

日曜経済講座

中部大特任教授
細川昌彦

新型コロナウイルスの感染拡大で日本経済に激震が走っている。中国からの材料・部品が届かず生産できなくなったり、中国工場への部品・材料の輸出が停止したりするなど、さまざまな深刻な影響が出ている。そこに新たに中国と韓国からの入国制限の強化が加わり、一層の経済停滞は避けられない。

今は当面の乗り切りに精いっぱいだろう。しかし感染拡大の騒動自体は一過性であっても、中国依存の脆弱性という本質的な問題があらわにされたことを契機に、むしろこうした構造問

韓国経済に大打撃となった。当面のインバウンド需要に一喜一憂するだけでなく、今後中国が日本に対して中国人観光客を武器に使うリスクも考えなくてはならない。

主要な観光地であふれんばかりの外国人観光客の弊害が目立ってきたことを考えれば、訪日外国人の数値目標を掲げて予算獲得してきた観光行政もそろそろ卒業すべき時期に来ている。生産面でサプライチェーン（供給網）の中国依存リスクが顕在化したのが自動車産業だ。中国からの部品調達に困難にな

露呈した中国依存の脆弱性

って日本国内の完成車工場の一時停止に追い込まれた。自動車メーカーは垂直統合型のサプライチェーンを日本国内だけでなく、世界最大の市場である中国においても作ってきた。武漢では自動車関連産業は500社以上集積している。そうした中国の部品工場の技術力が高まり、低コストで高品質な部品を生産できるようになり、武漢での自動車部品の現地調達率は9割にも達している。

さらにそこに経済効率を重視してグローバル化が加わった。自動車メーカーは世界的な部品の共通化を進め、品質、価格でベストな自動車部品に絞って、それを世界中で使って生産する。こうしてサプライチェーン自体がグローバルな構造になっていて、中国製部品が中国での完成車生産だけでなく、他地

導体分野については中国は「中国製造2025」の重点分野としてサプライチェーン全体を中国が自給できる体制を作ろうと、半導体工場の建設に躍起になっている。そうした中で、日本の半導体製造装置メーカーにとって中国市場はビジネスチャンスとなっているのだ。先般の武漢からのチャーター便での帰国者のうち自動車産業に次いで多かったのが武漢の半導体工場建設に協力する半導体装置メーカーの人々だった。

他方、米国は半導体産業を対中安全保障上の中核分野として位置づけ、中国による半導体製造に神経をとがらせている。例えば、オランダの半導体製造装置メーカーの対中輸出が米国の圧力でストップした。

日本企業による中国の半導体製造への協力も今後、技術レベル次第では米国から「利敵行為」とみなされるリスクもある。経営者はこうした「安全保障リスク」も「中国リスク」として認識しておくべきだろう。

N版

安保含め広範なリスク分析を

題に取り組みべきだ。

消費面での中国依存のリスクの一つはインバウンド需要だ。中国人観光客に依存する観光業や小売業は大打撃を受けている。入国制限で直接的な打撃を受け、当面の資金繰り対策などの救済は急務だが、根本的には「訪日外国人の30%が中国人」という過剰依存の構造を見直すべきだろう。今回も中国からの全面的な入国制限措置に躊躇した理由のひとつだ。

2017年、中国が韓国での「高高度防衛ミサイル（THAAD）」配備への報復措置として韓国への団体旅行を禁止し、



マスクをして福岡空港に到着した中国人旅行者ら
＝1月25日

域の完成車にも使われるようになったのだ。その結果、リスクも高くなっていた。

効率を追求して集中型の生産体制にするか、分散型にしてリスク管理を重視するかはトレードオフの関係にある。どちらをどう重視するかは経営判断だ。今後はそのバランスを再検討して、中国リスクを踏まえて代替供給の備えなどの見直しが必要だろう。

今、感染症の陰でもう一つの中国リスクが浮上ってきている。米中テクノ冷戦によるリスクだ。その主戦場は半導体で、日本の関係業界は要注意だ。半

か、かつてのレアアース（希土類）の供給制限など、中国にはさまざまなリスクがある。一方、中国は世界最大級の市場であり、生産拠点としてサプライチェーンを構成する存在でもある。その影響度の大きさを考えれば企業は中国について、安全保障面も含めて広範にリスク分析することが必要だ。そして事業の棚卸をして、経済効率とリスク分散のバランスの見直しに取り組みべきだろう。新型コロナウイルス騒動をその契機にすべきだ。

(san12243)