

## 第Ⅱ部 中国の産業動向と日本

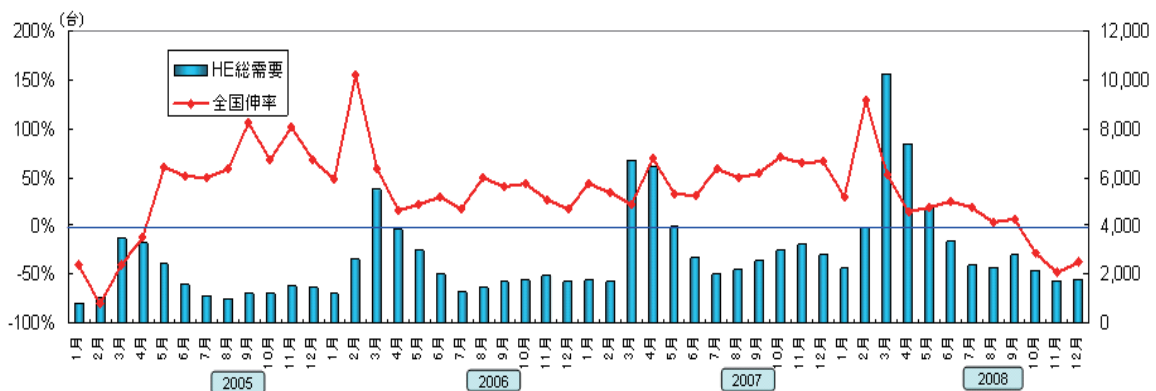
### 第2章 製造業

#### 第4節 建設機械

##### 1. 2008年の市場概況

2008年の中国の建設機械（以下建機）の需要は、国際的な統計には表れない中国純国産メーカー製品も含めた主要7建機（ブルドーザ、油圧ショベル、ホイールローダ、オフロードダンプトラック、モータグレーダ、ミニ油圧ショベル、ホイール式油圧ショベル）合計で約227,000台と推定され、対2007年比では約8%増という状況であった。内訳は純国産メーカーが市場を独占するホイールローダが約149,000台、同じく国産メーカーの独壇場であるブルドーザが約5,000台、逆に外資系が優勢な油圧ショベル（外資系メーカーの現地生産分、国産メーカー、輸入車及びミニ油圧ショベルを含む）が約71,000台、その他オフロードダンプトラックやモータグレーダなどがそれぞれ数百台から2,000台程度の需要があると推定される。07年に続き08年上半期はインフラ整備など旺盛な固定資産投資や石炭や鉄鉱石の需要増加に伴う鉱山開発用機材の購入急増を背景に堅調な需要の伸びが続いたが、夏場から需要の伸びに勢いがなくなり、油圧ショベルにおいては08年10月単月ではほぼ4年ぶりに需要の伸びが22%減（対07年同月比ベース）になったことなど、08年下半期に需要が急減したため08年通年では小幅な伸びにとどまった。

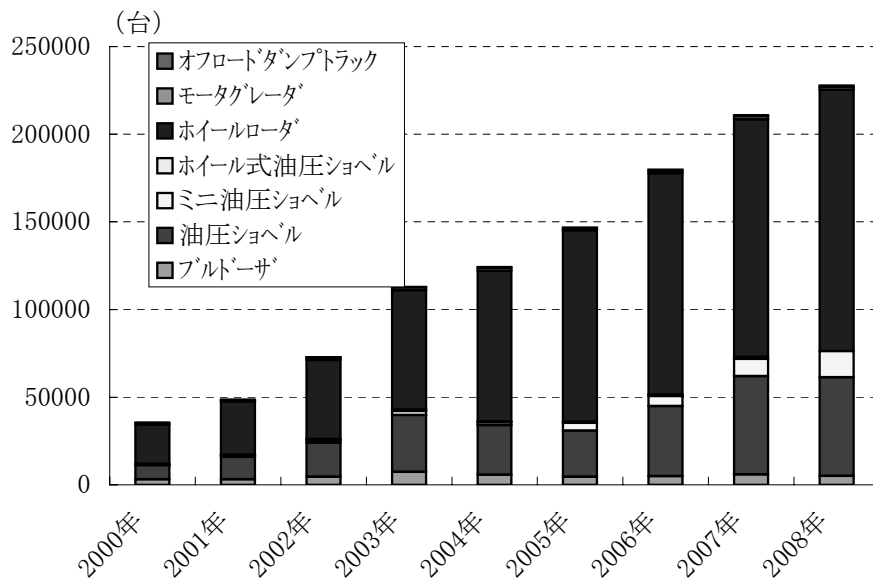
図表1 中国の油圧ショベルの月次需要と対前年同月比伸び率の推移



(出所) 中国工程机械工業協会統計データから作成（輸出は含まず）

08年通年の日本から中国への油圧ショベル（全旋回、油圧式、6トン以上の油圧ショベル）の輸出通関実績を台数で見ると、新車の油圧ショベルの中国向けが7,088台（対07年比53.6%増）の実績である一方、中古車の油圧ショベルの香港向けは18,405台（同13.1%減）となっている（大陸向け中古車、香港向け新車はほとんど実績がない）。新車については08年上半期に需要が盛り上がったため在庫確保などから通関ベースでは結果として大幅な増加となったが、中古車については、夏場以降販売が低調となり逆に業者の在庫が増加、下半期の輸出にブレーキがかかった。香港向け中古建機は、その大半が大陸

図表2 中国の建設機械の需要推移



(出所) 中国工程机械工業協会統計データから作成 (一部推定を含む、輸出は含まず)

\*注: ホイール式油圧ショベルは油圧ショベルの内数

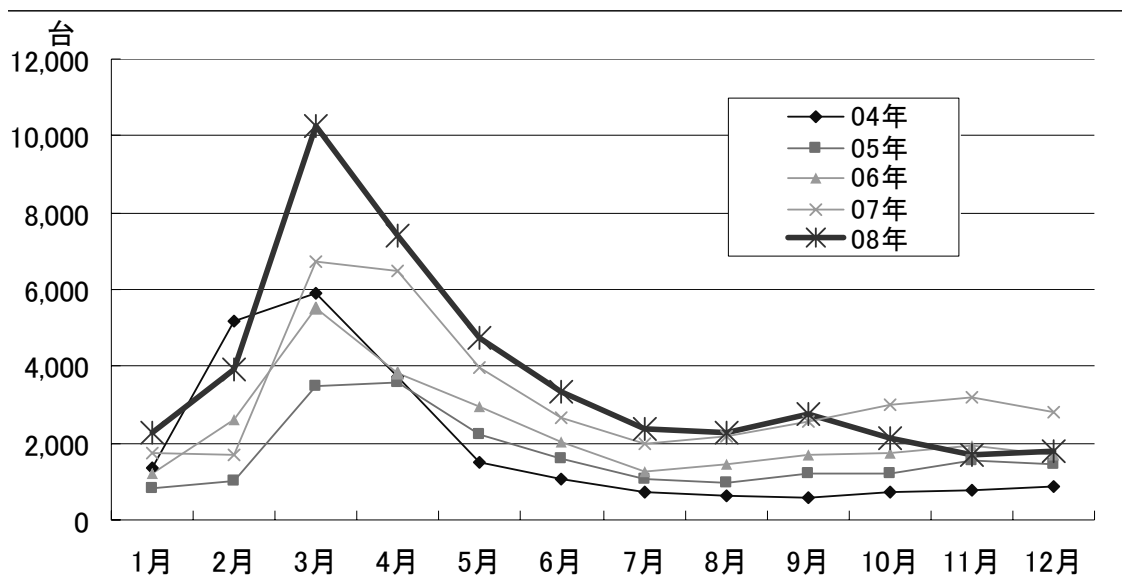
へ再輸出される為、中国に輸入される油圧ショベルの新車と中古車を合計すると07年とほぼ同じレベルの約26,000台となる。中古車の流入こそ日本からの輸出通関ベースで対07年比マイナスとなったが、依然として現地で生産されているもの以外に中国域外からかなりのボリュームの油圧ショベルが流入しているといえる。

## 2. 製品別の市場概況

### 2-1. 油圧ショベル (車体重量6トン以上)

外資系メーカーが主戦場とする車体重量6トン以上の油圧ショベル市場の08年(1-12月)の総需要(=総販売台数)は、対07年比で約15%増の44,862台(外資系9社合計、国産メーカー除き)の実績で、春節明けのセールスシーズン的大幅な需要伸張が、下半期の伸び悩みをカバーする形で結果としては堅調な状況であった。油圧ショベルの月次の需要推移を見ると、春節明けの3から4カ月のセールスシーズンに需要が集中する状況は変わらず、3月単月は対前年同月比52.6%増と高い伸びを示した。しかし夏季(6月から8月)からは伸び率が鈍化し、10月以降は需要の伸び率が対07年比でマイナスとなった。夏季の需要鈍化は例年の需要後退期と重なるためとの楽観的な見方もあったが、10月から12月にかけて需要が前年割れの状況になったことから、世界経済の急減速の影響が如実に表れたものと考えられる(図表3参照)。当初アメリカ発の金融危機の影響は中国にあまり影響を与えないのではないかとされていたが、投資と並んで輸出が中国経済の成長エンジンであり、欧米の景気後退による輸出産業の不振は中国経済の変調の大きな要因となった。建機業界においては、輸出産業の不振は工場稼働率の低下や設備投資の抑制となってあらわれ、これらが使用電力の減少や工場増床や新規工場建設の凍結を呼び、ひいてはセ

図表3 油圧ショベルの年度別月次需要推移



(出所) 中国工程机械工業協会統計データから作成 (輸出は含まず)

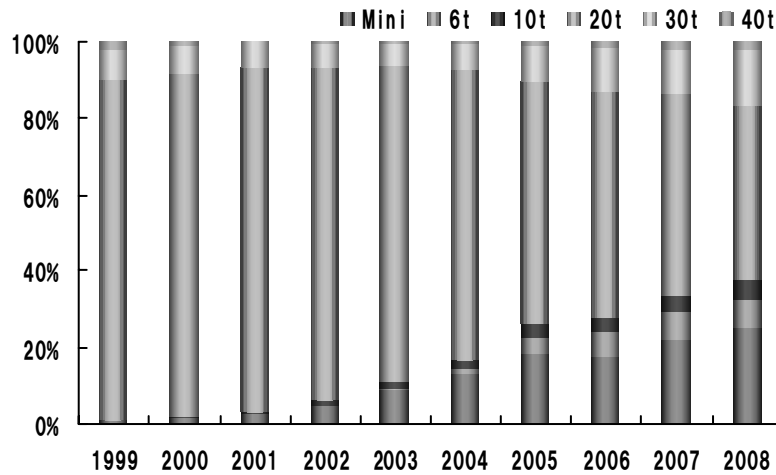
メントや鋼材など建設資材の価格下落や石炭・鉄鉱石の価格軟調となり設備投資マインドが冷え込み、油圧ショベルの需要減につながるという構図である。

07年の傾向と同じく油圧ショベルのモデルが多様化してゆく流れに変わりはなく、都市化の進展により都市土木が増加し狭小地での作業が増えたことからミニ油圧ショベルの構成比が増加したことや08年上半期の石炭や鉄鉱石の旺盛な需要を背景とした車体重量が30トンや40トンクラスの油圧ショベルが需要を増やした(図表4参照)。

とはいえ日本などで汎用機として広く普及している車体重量20トンクラスのモデルの構成比はまだ50%を占めており、油圧ショベルの需要を見通す上ではモデル多様化の状況も踏まえながら、このクラスの需要動向を注視する必要がある。20トンクラスの油圧ショベルの需要は、インフラ投資や不動産投資により喚起されることから、今後中国政府の景気刺激策の効果を計る先行指標のひとつとして意味のあるデータとなろう。

一方国産メーカーのプレゼンスが引き続き向上している。外資系メーカーの油圧ショベルの総需要(=総販売台数)が前述のとおり対07年比で約15%増の状況であったのとは対照的に国産メーカーの08年の総販売台数は対07年比で約53%増の11,252台と大幅に伸び、需要に占める構成比も向上した(図表5参照)。国産メーカーの販売伸張の理由としては、①本格的な再参入から一定期間が経過し、外資系部品メーカーの高品質な部品採用とあいまって性能や品質が一定水準に達し、現金一括払いが必要な輸入中古車ユーザーからの乗り換えがあったこと(国産の新車は割賦購入が可能)、②外国製品ではあるが購入イニシャルコストが安いこと一定のシェアがある韓国製品ユーザーからの乗り換え(国産メーカー製品のほうが若干安い)があったこと——などが挙げられる。また国産メーカーが外資系メーカーの強みであったアフターセールスサービスにも力を入れ、それをセール

図表4 油圧ショベルのモデル別需要構成比推移 (外資系メーカー9社の合計)

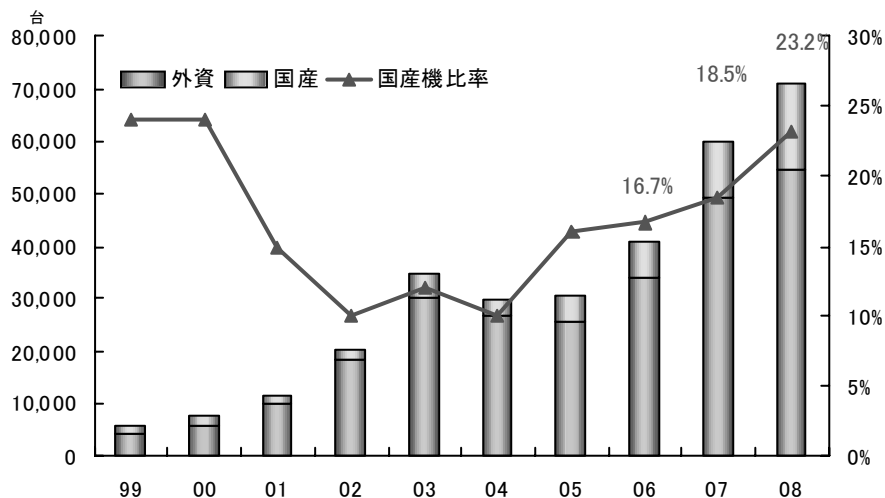


(出所) コマツ調べ

スポイントに大々的にPRしていることも要因のひとつといえるであろう。従来これらの分野はまったくと言っていいほど国産メーカーは省みてこなかったが、最近では競合上の差別化として活用しており、ユーザーにもこの姿勢は評価されているようだ。

輸出に関しては、外資系9社の中国製油圧ショベルの08年の年間輸出合計台数は1,556台(中国工程机械工業協会統計データ)と対07年比で32.8%減、年間の国内需要に対しても07年の約6%から3.5%と大幅に減少した。07年は世界的な建設機械需要の盛り上がりから中国の生産工場をグローバルな製品供給拠点と位置づける一部外資系メーカーの中国域外への輸出が増加したが、08年は様変わりしており、リーマンショック以降世界の建設機械の需要が急減している状況がここにも現れていると言えよう。国産メーカーの油圧ショベルの輸出については正確な全体像は把握できていないが、中国の輸出通関データなどから約3,000台の輸出があった模様だ。これまで安値を武器に輸出台数を増やしてき

図表5 油圧ショベル(ミニ油圧ショベル含む)の需要推移と国産機の構成比推移



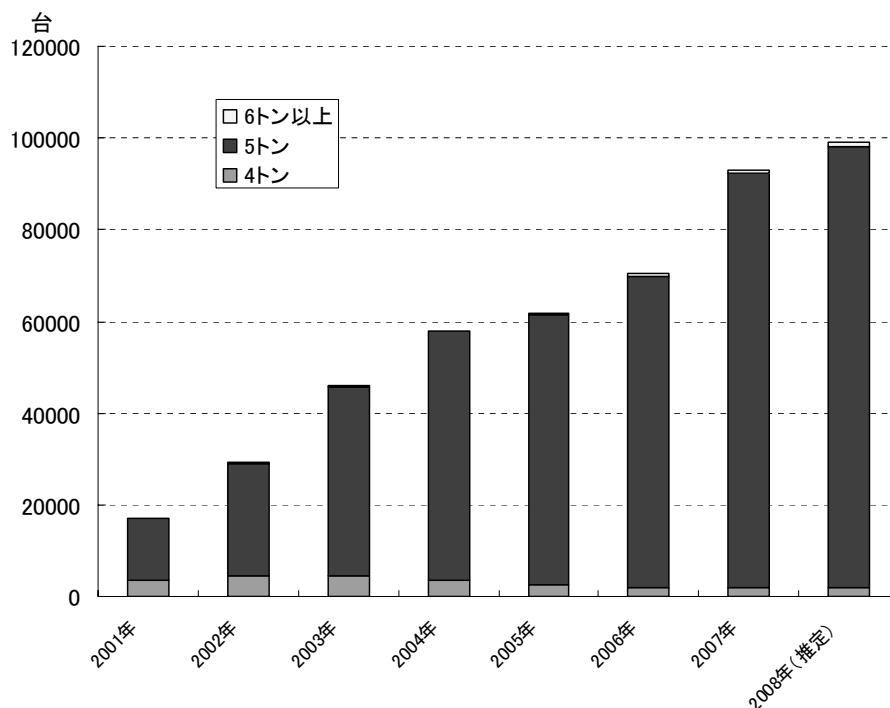
(出所) コマツ調べ

たが、世界景気の後退により今後は苦戦を強いられるものとする。しかしながら資源外交の一環として、中国政府や中国企業などが行う資源開発に際しては、機材入札・購入条件として中国国産品が必須とされる場合があり、一定量の輸出ボリュームは確保できるものと見られる。

## 2-2. ホイールローダ

中国国産メーカーが市場を独占する状況や、積載重量5トンクラスの機械が日本における油圧ショベルと同様に土木・建設工事で汎用機として普及している状況に変わりない。ホイールローダの08年(1-12月)の総需要は約149,000台と推定され、対07年比で約10%増と、建機としての市場ボリュームを考えると高い成長をしていると言えよう(図表6参照)。需要の内訳は4トン以上のクラスのホイールローダが約99,000台、4トン未満の小型ホイールローダ、ミニホイールローダが約2,000台と推定される。一方で外資系メーカーや海外メーカーの輸入車の需要は300~400台程度にとどまっており、大手国営系企業や鉱山、港湾など限られた市場しか開拓できておらず、一般土木など汎用機として使用される市場は外資系メーカーや海外メーカーにとってほとんど手付かずになっている状況も依然変わらない。一時話題となった外資系メーカーの国産メーカーへの出資や新規参入なども、主に既存の国産メーカーのブランドを存続させながら経営改革や品質改善を図ることが中心となっており、世界経済の後退もあり、新たな動きはなかった。08年10月から始まった建設機械への排気ガス規制(欧州での排気ガス規制であるEURO Iレベルに

図表6 中国のホイールローダの需要推移



(出所) コマツ調べ

相当)の影響も今のところ業界再編などといった目立った動きにはつながっていない。

輸出については、昨年同様トップメーカーを中心に購入イニシャルコストの安さによる拡販や資源外交に関わる鉱山開発用機材としてアフリカ、中央アジアなどを中心に約16,000台の実績があったが、今後は世界景気の落ち込みから厳しい状況が予想される。(図表7参照)

図表7 中国のホイールローダの輸出推移

台	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年
ホイールローダの輸出	639	1,023	1,626	3,841	8,306	9,631	16,235

(出所) コマツ調べ

### 2-3. ブルドーザ

ホイールローダと同様国産メーカーが市場を独占するカテゴリであることに変わりない。08年(1-12月)の需要は5,147台と対07年比13.7%のマイナスの状況であった(図表8参照)。

図表8 中国のブルドーザの需要推移

台	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年
ブルドーザの需要	4561	7427	5832	4580	4968	5962	5147

(出所) コマツ調べ

ブルドーザについては用途が限られるため、今後も需要が大きく伸びることはないと見られており、5,000台前後レベルの横ばいで推移すると思われる。このためブルドーザの国産メーカーは海外市場に活路を求めており、近年輸出台数が増加している。油圧ショベルやホイールローダと同じく、アフリカ、中央アジアなどの地域向けが中心のようだ。ブルドーザの輸出についても輸出台数のデータが入手できたので参考までに以下に記す。

図表9 中国のブルドーザの輸出実績

台	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年
ブルドーザの輸出	169	213	412	1,026	1,089	2,224	3,206

(出所) コマツ調べ

### 2-4. ミニ油圧ショベル

ミニ油圧ショベルは車体重量6トン未満の小型のショベルをいうが、都市化の進展や不

動産投資の急増による都市土木工事の増加を背景に、20トンクラスの油圧ショベルの頭金程度で購入でき、かつひとつ上のクラスの機械の仕事もこなせることや新規参入の壁の低さとあいまって、ここ2年の間で大きく市場が拡大した(図表10参照)。08年下半期は不動産投資を中心した建設向け需要の後退により、他の建設機械同様需要が減少したが、農村の都市化や今後の景気刺激策など市場を取り巻く環境には明るい材料が多く、今後も需要は引き続き堅調に伸びてゆくものと思われる。ちなみに新規参入の容易さについて補足すると、中国の土木・建設工事は個人による下請け・孫請けの請負仕事が多く、ミニ油圧ショベルは購入イニシャルコストが少なくすむ一方、大きなクラスの機械と比べても請負単価がさほど変わらないことから、個人事業者にとっては魅力的であることがあげられる。加えてミニショベルは、工事現場から工事現場へ移動するための輸送コストが、油圧ショベルの場合と比較すると比較的購入価格の安い積載重量5トンのトラックで移動できる輸送性の良さがあり、この点も参入がしやすい背景の一つと言えよう。

図表10 ミニ油圧ショベル(車体重量6トン未満)の需要推移

	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年
ミニ油圧ショベル(台)	808	2,591	3,491	4,397	5,846	9,939	15,020
対前年伸び率	213.2%	220.7%	34.7%	26.0%	33.0%	70.0%	51.1%

(出所) 中国工程机械工業協会統計データから作成

## 2-5. 鉱山機械(超大型油圧ショベル・オフロードダンプトラック)

大手鉱山ユーザーを中心に一層の生産効率向上を図る、スケールメリットによるコストダウンを追求するといった姿勢や石炭露天掘り鉱山向けには設備の一層の大型化が求められている。また中小鉱山では性能・品質のより優れた製品を求めるユーザーニーズが鮮明になっていることは変わらない。

しかしながら夏場以降は鋼材価格の値下がりや石炭をはじめとする一次産品の価格下落などにより設備投資意欲が後退する傾向にあり、機材購入のための入札を延期したり入札のやり直しを求められたり、入札後に更なる値引きを要求されるケースが出てくるなど08年上半期は需要が旺盛であったこのセクターについても下半期から低調な状況が続いている。

但し、案件自体の消滅はなく、現下は一次産品の市況や経済状況の様子見といえるものであり、中国政府の景気刺激策の効果が浸透してくればまた大きく市場は動き出すものと思われる。