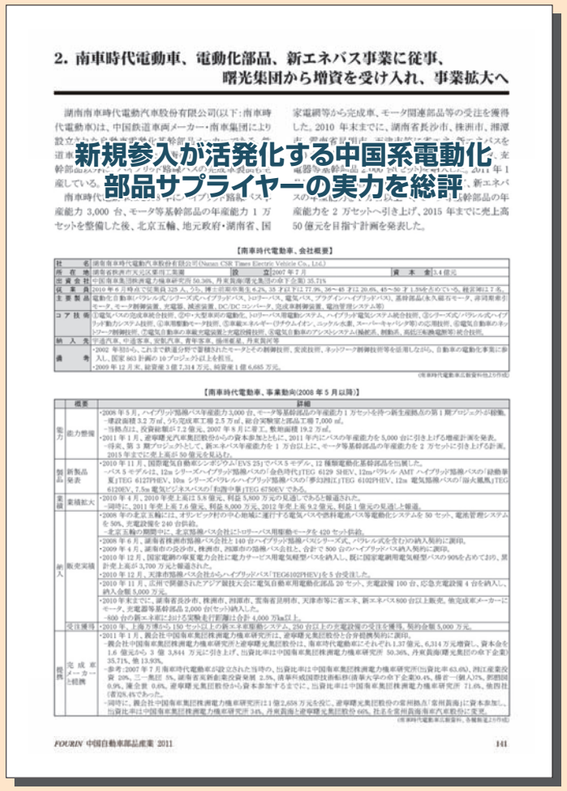
見 本 頁



2. 南車時代電動車、電動化部品、新エネバス事業に従事、
曙光集団から増資を受け入れ、事業拡大へ

新規参入が活発化する中国系電動化部品サプライヤーの実力を総評

湖南南車時代電動車股份有限公司(以下:南車時代電動車)は、中国鉄道車両メーカー南車集団により設立された[illegible]家電網等から完成車、モータ関連部品等の受注を獲得した。2010 年末までに、湖南省長沙市、株洲市、湘潭市を結ぶ[illegible]

南車時代電動車股份有限公司 [illegible] 2011 年1月に新エネバスのモータ[illegible]

産能力 3,000 台、モータ等基幹部品の年産能力 1 万セットを整備した後、北京五輪、地元政府・湖南省、国

【南車時代電動車、会社概要】

社　　名	湖南南車時代電動汽車股份有限公司(Nanari CSR Times Electric Vehicle Co., Ltd.)
所 在 地	湖南省株洲市天元区雲台工業園
設 立	2007 年7 月
資 本 金	14.4億元
株 主 構 成	中国南車集団株洲電力機車研究所 50.38%、昇実海運(先進ホールド)有限公司 26.4%、47~50 才以上 20.4%、45~50 才以上5%未満の[illegible]、株式所有[illegible]2 名。
主 要 製 品	電動化自動車(パラレル式/シリーズ式ハイブリッドバス、トロバス、電気バス、プラグインハイブリッドバス)、基幹部品(永久磁石モータ、非同期電動モータ、モータ制御装置、充電器、減速装置、DC-DC コンバータ、完成車制御装置、電池管理システム等)
コア技術	電気バスの完成車統合技術、ハイブリッド大型客車の電動システム、トロバス用電動システム、ハイブリッド電気システム統合技術、ワンシーズ式/パラレル式ハイブリッド動力システム技術、交流駆動型ハイブリッド技術、空冷電池モジュール技術、スーパーキャパシタ型の応用技術、省電気自動車のネットワーク制御技術、ブレーキ制御技術、ITS 電気自動車の運営監視システム技術、制御系、高圧[illegible]絶縁検知技術、統合技術。
納 入 先	宇通汽車、中通客車、安凱汽車、青年客車、海格客車、丹東黄海汽車
備　　考	•2002 年初から、これまで鉄道分野で蓄積されたモータとその制御技術、変流技術、キャリアー制御技術等を活用しながら、自動車の電動化事業に参入し、国家 863 計画のコアプロジェクトにも参加。 •2009 年 12 月末、総資産 3 億7,314 万元、純資産 1 億 6,685 万元。

「第4章 中国主要電動化部品メーカー10社の経営概況」より

1. Bosch、低価格製品を現地系メーカーに納入、
電力駆動パワートレインと安全技術にも注力

世界部品サプライヤーの中国戦略の見直し動向を詳報

ドイツ部品大手の Bosch は 1909 年に上海でアジア地域初の貿易事務所を設立し、2009 年 10 月に中国進出 100 周年を迎えた。2010 年[illegible]車、産業機械、消費財[illegible]進出し、計 47 の事業拠点[illegible]超えた。

2009 年には[illegible]年比 15%減となる中、中国売上高は同 21%増を実現した。これを受け Bosch は中国を中心とするアジア・太洋州地域の売上比率を 2009 年の 20%から 2015 年には 30%へ引き上げる目標を設定。目標達成に向けて同社は現地ニーズに応じた製品投入や、今後需要増加が[illegible]る安心感の技術サポートを強化することで中[illegible]

【Bosch、中国事業動向(2010 年 12 月時点)】

〈事業目標・戦略〉
•2015 年までに、アジア太平洋地域(中国を含む)の売上高を全体売上の 30%に引き上げる。
•2009 年、アジア太平洋地域の売上高は 732 億元(全体の 20%)、うち中国は 274 億元で 37.4%を占め、ドイツ、米国に次ぐ第 3 の市場。

〈事業現状〉
•強力事業部門:自動車、産業機械、消費財と建築関連(全事業)
•自動車 10 分野:ガソリンシステム、ディーゼルシステム、シャシシステム、ブレーキ、シャシシステム制御、電動機器、スターター・ターボ・ジェネレーター、ターンバイ・ターボ、カーエレクトロクス、ステアリングシステム、補修部品事業
•グループ会社:47 社
•うち、完全出資子会社 35 社、合弁会社 12 社。
•売上高:274 億元(2009 年通期、前年比 21%増、輸出売上比率 10%)
•うち、自動車事業は 169 億元、総合事業比率は 62%
•投資額:1.6 億ユーロ(2009 年)
•主要拠点:9 割は電動機器・パワートレイン事業
•従業員数:2 万 1,214 人

〈R&D 体制〉
•2010 年 10 月、江蘇省蘇南市で技術センターを設立。
•2010 年 12 月時点で、R&D 技術 5 名、テスト・要員 2 名[illegible]を想定。

〈環境認識技術〉
•2010 年 8 月時点で、中国で想定[illegible]800 名[illegible]以上を想定。

〈環境認識技術の製品〉
•2009 年 4 月の上海モーターショーにおいて、最初の納入先は乗用車向け、中国、インド、ブラジル等の新興国市場向けに設計。

〈電動駆動/パワートレイン事業〉
▽中長期戦略
•2009 年 11 月、中長期的に中国市場で EV/HV の需要増を見込み、EV/HV パワートレインシステムの開発に注力する方針を発表。
▽電動駆動/パワートレイン事業動
•2009 年 12 月、Bosch 本部は江蘇省蘇州市に電動小型車電子[illegible]EV/HV 駆動・ボデイ電子制御事業拠点を設立。
•Bosch CEO の Franz Fehrenbach 氏が中国における「ハイブリッド/プラグイン」開発推進計画を発表。
•同活動は 30 人体制で発足し、2011 年までに 100 人以上を規模採用予定。
•Bosch 本部では 2010 年以降に年間 4 億ユーロを同分野の研究開発に投資する方針。2010 年 7 月時点での従業員は 800 人。
▽製品及び人計画
•2012 年内に IMG(Integrated Motor Generator)と SMG(Separate Motor Generator)の発売を予定。
•IMG は同軸式モーターで、主にマイルド・ハイブリッドシステムのスターター・ジェネレーターとして設計される。
•2010 年 6 月、Bosch 本部は IMG を搭載するハイブリッドパワートレーンを[illegible]、VW Touareg/Porsche Cayenne に 5 月時に納入した。
•SMG は分離式モーター、IMG より軽量で小型のため EV 向け。
▽技術構成
•2010 年 11 月の[illegible]EVS 25 で、複合汽車電子は電動駆動/ハイブリッドドライブトレーションを展示。
•モータ・ジェネレーター:[illegible]電動駆動/[illegible]SB Limotive と提携)
•駆動装置:IMG(HV 向け)
•制御装置:PEU(DC/DC コンバータ)
•他:eAD(eAG 駆動装置)、電動駆動システム装置、EV 向け)、ABS/ESP®、HHSC(ホルダー制生ブレーキシステム)、eDC(電動駆動ダブルクラッチトランスミッション)、充電器(EV 向け)。

【Bosch、中国における R&D 拠点概要(2010 年 12 月時点)】

	拠点名	所在地	設立時期	出資比率	備考
技術センター	博世技術中心(蘇州)	江蘇省蘇州市	1995 年 4 月	Bosch 100%	•シャシシステムとブレーキ、シャシシステム制御、自動車エレクトロニクス事業の開発を担当。 •ABS/ESP®等の自動車安全技術を主に担当と分担する。
	聯合汽車電子有限公司技術中心	上海市	1997 年	聯合汽車電子 100% Bosch 51% 中聯電子 49%	•Bosch と中聯電子が折半出資する聯合汽車電子の R&D 拠点。 ・投資額 1,600 万ユーロ、中国メーカー向けの警告用車両 ESP® のアプリケーション開発体制を強化、ガソリンシステムの電子制御技術の研究開発を強化。 ・Euro 3/4 排気ガス規制の厳正試験を導入。
	聯合汽車電子有限公司	蘇州市	2006 年 5 月	聯合汽車電子 49% Bosch 51%	•聯合汽車電子(有)向けの自動車、二輪車の電子燃料システム開発拠点。
	無錫博世汽油技術中心	江蘇省無錫市	2005 年 11 月	Bosch 100%	•ディーゼルインジェクション電子制御技術、燃料噴射技術の研究開発。 ・投資額 5,000 万ユーロ、エンジンインジェクションの燃焼要素と排気ガス浄化装置を整備。
	長沙技術中心*	湖南省長沙市	2012 年予定	Bosch 100%	•2010 年 8 月、Bosch と湖南省長沙市に生産・開発拠点を設置することで地元政府と合意、工場を含めた敷地面積は 3 万㎡で、総投資額は 2.4 億元、2012 年に竣工予定。 ・自動車向け電子制御システム(ステアリング・架動機等を開発する、開発人員は 150 人程度予定。
生産センター	博世(蘇州)汽車部件有限公司	江蘇省蘇州市	2006 年 11 月	Bosch 100%	•2009 年 11 月に拡張契約、1 期でパシシステムの投資額は 1.3 億ユーロ、敷地面積は[illegible]132 万㎡、[illegible]ガス区域 54 万㎡で、主に ABS、ESP、TCS のマッチングテスト・サービスを提供。
	博世(南通)汽車部件有限公司	江蘇省南通市	2012 年竣工予定	Bosch 100%	•2010 年 10 月に設立、総投資額は 3.6 億元、敷地面積は約 100 万㎡、2012 年に稼動予定。 ・ABS/ESP®を中心とした自動車安全技術の現地市場向け開発サポート&量産センターとする予定。

* 正式名称は不明。

「第5章　世界主要部品メーカー50社の中国事業動向」より

申込方法
当調査報告書は書店では取り扱っておりません。お申し込み、お問い合わせは、申込書に必要事項をご記入の上、FAXまたは郵送下さい。またE-mail(info@fourin.jp)による受付も行っております。

世界自動車産業専門調査会社
FOURIN(フォーイン)

〒464-0025 名古屋市千種区桜が丘292 フォーインビル
TEL：052-789-1101　FAX：052-789-1147
http://www.fourin.jp　E-mail：info@fourin.jp

申 込 書

中国自動車部品産業 2011

● 体裁:A4判/259頁+CD　● 2011年3月発刊 (HP)

価格 120,000円(税込126,000円)
国内送料込

(株)フォーイン 行 フリーダイヤル Fax: 0120-0000-73

年　月　日

御　社　名

御利用部署名

〒
御　住　所
(送 付 先)

TEL番号　FAX番号

E-mail address

(フリガナ)
御担当者氏名　御　役　職

通　信　欄

発刊のご案内

2011 中国自動車部品産業

燃費規制強化で電動化と軽量化が加速、コスト削減圧力で問われるサプライヤーの収益体質

- 中長期的な中国政府の部品産業育成政策を分析、新たな成長方向性を分析!!
- 民族系8社・外資系8社自動車メーカーの部品調達戦略と部品内製体制を解析!!
- EV、HV部品メーカー10社を含む中国系サプライヤー50社の受注戦略を整理!!
- 欧米、日本、韓国系の外資系大手サプライヤー50社の中国事業拠点展開と事業戦略を解明!!
- 2,000万台生産体制を支える自動車部品6,000社以上のダイレクトリーをExcelデータに収録!!

■ 発刊:2011年3月　■ 体裁:A4判、259頁+CD　■ 価格:120,000円(税込126,000円) 国内送料込

2年連続で自動車生産を450万台ずつ拡大して1,800万台超とし、世界最大記録を塗り替えた中国自動車産業の発展と共に、中国自動車部品産業もまた急成長しました。中国部品産業が世界に与える影響力はかつてなく大きく、世界で生産される自動車の4台に1台を中国が占める中で、世界部品産業のデファクトスタンダードがもはや中国を抜きに決められなくなりつつあります。

先進国市場の長期停滞に苦しむ外資系自動車部品メーカーは、伸び続ける中国市場に対応するため、低コスト部品の開発を強化。一方、中国民族系部品メーカーは低コスト体制を維持しながら性能・品質の向上、産学官連携強化による新技術の獲得を進め、外資系部品メーカーとの正面対決を準備しています。こうした中、中国政府は、低燃費エンジン、多段MT、DCT等重要部品の高度化を支援するとともに、EV、HV等に必要な電動化部品の産業基盤を育成し、新世代技術の分野において中国自動車部品産業の競争優位の確立をめざす考えです。

当調査報告書は、中国自動車部品産業の現状と直面する課題を、主要部品メーカーの経営動向とともに分析するものです。産業構造や競争焦点の理解に不可欠なレポートであり、激動する中国での事業戦略策定上の重要参考資料になるものと確信いたします。

当案内書をご高覧のうえ、関係部署とも相談いただき、是非とも採用を検討賜りますようお願い申し上げます。

【中国、自動車部品産業のトレンド分析】

トレンド	狙い	具体事例
中国自動車メーカーによる部品の内製事業の再編統合	コア部品の内製事業強化	・上汽が傘下の部品事業グループを華域汽車として再編(2009年) ・東風汽車零部件が東風電子科技の株式65%を取得(2010年)
中国自動車メーカーによる海外部品メーカー経営資産の買収	コア部品の内製事業強化	・吉利が豪州ATメーカーDSIを買収(2009年) ・BYDがハギワラ館林工場を取得(2010年) ・北汽がスウェーデンMTメーカーWEIGLを買収(2011年)
中国自動車部品メーカーによる海外メーカーの買収	コア技術の獲得	・万都と吉利がシャシ・ブレーキ合弁生産拠点設立(2011年)
外資系サプライヤーと中国自動車メーカーによる合弁事業設立	コア部品技術力向上と納入ルート獲得	コア部品技術力向上と納入ルート獲得
民営自動車部品メーカーの株式公開	資金調達能力の強化	・万里揚変速機が株式公開して上場(2010年) ・興民鋼圏が株式公開して上場(2010年) ・中原内配が株式公開して上場(2010年)
EVなど新エネルギー自動車開発団体の結成	共同体による製品開発能力の強化	・北京新能源汽車産業連盟(2009年結成。盟固利、ZFらが参加) ・広東電動汽車産学研創新連盟(2009年結成。博捷電機らが参加)
新エネルギー自動車部品分野へのベンチャー資本参入	有望分野における商機開拓	・青島海覇能源が10億元規模のリチウムイオン電池工場建設(2010年) ・合肥国軒高科動力能源が日産20万AHのリチウムイオン電池工場建設(2010年)
新エネルギー自動車部品分野への既存大手サプライヤー参入	新規事業開拓	・万向集団が米ENERLと合弁でEV用リチウムイオン電池生産拠点を浙江省内で設立(2011年)
貿易摩擦	海外市場の獲得	・米国から中国製タイヤのダンピング訴訟(2010年中国側敗訴) ・EUから中国製アルミホイールダンピング特別関税(2010年)
外資系サプライヤーによる中国向け低価格製品の投入	中国市場の獲得	・ZFが中国の中型商用車向け低価格手動変速機を開発(2007年)
資系サプライヤーと中国サプライヤーによる合弁事業の設立	得意技術の棲み分け	・Faureciaと寧波華衆塑料製品が合弁で樹脂製外装部品生産拠点を設立(2011年)
型素材の共同開発	新技術応用・開拓	・中石化と中国汽車技術研究中心が共同で軽量化のための樹脂素材開発に取り組むことで合意(2010年)
新しい製造工法の導入	製品付加価値の向上	・宝鋼がホットスタンピング自動車部品事業を本格化(2009年) ・Gestampがローラー成型とホットスタンピング部品事業を強化。 ・ThyssenKrupp、宝鋼がレーザー溶接鋼板事業を強化。

(各種報道よりFOURIN作成)

第1章 中国自動車部品産業の現状と焦点 …… 1
1. 自動車部品産業、2020年代に向けた規模膨張で勝らむ「チャイナ・スタンダード」の可能性 …… 2
2. 特集、世界最大自動車生産国を支える中国部品産業、新たな競争時代に向かうスケール追求と低コスト化 …… 8
3. 部品産業政策、従来部品分野の技術開発に支援、電動化部品の技術育成を最重要視 …… 16
4. 電動化部品調達、中国系メーカーの新規参入が活発化、低い集約度から問われるサプライヤーの収益性 …… 18
5. 中国部品輸出入、2009年の輸出失速から回復、輸出急伸から懸念される貿易摩擦 …… 24
6. 自動車部品の生産集約度分析、外資系はシステム統合能力と素材優位を維持、中国系は装置部品の集約度を向上 …… 42

第2章 主要自動車メーカーの調達方針と動向 …… 79
<中国自動車メーカーの調達動向>
1. 上汽集団、傘下部品事業の再編とともに、GMと部品分野での提携深化で製品競争力を向上へ …… 80
2. 中国一汽、物流コスト低減を図るため本拠地での調達率を向上、一汽富奥の上場で部品事業を再編 …… 81
3. 東風集団、商用車分野における調達体系の見直しと共に、傘下部品拠点の統合による事業効率化へ …… 82
4. 中国長安、中航集団との統合で共同購買方針を固めたものの、部品事業の再編が難航 …… 83
5. 奇瑞汽車、2015年までに5万台の新エネ車年間販売目標に向け、関連サプライチェーンの構築を加速 …… 84
6. BYD、部品内製率は70%へ拡大、自社製オールアルミエンジン搭載で軽量化を実現 …… 85
7. 吉利汽車、Volvo買収による海外進出の本格化を控え、海外サプライチェーンの構築を加速 …… 86
8. 長城汽車、2015年200万台の生産体制整備に向けて天津、河北の2拠点で部品能力増強 …… 87
<日米欧韓自動車メーカーの中国における調達動向>
9. VW、現調率100%を目指すと共に、EV事業展開に向け現地電池メーカーと提携を検討 …… 88
10. PSA、現地調達と新世代エンジンの導入を推進、現地開発拠点を活用し新エネ車戦略を展開 …… 89
11. GM、上汽集団と提携で新エネ車事業の展開に注力、合弁拠点は基幹部品の生産能力を増強 …… 90
12. Ford/マツダ、現地調達拡大に向けたエンジン生産の強化と中部地域の部品支援に注力 …… 91
13. トヨタ、2013年をめどに部品調達コストを約30%低減、中国現地での部品調達拡大へ …… 92
14. ホンダ、競争力強化に向け、現地資本メーカーからの調達拡大、HV部品現地化を進める …… 93
15. 日産/Renault、広州工場能増やCVT搭載拡大を控え、サプライヤーが新工場建設を加速 …… 94
16. 現代自/起亜、新工場の建設で2012年に年産能力180万台を目指す、現地調達率は9割以上 …… 95

第3章 中国主要部品メーカー40社の経営概況 …… 97
1. 北京海納川、北汽グループ内納入への依存度を低減、2015年までに主力製品をモジュール化部品へ転換 …… 98
2. 濱州活塞、2010年の業績は100%増を超え、2015年に売上高10億元を目指す …… 99
3. 博盈投資、商用車アクスル事業に特化、物流コスト等の高い経営リスクが懸念 …… 100
4. 長春旭陽、Faurecia の資本参加を受け入れ、中国一汽以外への販路拡大を狙う …… 101
5. 戴卡輪毂、輸出低迷を予想するも、1,000万本能力増強を開始、国内市場の開拓を示唆 …… 102
6. 大同歯輪、中国重汽傘下入り、2015年までに売上高60億元を目指す、能力増強建設を加速 …… 103
7. 德賽集団、Siemens VDO(恵州)を完全子会社化、カーエレクトロニクス事業を強化 …… 104
8. 東方久業、中国系メーカーを中心に納入、低付加価値製品から高付加価値製品への転換を加速 …… 105
9. 東陽光薬厳、大陸市場の好調で全体成長のけん引役となり、2015年に売上高600億台湾ドルを目指す …… 106
10. 風帆股份、2020年までに売上高100億元に向けて製品構成を高付加価値化、新エネルギー応用へ調整 …… 107
11. 福耀集団、2015年に世界最大自動車ガラスサプライヤーを目指して投資を自動車事業へ絞り込む …… 108
12. 航盛電子、2015年1,000万台を目指しAV製品能力を増強、電動化部品への新規参入に注力 …… 109
13. 華翔集団、傘下上場会社寧波華翔を軸に内装事業へ絞り込み、資産の買収・売却を加速 …… 110
14. 華域汽車、上汽集団のパワートレイン以外の部品事業を統合し、事業効率を向上 …… 111
15. 錦恒汽車安全、エアバッグ事業を売却しEMS事業に専念、製品開発を強化 …… 112
16. 俊山五菱、上汽GM五菱への依存度の低減、電気架装車の新規参入で事業リスクをヘッジ …… 113
17. 凌雲工業、2015年に売上高100億元に向けて能力増強、企業買収・再編等により事業拡大を加速 …… 114
18. 六和機械、日米欧メーカーと提携し沿海部を中心に大陸進出、今後は内陸部への事業拡大が期待される …… 115
19. 洛陽軸承、2015年100億元の売上を目指してNTNの合弁会社を設立しコンパクト車向け拡販を狙う …… 116
20. 敏実集団、日系を中心とする取引関係を築き、業界最高水準の収益力を実現 …… 117
21. 南京奥特佳、国内カーエアコンコンプレッサー市場シェア8割を獲得、EV/HV対応製品へ期待 …… 118
22. 青特集団、開発力・品質重視で重型車アクスル事業に成功、大型バス用アクスルへ新規参入 …… 119
23. 瑞立集団、国内OEM市場への納入増で2010年はプラス成長に回復、新エネ車への拡販に期待 …… 120
24. 三花集団、2014年100億元の売上高目標に向けて能力増強、企業買収等で生産体制を固める …… 121
25. 山東金麒麟、海外同業者向けのOEM生産で安定的な収益を確保、鉄道や航空機向けの開発にも注力 …… 122
26. 陝西漢德車橋、2011年に55万本、2015年に90万本の販売を目指して能力増強を加速 …… 123
27. 天潤曲軸、重型車用クランクシャフト基盤を固め、中小型商用車、乗用車分野で能力増強へ …… 124
28. 天宝集団、国有資本企業と組んで米国部品資産の買収に参与、欧米市場への依存度を低減する方針 …… 125
29. 万豊集団、国内での軽量化ニーズの高まりから増産基調を確保、鍛造アルミホイールも増能 …… 126
30. 万里揚変速器、山東臨工買収で軽型以下商用車変速機市場で絶対的な優位を獲得、乗用車市場へも進出 …… 127
31. 万向集団、内外事業を並行して拡大、国内需要増に対応する整備投資が活発化 …… 128
32. 濰柴動力、2020年に売上高1,000億元、販売250万基を目指して製品力向上に注力する …… 129
33. 威孚高科技、Boschと提携関係を強化、低コストのコモンレール用部品の供給体制を整備 …… 130
34. 新風企業、2013年にコモンレールの年産能力を200万個に引き上げ、拡販に向けて能力増強を加速 …… 131
35. 信義玻璃、国内市場の好調で売上高6割増、省エネガラス製品の開発と応用に注力 …… 132
36. 亜普公司、国内外市場で増産に取り組み、2015年に燃料タンクの世界シェア3位を目指す …… 133
37. 亜太機電、OEM向け能力増強を加速する一方、補修市場での拡販戦略を実施 …… 134
38. 一汽富維、一汽-VWの好調で2010年で純利益5割増、グループ内への高い依存が懸念される …… 135
39. 玉柴集団、2015年1,000億元を目指して完成車メーカーとの提携や省エネ型新製品の開発に注力 …… 136
40. 中原内配、エンジンシリンダー事業に特化し、2012年までに年産能力を4,200万本へ …… 137

第4章 中国主要電動化部品メーカー10社の経営概況 …… 139
1. 北京中紡鋭力、スイッチドリラクタンスドライブ(SRD)に特化、年産能力を5,000セット整備済み …… 140
2. 南車時代電動車、電動化部品、新エネバス事業に従事、曙光集団から増資を受け入れ、事業拡大へ …… 141
3. 寧波韻昇、ネオジム鉄ホウ素磁石やモータ事業を強化、日興電機工業買収でモータ事業の開発力向上を目指す …… 142
4. 大洋電機、家電用モータから車用モータ事業へ新規参入、整備投資と開発強化が本格化 …… 143
5. 大都動力、主力製品は永久磁石リラクタンス同期モータ、受注規模が限定的で事業リスクが懸念 …… 144
6. 上海電駆動、納入先を確保したものの、高コストが受注増加のボトルネックに …… 145
7. 天津力神、1,000億元の売上目標を目指し、20万台分のリチウムイオン電池の能力増強を急ぐ …… 146
8. 天津清源、EV架装から微型EV車台の自社開発に転身、完成車メーカーの電動化開発にも参与 …… 147
9. 万向電動汽車、二次電池モーター、制御システム事業を全面展開、万向銭潮への傘下入りを検討 …… 148
10. 温斯頓電池、二次電池の安定性と充電時間の短縮で国内販売を強化、中寒帯天電池との利害関係が懸念 …… 149

第5章 世界主要部品メーカー50社の中国事業動向 …… 151
<欧米系>
1. Bosch、低価格製品を現地系メーカーに納入、電力駆動パワートレインと安全技術にも注力 …… 152
2. Delphi、事業の取捨選択を進める一方で、世界最大規模となった上海コネクタ事業は強化 …… 154
3. Magna、2010年よりEV事業を新たな成長戦略に位置づけ強化、R&D拠点設立も視野に入れる …… 156
4. Schaeffler、拠点新設を加速、今後のContinentalとの統合動向に注目 …… 158
5. ArvinMeritor、LVS事業を売却完了、2011年からは商用車システム事業に特化、中国向け製品を開発・投入 …… 160
6. ASIMCO、金融会社に買収されて体制を刷新、ディーゼルエンジン分野を一層強化する …… 162
7. Autoliv、Delphi中国シートベルト拠点の51%株式を取得し事業を拡張、ユスト倒誠に向け内製化も視野 …… 163
8. BorgWarner、ターボチャージャーとDCTを現地系メーカーに拡販、2014年まで年率45%の成長を達げる …… 163
9. Cummins、中国戦略を見直し、ハイエンドからローエンドまで製品の現地化を加速 …… 164
10. Eaton、ハイブリッドシステム・スーパーチャージャーを軸に拡販EV普及を目指した運営にも参加 …… 165
11. Faurecia、一汽サプライヤーの長春旭陽集団の株式を取得、現地系サプライヤーとの提携を加速 …… 166
12. Federal Mogul、上海R&D拠点でEV部品の開発を2013年以降開始予定、補修事業にも注力する方針 …… 167
13. Freudenberg、中国への投資を加速、上汽、吉利、奇瑞等向けに燃料電池事業の強化を図る …… 168
14. Getrag、2012年に年間50万基規模でDCTを現地化、電動化ドライブユニットの導入が期待される …… 169
15. GKN、納入先の拠点近郊に生産拠点を新設、中国市場向けに低コストEV/HV関連製品の開発・投入を活発化 …… 170
16. Michelin/Goodyear、14.57億元の投資プロジェクトを始動させたMichelin、Goodyearは大連拠点を移転 …… 171
17. Hella、厦門拠点を同社世界最大の自動車用リレー生産拠点に育成、2010年以降は補修事業も強化 …… 172
18. JCI、バッテリー生産の現地化を加速、2015年までに年間3,000万個の生産能力を整備する計画 …… 173
19. Lear、中国において電子・電装系部品事業を育成、中でもEV向け事業の拡大に期待 …… 174
20. Magneti Marelli、上汽とのAMT合弁拠点が本格稼働、中国小型車市場向けに拡販を狙う …… 175
21. MAHLE、エコカー需要の高まりを商機に捉えて生産体制を強化、Behrとの関係強化に期待 …… 176
22. MANN+HUMMEL、年率二桁の高成長の継続を目指し、上海で新拠点が稼働、生産・R&Dの現地化を推進 …… 177
23. Tenneco、中国一汽との合弁拠点設立で商用車向け排気系部品の納入拡大を目指す …… 178
24. ThyssenKrupp、ボディ・シャシ事業の縮小整理を進める一方、素材やシャフト系事業はコア事業として強化 …… 179
25. TRW、2011年よりEPSを現地化、現地系メーカー4社から新規受注を獲得 …… 180
26. Valeo、中国でも非コア製品の拠点売却が進展、北汽に電動パワートレインシステムを供給 …… 181
27. Visteon、現地拠点が低価格製品の開発を主導するなど開発の現地化が進展 …… 182
28. Wabco、中国重汽や一汽解放等現地系商用車メーカーとの提携を強化、2014年中国売上3倍を目指す …… 183
29. ZF、2015年中国の対連結売上比は15%に上昇、東風等と提携し現地系メーカーへの納入を拡大 …… 184
<日系>
30. アイシングループ、開発現地化を推進、低コスト部品を投入しトヨタ以外のメーカー向け拡販を目指す …… 185
31. ジェイテクト、2015年度中国売上1,100億円を目指し、中国一汽等現地系メーカー向け納入体制を強化 …… 187
32. デンソー、コストを半減した製品を投入、日系メーカー向け低コスト車および現地系メーカーに拡販図る …… 189
33. 日立グループ、スマートグリッド事業に取り組み、現地系メーカー向けにバッテリーの納入を目指す …… 191
34. NTN、現地大手の洛陽LYCと合弁設立し、2015年中国売上1,000億円目標に弾みをつける …… 193
35. カルソニックカンセイ、日産に対応し増産、開発の現地化により低コスト部品の需要に対応 …… 194
36. ジヤトコ、2012年にCVT 73万基体制へ拡充、東風日産以外の供給先開拓が中長期課題 …… 195
37. 住友電工、ワイヤーハーネスの設備投資を加速、2011年からはタイヤスチール事業にも参入 …… 196
38. タカタ、中国での市場成長を見込み設備投資を加速、2011年に天津で新生産拠点が稼働し需要増加に対応 …… 197
39. 東海理化、凍結していた中国での設備投資を再開、2010年に佛山拠点の能力を1.5倍に増強 …… 198
40. 豊田合成、2010年はストが相次ぎ発生、2011年はラジエーターグリル等主力製品を能増し生産加速 …… 199
41. 豊田自動織機、エンジン鋳造品拠点は同社最大へ、コンプレッサーを低コスト化、1/3のシェア獲得目指す …… 200
42. トヨタ紡織、長春に新拠点設立、成都では移転し能力を増強、フォルクワ関連事業は再編を推進 …… 201
43. 日本電産、EV・HEV向けモータの拡販体制を整備、内陸部に進出し現地系メーカーの新規開拓を進める …… 202
44. ブリヂストン、生産開発体制を増強し、低燃費タイヤの導入および再生タイヤ事業の展開を加速 …… 203
45. 矢崎総業、福建省にワイヤーハーネス生産拠点を設立、現地系メーカーとの取引き拡大目指す …… 204
<韓国系>
46. 現代Mobis、現代自Gr.の中国完成車生産拡大に対応し部品能力を増強、系列以外への納入も拡大へ …… 205
47. 萬都、EPBを奇瑞汽車向けに北京拠点で量産化、韓国・米国向け輸出拠点化も進展 …… 206
48. Hankook Tire/ 錦湖タイヤ、両社ともにタイヤシェア拡大に向けてタイヤ生産3,000万本体制を整備 …… 207

付録CD …… 172
中国自動部品車産業 生産・出荷・輸出入統計
◇中国、自動車・部品メーカーダイレクトリー
(HV、EV用電動化部品サプライヤーダイレクトリーを単独シートで整理)
◇中国、車種別セグメント別、自動車 生産・工場出荷 台数(2004～2010年)
◇中国、系列別/ブランド別乗用車 生産・工場出荷 台数(1998～2010年)
◇中国、メーカー別モデル別乗用車 生産・工場出荷 台数(1998～2010年)
◇中国、自動車メーカー別車種別 生産・工場出荷 台数(1998～2010年)
◇中国、自動車・関連製品 輸入・輸出 統計(2005～2010年、中国税関分類)

この他の見本ページも弊社ホームページでご覧頂けます

見本頁

1. 自動車部品産業、2020年代に向けた規模膨張で勝らむ「チャイナ・スタンダード」の可能性

世界最大の中国自動車産業を支える部品産業の競争力を解明

中国自動車部品産業は、2009 年以降世界トップの自動車生産規模を背景に売上規模が 2009 年に 5,700 億元(≒約 8 兆 5,000 億円、CATARC による 2,514 社集計)となり、過去 10 年間で約 9.7 倍に拡大した。中国は 13 億人の人口を抱える巨大な自動車市場であり、今後も年間平均 1,000 万台に増大、2011 年には 1,800 万台に達する見通しである。

このため、中国自動車部品産業は、中期的には年産能力 4,000 万台整備への対応が課題となっており、量的規模の拡大が実現できなければ直ちにプレゼンスの低下につながる。

【中国、自動車年間生産能力と稼働率の推移(2000～2010 年実績、2011～2020 年予測)】

		実績										予測									
		2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年
乗用車	年産能力	205	236	304	420	499	653	723	873	1,032	1,193	1,400	1,594	2,162	2,433	2,506	2,773	2,853	2,925	3,127	3,117	3,203
	生産規模	60	70	110	207	251	313	430	538	568	838	1,136	1,375	1,681	1,771	1,913	2,066	2,231	2,410	2,602	2,811	3,036
	平均稼働率	29%	30%	36%	49%	50%	48%	60%	62%	55%	70%	81%	86%	78%	73%	76%	74%	78%	82%	83%	90%	95%
商用車	年産能力	54	53	53	67	72	83	98	109	129	175	215	350	461	501	526	541	551	566	566	566	586
	生産規模	55	62	80	82	97	105	123	130	142	253	315	366	410	446	487	530	578	613	650	688	736
	平均稼働率	102%	117%	151%	123%	135%	126%	125%	119%	111%	144%	124%	104%	89%	89%	92%	98%	105%	108%	115%	122%	125%
小型商用車	年産能力	136	137	142	157	162	168	168	173	193	207	208	252	347	376	402	412	418	418	418	418	429
	生産規模	64	63	89	108	94	103	114	136	139	185	226	257	273	289	307	325	345	365	387	410	435
	平均稼働率	47%	46%	63%	69%	58%	61%	68%	79%	72%	89%	79%	73%	79%	77%	76%	79%	82%	87%	93%	98%	102%
中重型トラック	年産能力	63	66	66	66	76	91	95	103	104	112	130	140	169	209	247	262	306	316	340	342	362
	生産規模	24	31	42	40	59	42	51	72	74	91	131	140	138	167	176	184	221	235	223	229	234
	平均稼働率	38%	48%	64%	61%	78%	46%	54%	70%	71%	81%	101%	100%	82%	80%	71%	70%	72%	74%	66%	67%	65%
中大型バス	年産能力	17	17	19	20	22	24	26	28	28	30	41	43	49	52	54	62	62	62	62	62	62
	生産規模	4	8	8	7	9	10	12	12	13	18	19	19	21	22	24	25	26	27	27	27	28
	平均稼働率	26%	48%	44%	36%	42%	38%	48%	43%	48%	60%	46%	44%	43%	42%	44%	40%	42%	45%	44%	43%	45%
自動車合計	年産能力	473	509	581	710	831	1,022	1,110	1,310	1,346	1,746	2,117	2,467	3,228	3,609	3,748	4,094	4,202	4,311	4,313	4,305	4,661
	生産規模	207	231	329	444	502	572	728	860	932	1,279	1,810	2,161	2,441	2,660	2,804	3,116	3,401	3,610	3,893	4,170	4,439
	平均稼働率	44%	45%	57%	63%	61%	56%	66%	66%	69%	73%	86%	88%	76%	74%	75%	76%	81%	84%	90%	97%	95%

(FOURIN)

【中国、自動車部品産業のビジネスチャンスと課題】

ビジネスチャンス	課題
・2,000 万台規模の国内市場と年率 10%を超す成長率	・完成車の急速な能力増強に伴う部品供給基盤の強化
・世界自動車生産 4 割を持つ中国が「スタンダード」になる可能性	・大手自動車メーカーの部品内製事業強化への対応
・低コスト生産ノウハウの蓄積と国内外拡販のチャンス	・中堅自動車メーカーの外注方針明確化への対応
・IT、家電など異業種有力企業からの自動車部品参入	・従来内燃エンジン自動車のシステム部品供給能力の欠如
・ベアリング、ギアなど巨大生産規模を生かした低コスト基盤	・EV、HEV/PHEV のコア部品供給能力の欠如
・新しい素材の投入と応用拡大でばらまく製品開発の可能性	・輸出においては相手国との貿易摩擦の緩和、ダンピング疑惑
・中国サプライヤーの巨大化を背景とした世界造出・買収の活発化	・品質管理能力の継続的強化の必要性
・中国を軸とした世界自動車部品供給拠点のさらなる遠行	・Bosch に対抗できる中国独立系大手部品サプライヤーの形成
・製造、リサイクル・リビルドの広いバリューチェーンの形成	・量的成長ではなく高い付加価値を求める質的成長への転換
・中国のエネルギー構造の最適化から来た部品産業の規模拡大	・系列構造および多層取引関係の見直し

(FOURIN)

「第1章 中国自動車部品産業の現状と焦点」 より

見本頁

1. 上汽集団、傘下部品事業の再編とともに、GMと部品分野での提携深化で製品競争力を向上へ

内外主要自動車メーカー8社の調達戦略を電動化対応を含めて解析

上汽集団は 2009 年 3 月に上場した傘下主力部品事業である華域汽車を通じて、部品事業の資金調達力を強化しながら、DCT、電動化、軽量化等といった低燃費技術の開発・実用化を加速させている。さらに GM と乗用車用パワートレイン事業における基幹部品の調達先を統一するなど、上汽集団と GM との事業提携関係を強化している。

乗用車ブランド「宝駿」の立ち上げとともに、2010 年 2 月に上汽 GM 五菱の乗用車ブランド向け部品のサプライヤーパークが広西柳州河西工業園区で着工。初期は中国国内外の乗用車及びエンジン向けサプライヤー19 社が、その後も数十社が進出する予定。宝駿ブランドは GM 技術を活用するため、部品調達は上海 GM とサプライヤーから供給するケースがライングループ全体の部品調達において大きな割合を占めることが期待されている。

【上汽集団、調達動向(2009 年 3 月～2011 年 1 月)】

分野	調達動向
調達全体	・2015 年までに国内部品調達体制を強化し、1,560 億元(合弁拠点を含む)の調達規模を目指す。
調達体制	・2010 年 2 月、上汽 GM 五菱の乗用車ブランド「宝駿」向け部品のサプライヤーパークが広西柳州河西工業園区で着工。 －同工業園区は上汽 GM 五菱の乗用車プロジェクト向け部品供給や物流支援を行う。 －同乗用車部品の生産プロジェクトは整地面積が約 139.6 万㎡、予定投資総額 43.5 億元。上汽 GM 五菱乗用車向けエンジン等のコア部品、完成車及び部品の物流などを含む。 －着工に従い、初期は中国国内外の乗用車及びエンジン向けサプライヤー19 社を、その後も数十社が進出する予定(同社総経理の潘陽氏より)。
部品輸出	・2011 年 1 月時点で、中国から部品を輸出し、英国で MG6 をパイロット組立生産中で、2011 年前半に量産開始する予定。
部品事業再編	・2009 年 3 月、上汽集団は傘下の 23 社部品メーカーと元芯士股份との資産交換を行い、華域汽車傘下部品事業の上場を果たし、社名を華域汽車に変更。
インドエンジン工場稼働	・2010 年 11 月、上汽が資本参加している GM India は、小型乗用車向けエンジン工場を稼動させた。投資額 2.3 億米ドル、初期年産能力 16 万基。
2 次電池合弁生産	・2009 年 12 月、リン酸リチウムイオン二次電池サプライヤー米 A123 Systems と 51:49(資本金 950 万米ドルの出資比率で合弁会社の設立を発表。 －新会社は上海捷新動力電池系統(ATBS、Shanghai Advanced Traction Battery Systems)で、自動車向け二次電池の共同開発、生産、販売、アフターサービスを行う。同社は上海汽車およびその全額出資子会社が製造する全ての HEV 及び EV に、優先的に二次電池モジュールを供給する。 －2012 年に二次電池モジュールの年産能力 6,000 セットを整備して生産を開始する予定。
電動化技術開発	・2010 年 9 月、Bosch、Samsung SDI と二次電池合弁生産を検討中であると報道された。 ・2009 年 9 月、上汽集団(90%)、上海汽車集団股份(10%)の共同出資(投資額 6 億元)で張江高科技パークに上海捷能汽車技術有限公司を設立、ハイブリッドシステムや EV 用パワートレインの自主開発を担当。 ・2010 年 11 月、GM と新エネ車の技術と次世代モデル等コア技術分野での提携関係を強化する趣旨覚書に調印。
戦略部品共同開発	・2010 年 8 月、上海汽車集団股份は GM と小型乗用車用エンジンと欧式 DCT の共同開発契約に調印。 －1.0～1.5Lの新型ガソリンエンジンで、直噴、過給技術を取り入れる方針。燃費と CO_2 排出量をともに 20%以上改善する。 －GM の Detroit 本社、PATAC、上汽技術センターで開発を展開し、開発製品の知財権は 2 社で共有。 －3 年以内に新製品の発表を目指す。 －GM の世界向け小型車に搭載する予定。まず、中国向けに長尉し将来は世界向け(Opel が開発した現在の Family 0 エンジン(1.4l 直噴ターボ)の後継機種)に生産。
鋼材軽量化技術	・2010 年 9 月、上海汽車集団股份は宝山鋼鉄と「自動車用鋼材軽量化戦略提携枠組み契約」に調印。 －上汽-宝鋼自動車鋼材連合実験室を設立。

(各種報道より作成)

【上汽集団、サプライヤー事業動向】

拠点	分野	詳細
上海汽車変速器	DCT	・2010 年 5 月、変速機 500 万基の年産能力を有する新工場建設に着工し、稼働後、旧工場から移転する予定。 －初期プロジェクトのダブルクラッチ式ラインスミッション(DCT)向けに 6 億 5,650 万元を投じ、年産能力を 12.5 万基とする計画で、2015 年に稼働予定。
上汽烏珠穆朗動力総成	変速機部品	・2010 年 6 月、Magneti Marelli の AMT(Freeschoice)用油圧部品の生産を開始。年産能力は 30 万セット。 －同社は 2009 年 1 月、上海汽車変速器と Magneti Marelli と折半合弁で設立。
華域汽車	合弁脱社	・2010 年 10 月、Continental出資 51%)と同動系部品の販売会社を設立し、開発機能を備える。
	モータ拠点設立	・2010 年 12 月、貴州航天工業(出資 40%)と合弁で駆動用モータの生産拠点を設立する契約に調印。2015 年までに 9 万台の年産能力を整備する。
	傘下入り	・2010 年 12 月、上汽集団の上海聖澄曼錦変速器(商速部品、金型)、上海霞光斯勤力総成部件系統(AT 用トルクコンバータ、クラッチ等)、上海幸福摩托車(ブレーキシリンダー、ポンプ、エンジンと変速機リビルト等)を傘下に収める計画を発表。

(各種報道より作成)

「第2章 主要自動車メーカーの調達方針と動向」 より

見本頁

1. 北京海納川、北汽グループ内納入への依存度を低減、2015年までに主力製品をモジュール化部品へ転換

受注競争が激化する中、中国系サプライヤーの最新技術動向を分析

北京海納川汽車部件股份有限公司(以下、北京海納川)は北京汽車傘下の内外装部品サプライヤーで、2008 年 1 月に設立されて以来、北京汽車グループの完成車メーカーを中心に納入、売上高が急増の 43 億元(2010 年見通し)に達した。また、北京海納川は 2015 年に売上高 300 億元を目標に設定。目標達成に向け、北京汽車グループ内で内外装モジュール化製品の納入比率を 60～70%、グループ外顧客向けを 30%、海外 20%との納入計画を設定した。

また北京海納川は製品のモジュール化等の戦略を策定。2010 年 4～5 月、シャシモジュールを生産する子会社北京海納川汽車部件股份(有)模塊系統社とシートモジュールを生産する子会社北京海納川延鋒汽車模塊系統(有)を設立した。

【北京海納川、会社概要・事業内容及び目標(2011 年 1 月時点)】

▽会社概要
・会 社 名:北京海納川汽車部件股份(有)
・所 在 地:北京市
・設　　立:2008 年 1 月
・出資比率:北京汽車工業集団 60%、他 40%
・主力製品:シート内装システム、外装システム、熱交換システム、電子システム、シャシ、エンジン等
・子会社数:28 社
　うち、外資合弁会社 11 社、国内合弁会社 9 社、ほか 8 社
・生産拠点:北京大興、順義、密雲、湖南株洲等 12 ヵ所(当初)～30 ヵ所、総敷地面積は 200 万㎡(2010 年末時点)。
・主な納入先:北京汽車グループ(売上高の 60～70%)、中国一汽グループ、上海汽車グループ、中国長安グループ、華晨汽車、江淮汽車、奇瑞汽車、陝西汽車、長城汽車、中国重汽等 20 社以上。
　-2015 年の売上構成目標:年産上高 300 億元を目指す。うち、グループ内 50%、グループ外国内 30%、海外 20%。

▽沿革・動向
・2007 年 8 月、北京汽車控股(有)と北京国有資産経営(有)は北京海納川汽車部件股份(有)の共同設立についての協議に調印。
・2007 年 10 月、江南機塑集団と北京北機塑科技(有)の共同設立に調印。
・2007 年 12 月、米国 Lear と北京北汽 Lear 汽車電子電器(有)の共同設立について調印。
・2008 年 1 月、北京海納川汽車部件股份(有)が設立された。
・2008 年 9 月、海納川(北京大興生産拠点の建設に着工。
・2008 年 10 月、BorgWarner 汽車伝動系統(有)と新製品の導入について協議に調印。
・2008 年 11 月、長城汽車と戦略提携協議に調印。
・2009 年 6 月、米国 Tennecoと排気システムの生産提携協議に調印、2011 年 1 月時点進捗なし。
・2010 年 1 月、郵政航恒集団、深圳航盛電子股份、南京協衆空調集団、山東航智製造、株洲高新技術産業開発区と提携協議に調印、ステアリング製品、カーエレクトロニクス製品、高強カーエアコン製品、エアサスペンションなどの製品を導入するため、湖南省株洲市で 20 万㎡の土地を購入。
・2010 年 4 月、延鋒Visteon 汽車饰件系統(有)と北京海納川延鋒汽車模塊系統(有)と共同設立について覚書に調印。
・2010 年 5 月、子会社北京海納川汽車部件股份(有)模塊系統社の設立を決定。フロントシャシモジュール、リヤオーバーハングモジュール、冷却モジュール、ホイールユニットモジュール、フロントバンパーモジュール、リヤバンパーモジュール、排気システムモジュールの開発と製造を担当する。
　-敷地面積は約 4 万㎡、建築面積は 3.2 万㎡。
　-主要納入先は北京汽車、北京 Benz、北汽集団南方拠点、北京現代等
・2010 年 6 月、包頭北奔重型汽車と戦略提携協議に調印。
・2010 年 9 月、株洲汽車部件基地の建設に着工。
・2010 年 10 月、「12・五」計画検討会、中国汽車工業協会、中国汽車工程協会、業界専門家、北汽集団管理層等が参加。
・2010年12月、第7回100社優秀自動車零部件サプライヤー賞を受賞。

▽傘下主要モジュール子会社
・シャシモジュール:北京海納川汽車部件股份(有)模塊系統社
・シートモジュール:北京海納川延鋒汽車模塊系統(有)

(北京海納川広報資料、各種報道より作成)

【北京海納川、経営業績(2008～2010 年)】

財務指標	2008 年	2009 年	2010 年見通し	(前年比)
売上高(億元)	43	57	90	57.9%

(北京海納川広報資料より作成)

【北京海納川、経営動向(2011 年 1 月時点)】

分野	詳細
目標	・2010 年 11 月、北京海納川「12・五」計画検討会を開催、「12・五」期間中で集団化、国際化、ブランド化の成長戦略を設定。 -5 ミッション:製品モジュール化、資源国際化、企業規模化、品質ネットワーク化、融資多様化。 -5 体制:開発、調達、生産、市場、人材。 -5 転換:部品サプライヤーから総合部品メーカー、投資型経営から業務型経営、一般型会社から公衆型会社、規模型企業から高付加価値型会社、外延型成長から内生型成長へ転換。 ・「12・五」重点開発パワートレイン等のコア部品開発(中国汽車工業協会副会長の嚴陽氏より指摘) ・「12・五」期間で上場を目指す。
能力増強	・2010 年 9 月、副庁省株洲市で新部品生産拠点の建設に着工、北汽控股株洲拠点へ部品を納入する計画。 -総投資額は 5.5 億元、第 1 期プロジェクトの建築面積は 3 万㎡、第 2 期の建築面積は 7 万㎡。
見本市	・2010 年 9 月、中国国際汽車零部件博覧会で冷却システム、エキゾーストシステム、内装システム、外装システム等 10 モジュール化部品を展示。ステアリングシステム、ドライブシステム、カーエアコン、カーエレクトロニクス等の新製品を発表。

(北京海納川広報資料、各種報道より作成)

「第3章 中国主要部品メーカー40社の経営概況」 より