

# 中国短信

## 経済動向

- 高成長持続に、一部で過熱懸念も台頭 ..... 1
- 投資がけん引して、生産も数年来の高い伸び：今のところ物価は安定  
生産、投資は今後も好調持続の見込み

## 特集

- 中国自動車産業の発展動向 ..... 3
- 中国自動車産業の概要
- 自動車産業の概況 産業構造と企業規模 中国自動車産業の技術水準
- 中国自動車メーカーの市場開拓力 中国自動車メーカーの生産能力
- 中国自動車産業と世界自動車産業の融合
- 世界のトップメーカーが中国に大挙進出
- 中国自動車産業と世界自動車産業の融合が進む
- グローバル・メーカーの世界戦略における中国の位置付け
- 中国自動車産業発展の方向性

## 最近の話題

- 人民元を巡る議論 ..... 10
- 人民元切り上げに二論：米国の雇用喪失を防ぐ vs 新たな危機を誘発
- 人民元安定は不変：人民元兌換化と国際収支均衡に研究の余地

2003年9月

株式会社 旭リサーチセンター  
遼寧中旭智業有限公司



## 1. 経済動向：高成長持続に、一部で過熱懸念も台頭

投資がけん引して、生産も数年来の高い伸び - 今のところ物価は安定

2003年上半期 8.2%成長を達成した中国経済は、7月に入っても輸出入と固定資産投資が前年比 30%以上伸び、高成長を維持している。SARS 終結にともない消費も回復してきたが、今のところ経済のけん引役は投資で、消費へのバトンタッチにはいたっていない。7月の工業生産も前年比 16.5%増と、1995年以來の高い伸びとなっている。とくに重工業は同 19.1%増と急伸しており（軽工業は同 12.7%増）さらに加速すれば過熱が懸念される情勢となっている。

中国と遼寧省の7月度主要経済指標

前年同期比、%：( )は1～6月期

	中国全国		遼寧省	
実質国内総生産	8.2	( 8.2 )	9.6	( 9.5 )
工業生産	16.4	( 16.2 )	18.0	( 17.7 )
固定資産投資	32.7	( 31.1 )	30.0	( 32.6 )
基本建設	30.1	( 29.7 )	27.8	( 27.3 )
更新改造	40.1	( 39.2 )	36.7	( 35.9 )
不動産開発	34.1	( 34.0 )	33.5	( 42.4 )
輸出総額	33.4	( 34.0 )	28.6	( 22.4 )
外資直接投資額	26.2	( 34.3 )	41.4	( 49.1 )
小売総額	9.5	( 8.0 )	11.5	( 11.1 )

投資とともに貸し出しも大幅に拡大しており、一部には投資バブルを懸念する見方も台頭している。7月の固定資産投資は前年比 32.7%増と、1980年以降では経済が過熱しインフレを招いた 1985、92、93年に次ぐ高水準となっている。今のところ消費に過熱感がなく、投資も外資流入増という面もあり、物価は落ち着いている。消費者物価上昇率は前年比 0.5%、小売物価上昇率は同 1.2%、工業品出荷価格は同 1.4%増で前月とほぼ同水準である。もっとも今後も経済加速が持続すれば、インフレ圧力が高まる可能性は否定できない。過去、投資とマネーサプライの急増によってインフレが発生しており、今後の動向には注視する必要がある。

輸出入は、7月は輸出が前年比 30.6%増、輸入が同 35.3%増と上半期より鈍化しており、SARSの影響が残っているとみられる。7月の小売総額は前年比

9.8%と回復傾向にある。飲食業も同 12.1%増と伸びを高め、SARS前の水準に回復してきた。

#### 生産、投資は今後も好調持続の見込み

工業生産は以下の点から、今後も高成長を続けるとみられる。第一に、投資が好調である。第二に、電機・電子・通信の輸出が高水準を続けている。第三に、工業出荷も好調である。第四に、一部原材料は供給不足にあり、価格も上昇している。第五に、消費者心理も上昇しており、消費が回復してきている。

もっとも、消費者物価が安定するなかでの原材料価格の上昇は、企業のコスト負担増となり収益悪化を招くので、生産に悪影響を与える面もある。また、在庫が急増すれば、生産が鈍化することも考えられる。

固定資産投資は若干の鈍化はあろうが、拡大傾向を続けよう。第一に、上半期の高成長をベースに投資計画が立てられる。第二に、企業経営者心理は強気を維持している。第三に、企業収益は好調であり、上半期の工業企業の利益総額は3,638億元（前年比56.7%増）に達し、ここ数年来の最高水準にある。第四に、投資分野の規制緩和や投資促進策によって、民間資本の投資領域が拡大している。

ただし、投資抑制要因もある。まず、SARSの影響もあり7～9月期の海外直接投資の実行額が大幅に減少する見込みである。投資への影響には時間差があるともいわれるが、すぐに影響が現れるとの分析もある。次に、アルミや自動車、セメント、鋼鉄などでは投資が過熱気味で、投資抑制措置が取られようとしている。さらに、金融政策も、中央銀行が準備預金比率を引き上げるなど、貸し出し抑制に着手している。

輸出入と直接投資は減速が見込まれる。WTO効果、中国への生産拠点移転、世界経済の回復、ドル安などで輸出が拡大する一方、輸入も大幅に増加している。輸出は今年に入って7ヵ月間30%台の増加であるが、7月の輸入は42.9%増と輸出を上回る伸びを示している。

輸出の懸念材料としては、世界貿易における保護主義的傾向の台頭が指摘できる。検疫基準を引き上げたり検査項目を増やしたりして、中国からの輸出に障壁を設けるケースが目立っている。また、米国は、中国の輸出競争国とのFTA（自由貿易協定）締結を進めており、中国製品は不利を被ることになる。

## 2. 中国自動車産業の発展動向

中国自動車産業の成長は著しく、自動車販売は経済成長のけん引役となっている。2002年は生産が325万台（前年比38.5%増）、販売が324.8万台（同37.1%増）に達した。新製品開発や価格低下、所得向上、消費者ローンなどの環境が整っていけば、今後10～15年で年間販売台数1,700万台、自動車保有台数1億台の世界最大の市場に成長すると見込まれている。

中国自動車産業は依然として国際的な競争力に欠けるが、WTO加盟後は製造から研究開発、販売・サービス、自動車金融など各方面で、世界自動車産業の体系の中に組み込まれつつある。その過程で、中国は世界的に有力な自動車生産基地として地位を高め、中長期的には自主開発能力も持つことになるだろう。

### 中国自動車産業の概要

#### 自動車産業の概況

2002年の自動車生産325万台のうち乗用車は109万台（前年比55%増）、自動車販売324.8万台のうち乗用車は112.6万台（同56%増）と、乗用車の生産と販売は百万台を突破した。商用車も増加した。自動車産業の売上高は6,465億元（30.8%増）、利益は431億元（60.9%増）と大幅に増加した。

自動車生産量では中国はすでに世界第5位（乗用車生産では第8位）で、2004年には4位に浮上する可能性もある。もっとも、世界トップの米国（2001年生産1,142万台）や第2位の日本（同977万台）との格差は大きい。

#### 産業構造と企業規模

世界の自動車産業をみると、「6+3」体制が形成されている。GM、フォード、ダイムラー・クライスラー、フォルクスワーゲン（VW）、トヨタ、ルノー、ホンダ、BMW、シトロエンは大規模なグループを形成し、グローバルな生産体制を確立している。一方、中国の自動車産業は分散的で、自動車メーカーは120余りもある。数十社は資本系列でみると一汽、東風、上海汽車の三大グループに所属するが、2002年の三大グループの生産シェアは57%（前年比8ポイント上昇）にすぎない。販売上位3社は上海VW、一汽VWと上海GMで、2002年の3社会

計の販売シェアは 55.2%で、2001 年に比べて 5 ポイント低下した。

企業規模上位 4 社は一汽、東風、上海汽車、長安で、生産能力は 30～60 万台でスケールメリットも享受している。しかし、世界レベルでみると、ランク下位の韓国・現代自動車でも生産能力は 250 万台で、中国の自動車メーカーの規模は小さい。ただし、一汽、東風グループの中・大型トラックの生産能力規模は世界トップレベルで、一汽グループの 2002 年中・大型トラック販売台数は 20 万台を突破し、世界第 1 位となった。一汽は新技術の開発と改造を通して、世界のトラックの生産基地を形成している。大型バス、トラック、小型車の生産規模は比較的大きい。一方、自動車部品メーカーも規模は小さく、世界自動車産業のなかで通用するグループも形成されていない。

こうしたなか、2002 年には第一汽車集団が中・大型トラック専門の一汽解放自動車有限会社を設立したり、東風汽車はシャシ・フレームの工場を独立させるなど、専門化や部品メーカー育成・発展の動きも出始めている。

#### 中国自動車産業の技術水準

中国自動車産業は商用車の開発能力については一定のレベルと経験を持っているが、世界の先進レベルと 5～10 年の差がある。中国の自動車メーカーも設計開発能力を持つが、高い水準が要求される乗用車の開発能力には欠けている。中国の主な乗用車メーカーが手掛けるのはグローバル・メーカーの中国仕様化であり、乗用車の自主開発能力はない。

また、自動車部品においても低付加価値製品の開発能力はあるが、エンジンなど基幹部品の技術開発能力は世界の先進レベルとの隔たりは非常に大きい。中国自動車部品メーカーの量産エンジンは、世界水準では 90 年代レベルに相当する。2001 年に中国が輸入した自動車エンジンは 246,087 台で、自動車輸入台数を大幅に上回っている。

もっとも、21 世紀の世界自動車産業の競争力を左右する技術でもある燃料電池自動車の開発に関しては、中国自動車産業は先進国と伍している。実用化に成功すれば、中国自動車産業がエンジン開発分野で先鞭をつける可能性もある。

### 中国自動車メーカーの市場開拓力

中国WTO加盟にともない、各メーカーは販売促進に注力している。2001年、自動車業界全体の販売費用の伸びは売上高の伸びを上回り、20%近く増加した。販売修理サービスのネットワーク構築も進み、大手自動車メーカーはすでに全国的な販売システムを構築している。もっとも、世界大手メーカーの販売サービス水準には至っておらず、金融面（保険やローンなど）はスタートしたばかりである。アフターサービス、販売店舗、自動車リース・レンタルなども画一的である。

国内メーカーの多くは生産と販売とアフターサービスが一貫しておらず、メーカーと販売店の関係も利益共同体の関係にはない。メーカーは販売リスクを販売店に転嫁するし、販売店はショールームの建設などを優先してアフターサービスを軽視している。販売代理店が十分機能しないことから、多くのメーカーはアフターサービスや部品販売について独自にネットワークを構築せざるを得ない。このような販売機能とサービス機能のあり方が、自動車メーカーの市場シェアにも影響する。

### 中国自動車メーカーの生産能力

生産規模からみると、中国自動車メーカーは世界自動車メーカーの最下位レベルに近づいている。しかし、労働生産性は低く、2002年の東風汽車の労働生産性は一人当たり3台である。世界主要メーカーの一人当たり生産性は1993年時点でもクライスラーが24.75台、フォード18.33台、GM10.38台、トヨタ32.93台である。低廉な労働力という優位性は、低生産性で相殺されている。

中国自動車メーカーは導入した技術を消化・吸収して、国産化に向けて努力しており、国産化率が40%程度に達している車種も多い。1980年代、ある車種の国産化において国産化率が40%から80%に上昇するには7～8年かかったが、現在は3～4年とされる。中～低付加価値の部品製造には民营企业が多く参入して能力も高まっているので、国産化率も徐々に上昇することが期待される。

また、中国自動車メーカーは世界大手メーカーとの合併を進めているので、主要工場の製造技術、設備レベルは高まっている。合併企業がグローバル・メーカーの基準に沿って生産体制を組み、品質管理システムを導入することで、中国の自動車メーカーの製品レベルや品質、基幹設備・技術、管理制度などは徐々にグ

ローバル・スタンダードに近づいてくる。

#### 中国自動車産業と世界自動車産業の融合

##### 世界のトップメーカーが中国に大挙進出

WTO加盟後、世界のトップメーカーの中国市場参入が加速している。一汽はトヨタ、マツダと提携し、東風と日産は全面的協力関係に入り、韓国・現代は北京汽車と合併した。投資規模も大きく、韓国・現代は2005年に4.3億ドル、起亜は2006年に3億ドルの投資を計画している。現在、世界トップ15の乗用車メーカーには全て中国パートナーがいる。既進出メーカーは追加投資をして、生産を拡大している。広州本田は2004年に生産能力を4倍、24万台へ拡大することを計画しており、日産と東風の合併も2006年に55万台生産を予定している。ホンダとトヨタは中国自動車市場のシェア10%獲得を戦略目標にしている。自動車メーカーの中国進出につれて、グループ内の部品メーカーの進出も加速している。トヨタ、VW、GMなどの系列では、すでに部品メーカー数十から百社が進出している。ホンダは東風本田発動機公司を広州で設立し、年間12~14万台のエンジンを生産している。

グローバル・メーカーの参入で、中国自動車産業の再編も加速している。2002年は中国自動車産業史上最大規模の企業再編が行われ、天津汽車が一汽に合併され、トヨタと一汽が連携することとなった。東風と日産は東風汽車有限公司を設立した。一汽、東風、上海の三大グループはそれぞれグローバル・メーカー2~3社と連携し、中国自動車産業に「3+9」構造をもたらした。三大グループのほかは広州本田、重慶長安、安徽奇瑞、瀋陽華晨、南京フィアット、浙江吉利、哈飛、昌河、江鈴の独立系乗用車メーカー9社である。「3+9」のうち三大グループの生産シェアは50%で、独立系9社が40%を占める。

#### 中国自動車産業と世界自動車産業の融合が進む

トラック分野では合併は少ないが、日産と東風の合併では日産の乗用車全シリーズと東風の重・中・軽型のトラックとバスを生産する予定だ。上海汽車とGM、日産の合併でも、大型トラックを生産する。

グローバル・メーカーは製造装備、販売、アフターサービス、コンサルティング

グ、研究などの領域にも進出している。東風と日本・大阪機工は高速・高性能の部品生産に対応する加工センターを設立した。合併の自動車販売会社も設立されており、企業向け戦略コンサルティング・ファームも中国自動車産業をクライアントとしている。国内主要メーカーとフォード、VW、GMなどは、中国人民銀行に自動車金融サービス会社の設立を申請しており、研究開発センターを設立する動きも広がっている。

#### グローバル・メーカーの世界戦略における中国の位置付け

1990年代のグローバル・メーカーの中国進出は市場性に惹かれてのことだったが、21世紀初めの現在、中国は世界戦略のなかで地域の生産センターとしての位置付けが強まっている。ホンダ、東風汽車、広州汽車の広州での合併がアジア、ヨーロッパ向け輸出用生産基地として設立されたのが、典型である。上海GMはフィリピンにビュイックを輸出し、カナダには中国から先進国へ初めての大型ガソリン・エンジンを輸出した。中国がグローバル・メーカーの生産基地として輸出も行うようになると、技術と品質は一層レベルアップするだろう。

自動車部品のグローバル調達はや世界の潮流であり、中国で生産された自動車部品は急速にグローバル・メーカーの世界調達戦略に組み込まれつつある。フォードは2002年4月に上海で調達センターを設立し、2003年には中国で10億ドルの部品を調達し、ヨーロッパと北米の市場に輸出する見込みである。東風汽車と日産の協力においても、日産は上海、十堰、襄樊などの部品メーカーを調達システムに組み入れることに同意している。

グローバル・メーカーは中国に地域本部を設置するなど、世界の戦略拠点として中国を位置付けている。2002年、ヨーロッパ、北米、アジアを三大戦略地域とするボルボは、アジア地域本部を中国に設置すると決定した。また、2002年12月18日、デルファイ、ハネウェルなどグローバル部品メーカー8社は、上海市対外経済貿易委員会と外資委員会から上海で地域本部を設立する認可を得た。

グローバル・メーカーは、2002年に相次いで中国での戦略目標を発表した。トヨタとホンダは市場シェア10%を目標とし、日産は2004年販売台数30万台を計画している。VWとGMは中国を重要な収益源とみなし、すでに確立した優位性を堅守する。後発組のマツダは中国を「新千年計画の重点」と位置付けた。

デザインセンター、新商品開発機能も重視されている。上海VWと韓国・双竜が提携して、自動車専門家 10 数名を招聘するとともに、国内大手メーカーの研究開発人材を呼び、トラックを自主開発した。長安汽車はイタリアのデザイナーと組み、新モデルを自主開発した。民営の吉利集団はイタリアの自動車プロジェクトグループや大宇の支援を受けて、一連の乗用車の新型モデルを設計した。

中国自動車メーカーも世界からの調達に着手しており、上海汽車集団内では共同調達システムを導入し、品質規格を統一して、全世界からの部品調達を目指している。陝西汽車は高性能エンジンを海外から調達して新型車に装備し、市場での競争力を高めている。また、2001 年、民営の浙江万向集団は米国上場企業U A Iを買収し、海外市場運営と技術開発の能力を高めている。一汽の研究所と独 F E V は共同でディーゼル・エンジンを開発し、中国ディーゼル・エンジンの新しいページを開いた。

投資形態、合併のあり方も多様化している。上海汽車が韓国・大宇の株式を 10% 取得する一方、上海 G M は煙台大宇の株式を 50% 取得した。東風悦達起亜汽車では東風汽車が 25%、江蘇悦達汽車が 25%、韓国・起亜が 50% という出資比率である。

#### 中国自動車産業発展の方向性

中国自動車産業はグローバル・メーカーの体系に組み入れられつつあり、中国大手メーカーとグローバル・メーカーの協力関係も緊密度を増している。完成車メーカーだけでなく、部品メーカーとの提携・再編も増えてこよう。中国市場が開放されるなかで、グローバル・メーカーのプレゼンスも高まり、中国自動車産業と世界自動車産業の相互依存はより深まる。中国自動車メーカーとグローバル・メーカーは双方の優位・劣位を補完しながら、協力と競争の関係を繰り広げるだろう。

2002 年に中国自動車市場は世界で最も高い伸びを示したが、乗用車の需要は 2010 年まで年 11~13% のスピードで成長するだろう。関税引き下げ、自動車メーカーが規模の経済効果を実現するとともに、乗用車価格は低下し、需要拡大を促進する。

産業や企業の規模、技術レベルなどからみて中国自動車産業の競争力は低く、

当面は国内市場をメインとした産業発展の道をたどるだろう。現在、中国自動車産業はグローバル・メーカーに依存するところが大きい。賃金水準が日本の1/10~1/15である低廉な労働力、一定の競争力を持つ商用車生産、労働集約型の部品生産、普及型乗用車の大量生産は中国自動車産業の強みでもある。急成長する市場、安い労働力、一定レベルの製造業の加工能力や技術力を持つ中国自動車産業が、21世紀に急成長する可能性もある。2010年前後に世界自動車生産の主要基地の一つとなるなかで、まずは商用車の生産基地として、次に発展途上国と一部先進国の商用車と中～低級乗用車の輸出基地として、さらには全世界に向けた部品生産センターとなるシナリオが描ける。

課題は研究開発力である。中国自動車産業と先進国の技術格差は大きい。グローバル・メーカーの世界生産基地として成長するなかで、いかに技術開発能力を養成するか。第一段階として、中国企業がデザインに参画する。第二に、中国メーカーの設計者を主としてデザインする。第三に、グローバル・メーカーが核心技术を持ちながらも、いくつかの開発を中国の設計者が手がける。第四に、中国のメーカーが高水準の自主製品開発を行う。しかし、この過程には15年の時間を必要とするだろう。もちろん、中国メーカーが自動車の新技術革命の波に乗ることができれば、この時間も大幅に短縮できる。中国自動車産業の開発設計能力向上は、各中国自動車メーカーとグローバル・メーカーの研究開発の協力関係次第といえよう。

### 3. 最近の話題：人民元を巡る議論

人民元切り上げに二論：米国の雇用喪失を防ぐ vs 新たな危機を誘発

このところ人民元を巡る議論が喧しい。最初に日本、続いて米国、さらにEU、韓国など主要工業国から次々と、人民元切り上げを求める声が上がっている。スノー米財務長官の訪中後、市場の人民元切り上げ期待は沈静化したものの、人民元切り上げ圧力は根強いものがある。ゴールドマン・サックスは最近、人民元は15%以上の割安水準との試算を発表し、クレディ・スイスは20%割安としている。

人民元相場について、米国には二つの議論がある。主流となっているのは、中国が人民元を割安な水準に固定していることで米国製造業は不利を被っており、米国の雇用を奪っているというものだ。議員が政府に中国が故意に人民元相場を低く抑えて輸出商品価格を低く抑えていることについて全面調査するよう求めたのが、その典型である。彼らの認識では、中国は低価格商品を輸出することで、米国製造業の犠牲の上で巨額の利益を得ている。

一方、これとは別に、人民元を切り上げればアジア危機を引き起こしかねないとの見方もある。中国がドル固定性を放棄し人民元が上昇すれば、投機家が人民元、タイ・バーツ、日本円、韓国ウォンなどの買いに殺到し、アジア通貨高を招き、新たなアジア危機を招くというものだ。

こうしたなか、FRB（米連邦準備理事会）のグリーンズパン議長は7月の議会証言において、人民元相場についての直接的な論評を避けながら、客観的視点から中国の外貨準備の積み上がりリスクについて言及した。つまり、外貨準備が増加すれば、国内の貨幣供給量は必然的に増加し、インフレを引き起こす。中国には毎年500億ドルが流入し、毎年4,000億元と交換されており、マネーサプライは急速に増加しつつある。世界の経済構造に変化がなければ、中国がドルペッグを放棄し人民元が切り上がるのは時間の問題というのが、グリーンズパンの見通しである。

グリーンズパンの客観的な分析は、中国当局から高い関心を呼んだ。ただ「人民元相場の安定を維持する政策は不変」と強調するだけでなく、環境変化にともない為替相場制度の手直しが必要とされる。人民元相場に触れずに、いかにマネーサプライの問題を解決するか、ということである。

人民元安定は不変：人民元兌換化と国際収支均衡に研究の余地

一部では人民元切り上げがない場合、報復措置を取るとの発言もあるなか、中国の国家外貨管理局は最近、人民元相場問題に関する声明を発表した。

為替制度と政策は一国の内政問題であり、他国が干渉する権利はない。中国の為替政策は以下の三つを堅持する。人民元相場を安定させる。人民元相場のメカニズムを研究し、徐々に人民元の兌換性を高める。国際収支を均衡させる措置をとり、内外経済と協調した発展を図る。自由貿易は先進国が掲げてきた原則であり、いかなる貿易保護主義も不公平でありWTOに違反している。中国の為替制度は歴史的経緯のうえで形成されており、中国だけでなく世界の影響を考慮に入れたものである。中国の貿易黒字は経済のグローバル化進展のもと、特に米国企業の生産移転によるところが大きい。

そもそも、中国の貿易黒字は減少傾向にあり、2003年上半期の貿易黒字は45億ドルと前年比66.5%減少した。欧米には黒字だが、日本、韓国、東南アジアなど主要貿易相手国には赤字である。中国の対米貿易黒字の大部分は、これらの地域からの対米黒字が中国に移転されたものでもある。また、米国では安全保障を理由にハイテク技術や設備の中国輸出を規制していることも、米国の対中赤字の大きな要因となっている。

中国が貿易黒字で得た外貨の大部分は、先進国に還流している。先進国は中国から廉価な商品を輸入できるし、還流した外貨は中国への投資にも使われる。先進国の雇用問題は、中国の為替レートとは関係がない。中国の賃金水準は米国や日本の3%程度で、仮に人民元レートが2倍高くなったとしても、格差は十何倍もあり、中国は豊富な労働力と低コストという現実是不変である。

国際収支の黒字の原因は複雑である。国際収支を均衡させるために当局では既に一連の措置を取ってきたが、外貨管理制度と輸出入手続きの簡素化、人民元兌換制への移行、マネーロンダリング対策の強化と投機的取引の規制などの措置が今後も必要とされる。