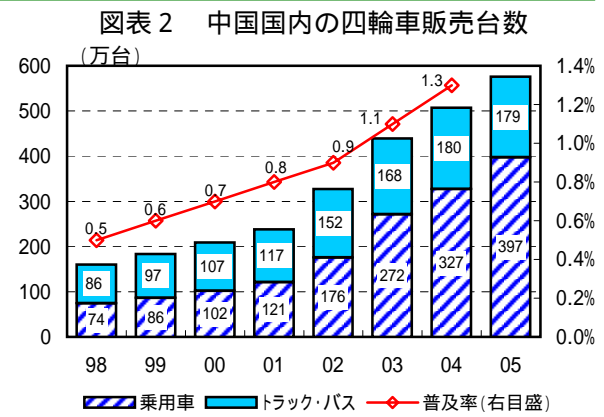
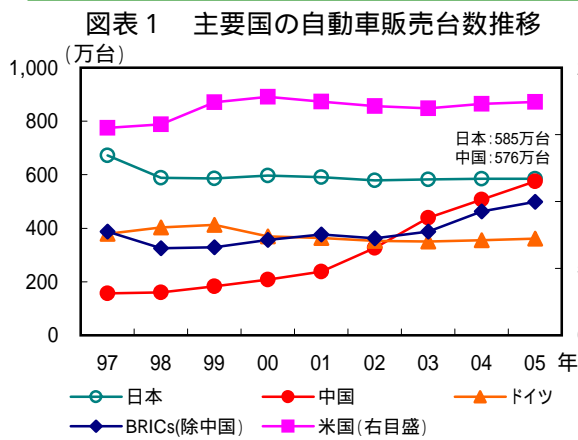




自動車メーカーの中国展開の現状と市場予測

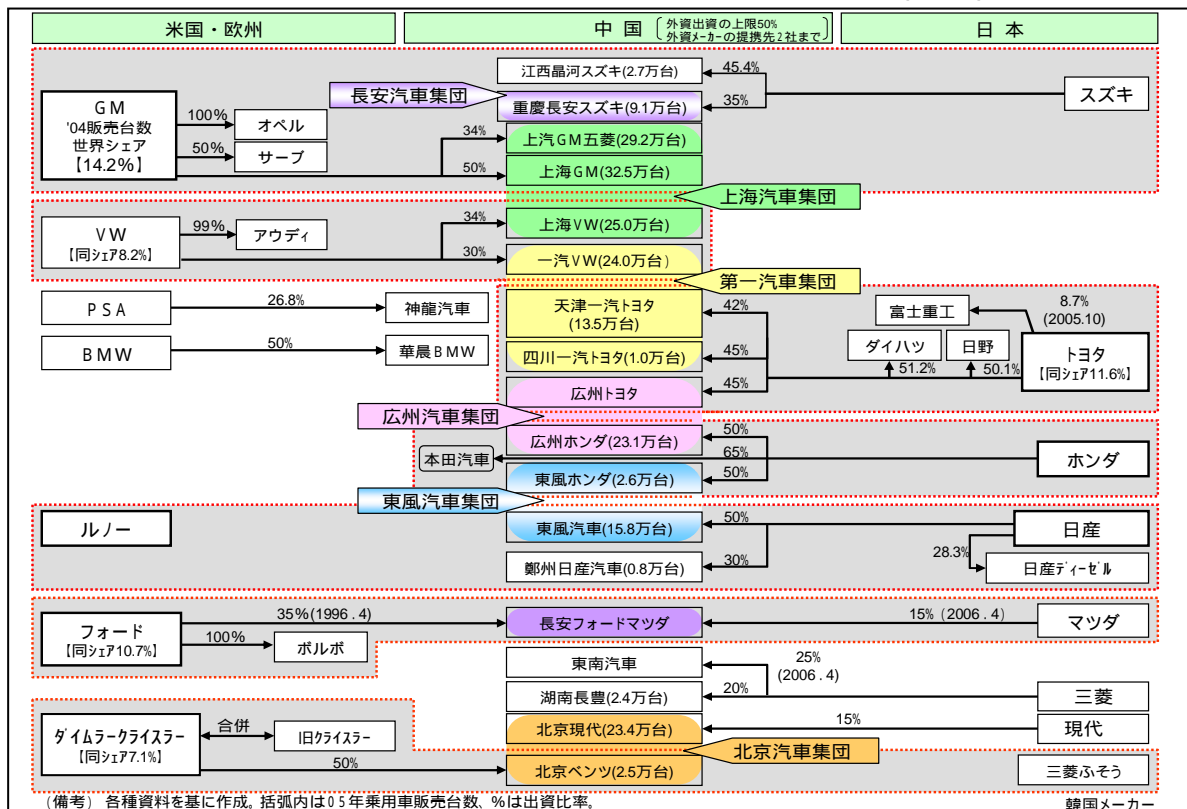
1. 世界のなかの中国自動車市場

- ・自動車販売の地域別需要をみると、中国市場は世界市場の約9%を占め、米国、日本に次ぐ世界第3位の自動車市場である。2005年の中国新車販売台数は日本に肉薄しており、06年には日本を抜いて世界第2位の自動車市場に成長すると見込まれる(図表1)。
- ・車種別では、2003年以降、乗用車市場が著しく成長している(図表2)。
- ・日米欧の主要メーカーは、外資出資規制のもと中国の大手企業集団と合弁生産会社を設立し、競争を展開している(図表3)。
- ・日系主要メーカーの中国戦略をみると、現地生産能力の増強投資を積極化するとともに、多様化した中国市場の新規需要を掘り起こすため世界戦略車を相次いで投入している(図表4)。
- ・乗用車の市場シェアをみると、2002年には独VW、GM等の欧米系メーカーがシェアの6割以上を占めていたが、最近では、中国地場メーカー、韓国系メーカー等が台頭し、競争は激化している(図表5)。その結果、新車販売価格は02年以降低下傾向にあり、自動車メーカーの収益を下押ししている(図表6)。



(注) 中国、インドは国産自動車販売台数 (出所) 「FOURIN中国自動車調査月報」
 (出所) 「自動車年鑑」・「自動車産業ハンドブック」日刊自動車新聞
 社・(社)日本自動車会議所、「FOURIN海外自動車調査月報」

図表3 中国自動車メーカーと外資系メーカーとの提携(合弁)状況

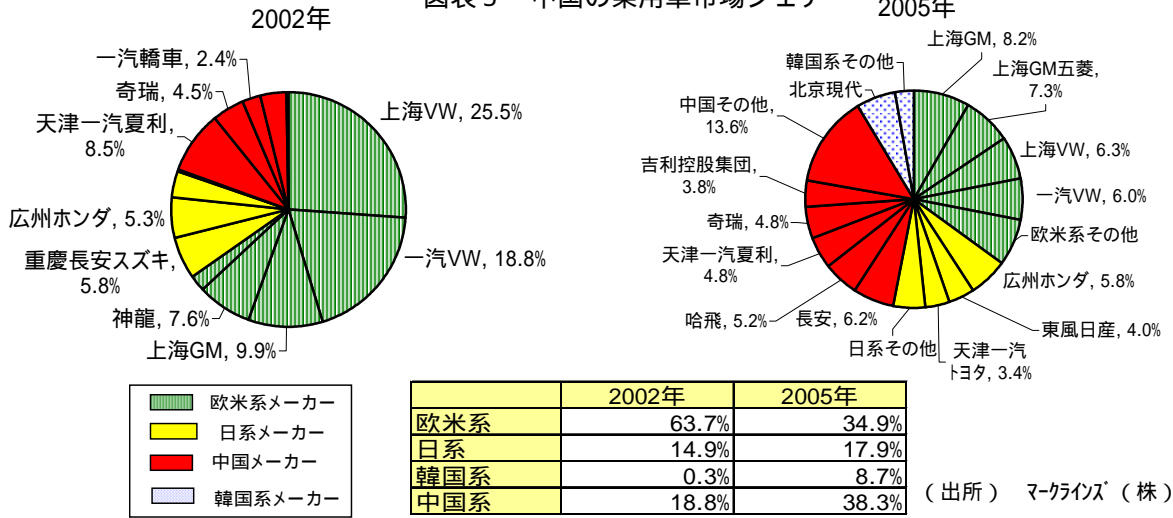


図表4 主要メーカーの中国展開の状況

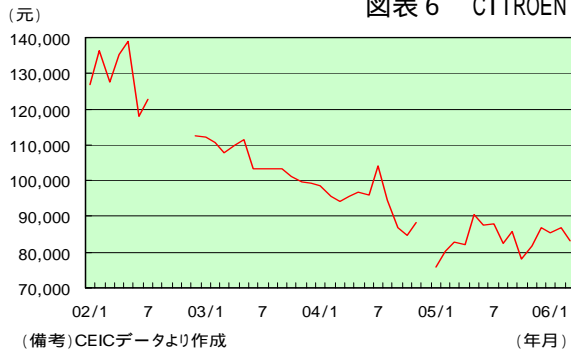
| メーカー | 合併会社 | 資本金 | 工場立地点 | 稼働年 | 生産能力(万台) | 主な販売車種 | 中国における各メーカーの戦略 |
|------|---------|-----------|----------------------------|----------------------|----------|--|---|
| VW | 上海VW | 78億元 | 第一(上海) 第二(上海) 第三(上海) | 1985 1992 2000 | 45 | {ハッチバック}ポロ {小型車}サタナ2000、ゴルフ {中型車}パサート | 07年にチェコ子会社の「シュコダ」ブランドを生産予定 生産拡大への投資は行わず、設備稼働率を向上させることで生産増に対応 |
| | 一汽VW | 37.1億元 | 吉林省長春 | 1995 | 33 | {高級車}Audi A6/A4 {小型車}ジェッタ、ポロ、ゴルフ | |
| GM | 上海GM | 15.2億US\$ | 上海 | 1998 | 36 | {高級車}Buick Royaum {中型車}Regal {小型車}Excelle, Sail, S-RV | GM大宇の車をベースにした低価格の小型車をBuick、Chevroletのブランドで投入 |
| | 上海GM五菱 | - | 広西チワン族自治区 | 2002 | 20 | {ハッチバック}Chevrolet Spark | |
| トヨタ | 四川一汽トヨタ | 0.67億US\$ | 四川省成都 吉林省長春 | 2000 2003 | 1.3 1 | {SUV}ランドクルーザープラド {バス}ユースター {SUV}ランドクルーザー {小型車}プリウス | 07年に広州で世界戦略車「ヴィッツ」を生産予定 2010年にシェア10%を目標 成都工場の能力増強、天津第三工場稼働等により現地生産能力を増強予定 (05年:29万台 08年:69万台) |
| | 天津一汽トヨタ | 4.08億US\$ | 第一(天津) 第二(天津) | 2002 2005 | 12 10 | {小型車}VIOS、カローラ {高級車}クラウン {中型車}マークX | |
| | 広州トヨタ | 173億円 | 広東省広州 | 2006 | 10 | {中型車}カムリ {ハッチバック}ヴィッツ(予定) | |
| | 鄭州日産自動車 | 2.5元 | 河南省鄭州 | 1995 | 6 | {SUV}ハラティン {商用車}トラック(3t) | |
| 日産 | 東風自動車 | 167億元 | 広東省広州 湖北省襄樊 | 2003 2003 | 15 10 | {小型車}サニー、ティアダ {中型車}ティアナ、ブルーバード | 07年に2車種、08年以降も新車投入予定 広州の新型エンジン工場の稼働(06年3月)、広州工場の能力増強(06年末)により、現地生産能力を増強 (05年:31万台 08年:61万台) |
| | 本田 | 1.4億US\$ | 広東省広州 | 1999 | 24 | {中型車}アコード {ハッチバック}フィットサルーン、フィット {MPV}オデッセイ | |
| ホンダ | 東風ホンダ | 0.98億US\$ | 湖北省武漢 | 2004 | 12 | {小型車}シビック {SUV}CR-V | 世界戦略車「シビック」を06年に生産開始 広州の新工場稼働(06年予定)、東風の工場の能力増強等により現地生産能力を増強 (05年:27万台 08年:48万台) |
| | 本田自動車 | 6.8億元 | 広東省広州 | 2005 | 5 | Jazz(輸出用) | |
| | マツダ | 長安フォードマツダ | 0.98億US\$ | 重慶 | 2003 | 15 | |
| 三菱 | 湖南長豊 | 3.2億元 | 湖南省長沙 | 1996 | 9 | {SUV}パジェロ、パジェロイオ、パジェロCK | 07年までに三菱ブランドを7車種投入予定 |
| スズキ | 重慶長安スズキ | 0.7億US\$ | 四川省重慶 | 1995 | 10 | {ハッチバック}アルト、カルタス、スイフト | 江西省九江市の新エンジン工場の稼働、中国メーカーを傘下に組み入れるなど現地生産能力を増強 |
| | 江西晶河スズキ | 1.55億US\$ | 江西省景德鎮 江西省九江 | 1998 2005 | 10 6 | {MPV}ワゴンR {小型車}エリオ {商用車}キャリイ、エブリ | |
| 現代 | 北京現代 | 27.1億元 | 北京 | 2002 | 30 | {中型車}Sonata {小型車}Elantra {SUV}Tucson | 北京現代の第二工場を08年に稼働し、60万台体制に増強 |

(備考) 各社HP、FOURIN「日本自動車産業の2015年中国事業展望」、(株)アイアールシー「中国自動車産業と日本メーカーの事業戦略2004年版」、及び新聞報道等を基に作成

図表5 中国の乗用車市場シェア



図表6 CITROEN 1.6AXCの販売価格推移

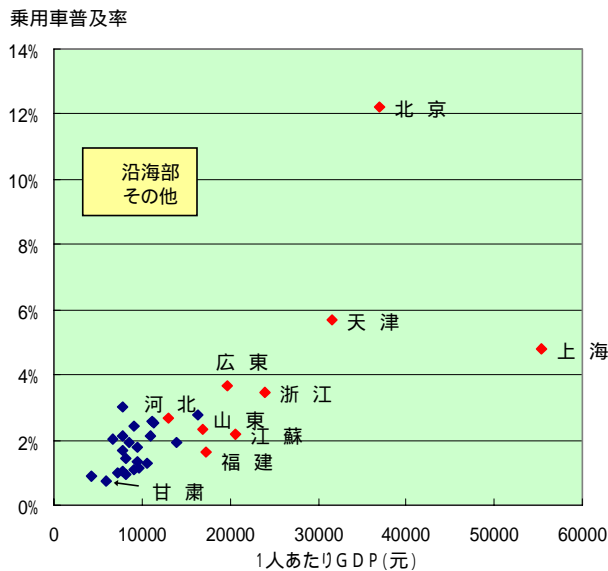




2. 中国自動車市場の展望と課題

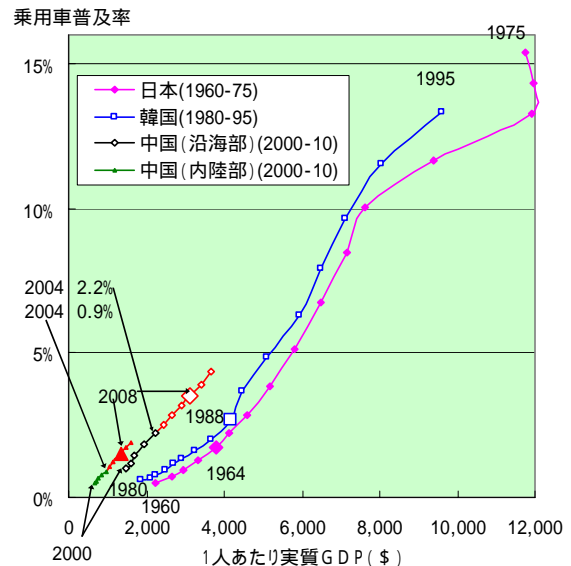
- ・地域別の普及率をみると、所得が高い沿海部ほど高くなっており、所得と普及率には正の相関がみられる(図表7)。
- ・日中韓の普及率の推移をみると、日本は1960年頃、韓国は1980年頃、中国は2000年頃に黎明期に入り、その後、日本は1964年の東京オリンピックを、韓国は1988年のソウルオリンピックを契機に高速道路などのインフラが整備され、所得が向上した結果、マイカーブームが起きて普及期に突入した(図表8)。
- ・日本、韓国、中国の自動車産業普及期の一人あたり実質GDP水準と普及率のデータを用い、地域格差など中国固有の事情を勘案した普及率の予測モデルを推定し、自動車販売台数の予測を行ったところ、実質GDP成長率を2006年～10年を9%と仮定するベースケースで2010年に808万台と推計された(図表9)。
- ・中国の自動車需要が予測通りに拡大するためには、中間層の拡大と所得向上、販売網の拡充とサービス水準の改善、高品質の小型低価格車の開発が条件となる。また、自動車産業が社会と調和し、発展していくためには、環境問題への対応、交通マナー改善による交通事故削減、知的財産権の保護などの課題がある(図表10)。

図表7 省市別普及台数



(備考)中国統計年鑑より作成

図表8 1人あたりGDPと乗用車普及率 (日・中・韓)



(備考)中国の2005年以降は政投銀予測

図表9 中国市場予測

日本(1960年～80年)、韓国(1980年～2000年)、中国(2000年～2004年)の一人あたり実質GDP水準と普及率のデータに中国固有の事情(地域格差・割安な元相場)を加味した普及率の予測モデルを推定(沿海部と内陸部を分離して推定)

以下の主要な前提のもと販売台数を産出

| | | | |
|------------|--------------------------|------------|----------------------|
| 【実質GDP成長率】 | 2006年～2010年:9% | } 沿海部・内陸部別 | } 買換需要・輸出を勘案し、販売台数予測 |
| 【人口成長率】 | 2006年～2010年:0.93%/年 | | |
| 【平均使用年数】 | 10年 | | |
| 【輸出成長率】 | 韓国の1980年～95年の輸出台数増減率推移勘案 | | |

推計結果

ベースケース(上記前提)

| | (万台) | | |
|--------|------|-----|-----|
| | 乗用車 | 商用車 | 合計 |
| 2005実績 | 397 | 179 | 572 |
| 2010予想 | 593 | 215 | 808 |

ダウンサイドケース(2006～10年GDP成長率7.5%)

| | (万台) | | |
|--------|------|-----|-----|
| | 乗用車 | 商用車 | 合計 |
| 2005実績 | 397 | 179 | 572 |
| 2010予想 | 514 | 207 | 720 |

【参考】中国汽車工業協会目標 2010年900万台

【参考】素材産業への影響(ベースケース)

2005年 2010年 自動車向け鋼材需要231万トン/年増加 (1370kg×(808万台-572万台)×71.5%(鋼材平均重量比)=231万トン)
自動車向け樹脂需要27万トン/年増加 (1370kg×(808万台-572万台)×8.2%(樹脂平均重量比)=27万トン)

(注)日本における自動車産業向け鋼材需要(普通鋼+特殊鋼)は1,529万トン(2005年、日本鉄鋼連盟調)



図表10 中国自動車産業の課題

自動車需要拡大の条件

中間層の拡大、所得向上
販売網の拡充、サービス水準改善
高品質の小型低価格車の開発(図表11・12)

自動車産業が発展するための課題

環境問題への対応(図表13)
交通マナー改善による交通事故削減(図表14)
知的財産権の保護

図表11 日本の自動車普及期における自動車の年収倍率

| | 乗用車普及率 | 発売された小型大衆車 | 定価 A | 1人あたり可処分所得(年) B | 年収倍率 A/B |
|------|--------|--------------|---------|-----------------|----------|
| 1965 | 2.2% | ファミリアクーペ1000 | 648,000 | 173,050 | 3.7 |
| 1966 | 2.9% | カローラ1100 | 450,000 | 191,861 | 2.3 |
| 1967 | 3.8% | ファミリア1000DX | 498,000 | 213,933 | 2.3 |
| 1968 | 5.1% | サニークーペ1000 | 500,000 | 243,103 | 2.1 |
| 1969 | 6.8% | コルト11Fカスタム | 498,000 | 277,219 | 1.8 |
| 1970 | 8.5% | カローラクーペDX | 537,000 | 318,874 | 1.7 |

(備考) 櫻井清「日本自動車産業の発展」、総務省「家計調査報告」より作成

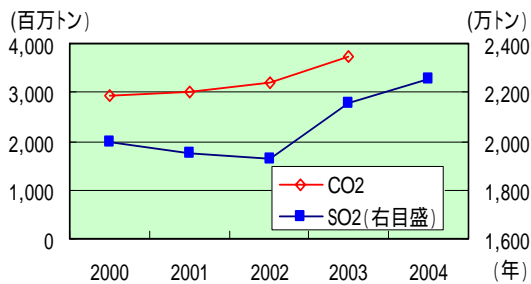
[参考] 中国沿海部・都市部の1人あたり実収入:2004年11,307元 2010年(予想)21,321元
(注)1元 = 14.2円(2006.6.12現在)

図表12 出荷台数上位30車の価格分布(中国)

| 価格 | 2004 | 2005 | 代表的な車名(メーカー、価格) |
|-----------|------|------|--------------------------|
| 30万元超 | 1 | 1 | Audi A6 (一汽VW, 32.8万元~) |
| 20万元~30万元 | 6 | 1 | Teana (東風日産, 24.98万元~) |
| 10万元~20万元 | 12 | 13 | Elantra (北京現代, 11.28万元~) |
| 5万元~10万元 | 9 | 11 | Jetta (一汽VW, 9.78万元~) |
| 5万元以下 | 2 | 4 | QQ (奇瑞, 2.98万元~) |

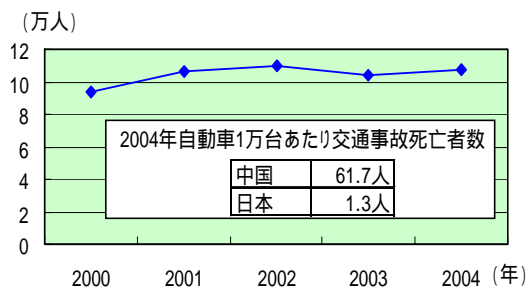
(備考) FOURIN「中国自動車調査月報」より作成

図表13 CO₂、SO₂発生量の推移(中国)



(備考) 中国国家環境保護局「環境統計年鑑」、OECD FACTBOOK 2006より作成

図表14 交通事故死亡者数の推移(中国)



(備考) 中国統計年鑑より作成

【参考】外資メーカーによる主な自動車生産拠点



【調査部(経済調査担当)和田 敬記、(産業調査担当)寺崎 友芳】

お問い合わせ先 日本政策投資銀行調査部

Tel: 03-3244-1840

E-mail: report@dbj.go.jp