

# 中国自動車市場の発展と 日本の自動車産業<sup>1)</sup>

— 部品貿易の拡大と部品調達の変化 —

木 幡 伸 二

## はじめに

WTO 加盟前後の中国では、自動車市場が大きく拡大して2002年に約340万台となり、世界第4位の規模となったが、2003年には380万台に迫る可能性も指摘されている。このような状況の下、日本の自動車・部品メーカー各社は1990年代後半から中国に本格的な進出を開始している。これによって、日本の自動車産業の部品調達パターンは大きく変化し、その影響は日中間の部品貿易に現れはじめています。

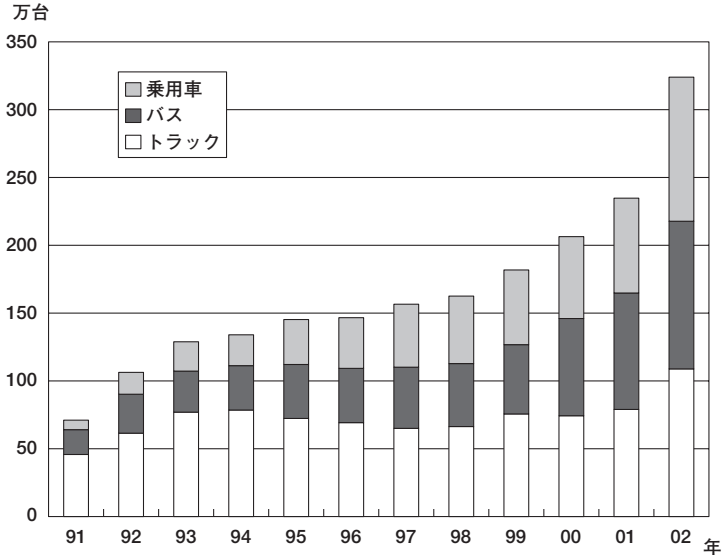
本論文の目的は、日本自動車・部品メーカーの中国進出本格化に伴って生じている日中間の自動車部品貿易の変化と日本メーカーによる部品調達パターンの変化を検討することによって、今後の日中間自動車産業連携のあり方についての示唆を引き出すことにある。

そこで、第1節では、最近の中国自動車市場動向と WTO 加盟が自動車産業に与える影響について概観する。第2節では、日本の自動車産業の対中進

---

1) この論文は、日本私立学校振興・共済事業団の学術研究振興資金と福岡大学からの研究助成金により平成13年度から平成14年度にかけて実施された「グローバル化とアジア諸国企業の比較研究」(研究代表者・福岡大学石上悦朗教授)の研究成果の一部である。

図1-1 中国の自動車生産量の推移（1991年～2002年）



（出所）中国汽⾳技術研究中心、中国汽⾳工業協会『2001年中国汽⾳工業年鑑』、2001年9月、365頁、『FOURIN中国自動車調査月報』（株）FOURIN、2003年2月号（第83号）、31頁。

出の概要について確認する。第3節では、日中間部品貿易の特徴について整理し、第4節では自動車部品の調達パターンについて初歩的な検討を加える。

## 第1節 WTO加盟前後の中国自動車産業と市場

ここでは、まず、直近の中国自動車市場の概要について紹介し、次に、WTO加盟が同市場に与える影響について検討する。

### 1. 2002年の中国自動車市場

2001年に235万台であった中国の自動車生産は、2002年に一気に90万台伸びて、325万台（図1-1）となった<sup>2)</sup>。また、2002年の国産自動車と輸入車

をあわせた自動車販売台数は前年比38%増の337万台に達し、中国は米国、日本、ドイツに次ぐ世界第4位の自動車市場となった。改革・開放政策開始時点の1978年には年間15万台に過ぎなかった自動車生産台数は、1992年に100万台を突破、2000年に200万台に達した後わずか2年で300万台に達したことになる。また、生産台数から見たトラック、バス、乗用車の構成も1991年の45万台（生産台数全体の64%）、18万台（25%）、8万台（11%）というトラック偏重の構造から、2002年の110万台（34%）、106万台（33%）、109万台（34%）という構造に変化している。

需要拡大の要因については、(田)中国経済の持続的成長、(用)自動車販売価格の低下、(火)新モデルの投入効果、(水)WTO加盟前の買い控えの反動などが指摘されている。2003年の中国自動車の需要予測は楽観的な見方が大勢を占めるとされている<sup>3)</sup>。上記の4つの拡大要因うち、(水)は一時的な要因であり継続は望めないが、(田)のマクロ経済環境に急変がなければ、(用)は現状でも継続していること、(火)も国産乗用車モデルの新規投入が2003年も引き続き活発と見られることから、年初の生産台数の伸びはおおかたの需要予測を裏切るものではないことを裏付けている。

## 2. WTO加盟が中国自動車産業に与える影響

WTO加盟の中国自動車産業への影響について、やや長期的な観点から需要、供給、販売及び政府による管理という4つの点に絞って考えてみよう<sup>4)</sup>。

---

2) FOURIN『FOURIN 中国自動車調査月報』(株)FOURIN, 2003年2月号(第83号), 31頁。

3) FOURIN 同上書, 20~23頁。

4) 詳しくは、木幡伸二「中国のWTO加盟と自動車産業」、石上悦朗編『東アジアの企業経営と自動車産業の課題』日本私立学校振興・共済事業団学術振興資金研究成果報告書(2), 2003年3月, 65~66頁参照。

(1) 需要への影響

需要面については、(甲)経済成長に伴う所得水準の向上により、特に沿海部での個人向けの乗用車需要が増大してゆくであろう。(乙)経済発展に伴う人々の移動も、観光、ビジネス両面で活発化して、バスに対する需要も高まるものと考えられる。更に、(丙)「西部大開発」の展開により、建設関連の需要として大型を中心にトラック需要が増大するであろう。

(2) 供給への影響

供給面のうち、(甲)輸入については中国での需要が限定的な高級乗用車などに絞られ、輸入車対国産車という構図による競争激化は成立しにくいと考えられる。むしろ、(乙)関税引き下げによって、部品の輸入が大幅に増加し、国内生産コストが下がってゆくことから、国内での各種メーカー間の競争が激しくなるものと考えられる。

すなわち、中国には世界の主要自動車メーカーがその巨大な潜在市場をねらって既に生産拠点を構えており、出資規制の緩和やサービス、金融への投資自由化を受けて、主要メーカーの世界戦略をより直接的に反映した形での中国基盤強化策が次々に実行に移されることになろう。これに、一汽、上気、東風といった旧国有企業系の国内メーカーと奇瑞などの民間資本からの新規参入メーカーも加わって、競争の構図は複雑化してゆくものと考えられる。

(3) 販売への影響

これまで、中国での自動車販売は、国有企業系の自動車販売専門の商業機構が複数メーカーの車種を取り扱うとともに、多段階の卸売り経路を経てはじめて消費者、それもほとんどは国有企業や政府機関に届くという構造であった。こうした販売方法は、WTO加盟を挟んで、日本などで見られるようなメーカー主導の販売チャネルの構築へと既に動き出しているが、この動きはWTO加盟によるサービス分野の開放進展に伴い、今後一層加速されることになろう<sup>9)</sup>。

#### (4) 自動車産業政策への影響

改革・開放以降の中国政府の自動車産業に対する産業政策は、1981年から94年までの「市場経済への移行期」における保護主義的なものから、1994年の「汽車工業産業政策」による選別を伴いながらも外資を積極的に導入し、国内の競争を促す方向に転換したと考えられる。しかし、その後のWTO加盟は中国政府の産業政策の影響力を弱める結果となっているようである。むしろ、今後は海外の主要自動車・部品メーカーの再編や世界戦略といった要素が、中国の自動車産業の方向性に直接的影響を与えてゆくことになろう。

### 3. 小 括

以上のように、中国の自動車市場は短期的には、良好なマクロ環境を背景に、販売価格の低下と投入モデルの増加などによってかなりの伸びを見せるものと思われる。また、WTO加盟による中長期的な影響は、乗用車、トラック、バスの各分野での持続的な需要拡大、輸入部品の関税低下によるコスト減を軸にした国内大手、外資（合弁）、民間という各供給主体間の競争激化、販売・サービス面での市場開放による大きな変化といった側面に現れるであろう。こうした状況の下、政府の自動車産業政策も質的な変化を迫られよう。

---

5) この点に関しては、中国におけるメーカー主導の自動車流通チャネルについて、広州本田を事例にした米谷雅之氏の研究が有益である。例えば、米谷雅之「メーカー主導型流通チャネル・システムの構築と管理：広州本田汽車のケースを中心に」、石上編前掲書、84～106頁などがある。また、塩見治人編『移行期の中国自動車産業』日本経済評論社、2001年5月の第6章（劉芳執筆、195～235頁）は上海汽車のメーカー主導の流通チャネル形成について研究しており、塩見編前掲書の第7章（塩地洋執筆、237～276頁）では、中国の古い流通方式の形成について詳しく論じている。

## 第2節 日本の自動車産業の対中進出

中国の自動車市場では外資を軸にした競争激化が必至の様相を呈している。そこで、本節では、日本の自動車・部品メーカーの進出状況を、乗用車、商用車及び部品メーカーの3つに分けて概観する。

### 1. 乗用車分野の対中進出

海外メーカーで最初に中国の乗用車市場に参入したのは、ダイムラー・クライスラーである。後にクライスラーに吸収されるアメリカンモーターズが、1984年に北京汽車との合弁会社北京ジープを設立し、翌年からオフロード車の生産を開始した。同様に、フォルクスワーゲンも上海汽車（上汽）との合弁企業を立ち上げた。同社はサンタナを中心に、長期にわたって中国乗用車市場をリードした。この間、中国は同市場への外資参入をコントロールしてきたため、他の海外メーカーが本格的進出し始めたのは、1990年代以降のことである。

中でも、日本の自動車メーカーの乗用車分野<sup>6)</sup>への本格進出は、1998年広州への本田技研工業が最初となる（表2-1）。PSAグループと広州汽車による広州プジョーの撤退を受けて、本田がアコードの生産を開始した。2002年1月からミニバンのオデッセイの生産を開始し、2003年1月からはフルモデルチェンジのアコードの生産を始めている。広州本田は広州汽車集団と東風汽車とで合弁会社を作り、広東省に輸出専用工場を建設、2004年からフィ

---

6) 以下の部分に関しては、稲垣清著『中国進出企業地図 メイド・イン・チャイナの展開』蒼蒼社、2002年3月、240～247頁、FOURIN『2002 中国自動車・部品産業』（株）FOURIN、2001年12月、158～199頁、（株）日刊自動車新聞社、（社）日本自動車会議所共編『自動車年鑑ハンドブック2003～2004年版』（株）日刊自動車新聞社、2003年9月、23頁、丸川知雄監修、（財）海外投融資情報財団編著『中国の産業力 [注目9業種徹底検証]』蒼蒼社、2002年11月、201頁などを参照してまとめている。

表 2-1 日系乗用車メーカーの中国製造拠点

	現地企業名	事業内容	設立年
本田技研工業	東風本田自動車部品(有)	四輪車用エンジン、足回り部品の製造	1994年
	広州本田自動車(有)	乗用車の製造・販売	1998年
	東風本田発動機(有)	乗用車エンジンの製造	1998年
スズキ	重慶長安鈴木自動車(有)	乗用車奥拓（アルト）、羚羊の製造・販売	1993年
富士重工業	貴州雲雀自動車車身零部件(有)	レックスの車体部品を製造	1997年
	貴州雲雀発動機零部件(有)	レックスのエンジン部品を製造	1997年
	貴州雲雀自動車衝圧零部件(有)	レックスのプレス部品を製造	1997年
トヨタ自動車	天津豊津自動車伝動部品(有)	等速ジョイントの製造	1995年
	天津豊田自動車発動機(有)	乗用車用エンジンの製造	1996年
	天津豊田鍛造部品(有)	鍛造粗形材生産事業	1997年
	天津津豊自動車車底盤部品(有)	ステアリング、プロペラシャフトの製造	1997年
	豊田自動車技術中心(中国)(有)	技術コンサルティングサポート	1998年
	天津豊田自動車(有)	ヴィッツの製造・販売	2000年
	豊田自動車(中国)投資(有)	トヨタ車のマーケティング支援	2001年
三菱自動車工業	湖南長豊自動車製造股分(有)	パジェロの製造	1996年
	瀋陽航天三菱自動車発動機(有)	乗用車エンジンの製造	1997年
	哈爾濱東安汽車発動機製造(有)	乗用車エンジンの製造	1998年

(出所) 稲垣清著『中国進出企業地図 メイド・イン・チャイナの展開』蒼蒼社、2002年3月、242から243頁。

ットをベースにした小型車を日本以外のアジア及び欧州に輸出する計画を打ち出している。

トヨタ自動車は1996年から天津で乗用車用エンジンの合弁を立ち上げたが、乗用車製造の合弁事業（天津豊田自動車）が認可されたのは2000年になってからであり、2002年からは小型乗用車ヴィオスの生産に入っている。ところが、この合弁相手である天津汽車が第一汽車集団（一汽）に買収されたため、トヨタ自動車は2002年8月、一汽と包括的な業務提携を結ぶことができた。具体的には、2003年末までに、一汽長春工場でランドクルーザーを、四川豊田

汽車でランドクルーザー・プラドの生産を同時に開始すること、また、天津豊田で2004年にカロラの生産開始、その後の工場増設でクラウンを生産するというものである。

三菱自動車は1997年、98年に瀋陽、哈爾浜で乗用車エンジンを立ち上げており、技術供与の形で乗用車生産に関わってきた。2003年3月からは北京ジープの生産設備を使ってパジェロ・スポーツの現地生産を開始しており、2004年にはアウトランダーの生産も開始される予定である。さらに、三菱は2002年下期より湖南長豊集団傘下の「長豊汽車」でパジェロ・イオの生産を始める<sup>7)</sup>。

日産自動車は、再建前に南京での合弁を模索していた。この試みは経営再建のため一時中断されたが、2003年6月東風汽車との合弁会社「東風汽車有限公司」を立ち上げた。同公司では、日産ブランドの乗用車と東風ブランドのバス、トラック、商用車を生産することになる。乗用車に関しては、すでに生産されているブルーバードに加えて、2003年6月からサニーを、2004年からはティアナを生産することになる。中国の合弁企業としては、このようなフルラインの自動車生産会社の設立は初めてである。

マツダは海南島の一汽海南汽車でノックダウン生産していた「323」（国内名ファミリアS-ワゴン）を、2002年に最新モデルに変更している。また、2002年8月には、長春の一汽轎車との合弁で「M6」（同アテンザ）の生産で合意している。

軽乗用車では、スズキが重慶で、ダイハツ工業は天津で、富士重工が貴州省で合弁または技術提携という形で小型以上の乗用車に先行する形で進出している。中でも、スズキは重慶長安鈴木汽車でアルト（800cc）及びカルタス（1000, 1300cc）を生産している。2005年をめどに生産台数を10万台に引

---

7) 三菱自動車のホームページ (<http://mitsubishi-motors.com/>) による。



き上げるとしている。そのために、2002年末には長安鈴木にエンジン生産ラインを導入、2003年からは機械加工も開始するとしている。

このように、乗用車分野に限ってみると、フォルクスワーゲンなど欧米勢の中国進出が1980年代半ばであるのに対して、日本の乗用車メーカーの中国展開90年代半ば以降に本格化しており、かなり出遅れた感が否めない。しかし、2000年台に入ってから、中国展開が加速している。さらに、本田は日本を除くアジア及び欧州向けの輸出専用工場の建設を計画しており、中国には、今後、輸出拠点としての位置づけも付加される可能性がある。

## 2. 商用車分野の対中進出

日本の商用車分野<sup>8)</sup>では、いすゞ自動車の小型トラックによる進出が1985年と最も早い。同社はトラック、バスをあわせて11の投資案件を持つが、投資地域は重慶に集中し、鑄造部品なども手がけている。また、商用車分野でのGMとの提携を強化し、将来的には日本への輸出を検討している（表2-2）。

トヨタ自動車は瀋陽で商用車の技術提供、成都でマイクロバスの生産を開始した。日産ディーゼル工業は江蘇省の杭州に製造拠点を置くと同時に、技術供与にも積極的である。日野自動車は瀋陽で大型、中型バスの製造を開始したが、これが同社にとって最初の海外製造拠点となっている。三菱自動車工業は湖南省でRV車、福建省でも台湾社との共同出資で商用車の生産を行うなどしている。

スズキは重慶の4輪合弁に続き、景德陳でも技術提携を合弁に切り替えて、小型商用車を生産している。ダイハツは江西省で商用車の、富士重工は浙江省でバスの技術供与を手がけている。

商用車分野では日系メーカーが優位とされているが、欧州勢の参入により

---

8) 稲垣同上書、248～250頁などより。

表 2-2 日系商用車メーカーの中国製造拠点

	現地企業名	事業内容	設立年
日産自動車	鄭州日産汽車(有)	トラックの製造・販売・サービス。部品販売	1993年
日産ディーゼル工業	東風日産柴汽車(有)	大型トラック・バスのシャーシ製造・販売	1996年
	杭州東風日産柴汽車車身(有)	大型トラックのキャブ製造・販売	1996年
ダイハツディーゼル	柳州五菱汽車(有)	ゼブラハイゼットの製造	1996年
スズキ	江西昌河鈴木汽車(有)	キャリイバンの組立	1994年
いすゞ自動車	慶鈴汽車股分(有)	いすゞ NHR 小型トラックの製造	1985年
	江鈴五十鈴汽車(有)	いすゞ NKR/NHR トラックの製造	1993年
	北京北鈴専用汽車(有)	小型トラック用アルミ・バンボディ製造・販売	1995年
	北京旅行車股分(有)	マイクロバスの製造・販売	1995年
	広州五十鈴客車(有)	バスの製造。観光バスと大型路線バス	2000年
トヨタ自動車	瀋陽金杯客車製造(有)	ハイエースの製造	1991年
	四川豊田汽車(有)	コースターの製造	1998年
日野自動車	瀋陽瀋飛日野汽車製造(有)	大・中型バスの製造・販売	2000年

(出所) 稲垣清著『中国進出企業地図 メイド・イン・チャイナの展開』蒼蒼社、2002年3月、248から249頁。

競争は激化している。オリンピック、西部大開発や国内観光ブームにより、中国でのトラック、バスへの需要は急拡大すると考えられ、これも競争激化の重要な要素となっている。

### 3. 自動車部品メーカーの対中進出

ここでは、中国に進出している部品メーカーをトヨタ、ホンダ及び独立系の3つに分けて、概観する。

トヨタ系自動車部品メーカーでは、1989年に自動車用ランプの小糸製作所が上海に進出したが、これが日本の主要自動車部品では初の中国進出となる(表2-3)。当時は日系メーカーがまだ進出しておらず、フォルクスワーゲンからの要請によるといわれる。その他のトヨタ系部品企業の進出は、天

表 2-3 トヨタ系部品メーカーの中国進出状況

	現地企業名	事業内容	設立年
トヨタ自動車	天津豊津汽車伝動部件(有)	等速ジョイントの製造	1995年
	天津豊田汽車発動機(有)	乗用車用エンジンの製造	1996年
	天津豊田鍛造部件(有)	鍛造粗形材生産事業	1997年
	天津津豊汽車車底盤部件(有)	ステアリング、プロペラシャフトの製造	1997年
	豊田汽車技術中心(中国)(有)	技術コンサルティングサポート	1998年
小糸製作所	上海小糸車灯(有)	自動車用照明	1989年
アイシン精機	天津客車橋(有)	カリバス盤	1994年
	浙江愛信宏達汽車零部件(有)	フィールドカップリング、ウォーターポンプ	1994年
	唐山愛信齒輪(有)	自動車用トランスミッション	1996年
	天津愛信汽車零部件(有)	ブレーキ部品、クラッチ部品	1997年
	愛信天津車身零部件(有)	車体系部品、プレス部品	2001年
デンソー	煙台首鋼電装(有)	カーエアコン	1994年
	天津電装汽車電機(有)	スタータ、オルタネータ	1995年
	重慶電装(有)	点火装置	1996年
	天津阿斯模汽車微電機(有)	小型モーター	1996年
	天津電装電子(有)	自動車用電子部品	1997年
	天津電装空調(有)	カーエアコン	1998年
豊田合成	天津トヨタ合成汽車鉄管(有)	自動車用ブレーキホース等ゴム機能部品	1995年
	福州福裕橡塑工業(有)	ボディーシーリング	1999年
	天津星光橡塑(有)	ボディーシーリング	2000年
東海理化	天津東海理化汽車部件(有)	スイッチ類	2001年
	無錫理昌科技(有)	シートベルト	2001年
豊田自動織機製作所	豊田工業昆山(有)	鋳物部品	1994年
豊田通商	天津トヨタ鋼材加工(有)	鋼材の加工・販売	1995年

(出所) 稲垣清著『中国進出企業地図 メイド・イン・チャイナの展開』蒼蒼社、2002年3月、251から252頁。

津トヨタの本格的乗用車生産を契機としたものであり、現在では天津地域への集中が見られる。日本電装も天津のほか煙台、重慶にもエアコン事業を展

表 2-4 ホンダ系自動車部品メーカーの中国進出状況

	現地企業名	事業内容	設立年
ユタカ技研	重慶金豊機械(有)	四輪用触媒コンバータなどの製造	1995年
ヒラタ・本郷		アコード等の車体骨格部品の製造	2001年
ケーヒン	湛江德利化油器(有)	二輪・四輪用気化器の製造	1992年
	南京京浜化油器(有)	二輪用気化器の製造	1997年
合志技研	天津合志機動車配件(有)	自動車部品の製造・加工・販売	1994年
ショーワ	広州昭和減震器(有)	ショックアブソーバーの製造	1994年
	四川寧江昭和減震器(有)	ショックアブソーバーの製造	1996年
ホンダロック	広東固力ホンダ製鎖(有)	二輪・四輪用キーロック, 四輪用搬送品製造	1996年
本田金属技術	肇慶本田金属(有)	二輪・四輪汎用車用エンジン部品	1995年
山田製作所	成都天興山田車用部品(有)	二輪用部品の製造・販売	1995年
ミツバ	広州三葉電機(有)	二輪・四輪用電装部品の製造・販売	1999年
	三葉電機(青島)(有)	二輪・四輪用電装部品の製造・販売	2002年

(出所) 稲垣清著『中国進出企業地図 メイド・イン・チャイナの展開』蒼蒼社、2002年3月、254から255頁。

開している。アイシン精機はブレーキなどの合弁を天津、河北省、浙江省で展開している。このほか、東海理化、豊田合成、豊田自動織機製作所なども天津に出ており、同グループの天津での拠点は15社にのぼる。小糸以外のトヨタ系部品メーカーで合弁設立が最も早いのは、1994年の2件であり、その後は95年に5件、96年に4件で、97年の3件、98年2件、99年1件、2000年1件、2001年2件となっている。

ホンダ系部品メーカーでは、二輪が早くから中国に複数の拠点を構えていたこともあり、最も早い合弁は、気化器を製造しているケーヒンであり、1992年に広東省に設立されている(表2-4)。ショックアブソーバーのショーワは1994年に広州で合弁を設立した。合志技研も同年天津に合弁を設立している。1995年には本田金属技術と山田製作所、ユタカ技研が広東省と四川省に出ている。ホンダロックがキーロックなどの製造合弁を立ち上げたのも広

東省である。電装品のミツバは1999年と2002年に広東省と山東省に、フロア周り部品ではヒラタと本郷が2001年に広州本田の周辺に進出している。ホンダ系の部品メーカーは二輪がらみのものが比較的早く進出していること、広州本田の所在地である広東省に比較的集中していることが特徴である。

独立系部品メーカーの中国進出の特徴は、進出時期が1994年と95年に集中していることであろう（表2-5）。特に、95年には一年間に9件もの進出が確認できる。もう一つの特徴は、100%出資での進出が多いことであろう。大連にアンテナ製造で1988年に進出した原田工業やワイヤーハーネスの矢崎総業等である。光洋精工の中国展開も積極的である。独立系は地理的分布に特別な傾向はないが、敢えていえば、天津市、上海市とその周辺の江蘇省などに比較的固まっている。天津市はダイハツの技術供与で天津汽車がシャレードのモデルをつくっていた。上海市ではフォルクスワーゲンが早くからサンタナの生産を行っており、そうした関連での進出と思われる。

日系部品メーカーの進出は早いものでは1980年末であり、乗用車というよりは、二輪との関係が深かったり、中国の政策との関連があったりである。主にトヨタ自動車など日本国内での系列関係をもとにしたものであるが、現地では、系列以外の日系組立メーカーのみではなく、欧米メーカーや現地メーカーへの部品供給をも含むものとなっている<sup>9)</sup>。

#### 4. 小 括

まず、日本の乗用車メーカーの中国展開は1990年代半ば以降に本格化しており、かなり出遅れた感が否めない。しかし、2000年台に入ってから、中国展開が加速している。次に、商用車分野では日系メーカーの中国進出は比較的早く、優位を保っているが、欧州勢の参入により競争は激化している。

---

9) 稲垣同上書、251～259頁を参考にした。

表 2-5 独立系自動車部品メーカーの中国進出状況

	現地企業名	事業内容	設立年
アラコ	天津華豊汽車裝飾(有)	自動車用シート, 内装部品等の製造	1995年
成都亜楽克汽	車内飾件(有)	自動車用シート, ドアトリム, 天井等の製造	2000年
愛三工業	天津愛三汽車附件(有)	自動車用キャブレター, スロットルボディの製造・販売	1995年
イノアックコーポレーション	無錫井上華光汽車部件(有)	自動車用外装部品の製造・販売	1995年
オギハラ	上海荻原模具(有)	ボディ用部品金型の開発・設計・製造・修理・販売	2000年
光洋精工	光洋(大連)精密軸承(有)	小径ベアリング, 精密部品の製造	1994年
	無錫光洋軸承(有)	小径ベアリングの製造・販売	1995年
	大連光洋瓦軸汽車軸承(有)	自動車ホイール用ベアリングの製造・販売	1996年
	豫北光洋転向器	自動車用ステアリングギアの製造・販売	1996年
	一汽光洋転向装置(有)	マニュアル, 油圧式パワーステアリングの製造・販売	1997年
ソミック石川	紹興索密克汽車配件(有)	自動車部品(ボールジョイント)の生産	1994年
高島屋日発工業	泰州高日汽車内飾件(有)	自動車内装品の製造・販売	1995年
	昆山高日汽車内飾件(有)	自動車内装品, フォークリフト用シートの製造・販売	1995年
帝国ピストンリング	安慶帝伯各茨克塞環(有)	自動車用ピストンリングの製造	1996年
	安慶帝伯粉末冶金(有)	エンジン部品の一部・焼結制バルブシート製造・販売	2000年
東海ゴム工業	東海橡塑(天津)(有)	自動車用防震ゴム, ホースの製造・販売	1995年
原田工業	大連原田工業(有)	自動車ラジオ用アンテナの製造・販売	1988年
富士通テン	天津富士通天電子(有)	自動車用オーディオ機器の製造・販売・サービス	1995年
矢崎総業	天津矢崎汽車配件(有)	自動車用ワイヤーハーネスの製造	1988年
	汕頭経済特区矢崎汽車部件(有)	自動車用ワイヤーハーネスの製造	1990年
	重慶矢崎儀表(有)	自動車用メーターの製造	1995年
	天津矢崎汽車部件(有) 成都分工場	豊田コースター用ワイヤーハーネスの製造	2000年

(出所) 稲垣清著『中国進出企業地図 メイド・イン・チャイナの展開』蒼蒼社, 2002年3月, 257～259頁。

オリンピック、西部大開発や国内観光ブームにより、中国でのトラック、バスへの需要は急拡大すると考えられ、これも競争激化の重要な要素となっている。最後に、日系部品メーカーの進出は早いものでは1980年末であり、乗用車というよりは、商用車メーカーの中国進出と関連するものが見られる。主に日本国内での系列関係をもとにしたものであるが、現地では、系列以外の日系組立メーカーのみではなく、欧米メーカーや現地メーカーへの部品供給をも含んでいる。

以上のように、日本の自動車メーカー、部品メーカーの本格的な中国進出は、乗用車という視点から見ると1990年代後半である。これは欧米の先行メーカーよりも遅れていることは否定できない。しかし、2000年以降は日系自動車メーカーの中国展開は加速している。

### 第3節 日中間の自動車部品貿易の変化

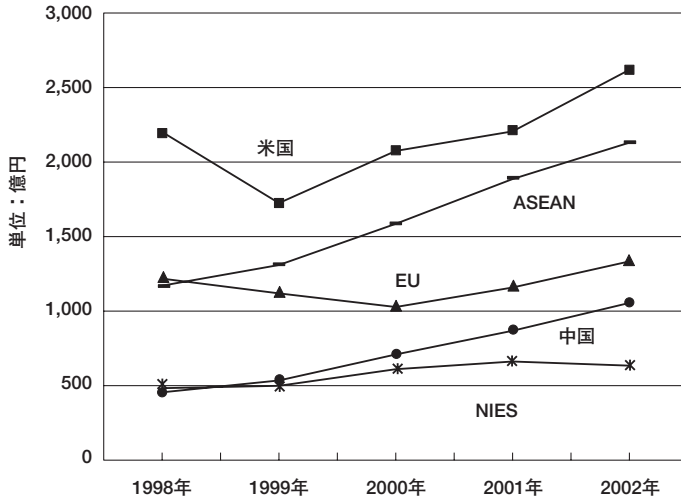
前節で見たように、日本の自動車メーカーは乗用車を中心として中国への進出を本格化させている。本節では、日本の自動車部品貿易の動向と日中部品貿易の変化について概観した後、中国からの輸入部品の特徴について簡単な分析を加える。

#### 1. 日本の自動車部品の輸入

2001年の日本の自動車部品輸入額<sup>10)</sup>は前年比14.2%増の7,072億円であった。1998年の輸入額5,835億円から見ると、約1.2倍に増加したことになる。2002年上期のデータをもとに推計すると、2002年全年では8,075億円となる見込みで、3年連続で10%を超える伸びとなると考えられる。

10) ここで、自動車部品として集計されるものは、HSコード9桁分類による78品目の合計で、いずれも日本関税協会の公表データによるものがある。ただし、これらにはロックダウンセットは含まれない。詳しくは FOURIN 前掲誌、2002年11月号（第80号）、18、19頁を参照されたい。

図 3 - 1 日本の地域別自動車部品輸入金額



(注1) 自動車部品78品目、輸入CIFベース金額の合計。

(注2) 2002年は推計値。同年上半期の数字を2倍して求めた。

(資料) 日本関税協会

(出所) 『FOURIN中国自動車調査月報』(株) FOURIN、2002年11月号、第80号、18頁から19頁。

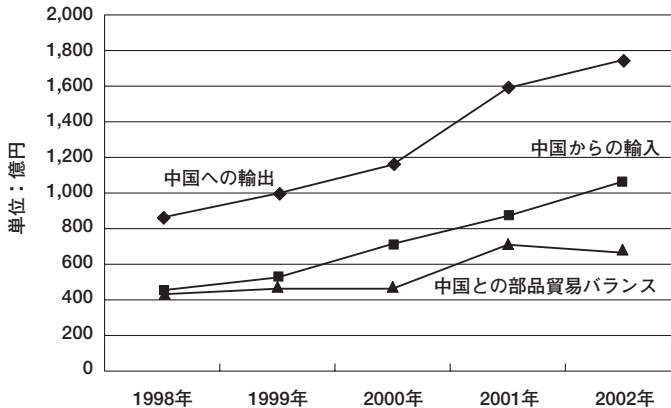
そのうち最も金額が大きいのは、米国からの輸入であり、全体の31.5%を占める。ここ数年の変化を見ると、米国からの輸入は1999年に前年比22.0%減と大幅に落ち込んだものの、その後は回復して2001年には98年の実績まで回復し、2002年には2,622億円まで上昇するものと見込まれる(図3-1)。

第2位はASEANの26.8%であり、以下、EUの16.4%、中国の12.4%、NIESの9.4%と続いている。中でも、ASEAN及び中国からの輸入はここ数年連続で増加している。

特に、中国から日本への自動車部品の輸入額は、1998年から3年連続で20%を超える伸びを示しており、2001年には873億円に達している。上半期の実績のまま伸びれば、2002年も20%を超える伸びを見せ、1,069億円となり、



図3-2 日本・中国の自動車部品貿易バランス



(注1) 輸出はFOBベースの自動車部品76品目、輸入はCIFベースの78品目の合計金額。

(注2) 2002年は推計値。同年上半期の数字を2倍して求めた。

(資料) 日本関税協会

(出所) 『FOURIN中国自動車調査月報』(株) FOURIN、2002年11月号、第80号、18頁から19頁。

初めて1千億円の大台に乗ることになる。このように、中国からの部品輸入はNIESを抜き、EUに迫る勢いとなっているのである。

日本から中国への2001年の自動車部品輸出額は、前年比36.7%増えて1,598億円に達した(図3-2)。同年の中国から日本への部品輸入額は、873億円で対前年伸び率は輸出のそれには及ばなかったものの、22.9%増と比較的高いものであった。また、1999年からの2年間では輸入の伸びが輸出の伸びを大きく上回っており、1998年からの4年間で約2倍になったことになる。さらに、2002年には輸出、輸入の伸びはそれぞれ9.7%、22.3%になるものと見られており、自動車部品貿易の収支は均衡の方向へと動いていると考えられるのである。

いずれにしても、日中間の部品貿易では、輸出、輸入共に増加傾向にあることが確認できる。輸出が増加している背景には、前節で詳述したような日

表 3-1 世界各地域からの輸入部品構成 (2001年)

(単位：億円)

	世界	米国	EU	ASEAN	NIES	中国
エンジン・駆伝動系部品 (23品目)	1,655	842	299	280	61	50
懸架系部品 (18品目)	1,369	294	352	213	297	161
車体系部品 (14品目)	1,726	792	377	297	105	91
電装・装備系部品 (23品目)	2,320	298	134	1,106	201	570
自動車部品 (78品目) 合計	7,070	2,226	1,162	1,895	663	873

(出所) FOURIN 前掲誌, 2002年11月号 (第80号), 18, 19頁より作成。

系組立メーカーの中国進出が本格化とそれに伴う生産の拡大があるが、それに伴う日系部品メーカーの進出も増大しており、後者への中間製品の輸出増大も考えられる。他方、中国からの輸入部品は輸出に較べれば低付加価値品が中心である。したがって、輸入の場合は、金額が大きくないとしても輸入量はかなり大きく、日本国内の部品生産に与える影響が輸出の場合に較べてかなり大きいことが容易に想像される<sup>11)</sup>ところである。

## 2. 中国製輸入部品の特徴

日本が全世界から輸入している自動車部品の金額構成は、エンジン・駆伝動系部品23%、懸架系部品19%、車体系部品24%及び電装・装備系部品33%である。電装・装備系部品がやや多いものの、他の三つの部品グループはほぼ同じ構成比を示している。このうち、米国からの部品構成は、エンジン・駆伝動系と車体系がそれぞれ38%、36%で、残りがそれぞれ13%である(表3-1)。これに対して、ASEANからの輸入構成比は電装・装備系が約6割でその他が10数%であり、中国の輸入構成はこのASEAN型に類似しているといえることができる。

11) FOURIN 前掲誌, 2002年11月号 (第80号), 9頁より引用。

表 3-2 中国からの輸入部品の構成

(単位：億円)

	1998年	1999年	2000年	2001年	2002年
エンジン・駆動系部品 (23品目)	29.9	45.0	41.3	50.3	63.3
懸架系部品 (18品目)	73.7	86.7	130.2	161.4	144.4
車体系部品 (14品目)	34.5	51.5	64.6	91.5	133.7
電装・装備系部品 (23品目)	303.6	347.2	474.9	570.3	727.2
自動車部品 (78品目) 合計	441.8	530.3	710.9	873.4	1068.5

(注) 2002年の数字は、同年1月から6月の数字を2倍した推計値である。

(出所) FOURIN 前掲誌、2002年11月号 (第80号)、18、19頁より作成。

中国から輸入している部品4分類のうち、最も構成比が高いのは電装・装備系部品であり、2001年の場合、全体の65.3%を占める(表3-2)。次に構成比が高いのは懸架系部品の18.5%で、以下、車体系10.5%、エンジン・駆動系5.8%となっている。この構成は1998年以降、ほとんど変化がない。

電装・装備系部品の中で、約6割を占めるのが配線セット(ワイヤーハーネス)で、2001年の輸入額は368億円である(表3-3)。次に輸入額が大きいのは、カーオーディオの121億円であるが、電装・装備系のうちの約3割である。懸架系部品では、車輪・部品・付属品という項目が最も大きく、同年の金額は146億円で、同系部品の約9割を占める。

このように中国からの部品輸入では、電装・装備系部品への偏りが激しいばかりでなく、各系部品の中でも特定の部品に集中していることがわかる。さらに、配線セット及びカーオーディオはともに、労働集約的な製品である。また、車輪・部品・付属品の輸入額もかなり大きい。しかし、後者は一定の設備投資の必要(資本集約的)な製品である。

### 3. 小 括

まず、日中間の自動車部品貿易は、輸出、輸入共に増加傾向にある。中国

表 3-3 輸入自動車部品に占める中国製部品のシェア

(単位：億円，%)

品 目	2002年1-6月		シェア	
	全世界 (A)	中国 (B)	B/A	B/T
点火コイル	15.7	8.8	55.8	1.6
メーター (電気式)	7.1	3.4	47.5	0.6
配線セット	659.8	240.3	36.4	45.0
その他のゴム部品	41.4	14.6	35.3	2.7
伝動軸、クランク	21.5	5.9	27.2	1.1
ラジアルタイヤ	0.4	0.1	25.7	0.0
カーオーディオ	298.8	79.2	26.5	14.8
タービン過給器の部品	13.6	3.4	24.7	0.6
車輪・部品・付属品 (他)	264.3	58.6	22.2	11.0
スターターモーター部品	19.3	3.9	20.0	0.7
始動電装品	3.2	0.6	19.4	0.1
自動車用ロック	16.7	3.1	18.6	0.6
非駆動軸・部品	6.4	1.1	17.0	0.2
石棉製ブレーキライニング	9.8	1.5	15.5	0.3
始動用鉛蓄電池	48.2	7.4	15.3	1.4
始動電装品の部品	8.2	1.2	14.0	0.2
自動車用取付具	29.0	3.7	12.8	0.7
自動車用エアコン部品	39.0	4.9	12.5	0.9
自動車用合わせガラス	20.6	2.5	12.1	0.5
ワイパー部品	24.3	2.7	11.0	0.5
タンクステンハロゲン電球	31.8	3.4	10.6	0.6
ホーン	8.3	0.8	9.2	0.1
ガソリンエンジン部品	155.0	13.4	8.7	2.5
他フィルター・清浄機	2.5	0.2	7.6	0.0
ガスケット、ジョイント	3.7	0.3	6.8	0.0
合 計 (T)	4,037.0	534.3	13.2	100.0

(資料) 日本関税協会

(出所) FOURIN『FOURIN 中国自動車調査月報』(株)FOURIN, 2002年11月号, 第80号, 9頁。

からの輸入部品は輸出に較べれば低付加価値品が中心である。したがって、輸入の場合は、金額が大きくないとしても輸入量はかなり大きく、日本国内の部品生産に与える影響が輸出の場合に較べてかなり大きいと考えられる。次に、中国からの部品輸入では、電送・装備系部品への偏りが激しく、配線セット及びカーオーディオはともに、労働集約的な製品である。ただし、車輪・部品・付属品の輸入額も大きい、これは一定の設備投資の必要な製品である。

#### 第4節 自動車部品の調達パターン

日本の組み立てメーカーによる中国製部品の調達の拡大と、それに対する部品メーカーの対応について検討する。

##### 1. 組立メーカーの中国製部品の採用拡大

以上のように、日本への中国製部品の輸入が増大している背景には、世界の組立メーカー及び部品メーカーによる中国製自動車部品の採用の積極化がある。

フォードの年間部品調達額は約900億ドルといわれているが、将来的には、そのうちの7から10%を中国から調達することを検討している。2002年4月にFord China内に中国購買部門を設立した。それまでの中国製部品の年間購買額は6億ドル程度であったが、2003年には同約10億ドルまでに引き上げる予定である。さらに、上海に部品購買センターを置く計画もあるといわれる。フォードグループの一員であるマツダも、日本で生産する自動車に中国製部品を積極的に活用することを明らかにしている。同社は、調達コスト削減などの理由から、海外製部品の調達率を上げているが、中国製部品の拡大はその一環であると思われる。具体的には、2003年までに铸造子会社であるコマツキャストエックスの铸造ラインを多品種少量生産対応に再編し、量産品

は中国の子会社である小松（常州）鑄造公司に移管する予定である。

トヨタ自動車は、2002年、第一汽車との包括提携に調印し、中国での本格的な乗用車生産に踏み切ったが、現地での部品調達の拡大にも取り組んでいる。天津豊田のヴィオスのドア用鋼板は上海の宝山鋼鉄（宝鋼）から購入するが、自動車用鋼板の現地調達は日系メーカーとしては初めてであるといわれている。天津豊田は、将来的には、さらに高い技術が要求されるボディー用の表面処理鋼板の宝鋼からの採用も検討していると伝えられる。

日産自動車も、トヨタと同様、2002年に入って東風汽車との包括的提携を結んだが、系列部品メーカーに対して中国進出を要請している。これに伴って、日産は中国事業での部品の現地調達率を当初の40%から2006年までには60%にまで引き上げる方針である。日産も宝鋼からの自動車鋼板の調達を実施する可能性が高いとされている。

スズキはコスト削減のため、韓国、中国からの鋼板、樹脂などの材料を中心に、現在の10倍に増やす方針である。三菱自動車も、部品調達コストの15%減を掲げて世界規模の調達を進めているが、中国からの部品調達についても前向きに検討している。そのほか、現代自動車も2002年5月に福建省福州市に調査団を派遣、同省企業を含め数十億円規模の部品調達を予定しており、その規模は今後拡大される可能性がある。さらに、マレーシアのProtonは広東省の部品メーカーの株式を取得し、本国向けに輸出を開始する。将来的には中国での完成車の組み立て・販売を計画していると伝えられる。

こうした動きを受けて、上海汽車は自動車部品の輸出を強化する方針である。もともと上汽はフォルクスワーゲンとの合弁事業を通じて現地の部品メーカー育成に努力してきた。2000年以降は提携先のGMのルートを利用して、北米への部品輸出を拡大している。このように中国企業にも、部品の現地生産能力の育成や、自動車部品輸出を本格的に手がける動きが出てきている<sup>12)</sup>。

このように、中国製部品拡大を最も積極的に推進しているのは、フォード・マツダグループである。トヨタ及び日産は、一汽及び上汽という現地有力グループとの包括提携を契機に中国製部品の調達を拡大しようとしている。そのほかのメーカーもコスト競争の観点から、様々なパターンでの中国製部品調達を拡大してゆくものと考えられる。

## 2. 部品メーカーの対応

以上のような状況のもと、日本の部品メーカーは中国の第九次五ヶ年計画（九五計画）の自動車産業整備計画及び日系組み立てメーカーの本格的な現地進出に対応して、中国への進出を本格化している。1990年代後半には組み立てメーカーのコスト削減要求への対応として、労働集約的な部品の製造を中国に移管する動きも活発化した<sup>13)</sup>。

ところが、2002年以降の動きは、中国地場企業からの部品の直接調達や一部開発業務の中国移管などであり、労働集約的な部品のみならず、より付加価値の高い部品の中国移管も視野に入っているものと考えられる。デンソーは、2002年10月、上海にソフト開発子会社を設立し、自動車用制御ソフトの開発・設計に入っている。アラコは自動車内装部品の開発・設計のため、2002年5月同じ上海にCAD業務センターを開設した。日系企業としてはいち早く中国生産を開始したマブチモーターの場合は、自動車用小型モーターの開発・設計をてがける中国市場向けの開発・販売拠点を設立する方針である<sup>14)</sup>。

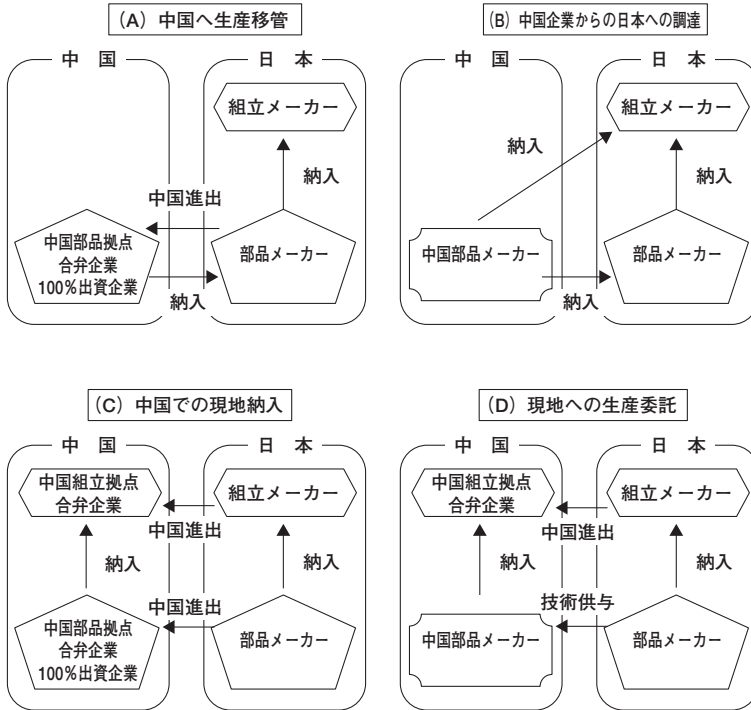
日本の自動車組み立てメーカーと部品メーカーによる中国製部品の調達パターンを4つに分け模式化したものが図4-1である。まず、(A)は部品メーカーが中国に合弁企業や100%出資企業を設立して中国における部品生

12) 以上は、主としてFOURIN 前掲誌、2002年11月（第80号）、10～11頁を参考にまとめた。

13) この点については、第2節を参照されたい。

14) FOURIN 前掲誌、2002年11月（第80号）、12頁による。

図 4-1 日本自動車・部品メーカーによる中国製部品の調達パターン



(出所) 『FOURIN中国自動車調査月報』(株) FOURIN、2002年11月号、第80号、8頁の図に筆者が一部修正を加えた。

産拠点とし、部品及び部品構成部品を生産して日本に輸入し、国内の組み立てメーカーに供給するものである。次に、(B)は組み立てメーカーが日本の工場に中国の地場の部品メーカーから直接部品を納入させたり、日本の部品メーカーを経由して納入させたりするケースを想定している。その次に、(C)の場合は、組み立てメーカーが中国に合弁企業を設立する場合で、部品メーカーもそれに対応する中国部品拠点をつくり、現地から部品を納入す



るパターンである。最後に、(D)は取引のある組み立てメーカーが中国進出する部分は(C)と同じであるが、日本の部品メーカーは中国進出をせず、中国の地場部品メーカーに技術供与を行い、組み立てメーカーへの部品納入を委託する形である。(A)や(C)の場合は、中国の部品拠点の納入先は必ずしも日系メーカーとは限らないし、中国国内ばかりでなく、海外への輸出も行い、中国を世界的な部品生産拠点として位置づけるケースも当然発生している。以下では、このような調達パターンを念頭に置いた上で、2002年以降の実際の部品調達の事例を見てゆくことにする。

2002年以降、日本の部品大手は、日本国内の工場閉鎖を前提として部品生産の中国移管を進めている。クラリオンは、カーオーディオの海外生産比率は現在の70%から80%へと引き上げるため、中国を中心に生産移管を進めている。また、カーオーディオの内部構成部品は、将来、海外生産比率を100%までもってゆく方針である。これによって、カーナビゲーションシステムのみが国内に残ることになる。中国には広東省、福建省に合わせて3工場が稼働中であり、これらが日本、台湾、フィリピンからの生産移管の対象となる。住友電装は国内の生産子会社6社のうち3社を2003年に閉鎖し、中国を中心としたアジアの拠点生産を移管する計画を発表している。カルソニックカンセイは2003年に江蘇省にエアコン用モーターアクチュエーターの工場を稼働させ、国内の2工場の生産を移管する予定である。そのほか、ユーシンは広東省でキーセットやドアロックを、日本電池は天津の子会社の生産能力を倍増させて日本や米国に輸出する<sup>15)</sup>。こうした事例は、上記の(A)のパターンに属するが、日本国内の工場閉鎖を伴うこと、また、部品の供給先が中国国内の日系企業に限らないことで、新しい傾向を含んでいると考えられる。

---

15) FOURIN 前掲誌、2002年11月（第80号）、12頁の表による。

トキコは日産の現地拠点向けを目的として、中国南部にブレーキ部品工場を立ち上げ、2004年には量産体制に入る見込みである。大同メタルは江蘇省に自動車エンジン用精密ベアリングの全額出資会社を設立して、2003年の稼働を目指しているが、日系メーカー向け供給が当初のねらいである。これらは、日系のみに部品を供給するかどうかを問わないとすれば、(C)のパターンとなる。

中国企業からの日本への資材調達である(B)パターンとしては次のような事例がある。愛三工業は2005年5月上海事務所を開設して、天津にある同社の合弁生産会社向けの部材を現地で調達するほか、日本への輸出も検討している。そのほか、旭テックは現地メーカーと業務提携し、アルミホールを日本に輸入する。

現地への生産委託のパターンである(D)の例としては、ユニチカのケースを挙げておこう。同社は天津の現地樹脂成形メーカーに、主に自動車の照明灯部品に用いられるポリアリレート樹脂の生産を委託して、現地日系メーカーに納入する。原料となる粉末は日本から輸出する<sup>16)</sup>。

このように、日本の部品メーカーの中国進出は1990年代後半の組み立てメーカーによる中国進出やコスト削減要求に対応したものであったが、最近では、開発・設計子会社の設立などの動きもあり、一定の変化が見られる。次に、**FOURIN**誌による日本の自動車メーカーの部品調達パターンを参考にすると、2002年以降の変化としては、部品メーカーの中国への生産移管(A)は日本国内の工場閉鎖を伴うこと、現地から部品を納入するパターン(C)でも日系組み立てメーカーのみが納入先とは限らないこと、中国地場企業の技術水準の向上によって中国企業から日本への部品調達(B)や中国企業への生産委託(D)も増えてきていることが明らかになった。

---

16) **FOURIN** 前掲誌、2002年11月(第80号)、14~15頁の表を参考にした。

### 3. 小 括

まず、組み立てメーカーの中で、中国製部品拡大を最も積極的に推進しているのは、フォード・マツダグループである。トヨタ及び日産は、一汽及び上汽という現地有力グループとの包括提携を契機に中国製部品の調達を拡大しようとしている。そのほかのメーカーもコスト競争の観点から、様々なパターンでの中国製部品調達を拡大してゆくものと考えられる。次に、日本の部品メーカーの中国進出は、最近では、開発・設計子会社の設立などの変化が見られる。部品調達パターンでは、2002年以降、部品メーカーの中国への生産移管が日本国内の工場閉鎖を伴うこと、現地での部品納入先が日系組み立てメーカーのみが納入先とは限らないこと、日本でも中国でも中国企業からの部品調達や生産委託が増えてきていることが明らかになった。

### お わ り に

これまでの検討から、次のような点が明らかになった。

第1に、中国の自動車市場は、短期的には、良好なマクロ環境、販売価格の低下と投入モデルの増加などによってかなりの伸びを見せている。WTO加盟による中長期的な影響は、持続的な需要拡大、輸入部品の関税低下によるコスト減を軸にしたメーカー間の競争激化、販売・サービス面での市場開放による大きな変化であり、政府の自動車産業政策も質的な変化を迫られている。

第2に、日本の自動車メーカーの中国展開は乗用車、商用車、自動車部品に分けるとそれぞれの特徴が見られる。乗用車分野では欧米に較べかなり出遅れた感が否めないが、商用車分野では日系メーカーは優位を保っている。部品メーカーの進出は主に系列関係をもとにしたものだが、現地での供給先は多様である。また、2000年以降は日系自動車メーカーの中国展開により全体として進出は加速している。

第3に、日中間の自動車部品貿易は、輸出、輸入共に増加傾向にある。中国からの輸入部品は輸出に較べれば低付加価値品が中心であり、金銭的に輸入額に及ばないが、日本の部品生産に与える影響はかなり大きい。品目では、電装・装備系部品への偏りが激しく、労働集約的な製品である配線セット及びカーオーディオが最大である。ただし、第3位の車輪・部品・付属品は資本集約的な製品である。

第4に、組み立てメーカーの中で、中国製部品拡大を最も積極的に推進しているのは、フォード・マツダグループである。トヨタ及び日産は、一汽及び上汽という現地有力グループとの包括提携を契機に中国製部品の調達を拡大しようとしている。最近、一部の日本の部品メーカーは現地に開発・設計子会社の設立を進めている。また、部品メーカーの中国への生産移管が日本国内の工場閉鎖を伴うこと、現地での部品納入先が日系組み立てメーカーのみが納入先とは限らないこと、日本でも中国でも中国企業からの部品調達や生産委託が増えてきていることも明らかになった。

以上のことから、中国からの部品輸入急増の背景には、中国自動車市場の拡大やWTO加盟を契機とした日本の組み立てメーカー及び部品メーカーによる中国進出の加速化が指摘できる。さらに、最近では、日本メーカーによる部品調達パターンに多様化していることがわかる。ここで指摘されたような中国製部品の調達の量的な拡大と質的な変化が続けば、低価格帯の完成車を中国から輸入するという状況が現実のものとなる可能性も否定できない。しかし、それより前に、日本の部品メーカーへの影響は確実にやってくるであろう。小規模の、そして地方の部品メーカーほどその影響は大きいものと思われる。

ところで、北部九州と山口地域には、近年、一定の自動車産業の集積が見られる。韓国東南部のウルサンから釜山にかけても同様の集積がある。これら2つの地域では、自動車部品分野での関係が少しずつではあるが、構築さ

れつつある。次稿では、本論文の成果を踏まえて、中国製部品調達の増加の地方における部品産業への影響について、初歩的な検討を加えてみたいと考えている。

### 参考文献

- 余永定，鄭秉文編『中国“入世”研究報告：進入WTO的中国産業』社会科学文献出版社，2000年1月
- 中国汽車工業年鑑編集部編『2002年中国汽車工業年鑑』中国汽車技術研究中心，中国汽車工業協会，2002年9月
- FOURIN『2001 日本自動車部品産業』(株)FOURIN，2001年5月
- FOURIN『2002 中国自動車・部品産業』(株)FOURIN，2001年12月
- FOURIN『FOURIN 中国自動車調査月報』(株)FOURIN，各号
- 丸川知雄編『中国産業ハンドブック [2001-2002年版]』蒼蒼社，2000年12月
- 木幡伸二「中国自動車産業の発展と課題」、『福岡大学総合研究所所報』第244号，2001年3月
- 木幡伸二「中国のWTO加盟と自動車産業」，石上悦朗編『東アジアの企業経営と自動車産業の課題』日本私立学校振興・共済事業団学術振興資金研究成果報告書(2)，2003年3月
- 塩見治人編『移行期の中国自動車産業』日本経済評論社，2001年5月
- 鮫島啓治，日本経済研究センター編『中国WTO加盟の衝撃』日本経済新聞社，2001年5月
- 稲垣清著『中国進出企業地図 メイド・イン・チャイナの展開』蒼蒼社，2002年3月
- 中国WTO加盟に関する日本交渉チーム著『中国のWTO加盟 [交渉経緯と加盟文書の解説]』蒼蒼社，2002年9月20日
- 美野久志，西忠雄著『中国市場開放プログラム』蒼蒼社，2002年12月20日
- 黄磷著『WTO加盟後の中国市場』蒼蒼社，2002年10月15日
- 丸川知雄監修，(財)海外投融資情報財団編著『中国の産業力 [注目9業種徹底検証]』蒼蒼社，2002年11月10日
- (株)日刊自動車新聞社，(社)日本自動車会議所共編『自動車年鑑ハンドブック2003～2004年版』(株)日刊自動車新聞社，2003年9月