

## 中国に進出する日本企業の新事情

張 紅

### 目 次

- 一、日米欧企業の対中進出の新動向
- 二、拡大－縮小－再拡大する日本の現状
- 三、進出する日本企業の地域選択
- 四、進出する日本企業の業種の変化
- 五、自動車産業の対中戦略

### 一、日米欧企業の対中進出の新動向

中国は、WTO加盟によってさらなる改革開放政策を打ち出されている。2004年の中国の対外貿易総額は、前年比35.7%増で1兆1548億ドルであった<sup>1</sup>。このことは、今や中国が「世界の工場」から「開かれた巨大市場」として注目を一身に集めていることを物語っている。

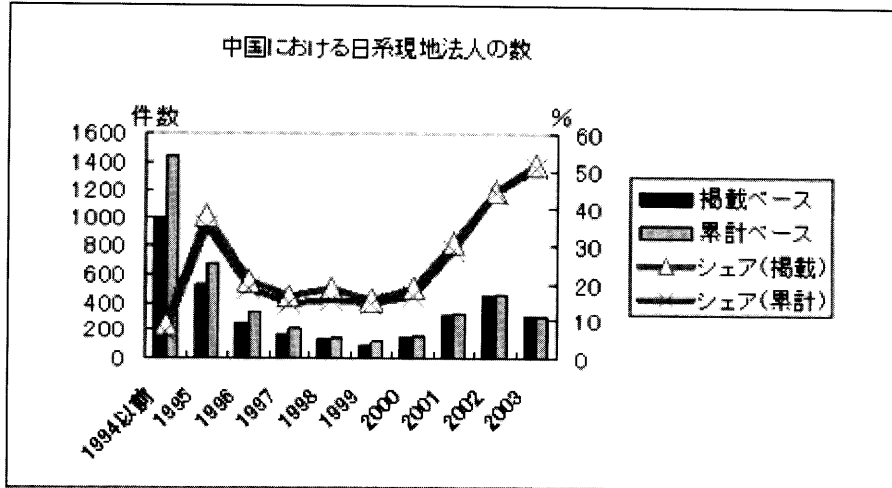
日本企業も例外ではなく、この巨大市場に注目している。長年に渉る経済の不景気の中で、多くの企業が生き残りをかけて様々な戦略を打ち出しているが、その一つに生産拠点の移転がある。その移転先としては中国が圧倒的に多く、繊維産業、家庭電器産業、自動車産業等、世界に冠たる日本の産業の移転が進んでいる。一方こうした状況の中、日本産業の空洞化が懸念されているが、企業が最適地を求めて行動するのは当然の成り行きである。問題は、その経営戦略の中で、中国をどのように位置づけるかにある。単に中国ブームだから、他社が進出するからという安易な考えではなく、グローバル経済の中で生き残るための経営戦略を立て、それを如何に実行していくかが重要なのである。

中国へ進出するアメリカ、ヨーロッパ、日本企業の最新動向を見ると、アメリカから中国へ進出する企業は、安定した増加傾向にあり、分野としてはハイテク製品、金融、電気通信等のサービス業、ベンチャー企業への投資が主である。

ヨーロッパからでは、大型投資企業の中国進出が急増し、特に流通・保険等のサービス業、医薬品・化学素材関連、中小ハイテク企業の進出が多く見られる。

注<sup>1</sup> [http://news.searchina.ne.jp/2005/0228/business\\_0228\\_010.shtml](http://news.searchina.ne.jp/2005/0228/business_0228_010.shtml)

日本企業の中国進出は、1990年から1995年まで増加していたが、1995年から一時減少し、2000年から再び増加傾向にある。業種と規模については、既存会社の再投資、電気製品・機械部品等の製造業、消費材の中堅・中小企業の投資が目立つ。



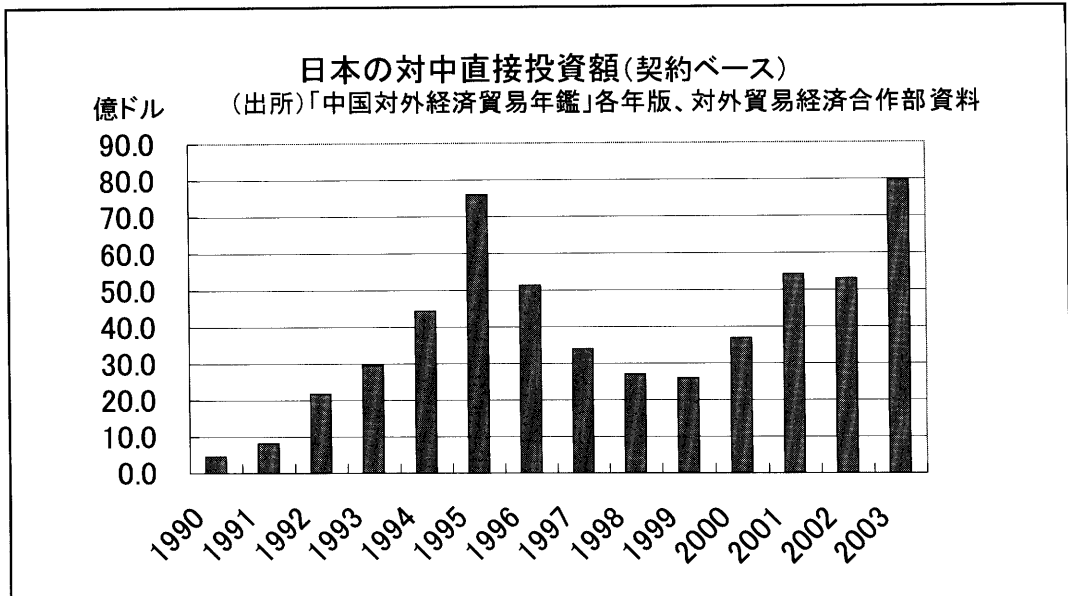
## 二、拡大—縮小—再拡大する日本の現状

近年、中国は毎年平均10%以上の高い経済成長率を維持している上、対内直接投資も増加し続けている。特に世界の対内直接投資が減少しつつある中であって、中国は安定した増加を続けている。

その原因は、低廉で豊富な労働力・人材が得られること、潜在性の大きな国内マーケットがあること、「世界の工場」と呼ばれ、繊維、雑貨、電子産業等が参集していること、法環境や投資環境の改善などが挙げられる。2003年4月末、中国対内直接投資の累計件数は43.6万件、実施ベース金額は4658億ドルに上り、2004年は、中国対内直接投資額は契約ベースではおよそ828億ドル、実行ベースではおよそ527億ドルを実現した。

国・地域別に見ると、香港からの投資額が1位であった。日本は、1980年代には第2位であったが、1990年代は第3位に落ち込んだ。続く1990年から1993年までの間、中国に進出する日本企業はわずかであったが、1994年からは中国投資環境が改善され、世界的に見ても低コストで生産可能な地域となったため、日本企業は中国をアジアにおける生産の最適地であると認識し、1995年には投資額75.9億ドルと第一回目のピークを記録した。しかし1996年から1999年の間、日本の対中直接投資は減少に転じ、1999年には25.9億ドルまで落ち込んだが、2000年からは電気向け投資が牽引力となって再び増加し、2001

年には対中投資件数187件、投資総額は54.2億ドルに達し、2003年の対中投資件数は3254件、投資総額は79.6億ドルとなった<sup>2</sup>。



### 三、進出する日本企業の地域選択

中国経済圏の最大の特徴は、何といても地域間の格差である。沿海地域と内陸地域の違いを見ると、人口や経済活動の中心は沿海地域にあり、外国企業はより低い賃金で、一定の技能を身につけた労働力を求めることが出来る。沿海地域は中国対外開放の窓口であるが、特に1980年代からは経済特別区と経済技術開発区等も設置され、優遇政策を享受することが出来る地域となり、さらに中国経済の成長に伴い、従来の潜在的なマーケットから実質的な巨大市場へと変貌を遂げた。また、産業集積も進み、部品等の現地調達もしやすくなっている。その上、経済力だけではなく技術開発能力も向上し、独自の商品開発が可能となった。同時に、インフラ及び市場環境の整備も進んでいる。こうした現状から、日本企業は進出先として主に沿海地域を選択する傾向にある。

日本の対中投資は、内陸への投資は少なく、主に中国沿海地域に集中しているのが現状である。2003年11月、中国における日系企業の現地法人3476社の内、東部沿海地域の8省市(上

注<sup>2</sup> 「中国対外経済貿易年鑑」各年版、対外貿易経済合作部資料

海、江蘇、広東、遼寧、北京、天津、山東、浙江)にあるのが3162社で、全体の91.0%を占めている。従業員の合計人数830,309名中、東部沿海地域の8省市で働く人数が510,853人で、全体の61.5%を占めている<sup>3</sup>。沿海地域において、著しい増加が見られるのは長江デルタ地域(上海、江蘇、浙江)である。1991年、長江デルタ地域の日本企業の現

地域	各時期の現地法人数とその構成									
	1991年 以前	シェア (%)	1992～ 1995年	シェア (%)	1998年 11月現在	シェア (%)	2002年 11月現在	シェア (%)	2003年	シェア (%)
全国合計	414	100	1253	100	2424	100	2979	100	3476	100
北京	73	17.6	134	10.7	261	10.8	241	8.1	244	7
天津	30	7.3	69	5.5	140	5.8	163	5.5	176	5
上海	63	15.2	299	23.9	596	24.6	898	30.1	1154	33.2
河北	4	1	25	2	43	1.8	42	1.4	47	1.4
山西	0	0	3	0.2	3	0.1	4	0.1	4	0.1
内蒙古自治区	1	0.2	5	0.4	6	0.3	7	0.2	9	0.3
遼寧	58	14	125	10	257	10.6	253	8.5	268	7.7
吉林	1	0.2	7	0.6	18	0.7	17	0.6	16	0.5
黒龍江	3	0.7	6	0.5	14	0.6	15	0.5	13	0.4
江蘇	30	7.3	183	14.6	317	13.1	443	14.9	538	15.5
浙江	13	3.1	60	4.8	102	4.2	119	4	145	4.2
安徽	1	0.2	7	0.6	12	0.5	16	0.5	16	0.5
福建	21	5.1	22	1.8	52	2.1	55	1.8	61	1.8
江西	0	0	1	0.1	3	0.1	4	0.1	6	0.2
山東	22	5.3	80	6.4	153	6.3	169	5.7	186	5.4
河南	3	0.7	13	1	19	0.8	14	0.5	15	0.4
湖北	1	0.2	12	1	15	0.6	13	0.4	18	0.5
湖南	3	0.7	6	0.5	13	0.5	11	0.4	11	0.3
広東	71	17.2	144	11.5	306	12.6	395	13.3	451	13

注<sup>3</sup> 海外進出企業総覧2004年 [国別編] 東洋経済新報社1580頁

地法人は106社で、中国全体の25.6%しかなかったが、その後日本企業の長江デルタ地域への進出は急増し、2003年11月に上海、江蘇、浙江の現地法人は、1,837社に上った<sup>4</sup>。日本企業の中国進出における地域選択の特徴は、下記の通りである。

- 1 中国の東部及び北部沿海地域に集中し、内陸部への展開は少ない。
- 2 日本企業の現地法人数が、1980年代では北京、広東、上海、遼寧、天津、江蘇という順位であったが、現在は上海、江蘇、広東、遼寧、北京、山東省という順位に入れ替わった。
- 3 上海、江蘇、浙江省を含む長江デルタ地域の日本企業の現地法人のシェアが、23.4%に伸び、徐々に中心地となる傾向にある。
- 4 業種によって地域選択が異なっている。例えば、農林水産業の業種から見れば、中国北東部沿海地域における遼寧、山東、江蘇に集中しているが、建設業は上海、北京、天津、広州、深圳、大連等の大都市に、産業及びサービス業は北京と上海に、金融、保険及び証券投資業は、北京、上海、遼寧、広東省等の大都市に集中している。

#### 四、進出する日本企業の業種の変化

1980年代から中国に進出する日本企業の業種は、製造業が中心であった。特に1981年から1995年までの間は、製造業の増加が続いており、製造業の現地法人数は、日本企業の中国現地法人全体の半数以上を占めている。その割合の推移は、1981年から1985年までは55.6%、1991年から1995年までは79.3%へ増加した。しかし、2000年には51.1%まで減少している。

現在、製造業以外の商業の現地法人設立が増加している。1986年から1990年まで商業の現地法人は4.3%であったが、1996年から2000年までは22.3%、2002年には28%まで増加した。また、近年、サービス業の現地法人数とそのシェアも増加している。

直接投資額から見れば、製造業向けの直接投資額は全体の7～8割を占めている。製造業の中では、電機産業の直接投資額が、1998年と1999年を除いて第1位で、累計額では電機産業が製造業全体の27.2%を占めていた。また、運輸機械産業のシェアも着実に伸びている。しかし、繊維産業の投資額は低下し、製造業全体における割合は、1991年の22.7%から2001年の2.6%まで急速に減少した。2001年には電機産業が40.2%という高いシェ

注<sup>4</sup> 同前注3

アで第1位になり、運輸機械産業が16.2%で2位、機械産業が10.6%で第3位となっている<sup>5</sup>。電機産業が伸びた原因としては、日本の大手電機企業が相次いで経営改革を行い、積極的にグローバル戦略を打ち出し、重点的な生産拠点及び販売市場として中国を重視していることが挙げられる。

例えば、日立製作所、松下電器産業、東芝、NEC等の大手電機メーカーも、中国において新たな展開を進めている。日立製作所は、2001年5月から8月までの間に、中国の広東省深圳市、福建省福州市、安徽省蕪湖市で4つの製造会社を現地法人として設立している。また2001年8月、日立製作所は「緊急経営策及び新たな連結経営」という方針を打ち出した。その内容は、生産コストの低減を実現するために、中国を核としたアジアでの生産体制を再編するというものである。

松下電器産業及び東芝は、2001年2月と5月、北京市に研究開発拠点を置き、NECは2001年6月に大連、西安にソフト開発関連会社を設立した。

業種	製造業		商業		金融・保険		サービス業		全産業 法人数
	法人数	シェア(%)	法人数	シェア(%)	法人数	シェア(%)	法人数	シェア(%)	
1981-1985年度	40	55.6	9	12.5	5	6.9	10	13.9	72
1986-1990年度	145	63	10	4.3	8	3.5	38	16.5	230
1991-1995年度	1346	79.3	125	7.4	4	0.2	79	4.7	1697
1996-2000年度	519	58.1	199	22.3	0	0	83	9.3	893
2001-2002年度	485	61.7	181	23	1	0.1	66	8.4	786
2003年度	160	53	77	25.5	2	0.7	24	7.9	302

## 五、自動車産業の対中戦略

2001年12月に中国がWTOに加盟してから、自動車産業に関する公約は以下のようになっている。

- ① 完成乗用車の関税率を現行の80～100%から5年後の2006年には25%に段階的に引き下げる。
- ② 自動車部品の関税率を現行の35%から2006年には10%に引き下げる。
- ③ 自動車の輸入数量制限を2006年には完全に撤廃し、その間、輸入枠を段階的に拡大する。

注<sup>5</sup> 海外進出企業総覧2004年 [国別編] 東洋経済新報社1598頁

④ TRIM協定を遵守し、外貨バランス、輸出入均衡、国際化要求、輸出要求を外国投資案件の認可要件から削除する。

⑤ 流通分野の自由化、自動車の卸売業、小売業への外貨の進出規制を3年以内に完全撤廃する。

⑥ ノンバンクの金融機関による自動車販売金融(カー・ローン)への参入を認める。

以上の公約を順調に履行しており、2003年から輸入車の関税を引き下げ始め、輸入車の急増、値下げにつながった。例えば、広州で生産しているホンダのオデッセイや、国産乗用車も値下げ<sup>6</sup>されている。

モデル		価格(元)
[国産高級車]		
一汽VW	アウディ・シリーズ	328,000~512,200
広州ホンダ	アコード・シリーズ	260,000~348,000
	オデッセイ	298,000
上海VW	パサート・シリーズ	225,600~352,000
上海GM	ビュイック・シリーズ	258,000~378,000
[国産中低車]		
一汽VW	ジェッタ・シリーズ	98,000~150,000
上海VW	サンタナ・シリーズ	106,000~120,600
	ポロ・シリーズ	127,500~148,000
上海GM	セイル・シリーズ	92,800~133,800
神龍	シトロエン・シリーズ (下級モデル)	97,800~125,650
[軽乗用車]		
長安	アルト レックス	70,000~80,000

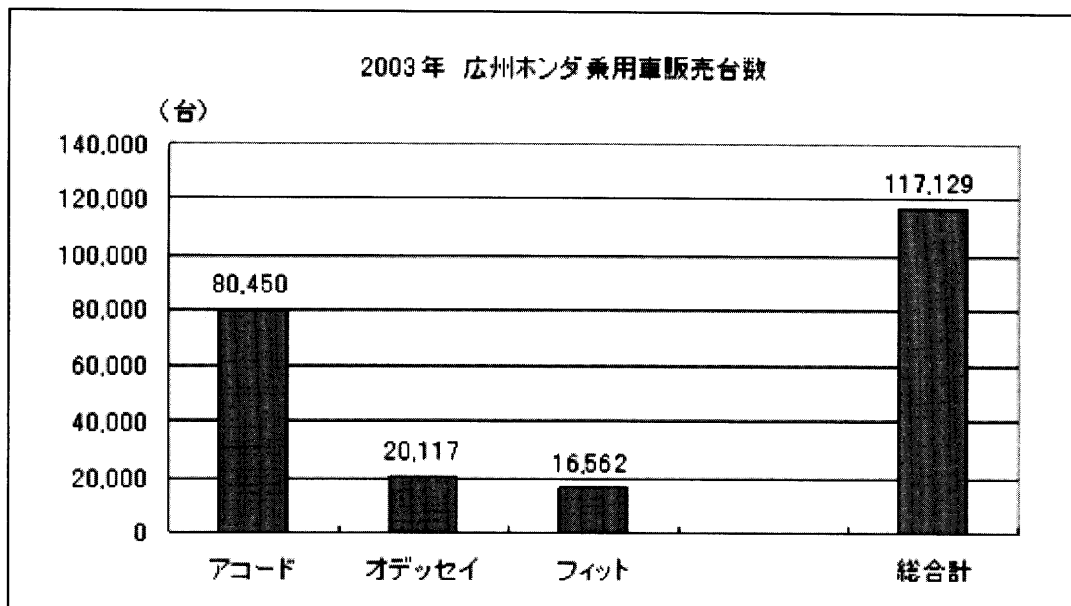
中国の自動車産業は、現在外貨を利用して、生産能力と品質を急速に高め、国内市場の需要を満たし、政府の税収を増やしており、所謂第一段階の生産目標を達成した。しかし、国産の自動車は、未だ自主的開発能力に乏しく、国際的競争力も弱い。従って、依然として外資企業が主流を占めている。WTO加盟後、国産乗用車メーカーの多くは目先の利益だけを重視している上、地方保護主義問題も深刻で、統一された自動車消費市場が未だ形成されていないのが現状である。

しかしながら、外資自動車メーカーも注目する中国の巨大市場では、乗用車の個人所有が進み、自動車の普及率が急速に高まっている。また、政府も自動車産業育成に力を入れており、中国は自動車産業にとって世界に残された最後の開拓価値を持つ市場であるため、今や外資自動車メーカーによる中国進出ラッシュが起こっている。中外資合弁企業の乗用車メーカーはVWを筆頭に

注<sup>6</sup> 広州本田汽車に訪問し、調査により作成

GM、ダイムラー・クライスラー、フォードのビッグスリー、シトロエン、日本の自動車メーカーではホンダ、トヨタ、日産など数多くのメーカーがすでに対中進出を果たしている。中でもVWは1986年に進出し、第一汽車、上海汽車と合弁企業を設立し、生産・販売面でトップに立っている。その他に、スズキ、富士重工業、三菱自動車、ダイハツも、直接投資や技術提供によって、中国で本格的なビジネス事業を展開している。

例えば、広州ホンダ汽车有限公司は、1998年7月に設立され、資本金は1億3994万米ドル、出資比率は、本田技研50%、広州汽車50%の合弁企業である。従業員は2001年頃に2379名、うち日本駐在員24名を有し、7人乗りのオデッセイを生産している。生産台数は1999年に1万8千台、2000年には3万2228台、2003年には5万915台を達成し、毎年着実に実績を上げている<sup>7</sup>。



天津トヨタ自動車有限公司は2000年6月に設立された、トヨタ50%、天津汽車夏利50%の出資比率により資本金1億米ドルの合弁会社である（合弁期間30年）。2002年10月からはヴィオス（中国名：威馳）の生産を開始し、当時の生産台数は3万台であったが、2003年2月には5万台に増え、その生産力を強みとしている。

最後に、私なりの助言を述べさせて頂くならば、近年、中国ではモータリゼーションの到来をみて、完成品の組立に対する需要が増えている。しかし、中国の自動車産業には「民族産業の確立」という考えが以前からあるため、日本メーカーは完成品の生産より高付加価値部品のモジュール化を進めていくことが有効なのではないだろうか。

注<sup>7</sup> <http://www.guangzhouhonda.com.cn>