

海外の建設施工特集

建設機械メーカーの中国戦略

社団法人日本建設機械化協会製造業部会

本報文は、中国における建設機械市場の急速拡大の背景になっている建設に関わる投資の状況、機種毎の市場動向、世界の建機メーカーの進出状況について述べるとともに、今後の状況変化に関わる要因と建設機械製造業として留意しなければならないことについて概説する。

キーワード：中国、政策、建設投資、建設機械、需要動向

1. はじめに

中国における建設機械市場が、世界3大市場であった我が国の市場規模を1999年時点で追抜き、急速に拡大していることは衆知の通りである。

世界で最も急速な経済成長と建設ブームがその原動力になっている。過去から現時点まで機械の需要動向を、中国政府の政策と建設投資と関係づけて把握し、状況を左右しそうな要因について理解しておくことは、建設機械製造業の今後の健全な発展のためにも必要と考え、本報文をまとめた。執筆にあたり、最近、社団法人日本建設機械工業会がまとめた調査報告書¹⁾や *Off-Highway Research*²⁾、他を参照した。

2. 建設投資と機械需要

1992年の鄧小平による南巡講和以降、中国における建設投資は増大し、1997年にアジア通貨危機があったが、1999年の江沢民総書記による「西部大開発」の号令以後、多くの大型プロジェクトが進められている。「西部大開発」には図-1に示すように、西の電気を東に送る「西電東送」、西の天然ガスを東に送る「西気東送」、青海からチベットまでを結ぶ1千km超の「青藏鉄道」など鉄道網の拡大、「三峡ダム」の建設の他、地域内外に連絡する延べ1.5万kmの幹線国道網整備、農村部の道路網整備、成都・ウルムチ、西安の国際空港の拡張と地方空港の整備などが含まれている。

「西部大開発」以外にも、河北省の南部の水を北部に送水する「南水北調」に代表される治水事業、北京・

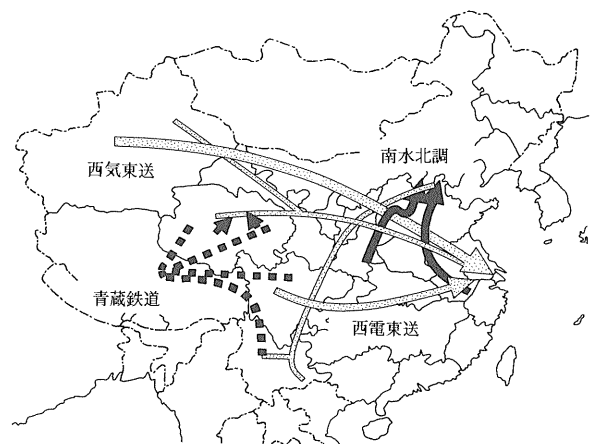


図-1 中国における大規模建設プロジェクト

天津・上海・重慶などの直轄市での高速道路、地下鉄、公共施設の充実、国際都市化にかかわる事業が行われている。北京では2008年のオリンピック、上海では2010年の万国博覧会に向けて様々な建設事業が進められている。

北京市では、現有の300kmにわたる高速道路に加えて、2005年までに2本の高速環状線と8本の放射線道路を建設するとしている。道路と鉄道に関しては、以下の投資が行われる。

- 道路建設：2005年末までに14万km延長し、うち高速道路は5千km延長する。2003年の道路建設費は3,500億元に達する。
- 鉄道建設：2020年までに、現在の7万kmから10万kmまで延長する。うち、延長1,300kmの北京/上海高速鉄道には2008年完成までに1,300億元を費やす。

上記の積極的な建設投資の結果、全社会固定資産投資額、電力・道路などのインフラストラクチャ整備

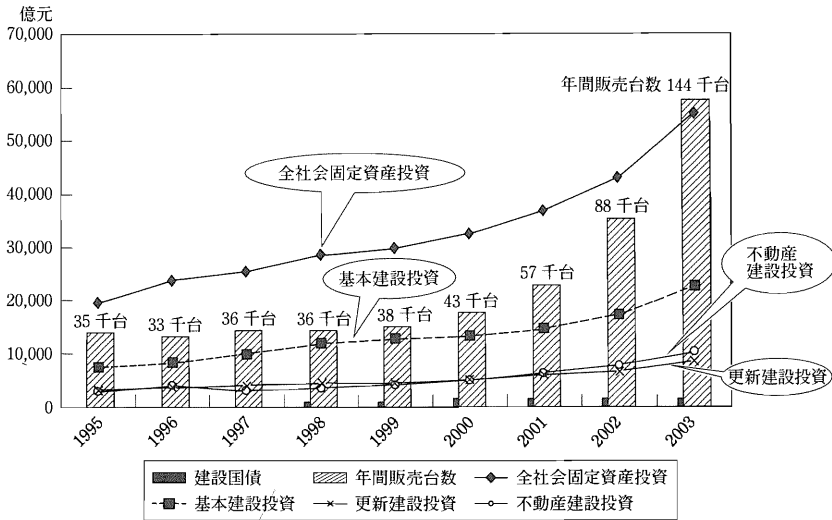


図-2 投資額および主要6機種販売台数推移

の基本設備投資額、ビル・工場・倉庫・上下水・通信設備など不動産建設投資額、及び更新改造投資額の推移を後述する主要6機種の販売台数と共に図-2に示す。

3. 機種毎の市場動向

(1) 経緯および現状

中国市場では2003年におよそ15万台の建設機械が販売された。台数の多い順にホイールローダ、油圧ショベル、締め固め機、移動式クレーン、ブルドーザ、ミニショベルであり、この主要6機種で全体の96%を占める。

図-3に2003年における主要6機種の販売台数とその割合を、1999年からの増加と合わせて示す。合計の台数は4年間でおよそ4倍に増加している。

ホイールローダが油圧ショベルの3倍近くと逆転している事と、移動式クレーンの販売量が多いことが日本市場とは異なる特徴である。この2機種の中国での販売量は世界市場の50%強を占めている²⁾。

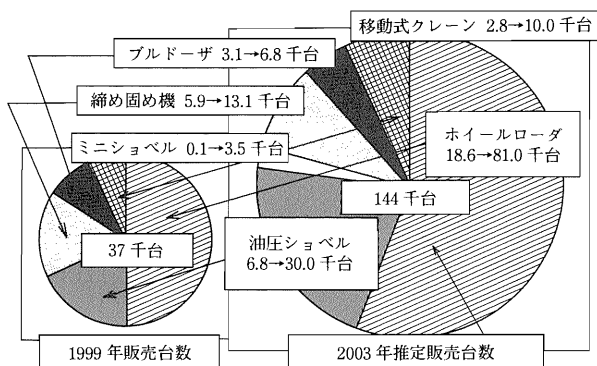


図-3 主要6機種の需要状況

日米欧ではホイールローダ、ブルドーザは汎用性の高い油圧ショベルに置換えられて来たが、中国ではそうならない。これは、施工方法の違いに起因するというよりも、中国政府の建設機械導入政策の歴史と、その中で培われた機械に対する価値観と販売価格体系に起因すると見られている¹⁾。即ち、ショベル、ミニショベル以外の機械は、'50年代頃の中国固有の技術や旧ソ連の技術をベースに、外国からの技術供与も受けながら第一機械工業部の管轄下で国産され、日米欧の機械とは、異なる性能、品質、価格のレベルで市場価値を形成してきた。

これに対し、ショベルでは建設部の管轄の基に、国家的な建設プロジェクトに対する政府間協議による西側からの完成機の一括導入や、合弁ないしは海外独資による現地生産の形が取られている。また、日本からの優れた中古ショベルの流入でブランドイメージが形成されたこともあって、ホイールローダやブルドーザとは異なる価値観が形成されてきた¹⁾。

上記の歴史的背景の基に、ショベルでは日本と韓国メーカーが競合しており、販売価格も欧米と同等の水準となっている。これに対し、ホイールローダ、ブルドーザは中国内メーカーが席巻しており、販売価格は日本市場と比較して格段に低いレベルで日米欧のメーカーの市場参入が難しい状況になっている。

移動式クレーンについては販売量が多いが、吊り荷重30T以下を主体とするトラッククレーンが95%を占め、日米欧で普及しているクローラクレーン、ラフテレーンクレーン、オールテレーンクレーンは、現時点では市場規模が限られ、輸入に頼っている。

(2) 今後の需要

2001年の第9期全人代では、第10次5箇年計画で2010年までにGDPを2000年比で倍増、2003年の第10期全人代では、5箇年計画の補強として、2020年までにGDPを2000年比で4倍にするとの政策が打ちだされている。これの実現には年平均7.2%の経済成長が必要とされる。

日本建設機械工業会での調査によれば¹⁾、GDP、固定資産投資、主要6機種の市場規模の関係における過去の実績を参照すると、50%に及ぶ2002~2003年の販売台数の伸び率は2004年以降減少し、2008年まで5~8%程度の伸びに収まると予測している。

Off Highway Research²⁾によれば、過去3年間の需要の伸びは平均49%で、2003~2004年は24%の伸びが見込めるものの、今後5年は新車の増大、十分な量の充足、機械使用の効率化、ピークを過ぎたインフラストラクチャ整備といった要因の組合せで伸び率は10%以下に落ちるとしている。

その結果、2004年から2008年に掛けてホイールローダは20%増、ショベルは38%増、ミニショベルは167%増、締固め機は11%増、移動式クレーンは3%減、ブルドーザは27%減の市場になると予測している。

しかし、これらの予測は5章に述べる様々な不確定要因を孕んでおり、断定することは出来ない。

4. 建設機械メーカーの中国への進出

'70年代までは、政府間協議による完成車輸入の他は、自前の技術で建設機械を製造してきた中国も'80年代に入ると日米欧のメーカーからの技術供与を受入れて来た。公司法の制定により外国資本進出の体制が整備された1994年頃より、日米欧韓のメーカーが現地との合弁ないしは独資での生産拠点の進出を図って来た。図-4に、海外資本の進出の経過状況を示す。

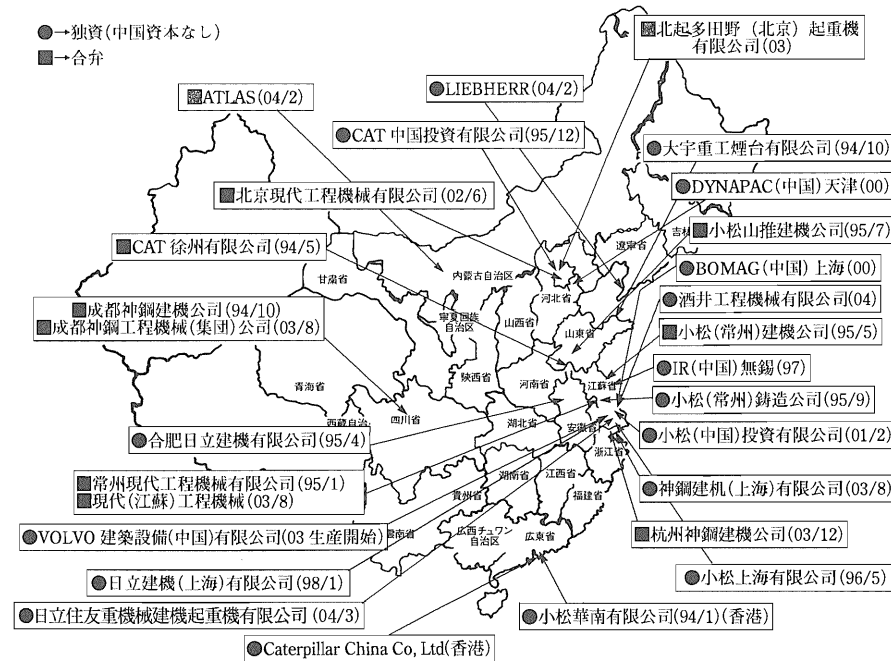


図-4 建設機械外資メーカーの中国進出状況

5. 今後の中国ビジネスに関わる要因

中国の建設機械需要と日本のメーカーなど外資の現地進出の拡大は、中国政府の建設投資意欲と法人設立、

生産、販売、流通、資金のそれぞれを活性化させる開放政策に支えられていると見るべきであろう。

しかし、今後の展開には表-1に示すごとの要因が影響してくるものと思われる。

表-1 中国ビジネスに影響する要因

チャンス	リスク
1. 建設投資の拡大政策 ① 新規大規模市場出現 2. 規制緩和・自由化 ① 法人設立規制緩和 ② 金融サービス自由化 ③ 貿易権・物流権の開放 ④ 関税率低減 3. 新事業展開 ① 中古車事業構築 ② レンタル・リース事業進出 ③ ファイナンス事業	1. 政権・運用の変化 ① 財政・金融・為替政策 ② 貿易・流通障壁 ③ WTO, FTA 政策 2. 過当競争 ① 過剰生産・乱売 ② 不良債権の増大 3. 世界市場価格への影響 ① 安値の製品輸出 4. 技術に対する評価 ① 知的所有権の侵害 ② 市場での価値

WTOへの加盟に伴う法治行政、市場原則尊重、関税率削減、中古車を含む輸入・貿易・流通の自由化、投資制限削減、知的財産権尊重などへ向かう動きや、債権保全を確保出来る与信機構の整備が追い風となって様々なビジネスチャンスが生まれようとしている。

一方で当然のことながらリスクも存在する。基本的には建設投資がどう推移しそうかの読みの問題があるが、中長期的に確実な見通しを得るのは難しいとされている。

制度の面では、法治が実質的にどれだけ根付いていくかも問題であろう。WTO加盟条件の履行が確実に行われるか注視しなければならない。財政・金融・為替政策の動向も見守る必要がある。

メーカーは3章で述べたような機種毎の市場背景の違いに留意し、過当競争による生産の過剰や不良債権の蓄積を避け、中国市場に新たな価値観を形成出来るような事業戦略、商品戦略、販売流通戦略で競合するべきであろう。

JCMIA

《参考文献》

- 1) 「わが国建設機械産業の中国進出の状況と将来対応」調査報告書、平成16年3月、日本建設機械工業会
- 2) Off Highway Research, Mar., 2004

【筆者紹介】

社団法人日本建設機械化協会製造業部会
 文責：溝口孝遠