



NPI

Nakasone Yasuhiro
Peace Institute
▪ Tokyo ▪

中国経済研究報告書

(平成29年度)

・ 平和研レポート ・
主任研究員 豊田裕・原実・田中秀治

NPI Policy Paper
March 2018

公益財団法人
中曾根康弘世界平和研究所

© Nakasone Yasuhiro Peace Institute 2018

Nakasone Yasuhiro Peace Institute
6th Floor, Toranomon 30 Mori Building,
3-2-2 Toranomon, Minato-ku
Tokyo, Japan 〒105-0001
Telephone (03)5404-6651 Facsimile (03)5404-6650
HP <http://www.iips.org/>

本稿での考えや意見は著者個人のもので、所属する団体のものではありません。

はじめに

外交・安全保障問題を考えるにあたり、国の基礎となる経済情勢に着目することは重要です。特に、中国との関係においては、貿易や投資を通じて中国と世界の各国の経済的な結びつきは拡大・深化しており、経済分野に焦点を当てた調査研究の必要性は高いといえます。

そこで本調査研究では、2013年度から継続して、中国の経済情勢を俯瞰することを目的に、中国経済の実態に詳しい専門家の方々を講師に招き、コロキウムを開催しました。本報告書は、中国の経済情勢について、その輪郭と主要な動きを浮き彫りにすることを目指し、各講師の発表内容を整理し記述するとともに、内外の中国経済に関する見方を整理しました。

2017年の実質GDP成長率は対前年+6.9%と2016年の対前年+6.7%を0.2ポイント上回りました。これは2010年以来7年振りのことです。中国政府は中国経済の新常態（ニューノーマル）が定着し、安定したものと自信を示しています。2017年は5年に一度の共産党大会が開催された年であり、習近平総書記の第二期政権発足において強い指導力を発揮するために、いろいろな面での「安定」が最重要視されました。経済面でも「稳中求心（安定の中で前進を図る）」が基本方針とされ、中長期的な視点での「改革の全面深化」は先送りにされた感が否めません。2018年の経済政策としては、これまでの供給側構造改革を継続することに加え、重点分野の改革深化やイノベーション型国家の建設が掲げられています。秋に開催予定の共産党中央委員会全体会議では、「小康社会の全面的実現」の達成に向けた、新指導部の中長期的な国家運営の基本方針が定められる予定です。

こうした中で、中国の経済情勢を把握するには限りがあることは否めませんが、本調査研究における中国経済研究者や専門家からの貴重な講話を通して、中国経済の現状に関して、その一端を浮き彫りにすることができたと思います。中曽根康弘世界平和研究所としては、2018年度も引き続き中国の経済運営の動向に注視してまいりたいと考えております。お忙しい中、ご協力いただいた専門家の皆様に改めて心よりお礼申し上げます。本調査研究が日中関係の改善、外交・安全保障問題の検討において、関係者のご参考になれば幸いです。

2018年3月

公益財団法人 中曽根康弘世界平和研究所

(目 次)

1. 中国経済と進出日本企業の現状と課題	1
独立行政法人 日本貿易振興機構 (JETRO)	
海外調査部 中国北アジア課長	箱崎 大 氏
2. 習近平政権の新たな構造改革「供給側改革」とは何か	13
株式会社三菱東京 UFJ 銀行	
経済調査室 調査役	萩原 陽子 氏
3. 中国の自動車産業政策と今後の展望	23
東京大学社会科学研究所	
教授	丸川 知雄 氏
4. トヨタ自動車の中国事業について	33
日中投資促進機構	
事務局次長	佐藤 啓介 氏
5. 足元の中国経済と日系企業の対中直接投資ビジネス	43
公益財団法人 中曽根康弘世界平和研究所	
主任研究員	豊田 裕

1. 中国経済と進出日本企業の現状と課題

独立行政法人 日本貿易振興機構（JETRO） 海外調査部 中国北アジア課長

箱崎 大 氏

日 時： 2018 年 2 月 23 日（金） 14：00～15：45

場 所： 中曽根康弘世界平和研究所 7 階大会議室

<報告>

1. はじめに

2017 年は日米中間の首脳の往来が活発な 1 年であった。中国が提唱してきた「一帯一路」構想は、5 月に北京で行われた「一帯一路」国際協力ハイレベルフォーラム以降、その動きが本格化した観がある。内向きの米国に対し、中国は外に打って出る姿勢が鮮明となり、アジアにおける中国のプレゼンスがいつそう高まった印象である。

2. 経済の動き

(1) 成長率の変動は小幅で雇用情勢は安定

中国の実質 GDP 成長率は、6%台へ低下している。実質 GDP 成長率が 10%台を超えていた時期と比べ、中国経済の低成長ぶりを強調するメディア報道が多いが、かつて北京に駐在していた頃は、経済成長率より消費者物価の変動の方が景況感に近いように感じた。

リーマン・ショックへの対応として中国は 2009 年に大型景気対策、いわゆる「4 兆元対策」を実施し、2010 年は V 字型の景気回復を遂げた。その後、経済成長率は再び鈍化し、2012 年時点では、その後の成長率が上がるのか下がるのかわからない状況であった。2013 年 11 月に開催された共産党第 18 期中央委員会第三回全体会議（第 18 期三中全会）では、資源配分において政府より市場の役割を重視する方針を打ち出し、4 兆元対策による副作用への対応の姿勢を鮮明に打ち出した。

中国では急速な少子高齢化が進展している。2015 年に一人っ子政策を廃止したものの、子供の教育費をはじめとする生活コストが非常に高くなっており、二人以上の子供を持つ動きにはつながっていない。生産年齢人口は 2012 年に減少が始まり、潜在成長力も低下が始まっていると考えられるが、政府にしてみれば雇用を創出しなければならないという重圧も低下した結果、労働需給や社会不安も発生せず、うまくバランスが保たれている。

リーマン・ショック当時よく言われた「雇用を吸収するため 8%の経済成長を維持」の議論は、現在では全くなくなっている。4 兆元対策によって、「二つの過剰（生産能力と企業債務）」の進展に拍車がかかった。労働者の賃金の上昇により、製造業のコスト（輸出）競争力は低下したが、他方、所得増加は消費にプラス効果をもたらしている。

(2) 「製造強国」に向け創新（イノベーション）を促進

2015 年 5 月に中国政府は、「製造大国」から「製造強国」への転換を企図する「中国製造 2025」を公表した。建国 100 周年の 2049 年までに中国を世界の製造強国のトップに押し上げるというものであり、第 1 段階の 2025 年と第 2 段階の 2035 年までに、それぞれ世界の製造強国の「1 つ」、「中位」への発展を目指すものだ。

この背景には、①中国は依然として工業化の途中にあり、先進国と比べ大きな開きがある、②製造業は大規模ながら力強さに欠け、自主イノベーション能力が弱い、③品質、ブランド力、国際化水準が低い、等の政府の問題意識がある。

「中国製造 2025」で政府が国民的運動への発展を望んでいるのが「創新（イノベーション）」だ。日本では「技術革新」と訳されるが、中国では、科学技術に限定されず裾野が広い概念であり、「創新」の担い手として幅広い層を想定しているようだ。

2016 年の中国の国際特許出願件数は米国、日本に続き第 3 位で、うち約半分（46.6%）を深圳市の企業が占めている。

深圳市は中国主要都市の中で起業が最も盛んで、同市の 2016 年の新規登録企業数は前年比 28.9%増の 38 万 6,704 社と全国（552 万 8,000 社）の約 7%を占め、北京市、上海市、広州市など中国主要都市のなかで最多であった。一人当たり新規登録企業数は 0.032 社で、上海市（同 0.012 社）の 2.6 倍、北京市（同 0.01 社）、広州市（同 0.01 社）の 3 倍以上と突出している。

深圳市内の華強北エリアには電子・電機関連の店舗が約 20,000 店密集する、世界最大級の電器街があり、秋葉原の 30 倍程度の面積の同エリアに毎日約 50 万人が訪れる。華強北エリアでは一般的なものからニッチものまで幅広い部品を 1 個から安価に入手することが可能で、特に、パソコンやスマホと構造が類似する IoT ハードウェアを作るにあたり、深圳は世界で最も部品調達に適している。このため、スタートアップ企業が迅速にアイデアを製品化することが可能となっている（写真 1）。

「製品化にあたってシリコンバレーであれば 1~2 年かかるところ深圳では 3~6 ヶ月で可能」、また「部品によっては、シリコンバレーで調達するのに比べて 3 分の 1 程度の価格で購入できる」との声もある。これは「深圳スピード」と呼ばれており、アイデアを思いついたらまず試作品の製作という点で、モノ作りにおける圧倒的なスピード感を示している。

「深圳スピード」を可能にしているのは、スタートアップ支援企業の存在で、政府支援による「メイカースペース」と呼ばれる施設で起業を支援する。2017 年現在、深圳には政府支援のメイカースペースが 250 ヶ所設置されている。また、民間によるメイカースペースも増加している（写真 2）。

深圳初の民間によるメイカースペースとして 2011 年に設立された「柴火創客空間（Chaihuo メイカースペース）」では、開発ツールや 3D プリンター等を提供しスタートアップ企業のモノ作りを支援し、メイカーのコミュニティを形成（会員数は 3,000 名以上）している。

写真 1



世界最大級の電器街 深圳の華強北 出所: 報告者撮影

写真 2



「柴火创客空間(Chaihuo メイカースペース)」 出所: 報告者撮影

深圳では、スタートアップ企業が投資家から資金調達を呼び込むプレゼンの場である「ピッチ」イベントも政府や証券取引所等の主催で数多く開催されている。ドローン世界最大手の DJI は 2010 年に深圳市南山区政府主催のピッチイベントで優秀賞を受賞している。深圳の世界市場における戦略的重要性から、アップル、マイクロソフト、クアルコムなど世界の IT メジャーも相次いで深圳に進出し研究開発拠点を設立しており、中国の IT メジャーであるアリババや百度（バイドゥ）もグローバル事業の拠点設立の動きを加速させている。

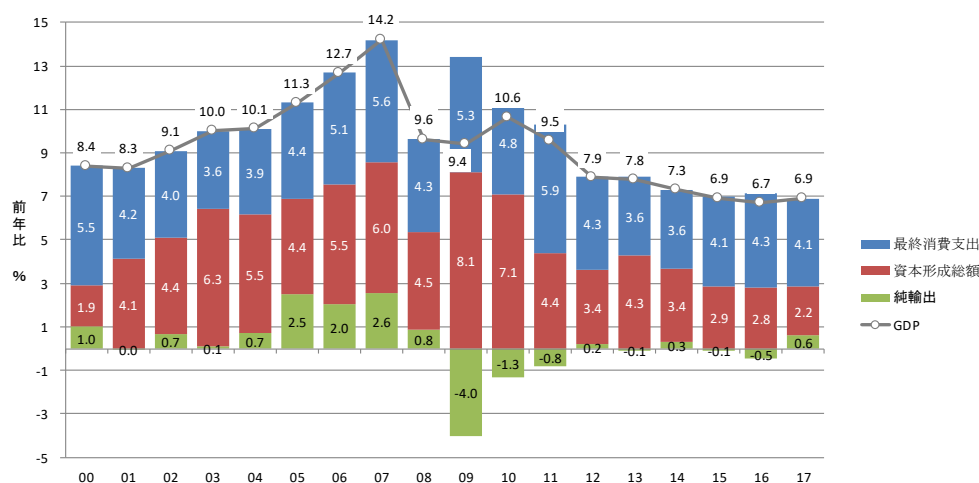
(3) 消費主導で景気を維持

2017 年の中国経済は、鈍化が著しかった「民間投資」が 2017 年にやや持ち直したが、総額の伸びは前年比一桁に低下し、ここ数年の「オールドエコノミー」の低下の流れは変わらなかった。他方、消費は前年比約 10%増を維持し、投資の低下をカバーする形となった。GDP 成長率を需要項目別寄与度でみると、4 兆元対策実施後の 2009～2010 年の後、2011 年以降は、投資（資本形成）の寄与度低下を消費が補い成長を維持している構図が見てとれる（図表 1）。

2015～2016 年にかけて消費のけん引役は、自動車販売であった。2015 年 10 月に排気量 1.6 リットル以下の小型乗用車の自動車取得税の税率は 10%から 5%に引き下げられ自動車販売を押し上げた（2017 年に減税幅は 5%から 7.5%に引き上げられ、2017 年末に減税終了）。2017 年に入ると EC（インターネット小売販売）がけん引し、消費は前年比 10%の伸びを録した。中国での EC 市場の拡大にともない越境 EC も右肩上がりに増加し、日本企業にも裨益している。日本からの越境 EC 輸入は、2016 年の 1 兆 366 億円から 2020 年には 1 兆 9,053 億円になるとの予測もある。

訪日中国人の消費については、2014 年から 2015 年にかけて話題となった「爆買い」による消費がピークを超え、2016 年には「モノ」から「コト」へ対象がシフトしていると言われているが、全体としては消費が停滞した。2017 年は一人当たり旅行支出が伸び悩む中、旅行者数の回復の兆しがみられ、消費総額も再び増加した。

図表1 GDP 成長率（需要項目別寄与度）



(注) 需要項目別内訳は各年のGDP成長率が改定されても、改定値が公表されないため、需要項目別寄与度の合計が各年のGDP成長率と一致しない場合がある。

(出所) CEIC

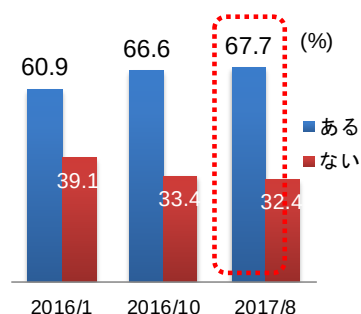
JETRO が 2017 年 12 月に発表した「中国の消費者の日本製品等意識調査」によると、越境 EC で日本商品を「購入したことがある」との回答は 67.7%。「ない」と答えた人もその 4 割以上が今後購入したいと答えており、越境 EC を通じた日本商品購入のニーズは根強い（図表 2）。

越境 EC を使う理由としては、「中国の店頭で販売されていない製品だから」「日本に旅行をしたときに購入して気に入った製品だから」「ニセモノではないから」「価格が安いから」などを挙げる人が前回調査時（2016 年 10 月）の 22.7%から 40.4%と 17.7 ポイントも増加しており、越境 EC 対策には訪日旅行者の取り込みが重要であることがわかる。購入商品の上位 3 位は化粧品、食品、医薬品であるが、今後購入したい商品のトップには電気製品が挙げられた。

図表 2 中国の消費者の日本製品等意識調査」（JETRO 2017 年 12 月発表）

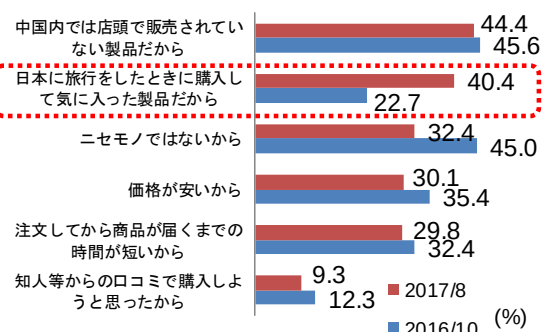
越境ECでの日本輸入品の購入経験の有無

（単数選択、n=1,200(2016/1,2016/10)、1,224(2017/8)）



越境ECで商品を購入する理由

（複数選択、n=962(2016/10)、992(2017/8)）



3. 安定成長から緩やかな鈍化を志向

(1) 中国共産党第 19 回全国代表大会（党大会） ～ 2022 年への布石

2017 年 10 月、中国共産党の第 19 回党大会が開催された。総書記の任期がこれまでのように 2 期 10 年であれば、2022 年秋の第 20 回党大会で習総書記は交代することになるが、習総書記の 3 期目への続投へ向けた布石が打たれるかが注目された。強力な権限を持つ党主席制の導入は見送られたが、習総書記ら第 5 世代に続く第 6 世代の中央政治局常務委員への昇格は見送られ、習総書記の 3 期目への布石ではないかとの憶測を呼んでいる。また、党規約に「習近平新時代の中国の特色ある社会主義思想」と個人名を冠した思想を盛り込み、全会一致制であった中央政治局常務委員の中での地位を高め、自身の権威付けに成功した。

経済面では、従来の党大会における総書記の演説で必ず言明されていた「GDP 倍増目標」は示されず、経済のいっそうの発展に加え、科学・教育の調和や人民のいっそう豊かになった「小康社会」の完成など、「量より中身」が強調された。

経済政策の項目として、①供給側構造改革の深化、②イノベーション型国家建設の加速、③農村振興戦略の実施、④地域間の調和発展戦略の実施、⑤社会主義市場経済体系の充実化、⑥全面的開放の新たな枠組みづくりの促進、などが示された。

供給側構造改革においては、従来の課題である過剰生産能力と過剰債務の解消や、インフラ網の整備強化を挙げている。イノベーション分野では、科学技術、品質、宇宙開発、インターネット等の各分野で「強国」を目指すこととしている。社会主義市場経済の分野では、国有企業改革の深化等によるグローバル競争力を持つ世界一流の企業の育成や、国有資本の強大化・優良化を図る。全面的開放においては、「参入前内国民待遇とネガティブリスト管理」制度の全面的実施や、サービス業の対外開放の拡大が謳われている。

(2) 一帯一路構想を推進

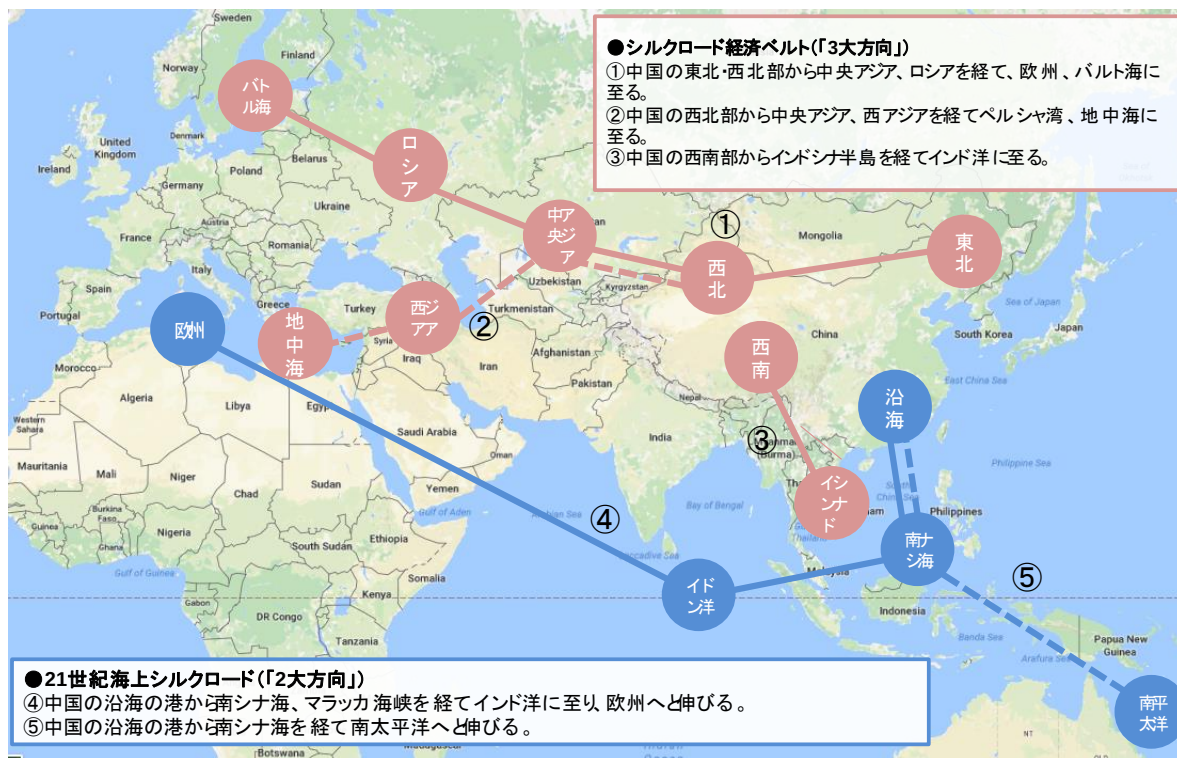
2014 年に習総書記が提唱した「一帯一路」共同建設イニシアチブは、ルート周辺国の需要に基づき進めていく構想であり、2016 年末までに既に 100 余りの国家が同イニシアチブに対して支持・参画の意向を表明し、中国は 39 の国家・国際組織と 46 の共同建設の協力協議を締結した。

一帯一路構想の背骨に当たる枠組みは、「5 大方向」で、シルクロード経済ベルトの「3 大方向」と 21 世紀海上シルクロードの「2 大方向」が柱となっている（図表 3）。

「5 大方向」に基づき、「6 廊 6 路多国多港」の協力の枠組が提起された。「6 廊」では相手国との協力により「6 つの経済回廊」の共同建設を目指している（図表 4）。

一帯一路構想は、経済から人文分野まで幅広い協力分野を含んでいる。主な協力分野として、①基礎インフラ建設の展開による地域の相互連結の促進、②経済・貿易協力のレベルの向上、③自国の優勢産業の海外進出支援による経済協力の拡大、④金融サービスのネットワーク化の推進による一帯一路建設の支援、⑤環境保護、温暖化対策等の強化、⑥秩序のある海上協力の推進、⑦人文社会等の分野での交流協力の深化、等が示されている。

図表3 一帯一路構想図（5大方向）



図表4 一帯一路構想図（6つの経済回廊）



一帯一路構想に対し、ユーラシア大陸のみならず、アフリカ、ラテンアメリカ・カリブ地域、大洋州なども共同建設のパートナーあるいは参画候補として歓迎の意を表すなど、構想の外縁は世界の各国・地域に大きく広がっている。構想の地域の広がりやを反映して、英語の呼称も当初の “One Belt, One Road” から、最近では単に “Belt and Road” と称されることが多くなっている。

2017 年 12 月に開催された中央経済工作会议では、「国有資本の強化」を除き、前出の「第 18 期三中全会」や「中国製造 2025」の内容をほぼ踏襲した内容であり、引き続き、サプライサイド構造改革やイノベーションを推進することが確認された。

今後 3 年を小康（ややゆとりある）社会の実現のための最終段階と位置付け、①重大リスクの防止・解消、②貧困脱却、③汚染防止の 3 つを決定事項とし、高い経済成長でなく「成長の質」を重視することが強調された。①の重大リスクの防止・解消は、やや新しい視点であり、「二つの過剰（生産能力と企業債務）」によるリスクへの備えとしての監督管理制度作りの強化の方針を示したものである。

他方、「国有資本の強化」は、第 18 期三中全会（2013 年 11 月）で示されていた市場による資源配分を重視する方針から逆の方向性を示しており、国有企業改革を重視する 2 期目の習政権の姿勢の表れともいえる。

4. 日系企業の中国事業展開と課題

(1) 中国事業は多数が拡大の方向 ～ 高まる地場企業からの現地調達率

JETRO が 2017 年 6～9 月にかけて実施した、「日系企業投資動向ヒアリング（中国進出日系企業および日本企業の中国部門、計 33 件）」を見ると、投資については慎重さもうかがえるものの、売上については増加を志向している企業が多いとの結果であった。

有望分野に関する 3 つのキーワードは、「高齢化」、「自動車」、「自動化」が挙げられる。高齢化関連については、「高齢化の急速な進行に伴い、中国政府が介護分野を重点分野として明確に位置付けている」との声が聞かれ、介護施設の運営やデイサービスでの事業展開を今後も拡大する企業の事例がみられた。自動車関連では、「リスクはあるが桁違いに大きな市場であり、中国政府による電気自動車（EV）の普及推進も追い風」との回答があった。自動化関連では、ファクトリーオートメーション（FA）関連のロボット市場の拡大に対する期待が寄せられた。

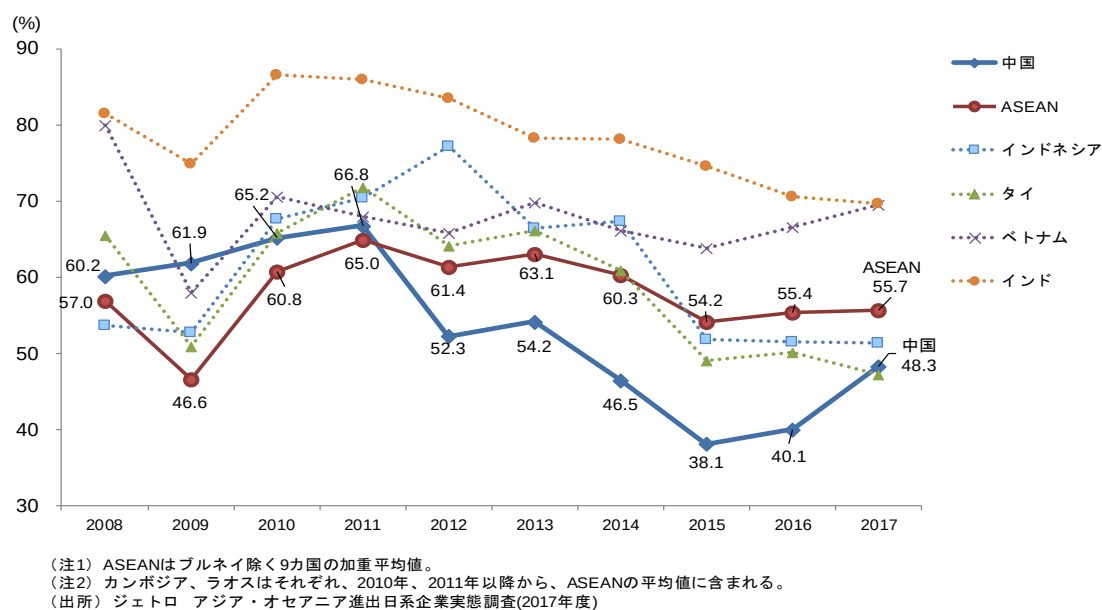
日本の対中投資（実行額ベース）は、2013 年以降 4 年連続で前年比では減少していたが、2017 年はプラスに転じた。2011 年から 2013 年にかけては、超円高や東日本大震災の影響で、製造業が現地でのサプライチェーンを見直す動きが活発化したものと思われる。2013 年は、上半期には 2012 年の尖閣諸島問題の深刻化以前に決定していた投資が実行されたようだが、下半期には投資が激減し、通年では前年比でマイナス 4.3% に転じた。2014・2015 年に前年比で激減した後も低調な水準にあったが、2017 年は 5 年振りに前年比 5.1% 増とプラスに転じた。

2013 年以降の特徴としては、1 件当たりの投資額が増加していることと、新規投資よりも増資が多いということがある。これは中国ビジネスの経験値が豊富で資金と体力のある大企業による投資がほとんどであり、中小企業による新規投資は非常に少ない状況ということである。

現地での今後の事業展開について、進出地域の現地拠点の担当者に対して直接アンケートを行う「アジア・オセアニア進出日系企業実態調査（2017 年度）」によると、中国事業の方向性について積極派の割合が持ち直してきているようだ。

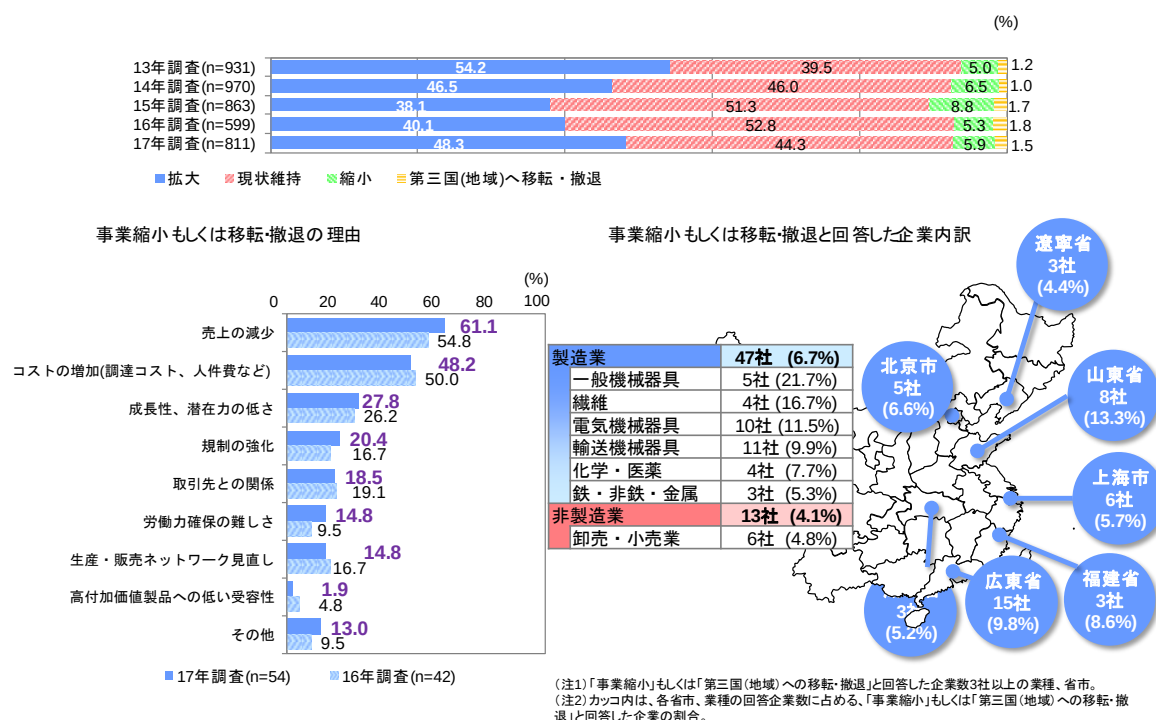
中国と ASEAN の今後 1～2 年の事業展開の方向性を「拡大」と回答した企業の割合を、2008 年調査からの推移で比較すると、2011 年まで中国が ASEAN よりも高い水準であったものの、2012 年に中国 52.3%、ASEAN61.4%と逆転した。2012 年以降は、毎年、ASEAN が 10 ポイント前後高く、2015 年ではその差は 16.1 ポイントとなったが、同年をピークにその差は縮小しており、2017 年は 7.4 ポイント差となった（図表 5）。

図表 5 今後 1～2 年で事業を「拡大」とする比率の推移（2008～17 年、中国・アジア主要国比較）



中国進出日系企業の今後 1～2 年の事業展開の方向性について、「拡大」もしくは「現状維持」と回答した企業の構成比の過去 5 年の推移を見ると、2015 年を除き全体の 9 割以上を占めており、「縮小」もしくは「第三国（地域）への移転・撤退」は各種報道によるイメージと異なり少数派といえる。事業を「縮小」もしくは「移転・撤退」する理由についての回答（複数回答）では、「売上の減少（61.1%）」が最も多く、これに「コストの増加（48.2%）」、「成長性、潜在力の低さ（27.8%）」が続いている。「縮小」もしくは「第三国（地域）への移転・撤退」と回答した企業の割合を業種別にみると、製造業(6.7%)が非製造業(4.1%)より多く、中でも一般機械器具(21.7%)、繊維(16.7%)が高い（図表 6）。

図表6 中国進出日系企業の今後1～2年の事業展開の方向性

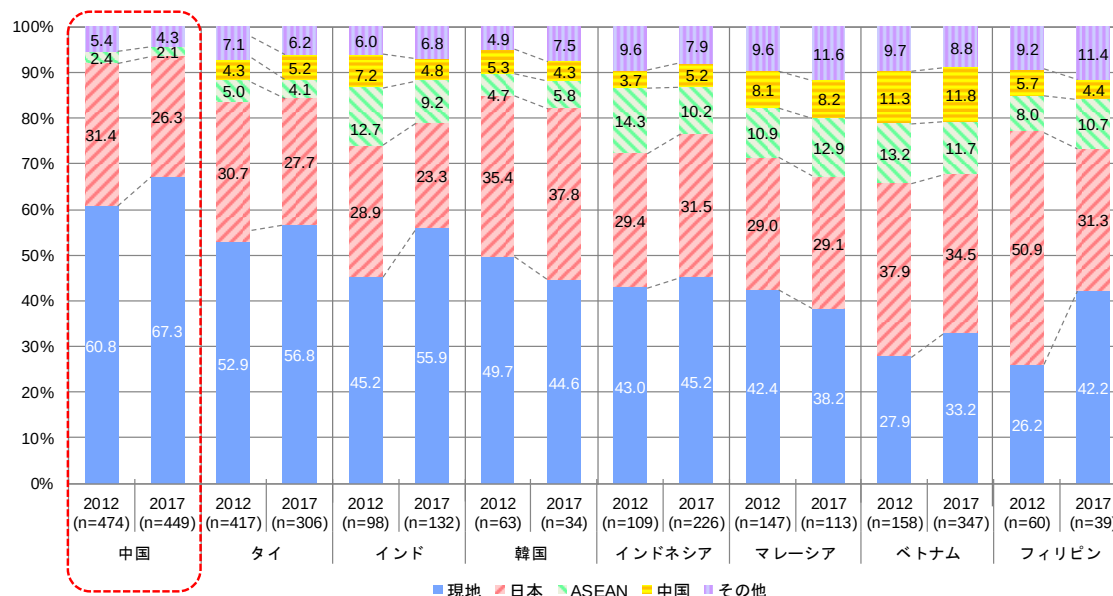


今後中国で拡大する機能については、回答(384社)の約6割が「販売機能」を重視しており、市場としての中国の位置付けがますます強まっていることが示された。「生産」については、「高付加価値製品」は4割強の企業が、「汎用品」は4分の1強の企業がそれぞれ拡大すると回答しており、地場企業の台頭による価格競争の激化により、高付加価値製品にシフトしつつある日系企業の状況がうかがえる。

経営上の問題点については、「賃金上昇」、「競合の台頭によるコスト面での競争」、「調達コストの上昇」など、コスト上昇に苦しむ日系企業の姿が鮮明となった。ある日系製造業へヒアリングを行ったところ、「ありとあらゆるコスト削減のために努力しているが、それでも価格競争は非常に厳しい」とのことであった。

コスト競争力維持のための一番のカギとなるのは、現地調達率の引き上げである。中国進出日系企業の現地調達率(2017年)は、67.3%(有効回答449社)と、アジア主要国の中で唯一60%を超えている。同率は2012年調査で60%を超えて以降毎年上昇している。現地調達の内訳は、地場企業からが59.5%、進出日系企業からが34.2%と6割弱は地場企業からの調達であった。また、「現地調達で重視するのは、地場企業か進出日系企業か」との問いに対しては、89.6%が地場企業、51.4%が進出日系企業(複数回答)と回答しており、地場企業からの調達の動きがますます高まっていくものとみられる(図表7)。

図表7 主要国の調達先の内訳の推移 (2012年調査と2017年調査の比較)



(2) 所得増加と省人化・環境対応ニーズは日系企業にチャンス

中国の実質 GDP 成長率の低下はネガティブに捉えられがちであるが、名目 GDP 増加額は 2017 年に過去最高を記録し、市場の拡大は続いている。最新の IMF 中期予測（2017 年 10 月）によると、2020 年の中国の GDP 規模は日本の 3 倍以上、一人当たり GDP は 1 万 2,000 ドルを超えると予測しており、これは日本の 1985 年の水準に相当する。豊かになった中国の消費者が財・サービスに対してより高い品質を求めるようになってくると、日系企業にとっては追い風といえよう。

中国における経営環境については、中国企業のキャッチアップや人件費の上昇などから、技術、価格、リードタイム等の面で競争が激化している。一方、ローからミドル・ハイエンドに向かおうとする中国企業は、省人化や環境への対応等で日本の高い技術を必要としており、日系企業にとっては大きなビジネスチャンスがあると期待される。

米国の財の貿易赤字における中国の割合は、2000 年の 18.8%から 2016 年に 46.3%と急拡大し、赤字の約半分は対中国という状況である。トランプ大統領は選挙中に対中国輸入品への高関税の付加や為替操作国認定など、対中強硬政策を打ち出していたものの、政権発足後にはこのような政策の実施は見送られ、米国製品の市場アクセスの妨害、知的財産の侵害に係る調査の実施に止まり、対中姿勢は軟化した。対中姿勢軟化の背景には、北朝鮮への対応における米中の協調関係に配慮したものともみられる。

一方、米国内向けには対中強硬姿勢を維持し、2017 年 11 月のアジア歴訪後のトランプ大統領の発言では、中国政府が提案した対米貿易・投資案件を評価しつつも、対中貿易赤字の是正を強く要請する姿勢を堅持している。

<質疑応答>

Q： 中国が覇権国家を志向しているかについて、ある中国の研究機関の専門家は、「中国は覇権を取れない」とし、また、別の中国研究機関の専門家も「経済成長の足を引っ張られるので、覇権国を目指していない」など、両者ともに否定的な見解を示していたが、どう考えるか？

A： 鄧小平の時代から中国は国内問題の解決を最優先し、国際的なルール形成に対して中心的に関与することは避けてきた。しかし、最近では経済発展を背景とするものか、このような姿勢は変化しているようにみえる。

Q： 企業にとって進出先の政治の安定は大きな関心事項であろうが、日本企業は中国の政治体制の安定について、特に心配ないと受け止めているのか？

また、社会主義国での事業展開ということに対しては、どのようなやりにくさがあるのか？

A： 中国共産党政権がすぐに崩壊すると懸念する向きは現地ではほとんどないと思う。日本企業の懸念、関心事は、日中関係の安定の方である。

社会主義国での事業展開については、計画経済の名残りがあったり、契約を守らないことがあったりするので、事業がやりにくかったり日本人社員のストレスが溜まりやすいということはあるようだ。

Q： 東アジア地域の包括的経済連携（RCEP）の交渉が停滞しているが、中国政府のマルチの枠組み作りに対する姿勢はどのようなのか？

A： 中国政府は RCEP に対する関心は低下しているようにみえる。一帯一路が経済連携ツールとして強力であることも一因かと思われる。

Q： 中央経済工作会议での3つの決定事項のうち、「金融リスクの予防・解消」はやや目新しい事項だが、重点に挙げられた背景は何だろうか？

A： 企業債務が膨張しており、急激な資本流出のリスクなどは何が起因となるかわからないことに加え、金融リスクのコンテイジョンがいつどのように起こるかわからないという意識を政策当局が強く持っていることが背景にあったと思われる。

Q： 供給側構造改革は、鉄鋼・石炭の両産業では一定の成果が上がっているようだが、第18期三中全会で課題とされていたその他の業種の供給側構造改革はどうなっているのだろうか？

A： 確かに鉄鋼・石炭の両産業の次が続いていないと思う。去年は共産党大会もあり、景気の下振れを気にして手綱を緩めたのかもしれない。

Q： 百度（バイドゥ）や騰訊（テンセント）などの IT 企業が自動運転の開発を進めているが、中国における自動運転の進展の見通しはどうなっているだろうか？

A： 日本以上に早いスピードで進展しているとの印象をもっている。

Q： 中国は経済規模では日本を追い抜いたが、中国側はアベノミクスなど日本経済に対してまだ関心はあるのか？

A： 中国は、バブル崩壊時の日本の在り様について関心が高く、これは相当研究しているようだ。IT 分野では自国の技術に自信を持っているようだが、モノ作りについてはきめ細かさや質の追求などの点で消費者の関心が高く、日本の製品・サービスに対し一定のリスペクトを持っていると同時に、製造業全般では資本装備を進めれば何とかなるとの認識もある。自動車については、ガソリン車での差は大きく追いつくのは難しいと思う一方で、電気自動車（EV）であれば追いつけると考え、ルールチェンジを図るようなことも行っている。

以 上

2. 習近平政権の新たな構造改革「供給側改革」とは何か

株式会社三菱東京 UFJ 銀行 経済調査室 調査役

萩原 陽子 氏

日 時： 2017 年 11 月 7 日（火） 14：30～16：10

場 所： 中曽根康弘世界平和研究所 7 階大会議室

<報告>

習近平氏は 2012 年 11 月に共産党総書記に就任したが、その 1 年後の 2013 年 11 月の共産党 18 期中央委員会第三回全体会議（第 18 期三中全会）で「改革の全面的な深化に関する若干の重大な問題に関する決定」（通称「三中全会の決定」）を発表し、政治・経済・社会を網羅する改革のアウトラインを示した。そのなかで経済面では市場化改革推進を掲げ、改革進展への期待を世界的に喚起した。ところが、その後、政治面では過去に例をみない激しい汚職腐敗摘発が進む一方、経済面における市場化のペースは遅く、失望する向きが少なくなかった。

第 18 期三中全会から 2 年後の 2015 年 11 月、習総書記が財經領導小組会議で打ち出した新たな構造改革が「供給側改革」であり、2016 年以降、「供給側改革」を中核に据えた経済政策運営が進められている。にもかかわらず、「三中全会の決定」のような包括的な文書が作成されていないこともあり、特に海外では「供給側改革」とは何かがわかりにくくなっている。政府の政策方針が実体経済を強く方向付ける中国において、習政権が掲げる「供給側改革」の全体像を理解することは先行きを展望するに当たり重要な意味を持つ。以下で、「供給側改革」の内容と進捗をみていきたい。

1. 「供給側改革」の内容を巡る紆余曲折

「三中全会の決定」は習総書記をリーダーとする文書起草グループの下で討議・修正を重ねた後、党内調整を含め 7 ヶ月をかけて策定された。これに対し、「供給側改革」は 2015 年 11 月の財經領導小組会議において、習総書記が「供給側改革」推進を強調したのに端を発し、後から内容を固めていくという流れとなったため、政権内で意見が異なり、内容が重要会議によって変化していった。

2015 年 12 月の中央経済工作会議（翌年の経済政策方針を決定する重要会議）では 2015 年 11 月の習総書記の発言を踏まえ、「供給側改革」の 5 大タスクとして、①過剰生産能力の解消、②不動産在庫の解消、③過剰債務の解消、④企業コストの削減、⑤脆弱な部分の補強（「三去一降一補」と略称）を提示した。ところが、2016 年の全国人民代表大会（全人代）では、国家发展改革委員会による経済・社会発展計画が「三去一降一補」を踏襲する一方、国务院による政府活動報告では、「不動産在庫および過剰債務の解消」が「供給側改革」からはずれたかわりに、「国有企業改革」と「非公有制経済の活性化」が加わり、「一降一補」の一部であった「行政改革」、「イノベーション」などがメインタスクへと格上げされた。こ

ここには、過剰の解消が前面に押し出されている「三去一降一補」よりも、イノベーション、規制緩和、企業改革の方が生産性向上にも寄与し、本質的な意味での「供給側」の「改革」にふさわしいとの国务院の判断が窺われる。

最終的には、2016年5月の財経領導小組会議で、「三去一降一補」をメインタスクとする一方、国有企業改革、政府の機能転換、財税制・金融改革等を“本質的な属性（本質的に備わっている性質）”として両案をとともに取り込んで調整された。

「供給側改革」の変遷

2015年12月 中央経済工作会議 「三去一降一補」	2016年3月全人代		2016年5月財経領導小組会議	
	政府活動報告 (国务院)	経済・社会発展計画 (国家発展改革委員会)	メインタスク 「三去一降一補」	本質的な属性
① 過剰生産能力の解消	① 行政改革	① 過剰生産能力の解消	① 過剰生産能力の解消	① 国有企業改革
② 不動産在庫の解消	② イノベーション	② 不動産在庫の解消	② 不動産在庫の解消	② 政府の機能転換
③ 過剰債務の解消	③ 過剰生産能力の解消と コスト削減	③ 過剰債務の解消	③ 過剰債務の解消	③ 価格・財政・税制・ 金融・社会保障等 の基礎的改革
④ 企業コストの削減	④ 財・サービス供給の改善	④ 企業コストの削減	④ 企業コストの削減	
⑤ 脆弱部分の補強	⑤ 国有企業改革	⑤ 脆弱部分の補強	⑤ 脆弱部分の補強	
	⑥ 非公有制経済の活性化			

(資料) 中国政府資料より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

2. 「供給側改革」の中核をなす3つの過剰の解消（三去）

2016年5月の財経領導小組会議では、「供給側改革」は「三去一降一補」も国有企業改革なども内包するものとされたが、その後の経済政策運営から判断すると、「供給側改革」として進められているのは「三去一降一補」とみて良いだろう。

まず「三去」すなわち3つの過剰の解消からみていく。その対象となっている生産能力、不動産在庫、債務はいずれも2008年のリーマン・ショック後に講じられた大型景気対策に伴って過大となった負の遺産といえる。取り組みは遅いとはいえ、「過剰問題を先送りしても高成長により経済への重石が軽減する」という時代は終わったことを認識し、対応に本腰が入った点は評価に値しよう。

(1) 鉄鋼・石炭をモデルに展開される過剰生産能力の解消

「三去」のなかでも最重要課題といえるのが「過剰生産能力の解消」である。中国では改革・開放前はモノ不足経済であったが、改革・開放後は非常に速いペースで投資を拡大していった結果、1990年代半ば以降から過剰という問題が深刻化しはじめており、その当時から生産能力の調整が進められていたが、老朽設備・小規模設備の廃棄による削減を高度新規設備の導入が上回り、生産能力全体に歯止めをかけることができなかった。さらにリーマン・ショックに伴い、景気対策として大規模な投資拡大が容認された結果、過剰生産能力に拍車がかかってしまった。

そこで2016年から鉄鋼・石炭をモデルケースとして明確な数値目標を設定し、削減を促した。中央政府は余剰人員対策を主眼に、1,000億元の構造調整補助金を設定したため、補助金を確保すべく各地方政府は競って生産能力の削減目標を提出し、その合計は瞬く間に

中国全体の目標を大きく上回る水準に達した。もっとも、同年 7 月までの達成率は低調であったことから、8 月の国务院常务会议は全国一斉査察を決定し、これが奏功した模様で、その後、削減は急加速した。

最終的に、2016 年には、鉄鋼については削減目標 4,500 万トンに対して 6,500 万トン、石炭については削減目標 2.5 億トンに対して 2.9 億トンと大幅な超過達成が成し遂げられた。続いて、2017 年も鉄鋼では 10 月末時点で削減目標である 5,000 万トンを達成、石炭では 7 月末時点で削減目標 1.5 億トンに対して達成率 85%に達している。ちなみに 2017 年において目標通りに削減が実行できたのであれば、鉄鋼では前年並みの生産量で早くも稼働率が約 80%と政府が適正水準とみなすレベルに到達する。また、中国には統計に反映されない地条鋼（スクラップを原料とする粗悪な鉄鋼製品）が約 1 億トンの生産能力を有しているという問題もあり、これについても政府は 2017 年 6 月までに全廃することを目標に取り締まりを強化した。現状においては、各地での抜き打ち調査の結果、大幅に削減したもののまだ全廃に至っては至っていない模様で、更なる取り締まりが命じられている。

こうして順調な削減が進んでいるという政府発表の信憑性については疑問を呈する報道もある。地方政府と企業による補助金詐取の横行、さらには、削減に計上されたうち、「大半はすでに休眠状態であった」、または「設備廃棄ではなく、生産停止に過ぎないため、価格上昇に伴い、削減したはずの生産設備が復活した」というものである。それでも、既に一定の構造調整効果が表れていることは事実である。鉄鋼・石炭ともにインフラ投資拡大による需要喚起と相まって需給の引き締め観測が強まるとともに、価格も上昇している。その結果、2017 年 1～9 月の利益総額は鉄鋼業で前年比 2.1 倍、石炭業に至っては前年が低水準だったため、同 6.4 倍にも達している。

鉄鋼・石炭の生産能力削減状況

		鉄鋼			石炭		
		2015年	2016年	2017年	2015年	2016年	2017年
生産能力(A)		11.3億	10.7億	10.2億	57億	54.1億	52.6億
	削減目標		4,500万	5,000万		2.5億	1.5億
	達成率		144.4%	(10月) 100%		116%	(7月末) 85%
生産量(B)		8億383万	8億761万	n.a.	37億4,654万	34億1,060万	n.a.
稼働率(B/A)		71%	75%	n.a.	66%	63%	n.a.

(注)『生産能力』における鉄鋼の2017年の値及び石炭の2016-17年の値は過去の実績・目標に基づき計算。

(資料) 中国政府資料、中国国家统计局統計等より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

鉄鋼・石炭の生産と価格の推移



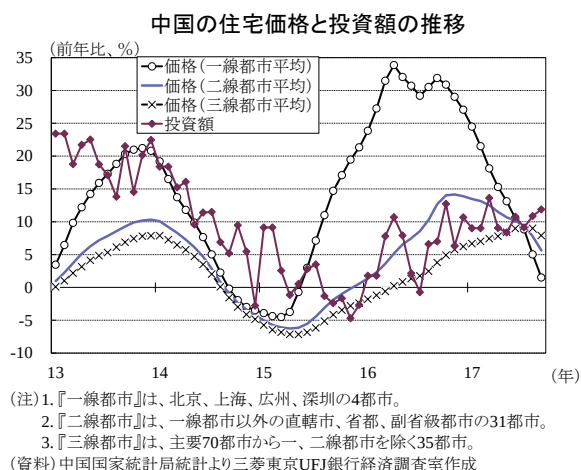
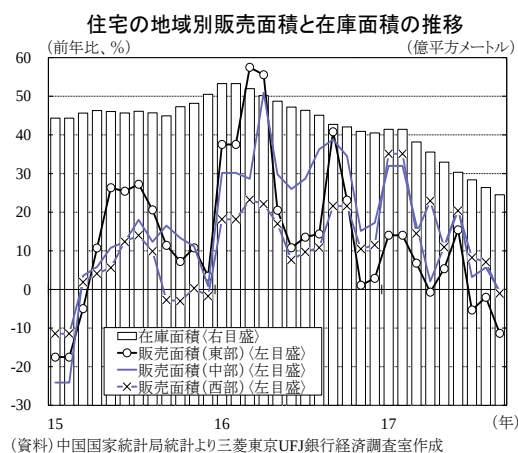
(資料) 中国国家统计局、中国鉄鋼工業協会等統計より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

(2) 不動産在庫の解消は進むも、二極化に伴う課題は残存

「不動産在庫の解消」の基本方針は、2015年12月の中央経済工作会議に基づけば、農民工（都市部で働く農民戸籍保有者）の都市市民化による住宅取得推進であった。これを受けて、内陸部を中心に地方政府が住宅積立制度の農民工への適用や、各種補助金、農民工のための住宅ローン商品の設計など農民工の住宅購入促進策を打ち出す動きが広がった。

2017年の全人代では、2016年について都市部における農民工の住宅購入支援などが奏功して、住宅の在庫面積が2015年末比▲11.0%に達したと報告された。確かに在庫減少は進展したが、それが政府方針通り、農民工の住宅購入によるものとは確言し難い。というのも、すでに大都市の受け入れ余地は限定されていることから農民工の主たる受け入れ先として企図されているのは中小都市であるが、そこでは、依然、在庫が高水準で、価格も伸び悩んでいたからである。これに対して、販売好調で在庫が減り、バブル懸念が生じたのは専ら大都市であった。これは中央政府の不動産在庫解消という方針を受けて、大都市圏の地方政府が住宅ローン規制や購入制限の緩和を一段と推進した結果、投機的な動きを誘発したためと考えられている。

2016年秋以降、住宅価格が高騰した地域では、地方政府による規制再導入の動きが拡大した。大都市の規制強化により足元では需要が中小都市にシフトする兆しが指摘されるが、中央政府はバブル抑制の一方、不動産投資の低迷も望まず、2017年4月に在庫水準に応じた土地供給策（在庫面積が販売面積の ①36ヵ月以上：供給停止、②18～36ヵ月：供給減、③6～12ヵ月：供給増、④6ヵ月以下：迅速に供給増）を提示した。不動産情報会社のデータによれば、大都市の多くは供給増の対象となっている。このため、住宅需要は再び大都市に回帰し、中小都市では過大在庫長期化の懸念が残っている。但し、足元では大都市から中小都市への需要のシフトが見られることに加え、農民工がこれまで居た大都市から地元の中小都市に移転するような動きも報告されており、当局が期待したような動きも一部には出ている模様である。いずれにせよ原点に立ち返り、都市戸籍保有者と農民工の平等を確保する社会体制整備とも歩調を合わせた息の長い都市化推進を視野に入れる必要がある。



なお、中国では統計上「建設中」とされる住宅面積が在庫面積の10倍以上にのぼっており、潜在的な在庫と警戒する向きもある。確かに「建設中面積」のなかには在庫を表面化させないために不動産業者が完成しているにもかかわらず「建設中」として計上しているものも含まれていようが、2000年代前半までは「完成面積」の3倍程度であった「建設中面積」が、足元では約7倍にまで膨らんでいるのは不自然である。2000年代後半以降の住宅ブームのなかで「着工面積」が「完成面積」を大幅に上回るようになっており、「建設中面積」には市況や資金繰りの悪化などによって途中で建設中止となったものが積み上がった結果ではないかと推測される。とすれば、膨大な「建設中面積」が突如、「完成面積」として市場に現れ、攪乱要因となるとは考えにくい。

むろん、不動産業者は全体としては相当な不稼働資産を抱えていることになる。不動産業向け貸出の不良債権比率は統計上、2015年末時点で0.81%にとどまるが、この水準を大きく上回る恐れがある。次項で述べる過剰債務がはらむリスクの一端を示すものとしては十分な警戒を要しよう。

(3) 容易でないデレバレッジ

「三去」の一つとして「過剰債務の解消」すなわちデレバレッジが明記されたのは2015年の中央経済工作会议であったが、同会議やその後の全人代で示された内容は「金融リスクの防止・解消」のための管理体制整備が主体であった。

実際にデレバレッジが追求されるようになったのは、2016年10月、中央政府が「供給側改革」と国有企業改革深化をともに政策目標に掲げる「企業レバレッジ解消に関する意見」を公表後のことである。同意見では、デレバレッジに向けて、①合併、②コーポレートガバナンスの強化、③企業の休眠資産の再活用、④債務構造の見直し、⑤債務の株式化（DES；デッド・エクイティ・スワップ）、⑥破産処理、⑦エクイティーファイナンスの強化——の7つの手法が示されたが、なかでも注目されたのがDESであり、その実施のための新政策も同意見に付随する形で公表された。

2017年の全人代の経済・社会発展計画によれば、2016年には、20社のDESが成立し、契約額は2,500億元を超えたほか、合併・再編、エクイティーファイナンスの活用などの総合的な政策を採ったが、工業部門の企業の資産負債比率（負債／総資産）は前年から0.4ポイントの低下にとどまった。この結果、「過剰債務の解消」の進捗に対する政府の評価は「初歩的な効果」（2017年全人代の経済・社会発展計画）と、過剰生産能力や過剰不動産在庫の解消に比べ、相当に控えめな表現とならざるを得なかった。

中国の工業部門の資産負債比率は全体では少し低下しているが、企業別の内訳をみると、リーマン・ショック後、急上昇した国有企業の資産負債比率は高止まりしたままであり、民間企業の同比率の大幅な低下によるところが大きい。中国の銀行システムでは国有銀行が国有企業に優先的に貸し出すという状況が今日まで続いており、国有企業よりも収益率が高い民間企業が資金調達難という従来からの歪な構造に拍車がかかったともいえる。

また、IMF、BISを含め、海外から中国における主要な中国リスクとみなされているのは企業債務の規模自体であるが、BIS統計（2016年12月末）でGDP比166.3%（非金融企業）と日本のバブル期（ピークは1993年末の同148.9%）を超える水準が続いていることに変わりないという点でも、課題を残しているといえよう。

3. 「一降一補」の概要

本来のサプライサイド（供給側）経済学は減税や規制緩和、民間への市場開放などを通じて企業の投資意欲を高め、生産力の向上を図るものである。ここからすれば、「企業コストの削減（一降）」や「脆弱部分の補強（一補）」は「3つの過剰の解消（三去）」よりも本来の「供給側改革」に近いファクターであり、また「三去」がもたらす景気下押し圧力を緩和する、成長にとってプラスに寄与するものといえる。

(1) 企業コストの削減（一降）

中国では法人税率は25%と低いが、その他の税・社会保障負担を含めた実質的な企業の負担率は世界銀行の統計で税前利益の68.0%と高率（世界平均40.6%）になっており、企業負担の軽減は従来から重要課題であった。

国家発展改革委員会が2017年の全人代で発表した経済・社会発展計画によれば、2016年に約11兆元の企業コストの削減が実現した。そのうち、最大の削減項目は売上全体に課税する営業税から付加価値のみに課税する付加価値税へ移行する税制改革（營改増）によるものであった。營改増は2012年に始動し、2016年5月からは建築業、不動産業、金融業、生活サービス業を対象に加えた結果、2016年通年の減税効果は5,736億元とされた。次いで、エネルギーコストは2,000億元の削減となっており、内訳は市場メカニズムの導入を通じた価格引き上げなどにより、電気・天然ガスでそれぞれ1,000億元の削減となった。さらに、社会保障負担軽減による人件費削減効果（1,200億元）がこれに続く。

中国の社会保障負担は、年金、医療、失業、労災、生育の5保険と住宅積立金（五險一金）で構成されている。国有企業改革に伴い、それまで国有企業が負担していた社会保障機能を分離するために社会保障制度が構築されたのは、1990年代後半のことである。歴史が浅いながらも高齢化社会に対応すべく、年金保険の保険料率が特に高い。2016年5月から、人事社会保障部は2年間の時限措置として、企業の年金、失業保険料率の引き下げを実施、また、同月、住宅都市農村建設部も住宅積立金の原則24%以下という料率を地方政府に厳守させることとした。これらの措置を導入しても五險一金を合計すると、賃金に対する比率は北京51.0~66.7%、上海55.7~57.4%、広州44.2~59.35%とアジア諸国との格差は依然として大きい。ただし、政府は国民に不安を与えないよう、企業負担を軽減しつつも、保険金給付は削減しないことを強調しており、年金にも住宅積立金にも一部地域で積み立て不足が深刻化している。こうした状況からすれば、いずれ財政負担を増やさない限り、社会保障負担軽減の余地は限定されることになる。

なお、2017 年についても減税・費用削減措置は相次ぎ導入され、6 月の国务院常務会議では 7 月から新たに実施される政策を発表、これを含めれば企業負担の削減額は 1 兆元以上との見込みが示されている。

(2) 脆弱な部分の補強（一補）

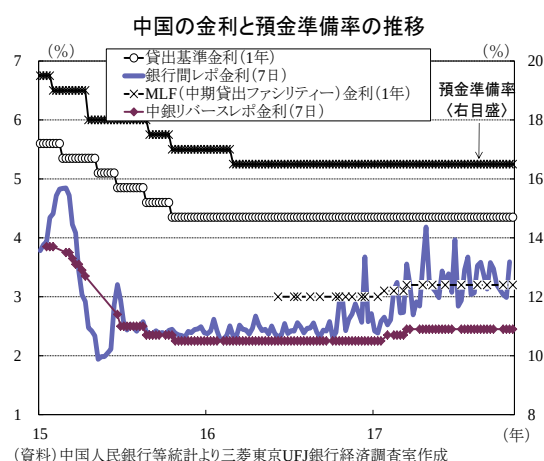
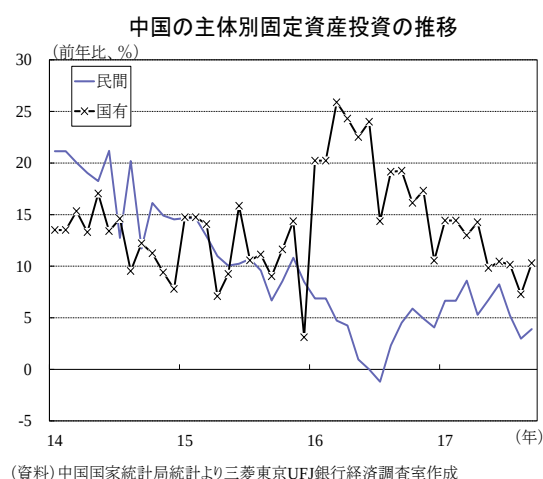
「脆弱な部分の補強」について、2017 年全人代の政府活動報告では「経済・社会発展と民生改善の制約となっている問題の解決」という位置付けが示され、公共サービスインフラ、イノベーション、資源・環境などが挙げられている。そのなかで、強調されているのは脱貧困対策で、貧困対策特別資金を 30%以上増額し、農村貧困人口を 1,000 万人減少させる目標が示された。共産党大会を前にした習政権の意向とも取れる。脱貧困以外では具体策はほとんど示されておらず、これ以外の分野は「供給側改革」とは異なる産業・イノベーション政策等に基づく枠組みで進められる可能性が高い。

4. 「供給側改革」とマクロ経済・金融情勢

「供給側改革」は「三中全会の決定」における市場化改革と同様、習政権の構造改革という位置付けながら、両者の性質はかなり異なる。

「三中全会の決定」の市場化改革は高度成長期の終焉に伴い、安定成長を確保するために市場メカニズムを通じて生産性向上を目指す中長期的な政策綱領である。一方「供給側改革」はリーマン・ショックに応じた景気対策に伴う負の遺産である過剰の解消という足元の課題を解決すると同時に、これに伴って生じる景気下押し圧力を緩和するために「企業コストの削減」等を組み合わせたものであり、バランスシート調整と安定的な経済成長の両立を目指す政策パッケージと考えられる。

「供給側改革」とマクロ経済の関係を具体的にみると、「過剰生産能力の解消」の推進に伴う鉱業・重工業向け投資の不振は避けられなかったが、減税を含む「企業コスト削減」は企業の環境改善のファクターとなった。これはほぼ中央政府の想定通りの動きであろう。一方、「不動産在庫の解消」について大都市を中心にバブル的な住宅販売が盛り上がったのは必ずしも中央政府が意図したものではなかろうが、結果、不動産投資拡大につながり、景気下支えに寄与した。構造調整と安定成長の両立による恩恵は、収益状況をみる限り、国有企業に傾斜（2017 年 1～5 月の増益率は前年比+53.3%）している感は否めないが、民間企業も二桁増益（同+14.0%）に回帰し、民間投資も持ち直してきている。しかしながら 2017 年の下半期に入って民間投資は少し下落している傾向が見られる。金融を引き締め気味にしたことがこの要因の一つとして考えられる。



「供給側改革」の下でも相応のレベル感で経済成長が維持されている一方、それを支える企業債務の拡大は不可避となり、内外で金融ショック発生等のリスクへの危機感が高まった。これに対し、中国当局は2016年末以来、資本規制や為替相場管理の強化などを駆使して、資本流出・通貨安トレンドを抑え込み、さらに、2017年初からは市中金利の高め誘導やシャドーバンキング規制強化に本腰を入れ、デレバレッジに向けて舵を切り始めた。しかし、5月には米格付け会社ムーディーズが中国全体の債務拡大と財政悪化への懸念を主因に28年振りに中国の長期国債格下げに踏み切るなど、海外からの視線は厳しい。

もっとも海外でも債務削減を求める論調ばかりではなく、債務削減による景気減速のリスクを警戒する見方もあり、中国当局の判断を一段と難しくしている。前述した通り、過剰債務を主として抱えているのは国有企業であることから、国有企業改革を推進しなければ本質的な解決には到達できない点でも難度は高い。2017年秋の共産党大会（5年に1度の最重要会議）までは安定成長が最優先されるが、同大会で最高指導部人事を決定した後は習政権が本格的な改革に打って出ると期待する向きも一部にはある。デレバレッジにどこまで踏み込んだ対応をみせるかは習政権の改革意欲を測る大事な試金石となり得よう。

共産党大会の冒頭における習総書記の総括において、経済改革については「供給側改革」を深化させることを一番に持っていることから、「供給側改革」を引き続き主要な構造改革と位置付けていることは間違いないが、その中身として「製造業の振興」や「イノベーション」を前面に押し出しているようであり、今後は「供給側改革」の重点が変わってくる可能性がある。しかしながら「三去一降一補」のなかにおける過剰生産能力の解消については、強く取り組みを続けていく姿勢は変わらないのではないかと考えている。

<質疑応答>

Q： 習総書記は「中国の夢」を語るなかで、「中国製造 2025」といった未来志向の計画を強調している。「中国製造 2025」の実効性といったことをどのように考えているのか？

A： 「中国製造 2025」において、製造業高度化に向けて幅広い方針を出している。高度な技術を得るために世界中で買収も実施している。米国では安全保障の観点から保守的な対応をする傾向にあったが、欧州ではリーマン・ショック後には中国との関係を強化する方向にある。実効性に対する明確な評価はできないが強い意志と追い風は感じられる。

Q： 共産党大会での習総書記の発言において「イノベーション型国家の建設」というものがあるが、これは民間企業と国有企業のどちらに重点を置いているのであろうか？

A： 習総書記は、主導権においては国有企業を主体にしたいという考えだと思う。イノベーション振興のために民間の起業を奨励しているが、民間企業が大きくなり党の方針に抵触する場合にはかなり厳しく叩いたりしている。習総書記の理想としては、強い国有企業がイノベーションを含めてリードして欲しいのだと思う。

Q： 共産党大会での習総書記の発言において「社会主義市場経済体制の充実化」というものがあるが、これは鄧小平氏の「改革開放」路線にあるのか、それとも習政権になって中身が変わってきているのか？

A： 「社会主義市場経済」は江沢民氏が総書記であった 1992 年に提起されたものだが、その時には社会主義は枕詞に過ぎないとの見方もあり、市場経済が非常に進んだ時代であった。現在は江政権時代に比べると、市場経済は「中国の特色ある」とか「社会主義」といった縛りがやや強くなってきており、党の主導が前面に出てきているように思う。

Q： 過剰債務の解消に関して、クラッシュした場合において中国国内は混乱するだろうが、これが外国企業に与える影響をどのように考えているか？

A： 現時点では海外債務の比率はそんなに大きくはないと思う。国有企業の債務に関しては、債権者に対して政府がカバーするのがコンセンサスであり、現状においては国有企業の債務が大きいということから、財政に余裕がありカバーできるうちは大丈夫だと思う。一方で、今後、海外の債権者が増えていった場合においては、海外の債権者に何らかの形で涙を飲ませるようなことはあり得るかもしれない。

Q： 「3つの過剰」に関して、生産能力と債務の過剰はかつての日本とも共通しているが、日本の場合は3つめに雇用の過剰があった。日本の場合は企業のリストラをはじめとしてかなりドラスティックな手段をとった。中国の場合も国有企業をはじめとした雇用の過剰問題があると思うが、構造改革により成長産業に雇用をシフトするといったことを、時間稼ぎをしながら時間をかけて行っていくということなのだろうか？

A： 国有企業の人員削減は、1990 年代半ばの朱鎔基氏が国務院総理だった時代に大幅に進んだが、この時は非常にドラスティックな方法で、国有企業の数も大幅に減らした。この時点で国有企業の雇用問題はある程度治まったと考えている。足元でそれより問題なのは、若者の就業難である。大学生数を増やすことを政策課題とした結果、大学進学率は上がったが一方で就職口が不足した。大卒者をはじめとした若者に起業を促すようなことを「万人創業」のような形で進め、これをイノベーションと結び付けようとしているが、これが根本的な解決になっているかどうかは疑問である。

Q： 鉄鋼・石炭以外にも過剰生産能力問題を抱えている産業は多いが、2017 年の全人代の政府活動報告で、鉄鋼・石炭以外の産業に過剰生産能力解消の具体的な数値目標が設定されなかったのは何故だろうか？

A： まずはモデルケースである鉄鋼・石炭において成果を上げることに傾注したと思う。また、共産党大会に向けて安定成長を維持するために、鉄鋼・石炭が一段落するまでは他の産業に手をつけることで景気の下押し圧力を強めることに二の足を踏んだのではないかと考えられる。他の過剰生産能力が問題となっている産業において、目標こそ出していないものの、今後は能力削減を進める方向であることは間違いなく、共産党大会が終わったことを踏まえ、来年以降に具体的な動きがあるのではないだろうか。

Q： 国有企業改革に関して、2017 年は共産党大会が控えていたこともありブレーキがかかっているように思うのだが、2017 年の進捗をどのように評価されているか？

A： 海外の方は「国有企業改革＝民営化」と考えている傾向が強い。しかし中国における国有企業改革は「混合所有制改革」であり、国有企業に他の資本を入れて活性化することが主眼である。その場合において、国有企業が過半の資本を持っていたら他の資本を入れたとしても発言力がないのでこれまでとは一緒ではないか、という懸念を海外の方は持っている。また、国有企業改革における対策の一つとして合併があるが、これは強強合併による競争力の強化がメインであり、こういった合併は進んではいるものの、海外の方からは評価されていないようである。

Q： 日本経済に対して、中国の方はどのように評価されているのだろうか？

A： 中国は日本経済を強く意識している。規模の面では日本を上回った、という意識がある。一方で最近の中国は、日本の「匠の精神」というものを評価しており、今後中国の企業がレベルアップしていくに当たって、日本企業のようなきめの細かい技術力を見習う必要がある、ということをよく言っている。また、日本には民間の長寿企業が多いが、この点からも学ぶことが多いのではないかと、というようなことも言っている。

以 上

3. 中国の自動車産業政策と今後の展望

東京大学社会科学研究所 教授

丸川 知雄 氏

日 時： 2018 年 1 月 23 日（火） 14：00～16：00

場 所： 中曽根康弘世界平和研究所 7 階大会議室

<報告>

自動車産業は中国にとっても重要な産業の一つであり、中国政府もその動向には強い関心を示している。そこで、中国における自動車産業の動向と自動車産業政策を見ると、中国政府の関心がどこにあるのかが解かり、産業政策の限界も読み取ることができる。習近平総書記のブレーンとしても知られている劉鶴を中心に、日本の産業計画を市場経済と計画経済の結合したものと解釈し、1980 年代末から 1990 年代初めにかけて、国家計画委員会において産業政策の策定を試みた。市場をうまく使い、政府が思うような形に産業を変えていこうという考えで、まず産業全体の大きな体系を作ってから、各産業の計画策定に着手して、10 程度の産業について計画を作る構想であったが、計画策定の中心メンバーであった劉鶴の米国留学という事情が多分にあり、結局自動車産業に関する産業政策しかできなかった。本日は、このように中国において重要な位置を占める自動車産業政策について、これまでの経緯と今後の課題をみていきたい。

1. 産業政策と産業発展の軌跡

中国の自動車産業は、1953 年にソ連の援助により 5 トントラックを製造する第一汽車製造廠の建設を開始したことに始まる。その後、1969 年には軍用トラック工場として第二汽車製造廠の建設を始め（同廠はのちに 5 トントラック生産に転換）、1970 年代初頭の地方分権化により、地域の需要に対応したトラックメーカーが各地に誕生し、その数はおよそ 50 社に及んだ。1980 年代になると、地方政府の下に小型トラックメーカー、軽ワゴンメーカーが続々と誕生し、1990 年の時点でその数は 120 社を数えた。その間、1984 年には、フォルクスワーゲン（VW）と上海汽車製造廠の合弁企業として上海大衆汽車有限公司が設立され、乗用車「サンタナ」を製造した。この間の動向を全体的に見れば、生産量の少ないメーカーが多数存在している状況となっていた。

1994 年に決定された「自動車工業産業政策」では、乗用車生産の育成に重点を置き、マイカー普及を促進することが初めて打ち出された。また、第一汽車、東風汽車、上海汽車の主要国有メーカー3 社などを中心とした業界の集約化を図ることも目指した。さらに、乗用車部品の国産化に力を入れ、国産化率に応じて部品輸入関税に差をつけた。こうした中で、各国の自動車メーカーは、中国への進出を図ったが、中国政府は外資系メーカーの新規投資を厳しく制限した。既進出の VW 以外では、GM のみが進出を許可されたのだが、その際には中国企業と合弁で研究開発拠点を作ることまで求められた。「自動車工業産業政策」の

前提は、2000 年の販売台数を 300 万台と想定し、これ以上に上滑りしないよう参入企業を抑えるというスタンスで作られたものであったが、実際の販売台数は 200 万台程度にしかならなかった。予想外に販売台数が伸びなかったが、それはこの「自動車工業産業政策」の所為であり、部品国産化のための賦課金と参入制限により乗用車は高価なものとなり、需要が低迷し自動車産業に強くブレーキをかける結果となった。このような状況を経て、1998 年にプジョーが撤退した後釜としてホンダが広州汽車と合弁を組んで進出すると、外資系メーカーの進出制限はなし崩し的に解消されてしまった。結果として「自動車工業産業政策」は失敗に終わったものと評価できよう。

2001 年 12 月には中国の WTO 加盟が実現し、自動車の関税が引き下げられた。WTO 加盟によって自動車産業は最も打撃を受けると予測されていたが、実際には、買い時を待っていた需要が爆発し、新規進出も相次ぎ、自動車産業政策の空隙を縫って 2 年間で生産規模はほぼ倍増した。

しかし、2004 年になると、こうした自由化と急成長にクギを刺すかの如く「自動車産業発展政策」が公布された。この「自動車産業発展政策」は、中国政府の固執を示すかのようなものであった。ノックダウン生産の広がりを読み止め、部品国産化を引き続き進めることを目的としつつ、WTO ルールと整合的に国産化を進めることに腐心したものであり、その概要は以下の通りである。

- ・ 企業グループによる集約化を図る
- ・ 外資系メーカーに対しては、引き続き制限的（出資比率 50%以下、1 グループにつき拠点は 2 ヶ所までに限定）とする
- ・ 「自主的知的財産権」を強調し、民族系メーカーに期待するとともに、外資系メーカーには中国での R&D を求める
- ・ 国内で生産された車は、「ボディの外部の目立つ場所に商標、メーカーの名称あるいは産地を表示しなければならない」（例えば、広州ホンダで生産した車には、必ず「広州 HONDA」または「広州」と表示しなければならず、これによって外資系メーカーの合弁パートナーである中国側メーカー（国有企業）の存在を政策的に強めた）とする

中国の自動車市場は、2001 年以降には外資系メーカーの新規参入が目立つようになってきた。日系メーカーでは 1998 年にホンダが参入したのに続き、2001 年以降にはトヨタ・日産が参入した。世界中の主だった自動車メーカーが参入し、この頃から乗用車を中心に生産台数が伸びていった。2009 年にはリーマン・ショックの影響もあり生産台数を落とした日米に対し、中国は景気刺激策をとり生産台数を伸ばし、日本を抜いて生産台数で世界トップになった。販売台数でも、2009 年には減税や補助金といった需要刺激策で購買を伸ばし、米国を抜いて世界トップになった。2011 年にはそれまでの優遇政策の撤廃で一時的な停滞があったが、その後は回復し、現状では生産・販売ともに 2,800 万台と世界最大の規模になっている。

需要予測は難しいが、仮に新規需要のピークが 2010 年の 1,500 万台であったとし、それ

以上伸びがないとした場合において、更新が 20 年と仮定した時の更新需要だけでも 2024 年には市場規模が 3,000 万台を超えると予測できる。実際には新規需要も増えているので、2018 年にも 3,000 万台を超える勢いである。今後、これがどこまで伸びていくかを予測する際に、人口に対する自動車普及台数の観点で見ると、2016 年の中国は 1,000 人当たり 141 台で、日本の 611 台やロシアの 333 台より大幅に低い水準である。2016 年のロシア並みの水準に達するには、現状の保有台数 1.94 億台に加えてあと 2.66 億台の自動車が必要であり、まだ飽和した状態には全くなっておらず、潜在的な需要はまだまだ大きい。

2. 「自動車産業発展政策」(2004 年) から今日までの展開

2002 年時点での自分の研究においては、中国自動車産業の展望は、「差別化された乗用車産業が中低層の需要を取り込むか、それとも差別化の度合の低いメーカー群が中低層を取り込むか」が今後のポイントである、と捉えていた。

2006 年～2010 年における乗用車産業の自動車メーカー別の展開を見ると、2000 年代初め頃に参入した民族系の奇瑞や吉利が、世界から技術をかき集める戦略で成長し、上位をうかがうようになった。さらに、2009 年～2010 年には景気刺激のため 1.6 リットル以下の小型車の減税が行われ、市場が急拡大し、特に比亞迪 (BYD) が成長した。中国では、実績のないメーカーであっても生産台数を拡大していくことが可能で、上位グループに食い込んできたりするが、長続きしない傾向がある。2011 年～2016 年の展開を見ると、吉利はボルボの乗用車部門を買収したこともあって踏みとどまったものの、奇瑞は伸び悩んでしまっている。この時期には新たに、長安汽車や長城汽車など SUV・MPV を持つ企業が躍進した。また、BYD は深圳市政府とタイアップして電気自動車 (EV) の「秦」を拡販、上海 GM 五菱はワンボックス車を MPV に上位展開して上位に食い込んだ。

ここで、乗用車市場のブランド国籍別の内訳を見ると、中国系のシェアは 2016 年では 43.2% まで拡大した。日系メーカーのシェアは、2008 年までは右肩上がりでも 2008 年に 30.8% とピークを迎えるが、2009 年～2010 年の小型車優遇策で中国ブランドにシェアを取られ、2011 年～2013 年には 18% 台前半まで下落した。ただ、2012 年に大きくシェアが下がったわけではないため、尖閣問題といった日中関係は日系メーカーのシェアに大きな影響を与えていないと見られる。2017 年に日系メーカーのシェアは対前年で 1.7 ポイント増えているが、これは韓国系メーカーのシェアが THAAD 問題の影響を受けて 2016 年の 7.4% から 2017 年には 4.4% に急落したことによるいわば漁夫の利を得た格好であろう。

各メーカーの生産台数をもとに乗用車産業の展開を総括すると、外資系ではドイツ系の VW が年産約 400 万台と突出しており、第 2 グループとしてアメリカ系の GM と韓国系の現代起亜が続く、日系の日産、トヨタ、ホンダとアメリカ系のフォードが第 3 グループという構図が続いている。VW は、世界全体で 1 千万台を生産しているが、そのうちの 4 割が中国での生産であり、先行者利益を活かしている。

中国系では長安汽車や長城汽車といった SUV・MPV を持つ企業が 1・2 位で、乗用車の

セグメントから参入を試みた奇瑞、吉利、BYD は、それなりに成長しているものの、セダン型乗用車における差別化への取り組みに苦勞しており近年は伸び悩んでいる状況である。ワンボックス車、SUV など低差別化の車種の企業が伸びているものの、乱立気味となっている。低差別化勢力は、第一汽車、東風汽車、上海汽車といったこれまで政府から優遇されてきた企業ではなく、民営企業や準民営企業が多いことが特徴である。これらの低差別化勢力は、基幹部品を含む部品を外部から調達しており、多くのメーカーが同一の部品メーカーから基幹部品を調達しているという特徴がある。そのため、本質的な差別化を図ることができず、必然的に激しい価格競争が展開され、製品価格は安くなっている。

農村部では、農用車や低速 EV といった「自動車もどき」のクルマの市場が数百万台の規模で存在している。これらのクルマは農村部限定で走行が認められているが、型式認定がなくナンバープレートもない。車自体の安全性が低い上に、運転免許不要ということもあり、安全性の観点から危険性が高いものである。

3. 新エネルギー自動車 (NEV) : 政策と現状

新エネルギー自動車 (NEV) に関する世界各国の状況を見ると、ヨーロッパにおいてはノルウェーとオランダが 2025 年からガソリン・軽油車の販売を中止するとしており、フランスとイギリスも 2040 年までにガソリン・軽油車の販売を停止することとしている。また、インドや米国カリフォルニア州でも同様の動きがあり、中国でも検討中である。

中国における NEV 政策の一環として、2017 年 9 月末に「乗用車平均燃料消耗量・新エネルギー自動車ポイントの併用管理方法」が発表され、2018 年 4 月から施行されることとなっている。これは、各メーカーが生産する乗用車の平均燃費を、2020 年までに 1 リットル当たり 20 キロメートル程度まで改善していくことを促すものであり、未達分については「新エネルギー自動車ポイント」で補えることとなっている。そして、各乗用車メーカーに対して、「新エネルギー自動車ポイント」を 2019 年には 10%、2020 年には 12% とすることを義務付けている。さらに、2017 年 4 月に公表された「自動車投資プロジェクト管理の改善に関する意見」により、内燃機関自動車を製造する法人の新設が禁じられるとともに、既存法人の生産能力拡大も、NEV や燃費改善への取り組みに応じて許可されることとなっている。

「新エネルギー自動車ポイント」は、電気自動車 (EV)、プラグインハイブリッド自動車 (PHEV)、燃料電池車 (FCV) の生産・販売に対してのみ与えられる。航続距離によって異なるが、EV の場合には 1 台生産すると概ね 4~5 ポイント、PHEV であれば 1 台生産すると 2 ポイントが付与される。従って、例えば年産 100 万台のメーカーであれば、「新エネルギー自動車ポイント」を 2019 年の目標である 10% とするためには、10 万ポイントの獲得が必要となり、これは PHEV であれば 5 万台の生産が必要、EV であれば 2 万~2.5 万台の生産が必要となる。「新エネルギー自動車ポイント」の特徴の一つとして、ポイントを企業間で売買できるということがある。自社の生産・販売によって必要なポイントを獲得でき

ない場合には、他社からポイントを購入して必要なポイント数を達成することが必要となる。逆に、十分なポイントを保有している企業は、それを他社に売却できる。

この目標に対する現状であるが、2016年に中国で生産された乗用車のうちEVは26万台、PHEVは8万台と、乗用車の総生産台数である2,442万台の1.4%に過ぎない。これを「新エネルギー自動車ポイント」に換算すると、約120万ポイントであり、生産台数に対する割合は5%である。従って、2019年に「新エネルギー自動車ポイント」10%を達成するためには、仮に総生産台数が不変であるとしても、EVとPHEVの生産を2016年の2倍にしなければならないこととなる。

実際の普及状況としては、深圳市が中国の各地方の中でもEVの普及が進んでおり、2016年末時点でのEVとPHEVの保有台数は8万台と市内の乗用車・バス保有台数の2.8%を占めている。充電スタンドも3万ヵ所以上を数え、タクシーとバスのEV化も進んでいる（バスは全車EV）ため、見かけ上は深圳市内を走る車のうち1〜2割程度がEVのような印象を受ける。

中国のEV乗用車生産は世界全体の半分程度となっており、中華系自動車メーカーがNEVに積極的であることが窺われる。一例として、EVのトップメーカーであるBYDは元々電池メーカーだったが、国有自動車メーカーを買収して自動車産業に参入したという経緯からも分かるようにEVを最初からターゲットとしていた。このBYDは、2016年時点で既に50%を超える「新エネルギー自動車ポイント」を獲得していたとみられ、吉利も10%を超えるポイントを獲得していたとみられる。従って、少なくともこれら2社は「新エネルギー自動車ポイント」を販売することができる状況にある。

NEVをめぐる政策変化としては、これまでNEV需要を支えてきた補助金が2018年以降縮小され、2020年には完全に撤廃されることとなる。また、購入にかかる税金の免除も2020年までとされている。一方で、各メーカーの動きとして、長安汽車と北京汽車は、2025年までに内燃機関自動車の生産を停止すると宣言している。2018年には、アウディ、BMW（i3）、ベンツ（GLC）、VW（eゴルフ）といった外資系メーカーも中国市場にEVを投入する。ただし、テスラはまだ進出していない。

さらに、ネット企業に支援されたEV市場への参入の動きが始まっており、テンセントと京東は蔚来汽車に、百度とテンセントは威馬に、アリババは小鹏にそれぞれ出資を行っている。その一例である蔚来汽車は、テスラに倣って高級車からEVへの参入を試みている。同社は、充電ではなく電池の交換というビジネスモデルを提唱し、電池取り替えステーションを全国に1,100ヵ所整備し、さらに電池をレンタルにして月1,280元のレンタル料を支払えば44.8万元の車両価格を10万元安くするとしている。こうしたビジネスモデルを展開するには巨額の資金投入が必要となるが、これをどうやって賄うのかが課題であろう。なお、蔚来汽車は車両の生産をOEMで他社に発注することにしている点も注目される。

EVに必要な二次電池に関しては、生産能力過剰が問題である。200社が二次電池に参入し、生産能力は200GWhに達するが、2017年1月から11月までの需要は18.1GWh

に過ぎない。しかも、トップ 10 による生産が全体の 8 割を占めるという寡占状況にある。有力メーカーとしては、TDK 系の電池メーカーである ATL の一部幹部によって立ち上げられた寧徳時代（CATL）の他に、BYD、深圳沃特瑪がある。BYD は自社向けの供給が中心であるが、他の有力メーカーはバスメーカーへの供給が中心となっている。中国における EV 導入はバスから進んでいる状況であり、バスメーカーの需要が重要になっている。

国産電池を保護する政策として、2016 年 3 月に「NEV 参入管理規則」が改訂され、「自動車動力蓄電池規範条件」と NEV 補助金が結びつけられた。これによって、一定条件を満たしていない外資系メーカーの蓄電池を装着している NEV に対しては補助金が交付されないこととなった。その結果、LG 化学と万向集団に買収されたアメリカ企業である A123 の 2 社から蓄電池を調達していた上海汽車は、LG 化学からの調達をやめて寧徳時代に変更した。また、A123 と合弁企業を設立して 36GWh の生産能力を有する工場を 2018 年に建設する予定である。

ただし、中国製の二次電池の品質は必ずしも高いとは言えない。BYD を中心に現在幅広く製造されているリン酸鉄リチウム電池から、よりエネルギー密度の高い三元電池への移行が進んでおり、2018 年には総需要 43.9GWh のうち、リン酸鉄が 19.3GWh、三元電池が 24.6GWh と予想されている。エネルギー密度によって補助金が変わってくるので、中国メーカーの目下の目標は 140Wh/kg となっている。なお、テスラとパナソニックが 2017 年 1 月に開発した電池は、エネルギー密度 300Wh/kg、コスト 1.15 元/Wh を達成しており、これは 2012 年の「省エネ・新エネ車産業発展計画」において中国政府が 2020 年までの目標として掲げたエネルギー密度 300Wh/kg、コスト 1.5 元/Wh を上回る性能となっており、中国メーカーとの品質差は大きい。そのパナソニックは、大連と江蘇省に電池工場を新設し、中国での再展開を狙っている。

4. 中国から自動車産業の激変が始まる？

中国は世界最大の自動車市場であり、その動向はこれからの世界全体の自動車産業の行方を左右するものとなろう。2016 年には乗用車では中国全体で 33 万台の NEV しか生産されていない中で、VW は 2021 年稼働を目指して、年産 27 万台という大規模な EV 工場の建設を始めた。VW は中国で年間約 400 万台の自動車を販売しているため、中国政府の要求に応えるためには、販売台数の 5%にあたる 20 万台ぐらいは NEV を製造しないといけないという事情がある。

中国における自動車市場のボリュームからすれば、VW を含めて全体で年間 100 万台以上の NEV が製造されることになるが、それだけの NEV を「消化」できるのかは大きな問題である。NEV ポイントの売買制度によって、NEV の価格が一定の競争力のある水準まで下がる可能性はある。しかしながら性能のいい EV ほど充電には時間がかかる（通常充電で一晩、急速充電でも約 30 分）といった不便さは否めない。さらに、今後補助金が縮小されていくことも NEV 普及にはマイナス要因であり、既に 2017 年末にかけて駆け込み需要が

生じ販売が急増した。乗用車の保有制限として課されるナンバープレート規制についても、北京、上海といった大都市では EV のナンバープレートもこれまでの優遇対応が無くなって順番待ちとなっており、EV 購入へのインセンティブを低下させている。利便性においても内燃機自動車に劣り、目に見えるインセンティブを感じられない EV にどのようにして需要を誘導していくかは大きな課題である。

この点において、自転車シェアリングの展開は示唆に富むものである。かつて中国都市部の庶民の足は自転車だったが、街に自動車があふれるにつれ、自転車は路上で肩身が狭く不便なものとなった。ところが、2016 年秋に自転車シェアリングが中国の都市に登場するやいなや、庶民の生活の中に劇的に復活した。2017 年には全国で 1,600 万台の自転車がシェアリング用に提供されており、地下鉄が整備された深圳、北京、上海などで幅広く利用されている。どこにでも乗り捨て可能なのでとても便利である。カーシェアリングでは、ダイムラーが提供する Car2Go のように、車が道端に駐車されていて、必要になったら使い、目的地に着いたら乗り捨てるというタイプのサービスも出現している。EV は加減速の機会が多い街中での走行により適しているため、都市内での移動にはシェアリングの EV を使い、遠出するための自家用車はガソリン車という使い分けが進んでいく可能性もあるかと思う。

自転車シェアリングでは、利用者は運営会社のブランドに注意を払い、車体には運営会社のロゴが目立つように塗装されている。保険等も運営会社が責任を負っている。その結果、どのメーカーの自転車であるかに対して利用者が注意を払うことはない。カーシェアリングでも、車の所有をしないため自転車シェアリングと同様のことが起こる可能性がある。利用者と接するのは運営会社であり、自動車メーカーはシェアリング運営会社の調達先に過ぎなくなるのである。そうすると、自動車メーカーには製品を差別化するインセンティブは働かず、むしろ運営会社の要望に合わせた製造・設計という方向に向かうこともあり得る。これは、自動車メーカーの「下請化」とも言える状況である。この点、中華系メーカーは、もともと製品差別化の意識と能力が低いため、こうした「下請化」の展開になじみやすく、どの運営会社、あるいはどの地方政府とタイアップするかをめぐる競争が起こるであろう。

なお、中国では、ハイブリッド車 (HEV) を優遇せず EV 車への移行が進められているが、これに関して「日本企業の得意な HEV を回避し、中国企業が追いつける EV を選択している」と解釈している人が多い。しかし、HEV の有益性自体は否定されていないものの、HEV の CO2 削減効果は限定的であり、過渡的なものと理解すべきであろう。

最後に中国全体の産業政策との関連性について触れる。現在の中国の産業政策において、製造分野でのコアな政策は 2015 年にまとめられた「中国製造 2025」で、この中の 10 の重点突破領域産業の一つに「省エネ・新エネ自動車」が挙げられており、その記述の中には「情報化、知能化」に取り組むとの記載があることも注目に値する。2017 年 12 月に深圳市でバスの自動運転実験が始まった。自転車シェアリング、モバイル支払いといった大量データの即時処理は中国の得意分野となりつつあり、自動車産業の分野でも IT と AI の応用が急速に進んでいく可能性がある。

<質疑応答>

Q： 中国では世界的な自動車メーカーが育たないのはなぜか？

A： 産業政策を策定しはじめた頃に中国政府が期待していた大手3社（第一汽車、東風汽車、上海汽車）は国有の大企業であり、苦勞して技術やノウハウを学んで自立していくというインセンティブに乏しく、有力な外国自動車メーカーと合併して技術や販売を任せた上で利益の分配に与ることを志向したことが要因ではないかと思う。EVをターゲットに参入したBYDやボルボ・カーズを買収した吉利には自立した経営主体になろうとの気概が感じられ、これらメーカーの動向が中国の自動車産業政策をより中立的なものにする一因にもなっているのではないかと思う。

Q： 外資系メーカーが中国メーカーと合併で製造をしているが、知的財産権や営業秘密の保護の面で問題はないか？

A： 合併形態なので技術は漏れやすい体制になっている。また、同じ国営企業が複数の外資系メーカーと合併を組んでいるため、合併相手の中国メーカーへの情報流出に加え、中国メーカーを経由して競合している他の外資系メーカーへの情報流出の危険は高くなる。さらに、転職が多いことから、情報は広く流れてしまっている。デザイン等の知的財産権については、あえて模倣しているというよりは、自主開発能力に乏しいことの現れではないかと思う。

Q： 中国の自動車メーカーは、海外への投資や輸出に対してどのような戦略を持っているのか？

A： 海外投資や輸出については、10年程度前からロシア、ウクライナ、中東向けに実績があるが、長続きせず定着していない。輸出の面では、バスはそれなりに輸出しているものの、乗用車の実績は多くない。自動車とりわけ乗用車はアフターサービスが必要であり地域に根付く必要があるが、そこまでの力と覚悟のある自動車メーカーは中国にはない。家電、携帯電話等では現地化を進めて現地法人設立や進出先での雇用も行っている例はあるが、自動車産業では状況が異なっている。

Q： EVに急速に転換していくイメージがあったが、どのくらいのスパンで転換していくのか？

また、購入者に対する補助金は縮小されていくのか？

A： バスは急速に転換してきたが、個人向けの乗用車はいくら政府がEVを優遇しても利便性で劣るEVに転換していくには時間がかかるであろう。

購入者個人向けの補助金は縮小されていくことになると思われる。

Q： EV の分野で、外資系メーカーと中国メーカーの間にはどの程度の技術力の差があるだろうか？

また、中国政府としては、EV の分野で中国メーカーをテコ入れしようとしているのだろうか？

A： 電池の密度に関して言えば、パナソニックと中国メーカーとの間には倍以上の差が開いている。また、車づくり全体としては、例えば部品開発はメーカー任せ、安全性の評価も社内にはノウハウがないといったように、中国メーカーの総合的な力は弱い。

こうした状況ではあるが、NEV 振興に関しては低炭素化の実現を主目的として、それに貢献している限りにおいて外資系メーカーに対する差別はなく中立的と見受けられる。ただし、BYD や吉利が EV で先行しているので、NEV 振興によって結果として国内メーカーを後押しできるとの計算はしているのではないかと思う。

Q： EV への転換に関して、公共交通機関であるバスは一部の都市で急速に転換が進んでいるが、物流セクターでの転換はどのような状況か？

A： 物流会社で使用する車両は、大都市のなかではトラックの市内への進入規制の関係でオート三輪のような宅配便的なものが主となっている。トラックについては、運輸業の激しい競争を反映して車両価格自体も安くなっており、ハイブリッド化さえ厳しくディーゼル車の時代が続く可能性が高い。

Q： 中国の EV 需要拡大が、部品供給等を通じて周辺国に波及することはあり得るか？

また、日本にはどのようなインプリケーションがあるか？

A： 周辺国への波及は関心があるところだが、中国の産業政策全般として自国内で完結させようとする傾向にあり、日本企業の得意分野は封じ込めてくるであろう。

日本のメーカーにとっては、VW のように思い切った手を打ち、生産台数の一定割合を NEV にするための対応を早急に講じる必要がある。「新エネルギー自動車ポイント」を購入せざるを得ない状況に陥れば、ガソリン車の価格に跳ね返ってくる。さらに、NEV をどう売るかということを考えて、例えば地方政府とタイアップしてタクシーとしてのシェアを取ることも検討していかなければならないだろう。日本の自動車メーカーにとって中国は輸出拠点というよりは国内のシェアを確保することが重要であり、中国でトヨタ、日産、ホンダぐらいの販売規模があるメーカーは、EV 専用工場を作るぐらいの思い切りが必要である。

Q： 中国の EV 生産量は世界一とのことだが、これを利用して規格の国際標準を獲ろうといった動きはないか？

A： EV では充電が必要となるが、プラグの形状を変える程度で比較的容易に対応できるようで、国際標準をめぐる争いが起きているという状況にはなっていない模様である。

Q： カーシェアリングが普及していく上で、車の保有に関する世代間の意識の違いといったようなものはあるか？

また、駐車違反との関係はどうか？

さらに、自動運転と組み合わせた自動充電の可能性などもあると思うがどうか？

A： SUV の人気が高まるなど、「見せびらかしたい」といった需要は世代を問わずあるようであり、実用本位のカーシェアリングと所有欲を満たすための車という機能分化が進むのではないかと思う。

駐車違反の問題については、一般の駐車違反の取り締まりは厳しくし、EV のカーシェアリングに対しては駐車可能なエリアを設けたりすることで、普及に弾みをつけるような対応を政府が行う可能性もある。

自動運転と組み合わせた自動充電も利便性を高めることになるであろう。

Q： 中国の自動車産業政策において、農村での需要はどのように捉えられているか？

A： 農村部における輸送手段のニーズが高いことはたしかだが、クルマもどきが大量に流通している。安全性の問題はあるが、時速 50 キロくらいまでは出るし、安価で運転免許も不要であり、農村需要はこれで間に合っているという面がある。中国の政策体系は、クルマに限らず、土地の利用といったものもそうだが、一般的に農村部では緩い。よって農村部において、クルマもどきを強権的に排除して新たな市場を作り出したり、一斉に EV 化を進めたりするようなことが行われることは考えにくい。

以 上

4. トヨタ自動車の中国事業について

日中投資促進機構 事務局次長

佐藤 啓介 氏

日 時： 2018 年 2 月 16 日（金） 15：00～17：15

場 所： 中曽根康弘世界平和研究所 7 階大会議室

<報告>

自分は 1989 年にトヨタ自動車株式会社に入社し、1990 年代から中国ビジネスに深く関わっている。現在は日中投資促進機構という民間任意団体に二回目の出向中で、会員である日本企業および団体の対中国投資のサポートに従事している。

本日は、まず日中投資促進機構の概要を、次にトヨタ自動車の現在の中国での事業と中国との交流の歴史を紹介する。最後に、中国事業の課題と今後の取り組みについてお話をさせていただきます。

1. 日中投資促進機構の概要

日中投資促進機構は、日中平和友好条約締結 10 周年である 1988 年 10 月に日本政府が派遣した「中国投資環境調査団」の提言に基づき、日本企業の対中投資の拡大を通じて日中両国の健全かつ安定的な経済関係の発展に寄与することを目的として、通商産業省（当時）をはじめとする政府ならびに経済界のご支援のもと、1990 年 3 月に設立された民間の任意団体である。同年 6 月には中国側でも国务院の認知と支持のもとに当機構のカウンターパートとして中国政府関係機関から成る「中日投資促進委員会」が設立された。

日中投資促進機構の初代会長は日本興業銀行（当時）の池浦喜三郎氏、二代目会長は新日本製鐵（当時）の斎藤裕氏で、1999 年よりトヨタ自動車の豊田章一郎名誉会長が三代目会長を務めている。カウンターパートである中日投資促進委員会は、歴代の商務部長が会長を務めている（2017 年以降は鐘山部長が就任）。日本側の事務局は会員企業から出向している者で構成されているが、中国側の事務局は外国企業の投資管理の責任部署である商務部外国投資管理司が担当している。

主な業務としては、①投資環境改善要望への対応（問題の解決）、②アドバイス・相談（現場実務への特化）、③情報提供および会議・セミナーの開催、といったことを行っている。

①は具体的には、会員企業からの投資環境に関連する要望・問題事項・実務トラブル等を取りまとめ、中日投資促進委員会に改善要望として提起し、問題の解決への働きかけを行っている。通常は、投資の主体である外国の民間企業が中国の政府機関である商務部外国投資管理司への直接的なアプローチを行うことは難しいが、この部門をカウンターパートとしている日中投資促進機構の大きな特徴として、このような対応が可能である。②は具体的には、会員企業からの個別問題等に関する質問や相談に対して、中国業務経験のある事務局職員

による実務に即した対応に加え、中国事情に精通した法律事務所や会計事務所ならびに中日投資促進委員会の協力を得て、可能な限りきめ細かく会員企業の対中投資事業をサポートしている。③は具体的には、日中双方の組織の会長が出席し投資環境の改善や提言について協議する「定期合同会議」の実施、主に商務部の投資政策担当者が来日して関連法令について解説する「外資政策セミナー」の実施、中国ビジネスに関する人事・法務・労務・税務等の初級・中級者を対象とするセミナーの実施、最新の投資環境に関する現地現物の調査報告や会員企業からの相談事例を取り纏めた紹介といった情報提供を行っている。

前回（第 20 回）の「定期合同会議」は 2016 年に豊田章一郎会長と高虎城会長（当時の商務部長）が出席の下で実施された。中国側は商務部に加え、国家発展改革委員会、工業・信息化部、財政部、交通運輸部、住宅・都市建設部、国家食品薬品監督管理総局も参加した。日本側からの主な提言・要望事項として、

- ・ 過剰生産能力削減について、非効率設備や旧式設備淘汰の執行状況を監督・評価する機能の強化
- ・ 健康食品の許認可取得に必要な時間、費用、審査機関、許認可取得プロセスの明確化
- ・ 知的財産権について、引き続き、偽物や模倣品の摘発の強化、知的財産権を侵害した個人・企業に対する罰則の大幅強化

を申し入れた。2018 年 3 月には両組織の会長の出席の下、「第 21 回定期合同会議」を実施予定である。

2. トヨタ自動車の中国事業について

中国の自動車産業は、2009 年に生産台数で世界一になった。2009 年～2010 年にかけては、リーマン・ショックの影響で日米が生産台数を落としていく中で、中国は 4 兆元の財政支出策の実施の下で車の買い替え促進等が進み、大幅に生産台数を伸ばした。2017 年には中国総市場は 2,930 万台まで拡大し、本年にも 3,000 万台に手が届きそうな勢いである。2017 年の販売台数をみると、2,355 万台が乗用車で、日系メーカーのシェアは 19.5%で前年比+8%と着実に販売を拡大している。特に近年はホンダが小型 SUV を武器に非常に元気である。欧州系メーカーのシェアは 26.3%で前年比+1%、VW がシェア 17.9%と圧倒的に強く全メーカーの中でも最大である。特徴的なこととしては、まだ台数は少ないものの BMW とダイムラーという高級ブランドが急成長しているということがある。米国系メーカーのシェアは 13.0%で前年比▲1%とほぼ横這いだが、韓国系メーカーは前年比▲34%と THAAD 問題の影響を受けて大幅なマイナスとなっている。中国の民族系メーカーは 2011 年にシェア 25.2%だったが 2017 年にはシェア 38.1%と非常に元気である。特に VOLVO を買収した浙江省の吉利汽車がシェア 5.3%で急拡大しており、トヨタ・日産に迫っている。

中国の乗用車市場をセグメント別に見ると、SUV は 2017 年にシェア 40%と 2008 年の 8%から大幅に拡大している。SMALL（コンパクトカー）は 2017 年にシェア 34%と 2008 年の 58%から大幅に縮小しているが、二番目に大きいセグメントである。トヨタ自動車と

しては乗用車市場の約7割を占めるSUVとSMALLが主戦場と考えているのだが、トヨタ自動車の中国でのラインアップにはSMALLは多いもののSUVがほとんど無いため、苦戦を強いられている。

中国には自動車メーカーが100社以上あり、外資ブランドはほぼ全て進出済であることに加え、名前も聞いたことのないような中国の民族系メーカーが乱立している。その結果、過剰設備による過当競争、外資規制継続、意匠や商標に関わる知財問題、エネルギー消費・大気汚染、都市部の交通渋滞、といったような問題がある。

次にトヨタ自動車の中国事業を紹介する。2017年の生産台数は114万台で、10年以上に亘り拡大し続けている。2017年の従業員は3万8千人で、2014年の4万人をピークに少し減っている。2007年から2017年にかけて、生産台数が2.5倍になったのに対して従業員数は1.8倍に留まっており、効率化が進んでいる。販売面では、2017年の販売台数は129万台で販売店舗数は1,238店である。2007年から2017年にかけて、販売台数は2.6倍、販売店舗数は2.8倍に拡大している。販売店は三系列あり、第一汽車との合弁系の一汽トヨタ（FTMS）が582店舗、広州汽車との合弁系の广汽トヨタ（GTMC）が483店舗、レクサスが173店舗である。

トヨタ自動車と第一汽車との合弁では、長春・天津・成都で自動車製造拠点を設立している。長春には隣接地にエンジンの製造拠点、天津には隣接地にエンジンと金型の製造拠点を設立している。天津には研究開発の会社があるが、これは中国政府から合弁の下には中国独自のブランドが造れるように研究センターを設立するよう指導があり設立したものである。北京には販売会社も設立している。

トヨタ自動車と広州汽車との合弁では、広州で自動車製造と販売の一体型の拠点を設立している。隣接地にはエンジンの製造拠点を設立している。

トヨタ自動車が100%出資している事業体としては、北京に「トヨタ自動車（中国）投資」という地域統括機能を持つ投資会社を設立している。天津には技術センターを設立しトヨタ系列の会社を含めた技術サポートを行っており、他に鍛造素形材の製造拠点も設立している。常熟には研究開発センターと部品メーカーを設立している。

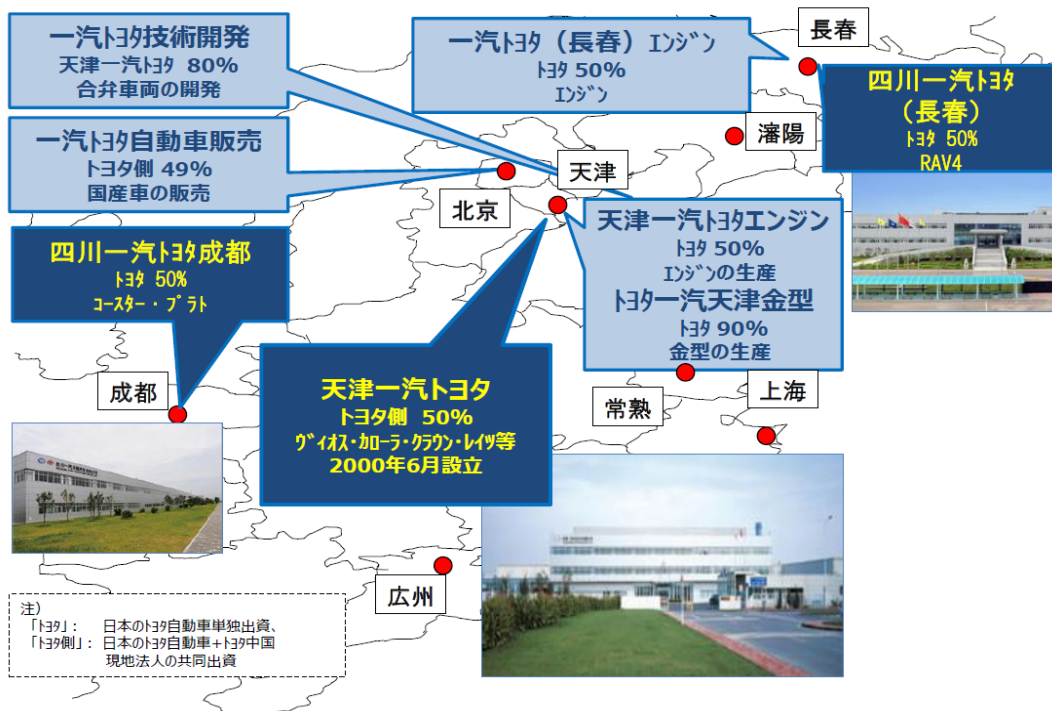
上述の他にも、部品の合弁や物流拠点がある。常熟にはHEV用電池の組立を行う合弁やHEV用電池モジュールの組立を行う合弁を設立している。ここにはパナソニックの間接資本も入っている。

【トヨタ自動車の中国事業拠点】

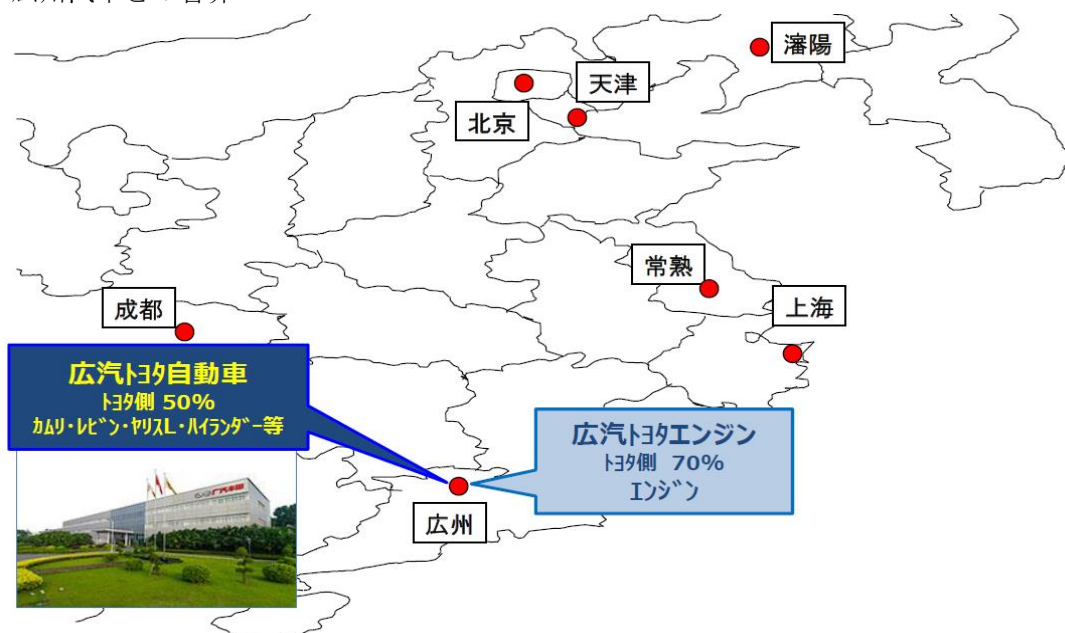
《注》 トヨタ：日本のトヨタ自動車単独出資

トヨタ側：日本のトヨタ自動車+トヨタ中国現地法人の共同出資

① 第一汽車との合併



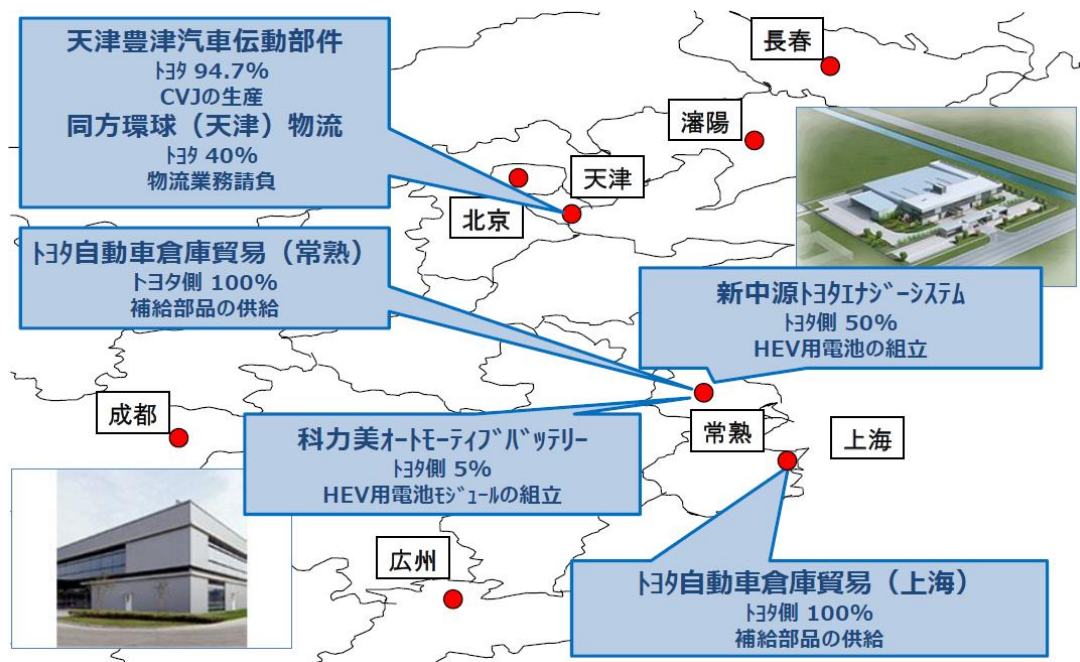
② 広州汽車との合併



③ 独資



④ その他部品合併、物流など



3. トヨタ自動車の中国との交流の歴史

トヨタ自動車は、1933年9月に豊田自動織機製作所内に開設された自動車部が起源であるが、トヨタグループとしての中国との関わりはもっと古い。1919年にトヨタグループの創始者である豊田佐吉（自動車部門の創業者である豊田喜一郎の父）が、紡績業を中国で展開していくことを考えて、単身中国に渡り、各地の紡績業を視察した。当時佐吉翁は一家をあげて上海に移住することを決意し、周囲の人に「そのの障子を開けてみよ、外は広いぞ」「中国は日本にとって実に大事な国だ。政治の上からでも、商業経済の上からでもどうしても中国と離れることは出来ぬ。また、離さぬことはできぬ」と語ったと伝えられている。その後、1921年に佐吉翁は上海に豊田紡織廠を設立した。この会社は業績も順調に推移し、多くの利益を生み出し、この資金は後の豊田自動織機製作所やトヨタ自動車の設立に大きく貢献した。

第二次世界大戦後、海外の自動車会社として中国にはじめて車を持ち込んだのはトヨタ自動車で、1964年に広州交易会要人送迎用車両としてクラウン 64 台を輸出したのが最初である。文化大革命の混乱の最中で日中国交回復前でもある 1971 年 9 月には、トヨタグループ代表団が中国政府の要請を受けて訪中し、中国自動車産業を視察・指導している。1972 年 9 月 29 日に日中国交回復が成し遂げられたが、丁度同じタイミングで第一機械工業部、第一汽車、上海汽車、天津汽車等の 12 名からなる訪日団をトヨタ自動車は中国政府の要請により受け入れ、1ヵ月半の視察に対応し、いろいろな提案を行った。1977 年から 1978 年にかけては、第一汽車との交流が深まった。長春の工場診断の実施においてはトヨタのアドバイスが大きな反響を呼び、中国でのトヨタ生産方式が高く評価され、第一汽車幹部がトヨタを訪問しトヨタの主要機能全てで研修を受講したりした。1981 年 6 月には、「トヨタ生産方式」を確立したと言われる大野耐一相談役（当時）が第一汽車を訪問し、現場での改善指導を行い、モデルラインを作り、第一汽車の発展に大いに寄与した。トヨタは日中国交回復前後、改革開放政策の前から中国との人的交流を深めており、第一汽車との交流が今日の第一汽車とのアライアンスの原点になっている。

トヨタ自動車は中国での自動車製造を大きな目標としていたが、1980 年代当時は中国にはいろいろな制約があり、まずは既存メーカーへの技術支援を相次いでスタートさせることになった。1984 年には広州でトヨタエースのダブルキャブの技術支援を、同じく 1984 年にはトヨタグループのダイハツが天津華利にハイゼットの技術支援を、そして 1988 年には金杯客車にハイエースの技術提供を行っている。

1980 年代には、まだ自動車製造にまでは至らなかったが、現地製造に向けて中国事業の発展・拡大を図った。1980 年には外国メーカーとして初となる認定の修理工場を北京に設立し、1985 年にはこれも外国メーカーとして初となるトレーニングセンターを北京・広州に設立し、優秀なサービスマカニックを育成した。1987 年には首都汽車の要請で「首汽トヨタ自動車教習センター」の設立を支援し、中国の運転技術向上支援のために無償で設備提供や指導員育成を行い、1990 年には金杯客車とのプロジェクトを側面支援する目的も兼

ねて「トヨタ金杯技能工養成センター」の設立を支援し、自動車産業を支える優秀な技能工を育成した。こういった働きかけは、現在の中国販売事業の発展の礎となっている。

トヨタ自動車は1990年代の前半までに、何度も現地製造に向けて中国自動車メーカーとの合弁による事業参画を目指したが、なかなか認可が取れなかった。1988年～1994年には「三大三小（二微）」政策がとられ、三大三小二微に指定された8社に自動車産業を集約させるため、これ以外のメーカーには合弁による新規の乗用車の製造を認めなかった。1994年に中国政府は「自動車工業産業政策」を出し、これがトヨタ自動車にとっても大きな転機になった。「自動車工業産業政策」は自動車を中国の産業の柱として独自の産業を育成することを目標とし、具体的な特徴としては、部品産業をまず育て、国産部品の使用比率を上げ、外資が中国の民族系メーカーと合弁できるのは2社までに制限し、合弁での外資の出資比率上限を50%にする、というものであった。1994年には豊田達郎社長（当時）が訪中し、中国政府にトヨタ自動車の乗用車現地製造の意向を正式に表明し、部品製造も積極的に行うことを約束した。1995年～1997年にかけて、天津にエンジン、CVJ、鍛造粗形品といったエンジンやユニットの製造会社を次々に設立し、同時に国産化技術支援センターも設立した。ついに1998年に、西部大開発構想の追い風もあり、四川旅行車廠と合弁でコースター（マイクロバス）を製造する四川トヨタ汽車（SCTM）を設立し、念願の中国での自動車製造を成し遂げた。

乗用車に関しては、1990年代半ばにエンジンやユニットの製造会社に加え国産化技術支援センターを設立していた天津において、2000年6月に天津汽車との合弁会社である「天津トヨタ汽車」（TTMC）を設立した。その後、2001年に中国がWTOに加盟したことで中国自動車市場の拡大が期待され、当時のTTMCの年産3万台であった規模を拡大する必要が生じた。しかし合弁パートナーである天津汽車に余力がなかったため、これまでに関係を深めてきた第一汽車と2002年8月に全面提携協議書の調印を行い、第一汽車から天津汽車および四川トヨタ汽車への資本参加を受け、「天津一汽トヨタ」（TFTM）に改組することで生産台数を増やした。

トヨタ自動車は、中国で製造を始める前は日本からCBU（完成車）を輸入して販売するビジネスを行っており、1990年代はコンスタントに1～2万台は販売していた。これに加え、中国での製造を開始したことで、国産車と輸入CBUの販売に関してそれぞれの価格や販売店をどのようにコントロールするのかという問題が発生し、マーケティングを取り纏める会社の必要性が生じ、2001年に投資性会社である「トヨタ自動車（中国）投資」（TMCI）を設立した。その後、WTO加盟による外資規制撤廃により、2005年にはTMCIのCBU販売会社化を行い、加えて地域本部機能（渉外・広報、人材育成など）を強化した。

製造会社の設立と販売網の整備がひと段落したので、次に中国で開発した中国オリジナルの自動車製造を目標とし、2010年にトヨタ自動車100%出資で「トヨタ自動車研究開発センター（中国）」（TMEC）を常熟に設立した。2012年には天津に「一汽トヨタ技術開

発」(FTRD)を合弁の開発センターとして設立し、それぞれで違うカテゴリーの研究開発を行っている。これらに加えて重要部品生産拠点を次々に設立し、ハイブリッド(HEV)基幹部品の国産化を図っている。また、TMECを中心に合弁 R&D センターが協力し、HEV 国産化を推進しており、2015 年には国産 HEV システム搭載モデルを販売した。天津のカローラ HEV や広州のレビン HEV はこのクラスで現在それぞれ世界トップクラスの燃費性能を誇っている。

4. トヨタ自動車の中国事業における今後の課題

まず、商品ラインアップにおける課題である。前述した通り、最近の中国では SUV の販売シェアが益々拡大している。ところが現在のトヨタ自動車の中国でのラインアップには SUV がほとんど無い。このカテゴリーをどう攻略していくかが大きな課題である。

この他に商品ラインアップにおける課題として、中国政府の新しい規制への対応がある。中国では、燃費規制(CAFE)と新エネルギー車生産強制(NEV)の二つの規制を連携させて、2017 年 10 月に両者の規定が公布された。CAFE は車重別の燃費規制値を設定してクレジット管理するのだが、トヨタ自動車はトータルではこれを守れると考えている。NEV は 3 万台以上の生産および輸入をしている企業を対象とし、生産および輸入台数に占める新エネルギー車の比率を 2019 年に 10%、2020 年に 12%とするよう、強制化率を設定しているのだが、新エネルギー車は電気自動車(EV)・プラグインハイブリッド自動車(PHEV)・燃料電池車(FCV)が対象であり、HEV は対象となっていない。トヨタ自動車は現在中国ではガソリン車以外では HEV だけなので NEV における新エネルギー車が無く、NEV クレジットは大幅なマイナスになってしまう。この解消のためには他社からクレジットの購入が必要で大きな費用負担が発生する。これにどう対応していくかが大きな課題である。

人材育成も課題の一つである。今後も新たな工場建設が進められていくが、新しい生産設備導入に作業員が対応できるよう、指導員の育成が必要になっていく。トヨタ自動車は 1990 年にトヨタ金杯技師学院を瀋陽に設立した。この学院では技能教育(高校レベル 3 年制)として自動車・機械・電気・NC 加工・機械保全等 14 職種、高等技能(大学レベル 3 年制)として電子技術・CAD/CAM 技術・電子制御・NC 応用等 11 職種の教育課程を設けている。人数は、教職員が約 300 人、在校生が約 4,500 人で、2017 年 9 月時点の累計卒業人数は 32,500 人になる。技能レベルは非常に優秀で、2017 年 10 月の世界技能五輪大会では、生徒 1 名(原型部門)が優勝している。

更に最先端を走る中国にキャッチアップしていくことも課題として挙げられる。スマホ決済といったキャッシュレスの文化は日本を凌駕しているが、自動車の世界でも、コネクティッドカーやシェアビジネスといったことに関しては、中国は日本よりも進捗のスピードが速いようであり、これをキャッチアップしていかなければいけない。そのためには、中国の IT 企業や大学との連携が必要となってくであろう。

<質疑応答>

Q： EV に関してトヨタ自動車は少し遅れをとっている印象があるが、社内ではどのように捉えているのか？

A： トヨタ自動車は 10 年以上前から、新エネルギー車に関しては全方位で対応していくという方針をとっている。EV は市内を中心とした短距離用であり、中距離用は HEV や PHEV、長距離用であるトラックやバスは FCV といった棲み分けの戦略をとっていた。HEV は 1999 年に 1 号車が出来て以降、日本ではかなり浸透してきた。FCV は開発に時間がかかるので初めに力を入れていた。EV は市内を中心とした短距離用と割り切っていたので、車体は大きいものではなく、電池も小さくすぐ充電できるようなもので考えていた。HEV と FCV の開発に力を入れていたが、そこでの知見の中には EV に応用できるものがあると思っている。

Q： 自動車産業の技術力に関して、日中の実力はどう評価できるか？

A： これまでのガソリン車については、エンジン・トランスミッション等を精巧に作り、これらを刷り合わせて一台の車を製造するという点においては、日本の方が遥かに技術的に高いレベルにある。しかし EV に関しては中国の技術力は急速に伸びており、日本も油断できない。「安くて気楽に」の観点では日本は負けているかもしれない。

Q： 中国の自動車販売で、現状では輸出比率が非常に低いが、将来的には素材産業と同様に過剰生産能力を持ち、輸出を拡大していく危険性はないのだろうか？

A： 現状では国内市場の拡大余地が大きい。トヨタ自動車が販売した自動車の 7 割が新規購入で、買い替えや増車はまだまだ少ない。乗用車の普及率はまだ低く、国内販売は今後も伸びていき、生産能力も伸びていくが、現状では輸出販売台数が伸びていく環境にはない。しかし将来的には巨大な生産能力が輸出に向かう可能性は否定できない。

Q： EV の補助金は、個人ではなくメーカーに出るとあったが、その仕組みはどうなっているのか？

A： EV に関する補助金は、個人が購入した時に発生する補助金もあるし、メーカーが製造した時の補助金もある。メーカーへの補助金に対しては、不正受給をするケースもあり、これは廃止の方向に向かっている。個人への補助金も段々と下がる方向にある。これまでは補助金で EV の普及を高めようとしていたが、足元では NEV 規制に関する規定の制定を進めている。アメからムチに転換しているが、背景には政府の財政状況があり、補助金による普及ではなく、メーカーの努力で販売を強化する方向に変わってきている。

Q： THAAD の影響で韓国系メーカーの販売数量が激減していると聞くが、どのようなメカニズムで減少という現象が発生しているのか？

A： 政府の扇動といったことがあるのかは不明だ。中国の国民の中には、THAAD 問題が何かをわかっていない人も多々いるようだが、現在は「韓国はけしからん」と言っている一般の人が増えてきていることは感じる。2012 年の尖閣諸島問題において、反日デモを中国政府が先導したという噂があったが、そのようなあからさまなことはないと個人的には思っている。

Q： 中国を訪問した際に路上駐車がたくさんあったが、中国でこれは合法なのか？

A： 中国では日本と違い、車庫証明を出さなくても登録はできる。そのため、路上駐車が多いのではないだろうか。自分の経験では、実際に街中で駐車違反の取り締まりをしているといったことを聞いたことは無い。

Q： これからの EV 化の動向に関してだが、ガソリン車が刷り合わせの世界であるのに対し EV は家電のように組み合わせの世界と聞くが、これが単純に数年で代わっていくような変化が起こりうるのだろうか？

A： 刷り合わせから組み合わせというモノ作りに代わっていくのには、ある程度長い時間がかかっていくと思う。但し、組み合わせになるとこれまでの技術優位は失われるので、その意味での危機感は強く持っている。自動車という特性を考えると、安全と快適は重要で、この点でメーカーとしてはまだまだ付加価値を付ける要素があると考えているし、EV 以外にもコネクティッドカーや自動運転において、自動車メーカーとして付加価値を付けていくことは可能だと思う。ただ、EV の世界にインターネット関係の企業がどんどん参入していることは要注意である。これまでの自前主義を見直していく必要を感じている。まだ時間はまだあると思うが、これまでの想像よりその時間は短くなっていると思う。

以 上

5. 足元の中国経済と日系企業の対中直接投資ビジネス

公益財団法人 中曽根康弘世界平和研究所 主任研究員

豊田 裕

日 時： 2017 年 5 月 22 日（月） 12：00～14：00

場 所： 中曽根康弘世界平和研究所 7 階大会議室

<報告>

2016 年の世界から中国への海外直接投資実行額は、中国商務部の統計によれば 1,260 億ドルで、対前年▲0.2%と 4 年振りの減少となった（人民元ベースでは対前年+4.1%、人民元安が影響している）。2016 年の日本から中国への海外直接投資実行額は 31 億ドルで、対前年▲3.1%と 4 年連続の減少だったが、2014 年の対前年▲38.7%、2015 年の対前年▲25.9%という二年続けて大幅減の状況から微減に落ち着いた年であった（人民元ベースでは対前年+1.7%）。しかしながら投資国の国別のランキングでは 7 位で、2015 年の 5 位から 2 つ順位を落とし、相対的な地位はますます低くなっている。

中国への海外直接投資における変化の一つとして、欧米の企業がこれまでの前向きな姿勢に対して少し慎重な態度を取り始めたということがある。背景としては、中国経済が以前に比べると減速していること、現地進出企業の黒字幅が縮小傾向にあること、中国でのビジネスにおいて制度や知財面での問題が目立つようになってきたこと等が挙げられる。

欧米企業の指摘は、数年前から日系企業の本社経営陣が感じていたことと同じであり、それ故に日本から中国への海外直接投資実行額は減少の一途を辿っていた。一方で、日系企業の本社経営陣は、日本における中国へのネガティブな報道等を背景に、過度に中国経済の展望を悪くみている傾向があるのではないだろうか。中国経済において、中長期的発展のために必要な対応等が現状において十分に取れているとは言えないものの、数年単位の視点では中国経済の成長余地は十分にあると考えられる。欧米企業が少し慎重な姿勢を取り始める傾向がある中で日系企業もそれに同調するのか、欧米企業に先んじて慎重姿勢をとっていた経験を次のステップに活かすのか、重要な岐路に差し掛かっているように思われる。

本報告では、2016 年の中国経済実績を評価し、2017 年以降の展望と、足元の重要課題である供給側改革について記述する。その上で、日系企業の対中直接投資ビジネスの現状を分析し、今後の展望について考察したい。

1. 2016 年の中国経済実績

2016 年の実質 GDP 成長率は対前年+6.7%で、2015 年の対前年+6.9%より減速したものの、2016 年 3 月に採択された『第 13 次五ヵ年計画（以下、『13・五』）』で設定された 2020 年までの年平均の GDP 成長率+6.5%以上という目標数値は達成した。

供給面をみると、製造業は、工業生産が年初を底に回復基調となったことに加え自動車の高い伸びに支えられ、全体ではほぼ横ばいでの推移と昨年までとは違い持ち直し、非製造業

は、昨年に引き続き堅調を維持した。需要面をみると、貿易総額は2年連続の前年割れであり、固定資産投資も製造業面での不振で対前年+8.1%と一桁成長になり前年から更に減速したが、消費は社会消費財小売総額が+10.4%と二桁成長と前年ほぼ横ばいの水準を維持し個人消費が堅調に推移した。

実質 GDP 成長率において、産業別寄与では第三次産業が 51.6%と前年よりも寄与率を高め、第二次産業から第三次産業への構造転換は更に進展した。支出項目別寄与では消費の寄与率が前年に対し更に増える一方で投資の寄与率は前年に対し更に減り、輸出・投資主導から消費主導への構造転換に関しては、指標値の実績上は更に進展した。

2016 年 12 月に開催された『中央経済工作会议』（以下、『工作会议』）では、2016 年に「供給側構造改革を中心とした上で、総需要を適度に拡大させ、改革を断固として行い、リスクと挑戦にうまく対応することにより、経済社会の安定的かつ健全な発展を実現し、『13・五』の良いスタートとなった。」と総括した。この点に強い異議はないが、第 18 期三中全会で目標に掲げられた、中長期的な視点での「改革の全面深化」は、まだ不十分であり、2017 年以降への課題が残っている。

2. 2017 年の中国経済政策方針と展望

2017 年は、秋に『中国共産党第 19 回全国代表大会（以下、『党大会』）が開催される予定である。習近平総書記の第二期政権が発足予定で、そこで強い指導力を発揮するためにも 2017 年はいろいろな面での「安定」が最重要視されるものと考えられる。経済面でも『工作会议』で 2017 年の基本方針を「稳中求心（安定の中で前進を図る）」と定め、『党大会』成功のため経済・社会の「安定」を前提として改革を進めるとしていたが、2017 年 3 月に開催された第 12 期全国人民代表大会第 5 会議（以下、『全人代』）でもこの「安定」重視路線が再確認されるものとなった。

『全人代』で提示された、経済運営に当たっての 5 つの原則は、

- ①「稳中求心」という活動全体の基調を貫徹する
- ②供給側構造改革の推進を主軸とすることを堅持する
- ③総需要を適度に拡大するとともに、有効性を向上させる
- ④イノベーションを通じて新旧原動力の転換と構造の最適化・高度化を推進する
- ⑤人民大衆がこぞって関心を寄せている際立った問題の解決を重視する

であり、供給側構造改革よりも「安定」が上位に置かれている。

『全人代』の政府活動報告における 2017 年の GDP 成長率目標は「対前年+6.5%前後」とされたが、これも「安定」重視の姿勢が反映されたものと言えよう。2016 年の「対前年+6.5~+7.0%」よりは引き下げられたが、「実際の取り組みによってより良い結果を得るように努める」との文言が付記され、+6.5%前後としながらも可能なら 2016 年実績である+6.7%を上回る実績を目指し、万一『13・五』で設定した+6.5%以上が達成できない場合でも、「前後」としていることで保険をかけている。足元経済の実態では、消費は堅調で、

投資は不動産投資・インフラ投資を中心に先行きの不透明感があるものの、世界経済の回復基調もあり貿易面での期待が持て、通年で対前年+6.5%の維持は固いと思う。万一減速懸念がでてきたら、公共投資の増強といった対策を打っていくであろう。

一方で懸念点としては、「安定」を最重視することによって、中長期的な視点での「改革の全面深化」が先送りされてしまうことである。供給側構造改革は経済運営 5 原則にも掲げられており一定の進展はなされるであろうが、国有企業改革、高齢化対策、金融改革（特に資本取引の自由化）等の改革が進んでいくかどうか、注視する必要がある。

3. 供給側改革の進展（鉄鋼業の動向を中心に）

2015 年 12 月の『中央経済工作会議』において「総需要を適度に拡大すると共に、供給側の構造改革を進める」といった方針が出され、「供給側改革」が 2016 年の経済運営の最重要課題とされたが、前述した通りこれは 2017 年の経済運営の原則にも引き継がれている。

「供給側改革」とは、①過剰生産能力の解消、②不動産在庫の解消、③過剰債務の解消、④企業コストの削減、⑤脆弱な部分の補強（「三去一降一補」と略称される）をメインタスクとする一方で、国有企業改革、政府の機能転換、財税制・金融改革等を“本質的な属性”として、両案をとともに取り込む形で調整されているものである。

「供給側改革」の最重要任務としては、やはり過剰生産能力解消が挙げられよう。2016 年 1 月に国務院常務会議が「鉄鋼・石炭産業の過剰生産能力解消措置」を決定し、2016 年には「鉄鋼は削減目標 4,500 万トン、石炭は削減目標 2.5 億トン」が掲げられ、実績としては「鉄鋼は 6,500 万トン削減、石炭は 2.9 億トン削減」と大幅な超過達成が成し遂げられたとの報告がされている。2017 年には「鉄鋼は削減目標 5,000 万トン、石炭は削減目標 1.5 億トン」が新たに掲げられている。

この 2 年間で、鉄鋼と石炭の両産業では注目度が高い形で過剰生産能力解消が管理された。一方で、鉄鋼と石炭以外の産業における過剰生産能力解消に関しては、具体的な動きが見えてこない。2016 年はスタート元年として鉄鋼と石炭の両産業が取り上げられ、一定の成果を出したので、2017 年にはその他の重点産業への施策が発表されると期待されていたが、秋の『党大会』を念頭に急激な変化を避ける思惑があり、改革の先送り感が否めない。

「供給側改革」が先行している鉄鋼業においても、2016 年は削減の数値目標を大幅に超過達成したとの報告がされてはいるが、中国鋼鉄協会の劉秘書長による「削減した能力全体の 4 分の 3 がすでに休眠状態であった」との発言もある。そもそも報告された削減の数値の実態は、設備廃棄ではなく生産停止に過ぎないとの報道もあり、目標は過達したが、本当に生産能力が削減したのか不透明ともされる。一方で鉄鋼製品価格は 2016 年後半以降に上昇傾向にあり、これは需要面の要素が大きい、過剰生産能力解消の進展も一定の影響を与えているものと思われる。いずれにせよ、2016 年に実行した削減は、不稼働設備を含む比較的手の付けやすいものを中心であったと想像され、2017 年の削減は現在も稼働している設備が中心になるであろうことから、難易度が上がるだろう。

4. 日系企業の対中直接投資ビジネスの状況

冒頭にも記述したが、日本から中国への海外直接投資額は、2016年は対前年▲3.1%（米ドルベース、人民元ベースでは+1.7%）となり、2014年に対前年比 ▲38.7%、2015年に対前年▲25.9%と、二年続けて大幅減であったが、ようやく下げ止まった。日本貿易振興機構（JETRO）や日中投資促進機構（JCIPPO）が中国進出日系企業に対して実施したアンケート調査の結果では、2016年の黒字企業の比率は6割を超え、2016年の収益が2015年に対して拡大した企業は増加している。DI値は2017年にほぼ+25ポイントで、本来なら事業拡大を考えてもおかしくない状況である。中国の経済状況は、2016年の実質GDP成長率は対前年+6.7%と目標を達成し、2017年も短期的には大きな問題はないだろう。中長期的な成長は構造改革がどこまで進むか如何だが、少なくとも2020年代前半までは安定した成長が見込まれると考えられる。しかしながら、中国経済に新常态が定着して以前の水準と比べると低い成長率となったこと、数年に亘って成長率は微減速傾向にあること、日中関係改善が依然として不透明であること等を背景に、日系企業の本社経営者の中国投資マインドは引き続き冷めたままである。既進出企業の8割が黒字・均衡で、収益を改善し更なる投資を実行している一方で、中国ビジネスの縮小・撤退の比率は拡大しており、二極化は更に進んでいる。成功企業による一定の投資増は見込めるが、新規進出はあまり期待できない。

今年の『全人代』において、「外国企業からみた投資環境の改善強化」が掲げられ、具体的な政策が提示された。中国が更に高度な成長を遂げるため、イノベーションの推進や産業高度化に向けて、外資導入を更に強化するというものである。中国政府の期待する分野には確実に大きなビジネスチャンスがあるだろう。一方で、欧米諸国から中国への海外直接投資に関しては、これまでに比べてネガティブな方向にあるようだ。中国アメリカ商会の定期アンケートでは、今年の中国の経済成長に懸念を持つ企業が多く、昨年・一昨年と違い投資意欲が大幅に減退している。背景としては、中国経済が以前と比べると減速していること、現地進出企業の黒字幅が縮小傾向にあること、中国でのビジネスにおいて制度や知財面での問題が目立つようになってきたこと等が挙げられる。欧米企業が足並みを揃えて様子見になるのか、中国政府の期待分野への投資を実行する企業が増えるのか、分岐点を迎えている。

2017年において日系企業が対中投資を拡大することへの期待は高くはないが、中国政府が期待する分野への進出の動きがどのようにあるのかを注視していきたい。中国経済は、2020年代前半までは堅調が見込まれるが、その先は不透明で、投資回収の観点からは投資実行の判断はより早い方が望ましい。2017年に検討が進まないようなら、中期的に見て対中投資が大幅に拡大することは難しいだろう。欧米企業が少し慎重な姿勢を取り始める傾向がある中で日系企業もそれに同調するのか、欧米企業に先んじて慎重姿勢をとっていた経験を次のステップに活かすのかが問われている。ASEANへの海外直接投資は、かつての「チャイナプラスワン」のブームがひと段落して踊り場状態が続いている。中国ビジネスは勝ち組だけが更なる拡大を続けることになるのか、それともこれから新たな参入の展開があるのか、数年後に振り返った時、2017年はキーポイントの一年になるかもしれない。

【報告者補足】

本報告は 2017 年 5 月 22 日に実施したもので、この「中国経済研究会報告書」発行の 2018 年 3 月時点までにいくつかの顕著な変化が見られたので、何点かコメントさせていた
だきたい。

まず、2017 年の中国経済であるが、実質 GDP 成長率は対前年+6.9%で、2016 年の対前
年+6.7%を 0.2 ポイント上回った。2011 年以降、前年の伸びを下回っていたが、ついに反
転した。2017 年は世界経済の持続的回復などの要因で貿易面が好調で、貿易総額は対前年
+14.2%と大幅に伸びた。輸出入ともに 3 年振りに前年の実績を上回ったが、特に「一帯一
路」沿線国向けの輸出の大幅増が目立った。実質 GDP 成長率に対する消費の寄与率は、
2016 年に対して少し下回ったが高い水準を維持している。下回った要因は、小型車購入時
の自動車取得税の引き上げの影響だと推察されるが、その他の消費は概ね好調であった。投
資の寄与率は 2016 年に対して大幅に下回ったが、これは第二次産業投資の伸びの鈍化の影
響が大きく、特に供給側改革に関係する業種が落ち込んでいるようだ。秋の『党大会』に向
け、経済の減速を強く警戒していた中国政府当局は、消費や投資は 2016 年の伸びを下回る
が貿易の好調による押し上げがある中で、随時インフラ投資等の景気刺激策を実行し、結果
として対前年の伸びを 7 年振りに上昇させることになった。

次に 2017 年の供給側改革の実行状況だが、鉄鋼・石炭の過剰生産能力解消に関しては、
「鉄鋼は削減目標 5,000 万トン、石炭は削減目標 1.5 億トン」の数値目標に対して、実績と
しては「鉄鋼は 5,500 万トン削減、石炭は 2.5 億トン削減」と大幅な超過達成が成し遂げら
れたとの報告がされている。鉄鋼では削減目標 5,000 万トンの外数として、地条鋼（スクラ
ップを原料とする粗悪な鉄鋼製品）の全廃が追加目標として掲げられた。地条鋼は中国の鉄
鋼生産統計に反映されていないものだが約 1 億トンの生産能力を有していると言われてお
り、政府は 2017 年 6 月までに全廃することを目標に取り締まりを強化した。年央に各地で
の抜き打ち調査を行い、大幅な削減を確認し更なる取り締まりが命じられた。これらの影響
で国内の鋼材需給はタイトになり、鉄鋼製品価格は大幅に改善した。加えて 2017 年の鋼材
輸出数量は対前年▲31%と大幅減になり、近隣マーケットの需給もタイトになり、価格は大
幅に改善した。これらの影響を受け、中国鋼鉄協会によると、2017 年における加盟企業の
売上高は対前年+34.1%で利益総額は対前年+613.6%と大幅な改善となった。少なくとも
鉄鋼業では供給側改革に一定の成果が上がっている。

最後に 2017 年の中国への海外直接投資実行額だが、中国商務部の統計によれば、世界か
らは 1,310 億ドルで対前年+4.0%、日本からは 33 億ドルで対前年+5.1%と再び増加傾向
に戻った。投資国の国別のランキングでは日本は 5 位で、2 つ順位を上げた。日本から中国
への海外直接投資を業種別に見ると、電機機械を中心に製造業が好調で、「中国製造 2025」
を上手に利用している傾向がある。加えて非製造業では「卸売・小売業」が好調で、消費市
場としての中国への期待が高い。2012 年の 74 億ドルという過去最高対してはまだ低い水
準にあるが、この回復傾向が 2018 年も継続していくかどうか、注目される。

＜質疑応答＞

Q： 欧米諸国の中国経済への見方は、日本の中国経済の見方と同様に、厳しいものに变化しているのか？

A： 国際諸機関の近年のレポートでは、中国経済の構造的な課題を列举し、中長期に減速の懸念を指摘しているが、IMFの経済見通しでは当初予測を後に上方に微修正することが繰り返されている。中国経済においては構造改革が必要で、現在の相対的に高い成長率を維持しているうちに速やかに対応すべきだとの認識はあるが、日本で見られる所謂「バブル崩壊」のような危機に瀕しているとの論調は少ないと思う。一方でトランプ政権の誕生により、米中間の通商問題が悪化しかねないことへの懸念は感じていると思う。

Q： 日系企業の対中投資ビジネスが分岐点に差し掛かっているという見方をされているが、対中投資を更に促進していくべきと考えているのか？

A： 一方的に促進すべきとは考えていない。投資に対する回収が計画通りに出来るか否かが重要で、これは個々のケースで判断すべきことである。ただ、中国経済の成長が、客観的にみて今後数年間の維持が期待できると考えられる中で、チャイナリスクを過剰に評価してしまうのであれば、それはチャンスロスになるのではないかと感じている。

Q： 欧米企業の対中投資意欲が大幅に減退していると評価されているが、この傾向は継続していくのだろうか？

A： 日系企業では、収益を改善し更なる投資を実行している既進出企業がある一方で、中国ビジネスの縮小・撤退の比率も拡大しており、二極化が進んでいる。欧米企業にもこの傾向が出てくるかもしれない。ただ、欧米企業は日系企業ほど製造業比率が高くないので、日系企業とは少し違う動向になる可能性もある。中国政府は、世界から中国への海外直接投資がかつてのようには伸びていないことから、「外国企業からみた投資環境の改善強化」を掲げ、中国経済の質の向上のために新しい次元での外資導入の更なる強化を図ろうとしており、その具体的な政策如何で流れが変わるかもしれない。

Q： 鉄鋼業での過剰生産能力解消に対して、2016年に成果は挙がっているものの、額面通りには評価されていないように感じたが、2017年の課題は何か？

A： 2016年後半以降、鉄鋼製品価格は大幅に改善傾向にあり、これには過剰生産能力解消の効果も少なからずあり、一定の評価ができる。ただ、生産調整休止ではなく設備除却が徹底されているかが不透明なことを懸念している。また、需給がタイトになると地方政府は設備再稼働を図りたがるが、これを中央が厳しくコントロールできるか、加えて生産能力の置換管理を徹底し、新規生産能力増強の厳禁を遵守できるかが課題である。

以 上