

中国経済は内陸部主導の内需拡大を持続

瀬口 清之

(一般財団法人 キヤノングローバル戦略研究所 研究主幹)

〔要 旨〕

- 中国の高度経済成長は、輸出投資主導型成長モデルが続いた2004年まで東部沿海地域がリードしてきたが、内需主導型への転換が始まった05～07年にかけて、内陸部における投資増大を背景に徐々に内陸部の寄与度が高まった。そして08年の世界金融危機の影響によりその構造変化が一気に加速し、中国経済は内陸部がリードする形で内需主導型の経済成長モデルへと転換した。
- 財政収入の順調な増加を背景に、高速鉄道、高速道路、空港、港湾設備といった交通物流インフラの建設が急ピッチに進められている。特にインフラ整備が遅れていた内陸部において交通・物流面が効率化され、それを活用した産業集積の形成等を通じて内需の拡大を促進している。
- 内陸部におけるインフラ建設に伴う経済誘発効果は、主要都市間を結ぶ主要幹線の高速度鉄道の完成直後ではなく、各主要都市内および主要都市と周辺中小都市を結ぶ交通・物流のボトルネック解消とともに、今後数年以上にわたって徐々に顕現化してくるものと考えられる。
- これまで沿海部の主要都市でビジネスを展開していた外資系企業も労働力調達面での優位性や内陸部市場の拡大を眺めて内陸部にシフトするケースが増えている。
- 重慶と成都是07年以来、全国都市農村統合総合改革試験区に指定され、パイロットモデルとして全国に先駆けてこの課題に取り組んできた。11年以降、農民に対する低価格賃貸住宅の供給、戸籍制限の緩和、社会保障給付の改善、公立学校への通学許可といった具体的な施策が実行段階に入る。

- 第12次5カ年規画では、引き続き西部大開発、中部台頭、東北振興など内陸部の開発促進が重視されている。地域経済開発の基本方針としては、①地域経済の相互補完的発展の促進（地域発展総合戦略）、②地域の特性を活かした発展の促進（地域特性活用戦略）、③国土の効率的活用、④人と自然の調和と共生の重視などに力点が置かれる。
- 今後も内陸部のインフラ建設、都市化、それらを活用した産業集積の形成等を推進力とする内陸部の経済発展はさらに加速し、それを支えとする内需主導型成長が続く可能性が高いと考えられる。

1. マクロ経済情勢

(1) 内需主導型成長への転換

10年の中国の実質経済成長率は10.3%と、07年以来の2ケタ成長を達成した。この間、08年、09年の成長率は2ケタには届かなかったが、それぞれ9.0%、8.7%と十分高い成長率を維持した。一方、欧米諸国および日本は世界金融危機後の経済停滞から抜け出すことができずに、依然低成長が続いている。世界銀行の見通し（11年1月12日発表）によれば、11年のOECD諸国全体の成長率は10年の2.7%を若干下回り、2.3%にとどまるとみられている。米国は横ばい（10年2.8%→11年2.8%）、欧州ユーロ圏（同1.7%→1.4%）と日本（同4.4%→1.8%）は低下の予想である。

中国経済はリーマンショック直後の08年第4四半期と翌09年第1四半期に成長率が6%台（それぞれ6.8%、6.5%）に低下したが、その後急速なV字型回復を遂げ、09年第4四半期には11.3%と2ケタ成長を実現した。中国政府はこの成長率を確認した10年1月時点で中国経済が世界経済危機後の停滞から脱却したと判断し、08年11月以降実施してきた極端な経済刺激策を徐々に緩和し始めた。その後さらに、消費者物価上昇率が4%台に達した10年10月以降、約2年続いた金融緩和策を転換し、インフレと経済成長を両睨みの中立スタンスに移行した。中国政府、人民銀行等の公式な説明では「穏健」という表現を用いているが、

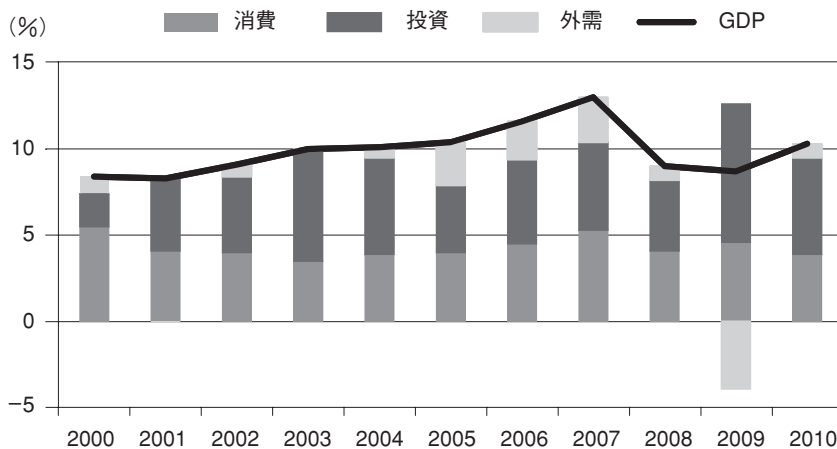
その実質的な意味は中立ということである。

10年の成長率10.3%のコンポーネント別寄与度を見ると、外需が09年の3.9%減から0.8%増へと大幅に改善した。この間、投資は8.0%増から5.6%増へ、消費が4.6%増から3.9%増へとそれぞれ寄与度を下げた。10年は09年に大きく落ち込んだ輸出が回復したことから外需がプラスに転じたが、11年以降の日米欧諸国の経済見通しを考慮すれば、今後輸出の高い伸びは期待できないため、外需の寄与度が高まることは予想しがたい。中国経済は08年以降、従来の輸出投資主導型成長モデルから内需主導型成長モデルへの転換を明確な形で実現したが、その傾向は今後も継続すると考えられる（図1）。

(2) 内陸部主導の内需拡大

90年代の中国経済は輸出競争力が脆弱で、景気が拡大すると輸入が伸びるため、すぐに貿易赤字に転じる状態だった。その構造から脱却するためには輸出競争力の強化が必要だったことから、輸出投資主導型の経済成長戦略を採ってきた。00年代に入るとその政策が奏功し、03年以降、5年連続で2ケタ成長を実現し、輸入が大幅な伸びを示したにもかかわらず、輸出の大幅増に支えられて貿易黒字が増大し続け、外需の寄与度が大幅なプラスを維持した注1)（図1）。

図1 中国経済成長率のコンポーネント別寄与度の推移

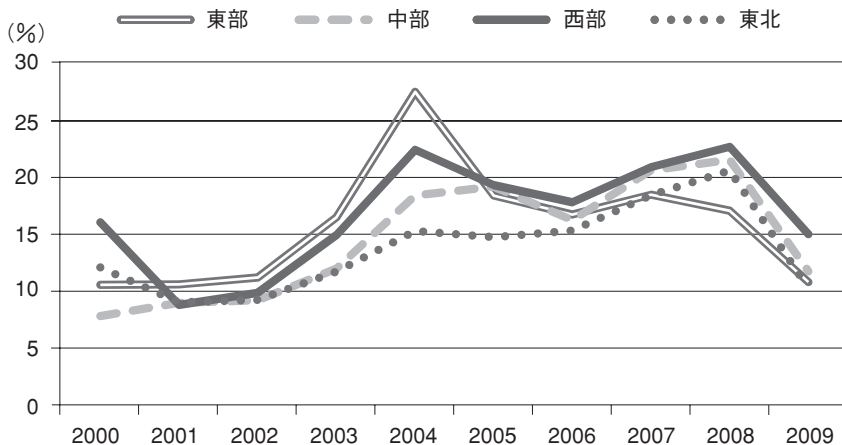


〔出所〕 CEIC

05年以降、中国政府は従来の輸出投資主導型成長モデルを転換し、内需主導型成長モデルを目指すようになった。人民元の切り上げ、賃金の引き上げ、輸出優遇税制の大幅削減といった政策を中心に、輸出の抑制、内需拡大の促進を図った。そうした状況下、08年9月のリーマンショックを機に世界金融危機が発生し、輸出が急落した。一方、4兆元の景気刺激策と極端な金融緩和により内需拡大を促進したため輸入は輸出ほど大きく落ち込まなかった。こうした事情を背景に当初想定していたより大幅に速いテンポで、一気に内需主導型成長モデルへの転換が進んだ。

中国の経済成長は、従来外資系輸出企業が集中する珠江デルタ、長江デルタ等東部沿海地域がリードした。地区別の成長率を見ても（図2）、04年までは東部沿海地域の成長率が中部、西部、東北といった内陸部^{注2}を上回っていた。しかし、内需主導型成長モデルへの転換が始まった05年以降、東部沿海地域と内陸部の成長率の差がなくなっている。さらに08年以降は、世界金融危機による先進国経済の急速な停滞を背景に中国の輸出が急落し、その影響を受けて、輸出依存度の高い東部沿海地域の経済成長率が大きく低下した。一方、輸出依存度が低い内陸部は、輸出減少の影響が軽微だった（主要地域の輸出比率については図3）。それに加え、中国政府が世界金融危機への対応策として08年11月以降実施した、4兆元の景気刺激策と超金融緩和策の影響により、内陸部を中心とするインフラ整備計画が

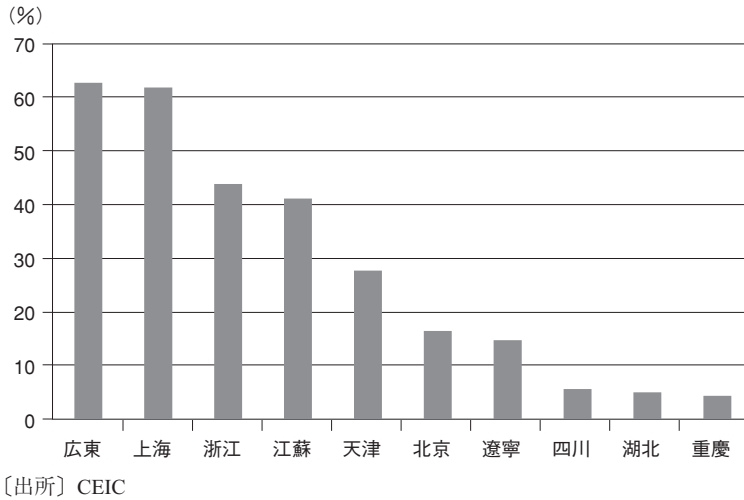
図2 地区別経済成長率（前年比）の推移



〔出所〕CEIC

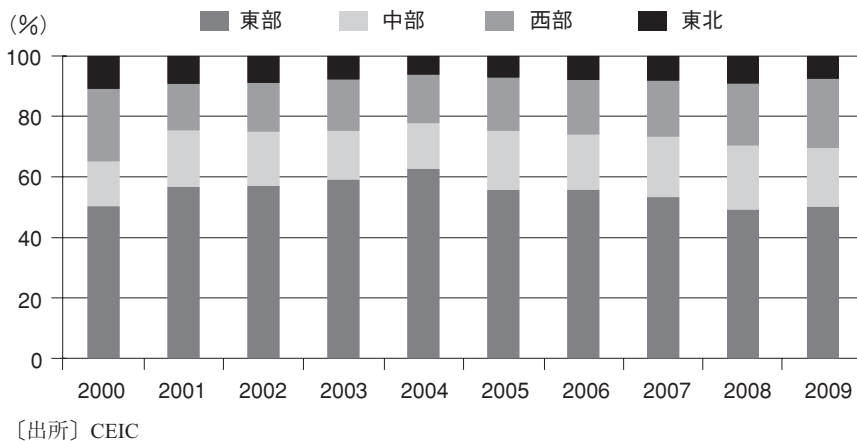
一気に加速した。その結果、08年の内陸部の経済成長率は中部、西部、東北とも07年を上回った。従来、輸出投資主導型の中国経済をリードしていた東部沿海地域の成長率が内陸部を上回っていたが、08年以降は逆に内陸部の成長率が東部を上回って推移している。

図3 地域別対GDP輸出比率の比較（2009年）



GDP成長率に対する地区別寄与率を見ると、01～04年の間は東部沿海地域が60%前後の寄与率を保っていた。それが05年以降低下し始め、08年には50%を下回り、中国の経済成長をけん引する主役が沿海部から内陸部に移った。09年は東部の寄与率がやや回復したが、50%にとどまっている。

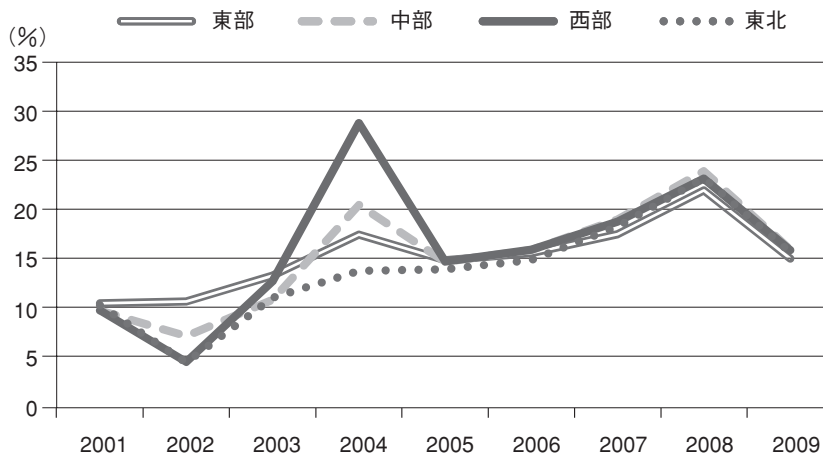
図4 GDP成長率に対する地区別寄与率の推移



この間、地域別の消費および固定資産投資の推移を見ると、沿海部と内陸部の成長率の逆転をもたらした要因が内陸部における投資の増大だったことがわかる（図5，6）。

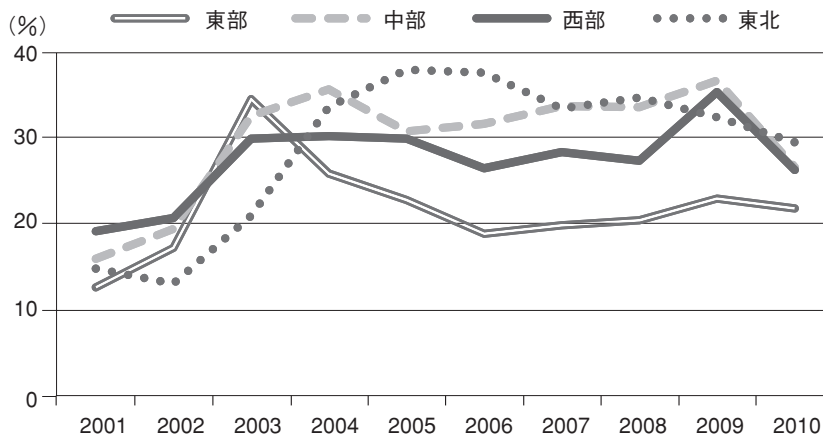
消費について東部沿海地域の伸び率と内陸部を比較すると、地域によってばらつきはあるが、00年代を通じて伸び率の差が小さい。それに対して、固定資産投資の伸び率については、04年に内陸部と沿海部の伸び率が逆転し、05年以降、内陸部が東部沿海地域を大幅に上回って推移している。

図5 地区別小売総額（前年比）の推移



〔出所〕 CEIC

図6 地区別固定資産投資（前年比）の推移



〔出所〕 CEIC

このように中国の高度経済成長は、輸出投資主導型成長モデルが続いた04年まで東部沿海地域がリードしてきたが、内需主導型への転換が始まった05～07年にかけて、内陸部における投資増大を背景に徐々に内陸部の寄与度が高まった。そして08年の世界金融危機の影響によりその構造変化が一気に加速し、中国経済は内陸部がリードする形で内需主導型の経済成長モデルへと転換したのである。

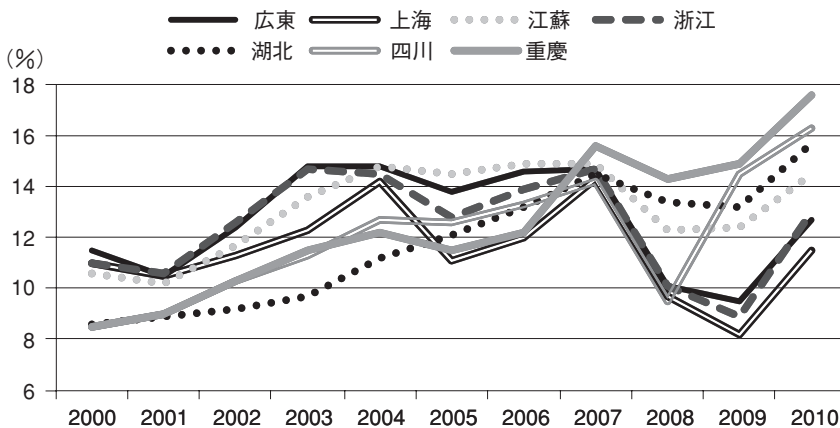
以上がマクロデータから見た中国の経済成長モデルの構造変化である。以下では、05年以降、成長への寄与度を高めた内陸部の成長要因、特に投資の増大の中味について、現地取材から得た情報に基づいて具体的に検証してみたい。

2. 内陸部の投資増大をリードするインフラ建設

(1) 武漢、重慶、成都の成長率

10年12月上旬に、内陸部の代表的な中核都市である、武漢、重慶、成都を訪問した。武漢市は湖北省（中部）の省都、重慶市（西部）は省レベルの直轄市、成都市は四川省（西部）の省都である。湖北省、重慶市、四川省の経済成長率を沿海部の代表的な省市である、広東省（東部）、上海市（同）、江蘇省（同）、浙江省（同）と比較すると、やはり08年以降、内陸部の省市が沿海部を大きく上回っている（図7）。内陸部の中で四川省だけは08年

図7 内陸部、沿海部の主要な産業集積地の成長率（前年比）



〔注〕2010年は1～9月の前年比。

〔出所〕CEIC

の成長率が低下しているが、これは同年5月に発生した大地震の影響によるものであり、それがなければ四川省も他の2地域と同様の推移をたどっていたと考えられる。

以下では、その3都市のインフラ建設、都市化、産業集積形成の現状を紹介する。

(2) インフラ建設の拡大

中国では財政収入の順調な増加を背景に、高速鉄道、高速道路、空港、港湾設備といった交通物流インフラの建設が急ピッチに進められている。特にインフラ整備が遅れていた内陸部において交通・物流面の大きな変化が生じ、交通・物流の効率化、それを活用した産業集積の形成等を通じて内需の拡大を促進している。

現時点で開通している高速鉄道（最高時速約350キロ、日本の新幹線に相当）は主要幹線のごく一部に過ぎず、重慶、成都には在来線の特急はあるが高速鉄道はまだ開通していない。内陸部では12年以降続々と高速鉄道の開通が続く。しかし、高速鉄道の主要幹線が開通しても、主要都市周辺の高速度道路、地下鉄網など市内交通の整備が進まなければ、それがボトルネックとなって経済誘発効果は十分に発揮されない。

高速道路については高速鉄道に比べて整備が進んでいるが、地下鉄建設等市内交通網の整備が追い付いていないことから産業集積地内部の交通・物流の改善が遅れている。地下鉄建設による市内交通網整備の本格化は高速鉄道開通の後に予定されている。

以上のインフラ整備の見通しを前提とすれば、内陸部におけるインフラ建設に伴う経済誘発効果は、主要都市間を結ぶ主要幹線の高速鉄道が完成すると同時に全面的に現れることはないだろう。各主要都市内および主要都市と周辺中小都市を結ぶ交通・物流のボトルネック解消とともに、今後数年以上にわたって徐々に顕現化すると考えられる。

武漢、重慶、成都3市に関する高速鉄道、高速道路、水運・空運等のインフラ整備計画の概要は以下のとおりである。

(3) 高速鉄道の建設

現在、中国全土で高速鉄道の建設による時間距離の短縮が急速に進んでいる。既に北京－

天津、武漢－上海、武漢－広州等数本の主要な高速鉄道路線が開通しているが、今後15年までにさらに多くの高速鉄道が開通する予定である。高速鉄道の最高時速は約340～380キロに達し、鉄道による移動時間は以前の約3分の1に短縮される。

内陸部主要3都市を經由する主な高速鉄道建設計画は以下のとおり（表1）。特に武漢と重慶は北京、上海、広州と並ぶ中国5大鉄道拠点に数えられており、そこを經由する高速鉄道は中国全土の主要都市へと直結する主要幹線である。

表1 内陸部主要都市を經由する高速鉄道

高速鉄道が結ぶ都市	所要時間	完成時期
武漢－広州	3時間	09年12月開通済み
武漢－上海	4時間	10年12月開通済み
武漢－北京	4時間	11年下半期開通予定
武漢－重慶	4時間	同上、これにより重慶－武漢－上海（8時間）も開通
重慶－成都	1時間	12～13年開通予定
重慶－貴陽	2時間	同上
重慶－西安	3時間	同上
重慶－貴陽－広州	6時間	同上
重慶－蘭州	5時間	15年開通計画
重慶－万州－北京	7時間	未定

〔出所〕 武漢市商務局、重慶两江新区管理委員会

（4）高速道路、市内交通網の建設

重慶市では10年に、重慶－武漢、重慶－長沙間の高速道路が完成。現在2本の環状線と放射状の道路8本の計10本、総延長2,000キロの高速道路網を有する。15年にはこれを3本の環状線と放射状の道路10本の計13本、総延長3,000キロにまで拡張する計画である。

武漢市は市街地が川幅の広い長江により分断されていることもあって従来から市内交通網整備の遅れが大きな問題だった。現在も市内各所で頻繁かつ深刻な交通渋滞が発生している。武漢と主要都市を結ぶ基幹的な高速道路建設など交通・物流インフラ整備が進んでいるにもかかわらず、市内交通渋滞がボトルネックとなり、十分な経済誘発効果^{注3)}を發揮できていない。この状況を打開するため、武漢市では市内3カ所の主要産業集積地の中核駅

(漢口駅、武漢駅、武昌駅)^{注4)}を30分以内で結ぶ地下鉄を13年までに完成させることを目指している。それと並行して武漢市と周辺8都市との間を60～90分で結ぶ高速道路網の整備を計画している。空港と漢口の市街地を結ぶ空港高速道路^{注5)}も11年6月に完成する予定であり、交通・物流網の整備が急ピッチで進められている。

成都市は周囲が平地であるため、市街地中心部の高低差が大きい重慶市や、長江により分断されて市内交通整備が遅れている武漢市に比べて市内交通網が発達しており、交通渋滞は深刻ではない。ただ、成都市の西側がすぐに山地という地理的な制約から、中国全土の交通網から見ると、武漢や重慶のような交通の要衝地にはなっていない。

なお、重慶、成都でも交通渋滞緩和のため、今後地下鉄、電車といった市内鉄道網の整備を進めていく計画である。

(5) 水運・空運

従来は重慶までの直接航行は、5,000トン級の貨物船が限界だったが、09年に三峡ダムが完成し、1万トン級の船まで航行できるようになった。同市は従来から、自動車・オートバイ、重電、石油化学などの重厚長大産業の集積地であったため、長江を利用した水運が重要な役割を担ってきた。これまでは長江から外海に出る前に上海で積み荷を積み替えるに際して、上海到着後に外航海運用の船舶の手当てを行っていたため、上海で3日間ほど時間を要した。しかし、10年、重慶市と上海の国際航運交易所をリンクし、重慶市からも外航海運の船舶の手当てが可能となったため、所要時間が大幅に短縮された。

重慶は中国国内で北京、上海、広州に次ぐ4番目の旅客取扱量の空港を目指して空運能力も大幅に増強する。10年12月に重慶空港の第2滑走路が完成し、今後さらに2本の滑走路を増設し、現在年間3,000万人の旅客取扱能力を2倍以上の7,000万人にまで増強する計画だ。

成都是重工業中心の重慶に比べ、エレクトロニクス、IT関連産業のウエイトが高いため空運を重視している^{注6)}。成都是長江流域ではないため、水運を利用する場合にはトラックで3時間の距離にある、長江沿いの瀘州まで運び、そこから長江の水運を利用する。

3. 産業集積の形成

(1) 産業集積形成の促進策

以上のようなインフラ整備の進展を背景に、各地で産業集積の形成が進められている。中部・西部地区経済発展の中核都市である武漢、重慶、成都では、市内の一部地域が国家級のハイテク産業開発区や経済技術開発区等に指定され、中央政府関係部門からのさまざまなサポートにより重点的に産業集積形成が推進されている。こうした国家級の開発区では、①保税区の設置が認められ通関手続きが簡素化される^{注7)}、②インフラ建設に必要な許認可がスムーズに得られる、③資金調達面のサポートも得やすくなるといった特別な優遇措置が保証される。このように中央政府が強力にサポートする形で各地域の初期開発の段階から計画的にインフラ整備と産業集積形成を促進することにより、重複投資を回避し、各地域の特性を生かした効率的で合理的な経済発展を実現しようとしている。国家級開発区では技術レベルの高い外資系企業を積極的に誘致しており、それを中央政府がサポートするため、外資系企業の投資・進出もスムーズに進み、産業集積の形成が加速される。以下では上記3都市の主要な開発区を紹介する。

(2) 武漢、重慶、成都各市の主な開発区

<武漢：東湖ハイテク技術開発区>

面積は518平方キロ^{注8)}。91年に国家級開発区に指定されたが、急速な発展を遂げたのはここ数年。09年12月、北京の中関村^{注9)}に次いで中国国内2番目の国家レベル自主イノベーションモデル開発区に指定された。10年下期には面積も224平方キロから2倍以上に拡大され現在の面積になった。主要産業は、光通信・光電子、アウトソーシング、バイオ、新エネルギー、ハイテク型重電等。現在、同開発区内に2つの保税区の新設を国務院に申請中。市政府では近々承認を得られるものと期待している。

<重慶：両江新区>

① 両江新区の意義と重慶の位置付け

両江新区は上海の浦東新区、天津の濱海新区に次いで、中国で3番目に指定された国家

級の開発開放新区である^{注10)}。浦東新区、濱海新区はそれぞれ長江デルタ、環渤海経済圏の中核として位置付けられている。両江新区はそれらと並んで、重慶を中心とする内陸部最大の産業集積地^{注11)}の中核として位置付けられた。この両江新区の設置と相まって、重慶市は10年、北京、上海、広州、天津とともに中国5大都市の1つに指定され、内陸部の中核都市としての位置付けが明確となった。重慶が西部地域の中核都市であるのに対して、武漢は中部地域の中核都市である。しかし、武漢は重慶のような国家レベルの中核都市という位置付けにはなっていない。

なお、成都の政府関係者、企業等は重慶に対する対抗意識が強い^{注12)}のに対し、重慶は既に西部地域の中核としての位置付けが明確になっていることもあって、成都に対する対抗意識はそれほど強くは感じられなかった。重慶はむしろ上海や天津に対する意識が強いとの印象を受けた。

② 両江新区の概要

面積は1,200平方キロ。そのうち開発面積は550平方キロ。残りの650平方キロは緑地帯として自然環境保持のために現状を保つ。開発面積550平方キロのうち、150平方キロは以前から小規模の開発区だったため既に開発済みとなっている。従って、今後新たに開発する部分の面積は400平方キロ。浦東新区（1,210平方キロ）、濱海新区（2,270平方キロ）はすべて更地からの開発だった^{注13)}ことから、これらの開発区に比べると両江新区の開発に要する時間は短いと考えられる。

現在、両江新区の人口は160万人^{注14)}。今後、12年200万人、15年300万人、20年400万人といったテンポで人口が増大していくと予想されている。

重慶は以前から、自動車・オートバイ、重電、石油化学、電子工業、アルミ産業等が発展していた。両江新区はその産業基盤の上に、1センター4地区^{注15)}からなる新たな産業集積を形成する計画である。

<成都ハイテク産業開発区>

面積87平方キロ。成都市の南側と西側の2つの地域からなる。南部地区（51平方キロ）はソフトウェア開発、研究開発、住宅関連等が中心。西部地区（36平方キロ）は、エレ

|||||

クトロニクス，バイオ・製薬等が中心である。

4. 外資系企業等の内陸部進出加速の背景

(1) 外資系企業の内陸部進出状況

重慶市では外資系企業による直接投資受入額が急増している。08年は30億ドルだったが、09年40億ドル、10年60億ドル、11年は80億ドルに達するとみられている。この水準は、江蘇省、上海市、北京市、広東省、山東省に次いで6番目である。特に進出が目立つのは台湾系エレクトロニクスメーカーである。10年年初の時点で、既にフォックスコン（富士康）、インベンテック、クァンタ（広達電腦）が進出を決めていたが、同年12月にはエイサー（宏碁）も正式調印し、進出を決めた。これらはいずれも従業員数が数万人から十万人という大規模工場建設を計画している。また、各社とも沿海部に既に進出済みの企業であり、さらなる増産のために新工場を立ち上げるものである。このように最近の内陸部における外資系企業の進出は、これまで沿海部の主要都市でビジネスを展開していた企業が労働力調達面での優位性や内陸部市場の拡大を眺めて内陸部にシフトしてくるケースが多い。

武漢市の日系企業を見ると、やはり11年に入り大きな変化がみられる。09年までは既に中国に進出している自動車完成車メーカーの進出が多かったが、10年は建設機械、光ファイバー等自動車関連以外の産業でも中国の国内市場を狙った進出、増産投資が目立っている。

(2) 労働市場の構造変化

① 内陸部労働市場の優位性の高まり

内陸部では前述のように、投資、消費がリードする形で需要が増大している。これらを支える2大要因であるインフラ建設の拡大と都市化の推進は第12次5カ年規画でも重視されることから、引き続き内陸部市場の急速な拡大傾向は続く見通しである。これを狙った外資系企業の進出も増加し続けると考えられる。

最近の内陸部の市場拡大を背景に内陸部における雇用機会の増大が目立ってきている。このため農民工たちは遠くの沿海部まで行かなくても近くの内陸部で仕事が見つかるよう

になった。しかも、大卒にとっても農民工にとっても内陸部の方が住居費、生活費が安上がりである。北京、上海の市街地にある平均的な住宅価格は3~4万元/m²に達している。大連でも2万元/m²弱である。これに対して、武漢は約7,000元/m²、重慶は約6,000元/m²、成都では8,000~1万元/m²と内陸部の方が格段に安い。また、食費などの生活費は沿海部の半額で済むといわれている。この間、賃金水準の格差が縮小し、沿海部と内陸部の主要都市を比較すると大きな差はなくなった^{注16)}。現在成都で農民工の採用を行っているフォックスコンが提示している給与水準は2,000元/月と同社の広州工場と同レベルである。10年12月に同社が武漢工場で提示した賃金は2,200~2,800元/月と、広州を大幅に上回った。以上の住居費、生活費と賃金水準を比較考量すれば、労働者にとって、内陸部で働く方が生活ははるかに楽である。特に、結婚時に自宅を購入する慣習のある中国にあって、沿海部主要都市の市街地の住宅価格は一般のサラリーマンの給与では、全く手が届かない水準に達している。そうした事情も沿海部の労働力が内陸へとシフトする背景となっている。

また、武漢、重慶、成都の3都市は従来からレベルの高い大学が集中している地域で、最近は大学生数も増加し、沿海部主要都市に比べて優秀な労働力を確保しやすくなっている。重慶では大卒の増加に加え、中卒人材の職業訓練学校を政府が経営し、人材育成に注力している。

このように労働力の調達に関して内陸部の優位性が高まっていることも外資系企業が内陸部への進出を加速する要因となっている。特に数万人単位で従業員を雇用する台湾系エレクトロニクス企業にとっては人材の確保が極めて重要な投資決定条件である。

② 内陸部労働市場も逼迫化の方向

武漢市に進出している日本企業によれば、外資系企業の内陸部への進出加速を背景に内陸部でも大卒労働者に関する需給バランスが年々逼迫してきている。10年は2,000元/月という給与条件である程度優秀な大学新卒人材を確保することができたが、11年は同じ給与水準では採用が難しいと予想している。採用のための会社説明会を開催しても以前ほど多くの学生は集まらなくなっている。しかも、優秀な学生は優良企業からの一本釣り

採用が決まるケースが多く、一般の就職試験を受けにくる人材の質は徐々に低下してきているようだ。

日本企業間では日本語の出来る人材の引き抜きは行わないという紳士協定が守られているため、この点に関しては今のところ大きな問題は生じていない。しかし、近々米国大手企業が日本向けのアウトソーシング事業を武漢市で始める計画があり、その企業が採用のためにいい条件を提示すると、競合関係にある日系企業から人材流出が生じることが懸念されている。そうした状況下で優秀な人材を確保するには、日本で働く機会を与えるなど企業内での教育に力を入れるほか、キャリアアップのスケジュールを提示するなどしてロイヤリティを高めさせる努力が必要になると考えられる。現地でリーダーとして活躍できる日本人および中国人のニーズは今後ますます高まっていくと予想され、人材確保のための労働条件の引き上げ、人材を繋ぎとめるための経営努力等の柔軟な対応が迫られている。

重慶市でも同様に労働需給の逼迫が生じている。これに対して成都是重慶ほど外資系企業等の急増がみられていないほか、全国に分散している四川省出身の人材が成都に回帰してくるケースが多いこともあって、労働需給の逼迫は武漢や重慶ほど深刻ではない。

5. 農民に対する戸籍制限の緩和と都市への人口流入

第12次5カ年規画の建議（骨子）が10年10月に開催された五中全会で採択されたが、その重点施策の一つに中小都市での農民定住化の促進が掲げられた。その主な目的は、中国が直面している3つの格差、すなわち、①都市と農村の格差、②都市内および農村内における貧富の格差、③沿海部と内陸部の地域間の格差の縮小である。

重慶と成都是07年以来、全国都市農村統合総合改革試験区に指定され、パイロットモデルとして全国に先駆けてこの課題に取り組んできていた。11年以降、農民に対する低価格賃貸住宅の供給、戸籍制限の緩和、社会保障給付の改善、公立学校への通学許可といった具体的な施策が実行段階に入る。現時点での両市の施策、今後の計画等は以下のとおりである。

(1) 重慶市の施策

① 低価格賃貸住宅の供給

重慶市政府は11～13年の3年間に農民工および大卒労働者向けに低価格の賃貸住宅を供給する。3年間で建設する賃貸住宅の総面積は3,000万平方メートル^{注17)}（各年の新規供給面積の計画は11年1,500万平方メートル，12年500万平方メートル，13年1,000万平方メートル）。住宅の広さは1戸当たり30～80平方メートルで，単身世帯から所帯持ちまで対応が可能。最低水準の住宅ではなく，ある程度の快適さのある設計となっている^{注18)}。賃貸料は1平方メートル当たり10元／月を予定。30平方メートルの住宅であれば1カ月の家賃は300元。これは市場価格の約半値で少し我慢すれば30平方メートルに夫婦二人で住むことも可能。1人の賃金が1,500～1,800元（10年の重慶市における農民工の平均的賃金水準）とすれば夫婦の収入は3,000～3,600元になるため，300元の家賃であればそれほど大きな負担にならない。

農民工にとっては都市移住後の子供の教育機会の確保が重要な問題^{注19)}であるが，この賃貸住宅に入居する家族は，子供を近くの公立学校に通学させることができる。

② 農民への都市戸籍の付与

農民工が安心して都市での生活を続けるためには都市戸籍の取得が重要な条件である。中国ではこれまで，農民の都市流入を制限するため，農民の都市戸籍の取得に対して厳しい制限を設けていた。重慶と成都では都市農村統合化のために，農民に対する都市戸籍付与の条件について検討している。重慶市では現在，以下の3条件を満たす者に都市戸籍を与えることを計画している。

- ・重慶市内の企業に安定的に勤務していること
- ・勤務先から安定した収入を得ていること
- ・重慶市内の住宅に定住し，5年以上経過していること

都市戸籍を取得した住民に対しては，医療保険，年金等社会保障給付も付与することになる。

現在，重慶市の人口は2,860万人で，その約半分を農民が占めている。上記の政策対象

の大部分は重慶市内の農民となる見通し。都市戸籍取得後の農地の扱いは現在検討中である。

(2) 成都市の施策

成都市では12年までに、成都市内の戸籍保有者を対象に農民と都市住民の区別を廃止することを計画している。ただし、実施のタイムスケジュール、農民に都市戸籍を与えるための条件等は現時点で未定。例えば、都市戸籍を取得した農民に農地を放棄させるかどうかについても未定である。安徽省の先行例では、農地の所有権は放棄させず、使用権のみ地方政府に貸出している例がある。

6. 第12次5カ年規画建議で示された内陸部開発の方向性

以上のように、内陸部の経済発展は08年以降、中国経済のリード役を担っている。この経済成長方式の転換は今後どのような方向に向かうのだろうか。この点に関し、今後の内陸部の経済発展の方向性を示している第12次5カ年規画建議の主なポイントについて紹介する。

(1) 内陸部に重点

10年10月の五中全会で第12次5カ年規画建議が採択され、次期5カ年規画の骨子が示された。最重要目標は経済発展方式の転換である。これは既に第11次5カ年規画の中でも重視されており、世界金融危機の影響もあって、予想以上に速いスピードで転換が進んだ。この転換をさらに推し進め、内需主導型経済成長モデルを中国に根付かせるのが今後5年間の大目標である。

このほか、所得分配の不平等の是正、民生（生活インフラ）の改善、環境保護・省エネの一層の推進等が引き続き重要課題として取り上げられている。これらはみな第11次5カ年規画において掲げられた目標であるが、まだ所期の目標が十分実現できていないため、第12次5カ年規画では目標達成に向けた実践に力点が置かれる。

(2) 地域経済開発推進の主なポイント

内陸部の開発を進めていく上で、重視すべき点として以下の点が指摘されている。

① 地域経済の相互補完的発展の促進（地域発展総合戦略）

従来中国の地域経済開発においては、都市間の相互連携の意識が希薄で、各都市がバラバラに将来ビジョンを描いていた。このため、しばしば重複投資が生じたほか、効率的な分業や協力が行われなかったという問題があった。今後はそれを改め、地域の中核大都市が周辺中小都市の産業集積形成をリードするとともに、地域内の都市（産業集積地）相互間の有機的連携を意識した開発の推進を目指している。これは秩序ある都市化の推進にもつながる。たとえば武漢市では、「1+8」の地域開発計画として、武漢市と周辺8都市の相互連携型発展を目指している。そうした相互協力体制の下、武漢市の人口の適正規模を1,500万人（現在910万人）とし、人口が武漢市だけに集中しないようにするため、産業集積の拡大にともなう人口増加分を周辺の中小都市に分散することを検討している。そうした方向を展望して、武漢市と周辺8都市との間を結ぶ交通物流網の建設などのインフラ整備を進め、相互補完的な発展の促進を目指している。

② 地域特性を活かした発展の促進（地域特性活用戦略）

重慶は従来から自動車、石油化学、重電等の重厚長大産業が集中している一方、成都には電子産業、製薬・バイオ産業等が集積している。このような地域の産業特性を活用し、さらに強化する方向を意識しながら、インフラ整備や産業集積形成を進める。また、重慶市の两江新区や武漢市の東湖ハイテク技術開発区は豊かな自然に恵まれている。そうした地域の良好な環境特性を維持することも重視し、自然林や湖等の自然環境を保つ形で開発を進めていく。

③ 国土の効率的活用、大中小都市間の機能分化と有機的連携の促進

上記①の地域発展総合戦略のコンセプトにつながる政策方針として、重複投資を避け、限られた資源を有効活用することを目指している。例えば、中核都市には金融、貿易、物流、外資系大企業等地域の経済発展のコアとなる企業を集中させる。そうした産業配置を前提として、周辺の中小都市では中核都市の産業に関連する部品工場やそれに必要なサー

ビス業等を発展させる。これにより大中小都市間の機能分化と有機的連携を促進する。

④ 人と自然の調和と共生の重視

重慶市の两江新区では、総面積1,200平方キロのうち650平方キロを緑地帯として、自然環境保持のために現状を保つ計画である。また、武漢市の東湖ハイテク技術開発区では光通信・光電子、アウトソーシング、バイオ、新エネルギー、ハイテク型重電といった環境に優しい産業に限定して産業集積を進めている。この地域は周辺の美しい山並みと200近く湖で有名な景勝地であり、恵まれた自然環境と環境に優しい産業との共生を重視している。

地域経済開発に関しては、引き続き西部大開発、中部台頭、東北振興など内陸部の開発促進が重視されている。沿海部は既にインフラ整備が進んでいるほか、残された遊休地が少なくなっていることから、新規大規模インフラ建設の余地が小さい。また追加的なインフラ建設の経済誘発効果も限定的である。他方、内陸部はまだインフラが未整備で、広大な遊休地も残っていることから、今後大規模なインフラ建設を行う余地が大きく、しかもインフラ建設による大きな経済誘発効果が期待できる。従って、今後のインフラ建設は引き続き内陸部中心に進められる可能性が高い。

以上のように、第12次5カ年計画の方向性、内陸部の市場拡大の力強さ、労働力調達面から見た内陸部の優位性、インフラ建設による経済誘発効果等さまざまな背景を考え合わせると、今後も内陸部のインフラ建設、都市化、それらを活用した産業集積の形成等を推進力とする内陸部の経済発展はさらに加速し、それを支えとする内需主導型成長が続く可能性が高いと考えられる。

〔注〕

- 1) 詳細については「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」（瀬口，ジェトロ「中国経済」09年10月号）を参照。
- 2) 東部（沿海部）は北京市，天津市，河北省，上海市，江蘇省，浙江省，福建省，山東省，

広東省，海南省の10省市。

内陸部は中部，西部，東北の3つの地区に分かれる。

中部は山西省，安徽省，江西省，河南省，湖南省，湖北省の6省。

西部は内モンゴル自治区，広西壮族自治区，重慶市，四川省，貴州省，雲南省，西藏（チベット）自治区，陝西省，甘肅省，青海省，寧夏省，新疆ウイグル自治区の12省市自治区。

東北は遼寧省，吉林省，黒龍江省の3省。

- 3) 武漢市では09年12月の高速鉄道の開通により武漢—広州間の所要時間が10時間から3時間に短縮された。このため桜の花見の季節に広州からの旅行客が予想をはるかに超えて大量に押し寄せた。武漢市内のホテル，レストラン等ではその状況に対して全く準備できていなかったため，大きなビジネスチャンスを逃した。こうした旅行業関連の受け入れ体制の不備も本来享受できるはずの経済誘発効果を逸する要因となっている。
- 4) 漢口駅は金融，商業が集積する市街地繁華街にある中核駅。武漢駅は周辺に武漢鋼鉄があり，高速鉄道の発着駅となる。武昌駅は国家級ハイテク経済技術開発区に指定された東湖ハイテク技術開発区の中核駅。現在，漢口駅から武昌駅までは日中の時間帯に車で約1時間かかる。
- 5) 現在，空港から市街地までは70分程度かかるが，空港高速道路が完成すると所要時間はほぼ半分に短縮される見通し。
- 6) 旅客便については，東京（10年9月就航），台北，アムステルダム，ソウル，バンコク，バンガロール等への直行便が就航している。貨物専用便についてはフランクフルト，香港への直行便がある。
- 7) 重慶市両江新区では内陸部初の保税区の設置が承認された。同新区内に認可された保税区分は，空港と長江沿岸の港の2カ所である。これは主に世界上位500社の外資系企業誘致促進策として実施された施策である。武漢の東湖ハイテク技術開発区でも保税区分新設認可を国務院に申請中。
- 8) 東京都23区の面積は621平方キロ。
- 9) 09年3月に中国で最初の同開発区に指定された。

- 10) 10年5月5日に国務院が承認し、6月18日に「两江新区」として正式にスタートした。
- 11) 重慶市の薄熙来書記は重慶、成都、西安3市を包含する西部デルタ（西三角）構想を提唱している。既に3市の政府間では数回にわたってその構想に関する会議を開催した。
- 12) 重慶市は97年まで四川省に属しており、省都である成都の管轄下にあったことが影響している。
- 13) 浦東新区は漁村だった土地を、濱海新区は塩田または荒地だった土地をそれぞれ収容し、更地とした。
- 14) 09年時点の浦東新区の人口は269万人、濱海新区は08年末時点で202万人。
- 15) 具体的には以下のとおり。
- ・金融サービスセンター：金融、貿易、コンサル、研究開発、オフィスビル等
 - ・都市機能産業地区：自動車、IT、バイオ等
 - ・ハイテク産業地区：新素材、バイオ、IT、研究開発等
 - ・物流・加工産業地区：港（長江）・空港、物流、保税区、輸出加工型電子・電機等
 - ・先進製造業地区：自動車、ハイテク型重電、新素材、環境・省エネ関連等
- 16) 10年時点の重慶市の農民工の平均的な賃金水準は1,500～1,800元／月。大卒は2,000元プラス α ／月。広東省の深圳、東莞等の一部地域もほぼ同じ水準。平均的な差は10～20%程度。03年時点では2倍以上の格差があったといわれている。
- 17) このうち两江新区では3年間で900万平方メートルの建設を計画。
- 18) 市政府から車で10分程度のところに既に「民心佳園」という低価格賃貸住宅が建設中であり、来年から入居開始予定とのこと。市政府の方に案内して頂き建設中の外観を見たが、日本の公団住宅に似た印象の高層アパートが10棟近く立ち並んでいた。
- 19) 農民工の子供の教育問題については出張報告「日中関係悪化の現地日本企業への影響は極めて軽微、中国経済は力強い拡大を持続」（当研究所HP11月25日掲載） p.11の②参照。