

中国出張報告

期間：9月20日（日）～26日（土）

訪問都市：天津、唐山、秦皇島、瀋陽、大連

<主なポイント>

- ◇ 天津市、遼寧省、唐山市等環渤海経済圏の主要地域では、本年入り後、輸出は大幅に減少しているが、インフラ建設等の固定資産投資や消費が支えとなり、GDP 成長率や工業生産は高い伸びを示している。
- ◇ 各地方政府の経済発展戦略上、環渤海経済圏全体を視野に置く発想は依然として希薄。現時点での産業集積形成は3つの産業集積地<京津冀（北京・天津・河北省）、遼中南（遼寧省中・南部）、山東半島>の各域内プロジェクトの加速が中心。
- ◇ 先行きについては、鉄道・道路の高速化など交通・物流インフラ整備の急速な進展により都市間の時間距離が大幅に短縮するため、各地域の特徴を生かした形での水平分業が促進されていく可能性。
- ◇ 現時点においては、天津が環渤海経済圏の中でかつての深圳や上海のような強力なリーダーシップを発揮する可能性は低く、北京、瀋陽、済南、唐山等の主要都市と連携を図りながら、深圳や上海に比べれば対等に近い立場で協調的な発展を促進する役割を担う存在となることが予想される。

1. 出張の目的

中国は2005年以降、経済成長モデルを従来の輸出・投資主導型から内需主導型へと転換しつつある。その内需拡大の原動力の一つはインフラ建設であり、それを支える産業は重化学工業である。重化学工業の産業集積形成には以下の3つの要素を備えていることが望ましい。①水深の深い大型港湾設備、②大規模工場建設に適した広大な工業用地、そして③豊富で優秀な人材である。以上の3つの条件を十分備えている地域は広大な中国の中でも環渤海経済圏だけである。このため、環渤海経済圏は大規模かつ効率的な重化学工業コンビナートとして発展することにより今後の内需主導型の経済成長を支える中心的役割を担うことが期待されている。そこで今回はその環渤海経済圏の現状と今後の展望について調査するため、その地域の主要都市を訪問した。

環渤海経済圏は、「京津冀（北京・天津・河北省）」、「遼中南（遼寧省中・南部）」、「山東半島」の3つの産業集積地からなるが、今回はそのうち前2者の主要都市（主に発展・改革委員会、招商局等）を訪問した。残りの山東半島については10月下旬に済南（山東省の省都）を訪問する予定。

2. 現状評価

(1) 急ピッチに進められるインフラ建設を背景に景気は力強い拡大を持続

環渤海経済圏の主要地域である天津市、遼寧省、唐山市等の本年上半期の GDP 成長率をみると、全国の伸びを大きく上回っている（下表参照）。主因は固定資産投資の高い伸びによるものであるが、その中心は道路、鉄道、港湾設備等公共工事によるインフラ建設である。世界経済減速の影響を受けて輸出は軒並み大幅に減少しているが、固定資産投資と消費の高い伸びがそれをカバーしている。

都市別の動向については以下のとおり。

天津市は、公共インフラ関連の投資も多いが、それ以上に住宅建設、都市開発等の民間設備投資が活発で、民間投資が固定資産投資の半分以上を占めている。2008 年の輸出比率は 45%と全国平均（33%）を上回っているが、金属、電機、プラスチック等内需関連の生産の伸びがとくに大きいため、工業生産全体でも高い伸びを示している。

唐山市は、固定資産投資が著しく高い伸びを示しているにもかかわらず、GDPや工業生産の伸びはそれほど高くない。これは同市の曹妃甸工業区において港湾設備の建設や工業用地の埋立て・造成が急ピッチで進んでいるが、稼働している生産設備がまだ少ないことが一因。それに加えて、エネルギー、鉄鉱石価格の下落の影響から、既存産業の石炭、原油、鉄鉱石等鉱業関連の生産量が減少したことも影響している。

大連市は、環渤海経済圏の主要都市の中では輸出比率が高く（2008 年 50%、天津市 45%、唐山市 9%）、天津濱海新区や唐山市曹妃甸工業区のような国家レベルの大規模インフラ建設工事もないことから、世界経済減速の影響を比較的大きく受けている。このため、環渤海経済圏の他の主要都市に比べて工業生産や固定資産投資の伸びが低い。

▽ 1～8 月累計の主要経済指標の比較

(前年比%)

	GDP 成長率	工業生産	都市固定 資産投資	社会商品 小売総額	輸出
全国	7.0	8.1	33.0	15.1	-22.2
天津市	16.2	20.8	46.1	20.7	-33.0
遼寧省	11.5	13.2	45.6	17.6	-28.9
唐山市	10.1	10.4	76.1	18.0	-65.9
大連市	11.6	10.6	35.9	17.6	-18.6

(注) GDP 成長率は上半期の前年比、天津市、遼寧省は 1～7 月累計。

(2) 具体的なインフラ建設の実績・計画

環渤海経済圏の経済成長をリードしているインフラ建設の具体的な中身は以下の通り。鉄道・道路の高速化により時間距離の大幅な短縮が生じ、域内の相互関連の緊密化を促進させている。

①鉄道

北京－天津：1時間強が30分に短縮（2008年8月完成）
北京－唐山：1時間半（昨年までは2時間）が45分に短縮（2012年完成予定）
北京－秦皇島：4時間半が1時間に短縮（2012年完成予定）
北京－瀋陽：2時間18分（2012年完成予定）
唐山－張家口：8～9時間が2時間に短縮（国務院批准済み、工事は未開始）
瀋陽－大連：4時間半が1時間半に短縮（2011年完成予定）
鉄道部ではこのほか、瀋陽－ハルピン、北京－濟南－上海等の高速鉄道建設を計画。
2020年までに北京とすべての国内主要都市を8時間以内で結ぶことを目指している。

②道路

京津高速：北京－天津間は従来京塘高速しかなく渋滞することが多かったが、北京天津第2高速の開通（2008年7月）により渋滞が大幅に緩和された。
沿海高速：天津－唐山－秦皇島（2008年3月完成）
唐曹高速：唐山市－曹妃甸：従来の1時間半を40分に短縮（2008年11月完成）
唐承高速：唐山市－承德：従来の5～6時間を1時間半に短縮（2010年9月完成予定）
遼寧沿海道路：丹東－大連－錦州－胡盧島（2009年9月完成）

（3）地域間協力

①「北京・天津・河北発展計画」（仮称）

現在国務院の指導の下で3地域の発展改革委員会を中心となって策定中。同案の完成および国務院が批准する時期等は未定。

②天津市－河北省間の協力

「経済社会発展の協力強化に関する覚書」（2008年11月28日調印）に基づき、交通・物流等インフラ整備、ハイテク・バイオ産業等に関する地域をまたがる産業集積形成・共同研究開発、環境保護、水資源確保、エコタウン建設、金融（天津の資金を河北省に投融資）、人材育成、農業、旅行等多岐にわたる分野について両地域間で協力。

③北京市－河北省間の協力

現在、上記の天津市－河北省間の協力に似た広範な協力体制の構築を検討中。

④天津市－北京市間

科学技術振興に関する協力、ハイテクおよびバイオ産業に関する集積地形成協力があるが、天津市－河北省間のような広範な協力についてはまだ検討されていない。

3. 産業集積形成の現状と今後の展望

（1）環渤海経済圏内の産業集積地相互間の連携は依然希薄

①環渤海経済圏全体を視野に置く発想は希薄

2年前に環渤海の主要都市を訪問した際には、各地の地方政府において環渤海経

済圏という概念を認識している人が少なかった。その時に比べると、環渤海経済圏という言葉は公式文書の中に多く見られるようになり、すでに市民権を得ていることが確認できた。しかし、各地方政府内において環渤海経済圏全体との連携を視野に置いて将来の経済発展戦略を考える発想は依然として希薄である。

②産業集積形成は各域内プロジェクトの加速が中心

現時点では環渤海経済圏内の3つの産業集積地<京津冀（北京・天津・河北省）、遼中南（遼寧省中・南部）、山東半島>相互間の連携は緊密ではない。産業集積形成は域内（たとえば、北京―天津―唐山3都市間、瀋陽―大連―遼寧省沿海都市間等）の連携を強化・加速する方向で進められている。したがって、異なる産業集積地に属する主要都市の関係も相互補完的な緊密な関係は少なく、むしろ競争関係の方が強く意識されている。

③先行きは各域内の水平分業は徐々に緊密化の方向

ここ数年、交通インフラ整備の急速な進展によって都市間の時間距離が大幅に短縮した結果、産業集積地域内の水平分業が促進されている。以前は大企業と中小企業が各市内に混在していた。今後は人件費と地価は高いが交通・物流が便利な地域（天津濱海新区、唐山曹妃甸工業区、大連等）には大企業製造業やサービス産業、人件費と地価は安い交通・物流がやや不便な地域（秦皇島、錦州など）には中小企業製造業といった形で、各地域の特性を生かした棲み分けが始まって来る可能性。

数年後にはさらなるインフラ整備の進捗により交通・物流網が大幅に改善されることから、現在は関係が希薄な3地域間の連携が徐々に強まっていく可能性。

（2）環渤海経済圏をリードする天津の位置づけ

中国における代表的な産業集積地である、珠江デルタ、長江デルタでは、その急成長期において、深圳、上海という中核都市の強力なリーダーシップが産業集積地の発展の原動力の一つとなっていた。しかし、環渤海経済圏の中核都市として位置づけられている天津は、深圳や上海のような域内で群を抜いた存在ではないため、どのような形で中核都市としての役割を果たしていくのが課題であると考えられる。今回の出張でもこの点についての考察が重要なテーマだった。

現時点において各地方政府の見方を整理すると、天津がかつての深圳や上海のような強力なリーダーシップを発揮する可能性は低く、北京、瀋陽、済南、唐山等の主要都市と連携を図りながら、深圳や上海に比べれば対等に近い立場で環渤海経済圏の協調的な発展を促進する役割を担う存在となることが予想される。

天津が環渤海経済圏において群を抜いた存在になれない背景は以下の通り。

①首都北京に近く、経済力も北京の方が上であることから、中央政府の意向に忠実に従う受け身的な性格が強い。このため強力なリーダーシップを発揮しにくい。

— たとえば、環境保護、省エネ、ハイテク関連の産業を誘致する際の評価基準は国家が定める基準に依拠しており、天津市が独自により高度な選別基準を設ける

ことには慎重である。また、都市建設に際しての優遇政策についても独自の優遇措置を設けることには消極的。

②環渤海経済圏の中核産業である重化学工業の立地に適していない

— 重化学工業の産業集積は地理的な条件に恵まれた唐山市曹妃甸工業区や遼寧省沿海経済ベルト地域が担う。

③瀋陽—大連を基軸とした遼寧沿海経済ベルト地帯が「京津冀（北京・天津・河北省）」から独立的に発展する方向を目指しているほか、「山東半島」は上海との関係も重視しており、「京津冀」の完全な傘下には入りにくい。

④交通・物流の発展により広範な地域内において都市間の連携の緊密化が可能となり、水平分業が容易になる。その結果、各都市に特色ある産業が集積しやすくなり、各地の産業集積の独自性が顕著となる可能性が高い。それが一段と主要都市間の水平分業的關係の形成を促進する。今後予想される各主要都市の特色ある産業は以下の通り。

◇北京＝中央政府機関、国有企業管理部門、ソフトウェア

◇天津＝自動車、運輸、金融

◇唐山＝鉄鋼、石油化学、発電、

◇大連＝鉄鋼、造船、重電

◇秦皇島＝重化学工業関連中小企業

4. 各都市における産業集積形成

今回訪問した天津、唐山、秦皇島、瀋陽、大連¹において、省・市内、産業集積地域内、環渤海経済圏の各レベルでの産業集積形成についてヒアリングを行った。各都市における主な施策の内容は以下の通り。

(1) 天津市

①天津市（濱海新区を含む）の位置づけ

天津市の発展計画（2005～2020年）によれば、天津市が目指す役割は以下の通り。

◇環渤海経済圏の経済の中心都市

◇中国北方経済の中心であるエコタウン

◇国際港湾・空港都市であり国内物流の中心

◇現代製造業および研究開発基地

◇地域（環渤海経済圏、中国北方）内の金融、貿易、科学技術、情報の中心

◇歴史文化都市および観光都市

②北京市との棲み分け

北京との関係は上下関係ではなく補完関係。北京は首都であり政治文化都市で、国有商業銀行等主要国有企業の管理部門が集中。天津は北方経済の中心であり、金融面では北方地域内の金融市場と金融サービス業務の中心。天津市は環境・知識産

¹ 各都市の人口（2007年末）は、天津市（1115万人）、唐山市（719万人）、秦皇島市（283万人）、瀋陽市（720万人）、大連市（613万人）。

業・ハイテク産業を重視する方針であるため、輸送機械²以外の重化学工業は誘致しない方針。この点は北京市も同様。このため、北京市にあった首都鉄鋼は唐山市に移転。

③濱海新区の位置づけ

濱海新区は天津市の一部であるが、市街地からは数十キロ離れている。大規模工業用地が整備されていると同時に環境保護重視のエコタウンとして発展。主な業種は、自動車、航空機、自動車部品、化学繊維、IT、バイオ、食品加工等。全体の特徴としては鉄鋼関連の企業が比較的多い。

地理的には天津市街地との距離が遠く、今後の連携強化が課題である。同じような国家級開発区である上海の浦東新区は開発開始後約 20 年になるが、今も上海人は浦西に住み浦東に通勤することを好み、浦東の住宅は人気がない。一方、天津濱海新区は天津市街地からの距離が浦東－浦西間に比べてはるかに遠いにもかかわらず、交通の利便性³、医療・教育・文化・娯楽等に関する環境の改善につれて天津人は徐々に濱海新区に移住し始める兆しが見られる。これは濱海新区の不動産価格や物価が安く経済的であるというメリットによるものである。それと同時に天津人は上海人ほど見栄を張らない性格であり、住む場所のイメージにもそれほどこだわらないため、経済的なメリットさえあれば転居しやすい傾向があることも影響しているとの見方もある。これに対して上海人は総じて歴史や風格のある都市に住む都市住民としてのプライドが高い。このため浦東新区は開発後 20 年も経過して、中心部のオフィスビル街は中国で最も華やかな摩天楼に変わったにもかかわらず、上海人のイメージではいまだに農村を開発した新興住宅地とみなされ、住宅地としてのステータスは低い。

(2) 唐山市

①全体像

2022 年に政権を担うと期待されている第 6 世代の有力リーダーの 1 人である趙勇書記の強力な指導力の下、同市沿海部において世界最大級の重化学工業コン

² 代表的な企業は一汽トヨタ(トヨタ出資比率 50%)とエアバス(エアバス出資比率 51%)。今回の出張ではエアバス工場を訪問した。同工場は 2007 年設立、ヨーロッパ以外で唯一の海外生産拠点。従業員は 500 名弱、うち 4 分の 1 が外国人だが、2018 年には全従業員が中国人となる契約。製品は約 20 年前に開発され、現在も世界中で利用されている A320 シリーズ。生産の内容は加工組み立てで、殆どの部品は全世界から輸入しており、国産比率は低い。生産量は月産 2 機で、販売先はすべて中国国内の航空会社。工場の経営に関与している中国人は同工場の生産効率は改善の余地が大きいと感じており、生産効率改善のためトヨタのカンバン方式などを参考にしたいと考えている由。

³ 天津市街地と濱海新区の間には、軽軌鉄道(日本の電車に相当)と自動車専用道路がある。ただ、鉄道については天津市街地の地下鉄が未発達であるほか、濱海新区には地下鉄がないため、両地域を結ぶ軽軌鉄道の利用者は多くない。また、道路については冬期に濃霧が発生するケースが多く、その場合には霧が晴れる昼頃まで道路が封鎖されるという問題があり、現地工場の悩みの種となっている。

コンビナートとなる曹妃甸工業区（総面積 310 km²）の建設が進んでいる。趙勇書記は交通・物流網の整備等により曹妃甸と唐山市のその他の地域の連携を強化し、曹妃甸工業区の発展を唐山市全体の産業振興に結び付けることを企図して、2007 年末に「四点一帯」構想を提唱し、共産党唐山市委員会常務委員会議で承認された。「四点一帯」構想は唐山湾を日本における東京湾（湾内に 6 つの港、製鉄所等重化学工業企業の工場等をもつ世界的な重化学工業コンビナートで日本経済の中核的産業集積地）のような存在とすることを目標としている。唐山市は曹妃甸工業区を「四点一帯」の中核（「龍頭」）とし、京津冀（北京・天津・河北省）の産業集積をリードし、環渤海経済圏全体の中で天津濱海新区、遼寧沿海経済ベルト地帯等と連携を図ることを目指している。

②曹妃甸工業区の港湾設備

曹妃甸工業区の最大の特徴は、浚渫工事なしで 30 万トン級のタンカーやばら積み船が接岸できる良港を有することである。現在の取扱能力は、鉄鉱石 5 千万トン、原油 3 千万トン、石炭 5 千万トン等。2010 年末には年間取扱量が 2 億トンに達する見込みであり、2020 年までには 5 億トンに達する計画。

③首都鉄鋼の製鉄所

曹妃甸工業区の目玉プロジェクトの一つとして、北京郊外にあった首都鉄鋼の製鉄所を移転し、唐山鉄鋼との合併で製鉄所を建設。2009 年 5 月 20 日に第 1 期工事が終了し生産を開始した（年産 480 万トン）。今後さらに第 2 期工事を進め、2010 年には年産 970 万トンの能力に達する予定。さらに 2020 年までには第 3 期工事を完成させ、年産 1500 万トンに達する計画であるが、着工・完成等の時期については市場の需給バランスを見ながら検討する方針。

④主要産業

中核となる産業は、現代物流、鉄鋼、石油化学、重電の 4 業種。これに電力、海水淡水化、建材、環境保護等の産業とそれらを支える情報、金融、貿易、旅行等のサービス業の発展を目指す。労働力コストおよび電力コストは中国南部に比べてそれぞれ、50%、40%低い。

(3) 秦皇島市

①全体像

秦皇島市は、毎年夏季に中国共産党首脳部が重要会議を行う避暑地の北戴河と万里の長城の起点である山海関で有名な観光都市。観光資源保護のため、環境汚染のリスクが高い高炉、石油化学等の工場建設が認められていないことから、製造業等産業の発展は遅れていた。1984 年からスタートした経済技術開発区は橋梁、ガラス、自動車部品、重電等重化学工業関連の中堅・中小企業が集積している。市内には大学が多く、住民の教育水準は周辺地域と比較して高い。北京（秦皇島からの距離＝280 km）、天津（同 245 km）、唐山（120 km）、瀋陽（365 km）等環渤海経済圏の主要都市の中間地点にある上、最近急速に交通インフラの整備が進んでいるため、

経済技術開発区の優位性が見直され始めている。天津、大連等に比べると交通の便はやや不便ではあるが、人件費、地価が安いいため、中堅・中小企業の立地に適している。また、全国初のワンストップ政府投資サービスセンターがあり、投資に関する殆どの行政手続きを1つのオフィスで迅速に処理することができる。淡水資源も環渤海経済圏では例外的に豊か。

②主要産業

旅行、交通運輸業（秦皇島は従来から石炭の積出港として有名、2008年の年間取扱量は2.5億トン）、自動車部品（三菱自動車エンジン工場）、ガラス産業（旭硝子）、冶金（韓国浦項製鉄<ブリキ板>、首都鉄鋼<造船・橋梁等向け厚板>）、重電（GE<発電関連設備のメンテナンス>）、データ産業（ソフトウェア開発、BPO、アニメ等）

③交通

主要な交通事情は以下の通り。これまでは経済規模の大きい北京、天津との関係を重視してきたが、今後は遼寧省の経済発展や交通・物流インフラの発達に伴い遼寧省との関係も徐々に緊密化する方向。

<鉄道>

2011年には北京まで1時間（現在2時間）、瀋陽まで2時間半（同4時間半）大連まで1時間半（同4時間半）となる計画。

<空港>

3年以内に新空港を建設することが批准された。これにより国際的な観光都市としての発展を目指す。今のところ外国人観光客はロシア人が多い。

<高速道路>

2008年に秦皇島―天津（2時間）を結ぶ沿海高速が開通。北京―秦皇島間は2時間40分に短縮された。2010年には秦皇島―承德（2～3時間）を結ぶ高速も開通の予定。

（4）瀋陽

①全体像

瀋陽市は遼寧省の省都。東北3省（遼寧、吉林、黒竜江）の中核都市であり、環渤海経済圏の主要都市でもある。李克強前遼寧省書記が提唱した「五点一線」計画を進展させ、「遼寧省沿海経済ベルト地帯」計画が進行中。本年9月には沿海部6都市（丹東、大連、營口、盤錦、錦州、胡盧島）を結ぶ遼寧沿海道路が完成。遼寧省の主要産業は、造船、石油化学、重電、IT。最近、ソフトウェア開発、新材料等も発展。

②遼寧沿海経済ベルト地帯

本年7月1日、国務院が「遼寧沿海経済ベルト地帯発展計画」を批准。この地域を環渤海経済圏における天津濱海新区、曹妃甸工業区等と並ぶ重要発展地域として位置づけ、遼寧省の経済発展を加速させる役割を担わせる。中核都市は大連。

(5) 大連

①全体像

東北 3 省の交通・物流、金融の中心。1980 年代後半以降、日系企業を中心とする外資系輸出企業が発展をリードしてきた（2006～07 年の輸出に占める外資系企業のウェイトは 4 分の 3 だったが、本年 1～8 月は 58%まで低下）が、昨年の米国金融危機に端を発する世界経済減速を機に停滞。内需主導型への転換が急速に進みつつある中国経済成長モデルへの適応が今後の課題。主要産業は交通、金融、物流、造船、石油化学、ソフトウェア開発、日本向け BPO（コールセンター、バックオフィス等）。

②インフラ建設

本年 6 月に地下鉄および軽軌鉄道（日本の電車に相当）建設が批准され、8 月に着工。2012 年までに第 1 期工事 50 kmが完成、最終的には 9 線 290 kmに達する計画。

また、老朽化した空港に替えて、錦州（大連まで高速道路で 30 分）に新たな空港建設を予定（國務院の批准はこれから、3～5 年以内に完成予定）。

③日本との関係

1980 年代後半以降、日本企業とともに発展してきたが、最近では日本企業の投資が伸び悩んでいる。その背景としては以下の要因が考えられる。

◇リーダーの力量低下。以前は魏富海市長（1983～93 年）、薄熙来市長（1993～2001 年）が日中間経済交流を強力にリードした。これらに比べ、現在の夏徳仁市長は学者（東北財経大学）出身で、政治力は強くないと言われている。

◇中国の成長モデルが内需主導型に転換する中、日本企業も中国国内市場をターゲットとする投資にシフトしつつある。大連は地理的に中国の北部に位置して内陸部へのアクセスが不便であるほか、後背地が東北 3 省で経済発展が遅れていることから市場規模は華東、華南ほど大きくない。このため、国内市場開拓を狙う日本企業にとっての投資メリットが相対的に低下。

◇誘致活動の相対的弱体化。以前に比べて他地域の日本企業に対する誘致活動が非常に熱心になってきているのに対して、大連市は従来から大きな変化がないため、相対的には弱体化。

以 上