

Australian Automotive Industry Policy and the Entry of Chinese Automakers

Mikiyasu Hayama

Graduate Course of Business Administration, Otomon Gakuin University

Abstract

The entry of Chinese Automakers into Australia has been becoming very active. This paper is an attempt to study this issue.

Since the Button Plan in 1985, the Australian automotive industry has been extensively liberalized. Now the barrier left is 10% tariff only. Today the Australian automotive market is quite open. The influx of cars from overseas is threatening Australia's motor vehicle producers, and since 2004 the industry has been suffering from increasing trading loss. Rudd Government, however, declared to lower the tariff furthermore to the level of 5% from 2010.

To save and support the automotive industry Rudd Government announced the new automotive industry support plan amounting to totally \$6.2 billion for the period from 2009 to 2021. The new plan is called "A New Car Plan for a Greener Future" which consists of:

- *a new greener assistance program, the Automotive Transformation Scheme (ATS),

- *an expanded Green Car Innovation Fund

- *a Structural Adjustment Program through mergers and consolidation in the components sector and facilitate labour market adjustment, and various schemes to make the industry stronger – more innovative, more productive, more competitive and more export-focused and to bring about historic transformation that will prepare the industry for the future.

The main reason for the Chinese automakers to enter into the Australian automotive industry is to acquire technology transfer, especially in the field of Australia's advanced component technology and R&D activities for eco-car development. This new support plan above mentioned is helpful and attractive for Chinese enterprises.

Business environment in Australia's automotive industry is quite severe and it is very difficult to forecast the possible position of Chinese automakers, but if the Chinese enterprises would be successful to activate some of Australian component industry, the relations between Australia and Chinese automakers might be enlarged and deepened in future. The key words for this possibility are the long-term business thinking and the glocal management practices.

オーストラリアの自動車産業政策と中国企業の参入

葉 山 幹 恭

追手門学院大学大学院 経済学研究科経営学専攻 博士後期課程

は じ め に

現在、自動車業界は世界的再編の時期を迎えている。中国が2008年に生産台数でアメリカを上回り、世界二の自動車生産国となった。世界の主要国で行われるモーターショーも世界同時不況と呼ばれる現在の状況から各国でのメーカー出展数が減少する中、上海で行われたモーターショーには数多くのメーカーが出展し盛り上がりを見せ、世界における自動車市場の中心は中国となっている。

また、中国の自動車市場の拡大とともに大きな変革となるものが、クリーンエネルギー自動車の開発競争である。以前から各メーカーが実験的に行っていたガソリンに代わる燃料の研究開発やハイブリッド自動車の開発など、次世代自動車市場で先行すべく各メーカーが開発に力を入れており、熾烈な開発競争が展開されている。また、この次世代自動車市場獲得の重要性は各メーカーのみならず、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。オーストラリアもこの次世代自動車の開発に積極的に取り組む国のひとつで、2009年から2021年にわたり総額62億豪ドルの研究開発支援を予算として構想する「A NEW CAR PLAN FOR A GREENER FUTURE」を政策として打ち出している。

世界一の自動車市場として、また世界一の自動車生産大国として中国の目指すものは、更なる産業の成長で、その中で最も必要なものは自国メーカーの技術力向上、そして中国からの輸出展開である。現在世界の主要メーカーと合弁し技術移転を図っているが、CKD生産では技術の根幹部分の知識は移転できない状況があり、中国メーカーはまだ世界でのシェアを獲得できる技術水準に達していない。そこで中国企業は海外自動車メーカーや部品メーカーの買収を始めており、自動車メーカーではイギリスのローバーや韓国の双竜自動車を買収し、アメリカのハマー買収に向けた最終協議も行われている。しかしながら、ハマーを見ても製造する車輛は現在世界で求められているものではなく、今後の自動車市場を考えると環境適合する技術を得ることが必要となってくる。そこで注目されるのがオーストラリアの新自動車産業政策の研究開発支援である。実際にオーストラリアが研究開発支援を発表して以降、中国資本の参入や参入を計画する動きが目立ってきており、中国にとってこの政策が魅力的なものであるということが推測される。

この両国にとって重要な課題について両国がどのように進めていくのかを現在の動向と今後の課題を考察する。

1. オーストラリアの自動車産業と政策

1.1 オーストラリア自動車産業の概観

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。

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 2009）。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。

輸入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（完成車輛）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 1）。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。

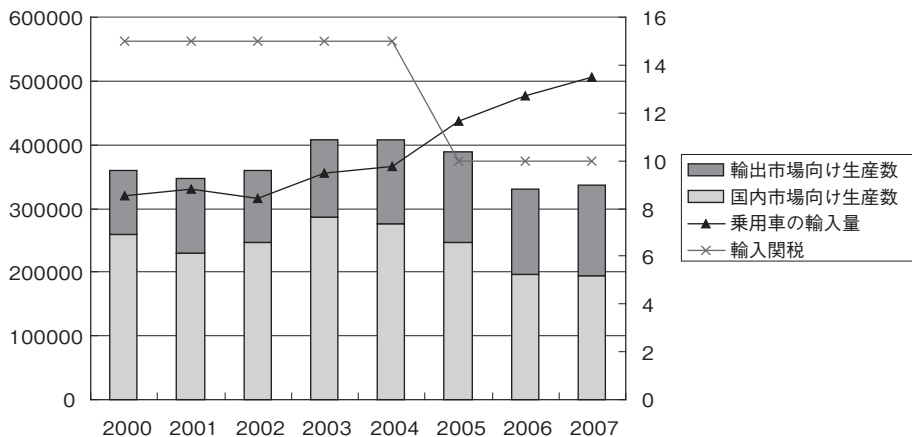


図 1 乗用車の国内生産と輸入

資料：Bracks 2008

1.2 保護政策とそれ以降の自由競争推進

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% へ大幅に関税を高めて国内の自動車産業を保護していた。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% となり、2010 年から 5% とすることが決定されている。

また、関税の引き下げとともに行われたのはモデル数の削減であった。オーストラリアは国内の生産数・モデル数を削減し、製造を集中させることで規模の経済を実現すべく、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、当時低価格でオーストラリアでの販売量を伸ばしていた韓国車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輛を輸入販売することで、生産の赤字を補填する状況であった。

1.3 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 を締結し、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. 5. 7)。

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、

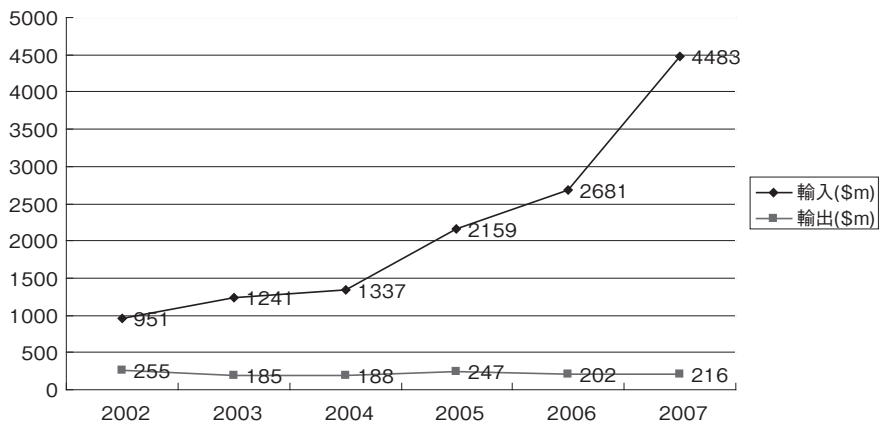


図2 オーストラリア-ASEAN の自動車輸出入

資料：DFAT（輸入）、ABS（輸出）

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. 新自動車産業政策の方向性と研究開発助成

2.1 新自動車産業政策の概要

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 New Car Plan for a Greener Future を発表した。2007 年 12 月に新政権に変わり、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ている。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施し、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に力を注ぎ、オーストラリアは国内で自動車の生産体制を整えたが、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な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3）。

製造業の最先端を行く自動車生産には多くの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。New Car Plan for a Greener Future 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

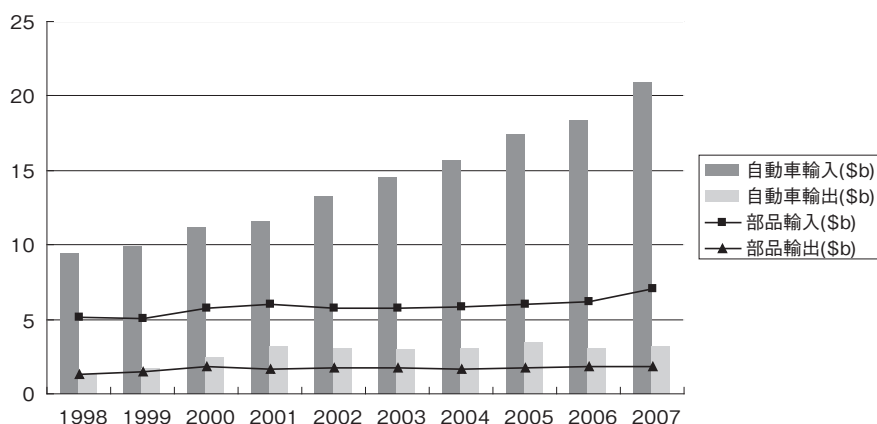


図3 オーストラリアの自動車車輛と部品の輸出入

資料：DFAT

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62億豪ドルの支援を計画している。

2.2 研究開発助成（Green Car Innovation Fund）の利用状況

政府の総額62億豪ドルの支援計画うち現在「Green Car Innovation Fund」として13億豪ドルを研究開発助成として開始している。この基金はNew Car Plan for a Greener Futureにおける重要な部分であり、温室効果ガス排出を削減する車輛の開発・生産に対して補助金を提供するものである。補助金は3豪ドルの投資に対して1豪ドルが政府から提供され、自動車メーカーに対しては500万豪ドル以上の申請ができ、それ以外は10万豪ドル以上の申請となっている。各メーカーの利用状況は次のとおりである。

(1) トヨタ

2008年6月にトヨタのハイブリッド車生産に対して、オーストラリア政府は3500万豪ドルの補助を決定。2009年8月31日からアルトナ工場では、新たにカムリ・ハイブリッドの試験生産を開始しており、同年12月より本格的生産、翌2010年2月から販売を開始する予定である。世界各国に工場を持つトヨタであるが、ハイブリッドの生産工場は5箇所のみであり、その1つがオーストラリアであるという意味は大きい。

(2) フォード

フォードのFalcon用EcoBoost4気筒ターボエンジンの開発に対して、オーストラリア政府は4200万豪ドルの補助を決定。世界で最初に後輪駆動車に搭載するEcoBoostエンジンとなる。現在オーストラリアでは6気筒エンジンを生産しているが、このエンジンはこれまでのものに比べ少ない二酸化炭素の排出量である。さらに、ハイブリッドやディーゼルの開

発に比べ開発のコスト面で優れており (media.ford.com 2008)、今後さらに幅広い技術開発戦略の鍵になるものである。オーストラリアにおいてこの EcoBoost 技術が研究されることは支援する意義が大きい。

3. オーストラリア自動車産業の環境変化

3.1 環境への関心

今回オーストラリア政府が打ち出している眼目は環境対策である。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 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。New Car Plan for a Greener Future 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 2007)、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、という点には疑問がのこる。

3.2 買い替え需要の減少

2008 年の上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。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、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% 増の売り上げとなり、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。またトヨタのプリウスも同様である。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。

3.3 GM ホールデンの経営縮小

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事業組織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の状況であると述べている（news.com.au 2009）。表1の現地生産車輛の売り上げを見ても赤字（表1〔 〕の数値）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。

表1 オーストラリア自動車生産の営業損益

年	車両製造全体		乗用車のみ	
	利益〔損益〕(\$m)	営業利益(%)	利益〔損益〕(\$m)	営業利益率(%)
1997	344	4.9	518	5.4
1998	389	5.0	502	4.6
1999	311	3.9	391	3.8
2000	427	5.1	384	3.3
2001	298	3.4	184	1.3
2002	383	4.6	411	2.5
2003	316	2.7	449	2.6
2004	〔115〕	-1.0	247	1.3
2005	〔590〕	-6.5	〔569〕	-3.4
2006	〔705〕	-8.0	〔502〕	-2.8
2007	〔722〕	-8.6	〔449〕	-2.5

資料：Bracks 2008

3.4 自動車の購入傾向の変化

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2000年には大型車の販売台数が20万台を超える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が、数年で購入する車種が大幅に変化し、大型車の需要を小型車が追い越し、更にここ数年では大きな差となっている。これはオーストラリアの消費者がより燃費の良い自動車を選択するようになったという表れである（ANZ 2008. 2. 27）。

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年に現地生産することを発表。GMホールデンも2008年12月に小型車の現地生産することを発表し、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. 中国企業の参入状況と研究開発助成

4.1 吉利汽車

吉利汽車（正式名称：浙江吉利控股集团，英文：Geely Automobile）は1997年に自動車製造業に参入した企業で、現在は中国の10大自動車メーカーの一つの企業であり、総資産140億元を超える企業である。本社は杭州にあり、六つの製造工場を所有している。工場の規模は、完成車輛で年産30万台、エンジン、変速機の生産能力がある。2015年までに世界で15の製造拠点と全生産量における三分の二を国外での販売にすることを目指している（浙江吉利）。

そして、オーストラリアにおける動向であるが、吉利汽車は2009年6月15日にギア・ボックスメーカーDSIを買収した。DSIはこれまでフォードや韓国の双竜（サンヨン）自動車に供給してきたが、フォードオーストラリアの減産、そして双竜自動車の破産の影響を受け、収益を半分以下にまで下げたことで破産した。DSIは単独のギア・ボックスメーカーとしては世界有数の規模（年産20万台）であり（浙江吉利2009. 6. 16）、吉利汽車はこの企業を拠点とすることで、オーストラリアでの部品供給と中国に対する部品輸出に大きな影響を与えることが予想される。

4.2 長城汽車

長城汽車（正式名称：长城汽车股份有限公司，英文：Great Wall Motor Company）は1984年香港で設立された。従業員約2万2千人で年産40万台の車輛生産能力を有する。また、自動車輸出額が9年連続中国メーカーとして一番多く、中国商務部が輸出企業「国家汽车整车出口基地企业」として認定する企業である（长城汽车）。

同社は2009年よりオーストラリアでの販売を開始している。2009年7月16日オーストラリアで正式に登録され、2009年末までに1000台余りの販売を見込んでいる（新华网2009.7.17）。販売当初はV240とSA220の2車種の販売であったが、現在X240が加わり、全3車種の販売をしている。価格はV240が18,990豪ドル、SA220とX240が23,990豪ドル（搜狐汽车2009.8.27）。トヨタの同様のSUV（RAV4）がおよそ4万豪ドルということを考えれば非常に価格における優位性があるという。

4.3 奇瑞汽車

奇瑞汽車（正式名称：奇瑞汽车股份有限公司，英文：Cherry Automobile）は1997年に安徽省の支援により設立された企業である。現在、従業員数は2万人、年産65万台の生産能力を有し、2008年における車輛の販売量は35.6万台であった。低価格小型車のQQシリーズが主力製品であり、奇瑞のほかに開瑞、瑞麒、威麟と四つのブランドを展開している（奇瑞汽车）。

同社は現在、国内市場だけではなく海外市場に対しての販売拡大を目指しており、2009年下半期にオーストラリアでの販売を予定。輸入および販売はAtecoが行い、韓国の起亜自動車と並ぶ販売量を目指している。販売予定車輛は、小型車のA1、セダンのA5、SUVのTiggo3の3車種である。同社の輸出実績としては、現在世界70余りの国と地域に輸出しており、2008年の輸出台数は13.5万台、6年連続して国内最多の輸出量である（奇瑞汽车）。

また奇瑞汽車研究センターを設立しており、オーストラリアの自動車部品製造会社の買収を検討するなど、オーストラリアへの投資に対して積極的である。2009年7月12日貿易相Simon Crean氏、イノベーション・産業・科学研究相Kim Carr氏が奇瑞汽車を訪れ、Simon Crean氏が「近年、オーストラリアと中国の経済関係は緊密になっている。特に自動車産業において良好な関係の基礎を築いている。オーストラリアの自動車産業は高度な国際化を遂げており、市場も成熟したものである。また、合併会社における経験も豊富であり、奇瑞汽車との提携の機会を非常に期待している。」と述べている（The Sydney Morning Herald 2009.7.14）。

4.4 長安汽車

長安汽車（正式名称：重庆长安汽车股份有限公司，英文：Chana Automobile）は1862年に中国兵器製造企業として設立され、1980年代から政府が専門家を招聘し自動車製造を開始、1996年に自動車メーカー「長安汽車」として正式に設立された。現在、十箇所の車輛製造工場と二箇所のエンジン製造工場を持ち、年産130万台の車輛生産能力を有する。2008年の車輛販売台数は86万台であった（重庆长安）。

同社は2009年4月30日にエンジンを豪Orbital Engine社と共同開発すると発表した（盖世汽车研究院 2009）。環境適合するエンジン製作に関して技術力の高いOrbital Engine社の力を借り、環境適合車の車輛製作を目指している。

4.5 東風汽車

東風汽車（正式名称：东风汽车公司，英文：Dongfeng Motor Corporation）は1969年に設立された企業で、2008年自動車国内シェア第三位の企業である。日産・ルノー・起亜と合弁会社を設立し、車輛の製造を行っている。東風汽車の公表データによると総資産が732.5億元、従業員が12.4万人、2008年の生産台数は132.1万台であった（东风汽车有限公司「公司概况」）。2009年5月この東風汽車がオーストラリアでの合弁相手を模索していると報じられた（The Australian 2009. 5. 12）。これは貿易相であるSimon Crean氏が東風汽車の本社を訪問した際に、「同社がオーストラリアの環境対応車への開発支援に対して関心を持っており、オーストラリアにおいて提携関係の構築を考えている」と伝えたものである。そしてその後、東風汽車がホールデンの買収に関心を示している（The Sydney Morning Herald 2009. 7. 16）、というように報じられた。オーストラリア政府とホールデンは買収を否定し、イノベーション・産業・科学研究相Kim Carr氏は「ホールデンは東風汽車と買収に関して一切の接触をしていない、もしも東風汽車がオーストラリアへの投資に興味を持っているのであれば、われわれは車輛の部分供給や部品製造に関して検討する。」というように述べている（The Age 2009. 7. 16）。しかしながら、ホールデンの業績は悪化の一途をたどっており、最近では、政府は2億豪ドルの融資を決定するなど、同社の経営支援に乗りだしている（日豪プレス 2009. 8. 8）。

また同社は現在中国において、オーストラリアのフューチャリズ（Futuris Automatic Group）という自動車の内装品などを製造する企業と提携を行っている。フューチャリズはすでに中国の安徽省に年産10万台の自動車用座席製造工場を持っており、今後、両企業の豪中における提携と投資が期待される。

4.6 研究開発費補助と中国企業の戦略

2008年、中国の自動車生産量は934.51万台で、世界で二番目の生産国となった。近年目

覚しい成長を遂げる中国の自動車産業であるが、中国ブランドの生産台数は少なく、生産台数の多いメーカーのほとんどが海外メーカーとの合弁会社であり、自国のブランドの更なる成長が望まれている。また技術力においても、中国メーカーの車輦が欧州の衝突安全テストにおいて低い結果を残していることから、自国メーカーの成長において課題とされている。

そこで注目されるのが、国家を挙げて自動車の研究開発に力を注ぎ始めたオーストラリアである。中国にとって海外企業と提携や合弁会社設立により技術提供を受けることはこれまでも行ってきたが、中国の渴望するものは独自ブランドの成長に他ならない。中国が2006年に発表した新たな五カ年計画の自動車産業政策においても、中国独自の開発能力の向上と自国ブランドの市場競争力の向上、そして環境保護のための新型燃料自動車の開発を支援すると発表し、その方向性を政府も望んでいることが伺える。

中国政府による自動車開発力向上の支援とオーストラリア政府の補助による技術力の向上、これは中国自動車メーカーにとっては絶好の機会に他ならない。産業自体のパイを大きくして自動車産業の環境と雇用の好転を期待できるオーストラリアは中国の目指す自国ブランドの育成に力を貸す形で、それぞれの利益をもたらすパートナーとなりうるのであれば、共に良い経済発展を望める形を形成することが期待できる。

お わ り に

オーストラリア政府が自動車産業に対して巨額の支援策を発表してから、中国メーカーの投資計画が相次ぎ発表されている。これらの投資はオーストラリアにとっても良い機会である。しかし、これまでなかった中国資本の製造業の参入に対して歓迎しつつも、一方で躊躇する部分がある。中国大手自動車メーカーの東風自動車はホールデンに対して買収の興味を示していたが、GM ホールデンはそれを否定し、更にはオーストラリア政府からもそれを否定する発言が出された。オーストラリアはホールデンに対し、2億豪ドルの支援を発表し、オーストラリア政府はホールデンに対しての保護姿勢を明確に示している。

中国自動車メーカーがオーストラリアにおいて成長できるかどうか、それには長期的視点が必須である。長期的にオーストラリアに貢献する相手であると認められなければならない。オーストラリアはかつて、製造業に対する高い保護関税をかけてきた。自動車もその例外ではなく海外からの輸入が困難であり、海外の自動車メーカーはオーストラリアの現地生産を開始しオーストラリアでの利益を得た。日本からはトヨタ、三菱、日産が現地生産を行ってきたのだが、政府の保護政策は方向転換され、市場は競争環境に晒されることになった。関税の引き下げとともに輸入量も増加し、現地生産の経営環境は一段と悪化し、1992年に日産、2008年に三菱と現地生産からの撤退を余儀なくされたのである。そのような状

況の中、トヨタは1994年にアルトナで一貫生産の工場を建設するなど経営の効率化によって、悪化するオーストラリアの現地生産環境に対して経営革新を続けることで存続してきた。

ともに成長できる環境の形成。これはオーストラリアだけにとどまらず、世界のどのような国で事業を行う外資企業にも理想といえる経営環境であるが、これを実践できる企業であるか、参入する段階で判断することは難しいものである。産業のより効率的発展には外資企業による発展という方向も手段の一つである。しかし、一時的な環境の悪化などの要因で現地での活動を止めてしまう企業も多く存在し、長期的に見れば市場環境を悪化させる原因ともなりえる。

中国企業はオーストラリアの雇用と輸出に貢献していくことでオーストラリア政府が抱く懸念を払拭していくことが、長期的に中国メーカーの海外進出やブランドの構築に寄与することになる。それはトヨタのオーストラリア参入から今日までの約50年に渡る経営革新と海外現地生産に対する姿勢を見ればオーストラリアから信頼される企業というものが理解できる。トヨタ・オーストラリア代表取締役社長の安田氏はインタビューで2番目に古い海外生産拠点であるオーストラリアは海外生産のノウハウを学んだ場所であり恩があると述べ、さらに「いったん進出したら多少苦しくても簡単には撤退しないという企業理念があります。これがトヨタのカルチャーになっています。製造業が苦しい立場にある時代ですが、工場を閉鎖してしまえば、そこで働いている人々、家族に責任のある立場として、大変なことになります。そうならないためにも、マネージメントが創意工夫をしながらコストを下げる努力などしています。」と述べている（GO GO MELBOURNE）。

トヨタの「Kaizen」は技術面だけではなく、社会的方面に対しても取り組まれており、それが社会への貢献にもなっている。環境意識の高まる昨今、よく言われる「持続可能性」であるが、企業は環境面での持続可能性はもちろんのこと、現地に根付いた長期的な企業運営は社会と地域への貢献であり、「持続志向企業」という思考が企業に求められる。

〔付記〕

本稿のオーストラリア自動車産業政策にかかわる部分は既刊の拙稿「オーストラリア自動車産業の特徴と産業政策」（『追手門経営論集』Vol.15, No.1, pp 243–260, June, 2009）に一部修正を加えたものである。この既刊部分の記述は、本稿の中心テーマである「中国企業の参入」を論考する前提として必要である、との判断によるものである。

参考文献

- Bill Tuckey “True Blue : 75 Years of Ford in Australia” FOCUS, 2000
Department of Innovation Industry, Science and Research “A New Car Plan for a Greener Future” Australian Government
Steve Bracks “Review of Australia’s Automotive Industry Final Report 22 July 2008” Australian Government, 2008

- 国务院发展研究中心产业经济研究部・中国汽车工程学会・大众汽车集团（中国）『汽车蓝皮书：中国汽车产业发展报告（2009）』社会科学文献出版社、2009
- 上海财经大学产业经济研究中心『2009 中国产业发展报告：产业技术进步与自主创新』上海财经大学出版社、2009
- 遠山嘉博『日豪経済関係の研究』日本論評社、2009
- 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
- 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
- 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
- 山中雅夫「トヨタとオーストラリア自動車産業の構造改革」『追手門学院大学オーストラリア研究紀要第 30 号』2004

参考資料

- Australian Bureau of Statistics, 9314.0 –Sales of New Motor Vehicles, Australia, Mar 2009
- Australian Bureau of Statistics, 1301.0 –Year Book Australia, 2007
- Australia and New Zealand Banking Group Limited (ANZ) “Australian Motor Vehicle Reports, Motor Vehicle Outlook” 2008. 2. 27
- Department of Foreign Affairs and Trade (DFAT) [http : //www.dfat.gov.au/](http://www.dfat.gov.au/FCAI) FCAI “Vehicle Sales for April 2009”
- GoAuto “Carr strives to end unfair trade deals” 2008. 5. 7
- media.ford.com “Ford to Equip Half a Million Vehicles with Ecoboost Engine Technology for Up to 20% Better Fuel Economy” 2009. 1. 6
- Senator the Hon Kim Carr, Media Release “Green Car Innovation Fund Revs Up” 2009. 4. 24
- ibid. Media Release “Governments Partner with Ford on New Green Engines” 2009. 7. 24
- ibid. Media Release “Toyota Kicks Off Pilot Production of Home-Grown Hybrid” 2009. 8. 31
- ibid. Speech “Hybrid Camry Pilot Production” 2009. 8. 31
- The Age 2009. 7. 16
- The Australian 2009. 5. 12
- The Sydney Morning Herald 2009. 7. 14
- 比亚迪股份有限公司、信息中心《比亚迪 F3DM 一次充电可跑 100 公里》2009.11.10
- 东风汽车有限公司《公司概况》
- 盖世汽车研究院《长安 FlexDI 项目引发国内技术合作环境反思》盖世汽车网、2009.5.14
- 奇瑞汽车股份有限公司《企业简介》
- 汽车工业协会统计信息网《独家分析：2008 年汽车工业发展形势简析》2009.1.15
- 汽车协会行业信息部《2008 年汽车出口分析》中国汽车工业协会、2009.2.24
- 人民日报《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十一个五年规划的建议》2005.10.20
- 深圳晚报《国家将发布汽车出口战略》2009.8.6
- 搜狐汽车《长城将扩充新西兰市场车型》2009.8.27
- 新华网《中国长城汽车正式登陆澳大利亚》2009.7.17
- 浙江吉利控股集团有限公司、企业新闻《吉利汽车正式接收澳大利亚 DSI 公司》2009.6.16
- 浙江吉利控股集团有限公司《集团简介》
- 中国汽车报《张小虞：历史地看待汽车产业政策贡献》2008.10.8
- 中国汽车报《中国汽车工业改革开放 30 年》2008.12.16
- 中华人民共和国商务部《国家汽车整车出口基地企业名单》
- 重庆长安汽车股份有限公司《公司简介》
- 长城汽车股份有限公司《企业风采》
- GO GO MELBOURNE「TOYOTA AUSTRALIA 安田社長 インタビュー」トヨタ自動車、企業情報日豪プレス「ホールデン社、政府のライフライン受ける」2009. 8. 8