

第2章 中国自動車産業の現状と将来、日本自動車部品メーカーの対応（講演会資料）

2010年11月15日、福岡市中央区天神において、福岡県-アジア経済研究所連携研究事業の一環として、自動車部品研究会の開催と合わせる形で講演会が開催された。

講演会は、自動車部品研究会委員を務める東和男氏（トヨタ自動車（中国）投資（有）上海分公司 項目主査）を講師として迎え、「中国自動車産業の現状と将来、日本自動車部品メーカーの対応」というタイトルで実施された。

講師の東氏は十数年に渡る中国駐在を通じて、自動車現地生産プロジェクトの推進、現地会社の設立等に携わり、中国自動車産業を知る第一人者である。講演会では、急成長する中国自動車産業の現状と日本自動車部品メーカーのおかれた状況について報告があり、また、東氏が従来から持っている、日本の第3次、第4次中小部品メーカーが100社程度の規模で団結し、中国進出を行うという構想が披露された。



躍進する中国の自動車産業
(自動車超大国の出現と
日本製造業の歴史的危機・その対応)

2010年11月15日
東 和男

1

目 次

第一部

急拡大する中国自動車産業 (世界一となった中国自動車市場)

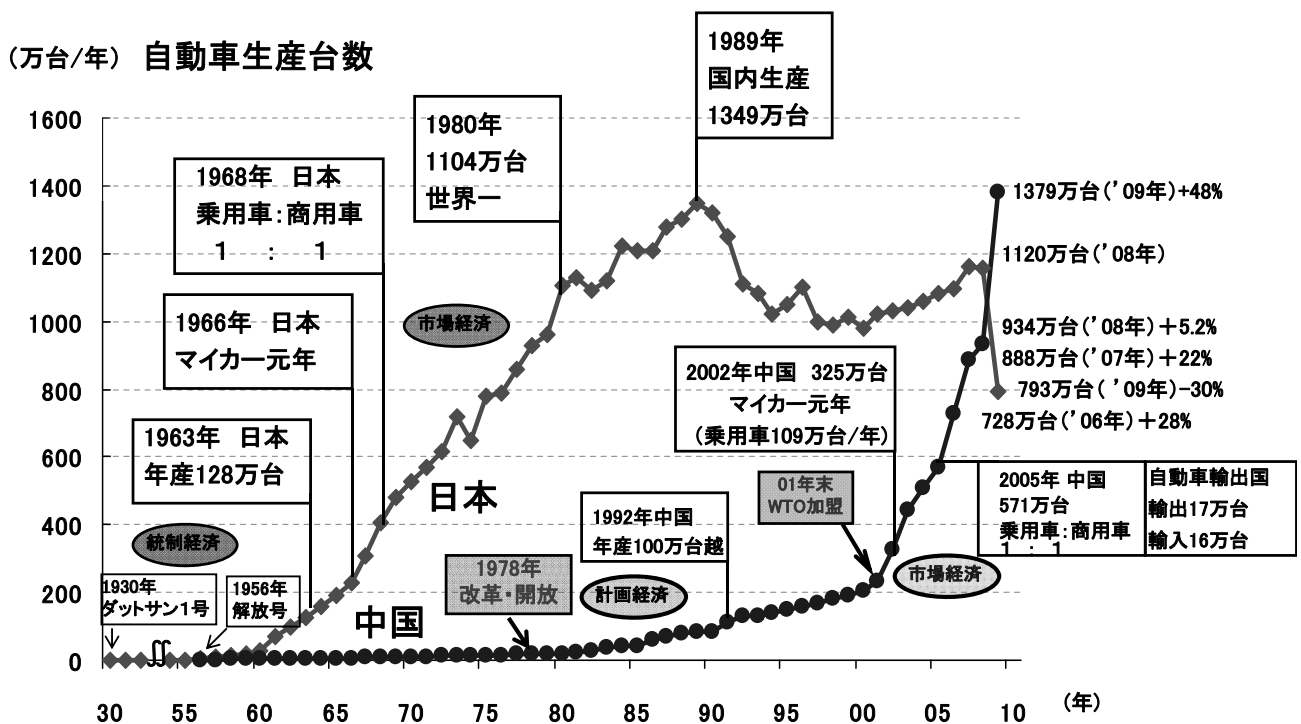
- [I] 中国自動車産業の現状
- [II] 中国自動車産業の将来
- [III] 中国自動車部品メーカーの現状と将来
- [IV] 最近の中国自動車産業政策とその成果
- [V] 戦国時代を迎えた中国の自動車産業

2

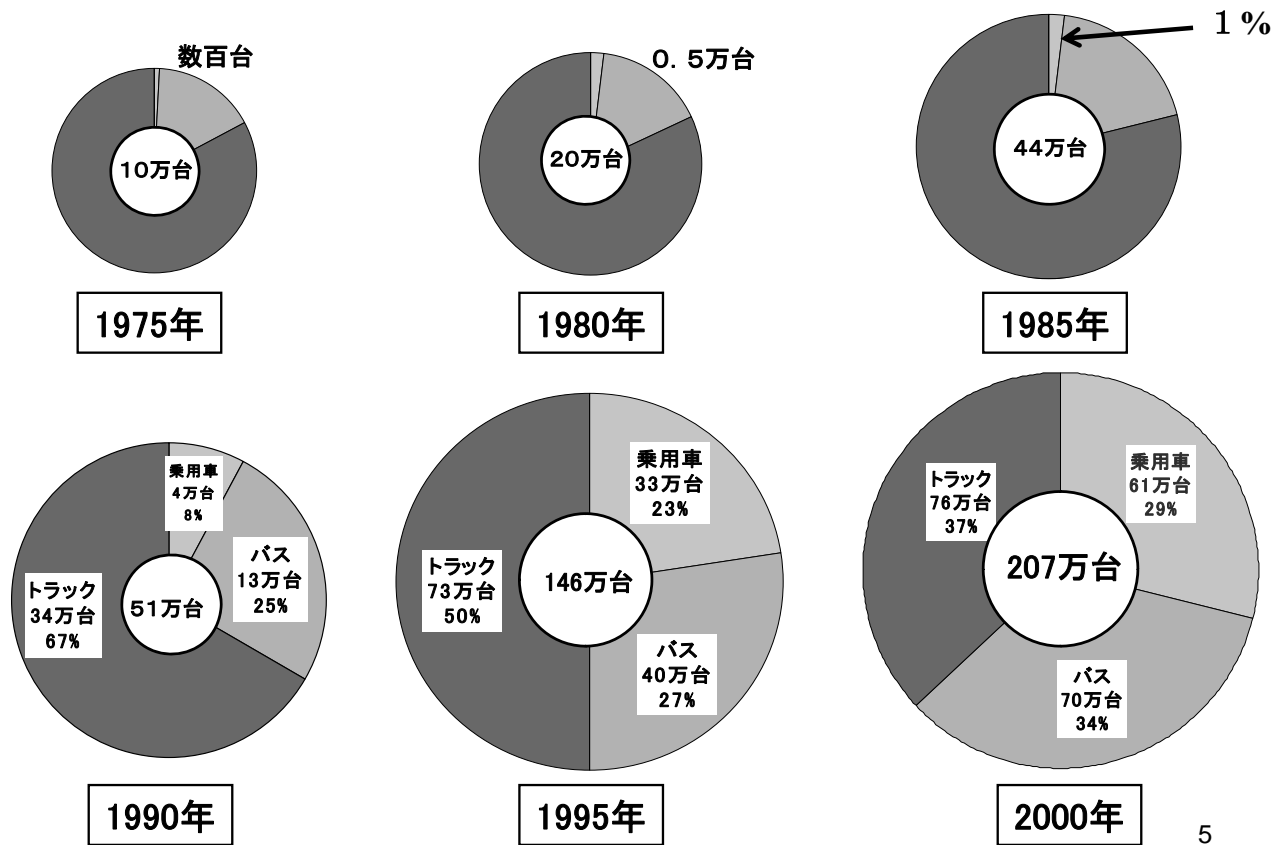
[I] 中国自動車産業の現状

①中国の自動車生産台数の推移

中国自動車産業発展の歩み(日本との比較)

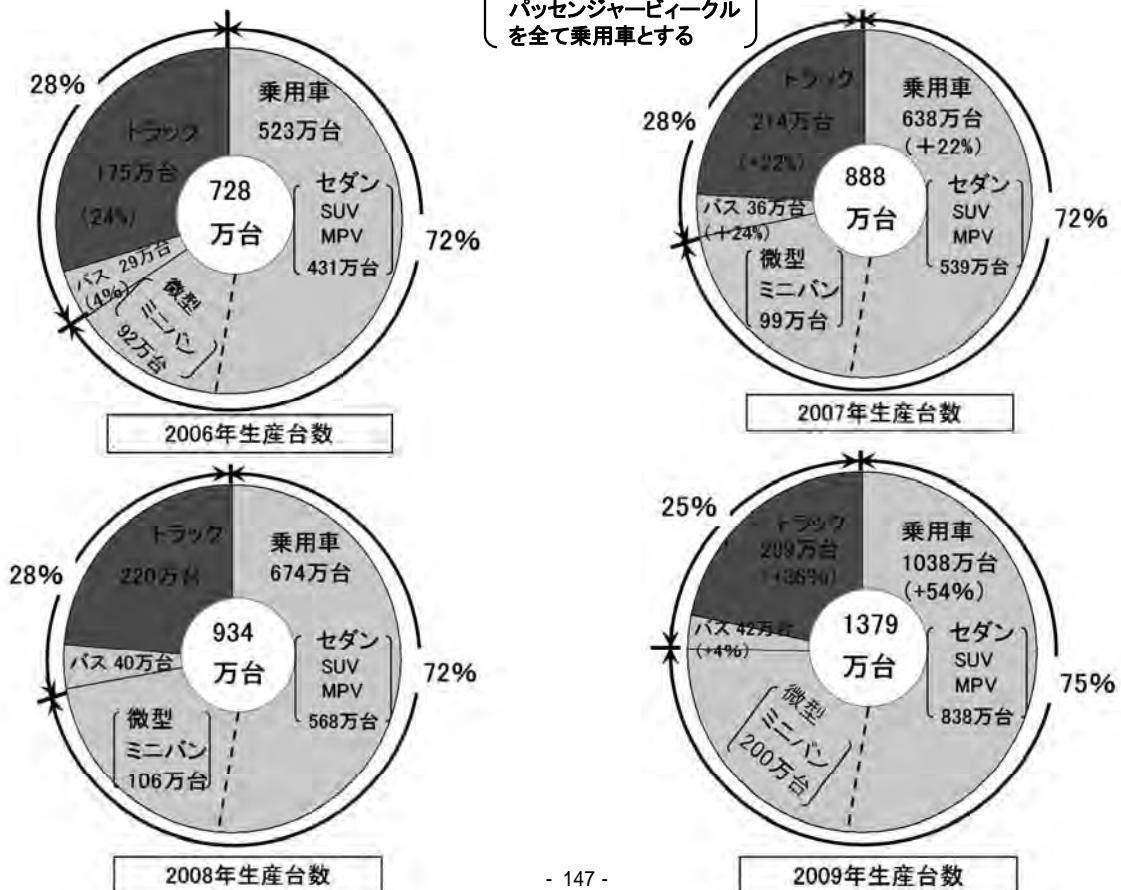


②中国自動車産業の過去 商用車偏重時代（トラック・バスに重点）



③中国自動車産業の現在 乗用車中心時代の幕開け

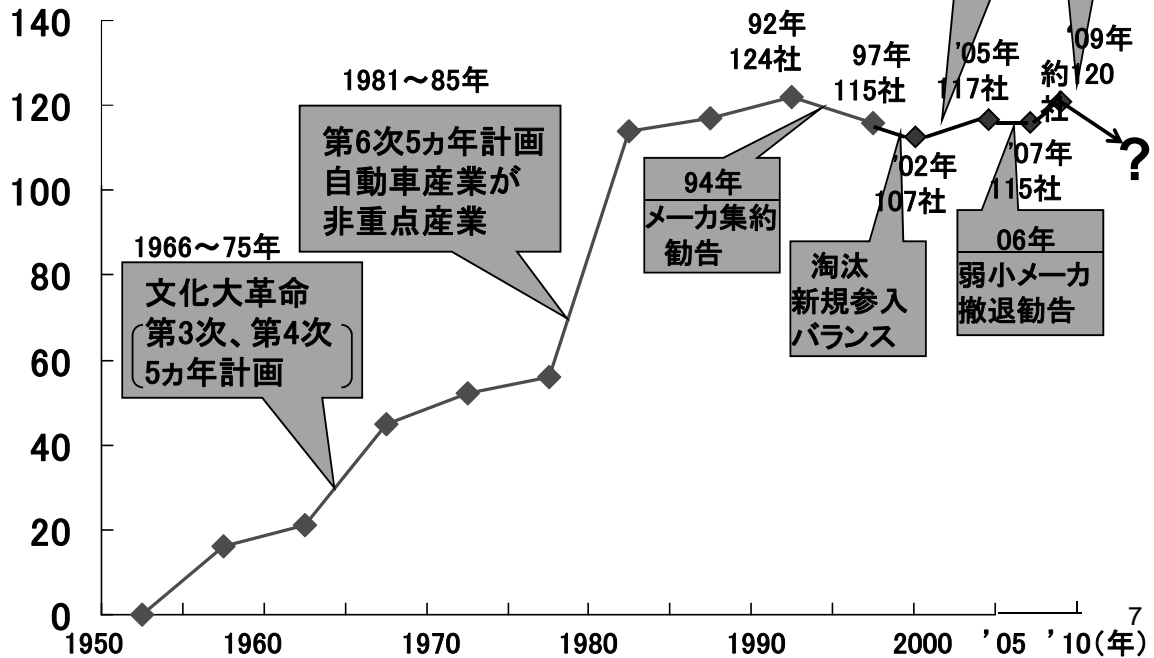
新区分での分類
 （9人乗り以下の
 パッセンジャービークル
 を全て乗用車とする）



④中国の自動車メーカー数の遍歴

09年現在 中国の各分野自動車メーカー数	
乗用車メーカー	63社 (内:年産1万台以上35社)
トラックメーカー	60社 (内:中・大型トラックメーカー31社)
バスメーカー	60社 (内:中・大型バスメーカー36社)

自動車会社数

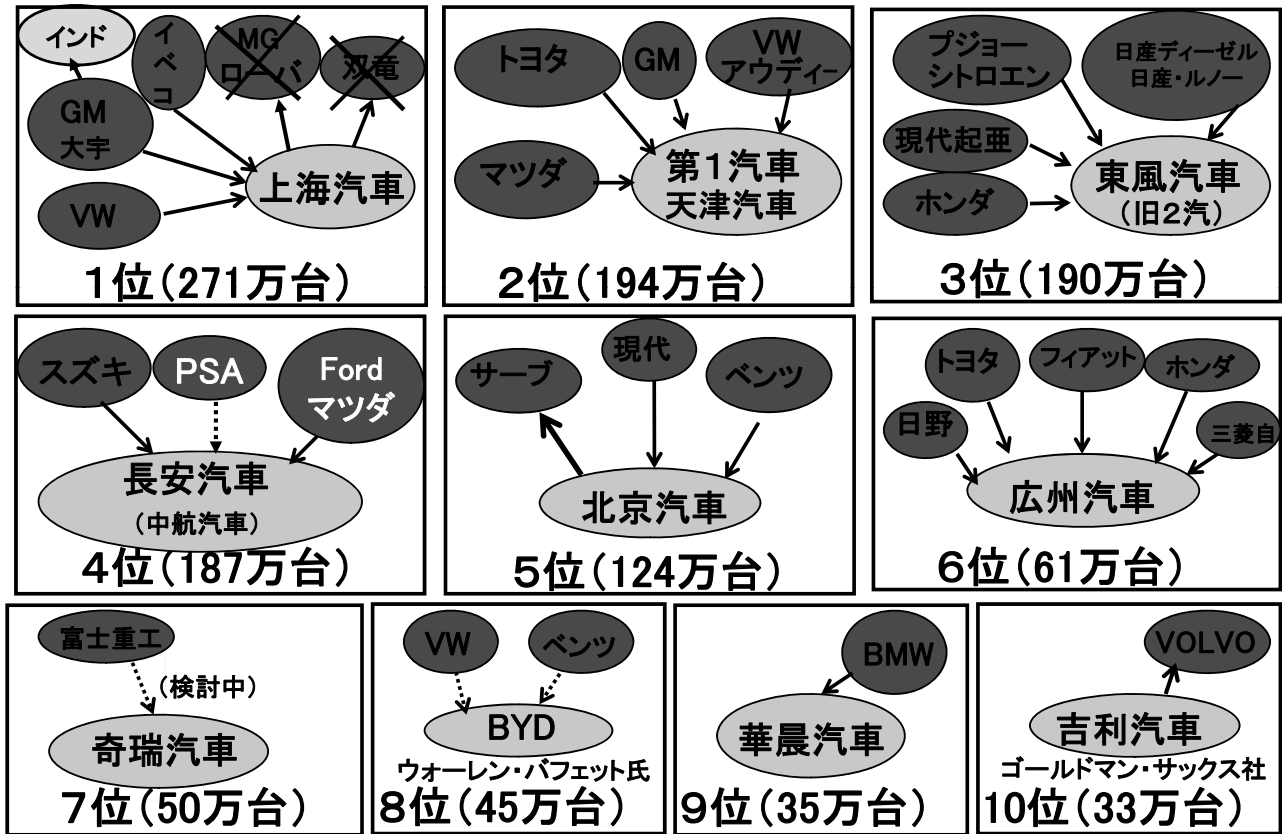


⑤中国の自動車産業構造

主な自動車集団(11集団)

直轄部署	集団名 (11集団)	販売高順位					09年販売 台数(万台)	対前年度比 %	構成主要メーカー名(66社)
		05年	06年	07年	08年	09年			
中央政府	第一汽車集団	1	2	2	2	2	194.5	+26.6%	第一汽車、一汽轎車、一汽大衆(VW)、一汽海南(マツダ)、 一汽天津夏利、天津一汽豐田、四川一汽豐田
	東風汽車集団	3	3	3	3	3	189.8	+43.7%	東風汽車、神龍汽車、風神汽車、東風日産柴、東風瀋安、 東風悅達起亞、東風ホンダ、東風日産、鄭州日産
地方政府	上海汽車集団	2	1	1	1	1	270.6	+48.2%	上海大衆(VW)、上海通用(GM)、上海GM東岳、上海GM北盛、 上海申沃(Volvo)、上汽五菱、上海儀征、上海匯衆、羅達汽車、 羅達野型、南京Iveco、南重自動車、無錫新雅途、上汽GM五菱
	北京汽車集団	5	5	5	5	5	124.3	+61.0%	北京汽車、北京北旅、北京福田、北京ベントウ、北京現代
	広州汽車集団	7	7	6	6	6	60.7	+15.0%	広汽ホンダ、広汽羊城、広州駿威客車、広汽トヨタ、広汽日野、 広汽フェアット、広汽長豊
統合 検討中	奇瑞汽車集団	8	8	8	8	7	50.0	+40.5%	奇瑞汽車、蕪湖一汽揚子
	安徽江淮汽車集団	—	—	14	11	11	32.2	+55.0%	安徽江淮汽車
軍事工業	長安汽車集団(09年11月、航空工業集団を統合)	4	4	4	4	4	187.0	+56.3%	長安汽車、長安鈴木、長安福特(Ford)マツダ、江鈴汽車集団、 南京長安、河北長安、 哈爾濱哈飛汽車、昌河鈴木、沈陽飛機、西安Volvo、陝西飛機
民間	BYD(比亞迪)	—	—	15	12	8	44.8	+162.4%	比亞迪(深圳)、比亞迪(西安)
	華晨集団	12	9	9	9	9	34.8	+22.1%	沈陽金杯、華晨宝馬(BMW)
	吉利集団	10	10	10	10	10	32.9	+48.4%	浙江吉利、浙江豪情、浙江金剛、上海吉利華普、新江南、吉利瀾澤
11集団の合計							1221.5		その他8社: (慶鈴、金龍、宇通、長城、 東南、重慶、青年、力帆)
11集団の全体に占める割合							89.6%		

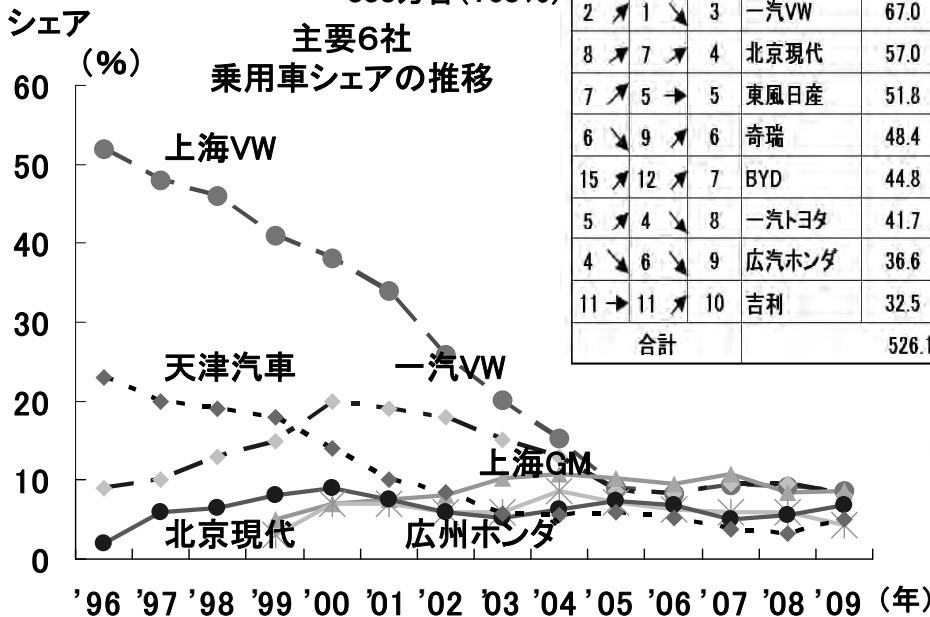
⑥外資と組む中国汽车集団(順位は'09年車販売台数)



9

⑦特に熾烈な乗用車産業

⑦- i) 普通乗用車のシェア争い
(SUV、MPV含む、ミニバン含まず)
年産1万台以上の35社、09年国産乗用車
販売量(年産1万台以下18社含まず)
838万台(+68%)



'09年度国産乗用車総販売量(838万台)ミニバン含まず

'09年度主要10社の販売量(卸売り台数)								
順位	順位			メーカー名	販売量 (万台)	シェア (%)	伸び率 (%)	'10年計画
	'07年	'08年	'09年					
3	↗	2	↗	1 上海VW	72.9	8.7	+48.6	83万台
1	↘	3	↗	2 上海GM	72.8	8.7	+58.6	85万台
2	↗	1	↘	3 一汽VW	67.0	8.0	+39	76万台
8	↗	7	↗	4 北京現代	57.0	6.8	+94	67万台
7	↗	5	→	5 東風日産	51.8	6.2	+47	60万台
6	↘	9	↗	6 奇瑞	48.4	5.8	+40.5	72万台
15	↗	12	↗	7 BYD	44.8	5.3	+160	80万台
5	↗	4	↘	8 一汽トヨタ	41.7	5.0	+20	50万台
4	↘	6	↘	9 広汽ホンダ	36.6	4.4	+19	38.6万台
11	→	11	↗	10 吉利	32.5	3.9	+59	40万台
合計					526.1	62.8	+51.4(トップ10平均伸び率)	

【中国自動車工業協会発表】

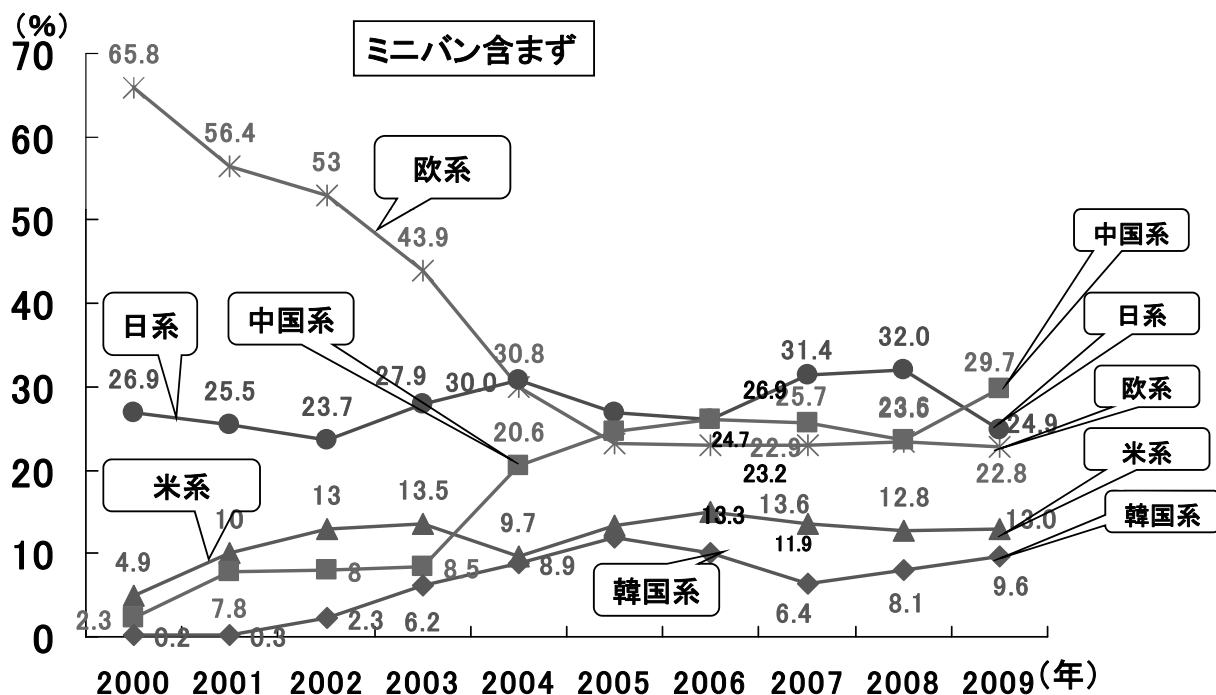
'09年乗用車市場869万台

{ 国産車838万台
輸入車31万台 }

⑦-ii) 中国乗用車市場での各国販売シェア(含輸入車)

(セダン・MPV・SUV)

日本勢トップより転落



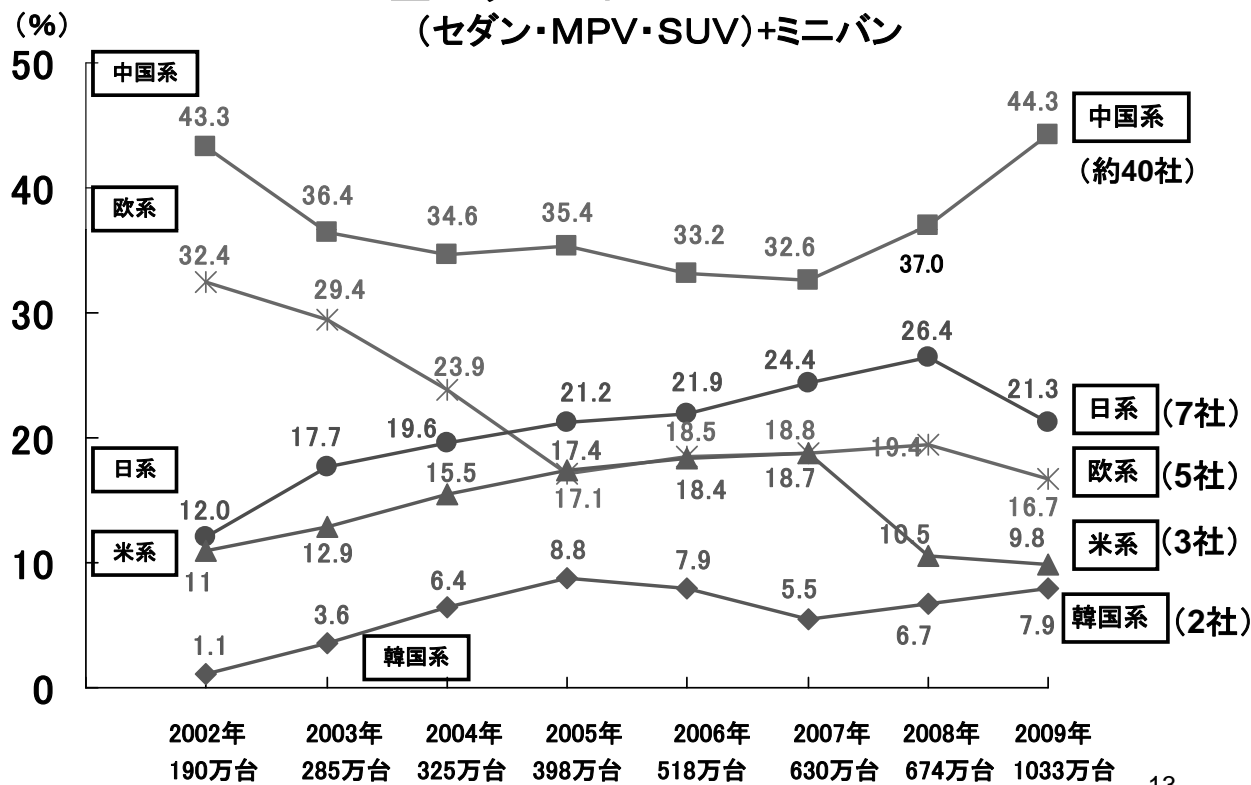
11

⑦-iii) ミニバンの上位10社販売台数

順位	メーカー名	販売量(万台)	シェア(%)	伸び(%)
1	上汽GM五菱	91.7	47.0	+69
2	重慶長安(スズキ)	40.9	21.0	+56
3	哈飛	15.8	8.1	+39
4	東風渝安	14.8	7.6	+92
5	南京長安	13.6	7.0	+30
6	江西昌河(スズキ)	5.3	2.7	+25
7	一汽佳宝	4.7	2.4	+114
8	海馬	2.5	1.3	新規参入
9	郴州吉奥	2.7	1.4	新規参入
10	奇瑞	1.6	0.8	新規参入
	10社合計	193.6	99.3%	
	市場全体	195.0	100	+83%

12

⑦-iv) 中国乗用車市場での各国販売シェア 全セグメント (セダン・MPV・SUV)+ミニバン



⑦-v) '09年外資系自動車メーカーの販売台数(ベスト7)

'09年乗用車(全セグメント)卸売り台数合計1033万台

順位	メーカー名	販売台数(万台) (国産車のみ)	対前年度比 伸び率	シェア
1	GM	182 [上汽GM 76 上汽GM五菱 106]	67	17.6
2	VW	140 [一汽VW 67 (内 アウデー 16) 上海VW 73 (内 スコダ 12)]	37	13.6
3	現代	81 [現代 57 起亜 24]	86	7.8
4	トヨタ	63 [一汽トヨタ 42 広汽トヨタ 21]	21	6.1
5	ホンダ	58 [広汽ホンダ 37 東風ホンダ 21]	23	5.6
6	日産	52 [東風日産 52]	47	5.0
7	フォード(マツダ含む)	44 [長安フォード マツダ 32 一汽マツダ 12]	44	4.3

'10年1月中国自動車工業協会発表資料による

⑧進出を加速する日本の自動車メーカー

NO.	メーカー名	保有生産能力(含OEM) (万台/年)			
		'05年	'07年	'10年	14年(計画)
i	トヨタ	24	64	80	170?
ii	ホンダ	32	53	72	140?
iii	日産	33	45	72	170?
iv	マツダ	20	40	40	40
v	三菱	18	23	30	30
vi	スズキ	25	40	50	50
合計		152	265	344	600

15

⑨さらに強気な純民族系乗用車メーカー(2012年の生産能力)

No.	メーカー名	'09年販売台数 (万台/年)	'09年生産能力 (万台/年)	'12年生産能力(予定) (万台/年)
1	奇瑞	48.4	50	85
2	BYD	44.8	40	180(?)
3	華晨	34.8	30	100(?)
4	吉利	32.9	60	200(?)
5	長城	22.6	35	85
6	力帆	4.4	10	20
7	青年	2.3	10	50
合計		190.2	235	720(??)

16

⑩各社強気の第11次5カ年計画と'09年実績 (2006年～2010年)

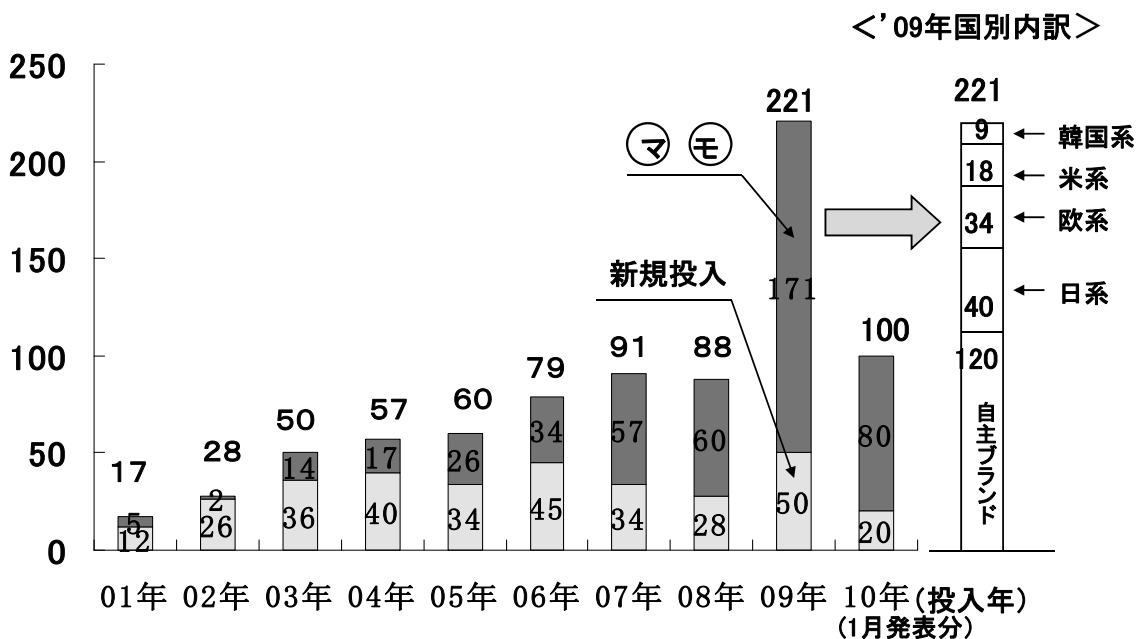
(2006年時に主要10社の2010年トータル生産1100万台予定)→'09年実績 1175.5万台
'10年予定 1367万台

NO.	メーカー名	'06年発表の2010年目標	'09年実績	2010年修正目標	NO.	メーカー名	'06年発表の2010年目標	'09年実績	2010年修正目標
1	上汽G	200万台	270.6万台	300万台	6	広州汽車G	123万台	60.7万台	73万台
2	一汽G	200万台	194.5万台	230万台	7	奇瑞汽車	70万台	50.0万台	72万台
3	東風汽車G	120万台	189.8万台	222万台	8	華晨汽車	50万台	34.8万台	50万台
4	長安汽車G	135万台	187.0万台	220万台	9	哈飛汽車	50万台	30.9万台	4に統合
5	北京汽車G	100万台	124.3万台	150万台	10	吉利汽車	50万台	32.9万台	50万台
		合計		1100万台			1175.5万台	1367万台	

17

⑪中国における乗用車系(SUV,MPV含む)の年間増加モデル数

新規モデル数 / 年



18

⑫投入車種の急増による乗用車市場の競争激化

- 投入車種は最大市場の小型車を中心に'04年308→'09年482に大幅増加
日・米・欧・韓・民族系メーカーがしのぎを削る市場へ

市場投入車種数の推移

		2004年/末	2005年/末	2006年/末	2007年	2008年	2009年
乗用車種数 (SUV、MPV含む)		308	356	420	441	454	482
内	小型車 (排気量1.6L以下)	52	66	88	102	107	168

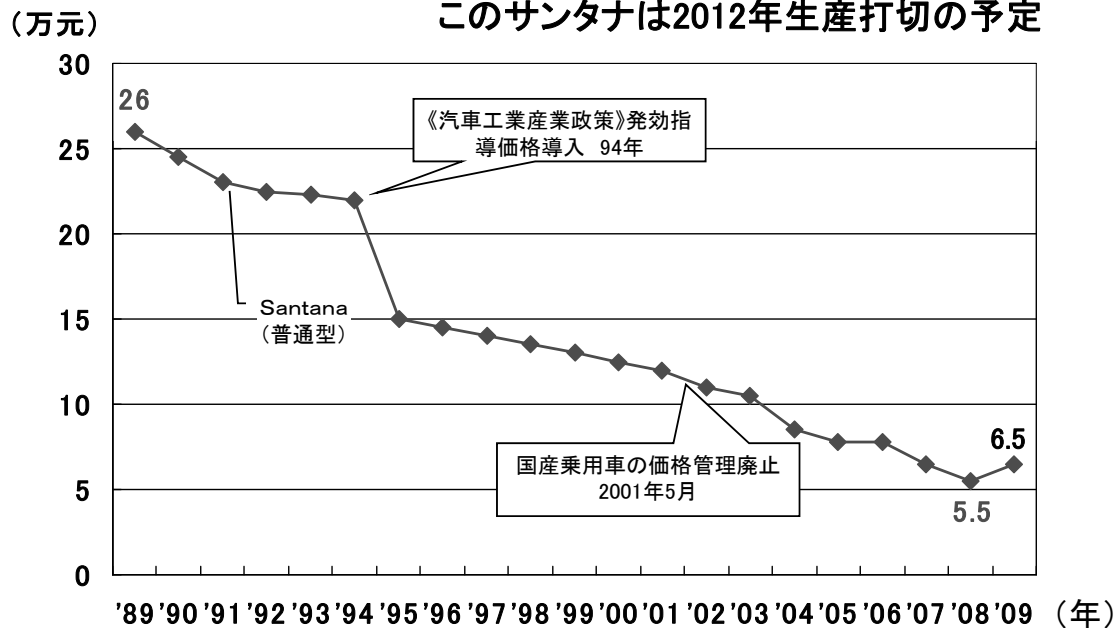
日本	米国	欧州	韓国	民族系
75	59	104	31	213

19

⑬突入した価格競争時代

「上海VWサンタナの価格推移(1989～2009年) 4分の一

このサンタナは2012年生産打切の予定



20

⑭早くも2極化の傾向

1元=13.2円('10年1月レート)

高級車					経済車				
メーカー	車名・グレード		価格		メーカー	車名・グレード		価格	
			万円	万元				万円	万元
一汽 天津 トヨタ	クラウン	Royal Saloon G VIP(3.0L)	663	50.2	奇瑞	QQ	0.8L	41	3.08
		Royal(2.5L)	422	32			1.1L	50	3.78
北京 ベンツ	ベンツ	E280 (3.0L)	816	61.8	吉利	豪情		39	2.98
		E230(2.5L)	723	54.8	一汽 天津	夏利	新N3 1.1L	49	3.68
華晨 BMW	BMW	530Li(3.0L)	941	71.3			新N3 1.3L	59	4.48
		525Li(2.5L)	826	62.6	江南	アルト	0.8L	31	2.38
一汽 VW	Audi	A6 4.2	1101	83.4	長安	奔奔	1.3L	51	3.88
		A6 2.4	694	52.6					

21

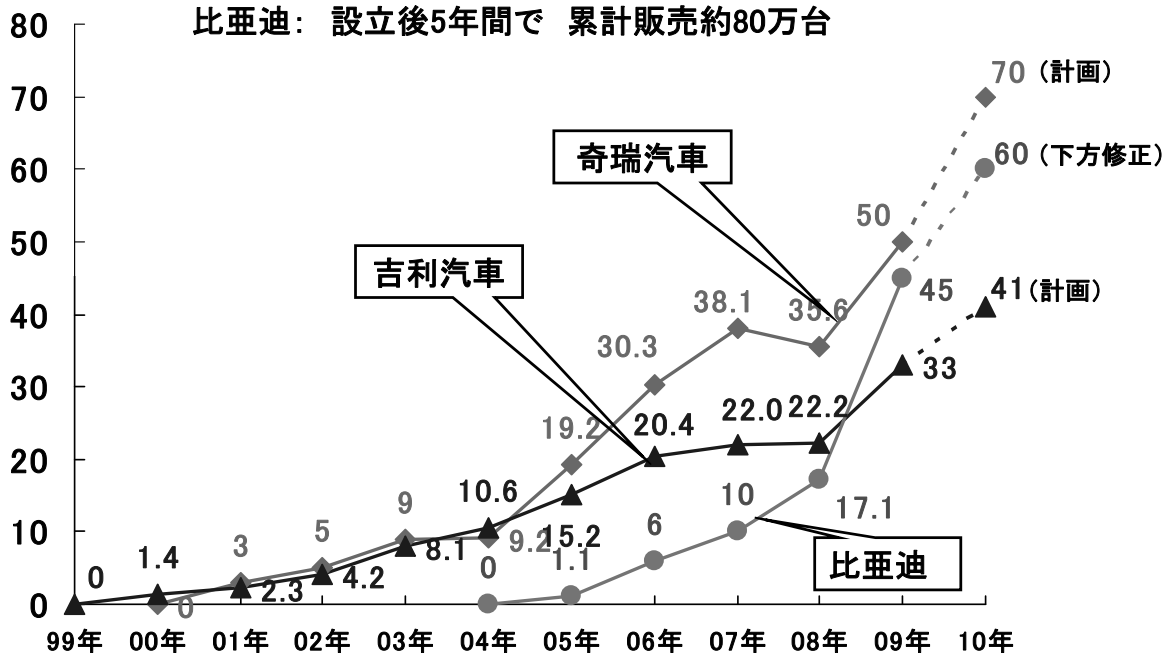
⑮台頭する民族系乗用車メーカー

販売台数

万台/年

奇瑞汽車: 設立後9年間で 累計販売約200万台

比亞迪: 設立後5年間で 累計販売約80万台



22

⑩最近の中国自動車市場動向(国産車卸売り)

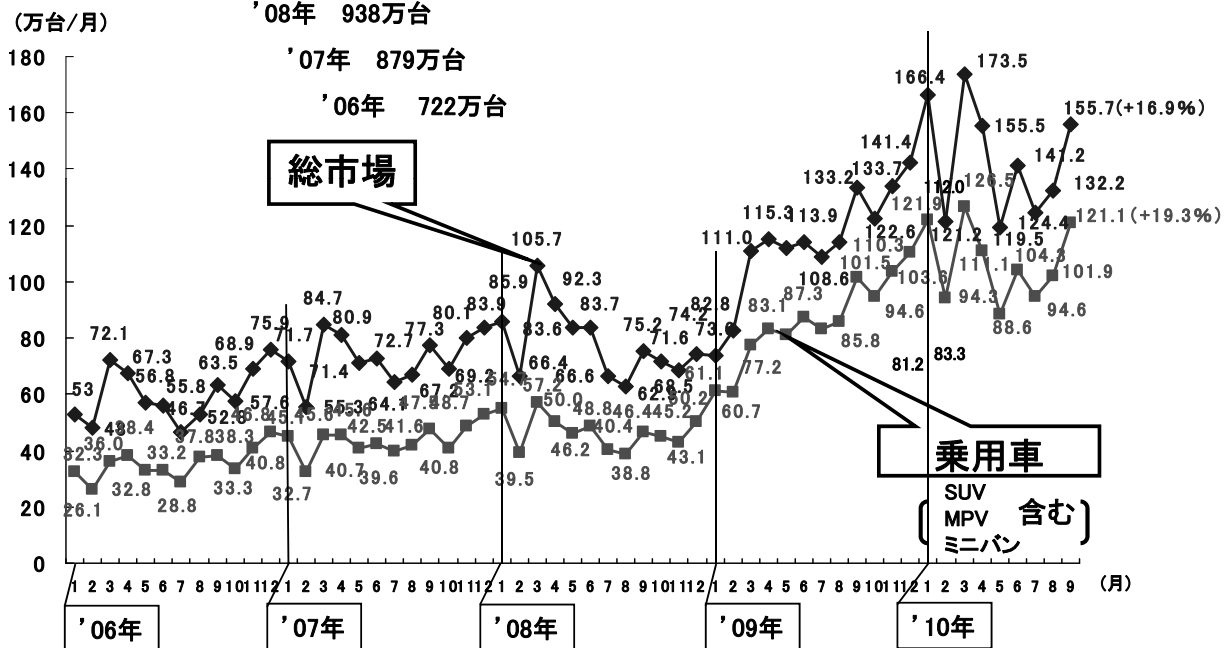
'10年1月~9月 1313.8万台 → (対前年度比 +36.1%)

'09年 1364万台 (内:乗用車1033万台, 商用車331万台) → (対前年度比 +45.4%)

'08年 938万台

'07年 879万台

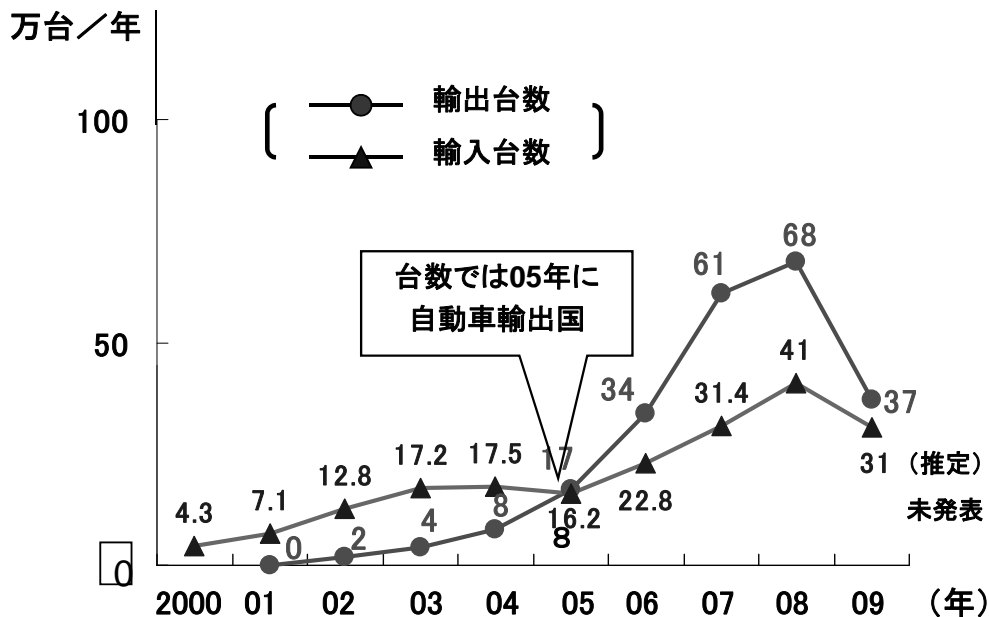
'06年 722万台



中国自動車工業協会発表データ

⑪急拡大する中国の自動車輸出(平均輸出単価1万ドル/台)

中国の自動車輸出入台数の推移

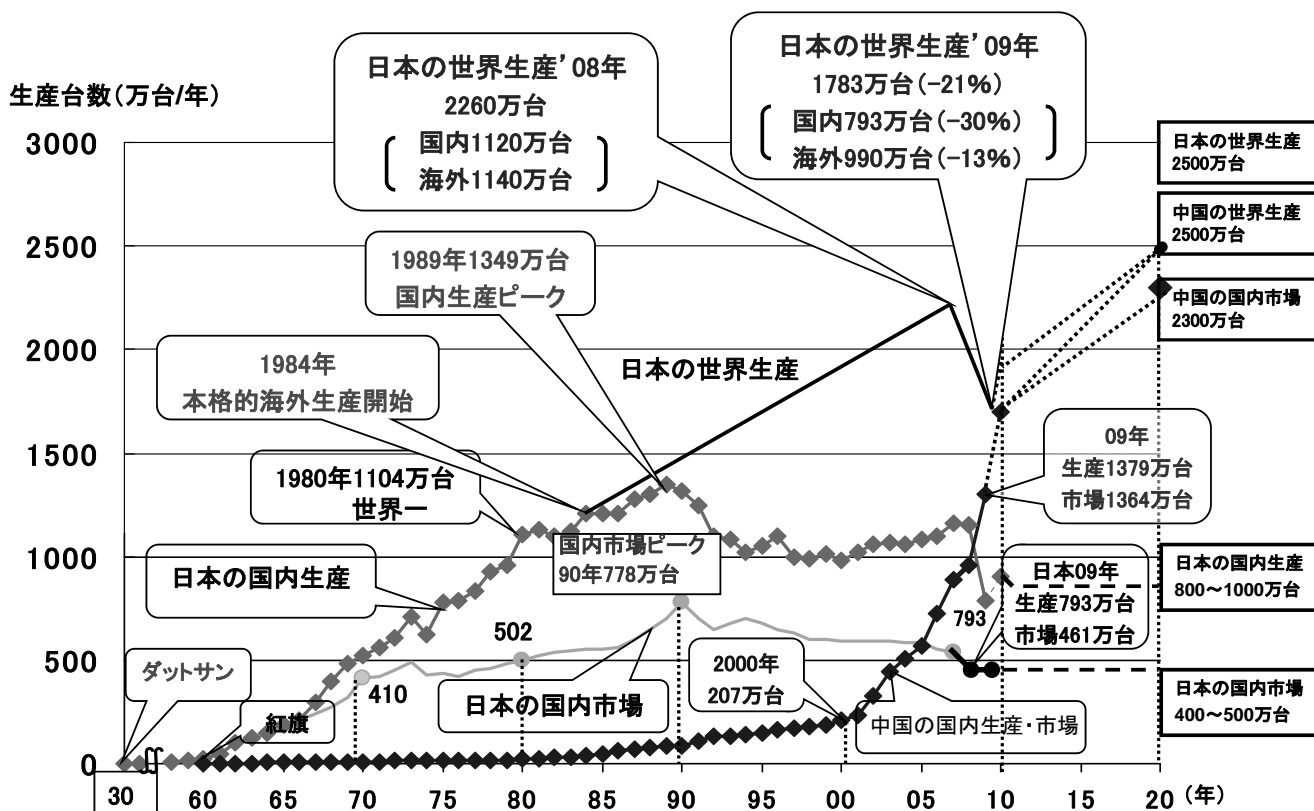


[Ⅱ] 中国自動車産業の将来

(巨大市場としての中国)

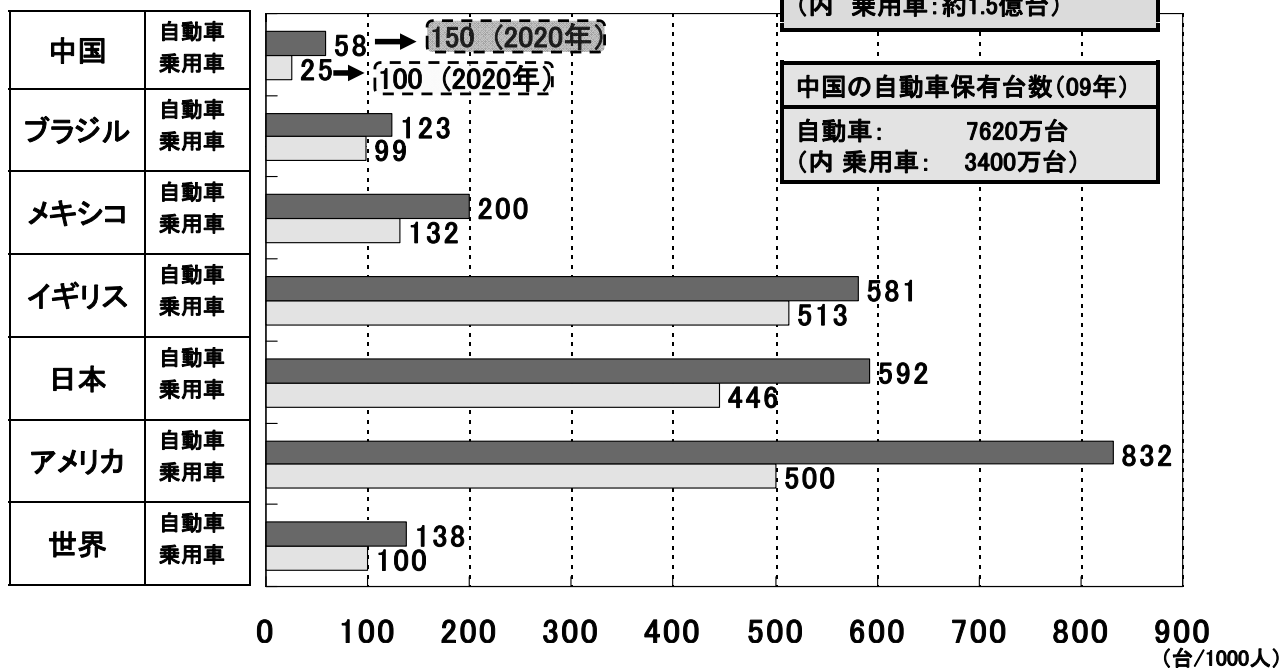
(巨大輸出国としての中国)

①-i) 日本の発展と比較した中国自動車産業の将来予想

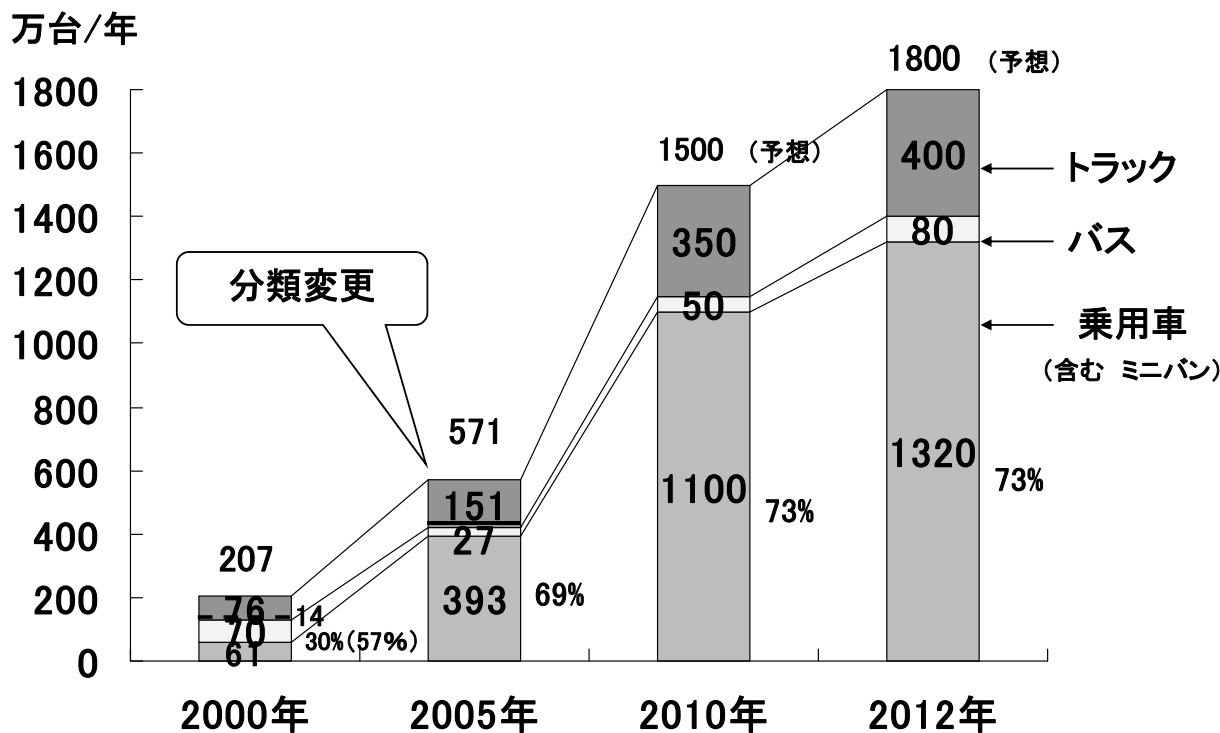


①ーii)世界と比較した中国の自動車普及率

1000人当りの自動車保有台数(2005年)
中国のみ2009年のデータ

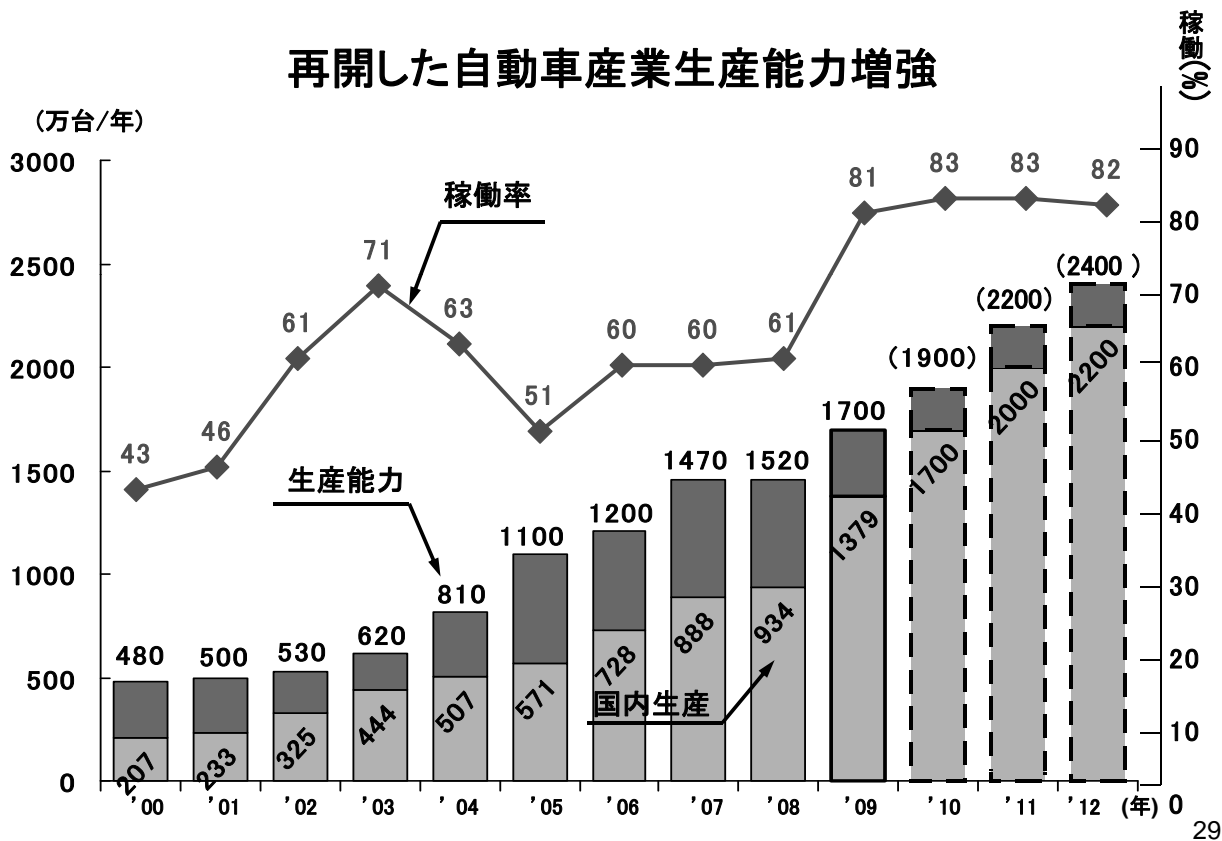


①ーiii)中国自動車分類別市場の将来



②自動車生産能力過剰状態の解消

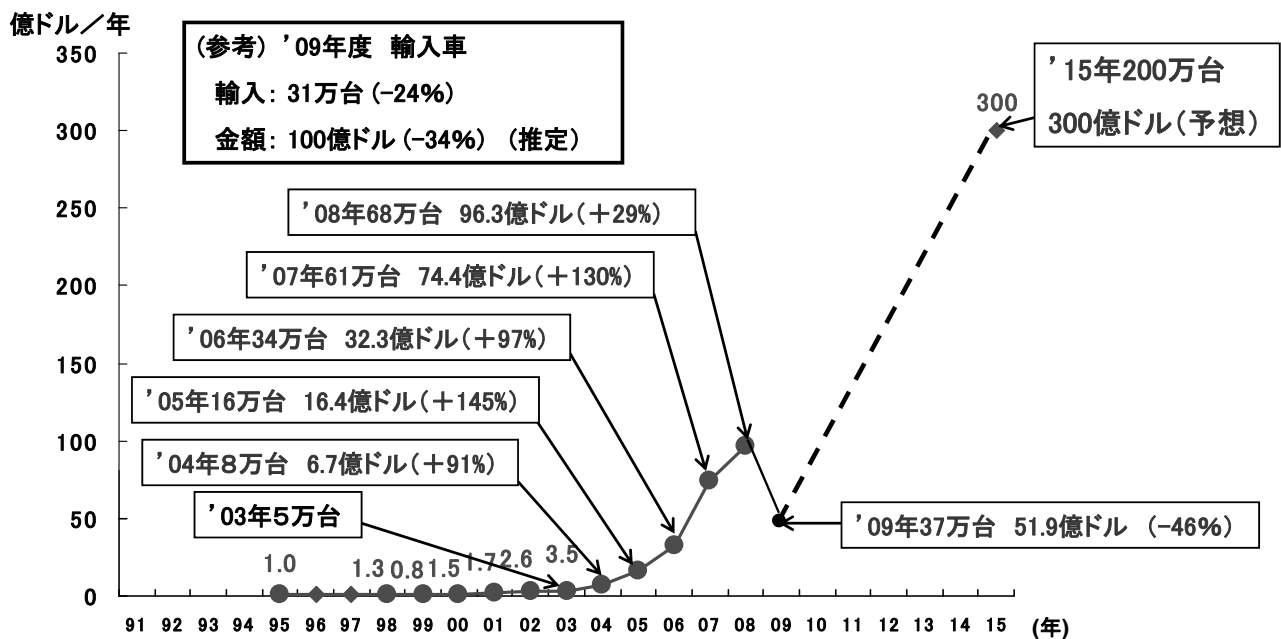
再開した自動車産業生産能力増強



29

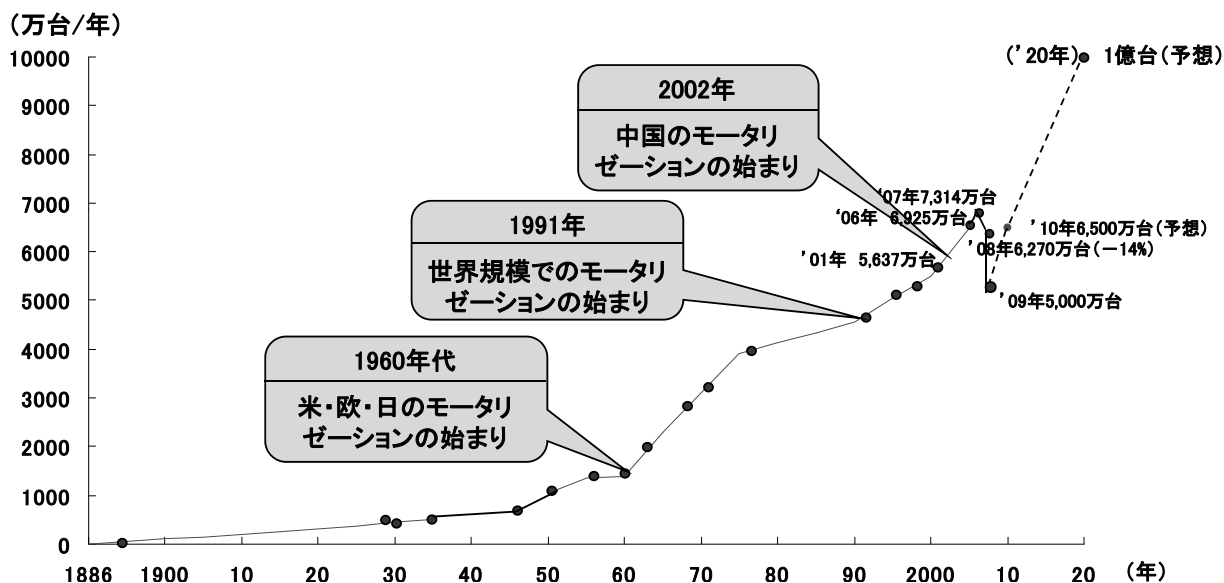
③中国自動車の輸出台数と金額の推移

(乗用車・バス・トラック、オフロード車、特装車含む)



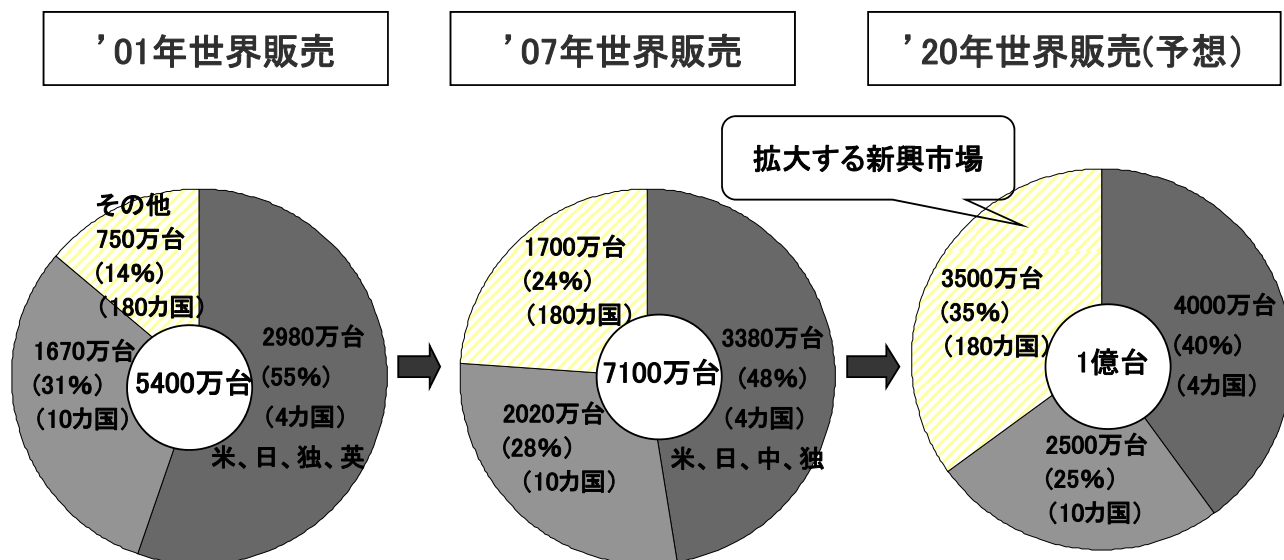
30

④一 i) 世界の自動車生産量推移



年	1929	30	35	47	50	55	59	63	69	71	77	91	95	98	2001	03	06	07	08	09
生産台数 (万台)	533	415	509	585	1057	1363	1392	2000	2980	3343	4095	4517	5035	5235	5637	6112	6925	7314	6270	5000 (推定)

④一 ii) 中国民族資本自動車メーカーの狙う新興市場



④－iii) 世界3極自動車生産地域の将来

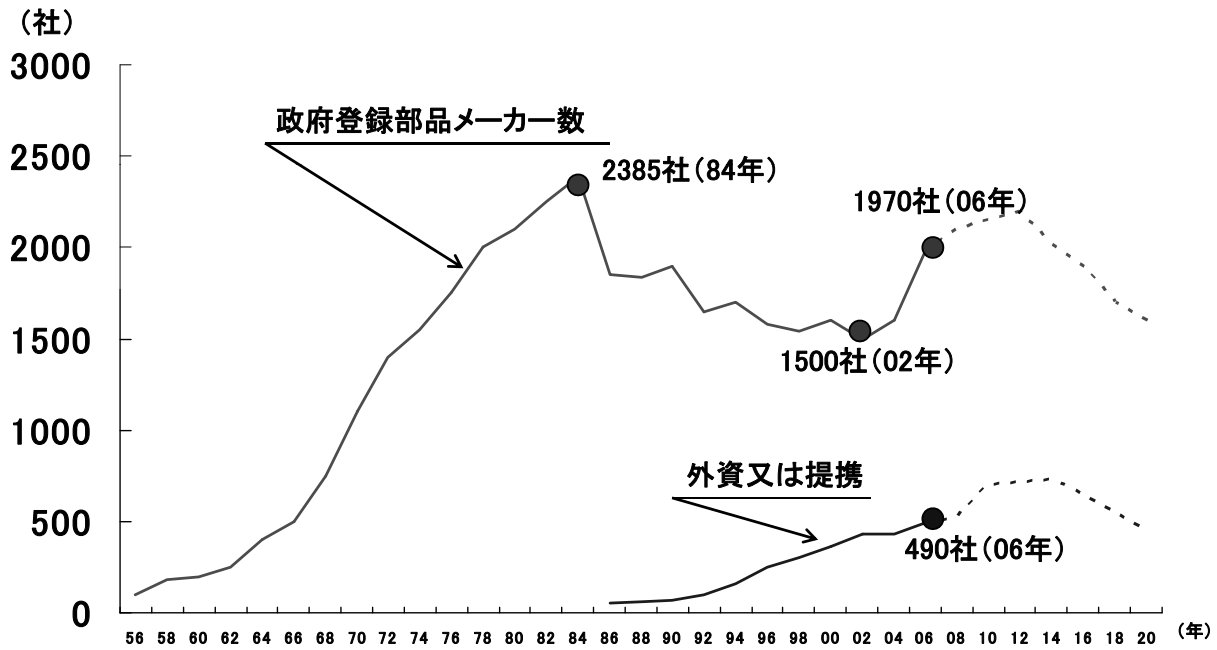
年代	EU25+旧ソ連	ASEAN+4(日・中・韓・インド)	NAFTA + MERCOSUR (北米自由貿易協定) (南米共同市場)
06年	2183万台	2713万台	1930万台
07年	2324万台(+141万台)	2958万台(+245万台)	1936万台(+6万台)
↓	↓	↓	↓
20年	3300万台	4000万台	2700万台

33

[Ⅲ] 中国自動車部品メーカーの現状と将来

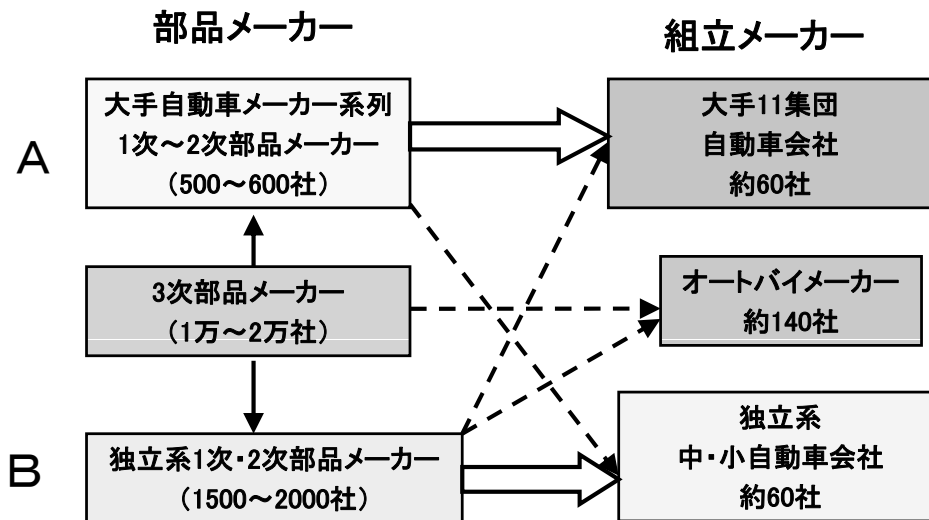
34

①中国の1次・2次自動車部品メーカー数の推移



35

②中国の自動車部品メーカーの形態



(小巨人政策: 部品メーカー集約化進まず)

〔 中国の自動車・バイク産業
2008年の売上高: 約42兆円 〕

09年は60兆円越
(推定)

36

③ 部品別メーカー数と部品別トップメーカー

部品名	参入企業数		トップ2
		外資	
ABSシステム	8	3	中山日信工業、上海汽車制動系統
エアバッグ	6	1	延鋒百利得(上海)汽車安全系統、錦恒汽車安全
ブレーキディスク	14	7	萊州三力汽車、萊州華汽機械
カーオーディオ	8	5	延鋒偉世通汽車電子、深圳航盛電子
燃料ポンプ	10	3	無錫威孚高科技、南京威孚金寧
スパークプラグ	3	1	株洲湘火炬火花塞、南京華德火花塞
ディスクブレーキユニット	18	8	浙江亞太機電、南方天合底盤系統
ターボチャージャー	11	3	湖南天雁機械、浙江銀輪機械
電動ガラス昇降機	7	4	上海実業交通電器、瀋陽金杯広振汽車部件
エアコンプレッサー	7	3	上海三電貝洱汽車空調、重慶建設車用空調器
エアコンユニット	21	8	上海德尔福汽車空調系統、広州デンソー
タイヤ	14	10	山東玲瓏橡膠、福建佳通輪胎
ガラス	7	4	福耀玻璃工業、福耀集團長春
ライト	27	8	上海小糸車灯、長春海拉車灯
トランスミッション	38	5	重慶青山工業、唐山愛信齒輪
リアアクスル	47	4	上海雁衆汽車、四川建安工業
合計	2,500	491	

出典:『中国の自動車産業(過去・現在・未来)』

37

④ 中国の自動車部品メーカー売上高ベスト10(2006年)

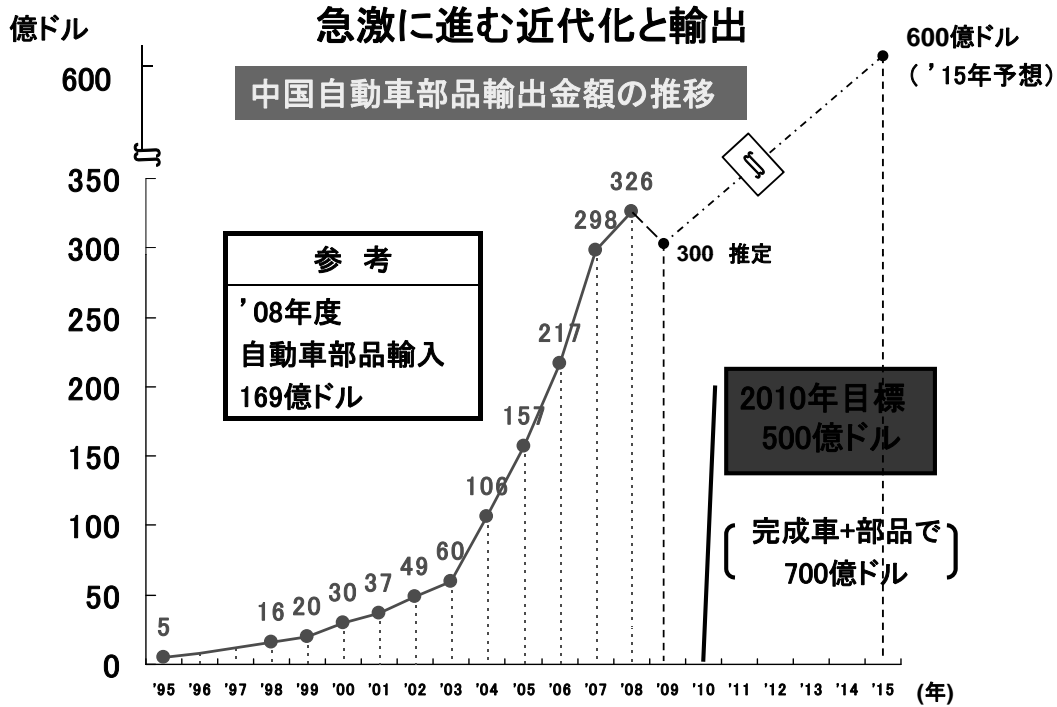
順位	メーカー名	売上高		備考
		人民元	日本円	
1	万向集团公司 (民族資本独立系)	305.2億元 (118.3)億元	4,600億円	等速ジョイント プロペラシャフト、制動装置
2	濰坊柴油機廠 (民族資本独立系)	204.5億元	3,100億円	ディーゼルエンジン
3	広西玉柴機器股份有限公司 (民族資本独立系)	141.7億元	2,100億円	ディーゼルエンジン
4	富奥汽車零部件有限公司 (一気・VW系)	80.3億元	1,200億円	部品全体
5	一気解放汽車有限公司無錫柴油機廠 (一気系)	47.9億元	720億円	ディーゼルエンジン
6	上海延鋒江森座椅有限公司 (上気・Visteon系)	45.8億元 (22.0)億元	690億円	シート
7	江蘇常発実業集团有限公司 (民族資本独立系)	44.2億元	660億円	部品
8	聯合汽車電子有限公司 (上気・ボッシュ系)	36.2億元 (19.4)億元	540億円	電気・電子部品
9	陝西法士特汽車伝動集团有限公司	30.4億元	460億円	手動トランスミッション
10	江蘇英田集團	30億元	450億円	部品

出典:『中国の自動車産業(過去・現在・未来)』

{ 2006年の自動車生産: 728万台
2009年の自動車生産: 1379万台 } 1.9倍

38

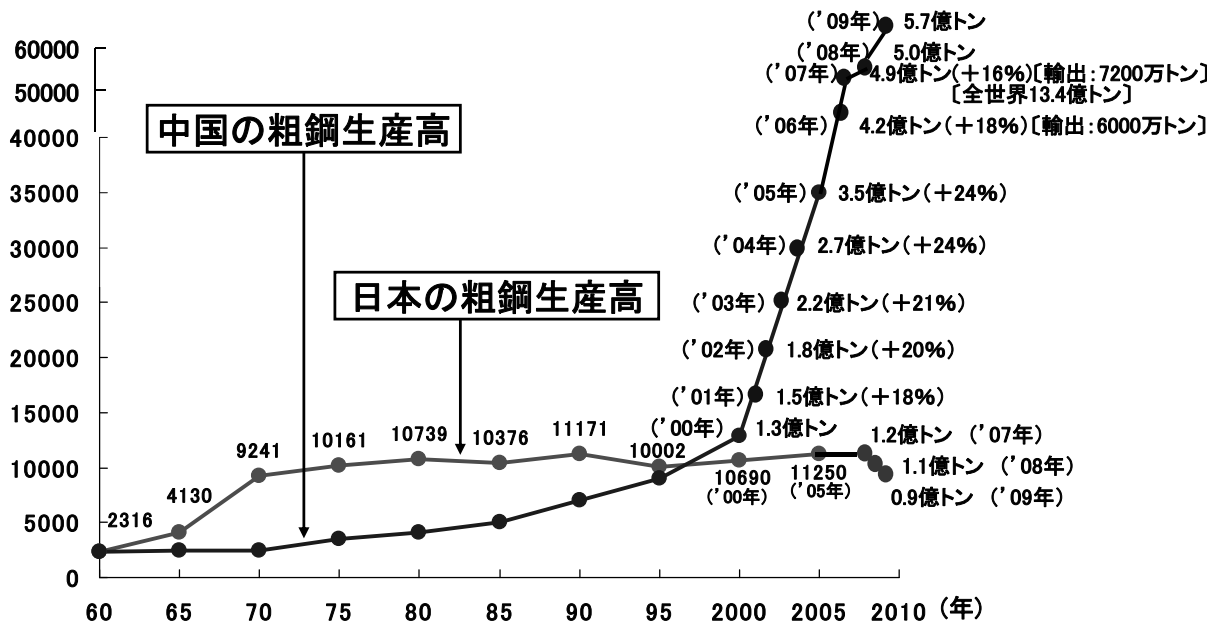
⑤ 政府が目指す自動車部品輸出大国



39

⑥ 中国の粗鋼生産量(日本との対比)

(万ton/年)



40

⑦中国の世界的シェア一保有製品（'09年）

世界シェア	製品名
1/5以上	自動車、船、建設機械、小麦粉、窒素肥料、トラック、バス
1/3以上	ガラス、合成樹脂、タイヤ、アルミニウム、亜鉛
1/2以上	粗鋼、セメント、携帯電話、カラーテレビ、綿製品
2/3以上	オートバイ、自転車、絹製品、ノートパソコン、デジタルカメラ、靴、雑貨

41

[IV]最近の中国自動車産業政策とその成果

42

①中国の自動車産業調整・振興計画

2009年1月十大産業振興計画の1つとして可決、2009年3月20日公表。

1)8つの目標

No.	目標	内容
1	生産販売の安定の拡大	・2009年1000万台以上 ・3年間の年間平均増加率10%
2	自動車消費環境の大幅改善	・政策法規、税制の見直し ・電気自動車のインフラ等の整備
③	需要構造の最適化	・排気量1.5L以下の乗用車市場の40%以上(内 1.0L以下15%以上) ・大型貨物車が貨物車市場の25%以上
④	合併再編の推進	・生産販売規模200万台超のメーカー 2~3社 ・生産販売規模100万台超のメーカー 4~5社 ・全シェアで90%以上を現14社→10社以内
⑤	自主ブランド乗用車のシェア拡大	・自主ブランド乗用車の中国市場シェア40%以上(内セダンは30%以上) ・自主ブランド車の輸出を生産販売台数の10%
⑥	電気自動車の生産・販売規模形成	・新エネ車の生産能力を50万台形成 ・新エネ車の販売台数を全乗用車販売台数の5%前後 ・主要乗用車メーカーの新エネ車販売義務付け
⑦	研究・開発レベルの向上	・省エネ、環境、安全性等の向上 ・新エネ車の技術向上
⑧	コア部品技術の自主化	・エンジン、トランスミッション等のコア部品技術の自主化 ・新エネ車専用部品技術の世界レベルへの引き上げ

43

2)11の政策措置

No.	政策措置	内容
1	乗用車の購置税引き下げ	2009年1月20日~12月31日迄、1.6L以下の車両購置税を10%→5%
2	汽車下郷(自動車を農村に)	2009年3月1日~12月31日迄、農民の車購入に補助金を支給
3	老・旧型車の廃棄更新加速	商用車補助金対象車の拡大 (2008年の6億元より2009年は10億元に拡大)
4	不合理な自動車購入制限規定の整理撤廃	ナンバー登録台数・車種の制限、他地域登録車の進入時料金徴収など規制ルールの整理撤廃
5	自動車ローンの促進と規範化	自動車ローンの改正・整備、中核自動車メーカーの自動車金融会社の設立支援
6	中古車市場発展の規範化・促進	中古車取引における増値税課税方法の見直し、中古車取引における査定基準と契約書のひな型配布
7	都市道路交通体系の整備	渋滞解消工事の実施、都市軌道交通インフラの早期建設、駐車場の建設推進など
8	自動車メーカーの再編政策整備	再編を支援する政策措置の制定、新製品・コアユニットの共同開発・製造奨励
9	技術発展と投資規模の拡大	製品の向上、省エネ、環境、安全などのコア技術及びコアユニット製品開発に3年間で100億元を支援
10	省エネ、新エネ車の普及	国家省エネ・新エネ車プロジェクトに補助金を拠出、地方都市での普及を支援
11	自動車産業発展政策の実施・整備	道路機動車両管理条例の早期制定、新エネ車の製品基準、試験方法などの早期制定・改定

44

②各目標の詳細と'09年の成果

i) 目標No.3

需要構造の最適化

排気量2.0L以下の車の伸び 60%
2.0L超えの車の伸び 20%

A 小型車に有利な税制

<参考:自動車にかかる税金>

車両購入時	工場出荷時	
ユーザ負担	メーカー負担	
購置税	増値税	消費税
10%	17%	1%~40%

<排気量別消費税の履歴>

改定 時期	2006年4月		2008年9月	
	新排気量区分	新税率(%)	新排気量区分	新税率(%)
乗用車 (9シート以下)	Q≤1.5L	3%	Q≤1.0L	1%
			1.0L<Q≤1.5L	3%
	1.5L<Q≤2.0L	5%	1.5L<Q≤2.0L	5%
	2.0L<Q≤2.5L	9%	2.0L<Q≤2.5L	9%
	2.5L<Q≤3.0L	12%	2.5L<Q≤3.0L	12%
		3.0L<Q≤4.0L	25%	
		4.0L<Q	40%	
座席数 10~23のバス	排気量無関係	5%	変更なし	5%

小型車の購置税半減: 2009年1月~12月 10% → 5%
(1.6L以下) 2010年1月~12月 10% → 7.5%

B 乗用車の燃費規制

100km走行当りの最大消費燃量を車型、車両重量別に規制
→ 規制値を超える車両は販売禁止

C 車両燃費の公表

中国自動車工業会が車両クラス別燃費ランキングを毎年公表
→ 良燃費車の販売促進

D 省エネ製品惠民工程

→ 高燃費車の購入時、3000元の政府補助

45

ii) 目標No.4 合併再編の推進

再編の核となる会社の決定

	レベル	対象会社
A	全国レベルで M&A許可	上海汽車
		第1汽車
		東風汽車
		長安汽車
B	地域レベルで M&A許可	広州汽車
		北京汽車
		奇瑞汽車
		中国重汽

最近の国内統合の波

中核メーカー	統合されるメーカー
上海汽車	南京汽車、紅岩汽車、四川汽車
広州汽車	東南汽車、長豐汽車、吉奥汽車、沈飛日野
奇瑞汽車	江淮汽車(交渉中)
長安汽車	中航汽車(哈汽集団、江西昌河鈴木汽車)

46

iii) 目標No.5 **自主ブランド乗用車** (民族系メーカーが主流)
のシェア拡大

目標: 2011年迄、シェア40%以上 (内セダン30%以上)

政府の支援強化

- ・政府調達乗用車ー自主ブランド車50%以上
- ・排気量1.6L以下の乗用車(主に民族資本系メーカーが製造)の購置税減 10% → 5% ('09年)
- ・「汽車下郷」(農村にも車を)で車の購入者に補助金支給 → 7.5% ('10年)

・農用車
・経年車
・排気ガス基準未達車



自動車購置税を
超えない範囲で
補助金を支給

'09年

〔 政府予算: 50億元(約750億円)
台当たり: 平均5千元(約7.5万円/台) 〕

'10年

〔 予算を増額 〕

成果1: 自主ブランド車の国内シェアが拡大

'08年31.8%、(内セダン25.9%) → '09年44.3%、(内セダン29.7%)

47

成果2: 経営に行き詰った外国メーカーを買収し、自主ブランド車開発

	買収主体メーカー	状況	対象外国メーカー
1	上海汽車	済	MGローバー(英)、双竜(韓) (2009年倒産)
2	吉利汽車	済	VOLVO
3	北京汽車	済	サーブ(スウェーデン)
4	四川騰中重工機械	交渉済 (中国政府 不認可)	GMのハマーブランド

iv) 目標No.6 電気自動車の生産・販売規模形成

新エネ車の研究・販売促進

- i) 新エネ車とは、EV、HV、FCEV
(CNG車、LPG車、アルコール車は対象外)
- ii) 2011年迄に、新エネ車生産50万台(全乗用車シェア5%)
- iii) 主要乗用車メーカーに新エネ車生産、販売義務付け
- iv) 政府補助金の支給

対象車	1台当りの政府補助金額
公共サービス用乗用車	HV(0.5~5万元)、EV(6万元)、FCEV(25万元)
10m以上の公共バス	HV(5~42万元)、EV(50万元)、FCEV(60万元)

'09年の成果

- ・主要自動車メーカーが全て新エネ車を開発・発売
- ・北京・天津・大連・上海・杭州・重慶・広州・深圳などの大都市で
新エネ車のタクシー、バスがそれぞれ数百台規模で導入テスト開始
('10年上海万博でも1000台規模の大量テスト導入実施。)

49

v) 目標No.7 研究・開発レベルの向上

- ・産・学・官三位一体の体制 (863プロジェクト) 高レベル・新技術発展計画
(973プロジェクト) 国家重点基礎研究発展計画
(たいまつ計画) 科学技術成果の商品化と産業化を促す計画
- ・政府の補助金、資金借り入れ保証

メーカー	R&Dセンターの設置 (上汽、広汽、一汽、東風、長安、奇瑞、吉利、北汽、BYDなど)
大学	自動車学院(約20)、自動車学部(約30)の拡充 (華南理工大、同済大、上海交通大、清華大、北京大、天津大など)
政府 (研究院含む)	国家プロジェクト実験室の設置 (省エネ環境保護国家プロジェクト実験室: 奇瑞汽車)

50

vi) 目標No.8 **コア部品技術の自主化**

対象部品: ABS、CVT、EFI、エアバック等
 政府基金の設立: 3年間で100億元(約1500億元)を民族資本系の
 完成車メーカー、部品メーカーに割り振り

'09年の成果

No.	自動車メーカー(例)	形態	対象メーカー
1	吉利汽車	買収	DSI(豪のトランスミッション会社)
2	四川汽車	提携	CT&T(韓国の電気自動車会社)
3	比亞迪(BYD)	提携	VW・ベンツと電気自動車
4	重慶藍黛 (民営自動車部品メーカー)	合併	英アントノフ(自動変速機) (英の自動車関連技術開発会社)

[V] 戦国時代を迎えた中国の自動車産業

①弱肉強食・下克上の国内主戦場

i) 大手自動車メーカーの順位が毎年変動

例：一汽トヨタ(4位→8位)、 広汽ホンダ(6位→9位)

北京現代(7位→4位)、 BYD(12位→7位)

ii) 自動車集団間の吸収併合

例：上海汽車の南京汽車併合、 長安汽車の中航汽車併合

広州汽車の長豊汽車併合

iii) 自動車部品メーカーが自動車会社を傘下に

例：濰坊柴油機(大手ディーゼルエンジンメーカー)の亜星客車買収

濰柴動力(大手ディーゼルエンジンメーカー)が川江車両(バス・トラックメーカー)買収協議中

iv) 異業種が自動車産業に進出

例：BYD(大手リチウムイオン電池メーカー)が秦川汽車買収

五糧液集団(酒造メーカー)が華晨汽車と組んで自動車産業に進出

四川騰中重工建機メーカーがGMハマー買収提案(但し、政府不認可)

53

②中国民族系メーカーにより開始された戦場の国外拡大

i) 日・韓・欧・米での人材狩り

例：北京汽車、上海汽車、広州汽車、奇瑞汽車、吉利汽車、江淮汽車、etc.

ii) 日・欧・米での部品メーカー、設備メーカー狩り

iii) 欧・米有名自動車メーカーに対するブランド狩り

例：上海汽車、北京汽車、広州汽車、吉利汽車、四川騰中重工

iv) 新興国・発展途上国の市場狩り

例：第1汽車、東風汽車、上海汽車、奇瑞汽車、吉利汽車、
長城汽車などの海外進出 ⇒ 現地組立工場の建設

v) 中華圏の固め

例：吉利汽車が台湾に進出、奇瑞汽車がマレーシアに進出

54

目 次

第二部

日本自動車部品及び設備メーカーの対応

(これからの中国進出)

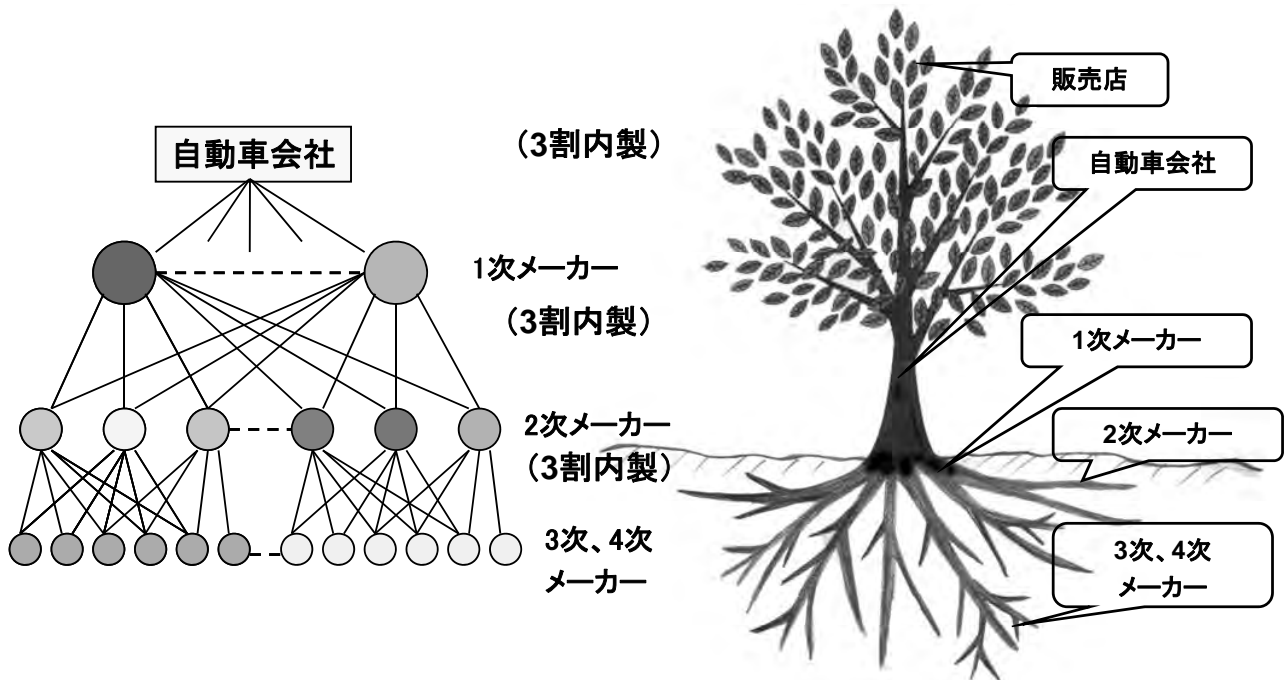
- [I] 日本自動車産業と部品・設備産業の現状と将来
- [II] 浙江省に見る独特な中小企業とその戦略
- [III] 日本中小自動車部品・設備メーカーの今後の対応(案)
- [IV] JAPIC・JAEICの構築と展開

55

- [I] 日本自動車産業と部品・設備産業の現状と将来

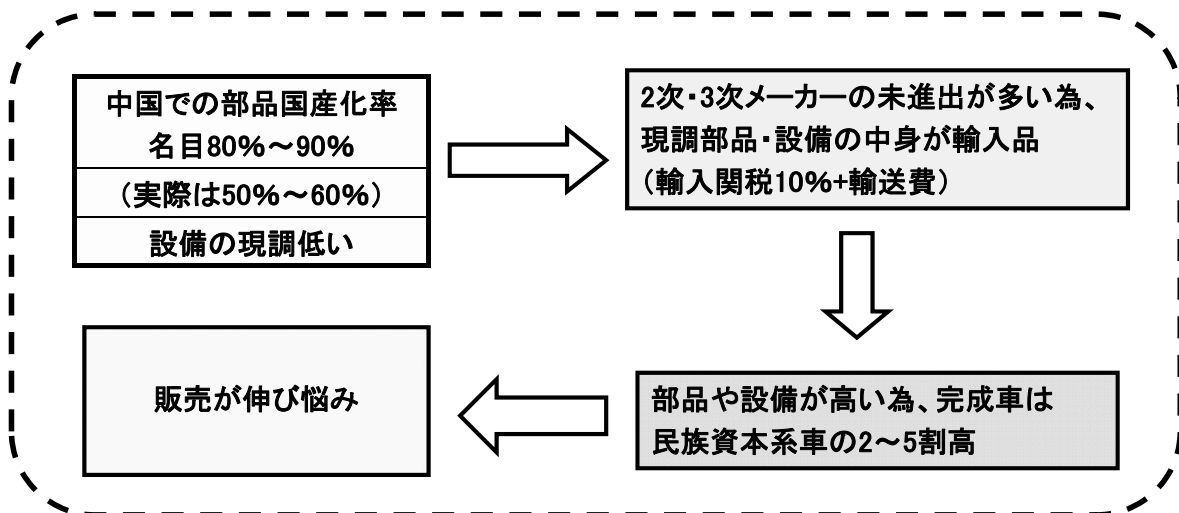
56

①日本の自動車用部品・設備メーカーの産業構造



毛根(3次、4次メーカー)が枯れると 木が枯れる

②中国進出の既存日系自動車メーカーの問題点



- 中国民族系車の低価格化、品質改善により、近年日系自動車メーカーのコストパフォーマンスが低下。
- 世界的な車の低コスト化の波
 中国車: 奇瑞汽車、吉利汽車、BYD.etc.
 インド車: タタモーター
 韓国車: 現代自動車

③中国における小型乗用車の価格帯と 日本車のコストパフォーマンス低下

i) 排気量 1L前後の乗用車

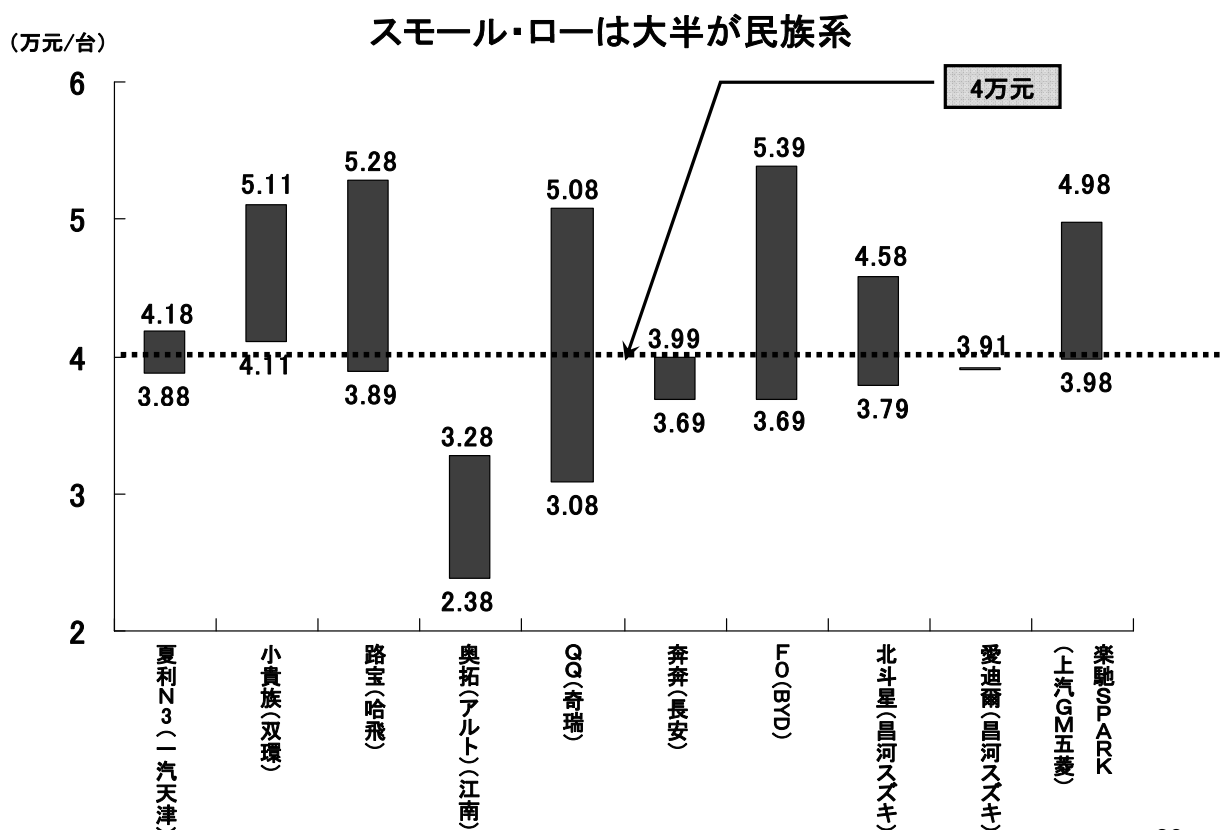
ii) 排気量 1.3L~1.6L

iii) 排気量 1.6L~2.0L

iv) 中国内での低コスト車の開発・投入実態と予定

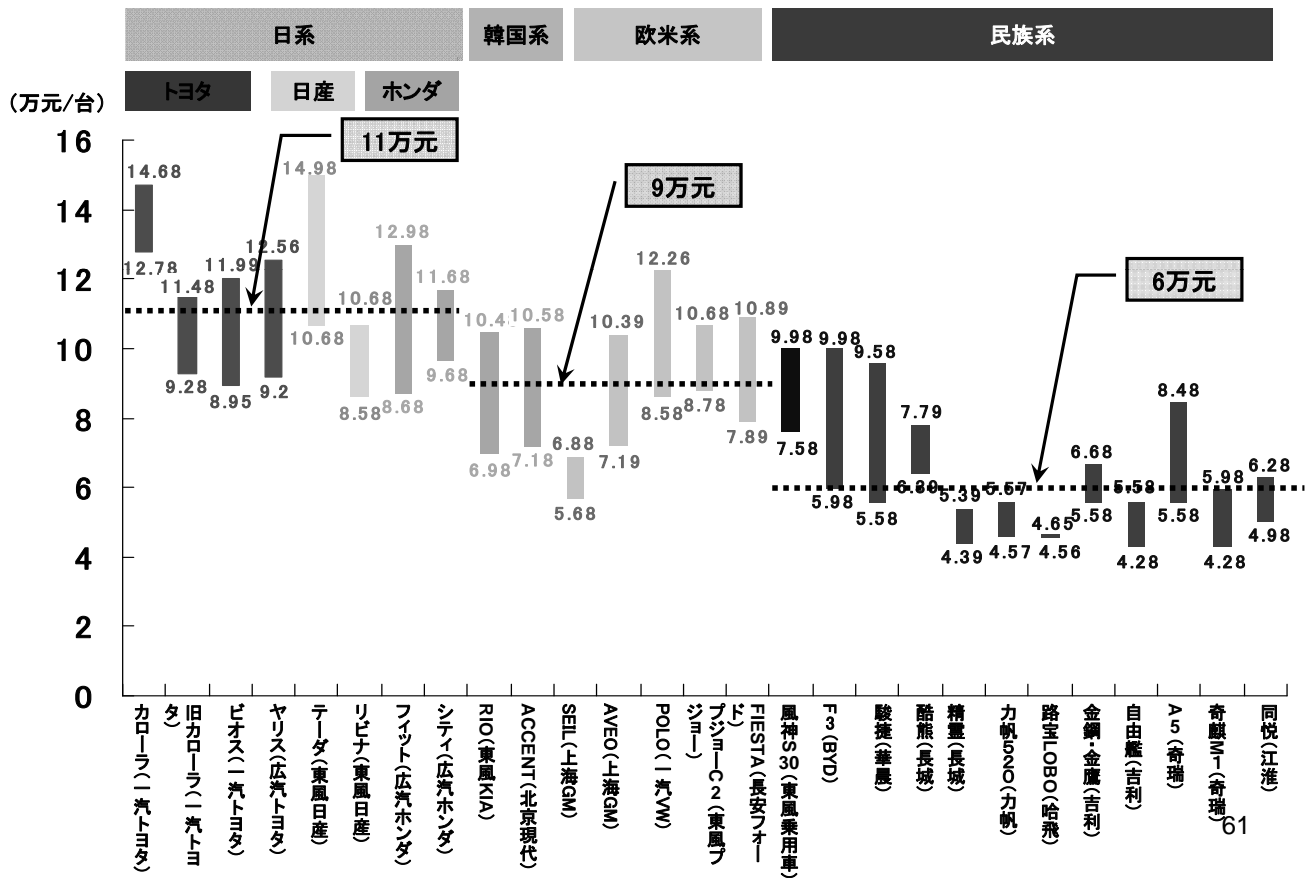
59

i) 排気量: 1.0L前後

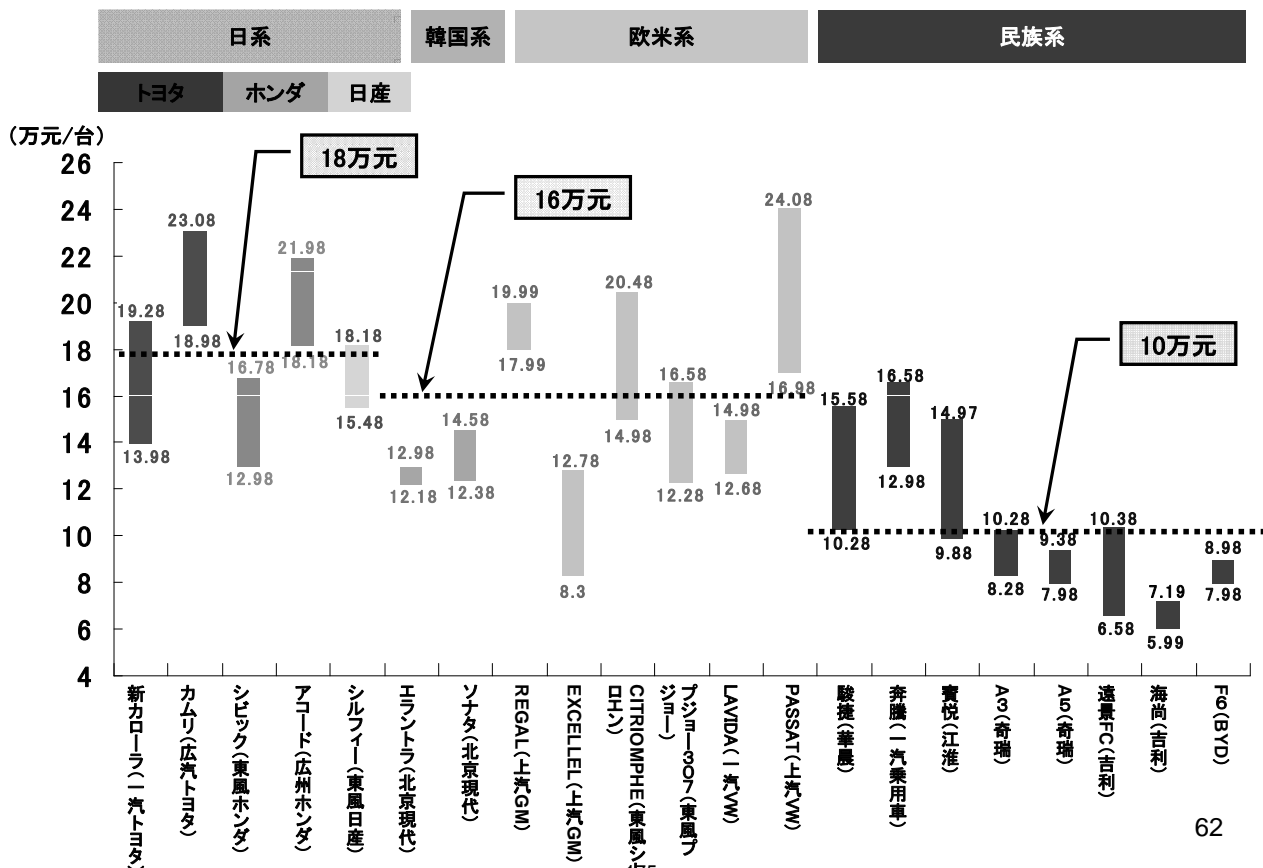


60

ii) 排気量: 1.3L~1.6L



iii) 排気量: 1.6L~2.0L



iv) 中国内での低コスト車の開発・投入実態と予定

会社名	内 容
トヨタ	EFC車の開発
日産	小型世界戦略車「マイクラ」(日本名:マーチ) 中国・タイ・インドで生産(100万円/台以下)
ホンダ	現地ブランド車「理念」を'10年に発売 価格は5~6万元(70万円~80万円)か?
GM	セイルをモデルチェンジ('10年1月) 価格は5.68~6.88万元(70万円~90万円)
東風汽車	軽自動車30万台体制
上海汽車	ス柯达ブランド(チェコ)の投入
奇瑞汽車	QQのバリエーション拡大

63

④中国における日系自動車メーカーの対応

中国民族系メーカーからの部品・設備調達に本腰

- 部品価格は外資系メーカーより2割~7割安い。
- 設備価格は輸入設備の3割~5割りの価格。
- '09年11月24日~26日開催の上海自動車部品ショーにおける「日系自動車部品調達逆展示会」(ジェトロ主催)に、
広汽トヨタ、東風日産が出展。
日系自動車メーカーは、現地サプライヤを発掘し、
部品の現地調達を拡大する動き。
- 現地設備メーカーを大々的に調査中。
- 安価な優良部品・設備発掘→今後、中国内のみでなく、
世界でも使用⇒日本からの調達は減少。

64

⑤日本で生産している自動車部品・設備メーカーの 現状と将来

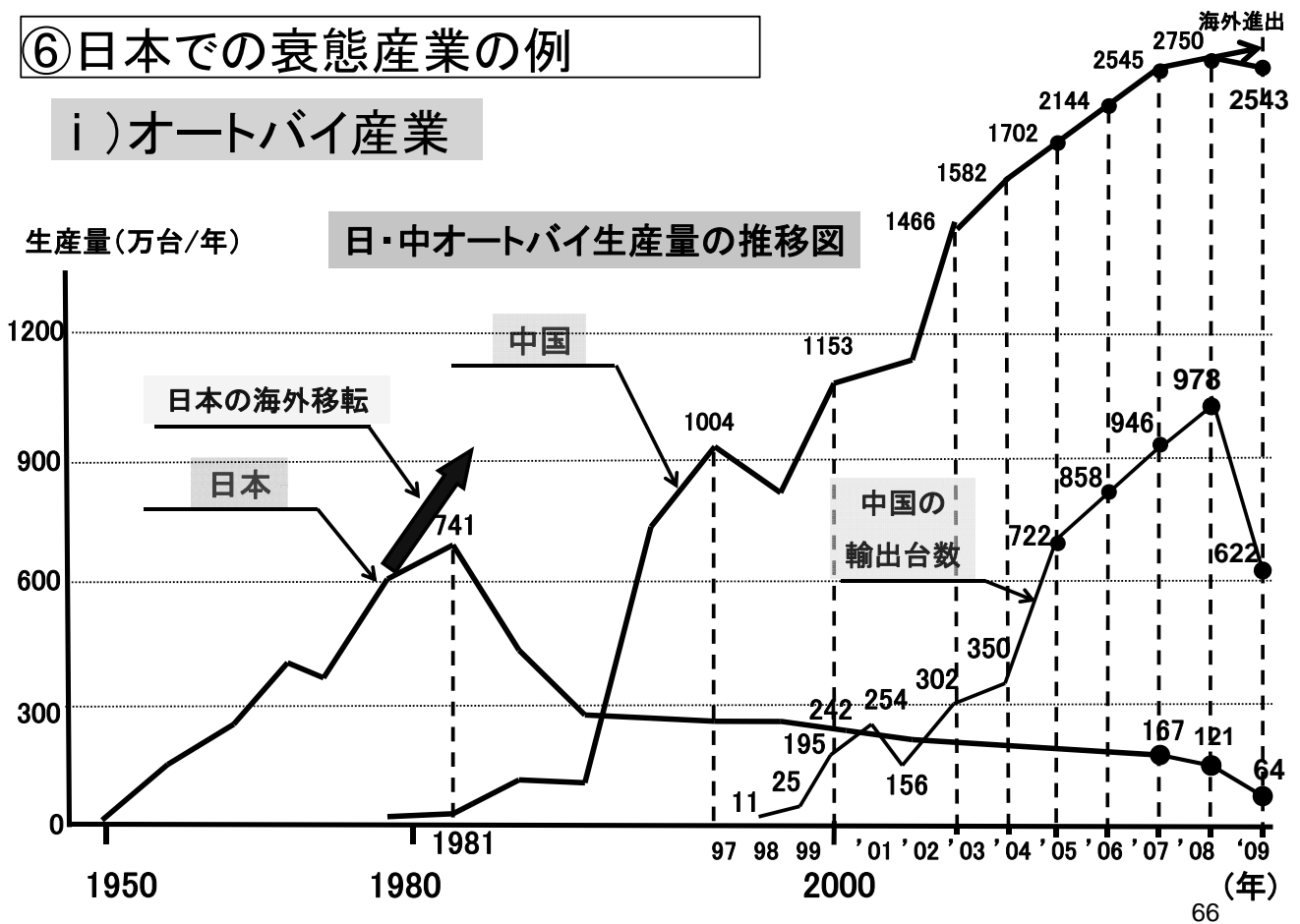
現状		将来
1) 欧米への輸出激減	→	回復に時間(2~3年)、減少傾向
2) 日本国内市場低迷	→	大幅な回復困難
3) 日本の高コスト体質	→	解決困難
4) 海外からの低価格 部品・設備の流入	→	今後ますます増加 (オートバイ、繊維、家電等と同じ)

低迷する日本はなんとか維持し、急拡大する
新興国市場を手を入れる為に打って出る。
中小企業でも海外進出は時代の必然的流れ。

65

⑥日本での衰態産業の例

i) オートバイ産業



ii) 最近の家電産業

1) 三洋電機 → 中国ハイアール(海爾)にOEM

2) シャープ → 亀山ブランド(第6世代)の工場を中国(南京)に売却。第8世代液晶パネルも中国で合弁生産

3) ソニー → 中国向薄型テレビを中国にOEM
(32型:4万円~5万円)

安価な中国製白物家電が大量に日本に流入
価格破壊が進行

67

[II] 浙江省に見る独特な中小企業集団とその戦略

68

①躍進する浙江省の中小企業群



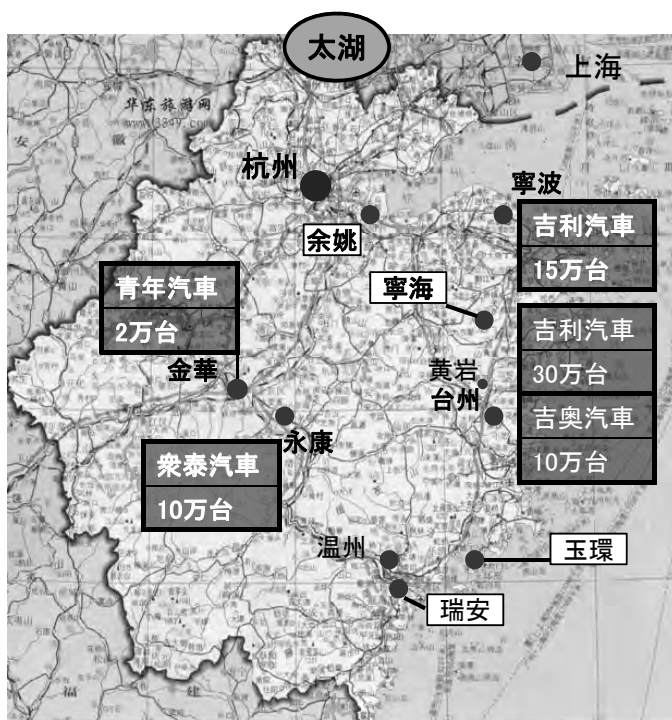
(1) 浙江省概況

- ・面積: 10.2万Km²
- ・人口: 5060万人('08年)
- ・GDP: 3100億ドル('08年)
- ・一人当たりGDP: 約6500ドル('09年)
- ・中国で初めて民営企業の形態を取り入れた省

(2) 中小企業育成方法の特徴

- 中小企業を集積、内部団結、外部と競争
- 各地域で産業を特化、集中
- 全国シェアのみでなく、世界シェアが目標
- 産・学・官三位一体の推進

②ー i) 自動車部品中小企業集積地が出現



□ 内は自動車メーカーと年間生産能力
● は自動車部品産業集積地

蟻塚を造る中小企業群	
都市名	主要産業
寧海市 (58万人)	プラスチック部品・型 500社 売上: 300億円('05年)
黄岩市 (57万人)	プラスチック型、プレス型 2000社 売上: 1000億円('05年)
余姚市 (83万人)	各種プラスチック型 1000社 売上: 400億円('05年)
玉環市 (52万人)	機械式自動車部品 1800社 売上: 2000億円('05年)
瑞安市 (113万人)	電子式自動車部品 1400社 売上: 2200億円('05年)

②－ii)06年上海国際自動車部品展覧会での 玉環ブランドパフォーマンス

概況

- ・開催期間:11月30日～12月2日
- ・主催者:フランクフルト展覧(上海)有限公司、中汽国際
- ・場所:上海新国際博覧中心(上海M/S開催地)
- ・展示面積:約2.5万㎡
- ・出展企業数:550社余り
(21ヶ国と地域)
- ・出展内容:各種自動車部品、
修理設備など



71

②－iii)展覧会の特徴

①、展示部品のレベルがアップ

国産部品が豊富になり、且つ精度、品質が大きく改善。

②、展示方法のレベルがアップ

➤地場部品メーカーが初めて団体を組んで統一出展。

(②－iv)会場写真ご参照)

➤ドイツ、イタリア、韓国などの部品メーカーも国を単位にして統一出展。

(日系の部品メーカーは未出展)

③、外国のバイヤーが多く訪れ、熱心に商談(下図)



72

②ーiv) 会場写真(集団で各国と対等にパフォーマンス)



玉環団体



韓国館



イタリア館



ドイツ館

③集中特化で発展するその他業種の中小企業群

都市名	主要産業
温州市 (131万人)	・中国靴シティ 5500社 10億足/年 売上: 4100億円/年
	・ライター 500社 生産量: 5億本
義烏市 (68万人)	・小物商品シティ 3800社 玩具、工芸品、日用品
永康市 (54万人)	・中国五金シティ 1万社 電動工具、日用品等
海寧市 (64万人)	・中国皮革シティ 4800社 毛皮・皮製品

価格破壊を起し、
世界シェア獲得



[Ⅲ]日本の中小自動車部品・設備メーカーの今後の対応(案)

75

①最近の日本の政治⇒国内成長望み薄

i) 民主党政権

国民の生活優先、福祉優先

(高速道路の無料化
学校授業料の無料化) ← 誰がコスト負担
税金は必ず上昇

ii) 中小企業の借金と利子の返済 3年間猶予
しかし、問題先延ばしに過ぎず。

iii) 日本のCO₂ 排出量 25%低減(1990年比)

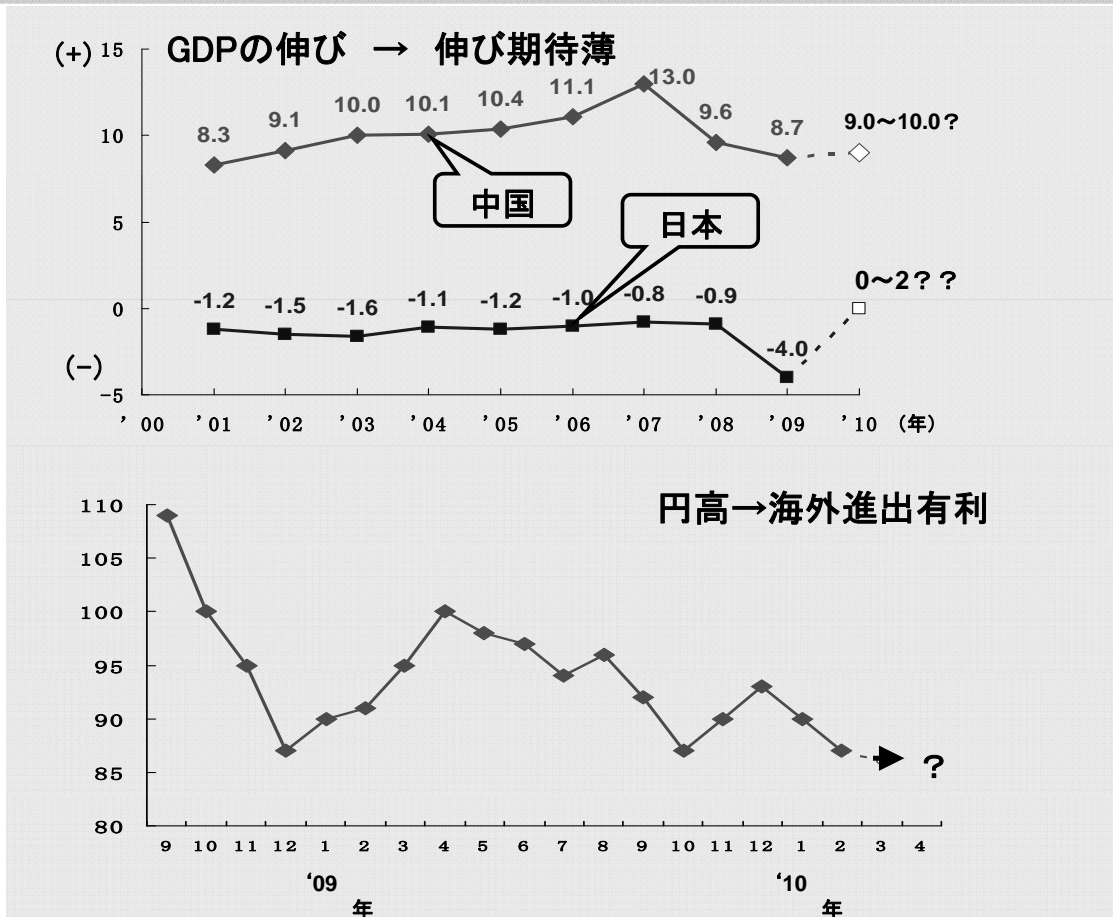
- ・ホンダ 日本国内生産 100万台に抑制
- ・新日鉄 日本で新工場建設不可能
- ・CO₂ 排出税の構想 ⇒ 製造業は出て行けと言わんばかり

iv) 国家の明確な進路無し
削減ばかり ⇒ 拡大無し

v) 国の借金 約800兆円、もういくら待っても、お恵みは無い。

76

②最近の日本の経済⇒成長は海外(特に中国)



77

③日本自動車関係設備産業の近況('09年)

自動車メーカーの海外進出と世界同時不況により国内生産・国内販売とも減少止まらず

'09年日本国内自動車生産:800万台割れ ⇒ 国内余剰設備能力:400万台/年

車種	生産台数(対前年度比)	備考
普通小型乗用車	560(-36%)	推定
軽自動車	170(-12%)	推定
トラック・バス	60(-38%)	推定
合計	793(-31%)	33年ぶりの低水準

'09年日本国内自動車販売:500万台割れ(461万台) ⇒ 当分回復期待薄

- ・ 日本国内大手自動車メーカーの新規工場建設当面無し。
(トヨタ・ホンダ・日産、スズキ、ダイハツ、etc.)
- ・ 自動車メーカー、部品メーカーの海外進出が加速し、日本国内の新規設備発注先細り。

78

④部品メーカーの解決策は中国(海外)進出

進出の基本

- ・ 中国、生産分は純増。
(日本生産は成熟市場製品、中国生産は低コスト・ボリュームゾーン製品)
- ・ 中国での利益は、日本国内での次世代製品開発に使用。
- ・ 中国民族系とコスト面に対等、技術・品質で優位を確保。

中国自動車部品メーカー
〔政府登録: 約2千社〕
〔3次メーカー: 約2万社〕

VS

日本自動車部品メーカー
〔1次・2次: 約500社〕
〔3次メーカー: 約5000社〕

同じ土俵に入り、技術で勝負

79

⑤設備メーカーの解決策も中国(海外)進出

進出の基本

- ・ 中国、生産分は純増。
(日本生産は高級設備、中国生産は低コスト設備)
- ・ 中国での利益は、国内での次世代製品開発に使用。
- ・ 中国民族系とコスト面に対等、技術・品質で優位を確保。

日本の自動車関連設備メーカー	
強み	弱み
技術力がある 経験が豊富 品質が良い 納期が守れる	コストが高い (過剰品質、高コスト体質)

中国で同じ土俵に入り、技術で勝負

80

⑥有望な中国自動車関連設備市場

- i) '10年～'15年で、乗用車500万台/年能力分の工場建設予定がある。
(6年間に15万台/年能力の工場が33工場建設に相当)
- ii) 部品の真の国産化が始まり、部品メーカーの工場設備が見込める。
- iii) モデルチェンジが毎年200車種以上あり、金型や治具などの設備需要が継続的に見込める。
- iv) 自動車工場の自動化が始まる。(省人化、品質向上)
- v) 自動車メーカー、部品メーカーの自主ブランド開発用設備が急増する。
 テストコース、建設ラッシュ (5年以内に15ヶ所予想)
 開発センターの充実 (5年以内に24ヶ所予想)
- vi) 販売店の急増により、自動車メンテナンス設備需要が急増する。
(5年間で7000店増加予想)

81

⑦- i) 中国の乗用車工場建設ラッシュ('09年～'14年)

No.	会社名	場所	年産能力	L/O時期	車種
1	一汽トヨタ	吉林省 長春市	10万台	2011年末?	カローラ系?
2	一汽トヨタ	天津市	15→30万台 (第3工場増)	2010年?	
3	長安フォード	重慶市北部新区	15万台 第3拠点 (E/G工場も有)	2010年末	SUV Crossover 新Focus Mondeoロンリ
4	華晨BMW	遼寧省 瀋陽市	第1工場増→7.5万台 第2工場 7.5万台	2011年?	F18(新5シリーズ)
5	新龍汽車	湖北省 武漢市	第2工場 15万台	2009年11月1日	シトロエン(C5) プジョー408 (2010年上半年)
6	東風日産	広東省 広州市	能増 35万→60万台 第2工場(50億元)	2012年	未定
7	北京現代	北京市	第3工場 第4工場 10万台 30万台	2011年 2012年	中高級車
8	BYD	陝西省 西安市西安高新区	第2工場 40万台 E/G 60万基 50億元	2011年? 2014年(70万台)	F3, S8, G3
9	BYD	湖南省 長沙市(旧三瀟客車)	(20億元)	2011年?	セダン ミニバン
10	奇瑞汽車	安徽省 蕪湖市 遼寧省 大連市	第4工場 15万台 第5工場 20万台(47億元)	2010年末 2011年中(第一期)	? 小・中型乗用車
11	広汽フィアット	湖南省 長沙市	14万台(50.3億元) (E/G 22万基)	2011年後半	リネア
12	東風ホンダ	湖北省 武漢市	能増 12万台→20万台 第2工場 12万台(200億円)	2009年8月1日 2011年	スピリア(日本名アコード) 車種?
13	上海汽車	上海市	(120億元) 米A123と技術提携	2010年 2012年	ハイブリッド車 燃料電池車
14	上汽VW	江蘇省 南京市	能増 10万→30万台	2011年初	パサートの後継など 3車種
15	上汽通用三菱	広西省チヤン族自治区 柳州市	能増(2期) 15万→30万台 (E/G30万→52万基)(21億元)	2010年	
16	北京汽車	湖南省 株州市	20万台 15万台	2010年中 2011年	自主ブランド車 サブベースの自主ブランド車
17	福建汽車	福建省 福州市	能増 20万台→50万台	2014年	自主ブランド車30万台 三菱、タイムラー各10万台
18	一汽VW	四川省 成都市	能増 10万台→35万台	2012年	新モデル 2車種

82

⑦-ii) 中国の乗用車工場建設ラッシュ('09年～'14年)

No.	会社名	場所	年産能力	I/O時期	車種
19	北京ベント	北京市	能増 2.5万台→8万台	2009年7月11日	
20	青年汽車	浙江省 杭州市 蕭山 江東工業園区	30万台 (建設中)	2010年?	小型乗用車
21	吉利汽車	浙江省 杭州市 蕭山 江東工業園区	15万台 (認可待ち)	2010年?	小型乗用車
22	一汽VW Audi	吉林省 長春市	新工場 10万台/年	2009年9月1日	新アウディー A4L Q5
23	鄭州日産	河南省 鄭州市	第2工場 10万台/年(1.0億元)	2010年9月	エクストレイル、キャシコカイ NV200('10年6月I/O)
23	東風輪安	湖北省 十堰市	第2工場 10万台	2010年5月	軽自動車
24	東風輪安	四川省 重慶市	第2工場 10万台	2010年12月	軽自動車
25	吉利汽車	甘肅省 蘭州市	能増 5万台→12万台	2010年末?	自由艦、全球鷹、帝豪
27	広州ホンダ	広州市 增城區	第3工場 24万台/年 建設中	2011年	
28	一汽VW	広東省 仏山市	新工場 15万台(特来30万台) (5億ユーロ)	2013年下期	SEATモデル、アウディー A3
29	東風日産	広東省 広州市	第3工場 ?	(検討中)	?
30	一汽吉林	吉林省 吉林市	新工場 40万台/年	2012年6月	小型乗用車
31	華晨BMW	遼寧省 瀋陽市	第1期 10万台 新工場 (20億元)	2012年	BMW×1
32	上汽通用五菱	山東省 青島市	能増(30万→51万台)	2011年末	ミニワゴン
33	長安PSA	広東省 深奥前	新工場20万台(40億元)	2012年下半期	シトロエンDS
34	長安汽車	北京市 房山区	新工場 50万台/年 (二期25万台/年)	2013年?	自社ブランド乗用車、新エネ車
35	長安汽車	安徽省 合肥市	拡張 10万台/年 → 50万台/年	2013年?	長安哈飛・昌河ブランド車
36	上海VW	江蘇省 揚州市	新工場 30万台	2012年末	自社ブランド車 荣威
37	江淮汽車	安徽省 蕪湖縣	新工場 10万台/年	?	小型ワゴン車(安豊汽車と合併)
38	神龍汽車	湖北省 武漢市	第3工場 10万台/年	2012年	?
39	北京汽車	重慶市	新工場 30万台/年	2011年後半	軽自動車
40	吉利ボルボ	上海市 嘉定区	新工場 20万台/年	2012年	ボルボブランド 乗用車
41	青年汽車	浙江省 金華市	第5工場 5万台→20万台(20億元)	2012年 5万台 2014年 20万台	プロトン ロータス ベース
合計			約750万台/年		

83

⑦-iii) 中国のトラック工場建設ラッシュ('09年～'15年)

No.	会社名	場所	年産能力	I/O時期	車種
1	奇瑞汽車	安徽省 蕪湖市 三杉区	2~3万台?		大型トラック
2	広汽日野	広東省 從化市	1~2万台 小型 1万~3万	2009年9月1日	大型トラック 小型トラック
3	北京福田・タイムラー	北京市	2~3万台	2012年	中・大型トラック
4	中国重汽(MAN)	山東省 済南市	2~3万台 申請中		MANの新シリーズ
5	中国重汽	四川省 綿陽市	1万台 (1.5億元)	2009年末	特装車 (ミキサー車 etc.)
6	江淮汽車(合併) (米)キャタピラー&ピスター-インターナショナル の合併会社「NC2グローバル」と合併	安徽省 合肥市	認可申請中 (20億元)		大型トラック 中型トラック (E/GM)
7	一汽GM	吉林省 長春市	能増 9万→19万台 (20億元)	2010年	軽トラック (含バン)
8	奇瑞汽車	河南省 開封市	軽バン8万台 軽トラック20万台 (17.7億元)	2011年?	軽バン 軽トラック 農業機械
9	上海同濟同捷科技	天津市	25万台→50万台 1期 2期		小型車用 プラットフォーム
10	徐工汽車(建機メーカー)	江蘇省 南京市	5万台 (20億元→25億元)	2015年	中大型トラック
11	包頭北奔重型汽車 現代自動車	内モンゴル自治区 包頭市	10万台 (4億ドル)	2014年	大型トラック
12	江淮汽車	山東省 青州市	10万台 (4.75億ドル)	2012年	軽トラック
13	江鈴汽車	江西省 南昌市	30万台 (21.3億ドル)	2013年上期	トラック バン
14	東風汽車	湖北省 十堰市	12万→20万台(能増) (10億ドル)	2011年	大型トラック
15	北京福田汽車	山東省 濰坊市	10万台 (8億ドル)	2012年	軽トラック
16	奇瑞汽車	内モンゴル・オールドス市	30万台	2011年	SUV及び ピックアップトラック
17	中国重汽	福建省三明市 福建永安汽車と合併	10万台(20億元)	?	軽トラック ~中・大型トラック
小計			164万台		

⑦-iv) 中国のバス工場建設ラッシュ('09年～'14年)

No.	会社名	場所	年産能力	L/O時期	車種
1	広汽日野	遼寧省 瀋陽市経済技術開発区 (旧瀋飛日野)	既存工場 改修		SFQ6115
2	BYD	湖南省 長沙市 (旧三湘客車)	旧工場改造	2011年?	
3	南京イベコ	江蘇省 南京市江寧区	16万台		イベコ
4	長安汽車	安徽省合肥市	1期10万台 15億元 全40万台、30億元	2011年 2013年	小型バス 小型トラック
5					
6					
7					
8					
9					
10					
合計			約60万台		

85

⑧-i) 開発センター&テストコース建設ラッシュ

(主要メーカーのみ)

	集団名	自社テストコース 有・無	テストコース	開発センター
中央政府系	1 一気 194.5万台	無	海南省瓊海(瓊海テストコース)を共用	一気VW 不十分 一気トヨタ 不十分 一気自主 不十分
	2 東風 189.8万台	無	湖北省襄樊市(十堰テストコース)を共用	東風日産 不十分 東風ホンダ 不十分 東風起重 不十分 東風PSA 不十分
地方政府系	3 上汽 270.5万台	有	上汽VW(上海市嘉定区安亭鎮)	上海VW まずまず
		無 → 有	上汽GM(安徽省広徳市郎村で建設中)	上海GM まずまず
		無	上汽自主ブランド	上海自主 まずまず
	4 北汽 124.3万台	無 → 有	北汽現代(北京市に建設予定)	北汽現代 まずまず
		無	北汽自主 北京市通州区大社社郷 交通部公路交通試験場(通州テストコース)共用	北汽ベンツ 不十分 北汽自主 不十分
5 広汽 60.7万台	無 → 有	広汽ホンダ(建設中)	広汽ホンダ 不十分	
	無	広汽トヨタ	広汽トヨタ 不十分	
	無	広汽自主ブランド	広汽自主 不十分	

86

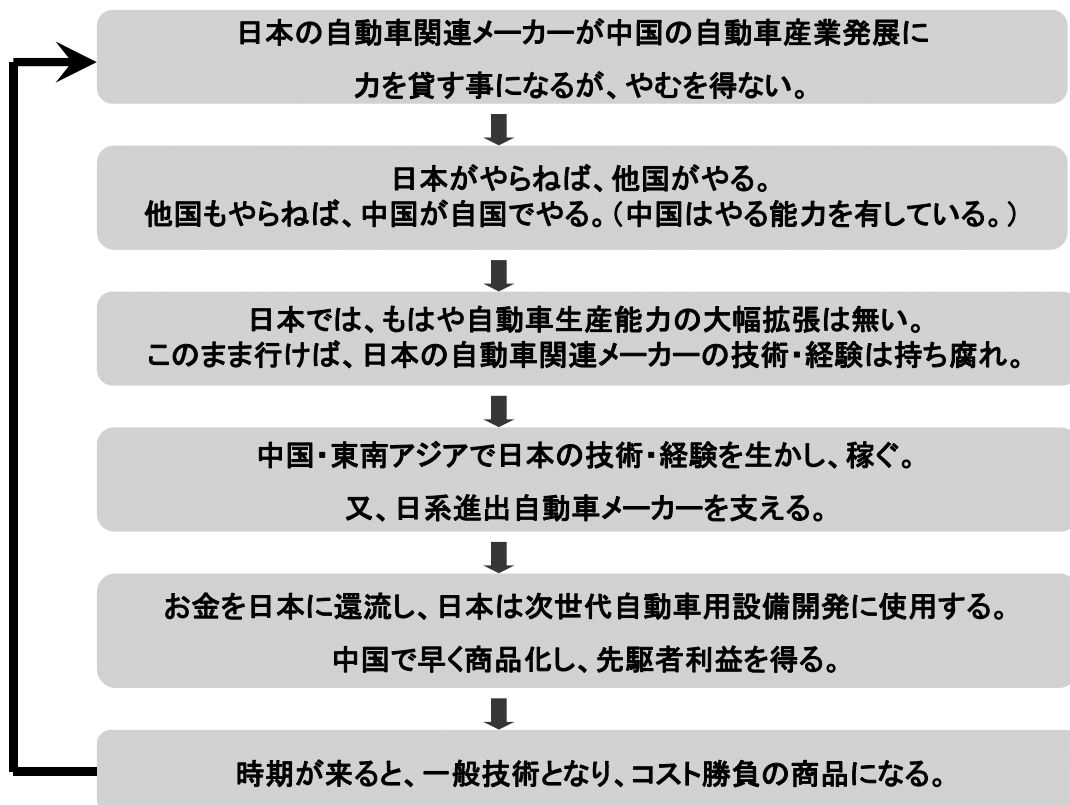
⑧ーii) 開発センター&テストコース建設ラッシュ

(主要メーカーのみ)

		集団名	自社テストコース 有・無	テストコース	開発センター
地方政府系	6	奇瑞 50.0万台	無	中国定遠汽車試験場(安徽省定遠県) その他を使用	まずまず
	7	江淮 32.9万台	無	同上	不十分
軍系	8	長安 189.8万台	無	計画中 現在、瓊海テストコースや十堰テストコース を使用	長安スズキ 不十分 長安フォードマツダ 不十分 長安自主 不十分
民間系	9	BYD 44.8万台	無 → 有	広東省清遠市(建設予定)	不十分
	10	華晨 34.8万台	無	海南省瓊海(瓊海テストコース) その他を使用	華晨BMW 不十分 華晨自主 不十分
	11	吉利 32.2万台	無	同上	まずまず

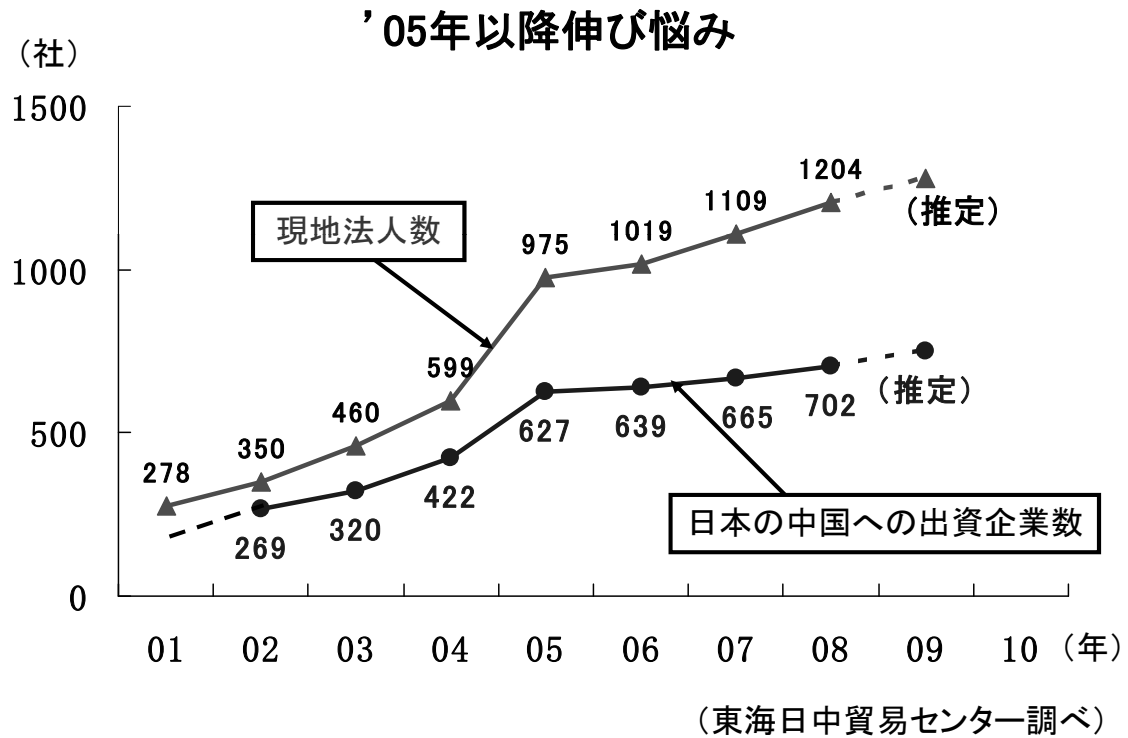
87

⑨ 日本の自動車関連メーカーの中国進出



88

⑩ 日系自動車関連企業の中国進出数推移



89

⑪ 日本の中小企業が中国進出を躊躇する主な理由

- i) 中国に対する知識不足
 - ・中国人従業員の管理(人事・労務)方法
 - ・中国の法律、制度(会社法、通関手続き、納税手続き)
 - ・中国政府機関との折衝方法
 - ・中国での仕入れと販売方法
- ii) 中国に出す人材不足
- iii) 初期投資資金不足
- iv) 中国の現地最新情報不足
 - 特に自業種に関する専門情報
- v) 海外進出ノウハウ不足
- vi) 利益の日本への送金不安

90

⑫ 単独で個別に進出した企業の悩み

- i) 知名度が少なく、ブランド力が無い為、販路開拓が難しい
- ii) 現地自動車メーカーへの販売ツテが無い。
- iii) 法律・税制の変更が多く複雑で、知識も乏しい。
- iv) 地元政府への顔が無く、商習慣知識も乏しい。
- v) 生産量の変化が大きく、生産計画を立てにくい。
- vi) 間接費が意外とかかる。
- vii) 売っても、お金を貰うのが大変。

91

[IV] JAPIC・JAEICの構築と展開

[JAPIC: Japanese Auto Parts Integration in China]

[JAEIC: Japanese Auto Equipment Integration in China]

中小企業のこれからの中国進出
インキュベーター



92

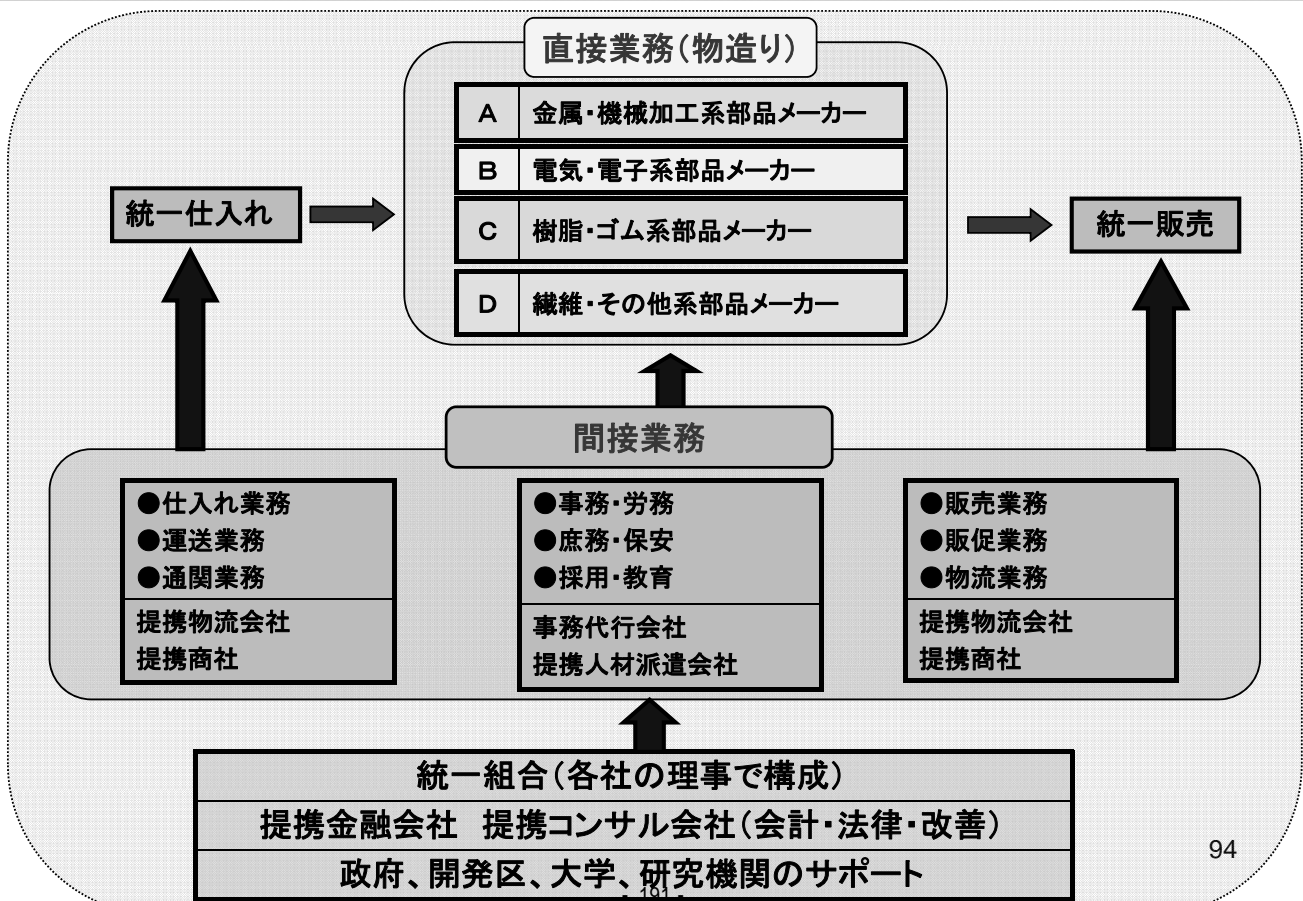
① 日系自動車部品・設備メーカー多細胞現地集団の構想

[JAPIC: Japanese Auto Parts Integration in China]

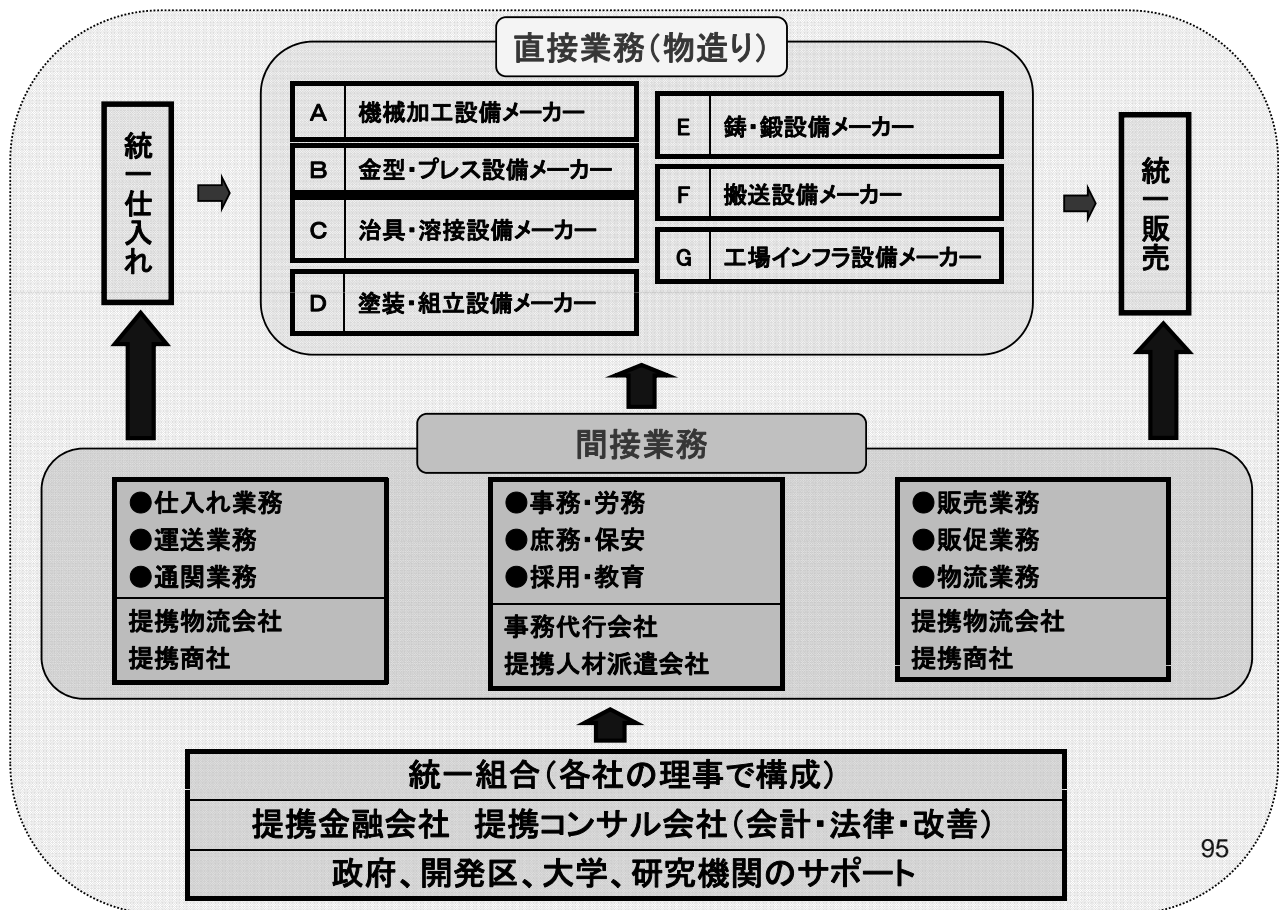
[JAEIC: Japanese Auto Equipment Integration in China]

No.	方 策
1	100社規模で集団進出
2	100社纏めた統一ブランドの構築
3	集団内では団結し助け合い
4	集団外とは徹底した競争(まず中国、その後世界相手)
5	系列排除(全自動車メーカーに販売→世界を狙う)
6	産・学・官三位一体(日本と中国両国の支援)
7	間接・直接機能分業体制(メーカーは物造りに専念)

②- i) 具体的な機能分業体制(JAPIC)



②- ii) 具体的な機能分業体制 (JAEIC)



95

③ JAPIC・JAEIC構想のメリット

- 1) 海外進出に当り、経営資源の4要素(人、物、金、情報)の負担軽減と効率的運用が期待できる。
- 2) 単独進出より規模のメリットが生まれ、信用力の増大、ブランド力の増大が図れる。

仕入れ
運送販売
人の採用
宣伝
資金の借り入れ
政府への交渉

等などが、1社単独より容易で
負担の軽減が図れる。

96

i) 人の問題の解決

	職種	雇用タイプ	1人当り人件費
会社要員	・中高級管理者(日本人は1名~2名でOK) 総経理、副総経理と人事・財務責任者 開発技術者、秘書	直接雇用	4万円~10万円/月
	・初級管理者(課長、係長、主任クラス) ・間接部門員(総務、庶務、物流部門) ・直接部門員(製造、保全、検査)	専任派遣	3万円~4万円/月
	・付帯要員 パートタイム { 通訳、保安、給食、運転手 清掃、福利厚生員等 }	共用派遣	1万円~2万円/月

<メリット>

- 1) 採用活動、解雇手続きなどの煩わしさからの解放。
(必要な人数を必要な時に受け入れられる。)
- 2) 馴れない外国人、労務管理からの解放。
- 3) 常時必要でない要員は共同使用で効率的。

派遣会社に派遣管理費を払っても、人件費が割安

97

ii) 物の問題の解決

- 1) 工場建屋 → レンタル工場
事業開始後、3年間は無料。
その後、レンタル費 1000㎡当り 230万円/年
- 2) 製造設備 → 日本での遊休設備持ち込み
足りない設備のみ現地調達(中国製)
- 3) 付帯設備 → 社用車、通信設備、オフィス設備などはリース
- 4) 付帯インフラ → 共同棟を共同使用 (建設費は利用料金で回収)
寮、社宅、食堂、売店、娯楽場、運動場、動力棟、通信棟、下水処理棟など

初期投資の軽減、償却費負担の軽減(身軽でスタート)

98

iii) 金(資金)の問題の解決

投資額の削減方法

- i) 日本での遊休設備、余剰設備の利用
- ii) 貸し工場の利用
- iii) 独自の物造り工程以外のインフラは共同利用
- iv) 付帯業務は全てアウトソーシング
- v) 円高の利用

規模の力の利用



準備資金の軽減支援

- ・各社準備資金は2千万円程度からでOK(但し、規模による)
- ・組合の設立
流動資金は組合保証で借り入れ支援
組合入会費 1社500万円迄
(JAPIC・JAEIC運営会社が利益を出せば配当金有り)

99

iv) 情報の問題の解決

- ・JAPIC・JAEIC運営会社が提供(ブランド力・知名度・規模の力を利用)
低コストで正確・活きた情報を常時収集し、各社ニーズに合った
情報にまとめて、タイムリーに提供

公的機関の活用:(日本側)政府系、JETRO、JICA

日・中経済機関の現地事務所

人脈の活用:現地政財界、マスコミ、中国自動車工業協会、
中国自動車メーカー、部品メーカー

組織の活用:銀行、商社、グループ会社の現法

アウトソーシングの活用:現地コンサル会社、調査会社など

情報提供会、情報交換会を主催

委託調査の引き受け

100

④- i) JAPIC・JAEIC運営会社の主なサポート内容(1)

人	①従業員の採用及び派遣(作業員、事務員、技術者、管理者)
	②従業員の教育支援(一般作業員、事務員)
	③従業員の管理(派遣社員、共同施設の従業員)
	④駐在日本人へのサービス(住宅、日常生活、etc.)
	⑤特別対応員の派遣(専門ガイド・専門通訳、ドライバー、etc.)
物	①貸し工場の提供(動力源、インフラ含む)
	②原材料の共同仕入れ
	③製品の共同販売(統一ブランド)
	④製品の共同運搬
	⑤付帯施設、共同施設の提供
金	①資金借入れ、売掛金回収の支援
	②会社経理、会計の支援
	③税務手続きの代行
	④輸出入手続きの代行

101

④- ii) JAPIC・JAEIC運営会社の主なサポート内容(2)

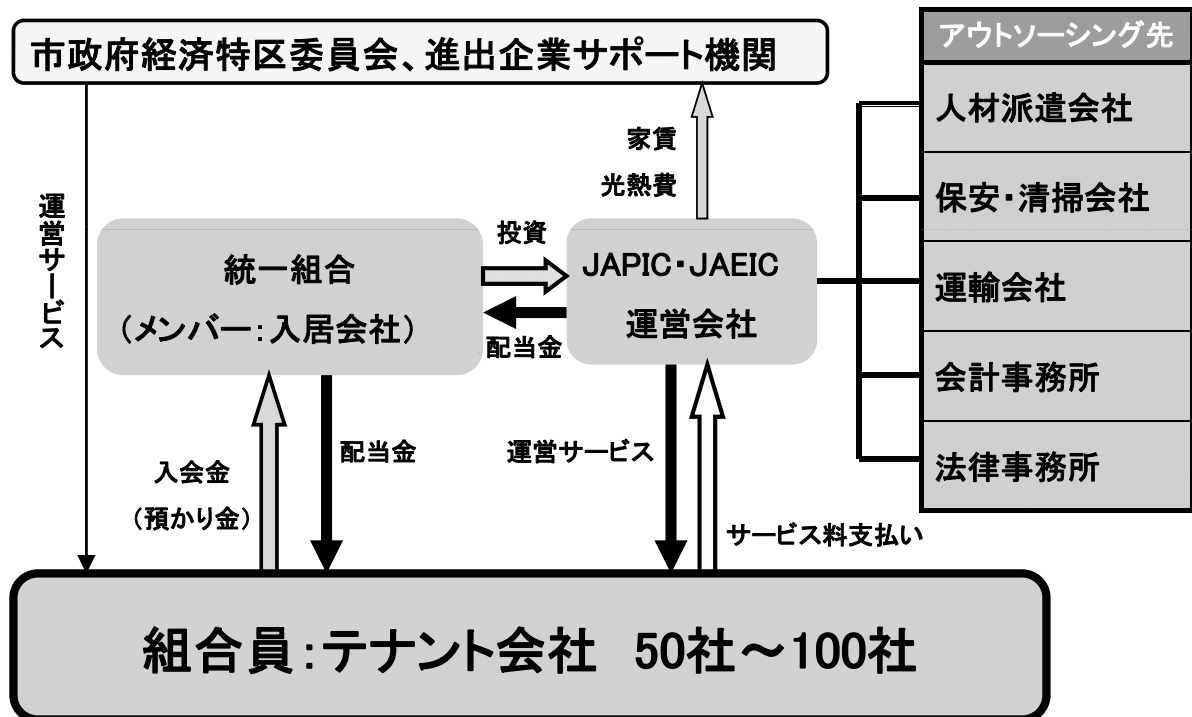
情報	一般	①中国の法律、条例、政策情報提供
		②金融市場情報の提供
		③商品相場情報の提供
		④労働市場情報の提供
	専門	①中国の関係業界情報の提供
		②販路情報の提供
		③商談手引き資料の提供
その他	①統一ブランドの宣伝企画	
	②部品展示会への出展企画	
	③ JAPIC・JAEIC会員レクリエーションの企画	

協力機関及びアウトソーシング先(例)

- 中国側 ・ 国・省・市政府及び経済開発区の委員会
 国・省・市学校、研究所、大学、自動車協会
 各種コンサルタント会社(日系の現地コンサルタント会社を含む)
- 日本側 ・ JETRO (日本本部、中国内事務所)、経済産業省中小企業庁、
 東海中貿易センター、全国商工会連合会、日・中経済協会、etc.
 中小企業金融金庫、日系銀行の中国支店

102

⑤ JAPIC・JAEIC組織図



103

⑥ JAPIC・JAEIC入会資格

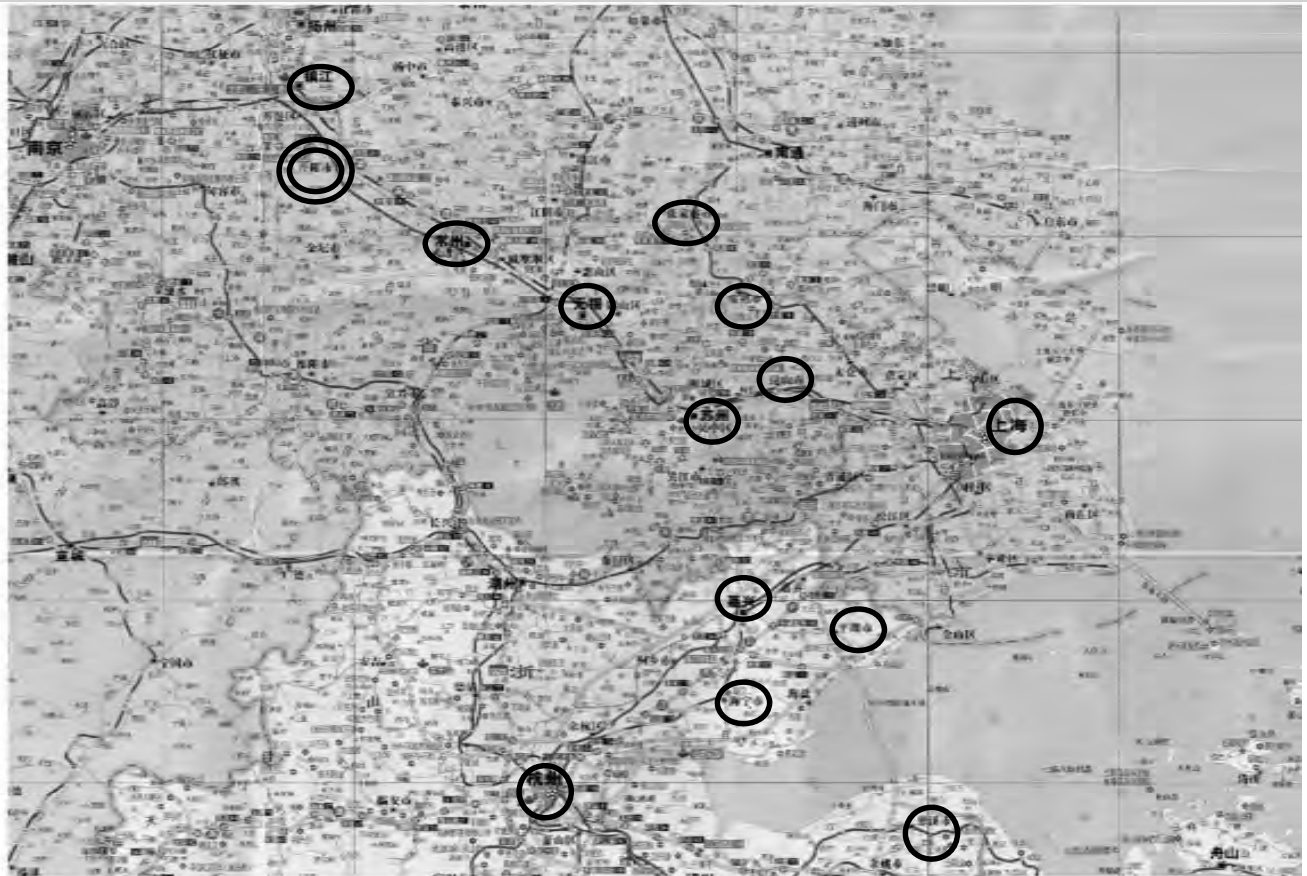
JAPIC・JAEIC入会資格(4原則)

- 1) 日本の自動車産業関連の会社で環境破壊を起さない会社。
(会社の規模、会社形態は問わない)
- 2) コアとなる製品と技術を持っていて、物造りがキチンとやれる会社。
(設計、デザイン、ソフトなどの会社も含む)
- 3) 統一組合加入金(一口50万円)を、法人であれば5口以上10口迄加入する会社。
- 4) 統一組合組織に入会し、組合に理事を出し、組合活動に協力し、
連帯行動が取れる会社。

単独で運営できる実力が付けば、6ヶ月前の予告をもって、**脱会(卒業)可**
その時、組合加入金は返却

104

⑦ JAPIC・JAEIC工業団地の候補地(上海周辺)



105

⑧- i) 江蘇省丹陽市經濟開發区の案例

・JAPIC・JAEIC専用工業園区(新設)
総敷地面積:21万㎡
総建屋面積:15万㎡

レンタル工場(新築)
1小間単位:1000㎡
年間レンタル費:3年間無料(丹陽市)

インフラ:水、電気、ガス、蒸気、排水、通信、道路完備

人件費: 管理者:4万円~6万円/月
技術者:3万円~5万円/月
熟練工:3万円~4万円/月
一般工:2万円~3万円/月

106

⑧-ii) 丹陽市經濟開發区の立地条件

都市： 人口80万人、面積1059Km²、GDP5794億円
1人当り72万円(08年)

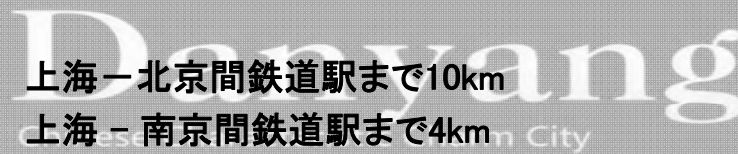
大都市： 上海まで200km、南京まで68km

国際港： 上海国際コンテナ港まで230km
大港港まで18km

国際空港：常州空港まで30km
南京禄口国際空港まで80km
上海浦東国際空港まで230km

高速道路：上海—南京間高速道路インターまで2km

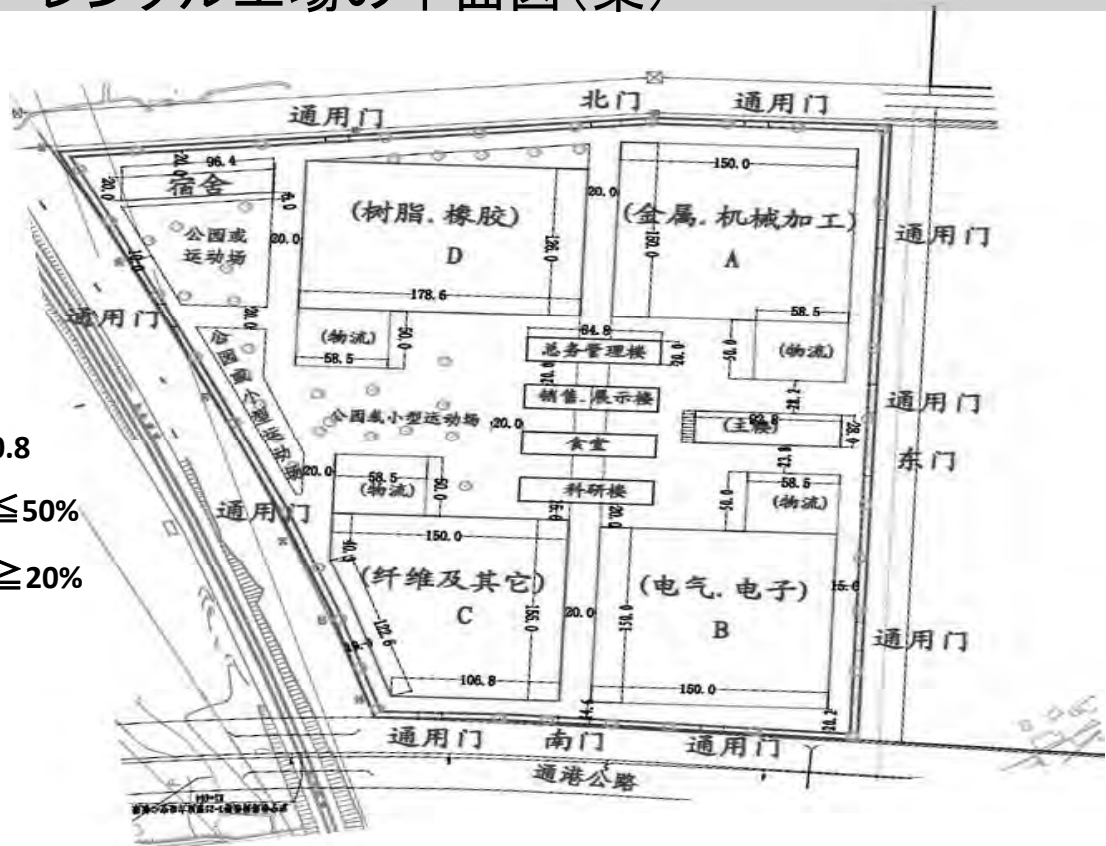
鉄道： 上海—北京間鉄道駅まで10km
上海—南京間鉄道駅まで4km



107

⑧-iii) レンタル工場の平面図(案)

- 容積率 ≥ 0.8
- 建築密度 $\leq 50\%$
- 緑化面積 $\geq 20\%$



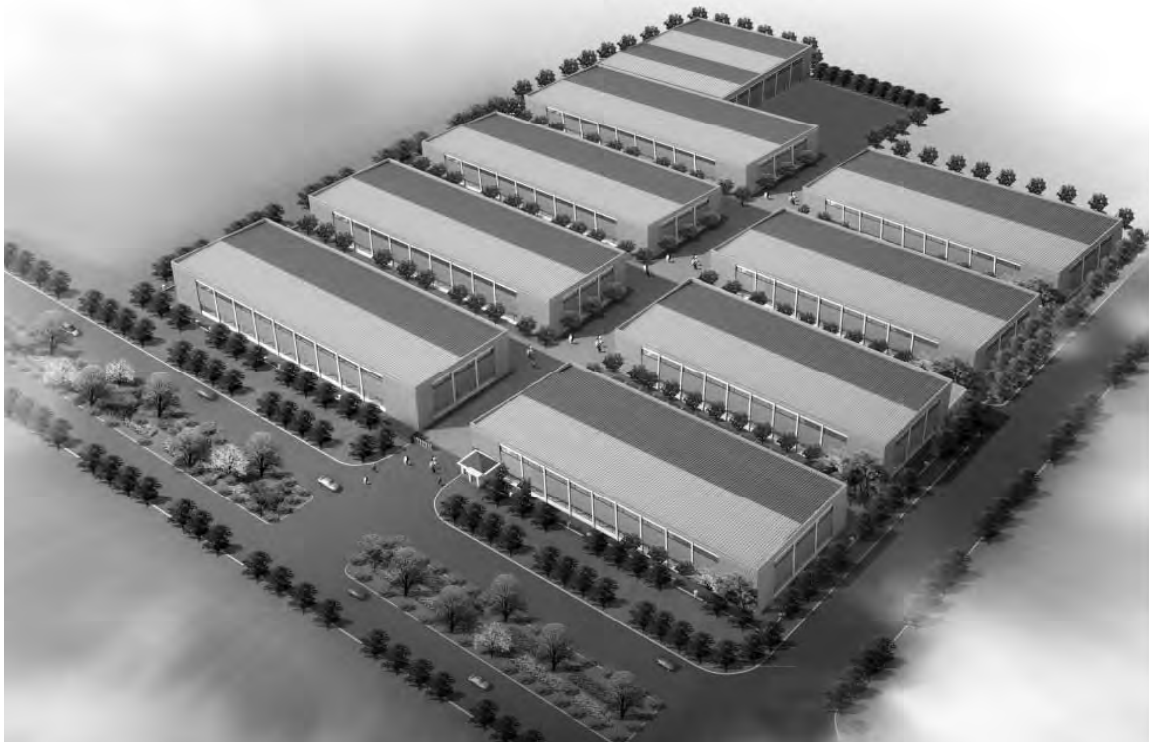
108

⑧-iv) レンタル工場の鳥瞰図



109

⑧-v) レンタル工場(金属・機械加工)の外観(案)



110

まとめ

- ・日本は成熟市場、大きな成長は望み薄。
発展途上の中国は巨大市場になると同時に、
巨大輸出国になる。
- ・団結して中国に進出。価格と品質で、中国のリーダーとなり、
中国市場と中国から、輸出する市場を獲得。
(中国で戦う日系自動車メーカーの助けにもなる。)
- ・日本国内の本社を資金・生産面でサポートできる
海外子会社を作る。

113

終わりに

日僑の復活

- 
- i) 世界はボーダーレス化が益々進展
 - ii) 日本を出身地にし、海外に出て稼ぐ
 - iii) 日僑となって、華僑、印僑と世界で勝負
 - iv) まだまだ成長する中国で、自動車部品大メーカーに脱皮

『障子を開けてみよ、外は広いぞ』

(豊田佐吉翁)

御清聴

有難う御座いました。

114

