

研究主幹に聞く 米CSISとの共同プロジェクト

「中国の競争力：神話、現実と日米両国への教訓」について



ポール・ワイズ・リフキンド・ワートン・ギャリソン外国法事務弁護士事務所カウンセル
ニューヨーク州弁護士

阿達雅志氏

21世紀政策研究所では、米国の戦略国際問題研究所（CSIS）と協力し、2011年度より、中国の競争力と日米中経済関係の健全な発展の課題に関するプロジェクトを進めてきました。去る1月30日にはワシントンDCで、報告書の取りまとめを受けたシンポジウムが開催され、近く、その和訳版が公表の予定となっています。そこで、日本側の幹事を務められた阿達雅志さんと21世紀研の油木清明前米国代表に、このプロジェクトの狙いや報告書のポイントなどについて話してもらいました（2013年2月）。

——まず、CSISとの共同プロジェクトの目的について、教えてください。

阿達 中国の経済発展には目覚ましいものがあります。2000年の中国のGDPは日本の4分の1でしたが、その10年後には日本の経済規模を上回りました。また、最近発表された米国の国家情報会議（NIC）の報告書も、2020年代には中国は世界最大の経済大国になると予測しています。

中国経済は、中国の力だけで発展してきたものではありません。日米をはじめとする様々な国々との協力があってこそ、経済成長が可能になったのです。このような観点から、主な中国企業の発展の経緯を振り返り、経済成長の要因を改めて考える。その上で、日米中の経済関係の健全な発展の課題を検討する。これが、このプロジェクトの目的です。

——どのようにプロジェクトは進められたのですか。

阿達 まず、日米の専門家の皆さんにご協力をお願いしました。米国側はCSISのマイケル・グリーン上級副所長・日本部長、チャールズ・フリーマン元中国部長といった米国政府の元高官、学者・研究者、そして

日本側は、東京大学の日下一正先生、丸川知雄先生、立命館大学の中川涼司先生です。このような皆様の参加を得て、2012年2月にワシントンDC、翌3月には東京でラウンドテーブルを開催しました。

2度のラウンドテーブルでは、企業の皆様にも加わっていただきながら、ファーウェイ、レノボ、サンテック・パワー、中国南車、上海汽車といった中国企業の競争力の現状等や中国の競争力政策などについて議論しました。その後、2012年夏に中国現地調査を実施し、去る1月末に報告書発表となった次第です。

——具体的な企業のケースについて、教えてください。

阿達 私が担当した中国南車についてご説明します。中国南車は、中国北車とともに、今や、世界で1位、2位の売上を誇る車輛メーカーです。2000年代半ば過ぎまでは、世界の鉄道車輛市場ではアルストム（仏）、シーメンス（独）、ボンバルディア（加）がビック3と言われていましたが、中国南車と北車は、ここ数年で急成長し、世界トップにお躍り出たのです。

この理由は、中国政府が経済発展のために大々的に鉄道網増強に取組み、鉄道産業を戦略産業の一つと位置付けたことにあります。特に2008年の世界金融危機の後、中国政府は4兆元の緊急経済対策を実施し、その多くが鉄道関連事業にあてられました。中国南車の国内売上は全体の9割超を占め、中国鉄道部からの発注が売上の6割弱、残りも大都市の交通部向けです。中国南車は、巨額の政府調達を北車と二社で独占することによって、世界トップ・クラスになったのです。

鉄道車輛は請負生産で、発注は政府の鉄道網整備計画に従って行われるため販売予測が大きく狂うことはありません。政府からの支払が迅速確実なため、多額の設備投資資金の調達も容易にできます。客先の引取

（次頁に続く）

り遅れで在庫が膨らむ場合もありますが、中国南車には、安定した官製市場が保証され、リスクの小さいビジネスが可能になっています。

——中国南車は、どう技術力を強化してきたのですか。

阿達 中国南車は、海外からの技術導入に大きく依存しています。高速鉄道の場合、中国政府の指示により、日本とカナダから技術を導入しました。そして、最新鋭の工場を建設し高速鉄道の生産を開始したのです。

中国南車は「外国の技術は既に消化した。自らの技術によって世界最速の高速鉄道を開発した」と主張しています。しかし、疑問符が付くことは避けられません。例えば、高速鉄道関連部品の日本から輸入は2006年から2010年の間に8倍に増加しています。

——今後の成長の上で、中国南車の課題は何ですか。

阿達 第一は、中国政府がどれだけ鉄道関連投資を継続できるかです。中国全体で見ればまだまだ需要は大きいのですが、近年、鉄道部の債務が急増しているのです。このため、今後も、同じペースで鉄道インフラへの投資が行っていきけるかどうかは不透明な状況です。

第二は、海外市場での競争力の問題です。途上国向けの援助と併せての販売実績などはありますが、実力はまだまだ未知数です。2011年の中国での高速鉄道事故の影響もあると思います。ただ、明らかなことは、国内市場が保証されている限り、中国南車は海外での競争の原資を十分に持っているということです。中国が市場を開放しないまま、中国南車が海外市場に本格的に参入した場合、競争状態は極めて歪んだものとなりかねません。

——中国南車と他の中国企業とでは、どのような共通点がありますか。

油木 国内市場に依存し、外国の技術を活用していることは、概して、他の産業も同様です。ただ、サンテック・パワーの場合は、太陽光パネルの国内市場が極めて限られていたことから、欧州市場、特にドイツとスペインで売上を拡大してきました。しかし、技術的には、製造設備に組み込まれた外国企業の技術や、買収した外国企業の技術に依存しています。

技術力を高める上で、どのような形で外国企業と連携するのが有効なのか。これには興味深いポイントがありました。即ち、外国企業とのジョイント・ベンチャーは、必ずしも有効ではない、ということです。例えば、80年代後半、多くの中国の通信機器メーカーはジョイント・ベンチャーを通じて外国企業から技術を学ぼうとしました。当時の力の差は圧倒的でした

が、ファーウェイは「この枠組みでは最先端の技術は習得できない」と考え、自ら研究開発を進め、数多くの日米の企業や研究機関と独自に協力関係を構築・拡大してきました。これが、今日の成功を築く基盤となったわけです。草創期のレノボもジョイント・ベンチャーを組んだわけではありません。一方、自動車産業の大手は日米欧の世界的企業とのジョイント・ベンチャーを持っています。既に中国の自動車市場は世界最大で、中国自動車メーカーの生産台数も世界トップ級ですが、その競争力は世界で戦うまでには至っていません。その上、この国際協力の枠組みは、中国企業のイノベーションへの意欲にも影響を与えている可能性があります。例えば、2011年の総売上に占める研究開発費の割合は、フォードとトヨタの場合には4%弱ですが、上海汽車は0.1%となっています。

——中国企業が、技術競争力を高めるためのポイントは何ですか。

油木 今後、中国では人件費が上がっていくでしょうし、人民元も強くなるでしょう。この中で、日米欧の企業と直接競合するケースが多くなると考えられますし、他の途上国の企業からの追い上げも想定されます。したがって、中国企業にとっては技術革新力を高めることが、ますます重要になります。

日米の企業は、自ら研究開発を積極的に推進しています。加えて、国境を越えて新しい技術に目配りをし、様々なパートナーとの連携を強化しながら、イノベーションを進めようとしています。今後は、より多くの中国企業がより積極的に、このような行動を取っていかねばならないと思います。

このためには、まず、国内市場の自由化を進めていくことが大切だと思います。これにより、イノベーションにより積極的に取り組むインセンティブが得られます。加えて、事業環境をより透明でルール・ベースのものとするのも重要です。これによってこそ、日米の企業などとの自由闊達な連携を拡大できるのだと思います。日米企業の側から見れば、知的財産保護などが不適切だったり、中国企業のガバナンスに不安があったりすれば、連携強化にはマイナスになってしまいます。

米国などでは、一部の中国企業に対しては、その国際的な事業拡大に関する政治的な懸念が示されています。しかし、このような取り組みを日米中が協力して進めていけば、摩擦や軋轢を回避することもできると思います。日米中の経済関係は明らかにwin-winです。これを常に念頭において、三カ国は建設的に努力していくべきだ。これがこのプロジェクトの報告書で最も強調したポイントです。