

< 論文（国際経済） >

W T O加盟後の中国自動車産業について

鶴 岡 詳 晃

目次

- 1 はじめに
- 2 第10次自動車産業5ヵ年計画の進捗状況
- 3 W T O加盟前夜の出来事
- 4 W T O加盟後の中国自動車産業
- 5 むすび

1 はじめに

中華人民共和国（以下、中国と略す）は、昨年の2001年12月11日に世界貿易機関（以下、W T Oと略す）に加盟した。これにともなって乗用車の輸入関税も2001年の70～80%から2005年には25%に引き下げるとW T Oの加盟国（締約国）に約束している。

このような関税の引き下げによって中国に輸入される乗用車の国内価格が下落すると国産車との競争も本格化するものと予測される。

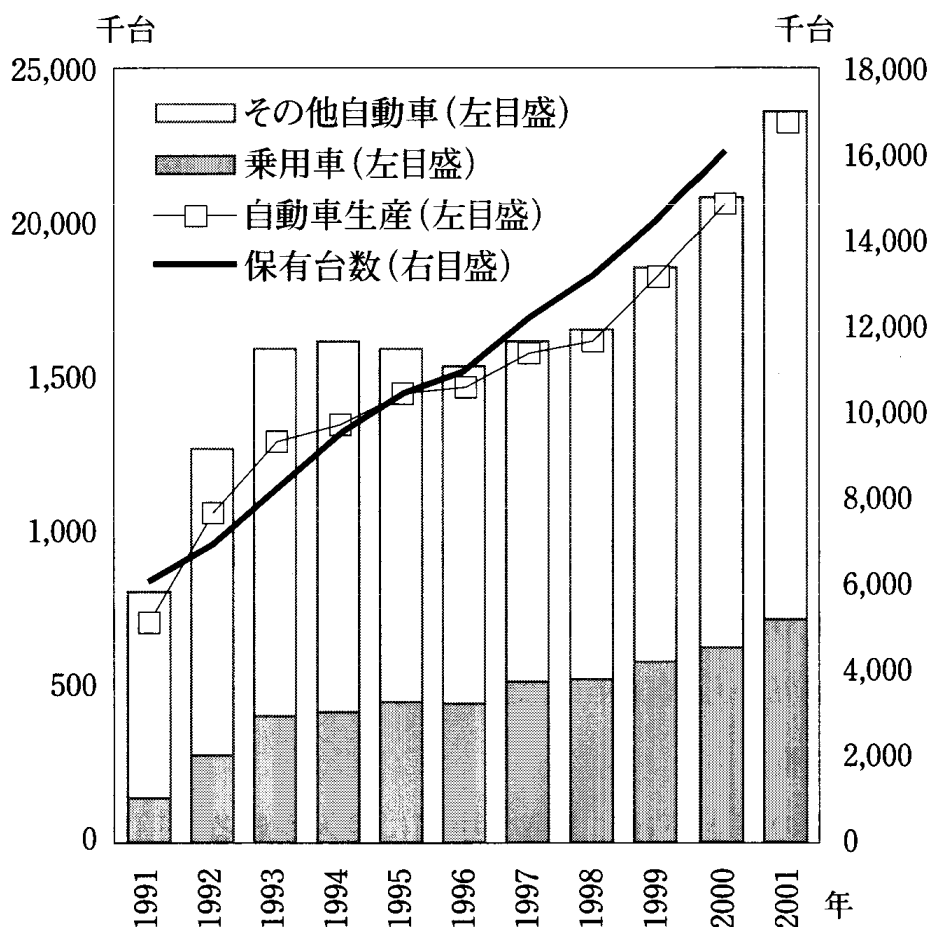
ところで中国政府は、現在、「第十次自動車産業5ヵ年計画」を進めているが、輸入車との競争に耐えられる国産車生産企業集団が同計画の目標どおりに達成できるのかをこの際考察しようとするのがこの小論の狙いである。

2 第10次自動車産業5ヵ年計画の進捗状況

まず、中国政府が進めている第10次自動車産業5ヵ年計画についてみてみよう。中国政府は自動車産業の2005年の発展目標などを定めたガイドラインを公

表している。これによると2000年実績で207万台だったトラック、バス、乗用車などの国内生産台数を320万台に引き上げる。とくに市場規模が小さい乗用車については、小型で低燃費のマイカーに対する自動車購入税を引き下げ、年間生産台数を60万台から約110万台へとほぼ倍増させる目標を打ち出した（第1表参照）。

第1表 中国自動車需給の推移



資料出所 日本興業銀行「興銀調査 2002 No.3 308」

(備考) 中国汽车工業統計年鑑等より日本興業銀行産業調査部作成

中国の自動車産業は、トラックを中心に軍需産業として地方や都市単位で創設され、その後保護・育成された企業は2000年末時点で118社^(注1)もの完成車メーカーとなった。

中国政府は、現在進めている計画で乱立気味の乗用車業界を東風汽車と第一汽車と上海汽車の三グループを中心に集約する方針を打ち出した。このためト

ヨタ自動車など資本・技術面で圧倒的な競争力をもつ一部企業を除く内外企業は、三大グループと提携することで中国市場での生き残りを目指している。

なお、中国政府は2002年内に合併企業が新型車を投入する際の許認可手続きなどの規制を緩和する方針である。モデルチェンジには数十億円の投資が必要になるので、収益力の劣る企業は淘汰されるのが必至となろう^(注2)。

ところで、最近時点の自動車の生産などをみると、2000年の生産は207万台であり、そのうち輸出は2.7万台に過ぎない。中国は低賃金の労働者を活用した繊維製品や雑貨などを生産かつ輸出する「世界の工場」であるといわれているが、後述のように技能労働者や生産工程によって生産性が左右される自動車については内需向けの「工場」に過ぎない。なお、2001年の自動車需要は264万台、前年比13%増であり、そのうち乗用車は72万台、同15%増、トラックは82万台、同10%増となっている。

つぎに2000年の国内生産を主要メーカー別にみてみよう（第2表参照）。

第2表 主要メーカー別生産台数（2000年）

メーカー	外資企業	地場企業	生産台数	シェア
上海VW	Volkswagen	上海汽車	221,524	36.5%
一汽VW	Volkswagen	第一汽車	110,005	18.1%
天津夏利	トヨタ ダイハツ	天津汽車	81,951	13.5%
長安鈴木	≈スズキ	長安汽車	53,958	8.9%
神龍汽車	Citroen	東風汽車	53,900	8.9%
広州本田	ホンダ	広州汽車	32,228	5.3%
上海GM	GM	上海汽車	30,024	4.9%
第一汽車			15,365	2.5%
北京Jeep	Daimler- Chrysler	北京汽車	4,867	0.8%
その他			3,633	0.6%
合計			607,455	

資料出所 日本興業銀行「興銀調査 2002 No.3 308」

(備考) 中国汽車工業統計年鑑より日本興業銀行産業調査部作成

ドイツのフォルクスワーゲン（以下、VWと略す）は、1984年に合併契約して以来、中国で190万台以上を生産し、2000年も上海VWと一汽VWの両者の生産台数は合計で30万台と販売のシェアは50%となっている。なお、VWは2002年4月に中国で2029年まで生産を継続する権利を得た^(注3)。

トヨタは、子会社のダイハツと天津汽車の合併会社のある天津市に2001年に合併会社を設立し、2002年10月から「プラッツ」をベースにした小型車の生産を開始する。

ホンダは、ブジョーシトロエングループ（以下、PSAと略す）が広州市でブジョー車を生産していた工場を引き継ぎ広州本田汽車有限公司とした。ここでは「アコード」を年間5万台を生産している。自動化率は日本の工場の3分の1以下であるが、「世界レベルの品質」（ホンダの宗国会長）^(注4)とのことである。

3 WTO加盟前夜の出来事

(1) 農産物三品目のセーフガード

近年、低賃金の労働者の多い中国から衣料品や農産物などの安価な輸入品が、大量に出回って日本の消費者は喜んでいるが、競合する商品の日本の生産者は販売の減少に悩み、わが国全体としては景気の回復を遅らせるデフレ現象の一因ともなっている。

日本政府は、2001年4月23日にネギ、生シイタケ、畳表などの農産物三品目について11月8日までの200日間セーフガード（緊急輸入制限）の暫定発動をした（「輸入急増などの事実が明白」との理由で暫定発動し、これまで「暫定発動の期間終了までに協議がまとまらなければ本発動」との方針だった^(注5)）。

このセーフガードとは、輸入の増加にともなって国内産業に重大な損害が生じた場合に発動できる輸入制限でWTOのルールでも規程されている。「緊急に発動しないと回復しがたい損害が生じる」場合には本措置に先立って暫定措置

を講じることができることになっている。

暫定発動で認められるのは関税率の引き上げのみであるので、政府は、通常の関税率が3～6%のこれら三品目に対して100%を越す高率関税を追加した。なお輸入数量制限は本発動でないとできない。

また、この「重大な損害」か、そのおそれがあるというデータは発動国の日本政府が集めて立証しなければならない^(注6)。

財務、経済産業、農水の三省は2001年10月31日に平成12年（2000年）のネギ生産農家の収益が前年比55%減るなど「国内の需要時期と輸入の時期は同じ」などとする調査結果をまとめ公表した^(注7)。これによると、平成12年の農家の収益はネギが前年比55%減、生シイタケも同36.5%、豊表が55.5%それぞれ減少した。その一方国内市場における輸入品の占める割合はネギが平成8年（1996年）の0.4%から平成13年1～3月期には9.6%に、生シイタケが24.5%から50.8%に、豊表が29.7%から68.6%にそれぞれ大幅に上昇した。

農水省はこうしたデータから輸入の増加と国内農家の収入減に極めて強い因果関係があることを示唆し、中国側に圧力をかける構えであった。

ただ、後述のように中国が日本から輸出される自動車、エアコン、携帯電話に対して100%の報復関税を打ち出し、協議が膠着状態にあるだけに、政府は話し合い解決を優先し、本発動を一時棚上げして協議を続ける方針とした。12月21日の調査打ち切り期限が両国の協議期間とみられ、日本政府はその間、「因果関係についての判断は示さない」（農水省国際調整課）意向であった。

ところで、政治的な問題については、両国とも難しい問題をかかえていた。

日本の場合、セーフガードを4月23日から11月8日までの200日の暫定発動としたのは7月の参議院議員選挙を控えた政治圧力に農水省などの政府が抗しきれなかったからである。その後のシナリオは、保護主義への世論の批判をよりどころにしてセーフガードの本発動を避け、中国側が主張する民間ベースの協議も含めた話し合い解決に持ち込むはずであった。この背景には、中国は、2001年11月のW T O閣僚会議で中国のW T O加盟が正式に承認されることにな

っているので、中国は「行儀良く」しているであろうと日本政府はみていたと筆者は推測する。

中国の場合は、農産物の対日輸出は日本の商社が日本から種子や栽培技術を中国に持ち込み低賃金の中国人労働者を雇用して生産しかつ日本に輸出している事業であって、この問題は「日中問題」ではなくて「日日問題」であるという認識であると推測する。

(2) 工業製品三品目への報復関税

中国政府は、2001年6月18日に、22日以降日本政府の農産物三品目へのセーフガードの暫定発動に対する報復措置として自動車、空調機（エアコン）、携帯・自動車電話の三品目60種に通常の関税率に100%の特別関税を上乗せすると通告してきた。WTOのセーフガード協定では、発動国は対象国に補償措置を出すように努力すべきと規定している。「関税と貿易に関する一般協定」（GATT）の協定に反して輸入制限をするわけであるから、相手が受けた影響と同程度の補償を出すべきであった。

日本政府は、WTOの精神に忠実に行動しているのでセーフガードを発動したのであれば、補償措置も提案すべきだったのを時間もなかったのかどうか不明であるが、補償協定を提示しないうちに、ともかく予想外の報復措置を受けてしまった。

つぎにこの報復関税について両国の意向をみてみよう。まず、中国側が報復の第一弾として自動車、空調機、携帯・自動車電話に特別関税を課したのは「三品目が日中貿易の重要性を象徴する製品」（日中通商筋）^(注7)であるからである。これらの品目はこれまで中国向け輸出中心から、2001年現在では直接投資による中国での現地生産や販売網の整備にシフトしている。中国は現地生産が増加しているために貿易へ影響は少ないものの、日本の国内世論へのインパクトが強いと判断したためと思われる。

なお、日本貿易振興会（JETRO）がまとめた2000年の対中国輸出実績は、

自動車が452億円で前自動車輸出に占める割合は0.74%、空調機が56億円で同4.0%、携帯電話が96億円で同8.0%であった。三品目が全対中輸出に占める割合も1.8%と小さい。

乗用車についてみると、中国向け輸出台数（現地組み立てを含む）も、最近10年間では1993年の約20万台をピークに減少し、3万～11万台で推移している。このため「完成車輸出は台数が少ないので大きな打撃を被ることはない。税率が高かったり、K D（現地組み立て）部品が含まれることになれば大きな影響が出てくるだろう」（日本自動車工業会 奥田会長）。

つぎに、日本側では平沼経済産業相が「農産物へのセーフガード暫定発動の撤回は考えていない」と悟り、さらに「農産物への暫定発動はW T Oのルールにのっとったもので、中国の報復はルール違反だ」と厳しく批判した^(注8)。

（3）報復関税に対する自動車メーカーの対応

日本自動車工業会は、6月22日に奥田会長名で「事実上、中国向け完成車輸出が不可能になり、極めて遺憾」との声明を発表した^(注9)。

自動車メーカーによると、すでに予約客から日本車のキャンセルが出始めている。高品質の日本車の人気は根強いが、特別関税によって販売価格が1.5倍以上になったため、欧米車や韓国車には対抗できず、キャンセルが続出するのは確実だ^(注9)。

中国向け完成車の輸出実績は、2000年は約26,000台であった。メーカー別に見ると、トヨタが約11,000台、日産が7,800台、三菱が約5,000台であった。

また、2001年の1～4月の輸出金額は、中国側の貿易統計によると2億6801万ドル、12,327台であった。

なお、2001年1年間に中国が輸入した自動車（車台を含む）は72,047台となった。このうち日本車は、日中間の貿易摩擦にもかかわらず、29,122台と前年比で1割増となった。なお、日本に次ぐ中国への輸入相手国はドイツの17,082台、韓国の7,263台、米国の3,918台であった。

(4)セーフガードの暫定発動と報復関税の損得勘定

日中閣僚協議が、2001年12月20日に北京市で行われ、日本が農産物三品目のセーフガード本発動を見送り、中国も工業製品三品目に対する報復関税を取り消すという最終合意に達した。

読売新聞の記事（2001年12月28日朝刊）によると、『日本の損は中国の10倍と
のことである。

まず、日本のセーフガードの暫定発動期間の中国からの農産物三品目の輸入量をみると、ネギが前年同期よりも約7割減、生シイタケは5割減、豊表は6割減となった。これらから推定すると、約60億円の輸入の減少とみられる。つぎに、中国の報復関税による日本からの工業製品三品目の輸出金額の損失は自動車は500億円、携帯・自動車電話が100億円、空調機は軽微であった。合計では600億円の日本の損失は中国の10倍となった。』とのことである。

4 W T O加盟後の中国自動車産業

2001年9月11日（米国 東部時間）に米国のニューヨーク市やワシントンD.Cで勃発した一部のイスラム原理主義者によるテロ事件で多数の人命を失った。その後のアフガニスタンでの戦火の影響で開催が危ぶまれたW T O閣僚会議は、中東のカタール国のドーハ市で11月28日に予定どおり開催された。

この会議は、テロに屈することなく21世紀の世界にふさわしい貿易秩序を立ち上げなければ明るい未来はないという危機意識がみなぎったようである。同会議では、まず、人口13億人と世界人口の2割を占める社会主義国の中国をW T Oの加盟国（締約国）として承認し、さらに新ラウンド（ドーハ・アジェンダ）の開始を宣言した。

以下では、中国のW T O加盟にともなう自動車産業に及ぼす種々な影響について言及することにする。

(1)W T O加盟後の自動車市場の開放策

2001年12月4日付の中国紙「晨報」は、中国の対外貿易経済協力省は2002年1月からの自動車市場について次のような開放策を発表したと報じた^(注10)。

(ア) 関税引き下げ

2002年1月に輸入乗用車は関税は排気量3000cc以下の場合は現行税率70%を43.8%に、3000cc超は同80%を50.7%にそれぞれ引き下げる。なお、その後も段階的に関税を引き下げ、2006年7月に25%とすることを約束している。

(イ) 完成車の輸入許可枠の拡大の廃止

国内メーカーを保護するために完成車の輸入を許可制にしており、一定の輸入枠の中で商社などに輸入台数を割り当てている。この輸入枠についても毎年15%ずつ拡大し、2005年に制度そのものを廃止する。2002年は約80億ドルの完成車を輸入する見込みである。

(ウ) 流通市場の開放

海外の自動車メーカーから強い要望が出ていた流通市場の開放について、2002年から合併事業による自動車販売店の経営を許可する。全国で30店以上の販売店網を構築する場合は、合併会社における外貨の出資比率を50%以下に制限するが、こうした規制も2006年には廃止する。自動車ローン業務は外国の金融機関でない商社などにも開放する。

現状について2002年4月5日付の日本経済新聞によると、関税の引き下げにともなって「国産車の対抗値下げが波状的に広がり、2月の乗用車平均価格は前年同月比7.9%下落した」と報じているように、今後も国内価格は下落傾向になろう。

また、2002年5月8日の読売新聞によると、『輸入関税が70%台から40%台に引き下げられたことことで輸入車価格が低下。これに対抗して内外業者が値下げに走った結果、15万～220万元（240万～320万円）していた欧米メーカーの中国現地生産車が一気に5万元（80万円）程度も安くなり、大都市部のサラリーマンらの購買意欲に火がついた。』と報じている。

また、2002年4月5日付の日本経済新聞は『中国政府は年内に自動車産業

も見直す。合併企業が新型車を投入する際の許認可手続きなど規制を緩和する方針。モデルチェンジには数十億円の投資が必要になる。中国の自動車業界は模造品メーカーを含め百社以上の国内企業に加え、乗用車でも連携を強化、出遅れていた中国事業の拡大を急ぐ。』とも報じている。

さらに、2002年5月8日の読売新聞は、『だが、エスカレートする販売競争は、中国の自動車産業にとっては淘汰の時代の幕開けを意味する。(中略)

中国メーカーはこれまで高関税に守られ「日本などに比べ3～4割高い」と言われる価格に安住してきた。過剰な人員を抱え、在庫管理などの意識も希薄だった。しかし、関税が25%に下がる2006年に向け、大規模なリストラは避けられない。小型バスでは中国トップ級の北汽福田車両（本社 北京）も水面下で日本メーカーに経営参加を打診中だ。』とも報じている。

中国国務院発展研究センターは、地場自動車産業の2005年の生産高は10年前より15%、就業人口は約50万人、それぞれ減少すると冷淡な試算をはじく。約百社の地場企業のうち「大部分が閉鎖され、数年後には3～4社に集約される」（地場企業幹部）との見方もある。」と報じている（注10）。

また、2002年4月30日の日本経済新聞によると、『国連貿易開発会議（U T C T A D）は4月29日に発表した年次報告で、中国経済に世界貿易機関（W T O）加盟が及ぼす影響を予測した。関税引き下げなど市場開放で特に国有企業が打撃を受けると分析。自動車産業で2005年までに20万人の雇用を失い、農業や織物産業も深刻な不振に陥るとみて、労働集約型輸出への依存からの脱却が急務と指摘した。

報告は中国の強みとされる「安価で豊富な労働力」に疑問符をつけ「賃金水準は低い、生産性も低い」ため競争力を保証しないと警告した。過剰雇用や低生産が生じ立つ国有企業が市場開放やW T Oが認めない補助金の削減で厳しい国際競争にさらされ「輸出は疎外され、輸入が急増する」と懸念した。

特に「自動車と織物が脆弱」と強調した。

最も楽観的な試算をしても、自動車の生産は2005年までに11%落ち込み、雇

用の大幅減も招くと予想した。』と報じている。

(イ) 高額耐久消費財の購買層

全人口13億人の大市場であるが、乗用車のような高額消費財を購入しうる購入層は約4億人の都市住民であろう。農村までも含めた中国一人当たりの国内総生産（G D P）は900ドル台であるが、都市部では4000ドル台と中進国並みである。

中国・広東省の広州市統計局は2001年の中国都市別年収ランキングを発表した（注11）。これによると、就労者一人当たりの平均年収は広東省の深圳市が2万5941元（約41万）と全国最高となったほか、広州市、上海市、中山市、東莞市の4市が広東省内にある。また、北京市と武漢市以外は全て沿岸部の都市である。

ところで沿岸部の大都市でも千人当たりの乗用車の保有台数は30～75台程度であり、100～200台であるタイやマレーシアなどの中進国並みの一人当たりG D Pからみれば、まだかなり低い普及水準にとどまっているとみることもできる。都市部の普及余地だけでも乗用車の潜在的な市場の巨大さが伺える。

ただ、沿海部の都市と取り残された内陸部の農村との経済格差はさらに広がるであろう。都市部でも貧富の格差が開き、自営業者などの富裕層と工場労働者との所得格差も開いている。富の偏在が社会不安を招き、経済成長に悪影響を及ぼしかねないと懸念する。

(ウ) 外資企業の動き

ここで前記のW T O加盟後の市場開放策に外資企業がどのように対応しようとしているかをみてみよう。

海外自動車メーカーと中国メーカーとの主な合併生産事業は第3表のようになっている。日本企業では、トヨタやホンダが前記のように合併企業との生産を拡大しているほかに、日本国内で座間や村山など5工場を閉鎖した日産が中国の大手企業の東風汽車グループと小型トラックに加えて2003年度から乗用車も生産することになった。

第3表 自動車各社の中国での主な合弁生産

トヨタ自動車	天津汽車と今秋から小型車
日産自動車	東風グループの鄭州日産で小型トラック
ホンダ	広州汽車と99年からアコード、02年からオデッセイ 東風グループとアコード用エンジン
スズキ	長安汽車とアルト、カルタス
独フォルクスワーゲン	上海汽車とサンタナ、パサート 第一汽車とボーラなど
独ダイムラークライスラー	北京汽車とジープなど
米ゼネラル・モーターズ(GM)	上海汽車とビュイック、セイル
仏プジョーシトロエングループ	東風グループとシトロエンZXなど

資料出所 日本経済新聞 2002年4月5日 朝刊

5 むすび

中国の自動車市場は、2001年は約236万台と世界第7位の規模となった。WTOへの加盟や2008年の北京五輪開催などで今後、モータリゼーションが急速に進むとみられる。2010年には第3位のドイツに匹敵する400万台にまで拡大するとの見方もある。

現状では市場の7割がトラックなどの商用車であるが、この後は乗用車が自動車産業のけん引役となろう。乗用車を購入するのは官公庁や企業のほかに13億人の全人口のうちの4億人の都市部のなかの富裕層であろう。

こうした富裕層を狙ってVWやトヨタやホンダなど外資企業は200万円前後の小型車の現地生産を強化するほか、自動車ローンも普及させて一般の消費者への売り込みをはかっていくことだろう。外資企業との合弁企業という国産車生産企業集団が計画の目標どおりの生産販売を達成するであろう。

- 注 1 日本興業銀行「興銀調査 2002 No.3 308」
2 日本経済新聞 2002年4月5日 朝刊
3 日本経済新聞 2002年4月10日 夕刊
4 日本経済新聞 2002年1月5日 朝刊
5 日本経済新聞 2001年10月22日 朝刊
6 毎日新聞 2001年8月28日 夕刊
7 産経新聞 2001年11月11日 朝刊
8 毎日新聞 2001年6月22日 夕刊
9 毎日新聞 2001年6月23日 朝刊
10 日本経済新聞 2001年1月5日 朝刊
11 日本経済新聞 2002年4月29日 朝刊

(つるおか よしあき 本学教授)