

2006年日中経済協力会議 - 於吉林

ERINA経済交流部部長代理・調査研究部研究主任 筑波昌之

2006年5月22日、23日の2日間、中国吉林省において「2006年日中経済協力会議 - 於吉林」(日本側主催者:日中東北開発協会、中国側主催者:吉林省、遼寧省、黒龍江省、内蒙古の各人民政府)が開催された。2000年に瀋陽市で最初に開催されてから、長春市、ハルビン市、仙台市、瀋陽市と場所を移して行われてきた本会議も6回目を迎えた。会議参加者は延べで日本側136名、中国側302名(吉林省150名、中央政府5名、遼寧省48名、黒龍江省50名、内蒙古自治区49名)である。

中国の国家戦略である東北振興政策(旧工業基地振興戦略)とUNDPの提唱による「大図們江」地域開発計画が推進される中で、長春市で開催された本会議は例年と比べても日本側、とりわけ企業サイドの関心が比較的高いものであった印象がある。

開会日の22日、日本側主催者として挨拶した日中東北開発協会の千速晃会長(新日本製鐵(株)代表取締役会長)は日本の経済界が東北振興政策の発動による中国東北地区の新たな発展に注目しており、また吉林省の推進する図們江地域開発をはじめとする北東アジア経済協力を重視し、同協会が日中経済協会とともに瀋陽事務所を開設したことで、中国東北地方全体と日本とのかけ橋の役割を果たすことを目指したいと述べた。

日本の東北地方からは東北経済連合会のほか、村井義浩宮城県知事、増田寛也岩手県知事が出席した。基調報告を

行った村井宮城県知事からは、産業経済の振興を県政の最重要課題と位置づけているなか、友好関係を有する吉林省との間で、東北大学等学術機関と連携した技術開発やトヨタ自動車の進出を契機とした自動車産業の相互連携について期待が述べられ、増田岩手県知事からは、経済・技術・観光交流などの取組みを通じ、今後農林水産物などの食品関係を中心とした経済交流や人材育成等に対する重要性が強調された。両県は2005年4月に共同事務所を大連市に設置し、東北との交流に向けた活動拠点としている。

中国側からは王珉吉林省長、商務部アジア司の宋耀明司長などにより、この会議を契機に吉林省と日本との交流協力が促進されることを期待する等の挨拶が述べられた。



エグゼクティブ・ラウンドテーブル

午後開催されたエグゼクティブ・ラウンドテーブルにおいて、日中双方の有力経営者等による東北振興と日中経

済協力に関するパネルディスカッションが開催された。日本側から吉田進ERINA理事長・日中東北開発協会副会長、中国側から劉実長春市副市長の司会により行われた。まず、日本側からメーカー、輸送サービス、金融機関の代表企業トップによるプレゼンテーションが行われた。主な内容は次のとおり。

・東芝

1991年に遼寧省大連市で最初の中国法人を設立して以来、エレクトロニクス製品から家電製品、重電機器までの幅広い分野で事業を行っている。東北振興により、農業税免税の施行、特定産業における新型増値税の試験的適用、160の重点プロジェクトなど各分野における推進体制の構築による成果が期待できる。同地域は日本語教育が盛んなうえ地理的に近いため、国際関係の好転によって多くの企業立地が可能となり、世界に対する生産・物流基地となることが期待できる。

・日立グループ

東北地区では自動車部品、鉄道用架線、重電補機設備、儀器装置の製造販売会社を4社設立している。東北地区に関しては、2005年のGDPは3省ともに11%を超える経済成長を遂げ、各種制約の中でしっかりとした工業基盤があるという優位性を生かして実績を上げており、発展の継続のためには、一層の産業構造の転換や市場経済に合致した経営の導入が重要である。また、合併形態で投資を行う際のパートナー候補となる企業情報の開示が不足しがちなため、国有企業を管理する政府部門から外資企業への企業情報の開示も必要である。

・トヨタ自動車

2006年には日本を抜き世界第2位の市場規模となることが確実視されている中国市場を重視し、国交回復当時以来、相互訪問、技術交流を行ってきた第一汽車集団との関係が、現在の四川省から天津、北京、長春と展開される広範なアライアンスの原点となった。

・商船三井

東北振興に向けた対日経済協力において、農業及び農産品加工分野における日本市場の特性研究に努めること、高級品志向に合わせた対日輸出戦略を見直し、日本の中小企業が協力可能な分野である基礎的な家電、繊維製品、普及型モーターバイクなどの軽工業部門の産業を育成すること、図們江地域開発計画に対する中国中央政府による支援と特区建設などが考えられる。

・日本郵船

「大連港を東北アジアにおける重要な国際航運センターにする」という中央政府方針に沿い、コンテナターミナル、

自動車専用ターミナル、大型鉄鉱石・客船専用ターミナル建設など広範な協力を視野に入れ、2004年9月に大連港との間に包括的な戦略的協力関係を締結し、具体的なプロジェクトとして大遼湾の自動車ターミナルを設計・建設した。コンテナ取扱において大連港は天津港の伸び率を上回っており、大きな将来性が期待できる。

・日本通運

東北地区の物流の発展には基礎インフラの整備のみならず、他部門との協調やソフト面での柔軟性が必要である。誘致側地域が進出企業に対して柔軟な対応を取るか否かによって地域の発展に優劣が生じる。企業内物流の「自家物流」をアウトソーシング化すること、環境に有効な社会への貢献を果たすための取組みも必要である。

・三菱商事

東北振興における最大課題である国有企業改革と産業構造の変革に向けた参考として、日本の産業再生機構を紹介。

・三菱東京UFJ銀行

日系企業にとっての東北地区の優位性は、東北地区がすでに重化学工業拠点としての産業基盤を有し、工作機械、造船、プラント、発電設備、製鉄、石油化学などのインフラを整えていること、大連港経由の航路や航空路線の充実で日本との距離が近くなったこと、優秀な人材が豊富で日本語人材などの採用においてメリットがあること、当地の政府等が外資誘致に極めて積極的に対応していることである。

・みずほコーポレート銀行

東北地区の特徴は、重工業や食糧生産の全国シェアが高い、石油、石炭、鉄鋼、化学、造船、機関車といった採掘業や装置産業の構造転換コストが高いにも係らず、雇用吸収効果が弱い、豊かな自然資源や人的資源を持っているが、中核都市の存在が過少、地域的分散や都市間格差が大きいことであり、資源開発保証と斜陽産業支援の仕組みづくりが今後の課題である。

これに対して、中国側からは東北地域で台頭しつつある企業のプレゼンテーションがあった。以下に主なものについてまとめる。

・長春第一汽車集団輸出入公司

一汽グループは1994年、日系企業との合弁会社・ゼクセル自動車空調会社を設立し、2002年にはトヨタグループとの包括アライアンス提携を実施、マツダとの協力も進め、ランドクルーザー、プリウス、マツダ6、红旗などの生産・開発を行っている。またエンジン、ステアリング、ショックアブソーバーなどの部品関連企業も開発区に進出し、様々なアライアンスを組んでいる。2004年から自動車生産

台数が100万台を突破し、2010年までにはグループ全体の生産台数200万台、東北地域の生産基地による生産台数110万台を見込んでいる。

・長春大成集団

吉林省は年間2,000万トンを超えるとうもろこしの生産基地である。石油代替資源として、とうもろこしからエタノール、グリコール、グリセリンなどを生産しており、日本とは三井物産との間で合弁協力を進め、現在世界第3位、アジア最大の加工メーカーとして成長している。第11次5ヵ年計画期間には年産で工業用アルコール150万トン、生物繊維ポリ50万トン、不飽和エステル30万トンなど生産を目標としており、東北地区の穀物生産と重化学工業の利点を兼ね合わせ、将来的には地球資源の有効活用にも貢献する。

・吉林徳大公司

肉類加工メーカーとして、吉林省の国有企業とタイ企業との合弁で設立された。日本の食品関係企業との関係の下で、冷凍鶏肉及び加工済製品を主として年間4,500トンを目安に日本向けに輸出している。鶏の年間飼育量を7,000万羽から1億羽へと拡大する計画だ。

・赤峰市草原興発有限公司

内蒙古自治区で、牛、羊などの草原で飼育される家禽の食肉生産に携わっている。

分科会 - 東北地区におけるM&A可能性を中心に

翌23日には、投資・貿易、IT、運輸、地域協力の4分科会が行われた。運輸分科会は「北東アジア全体からみた吉林省輸送ルートの意義と図們江輸送回廊の整備状況」と題して、ERINAの三橋郁雄特別研究員と吉林省図們江開発弁公室の祝業輝主任が主査を担当して進められた。席上、三橋特別研究員から、「吉林省の今後の発展方向と日本海横断航路」をテーマとする報告が行われた。図們江輸送回廊の海への出口事業は大幅に遅れている現状にあるが、ERINAを中心としたNPO北東アジア輸送回廊ネットワークの設立とその活動により、関係諸国（日本、中国、ロシア、韓国）間及び荷主と船社間の意思疎通が急速に進展し、現在は日口（新潟 - ザルピノ）間の航路開設の近傍まで来ていること、さらに開設後の貨物量の安定確保のため、関係諸国当事者の協力関係の下で仕組みを形成する必要性が訴えられた。

本件に関して、筆者が日系企業等から聞いた感想としては、現状ではザルピノ港整備は従来からの進展が見られず遅れた状況にはあるものの、物流経路としては画期的なものであり注目しているとのことであった。



投資・貿易分科会は「東北地区における外資のM&A方式による可能性について」と題し、日本貿易振興機構（ジェトロ）企画部の江原規由事業推進主幹と吉林省商務庁の李鉄副庁長を主査として進められた。

冒頭に江原主幹から問題提起が述べられた。その要旨は以下の通り。

中国の経済成長は南方による外資の大胆な導入で支えられてきたが、これからは東北地方、重化学工業、外資企業の新三位一体が中国経済を牽引、その中でもM&A方式による経済交流に大きな可能性があると考えられる。

北京センター所長在任中の2005年に天津市の責任者を招き、北京市でM&A案件説明会を開催、当地の当事者との意見交換によって今後はM&Aなき対中投資はないと確信した。東北地区では国務院弁公庁〔2005〕36号文件で国有企業のM&Aによる不良債権の処理、株式購入が認められたことで制度改革が行われ、外資企業による東北地区への投資の増加や全国平均を上回る高い成長率がM&A投資を加速し、東北にもM&Aの波が押し寄せようとしている。ただし、投資環境にはまだ不透明、未知の部分がある。

中国企業による外国企業へのM&Aも増えつつある。中国企業の海外展開は2002年から2005年の間に36%増加したが、半分がM&A方式。現在は累計額で500億ドル超、全体で1万余社となっている。

以上の問題提起に対して、中国側から吉林省国有資産監督管理委員会・馬明副主任より、まず国有企業の財産権改革の基本状況について、国の改革に比べ吉林省では経済構造上の原因で遅れているが、昨年末では2,700社の改革任務を完成、国有企業から衣替えした企業は中央政府の直轄企業、民営企業、合弁・合作等外資系企業の3類型に分かれていること、また省所属企業や関連産業においてM&Aの可能性のあるものについては、自動車及びその部品、穀物加工、林業、ケミカル、交通、商業、貿易などであるとの説明があった。

参加した企業代表からは、東北地区でも民営方式で拡大成長し、新規製品の開拓をしている事例があり、大きな変化がこの2～3年に起こりつつあるが、外国企業の投資における国有企業へのM&Aで根本的問題となるのは、企業改革が経済の問題のみならず、東北地区では社会・政治問題となり、企業の力では解決できないとの指摘があった。

また、上海で業務を展開している国際法律事務所の弁護士から、開放改革以後の外資による対中投資の流れ及び中国におけるM&Aの現状と課題として以下の紹介があった。

80年代は外資の対中投資のほとんどが合併であった。外資規制が厳しかったこと、外資側も中国の事情に精通していなかったことなどが理由である。92年以降の発展の過程で独資設立、過半数の資本比率を超える合併が認められ、外資への制限が緩やかになり、外資も中国事情の詳細を理解するようになった。そして、2002年以降、法律の整備が進み、すぐに経営に参画できるスピーディーな投資が求められるようになったため、M&Aによる参入ケースも増加した。

最近では2005年からの株式改革により、A株上場企業の株を外資が直接購入できるように変った。低い投資比率によりビジネスパートナーとして、ともに発展しようとする方式が増えるであろう。

M&Aの業種別では製造業が多く、最近数年は欧米・日本の金融機関でも関心が高まっている。また、最近では製薬、小売業チェーンなどがM&Aによって一気に小売店を増やせるメリットを求めて投資を展開している。

M&Aの方式は資産譲渡と株式持分の譲渡に分かれる。資産譲渡のメリットは対象会社の隠れた債務を引き継がないことで、特に中国では隠れた債務があるケースが非常に多く中国側が資産譲渡を選ぶ理由となっている。デメリットは新規に会社を設立し、資産を移す作業があるので設立作業に時間手間がかかる。

株式持分譲渡のメリットは元の会社から株式を移すので手間はかからないが、隠れた債務を引き継いでしまうデメリットがある。

手続的には、中国のM&Aだからといって特殊な部分はそれほどないが、個別企業の情報について、企業の良い面、悪い面の両方の情報開示が欲しい。問題点を率直に日本側に教えることが信頼感の向上につながる。

中国の特殊な点として、M&Aを行う際に対象会社の法律調査をすると例えば土地の使用権について、集団企業の内部の資本関係が非常に複雑なことが多い。

国有企業の場合には、資産評価制度がある。これは対象

企業の価値を評価するもので、M&Aの買収価格の基準となる。中国側からすると国有資産流出を防ぐ重要な制度と思われるが、外資からすると企業との合意価格と比べ非常に高い評価価格が出たときに困ることとなる。

もう一つの点として、中国の産権交易所では公開・競売・入札を行うが、外資ではこの前の段階で企業と折衝をする。ところが、最後の段階で突然第三者が入ってきて落札するケースがある。このような理由から多くの外資系企業から見ると中国側に外資に対する警戒感があるのではないかと思われ、中国でのM&Aを控える傾向がある。国有企業のM&Aを行う際にはこの競売や入札を回避するためにいろいろ努力が必要となる。

以上の説明に対して、在席していた長春市の産権取引所の担当者から、国有企業財産権は交易によってより多くの企業にM&Aの機会を提供する必要があり、最後には競売で2億6千万円まで上昇し、落札された例が昨年にあったこと、また、公益市場制度は国家が国家資産の流失を防ぐ重要な制度であり、交易は透明度が高いとの反論があった。

参加した日中経済交流団体からは、次のような意見や提案があった。

M&A方式は中国側にとって非常に難しく、社会問題、政治問題が発生する可能性があるが、方向性として外国との経済交流でM&A方式が増えていくであろう。そのためには中国側の企業、政府の水準を国際水準まで上げることが必要となる。また、外資にとって魅力ある企業でなければだめであり、オンリーワンの魅力があること、目標を掲げることが求められる。今まで東北地区においては華僑、中国企業がM&Aの中心であったが、改革によってようやく中国企業同士の合併が終わった段階で、外資の合併を促進していこうとしている。社会問題、政治問題については、東北の事情に合わせた明確な情報発信が必要である。優良な企業情報の提供と購買の手続き、実際の成功事例を発表することがM&Aの促進に繋がるため、積極的な日中双方の情報開示が大切であり、それによって初めて双方の信頼が生まれる。

東北地区の代表として分科会に参加した黒龍江省ハルビン市商務局の趙偉処長からは、日本がハルビン市にとって最大の輸入相手、第2の輸出相手であり、対日輸出製品はプロイラー、石炭、大豆、材木、割り箸など、輸入は電気、機械製品などであること、機械製造業、製薬業において日本企業の投資が増えていることが報告された。さらに、2005年に新潟で開催された新潟国際ビジネスメッセに参加して大きな成果があり、対日ビジネスの可能性は非常に大きいとの期待が述べられた。

また、遼寧省国有資産管理委員会の周栄強助理巡視員からは、2005年末までに省直属大手企業40社のうち25社が企業財産権改革を完成し、2006年の省政府目標として、大型企業改革を年内に完成する予定であること、東北振興による国際的な産業移転の機会を利用し、外資導入を図り、今の企業資産を基盤として技術資金管理方面で先進技術を導入することの報告があった。さらに、実力があり市場をもつ信頼性の高い企業が外資との合併相手を探しているとの紹介があった

会議終了後の企業視察では、長春市の第一汽車との合併による自動車部品関連の日系企業を2社訪問し、短時間ではあったが市内を俯瞰することもできた。長春市には国家級の経済開発区として、「長春高新技术産業開発区（長春ハイテク産業開発区）」と「長春経済技術開発区」がある。トヨタの進出により活気づく自動車産業をはじめ、IT、光学、食糧加工、化学工業、新型建材、製薬などの企業が市の南部を中心に展開されており、祝業精市長によると、2,700余社の外資系企業、351社の日系企業が投資をしている。大消費地である市街地や高速道路に近く立地条件としては東北地区の中でも好適地ではないかと思われる。十数年前の現地の様子を知るものとしては隔世の感を覚えた訪問だった。



第一汽車集団の本社ビル