



## 中国における産業別固定資産投資の動向

中国経済の先行きについて、オリンピック終了後の景気減速を懸念する見方が根強い。高成長を続ける中国経済の牽引役は旺盛な固定資産投資と輸出である。中国経済の先行きを占ううえで、牽引役である固定資産投資の動向の見極めはポイントの一つとなる。本稿では、中国国家统计局の発表する固定資産投資統計をもとに、産業別固定資産投資の動向を分析した。

### 産業別固定資産投資を分析する意味

中国の名目GDPを需要項目別にみると、2006年の場合、投資項目のウェイトはGDP全体の43%を占め、日本(20%)、米国(15%)と比べ相対的に高い。一方、消費項目のウェイトは、GDP全体の36%と日本(57%)、米国(70%)に比べ低く、このことから中国経済は投資依存型の経済といわれている。投資依存型経済は、投資に見合う需要が喚起されなければ供給過剰となり、企業の業績悪化とデフレを引き起こすリスクにさらされる。需要に基づいた投資かどうかをみるためには、固定資産投資を産業分野別にとらえて分析する必要がある。

日本政策投資銀行調査部では毎年、大企業を対象に日本国内における設備投資のアンケート調査を実施しており、その分析には設備投資の業種別スカイライングラフを用いている。スカイライン分析は、セクター別の増減寄与度を構成比と増減率に分解したものであり、全体の増減要因を一覧して把握することができる。今回、国家统计局が発表する産業別の固定資産投資データをもとに、独自に産業分類を行い、スカイライングラフを作成した(別添資料)。

### 2007年の産業別固定資産投資

中国の固定資産投資は5年連続で前年比20%以上の伸びが続いており、2007年は前年比25.8%の増加であった。業種別にみると、最大の牽引役は不動産投資である。不動産投資は、2006年の金額ベースで構成比24%を占め、前年比32.8%の増加となった。2007年の固定資産投資全体の伸びに対する寄与率は30.5%であり、全体の伸び増加の約3割は不動産投資が貢献した格好である。不動産に続き、寄与率の高い産業は、自動車や一般機械などの機械(前年比46.2%増、寄与率8.9%)、鉄鋼、アルミなどの金属(同33.3%増、寄与率8.6%)、化学(前年比33.6%増、寄与率7.7%)の順となっており、これらの産業の投資が固定資産投資の全体を牽引している。

### 最大の牽引役は不動産投資

不動産投資については、2005年以降、投機目的の不動産取引に対する規制がかけられたことから伸びは鈍化していたが、2007年は伸びが再び加速している。不動産に対する需要は、農村部から都市部への人口流入を背景とした旺盛な住宅需要に加え、オフィス需要も外資系企業の中国進出や拠点拡充が続いており堅調である。重慶などの内陸部の主要都市では低所得世帯向けの住宅建設が進められているほか、上海の浦東地区ではオフィスビルの建設が活発化している。上海市内のオフィス需給は、優良オフィ



不動産の空室率が2006年末に2%台にまで低下するなど逼迫しており、不動産分譲価格は2007年に入り上昇基調にある。こうした不動産への投資動向に対し、投機目的の投資過熱による不動産バブルを指摘する声もあるが、核家族化による世帯数の増加など生活様式の変化に伴う実需もあることから、一時的な調整はあるにせよ大幅な減速の可能性は高くないとみられる。

### 旺盛な内需に支えられる自動車、鉄鋼

不動産に次いで寄与が大きいのは自動車、一般機械などの機械産業である。中国の自動車産業は生産台数が2006年にドイツを上回り、日本、米国に次ぐ世界第3位の自動車生産国となった。2007年の自動車生産台数は前年比で22%増加し888万台となっており、2008年には1000万台を突破する見込みである。自動車生産の伸びを支えているのは、旺盛な中国国内での需要である。2007年の自動車国内販売台数は879万台と過去最高を記録し、日本の535万台を大きく上回った。内需に加えてロシアを始めとする新興国向けへの地場メーカーによる低価格車の輸出も好調であり、今後も新車開発などの自動車関連投資は活発に行われるものと見込まれる。

鉄鋼を中心とする金属産業の投資も、堅調な建設向け内需を背景に高い伸びとなった。2007年の中国の鋼材消費量は4億800万トンで2002年に比べると約2倍の水準に達している。ビル用建材やインフラ関連資材での需要が伸びている。今後は老朽化した設備を廃棄し、生産効率の高い設備の導入や自動車向け高級鋼材など製品高度化に向けた投資が活発化するものと考えられる。

### 今後注目される鉄道インフラ投資

今後注目される分野として鉄道インフラ投資がある。中国国内における旅客、貨物の輸送需要は、経済発展に伴い増加の一途をたどっている。こうした輸送需要の増大に対応するため、中国政府は鉄道輸送を省エネで環境負荷の低い大量高速輸送手段であると位置づけ、鉄道インフラ整備を積極的に進めている。2006年11月に発表された鉄道5ヵ年計画では、2010年までの5年間に1万7千キロの新線建設を進めることや主要旅客路線の高速化などが盛り込まれている。中国の鉄道は複線化や電化が遅れていることから、営業距離に対する輸送量は、旅客、貨物とも高水準にあり、現在の鉄道の輸送能力は限界にある。毎年春節前後の帰省ラッシュの時期は、主要貨物である石炭の輸送が滞るといった事態が発生しており、経済活動のボトルネックとなっている。このほか主要都市では都市圏の拡大により、朝夕の通勤ラッシュや交通渋滞が深刻化しており、地下鉄など都市内交通インフラの整備が課題となっている。主要都市を結ぶ幹線鉄道の新線建設投資や、上海、蘇州、成都など大都市圏における地下鉄建設投資はさらに進展するものと見込まれる。

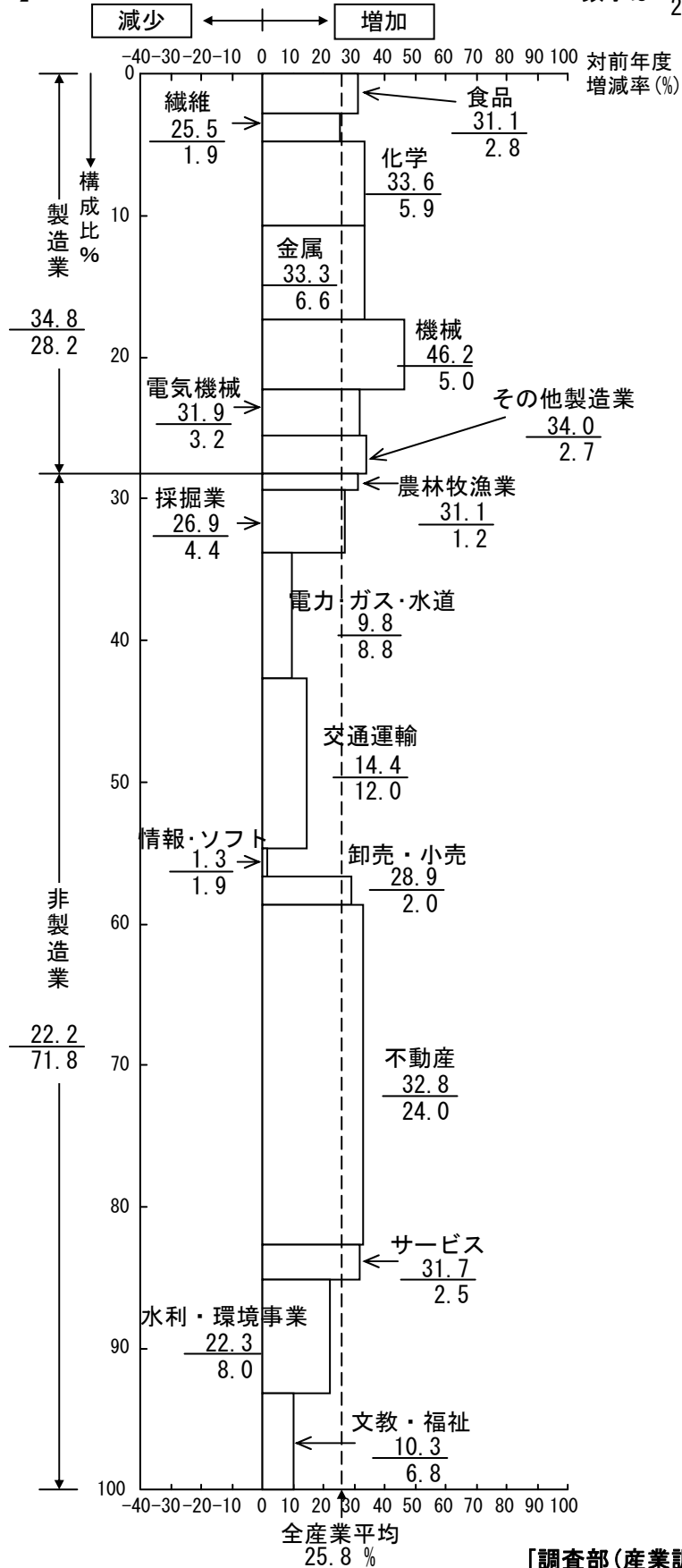
以上のように、産業別に固定資産投資の動向をみると、投資は概ね実需に基づいた分野で実施されている。今後は研究開発や省エネ、環境対策など投資領域がさらに広がり、固定資産投資は堅調な伸びが続いていくものと思われる。



中国・業種別動向

【2007年】

数字は  $\frac{2007年対前年度増減率}{2006年構成比}$



【調査部(産業調査担当) 和田 敬記】

お問い合わせ先 日本政策投資銀行調査部

Tel: 03-3244-1840

E-mail: report@dbj.go.jp