

やまぎん アジアニュース

●釜山支店Tel.010-82-51-462-3281 ●青島支店Tel.010-86-532-85766222 ●大連支店Tel.010-86-411-83705288
●香港駐在員事務所Tel.010-852-2521-7194

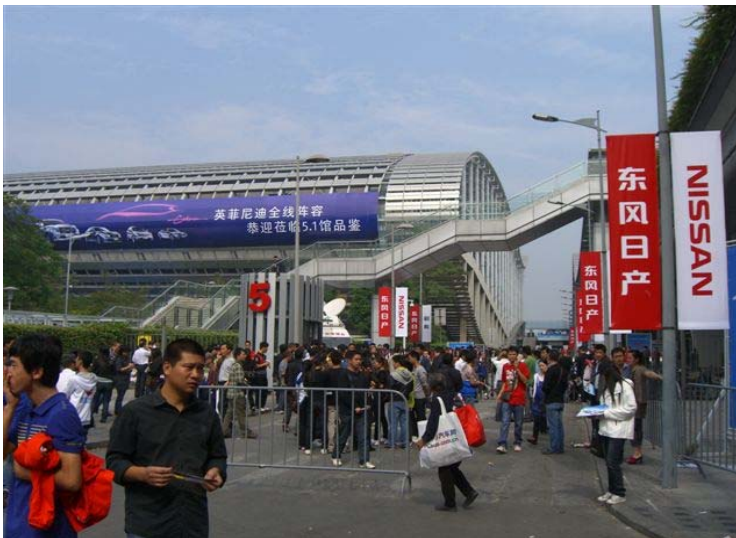


【香港駐在員事務所】

「広東省の自動車産業」

1. 広州モーターショー

2011年11月22日から28日までの7日間、広州市の中国進出口交易会琶洲展館において第9回広州国際自動車展覧会(広州モーターショー)が開催されました。同展覧会は北京・上海と並ぶ中国三大モーターショーの1つで、年末を代表するイベントとして定着しています。その規模は年々拡大しており、今回の展示面積は18万平方メートルと東京モーターショーの約5倍、展示車数は900台で約2倍強となっています。また、主催者の発表によると来場者は過去最高の55万人を記録しました。



【広州モーターショー会場】

中国の自動車産業は、ここ10年間で驚異的な発展を遂げています。生産台数などその規模は10年前に比べ、約10倍に拡大しており、2009年には米国を抜き世界最大の自動車市場となりました。2010年の新車販売台数を見ると、1,806万台(参考:米国1,159万台、日本496万台)で前年比32.4%の大幅な増加を記録しています。2011年は小型車に対する減税や農村への普及補助金などの廃止、ガソリン価格の高騰なども影響して伸び率は鈍化したものの、前年以上の実績は確保しています。なにより、好調な中国経済といまだ低い自動車保有率からすると、今後も中国における自動車の普及は堅調に推移すると見られています。実際、会場は多くの人で溢れ、特に日本や欧州メーカーの高級車や新型車のブー

スは熱気に包まれていました。

今回のテーマは「綠色科技・和諧未来」（「省エネの科学技術で調和のとれた未来へ」の意）で、54車種もの新エネルギー車が展示されていました。また、30車種が世界初公開されるなど、世界の主要自動車メーカーが中国を主要市場と位置付けていることの表れとも言えます。



【会場内の様子】

2．広東省の自動車産業

広東省は1980年代の改革・解放以来、自動車産業が3大基幹産業の1つとなっています。トヨタ・日産・ホンダなど日系3大メーカーが生産工場を構える中国の中でも有数の生産拠点であり、昨年は独フォルクス・ワーゲンと仏プジョーシトロエングループが欧州メーカーとして初めて進出しています。同省の2010年乗用車生産台数は約132万7,000台で全中国2位でしたが、今後欧州メーカーが本格的に稼働して日系メーカーの増産体制が完了すれば、一挙に「200万台体制」となることから、世界有数の自動車産業地域になると言えます。

日系自動車部品メーカーの進出も1990年代から始まり、今やその拠点数は約270と中国国内で進出企業の多い地域の1つとなっています。

また、新エネルギー自動車の生産地としても発展しつつあります。ホンダ広州は市内で電気自動車(EV)を実際に走らせ課題や改善点を調べる実証実験を始めました。また、商品開発から生産・販売まで全てを中国国内で行った独自ブランド車を投入しています。トヨタは環境技術の中国現地化を推進すると発表、開発・生産・販売を中国国内で一貫して行う「中国産エコカー」のシェア拡大を図る計画です。日産も独自ブランドの投入や電気自動車(EV)の本格生産を開始する予定です。

3．広東省の取組み

第12次5カ年計画(2011~2015)で中国自動車産業は年平均10~15%の成長を見込んでおり、工業化や都市化の進展で自動車需要は堅調に推移すると見られています。ただ、石油

資源の逼迫や価格高騰から、燃費効率向上と新エネルギー車の推進政策を徹底する方針です。具体的には、中国政府が打ち出した戦略的7大新興産業で「新エネルギー自動車産業」のうち、特に 動力用電池・モーター・電子制御分野のコア技術 プラグインハイブリッド車(PHEV)及び電気自動車(EV) 燃料電池車に対して、今後産業振興や施策を重点的に行うことなどが挙げられています。

広東省も産業構造転換へ向け新たな開放策に乗り出しており、行政も環境対策を兼ねた施策を打ち出しています。例えば、広東省政府は国の排ガス規制基準を充たしていない「黄標車」(約130万台)の淘汰を進めるため、買い替え補助金12億元(約146億円)の予算化を発表し、2015年までに珠江デルタの全ての黄標車を淘汰する計画です。

一方、深圳市政府は市内のタクシーとバスに新エネルギー車4,500台を投入すると発表、また今後購入する公用車の50%を新エネルギー車とする目標も掲げています。同市の新エネルギー車関連産業の生産高は2012年に200億元(約2,440億円)に達すると予測されています。

隣接する香港でも、政府が公用車やバスを中心にハイブリッド車や電気自動車の導入を進めており、現在300ヶ所の電気自動車用充電スタンドを今年中に1,000ヶ所に増やす方針を明らかにしています。

4.まとめ

中国でも消費者ニーズが多様化してきており、車を単に「持つ」ことから性能やデザイン・価格などで車を「選ぶ」時代に入っています。日系を含む外資自動車メーカーは、中国における生産ラインの増強はもちろん、研究開発、設計、教育訓練の拠点整備を進めています。販売面でも顧客との接点を重視し、地域性や地元ブランド志向を考慮した活動を展開、新技術の導入を前面に出した中国独自ブランド車の投入も進めています。

一方で部品メーカーを含む中国の製造業は、人件費の高騰や部材の高騰によるコスト高に苦しめられています。地場メーカーより品質で勝る日系メーカーもコスト圧力にさらされており、競争が激化する中で新エネルギー車への部品需要の拡大は、日本企業にとって新たなチャンスと考えられます。

以上