

- 1 愛知県海外駐在員レポート サンフランシスコ産業情報センター駐在員 杉本安信
「米国で低燃費車の普及は加速するか」
- 2 愛知県海外駐在員レポート パリ産業情報センター駐在員 酒井裕史
「フランス・ドイツ・イタリアにおけるスクラップ・インセンティブについて」
- 3 中国国際工業博覧会への出展企業の募集 愛知県産業労働部産業立地通商課
- 4 国際ビジネス専門家レポート 財団法人海外職業訓練協会国際アドバイザー 郁 偉
「世界金融危機後の中国における経済回復状況と市場動向」

愛知県海外駐在員レポート

米国で低燃費車の普及は加速するか

サンフランシスコ産業情報センター 駐在員 杉本安信

政府による米国自動車産業に対する支援や環境・エネルギー対策への取り組みが進められている米国ですが、自動車の深刻な販売不振が続く中、自動車の買い替え支援をねらいとする議員提案や政府による低燃費の公用車導入の発表など、自動車メーカーの販売支援と低燃費自動車の普及を結びつけた政策が出てきています。また、オバマ大統領は、米国内で販売される新車の燃費規制を強化する方針をこのほど発表。米国での今後の低燃費車の普及を左右する動きが活発化してきました。

<米国における自動車買い替え助成プランの動向>

今年に入り、連邦議会に提案された自動車の買い替えの促進をねらいとした法案は、低能力車廃車加速化法案(下院:1月14日提出)、リサイクル・資源節約消費者支援法案(下院:3月17日提出)、新車割引券法案(下院:3月19日提出)の3法案にのぼり、いずれも燃費の悪い中古車を低燃費車に買い替えると政府が割引券を支給するというものでした。“Cash for Clunkers”と呼ばれ、いわゆる“買い替え助成”を政策とするこれら法案は、燃費基準や適用期間の違いのほか、買い替えの対象に中古車も含むのかどうか、また、海外からの輸入車が含まれるのかどうかにも違いが見られましたが、それぞれの法案には各方面から賛否様々な見解が出され、下院の多数を占める民主党からも2つの提案が出でていたこともあり、その後の法案の行方に関心が集まっていました。

そうした中で、このほど民主党はプログラム案を一本化、下院エネルギー・商業委員会での合意に至りました。5月5日に下院の同委員会から発表されたこのプログラム案の概況報告書によれば、プログラム案の内容は以下のとおりとなっています。

<5月5日にエネルギー・商業委員会で合意されたプログラム案>

	乗用車	ライトトラック	大型ライトトラック 重量で6,000-8,500ポンド(2,722-3,629kg)	作業トラック 重量で8,500-10,000ポンド(3,856-4,536kg)
新車の最低燃費	EPA算出* 22マイル/ガロン (9.35km/)	EPA算出* 18マイル/ガロン (7.65km/)	EPA算出* 15マイル/ガロン (6.38km/)	
3,500ドル割引券 (約34万円)	少なくとも4マイル/ガロン(1.7km/)以上の燃費改善	少なくとも2マイル/ガロン(0.85km/)以上の燃費改善	少なくとも1マイル/ガロン(0.43km/)以上の燃費改善又は作業トラックの下取り	少なくとも2002年以前の作業トラックの下取り

4,500ドル割引券 (約44万円)	少なくとも10マイル/ ガロン(4.25km/)以上の 燃費改善	少なくとも5マイル/ ガロン(2.13km/)以上の燃 費改善	少なくとも2マイル/ ガロン(0.85km/)以上の燃 費改善
-----------------------	--	---------------------------------------	---------------------------------------

*EPA 算出...米国環境保護局の算出による市街地、高速道路での燃費を組み合わせた平均燃費。
1ポンドを454gと換算。また、1マイル/ガロンを0.43km/lとして換算。

このプログラム案では、燃費の悪い車を廃車し、北米(米国、カナダ、メキシコ)で生産された乗用車、トラックの新車を購入する場合に助成金を受けられるというもので、乗用車の場合、燃費18マイル/ガロン(7.65km/)以下の車から28マイル/ガロン(11.9km/)以上のより低燃費の車に買い替えると4,500ドル(約44万円)の割引券が支給されることとなります。プログラム案では実施期間は1年とされ、乗用車、トラックで約100万台にのぼる新車購入の需要が発生すると見込まれています。1ドル98.45円と換算(5月10日時点)。

このプログラムを支持するジョン・ディンゲル下院議員(民主党:ミシガン州選出)は「新車購入の需要を刺激することで、今の景気後退で苦しんできた国内の自動車メーカーや自動車産業の直接的な助けになる。」と述べているほか、オバマ大統領もこのプランに同意していると報道されています。

一方、自動車アフターマーケット産業協会は、オバマ政権による米国自動車産業の安定化支援の取り組みを支持しつつも、このプログラムについては、納税者の何千億円もの税金を無駄にし、米国の何千もの自動車サービス・修理事業者に損害を与えることになるとして強く反発。同協会のキャスリーン・シュマッツ会長兼CEOは、「もっと長く乗れる良い車を廃車し、支払いができない消費者に車の購入をそそのかすことになる。」と見解を述べています。

買い替え助成施策で先行したドイツでは、助成金が新車購入の弾みとなり、成果を上げているとされているほか、日本でもこのほど、政府の追加経済対策の一環での導入が検討されていますが(5月10日現在)今後、米国での助成プログラムが需要の先取りにとどまるのか、消費者の自動車購入意欲を刺激し、販売の回復につながるのか、世界の自動車販売で大きなシェアを占める米国でのこの買い替えへの助成、低燃費自動車の普及促進への取り組みは、今後の自動車産業の行方を見据える上で、注目されるところです。



<政府による低燃費車の購入>

オバマ大統領はグリーン・ニューディール政策と名づけて様々な環境関連施策を打ち出していますが、さる4月には、販売不振の米国自動車産業への支援と環境対策を進める観点から、政府において新たに17,600台の低燃費車を政府使用車として米国自動車メーカーから購入することを発表しました。今年に入り議会で承認された米国再生・再投資法での7,870億ドル(約77兆4,802億円)の歳出枠から、2億8,500万ドル(約281億円)が充てられる見通しで、購入車両のうち2,500台は燃費効率のよいハイブリッド乗用車の購入となる予定です。また、1,500万ドル(約14億8千万円)は電気自動車や圧縮天然ガス、ハイブリッドバスを含む先端技術車両の購入に充てられる予定となっています。

<オバマ大統領が自動車燃費基準の強化策を発表>

5月19日、オバマ大統領は、自動車メーカーに対する燃費規制を強化する方針を発表しました。米国内で販売される新車の燃費基準を2012年から年5%ずつ向上させ、2016年までに35.5マイル/ガロン(15.27km/)に引き上げるというもので、2007年のエネルギー法で義務付けた基準を4年前倒して導入する計画となっています。オバマ大統領は、この日のホワイトハウスでの演説で、温室効果ガスの削減、海外への原油依存の軽減に向けての重要なステップとなるとして、その政策を力強く説明しましたが、演説会場には燃費規制でリーダーシップを発揮しているシュワルツネッカー・カルフォルニア州知事をはじめ、関係省庁高官、世界の主要自動車メーカー関係者、環境専門家なども招かれ、米国における環境政策、自動車関連施策としても大きな転換点となることを印象付ける発表となりました。

<米国は世界的にもハイブリッド車の大きな市場>

低燃費車への買い替え助成の検討や政府による低燃費車の購入などの政策が進められている米国ですが、経済状況の悪化を受け、ピックアップトラックやSUV(スポーツ多目的車)といった燃費効率が悪く、あまりよくないと思われる大きな車の販売で激しい落ち込みが続いています。しかしながら、それでも自動車の最多販売台数は、2009年に入ってから依然としてピックアップトラックが上位の1位(フォードFシリーズ:4,200cc、燃費5.6km/)、2位(GMシボレーシルベラド:5,300cc、燃費5.6km/)を占めており(2009年1~4月計:2008年累計でも同様)米国の人々の生活スタイル・意識が激変してきているわけではないように感じられます。

一方、関心が高まりつつあるハイブリッド車ですが、ハイブリッド車に関するインターネット上での情報提供サイト

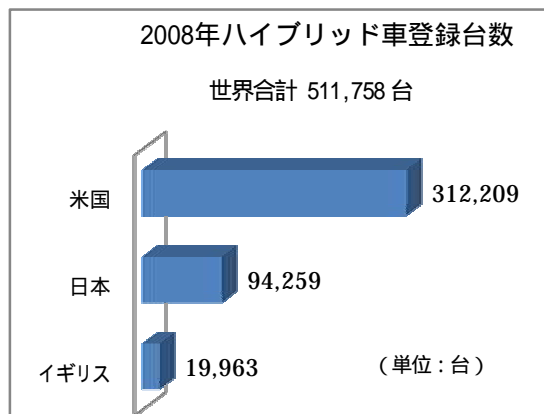
「HybridCARS.com」の2008年集計によれば、世界での登録台数は、第1位が米国で312,209台、第2位が日本で94,259台、第3位がイギリスで19,963台となっており、米国は世界のハイブリッド車登録の64%を占める大きな市場となっています。

<2008年新車及びハイブリッド車登録台数>

	新車	ハイブリッド車
米国	13,493,165台	312,209台
日本	5,082,235台	94,259台
イギリス	2,483,179台	19,963台

新車は日本自動車工業会「自動車統計月報 2009年4月号」データより

ハイブリッド車はHybridCARS.com「2009年2月Dashboard」データより



オバマ大統領が掲げる「グリーン・ニューディール」政策では、その政策の一つとして2015年までに米国製のプラグインハイブリッドカーを100万台走らせることを打ち出しています。経済の低迷から自動車産業にとって厳しい環境が続く米国ですが、政府による環境技術・環境対策を重視した経済政策や米国自動車メーカーの救済支援の動きは、自動車産業におけるハイブリッドカーなどの低燃費車開発への機運を一層高め、低燃費車志向が少数派から主流派へと転じていきかけとなる可能性を大いに秘めているように感じられます。

米国で公道を走っているハイブリッド車はこれまで日本の自動車メーカー製が大半を占め、また技術的にも話題の中心となってきましたが、自動車の買い替え助成法案や政府による低燃費車の大量購入、新たな燃費規制などの動きも含めて、今後、米国での低燃費車の開発と普及が加速するかもしれません。

米国でのこうした低燃費車の普及の動向は、今後の自動車産業の将来を見通す重要な指標の一つともなりますので、愛知県サンフランシスコ産業情報センターにおいても、愛知の産業経済と関わりが深いこうした動向について、引き続き注視していきたいと思えます。

愛知県海外駐在員レポート

フランス・ドイツ・イタリアにおけるスクラップ・インセンティブについて

パリ産業情報センター 駐在員 酒井 裕史

日本においては、5月13日、平成21年度補正予算案が衆議院を通過し、早ければ6月にも新車買い替え補助制度(スクラップ・インセンティブ)が導入されることになりました。この制度では、13年以上を超えて使用された乗用車を廃車にして2010年度環境基準を達成した新車に買い替える場合に、普通乗用車で25万円、軽自動車で12.5万円が補助されることとなります。(廃車を伴わなくても、2005年排出ガス基準より有害物質を75%以上低減させた車(排出ガス性能4つ)で2010年燃費基準を15%以上上回る普通乗用車に10万円、軽自動車に5万円が補助されます。)

このようなスクラップ・インセンティブは、すでに欧州においてフランス、ドイツ、イタリアなどで先行して実施されています。

欧州におけるこの制度への評価には、消費活動を刺激するもの、雇用維持に役立つもの、環境負荷の少ない車への乗り換えを促すもの、といった肯定的なものがある一方で、将来の消費を一時的に「先食い」するもの、他にまわるべき消費を自動車に集中させるもの、という否定的なものも見受けられます。

そこで、今回の報告書では、欧州における主要な自動車生産国であるフランス、ドイツ、イタリアを中心に、スクラップ・インセンティブの内容とその直近の結果、評価をとりあげ、報告したいと思えます。

フランスが実施した自動車販売促進制度については既に平成20年12月に提出された一般調査報告書で紹介しておりますが、各国が実施した制度を比較するという観点から、今回の報告書においても重ねて紹介することとしました。

1 各国における乗用車のスクラップ・インセンティブの内容

まずは、各国の制度の内容を俯瞰するため、下表のとおり大まかにまとめてみました。廃棄対象車の存在が前提になっている点で共通している一方で、補助金額には幅があることが分かります。

国	補助金額(最大)	廃棄対象車	新車のCo ² 排出量に係る条件
フランス	1,000€	10年以上使用	160g未満/km

ドイツ	2,500€	9年以上使用	なし
イタリア	1,500€	10年以上使用	140g未満/km

この表はスクラップ・インセンティブ分のみを挙げています。例えばフランスなどでは、スクラップ・インセンティブのほかに、環境保護策による補助金の上乗せを受けられる場合があります。

次に、各国別に制度の内容を少し詳しく見てみましょう。(以下の文中でのCO²排出量は、特に断りのない限り、1km当たりのCO²排出量で表示しています。)

(1) フランス

フランスでは、既に2007年12月以降、CO²排出量に基づいて購入補助金を給付する、あるいは課徴金を課す「ボーナス/ペナルティ制度」が実施されていました。2008年12月になって経済対策の一環としてこの制度が拡充され、10年以上使用された車を廃車にしてCO²排出量が160グラム以下の新車を購入する場合には、1,000ユーロの補助金が交付されることとなりました。2009年末まで実施される予定です。

さらに、その新車のCO²排出量が130グラム以下であれば、段階的に設けられた「スーパーボーナス」制度が適用され、さらに最大で1,000ユーロ(CO²排出量が100グラム以下である場合)が支給されることになっています。

(2) ドイツ

9年以上使用された旧型車を廃棄し、最新の排ガス規制に適応した新車に買い替える場合に、2,500ユーロの補助金を支給するもの。この制度は2009年1月末から導入されましたが、申込が多かったため、3月に予算が15億ユーロから50億ユーロに拡充されました。

(3) イタリア

10年以上使用された旧型車を廃棄し、CO²排出量が140グラム(ガソリン車の場合。ディーゼル車では130グラム)未満の車に買い替えた場合に、1,500ユーロの補助金を支給するもの。120グラム以下の場合、さらに補助金額が上積みされて計3,000ユーロになります。2009年2月に導入されました。

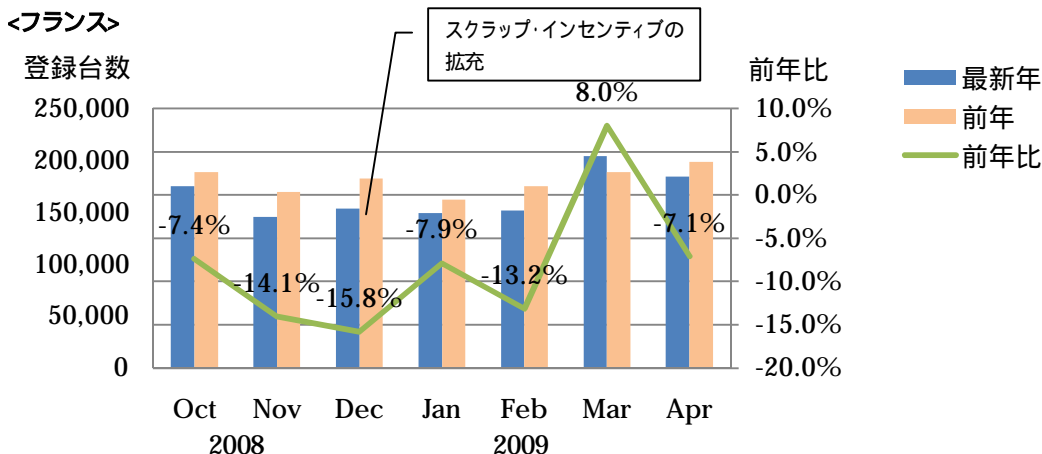
(4) その他

上記3カ国の他にも、オーストリア、ポルトガル、ルーマニアで同様のスクラップ・インセンティブを実施しています。加えて、スペインでは既に実施されていた自動車ローンの利子補給という形での補助制度に追加する形で、イギリスにおいてはドイツと同様の形で、それぞれ5月中旬から新たにスクラップ・インセンティブの交付を開始したところです。

いずれの国においても、少なくとも古い車を廃棄して新車を購入すること、新車についてはCO²の排出量などの環境基準に適合していることを条件にしていることから、これらスクラップ・インセンティブは自動車の販売促進策であるとともに環境政策でもあることが判ります。同時に、環境政策という観点では、買い替えによって確実に環境性能の良い車に置き換わるという点で、実効性が高い政策であるとも言えます。

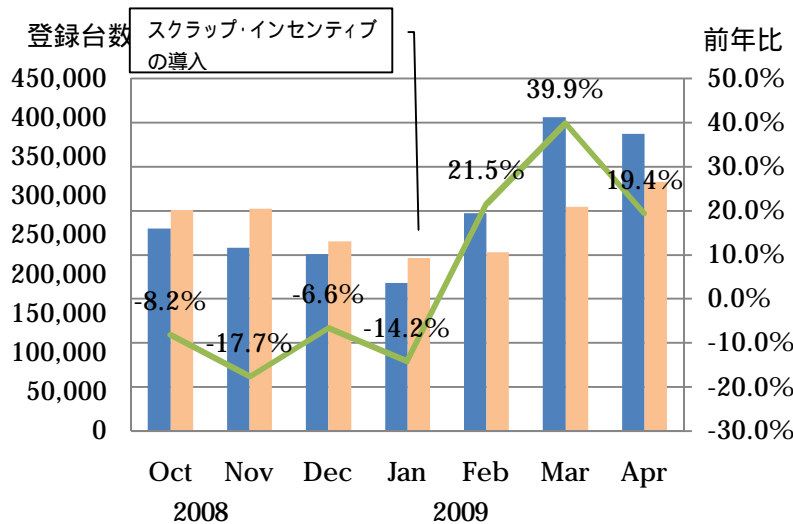
2 国別自動車販売台数の推移

次に、スクラップ・インセンティブが導入された結果としての自動車販売台数の推移を見てみましょう。欧州自動車工業会(ACEA)が毎月発表するデータに基づき、EU地域における主要な自動車生産国であり、早い時期にスクラップ・インセンティブを導入したフランス・ドイツ・イタリアについて、国別の販売台数を前年比数値で見られるようにグラフにしてみました。



フランスにおいて既存の買い替え促進制度が拡充されたのは2008年12月でしたが、さっそく翌1月には前年同月比の数値が若干改善されたかのように見えました。さらに3月には9カ月ぶりに前年比を上回る登録台数があり、販売促進制度の効果によるものと評価されました。しかしながら、翌4月にはまたも前年比マイナスに転じており、早くも販売促進制度の効果が息切れしたのではないかとされています。

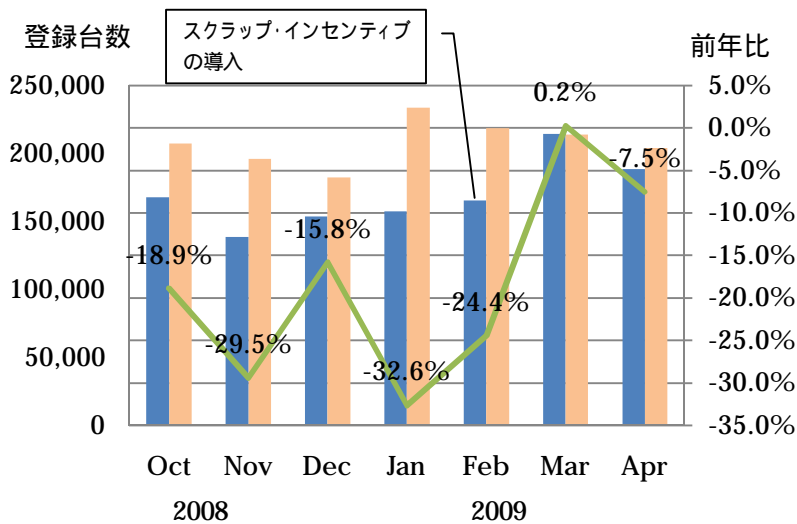
<ドイツ>



■ 最新年
■ 前年
— 前年比

ドイツにおいて販売促進制度が導入されたのは2009年1月末であり、さっそく2月の登録台数が前年同月比で21.5%の増を記録しています。これが7か月ぶりの前年比増であったことから、ドイツにおいてはこの制度が大きなインパクトをもたらしたといえます。(欧州自動車工業会(ACEA)もそのような評価をしています。)しかし、制度導入から3ヶ月目の4月にはこの増加率が鈍化しています。

<イタリア>

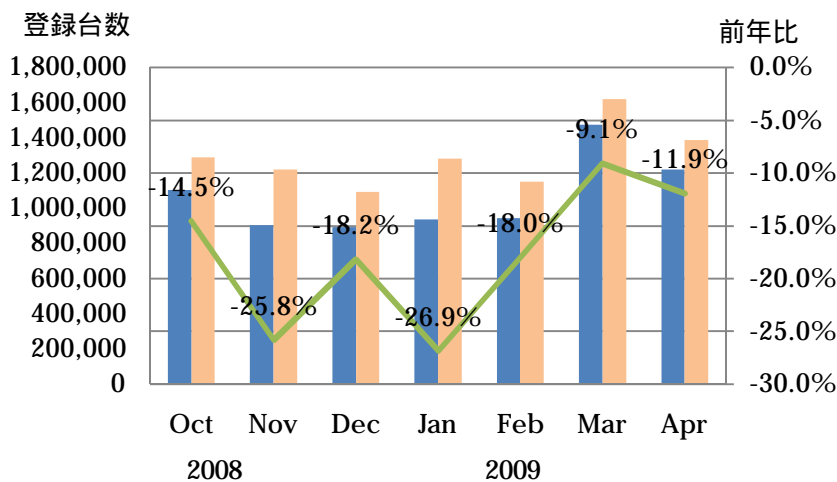


■ 最新年
■ 前年
— 前年比

これまで見てきたドイツ、フランスに比較して、前年比の落ち込み幅が大きいイタリアですが、2009年2月に販売促進制度が導入され、翌3月には大きな回復を見せてわずかながら前年同月比でプラスに転じています。フランス同様、4月には再びマイナスになっていますが、それでも2月以前に比べると、落ち込み幅は改善されているように見えます。

イタリアにおいてはまだ制度が導入されて間もないこともあり、今後の推移が注目されます。

<EU>



■ 最新年
■ 前年
— 前年比

参考までに、EU全体の登録台数も見てみましょう。EU全体では昨年5月からずっと対前年比マイナスが続いています。それでも、2月以降にマイナス幅が比較的にでも小さくなっているのは、EU内でも特に登録台数の多いドイツにおいて販売台数が回復していることによるところが大きいものと言えます。

以上、08年10月-09年4月間の国別自動車登録台数前年同月比を見ても、各国の自動車販売促進補助金制度の導入効果は一律ではないことがわかります。ドイツでは補助金制度により好調な販売実績が上がっていますが、フランス・イタリアにおける補助金効果は一時的なものであり、3月はプラスでしたが、4月には再びマイナスに転じています。もともとスクラップ・イ

ンセンティブそのものが古い車の買い替えを前提としたものであることから、効果の持続性は古い車の台数を越えることのない限定的なものと予想されていましたが、最近の登録台数を見る限りではその予想は的を射たものであったと言えるでしょう。

なお、英国とスペインにおいてはあらためて5月中旬から補助金制度を開始したところであり、今後、その効果が注目されるところです。

3 スクラップ・インセンティブに対する評価

以上紹介した各国のスクラップ・インセンティブについては、もちろん、経済・雇用対策、あるいは環境政策として一定の評価がなされています。実際、ドイツの自動車産業について、労働時間の短縮や工場の一時操業停止はあるものの、人員削減が抑えられているのはスクラップ・インセンティブにより2009年3月・4月の国内販売台数の前年比増があったからであると言われています。また、ドイツに限らず、フランスやイタリアでも、小型車の生産を手掛ける工場においては従業員の一時帰休を取りやめるところもあったようです。直近の例では、5月中旬に制度を導入したばかりのイギリスで各自動車メーカーが増産体制に入り、特に日産の工場では増産に備えた新規雇用も行われたと報道されています。

しかし、その一方で、否定的な評価も受けています。その主な批判を挙げると、次のとおりです。

(1) 将来の需要を「先食い」するものであること。

これは、「今回の補助制度による販売増は、もともと将来に予定されていた需要について前倒しを促して一時に集中させたものに過ぎない」とする評価です。これは、同時に、買い替え補助制度によって需要総量が増大するだけでなく、かえって将来における大きな需要の落ち込みを促すことになるという警告を含んでいます。(4月15日付、ウォールストリートジャーナル誌・ヨーロッパ版。)フランスのPSAグループの首脳も、制度終了後の需要の落ち込みに対する懸念を表明しています。(5月6日付フィガロ紙。)

(2) 一つの産業分野のみを対象とした保護政策であること。

数ある産業のなかから自動車産業を特に取り出し、多大な予算をつぎ込んで支援するものであるとの批判です。同時に、車に消費が集中することで、他分野の消費が減少しているとする批判もあります。(5月6日付、ビジネスウィーク誌(米)。)

(3) 小型車・大衆車の需要喚起にしかならず、大型車・高級車には恩恵が薄い。

CO₂排出量などの環境性能を補助の条件にしているために環境性能では不利になる大型車、高級車の需要喚起にはつながらず、同時に、もともと補助金で需要を喚起しようとするものであることから高所得者層が購入する高級車については相対的に効果が低くなる、という批判です。(3月5日付フィナンシャルタイムズ紙(英)、5月6日付ビジネスウィーク誌(米)。)BMWやダイムラーなどの高級車乗用車メーカーは、この制度で恩恵を受けるのはドイツ国内でも低価格で販売される輸入車であるとし、特にBMWのCEOは「制度によって競争がゆがめられる」と批判しています。ポルシェ社は、より具体的に、販売促進策を利用してポルシェを購入した人はいないと発表しています。確かに、小型車・大衆車がラインナップの中心になっているフォルクスワーゲン、ルノー、フィアット等のシェアがわずかながらも拡大しています。(欧州自動車工業会(ACEA)のメーカー別登録台数から。)また、フランスの自動車職業協議会も、トラック・バスなどの大型商用車も制度の対象とするよう求めています。(5月19日付、リベラシオン紙。)

(4) 環境破壊・地球の温暖化を促進する政策である。

ヨーロッパにおいて一定の影響を持つ緑の党などの主張です。特にドイツにおいてはCO₂排出量に連動した制度になっていないため、環境保護団体等からの批判を集めています。

なお、スペインにおいては、1台あたりのインセンティブ2,000ユーロについて、500ユーロを政府、500ユーロを地方自治体、残りの1,000ユーロを自動車メーカーが負担することとなっていますが、一部の自治体が補助金の支払いを拒否する事態となっているようです。

4 まとめ

以上、欧州の主要自動車生産国が現在までに導入しているスクラップ・インセンティブの内容を紹介するとともに、2008年10月から2009年4月までの間のフランス、ドイツ、イタリア、そしてEUの自動車登録台数の前年比をグラフにして分析を試みました。さらにこれらスクラップ・インセンティブに対する評価をポジティブ・ネガティブの両面から紹介しました。

ポジティブな評価の妥当性についていえば、各国で導入されたスクラップ・インセンティブが、一時的にしる、自動車の販売台数の維持につながっていることは間違いのないでしょう。また、このことが少なくとも一部において雇用の維持につながったことも確実であると言えます。同時に、今回の制度によって促進された買い替えによって、市中を走る車の一部が比較的環境負荷の小さな車に置き換わった意義も大きいと言えます。

一方で、ネガティブな評価の妥当性については、今しばらく時間が経ってからでないと判断できないように思われます。スクラップ・インセンティブがほんの一時の応急策に過ぎないのかどうか、また、「需要の先食い」が及ぼす将来への影響など、現時点では判断が困難です。

このテーマについては、いずれ別の機会にあらためて検証し、紹介したいと考えており、関連するデータの収集を続けていきます。

今年も「中国国際工業博覧会」(環境保護技術と設備展)への出展企業を募集します!

愛知県では、2010年に万博開催を控え、発展著しく環境への関心も年々高まっている中国・上海で開催される中国最大級の国際見本市「中国国際工業博覧会」(環境保護技術と設備展)に出展する、ものづくり技術・環境関連技術をもつ県内企業を募集しています。

この「中国国際工業博覧会」への出展は今年で4回目です。昨年度も、17社の出展がありました。

御社の持つものづくり技術、環境関連技術・製品等を海外にPRし、中国マーケットの開拓に向け、この愛知ブースに出展してみませんか?

中国国際工業博覧会への県内企業の出展支援の概要

- (1) 出展時期 平成21年11月3日(火)～平成21年11月7日(土)
- (2) 出展場所 上海新国際博覧中心(中国・上海市浦東新区龍陽路2345番)
- (3) 出展対象企業 愛知県内に本社または工場を有する企業で、環境関連技術・製品を出展できる企業
- (4) 募集企業数 10社(1社あたり1ブース(3m×3m)を提供します。)
- (5) 出展料 無料(愛知県が負担します。)
- (6) 出展企業の負担 渡航費、滞在費、出展品の輸送費、ブース常駐通訳費等各企業が個別に必要なとする経費
- (7) 申込期限 平成21年7月3日(金)まで
- (8) その他 応募多数の場合、過去の出展回数が少ない企業を優先します。

お申込・お問合せは、下記までお願いします。

愛知県産業労働部 産業立地通商課 国際産業交流グループ(柴田、横江)

電話 (052)954-6356 FAX (052)961-7693

Eメール ricchitsusho@pref.aichi.lg.jp

また、募集チラシ、出展申込用紙は次のホームページからダウンロードできます。

<http://www.pref.aichi.jp/0000024733.html>

中国国際工業博覧会のウェブサイトはこちらです。(中国語、英語)

<http://www.ciif-expo.com/>

2008 中国国際工業博覧会の結果は下記のとおりでした

日時	平成20年11月4日から8日まで
場所	上海新国際博覧中心(中国上海市)
出展	会社数 1,816社(24の国と地域)
来場者数	96,266人(77の国と地域)
出展企業	アサダ(株)(株)ナステック、 (株)日本高熱工業社、(株)パイオニア風力機、 (株)秀政、(株)フジサンヨーエンジニアリング、 (株)マキテック、大有建設(株)、高浜工業(株)、 中央化工機(株)、東海機器工業(株)、豊島(株)、 日邦産業(株)、日本エンパイロ(株)、 フルハシEPO(株)、本多電子(株)、 (有)トッキ



国際ビジネス専門家レポート

「世界金融危機後の中国における経済回復状況と市場動向」

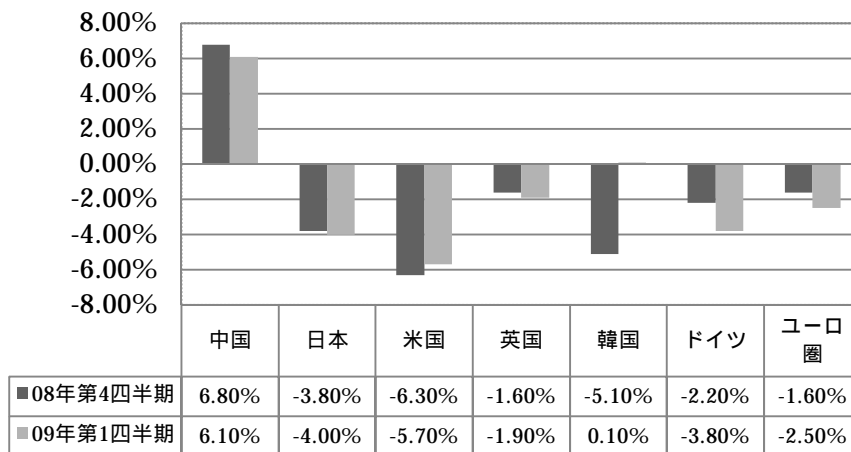
財団法人海外職業訓練協会 国際アドバイザー 郁 偉

百年に一度とも言われている世界的な金融危機に端を発する世界経済の悪化はまだ底が見えてこない中、2009年も半ばが過ぎようとしている。

世界各国の政府は急激な景気減速に歯止めをかけようと、財政出動及び大幅な金融緩和などの政策を矢継ぎ早に打ち出して努力しているものの、その成果はまだはっきりとは現れていない。

主要国の2009年第1四半期のGDPの伸び率が相次いで発表されている(下図参照)が、2009年第1四半期GDP伸び率がプラス維持あるいは僅かながらプラスに転じている国は中国と韓国だけであり、他の主要な国々は前期比まだまだ大幅なマイナス成長となっていることが明らかとなった。

GDP伸率



注：GDPの伸び率は中国が前年対比、その他の国が前期対比

この中で 中国の経済成長はプラスではあるものの、2008年の9%成長と比較すると、2009年第1四半期GDPは6.1%と大幅な鈍化となっており、これが中国経済成長の底であるかどうかを検証してみたい。

2009年第1四半期の中国経済状況

2009年3月号の「あいち貿易情報 No.306」にて「世界金融危機後の中国における経済展望」を報告した。昨年末から年初にかけて、中国政府は世界同時不況から一刻も早く脱出するため、4兆元という巨額の内需振興策を含む大規模な景気でこ入れ策を打ち出した。この強烈な景気対策の結果 2009年第1四半期の中国の経済指標は以下の通りである。

(単位：%)

項目	2008.1-3	2008.4-6	2008.7-9	2008.10-12	2009.1-3	
生産	GDP伸率	10.60	10.20	8.90	6.80	6.10
	工業付加価値生産伸率	16.40	16.20	13.00	6.43	5.10
投資	固定資産投資伸率	25.90	27.70	29.20	26.70	28.60
	国有企業その他	17.10	21.50	26.80	21.90	37.70
消費	社会商品小売額伸率	20.60	22.20	23.20	20.60	15.00
物価	消費者物価伸率	8.00	7.80	5.20	2.53	-1.20
金融財政	通貨供給M2伸率	16.29	18.45	11.13	15.88	25.51
	貯蓄残高伸率	16.24	19.44	18.92	19.69	25.72
	:貯蓄残高[外貨含](億元)	426,600.00				536,300.00
	融資残高伸率	16.23	14.11	13.85	15.92	26.97
	:融資残高[外貨含](億元)	293,900.00				365,600.00

対外経済	輸出伸び率	21.40	22.40	22.80	4.73	-19.70
	輸入伸び率	28.60	32.60	25.80	-7.86	-30.90
	貿易差額(億ドル)	414.20				623.40
	直接投資実行額伸び率	61.26				-20.56
	外貨準備(億ドル)	16,821.77				19,537.41

2009年第1四半期のGDP成長率は6.1%と、1992年から四半期ベースの統計が発表されるようになって以来の低成長率となった。世界同時不況による輸出の大幅な落ち込みの影響によるものが大きいと見られる。

2008年10-12月の第4四半期の中国経済の牽引役の一つである固定資産投資は、2009年第1四半期では前年対比伸び率が28.6%となり、08年の第4四半期対比2ポイント上昇。2009年4月に入ってこの伸び率は更に上昇し、30.5%と高水準で推移している。

銀行貸し出しの大幅な増加と地方債の発行を背景に3月の通貨供給M2の伸び率は前年比25.51%増と急拡大しているが、一方、消費者物価は景気低迷により前年比マイナス1.2%となった。

中国の最大輸出先である米国の不景気により、1-3月輸出は前年比マイナス19.7%と二桁減になった。但し、3月の輸出もマイナス17.1%と引き続き減少しているものの、2月のマイナス25.7%と比較すると輸出の減少幅は縮小している。

中国経済は世界に先立って回復に向かっているか？

4月7日に世界銀行が発表した「東アジア経済半期報告」によると、中国経済は年内に回復をはじめ、来年全面回復する見込みであると指摘している。

中国経済がいち早く回復することは世界経済の回復に大きな影響を与えることは間違いないことから、世界各国からの期待も大きい。

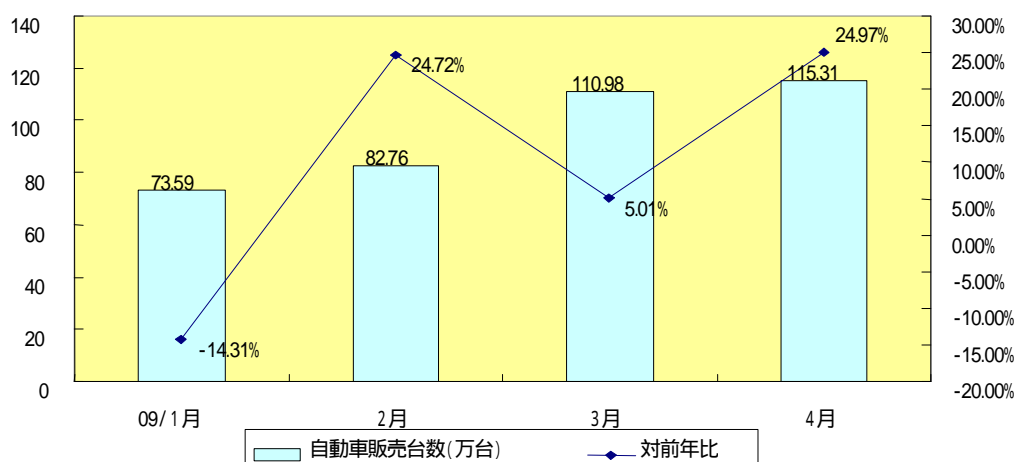
昨年9月のリーマンショック後、中国政府は世界に先駆けて大規模な景気刺激策を打ち出し、早期景気回復に向け強いリーダーシップを発揮した。その成果としてマクロ経済指標の一部では下げ止まり感が見られ、下記の一部産業及び指数では回復の兆しが現れていることから、中国の経済は回復に向かっていると見るができるだろう。

回復の兆し1 好調な自動車販売

2009年4月中国の自動車販売台数は115万台に達し、単月ベースでは3月に続き過去最高販売台数の記録を更新した。2009年1-4月の新車販売台数は382万台で米国市場より約80万台も多かった。特に自動車産業振興策である小排気量(1,600cc以下)に関わる車両購入税の減免(10%→5%)、農村部における三輪自動車などの買い替えに対する補助金支給の効果が大きく貢献している。

中国は2009年1月に打ち出した「自動車産業調整・振興計画」で、2009年度の自動車販売台数目標は1,000万台以上であり、2009年1-4月の好調な販売台数382万台で単純計算すると、2009年この1,000万台の自動車販売目標の達成は夢ではない数字と言える。

2009年1-4月の中国自動車販売台数推移



「出典：中国自動車工業協会のホームページ」

回復の兆し2 1-4月不動産市況の回復

4月の中国の主要70都市の不動産販売価格は前年対比0.4%上昇し、3月より更に0.2ポイントの上昇となった。2008年秋以降からの急激な金融緩和及び新規個人の住宅取得と売却に係る税負担の軽減策により、市場の資金は再び住宅市場に流入し始めている。

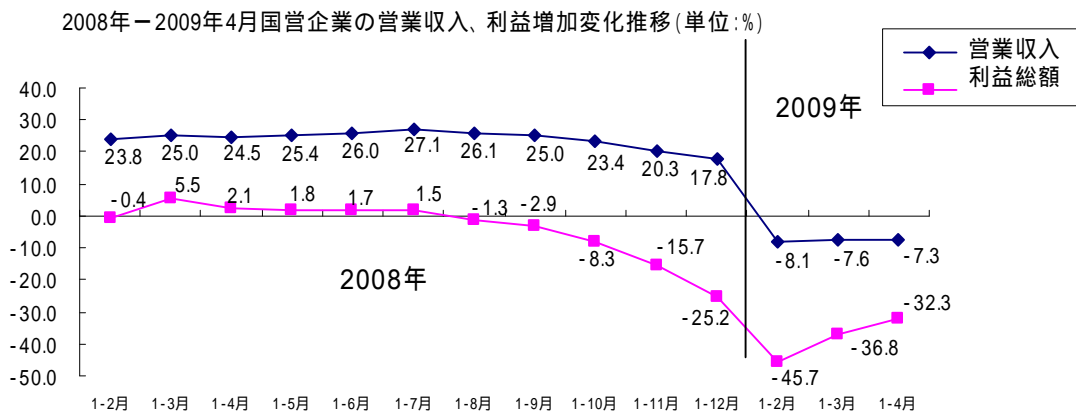
6月1日付けの「中国経済観察新聞」によると、最近中国の浙江省温州市では200軒の住宅販売の開始前に5,000人が並んでいる光景も再び出始めている。今まで中国不動産価格を高騰させた温州人のマネーは再び全国の不動産に向き始めているとも言われている。その傾向は下記の全国販売不動産の指数の上昇にも現れている。

2009年1-4月全国販売不動産の指数

	販売面積(万㎡)	前期比伸率	販売額の伸率
不動産販売	17,625	17.50%	35.40%
内住宅		18.60%	38.60%
オフィス		-10.50%	14.00%

回復の兆し3 国営企業の減益幅の3ヶ月連続縮小

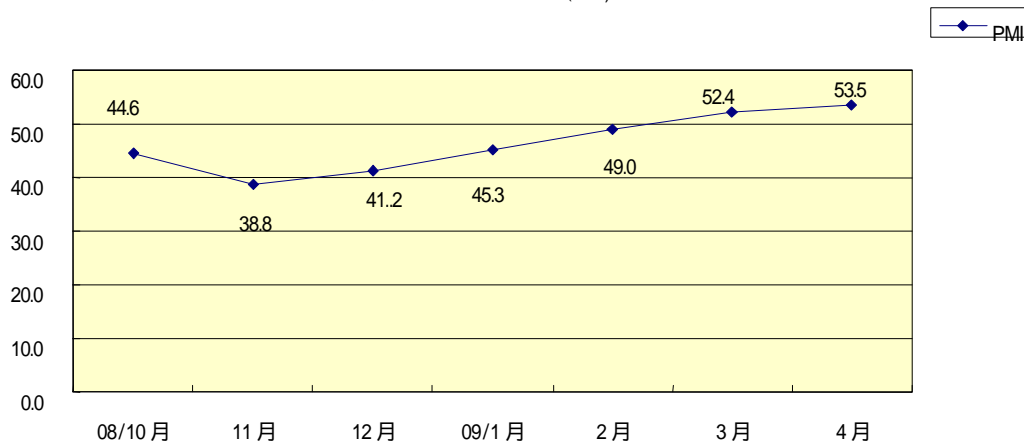
中国財政部が公表した2009年1-4月の中国国有企業の経済運営状況によると、全国国有企業の売上高は5兆9,789億元、先月対比マイナス7.3%で、マイナス幅は1-3月比0.3ポイント縮小し、3ヶ月連続の改善となった。収益の方も3,236億元で1-3月比4.5ポイント縮小し、これも3ヶ月連続の改善となった。この国有企業の売上高と収益の改善も大型の景気刺激策の恩恵を受けた結果であると推測している。



回復の兆し4 製造業購買担当者景況指数 (PMI) の上昇

マクロ経済の発展状況を評価する指数の一つであるPMIは昨年11月に底を打って、5ヶ月連続で上昇して4月には53.5%に達し、景況判断の目安となる50%を2ヶ月連続で上回った。中国の国家統計局の局長は「PMI指数の連続した回復や、各地の前向きの変化から、中央政府の出した内需拡大、成長促進、構造改革、改革の深化、国民生活の改善など一連の政策が成果を収めたことを意味しており、中国の経済は現在順調な回復中である」と述べた(中国統計局09・4・2)。

製造業購買担当者景況指数推移 (PMI)



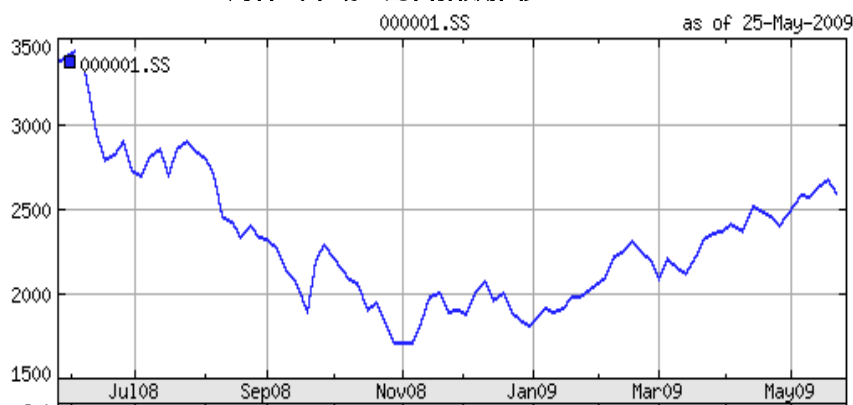
回復の兆し5 株価市場の更なる好転

2008年11月4日上海株式市場が総合指数1,700ポイントの底を打った後、投資家は中国政府が発表した大型景気刺激策、中でも白物家電の農村販売促進策による白物家電販売の回復、小型自動車(1,600cc以下)の車両購入税の減免による自動車の販売回復など、景気刺激策の結果が現れていることに好感し、上海株式市場の総合指数は上昇し続けてきている。

2009年5月26日現在の上海株式市場の総合指数は海外主要マーケットの中で最も早く昨年9月に起きたリーマンショックの前の水準に回復し、2,588ポイントとなった。

株式市場の回復により、投資家の市場心理は一層改善され、株式市場で得た利益を消費に回す効果が現れ始めているとも言えよう。

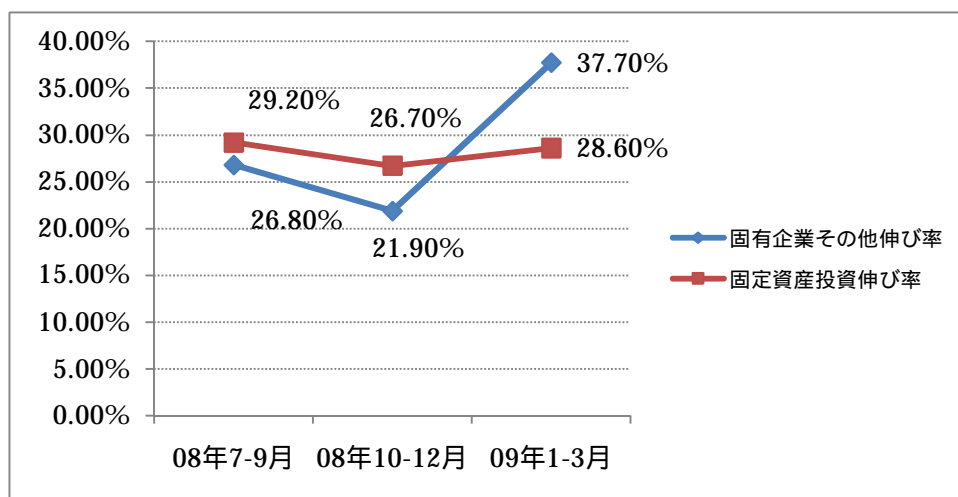
上海株式市場の総合指数推移



回復の兆し6 固定資産投資の回復

中国のGDP金額の35%ぐらいは固定資産投資である。固定資産投資の回復は景気回復判断に重要な要素と考える必要がある。前回レポートにも書いていたように大規模な景気刺激策の最も恩恵を受ける企業はインフラ、環境などの大型国営企業である。下記の固定資産投資伸び率推移から見れば、2009年第1四半期から中国全体の固定資産投資が回復し始め、特に国営企業の固定資産の投資の伸び率は全体の伸率をはるかに上回っていることが明確となっている。

四半期毎の固定資産投資伸び率の推移



[注記：統計数値は、09年5月時点のもので、その後改定されている場合がある。]

～ 国際ビジネス相談デスクを開催します～

あなたの相談に経験豊富なアドバイザーがお答します。

財団法人あいち産業振興機構では、ベトナム、中国との国際ビジネスに関する諸問題や、貿易実務一般について、専門アドバイザーが相談に応じる「**無料相談デスク**」を開催します。

是非、本相談デスクをご活用いただき、皆様の国際ビジネスにお役立てください。なお、相談は原則として、**事前予約が必要**です。

1 相談デスク開催（6月から9月）開催日 これ以降の開催は決まり次第ご案内します。

	ベトナム	中国	貿易実務一般
相談日	6月30日(火) 7月28日(火) 8月25日(火) 9月14日(月)	8月4日(火)	7月14日(火) 9月8日(火)
相談員	松嶋威央 (財)海外職業訓練協会登録 国際アドバイザー	方村 承 (財)海外職業訓練協会登録 国際アドバイザー	田中尊雄 日本貿易振興機構(ジェトロ) 名古屋貿易センター 貿易アドバイザー
相談分野	ベトナム事情、企業経営、人事・労務管理、交渉、生産工場の立上げ、稼働運営、事業清算	中国事情、中国動向情報分析、法務・政策の理解と助言、工場運営・管理	貿易実務全般、海外投資
ご相談内容に応じて、経営、金融、技術、IT、経営革新などに関する専門知識を持った当機構のマネージャーが同席し、総合的なご相談に応じます。			

ご相談に対しては、資料・データ等の情報及び助言をできる限り正確にするよう努力しておりますが、提供した情報及び助言の正確性の確認、採否はご相談者の責任と判断で行ってください。また、提供した情報及び助言の利用に関連して、万一ご相談者が不利益を被る事態が生じたとしても、当機構及び相談員は責任を負いません。

2 相談場所

財団法人あいち産業振興機構 愛知県貿易情報センター
名古屋市中区丸の内三丁目1-6 愛知県産業貿易館本館2階

3 相談時間

毎回 午後2時から午後4時まで

4 問合せ先

財団法人あいち産業振興機構 情報・国際ビジネス部 国際ビジネスグループ
電話 052-231-6357 FAX 052-203-9635

愛知県貿易情報センターをご利用ください

愛知県貿易情報センター（愛知県産業貿易館本館内）では、各種の貿易関係資料・図書を取りそろえていますので、是非、皆様の情報収集にご活用ください。

あいち貿易情報 2009.6月号

財団法人 あいち産業振興機構 情報・国際ビジネス部 国際ビジネスグループ

名古屋市中区丸の内三丁目1番6号 愛知県産業貿易館本館

TEL : 052-231-6357(ダイヤルイン) FAX : 052-203-9635

URL : <http://www.aibsc.jp>