

日本自動車関連産業の対中進出の現状と問題 華南地域を中心に

結論

第11次五ヵ年計画で中国の戦略産業と位置付けられた自動車産業分野における日本企業の対中進出は日中経済的補完性を一層高める。同計画ではカーエンジン等の枢要部品産業の育成に重点。

中国進出日本自動車・部品メーカーとり最大の問題は、下請け部品メーカーの育成である。これは中国地場メーカーも共通に抱える問題であり、日本・中国・香港間の産業協力の可能性の高い分野である。

高度加工組み立て産業である自動車産業にとり技能工、技術者、総合的経営能力をもつ経営スタッフ等の人材育成も日本・中国・香港のトリプル・ビジネス・アライアンスの枠組みのなかで取り組まなければならない問題である。人材不足が日本企業だけでなく欧米企業の間でも深刻な問題となっている。

日本自動車産業の対中進出は日本企業の対中進出をより技術集約度の高い分野に限定することになる。

(1)政冷経熱下で拡大する対中貿易

1) 2006年1-9月の対中貿易総額は前年同期比10.8%増の1530億6040万ドルとなった。日本の貿易総額に占める中国のシェアは16.9%、香港を含めたシェアは20.0%となった。

2) 輸出は前年同期比14.9%増の668億8809万ドルで99年以降8年連続の増加。

日本自動車企業の進出により、自動車部品、エンジンなどの原動機及び金属加工機械の増加が顕著。香港貿易を入れると日本にとり中国は最大の貿易パートナー

2) 2006年1-6月の日本の対中投資は前年比2%増の33億2300万ドルを記録。

3) 輸送機械、電気機械、一般機械等の高度加工組み立て産業が対中投資の半分を占める。このうち自動車関連産業は約2割を占める。

(3)自動車関連産業が対中投資の主役

1) 日本自動車部品工業会のアンケート調査(2005年)では会員企業460社
海外投資件数 1425件 うち対中投資件数 294件 (約20%)

2) 北から南へ生産を移転する日系自動車メーカー

ホンダ 1999年広州進出 日産 2003年花都進出 トヨタ 2004年南沙進

出

2010年には1000万台の生産予測

3) 華南進出のメリット

華南の軒先にアジアの世界ビジネスセンターである香港

自動車・家電等の自動車部品メーカーの集積（香港自動車部品メーカー238社 卸売り、輸出入商社、サービス関連を含めると3万社。16万人の雇用規模。世界レベルの生産管理、高品質な製品、国際的なビジネス経験、優れたリスク管理、知的財産権保護、中国でのビジネス経験）

多彩な人材（技術者、法律、金融等）の存在

CEPAによる香港をベースにした対中投資の柔軟な戦略展開

4) 香港自動車産業の状況

自動車部品メーカー：238社

業種	企業数	従業員数
製造業	3,128	27086
卸売り	2,195	9,535
商社	20,687	26,656
サービス	4,666	26,658
合計	30,676	162,644

出所：香港貿易発展局提供資料

(4) 日系自動車関連企業の直面する問題

1) 下請け部品メーカーの育成が急務

ジェトロ調査 2005年11月実施「日本企業の海外事業展開に関するアンケート調査」自動車・自動車部品メーカーのコメント

原材料、部品調達のコストメリットはあるが、製品の品質確保に苦労している。日本での納入先である自動車メーカーが中国での増産を計画しているため、中国での生産・開発体制の強化を図らざるを得ない。更に中国での体制を強化する以上、今まで取引のない中国内の自動車メーカーにも拡販を図りたい。

販路拡販が非常に困難。

2) 人材不足も深刻化

影響を受ける自動車部品メーカー

3) 中国自動車メーカーの共通の課題：高い部品の内製率

慶鈴グループ：

- ・五十鈴から先進的技術・管理ノウハウを導入。鍛造技術を矢崎等から導入
- ・エンジン、ギアボックス、シャーシ等の重要部品はグループ内生産。内製部品は五十鈴にも供給

長安汽車

- ・鈴木とフォードとの提携の最大のメリットは技術と部品の仕入れ先

宗申グループ

- ・部品の調達を外部からするとよく問題が起こる。部品の内製率を高めることで対応している。
- ・問題の起こりやすいプラスチック製品を内製する。
- ・部品の買い付け：事前に条件をつける。品質、納期があえば調達する。

4) 中部進出日系自動車部品メーカーの直面する問題：地場部品メーカーに厳しい評価

江西昌河鈴木汽車有限責任公司（南昌）

出資比率：スズキ（株）26.1%、スズキ投資有限会社19.3%、岡谷鋼機3.6%、江西昌河汽車41%、江西昌河航空工業10%

進出動機：中国メーカーに技術供与

- ・エンジンの現地調達率：金額ベースで72%
車体：約50%を現地調達
- ・地場の部品メーカーの技術レベルが低く、2005年だけで130社の地場企業に技術指導した。
- ・地場企業のレベルは低い。スズキとの提携により優秀な国内メーカーの情報入手。
- ・日系その他外国企業が120社あり、競争が激しい。
- ・エンジン36名、車体46名を日本に半年間派遣。

理研汽車配件（武漢）有限公司（2004年1月9日設立 武漢経済技術開発区）

- ・東風 本田にピストンリング供給
- ・ピストンリングは一貫生産しないと品質に問題が発生するので、磁場メーカーに下請けできない。
- ・200社近い地場のピストンリングメーカーが存在するが1社も委託生産できない。今後ともピストンリングメーカーの発掘には力を入れるが、その可能性は少ない。
- ・部材はほぼ全量日本から輸入している。
- ・全量国内販売：全量日本企業に供給

武漢金豊汽配有限公司（2005年3月16日進出）

- ・東風 本田にモーターバイクの部品供給
- ・中国部品メーカーからの調達には問題があるので、ほとんど日本から部材をもってきている。地場調達できるのはステンレス材のみである。
- ・中国製機械は約3割程度でしかない。

- ・コスト削減の観点から現地部品を採用したいが、地場メーカーが育っていないため、調達できない。

- ・仏系自動車部品メーカーがライバル

株洲時菱交通設備有限公司（2005年12月進出）

三菱電機 50% 南東集団株州電力機車研究所 50%

製品：VVVF インバーター、SIV 電源装置、TIMES 車両情報システム

- ・資材全体からみると現地調達率は10～15%。
- ・現地部品メーカーの発掘が重要。

武漢丸順汽車配件有限公司2006年7月生産開始予定

製品：車体プレス部品、金型、精密プレス部品

- ・生産コストの6割を日本からの輸入部材が占める。
- ・ボルト、ナット、といった簡単なものが入手できない。
- ・コスト削減のために現地進出日系企業から生産設備も調達。

長豊汽車製造（株）（三菱自動車16%、双実4%、長豊集団80%）

- ・パジェロの現地部品調達率 40%、2006年中に60%へ。
- ・日本の部品メーカーに中国部品メーカーに技術指導。
- ・国内販売は合弁相手の経験、ノウハウを活用し問題なし。
- ・地場部品メーカーは技術レベルに問題があるが、地場企業は図面がなくても現物があれば部品を作る能力がある。

関西汽車塗料 1995年進出 湘江塗料集団の販路を活用

- ・日本自動車メーカーに追随進出
- ・塗料材料の現地調達率50%で地場塗料メーカーの発掘が急務

長沙華旺電球実業有限公司 2000年進出

- ・「コスト削減」可能であればどこでもいいとの判断。
- ・自動車の小型照明生産 日本の自動車電装メーカーへ納入。
- ・使える現地部材メーカーの発掘が困難。

鄭州日産汽車有限公司（1993年、河南省鄭州進出）

- ・エンジンユニットは日本より輸入。
- ・完成車の検査は日本で実施
- ・国内販売代理店160店舗
- ・中国地場メーカーには品質で対抗。

5) 仏山進出日系自動車部品メーカーの直面する問題：供給先の多様化

豊田合成橡塑公司

- ・部品の供給先を多様化：トヨタ、ホンダ、長安汽車に供給
- ・ゴム関連製品の部材の現地調達は25%。
- ・広東省を回り地場企業を2社発掘。可能性ありとの判断。

豊富汽配公司

- ・第一汽車、日産、フォード、フォルクスワーゲン、トヨタ等顧客の多様化
- ・部品の品質を維持するために新入職員には3ヶ月の訓練

本田汽車用品有限公司

- ・部材のプラスチック樹脂は品質の問題もあり、日本からの輸入に依存
広東恒基金属製品有限公司（香港企業）
 - ・日本企業に約60%の自動車用エアコン部品を供給。同時に欧米企業にも供給。
 - ・欧米式データ分析の採用 日本式のQC
 - ・日本企業に対して問題が発生すればすぐに対応

6) 広州進出日系自動車メーカー：日本と変わらない品質管理

トヨタ：広州汽車との合併 広州豊田汽車 長春、天津、成都市、広州市

広州工場は90万平方メートル 建設費 508億円

カムリを年間10万台生産 中国での生産車9種。 来年は日本市場を抜き世界第2位の市場と予測。

小型車「ビオス」を天津で生産、ピッツも生産の視野に。

広州工場の立ち上げで年産24万台から34万台へ。

- ・日本人スタッフの地場企業への派遣
- ・工場の各所に品質管理、成本管理（コスト）毎日出荷管理、施工管理板等の表が多数。
- ・部品の現地調達率は金額ベースで86%。件数ベースでは20%以下調達する中国企業は2社のみ。
- ・部材調達は日系部品メーカーと共同で発掘
- ・品質を維持するために人間ではなく機械を使用

結論：2005年11月のTDC主催自動車産業セミナー

- ・トヨタのDNAを中国にお渡しする。
- ・技術・販売方式・現地人材の育成

広州ホンダ

- ・概要：1998年7月1日設立 資本金6006万ドル

敷地面積60

万平方メートル、従業員1450名 日本人駐在員10名

生産台数1999年 1万台 2005年 23万台 2006年

26万台（予測）

- ・一日二交代制 1日1000台の生産 1台の生産に要する時間は52秒（日本の生産スピードと同じ）
- ・自動化率50% 溶接部門は人力活用

- ・一回で完成車検査ラインを合格する率は95%（日本の工場と同じ）
- ・テストコースは1.2キロで、水溜り道路、でこぼこ道路など中国の道路事情を想定したテストが可能。
- ・現地調達率：アコード85%、オデッセイ80%、フィットサルーン及びフィット90%
- ・現地部品調達先：138社。うち中国地場メーカーは24社。
- ・四位一体の販売体制 完成車の販売 アフターサービス 部品のスムーズな供給と顧客に対する情報提供。
販売店 251社 建設中 29社 年内に290社を目標。
チベット（標高2000メートル以上の地点）に販売店開設
- ・離職率は1%前後 人材不足は現実化していない。

大長江集団（1991年設立、47万平方キロ、2004年の生産台数150万台 中国トップブランド賞2年連続受賞）

- ・部品の現地調達率は90%
- ・調達部品メーカーは米国企業、韓国企業、日本企業等を含め400社。
- ・日本製の機械は20%
- ・地場部品メーカーの不良品発生率は10%。地場部品メーカーのこ羽状を厳しくチェック。
- ・日本の鈴木で部品をすべてチェックする。

広州桑迪汽車部件有限公司（1956年設立 自動車用マフラー、触媒コンバーター製造）

（5）日本自動車部品メーカーの中国ビジネス展開の方向

コスト削減の観点から顧客に応じた部品の品質の多様化

1）馬勒発動機零部件（重慶）有限公司

顧客を現地自動車メーカーに限定

部材の現地調達徹底

人材の現地化徹底

生産機械の現地化徹底

2）愛思帝（重慶）駆動系有限公司

重慶三鈴工業と合弁 27%

重慶（株） 3%

エクセデイ 70%

ほぼ100%国内販売。初年度から黒字。中国自動車メーカーは約120

社のうち16社に部品供給

部品の現地調達率100%

合弁パートナーから9割の従業員

3) CARAN d'Arche 社 (高級装飾品メーカースイス企業)

2005年7月中国進出(三つの販売店 二つの展示コーナー)

2006年に5つの販売店をオープン

高級品イメージを高めるため、現地生産せず、輸入を中心

4) 高橋精機工業所(プラスチック金型メーカー)

中国でのプラスチック金型生産設備の代金回収問題により、ハードから技術に
転換し、技術料、手数料でビジネス

金型技術のコピーの可能性があるので、対中進出を断念