵器部とそれぞれ技術提携。
	85年に上海大衆（VW）開業、広州プジョー調印、海南島事件起る。			
1990	117	50.9(4.2)	6.5(3.4)	一汽VWと二汽（東風）シトロエン調印
1994	122	135.3(25.0)	28.3(17.0)	クルマ関税（3L以上/以下は220%→150/110%）へ。「汽車工業産業政策」公布
1999	112	183.0(56.5)	3.8(2.9)	上海GMと広州本田生産開始
2000	118	206.9(60.5)	4.2(2.2)	天津豊田批准
2001	116	233.4(70.3)	7.1(4.7)	関税（3L以上100→80→50%，以下80→70→43%）06年までに25%へ引下げ予定
2002	117	325.1(109.0)	12.7(7.0)	関税（3L以上50.7→43%，以下43.8→38.2%）乗用車の車種急増で大激戦
2003	?	444.4(201.9)	17.0(15.6)	7月東風・日産全面合作。「汽車産業発展政策」草稿作成。

出所：『中国汽車工業総合分析』により作成

表3 中国自動車産業の歩み（外資との提携を中心に）

1950年	重工業部が北京に自動車工業準備室を設置し、ソ連専門家との作業開始。
51年	政務院が第一汽車製造廠の長春での設立を批准。
56年	初の国産4トントラック“解放”が一汽で誕生、国産車の起点となる。
58年	初の中国設計・製造の高級乗用車“紅旗”が誕生。
66年	第二汽車の湖北省十堰における建設開始。
78年	済南にてルーマニアの協力でトラック“浪漫”組立てを開始。
81年	重慶で米 Cumminsとの間でエンジンとライセンス生産を調印。西独との上海における乗用車合併事業項目建議書が批准。
84年	北京ジープ開業。天津汽車がダイハツと、航空工業部/兵器工業部がスズキとそれぞれ微型汽車の技術移転契約を調印。
85年	汽車進出口会社がいすゞとトラック技術移転契約に調印。上海大衆（VW）が開業。広州プジョー調印。大量の自動車輸入の海南島事件が起こる。
87年	一汽、二汽（後の東風）、上海の三つを乗用車生産基地と確定。「乗用車輸入を厳しく抑制する通知」を発表。
88年	北方工業会社が独ダイムラーベンツと大型バス技術移転契約に調印。「乗用車生産拠点を厳格に抑制する通知」を発表。
89年	一汽からアウディ1号車が誕生。
90年	一汽と大衆（VW）、二汽とシトロエンがそれぞれ乗用車合併契約に調印。
94年	「汽車工業産業政策」公布。
99年	上海通用（GM）と広州本田が生産開始。
2000年	天津豊田批准。
01年	長安福特（フォード）批准。
02年	トヨタが一汽と、日産が東風とそれぞれ包括提携。
03年	日産が東風と「東風汽車有限公司」これまでで最大の中外汽車合併を設立。
04年	6月1日、新しい「汽車産業発展政策」公布。

出所：『中国自動車工業年鑑』等から作成

期の大都市タクシーとして「面的」の歴史的な貢献度を忘れてはいけない。

1994年に発表された「汽車工業産業政策」での目標は：

- 2001年までに自動車産業を国民経済の支柱産業の一つに育成する
- 120有余の自動車企業を「2-3社の大型、6-7社の中堅」へ集約する
- 自動車の個人購入を促進し、乗用車を自動車産業の中心にすえる

2001年までの目標は、一点を除いて、まず達成されたといえるだろう。その一点とは、110有余の自動車企業が少しも減少していないこと。国有企業改革がいかに難しいかを物語っている。「2-3社の大型、6-7社の中堅」の育成は、表4（次頁参照）の上位10社ぐらいがそれに該当するといえよう。

Ⅲ. 乗用車参入に見られた数々の喜悲劇

第8次5カ年計画（1991-1995年）では、乗用車の組立生産は「3大・3小・2微」の8社に限定された。表4の下線のある企業集団が傘下にその合併事業を有したが、3大とは一汽大衆（VW）、上海大衆（VW）、神龍シトロエン、3小とは北京ジープ、広州プジョー、天津ダイハツ（技術提携）、2微とは重慶長安スズキ、貴州富士重工（技術提携）であった。

「3大3小2微」の8社乗用車生産体制は過剰能力だったので、97年3月、GMが9番目の参入を果たすまで長く、堅く守られ、新規の参入は困難を極めた。未参入の米、欧、日大手や韓国勢は慌てて「北京詣で」を重ね、数々の喜劇、悲劇のドラマを繰り広げた。中国は有利な立場を利用して、

表4 中国の自動車主要企業集団と外資との新規案件

(単位:万台)

順位	企業集団G (3大3小2微)	03年生産台数 ()内は乗用車	傘下の乗用車合併企業の生産台数と02年以降見られた外資との新規案件
1	長春第一汽車G	90.8 (56.2)	一汽VW30.2, 一汽夏利16.7, 一汽轎車4.8, 一汽海南4.2, 一汽華利0.2等。 マツダ・アテンザ委託生産, トヨタとSUVランクル合併
2	上海汽車G	79.7 (61.3)	上海VW40.5, 上海GM16.9, 東岳GM3.8等
3	武漢東風汽車G	47.5 (21.9)	神竜10.5, 風神6.6, 悦達起亜4.8 日産と包括提携し, 05年からマーチ 1.2~1.4L生産, 悦達起亜と合併で普萊特Pride/千里馬Accent, 04年上半 期からホンダとオフロード車CR-V合併生産予定。
4	重慶長安汽車G (元兵器工業部)	41.5 (12.5)	長安鈴木10.2, 長安フォード1.9等。フォード合併が03/1月嘉年華フィエ スタ1.3~1.6L開始
5	北京汽車G	34.7 (7.3)	北京ジープ1.8, 北京現代5.5。D-クライスラーと北京ジープ合併, 韓国 現代と索納塔Sonata2.0L組立, 三菱エアトラックSUV2.0~2.4L開始, D クライスラーとベンツ合併合意。
6	航空工業G (元航空工業部)	32.2 (5.5)	ハルビン飛機3.2, 昌河飛機2.1, 貴州航空0.1。 貴州は富士重と技提。微型貨客車で昌河はスズキと合併, ハルビンも最 近まで技提。三菱自と賽馬デインゴで技提
7	瀋陽金杯汽車G	12.4 (0.4)	輕型客車でGMと合併 SUV開拓者パイオニア
8	広州汽車G	12.3 (11.7)	広州本田で雅閣アコードからはじめ奥德賽オデッセイ, フィット1.0~ 1.3L。輸出専用工場(ホンダ/広汽/東風65/25/10%)を04年後半から。ト ヨタとエンジン輸出工場, 06年からカムリ生産申請中。
9	奇瑞轎車	10.1 (10.1)	独立系。フォード英国の中古ライン, 瀋陽の三菱エンジン使用。上汽集 団から離脱か。
10	南京汽車G	9.9 (3.7)	IVECO技提, フォードとE合併, 乗用車・派力奥パリオ/西耶那シエナ 英格爾インゴール1.4L
11	安徽江淮	9.3 (—)	輕型貨客車, MPV 瑞風
12	福建東南汽車	8.7 (3.6)	三菱台湾パートナー裕隆との輕型客車合併
13	吉利汽車G	7.8 (2.7)	独立系の“風雲児”となれるか? 天津豊田のエンジン使用と商標でト ヨタと係争中。
14	南昌江鈴汽車	6.3 (—)	いすゞトラック合併, フォード商用車・全順

出所: FOURIN中国調査月報 No.95 2004.2により作成

国をあげての“焦らし”, “脅し”, “おだて” 作戦を展開した。今となっては, 各社とも当時の苦衷を語りたくもないし, 語ろうともしないが, それこそ友好貿易時代から酷評されて来た“土下座貿易”の再来といえるし, 中国ビジネスの特色がよく表れているので, 詳しく紹介してみたい。

1. 「北京詣で」を重ねる外国勢に対して中国側の「一石二鳥」の妙策

——自動車企業に対しては「以前頼んだ時に, なぜ来てくれなかったのか? それなら, まずエンジンや部品の分野での協力を!」と繰り返した。

——自動車以外の代表団に対しては「巨大市場への投資を早く決断しないと, トヨタや日産の二の

舞になりますよ!」と国家指導者の李嵐清(前副首相), 吳儀(現副首相)らが異口同音に警告した。

なんという商売上手か。断られた積年のうっぴんを晴らすと共に, エンジン・部品などの裾野分野ばかりか, 全体への外資誘致を簡単に加速してしまった。正に「一石二鳥」の妙策であった。

2. トヨタをはじめとする日本勢に対しては国をあげての揺さぶり作戦を展開

「今や中国の自動車市場は米, ドイツ, フランスに占有され, 日本は出遅れた」

「トヨタは誘いを拒絶し, 中国人民の感情を傷つけた」

「トヨタは完成車輸出のみに満足し, 投資をしない」

「日本企業は長期的視野に欠け、技術移転に消極的」

「中国人民の感情を傷つけた」という言葉は、現在に至るまで度々登場する。首相の靖国参拝をはじめとする様々な問題で使われ、対日非難や批判の代表的な厳しい表現となって来た。「有路必有豊田車」(道あるところ、トヨタ車あり)といわれるほど、完成車輸出では貢献していたトヨタとしては、こんな言われ方は心外だっただろう。

しかし、一方では「日本の友人にはチャンスあげたい」と恩を着せることも忘れない。この揺さぶり作戦は、極めて効果的だった。トヨタ、ホンダも参入時には思い切った条件を出さざるを得なくなった。

3. プジョー撤退・ホンダ参入の教訓

広州プジョー合併からプジョーが強制的に“離縁”(1997年2月)された理由とは：

——時代遅れのモデルばかり。

——国産化に消極的。部品やパーツを持ち込み、フランス本社が儲かることに熱心。

——中国人3000人を雇えるような高給で、質の不高くないフランス人技術者20人を本社から連れて来た(150倍は高過ぎるが、高額として有名な外人用住宅費や所得税も含めてなのであろう)。

——販売に不熱心(プジョーは「販売には口出すな!」といわれたと反論)。

「ダールオシェイゴフ打落水狗」(水に落ちた犬を打つ)のお国柄、悪いとなると徹底的にたたかれる。そこには、78%シェアを持つ中国側の責任の追求は? “井戸を掘ってくれた” 恩人——プジョーへの感謝の気持は? まったく見られない。

ホンダが“後妻”に決まった(1998年5月調印)。中国における伝統的な買付け作戦——「フオビーサンジヤ貨比三価」(3社を並べて買ったたく)の結果、最後までホンダと争って敗れたオペル(GMグループ)と韓国現代に対しては、落選の理由がこう発表された。

「オペルにはプジョーと同サイズのモデルがな

い」(最初から分かっているのに)

「韓国現代はしょせん世界の一流ではない」(それなら最初から交渉にも入れるべきでない)

ホンダが購入した約3億ドルといわれた高価な入場券は、高過ぎたとはいえない。1999年3月スタート以来、業績は予想以上に伸びて、日本企業の進出成功例の代表として賞賛され、ホンダには良いPRとなった。2003年5月、広州本田・門協総経理などは貢献度を評価され、外国人として初めての「労働模範」に選ばれたほどだ。

プジョーは大失敗だったのに、ホンダはなぜ成功したのか? プジョーの時代遅れのモデルが不評だったので、ホンダは最新の北米モデルのアコードを持ち込み、中国人(特に広東人)のプライドを満足させたからだ。しかし、最大の理由は、広州汽車がプジョーへ干渉し過ぎて失敗した反省から、ホンダに対しては干渉しないで、好きにさせたことだろう。

前の失敗の経験は貴重だった。

4. GMが上海へ、トヨタが天津へ参入できた真相

——上海汽車がフォルクス・ワーゲン(VW)との合併でサンタナの年間15万台販売を達成したので、ご褒美として新たな大型車PJが認可された。GM、トヨタ、フォードが争った結果、GMが選ばれた。背後には“米国崇拝”思想があった。サンタナで共同努力したVWは、ご褒美をもらうどころか、最初から外された。

——天津汽車がダイハツから技術導入した夏利(シャレード)が10万台(小型車だから)販売を達成したので、ご褒美として「天津豊田」が2000年にやっと認可された。天津では、トヨタはまずエンジン合併を始めたし、グループ各社が進出して“トヨタ村”を形成していたことが評価された。背後には「日本のトップには天津程度が分相応」の考えがあった。いずれも「産業政策」通りなのである。トヨタの参入が遅れたのは、以前断られたこ

とへの報復か、嫌がらせか？と日本のマスコミが報道したが、まったくの誤り。中国の度量はそんなに狭くない。シャレードの年間10万台販売達成が遅れただけのことである。

5. 気の毒だった三菱自動車

三菱自動車は朱鎔基副首相（当時）から声を掛けられて、瀋陽（2.0-2.4L）とハルビン（1.3L）の2カ所でエンジンの合併を始めた。しかし、それを載せるクルマのプロジェクトがずっと許可されないため、製品の大半を引き取らざるを得ないという悲劇が起きた。中国側が「エンジンをやれば、乗用車もやれる」と約束した訳でないが、「そうすれば乗用車に有利」とにおわせたのは事実。少しは責任を感じたのか「三菱のエンジンを、スズキの車体に載せられないか？」と、中国の高級幹部からの“素人”提言もあった。

三菱自動車といえば、日中貿易史上最大ともいうべきトラック・クレーム事件が思い出される。中国へ輸出した5800台のトラックが不合格品と認定され、全量返品となり新車を納入、間接損失50億円、修理費7.7億円の賠償金を支払うという決着となった。

中国の東方紀事誌（1987年718号）は『三菱自動車戦役』（筆者高才平）と題して当時こう報じている。

「1985年9月30日。この日を覚えておこう。クレーム交渉は成功した。百年もの屈辱の中国商検史の中で、1980年代の商検マンが雪辱を遂げた。29省市自治区におよぼ複雑に錯綜した国際経済闘争の中で、各地の商検マン達は国家の利益と民族の尊厳を守るために、知恵と意志力と胆力で理によって闘い、三菱車の化けの皮を剥ぐべく尽力した。率先して品質問題を調べ上げ、真っ先に検証を発行し、日本商人に戦いを挑んだ。三菱車の破壊テストとフレームの構造設計計算を行い、正確な自動車の材質鑑定、構造分析のデータを作成

した。これらが交渉の中で決定的役割を果たした。商品検査の戦線で戦っている無名の英雄達よ！人民は君たちに感謝している」。

あれから20年の星霜を経て中国は大きく変わったけれども、今でもいったん事有る時は、こんな調子であることをよく覚えておきたい。

6. 回り道させられたフォード

上海でGMと争って敗れたフォードは「この世の終わりでもあるまい」と強気のセリフをはいた。南京躍進とのエンジン合併や南昌江鈴汽車との「全順」(Transit)で時間稼ぎをしながら、次のチャンスを待っていた。2001年4月、包叙定・重慶市長(前機械工業部長)の支持の下で、長安汽車との中型乗用車(1.3-1.6L)合併への参入が決まった。

これはスズキにとっては極めて不愉快。長安汽車の約束違反だし、「^{エンジンチョウバオ}恩將仇報」(恩を仇で返す)行為だからである。長安汽車はスズキのお陰で業界第4位まで躍進し、長安鈴木という乗用車合併を持ち、自社のB株まで買ってもらったのに、スズキの親会社GMにとって最大のライバル——フォードを選択した。しかし、これは「外資からの影響力を分断する」という中国お得意の作戦に過ぎない。「井戸を掘った人を忘れない」は遠い昔の話で、今は目先の利益が最優先する。結果だけから見ると、GMとフォードという2大グループと提携し、両グループを操れるという、長安汽車としては望外の、最良の選択をしたように見える。

“世界”のフォードとしては、業界4位の長安汽車が相手ではまだ物足りない。業界トップの第一汽車と提携して、子会社マツダのアテンザを組立生産することも決めた。

7. 巻き返し急な日産

最も出遅れていた日産の2002年後半からの巻き返しは目覚ましい。ゴーン社長のリストラで業績回復を果たしたこともあり、業界3位の東風汽車

と包括提携し、2005年からマーチ（1.2-1.4L）の生産を発表した。日産としては、3位でも内容の良くない東風だが、これ以外の選択肢がなかった。これまでブルーバードを製造させていた風神汽車でサニー、ダットサンを細々と作ってきた鄭州日産でSUVパラディンも製造する。

広州プジョーの“後妻探し”には、日産にもまず声が掛かったが、広州プジョーの負債まで負担せよと言われて断った。後から条件をあっさりのんだホンダとは対照的だった。

8. おだてられ、冷遇された韓国勢

「日本勢は決断が遅い。韓国勢が先を越す」との中国一流の“駆け引き”発言に刺激されて、韓国勢の動きは活発だった。大字は山東省煙台で第一汽車との合併でエンジン1.3-1.6L（但し輸出用）を早くから始めた。訪中した金大中大統領を通じて「韓国にも乗用車を！」と言わせたが、朱鎔基首相から「生産過剰だから」とあっさりかわされた。現代も広州で最後まで粘ったのに「世界の一流でない」との理由で敗れた。両社共に乗用車の正式認可は下りず、最近やっと東風・悦達起亜プライド、北京汽車・現代ソナタの生産を始めた。

中国市場における韓国勢の存在感は、携帯電話でサムソン（三星）がノキアに次いで第2位などと年々増してはいるが、お付き合いが短いせい、問題も起きやすいようだ。1996年の大字の誇大広告事件がその一例。北京の目抜き通り——長安街の全バス停に「中華——世界の中心；大字——技術の中心」という広告を出し、撤去させられた。なぜ、誇大広告なのか？ 中華は世界の中心と思っているが、他人から言われるのは面映ゆいし、大字を世界の技術の中心とは思わない、ということであろうか。

9. “不運”に泣かされた北京汽車

泣かされたのは、外国勢ばかりでない。北京汽

車は84年に最も早くクライスラー（当初はAMC）と北京ジープ合併を始めたのに、ジープも乗用車のカテゴリーと見なされて、年間10万台販売を達成しなければ、新たな乗用車をやらせてもらえない。チェロキーのようなジープでは10万台達成が無理なので、座視しているほかなかった。最近になり、三菱SUVエアトラックを始め、やっとベンツとの合併生産も合意に達した。

IV. 03年から新乗用車の大激戦

「表4 中国の自動車主要企業集団と外資との新規案件」が示すように、2002年年初から外資との新しい提携・合併が花盛りとなった。

日本にとって喜ばしいのは、出遅れたトヨタと日産が、それぞれ第一汽車、東風汽車と包括的な業務提携を実現したことである。広州で先行したホンダを加え、やっと日本の代表的3社が出そろい、欧米勢と争える体制が整った。

1. トヨタの第一汽車との提携には、中国側の苦しい“お家の事情”がうかがえる。国有企業業改革がうまく進んでないのであろう、本来業界4-5位に在るべき天津汽車が8位と低迷し、トヨタが新規に何をやろうとしても同額出資をせねばならないパートナーには成り難い。やむなく第一汽車に頼んで、天津汽車を第一汽車の傘下におくことにより、表面上「一汽・トヨタ」（実質は天津汽車・トヨタ）の提携が実現した。トヨタにとっては一汽が相手なら望むところ。一汽にとっても、VW、フォード、トヨタ3社を操ることが可能となる。中国のマスコミも一汽・トヨタの提携を「30年越しの握手」とか、「有情人終成」（愛し合っている同士は、最後に結ばれる）と激賞したが、数年前までの「トヨタは誘いを拒絶し、中国人民の感情を傷つけた」などの手厳しい報道がウソのようだ。

2. さらに2003年に入りトヨタの動きは活発となる。広州汽車と提携して、2005年からのエンジン輸出工場（2.0-2.4L、トヨタ／広汽 70／30%）、

2006年からの乗用車カマリの合併を申請した。ホンダの牙城であり、日産も力を入れる広州地域への“殴り込み”ともいえる。日本の大手3社同士の争いは見苦しいが、トヨタにすれば「なりふりなど構ってられない、最適地を選んだだけ」ということであろう。この提携に反発してか、ホンダはエンジンと輸出工場提携済みの東風汽車と、オフロード車CR-Vの合併を発表した。

3. 乗用車といえば「3大3小2微」の時代には原則1社1車種の合計10車種だけだったのに、2001年末にはその制限が緩和され20車種に増え、2003年には「表5（次頁参照） 主要メーカー別モデル別乗用車2003年度生産台数」のように増えた。まさに「巨大市場」における史上最大の激戦が始まった。特に、アコード、ビュイック等の20-30万元（300-450万円）の中高級車クラスは、これまでのような無競争の平穏無事な発展をエンジョイできそうもない。

消費者は、クルマをより取り見取りで選べる時代になった、と大歓迎。自動車産業の「百花斉放」ともいわれている。

V. 独立系企業——上汽奇瑞と吉利汽車は風雲児になれるのか？

一汽、上海、東風をはじめとする自動車有力企業の多くが、以前の機械工業部か軍需産業の国有企業である。いかに政府の保護が手厚いかを物語っている。近年やっとなというべきか、独立系の自動車企業が出現し始めた。彼らや他の異色企業が今後業界の風雲児になれるのであろうか？

1. 上汽奇瑞は1996年安徽省傘下の5つの投資会社が設立した部品メーカーが前身で、1999年から蕪湖で乗用車の生産開始。当初は奇瑞（チェリー）1.6Lの1車種のみ、10万元クラスの外資系車より約1万元安い。フォード英国の“中古”生産ラインを購入。瀋陽の三菱エンジンを購入して、2.0/2.4Lも開発中とか。2003年末までに6万台か

ら10万台へ。販売強化のために、上海汽車へ20%の無償株を譲渡して傘下となったが、解消の声も出ている。

2. 吉利汽車は二輪で大きくなった集団が、2000年5月寧波で乗用車生産開始。「美日」1.3Lは天津夏利そっくり。天津豊田のエンジンを使っているが、2月にトヨタが「エンジンを提供してない」、「酷似した商標使用」と提訴した。同クラスの半値以下で、低価格が売りもの。2005年20万台、10年には100万台を目指す壮大な計画である。

外資との提携なしの純民族企業は、これまでも幾つかあったが、泡沫のように消えて行った。しかし、この両社は既に10万台規模の実績があり、伸びるかもしれない。「巨大市場」には、品質がそこそこなら安いものをのみ込む不気味さがある。自動車業界の風雲児と期待されているが、そうなれるのであろうか？ 泡沫のように消えて行くのか？ 少しばかり注意しておきたい。

3. 異色企業：華晨金杯の「華晨」は自動車業界に新規参入した金融集団。「中華」に次いで華晨宝馬（BMW）にてBMWの組立てを始めた。ベンツと並んでBMWはやや小さい高級外車として中国でも人気があるので、今後の成長に注目したい。

4. 異色企業：湖南長豊汽車の前身は解放軍企業。軍企業の外資受け入れができない時代にパジェロの生産を始め、三菱自動車が資本参加し、それを日本で発表した。国家計画委員会が突っ込まれて、曾培炎氏（当時は副主任）は「そんな企業を知らない」ととぼけ、担当者は「中国は広い。明快到説明出来ないこともある」と苦し紛れの回答をした曰くつきの企業。急いで民間企業へ転身し、2002年末からの生産実績リストには堂々と登場した。三菱自も「出資比率を19.95%から50%へ引き上げたい」と最近発表したばかりだ。

VI. 指摘されている問題点

世界第4位の市場規模を背景に、疑いなく中国

表5 主要メーカー別モデル別乗用車生産台数

(単位：台)

			2002年	2003年
上海大衆 (VW)	小型車 (1.4～1.8L)	桑塔納 SANTANA	88,436	124,034
	小型車	桑塔納2000	90,119	89,059
	ベーシックカー (1.4L 以下)	波羅ハッチバック POLO	30,239	43,192
	ベーシックカー	波羅セダン	0	13,988
	ベーシックカー	高爾GOL	5	11,025
	中大型セダン (1.8L以上)	帕薩特 PASSAT	70,091	123,954
		小計	278,890	405,252
上海通用 (GM)	中大型	別克 BUICK Regal	36,894	90,310
	中大型	凱越 EXCELLE	0	36,835
	小型	賽欧 SAIL	26,771	32,996
	小型	賽欧 SAIL S-RV	30,157	23,503
	MPV	別克 BUICK GL8	17,801	23,320
		小計	111,623	206,964
第一汽車	中大型	紅旗	39,165	23,626
	中大型	馬自達 MAZDA6	0	24,466
		小計	30,165	48,092
一汽大衆 (VW)	小型	捷達 JETTA	106,210	142,417
	小型	宝来 BORA	52,444	77,171
	小型	高爾夫 GOLF	0	19,541
	中大型	奧迪 AUDI A4	0	9,937
	中大型	奧迪 AUDI A6	33,041	53,134
		小計	191,695	302,200
一汽夏利	ベ・カ	夏利 SHARADE	75,294	93,200
	ベ・カ	威姿 VITZ	0	5,496
	ベ・カ	夏利2000/雅酷 PLATZ	14,426	5,809
		小計	89,720	104,505
一汽華利	MPV	幸福使者	0	4,809
	SUV	特銳 TERIOS	0	742
		小計	0	5,551
天津豐田	小型	威馳 VIOS	2,147	49,534
一汽豐田	SUV	陸地巡洋艦 LANDCRUISER	0	678
成都豐田	SUV	霸道 PRADO	0	390
神龍汽車	小型	富康 CITROEN ZX	47,460	45,353
	小型	愛麗舍 ELYSEE	31,991	50,613
	中大型	賽納 XSARA	0	7,335
	MPV	畢加索 PICASSO	4,927	2,174
		小計	84,378	105,475
北京現代	中大型	索納塔 SONATA	1,356	54,348
	中大型	伊蘭特 ELANTO	0	765
		小計	1,356	55,113

北京JEEP	SUV	切諾基 CHEROKEE	9,052	13,412
	SUV	大切諾基GRAND CHEROKEE	0	0
	SUV	帕杰羅 PAJERO SPORT	0	6,029
		小計	9,052	19,441
西安秦川	ベ・カ	奧拓 ALTO	0	0
	ベ・カ	福萊爾 FLYER	16,500	20,080
		小計	16,500	20,080
広州本田	中大型	雅阁 ACCORD	45,075	80,440
	MPV	奧德賽 ODYSSEY	13,949	20,104
	ベ・カ	飛度 FIT	0	16,634
		小計	59,024	117,178
長安鈴木	ベ・カ	奧拓 ALTO	50,147	60,827
	ベ・カ	羚羊 CULTUS	17,699	41,256
		小計	67,846	102,083
昌河鈴木	MPV	北斗星 WAGON-R	20,564	37,333
昌河汽車	ベ・カ	愛迪爾 IDEAL	0	2,711
長安福特 (FORD)	ベ・カ	嘉年華 FIESTA	0	18,535
江南機器	ベ・カ	奧拓 ALTO	189	4,580
江北機器	ベ・カ	華普	0	6,297
	SUV	閣夢 GLOW	0	100
吉利汽車	ベ・カ	豪情	26,136	32,667
	ベ・カ	吉利	14,078	38,888
	ベ・カ	美日	3,261	0
		小計	115,030	71,556
東南汽車	MPV	富利卡 FREECA	16,808	21,185
	小型	菱帥 LANCER	0	35,699
		小計	16,808	56,884
一汽海南	MPV	普利馬 PREMACY	7,018	12,443
	小型	福美来 FAMILIA	10,894	42,381
		小計	17,912	54,824
悦達汽車	ベ・カ	普来特 PRIDE	17,447	6,500
	ベ・カ	千里馬 ACCENT	2,633	45,517
		小計	20,080	52,017
南京菲亚特	ベ・カ	英格爾 IBIZA HB	0	155
	ベ・カ	優尼科 IBIZA BAN	943	363
	ベ・カ	派力奧 PALIO	13,914	11,429
	ベ・カ	西耶那 SIENA	9,175	20,606
	ベ・カ	派力奧週末風WEEKEND	0	4,481
		小計	24,032	37,034
風神汽車	中大型	風神 BLUEBIRD	38,897	46,098
	小型	陽光 SUNNY	0	20,041
		小計	38,897	66,139

鄭州日産	SUV	帕拉丁 PALADIN	0	9,909
奇瑞轎車	ベ・カ	QQ	0	25,240
	小型	風雲	50,398	47,289
	小型	旗雲	0	10,666
	中大型	東方之子	0	8,028
		小計	50,398	91,223
哈飛汽車	ベ・カ	百利 TICO	4,511	5,358
	ベ・カ	路宝 LOBO	0	8,476
	MPV	賽馬 DINGO	10,066	18,553
		小計	14,577	32,387
長豐汽車	SUV	獵豹 PAJERO	15,067	29,236
江淮汽車	MPV	瑞風 (現代HIミニバン)	4,452	14,746
東風柳州	MPV	風行 (三菱SPACE GEAR)	2,665	10,508
金杯GM	SUV	開拓者 BLAZER	3,751	3,559
金杯汽車	中大型	中華	8,890	27,054
瀋陽BMW	中大型	BMW 3シリーズ	0	7,500
中興汽車	SUV	中興旗艦	3,740	9,883
五菱GM	ベ・カ	SPARK	0	450
江鈴汽車	SUV	宝威	0	942
貴州航空	ベ・カ	雲雀 REX	1,831	1,282

合計	ベーシックカー	1.4L以下	298,428	545,052
	小型車	1.4-1.8L	537,027	810,297
	中大型セダン	1.8L以上	264,409	593,830
	MPV		98,250	165,175
	SUV		31,610	74,880
	合計		1,229,72	2,189,24

出所：FOURIN中国自動車調査情報 No.95 2004.2

は自動車生産王国への道を歩き始めた。しかし、各方面から指摘されている問題点は以下のとおりである。

1. 保護政策がもたらした市場の歪み

中国誌『財経』（2004年1月20日号）は指摘する。「自動車市場の急拡大が、自動車企業に巨大な利潤をもたらした。厚い利益率の源は、国有大手3社を溺愛する政府の保護政策にあり、淘汰は進まず、活力は生れない。こんなに利益率が高くて、一体誰が淘汰されるのか」。

国家発展計画委員会産業発展司の陳斌副司長も「中国のように自動車業界の利益率が高い国は世界でも珍しい」と自認しているが、自動車業界の平均利益率は5%前後であり、高級車でも8-10%なのに、中国では30%に達するといわれる。国内の自動車価格は国際価格と比べて少なくとも20%は高い。消費者は割高なクルマを買わされ、人気車種においては順番待ちや上乗せ価格もある一方で、ぬるま湯につかる業界の再編は進んでいない。この市場の歪みは、市場競争の激化により解消されて行くのであろうか。

2. 技術導入ばかりで、自主開発がない

中国の専門家たちは面白い表現で警告して来た。「中国の自動車産業は先天性心臓病患者。輸血（技術導入）ばかりで、造血作用（自主開発）がない」。だから、市場規模が世界第4位になるうが、まだまだ発展途上国だというのだ。政府も新規参入の外資合併に対して「連合開発」を経由して「自主開発」へ進むように、うるさいほど“行政指導”して来た。

しかし、この2年間はそれに逆行するような、おかしい現象が起きている。立ち上がりを急ぐからであろうが、産業政策で禁止しているはずのノックダウン生産が盛んになっている。例えば、北京現代のSONATA、一汽大衆のAUDI A4、一汽のアテンザ（MAZDA6）、長安福特のMONDEO、瀋陽宝馬のBMWシリーズ、三菱GMのSPARKなど。ノックダウンでは技術移転は進まないし、部品産業も育たない。

3. マイカーが順調に伸びそうもないマイナス要因

——長期的には、エネルギーと環境問題。原油輸入をどこまで伸ばせるか？CO₂排出削減（今は発展途上国ゆえ、義務なし）が義務づけられたら、どう対処するか？

——短期的には、大都市における交通渋滞。すでに上海では、おカネがあってもクルマを買いたくても、すぐには買えない。新車登録の制限があり、入札方式でしか新ナンバーが入手不能なためだ。二輪では多くの都市部において採用済みで、新ナンバープレートの交付を厳しく制限している。だから台北やベトナムのホーチミン市で見られるようなオートバイの洪水の波は、中国では見られない。

さらに大都市における駐車場問題はますます深刻化している。中国は広大な土地があるから駐車場問題など起きないだろうと考えがちだが、それは郊外や地方都市だけのことである。

VII. 新しい自動車産業発展政策のポイント

以上のような問題点を解決しようと、1994年公布から現在までの9年間働いて来た「自動車産業政策」の改定が急務となった。新しい「自動車産業発展政策」草案はすでに作成され、2003年4月頃から外資を含む各方面からの意見聴取が始まっている。注目すべき主なポイントは：

——2010年までの目標として①中国が世界の主要自動車生産国となり、その製品を国内市場の大部分の需要を満たす②大型企業の自主開発能力を向上させ、知的所有権を有する製品を販売量の50%以上とする③大型企業の世界500強入りを果たす④部品企業の輸出を販売量の40%以上に達するようにする。

①③はほぼ可能としても、②と④については、遠大な目標としかいいようがない。

——外資に対する出資比率（50%）以下と件数（1社2合併まで）の規制は不変。

しかし、ホンダの広州における輸出専用工場のようなケースでは、出資比率は拘束されないが、別途批准が必要。また、GMの三菱買収のように、中国側合併パートナーと共同で吸収合併する場合は1社2合併の制限を受けない、というような例外的な配慮がなされている。

この6月1日、「自動車産業発展政策」が公布・施行された。

VIII. おわりに：自動車の“中華民族”産業は実現するのか？

2002年11月の第16回党大会でも、胡錦涛指導部は「中華民族の復興」を強調した。自動車産業を国民経済の支柱産業とすることを目指すのが「民族産業」としての振興させることが最重要課題である。だからこそ、外資の出資比率を50%以下に制限し、外資からの影響力を分断し、複数の外資と提携・合併するように“行政指導”してきた。そ

の見事な成果が「表 6 主要自動車企業の外資グループとの提携関係」に表れている。

「市場拡大の牽引者はもはや世界の 6 大グループであり、彼等のシェア争いの場になっている」という外国人専門家の見方が多いが、外資の力量を過大評価し、中国の民族的願望の強さを看過しているのではないか？

「国際社会との一体化」の大きな潮流の中で、中国は独自の自動車民族産業への道をひたすら追求して行くことは間違いない。強力な国家権力にバックアップされた“中華民族”自動車産業vs.世界

6 大グループの“巨大市場”における主導権争いに、これからも大いに注目して行く必要がある。

〔筆者略歴〕 うちやま・ひろお

1937年東京生まれ。

1961年東京外国語大学中国語科卒，日商（後の日商岩井，現双日）入社。1980年代前半，1990年代前半に日商岩井(株)北京事務所長，1995年－1999年スズキ(株)の初代北京事務所長。北京駐在は計15年。現在，対中進出アドバイザー。

表 6 自動車主要集団と外資グループとの提携関係

