

第22章 主要産業別の動向と FTA の影響

1. 中国の主要産業

フォーチュン誌の「グローバル 500」（2023 年度版）には、中国企業の 135 社がランクインしている（米国企業は 136 社）。なお、グローバル 500 のトップ 10 に着目すると、国家电网、中国石油天然気集団、中国石油化工集団の 3 つの中国企業がランクインしている。

図表 22-1 グローバル 500（2023 年度版）の上位 10 社

順位	企業名	国	売上高 (百万ドル)
1	ウォルマート (Walmart)	米国	611,289
2	サウジアラムコ (Saudi Aramco)	サウジアラビア	603,651
3	国家电网 (State Grid)	中国	530,009
4	アマゾン (Amazon)	米国	513,983
5	中国石油天然気集団 (China National Petroleum)	中国	483,019
6	中国石油化工集団 (Sinopec Group)	中国	471,154
7	エクソンモービル (Exxon Mobil)	米国	413,680
8	アップル (Apple)	米国	394,328
9	シェル (Shell)	英国	386,201
10	ユナイテッドヘルスグループ (UnitedHealth Group)	米国	324,162

(出所) Fortune HP より作成

中国の産業政策としては 2015 年 5 月に、「中国製造 2025」が発表されている。同政策では、「五つの基本方針」と「四つの基本原則」を掲げ、「三段階戦略」により、製造強国の実現を図っている。

<五つの基本方針>

- ① イノベーション駆動
- ② 品質優先
- ③ グリーン（環境保全型）発展
- ④ 構造の最適化
- ⑤ 人材本位

< 四つの基本原則 >

- ① 市場主導・政府誘導
- ② 現実立脚・長期視野
- ③ 全体推進・重点突破
- ④ 自主発展・協力開放

「三段階戦略」とは、第一段階として、2025年までに製造強国に邁進する、第二段階として、2035年までに中国の製造業を世界の製造強国陣営において中堅水準にまで高める、第三段階として、新中国成立100周年（2049年）に際し製造業大国の地位をより一層固めつつ、総合力で世界の製造強国のトップに立つことである。また、製造強国に向けた戦略目標の実現に向け、次表の通り、「九つの戦略任務」を示している。

図表 22-2 「中国製造 2025」における九つの戦略任務

製造業のイノベーション能力の向上	市場指向で、企業を主体に、政府・大学・産業による研究と応用が融合した製造業イノベーション体制を整備する。産業チェーンに合わせてイノベーションチェーンを整備し、イノベーションチェーンに合わせて資源を配置する。コア技術研究を強化し、研究成果の産業化を促す。
情報化と工業化の高度な融合の推進	次世代情報技術と製造技術の融合を発展させ、知能化製造に重点を置く。知能化設備と知能化商品の開発に注力する。生産プロセスの知能化を推し進め、新型生産システムを開発し、企業の研究開発・生産・管理・サービスの知能化レベルを引き上げる。
工業の基礎能力の強化	コア部品、コア先進技術、コア基礎材料とコア産業技術基礎等の工業基礎能力が弱いことは、中国の製造業イノベーションの発展と品質向上を阻害する要因である。これを改めなければならない。
品質とブランドの強化	企業による高品質の追求を奨励する。独自の知的財産権を有するブランド商品作り、企業ブランド価値と「メイド・イン・チャイナ」の全体的イメージの向上に努める。
グリーン（環境保全型）製造の全面的推進	先進省エネ技術、技能、設備の研究開発を強化し、グリーン製造を加速する。積極的に低炭素化、循環化、集約化を推進し、製造業における資源の利用効率を高める。
重点分野の飛躍的発展の推進	戦略分野に重点を置き、社会の各分野から資源を集中させ、優位性のある産業と戦略産業の発展を加速する。具体的に、次の十の重点分野をあげている。 <ul style="list-style-type: none"> ➤ 次世代情報技術 ➤ 高度なデジタル制御の工作機械とロボット ➤ 航空・宇宙設備

	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 海洋エンジニアリング設備とハイテク船舶 ➤ 先進的な軌道交通設備 ➤ 省エネ・新エネ車 ➤ 電力設備 ➤ 農業機械 ➤ 新材料 ➤ 生物薬品・高性能医療機器
製造業の構造調整の推進	伝統産業のミドル・ハイエンドへの進化を推進し、徐々に過剰生産能力を解消させる。大企業と中小企業の提携を促進し、製造業の全体配置を最適化する。
サービス型製造と生産関連サービス業の推進	製造とサービスの共同発展を強化し、ビジネスモデルのイノベーションと新しい業態の開発、生産型製造からサービス型製造への転換を促進する。
製造業の国際化レベルの向上	国内外の資源と市場を有効に利用し、より積極的な開放戦略を実施する。外資誘致と海外進出を融合させ、新しい開放分野を開拓する。

(出所) 独立行政法人経済産業研究所公表資料より作成

2. 自動車産業の動向

自動車産業の成長は目覚ましく、2009年～2022年にかけて14年連続で自動車生産、販売が世界一となっている。中国は今や世界最大の自動車市場を形成しており、2022年の生産台数は2,700万台を超え、四輪車の販売台数も2,686万台とその規模は他国を圧倒している。

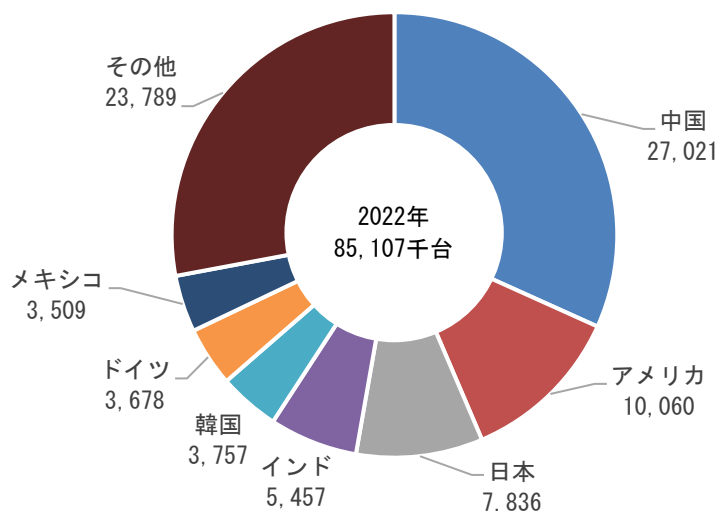
また、自動車関連税制の改善やインフラ設備の充実等、中国政府による自動車市場を刺激する政策も数多く成立しており、自動車市場は堅調な伸びを見せている。特に著しい成長を見せているのが、電気自動車（EV: Electric Vehicle）市場である。中国市場では世界に先駆けて急速な電動化シフトが起こり、ガソリン車の販売台数が依然として新車市場の主流となっているものの、新車販売全体に占める新エネルギー車の割合が約3割に上昇した。

自動車メーカーの中でも、世界最大級の電気自動車メーカーとして成長を遂げている比亞迪（BYD）の勢いは著しい。1995年にバッテリー製造メーカーとして設立したBYDは、2003年に自動車事業に参入し、EVとしては手頃な価格設定であることに人気を得て、現在では米国テスラ社に迫る勢いとなっている。BYDの強みとしては、EV用の電池からEV本体まで、自社で一貫して開発・製造していることであり、BYDはEV生産に必要な部品を全て自社生産することで、スピーディーな開発と生産が可能になっている。

BYDに加え、2002年に米ゼネラル・モーターズ（GM）、中国の上海汽車、柳州五菱汽車の合弁会社として設立されたメーカーSAIC - GM - Wulingも100万円以下を切る衝撃的な価格設定が支持され人気を得ている。また、中国のEV市場ではNIO、Xpeng、LiAuto、Leap Motor、Neta等の新興メーカーの参入も相次いでおり、EV市場の売上を伸ばしている。

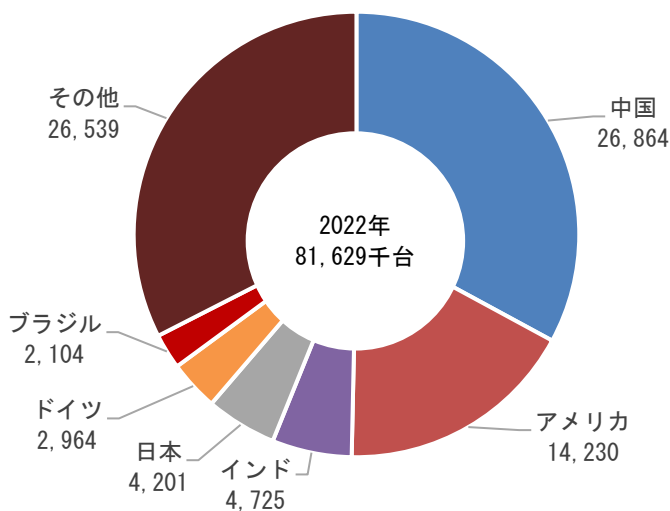
一方で、日本自動車メーカーは中国市場での販売台数が減少しており、各社戦略の見直しが迫られている。実際に、2023年10月に三菱自動車工業は中国での自動車販売から撤退することを正式発表している。

図表 22-3 国別の四輪車生産台数（2022年）



(出所) 一般社団法人自動車工業会公表資料より作成

図表 22-4 国別の四輪車販売台数（2022年）



(出所) 一般社団法人自動車工業会公表資料より作成

中国国務院は 2020 年に「新エネルギー自動車産業発展計画（2021-2035）」を公布し、当該計画の中で、電気自動車（EV: Electric Vehicle）、プラグインハイブリッド車（PHV: Plug-in Hybrid Vehicle）、燃料電池車（FCV: Fuel Cell Vehicle）を新エネルギー車（NEV: New Energy Vehicle）として、新エネルギー自動車産業の今後の発展のための道筋を示している。計画の章立ては次の通りである。

図表 22-5 新エネルギー自動車産業発展計画（2021-2035）の内容

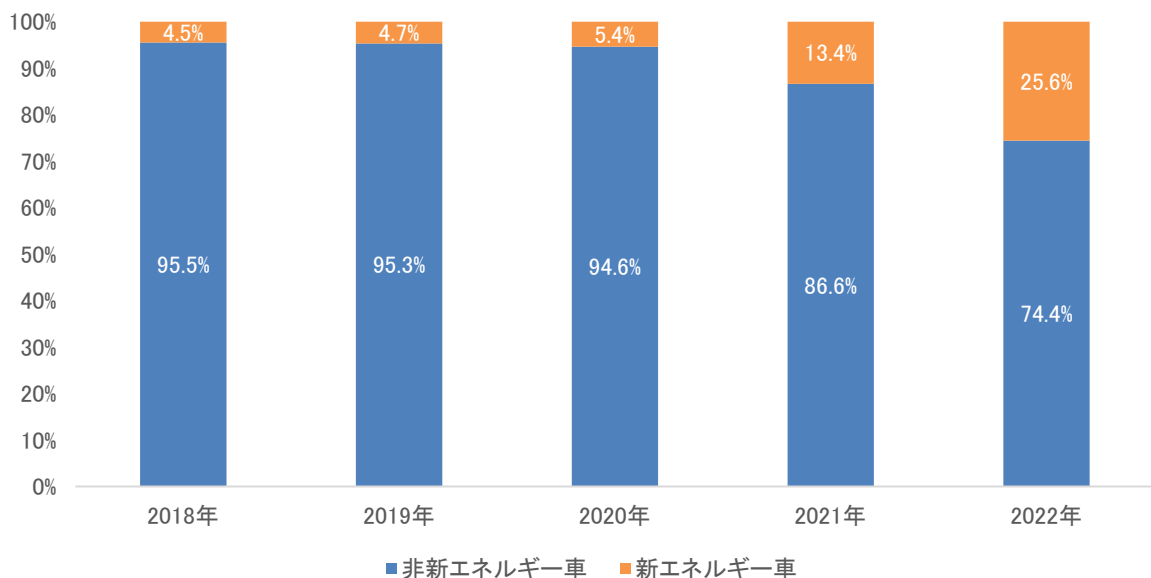
章	節
第一章 発展の趨勢	第一節 新エネルギー自動車の世界経済の発展に新たな活力を注ぐ
	第二節 中国の新エネルギー自動車は加速的発展の新たな段階に入る
	第三節 融合・開放が新エネルギー自動車の発展の新たな特徴となる
第二章 全体計画	第一節 全体構想
	第二節 基本原則
	第三節 発展のビジョン
第三章 技術革新能力の向上	第一節 「三縦三横（3つの垂直と3つの水平）」の研究開発体制作りの深化
	第二節 基盤技術革新プラットフォームの構築の加速
	第三節 業界の公共サービス能力の向上
第四章 新型産業エコシステムの構築	第一節 エコロジー主導型企業発展の支援
	第二節 基幹システムの刷新・応用の促進
	第三節 インテリジェント製造水準の向上
	第四節 品質安全保障の強化
第五章 産業の調和的発展の促進	第一節 新エネルギー自動車とエネルギーとの調和的な発展の促進
	第二節 新エネルギー自動車と交通の調和的発展の促進
	第三節 新エネルギー自動車と情報通信の調和的発展の促進
	第四節 規格の整合化とデータ共有の強化
第六章 インフラストラクチャ整備の実施	第一節 充電・バッテリー交換ネットワークの構築の促進に注力
	第二節 インテリジェント道路ネットワーク施設の建設の協調的推進
	第三節 水素燃料供給システムの構築の秩序正しい推進
第七章 開放・提携の推進	第一節 開放と交流・提携の拡大
	第二節 全世界のバリューチェーンへの参入の加速
第八章 保障措置	第一節 業界管理改革の深化

	第二節 政策法規体系の整備
	第三節 人材チームビルディングの強化
	第四節 知的財産保護の強化
	第五節 組織連携の強化

(出所) 国立研究開発法人 新エネルギー・産業技術総合開発機構 (NEDO) 公表資料より作成

近年において新エネルギー車の販売台数は大きく伸びており、中国汽车工業協会によると、新車販売全体に占める新エネルギー車の販売台数割合は、2018年には5%未満であったが、2022年には25%を超える水準まで増加している。

図表 22-6 新車販売台数の新エネルギー自動車占める割合



(出所) ジェトロ公表資料より作成

また、中国自動車メーカーは近年国産半導体の実用化に力を入れている。なぜなら、EVや自動運転車はガソリン車以上に多くの半導体が必要になっており、EVの半導体の搭載数は約1,300個とガソリン車の500個弱から急増したからである。そのため、半導体分野で米中が対立する中、電動化や自動運転技術の実用化で半導体の需要はさらに高まっており、国策である「自動車強国」の実現に向けて半導体の供給網の構築を急いでいる状況にある。ただし、中国の半導体メーカーはまだ最先端の半導体を製造する技術を開発していないという見方が大きく、先行きは楽観視できないものの、現状は最先端な半導体チップは台湾積体回路製造に頼らざるを得ない状況にある。

ひとくちメモ 19：無人店舗&無人タクシー

中国建設銀行は 2018 年 4 月に上海九江路に人を配置していない無人銀行をオープンさせた。ここではロボットが受付をして、ロボットの PC 画面上で現金の引き出し送金等のサービスを選択してから、処理を依頼することになる。無人店舗は銀行以外にファーストフード店やコンビニエンスストア、生鮮スーパー、カフェもオープンしている。これらも全てスマートフォン決済が前提になっている。この背景には中国での人件費の高騰や店頭での偽造通貨受取を回避して確実なネット決済を進めたいとの意図もあるようである。今後無人店舗はさらに拡大すると見込まれている。自動販売機もスマートフォン決済が前提になっているものが急増している。さらに、中国の首都北京では、2023 年から完全自動運転の無人タクシーが導入されている。専用アプリを使用してタクシーを呼ぶことができ、支払いもアプリで完結する。安全面に関しては、リアルタイムで遠隔監視を行っており、事故等の様々なトラブルが発生した場合には、遠隔で車両を操作することで緊急停止等ができるようになっている。

3. デジタルエコノミーの動向

中国国務院は 2022 年 1 月に「第 14 次五カ年（2021～2025 年）計画デジタルエコノミー発展計画の通知」を出しており、その中で、2020 年時点では 7.8%であったデジタルエコノミーのコア産業の付加価値額の GDP 比を、2025 年までに 10%まで引き上げることを目標として掲げている。また、デジタルエコノミーの発展に向けて、(1) デジタルインフラのレベルアップ、(2) データ要素の機能の十分な発揮、(3) 産業のデジタル化転換の推進、(4) デジタル産業の発展推進、(5) 公共サービスのデジタル化レベルの持続的な向上、(6) デジタルエコノミーのガバナンスシステムの整備、(7) デジタルエコノミーのセキュリティーシステムの強化、(8) デジタルエコノミー分野における国際協力の展開、等に取り組んでいくとされている。デジタル技術の利活用能力を、(1) 知識 (Knowledge)、(2) 技術 (Technology)、(3) 未来への対応 (Future Readiness) から評価している、スイスの国際経営開発研究所が発表している世界デジタル競争力ランキング 2022 によれば、中国は 17 位（日本は 29 位）と上位に位置している。

図表 22-7 世界デジタル競争力ランキング 2022

順位	国・地域	順位	国・地域
1	デンマーク	11	台湾
2	米国	12	ノルウェー
3	スウェーデン	13	アラブ首長国連邦
4	シンガポール	14	オーストラリア
5	スイス	15	イスラエル
6	オランダ	16	英国
7	フィンランド	17	中国
8	韓国	18	オーストリア
9	香港	19	ドイツ
10	カナダ	20	エストニア

(出所) International Institute for Management Development 公表資料より作成

4. FTA、EPA の進捗状況

中国は各地域や各国と FTA を締結しており、日本との関係では、2022 年 1 月に、日本、中国、韓国、オーストラリア、ニュージーランド、ASEAN との間で地域的な包括的経済連携 (RCEP) 協定が発効している。

2023 年 5 月には、エクアドルとの自由貿易協定 (FTA) に調印したと発表されており、中国にとっては、ラテンアメリカではチリ (2006 年発効)、ペルー (2010 年発効)、コスタリカ (2011 年発効)、ニカラグア (2023 年発効) に次いで 5 番目の FTA 相手国となる。また、2023 年 10 月には、中国とセルビアとの間で自由貿易協定 (FTA) に署名したと発表されている。

図表 22-8 中国の発効済み FTA の一覧

名称	加盟国・地域	発効年月
アジア太平洋貿易協定 (APTA)	中国、韓国、バングラデシュ、インド、ラオス、スリランカ、モンゴル	1976 年 6 月
中国・マカオ経済貿易緊密化協定 (CEPA)	中国、マカオ	2004 年 1 月
中国・香港経済貿易緊密化協定 (CEPA)	中国、香港	2004 年 1 月
中国・ASEAN 自由貿易協定 (ACFTA)	中国、ASEAN	2005 年 7 月
中国・パキスタン自由貿易協定	中国、パキスタン	2007 年 7 月
中国・ニュージーランド自由貿易協定	中国、ニュージーランド	2008 年 10 月
中国・シンガポール自由貿易協定	中国、シンガポール	2009 年 1 月
中国・台湾海峡兩岸経済協力枠組み協定	中国、台湾	2010 年 9 月
中国・オーストラリア自由貿易協定	中国、オーストラリア	2015 年 12 月
中国・韓国自由貿易協定	韓国、中国	2015 年 12 月
中国・チリ自由貿易協定	中国、チリ	2006 年 10 月
中国・ペルー自由貿易協定	中国、ペルー	2010 年 3 月
中国・コスタリカ自由貿易協定	中国、コスタリカ	2011 年 8 月
中国・アイスランド自由貿易協定	中国、アイスランド	2014 年 7 月
中国・スイス自由貿易協定	中国、スイス	2014 年 7 月
中国・ジョージア自由貿易協定	中国、ジョージア	2018 年 1 月
EAEU・中国貿易経済協力協定	EAEU、中国	2019 年 10 月
中国・モーリシャス自由貿易協定	中国、モーリシャス	2021 年 1 月
地域的な包括的経済連携 (RCEP) 協定	日本、中国、韓国、オーストラリア、ニュージーランド、ASEAN	2022 年 1 月
中国・カンボジア自由貿易協定	中国、カンボジア	2022 年 1 月
中国・ニカラグア自由貿易協定	中国、ニカラグア	2023 年 5 月

(出所) ジェトロ「世界の FTA データベース」より作成