

中国経済情報 2019年8月号

Summary

【内容】

1. 中国経済の地域別の現状
2. 東部地域：二次・三次産業ともに高度化が進む一方で製造業悪化が打撃
3. 東北部地域：「次世代産業」が成長するも自動車産業の不振が景気下押し
4. 西部（重慶市・四川省）地域：自動車産業の不振続くも「次世代産業」が下支え
5. トピック：明暗分かれる自動車メーカー
6. まとめ

伊藤忠拠点が見た中国経済の現状（2019年7月調査）

伊藤忠総研は7月、伊藤忠商事の中国各拠点を対象に景況感アンケート調査を実施した。全体的には、前回（2019年1月）の「中立」と「やや良好」という判断が維持されたが、東部の1省市が「やや良好」から「中立」に、東北部の1省市が「中立」から「やや悪い」に引き下げられ、景気の悪化が広がりつつあることが確認された。

東部は、産業高度化が進展する一方で輸出と自動車産業の不振により景気は減速している。東北部は、これまで「次世代産業」の成長で景気は持ち直しつつあったが、自動車産業の不振により先行き不透明感が増している。西部（重慶市・四川省）は、自動車産業の不振が景気を下押しするも「次世代産業」が景気を下支えている。

また、すべての地域で景気下押し要因となっている自動車産業は、全体としては悪化しているものの、機能面、生産・販売戦略に優れた日系メーカーは好調である。これは、景気減速の中でも条件や工夫次第で、中国進出企業は中国市場で利益を獲得できる余地が十分あるということを示している。

伊藤忠総研
チーフエコノミスト
武田淳
(03-3497-3676)
takeda-ats
@itochu.co.jp

上席主任研究員
須賀昭一
(03-3497-3678)
suga-s
@itochu.co.jp

副主任研究員
董博
(03-3497-3679)
dong-b@itochu.co.jp

地域	評価(5段階)														
	2015年 9月	2016年 7月		2017年 2月		2017年 8月		2018年 2月		2018年 6月		2019年 1月		2019年 7月	
		前 同 と の 比 較													
東部	北京市	-	-	3	→	3	→	3	→	3	→	3	→	3	
	上海市	4	→	4	→	3	→	3	→	3	→	3	→	3	
	山東省 青島	2	→	4	→	3	→	3	→	3	→	3	→	3	
	江蘇省 南京	3	-	→	2	→	2	→	2	→	2	→	2	→	
	広州 広東省 深セン	2 -	→ -	2 2	→ →	2 2									
東北部	吉林省 長春	4	→	4	→	4	→	4	→	3	→	3	→	3	
	黒龍江省 哈爾濱	3	→	3	→	4	→	3	→	3	→	3	→	3	
	瀋陽 遼寧省 大連	- 5	- →	- 3	- →	3 3	→ →	3 3	→ →	2 2	→ →	2 2	→ →	2 2	
	重慶市 中西部 四川省	- 1	- →	2 2	→ →	2 3	→ →	2 3	→ →	2 3	→ →	2 3	→ →	3 3	

(注) 1: 極めて良好、2: やや良好、3: 中立、4: やや悪い、5: 極めて悪い

1. 中国経済の地域別の現状

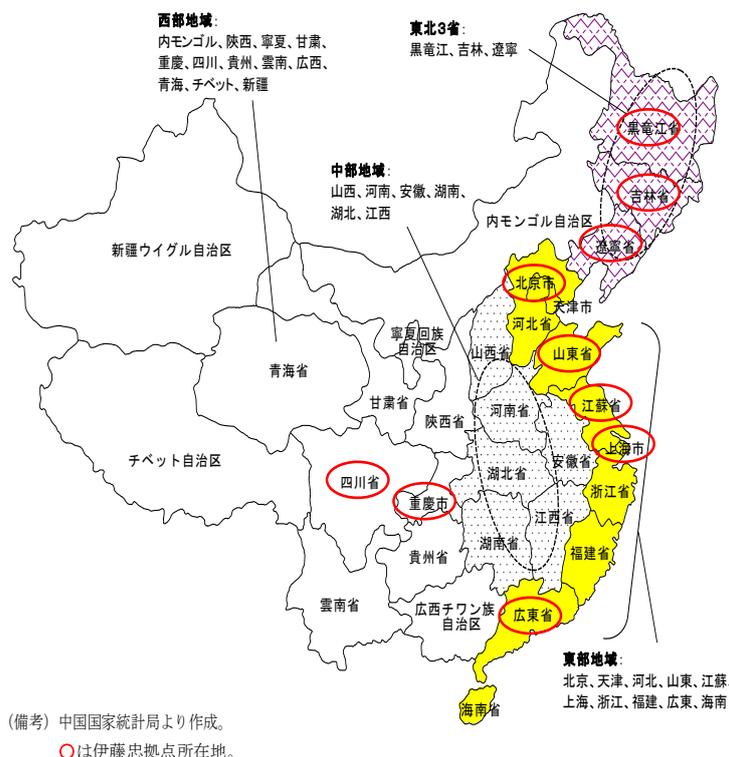
(1) 伊藤忠拠点から見た中国経済の現状

伊藤忠総研は、7月中旬から下旬にかけて、伊藤忠商事の中国12拠点（3直轄市、7省の計10省市）に対し景況感についてのアンケート調査を実施した（今回で8回目、前回は2019年1月実施）。

結果を概観すると、景気は「やや良好」とした拠点数が4、「中立」とした拠点数は7で、全体としては概ね「中立」から「良好」を維持している。ただ、半年前の調査¹との比較では、2拠点（広州、長春）で判断が引き下げられ、景気の悪化が広がりつつある状況が確認された。なお、長春についての「やや悪い」という判断は、全拠点を通じて2017年8月調査以来2年ぶりである。

地域	2015年9月	評価(5段階)							
		2016年7月 前回の比較	2017年2月 前回の比較	2017年8月 前回の比較	2018年2月 前回の比較	2018年6月 前回の比較	2019年1月 前回の比較	2019年7月 前回の比較	
東部	北京市	-	3	3	3	3	3	3	3
	上海市	4	4	3	3	3	3	3	3
	山東省 青島	2	4	3	3	3	3	3	3
	江蘇省 南京	3	-	2	2	2	2	2	2
	広州	2	2	2	2	2	2	2	3
	広東省 深セン	-	-	-	-	-	2	2	2
東北部	吉林省 長春	4	4	4	4	3	3	3	4
	黒龍江省 哈爾濱	3	3	4	3	3	3	3	3
	瀋陽	-	-	3	3	2	2	2	2
	遼寧省 大連	5	3	3	3	2	2	2	2
中西部	重慶市	-	2	2	2	2	2	3	3
	四川省	1	2	3	3	3	3	3	3

(注) 1: 極めて良好、2: やや良好、3: 中立、4: やや悪い、5: 極めて悪い



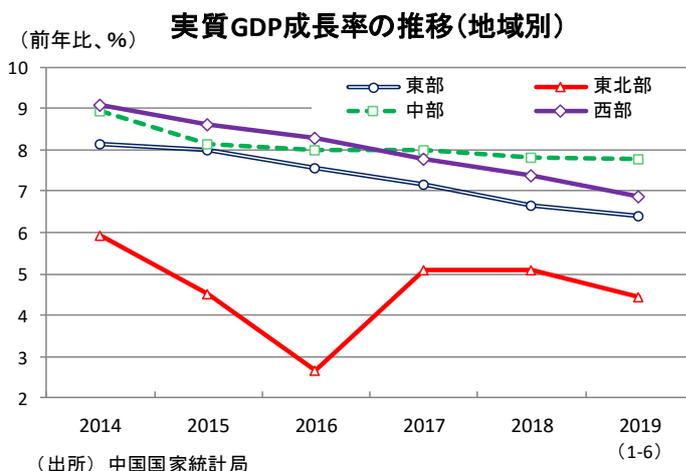
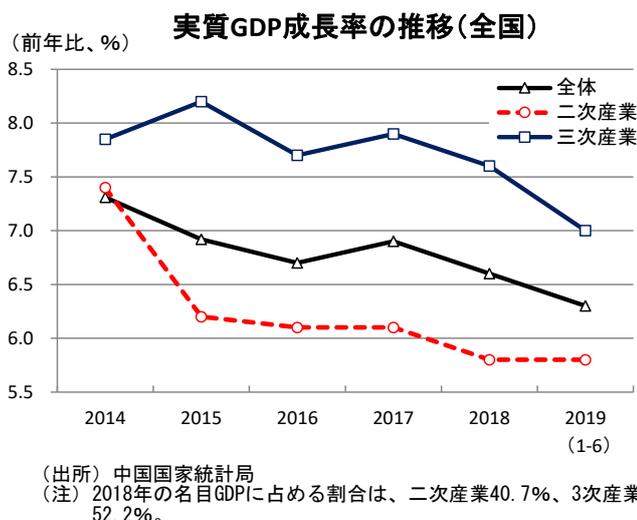
(2) 経済指標から見た中国経済の現状

2019年上半期（1～6月）の中国経済の状況をマクロ経済指標で確認すると、実質GDP成長率（全国ベース）は前年同期比+6.3%と、2018年通年の前年比+6.6%から伸びが鈍化した（各省・直轄市の個別の動きは最終頁参照）。産業別の内訳を見ると、三次産業（2018年前年比+7.6%→2019年1～6月期前年同期比+7.0%）は伸びが鈍化しつつも全体を上回る高い伸びを維持、二次産業（+5.8%→+5.8%）の伸びは全体を下回る水準で横ばいだった。

実質GDP成長率を地域別に見ると、中部（+7.8%→+7.8%）は伸びが横ばいだったが、西部（+7.4%→+6.9%）、東部（+6.6%→+6.4%）、東北部（+5.1%→+5.0%）は伸びが低下、2017年以降の減速傾向が続いている。東部と東北部の成長率の動きは、「景況感が悪化した」というアンケート

¹ 2019年2月26日付『中国経済情報 2019年2月号』（<https://www.itochu-research.com/ja/report/2019/134/>）

調査の結果と一致している²。



2. 東部地域：二次・三次産業ともに高度化が進む一方で製造業悪化が打撃

(1) 東部地域の実態

アンケート結果を詳しく見ると、東部地域において景気が良い分野は、三次産業では前回調査(2019年1月)に引き続き「新しい消費サービス業」、二次産業ではそうした消費サービスを支える「次世代産業³(戦略性新興産業)」が挙げられた。

具体的には、三次産業では、前回調査において急速な店舗拡大が見られた「その場で調理するサービスも提供する新型スーパーマーケット」(上海、南京、深圳)や「アプリを利用した宅配サービス」(青島、深圳)が引き続き人気であった。また、消費者の「生活の質向上」意識の高まりに伴い、「教育」(上海、青島、広州)、「医療」(上海、広州)のような分野も好調である。その他にも、「ペット愛好家の増加に伴い、ペットの毛のカットやエステサービスを提供する美容院」や「早期教育の一環として夏休み期間の親子(幼稚園児)海外旅行」(いずれも青島)が流行するなど、新しい消費サービス市場が消費者の嗜好の多様化に合わせて拡大している様子が窺われた。

その一方、減速する二次産業(詳細後述)では、景気が良いとして挙げられた業種は多くなかったが、「医療設備」(上海)、「通信設備」(北京、南京)のような「次世代産業」で、拡大する消費サービスや社会インフラのIT化を支える機械設備の製造が好調であった。特に、通信設備は、5G(第5世代移動通信システム)の導入を控え、同通信システム関連設備の製造や投資が増加している。

次に、景気が悪い分野としては、二次産業では「簡単な加工・組み立て業」(上海、南京)や「ガソリン自動車産業」(上海)が挙げられた。伝統的な製造業のほか、前回調査に続き新エネ車以外の自動車市場が低迷している模様である。

また、米中貿易摩擦の影響は「対米貿易量が減少」(南京、深圳)、「対米輸出依存度が高い産業(電

² 以下、西部については、伊藤忠拠点が所在する四川省(成都市)、重慶市の統計データを用いて分析することとする。

³ 中国政府は、2016年に「13次5か年計画期(2016~2020年)における国家戦略性新興産業発展計画」を発表した。同計画は、新たな発展の原動力を育成し、未来の競争力を勝ち取るカギとなる産業を「戦略性新興産業」と定義、具体的には、情報通信技術、新エネルギー車、バイオ医薬、省エネ環境などを挙げている(2018年11月に改訂)。本レポートでは、これらの「戦略性新興産業」を「次世代産業」と称することとする。

子機器のOEMなどは稼働率低下（上海）、「繊維品の輸出減少により関連産業の業績悪化」（広州）といった貿易面だけでなく、「設備投資が鈍化」（上海）、「海外への生産移管検討の動き」（上海、青島）といった投資や生産の面でも見られた。今回、景況感が悪化した広州は、その主な理由として、上述の米中貿易摩擦の影響を挙げている。

三次産業では、景気が悪い分野として「Eコマースの流行で業績悪化した老舗百貨店や実店舗」（北京、上海、青島、南京）が挙げられた。ただし、実店舗でも「幼児教育サービス・VRゲーム・ダンス教室などのサービスを提供する店舗が入るショッピングモールは人気」（上海、南京）との声もあり、モノの販売だけでなく様々なサービスも体験できる場に転換できるかが実店舗の更なる発展のカギとなっているようである。

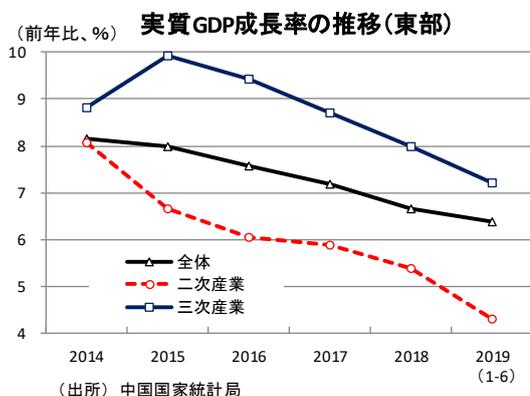
自動車販売については全体としては不調ながら「日系の販売は好調」（広州）との声もあり、メーカーによって明暗が分かれている（詳細後述）。

（２）輸出と自動車産業の低迷を背景に減速

東部の経済情勢をマクロ経済指標から確認すると、成長率は2018年の前年比+6.6%から2019年1～6月期は前年同期比+6.4%に鈍化した。内訳を見ると、三次産業（+8.0%→+7.2%）は減速したものの、7%台の高い伸びを維持している。一方、二次産業（+5.4%→+4.3%）は大幅に減速した。

東部の二次産業は、①輸出向け製造拠点、②自動車生産拠点が集中していることが特徴として挙げられる。①について、各地域の工業生産売上額に輸出分が占める割合を見ると、東部は14.2%と、他の3地域より大幅に高い（P5左上グラフ参照）。また、②について、省・直轄市別の自動車生産台数を見ると、上位10省・直轄市のうち半分を東部が占めている（P5右上表参照）。

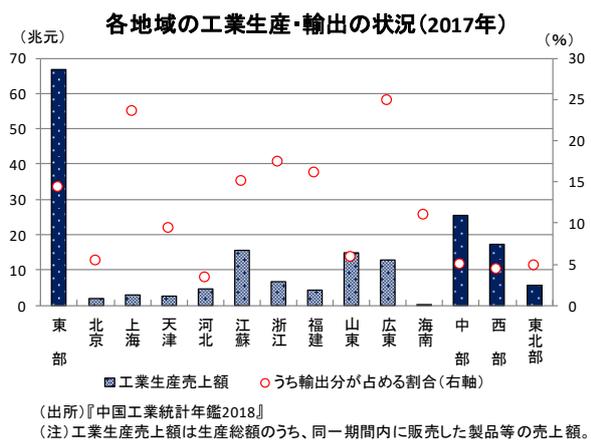
それらの点を踏まえて東部の二次産業の動向を詳細に見ると、2019年1～6月期は、二次産業のGDP実額が上位の省である広東・山東・浙江で減速が目立つ⁴。人民銀行広州分行副行長によると、とりわけ工業の輸出依存度が全国で最も高い広東省（24.8%、次頁グラフ参照）では、低付加価値の加工産業で対米輸出依存度が高い産業（皮革加工、家具など）の業績が悪化した⁵。広東省ではさらに、重慶に次いで全国第二の生産規模（P5右上表参照）を持つ自動車産業も▲6.3%と減速している。また、山東省では、自動車（2019年1～6月期前年同期比▲28.5%）、洗濯機（▲24.5%）、浙江省では自動車（▲17.7%）、カラーテレビ（▲43.6%）など、自動車に加えて家電製品の生産も大きく減少した。その背景には不動産販売の減速が指摘されている⁶。



⁴ 東部地域の二次産業のGDP実額合計に各省が占める割合（2018年）は、広東省20.7%、山東省17.1%、浙江省12.0%と、3省で全体の半分を占める。2019年1～6月期前年同期比を2018年通年前年比と比較すると、広東省+5.9%→+4.9%、山東省+5.1%→+2.6%、浙江省+6.7%→+6.1%、とそれぞれ減速した。

⁵ 2019年8月8日付『新浪财经』「李思敏：新时期广东外贸转型升级之路」
https://finance.sina.com.cn/money/bank/bank_hydt/2019-08-08/doc-ihytcitm7736795.shtml また、同レポートによると、米国による関税率引き上げ対象製品の輸出は広東省の輸出全体の1割弱を占める。

⁶ 2019年8月6日『央视网』「“半年报”显示：家电行业市场零售额降幅趋缓」
<http://news.cctv.com/2019/08/06/ARTImNDnU2EsWcOEKYa48Bmx190806.shtml> なお、2019年4～6月期の住宅販売



各省・直轄市の自動車生産実績(2017年)

順位	地域	省・直轄市	台数(万台)	全体に占める割合(%)
1	西部	重慶	300	10.3
2	東部	広東	294	10.1
3	東部	上海	291	10.0
4	東部	北京	280	9.6
5	東北部	吉林	280	9.6
6	中部	湖北	259	8.9
7	西部	広西	249	8.6
8	東部	山東	220	7.6
9	東部	江蘇	193	6.7
10	中部	安徽	151	5.2
その他			385	13.3
合計			2,902	100.0

(出所) 汽車工業協会

ただ、低調な二次産業の中でもアンケート結果で見られたような5Gを中心とした通信設備関連の好調さは統計データからも確認できる。5Gを含む移動通信基地局設備の生産量は、2018年後半から急速に増加、2019年に入って伸びは鈍化したものの、前年同期比+100%台と大幅な拡大が続いている。

中国政府は2019年6月に国有通信会社に5Gの免許を交付、年内には東部を中心とした主要都市でサービスが開始される見込みである⁷。2019年下半期の経済政策方針⁸においても、「情報通信分野の新型基礎インフラ建設の加速」は重点推進政策として挙げられており、関連産業の投資・生産は当面堅調な増加が見込まれる。



3. 東北部地域：「次世代産業」が成長するも自動車産業の不振が景気下押し

(1) 東北部地域の実態

東北部地域で景気が良い分野は、三次産業では「新しい消費サービス業」、二次産業では政府が強く後押し⁹する「次世代産業」であった。

具体的には、三次産業は、東部同様、「アプリを利用した宅配サービス」(長春)、「教育」(長春、哈爾濱)のほか、「スポーツ・娯楽用品」(瀋陽)、「化粧品」(瀋陽、哈爾濱)や、健康志向の高まりを反映して「海外の健康食品や現地生産の有機穀物・野菜」(哈爾濱)のような生活関連消費が好調であった。また、二次産業では「新エネ車」(長春、瀋陽)、「工業用ロボット」(瀋陽)、「バイオ医薬」(長春、瀋陽)、「通信設備」(哈爾濱)が好調な分野に挙げられた。

一方、景気の悪い分野としては、三次産業では、「飲食店」(長春、哈爾濱)、「ショッピングモール」

面積は前年同期比▲1.0%と2018年通年の前年比+2.2%からマイナスに転じた。

⁷ 2019年6月6日付『Reuters』「中国、国内4社に5Gの営業免許交付 本格的な商業展開へ」
(<https://jp.reuters.com/article/china-telecom-5g-idJPKCN1T70AW>)

⁸ 7月30日に開催された中央政治局会議において確認された。

⁹ 東北部の「次世代産業」振興政策の詳細については、以下参照。2017年2月24日付『中国経済情報 2017年2月号』
(https://www.itochu.co.jp/ja/economic_monitor/report/2017/_icsFiles/afiedfile/2017/02/28/20170224_C.pdf)

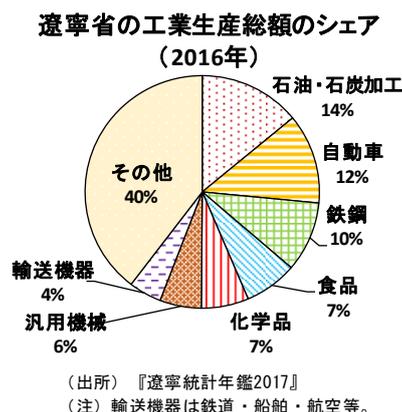
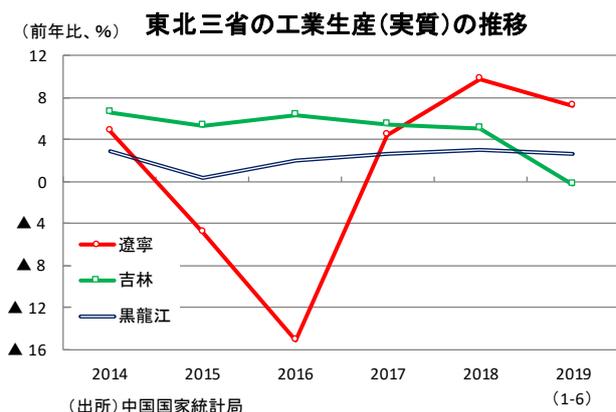
(長春)、「スーパーマーケット」(哈爾濱)が挙げられた。東北部においても、E コマースや宅配サービス、新型スーパーマーケットに押されて実店舗は苦戦が続いている模様である。また「ガソリン車販売」(長春、大連)も減少しているとのことであった。

自動車販売の不振を背景に、二次産業でも景気が悪い業種として「自動車産業」(長春)が挙げられた。東北部の自動車産業集積地である長春では、完成車製造・販売企業のみならず、部品製造などの関連企業も含めた自動車産業全体が打撃を受けていることが、景況感悪化の理由として指摘された。

(2) 自動車産業の不振が東北部経済回復の重荷に

東北部の経済情勢をマクロ経済指標から確認すると、工業生産は、東北三省の名目 GDP の 4 割強を占める遼寧省で伸びが鈍化、3 割弱を占める吉林省ではマイナスに落ち込んだ¹⁰ (遼寧省：2018 年前年比+9.8%→2019 年 1~6 月期前年同期比+7.2%、吉林省：+5.0%→▲0.3%)。

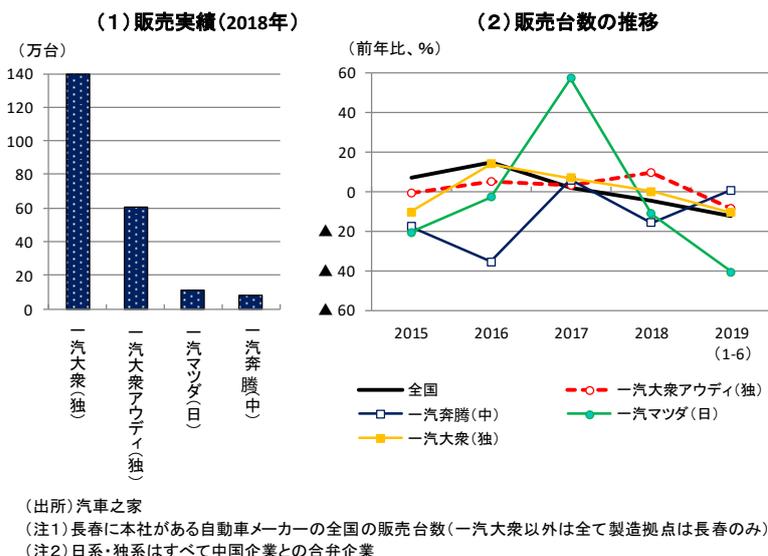
遼寧省については、パソコン・通信機器製造が 1~6 月期に前年同期比+31.8%となったほか、新エネ車製造+110%、医薬製造+17%など次世代産業は大幅に増加した一方で、工業生産のシェア (2016 年) がそれぞれ 1 割強を占める石油・石炭加工業や自動車製造では企業利益が悪化した (統計局のコメント)。



吉林省の工業生産が遼寧省よりも大きく鈍化したのは、自動車産業の悪化が主因と見られる。自動車産業は吉林省の工業の柱 (工業生産総額の 25% : 2016 年) であるとともに、生産台数は全国 5 位 (P5 表参照) と、吉林省は中国を代表する自動車産業集積地である。長春に本社を置く自動車メーカーの販売状況を見ると、2019 年 1~6 月期は上位 3 社が前年同期比で前年割れとなった。長春においても自動車産業は業績が悪化している。

¹⁰ GDP の産業別内訳 (規模・伸び率) は未公表のため、工業生産に着目した。

長春の主要自動車メーカーの販売状況



東北部経済は、二次産業の高度化によって 2017~18 年は持ち直しつつあったが¹¹、再び不透明感が強まっている。計画経済期の中国経済をけん引していた東北部では、現在でも重厚長大産業の国有企業が多く存在し、「官主導」による計画経済的思考から脱却できていないことが経済停滞の構造的要因としてしばしば指摘されている¹²。それに加えて、伊藤忠総研が 8 月に中国政府系シンクタンクに対して行ったヒヤリング調査では、内外の企業が東北部進出を敬遠する理由として「隣接する北朝鮮情勢の先行きが不透明なこと」といった、地政学的要因も挙げられた。こうした中で、中国国内の経済格差問題は「東部と西部」より「南部と北部」の方が深刻になりつつあるという見方もある¹³。

4. 西部（重慶市・四川省）地域：自動車産業の不振続くも「次世代産業」が下支え

(1) 西部地域の実態

西部地域では、景気が良い分野として「観光業」が挙げられた。具体例には、「季節ごとに異なる花の名所や閉鎖された製鉄所を観光資源にするなど新しい見どころ作りにも力が入る」（重慶）、「市内の代表的な観光地は平日でも身動きが取れないほど」（成都）のように、これらの地域は中国人の国内旅行の目的地として引き続き人気が高い。また、成都では「学習教室やアミューズメント施設をテナントに入れた日系のショッピングモールが人気で今年 1 月に省内 9 店舗目を開業」とのことで、東部同様、E コマース流行の中でもコト消費の場に転換したショッピングモールは好調ようである。

さらに「広西チワン族自治区を經由した東南アジアとの物流ルート強化の動き」（重慶）、「貴州省の省都・貴陽市への高速鉄道が開通予定、西南市場の拡大・一体化が進む」（成都）など、成都・重慶を中心とした西南地区の地域圏（成渝経済圏）構築や近隣国との経済関係強化の動きが進んでいる様子も窺えた。

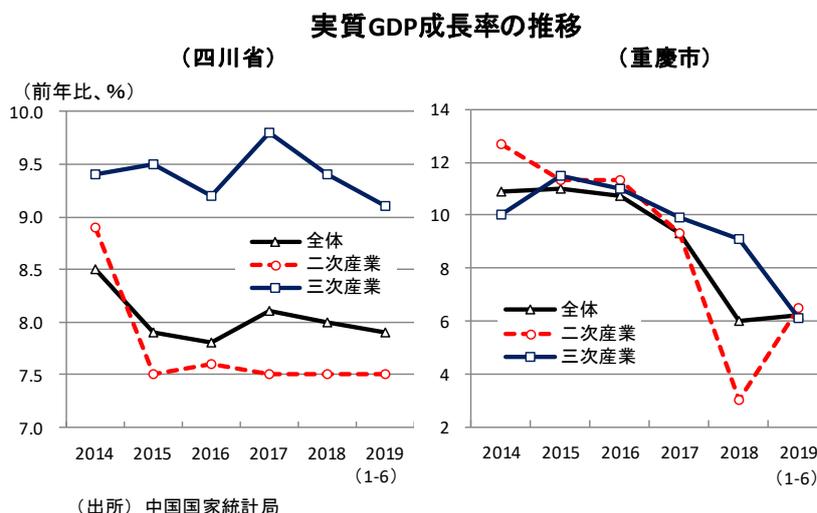
¹¹ 詳細は前掲、『中国経済情報 2019 年 2 月号』（2019 年 1 月調査）参照。
¹² 例えば、2017 年 2 月 9 日付『新华网』「新华网评：向制约东北经济的体制机制弊端开刀」
http://www.xinhuanet.com/2017-02/09/c_1120433115.htm では、2016 年 12 月に政府が東北地域振興計画「東北振興“十三五”規画」を打ち出した背景にある構造問題として言及している。
¹³ 2019 年 4 月 23 日 国务院发展研究中心 HP「从价值链分工看中国经济发展南北差距的扩大」
<http://www.drc.gov.cn/zjzd/20190423/4-4-2898386.htm> では、東北部は他地域と比べて、国有企業中心で投資依存度（固定資産投資額/GDP 総額）が高い経済構造が経済停滞の要因と指摘している。

一方で、景気が悪い分野としても、東部・東北部同様、「ガソリン自動車産業」（重慶）が挙げられており、自動車産業は全国的に悪化していることが確認された。

（２）重慶市は自動車産業の悪化続くも「次世代産業」は着実に成長

西部（四川省・重慶市）の経済情勢をマクロ経済指標から確認すると、成都市を含む四川省は、好調な二次・三次産業に支えられ、安定した成長が続いている。2019年1～6月期は前年同期比+7.9%と、2018年通年の前年比+8.0%より伸びはわずかに鈍化したものの、全国はもとより西部の平均成長率を大きく上回り堅調に推移している（2019年1～6月期前年同期比は全国+6.3%、西部+6.9%）。省政府によると、主要産業のうち、とりわけ「次世代産業」の一つである電子通信産業が前年同期比+15.8%（電子通信機器製造業+16.6%、ソフトウェア情報サービス業+14.9%）と大幅に成長し、好調であった。

重慶市は、2018年通年は二次産業の大幅減速によって成長率が前年比+6.0%まで低下したが、2019年1～6月期は二次産業が持ち直し、全体の成長率も前年同期比+6.2%に若干回復した。

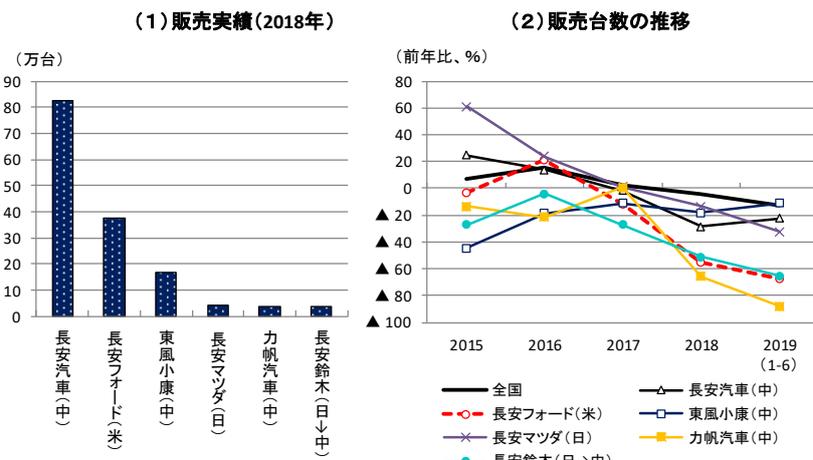


2018年に重慶経済が大幅に減速した最大の要因は、自動車販売の減速である。重慶市は中国一の自動車産業の集積地であり（P4表参照）、全国的な自動車販売の減速に個社の特殊要因が加わって、重慶に本社を置くメーカーの販売台数は大幅に落ち込んだ¹⁴。

2019年1～6月期には、全体の6割弱（2018年）を占める長安汽車の販売台数はマイナス幅が縮小したものの、依然として減速が続いている。その他のメーカーも東風小康を除いて全てマイナス幅が拡大しており、自動車産業に改善の兆しは見られない。

¹⁴ 詳細は前掲、『中国経済情報 2019年2月号』（2019年1月調査）参照。

重慶の主要自動車メーカーの販売状況



(出所) 汽车之家
 (注1) 重慶に本社がある自動車メーカーの全国の販売台数(長安自動車以外は全て製造拠点は重慶のみ)
 (注2) 日系・米系はすべて中国企業との合弁企業
 (注3) 長安鈴木は、日本のスズキとの合弁企業だったが2018年9月以降、スズキは撤退、ライセンスのみ継続。

それにもかかわらず、重慶市の二次産業が持ち直した要因と考えられるのが、「次世代産業」の加速である。統計局によると、次世代情報通信技術(2019年1~6月期前年同期比+18.7%)、新材料(+16.2%)、バイオ(+17.1%)のような新しい産業が大幅に成長した。重慶市は2016~20年の「第13次五か年計画期」には工業分野の投資の3割を「次世代産業」(戦略性新興産業)に充てるとし、同分野の育成を集中的に進めている¹⁵。伝統的な重厚長大産業が集積する重慶市の二次産業の構造も少しずつ変化し始めているようである。

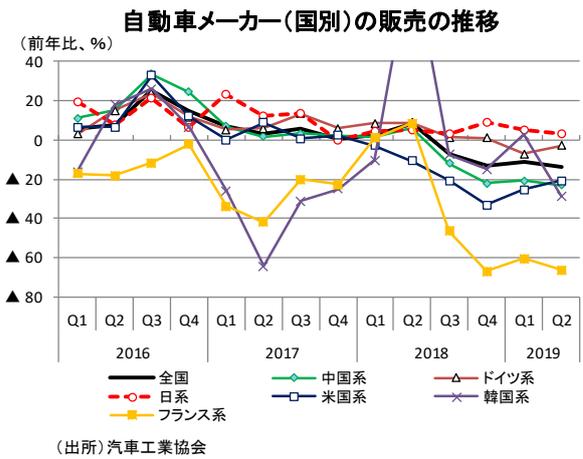
5. トピック：明暗分かれる自動車メーカー

今回のアンケート結果からは、多くの地域で二次産業の減速が景気を下押しし、その中でもとりわけ自動車産業が低迷している様子が顕著に見られた。一方で、「日系メーカーの販売は好調」(広州)との声も聞かれた。

実際に統計データから全国の自動車販売台数を確認すると、中小型車向け減税策の終了(2017年末)後は弱い動きが続き、2018年7~9月期以降は前年同期比でマイナスが続いている。

そのうち、日系メーカーの販売台数は、を見ると、2018年から継続してプラスで推移しているが、日系以外は2019年に入ってから総じてマイナスで推移している。

好調な日系メーカーの中心となっているのが、トヨタとホンダである。自動車販売全体が悪化し始めた2018年後半以降も、両社は二桁の成長が続き、2019年1~6月期はそれぞれ前年同期比+12.4%、+14.8%それぞれ増加した¹⁶。これら日系メーカ



(出所) 汽車工業協会

¹⁵ 重慶市政府によると、工業分野の投資に「次世代産業」が占める割合は、2017年には27.5%だった(2018年の実績は不明)。

¹⁶ トヨタは広汽トヨタと一汽トヨタ、ホンダは広汽ホンダと東風ホンダの生産台数の合計(汽車工業協会発表)。2018年上半期以前の10四半期の前年同期比の平均は、トヨタは+7.3%、ホンダは+17.6%。

一の自動車は、性能・燃費が良いことや設計を現地化して消費者ニーズを細かく取り入れていること、が好調な販売の背景にあると考えられる。加えて、中国の報道では、柔軟な生産・在庫調整管理、市場への新モデル投入頻度の多さ、修理・アフターサービスの完備、のような販売戦略・サービスのほか、中小型車向け減税策の対象車種が少なかったため政策終了後の反動が小さかったこと、なども挙げられている¹⁷。

一方、2018年以降大幅なマイナスが続く米系自動車については、燃費の悪さ、販売モデルの少なさ、米中貿易摩擦の激化による消費者離れ、中国系については、燃費の悪さや修理・アフターサービスの不全、などが販売減少の要因として指摘されている¹⁸。

6. まとめ

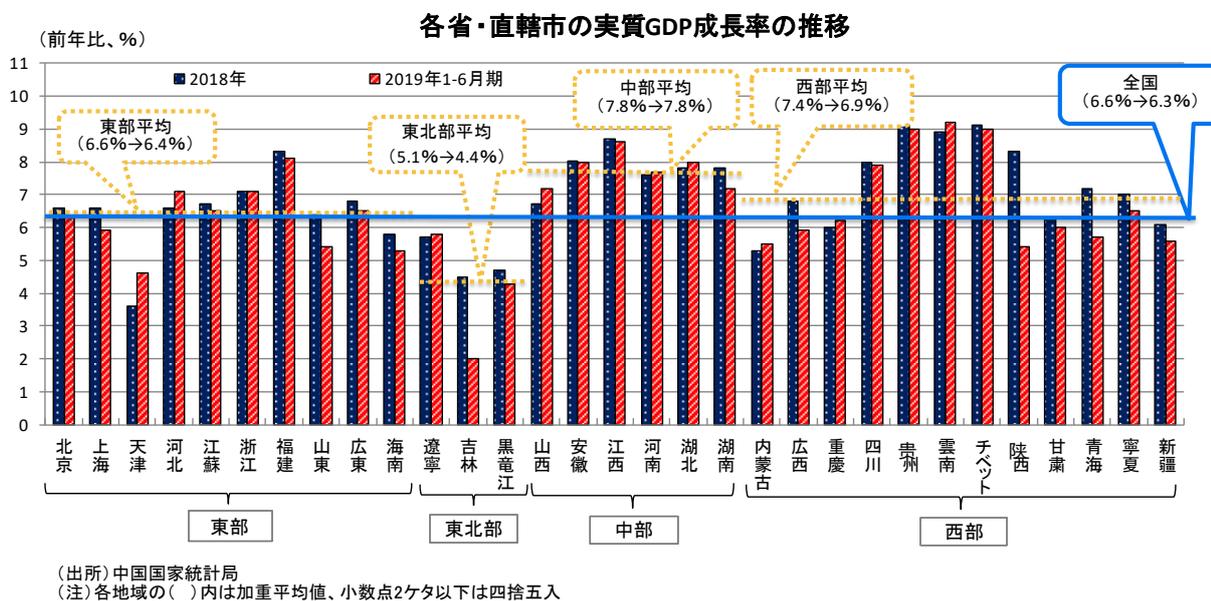
以上見てきた各地域の経済動向を整理すると、東部は、二次・三次産業ともに高度化が進展しつつあるものの、依然として国内最大の製造業拠点地域であることから、輸出や自動車産業の低迷の影響を大きく受けて減速している。また、東北部でも、二次産業の高度化によって景気は持ち直しつつあったが、自動車産業の不振で再び不透明感が強まっている。西部（重慶市・四川省）は、一部で自動車産業不振が続くも「次世代産業」の下支えによって中部と並び高い成長率が続き、今後も成長の余地は大きい。このように、各地域からのアンケート結果から見ると、中国経済は、二次・三次産業ともに高度化が進みつつあるものの、足元では自動車産業を中心とした二次産業の不振が景気を下押しし減速している状況と言える。

ただ、不調が続く自動車産業に目を移すと、中国市場のニーズに合致した生産方法や製品を打ち出している日系メーカーは業績が良好であることが分かった。また、Eコマースの影響で業績悪化が続く小売り実店舗も、一部ではコト消費のサービスも提供する場への転換によって業績良好である状況も確認された。これらの事例は、中国経済が全体としては減速する中でも、多様化する中国の消費者ニーズにうまく対応すれば中国市場で利益を獲得できる余地が十分にあることを示している。

¹⁷ 2019年1月19日付『毎日経済新闻网』「下行的车市里 上行的车靠什么」
(<http://www.nbd.com.cn/articles/2019-01-15/1291361.html>) など。

¹⁸ 2019年1月28日 JETRO HP「中国市場で販売シェアを落とす米国車の現状」
(<https://www.jetro.go.jp/biz/areareports/2019/0fc5fabf1977479c.html>)、2019年7月4日付『人民网』「自主品牌汽车如何逆势突围」(<http://auto.people.com.cn/n1/2019/0704/c1005-31212616.html>) など。

【参考】



本資料は情報提供を目的として作成されたものであり、投資勧誘を目的としたものではありません。作成時点で、伊藤忠総研が信頼できると判断した情報に基づき作成しておりますが、その正確性、完全性に対する責任は負いません。見通しは予告なく変更されることがあります。記載内容は、伊藤忠商事ないしはその関連会社の投資方針と整合的であるとは限りません。