

## 中国の自動車産業 と WTO 加盟後の影響

### 目次

#### はじめに

#### 第 1 章 中国自動車産業の発展

#### 第 2 章 海外自動車進出の現状

#### 第 3 章 W T O 加盟後の影響

#### はじめに

13 億の人口を持つ大国として、今後中国がいかに自動車社会に向かって発展していくのかは、中国の社会経済の発展において重大な課題であると同時に、世界中が注目と関心を寄せていることでもある。中国は市場経済の導入、対外開放政策など施策を推進しており、21 世紀に成長が見込まれる世界最大の市場として期待を集めています、とりわけ自動車産業は中国産業界の中にあっても重点育成産業の中核に設定されています。そして、WTO 加盟後中国自動車産業はどう変わっていくのか、自動車社会への転換を速めることになるのか世界中の熱い視線を集めている。

## 第一章 中国自動車産業の発展

### 第 1 節 中国自動車産業の歩み

中国の自動車産業の歴史は建国直後にスタートした。

**第 1 段階：「独自の路線の生長期」** 1953 年旧ソ連の援助により長春第一汽車製造廠の建設に着工したことからその近代産業としての歩みが始まった。

1950 年 7 月、第一次全国自動車(「自動車」は中国語では「汽車」)工業会議が開かれた。1956 年 7 月 13 日、長春第一汽車工場が完成し、国産の「解放」ブランド・トラック 10 を初めて生産した。これは第一次 5 カ年計画(1953~57 年)の中核とすべく旧ソ連から提供された 156 プロジェクトのなかの目玉工場であった。

1957 年 10 月にヨルダンがこのトラック 3 台を買い付けたが、これは中国初の自動車輸出であった。1957 年から約 10 年間、長春第一汽車工場は重点工場として育成され、1965 年には 3 万台を超えた。このとき同工場はトラック生産年産 6 万台の計画を立て、1971 年にこの目標を達成した。

**第 2 段階：「自動車工業体制の模索と新しい生産基地の建設期」** 1958 年には中国初の小型乗用車「東風」ブランドを生産した。58 年にはまた「解放ブランド C A 30 型トラック」と「紅旗ブランド C A 770 型」高級乗用車の生産を始めた。大躍進の熱狂ムードのなかで自動車修理工場、部品工場、組立工場が全国各地で乱立された。これらは 60 年代の調整期にひとまず整理された。60 年代初頭の「調整」期と 60 年代の「文化大革命」の 2 つの時期に落ち込みがあったが、全般的に見て短期間に速いスピードで発展してきたといえる。

**第 3 段階：「文革混乱期」** 文化大革命の始まった 1966 年には、国防三線建設の一環として、四川汽車工場と陝西汽車工場が建設され、それぞれ積載重量 6 トンと 5 トンの軍用トラックを生産し始めた。1966 年末には全国に 22 のメーカーと 67 の部品・組立工場が存在した。これらは長春第一汽車工場を中心として、南京、上海、北京、済南、四川の 5 つの中型基地が配置される形であった。南京汽車工場では「躍進ブランド N J 130 型 2.5 トン車」(N J は南京の略称)と「躍進ブランド N J 230 型トラック」、北京汽車工場では「B J 二二型ジープ」(B J は北京の略称)、済南汽車工場では「黄河ブランド J N 150 型 8 トン車」(J N は済南の略称)、上海汽車工場では「上海ブランド S H 760 型中級乗用車」(S H は上海の略称)を生産した。

文化大革命期の 10 年間(1966~76 年)には、主として第二汽車工場(湖北省十堰市)の建設が行なわれた。これは 1969 年 9 月に起工し、1978 年に 5 トントラック 5000 台を生産した。1985 年末には「東風」ブランド・トラックを年産 10 万台とする規模に発展し

た。

**第4段階：「調整・発展・離陸期」**この間に江西、河、江淮、青海、青島、福州、杭州、雲南、柳州などに自動車工場と組立工場が作られた。1982年5月には中国汽車工業会社が作られた（1964年にトラスト化の一環として「中国汽車工業公司」が設けられた前史がある）。自動車産業に対する整頓を行い、統一指導を行なうことを意図したものであった。2000年の中国の自動車生産台数は、初めて200万台を超えた。生産台数では世界第8位であり自動車生産大国と言っても過言ではない。しかし現在国内には100社を超える自動車メーカーが乱立しており、1社あたりの生産台数は世界の自動車メーカーと比較すると極めて少なく、「規模の経済」が成り立っていない。この背景には過去の自動車産業政策、地域主義・地方保護主義の影響があり、現在まで負の遺産として残っている。1980年代初めから積極的に外資導入を行ない、90年代初めに三大三小政策（三つの大メーカー、三つの小メーカーの育成）の形ができた。中国は外資導入を通して先端技術の導入、経営管理ノウハウを吸収する政策を明確にした。90年初めから三大三小メーカー以外の外資に対しては門戸を閉ざしていたが、90年代後半から新たな外資の参入が相次ぎ、自動車産業は転機を迎えた。

「三大」 (大型自動車)	第一汽車（吉林省・長春）／フォルクスワーゲン 上海大衆汽車（江蘇省・上海）／フォルクスワーゲン 東風汽車（四川省・十堰）／プジョー・シトロエン
「三小」 (小型乗用車)	北京吉普汽車（河北省・北京）／クライスラー 天津市微型汽車（河北省・天津）／ダイハツ（トヨタ） 広州ホンダ（広東省・広州）／ホンダ
「二微」 (軽自動車)	国営長安機器（四川省・重慶）／スズキ 貴州航空（貴州省・貴陽）／富士重工

## 第2節 中国自動車産業の特徴

中国の自動車産業は短い期間内に大きな発展を遂げたとはいえ、その歴史が浅く、国際環境および体制などの原因によりいろいろな問題も抱えている。その最大の問題といわれているのは産業組織の未発達、技術の低水準および企業組織の硬直性などである。<sup>1</sup>

**産業組織の未発達：**企業間の分業・協業システムの欠如のことである。中国の工業基盤は全般的に薄弱で、しかも旧ソ連の政治的影響もあり、自動車のような数千個以上の部品を有する複雑な製品を組み立てるために必要な独立の部品メーカーがほとんどなかった。そのゆえに、工場の中で部品の製造から最終組み立てまで全てをやらざるをえなかった。しかし、その後政府を始めメーカー側も積極的に部品工業を育てる方針をもっていなかった。その結果、いわゆる「大而全、小而全」（大きな工場でも小さな工場でもすべて揃えている）といった企業体制の特徴が生じてくる。

さらに、「企業が社会を作る」と言われるように、企業は生産だけではなく、従業員の日常生活のすべての面倒をもみななければならなかった。その結果、一つの企業の中に製造工場以外に、学校・病院など従業員とその家族の生活施設すらも持たざるを得なくなり、これにより企業の規模は一層膨張した。

このような現象は大企業だけではなく、小さな工場でも同様に見られ、いわば中国企業の共通の特徴となっている。その結果、自動車産業のもつスケール・メリットを確立することができず、生産能率は低い水準にとどめられている。

この事実については中国の企業自身も認識してきており、その改善のために企業間の分業・協業システムの設立を目指す「企業連合」の結成が盛んになってきている。1982年には7つの企業集団内に専業・協業体制を確立することであった。87年以後さらに「3大・

<sup>1</sup> 「アジアの自動車産業」丸山 恵也 亜紀書房 162-163

3 小」プロジェクトが打ち出され、乗用車生産の本格的な操業を開始しようとしている。

中国自動車産業のもう一つの特徴は**技術の低水準**である。これは 50 年代のアメリカを始めとする西側国家の中国に対する「技術封鎖」と 60 年代の中ソ関係悪化で、外国の先進技術の導入が不可能になったこともその外的要因としてあげられ、また、中国自身としては、1949 年の民族解放から 1978 年の対外「開放」宣言までの間に極端な「自力更生」路線を堅持し、外国の技術導入とプラント輸入に対して、「洋奴哲学」と名付け排除するなど、政策面で大きな誤りを犯したこともある。さらに、競争メカニズムが欠如しているため、各企業も技術革新に対する熱意に欠け、前近代的な技術に甘んじているということもあった。

中国自動車産業のもう一つの特徴は、**企業組織の硬直性**である。これは中国のすべての国営企業がかかっている共通の病である。すなわち、中国の国営企業の組織は幾つの特徴を持っているが、その一つは明確なヒエラルヒカルな組織構造であり、今一つは職務領域の細分化である。この結果、職場では固定的分業化がとられ、その職務に対応した形で個々人の責任が明確化されている。これらは 1950 年代に旧ソ連から輸入した企業管理制度に基づくものであり、その背景には何よりも雇用の確保を最重要課題として位置づけ、未熟練の労働者を可能なかぎり最大限に雇用せざるを得ない状況を前提に、いかに大量生産システムを確立するかという考えに基づくものである。そして、これが中国の所得分配制度上の「大鍋飯」(「親方日の丸」の意)、雇用制度上の「鉄飯碗」(過剰雇用、失業なしの意)、人事制度上の「鉄交椅」(企業幹部の終身制)というものの結合して、中国独特の企業システムが形成されてきたのである。

このシステムにおいては企業内の職種が細分化され、個人の責任が明確化されているが、そこには厳格な信賞必罰が適用されているわけではない。従業員間の協力関係も極めて例外的にしか存在しない。また、労働者の間に収入上の格差を付けさせないために、一般に 8 級賃金表に基づく年功賃金と固定給が中心となっており、能率給のウエイトは小さい。また、職種間のローテーション制度はなく、職種間の交流または協力関係も希薄である。さらに、昇進システムはないので、多能工化へのインセンティブに欠け、単能工が一般的である。このような特徴をもつ中国の自動車企業では、従業員の勤労意欲も、また生産性も低くならざるを得ない。

しかし、開放政策の実施に伴って自動車の国民経済における重要性が再認識されたこともあり、中国の自動車企業は経営責任制の確立と競争メカニズムの導入などの内部改革をおこなうと同時に、80 年代初期からアメリカ、日本、ドイツ、フランス、イタリア、オーストリアなどの自動車先進国から自動車の生産技術を導入し始めたのである。

### 第 3 節 中国自動車産業の現状

#### 1. 小粒・分散・低技術力

中国最大の自動車メーカーの第一自動車集団(長春)でも、年間生産台数は 30 万台未満にとどまり、トヨタ自動車の年間生産量(昨年 535.9 万台)の 6 % にも満たない。年間生産台数 10 万台を超えるメーカーは 5 社しかなく、残りは年間せいぜい何百台程度の零細業者だ。

四輪自動車製造工場は総数 100 社以上、優に先進国日米欧の自動車メーカーの総数を上回る。部品メーカーは 800 社、近年では中外合併自動車メーカーに部品を提供する関係で、品質水準は以前より上昇したものの、粗悪な部品を作っているところが少なくない。

#### 2. 需要不足

1994 年まで中国自動車産業の成長率は 20 - 25 % と驚異的なものがあったが、それ以降、特に近年の経済成長のスローダウンにつれて自動車市場は長い間需要不足に悩まされている。

## 3.生産能力過剰

需要不足は生産能力過剰をもたらし、たとえばバス生産能力は年間 100 万台にもかかわらず 1998 年には 50 万台しか生産しなかった。

2000 年の自動車生産台数は約 209 万台（前年比 14% 増）。そのうち、トラック部門が 76 万台（同 10% 増）、バス部門が 70 万台（同 38% 増）と、商業車部門の合計が約 146 万台（同 16% 増）となっている。また、乗用車部門は約 60 万台（7% 増）である。（下記の表参照）

中国自動車市場の現状（2000 年）（単位：万台）

－	生産台数	対前年比	販売台数	対前年比
トラック	764,005	1%	774,901	3%
バス	700,387	38%	700,988	37%
商用車合計	1,464,392	16%	1,475,889	17%
乗用車	604,677	7%	612,737	7%
合 計	2,069,069	13%	2,088,626	14%

（「中国自動車生産の業種別推移」、1998 年現在）

## 中国三大自動車メーカーの概要

－	第一汽車工業 集団（長春市）	上海汽車工業 集団（上海市）	東風汽車集団 （武漢市）
乗用車の合併 パートナー	フォルクスワーゲン トヨタ自動車	フォルクスワーゲン GM いすゞ	日産自動車 ホンダ プジョー・シトロエン
従業員	約 10 万人	約 6.4 万人	約 10 万人
売上高 （2000 年）	304 億元 （4,560 億円）	880 億元 （1 兆 3,200 億円）	287 億元 （4,305 億円）
生産目標 2005 年目標 （2001 年実績）	65-80 万台 （419,792）	70 万台 （440,245）	70 万台 （262,869）

販売台数 2001 年	407,495	448,946	265,407
2002 年	565,493	610,157	415,714
2003 年	470,224	444,746	284,564
（1 月～7 月）	（1 月～7 月）	（1 月～7 月）	（1 月～7 月）

参照：「人民網」HP<sup>2</sup>、2002 年 11 月 12 日

#### 「自動車工業産業政策」

この新政策は、国家計画委員会が策定し、94 年 3 月の第 8 期全国人民代表大会で採択され、同 7 月に公布された。同政策の特徴の一つは、2010 年をターゲットに、中国政府が国民経済の基幹産業として自動車産業を本格的に育成しようとしていることである。

全文 13 章 61 条からなる「自動車工業産業政策」は、1 国家的基幹産業として早期の育成、2 分散投資、過少生産台数、遅れている製品レベルの是正、3 産業構造の合理化と規模の経済の実現がうたわれている。1 は工業化推進のみならず国の経済発展の「支柱産業」としてのより大きい位置づけを意味する。2 は企業集結化方針を示し、そして 3 の意味するところは外資の活用または誘導による民族系有力メーカーの育成と量産体制の確立である。

「自動車工業産業政策」では、部品産業の重要性とその脆弱性に鑑み、完成車プロジェクトとは別に優先育成が図られる。自動車は 1 万数千点に及ぶ部品から成り、部品の競争力や性能が完成車のそれを左右する。また、国産化率の達成のためにも部品産業の育成が急務とされ、初めて組織的な振興策が採られることになった。この分野でも、国の支援による企業の集約化促進と外資の活用が政策の柱になっている。

### 第 4 節 中国自動車産業における外資導入の形態

中国の自動車産業における外国技術の導入については、3 つのタイプがある。

第一は外国企業との間で合併会社を設立して、KD 生産を行う方式である。この方式では、部品のほとんどを輸入に頼むのが一般的である。

第二は外国企業との技術提携によって外国車の技術をそっくり買うという「ライセンス」方式である。

第三は各種の個別技術を複数の外国企業から導入して組み合わせ、いわば「混血車」を設計する方式である。

以上の 3 つのタイプの技術移転方式は、それぞれ長所と短所を持っている。第一の方式では、先進国の車とほとんど変わらない優れた製品ができるというメリットがあるが、国産化率が低いと中国の自動車産業の自立化への寄与率は低い。第二の方式においては、経営権はもちろん中国企業側にあるから部品の国産化は容易であるが、その反面、技術指導が十分に行われなかったり、低品質の国産部品の使用によって車の性能は低くならざるを得ない。これに対して第三の方式では完全な国産であるというメリットがあり、さらに国産部品の使用を通して部品工業の成長を刺激するという後方連関効果もあるが、寄せ集めた技術と、これまで寄せ集めた部品との技術のバランスを取りにくく、車の性能や品質は劣る。

このように、技術移転の 3 つの方式は一概にどれが良いとは言い切れない。むしろ、現実にはこれらの方式を同時並行的に進めていかざるを得ないであろう。さらに、今後技術移転のスムーズな進行のためには、関連産業の育成と速いテンポの技術革新への対応が要請されよう。<sup>3</sup>

## 第二章 海外自動車メーカーの進出

### 第 1 節 日本自動車の進出

#### 日本自動車メーカーの進出

日本自動車メーカーの中国展開は、周知のように最終組立にすべてが踏み込んでいるわけではなく、そこに至る様々なあり方が模索されている。

<sup>2</sup> <http://www.people.com.cn/>（人民網）

<sup>3</sup> 「アジアの自動車産業」丸山 恵也 亜紀書房 p 168 - 169

まず一つに、「技術提携・技術供与」という関わり方があげられる。この技術提携・技術供与が将来合併に発展するかどうかは分からないが、中国との関わり方としては第一歩であり、次なる展開を意識したものであることは間違いない。この点、日本自動車メーカーの技術供与としては、ダイハツ工業による天津市汽車工業公司支援が知られている。

二つは、「商用車の生産展開」という段階に踏み込んだケースがあげられる。経済が活発化すると、輸送用の手段としてのトラック需要は飛躍的に伸びるなど、自動車需要は商用車需要にリードされることになる。そうした商用車需要に対応する形での進出形態はすくなくない。

三つは、「エンジン及び主要部品生産」という形での進出である。中でも「エンジン生産」は、自動車生産に向けての流れが本格化することを予想させる。この「エンジン生産」に関しては、合併会社設立が認可されたトヨタ、三菱自工、さらにはトラックエンジンの生産を計画している日野自工というように、次第に大きな流れとなりつつある。<sup>4</sup>

日本メーカー対中進出の経緯

日本の自動車メーカーが中国に足掛を築き始めておよそ 25 年になるが、その歴史は当惑と決断が交錯する二十五であった。

25 年の流れを大きく三期に分けると次のようになる。

まず第一期は、1972 年 9 月の日中国交回復をはさんで 60 年代終わりから 70 年代後半にかけて大型車や二輪車などを中心に大規模商談が集中した時代である。

第二期は 80 年代に入ってからで、中国の軍用産業が民生分野へ相次いで進出するのともなって、日本メーカーの中国市場進出が具体化した。

第三期は、自動車工業の育成を盛り込んだ第 8 次 5 年計画のスタート以後である。

## 第 2 節 欧米自動車の進出

世界の主要自動車メーカーは、中国の WTO 加盟前後の 2000 年以後、相次いで中国での生産拠点の新規設立・増強を発表している。

中国は将来の市場ということなので、欧米系が非常に力を入れている。特に独フォルクスワーゲンは、外資メーカーで最も早く中国に進出した中国最大の外資乗用車メーカーであり、ドイツ本社と同じくらい中国で利益を上げているとのことである。中国政府から優遇的な措置を受け、外資メーカーとして唯一中国三大自動車集団のうち二集団（上海汽車と東風汽車）との合併生産のライセンスを獲得し、1985 年に上海大衆汽車、1991 年に一汽大衆汽車の二つの組立会社を設立した。上海大衆汽車及び一汽大衆汽車の生産の能力はそれぞれ 30 万台、15 万台規模であり、2 拠点を合わせて 2001 年の生産台数は 36 万台に達し、乗用車生産の過半数を占める。また、アジアの拠点は上海だけなので、ここを軸にアジア戦略を展開していくことになる。特に、「上海汽車城」計画、つまり、60 数平米キロの広さの敷地に 1 兆円ぐらい投資し、部品メーカーや研究センター等を集めて自動車の一大拠点にしようという第 10 次 5 年計画で承認されている非常に大きな構想がある。

生産台数で二番目の外資系自動車メーカーは、GM グループであり、乗用・商用合わせて約 13 万台生産しており、華東、内陸西部、中部、東北地域に拠点を持つ。GM グループの中国事業は、上海汽車公司との合併の「上海通用汽車公司」がコア事業となっている。当社は、1997 年 6 月に合併会社設立、総額 15.2 億ドルの投資で上海に組立工場を設立し、10 万台の乗用車生産能力、18 万基のエンジン生産能力を持つ。

BMW は中国の中型車メーカーである華晨中国汽車控股有限公司との合併生産を計画。03 年の第四半期から生産開始予定。当初は BMW 3 シリーズを数千台単位で生産し、04 年には 5 シリーズ、1.6 万台に拡大。当初の年産能力は 2 万台であるが、最終的には 4 万台まで引き上げる予定。

一汽 VW で 2001 年 12 月から Bora の生産を開始。2002 年 4 月に上海 VW が、本国の

<sup>4</sup> 「中国自動車産業と日本企業」関 満博 池谷 嘉一 p 56 - 58

ドイツに次いで、他の国に先駆けて新型 Polo を中国に投入。

中国への進出状況図



出所：週刊「東洋経済」、2001年12月15日号  
(参照：「世界の主要自動車メーカーの中国戦略」)

### 第三章 WTO加盟後の影響

#### 第1節 WTO加盟による中国自動車産業の展望

中国のWTO加盟で大きな打撃をこうむる産業として挙げられるのが、価格競争力で劣るといわれている農業と自動車産業である。この両者はともに今日まで政府による高い価格維持や補助金政策などによって手厚く保護されてきた部門でもある。

では、具体的に自動車産業についてみてみよう。WTO加盟に際して、中国と欧米間で合意された内容は、以下のものである。

2006年までに完成車の輸入関税（現行の80～100％）を25％までに引き下げる。

2005年までに、輸入数量制限を全面撤廃する。

従来、自動車メーカーは事前に車輛のタイプ、モデルを当局に許可を得る必要があったが、加盟2年後に、その規制が撤廃され、独自にタイプ、モデルを決められる - - などである。

このようにして、WTO加盟後の諸条件を見ると、自動車先進諸国の対中国輸出の増大がもたらされそうだが、各社とも、自国からの中国輸出増大策より、将来の潜在的巨大市場の要素を内包する中国国内市場向けの生産拡大策の方向へと、シフトしていくものと思われる。その場合、各社が得意とする高級車やスペシャリティーカーを輸出車で補いつつ、中国国内の大衆車向けモデルの現地生産を主体に据えるものと考えられる。

#### 第2節 中国自動車産業への影響

WTO加盟の影響

## 1．業界の大改組

今後、第一自動車集団(以下「一汽」という。主力車種にはアウディ、ジェッタ、解放トラック)、東風自動車集団(以下「東風」という。主力車種にはシトロエン、東風トラック)、上海自動車集団(以下「上汽」という。主力車種にはサンタナ)の3大自動車メーカーに集約される傾向にある。零細メーカーは一部吸収される以外、ほとんど淘汰されてしまう。

3大自動車メーカーがそれぞれフォルクスワーゲン、シトロエンと合併しているので、中国自動車業界の競争も世界トップメーカー同士の競争に変化しつつある。7月13日に開業したトヨタと天津自動車集団の合併会社もまもなくこの競争に参入する。

## 2．輸入が増える

2005年から中国の自動車関税は現在の80 - 100%から25%に下げられることになるが、外国自動車の輸入増が予想され、国産車の脅威になるに違いない。

## 3．外国100%出資(独資企業)や外資出資率50%を越える部品メーカーが急増

自動車市場開放に伴い、独資企業または出資率の50%を超える部品メーカーが急増すると予想される。部品メーカーのレベルの低さが自動車産業発展のネックとなっていたが、政策の開放、世界トップ自動車メーカーの対中進出の増加や規模拡大が、外国部品メーカーの増加を促す。

外国部品メーカーの技術で中国自動車部品産業のレベルが向上し、安い人件費で生産された部品は、世界で競争力を有するものとなると期待され、2005年以降も、中国の自動車部品は外国製品より50%安いと予測している。

## 4．地方保護主義の減少と価格競争の激化は消費の起爆剤になる

中国で各地方政府は地方税収や雇用を確保するために自動車消費政策に地方保護主義を加えるケースが多かった。例えば、他の地方の車や輸入車の車両登録費と税金を引き上げたり、タクシーに地元車を強制的に使用させたりと、結果として自動車消費を抑制してきた。WTO加盟後は、国際ルール違反となるような地方保護主義は減少せざるを得ない。そして外国輸入車との価格競争により、人々の購入意欲を刺激し、需要拡大をもたらさだろう。

WTO加盟後の外国自動車メーカーにとって予想される事態

### 1．販売ネットワークの形成に時間が必要

外国自動車メーカーは関税引き下げにより自動車輸入が増えても、暫くは中国の販売システムを利用、または合併や合作の形で販売事業を推し進めていかざるをえない。自社による販売ネットワークの構築にまた多大な時間と労力が必要である。

### 2．中国は非関税障壁を設けて輸入車の数量を制限

輸入車に対して高額の登録料を徴収する手段を採って制限を加える可能性もある。場合によっては地方保護主義の再台頭で形を変えた制限措置が採られる恐れがないとはいえない。

### 3．外資合併自動車企業の再編も

中国政府は様々な刺激策をとって自動車消費を拡大しようとしているが、国民所得の増加がペースダウンしている現在、なかなか大きな効果が現れていない。需要不足が長く続くと生産調整をせざるを得ず、政府主導で自動車メーカーの再編成もありうる



おわり：

WTO 加盟によって最も利益を受けるのは国内の自動車ユーザーであり、結果的には中国の自動車社会を大きく促進することになるといえよう。2005 年には、中国はやがて韓国を追い越し、アジアの中で日本の次に並ぶ巨大な自動車市場となるのであろう。

その一方、中国自動車産業を発展と同時に自動車社会の交通渋滞、環境汚染等さまざまな問題点が次の注目のところではないか。

参考文献：

「アジアの自動車産業」1998 年 丸山 恵也 亜紀書房

「中国自動車産業と日本企業」1997 年 関 満博 池谷 嘉一

「中国自動車産業入門」1995 年 岩原 拓 東洋経済新報社

「現代中国の自動車産業」1997 年 李春利 信山社

<http://www.people.com.cn/>（人民網）