

新たな成長地域として 注目高まる中国西部・中部

三井物産戦略研究所
アジア室
高橋海媛

1978年、鄧小平氏の「先富論」に基づき、中国の地域開発は東部「沿海開放」推進からスタートしたが、東部と西部・中部地域の地域格差拡大の弊害ももたらした。発展の遅れた西部・中部地域と東部の地域経済発展の不均衡、地域格差の拡大を解消するため、中国政府は2000年に「西部大開発」、2006年には「中部崛起（くつき）」（中部振興策）を提起し、地域発展の重点を東部沿海地域から西部・中部に移した。第11次5カ年計画（2006～2010年）に続き、第12次5カ年計画（2011～2015年）は地域の「調和のとれた発展」を引き続き堅持するなか、都市群を地域振興の起爆剤と位置付けている。今後西部・中部地域の大規模な開発計画が進み、新たな成長地域として注目がさらに高まるだろう。

本稿では西部・中部の地域開発、日系企業の進出動向、注目都市にフォーカスし、第12次5カ年計画中の同地域への取り組みを展望する。

成果を表しつつある「西部大開発」と「中部崛起」

「西部大開発」政策の対象地域は陝西、甘肅、青海、四川、雲南、貴州（6省）、寧夏回族自治区、新疆ウイグル自治区、チベット自治区、内モンゴル自治区、広西壮族自治区（5少数民族自治区）、重慶市（1直轄市）で、全国の面積の72%（685万km²）、人口の27%（3.6億人）を占めている。

同地域は全国でも有数の鉱物・石油・天然ガスの地下資源、豊富な水資源と自然エネルギーがあり、国全体が発展する上で、大きな潜在力となる。「西部大開発」ではインフラ・投資環境の整備、生態環境の保全、資源を生かす競争優位産業の確立、科学教育の発展などの重要方針を示し、新疆ウイグル自治区の天然ガスを東部沿海都市に輸送する「西気東輸」、西部で発電した電気を東部沿海地域へ送電する「西電東送」、青海とチベットを結ぶ「青蔵鉄道」等の重点プロジェクトを目玉策として打ち出した。2004年「西気東輸」第一パイプラインが完成し、2006年「青蔵鉄道」が開通した。

「中部崛起」は山西、江西、河南、湖北、湖南、安徽の6省が対象地域で、面積は全国の11%（103万km²）、人口は27%（3.6億人）を占める。同政策は中部地域を3つの基地（重要食糧基地、エネルギー原料生産基地、競争力ある製造業・ハイテク産業基地）および東西（沿海部と西部）、南北（東北と華南）を連結する交通の要衝と位置付けた。その主要目的は沿海部と西部・中部地域の経済一体化、沿海部労働集約型産業の移転受け皿となることである。中部地域は農産物、石炭資源が豊富で

（産出量は全国の約4割）国家を挙げて建設中の三峡ダムもあり、水力発電が全国トップクラスとなっている。地理的には国内経済発展の中核的存在と言える。

第11次5カ年計画で、西部・中部地域経済は大きく発展し、GDP成長率は東部地域や全国平均よりも高く、5年連続2桁成長となった。「西部大開発」、「中部崛起」政策の成果が表れたと言える。西部地域は重化学工業と軍需産業が主で、中でも石油精製等の鉱物資源加工業の優位性が際立っている。ただし、その土地の広大さゆえに、都市化の程度がまだ低く、地域全体が本格的に振興発展するには民間活力を引き出すためのさらなる優遇政策が必要で、その実現には時間を要するものと考えられる。他方、中部は振興政策の策定は遅かったが、中国国内の交通の要衝であり、工業・農業基盤も良好のため、沿海部製造業の移転先としてのみならず、隣接する都市間連携によるハイテク産業を含む新たな産業の創造を支える重点地域になる潜在力が高いと考えられる。

日系企業に注目される重慶・武漢

日系企業は2009年末時点、中国で約1万3,000社の現地法人を設立しており、その9割以上が東部沿海地域に集中している。しかし、西部・中部地域の発展に伴い、同地域への投資、移転を促進する日系企業の動きも多く見られる。2009年末までに、西部地域には日系企業の現地法人が241社設立され、自動車、二輪車等の輸送機器（全体の15%）、化学（13%）、機械（9%）分野が中心となっている。日系企業の進出が集中している地域は四川省、続いて1997年に四川省から独立し、北京、上海、天津と並び中国第4の直轄市と指定された重慶市である。

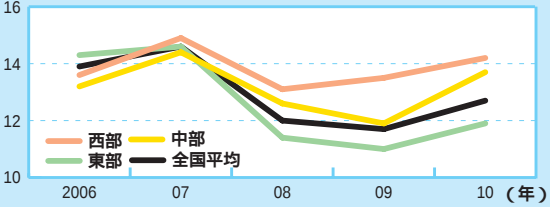
重慶市は西部地域経済発展の牽引役を果たしており、自動車生産量は全国の約1割、二輪車生産量は全国の約4割を占め、自動車・二輪車産業は同市の基幹産業である。2009年ではスズキ、マツダ、ホンダ、ヤマハ等、自動車・二輪車関連企業の進出が最多で24社。重慶市は長江水運、空路が整備され、西部最大かつ唯一の港湾と空港に一体型保税港区を保有し、国内各大都市、沿海地域とつなぐ鉄道網、道路網の整備も進んでいる。重慶市に日系企業が集中してきた理由は、整備された投資環境と人材の供給源として多数の大学がある一方、沿海部に比べ人材の定着率が高く、勤勉であるという人材の優位性にある。東部地域に比べ、人件費も3～4割安いことからコスト競争力があると言える。

2010年6月、重慶市に「上海浦東新区」、「天津濱海新区」に次ぐ、内陸部初の国家級新区¹として「重慶両

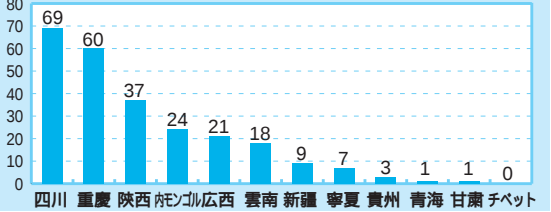
図表1. 中国の地域開発



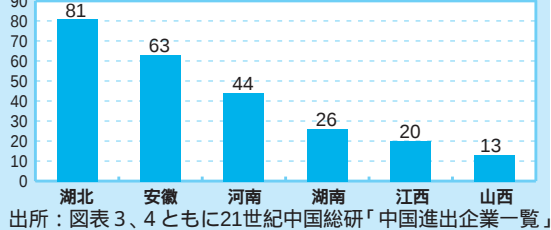
図表2. GDP成長率



図表3. 西部地域における日系企業の現地法人地区分布



図表4. 中部地域における日系企業の現地法人地区分布



江新区」が設立された。この新区は国家戦略の一環として、内陸経済発展と先進的産業整備に重要な役割を果たし、企業所得税の25%から15%への減税、地方税2免3減（2年免除、3年半減）等の特別税優遇政策が実施される。今後、重慶市は、引き続き自動車・二輪車産業、設備機械製造業、石油天然ガス化学工業、素材産業、電子情報産業の5基幹産業を強化するほか、バイオ・製薬関連、環境関連企業を積極的に誘致する方針である。日系企業の進出先としてポテンシャルがまだ高く、また周辺地域の都市化率を現在の52%から70%に高める計画もあり、農村地域も含め約3,000万の人口を有する有望市場としての潜在力も無視できない。

一方、中部地域においても、東風汽車（湖北省）、奇瑞汽車（安徽省）などの有力地場企業を中心に自動車産業が発達している。2009年末の日系企業の同地域への進出業種は自動車関連の輸送機械分野が最も多く全体の17%、次いで電気機器（12%）、機械（10%）である。日系現地法人は250社であり、湖北省、安徽省と河南省に最も集中している。湖北省は日系企業進出先の1位であるが、その9割以上が同省の省都である武漢市に進出している。

武漢市は中部最大の商工業都市であり、鉄鋼、自動車の集積地でもある。東の上海、西の重慶、北の北京、南の広州のほぼ真ん中に位置し、東西南北をつなぎ沿海部と内陸部の経済を一体化させる「中部崛起」政策の重要な役割を果たす戦略的な位置にある。2003年のホンダ進出をはじめ、日系企業の進出が目立ち、武漢日本商工クラブのデータによると、2010年末時点の武漢市の進出日系企業は99社に達している。約4割が自動車関連で、2009年の18社から2倍強に増え、今後も中国自動車市場で販売拡大を狙う日系企業の進出が加速すると予想される。また、同市から半径100km内の8衛星都市を含む「大武漢圏」建設が「省エネ・環境保護」を重視しながら進め

られており、同分野に技術優位性を持つ日系企業の新たなビジネスチャンスとなる。一方、同市の経済成長と企業集積に伴い、消費市場の拡大が見込まれ、欧米より出遅れている物流・小売り分野への日系企業の進出が期待される。

今後の取り組み

第12次5カ年計画は西部・中部の地域振興をより強化し、域内重点地域を明確化した

上記の重慶、武漢のほか、今後開発・振興促進する重点地域として、西部の成都・西安、中部の河南省鄭州・洛陽など「中原都市群」および湖南省長沙・株洲・湘潭の「長株譚都市群」があり、これら都市にも新たに注目したい。陝西省西安市と咸陽市の2都市をまたぐ「西咸新区」が国家級新区として認可される可能性が高まっており、さらに四川省が設立に向け準備を進めている「成都天府新区」も近く正式発表される見通しである。

一方産業分野の今後の方向性としては、西部地域が「生態環境保護強化と資源優位性を活かす産業の確立」、中部地域は「新たなハイテク産業と東部の労働集約産業の受け入れ整備」「都市化向上による農村余剰労働力を吸収するサービス産業の発展」などがある。共通課題には「内陸部開発による内需拡大」が掲げられており、市場の潜在力も高いと言える。

今後、中国中央政府関連企業のみならず、外資系および重点地域内大手・中堅企業が重点地域優遇策を活かす事業展開をいかに進めようとしているかも重要な視点となり、西部・中部地域産業動向および同地域経済発展の流れに乗る各企業の動向が注目される。

¹ 国務院の許可した国家特別優遇政策が実施できる区域。地域経済の牽引役とすることが主要目的。「上海浦東新区」、「天津濱海新区」、「重慶两江新区」、「浙江舟山群岛新区」の4つがある。