

部品輸入滞り自動車生産急減 日本企業の穴埋めたのは独系

齋藤尚登 ● 大和総研投資調査部シニアエコノミスト

中国の対日輸入は、4月以降、自動車部品や機械・電子部品を中心に急減した。中国の生産面への影響は無視できない。たとえば、4月の中国の自動車生産は、前年同月比1・6%減とマイナスに転じ、5月にはマイナス幅が4・9%まで拡大した。

そ もそも、各種購入優遇策が昨年末に打ち切られたことで伸びが大幅鈍化していたことに加え、東日本大震災によるサプライチェーン断絶で、部材輸入が滞った日系メーカーの生産が急減したことが大きい。

トヨタ自動車の5月の中国新車販売台数は前年同月比35%減、ホンダは32%減となった(マツダは1%増、日産自動車は15%増)。しかし、サプライチェーンの復旧は想定以上に早く、トヨタは6月、ホンダも8月に正常化しそうだ。大震災をきっかけに、日本が世界に提供していた高性能部品や製品を中国が代替すると、中国が被災した日本企業の海外移転の受け皿として機能するといった話を聞くが、中国企業による高性能部品・製品の代替は技術的に困難であらう。事実、5月の日系自動車

メーカーの生産減少を補ったのは、地場ではなくドイツ系であった(日系の中国乗用車販売シェアは4月の16・8%から5月には14・7%へ低下、一方でドイツ系は14・2%から17・9%へシェア上昇)。

輸出入共に急減

3-11 中国の対日輸入・輸出の推移(前年同月比)



*旧正月の影響を避けるため、1~2月は平均値
*中国通関統計より大和総研作成

中国経済 21

後半にかけ加速し9・6%上昇
人民元は対ドルで3・5%上昇

不動産投資抑制は一時的



3.11後の焦点

日本企業の技術力・競争力が再認識された

が懸念されることもあった。しかし、現在、中国にとって日本は最大の貿易赤字計上国であり、2002年以降その金額はおおむね増加している。日本は価格競争力が問われる産業や汎用品の部材生産・組み立てを中国に移転し、技術含有量が多く、付加価値の高い産業やキーコンポーネントの生

産を日本に残すことで、競争力を維持してきたのである。今後、中国の労働集約的産業は、労働コストの増加や元高進展などによって、競争力が低下していくと見られる。中国が、産業構造の高度化・高付加価値化を進めるためには、今まで以上に日本企業からの協力が不可欠になる。互恵の観点からも、日本に求められるのは、いち早い復興である。



さいとう・なおと／山一証券経済研究所を経て、1998年大和総研入社。2003年3月〜10年6月の北京駐在を経て現職に就く。中国経済・株式市場制度が専門。