

日中間における自動車部品の輸出入動向分析（第1報）^{*1}

Import and Export Trends of Motor Parts between Japan and China (First Report)

沖山 清美 ^{*2}

Kiyomi OKIYAMA

湊 清之 ^{*3}

Kiyoyuki MINATO

Abstract

The motor parts industry in China grew significantly with the expansion of the motor vehicle market. In this report, the authors investigated the import and export trends of motor parts with the growth of the auto industry. They found that most of the exports to China are expensive motor parts demanding high precision and high efficiency. In contrast, some export items were well balanced of a seat belt, in price/cost and quality/performance, such as windshield wipers.

1. はじめに

2007年の中国の経済成長率は9.9%に達し、3年連続で10%前後の高度成長が続いている。経済規模は日本（為替換算GDP 5兆1,942億ドル）の5割弱に相当する2兆1,386億ドルにのぼり、ドイツ、イギリスを抜いて世界第3位に、輸出入総額は前年比23.2%増の1兆4,421億ドルで、日本の約1.3倍に相当、米・独に次ぐ世界第3位に躍進し、予測以上のスピードで経済成長が進んでいることがわかる。

驚異的な経済成長を背景に、中国の自動車生産は2007年に890万台に拡大し、2008年には980万台との見込みで日本を抜く可能性が高いと予想されている。一方、自動車市場における消費は、1990年代は企業や国等の公的での購入であったが、2000年以降は個人に変わり、1990年代は40%以下だった個人名義による自動車保有率は2005年に58%にまで高まり、2007年は乗用車530万台を含む総数880万台が販売された。乗用車はすでに国民生活における重要な消費財であり、経済発展で先行する沿海地域では自動車社会になりつつある。GDPに占める自動車産業生産額（部品工業を含む）

比率も上昇し、自動車産業は、すでに国民経済成長を牽引する産業となっている。

世界最大の自動車市場とみなされている中国における自動車生産の拡大は日系自動車メーカーのみならず自動車部品メーカーにも大きな影響を与えており、中国政府の部品調達率の現地化政策により日系自動車部品メーカーの中国進出が増加してきている¹⁾。このため日中間において自動車部品の輸出入動向が大きく変化してきている²⁾。本報では、中国自動車市場の拡大に伴う自動車産業政策や技術進歩により、日中間の自動車部品貿易がどう変化してきたかを分析している。自動車部品の詳細分析は次報で報告する予定である。

2. 中国第11次5ヵ年計画での自動車部品産業

拡大を続ける中国自動車産業であるが、自動車産業全体として地場産業の製品開発力の不足が今後の発展のボトルネックとなっている。これは民族系資本企業の育成に失敗した結果であり、世界自動車部品メーカーへの依存度が高まることとなった。このため、中国政府は第11次5ヵ年計画（2006年～2010年）では製品開発力の獲得を最優先課題と位置づけており政策的な誘導を図ろうとしている。同計画では、中国自動車部品産業を自動車産業の基礎であると位置づけ、世界経済のグローバ

*1 原稿受理 2008年12月9日

*2 (財)日本自動車研究所 社会・経済研究室

*3 (財)日本自動車研究所 社会・経済研究室 博士(工学)

ル化、市場の一体化の流れの中で自動車部品産業を育成する方針である。現在、中国自動車部品産業は歴史的な転換期にあり、計画の主要目的は、(1) 自動車部品メーカーの構造調整と製品構造の最適化と向上、(2) 部品メーカーの自主革新能力の向上、(3) 国内外の両市場に向け、構造が整い安定し、専門的で大規模な部品の供給体系を構築することである。また、自動車産業を国民経済の支柱産業として育成するために強力なサポートを提供し、早期に中国を世界部品製造基地として育成することで、世界自動車強国への成長を実現するための基礎を固めることに力点を置いている。

中国政府は自動車部品の国産化を1980年代以来一貫して重視し、自動車のみならず部品に対しても産業保護の政策を実施してきた。自動車部品輸入に関税をかけるだけでなく、自動車メーカーの部品国産化率が低い場合には部品の輸入関税率を高くするという仕組みを導入してきた。これによって海外部品企業に中国での現地生産を促すだけでなく、自動車メーカーが部品企業に現地生産を要請するよう誘導してきた。中国政府は自動車メーカーに対しては海外資本を50%以下に抑える政策を導入しているが、自動車部品産業に対しては外資制限をしていない。この結果、自動車生産の拡大に伴い、技術力に勝る世界部品サプライヤの生産量が3割以上を占め中国においても大手企業への集約が進んできている (Fig. 1)。

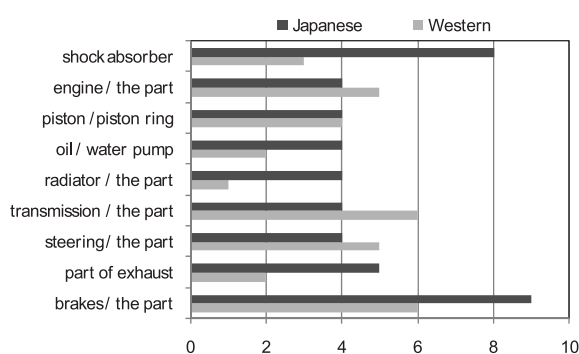


Fig. 1 The number of the high-performance part makers (China)

3. 中国の自動車部品市場

中国における自動車部品の生産は、外資資本の生産比率が1999年の18%から2005年には32%に上昇し、売上高での世界部品サプライヤのウェートは半分以上を占め、多国籍企業の国際的経営が拡

大しつつある。特に、エンジン部品（エンジン、燃料噴射ポンプ等）、駆動・伝達部品（トランスミッション等）等の高品質、高性能な付加価値の高い製品にその傾向が強く、地場部品企業が単独で生産することは難しく、外国技術・外国資本の導入に依存する部分が多い。一方、バッテリー、ワイヤハーネス等の労働集約の部品は地場企業が強い (Fig. 2)。多くの地場部品産業は自主開発能力が弱く、ブランド製品が少ないため、自動車の高度化に伴い地場自動車部品企業、中小部品企業の生き残りが厳しい状況になりつつある。特に、規制強化（燃費・排出ガス規制）に伴うハイテク技術（安全、省エネ、環境保全）の要求が強まってきたことが地場産業の淘汰を加速させることになった。このため、中国政府は独自競争力を持つ部品事業の育成戦略が重要との認識の下に第11次5ヵ年計画で自動車部品産業政策を進めている。

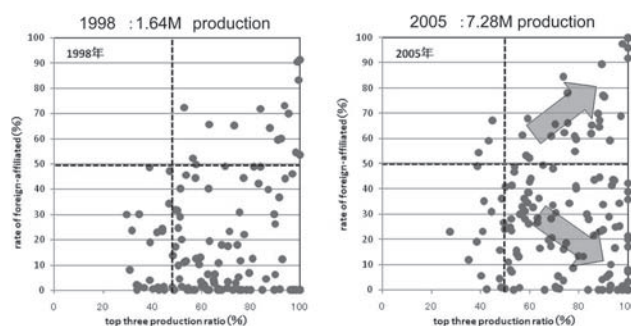


Fig. 2 Chinese motor parts production trend

中国の自動車生産は、経済の好調推移、WTO加盟後の規制緩和の進展、輸入関税の緩和などの影響から、1990年の50万台から2000年には200万台、2007年には890万台（乗用車640万台、商用車250万台）にまで驚異的な伸びで拡大してきている。このような完成車生産の増大に対応して、自動車部品市場も堅調に拡大を続けていく見込みである。中国自動車工業協会は、今後の自動車生産は10～12%程度のペースで伸びると見込んでおり、それに伴い自動車部品需要も成長を続け、2010年の総生産額は12,000億元を見込んでいる。自動車部品産業は全体として着実に成長を遂げる見込みではあるが、技術レベルから見た製品構成が変化するにはある程度の時間を要する。また、中国国内では、地域単位で自動車生産が行われてきた経緯から、多数の企業が多様な地域に乱立しており、部

品企業の集約化が進みにくい状況がある。このため、技術力・資金力を持つ大規模な独立系部品企業の参入が阻まれていると指摘されている。

4. 日中間の自動車部品貿易動向

2007年の日中貿易は輸出と輸入を合わせた総額で2,366億4,035万ドル（前年比12.0%増）となり、初めて米国を上回り第1位となった。貿易内容は中国への輸出額は1,090億6,612万ドル（17.5%増）、一方、中国からの輸入は1,275億7,423万ドル（7.6%増）と、2002年以降最大の輸入先となっているものの、伸び率は徐々に鈍化している。日中間において、日本は1988年以降20年連続で貿易赤字を計上し、これまで輸入超過が続いており貿易特化係数は-0.3前後であったが、2005年以降は-0.1程度に回復してきており、貿易均衡化が進むと考えられる。

（貿易特化係数＝（輸出額－輸入額）／（輸出額＋輸入額）で定義され、「1」に近づくほど輸出超過が顕著で国産部品・部分品の国際競争力が高く、「-1」に近づくほど輸入超過が著しく国際競争力が低い、とみられる）

自動車関連の貿易状況を見ると、2000年までの日中間の自動車関連貿易は日本からの輸出超過であった。日中間における自動車部品の輸出入額を財務省貿易統計から推計すると2000年の4,888億円から2007年には1兆1,898億円と7年間で約2倍に膨れあがった。日本の自動車部品の対外貿易に占める中国との貿易規模は2000年の4%から2007年には15%に上昇し、貿易面において中国の存在が重要性を増してきた。

日本自動車部品企業の中国進出は2000年以降、積極的となってきており、すでに1,000社を越え、(社)日本自動車部品工業会会員企業では米国を抜き371社（2006年）が進出し、海外企業数としては最大である。この背景には、日系自動車メーカの現地生産の拡大が最大要因であるが、中国のWTO加盟に伴い相対的に安心して進出できるようになったことも大きい要因である。中国進出形態を分析すると、中国を輸出拠点としてみるか、市場として捉えるのかによって大きく二つに分かれる。中国進出日系部品企業の出荷先を分析すると、(1) 日系自動車メーカの増産に伴い現地納入量が増加、(2) 一方、他国自動車メーカへのシェアが

小さく、(3) 輸出では日本輸出が77%を占めている。一方、出荷品目でみると、自動車および部品は輸出超過が続いており貿易特化係数はほぼ自動車は1、部品は0.6の状態を維持している。経済成長の著しい中国の現状を反映して、富裕層や法人からの需要の多い3,000cc以上の高級車や大型SUVの輸出が好調で、乗用車の輸出が増加していることによる。また、本格生産に乗り出した日系自動車メーカへ供給するため、シートなどに使用されるポリウレタンや、自動車外板に使われる鋼板（亜鉛メッキ・冷延）、ディーゼルエンジン、駆動軸、ギアボックス、ステアリング、ブレーキなどの自動車関連の品目が増加したことが特徴として挙げられる。

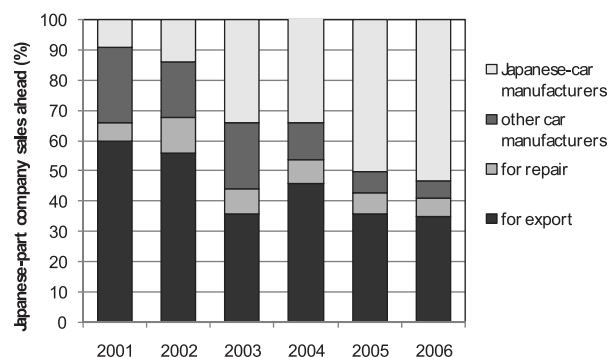


Fig. 3 Delivery of the Japanese-part company

5. 日中間自動車部品の競争力

中国における2007年の自動車販売台数は880万台（前年比21.8%増）となり過去最高を更新した。日系自動車メーカの生産台数でのシェアは24%と外資系では第一位のシェアを保持している。中国においても企業内国際分業および生産の工程間分業の動きが進展し、価格や性能による製造拠点の棲み分けが一層進み、現地調達が困難な自動車関連部品・部材は日本からの高付加価値品の輸出が増加している。一方、中国からは汎用品の輸入の増加が見込まれる。輸出入を詳細に分析すると、自動車のキーパーツとなるエンジン、トランスミッション、軸受、エンジン始動用電装品、ラジエータ、駆動軸などは輸出超過であり、部分品が日本から輸出され中国で組み立てられている。一方、ワイヤハーネス、カーラジオ、シート、ミラー等は中国からの輸入超過傾向が続く、自動車産業においては日中間の水平分業が進んできている。

財務省貿易統計から自動車部品で輸出71品目、輸入79品目について2000年と2007年との貿易特化係数動向を分析した結果を図にまとめている。(Fig. 4) シャシバネ／バネ板、エンジン用部品、フィルタ、伝動軸／クランク、軸受箱（玉軸受、ころ軸受）、シャシ、駆動軸については自動車部品平均貿易特化係数0.67（2007年）を上回っており、国際競争力は相当に高いと判断される。これらの機関部品等は高精度・高強度・高耐久・高性能等を要求され、高い技術力を誇る素形材加工等の下請け企業や高機能化・高性能化のための研究開発基盤の存在などを背景に、海外製品に対し高い競争力を堅持しているものと考えられる。一方、自動車部品の現地調達化が進展する中で、自動車用ロック、点火プラグ、ワイパ／デフロスタ、シートベルト、点火用／その他用配線セット等は貿易特化係数が-0.5以下であり、価格・コストと品質・性能との兼ね合いによる国産部品と海外生産部品との棲み分けが進んできている。

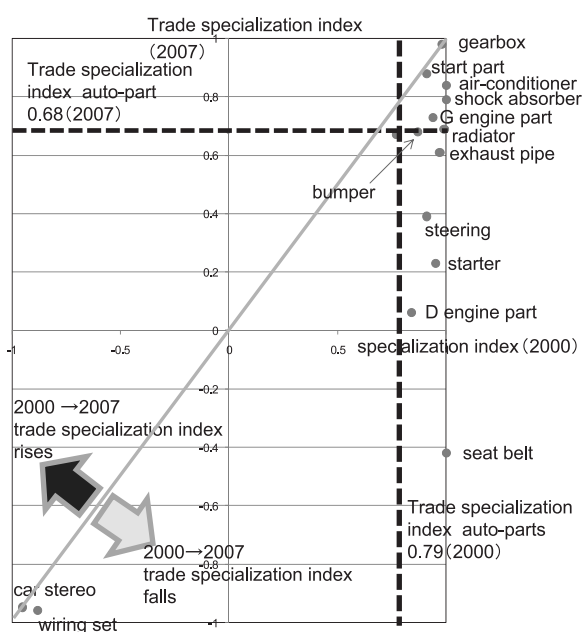


Fig. 4 Motor parts trade specialization index trend

中国での日系完成車メーカーの現地調達率は平均すれば7割程度であるが、最高級クラスの車種では5割程度にとどまり、車種による違いがみられる。ただし、調達先である現地日系Tier 1サプライヤの現地化度合いはまだ浅く、実際の現地調達率は前述の水準ほどには向上していないとする企業もみられる。トランスミッションについて、現地日系サプライヤから調達しているのは一部であり、ギヤなど構成部品のほとんどはまだ日本から輸入調達している。

日本では系列部品企業に発注しているが、中国では、1社発注では価格が下がらないので、意識的に併注して部品企業同士（系列外も含む）を競合させている。その結果、系列外の部品企業に発注が決まることもある。

中国においても、自動車部品企業に対して系列、部品のいずれにおいても、QCD が重視されていることを改めて確認できる（品質（Quality）・コスト（Cost）・納期（Delivery））。QCD は、部品供給の前提となる必須要件であり、差別化の鍵になる原価低減能力や研究開発能力は、その次に求められるものとなる。

6. まとめ

本報では、自動車産業の成長に伴う自動車部品の輸出入動向を調査した。この結果、高精度・高性能等を要求される加工頻度の高い自動車部品は中国への輸出超過であり、シートベルト、ワイパ等の価格・コストや品質・性能の兼ね合いで輸出力が低下した品目もある。次報では、各部品の輸出入を詳細に分析し、わが国自動車部品産業の中国進出の課題と方向性を検討する。

参考文献

- 1) 小林英夫：日本の自動車・部品産業と中国戦略、工業調査会（2004）
- 2) 中小企業金融公庫、わが国自動車部品製造業の現状と今後の方向性（2005）