

**ECONOMIC RESEARCH CENTER  
DISCUSSION PAPER**

No.170

**International Cooperation between Japanese and  
Chinese Automobile Industries**

by  
**Zhang Jifeng**

March 2009

**ECONOMIC RESEARCH CENTER  
GRADUATE SCHOOL OF ECONOMICS  
NAGOYA UNIVERSITY**

# 日中における自動車産業の国際協力

張 季風

## 要旨

2000年以來、中国における自動車産業がすさまじいスピードで発展してきた。その背景では、中国経済の高度成長に従って国民生活水準も高くなり富裕層と中間層が急速に増え、乗用車に対する需要も増加させた。さらに中国政府は自動車産業を柱産業として発展させる方針もありこれからさらなる発展を見せるだろう。このような発展スピードではあと40年ないし50年、中国には自動車保有台数5、6億台になるのではないかと。そうなると、もたらしてくるエネルギー問題と環境問題は想像し切れないほど深刻だろう。最悪な局面を回避するためには日中両国の協力が最適な選択なのではないかと考えられる。

# 日中における自動車産業の国際協力

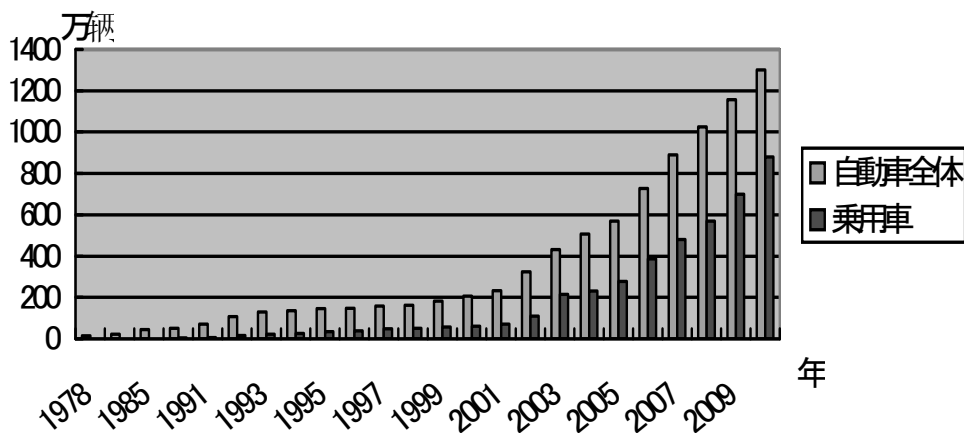
張 季風

## I. 問題意識——将来、中国には自動車保有台数 5 億になる、どう対応するか

中国の自動車市場は、猛烈な勢いで伸びている。経済発展とともに、2007 年一人当たり GDP が 2000 ドルを突破し、2010 年また 2000 年比倍増を計画している。購買力のアップと富裕層の誕生により、2005 年から乗用車の生産が商用車を上回り、中国にも「マイカー時代」が訪れようとしている。21 世紀に入って、中国政府は自動車生産を刺激する政策を盛んに展開し、その生産拡大に努めてきた。現在、その規模を世界第 3 位に押し上げた。

中国自動車工業協会によると、1992 年にはようやく 100 万台の大台を突破し、2000 年には 200 万台に達した。これを皮切りに自動車生産台数は猛スピードで増加し、2001 年には 234 万台、さらに 2002 年には 325.1 万台、2003 年には 444 万台、2004 年には 507.5 万台、2007 年 888 万台、中でも乗用車は 400 万台程度。この勢いが続けば、おそらく 2008 年、業界の予測では商用車も含む 1000 万台を超えるだろう。2001 年以来、史上未曾有のスピードでほぼ年間 100 万台の増加となる（図 1 を参照）。

図 1 中国自動車生産の推移と予測



出所：中国自動車工業協会資料

中国の大部分の都市（少なくとも見積もって 4 億人、一人当たり GDP3000 ドル以上）は自動車社会の初期段階に突入している。しかし、中国の自動車保有量はほんの 4358 万台（2007 年末）に過ぎず、うち個人用車は約 60% を占めている。人口 60 人に 1 台、日本の 1.1 人に 1 台比べるときわめて低い割合となっている。中国は現在都市部 1 億前後の世帯があり、もし乗用車の普及率が日本レベル、つまり 1.6 台/世帯、1.6 億台が必要である。全国では 3.5 億の世帯を抱えているから、もし乗用車の普及率が日本レベル、すなわち 1.6 台/世帯に達せば、総需要量は約 5.6 億台となる。自動車の買い替えの部分不算としても（実際には、この部分の需要も非常に大きい）、毎年 1000 万台ペースで自動車が増加し、しかも約 60 年は持続可能で

ある。経済学的な角度から見ると、中国の自動車マーケットの未来は無限の広がりを持っているといえる。

日本は自動車産業の先進国で、中日間この分野の協力は如何に潜在力があるかいうまでもないことである。筆者が考えるに、今後、自動車協力はより戦略レベルの提携、つまり中日戦略互惠関係の重要一環として注目を寄せなければならない。①自動車産業は将来の中国の国民経済に巨大な影響を与える上、中国は現在の遅れた自動車製造技術を日本の最先端技術によってかなりの高い水準に引き上げられ、相互補完の関係が成立しうること、②中日両国がこの分野において提携関係を築くことは両国のエネルギー資源をめぐる競争を緩和し、環境保全にも一役買うことができ、まさに戦略的な意義を有する、の2つである。言い換えれば両国間の共通利益に基づく戦略互惠関係の中身に当たるものである。

中国には自動車保有台数5億になると、エネルギー問題と環境問題にどう対応するか。結論を先に言うと中日間の協力によって解決あるいは緩和できると考えられる。

## II. 中日両国の自動車分野における協力の現状と新たな挑戦

中国と比較して、日本の自動車工業は非常に発達している。特に近年では日本が環境にやさしい、いわゆる「コンパクト車」、「ハイブレッド車」、「エコカー」の研究開発、生産で世界をリードしている。70年代以来、自動車産業は日本の基幹産業として君臨してきた。80年代末、90年代初めには年間生産台数1300万台を超え、不況の現在も尚1000万台のペースを維持している。その巨大な生産能力とトップレベルの先端技術に相反して、日本国内の自動車マーケットはほぼ飽和状態になっている。2003年現在、日本の自動車保有台数7253万台あり、中でも自家用乗用車は5521万台を占めており、実に一世帯に1.6台の計算になる。現在の個人による自動車購入の多くは買い替えに限定される。中国と日本の自動車産業における提携関係は大きな潜在的な力を備えている。

実際、中日両国の自動車産業における交流は1972年とかなり早くに始まった。1972年、中国自動車代表団は日本で約40日に及ぶ交流と訪問を行った。80年代に入り、両国は二輪車分野で技術提携及び合資経営を展開し、四輪車では中国の第一汽車はトヨタから看板システムの経営手法を学んだ；1993年からは3度にわたる大規模な“中日自動車産業発展交流会”を開催した。しかし、遺憾なことに、中日間の自動車分野での実質的な提携は進展が緩慢で、その間に欧米諸国が先回りし、日本に先立っている。

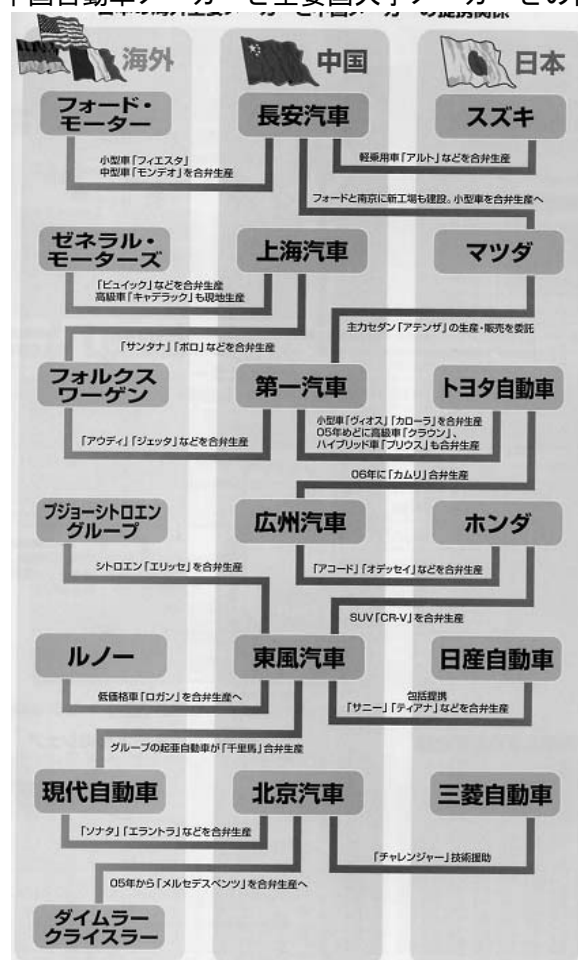
90年代以降、中国は高度経済成長を続け、実力は絶えず増大している。特に90年代末に入ってから、過去の潜在マーケットから顕在マーケットに変わりつつある。多国籍企業は中国市場を見定め、洪水のごとく中国に押し寄せた；この時になって初めて日本は雁行モデルの崩壊を自ら認識するようになり、日本の主力な自動車メーカーもまた相次いで戦略を見直し、積極的に中国市場に進出している。しかし2002年以前、ホンダと広州汽車の提携を除けば、中日間の自動車産業における提携は中小企業同士に限られている。

このような局面が出現した究極的な理由は多方面にまたがっており、主な原因は：①日本が技術の転移に関して非常に保守的であり、慎重になりすぎている。短期的な利益を重視しすぎている。日本の対中直接投資（対東アジア直接投資も含）は、主に国内の劣勢産業の技術転移に限られ、自動車産業のようないま最も優勢にある技術の転移を惜しんでいる。②既存の雁行モデルの古い理念を固守し、発展途上国と日本の間きっちり一線を画すことで、あくまで他国との間に等間隔の追い上げ状態を堅持しようとしている。③中国の経済成長に対す予測が甘く、特に中国の消費市場の実態を正確に理解・把握し切れていない。④中国に自動車を売ることしか考えず、中国と合弁で自動車を生産する意欲は消極的で、その姿勢はおよそ中国の掲げ

る政策とかけ離れたものとなっている。

2002年以降、すっかりと局面が変わった。中日両国の自動車産業における協力は急加速した。2002年7月にはトヨタが天津汽車と提携関係を結び、しかも一汽が当社の親会社であるため、実際には一汽と本格的な提携関係を結んだことになる。2003年末、東風と日産が提携し、東風汽車有限会社が発足した。資本金167億人民元、中国自動車史上最大規模の合弁会社となった。日本ビッグスリーの進出により、中国の自動車産業では3大自動車集団と多くの多国籍企業との交差した提携関係が形成されており、中国自動車産業の姿を変えたのである(図2参照)。中国市場では車種が多様化されるようになり、サンタナ、ジェッターなど少数車種が中国市場を支配する時代は終わりを告げた。

図2 中国自動車メーカーと主要国大手メーカーとの協力関係



資料：日本経済新聞社編、『日経業界地図』2005年版、16ページ

日本の自動車メーカーの対中進出は欧米メーカーに比べると、出遅れていたといえる。欧米志向の強い中国市場で今後、この出遅れを取り戻すには厳しいものがある。そこで日系自動車メーカーの中国進出の推移を通じてその特徴を見てみる。

日本の自動車メーカーの対中進出はこれまでは商用車を中心であった。また、乗用車は軽乗用車の生産が中心であり、スズキが吉林省と重慶で「アルト」、ダイハツが天津で「シャレード」

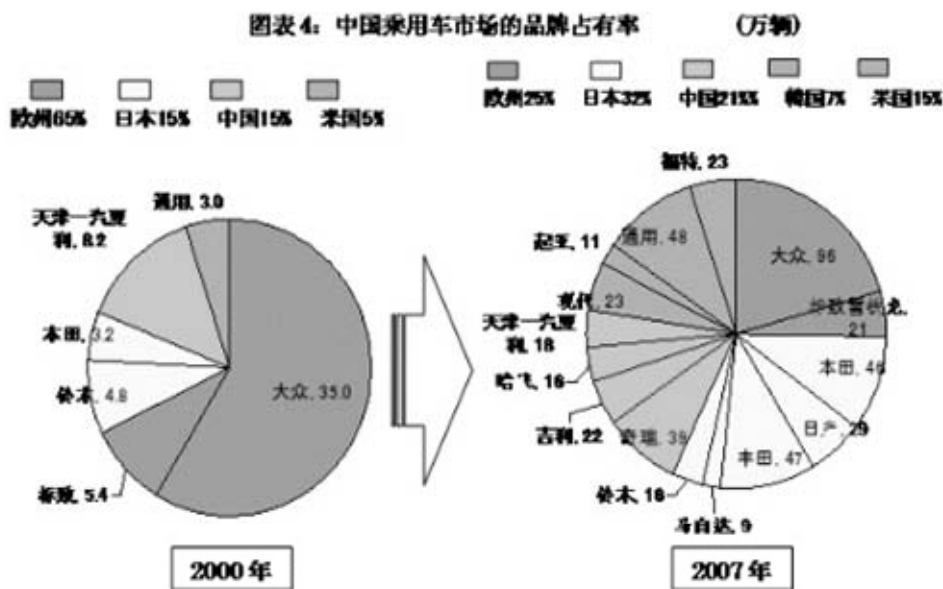




トヨタ、日産、ホンダ、マツダ、いすゞの5社は中国に統括会社を設立しているがマツダの上海以外は4社ともに、北京に置いている。また、対中事業に遅れをとっていた三菱自動車は、東南汽車への出資を契機に2006年内に統合会社を設立し、その傘下に販売店の拡充を行う方針を明らかにしている。統括会社は進出規制がないため5社ともに独資（全額出資）の形態をとっている。トヨタ、マツダ、三菱、いすゞの各社は、生産会計は別に販売会社を設立しているほか、トヨタ、マツダ、三菱の3社は研究開発（R&D）センターを別組織として設立している。トヨタは広州、上海、天津の3カ所に研究・教育センターを設置している点が特徴である。日産、ホンダのR&Dセンターは合弁会社内においている。また、日産を除いて各社ともにエンジン、トランスミッションなど基幹部品製造も別会社として組織し部品事業への進出も拡大傾向にある。以上のように各社とも中国国内において、部品、設計、車両生産、販売という一貫した生産販売体制を整え、成長する市場への対応に万全を期し厳しい競争に立ち向かっている。

日本の自動車メーカーの対中進出は欧米メーカーに比べると、出遅れていたといえる。欧米志向の強い中国市場で今後、この出遅れを取り戻すには厳しいものがある。しかし、日系企業の強さは品質（技術）のみならず、きめ細かいサービスなどソフト面にある。今後、日経メーカーが乗用車のみならず、商用車の分野も欧米メーカーを追撃することは十分可能であろう。2004年以来、日系自動車メーカーの生産台数は中国市場に占めるシェアは20%以上超えている。それ以来、国別トップをキープしている。2007年中国国内の自動車販売台数は870万台となった。このうち日系メーカーの自動車が280万台で、国内販売総数の32%を占め、シェアトップをキープしている。第2位は欧州系のかつての2000年には65%から25%へと落ち、第3位21%となった（図8を参照）。

図8 中国の乗用車市場における各メーカーのシェア



出所：中国自動車工業協会資料

### Ⅲ 中国自動車急増とエネルギーと環境問題



新しい世紀に入り、事態に新たな進展があったため、中日両国は自動車分野において更にレベルの高い課題を突きつけられた。前述したように、自動車産業は裾幅の広い分野だけに、2004年公表された「新自動車産業策」ではこれからも継続して基幹産業として重点を置くことになった。同時に、自動車産業の発展はすでに地方経済の活性化に欠かせない起爆剤となりつつある。例えば、北京市はもともと第三次産業とハイテク・先端技術の発展を産業の主幹に据えてきたが、ITバブル崩壊の影響を受けて、一度は苦境に陥ったものの、後に韓国の現代自動車と提携し、北京現代を成立させ、半年間で4万台の生産台数を実現し、2004年14万台を越え、北京の地方経済を大いに振興させた。このほかにも、東北部の経済を活性化させるため、古い工業基地を改造し、自動車産業の発展を図り、一汽を拡充することは必然的である。最近広東省も明白に自動車産業を柱産業として発展させると宣言した。今後欧米、日の中国市場で競争がさらに激しくなり、また中国の自動車産業は量的のみならず質的にも更なる向上することを意味している。中国政府は大々的に自動車産業の養成を支援し、自動車消費を奨励していると同時に、絶えず高速道路の延長工事を進めている。2008年末までに、使用可能の高速道路は5万キロを超えている(日本の高速道路総延長の約6倍強)、未来30年80000キロを建設という。各大手自動車メーカーもアフタサービスやメンテナンスシステムの充実を目指し努力している。様々な要素の下で、国内の自動車生産台数は新たなステージに移るのであろう。また、WTO加盟後、中国が段階的に自動車関税を下げ、規制緩和してきたことに伴い、輸入車もまた増加すると思われる。現在、自家乗用車は主に北京、上海、広州、深劔などの大都市に集中している。北京では自家乗用車の登録台数は毎週7000-8000台のペースで増加している。保有台数300万台に上り、自家乗用車は交通手段としてのみならず、人々のステータスを象徴するものとして、収入の増加に伴い、ますます多くの消費者を魅了することであろう。一人当たりGDPが2000-3000ドルになると、自動車産業と消費が急発展段階に入るという先進国の経歴した歴史であり、中国は今まさにこのような時代を迎えている。中国の自動車産業は飛躍的な発展を遂げ、自動車マーケットは日進月歩であり、必然的に大きな発展を遂げることであろう。これは市場経済の原理であり、誰も止めることはできない。2004年9月以来、車の消費が伸び悩んでいたがそれは一時的な現象で、長期的発展の方向が変わっていないと思われる。

しかし、自動車の大量増加は長期的に新しい問題を引き起こす：

ひとつは、エネルギー問題であり、ひとつは、環境汚染問題である。

中国のエネルギー需給形勢はもはや楽観視できなくなっている。中でも特に石油の欠乏問題は深刻である。中国のエネルギー消費構造の中で、石油はすでに約23%を占め、さらに増加する勢いを有している。しかし、中国国内の産油量では高度経済成長を支えることが難しくなり、表1が示すとおり、90年代初めには純石油輸入国に変わった。今後の持続的な高度経済成長と国内の石油の枯渇に伴い、石油の欠乏が広がる一方になるだろう。2000年には石油輸入量が7000万トンを超え、2003年9113万トン、アメリカに次いで第二位の石油消費大国となった。予測によれば2015年には日本の石油輸入量に近づくことになる。2000年の石油の輸入依存度は30%に達し、2005年までには42%に、2020年までには60%に達するだろう。しかも、この予測の背景はまだ中国の自動車産業が飛躍的な発展を遂げている要素を考慮に入れていないのであるから、現状からすると、事態はもっと深刻化する恐れがある。石油の需要量が大幅に増加した原因は、かなりの部分で自動車の増加がもたらしている(表1参照)。

近年では、“交通・運輸・郵便・電力”(自動車のみの数値がなかったため、これを代替数値とする)の石油消費量が急増したため、そのスピードは石油総消費量のスピードを上回っている。2003年では新規増加した自動車のため1000万トン石油を輸入必要になっており、2007年は倍増の2000万トンになる。表1の示したように2006年現在中国では輸入した原油はほと

んど自動車に使われている。中国の 3.5 万世帯がみな自動車を持ち、自動車保有台数が現在の 10 倍に達すると仮定すると、石油消費量はどこまで増加するのだろうか？5 億台の自動車では年間ガソリン 10 億 k l 消耗（1 台・2 万キロ／年、10 キロ／1 リットル）になる計算であり、現在日本の原油輸入総量の 4 倍に相当する。ちなみに、2005 年全世界原油産出量 4 1. 6 7 億 k l、貿易量 20 億 k l である。

表 1 中国の石油消費、生産及び輸入の推移 (単位: 万トン)

	一次エネルギーに占める石油の割合	石油消費総量	生産量	ネット輸入量	輸入依存度	交通・運輸・郵政・電信部門石油消費量	民間自動車保有台数(万台)
1990	16.6%	11485.6	13830.6	-2354.8		1683.2	551.36
1994	17.4%	14956.0	14608.2	523.1	3.4%	2350.3	606.11
1995	17.5%	16064.9	15005.0	1218.7	7.6%	2863.6	1040.00
1996	18.0%	17436.2	15733.4	1840.9	10.6%	2937.7	1100.08
1997	20.4%	19691.7	16074.1	3971.8	20.2%	3733.0	1219.09
1998	21.5%	19817.8	16100.0	3412.2	17.2%	4245.3	1319.30
1999	23.2%	21072.9	16000.0	4839.8	23.0%	5004.3	1452.94
2000	24.6%	22439.3	16300.0	7576.4	33.8%	5509.4	1608.91
2001	24.3%	22838.3	16395.9	7071.5	31.0%	5692.9	1802.04
2002	23.4%	24779.8	16700.0	8130.3	32.8%	6156.6	2053.17
2003	24.1%	26900.0	17670.0	9113.0	33.1%	7093.2	2382.93
2005	21.0%	27920.0	16400.0	10000.0	35.7%		3200.00
2006	20.4%	34875.9	18476.6	16826.8	48.2	16366	3600

注: ネット輸入量=輸入-輸出; 輸入依存度=ネット輸入量/総消費量; 2003 年以降は予測値。

資料:『中国統計年鑑』各年版。

しかし、これに対して現在では地球規模で石油の枯渇が進行し、今世紀中には皆無になることも想像に難くない。石油需要量の増加は中国と、日本を含めた先進国が全面的に競争することにつながる。特に日本との石油競争は唐突なまでに広まり、中-ロ間の石油パイプラインの改線における波風も東シナ海のガス田の開発も典型例である。もし中国がエネルギー緊張問題をコントロールできなければ、中日間の競争はさらに激しさを増し、結果として必然的に両国関係の複雑化をもたらすと予測することができる。

環境汚染問題に関しては、なおさら楽観視することができない。現在では中国の環境対策は全体的に改善しつつあるといえる。しかし、先進国のレベルに達するにはまだまだ時間がかかる。特に大都市部の環境は劣悪で、一部の大都市はかなり深刻な事態に直面している。だが、わが国の環境汚染対策はもっぱら対象を工場や企業などの「固定汚染源」に絞り、自動車などの「移動汚染源」に対しては比較的規制が緩かった。固定汚染源がもたらす環境汚染は局部汚染に属し、比較的容易に対処できるが、移動汚染源がもたらす環境汚染は広範にわたるため、対処が難しい。実際問題として、自動車の排出ガスに含まれる CO、HC、PM と NOx が引き起こす大気汚染はかなり深刻であり、それに振動や騒音を加えると、いわゆる「自動車公害」は決して無視できる問題ではない。北京市環境保護局の統計では車の排気ガスはすでに北京市内の HC、PM と NOx の主な汚染源である。交通が渋滞で、車排気ガスはおもに低空排出、環境汚染濃度が濃くなり人間の体にさらに害が大きい。計算によれば、北京地域毎年の自動車排気ガスなどの汚染物排出量がほこりを除いても約 100 万トンである。被害を受ける人口は 1000 人で計算すると一人当たり毎年 100 キロの量になる。もしすべての自動車が大気に同比の負荷を与えると仮

定すると、大気汚染の度合いと自動車の増加の間には比例関係が成り立つ。13億の人口を抱える中国が自動車社会（自動車保有台数5億台）に突入していった後に、継続して現在主流のガソリン車を使用するならば、大気・環境に対する汚染はいかなる結果をもたらすかは想像に尽くしがたい。中国のような途上国ではエネルギー問題と環境問題を考えると、ガソリン消費の少ない軽自動車を発展すべきであるが北京をはじめとする84の大、中都市は軽自動車の発展を制限している。これはどうしても不思議なのではないか（2005年以来、温家宝首相自ら提唱によりこの現象が改善された）。

幸いに、北京市と上海市区はすでに自動車の排気量に関してユーロⅢとユーロⅣを基準に据え、国家も排出ガスがユーロⅢを満たす乗用車、SUV及びマイクロバスに対して30%の消費税減税を行っている。このことは中国政府が自動車の引き起こす環境汚染問題に取り組み始めたが、まだまだ長期的な視野を持っていないことを意味する。中国の環境悪化はその経済発展に「外部不経済」をもたらし、中国経済の持続的発展に直接な影響を与える。同時に、日本が中国の隣国であり、かつ両国の経済依存度が非常に高い以上、中国の環境悪化は必然的に日本の環境及び日本経済の正常発展に間接的な影響を及ぼすことになる。

5億台の自動車が、中国の主要人口密集地を走り回るとき、一体どれだけエネルギーを消費し、どのような環境汚染を引き起こすかは精密な予測が難しく、ゆえに、未然に予防措置をとることは必要不可欠である。いかにして、中国の自動車産業の発展が引き起こされてきたエネルギー問題や環境問題を解決するかは、もはや、中国の政策当局と中日の自動車メーカーに投げ出された課題である。新しい情勢は中日両国の自動車分野における提携に新たなミッションと挑戦を突きつけた。日本の自動車は省エネ及びエコロジーの点で世界をリードしている。電気自動車、ハイブリッド自動車、燃料電池自動車は技術的に先頭を行っている。特にハイブリッド自動車に関しては、すでに日本は技術的に成熟し、商品化されている車種もある。ホンダとトヨタはともにマーケットにハイブリッド自動車を送り出し、世界をリードしている。中日両国が省エネ・環境保護の分野で協力関係を深めれば、上述した難題は解決されるだろう。

#### IV、政策協議—中日が手を携えて患を未然に防ぐ

中日両国がより深まった協力関係を通じて、さらに新しい提携体制を作り上げること—すなわちエコカーの領域や全方面において提携することで、中国自動車産業の発展に付随するエネルギー消費問題及び環境汚染問題を解決ないし、緩和させることができる。具体的に言えば、中国の政策当局は従来のガソリン車生産ラインの導入を規制し、代わりにハイブリッド車とエコカーに重心を傾けるべきである。そうすれば、日本のエコカーに関する技術を持つ大手メーカーが新車種を中国マーケットに投入し、大量生産することができる。実際に、上述した決断を下すことは、両国にとって容易ではなく、しかも短期的な利益の面から考えれば、ほぼ不可能に近い。それゆえ、双方が長期的な戦略的視野から出発して政府間の約束された戦略互惠関係の具体的策として位置づけて初めて、実現が可能になるのではないか。

中国側から見れば、このような政策を押し出すことは多くの問題を巻き起こす。例えば、ハイブリッド車、エコカーの導入は自動車生産コストを上げざるを得ないため、販売価格が上昇し、消費者は購入を諦めるしかない。このことは、まだ形が出来上がったばかりの自動車産業に挫折感を味わわせ、かつ自動車の購買熱を一気に冷ましてしまう。このような状況の発生を避けるため、漸進的な政策を展開し、はじめはハイブリッド、エコカーとガソリン車の同時生産を実行し、徐々にエコカーに移っていくのが良いだろう。

日本側から見ると、自らの最先端技術の成果を外国に転移ないし生産することは、短期的な利益から考慮するとおよそ不可能である。本気で実現させようと思うならば、戦略家の気魂と

勇気が必要である。

事実、日本がこのような決断を下せるのならば、日本自身も多くの利点を得ることができる。第一、欧米諸国との競争の中でリードする技術分野を保持していること。日本の自動車メーカーの中国進出は比較的遅く、欧米の諸メーカーが中国市場である程度足場を固めた後になっても、相変わらず旧型車や人並みの自動車製造技術を中国に投入し続けるのであれば、おそらく勝ち目はないだろう。しかし、一旦中国とエコカーの分野で提携関係を結べば、欧米諸メーカーに大きく逆転し、後者必勝の原理に沿って中国市場を掌中に収めることができる。このように行動することは、単に中国が自動車社会に変化するプロセスに生じるエネルギー消費及び環境汚染問題の防止に役立つばかりでなく、日本経済自身の発展に有利な「外部経済」環境をも創造することができる。日本側の利益を確保するため、提携の初期段階において、日本は継続して研究開発に従事し、中国は生産拠点及び最終消費市場になることが理想的である。

第二、日本の省エネ・エコカーの技術成果を迅速に生産にシフトすることができる。多くの省エネ・エコカーの技術はすでに成熟しているが、日本では量産体系を取っていないため現段階ではまだ“コンセプトカー”の領域を出ていない。その主な原因は：①生産コストが高すぎ、利益空間に限られる；②現段階で主流のガソリン車製造に打撃を与えかねない；③日本の自動車マーケットはすでに飽和状態に達し、大量に新型車を吸収することができない；④日本は早くから自動車社会に達成してきたため、エネルギー消費問題及び環境汚染問題には対策を講じてきた。ゆえに、エコカーに完全に転換しなければならないという切迫感が中国ほど強くない。上の諸要因から、日本において短期間のうちにエコカーが需要の中心になることは難しいと断言できる。単にコンセプトカーのレベルに留まっていることは、言うなれば最先端技術を封印してしまうことに他ならず、科学技術の発展と外国企業開発のエコカーの登場に伴い、徐々にその存在価値を失うことは日本にとって大きな損失である。一方で、中国では丸きり日本と事情が異なり、自動車産業の発展は未だに初期段階にあり、即座にエコカーの生産ラインを導入しても、必ずしも伝統的なガソリン車を圧迫することはない；中国の各種製造システムは遅れていて、全くのゼロからのスタートで生産設備を導入することができる；さらに重要なことは、中国はまだ新興の自動車マーケットに属しているため、発展の余地が非常に広い。しかも、中国自動車工業の発展はある程度の人材基礎と物質基礎を育成しており、エコカーの生産環境に必要な要素は基本的に備えているといえる。

このような目標が実現可能ならば、中日双方は必ず相互利益を得ることができ、それがもたらす経済的利益及び社会的利益は計り知れないものである。そればかりか、中日両国の持続的な経済発展に大きく貢献するだけでなく、人類社会にも大きな貢献となることは間違いない。私は心から、日本の企業家が勇気を出して、戦略的な視点から物事を見つめ、中国と最新のエコカーの技術を持って提携し、中日間に新たな経済貿易の奇跡を起こして欲しい。

幸いなことに中日間における自動車分野の協力はこのような方向に向かっている。まず、中国の2004年6月に公表された新自動車産業政策では「環境にやさしい、排気量の小さい軽自動車の発展を奨励し、ハイブリッド車生産を奨励する」と明記したのである。これは中国政府も自動車の汚染問題を重視するようになってきた。他方、トヨタも一汽と連携して、ハイブリッド車を生産・販売する計画を立てた。省エネ・環境にやさしい車の中国での量産と販売の夢はすでに現実としたことになる。

トヨタと一汽集団は、2004年9月に中国でのハイブリッド車の普及を進めるため、プリウスを現地生産することで合意した。生産が開始されたプリウスは、中国で2005年10月1日から施行された“ハイブリッド車国家認証制度”のもとで現地生産される初めてのハイブリッド車。また、トヨタがハイブリッド車を日本以外の国で生産するのも今回が初めてで、2006年の中国での販売は3000台を計画している。

問題は、現地生産された「プリウス」の販売価格は28.8万元と30.2万元であり、ちょっと高い。このような価格ではなかなか普及しづらい。この価格の壁を乗り越えるため、いろいろな手法を考えなければならない。政策的助言として、

①企業側は、コストのほうでもうちょっとこれを削減する。企業の社会責任（CSR）の高度でも少し技術と経営の両面で工夫したらコストをさらに下げられるのではないか。

②中国政府側は、第一にハイブリッド車奨励を具体化してハイブリッド車などの省エネ自動車生産企業に優遇政策を実施する；第二にガソリン税、環境税など徴収、省エネ車を購入する消費者に対して自動車消費税免除、保険などの優遇政策を提供し、条件をみたせば奨励金を提供する。さらに国際原油高騰に従いガソリンの価格を適当に引き上げ、省エネ自動車の需要を拡大させる姿勢を示す。

③日本政府の場合、積極的に中国政府と連携し中日両国政府共同出資かつかつての日本対中円借款の代替として「日中環境・省エネ基金」をつくって、省エネプロジェクトの支援対象として中国でハイブリッド車を生産トヨタや、日産や、ホンダなど日系企業に、ある程度の手当をすれば企業のコスト削減の効果になる。

④消費者の場合、専らベンツや、BMW や、レクサスなどのような排気量の高い高級車ではなくて、環境に優しい車、特にハイブリッド車とかエコカーに関心を寄せたほうがいいのではないか。これはいろいろな環境意識の教育も必要である。

上記のように、企業、中日両国政府、または消費者、多方面とも努力すれば、ハイブリッド車生産コストの削減と販売価格の引き下げはできるのではないかと思われる。

最近の「日本経済新聞」の記事によれば世界最大級の二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）排出国、中国が官民一体でエンジンとモーターを併用するハイブリッド車など環境対応車の普及へ動き出した。国内大手各社は将来の有望市場になるとみて2008年4月以降、ハイブリッド乗用車を発売。政府もメーカーへの優遇税制の検討を進める。大気汚染や原油高への対応を急ぐと同時に、環境配慮の姿勢を強調して今夏の北京五輪と2010年の上海万博をにらむ国際的なイメージ向上を狙う。国有自動車大手の長安汽車（重慶市）、新興の奇瑞汽車（安徽省）などは2008年、相次ぎ「自主開発」のハイブリッド車を発売する。長安汽車が4月にも発売する小型車の価格は、トヨタ自動車のプリウスの半分以下の12万元（約170万円）となる見通し。今後、ハイブリッド車の量産に1億2000万元（約17億円）以上を投入する計画だ。

中国国内メーカーも動き始めた。今はチャンスだ。日本のメーカーは迅速に行動しないと再び中国市場で遅れるになるよ。

## V 結びに変えて

上述した内容をまとめると、近年の中国自動車産業の発展は目覚しく、中国の自動車マーケットは異常なまでにヒートアップしており、その勢いは抑えることができないものである。その反面、自動車の大量増加は石油資源の消耗と環境汚染などの深刻な問題をも引き起こす。この勢いは必ず中日両国の間にエネルギー資源をめぐる競争をもたらす、環境汚染も自然に日本に波及する。中日両国が提携して省エネ自動車の生産に踏み込めば、このような問題は防止することができる。また、中国自動車産業の発展に伴い、中日両国の提携は必ずしも製造面にのみ限定されるものではなく、全方位で行うべきである。具体的には、自動車消費金融、自動車販売、流通、車両認可、中古車市場、リサイクル制度、自動車解体事業、都市交通、集中交通管制システム（ITS）、駐車場、ガソリンスタンドの設備施設の建設などの領域で協力が可能である。中日両国が自動車分野において手を携えるならば、特にハイブリッド車、エコカーの領域での提携は必ず両国に相互利益をもたらす、さらには人類社会にも貢献できると確信を持って私は断言する。