
WTO 加盟後の中国産業

——自動車産業の事例——

エリック・ハーウィット

〈ハワイ大学〉

高橋教授、ありがとうございます。そして、今日私を報告者としてご招聘いただいた主催者に対して感謝申し上げます。

私は中国の一つの産業部門だけについてお話ししますが、そのことは、中国が WTO の中でどのような新しい役割を果たしていくのかについて理解を深めることに対して、非常に有意義であると思われます。

過去数年の間に、中国の自動車生産台数が急増し、中国は世界の主要な自動車市場になりました。今日、中国は米国と日本に次ぐ市場になるのはまだ難しいですが、しかし2010年までに、たぶん日本の自動車市場の規模に近づいていくでしょう。いま、中国国産乗用車のほとんどは、中国と外国の合弁企業によって生産されており、中国自動車メーカー自身によって生産された純国産乗用車は極めて少ないです。この意味においては、中国は資本の導入に対して非常に開放的であるといつてよいでしょう。ところが、自動車輸入となると態度が変わってきます。ここでは一つの主要なトピックとして、中国の自動車輸入市場の将来についてお話しします。

まず、中国国内市場における自動車輸入と、WTO 加盟後の諸問題を取り上げます。それから、中国はどれほど国内市場を保護しているのか、そして一体なにが外国企業の中国市場参入を阻害しているのか、それらの企業がどのような戦略をとっているのかについて見てみたいと思います。

最初に、過去10年間の自動車統計を見て、中国の乗用車市場急拡大の要因について少し説明します。1990年代を通して、中国の乗用車市場の伸びは比較的緩やかでしたが、ここ3年の間、乗用車もトラックも離陸期を迎えるようになりました。2003年、中国の乗用車販売台数はほぼ200万台ですが、2010年になれば、おそらくその倍の400万台、あるいは500万台になり、自動車全体の生産台数はおそらく1,000万台になると予想されています。中国は米国と日本に次ぐ世界第3位の自動車大国になるでしょう。それはなぜ起こったのか、中国の低価格についてはすでにいろいろ議論されています。それに加えて、中国では自動車を買う時の自動車ローンは2、3年前に比べてずっと簡単になりました。これらの要因は自動車販売の急増に貢献しました。

次に、輸入車について見てみましょう。中国の乗用車市場をどうみるか。近年の輸入車に目を向けると、いま輸入車のほとんどは、大型車や高級車が占めています。例えば、ホ

ンダの Accura、アメリカの Cadillac などがそれです。輸入車市場は着実に増大しています。

1990年代中ごろ中国で小型乗用車の生産が少なかった時には、輸入乗用車の比重は大きく、乗用車の半分弱は輸入車であり、その大半は日本車でした。北京やほかのところで見たタクシーのなかで最も多いのはトヨタと日産の車でした。1990年代後半になると、中国は VW や GM、シトロエンなどとの合弁企業による国産乗用車の生産が増えてきました。現在、輸入乗用車は全体の 5、6% にすぎず、トラックの輸入は 3% しかありません。過去 2 年間、中国の輸入車は本当に限られています。

中国政府の公式な予測では、2010年までに輸入車比率は国内シェアの 10% に達するだろうとなっています。中国を他の国と比較してみると、日本の輸入車はおよそ 5%、割合はそれほど大きくありません。韓国はあまり自動車を輸入せず、全体で 1% 以下です。発展途上国のマレーシアはほぼ同じレベルです。アメリカ市場は比較的開放されています。アメリカ人は日本車が好きで、ドイツ車も好きなので、輸入車は市場全体の 4 分の 1 を占めています。

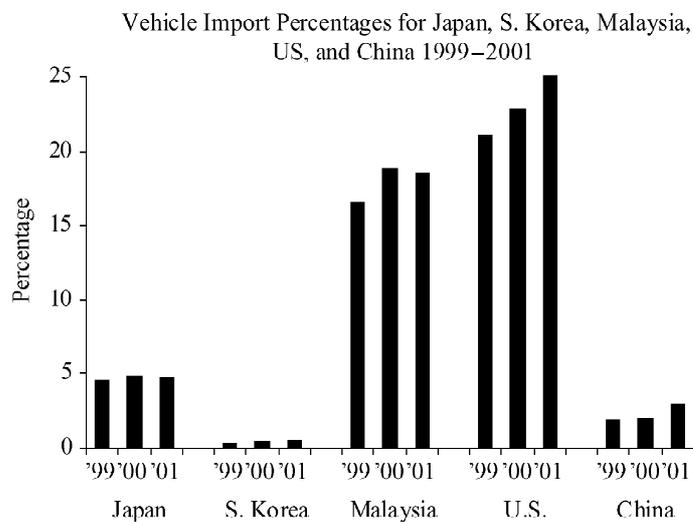
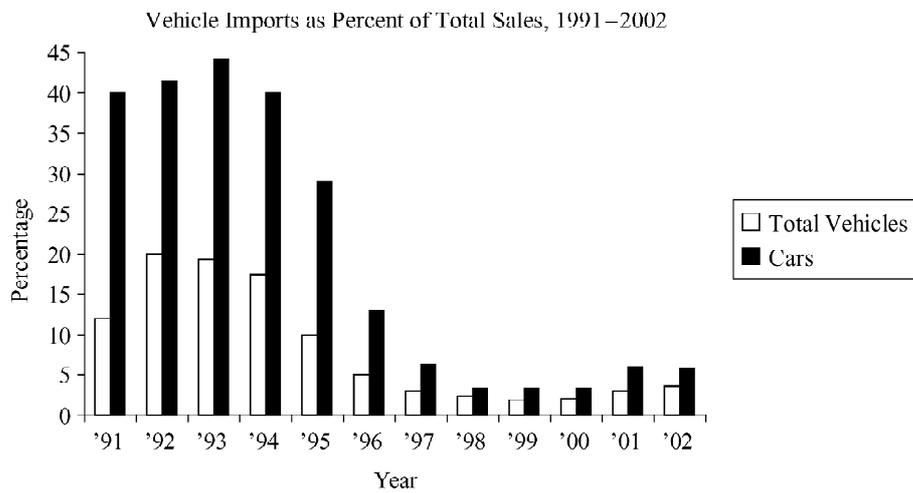
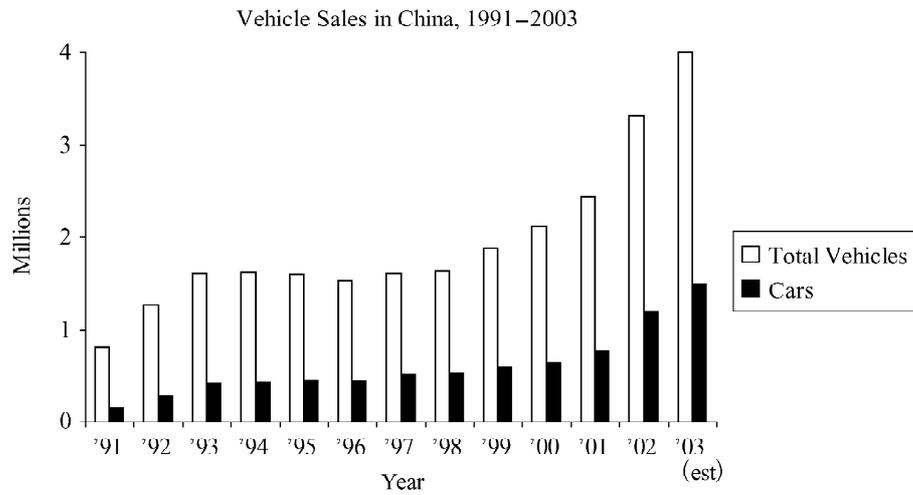
日中比較についてあまり多くの時間を使いたくはありませんが、日本の車検制度が日本の輸入車比率を低く保ちつづけた主な理由であると思います。このみなさんは車検制度についてお詳しいでしょう。

韓国は、輸入関税がわずか 8% にもかかわらず、輸入車比率を非常に低く保ってきました。ちなみに、日本は輸入関税がありません。韓国の輸入車比率は 1% 以下ですが、高級車が多いです。韓国は非関税障壁をよく使っているといわれています。例えば、輸入車の登録ナンバーを制限したり、もしだれかが輸入車を買ったら、その税金が韓国政府によってチェックされたりすることがあるともいわれています。そうすると、人々は輸入車を買う気にはなりません。一方、マレーシアは輸入車に対して 123% 以上の高い関税をかけて、自動車市場を保護してきました。しかしマレーシアの国産車は高価なわりには品質が低いので、マレーシアの人は依然として多くの自動車を輸入しています。

ここでひとつの疑問が出てきます。なぜほかの国々は WTO ルールを用いて中国や日本、韓国に市場開放を迫らないのか。1990年代半ごろ、米国は日本にもっと米国の自動車を買わせようとしていました。日本は市場開放にあまり前向きでないのに、アメリカでもっと多くの自動車を作ると言っていました。かくして、日本がいまオハイオやカリフォルニアなどに自動車工場を持つようになりました。アメリカはその時 WTO を使わずに、日本に対して直接圧力をかけたほうが効果的であると思っていました。

ところで中国はどうでしょうか。私は、WTO の規定が完全に機能する 2006 年以降でさえ、おそらく中国は引き続き輸入を制限するだろうと思います。それには二つの理由があります。

一つは、中国は輸入車に対して引き続き関税をかけていくでしょう。もう一つは、外国の自動車メーカーは実際、輸入車から中国市場を守ってくれることを望んでいます。外国企業は中国市場が閉鎖されることを望んでいるわけです。



ここで中国の関税について簡単に話させて下さい。

1990年代半ばまで、中国の輸入関税は非常に高く、1990年代末までは100%以上でした。2001年には輸入関税は80%に引き下げられ、現在はおよそ40%です。向こう2、3年のうちに25%以下に引き下げられる予定です。中国では自動車を輸入する場合は、輸入クォーター制を取っているのです。そこにまた賢い考え方が生まれるわけです。つまり、輸入許可証を売買することです。1台あたり18,000米ドルもすることがあるので、自然に輸入車価格をつり上げていくわけです。

もう一つの疑問は、輸入車が中国の国産車に対して価格競争力をもつときに、国産車価格が依然として高い水準にとどまる場合の対応策です。しかし、国産車に対する輸入車の競争的な価格を正確に計算することは難しいです。

昨年、私は中国で輸入車についてインタビューしたことがあります。一部の人は輸入車が安くなるだろうと言っているのに対して、ほかの人はやはり高い水準に維持されるだろうと反論しています。私はもし消費者である中国人が選択権をもつなら、輸入車を好むだろうと思っています。

いま中国の国産乗用車は、昔の驚くほどの高価格に比べて相対的に安くなりました。いくつかの合弁企業の種類、例えばシトロエンの車はおよそ10,000万米ドル前後で、ダイハツ、スズキの車は5,000米ドル前後です。車の価格は確実に下がってきました。一方、世界のメジャーな自動車メーカー、例えば、GM、トヨタ、日産、ホンダはすでに中国で相次いで工場を立ち上げています。彼らは中国で現地生産された車を守りたいので、輸入車との競争を望まないわけです。

したがって先ほども指摘したように、私の結論として、外国自動車メーカーは市場保護を求めており、輸入車が中国に入ることを望まないということを強調したい。彼らはすでに中国で立ち上げた自動車工場に莫大な投資をしたからです。

過去5年ないし10年の間に、中国は民族系の自動車メーカーを持つようになりました。例えば、吉利汽車と奇瑞汽車です。現段階ではその品質が低いために、まだメイン・プレーヤーになることは期待できません。今後、もし合弁企業の国産車価格が高い水準に維持されるままなら、輸入車はより魅力的になるでしょう。しかし中国政府は輸入を制限するためにいくつかの計画を持っているようで、おそらく外国の自動車メーカーによる自社販売網の構築をより難しくしていくでしょう。実際、トヨタもいま中国で輸入車を売るための販売網を作り上げようとしています。世界貿易機関は関税の引き下げなどを通じて、外国自動車企業の対中輸出をより容易にしようとしてきましたが、しかし私は、近い将来においては、中国は自動車市場を保護することに熱心で、大量の輸入車が国内市場に流れ込んでくることを心から望んでいないのではないかと思います。ご清聴、ありがとうございました。

(当日の報告発言、原文は英語。邦訳 李春利)