

第23章 最近のトピックス

1. 沿岸部から内陸部への生産拠点の国内移転

2001年にWTOに加盟後、労働集約型の製造業を基軸に、中国の製造業は沿岸部を中心に大きな発展を遂げた。その中国経済が技術集約型の産業に変貌を遂げる中で、大都市の地価高騰、人件費の上昇、環境規制の強化等を理由に、沿岸部にあった工場が移転する動きが加速している。移転先としては、南アジアや東南アジア等中国の人件費よりも安い国々が検討されることもあるが、今のところ中国に取って代わるような動きは見られない。それよりも、労働集約型産業を人件費の高い沿岸部から人件費の低い西部内陸部に移転するという、中国国内で生産地を移転する動きが大きく、依然として生産地としての中国の魅力は色あせていないという。

現地調査でのヒアリングによると、依然として中国を有望視している理由の一つに、消費市場として有望であることがあげられる。消費地としては米国に次ぐ市場であることは間違いなく、特に地方都市においては所得向上と消費拡大の余地があると考えられており、消費市場としてのポテンシャルが高い中国内陸部への移転が増えているという。また、内陸部においても地場の中国部品メーカーが育っており、沿岸部と比べ賃金の安い内陸部でもサプライチェーンが充実してきたことも大きいといえる。

中国以外の国ではなく、中国内陸部に移転する理由はそれだけではない。欧州地域への輸出も担えるからである。2011年に中国の重慶市とドイツのデュイスブルクを結ぶ国際定期貨物列車「中欧班列」が開通した。中央班列は2013年に習近平国家主席が一带一路構想を提唱して以来、中核事業として急速に発展してきた。現在では中欧班列は中国と欧州25カ国の217都市に乗り入れており、累計7万7,000本が運行され、輸送貨物総額は3,400億ドルを超えている。海上輸送や航空輸送と比較してリードタイムとコストのメリットがあるためである。例えば、武漢からハンブルクまでのリードタイムは約14日であり、同区間を海上輸送した場合と比較して約25日の短縮となることが強調されている。また、輸送コストは、航空輸送の約8分の1に抑えられ、海上輸送と比較して2倍程度にとどまるとしてコスト的なメリットも提示されている。また、2021年12月には雲南省・昆明とラオスの首都ビエンチャンを結ぶ中国ラオス鉄道が開通した。ただし、開通当初は新型コロナウイルスに関する規制により国際旅客列車は運行されず、中国とラオスでの国内区間に限定した運行であったが、2023年1月によりやく国際旅客輸送が開始されるに至った。

実際に中国の自動車メーカーは自動車の輸出を一带一路の参加国を中心に増やすことを検討し、輸出拠点として内陸部に工場をおくケースも多い。消費市場としての魅力、そして輸出拠点としての地理的メリットを踏まえ、生産拠点を中国沿岸部から他国に移すのではなく、中国国内での移転を検討するケースが増えている。

2. 不動産市況の悪化と経済全体への影響

中国経済は、不動産大手の中国恒大集団の経営危機に端を発し、さまざまな問題が顕在化してきた。中国の不動産不況は2021年に始まった。中国恒大集団の経営危機が発生し、各不動産企業の資金繰り悪化が顕在化し、不動産企業は資金不足を背景に住宅の建設を停止せざるを得なくなり、消費者の不動産業界への信頼が低下した。

2022年までは新型コロナウイルス流行による景気悪化で、一時的なものであるという見方があったが、新型コロナウイルス対策撤廃後の2023年においても低迷状況にあり、2024年も回復が見込めないと懸念されている。

中国恒大集団は、2023年8月に米国にて破産を申請した。負債総額は約49兆円とされている。碧桂園等中国恒大集団以外の大手ディベロッパーの経営危機も相次いで表面化しており、中国で人口減少の兆しが見え始めた中、不動産需要はさらに落ち込むとの見方は多く、経営環境の好転は望めない状況である。

不動産市況低迷の波及的な影響は大きく、そのうちの一つに地方政府の財政悪化がある。第13章で概説したように、地方政府は不動産業者への土地使用権の売却収入に長年依存してきたため、新規開発が停滞すると地方財政に大きな影響を及ぼす。地方債の発行は制限されているため、インフラ整備は地方政府の傘下企業である「融資平台」を通じて行ってきたこともあり、地方政府会計には表れない隠れ債務が拡大してきた。国際通貨基金（IMF）によると、2023年の融資平台の債務は65兆円（約1,300兆円）に上り、地方政府の債務合計額に迫る金額まで膨れている。IMFは、銀行頼みで融資平台の債務問題を解決しようとするれば、銀行は巨額損失を被ると警告し、銀行が債務処理で半分の負担を迫られた場合に、不良債権処理額は約70兆円に達し、地方銀行は資金不足に直面すると警鐘を鳴らしている。

中国に進出している日本企業への影響としては、中国以外での地域では円安を追い風に海外での円建て売上高は増加傾向にある中で、中国では下振れており、今後も一段の減少が予想される。

3. バイデン政権下における米中関係

米中関係の対立が表出した理由の一つに、2022年に当時下院議長であった民主党のナンシー・ペロシ氏が台湾を訪問したことがあった。中国は、ペロシ氏による台湾訪問以降、米中の軍部間の対話を遮断していた。巨大な軍事力を保有する米中両国にとっては、意図しない出来事によって衝突に陥るのを防ぐメカニズムの構築が差し迫った課題となっていたが、軍同士がやりとりする連絡ルートが遮断されたままであった。

このような緊張下にあったところ、2023年11月、中国の習近平国家主席と米国のバイデン大統領が一年ぶりに対面での会談を行い、米中両政府は関係安定化に向け合意した。習近平氏は中国式現代化の本質的な特徴、意義や中国の発展戦略の意図等をバイデン氏に説明した。中国の発展にはロジックや規律があり、米国を超越したり米国に取って代わったりする計画はないと強調。米国に対しても中国を抑え込むことをしないよう求めた。

両首脳は、軍事対話の再開のほか、人工知能（AI）等様々な分野で対話・提携を強化、推進し、両国間の航空便数を大幅に増やすことに同意した。また、両政府は気候変動対策に関する米中共同声明を発表した。両国は気候変動対策の強化に向けた作業チームを立ち上げ、2030年までに世界の再生可能エネルギーの発電設備容量を3倍に増やすよう努力すること等を盛り込んだ。また、産業分野での省エネ、低炭素化の政策に関する交流を深め、エネルギー政策・戦略対話を再開するほか、2030年までにそれぞれが少なくとも二酸化炭素（CO₂）の回収・利用・貯留の大規模提携事業5件を推進することも決定した。温室効果ガスの2大排出国である米中が足並みを揃える形となった。