

BTMU CHINA WEEKLY

三菱東京UFJ銀行 国際業務部

MAY 17TH 2017

■ TOPICS

- 自動車産業中長期発展計画を発表 ～合併企業出資比率の緩和も

■ WEEKLY DIGEST

【経 済】

- 4 月 CPI 前年同月比+1.2% PPI 同+6.4%

【産 業】

- 4 月の自動車販売台数 前年同月比▲2.2%

【貿易・投資】

- 4 月の輸出 前年同月比+8.0% 輸入 同+11.9%
- 2017 年春季広州交易会 輸出成約額・来場バイヤー数ともに前年から増加

【金融・為替】

- 2017 年 1-3 月の国際収支 貿易黒字は縮小 直接投資は純流入に転じる

■ RMB REVIEW

- 上値の重い展開が継続しよう

本邦におけるご照会先:

三菱東京UFJ 銀行国際業務部 東京:03-6259-6695 (代表) 大阪:06-6206-8434 (代表) 名古屋:052-211-0544 (代表)

- ・本資料は情報提供を唯一の目的としたものであり、金融商品の売買や投資などの勧誘を目的としたものではありません。本資料の中に銀行取引や同取引に関連する記載がある場合、弊行がそれらの取引を応諾したこと、またそれらの取引の実行を推奨することを意味するものではなく、それらの取引の妥当性や、適法等について保証するものでもありません。
- ・本資料の記述は弊行内で作成したものを含め弊行の統一された考えを表明したものではありません。
- ・本資料は信頼できると思われる情報に基づいて作成されていますが、その正確性、信頼性、完全性を保証するものではありません。最終判断はご自身で行っていただきますようお願いいたします。本資料に基づく投資決定、経営上の判断、その他全ての行為によって如何なる損害を受けた場合にも、弊行ならびに原資料提供者は一切の責任を負いません。実際の適用につきましては、別途、公認会計士、税理士、弁護士にご確認いただきますようお願いいたします。
- ・本資料の知的財産権は全て原資料提供者または株式会社三菱東京UFJ銀行に帰属します。本資料の本文の一部または全部について、第三者への開示および、複製、販売、その他如何なる方法においても、第三者への提供を禁じます。
- ・本資料の内容は予告なく変更される場合があります。

TOPICS**自動車産業中長期発展規画を発表～合併企業出資比率の緩和も**

4月25日、工業信息化部(工信部)、発展改革委員会(発改委)、科学技術部は合同で「自動車産業中長期発展規画」(規画)を発表した。「規画」は技術イノベーションと産業構造の変化による自動車産業への影響を考慮した上で、新エネ車とスマートカーを今後の重点分野とし、他産業との融合を通じて自動車産業の高度化を促し、中国を自動車大国から自動車強国へ成長させる目標を打ち出した。

I. 「規画」の全体像**1) 背景**

「規画」はまず中国の自動車工業の成長に対し肯定的な見方を示した。中国自動車工業協会によれば、2016年の中国の自動車販売台数は前年比13.7%増の2,802万8,000台、生産台数は同14.5%増の2,811万9,000台と、いずれも8年連続で世界一となった。

また工信部によれば、自動車産業の納税額が全国税収入全体に占める割合、自動車関連従業員数が都市部就業者数に占める割合、および自動車販売額が全国商品小売額に占める割合はいずれも10%を上回っており、「規画」は自動車産業の発展が経済の安定成長、雇用の確保、国民生活水準の向上に大きな役割を果たしているとも評価している。

しかし一方、過去から指摘されているように中国の自動車産業が「強くない」という問題は依然として存在している。中でも、エンジン、ギアボックス等の技術の蓄積が少ないこと、それに伴うサプライチェーンの欠陥が特に問題視されている。ほかにも、自動車保有量の拡大に伴うエネルギー、環境、交通渋滞といった問題も深刻化している。

2) 構造転換

これらの成果と課題を明確にした上、「規画」は、現段階の自動車産業が次世代情報通信、新エネルギー、新材料等との融合を通じた消費傾向、生産プロセス、ビジネス方式等の変革に迫られ、自動車産業の構造は大きく変わろうとしていると強調した。

こうした分析を基に、「規画」は自動車産業を抜本的に見直す必要があるとし、まず自動車について、これまでの単なる交通手段から大型モバイル端末、データデバイスへ変化しつつあると再定義した上、今後の自動車産業について新エネルギー化、軽量化、スマート化という方向性を示した。現在自主品牌では、上海汽車の荣威RX5がアリペイを導入したり、一汽奔騰X40がソーシャルコミュニケーション機能を備えるなど、既にその方向に沿った動きが見られる。

斯かる背景の下、当局は新エネ車、および産業を跨る自動車製造に肯定的なスタンスを示している。「規画」では、産業の境界線が薄くなりつつあり、インターネットなどの新興企業が自動車産業に積極的に参入し、伝統企業と新興企業が競争しながら促進しあい、サプライチェーン、イノベーション体制が変化し、こうした動きが自動車産業の構造転換に拍車をかけていると述べている。

これまで発改委は13社に対し新エネ自動車製造ライセンスを付与しており、全社が稼働すれば、年間の新エネ車生産台数は65万台に達する見通しである。現段階では、知行汽車、博郡汽車などの新しいメー

カーが活発で、これに連れて今後より多くの企業が新エネ車に参入することが期待されている。

なお新エネ車について、「規画」はバッテリー、制御システム、電気モーター、電気自動車(EV)のスマート化技術、電力パワーシステムなどを重点に研究開発を推進する方針を明示しており、今後の新エネ車の重点がEVであることを改めて強調した。

3) 市場化と国際化

従来自動車産業に対する当局の影響は大きく、産業発展において人為的な調整も多かった。たとえば、2009年に国務院は「自動車産業調整振興規画」を発表し、上海汽車、第一汽車、東風汽車、長安汽車の「四大グループ」を中心にして全国レベルで合併・買収を行うとともに、北京汽車、広州汽車、奇瑞汽車、中国重型汽車の「四小グループ」については地域的な産業再編を進める方針を示した。

それに対し「規画」は、産業発展における企業の主導的立場を明確にし、資源配分において市場が決定的役割を果たし、政府が誘導的役割を果たすとした上、重点企業による合併・買収を推奨し、優位分野の集約化により産業構造の高度化を推進する方針を示した。

また「一帯一路」の推進に伴い、当局は、自動車企業が国際的な観点を持ち、より深いレベルのグローバル協力に参画することを促す狙いもあると思われる。「規画」は、「一帯一路」建設、経済グローバル化といった機に乗じて国際市場の開拓に注力し、これまでの単なる完成品輸出から、直接投資や技術、管理ノウハウの輸出などより深いレベルの協力に取組み、製品、技術、サービス、産業基準などが連結した海外進出を目指す目標を打ち出した。

II. 規画の主要内容

工信部は「規画」を「一六六八」と略している。すなわち、1つの全体目標、6つの細分化目標、6つの重点任务、8つの重点プロジェクトである。

1) 1つの全体目標

10年間で世界の自動車強国になること。

2) 6つの細分化目標

図表1 6つの細分化目標

	目標	概要	詳細指標
1	コア技術の習得	産業イノベーション体制を整え、企業のイノベーション能力を引出し、エンジン、電子部品、省エネの関連技術を先進国水準に近づける。バッテリー、電気モーターの関連技術は世界最先端水準を目指す	2020年までに新エネ車の世界トップ10に入る中国メーカーを育成する 2025年までに新エネ車メーカーは世界的な影響力と市場シェアをさらに向上させるとともに、スマートカーは世界最先端水準を目指す
2	全サプライチェーンの育成	センサー、チップなど自動車電子部品、軽量化素材、先進的設備製造など自動車サプライチェーンにおける弱点を補強し、国際的に競争力のある自動車部品メーカーを育成し、部品から完成車まで完備したサプライチェーンを構築する	2020年までに年商1,000億元を上回り、コア技術が世界でも競争できる自動車部品メーカーを育成する 2025年までに世界トップ10に入る自動車部品メーカーを育成する
3	自主ブランドの全面的発展	自主ブランドの製品品質、および自主ブランドに対する認知度を向上させ、国際的に競争力のある企業・ブランドを育成し、グローバルサプライチェーンにおける位置づけを向上させ、新エネ車においては世界イノベーションの中心となることを目指す	2020年までに乗用車分野で世界的な自主ブランドを育成し、商用車分野で安全性を大幅に向上させる 2025年までに販売台数が世界トップ10に入る地場メーカーを数社育成する

4	新型産業生態系の育成	設計、製造、物流、販売、アフターサービスなどが一体化し、人・車・関連施設がコネクして、自動車次世代情報技術、スマート交通、エネルギー、環境保護と融合して発展する生態系を育成する	2020年までにスマート化水準を向上し、自動アフターマーケットの付加価値がサプライチェーン全体に占める割合を45%以上に
			2025年までに重点分野のスマート化を実現し、自動車アフターマーケット市場の付加価値がサプライチェーン全体に占める割合を55%以上に
5	国際化の推進	国内、国外の資源を有効に活用し、技術から資本、販売ルート、ブランド力など多角化した協力方式を形成し、企業のグローバル経営能力を向上させる	2020年までに自主ブランドでの先進国への輸出を実現させることを目指す
			2025年までに中国ブランドの世界における影響力をさらに向上させる
6	自動車の省エネ水準の向上	---	2020年までに新車の平均燃費を、乗用車で5,000cc/100km、省エネ車(HV)で4,500 cc/100kmまで低下させるほか、商用車に国六排気基準を適用する。新エネ車の平均燃費を世界最先端水準に引き上げ、自動車のリサイクル率を95%に
			2025年までに乗用車新車の平均燃費を4,000cc/100 kmまで低下させるほか、商用車・新エネ車燃費、および自動車リサイクル率のいずれも世界最先端水準を目指す

出所:「自動車産業中長期発展計画」よりBTMU(China)中国調査室作成

3) 6つの重点任務

- ① イノベーション体制を改善し、内生的成長力を培う。関連産業を統合するプラットフォームを整備したうえ、ソーシャルイノベーションとの融合を促進し、自動車分野の国家製造業イノベーションセンターを設立し、コア技術などの難関を協力して突破する。
- ② 完成車メーカーは部品産業、その他関連産業と技術、資本面の協力を推進し、新素材と設備製造業の発展を促進し、コア部品に関する技術を習得し、安全、コントロール可能な産業サプライチェーンを構築する。
- ③ 先進技術の研究開発に取組み、省エネ技術を普及させ、新エネ車、スマートカー、省エネ車の合理的な産業構造を構築する。
- ④ スマート製造、イノベーション牽引といった発展方式を推進し、インターネットを切り口とし、自動車関連サービスの発展を促進する。
- ⑤ 製品品質基準を改善し、品質管理能力を向上させ、ブランド育成を強化し、国有企業改革を深化し、優良企業による合併、買収を推奨する。
- ⑥ 国際化を長期的な発展戦略とするように企業を誘導し、「一帯一路」建設、サプライチェーンのグローバル分業を契機に自動車産業の国際化を推進する。

4) 8つの重点プロジェクト

図表2 8つの重点プロジェクト			
	目標	概要	詳細指標
1	イノベーションセンター建設プロジェクト	HV、EV、プラグインハイブリッド車(PHV)、スマートカー、バッテリー、自動車軽量化などに関する技術ロードマップを制定し、自動車、およびその他の関連産業の資源集積を推進し、開放的、共有的なイノベーションプラットフォームを構築し、研究開発投資を拡大し、最先端技術の共同開発、および技術成果の産業への応用を推進する	2020年までにバッテリー、スマートカーなど自動車関連イノベーションセンターを建設し運営する
			2025年までにイノベーションセンターが産業発展、技術進歩に大きな役割を果たすように育成する

2	コア部品技術習得プロジェクト	優良な自動車部品メーカーによる合併・買収を推奨し、国際競争力のある自動車部品メーカーを育成する。弱点部分を産学連携で補強し、自動車バッテリー、センサー、チップ、電子制御システム、軽量化素材などを重点とし、サプライチェーンのモジュール化を推奨する	2020年までに国際競争力のある自動車部品メーカーを育成する
			2025年までに年商が世界トップ10に入る自動車部品メーカーを育成する
3	新エネ車の研究開発と普及	モーター、制御システム、長距離バッテリーなどのコア技術を習得し、バッテリー、燃料電池全サプライチェーンにおけるコア技術を把握し、企業による新エネ車関連製品の開発を推奨する。利便性が高く効率が低い充電システムを整備。新エネ車のセキュリティモニタリングシステムを構築し、新エネ車普及に関する関連政策を改善する	2020年までに新エネ車の年間生産台数を200万台に引き上げ、バッテリーの単位重量あたりエネルギーを300Wh/kg以上に引き上げるとともに、コストは1元/Wh以下へ引き下げる
			2025年までに新エネ車が自動車販売台数の20%以上を占め、バッテリーの単位重量あたりエネルギーを350Wh/kg以上に引き上げる
4	スマートカー推進プロジェクト	スマートカーのイノベーションを推進し、センサー、制御用チップ、車載端末、車載OSなどコア技術の研究開発と産業化を重点的に推進する	2020年までに運転補助システム(DA)、部分自動運転システム(PA)、条件付き自動運転システム(CA)の搭載率を50%以上に引き上げる
			2025年までにDA、PA、CAの搭載率を80%に引き上げ、準自動運転及び完全自動運転自動車の市販を開始する
5	省エネ・環境保護技術習得プロジェクト	共同イノベーションセンターを設立し、エンジン、電子システムなど乗用車の省エネ、環境保護技術と、排気処理装置など商用車環境保護技術の研究開発を重点的に推進する。税制上の優遇政策などを通じ、燃費がよい、省エネ型乗用車の普及を推進する	2020年までに乗用車の平均燃費を5,000cc/100kmに引き下げ、アイドリングストップシステムなど省エネ技術の応用率を50%以上に引き上げる
			2025年までに乗用車新車平均燃費を2020年より20%低減し、アイドリングストップシステムなどの省エネ技術を普及させる
6	「自動車+」、多産業融合プロジェクト	スマート化、デジタル化技術が自動車の研究開発、製造、物流、販売など諸分野への応用を推進し、各プロセスが連動するスマート製造システムを構築する。またビッグデータ応用を通じ、自動車メーカーは自動車製造だけではなく、レンタルなど関連サービスにも携わるように企業の構造転換を図る	2020年までに企業製造のスマート化水準を大幅に向上させる
			2025年までに重点企業の研究開発、生産、販売などのプロセスに一体化したスマートシステムを応用する。今後10年、自動車関連サービス業の付加価値の自動車サプライチェーン全体に占める割合を毎年2ポイント上昇させる
7	自動車品質、ブランド建設プロジェクト	自主ブランドの育成体制を確立し、自動車ブランド評価基準を制定し、企業のブランド育成を誘導する。優良企業が国際有名ブランドの買収などで更なる発展を図ることを推奨する	2020年までに重点自動車メーカーの研究開発費を営業収入の4%前後に引き上げ、新車の平均故障率を2015年対比30%低下させ、いくつかの世界有名ブランドを育成する
			2025年までに重点企業の研究開発費を営業収入の6%前後に引き上げ、新車の平均故障率を先進国と同水準とすることを目指し、販売台数が世界トップ10に入る自主ブランドを育成する
8	海外発展プロジェクト	二国間、多国間の協力体制を構築し、自動車産業の国際協力フレームワークを構築する。重点企業の国際協力を深化させ、重点国での直接投資と企業間協力を推進し、中国ブランド商用車の海外進出を推奨する。自動車産業連盟の設立を促進し、自動車企業の海外業務拡大をサポートする	2020年までに中国ブランドの海外市場への影響力を向上させ、先進国への輸出を実現させる
			2025年までに中国ブランドの国際市場シェアを大幅に拡大し、グローバルサプライチェーンの深いレベルで参画する

出所:「自動車産業中長期発展計画」よりBTMU(China)中国調査室作成

Ⅲ. 合併会社の出資比率、秩序立って緩和へ

「計画」は自動車産業高度化の促進措置として、内・外資投資管理制度を改善し、秩序立って合併企業の出資比率規制を緩和する方針も示した。

自動車合併企業の出資比率規制は 1994 年に発表された「自動車工業産業政策」から既に 20 年以上実施されている。工信部の苗圩部長は昨年 4 月、工信部の内部会議で合併企業の出資比率を長くて向こう 8 年、早ければ 3~5 年で緩和すると発言しており、その後、2016 年夏のダボスフォーラムでは、発改委の徐紹史元主任も、当局が合併企業出資比率の緩和を既に考案していると示唆した。

これらの発言を受け、出資比率に関する議論は大きく盛り上がり、吉利汽車の李書福董事長等は、出資比率の緩和は国内自動車産業の市場化を促し、十分な市場競争が自動車産業の高度化にプラスであるとした一方、中国自動車工業協会、一汽グループ、東風グループなどは連名で声明を発表し、自主ブランドを

保護するには出資比率制限を続ける必要があるとし、早期段階の緩和に反対した。

2016 年 12 月に改正された新たな「外商投資産業指導目録」では、自動車完成車と専用車製造においては従来の合弁企業の出資比率や、1 社の外資企業が国内で設立できる合弁企業が 2 社までといった規制が残っているが、軌道交通設備、自動車電子設備、新エネ車バッテリー、バイク等においては合弁企業の出資比率が既に撤廃されている。ここに、中国政府の製造業における開放の意向が見て取れる。

今回の「規画」に出資比率の緩和が盛り込まれたことは、当局の初めての公式発言であり、重要な意義があるとみなされ、出資比率を緩和するか否かの議論にピリオドを打つ形となった。

当局が緩和に踏み切った最も重要な理由は自主ブランドの成長力と思われる。前述したように 2016 年の中国自動車販売台数は 2,802 万 8 千台と 8 年連続で世界一となった。そのうち、自主ブランドの販売台数は 1,400 万台で半分近くを占めている。またメーカー別の販売台数では上位 10 社のうち、長安汽車は 115 万台で第 5 位、長城汽車は 96 万 9 千台で第 8 位、吉利汽車は 81 万 3 千台で第 10 位となっている。その他、吉利汽車、広汽をはじめとするメーカーは B クラス車においても大きな成果を挙げており、これは自主ブランドが着実に実力をつけてきた証拠でもある。工信部も自主ブランドの認知度が向上し、一部細分化した分野では既に先進国と競争できるようになったと評価している。

しかしその一方、競争力をつけてきた企業はまだ一部に過ぎず、しかも SUV など少数分野に限られていることも事実である。工信部の苗圩部長は 4 月 25 日の記者会見で、自主ブランドは一定の成績を上げているとはいえ、中国の自動車産業はイノベーション能力が弱く、コア技術が欠如しているという課題も忘れてはならないと強調した。それを考慮した形で、「規画」は出資比率の緩和について「すぐに」ではなく、「秩序立って」緩和するとしている。

具体的に「緩和」までどれほどの時間がかかるかについては、国務院傘下の「経済日報」が分析したように、自動車産業のサプライチェーンは長く、川上、川下の関連産業も多く、自動車産業の安定は雇用の確保、消費の拡大、および安定した経済成長にも大きな役割を果たしているとした上、あらゆる産業政策の制定・調整は産業利益と国家安全に基づき行うべきものであり、こうしたことを考慮せず外資企業の訴えに応じてはならず、闇雲にグローバル化を進めてもならない。そのため、関連企業との連携、産業構造のリバランスなど、実施までの道のりはまだ長いと思われる。

また出資比率の緩和について、外資の出資比率を上げるか、それとも出資比率規制を完全に撤廃するかについては全く言及されていないが、いずれにしても、外資企業が直ちに合弁方式を放棄するとは考えにくい。

その理由として、合弁方式を放棄すれば、工場、販売ルートの建て直しが必要となり、多大な資金と時間を要する。またパートナーである中国企業は外資企業の中国業務拡大に重要な役割を果たしている。出資比率の緩和については数年前から議論されていたが、たとえば、フォルクスワーゲン (VW)、ゼネラルモーターズ (GM) は最終的に中国側パートナーと合弁契約を延長することを選択した。このように合弁方式は外資企業にもメリットをもたらすものであることから、当面続く可能性が高いと見られている。

長期的な出資比率規制の撤廃に伴う外資独資の方式は、テスラなど新たに中国に進出しようとするメーカーが採用する可能性が考えられるが、これらのメーカーも必ずしも独資を選択するとは限らず、たとえば、米フォード・モーターは今後長安汽車と合弁会社を設立しリンカーンを国産化すると表明している。また今後独資で進出するメーカーについては、その生産、販売規模は必ずしも大きくなく、中国の自動車市場全体に及ぼす影響は限定的なものになると予想される。

従って、出資比率が緩和されれば、外資企業が出資比率の調整を望む可能性はあるが、当面、合弁方式

は依然として外資企業の中国進出における主要な方式になると見られている。

総じてみると、「規画」は第十三次5ヶ年規画、「中国製造2025」に続き、今後の自動車産業発展の方向性を示したものであるが、具体的な内容・目標についてはガイドライン的なものが多く、実現に向けては産業政策のみに依存するのではなく、市場メカニズムに従い、自動車メーカー、関連企業がともに課題に取り組んでいくことが求められる。

三菱東京UFJ銀行(中国) 中国投資銀行部
中国調査室 余興

WEEKLY DIGEST

【経済】

◆4月 CPI 前年同月比+1.2% PPI 同+6.4%

国家統計局の10日の発表によると、4月の消費者物価指数(CPI)は前年同月比+1.2%と、前月より0.3ポイント上昇した。項目別では、食品が同▲3.5%、非食品が同+2.4%となった。

食品のうち、野菜が同▲21.6%、卵が同▲11.4%、豚肉が同▲8.1%と大きく下落した一方、果物は同+5.9%と上昇した。

非食品については、医療保健が同+5.7%、教育文化・娯楽が同+2.6%、住居が同+2.4%と上昇し、CPIの押し上げ要因になったと見られる。

4月の工業生産者出荷指数(PPI)は前年同月比+6.4%

と、前月より1.2ポイント下落した。産業別では、石油・天然ガス採掘が前年同月比+43.0%(前月比▲25.5ポイント)、石炭採掘・洗浄・選鉱が同+40.4%(前月比+0.8ポイント)、石油加工が同+27.5%(前月比▲2.4ポイント)、鉄鋼製錬・圧延加工が同+22.3%(前月比▲14.5ポイント)、鉄鋼採掘・選鉱が同+21.8%(前月比▲7.2ポイント)と上昇幅が大きかった。

【産業】

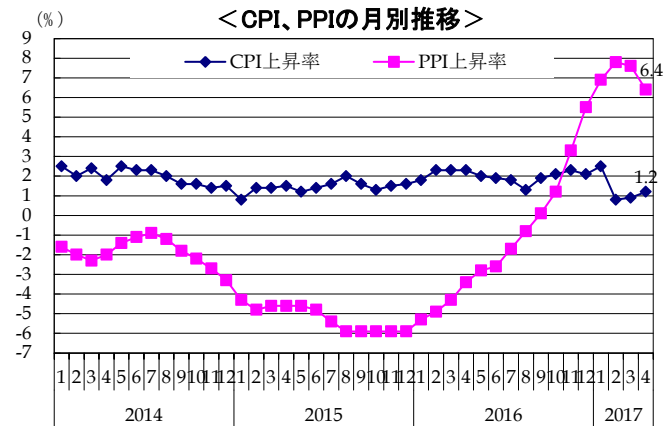
◆4月の自動車販売台数 前年同月比▲2.2%

中国自動車工業協会の11日の発表によると、4月の自動車販売台数は前年同月比▲2.2%の208.4万台と、1年2ヶ月ぶりに前年を下回った。1-4月の累計では前年同期比+4.6%の908.6万台となった。

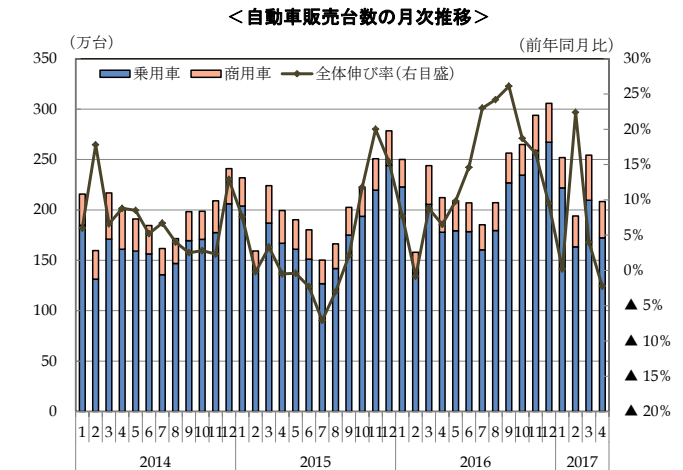
4月の車種別販売では、乗用車が前年同月比▲17.8%の172.2万台(3月:同+1.7%、209.6万台)と大きく減少し、自動車販売台数全体の減少要因となった。うち、排気量1,600cc以下の小型車は同▲10.2%の113.7万台(3月:同▲0.1%、145.1万台)と、前月に続き前年同月の販売台数を下回った。一方、商用車は同+5.3%の36.2万台(3月:同+16.2%、44.7万台)と、引き続きトラックが牽引して好調を維持した。

乗用車のタイプ別では、セダンが同▲7.7%の83.8万台(3月:同+4.9%、99.0万台)、SUV(スポーツ型多目的車)が同+11.1%の68.4万台(3月:同+19.6%、83.2万台)、MPV(多目的車)が同▲19.9%の14.4万台(3月:同▲14.9%、19.9万台)と、SUVを除いて大きく減少した。

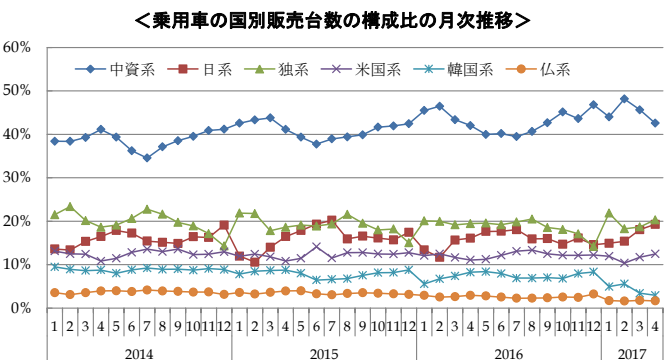
また、新エネルギー車は前年同月比+7.9%の3.4万台(3月:同+35.6%、3.1万台)。うち、電気自動車(EV)は同+19.4%の2.9万台(3月:同+43.3%、2.5万台)、プラグインハイブリッド車(PHV)は同▲26.8%の5,791台(3月:同+9.6%、5,778台)となった。



(出所) 国家統計局の公表データを基に作成



(出所) 中国自動車工業協会の公表データを基に作成



(出所) 中国自動車工業協会の公表データを基に作成

乗用車の国別販売シェアでは、中資系 42.6% (3 月:45.6%)、独系 20.3% (3 月:18.7%)、日系 19.3% (3 月:18.1%)、米国系 12.5% (3 月:11.7%)、韓国系 3.0% (3 月:3.4%)、仏系 1.7% (3 月:1.8%)と、中資系、韓国系、仏系がシェアを落とした。

【貿易・投資】

◆4月の輸出 前年同月比+8.0% 輸入 同+11.9%

税関総署が 8 日に発表した貿易統計速報(米ドル建て)によると、4 月の輸出入総額は前年同月比 +9.7% (3 月:同+18.2%) の 3,219.6 億米ドル、うち、輸出は同+8.0% (3 月:同+16.4%) の 1,800.0 億米ドル、輸入は同+11.9% (3 月:同+20.3%) の 1,419.6 億米ドルと、輸出入ともに伸び率は前月より鈍化しているものの、10%前後の水準を維持している。

1-4 月の累計では、輸出入総額は前年同期比 +13.6% の 1 兆 2,221.4 億米ドル、うち、輸出は同 +8.1% の 6,627.4 億米ドル、輸入は同+20.8% の 5,594.0 億米ドルと、輸入の伸び幅が輸出を大きく上回った。

1-4 月の輸入品目について、鉄鉱石(輸入量:同 +8.6%、輸入価格*:同+73.8%)、原油(輸入量:同 +12.5%、輸入価格*:同+59.7%)、石炭(輸入量:同+33.2%、輸入価格*:同+96.3%)が量・価格ともに大きく伸びた。(※:人民元建て)

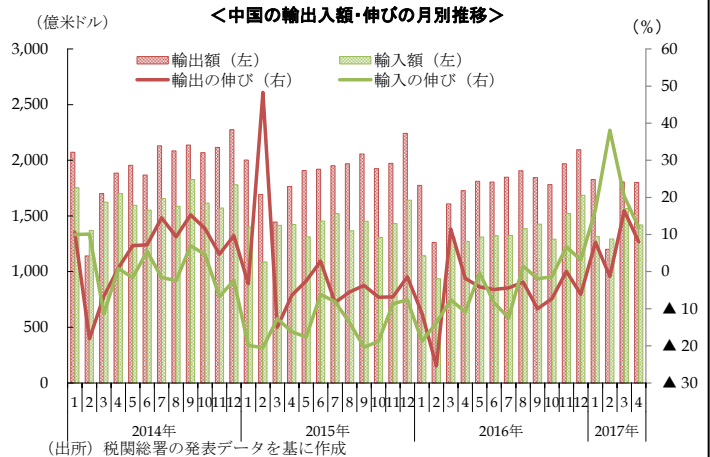
1-4 月の対日貿易について、輸出は前年同期比 +6.9% (1-3 月:同+4.8%) と伸び率が拡大した一方、輸入は同+16.1% (1-3 月:同+20.0%) と伸び率が縮小した。

商務部は足元の貿易状況について、世界経済の緩やかな回復、資源類の輸入品の価格上昇と量の増加等を受け、比較的速いペースで増加していると分析した。

◆2017 年春季広州交易会 輸出成約額・来場バイヤー数ともに前年から増加

4 月 15 日から開催された 2017 年春季(第 121 回)「中国輸出入商品交易会(広州交易会)」が 5 月 5 日に閉幕した。同会の発表によると、今回の輸出成約額は前年比 +6.9% の 300.2 億米ドル、来場バイヤー数は前年比 +5.9% の 19 万 6,490 人と共に前年より増加し、対外貿易の回復傾向を示しているとした。

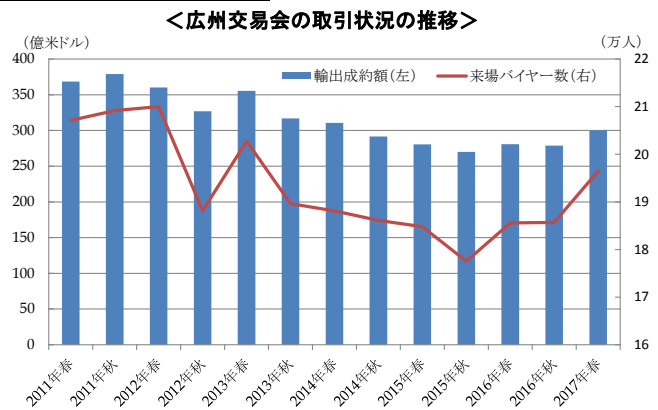
来場バイヤー数を地域別に見ると、アジア 11 万 2,314 人(前年比+5.5%)、欧州 3 万 2,664 人(同+5.0%)、米州 2 万 9,998 人(同+9.6%)、アフリカ 1 万 5,085 人(同+3.7%)、大洋州 6,429 人(同+5.4%)と、米州が最も伸びた。来場バイヤー数の最も多い上位 3 カ国・地域は、①香港、②米国、③インドの順となっている。また、「一帯一路」沿線国からは前年比+8.6%と全体の伸びを上回った。



＜2017年4月の国・地域別輸出入額と伸び率(トップ10)＞

国・地域	輸出入総額 (1-4月)	前年 同期比	輸出 (1-4月)	前年 同期比	輸入 (1-4月)	前年 同期比
米国	1,708.3	13.5%	1,208.8	11.0%	499.4	19.9%
日本	931.7	11.6%	434.6	6.9%	497.0	16.1%
韓国	854.3	12.3%	321.0	14.3%	533.3	11.1%
香港	807.8	▲ 6.5%	785.3	▲ 2.7%	22.6	▲ 60.9%
台湾	563.9	11.6%	129.4	9.9%	434.5	12.1%
ドイツ	494.4	7.4%	213.1	8.0%	281.3	7.0%
オーストラリア	445.7	48.1%	121.5	10.4%	324.3	69.8%
ベトナム	327.0	16.5%	204.4	15.0%	122.6	19.1%
マレーシア	293.3	20.3%	129.0	25.0%	164.3	16.9%
インド	259.1	22.9%	203.4	17.9%	55.7	45.5%

(出所) 税関総署の公表データを基に作成



一方、締結された輸出契約の期間を見ると、6 ヶ月以内の短期契約が全体の 80.9%を占めており、長期的な貿易回復の見通しについては不透明となっている。加えて、多くの出展企業から、原材料コストの上昇、貿易利便性の不十分さ、外需回復の不確実性、取引相手国における貿易障壁の増加などの問題が指摘されており、中国の対外貿易には依然として困難が伴うと見られている。

【金融・為替】

◆2017 年 1-3 月の国際収支 貿易黒字は縮小 直接投資は純流入に転じる

国家外貨管理局は 8 日、2017 年 1-3 月の国際収支（速報値）を発表した。

経常収支は 190 億米ドルの黒字と、黒字幅が前年同期より 291 億米ドル縮小、黒字の対 GDP 比率は 0.7%（2016 年通年：同 1.9%）となった。うち、貿易黒字は前年同期より 232 億米ドル減少して 817 億米ドルとなり、貨物の輸入（前年比 +23.0%）が輸出（前年比 +12.0%）以上に伸びた。

資本・金融収支は 190 億米ドルの赤字と、赤字幅は前年同期より 291 億米ドル縮小した。うち、直接投資は、前年同期の 229 億米ドルの純流出から 114 億米ドルの純流入に転じた。当局は対内直接投資が引き続き高水準を維持するとともに、対外直接投資がより合理的方向に向かっていると指摘した。

< 国際収支の主要項目（速報値） >

項目	2016年1-3月 金額(億米ドル)	2017年1-3月 金額(億米ドル)
経常収支	481	190
貿易収支	1,049	817
サービス収支	▲ 570	▲ 601
（内：旅行）	▲ 547	▲ 526
第一次所得収支（所得）	19	1
第二次所得収支（経常移転）	▲ 17	▲ 26
資本・金融収支	▲ 481	▲ 190
資本収支	▲ 1	▲ 1
金融収支	▲ 480	▲ 189
準備資産を除く金融収支	▲ 1,712	▲ 215
（内：直接投資収支）	▲ 229	114
準備資産	1,233	26
誤差脱漏	-	-

（出所）国家外貨管理局の公表データを基に作成

（注）▲は赤字

RMB REVIEW

◆上値の重い展開が継続しよう

今週(5/8～)のオンショア人民元(CNY)は、週間高値 6.8990 で寄り付いた後、①基準値のドル高・元安設定や、②中国主要株価指数の下落、③米利上げ観測の高進などを背景に軟化。翌 5/9 には、安値となる 6.9087 まで下値を拡げた。もっとも、週央以降は、5/14～5/15 に北京で開催されるシルクロード経済圏構想「一带一路」に関する国際協力サミットフォーラムを前に様子見ムードも根強く、6.90 台前半での膠着商状に終始している。尚、5/8 に発表された貿易統計は、輸出入共に市場予想を下回る結果が示された。また、物価統計では、消費者物価指数が予想を上回る一方、生産者物価指数は伸び率が前月比で大きく鈍化。中国経済を巡る楽観的な見方が足元で幾分後退している。

人民元相場を巡っては、年初来対ドルでの底堅い動きが続いてきたが、米中首脳会談を経て、一部反落リスクも熾り始めた。背景には、①米中貿易不均衡を巡る通商面での不確実性や、②米国による元安牽制スタンスの緩和、③資本規制の長期化に対する不透明感の高まり等が挙げられよう。4/6～4/7 にかけて開催された米中首脳会談では、貿易不均衡の是正を目的に「100 日計画」が策定された。経常収支黒字の縮小や、対米直接投資の拡大が見込まれる中で、人民元には将来的に下押し圧力が加わると考えられる(元安材料①)。また、米財務省は 4/14、半期に一度の為替報告書を発表し、中国を前回同様「監視対象」に据え置きつつも、トランプ米大統領が選挙期間中より掲げてきた「為替操作国への認定」を見送った。この為、昨年来熾っていた「米国による元安牽制」は暫く影を潜めると考えられる(元安材料②)。加えて、最近では、資本流出抑制策の持続性に対する不確実性も高まってきている。年初来過度に強化された「資本規制」によって、企業活動への直接的な支障や、外資による中国向け投資意欲の減退、中国企業による対外投資の抑制など、様々な副作用が顕在化し始めているからだ。資本規制によって行き場を失った資金が国内に滞留し、株や商品先物、理財商品、不動産市場などに過熱感をもたらしている点も無視できない。5 年に 1 度の共産党大会を秋に控える中で、指導部が金融リスクの防止に本腰を入れて取り組み始める可能性もあるだろう^(※)。この場合、資産バブルが変調しかねない。事実、中国の主要株価指数や商品先物相場は足元で下げ足を速めている。こうした動きが不動産市場などにも波及すれば、中国の実体経済に悪影響を及ぼすリスクもあるだろう。このように、資本規制は様々な面で副作用をもたらすことから、長期化が難しい。この為、資本移動の制約は段階的に緩和される公算が大きく、その過程で、人民元には下押し圧力が加わると予想される(元安材料③)。

このように、足元では人民元安を想起させる材料が増えつつある。5/14～15 にかけて北京で開催されるシルクロード経済圏構想「一带一路」サミットを前に、政府・当局は人民元の値幅を抑制してきたと見られているが、来週は同イベントが終了することから、ボラティリティの拡大が意識される。米利上げ観測の高まりなども人民元に下押し圧力を加えると見られ、当方では引き続き、人民元の反落を警戒する。

(※) 習近平総書記(国家主席)は 4/25 の中央政治局会議の中で、関係部門に対し、金融監督を強化するよう指示したと報じられている。

(5月12日作成) グローバルマーケットリサーチ

日付	USD				JPY(100JPY)		HKD		EUR		金利 (1wk)	上海A株 指数	
	Open	Range	Close	前日比	Close	前日比	Close	前日比	Close	前日比			前日比
2017.05.08	6.8990	6.8990～ 6.9064	6.9033	0.0033	6.1290	-0.0168	0.88674	0.0002	7.5549	-0.0103	3.3000	3221.96	-27.77
2017.05.09	6.9070	6.9043～ 6.9087	6.9057	0.0024	6.0719	-0.0571	0.88708	0.0003	7.5279	-0.0270	3.2000	3225.88	3.92
2017.05.10	6.9050	6.9019～ 6.9087	6.9040	-0.0017	6.0621	-0.0098	0.88669	-0.0004	7.5020	-0.0259	3.4400	3195.73	-30.15
2017.05.11	6.9029	6.9016～ 6.9070	6.9035	-0.0005	6.0461	-0.0160	0.88625	-0.0004	7.5043	0.0023	2.8500	3206.22	10.49
2017.05.12	6.9006	6.8998～ 6.9053	6.9027	-0.0008	6.0717	0.0256	0.88569	-0.0006	7.5033	-0.0010	2.6000	3228.96	22.74

(資料) 中国外貨取引センター、中国人民銀行、上海証券取引所資料より三菱東京 UFJ 銀行国際業務部作成

～アンケート実施中～

(回答時間:10 秒。回答期限:2017 年 6 月 17 日)

<https://s.bk.mufig.jp/cgi-bin/5/5.pl?uri=ZII6Qe>