

モビリティを考えよう

中国自動車産業史

第一汽車の誕生からスマホ大手シャオミの参入まで



红旗H9

中国自動車産業史概要

計画経済期（1946-1978）

黎明期

- 中央政府の意思のもとに計画的に管理・運営
- 自動車は国家配給・割り当ての対象。一般市民が買うことは事実上不可能

改革開放期（1979-1993）

導入期

- 1979年以降輸入車の一部を特定部門向けに販売開始。ただし価格が高く、富裕層、公的機関が中心
- 1984年 外資と国有企业との合弁が立ち上がり「サンタナ」などが市場に出るがまだ誰もが買えるレベルではない

市場経済の導入（1994-2008）

成長期

- 1994年 「自動車工業産業政策」 国内自動車産業の発展と競争力の強化
- 1995末～1996初 規制緩和により個人の自家用自動車の購入が法的に可能に
- 1998年 吉利などの国産小型車メーカーが市場に参入
- 2001年 WTO加盟

自動車強国を目指して（2009-）

変革期

- 2009年 米国を抜いて世界一の自動車市場に
- 2015年 「中国製造2025」
- 2020年 「新エネルギー車産業発展計画（2021-2035）」

- 1953年 長春に第一汽車製造廠（現在の第一汽車集団公司）を設立。ソ連の技術援助を得て4トントラックを製造
- 1958年 第一汽車の附件廠として部品の製造を行っていた北京汽車がVWビートルをベースに独自開発した初の乗用車「井岡山」（ジンガンシャン）を開発。1.2L水平対向4気筒エンジン（最高出力36PS）、リアエンジン・リアドライブ。「資金なし、支援なし、経験なし」で開発。154台生産
- 1958年 第一汽車は翌年の中国建国10周年に間に合わせすべく初の紅旗CA72（C:中国、A:第一汽車、7:車体番号、2:中国で2番目のクルマ）を開発。218PS V8エンジンを搭載
- 計画経済期の中国では農業と工業の発展が優先され、製造された自動車のほとんどはトラック



最高幹部が乗る車 紅旗CA72



中国初の人民車「井岡山」

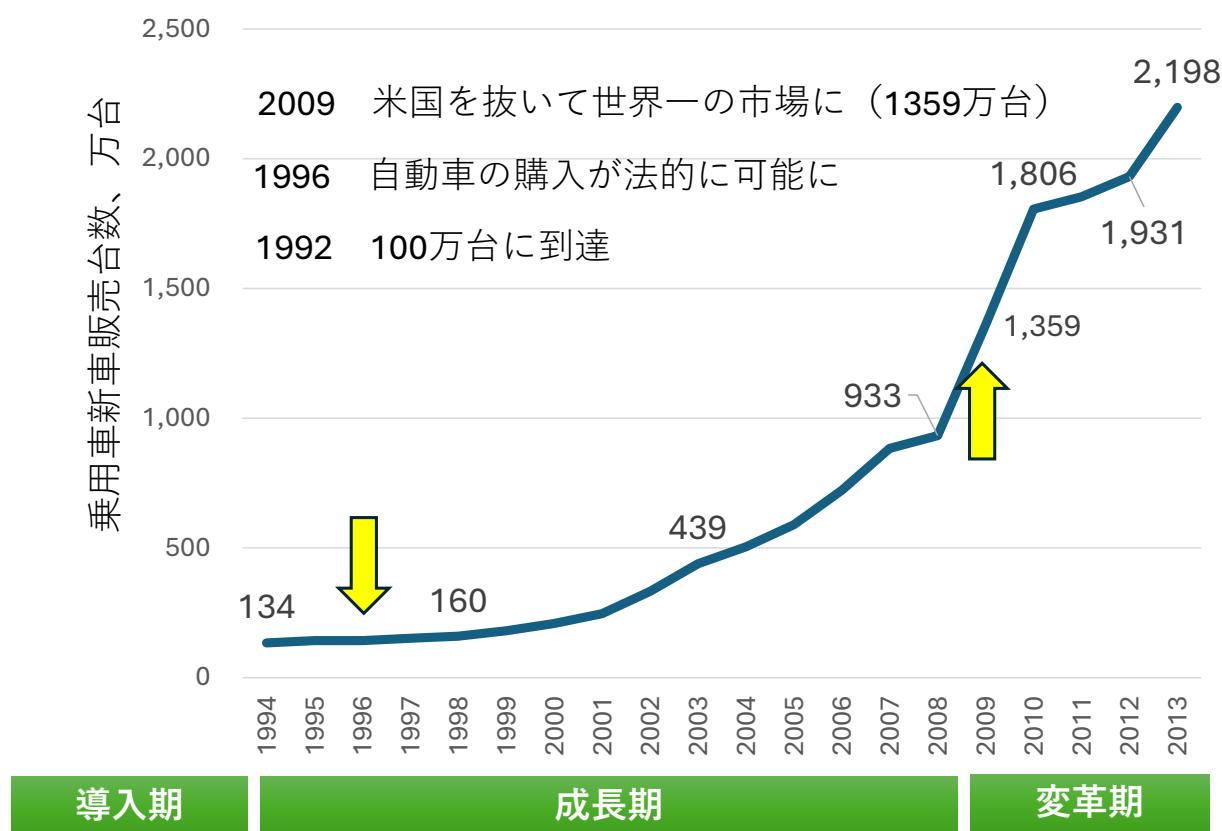
3

- 鄧小平主席の「改革開放」政策に基づき中国は近代化を目指すように
- 多くの海外自動車メーカーが中国市場の可能性に惹かれて製造拠点を次々に設立先陣を切ったのは1984年VW（上汽大衆汽車）、1984年プジョー（広州標緻汽車）1985年ジープ（北京吉普）
- 最も成功したのがVWがノックダウン方式で生産を開始した「サンタナ」。中国で公用車やタクシーとして広く使われた
- 中国政府は「サンタナ」の部品を国産化するように圧力をかけた。その結果1994年には国産化率86%に達した
- 急速な部品の内製化が他のモデルへの国産化プロセス標準化につながった
- プレス、溶接、塗装、エンジン組立など上流工程を担う部品専業メーカーが北京・上海・重慶・広州などに続々誕生。これらのサプライヤーは中国初の部品調達ネットワーク（サプライチェーン）を確立した
- 中国政府は1980年代後半に合併を「3大（第一・東風・上海）3小（北京・天津・広州）」に限定しグループ化することで実力を高めようとした
- 1992年には中国の自動車生産台数は年間100万台の大台に乗った



4

中国乗用車新車販売台数（1994～2013）



5

市場経済の導入 (1994-2008) (1)

成長期

以下の要因で1994年以降中国の自動車市場は急拡大

- 1994年から2000年にかけて実質GDP成長率が平均11%を維持し、高度成長期に突入。一人当たりのGDPが2007年には約2600ドルへと上昇。自家用車を購入する層が急速に拡大
- 2001年のWTO加盟により自動車・部品の輸入関税が引き下げられ乗用車の価格が低下
- 自動車購入に対する政府の支援（排気量1.6L以下の車の購入税軽減、農村部向けの補助、旧車買替支援など）
- 急速な都市化、高速道路網・都市間道路の拡充が自動車の需要を喚起
- 国有企業と外資の合弁が自動車生産台数を拡大。2008年には合弁の市場シェアが約30%に。
- ディーラー網・流通システムが拡大
- 吉利、BYDなどの国産ブランドが台頭し低価格モデルを大量投入

6

国営企業と外資との合弁による成長

● 第一汽車 (FAW)

1991 VW

2004 トヨタ カローラE100型の生産を通じてトヨタ生産方式を実践。
中国国内の生産技術と品質管理水準の底上げの出発点に

● 上海汽車 (SAIC)

1985 VW

1997 GM

大量生産体制を構築

2008 年間生産200万台超で首位に

● 東風汽車 (Dongfeng)

1992 日産

1996 PSA

1998 ホンダ

2008 年間生産約150万台でトップ5入り

● 長安汽車 (Changan)

1993 スズキ (2018 解消)

2001年以降フォードやマツダと合弁

小型乗用車市場を開拓。軽トラック、小型SUVなど地方都市向けモデルで
地方への普及を牽引

7

国営企業と外資との合弁による成長 (続き)

● 北京汽車 (BAIC)

1983 中国で最初の海外メーカー(AMC)との合弁として「北京ジープ」が誕生

2005 ベンツとも合弁。プレミアムセダンを国内生産

● 広州汽車 (GAC)

1998 ホンダ

2004 トヨタ

2010 フィアット

2010 自主ブランド「广汽伝祺 (Trumpchi)」を発表

民営企業の台頭

李書福氏

● 吉利汽車 (Geely)

祖業は冷蔵庫メーカー

1994 二輪車製造業に参入

1998 民営企業として初めて乗用車の生産を開始

2005 13.3万台を販売し国内乗用車市場で民営ブランドとしてトップ5入り

2010 フォード傘下の「ボルボ・カーズ」を買収。R&Dとブランド競争力を
一気に高めた"Soichiro Honda remains my benchmark in
technical daring and global vision" (Automotive
News China interview in Sep. 2019)

民営企業の台頭（続き）

● BYD

祖業は携帯電話用電池メーカー

2003 自動車産業に参入 低価格小型車の量産を皮切りに事業を拡大

中国政府のNEV（新エネルギー車）助成策を背景に

2008 世界初の量産型PHVを発売。自社開発のLFP電池の量産化

2010 EVバス「K3」を発売

2011 初のEVを発売 民営EVブランドの先駆けに

● 長城汽車（Great Wall）

祖業は農業用車両の修理工場

1998 乗用車参入

2000年代初頭 ピックアップトラック → SUV戦略が大ヒット

2004 欧州にクロスオーバーSUVを輸出

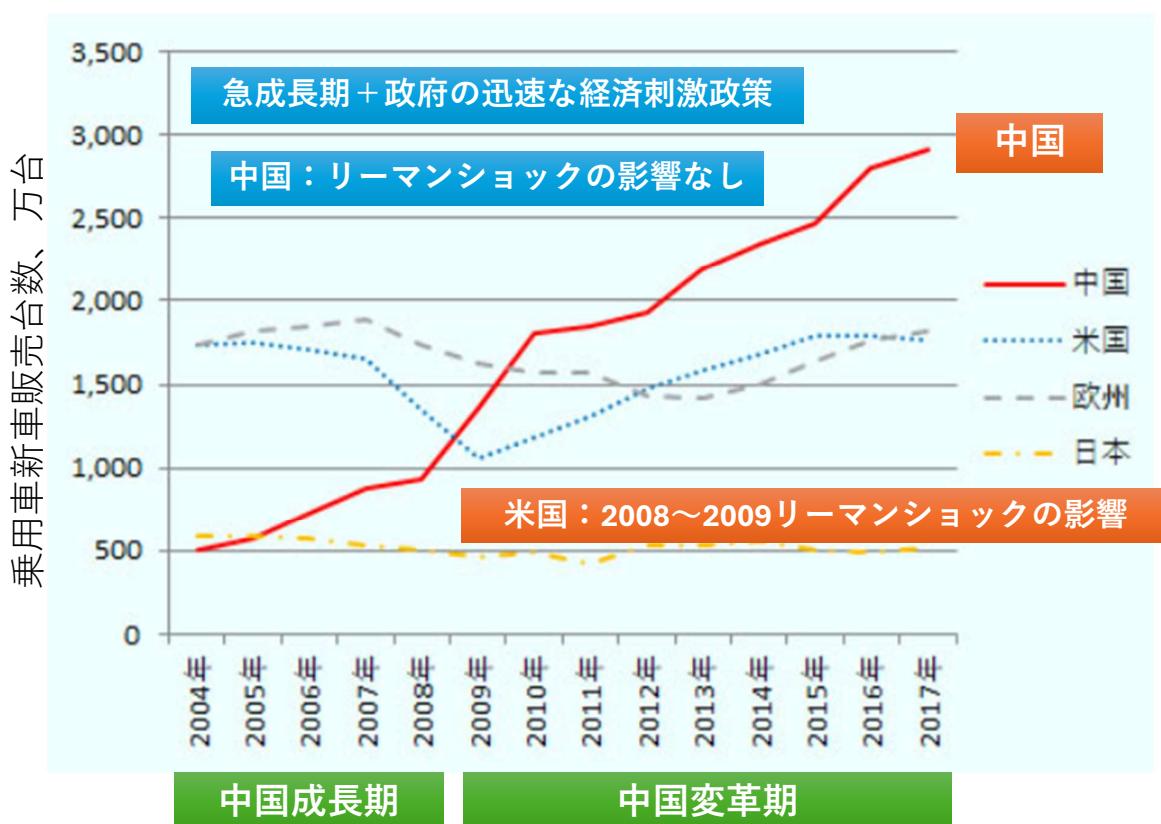
2010 クロスオーバーSUVハaval H6発表、好評で現在に至る

長城汽車のSUVの大ヒットを受けて民族系各社は自社のセダンをベースにSUVを開発。

都市部での利用を重視した二輪駆動の「シティSUV」市場の創出に。

9

世界主要市場新車販売台数推移の比較 (2004-2017)

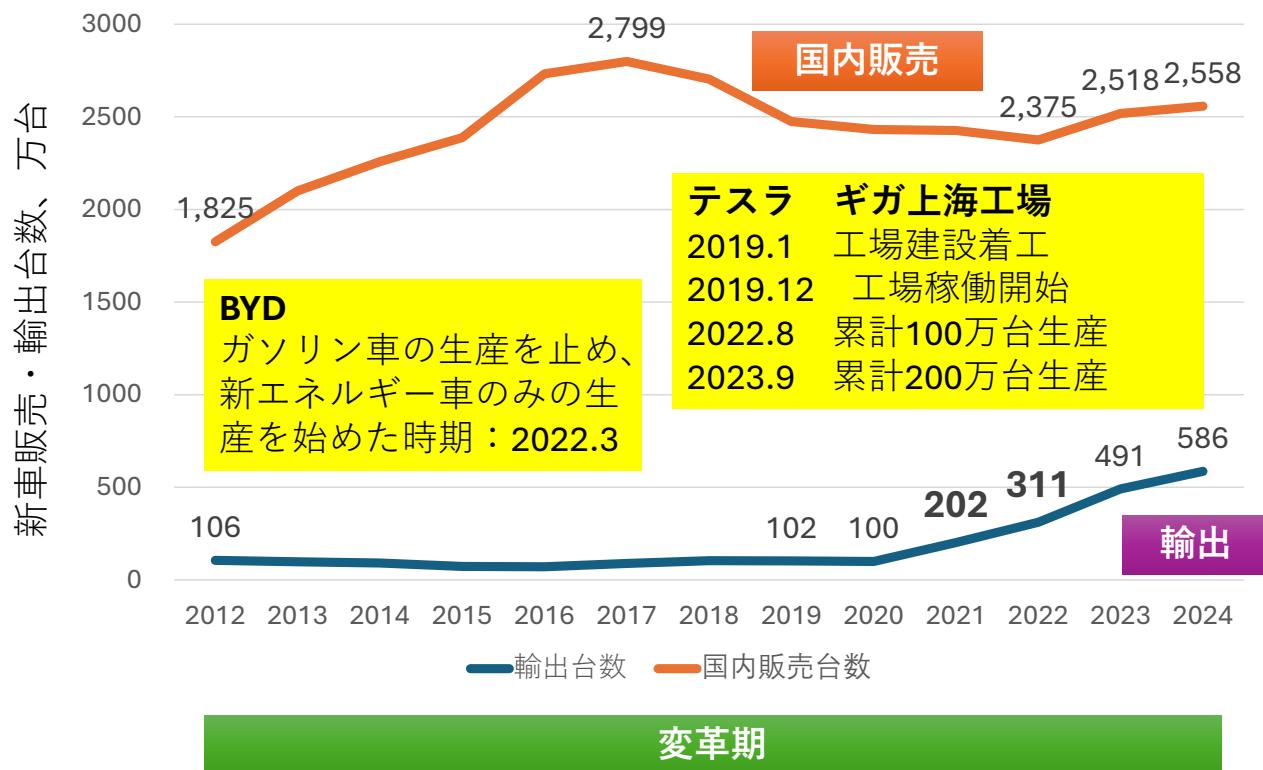


（出所）2019年1月28日JETRO地域・分析レポート

10

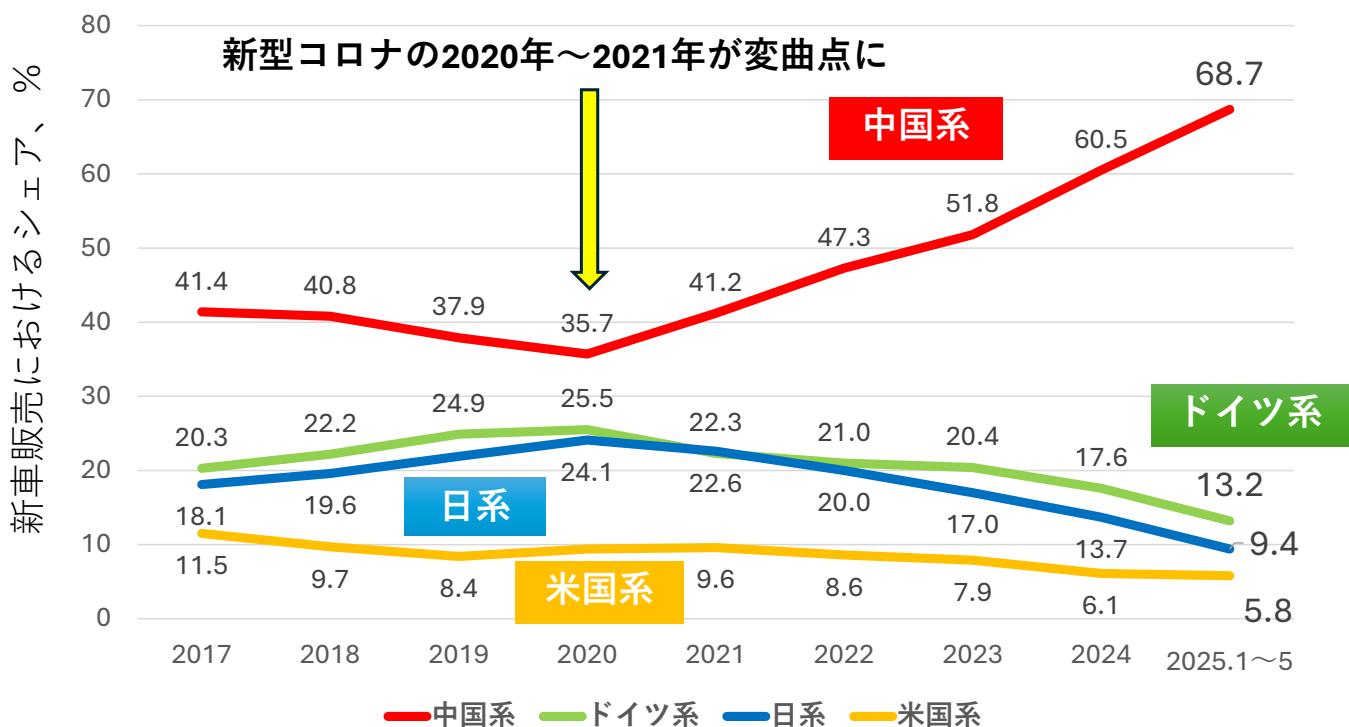
中国自動車販売台数推移 (2012~2024)

変革期



11

中国乗用車ブランド国別シェア推移 (2018~2025.5)



中国政府の「生産再開優先」政策の下で中国系はコロナ禍においてオンライン直販やスマホアプリでの最短納車手配など新たな販売チャネルを開拓。一方、外資系は部品輸入の遅延と現地工場の停止で販売機会を失った。

12

変革期の始まり

- 中国は2009年、年間生産・販売台数で世界トップに浮上

国家主導のNEV（新エネルギー車）の推進

- 補助金・減税：EV,PHVに補助金、購入税免除
- NEVクレジット制度（2019～）：各社にNEV比率を義務付け
- インフラ整備；都市部を中心に急速充電ネットワークを全国展開
- 長期目標（2020）：2035年までにガソリン車の新車販売を事実上禁止

NEV台頭のキープレーヤーと技術戦略

- 吉利汽車（Geely）
 - 海外ブランド（Volvo,Lotus等）を買収することで技術力を向上
 - 「SEAプラットフォーム」による電動化＆オープンソース化（Sustainable Experience Architecture: SEA-E, SEA-S, SEA-C,SEA-M等）
 - デジタル化戦略（車両+デジタル工場）
 - EVブランド「Geometry」「Galaxy」など量産EVブランドを展開

13

NEV台頭のキープレーヤーと技術戦略（続き）

- BYD
 - 電池～車体のほとんどを内製化（垂直統合）
 - 車載電池技術の向上（LFP電池、ブレード電池）
 - 独自のPHVシステム（DM-i）、e-platform 3.0
 - 超急速充電（最大1,000kW）
 - 低価格車両を市場に投入
- 新興企業（NIO, Li Auto, Xpeng, Xiaomi）
 - NIO: 2014創業 バッテリー交換方式+プレミアムEV 「極上の顧客体験」
 - 理想汽車(Li Auto) :2015創業 レンジエクステンダーEV (EREV)
 - 小鵬汽車(Xpeng) : 2014創業 自動運転AI搭載EV
 - 小米 (Xiaomi) : 2021参入 スマホ連携OS「HyperOS」を活用したEV 「人と家電、自動車までシームレスに連携するエコシステムを構築する」

● IT企業

- ファーウェイ：AI対応デジタルコックピットシステム、自動運転向けコンピューティングプラットフォームを提供→「ファーウェイカー」を急拡大
- テンセント：車載インフォテイメント、クラウドサービス＆ビッグデータ解析を提供
- バイドゥ：アポロ自動運転プラットフォームをオープンソースにて展開

IT大手の参入は中国自動車産業を急速に「量」から「質」に転換しつつある。

テスラ(2013参入、2019現地生産開始)が中国自動車産業の進歩に与えた影響

● EV市場の拡大

- テスラの参入により高価格帯EVへの関心が喚起され、消費者のEVに対する受容度が高まった

● サプライチェーンと技術力の高度化

- テスラ上海工場は生産品の95%以上を中国国内で調達したため部品サプライヤーの品質基準や生産管理能力を大幅に引き上げた
- 上海工場にはギガプレスなど高度な大型プレスやロボットが導入され中国企業に先進的な量産システムを学ぶ機会を提供了
- CATLなどバッテリーメーカーが急速に台頭し、テスラ向け調達を契機に研究開発投資を加速した

● 新興EVベンチャーの勃興

- テスラの参入を受けて、中国国内でもEVスタートアップが急増。特に「新興3兄弟」(NIO, Li Auto, Xpeng)が独自路線を持ち込んだ

● 競争構造の転換と価格の低下

- テスラをベンチマークとする高価格EVと、国内ブランドの低価格EVが共存し、価格低下と性能向上が同時進行する市場が定着

15

海外デザイナーの活躍

基本コンセプト「大気(ダイチー)」「おおらかさ」を表現

● BYD

- Wolfgang Egger
- 国籍: オーストリア
- 前職: アウディ

BYD Han 2020



● 吉利汽車

- Stefan Sielaff
- 国籍: ドイツ
- 前職: ベントレー

Zeekr 007



● Geely Group(吉利汽車)

- Peter Horbury (2023.7死去)
- 国籍: イギリス
- 前職: ロータス

LEVC TX



● 第一汽車

- Giles Taylor
- 国籍: イギリス
- 前職: ロールス・ロイス

红旗H9



16

中国の主な自動車メーカー

中央企業

地方国有企業

民営企業

新興EV企業

FAW

第一汽車

一汽VW

一汽トヨタ

Dongfeng

東風汽車

東風ホンダ

東風日産

東風PSA

Changan

長安汽車

長安フォード

長安マツダ

SAIC

上海汽車

上汽VW

上汽GM

GAC

広州汽車

広汽ホンダ

広汽トヨタ

広汽FCA

Chery

奇瑞汽車

奇瑞ジャガー、

ランドローバー

BAW

北京汽車

北京現代

北京ベンツ

(安徽江淮汽車)

JAC

Geely

吉利汽車

吉利Smart

吉利ボルボ

BYD

BYDダイムラー

BYDトヨタ

GWM

長城汽車

長城MINI

Brilliance Auto

華晨汽車

華晨BMW

NIO

Xpeng Motor

小鵬汽車

理想汽車

Li Auto

Xiaomi

17

中国自動車産業の強さと課題

強さ

- 一党独裁政権による体制的、政策的な優位性
 - 政府による長期成長戦略
 - 法的・資金的な援助
- ITやAIに対する国民の高い受容性
 - モバイルインターネットの高い普及率
 - ハイテク機能に対する消費者の強い関心
 - 進化し続ける中国IT企業と自動車産業の連携
- 「世界の工場」が築いてきた産業基盤
 - 過去のパクリや模倣を通じて鍛えられたスピード感
 - 豊富な人材と成長に対する情熱
- 技術と資源の優位性
 - バッテリー技術、ICT技術、AI、レアメタル

課題

- 過当競争：過剰な生産能力と低価格競争
- 事業の持続性：補助金依存からの脱却と利益率の向上
- ブランド力の強化：世界に通用・信頼されるブランドの創出
- ライフサイクルでのカーボンニュートラルの検証：ライフサイクルでカーボンニュートラルになっているか検証し公表すること

18