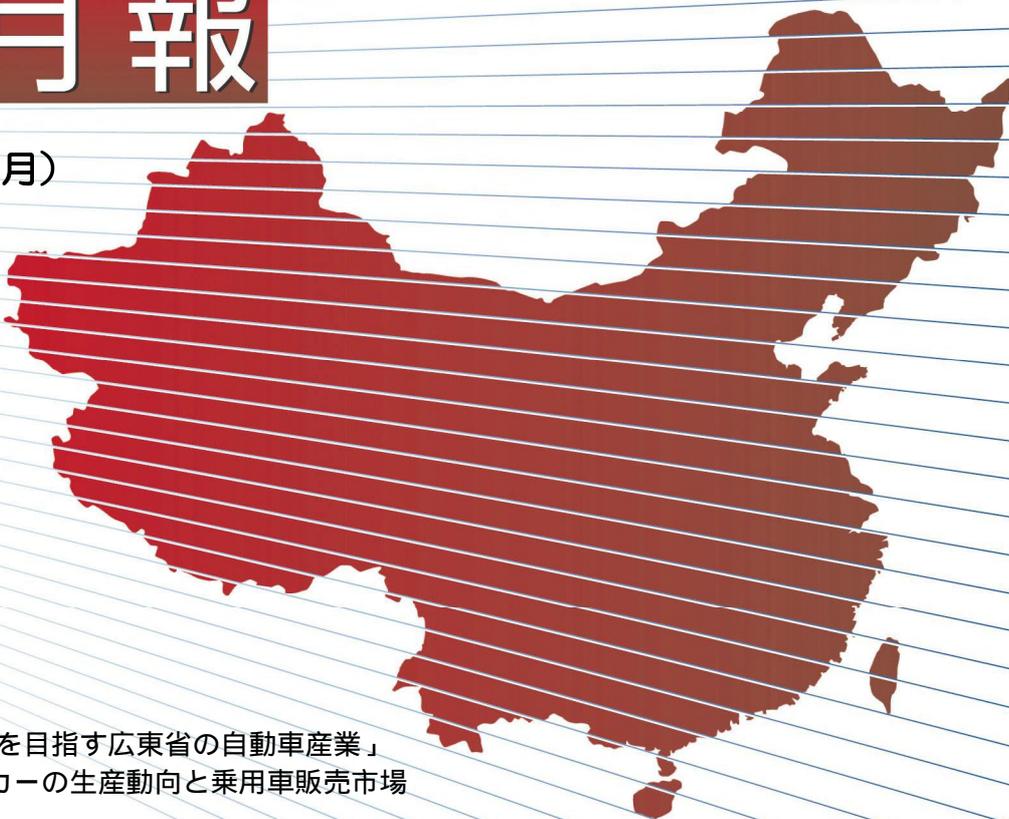


# BTMU

## 中国月報

第4号 (2006年5月)



### CONTENTS

#### ■ 新連載

- ◆ 「アジアの一大集積地を目指す広東省の自動車産業」  
広東省の完成車メーカーの生産動向と乗用車販売市場

#### ■ 産 業

- ◆ 中国自動車市場で拡大する小型車需要～自動車メーカーに与える影響

#### ■ 経 済

- ◆ 拡大するもうひとつの所得格差  
～大きな所得階層間格差を内包する中国の都市部

#### ■ 上海支店人民元レポート

- ◆ 人民元貸出金利引上げ

#### ■ スペシャリストの目

- ◆ 投 資： 第十一次五年計画で具体的に進む循環型社会、循環経済の構築～モデル事業主導の実態～
- ◆ 税務会計： 中国の会計・税務
- ◆ 人 事： 中国における日本人採用の現状
- ◆ 貿 易： 「日中貿易は両国ともに入超」の謎を探る

#### ■ BTMU現地発情報

- ◆ 北 京： 北京-上海(京滬)高速鉄道は2010年に開通
- ◆ 上 海： 中国 M&A 市場で活躍する外資
- ◆ 成 都： 2005年度の重慶市の外資企業概況
- ◆ 無 錫： 2005年度の江蘇省の外資利用状況
- ◆ 広 州： 華南地区の中心都市競争が終結、広州は「内」、深圳は「外」
- ◆ 瀋 陽： 遼寧省の「5点1線」発展戦略について

#### ■ BTMU中国ネットワーク





## 目 次

### ■ 新連載

- ◆ …… 「アジアの一大集積地を目指す広東省の自動車産業」  
広東省の完成車メーカーの生産動向と乗用車販売市場  
三菱東京UFJ銀行 香港支店 …………… 3

### ■ 産 業

- ◆ …… 中国自動車市場で拡大する小型車需要～自動車メーカーに与える影響  
三菱東京UFJ銀行 企業調査部 香港駐在 …………… 6

### ■ 経 済

- ◆ …… 拡大するもうひとつの所得格差～大きな所得階層間格差を内包する中国の都市部  
三菱UFJリサーチ&コンサルティング …………… 12

### ■ 上海支店人民元レポート

- ◆ …… 人民元貸出金利引上げ …………… 16

### ■ スペシャリストの目

- ◆ …… 投 資：第十一次五ヵ年規画で具体的に進む循環型社会、循環経済の構築  
～モデル事業主導の実態～  
UFJ綜研(上海)有限公司 …………… 19
- ◆ …… 税務会計：中国の会計・税務 …………… 23  
プライスウォーターハウスクーパース中国
- ◆ …… 人 事：中国における日本人採用の現状 …………… 27  
パソナアジアグループ・パヒューマヒューマンリソース上海
- ◆ …… 貿 易：「日中貿易は両国ともに入超」の謎を探る …………… 32  
日中経済貿易センター上海事務所

### ■ BTMU現地発情報

- ◆ 北 京：北京-上海(京滬)高速鉄道は2010年に開通 …………… 35
- ◆ 上 海：中国 M&A 市場で活躍する外資 …………… 37
- ◆ 成 都：2005年度の重慶市の外資企業概況 …………… 39
- ◆ 無 錫：2005年度の江蘇省の外資利用状況 …………… 41
- ◆ 広 州：華南地区の中心都市競争が終結、広州は「内」深圳は「外」 …………… 42
- ◆ 瀋 陽：遼寧省の「5点1線」発展戦略について …………… 44

### ■ BTMU中国ネットワーク…………… 47



**「アジアの一大集積地を目指す広東省の自動車産業」  
広東省の完成車メーカーの生産動向と乗用車販売市場**

三菱東京UFJ銀行  
香港支店 業務開発室  
支店長代理 江上 昌宏

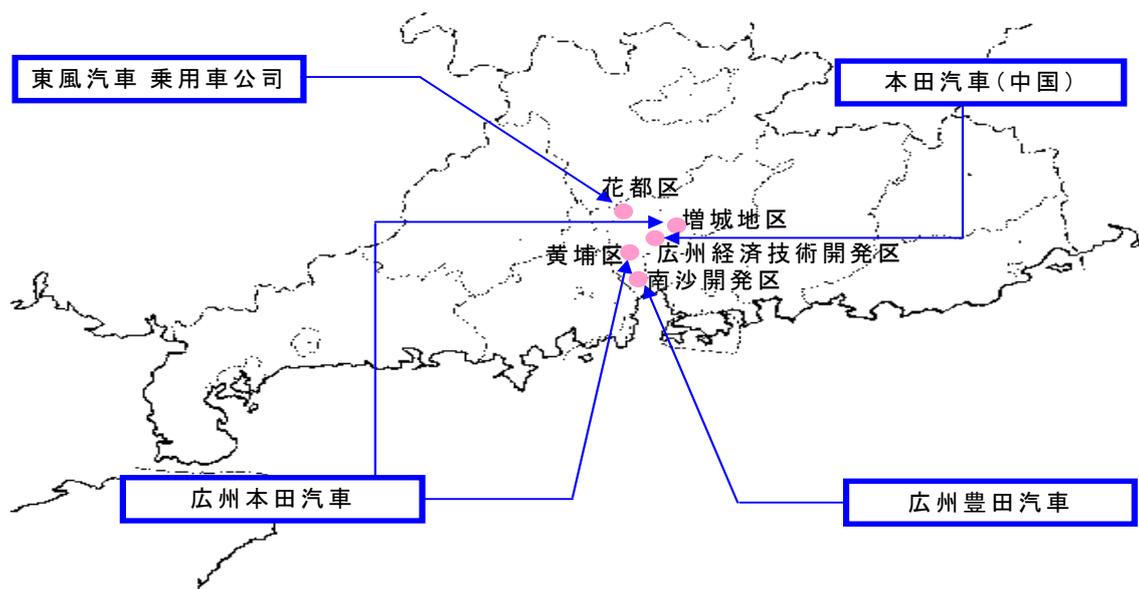
本シリーズでは、ここ1~2年中国華南地区の最大のトピックスとなっている“広東省の自動車産業”の今後を展望します。今回は、広東省の自動車産業を外観して頂くために、“広東省の完成車メーカーの生産動向と乗用車販売市場”に焦点を絞ってレポートします。

**1. 広東省における完成車メーカーの概況**

まず、広東省に進出している完成車メーカーを概観します。広東省の広州市周辺には、日本の自動車大手3社であるトヨタ自動車、日産自動車、本田技研工業が出揃ったのはご存知の通りです(図表1,2)。今のところ、中国では、一部例外はあるものの、外資系の完成車メーカーは、基本的にメジャー出資が認められていないこともあって、中方とそれぞれ50%を出資する合弁形態で進出しています。

広東省では、完成車メーカーとしては、98年7月に設立されたホンダと広州自動車集団との合弁会社である広州本田汽車の業歴が最も長く、既に80年代半ばには、フォルクスワーゲン(以下、VW)が進出していた上海市と比べると、同省の自動車産業の歴史はまだ浅いといえるでしょう。ただし、ここ4~5年をみると、完成車メーカーの生産能力増強や進出加速には目を見張るものがあります。実際に、乗用車メーカーでは、東風汽車(以下、東風日産)乗用車公司による本格生産開始、輸出加工区での本田汽車の設立・生産開始、広州豊田の設立、また商用車メーカーでは、広州五十鈴の生産開始などがありました。さらに、2006年以降も、乗用車では、今年予定される広州本田の第2工場と広州豊田の生産開始、商用車では、広州現代による広州市花都区でのトラック・バス生産工場新設の計画が持ち上がるなど、広東省では、完成車メーカーによるビジネスの順調な拡大が期待されています。

**図表1: 広州市周辺の日系完成車メーカー大手3社の生産拠点の概要**



(資料)各種資料をもとに三菱東京UFJ銀行香港支店業務開発室作成



図表2: 広東省の主な自動車(完成車)メーカーの概要

分類	乗用車			商用車		
	本田技研工業		日産自動車	トヨタ自動車	いすゞ自動車	現代自動車
外資系完成車メーカー	本田技研工業		日産自動車	トヨタ自動車	いすゞ自動車	現代自動車
合弁会社	広州本田汽車有限公司	本田汽車(中国)有限公司	東風汽車有限公司 (乗用車公司:工場)	広州豊田汽車有限公司	広州五十鈴客車有限公司	広州現代汽車有限公司
所在地	広州市黄埔区 (増城地区に第2工場建設中)	広州経済技術開発区東区 南片輸出加工区	広州市花都区	広州市南沙開発区	広州市元岡地区	広州市花都区
設立時期	1998年7月	2002年11月	2003年6月 (前身風神汽車は2000年3月)	2004年9月	2000年2月	N.A.
生産開始時期	1999年3月	2005年4月	2003年6月 (前身風神汽車は2000年4月)	2006年5月(予定)	2001年3月	2007年(予定)
出資比率	本田技研工業50% 広州汽車集団50%	本田技研工業65% 広州汽車集団25% 東風汽車10%	日産自動車50% 東風汽車50%	トヨタ自動車50% 広州汽車集団50%	いすゞ自動車49% 広州汽車集団51%	現代自動車50% 広州汽車集団50%
年間生産能力	24万台 (第2工場12万台)	5万台	15万台(2006年末27万台に)	10万台	1,000台	2万台
2005年生産実績	約23万台	-	約10万台	-	167台	-
車種	アコード オデッセイ フィット(ハッチバック) シティ(2006年4月より販売開始)	フィット(欧州名:ジャズ)	サニー ブルーバード (2006年中にブルーバード・ シルフィーに) ティエダ	カムリ	ガーラ ミオ	N.A.

(資料)各種資料をもとに三菱東京UFJ銀行香港支店業務開発室作成

## 2. 広東省における乗用車メーカーの生産台数の推移と今後の予測

次に、広東省の完成車メーカーのうち、乗用車メーカーに絞って生産動向をみていきたいと思えます。2005年の広東省の乗用車生産台数は約34万台、全国シェアで約11%と、上海市や吉林省に次ぐ第3位にとどまっています。ただし、数年先をみれば、乗用車生産拠点として上海市に肉薄する規模に成長する可能性もあると考えています。以下では、広東省における乗用車メーカーの日系大手3社の生産動向と今後の生産台数の予測をしてみたいと思えます。

まず、最初に、広州本田と本田汽車(輸出現法)について見ていきます。広州本田は、99年に黄埔区で「アコード」の生産を開始、同工場では「フィット」、「オデッセイ」に加え、2006年4月から投入された「シティ」の4車種を製造しています。2005年の生産台数は23万台を突破、2006年前半には、第1工場(年間生産能力24万台)がフル稼働に達し、2006年後半には増城地区に生産能力12万台を有する第2工場が稼働予定となっています。また、広州輸出加工区内に位置し輸出専用の生産拠点である本田汽車は、昨年6月から「フィット」(欧州名:ジャズ)の欧州向け出荷を開始しており、生産能力5万台を有しています。こうしてみると、広東省のホンダグループは、今年中に41万台の生産能力を有することになります。

次に、東風日産をみてみます。2003年に花都区の乗用車生産拠点で「サニー」、2004年に「ブルーバード」、2005年4月に「ティエダ」の生産を開始し、現在3車種を製造しています。今後は、2006年秋に「ブルーバード・シルフィー」が投入されるうえ、4つのプラットフォームで8車種まで混流生産が可能なラインになっていることを考えると、さらに数車種以上の投入も予想されます。現在の生産能力は15万台となっていますが、先般、2006年末までに工場を一段と拡張、生産能力を27万台に拡大する計画が発表されています。

さらに広州豊田をみてみます。広州豊田は、広州市南沙開発区で2006年5月から「カムリ」の生産を開始、10万台の生産能力を有する工場が立ち上がることとなります。

このように今年、広州市街から50km圏内で東にホンダ、北に日産、南にトヨタの布陣が出来上がることで、日系大手自動車メーカー3社の「生産能力」は80万台近くに達することも想定されます。

こうしたなか、日系大手乗用車メーカー3社の生産台数を予測してみますと、図表3の通り、2008年には80万台を突破、2010年には約120万台に達し、中国全体の乗用車生産シェアの20%を超える可能性もあると考えています。ここ数年、生産台数があまりに急ピッチで増えてきたことから、こうしたハイペースが持続するとの予測に違和感を覚えられるかもしれません。しかしながら、2005年中盤以降の中国における乗用車販売市場の急速な回復や、部品メーカーの多くが増産に向け準備を進めているといった動きなどを総合すれば、各完成車メーカーが新たな車種を投入して、向こう1~2年のうちにも、生産能力がさらに増強されることも想定できるでしょう。

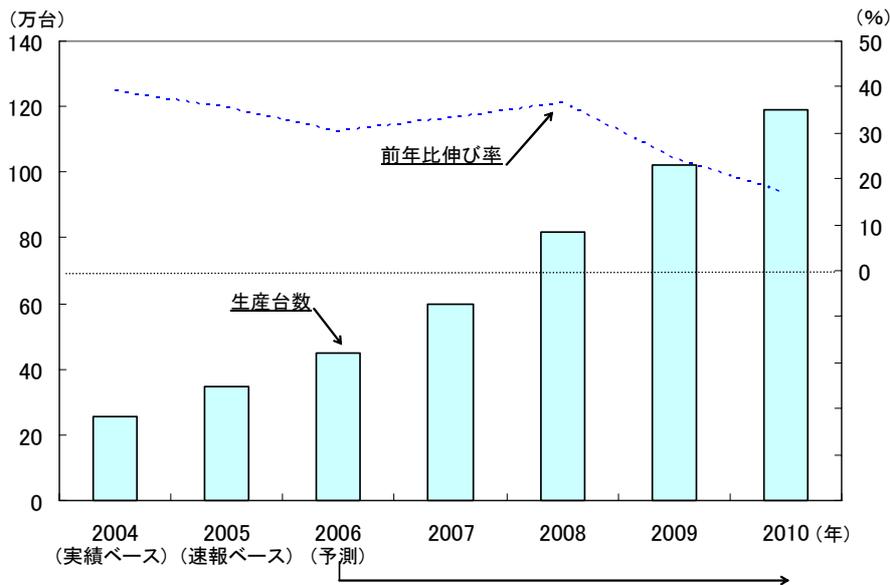


### 3. 広東省の乗用車販売市場～中国市場で3割程度の販売シェアを占める広東省

最後に、広東省の乗用車販売市場に目を向けてみたいと思います。残念ながら、中国では工場出荷ベースの販売統計しか存在しないため、省別の乗用車の販売台数を正確に把握できる統計がありません。ただし、広東省の乗用車等の保有台数、廃棄率などから、大雑把ながら広東省の販売シェアを推定することはできます。筆者の試算では、中国全体の25～30%程度を占めることになり、すでに中国国内で最大の販売市場となっているとみることもできるでしょう。広東省は、1人あたりGDPが全省(含む直轄市)で第5位にランクインするなど平均的な市民の生活レベルは相対的に高いとみられるうえ、省別の人口でも第4位と多く、乗用車の潜在需要が大きいことは窺い知れます。このように広東省の乗用車販売市場の潜在力が大きいことは、広東省に生産拠点を構える完成車メーカーにとって大きなメリットになります。なぜなら、中国の消費者の場合、地元メーカーの車を購入する傾向が依然として強いからです。日系完成車メーカー大手3社が、相次いで広東省に生産拠点を設けたのは、広東省の持つ潜在市場の大きさが一因となったと考えることもできるでしょう。こうしてみると、広東省は、中国における乗用車の生産・販売の根幹を担う地域として一段の発展を遂げつつあるとみることができそうです。

シリーズの第2回では、広東省の自動車部品メーカーについて概観したいと思います。

図表3: 広東省の日系大手3社の乗用車生産台数と前年比伸び率の予測



(注)2006年以降の生産台数の推移は、筆者による予測数値。  
(資料)各種資料をもとに三菱東京UFJ銀行香港支店業務開発室作成

(本稿は香港の週刊紙香港ポスト 2005年10月14日号掲載分に一部加筆したレポートである)

以上

(執筆者のご連絡先とメッセージ)

三菱東京UFJ銀行 香港支店 業務開発室

住所: 8F AIG Tower, 1 Connaught Road, Central, Hong Kong

Email: Masahiro\_Egami@hk.mufg.jp

TEL: 852-2823-6991 FAX: 852-2823-6744



## 中国自動車市場で拡大する小型車需要～自動車メーカーに与える影響

三菱東京UFJ銀行  
企業調査部 香港駐在  
調査役 永井 隆太

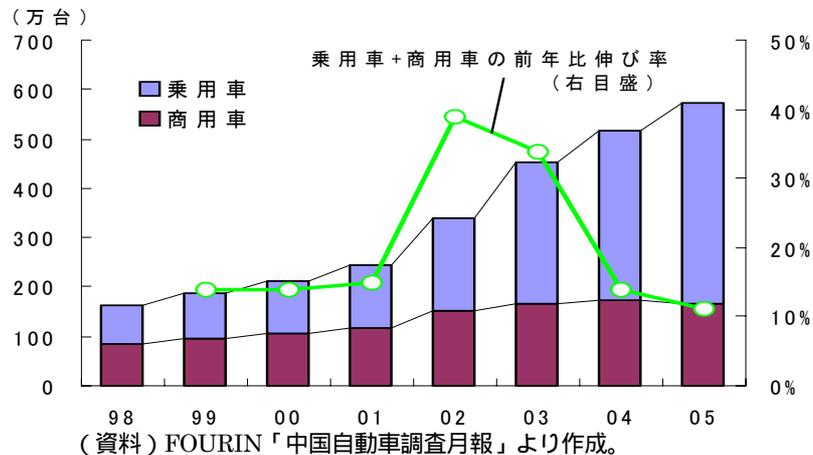
中国の自動車市場は、2005年には世界第3位の規模に成長したが、排気量別にみると最近ではガソリン価格上昇などを背景として小型車の需要が拡大しつつある。さらに2006年に入ってから、各地の小型車規制の撤廃や消費税率改定による大排気量自動車への課税強化、国際価格比低位に抑えられていたガソリン価格決定スキームの改定に向けた動きなど、政府主導による小型車市場の後押し策が相次いでおり、小型車需要の拡大が一段と加速する可能性が高まっている。そこで本稿では、こうした流れを概観するとともに、中国自動車メーカーに与える影響についてまとめた。

### 1. 中国自動車市場の概観

#### (1) 2005年の国内市場は世界第3位の規模へ

2005年の中国における自動車販売台数は約572万台に上り、世界第3位の市場規模に達した。2004年後半から2005年前半に相次ぐ価格引き下げに伴う消費者の買い控えが発生したこともあって、ここ1～2年の市場成長率は2002・2003年頃に見られた前年比3～4割増しの成長ペースと比較すると鈍化しているものの、個人所得の拡大が続くなどベースの需要環境は良好で、今後も年率10%台程度の比較的安定した成長が見込まれる(図表1)。

図表1：中国自動車販売台数と伸び率の推移



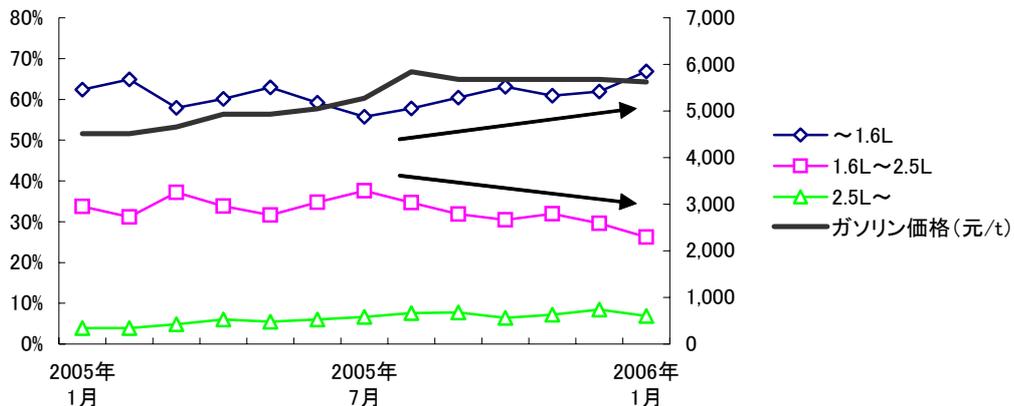
#### (2) 徐々に高まりつつある小型車の人気

図表2は、ここ1年ほどの自動車需要を排気量別にみたものである。排気量別の比率は月による振れがあるものの、2005年7月頃からは、排気量1,600cc以下の小型車<sup>(注)</sup>が占める比率がじわじわと上昇しており、小型車の人気が高まりつつある様子が窺われる。これは、原油価格の高騰を受けて中国国内でも2005年以降ガソリン価格が上昇しており、その結果ガソリン消費量の少ない小型車が相対的に好まれるようになってきていることがその要因であると思われる。

(注) 小型車の範囲については概ね排気量1,600cc以下程度を指すとするのが一般的のよう。本稿では、排気量1,600cc以下を小型車、1,600cc超2,500cc以下を中型車、2,500cc超を大型車としている。



図表2：販売台数に占める排気量別比率の推移



(注)上のグラフは国内生産分の総販売台数に輸入を加え輸出を控除した国内販売台数に占める各排気量帯の比率。ただし、データ上の制約から、輸出入分については小型車と中型車の境界は1,500ccとして集計している。また、ガソリン価格は93号無鉛ガソリンの北京における卸売価格。

(資料) CEIC Data Co., Ltd などより作成。

## 2. 一段の拡大が見込まれる小型車需要

### (1) エネルギー消費や環境への影響軽減への配慮を強める中国政府

さらに今年に入ってから、政府主導によって小型車の需要拡大を後押しする動きが相次いでおり、この先、小型車需要の拡大が一段と加速する可能性が高まっている。

中国経済をとりまく足元の環境をみると、WTO加盟に前後して加速した外資系企業の進出を牽引役として高い経済成長を実現してきた中国であるが、生産拠点の集中に加え、一部業界での過剰投資などを背景として、ここ1~2年はさまざまな歪みが浮き彫りになっている状況。その中で、石油や電力などのエネルギー消費が急速に拡大していることや、自動車の排ガスや工場の排水などによる環境への影響が深刻化している点もクローズアップされており、持続可能な成長の実現を図る中国政府としては、こうした歪みを調整・解決していくことが急務となっている。

こうしたことが背景となり、中国政府は、経済成長の象徴の1つでもあった自動車産業について、エネルギー消費や環境への影響軽減といった観点から、小型車の需要拡大を政策的に推し進め始めた。

### (2) 具体的な小型車奨励政策の内容

「省エネルギー環境型小排気量自動車の奨励発展に関する意見」の公布

まず、中国政府は、2006年1月、国家発展改革委員会など6部門の名前で「省エネルギー環境型小排気量自動車の奨励発展に関する意見(原文:关于鼓励发展节能环保型小汽车的意见)」を公布、環境負荷が小さい小型車や燃費性能の良い車種の需要を促進する方向性を明確化した。これは、低燃費エンジンの開発強化や小型車への優遇政策実施などを謳ったもので、全体としては抽象的なものであったが、中国の主要都市で広く行われていた小型車への規制撤廃を求めた点は実効性が高い内容と言える。

すなわち、騒音が大きい、安全性が低い、速度が遅く渋滞を招くといった理由により、2000年前後より主要都市の多くは小型車に対する規制を独自に敷いていた。具体的には、排気量1,000ccなど一定排気量以下の自動車の特定道路への進入禁止、一定排気量以下のタクシー禁止、一定排気量以下の小型車へのナンバープレート交付停止、などが挙げられる(図表3)。

今回の中央政府の「意見」では2006年3月末までにこうした地方政府独自の小型車規制を解除するよう求めており、これを受けて、多くの都市でこうした規制が解除されるに至った<sup>(注)</sup>。

(注)ただし広州市などのようにいまだに解除していない地域も存在する。



図表 3 : おもな小型車に対する規制内容

地域	小型車規制の内容
北京市	99年4月以降、長安街への排気量1,000cc以下の自動車乗入れ禁止。 二環、三環路の一部車線について排気量1,000cc以下の自動車の通行を禁止。
上海市	2000年以降、排気量1,000cc以下の自動車は延安東路のトンネル通行禁止。 排気量1,200cc以下の自動車のラッシュアワー時の高架道路乗入れ禁止。
広東省広州市	2001年8月以降、排気量1,000cc以下の自動車へのナンバープレート発給を停止。 2002年5月以降、広州市の排気量1,000cc以下の自動車は内環路と市区の主要幹線への乗入れを禁止、広州市外の排気量1,000cc以下の自動車は広州市区への乗入れを禁止。
遼寧省	鞍山、錦州、営口で小型車へのナンバープレート発給を停止、大連市では排気量1,000cc以下の自動車の主要幹線への乗入れを禁止。
山東省	済南市の新規タクシーは排気量1,600cc以上のセダンでなくてはならない。
四川省	成都市では新規のタクシーは排気量1,000cc以上でなくてはならず、既存の排気量1,000cc以下のタクシーも2~3年以内に全廃する方向。
湖北省	大部分の地域で小型車へのナンバープレート発給を停止。 武漢市ではタクシーの排気量は1,300cc以上でなくてはならない。
湖南省	長沙市ではタクシーの排気量は1,300cc以上でなくてはならず、市区の主要幹線では小型車の通行は不可。

(資料) 2005年9月13日付人民網などより作成。

#### 消費税率の改定

加えて4月1日から消費税率<sup>(注)</sup>の改定が実施され、大型車やSUVといったガソリン消費量が多い車種の税率が大幅に引き上げられた。消費税率の改定自体は、課税対象となるべき奢侈品の品目や税率を経済成長や国民生活向上度合いに照らし合わせて見直す必要があったために実施されたものであるが、自動車の消費税率改定については、小型車の発展を奨励し大型車やSUVの需要・生産を抑制するという目的で行われた。

(注) 中国の消費税は、嗜好品や贅沢品など一部の品目を課税対象とした流通税であり、日本でいうところの酒税・たばこ税・石油税・自動車取得税などに相当。日本の消費税のような広範な財に課税される流通税は中国では増徴税。

新税率においては、排気量1,000~1,500ccクラスの小型車の税率が5%から3%に引き下げられた一方、排気量2,000cc以上の自動車の税率が引き上げられ、特に排気量4,000cc以上の自動車については、従来8%の税率が20%へと大幅に引き上げられた。一方、SUVでは、ほとんどの排気量において税率が引き上げられた(図表4)。

図表 4 : 乗用車とSUVの消費税率の改定内容

乗用車				SUV			
改訂前		改訂後		改訂前		改訂後	
排気量	税率	排気量	税率	排気量	税率	排気量	税率
~1,000cc以下	3%	~1,000cc以下	3%	~2,400cc	3%	~1,000cc以下	3%
1,000~1,500cc	5%	1,000~1,500cc	3%			1,000~1,500cc	3%
1,500~2,000cc		1,500~2,000cc	5%			1,500~2,000cc	5%
2,000~2,200cc		2,000~2,200cc	9%			2,000~2,200cc	9%
2,200~2,500cc	2,200~2,500cc	2,200~2,500cc					
2,500~3,000cc	8%	2,500~3,000cc	12%	2,400cc~	5%	2,500~3,000cc	12%
3,000~4,000cc		3,000~4,000cc	15%			3,000~4,000cc	15%
4,000cc~		4,000cc~	20%			4,000cc~	20%

(注) 網掛けは今回の改定で税率が引き上げもしくは引下げになった排気量クラス。

(資料) 国家税務総局「消費税率政策の調整および整備に関する通知(原文: 关于调整和完普消费税率政策的通知)」



これを受けて、新聞報道によれば、大型車や SUV 中心に概ね価格の引き上げが見られ、特に輸入高級車や SUV では値上げ幅が 10 万円を超える例もある模様（図表 5）。

逆に、小型車に特化しているメーカーでは、値下げを実施したりキャンペーンを敷いて一気に市場シェア拡大に踏み切る企業もみられ、こうした動きが、消費税率改定の影響が比較的軽微である 2,000cc 前後の中型車の値下げという形で波及しているケースも散見される。

図表 5：消費税率改定後の主要ブランドの価格状況（例）

ブランド名		価格状況など
トヨタ	天津一汽豊田	クラウン（3,000cc）が 1.7～2.5 万円値上がり。 ランドクルーザー（4,700cc）が 13 万円値上がり。 ヴィオスが 0.2～3.3 万円値下がり。 プリウスが 0.58 万円値下がり。
	（輸入）	レクサス IS350（輸入車）が 7～8 万円値上がり。
ホンダ	広州本田	フィット（1,300cc）が 0.2 万円値下がり。 アコードについては 3000cc グレードもあるものの値上げは見られない様子。2,000cc グレードでは販売店ベースで 0.8 万円程度の値下げも見られる。
	東風本田	CRV（2,000cc、2,400cc）が 0.3～0.5 万円値上がり。
スズキ	長安鈴木	スウィフトを購入した場合はガソリン 200 リットル、アルトを購入した場合はガソリン 100 リットルを贈呈するキャンペーンを展開。
現代	北京現代	基本的に値上げは行わない方向。 トゥクソンでは 2,000cc で 1.3 万円、2700cc で 1.8 万円程度の値下げも見られる模様。
GM	上海 GM	ビュイック、キャデラックなど大排気量車もあるが値上げは行わない方向。
VW	上海 VW	POLO（1,400cc）が 0.86 万円値下がり。
アウディ	一汽 VW	A6（3,000cc）が 3.1 万円値上がり。
	（輸入）	A8（3,000cc・輸入）が 14～15 万円値上がり。 A8（4,200cc・輸入）が 19 万円値上がり。
BMW	華晨 BMW	325i が 0.48～0.52 万円値上がり。 530i が 1.8 万円値上がり。
	（輸入）	760Li（輸入）が 29 万円値上がり。

（注）上記は新聞記事ベースのものであり、各社が公表しているものではない。

（資料）新聞記事等より作成

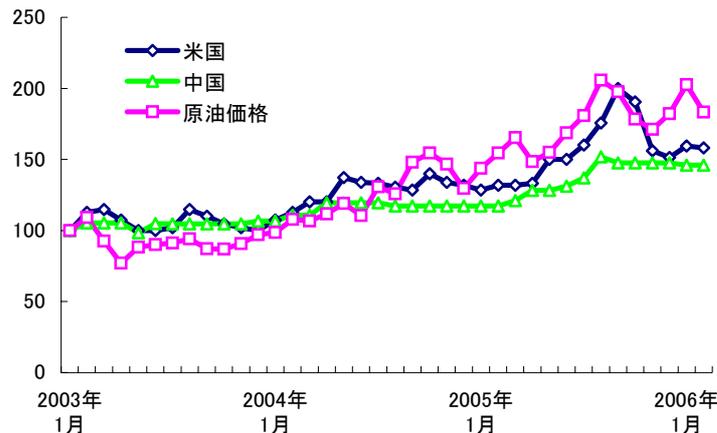
#### ガソリン価格決定スキームの改定に向けた動き

さらに、中国政府はガソリン価格決定スキームの改定に動き出した。中国におけるガソリンなどの石油製品価格は、需給では決定されず、国際価格に輸送費や関税及び国内ユーザーの負担能力などの要素を加味して政府が決定する規制価格となっているため、最近の原油価格の急激な上昇にもかかわらず、国内ガソリン価格は国際価格と比べて低く抑えられていた（図表 6）。こうした価格決定スキームがとられている結果、中国石油など国内石油精製業者の収益が悪化し<sup>（注）</sup>、彼らの国内市場への供給マインド低下による国内への供給不足の不安が呼びおこされていることに加え、価格上昇が抑えられていることに起因して、国内における省エネルギー意識・環境意識の高まりが阻害されているといった問題点が指摘されていた。こうしたなか、中国政府は、エネルギー消費量の小さい小型車需要を後押ししエネルギー利用の効率化を図ることも企図して、より市場性の高い価格決定スキームへの移行により石油製品価格を国際価格に近づけることを模索している状況。

（注）なお、中国国内の石油採掘業者は、多少なりとも上昇している石油製品価格の恩恵を受けて高収益を確保している。



図表 6：原油価格・米国ガソリン価格・中国ガソリン価格の指数（2003年1月 = 100）



(資料) Bloomberg、CEIC Data Co., Ltd より作成。

実際、今年3月26日、国家発展改革委員会は7ヶ月ぶりにガソリン・ディーゼルオイルの価格引き上げを行ったが、その際には、価格引き上げの影響を調整するための政策が示された(図表7)。具体的には、多大な利益をあげている石油採掘業者から特別収益金を徴収し、価格負担力が小さいとみられる農林水産業や公共交通部門などに対する補助金を支給するといった内容である。この政策は、今後市場性の高い価格決定スキームに移行し国内ガソリン価格がさらに上昇した際に、石油採掘業者の利益拡大と川下産業のコストアップといった問題がますます顕著となることを想定してその解決策を先取りしたものであり、価格決定スキーム改定がそう遠くないことを示しているとみられる。

原油価格が当面高い水準で推移することを前提とするならば、こうした政策的な動きが進むなか、今後中国のガソリン価格がさらに上昇し、小型車の需要拡大に拍車をかけることが予想される。

図表 7：2006年3月26日実施の価格改定の主な内容

項目	内容
石油製品価格の改定	ガソリン出荷額をトンあたり 300 元引き上げて 4,700 元に、ディーゼルオイル出荷額を同 200 元引き上げて 4,070 元に。 小売基準価格はガソリンでトンあたり 250 元、ディーゼルオイルで同 150 元引き上げ。広東省の例ではガソリンは 4,985 元から 5,235 元へ 5% 引き上げ、ディーゼルオイルは 4,390 元から 4,540 元へ 3.4% 引き上げられた。 北京市の小売基準価格引き上げ幅はガソリンで 460 元、ディーゼルオイルで 340 元。
価格変動による影響を緩和する一連の政策	国内の石油採掘企業が行う国産原油の販売に対して特別収益金を徴収し、農業・漁業・林業・都市交通・農村道路運送・タクシーなどの業界に対して価格引き上げの影響を緩和すべく補助金を支給。 中国石油、中国石化集団に対し、グループ内の川上川下間の利益調整を行う仕組みを作動させるよう要求。

(資料) 国家発展改革委員会「石油製品価格の調整に関する通知(原文: 关于调整成品油价格的通知)」より作成。

### 3. 中国自動車市場への影響と日本メーカーの方向性

こうしたなか、この先、中国自動車市場では小型車の需要が膨らむ一方、排気量の大きい車種や SUV の市場環境は相対的に悪化していくとみられる。

つれて自動車メーカーにおいては、以下の影響が生じる可能性がある。

#### (1) 主力ラインナップの排気量クラスにより販売シェアに変動も

まず、当然のことながら、小型車中心のラインナップを持つメーカーにおいては、今後の販売台数拡大が期待できる一方、大排気量車や特に SUV を主力車種とするメーカーでは、消費税率引き上げにより車



種によっては数万元から10万元以上の値上げを余儀なくされていることから、販売に抑制がかかることは否めないだろう。こうしたことから、各社の車種構成や競争力を持つ車種の相違によって、販売台数の伸びに濃淡が出ることとなり、ひいては販売シェアにも影響していくこととなる。

なお、特に輸入車については、ほとんどが排気量2,500cc超もしくはSUVであることから、中国の自動車輸入台数が受けるマイナスインパクトは相応に大きくなると思われる。

## (2) 参入企業の収益性が低下し、再編淘汰が加速する可能性

こうした需要構成の変化は、排気量クラスによって販売台数に影響を及ぼすのみならず、企業の収益性にも影響を与えよう。

一般に、高級車と比較すると小型車のメーカー利益率は低い<sup>(注)</sup>。したがって、小型車のみをラインナップとするような企業を除いては、販売台数における小型車比率の高まりに伴って、全体の販売台数にはマイナスの影響がなかったとしても、収益性は低下することが予想される。また、消費税率に変更がなかったもしくは小幅な引き上げにとどまった1,500~2,000ccクラスもしくは2,200~2,500ccクラスといった中型車においては、ユーザー層の小型車マーケットへの流出に対抗するための更なる値下げを余儀なくされる可能性も高く、これらに鑑みれば、多くの参入企業において収益環境が悪化する恐れが否定できない。

(注) 排気量2,000cc以上の自動車では、メーカーの利益は1台あたり1万元程度だが、小型車の利益はわずか1,000元とも500元とも言われている。

もとよりここ1~2年の値下げ競争により自動車メーカー各社の収益性が既に低下傾向にあることや、業界全体で需要の2倍に上ると言われる過剰な生産能力を抱え政府が中小自動車メーカーの再編を推し進めていることも踏まえれば、こうした需要構成の変化は、中小メーカーを中心とした再編淘汰の動きをさらに加速させる結果となる。

## (3) 日系メーカーはハイブリッド対応などの環境対応技術がポイントに

日系メーカーにとっては、奇瑞や吉利など地場ブランドが比較的高いシェアを持つ小型車分野が主戦場となっていくなか、地場ブランドと比較して優位性を持つ燃費性能やハイブリッドエンジンなどの環境対応技術で差異化を図っていくことが求められよう。中国政府は、消費税率などについて、小型車だけでなくハイブリッド車など環境負荷の小さい自動車に関しても優遇措置を設ける方向性を示しており、日系メーカーとしては、こうした環境対応技術への注力がひとつのポイントとなるだろう。

とはいうものの、フルラインナップでの市場攻略を目指し、ここ1年ほどの間に相次いで高級車種を投入してきた日系メーカーにとっては、高級車市場の環境悪化と小型車需要の比率拡大は、収益面で多少なりともマイナスインパクトとなるとみられる。したがって、環境対応技術の優位性に安住することなく、素材レベルからの部材現地化を一層進めるなどしてコスト競争力の強化を図ることも肝要となる。

以上

(執筆者的ご連絡先とメッセージ)

三菱東京UFJ銀行 企業調査部 香港駐在

住所: 8F AIG Tower, 1 Connaught Road, Central, Hong Kong

TEL: 852-2249-3030 FAX: 852-2521-8541



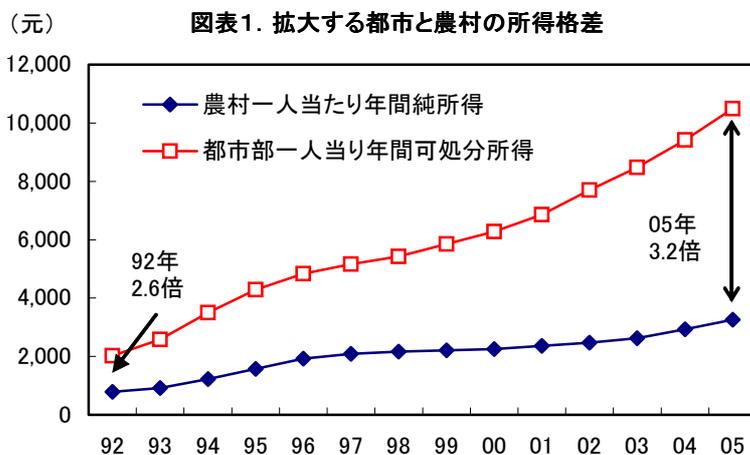
**拡大するもうひとつの所得格差  
～大きな所得階層間格差を内包する中国の都市部**

三菱UFJリサーチ&コンサルティング  
調査部 研究員 野田麻里子

**高成長の一方で拡大する都市と農村の所得格差**

2006年1～3月期の実質GDP成長率が前年同期比10.2%と発表され、中国経済が年明け以降も高成長を維持していることが確認された。しかし、問題は高成長の成果が均等に分配されるかどうかである。いわゆる都市・農村間の格差問題の深刻化を反映し、3月上旬の全人代（国会に相当）で採択された第11次5ヵ年計画では「都市・農村間、地域間の釣り合いのとれた発展」を目指すことが謳われている。

実際、中国国家統計局の統計によれば、05年の農村部の年間1人当りの純所得額（総収入からの農業関連経費を控除した額）3,255元に対して、都市部の年間1人当り可処分所得は10,499元と1万元を超え、両者の格差は3.2倍と90年代前半の2.6倍前後に比べて大きく拡大している（図表1）。この縮小が大きな政策課題というわけである。

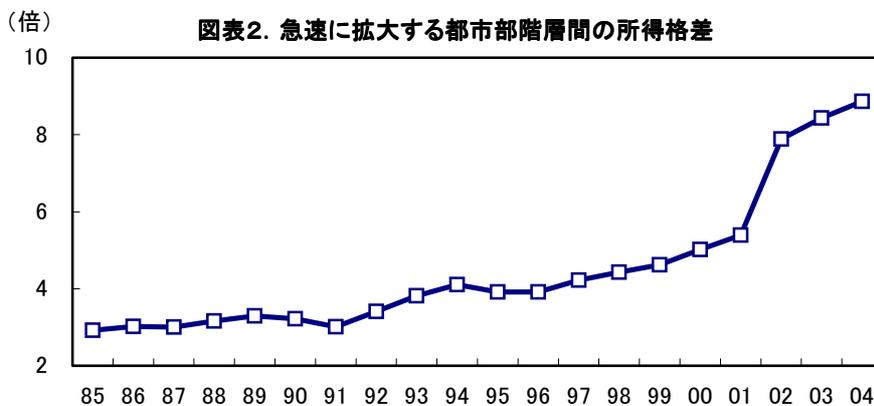


(注) 農村純所得＝総収入から農業関連経費を控除した所得額。  
(出所) CEIC

**拡大する都市階層間の所得格差**

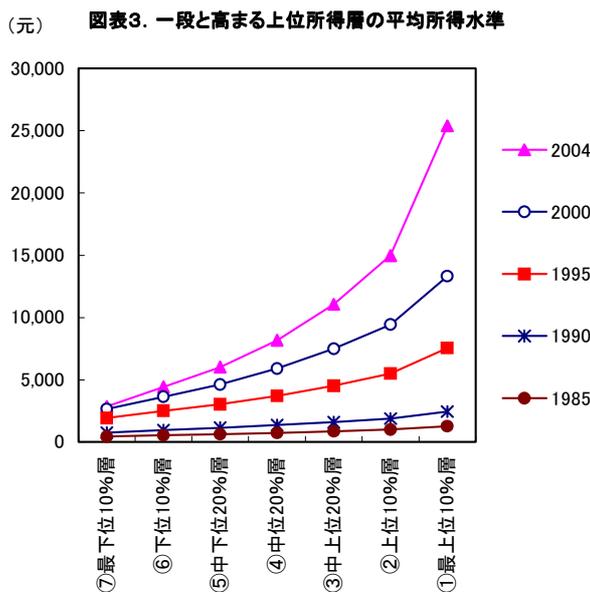
ところで、あまり注目されていないが、実は都市住民の間の所得格差が、都市と農村の格差以上のスピードで拡大している<sup>(注)</sup>。85年当時、都市部の所得水準最下位10%層の平均年間可処分所得は437元。これに対して所得水準最上位10%層の年間可処分所得は1,276元で最下位層の2.9倍であった。この比率が90年には3.2倍、04年には8.9倍に拡大している（次頁図表2）。

(注) 都市の所得階層はその平均水準によって 最上位10%、上位10%、中上位20%、中位20%、中下位20%、下位10%、最下位10%の7階層に分類される。

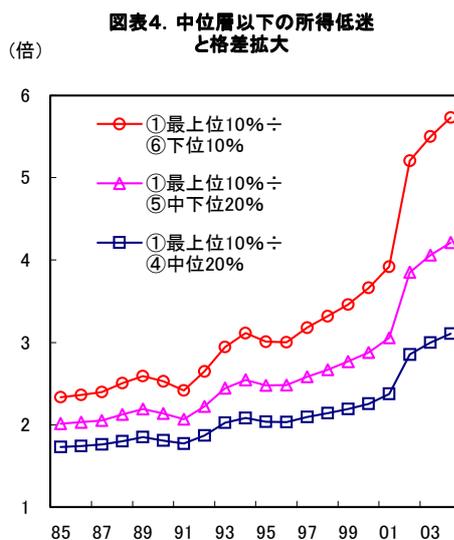


(注) 数字は最下位10%層の年間可処分所得に対する最上位10%層の年間可処分所得の倍率。  
(出所) CEIC

特に 2000 年以降、上位層以上の所得が大きく伸びる一方で中位層以下の所得が伸び悩む形で格差が拡大していることが注目される(図表3)。その結果、階層間格差の推移をみると中位所得層と最上位所得層の格差は85年の1.7倍が04年時点でも3.1倍にとどまっているのに対して、同じ時期、中下位層と最上位層との格差は2.0倍(85年)から4.2倍(04年)に、また、下位層と最上位層との格差は2.3倍(85年)から5.7倍(04年)に拡大しており、中位層以下と以上で所得の格差が拡大する二極分化傾向が見られる(図表4)。



(注) 数字は各年の都市部所得階層別の年間1人当り可処分所得額。  
(出所) CEIC



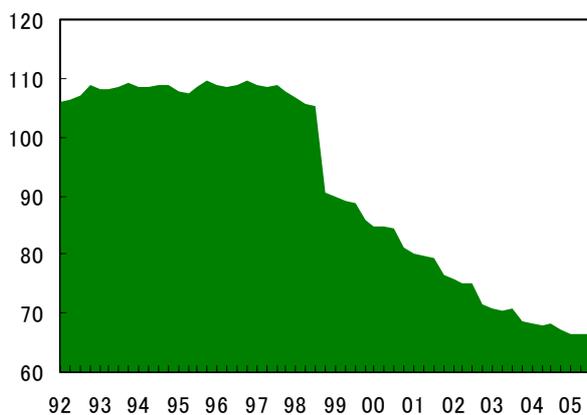
(注) 何れも各所得階層の年間可処分所得額に対する最上位10%層の年間可処分所得額の倍率。  
(出所) CEIC



中位層以下の所得が伸び悩んでいる原因のひとつに国有企業改革に伴うリストラの進展があると考えられる(図表5、6)。実際、国有企業の雇用削減により失業率が大きく上昇した02年には中下位層以下の所得の伸び率は前年比マイナスを記録している(図表7)。

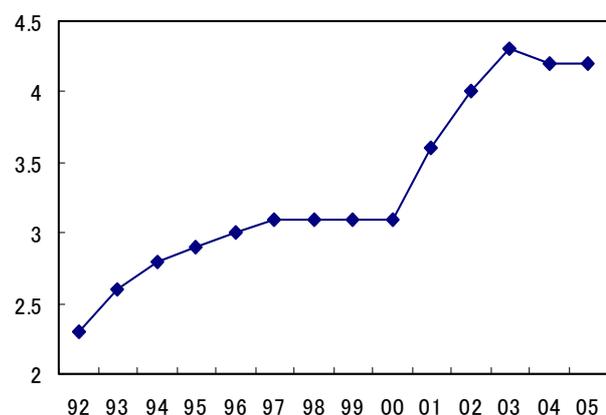
一方、中位層以上、中でも上位・最上位所得層は中国経済のグローバル化や景気拡大加速の恩恵を1人占めするかのように所得を大きく伸ばしている。改革開放進展の果実は下位所得層には行き渡らなかったようだ。

(百万人) 図表5. 大幅に減少する国有企業雇用者数



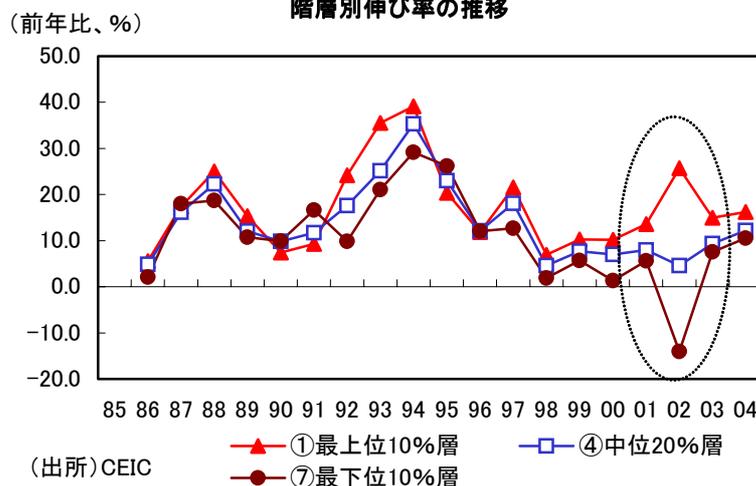
(出所)CEIC

(%) 図表6. 都市登録失業率の推移



(出所)CEIC

図表7. 都市部一人当たり可処分所得の階層別伸び率の推移



(出所)CEIC

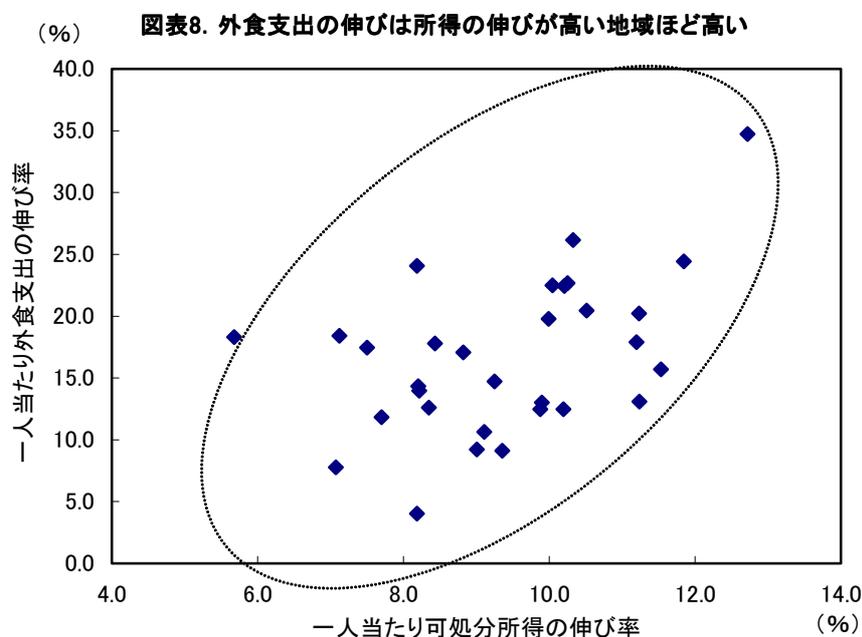
### 「都市が都市を支援する」～期待されるサービス産業の拡大による格差縮小

第11次5ヵ年計画には、都市と農村の釣り合いのとれた発展のために「都市が農村を支援すべき」と明記されている。同様に、都市階層間の格差是正には「都市住民が都市住民を助ける」ことが必要だろう。第11次5ヵ年計画にも盛り込まれている「サービス業の発展加速」は国有企業のリストラで職を失った下位層の都市住民に新たな雇用機会を提供し、所得格差是正をもたらす可能性がある施策として注目される。



実際、都市部の消費支出額の費目別伸び率からは「交通・通信」、「医療・保険」、「教養・娯楽」関連の各サービス市場の高成長が期待できると考えられる。また、統計上の支出費目では「食品」に含まれる「外食」市場も高成長が期待できる市場のひとつである。図表8が示すように1人当り可処分所得の伸び率が高い地域では外食支出の伸び率も高く、両者の間には正の相関関係が見られる。改革開放の恩恵をより多く受ける地域では外食産業の成長、そしてそこでの雇用拡大が期待できると言えそうである。

外食産業をはじめとするサービス産業の拡大は中国都市住民の生活スタイルを大きく変える可能性があるが、それ以上に都市所得階層間の格差縮小をもたらす可能性がある重要な変化といえるのではないだろうか。



(注) 数値は省別の都市部可処分所得及び外食支出の99年～04年の年平均伸び率。

(出所) 中国統計年鑑、CEIC

以 上

(執筆者のご連絡先とメッセージ)

三菱UFJリサーチ&コンサルティング

E-mail : mariko.noda@murc.jp ホームページ : <http://www.murc.jp>



## 人民元貸出金利引上げ

三菱東京UFJ銀行 上海支店  
為替資金課長 石田 真佐人

4月27日夕刻、中国人民銀行は貸出基準金利の利上げを発表した。  
2005年4第四半期より、固定資産投資を支える銀行貸出の伸びを抑える為、金融引き締めが行われるとの観測があり、直近も預金準備率操作や預金源泉税廃止の噂が流れていてことから、意外感があったわけではないが、預金準備率操作を行わず、利上げという方法を用いたこと、また貸出金利のみの利上げを行ったことに意外感を感じた。

### < 中国人民銀行人民元貸出基準金利・預金金利推移 > (-は不変)

	23-Aug-96	23-Oct-97	25-Mar-98	01-Jul-98	07-Dec-98	10-Jun-99	21-Feb-02	29-Oct-04	28-Apr-06
普通預金	1.98%	1.71%	-	1.44%	-	0.99%	0.72%	-	-
定期預金 3ヶ月	3.33%	2.88%	-	2.79%	-	1.98%	1.71%	-	-
6ヶ月	5.40%	4.14%	-	3.96%	3.33%	2.16%	1.89%	2.07%	-
1年	7.47%	5.67%	5.22%	4.77%	3.78%	2.25%	1.98%	2.25%	-
2年	7.92%	5.94%	5.58%	4.86%	3.96%	2.43%	2.25%	2.70%	-
3年	8.28%	6.21%	-	4.95%	4.14%	2.70%	2.52%	3.24%	-
5年	9.00%	6.66%	-	5.22%	4.50%	2.88%	2.79%	3.60%	-
貸出									
6ヶ月	9.18%	7.65%	7.02%	6.57%	6.12%	5.58%	5.04%	5.22%	5.40%
1年	10.08%	8.64%	7.92%	6.93%	6.39%	5.85%	5.31%	5.58%	5.85%
1-3年	10.98%	9.36%	9.00%	7.11%	6.66%	5.94%	5.49%	5.76%	6.03%
3-5年	11.70%	9.90%	9.72%	7.65%	7.20%	6.03%	5.58%	5.85%	6.12%
5年超	12.42%	10.53%	10.35%	8.01%	7.56%	6.21%	5.76%	6.12%	6.39%



## 1. 金融引き締めの形態：

資本市場が未だ発達途上にあり、銀行融資の増減が企業の投資活動に与える影響は、他国とは比較にならない程大きい。過熱気味の投資を抑制する上で、銀行貸出をコントロールすることは、極めて効果的である。しかし乍ら計画経済時代の行動様式が未だ様々な局面で見られる中国では、金利と銀行貸出間の相関関係は強くなく、預金準備率操作により貸出原資を絞りこむ、或いは窓口指導を発動することの方が、より銀行貸出の伸びを抑制する上で効果的であると考えられる。

## 2. 貸出金利のみの利上げ（中銀口座金利利上げは見送り）：

預金・貸出金利は規制金利（預金は上限金利、貸出は下限金利）である一方、銀行間資金・債券市場は自由金利であり、規制金利ベースの貸出として運用されない規制金利の大量の預金が、相対的に規模が小さい人民元資金・債券市場に流入し、人民元資金・債券市場の金利水準は、預金金利を下回る水準で推移している（下表御参照、4月30日午前の水準）。

自由金利人民元市場に極めて大きな影響を与えているのが、中央銀行の超過準備金口座（備付金口座、現在0.99%）の金利であり、長期に亘り実質的なゼロ金利水準（＝超過準備金口座を下回る金利水準での資金・債券取引無し）として機能している。

預金準備金を除く超過準備金が、預金全体の2～4%にも達していることは、米ドルやユーロには無い人民元資金市場の特徴の一つである。この背景には、中央銀行の支店を跨ぐ即時資金移動が困難であった時代、大手地場銀行は大規模支店に夫々資金担当者を配置し、一定の授權の範囲内で、資金操作と流動性管理を行わざるを得ず、銀行全体での資金効率を低下させていたこと、商業銀行は貸出・債券投資以外の有効な運用手段を持たなかったことなどがある。中央銀行も金融市場の安全性を保つ為、過大な超過準備金を容認し続け、また金融機関の収益性に配慮した口座への付利を続けている。

CNAPS（China National Advanced Payment System、大口即時決済機能と小口ネット決済機能を合わせ有する新たな中央銀行人民元決済システム）の小口決済システムの稼動が目前に迫り、CNAPSに大口決済用、小口決済用の債券担保自動融資機能が加わることから、新規の預金流入が無くとも、多額の超過準備金の一部を取り崩すことで、新たな貸出、資金放出、債券投資の余地が出てくるはずである。

貸出金利利上げに合わせ超過準備金金利を引き上げるとは、自由金利市場の金利水準を上昇させ、金融機関、取り分け地場大手商業銀行の預金収益性を向上させ、商業銀行の力点を貸出から預金にシフトさせる効果があったはずである。

期間	定期預金金利	中央銀行債券利回(運用サイド)	金利差
3ヶ月	1.71%	1.96%	+0.25%
6ヶ月	2.07%	2.02%	-0.05%
1年	2.25%	2.15%	-0.10%
2年	2.70%	2.40%	-0.30%
3年	3.24%	2.57%	-0.67%



### 3. 貸出金利のみの利上げ（顧客預金金利利上げは見送り）:

預金金利を据え置いた貸出金利のみの利上げは、銀行の収益性を大きく改善することとなる。金融機関への利益供与行為であり、28日の株式市場では、銀行株は急騰している。

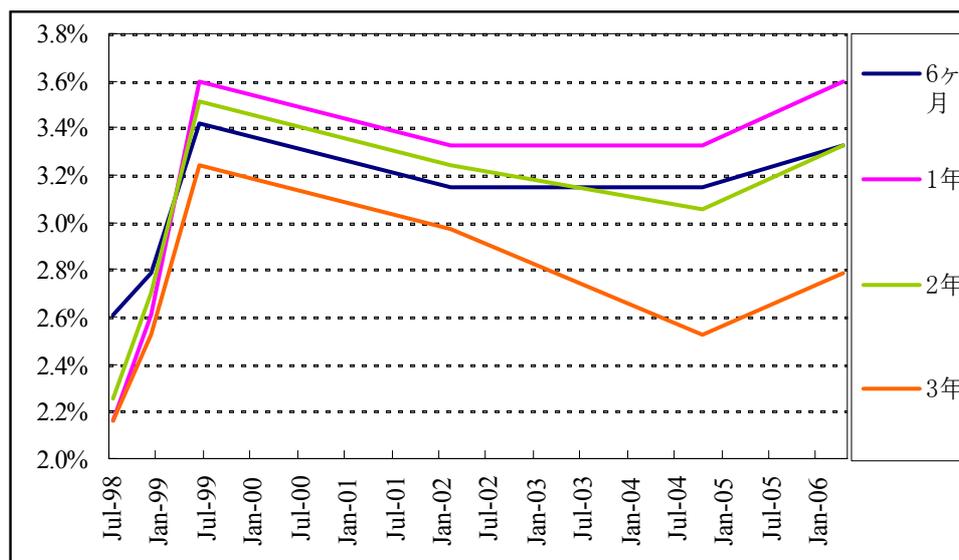
貸出金利のみの利上げは、商業銀行を貸出強化に向かわせることとなり、経済過熱対策に反する効果があると考ええる。

かつての不良債権処理原資捻出の必要性が高かった時期と異なり、今や大手地場銀行は、每期高収益を計上し、外資出資の受入、所有と経営の分離、銀行本体上場に向けた準備を進めており、更なる金融機関への利益誘導の必要性はないはずである。

投資と輸出主導の経済成長から、消費主導による経済成長への変革が求められる中、高水準の投資が続く一方、消費の伸びは穏やかなものに留まっており、消費拡大は常に重要な施策に位置づけられている。

個人・企業間の資金の偏在が進んだ結果、貸出金利利上げによる企業投資抑制と、預金金利据え置きによる個人消費促進を狙ったものであったと考ええる。

< 収益性推移（貸出金利 - 預金金利） >



### 4. 今後の見通し:

金利と貸出の相関性が低く、また今回の利上げは小幅に留めていることから、効果として新規銀行貸出伸び抑制は僅かであろう。小幅利上げの目的は、投資抑制を達成することではなく、投資過熱に対し早期に警鐘を鳴らすことであり、アナウンスメント効果を狙ったものであったと考ええる。

第二四半期を通じ、高水準の新規銀行貸出の伸びが継続する場合、更なる引き締めを行うとみるべきであり、公開市場操作・中銀債発行増加による資金吸収、追加利上げ、窓口指導、預金準備率操作、預金源泉税廃止等、様々な方策が検討されていると考える。

以上



**投資：第十一次五ヵ年規画で具体的に進む循環型社会、循環経済の構築  
～モデル事業主導の実態～**

U F J 綜研（上海）有限公司  
環境・エネルギーコンサルティング  
シニアコンサルタント  
青野 雅和

3月16日に中華人民共和国国民経済社会発展第11次五ヵ年規画綱要（以下11次五ヵ年規画と呼ぶ）が新華社より発表された。本稿では、なかでも10大重点領域として「資源節約型社会と環境友好型社会的戦略と具体的な措置」が掲げられている。本稿では、関連して第22章に掲げられている「発展循環経済」について触れ、先進的な取り組みを紹介する。

1. 11次五ヵ年規画における発展循環経済について

11次五ヵ年規画においては、第22章に「発展循環経済」として記載されている。内訳は「エネルギー節約、用水の節約、土地利用の節約、材料(建築)の節約、資源総合利用の強化、節約の促進と政策実施の強化」の6項目である。第10次五ヵ年計画時に記載されていた、エネルギー節約、資源利用及び用水の節約が引き続き強調されている。全ては中国経済の発展に伴う、資源の枯渇化に対する危機意識と事実より導き出されたものであり、更には「省エネルギー及び資源の総合利用“第10次五ヵ年”計画」での2004年に公表された中長期省エネルギー計画が進まない状況での、意識付けを記したものとなっている。

第22章の循環経済に関連する、具体的な記述を以下に示す。

石炭、黒色と有色金属(レアメタル)の生鉱産物資源の総合利用に力を入れる。フライアッシュ、脈石、冶金、化学工業の廃棄残渣及び尾鉱などの工業廃棄物の利用を推進する。藁、農業用薄膜(温室栽培用の使用済みビニール膜)、豚や鶏などの糞便のリサイクル利用を促進する。生産者の責任延長制度(日本でいう拡大生産者責任制度に近い)を作り、廃棄紙、廃棄(古い)金属、廃棄タイヤ及び廃棄電子製品の回収利用を促進する。生活ゴミと汚泥の資源化利用を促進。

鉄鋼、有色金属、石炭、電力、化学工業、建築材料、製糖など業界における循環経済を促進し、循環経済のモデル企業を育成する。重点業界、領域、産業園区・都市で、循環経済のパイロット事業を実施する。黄河三角州、山峡ダム地域などにおける高効率生態経済(直訳)を発展させる。

上記にあるように、第11次五ヵ年規画は第10次五ヵ年計画に比べ、より具体的な資源名が記載されている。現在、生産鉱物資源の需要は高く、バージン資源よりも加工費用の安い、循環資源(リサイクルされた資源)の流通が望まれている。

ちなみに、日本ではアジア地域における循環資源に係る産業が重要視されている。2004年経済産業省は国際資源循環ワーキンググループを組織し、アジア地域における循環資源のあり方を議論した。そのなかで中国は循環資源の輸出対象国として重要視されている。日本からの循環資源の輸入取扱量が多いのがその理由である。2003年には古紙、鉄くず、銅くず、人造繊維くず、アルミニウムくずなど多くの循環資源の輸入国としてアジア各国の上位5カ国に入っている。参考として図1にアジア各国における古紙の輸入量を、図2にアジア各国における銅くずの輸入量を表示する。



図1 アジア各国における古紙の輸入量

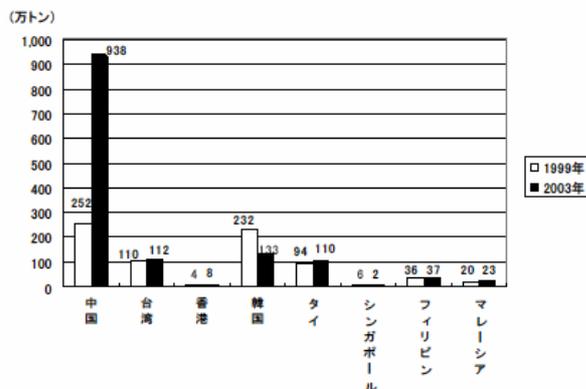
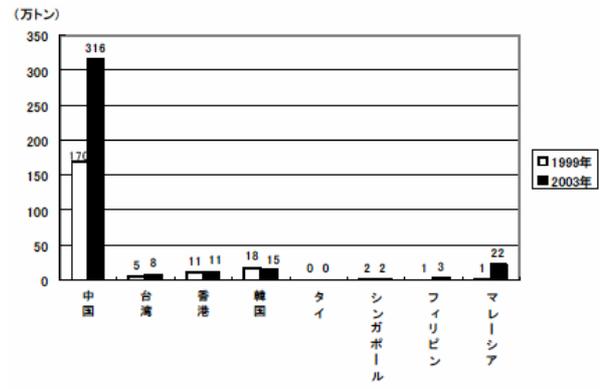


図2 アジア各国における銅くずの輸入量



出典: 図1、図2ともに経済産業省 国際資源循環ワーキング・グループ(第5回配布資料より)

## 2. 具体的なアクション「循環経済モデル業務に関する通知」

では、次に具体的な動きについて紹介したい。国家レベルでの具体的なアクションとして、2005年10月27日に、「国家发展改革委員会、国家環境保護総局、科学技術部、財政部、商務部、国家統計局」が共同で公表した「循環経済モデル業務に関する通知」である。これは、2003年12月に公布された「循環経済モデル区の申告、命名及び管理規定(試行)」及び「循環経済モデル区計画ガイド(試行)」を基に再作成されたものである。7業種(鉄鋼 有色金属 石炭 電力 石油化学工業 建材 軽工業)において42社の国営企業を選出、また次の4つの事項を重点事項とし再生資源回収利用体系の建設 廃旧金属の再生利用 廃旧家電の回収利用 再製造を推進するモデル企業と13のモデル産業園区、10のモデル省市を定めた。ここでは表1に13のモデル産業園区を紹介する。この通知により、指定されたモデル企業、園区、都市においては循環経済を推進するための具体策を策定した後実行せねばならず、その成果は幅広く様々な団体に導入していくこととしている。

表1 「循環経済モデル業務に関する通知」における対象モデル園区

天津経済技術開発区
蘇州高技術産業開発区
大連経済技術開発区
煙台経済技術開発区
河北省曹妃循環経済モデル区
内蒙蒙西高技術工業園区
黒龍江省牡丹江経済技術開発区
上海化学工業区
江蘇省張家港揚子江冶金工業園
湖北省武漢市東西湖工業園区
四川西部化工城
青海省柴達木循環経済試験区
陝西省楊凌農業高技術産業モデル区



表1より特徴的なモデル園區を4点紹介し、具体的に進む中国における「循環型経済」と強調する点について触れる。

(1) 大連経済技術開発区

このモデル産業園區における一部の園區では、独自に産業園區における循環型経済のあり方についての施策を定め始めている。なかでも2006年1月16日に大連市は「大連市経済技術開発区国民経済と社会発展第11次五ヵ年計画綱要」を公布し、その中で非常に高い目標を掲げている(表2)。

表2 大連市経済技術開発区国民経済と社会発展第11次五ヵ年計画綱要における目標値

項目	目標値
工業固体廃棄物利用、処置率	100%
工業廃水処理基準達成率	100%
工業廃棄ガス処理基準達成率	100%
中水再利用率	40%
都市污水集中処理率	100%
生活ゴミ無害化処理率	100%

出典：『大連経済技術開発区十一次五ヵ年計画綱要』より整理

現状においては、危険廃棄物産業の集中処理と污水の集中処理化に大きな成果を挙げている。危険廃棄物処理においては12年前から重要性を認識しており、固体廃棄物法が未整備であった頃より、区内の企業の取り組み状況を把握し、管理方法を開発、運用している。また、污水の集中処理化については、8万トン/日の処理能力を持つ第一污水处理場、第二污水处理場を、また処理能力2トン/日の西太平洋石化公司污水处理場があり、開発区内の污水处理率は100%実現されている。更には污水处理後の水を中水(1)利用している。さらには、今後3年以内に6つの汚染処理場の建設を予定しており、企業の投資意欲に沿うよう、環境インフラを整備している状況である。

(2) 四川西部化工城

四川省の瀘州市(ろしゅうし)にある医薬品、天然ガス化学工業を中心とする工業地域で上海化学工業区と双壁を成す。瀘州市副市長は市開催の十一次五ヵ年規画における座談会において、「十一次五ヵ年規画期間中に工業区に282億元を投資し、そのうち循環経済プロジェクトに158億元を投資する。5年間で工業区としての競争力を高める」と発言した。

(3) 上海化学工業区

2004年10月に第一期が完成した新しい工業区である。中国石油化学、BP、BASF、バイエル塗料、デュポンなど化学工業を誘致し、ナフサからエチレン、水酸化ナトリウム、半導体、LCD材料に至るまでの企業の産物、廃棄物をカスケード利用している。現在、危険廃棄物の燃焼蒸気を利用した余熱発電、集中污水处理場から各工場までの配管を整備することでの中水利用などを進めている。奉賢区に分区を建設中である。

2005年には「上海市工業区循環経済建設指南」を公表し、「循環経済評価指標体系」を示している。再生愛量使用率(80%)、中間複製品使用率25%、中水利用率10%、工業固体廃棄物総合利用率90%、包装材料回収利用率50%等。



#### (4) 天津経済技術開発区

「生態産業園区内の企業から排出された廃棄物を企業間の原材料として使用するリサイクルチェーン」を構築している。その他、海水淡水化施設や天津市の1/4に相当する1200t/日処理のゴミ発電を建設している。もともと天津では2003年4月に固体廃棄物管理システムを検討し、中国-EURO環境管理(EMCP)の協力に基づき、企業間交流を行う「廃棄物最小化クラブ」を組織し、区内企業の減量化、最小化、無害化を促進していた背景があり、先進設備の導入だけでなく、人的交流・運用が進んでいる好事例である。今年の2月26日には南開大学と共同で、政府と民間企業のブリッジ機能を担う情報センターである「循環経済促進センター」を設立させている。

### 3. 循環経済は確立されるのか

2006年2月28日には、中国科学院が「2006中国持続的発展戦略報告(2006年2月28日公表)」を公表した。2020年までに10種類の資源と汚染物質の節約指数を2000年比で60%削減させ、これにより、資源生産率と生態効率(eco-efficiency:環境効率を指す)を2倍~4倍に引き上げるといものである。「2020年まで1万元GDP当たりのエネルギー効率を50%~60%に引き上げる」「水使用量は2000年比0%成長とする。」など、にわかに信じられない数値が並ぶ。

この数値を実現するためのアクションの一部として上述の「循環経済モデル業務に関する通知」があるのだが、全ての企業、園区、市における温度差があり、更にはモデル事業における実施策に伴う設備導入などは数年かかることもあり、果たしてモデル事業の結果が短期間で拡大するとは言いがたい。多くの目標値は実態を伴わない目標であるか、これから目標値に向けた施策を検討するということもあり、今後の施策が期待される場所である。

#### 1 中水

雨水や工業排水、生活廃水を再生処理してトイレや散水、その他に利用する水を中水と呼ぶ。

以上

(執筆者のご連絡とメッセージ)

UFJ総研(上海)有限公司

上海市長寧区延安西路2201号国貿中心2207室

TEL: 86-21-6295-3534 FAX: 86-21-6295-4110

親会社の統合に伴い社名変更の予定です。



## 税務会計：中国の会計・税務

プライスウォーターハウスクーパース中国  
中国日系業務担当パートナー

会計、経営管理、税務、M&Aについて、日頃日系企業の皆様からご質問を受ける内容の内、実用的なものについて、Q&A形式で解説致します。

### 会計 (担当：宇賀伸二)

#### Question

中国会計基準が国際財務報告基準に移行すると聞いていますが、日系企業としてはどのような対応が必要となりますか？

#### Answer

国際財務報告基準へのコンバージェンスにおける日系企業の対応

前号でも述べたように、中国の現行の企業会計制度が、実質的に国際財務報告基準にコンバージェンスされ、2007年度より中国上場企業が適用されることが決定されており、順次、外国投資企業にも適用されることが想定されております。

現在のところ、日系企業の法定の年度決算に対して国際財務報告基準は、義務付けられておりませんが、EU以外の国でも、香港などすでに国際財務報告基準に基づいた財務諸表を公式財務報告資料として認めている国が多く、国際財務報告基準へのコンバージョンが世界的な潮流となっております。このような会計基準の今後さらなる国際的展開を考えると、日系企業としても、早期に、準備着手することが望まれます。

まずは、各日本企業の、日本本社、及びグループ会社の会計処理の実情を踏まえ、日本親会社の経理部門が主体となって、日本の会計制度、国際財務報告基準それぞれをベースにした、グループとしての、会計処理マニュアルの作成を、早い段階で進め、かつ、その内容について研修会等を実施し、現地財務担当者のスキルアップを図ることが望まれます。また、国際財務報告基準の要請内容に沿って、子会社として、業務プロセスやシステム、予算管理、開示統制などを、順次整備していくことも必要であります。コンバージェンスの問題は、単に会計処理の問題としてとらえるのではなく、中国進出日系企業の経営管理体制の改善、経営の透明度を高める絶好の機会ととらえるべきであります。

### 経営管理 (担当：斉藤勝彦)

#### Question

固定資産の管理に関して、マネジメントとして留意すべきポイントを具体的に教えてください。

#### Answer

固定資産の取得、使用及び処分に関する適切な社内承認手続と、固定資産残高に対する定期的な棚卸手続(固定資産実査)の双方を整備することが必要です。それぞれのポイントは次の通りです。



固定資産の取得（購入）に際しては取得金額、必要資金の調達方法、用途及び使用年数等に関する承認手続が事前に実施される必要があります。また、処分についても同様に処分方法（売却又は廃棄）及び処分時期等に関する承認手続が必要となります。なお、重要な固定資産の処分に関して処分実行時点で多額な処分損（売却損又は廃棄損）の発生が見込まれる場合、決算において関連する引当金（損失の見積もり）計上が必要な可能性があり、担当会計士等に決算数値への影響の有無について事前相談する必要があります。

適切な承認手続の下で固定資産を取得した後、備え付け作業、試運転等を経て使用を開始することになります。その際、次の点に関して社内的な承認手続を構築することがポイントです。

- 減価償却計算を開始するタイミングに関して中国会計制度上規定されている、“使用可能な状態に達したか否か”の判定について、固定資産管理部門からの財務部門への適時報告体制及びその承認手続を構築する。

- 固定資産の取得原価（その後の減価償却計算のベース）に含めるべきいわゆる付随費用（運賃、備え付け費用等）に関して、その範囲と金額の決定に関する承認手続を構築する。

以上のように、これらの固定資産に関する各種承認手続は、その実行性の適否が会計上の数値に重要な影響を与える可能性があり、その承認過程において必ず財務部門への回覧が行われることも重要なポイントとなります。

固定資産残高について定期的に棚卸手続（現場実査）を行い、そもそも現物が実在すること、現物と帳簿内容（種類、数量等）とに相違が無いこと、及び不稼動状態にある固定資産の有無の確認を行うことがポイントとなります。いずれの場合も最終的に何らかの会計処理が必要となる可能性があり、その意味で棚卸手続とは最終的な会計処理の要否の検討まで含まれることに留意が必要です。また、棚卸手続の結果は必ずマネジメントへ報告され、会計処理も含めた結果が承認されることにより、適切なモニタリングが行われることが必要です。なお、固定資産資産の棚卸手続は少なくとも年1回は実施される必要があり、社内標準手続として整備することが不可欠です。

なお、の日常的な固定資産管理業務に問題が発生している場合、多くは固定資産残高の棚卸手続における重要な問題点（現物無し、簿外資産有り等）として顕在化します。その意味で、の手続はを補完する関係にあり、どちらか一方ではなく、双方の手続がともに整備されることも重要なポイントとなります。

**税務** （担当：堀越大三郎）

#### Question

2006年に入り、外資による中国現地法人の連絡事務所の設立登記が停止されているとのことですが、この問題に関する現在の状況を教えてください。

#### Answer

2006年3月、国家工商行政管理局、北京工商行政管理局と、ある多国籍企業が北京で2回にわたり会議を行い、改正された中華人民共和国会社法（“公司法”）及び公司登記管理条例の下での外資企業の連絡事務所の設立に与える影響について話し合いました。



この会議によれば、工商局が意図するところは、現在のところ外資企業の連絡事務所の設立を奨励してはいないが、連絡事務所の設立及び運営を禁止しているわけでもないということです。但し、2006年1月1日より、国家工商行政管理局及びその地方機関は連絡事務所設立承認の証明書（以前発行していた外商投資企業事務機構登録証など）を発行していません。つまり連絡事務所の設立運営を行なうことは可能ですが、それを登記する手段がなくなったものと考えられます。

連絡事務所の営業範囲は連絡業務に限定され、実質的な営業活動を展開することはそれがいかなる種類のものであれ認められていません。連絡事務所の実際の活動範囲がその“連絡”の範囲を超えるような場合、その外資企業は罰金、営業許可の取消等を含む相応の処罰を受けます。

既存の連絡事務所の支店（“分公司”）への転換は、その期限が満了した後に行うことができます。直接連絡事務所を支店に転換できる取扱がなされている都市（例えば広州）における場合を除き、通常は既存の連絡事務所を閉鎖し、新たに支店を登記する必要があります。

## M&A （担当：小黒健三）

### Question

中国企業の過半数持分の買取を予定しています。財務調査は実施予定ですが、対象会社について、国有から民営になった複雑な資本変遷の経緯、予算に合わせ財務数字が操作されているようだ、という話を聞いています。弊社では、今後の中国事業の核として案件成立に向けて頑張っていきたいのですが、中国のM&Aは始めてなので色々不安もあります。財務調査の特徴や、私どもの準備態勢について、助言を聞かせてください。

### Answer

今の時点では、よい案件と思ったら積極的に投資に向かう決意と、かつ楽天的にはなり過ぎないバランスをまず強調したいと思います。詳細は調査が必要ですが、財務リスクは低くはないと予想されます。お聞きする限り、財務数値の信頼性には疑義がもてますし、不適切な資金還流、脱税、汚職に似た行為が検出されるかもしれません。中国の調査では相対的に大きなリスクが検出される傾向があり、本件も例外ではないと予想できます。相手から有効な情報を取るための準備にも注意が必要です。

ここからが私なりの助言になります。本件では、貴社の将来のために案件は成立させたいが不安は多い、という現実が予想できます。貴社としてどう対応するか？そんな会社には投資はしないという判断もありうると思います。他方、解決を探求しながら、多少の投資リスクは容認するという態度もあるかもしれません。画一的な判断基準はありません。私が担当者でも不安になります。しかし、多少の誤解を恐れずに、あえて現時点のコメントを言わせて頂くと以下の通りです。

投資として Good かを自問する。Yes なら決意として心に刻印しておく。

前問が Yes なら、“本気度”を相手に伝え、だからこそ調査が必要な旨も伝える。リスクに鈍感ではいけないが、投資方針はできるだけ保持し、交渉も解決策を探る方向性で臨む。前問が不明なら、前向きな検討のための調査を依頼する。

案件成立の意思、柔軟性、裁量権を備えたプロジェクト・チームを編成する。



投資側の態度は残酷なまでに相手に伝わっています。成立自体が難しい中国のM&Aでは、こちらの本気度が相手に伝わるかは重要な意味を持っています。中方の要求は日方からみると予測不可能で、時間に無頓着な傾向があり、チームに柔軟な裁量権がない場合や日方の躊躇が相手に見える場合、相手に主導権をとられ、交渉は概ね難航します。中国では大過なく案件が流れることはまずなく、根性論という意味ではなく、くじけそうになる意思を盛り返す“決意”は、手続論に優先する形で、強調しても強調しきれないほどです。

同時に、ディール・ブレイク要因の検討を含め、慎重なリスク検討は欠かせません。つまり、投資に積極的な姿勢でありながら、リスクに過度に寛大になりすぎないバランス感覚が不可欠になります。これが言葉でいう以上に難しいことは分かっています。しかし、それを実行すべく努力している日本企業は実際に存在します。私はそれを心の拠り所に、中国でのM&Aを予定する日本企業には、そうした心構えをまず確認するようお願いしています。

(執筆者のご連絡先とメッセージ)

プライスウォーターハウスクーパース中国  
中国日系業務担当パートナー 齊藤剛  
中国上海市湖滨路202号普華永道中心11楼  
Tel : 86 + 21 - 61238888  
Fax : 86 + 21 - 61238800

中央青山監査法人  
国際本部中国ビジネスグループ統括リーダー  
担当パートナー 高月重弘  
日本東京都千代田区霞が関3-2-5  
霞が関ビル32階  
Tel : 81+3-55322503 Fax : 81+3-55322504

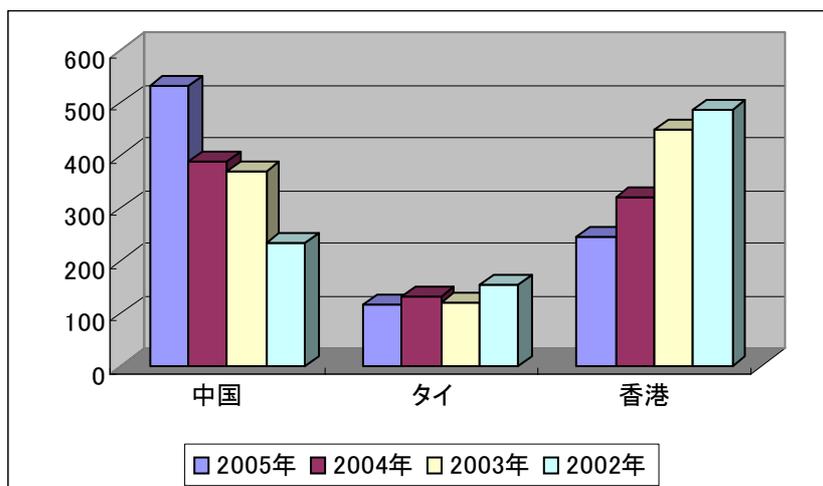
## 人事：中国における日本人採用の現状

パソナアジアグループ・パヒューマヒューマンリソース上海  
シニアマネージャー 松村 扶美

今回は中国における日本人の採用について、弊社における日本人ご紹介実績、日本人登録者の状況、日本人向け求人の動向をもとにご報告します。

### 増加する日本人採用、多様化する雇用形態

下記は弊社へ人材紹介のご依頼を頂いた、日本人の中国勤務求人の直近4年間の推移です。中国勤務の日本人求人案件は この4年間、中国への投資状況に比例し、急速に増加しています。



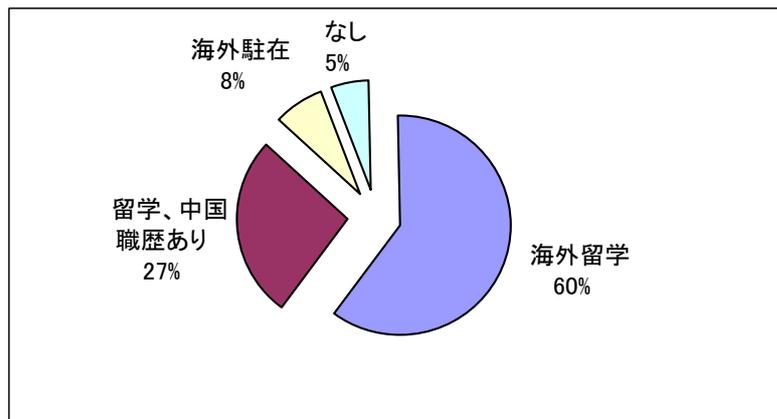
【日本人向け求人の推移】

1997年にパソナグループが上海で営業を開始した当時は、内勤アシスト業務や、在留邦人向け顧客サービス等が日本人の現地採用者の職種の主流でした。近年は営業経験や専門技術を持つ即戦力人材やシニアの経営管理者を中途採用で中国事業に導入する動きが顕著です。また、海外志向の人材が中国を舞台に活躍し始め、より高度な職種へ、より広域なエリアへと職域の広がりを見せています。また、雇用形態も「現地企業との契約により就労する日本人＝現地採用」、「本社工場社員として中国駐在」、「本社契約社員として中国勤務」など、年々多様化しています。

### 現地化へのステップとしての日本人活用

中国における日本人の採用が飛躍的に増加してきた理由として、日本企業の活発な中国への投資状況と、日本の労働市場の状況が大きく影響しています。

- 新規進出日系企業が多く、投資初期に必要な総合力を備えた高度人材として日本人が不可欠である。
- 急速な中国業務の拡大に伴う、社内の日本人中国業務要員不足の為、社外からの若手経験者のスカウトで対応せざるをえない。(既進出の大企業中心)
- 自社内に海外・中国業務対応可能な人材育成がなされていない中小規模の企業の中国進出が多数に上り、外部からの即戦力、経験者のスカウト、中途採用が増加している。
- 中国留学を通じて取得した語学を武器に中国大陸での就職を目指す若年人材層の増加と、従来の駐在員派遣より雇用コスト軽減可能な現地採用をしたいという企業側のニーズがマッチした。
  - 海外就労経験者や中国留学経験者の増加が上げられます。



【表1 2005年度 日本人紹介実績分析-海外経験-】

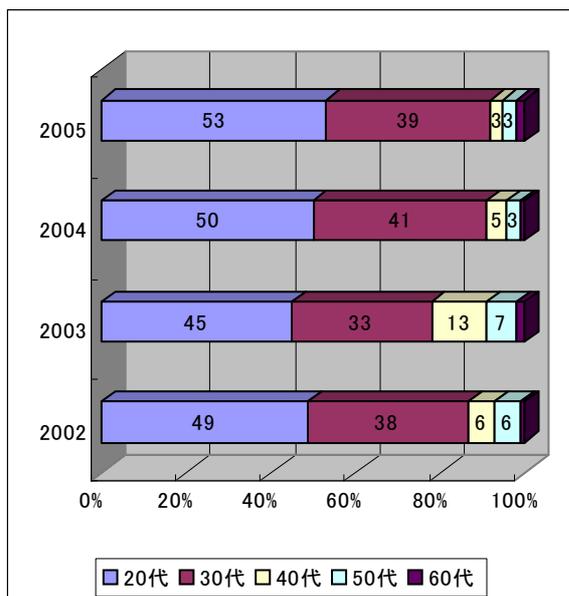
当社の日本人ご紹介実績では、海外留学経験者が60%、留学、中国での職歴経験者が27%、海外駐在経験者が8%と非常に高い割合で海外経験者の中国就職・転職が増加しています。

### 中国事業で必要とされる人材

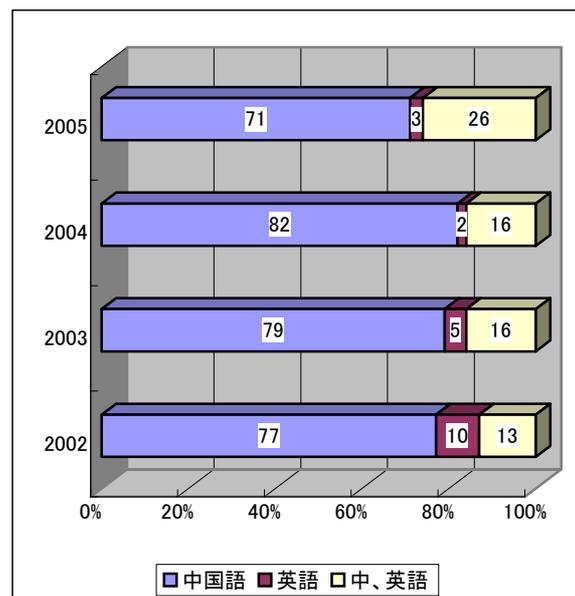
弊社・中国現地法人でのご紹介は、中国現地法人との契約により中国勤務につく現地採用と、本社契約社員として中国勤務がつく方が大多数を占めます。

下記は、弊社からのご紹介により中国にて就職された人材の年齢、語学力、学歴分析です。全般的に、2004年度から若手採用の比重が高くなり、シニア採用のご紹介が減少しています。これは日本の景気回復と共に、人材需要が旺盛になり、シニアの中途採用は、日本本社採用が増加したことが影響しています。

年齢別では20代が多く、この傾向は4年間変わりません。中国語の語学力〔コミュニケーション、ビジネスレベル〕を備えた人材の採用が殆どであり、中国語を通じてのコミュニケーション能力の高さは評価のポイントになります。英語と中国語何れかがコミュニケーションレベル以上の人材は2002年度の13%から2005年度の26%と2倍に増加しています。これは企業のグローバル化が進み、英語、中国語両方の語学力を求められる求人が増加していること、中国の国際的なプレゼンスが強まるなか、英語以外に中国語を勉強する若手人材が増加していることが理由として考えられます。



【表2 2002-2005年度のご紹介者の年齢割合】



【表3 2002-2005年度のご紹介者の語学力割合】

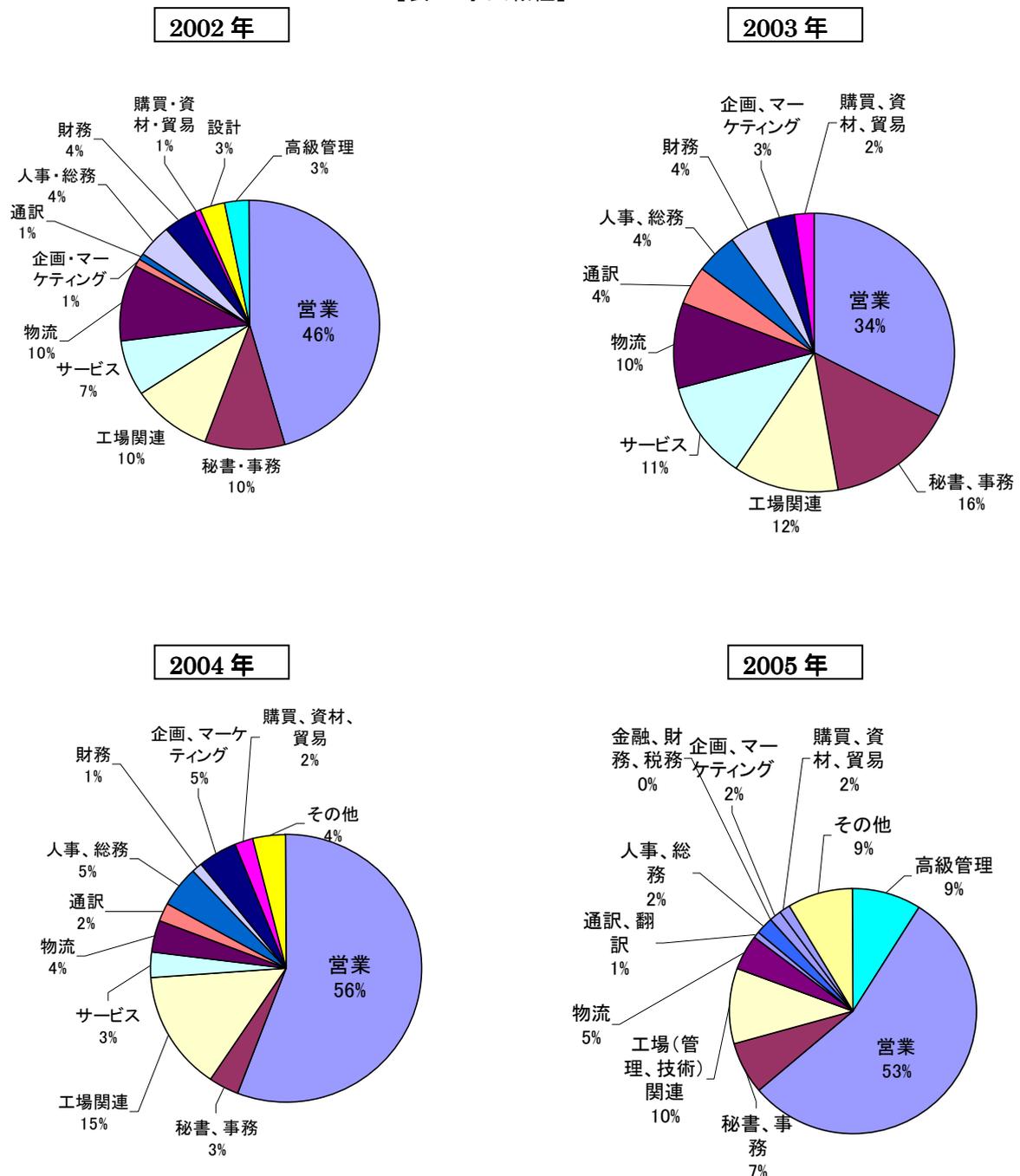


### 日本人採用の多い業種・職種

製造業全体からの採用ニーズは2004年度では全体の46%、2002年度の53%から僅かに減少しているものの、依然、高い割合を占めています。4年間、需要が最も高い業種は製造業1(電機、電子、半導体業界)で、ご紹介案件の25%に上り、次に商社・貿易、化学、食品、衣料、物流が続きます。

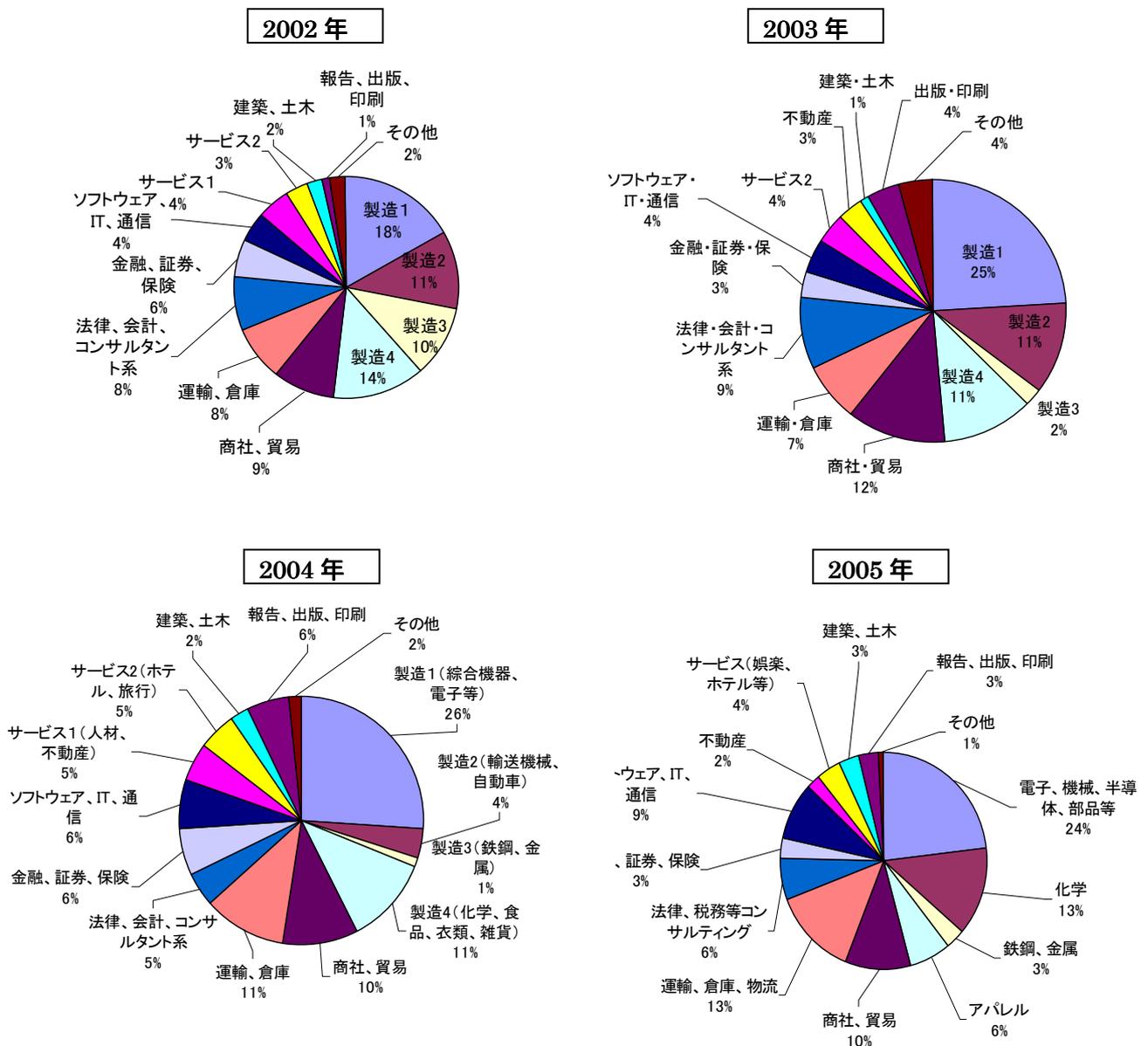
職種は年々多様化していますが、製造業の大量進出に伴い、製造業の営業職、技術関連職を中途採用しようという求人が最も需要が高くなっています。ご紹介案件では営業職種の比率が高く、2004年度以降は営業職種が50%を超えます。今後、中国の位置付けが、生産拠点から、販売拠点へと転換するにつれ広範な業種、職種で更に需要は高まるものと思われます。

【表4 求人職種】





【表5 求人業界】



日本人の報酬・雇用コスト

近年、中国人スタッフの給与が高騰する中で、中国における日本人人材の需給のバランス、中国人人材と比較した際のコストパフォーマンスの低さから、日本人現地採用人材の報酬は減少傾向が続いてきました。

しかしながら、前述の通り、日本国内の雇用事情の改善による日本就労者全体の需要が旺盛であること、中国ビジネスの拡大による中国業務経験者の採用意向が旺盛であることから、経験者層の処遇は改善傾向、報酬増加傾向にあります。

一方、中国の成長と共に、中国人人材のビジネス人材としての資質が向上し、日本人若手人材は中国人人材とビジネスパーソンとしての実力が拮抗することとなり、報酬も中国人人材と同等であるべきとの判断から低下しています。中国における日本人の報酬は二極化していると言えます。日本人の現地採用の場合は社会保険の付保ができないため、同様の賃金であれば雇用コストは中国人人材より低くなる点等が考慮されていない場合が少なくありません。



### 中国事業における日本人人材の活用

日本企業が中国での現地化を進めるためには、有能な中国人の採用と活用が重要ポイントとなっています。しかしながら、中国人人材との組み合わせによる経営の効率的な現地化の為、日本人の果たすべき重要な役割があると思われます。

ビジネスのグローバル化の動きの中、日系企業の海外事業における人材活用も、現地化からグローバル化へと新たな視点にたつ時期に来ていると思われます。中国事業においても、日本人人材の新たな活用を検討する時期に来ています。

以 上

(執筆者のご連絡先とメッセージ)

中国：パヒューマ上海

上海市淮海中路 222 号力宝広場 910 室 〒200021

TEL：86-21-5382-8210 FAX：86-21-5382-8219

E-mail：[pahuma@pahuma.com.cn](mailto:pahuma@pahuma.com.cn)

日本：パソナグローバル

東京都千代田区大手町 2-1-1 大手町野村ビル 5F

TEL：03-6214-12571 FAX：03-5200-3077

E-mail：[job@pasona-global.com](mailto:job@pasona-global.com) ホームページ：[www.pasona-asia.com](http://www.pasona-asia.com)



貿易：「日中貿易は両国ともに入超」の謎を探る

日中経済貿易センター  
上海事務所首席代表 村岡健司

2005年の日中間の貿易総額は1,894億米ドルとなり、7年連続で過去最高を記録した。

「反日運動」や「人民元の切り上げ」などはほとんど影響がなかったことを示す数字である。日中貿易の伸び率から見ると、2004年の26.9%増に比べて2005年は12.7%増と鈍化しているが、貿易収支については、日本の統計では2004年が204億米ドルの赤字、2005年は286億米ドルの赤字と大きく拡大している。しかし、中国の統計では逆に対日貿易赤字であり、「果たして日中間の貿易収支の実態はどうなっているのか？」との疑いを抱かざるを得ない。

この問題について、2005年の日中貿易統計の数字を基に分析を行ったので紹介したい。公式統計は貿易の実態を常に表現するとは限らない。場合によればかなり歪んだものが現れる。従って、貿易の実態を把握しているか否かで統計の歪みを見抜くことができる。

この謎解きのキーワードは「香港」にある。日本から香港に輸出される貨物が香港から多くの国・地域へ再輸出されてゆく。香港でそのまま使用されるのは日本からの輸出のごく一部である。この実態を日本の貿易統計は表せない。同様に、中国本土から香港へ輸出される貨物（2005年は1,245億米ドル）の大部分は再輸出されている。この実態を中国本土の公式統計は表現しないし、またそれを表現する根拠も必要もない。ここに統計の限界がある。

日中二国間の貿易収支が黒だ赤だという論議は、今ではほとんどなくなってしまった。しかし、香港が世界有数の超大型中継貿易地であることを心得ず、貿易の実態を知らずに統計数字を見た目で判断して政治的発言をするようなことがあってはならないと思うため、敢えてこの問題に触れておきたい。

以下のレポートは、元日中経済貿易センター理事長の吉沢宏始氏が関係各方面へ長年この問題を提起してきた分析レポートに、同氏の承諾を得て小職が加筆したものである。

【2005年、日中間の輸出入貿易の輸出入収支は、両国ともに大きな入超】

理論的には2国間の輸出入の収支は一方が輸出超過である時、他方は輸入超過となる。輸出入収支の数字は両国ともにプラスとマイナスの記号を除けばほぼ同じ数字になる。しかし2005年の日中間の輸出入貿易は両国ともに大きな輸入超過となった。日本の統計では、対中輸入を100とすれば、対中輸出は74。中国統計では、対日輸入を100とすれば、対日輸出は84となる。両国ともに入超である。なぜこのような現象が現れるのか？

日中間の貿易統計 (単位：億米ドル)

	日本 中国	中国 日本	貿易総額	貿易収支
日本の統計	804	1,090	1,894	286 (入超)
中国の統計	1,005	840	1,845	165 (入超)

日本の統計とは、財務省通関統計（円建て数字をJETROが米ドル換算、06.2.21発表）

中国の統計とは、中国海関統計



### 【両国の統計の方法は同一である（その1） - 運賃・保険料の問題】

両国の統計は自国の税関を通過した貨物の統計で、輸出はFOBで、輸入はCIFで計上されている。一方の国から他方の国への輸送期間は短く、通常10日以内である。日本から中国への輸出された804億米ドルは、中国では輸入1,005億米ドルに対応するもので、804億米ドルが201億米ドル増えて1,005億米ドルになっている。その増加額の201億米ドルは運賃と保険料に近いものであろうか？ 中国から日本に輸出された840億ドルは250億ドル増えているがこれも運賃と保険料の上積みとして説明できるのか？ もしこれが基本的に肯定できるならば、説明がつくことになるが、実態はとてそんなに多いものではない。日中間の貿易貨物は工業製品が金額的には殆どで、工業製品の場合、運賃・保険料はFOBの5%程度を見て大きな違いはないであろう。運賃、保険料は5%として両国それぞれ50億米ドル程度。そうだとすれば、日本からの輸出で150億米ドル、中国から日本の輸出で200億米ドルはどう説明したらよいか、との疑問が残る。

### 【両国の統計の方法は同一である（その2） - 輸入は原産地基準】

日中両国ともに輸入貨物の原産地を以って輸入先として計上している。この原産地基準は日中両国だけのものではない、原産地の如何によって輸入関税の適用が左右するから、どこの国・地域でも非常に影響が大きいのである。

原産地を基準として統計に計上するとなると、貨物がどのようなルートで日本（或いは中国）に到着するかは問題にならない。

参考に言うと、日本（或いは中国）の輸入統計において、香港からの輸入は香港への輸出に比べて非常に少ない。その理由は香港から日本（或いは中国）に入ってくる貨物のうち、香港原産はごく一部分でしかないからである。（広東省で生産された貨物が香港経由で日本に入ってくる場合、中国からの輸入と計上される。広東省の港から直行で日本に入ってきた時は当然中国からの輸入となる。）。

### 【香港経由の貨物は日中でどの位あるのか】

貿易の実態はほぼ次のようなものである。

日中双方は香港の中継貿易機能を十分に認識しており、香港を日中貿易の中継基地として60年代から使ってきた。中国も80年代の改革開放時代に入って国営貿易会社は香港での活動に力を入れた。品質・納期などで中国原産品に問題がある場合、値段が少し高くても香港を介在させる取引上のメリットがあった。中国の市場経済化が進むと、香港は大陸への輸出のバイプとしても一定の役割が大きくなった。香港には昔から世界各地から物産が集まって、それが各地に売り捌かれてきた。

最近の香港の輸入は2兆香港ドル強（2千数百億米ドル）輸出はそれよりも少し少ない。（香港地場で輸入品が消化されるからである）

香港の輸出は香港の地場製品の輸出と輸入品の再輸出で構成され、再輸出が圧倒的である。

ところで、中国統計によれば、2005年中国本土からの香港向け輸出は1,245億米ドルである。この1,245億米ドルの殆どは再輸出され、米国・欧州・日本に向かうが、中国統計を見るかぎり、再輸出先は明らかでない。

2005年の日本統計では、中国からの輸入額は1,090億米ドル、しかるに中国の日本向け輸出は840億米ドル、その差の250億米ドルの相当大きい部分は香港中継の中国原産品であると考えるのが、貿易実態を捉えるカギである。日本の対中輸出額よりも中国の対日輸入額がかなり多い理由も同様の原因と判断するのが妥当である。

香港は中継貿易機能を発揮して、中国本土からの輸入品を日米欧などに再輸出している。また日米欧などからの輸入品も中国本土に再輸出している。その額はともに巨額である。こう認識して日中間の輸出入貿易の貿易収支が両国ともに巨額の入超となっている謎がほぼ説明できる。



**【そこで改めて日中間の貿易規模を計算してみたい】**

2005年の日本の対中輸入額1,090億米ドル、中国の対日輸入額1,005億米ドルは両国が相手国の原産品として計算したもので、これを合計すれば日中間の輸出入貿易総額は2,095億ドルである。公式統計では2005年の総額は冒頭に示したように日本の統計で1,894億米ドル、中国の統計では1,845億米ドルであるが、実態は公式統計より201億～250億米ドル多い。

貿易収支は両国の輸入額の差額を計算して、日本の入超85億ドル、同時に中国の出超も85億ドルとなり、こう計算すれば両国ともに納得できそうな日中貿易の実像に近い数字であると言える。

**貿易収支の実像**

(単位：億米ドル)

	中国統計		日本統計		実像に近い 貿易総額	実像に近い 貿易収支	入超%
	日本	中国	中国	日本			
両国輸入統計	1,005	1,090	1,090	1,005	2,095	85 (日本入超)	8.5%

こうしてみると、両国の公式統計は「日中貿易の実像」からかなりかけ離れた数字であり、香港の中継貿易の影響を強く受けて実像を表せていないと言わざるを得ない。

日本の公式統計では入超は35.5%になるが、上記実態数字から計算すれば入超部分は僅か8.5%に過ぎない。

従って、日本国民が日本国の統計で判断すると（中国国民が中国の統計で判断すると）大きな事実誤認に陥る危険がある。両国民は両国の統計を対照して見ることによって、誤認に気付くことができる。そうして輸入額同士を対照することに気付けば実像に迫ることができる。

中米貿易においても巨額の貿易不均衡が長らく続いている。中国の統計と米国の統計いずれも大きい。中米貿易総額と貿易収支の実像を解明する上でも香港の中継貿易の影響を数値的に捉える努力が必要であろう。

以 上

(執筆者のご連絡先とメッセージ)

日中経済貿易センター上海事務所

上海市婁山関路83号 新虹橋中心大厦1613室

Tel : 86-21-6236-8033 (ex201) Fax : 86-21-6236-8090

E-mail : muraoka@bg.mbn.or.jp (村岡宛)

E-mail : jccsh@vip.citiz.net (事務所宛)

URL : <http://www2.mewnet.or.jp/JCCNET>



## 北京発：北京-上海（京滬）高速鉄道は2010年に開通

4月3日、鉄道部は計画中の北京-上海（京滬）高速鉄道プロジェクトについて、2006年内に着工し、2010年に開通することを正式に発表した。

### 1、京滬高速鉄道の概要

京滬高速鉄道は全長1,318キロ、在来線の京滬鉄道とほぼ平行に走行し、北京、天津、上海の3市及び河北、山東、安徽、江蘇の4省を経由する。全線を複線とし、北京南、天津西、新済南、新徐州、南京南、上海虹橋などの21駅を設ける。設計時速は350キロ、開通初期の時速は300キロ、北京-上海間の所要時間は現在より9時間短縮の5時間となる。ラッシュ時は3分間隔で発車する予定、片道の年間旅客輸送能力は8,000万人以上を見込んでいる。現在、建設の準備作業が進められ、年内に着工し、2010年に開通することを目指している。

鉄道部の王永平スポークスマンは「京滬高速鉄道は中国の《中長期鉄道網規画》のうち、投資規模が最大且つ技術要求度が最も高く、国際的に見てもハイレベルの高速鉄道となる」と述べた。

同鉄道は北京、天津、上海の3市のほか、河北、山東、安徽、江蘇の4省の合計11の百万人口都市を通過し、環渤海、長江デルタ地域の二大経済圏を結び、京滬間の永年に亘る輸送力不足の解消に寄与する。現在、在来線の京滬鉄道の全長は中国全体の2%であるが、全国の10.2%の旅客輸送量及び7.2%の貨物輸送量を担っており、輸送密度は全国平均の4倍である。輸送力不足により、沿線の経済発展が制約されているが、京滬高速鉄道開通後、在来線は貨物輸送専門となり、年間輸送能力は1.2億トンに引き上げられ、沿線地域の経済発展の促進が期待されている。

また、京滬高速鉄道は時速300キロ以上で運行できるように設計されていることから、北京から華東地域へ、上海からハルビン、瀋陽、包頭、蘭州、西安、成都、ウルムチへの運行時間も大幅に短縮される。尚、「第11次五ヶ年規画」間、中国は19,800キロの鉄道建設を計画しており、京広、京哈、瀋大、隴海等の高速鉄道も完成予定であることから、京滬高速鉄道の成功は今後の中国の鉄道建設に重要な意味をもつ。

### 2、自主技術を中心に建設

注目の高かった京滬高速鉄道の建設技術について、鉄道部の何華武総工師は「いずれの国の高速鉄道技術もそのまま導入する予定はない。中国の国勢、道路状況に基づき国際先進技術を学び、吸収した上で、自主革新を行い、自主技術で建設しなければならない」と述べた。例えば、高速電気車輛について初期段階は「1、2、7モード」を実施する計画。即ち、10%は完成車輸入、20%はロックダウン、70%は国産化とする。今後は「先進技術の導入、共同設計生産、中国ブランドの創出」の方針に従い、高速電気車輛の国産化を目指す。道路、橋梁、トンネル、排水路などの工程技術は全て自力で完成し、独自の技術標準と知的財産権を持つ技術を築く。通信、信号、電



力供給、運行管理及び旅客サービスシステムについては、革新を通じて中国の旅客専門列車に合う技術標準を創る。

### 3、資金調達が多様化

一方、京滬高速鉄道の投資予算は1キロ当たり1億元であり、投資総額は1,400億元以上になると予想され、資金調達は非常に重要な課題となっている。これについて、3月8日、全人大第4回会議に出席した鉄道部の劉志軍部長は、市場化方式で建設資金を調達し、民間資本及び海外資本を取り込み、資金源の多様化を図る方針を明らかにした。尚、同部の何総工程師によれば、同鉄道の建設と運営を行う専門会社である京滬高速鉄道有限責任会社が設立される予定。資金、現物、知的財産権、土地使用権などの出資方式を認め、投資者の投資意欲の喚起及び投資主体を多様化し、また、国内、海外の資本市場を利用して資金調達ルートを開拓する計画。

以上  
(北京支店)



## 上海発：中国 M&A 市場で活躍する外資

ここ数年来、外資が M&A を通じて中国資本市場に進出するケースが増えている。特に、2005 年は外資の中国 M&A 市場への参入が活発化した年であった。M&A 市場コンサルティング Mergermarket の統計データによれば、2005 年に中国国内企業をターゲットにした M&A 取引金額は合計 300 億米ドルに上り、2004 年と比べるとその増加幅は 100% を超えた。一方で、今年 3 月、全国人民代表大会と全国人民政治協商会議の開催期間に国家統計局李徳水局長（当時）が「独占的なクロスボーダー M&A を警戒すべきだ」と発言するなど、外資によるこうした動きに対する警戒感も出てきており、外資による M&A は最近改めて大きな話題となっている。以下、当地新聞報道を要約したのでご紹介したい。

### M&A 市場における外資の姿

1979 年から 2005 年末までに、中国への外商直接投資金額は累計で 6,224 億米ドルに達しているが、そのうち外資による M&A の占める割合は年々増えてきており、M&A 規模も上昇傾向にある。クレディ・スイス・ファースト・ボストンの統計データによれば、中国の M&A 金額は過去 5 年間に毎年 70% 増というスピードで増加しており、中国はすでにアジア地域において第 3 位の M&A 市場となっている。また、同データによれば、1998 年から 2001 年までに、中国国内において発生した M&A 件数は 1,700 件で、その金額は 1,250 億元となっている。中国が WTO 加盟後、外資の持分制限及び外資による資本参加の緩和を行っているのに伴い、外資が M&A 市場において活躍する空間が大きく拡大してきているのは間違いない。

一方で、特定分野において外資企業が既に独占的地位を占めていることに対する警戒感が出てきているのも事実だ。国家工商行政管理総局の調査によれば、米・マイクロソフト社は中国のコンピューターシステム市場の 95%、スウェーデン・テトラパック社は中国食品パッケージ市場の 95%、米・コダック社は少なくとも中国感光材料市場の 50%、フランス・ミシュラン社は中国ラジアルタイヤ市場の 70% のシェアをそれぞれ占めていると言う。この他、携帯電話業界、コンピュータ業界、IT サーバー業界、インターネット設備業界、CPU 等の業界において、多国籍企業はいずれも絶対的、独占的な地位を占めていると言われている。また、中国軽工業、化工、医薬、機械、電子などの業界においても、多国籍企業の子会社が中国市場の 3 分の 1 のシェアを占めていると言われている。これらの現象に対して、中国の経済的独立・安全が脅かされ、または今後脅かされる恐れがあるとの論調が一部識者の中で高まってきている。

### 外資 M&A の特徴について

中国の政策環境要素及び M&A の実例を勘案すると、以下の分野において外資が特に高い関心を示していることがわかる。

各業界におけるトップ企業。多国籍企業が中国マーケットを狙う際に、通常、規模が大きく、ブランド力及び販売ネットワークを持ちあわせている企業が M&A の目標となりやすい。

株式が分散している企業。



多国籍企業は M&A により企業の支配権を目指しているため、その他の条件がほとんど同様な場合は、株式が分散している企業を選ぶ傾向がある。この意味で、民营企业はしばしば M&A 対象となっている。

制限が少なく、ハードルの低い業界。例として小売業界が挙げられる。現時点では、世界トップ 50 社の小売企業のうち、70%がすでに中国に合併会社を設立している。世界小売最大手である米・ウォルマート、仏・カルフル、独・メトロなどはいずれも中国における業務展開のスピードを加速させており、市場シェアの拡大を狙っている。

金融サービス業。中国は外資の金融サービス業への資本参加に対して、他の業界に比し厳しい制限を課している。外資が中国の金融業に進出しようとする、現状、資本参加制限の範囲内での資本参加しかできないが、今後資本参加制限が更に緩和されてくると、大規模な M&A が行われることが推測できる。

製造業。コスト削減を目指し、多国籍企業が製造工場を中国に移転しているのは周知の事実である。

中国の改革開放に伴い、多国籍企業の対中直接投資の特徴が変化してきている。主として、合併、合作から独資形態へ、更には中国の一部の企業に対して M&A を実行することへと転換してきた。多国籍企業が中国企業に対して M&A を行うのは、単なる財務上の収益を狙ったものだけでなく、M&A を通じ業界の独占的地位を占め、資源を自由にコントロールできるようにする等の様々なグローバル戦略を実行するためだと考えられる。

以上  
(上海支店)



## 成都発：2005年度の重慶市の外資企業概況

重慶市統計局及び対外経済貿易委員会（外資企業の許認可機関）のデータによると、2005年末の累計で、同市の外資企業批准件数は4,014件、契約ベースの外資利用額72.98億ドル、実行ベースの外資利用額で41.72億ドルに達している。一方、企業清算や撤退などにより、工商登記（営業許可）ベースではこれらのデータがかなり小さくなっている。

本稿では、工商登記ベースから重慶市の外商投資情況をとりまとめた。

### 1. 外資企業工商登記情況

- ・ 2005年12月末現在、重慶市の外商投資企業（外資系現法のみ、以下同）は1,315社、投資総額80.33億ドル、登録資本金42.35億ドル（内、外国側出資額は28.46億ドル）となり、企業数は2001年比12.45%減少したものの、投資総額、資本金、及び外国側出資額はそれぞれ同14.38%、0.9%、5.78%増加した。
- ・ 企業形態別では、中外合弁企業は企業数で全体の52.93%、投資総額で全体の54.61%を占める。
- ・ 産業別では、第二次産業の企業数は全体の57.03%を占める。
- ・ 投資国・地区別では、アジア各国・地区からの投資額は全体の67.71%を占めており、内、香港、台湾、日本がそれぞれ第1位、第2位、第3位の順となっている。
- ・ 投資規模では、総投資額1,000万米ドル以上企業は165社で、登記ベース外資企業の12.6%を占める。
- ・ 投資が都市発達経済圏（重慶市区部及びその周辺で、所謂「小重慶」の地域を指す。以下同）に集中している。企業数は全市の88.2%、投資総額は同87.8%を占めた。

### 2. 外資企業の発展と投資の特徴

#### （1）新規の登記企業数は減少したものの、投資総額は大幅に増加

2005年の重慶市の新規登記の外商投資企業数は158社、前年比13%減少したものの、投資総額は11億7,259万米ドル、登録資本金は6億780万米ドルで、それぞれ同51%、35%増加した。この内、外国側の出資額は4億6,973万米ドル、同35%増で、全資本金の77%を占める。

#### （2）既存企業の投資コンフィデンスが強まり、増資活動が更に活発化

##### ・ 既存企業による増資は大幅に増加

2001～2003年は重慶市外商投資企業による増資が集中した時期であるが、2004年には増資活動が大幅に減少した。2005年に減資を行った企業は2社、減資総額は829.59万米ドルで、これに対し増資を行った企業は16社、増資総額は6,212.67万米ドルで、ここ5年間の最高記録となった。

##### ・ 外国側が過半出資する動きが顕著

2005年の新規設立の外商投資企業の内、外商独資企業は76社、全体の48.1%を占める。シェアには前年度と大きな変化がないが、新規設立企業の外国側出資が全登録資本金に占める割合は77%に達し、前年より増加した。

・有名大企業の投資が活発

スイス ABB 社、英 B&Q 社、米 AOL 社、TRW グループ、住友商事、三井物産、韓国 GS カルテックス、香港 TOM 社、九龍倉グループ、台湾日月光グループ等の世界トップ 500 大企業が 2005 年に続々と重慶に投資を行っている。

( 3 ) 外国企業の駐在員事務所数は再び増加

2005 年の外国 ( 地区 ) 企業駐在員事務所新規設立数は 29 社、閉鎖数は 7 社。年末現在、全市の外国企業駐在員事務所数は 307 社で、内、開設年数 3 年以上の事務所は 65 社。

( 4 ) 外資利用方式で外国企業の地場企業への出資案件が増加

外商投資方式は新企業設立のほか、優良な地場企業に対する資本参加や M&A などの方式による投資が増えている。過去 3 年間で外国企業が資本参加により企業形態を外資企業と変更した案件は、2003 年には 17 社、2004 年には 40 社、2005 年には 50 社となり、年々増えている。これは、重慶市が外資利用による国有企業改革で成果を挙げていることの表れでもある。

( 5 ) 外資利用と内資利用

2005 年の新規登記外商投資企業数 158 社、外資利用額 4 億 6,973 万米ドルに対し、新規登記内資 ( 他省市からの投資 ) 企業数は 2,693 社で、投資額は 23.2 億元となった。金額では外資が内資より多い。一方、外資及び内資の利用額は同市の昨年度固定資産投資額 1,300 億元の僅か 4.7% にしか過ぎないことから、重慶市は資本を吸引する機能が未だ弱いと言える。

( 6 ) 投資分野別特徴

2005 年の新規設立外商投資企業の内、第 1 次産業、第 3 次産業の投資企業数が増加し、第 2 次産業の比率が減少したが、重慶市は歴史の長い工業基地として製造業が引続き外商投資の重点分野である。

また、2005 年から不動産開発に対する外商投資が急増している。

一方、昨年中国は WTO のコミットメントに従い更に十数分野を外商投資に対し開放したが、重慶市ではこれらの分野の外商投資は未だ極めて少ない。銀行、証券、保険等金融分野では、外資銀行の支店 2 行、保険会社分公司 1 社に留まる。近代物流業に対する投資も少ない。

( 7 ) 外商投資企業は都市発達経済圏に集中している

2005 年の都市発達経済圏に新規入居した外商投資企業数は 143 社、投資総額 9 億 2,834 万米ドル、登録資本金 5 億 709 万米ドルで、それぞれ全市の 91%、79.2%、83.4% を占めた。

2005 年末現在、全市外資企業の内、1,160 社は都市発達経済圏に集中しており、全体の 88.2% を占める。また、同地域内の外資投資総額は全体の 87.8% に当たる 70 億 5,162 万米ドル、資本金は同 62.8% に当たる 26 億 5,759 万米ドルに上る。

以上  
( 成都駐在員事務所 )



## 無錫発：「2005年度の江蘇省の外資利用状況」

国家商務部の統計によると、2005年の江蘇省の実行ベース外資利用額は131.8億米ドルに達し、2004年に引き続き、全国の首位となった。その他、浙江省が70.2億米ドル、上海市が68.5億米ドルとなり、揚子江デルタ地域内でも江蘇省への外資進出が集中した。

江蘇省の外資利用状況につき、「新華日報」掲載の関連記事に基づき、以下取りまとめた。

### 1. 外資利用総額が引き続き拡大

省全体の実行ベースの外資利用額は、前年比29.2%増加し、内、蘇南（南京・蘇州・無錫・常州・鎮江）が27.4%、蘇中（南通・揚州・泰州）が37.5%、蘇北（徐州・連雲港・淮安・塩城・宿迁）が27.5%の増加率となった。都市別では南京が68.2%、南通が55.5%、常州が40.6%、泰州が40.4%の増加率となり、上位4位を占めた。

外資利用規模（実行ベース）では、蘇州が51.2億米ドル、無錫が20.1億米ドル、南通が15.3億米ドル、南京が14.2億米ドルとなり、上位4位を占めた。

2005年末累計で見ると、省全体の外資直接投資総額は1,030億米ドルに達した。

### 2. 大型案件の進出が増加

新規批准案件の内、総投資額30百万米ドル以上が149件、50百万米ドル以上が112件、90百万米ドル以上が59件となった。進出分野は電子、自動車、エネルギー、機械、化学等、広範囲に渡る。

### 3. サービス業の進出が増加

新規に批准されたサービス関連のプロジェクトは1,128件、外資利用額は契約ベースで75.59億米ドル、実行ベースで17.04億米ドルとなり、内、総投資額が30百万米ドルを超える案件は28件となった。進出分野は物流、倉庫サービス、都市インフラ施設（例：蘇州工業園区に進出した「清源水衍水業有限公司」、供水及び汚水処理）、商業貿易等に及ぶ。

特に、製造業の発展に伴い、国際物流・商業貿易業の発展が進み、当該業種の新規批准件数は28件、外資利用総額は3.9億米ドルに達した。内、「張家港聯合物流」の総投資額は90百万米ドルに達し、最も規模が大きい案件となった。

### 4. R & D及びソフト産業の進出が増加

新規批准案件は25件、契約ベースの外資利用額は1.2億米ドルとなった。

特に、無錫市の場合、1件当たりの総投資額は25百万米ドル以上に達し、大型案件の進出が注目される。内、「無錫嘉華軟件開發有限公司」の総投資額は28百万米ドルに達した。

### 5. 蘇中及び蘇北への外資進出が増加

新規批准の蘇中及び蘇北への外資利用額は、契約ベースで111.08億米ドル、実行ベースで33.12億米ドルとなり、各々、前年比47.13%及び13.04%増加した。総投資額が30百万米ドル以上の大型案件は25件となり、省全体の16.78%を占めた。特に、南通市の実行ベース外資利用額は15.3億米ドルとなり、省内第三位となった。一方、揚州市、泰州市、連雲港市、徐州市共、実行ベースの外資利用額は2億米ドルを超えた。

以上  
（無錫駐在員事務所）



## 広州発：華南地区の中心都市競争が終結、広州は「内」深圳は「外」

広州市が3月20日に発表した「広州市金融業発展支持若干実施細則」の内容は、深圳市が3年前に発表した「深圳市金融業発展支持若干規定」と驚くほど似ている。二つの規定は、金融機構本部を設立する場合500万元の奨励金支給、子弟の教育問題解決、事務所購入の際の補助金1000元/m<sup>2</sup>支給など酷似している。これは広州、深圳両市による華南地区の中心都市競争の一つの縮図と見られる。

広東省第十回人民代表大会第4次会議で「広東省国民経済と社会発展第11次5カ年計画綱要」が採択された。同綱要は両市の位置付けについて、広州市は同省をリード、華南地区全体にその中心的な役割を拡大し、東南アジアにまで影響を及ぼす近代的大都市を目指すこと、深圳市は創新活力に溢れ、中国の特色、中国のスタイル、中国の雰囲気を持つ国際都市を目指すこととしている。広東省政府は2つの都市が分業することにより、両市がそれぞれの優位性を失い同質化することを回避しようとする意図を明らかにしている。

### 中心都市競争

広東省社会科学院科学研究処の丁力処長は、珠江デルタの中心都市の分業と位置付けは主として市場のニーズによって決められたもので、その結果、広州市と深圳市は異なる道を選択することとなったと述べた。

実際、両市の経済は急速な成長を遂げており、広州と深圳の位置付け問題は近年、広東省人民代表大会と政治協商会議におけるホットな話題となっている。2005年の広州市と深圳市のGDPはそれぞれ5,115億元と4,927億元となり、その差は190億元に満たない僅かな数字に止まる。どちらが広東省の中心都市となるのか、同省に中心都市がいくつ必要かなどの「中心都市競争」の話題が表面化している。

金融センター競争はその一つの縮図になっている。2003年1月、深圳市は区域性金融センターを建設する可く18条の金融促進策を公布した。2004年1月、広州市も深圳市とほぼ同様の内容の「広州金融業発展意見」を発表すると共に、2005年には地方金融工作を担当する本局級の行政機構である「広州市金融サービス弁公室」を設立した。

### 広州、深圳両市は発展方向の岐路に立つ

中山大学珠江デルタ研究センターの教授は、広州、深圳両市が20年来持続してきた経済成長モデルは既に終点に差し掛かっており、今後は改めて経済発展の方向性と成長モデルを選択しなければならないと表明した。

中心都市競争の背景としては、出稼ぎ労働者不足、ガソリン、ガス等生産要素の欠乏問題が顕在化し、安い労働と土地により発展し続けてきた従来の珠江デルタの経済成長モデルが限界に来ていることがあげられる。

政策面での優位性を失った後、深圳市は発展の方向性を見出せず、これ迄長期にわたり深圳の



機能は珠江デルタと香港を結ぶ橋頭堡にとどまり、この間、深圳市は「周辺化」と「孤島化」時代を迎えたと言われて来た。

その一方、一時は深圳に遅れをとっていた広州市は最終的に新たな発展方向を見出した。即ち、良好な基礎インフラと交通の利便性を利用し、大型多国籍企業による投資と中国本部の設立を積極的に誘致したのだ。その契機となったのは、ホンダ、トヨタ、日産の進出であり、2005年までに世界TOP500企業の約2割が同市に企業本部と事務所を設立している。

然しながら、多国籍企業の数はいくまで有限であり、また進出後の技術移転も限定的であることから、このようなモデルの長期的持続は難しく、変更する必要がある。

### 国内調達型経済と自主创新

広東省と珠江デルタ域内には実際二つの異なる産業構造、即ち国内調達型産業構造と国外調達型産業構造が存在し、広州市、深圳市はその二つの産業構造を代表している。

国外調達型経済は、中国のような発展途上国に見られる通り、経済成長の源泉と重心が国外にあることを指す。これに対して、国内調達型経済の源泉は国内経済にある。主として国外市場を向いた深圳は国外調達国外販売型経済であり、一方、広州のホンダ、トヨタなどの外資企業は、その市場が主に国内にあることから、国外調達国内販売型経済と称することができる。

さらに深圳市は、国内調達型経済を発展させる上での三つの優位性を持つ。第一は、创新意识が高いこと。2005年の深圳市のハイテク産業生産額はGDPの29%を占め、そのうち自主知的財産権を有する製品は58%を占める。第二は、高等教育機関、科学研究機構、ハイテク企業などが多数あること。第三は、香港に隣接していることが他の都市に見られない優位条件となっていることがあげられる。

### 汎珠江デルタにおける協調の二つの支柱

前述の『綱要』の中で、広州市は国外調達国内販売型経済と位置付けられているが、これはあくまでも一時的な戦略であり、外商企業誘致の最終目的が外商企業の技術吸収、さらには自主创新の増強であることは論を待たない。

汎珠江デルタにおける協調は広州市の将来にとって好ましい機会であり、広州市は国内市場をターゲットとし、汎珠江デルタをもカバーする一方、深圳市は国外市場をターゲットとして、香港を通じて国際市場競争に参加し、最終的には二つの都市が共に発展して自主创新が主導する国内調達型経済を実現し、二つの都市が汎珠江デルタ地域の二つの支柱になることが望ましい姿と考えられる。

以上  
(広州駐在員事務所)

## 瀋陽発：遼寧省の「5点1線」発展戦略について

2006年1月、遼寧省人民政府は、＜沿海重点発展地域の対外開放拡大に関連する政策と意見＞を公布、大連市長興島、遼寧省営口市、遼寧省西部錦州市・葫蘆島市、遼寧省丹東市、及び大連市莊河花園口等5つの沿海地域に重点を置き、5点1線(注)の対外開放拡大策を打ち出した。

(注)：添付「遼寧省沿海重点発展地域図」参照。大連長興島臨港工業区、遼寧(営口)沿海産業基地、遼西錦州湾沿海経済区(錦州西海工業区域と葫蘆島北港工業区を含む)、遼寧丹東産業パーク、大連莊河花園口工業パークの5つの沿海地域、及び上記5地域から構成された海岸線を指す。

2006年2月、遼寧省政府は遼寧省全人代の決定を経て、遼寧省第11次5カ年経済発展規画要綱に「5点1線」発展戦略を組入れた。

以下、「5点1線」発展戦略の要旨をご紹介します。

### 1. 環渤海湾经济圈の一役、東北振興の重要な役割を担う「3点」

	面積	目標
大連長興島 臨港工業区	129.7 平方 km (第一期：50 平方 km)	北東アジアの国際海運センターを目指す大連市発展計画の重要な一環。 石油化工、冶金、造船及び大型プラント設備製造が主。
遼寧(営口) 沿海産業基地	120 平方 km (第一期：20 平方 km)	プラント設備製造業、原材料工業とハイテク技術産業を中心とする産業基地。
遼西錦州湾 沿海経済区	錦州西海工業区 22.76 平方 km 葫蘆島北港工業区 21.87 平方 km (第一期：16.87 平方 km)	錦州市と葫蘆島市からなる錦州湾の港湾経済及び遼寧省西部沿海地域の産業振興を推進。 遼寧省西部内陸地域(朝陽市と阜新市)の経済振興を促進。

### 2. 遼寧省東部地域の経済成長を牽引する黄海北沿海地域の「2点」

	面積	目標
遼寧丹東 産業パーク	30 平方 km (第一期：18.6 平方 km)	高効率・省エネ・環境保護の対外開放型経済を發展、遼寧省東部の経済状況を大幅に改善。
大連莊河花園口 工業パーク	50 平方 km (第一期：15 平方 km)	新素材、自動車部品、機械電子及び農産物加工に重点を置き、黄海北部の近代的沿海工業都市を目指す。

### 3. 環渤海経済圏と「5点」に貢献する「1線」

添付「遼寧省沿海重点發展地域図」にある通り、「5点」の西から東までは英字の N に似た 1,500km に亘る「1線」が現れている。「1線」に並ぶ葫蘆島市、錦州市、盤錦市、營口市、大連市及び丹東市の6市の傘下にある21の県と25の港の經濟成長を推進するため、遼寧省人民政府は1,443.3kmの沿岸道路(中国語:「濱海公路」)の建設に59億人民元の財政資金投入を決定した。

(注): 環渤海經濟圏の沿海海岸線(含む山東省、天津市、河北省、遼寧省)計5,800kmの内、遼寧省は1,700km超と約3割を占めている。

遼寧省沿海重点發展地域図





[ご参考]

**沿海重点発展地域の対外開放拡大に関連する政策と意見(主旨)[遼寧省人民政府(「2006」第3号)]**

今般、遼寧省人民政府は、大連長興島臨港工業区域、遼寧(営口)沿海産業基地、遼西錦州湾沿海経済区域(錦州西海工業区域と葫芦島・北港工業区を含む)、遼寧丹東産業パーク及び大連莊河花園口工業園区等の5地域に重点を置き、遼寧省の沿海地域の対外開放拡大策を打ち出した。上記5重点地域は、2006年1月1日以降2年間、以下の新優遇政策を享受することが出来る。詳細は次の通り。

- 1) 2005年をベースに、5重点地域が上納した増値税、営業税、企業所得税、個人所得税と不動産税に対して、省財政増加分の70%を還付し、インフラ施設の整備と基幹産業の支援に充当。
- 2) 5重点地域にハイテク企業を設立した場合、税率15%の所得税を徴収。
- 3) 5重点地域に国内資本のハイテク企業を新設した場合、収益計上年度から2年間所得税を免除。
- 4) 遼寧省傘下の中小企業信用担保センターは、5重点地域の条件を満たした企業の銀行借入に対して、保証を優先差入。
- 5) 5重点地域に進出したプラント設備製造、原材料加工、精密化学、農産物加工、紡織、医薬等産業の技術改造、及びサービス業に関連するプロジェクトに対し、省政府財政よりその銀行借入の金利補給を期限付きで優先支給。
- 6) 5重点地域に進出した輸出企業の品質認証、製品の対外宣伝等に必要な資金に対し、中小企業国際市場開発資金から支援。
- 7) 5重点地域内に進出した輸出加工基地企業を重点支援。知的所有権取引、輸出製品のグレードアップ、新製品の研究開発、国外での製品登録や広報活動、農産物の開発・栽培等を行なう場合は、東北旧工業基地・対外貿易促進資金より優先支援。
- 8) 5重点地域に進出した全ての企業(既存先と新規先を含む)に対して、地方当局徴収の事業性費用を全額免除。国家徴収の行政事業性費用を5重点地域所属の管理当局の財政により全額負担。優遇政策を享受する期間中の新規事業性費用にも適用。
- 9) 5重点地域は遼寧省レベルの経済技術開発区と同等の经济管理権限を有する。
- 10) 「政府を核心とし、市場をベースに、ファイナンスを通じた成長」の原則に基づき、中国国家開発銀行等金融機関によるプロジェクトへの全面支援を引き出す。
- 11) 遼西錦州湾沿海経済区内に、域外の朝陽市と阜新市のための「飛び地」を設置。同飛び地に対しては、本意見の1条を適用、且つ、省財政増加分を全額還付。
- 12) 本意見のうち大連市に係わる内容につき、大連市人民政府が遼寧省の政策を参照して、具体的実施方法を制定することが可能。その他の市は、当地の事情に鑑み奨励政策を制定することが可能。

以上  
(瀋陽駐在員事務所)



**BTMU中国ネットワーク**



	住 所	電 話
北 京 支 店	北京市朝陽区東三環北路5号 北京發展大廈2楼	86-10-6590-8888
天 津 支 店	天津市南京路75号 天津国際大廈21楼	86-22-2311-0088
大 連 支 店	大連市西崗区中山路147号 森茂大廈11楼	86-411-8360-6000
上 海 支 店	上海市浦東新区陸家嘴環路1233号 AZIA 中心20階	86-21-6888-1666
深 圳 支 店	深圳市羅湖区建設路2022号 深圳国際金融大廈16楼	86-755-8222-3060
成都駐在員事務所	四川省成都市総府街31号 成都総府皇冠假日酒店 (ホリデイインクラウンプラザ)2617号室	86-28-8674-5575
無錫駐在員事務所	江蘇省無錫市五愛路33号 中国人民銀行大樓1903室	86-510-275-2005
広州駐在員事務所	広東省広州市天河北路233号 中信広場28-02室	86-20-3877-0268
瀋陽駐在員事務所	遼寧省瀋陽市瀋河区悦賓街1号 方圓大廈7階705号	86-24-2250-5599
香 港 支 店	8F AIG Tower, 1 Connaught Road, Central, Hong Kong	852-2823-6666
九 龍 支 店	15F Peninsula Office Tower, 18 Middle Road, Kowloon, Hong Kong	852-2315-4333
台 北 支 店	台湾台北市民生東路3段109号聯邦企業大樓9階	886-2-2514-0598

**【本邦におけるご照会先】**

**国際業務部 中国業務支援室**

東京：03-5252-1648（代表） 大阪：06-6206-8434（代表） 名古屋：052-211-0944（代表）

「BTMU中国月報」編集責任：三菱東京UFJ銀行 国際業務部 中国業務支援室 情報開発チーム

当資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、何らかの行動を勧誘するものではありません。ご利用に関しては、すべてお客様御自身でご判断下さいませよう、宜しく申し上げます。当資料は信頼できる情報に基づいて作成されていますが、当行はその正確性を保証するものではありません。内容は予告なしに変更することがありますので、予めご了承下さい。また、当資料は著作物であり、著作権法により保護されています。