

「中国内陸部における産業集積の形成」

——— 中国出張記録 ———

〔 期間：12月7日（月）～11日（金）
訪問都市：重慶、武漢、南寧 〕

キャノングローバル戦略研究所
瀬口清之

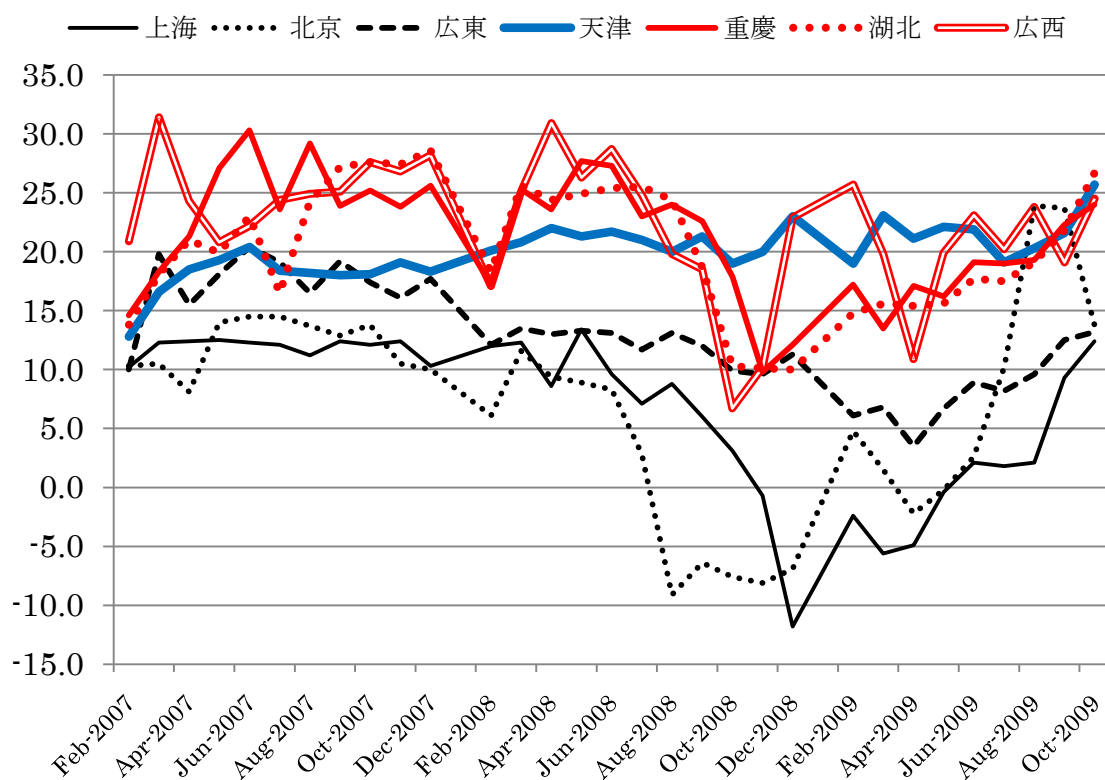
<報告の主なポイント>

- 重慶市、湖北省（省都＝武漢市）、広西壮（チワン）族自治区（区都＝南寧市）の地域経済はいずれも世界経済減速の影響は軽微で、第2四半期以降順調な景気拡大基調に復している。
- 重慶と武漢（南寧を除く）では足許の生活物価の上昇を背景に、来年の物価上昇が懸念されているほか、不動産価格の上昇テンポも加速している。
- 重慶市は「西部デルタ」経済圏構想（重慶－成都－西安）と両行新区構想の2つの発展戦略に支えられているが、いずれも現時点ではまだ具体的な内容に乏しい。
- 重慶市管轄下の江津区では、高速道路建設による交通・物流の利便性向上を背景に最近急速に工業化が進展している。これまで同区では広東省等への出稼ぎによる人口の流出超が続いていたが、今後は同区内の工場労働者増加に伴う流入増が予想されている。こうした内陸部における新たな雇用創出は、将来出稼ぎ労働者を減少させ、沿海部における労働力需給の逼迫を招く可能性がある。
- 武漢市周辺は2012年頃までに高速鉄道網がほぼ整うほか、長江沿岸の港湾設備の取扱量も増大することから、今後その利便性向上を前提に、新たな投資の増大が産業集積形成を促進することが期待できる。
- 広西北部湾経済圏の港湾設備は来年以降徐々に竣工していくが、中央政府からの命令で一部鉄鋼関連インフラの建設が停止している。
- 来年1月には中国－アセアン間の自由貿易協定がスタートする。南寧市はその往来の中核拠点となるが、アセアン経済、とくに隣接地域のベトナム、カンボジア、ミャンマー等の経済発展段階がまだ低いため、貿易・投資関係の拡大に伴う経済効果は、少なくとも今後数年はそれほど大きな規模にはならないと見られている。

1. 今回の出張の目的

中国の沿海部における産業集積の形成およびその変化については、これまで当研究所HPに掲載しているコラムや出張報告等で紹介してきた。環渤海経済圏、長江デルタ、珠江デルタという沿海部の3大産業集積地は改革開放後現在に至るまで中国经济の成長を牽引してきた。今後も広域化と集積密度の増大を伴いながらこれらが中国经济の主要なエンジンであり続けると考えられる。しかし、これら沿海部地域の多くは昨秋以降、世界経済減速の影響を大きく受けて、その推進力が低下した。本年第2四半期以降回復傾向を辿り、最近ようやくリーマンショック前の状況に復しつつある（図表1参照）。

【図表1】 中国主要地域の工業生産（工業生産増加額前年比%）の推移



（資料 CEIC）

▽ 1～9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	輸出比率 (2008年)
全国	7.7	8.7	33.3	15.1	33.0
重慶市	13.4	14.8	34.5	18.3	9.3
湖北省	12.5	14.7	36.6	17.6	7.0
広西壮族自治区	13.7	14.7	54.3	18.9	5.2

この間、中国経済を支える新たなエンジンとして登場してきたのが内陸部の産業集積地である。もちろんこれらは沿海部の3大集積地に比べると規模が小さいものの、インフラ建設の急増とそれにより誘発された不動産投資や設備投資が原動力となり、極めて高い成長率を維持している。今回は、そうした内陸部の代表的な産業集積地の中核都市である重慶、武漢、南寧の各市を訪問し、現在の経済情勢および今後の産業集積形成の発展方向について調査した。

2. 内陸部の足許の経済情勢

(1) 重慶市

①実体経済は今春以降高度成長を持続

重慶市¹は世界金融危機の影響が小さく、本年3月以降成長率も回復し、本年上半期のGDP成長率は12.5%、1~9月累計では13.4%と力強い成長軌道に復している。この間、工業生産増加額は1~9月累計前年比+14.8%、固定資産投資は同+34.5%、消費財小売総額は同+18.3%といずれも高い伸びを示している。とくに自動車販売(同+36.8%)と商品住宅投資²(同+60.4%)の伸びが顕著である。重慶市社会科学院では、来年についても、国務院が批准した開発プロジェクトに支えられて、13~15%の成長率を維持すると予想している。

②不動産投資の加速とインフレ懸念

内陸部の一般庶民にとって不動産投資は唯一とも言える投資対象であるため、不動産の需要は根強い。それが本年7月以降一段と強まっている(不動産価格前月比年率11月+15.6%)。これは来年以降のインフレ懸念の台頭を背景に、物価上昇に備えた資産価値の保持手段として不動産需要が高まっていることによるものとみられている。インフレ懸念台頭の背景となっている物価上昇の具体例としては、食用油、水道料金、ファーストフード等の値上げに加え、11月下旬からタクシー料金が40%値上げされるなど、生活関連の物価上昇が目立っている。重慶市ではこうした一般物価の上昇傾向を背景に、今後さらなる物価上昇が予想されている。

③4兆元の景気刺激策の問題点

4兆元の刺激策は一部に重複投資を招いている。また、内陸部では経済全体の中で国有企業の占めるウェイトが高く、国有企業中心に投資が拡大しているため、投資効率が低下することも懸念されている。これは重慶市だけではなく、全国各地で同様の問題が生じている。

—— 現地に進出している日系企業によれば、国有企業では老朽化した設備も使用可能な場合にはたとえ非効率でも更新することができない。また輸入設備は性能のいいものでも導入できない。また、依然として過剰労働力を抱えているなど経営効率が低い企業が多い由。

¹ 人口3200万人、面積8.2万km²。

² 中国では90m²以下の住宅を経済適用(エコノミー)住宅として、90m²以上の一般の物件=商品住宅と区別している。

(2) 湖北省

①実体経済は今春以降高度成長を持続

重慶市同様、湖北省経済も世界金融危機の影響は小さく、本年入り後、とくに第2四半期以降工業生産は順調に回復傾向を辿っている(一定規模以上工業生産増加額前年比1~3月+11.8%、1~6月+12.5%、1~9月+14.7%)。それを牽引している原動力は固定資産投資の高い伸びである(都市固定資産投資前年比1~3月+32.1%、1~6月+38.7%、1~9月+38.3%)。この間、消費も高い伸びを持続し景気を下支えしている(消費財小売総額前年比1~3月+18.8%、1~6月+18.7%、1~9月+18.7%)。

②インフレ懸念、不動産価格の上昇

武漢市³でも重慶市同様、食用油、水道料金、電気代、タクシー料金等が値上げされており、武漢市内の一般庶民は来年の生活関連物価がさらに上昇するのは必至と予想している。この間、不動産価格は4月以降上昇傾向が顕著となり、今も上昇が続いている(不動産価格前月比年率11月+9.4%)。こうした価格上昇に伴い、不動産販売面積も1~9月前年比+31.1%と高い伸びを示している。このような状況は不動産投資が過熱した2007年の状況に似ていると見られている。武漢は中国の交通の要衝として発展しており、本年12月26日には武漢-広州の高速鉄道が運行を開始し、北京-天津間に次いで国内2番目の350 km/hの高速鉄道となる。先行きも武漢-上海、武漢-北京等の高速鉄道や高速道路の建設が進められることから、武漢の交通の便は今後数年以内にさらに大きく改善が進む。こうしたインフラ整備による都市機能の向上を背景に武漢市の不動産価格の上昇が期待されており、それを目当てに温州人等外部地域からの投機資金も流入し、不動産価格上昇の要因となっている。

不動産需要増大のもう一つの要因は戸籍制度に関係している。中国では農村戸籍の農民が都市に戸籍を移すことは容易ではない。しかし、武漢では農民が市内で50万元以上の住宅を購入すれば都市住民の戸籍を得られる。このため、都市戸籍の取得を目当てに市内の住宅を購入するケースも多い。

(3) 広西壮(チワン) 族自治区

①高い成長率ながら過剰在庫の圧縮により前年に比べて工業生産の伸びはやや鈍化

広西壮族自治区は輸出産業が殆どなく、固定資産投資が景気のリード役を果たしている。1~9月累計の全固定資産投資前年比は+52%、通年では同+48%との見通しが示されている。この間、工業生産増加額は同+14.7%。一定規模以上の工業生産増加額前年比の推移をみると、1~8月+16.6%、1~9月+16.8%、1~10月+17.3%と着実な増加傾向を保っている。ただ、昨年通年の伸び率同+22.6%に比べるとやや伸び率が低下している。これは鉄鋼、非鉄等の業種において過剰在庫を圧縮するために減産したことが影響している。

②物価は安定圏内で推移

³ 人口891万人(2007年)、面積8,494 km²。

消費も自動車や家電販売の好調から、消費財小売総額は1～9月前年比+18.9%と高い伸びを示している。一方、CPI前年比は昨年通年で+7.8%だったのに対し、本年1～9月累計では-2.8%、9月単月では-3.7%と依然下落傾向にあり、落ち着いた推移を辿っている。この点、重慶、武漢とは対照的な傾向を示している。

3. 重慶市における産業集積形成

(1) 2つの発展戦略：西部デルタ経済圏（「西三角」）と両行新区構想⁴

重慶市の今後の産業集積形成は2つの戦略によって支えられている。第1は西部デルタ（西三角）経済圏の振興であり、第2は両行新区構想である。重慶経済はまだ発展途上の段階であるため、経済発展の持続のためには国家の支持による継続的な「輸血」（財政支援等）が不可欠である。その意味で上記の2つの発展戦略に対する国家の支援の期待は強い。とくに西部デルタ構想については重慶市の計画に留まっており、まだ国務院の批准を得られていないため、重慶市では国務院がこれを早く批准し、第12次5カ年計画の重要プロジェクトに組み入れることを強く希望している。

以上に加え、重慶の今後の重点発展分野として「5つの重慶」という考え方が基本方針とされている。

① 西部デルタ経済圏

従来から成都と重慶を合わせた地域は「成渝経済区⁵」と呼ばれる産業集積を形成していたが、その規模は珠江デルタ、長江デルタ、環渤海経済圏に比べてあまりにも小さく、それらの産業集積と肩を並べられるようなものではなかった。そこで成都、重慶に西安を加え、より広域の中国第4の産業集積地となる西部デルタ経済圏が構想された。重慶は西部地域唯一の直轄市⁶としてその中心的な役割を担おうとしている。ただ、この構想は本年3月に全人代の席上において重慶市の薄熙来書記が初めて提唱したもので、まだ具体的な中味は伴っていない。今後の発展の方向としては、3つの中核都市間の交通⁷を発達させ、域内の61都市の交通・物流の改善により産業面でも都市間の相互連携を強化することを目指している。具体的なインフラ建設が本格的にスタートするのは2015年以降になると見られている。もっとも、政府関係者は来年以降、将来の発展を展望した不動産開発等の投資が徐々に増大していくことを期待している。

⁴ 国務院は本年1月、「3号文件」＜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、重慶市の両江新区（長江と嘉陵江に挟まれた地域）を、浦東（上海／長江デルタ）、濱海新区（天津／環渤海経済圏）に次ぐ3番目の国家級の重点経済開発区として位置づけた。今後重慶市は、成都、西安、重慶の3都市を中心とする「西三角」（西部デルタ）と呼ばれる新たな経済圏をリードする役割を担う。

⁵ 「渝」という標記は中国語で重慶を意味する。渝水とは市内を流れる嘉陵江の古称。

⁶ 重慶が四川省から独立して直轄市となったのは1997年3月。名称は市でありながら、省と同格の扱いを受ける行政単位。重慶のほかには北京、上海、天津の3都市のみ。このため重慶市の書記は賀国強（政治局常務委員）、汪洋（広東省書記）、薄熙来（現任、前商務部長）と3代続けて共産党内の大物が就任している。

⁷ 高速鉄道については重慶－成都間、成都－西安間が2012年に竣工、重慶－西安の直行路線はその後竣工する計画。

②両行新区

この構想はすでに本年1月に国務院により批准された「3号文件」の中に含まれている。これに基づいて本年上期には長江沿いに内陸部初の保税港の建設が承認された。重慶市は世界のトップ500のグローバル企業の誘致を目標に掲げており、それらの企業が重慶市進出後に製品を海外に輸出する便宜を図るために保税港の建設が必要と考えた。すでに米国ヒューレット・パカード社や台湾の富士康（世界最大の電子機器OEMメーカー）が進出し、この保税港を利用している。ただ、そのほかにはまだ具体的な動きはなく、こちらも殆どがまだ構想段階にある。主な計画としては、重慶市の4大産業である自動車・オートバイ、電子工業、石油化学、重電を中心とする工業区の建設が予定されている。

③「5つの重慶」

重慶市が重視する5つの発展方向を示すもので、「宜居重慶」（住宅の充実）、「暢通重慶」（交通インフラの建設）、「森林重慶」（環境保護・緑化）、「平安重慶」（生活の安定）、「健康重慶」（医療事情の改善）の5つ。

（2）江津区に見るインフラ建設の投資誘発効果

①高速道路建設の投資誘発効果

江津区は重慶市内の南西部に位置する行政区で市中心部から車で30分程度の距離。人口は148万人（2008年末）、面積は3200km²（東京都が2103km²、埼玉県が3797km²）。当市は以前、重慶市に属する県レベルの市だったが、2006年に重慶市の区となった。その後重慶市を囲む第2環状線高速道路の建設が始まり、2009年初に開通し、交通の便が大幅に改善した⁸。そのインフラ整備の完成に伴う投資環境の改善を見越して2007年以降同区内の投資が急増し、工業生産も急速に増大した⁹。現在、同区の大福工業区には中国系オートバイメーカー数社、同自動車メーカー1社のほか、電子工業の企業等の工場が集中。徳感工業区にはスイスの機械メーカーABB社、中国系大手エンジンメーカー濰柴等の大規模工場が建設されている。

②常住人口の増大（新たな雇用創出の効果）

同区は以前から広東省への出稼ぎ労働者（農民工）が多く、現在も人口の約2割に相当する30万人が出稼ぎに行っている。しかし、その一方で工業区における工場建設に伴い、区外から流入する人口が増え、すでに10万人以上に達している。このため、同区の常住人口（＝戸籍人口－出稼ぎ労働人口＋外部からの流入人口）は増加傾向を辿っている。近い将来、同区内の工場建設の増大に伴い外部からの流入人口が出稼ぎ労働者を上回って増加し、常住人口が戸籍人口を超える可能性が高いと予想されている。こうした内陸部における新たな雇用創出の拡大は、将来出稼ぎ労働者を減少させ、沿海部における労働力需給の逼迫を招く可能性がある。

⁸ 同区より成都までが320km、昆明までが600km、貴陽まで300km。これらの都市へのアクセスに要する時間が大幅に短縮した。

⁹ 江津市の生産総額前年比の推移：2006年12.4%、2007年16.5%（既往ピークを更新）、2008年17.5%（2年連続で既往ピークを更新）。

4. 武漢市を中心とする産業集積形成

(1) 交通インフラ建設

① 港湾設備の取扱量拡大

武漢は長江沿いに位置し、古くから水運が発達しており、日本、韓国、台湾等に向けて直接水上輸送するルートもある、中国内陸部最大の港である。昨年の年間取扱量は6～7千万トンだが、今後3～5年で4つの新しい港を建設し（すでに着工済み）、取扱量を1億トンまで引き上げる計画。

② 鉄道の高速度化

中国の鉄道の2大幹線である京広線（北京－広州間、1957年開通）と京九線（北京－香港・九龍間、京広線のバイパスとして1996年開通）が武漢で交差することから、武漢は国内鉄道の中樞駅と位置付けられている。350 km/hの高速鉄道も、最初は北京－天津間（117 km）で運行を開始した（2008年8月）が、2番目はこの12月26日に運行を開始する武漢－広州間（968 km）である。武漢－広州間の所要時間は3年前まで12時間、現在は10.5時間。それが今回3時間強に短縮される。最高時速は試験走行で394 km/hを達成したが、営業運転では350 km/hで走行する予定。

その後も武漢－南京－上海線（従来は杭州経由しかなく15時間を要したが、それが4時間に短縮。武漢－南京は3時間、南京－上海が1時間）が2010年末までに、武漢－北京線が2012年6月までにそれぞれ高速運行を開始する予定。

この間、武漢市内では地下鉄も建設中。現在3路線を着工中で来年末以降順次開通する。2020年までには合計8路線が開通する予定。

(2) 産業集積の形成

武漢市を中心とする産業集積形成の支えは交通・物流の高速度化。北京、上海、広州、重慶等中国のいずれの主要都市からも約1,000 kmの距離にある。以前は各都市への所要時間が10時間以上を要したが、最近の鉄道高速度化により3時間強で行けるようになる。これにより武漢の交通の要衝としての重要性がさらに高まっていく。2012年頃までにはこうした高速鉄道網がほぼ整うほか、長江沿岸の港湾設備の取扱量も増大することから、今後その利便性向上を前提に、新たな投資の増大が産業集積形成を促進することが期待できる。こうしたインフラ建設を基礎に、以下の中部台頭戦略、武漢都市圏両型社会建設総合改革試験区といったプロジェクトが意味を持ち始めると考えられる。

① 中部台頭戦略

中国の中部6省（山西・安徽・江西・河南・湖北・湖南）の振興を目指して「中部台頭」戦略が提示されたのは2004年。

② 武漢都市圏両型社会建設総合改革試験区

2007年12月に国務院が全国で2か所、武漢市と長沙市を指定した。両型社会とは、資源節約型と環境重視型を意味する。

③ 主要産業

武漢市の主要な産業は、鉄鋼（武漢鋼鉄）、自動車（日産、本田、シトロエン）、石油化学（中国石化）、重電（工作機械、造船、ボイラー、発電設備等）、エネルギー関連（太陽電池、風力発電等）、光ケーブル、物流、アウトソーシング（ソフトウェア開発、バックオフィス、コールセンター、データ処理、人材教育等）、金融（中部地域の金融センター）など。

日本との関係では、自動車産業が重要。現在、本田が第2工場を建設する計画があるが、これが完成すると、関連部品メーカーにとっても、武漢進出が採算に乗ってくるため、新たな日本企業の投資を誘発する可能性が高い。このほか、鉄鋼が日本企業との関係が深いほか、地下鉄建設は日本企業の制御システムや車両用モーターを採用している。

5. 広西北部湾経済圏の産業集積形成

従来広西壮族自治区はベトナムに隣接しているため、安全保障上の考慮から経済建設に対する国家からの支援が殆どなかった。しかし、2004年以降方針が変更され、毎年南寧市において中国-アセアン博覧会が開催されるようになった。これにより経済建設にも中央政府の支持が得られるようになった。2008年以降この動きがさらに加速している。本年12月には、国務院が「広西経済の発展加速に関する若干の意見」という文書を発表し、以上の動きに一段と拍車がかかる見通し。

（1）交通インフラ

①鉄道

2013年に南寧-広州間で高速鉄道の運行が始まり、両市を3時間で結ぶほか、南寧から北海等沿岸部主要都市まで1時間で結ぶ鉄道も完成する予定。

②道路

南寧市はアセアンと中国西南部を結ぶ道路・鉄道の中継点となる。ただし、アセアン側はまだ財政事情が厳しく、道路・鉄道建設着工の目処が立っていないため、当面の物流は海路に依存せざるを得ない。

③港湾設備

広西北部湾経済圏の主要港湾設備として、北海、欽州、坊城港の3港の建設が進められている。

坊城港：20万t級の鉄鉱石用深水型埠頭を建設中。しかし、それを利用する予定の年産1000万トン級の製鉄所（武漢鋼鉄と柳州鋼鉄の合弁）の建設に対して中央政府がストップをかけたことから、港湾設備建設も模様眺めの状態。広西壮族自治区政府では来年の工事再開許可を期待している。中央政府が工事の一時中止を命じた理由は、同自治区が大型製鉄所建設の前提条件である小型製鉄所の閉鎖によるスクラップアンドビルドを十分行なっていなかったことにある。

—— 小型製鉄所は環境保護や省エネルギーを重視する意識が希薄で、低コストで生産することのみを考えている。このため、環境破壊とエネルギーの浪費という代償を社会に押しつけながら利益を上げている。小さな地方政府ではそうした小型製鉄所が重要な法人税収源であるため、これを閉鎖さ

せることができないのが実情。多くの地方政府は環境保護・省エネルギーより税収確保の方を優先したいのが本音。

欽州：10万t級原油埠頭を建設中。備蓄基地も併設。来年には完工の予定。

北海：10万t級埠頭を5つ建設する計画。現在はまだ埋め立て工事の段階。

(2) アセアンとの自由貿易協定スタート(2010年1月)の経済効果

アセアン経済、とくに隣接地域のベトナム、カンボジア、ミャンマー等の経済発展段階がまだ低いため、仮にインフラ建設が順調に進んだとしても、貿易・投資関係の拡大に伴う経済効果については、少なくとも今後数年はそれほど大きな規模にはならないと見られている。2018年には関税が完全に撤廃される予定であることから、その頃にはある程度の効果が期待できるのではないかと考えられている。

(3) 産業集積の形成

最近の珠江デルタの広域化に伴って、「汎珠江デルタ」経済圏として香港、アモイ、広東省、広西壮族自治区、湖南省、貴州省、雲南省が包摂されるようになっている。同時に交通・物流の発達を背景に地域間の相互連関が強まってきている。広西北部湾経済圏としても単独の産業集積地ではなく、珠江デルタと一体となって発展していく方向を目指している。これは珠江デルタのみならず、長江デルタ、環渤海経済圏等主要な産業集積地について共通に見られる変化である。

広西北部湾経済圏の主要産業は、アルミ、自動車、食品加工、石油化学、鉄鋼、機械、電力等重化学工業中心の分野である。

以 上