

中国経済、日本企業の中国ビジネスの最近の変化

＜北京・広州・天津現地取材報告（6月20日～29日）＞

キャノングローバル戦略研究所 瀬口清之

＜報告のポイント＞

- ◇ 5月の消費者物価上昇率は前年比5.5%に達した。6月はさらに上昇し、6%台に乗せるとの見方が大勢である。7月以降もあまり物価上昇率は低下せず、通年でも5%を上回るとの見方が多いと言われている。
- ◇ 足許のマクロ経済動向を見ると、金融引き締め等を背景に過熱感は徐々に後退の方向に向かっている。しかし、大幅な賃金上昇、食料品価格の上昇、国際商品市況の上昇、高い成長率など、インフレ圧力が依然根強いことから先行きの物価動向は引き続き予断を許さない状況にある。
- ◇ 日本では引き続き中国の不動産バブルの崩壊を懸念する見方があるが、当面その心配は遠のいている。北京、上海、広州等の主要都市では政策効果の浸透から、不動産価格急騰の動きは影を潜めている。
- ◇ 中国現地の日系企業は部品供給不足のため、震災直後は年末までフル生産は難しいとみられていたが、結果的には大幅に回復時期を繰り上げることができる見通しである。各社とも年間の生産計画は年初以来変更しない方針。
- ◇ 震災後、部品供給が滞る中、日系企業がサプライヤーの一部を日系企業から中資系企業に乗り換えた事例が見られた。このような動きが日本経済の空洞化を招くと懸念されている。しかし、その一方で、中国国内企業や消費者のニーズの高度化に伴い、中国企業では生産できない日本企業の高品質な製品・サービスに対する需要が増大している。日本経済にとって現時点では、中資系企業への乗り換えにより生じるデメリットより新たな需要増大によってもたらされるメリットの方が大きいと考えられる。
- ◇ 今年も賃上げ圧力は強く、自動車部品メーカー等でストライキが発生した。しかし、今年も長期化することなく、どこも1日以内に収束したため、生産には大きな影響が出ていない。労使双方において昨年の経験からの学習効果が見られていることが、ストライキの減少、およびストライキの短期収束といった大幅な改善につながった。
- ◇ 台湾系、中資系製造業では沿海部から内陸部に移転する例が目立っているが、日系企業ではそうした事例は見られていない。最近では内陸部の給与水準が沿海部に近づいており、内陸部に工場を移転すると、借地料、輸送コストを含むトータルコストはかえって高くなるため、日系企業は今のところ内陸部シフトのメリットを感じていない。
- ◇ 最近、中資系地場自動車メーカーの中で、日系部品メーカーから部品を調達する動きが広がっている。中国の所得水準向上に伴う消費者ニーズの高級化を背景に、中資系企業も新たな高付加価値化対応を迫られているためである。ここに日本企業の新たなビジネスチャンスが大きく広がる可能性があると考えられる。

(はじめに)

今回の中国出張では北京、広州、天津を訪問した。北京ではいま中国で注目を集めているシンクタンク、中国国際経済交流中心（China Center for International Economic Exchanges）主催の第2回グローバル・シンクタンク・サミット2011に招かれた機会を利用して、その会議中および会議後に中央政府関係者、エコノミスト、張家口市管下の懷安県政府関係者等と面談する機会を得た。広州では広州市内およびその周辺地域の日系製造業、金融機関等を訪問し、労働問題、東日本大震災の影響を中心に情報を収集した。天津では天津市政府を訪問し、地域経済情勢等についてヒアリングを行った。以上の面談等から得られた最近の中国経済に関する興味深いテーマについて報告する。

1. マクロ経済情勢に関する注目点

(1) 消費者物価の推移

5月の消費者物価上昇率は前年比5.5%に達した。中国では5%がインフレ警戒ラインと考えられているが、3月以降3カ月連続で5%を上回って推移している（下表参照）。6月はさらに上昇し、6%台に乗せるとの見方が大勢である。7月以降は徐々に伸びが低下し、通年では5%を割り4%台に着地すると楽観的な見方もあるが、年後半もあまり物価上昇率は低下せず、通年でも5%を上回るとの見方の方が多いと言われている。

▽本年入り後の消費者物価の推移（前年比%）

	1月	2月	3月	4月	5月
消費者物価	4.9	4.9	5.4	5.3	5.5
うち食料品	10.3	11.0	11.7	11.3	11.7
穀物	15.1	14.8	15.0	13.9	12.9
豚肉	12.4	18.1	27.2	35.2	40.4
野菜	2.0	6.0	4.3	-7.4	-7.1
うち非食料品	2.6	2.3	2.7	2.7	2.9

消費者物価の内訳をみると、豚肉の上昇が顕著であるが、これは中国ではよく見られる現象であるため、政府の政策担当者の間ではそれほど深刻には問題視されていない。中国の農民は市場予測に基づかずに生産する傾向が強いため、ある農産物の価格が下がると多くの農家が減産し、供給不足に陥る。その結果、価格が急上昇する。今度はそれを見て多くの農家はその農産物を増産する。すると再び供給過剰に陥り価格が急落する。豚肉生産ではこうしたサイクルがよく見られるが、今回の豚肉価格の急上昇もその典型的なパターンである。

一方、穀物は徐々に上昇率が低下し、野菜は4月以降前年比マイナスで推移している。しかし、これらの品目は構造的に上昇傾向にある¹ことから、年後半はむしろこちらの

¹ 構造要因の詳細については、筆者の中国出張報告「中国経済はインフレリスクに直面 <北京・上海現地取材報告（1月24日～2月1日）>（当研究所HPに掲載） p.6（3）農産物価格

方が不安材料と見られている。また、国際商品市況の上昇の影響等を背景に、非食料品の物価が徐々に上昇してきているのも不安材料の一つとなっている。

(2) インフレ圧力と金融政策

①過熱感後退の要因

本年後半のインフレリスクについては依然楽観できない状態が続いているが、足許のマクロ経済動向を見ると、過熱感は徐々に後退の方向に向かっている。政府関係者や民間エコノミスト等による本年の成長率見通しは4月下旬時点(9.5~10.5%)に比べ0.5%ポイント程度低下したと見られている。工業生産額は1~3月前年比+14.4%から4月同+13.4%、5月同+13.3%と低下。マネーサプライ(M2)も昨年12月末残高前年比+19.7%から3月末同+16.6%、5月末同+15.1%とすでに年間目標の16%を下回って低下傾向を辿っている。

こうした過熱感の後退をもたらした要因は、主に金融引き締めにあると見られている。本年1月末以降、貸出増加額抑制政策(いわゆる窓口指導)が強化されているほか、本年入り後、社会融資総量(銀行貸出、銀行引受手形、社債、委託貸付²等銀行貸出とそれ以外の資金調達額を全て包含する概念)に対する規制も導入されている。

②貸出金利上昇の実態等

こうした金融引き締め策を映じ、資金需給が逼迫していることから、中資系銀行では貸出金利を引き上げる動きが広がっている。昨年12月には人民銀行が定める貸出基準金利³を下回る金利が適用される貸出の比率が27.8%あったが、3月には14%にまで低下した。一方、基準金利を上回る金利の貸出は12月に43%だったが、3月には55.8%にまで上昇した。4月以降、さらにその傾向が強まっていると見られており、一部の中資系金融機関では貸出基準金利の2倍の金利を要求するケースもある模様。かつて日本でも資金需給が逼迫していた時期(たとえば1970年代など)には、金融機関が貸出を行ってもその一部を預金として預け戻させ、企業の実質的な借入額は表面上の貸出総額の7~9割程度にとどまった。こうした手法により実質的な貸出金利が表面金利を大幅に上回るといった取引が多く見られていた。現在の中国でもこれと同じ手法が採用されているケースが多いと言われている。各金融機関は人民銀行に対して企業に対する貸出金利水準を報告しているが、実態はその金利水準を上回っているケースが多いと見られている。このような実質的な貸出金利の上昇が金融引き締めの効果を高めていると考えられる。

こうした金融引き締め効果に加え、東日本大震災後の部品供給不足による生産減少、不動産取引抑制政策の強化(本年1月実施)、一部地域における電力不足等も景気過熱を抑制する効果をもたらしていると見られている。

上昇の構造的要因を参照。

² 中国では国内の企業間での直接資金貸借が禁止されているため、銀行が仲介する形で行う。これが委託貸付と呼ばれている。

³ 最近の貸出基準金利(1年もの)引上げ日と金利の推移は次の通り。昨年10月20日5.56%、12月26日5.81%、本年2月9日6.06%、4月6日6.31%。引上げ幅はいずれも0.25%。

③依然根強いインフレ圧力

しかし、大幅な賃金上昇、食料品価格の上昇、国際商品市況の上昇、若干下方修正されたとは言え依然通年で9%を上回る見通しにある成長率など、インフレ圧力も依然根強いことから先行きの物価動向は引き続き予断を許さない状況にある。中国国内では一部に金融引き締め行き過ぎから経済のハードランディングを懸念する見方もあるが、現時点ではそのリスクは小さく、当面はインフレ圧力を抑制する政策に重点を置くべきと考えられる。

(3) 不動産市場

本年1月に、昨年4月以降第3弾となる厳しい不動産取引抑制策が発表され、その後主要都市の不動産価格上昇は緩やかとなっている⁴。日本では引き続き中国の不動産バブルの崩壊を懸念する見方があるが、当面その心配は遠のいている。北京、上海、広州等の主要都市では政策効果の浸透から、一昨年秋から昨年4月の間に見られたような不動産価格急騰の動きは影を潜めている。天津市では最近の住宅建設急増から需給が緩和しており、市街地中心部の高級マンションまで小幅ながら値下がりしている（本年1月30千元/m²、同5月28千元/m²）。他の主要都市では大半の地域で現在も価格上昇は続いているが、その上昇率は緩やかな伸びに留まっている。一方、不動産価格抑制策の対象外となっている地方の中小都市では不動産価格の高い伸びが続いている模様である。たとえば、河北省張家口市管下の懷安県では昨年1900元台/m²だった物件が、現在は2400元/m²と20%を上回る伸びを示している由。ただ、こうした地方都市の不動産価格の水準は主要都市に比べてはるかに低く、不動産市場の取引量も小さい。このため当面はこのレベルの中小都市においてある程度の不動産価格上昇が続いても国家経済レベルで不動産バブルを心配するような事態に至るとは考えられない。

(4) 廉価住宅建設計画の障害

中国政府は12次5カ年計画中に3600万戸の廉価住宅建設を計画しているが、その計画が難航し始めている。その原因は、用地確保難である。中央政府は最終的な販売あるいは賃貸価格を安く抑えるために用地取得価格を低く抑えなければならない。しかし、その土地を提供する側の地方政府は不動産開発収入が貴重な財源であるため、中央政府に対して売却する価格を下げたくないと考えている。その結果、両者の間で折り合いがつかず、中央政府が用地取得難に陥っている。

(5) 所得分配の格差是正策導入の制約

第12次5カ年計画では、第11次5カ年計画に引き続き「和諧社会（調和のとれた社会）」の建設を目指している。そのための重要施策が所得分配の公平化である。所得分配の公平化の実現を目指すのであれば、本来累進課税の最高税率の引き上げ、相続税や贈与税の導

⁴ 詳細は筆者の中国出張報告「中国経済の現状と震災後の日中関係 <北京・上海出張報告（4月18日～4月28日）>」p.6（7）不動産価格抑制策の効果を参照。

入を実施すべきである。しかし、これを実施すると富裕層は税金の安い香港等国外に資産を移すほか、国内で企業活動をする経済人のインセンティブが大きなダメージを受けて中国経済の活力を低下することが懸念されている。また、不動産保有税については、財源を不動産開発収入に依存している地方政府が強く反対している。中国の地方政府の財源確保問題を解決しなければ不動産保有税の導入による不動産価格の抑制は難しい。このため当面の所得格差是正策としては最低賃金の引き上げに頼らざるを得ない。これがインフレ圧力増大の原因となっている。

2. 東日本大震災の影響

(1) サプライチェーン断絶の影響はほぼ収束

①自動車関連

今回の出張で訪問した広州市は日本の3大自動車メーカーの大規模工場が集中しており、広州市の経済は日本の自動車メーカーの業績に大きく左右される。それだけに震災後のサプライチェーン問題への関心も高い。震災が3大メーカーに及ぼす影響はそれぞれ異なっている。最も早い回復を見せた某社では5月からフル生産に入っている由。その他の2社もそれぞれ7月、8月にはフル生産に戻る予定であると聞く。震災直後は年末までフル生産は難しいとみられていたが、結果的には大幅に回復時期を繰り上げることができる見通しである。各社とも年間の生産計画は年初以来変更しない方針。震災の影響で生産が停滞した分はフル生産体制回復後に取り戻す計画を立てている。このため現地の系列サプライヤーは、年後半は週末も休みが取れなくなるのではないかと見ている。

②電機・電子・事務機関連

東莞市、深圳市等の電機・電子・事務機関連の日本企業もサプライチェーン断絶からの回復は予想外に早く、5月以降フル生産に復帰している。ある電子機器メーカーは部品供給の停止により4月まで減産を余儀なくされた。しかし、震災直後から本年も生産量拡大を続ける方向は明らかだったことから、サプライヤーの生産能力確保を重視した。生産調整が難しい一部のサプライヤーに対しては生産を継続させ、必要以上に生産された部品を買い取って倉庫に保管する措置を採り、生産量確保に備えるといった臨機の対応策を講じた。

電機・電子分野に関しては東莞市政府から日本企業に対して、従来の日本企業のサプライヤーに代えて中国国内企業をサプライヤーに加えてほしいとの要望が出された。最近中国国内企業の技術水準がかなり向上してきていることから、部分的にサプライヤーの一部が日本企業から中国企業にシフトした事例も見られた由。ただ、こうした動きはここへ来て初めて生じたわけではなく、金型やプレスなど従来から徐々に中国国内メーカーへの乗り換えが進んできている分野は多い。

このような中国メーカーの技術力向上に伴う日本企業からの乗り換えは業種を問わず広く見られており、日本経済の空洞化を招くことが懸念されている。しかし、その一方で、中国企業の技術力は依然日本企業に比べて見劣りする分野も多い。最近の顕著な

傾向として、中国国内企業や消費者のニーズの高度化に伴い、逆に中国企業では生産できない日本企業の高品質な製品・サービスに対する需要が増大している。このため現時点では日本経済にとっては中国企業への乗り換えにより生じるデメリットより新たな需要増大によってもたらされるメリットの方が大きいと考えられる。この点については後段で詳しく述べる。

(2) 震災後の中国人の日本に対する見方の変化

震災後の中国人の日本に対する見方は前回 4 月下旬の中国出張報告の中で紹介した⁵。あの時点から 2 ヶ月が経過した今回の出張中、北京で面談した中国人コンサルタントや政府関係者にその後の日本に対する見方の変化を確認したところ、4 月時点と殆ど同様の回答が示された。震災直後の対日感情の改善が急激だったことから、比較的早く冷める可能性も指摘されているが、現時点ではまだあまり変化は感じられなかった。今回の面談の中で、中国人の日本に対する見方が変化した理由について以下のような興味深い指摘があった。

①日本の経済力に対する注目が増大

中国の 30 歳前後の優秀なビジネスマンは米国または欧州で教育を受けているため、従来彼らの視野には日本が殆ど入っていなかった。ところが、今回の震災後に日本からの部品供給が止まった影響で、中国、米国、欧州等世界中の企業のサプライチェーンが断絶され、各地で生産が停止するなど深刻な影響が表面化した。彼らはこの事実を見て、改めて日本企業が世界経済に及ぼしている影響力の大きさや競争力の高さを認識した。彼らは日本企業がこれほど高い競争力や市場シェアを持っていることを知らなかったため、これまで日本企業への関心は薄かったが、震災後は日本企業に改めて注目し直している。

②日本人への同情

中国人の幅広い年齢層において震災後 3 ヶ月以上が経過した 6 月下旬時点においても、引き続き震災後の日本人の我慢強さ、社会秩序の高さなどに対して尊敬の念を抱いていると同時に、大きな不幸に遭遇した被災者への同情も抱いている。中国では震災後 1 週間、毎日 24 時間、多くのテレビ局で日本の被災状況に関する数多くのニュースが間断なく報じられたことから、日本人の一般庶民の日常生活の様子を初めて詳しく知ることができ、親しみを感じた中国人も多い。しかし、30 歳前後の優秀なビジネスマンたちの日本への注目度が高まった原因はこちらではなく、前者の理由によるものである。

3. 日本企業の労働問題への対応

(1) ストライキへの対応力が大幅に向上

昨年 5 月下旬以降、自動車部品メーカーを中心にストライキが長期化し、完成車メーカーの操業停止に至るまで深刻な影響が及び、結局大幅な賃上げを呑まざるを得なかつ

⁵ 中国出張報告「中国経済の現状と震災後の日中関係 <北京・上海出張報告(4月18日～4月28日)>」p.7～9 2. 東日本大震災の影響を参照。

たことは記憶に新しい⁶。今年も賃上げ圧力は強く、自動車部品メーカー等でストライキが発生した。しかし、今年は長期化することなく、どこも1日以内に収束したため、生産には大きな影響が出ていない。その背景は以下の通り。

- ③ 予め社内および上部団体の労働組合と事前協議を行い、賃上げ要求等に関する内容の把握に努めた。
- ④ 賃上げ幅について同業他社とも情報交換を行った。
- ⑤ その上で賃上げ幅を早期に決定した。
- ⑥ 一昨年までは最低賃金をベースに賃金水準を決めていたが、昨年的大幅（各社平均で約50%アップ）賃上げ以降、より適正な賃金水準確保に努めている。
- ⑦ ストライキが生じた場合にも労使間の協議の場を設けたことから、昨年のように誰が首謀者かわからない山猫ストライキは起きなかった。労働者側も昨年まではばらばらに交渉していたが、今年は全体できちんと交渉の席に着くようになった。

以上のように、労使双方において昨年の経験からの学習効果が見られていることが、ストライキの減少、およびストライキの短期収束といった大幅な改善につながった。

（2）大幅な賃金上昇への日本企業の対応

広東省での今年の賃上げ幅は、約50%に達した昨年ほどではないにせよ、20%前後の大幅な上昇が続いている。このため採算の悪化した香港、台湾、韓国系の企業は中国の内陸部やアセアン諸国等への工場移転を余儀なくされている。これに対し、日本企業では今のところそうした動きはあまり目立っていない。ただし、すでにアパレルメーカーは悲鳴をあげ始めており、内陸部、広西チワン族自治区、ベトナム、タイ、マレーシア等への工場移転を検討し始めている模様。電子機器・事務機関連では、当面ロボットによる自動化比率を引き上げることで対応する計画であるが、いずれアセアン諸国等海外への工場移転を余儀なくされるのではないかと見られている。

（3）台湾系、中資系等では内陸部への工場移転の動き

台湾系EMSメーカーや中資系メーカーでは重慶、成都、武漢等内陸部主要都市に移転する例が目立っているが、日系企業ではそうした事例は見られていない。台湾系EMSメーカーは特に工場の規模が大きく、初年度から3万人程度の従業員を募集し、数年以内に10万人に達する計画である。このため沿海部では労働力の確保が難しいと判断し、内陸部主要都市に新工場を建設している。これに対して日系メーカーはそれほど多くの従業員数を必要としないため、必要な採用者数を確保しやすい。事実、今年も当初は人手不足を懸念する日系企業が多かったが、実際に採用をスタートした後には日系企業から人手不足に苦慮する声は聞かれていない由。

⁶ 昨年のストライキについては、1年前の広東省出張報告「広東省におけるストライキの拡大とその影響<広東省現地取材報告（6月28日～30日）>」を参照。

内陸部は最近の大幅な賃上げ続きで給与水準が沿海部に近づいてきているため、賃金水準は沿海部とあまり差がなくなりつつある。工場用地代は内陸部の不動産市場に投資資金が入っていることもあって借地料が急騰した。また、工業団地は完成したばかりの新しいものが殆どであるため、施設に不備が多く追加的なコストが高くつく。輸出企業にとって内陸部は沿海地区に比べて物流コストも高くつく。以上のような理由から、内陸部に工場を移転するとトータルコストはかえって高くつくことになるため、日系企業は今のところ内陸部シフトのメリットを感じていない。例外的に、武漢に系列完成車メーカーが進出しているサプライヤーの移転する例が見られている程度に留まっている。

(4) 中国の一般ワーカー採用事情

①最近の就職事情：企業と技術学校の関係

中国の一般ワーカーの労働市場は、中国全体の労働需給等を映じて大きく変化してきている。95年以前は計画経済の考え方に基いて学生の就職先が政府によって割り当てられていたため、労働市場は一部の例外的な存在だった。95年以降2004年までは買い手市場の時代だった。市場経済化の進展に伴って、徐々に労働市場が形成された。この時代は余剰労働力が豊富に存在したため、労働力の買い手である企業優位の時代が続いた。当時、技術学校⁷（日本の工業高校に相当）の就職担当者は卒業生の就職先を確保するため、企業の人事担当者に賄賂を送るのが一般的だった。2004年以降、農村部における余剰労働人口の減少を背景に労働需給が徐々に逼迫し始めたため、一方的な企業優位の時代は終わり、ケースバイケースで学校（売り手）と企業（買い手）の関係が変化する時代になった。リーマンショックから回復した2009年以降は売り手市場に変化した。労働需給の逼迫が一段と進み、買い手である企業の採用担当者が必要な労働者数を確保するため、技術学校に対してリベートを払うのが一般化している。最近では、高校生一人につき毎月100～300元を支払う例が多い。これらのリベートは校長、就職担当等ごく一部の関係者の副収入となっていると見られている。技術学校では生徒数を確保するため、卒業生を送り込んでくれる中学校に対して学生一人当たり800～2000元を支払い、入学者数を確保している。このように中国のワーカーレベルの労働市場は、技術学校および中学校まで巻き込む形でリベートが横行する不健全な市場となっている。

もっとも、国や地方政府からの補助金が多く、財政面で余裕のある技術学校では、このようなリベートの授受を介した学生の就職先斡旋を行わず、良心的な学校経営を行っている先もある。こうした優良学校は学校の評価を維持・向上させるため、有名企業に多くの卒業生を就職させる実績を重視している。そうした実績が省政府の校長に対する

⁷ 入学後1年間は在学が必須であるが、2年目以降は随時就職が可能となる。卒業した後の就職先での地位は一般ワーカーであるため、中卒、小卒と同じ待遇で扱われる。一部の地方政府では有名外資系企業の大規模工場を誘致するため、特定の外資系企業で半年間の研修を実施することを地元の技術学校の教育カリキュラムに組み込み、研修後にそのまま就職させるケースも見られる。これにより特定外資企業に対して労働力確保を保証し、企業誘致の促進を図っている。

評価につながる仕組みとなっている。

②企業側の労働力ニーズ

このような形で就職する一般ワーカーの勤続年数は1年未満が過半数で、長くても1～3年というケースが一般的である。これは仕事の中味が加工組み立ての単純作業であるため、長期間勤続してもあまり効率がアップしないという事情が背景にある。企業側としても3年でやめてくれるとありがたいというのが本音である。こうした勤務形態は深圳、東莞等における電機・電子・事務機関連で一般的である。これに対し、熟練工を必要とする自動車関連では長期雇用を重視するため、給与水準が高く、勤続年数に応じて徐々に改善していくなど、それにふさわしい処遇が行われている。このため某日系完成車メーカーでは離職率が10%以下となっている。

③全般的な労働需給と賃金の関係

このように農村部における余剰労働力の減少を背景に、中国全体、とくに沿海部において徐々に労働需給が逼迫してきているが、多少賃金水準を改善すれば、必要な労働力の確保は可能な状況が続いている。実際、広東省の多くの日系企業では本年入り後の労働力不足を心配していたが、旧正月の連休（今年は2月2～8日）で一旦内陸部の故郷に帰郷した労働者が、旧正月連休明けに予想以上に戻ってきた。最近では農村の生活水準も改善が図られているほか、重慶、成都、武漢といった内陸部や環渤海経済圏等の主要都市で条件の良い就職先が増大している。このため生活費の高い珠江デルタ、長江デルタ等の沿海部では、他地域と比べてある程度高い賃金を提示しないと労働力が集まりにくくなっている。しかし、逆にある程度の賃金水準を確保すれば、必要な労働者数は十分確保できる状況にあるとも言える。

4. 中国国内市場における新たな需要の拡大：自動車関連の具体事例

2009年第3～4四半期以降、中国の景気刺激策の奏功による内需拡大が顕著となるとともに、主要都市における一人当たりGDPが1万ドルに達し始めたことに伴う日本製品・サービス需要の高まりが表面化し始めた。この2つの変化が相まって、日本企業の中国ビジネスは強力な追い風を受け始めている、その状況を眺め、多くの日本企業が中国市場の巨大なチャンスをつかむため、経営体制の変革等抜本的な対策に着手し始めている。今回の出張でも、こうした動きに関係する以下のような情報を得た。

①中資系自動車メーカーが高級部品を日本企業から調達する動きが拡大

最近、中資系地場自動車メーカーの中で、日系部品メーカーから部品を調達する動きが広がっている。具体的には、樹脂部品、カーオーディオ、カーナビ、トランスミッションなどである。中資系地場メーカーでは自社の最高級車種にこうした高い機能を備えた日本企業の部品を採用し、性能・乗り心地の向上を図ろうとしている。こうした部品に加え、最近ではフロア・カーペットや天井部分の内装素材まで日本製品を導入し始めている例も見られている。これらはもちろん中国企業でも同じ機能を持つ製品を生産できる。しかし、最終仕上げ加工の美しさは日本企業のレベルに到達できていない。中資系地場メーカーでは自社ブランドの最高級車の高級感を醸し出すため、こうした内装部

品まで日本企業の供給に依存し始めているのが最近の新しい変化である。

以前の中国であれば、消費者ニーズがここまで高い品質を要求していなかったため、日本製品を調達する必要がなかった。しかし、最近の所得水準向上に伴う消費者ニーズの高級化を背景に、中資系企業は新たな高付加価値化対応を迫られている。ここに日本企業の新たなビジネスチャンスが大きく広がる可能性があると考えられる。

②日系自動車関連企業の研究開発拠点の設立拡大の動き

こうした中国人消費者の高級化志向に対応するため、自動車完成車メーカー、自動車部品メーカー等では、中国現地に研究開発センターを設立し、中国人消費者ニーズに合致した製品開発に向けて注力し始めている。従来から日産、本田は研究開発組織を設立していたが、本年入り後、トヨタが江蘇省常熟市に新たに設立した。また、自動車部品メーカーでは、今年になって研究開発組織の設立ラッシュの動きが見られている。

③中古車市場拡大により期待される効果

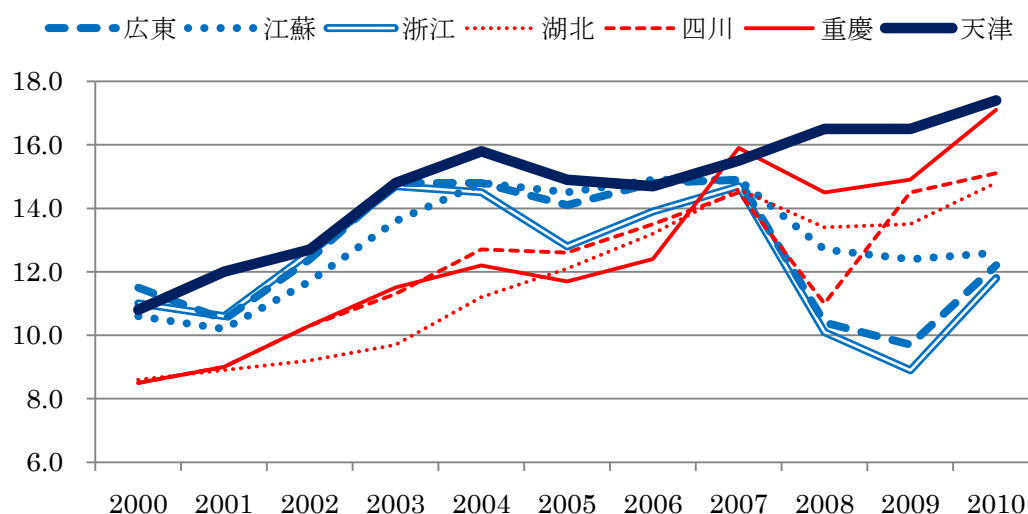
中国ではモータリゼーションが本格化してからまだ数年しか経っていないため、買い換え需要はごく一部に限られている。今後数年以内に中国の自動車市場において、本格的な買い換え需要が到来する。それに伴い中古車市場の形成も本格化する。現在中国の消費者が自動車を購入する場合、買い換え時の下取り価格を意識していないケースが大半であると見られている。今後中古車市場が発達し、買い換え時の下取り価格が重視され始めると、自動車を購入する際の判断基準としてその点を考慮するようになる。米国で日本車のシェアが高まった大きな要因の1つが下取り価格の高さだったと言われている。中国でもこの点が重視されるようになれば、日本車の需要拡大にとって追い風となる可能性が高いと予想されている。

5. 天津市に見る交通インフラ整備の経済効果

(1) 天津市の経済情勢

2006年5月、濱海新区が国务院の批准により環渤海経済圏の中核として位置づけられて以来、天津市は目覚ましい発展を続けている。2008年秋の世界金融危機発生後、沿海部主要省市が全て成長率を大きく低下させ、内陸部の成長率を下回って推移する中、天津市は沿海部唯一の例外として、依然内陸部を上回る伸びを続けている(下図参照)。第11次5カ年計画期(2006~2010年)の年平均成長率は16%に達した。とくに2010年は17.1%と全国31省市で最高の成長率を記録するなど、ここ数年は同市の歴史上最高のスピードで高度成長を続けている。この成長をリードしているのは投資である。ただし、発展段階の低い内陸部ではインフラ建設が投資の主体であるのに対し、天津では中資系企業や外資系企業の設備投資が主体である。天津市の主要8大産業は、航空宇宙、石油化学、重電、IT・エレクトロニクス、バイオ・製薬、新エネルギー・新素材、繊維、国防・科学技術である。

▽地域別成長率（前年比％）の推移



（２）交通インフラ整備がもたらした経済圏の広域化

①天津市市街地と濱海新区間の交通インフラ改善効果

天津市は環渤海経済圏の中核都市として位置づけられて以来、環渤海にその周辺地域を加えた北方の経済中心として発展を続けている。中でも同市の濱海新区は上海の浦東新区に続く、中国 2 番目の国家級開発開放新区として、中央政府の強力なバックアップの下で様々な優遇措置を活用しながら急成長を遂げている。濱海新区の開発が本格化したのは 2006 年以降であるにもかかわらず、すでにその経済規模、財政収入とも天津市全体の半分以上を占めるに至っている。金融機関の中核支店も天津市内から濱海新区に移転させたほか、8 大産業の主要工場も同地区に集中させている。このため、賃金水準も天津市を上回る企業が多くなり、周辺の住環境も急速に改善が図られている。3 年前には天津市の住民は天津市市街地の勤務を好み、新興の濱海新区に勤務することを嫌がる傾向が強かった。しかし、今や誰もが濱海新区に働きに行きたがるほど様変わりの変化が生じている。濱海新区の住環境も大幅に改善され、中心部等の住宅価格は天津市市街地とほぼ同水準（2～3 万元/㎡）にまで上昇してきている。

こうした変化をもたらした主因は、濱海新区の産業発展と給与水準の上昇であるが、それを支えたのが天津市市街地と濱海新区を結ぶ交通インフラの大幅な改善である。3 年前の時点では対向 4 車線の高速道路（京津塘高速：北京—天津—塘古）が 1 本しかなく、渋滞が頻発していた。とくに濃霧が発生しやすい冬期は出勤時間が大幅に遅れることがしばしばだった。その後 2009 年に対向 6 車線の高速道路（京津高速：北京—天津）が新たに建設され、天津市市街地と濱海新区間の交通事情は大幅に改善された。さらについ最近、本年 6 月 26 日に対向 8 車線の津濱高速（天津市市街地—濱海新区）が開通し、さらに利便性が高まった。現在、天津市市街地—濱海新区間の高速道路上の移動時間は 20 分程度である。

天津市市街地と濱海新区の間には軽軌鉄道（日本の電車に相当）も開通しているが、現在はまだ天津市内の地下鉄（現在は 1 路線＜1 号線＞のみ）と直結していないため、

利便性が低い。年内には天津市で新たに 3 路線（2 号線、3 号線、9 号線）の地下鉄が開通する予定であり、そのうちの 1 本（9 号線）が軽軌鉄道と直結する。そうなれば天津市内と濱海新区間の交通の利便性はさらに大幅に向上すると期待されている。

現在、天津市の人口は 1600 万人、そのうち濱海新区は約 270 万人であるが、日中の流動人口を含めると 400 万人に達している。

②天津—北京間の交通インフラ整備

天津—北京間の交通インフラも 2008 年以降大幅に整備が進んだ。北京オリンピック直前の 2008 年 8 月初に高速鉄道が開通し、北京南駅と天津駅を 30 分弱で直結するようになった。毎日朝の 6 時台から夜の 10 時台まで 1 時間に 3~4 本の頻度で運行している。先週 6 月 30 日には北京—上海間の高速鉄道が開通したが、これも天津西駅を経由するため、北京—天津間には 2 本の高速鉄道が走るようになった。

また、2008 年 7 月中旬には北京—天津間の高速道路（京津第二高速＝対向 8 車線）が開通した。従来高速道路（京津塘高速＝対向 4 車線）が 1 本しかなかった時には渋滞がひどく 2~3 時間かかることもしばしばあった。しかし、京津第二高速開通後は安定的に 1 時間で北京—天津間を移動できるようになった。

こうした大幅な交通インフラの改善に伴い、北京と天津の経済も一体化が進んでいる。天津市は北方経済の中核都市として発展が促進されているため、そこに設立する企業は様々な優遇措置を受けることができる。そこで天津に企業を設立し、オフィスは人材が豊富な北京にも設置し、両都市間を往来する形のビジネスが増えている。このため、平日の午前 6~7 時台と午後 5~6 時台は北京—天津間の高速鉄道にビジネス客が集中し、満席となるケースが多い。

③環渤海経済圏の一体化はまだ先

天津濱海新区は環渤海経済圏の中核として位置付けられており、将来を展望する計画ではこの経済圏全体をリードする役割を担うことが期待されている。2006 年 5 月に環渤海経済圏が国務院に承認されるまでは、環渤海経済圏の主要都市相互間の連携は希薄で、各都市はバラバラの点としての存在に過ぎなかった。しかし、上記の天津市市街地—濱海新区間、あるいは北京—天津間の交通インフラ整備の急速な進展にみられるように、環渤海経済圏各地において交通インフラ建設が急ピッチに進められている。この結果、現在は環渤海経済圏を構成する 3 つの地域である、京津冀（北京・天津・河北省）、山東半島、遼中南（遼寧省中部・南部）のそれぞれは、各地域内の主要都市間において従来の点から面へと緊密化が進んできている。しかし、その先の 3 地域相互間の連携については、協力交流弁公室が設立され、相互協力のあり方を検討する協議はスタートしているが、具体的にはまだ目覚ましい進捗が見られていない。

今後 2~3 年の間に 3 地域を結ぶ高速鉄道の整備が進み、交通の利便性が向上するとともに、3 地域間連携も進み始めると考えられる。

以上