

## 中国地域経済情勢／現地出張レポート

## 【1】西北部中核都市西安の経済情勢：強まる沿海部と内陸部のリンケージ

## 【2】広東省経済と日本企業：日系企業は規模や競争力により二極分化の方向

＜西安・広州・香港出張報告（6月19日～27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＞

- 陝西省の本年第1四半期の成長率は13%（中国全体では8.1%）、第2四半期もほぼ横ばいの推移を辿ると見られている。年後半は金融緩和政策効果の浸透やインフラ関連工事の着工・完成等を背景に、成長が加速する可能性がある。
- 陝西省は「西部大開発」プロジェクトを背景に昨年までの5年間は平均14.9%という極めて高い成長率を実現した。今後2020年まで平均10～11%の成長率達成を計画しており、中国全体の平均成長率（おそらく6～8%）を大きく上回る成長を続ける見通しである。陝西省は今後も西部地域の中核地域の1つとして中国経済の高度成長のリード役としての役割を担うものと予想される。
- 高速道路、地下鉄、空港等のインフラ建設については地方政府が資金調達の役割を担う。このため金融緩和政策が採用されると資金調達が楽になり、工事の進捗が促進される。本年4月以降、中国人民銀行が金融政策を緩和方向にシフトしていることから本年後半にはこうした交通運輸インフラ建設が加速する見通しである。
- 西安市の産業立地上の唯一の問題は交通の便が悪いことだった。しかし、2006年以降、高速道路の開通によりその問題が解消されたため、最近では優良企業の進出も増加。北京や上海から西安に回帰または新規に流入してくる人材が増えている。
- 西安市では総合保税區を含む中核的物流基地と経済開發區の建設に注力している。同市は優秀な人材を確保しやすいというメリットもあり、今後内陸部での事業拡大を目指す日本企業にとっても投資先としての魅力が高まっていくと考えられる。
- 交通運輸インフラの發達を背景に沿海部と内陸部の生産が相互に影響を及ぼしやすくなり、沿海部と内陸部の経済のリンケージが強まっている。こうした生産拠点分布や物流網の構造的な変化を背景に、数年前までは外需からの独立性が強かった内陸部の経済が、次第に沿海部経由で間接的に外需の影響を受け易くなっている。
- 広東省は輸出比率が高いため、最近の欧州向け輸出の減少を背景に本年第1四半期のGRP（域内総生産）成長率は7.2%と全国を若干下回った。輸出企業の業績悪化は、広東省の消費マインドにも悪影響を及ぼしている。しかし、国内販売に特化している自動車メーカーは欧州危機の影響をほとんど受けることなく好調を維持している。
- 欧州向け輸出のウェイトが高い事務機メーカーは厳しい状況に追い込まれており、とくに技術力の向上が見られない日系中小企業については、今後倒産或いは撤退を余儀なくされる企業が相当数に達すると予想されている。

## 1. 西安は中国西北部の中核都市として想像を超えるスピードで発展中

### (1) 陝西省および西安市の概況と主要経済指標

#### ①西安市

今回の出張では、重慶、成都、武漢と並ぶ内陸部の主要都市である西安市を訪問し、足許の経済情勢と中長期的な発展の姿の両面から情報を収集した。陝西省の省都である西安市は沿岸から約 1000 キロ内陸部に位置する。緯度としては北京と上海の中間。古来シルクロードの起点として西からの外来文化との交流が盛んだった。中国国内の民族の分布をみても、西安から東は漢族が中心、西は少数民族の比率が高まるという漢民族と少数民族の境目に位置する。近年開通し、最近になって周辺国の関税に関する協定が整備されて活発に利用されるようになった「新ユーラシアランドブリッジ」（江蘇省連雲港～アムステルダムを結ぶ約 1 万キロの鉄道）の中国における中核拠点ともなっており、交通・物流の要衝でもある。

	面積	人口（2011 年）
陝西省	20.58 万km <sup>2</sup>	3743 万人
西安	9983 km <sup>2</sup> （うち市街地 1066 km <sup>2</sup> ）	847 万人（常住人口）

西安市は西周（BC1046~771 年）、秦（BC221~206 年）の時代から隋（AD581~618 年）、唐（AD618~907 年）に至るまで、13 王朝の首都が置かれた古都である<sup>1</sup>。日本で言えば京都に相当する都市で、歴史・文化の伝統的遺産に恵まれている。また、軍需産業の中核拠点とされてきたことから、航空宇宙産業、機械工業、電子産業等も集積している科学技術の都市でもある。大学生の人数も 100 万人と、全国有数の文教都市である。

西安市は以上のような特徴を備える西北部の中核都市であり、近々第 5 番目の直轄市<sup>2</sup>に指定される予定であると言われている。直轄市に指定されれば発展がさらに加速する可能性が高まる。ちなみに次期国家主席と見られている習近平の出身地は陝西省富平県。これは西安市の北東に位置し、西安からは車で 45 分くらいの距離である。その意味で西安市は習近平との縁が深い場所と言える。

#### ②陝西省

陝西省は北部の黄土高原、中部の関中平原、南部の秦巴山区の 3 地域からなる。北部の黄土高原は地下資源に恵まれ、石炭、石油、天然ガス、岩塩等を産出する。

1999 年に中国政府により提起され、2000 年からスタートした「西部大開発」プロジェクトを背景に、成長率が加速。年平均成長率の推移をみると、1991~99 年+9.3%、2000~06 年+11.9%、2007~11 年+14.9%と、最近の 5 年間はとくに高い成長率を示している。陝西省の名目総生産額は西部大開発がスタートする前の 1998 年は全国 31 省市中 22 位だったが、昨年は 17 位まで順位を上げた。2020 年には総生産額を現在（1.24

<sup>1</sup> 西安に首都を置いた 13 王朝は次の通り。

西周、秦、西漢（前漢）、新莽、東漢（後漢）、西晋、前趙、大夏、後秦、西魏、北周、隋、唐。

<sup>2</sup> 直轄市とは市でありながら中央政府直轄の位置づけとされ、省と同格もしくは省に比べて若干高位に位置づけられる。現在の直轄市は北京、上海、天津、重慶の 4 都市のみ。

兆元) の 3 倍以上の 4 兆元まで伸ばし、国内 15 位となり、西部経済のリード役となることを目指している<sup>3</sup>。

経済発展を支える産業としては、豊富な地下資源を活かした化学工業、エネルギー、軍需産業技術を活かした航空宇宙、重電、自動車等が主な産業である。

## (2) 陝西省の足許の経済情勢

### ① 本年入り後の経済情勢

陝西省の本年第 1 四半期の成長率は 13% (全省市中第 5 位)、第 2 四半期もほぼ横ばいで推移すると見られている。年後半は金融緩和政策効果の浸透やインフラ関連工事<sup>4</sup>の着工・完成に伴う投資・生産の伸び増大が予想されることから加速する可能性がある。

主要経済指標の 1~5 月累計前年比のデータを見ると、固定資産投資が+27%と全国平均の+20.7%を大きく上回っている。投資全体の 51%を占める民間企業投資が+36.7%と極めて高い伸びを示しているほか、15%を占める不動産投資も+23%と、全国平均の+18.5%を上回っている。工業生産も+17% (全省市中第 3 位) と、やはり全国平均の+10.7%を大幅に上回る伸びを示している。

### ② 先行きの見通し

中央政府による西部大開発の推進を背景に、昨年までの 5 年平均で 14.9%という高い成長率を実現してきたが、今後についてはこれほどの高い成長率を維持するのは難しいと予想されている。その要因は、第一に、今後は労働力コスト等の上昇により企業の生産コストが上昇し、企業収益がマイナスの影響を受けること、第二に、欧州危機の影響で今後長期にわたり外需が減少または低い伸びに留まり、沿海部の地域が影響を受けることと考えられている。陝西省は内陸部にあつて外資系企業も少なく、輸出比率も低いですが、最近では沿海部向けの工業製品やエネルギーの出荷が伸び悩むなど、間接的な影響を受けている。

とは言え、2020 年に目標の総生産額=4 兆元を実現するには 2012~20 年の平均名目成長率が 14%以上となる必要がある。その間の物価上昇率を 3~4%と想定すると、実質成長率は 10~11%と今後 2020 年まで 2 ケタ成長を前提としていることがわかる。確かに最近 5 年間の 15%成長という極めて高い成長率に比べれば成長率は低下するが、それでも中国全体の平均成長率 (おそらく 6~8%) を大きく上回る成長を続ける見通しである。陝西省は今後西部地域の中核地域の 1 つとして中国経済の高度成長のリード役としての役割を担うものと予想される。

## (3) 陝西省の交通インフラ建設計画

### ① 道路・鉄道の総距離

陝西省は経済規模では全国 17 位であるが、鉄道、道路、空港等の交通運輸インフラ

<sup>3</sup> 2011 年の一人当たり GDP は 5131 ドル。

<sup>4</sup> 西安市の地下鉄 2 号線の会展中心<国際展示場>~韋曲南間 (北駅~会展中心間は昨年 9 月に開業済み)、および西安~宝鶏間高速道路の一部分の拡張工事 (4 車線から 8 車線へ) の着工、西安咸陽国際空港第 3 ターミナルの運用開始等が本年 5~6 月に集中。

の面では全国 6~8 位のポジションにある。これは陝西省が交通の要衝であることを映じている。

陝西省の交通運輸インフラの建設は 2006 年以降加速した。道路の総距離は 2005 年から 2011 年の間に約 3 倍に増加。鉄道は距離数の伸びは 16% と小幅ながら、複線化を進めてきている。2020 年までには道路、鉄道ともさらに増設する計画である。長期的に見れば、陝西省の交通運輸インフラ建設のピークは 2006 年~15 年の 10 年間（第 11 次・第 12 次 5 か年計画期）であり、2016 年（第 13 次 5 か年計画期）以降は徐々にスローダウンしていく見通しである。

総距離 (km)	2005 年	2011 年	2020 年計画
道路	1300	3800	5500
鉄道	3700	4300	6000

### <金融政策と交通運輸インフラ建設との関係>

なお、長距離鉄道の建設計画は中央政府の鉄道部が主導して決定するため、資金調達について地方政府が関与する部分はない。このため金融政策の影響を受けることはない。一方、高速道路、地下鉄、空港等については地方政府が資金調達の役割を担う。このため金融緩和政策が採用されると資金調達が楽になり、工事の進捗が促進される。本年 4 月以降、中国人民銀行が金融政策を緩和方向にシフトしていることから資金調達がしやすくなっている。このため本年後半にはこうした地方政府所管の交通運輸インフラ建設が加速する見通しである。

### ②高速鉄道の建設計画

この間、高速鉄道の開通実績、建設計画等は以下の通り。

西安~鄭州：2010 年 2 月開通

(鄭州~武漢は本年 7 月、鄭州~北京は本年末に開通予定)

西安~宝鷄：2013 年開通予定

(宝鷄~蘭州は本年着工、2016 年開通予定)

西安~成都：本年着工、2017 年開通予定

西安~重慶：第 13 次 5 か年計画（2016~20 年）期に着工

西安~武漢：国家レベルの計画は存在していないが、陝西省政府は第 13 次 5 か年計画期内の着工を強く希望

### ③石炭貨物鉄道の建設計画

石炭の産地と大口消費地を結ぶ石炭運搬専用の鉄道網を本年末または来年入り後に着工する計画がある。これは中国の代表的石炭産地である内モンゴル自治区、陝西省、山西省から、大消費地である湖北省、湖南省、江西省の間を結ぶ鉄道である。

### ④西安市内の地下鉄建設

2011 年 9 月に一部開業した地下鉄 2 号線は残りの部分が来年 9 月開業予定。このほ

か 2015 年までに 1 号線と 3 号線が開業する予定。第 13 次 5 年計画（2016~20 年）期にはさらに 3 つの路線を完成させ、2020 年までに全 6 路線を開通させる計画。

#### ⑤西安市の交通インフラ整備と投資環境の変化

西安市の投資環境について西安市内の地場企業の総経理に話を伺う機会を得た。その話の概略は以下の通り。

2006 年以降、交通インフラの整備が加速するとともに西安の投資環境は急速に改善した。西安は従来から①高級人材が豊富、②生活費が安い、③賃金水準が低い、④エネルギーが豊富といった条件が揃っており、産業立地には適していた。唯一の問題は沿岸から約 1 千キロも離れていて交通の便が悪かったことだった。その問題が 2006 年以降、高速道路の開通により解消されたため、西安の投資環境はそれにより、大幅に改善された。元々歴史文化遺産に恵まれた、知的で落ち着いた雰囲気の良い土地柄であるため、知識人には居心地の良い街である。賃金水準は今も沿海部の半分程度であるが、生活水準は西安の方が満足度は高い。賃金は半分でも不動産価格が低く、市街地の最高額物件でも 2 万元弱と北京、上海の 5 分の 1 以下であるほか、食料品価格も低いため、生活費は安上がりである。交通の便が悪かったころには魅力的な仕事が少なかったが、最近投資環境の改善を背景に優良企業の進出も増加している。このため、北京や上海から西安に回帰または新規に流入してくる人材が増えている。

### （４）陝西省の産業集積形成

#### ①西咸新区総体計画

2011 年 6 月 13 日に国务院が標記計画を批准した。これは西安・咸陽両市にまたがる地域を対象に都市・農村統合型の産業集積地の形成を目指している。総面積は 882 km<sup>2</sup>。西安・咸陽両市の恵まれた自然環境、交通運輸の要衝地としてのメリット、豊富な歴史文化遺産、高い科学技術レベル等を活用し、異なる特色を持つ 5 つの地域に分けて産業集積形成を促進する。5 つの地域と特色は以下の通り。

地域名	面積km <sup>2</sup>	産業集積の特色
空港新城	141	西北部の中核空港と航空産業
灃東新城	161	科学技術基地
秦漢新城	291	秦と漢の歴史文化遺産を活用した文化・旅行業の集積
灃西新城	143	現代型サービス業、IT、省エネ・環境等新産業基地
涇河新城	146	ハイテク産業、物流等都市農村統合型産業発展モデル地区

上述の都市と農村の統合方式とはすでに重慶・成都両市が全国に先駆けてパイロットモデルとして実施中であり、西安でも同じ方式を踏襲している<sup>5</sup>。これは地方政府が都

<sup>5</sup> 重慶・成都両市における都市農村統合の詳細な内容については、筆者作成のレポート「[内陸部主要都市は力強い経済発展を持続<武漢・重慶・成都 現地取材報告（2010年12月2日～9日）>](#)」の p.9「5. 農民に対する戸籍制限の緩和と都市への人口流入」（当研究所 HP に掲載）を参照。

市部で定職に従事する農民工向けに低い家賃の公共賃貸住宅を提供し、そこに居住する農民に対して、医療保険、子供の学校通学権等社会インフラを提供するというもの。ただし、定職・定住の条件を何年満たせば農民に都市戸籍を与えるかについては現時点では未定。

### ③西安ハイテク産業開発区

1991年、国務院が批准して設立された、主にハイテク産業、知識集約産業が集積する開発区。西安市の南西部に位置する。面積は307 km<sup>2</sup>。当初107 km<sup>2</sup>だったが、最近大幅に拡張された。規模の拡大と並行して、同開発区への進出企業が必要とする行政手続きの効率・利便性の向上のため、ワンストップサービスや知的財産保護相談窓口等を1か所に集中させた行政サービスセンター（西安科技大市场）も整備されている。中国の6大ハイテク産業開発区<sup>6</sup>の1つ。ただし、北京、上海、武漢の3つの開発区は国家級であるのに対し、西安、成都、深圳の開発区は国家級ではない。西安ハイテク産業開発区は第4の国家級開発区に格上げされることを目指している。なお、開発区の営業収入としては全国2位。

最近ではサムスン電子が同開発区において投資総額70億ドルのNAND型フラッシュメモリー（スマートフォン、タブレット型パソコン向け半導体）工場の建設を決定した。将来は年間300億ドルの輸出額を想定している。新工場の従業員は韓国人3千人、中国人2万人の計画。

### ③西安経済技術開発区

1993年に着工され、2002年に国務院により批准された。上記の西安ハイテク産業開発区がハイテク、知識産業中心であるのに対して、当開発区は重厚長大系産業が中心。具体的には、航空宇宙産業、重電、電子・エコ関連、現代型サービス業など。第12次5か年計画（2011~2015年）期間中の目標は、自動車部品産業の誘致、軍用技術の民用化、新材料の開発、風力・太陽光発電、重電、IT関連企業の誘致など。面積は114 km<sup>2</sup>。

### ④西安総合保税區（西安国際港務区）

前省長で現在商務部長の陳徳銘の発案により、西安を西部地域の物流基地とすることを目標とし、総合物流基地の建設を計画し始めた。西部地域の主要都市としては西安以外に重慶、成都の両市があるが、両市とも山に囲まれ交通上の制約が大きい。それに対して西安は東西南北に広がりを持つという地理上の優位性がある。この優位性を活かし、西安は西部地区の物流の中心拠点としての地位を確立することを目指している。東側は東部沿海部の港湾都市である、天津、連雲港、上海、寧波の4港と提携し、物流ルートをすでに確保した。一方、西側はユーラシアランドブリッジ鉄道を經由してオランダのアムステルダムにつながっている<sup>7</sup>。この地の利を生かし、西安に陸上のコンテナ基地

<sup>6</sup> 6大開発区は北京の中関村、上海の長江、武漢の東湖、成都、深圳、そして西安。

<sup>7</sup> 昨年沿線各国の間で新たな協定が成立し、通関手続きは荷物を積んだ国と下ろした国だけで済ませられることとなったため、利便性が大幅に向上した。従来沿海部の港湾を經由して海路で1か月以上要したアムステルダムまでの輸送期間が11日に短縮された。

を建設すると同時に、物流・加工の両方が可能な総合保税区を設立し、輸出企業の誘致にも注力している。すでに鉄道用コンテナ基地は稼働し始めているほか、自動車の輸出基地にもなっている。

実際に現地へ行って見たが、総合保税区内にはこれまで臨海地域の港でしか見たことがない、コンテナ専用の大型クレーンが鉄道貨物の積み下ろしに用いられている光景を目の当たりにした。そのコンテナヤードの隣には自動車輸出用のヤードがあり、そこには数百台、もしくは1千台以上と思われる中国国内メーカーの小型乗用車が整然と並んでおり、出荷のタイミングを待っていた。これも従来であれば海の港でしか見たことがない風景である（写真参照）。

同保税区内には、外資企業等向けにファッション、電子部品、自動車部品等各種展示場も建設されつつあり中国国内市場開拓のために必要な現地企業とのマッチングにも適した環境整備が進められている。

<コンテナヤード>



<輸出用自動車ヤード>



こうした投資環境が評価され、最近台湾の鴻海精密工業（Foxconn）が同保税区への

進出を決めた。近々工場建設を着工し、工期 8 か月で完成を目指す。1 年後には従業員 3 万人体制の新工場が稼働し始める予定。同保税区内では日本の中堅中小企業向けに「日本村」（工業団地・物流センター）を設置する計画を進めるなど日本企業の進出も強く期待しており、積極的な誘致活動を展開している。

以上のように西安市内を中心に交通運輸インフラ建設および経済開発区の整備・拡大が今後も強力に推進される計画である。今回の訪問で従来の歴史と文化の古都という観光地としての西安のイメージは大きく変わりつつあることを実感した。冒頭述べたように近々西安市が直轄市に指定されれば、その勢いはますます加速し、今後の急速な経済発展と投資環境の大幅な向上が期待できる。それに加えて、同市では沿海部に比べて低めのコストでホワイトカラーの優秀な人材確保ができるというメリットもあり、今後内陸部での事業拡大を目指す日本企業にとっても投資環境の魅力が高まっていくものと考えられる。

#### （5）中国経済の構造変化：沿海部と内陸部のリンケージの強まり

リーマンショック直後の中国経済は、沿海部が米国向け輸出を中心に大打撃を受けたが、輸出比率が低い内陸部はその影響を殆ど受けなかった。しかし、今回の欧州危機は西安の例を見ても外需の減少が、内陸部の経済にも間接的ながら影響を及ぼしている。これは中国の沿海部と内陸部の経済のリンケージが強まったことを表している。

以前は内陸部の交通運輸インフラの発達が遅れていたため、内陸部の経済は沿海部からの独立性が強かった。しかし、リーマンショック後の強力な内需拡大策により、高速道路、高速鉄道の建設が急速に進み、短期間の間に物流網が整備された。それを背景に、内陸部での産業集積の形成が促進され、沿海部にしかなかった外資系のハイテク製造業の工場などが内陸部の主要な産業集積地にも範囲を拡大して続々と建設されるようになった。それに伴って一部の部品メーカーも内陸部へと生産拠点の範囲を拡大してきている。このため、沿海部と内陸部の生産が相互に影響を及ぼしやすくなり、沿海部と内陸部の経済のリンケージが強まっている。こうした生産拠点分布や物流網の構造的な変化を背景に、以前は外需からの独立性が強かった内陸部の経済が、次第に沿海部経由で間接的に外需の影響を受け易くなったと考えられる。

今後、欧州危機の影響による外需の低迷が長期的に続くと予想される状況下、内陸部の地域にとっては、その影響を回避することが難しくなっていると考えられる。その一方で、沿海部の地域にとっては外需伸び悩みのマイナスインパクトの一部が内陸部によって吸収され、ショックを緩和する効果が期待できる。さらに言えば、2010 年以降の中国経済は成長のリード役が沿海部から内陸部へとシフトしている。今後も高度成長の原動力であるインフラ建設、都市化という 2 つのエンジンの存在を背景に内陸部の力強い成長は数年以上にわたって継続することが期待されている。沿海部と内陸部とのリンケージが強まることにより、内陸部の成長力が中国経済全体に波及しやすくなり、中国全体として安定的な経済発展を享受できる可能性が高まっていくことが予想できる。これは内陸部がリード役となる内需主導型経済を志向してきた中国政府にとって期待通りの経済安定化メカニズムであると言える。



## 2. 輸出減少、賃金上昇、外資企業優遇税制撤廃等が広東省経済に与える影響

今回の出張では、西安訪問後に、香港と広州を訪問し、最近の輸出減少、賃金上昇、優遇税制の撤廃等が広東省経済や日系企業に与える影響を中心に情報を収集した。

### (1) 輸出減少の影響

最近中国への進出を拡大している日系企業の多くは中国の国内市場向けの製品・サービスの販路拡大を目指しているため、欧州危機の影響を受けにくい。しかし、輸出比率の高い広東省、とくに輸出企業が集中している深圳・東莞地域では欧州向けを中心とする輸出減少の影響を大きく受けている。

本年第1四半期の中国全体のGDP成長率は+8.1%だったが、広東省のGRP（域内総生産）成長率は+7.2%と全国を若干下回った。広東省の中でもとくに輸出企業が集中している東莞市は同+1.7%、深圳も同+5.8%と全国平均をかなり下回ったのに対し、内需向けの自動車産業が集積している広州は同+7.3%と比較的高い成長率を維持している。

輸出の減少が目立ち始めたのは昨年11～12月以降であるが、中国系企業への影響は第1四半期までは中央および各地方政府の予想の範囲内だったため、とくに特別な対策は講じられなかった。しかし、4月以降は、予想をやや上回る経済減速が見られていることから、政府も景気テコ入れ策を検討せざるを得なくなった。それが4月以降の金融緩和、地方政府によるインフラ建設工事着工の増大など景気刺激策が発動され始めている背景である。

この間、輸出企業の業績悪化は、広東省の消費マインドにも悪影響を及ぼしている。広東省の主要都市で展開する日系スーパーでも、販売額の前年割れが珍しいことではなくなっている模様。こうした消費マインド悪化の背景として、不動産開発投資の減少、インフラ建設投資の減少、輸出の減少といった要因が指摘されている。中国では経済発展方式の転換を重要政策として掲げており、投資の減少部分を消費の増大によってカバーすることが期待されている。しかし、現在の中国経済は投資に依存する部分が依然大きく、消費の増大だけでこの高度成長経済を維持することは難しい。

### (2) 日系企業の業種別動向

#### <業績好調な自動車>

以上のような広東省における日系企業の動向を見ると、業種によって大きく異なる。国内販売に特化している自動車メーカーは欧州危機の影響をほとんど受けることなく好調を維持している。日系企業のライバルであるフォルクスワーゲン社では業績の好調を背景にボーナスを27か月分も支給したことが話題となっている。これに対して日系メーカーは3か月程度の支給額に留めたところ従業員の不満が高まったため増額修正を余儀なくされた由<sup>8</sup>。技術力の高い地場企業が集積する広東省は、部品の現地調達比率を高めたいと考える外系企業にとって魅力的である。最近になってフォルクスワーゲ

<sup>8</sup> 広東省の日系企業におけるブルーカラーの最近の賃金水準は、事務機関係で月額3500～4000元、福利厚生、社会保障負担等を含む企業にとっての年間トータルコストは5～6万元。生産コストに占める人件費率は70%程度。一方、完成車メーカーでは月額4500～5000元、年間トータルでは7～8万元プラスボーナス上乗せ分。生産コストに占める人件費率は2～3%。

ンは仏山に、現代自動車は広州にそれぞれ新たな製造拠点を建設することを決めた。

### <業績が厳しい事務機>

一方、欧州向け輸出のウェイトが高い事務機器メーカーは各社とも厳しい状況に追い込まれている。日系大手メーカーの中ではまだ撤退の事例は見られていないが、下請けの中小企業の中にはすでに倒産・撤退の事例が見られている。大手メーカーについては、内陸部へ移転するという選択肢も考えられる。しかし、内陸部へ移転したとしても、すでに賃金が上昇し、広東省との賃金格差が1~2割にまで縮小しているためその面でのコストダウンは期待しにくい。広東省の産業集積を背景とする部品調達面でのメリット、輸送コストの低さ等を考慮すると、適当な代替地は見つかりにくいのが実情。加えて、大手外資は地元政府の優遇を受けられるほか、部品の現地調達比率を引き上げてコストダウンも可能なため、むしろ広東省内で増産投資を検討している模様。

他方、事務機関連の日系中堅中小企業の状況は厳しい。従来広東省で認められていた香港籍企業の委託加工に対する税制優遇措置（来料加工・進料加工<sup>9</sup>）が本年1月以降打ち切られた。比較的体力のある深圳等の日系中堅企業の多くはこれを見越して、所在地を香港から広東省内に移転し、販路を従来の海外の輸出先から中国国内市場へと転換する事業改革を進めている。しかし、東莞中心に進出していた日系中小企業の多くは元々人材不足で技術レベルの向上が見られず、設備も老朽化しており利益率も低かった。そうした企業は中堅企業のような事業改革を実施する人材も体力もない。このため、今後倒産、或いは撤退を余儀なくされる日系中小企業が相当数に達すると予想されている。中国企業の技術力が向上してきている状況下、技術力を向上させることができず競争力を失った日系企業が淘汰されるのは不可避である。撤退する日系中小企業の多くは中国人に製造拠点を売却し、現地には商社機能のみを残し、中国企業が生産する製品を日本国内等に販売する形態へと転換を余儀なくされる。日本企業が中国企業に製造設備を売却すると、中国企業に対する税務調査が外資系に対する調査よりはるかに甘いことから、課税を回避する方策を見出すことができる。このため輸出優遇税制が適用されなくても課税逃れの方法を用いて採算を維持することが可能となるケースが多い模様。

### <小売り分野での成功例>

この間、小売り分野では100円ショップのダイソーが中国に進出し、消費者の人気を集めている。5月下旬に広州において2店舗を開業したが、開店3日で多くの商品が売り切れとなり、商品棚が空っぽになるほどの好調を示した。当初予定では1か月後に次回分を入荷する予定だったが、急遽日本から輸入するタイミングを繰り上げて在庫を手当てした。それでも日本からの商品が届くまでの間、商品不足のため閉店を余儀なくされた由。新たに開店した2店舗で販売する商品の7割が日本製で、商品の値段は1つ

<sup>9</sup> 香港企業が広東省の深圳・東莞等の企業に原材料の加工を委託し、加工後の製品を受け取る場合、中国国内において通常課される増徴税が免除されていた。原材料の加工のみを委託するケースが来料加工、原材料を一旦全量売却し、再び加工後の製品を全量買い取るケースが進料加工と呼ばれる。比較的付加価値が低く労働集約的な企業では利益率が低いため、こうした優遇税制から得られるメリットが企業の採算確保の上で重要な条件となっていた。

10元（1元＝12.5円＜6月末＞）。中国の消費動向をみると、最近では高級店と低価格店の売れ行きは好調ながら、中間の店舗では売り上げが伸び悩んでいると言われている。その原因の一つは、中国の小売店はチェーン店が多く、どこに行っても同じブランドの店が並んでいるため、商品の魅力が乏しいことにあると見られている。こうした状況の中で、中国人の間で人気の高い日本製商品を魅力的な品ぞろえで売り出せば、飛ぶように売れることが判明した。すでに日系の大手スーパー、コンビニ、百貨店等では中国各地で急速に出店数を増加させているが、今後日本の小売業にとって中国市場の魅力は極めて大きいものとなると考えられる。

### （3）前海における金融サービス業特区

中国国家発展・改革委員会の張曉強副主任は、香港訪問中の6月29日に記者会見を行った。そこで同副主任は、深圳市西部の前海に特区を設立し、パイロットモデルとして金融、税制、法制、人材活用、教育・医療、通信等先進サービス業6分野に関する新たな取り組みを行うことを支持すると発表した。その目的は今後中国政府が進めようとしている金融改革に関するイノベーションの試行、中国国内金融業の対外開放の試行、銀行貸出を含む人民元のクロスボーダー取引の試行等にある。一定の条件を満たす企業には中国国内の法人税率25%ではなく、香港と同じ15%が適用される。

この発表は今回の香港・広州出張（6月23日～26日）の直後に行われたが、香港でヒアリングした時点で、すでに前海特区構想は予想されていた。香港の金融専門家は、「中国政府は前海を香港と大陸の緩衝地帯として活用しようとしている。今後の中国における金融自由化を展望し、オフショア人民元取引の拡大、資本移動自由化の段階的促進等の全国的な実施の前に、前海において試験的に自由化を進め、そこでの経験を踏まえて必要な対応策を検討する。その上で徐々に中国全土における金融自由化の実施へとつなげていく準備を進めている」と見ている。

すでに外資系金融機関は香港の高いオフィス賃料や人件費を少しでも引き下げするため、香港島には顧客対応を中心とする機能のみを残し、その他のバックオフィス機能はオフィス賃料の低い九龍側の旧啓徳空港（1998年7月閉港）周辺に移しているほか、一部は深圳の福田地域にもシフトさせている。今回の発表により前海が深圳側の受け皿となるとともに、こうした動きが一段と加速するものと考えられる。

#### <前海の活用方法に関する1つのアイデア>

中国では技術力のある日本の中堅中小企業進出を期待して様々な誘致活動が行われている。それらの企業のメインバンクは多くの場合地方銀行であるが、殆どの地方銀行は中国国内に支店を開設していない。その理由は支店開設してもすぐには人民元業務を取り扱うことができないため、収益確保の見通しが立たないためである<sup>10</sup>。地方銀行を

<sup>10</sup> 現在の中国の金融制度では、外資系金融機関は支店開設後3年間は人民元業務の取り扱いが認められない。しかも人民元取扱業務開始前の2年間は支店収益が黒字を続けることが前提条件とされている。しかし、メガバンクのように取引先が多くない地方銀行にとって人民元取扱業務以外の外国為替業務だけで黒字化を実現するのは非常に難しいのが実情。このため殆どの地方銀行は支店開設に踏み切れていない。

メインバンクとする中堅中小企業にとっては資金調達、情報収集の両面で頼りとするメインバンクが現地に存在しないため、中国進出に慎重にならざるを得ない面が強い。仮に前海の特区において地方銀行の支店開設と開設直後からの人民元業務取り扱いが認可されれば、地方銀行は続々と支店を開設し、日本の中堅中小企業の中国進出にとって強力な追い風となることが期待できる。広東省に進出している自動車関係のサプライヤーは1次・2次下請けが中心で、3次・4次下請けの進出は依然少ない。地方銀行の支援が受けられれば、そうした企業の進出が促進されるのは間違いないと考えられる。これは中国政府が望む方向にも合致している。地方銀行はメガバンクほど競争力がないため、中国の地場銀行にとっての脅威にもなりにくい。この点も中国政府にとっては安心材料となると考えられる。

以上を勘案すれば、前海の特区において地方銀行の支店開設と開設直後からの人民元業務取り扱いをセットで認可することは、金融自由化の推進と中国経済の技術力向上の両面において、中国、日本の双方にとって大きなメリットを生み出す魅力的なアイデアであると思われる。

以 上