

## 「中国の経済成長モデルの転換と環渤海経済圏が担う役割」

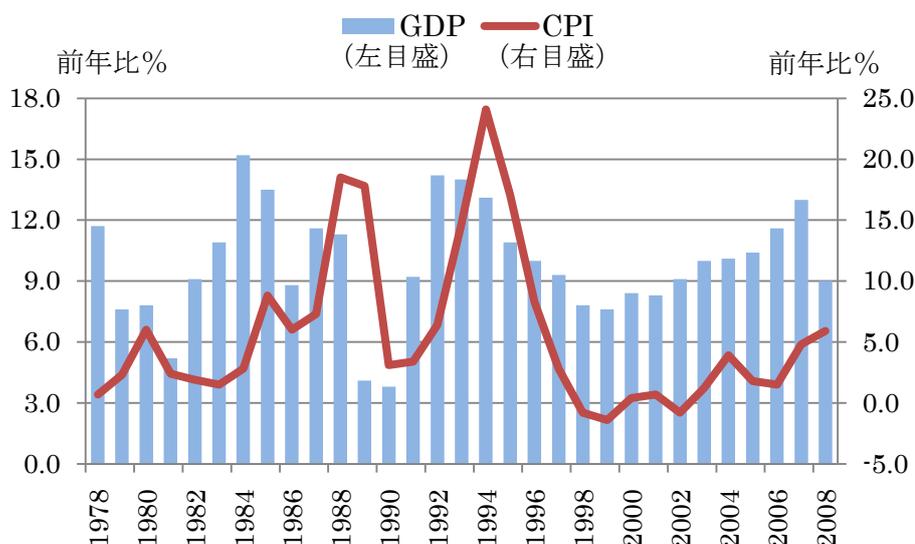
キヤノングローバル戦略研究所  
瀬口清之

### 1. 中国の経済成長モデルの転換

#### (1) 従来の輸出・投資主導型成長モデル

従来の中国経済の成長の大きな特徴の1つは、成長率が高い時期とその後の引締め政策による低成長の時期を交互に繰り返すことであった（図表1）。これは1978年の改革開放開始以前からの特徴であるが、以後もその特徴は続いた。その原因は中国経済の景気拡大のリード役が変動の激しい輸出と固定資産投資に偏っており、比較的安定的に推移する消費のウェイトが小さかったことにある。

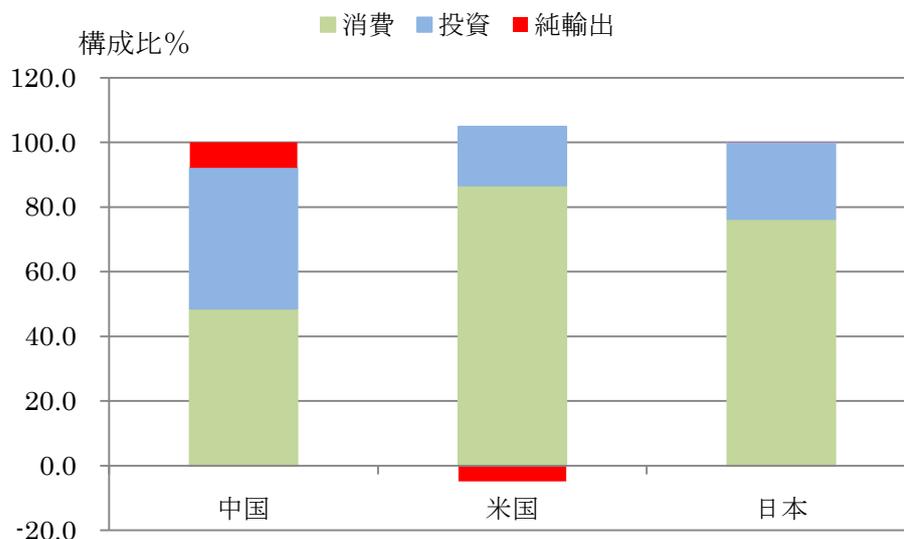
【図表1】 実質 GDP 成長率と消費者物価上昇率



(資料) CEIC

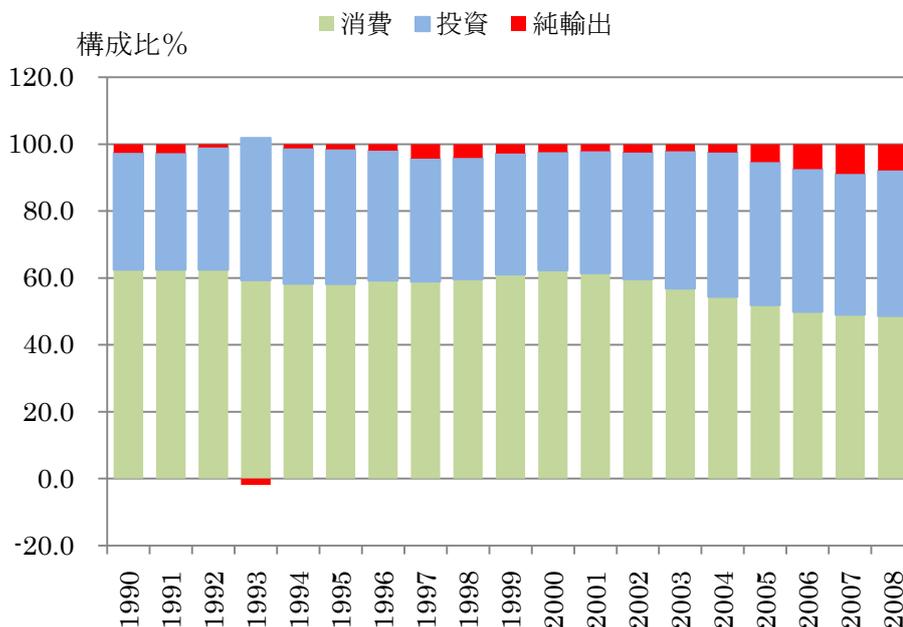
日米中3国でGDPに占めるコンポーネント別ウェイトを比較してみると（図表2）中国の特徴は明確である。2008年における消費の占めるウェイトは、米国86.7%、日本76.3%に対して中国は48.6%である。中国のGDPは投資（43.5%）と純輸出（7.9%）の占めるウェイトの高さが突出している。2002年のGDPに占めるウェイトは、消費59.6%、投資37.9%、純輸出2.5%だったことから、この特徴は2003年以降の5年連続2ケタ成長を続けた時期に一段と顕著化したことがわかる（図表3）。

【図表2】 中国、米国、日本の GDP コンポーネント別ウェイトの比較(2008年)



(資料) 中国国家统计局、米国商務省、日本内閣府

【図表3】 中国の GDP コンポーネント別ウェイトの推移



(資料) CEIC

このような輸出・投資主導型の成長モデルは、前掲図表 1 から明らかなように、高成長により景気過熱が生じてインフレを招き、それを抑制するための引締め政策によりデフレに陥るといったパターンで高成長期と低成長期を交互に繰り返すという特徴を持っていた。

1980年代後半および1990年代前半のインフレとその後の成長率低下はその典型例である。これはインフレやデフレのない安定的な経済成長を目指す中国政府にとって大きな悩みのタネであった。しかし、他の途上国同様、輸出競争力が弱く、国民の所得水準が低かった中国経済にとって、長期的な経済成長の持続と通貨価値の安定を実現していくためには輸出産業の育成による輸出競争力の強化は最優先の政策課題だった。そのために必要なインフラ整備や工場建設を優先したことによる当然の結果として、輸出・投資主導型の経済成長モデルを継続せざるを得なかった。

## (2) 輸出競争力強化のための産業政策と産業集積の形成

輸出競争力強化のために輸出産業の育成が最優先の政策課題とされたため、改革開放以後の中国では様々な輸出振興策が採用された。その代表例が輸出企業向けの優遇税制や輸出企業の誘致を主目的とする産業集積の形成だった。

1980年代は深圳を中心とする珠江デルタがリード役を担った。当時の中国は技術水準が低く、安価な労働力が強みだったことから、それを活用した労働集約型の輸出産業であるアパレル、靴、家具、技術水準の低い電機・電子産業等が発展の中心だった。

1990年代に入ると、中国の技術水準が着実に向上し、政府によるインフラ整備も格段に改善が進んだ。このため世界中の電機・電子メーカーの注目が中国に集まるようになった。その頃から優秀な人材が豊富で比較的大規模な工業用地や港湾設備等のインフラの整備を進めやすい上海を中心とする長江デルタに産業集積が形成された。中国第1の経済都市である上海を中国の金融・貿易産業の中心としてさらに発展させることを目指す浦東開発の推進と相俟って、世界の主要な電機・電子メーカーが長江デルタに集中し、PC、携帯電話、デジカメ等の最終組立て製造工場の世界最大の産業集積地となった。

珠江デルタ、長江デルタという2大産業集積地の発展は中国の輸出競争力を飛躍的に向上させた。両地域を比較すれば主力となる産業の技術水準や平均的な工場の規模等は異なっていたものの、技術と資本を海外に依存し、製品のコア部分や周辺部品を外国から輸入し、中国国内で加工組み立てを行い、最終製品を輸出するという基本構造はほぼ共通していた。これらはインプットの先も外国、アウトプットの先も外国という構造であるため、中国では「両頭在外」型産業と呼ばれる。改革開放後、1980年代以降の四半世紀の間、中国経済をリードし続けたのは、この「両頭在外」型産業だった。

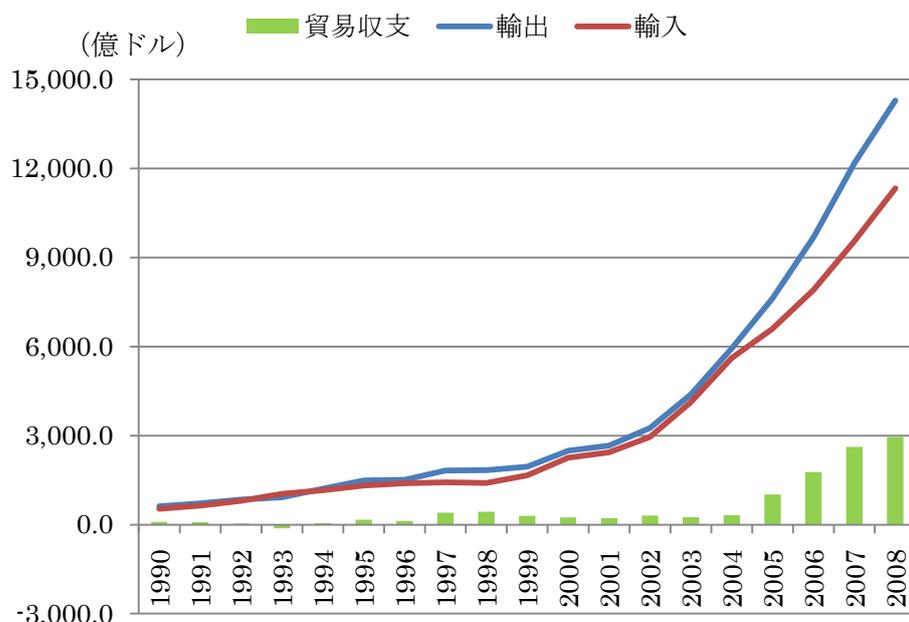
## (3) 内需主導モデルへの転換

### ① 経済成長モデル転換政策実施の背景

2004～5年頃、上記の「両頭在外」型産業がリードしてきた輸出・投資主導型経済成長モデルに転機が訪れた。この頃、長年にわたって最優先の政策課題であった中国の輸出競争力の改善が明確な形で表面化し始めた。中国の貿易黒字が2005年以降急増したのである

(図表4)。それまでは高成長と低成長を繰り返す不安定な経済成長モデルの転換を図りたいと考えても、輸出競争力強化を優先せざるを得なかったが、この頃以降ようやく安定的な貿易黒字を確保することが可能となり、その制約条件が緩和された。

【図表4】 輸出入額、貿易収支額



(資料) CEIC

一方、内政面では、1980年代以降長期にわたって輸出振興のために東部沿海部のインフラ整備を優先したため、沿海部と内陸部（中部・西部）との経済格差が極端に拡大し、それが深刻な問題となっていた。経済社会の長期安定的な発展のための新たな課題として、沿海部と内陸部の経済格差の是正が急務となっていた。

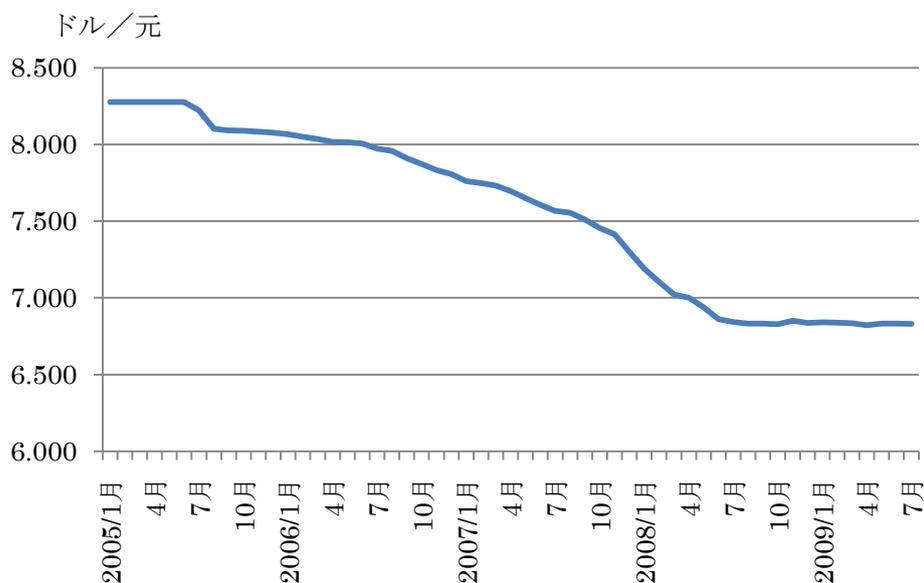
こうした中国経済を取り巻く基本条件の大きな変化を背景に、胡錦濤政権は2006年以降の第11次5カ年計画におけるマクロ経済政策の最優先課題として、従来の輸出・投資主導型から輸出・投資・消費のバランスがとれた内需主導型成長モデルへの転換を掲げた。その方針は2005年秋には固められており、具体的な施策も2005年中から実施に移され始めた。

## ②輸出産業にとっての逆風は内需産業にとっての順風

2005年中から実施された主な施策は2つある。第1は同年7月21日に実施された人民元レートの改革である。人民元の対ドルレートは1995年5月以降1ドル=8.3元にほぼ固定されていたが、同日に2%切上げられた。同時に人民元レートは事実上の管理フロートに移行し、昨年7月までに3年間で約17%切上げられた(図表5)。昨年7月以降は世界金融

危機に端を発する経済の不安定化を眺め、中国政府は為替レートを1ドル=6.83元近傍でほぼ固定している。

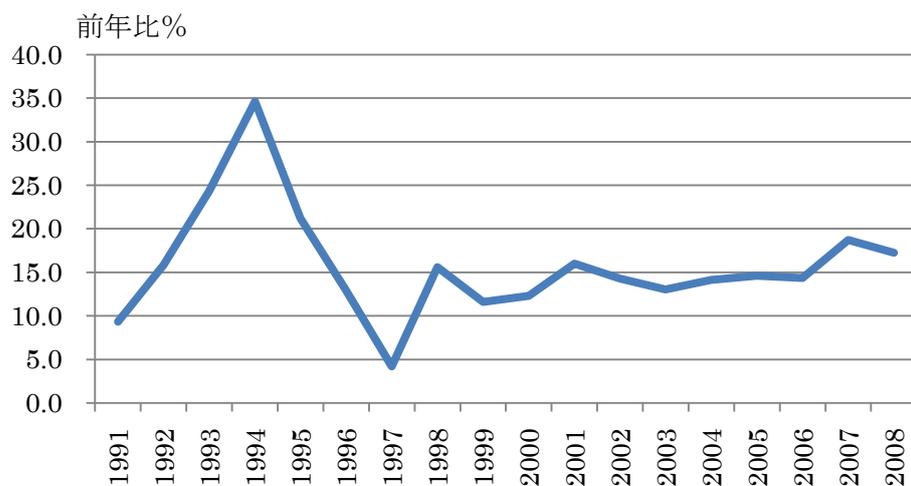
【図表5】 人民元の対ドルレート



(資料) CEIC

第2は最低賃金の引上げである。中国の労働組合の指導的組織である全国総工会が主導し、各地において最低賃金の引上げが実施された。これが中国の賃金全体の伸びを押し上げた(図表6)。

【図表6】 平均賃金上昇率



(資料) CEIC

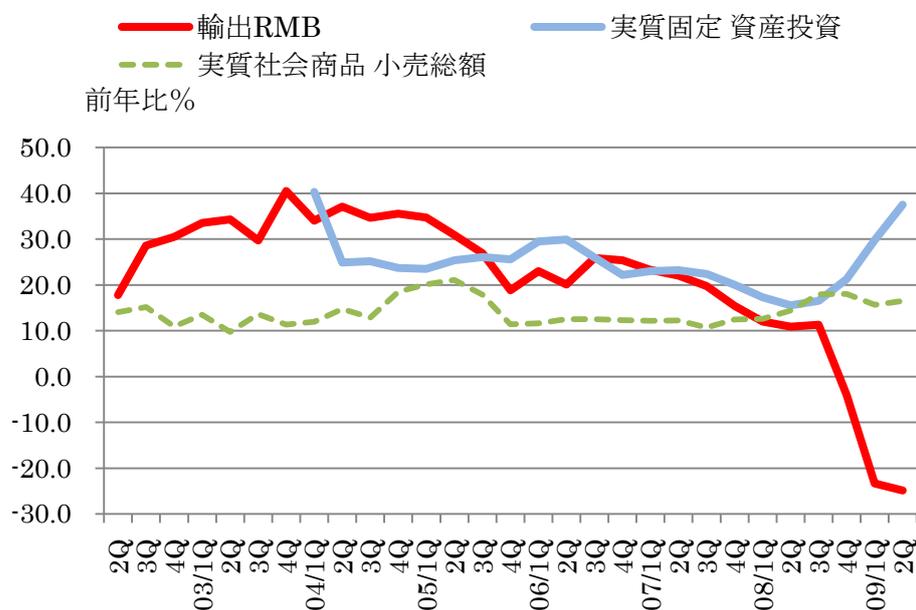
以上の2つの変化に加え、2008年1月以降、輸出優遇税制が原則として撤廃され、産業の種類にかかわらず法人税は25%に統一された。それ以前、輸出企業の多くに適用されていた10~15%の低い法人税は原則として25%に引き上げられた。一方、国内販売向け企業等に適用されていた法人税は33%から25%に引き下げられた。

以上の元高、賃上げ、輸出系業向け優遇税制の廃止は輸出企業にとって強い逆風となり、競争力が弱く採算に余裕がなかった多くの輸出企業が倒産や撤退に追い込まれた。

これらの3つの変化は、輸出企業にとっては逆風であるが、内需型企业にとっては順風となった。元高は輸入コストを下げ、賃金上昇は所得の増大を通じて国内の需要を拡大させた。法人税も内需型企业にとっては減税となった。

こうした要因を背景に、2005年以降昨年9月のリーマンショックに至るまでの間、輸出が徐々に伸びを縮小する一方、固定資産投資の伸び率は小幅の縮小にとどまり、消費は堅調を維持した(図表7)。ただし、輸出は伸び率を徐々に縮小してきてはいたものの、消費の伸びに比べれば依然輸出の方が伸びが高かったことから、GDPに占める純輸出のウェイトは2007年まで増加し続けた(前掲図表3)。

【図表7】人民元建て輸出、実質固定資産投資、実質消費



(資料) CEIC

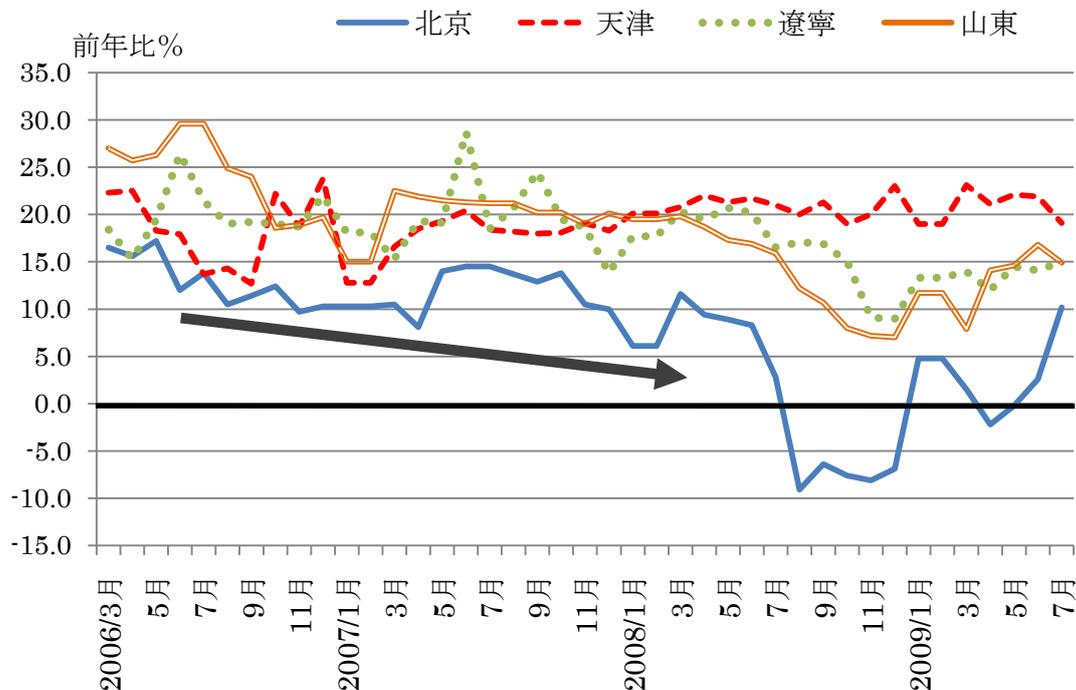
リーマンショック発生後は世界経済の急速な減速を背景に輸出が急落した。一方、固定資産投資と消費は、いわゆる「4兆元」の刺激策と極端な金融緩和政策の実施によりむしろ

伸びを高めた。この結果、輸出主導の部分は消滅し、内需だけが景気を支える役割を担う形へと一気に変化した。

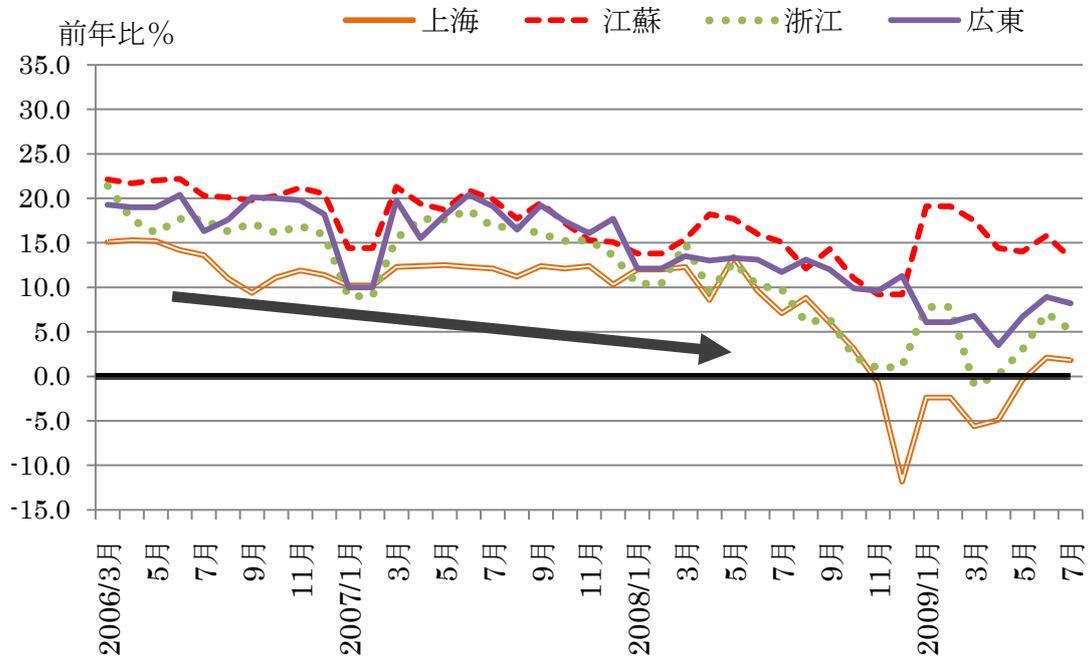
### ③地域間格差の是正

以上のような成長モデルの転換は、内政面の課題である沿海部と内陸部の所得格差の是正にも寄与していると考えられる。地域別の GDP については年初来累計の計数しか公表されていないため、GDP とほぼ同じ動きを示す工業生産増加額の月次の動きをみると、そうした変化が生じていると推測できる。東部沿海部では 2006 年以降本年初まで、天津を除いて緩やかに伸び率が低下しているのに対し、中部では横ばい（河南）または上昇（湖北、湖南）、西部では伸び率の拡大が確認できる（図表 8-1～4）。

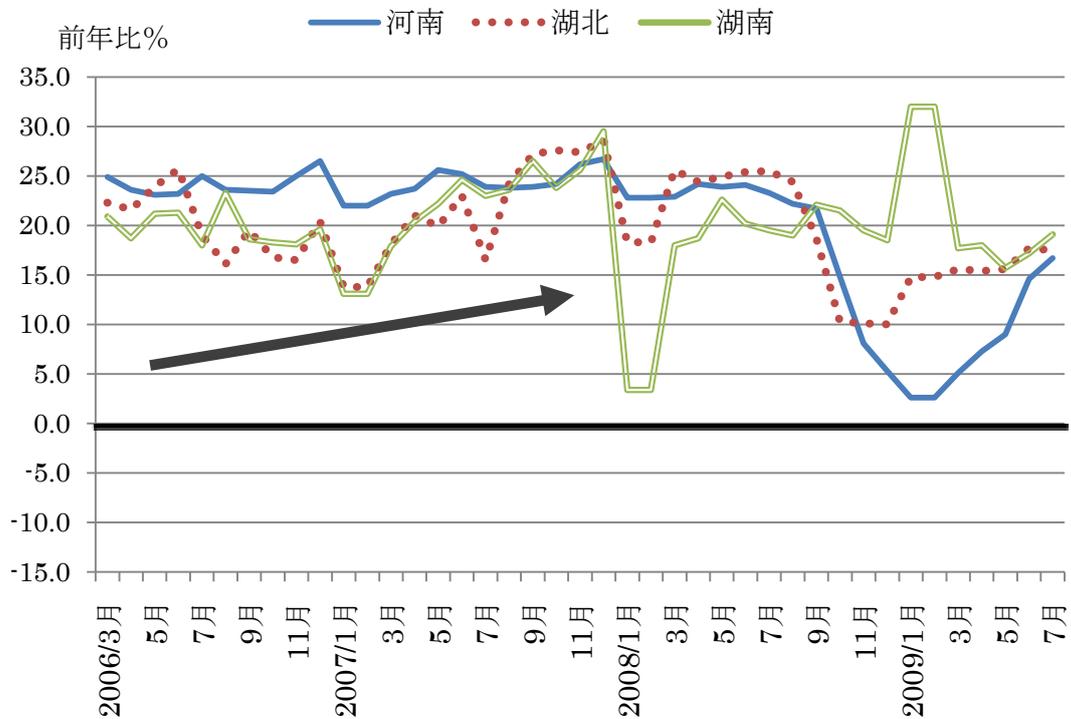
【図表 8-1】地域別工業生産（東部沿海部：山東半島以北）



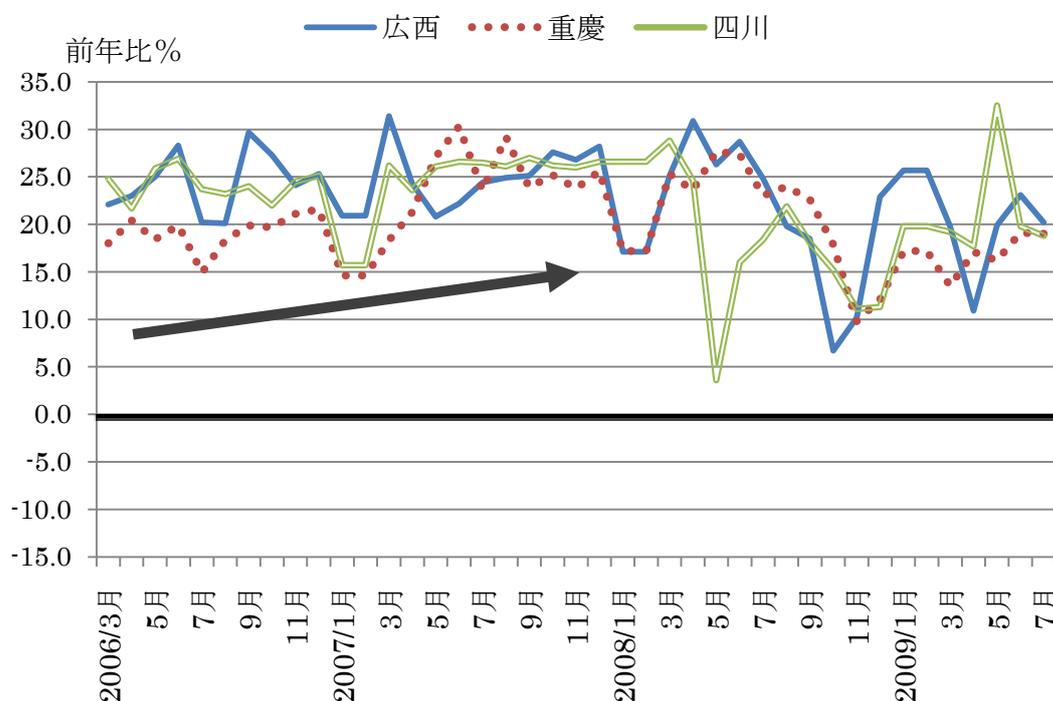
【図表 8 - 2】 地域別工業生産（東部沿海部：長江デルタ以南）



【図表 8 - 3】 地域別工業生産（中部）



【図表 8 - 4】 地域別工業生産（西部）

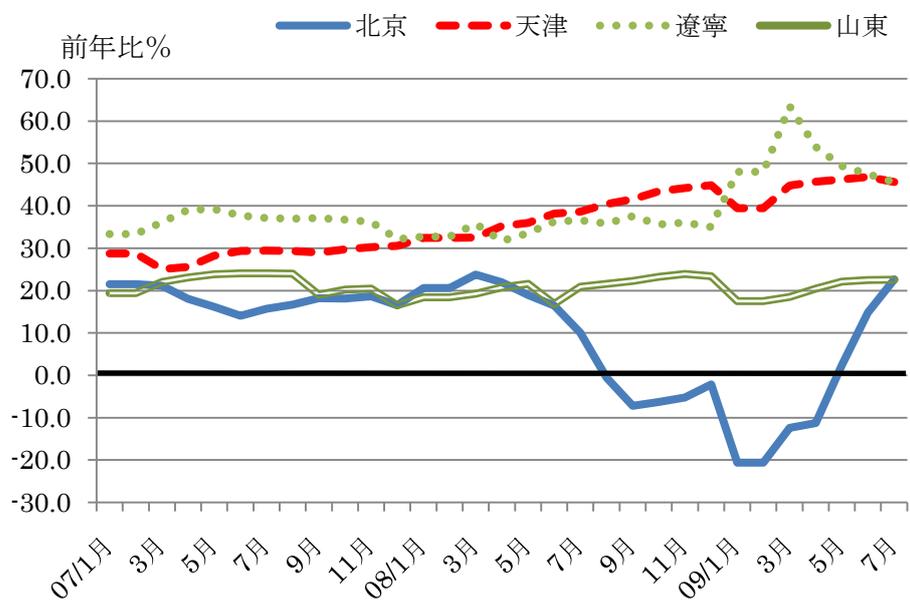


(資料) CEIC

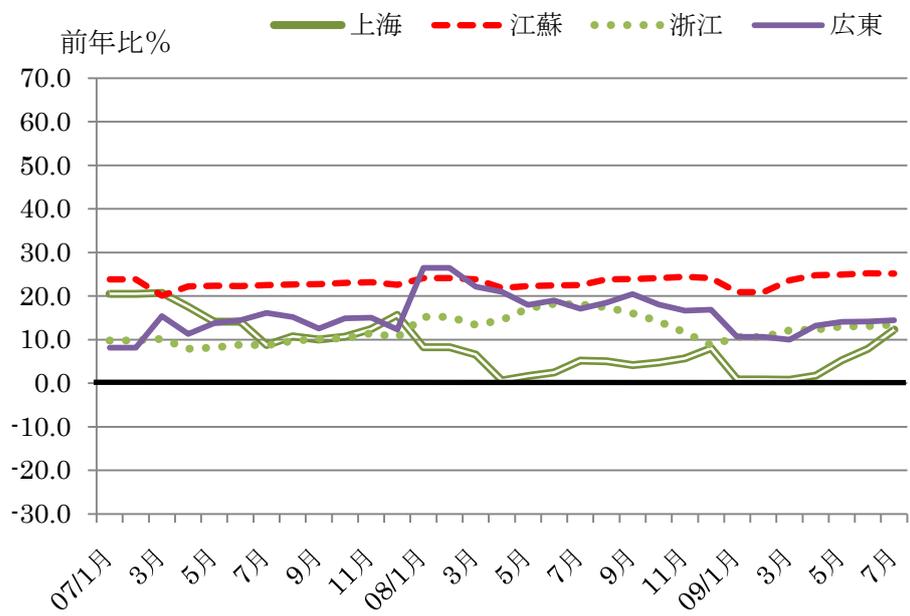
このように、2005年以降中国政府が推進してきた経済成長モデルの転換はリーマンショック以降一気に加速し、地域間格差問題の是正にも寄与し始めている。地域間格差の是正に寄与した大きな要因の1つは内陸部における交通網の建設等インフラの整備である。固定資産投資の伸び率を地域別に比較すると、工業生産同様、西部、中部および天津が高い伸びを示している（図表9-1～4）。これらの地域以外にも遼寧省と江蘇省が高い伸びを示しているが、これは両省における産業集積の形成（後述）のためのインフラ建設が寄与しているものと考えられる。

中国の経済成長をリードする主役は、従来輸出振興のための沿海部における輸出関連インフラ整備や輸出企業の設備投資であったが、2005年以降、内陸部におけるインフラ建設やそのインフラ建設に必要な産業関連の設備投資へと変化した。そうした変化を継続的に支えていくためにはそれに必要なインフラ整備関連産業の供給力増大が不可欠である。中国政府は、2006年以降、インフラ建設の拡大を支える重厚長大産業の発展促進にも注力し始めた。

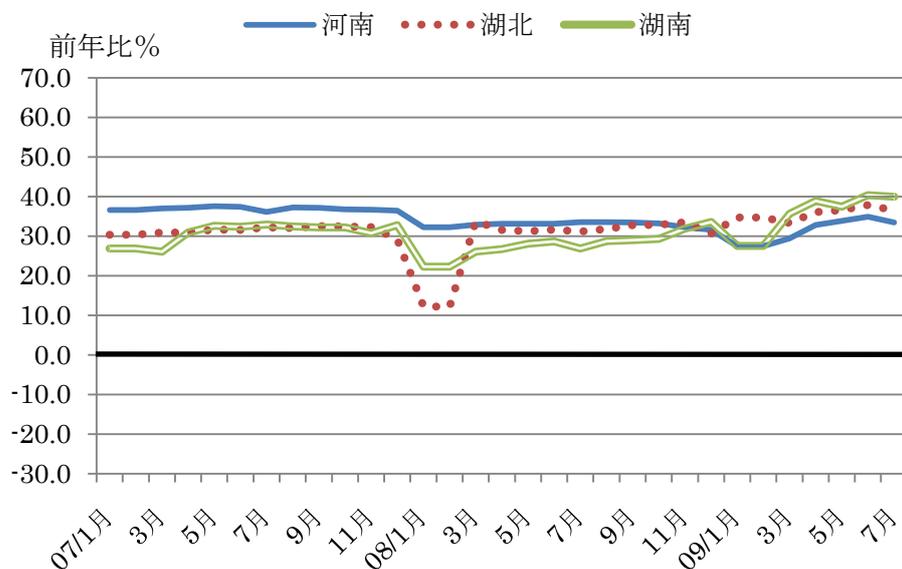
【図表9-1】地域別固定資産投資（東部沿海部：山東半島以北）



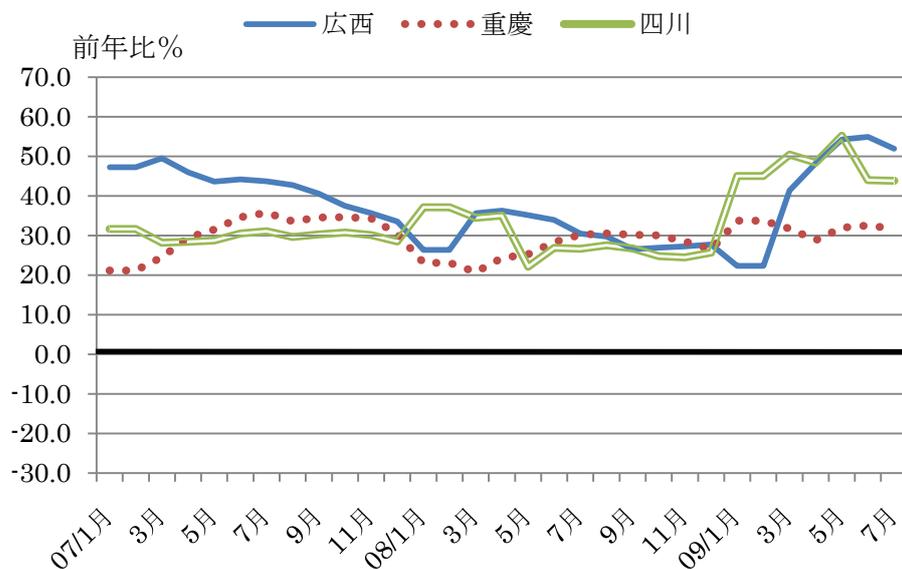
【図表9-2】地域別固定資産投資（東部沿海部：長江デルタ以南）



【図表 9-3】 地域別固定資産投資（中部）



【図表 9-4】 地域別固定資産投資（西部）



(資料) CEIC

## 2. 内需主導型成長モデルへの転換と環渤海経済圏が担う役割

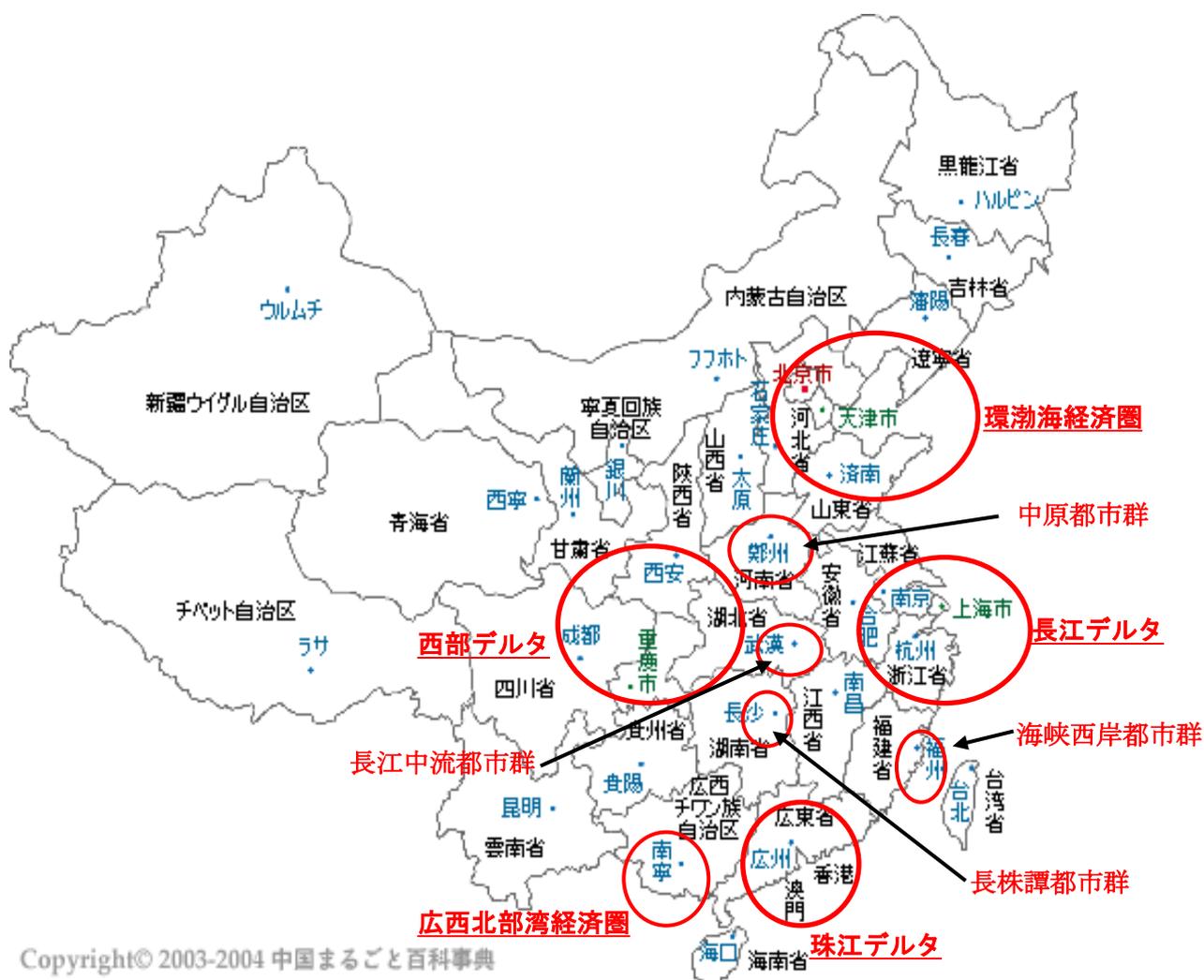
### (1) 中国が必要とするインフラの特殊性

中国の国土面積は日本の約 25 倍、人口は約 10 倍である。その規模をもつ中国経済が必要とする供給力は日本よりはるかに大きく、それを支えるインフラは日本の尺度では想像もつかないほど巨大であることが求められる。小規模な港湾設備や交通インフラを建設す

るとすぐにキャパシティーが限界に達し、ボトルネック化するためである。インフラの規模が巨大であれば、それに必要な生産財の生産量も大規模化する。そうした生産財を供給するのに十分な規模の港湾設備や交通網を建設することが長期的に安定した成長率を確保するための大前提である。

以上のようなニーズを満たすには巨大な港湾設備と広大な工業用地を備えた重化学工業コンビナートの建設が不可欠である。中国政府は北方は環渤海経済圏、南方は広西北部湾経済圏という2つの経済圏における重化学工業の産業集積の形成を進めている（図表10）。

【図表10】中国の主要な産業集積地



(資料) 肖金成、袁朱等編著「中国十大城市群」

## (2) 環渤海経済圏

### ①天津濱海新区に関する国務院決定

2006年3月、全人代において可決された第11次5カ年計画の要綱の中で、「天津濱海新区の開発・開放を推進する」ことが明記された。さらに同年5月、国務院は「天津濱海新区の開発・開放の推進に関する問題についての国務院の意見」を発表した。その中で天津濱海新区は深圳経済特区、浦東新区に次いで地域経済の発展をリードする新たな経済成長の極点であるとされた。その地域的な役割としては、「北京・天津・河北省を包含する産業集積を基盤とし、環渤海経済圏の発展に寄与し、その影響力を東北（遼寧、吉林、黒竜江）、華北（山西、内モンゴル）、西北（陝西、甘肅、青海、寧夏、新疆）に及ぼし、東アジアと向き合う」と位置づけられている。さらに、その経済的機能については、「中国北方における対外開放の玄関、高い技術水準の製造業および研究開発の製品化基地、北方の国際海運センター、国際物流センターを目指す」と謳われている。

以上の決定は直接的には天津濱海新区に関する決定であるが、同時に環渤海経済圏を珠江デルタ、長江デルタに並ぶ極めて重要な産業集積地と位置づける意味も含まれていると考えられている。

### ②環渤海経済圏が担うべき役割とその歴史的位置づけ

渤海とは遼東半島から反時計回りに天津を經由し山東半島に至る海岸線に囲まれる海を指し、環渤海経済圏は天津市、北京市、河北省、遼寧省、山東省を包含する。上述の国務院の決定は天津濱海新区に関する説明であるため、環渤海経済圏全体としての機能はあまり書かれていない。しかし、環渤海経済圏が珠江デルタ、長江デルタに次ぐ第3の重要な産業集積地と位置づけられた意味は大きい。国務院の決定が発表された2006年は、上述のように中国の産業構造が、従来の輸出投資主導型から内需主導型へと大きく転換しつつある時期であった。内需主導型の経済成長には交通網、港湾設備等インフラ建設が不可欠であるため、それを支える鉄鋼、重電、造船、石油化学、窯業等重厚長大型産業の発展が必要である。それらの重厚長大型産業の建設を集中させ、内需主導型経済モデルへの移行をリードするのが天津を中心とする環渤海経済圏が担う重要な役割の1つである。

1980年代の改革開放直後の中国経済をリードした珠江デルタの中心である深圳は、「鄧小平の深圳」と呼ばれた。それに次いで1990年代から2000年代にかけて世界中から注目される経済大国へと変貌を遂げる中国経済をリードした長江デルタの中心都市である上海は「江沢民の上海」と呼ばれる。それに対して、環渤海経済圏の中心である天津は「胡錦濤の天津」と呼ばれている。これは環渤海経済圏および天津が、第11次5カ年計画の下で内需主導型経済モデルへの転換を推進しつつある中国経済全体をリードする特別な存在として位置づけられていることを意味している。

### ③恵まれた地理的条件

重化学工業の効率的な発展のためには大規模な重化学工業コンビナートの形成が重要であるが、それには3つの条件が求められる。それは、第1に大規模港湾設備、第2に広大な工業用地、そして第3に豊富な人材の確保である。環渤海経済圏は中国の中でその3つの条件を文句なく満たしている唯一の地域である。

第1の港湾設備については、珠江デルタや長江デルタには大型のタンカーやバラ積み船が接岸できる巨大港湾設備は多くないが、環渤海経済圏には青島港、大連港、現在建設中の唐山市の曹妃甸港など水深の深い良港が集中している。また、天津はそれほど水深が深くはないものの、大規模コンテナターミナルを建設中である。

第2の工業用地にも恵まれている。渤海には主要7大河川のうち黄河、海河、遼河が流れ込んでおり、それらが上流から運んできた土砂が河口に堆積して形成された広大な平野が沿海部に広がっている。上流から運ばれてきた土砂が堆積する場所は水の流れが緩やかになる河口付近であるため、土砂が海水と混じり合って堆積する。こうして形成された多量の塩分を含む土壌は強いアルカリ性であることから、農作物を栽培することができず、塩田として活用するほかに有効な利用方法がなかった。このため渤海沿岸には広大な塩田が広がっていた。これが大規模な工業用地に転用するのに適した条件となった。ただし、土壌が強いアルカリ性であるため、真水の確保が困難であることが渤海沿岸地域に共通する悩みである。

第3の人材については、北京、天津という大都市に加え、山東省、遼寧省は優秀な人材が豊富な地域であるため、人材の確保が比較的容易である。とくに遼寧省は以前から重工業の集積地であるため、重化学工業向きの人材を確保しやすいというメリットがある。

以上のように環渤海経済圏は今後の中国経済の安定的な発展に必要な重化学工業の集積地として期待される役割を担うのにふさわしい地理的条件を十分に備えている。

#### ④環渤海経済圏を構成する3つの産業集積地

環渤海経済圏は長江デルタや珠江デルタのような1つのまとまった産業集積地ではなく、3つの独立した産業集積地から構成されている。3つとは、「京津冀」（北京、天津、河北省）、「遼中南」（遼寧省中部・南部）および「山東半島」である。これらは相互に独立した産業集積地であるが、今後は環渤海経済圏の発展と共に交通インフラ等の整備が進み、域内のヒト・モノ・カネの流通が増大し、次第に相互連携を深めていくことが予想される。加えて、天津市の張高麗書記はその前職が山東省書記だったことから、天津市と山東省の間のコミュニケーションは比較的円滑である。

#### ④環渤海経済圏における天津の位置づけ

珠江デルタ、長江デルタには1つの共通する特徴があった。それはそれぞれの地域における中核都市である深圳市と上海市がいずれも域内で群を抜いた存在であったため、域内におけるリーダーシップを発揮しやすかった点である。珠江デルタでは最近、広東省の首

都である広州市が頭角を現し、日系大手自動車3社の工場誘致に成功したこともあって、広州市が深圳市とともに珠江デルタのリーダー役を担うようになっている。しかし、1980年代においては、鄧小平のテコ入れ等を背景に中国初の高層ビル群が深圳に建設され、他の都市の追随を許さない先進性を有していた。上海については一貫して中国第一の経済都市であり、中国の金融・貿易センターであり、長江デルタ域内唯一の直轄市（省級の都市：上海のほかには北京、天津、重慶の3市がある）であるため、そのリーダーシップは一貫して確固たるものであり続けている。

これらに比べると天津市は域内において抜きん出た存在ではない。第1の理由は、すぐ隣に首都北京があるため、中央政府の圧力を受け易いことである。深圳や上海は中央から離れているため、地方政府が自由裁量を発揮する余地があった。中国は日本に比べて地方政府の分権性ははるかに強いことから、その自由度は相当高い。これが地方政府の意思決定の迅速性、経済政策運営の効率性を高める上で大きなメリットであった。これに対して天津は北京に近いこと、常に中央政府の目を気にせざるを得ない。加えて天津市の役人はもともと中央政府の意向を重視する保守的な性格が強いと言われている。そうした背景に影響されている天津市政府の保守的な融通の利かない対応は民間企業にとって大きな制約条件となっている。日本企業の中には天津に支社を設立したものの、上海に比べて金融・貿易等に関する諸手続きに関するルール運用面の融通が利かずビジネスの効率が悪いことから、天津の支社を取りやめ、上海支社の出先機関として位置付け直した例すらある。

第2の理由は、北京の方が4大国有商業銀行等主要国有企業の本部機能や外資系企業の重要拠点が集中しており、経済的にも豊かなことである。天津も以前は上海に次ぐ中国第2の経済都市だったが、北京、広州、深圳等に抜かれて2005年時点では5~6位にまで低下していた。また、北京以外にも環渤海経済圏にある青島、大連、瀋陽等は比較的経済規模の大きな都市であるため、天津のリーダーシップに素直に従うというスタンスではない。

もっとも、上海の浦東新区も建設開始から10年後の2000年前後になってようやく今の姿に近づいたという実績がある。天津濱海新区も2006年から建設が始まったことから、2015~2020年頃になれば環渤海経済圏の中で群を抜いて発展した経済都市としての地位を築く可能性は十分あると考えられる。

### **（3）天津におけるインフラ整備**

#### **①北京と天津の一体化が進展**

2006年3月に天津濱海新区が開発・開放の中核拠点として位置づけられて以降、道路・鉄道、港湾設備等のインフラ建設が急ピッチで進められている。このため天津市は沿海部主要都市の中で唯一、リーマンショックの影響がほとんど見られないまま工業生産が高い伸びを維持している（前掲図表8-1）。これを支えているのはインフラ建設に伴う固定資産投資の高い伸びである（前掲図表9-1）。

天津市におけるインフラ建設は、大きく3つの部分に分けて考えることができる。第1

は天津港を含む天津濱海新区の建設、第2は天津市市街地と濱海新区（それぞれの中心部間の距離は約50km＜東京－横浜間は約30km＞）とを繋ぐ交通インフラ建設、そして第3が北京およびその他周辺都市とを結ぶ交通インフラ建設である。昨年までのインフラ建設を見ると、北京オリンピックの影響もあり、北京と天津（その間の距離は約100km）を結ぶ高速鉄道と高速道路の建設に重点が置かれていた。これにより北京－天津間の交通の便は飛躍的に改善された。とくに北京南駅と天津駅を30分で結ぶ新幹線「和諧号」（最高時速330キロ以上）の開通（2008年8月1日）のインパクトは大きい。こうした交通インフラ建設により北京と天津の一体化が進んでおり、徐々に東京と横浜のような関係になりつつある。天津市の経済が今後大きな発展を遂げれば、北京－天津間は両都市のベッドタウンとして開発が進み、それが地域経済の成長を支えることも予想される。

## ②天津と濱海新区の間の交通網

天津周辺は冬期の午前中、濃霧が頻繁に発生し、その都度北京－天津間、天津市街地－天津濱海新区間等の高速道路が閉鎖される。北京－天津間は新幹線の開通により問題が大きく改善されたが、天津市街地と天津濱海新区間の問題は未解決である。天津濱海新区の企業、政府機関等に勤務する従業員の多くは天津市街地から通勤しているため、濃霧が発生すると出勤時間が大幅に遅れる。各企業、政府機関は濃霧の場合には始業時刻を遅くせざるを得ないため、冬期には生産・執務効率が低下するという問題を抱えている。

この問題を解消するには天候に左右されない鉄道・地下鉄網を建設することが必要である。現在、天津市街地と濱海新区の間には高速道路のほかに軽軌鉄道（日本の電車に相当）があるが、天津市内の地下鉄とつながっていないほか、濱海新区には地下鉄がないことから、これを利用するメリットは低い。このため主な通勤手段としては依然、各企業の従業員向け送迎バスや自家用車に頼らざるを得ない状況である。近い将来天津市内の地下鉄が軽軌鉄道に乗り入れる計画があるが、天津市内および濱海新区内の地下鉄網が整備されるまでは十分な利便性が確保されないため鉄道が主要な通勤手段とはなりえない。住宅地と文化施設が集中する天津市街地と製造業・サービス業・金融業等の工場やオフィスが集中する濱海新区の相互補完的な発展のためには、両地区を高速かつ効率的に結ぶ交通インフラの充実は早期に実現すべき重要課題である。

## ③濱海新区自身の環境整備

天津市街地と濱海新区中心部間の距離は上記の通り東京－横浜間より遠い。現在は濱海新区の企業・政府機関等に勤務する従業員は殆どが天津市街地から通勤しているが、今後は従業員が濱海新区内に居住し、職住接近により濱海新区の経営環境をより効率的で魅力あるものとしていくことも求められている。その意味で濱海新区自身の住環境を整備することも重要課題である。

実は上海の浦東新区も同じ課題を抱えている。浦東新区の建設開始から20年近くを経た

現在もなお、浦東新区のオフィスに通勤する多くの従業員は旧市街地の浦西側に住んでいる。浦東新区の中心部は浦西から川（黄浦江）を隔てた対岸にあり、地下鉄や海底トンネルにより数本のルートでつながっているほか、浦東新区中心部のオフィスビルの周辺には高級ホテル、大型ショッピングセンター、有名レストラン等も集中している。これほど発展を遂げているにもかかわらず、浦東は依然住宅地として不人気である。

濱海新区の中心部は天津市街地から約 50 km と浦西－浦東新区の距離（地下鉄で 1 駅分）に比べてはるかに遠く不便である。まずは交通網の整備から着手する必要がある。天津市政府ではエコタウンの建設等により濱海新区の住環境を改善しようとはしているが、今後の課題の解決は容易ではない。

#### ④天津市の課題

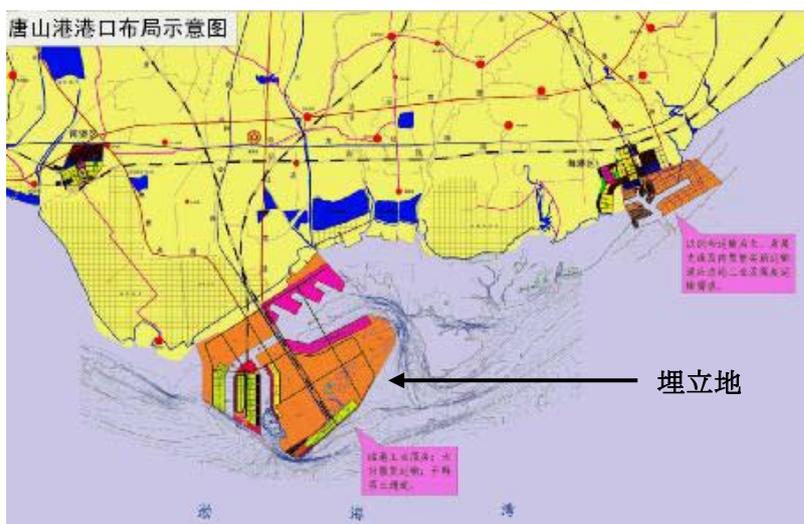
以上のようなインフラ整備に加えて、環渤海経済圏の中心と位置付けられている天津市自身の魅力向上も重要課題である。天津市は上記のような濱海新区との相互補完的な一体化により、中国北方経済のリード役を担うことが期待されている。北京は政治と文化の中心、天津は経済の中心と位置付けられているが、現状は主要国有企業、4 大国有商業銀行、信託投資公司、外資系販売・投資企業、外資系金融機関等が北京に重要拠点を置いているため、経済面でも北京が天津を上回っている。現在北京に置かれている国有商業銀行の本店はいずれ上海浦東新区か天津濱海新区に移転する可能性があると言われていたが、現状の天津のステータスではこれらの本店を誘致するのは難しい。

### （４）環渤海経済圏内の産業集積形成

#### ①曹妃甸工業区

環渤海経済圏の重化学工業の産業集積の代表的存在の 1 つは唐山市の沿海部に建設中の曹妃甸工業区である（図表 1 1）。

【図表 1 1】曹妃甸工業区



(資料) 唐山環渤海ニュースネット

2004年12月に「渤海湾沿海港建設計画」が国务院の承認を受け、第1期工事から第3期工事までの総工期が約20年にわたる巨大重化学工業コンビナートの建設が始まった。埋立地の総面積は310 km<sup>2</sup>と山手線内側面積(63 km<sup>2</sup>)の約5倍、東京湾(922 km<sup>2</sup>)の約3分の1に相当する。現時点での主要プロジェクトは、以下の4つである。

- 1) 首都鋼鉄と唐山鋼鉄が提携して設立する製鉄所(年産1500~2000万t)
- 2) 石油化学プラント(1500万t原油備蓄基地、1500万t級石油精煉工場、100万t級エチレン工場)
- 3) 大型火力発電所(460万kW)
- 4) 年間荷扱い能力5億トンの世界最大級港湾設備(30万t級タンカー用原油埠頭、25万tおよび40万t級鉄鉱石埠頭、20~25万t級コンテナ・バラ積み船用埠頭等)

## ②遼寧沿海経済ベルト地帯

本年7月1日に国务院が「遼寧沿海经济带發展計画」を採択した。この計画は、大連を中心に、丹東、營口、盤錦、錦州、葫蘆島の6市を含む遼寧省の南部沿海部地域を一体として工業の振興と対外開放の推進を目指すものである。現時点ではこの地域の發展レベルは低い、広い土地と安い労働力に恵まれている。丹東から葫蘆島までの6都市を結ぶ全長1443kmの遼寧環渤海臨海道路が今年9月に全面開通の予定であるほか、交通・エネルギー関係インフラの整備等により海運・物流サービス産業の發展を促進することにより、東北地方全体の振興も狙っている。

## (5) 環渤海经济圈以外の代表的な産業集積形成

### ①広西北部湾经济圈

2008年1月、「広西北部湾经济区開発計画」が国务院で認可された。広西壮族自治区の首都である南寧市を中心に、北海、欽州、防城港の3都市が経済開発区に含まれる（図表12）。沿海部には北海市、防城港市等に巨大港湾設備（域内全港湾設備トータルの荷扱い能力10億t）を建設し、製鉄所、原子力発電所、石油化学工場等を建設する計画。環渤海経済圏の重化学工業コンビナート建設に類似した内容であるが、港湾設備と広大な工業用地に恵まれている一方、優秀な人材の確保の面では環渤海経済圏ほど恵まれた状況ではない。現在、天津市同様、広西壮族自治区のインフラ建設のテンポは速く（前掲図表9-4）、「北の環渤海」に対する「南の広西北部湾」として、中国の代表的な重化学工業の産業集積地となることが期待されている。

【図表12】広西北部湾経済圏



（資料）広西壮族自治区人民政府 HP

この広西北部湾経済圏は、中国西部地域最大の重化学工業コンビナートとなるほか、アセアン経済圏と中国との交流窓口としての役割を担い、珠江デルタとも連携する産業集積地として位置づけられている。

②西部デルタ経済圏

2007年6月、重慶と成都は国务院により全国総合改革試験区に指定された。その後、本年

1月、国務院が「重慶市の総合的都市改革および発展の推進に関する若干の意見」を発表し、重慶市を国家級の重点経済開発区として位置づけた。その中心となる両江新区（長江と嘉陵江に挟まれた地域）には内陸部初の保税区の設置も認可されている。さらに本年3月には全人代の席上で重慶市の黄奇帆副市長が、重慶・成都・西安の3都市を核とする「西部デルタ＜西三角＞経済圏」構想を提示した。この西部デルタは成都・重慶を中心とする「成渝経済圏」（「渝」は重慶を意味する）と、西安を中心とする「関中・天水経済圏」という2つの産業集積から構成されている。西部デルタ構想の目的は重慶、成都、西安3都市間の主導権争いを抑制し、地域全体のバランスの良い経済発展の推進により西部大開発を一層効果的に推進することであると言われている。

その後さらに、本年6月、国務院は「関中・天水経済区発展規画」（西安を中心とする産業集積地形成に関するプロジェクト構想）を批准した。

## （6）環渤海経済圏と日本との協調発展の展望

以上のように、従来の珠江デルタ、長江デルタに次いで、2006年3月に環渤海経済圏が内需主導型経済への転換を支える重要な産業集積として位置づけられた後、西部地域の広西北部湾経済圏および西部デルタ経済圏が相次いで国務院で承認され、新たな産業集積地として注目を集めている。また、両頭在外型の輸出関連企業の集積地として発展を遂げてきた珠江デルタと長江デルタでもここへきて内需関連産業の比率を高める方向への変化が見られている。すなわち、国内販売向け自動車産業の振興、交通インフラのさらなる改善等を通じて内需主導型の経済構造に適合する方向への転換を図っている。これらのほかにも、武漢を中心とする「長江中流都市群」、鄭州を中心とする「中原都市群」、台湾の対岸である福建省の「海峡西岸都市群」、湖南省の長沙を中心とする「長沙・株洲・湘潭都市群」など中国各地で産業集積が形成されている（前掲図表10）。そうした新たな産業集積地の形成や従来の産業集積地の構造変化の中にあって、今後の中国経済の土台を支え、経済全体を強力にリードする中核的な役割を担うことが期待されているのが環渤海経済圏である。

### ①日本企業の技術導入のための条件

その環渤海経済圏が最も必要としているのが、ハイテク、省エネ、環境保護という国家全体の産業政策の目標に合致した技術である。インフラ整備は着々と進められ、人材も豊富に存在するが、今後さらに基幹産業としての重要性を増す重化学工業の技術は国内企業だけで十分とは言えない。中国は日本に比べはるかに外国企業に対して開放的であり、これまで外資系企業の技術力・資本力等をうまく活用しながら長期にわたる高度成長を実現してきた。今後環渤海経済圏の発展の上で必要となる上記の技術も外国企業にある程度依存することが予想される。

ただ、そこには難しい問題もある。これまで外資系企業の国内市場参入を容認してきた加工組み立て型産業はもともと国内には競合企業が多くは存在しない分野であったため、

国内産業との摩擦が比較的少なかった。しかし、環渤海経済圏の中核部分となる重厚長大産業は、鉄鋼、重電、造船、窯業、石油化学、自動車等いずれをとっても国家の重点産業であり、大規模国有企業が数多く存在する産業分野である。このためこれらの産業では国内企業保護のため、外資系企業の独資での進出は認められず、中国の国有企業との合弁企業の設立によってのみ参入が可能という形で制限されている。しかも、その合弁に際しての出資比率に関して外資系企業は最大 50%までしか出資が認められないという制約がある。この制約条件の下では、合弁企業において外資系企業が流出させたくない技術を守ろうとしても守ることができない。このため多くの外資系企業は中国に先進技術を持ち込むことに慎重にならざるを得ない状況に置かれている。

重厚長大産業分野のハイテク、省エネ、環境保護に関する技術は日本企業のお家芸とも言えるものである。環渤海経済圏の各地域の政府・企業はその日本企業の協力を必要としている。もし日本企業の技術を本格的に導入しようとするのであれば、日本企業に対して 51%の出資を認めることが早道である。中国ビジネスに詳しい日本の某高炉メーカー幹部ももし 51%の出資比率が認められれば、中国に持ち込む技術水準を制限する考え方は大きく変化するはずだと述べていた。中国政府が日本企業の技術を必要としているのであれば、まずはこの点に関する検討が必要である。もちろん知的財産権の保護についても日本企業にとって安心して進出できる環境を整えることが併せて重要である。

## ②環渤海経済圏発展の鍵は日中韓 3 国間協力

環渤海の場所はちょうど黄海を隔てて韓国に隣接し、日本にも近い。山東省、遼寧省には朝鮮族が多く韓国企業にとっては最も進出しやすい地域である。また、大連は中国の中で最も日本文化の影響を色濃く残しており、日本人にとって親しみを覚えやすい土地柄であるほか、環渤海全域が文化的に日本との親和性がある地域である。

加えて、珠江デルタには香港、長江デルタには上海という技術面でのリーダー役が存在し、そこから吸収した技術を地域経済発展の基礎としていたが、環渤海経済圏には技術面でリーダーとなる先進的な都市がない。そこを日本と韓国の企業が補うことも可能である。

さらに、世界経済全体の流れを見ると、今後数年間は欧米経済の厳しい情勢が続くことが予想される中であって、欧米に比べれば日本や韓国は金融面のダメージが軽い。両国の企業が企業体力の回復とともに海外への事業展開を考える場合、欧米諸国の市場は開拓の余地が乏しいのに対して、中国は唯一大きな期待の持てる市場である。その意味で日本・韓国企業にとって中国は最も魅力ある海外市場である。

以上の点を考慮すれば、今後数年間を展望して、環渤海経済圏と日本・韓国企業との間の緊密化はそれぞれのニーズに合致している。環渤海経済圏が日中韓 3 国の経済交流の中核となって発展すれば、3 国の経済が共に発展する図式が生まれる。この 3 国が構成する東アジア経済圏が今後順調な拡大を続ければ、そう遠くない将来に世界経済をリードする役割を東アジアが安定的に担うことも可能となる。環渤海経済圏は、内需主導型の経済構造

へと転換しつつある中国経済のリード役であると同時に、日中韓 3 国経済の協調発展の土台となることがもうひとつの大きな役割として期待される。

以 上