論　文

追手門経営論集，Vol. 15, No. 1,
pp. 243-260, June, 2009
Received June 3, 2009

オーストラリア自動車市場の特徴と産業政策

葉　山　幹　恭

はじめに

現在のオーストラリアの自動車産業に対して政府は大きな転化を模索している。環境対策車の開発に対して多額の支援を行うことを決定し，自動車の国内需要が伸び悩む中で産業の育成を進めていく。オーストラリアの自動車産業は自動車製造・組立ではGDPの約1.8%であるが，部品の製造やその他自動車にかかわるすべてを合わせると，その合計はGDPの約15%にもなる。このデータは現在のオーストラリア自動車産業が自国の産業として，また雇用の保護という観点からも，なくてはならない存在になっていることをあらわしている。また製造業の弱いオーストラリアという点でも，自動車産業の発展なくして製造業の強化は見込めない。自国資本メーカーが存在しないという産業ではあるが，環境性能の高い自動車の強化をはかり，特に部品メーカーが世界的な競争力をつけることは継続しているオーストラリアの貿易赤字を改善するひとつの対策となる存在である。

世界における自動車産業は，現在その勢力図を大きく変えつつあり，日本・アメリカ・ドイツ・フランス・イタリアなどの世界的に著名なメー

カーを持つ自動車先進国，これらの有名メーカーが個人用の乗用車市場では世界シェアの上位を占めているが，現在生産はASEAN諸国が大きくシェアを増加させている。また，中国メーカーの輸出も増加傾向で政府と企業が一体となって輸出に力を入れている。そして商用車（バス・トラックを含む）でも中国メーカーの輸出は増加しており，経済成長とともに技術力を高め自国の販売増加に加え中国は輸出へ視野を移しつつある。

オーストラリアは2008年に発表された新たな自動車産業に対する政策として発表したのが「A NEW CAR PLAN FOR A GREENER FUTURE」である。環境適合する自動車の研究開発に対して政府は多額の支援策を打ち出し，オーストラリアにおける自動車産業そのものの存続，そして開発により部品製造などの部分でオーストラリアの製造産業を強化する。

2008年3月，三菱自動車はアデレードにある生産工場の閉鎖をし，オーストラリアの現地生産から撤退した。本論文はオーストラリアでの自動車生産量が減少している中で，オーストラリアは新たな政策により製造業の強化をはかることができるのか，この政策の方向が今のオーストラリアにとって適したものかどうかをオーストラリアの自動車産業を取り巻く環境や世界的な自動車産業の動きを踏まえ考察する。

1．オーストラリア自動車産業の特徴

1.1　内需と輸入

国内の自動車需要は好景気の影響から小幅な伸びを続けていたが，アメリカのサブプライムローンの破綻に端を発した世界的不況からオーストラリアの消費意欲も減退し，最新のデータでは需要は減少傾向にある（ABS. 1）。オーストラリアの2007年の年間新車販売台数は約63万台で，そのうち商用車が全体の44.7パーセントを占めている（図1）。しかし，近年タイからの商用車の輸入が増加，商用車の販売量が多数を占めるオースト



図1　オーストラリア新車販売台数（私用，公用・商用）

ラリアにとってこの現状は好ましくない。自国の生産が減少する中，商用車の販売の減少は深刻な問題であり，需要の高い商用車が輸入に集中していく傾向は自国の雇用問題に直結する。

その輸出の現状を見てみると，オーストラリアが2007年に輸入した自動車（完成車輌）の台数は約33.5万台であり，同年国内の総生産数と比べて三倍近い量を輸入している（図2）。近年の輸入車量の増加は2005年からの関税の引き下げの影響を受けていると考えられる。関税の引き下げは自由貿易を進めるオーストラリアにとって重要な措置であるが，輸入車を販売しやすくしている環境は国内の生産数の更なる減少につながる。私用車および国内での自動車販売にとって大きな存在である公用・商用車ともに輸入依存というのがオーストラリア自動車市場の現状である。

そして，オーストラリアの自動車市場を消費者側から見ると，オーストラリアの消費者にとって重要なことは国内生産車か輸入車かではないということがわかる。また，メーカーから考えても，その傾向がデータに現れ



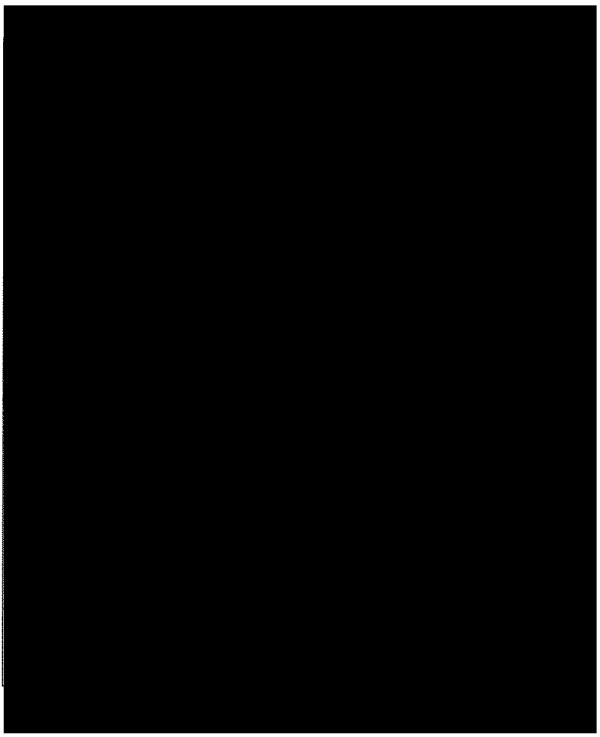
図2　乗用車の国内生産と輸入

ている。オーストラリアで生産しているメーカーはトヨタ，GMホールデン，フォードの3社である。三菱は2008年3月に生産工場を閉鎖し，オーストラリアでの現地生産から撤退した。自動車メーカーにとってオーストラリアブランド唯一の名称である「ホールデン」をつけているはGMであるが，現在オーストラリア自動車のシェアトップの座はトヨタに奪われており，消費者が「ホールデン」というブランドで購買するというような傾向は顕著に現れていない。オーストラリアは夙に社会・経済的に成熟した環境であり，消費も多様である。消費者が重要と考えるものが，国内生産や自国ブランドでないならば，オーストラリアの貿易に対する政策を考慮するとオーストラリアの輸入車増加は至極な結果である。

1. 2 市場規模と平均車齢

オーストラリアの人口は現在約2100万人，769万平方キロメートルという日本の約20倍の広大な土地に，日本の約6分の1の人口である。そして自動車市場規模は日本と比較して製造で約28分の1の大きさ，販売で約6分の1の大きさである。登録自動車台数は1246万台と普及率は1.5人に一台と2006年末に調査されたデータでは世界で三番目に高い国であり，需要の多くは買い替えと成熟した市場である。

表1 主要国の四輪車普及率



またオーストラリアの自動車使用年数の長さは長く，近年その長さは徐々に短くなっているものの，2007年の調査では登録されている乗用車の平均年齢が9.7年，さらにそのうち20.2%もの車輌が1992年以前に製造されたものであった（ABS. 2）。これに比べて日本の乗用車の平均車齢[1]は2007年のデータで7.09年であり（AIRIA），その差は大きい。自動車の年齢が高いことは国内の新車販売量に影響し，特に現在の不況の影響から乗用車平均年齢も伸びる恐れがあり，自動車製造にとって望ましい状態ではない。

1. 3　中古車市場

オーストラリアの自動車の平均年齢が高いことを前述したが，使用年数も長く，中古市場では大量の自動車が流通しており，オーストラリア大手ネット中古自動車販売サイトであるcarsales.com.auでは15.7万台（2009年5月14日時点）の中古車が掲載されている。日本の大手ネット中古車販売のサイトであるGoo-netが31万台（2009年5月14日時点）の掲載数ということを考えると，オーストラリアでいかに大量の中古車が市場に流通しているかがわかる。

2．オーストラリアの自動車産業に関する政策

2. 1　保護政策とそれ以降の自由競争推進と産業育成

オーストラリアは製造業に対して1990年代初期まで大きな保護政策を行ってきた。自動車産業に対する保護も大きく，完成車の輸入に対する関税は1960年代に34.7%，1970年代に44.7%，そして1977年には57.5%

1）平均車齢とは国内でナンバープレートを付けている自動車が新規（新車）登録されてからの平均年数（AIRIA）

の大幅に関税を高めて国内の自動車産業を保護していった。このような保護政策を進めていた中で転換点となったのが，政権が1983年にホーク首相の労働党に変わり，産業政策の指揮をジョン・バトン氏が務めてからである。政権をとってから1年後の1984年にバトン・プランを発表し，国内の製造業強化のため，競争状態に身を置き成長させるもので，保護政策のときに課していた大幅な輸入に対する関税も段階的に引き下げていく計画である。その計画は逐次実行に移され，1987年には57.5という関税が乗用車にかかっていたが，2000年には15%まで引き下げられ，2005年にはさらに5%を引き下げた10%とし，現在のところ2010年から5%とする予定である。

保護政策時の自動車産業は，高い輸入関税をかけることで守られていた。現地生産のメリットが高く，1925年にフォード，1926年にGM，1959年にトヨタ，1976年に日産，1979年に三菱と現地での生産体制がとられるようになった。しかし，95年にWTOが発足すると，加盟国であるオーストラリアもWTOのルールに基づく関税の削減，またそれとともに国内産業の保護が必要になった。手厚い保護で守られてきた国内の産業は世界的な競争にさらされることで，徐々に変化していった。1993年に日産が現地工場を閉鎖したことは，現地生産のメリットが減少していることを表す出来事であった。

また，現地生産するメーカーにとって頭を悩ませたのが，韓国自動車メーカーの台頭である。韓国自動車メーカーは1986年にオーストラリアでの販売を開始し，オーストラリアの自動車輸入は増加の一途をたどった。これらの状況により，オーストラリアは国内の生産数・モデル数を削減し，製造を集中させ価格競争力をつける必要が生じてきた。規模の経済の実現から，政府はモデル統合を図った。1985年には5社で13モデルあった車種を1992年までに3社の6モデルにすることを目標とし，一定の生産台数に達していない車種に対してペナルティーを課した。また同時に輸出奨

励策を講じ，輸出で利益を上げた企業に対して部品輸入に対して輸出利益分を非課税として，国内での生産量増加を図った。しかしながら，韓国車の価格の優位と関税引き下げの影響は高く，オーストラリア自動車生産の規模は高くなったが，それを上回る輸入車の増加という結果となり，オーストラリアで生産するメーカーは自社の車輌を輸入販売することで，生産の赤字を補填する状況となっている。



図3　オーストラリア—ASEAN の自動車輸出入

2. 2　多国間から二国間，そして ASEAN 中心の貿易政策

1980 年代からオーストラリアは多国間貿易を見据えた戦略をとってきた。特に急速な経済発展を遂げた ASEAN との貿易がオーストラリアにとって重要性を持ち，ASEAN 諸国を中心とした多国間との貿易を重視してきた。実際に ASEAN とオーストラリアの貿易は一番の貿易相手国である日本の貿易額を上回る。しかしながら，オーストラリアが望んでいたオーストラリアと ASEAN の FTA 構想は実現が難しく，政府は一先ず

ASEAN諸国との二国間でのFTAを進めた。2003年にシンガポールとのFTAを発効，その後2005年にタイとのFTAを発効と，二国間の自由貿易協定を発効させた。その他，ASEAN諸国とは経済連携協定という形で2002年マレーシアとのCEP締結し，貿易の促進を行ってきた。自動車の輸出入において特にタイの自動車輸入量が増加し，2002年から2007年までに356パーセントの増加をしている（GoAuto 2008）。

一方，継続していたASEANとのFTA交渉は，度重なる交渉と調整を行ってきた結果，2009年2月27日タイにおいてASEANはオーストラリア・ニュージーランドとのFTA協定に調印し締結するにいたった。ASEANとの自動車の貿易は増加しており，特に輸入関税の引き下げ以降ASEANからの輸入量が目覚しく伸びている。

2. 3 新自動車産業政策

オーストラリア政府は2008年11月に政府としての自動車産業の計画であるA NEW CAR PLAN FOR A GREENER FUTUREを発表した。2008年に新政権に変わり，すぐに京都議定書に調印するという環境政策でオーストラリアが積極的に取り組む姿勢を見せたが，自動車産業においても環境に重点を置いた政策を進める。いわゆるグリーン・ニューディール政策である。

過去オーストラリアは製造業に対する手厚い保護をし，国際的な競争力のある製造業の育成に力を入れてこなかった。そんな中ではあるが，高い関税を掛けてきたため海外メーカーは自動車の現地生産化し，オーストラリアは国内で自動車の生産のすべてを行う環境を手にしたが，その環境も関税の削減に耐えるものではなかった。関税を引き下げるのと比例して自動車の輸入が増えるばかりで，保護を受けてきた製造業は国際的競争力のあるものには達していなかった。自動車の輸出ばかりではなく関連した部品の輸出量からもその結果が見て取れる（図4）。



図4　オーストラリアの自動車車輌と部品の輸出入

製造業の最先端を行く自動車生産には多くの最先端ハイテク部品を必要とする。オーストラリアにとって現在の自動車産業を取り巻く世界の状況は危機的状況であり絶好の機会でもある。A NEW CAR PLAN の根幹は環境に対応する技術の育成であり，それは世界中でまさに今取り組まれている分野である。その分野において早期にオーストラリアは競争力をつけようとする方針で 2009 年から 2021 年の間において総額で 62 億豪ドルを支援していく。

3．産業と政策の整合性

3. 1　経営環境と ASEAN との競合

オーストラリアの自動車産業が存続していくことができるのか。そして政府の新たな政策が成功するのか。それはひとつにオーストラリアの経営

環境を考えなければならない。オーストラリアは労働組合への加入率が高くその力も強い。現在は弱まってきたとされているが，それでも企業は常に労働組合との労使紛争を危惧している。これは2002年に政府が自動車産業の労使関係改革にかかわる政策案を公表した際，使用者サイドが労使紛争に発展することを危惧し政府案の修正を求めたことからもうかがえる(海外労働時報2003)。さらにオーストラリアは人件費が高く，工場の生産能力も低い。トヨタのカムリを製造するのにかかるコストは，日本を100とした場合に，アメリカは96であるが，オーストラリアは106というコストがかかると調査されており（明治学院大学研究所年報2003)，経営環境としては企業にとってメリットが少ない。

また，もうひとつ考えなければならない要因は，ASEANの自動車生産拠点の存在である。

トヨタはオーストラリアに研究開発拠点であるトヨタテクニカルセンターを設立し，政府の補助金を受け，豪州モデルの開発を行っている。しかし未だオーストラリア専用モデルの開発を発表することはなく，環境対策車としてはカムリ・ハイブリッドを2010年より生産するだけである。さらにトヨタの研究開発拠点はオーストラリアと重要な貿易相手国であるタイにも設立されている。オーストラリアは新自動車産業政策でサプライチェーンの成長を見込んでいるが，その成長は自動車メーカーに頼ったものであり，オーストラリアとしてはメーカーを助成するのみというのが現状である。

3. 2 環境への関心と乗用車の使用

今回オーストラリア政府が打ち出しているのは環境対策である。産業政策にも大きくその方向が色濃く反映されており，自動車産業の新しいプランとして新政権が発表したものは「A NEW CAR PLAN FOR A GREENER FUTURE」である。しかし環境対策に重要なものは経営支援

と合わせて消費者の環境に対する意識の向上が必要である。オーストラリアは政権がラッド首相に代わって以降積極的に環境問題に取り組み，京都議定書にも調印したが，それ以前は産業の環境問題に対して政府は積極的に働きかけることがなく，世界的にも非常に高水準の二酸化炭素排出国である。A NEW CAR PLAN は環境に対する改革が強調されているが，現在の自動車市場を見るとオーストラリアは自動車の使用年数が長く，多くの人々が自家用車を移動手段としており（ABS. 3），環境のための自動車の買い替えといった社会意識が高まるのかが疑問である。

3. 3　買い替え需要とインセンティブ

2008 年の半期までオーストラリアの自動車販売量は好景気の影響で緩やかではあるが増加傾向であった（図 1）。現在は一転国内の自動車販売台数は大きく減少し，2009 年 4 月の新車販売台数は 6 万 3965 台で前年同月比 23.9% もの減少である（FCAI）。また生産では GM ホールデンがこれまで一日当たり 620 台生産していたのを 310 台へと減少させたことからも，オーストラリアの自動車の購買は厳しい環境であるということが窺える。

このような状況のオーストラリアにとって重要となってくるのはスクラップインセンティブである。ドイツはでは 1 年以上保有した登録 9 年以上の自動車を廃車し，新車を購入した場合に 2500 ユーロの補助を受けることができる。これにより 2009 年 3 月期は前年同月比 39.9% の売り上げとなり，自動車の買い替え促進にインセンティブの影響が大きく働くことを実証した。日本ではエコカー減税と新車購入補助制度があり，環境性能の高い自動車に対して高い減税と補助を受けることができる。この制度によりホンダから販売されている高い環境性能を有するハイブリッド車のインサイトが発売以来，メーカーの販売予測を大きく上回る台数を販売している。これに対してオーストラリアの政策は企業だけに向いており，今後

インセンティブの必要性を検討すべきである。

4．今後のオーストラリア自動車市場の展望

4. 1 GM ホールデンの進退

三菱は2008年3月に生産工場を閉鎖し，オーストラリアでの現地生産から撤退した。これによりオーストラリアで現地生産している自動車メーカーは3社となったわけであるが，日産・三菱のように，GM も現地生産からの撤退という選択をしなければならないのであろうか。経営危機にある GM であるが，本国アメリカでは経営再建計画として約6200店舗ある自動車販売店を2010年末までに3605店舗へ削減すると発表しており，金融危機の影響を受け企業の体力そのものが衰え大きな企業のからだを維持することが困難な状況である。そしてオーストラリアの GM ホールデンは，2009年5月4日より一日当たり620台生産していたものを310台に縮小すると発表した。オーストラリアの自動車雑誌「Dog & Lemon Guide」の Matthew Wilson 編集長はホールデンの現状を「beginning of the end」とし，ホールデン更にはオーストラリア自動車産業自体が限界的状況であると述べている（news.com.au 2009）。この言葉の根拠は別にして，表2の現地生産車輌の売り上げを見ても赤字は年々増加している。

元々市場の小さいオーストラリアでは現在の輸入車に対する低関税率では維持することは困難であり，政府の援助なしには継続しがたい環境であって，オーストラリアの自動車産業が危機的状況であることは疑いようのない事実である。今後更なる販売台数の低下が続けば更なる事業の見直しを迫られるであろう。

4. 2 自動車市場傾向の変化

自動車全体の販売量が減少する中，オーストラリアにおいて近年シェア

表2　オーストラリア自動車生産の売り上げ





図5　乗用車の車種別販売台数

を伸ばしているのはコンパクト車と小型車である。2007年10月新車販売台数の詳細を見てみると，コンパクト車が前年同月比で11.5%の増加，小型車が8.3%の増加，中型車が2.4%の減少，大型車が0.8%の減少と

消費者が小型の乗用車を選択している状況がわかる。また図5を見ると2000年には大型車が最も多い販売量でオーストラリアでは好んで大型車が乗られていたことが窺えるが，数年で大幅に購入する車種が変化し，より燃費の良い自動車の販売増加が顕著に表れている。

自動車メーカー側もオーストラリアにおける自動車購買の変化を受け，2007年7月にフォードが小型車のFocusを2011年の現地生産を発表。GMホールデンも2008年12月に小型車の現地生産を発表し，オーストラリアにおける環境意識の変化と政府の低燃費自動車に対する開発援助が自動車市場に大きな影響を及ぼしている。今後，2010年より生産を開始するトヨタのカムリ・ハイブリッド，その他政府の総額62億豪ドルの開発支援を受けて生み出される環境適合車が消費者の自動車選択とオーストラリアにおける生産に対し大きな影響を与える可能性は大きい。

4.3 中国の進出

2008年3月中国のメディアが，中国の自動車メーカー奇瑞汽車が2009年の第一期からオーストラリア市場に輸出を開始すると報じた（第一财经日报 2008）。その後，2008年6月に奇瑞汽車は中央研究院の設立を決定し，シドニーに研究院の分院を設立すると発表した。これにより優秀な人材の確保し，科学技術を高めることで，2018年までに自社を世界水準のメーカーにするとしている。その他，中国の自動車メーカー吉利汽車がオーストラリアでの合弁会社設立に動いており，オーストラリアの研究開発に対する補助が中国メーカーにとって絶好の世界進出と自社技術の向上の機会となっている。また，部品においてもニューサウスウェールズの部品メーカーを中国企業が買収というように，本格的に中国自動車メーカーのオーストラリア展開が始まった（新浪汽车 2009）。

中国の自動車産業を見ると，生産台数は年々増加し，今や世界で3番目の生産国になっている。2008年の生産台数は938万500台（中国国家统计

局)，WTOに加盟した2001年から生産台数は年平均で百万台ペースの増加をしているのである。

年間生産台数10万台で採算ベースに乗るとされる自動車生産で，オーストラリアの現状は，国内生産台数約30万台の中で生産メーカー3社という黒字と赤字の瀬戸際でしのぎを削っている。実際に2008年度収支で3社のうち，黒字を確保したのはトヨタただ1社だけである。このような状況の中に新たに参入するとなれば，オーストラリアの雇用という面では利点となっても，激しい競争が行われる中ですべてのメーカーが利益を確保できない状況になることも考えられ，雇用の危険も持っている。

おわりに

オーストラリアが自動車産業で自国の製造業を成長できるかどうかは時間との戦いである。とりわけガソリンに代わるエネルギーを用いる新たな車輌の開発・製造・普及に関してその重要さは言うまでもなく，多くの国が今後の重要な課題として認識し，関連した研究開発に力を注いでいる。

オーストラリアの立地や輸送を考えると日本で研究されているモデルが適合するとは限らない，またほかの国においても，その国にあったモデルが必要になってくる。日本は狭い土地の中で1億2千万人以上の人々が暮らしている。多くの場所に給油所があり，コンビニエンスストアなど車が立ち寄れる場所が豊富にある。そして小型車の需要も高く，移動距離も短い，電気自動車が発達しやすい環境なのである。しかし，オーストラリアは広大な土地に大型の自動車の需要が高く，今後電気自動車が普及したとしても，電気供給やバッテリー交換を考えると，非常に不便であり，一部の都市部でしか適合しない。しかしながら，オーストラリアにとってこの環境はプラスになる側面も持ち合わせている。世界的に見ればオーストラリアのように電気自動車が普及できない，または普及しにくい環境の国は

少なくない。そのような国のモデルとなるような設備や車輌の開発を世界に先行していくことができれば，オーストラリアの今後の製造業としても成長を見込める好循環を作り出すきっかけにもなる。しかし，それにはオーストラリア独自の開発力が重要となる。

変化していく自動車のテクノロジー，それによって重要度が増す開発力，これに対して日本が今取り組んでいることは，産学官連携によって開発力を高めることである，九州大学は次世代自動車のシステムや部品開発を産業界，官庁と連携して行っている。2005年同大学は福岡水素利用技術研究開発特区に認定，2006年にはキャンパス内に独立行政法人産業技術総合研究所が水素材料先端科学研究センターを設置，2009年からは都市エリア産学官連携促進事業に採択さるなど，大学の知識・研究，官庁・地域の援助，産業界の技術を合わせ，次世代自動車に関する研究拠点を形成している。

産学官連携によって，自国の環境に最適合する自動車とその環境整備のモデルを開発しオーストラリアモデルにすること，これこそ自動車産業を守り，製造業を成長させていくために必要である。

参考文献

NNA アセアン編集部「中国に勝つ　アセアン自動車産業」株式会社エヌ・エヌ・エー，2006年

岡本次郎「オーストラリアの対外経済政策とASEAN」アジア経済研究所，2008年

小林英夫・太田志乃「図解　早わかりBRICs自動車産業」日刊工業新聞社，2007年

小林英夫・丸川知雄「地域振興における自動車・同部品産業の役割」株式会社評論社，2007年

土屋勉男・大鹿隆・井上隆一郎「アジア自動車産業の実力　世界を制する「アジア・ビッグ4」をめぐる戦い」ダイヤモンド社，2006年

日本貿易振興機構海外調査部「オーストラリアのFTA政策と産業界への影響」

2004年
山中雅夫「オーストラリア自動車市場と経営環境」追手門学院大学オーストラリア研究紀要第34号，2008年
山中雅夫・川口章「オーストラリアの産業政策と日本の多国籍企業」八千代出版株式会社，1998年

参考資料

ABS : Australian Bureau of Statistics　http : //www.abs.gov.au/
ABS. 1 : 9314.0-Sales of New Motor Vehicles, Australia, Mar 2009
ABS. 2 : 9309.0-Motor Vehicle Census, Australia, 31 Mar 2007
ABS. 3 : 1301.0-Year Book Australia, 2007
AIRIA：財団法人自動車検査登録情報協会　http : //www.airia.or.jp/
ANZ Australian Motor Vehicle Reports 2008 : http : //www.anz.com.au/「Australian Motor Vehicle Reports, Motor Vehicle Outlook - 27 February 2008」
Bracks 2008 : Steve Bracks "*Review of Australia's Automotive Industry Final Report 22 July* 2008" Australian Government 2008
carsales.com.au : http : //www.carsales.com.au/
DFAT : Department of Foreign Affairs and Trade　http : //www.dfat.gov.au/
GoAuto 2008 : http : //www.goauto.com.au/　2008年5月7日記事
Goo-net : http : //www.goo-net.com/
news.com.au 2009 : http : //www.news.com.au/　2009年4月14日記事
海外労働時報　2003：http :　//www.jil.go.jp/「海外労働時報オーストラリア2003年3月」
明治学院大学研究所年報 2003：鳥居宏史・高松正昭・神田良・清水聰「オーストラリアの自動車産業」明治学院大学産業経済研究所，研究所年報第20号，2003年
日本自動車工業会　2006：http :　//www.jama.or.jp/「主要国の四輪車普及率（人口1,000人当たり台数および1台当たり人口 / 2006年末現在）」
第一财经日报 2008：http : //www.china-cbn.com/　2008年3月31日記事
新浪汽车 2009：http : //auto.sina.com.cn/　2009年4月1日記事
中国国家统计局：http : //www.stats.gov.cn/