みずほアジアインサイト

2004 年 3 月 15 日発行

中国内陸部（重慶、成都）の
オートバイ、自動車産業集積の現状

みずほ総合研究所

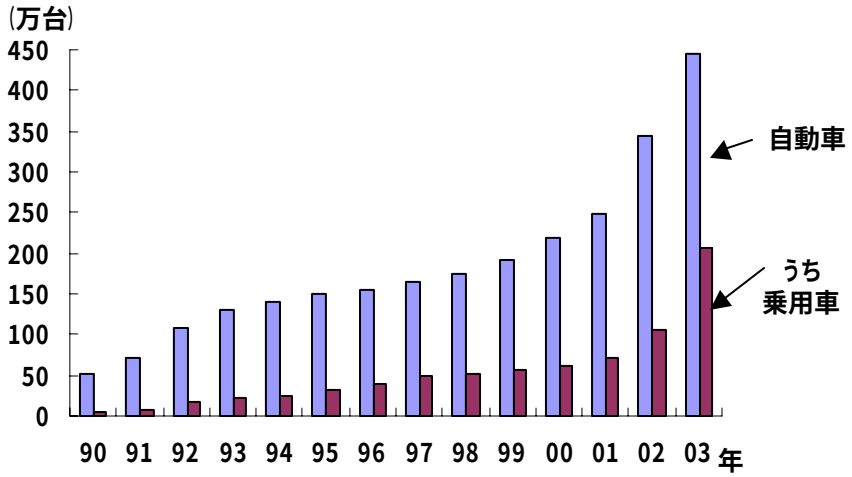
本誌に関する問合せ先
みずほ総合研究所㈱　調査本部
アジア調査部　香港駐在　重並朋生
℡ 852-2103-3590
E-mail tomoo.shigenami@mizuho-cb.com

中国の自動車市場は2001年ごろから成長が加速しており、外資系企業の旺盛な投資や地場企業の参入を背景に自動車産業が顕著な発展を見せている。2003年の自動車生産台数は446万台で2001年以降の3年間で2.0倍増に、そのうち乗用車だけを取り出すと、2003年の生産台数は206万台で同じく3年間で3.3倍増となった（図表1）。

将来の需要拡大を見越して主要メーカーが大規模な能力増強投資に取り組んでいる。上海汽車、第一汽車双方と合弁を組む独フォルクスワーゲンは、2003年時点で80万台の生産能力を2008年までに200万台に拡充する計画を打ち出しており（2004年2月）、1年前に発表された160万台の計画にさらに40万台が上乗せされた。

外資系企業の相次ぐ進出に加え、地場企業が他業種から自動車産業への参入を活発化させており、乗用車メーカー数（商用車専業メーカーを除く）は2003年に新たに12社が加わり32社となった（中国国家統計局）。深圳のリチウムイオン電池（充電式電池）メーカーの比亜迪(BYD)は昨年、西安秦川汽車の買収を通じて乗用車市場に参入、美的(広東省)、寧波三星（浙江省）、奥克斯（浙江省）などの家電メーカーも同様の動きを見せている。市場拡大への期待に加えて、地方政府が地域経済振興の柱として自動車産業の育成に精力的に取り組んでいることが、これらの動きを加速させる一因ともなっている。

図表 1：中国の自動車生産台数の推移



（資料）中国国家統計局

こうした中国自動車産業の拡大の波は、沿海地域にとどまらず西部地域の主要都市である重慶、成都（四川省の省都）にも及んでいる。例えば、重慶は、従来オートバイ産業が基幹産業の１つであったが、近年は外資系企業の進出を契機に自動車産業が目覚しい発展を見せ始めている。成都においても自動車産業のプレゼンスは次第に高まりつつある。
以下では重慶、成都のオートバイ、自動車産業の集積状況に注目し、一般的には停滞イメージが強い西部地域における最近の変貌振りの一端を紹介することにしたい。

重慶のオートバイ産業

（中国オートバイ産業における重慶の位置づけ）

中国のオートバイ生産は、重慶、広東省、華東（江蘇省、浙江省、山東省）の 3 地域に集中する傾向を見せており、3 地域を合わせた生産額は全国の 85%、同企業数は 66%に達する（図表 2）。なかでも重慶は最大規模のオートバイ産業集積地であり、生産額（2002 年）で第 1 位（シェア 32.7%）、企業数（2001 年末）は 14 社で広東省、江蘇省、浙江省に次いで第 4 位となっている。2003 年の中国全体のオートバイ生産台数は 1,429 万台であったが、重慶オートバイメーカーはその 30.9%に相当する 441 万台を生産した。ただし、各社の生産能力を合計すると約 600 万台に達しており、恒常的な生産能力過剰の状態にある（重慶市対外貿易経済委員会）。

図表 2：中国オートバイ産業の地域別分布状況（2002 年）

		生産額		社数	
		(億元)	シェア	(社)	シェア
重慶市		179.4	32.7%	14	9.5%
広東省		121.0	22.0%	35	23.6%
華東地域		165.1	30.1%	49	33.1%
	江蘇省	73.5	13.4%	24	16.2%
	浙江省	51.8	9.4%	18	12.2%
	山東省	39.8	7.2%	7	4.7%
上位3地域計		465.5	84.7%	98	66.2%
四川省		1.9	0.3%	1	0.7%
全国		549.4	100.0%	148	100.0%

（注）社数は 2001 年末。

（資料）中国汽車工業年鑑 2002、2003

（重慶オートバイ産業の主要な担い手）

中国のオートバイ産業は、改革開放以降、軍需関連産業の民需転換（軍転民）の一環として、重慶を中心に一部の兵器工業系、航空工業系国有企業が外資系企業からの技術導入を受けてオートバイ企業への転身を遂げたことが発展の契機となった。さらに、90 年代に入り、市場が急成長を遂げるなかで、日系主要メーカーが国有企業との合弁生産に踏み切り、郷鎮企業や民間企業の相次ぐ新規参入もあいまって生産規模が急拡大した。

重慶のオートバイ産業の主要な担い手は、嘉陵・建設の国有メーカー2 社、日系合弁メーカー、さらには新興の民営メーカーである。国有メーカーの嘉陵はもともと軍事用機械メーカー、建設は兵器メーカーであったが、80 年代以降日系オートバイメーカー（ホンダ、ヤマハ）からの技術導入をテコに全国的なオートバイメーカーへと成長を遂げた。90 年代に入ると日系のホンダ、ヤマハ発動機が、技術提供先であった嘉陵、建設を合弁パートナ

ーとして現地生産を開始し､90 年代後半には宗申､力帆といった民営企業の急速に台頭し、全国第 1 位のオートバイ生産基地へと発展を遂げたのである。2002 年の中国のオートバイ生産台数・上位 10 社を見ると、1 位嘉陵、4 位力帆、5 位隆鑫、7 位宗申と重慶のメーカーが 4 社名を連ねている（建設は 11 位）。近年成長著しい民営オートバイメーカーの１つである宗申は、家族によるバイク修理業からスタートし、90 年代に入ってオートバイ用エンジン生産、さらにはオートバイの完成車組み立てへと事業を拡大させた（参考写真 1）。

参考写真 1：重慶の民営オートバイメーカー宗申

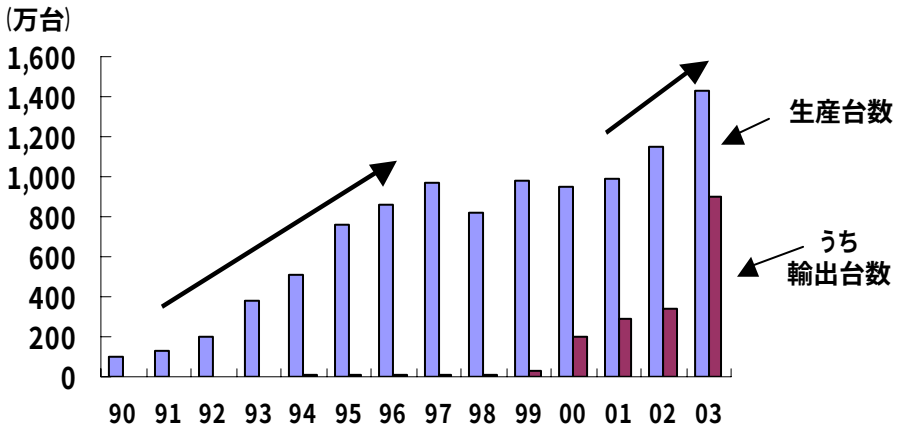
（国内需要の伸び悩みとメーカーの対応策）

中国のオートバイ市場は 90 年代に入り都市部を中心に急成長を遂げ、新規企業の参入や各メーカーの生産能力増強を背景に供給力が急速に高まった。一方で、90 年代半ば以降、大都市部におけるオートバイ保有規制の強化や農村部の需要低迷などを背景に、需要拡大に急ブレーキが掛かり、その結果供給過剰に陥り値下げ競争が激化した。地場メーカーの製品は、一般的に日系メーカーの既存の人気モデルや新型モデルの改造版（コピー）が多く、技術面、デザイン面などで他社との差別化を図りにくい傾向が見られる（重慶の日系オートバイメーカー）。それが価格の安さを武器に販売量を競う過当競争を招く一因になったとも言える。

国内市場の販売競争が厳しさを増すなかで、重慶のオートバイメーカーは 99 年ごろから日系ブランドの牙城であったベトナムを始めとする発展途上国市場への輸出に活路を見出し始めた。この時期の中国のオートバイ輸出台数を見ると、99 年の 26 万台から 2000 年には 7.7 倍増の 199 万台となり、そのうちベトナム向けが 3 分の 2 を占めている（図表３）。さらに、ベトナム政府が国内産業保護・育成の見地からオートバイ輸入を制限したことを受けて、重慶の力帆など幾つかのオートバイメーカーが、部品メーカーを伴ってベトナム

での現地生産に踏み切り、さらには ASEAN 域内の関税を撤廃する AFTA（ASEAN 自由貿易地域）を活用し、ベトナムを ASEAN 域内向け輸出拠点とすることも展望している。90 年代後半に低迷した中国のオートバイ生産台数は、ベトナムやインドネシアなどの発展途上国向け輸出の拡大を追い風に 2002 年以降再び増加基調が強まっており、重慶のオートバイメーカーもその恩恵を受けて、一時の苦境から息を吹き返しているという（図表 3）。

図表 3：中国のオートバイ生産・輸出台数の推移



（資料）中国国家統計局

（日系企業の課題）

一方、90 年代前半に現地生産を開始した日系メーカーは、所得水準の高い都市部住民をターゲットに、高性能・高品質・高価格のオートバイを販売する戦略でローカルブランドとは一線を画してきた。しかし 90 年代後半以降、主要な都市で、環境や渋滞への配慮などからオートバイ保有規制が強化されたのに加え、モータリゼーションの到来に伴うオートバイから自動車への需要シフトを受けて、総じて苦戦を強いられている。日系メーカーにとって、高級ブランドのイメージ、性能・品質・デザイン面での優位性を維持しつつ、部品調達の現地化等を通じたコスト削減によって地場メーカーとの価格差を縮め、中小都市や農村部の需要を掘り起こすことが急務となっている。

重慶・成都の自動車産業

（中国自動車産業における重慶、成都の位置づけ）

中国の主要な自動車生産基地は、第一汽車、東風汽車、上海汽車の 3 大国有メーカーの本拠地に相当する吉林省、湖北省、上海市の 3 地域と、重慶、広東省、天津などである。2002 年の自動車生産総額の 7 割を、吉林省、湖北省、上海市、重慶、広東省の上位 5 地域が占めた（図表 4）。成長著しい乗用車の分野では、これらに天津を加えた 6 地域が、2003 年の生産台数の 75%を占めた（図表 5）。自動車完成車メーカー（乗用車、トラック、バ

スを含む）は中国全体で 116 社あり、そのうち重慶は 6 社、四川省は 5 社となっている（2001 年末）。

図表 4：中国自動車産業の地域別分布（2002 年）

	生産額		社数	
	(億元)	シェア	(社)	シェア
吉林省	843.1	23.6%	3	2.6%
湖北省	708.6	19.8%	9	7.8%
上海市	591.6	16.5%	3	2.6%
重慶市	203.2	5.7%	6	5.2%
広東省	144.5	4.0%	4	3.4%
上位5地域計	2491.0	69.6%	25.0	21.6%
天津	48.3	1.4%	4	3.4%
四川省	20.4	0.6%	5	4.3%
全国	3576.8	100.0%	116	100.0%

（注）社数は 2001 年末。

（資料）中国汽車工業年鑑 2002、2003

図表 5：中国の乗用車生産台数の地域別分布状況（2003 年）

地域	主要メーカー	台数 (万台)	シェア
上海	上海VW、上海GM	58.5	28.3%
吉林省	一汽VW	35.1	17.0%
広東省	広州本田、風神汽車	18.3	8.8%
天津	一汽夏利、天津豊田	17.3	8.4%
湖北省	神龍汽車	13.2	6.4%
重慶	長安鈴木、長安フォード	12.1	5.8%
上位6地域計	――――	154.5	74.7%
合計	――――	206.9	100.0%

（資料）中国国家統計局等

（重慶の自動車産業の主要な担い手）

重慶の主要な地場メーカーには、長安汽車（乗用車、トラック）、慶鈴汽車（トラック）、外資との合弁メーカーには、日系スズキと長安汽車の合弁による長安鈴木（乗用車）、米系フォードと長安汽車の合弁による長安福特（フォード、乗用車）、日系いすゞと慶鈴汽車（集団）の合弁による慶鈴汽車股份〔株式〕有限公司（トラック）などがあり、2003 年の自動車生産台数は約 50 万台（うち乗用車は 12 万台）に上る。

長安鈴木は 93 年に設立された日系合弁企業（スズキ 35%、日商岩井 14%、長安汽車 51%）で、95 年に生産を開始し、現在アルト（排気量 800cc）、カルタス（同 1,300cc）を生産し

ている（参考写真 2）。販売台数は 2002 年の 6.7 万台、2003 年の約 10 万台と順調に増加、2004 年には 20 万台の生産体制が整う。販売価格は 5～7 万元（70～100 万円）で、中国の乗用車では最も低いカテゴリーに入るが、人海戦術による徹底したコストダウンと部品の現地調達化（アルトの現地調達率は 95%）を通じて安定した利益率を確保しているという。

一方、長安福特（フォード）は 2003 年 1 月以降、小型車フィエスタ、高級車モンデオを現地生産しており、生産能力は現在の 5 万台から数年内に 15 万台に拡張する計画である。この結果、2 社を合わせた乗用車生産能力は 35 万台となり、今後スケールメリットの拡大が部品サプライヤーの集積を促す効果も期待される。

参考写真 2：長安鈴木が太宗を占める重慶市内のタクシー

（成都の自動車産業の主要な担い手）

成都には、四川旅行社（現成都一汽）、トヨタ自動車と四川旅行社の合弁企業である四川豊田汽車など 5 社の自動車メーカーが存在する。2002 年の自動車生産台数は重慶の約 9 分の 1 に相当する 5.6 万台で（全国の 2%）、現在の生産車種はミニバンやトラックなど商用車が中心であり、乗用車を手掛けるメーカーは見当たらない。ただし、トヨタの進出に加え、中国 3 大自動車メーカーの 1 つである第一汽車が、四川旅行社を傘下に収めたのを契機に、成都を長春、天津に次ぐ国内第 3 の生産基地として位置づけていることから、今後の発展可能性が期待されている。

四川豊田汽車は 2000 年以降小型バスのコースターの生産を手掛けており、2003 年 9 月には高級スポーツ・ユーティリティー・ビークル（SUV）の「ランドクルーザー・プラド」も生産ラインナップに加えられた。2003 年の生産台数はコースター、ランドクルーザー合わせて約 3,400 台であり、2004 年は自動車市場の成長を見込んで約 5,500 台に引き上げる計画という。設立当初から部品の現地調達化が重要な課題となっていたが、天津周辺の日系

部品メーカーからの調達や成都周辺の地場メーカーへの技術指導などが効を奏し、コースターの現地調達比率は現状 60%に達している。一方、現地生産して間もないランドクルーザーは、現状部品の大半を日本から輸入しており、現地部品の活用によるコストダウンが今後の課題となっているという。

オートバイ・自動車関連部品産業の集積

中国のオートバイ、自動車関連部品産業の最大の集積地は、上海を中心とする長江デルタ 3 省・市（上海、江蘇省、浙江省）で、全国の生産額の 41.6%を占め、他地域を圧倒している（図表 6）。商用車に比べてより精巧かつ多様な部品を必要とする乗用車の最大の生産基地であり、外資系部品メーカーの進出が活発なこと、オートバイ、自動車関連部品を手掛ける民営企業や郷鎮企業が浙江省、江蘇省で発達していることなどが背景にあるとみられる。重慶、成都もオートバイ、自動車メーカーを取り巻く形で部品産業が発達しており、重慶と四川省を合わせた生産額（2002 年）、企業数（2001 年末）は、各々中国全体の 6.6%、8.5%を占める（図表 6）。

図表 6：中国のオートバイ・自動車関連産業の地域別分布状況（2002 年）

	生産額		社数	
	(億元)	シェア	(社)	シェア
長江デルタ	547.9	41.6%	321	20.6%
上海	304.4	23.1%	87	5.6%
浙江省	122.1	9.3%	129	8.3%
江蘇省	121.4	9.2%	105	6.7%
山東省	97.1	7.4%	68	4.4%
吉林省	92.7	7.0%	100	6.4%
重慶･四川	87.4	6.6%	133	8.5%
重慶	55.7	4.2%	70	4.5%
四川省	31.7	2.4%	63	4.0%
その他	491.4	37.3%	936	60.1%
全国	1,316.5	100.0%	1,558	100.0%

（注）社数は 2001 年。

（資料）中国汽車工業年鑑 2002、2003

重慶には、デンソー（部品全般）、スタンレー電機（照明）、日本発条（シート）、イズミ工業（ピストン）など日系メーカー10 数社が進出し、近年は長安福特（フォード）の現地生産開始に伴い、米系部品企業が追随する動きも見られる。一方、成都の日系企業はアラコ（自動車用内装品）、山田製作所（二輪、四輪用部品）など数社にとどまっており、地場企業が太宗を占めている。

オートバイ、自動車関連部品産業の近年の特徴として、以下の企業例にも見られるよう

に、オートバイから自動車への供給先のシフト、国内市場から海外市場への販売先の拡大が挙げられる。日系メーカー2 社、地場メーカー2 社の例を採り上げよう。

重慶長江依之密活塞工業は、イズミ工業が 95 年にいすゞ自動車に追随して重慶に設立した日系企業で、主として当地の日系オートバイ、自動車メーカー双方にピストンを供給している。自動車向け需要の急増に伴い、95～2003 年の 8 年間で売上高は 3 倍増となり、長安鈴木とともに重慶工業企業 50 強の 1 社にも選ばれている。

成都天興山田車用部品はエンジン用部品メーカーで、日本の山田製作所と国有の成都天興との合弁企業で、95 年に日系オートバイメーカーの重慶進出に追随する形で成都に進出した。オートバイ・自動車産業を巡る急激な環境変化に対応するために 2000 年以降、オートバイから自動車への転換、および内販から輸出への転換を積極的に進めた。その結果、現状は自動車向け部品需要の急増に伴いフル稼働状態となっている。以上の日系企業 2 社は、内陸部に立地するハンデを跳ね除けて順調に業績を伸ばしている成功事例と言えよう。

重慶通盛機械工業は 97 年に設立された民営のオートバイ向けクラッチメーカーである。設立当初は国内市場向け販売をメインとしていたが、国内の需要が頭打ちとなり価格競争が激化する中で、ベトナム、インドネシアなど東南アジア市場に活路を見出し、2000 年ごろから輸出を急拡大させた。中国国内市場に比べて利幅の大きいベトナム市場向け輸出が成長の原動力となり、2003 年にはベトナムでクラッチの現地生産を開始している。品質では日系部品に劣るものの、圧倒的に安い価格競争力が武器となっている。低価格の秘訣は人件費だけではなく、機械設備と原材料の安さとスケールメリットである。中国製の安い工作機械で減価償却費を抑え、原材料の摩擦材料も主に国内の地場メーカーから低価格で調達している（日系メーカー製原材料価格の 4 分の 1 程度）。さらに、年間数百万セットのクラッチを生産しスケールメリットで製造単価を引き下げている。

自動車・オートバイ用メーターの成都天興は、もともと中国兵器工業傘下の国有軍事関連企業であり、80 年代半ばにオートバイ部品企業へと転じた（参考写真 3）。現状、オートバイ向けメーターから自動車用メーターへのシフトが経営上の最重要課題となっており、トラック、ミニバンを中心に自動車向けのシェアを高めつつある。90 年代後半に国有株式制企業に転換し、現在は厳密には国有比率が 5 割未満の民営企業となっている（国有企業の民営化）。

これらの日系企業や地場企業の事例は、中国の自動車市場の急成長が、重慶、成都のオートバイ・自動車関連産業に大きな発展と変革の機会をもたらしていることを示していると言えよう。

参考写真 3：国有工場の面影を残す成都天興

今後の発展可能性

エレクトロニクスやIT関連など輸出依存度の高い産業は、沿海都市部に集中する傾向が強く、内陸部に立地する成都、重慶にとって、これらの輸出型産業の誘致・育成は容易ではない。一方、オートバイ、自動車といった内販を主な対象とする産業であれば、輸出型産業に比べると内陸部における発展可能性は大きいと思われる。実際に重慶はオートバイの一大生産基地であり、湖北省武漢から重慶、成都へと自動車産業の集積も広がりつつある。

中国の自動車産業は、各メーカーの旺盛な増産投資計画を背景に、中長期的にはオートバイに続いて供給過剰に直面するリスクもないとは言い切れないが、当面はモータリゼーションの勃興を受けて力強い伸びを維持する公算が高い。中国自動車産業のけん引役を担うのは、米GM、独フォルクスワーゲンを核とした上海周辺、ホンダ、日産に続いてトヨタの進出が決まり日系主要3社が出揃う広東省などの沿海主要地域であろうが、重慶、成都も、日系メーカーや米フォードの進出や近年の投資環境の改善などがあいまって、内陸部を代表する自動車生産基地の１つとして今後一層の発展を遂げるチャンスはあろう。

成都、重慶への日系企業の進出時期は、本文中に採り上げた2社を含めて94～96年に集中している。92年春の鄧小平の南巡講話を契機に中国の対外開放が加速するなかで、日系企業の対中進出ブームが起こり、オートバイ（ホンダ、ヤマハ）、自動車（スズキ、いすゞ）、建設機械（コベルコ建機）等の企業が、一斉に成都・重慶の国有企業との合弁で現地生産に踏み切ったためである。しかし、2000年ごろから盛り上がりを見せている日系企業の対中投資ブームは、長江デルタを中心とする沿海部への集中傾向が顕著であり、これまでのところ内陸の成都、重慶は投資ブームから取り残された状況にあるように見える。西部地域に広がりを見せる自動車分野の集積が、日系企業を同地域に呼び込む誘因となり得るの

か、今後の行方が注目される。

（アジア調査部 香港駐在 重並朋生）

【参考文献】

関満博、西澤正樹「挑戦する中国内陸の産業」、2000 年
中国機械工業信息研究院編「中国機械工業年鑑 2002」、2002 年
中国交通運輸協会「中国交通年鑑 2003」、2003 年
中国社会科学院工業経済研究所「中国工業発展報告 2002」、2002 年
中国汽車工業協会、中国汽車技術研究中心編「中国汽車工業年鑑 2003」、2003 年
国家統計局城市社会経済調査総隊「中国城市経済年鑑 2002」、2002 年
各種新聞、各社ホームページ

【面談先】

政府関係機関：中国国際促進委員会成都市分会、成都市機械工業協会、重慶市対外貿易経済委員会、重慶市南岸区対外貿易経済委員会、重慶市渝北区人民政府
企業：寧江機床集団股份有限公司、四川都江機械有限責任公司、成都天興儀表股份有限公司、四川華屹科技発展有限公司、成都天興山田車用部品有限公司、重慶通盛機械工業有限公司、重慶長江依之密活塞工業有限公司