

成長モデルの転換を求められる中国経済 —壁に直面する加工貿易—

調査部 環太平洋戦略研究センター 研究員 関 辰一

目 次

はじめに

1. 中国の経済成長モデルの特徴

- (1) キーワードとなる加工貿易と不動産開発
- (2) 低賃金と加工貿易

2. 壁に直面するこれまでの発展モデル

- (1) 上昇する賃金
- (2) 低下する国際競争力
 - ①国際産業競争力の重層的追跡
 - ②中国を追い越す新興国
 - ③先進国に追いつかない中国

3. 求められる成長モデルの転換

- (1) 新興国向け一般貿易の拡大
- (2) 内需関連産業の拡大

おわりに

要 約

1. 中国経済はこれまで高成長を維持し、世界経済に対する影響度が高まっている。今後も、中国は持続的な成長を実現できるのかが世界的に注目されている。
2. 近年、中国では人件費の大幅な上昇により、高成長を牽引してきた加工貿易はその役割を果たすことができなくなりつつある。平均賃金は2005年から5年間で2倍、最低賃金は2.4倍に上昇した。中国のアパレル・衣類の国際競争力はベトナムを下回るようになったように、中国の軽工業品の国際競争力は他の新興国に追い上げられ、追い越されるようになった。加工貿易に携わる企業は厳しい経営環境に直面し、加工貿易の輸出に占める割合は2005年以降低下傾向にある。
3. 中国の産業競争力は新興国に追い上げられる一方、先進国に追いつかない状況にある。研究開発の基盤が弱いため、高付加価値製品の国際競争力は十分に高まっていない。
4. 賃金上昇を厳しく抑制して加工貿易の競争力を維持すること、あるいは、高付加価値製品の国際競争力を短期間で高めることは容易ではない。ただし、持続的な経済成長は不可能と過度に悲観する必要もない。新しい成長エンジンとして“新興国向け一般貿易”と“内需”がキーワードとなろう。先進国向け加工貿易が減速するなか、新興国向け一般貿易は高い伸びを維持しているため、輸出は緩やかな減速にとどまっている。同時に期待できるのは内需の拡大である。自動車産業をはじめとする内需関連産業は所得水準の上昇に伴い、中長期的に拡大していくと展望できる。
5. これまでの発展モデルは壁に直面しているものの、台頭しつつある新しい成長モデルが中国の持続的な発展を下支えすると期待される。

はじめに

近年、世界経済に占める中国経済のシェアが拡大した結果、各国経済の対中依存度が高まるとともに、中国の輸出入と世界景気の連動性が高まる方向にある。裏を返せば、中国が持続的な成長に失敗すれば、世界景気は大きな影響を受けることになる。

本稿では、そうした中国経済の存在感の高まりを踏まえて、中国経済の成長モデルの特殊性やボトルネックについて考察する。足元において、欧米向け輸出に下振れリスクが高まっていることもあり、中国の加工貿易を取り巻く環境の現状と展望に注力した。

とりわけ、人件費の上昇を主因として、一部の業種において国際競争力が低下しつつあることを明らかにしたうえで、今後の成長モデルのあり方を検討したい。

1. 中国の経済成長モデルの特徴

中国経済のこれまでの成長モデルを総括すると、“加工貿易”と“不動産開発”の二つがキーワードになるだろう。加工貿易は輸出の5割にのぼり、中国の高成長を牽引したことに疑問の余地は無い。

(1) キーワードとなる加工貿易と不動産開発

中国には、他国に類をみない圧倒的な労働力が農村部にあった。彼らが沿海の都市部に仕事を求めに移動することで、沿海部の外資系企業や中国企業は絶えず、安価で良質な労働力を確保することができた。欧米という市場、豊富な外国資本、そして安価で良質な労働力が、アジア諸国から原材料を輸入し、沿海部で加工し、欧米へ輸出するというビジネスモデルを可能にした。このようなビジネスモデルは加工貿易と名付けられ、広東省から上海や他の地域に展開

することで中国の輸出と投資が拡大していった。

一方、製造業の投資が伸びるのと平行して、不動産業の投資も急拡大した。地方政府は原価がゼロに近い土地を政府関連の不動産業者に安価で販売し、不動産業者は住宅を中心に開発・建設し、大きな利益を得るようになった。

このように、“加工貿易”と“不動産開発”の二つをキーワードとして、中国経済は飛躍的な発展を遂げた。

ところが近年、加工貿易に携わる企業の経営環境に大きな変化がみられる。内陸部から沿海部への労働力移動が減少し、沿海部では人手不足により労働力が安価とはいえなくなりつつある。すなわち、内陸部において若年層や働きざかりの30～50歳代の者で沿海部に出稼ぎにいける者の多くは、すでに出てしまい、農村部には余剰労働力がもうないと言われる。仮に、沿海部での人手不足が長期化するようであれば、今後、加工貿易はコスト競争力の低下により、限界を迎える可能性もある。

また、沿海部での不動産開発は、これまで住宅不足により、作れば売れる状況であったが、このところ取引件数の減少が鮮明になっている。5年ほど前、上海や北京ではいたるところでマンション開発がなされ、クレーン車が稼働していたが、ここ1～2年工事が明らかに減った。沿海部では供給過剰になり、今後も、不動産開発を成長のエンジンとすることが難しいのかもしれない。

このように、沿海部ではこの二つの成長エンジンが、いずれも成り立たなくなりつつある。以下では、加工貿易に焦点を絞り、その原動力と果たした役割をみていきたい。

(2) 低賃金と加工貿易

これまで、中国は他国に比べて人件費が低い

ゆえ、生産拠点として進出するメリットが大きかった。2000年時点の中国の件費水準を示す一人当たりGDPは949ドルとタイの1,968ドル、マレーシアの3,854ドルなど他のアジア諸国を大きく下回っていた。その後、中国はグローバル化の流れを有効に利用して、世界からの投資を呼び込み、その結果世界の工場と呼ばれるまでに変身した。

中国に進出する外資系企業は香港資本と台湾資本が大半を占める。海の中国といわれるこうした地域の資本は元々、中国本土に存在していたものであり、20世紀前半に本土が戦乱状態に陥った際、上海などの多くの資本家は香港や台湾に移住した。中国の内政が安定し、改革・開放路線が打ち出された1978年以降、こうした海の中国からの投資が中国に還流するようになった（注1）。資本に加え、こうした資本家の開かれた市場経済での経験が中国の発展に大いに貢献した。すなわち、社会主義による計画経済下にあった中国に対して、華僑を中心とした外資が資本主義による市場経済の概念を示したのであった。中国の地方政府や有力者は市場経済による地方振興を目の当たりにして、海の中国からの投資を排除しなかったことも大きかった。

中国の低い件費を享受したのは香港や台湾など海の中国のみならず、先進国の企業も同様であった。日本でも、中国ブームが発生し、多くの企業が工場を設立し、中国進出を果たした。部品や原材料を本国や他のアジア諸国から調達し、労働集約的な最終組み立て加工を中国の工場で行った。また、中国企業や香港・台湾など他の外資系企業に生産委託することにより日本国内で低価格の販売を可能にした企業も少なくない。中国に生産委託した日系衣料品メーカーは他の衣料品小売店を大幅に下回るプライシングを実現させ、日本の消費者の需要を取り込む

ことに成功した。企業進出にせよ生産委託にせよ、こうした加工貿易（注2）は中国の低い件費によって成立するものであった。

先進国の消費者も中国の加工貿易の受益者である（注3）。日本の消費者は衣料品やコンピュータを割安な価格で購入できるようになった。こうして中国製品は先進国市場におけるプレゼンスを拡大していった（図表1）。例えば、2000年におけるEUのアパレル・衣料品の輸入額は435億ユーロ（EU27域内からの輸入を除く）であったが、中国からの輸入は92億ユーロと全体の21.2%にとどまっていた。その後シェアが急上昇し、2005年には45.5%に達した。

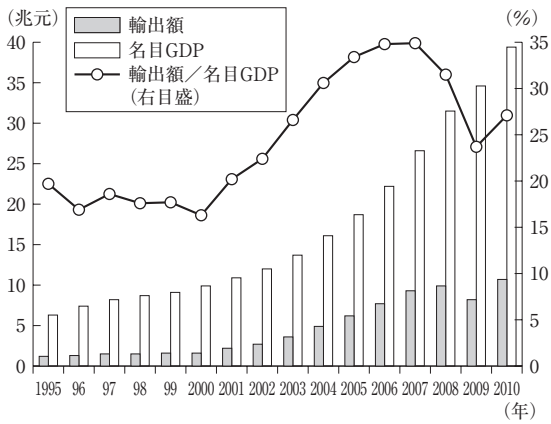
（図表1）EUの輸入に占める中国のシェア

	(%、年)			
	2000	2005	2007	2010
玩具・乳母車・スポーツ用品	57.6	74.6	80.6	81.8
事務用機器（含むPC）	11.4	36.3	46.6	54.2
通信設備	14.7	33.5	41.6	50.1
アパレル・衣類	21.2	35.3	38.3	45.5
電気機器（含む部品）	9.4	21.9	28.7	38.4
全品目	7.5	13.6	16.2	18.7

（資料）Eurostat

とはいうものの、加工貿易の最大の受益者が中国であることは間違いない。とりわけ、WTO加盟後の高成長は輸出の急拡大によるところが大きい。名目GDPは2000年時点で10兆円にとどまっていたものの、2001年のWTO加盟を機に増加し2005年には約2倍の19兆円となった。一人当たりGDPは2000年の949ドルから2005年には1,732ドルに増加し、人々の生活水準は大幅に改善した。冒頭で述べたように加工貿易を主とした輸出の急拡大が牽引役となった（図表2）。輸出は2000年の1.6兆円から2005年には6.2兆円へ急速に拡大した。名目GDPに占める輸出の割合は2000年に16.3%にすぎなかったが、2005年には30%超まで上昇した。輸出額

(図表 2) 中国の名目GDPと輸出額の推移



(資料) 中国国家統計局をもとに日本総合研究所作成

のうち5割以上は加工貿易によるものであった。

(注1) 詳しくはエズラ・F・ヴォーゲル [1991]、渡辺・岩崎 [2001] を参照。

(注2) 中国海関統計は輸出を加工輸出と一般輸出に分類。加工輸出はさらにProcessing & Assembling (来料加工) とProcess with Imported Materials (進料加工) の2種類に分類。前者の定義は外資企業が原材料や部品を(中国企業)に提供し、加工を経て輸出する貿易方式。後者はそれを除く方式の加工貿易。委託生産である来料加工よりも、企業進出ないし直接投資を伴う進料加工が急拡大。詳しくは篠原 [2003] を参照。

(注3) 日本でも中国製品が急増し、中国発のデフレとして

注目され、中国脅威論が台頭した側面も。

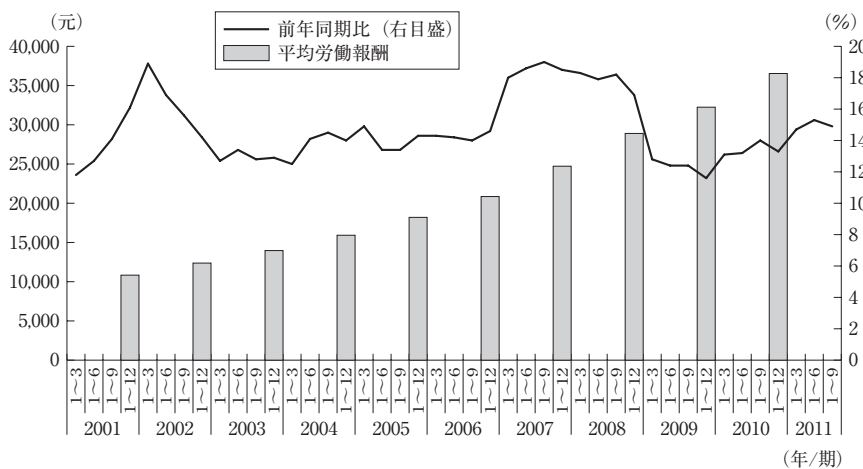
2. 壁に直面するこれまでの発展モデル

前節でみたように、中国では、とりわけWTO加盟以降安価な労働力を原動力として加工貿易が急拡大し、国際的なプレゼンスを拡大していった。ところが、ここに来て状況が変化しつつある。すなわち、賃金の上昇により、軽工業品の国際競争力が他の新興国に追い越されつつあるのである。これまでの発展に大きく貢献した加工貿易の牽引力は低下傾向にある一方、高付加価値製品の競争力は先進国に追いついていないのが実情である。

(1) 上昇する賃金

近年中国の賃金は大幅に上昇した(図表3)。国家統計局によると、都市部の政府や企業から労働者に支払われた給与(手当、ボーナスを含む)「平均労働報酬」は2005年時点で1万8,200元であったが、2010年時点には3万6,539元に達した。この5年間で給与所得は2倍となったことになる。

(図表 3) 平均労働報酬の推移



(資料) 中国国家統計局をもとに日本総合研究所作成

(注) 平均労働報酬は都市部の政府や企業から労働者に支払われた給与(手当、ボーナスを含む)。統計の対象は2010年時点で1億3,052万人。

とりわけ、最低賃金の上昇が顕著である。最低賃金の全国平均は2005年の368元／月から2010年に870元／月へ2.4倍上昇した。広東省では352元／月から1,030元／月へ2.9倍となった。

こうした人件費の大幅な上昇によって、加工貿易は高成長の支柱としての役割を全うすることができなくなりつつある。もちろん、技術力の向上により国際競争力が上昇した製品もあるものの、労働集約的な産業の国際競争力はおおむね低下しつつある。このことを次の節でみていきたい。

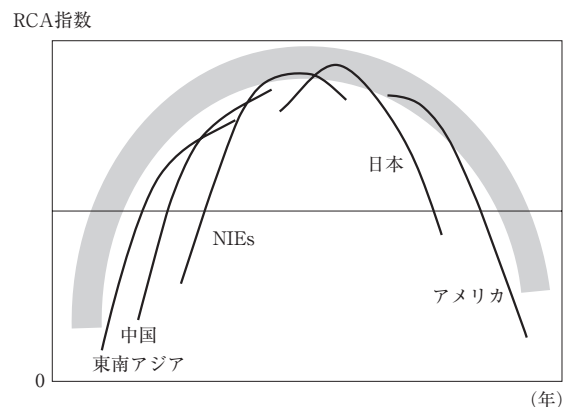
(2) 低下する国際競争力

①国際産業競争力の重層的追跡

国際競争力の議論をするにあたり、国際産業競争力の重層的追跡が一般的に用いられる。繊維産業を例にとると、産業革命後まず低価格で良質な製品を輸出できたイギリスの国際競争力がもっとも高かった。しかし、イギリスで賃金が増加するに従い、イギリスの繊維製品のコストが増加した。イギリスの繊維製品の小売価格が増加することで、日本の繊維製品の魅力が高まった。こうして、日本製の国際競争力が徐々に高まった。一方、イギリスは追い上げられ、そして追い越されやがて繊維産業から退出していった。

このような追跡は繰り返される。その後、日本の繊維産業はアジア諸国に追いつかれるようになった。1960年代、高度経済成長期の日本では2桁の賃上げが続いたことで、繊維産業は国際競争力を徐々に失っていった。このように、各産業で国際的な競争の変遷がある。そして、追い越し追い越される重層的追跡が発生する(注4、図表4)。

(図表4) 国際産業競争力の重層的追跡の模式図



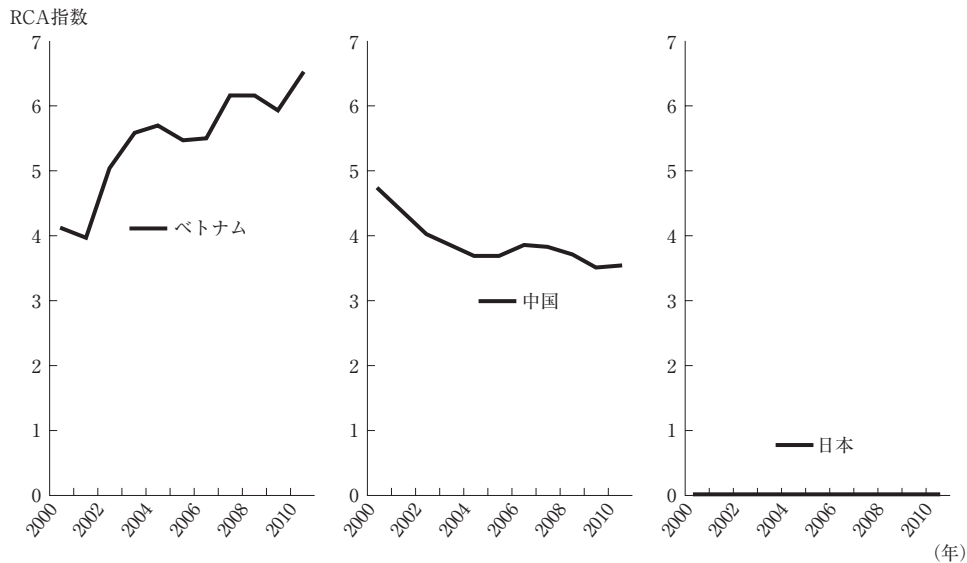
(資料) 日本総合研究所作成

(注) RCA指数 = (i 国の j 財の輸出額 / i 国の総輸出額) / (j 財の世界輸出額 / 世界総輸出額)

②中国を追い越す新興国

それでは、現状はどのようなになっているのだろうか。中国の軽工業品の国際競争力は東南アジアに追い上げられ、追い越されるようになっている(図表5)。国際競争力を示す指標としてRCA指数(顕示比較優位指数)が広く使われる。一般的にある財のRCA指数の値が1を上回れば、その財に比較優位があることになる。中国のアパレル・衣類のRCA指数は2000年の4.73から2010年に3.57へ低下した。世界の輸出総額に占めるアパレル・衣類のシェアは横ばいであったものの、中国の輸出総額に占めるアパレル衣類の割合が低下したことがその要因である。これは他国の国際競争力が相対的に上昇し、中国のアパレル・衣類の国際競争力が10年間で低下したことを示唆する(注5)。実際、ベトナムのアパレル・衣類のRCA指数は2000年の4.11から2010年に6.51へ上昇した。2000、2001年のベトナムの国際競争力は中国を下回っていたものの、2002年に中国を追い越した後、一貫して中国を上回っている。

ベトナムの労働者の賃金上昇率に比べて、中国の賃金上昇ペースが速かったためである。この結果、ベトナムの人件費の代理指標となる一

(図表5) アパレル・衣類の国際競争力の重層的追跡
(2000—2010年)

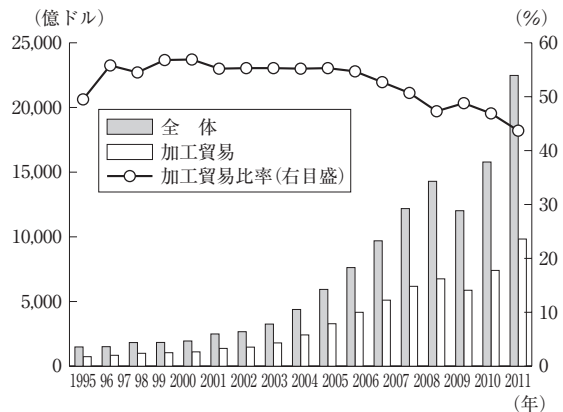
(資料) WTOをもとに日本総合研究所作成

人当たりGDPは2005年に中国のおよそ37.1%であったが、2010年時点で27.8%に低下した。

中国に比べて相対的に人件費が低下した新興国はもちろんベトナムに限らない。例えば、バングラディッシュでも同様の状況が発生している。一人当たりGDPで見ると、2005年時点でバングラディッシュは中国の24.8%であったが、2010年には15.4%に低下した。

軽工業製品の国際競争力の低下は、加工貿易を柱とした発展モデルの弱体化を意味し、中国の高成長の足かせとなる。実際に加工貿易に携わる企業の経営実態は厳しさを増している。2011年1～9月の工業企業の赤字企業数は前年同期比9.7%増加した。紡績業の赤字企業数は同19.5%、コンピュータ・その他機械製造業は同26.1%増加した。こうしたなか、中小零細企業は高金利や金融機関の貸し渋りにより、資金調達が厳しく倒産の危機に直面し、とりわけ温州や広東など一部の地域で中小企業の倒産が多発している。加工貿易の伸び悩みを背景に、加工貿易の輸出総額に対する比率は2005年以降低

(図表6) 中国の方式別輸出額の推移

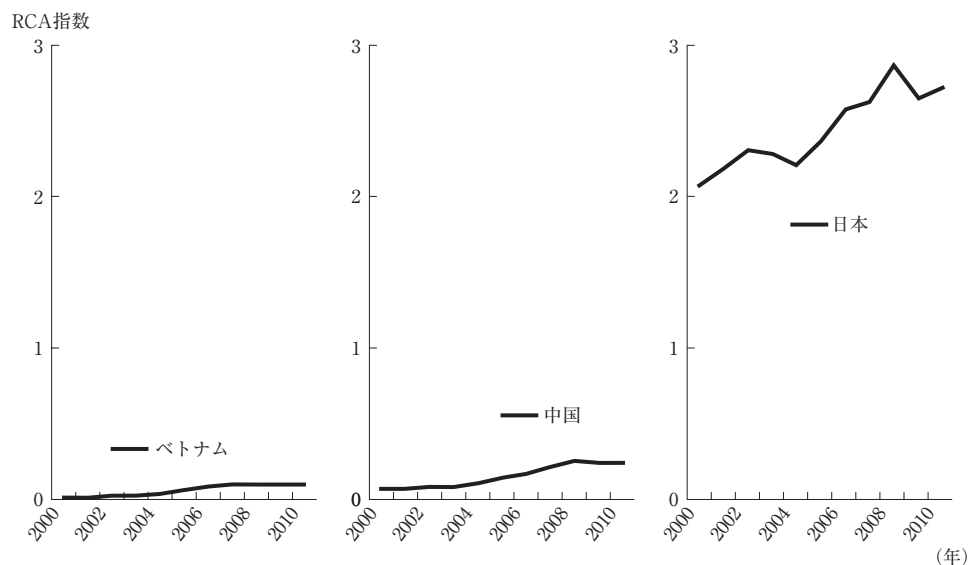


(資料) 中国海関総署をもとに日本総合研究所作成

下傾向にあり、今後一段と低下すると見込まれる(図表6)。

③先進国に追いつかない中国

このように加工貿易が伸び悩んでいるとしてもより付加価値の高い輸出品に携わる企業が成長しているのであれば、問題はないが、現状は必ずしもそうになっていない。例えば、自動車の国際競争力は徐々に上昇しているとはいえ、先

(図表7) 自動車の国際競争力の重層的追跡
(2000—2010年)

(資料) WTOをもとに日本総合研究所作成

進国との差は依然大きい(図表7)。この10年間で中国のRCA指数が0.07から0.25へ0.18ポイント上昇する一方、日本のRCA指数は2.06から2.71へ0.65ポイント上昇している。

中国の高付加価値製品の国際競争力が伸び悩んでいるのは研究開発の基盤が弱いことが大きく影響している。高付加価値製品の生産には研究開発が必要となる。自動車産業についてみると、日本の場合トヨタの研究開発費は売上高の4%程度である。ホンダの研究開発費の総額はトヨタに及ばないものの、売上高に対する比率は6%に達する。日産も5%にのぼる水準である。中国の場合、上海汽車が同1%、東風汽車が2%にとどまる(注6)。

さらに中国の大手国営企業の新任経営者は畑違いの分野から入社することも少なくない。そして、数年間の任期を終えると地方政府のトップなど政府部門へ異動する。こうしたジョブローテーションのため、開発など中長期的な目標がおろそかになりがちである。

中小零細企業の研究開発は一段と厳しい。過

剰生産能力が問題視されているなか、企業が存続するためには値下げ競争を続けるしかない。中長期的な研究開発を行うインセンティブをもつ中小零細企業は稀である。中国では、こうした中小零細の完成車メーカーが100社以上存在する。

このように、中国産業界は下から突き上げられると同時に、上はふさがっている状況である。そのなかで、最低賃金を年率13%以上引き上げ、賃金が2桁の伸びを続けると、中国のアパレル・繊維製品に代表される軽工業品の国際競争力は一段と低下すると見込まれる。一方、自動車や集積回路・電子部品など高付加価値製品の国際競争力は伸び悩み、先進国との差が一向に縮まらない状況となろう。

(注4) 詳しくは、渡辺 [2010] を参照。

(注5) 中国を含むアジア諸国のRCA指数について、詳しくは三浦 [2011] を参照。

(注6) 上海汽車集団会社と第一汽車集団会社、東風汽車集団は中国自動車産業の三大グループ。詳しくは、関 [2011] を参照。

3. 求められる成長モデルの転換

賃金上昇を厳しく抑制して加工貿易の競争力を維持すること、あるいは、高付加価値製品の国際競争力を短期間で高めることは容易ではない。ただし、中国の持続的な経済成長が不可能と過度に悲観する必要もない。それを克服するには、“新興国向け一般貿易”と“内需”がキーワードとなろう。新しい成長エンジンが中国の成長を中長期的に下支えすると期待される。

(1) 新興国向け一般貿易の拡大

中国が今後も国際経済において、その存在感を拡大するためには、政府が賃金上昇を厳しく抑制するか、あるいは、高付加価値製品の国際競争力を短期間で先進国並みに高めることが必要となるようにみえる。とはいえ、前者は社会的安定を揺るがす可能性がある。後者は産業の高度化を要するものであり、十分な時間がなければならぬ。例えば、浙江省の温州では軽工業を中心に工業化が進展してきた。こうした軽工業に携わる企業家はもともと農民であった。彼らが今の事業に従事するようになり、すでに付加価値を大幅に引き上げてきた。さらなる高付加価値化を彼らに求めても能力が十分でない。

したがって、労働集約的な製品の国際競争力の低下、高付加価値製品の国際競争力の不足を前提とした新たな成長戦略が必要となる。実際、2011～2015年の経済運営方針を示した「第12次5カ年計画」では、経済構造転換が最重要課題に掲げられ、年平均成長率の目標は2006～2010年から0.5%ポイント引き下げられ、成長率よりも構造転換が重視されている。

今後、沿海部では加工貿易に替わり新興国向けの一般貿易が新たな成長の柱として期待される（図表8）。加工貿易はサプライチェーンの大部分が部品提供国にある一方、一般貿易は中

（図表8）中国の地域別輸出額の寄与度分解

	2005年 億ドル	2010年 億ドル	伸び率 %	寄与度 %
OECD加盟国	4,320	8,106	87.7	49.7
OECD非加盟国	3,304	7,679	132.4	57.4
BRICS	308	1,058	243.5	9.8
世界	7,623	15,784	107.1	107.1

（資料）中国海関総署をもとに日本総合研究所作成

国国内で部品と原材料を調達するためサプライチェーンは中国国内にある。現状iPhoneのような高付加価値製品の部品を中国国内で生産するにはいたっていないものの、繊維機械や工作機械など比較的技術水準が低い機械類の部品であれば、中国国内での調達が可能になりつつある。日本製やドイツ製に比べて安価な中国製産業機械が、政府の海外進出支援策を受けて新興国で足場を急拡大している。新興国の高い経済成長を背景に、OECD非加盟国向け輸出額は2005年から2010年にかけて2.3倍に増加した。その寄与度はOECD加盟国向けを上回る57.2%に達する。とりわけ、BRICS向けの拡大が顕著である。先進国向け加工貿易が減速するなか、新興国向け一般貿易が高い伸びを維持しているため、輸出は緩やかな減速にとどまっている。

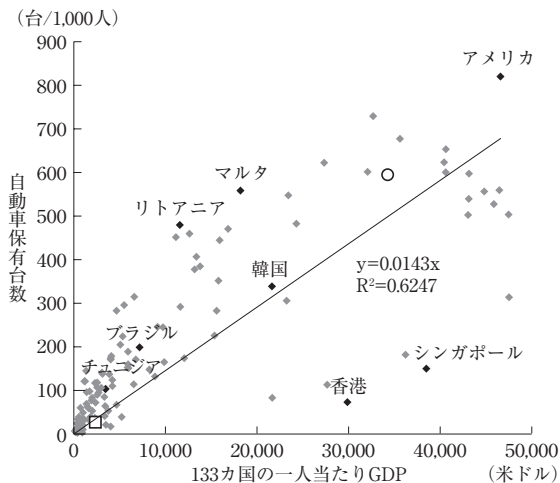
加工貿易に携わっている企業に対しては、沿海部から内陸部へ工場を移転するよう誘導する動きが拡大するだろう。これまで、加工貿易は沿海部を中心に発展してきた。とりわけ、沿海部に位置する広東省の役割が大きい。内陸の地方政府は広東省に工場を持つ企業に対し、内陸地域への移転を積極的に誘致している。また、2011～2020年まで、チベット自治区など西部地域では進出企業に対して一段と大幅な優遇措置を採用している。中国の企業所得税は25%であるが、西部地域では15%の優遇税率を条件付で適用することができる。内陸部への工場移転を円滑に推し進めるには、積極的な政府の勧誘に

加え、物流の整備がポイントとなるだろう。

(2) 内需関連産業の拡大

構造転換において、もっとも期待できる、あるいは、推進しなければならないのは内需型産業の拡大であろう。例えば、自動車産業の伸びしろは大きい。中国の自動車普及はまだ初期段階である（図表9）。2007年の1,000人あたり自動車保有台数をみると、日本が600台弱であるのに対し、中国は32台にすぎない。中国の平均所得水準は韓国やブラジル、チュニジアなどを下回るため、自動車の普及もこれらの地域に比べて遅れている。2010年でも中国の自動車保有台数は1,000人当たり58台と日本の10分の1以下の水準にとどまっている。

(図表9) 一人当たりGDPと自動車保有台数 (2007年)



(資料) World Bankをもとに日本総合研究所作成
(注) ○は日本、□は中国。

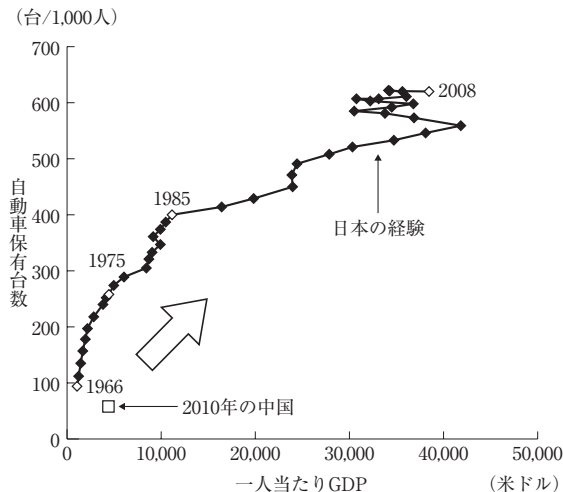
こうした状況を踏まえると、今後、所得水準の上昇に連動して、中国の自動車保有台数は一段と拡大することが見込まれる。仮に、2015年に一人当たりGDPが2009年の2倍の7,374ドルへ上昇したとすれば、自動車保有台数は1,000

人当たり94台になると見込まれる。人口が13億人と仮定すれば、自動車保有台数は1億2,000万台に達する。

ちなみに、日本の経験を振り返ると、1960年代半ばからの20年間で一気に普及した。1966年に1,059ドルであった一人当たりGDPは、1985年には11,153ドルに増加した。これにより、個人の購買力が大幅に高まり、自動車が連動して急速に普及していった。

2010年の中国は1975年の日本と同等の所得水準であることを勘案すれば、中国でも今後10～20年にわたり、自動車市場が急拡大する公算が大きいといえよう（図表10）。このように、自動車産業をはじめとした内需関連産業は家計の所得上昇に伴い、中長期的に拡大すると見込んでも間違いはないであろう。

(図表10) 一人当たりGDPと自動車保有台数



(資料) World Bank、国土交通省、中国統計摘要2011をもとに日本総合研究所作成

おわりに

中国はこれまで、高い成長率を維持してきた。世界経済に対する影響が大きくなり、今後も、中国が持続的な成長を実現できるかという問いに対する注目はますます高まっている。

中国経済のリスクとして不動産バブルやインフレがしばしば指摘される。こうした短期的な要因を注視することはもちろん重要であるが、それだけでは不十分であろう。中長期的なリスク要因にも注意を払う必要がある。

中国のこれまでの発展モデルを総括すると、“加工貿易”と“不動産開発”の二つがキーワードになる。とりわけ、WTO加盟後の高成長は加工貿易を中心とした輸出の急拡大によるところが大きい。2000年の中国の一人当たりGDPは949ドルと他のアジア諸国を大きく下回るものであった。こうした低所得、低賃金水準を糧として、中国は世界から投資を呼び込み、その結果世界の工場となった。

ところが、近年中国の賃金は大幅に上昇した。2005年から2010年にかけて平均賃金は2倍に上昇した。とりわけ、最低賃金の上昇が顕著である。最低賃金の全国平均は5年間で2.4倍上昇した。

人件費の大幅な上昇により、加工貿易は高成長の支柱としての役割を果たすことができなくなりつつある。中国のアパレル・衣類の国際競争力がベトナムを下回るようになったように、中国の軽工業品の国際競争力は東南アジアに追い上げられ、追い越されるようになっている。これに伴い、中国で加工貿易に携わる企業の経営環境は悪化しつつある。輸出に占める加工貿易の割合は2005年から低下しており、今後その傾向が続くと見込まれる。

中国の産業競争力は新興国に追いかけられる一方、先進国には追いついていない厳しい状況である。研究開発の基盤が弱いため、高付加価値製品の国際競争力は十分に高まっていない。例えば、自動車の国際競争力は徐々に上昇しているものの、先進国との差は依然大きい。

中国政府にはこうした状況を前提とした産業

政策の転換が求められている。政府が賃金上昇を厳しく抑制すると、社会的安定を揺るがす可能性がある。一方、高付加価値製品の国際競争力を高めるには十分な時間が必要である。

ただし、過度に悲観する必要もない。今後の中国経済にとって“新興国向け一般貿易”と“内需”の二つが持続的な成長を支えるキーワードとなろう。まず、新興国向け一般貿易に可能性を見出すことができる。先進国向け加工貿易が伸び悩むなか、新興国向け一般貿易は高い伸びを維持しているため、輸出は緩やかな減速にとどまっている。

もっとも期待できるのは内需関連産業の拡大である。例えば、自動車産業の伸びしろは大きい。2010年の中国の自動車保有台数は1,000人当たり58台と日本の10分の1以下の水準にとどまる。今後、所得水準の上昇に連動して、中国の自動車保有台数は一段と拡大することが見込まれる。

中国の成長を支えてきたこれまでの発展モデルは壁に直面しているものの、台頭しつつある新しい成長モデルが今後の中国の持続的な発展を下支えすると期待される。

(2012. 1. 25)

主要参考文献

- ・エズラ・F・ヴォーゲル [1991]. 『中国の実験』 日本経済新聞社
- ・篠原三代平 [2003]. 『中国経済の巨大化と香港』 勁草書房
- ・関辰一 [2011]. 「“スモールハンドレッド”の中国自動車産業」 (日本総合研究所『環太平洋ビジネス情報RIM』 2011 Vol.11 No.42)
- ・三浦有史 [2011]. 「安定性と持続性を高めるインドネシア経済」 (日本総合研究所『Busi-

ness & Economic Review』2011年11月号)

- ・渡辺利夫・岩崎育夫 [2001]. 『海の中国』 弘文堂
- ・渡辺利夫 [2010]. 『開発経済学入門』 東洋経済新報社