

繊維月報

vol.605
2010
since 1960

9

毎月1回発行

発行：伊藤忠商事株式会社 繊維経営企画部
大阪市中央区久太郎町4-1-3
TEL：06-6241-2027 FAX：06-6241-2008
URL：http://www.itochu-tex.net

本紙に関するご意見・ご感想をお寄せ下さい。osaxp-ad@itochu.co.jp

Vol.605 CONTENTS

Special Feature /	伸びる繊維資材需要	1 - 3 面
Topics /	新部長紹介	4 面
World Report /	小さな大国・シンガポール	5 面
Fashion Report /	日本のモノ作り力とそれを支えるヒトカ	6 面



ITOCHU Mission

Committed to the global good

豊かさを担う責任

中国・アジア市場を展望する

伸びる繊維資材需要



中国・アジアにおける経済成長に伴い、各国国民の生活水準も向上し、生活消費財を含めた繊維資材分野も著しい市場の拡大を続けています。中国・アジアの駐在員にお集まり願ひ、自動車用関連資材、衛生材料分野を中心に、繊維資材の市場動向とビジネスの現状、今後の見通しについて語り合っていました。

出席者 (順不同)	繊維資材・ライフスタイル部長 伊藤忠インドネシア会社	大崎 剛 南部 尚二	伊藤忠タイ会社 伊藤忠繊維貿易(中国)有限公司	佐伯 龍男 中杉 慎太郎	進行 ブランドマーケティング第二部門長 石井 和則
--------------	-------------------------------	---------------	----------------------------	-----------------	---------------------------------

自動車用関連資材

成長するアジアマーケット 中国、驚異的な伸び続く

石井 これまで繊維資材は総じて景気に左右されにくい分野とされてきましたが、2008年のリーマン・ショックにはさすがに世界的に大きな影響を受けることになりました。2009年前半まで、あの経済成長著しい中国ですら厳しい状況に追い込まれ、ようやく同年半ば以降、中国では自動車、エレクトロニクス、建築・土木、インテリア、ホームファニッシング分野に至るまで回復が実感されるようになってきました。中国政府の景気回復刺激策が功を奏したものと見えます。遅ればせながら日本も自動車生産の復調に伴い、今年前半から回復に向けて動き始めてきました。きょうは中国・アジアの繊維資材マーケット動向を、自動車用、衛生材料を中心に展望したいと考えます。まずアジア市場の動向を大崎部長から紹介ください。

大崎 成長著しいのが自動車です。後ほど皆さんから紹介されると思いますが、まず概略的にお話ししたいと思います。中国の自動車販売台数は2009年、2010年前半とも前年同期対比で5割増のペースで伸びています。沿海部に続き、内陸部の需要好調が成長エンジンとして働いています。賃金引き上げなど待遇改善を求めたストライキで一時工場操業が停止したうえでこの数字ですから、その勢いが分かるかと思いますが、

タイは「アジアのデトロイト」と以前から呼ばれてきました。第三国向け輸出の戦略生産拠点として日系自動車メーカーも重視しています。中国の賃金上昇など諸コスト高や先のストライキ多発で、再び中国に次ぐ第2の生産拠点として注目を集めています。

インドネシア経済は長らく低位安定で推移してきましたが、いよいよその潜在力が開花してきたように思います。豊富な人口・資源を抱えながらも中国やタイに後れを取ってききましたが、経済が底上げしつつあり、自動車の生産・消費も増えてきました。各社増産体制に入り、ビジネスチャンスが大きい市場でもあります。

まず中国の動向から紹介下さい。

中杉 2009年の総自動車生産は1374万台、販売は1364万台、2008年比でそれぞれ50%弱増加しました。2010年は期初段階で1500万台の予測でしたが、前半で47%増の900万台を突破し、1700万台を突破する見込みです。上海汽車、第一汽車等のトップメーカーは外資の力を借りた規模拡大と自主ブランドの推進が顕著です。また電池メーカーから転進した独立系比亞迪(BYD)が単なる新興の自動車メーカーから大手地場メーカーの吉利汽車、奇瑞汽車と肩を並べ生産台数100万台を目指す大手総合自動車メーカーへと急成長を遂げてきました。購買車は90%が排気量1300~2500ccの中小型車、10万~15万円(130万~200万円弱)に集中しています。

一方、5月下旬に発生したホンダの部品工場でのストライキに端を発した労働問題は、今後中国での事業展開に大きく影響を及ぼす可能性があります。

ストライキの要因は4つに大別できます。1つは所得配分の差。中国のGDPは大幅に成長しているものの労働賃金総額の対GDP比は毎年低下しています。2つ目は労働分配率の低さ。人件費は中国約40%に対し日本は約70%、米国は約60%です。3つ目は地域所得格差、そして4つ目は所得価値の目減りです。

中国政府として国民所得倍増計画を推進しているなか、急激な賃上げ要求から生産基地が中国から他国へ、そして今後年率15%以上のペースで上がっていくことを念頭に置いた経営が必要と思われる。また合併事業の場合、労務管理部分においては日本側だけでは限界があり、中国側企業にその部分を任せせることも必要です。

視点を変えて2010年上半年期の特徴的な動きをみると、「世界の工場から世界の市場へ」と変わりつつあるにもかかわらず、自動車部品の輸出が急増しています。広東省統計によると、同省の自動車部品輸出額は前年同期比40%増の880億円で、うち対日は120億円にのぼります。これは中国製造部品の技術、品質力の向上を示し、市場拡大によって生産規模を拡大、競争力をつけている証拠といえます。

タイ 「エコカー」政策がけん引

石井 タイの事情は。

佐伯 タイの自動車産業の最大の特徴は、現在世界一ともいえるピックアップトラックの生産輸出の大拠点であることです。2番目の特徴は、日系自動車部品メーカーを中心とした狭い範囲内で、世界にもあまり例を見ない高度なサプライチェーンができています。また、このピックアップトラックに続く成長エンジンとして、政府が打ち出したのが「エコカー」政策です。この第一弾として日産「マーチ」が先日市場に投入されました。今後このエコカー政策が市場をけん引していくものと期待されます。

タイのエコカープロジェクトは2006年11月に投資奨励方針として閣議決定され、2007年から始動しました。2007年時点でホンダ、スズキ、日産、トヨタ、三菱、タタ(インド)、VW(ドイツ)

の7社がプロジェクトを申請。その後VWは申請を取り下げ、現在、VWを除く6社はタイBOI(投資委員会)の許可を取得しています。

対象となる車種は、ガソリン車では1300cc以下、ディーゼル車では1400cc以下が対象、燃料1L当たりの走行距離は20km以上、二酸化炭素排出量が120g/km以下、エンジン主要部品(シリンダヘッド、シリンダブロック、クランクシャフト、カムシャフト、コネクティングロッド等)もタイ国産品を使うことが求められています。

自動車生産推移を見ると、2005年に年間100万台に乗せ、順調に伸びてきたものの2009年はリーマン・ショックの影響を受けて100万台を割り込みましたが、今年2010年は145万台と過去最高になる見通しです。

日本でも盛んに報道されたこの4~5月の騒乱ですが、一部都市にとどまり、主に地方にある自動車工場は操業を維持し続け、現在活況を呈しています。



(写真後列左から)中杉、佐伯、(前列左から)南部、石井、大崎の各氏

