

## 第Ⅱ部 中国の産業動向と日本

### 第2章 製造業

#### 第5節 自動車

##### 1. 生産と販売、市場の変化

###### 1-1. 生産、販売の速報

1,000万台超過が当然視された2008年だったが、生産934.5万台、販売938.1万台、前年比で、それぞれ5.21%、6.70%の増加にとどまった。2007年が対前年でそれぞれ22.00%、21.80%の増加だったから、急激な減速である。だが、世界の自動車市場が急激に縮小し生産も大幅な減少となった中で、一ケタとはいえ、増加を確保したのは成果、という見方もできよう。アメリカの生産は868.1万台とされ、これを追い越した。なお、同国の登録は1,349.3万台であるが、2009年には大幅な減少が見込まれるので、中国が追い越す可能性が生まれたともされる。ちなみに、日本は生産1,156.3万台、国内販売508.2万台であった。

自動車輸入台数は41.01万台、30.53%増、うち乗用車15.45万台で10.48%増だった。自動車輸出は68.07万台、10.79%増、うち乗用車24.13万台、27.93%増で、2002年から続いてきた毎年倍増ペースは途絶えた。

オートバイの生産と販売はそれぞれ2,750.1万台、2,750.2万台、対前年の増加率はそれぞれ7.32%、7.24%だった。自然災害の多発、経済の減速、後半年の輸出減少などの環境下ではあったが、安価な交通手段としての位置づけは底堅かった。しかし、2007年の対前年比16.67%、19.75%からは大きな減速となった。輸出は1,000万台を超え、8.8%増の1,029.6万台（上記販売の内数）となった。

###### 1-2. 市場の大きな変化

2008年の変化は極めて大きかった。07年から生販ともに変化の予兆はあったが、世界経済の危機は中国自動車市場にも大きな影響を及ぼした。今世紀に入ってから継続的に高率の伸びを続けてきた中国市場が、なぜ急減速したのか、検討しておかねばならない。

図表1は2002年以降のメーカー出荷台数、輸出台数（出荷台数の内数）、新規登録台数を示したものである。データ出所が異なるので、厳密な比較はできないことをお断りしておく。出荷分から輸出分を差し引いたものが国内市場に供給されたものと考えられるので、各年の新規登録台数は、ほぼ、その差分に近いはずである（このほかに毎年の輸入分を加えるべきだが、そこまで厳密には考えない）。2002年から05年までは、大幅な差のない数値が見られる。しかし06年からその差が出始め、06年は約100万台、07年には約200万台になっている。市場供給量と新規登録との差がこれほど大きいということは、流通の各段階（中国には、メーカーと末端までの間に何層かの卸売組織を通す場合もある）と末端販売店での在庫は相当溜っていると考えるべきではないだろうか。また、公安部が09年初に発表した2008年末の自動車保有台数からは、08年の増加台数は746万台となる一

図表1 「メーカー出荷台数」「輸出台数」「新規登録台数」の対比

単位 = 万台		データ出所: 《中国自動車工業総合分析》《中国自動車工業年鑑》《中国統計年鑑》各年版						
年	区 分	合計台数	乗用車輛	乗用車輛				貨物車輛
				大 型	中 型	小 型	微 型	
2002	出荷台数	324.81	217.14	1.67	6.48	129.91	79.09	107.66
	輸出台数	2.14	0.38	0.21	0.03	0.11	0.03	1.76
	新規登録	337.20	229.46	9.72	14.51	149.15	56.09	99.38
2003	出荷台数	439.08	317.94	1.90	5.31	214.96	95.77	121.14
	輸出台数	4.22	0.68	0.26	0.07	0.28	0.07	3.54
	新規登録	433.75	316.09	10.03	15.75	242.20	48.11	107.57
2004	出荷台数	507.11	354.52	2.61	5.27	250.76	95.88	152.59
	輸出台数	7.60	1.77	0.48	0.28	0.70	0.31	5.83
	新規登録	451.18	333.23	9.65	13.84	284.17	25.58	102.95
2005	出荷台数	575.82	424.03	2.90	6.19	321.11	93.82	151.79
	輸出台数	16.43	4.52	0.64	0.58	2.77	0.53	11.90
	新規登録	528.63	415.75	9.95	10.53	371.21	24.06	102.40
2006	出荷台数	721.60	546.49	3.17	6.46	450.14	86.71	175.11
	輸出台数	33.25	12.84	1.29	1.42	9.03	1.10	20.41
	新規登録	573.04	467.87	9.54	8.28	438.22	11.83	92.53
2007	出荷台数	879.06	664.70	4.01	7.86	578.02	74.80	214.35
	輸出台数	60.74	29.94	4.19	4.32	20.17	1.26	30.80
	新規登録	605.89	498.64	9.08	7.19	475.94	6.44	91.28

注: 乗用車両の大型、中型、小型、微型の台数(アミ掛け部分)は出所により分類区分が異なるため、直接対比はできない。

方、08年の出荷は938万台、輸出は68万台であることから差は単年で100万台余りとなる。

図表2で2005年以降のメーカー出荷台数の変化をみる。乗用車の増加が高率で続き、自動車全体を急拡大してきたことが見て取れ、その主役は基本型乗用車（以下、基本型）である。ところが、その基本型は07年に対前年伸び率を大きく下げている。07年の基本型販売は期待台数500万台に届かなかったのである。これは市場がある転換点に差し掛かった兆しではなかったのか。すなわち急拡大してきた販売は一応の安定状態に入り、「購入意欲先食い」の過熱状態は過ぎ、購入が一段落して調整段階に入ったものと考えられるのである。それが08年の中国市場急減速に入った基本要因と言えるのではないだろうか。

図表3は基本型の排気量別販売変化である。07年で急落した1000cc以下と1600cc以下が08年で持ち直しているのは、ガソリン価格の引き上げや経済悪化により、小型車の購入が戻ってきたものといえる。あわせて9月1日からの消費税引下げも一定の効果があつた、と考えていいだろう。1600cc以上が減少に転じているのはその証左である。

図表4に主要な乗用車企業の2007、08年の実績と目標達成状況を示した。2008年の設定目標はほぼ3割増で、前年よりやや強気レベル、各社ともに市場は「1,000万台超は確実」という予測の中での設定だった。経済の継続発展などから、15～20%程度の伸びは期待できると見込んだものだろう。結果としては、08年に年初目標を達成できたのは東風日産と東風本田の2社のみ、注目の自主ブランド企業も振るわなかった。

なお、ここでの乗用車は、基本型のほかSUV（運動型）とMPV（多用途型）を合わせたもので、「交叉型」は含まない。

図表2 自動車全体の販売（メーカー出荷）台数、対前年増加率、構成比

データ出所：《中国汽車工業綜合分析》各年第十二卷											
販売（メーカー出荷）	各年合計台数				対前年増加率			当年台数総計に対する構成比			
	2005年	2006年	2007年	2008年	2006年	2007年	2008年	2005年	2006年	2007年	2008年
乗 用 車	3,969,303	5,167,229	6,294,420	6,755,564	30.18	21.81	7.33	68.95	71.69	71.63	72.02
基本型(セダン, 2-box)	2,787,416	3,828,862	4,726,617	5,046,934	37.36	23.45	6.78	48.42	53.13	53.79	53.80
多機能型(MPV)	154,036	182,358	222,669	197,348	18.39	22.11	△ 11.37	2.68	2.53	2.53	2.10
運動型(SUV)	196,401	238,106	357,324	447,722	21.23	50.07	25.30	3.41	3.30	4.07	4.77
交叉型(軽ワゴンボックスほか)	831,450	917,903	987,810	1,063,560	10.40	7.62	7.67	14.44	12.74	11.24	11.34
商 用 車	1,787,088	2,040,011	2,493,037	2,624,893	14.15	22.21	5.29	31.05	28.31	28.37	27.98
バ ス	178,621	191,022	247,504	252,837	6.94	29.57	2.15	3.10	2.65	2.82	2.70
トラック	1,163,443	1,317,217	1,515,408	1,640,560	13.22	15.05	8.26	20.21	18.28	17.25	17.49
セミトレーラ牽引車	56,805	92,660	177,776	194,155	63.12	91.86	9.21	0.99	1.29	2.02	2.07
バス非完成車(シャーシ)	90,531	97,884	101,990	87,756	8.12	4.19	△ 13.96	1.57	1.36	1.16	0.94
トラック非完成車(シャーシ)	297,688	341,228	450,359	449,585	14.63	31.98	△ 0.17	5.17	4.73	5.13	4.79
自 動 車 総 計	5,756,391	7,207,240	8,787,457	9,380,457	25.20	21.93	6.75	100	100	100	100
「基本形乗用車」以外の車両合計	2,968,975	3,378,378	4,060,840	4,333,523	13.79	20.20	6.71	51.58	46.87	46.21	46.20

図表3 基本型乗用車販売（メーカー出荷）内訳台数、対前年増加率、構成比

データ出所：《中国汽車工業綜合分析》各年第十二卷											
販売（国内製造+CKD）	各年合計台数				対前年増加率			基本型乗用車の排気量別構成比			
	2005年	2006年	2007年	2008年	2006年	2007年	2008年	2005年	2006年	2007年	2008年
基本型(セダン, 2-box)	2,787,416	3,828,862	4,726,617	5,046,934	37.36	23.45	6.78	100	100	100	100
1000cc 以下	325,402	328,101	251,734	258,274	0.83	△ 23.28	2.60	11.67	8.57	5.33	5.12
1000cc ~ 1600cc	1,451,926	2,078,144	2,472,628	2,847,681	43.13	18.98	15.17	52.09	54.28	52.31	56.42
1600cc ~ 2000cc	633,978	987,931	1,445,526	1,409,891	55.83	46.32	△ 2.47	22.74	25.80	30.58	27.94
2000cc ~ 2500cc	306,068	408,184	516,598	485,578	33.36	26.56	△ 6.00	10.98	10.66	10.93	9.62
2500cc ~ 3000cc	64,157	23,487	27,238	35,686	△ 63.39	15.97	31.02	2.30	0.61	0.58	0.71
3000cc ~ 4000cc	5,540	2,180	12,072	8,781	△ 60.65	453.76	△ 27.26	0.20	0.06	0.26	0.17
4000cc 以上	345	835	821	1,043	142.03	△ 1.68	27.04	0.01	0.02	0.02	0.02
(基本型のうちCKD)	406,694	319,712	100,707	117,646	△ 21.39	△ 68.50	16.82	14.59	8.35	2.13	2.33
多機能型(MPV)	154,036	182,358	222,669	197,348	18.39	22.11	△ 11.37				
運動型(SUV)	196,401	238,106	357,366	447,722	21.23	50.09	25.28				
交叉型(軽ワゴンボックスほか)	831,450	917,903	987,910	1,063,560	10.40	7.63	7.66				
乗 用 車 合 計	3,969,303	5,167,229	6,294,562	6,755,564	30.18	21.82	7.32				

2008年は、前半の好調から後半の急減へ、変化が際立つ一年となった。

前半は、1月販売が前年12月を超え（史上初）、3月は月間生産・販売とも100万台超の新記録達成、1-6月販売合計518.22万台と、好調の様相が続いた。「国Ⅲ」排ガス規制の7月実施は商用車駆け込み販売につながり、前半の下支えとなった。しかし一方で、物価上昇、株価や住宅価格の下落が進み、ガソリン価格値上げなど、購入意欲を削ぐ要因も現れていた。雪害、大雨、四川大地震など天災地変は、生産や物流に直接的な影響を与えたが、購入者にも心理的な影響を及ぼしたことは否定できない。

6月から前年同期比が下降を始め、8月には前年割れとなり、変調が顕在化した。加えて世界経済危機は中国経済に明確な影響を及ぼし始め、自動車市場も例外にはならなかった。この時期マツダ、広州トヨタなどが年間計画の下方修正を公表している。

9月、小型車消費税低減、五輪通行制限解除、10月「個性化ナンバープレート」採用な

図表4 「乗用車」主要企業の販売台数、伸び率、シェアと2008年目標達成状況

企業名	2006年				2007年 目標と実績				2008年 目標と実績							
	台数	前年比	シェア	販売台数 対前年	販売台数 対前年	前年比	対目標 シェア	販売台数 対前年	販売台数 対前年	前年比	対目標 小計	販売台数 対前年	販売台数 対前年	実績 対目標 シェア		
															1~6月販速報小計 台数	対目標
欧米	345,318	43.81	8.11	40万台	461,369	33.61	1.15	8.69	60万台	1.3倍	268,709	0.45	498,953	8.15	0.83	8.77
上海VW	349,088	39.63	8.20	42	456,424	30.75	1.09	8.60	59	1.3	272,009	0.46	490,087	7.38	0.83	8.61
上海GM	403,402	24.18	9.47	48	474,546	17.64	0.99	8.94	60	1.3	261,443	0.44	432,001	△ 8.97	0.72	7.59
神龍汽車	201,318	43.39	4.73	25	207,255	2.95	0.83	3.90	28	1.4	103,072	0.37	178,060	△ 14.09	0.64	3.13
北京現代	290,011	24.11	6.81	31	231,137	△ 20.30	0.75	4.35	38	1.6	163,227	0.43	294,506	27.42	0.78	5.17
一汽トヨタ	219,466	48.92	5.15	27	282,632	28.78	1.05	5.32	40	1.4	199,483	0.50	366,045	29.51	0.92	6.43
広州トヨタ	61,254	—	1.44	15	170,294	178.01	1.14	3.21	21	1.2	84,089	0.40	172,004	1.00	0.82	3.02
東風日産	203,537	29.22	4.78	30	271,915	33.59	0.91	5.12	33	1.2	159,278	0.48	350,520	28.91	1.06	6.16
広州ホンダ	260,096	12.71	6.11	31	295,299	13.53	0.95	5.56	34	1.2	142,107	0.42	306,230	3.70	0.90	5.38
東風ホンダ	63,373	141.48	1.49	12.5	127,042	100.47	1.02	2.39	15	1.2	79,977	0.53	164,035	29.12	1.09	2.88
長安フォード <sup>※</sup>	135,571	115.45	3.18	15	217,848	60.69	1.45	4.10	31	1.4	117,063	0.38	204,674	△ 6.05	0.66	3.60
奇瑞汽車	302,478	59.91	7.10	39.3	380,817	25.90	0.97	7.17	48	1.3	209,722	0.44	356,093	△ 6.49	0.74	6.26
浙江吉利	204,331	36.34	4.80	29.6	219,512	7.43	0.74	4.13	26	1.2	121,690	0.47	221,823	1.05	0.85	3.90
比亜迪(BYD)	60,116	438.14	1.41	10	100,126	66.55	1.00	1.89	20	2.0	64,072	0.32	170,882	70.67	0.85	3.00
一汽海馬	80,218	6.86	1.88	15	130,988	63.29	0.87	2.47	18	1.4	52,472	0.29	95,943	△ 26.75	0.53	1.69
以上15社計	3,179,577	42.00	74.67	370.4万台	4,027,204	26.66	1.09	75.85	531万台	1.3倍	2,298,413	0.43	4,301,856	6.82	0.81	75.58
「乗用車」合計	4,258,058	35.62	100		5,309,725	24.70	—	100		—			5,692,049	7.20	—	100

注：①「乗用車」は、基本型乗用車、SUV、MPVの合計(交叉型は含まず)、②2008年目標情報ある企業のみを整理

データ出所：《中国汽車工業綜合分析》各年第十二卷(ほか)、2007年販売目標 新華網ほか、08年販売目標 《中国工業報》2008/2/29

どの効果もあり、10月の基本型乗用車販売は前年比12.3%増と回復、自動車全体を3.4%増に戻した。しかし、その後11、12月ともに前年割れが続き、通年では07年に対し、生産46.4万台、販売59.3万台の実増にとどまり、年初期待の1000万台には遥かに届かなかった。各社は11月にはそれぞれ計画の下方修正を公表している。

月ごとの状況分析は割愛せざるを得ないため、図表5を置いた。車種別と基本型乗用車排気量別の二つに分け、販売（メーカー出荷）の07年同月との増減を比較した。

なお、輸出増加が66,318台と僅かだったことも、不調の一因に挙げねばならない。

2008年の急減速は、上述した前年からの過重在庫、「市場先食い」による需要漸減など、停滞状態が底流にあり、その上に世界経済危機が实际的また心理的に極めて大きな影響を与えたものである。この状況は09年も続くものと見なければならない。

## 2. 法律、政策など

新しい法律・法令、通達、機構改革を次に示す。

- 『汽車金融公司管理弁法』1月24日公布、施行。2003年公布の同名の弁法に替わるものである。
- 『車内揮発性有機物と醛酮（アルデヒド、ケトン）類物質採様測定方法』3月1日施行。
- 『汽车零部件再製造試点管理弁法』3月2日公布、14社の自動車部品再製造試点企業が指定される。
- 7月1日「国Ⅲ」機動車汚染物排放標準が全面施行。これにより「国Ⅲ」基準に満たない車両の生産はもとより販売および登録ができなくなった。
- 『中華人民共和国反壟断法』8月1日施行。

自動車産業の関連では製造企業と販売店との関係、地方保護主義、ブランド専売制度などについての影響が議論されることとなった。部品産業でも、外資企業の市場比率が高いことも、懸念の一つに挙げられている。これらは今後の実施過程で議論が進み、規定内容の調整などがあり得るとも考えられているようだ。

- 『国务院關於進一步加強節油節電工作的通知』8月1日発表。

自動車関連部分は、①車両の廃車制度の徹底と、2013年目標で営業車の燃料消費基準の達成、②省エネ環境型自動車とクリーンエネルギー車の使用奨励、③自動車燃料経済性基準の整備、④輸送面の省エネ管理強化、⑤公共交通の発展加速、交通インフラ整備、などを実現するよう要求している。

- 自動車消費税、9月1日から改定、改定税率は図表6に示す。
- 『關於實施成品油價格和稅費改革的通知』12月18日国务院から公布。

2009年1月1日から燃油消費税率が引上げられることになった。

- 工業信息化部の設立。6月29日「工業和信息化部」が設立された。3月11日の国务院機構改革案に依り、信息产业部を廃し、工業和信息化部（工信部）を設立、国家發展改革委員会が所管していた自動車産業関連の大部分の業務は、工信部に移されることになり、

図表5 2008年自動車販売(対2007年同月)増減台数

《中国汽車工業綜合分析》2007年、2008年各月巻 月刊データから作成													
車種別	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	年間合計
乗用車	109,420	71,213	133,505	59,096	76,147	76,427	31,057	-30,043	-8,168	41,529	-59,907	-50,737	449,539
基本型	86,585	59,383	106,341	32,796	47,238	49,164	5,788	-27,608	-9,947	44,959	-46,872	-33,466	314,361
多用途	-1,255	1,745	1,612	-232	1,773	786	-2,729	-5,818	-6,842	-3,027	-6,171	-8,144	-28,302
運動型	7,499	9,076	14,110	10,896	9,874	14,915	7,035	5,484	2,532	6,433	-1,314	2,190	88,730
交叉型	16,591	1,009	11,442	15,636	17,262	11,562	20,963	-2,101	6,089	-6,836	-4,550	-11,317	75,750
商用車	32,866	38,950	75,891	54,837	45,799	33,508	-6,161	-12,582	-13,111	-18,171	-55,883	-46,964	128,979
合計	142,286	110,163	209,396	113,933	121,946	109,935	24,896	-42,625	-21,279	23,358	-115,790	-97,701	578,518
基本型 排気量別	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	年間合計
1000cc 以下	-10,465	766	-493	4,913	-2,702	1,400	1,220	-3,823	6,100	7,541	-2,959	4,552	6,050
1001cc ~ 1600cc	63,825	30,553	65,713	26,043	35,196	52,626	20,236	10,588	9,212	45,592	3,789	-12,051	351,322
1601cc ~ 2000cc	32,367	21,841	23,417	5,025	17,607	2,219	-13,464	-26,904	-17,034	-11,253	-36,857	-25,116	-28,152
2001cc ~ 2500cc	-195	5,850	17,003	-4,490	-2,711	-7,239	-1,648	-8,866	-8,756	1,769	-10,697	-1,253	-21,233
2501cc ~ 3000cc	1,168	500	1,301	1,657	278	-249	-334	579	833	2,092	845	771	9,441
3001cc ~ 4000cc	-99	-65	-548	-268	-448	285	-252	707	-302	-772	-986	-541	-3,289
4000cc 以上	-16	-62	-52	-84	18	122	30	111	0	-10	-7	172	222
合計	86,585	59,383	106,341	32,796	47,238	49,164	5,788	-27,608	-9,947	44,959	-46,872	-33,466	314,361

図表6 自動車消費税の変化

2006年 3月31日 まで			2006年4月1日施行 基本型乗用車、MPV、SUV を含む		2008年9月1日改定 基本型乗用車、MPV、SUV を含む	
乗用車	排気量 1000cc 未満	3%	排気量 1500cc 以下	3%	排気量 1000cc 以下	1%
	1000 ～ 2200cc	5%			1001 ～ 1500cc	3%
	2200cc 以上	8%			1501 ～ 2000cc	5%
SUV	排気量 2400cc 未満	3%	2001 ～ 2500cc	9%	2001 ～ 2500cc	9%
	2400cc 以上	5%	2501 ～ 3000cc	12%	2501 ～ 3000cc	12%
バス 22席以下	排気量 2000cc 未満	3%	3001 ～ 4000cc	15%	3001 ～ 4000cc	25%
	2000cc 以上	5%	排気量 4000cc 超	20%	排気量 4000cc 超	40%

それまで発改委の管轄だった『車両生産企業及産品公告』は8月7日に工信部として最初の「第173批」が公布された。

### 3. 中国企業の動き

#### 3-1. 自主ブランド系・民族系企業各社の動向

**長安汽車** 4月17日に長安日本設計センター株式会社を設立した。イタリア（2003年設立）に次いで、同社の海外2カ所目とのことである。イタリアは外観デザインを担当しており、日本は内装デザインを担当するという。日本車は中国人の嗜好に合うので、日本の自動車文化を研究し、人的資源を活用したい、日本人の経験者を15～20名程度雇用し、本社設計院と直接オンラインで結び、正確できれいな作り込みを目指したい、とのことである。なお、長安汽車のほかにも江淮汽車（06年5月）、福田汽車なども日本に研究組織を有しているという。

**奇瑞汽車** 08年は、市場環境の急激な悪化の中で、奇瑞の事業は困難な状況に入っている。図表4で見たとおり販売目標は未達、35.6万台のうち13.5万台を輸出し、国内販売は22万台強だった。07年は26万台余だったから、15%の減少となり国内の弱体化が目立つ。販売の輸出依存度は38%にも上がっている。幹部の出入りが多く、とりわけ8月に販売会社総経理が交替したことは影響が大きいとされる。

企業立ち上りの初期には、「市場問題が起きれば早期に対応すればよい」と、サービス体制の整備を進め、「故障したらすぐ来てくれる」と好評を博した奇瑞だが、いまでは「市場をテスト場にするな」という批判となって、逆の評価を受けているとされる。国内市場は企業存立の基盤であるということをあらためて考え直さねばならない段階に来ているといえる。

頼みの輸出市場についても難題が起きている。ロシア・アフトールとの提携生産継続が難しくなったほか、7月に米国のブリックリン氏から、2004年に交渉したアメリカでの

販売 25 万台計画について 11 億ドルの賠償訴訟を受けるなど、厳しい状況である。さらに、米クライスラーとの契約が解消されたほか、イタリア・フィアットとの提携交渉も進展を見せていない。

同社にとって、明るいニュースといえば、9 月 2 日、マレーシア工場の立ち上げであろう。2004 年頃から取り組みを続けたもので、ASEAN（東南アジア諸国連合）向けの基地となり、同社第 8 番目の海外工場という。国内市場が厳しい中で奇瑞は海外市場を「希望の田野」として、積極的に開拓を進めるとの意志である。

経営面では、人員削減 6,000 人といううわさが流れる中で、10 月頃からライン従事の研修生や短期工を削減、賃金大幅カットで自主退社の流れを作るなど、リストラが進行中とされる。また輸出台数について大幅な水増しがあるのではないかと、この疑義が出され、税関からの証明を取り寄せるなどの事態となった。

12 月 7 日、奇瑞は中国輸出入銀行との間で「战略合作協議書」に調印した。100 億元を融資し、奇瑞の「走出去」戦略をさらに拡大する支援とされる。同行との関係は、04 年に 50 億元の信用供与実績があり、これによって連続 3 年の輸出急拡大が可能となった、とされる。今回の資金供与については、奇瑞の最近の状況から、実質的な経営支援ではないか、などの憶測もなされている。

**吉利汽車** 07 年とほぼ同レベルの販売を確保する中で、工場建設には積極的である。11 月 6 日に湖南省湘潭工場の稼働を開始、第 10 番目の工場になるという。分散多工場方式は、民営企業ゆえに高額資金集中投入が難しく、そのための選択肢であるとしている。これにより「2015 年 200 万台目標」に必要な生産能力を超えたとされる。李董事長は「これからは 4 万元以下の車は作らない」と宣言、新たなブランド戦略で新製品を投入、「低層品、低価格の吉利ブランド」の印象を徐々に薄めていく方針とのことである。企業スローガンも、当初の「庶民の買える車」から「最も安全、最も環境保護、最も省エネ、最も信頼性のある車」へと転換したとのことである。

**比亞迪 (BYD)** 今年最も注目を集めたのは比亞迪であろう。9 月 29 日、ウォーレン・バフェット氏傘下のミッド・アメリカン・エナジー (MidAmerican Energy、中美能源控股公司) が 2.3 億ドル (約 18 億香港ドル) を投じ香港市場で同社の 10% 株式を購入した。バフェット氏側は BYD の電動環境車に注目しているものとされる。BYD 側は、将来アメリカでの電気自動車販売の充電設備網の建設でミッド・アメリカン側に期待している、との考えも出された。さらに 10 月 21 日には、同社あてに増資して 18 億香港ドルを調達する計画、とも報道されている。

10 月には 2 億元で半導体企業「寧波中緯」を買収、これによって電気自動車の駆動部分の研究および生産の能力を獲得したとされる。BYD は一貫して「産業の垂直統合を図る」ことを目指しており、すでに保有している電池の技術はその中核であるが、「寧波中緯」

の買収で電気自動車の上流部分を手にし、今後の電気自動車商業化を加速する考えである、としている。

12月15日比亞迪双模（デュアル・モード？）電動車 F3DM を深圳で販売開始した。工信部の通達によって F3DM は深圳、北京、上海など 14 都市での販売が許可されているとのことである。当面はフリート・セールスのみで個人販売はしない、販売拡大のためには、さらなる改善、充電インフラ整備、使用環境と優遇政策などが課題である、としている。2011 年には正式にアメリカ市場に進出したいとも表明された。

同社は「伝統的なミッション技術に投資する気はないし、エンジンの開発を進めることもない」「世界レベルの良いクルマを作り、民族の世界級の自動車ブランドを打ち立てる」と宣言し、次の目標として、「来年（09 年）後半に、一回の充電で 400km 走行できる純電気自動車を発表する」などとしている。伝統的な自動車技術でははるかに遅れているが、新エネ車では国際巨大企業と同じスタートラインに立っているとの主張である。こうした BYD の動きについて、民族自動車産業の「希望の星」である、との評価さえある。

### 3 - 2. 厳しい市場環境

原材料の高騰や人件費の上昇などによるコスト高は、低価格の小型車を重点にしている自主ブランド系や民族系（以下、まとめて民族系）の企業経営に厳しい環境をもたらしている。主要な購入者層が価格に敏感であるため、販売価格を引き上げることは難しいからである。最近の経済危機はさらに厳しさを加えており、メディアには「厳冬」「越冬」という言葉が頻出する状況にある。

民族系企業に影響を与えているのはそれらの要因ばかりではない。

新規参入が増加した一時期には、外資系は高級車、高額車、民族系は小型車、低価格車という住み分けがあった。しかし最近では小型車の分野で外資系との競争が激化しており、これが民族系企業のここ 1、2 年伸び悩んでいる背景である。昨今欧米日の市場が急減している中で、海外企業は中国市場にさらに力を注ぐものと予想され、市場競争の一層の激化は避けられない。

民族系企業の努力の方向のひとつは、小型車の品質、性能、商品性の向上を加速し、市場需要の拡大を図ることである。女性ドライバーが増え、新感覚の若者など新たな購入層が増加することが期待されるため、個性的、魅力的な小型車で、需要を喚起しようということである。

いまひとつは、新たな販売先として地方市場を開拓することである。最近「二級市場、三級市場」、「第二線市場、第三線市場」という言葉が頻繁に使われるようになってきた。明確な定義はないが、沿海主要都市の周辺地区や中小都市、中部地区の主要都市および周辺地区、さらには農村地区などを、新たな市場として開拓しようというものだ。あわせて、これまでに定着した 4S 専売店のみの販売方式から、二級店舗設置など、地方市場に適した新たな販売網形成も動き出しているようである。

### 3-3. 北京五輪とハイブリッド車

7月10日、科学技術部と北京市政府が「新エネ自動車オリンピック模範走行プロジェクト」車両引渡式を行った。科技部部長、北京五輪組織委員長の出席のもとに、長安、一汽、上海など8社の80台が整列し、引き渡された。オリンピックおよびパラリンピック期間に合計500台の新エネ自動車が、専用路線、シャトル、競技随伴車などに使用されたという。長安汽車は20台、奇瑞汽車は50台のハイブリッド車を納入したとのことである。2007年11月に『新エネ自動車生産参入管理規則』が施行されて以来、ハイブリッド車熱が急速に高まっている。

12月10、11両日北京で「ハイブリッド自動車技術発展と量産化応用国際シンポジウム」が、国家863計画省エネ新エネ自動車重要プロジェクト弁公室の主催で行われ、政府関係者、学者研究者、企業代表など300人が参加した。

### 3-4. 自動車製品の輸出

自動車関連製品の輸出は今世紀に入って年毎に発展してきた。部品類はアメリカや日本向けを主体に拡大し、オートバイは途上国市場での現地組み立てが積極的に進められてきた。中でも注目されたのは最近の自動車輸出であり、2002年の21,368台から毎年倍増ペースで拡大、2007年には614,412台となった。2008年に輸出台数が100万台に達するとの希望的観測も出ていた。しかし輸出は世界経済危機の影響を直接受けており、08年の速報では、合計台数で66,318台(10.8%)の増加はあったものの、部品等も合わせた自動車関連の総輸出額では62億ドルの減少(マイナス15%)である。

08年初めから、原材料高、人件費上昇、燃料高などコスト上昇に加え、輸送費上昇など輸出に不利な要因が挙げられるようになった。自動車の主要仕向け先であるロシア、ウクライナ、ベトナムなどの経済状況変化も懸念材料として浮かび上がってきた。また、人民元の上昇によって輸出採算に影響が出ていることも指摘されていた。これらの制約要因のもとで、実績数値は月を追うごとに縮小する展開となった。とりわけ自動車部品の輸出が急減、3分の2までに下がったのは予想をはるかに超えるものだった(図表7参照)。世界経済危機の影響が本格的に出るのは2009年からとなろう。

完成車輸出は9月から減少し、11、12月は前半6カ月の平均台数の半分近いレベルまで急落している。輸出が自動車生産全体に占める割合は8%程度で、それほど大きくはないが、民族系企業の占める割合が大部分である。最も熱心な奇瑞で08年の輸出比率は37.9%、吉利は「2015年200万台、輸出三分の二」を掲げており、輸出は民族系企業の存続に直結するともいえる。図表8に完成車の主要仕向け先を、図表9に主要輸出企業を整理した。

### 3-5. 「走出去」の危うさ、上海汽車と韓国双龍自動車

民族系企業の動きは、大きな活力を持っていることは認めるが、その中に不安定な要素

図表7 中国の自動車製品輸出 2008年の対07年比較

	2006				2007				2008年速報				
	台数	金額	構成比	台数	金額	構成比	台数	金額	増減	金額	増減	増減度	構成比
自動車合計	332,502	303,734.2	10.51	614,412	724,635.6	17.56	680,730	963,331.5	66,318	238,695.9	32.94	27.47	
うち乗用車	93,315	63,038.0	(2.18)	188,638	140,184	(3.40)	241,316	179,500.5	52,678	39,316.9	28.05	(5.12)	
オートバイ	8,577,717	304,399.5	10.53	9,458,590	365,666.6	8.86	10,296,033	455,687.8	837,443	90,021.2	24.62	13.00	
エンジン	2,377,004	77,342.7	2.68	4,112,641	118,518.8	2.87	4,626,486	131,771.0	513,845	13,252.2	11.18	3.76	
部品	—	2,154,720.9	74.53	—	2,869,118.9	69.53	—	1,906,579.9	—	-962,539.0	-33.55	54.38	
トレーラーほか	355,595	50,763.3	1.76	494,551	48,392.2	1.17	423,081	48,950.2	-71,470	558.0	1.15	1.40	
輸出総計	—	2,890,960.6	100	—	4,126,332.1	100	—	3,506,320.4	—	-620,011.7	-15.03	100	

データ出所:《中国自動車工業年鑑》各年版《中国自動車工業綜合分析》2009年第一巻

のあることも、また把握しておかねばならない。とりわけ「走出去」の行動では、奇瑞の動きなどを見ていると、その感が強まる。民族系とは言い難いが、上海汽車の動きにも、そうした面があると感じられる。同社は、これまでの独フォルクスワーゲンおよび米ゼネラル・モーターズとの合弁事業を基盤に、上海汽車として独自の動きを始め、英ローバー社の技術を購入することで自主ブランド「荣威」を作りだした。その一方でSUVの技術を求めて韓国双龍自動車の経営権を手にした。上海は双龍の51%余の資本を持ち、中国企業の海外企業買収の先例とされた。

上海汽車はさらに双龍と折半出資で江蘇省に合弁企業を設立することで準備も進められていた。その一方で両社の関係は必ずしもうまく行っておらず、上海側が双龍の技術を盗んでいるなどの紛糾、ストライキ騒動もあった。双龍の経営状態は、最近の経済危機の中でさらに悪化し、09年1月9日に韓国政府に会社更生法適用を申請したとされる。上海側に外国企業経営の力がどの程度あったかは判らないが、海外企業買収の難しさが現実になったものといえよう。

### 3-6. 企業再編成は継続課題

国有資産監督管理委員会（国資委）は07年の「上海汽車・南京汽車合併」を受け、企業再編を「オリンピック後に加速」、再編成の方法は「企業意志重視から国資委主導に転換する」との積極的な発言をしている。業界再編成と集約化は1994年の『汽車工業産業政策』以来の継続課題であるが、合弁企業の増加、市場急拡大、新規参入急増と続く中で、実現が進まなかったのである。国資委は今年の自動車市場急減速を奇貨として、これを実現したいというところだろう。

「汽車産業振興規画」の支持する方向は、「四大」集団（一汽、東風、上海、長安）が部品の重要企業も含めた規模の拡大を目指し、「四小」集団（北京、広州、奇瑞、重型）は地域的な再編を目指す、「四大・四小」構想であるといわれる。8社のうち重型汽車をのぞく7社合計の2008年市場シェアが75.5%に達するため、この構想は業界の想定の内であるという。さらに「全国自動車販売量の9割以上を占める自動車企業の企業数を、現在の14社から10社以内に減らす」とも提起されているとされ、どの10社が残り、どの4社が再編によって無くなるのか、業界が注視しているといわれる。

07年以来報道された再編成報道には、東風と哈飛、一汽と華晨、広州と華晨、一汽と長安、広州と長豊、広州と東南などがある。交渉が相当なされたもの、まったくの憶測とされるものなど、状況はそれぞれ異なるようだが、メディアの関心度も極めて高いことを示しているといえよう。

中国企業の再編成は合弁事業、さらには外国側にも影響が及ぶ。これまでの事例では、一汽と天津の合併ではトヨタの一汽との包括提携が実現した一方、上海と南京の合併ではフィアットが弾き出される結果となった。今回の航空工業再編成ではPSAが考えた哈飛との提携が流れている。またこの再編成では、スズキ自動車の昌河との関係、哈飛と三菱

との関係に影響が出ることも考えられる。

その一方で、外国側の企業間関係が中国側に作用する事態も出ている。東南汽車と湖南長豊は広州汽車との合併交渉を進めていた由だが、北京汽車が東南と長豊の両社を取り込む流れに傾いて来たともされる。北京汽車・クライスラー、東南と長豊・三菱、クライスラー・三菱、この三つの関係が、「北京汽車・東南・長豊」合併の促進要因といわれる。

#### 4. 外国企業の動き

##### 4-1. 生産能力の拡大、新たな合併交渉

2008年は合併企業各社の新工場、設備増強など、生産能力の拡大が多い一年だった。いずれも市場の好調継続を見込んでの先行投資であろう。

北京現代第二工場竣工（4月8日）、日産小型商用車工場報道（5月28日）一汽VW長春新工場着工式（6月6日）、広州豊田第二工場建設報道（6月18日）、一汽豊田四川工場移転着工式（7月5日）、一汽豊田長春新工場着工式（10月27日）、上海GM瀋陽新工場落成（12月18日）、などである。また、生産能力増強では、東風本田能力倍増報道（5月8日）、天津一汽豊田第二工場増強報道（5月14日）などがあった。

合併事業の関連では、いすゞの広州バス合併事業解消報道（2月9日）、独ダイムラーと北汽福田の合併合意報道（09年1月9日）があったが、後者は正式契約前の報道のようである。フィアットは奇瑞のほかに広州汽車とも交渉を進めているようだが、具体的進展の報道はない。

マツダが一汽轎車への出資を検討しているとの中国側の報道（8月）があった。フォードとの資本関係のあるマツダはフォード・グループと見なされ、すでに「長安福特馬自達」、「江鈴福特」の二つの合併事業があり、グループ三つ目の合併事業となる。外国企業の合併事業は二社に制限されていることから、認可が難しいとの趣旨である。

##### 4-2. 設備企業、部品企業

金型メーカー、オギハラは6月タイ企業タイサミットと福建省に合併会社を設立した。プレス加工して中国メーカー向けに車体部品を供給する。同業の富士テクニカもすでにプレス部品加工を進めており、金型生産も目指すとのことである。

アメリカの変速機メーカー、ボルグワーナーが中国自動車企業連合との合併を設立する計画が11月に報道された。中国側はこのプロジェクトのため、国家発展改革委員会主導で自動車企業12社から成る中発聯投資有限公司（中発聯）を設立、ボルグワーナー66%、中発聯34%、登録資本2億ドルで「博格華納双離合器伝動系統有限公司」を設立、2011年生産開始、2020年には150万基の生産能力に達する、という計画である。中発聯は登録資本3億元で一汽、上海がそれぞれ20%、長安、東風、奇瑞おのおの10%、長城、中順、金杯、広州ほかが出資するものである。

変速機は中国企業にとって生産のネックになっていたことから、この計画を歓迎する意

見が強い一方で、ボ社がマジョリティーを取っていることから、技術面の主導権が握られると、懸念する声がある。1995年に独ボッシュと設立された上海連合汽車電子公司では、市場シェアの70%以上を占められて業界スタンダードとなり、中国の独自企業を封じ込められたといわれている。

世界の自動車産業が厳しい環境にある中で、上述のオギハラやボルグワーナーのように、外国企業による中国完成車企業への部品供給はさらに加速するものとみられる。

#### 4-3. 米ビッグ3の中国向け輸出契約

6月18日付「上海証券報」に、米中戦略経済対話に先立ちビッグ3との間で22億ドルの中国向け輸出契約がワシントンで調印された、との報道があった。GMは総額10億ドルの完成車、部品及び関連設備類を、フォードは8億ドルの完成車及び部品、クライスラーは4億ドルの完成車3万台など、の内容とされる。GMはこの契約とともに、2010年末までに毎年10億ドルずつ中国に投資すると表明したとのことである。

アメリカ車の大量契約は1992年の中米貿易摩擦の時にも実施されたと記憶するが、今回はアメリカ企業に対する支援を意図したものであろう。

#### 4-4. 2005年からの懸案、「完成車形態」部品関税問題

『完成車の特徴を構成する自動車部品輸入管理弁法』は2005年4月から実施とされていた。この規定は、エンジンなど自動車の主要部分を「完成車の特徴を構成する部品」とみなし、関税を完成車と同等の25%とする、との内容であった（部品関税は5%）。これは直ちに欧米企業の抗議するところとなり、WTO（世界貿易機関）に提訴されていた。

この案件について、WTOでは2月にパネルの中間報告、7月18日中国側敗訴とする紛争処理委員会の報告書を発表した。これを不服とした中国側が上訴していたが、12月15日、「中国側の措置は内国民待遇条件に違反するもの」として、中国側の敗訴が確定した。これにより、「完成車形態を構成する部品は完成車と同じ25%の関税を課す」という措置は無効となった。中国側は、「WTOが上訴の要求を受け入れてくれたことに留意するが、この結論は遺憾である」と表明している。本件は、中国がWTO加盟後の初の敗訴事例として、中国側の対応が注目されている。

これとの関連で、10月に中国汽車工業協会の中に「汽車行業国際貿易協調委員会」が設立され、「完成車の特徴を有する部品関税」問題やEU「REACH法規」のワーキング・グループを作って、対応を進めていくとのことである。

### 5. 新たな政策

#### 5-1. 「燃油税」問題に決着

1994年に「燃油税を徴収し養路费に代える」と提起されてから14年もかかった「燃油税」問題がようやく決着した。実施決定までに長い年月がかかったのは、「燃油税」を「養路费」

に代わるもの、としたためである。

「養路费」は1950年に「道路の利用者が道路保全などの費用を負担すべき」として制定されて以来、交通部と地方政府の管轄のもとで徴収されてきた。国税に置き換わった場合、この徴収組織をどうするか、税をどう分配するか、農業用燃料価格をどう扱うか、地方等の投資による道路建設費用をどう回収するか、などが問題であった。

なお、道路建設費用の財源としては、「養路费」のほかに1985年に制定された「車両購置附加費」があったが、2001年1月から「車両購置税」に変わっている。

12月5日、発改委などの連名で『成品油価格改革方案（徴求意見稿）』が公告され、意見徴収がなされた後、12月18日に国务院から『關於實施成品油價格和稅費改革的通知』が出され、09年1月1日実施となった。

## 5 - 2. 自動車産業の支援政策

この一年を経験して、政府の自動車に対する考え方は大きく変わったといえる。

これまでは、自動車産業は黙っていても伸びるもの、伸びはむしろ国全体の経済発展の中で突出して好ましくない、とされてきたようであるが、2008年の大きな減速という事態に直面して、この状態をなんとか打開しなければならないと、認識を変えたといえる。「自動車は支柱産業である」とは90年代から言い古されたことではあるが、その意味するところを実際に体感させたのが、この急変であった。

温家宝総理が11月下旬に上海汽車、12月には長安汽車を視察したのも、自動車産業を重要視していることの表れといえよう。

工信部は11月20日に主要自動車企業15社の代表を集め「自動車産業の健康な発展のための政策措置提案」を議論した。内需拡大、輸出促進、自主ブランド支援、燃料油税改革などの内容である。その後自動車産業の支援政策は発改委、工信部、商務部の共同作業が進められ、メーカー代表の全国乗用車情報連席会と販売店代表の中国汽車流通協会からも、それぞれ上申書が提出された。その結果は「汽車産業振興規画」として2009年1月14日の国务院常務會議で原則決定された。本文は公表されていないが、1月16日付の「中国工業報」に要点が報道されている。①自動車市場刺激策、②自動車産業の再編成推進、③自主創造と技術改造を支援、④新エネ自動車戦略を実施、⑤自主ブランド発展を支持――の5つが主要な内容とされる。

## 6. 今後に向けて

### 6 - 1. これからを考える

中国の自動車市場はいま調整期、一つの転換点に来ている。

経済の好調を背景に、新商品の大量投入や新規企業参入など一般の購入意欲を刺激する状況が続き、これまで数年にわたる急拡大を実現してきた。その過程で、少なからぬ「購入の先食い状態」が存在したことは疑いを容れない。「先食い」の結果、一時的にせよ需

要の減退をもたらさずにはおかないし、ここまで張りつめてきた産業全体に、急ブレーキを掛け、悪影響を起さずにはおかない。

発展拡大してきた企業群が市場急減速に対応するには様々な課題があるだろうし、当然その周辺産業はもとより社会全体への影響も極めて大きい。企業存続にかかわる事態も出て来るだろう。販売流通分野では、過剰の在庫を抱えて経営難に直面している販売店も少なくないとされる。

一方で、そのような過程で実現した保有量の急増は、インフラ整備や環境対応、交通問題などを極端なかたちで顕在化してしまった。とりわけ環境対応とエネルギーは大きな問題として目の前に現れてきた。これは国全体の問題であり、すべての企業の生産する車が対応でき、すべての使用者が実行できる手段と手法が考えられねばならない。振興策で産業の規模を確保、拡大することを考えるだけでなく、これだけの規模に成長した「クルマ」を、どう今後の社会発展に結び付けていくかという難題に答えを探さねばならない。

中国のモータリゼーションは始まったばかりであり、今後も、一休みの後、市場はさらに拡大して行くことは何人も疑わない。数年のうちにアメリカを超える市場になることも、間違いないだろう。このような急速な市場形成は、世界がこれまで経験したことの無いものであり、またそれだからこそ、この停滞期に次のステップを考えておかねばならないのではないか。

中国はすでに、オートバイ、農用車、自動車という動力付き車両による独特の交通社会を形成しつつある。公安部の「2008年全国動力付き車両・運転者統計」(09年1月4日付同部ホームページ)によれば、全国の動力付き車両の保有台数は総計1億6,989万台、うち自動車6,467万台、オートバイ8,954万台で、自動車運転者は1億2,209万人となっている。また全国にわたる道路網の建設にも力を入れている。これらが沿海部のみならず内陸部の経済発展と結びつくことで、「中国式モータリゼーション」が進みつつあるのかも知れないし、近い将来、自動車というより「新たな交通手段」が必要となってくるかもしれない。中国のここまでの経済発展が世界の予想を超えたものであったように、中国のクルマ社会も、また予想を超えるものになるのではないか。

## 6-2. 統計データについての提言

これまでの報告でもたびたび記した通り、生産販売、輸出、登録などのデータは、管轄部門が異なり、それぞれ別々の定義、規格区分によって、区分け、集計がされている。このため、データ間の相互比較はできない。また、われわれに入手できる「販売」データは「メーカー出荷」データに過ぎず、末端販売の実情をとらえることはできない。中国乗用車連合会では末端の販売状況を企業ごとに掌握しているが、内部資料として公開禁止にしている。このような実情は、市場分析や将来予測などに大きな障害になっている。

雑誌『汽車工業研究』2008年第3期に発表された王祖徳署名の論文「自動車産業統計作業に存在する問題と提言」は、大変重要である。王氏はこの論文で、自動車産業に関連

する諸部門で取り扱う統計について、車種区分、分類方法、分類区分が異なること、統計数値における不明確さ、さらには不公開のデータがあることなど多くの問題を整理し、政策提案を行っている。こうした提言が関係各部門に受け入れられて改善が進むことを、切望するものである。

図表 8 自動車輸出仕向先上位20カ国 年別台数と構成比 (2005～08年)

順位	仕向先	2005年			2006年			2007年			2008年						
		前年順位	台数	シェア	仕向先	前年	台数	シェア	仕向先	前年	台数	シェア					
1	シリア	1	30,940	17.90	シリア	1	51,925	14.72	ロシア連邦	2	107,791	17.54	ロシア連邦	1	85,241	12.52	
2	アルジェリア	2	19,026	11.01	ロシア連邦	4	38,058	10.79	シリア	1	52,629	8.57	ウクライナ	3	60,287	8.85	
3	ベトナム	3	12,341	7.14	アメリカ	5	20,137	5.71	ウクライナ	11	47,091	7.66	ベトナム	5	52,851	7.76	
4	ロシア連邦	23	8,812	5.10	アルジェリア	2	19,955	5.66	南アフリカ	16	39,752	6.47	アルジェリア	6	44,946	6.60	
5	アメリカ	11	7,844	4.54	ベルギー	6	18,655	5.29	ベトナム	6	35,846	5.83	イラン	7	34,253	5.03	
6	ベルギー	133	7,746	4.48	ベトナム	3	14,341	4.06	アルジェリア	4	34,223	5.57	シリア	2	32,267	4.74	
7	ウクライナ	12	7,267	4.20	イラク	24	13,618	3.86	イラン	10	30,675	4.99	エジプト	11	29,101	4.27	
8	パキスタン	4	6,778	3.92	マレーシア	22	12,999	3.68	ベネズエラ	12	27,029	4.40	南アフリカ	4	25,305	3.72	
9	イラン	33	4,539	2.63	リビア	23	11,177	3.17	イギリス	38	19,702	3.21	チリ	16	23,122	3.40	
10	エジプト	14	3,460	2.00	イラン	9	10,654	3.02	カザフスタン	19	16,867	2.75	ドイツ	14	16,254	2.39	
	1～10位小計		108,753	62.92		211,519	59.94			411,605	66.99			403,627	59.27		
11	サウジアラビア	21	3,395	1.96	ウクライナ	7	10,115	2.87	エジプト	17	15,990	2.60	イギリス	9	15,802	2.32	
12	UAE	10	3,317	1.92	ベネズエラ	34	7,873	2.23	コロンビア	13	13,278	2.16	ポーランド	15	14,821	2.18	
13	カザフスタン	6	3,259	1.89	コロンビア	19	7,763	2.20	イタリヤ	14	10,704	1.74	イタリヤ	13	11,762	1.73	
14	朝鮮	7	2,842	1.64	イタリヤ	16	7,203	2.04	ドイツ	53	9,659	1.57	ベネズエラ	8	11,445	1.68	
15	スーダン	20	2,751	1.59	アンゴラ	17	6,966	1.97	ポーランド	75	8,889	1.45	アンゴラ	17	10,816	1.59	
16	イタリヤ	67	2,428	1.40	南アフリカ	32	6,306	1.79	チリ	28	8,647	1.41	コロンビア	12	10,545	1.55	
17	アンゴラ	26	2,348	1.36	エジプト	10	6,075	1.72	アンゴラ	15	7,537	1.23	ベルギー	34	10,469	1.54	
18	グアテマラ	15	2,087	1.21	パキスタン	8	5,730	1.62	サウジアラビア	30	7,327	1.19	ナイジェリア	20	9,941	1.46	
19	コロンビア	107	1,958	1.13	カザフスタン	13	5,717	1.62	イラク	7	6,836	1.11	モロッコ	23	9,679	1.42	
20	クウェート	9	1,928	1.12	UAE	12	5,595	1.59	ナイジェリア	26	6,263	1.02	キューバ	30	9,552	1.40	
	10～20位小計		26,313	15.22		69,343	19.65			95,130	15.48			114,832	16.86		
	21～50位		28,309	16.38		51,617	14.63			74,811	12.18			115,776	17.00		
	51～100位		8,231	4.76		16,874	4.78			27,530	4.48			39,370	5.78		
	100位以下		1,221	0.71		3,436	0.97			5,308	0.86			7,403	1.09		
	仕向先総数/合計台数	180	172,831			352,870			仕向先/台数	191	614,412			仕向先/台数	197	681,008	

図表9 主要メーカー別の自動車輸出状況 (2005～2007年)

データ出所:《中国自動車工業年鑑》各年版										
	2005年	2006年	2007年	平均単価	万台	万ドル	平均単価	万台	万ドル	平均単価
	計49社	計86社	計101社	8,090	350,886	283,879	8,090	644,309	707,211	10,976
1	哈爾濱哈飛汽車工業	奇瑞汽車	奇瑞汽車	2,567	50,038	26,932	5,382	119,891	85,400	7,123
2	中国第一汽車集團	哈爾濱哈飛汽車工業	本田汽車(中国)	7,099	35,012	10,285	2,938	43,124	47,780	11,080
3	長城汽車	長城汽車	長城汽車	8,164	28,139	23,302	8,281	34,569	10,342	2,992
4	本田汽車(中国)	本田汽車(中国)	浙江吉利控股	13,769	24,600	26,537	10,787	29,067	18,000	6,193
5	江西南昌汽車股份	長安汽車(集團)	中国第一汽車集團	3,048	23,007	13,006	5,653	28,823	28,725	9,966
6	安徽江淮汽車集團	中国第一汽車集團	長城汽車	6,716	20,031	11,802	5,892	28,519	42,827	15,017
7	江西南昌汽車股份	北汽福田汽車	北汽福田汽車	3,357	13,735	13,565	9,876	26,795	27,325	10,198
8	浙江吉利控股	江西南昌汽車股份	東風汽車	3,800	11,579	3,343	2,887	24,993	68,456	27,390
9	河北長安汽車	江西昌河汽車股份	東風汽車	2,505	11,072	3,245	2,931	21,347	51,017	23,899
10	河北中興汽車	河北長安汽車	中国重慶汽車集團	7,126	10,538	3,810	3,615	20,859	15,301	7,335
	10位までの合計		上海通用東岳汽車	5,964	227,751	135,827	5,964	377,987	395,173	10,455
			10位までの合計	47.85	64.91	47.85	58.67	58.67	55.88	
11	南京汽車集團	河北中興汽車	安徽江淮汽車集團	5,985	10,000	5,290	5,290	18,789	1,696	903
12	中国重慶汽車集團	安徽江淮汽車集團	河北長安汽車	33,272	8,417	5,665	6,730	16,718	5,983	3,579
13	長豐(集團)	江鈴汽車集團	金杯汽車	6,121	7,818	6,527	8,349	14,809	8,161	5,511
14	一汽集團哈爾濱輕型車廠	東風汽車股份	北京汽車製造廠	6,516	7,271	3,949	5,431	14,134	9,776	6,917
15	東風汽車公司	江鈴汽車股份	江鈴汽車集團	75,491	6,954	6,045	8,693	12,152	10,400	8,558
16	東風汽車商用車本部	南京汽車集團	江西昌河汽車股份	29,187	6,721	5,131	7,634	12,146	3,639	2,996
17	山東凱馬汽車製造	金杯汽車	江鈴汽車股份	6,533	6,503	3,911	6,014	11,276	10,547	9,353
18	上汽通用五菱汽車	中国重慶汽車集團	合肥昌河汽車	4,872	6,176	21,022	34,038	11,271	4,387	3,892
19	湘火炬汽車集團	浙江吉利控股	河北中興汽車	38,966	5,551	4,495	8,098	10,000	6,064	6,064
20	瀋陽金杯汽車工業	北汽福田汽車長沙汽車廠	東南(福建)汽車工業	4,594	5,020	2,546	5,072	9,478	8,747	9,229
	20位までの合計			20,810	70,431	64,581	9,169	130,773	69,400	5,307
				35.66	20.07	22.75	22.75	20.30	9.81	
	21位から49位まで	21位から50位まで		20,435	48,574	73,856	15,205	118,786	207,235	17,446
				20.13	13.84	26.02	18.44	18.44	29.30	
		51位以下の合計		9,615	4,130	9,615	16,763	16,763	35,403	
				3.39	1.18	3.39	2.60	2.60	5.01	