

2017.5.15

中国経済情勢／現地出張レポート

**景気下押し圧力は前年に比べて小さく、年間成長率目標達成はほぼ確実  
～日本企業の対中ビジネスも概ね 80%が好調～**

< 西安・北京・上海出張報告（2017年4月16日～28日） >

キャノングローバル戦略研究所  
瀬口清之

< 主なポイント >

- 本年第1四半期の実質GDP成長率は前年比+6.9%と、前期（同+6.8%）を上回った。輸出（ドルベース）の伸びが15年1Q以来2年ぶりにプラスに転じたほか、固定資産投資が若干ながら回復し、消費も堅調を維持しているなど、各コンポーネントにおいて安定保持が確認された。
- 先行きについては、緩やかに減速するが、通年のGDP成長率は6.7～6.8%を予想する見方が多く、本年の目標「6.5%前後」をクリアすることは確実視されている。
- 日系メガバンクの幹部も「足許の景気は日本企業を含む誰に聞いても悪くない」。このため、「日本企業の中国ビジネスの概ね80%が好調」と語った。
- 変動相場制への移行は早くても再来年以降との見方が大勢。当面中国政府は構造改革推進と経済の安定保持を重視するため、短期的なリスクの高い政策は当面先送り。とくに今秋の党大会前はリスク回避が最優先されるとの見方が専門家の共通認識。
- 仮に米ドルが再びドル高方向に向かい、人民元安圧力が高まれば、金融当局は再び資本規制を強化する可能性が高いと予想されている。
- 昨秋以降、日本企業の対中投資姿勢が積極化している主な要因は、日本企業の中国ビジネスの半分を占めると言われている自動車関連産業の好調である。
- 2015年以降、日本の完成車メーカーは相対的に善戦しており、SUVを中心に販売好調が続いている。今後中国の中古車市場が急速に拡大する可能性が高く、それとともに日本車の中国における評価が高まり、日本車販売が伸びることが期待される。
- 本年もこのまま日本車の販売好調が続くと、年後半以降、さらに多くの自動車関連メーカーの能力増強投資が表面化する可能性が高い。
- 本年4月1日に中国政府は北京の首都機能を分散させることを主な目的として、北京の南約100kmの場所に「雄安新区」を設立することを発表した。
- 「雄安新区」建設の主な目的は、第1に北京市の非首都機能の分散、第2に河北省の経済発展の促進である。新区に移転される非首都機能とは、国有企業、卸売市場、教育・研修機関、広域型医療機関、各種協会等サービス組織など。
- 政府内の専門家は、雄安新区には広東省や上海市が元々備えていたような産業基盤がないため、将来的にも深圳や浦東に並ぶ経済の中核都市にはなり得ないと指摘。

1. 足許のマクロ経済と先行きの見通し

(1) 経済の下押し圧力が低下

4月17日に公表された本年第1四半期の実質GDP成長率は前年比+6.9%と、前期(同+6.8%)を上回った。殆どのマクロ経済政策担当の政府関係者や民間エコノミストは、6.8%と予想していたため、予想比若干強かったと受け止めている。

コンポーネント別に見ると、輸出(ドルベース)の伸びが15年1Q以来2年ぶりにプラスに転じたほか、固定資産投資が若干ながら回復し、消費も堅調を維持しているなど、各コンポーネントにおいて安定保持が確認された(図表1参照)。

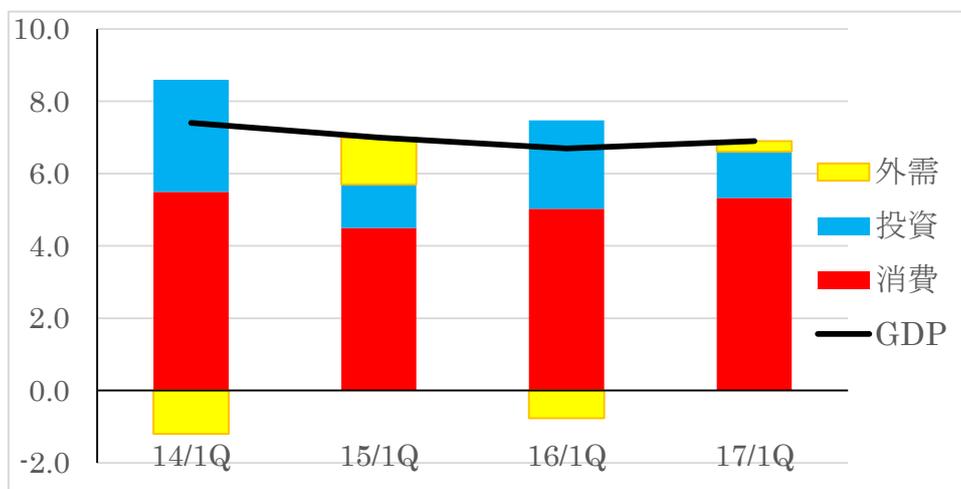
コンポーネント別の寄与度では消費の寄与が大きく(図表2参照)、寄与率(前年同期比%)で見ると、消費が+77.2%(前年同期は+75.0%)と消費主導の回復が鮮明となった(17年1Q寄与率:投資同+18.6%、外需同+4.2%)。

【図表1】主要経済指標(前年比%)

	実質成長率	輸出(USD)	輸入(USD)	固定資産投資(年初来累計)	消費財売上総額	消費者物価	不動産販売価格(年初来累計)
14年	7.3	6.0	0.5	15.0	12.0	2.0	1.4
15年	6.9	-2.9	-14.3	9.9	10.7	1.4	7.4
16年	6.7	-7.7	-5.5	8.1	10.4	2.0	10.1
16年1Q	6.7	-9.7	-13.3	10.7	10.3	2.1	15.7
2Q	6.7	-4.4	-6.7	9.0	10.3	2.1	11.1
3Q	6.7	-6.7	-4.7	8.2	10.4	1.7	11.4
4Q	6.8	-5.2	2.1	8.1	10.6	2.2	10.1
17年1Q	6.9	4.2	23.3	9.2	10.9	1.4	9.1

(資料: 国家統計局、CEIC)

【図表2】GDP成長率コンポーネント別寄与度の推移(前年比%)



(資料: CEIC)

先行きを展望すると、輸出は、トランプ政権の不確定要因を除けば、世界経済の回復とともに回復傾向が続くと予想されている。

固定資産投資は、不動産開発投資が昨年 10 月以降の不動産購入規制および住宅ローン借入規制の影響で伸び率が緩やかに低下する見通しである。インフラ建設投資も PPP (Public Private Partnership=公民連携) の財源となる債権発行市場金利の上昇等を背景に、伸び率が若干鈍化するとの見方が多い。この間、製造業の設備投資については、重工業を中心に過剰設備削減政策が続くが、自動車、半導体、液晶、スマートフォン、e コマース関連企業の業績好調を背景に、当面堅調に推移するとの見方が増えている。こうした状況から、固定資産投資全体としては伸び率の緩やかな鈍化傾向が続くと見られている。

消費については、都市部におけるサービス業の新規雇用創出が続いているため、労働需給がしっかりしていることから、賃金も安定的に推移し、それが消費の堅調を支えるとの見方が大勢。

以上のような各コンポーネントの見通しを前提に、本年の成長率前年比の見通しは通年で 6.7~6.8% との見方が一般的。同前年比の四半期別の推移としては、1Q+6.9%、2Q+6.7~6.8%、3Q+6.6~6.7%、4Q+6.6~6.7% といった緩やかな減速を予想する見方が多い。

3 月の全人代で決定された本年の GDP 成長率目標は「6.5%前後」(昨年は 6.5%~7.0%) であるため、年間成長率が 6.4% 以上であれば問題ない。足許の経済状況から見て、この年間目標をクリアすることは確実視されている。

昨年は今年に比べて景気の下押し圧力が強かったことから、年間成長率目標達成のために年前半に景気刺激策を実施し、その副作用で過剰設備削減のテンポが鈍るなど構造改革推進にマイナスの影響が及んだ。そのため、5 月に権威人士的発言が人民日報に掲載され、国務院の経済政策運営に対して共産党中央指導部層から批判的な意見が示されるなど、経済政策運営を巡る政府内部の不協和音が表面化した。

しかし、今年はそうした懸念材料もなく、景気の下押し圧力は昨年と比べ格段に小さいことから、平穏な状況で 19 回党大会を迎えられそうな状況となっている。今年の経済政策運営の最大の目標は「安定」(中国語では「穩」) であるため、今後も現在の安定した経済情勢を保持するよう政策運営が継続されるとの見方が政府の経済政策関係者、民間エコノミスト等の共通認識となっている。

ただし、一部の改革推進を重視する政府関係者は、1Q の成長率 6.9% という数字は、過剰設備や過剰な不動産在庫の削減が先送りされる可能性が高まったという点では、手放しで喜ぶことばかりではないと指摘した。この見方の背景には、もし中国政府がより大胆に構造改革推進に取り組む姿勢を貫くのであれば、成長率を抑制するための措置(たとえばインフラ投資や不動産開発投資の抑制など)を講じるはずであるが、今秋に党大会が控えていることもあって、その姿勢が徹底されておらず、政策運営が中途半端になっているとの批判的評価が含まれている。

## (2) コンポーネント別動向

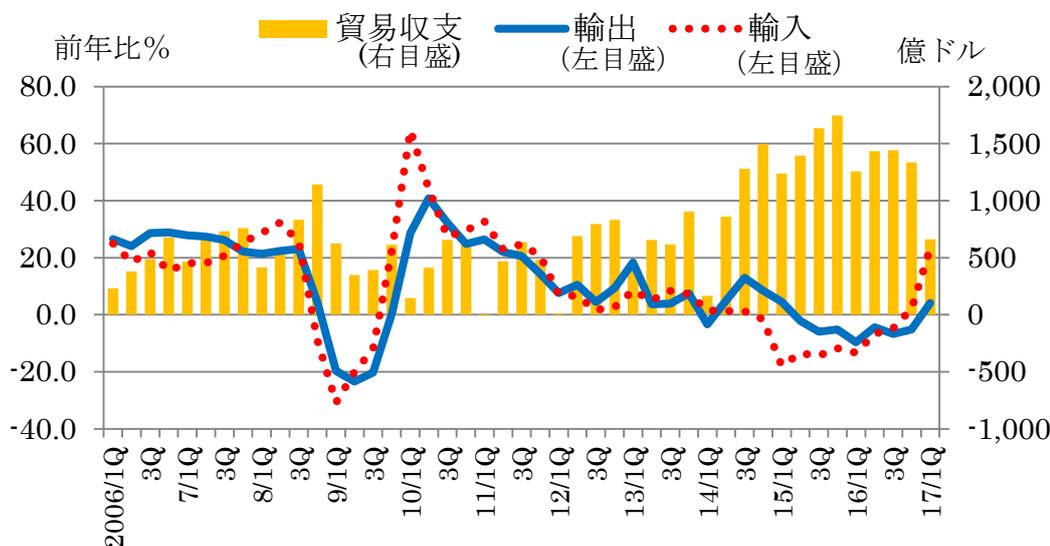
### ①外需

輸出（ドルベース）は1Q前年比が+4.2%と15/1Q以来2年ぶりにプラスに転じた（図表3参照）。数量ベースでも同+8.5%と昨年と比べて高い伸びとなった（輸出数量指数前年比1Q+1.0%、2Q+5.1%、3Q+3.1%、4Q+1.6%）。GDP成長率への外需の寄与度を見ると、一昨年、昨年と2年続けてマイナスだったが（15年-0.1%、16年-0.5%）、本年1Qは+0.3%とプラスに転じた。

以上のような輸出回復の背景は世界経済の回復が主因である（IMF世界経済見通し<17年4月>世界経済成長率16年+3.1%、17年+3.5%、18年+3.6%）。とくに先進国向け輸出の回復が目立った（1Q輸出前年比 発展途上国向け+1.9%、先進国向け+6.5%、うち米国向け+7.8%、EU向け+4.8%、日本向け+4.3%）。

このほかの要因としては、為替元安（17年3月の15年7月対比元安幅<sup>1</sup> 対米ドル-12.7%、対（全輸出相手国）実質実効レート-8.1%）および中国企業の対外進出増大による輸出市場開拓効果の2点が指摘されているが、いずれも輸出押し上げ効果は限定的。

【図表3】輸出入前年比・貿易収支（ドルベース）の推移



(資料：CEIC)

### ②不動産開発投資

16年は年前半の不動産投資促進政策を背景に1~2級都市を中心に不動産価格が急騰したことから16年10月以降不動産購入規制および住宅ローン借入規制が一段と強化され、不動産販売・開発投資が鈍化した。このため、本年入り後も鈍化傾向が続くと見られていた。

17年1Qのデータを見ると、不動産販売額は予想通り伸び率が鈍化した（商品住

<sup>1</sup> 15年8月の人民元レート改革実施直前の為替レートとの比較。

宅販売額前年比 16 年通年+34.8%、17 年 1Q+25.1%) ほか、不動産販売価格も上昇率が若干低下した (図表 1 参照)。しかし、不動産開発投資は逆に伸びが高まった (不動産開発投資前年比 16 年通年+6.9%、17 年 1Q+9.1%)。

地域別に見ると、北京、天津、上海等 1~2 級都市では不動産購入制限および住宅ローン借入制限が厳しく実施されたため、投資が鈍化した (不動産開発投資前年比 16 年 2 月→17 年 3 月の対比 北京+14.6%→-8.4%、天津+14.9%→+6.0%、上海+10.3%→+8.6%)。不動産投機資金は新たな投資対象を求めて 1~2 級都市から購入・借入制限の緩い 3~4 級都市に向かい、一部の 3~4 級都市での不動産開発投資が拡大したと見られている。

金融当局はこうした投機的な動きが不動産バブル形成につながらないように警戒を強めており、金融政策の運営方針を「安定」から「安定中立」へと移行し、若干引き締め気味に運営している。具体的には、16 年 4Q 以降、過剰流動性増大防止を目的として、貸出抑制のための総量規制や市場金利の引き上げを実施している。

しかし、当面は今秋の 19 回党大会開催を控え、経済全体の安定保持が最優先であるため、ほどほどの引き締めにとどめざるを得ないことから、投機資金全体を厳しく抑え込むのは難しい状況にある。

このため、先行きの不動産投資の伸びは、昨年 4Q 以降の購入・借入制限の強化を背景に徐々に低下するが、その減速テンポは緩やかなものに留まると予想されている。

### ③インフラ建設投資

昨年は成長率下支えのためにインフラ建設投資を拡大したが、今年の経済見通しは昨年に比べてやや強いうえ、成長率目標も引き下げられたことから、昨年のように強力な景気刺激策は必要ないと考えられていた。このため、1 月下旬時点では、本年のインフラ建設投資は昨年に比べて伸びがやや鈍化すると予想されていた。

しかし、17 年 1Q のインフラ建設投資は前年比+23.5%と前年 (16 年通年前年比+17.4%) を上回る伸びとなった。

インフラ建設投資資金は従来、地方政府が融資プラットフォームという金融組織を通じて調達していたが、14 年 9 月に発表された財政健全化のための行政命令により、その資金調達方式が大幅に制限された。その影響により、15 年から 16 年央にかけて、地方政府によるインフラ建設の伸びが大幅に低下した<sup>2</sup>。

従来の融資プラットフォームに代わる新たな資金調達方式として中央政府が推奨しているのが PPP (Public Private Partnership) 方式による資金調達である。当初は中央政府が地方政府に対して、融資プラットフォームに適用していた地方政府による保証を一切認めない厳しい姿勢で臨んだため、金融機関からの借入や地方債の発行が滞り、資金調達難に陥った。その後、そうした厳しい姿勢をある程度緩

<sup>2</sup> 詳細は当研究所HP筆者コラムの「中国経済は安定を持続、株暴落の影響は軽微」 <北京・武漢・上海出張報告 (2015年7月20日~7月31日)> p. 2~4を参照。

和したほか、PPPの運用方法に関する理解を促進したことなどから、16年央以降、PPP方式による地方政府関連のインフラ建設が回復した。17年1Qもその勢いが継続し、インフラ建設が高い伸びを示した。

先行きについては、金融政策がやや引き締め気味に運営されていることから、地方債や金融機関借入の金利上昇が予想されている。これが資金調達の制約となり、インフラ建設投資の伸びが緩やかに低下するとの見方が多い。

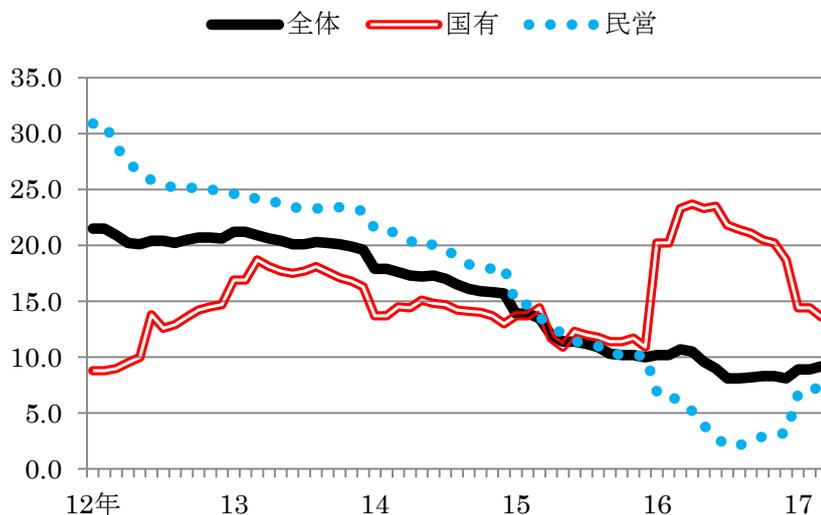
#### ④設備投資

設備投資については、本年も「新常态」の基本方針が堅持され、重工業を中心に過剰設備の削減が続くことから、製造業の投資の下押し圧力は残る。ただ、昨年中に過剰設備の削減が進捗したため、今年の過剰設備削減による下押し圧力は昨年ほど強くないと見られている。

一方、自動車、半導体、液晶、スマートフォン、eコマース関連企業等の業績好調を背景に、企業収益が好転したことから（全国一定規模以上工業企業利潤総額前年比16年通年+8.5%、17年1Q+31.5%）、その関連分野では設備投資の伸びが予想されている。本年から実施される各種減税措置もこれを下支えする。

なお、民間設備投資（図表4参照）は、前回出張の1月下旬時点では、昨年大幅に伸びが低下したのに続き、本年も低い伸びが続くことが予想されており、この点が当面の経済情勢において、最大の懸念材料となっていた。

【図表4】 国有企業・民間企業別固定資産投資（年初来累計、前年比%）



(資料 CEIC)

しかし、本年入り後、輸出の回復、企業収益の好転、各種減税措置、PPPの拡大に伴うインフラ建設分野における民間企業の新規参入の拡大（従来は国有企業がほぼ独占的に受注し、民間企業の参入は厳しく制限されていた）等を背景に、民間企業経営者の先行きの経済に対する展望が明るくなった。それを反映して民間設備

投資が回復傾向を示した（民間設備投資前年比 16 年通年+3.2%、17 年 1~3 月累計+7.7%）。

以上から、今後の固定資産投資全体の伸び率は、不動産開発投資の伸び率低下等を反映して引き続き減速傾向を辿るが、その減速は緩やかなものにとどまるとの見方が一般的。

## ⑤消費

消費は、17 年 1Q の消費財小売総額の前年比が+10.9%と、引き続き堅調に推移している。

1 月下旬時点では、昨年の消費を支えた、1.6ℓ以下の小型省エネ車を対象とする自動車購入税率の減税幅の縮小（自動車購入税率：従来 10.0%→15 年 10 月以降 5.0%→17 年 1 月以降 7.5%→18 年 1 月以降 10.0%＜予定＞）の影響で、自動車販売の前年割れを心配する見方もあった。

しかし、本年 1Q の自動車販売は、前年比+2.3%とプラスの伸びを示した。その背景は、地方の 3~4 級都市で所得が増大し、モータリゼーションが始まるレベルに達する地域が増えていることに加え、地場系自動車メーカーが 10 万元（約 160 万円）以下で高性能の魅力的な SUV を販売しているため、両者が相まって自動車需要を押し上げていると見られている。

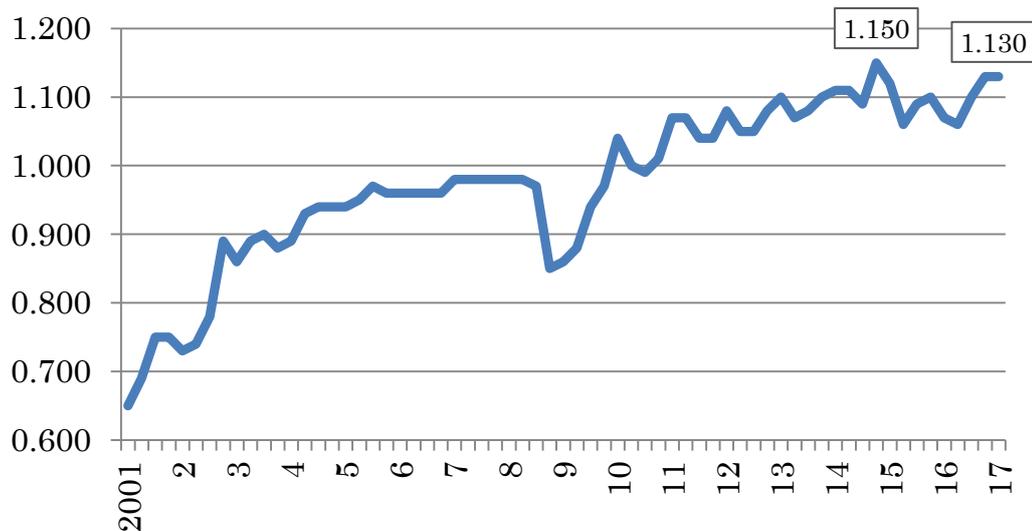
また、引き続き都市部におけるサービス産業の発展が新規雇用者数を押し上げており、それが所得の増大を通じて、消費の堅調を支えている。都市部における新規雇用者数は、2013 年以降 16 年まで、4 年連続で 1300 万人を上回り、ほぼ横ばい圏内で推移してきた。ところが、17 年 1Q は新規雇用者数の伸びが 5%に達した。これはこの時期に定年退職を迎えた雇用者が多かったため、それを補うために新規雇用が増大したことによるもの。雇用者全体の人数は引き続き横ばい圏内で推移していると見られている。

この間、都市部の有効求人倍率は、昨年 4Q に 1.13 と 14 年 4Q の過去最高水準（1.15）以来の高水準に達した後、本年 1Q も 1.13 と横ばいで推移しており、労働市場の需給バランスは堅調な地合いを維持している（図表 5 参照）。

## ⑥消費者物価

消費者物価は天候要因等から野菜を中心に生鮮食料品の価格が低下したことを背景に、1Q 前年比+1.4%と一段と安定した推移を辿っている。3 月単月の消費者物価前年比は+0.9%。このうち食料品は同-4.4%。非食料品は同+2.3%。非食料品の上昇率は、15 年中ほぼ+1.0%前後で推移したが、16 年央から上昇し始め、16 年 12 月以降 2%台の伸びが続いている。

【図表5】都市部における有効求人倍率



(資料 CEIC)

## 2. 最近の人民元レートの動向と資本移動に関する規制の緩和

### (1) 最近の人民元レート、外貨準備の動向

最近の人民元レートの動向を見ると、トランプ政権の経済政策運営（減税、インフラ建設の拡大等の景気刺激策）への期待を背景とするドル高傾向が2月以降一服した。このため、それに伴って元安圧力も低下し、1ドル=6.9元前後で安定的に推移している。この間、外貨準備高は1月末に3兆ドルの大台を割った（29,982億ドル）が、その後再び3兆ドル台に戻っており（2月末30,051億ドル、3月末30,091億ドル）、この点からも元安圧力の低下が確認できる。

### (2) 資本移動の規制緩和

昨年11月以降、中国政府は元安防止のため、資本規制を強化し、人民元の海外への送金等国外への流出を制限した<sup>3</sup>。

ただし、こうした厳格な管理は人民元の国際化、中国系企業の対外直接投資、外資系企業の対中直接投資等に対してマイナスの影響が大きく、中長期に継続すれば中国経済の健全な発展を阻害するのは明らかである。したがって、上記の資本規制の強化は一時的な緊急避難措置であり、4月になれば緩和される可能性が高いとの見方があった。前述の通り、2月以降、元安圧力が一服していることもあって、4月中旬以降、人民元の海外送金に関する厳しい規制は一部緩和された。

### (3) 人民元の変動相場制への移行は当面見送り：短期的にはリスク回避を重視

#### ①変動相場制への移行は再来年以降か

<sup>3</sup> この点について詳細は、当研究所HP筆者コラム「着実に広がりを見せる日本企業の対中投資積極化の動き」〈成都・北京・上海出張報告（2017年1月12日～26日）〉p.7～10を参照。

前回1月下旬の中国出張報告の中で、人民元レートの変動相場制への移行時期について、ごく一部の例外を除き、中国政府のマクロ経済政策関連部門の責任者、民間のエコノミストなど有識者のほぼ全員が、変動相場制への移行を考えるべき局面に入っているとの認識を示したことを伝えた。実施時期については、今秋に予定されている第19回党大会終了後、すなわち本年末頃、もしくは来年になるとの見方が多かった。ただし、実際に中国政府が変動相場制への移行を決定するには、「トップリーダーの決心は非常に難しい」との見方でほぼ全員が一致していた。

今回の出張でも同じ質問をほぼ同じメンバーにしたところ、ほぼ同じ回答が返ってきた。しかし、1点だけ異なる点があった。それは移行の時期に関する見方である。今回は来年までに実施する可能性を指摘する見方がなくなり、早くても再来年以降との見方で一致した。その理由は以下のとおりである。

現在の中国政府指導層が実体経済面の構造改革推進、すなわち、過剰設備の削減と不動産過剰在庫の削減を重視している。その実行のためにはマクロ経済の安定保持が必要である。過剰設備と不動産過剰在庫の削減目標が達成されるにはまだ1~2年を要するため、その間はマクロ経済の安定保持が優先される。人民元レートの変動相場制への移行による中長期的メリットは理解できても、短期的には移行に伴う経済変動リスクが大きい。したがって、変動相場制への移行作業は、現在直面している実体経済面の構造改革が一段落した後に着手することになると考えられる。

こうした足許の経済安定保持を重視する姿勢は、今秋の第19回党大会が終了するまでの期間はとくに顕著であると考えられている。このため、仮に米ドルが再びドル高方向に向かい、人民元安圧力が高まれば、金融当局は再び資本規制を強化する可能性が高いと予想されている。

## ②短期リスク回避の姿勢は不動産税制改革でも共通

こうした中長期的メリットを生む改革を当面は先送りし、短期リスクの回避を優先する姿勢は、為替自由化のほかにも、不動産市場に関する税制改革の面でも見られている。

金融当局は不動産バブルの形成を防止するために、昨年4Q以降、金融政策運営方針を従来に比べてやや引き締め気味に転換した。しかし、その効果が限定的であることは前述のとおりである。

もし不動産バブルの形成を抑制するためにさらに有効な政策措置を採用するのであれば、不動産（使用）税<sup>4</sup>（日本の固定資産税に相当）、相続税、贈与税等の税制改正が必要である<sup>5</sup>。現在の金融政策による抑制策は、不動産以外の分野にも幅広く影響するため、不動産市場だけにフォーカスした運用はできない。不動産関連税制を導入すれば、より効果的に不動産市場をコントロールしやすくなるため、不動産バブル形成の防止にも有効である。その中長期的メリットは明らかである。し

<sup>4</sup> 中国では土地の所有は認められず、全ての土地は期限付きの借地権のみが認められている。

<sup>5</sup> 現在上海と重慶だけでごく低率の不動産税を試験的に課税。相続税と贈与税は存在しない。

かし、これらの税制改正は短期的には市場参加者の期待の変化を通じて不動産市場に深刻なマイナスインパクトを与える可能性がある。これが短期的リスクである。

当面中国政府が不動産税制を改正する可能性はないと見られている。この分野でも、中長期的メリットを生む改革は当面先送りし、短期リスクの回避を優先する姿勢は為替自由化に関する姿勢とほぼ同様である。

ただ、このような姿勢は中国政府特有の特徴とは言えず、類似の政治的な配慮は多くの国においても共通している。事実日本政府においても、医療・年金等の社会保障改革、消費税・法人税等の税制改革など、中長期的な視点から実施が必要な多くの重要政策が長期にわたって先送りされている。

### 3. 日本企業の対中投資姿勢は自動車関連を中心に積極化の動きが拡大

昨秋、3メガバンクや政府関係機関幹部が「日本企業の中国ビジネスの風向きが少し変わってきているように感じられる」と指摘した。前回1月の出張報告では、その具体事例を紹介した<sup>6</sup>。今回の出張では、日本企業の対中投資姿勢の変化は、金融機関、政府関係者のみならず、メディア関係者の間でも明確に認識されるようになってきているなど、その変化は着実に拡大している。

本年入り後、中国経済の下押し圧力が昨年比べて格段に小さくなっていることが確認されたこともあり、日系メガバンクの中国駐在幹部も「足許の景気は日本企業を含む誰に聞いても悪くない」と説明。「日本企業の中国ビジネスの80%が好調」な状況にあることから、中国現地に足を運ぶ日本企業が増えてきている由。

今回の出張で訪問した西安市の副市長も昨年央以降、西安市の投資環境を視察する日本企業の訪問団が増えていると指摘するなど、その動きは内陸部でも広がりを見せている。西安市は中国政府が重視する一帯一路構想（陸と海のシルクロード構想）の中核拠点として鉄道・空港等の交通・物流インフラの整備<sup>7</sup>が進められているほか、地元政府による進出企業への優遇政策がとくに手厚く、人材も豊富など、良好な投資環境が揃っている。西安市に進出している日本企業の現地駐在員によれば、最近3年間で日本料理店が急増し、現在100店以上に達した由。

西安市は以前、長安と呼ばれていた時代から日本との歴史的交流のゆかりが深く、阿倍仲麻呂（遣唐使）、鑑真和上、シルクロード等日本にまつわる旧所名跡も多い。西安周辺には14王朝の都が置かれたことから、秦の始皇帝陵、兵馬俑、大雁塔など歴史上の文化遺産でも有名である。1992年には天皇皇后両陛下もこの地を訪問され、大歓迎を受けられた。現在約200社の日本企業が同市に進出しているが、今後中国内陸部に拠点展開を拡大する中で、一段と注目が高まることが予想される。

<sup>6</sup> この点について詳細は、当研究所HP筆者コラム「着実に広がりを見せる日本企業の対中投資積極化の動き」＜成都・北京・上海出張報告（2017年1月12日～26日）＞p.10～12を参照。

<sup>7</sup> 西安―成都および西安―銀川間の高速度鉄道が年内に開通予定。今後さらに西安―重慶、西安―蘭州も計画中。

昨秋以降、日本企業の対中投資姿勢が積極化している主な要因は、日本企業の中国ビジネスの半分を占めると言われている自動車関連産業の好調である。

そこで以下では、中国市場における最近の自動車関連の動向について紹介する。

### ①中国における日本の自動車関連需要の推移

中国政府は2005年以降、それまでの輸出・投資主導の成長モデルから内需主導の成長モデルへと大きく舵を切り、そこから中国の自動車販売は爆発的な伸びを示した。中国国内の乗用車販売台数は2005年の397万台から2010年の1375万台まで急伸した。この5年間の乗用車販売台数の年平均伸び率は28.2%に達した。

2011年以降、中国経済は景気過熱の抑制とそれに続く「新常态」政策により、成長率は9%台から現在の6%台に向けて緩やかな減速傾向を辿ってきた。それでも2016年の乗用車販売台数は2,429万台に達した（商用車を含む自動車全体では2,794万台）。2011年以降の6年間の年平均伸び率は10.0%と、2010年以前に比べて伸び率が大幅に鈍化した。

加えて、2012年9月の尖閣問題勃発を機に日中関係が深刻に悪化し、日本車が不買運動の対象となった。このため、2012年6～7月には20%に達していた日本車のシェアが急落し、それ以後は現在に至るまで15～16%で推移している。

2015年以降の特徴としては、SUVの爆発的な伸びが続く中で、長城汽車、吉利集団など中国地場メーカーの低価格のSUVがとくに高い伸びを示している。このため、国別のシェアを見ると、この2年間は中国系がシェアを伸ばし（2014年38.3%→2016年43.2%）、外資系のシェアが軒並み低下した。（同ドイツ20.0%→18.6%、日本15.8%→15.6%、米国12.8%→12.2%、韓国9.0%→7.4%、フランス3.7%→2.7%）。SUVは元々日本メーカーが生み出した車種であることから、日本メーカーは相対的に善戦しており、販売好調が続いている。この2年間のシェアの推移を見ても低下幅は外資の中では最も小さく、ほぼ横ばい圏内で推移している。

### ②中古車販売市場が急速に拡大する可能性

先行きについては、中古車販売市場の拡大が予想されている。中国の自動車市場に詳しいエコノミストによると、中国の中古車業界の見通しとして、中国における中古車販売台数は2016年に約1,000万台に達したが、2020年には約3,000万台にまで急伸するとの見方がある由<sup>8</sup>。この予想がどの程度正確であるかは不明であるが、今後中国の中古車市場が急速に拡大する可能性は高い。そうなれば、米国市場を始め世界各地において経年劣化が少ない点で高い評価を受け続けてきた日本車が、中国でも評価が高まる可能性も高い。これにより下取り価格が上昇すれば、日

<sup>8</sup> 2010年以前に販売された自動車は、当時の甘い環境基準を前提に生産されていたため、現在の中国の環境基準に適應できないことから、中古車として販売することが難しい。近い将来、現在の環境基準に適應した中古車が市場に出回るようになると、中古車の需要が急増する可能性が十分あると考えられる。

本車を購入するメリットが中国市場でも強く意識され、日本車販売が伸びることが期待される。

### ③日本の自動車メーカーの増産対応

以上のような市場環境の変化の中で、日本の自動車関連メーカーの対応について、専門家等から聴取したところ、概略以下の通り。

2010年までの自動車販売の爆発的な伸びを見て、自動車関連の日本企業は11年から12年にかけて巨額の資金を投入し、生産能力の大幅な増強を図った。しかし、それらが完成した時には、自動車販売全体の伸び自体が大幅に鈍化していたうえ、尖閣問題を背景とする日本車の不買運動にも直面したため、販売台数は伸び悩み、完成したばかりの工場は生産ラインを十分動かすことができず、深刻な設備余剰、稼働率低下に直面した。財務面では巨額設備投資の減価償却費が嵩み、採算は赤字に転落、あるいは大幅に悪化する企業が急増した。

13～14年の最悪の時期を経験した後、2015年は多少販売が上向き始めたが、本社から中国現地に対して現有設備を増やさないよう指示を受ける企業が多かった。

そうした状況下、16年入り後、ホンダの乗用車がSUVを中心に好調を持続し、2年連続で高い伸びを記録した（ホンダ中国国内販売台数前年比 15年+32.5%、16年+24.0%＜出典：マークライنزズ＞）。ホンダでは16年10月に、武漢の第3工場建設を発表した。稼働開始は19年前半を予定。

トヨタ自動車はこれに先立ち、15年4月に3年間の新工場建設凍結を解除し、中国とメキシコに新工場を建設することを発表しており、中国では広東省南沙市の工場で新ラインが17年末までに稼働開始の予定である。

現在、上記の2つの完成車メーカーの生産ライン稼働に向けて、関係メーカー等がこれらに合わせた能力増強投資を準備しており、金融機関の資金需要も増加傾向にある。それでも、一部の大手自動車部品メーカーでは新規能力増強投資に対して最終的なゴーサインを出すまでには至っておらず、今後の自動車販売の動向を見極めたうえで、近い将来決定を下す方針。

こうした状況を考慮すると、本年もこのまま日本車の販売好調が続くと、年後半以降、さらに多くの自動車関連メーカーの能力増強投資が表面化する可能性が高い。

### ④新エネルギー車への対応

主な新エネルギー車には、ハイブリッド(HV)、プラグインハイブリッド(PHV)、電気自動車(EV)の3種があり、HVは日本のお家芸とも言えるほど日本企業の技術が群を抜いている。中国では、EVおよびPHVを環境保護車に指定し、各種優遇政策の対象としている。これはガソリン車で優位に立つ日米欧先進国企業に対抗する中国地場メーカー保護政策の性格をもつ。このため、EVの分野では日米欧各国メーカーの苦戦が予想されていた。

ところが最近、前回1月の出張報告(p.11)でも紹介した通り、この分野でも日

本企業の技術の優位性を背景に、EV 関連日本企業の需要が大幅に伸びることへの期待が高まっている。とくに車載用電池、EV 用充電設備を備えた立体駐車場、車体軽量化素材等がその中心である。

また、EV に関しては、走行距離の制約、充電所要時間の長さ、電池リサイクル費用の高さなど多くの問題点が指摘されていることから、HV のメリットも認識されるようになってきている。実際に、HV を環境保護車に指定して優遇政策の対象にしてほしいとの意見は中国地場有力メーカーからも出されている。

そうした状況下、日本の完成車メーカーは、HV の新モデルを投入して市場開拓を進める一方、PHV の投入や EV 生産に向けても準備中など、新エネ車の分野においても、中国市場において積極的な展開を計画している。

#### ⑤自動車以外の業種

以上で紹介した自動車関連以外でも、小売り、食品、住宅関連、建設機械、省力化機器関連等幅広い分野で能力増強に向けた準備が水面下で進行中である。これらの情報は近々公表され、本年上期中には一段と多くの工場建設、生産ライン増強等の事例が報道されることが予想される。

こうした日本企業の変化を反映して、ジェトロが実施したアンケートにも変化が見られている。ジェトロでは毎年、日本企業が今後 1~2 年の事業展開の方向性について、国・地域別にアンケート調査を行っている。

中国での事業展開を拡大させると回答した企業の比率は 2012 年度以降、概ね減少傾向を辿ってきたが、昨年アンケートの結果では 15 年度の 38.1% から 16 年度が 40.1% へと反転し、上昇に転じた。

今年は日中国交正常化 45 周年の年でもあり、第 19 回党大会が無事に終われば、秋以降日中関係改善を前進させる動きも期待できる。日中関係の安定が持続すれば、上記のような日本企業の対中投資姿勢の積極化の動きがさらに拡大していくことが期待できる。

## 4. 雄安新区

本年 4 月 1 日に中国政府は北京の首都機能を分散させることを主な目的として、北京の南約 100 km の場所に「雄安新区」を設立することを発表した。この新区の概要について、中国政府内の専門家から聴取した内容を紹介する。

### ①雄安新区の概要

「雄安新区」は北京の南約 100 km に位置する河北省雄県、容城、安新等 3 県とその周辺地域が開発対象地域。当初の開発面積は 100 km<sup>2</sup>、中期的に 200 km<sup>2</sup>、長期的には 2,000 km<sup>2</sup> を計画。今後約 1 年間の計画策定期間を経て 19 年頃から本格的な新区建設の着工を開始する予定。2030 年の人口規模は 200~300 万人を想定。

北京市と雄安新区の中間点には新空港の建設を計画。現在の北京首都空港は国際線、新空港は国内線という機能分担となる見通し。

## ②第1の目的は北京から非首都機能の移転

雄安新区建設の主な目的は、第1に北京市の非首都機能の移転、第2に河北省の経済発展の促進。

現在の北京市の機能のうち、北京市政府（地方行政）はすでに北京市の西方20数kmに位置する通州への移転が決定している。雄安新区に移転させる対象は非首都機能である。首都機能とは、政治の中心、文化の中心、国際交流の中心、科学技術・イノベーションの中心という4機能を指す。雄安新区に移転される機能はそれ以外の部分となる。具体的には、国有企業、卸売市場、教育・研修機関、広域型医療機関（北京市民が必要とする医療機関は北京市内に残す）、各種協会等サービス組織などである。

## ③第2の目的は河北省経済発展の促進

河北省の交通インフラはすべて北京市をハブとして形成されているため、省内の他の都市に行く場合にはすべて北京を経由しなければならない構造となっている。この交通インフラの構造を改善し、河北省の主要都市・地域間を直接結ぶ高速道路・鉄道等の交通ネットワークを構築することを目指す。同時に天津市に直結する交通網を発達させる計画。

## ④将来的な発展の方向

雄安新区が深圳や浦東と並ぶ中核的経済都市に発展すると予想する見方があるが、専門家はそうした見方を否定する。雄安新区には広東省や上海市が元々備えていたような産業基盤がないため、将来的にも深圳や浦東のような経済の中核都市にはなり得ない。雄安新区建設の主目的はあくまでも北京市の首都機能の分散であり、日本の都市になぞらえれば、つくば市のような位置づけとなることを目指している由。

以上