2012.8.13

中国経済情勢／現地出張レポート

堅調を持続する中国経済と日本企業の対中投資動向

＜北京・上海・武漢出張報告（7 月 16 日～27 日）＞

キヤノングローバル戦略研究所
瀬口清之

＜主なポイント＞

○　本年前半の経済減速には 3 つの要因がある。第一が不動産取引規制、第二が昨年から本年 3 月までの金融引き締め、第三が外需の減少である。とくに不動産取引規制は「川上」業種と耐久消費財関連の両方にマイナスのインパクトを及ぼし、足許の経済減速の最大の要因となっている。

○　先行きについては 4 月以降の金融緩和と本年入り後の雇用情勢の安定の 2 つが今後の景気下支えの要因となると考えられている。金融緩和によりすでにインフラ建設の増大と不動産市場の回復が見られ始めている。このため中央政府関係者、現地のエコノミスト等は第 2 四半期をボトムに第 3 四半期以降回復に向かうとの見方が多い。

○　不動産取引規制については、政治的な要因および経済的な副作用の大きさを考慮すれば、早期解除は難しいと見られている。その経済減速効果が今後も続くことを前提とすれば、今後の回復テンポは緩やかなものにとどまると予想されている。

○　6 月と 7 月の利下げの際に貸出金利の下限も引き下げられた。現時点では中資系大手国有銀行への影響は比較的軽微と見られるが、中期的には徐々に貸出金利のディスカウントの動きが広がっていくことが予想されており、金融機関収益が圧迫される状況は徐々に厳しさを増していくのではないかとの見方が多い。

○　乗用車の売れ筋車種の価格を見ると、2 年前は 5 万元前後だったが、現在は 10 万元前後となっており、中国市場のボリュームゾーンは上方に大きくシフトしている。

○　日本企業の多くは依然、沿海部に留まっており、武漢、重慶等内陸部主要都市に進出する事例は少ない。しかし、最近は広東省から北上して江西省、湖南省の南部へ、あるいは上海市、江蘇省から長江沿いに西へ向かい、安徽省へと進出する企業が見られ始めている。

○　石原都知事による尖閣諸島購入発言により日中関係は悪化している。今のところ中国に進出している日本企業のビジネスへの影響は見られていないが、いずれ何らかの影響が生じることを懸念している企業は多い。石原発言に対して「日中関係に極めて重大な危機を招く」と懸念を表明した丹羽大使の発言を、中国で勤務する殆どのビジネスマンは支持しているが、そうした意見を公の場で表明することを控えている。このため、一般の国民は事実を理解することができなくなっている。

○　武漢市の高い成長率を支えているのは、インフラ建設と不動産開発投資の高い伸びである。私自身がこの 1 年間に訪問した沿海部、内陸部の主要都市の中で比較すれば、武漢市の建設ラッシュが最も活発であるように感じられた。

１．足許のマクロ経済情勢

（1）足許の経済減速の要因

7 月 13 日に国家統計局が公表した主要マクロ経済指標によれば、第 2 四半期の実質成長率は+7.6%だった。これはほぼ市場関係者の直前予想通りの数字だった。これまでの推移を振り返ってみると、09 年、中国経済はリーマンショック後の停滞から急速に回復した後、10 年後半から 11 年前半までの 1 年間はやや過熱気味だった。11 年後半には 9%前後の巡航速度に落ち着き、本年入り後、第 1 四半期+8.1%、第 2 四半期+7.6%とさらに減速した。

本年前半のこうした経済減速には 3 つの要因があると見られている。

①不動産取引規制

第 1 は、不動産取引規制である。沿海部主要都市を中心に高水準にある不動産価格に対して、一般庶民の不満は根強い。中国政府は 10 年 4 月以降、住宅ローンの頭金比率の引き上げ、投資目的での不動産購入に対する厳しい規制等を実施し不動産需要を抑制してきた。とくに昨年以降、規制が一段と強化されたため、昨年第 4 四半期以降、不動産取引が顕著に伸び悩み始めた。本年第 1 四半期には不動産取引金額は前年比－14.6%と大幅に減少した。とくに北京、上海では前年比－30%以下にまで下落した。こうした不動産取引の減少は不動産開発投資にも大きな影響を及ぼした。以前は前年比＋30%以上の高い伸びを続けていたが、昨年第 4 四半期以降、伸び率の低下が明らかとなり、本年入り後はさらに伸び率が低下し、上半期の伸び率は+16.6%にとどまった。

こうした不動産開発投資の伸び悩みは、鉄鋼、セメント、石油化学、銅、アルミ、石炭等「川上」の産業にマイナスの影響を及ぼしている。また、住宅の購入に伴って生じる家電や自動車の買い替え需要にもマイナスの影響を及ぼしている。これらは「川上」業種ほど厳しい状況ではないが、6 月に中国政府が打ち出した省エネ家電や小型自動車に対する補助金があまり効果を上げていないのは住宅購入に伴う耐久消費財の買い替え需要が生じにくいためであると見られている。このように不動産取引規制は「川上」業種と耐久消費財関連の両方にマイナスのインパクトを及ぼし、足許の経済減速の最大の要因となっている。

しかし、4 月以降は金融緩和の影響で不動産取引額は回復に向かい、5 月以降は不動産価格も前月比で上昇に転ずる都市が増えるなど、不動産市場の雰囲気は明らかに変化している。とくに早い時期から取引が厳しく規制されていた北京、上海では潜在需要が累増してきており、現時点では主要都市の中で値上がり圧力が最も強いと言われている。

こうした状況下、中央政府は不動産取引規制を堅持していく方針を繰り返し発表しており、早期の規制解除はないと見られている（規制解除時期、条件等については後述）。不動産取引規制の継続による経済減速効果が今後も続くことを前提とすれば、4 月以降実施されている金融緩和政策により今後、経済が反転するとしても、その回復テンポは緩やかなものにとどまると予想されている。

②金融引き締め政策

第 2 の減速要因は昨年初から本年第 1 四半期まで続いた金融引き締め政策である。リーマンショック後の停滞から驚くべき速さで急回復を遂げた中国経済は 2010 年 11 月以降インフレ圧力に直面した。それに対して緩やかな金融引き締めを実施し、昨年後半には所期の目標をほぼ達成し、物価の安定と比較的高い成長率の両方をほぼ実現した。

この金融引き締め政策は不動産取引規制と相俟って地方のインフラ建設に対してマイナスの影響を及ぼした。中国では、地下鉄、高速道路、空港、ダムといったインフラ建設に必要な資金調達は地方政府の責任に委ねられている。不動産取引規制の影響によって不動産開発投資が抑制され、そこから得られる地方政府の財政収入が減少したのに加え、金融引き締めが地方政府の資金調達の足かせとなった。同時に中央政府も各地方政府や国有企業に対して大型工事案件の着工許可を与えなかった。さらに、中央政府の直轄プロジェクトである鉄道建設についても、昨年 7 月の高速鉄道事故後に鉄道部内の様々な問題が表面化した煽りを受けて、工事が中断されていた。こうした要因が重なって、本年入り後の経済減速を招いていた。

しかし、この第 2 の要因については、すでに第 2 四半期以降状況は大きく変化している。4 月以降、金融機関貸出に対する抑制政策が緩和されたうえ、6 月 7 日、7 月 5 日の 2 回にわたり利下げが発表された[1]。それと並行して、中央政府から地方政府に対する大型工事着工許可も 4 月以降、続々と出されている。また鉄道建設もやはり第 2 四半期以降徐々に再開され始めている。

③外需の減少

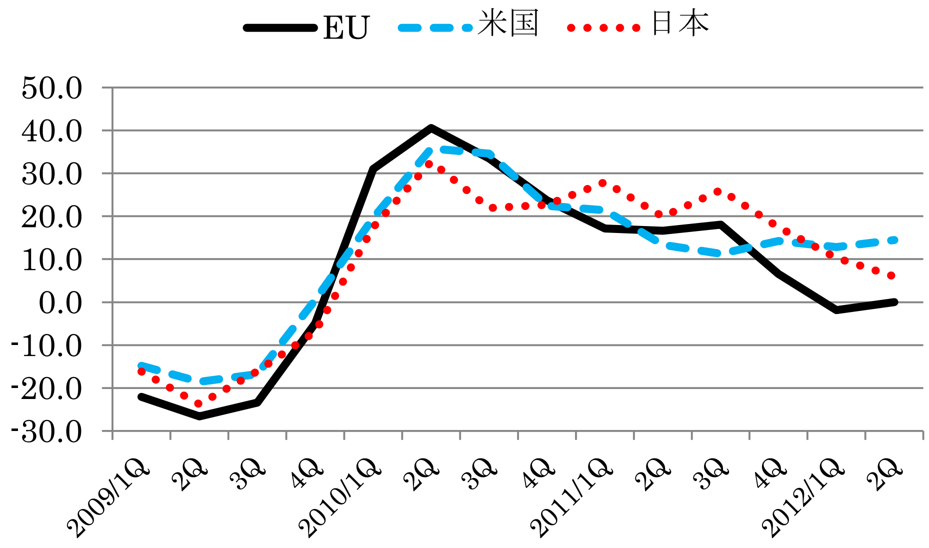
第 3 の減速要因は欧州向け輸出の減少を中心とする外需の減少である。昨年第 4 四半期以降、欧州向けの輸出が急速に伸びを縮小し、本年第 1 四半期には前年比－1.8%と四半期ベースでも前年割れを記録した。ただし、第 2 四半期は前年比横ばい（＋0.0%）にとどまった。この間、日本向け輸出も伸びが縮小しているが、米国向けは依然堅調に推移している（図表 1 参照）。このような外需全体のある程度の減少は従来から予想されていたことであり、現状程度の外需のマイナスインパクトは想定の範囲内である。本年上半期の経済減速の 3 つの要因の中では外需の与えるインパクトはそれほど大きなものではないと言われている。

この間、貿易収支を見ると、第 1 四半期（＋11 億ドル、前年同期－7 億ドル）に続き、第 2 四半期も前年を上回る黒字幅を記録した（＋688 億ドル、前年同期＋467 億ドル）。ただ、この黒字拡大要因は原油、鉄鉱石等の資源・エネルギー価格が下落したことによる価格要因が大きいと見られている。このため、実質ベースでみると、第 1 四半

[1] 6 月 7 日発表・翌日実施：貸出基準金利（1 年物）6.56%→6.31%、預金基準金利（1 年物）3.50%→3.25%
7 月 5 日発表・翌日実施：貸出基準金利（1 年物）6.31%→6.00%、預金基準金利（1 年物）3.25%→3.00%

期に続いて第２四半期も外需はGDP成長率に対してマイナスの寄与のままである[2]。

【図表１】主要国・地域向け輸出の推移（前年比%）



（２）先行きの景気下支え要因

こうした足許の経済減速の要因に対して、先行きの景気を下支えする要因として以下の点が指摘されている。

第一に、本年４月以降金融緩和政策が実施されており、今後その効果が徐々に顕現化してくることが予想されることである。すでに不動産市場への影響は見られ始め、５月以降市場の雰囲気は大きく変化している。地方のインフラ建設の着工も夏場から徐々に回復し始め、10 月以降には一段とその効果が明らかになってくると予想されている。こうした不動産市場の回復とインフラ建設の増大が景気の下支えとなる。

第二に、雇用情勢の安定が挙げられている。1～5 月累計の新規雇用増加数は 574 万人に達した。今年は当初から経済成長率の低下が見込まれていたことから、新規雇用増加者数も例年の 1100 万人以上に比べて低めの 900 万人程度を年間目標としていた。ところが、逆に例年以上に増大する勢いで力強い増勢を示している。

経済成長率が鈍化しているにもかかわらず、雇用が増大している背景としてはサービス経済化の進展が考えられる。サービス産業は一般に製造業に比べて小さな設備投資でも多くの雇用を生み出す。このため、サービス産業のウェイトが増大してきていることにより、投資拡大効果を通じたGDPへの寄与度は縮小しつつも、雇用創出効果が高まっている可能性が考えられる。

この間、賃金の上昇率を見ても、昨年は各地方都市の最低賃金上昇率が 20%前後に達したのに比べて、今年は 10%台前半に抑えられている。それにもかかわらず、労働

2 第１四半期のGDP成長率への外需の寄与度は－0.8%、上半期トータルでは－0.6%。

需給の逼迫から、平均賃金の上昇率は昨年に近い伸び（平均賃金前年比は昨年上期＋15.3%、本年上期＋13.1%<出所 CEIC>）を示している。

以上のように、金融緩和と雇用情勢の安定の２つが今後の景気下支えの要因となると考えられている。

（３）今後の GDP 成長率推移の見通し

以上のような見方が背景にあるため、中央政府関係者、現地のエコノミスト等の中に現状の経済減速がさらに深刻化するとの見方は殆どない。成長率の今後の推移については、第 2 四半期の+7.6%をボトムに第 3 四半期は 8%前後にまで回復し、第 4 四半期は 8%台前半へとさらに成長率を高めるとの見方が多い。通年での成長率は 8%前後に落ち着くとの見方が一般的である。ある政府関係機関のエコノミストは前期比の伸び率で見れば第 1 四半期がボトムだった可能性が高いと指摘している[3]。慎重な見方としては、ある著名な中国人エコノミストが、第 3 四半期に+7.4%にまで低下し、そこをボトムに第 4 四半期から反転上昇（+8.0%弱）に向かい、通年で+7.8%前後にとどまるとの見方を示している。

通年の成長率見通しは、4 月下旬時点で 8.5~9.0%程度との見方が多かったが、第 2 四半期のデータ公表後の見通しは 0.5%以上下方修正されている。とは言え、大勢は第 3 四半期、慎重な見方でも第 4 四半期には回復に向かうとの見方であることから、現在の経済減速はあまり深刻なものとは受け止められていない。

さらに来年については、今秋に中国共産党の新指導体制が固まり、来年が新政権始動の年となるため、国家級の大型プロジェクトが動き出し、インフラ建設が 5 年に 1 度のピークを迎える可能性が高い。このため、投資主導で成長率が押し上げられる。ただし、不動産取引規制が継続される限り、これが景気の足を引っ張るため、成長率が急速に高まる可能性は小さく、緩やかな回復軌道を辿ると見られている。

（４）物価

消費者物価前年比上昇率は昨年 3 月から 10 月まで警戒ラインの 5%を上回って推移した後、11 月から本年 1 月まで 4%台を保ち、2 月以降安定圏内の 3%台で推移した。4～6 月の経済減速を映じて、4 月＋3.4%、5 月＋3.0%と低下し、6 月には 3%を割って＋2.2%にまで低下した[4]。これほどの急速な消費者物価上昇率の低下は政府内の経済政策関係者の予想を超えるものだった。前月比でみても、4 月－0.1%、5 月－0.2%、6 月－0.6%と、6 月の急落が目立つ。本年入り後の物価安定の要因の一つは豚肉の大幅な下落だったが[5]、6 月はそれに野菜の下落も加わった[6]。

---

[3] GDP 成長率前期比（季節調整済み）の推移は以下の通り。昨年 1Q+2.2%、2Q+2.4%、3Q+2.3%、4Q+1.9%、本年 1Q+1.6%、2Q+1.8%。

[4] 7 月は同＋1.8%とさらに低下。

[5] 豚肉価格前年比：昨年 3Q+48.6%、4Q+28.9%、本年 1Q+17.4%、2Q－2.5%

[6] 野菜価格前年比：本年 4 月+27.8%、5 月+31.2%、6 月+12.1%
同前月比：本年 4 月－5.8%、5 月－6.9%、6 月－15.2%

先行きは8月をボトムに反転するとの見方が大勢。8月の消費者物価前年比は+1.5～7と予想されており、9月以降上昇するとしても、通年では2%台に落ち着くとの見通しが有力である。このため、年後半には長年の懸案となっている電力、ガス、水道など公共料金、資源価格等に関する価格規制の自由化に着手する可能性もあるのではないかと見られている。

（5）金融緩和政策に対する評価

①予想外の利下げ

本年入り後、物価の安定が維持されている一方、不動産取引規制が関連産業に及ぼすマイナスインパクトが拡大し、第2四半期の成長率が7.6%まで低下した。3月に開催された全人代では本年の成長率目標が7.5%とされているが、それを達成できれば十分であるとの考え方は政府内にはなく、今年も8%前後の成長率は実現したいというのが中央政府の基本的な考え方であると推察される。幸い物価の安定も何とか確保できているため、中央政府は4月以降、金融機関の貸出増加額規制の緩和を中心とする金融緩和政策の実施に踏み切った。それに加えて、意外なことに6月と7月の2回にわたって利下げまで実施した。市場関係者の間では、7月初旬の時点では近い将来景気が反転することがほぼ予想されていたことを考慮すれば、2回目は必要なかったのではないかとの見方もある。

②貸出下限金利の引下げ

今回の金融政策変更に際して、基準金利の利下げ以上にインパクトが大きかったのは貸出下限金利の大幅な引き下げだったと見られている（詳細は図表2参照）。

【図表２】貸出・預金金利規制の弾力化

	貸出金利（1年物）の下限	預金金利（1年物）の上限	最大利鞘
従来	貸出基準金利マイナス10% 6.56%×0.9＝5.904%	預金基準金利 3.50%×1.0＝3.50%	2.404%
6月8日以降	貸出基準金利マイナス20% 6.31%×0.8%＝5.048%	預金基準金利プラス10% 3.25%×1.1＝3.575%	1.473%
7月6日以降	貸出基準金利マイナス30% 6.00%×0.7%＝4.2%	預金基準金利プラス10% 3.0%×1.1＝3.3%	0.9%

従来、中国国内の人民元貸出金利については、貸出先企業の信用力の高さに応じて、中国人民銀行が定める貸出基準金利に比べてマイナス10%（基準金利×0.9）まで貸出金利を低く設定することが認められていた。その貸出金利の引下げ可能幅が6月の政策変更時にマイナス20%に拡大された（基準金利×0.8）。そして、7月の変更時にはさらにマイナス30%へと拡大された（基準金利×0.7）。

この間、預金基準金利については従来基準金利より高い金利水準を設定することは認

められていなかった。これについても 6 月の政策変更時に預金基準金利より 10%高い預金金利を設定することが新たに認められた。7 月の変更時には貸出金利の方が一段と弾力化されたのに対し、預金金利の方は弾力化が行われなかった。

この貸出下限金利および預金上限金利の設定に関する弾力化の結果、金融機関にとって最大利鞘は従来の 2.404%から 0.9%へと大幅に縮小した。この利鞘から金融機関の固定費を差し引いた利幅が金融機関の収益となる（たとえば、利鞘が 0.9%の場合、仮に固定費が 0.5%分の利鞘に相当するとすれば、それを差し引いた収益は 0.4%となる）。このため、もし多くの取引先に対する貸出金利が大幅な金利引き下げの対象となれば、金融機関の収益への影響は相当深刻なものとなることが懸念されている。

ただし、最優遇金利が適用される対象は一部の優良企業のみに限定されており、すべての取引先企業に適用されるわけではない。従来から貸出基準金利より低い金利が適用されていなかった企業は今回も適用対象外となる可能性が高い。また、貸出基準金利からマイナス 20%、30%の引き下げ措置も現時点では、従来 10%引き下げが適用されていた取引先企業のすべてに対して適用しているわけではない模様。このため現時点では中資系大手国有銀行への影響は比較的軽微と見られる。ただし、中期的には徐々に貸出金利のディスカウントの動きが広がっていくことが予想されており、金融機関収益が圧迫される状況は徐々に厳しさを増していくのではないかとの見方が多い。

一方、中資系の中小金融機関は大手行ほど優良企業向け貸出の比率は高くないが、元々収益力がそれほど高くないことから、経営への影響はより深刻なものとなっていくことが懸念されている。

（6）追加的な財政刺激策に関する考え方

以上のような経済の先行き見通し、金融緩和政策の効果等に関する判断を踏まえ、中国政府の財政政策の追加的発動に対する考え方は、リーマンショック直後の 2008 年 11 月にいわゆる「4 兆元の経済刺激策」を発動した時の考え方と大きく異なっている。

前回の「4 兆元の経済刺激策」が発動された時点は、輸出投資主導型成長から内需型成長への転換が本格的に始まってからの日が浅く[7]、外需の減少が中国経済に及ぼす影響を見極めることが難しかった。このため、リーマンショックとそれに続く世界経済停滞という未経験の危機に直面した中国政府はなり振り構わぬ内需拡大策に走った。その結果、中国経済は予想を上回るスピードで高度成長軌道に復帰し、内需主導型経済成長方式への転換も一気に進んだ。しかし、その副作用として、景気過熱によるインフレ圧力および不動産価格の高騰、金融機関の貸出急増による過剰な資金供給が生みだした不良債権問題[8]という 2 つの課題に直面することになった。当時の経済刺激策が招いた副

---

[7] 人民元切り上げを中心とする人民元レート改革、および賃金上昇促進策がスタートしたのが 05 年、輸出優遇税制の大幅削減と国内法人税率の引下げが実施されたのが 08 年初。リーマンショックが生じたのは 08 年 9 月。

[8] その典型例は融資平台（融資プラットフォーム）を利用した地方政府による不動産開発投資の急拡大である。融資平台については、当研究所 HP 筆者コラムの「中国経済の現状と震災後の日中関係<北京・上海出張報告（2012 年 4 月 18 日～4 月 28 日）>」p.2~3 を参照。

作用を問題視する意見は2010年以降、年々高まってきている。

こうした事情を映じ、中央政府内部において、この2つの大きな副作用を招いたことへの反省は広く共有されている。本年4月以降、金融緩和政策と並行して、国家発展・改革委員会が地方政府に対して大型プロジェクト着工の認可を与えるに際しても、この点が強く意識されている。加えて、2009年に比べると内需主導型経済方式への転換が大幅に進んだこと、2009年以降の実績の中で中国経済が外需に頼らなくても成長率を十分確保できる自信が共有されたこと、足許の雇用情勢が安定していること等が背景となって、リーマンショック後に比べると今回の中国政府の対応は冷静さを保っている。

以上の点を踏まえて、今回の追加的財政刺激策の発動にあたっては、生産性・効率性が高く、かつ環境保護・省エネ・ハイテク重視といった政府が目指す構造転換の方向に合致するプロジェクトに限定して実施するという政策方針が堅持されている。したがって、今回は前回の「4兆元」の景気刺激策のような副作用を生み出す可能性は小さいと考えられる。

（7）不動産取引制限政策の解除時期に関する見方

現在の経済減速の最大の要因は不動産取引規制である。この不動産取引規制の解除が大きな景気刺激効果を有することは明らかである。しかし、中央政府関係者によれば、これが来年末までに解除される可能性は小さい由。その理由は以下の通り。

①現政権がここまで重視している政策を政治基盤が安定していない新政権がいきなり変更するのは政治的に困難であると考えられる。

②今回不動産政策を緩和せず金融緩和を実施した結果、不動産市場の雰囲気が変わり、北京、上海等主要都市を中心に不動産価格が上昇に転じた。ここで不動産取引規制を一気に緩和すれば、不動産価格の急騰は不可避である。したがって、もし緩和するとしてもごく限定的な小幅な緩和に留めざるを得ない。

ただし、もし先行きの経済成長率見通しが一段と下方修正され、今年も来年も7%台半ば以下で推移するとの見方が強まれば、不動産取引規制が早期に解除される可能性はあると見られている。しかし、今のところその可能性は低いと考えられている。

２．日本企業の中国におけるビジネス展開

（1）日本企業の対中直接投資は増勢を持続

本年上半期の中国全体の直接投資受入額は、前年比－3.0%と若干減少したが、日本の対中直接投資は、同＋16.9%と昨年（同＋60.8%）に続き、依然高い伸びを示している。日系大手金融機関に相談が寄せられる日本企業の対中進出計画の増勢にも依然衰えは見られていない。

業種としては、自動車関連、ロボット等合理化投資関係、飲食、小売・流通といった分野に加え、医療・介護、教育、美容等新規分野の進出も活発である。鉄鋼、石油化学、セメント等素材関連を中心に、従来型の中国市場の範囲から出ない企業や、急速に変化する中国市場に合わせた販売体制を構築できていない企業の業績は伸び悩んでいる。そ

の一方、所得水準の増大に伴って急速に拡大しつつある新分野で中国人のニーズを把握し的確な販売戦略でチャレンジを重ねる企業の業績は急拡大している。

（2）乗用車のボリュームゾーンの価格帯が大幅上昇

所得水準の増大に伴って市場構造の急速な変化を伴いながら拡大しつつある市場の典型例が乗用車販売である。2 年前の 2010 年には中国国内市場での乗用車（セダン）の売れ筋車種は 5 万元前後だった。ところが、本年 6 月のセダン販売台数のトップ 10 車種を見ると、5 万元前後のものは 1 車種しかなく、他の 9 車種はいずれも 10 万元前後だった。これはこの 2 年間で中国国内市場のボリュームゾーンが上方に大きくシフトしたことを物語っている。しかも、上記のセダン以外に 1 台 20 万元前後の SUV の販売好調が目立っており、その販売台数はセダンのトップ 10 の 9～10 位に匹敵する販売台数に達している。

自動車以外でも、TV、エアコン等の家電製品で同様の傾向が見られている由。

出張先の北京や上海で中国人の友人と話していると、中国人の消費行動の変化に伴う日本企業の製品・サービスに対する評価の変化を如実に物語る言葉を耳にする。3～4 年前であれば、中国人の友人たちは「日本のものは品質が良いのはわかるが、値段が高過ぎる」と言って買わないことが多かった。最近は「日本のものはちょっと高いが、品質がいい」と言って日常的に買うようになっている。表現の違いはわずかだが、結論は全く逆である。

このように中国の国内市場では日本企業にとってますます強い追い風が吹き始めている。このニーズをきちんととらえる製品を開発し、的確な販売戦略を展開すれば業績は確実に急速かつ大幅に伸びる可能性が高い。

（3）工場立地は徐々に内陸部へと拡大

日本企業の多くは依然、沿海部に留まっており、台湾、韓国、欧米企業に比べても、武漢、重慶、成都、西安といった内陸部に進出する事例は少ない。それは日本企業が比較的資本集約的業種の比率が高く、労働力コストが生産コスト全体に占めるウェイトが小さいうえ、沿海部と内陸部の賃金格差が縮小しつつあることが影響している。そうした日本企業にとっては、大きな産業集積があって部品調達がしやすく、行政機関の事務処理効率が高く、物流も発達している沿海部に立地するメリットが大きい。しかも、台湾や韓国のアセンブリーメーカーのように数万人規模の新規採用を行うこともないため、あえて内陸部に進出するインセンティブは大きくない[9]。

しかし最近その日本企業にも徐々に変化が見られ始めている。台湾、韓国企業のように一気に内陸部の主要都市に進出する例はまだ多くないが、広東省から北上して江西省、湖南省の南部へ、あるいは上海市、江蘇省から長江沿いに西へ向かい、安徽省へと進出

[9] 沿海部では数万人規模の新規採用を行うことは難しいが、内陸部主要都市であれば必要な雇用人員を比較的確保しやすい。

する企業が見られ始めている。これは交通運輸インフラの発達により、内陸部の物流コストが徐々に低下してきていることが大きな要因であると考えられる。湖南省からさらに北上しても、安徽省からさらに西へ進んでも行き着くところは湖北省である。湖北省の省都は中部地域の中心都市である武漢である。したがって、この流れが武漢にたどり着くのは時間の問題であるように思われる。武漢は中国の交通運輸の要衝であり、さらに西へ進むと西部地域の重慶、成都、北西に行けば西安へとつながる。

こうした動きを加速すると見られるのが広州と武漢の連携強化である。2009 年 12 月に広州－武漢間に高速鉄道が開通し、以前は 10 時間かかっていたのが 3 時間半～4 時間に短縮された。広州には日系大手完成車メーカーが 3 社とも進出しており、武漢とその周辺にもホンダと日産が進出している。最近になって、広州周辺には新たに現代自動車（広州市）とフォルクスワーゲン（仏山市）が進出を決めた。武漢には従来からプジョー・シトロエンが進出しているほか、最近 GM も工場建設を決めた。このように広州と武漢は中国における 2 大自動車産業集積地となりつつあり、それを高速鉄道が結ぶ形となっている。しかもその両市の中間に位置する湖南省の長沙には三菱自動車の進出も決まっている。このように完成車メーカーが集積すれば、部品メーカーの集積も進むため、双方にとってメリットは大きくなり、この地域の自動車産業集積はさらに巨大化することが予想される。最近は日系の完成車メーカーも自社独自の仕様に固執せず、部品の標準化を進めている。これに伴い、日系の自動車部品メーカーも以前のように完成車メーカーとの系列を意識せず、系列外の他の完成車メーカーに対して納入するケースが増えてきている。こうした変化も自動車部品メーカーが巨大な自動車産業集積地に進出するメリットを高めている。このような自動車産業の集積化に伴い、広州－長沙－武漢を結ぶ高速鉄道は「自動車回廊」と呼ばれるようになっている。

３．尖閣問題に端を発する日中関係の悪化が日系企業の中国ビジネスに及ぼす影響

（１）足許の影響は皆無、中期的には懸念大

本年は日中国交正常化 40 周年に当たることから、各種記念行事が催され、日中関係が改善方向へ向かうことが期待されていた。しかし、実際の日中関係はそうした期待とは逆方向に向かっている。その最大の要因は石原都知事による尖閣諸島購入発言である。この発言をめぐり、中国側は日本に対する態度を硬化させ、日本側もそれに応酬するといった形で、日中関係は悪化している。

ただし、中国政府も、中国一般国民の反日感情を煽るような行動は抑制しているため、今のところ本件を背景に反日感情が燃え上がるような状況には至っていない。このため、中国に進出している日本企業のビジネスにおいても、今のところ具体的な悪影響は皆無である。

しかし、この状態が長期化すれば、イベントの中止、国際入札で日本企業が不利化、あるいは日本からの輸入品検査の厳格化など、いずれ何らかの影響が生じることを懸念している企業は多い。日本企業にとって中国国内市場におけるビジネスチャンスは今後ますます拡大していく重要な局面にあることから、各企業ともこの問題が深刻化しない

ことを強く期待している。

（2） 石原発言への批判

石原都知事の尖閣諸島購入発言は中国で積極的にビジネスを展開している日本企業にとって非常に迷惑な行動である。領土問題は理屈では割り切れない国民感情が背景にあり、日中双方において政治家はそれを恐れて対外的に譲歩することができない。このため、両国の主張が平行線を辿る以外に進む道はないのが常であり、話し合いで解決する可能性は限りなくゼロに近いと見るべきである。解決しないことがほぼわかりきっている問題を表立って議論することは不毛である。議論することによるメリットは殆どなく、両国の国民感情を悪化させるというデメリットだけが残る。今回の石原発言もその典型例である。この石原発言に対して「日中関係に極めて重大な危機を招く」丹羽大使が発言したのは、的確な事実認識を述べたものであり、中国で勤務する殆どのビジネスマンは丹羽大使の発言を支持している。丹羽大使はその後、謝罪の意を表明したが、謝罪する必要はないというのが現地の日本人ビジネスマンの多くの一致した意見である。しかし、そうしたビジネスマンはそうした意見を公の場で表明することを控えている。それは日本国内には石原発言がもたらすデメリットを理解しない人々が多く、そうした人々が丹羽大使の発言を支持する人物の所属する企業に対する不満を持ち、その企業の業績に悪影響が及ぶことを恐れるためである。確かに一企業に勤務する以上、自社の業績に悪影響が及ぶ可能性のある発言を避けたいと考えるのは自然である。しかし、すべての経済人がそうした理由で発言を控えているため、一般の国民は事実を理解することができなくなっている。それは日中関係をますます悪化させる方向に働く可能性が高い。

こうした事態を防ぐには、現地に駐在する日本人ビジネスマンが企業の枠を超えて団結し、共同で正しい情報発信を行う努力をすることが必要である。また、日本のメディアが現地のビジネスマンのそうした本音の意見をきちんと報道することも重要である。

（3） 豊田佐吉・西川秋次が目指した民間外交

今回の出張中に、上海で豊田紡織記念館を見学した。それはトヨタ自動車の前身である豊田紡織が中国に進出した歴史を紹介する展示館である。その記念館の場所と建物は豊田紡織の現地子会社だった豊田紡織廠の戦前の工場をそのまま復元して利用している。

その記念館でかつて豊田佐吉が中国に進出した時の思いが紹介されていた。「それは日中親善のためじゃぞ」、「先ず官僚外交の前に、国民外交が無ければならぬ」というものである。その豊田佐吉を右腕として支えた西川秋次も「豊田で働く中国人から、尊敬されるような指導を心掛けてもらいたい」と日本人社員に語っている。

日中関係はこういう民間人の努力によって支えられていた面が大きいことを改めて認識した。上述のように現在の日中関係には逆風が吹いているが、その逆風に立ち向かい、自らも日中外交の当事者の一人であるという認識を持って行動し発言する経済人が増えていくことが、今後の日中関係の強固な土台を形成することになるはずである。こ

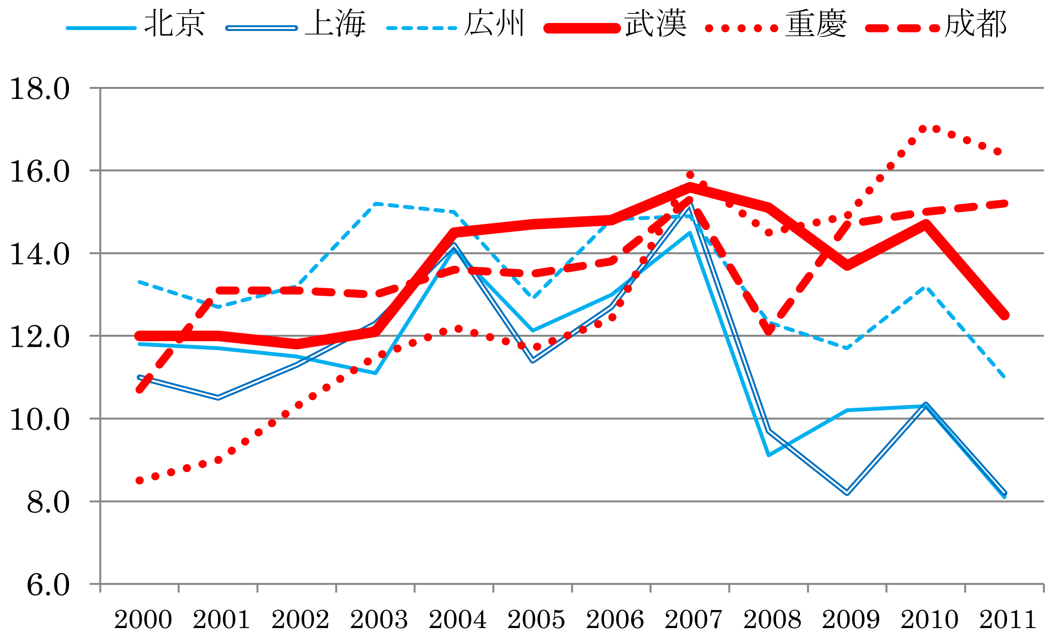
の記念館を見学し、そうした意識を共有し実践するビジネスマンが一人でも多くなってほしいとの思いを強くした。

４．武漢市の急速な発展

（１）GDP 成長率等

沿海部、内陸部の主要都市の成長率を比較すると、武漢市は内需主導型成長方式への構造転換政策がスタートした 2005 年以降、一貫して高い成長率を保ってきている。昨年は重慶、成都に比べてやや成長率が鈍化しているが、それでも 2011 年＋12.5%、本年第 1 四半期＋12.7%と高い成長率を維持している（図表 3 参照）。これを支えているのは、インフラ建設と不動産開発投資の高い伸びである。

【図表３】主要都市の GRP（地域総生産）の伸び率の推移



（資料：CEIC）

（２）インフラ建設：地下鉄、トンネル、橋、空港、経済技術開発区

多くの地域においてインフラ建設は、昨年から本年 3 月までの金融引き締めの影響を受けて伸び悩んだが、武漢では、地下鉄、電車（中国語では「軽軌」）、長江横断地下トンネル、空港など殆どのインフラ建設工事が従来の計画通り進められた。これは、武漢が国家目標の一つである「中部興隆」プロジェクトの中核都市として、中央政府から特別のサポートを受けていることが背景にある。とくに今年は以下の通り、重要な交通運輸インフラの着工・完成が予定されている。

①高速鉄道

本年 9 月に武漢－鄭州間が開通し、本年 12 月には武漢－北京間が開通する予定（武漢－鄭州はその一部）。これにより、北京から深圳まで高速鉄道がつながり、武漢はその中核ターミナル駅となる。武漢－広州間は 2009 年 12 月に開通していたほか、広州

－深圳（所要時間 35 分）も昨年 12 月末に開通した。武漢－深圳直通の高速鉄道は本年 4 月から運行を開始している（武漢－深圳間の所要時間は 4 時間程度）。

武漢－上海（所要時間 6 時間前後）は 2011 年 4 月に開通しているほか、今後は重慶、成都、西安等とも高速鉄道でつながる計画である。武漢は従来から中国の交通と物流の要衝として有名であるが、こうした高速鉄道網の整備が進めば、その位置づけは一段と重要性を増していくと考えられる。

②地下鉄

武漢は従来から、市の中心部を流れる長江によって東西に分断されていることが、交通運輸上の大きな障害となっていた。これに対して武漢市では、これまでも長江を渡る橋[10]と河底トンネルによって両岸を結ぶことにより、このボトルネックの解消に努力してきた。本年 12 月には、長江の河底を通る地下鉄（2 号線）が開通する予定である。今後 2017 年までにさらに 6 本の地下鉄を開通させ、全部で 8 路線が完成する予定である。このうち 4 本が長江の下を通る計画であり、これらにより武漢市内の交通の利便性は格段に改善される見通しである。

武漢市のビジネスの中心街は現在、長江の西側にある漢口地区であるが、今後地下鉄、道路網の整備が進むにつれて、長江の東側に位置する武昌地区の長江沿いの地域（現在は湖北省政府関係機関が集中）が新たなビジネス中心街として発展していくことが期待されている[11]。

③空港、経済開発区等

空港についても本年7月から武漢市の北側に位置する天河空港の第3期工事の着工が予定通りスタートした。

また、工業用地の開発も進められている。武漢にはすでに、武漢経済技術開発区と東湖新技術産業開発区という二大開発区が存在する。前者にはホンダ、プジョー・シトロエンの工場があり、ホンダ、日産の合弁相手企業の本社（東風汽車）もある。今後、GM が新たに工場建設を予定しているほか、ルノーも進出が噂されている。武漢は成都、重慶のように周囲を山で囲まれていないため、工業用地の拡張が容易である。武漢経済技術開発区はすでに 200 ㎢の巨大な面積であるが、今後必要に応じてさらに 100 ㎢の拡張も検討している由。

（３）不動産開発：好調持続、価格も上昇、成都と逆転

インフラ建設に加えて、不動産開発投資も活発である。中国では現在、不動産取引規制が厳しく実施されているが、投資目的ではなく本来の生活のための住居として住宅を購入することは制限されていない。武漢は中部地域の中核都市であるうえ、中部地域に

[10] 長江を渡る橋はすでに 6 本が完成しており、つい最近 7 本目の建設工事が始まった。
[11] 湖北省政府周辺が今後完成する武漢市内の地下鉄網の主要ターミナル駅となり、その周辺地域の開発が進められる予定。

は武漢以外に武漢に匹敵する大都市が存在しないことから、この地域の住民の多くは武漢に住むことを望んでいる。このため、武漢市の住宅建設需要は投資目的ではなく、実際に居住する目的での需要が多い。また、武漢の不動産価格は市街地中心部で 12～15 千元／㎡であるが、経済技術開発区であれば 7 千元／㎡前後と価格水準も北京、上海（3～4 万元／㎡以上）に比べればはるかに低水準である。

以上のような居住目的需要の強さと価格の低さを背景に、中央政府も武漢の不動産開発についてはあまり厳しく抑制していない。こうした事情から、武漢市は今も高層マンションの建設ラッシュが続いており、広い市内のどこへ行ってもクレーンが林立している状況である。私自身がこの 1 年間に沿海部、内陸部の主要都市を 10 か所以上実際に訪問した時の印象としては、今は武漢市の建設ラッシュが最も活発であるように感じられた。

（4）中三角構想

上記「２．日本企業の中国におけるビジネス展開」の「（３）工場立地は徐々に内陸部へと拡大」で、日本企業が広東省から江西省、湖南省へ、あるいは上海市、江蘇省から長江沿いに西へと徐々に内陸部に向けて立地範囲を拡大させていることを紹介した。そうした動きを先取りするかのように、長江中流域の湖北省、湖南省、江西省の 3 省が本年 2 月、「長江中流域都市群構想」＝「中三角」構想を発表した。これは、武漢市、長沙市、南昌市（それぞれ湖北省、湖南省、江西省の省都）を中心に周辺都市を巻き込む形で交通インフラを整備し、地域経済の発展を促進しようとする構想である。

従来から武漢は周辺に同じような規模の大都市がなく、「1 プラス 8」構想（武漢と周辺 8 都市の連携を強化する計画）で連携強化を目指している都市がいずれも武漢に比べて見劣りするという問題が指摘されていた。今回発表された「中三角」構想はその課題を克服する意味を持っている。

以前であれば、武漢から長沙、南昌は距離が離れすぎており、経済圏を構築するには遠すぎる位置関係だった。しかし、高速鉄道の開通により、武漢－長沙は 1 時間 20~30 分となった。武漢－南昌間は高速鉄道がないため 2 時間半から依然 3 時間を要するが、鉄道網での連携以外に、高速道路、長江およびその支流により 3 つの中心都市およびその周辺都市を含む 3 地域は交通運輸面の連携の強化を図りやすい関係にある。今後、交通運輸インフラがさらに改善されれば、「中三角」構想はより内実を伴うものへと発展していくことが期待できる。

以　上