

◎米中首脳会談

6月7-8の二日間にわたり、米国カリフォルニア州において米中首脳会談が行われた。総計8時間に及んだ会談は事前の草稿を極力排し、自由な意見交換を通じて両首脳間の信頼関係醸成を重んじたものと言えよう。



会談終了後、楊潔篪国務委員は今回の会談の成果を以下の七点にあると発表している。

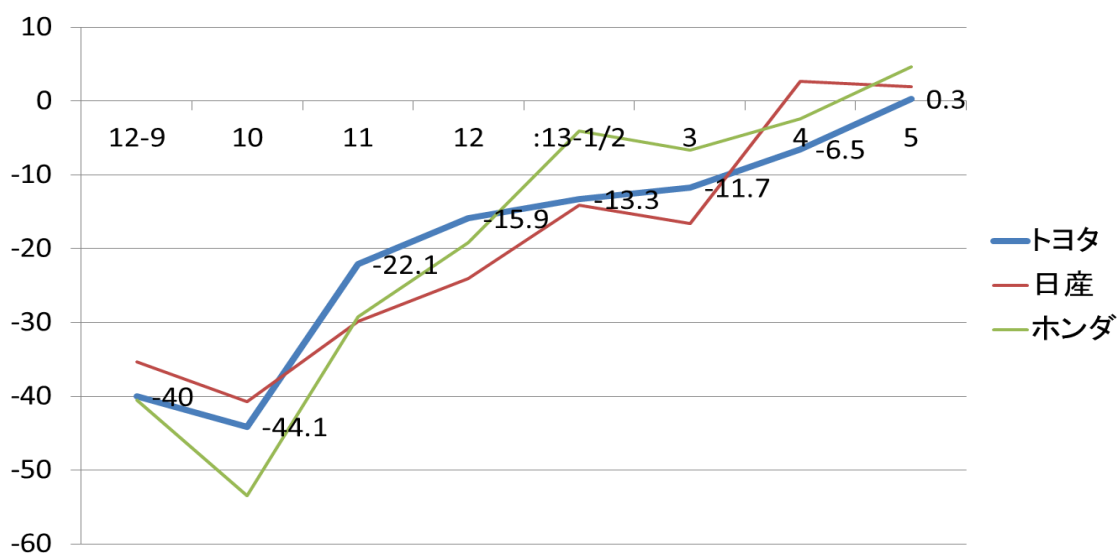
- ①オバマ大統領に対して直接中国の執政理念と内外政策方針を説明したこと。特にアジア太平洋政策については、中国夢の実現プロセスを通じて平和的台頭の方針と国際貢献を進める意欲を伝えた。
- ②米中両国が、かつて大国が勃興した際に生じたゼロサム型関係でなく、新しい二国間関係（新型大国間関係）を通じてウィンウィンの道をたどるべきことについて合意したこと。
- ③今後幅広いレベルにおける米中間の対話・交流を強化していくことを合意したこと。
- ④経済・投資・エネルギー・環境・文化等多分野における協力を強化するとともに、軍部同士の関係を強化し新型軍事協力建設を進めること。（昨年9月にアメリカが参加を招請した2014年リムパックに中国が参加することを回答。）
- ⑤台湾に対する武器売却の停止を含む中国の台湾政策を説明したこと。
- ⑥米中のアジアにおける協力の利益は大きく、摩擦を回避し相互協力メカニズムを強化していくべきことについて合意したこと。
- ⑦米中両国間がグローバルな問題について協力を深めていくことを合意したこと。

中国のメディアは、米中会談が早期に開催されたこと、また予定稿に頼らず首脳同士の直接対話を通じて信頼関係を構築しようとしたことを強調し、毛沢東・鄧小平に匹敵する首脳レベルの個性外交が行えたコメントする者もいるのが注目される。会談の中で本当に何が話されたのかは、毛沢東・周恩来とニクソン・キッシンジャーの秘密会談が 30 年後に機密解除を受け公開された¹のと同様、今後 30 年という長年月を経ないとわからないであろう。

なお、早稲田大学の天児慧教授は最近の著書²において中国の対外政策に関し、①ナショナリズムを通じて国内を引き締めるとともに習近平政権の基盤を強化すること、②協力と双方向性を基本とした従来の対日政策が転換され、日本を政治的・経済的に中国に従属させることが新たに目標として設定されたこと、③こうして獲得するアジアの盟主たる地位を米国に黙認させ、アジア太平洋地域における勢力圏を築くこと、及び④台湾との一体感を強め、中台統一に向けた連携と機運を高めることの主として 4 つを目的として展開されていると分析している。この関係からは今年 12 日から 14 日、台湾国民党の呉伯雄名誉主席が代表団を率いて中国を訪問、習近平氏はじめ中国要人と会見するとされること、こちらの動向も大いに注目されよう。

◎日系自動車各社の中国販売がプラスに

6 月初め、各社が発表したところによると、今年 5 月の主要日系自動車各社の中国における販売台数はトヨタが 7 万 9 千台 (+0.3%)、日産が 10 万 3 千台 (+2.0%)、ホンダが 5 万 5 千台 (+4.6%) と昨年 9 月の大規模な反日デモ以降初めてトヨタ、日産、ホンダの主要三社が共にプラスに転じた。

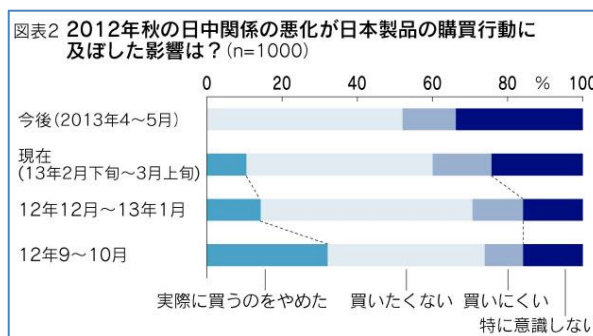


¹ http://yorozu.indosite.org/bbs_log/bbs_log04/main/16476.html など。

² 「日中対立」、「尖閣問題」ほか。

ただし増加に転じたとはいえ、中国全体での5月の自動車販売台数は9.8%増（中国汽车工業協会調べ）なので、日本車のシェアとしては依然低下傾向が続いていることになる。背景には昨年9月の尖閣問題を契機に中国の幅広い消費者の間で日本製品を敬遠するムードが浸透、最近好転したとはいえ引き続き根雪のように一定の消費者が日本製品を敬遠する動きが続いていることがある。日経消費インサイトが報じるところによると、今年3月の調査時点でもなお引き続き7割近い消費者が日本製品を買いにくいと回答しており、商品別ではSurvey Myの調査によれば特に自動車においてこの傾向が強いとされている。日本企業の対中ビジネスにおいては自動車産業が極めて大きな位置を占めていることを考えても、各社の懸命の努力にもかかわらず、今後引き続き厳しい状況が比較的長く続くと見ざるを得ないであろう。

→日経消費インサイト5月号調査

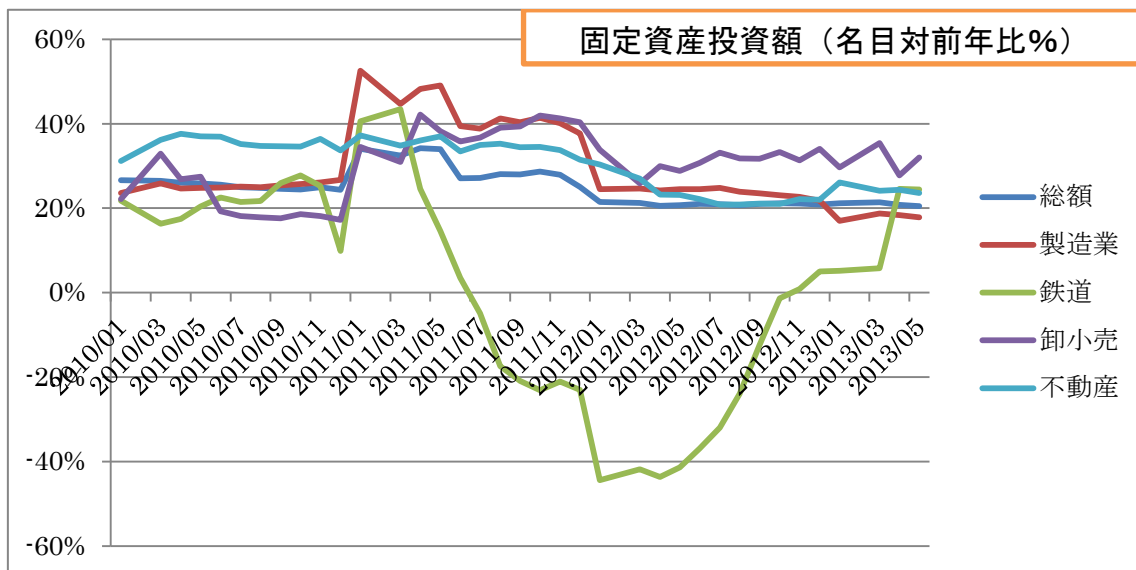


◎投資の主役は公共投資+卸小売業に？

国家統計局が9日発表した全国の固定資産投資額は、1-5月累計で20.4%増と引き続き安定して高い水準の伸びが確認された。ただ、その内訳を見ると大きな変化が見受けられる。

一つには製造業投資の伸びが鈍化していることである。ヒアリング等で日系企業を回っていると自動化や機械化の投資が増えている印象があったが、統計で見ると製造業の投資の伸びはここ1年以上にかけてなだらかに低下傾向にある。人件費の上昇を受けて、第三国向けの輸出品製造基地としての中国の位置付けが低下していることが主な原因と推測され、同時に人件費の伸びに生産性の伸びが追いついていない（追いついているならば投資は減速していないはず）ことも伺えよう。一方で最近伸びが高くなっているのが卸・小売業関連投資で、これは中国向けの対内直接投資においても製造業からサービス産業への転換が起こりつつあることとも整合的な現象である。全般的な所得向上に伴い、中国の国内マーケットの重要性が高まっていることが投資統計からも読み取れる。

とはいえ、固定資産投資全体の約3分の1を占める製造業投資は、企業の市場拡張に対する期待を踏まえて決定されるものであり、それが低下したとはいえ対前年比20%近い速度で増加していることは、中国経済が基本的に引き続き堅調であるとともに比較的高いペースで成長するという見方が支配的であることを意味していると言え、日本で見られるような過度な悲観論は正しくないことを表している。



同時に、公共投資ははっきり復活しており、鉄道投資は完全に回復している。高速鉄道の路線延長は今も中国各地で盛んに工事が進められており、例えば広東省深せん市では北京から市郊外まで乗り入れた路線が、市中心部地下を経由して香港に抜けるための工事が関連の地下鉄工事とあわせて盛んに行われている。



↑ 深せん市福田区の市街地で道路を封鎖して行われている高速鉄道駅工事現場。2015年には香港からここに高速鉄道が直接乗り入れ、北京まで通じる予定となっている。

◎日本企業の現地化は引き続き大きな課題に

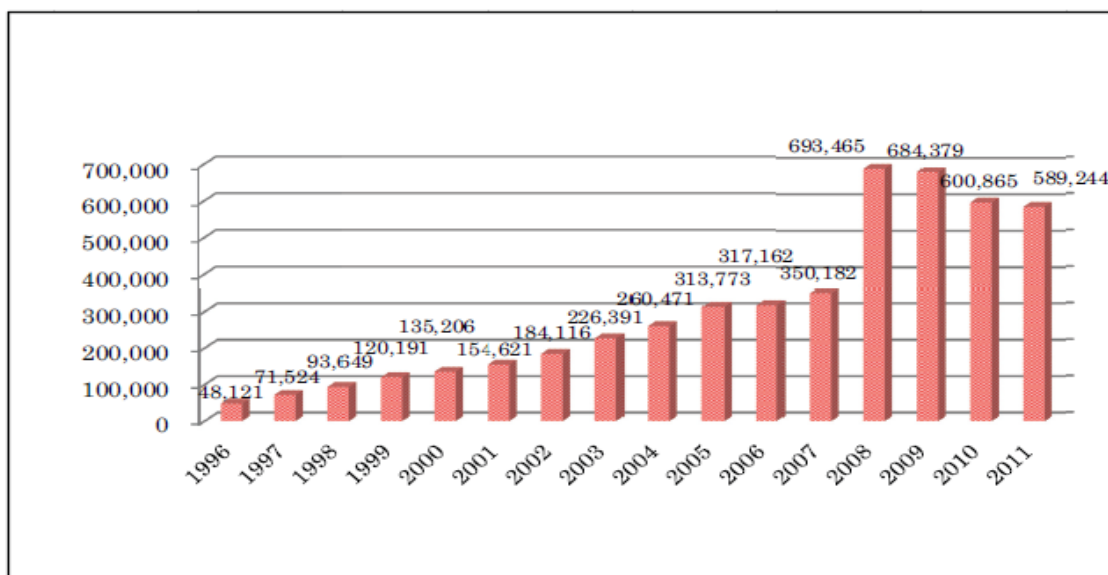
厚生労働省傘下の独立行政法人労働政策・研究機構は、先月、「中国進出日系企業の基礎的研究」と題する報告書を作成し、ウェブで公表した。特に目新しいことが記載されているわけではないが、現在の日系企業の中国における操業が直面している労務面での課題についてコンパクトに整理しており、一読の価値がある。

特に興味深かったのが日系企業における現地化、特に人材面における現地化の遅れで、同報告書はこれが「日系企業において特にストライキが頻発している」理由の一つであると分析している。

簡単に内容を紹介すると、中国においては労働争議が急増（下図）しているのみならず、その性格が「長期化・大規模化」していると同時に、「工会（労働組合）」に属さない非組織労働者集団が主導する突発型となっており、要求事項も賃金等従業員待遇の改善だけでなく財務状況の公開要求等管理面に及ぶものが増えていると指摘している。

<http://www.jil.go.jp/institute/chosa/2013/13-121.htm>

図表 3-2 労働争議の処理件数（件）



こうした労働争議はもちろん日系企業だけに起きているわけではないが、本レポートは日系企業に傾向的に多くなっていると指摘し、その大きな要因として日系企業においては現地企業の取締役の82%、中間管理職の26%が日本人で占められており、欧米系企業（総経理（社長）ですら83%が現地人化）と比べて現地化の度合いに大きな違いがあることがあるとする。こうした管理人材の現地化の遅れは特に優秀な人材が日系企業に来たがらないことや、たとえ来たとしても定着しないこと等の弊害につながっており、現象面でも①キャリアパスの不明確さ、②評価システムの不明確さ、③役職と対応した権限の弱さ、④昇進昇級の遅れ、⑤給与水準の相対的低さ等として表れていると指摘する。

この問題は既に指摘されてから長い問題であり、日本企業の文化に根差した問題でもあるだけに今後も速やかな変化が期待しにくいものの、単なる労務問題を越えた意義を持つものであり、今後日本企業が中国でのビジネスを発展させていくためには必ず考えていかなければならない問題ではないだろうか。³



↑ 6月に入ってから各地で争議が起きている。(中国国内ネット上の写真より)

ご愛読ありがとうございました。
(完)

³ 「変化する華南の労働風景と中国の将来」雑誌「東亜」5月号ほか参照。