



どこに向かうか中国型市場経済 ～「改革開放40年」を検証

第4回：外資系企業はもはや必要ないか？

拓殖大学名誉教授

藤村 幸義

1. はじめに

根強い外資系企業への警戒感

中国は外資系企業の力を借りて経済を発展させてきた。外資系企業の力を借りなければ、ここまで技術のレベルを上げることはできなかったであろう。また外資系企業は、進んだ企業管理のノウハウを中国国内の多くの企業に伝え、経営刷新を促していくうえでも大きな役割を果たした。

日本や韓国はそれほど外資系企業に依存した経済発展をしてこなかった。ASEAN 諸国の中にはタイ、マレーシアなど積極的に外資導入を図った国々もあるが、中国ほど依存度は高くない。しかも、一般的に経済規模の大きな国では、外国に頼らなくとも自国内に自立できるだけの資源を有しており、貿易・投資などの対外依存度はむしろ低いのが通例である。改革開放のかけ声の下に、中国が1970年代末から実施してきた外資導入政策は、世界でも過去にほとんど例をみない新しい実験だったと言える。

だが、国内では「外資導入を急ぐな」という意見が次第に強くなっていった。外資系企業に主導権を握られてしまうことへの警戒感であろう。本稿第二回で指摘したように、なんとかして国有企業を中国経済の中心部隊に育てていきたいとの思いは、簡単には捨てきれない。このため、しばしば外資系企業に不利な政策が打ち出され、進出した外資系企業との間でトラブルも多く発生した。

最近では、外資系企業側にとっても、進出を渋らざるを得ない様々な要因が出てきた。経済成長率が鈍化し、鉄鋼、アルミなどを中心に赤字経営に陥る企業も出てくる。うまくやらないと、債権回収が難しくなる。また、かつては人件費の安さを目指して進出する企業が多かったが、最近の人件費の高騰はすさまじい。さらに中国の国内企業の技術レベルも上がってきているので、業種によっては国内企業との競合も避けられない。

それでも外資系の力は借りたい？

だが、中国にとって外資系企業はもはや不必要かと言えば、そうでもない。国有企業の育成に力を入れ、売り

上げ規模で見ると世界のトップクラスに入る国有企業が
増えている。また、民営企業の成長も著しい。だが、国
有企業にしても民営企業にしても、主要部品の多くはい
まなお、海外に依存しているのが現実だ。外資系企業と
のパイプを切ってしまうと、まだまだ国際市場での厳し
い競争に打ち勝っていただけの力はない。

中国としては、外資系に主導権を取られないように、
しかし対外開放の窓口は閉ざさないように、という難し
いハンドリングをしてきたし、今後もしばらくは続けざ
るをえない。だが、自立の夢を捨て去ったわけではない。
予想外に早く、その日はやってくるかもしれない。

2. 外資系企業が経済発展を先導

対中直接投資は 93 年に 1000 億ドル大台を突破

中国の外資導入は改革・開放政策が始まるとほぼ同時
にスタートした。1979 年 6 月に合弁法が制定され、1980
年 3 月には深圳など 4 カ所に経済特別区が設置された。
しかし 80 年代は外資系企業もまだ様子見の段階で、そ
れほど活発に中国に進出していったわけではなかった。

変化が現れたのは、やはり 1992 年春に最高指導者の鄧
小平氏が深圳などを訪問して「南巡講話」を行い、改革・
開放政策の促進を訴えてからである。それを機に、かつ
てない規模での海外からの対中直接投資のブームが出現
した。特に 1993 年には契約ベースで 1000 億ドルの大台を
突破してしまった。本来、東南アジアに向かうべき投資
までも、中国が吸収してしまうという状況だった。1997
年に発生したアジア通貨危機が収束した後は、第 2 期の
対中直接投資のブームとなり、中国は「世界の工場」と
まで言われるようになっていった。

外資系のウエイトが高まる

中国の改革・開放政策はまさに外資導入を機関車役と
して進められていく。輸出に占める外資系企業の割合も
増えていった。2001 年の輸出は 5096 億ドルだが、うち外
資系企業は 2590 億ドルで、全体の半分を超えてしまった。

その後も割合は上昇を続け、2006 年には 58.8%にまで達
した。

中国国内で売られる家電製品、食品、酒・飲料品、日
用雑貨品なども、海外ブランドのウエイトが圧倒的に高
くなっていった。とりわけ化粧品、シャンプーなどは海
外ブランドがほとんど市場を独占する勢いだった（図表
1）。海外ブランドのこれほどの氾濫は、日本の高度成長
期にはみられなかった。

図表 1：中国における海外ブランドのシェア
出所：『中国経済』（ジェトロ）1998 年 8 月号 単位：%

製 品	海外ブランドのシェア
化粧品	95.0
シャンプー	95.0
飲料(ソフトドリンク)	51.5
電子レンジ	51.5
カラーテレビ	34.2
洗剤	34.2
エアコン	25.2
洗濯機	25.2

3. 外資系企業選抜の時代へ

増値税などトラブルが続く

外資導入は遅れていた中国の経済水準を急速に押し上
げた。自前で技術開発をしていたならば、とてもここま
での発展はなかったろう。とにかく発展途上国は、世界
の先進的技術をそのまま持つてくる事が出来る。後か
ら追いかけていく者の強みと言えよう。

だが、中国国内では対外開放に消極的な勢力が次第に
力を増していった。彼らは「外資を甘やかすな」と政府
に迫り、政府もしかるべき対応措置を取らざるを得なか
った。このため、外資系企業の中国進出には様々なトラ
ブルが出現することになる。

トラブル出現は、対中直接投資が契約ベースで 1000
億ドルの大台を突破した 1993 年に早くも発生している。
この 1993 年は、中国が国有企業改革に乗り出した年で

もある。対外開放に積極的でない勢力は、外資系へのいやがらせを図るとともに、国有企業の再生、強化にも動き出していたのである。

90年代半ばに大きな問題になったのは、増値税（一種の付加価値税で、税率は17%）の扱いである。政府は当初、「増値税は還付する」と言っていたが、突然「増値税を支払え」と通達してきたため、大騒ぎになった。外資系企業の猛反対で結局、中国側も一部還付すると一歩後退したが、混乱はしばらく続いた。

1996年4月からは、これまで外資系企業に認められてきた機械設備や原材料などの輸入免税措置が撤廃となった。この撤廃の影響は大きかった。新たに中国に進出する場合、機械設備のほとんどは日本などからの輸入でまかなわれている。それに税金がかかるとなると、進出のメリットが少なくなってしまう。実際に輸入免税措置を撤廃した直後には、日本からの対中投資が激減、中国側はまた免税措置を復活せざるを得なかったほどである。

新外資導入政策を発表

中国にとっても、外資系企業への依存度が高すぎることの弊害・懸念がいくつか出ていたのは確かだった。例えば①外資系企業のウエイトが高まると、中央政府のマクロコントロールが効きにくくなる、②外資系企業への依存が強すぎて、自前の技術開発が進まなくなる、③国内の非外資系企業との格差が拡大してしまう、④外資系企業が一挙に引き揚げたりすれば、中国の安全保障の面からも問題が生じる——などである。

そこで中国政府は1995年に、包括的な新外資導入政策を発表し、従来の政策に手直しを加えた。各業種を「奨励」「一般許可」「制限」「禁止」に分類し、外資系を選別するというのが新政策の骨子である。

新素材、先端的な電子部品、民間航空機など中国がこれからも必要とする投資分野は「奨励」業種になった。一方、白黒テレビ、腕時計など中国が既に1

人立ちした分野は「制限」業種のグループに入れられた。

企業所得税は国内企業と同率に

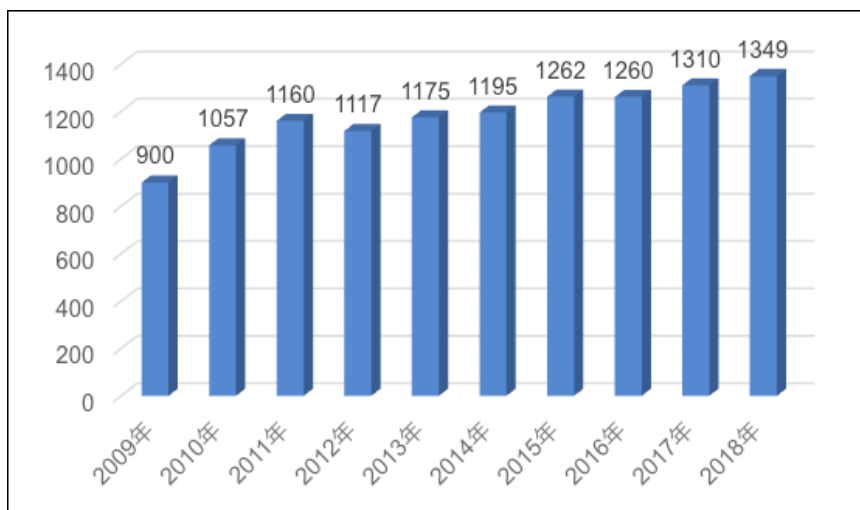
2004年には、外資系企業への批判が一気に噴出した。特に注目を集めたのが、同年7月9日付の『国際金融』紙に掲載された「外資導入『ラテンアメリカ化』の懸念」と題した楊中侠（国家発展改革委員会マクロ経済研究所）氏の論文である。同論文では「外資系企業の企業所得税は約15%であるのに対し、国内企業は33%であり、不平等感が強まっている」「投資分野では、外資系への依存度が40%を超えており、高すぎる」など、行き過ぎた外資導入への批判が並んでいた。

当時の胡錦濤政権は「対外開放の堅持」をうたいながらも、高まる外資批判を意識してか、第11次5カ年計画（2006～2010年）では、「外資利用の質的向上」、「企業所得税の統一」といった文言を盛り込んだ。2006年11月には、「外資利用5カ年計画」が初めて策定された。これに伴い、外資系企業の企業所得税率（15～24%）は、国有企業（33%）に比べて低かったが、段階的に引き上げられていった。2012年からは全ての企業に対して同率の25%が課されることになった。二免三減（黒字転換後2年間は企業所得税を免除、その後3年間は半減）という外資優遇策も、2013年以降は適用されないことになった。

このように中国の外資導入政策は「選別の時代」に入

図表2：中国の海外からの直接投資（実行ベース）

出所：国家統計局 単位：億ドル



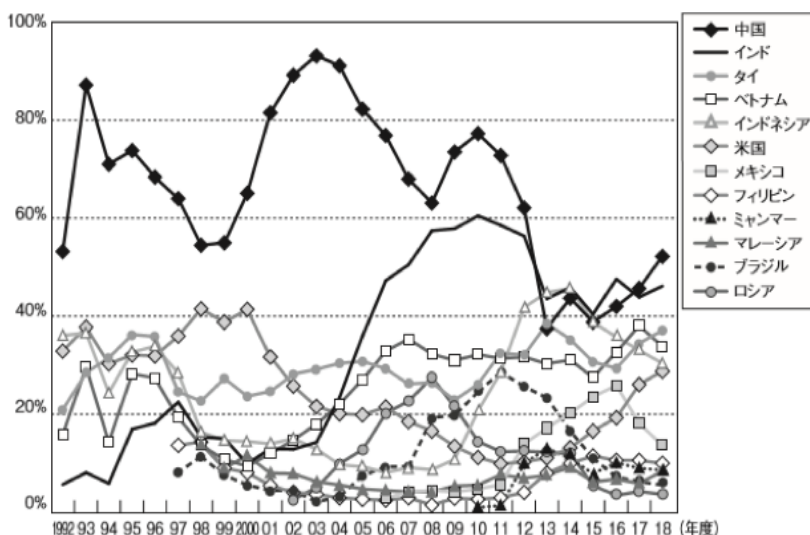
ったのだが、それでも10%を超える超高度成長が続く中で、依然として外資を引き付けていった。2007～2008年が一つのピークだった。2008年秋に発生したリーマンショックで勢いはそがれたが、それも一時的でしかなかった。その後も世界経済の低迷が続く中で、対中投資は増え続けていく。2010年以降は実行ベースで1000億ドル大台を維持している（図表2）。

賃金高騰などで投資先としての魅力が減少

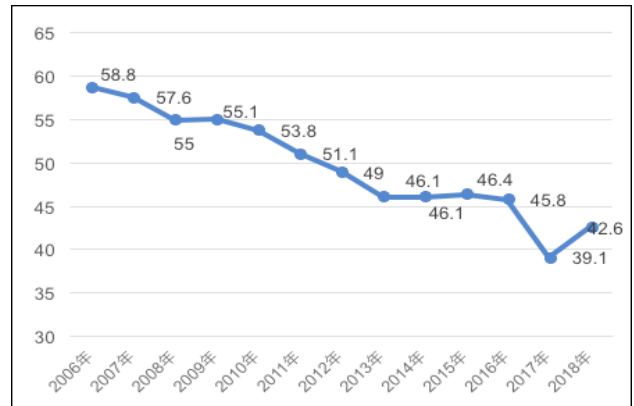
だが、統計数字をよく見ると、前年比の伸び率はそれほど大きくはないし、マイナスとなっている年もある。やはり中国経済の成長率が2010年以降、超高速時代から下降トレンドに入るとともに、状況は変化したと言えよう。中国側が選別するだけでなく、外資側にも中国は以前ほどの魅力ある投資先ではなくなってきたのである。

これまで海外からの投資を引き付けてきた最大の要因は、中国の低賃金だったが、この間の賃金高騰によってその優位性がなくなってきた。それだけではない。国内消費の低迷によって鉄鋼、化学、セメント、家電など多くの業種で設備過剰が深刻化し、これら業種への投資意欲が減退してくる。さらに日本やベトナムなど周辺国と

図表3：中期的（今後3年程度）有望事業展開先国・地域
出所：国際協力銀行「2018年度海外直接投資アンケート調査結果」



図表4：貿易に占める外資系企業の割合
出所：国家統計局 単位：%



の外交関係の悪化も、対中投資に打撃を与えた。2012年の対中投資は、対前年比で3.7%減となった。

国際協力銀行が毎年、「中期的（今後3年程度）有望事業展開先国・地域」の調査を行っている（図表3）。1992年からの推移をみると、2012年までは一貫して中国がトップだった。ところが2013年に一転して4位に陥落している。得票率でみると、2001年から2005年までの5年間は80%以上も占めていて圧倒的だった。その後はやや減ったが、それでも60%以上だった。ところが2013年には50%を割り込んでいる。2017年に再びトップを奪い返したが、得票率はピーク時に比べればかなり低い。

貿易に占める外資系企業の割合も、2006年の58.8%をピークに、その後は下降傾向を続けており、2017年には40%を割り込んだ（図表4）。

増える日本企業の撤退

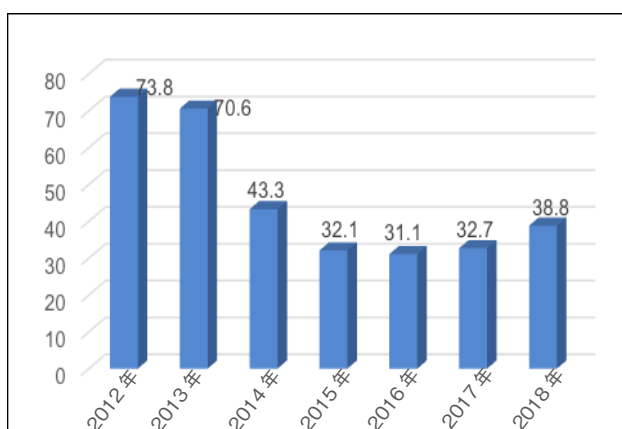
日本の対中投資は2014年に激減した（図表5）。2013年は70.6億ドルだったが、2014年は日中関係の悪化に伴って43.3億ドルになった。4割近い落ち込みである。その後も30億ドル台で低迷が続いている。進出した企業の撤退や戦線縮小のニュースも確実に増えている。

経済産業省「第48回海外事業活動基本

図表 6：中国からの撤退企業数の推移
出所：経済産業省「第 48 回海外事業活動基本調査」(2017 年度)

	(単位：社)					(単位：%)				
	現地法人の撤退数					現地法人の撤退比率				
	13	14	15	16	17年度	13	14	15	16	17年度
全地域	554	628	724	650	725	2.3	2.5	2.8	2.5	2.8
北米	73	70	103	76	94	2.3	2.2	3.1	2.3	2.8
アジア	365	406	466	435	472	2.2	2.5	2.7	2.6	2.8
中国	205	274	278	269	270	2.6	3.5	3.4	3.5	3.5
ASEAN10	106	78	121	119	141	1.7	1.0	1.8	1.6	2.0
欧州	76	101	93	79	80	2.7	3.5	3.1	2.7	2.7

図表 5：日本の対中直接投資
出所：日本貿易振興機構 単位：億ドル



調査」によると、中国からの撤退企業数は、2014 年以降、250 件を上回る高水準を続けている（図表 6）。もっともこの統計は、海外に現地法人を有する日本企業（金融・保険業、不動産業を除く）を対象にしており、実際の撤退企業はもっと多かろう。また撤退はしたいのだが、撤退できないという企業も多い。撤退を決めると、労働者の騒ぎとか中国政府からの仕返しなど、各種の政治リスクが伴うからだ。撤退は今後も減らないであろう。その背景となっている要因を整理すると、以下の通りである。

- ①中国の成長率鈍化。鉄鋼やアルミなど関連企業に経営不振の企業が多くなっており、債権の回収が難しい。
- ②人件費の高騰、さらに製品を日本に運んでいる企業は円安によってコスト高が著しい。
- ③中国国内企業との競争も激しくなってきた。例えばスーパーマーケットは北京、上海では 100m 内にいくつもの店が軒を連ねており、よほどの特徴を出さ

ないと生き残っていけない。

- ④中国政府もかつてのように外資系を優遇することが少なくなってきた。
- ⑤合弁契約（15 年とか 20 年）の期限切れが始めており、存在価値がなければ契約を破棄されるケースも出ている。

4. 自動車は外資系依存から脱却できるか

「3大3小2微」政策の失敗

外資系企業の導入は「選別の時代」に入ってきたが、それでも中国側の目論見がかならずしもうまくいっていない場合もある。その例として自動車を取り上げてみよう。

国有企業の改革が打ち出された翌年の 1994 年、中国政府は「中国自動車工業産業政策」を発表した。同政策のねらいは、政府の強い指導力によって国際競争力を持ついくつかの国産自動車メーカー（「3大3小2微」）を育てることにあつた。1993 年に打ち出した国有企業改革の基本政策に、ピッタリと符合していた。

同政策では、「2000 年までに 2～3 の大企業集団、6～7 の中堅企業集団の生産体制を確立する。この段階では、上位 3 社の国内市場占有率を 70% 以上に高めるように指導する。同時に大企業と中堅企業の連携を推進し、最終目標である 2010 年度までには、3～4 社の国際競争力を備えた大型企業集団を構築する」と 2 段階の業界

再編を打ち出した。

もちろん中国の国内企業だけでは自動車生産の大きな飛躍は難しい。そこで外資利用についても積極的なところをみせている。ただし「合弁会社の中国側持ち株比率は50%以上であること」と歯止めも掛けた。このほか、①技術は「90年代の国際水準」でなければならない、②輸出促進によって外貨バランスを図ること、部品は国産品を優先させること、③小型乗用車の販売価格については、国の統制とする、④1995年までは乗用車、小型完成車の新規プロジェクトを認可しない、など外資側にとってはかなり厳しい条件を付けている。このほか、外資系企業に「技術研究開発機構」を設立させ、そこで新たな国産車を開発し、製品化させるように義務づけた。

ところが「中国自動車工業産業政策」を実行に移す段階に入ると、中国の乗用車業界を取り巻く環境は急速に変化し始め、最初に目指したものとかなり違った方向に走り出してしまった。外資導入には厳しい制限を設けていたはずだったが、世界のビッグメーカーが対中進出に積極的な姿勢を見せると、拒みきれなかった。外資系企業による対中進出の新規プロジェクトが続々登場し、販売価格の統制も撤廃せざるを得なかった。2001年6月末には、当時の国家経済貿易委員会が「自動車産業10・5計画」（「新産業政策」）を打ち出し、1994年の「中国自動車工業産業政策」に大幅な修正を加えることになった。

こうした自動車産業政策の大幅修正は、中国がWTOに加盟（2001年12月）していくなかで、やむを得ないものでもあった。加盟となれば、乗用車の輸入関税は段階的に25%にまで引き下げられる。世界のビッグメーカーの対中進出を受け入れなくとも、最先端の車が貿易を通じて大量に中国に入ってきてしまう。もはや「中国自動車工業産業政策」では対応しきれないことがはっきりしてきたのだ。

その後、世界のビッグメーカーの対中進出によって、空前ともいえる激しい競争が始まった。やがて中国の自動車市場は外資系によって席卷されてしまう。「技術研究開発機構」の設立については、中国側から執拗な要求が出された。だが、外資系側は設立には応じたものの、

そこでできることはせいぜい中国仕様に技術改造するくらいのもので、本格的なモデル開発までは行わなかった。最先端のモデルは相変わらず、外から次々と中国国内に持ち込まれていった。

国産メーカーの経営悪化が目立つ

中国の自動車販売台数は昨年来、前年同月比を割り続けている。国内需要の低迷に加え、米中経済戦争の影響も次第に強まっているからだ。

とりわけ国産メーカーの悪化が目立っている。もともと外資系企業が主導する中国市場の中で、国産メーカーは隙間を狙って伸びてきただけに、需要が減ってくると最も影響を受けやすい。

海馬汽車（海南省海口市）のように、手持ちの不動産を売却して、なんとか生き延びようとするメーカーも出てきた。同社は2期連続で赤字を計上したため、上場している深圳証券取引所から「上場廃止リスク警告銘柄」に指定されている。

国産メーカーの中で台頭著しかった長安汽車は、今年第1四半期の販売台数が前年同期比で一気に20万台を超える大幅減となった。営業収入も約20%の落ち込みとなっている。また衆泰汽車は新エネルギー車（NEV）では、一時は比亞迪（BYD）に次ぐ国内2位の販売台数を達成してきたが、昨年の営業収入は前年比29%の大幅な減少を記録した。

外資系では米国系企業が米中経済戦争の影響を受け始めているほか、韓国系企業の落ち込みも目立つ。現代自動車は北京の一部工場の稼働停止を決めた。

こうした中で日系は好調だ。全体に占める日系の販売シェアも今年第1四半期には20%台にまでアップしている。ところが日系企業も急速な普及が見込まれるNEVの動向次第では、なお先行き不透明と言えよう。

新エネルギー車で劣勢を挽回できるか

中国の自動車産業は、「電動化」の普及に向けて一気にアクセルを踏み始めている。NEVの昨年の生産台数

は前年比 59.9%増の 127 万台、販売台数は同 61.7%増の 125.6 万台だった。今後は購入に際しての政府補助金がなくなる見通しだが、それでも増勢は続いていこう。来年には販売台数が 200 万台を突破するとの予測もある。ある銀行の予測によると、2030 年の中国の自動車販売台数は 3550 万台で、米国の 1860 万台、日本の 440 万台を大きく引き離している。しかも電気自動車の割合は、日米がせいぜい 4～6%なのに対し、中国は 29%に達すると見ている。つまり 1000 万台を超えてしまうのだ。

変化していくのは「電動化」だけではない。「情報化」が進み、コネクテッドカーと呼ばれる、常時インターネットへ接続できる機能を備えた自動車も出てきている。また「知能化」によって自動運転が可能になる日も遠くはない。さらに「カーシェア」の登場は自動車の利用の仕組みまでも変えてしまいそうだ。しかもこれらが互いに連動し合い、一体化して進んでいく。

こうした「情報化」「知能化」「カーシェア」の分野では、中国の動きの早さが目立っている。その先頭を走っているのは、既存の自動車メーカーではなく、頭文字を取って BAT と呼ばれている百度 (Baidu)、阿里巴巴 (Alibaba)、騰訊 (Tencent) の 3 社である。

阿里巴巴は企業間電子商取引のオンライン・マーケットを運営して一躍名を挙げたが、その得意な技術を活用して自動車の「情報化」とも取り組んでいる。地図情報など幅広いデータを集積し、自動車の安全性や走行性能を向上させている。百度は「知能化」の分野に積極的に資源を投入している。本業はインターネット検索だが、すでに自動運転の開発連合「アポロ計画」を立ち上げている。これには米フォードや独ダイムラーなどの自動車メーカー、さらに多くの関連企業も参画している。完全自動運転車の量産体制確立も視野に入ってきている。

先行する中国に、外資系メーカーが提携を申し入れるという、これまでには考えられなかった状況も生まれている。とりわけ注目されるのが、電池の分野である。いまや世界最大手の電池メーカーとなった中国寧徳時代新能源科技 (CATL) などの中国の電池メーカーに対し、外資系自動車メーカーが提携するケースが相次いでいる。中国の電池メーカーとの協業が、中国ビジネス成否

のカギともなっているのだ。

もっとも NEV の普及には、充電設備や航続距離など問題点も少なくない。ガソリン車と同等としてきたハイブリット車 (HV) を「低燃費車」とみなし、普及支援に転じる動きも出てきている。

自動車の外資規制を撤廃か

習近平国家主席は 2018 年 4 月の「ボアオ会議」で、自動車の外資規制に言及し、これまで 50%未満に制限していた参入規制を撤廃する方針だと語った。国内企業の中には「時期尚早」と反対する声もあるが、指導部には撤廃しても大丈夫との自信が出てきたのであろうか。

数年内に規制が撤廃ということになれば、外資系企業の中国事業戦略も大きく変わってくる。外資系企業が中国市場で生き残るためには、新たな規制緩和を前提として事業の再編を考えていかなければなるまい。

一方の中国にとっても、国内企業が自動車業界を先導していくという長年の夢を実現できるかどうか、大きなチャンスが到来している。外資系への規制緩和によって、これまで以上に外資系メーカーによる支配が強まるのか、それとも「電動化」で外資系をリードし、外資系に依存しなくても大丈夫な国内企業を育て上げられるか、この数年の動向がカギを握ろう。

5. 中国の「モノづくり」の実力は？

ハイテク分野の躍進が目立つ

日本経済新聞社が毎年、世界の「主要商品・サービスシェア調査」を実施している。2018 年実施の調査によると、対象とした 74 品目のうち、首位は米国が 25 品目、中国が 10 品目だった。

ハイテク分野で見ると、米中のつばぜり合いが激しくなっている。主なハイテク 25 品目で上位 5 社に入った企業数は、中国勢がのべ 33 社、米国勢が同 38 社、中国と米国の合弁企業が 1 社だった。まだ米国の方が若干上回っているが、シェアを拡大した品目をみると、中国勢

が9品目なのに対し、米国勢は8品目と形勢が逆転している。シェアを伸ばしたのは、スマホや携帯通信インフラ（基地局）、有機ELパネル、大型や中小型の液晶パネルなどだった。

華為技術（ファーウェイ）は、米国からの激しい攻撃を受けているにもかかわらず、シェア争いで存在感を高めている。次世代通信規格「5G」の技術開発に力を入れる同社は、携帯基地局のシェアを前年比3.0ポイント高め、首位を維持した。スマホでもファーウェイは3位となり、2位の米アップルに迫る勢いである。

世界で最も革新的な企業100社には1社のみ

一方、中国の製造業については、あまり評価できないとの調査結果もある。世界的な情報サービス企業であるクラリベイト・アナリティクスが毎年、「Top 100 グローバル・イノベーター」（世界で最も革新的な企業100社）を発表しているが、2017年のランキングでは中国企業はファーウェイ1社のみだった。ちなみにトップは前年に2位だった日本（39社）が米国（36社）を抜いて1位となっている。中国は、日米とは圧倒的な差がある。

研究開発（R & D）の面ではどうだろうか。中国の科学技術省によると、2017年に全国で投じられた研究開発費は1兆7600億元（約30兆1900億円）だった。5年前の1912年に比べ70.9%増えている。国内総生産（GDP）に対する研究開発費の割合も2.15%までに高まってきた。また特許の出願件数でも、2017年には中国が日本を抜いて初めて2位となっている。

だが研究開発や特許出願件数にしても、問題は「質」である。研究開発費の多くは応用技術に向けられ、基礎的な技術開発にはあまり熱心ではない。これまで最新技術はほとんどを海外に依存してきた体質から、簡単には脱出できていないのだ。また特許の出願件数にしても、実際に特許技術が使用される割合は意外に少ないと言われている。

工作機械世界一の実態は

「モノづくり」には、“機械をつくる機械”である工作機械の発展が欠かせない。この分野では日本の独壇場が長い間、続いていた。ところが中国が2009年に日本を追い抜き、その後も世界のトップを維持している。2015年の統計によると、中国の工作機械生産額は221億ドルで、世界の主要生産国の約28%を占めている。

もっともこの統計の詳細な内容は明らかにされていない。統計の中には、日本などでは工作機械と呼ばれておらず、ほとんど工具に近いような製品も含まれていると指摘する専門家もいる。主要な工作機械は依然として日本などからの輸入に頼っているところからみると、質の面ではまだ日本に追いついていないのではなかろうか。このあたりに、日本企業が中国市場で今後も存在感を示す余地が残っている。

日本は核心となる部品の輸出に活路

中国への企業進出は大幅減になっているものの、日本は核心となる部品の輸出を増やすことで、活路を見出している。

中国は日本の輸出先として、現在でも第2位である。主な対中輸出品目をみると、「半導体等電子部品」がトップを続けている。このほか、「自動車の部品」「電気回路などの機器」などが上位に並んでいる。日本は、自動車や家電製品の核心となる部品を中国に輸出することによって、輸出額を維持していることが分かっていく。

例えば、集積回路（IC）の輸入は、石油製品を超えて中国最大の輸入品になっている。また自動車自動変速機も、中国は60%以上を輸入に依存している。これらの多くは日本からの輸入である。

核心となる部品については中国の技術開発がまだ追いついておらず、日本などに頼らざるを得ない現実がある。もっとも、これら核心となる部品についても、中国側での開発・生産体制が徐々に整い始めてきており、輸出額は少しずつ減り始めている。中国のキャッチアップは予想以上に早いかもしれない。

当面は外資導入促進の姿勢を維持か

昨年来、米中経済戦争が激化してきたが、6月末に開催されたG20大阪サミットで、米中首脳が会談し、最悪の事態は避けられた。しかもトランプ大統領は中国側に、①新たな関税は課さない、②ファーウェイに対しては部品供給ストップを解除する、などと約束した。中国側の粘り勝ちとの評価もなされている。

だが、この会談で全ての問題が解決したわけではない。米国側には議会を中心に、強硬な対中政策を主張する勢力が根強く存在している。今後も「米中経済戦争」は続くともみえていた方が良さそうだ。

こうした状況下で、中国は自前の技術開発を進めると共に、当面は米国以外の先進諸国や発展途上国を味方につけるために、開放的な外資導入政策を継続していく可能性が強い。6月末に中国政府が7分野で外資規制を緩和するとの新しい政策を発表したのも、そうした方針に沿ったものと言えよう。

新たな緩和策をみると、原油や天然ガスの探査・開発に加え、モリブデンなど一部鉱物の探査や採掘、50万人以上の都市でのガス供給などインフラ分野も規制対象から外れた。運輸分野では、船会社の代わりに入出港手続きなどを手掛ける船舶代理業が開放対象となった。通信分野ではコールセンター業務などが解禁される。文化分野では映画館などの建設・運営や演出管理などが外資系に認められることになった。

しかしながら、中長期的にみるならば、自前の技術開発を進めることにより、徐々に外資系への依存の度合いを減らしていくことは間違いない。中国経済全体が外資系に依存しないで済む時期の到来は、それほど遠くないかもしれない。

藤村 幸義 氏

(ふじむら たかよし)



略歴

1944年生まれ。日本経済新聞社北京特派員を経て、1987年に北京支局長。1993年に論説委員。2001年から拓殖大学国際学部教授。現在、拓殖大学名誉教授。日中関係学会副会長。著書に『老いはじめた中国』（アスキー新書、2008年）、『中国バブル経済のからくり』（勁草書房、2012年）など。