

**中国自動車部品業界の  
ミクロ市場調査報告書  
(上海発)**

2012年3月

日本貿易振興機構(ジェトロ)

本報告書に関する問い合わせ先：  
日本貿易振興機構（ジェトロ）  
機械・環境産業部 機械・環境産業企画課

〒107-6006 東京都港区赤坂1-12-32  
TEL: 03-3582-1673  
Email: TNA-Cdr@jetro.go.jp

**【免責条項】**

ジェトロは、本報告書の記載内容に関して生じた直接的、間接的、あるいは懲罰的損害および利益の喪失については、一切の責任を負いません。これは、たとえジェトロがかかる損害の可能性を知らされていても同様とします。

© JETRO 2012

本報告書の無断転載を禁ずる。

# 中国自動車部品業界のマイクロ市場調査報告書

<b>第1章 自動車部品業界市場競争構造分析</b>	<b>1</b>
1.1 企業構成および区域分布	1
1.1.1 企業数	1
1.1.2 企業形態	4
1.1.3 企業区域分布	4
1.2 自動車部品業界の企業競争力対比	8
1.2.1 上位100社との差	8
1.2.2 産業技術レベルの差	9
1.2.3 研究開発力の差	9
1.2.4 供給方式の差	9
1.3 自動車部品業界の市場集中度	10
1.4 自動車部品業界の企業合併・再編	11
<b>第2章 完成車メーカーと自動車部品メーカーの提携関係</b>	<b>14</b>
2.1 市場メカニズムを基礎とした従来型のモデル	14
2.2 提携を基礎とする下請モデル	15
2.3 二種モデルの融合	16
<b>第3章 2011～2013年自動車部品業界の発展動向</b>	<b>18</b>
3.1 中国自動車部品業界の発展に関わる要因	18
3.1.1 政策的要因	18
3.1.2 技術的要因	20
3.1.3 自動車部品業界の変革に関わる要因	20
3.1.4 価格的要因	21
3.2 中国自動車部品業界の発展方向	22
3.2.1 グローバル化	22
3.2.2 専門化、大規模化	23
3.2.3 技術のハイテク化	23
3.2.4 最適化	23
3.2.5 中国現地化	24
3.2.6 メーカー間の提携強化	24
3.3 2011～2013年における自動車部品業界の供給規模および輸出入規模	24
3.3.1 自動車部品供給規模	24
3.3.2 輸出入規模	25
3.3.2.1 輸入市場予測	25
3.3.2.2 輸出市場予測	26
<b>第4章 自動車部品市場主要企業市場調査</b>	<b>28</b>
4.1 万向集团公司	28
4.1.1 企業概要および自動車部品関係業務	28
4.1.2 グループの主な組織構造	29
4.1.3 傘下の中核企業売上状況	29

4.2	富奥汽車零部件有限公司	30
4.2.1	企業概要および自動車部品関係業務	30
4.2.2	グループの主要組織構造	32
4.2.2.1	主要子会社情況	32
4.2.3	中外合弁状況	33
4.2.4	売上状況	34
4.3	濰柴控股集团有限公司（濰柴集団）	34
4.3.1	企業概要および自動車部品関係業務	34
4.3.2	グループの主要組織構造	36
4.3.3	傘下の中核企業売上状況	37
4.4	華域汽車股份有限公司	37
4.4.1	企業概要および自動車部品関係業務	37
4.4.2	グループの主要組織構造	39
4.4.3	主要提携先状況	40
4.4.4	売上状況	41
4.5	陝西法士特汽車伝動集団有限責任公司	41
4.5.1	企業紹介および自動車部品関連業務	41
4.5.2	会社主要組織構造	43
4.5.3	売上状況	44

# 第1章 自動車部品業界市場競争構造分析

## 1.1 企業構成および区域分布

### 1.1.1 企業数

下の図1から、中国における自動車部品メーカー数は、2007年以降、年間10%以上の増加率を維持していることがわかる。自動車部品メーカー数は2010年末時点で1万1,583社、前年比10.65%の増加であり、ここ数年の勢いと比べると緩やかな増加となっている。

2007～2010年 中国自動車部品メーカー数および増加率

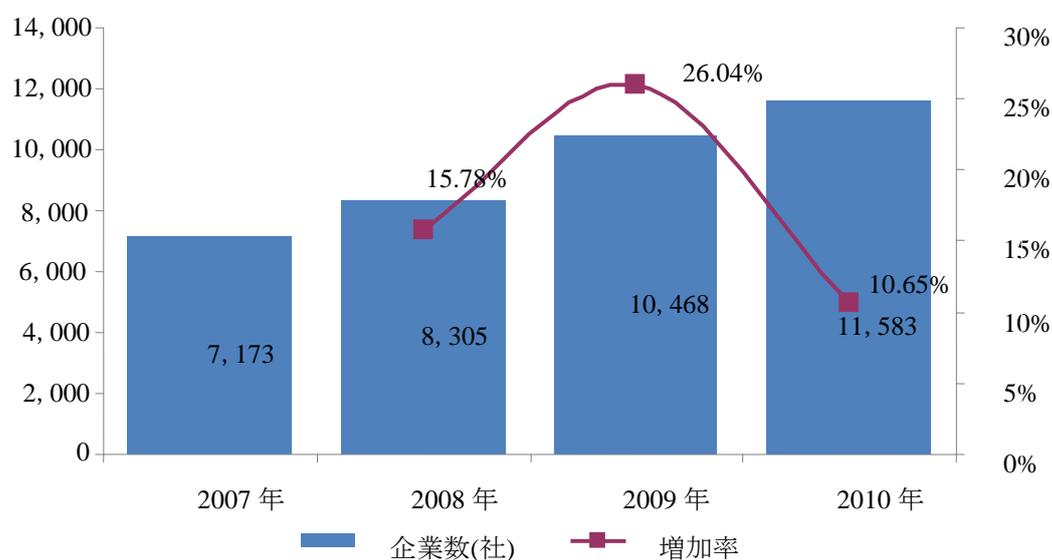


図1

出所：中国自動車工業協会

中国主要自動車部品メーカーの分布状況

部品システム	企業名称	企業所在地
ステアリング	上海采埃孚轉向機有限公司	上海
	一汽光洋轉向裝置有限公司	吉林
	TRW	上海
	韓国万都	—
	天津津豊汽車底盤部件有限公司	天津
ブレーキ (ABS)	上海汽車制動系統一有限公司	上海
	博世 (蘇州)	江蘇
	德爾福 (上海) 動力推進系統有限公司	上海
	万都制動器有限公司	河北
ブレーキ (ブレーキキャリパー)	上海汽車制動系統有限公司	上海
	蘆卡斯偉利達廊重制動器有限公司	河北
	万向制動器有限公司	浙江
	浙江亜太機電集團	浙江
	万都制動器有限公司	河北
	南京躍進制動系統有限公司	江蘇
	重慶紅宇制動器有限公司	重慶
	天津車轆有限公司	天津
内外装	延鋒偉世通汽車飾件系統有限公司	上海
	長春富奥-江森	吉林
	中国李爾	—
	常熟市汽車内飾件材料廠	江蘇
	長春蘭宝集團	吉林
電子 (EMS)	聯合汽車電子有限公司	上海
	德爾福 (北京、蘇州、上海)	—
	西門子 (長春、蕪湖)	—
	天津電裝電子有限公司	天津
	馬瑞利動力系統 (上海) 有限公司	上海

	摩托羅拉（天津、上海）	—
シャーシ	上海匯衆汽車制造有限公司	上海
	一汽-凱爾·海斯汽車底盤有限公司	吉林
	神龍汽車公司襄樊工廠	湖北
	長春塔奧金環汽車制品有限公司	吉林
ドライブ・シャフト	上海納鉄福伝動軸有限公司（SDS）	上海
	德爾福沙基諾凌雲伝動軸有限公司	河北
	NTN-裕隆動力機車（広州）有限公司	広東
	吉林北方捷凱伝動軸有限公司（JDS）	吉林
	杭州万向集団	浙江
懸架	上海匯衆薩克斯減振器有限公司	上海
	一汽東機工減振器有限公司	吉林
	北京蒙諾汽車振器有限公司	北京
	浙川汽車減振器廠	河南
空調システム	上海德爾福汽車空調系統有限公司	上海
	烟台首鋼電装有限公司	山東
	法雷奧汽車空調湖北有限公司	湖北
	上海貝洱熱系統有限公司	上海
空調コンプレッサー	上海易初通用機器有限公司	上海
	重慶建設圧縮机	重慶
	牡丹江富通空調機廠	黒龍江
	華達-杰克賽爾汽車空車有限公司	湖南
照明システム	上海小糸車灯有限公司	上海
	長春海拉車灯有限公司	吉林
	天津斯坦雷電器有限公司	天津
	湖北法雷奧車灯有限公司	湖北
	江蘇晨揚交通器材有限公司	江蘇
	江蘇常誠汽車部件有限公司	江蘇

表1

出所：上海彦陽投資諮詢有限公司データベース

### 1.1.2 企業形態

2010年における中国自動車部品メーカーを企業形態別に見ると、中国資本企業が8,923社(77.04%)、外資企業が1,969社(16.99%)と続き、香港マカオ台湾系企業は691社(5.97%)であることがわかる。また、中国資本企業のうち、民営企業が5,693社(49.15%)、国有企業が915社(7.90%)、民営と国有の混合企業が2,315社(19.99%)となっている。さらに、外資系企業のうち、全体の54.9%を外国独資企業が、45.1%を中外合弁企業がそれぞれ占めている。

2010年 中国自動車部品メーカーの企業形態

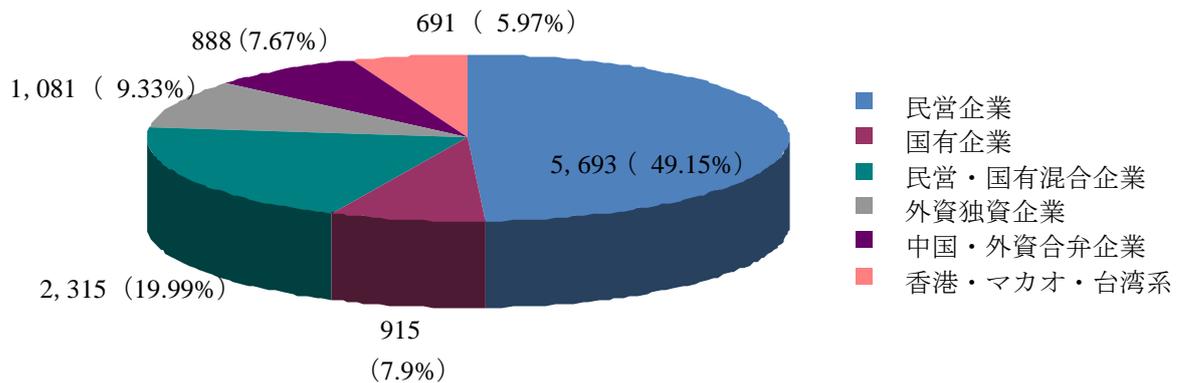


図2

出所：中国自動車工業協会

### 1.1.3 企業区域分布

世界の自動車産業の分布を見ると、自動車関連企業は一つの地域に集中する傾向にある。その主な理由は二つあると考えられる。まず、自動車産業が集中する地域には自動車部品製造の基盤や工業インフラが存在すること、あるいは当地域において大型の完成車メーカー進出計画があることである。次に、当地域には既にいくつかの完成車メーカーが存在しており、下請けとなる自動車部品メーカーにとっての見通しが明るいこと、即ち当地域内の完成車メーカーを主要販売先とすることが可能であり、周辺地区に進出しやすいことが挙げられる。

中国の自動車部品業界は、自動車市場の急激な成長に伴い順調に発展してきた。市場競争の原理と政府のバックアップ体制による相互作用の下、1990年代中盤以降、自動車部品産業としての企業群を形成するようになった。現在の中国は、東北、京津、西南、華中、長江デルタ、珠江デルタから成る六大自動車部品産業集中地域を形成している。例えば、長春は伝統的な部品産業地域の代表であり、上海は外資企業との合弁産業地域、珠江デルタおよび京津は日系・韓国系産業地域、浙江省玉環および江蘇省丹陽は民営部品産業地域といった特徴をそれぞれ有する。また、長春、上海、重慶、天津、アモイ、台州、武漢、蕪湖、合肥、広州、保定、柳州で構成される12の国家級自動車部品輸出基地が建設されている。

中国自動車部品メーカーの分布地域として集中度が高いのは長江デルタ地域と珠江デルタ地域であり、この二つの地域だけで全体の60%以上を占めている。

2010年 中国自動車部品メーカー地域別分布

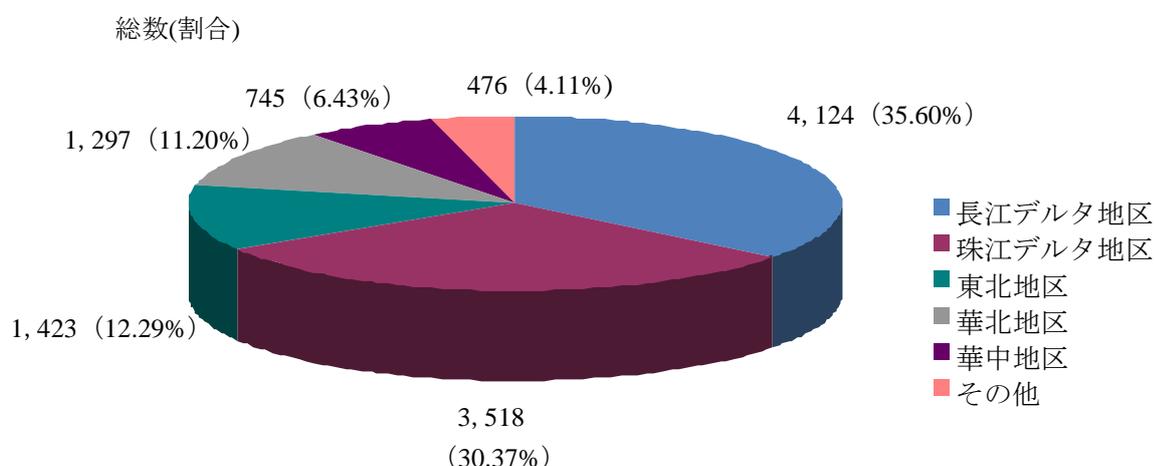


図3

出所：中国自動車工業協会

都市別で見ると、自動車部品メーカーは主に江蘇、上海、浙江、広東、山東などの省市に分布している。また、その他の地区の企業が全体の41.41%を占める。2008年、生産総額の上位10省市は、浙江省、江蘇省、広東省、上海市、山東省、湖北省、吉林省、天津市、重慶市、河南省である。この10の省市の2008年10カ月の生産総額で全体の76.74%を占め

る。この10省市のうち8省市は東部沿海地区に位置するのに対し、西部地区は長安汽車が牽引する重慶市の部品生産額が上位10位内に入るのみである。

### 2010年 中国自動車部品メーカー都市別分布

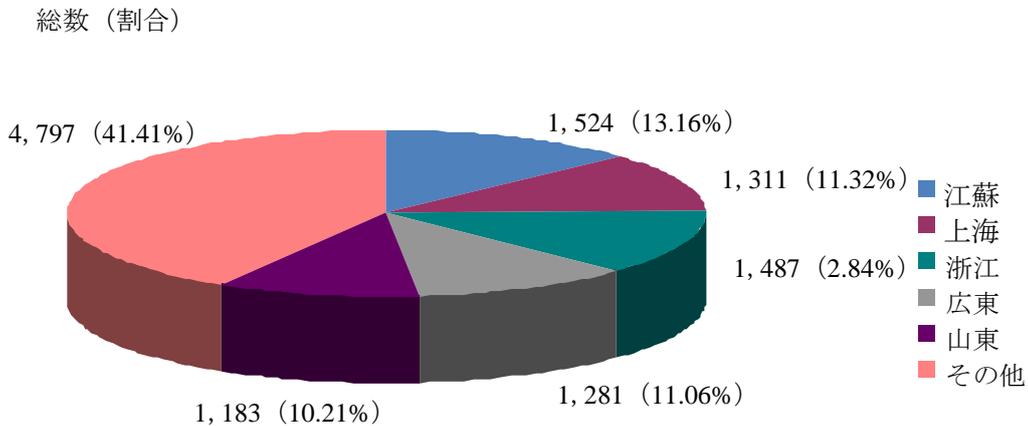


図4

出所：中国自動車工業協会

#### 1. 東北地区

東北地区は古くからの工業基地で、中国自動車業界の重要な拠点でもある。比較的早く工業が発展し、長春の一汽集団、ハルピンの哈飛汽車集団、沈陽の華晨汽車および金杯GM汽車公司などの代表的な大型完成車メーカーも集中している。また、これらの大型完成車メーカーを囲むように自動車部品メーカーの一群が形成されている。例を挙げると、富奥汽車零部件股份有限公司、長春一汽四環汽車股份有限公司、大陸汽車電子（長春）有限公司、天合汽車安全系統（長春）有限公司、長春一汽富維汽車零部件股份有限公司、長春江森自控汽車飾件系統有限公司、吉林東光集團有限公司、天合富奥汽車安全系統（長春）有限公司、西門子威迪欧汽车电子（長春）有限公司、一汽凱爾--海斯汽車底盤有限公司などの一定規模を有する企業である。

#### 2. 京津冀地区

京津冀地区は、北方最重要の経済の中心都市である北京と天津、およびこれら二つの都市を取巻く河北省の都市から成る。この地域には、北京吉普（Jeep）、北京奔馳（Mercedes-Benz）、北京現代、北汽福田、天津豊田、天津一汽、保定長城汽車などの企業

がある。これら完成車メーカーに部品供給する企業としては、北京現代摩比斯汽車零部件有限公司、天津一汽豐田發動機有限公司、戴卡輪轂制造有限公司、中信戴卡輪轂制造有限公司、中信戴卡輪轂制造股份有限公司、天津英泰汽車飾件有限公司、河北凌雲工業集团有限公司、天津電装電子有限公司、北京星宇車科技有限公司、万都（北京）汽車底盤系統有限公司などの企業がある。

### **3. 西南地区**

西南地区自動車産業の中心は重慶である。代表的な完成車メーカーには、長安集団、長安福特馬自達（Ford-Mazda）、長安鈴木、力帆汽車などがあり、またこの地区の部品メーカーには、柳州五菱汽聯合發展有限公司、柳州正菱集团有限公司、重慶紅宇精密工業有限公司、貴州貴航汽車零部件股份有限公司、重慶青山工業有限公司、成都新大地汽車有限公司、中国南方工業汽車股份有限公司、四川建安車橋分公司、重慶長安金陵汽車零部件有限公司、重慶平偉科技（集团）有限公司、綦江齒輪伝動有限公司などがある。

### **4. 華中地区**

華中地区は中国内陸部に位置し、当地域には、東風汽車、東風標致-雪铁龙（Citroen）、東風本田、長豐、南車集団、南方宇航、奇瑞、江淮などの完成車メーカーが集中し、当地域の部品メーカーには、広州昭和汽車零部件有限公司武漢分公司、河南省定角実業総公司、東風徳納車橋有限公司、東風車橋有限公司、東風実業有限公司、安陽市徳億車橋有限公司、河南省中原内配股份有限公司、武漢提愛思全興汽車零部件有限公司、林州市圓通鑄業有限公司、康奈可（広州）汽車科技有限公司襄樊分公司などがある。

### **5. 長江デルタ地区**

長江デルタ地区は、南京、鎮江、常州、無錫、上海などの都市を中心とし、中国自動車産業の産業リンクを形成している。その中の主な完成車メーカーには、上海大衆（Volkswagen AG）、上海通用（GM）、上海華普、吉利、南京依維柯などなどがある。代表的な部品メーカーには、万向集团公司、聯合汽車電子有限公司、上海匯衆汽車制造有限公司、延鋒偉世通汽車飾件系統有限公司、博世汽車部件（蘇州）有限公司、徳爾福派克電氣系統有限公司、博世汽車柴油系統股份有限公司、儀征汽車配件有限公司、江陰模塑集团

有限公司、江蘇摩比斯汽車零部件有限公司などがある。

## 6. 珠江デルタ地区

珠江デルタ地区は、改革開放後の中国において、経済が最も早く、最も発展した地区の一つである。当地区の急速な発展の背景には、広州本田、広州豊田、東風日産、BYDなど多くの完成車メーカーの存在がある。代表的な部品メーカーには、康奈可広州汽車科技有限公司、本田汽車零部件制造有限公司、広州櫻泰汽車飾件有限公司、広州提愛思汽車内飾系統有限公司、康奈可汽車（上海）有限公司花都分公司、惠州住潤電装有限公司、汕頭経済特区矢崎汽車部件有限公司、電装（広州南沙）有限公司、深圳市航盛電子股份有限公司、広州優尼衝圧有限公司などがある。

以上6大地区の自動車部品生産額および、自動車部品メーカー数は共に全国総数の80%以上を占める。

また、商務部の最新データによると、中国自動車部品シェアの大部分を外資企業が握っていることが明らかになっており、国産の自動車部品売上高は全体の20～25%に過ぎない。多くの外資系完成車メーカーが中国において合弁企業を設立するに従い、また産業リンクエージが拡大するにつれ、合弁企業が今後の中国自動車部品市場を牽引していくと考えられる。

## 1.2 自動車部品業界の企業競争力対比

四つの観点から国内外における自動車部品メーカーの競争力を分析する。

### 1.2.1 上位100社との差

『Automotive News』に掲載された世界自動車部品メーカーのデータによると、世界の自動車部品メーカー上位100社のうち、第1位にランキングされたのは米国徳爾福 (Delphi) であった。中国企業は上位100社に1社もランクされなかった。中国自動車部品産業における売上高（部品の販売およびアフターサービスを含む）2億元以上の自動車部品メーカーの総収入と世界ランク第100位の企業と比べても、なお大きな隔たりがあり、中国と世界の自動車部品産業レベルには、非常に大きな格差が存在することがわかる。

## 1.2.2 産業技術レベルの差

ハイテク技術を含む自動車電子部品の売上高を比較してみると、中国と世界の差はより顕著に表れる。統計によると、中国自動車部品メーカーの売上高上位5社のうち、最主力部品は乗用車懸架および後車軸周り製品であり、ユニバーサルジョイント、ドライブシャフト、ベアリングがこれに続き、さらに手動変速器、軽自動車用エンジン、乗用車用メーターパネルとハンドルと続く。これらの製品に使用される技術は1980年代のレベルであり、電子技術を含まないものである。

## 1.2.3 研究開発力の差

現在の研究開発能力および発展の傾向を見ると、中国と世界の自動車部品メーカー上位100社の差は非常に大きく、またその距離はさらに広がるばかりである。例えば、アメリカはヨーロッパ、日本に続く形で、ガソリン3リットル／走行距離100キロの自動車を開発することに成功したと同時に、運転スペースと安全性に関してもそのレベルを向上させている。また、燃料電池の研究開発において大きな成果を上げ、現在は実用化のレベルに達している。それに比べ、中国国内における最新の乗用車装備は1980年代中後期レベルに過ぎず、主要部品のほとんどを国産化できていない。エンジン部分の国産化率は25～60%程度であり、自動変速機に関しては0%である。他にも、前車軸周り部品20～60%、空調部品40%と依然、低水準にあると言わざるを得ない。自動車の電子・デジタル化および設計のマイコン化によって、従来の自動車産業技術の概念が変わりつつある現代においても、中国の自動車部品産業は全くこの流れに対応できておらず、研究開発力の立ち遅れが深刻な課題として浮き彫りになっている。

## 1.2.4 供給方式の差

自動車部品の供給方式は、世界的に見て、大きな変化を遂げるに至った。徳爾福 (Delphi)、博世 (Bosch)、維斯頓 (WISDOM) などは、従来の自動車部品生産・供給方式に対する画期的な挑戦を試みたが、これは自動車産業の革命とも言われた。即ち、モジュール化の構築および「*即装即到* (即時に組立て、即時に配送するの意)」と呼ばれるモデルを自動車産業全体に浸透させ、産業チェーンの運営効率の向上、コストの削減、市場競争力の強化といったプラスの影響を与えることに成功した。この生産・供給方式は自動車部品メー

カーと完成車メーカー間で広く採択されている。

中国国外における完成車メーカーと部品メーカーの関係は、市場経済の法則に則って進行していると言えるだろう。市場経済の法則とは、市場の最大化と利潤の最大化による両者の目標の一致を指し、このような前提の下では、比較的安価であること、標準的な技術を有すること、信頼に足る品質であること、一定基準以上のサービスを提供できることといった条件を満たしさえすれば、商談をまとめることは難しくない。しかし、中国の部品メーカーは、広大な国土に起因するエリア分散などの影響により、隷属的な地位に置かれているのが現状だ。各地域において大企業は、いずれも自社の部品供給企業群を有し、自動車部品メーカーの乱立現象に大きな変化は見られない。このような現在の完成車メーカーと部品メーカーの組織モデル下においては、地域や企業グループを超越した企業合併や再編成、規模の拡大やレベルの向上を論じたところで、ほとんど意味をなさない。この現状を解決しない限り、中国と世界との間で、自動車部品製造技術、製品コスト、製品品質およびサービスネットワークなどの面で、ますます格差が広がってしまうことが懸念される。

### 1.3 自動車部品業界の市場集中度

完成車メーカーの部品調達には、モジュール化、システム化の方向へと少しずつ進んでいる。部品メーカー間の提携関係が深まるにつれ、世界の自動車部品メーカーはピラミッド型の構造になりつつある。一流の完成車メーカーがサプライチェーンの全てを管理し、サプライチェーン間の提携もさらに一般的なものになることが予測されており、完成車メーカーの急速な成長に伴い、部品メーカーは千載一遇の発展のチャンスを迎えているとも考えられる。

現在、中国の自動車部品メーカー間における規模格差は大きく、産業集中度は低い傾向にある。中国工業経済連合会が公布したデータによると、中国本土における自動車部品メーカーのうち、年間売上高が10億米ドルを超える企業はわずか6社のみであり、年間売上高が5,000万米ドルを超える企業は、50社である。また、中国の自動車部品メーカーの75%以上が年間売上高1億元以下であり、1億元を超えるメーカーは150社程度、100万元以下のメーカーは2,000社以上に達する。生産コストの高騰と言った不安要素もあり、業界全体

の生産効率は低下の傾向にある。

中国の自動車部品業界は基本的に細かく分散しており、市場集中度が低いのが特徴である。統計対象1万社以上の部品メーカーのうち、大企業に属するメーカーは50社で、企業総数の0.48%である。この大企業50社の2010年における年間売上高は業界全体の17.69%を占め、2009年の17.5%をわずかに上回った。総合的に言うと、中国の自動車部品業界は、その市場集中度を高める必要がある。将来的に、中国自動車部品業界は、業界全体の発展のために産業の再編を加速させると同時に、企業の専門化および生産管理の水準を向上させる必要に迫られるだろう。

#### 1.4 自動車部品業界の企業合併・再編

中国の自動車部品メーカーは相対的に分散しており、多くのメーカーが自社の所在地域における完成車メーカーを対象に部品を供給している。これらのメーカーは、技術的な競争力に乏しく、また多くが地方（ローカル）企業のポジションから抜け出せずにいる。一部の比較的規模の大きなメーカーに限って言うと、製造品、生産量においては競合他社を出し抜けずにいるものの、品質と研究開発力において差別化を図ることに成功し、徐々に逆境から脱しつつある。しかし、差別化に成功しながら、その研究開発レベルがなかなか思うように向上していないという矛盾も多く見受けられる。また、大部分の小型部品メーカーは研究開発に投資する費用が非常に少なく、様々なジレンマを抱えている。

自動車部品製造業は国家の自動車産業全体の成否を左右する重要要素だが、現在の中国においては、完成車メーカーの順調ぶりに比べると、自動車部品業界は大変な苦境に立たされていると言わざるを得ない。部品メーカーの企業数は多いが、製品品質が総じて低く、輸出高は大幅に下落しており、国内市場も外資企業に包囲された状態にある。

中国の自動車部品業界は国家政策のサポート無くして成り立たないと言っても過言ではない。2010年9月6日に公布された『企業の合併再編促進に関する国务院意見』において、自動車業界は合併再編促進リストのトップに記載されている。当該『意見』の公布後、業界合併再編の具体的な細則に相当する『自動車企業合併再編促進の指導意見』が公布され、中国国家が自動車業界全体にかかる意気込みが、見て取れる。

完成車メーカーの合併再編に比べ、自動車部品メーカーの合併再編は、企業規模の拡大や技術の向上に対してより重要な意味を有すると言える。自動車産業チェーンに大規模な部品メーカーが現れなければ、コストの低減化や品質の向上は難しく、業界全体の発展が困難となるからである。

合併再編により、一部の大企業は迅速な資本獲得が可能となり、短期間で低コスト化、グループ化を達成することができると考えられる。また、合併相手が有するネットワーク、情報、技術、地理的メリットなどの有利な条件を引継ぎ、自動車部品業界からすれば、現状のネックとなっている研究開発力の低さを合併再編によってある程度解消することが可能であり、技術の集約によって、海外メーカーに対抗し得るコア技術を手に入れることも考えられる。これらがスムーズに達成されれば、市場競争における劣勢を一気に挽回することも不可能ではないだろう。

さらに、世界の完成車メーカーが続々と部品の仕入体制を変革している中で、世界規模での部品の生産と供給は、多数の自動車部品メーカーからの供給を小規模システムによる供給へと変化させ、一つ一つの部品はモジュール化の方向へ進んでいる。完成車メーカーによる部品仕入システムの変革は、自動車部品メーカーに絶えず適応することを要求し、生産能力の拡大のみならず、製品開発能力、システム開発、システム供給、および、開発サイクルの短縮や廉価で高品質な製品の提供まで要求している。この変革により、全世界の自動車部品業界の合併再編が促進されている。

### 2009～2011年 自動車部品メーカー再編状況概観

時期	プロジェクト名称	概況
2009年2月	潍柴動力股份有限公司によるフランスエンジンメーカー波文 (Bowen) の買収	
2009年	万向集団によるアメリカ環球控制系统会社の買収	
2009年	潍柴動力、山東工程機械および山東汽車集団の3社合併により山東重工設立	

2009年11月2日	北京京西重工有限公司による徳爾福 (Delphi) 事業の買収	京西重工が徳爾福 (Delphi) のダンパーおよびブレーキ事業を買収。買収総額約9,000万米ドル。
2010年1月15日	吉利控股集团と蘭州市政府による蘭州生産基地の建設	政府と企業の連携により乗用車・部品の製造と自動車工学研究を一体とする産業基地計画。
2010年6月30日	鄭州建設汽車零部件産業基地	河南中牟県と中国汽車零部件工業会社の共同出資による中国汽車零部件 (鄭州) の産業拠点設立計画。5年以内に中国最大の自動車部品産業基地とする予定。
2010年7月12日	北京太平洋世紀汽車系統有限公司とアメリカGMが正式署名に合意。	GM傘下の部品事業、耐克斯特 (Nexteer) の株式100%および関連資産 (知的財産権を含む) を買収。買収総額4億米ドル以上。
2011年4月8日	中航工業汽車および北京亦庄国際による耐世特汽車系統公司買収。中国本部を北京経済技術開発区に設置。	中国自動車部品業界史上最大の合併買収。中米間最大の合併買収でもある。また、中国に自動車部品メーカーが主要部品システムでトップレベルの技術、製品、ユーザー、成熟した人材と管理チームを有し、産業規模、技術水準においても上位にあることを示した。

表2

出所：上海彦陽投資諮詢有限公司データベース

## 第2章 完成車メーカーと自動車部品メーカーの提携関係

中国自動車部品業界の組織構造は、以下のいくつかの段階を経て発展した。まず、部品メーカーは完成車メーカーに関連した企業として、各自の上階に位置する完成車メーカーのみを対象として製品を供給してきた。そこから次第にそのメーカーから独立する形で、計画的に他の完成車メーカーへも部品の供給を行うようになった。その後、部品メーカーは完成車メーカーと共に発展し、自らの独立した市場を有するようになり、一部の部品メーカーは完成車メーカーの発展段階を先取りするまでになった。現在、中国国内の完成車メーカーと自動車部品メーカーの提携関係は主に二つの基本モデルに分けることができる。一つは、市場メカニズムを基礎とした従来型のモデルで、大量生産方式に適した提携方式であり、GM、フォルクスワーゲンなどの欧米企業に代表されるモデルである。もう一つは、提携を基礎とした下請モデルである。トヨタ自動車、現代自動車など日韓企業に代表されるモデルがこれに該当する。

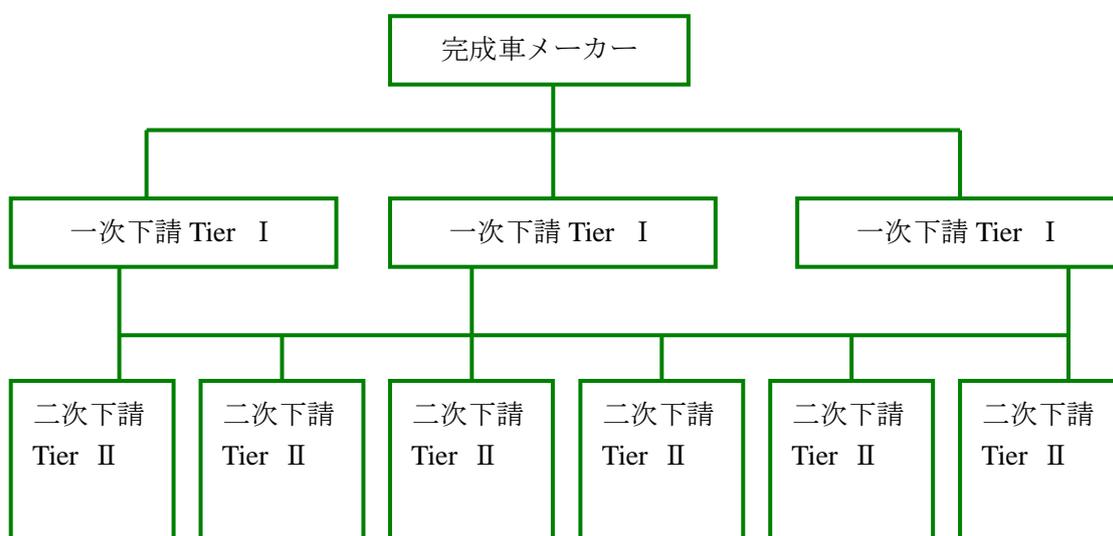
### 2.1 市場メカニズムを基礎とした従来型のモデル

市場メカニズムとは市場競争によって価格が決定される経済のメカニズムである。このモデルは、市場の需要と供給、価格、競争、リスクなどの要因間の相互関係および相互作用により形成される。完成車メーカーと部品メーカーは、提携関係にあるが、その利益は異なる。完成車メーカーは提携先企業を選ぶ際、主に価格、品質、納品時間が保証されることを考慮する。完成車メーカーは通常、入札形式を採用し、ある部品メーカーを提携先に決定する。自動車の市場競争に直面している完成車メーカーは、競争のプレッシャーを提携先に転嫁するため、提携先企業に製品価格の引下げを迫ることもある。部品メーカーは競争による赤字入札に応じた後、一社あるいは数社で値上げをする傾向にある。完成車メーカーは一般に、同時にいくつかの提携部品メーカーを選択し同一部品を供給させる。部品メーカーは受注競争で優位に立つため、完成車メーカーの要求に応え、在庫を拡大せざるを得ない。このため、部品コストの上昇を招き、最終的に部品価格の上昇として反映されている。

一般にこのモデルでは、完成車メーカーと提携先の部品メーカーは資産上、各自独立している。企業間の利益関係は市場のメカニズムを通じて調整される。通常、完成車メーカ

一は部品メーカーに直接投資をしない。また部品メーカーに社員を派遣し、技術指導することもない。ただ、品質テストと品質証明を通じて部品の品質を保証するだけである。部品メーカーはほとんどの場合、契約によって関係を維持し、商業利益を重視し、親密なパートナーの関係を築くことはない。

日増しに世界的な市場競争が激化する中、自動車部品の製造工程や品質、コストは絶え間なく改善され、製品の開発サイクルはますます短くなっている。これらの要素は従来の自動車製造の構図に変革をもたらした。市場メカニズムを基礎とした従来型モデルの部品供給体系は下図のとおりである。



## 2.2 提携を基礎とする下請モデル

企業の数が多く、規模もさまざまな部品メーカーと完成車メーカーによる多層的な請負体制の下、機器などの組立部品、簡単な加工組立部品と単純加工部品というように、部品メーカーを一次部品メーカー、二次部品メーカーおよび三次部品メーカーとに分け、階層順に下請を行い、最終的に完成車メーカーの車両製造に集中する。提携企業が垂直に、多層に積み重なるピラミッド型を形成し、提携を基礎とした分業請負モデルである。

部品メーカーは完成車メーカーのサプライチェーンに入ると長期安定的な発注を受けられる。各大手完成車メーカーも部品メーカーの長期安定的な部品供給を保持することを望み、いったん供給関係が形成されると強い安定性を有する。完成車メーカーは積極的に部品メーカーの成長発展にかかわり、強力にサポートもする。

当モデルの主な特徴は以下のとおりである。

- A) 完成車メーカーと部品メーカーの安定的および緊密な関係。多数の部品メーカー、特に一次下請企業と特定の完成車メーカーは長期安定的な関係を維持している。供給関係が形成されると、強い安定性を有し「グループ化」が生じる。
- B) 完成車メーカーの提携企業発展に対する強力なサポート。完成車メーカーは積極的に提携企業の発展に協力する。これは、完成車メーカーと提携企業の安定および継続的な協力関係という基礎の上に成り立つ。
- C) 部品メーカー間の競争形式。形式1：部品メーカーと少数の長期安定的な競争相手は潜在的あるいは実際に受注競争を行う。形式2：詳細な設計図による入札を行い、主に入札価格を基準とし、いくつかの部品メーカーに発注する。

この提携モデルは日本企業では比較的成熟している。たとえば、日本の完成車メーカーは設計図確定の前に、いわゆる「開発設計コンテスト」を行い提携企業を競争させる。

北京、天津、広州などの日系完成車メーカーの生産拠点では、日系資本の部品メーカーが比較的集中している。デンソーの中国での投資状況がこの事を裏付けている。日本最大の自動車部品メーカーである日本デンソーは、1994年煙台に最初の合弁企業を設立し、10年余りの事業開拓を経て、現在国内に生産会社、販売会社および技術センターなど合計24の関連企業を設立しており、販売およびアフターサービスと生産供給体制を築いている。その後相次ぎ、北京、天津、広州などの15の企業に投資している。デンソーはホンダなどの日系完成車メーカーに空調、計器、電機部品などの自動車部品を供給している。

## 2.3 二種モデルの融合

以上二種モデルの特徴の分析から、それぞれに長所と短所があることがわかる。このため、両モデルを有効に融合し、それぞれの長所を生かし短所を補うことが各完成車メーカーおよび部品メーカーが思考し模索している問題点である。

市場メカニズムを基礎とする伝統的モデルは、企業間の競争性を保つとともに、戦略的な提携関係や相互持株による提携を進行させている。また、提携を基礎とする下請モデルは、提携の利点を留めると同時に、競争的な要素を取り入れている。2社しか供給できな

い部品であっても「開発選抜」などの方法を通じ、有効な企業間競争を保っている。各部品生産体系間で相互に製品を供給できるネットワークを形成し、これはまた、競争レベルの向上にも役立っている。組織の相互関係は、提携しながら競争を保つ方向へと動いている。組織効率を高め、各モデルの長所を生かしつつ、サプライチェーン全体の競争力を高める方向へと転換している。

中国の部品産業は自動車産業の発展に伴い発展してきた。その歴史的ルーツは中国企業の伝統でもある「企業の業務は“大きく、多くのものを”」という方針にある。これにより、中国の部品メーカーと完成車メーカーは非常に緊密な関係を生み出した。中国部品メーカーの形態には以下のものがある。第1は、部品メーカーは完成車メーカー下部の工場あるいは系列会社という形態である。部品メーカーは完成車メーカーを構成する一部分であって、独立の経営主体ではない。第2は、部品メーカーは完成車メーカー全額出資の子会社という形態である。部品メーカーは完成車メーカーの100%子会社で、独立した経営主体を持ち、生産される製品は親会社の完成車メーカーに供給されるが、一部外部へも販売する。第3は、部品メーカーは完成車メーカー傘下の合弁子会社という形態である。この場合、部品メーカーは完成車メーカーと外資系完成車メーカーあるいは外資系部品メーカーまたは国内企業などと合弁して設立される。主に完成車メーカーが新しくリリースする新型車の需要に応じるため設立され、生産する製品は比較的単一的である。製品は親会社の完成車メーカーに供されるほか、一部外部へも販売する。第4は、独立の部品メーカーである。完成車メーカーと持株の関係もなく、国内および外資系の部品メーカーも含む。

ここ数十年の発展を経て、中国の自動車部品業界は、完成車メーカーとの緊密な関係を核としたアーチェリーの的のような同心円状の構造を形成している。この構造では、的の中心は完成車メーカーであり、中心から外に向かって順に、第1の環が中核部品メーカーである。この中核部品メーカーは、一般に完成車メーカー直属の専用工場と全額出資子会社で構成される。第2の環は中堅の部品メーカーで、これらは比較的独立した法人資格を有する。生産活動は完成車メーカーの指示によって行われる。完成車メーカーは資本参加しているのが一般的で、株式保有によって中堅部品メーカーの管理を行う。第3の環は提携企業である。完成車メーカーと提携企業の間には、製品調達と供給の契約関係があり、一般に毎年年初に両者の間で計画を決定し、その計画に従い契約執行する。また部品メ

メーカーの所在地も完成車メーカーを囲むように分布している。例えば、上海および周辺地区の自動車部品メーカーは主に上海大衆、GMに対し部品を供給し、吉林などの地区では主に一汽に部品を供給している。

現在中国自動車部品産業が直面している問題の一つに、部品メーカーの業務範囲が重複し、専門分野への集中度が低く、分業の境界線が曖昧で、合理的な分業の産業構造が無いことが挙げられる。また、上流と下流の企業は、協力し合い互いに得るという意識に欠け、しっかりとしたサプライチェーンを築けずにいる。中国の完成車メーカーと部品メーカーは企業の提携関係について、国外の成功例の吸収を強化する必要がある。グループ内で部品調達する従来のモデルから脱し、中国完成車メーカーおよび部品メーカーが共にウィンウィンとなり、各社の強みが発揮され、サプライチェーン全体の競争力が向上するモデルが必要である。

## 第3章 2011～2013年自動車部品業界の発展動向

### 3.1 中国自動車部品業界の発展に関わる要因

#### 3.1.1 政策的要因

中国は、2006年7月1日より、世界貿易機構（WTO）加盟後の公約に従い、輸入車および自動車部品に対する関税の最終調整を実施した。これに伴い、自動車ボディ、シャーシ、小・中型排気量エンジンなどの自動車部品の輸入税率は、これ以前の13.8～16.4%から10%に引き下げられ、史上最低値となった。

関税の調整によって、自動車部品業界に多くのチャンスがもたらされたと同時に、試練の時期を迎えることにもなった。関税の調整は、外国企業がこぞって中国市場へ進出するきっかけとなり、進出初期の外国企業、特に一流企業（大手自動車部品グループ）は、外国企業の中国進出モデルを確立した。国際市場競争が日増しに激しくなるにつれ、また中国市場がさらに開放されるに従って、今後数年間にわたって、さらに多くの外資系中小部品メーカーが中国市場に進出することが予測される。中小の部品メーカーと大手企業とが

異なる点は、中小企業は企業の連合体を形成して中国市場へ参入することにある。関税の調整はあくまできっかけに過ぎず、中国の自動車部品市場は全面的に国際的な自動車産業の進出を受け入れ、産業全体の技術力、生産力、運営力、ブランド力、販売力などはさらに多元化されると思われる。

2009年3月20日に公布された「自動車産業調整と振興のガイドライン」に伴う政策によって、自動車産業の自主開発能力の形成が強化され、中国の自動車部品産業全体のレベルと自主開発能力の向上が促された。中国自動車部品メーカーの技術レベルおよび開発能力は完成車メーカーの成長スピードに大きく後れを取っており、当該「ガイドライン」は、自動車部品業界の発展を促進するにあたっての最適な政策であったとの見方が強い。

2010年5月31日に国家発展改革委員会などが発表した文書によると、中国は自動車エンジン、ギアボックス、発電機などのリサイクルに重点を置き、自動車部品リサイクルの試験範囲をドライブシャフト、オイルポンプ、ウォーターポンプなどにまで拡大する指針が打ち出された。また、建設機械、工作機械などのリサイクル、大型の廃棄タイヤのリフォームを推進し、これを自動車部品産業の基準とし、発展の方向性を示した。

2011年4月には、「エコカーおよび新エネルギー自動車産業ガイドライン（2011～2020年）」が国務院に提出された。同「ガイドライン」において、2015年までに、エコカーと新エネルギー車の基幹部品を発展させることが目標とされている。また、電機、電池などのコア部品分野で3～5社の基幹部品メーカーの育成に注力し、産業集中度を60%以上にするとしている。

政府が既に推し進めている新エネルギー車の購入促進政策の後、当面の課題として挙げられているのが、新エネルギー自動車の技術体系の完備と新車の発表である。その内容は、新エネルギー自動車の充電スタンド建設のガイドラインおよび政策、新エネルギー自動車部品開発の支持政策などである。「エコカーおよび新エネルギー自動車産業ガイドライン」に伴う一連の政策は新エネルギー自動車の部品メーカーに商機をもたらし、さらに多くの自動車部品メーカーが新エネルギー自動車部品へ参入するきっかけを作った。新エネルギー自動車部品産業は、近い将来、自動車部品産業の重要な基礎を担うことが期待されている。

### 3.1.2 技術的要因

自動車市場の急速な発展による恩恵を受け、中国国内の自動車部品産業が一定のスピードで成長し続けていることは事実である。しかし、産業規模の急速な拡大に伴って企業数が急増し、輸出額が毎年増加しているとは言っても、中国の自動車部品産業の構造自体は依然脆弱である。自らのコア技術とブランドを持たず、基幹部品のシェアの大部分を外資に占められているのが現状である。中国本土の自動車部品産業構造は脆く、小さく、分散しており、廉価な労働力と資源コストによって市場競争力を保っているに過ぎない。

ここ数年間、自動車部品業界における中外合弁企業は、燃料噴射装置（上海聯合電子、北京万源德爾福）、自動変速機（東風本田）、高圧オイルポンプ（無錫威孚）、ABS（上海汽車制動系統公司）、排気浄化システム（大連華德吉萊特排気系統公司）などをはじめとする多くの先端技術を取り入れる動きを見せた。しかし、これらのハイテク技術製品のコア技術は外国企業の手中にあり、製品によっては外資側が中国独資企業にOEM生産を委託しているケースはあるものの、合弁企業において生産技術と製品開発を押さえているのは外資側である。

また、国産技術が比較的使われている部品、例えば、ABS、エアバッグ、燃料噴射装置、自動変速機などは、毎年大量に輸入されている。輸出面では、中国製部品、特に末端部品が大量に輸出されている。海外メーカーは中国への技術流出に対する明確な対策を打っているのに対し、中国側は外国の技術流入に対する規定や基準をまだ整備している段階にある。

第12次5カ年計画においては、国民経済発展における重点産業の一つとして自動車産業が挙げられている。自動車部品産業の発展は自動車産業全体の発展にも影響するため、研究開発への投資拡大、製品開発力の向上、そして自動車部品コア技術の掌握など、同計画に挙げられている自動車部品業界発展のための重要なトピックは少なくない。

### 3.1.3 自動車部品業界の変革に関わる要因

自動車部品業界は自動車業界の変革に伴い大きく変化している。具体的には下記の通りである。

第1は、絶え間ない車種のモデルチェンジにより、自動車製造技術レベルが向上していることである。沈陽華晨はBMWの技術を、東風集団はプジョー307の技術をそれぞれ取り入れており、こういった積極的な高度技術の組み込みは、必ず部品製造技術レベルの向上を促進するであろう。

第2は、省エネ製品が注目を集めるようになったことである。国内の自動車保有者数の増加、ガソリン価格の高騰に伴い、中国でも自動車の低燃費化が話題に上り始めている。このため、省エネ部品が今後さらに注目を集めるアイテムになることは間違いない。また、新エネルギー自動車の普及推進政策によるサポートが、自動車部品業界全体に新たな利潤をもたらすことが予測される。

第3は、中国国内の自動車部品メーカー数が過多である現状が、5年以内にある程度改善される可能性があることである。業界内の競争激化によって、最終的には末端の部品メーカーの合併あるいは淘汰が促進されると考えられ、完成車メーカーへの部品供給のモジュール化・システム化によって部品メーカー間の提携関係が密になるなど、国際的な自動車部品供給システムに変革が見られるなど、部品業界の産業集中度は間違いなく向上する傾向にある。これを裏付けるデータとして、2011年6月時点の自動車部品メーカー数が、2010年末の1万社余りから8,000社余りへ減少していることなどが挙げられる。

#### 3.1.4 価格的要因

市場価格の変動は、一般的に、市場の自動調整作用によるものと国家によるマクロ調整によって導かれるものがあると言われる。この両者の結合によって、いわゆる市場価格が形成される。現在、中国における自動車市場価格に関する明確な法律制度は存在しない。これは、中国自動車部品市場がまだ発展段階にあり、多くの面で法的整備が進んでいないということの意味する。しかし、自動車の販売管理に関しては既に明確な規定が存在する。2011年4月1日より施行された「自動車ブランド販売管理実施方法」はその一例である。この規定によると、自動車ディーラーは販売権のみを取得し、独断で自動車販売価格を引き下げることができないとされており、これには自動車部品も含まれる。また、完成車メーカーの専売店は必ずしもメーカー直営の4S店である必要はないことが明記されており、さらに、自動車販売業者が有する現存の販売代理権は2011年10月1日までとし、販売業者に

対して非法人支店の設立や新たな自動車販売代理権を得ることなどを要求している。近い将来、他の政策や法律によって自動車部品市場が管理されることは間違いない。企業側からすると、上述の「実施方法」によるモデルが市場に浸透することで、各完成車メーカーの自動車を販売する業者が増加し、ディーラーによるサービスメニューの豊富化、消費者クレームなどのフィードバックが容易になり、製品の価格競争力の向上につながるといった側面もある。

## 3.2 中国自動車部品業界の発展方向

中国自動車業界の急速な発展に伴い、自動車部品メーカーも今後数年で力を付けていくと考えられるが、その中でも、アフターサービス市場は主要な発展分野となる。国家統計局の統計によると、2010年の中国自動車部品の売上高は前年比44%増で、その増加率は自動車の売上高の増加率よりも高い数値となっている。これには、アフターサービス市場の大幅な需要拡大も関係しており、自動車部品メーカーの売上に貢献したことは間違いない。2010年のアフターサービスによる売上高は2,240億元に達し、2014年には6,520億元まで増加する見通しである。

自動車部品販売とアフターサービスの利益率は非常に高く、2009年から、中国自動車部品メーカーの利益は世界のトップに位置し、2010年の利益率は10%と、完成車メーカーの利益率7.6%を上回った。また、完成車販売業態との比較を例に挙げると、2010年における完成車（新車）販売の粗利益率はわずか5.8%だったのに対し、アフターサービスの粗利益率は48.9%に達した。

中国自動車産業のさらなる発展のためには、グローバル規模で動いている自動車部品産業の発展軌道に乗り、海外の自動車部品産業の成熟化スキームを参考としつつ、中国自動車部品メーカーが海外への展開を図ると共に、国際的な自動車グループと連携することが必要になってくると思われる。

### 3.2.1 グローバル化

経済のグローバル化は、科学技術の発展を原動力とし、情報化されたネットワークをプラットフォームに展開されており、グローバル企業の動きを媒体に、地球規模での産業構

造の調整が行われている。自国のものに頼っていた資源は、世界中へ再配置されつつあり、グローバル企業が率先して世界中にある資源を利用し、投資、開発、生産、仕入、および販売の最適化を実現してきた。自動車産業も例外ではなく、自動車部品業界のグローバル化は、仕入、生産、研究開発、サービスなど多くの分野に及んでおり、部品調達のグローバル化、生産のアウトソーシング化、共同開発研究のグローバル化、アフターサービスのネットワーク化などに表れている。

### **3.2.2 専門化、大規模化**

経済のグローバル化は自動車部品産業の発展に大きな影響を与えた。完成車メーカーと部品メーカーの関係は年々変化しており、部品産業を取り巻く環境には二つの大きな変化が起こった。まず、部品メーカーが世界中に拠点を持つようになり、企業総数が大幅に減少すると同時に、グローバルなグループ企業がますます増えていることが挙げられる。次に、労働集約型産業はコストの安い地域に移転し、グローバル企業がピラミッド型の供給体制を形成していることが挙げられる。その結果、自動車部品産業の資源配置は再編成され、部品調達範囲は拡大した。これにより、部品産業の経済規模が大きく引き上げられ、コストの低減化、部品メーカーの技術水準と製品開発力の向上につながると考えられる。

### **3.2.3 技術のハイテク化**

世界の大手自動車部品メーカーは、宇宙航空技術、電子技術、情報技術を自動車部品に応用している。安全、省エネ、エコロジー技術は広汎に応用することが可能で、ハイテク技術の応用は自動車の動力性、経済性、信頼性、快適性を高め、自動化、知能化、電子化、情報化を加速させた。特に電子情報技術はハイテク技術の代表であり、自動車部品のみならず、開発設計、試作、生産、テスト、およびアフターサービスへも応用される。

### **3.2.4 最適化**

完成車メーカーによる生産の最適化、ジャストインタイムの部品供給とサービス、ゼロ在庫の要求は自動車部品メーカーに製品の設計開発、製造テスト、品質保証、部品供給および市場サービスの責任を負わせ、自身の正確な市場に置けるポジショニング、システム化設計の実行、モジュール化部品供給により各分野の無駄を省き、企業の競争力を高める

ことにつながる。

### 3.2.5 中国現地化

新興市場の有する大きな潜在力と低コストを求め、グローバル企業は世界戦略を進めると同時に、積極的に中国現地化を進めている。現地の資源を利用し、現地の消費者のニーズに合った車種と自動車部品を生産し、同時にマーケティングと金融サービスを提供している。現地化による競争力の獲得により、現地ユーザーおよびマーケットへの密着を実現することが可能であることから、チャイナリスクを懸念した現地化躊躇の動きも見られる中、13億という巨大なマーケットを見据えた現地化の動きは、今後しばらくは勢いを失わないと考えられる。

### 3.2.6 メーカー間の提携強化

先進諸国における自動車業界の発展動向から見ると、日本の完成車メーカーと自動車部品メーカー間の戦略的提携関係は参考に値する。中国の自動車部品メーカーは戦略的に自己を見据え、完成車メーカーとのパートナーシップを構築すべきである。完成車メーカーはさらに自己の経営理念を変化させ、積極的に部品メーカーとの関係を調整すべきである。協力関係を築いてこそ市場競争力を高めることができる。

## 3.3 2011～2013年における自動車部品業界の供給規模および輸出入規模

### 3.3.1 自動車部品供給規模

現在の国際経済と国内産業の発展状況から、中国の自動車製造量は年間12%以上の高水準で推移することが予測されている。現在、中国の自動車産業全体のうち、自動車部品産業が占める割合は約35%であり、先進諸国の約70%と比べるとその差は大きい。2013年には45%以上に上昇すると思われる。さらに、自動車産業政策による市場調整の影響を考慮すると、2011～2013年の中国自動車部品産業の生産高は18%以上の増加が予測される。具体的には下図の通りである。

2011～2013年 自動車部品供給規模予測

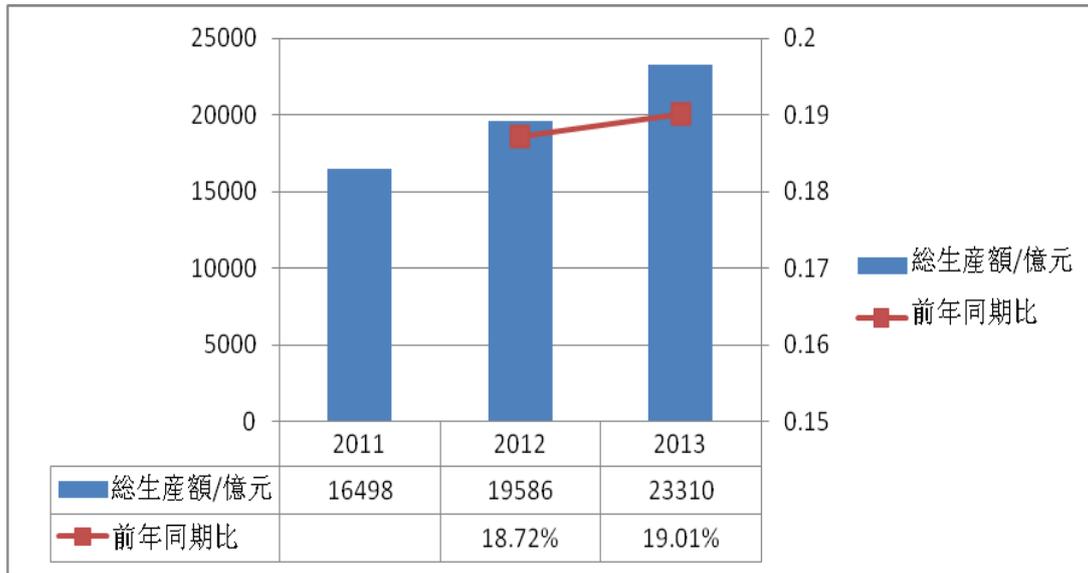


図5

出所：上海彦陽投資諮詢有限公司データベース

### 3.3.2 輸出入規模

#### 3.3.2.1 輸入市場予測

自動車部品の輸入市場に影響を与える多くの要因のうち、いくつかのキーポイントとなる要因が輸入市場の発展に強く作用すると考えられる。

まず、輸入市場の拡大を分析すると、第1に挙げられるのが人民元為替の上昇による影響である。人民元為替の上昇は輸入自動車のコストを下げるが、必ずしも輸入自動車の価格が下がるとは限らない。しかし、市場の不況や、競争による過酷な状況においては、人民元為替の上昇は輸入自動車価格を引き下げる要因になり得ると考えられ、輸入自動車価格が下がれば、輸入自動車市場の規模拡大に一定の影響を与える可能性がある。第2に、多くの完成車メーカーが中国市場に進出し、投資規模を拡大させることで、特にハイテク製品、高付加価値製品の輸入量が増加することが挙げられる。

また、自動車販売量の急激な増加がもたらす大量生産への移行は部品生産のコストを下げ、同時に技術の進歩に伴い、輸入部品が徐々に中国国産部品に切り替わっていくことが考えられる。部品の国産化もまた部品生産コストを下げる要因となり、輸入量は減少する

方向にある。

消費面を分析すると、1級都市においては自動車市場の飽和度が高くなっているものの、2、3級都市では、消費者全体による自動車購入熱が高まっており、中でも、農村地区においてはローエンド～ミドルエンドクラスの自動車が占める割合が高く、自動車部品生産もこのクラスが主流である。ゆえに、ハイクラス部品が短期間のうちに農村市場で多額の利益を得ることは無いだろう。

2011～2013年にかけて、中国における自動車部品の輸入量は20%前後の成長率を維持すると予測される。具体的な予測は下図の通りである。

2011～2013年 中国自動車部品輸入規模予測

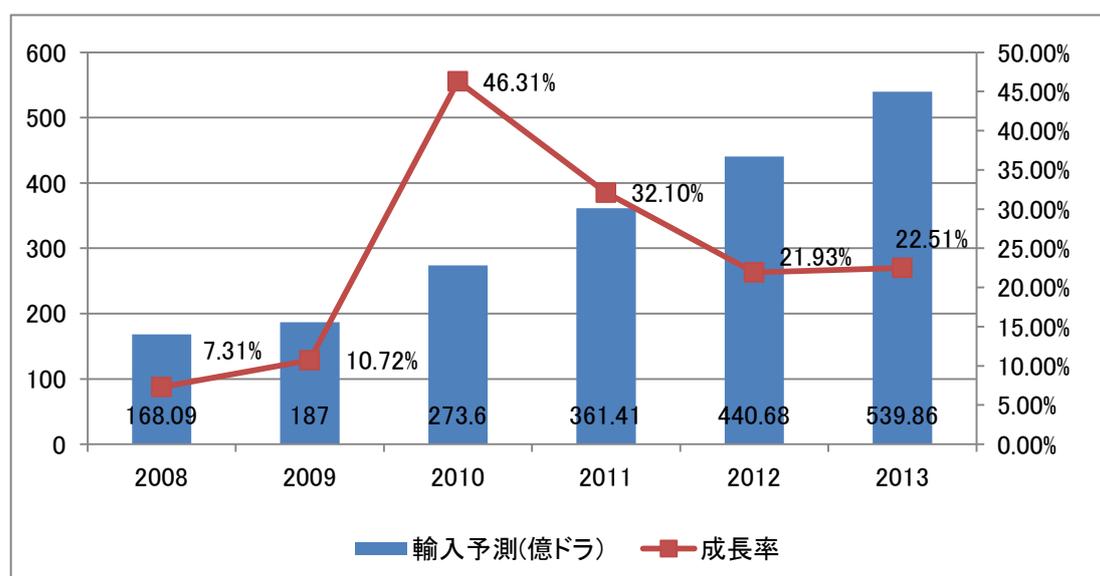


図6

出所：上海彦陽投資諮詢有限公司データベース

### 3.3.2.2 輸出市場予測

輸出市場の回復と成長は、中国自動車産業の均衡と持続的な発展に対して重要な意味を持つ。過去数年、中国の自動車輸出台数は毎年50%近くの成長を続け、自動車消費量の10%以上を占める自動車産業の重要な位置を占めてきた。しかし、2008年下半年以降、世界的金融危機の影響を受け、輸出市場は低迷し続け、中国国内の旺盛な需要との対比が鮮明になっている。

商務部、発展改革委員会、工信部、財政部、税関および質検総局により公布された『中国自動車製品輸出の健全発展持続促進に関する意見』は、今後10年における中国自動車輸出の発展目標と輸出構造の調整と変革について言及している。同「意見」の中で、2015年までに、輸出は850億米ドル、年間成長率約20%を達成し、2020年には世界の自動車製品貿易総額の10%占有を実現するという目標を掲げている。さらに、輸出品は、機械類から電機、電子部品へとシフトし、部品輸出市場はアフターサービスと修理メンテナンスを主として、グローバル企業のサプライチェーンに入ることを推進している。

2011～2013年にかけて、中国における自動車部品の輸出量は18%以上の成長率を維持する見通しである。具体的な予測は下図のとおりである。

2011～2013年 中国自動車部品輸出規模予測

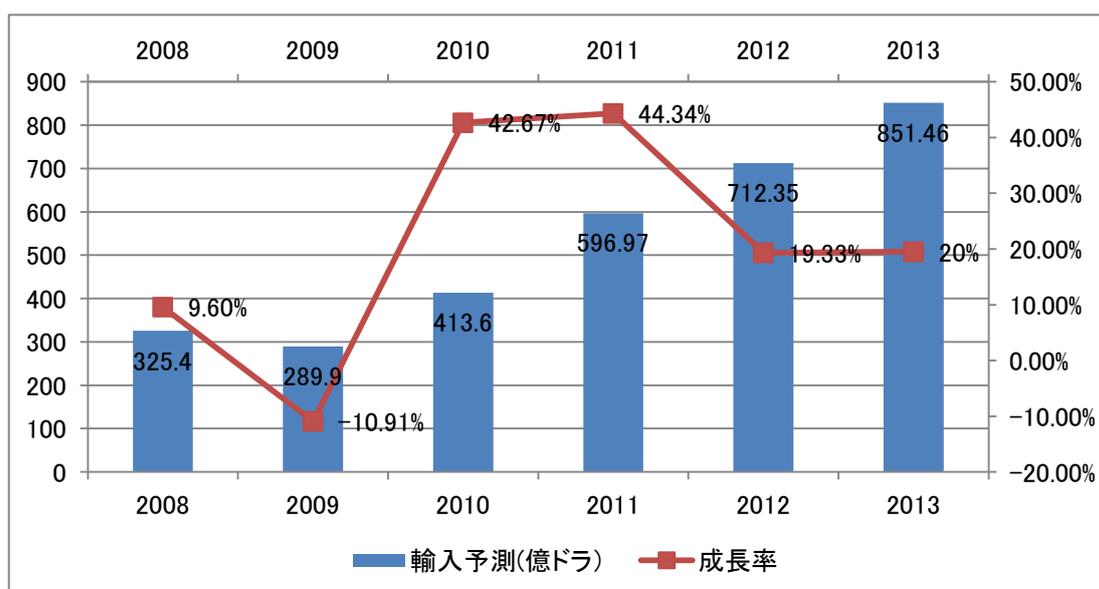


図7

出所：上海彦陽投資諮詢有限公司データベース

## 第4章 自動車部品市場主要企業市場調査

### 4.1 万向集团公司

#### 4.1.1 企業概要および自動車部品関係業務

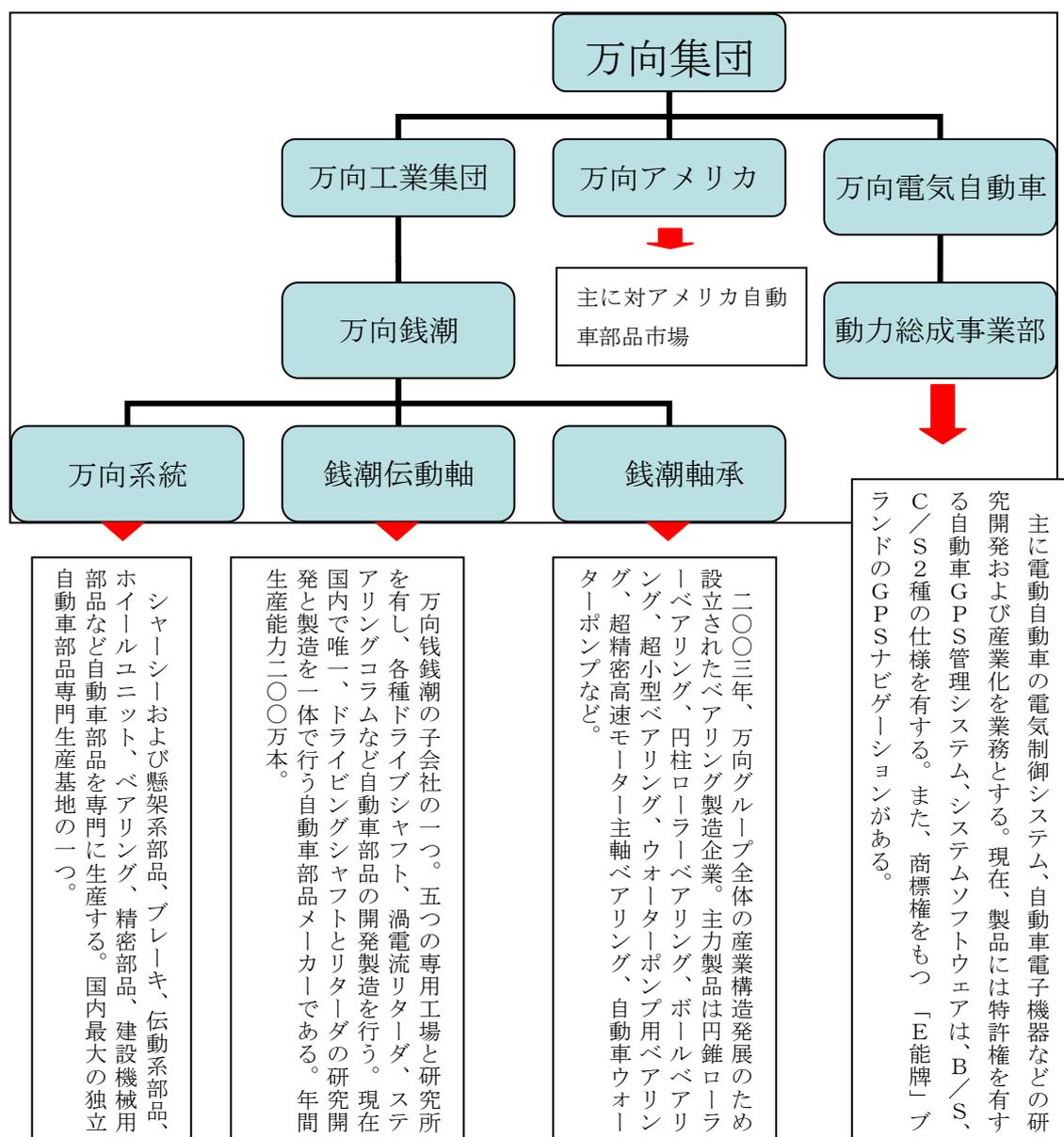
万向集団は1969年に創立された。資本金4.5億元、浙江省蕭山経済技術開発区に位置する。120社ある国家級モデル企業の一つであり、フォーブスチャイナが発表している中国トップ企業100選にランクされている。万向のコア業務は自動車部品である。製造会社を32社、国家技術センター、国家級研究所、ドクター研究員の研究施設を有する。同社の製品はフォルクスワーゲン、フォード、GM、現代などの国際的な完成車メーカーに供給され、中国自動車部品業界において最も優れた競争力を有する企業である。

万向は素朴な企業文化と万向イズムを掲げ、輝かしい実績を残してきた。自動車部品メーカーとして最初の海外輸出企業であり、また、最も早く上場を果たした（万向銭潮股份有限公司）。中国企業で最初にナスダックに上場し、中国工業大賞を受賞した唯一の民間企業でもある。40年余りの発展の歴史を経て、万向の業務範囲は自動車工業、新エネルギー、金融、農業、不動産など10の領域に及ぶ。これまでアメリカにおいて多くの企業に投資し、外国籍の従業員を5,000人以上を抱える。166季連続黒字決算の記録を保持し、まさに中国企業の「常緑樹」的存在と言える。

万向の主な自動車部品には、ユニバーサルジョイント、ドライブシャフト、ベアリング、ブレーキなどがある。ドライブシャフトは軽自動車用系列、小型車（SUV、MPV、ピックアップトラック）用系列、旅客車用および中・大型トラック用系列に分けられる。ブレーキは、ブレーキおよび関連部品、ステアリングロッド、ステアリングアーム、ステアリングホイールおよびブレーキキャリバを含む。

2010年、営業収入661億元、税引前利益64億元（企業公開情報）を達成した。

#### 4.1.2 グループの主な組織構造



#### 4.1.3 傘下の中核企業売上情况

万向銭潮股份有限公司は万向集団傘下の中核部品メーカーである。1994年1月8日、浙江省工商行政管理局に登録登記された。株式は1994年1月10日深圳証券取引所に上場され、登録資本金は約10億元である。業務内容は自動車部品および関連電機部品の開発、製造および販売、実業投資開発、金属材料および建築材料の販売、技術コンサルタントに及ぶ。主要製品は自動車部品である。

2010年の上場企業年報によると、営業収入78.2億元、親会社に帰属する純利益は4.3億元で、それぞれ前年同期比40.39%増、60.03%増である。そのうち、2010年、万向錢潮自動車部品業務の売上は、60億9,256万元、増加率は30.02%である。

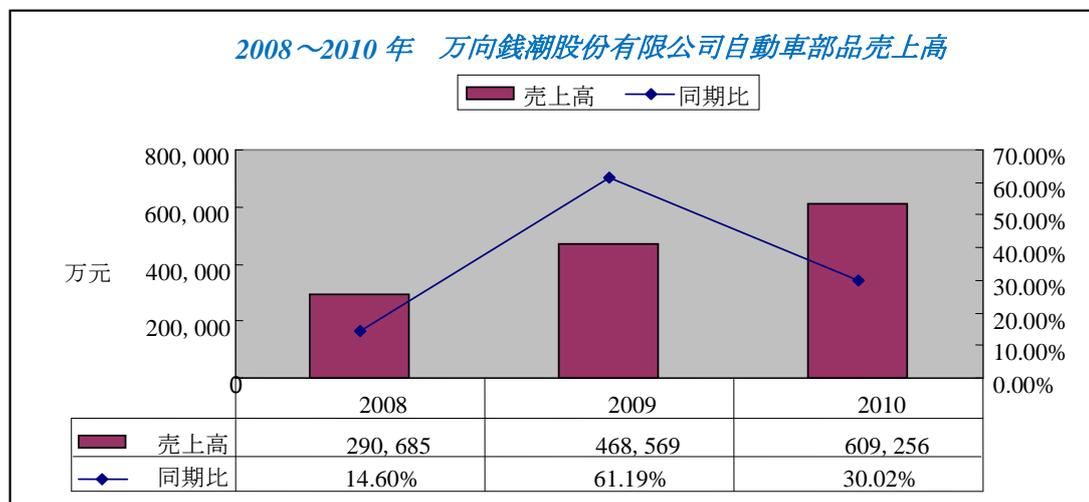


図8

出所：万向錢潮上場企業年報

## 4.2 富奥汽車零部件有限公司

### 4.2.1 企業概要および自動車部品関係業務

富奥汽車零部件有限公司は一汽グループの100%出資子会社である富奥自動車部品有限会社を再編する目的で、寧波華翔、一汽グループおよび富奥株式会社の経営層によって設立された。会社設立は2007年12月、登録資本金は10億元である。自社の持株比率は49%を占めていたが、2009年10月、持株の29%を譲渡し、現在の自社持株比率は20%である。主要製品は、環境制御システム、操縦および伝動システムなど6つの分野に及ぶ。大・中・小型の軽自動車、商用自動車、ハイエンドからローエンドクラスまでの乗用車をカバーする。

#### 環境制御系部品：

主な製品は銅製・アルミ製ラジエーター、インタークーラ、乗用車・商用車用空調（コンプレッサー、エバポレーター、コンデンサー）、カーヒーター、EGRクーラー、オイルクーラーなど。

#### **操縦および伝動システム部品：**

主な製品は、商用車・乗用車用機械およびステアリングギア、ステアリングコラム、伝動シャフトなど。

#### **シャーシー付属部品：**

主な製品は、乗用車PQ35プラットフォーム用モジュール、C6プラットフォーム用モジュール、サブフレーム、ブレーキシステム、変速操縦装置、シャーシー固定具など。

#### **エンジン部品：**

主な製品は、エアポンプ、ウォーターポンプ、オイルポンプ、クラッチ・マスター・シリンダー、ブースターポンプ、ターボチャージャー、電動燃料ポンプ、スロットルバルブなど。

#### **サスペンションおよび走行系部品：**

主な製品は、乗用車用リーフスプリング、ショックアブソーバー、スタビライザーバー、商業車用リーフスプリング、ショックアブソーバー、サスペンションロッドなど。

#### **電器系部品：**

主な製品は、商用車スタータ、ジェネレータ、CANバスなど。

## 4.2.2 グループの主要組織構造

### 4.2.2.1 主要子会社情况



一九五六年設立。一九九八年九月富奥股份公司傘下の子会社となる。国内ラジエーター研究所を有する。主な製品は、各種銅アルミ製ラジエーター、インタークーラ、各種銅アルミ製ラジエーター、エクスパンションタンクなど。一汽集団内部の市場のほか、アモイ金龍、上海申沃、沈陽金杯など多くの国内自動車メーカーおよびフランス AGCO、スウェーデン VOLVO、天津雷沃などメインエンジン工場へ部品を供給しており、一部の製品はアメリカおよび東南アジアに輸出している。

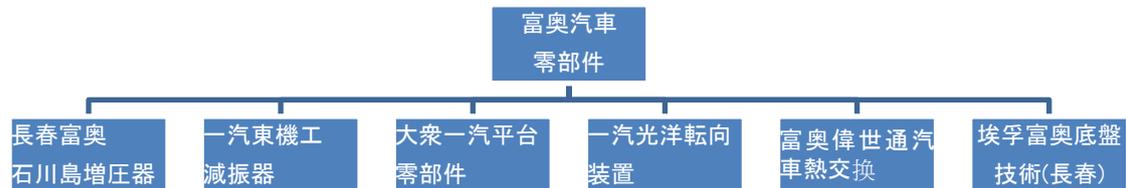
前身は一九三八年四月設立の興亜鉄工廠。トラック伝動軸の生産を専門とする。主な製品は、大・中・小型商用車と客車伝動軸、ステアリング・ドライブ・シャフト、ステアリングシリンダなど。主に一汽集団に部品を供給し、長城汽車、双環汽車、中興汽車、北方ベント、中国重汽、鄭州宇通、武漢客底などの企業および国内工具市場へ製品を供給している。伝動軸製品は、韓国、アメリカ、ロシア、イランなどの国へ輸出している。年間生産能力は五五万本で、国内最大のトラック伝動軸生産企業の一つである。

前身は中国第一汽車集団公司化油器有限公司。主に一汽、齊南重汽の大中型乗用車に部品を供給している。供給部品は、制動系、変速操縦装置、プレス溶接部品など一、五〇〇種類以上に上る。国内自動車部品業界の中でも、実力経験ともに豊富な企業である。

自動車電子部品の研究開発、製造、販売およびサービスを専門にし、製品の研究開発、製造、サービスに優れた能力を有する。国内外で多くの特許を取得している。

固定資産額二八三万元。主な業務は自動車部品および関連製品の研究、設計、製造、国内販売およびアフターサービス、設備および装備の設計製造および関連サービスなど。

## 4.2.3 中外合弁状況



富奥と日本最大の車用増圧機メーカー、株式会社IHIIと株式会社IHITurboおよび日本伊藤忠商事株式会社によって、二〇〇三年十一月十九日設立の合弁企業。総投資額二億四千万円、会社敷地四・三万㎡、建築面積九、三〇〇㎡。日本の技術を生かし、顧客のニーズによりエンジン用ターボチャージャーの開発、製造、販売を行う。

富奥と株式会社日立制作所による合弁企業。持株比率はそれぞれ五一％と四九％。会社設立は一九九八年五月。資本金一、五九一・三万米ドル、主に、ショックアブソーバーとその他関係製品の開発、製造および販売を行う。ショックアブソーバーの年間生産能力は八〇〇万個。

富奥と大衆汽車(中国)投資有限公司による合弁企業。持株比率は、ドイツフォルクスワーゲン社が60％、中国一汽が40％である。投資総額一億五千万円、資本金五億元。主要な製品には、乗用車前車軸モジュール、後車軸モジュール、左右前懸架モジュール、ブレーキペダル、クラッチペダルなど、懸架、制動、操縦系、フロント・リアアクスルなどのシャーシ関連部品。年間生産規模は五〇万基。

富奥と日本光洋精工株式会社、日本伊藤忠商事株式会社による合弁で設立されたハイテク企業。総投資額二、九九五万米ドル。光洋精工のステアリング製造技術を採用し、乗用車用トランスミッションおよびパワーステアリングを生産している。年間生産数は三二万台。一汽の小紅旗、紅旗のセンチュリースター、一汽大衆のジェット、アウディ、ポラー、東風汽車のブルーバード、天津汽車の華利微などに部品供給している。

富奥と米国Visteonによる合弁企業。アルミニウムラジエーターを専門に生産する。主な製品は、乗用車小型車用ラジエーターおよびカーヒーター。一汽大衆汽車有限公司、一汽轎車股份有限公司、一汽吉林輕型車廠、一汽海南汽車有限公司、昌河飛行機工業公司へ部品供給している。また、製品は欧米市場へも輸出されている。

富奥とドイツZF Friedrichshafen AGによる合弁企業。二〇〇三年十一月二十五日、合弁契約締結。持株比率は、ZF五一％、富奥四九％。主要な製品は、前後アクスルモジュール、懸架部品、ステアリング部品などシャーシ関連部品。年間生産能力は、乗用車用フロント・リアアクスルは九万台、商用車用懸架系部品三万台、乗用車コントロールアーム一九〇万件などである。

## 4.2.4 売上状況

寧波華翔の上場年報によると、富奥汽车零部件股份有限公司の2009年における営業収入は33億4,699.79万元、投資収益9,545.14元を達成している。2010年12月31日時点における富奥汽车零部件股份有限公司の総資産額は59億5,054.61万元、純資産額は19億9,291.92万元である。2010年の営業収入は56億1,418.00万元、投資収益は1億3,762.14万元を達成した。

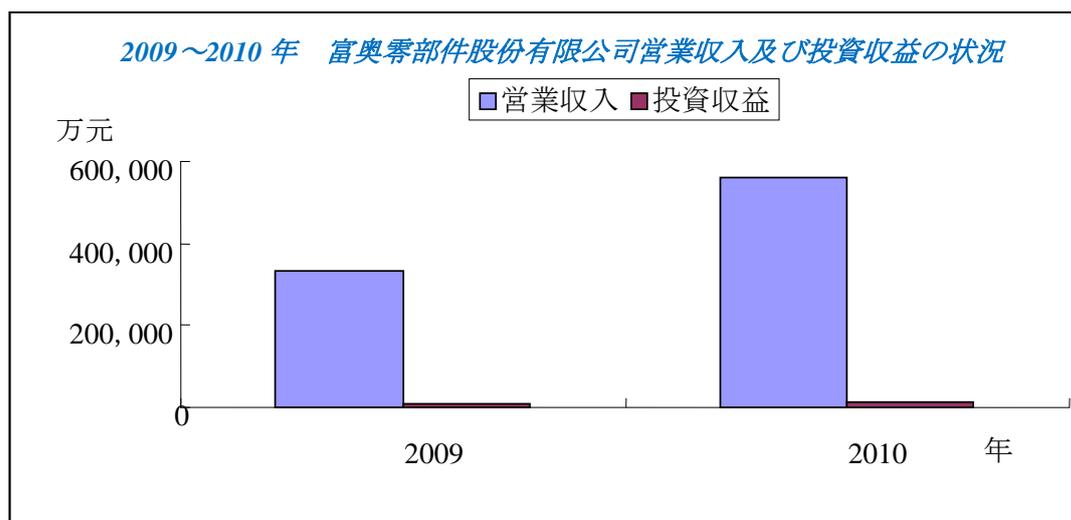


図9

出所：寧波華翔上場年報

## 4.3 潍柴控股集团有限公司（潍柴集团）

### 4.3.1 企業概要および自動車部品関係業務

前身の潍坊柴油機廠は山東省国資委員会が国有資本出資人となって1953年に設立された山東省政府設立の国有企業である。現在、従業員数約4万3,000人を抱え、資産総額は623億元にのぼる。

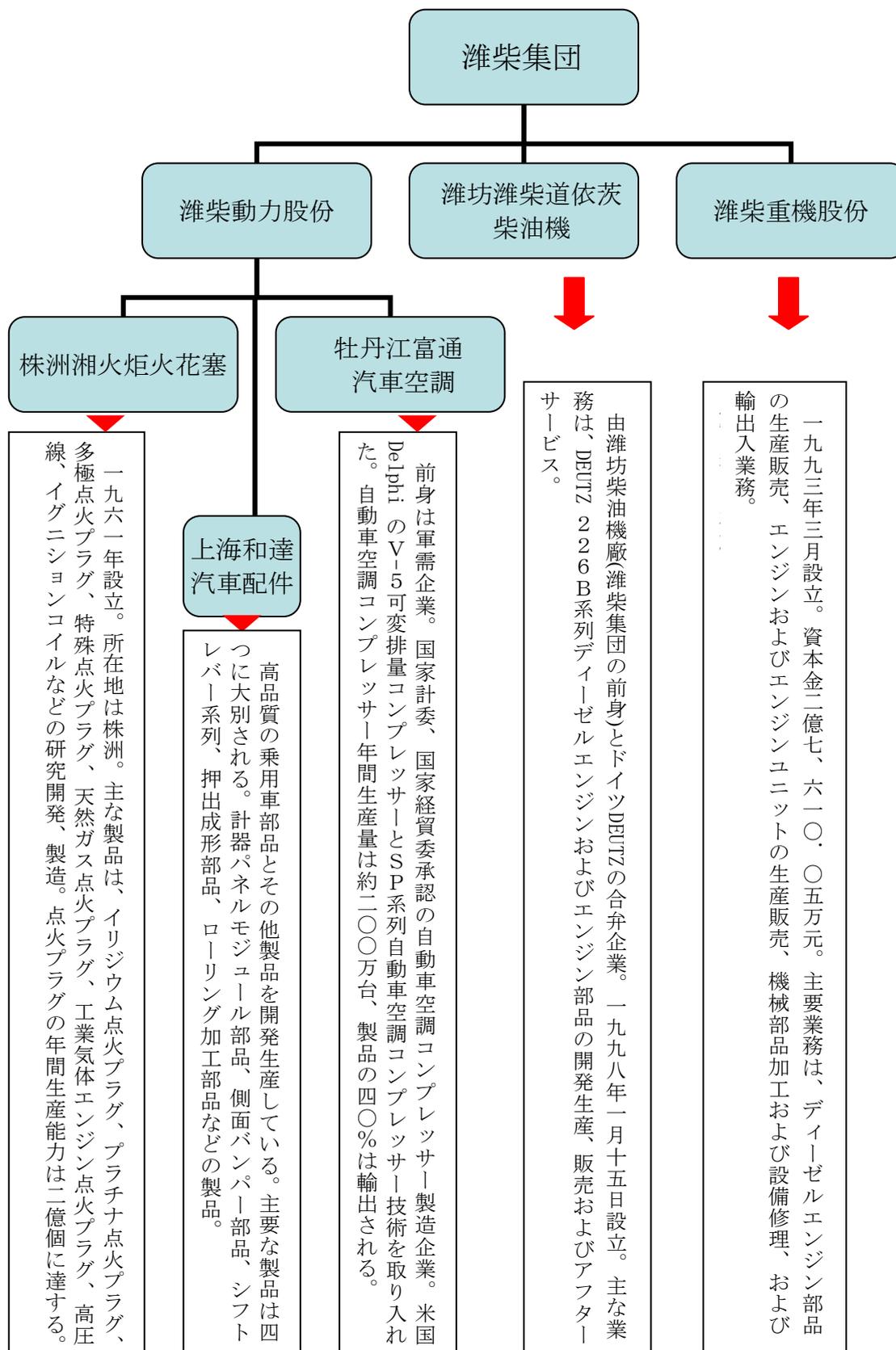
傘下に陝西重型汽車有限公司、陝西法士特齒輪有限責任公司、株洲湘火炬火花塞有限責任公司、牡丹江富通汽車空調有限公司など40社の優良企業から成る子会社群を有する。グループの事業範囲は、動力部品（エンジン、トランスミッション、車軸）、商用車、乗用車部品の三大分野に及ぶ。国内で唯一、三大分野を併せ持ち、三つの分野が協同して発展するという新しい形態を有するグローバル企業である。支社および子会社は、ヨーロッパ、

北米、東南アジアなどに広く分布しており、山東省、陝西省、重慶、江蘇省、上海などの7省市に支社あるいは子会社を設立している。国内屈指の総合力を持った自動車部品および装備品の製造企業である。

主要製品はディーゼルエンジンで、年間生産能力は1.5億キロワット（2011年中国自動車工業年鑑によると、2010年のディーゼルエンジン生産は77万台、1.14億キロワットに達する）、また、ディーゼルエンジン製品へ部品を供給することで、部品業務の規模も徐々に拡大している。

2011年中国自動車工業年鑑によると、2010年の売上高は911億元、前年同期比74.2%増、純利益90億元、前年同期比82.6%増を達成した。「中国企業500強」の第117位、「中国製造業500強」の第9位、「中国機械工業500強企業」の第9位にそれぞれランクされている。

## 4.3.2 グループの主要組織構造



### 4.3.3 傘下の中核企業売上状況

柴濰集団の傘下にある中核企業である柴濰動力股份有限公司は、濰坊柴油機廠（2007年8月に「濰柴控股集团有限公司」へと再編）を主な発起人として、その他の発起人と共同で設立した株式会社である。2002年12月23日に山東省工商行政管理局発行の企業法人営業許可証を取得した、資本金は215億元。主要業務は、ディーゼルエンジンおよび部品の設計、開発、生産、販売、保守、輸出入などである。香港H株市場に上場し、本土でA株市場に再上場した最初の企業で、中国大型自動車部品メーカーの一つである。

2010年濰柴動力股份有限公司上場年報によると、自動車および主力部品の営業収入は約474億元に達し、2009年同期比で78.16%増となった。また、非自動車用エンジンの営業収入は約58億元に達し、2009年同期比で90.68%増、その他自動車部品営業収入は約66億米ドルで、2009年同期比で71.17%増となった。

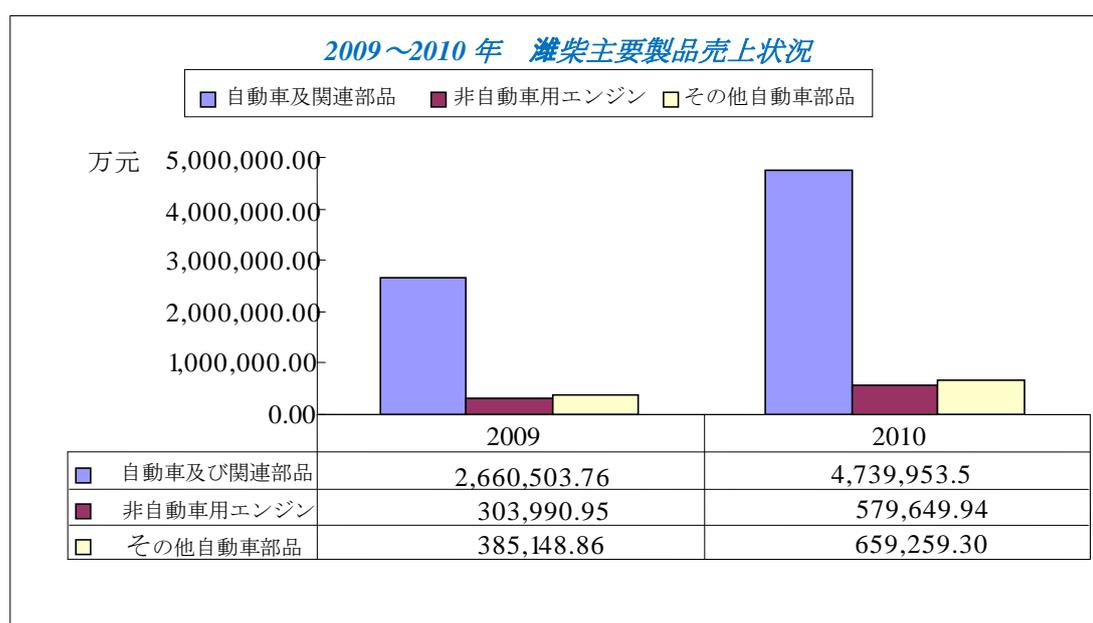


図10

出所：濰柴動力股份有限公司上場年報

## 4.4 華域汽車股份有限公司

### 4.4.1 企業概要および自動車部品関係業務

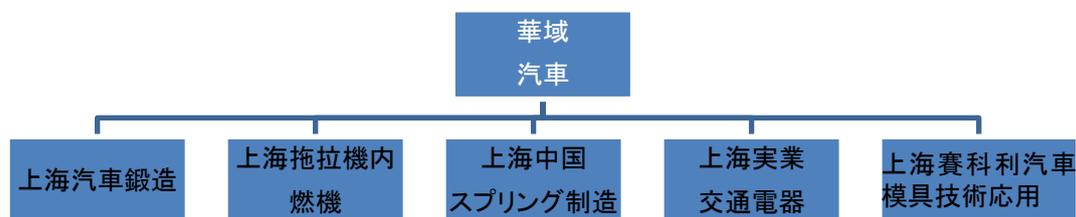
華域汽車系統股份有限公司の前身は、上海汽車工業（集団）総公司から独立した自動車

部品供給事業である。競争力を有する部品供給サプライチェーンの育成を目的として、上汽集団が巴士股份を再編成するのを契機に、独立した部品供給事業に注力することになった。2009年5月、正式に華域汽車系統股份有限公司へと社名変更し、上海証券取引所に上場した。

華域汽車は20社余りの自動車部品メーカーに直接投資している。この企業グループは、国内自動車部品サプライチェーンの中で、最も多い製品数と種類を有し、最も器用に提携先と発展していると評される。また、応用開発能力に優れており、顧客のカバー率が高く、業務規模も最大である。主要業務は自動車部品の開発研究、生産および販売である。主要製品は、自動車内外装部品、金属製プレス加工部品、伝動系制動系などの機能部品、電子電器部品、熱加工部品、新エネルギー関連など六つの分野に及ぶ。生産および開発研究拠点は、長江デルタ地区に集中しているが、国内の他地域へも進出している。主な取引先には国内の主要乗用車メーカーが多く含まれる。上海大衆、一汽大衆、上海GM、上海汽車、神龍汽車、長安フォード、北汽福田、北京現代、東風日産、奇瑞汽車などの完成車メーカーと長期安定的な提携関係を築いている。内装部品、ヘッドライト、電子システム、オイルタンクシステムなど一部の製品は、欧米、韓国、オーストラリアおよび東南アジア市場へ輸出されている。

華域汽車の公開情報によると、2010年12月31日現在、会社総資本25.8億株、連結総資産358.7億元、大株主は上汽集団である。

## 4.4.2 グループの主要組織構造



前身は一九九〇年四月設立の上海汽車鍛造総廠、資本金二・八九億元。所在地は上海五角場区域。主な製品は、乗用車用鍛造部品、ドアヒンジなど。上海大衆、上海GMおよび国内主要自動車メーカー指定の部品メーカーである。

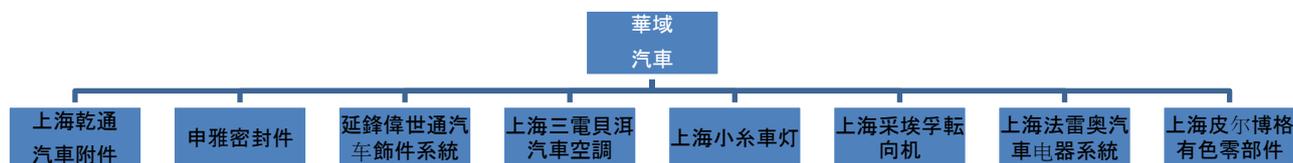
一九八九年十二月設立。本社は上海市楊浦区、資本金六・二億元、主要製品は、プレス溶接部品、金属加工部品、排気システム、トラクター、ディーゼルエンジン、オイルポンプ、ギア、クランクシャフトなど。上海五角場、上海安亭、遼寧省沈陽と山東省煙台の四つの生産基地を有する。主に、上海GM、上海大衆、上海汽車などに自動車部品を供給している。また、積極的に海外進出し、すでに北米GMなどに製品を輸出している。

一九三七年創立の中国最大のスプリングメーカー。国内で唯一、線材加工とスプリング製造を併せ持つスプリングメーカーである。本社は上海市宝山区、資本金三億三、〇〇〇万元。主要な製品は、懸架サスペンション、バルブスプリング、スタビライザーバー、特殊形状スプリング、シートベルト用スプリング、クランプ、モジュールスプリング、高性能スプリング、サスペンション用部品など。

一九八八年十一月成立。華域汽車(七〇%)と上海実業交通電器(三〇%)の合弁により設立。主な業務は、自動車の快適性システム、車体制御システム、安全システムなどの電器部品、電子部品などの研究開発および製造。

二〇〇四年六月設立。華域汽車と上海汽車工業香港有限公司の共同出資により設立された。総投資額一・二六億米ドル、資本金三、六八七・五万米ドル。自動車ボディ年間四五万台のプレス溶接能力、五〇〇万回のブラッキング加工能力、年間三五〇台の大型カバーパーツ設計製造能力を有する。

#### 4.4.3 主要提携先状況



華域汽車とドイツ KSA TAG GmbH の共同投資による合弁企業。投資総額五、一一一万美元ドル。主な業務は、自動車用有色鑄造部品（シリンダーブロック、シリンダーヘッド、インレットモジュール）、排気再循環システム、二次空気導入装置およびポンプ類製品（エンジンオイルポンプ、ウォーターポンプ及び真空ポンプ）の開発、生産、および組立。

一九九五年設立。華域汽車と仏国 Valeo による合弁企業。国内で最大規模の自動車用電器部品メーカー。資本金二、二〇〇万美元ドル、総投資額四、九九〇万美元ドル。持株比率は双方五〇%ずつ。電器部品は年間七六〇万台の生産能力を有する。

一九九四年十一月設立。ドイツ ZF Friedrichshafen AG と華域汽車による合弁企業。主な製品は、油圧式パワーステアリング、ステアリングコラム、ステアリングバルブ、ステアリングラックなどの操縦系部品。またトッブ水準技術の電動ステアリングのプロジェクトも開始している。

一九八九年二月二十八日設立。華域汽車、株式会社小糸製作所および豊田通商株式会社による合弁企業。三社の投資総額二〇二億円、資本金七四億円、投資比率は五〇・四五・五である。自動車照明器具を専門に生産販売を行う。合計九系列、五〇〇種類以上の製品がある。

華域汽車、日本三電株式会社、ドイツ Behr と上海龍華工業有限公司による合弁企業。投資総額七、四六〇万美元ドル。国内最大の自動車空調システムおよび空調コンプレッサーなどの製造企業。

一九九四年設立。華域汽車と米国 Visteon 社により設立。本社は上海漕河泾新興技術開発区。主な製品は、自動車内装部品、外装部品、座席用システム、電子および安全システムなど。全世界に七〇余の生産基地と供給地があり国内外三〇社以上の有名自動車メーカーに製品を供給している。

一九九五年九月設立。華域汽車と米国 Cooper standard による合弁企業。中国国内最大の投資規模で、乗用車のシーリング部品は市場占有率トップ。主な製品は、ドアおよびウィンドウのシーリング部品、フロント・リアウィンドウおよびボンネット・トランク用シーリング部品など。

一九九二年七月一日設立。華域汽車系統股份有限公司と BARDSEY GROUP LIMITED の合弁により設立。総投資額五、九九〇万美元ドル。主な製品は、エンジンオイルポンプ、ウォーターポンプ、ピストンピンなどの各種自動車内燃機関用の大型有色金属鑄造部品。現在年間二〇〇万個のアルミ合金鑄造部品能力を有す。

#### 4.4.4 売上状況

2010年華域汽車上場年報によると、2010年における内外装部品の売上高は約358.38億元で、2009年同期比88.18%増、機能性組立部品売上高は約74.45億元で、2009年同期比49.63%増となった。また、熱加工部品の売上高は約7.80億元で、2009年同期比20.33%増、2010年の総営業収入は440.63億元で、2009年同期比78.62%増をそれぞれ記録している。

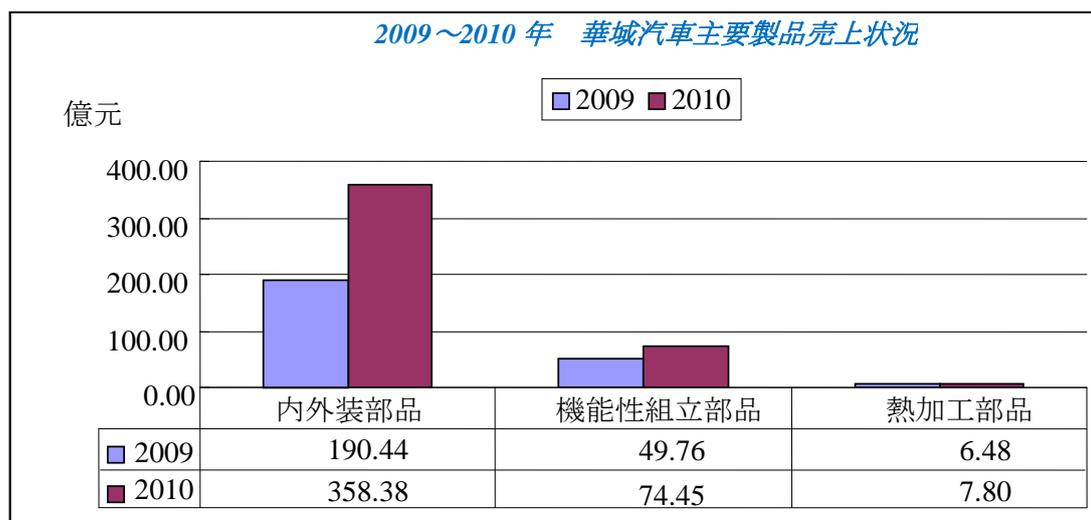


図11

出所：華域汽車系統股份有限公司上場年報

#### 4.5 陝西法士特汽車伝動集団有限責任公司

##### 4.5.1 企業紹介および自動車部品関連業務

陝西法士特汽車伝動集団有限責任公司是陝西汽車齒輪総廠の体制刷新に伴い設立された。登録資本金5億元、資産総額30億元、傘下には、西安、宝鶏、咸陽に5つの工場を有し、10余りの企業に資本参加している。8年連続で中国トランスミッション系部品業界1位の座についている。また、大型自動車用変速器の年間生産数は5年連続で世界一である。

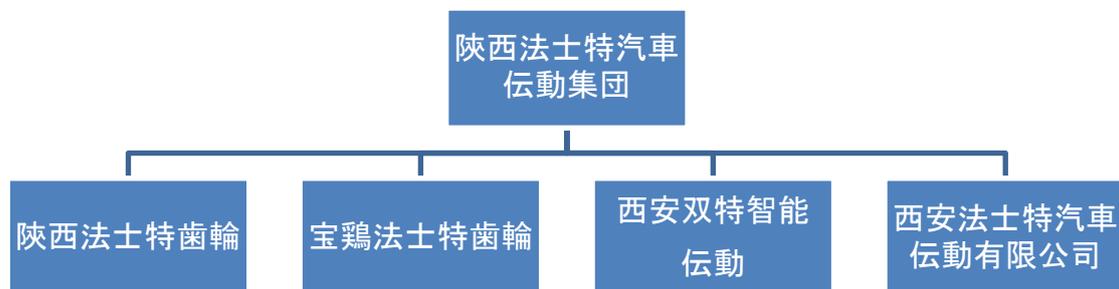
主要製品は、アメリカの生産技術を取り入れた双中間軸変速器および自主生産開発の変速器、これら製品に供給するパワーテイクオフ、分動器、OEM用のギア部品、各種ギア部品、自動車部品などである。

科学技術の進歩と自社イノベーションにより、法士特集团公司の年間生産販売数は、自動車変速器100万台、ギア部品5,000万個に達し、鍛造品10万トンの生産能力を有する。自動車変速器は4～6段全ての市場をカバーし、また、入力トルク300～3,000Nm、積載量は2～60トンの大型車、大型バス、中型小型トラック、建設用車両や農業用車両など各車種に広範に適応する。国内に50以上あるメインエンジン工場の、1,000種余りの車種の調達部品に選ばれている。アメリカ、オーストラリア、東欧、南米、東南アジア、中東など10以上の国と地域へ製品を輸出している。

同社は研究開発力に優れ、40以上の特許を有する。多くの変速器製品が中国自動車工業科技進歩賞、中国トランスミッション部品業界の優秀新製品特許などを受賞している。

2010年12月、300万台目の双中間軸変速器が宝鶏工場で生産された。同工場では、さらに6DS客車変速器の生産が開始される。

## 4.5.2 会社主要組織構造



湘火炬投資股份有限公司と陝西汽車齒輪總廠の共同出資によって設立されたハイテク企業。主な製品には、双中間軸富勒シリーズ変速器、自主開発による変速器および以上の製品に供給するパワー・テーク・オフ、伝動器など、各種国産および輸入自動車のギア部品、自動車部品などがある。

二〇一一年六月設立、陝西法士特汽車伝動集団と米国キャタピラー社の合弁企業。主な業務は、キャタピラー社のCXシリーズ大型ハイドロリック自動変速器(AT)の技術を取り入れ、大型AT変速器の生産を行う。変速器の生産、販売および研究開発に併せて、キャタピラー社へのギア類、ギア部品などの機械部品を供給している。

二〇〇四年二月設立。所在地は西安市高新区、登録資本一万三、四七〇万元。主な製品は大型自動車変速機ボディ、中間軸、ギア類部品、双中間軸シンクロナイザー。

### 4.5.3 売上状況

2010年、法士特集团公司は、売上高126.23億元（2009年同期比68.3%増）、製品生産総額131.06億元、自動車変速機の生産台数89万0,036台、販売台数85万2,662台（2009年比50%を超える成長率）をそれぞれ記録し、9年連続で中国トランスミッション系部品業界の1位となり、大型変速機の年間生産および販売台数は5年連続1位になった。

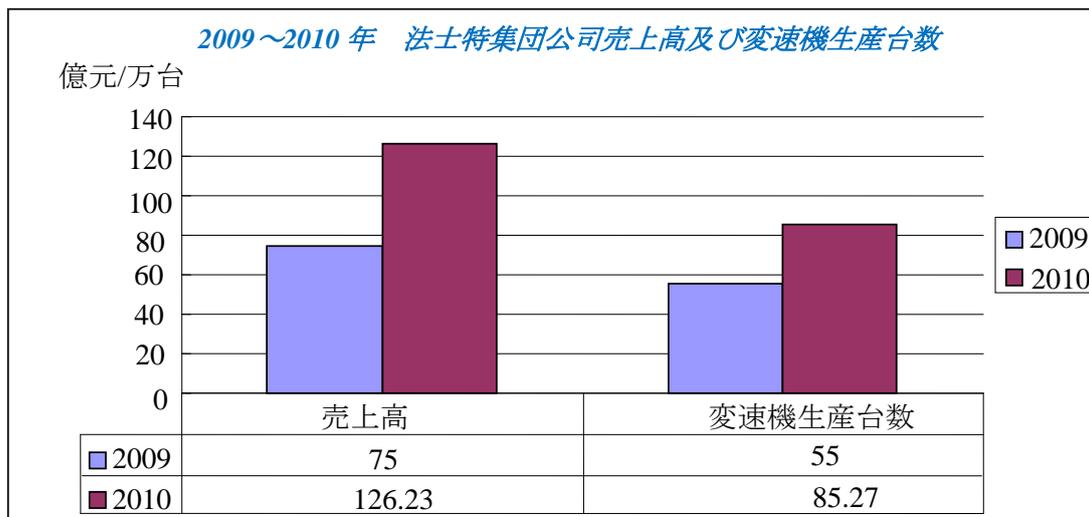


図12

出所：2009-2010陝西法士特大事記

以上