

平成17年度富山県受託調査研究報告書

中国の投資環境 ～製造業におけるヒトとモノの流れ～

富山大学極東地域研究センター

この報告書は極東地域研究センターでとりまとめたものですが、
個々の見解は、以下の各執筆者個人の責任に属するものです。

第1章	今村 弘子(富山大学・極東地域研究センター・教授)
第2章	金 奉吉(富山大学・経済学部・教授)
第3章	馬 駿(富山大学・極東地域研究センター・助教授)
第4章	李 瑞雪(富山大学・経済学部・講師)
第5章	馬 駿(富山大学・極東地域研究センター・助教授)

目次

[第1章 中国の直接投資導入の概況](#)

[第2章 中国と韓国の自動車産業の発展パターン](#)

- [1. はじめに](#)
- [2. 中国の自動車産業の発展パターン](#)
 - [2 - 1. 自動車産業の発展過程](#)
 - [2 - 2. 中国の自動車産業政策](#)
 - [2 - 3. 外資系自動車メーカーの進出](#)
 - [2 - 4. 部品産業の発展過程](#)
- [3. 韓国自動車産業の発展パターン](#)
 - [3 - 1. キャッチアップ段階:通貨危機まで](#)
 - [3 - 2. 質的成長期:通貨危機と構造調整](#)
- [4. 韓国と中国の自動車産業の発展パターンの比較](#)

[第3章 中国の自動車産業における企業間取引関係～日本企業をベンチマークとして～](#)

[第4章 物流を制すれば中国ビジネスを制する - 中国物流環境の実態 -](#)

[第5章 上海市外資系企業ホワイトカラー人材管理に関する現状分析](#)

第2章 中国と韓国の自動車産業の発展パターン

1. はじめに

世界の自動車産業は、先進国市場の成熟と供給過剰の下で各国間の国境を越えた世界大競争時代を迎えている。そのようなグローバル競争が激化している中で、世界で最も注目されている新興市場が中国である。

中国自動車産業は1990年代に入ってから急成長を遂げ、世界4位の自動車生産大国となり、2010年にかけて、国内市場の拡大により更なる自動車産業の成長が見込まれている。中国自動車産業の急成長には、持続的な経済成長と政府の自動車産業の保護・育成政策、そして日欧米自動車メーカーの進出が大きな役割を果たしている。

しかし、生産規模や市場の急速な拡大にもかかわらず、生産拡大の中心を担った乗用車生産は依然として完成車組立、主要構成部品の組立に依存する状態が続いている。すなわち、現段階では部品産業の基盤が非常に脆弱であり、完成車の開発から製造までのサプライチェーンのほとんどを外資系自動車メーカーに依存している。また、中国政府が本格的に乗用車産業を育成し始めた1990年代の半ばから、政府の政策により、第一汽車¹集団、東風汽車公司、上海汽車集団などをはじめ大企業への集約化を進めているが、依然として大小合わせて100以上の組立メーカーと2000以上の零細な部品メーカーが存在している。

中国の自動車産業にとって、今後先進国自動車メーカーの完成車組立、主要コンポーネントの組み立て拠点になるか、自前で開発・生産能力を持つ自動車生産大国になれるかの転換点に来ているといえる。中国が真の意味での自動車大国になるためには、更なる自動車産業構造の再編は不可欠であり、関連産業及び裾野産業の整備・発展を進展させることが必要であろう。

本稿では、以上のような問題意識の下で、中国自動車産業の発展パターンとその特徴について考察し、今後の課題を模索する。ここでは、欧米、日本以外に自動車産業の形成に成功した国として知られている韓国の自動車産業の発展過程、産業育成政策などと比較しながら、できるだけ国際比較の視点を交えながら考察することにする。

まず、中国自動車産業の発展過程、自動車産業の育成政策および外資の進出実態に

¹ 汽車は中国語で自動車のこと、以下中国の自動車企業名では汽車を使用する。

ついて考察する。また、中国の自動車部品産業の現状について、政府の国産化政策と外資系部品メーカーの進出と関連させながら検討する。次に、韓国の自動車産業の発展パターンを簡単に考察する。最後に、中国と韓国の自動車産業の発展パターンの特徴を明らかにし、それを踏まえて中国の自動車産業の今後の課題について考察する。

2. 中国の自動車産業の発展パターン

中国の自動車産業は急速に成長しており、2004年の自動車の生産台数は前年比14%増加し507万台を記録し、また同年の自動車販売台数も前年比15.5%の増加率を示した。生産規模はアメリカ、日本、ドイツに次ぎ、世界で第四位となった。そのような生産拡大は高い経済成長率の持続とそれによる国内需要の拡大、そして日欧米自動車メーカーの進出拡大などによるものである。ここでは中国自動車産業の発展過程を社会主義経済体制、改革開放政策導入後の外資企業からの技術・資金導入の初期段階、そして本格的に合弁事業の拡充と国際化の進んだ時期などの三つの段階に分けて概観する²。

2-1 自動車産業の発展過程

2-1-1 社会主義統制経済時代（1950～1970年代半ば）

この時期は中国自動車産業の萌芽期であり、その発展はもっぱら計画経済体制によって規制されていた。重複投資、低い効率性など様々な問題を抱えている時代でもあって、膨大な国内潜在需要があったにもかかわらず、自動車生産は何万台水準に留まっていた。中国の自動車生産は第一汽車によって、最初のトラック「解放」が長春工場で生産された1956年に起点があり、アジアの中では日本に次いで古い歴史がある。第一汽車は旧ソ連による対中技術・資金援助で1950年2月に設立された。そのあと、1958年に南京汽車、済南汽車、上海汽車、北京汽車が設立され、トラック工場の全国展開が模索されるようになった。

しかし、1960年代に入ると、旧ソ連からの技術支援が中止され、中国の自動車産業は独自の道を歩むことになった。それによって「文化大革命」の自力更生政策などによる一省一工場の分業体制が推奨され、多くの自動車メーカーが各地で乱立する現在の状況の原形ができた。また、産業拠点を内陸部に移転させるという政策により、第二汽車製造廠（現在の東風汽車）が湖北省に設立されるなど、その後も地方政府の地

² この節の内容は、金晶海（2005）の論文を多く参考にしている。

域自前主義が自動車組立工場、部品工場の建設に拍車をかけた。それに軍需関係等の国有機関が独自に自動車産業に参入したことも乱立の大きな原因となった。

以上のように、計画経済の下では地域完結型産業を育成したため、各地域ごとに自動車組立工場や部品工場が作られ、多くの自動車メーカーが地域ごとに乱立している。その結果、完成車メーカーも部品メーカーも生産規模が小さく、規模の経済性が得られず、典型的な重複投資による非効率的な構造になっており、それが産業発展の大きなネックになっている。

2-1-2 改革・開放と限定的な外資導入期(1970年代後半～1980年代)

1978年に「改革・開放政策」が打ち出されると、市場メカニズムが導入され始め、企業間の競争が始まり、資本の自由化も検討されるようになった。このような中国の改革・開放政策に伴って1980年代に入ってから外国自動車メーカーの進出が始まり、生産台数は急速に伸び始めた(図表2-1参照)。1981年、ドイツのフォルクスワーゲン(VW)が乗用車生産のライセンスを獲得したのを始め、1980年代半ばまでにAMC、シトロエン、ダイハツなどの外資系メーカーと中国メーカーの間で合弁会社が相次いで設立された。それに1990年代初めに中国に進出した富士重工とスズキの軽自動車プロジェクトと合わせて「三大三小二微」と呼ばれるようになり(図表2-2参照)、外資との技術・資本提携を通じた生産拡大に中国各社が乗り出すことになった。

図表2-1 自動車組立メーカー数と部品メーカー数及び生産台数の推移

単位：社、台

年	組立メーカー数	部品メーカー数	自動車生産台数	うち乗用車
1960	16	—	22,574	98
1965	21	—	40,542	133
1970	45	—	87,116	196
1975	52	1,599	139,800	1,819
1980	56	2,076	222,288	5,418
1985	114	2,366	443,377	5,207
1990	117	1,894	509,242	42,409
1995	122	1,671	1,452,697	320,578

2000	118	1,480	2,069,069	604,677
2001	116	1,558	2,334,440	703,521
2002	117	1,540	3,250,000	1,090,000
2003	115	1,567	4,443,522	2,037,865

注：1. 「—」の部分是不詳。

2. サプライヤー数は1次サプライヤー以下のサプライヤーも含む。

出所：海外投融資情報財団『中国自動車産業』（2003）p. 13、中国自動車技術研究中心、中国自動車工業協会『中国自動車工業年鑑』（2004）から作成。

図表 2-2 「三大三小二微」企業の概要

	企業名	設立	提携先企業	形態
三大	一汽大衆汽車有限公司	1990年	フォルクス・ワーゲン	合弁
	上海大衆汽車有限公司	1984年	フォルクス・ワーゲン	合弁
	神龍汽車有限公司	1992年	シトロエン	合弁
三小	北京ジープ汽車有限公司	1983年	AMC	合弁
	天津微型汽車廠	1984年	ダイハツ	技供
	広州標致汽車有限公司	1985年	プジョー	合弁
二微	長安鈴木有限公司	1993年	スズキ	合弁
	貴州航空工業総公司汽車 総廠	1992年	富士重工	技供

出所：金晶海（2005）、p6

中国政府は、外資との提携を通じて先端技術の導入、経営管理ノウハウを吸収する意図を明確にし、外資との合弁企業を乗用車メーカーとして重点的に育成、発展させる政策を採った。中国政府は、1989年に乗用車生産に関する「三大・三小」プロジェクトを発表し、1992年にはさらに「二微」を追加した。1994年発表した「自動車産業政策」には2000年までに2～3の大企業集団を育成すると書かれていたが、具代的な企業名までは示していない。「三大三小二微」への保護・育成政策は、他の外資の参入を阻む政策となり、乗用車プロジェクトへの参入は、暫く門戸が閉ざされることにな

った³。そして、中国政府は、「三大三小二微」プロジェクトの導入にあわせて 1986 年の「第 7 次 5 ヶ年計画」で自動車産業を本格的に育成することを掲げ、自動車産業を「支柱産業」と指定し、保護・育成政策を取った。しかし、この時期には「支柱産業」の指定とは裏腹に、国全体の投資配分においては、自動車産業への投資規模が非常に少なく、本格的な自動車産業の育成までには至らなかった。

2-1-3 本格的な競争時代（1990 年代～現在）

1990 年代に入ると、自動車産業を本格的に育成しようとする政府の方針が一層鮮明になった。1992 年の中国共産党第 14 回大会の決議で、自動車産業を「支柱産業」として改めて位置づけた。それを受けて政府は 1994 年に「自動車工業産業政策」を発表し、「第 9 次～10 次 5 ヶ年計画」の間に自動車産業が支柱産業になるように集中育成するという目標を打ち出した。その後発表された 5 ヶ年計画では詳細な目標が明示されるようになり、2001 年からの第 10 次 5 ヶ年計画では、外資の積極導入と中国企業の自主発展を両立させること、自動車メーカーの集約による大手グループへの育成、そして大手サプライヤーの育成などの目標が掲げられている。

また 2001 年 11 月、中国の WTO の加盟を受けて、日米欧を中心とした世界の自動車メーカーは、2002 年頃から中国で合弁事業に次々と名乗りを挙げ、世界の主要な自動車メーカーが出揃うことになり、中国の自動車市場も本格的な競争時代を迎えることになった。

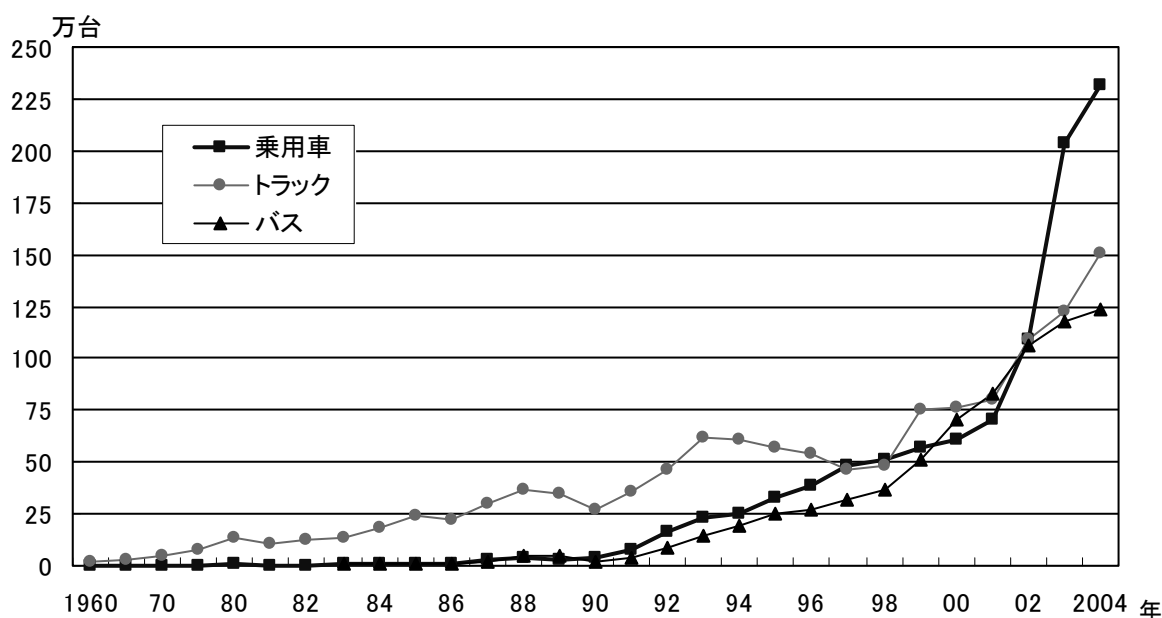
中国の自動車生産の推移を見ると、1980 年代までは商用車生産が中心であったため、経済状況によって好況と不況を繰り返してきた。1990 年代に入ってから外資系自動車メーカーの進出拡大に伴い乗用車とバスの生産台数が急激に伸び、1992 年に初めて 100 万台を突破し、1993 年の自動車生産台数は 1990 年に比べ 2.5 倍も増えるなど自動車生産が急速に拡大している。その後 1994 年から 1998 年までの自動車生産台数の伸び率は、政府の金融引き締め政策などで 2～7% 台と比較的に低かったが、WTO 加盟が確実になることによって、自動車産業は再び 10% 以上の伸び率に戻った。

車種別生産を見ると、中国では 1950 年代に本格的な自動車産業が誕生してから 1990 年代半ばまでの 40 年間は、図表 2-3 で示されているように、トラックが中心で、乗

³ 「三大・三小・二微」政策は中国政府が外資との提携によって、乗用車生産を集約して育成するために実施した政策である。当政策は外資導入という開放的な側面がある一方、生産奨励するメーカーを限定するという閉鎖的な側面もある。

用車とバスの生産台数は少なかった。1960年の自動車生産台数 22,574 台のうち、トラックが 17,148 台であったのに対し、乗用車はわずか 98 台しか生産されなかった。その後もトラック中心の生産構造が続き、1990 年時点でもトラックが総生産の 87%（約 44 万台）を占め、乗用車はわずか 8%（約 4 万台）と、圧倒的にトラックに偏った構成になっていた。つまり、トラック産業は 1990 年代の半ばまでは中国の自動車産業の中核を成しており、生産台数は自動車生産台数の 50%以上を占めていた。

図表 2-3 中国の車種別生産台数推移



出所：中国自動車技術研究中心、中国自動車工業協会『中国自動車工業年鑑』各年版から作成。

しかし、1990 年代に入ってから経済の高度成長の持続などで乗用車の需要が急増し始めた。中国政府も乗用車産業の育成のために 2000 年の初めから乗用車生産ライセンスを緩和するとともに、沿海都市部の所得向上に着目し、「マイカー発展戦略構想」による乗用車の生産・消費を奨励する政策を打ち出した。各自動車メーカーは、政府のライセンス緩和措置を受けて⁴、新モデルを相次ぎ投入し、それによって新車価格も低

⁴ 中国政府は 1980～90 年代を通じて乗用車生産への内外メーカーの参入を制限し、また参入を許可したメーカーに対しても生産する車種のグレード（主にエンジンの排気量）

下し始め、乗用車生産は一層拡大し続けた。このような生産の拡大に伴い、中国の乗用車生産は1990年から1995年の間に30%以上の伸び率を見せるなど急速に伸び始め、2004年の段階では乗用車が46%（230万台）、バスが24%（124万台）、トラックが30%（152万台）という構成になった。

図表 2-4 車種別自動車生産台数の推移と構成比

年	生産台数（台）				構成比（%）		
	合計	乗用車	バス	トラック	乗用車	バス	トラック
1990	509,242	42,409	23,148	443,685	8.3	4.5	87.1
1992	1,061,721	162,725	84,511	814,445	15.3	8.0	76.7
1994	1,353,368	250,333	193,006	910,029	18.5	14.3	67.2
1996	1,474,905	391,099	267,236	816,570	26.5	18.1	55.4
1998	1,627,830	507,100	459,030	661,700	31.2	28.2	40.6
2000	2,069,069	604,677	700,387	764,005	29.2	33.9	36.9
2002	3,251,200	1,090,800	1,064,200	1,096,200	33.6	32.7	33.7
2004	5,070,500	2,316,300	1,239,500	1,514,700	45.7	24.4	29.9

出所：丸川知雄/高山勇一『グローバル競争時代の中国自動車産業』（2005）p. 38

2-2 中国の自動車産業政策

2-2-1 自動車産業政策の推移

政府の自動車産業に対する保護・育成政策も中国自動車産業の発展に大きな影響を与えた。ここでは中国の自動車産業政策の流れと現在実行中の「新自動車産業政策」の内容を中心に考察する。

を制限する政策を採ってきた。そうした規制の枠組みは2000年頃から崩れ、今や各メーカーとも様々な車種を生産するようになった。特に、世界のトップメーカーを次々と迎え入れ、「プロジェクト認可」の大枠が崩れた。そうすると他の面の規制も緩めざるを得なくなってくる。例えば「新車種」の生産許可である。2002年には23車種の新しい乗用車が登場し、2003年には42車種、2004年には36車種と新車が次々登場した。

中国自動車産業は 1950 年代から 1980 年代前半までは計画経済体制によって発展が規定されていた。この時代は自動車産業が産業政策上であまり重視されなかった時代でもあったため、中国の自動車産業は早い時期にスタートしたにもかかわらず発展が遅れていた。特に、60 年代から各地方政府が自動車産業を保護育成し始めたことから、自動車メーカーは百社を超えるなど零細企業が乱立し、重複投資の典型的な産業となった。

1980 年代に入ってから、開放・改革政策の実施に伴い自動車産業も外資に開放された。政府は 1992 年には機械産業、電子産業、石油化学産業、建設産業とともに自動車産業を「支柱産業」として位置づけ、重点的に育成していくことにした。また 1994 年には「自動車工業産業政策」を発表した。個別の産業に焦点を絞った「産業政策」として公布されたのはこれが初めてである。この政策は、政府主導の自動車産業の再編、国産化規制、外資に対する進出規制など、民族系自動車メーカーへの強力なてこ入れ策を主な内容としていた。しかし 2001 年 12 月、WTO の加盟により、従来のような国産化規制、進出規制、輸入規制などを行うことができなくなり、自動車産業政策の軌道修正を行う必要が出てきた。WTO 加盟をにらんで新たな自動車産業政策を策定する動きは 2000 年頃から始まり、それによって 2001 年に制定・公表されたのが「自動車産業の第 10 次 5 ヶ年計画」（対象期間 2001 年～05 年）である。この計画では外資導入による技術向上、国産化規制の廃止と関税引下げ、業界再編の加速化などの内容が含まれており、従来の国内産業保護政策から競争促進政策に転換したことで注目された。しかし、この「5 ヶ年計画」は、中国政府の自動車当局が産業発展に対して持っているビジョンを示したものであり、94 年の「自動車産業政策」に比べて政策としての拘束力はなかった。

さらに、中国政府は 2004 年 6 月に、今後の中国自動車産業の育成方針ともなる新「自動車産業発展政策」を発表した。改革委員会令によって発表された「新政策」は 94 年の「自動車産業政策」に代わるものであり、94 年の自動車産業政策は工業のみを規定したものであったが、「新政策」は外資メーカーに対する制限、輸入管理と部品国産化、商標、販売、金融などのサービス分野も含む総合的な自動車産業政策になっている。

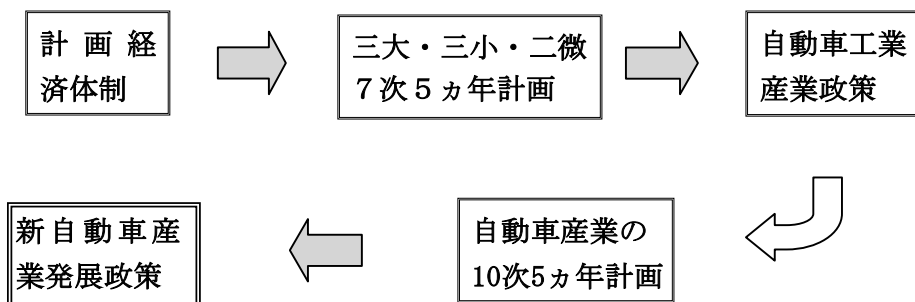
この新産業政策は政策目標として、①2010 年までに中国を世界の主要な自動車生産国とし、国内需要を満足させるとともに国際市場にも大量に輸出する、②自主的知的

財産権を持つ自動車の開発を奨励し⁵各企業が独自の有名ブランドを持つようにする、③自動車産業の再編を推進し、国際競争力のある大型自動車集団を数社つくり、2010年に世界企業ランク上位500社入りを目指す、などが挙げられている。すなわち、「新政策」は輸出拡大、開発能力の向上、産業再編の促進などが主な目標となっており、中国政府の今後の自動車産業育成方向を示す政策とも言える。

また、国家発展改革委員会は新政策が94年の旧「自動車工業産業政策」と比べると次のような特徴を持っているとしている。つまり、①外貨バランス、国産化率などWTO加盟のときの内容を含んでいること、②行政機関の許認可項目が大幅に減少していること、③ブランド戦略の実施を提起したこと、④既存の自動車メーカーの合併・再編を指導し、国内自動車企業グループの規模拡大と体質強化を目指していること、⑤自動車メーカーが「ブランド販売・サービスシステム」を作るように促すこと、⑥省エネ・環境対応型自動車と新型燃料自動車の発展を推進する方針を示していること、⑦より良い消費環境の創出に向けた指針を示したこと、などである⁶。

以上の中国政府の自動車産業政策の流れをまとめたのが図表2-5である。

図表 2-5 中国政府の自動車産業政策の流れ



2-2-2 産業政策の含意

中国政府は、WTO加盟に伴う自由化に対する影響を最小化しながら自動車産業を育成するため、自由化が完了するまでの期間には自動車産業への支援・保護政策を続

⁵ ここで「自主的知的財産権を持つ自動車」という言葉が出てくる。中国汽车技術研究中心の資料を参考にすると、この言葉の意味は合併企業にオリジナルの新モデルを自主開発させることで、中国側の開発能力を形成し、最終的には中国側が単独でも開発できる能力を持つことである。

⁶ 丸川知雄・高山勇一（2005）p70 参照。

けていくと思われる。中国はWTO加盟の条件としてTRIM協定(貿易関連投資措置に関する協定)によりローカルコンテンツ要求、輸出入均衡要求などができなくなった。自動車産業と関連しても、自動車の製造認可におけるカテゴリ・タイプ・モデルに関する規制の撤廃、外資出資比率規制の緩和などが行なわれている。現在の中国自動車産業政策の根幹になっている「新政策」も、このような合意事項がほとんど含まれている。また、新政策が外資に対する規制や輸入管理に関して明文化したことは政策の透明性を高める意味を持つと評価できる。

この新「自動車産業発展政策」は、今後中国自動車産業の発展方向を示しているといえる。すなわち、今後の育成方向としては、構造調整の促進、独自モデルの開発力向上、エコカー開発の奨励などであり、おおむね正しいロードマップであるといえる。

しかし、今後自動車産業が進むべき方向と関連して新政策で示されている規定が中国の自動車産業の現実をどれほど反映しているのか、つまり、政策ビジョンと現実が混在しており、政策の実現可能性には疑問が残る。

新政策においても旧政策と同様、「構造調整を通じた国際競争力を持つ大型自動車集団を育成する」ことが重要な目標として掲げられている。完全自由化までには、自動車産業の集約化を通じた自動車産業の国際競争力を強化させようとする政府の強い意思が伺える。しかし、大型国有自動車メーカーには技術や管理ノウハウにおいて競争力がないため、他の企業を引きつける求心力がない。二つの企業が合併する場合は、合併後の利潤が合併前の両者の利潤の単純な合計以上にならないと意味がない。合併によってどちらの一方が持っていた技術、管理ノウハウ、ブランドが両者に共有されることによって生産効率が高まるいわゆるシナジー効果があって初めて合併のメリットが生まれる。問題は中国の大型国有企業は合併相手の利潤を増大させる能力がないことである。そのため国有大型自動車メーカーを中心に合併、買収を通じて集団化を進めるのはかなり難しい。むしろ新政策のもとで進展する可能性があるのは、技術と管理ノウハウを持っている外資系自動車メーカーの求心力を中心とした産業再編であろう。

また、新政策では、外資に対して同一種類の完成車合弁企業は2社までという規制がある。しかし、投資規制の第7項で、「合弁相手と共同で別の国内メーカーを買収する場合は、2社までの設立制限を受けない」と書いてある。すなわち、外資が現存の枠を超えて拠点を増やすためには、新たな合弁の相手先が既存の合弁相手の企業グ

ループに入れば可能になる。民族系自動車メーカーも外資と合弁できるのであれば、企業グループに積極的に入るだろう。例えば、2002年以降、GMは合弁相手の上海汽車集団と組んで、煙台の大宇自動車、柳州五菱汽車、金杯GMなど各地の自動車メーカーを次々と傘下に納めた。この合弁によって、3社が共有できるのはGMの技術とノウハウであり、上記の規制があるから上海汽車と一緒に合弁を進めたのである。こうして、外資を求心力として国内メーカーのグループ化が進むという展開が見られる。

さらにこの新政策では、「自主的知的財産権を持つ車」、「ブランド販売」、「完成車特徴を持つ場合の扱い」など曖昧な表現が多く、政策の内容だけでは実際に何が行なわれるのか不明な点が多いことも問題点として指摘されている⁷。

2-3 外資系自動車メーカーの進出

中国の改革開放政策は、自動車産業にとって一大転機となった。改革開放政策によって外資導入と技術導入などを目的に策定された「合弁法」⁸を契機に1981年以降フォルクス・ワーゲンを初め、外資系メーカーが次々と中国に進出し始め、自動車産業の発展に大きな役割を果たした。改革開放政策を実施した当初は、中国政府の自動車産業に対する態度が不明確だったため、外資系メーカーはロックダウンを中心に自動車の組立生産を行った。しかし、1994年に施行された「自動車工業産業政策」は、自動車産業を国家の基幹産業として位置づけたことで、外国自動車メーカーの対中投資拡大の大きな要因として働いた。

2-3-1 欧米自動車メーカーの中国進出

日系自動車メーカーに比べて、欧米メーカーの中国進出は一步早かった。1980年代初期、日系自動車メーカーが技術供与という形で中国進出に慎重な姿勢をとっていたとき、欧米の大手自動車メーカーはすでに現地で合弁生産を始めた。VWは中国が改革開放政策を打ち出した直後である1981年にいち早く中国政府に働きかけ、現地生産

⁷ 丸川知雄・高山勇一（2005）p71 参照。

⁸ 合弁法とは、企業の自主権拡大と外資導入、技術導入などを目的に、1979年7月1日、第五回全国人民代表大会第二回会議の許可を受けて正式に発表された。合弁法には合弁会社の組織形式と資本金、出資方法、原材料の購買と製品の販売、土地使用、外貨管理、経営管理機構、利潤の分配、外資の権益の保護などの内容が含まれている。

を開始した。1980年代後半には政府から国産自動車メーカーの一つとして保護を受け、大きな成長を遂げたVWは、上海VW、一汽VWという二つの有力な乗用車生産拠点を持つことになった。2001年以降、一汽VWと上海VWはBora、Golf、Poloなど、一般市民向けの新モデルを投入し、個人需要の拡大の波に乗り2003年まで2社は急成長した。両社を合わせたシェアは1990年代後半から2000年にかけて中国乗用車市場の約半分を占めた。

また、VWに次いで存在感が大きいのが、アメリカのGMである。GMは1990年代の初めに瀋陽の金杯汽車公司与合弁で金杯GMを設立したが、生産台数は少なかった。しかし、1998年にGMが上海汽車集団と合弁で設立した上海通用汽車有限公司は生産開始から急成長し、今や高級車から小型乗用車、SUVなどラインアップを整えた。さらに、2002年からGMは合弁相手である上海汽車と組んで、煙台大宇、柳州五菱、金杯GMなど各地の自動車メーカーを次々と傘下に収めた。GMが上海汽車と組んで拠点を増やす戦略を採ったのは、新産業政策での「一つの外国メーカーは同一カテゴリーの自動車に関して合弁会社は2社まで、但し合弁の相手である中国企業と共同で他社を買収する場合にはこの制限は受けない」という規定のためである。GMと上海汽車集団は合弁による研究開発拠点、汎亜汽車技術中心（PATAC）を設立して、そこでRegalやSailを中国向けに改造する開発活動を行っている。中国企業と合弁で研究開発を行っている例は自動車産業のみならず、他産業においても極めて異例であり、その点でGMは先駆的な存在であるといえる。それ以外にも図表2-6に示されているように、ダイムラー・クライスラーグループ、フォードグループなども中国事業を拡大している。

一方、欧米以外の自動車メーカーでは韓国の現代・起亜自動車が中国市場で急成長している。まず起亜自動車が2000年から東風汽車公司与合弁で小型乗用車プライド、千里馬を生産した。その後現代自動車が北京汽車と合弁で2002年から北京で中型乗用車ソナタ、エラントラの生産を始めた。北京汽車の生産台数は2003年の5.5万台から2004年に15万台に伸び、急速に成長している。

図表 2-6

欧米・韓自動車メーカーの進出

年	メーカー	提携先	提携内容
1981	VW	上海汽車	乗用車プロジェクトライセンス獲得、1983年サンタナ生産開始
1983	AMC	北京汽車	北京吉普を設立し、1985年から生産開始
1985	VW	上海汽車	上海大衆汽車（有）設立し、本格的にサンタナの生産開始
1985	プジョー	広州汽車	広州標致汽車（有）を設立
1989	シトロエン	東風汽車	合弁工場を設立、1992年から生産開始
1998	GM	上海汽車	上海通用汽車（有）を設立、1999年からビュイックを生産
1999	フィアット	躍進汽車	江蘇南亜自動車（有）を設立し、2001年パリオを生産
1999	GM	金杯汽車	金杯通用汽車（有）を設立し、2000年からブレイザーを生産
2000	起亜汽車	東風汽車	東風悦達起亜汽車（有）設立、小型乗用車「千里馬」「プライド」の生産開始
2001	フォード	長安汽車	長安福特汽車（有）を設立し 2003年生産開始
2002	BMW	華晨集団	合弁企業を設立し 2003年 3シリーズの生産開始
2002	GM	柳州五菱	軽ワゴン（五菱）軽乗用車（スパーク）生産開始
2002	現代自動車	北京汽車	北京現代汽車（有）設立しソナタを生産開始
2003	ダイムラー・クライスラー	北京汽車	ベンツの乗用車、商用車、主要部品などを生産する提携に合意
2004	フォード	長安汽車	江蘇省南京市に第2工場建設、提携会社マツダも出資

出所：横山則夫『激変！中国の自動車産業』（2004）から作成。

2-3-2 日系自動車メーカーの中国進出

日本と中国の自動車産業の交流は日中国交が回復した1972年から始まり、その後輸出→技術協力→現地生産という段階で発展してきた。1980年代までの日本の自動車メーカーの対中進出は、中国の軍転民企業と国有企業への技術供与が中心であった。改革開放政策の一環として軍需産業が民生部門へ転換した、いわゆる軍転民企業からの要請を受けて、数社がこれらの軍転民企業と技術提携を始めた。例えば、富士重工業は貴州航空工業との軽乗用車生産技術供与契約によりレックスを年産約1000台生産し（2003年には提携を解消した）、そしてスズキは長安汽車と提携関係を結び、現在までも提携関係が続いている。またダイハツが天津汽車と、いすゞが重慶汽車廠、西南汽車とそれぞれの国有企業との小型トラック生産技術を供与し提携関係を結んだ。

1990年代に入ってから、1992年鄧小平の「南巡講話」⁹と1994年の「自動車工業産業政策」による自動車産業重視政策の公表を受けて一挙に投資ブームが起きた（図表2-7参照）。1992年にマツダと海南省開発建設総公司の小型乗用車に対する合弁企業を皮切りに、いすゞと江西汽車製造廠、富士重工業と貴州航空工業（軽乗用車生産技術供与）など提携関係が相次いで結ばれた。また、日産が1993年に鄭州小型汽車廠と小型トラックを生産する合弁企業を設立し、トヨタが1994年に金杯汽車に小型バスの生産技術供与を始めるなど、中国での本格的な生産基盤作りが始まった。

図表2-7 1991年以降の日系自動車メーカーの主な対中プロジェクト

年	メーカー	提携先	提携内容
1991	トヨタ	金杯汽車	小型バス技術
1992	マツダ	海南省開発建設	小型車（ルーチェ）生産
1992	いすゞ	江西汽車製造廠	小型トラック生産
1992	富士重	貴州航空工業	軽乗用車（レックス）技術供与
1993	スズキ	長安機器製造廠	軽乗用車（アルト）生産開始
1995	日産	鄭州小型汽車廠	小型トラック生産
1996	日産ディーゼル	東風汽車	大型トラック生産

⁹ 南巡講話とは1992年に鄧小平が武漢、深圳、珠海、上海などの地区を巡察した際、改革開放の堅持と経済成長の加速を呼びかけた講話である。この講話によって、中国の改革開放に拍車がかかり、高度経済成長を遂げた。

1996	トヨタ	天津汽車	エンジン生産
1996	三菱	長豊集団	合弁企業を設立し 1997 年から SUV(パジエロ) 生産開始
1998	ホンダ	広州汽車集団	広州ホンダ(有)を設立し 1999 年から乗用車(アコード)生産開始
1998	トヨタ	四川旅行車製造	中型バス生産
1999	トヨタ	天津汽車	天津豊田汽車(有)を設立
1999	三菱	東南(福健)汽車	小型バス生産
2000	いすゞ	広州汽車集団	中・大型バス生産
2000	トヨタ	天津汽車	プラッツの技術供与を行い、小型車(シヤレード)を生産
2000	スズキ	長安汽車	小型車(カルタス)生産開始
2000	マツダ	海南汽車	ファミリア、プレマシー(2001年)生産開始
2001	日産	東風、風神汽車	中型車(ブルーバード)委託生産
2001	日産	鄭州小型汽車廠	SUV(パラディン)生産開始
2001	日産ディーゼル	東風朝陽柴油機	小型ディーゼルエンジン生産技術供与

出所：金晶海(2005)、p41

日本の自動車メーカーの対中現地生産が本格化したのは、2001年の「自動車産業の10次5ヵ年計画」と中国のWTO加盟以降である。すなわち、欧米メーカーに比べて対中進出に慎重であった日本の自動車メーカーは、2001年以降、中国政府の自動車産業における外資の積極的な導入と産業再編の加速化、国産化規制の廃止と大幅な関税引き下げ計画などの政策転換を受けて対中進出を本格化し始めた。

図表 2-8 WTO加盟後日系自動車メーカーの主なプロジェクト

年	メーカー	提携先	提携内容
2002	三菱	ハルビン哈飛行機	小型乗用車(デインゴ)技術供与

2002	トヨタ	天津汽車	小型乗用車（ヴィオス）生産
2002	トヨタ	第一汽車	天津豊田汽車第二工場の建設
2002	日産	東風汽車集団	東風汽車（有）の建立、包括提携
2002	ホンダ	東風汽車、広州汽車	輸出専用乗用車工場建設
2003	ホンダ	広州汽車	小型乗用車（フィット）の生産
2003	ホンダ	東風汽車	東風ホンダ汽車（有）設立
2003	トヨタ	天津一汽夏利	小型（ヴィッツ）技術供与
2003	トヨタ	成都一汽	ランドクルーザー生産
2003	トヨタ	広州汽車	エンジン生産
2003	日産	東風、風神	小型車（サニー）生産
2003	ダイハツ	一汽華利	小型車（テリオス）技術供与
2003	トヨタ	第一汽車	ランドクルーザー生産
2004	トヨタ	天津汽車	カローラ、高級車（クラウン）生産開始
2004	日産	東風汽車	高級車（ティアナ）生産

出所：トヨタ（中国）投資有限会社へのインタビュー調査（2005年9月）、横山則夫『激変！中国の自動車産業』（2004）より作成。

企業別に見ると、2002年4月にトヨタは第一汽車と各種乗用車の合弁生産や技術供与に関する包括提携契約に調印した。トヨタは中国第一汽車集団と、天津一汽豊田、四川豊田、長春一汽豊越汽車という三つの合弁企業を設立した。また2004年9月に広州汽車と合弁で広州豊田を設立した。トヨタ自動車の対中事業は、2002年第一汽車と全面提携を発表してから急速に進んでおり、2006年頃には軽商用車から、小型乗用車から高級乗用車、そしてオフロード車、小型バス、ハイブリッド車まで広範な車種の生産を計画している。計画通りに行けば、ラインアップの点でVW、GMと並ぶ存在になる¹⁰。

広州汽車と合弁会社を設立したホンダはアコードが大人気になり生産が急速に拡大している。またホンダは2003年9月、中国の広州汽車、東風汽車との3社合弁で、輸出専門の生産会社である本田汽車中国（ホンダ出資65%）を広州市に設立した。中国

¹⁰ 筆者のインタビューによる（2005年9月8日）。

を完成車輸出拠点に育てる準備を着々と進め、ついに2005年6月に小型乗用車（日本名フィット）の対欧輸出を開始した。外資系自動車メーカーが、中国で生産した車を先進国に本格的輸出するのは初めてで、ホンダの動きは、その先駆けとして注目を集めている¹¹。

また、日産は2002年、東風汽車と50%：50%の出資で合弁会社の「東風汽車有限公司」を設立した。この会社は風神汽車有限公司を乗用車部門として取り込んだ。また鄭州日産を吸収し、さらに東風汽車公司本体のトラック生産部門も引き継いだ。新たな合弁会社として誕生する東風汽車公司は「東風」ブランドの大型トラックから、小型トラック、小型から大型までの乗用車、SUVなどを生産する。これは外資系として他に例のない幅広いラインアップである。既存事業のトラック部門まで合弁会社に含まれたのは、中国三大メーカーの一つの東風汽車との全面的な一体化によって、中国自動車市場でのプレゼンスを一気に高める狙いがあると見られる。他に、マツダやいすゞも2002年以降、生産ラインの増設やモデルの拡充に積極的に取り込んでいる。

2-4 部品産業の発展過程

2-4-1 部品産業の発展過程

中国の自動車部品産業は、自動車産業の発展とともに、自動車生産拠点を中心に一貫生産を支える形で発展してきたが、自動車産業と同様に中国のWTOに加盟した2001年後半から急速な発展を見せた。中国の自動車部品メーカーは、改革・開放政策前には第一汽車、東風汽車などの国有自動車メーカー所属の部品メーカー、地方政府が管理する地方自動車メーカーに所属する地方系部品メーカー、さらに数百社にのぼる零細架装車企業と取引関係を持つ部品メーカーなど、複数の行政管轄機関に付属していた。すなわち、1980年代前半までの計画経済体制下においては、このような管轄体系の下で、異なる政府行政部門に付属する企業系列グループが形成されていた。こうした企業系列グループは、部品調達から生産・販売（分配）に至るすべての流通段階が経済計画指令により強く束縛されており、異なる企業グループ間の取引は極めて制限されていた。このため、技術レベルの低い零細加工業の形態をとった、少品種少量生産の生産体制が形成された¹²。また、主要部品メーカーは特定自動車メーカーの部

¹¹ 筆者のインタビューによる（2005年12月9日）。

¹² FOURIN『中国自動車部品産業』（2005）p.3参照。

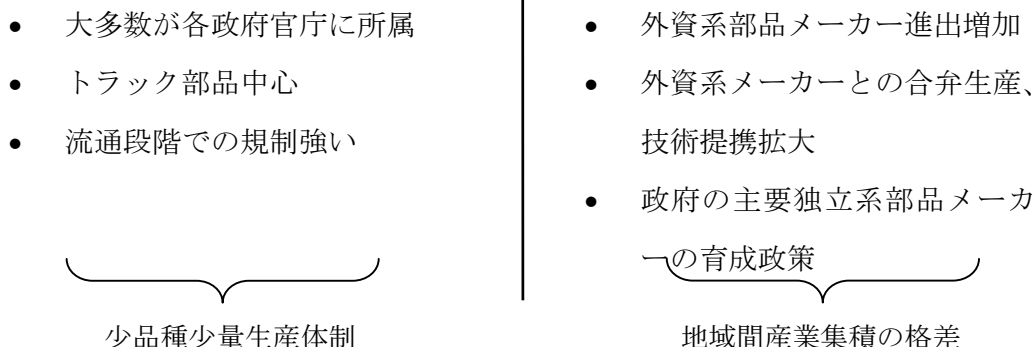
品内製工場として発展してきたため、独立部品メーカーが発展し始めたのは1980年代後からである。

1980年代後半からは、乗用車分野で外資参入が認められ、乗用車向けの部品産業における海外技術の導入が進んだ。中国政府の自動車部品産業育成政策の基本は、海外からの技術導入の促進と輸入許可制度や重要部品生産メーカーへの外資規制などを通じて部品国産化を進めることであった。外資系自動車メーカーとの合弁企業の部品調達については40%以上のローカルコンテンツを条件に、部品輸入の優遇関税率を適用する国産化政策を取ってきた。現在の部品産業の育成政策の基本は、2001年5月に発表された「第10次5ヵ年計画」によるものである。この政策は、1980年からの自動車部品の国産化を通じた輸入代替政策から、5~10の大手の自動車部品グループを育成するなど部品産業の集約化による育成を図っている。

図表 2-9

自動車部品産業の発展過程

80年代半ば



しかし、WTO加盟の条件に基づき、2002年から05年3月までに国産化規制が撤廃され、その結果、2002年から3年間で外資系自動車メーカーによるKD組立車の投入が急増した。このため、中国政府は2005年4月に中国部品産業育成を目的に「完成車特徴を構成する部品輸入に関する管理規則」という事実上の国産化規制を復活させた。これによると、KD (Knock Down) 輸入部品の関税率が平均12%から完成車並の30%へ引き上げられ、18%の-marginが関税として徴収されることになる¹³。ここで、K

¹³ 中国の2005年の乗用車平均関税率が30%、輸入部品平均関税率が11.79%であった。

D車認定基準としては、KD輸入車における中国製部品比率と製造工程の付加価値創出比率に注目し、中国製部品 40%以上の採用と、製造原価における付加価値 30%以上の中国現地創出という2つの基準を満たさない場合は、KD組立車とみなされる。また、2003年3月には部品産業への出資規制が撤廃された。その結果、外資系部品メーカーの技術供与や合弁生産という形での現地生産が増えることになった。

図表 2-10 「自動車部品産業 10.5 計画」の概要

	項目		主な内容
全体の目標	数量目標		・2005年まで、部品産業の企業集団化の促進、自動車全産業の生産高に占める部品産業比重 25%以上
	国産化と輸出		・中心車種の初期国産化率 40%、最高 60~70%達成 ・2005年まで、部品産業の売上総額に占める輸出比率 20%以上 (1999年は8%)
産業構造の調整	サプライヤー	1次	・モジュールサプライとシステムサプライ化
		2、3次	・民営の有力中小部品メーカー支援、国内外への供給体制整備
	部品構造		・乗用車部品の高技術水準、高付加価値製品化、国際市場への供給能力強化
	重点企業の支援		・所有構造の多様化奨励、重点部品メーカーへの支援強化、株式上場、技術革新への財政投入、株式への転換など支援
開発能力の向上	R&Dセンターの設置および研究開発の強化		・2005年まで、自動車部品企業集団に国家レベルの部品開発センター設立、機能部品開発能力の養成 ・8~10社の部品企業集団の開発能力向上 ・「10・5計画」期に、有力部品メーカーの国際品質認証獲得
重点発展品目	既にOEM供給しているもの		・国内生産基盤のあり、発展性のある主要コンポーネント (EFT, ブレーキ、ステアリング、エアコンなど) の重点育成

将来性があるもの	・国内潜在市場の大きいハイテク部品（ABS, エアバック、三元触媒コンバータ等）の集中育成
比較優位があるもの	・比較優位にある労働集約型、材料集約型部品（ホイール、ワイヤー・ハーネス、シート、バンパーなど）の一層の育成

出所：国家経貿委行業規画司『汽車工業「10.5」規画研究資料匯編』（2001）から作成。

中国の自動車部品産業の地域別分布を見ると、1950年代には東北地区、北京市、上海市、湖南省など沿海部と中部の広い範囲に立地していたが、1970年代には「三線建設」¹⁴の影響で湖北省、四川省など内陸部に重点的に投資が行われた。1990年代に入ってから、中国政府の産業集積プロジェクトと外資系メーカーの参入により、中国自動車産業の集積地は東部沿海地域へシフトしつつある（図表2-11参照）。

中国での外資系自動車部品メーカーの生産増加とともに、中国自動車部品産業の基盤形成が総じて進んでいる。例えば、タイヤ、強化安全ガラス、点火部品やVベルトなどの競争力の改善ぶりは目を見張るものがある。但し、中国の民族系部品メーカーが比較優位にある分野は、依然としてカーオーディオやワイヤー・ハーネスといった比較的付加価値の低い労働集約型製品であり、表面処理鋼板、自動車ボディーといった技術やノウハウが集積している部品・素材はほとんど輸入に依存している。実際に、中国の従来部品メーカーは大部分が商用車生産のため設立されたのであり、乗用車メーカーが求める品質・コストなどに対応できる民族系サプライヤーは限られているなど現地部品調達基盤は極めて脆弱である。特に、基本材料、構成部品分野で高度技術を必要とする分野では、現地の部品・素材メーカーの育成が期待できないため、輸入に依存するか、外資同士の技術・製品を補完する協力体制の構築の動きが活発化している。

¹⁴ 「三線建設」とは1960年代に中国内陸地方の工業を発展させるため、中西部地域に大量の投資が行われたことをいう。しかし、気候的条件と投資の効率性が無視されたため、ムダに終わった。

図表 2-11 部品産業の工業生産高上位 5 省市の順位変化

単位：%

順位	1990 年		2003 年	
	上位 5 省市	割合	上位 5 省市	割合
1	湖北省	13.5	上海市	23.2
2	北京市	8.2	浙江省	9.6
3	四川省	8.2	吉林省	9.0
4	上海市	7.7	江蘇省	7.5
5	江蘇省	6.1	山東省	6.0

注：四川省は重慶市を含む。

出所：中国自動車技術研究中心、中国自動車工業協会『中国自動車工業年鑑』（2004）と丸川知雄/高山勇一『グローバル競争時代の中国自動車産業』（2005）p.55 から作成。

2-4-2 外資系部品メーカーの進出

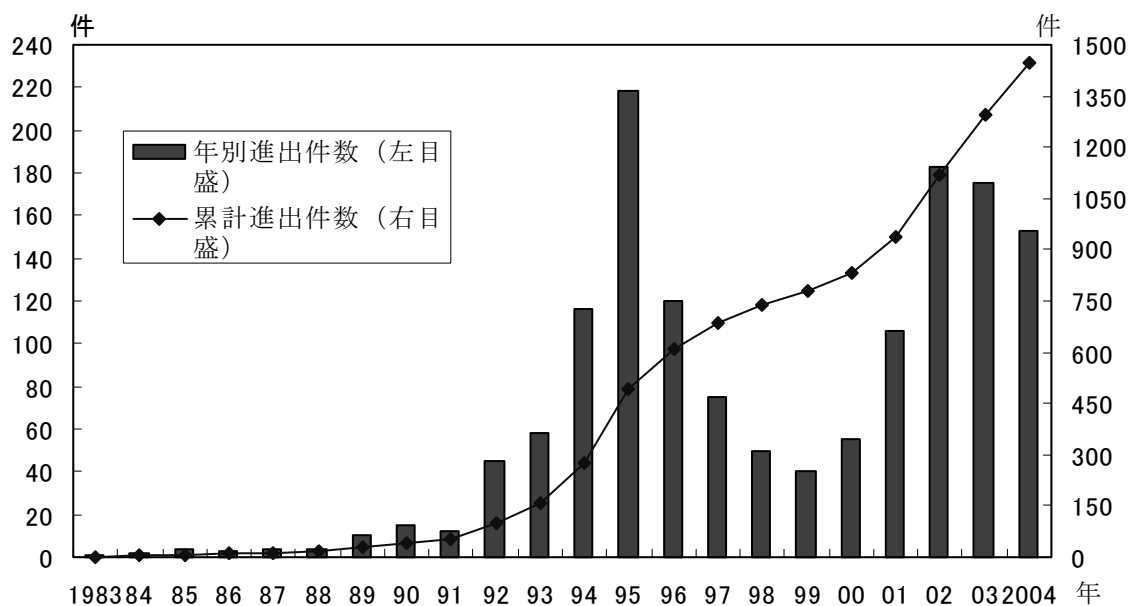
外資系部品メーカーの中国進出は、1980年代の半ば以降上海VWによる乗用車Santanaの生産開始がきっかけとなって、その後、中国自動車市場の急成長、外国自動車メーカーの中国進出拡大に伴い急速に拡大した。

中国の民族系部品メーカーの大部分が技術水準などの面で乗用車生産に対応できない状態であるため、多くの外資系自動車メーカーは中国に進出する際、系列の部品メーカーを中国に連れ込んで、現地生産拠点を作っている。現在、中国に進出している外資系サプライヤーは約500社があり、そのうち、世界の手先サプライヤーのほとんどが中国に進出している。たとえば、GM中心に部品を供給しているDelphi、VW中心に部品を供給しているBoch、トヨタ中心に部品を供給しているデンソーなどがある。

世界自動車部品メーカーの中国進出件数を見ると図表2-12で示されているように、1980年代から2004年までの20数年間で1,576件に達している。特に、「自動車工業産業政策」が発表された翌年である1995年には218件とピークを記録した。しかし、1990年代後半に入ると中国自動車市場が伸び悩んでいたことや完成車の新規プロジェクトが少なかったため部品メーカーの新規進出件数も減少した。その後、中国のWTO加盟の影響を受け、新規参入件数は再び上昇した。2004年には中国政府の金融引き締め政策の実施などにより進出件数は下がる兆しがあった。しかし、2005年4月「K

「D車認定基準」の実施により完成車メーカーの現地調達率の向上が求められるから、外資系部品メーカーは現地調達力の強化が必要となり、今後中国民族系部品メーカーとの提携などを通じた進出拡大が予想される。

図表 2-12 世界自動車部品メーカーの中国進出推移



注：1. 材料メーカーも含む。

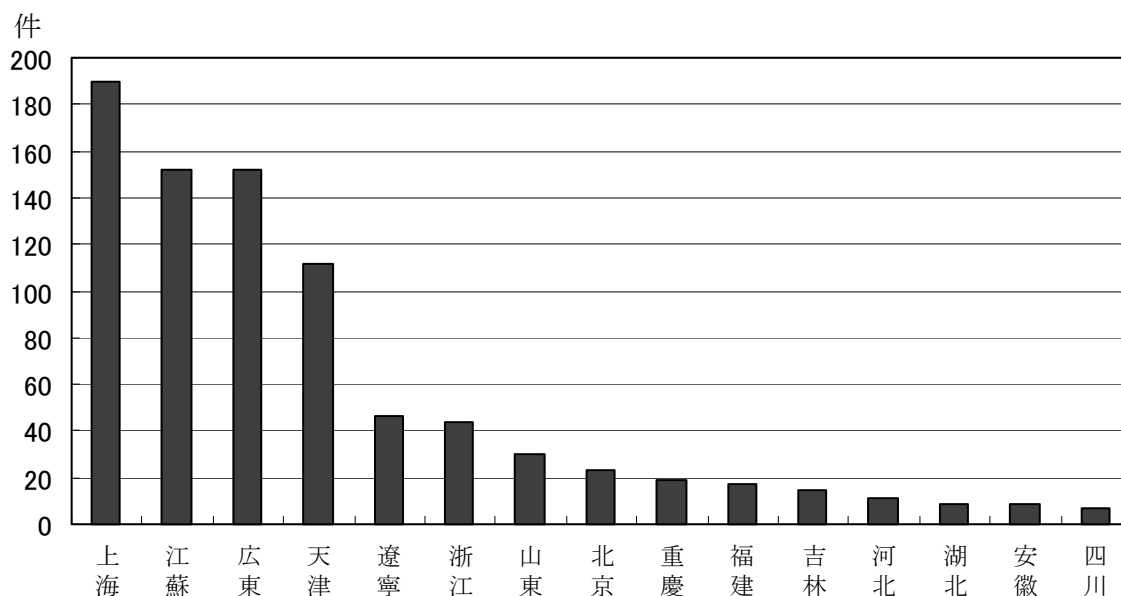
2. 進出件数は現地拠点数である。

出所：FOURIN「中国自動車産業における外資進出」（2005）から作成。

日系部品メーカーの対中進出を見ると、1980年代半ばから始まり、1995年から97年間の3年間に85の生産拠点が新設されるなど、第1次の中国進出ブームとなった。その後2002年以降完成車メーカーの中国事業の本格化に伴い再び対中進出が活発化し、1995年以来のピーク時期を迎えた。日本部品メーカーの中国進出は、1994年に中国政府が自動車産業政策を発表し、自動車産業を国民経済の支柱産業として育成する方針を固めた後、中国への進出を本格化し、1995年に日系部品メーカーの進出件数は121件に至り、ピークとなった。1998年以降、中国政府の産業政策の修正により、自動車産業への投資は沈静化した。しかし、中国政府の「10次5カ年計画」の自動車産業計画と国内需要の急成長の下で、外資の進出は再び活発化し、2003年の日系部品メーカーの進出件数は125件を記録し、2004年末までの累積で837件に達した。

一方、欧米系部品メーカーの中国進出は、1986年VDOの中国進出に遡るが、それ以来、欧米系自動車メーカーの中国事業拡大に対応して拡大しており、全体的な進出パターンは日系部品メーカーの進出と似ている。

図表 2-13 日系自動車部品メーカーの地域別進出状況



注：1. 材料メーカーも含む。

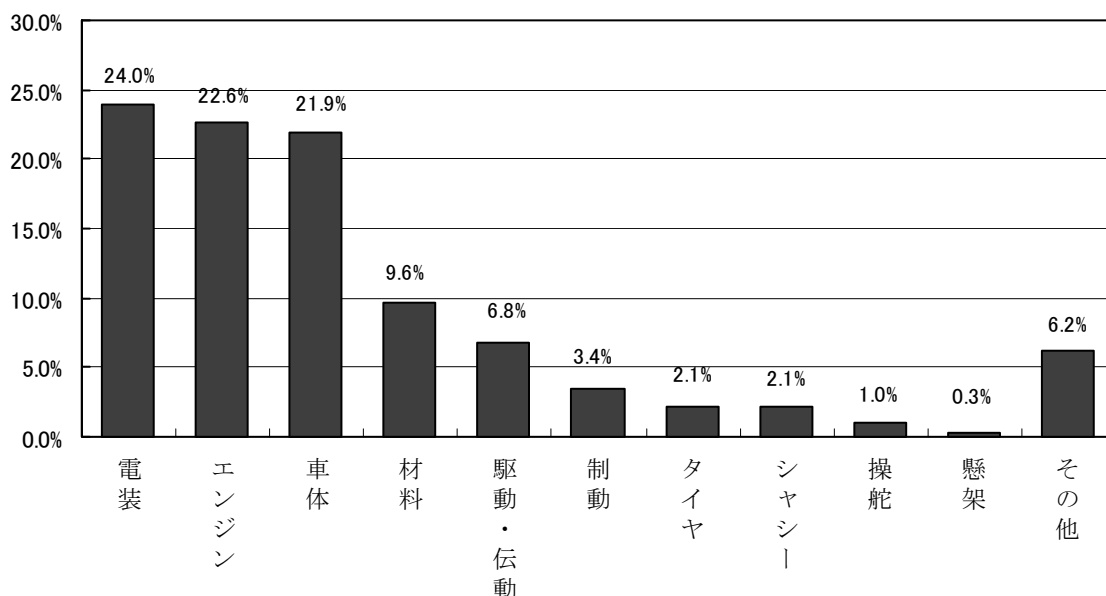
2. データは2005年2月までである。

出所：FOURIN「中国自動車産業における外資進出」（2005）から作成。

外国部品メーカーの対中進出を地域別に見ると、進出目的が現地進出した自動車メーカーへの納入であることから、自動車メーカーの生産拠点がある上海市、江蘇省、広東省、天津市を中心に生産体制を構築している。日系部品メーカーの2005年2月までの各地への進出件数は、上海市が190件(全体の22%)、広東省が152件(同17.6%)、江蘇省が152件(同17.6%)、天津市が112件(同13%)である。欧米部品メーカーの進出は、VW、GMが進出している上海市とその周辺の華東地域に集中している。欧米サプライヤーの2005年2月時点での335の現地拠点のうち、175件が上海市を中心とした華東地域(江蘇省、浙江省を含む)に位置し、全体の半分以上を占めている。つまり、欧米系自動車部品メーカーは日本部品メーカーより地域別に集中進出傾向が強い。

日系部品メーカーの進出分野別件数の構成は電装系メーカーが一番多く 24%を占めている。二番目がエンジン系メーカーで全体の 22.6%を占め、三番目に多いのが車体系メーカーで 21.9%を占めている。その中でも進出が多いのはいわゆる労働集約型アイテムであるカーオーディオ、シートカバー、鋳物などを生産するメーカーである。一方、欧米系サプライヤーも進出分野においては日系サプライヤーとほぼ同じパターンを見せており、全体の進出分野のうち、エンジン部品（52社、15.5%）と車体系（62社、18.5%）、電装系部品メーカー（40社、11.9%）の進出が圧倒的に多い。つまり、外資系サプライヤーの進出分野を見ると、将来的に中国が労働集約的な部品の生産・輸出拠点になる趨勢が見られる。もちろん、このような構造は部品の輸送コスト、生産特徴などとの関連性が高い。

図表 2-14 日系部品メーカーの分野別進出件数比



出所：FOURIN『中国自動車部品産業の競争力』（2003） p 398。

汽車工業年鑑が発表する中国自動車部品生産額における外資系部品メーカーの比重を見ると、02年の24%から03年には29%へと上昇し、約3割を占めている。このように中国での外資系自動車部品メーカーの生産増加とともに、中国自動車部品産業の基盤が強化されつつある。

しかし、中国における外資系部品メーカーの本格的進出の歴史は約10年に過ぎず、

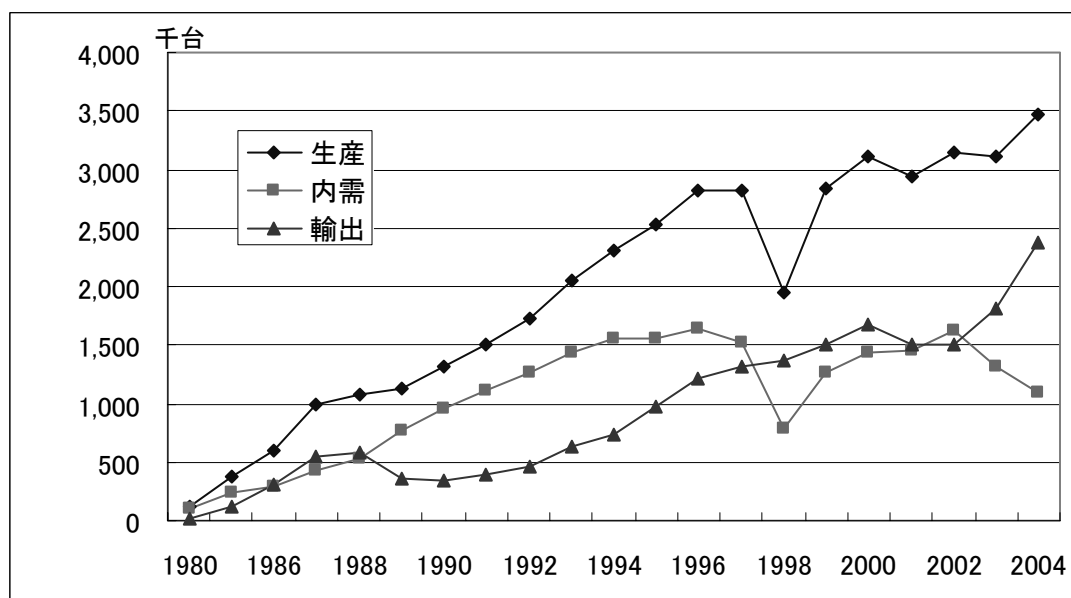
依然として乗用車メーカーが求める開発・品質・コスト面で対応できる中国内のサプライヤーは極めて限られており、外資系自動車メーカーは現地部品調達基盤の構築にさらに力を入れなければならない状況である。また、2005年に部品国産化政策が復活され、中国自動車市場の値下げ競争もますます激しくなるなど、自動車メーカーとしてはコスト競争力を持つ部品調達システムを再構築しなければならなくなった。したがって今後も外資系自動車メーカーは、部品工場を新設して現地部品調達率を高める一方、グローバル調達システムに取り組む拠点づくりを進める動きが活発化していくと思われる。

3. 韓国自動車産業の発展パターン

3-1 キャッチアップ段階：通貨危機まで

韓国の自動車産業は、1960年代のKD(Knock Down)組立生産から始め、1970年代半ばには輸入代替段階に移行した。韓国政府と完成車メーカーは、1970年代の半ばから自動車産業の発展の重点を小型乗用車に置いて、それも初期段階から輸出指向的発展を目指し、1980年代の半ばには輸出成長段階に移行した¹⁵。

図表 2-15 韓国自動車産業の発展推移



出所：韓国自動車工業協会『自動車統計年報』各年度

¹⁵ 韓国自動車産業の発展パターンについては金奉吉（2000）参照。

韓国で自動車生産が本格化したのは、1962年、完成車の輸入制限と国内自動車産業の育成を目指した「自動車工業保護法」が制定されてからである。韓国の乗用車産業は1960年代にKD生産から始まり、国産モデルの開発と量産工場の建設、そして技術導入が活発化し、国産モデル車の生産が可能になった1970年代の半ばから輸入代替が本格化した。乗用車の生産メーカーとしては、政府の強力な自動車組立工場の集約化政策などによって再編・統合が進み、1970年代半ばには現代自動車、起亜自動車（現代自動車に統合）、大宇自動車（現在のGM大宇）の3社体制が確立され、現代自動車が最大手の地位にあった。しかし、政府の小型乗用車中心の育成政策にもかかわらず、国内生産は内需の制約などで1980年代の半ばまでには20万台水準に留まっていた。

それが、1980年代の半ばからアメリカ市場を中心とした小型乗用車の輸出需要が急速に伸びたことによって国内生産が急速に拡大し始めた。このような80年代半ばからの輸出の急増は低賃金による韓国車の価格競争力の向上によるものであるが、それ以外にも当時日本車がアメリカの日本車に対する輸出自主規制（VER: Voluntary Export Restraint）¹⁶により高級・中型車へシフトしたため、韓国車の市場開拓が比較的容易であったことも一つの要因として作用した。

その後1980年代の後半から個人の乗用車需要の拡大によるモータリゼーション（自動車大衆化）が本格化し、内需が国内生産を引っ張るようになった。1980年代半ばから輸出需要と内需が生産を引っ張る形で発展してきた韓国の自動車産業は、1995年には世界自動車生産国の中でアメリカ・日本・ドイツ・フランスに次ぐ世界5位の生産国になった。

以上のように、韓国の自動車産業は発展の初期段階から輸出需要と乗用車部門が牽引力として先行する形で、量産化・国産化・輸出拡大が同時並行的に推進される、きわめて圧縮された発展パターンを見せている。このような傾向は1980年代に入ってから著しく、特に、乗用車産業は1980年代後半からは輸出成長段階にまで急成長した。1988年の自動車生産の80.5%を乗用車が占めており、現在でもその比重はあまり変わっていない。世界自動車産業の歴史の中で、欧米以外で自前の開発・生産システ

¹⁶ アメリカの日本車に対する輸出自主規制（VER）は1981年168万台から1984年185万台、1985年から230万台と推移してきたが、日本自動車メーカーによるアメリカ現地生産の拡大により輸出台数が減少して台数規制自体の意味がなくなり、1994年に撤廃された。

ムを持って生産と輸出を拡大することに成功した事例は、現在のところ 1960 年代の日本と 1980 年代の韓国のみと言っても過言ではないであろう。

韓国の自動車産業が素材・部品産業など関連産業の基盤が弱く、技術蓄積もできていない状態で、短期間のうち圧縮した発展が可能であった原因は何であるか。乗用車産業が比較的早い段階から輸出指向的発展を可能にした背景には、先進国完成車メーカーとの技術・資本提携を通じた積極的な技術導入と設備投資、そして政府の保護・育成政策などがあった。韓国政府は、1970 年代までには民族系自動車メーカーによる固有モデルの開発という自動車産業の発展戦略を進めてきた。しかし、国内自動車メーカーの技術・資本蓄積の不足によって限界に直面し、1980 年代に入ってから改めて外国の先進国メーカーとの資本・技術導入による発展戦略に転換した。1980 年代に入ってから急速に進んだ国際分業の動きに韓国の自動車メーカーが能動的に対応し、日・米完成車メーカーとの資本・技術提携の強化を通じて国際分業体制にうまく編入されたのであるが、これが短期間のうち輸出化による急成長を可能にした大きな要因であった。特に、1980 年代に活発に行われた日・米完成車メーカーとの提携関係の特徴は、韓国の完成車メーカーが日・米完成車メーカーからの技術導入に留まらず、資本をも積極的に取入れ、開発・生産・販売というより深化した分業関係を構築したことである。つまり、韓国の完成車メーカーは、先進国の多国籍自動車メーカーとの資本・技術提携を通じて積極的に技術を導入し、そして導入した技術の吸収・改良による独自モデル開発力蓄積という技術学習努力を通じて国際競争力の向上を図った。

なお、日・米自動車メーカーとの提携関係の強化は、韓国の部品メーカーの技術導入においても親企業の提携先の傘下にある日本とアメリカの部品メーカーとの提携関係の強化をもたらし、韓国の部品メーカーの技術導入のあり方にも強い影響を及ぼすことになった。

一方、韓国政府の自動車産業に対する保護・育成政策も自動車産業の発展に一定の役割は果たしたと思われる。韓国政府の自動車産業に対する保護・育成政策の基本方針は、1974 年「長期自動車工業振興計画」、1980 年代の「自動車工業合理化措置」などに表されているように投資調整を通じた車種別専門量産体制の確立を目指すものであった。また、1986 年には、自動車産業を産業合理化業種に指定し、1989 年までの 3 年間は自動車産業への新規参入を禁止した。さらに、韓国の完成車輸入が完全自由化されたのは 1988 年 4 月からであり、それは国内自動車産業の競争力の向上による

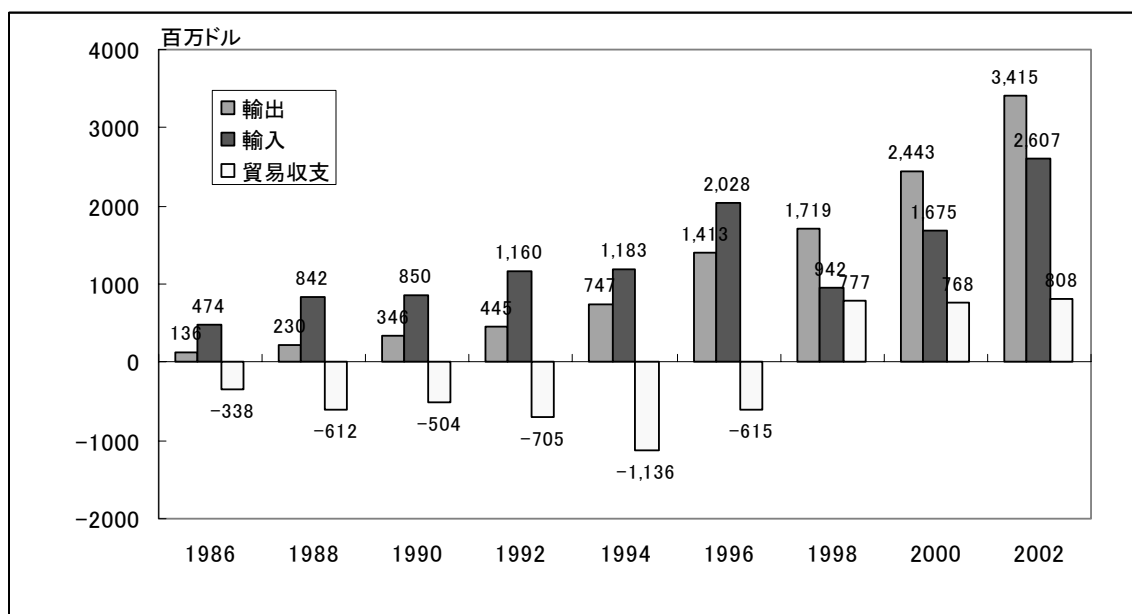
内需と輸出が急増する時期でもある。しかし、当時の完成車の輸入関税率は 30%で依然として高く、自動車の関税率が先進国水準である 10%まで引下げられたのは 1994 年からである。韓国政府の自動車産業政策は、新規参入規制や車種制限など政府の直接的な介入による再編は、政府の意図通りには行かなかったが、自動車産業の合理化や国内市場保護による産業基盤強化などの面では一定の効果があったといえる。

また、韓国における自動車部品産業に対する育成政策も、1974 年の「自動車工業振興計画」から始まり、それ以降も部品メーカーの集約化による大型・専門部品メーカーを育成するためにさまざまな措置が取られた。しかし、自動車部品産業の育成政策は 1987 年の「自動車部品国産化 5 ヶ年計画」の実施までは、その殆どが中小企業育成政策の中で推進され、自動車部品産業は実質的な支援を受けられなかった。「自動車部品国産化 5 ヶ年計画」では、国産化計画によって国産化部品を指定し、その品目に対して技術・資金支援を与えた。つまり、以前の部品産業の育成政策に比べ、体系的で実質的な支援が行なわれた。政府の自動車部品産業の競争力向上のための役割を、政府の直接的な金融・税制上の支援、そして部品産業の競争力向上に必要な各種の制度の整備という点から見ると、1980 年代までの政府の政策は、その支援規模の絶対的な水準が少なく、部品メーカーに対する具体的な支援施策に欠けていた。また、完成車メーカーと部品メーカーとの協力基盤構築の障害になる公正取引法の改善などの制度的な整備も非常に遅れていた。

以上のように、韓国の自動車産業は発展初期段階から輸出需要が牽引する形で生産が拡大したため、重要な機能部品はほとんど輸入に依存せざるを得ず、国内部品産業の育成が遅れることになった。すなわち、韓国の自動車産業は国内需要の拡大による生産拡大やそれによる技術蓄積による部品国産化を進める輸入代替段階を充分持たず、輸出成長段階に移行した。これは国内市場規模が小さく、それも十分に成長していなかったためである。その結果、韓国の自動車産業は、90 年代半ばまでにはとりわけ部品を中心とした技術面での海外依存的な発展パターンを見せた。

図表 2-16

韓国の自動車部品¹⁾の貿易収支の推移



注：1)部品は関税庁の HS 産業分類による自動車部品である。但し、タイヤ及びゴム関連部品は除く。

出所：韓国貿易協会『貿易統計』各年版から作成。

3-2 質的成長期：通貨危機と構造調整

1980年代半ばから急速な成長を続けてきた韓国の自動車産業は、1990年代の半ば以降国内市場の成熟、過剰生産能力などで深刻な停滞期を迎えた。韓国の自動車産業は1987～94年の間には内需・輸出・生産ともに年平均20%以上の増加率を記録するなど急成長したが、95年からは国内市場の成熟などによって成長率が鈍化し、1995～99年間の生産は年平均7.2%の増加に留まった。

そのような状況の下で各完成車メーカーは、三星グループの自動車産業への新規参入(1994年)をきっかけに設備拡張競争に走り、国内完成車メーカーの生産能力は、94年300万台を超え、97年には400万台を超える水準まで急増した。このような生産能力の急増の下で、内需は国内市場の成熟に伴い1990年代の半ばから伸びが停滞し、特に通貨危機の影響で98年には、97年の151万台の約半分水準である78万台まで急減した。一方輸出は、完成車メーカーが内需の不振を挽回するため輸出拡大に努力したこともあって1990年代に入ってから増加が続いた。しかし、輸出の増加勢にもかかわらず通貨危機による内需の崩壊で98年の完成車メーカーの稼働率は40%台まで急

落し、国内第2位の自動車メーカーであった起亜自動車が不渡りになるなど韓国の自動車産業は史上最大の危機局面に直面した。

図表 2-17 完成車メーカーの生産能力拡張の内訳

単位：万台

	生産能力		設備増設内容	
	1992	1998	新工場建設	既存工場
現代自動車	115	150	40	-5
現代精工	3	10	-	7
起亜自動車	65	83	30	-12
亜細亜自動車	17	22	-	5
大宇自動車	52	80	30	-2
大宇重工業	24	26	-	2
双竜自動車	4	12	5	3
三星自動車	-	30	30	-
合計	280	413	135	-2

出所：韓国自動車工業協会。

韓国の自動車産業は、そのような危機局面を打開するため、1998年から完成車メーカー間の吸収・統合などの全面的な再編が行われた。1997年12月、大宇自動車による双竜自動車の引受から始まった自動車業界の再編は、現代自動車による起亜自動車・亜細亜自動車の引受(98.12)に続いて、2000年には三星自動車がフランスのルノー自動車に買収され、また、大宇自動車も大宇グループの解体に伴ってGMに売却されるなど史上最大の再編が行われた。その結果、1990年代の半ばまで現代(現代精工)・起亜(亜細亜)・大宇(大宇重工業)・双竜・三星の5大グループの8社の完成車メーカーが競争していたが、2000年からは図表2-18に示しているように4社体制になり、しかも、国内資本による自動車メーカーは現代・起亜自動車の1社だけになった。つまり、国内市場でも多国籍自動車メーカーと本格的に競争することになるなど一層競争圧力が強まってきた。

図表 2-18 国内自動車メーカー現況 (2004 年末基準)

	現代・起亜	GM・大宇	ルノー・三星	双龍
生産台数(台)	2,693,469	555,143	80,906	130,783
国内販売(台)	802,963	104,457	82,220	97,851
輸出台数(台)	1,885,844	456,639	-	32,533
主な生産車種	Full-Line up	Car	Mid-size car	RV, Luxury car
海外提携企業	Daimler Group、 三菱自動車	GM Group	Renault (資本) Nissan(技術)	Daimler Group (技術)、 上海汽車(資本)

出所：各社のホームページ

このような自動車産業の不況による完成車業界の全面的な再編は自動車部品産業にも直接的な影響を与えた。また、完成車業界の再編とともに大手の外国部品メーカーの国内進出、完成車メーカーの発注戦略の変化なども部品産業の再編を促進し、部品産業も大きな転換期を迎えることになった。

現代・起亜自動車は、合併してから両社の購買部門と R&D 部門の統合、プラットフォーム共有を通じた部品の統合発注など両社の部品メーカーの統合・再編、生産工場のモデル別専門生産体制の構築などを進めて統合のシナジー効果の極大化を図った。実際、現代・起亜自動車は 2000 年末現在 24 プラットホーム (41 モデル) を 7 プラットホームへ縮小し、(mini-sized, compact, sub-compact, mid-sized, large-sized (or luxury), SUV, small-sized commercial vehicle) プラットホーム当たり生産台数の増大を通じた規模の経済性の極大化を図った¹⁷。

なお、これまで部品産業の発展を遅延させた主な要因として、サプライヤー・システムの構造的問題が指摘されてきた¹⁸。つまり、韓国自動車産業におけるサプライヤー・システムの専属・単層構造が、部品供給における特定部品メーカーのほぼ独占に近い状況や寡占状況を生み出し、それが部品メーカー間の競争と規模の経済の実現を

¹⁷ 現代・起亜自動車の統合による合理化については Lee, Byoung-Hoon、Cho,Sung-Jae(2001)参照

¹⁸ 韓国自動車産業におけるサプライヤー・システムの構造的特徴については金奉吉 (2000)を参照

妨げた主な要因であった。しかし、こうしたサプライヤー・システムも完成車業界の再編や多国籍部品メーカーの国内進出、完成車メーカーの発注戦略の変化などによって変わっている。まず、国内完成車業界の再編、外国の大手部品メーカーの国内進出などで競争原理が生まれつつある。これまで系列内で庇護されてきた国内の部品メーカーが海外の大手部品メーカーとの競争に晒されるようになった。さらに、モジュール化及びネット調達進展は部品メーカー間の激しい競争を生み出し、その結果、国内部品業界でも生き残るための戦略として、外国の大手部品メーカーとの資本・技術提携や国内企業同士の統合などの動きが活発に行われた。すなわち、韓国の部品産業においても、品質・技術力の向上やコスト削減へのインセンティブが高まり、競争力を強化しやすい環境に変わったのである。

このような部品メーカー間の統合・再編による規模の拡大、外国メーカーとの資本・技術提携などで部品産業の技術水準は急速に高まっている。1997年には1,300社であった1次部品メーカーは、2004年には913社になり、大企業の割合も97年の5%（55社）であったのが、04年には8.3%（76社）まで増加した¹⁹。

韓国の自動車産業にとって、これまで国内自動車メーカー間の量的拡大競争、国内部品メーカーの規模の零細性と低い技術水準が自動車産業の発展の主な障害要因であったことを考えると、通貨危機を契機に行われた大規模な再編は国際競争力の強化のためのよい契機になったともいえる。

4. 韓国と中国の自動車産業の発展パターンの比較

まず韓国の自動車産業の発展パターンの特徴としては次のように要約できる。

第1に、韓国の自動車産業は、政府と完成車メーカーが、1970年代の半ばから自動車産業の発展の重点を小型乗用車に置いて、それも最初から輸出指向的発展を目指し、1980年代の半ばには輸出成長段階に移行した。つまり、最初から輸出需要と乗用車が牽引力として先行する形で、量産化・国産化・輸出拡大が同時並行的に推進される、極めて圧縮された発展パターンを見せた。

第2に、韓国の自動車産業は、国内市場の制約で内需を基盤とする十分な輸入代替段階を持たずに輸出に急傾斜したことで技術面で海外依存的な発展パターンを見せた。

¹⁹ 韓国自動車工業協同組合『自動車便覧』、各年度

つまり、韓国の自動車産業は国内需要の拡大による生産拡大や技術開発力の向上、部品国産化などを通じた価格・非価格競争力の強化をもたらす輸入代替段階を充分持たず、輸出成長段階に移行したため、とりわけ輸入部品依存度が非常に高く、技術面での海外依存的な発展パターンを見せた。

第3に、韓国の自動車産業、特に、乗用車産業が比較的早い段階から輸出指向的発展が可能になった背景には、先進国自動車メーカーとの技術・資本提携を通じた積極的な技術導入、そして政府の保護・育成政策と積極的な設備投資があった。韓国の完成車メーカーは、先進国の多国籍自動車メーカーとの資本・技術提携を通じて積極的に技術を導入した。そして、導入した技術の吸収・改良による独自モデル開発力を蓄積する技術学習努力を通じて国際競争力の向上を図った。また、政府の保護・育成策の下で自動車メーカーは積極的な設備投資の拡大による大量生産体制を確立した。

第4に、韓国政府の自動車産業に対する保護・育成政策の基本方針は、1974年「長期自動車工業振興計画」、1980年代の「自動車工業合理化措置」などに表されているように投資調整を通じた車種別専門量産体制の確立を目指すものであった。政府による新規参入規制や車種制限などは政府の意図通りには行かなかったが、自動車産業の合理化や国内市場保護による産業基盤強化など自動車産業の発展に一定の役割は果たしたと思われる。

第5に、政府の自動車部品産業の競争力向上のための役割を、政府の直接的な金融・税制上の支援、そして各種の制度の整備という観点から見ると、1980年代までの政府の政策は、その支援規模の絶対的な水準が少なく、具体的な支援施策に欠けていた。また、完成車メーカーと部品メーカーとの協力基盤構築の障害になる公正取引法の改善などの制度的な整備も非常に遅れていた。それが、1987年の「自動車部品国産化5ヶ年計画」から体系的で実質的な支援が強化された。また、部品産業の基盤構築の遅れと関連しては、サプライヤー・システムの閉鎖的な専属構造も大きな原因であった。

第6に、韓国の自動車産業は、1990年代後半から行なわれた自動車産業の再編・統合を通じてキャッチアップ段階から質的成長に跳躍した。韓国自動車産業は1980年代半ばから量的拡大競争によって過剰生産設備、収益悪化などで1990年代半ばには深刻な停滞期を迎えた。その後、1990年代の後半からの完成車メーカーの再編・統合を通じた規模の効果・技術開発のシナジー効果などで競争力が大きく強化された。また、部品産業も再編・統合過程を通じてサプライヤー・システムの改善、大型化・専

門化が進み、研究開発力の向上など競争力が高まった。

以上のように、韓国の自動車産業の発展パターンを見ると、国内自動車メーカーが積極的な技術導入、設備投資の拡大、政府の保護・育成政策などで小型乗用車中心に急速に発展してきたが、その一方、サプライヤー・システムの構造的な要因などから部品産業の育成が相対的に遅れていた。それが韓国の自動車産業の構造上の最大の欠陥要因であり、長い間韓国自動車産業の Take-off のアキレス腱になっていた。そして、通貨危機をきっかけに進められた自動車業界の再編・統合が競争力強化に大きく貢献した。

一方、中国の自動車産業の発展パターンとその特徴を見てみよう。

第1に、中国の自動車産業は、改革・開放政策以降 1990 年代半ばまでは、トラック産業と国内需要が牽引力として先行する形で、トラックから乗用車へと発展してきている。また、中国の場合、韓国とは違って、最初からトラック、乗用車産業において生産を牽引しているのは膨大な国内需要である。

第2に、中国では、かつて計画経済の下で地域完結型産業を育成したため、各地域ごとに自動車組立工場や部品工場が作られ、多くの自動車メーカーが地域ごとに乱立している。その結果、完成車メーカーも部品メーカーも生産規模が小さく、規模の経済性が得られず、典型的な重複投資による非効率的な構造になっており、それが産業発展の大きなネックになっている。

第3に、中国の乗用車産業は日欧米の自動車メーカーの進出によって急速に成長しており、量的拡大期にある。中国政府は外国自動車メーカーに単独出資による進出を認めないため、第一汽車集団、上海汽車集団、東風汽車会社の3大自動車グループを中心に外国自動車メーカーが合弁で乗用車を生産している。しかし、3大グループを含む中国の民族系自動車メーカーの場合、経営能力、技術力が低いため、開発・生産などをほとんど外国メーカーに依存しているのが実情である。

第4に、中国は、1990年代の半ばまではトラック生産が中心であったため、乗用車生産に対応できる民族系部品メーカーは限られているなど部品調達基盤は極めて脆弱である。特に、基本材料、構成部品分野で高度技術を必要とする分野では、現地の部品・素材メーカーの育成が期待できないため、輸入に依存するか、外資同士の技術・製品補完する協力体制の構築の動きが活発化している。

第5に、中国政府の自動車産業の保護・育成政策の基本方針は、1994年の「自動車

工業産業政策」から 2004 年の「新自動車産業発展政策」まで一貫して自動車産業の再編・統合を通じた大手自動車集団の育成に置かれた。中国政府は本格的に乗用車産業を育成し始めた 1990 年代の半ばから、第一汽車集団、東風汽車公司、上海汽車集団などをはじめ大企業への集約化を進めているが、依然として大小合わせて 100 以上の組み立てメーカーと 2000 以上の零細な部品メーカーが存在しているなど、必ずしも政府の意図通りは進んでいない。

第 6 に、中国政府の自動車部品産業育成政策と関連しては、乗用車部品の国産化を進めるとともに、中核部品メーカーを中心に合併・統合などの再編を通じて大型化・専門化を進めていくことを目指してきた。また、中国政府は KD 組立車の急増による国内部品産業の空洞化を防ぐため、2005 年 4 月には KD 組立車認定基準の形で事実上の自動車部品国産化規制を復活させた。実際に部品メーカーの集約化のため、選別された部品メーカーを中心に資金支援なども行なったが、政府の意図通りは進まなかったといえる。

以上のように、中国の自動車産業の発展パターンを見ると、外資系メーカーの進出を受けて乗用車産業が急速に拡大しているが、現段階では、部品産業の基盤が非常に脆弱であり、完成車の開発から製造までのサプライチェーンのほとんどを外資系メーカーに依存している。すなわち、中国の自動車産業は量的拡大段階であるが、今後、先進国自動車メーカーの完成車組み立て、主要コンポーネントの組み立て拠点になるか、自前で開発・生産可能な技術開発力を持つ自動車製造大国になれるのかの転換点に来ているといえる。

中国と韓国の自動車産業における発展パターンにおける違いは、両国の自動車産業が置かれた競争環境の差によるものである。韓国の場合、国内市場の制約と長期間の国内市場保護の下で、輸出需要が先行する形で発展してきた。しかし、中国は初期段階から膨大な国内需要と外国自動車メーカーを中心に発展してきた。

今後、中国の自動車産業が外国メーカーの生産拠点を提供するだけでなく、独自の発展を遂げるためには、国内自動車メーカーの再編・統合とともに国有自動車メーカーが外国メーカーから技術の吸収・蓄積を通じて独自モデル開発力を持つことが基本であろう。韓国が 1990 年代に入って急成長したのは、現代自動車は独自モデルの開発力を持つようになったためである。次に、自動車産業の基盤ともいえる部品産業の基盤形成をいかに進めていくかである。中国の自動車部品産業の場合、技術水準

の低い零細な部品メーカーが乱立しており、1990年代に入ってから外国の大手部品メーカーの進出が増えているが、完成車以上に部品産業の格差が大きい。特に、完成車メーカーが中国で開発を行なわないと部品メーカーの育成にも限界がある。

最近、生産拡大と中国政府のKD生産に対する規制の強化などで、広い範囲で現地生産部品の高度化、現地部品・材料の採用拡大が進展する可能性が高まっている。今後世界の大手素材メーカー、設備メーカーの対中進出が拡大するか、また、裾野産業分野でも現地生産基盤を整備できるかがポイントになるであろう。今後、世界の大手部品メーカーが中国事業を拡大するためには、現地のティア2やティア3サプライヤーの育成が基本となる。

中国政府としては、そのための競争環境整備が必要であろう。これまでの中国の自動車産業に対する政策をみると、先行している韓国の政策手段と似ている部分も多い。韓国の自動車産業に対する保護・育成政策は、前述したように多くの失敗も重なっている。車種別専門化を狙った産業合理化措置などは必ずしも政府の意図通りは成功できなかった。韓国のケースでもそうであるが、産業政策で比較的成功したと思われるのは、政府が直接的な形で市場に介入するような政策よりは、企業間の競争を促す環境を設定するような政策である。すなわち、企業間の競争意欲を導き出すような政策が必要である。企業間競争を通じた産業のダイナミックな発展を促すのが政府の産業政策の基本である。

<参考文献>

- 岩原 拓 (1995) 『中国自動車産業入門』 東洋経済。
- 韓国自動車工業協会、『韓国の自動車産業』各年号。(韓国語)
- 韓国自動車工業協同組合、『自動車産業便覧』各年号。(韓国語)
- 韓国自動車産業研究所(2001) 『2001 世界自動車産業』。(韓国語)
- 韓国自動車産業研究所(2001) 『2001 韓国自動車産業』。(韓国語)
- 韓国自動車産業研究所 『自動車経済』各号 (<http://kari2.hmc.co.kr>)。(韓国語)
- 金晶海 (2005) 『中国における外資系自動車メーカーのサプライヤー・システムの実態と課題』 富山大学経済学部修士学位論文。
- 金奉吉(2005) 「自動車産業の競争パラダイムの変化と韓国自動車産業」 環日本経済研究所編『現代韓国経済』日本評論社, p123 - 142。

- 金奉吉 (2002) 「自動車産業における競争パラダイム変化とサプライヤー・システム」
『韓国経済研究』第2巻 九州大学。
- 金奉吉 (2000) 『日・韓自動車産業の国際競争力と下請分業生産システム』神戸大学経済経営研究所。
- 小林英夫 (2004) 『日本の自動車・部品産業と中国戦略』工業調査会。
- 馬駿 (2005) 「中国自動車産業における完成車メーカーと部品メーカーとの取引関係」
『北東アジアの環境・経済・社会に関する共生課題の研究』富山大学。
- 丸川知雄/高山勇一 (2004、2005年版) 『グローバル競争時代の中国自動車産業』蒼蒼社。
- 横山則夫 (2005) 『激変！中国自動車産業』日刊自動車新聞社。
- 中小企業金融公庫調査部 (2003) 「大手自動車メーカーの中国進出と中小部品産業への影響と対応」『中小公庫レポート』中小企業金融公庫調査部。
- FOURIN (2003) 『中国自動車部品産業の競争力』。
- FOURIN (2005) 『中国進出世界部品メーカー総覧』。
- FOURIN (2005) 『中国自動車部品産業』。
- Lee, Byoung-Hoon、Cho,Sung-Jae(2001) “Merger and Reconfiguring of Hyundai-Kia” Symposium Paper。