

自動車産業中長期発展規画を発表 ～合弁企業出資比率の緩和も

中国投資銀行部
中国調査室

メインピックス2

自動車産業中長期発展規画を発表～合弁企業出資比率の緩和も2

- 4月25日、工業信息化部、発展改革委員会、科技部は合同で「自動車産業中長期発展規画」(以下、規画)を発表した。「規画」は2004年に発表された「自動車産業発展政策」の続きとみられており、2020年、2025年まで自動車産業の重点目標、主要任務、関連支援措置などを打出している。
- 「規画」の中、自動車産業高度化の促進措置として内外資投資管理制度を改善し、秩序よく合弁企業の出資比率規制を緩和する方針を示した。外資出資比率の引上げか、それとも完全に撤廃するかについては全く言及されていないが、たゞいずれにしても、たとえ出資比率制限を完全に撤廃したとしても、外資企業はすぐに合弁方式を放棄するとは考えにくい。

稲垣清の経済・産業情報7

回復に向かう香港経済7

- 2014年以来、低迷していた香港経済がようやく、薄日がさし始めた。それは、大陸からの旅行者と消費の回復によるものであるが、このまま景気回復が持続できるかどうか、その鍵をにぎるのが、7月1日の返環20年をむかえ、新行政長官に就任するケリー・ラム(林鄭月娥)女史の手腕である。
- 消費動向をみるうえで、外食市場の動きもポイントである。ケリー・ラム次期長官には、香港の魅力のひとつである、「食は香港にあり」を世界にアピールする広報官であることを期待したい。
- 2017年1月から3月までの香港の失業率は、3.2%であった。2014年第二四半期以来、比較的低い数値に落ち着いている、失業率からみても景気回復のきざしをみることができる。「金融」について、「小売」分野の失業率や雇用環境がさらに改善した時、香港経済の回復が本物となる。

BTMUの中国調査レポート(2017年5月)9

メインピックス

自動車産業中長期発展規画を公表～合併企業出資比率の緩和も

4月25日、工業信息化部(工信部)、発展改革委員会(発改委)、科学技術部は合同で「自動車産業中長期発展規画」(規画)を発表した。「規画」は技術イノベーションと産業構造の変化による自動車産業への影響を考えた上、新エネ車とスマート車を今後の重点分野とし、他産業との融合を通じ自動車産業の高度化を促し、中国を自動車大国から自動車強国へ成長する目標を打ち出した。

I. 「規画」の全体像

➤ 背景

「規画」はまず中国の自動車工業の成長に対し肯定的な見方を示した。中国自動車工業協会によれば、2016年、中国の自動車販売台数は前年比13.7%増の2,802万8,000台、生産台数は14.5%増の2,811万9,000台と、いずれも8年連続の世界一となった。

また工信部によれば、自動車産業の納税額が全国税収入全体に占める割合、自動車関連従業員数が都市部就業者数に占める割合、および自動車販売額が全国商品小売額に占める割合のいずれも10%を上回っており、「規画」は自動車産業の発展は経済の安定成長、雇用の確保、国民生活水準の向上に大きな役割を果たしているとも評価している。

しかし一方、過去から指摘されているように中国の自動車産業が「強くない」という問題は依然として存在している。その中、エンジン、ギアボックスなど技術の蓄積が少ないこと、およびそれによるサプライチェーン欠陥は特に問題視されている。その他にも、自動車保有量の拡大に伴うエネルギー、環境、交通渋滞といった問題も深刻化している。

➤ 構造転換

これらの成果と課題を明確にした上、「規画」は、現段階の自動車産業は次世代情報通信、新エネルギー、新材料などと融合し、消費傾向、生産プロセス、ビジネス方式などに革新が迫られ、自動車産業の構造は大きく変わろうとしていると強調した。

これをもとに、「規画」は自動車産業を見直す必要があるとし、まず自動車について、今まで単なる交通道具から大型モバイル端末、データデバイスへ変化しつつあると再定義した上、今後の自動車産業について新エネルギー化、軽量化、スマート化へと方向性を示した。現段階の自主ブランドでは、上海汽車の荣威RX5がアリペイを導入していることや、一汽奔騰X40がソーシャルコミュニケーション機能を備えているなどすでにその方向に沿った動きが見られている。

この背景の下、当局は新エネ車、および産業を跨る自動車製造に肯定的なスタンスを示している。「規画」では、産業の境界線が薄くなりつつあり、インターネットなど新興企業が自動車産業に積極的に参入し、伝統企業と新興企業が競争しながら促進しあい、サプライチェーン、イノベーション体制が変化し、自動車産業の構造転換に拍車をかけていると述べている。

現時点まで発改委は13社に新エネ自動車製造ライセンスを授与しており、全部稼働すれば、年間の新エネ車生産台数は65万台に達する見通しである。現段階では、知行汽車、博郡汽車など新しいメーカーは大いに活躍しており、それに伴い今後より多くの企業が新エネ車に参入することが期待されている。

なお新エネ車については、「規画」はバッテリー、制御システム、電気モーター、電気自動車(EV)のスマート化技術、電力パワーシステムなどを重点に研究開発を推進する方針を明示しており、今後の新エネ車の重点はEVであることを再強調した。

➤ 市場化と国際化

今まで自動車産業に対する当局の影響は大きく、産業発展の方向性など人為的な調整も多かった。たとえば、2009年に国務院は「自動車産業調整振興規画」を発表し、上海汽車、第一汽車、東風汽車、長安汽車の「四大グループ」を中心に全国レベルで合併・買収を行うとともに、北京汽車、広州汽車、奇瑞汽車、中国重型汽車の「四小グループ」は地域的な産業再編を進める方針を示した。

それに対し「規画」は、産業発展における企業の主導的立場を明確にし、資源配分における市場の決定的役割と、政府の誘導的役割を果たすとした上、重点企業による合併・買収を推奨し、優位分野の集約化で産業構造の高度化を推進する方針を示した。

また「一帯一路」の推進に伴い、当局は、自動車企業が国際的な観点を持ち、より深いレベルのグローバル協力の参画を促す狙いもあると思われる。「規画」は、「一帯一路」建設、経済グローバル化といった機会に乗じ国際市場の開拓に注力し、今までの単なる完成品輸出から、直接投資や技術、管理ノウハウの輸出などより深いレベルの協力に取組み、製品、技術、サービス、産業基準などが連携した海外進出を目指す目標を打ち出した。

II. 規画の主要内容

工信部は「規画」を「一六六八」と概略している。すなわち、1つの全体目標、6つの細分目標、6つの重点任务、8つの重点プロジェクトである。

➤ 1つの全体目標。

10年間で世界の自動車強国になること。

➤ 6つの細分目標。

図表1 6つの細分目標

目標	概要	詳細指標
1 コア技術の習得	産業イノベーション体制を整え、企業のイノベーション能力を引出し、エンジン、電子部品、省エネの関連技術は先進国に近づける。バッテリー、電気モーターの関連技術は世界最先端水準を目指す	2020年までに新エネ車の世界トップ10に入る中国メーカーを育成する 2025年までに新エネ車メーカーは世界的な影響力と市場シェアをさらに向上させるとともに、スマート車は世界最先端水準を目指す
2 全サプライチェーンの育成	センサー、チップなど自動車電子部品、軽量化材料、先進的装備製造など自動車サプライチェーンにおける弱みを補強し、国際的に競争力のある自動車部品メーカーを育成し、部品から完成車まで完備したサプライチェーンを構築する	2020年までに年商1,000億元上回り、コア技術が世界でも競争できる自動車部品メーカーを育成する 2025年までに世界トップ10に入る自動車部品メーカーを育成する
3 自主ブランドの全面的発展	自主ブランドの製品品質、および自主ブランドに対する認知度を向上し、国際競争力のある企業・ブランドを育成し、グローバルサプライチェーンにおける位置づけを向上し、新エネ車においては世界イノベーションの中心となることを目指す	2020年までに乗用車分野では世界的な自主ブランドを育成し、商用車では安全性が大幅に向上する 2025年までに販売台数が世界トップ10に入る地場メーカーを数社育成する
4 新型産業生態系の育成	設計、製造、物流、販売、アフタサービスなどが一体化し、人・車・関連施設がコネクティ、自動車が次世代情報技術、スマート交通、エネルギー、環境保護と融合的に発展する生態系を育成する	2020年までにスマート化水準を向上し、自動アフターマーケットの付加価値がサプライチェーン全体に占める割合は45%以上 2025年までに重点分野のスマート化を実現し、自動車アフターマーケット市場の付加価値がサプライチェーン全体に占める割合は55%以上
5 国際化の推進	国内、国外の資源を有効に活用し、技術から資本、販売ルート、ブランド力など多角化した協力方式を形成し、企業の国際的経営能力を向上させる	2020年までに自主ブランドが先進国への輸出を実現させることを目指す 2025年までに中国ブランドが世界における影響力をさらに向上させる

6	自動車の省エネ水準の向上	---	2020年までに新車の平均燃費は、乗用車が5,000cc/100km、省エネ車(HV)が4,500cc/100kmへ低下させるほか、商用車に国六排気基準を適用する。新エネ車の平均燃費は国際最先端水準に達し、自動車の回収率95%
			2025年までに乗用車新車の平均燃費は4,000cc/100kmへ低下させるほか、商用車・新エネ車燃費、および自動車回収率のいずれも国際最先端水準を目指す

出所:「自動車産業中長期発展計画」よりBTMU(China)中国調査室作成

➤ 6つの重点任務

- ① イノベーション体制を改善し、内生的成長力を育成する。関連産業を統合するプラットフォームを整備したうえ、ソーシャルイノベーションとの融合を促進し、自動車分野の国家製造業イノベーションセンターを設立し、コア技術など難関を協力して突破する。
- ② 完成車メーカーは部品産業、およびその他の関連産業と技術、資本面の協力を推進し、新材料と装備製造業の発展を促進し、コア部品に関する技術を習得し、安全、コントロール可能な産業サプライチェーンを構築する。
- ③ 先進技術の研究開発に取組み、省エネ技術を普及し、新エネ車、スマート車、省エネ車の合理的な産業構造を構築する。
- ④ スマート製造、イノベーションけん引といった発展方式を推進し、インターネットを切り口とし、自動車関連サービスの発展を促進する。
- ⑤ 製品品質基準を完備し、品質管理能力を向上させ、ブランドの育成を強化し、国有企業改革を深化し、優良企業による合併、買収を推奨する。
- ⑥ 国際化を長期的な発展戦略とするように企業を誘導し、「一帯一路」建設、サプライチェーンのグローバル分業を契機に自動車産業の国際化を推進する。

➤ 8つの重点プロジェクト

図表2 8つの重点プロジェクト

	目標	概要	詳細指標
1	イノベーションセンター建設プロジェクト	HV、EV、プラグインハイブリッド車(PHV)、スマート車、バッテリー、自動車軽量化などに関する技術路線図を制定し、自動車、およびその他の関連産業の資源集積を推進し、開放、共有的なイノベーションプラットフォームを構築し、研究開発投資を拡大し、最先端技術の共同開発、および技術成果の産業への応用を推進する	2020年までにバッテリー、スマート車など自動車関連イノベーションセンターを建設し運営する
			2025年までにイノベーションセンターが産業発展、技術進歩に大きな役割を果たすように育成する
2	コア部品技術習得プロジェクト	優良な自動車部品メーカーによる合併・買収を推奨し、国際競争力のある自動車部品メーカーを育成する。弱みの部分に対し産学連携で補強し、自動車バッテリー、センサー、チップ、電子制御システム、軽量化材料などを重点とし、サプライチェーンのモジュール化を推奨する	2020年までに国際競争力のある自動車部品メーカーを育成する
			2025年までに年商が世界トップ10に入る自動車部品メーカーを育成する
3	新エネ車の研究開発と普及	モーター、制御システム、長距離バッテリーなどのコア技術を習得し、バッテリー、燃料電池全サプライチェーンにおけるコア技術を把握し、企業が新エネ車関連製品の開発を推奨する。利便性がよく効率が高い充電システムを整備。新エネ車のセキュリティモニタリングシステムを構築し、新エネ車普及に関する関連政策を完備する	2020年までに新エネ車の年間生産台数は200万台に達し、バッテリーの単位重さあたりエネルギーは300Wh/kg以上に達するとともに、コストは1元/Wh以下へ引き下げる
			2025年までに新エネ車は自動車販売台数の20%以上占め、バッテリーの単位重さあたりエネルギーは350Wh/kg以上に達する
4	スマート車推進プロジェクト	スマート車のイノベーションを推進し、センサー、制御用チップ、車載端末、車載OSなどコア技術の研究開発と産業化を重点的に推進する	2020年までに運転補助システム(DA)、部分自動運転システム(PA)、条件付き自動運転システム(CA)の搭載率は50%以上に達する
			2025年までにDA、PA、CAの搭載率は80%に達し、高度化、または完全自動運転自動車の市販が始まる

5	省エネ・環境保護技術習得プロジェクト	共同イノベーションセンターを設立し、エンジン、電子システムなど乗用車の省エネ、環境保護技術と、排気処理装置など商用車環境保護技術の研究開発を重点的に推進する。税制上の優遇政策などを通じ、燃費がよく、省エネ型乗用車の普及を推進する	2020年までに乗用車の平均燃費は5,000cc/100kmに低下し、アイドルストップスタートシステム (Idle Stop-Start System) など省エネ技術の応用率は50%以上に達する
			2025年までに乗用車新車平均燃費は2020年より20%低下し、アイドルストップスタートシステムなどの省エネ技術は普及する
6	「自動車+」、多産業融合プロジェクト	スマート化、デジタル化技術が自動車の研究開発、製造、物流、販売など諸分野への応用を推進し、各プロセスが連動するスマート製造システムを構築する。またビッグデータ応用を通じ、自動車メーカーは自動車製造だけでなく、レンタルなど関連サービスにも携わるように企業の構造転換を図る	2020年までに企業製造のスマート化水準が大幅に向上する
			2025年までに重点企業は研究開発、生産、販売などのプロセスに一体化したスマートシステムを応用する。今後10年、自動車関連サービス業の付加価値は自動車サプライチェーン全体における割合を毎年2ポイント上昇させる
7	自動車品質、ブランド建設プロジェクト	自主ブランドの育成体制を確立し、自動車ブランド評価基準を制定し、企業のブランド育成を誘導する。優良企業が国際有名ブランドの買収などで更なる発展を図ることを推奨する	2020年までに重点自動車メーカーの研究開発費は営業収入の4%前後に達し、新車の平均故障率は2015年対比30%低下し、いくつかの世界有名ブランドを育成する
			2025年までに重点企業の研究開発費は営業収入の6%前後に達し、新車の平均故障率は先進国と同水準を目指し、販売台数が世界トップ10に入る自主ブランドを育成する
8	海外発展プロジェクト	二国間、多国間の協力体制を構築し、自動車産業の国際協力フレームワークを構築する。重点企業の国際協力を深化させ、重点国での直接投資と企業間協力を推進し、中国ブランド商用車の海外進出を推奨する。自動車産業連盟の設立を促進し、自動車企業の海外業務拡大をサポートする	2020年までに中国ブランドの海外市場への影響力を向上させ、先進国への輸出を実現させる
			2025年までに中国ブランドの国際市場シェアは大幅に拡大し、グローバルサプライチェーンの深いレベルまで参画する

出所:「自動車産業中長期発展計画」よりBTMU(China)中国調査室作成

Ⅲ. 合併会社の出資比率、秩序よく緩和へ

「規画」は自動車産業高度化の促進措置として、内・外資投資管理制度を改善し、秩序よく合併企業の出資比率規制を緩和する方針も示した。

自動車合併企業の出資比率規制は1994年に発表された「自動車工業産業政策」からすでに20年以上実施されている。工信部の苗圩部長は昨年4月、工信部の内部会議で合併企業出資比率を長くても8年、早ければ3～5年で緩和すると発言しており、その後、2016年の夏ダボスフォーラムでは、発改委の徐紹史元主任も、当局が合併企業出資比率の緩和をすでに考案していると示唆した。

これらの発言を受け、出資比率に関する議論は大きく盛り上がり、吉利汽車の李書福董事長をはじめ、出資比率の緩和は国内自動車産業の市場化を促し、十分な市場競争が自動車産業の高度化にプラスであるとされた一方、中国汽車工業協会、一汽グループ、東風グループなどは連名で声明を発表し、自主ブランドを保護するには出資比率制限を続ける必要があるとし、早期段階の緩和を反対した。

2016年12月に改正された新しい「外商投資産業指導目録」では、自動車完成車と専用車製造においては、今までの合併企業出資比率や、1社の外資企業が国内で設立できる合併企業が2社までといった規制は残っているが、軌道交通設備、自動車電子設備、新エネ車バッテリー、バイクなどにおいては合併企業の出資比率はすでに撤廃されている。これは、中国政府が製造業における開放の意向が見て取れる。

今回の「規画」に出資比率の緩和が盛り込まれたことは、当局が初めて公式的に発言したことであり、重要な意義があるとみなされ、出資比率を緩和するか否かの議論にピリオドを打つ形となった。

当局が緩和に踏み切った最も重要な理由は自主ブランドの成長力と思われる。前述したように2016年の中国自動車販売台数は2,802万8千台と8年連続で世界1となった。そのうち、自主ブランドの販売台数は1,400万台で半分近く占めている。またメーカー別の販売台数では上位10社の中、長安汽車は115万台で第5位、長城汽車は96万9千台で第8位、吉利汽車は81万3千台で第10位とそれぞれなっている。その他、吉利汽車、広汽をはじめとするメーカーはBクラス車においても大きな成果を挙げ、自主ブランドは着実に実力をつけてきた証拠でもある。工信部も自主ブランドの認知度が上昇し、一部細分化した分野ではす

に先進国と競争できるようになったと評価している。

しかしその一方、競争力をつけてきた企業はまだ一部に過ぎず、しかもSUVなど少数分野に限っていることも事実である。工信部の苗圩部長は4月25日の記者会見で、自主ブランドは一定の成績を上げているとはいえ、中国の自動車産業にはイノベーション能力が弱く、コア技術が欠如している課題も忘れてはならないと強調した。それを考慮した形で、「規画」は出資比率の緩和について「すぐに」ではなく、「秩序よく」緩和するとしている。

具体的に「緩和」までどれほどの時間がかかるかについては、国务院傘下の「経済日報」が分析したように、自動車産業のサプライチェーンは長く、川上、川下の関連産業も多く、自動車産業の安定は雇用の確保、消費の拡大、および安定した経済成長にも大きな役割を果たしているとした上、あらゆる産業政策の制定・調整は産業利益と国家安全に基づき行うべきものであり、何も考えずに外資企業の訴求に応じてはならず、闇雲にグローバル化を進めてもならない。そのため、関連企業との協商、産業構造のリバランスなど、実施までの道のりがまだ長いと思われる。

また出資比率の緩和は、外資の出資比率を上げるか、それとも出資比率規制を完全に撤廃するかについては全く言及されていないが、ただいずれにしても、外資企業はすぐに合弁方式を放棄するとは考えにくい。

その理由として、まず合弁方式を放棄すれば、工場、販売ルートの建て直しが必要となり、大量な資金と時間を要する。またパートナーである中国企業は外資企業の中国業務拡大に重要な役割を果たしている。たとえば、出資比率の緩和は数年前から議論されるようになっていたが、フォルクスワーゲン(VW)、ゼネラルモーターズ(GM)は中国側パートナーと合弁契約を延長することに踏み切った上、出資比率が緩和されたとしても、必ず中国側パートナーと相談して決めると明白に表明した。このように合弁方式は外資企業にも多くのメリットをもたらしていることから、当面続く可能性は高いと見られている。

長期的に、出資比率規制の撤廃に伴う外資独資の方式はテスラなど新たに中国に進出しようとするメーカーは採用する可能性も考えられるが、しかしこれらのメーカーは必ずしも独資を選択するとは限らず、たとえば、米フォード・モーター傘下のリンカンは今後長安汽車と合弁会社を設立し国産化すると表明している。また今後いくつかのメーカーは独資で進出したとしても、その生産、販売規模は小さく、中国の自動車市場全体に影響を及ぼすことは考えにくい。

従い、出資比率が緩和されれば、外資企業が出資比率の調整を求める可能性はあるが、当面の間、合弁方式は依然として、外資企業の中国進出における最もメインな方式であることに変わりはないと見られている。

総じてみると、「規画」は第十三次五ヶ年規画、「中国製造 2025」に続き、今後の自動車産業の発展に方向性を示したものであるが、具体的な内容・目標にはガイドライン的なものが多く、実現するには、産業政策のみに頼ってはならず、市場メカニズムに従い、自動車メーカー、関連企業がともに取組んでいくことは求められる。

三菱東京 UFJ 銀行(中国) 中国投資銀行部
中国調査室 余興

稲垣清の経済・産業情報

回復に向かう香港経済

2014年以來、低迷していた香港経済にようやく、薄日がさし始めた。それは、大陸からの旅行者と消費の回復によるものであるが、このまま景気回復が持続できるかどうか、その鍵をにぎるのが、7月1日の返環20年をむかえ、新行政長官に就任するケリー・ラム(林鄭月娥)女史の手腕である。

I. 香港の外出市場にみる消費の回復

2016年の香港経済は1.9%の低成長であった。小売は依然としてマイナス(8.1%)であり、厳しい状況が続いている。小売部門の一部でもあるホテル、飲食業(レストラン)の回復も遅い。消費動向をみるうえで、外出市場の動きもポイントである。2016年の外出産業の消費動向統計によると、香港の飲食業は全体で2.9%の伸びを示したが、飲食業の約半分を占める中華レストラン(「中華」)の伸びは全体を下回る1%の伸びにとどまった。「中華」は、過去3年でも伸び率は1%台で低迷しており、若者を中心とした“中華料理離れ”が加速している印象である。

実際の中華レストランをみても、若者の姿を見ることはまれである。他方、マクドナルドなどのファーストフードは若者であふれている。統計の結果は現実を表している。ところで、「中華」の内容も時代の変化とともに、大きな変化を遂げている。香港で、「中華」といえば、海鮮を売物とする広東料理が代表である。しかし、高い。景気後退のなかで、レストランの閉店や客離れが進んでいる。また、全国各地からの中国旅行者が増えているため、の“デパートの食堂”のごとく、北京、上海、四川料理など代表的なメニューをならべることが集客のポイントとなっている。かつては、雲南、山西料理など各地のレストランがあり、楽しめたが、「今は昔」である。ケリー・ラム次期長官には、香港の魅力のひとつである、「食は香港にあり」を世界にアピールする広報官であることを期待したい。

図表1 2016年の香港の外出市場の内訳と伸び率(百万香港ドル、%)

	中華	非中華	その他	売上額
2014年	46,558	28,416	25,441	100,415
	(46.4)	(28.3)	(25.3)	(100)
2015年	47,444	29,926	26,961	104,331
	(45.5)	(28.7)	(25.8)	(100)
2016年	47,944	30,860	28,571	107,375
	(44.6)	(28.7)	(26.7)	(100)
2016年の伸び率	1	3.1	6	2.9

注:「その他」はファーストフード、酒バーなど。かっこ内は構成比(%)

資料: 香港統計処(2017年3月20日)

II. 安定する失業率

2017年1月から3月までの香港の失業率は、3.2%であった。2014年第二四半期以来、比較的低い数値に落ち着いている、失業率からみても景気回復のきざしをみることができる。

主要業種別みると、「貿易」(卸売)を除いて、2016年よりも数値が下がっていることは確かである。この中で、旅行業、ホテル、レストランを含む「小売」は2016年の5.2%から大きく改善されている。大陸旅行者の回復(4月

前半だけで4.7%の増加)がそれぞれの業界の失業率に敏感に反応していることを如実に示している。また、「金融・不動産」と「公共・サービス」は引き続き「低位安定」である。

大陸旅行者の回復だけではなく、最近、日本のラーメンや居酒屋の出店が相次ぎ、雇用効果を高めているという。確かに、この業界では出入が激しいものの、街に日本レストラン(日本式を含む)が目立つ。また、米KFC(ケンタッキーフライドチキン)は香港全土で約3000人を雇用しているが、人手不足は深刻であり、新たに400人を採用する方針という。

中国本土の景気回復(第一四半期6.9%)、大陸旅行者の回復など好条件が相次ぐ中で、賃金上昇やボーナス(香港では「紅包」という)も改善の方向にある。金融、IT、不動産、医療関連では、雇用が安定していると同時に、賃金上昇は平均2~3%であるところ、この業界では5~10%、ボーナスも平均1.3ヶ月のところ、2~4ヶ月という。

香港統計処による別の統計によれば、2016年12月~2017年2月における、民間マネージャーおよび政府公務員中堅幹部の平均月収は4.1万香港ドル(約61万円)、アップ率は(2016年比)7.8%である。ちなみに、平均ワーカーの月は6,600ドルであり、かつ5.7%のダウンであり、賃金格差は6.2倍である。

業界、年齢あるいはスキル(専門性)などによる失業率および賃金格差は依然として同じであり、特に青年層の雇用問題が深刻であることも変わらない。「雇用第一、収入第二」が現在における香港の労働環境であることは変わらないが、業界によってバラツキが出ている。「金融」について、「小売」分野の失業率や雇用環境がさらに改善した時、香港経済の回復が本物となる。

図表2 香港の主要業種別失業率(%)

	全業種	貿易	小売	金融・不動産	公共・サービス
2014年	3.3	2.8	4.4	2.3	1.6
2015年	3.3	2.7	4.7	2.4	1.7
2016年	3.4	2.9	5.2	2.7	1.8
2016年10~12月	3.1	2.7	5	2.4	1.3
2017年1~3月	3.2	3	4.7	2.3	1.5

資料:香港統計処(2017年4月21日発表)

(本レポートの内容は個人の見解に基づいており、BTMUCの見解を示すものではありません。)

稲垣 清 三菱東京UFJ銀行(中国)顧問

1947年神奈川県生まれ。慶応義塾大学大学院終了後、三菱総合研究所、三菱UFJ証券(香港)産業調査アナリストを歴任。現在、三菱東京UFJ銀行(中国)顧問。著書に『中国進出企業地図』(2011年、蒼蒼社)、『いまの中国』(2008年、中経出版)、『中国ニューリーダーWho's Who』(2002年、弘文堂)、『中国のしくみ』(2000年、中経出版)など。



BTMU の中国調査レポート(2017年4~5月)

- BTMU 中国月報第 135 号(2017年4月)
<http://www.bk.mufg.jp/report/inschimonth/117040101.pdf>
国際業務部
- BTMU CHINA WEEKLY 2017/4/26
<https://count.bk.mufg.jp/c/Ccl0j21bu3sthH465ba392lid0j21bw378z5>
国際業務部

以上

当資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、何らかの行動を勧誘するものではありません。ご利用に関しては全て顧客御自身でご判断くださいますよう、宜しくお願ひ申し上げます。当資料は信頼できると思われる情報に基づいて作成されていますが、当店はその正確性を保証するものではありません。内容は予告なしに変更することがありますので、予めご了承下さい。また当資料は著作物であり、著作権法により保護されています。全文または一部を転載する場合は出所を明記してください。

三菱東京 UFJ 銀行(中国)有限公司 中国投資銀行部 中国調査室
北京市朝陽区東三環北路 5 号北京發展大廈 4 階 照会先:石洪 TEL 010-6590-8888ext. 214