

中国の「西部大開発」と西部地域の投資環境

- 中長期的に投資環境は改善に向かうが、当面は投資対象の絞り込みが重要 -

(要 旨)

1 . 中国西部地域経済の現状

中国西部の経済水準は、東部地域と比較してかなり低い。この背景には、改革開放政策に取り残されたこと、地理的要因から輸出・生産拠点としての魅力に乏しいことなどがある。外資導入についても、地理的なハンデを補うだけの物流インフラがない、コスト面でのメリットが少ない、生活インフラが十分でない、などが大きなネックとなっている。

2 . 「西部大開発」の概要

中国政府は、こうした状況を打開するために西部大開発戦略を打ち出し、経済政策の軸足を東部から中西部に移し始めている。その主な内容は、インフラ建設の加速、科学技術・教育の発展、生態環境保護の強化、農業基盤の強化、産業構造調整、などである。東西間、都市農村間の経済格差といった中国经济全体の歪みを解消する、西部地域の資源を有効活用することなどによって長期的にエネルギーを確保する、など、西部大開発は中国经济が長期的な経済発展を遂げるための合理的な計画であることに間違いはない。しかし、20年以上の間、中西部地域が中国の発展から取り残されたことによって生じた非効率的な産業構造、農村の停滞、環境破壊といった問題を解決するのは容易でなく、西部大開発の推進が西部地域への外資進出の活発化につながるには時間を要するとみられる。今後は、計画の青写真を明確に示すこと、より充実した外資優遇策を提示することなど、外資企業を目を中西部へ向けさせる努力が求められよう。

3 . 日系企業進出先としての中国西部地域の展望

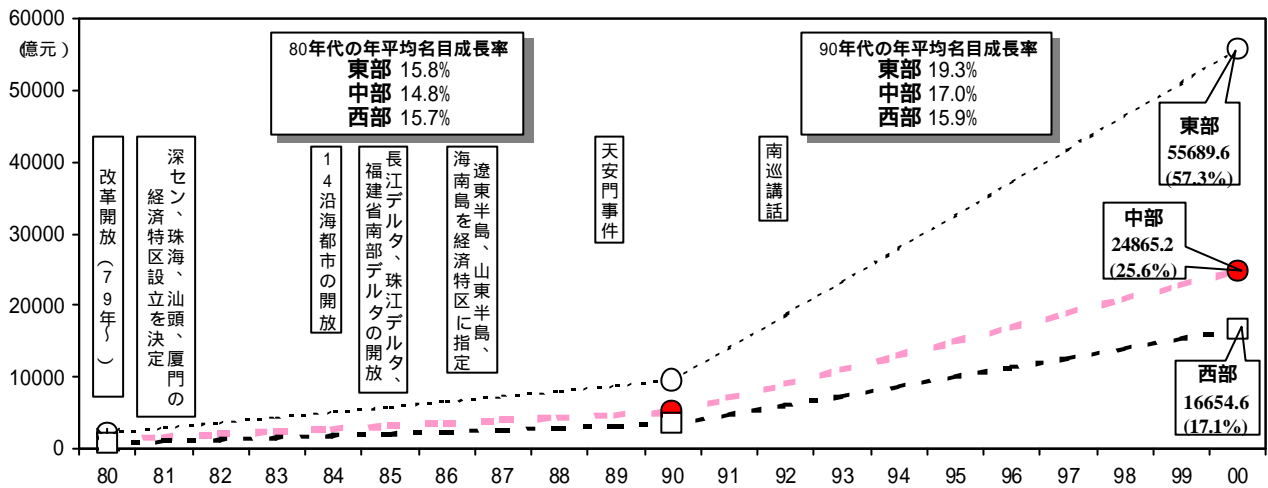
現時点では、日本企業の西部地域への投資は活発でないが、「中国西部地域でのビジネス = 儲からない」と判断するのは早計だ。日中投資促進機構の調査によると、99年に西部地域へ進出した日系企業の多くが利益をあげており、日系企業が西部地域でビジネスを成功させる可能性はある。仮に、近い将来に西部地域へ進出するならば、鉱物資源、農作物を活かす、豊富かつ安価な技術者レベルの人材を活かす、一定の購買力をもつ大規模都市に狙いを定める、などが合理的と考えられる。

1. 中国西部地域経済の現状

近年、日本でも、WTO（世界貿易機関）加盟などを背景に「中国脅威論」が声高に叫ばれている。しかし、この場合の「中国」とは、基本的には急速な外資導入により「世界の工場」としての地位を確立した上海・北京など東部沿海地域に限定されると考えられる。

東部地域は、鄧小平氏の唱えた先富論（東部地域を先に豊かにすることによって、経済発展の遅れた内陸部を支援する基礎を築き、最終的には共同富裕の道を目指す）の下、対外開放などが積極的に進められた結果、80年代は広州、深センといった珠江デルタ地域、90年代は上海を中心とした長江デルタ地域が目覚ましい発展を遂げた。一方、内陸部は、79年の改革・開放以降、一定の経済発展は遂げているものの、その速度は東部と比較して見劣りする。GDPの中国全体に占める西部地域の割合をみても、79年の18.8%から2000年には17.1%に低下している（図表1）。

（図表1）80年、90年、2000年のGDPと、80年代の対外開放の経緯

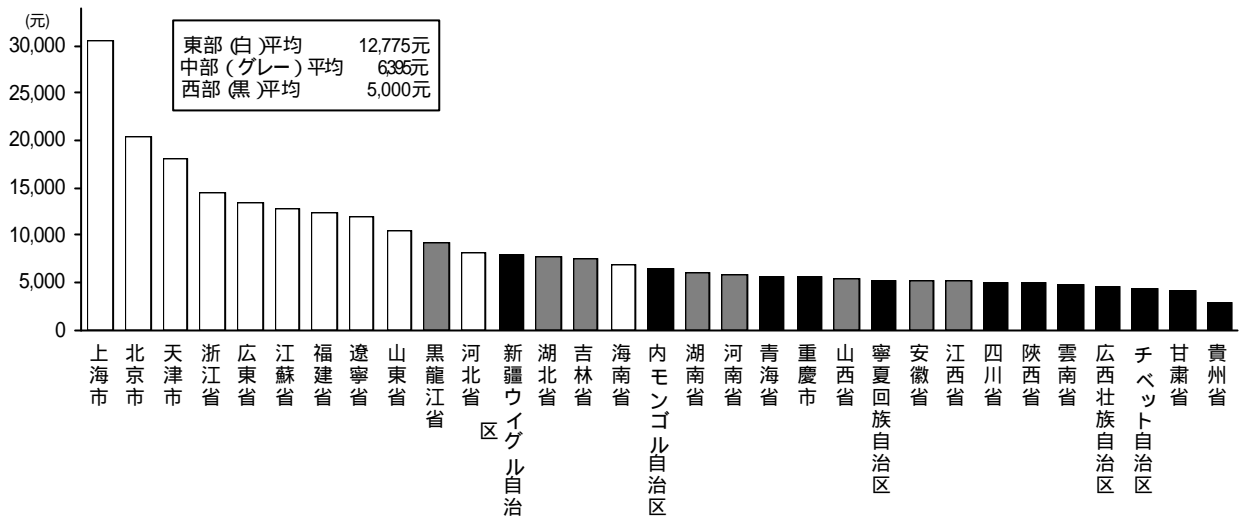


- （備考）1. 東部は、上海市、北京市、天津市、浙江省、江蘇省、福建省、広東省、遼寧省、山東省、河北省、海南省。中部は、黒龍江省、湖北省、吉林省、湖南省、河南省、安徽省、山西省、江西省。西部は、重慶市、四川省、貴州省、雲南省、チベット自治区、陝西省、甘肅省、青海省、寧夏回族自治区、新疆ウイグル自治区、内モンゴル自治区、広西壮族自治区。なお、本稿における地域区分は、すべてこのとおりとする
2. 84年5月に開放した14都市は、大連、秦皇島、天津、煙台、青島、連雲港、南通、上海、寧波、温州、福州、広州、湛江、北海
3. 中国統計年鑑などより作成

1人当たりGDPをみても、東西格差は歴然としている（図表2）。2001年については、上海市、北京市、天津市など9つの東部の省・自治区・市で1万元（1元 15円）を上回っているのに対し、西部地域の貴州省、甘肅省、広西壮族自治区、雲南省では5,000元に達していない。

東部の経済のけん引役は、対外開放策などに伴う海外からの直接投資の流入である（図表3）。2001年末時点で、東部地域が受け入れた海外からの直接投資の総額は3,319億ドルに達している。なかでも、上海周辺の長江デルタ地域、広東省を中心とした珠江デルタ地域、北京、天津など華北地域への直接投資が圧倒的な割合を占める。足元でも、海外からの直接投資は東部地域に集中しており、とりわけ、2001年の東部地域への直接投資は、WTO加盟への期待感を追い風に、前年比で54.3億ドルもの大幅増を達成した。

(図表2) 2001年の1人当たりGDP



(備考) 1. チベット自治区の1人当たりGDPは2000年
2. 中国統計摘要 2002年版より作成

一方、中西部地域への海外からの直接投資は、増加傾向にあるものの、その規模は非常に小さい。四川省のように、成都市への米モトローラなどによる大型投資がけん引するかたちで一定の増加が続いている地域もあるが、その他の省・自治区については、海外からの直接投資の伸びは依然低水準である。

(図表3) 地域別の対内直接投資額

(単位: 億ドル)

	1999年(A)	2000年(B)	(B)-(A)	2001年(C)	(C)-(B)	累計
東部	344.1	348.9	4.7	403.2	54.3	3,319.4
中部	36.8	35.9	0.9	41.0	5.1	339.5
西部	18.3	18.5	0.2	18.9	0.4	202.9
計	399.2	403.3	4.0	463.1	59.8	3861.8

(備考) 1. 西部地区は、統計上の都合から、チベット自治区、青海省を除いたもの
2. 「中国統計摘要 2002年版」より作成

中西部への海外からの直接投資が伸び悩んでいる背景には、前述のように所得水準が低く、市場としての魅力に乏しいうえ、海に面していないという地理的ハンデから、輸出拠点としての役割を果たし難いことがある。ちなみに、中部・西部合計の輸出規模は、東部の約10分の1程度にとどまっている(図表4)。

(図表4) 地域別の輸出額

(単位: 億ドル)

	1999年(A)	2000年(B)	(B)-(A)	2001年(C)	(C)-(B)
東部	1,818.9	2,268.8	449.8	2,412.5	143.7
中部	93.2	124.0	30.8	149.4	25.4
西部	77.2	99.3	22.1	99.7	0.4
計	1,989.3	2,492.1	502.7	2,661.6	169.6

(備考) 「中国統計摘要 2002年版」より作成

さらに、内陸部のほとんどの地域は、地理的ハンデを補うだけの物流インフラを備えていない点も、輸出・生産拠点としての発展を困難なものにしていると考えられる。

道路については、主要都市間をつなぐ交通網がまだ不十分で、農村などでは依然として舗装されていない道が多く残っている。鉄道網も、中西部地域は、沿海部に比べて整備が遅れている。1万平方キロメートルに占める道路、鉄道線路の敷設距離をみても、西部は東部の5分の1前後である（図表5）。

（図表5）道路・鉄道の整備状況（2000年）

（単位：Km）

	道路	(1万 K m ² 当たり距離)	鉄道	(1万 K m ² 当たり距離)
東部	443,134	4,163	14,856	140
中部	405,690	2,431	21,691	130
西部	535,195	778	21,018	31
計	1,384,019	1,439	57,565	60

（備考）「中国統計年鑑 2001年版」より作成

ちなみに、日本への輸出を目的に製品を四川省成都から上海までトラックで運搬する場合、舗装されていない道路を走らざるを得ない、モラルの低い物流業者が多い、などから、きちんと予定通りに搬送されないケースもあって、最悪2週間程度かかってしまう¹。重慶からは、長江を利用して船で輸送することも可能だが、これも1週間近くの時間を要する。さらに、重慶から日本へ輸送する場合、一度上海の税関でチェックを受けた上で積み直さなければならぬため、費用（自社の子会社が上海に無い場合、基本的には、商社、物流会社などに手続きを代行してもらわなければならない）の面でも負担を強いられる。時間の面については、欧米のように中国から遠く離れたところへの輸送であれば、上海でも成都でも大差ないという考え方もできようが、日本向けの場合、1週間程度のタイムロスは大きなハンデになる。

加えて、コスト面でのメリットが少ない、生活インフラが十分でない、なども、外国企業の内陸部進出の意欲を削いでいる。

コスト面についてみると、賃金は、エンジニア・管理職クラスは、北京、上海などと比較して割安感があるが、ワーカークラスに限定すれば、全国ほぼ同水準である（図表6）。東部でも、農村地域などでは人余りの状態が続いているほか、内陸部からの出稼ぎ労働者の流入が継続しており、ワーカークラスの人材ならば全国どこでも容易に集められるためだ。また、地価・事務所の賃料や公共料金についても、地域間で大きな格差はみられない。輸送コストに至っては、日本（横浜）への輸送の場合、重慶からでは、上海、北京、大連に比べて2倍近い費用がかかる計算になる。

生活インフラについてみると、医療水準は、質・量ともに、西部地域は東部地域と比べて大きく遅れている（図表7）。2000年の1万人当たりのベッド数をみると、北京市、天津市、上海市は、それぞれ47.0台、38.2台、37.0台と全国平均の2倍以上の高水準にある一方、西部12省・自治区・市のうち、重慶市、四川省、広西壮族自治区、貴州

¹ 成都・重慶でのヒアリングに基づく

省、雲南省、チベット自治区、甘肅省の7省・自治区・市は、全国平均を下回っている。1万人当たりの医師数をみても、西部は東部より1.3人少ない15.8人にとどまっている。さらに、医療のレベルの低さなどから、乳幼児の死亡率が高いことが一因となって、西部の平均寿命は東部に比べて3歳以上短く（90年時点）、死亡率は約0.06%高い（99年時点）。医療水準の他にも、大気汚染など環境汚染がひどい、外国人向けの学校や娯楽施設が不十分、なども、外国人の居住を困難にしているとの話も聞かれる。これらは、外資企業誘致を促進するためには早急に改善しなければならない課題といえよう。

（図表6）地域別の投資関連コスト比較（2001年11月）

（単位：ドル）

	東部					西部
	北京	上海	大連	瀋陽	深セン	重慶
賃金						
ワーカー	152	190～279	57～129	108～205	43～106	110～139
エンジニア	353	285～463	72～279	149～260	118～254	118～233
中間管理職（部課長クラス）	426	434～907	62～430	224～415	341～719	205～322
地価・事務所賃料						
工業団地の土地購入価格(m ²)	73	25	42～46	26	14	36～45
事務所賃料	30～60	30	39.18	20.14	12.08～14.5	13.05
駐在員用住宅借上料	2,500～4,800	2,150～4,000	1,812	4,000	362～967	2,400～3,000
公共料金						
業務用電気料金(kwh当たり)	0.05～0.07	0.07	0.05	0.05	0.09～0.12	0.05
業務用水道料金(m ₃ 当たり)	0.29(上水)	0.15	0.39	0.19	0.23(工業用)	0.23
業務用ガス料金(m ₃ 当たり)	0.22(天然ガス)	1.06	0.17	0.29	1.57	0.09
輸送						
コンテナ輸送 <small>(40フィートコンテナで工場 最寄りの港 横浜港)</small>	870	700	855	1,204	1,226～1,277	1,650

（備考）日本貿易振興会「第11回アジア主要都市・地域の投資関連コスト比較」より作成

（図表7）医療関連統計

	1万人当たり ベッド数(台)	1万人当たり 医師数(人)	平均寿命(才)	死亡率(%)
東部	19.1	17.1	67.9	0.627
中部	16.8	15.9	67.8	0.641
西部	15.7	15.8	64.5	0.687
全国平均	17.4	16.4	66.8	0.649

（備考）1．1万人当たりベッド数、医者数は2000年。平均寿命は1990年。死亡率は1999年。
2．「中国統計年鑑2001年版」、胡鞍鋼編「地区与発展西部開発新戦略」より作成

2. 「西部大開発」の概要

これまでみてきたとおり、中西部と東部の経済格差は拡大しており、海外企業を受け入れるための環境整備も大きく遅れている。最近、中国政府は、こうした状況を打開するために西部大開発戦略を打ち出し、経済政策の軸足を沿海部から内陸部に移し始めて

いる。

西部大開発戦略は、99年6月に江沢民国家主席が、国内の経済格差を縮めることが中国全体の発展につながることから西部地区の発展に力を入れるとの方針を打ち出したことに始まる。西部地域の開発に目が向けられ始めた背景には、中国政府が、東部地域の経済発展に一定の自信を持ち始めたと同時に、東西間の経済格差の拡大が社会不安などの悪影響につながりかねないとの懸念を抱き始めたことがある。

過去にも、毛沢東が、国際情勢の緊張を背景に三線建設²を推進したことにより、内陸部へ積極的に投資が進められた時期があった。三線建設がスタートした第3次5カ年期中（1966～70年）の全国の基本建設投資に占める西部地域の割合は34.9%にも達した（図表8）。

しかし、三線建設は、地理的、気候的条件を無視するかたちで沿海部の産業をそのまま移転させた無計画かつ非効率な投資であった。このことから、三線建設の推進は、結果的に内陸地域の工業化を促進させる要因とはならず、現在では、これら効率の低い国有企業の存在が、西部の経済発展にとってむしろ足かせとなっている。

（図表8）基本建設投資構成比の推移

（単位：％）

	5カ年計画	東部	内陸部		
			中部	西部	
1953～1957	第1次	36.9	46.8	28.8	18.0
1958～1962	第2次	38.4	56.0	34.0	22.0
1963～1965		34.9	58.2	32.7	25.6
1966～1970	第3次	26.9	64.7	29.8	34.9
1971～1975	第4次	35.5	54.4	29.9	24.5
1976～1980	第5次	42.2	50.0	30.1	19.9
1981～1985	第6次	47.7	46.5	29.3	17.2
1986～1990	第7次	51.7	40.2	24.4	15.8
1991～1995	第8次	54.2	38.2	23.5	14.7
1996～2000	第9次	51.8	39.9	23.2	16.7

（備考）1．一部項目については、地区別で公表されていないことから、合計しても100にならない

2．陳耀「西部開発大戦略与新思路」、「中国統計年鑑2001年版」などより作成

こうした歴史的経緯を踏まえ、今次、中国政府が打ち出している西部大開発は、あくまでも投資環境の整備などを中心とし、経済・産業発展は市場メカニズムに委ねることを第一義としている。国務院は、2000年12月に打ち出した「西部大開発の若干の政策措置に関する通知」で、西部大開発の重点任務として以下の5つを掲げている。

² 国防上の配慮から、鉱工業を「三線」と呼ばれた内陸地域へ移転する試み。ちなみに、「一線」は、沿海地域や国境地域、「二線」は、沿海と内陸地域の間辺りを指す。

インフラ建設の加速

科学技術・教育の発展

生態環境保護の強化

農業基盤の強化

産業構造調整

インフラ建設の加速

インフラ建設プロジェクトの中心となっているのは、交通インフラ、エネルギーインフラの整備である（図表9）。

交通インフラの建設は、主に鉄道・道路・空港などの新設、拡張、整備である。青海省とチベット自治区を結ぶ鉄道の大型建設プロジェクトである「青蔵鐵路」のほか、西部地域の道路を2010年までに35万km建設、整備する、中国西北地域で2006年までに6つの空港を新設する、などの具体的な施策が打ち出されている。

エネルギーインフラの建設は、「西気東輸（中国の東西を約4,200kmの天然ガスパイプラインで結ぶ）」、「西電東送（中国南西地域の豊富な水資源・石炭資源を用いて発電し、東部沿海地域へ送電する）」などの大型プロジェクトが注目を集めている。これらの進捗状況については、「西電東送」が、四川 上海間など一部区間で送電がスタートしたほか、「西輸東送」についても、2002年2月5日に実験ラインの工事が開始し、実質的な実施段階に入っている。

そのほかに注目を集めているインフラプロジェクトとして、長江から水不足に悩む北部に水を供給するプロジェクトである「南水北調」がある。同プロジェクトについては、一部区間は2002年中にスタートする予定となっている。

（図表9）西部地域における主要インフラプロジェクト

交通インフラ
<ul style="list-style-type: none"> ・「青蔵鐵路」青海省西寧とチベット自治区のラサを結ぶ鉄道の建設で、総距離1,963Km ・総距離35万kmの道路を建設・整備 ・主要な国際線空港の拡張、国内線専用空港の新規建設・拡張 ・水路を整備し、近代的な河川運輸システムの構築
エネルギーインフラ
<ul style="list-style-type: none"> ・「西気東輸」新疆ウイグル自治区のタリム盆地と上海を結ぶ天然ガスパイプライン建設で、パイプラインの総距離は約4,200km、プロジェクト投資総額は約1,460億元 ・「西電東送」西南地区の豊富な水資源・石炭資源を用いて発電し、以下の3つのルートで東部沿海地域へ送電する <p>北ルート:山西省、陝西省、内モンゴル自治区西部において、石炭および黄河上流の水力発電によって得られた電力を、華北地域へ送電</p> <p>中ルート:三峡ダムの水力発電によって得られた電力を、華中・華東地域へ送電</p> <p>南ルート:西南地域の石炭および水力発電によって得られた電力を、華南地域へ送電</p>
その他
<ul style="list-style-type: none"> ・「南水北調」長江から慢性的な水不足に悩む北部に水を供給するプロジェクト、投資総額は約3,340億元

（備考）各種報道資料などより作成

これらのインフラ建設プロジェクトの実施は、足元の西部地域の経済の下支え役となっている。ここ数年の基本建設投資（企業、行政などが、生産能力の拡大、工程効率の改善などを目的に行う新規建設など）の推移をみると、その増加額は西部が東部を若干上回っている（図表 10）。

（図表 10）地域別の基本建設投資額

（単位：億元）

	1999 年 (A)	2000 年	2001 年 (B)	(B) - (A)
東部	6,294.2	6,441.2	6,836.2	542.0
中部	2,673.1	3,005.6	3,439.2	766.1
西部	2,540.5	2,884.9	3,254.1	713.6
全国	11507.8	12331.7	13529.5	2021.7

（備考）「中国統計摘要 2002 年版」より作成

科学技術・教育の発展

投資環境の向上の観点から、人材育成・教育レベルの底上げも重要な課題である。1999 年の労働者の教育水準を東西間で比較すると、その格差は歴然としている（図表 11）。西部地域で、日本でいう中卒に相当する初級中学以上の学歴（義務教育終了以上）を持つ労働者は、半分にも満たない。さらに、西部のほとんどの省・自治区・市の労働者の非識字率は、10%以上に達している。貧困地域などでは、学校が財政難に陥っている、教員が十分な資質を備えていない、などから、満足いく教育環境を提供できていないケースもあると伝えられており、これが西部地域の教育水準が低い一因と考えられる。こういった状況を鑑みて、政府は、西部地域の教育関連の予算を増加する方針を打ち出しているほか、東部との人材面の交流、IT教育の推進などにより、専門人材の育成に注力する姿勢を示している。

（図表 11）労働者の教育水準（1999 年）

（単位：%）

	最終学歴			非識字率
	大卒以上	高校・専門卒以上	中卒以上	
東部	5.1	19.1	61.9	8.5
中部	3.4	15.4	58.0	9.7
西部	2.9	12.4	45.0	15.0
全国	3.9	16.0	55.9	10.7

（備考）「中国社会統計資料 2000 年版」より作成

生態環境保護の強化

西部地域に限らず、中国全域で自然環境破壊は深刻な状況にある。例えば、河川上流域での行き過ぎた森林伐採などによって、砂漠化は年平均 3,000 km²以上の速さで進んでおり、これによる経済損失は年間 500 億元を上回るとされている。なお、西部地域における河川上流域での砂漠化が、河川下流の東部地域での洪水発生の原因となっている。年々深刻化していく環境問題と、これに伴う被害が拡大するなか、政府は、長江・黄河の上流における森林伐採を禁止したほか、該当地域において、農民が耕作に適さない傾斜地耕地などを自主的に林地・草地に戻す場合、政府が農民に対して食料、現金、造林用の種苗を補助するといった措置などを実施している。

農業基盤の強化

中国は、世界有数の農業国であるが、国際競争力は非常に低い。図表 12 をみると、国土が広大なのにも関わらず、1人当たり耕地面積はロシアの約 12%、米国の約 15%程度、耕地面積に占めるトラクター台数は、米国の約 20%で、インド、ロシアよりも少ない、農業生産性は、米国の 1%以下、ロシアの 14%弱で、インドよりも低い、などが浮き彫りになっている。

なお、中国国内のなかでも、西部地域の生産性が極めて低い。西部地域の農業生産性は東部の約 34%、農村住民 1人当たりの収入も東部の約 55%にすぎない。

(図表 12) 農業関連指標

< 主要穀物生産国との比較 >				< 中国の地域別比較 >		
	(ha/人) 1人当たり 耕地面積	(台/100ha) トラクター 台数	(ドル/人) 農業生産性 (95年価格)	期間	(元/人) 農業生産性	(元/人) 1人当たり 農村収入
期間	96~98年	96~98年	97~99年	2000年	2000年	
中国	0.10	56	316	東部	6,268	3,071
インド	0.17	91	395	中部	3,997	2,160
ロシア	0.85	72	2,282	西部	3,298	1,689
米国	0.65	271	39,523	全国平均	4,458	2,253

(備考) 1. 各数値は対象期間の直近値。農業生産性は 95 年価格
2. 世界銀行「World Development Indicators2001」、 「中国統計年鑑 2001 年版」より作成

中国西部の生産性が低い背景には、農業の近代化が遅れている、傾斜地が多く平野が少ない、痩せた土地が多い、など、農業に適した土地が少ない、産業が乏しく、農業からの離職が難しいことから、農村の余剰労働力(全国で約 1.5 億人程度)を解消する手立てがない、などが考えられる。加えて、交通インフラの未整備などにより、生産物の輸送に不都合が生じているケースもあるとみられる。このため、農民の多くは貧しい生活を強いられているのが現状だ。中国政府の基準による貧困層(1人当たり純収入が年間 525 元以下)に属する農民の割合は、中部・西部の内陸地域が 85%以上を占めている(図表 13)。この場合の貧困層の基準(中国政府によるもの)は、食事に満足にありつけない人、いわば生存そのものが基準となっており、仮に、国際的によく用いられている 1人当たり収入 1日 1ドルという定義に当てはめた場合、中国全体で貧困層は 1億人を超えるとの見方もある(国連推計など)。

(図表 13) 地域別の貧困人口数

	98 年		99 年	
	貧困人口数(万人)	貧困発生率(%)	貧困人口数(万人)	貧困発生率(%)
東部	622.1	1.7	501.2	1.3
中部	1558.8	4.8	1266.9	3.9
西部	2029.5	9.1	1644.1	7.3
全国	4210.4	4.6	3412.2	3.7

(備考) 「中国農民貧困監測報告 2000 年版」より作成

貧困農民問題は、少数民族の問題とも重なり合う。全国で1億人を超える少数民族の70%以上(7,654万人)が西部地域に居住しているが、その多くは貧しい農民だ(図表14)。西部の少数民族地域に属する農村の所得水準は、全国の農村収入平均の56.8%にとどまっている。このため、「少数民族ゆえに差別的な扱いを受け、貧しい生活を強いられている」という一種の被害者意識が生まれ、暴動の発生などにつながるケースも出ている。

(図表14) 西部地域の少数民族関連統計
 <少数民族人口>

単位、期間	万人、2000年		
	全人口(A)	少数民族人口(B)	(B)/(A)(%)
内蒙古自治区	2,376	493	20.7
広西壮族自治区	4,489	1,721	38.3
重慶市	3,090	198	6.4
四川省	8,329	415	5.0
雲南省	4,288	1,433	33.4
チベット自治区	262	246	93.9
甘肅省	2,562	223	8.7
貴州省	3,525	1,334	37.8
陝西省	3,605	18	0.5
青海省	518	236	45.6
寧夏回族自治区	562	194	34.5
新疆ウイグル自治区	1,925	1,143	59.4
西部地域計	35,531	7,654	21.5

<少数民族地域の農村収入>

元、1999年	
少数民族地域の1人当たり農村収入(C)	(C)/(D)(%)
1,534	69.4
1,457	65.9
1,273	57.6
1,185	53.6
1,228	55.6
1,309	59.3
1,040	47.1
1,288	58.3
1,228	55.6
1,754	79.4
1,473	66.7
1,256	56.8
全国平均 2,210(D)	

(備考)「中国民族統計年鑑2000年版」、「中国統計年鑑2001年版」より作成

政府はすでに、無償援助資金、低利ローンなどを通じて、貧困農民対策に取り組んでいる。今後も引き続き、農業の高度化、商品作物への転作、農業の会社化による生産規模拡大などの支援策を通じて農民の生活向上を促す努力を続けることが、中国全体の社会不安リスクを軽減するためにも必須と考えられる。

産業構造調整

産業構造調整が求められているのは、WTO加盟によるマイナスインパクトを最小限に食い止める意味合いが大きい。WTO加盟によって、関税率の引き下げに加え、外資企業に対する規制緩和、法制面の透明性向上などが見込まれるため、安価な輸入品の流入や外資企業の進出などの増加が予想される。このことにより、余剰人員を抱える国有企業などが外資企業に淘汰される、米国産などの安い穀物の流入によって、農業部門での失業者が増加する、などの事態は避けられないとみられる。これらの失業者の受け皿として、西部地域が優位性を持つ産業、具体的には、鉱産物を活かした産業や、観光業などの発展を促進し、新規雇用を創出することが求められている。

また、農業構造改革の一環として打ち出されている「城鎮化(都市化)」の推進も、農村の余剰労働力の受け皿として期待される。これは、各地域に人口数万~20万人程度の小都市を形成し、そこに余剰労働力を吸収するというものだ。これにより、人口が集中することによって新たな産業が生まれる、学校などのインフラの整備が合理的に行うことができる、などの効果が見込まれる。

これまでみてきたとおり、中国政府は、中西部地域の投資環境の改善に向けて尽力する姿勢を前面に打ち出している。しかしながら、現時点では、外資企業の多くが西部大開発に対して「砂漠に水を撒くような行為」というイメージを拭い切れずにいる。当面は、西部大開発の推進が西部地域への外資進出の活発化につながる局面には至らないであろう。実際、内陸地域が中国経済の発展から取り残されたことによって生まれた非効

率的な産業構造、農村の停滞、環境破壊などは非常に根の深い問題であり、これらを解決することは容易でない。このため、中部・西部合わせて約8億人（2001年現在）を抱える巨大市場が本格的に機能し始めるのは、相当先の話とみられる。

ただ、西部大開発は50年程度を要する長期的な発展計画である点は見落としてはならない。東西間、都市農村間の経済格差といった中国経済全体の歪みを解消する、西部地域の資源を有効活用することなどによって、長期的にエネルギーを確保する、などの観点からも、中国経済が長期的な経済発展を遂げるための合理的な計画であることには間違いはない。今後は、計画の青写真を明確に示すことや、より充実した外資優遇策を提示することなどによって、外資企業に目を向けさせる意識を強めることなどが求められるだろう。

3. 日系企業進出先としての中国西部地域の展望

前述したとおり、中国政府による西部大開発の推進とは裏腹に、西部地域への海外からの投資は活発化していない。日系企業の進出数は、上海市が2000年末時点で2,599社にも達している一方、西部地域の中心都市の1つである重慶市への進出数は、2001年末時点で161社にとどまっている。ちなみに、三菱総合研究所編「中国進出企業一覧（2001 - 2002年度版）」によると、図表15のような企業が西部地域への進出を果たしている。

（図表15）重慶、成都、西安へ進出した日系企業

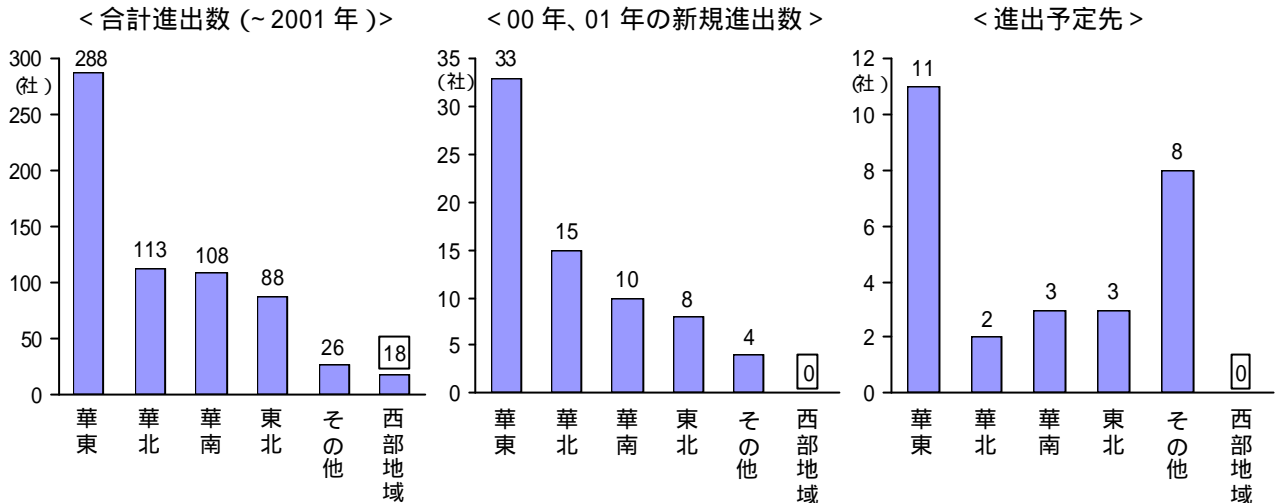
企業名	主な外資	主な事業内容	設立時期
重慶市			
慶鈴汽車	いすゞ自動車	小型トラックの生産	85.2
重慶建設・雅馬哈摩托車	ヤマハ発動機	二輪車の生産	92.11(認可)
嘉陵本田発動機	本田技研工業	二輪車の生産・販売	92.12(鋼印)
重慶長安鈴木汽車	スズキ	乗用車の生産・販売	93.5
重慶望江鈴木発動機	スズキ	オートバイの生産・販売	93.5
重慶平山泰凱化油器	ヤマハ発動機	二輪車用部品の生産・販売	94.10
重慶慶鈴鍛造	いすゞ自動車	自動車鍛造部品の生産	95.6
重慶慶鈴鑄造	いすゞ自動車	自動車鑄造部品の生産	95.6
重慶橫河川儀	横河電機	伝送機器関連製品の生産・販売	95.11
重慶慶鈴日発座椅	いすゞ自動車	自動車用シート、内装品の生産	95.11
重慶雷装	デンソー	二輪車用部品の生産・販売	96.3
成都市			
四川川村中薬材	ツムラ	漢方薬剤の栽培・加工・販売	89.1(認可)
成都三国紅光機械電子	ミクニ	二輪用部品の生産	94.5
川化味之素	味の素	飼料用原料(アミノ酸)の生産・販売	94.10
成都神鋼建設機械	コベルコ建機(神戸製鉄所の関連会社)	油圧ショベルの生産・販売	94.10
成都江華・富士離合器	エフ・シー・シー	二輪用部品の生産・販売	94.12
四川華川・雅馬哈摩托部品製造	ヤマハ発動機	二輪車用部品の生産・販売	95.4
成都内藤家具製造	内藤家具インテリア	高級家具の生産・販売	95.9
四川寧江昭和減震器	ショーワ	二輪用部品の生産・販売	96.3
成都伊藤洋華堂	イトーヨーカ堂	小売業	96.12
成都中住光織	住友電氣工業	光ファイバーの生産・販売	98.1
四川豊田汽車	トヨタ自動車	コースター(小型バス)の生産・販売	98.11
成都住鋁電子	住友金属鋁山のシンガポール子会社	リードフレーム(半導体関連部品)の生産	99.10
西安市			
西儀橫河控制系统	横河電機	工業計器の生産・販売	85.12
西古光織光ヲ	古河電氣工業	光ファイバー関連	86.7
西安惠大化学工業	ダイセル化学工業	タバコフィルター用繊維の生産・販売	92.7(認可)
西安兄弟標準工業	ブラザー工業	工業用ミシンの生産・販売	93.11(認可)
西電三菱電機送変電機器技術開発	三菱電機	送変電圧器の販売、技術コンサルティング	95.7
西菱送変電機器製造	三菱電機	ガス絶縁開閉装置部品の生産	95.7
西安花正餐飲	ハナマサ	飲食業(焼き肉店)	96.7
西安大金慶安圧縮機	ダイキン工業	業務用エアコン部品の生産・販売	96.8
西電三菱電機開閉設備	三菱電機	スイッチギアの生産・販売	97.4
西安NEC無線通信設備	NEC	無線通信装置の生産・販売・設置・保守・開発	98.1
陝西佐川急便天誠國際貨運	佐川急便アジア	国内貨物の運送、倉庫業など	99.10

（備考）三菱総合研究所「中国進出企業一覧（2001 - 2002年度版）」などより作成

信用金庫の取引先に限定しても、西部地域へ進出している企業数はかなり少ない（図

表 16)。2001 年までに中国に進出した信用金庫取引先数は 648 社にのぼるものの、重慶・成都・西安など西部地域に進出した先はわずか 18 社と、対中進出企業全体の 2.8% しかない。近い将来に中西部地域への進出を予定している企業は、ほとんどないのが現状のようだ。

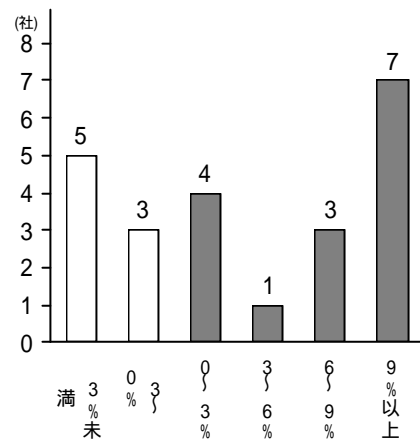
(図表 16) 信用金庫取引先の中国地域別の進出数



(備考) 信金中央金庫総合研究所アジア業務相談室「第 4 回 信用金庫取引先海外進出状況調査結果」より作成

ただし、日系企業の進出数が少ないことを理由に、「中国西部地域でのビジネス = 儲からない」と判断するのは早計である。日中投資促進機構の「第 6 次日系企業アンケート調査」によると、99 年は、西部地域へ進出した日系の大企業の 65% 以上が黒字であった (図表 17)。このことから、現時点でも、日系企業が西部地域でビジネスを成功させる可能性は大いにあると考えられる。仮に、近い将来に、日系企業が西部地域へ進出するとすれば、以下のような狙いが合理的と考えられる。

(図表 17) 99 年の西部進出日系企業の利益率



(備考) 1 . 利益率は、売上高経常利益率
2 . 日中投資促進機構「第 6 次日系企業アンケート調査集計・分析結果」より作成

資源、人材の有効活用

一定の購買力を持つ大規模都市向け

まず、西部地域の豊富な鉱物資源を活かしたビジネスは有望とみられる。687 万 k m²と中国全土の 71.6% を占める広大な西部地域には、天然ガスや希少金属など多種多様な地下資源が豊富に眠っている。すでに一部の日系企業は、西部地域の豊富な鉱物資源を活かしたビジネスをスタートしている。例えば、トヨタ自動車株式会社の子会社であるトヨタルーフガーデン株式会社では、屋上緑化用として四川省産の泥炭 (保水性・保肥力に優れた軽量の天然有機質土壌) の加工・販売事業に取り組んでいる。東京都が屋上の緑化を義務付けたことなども追い風となって、先行き日本でも十分な需要が見込まれよう。

また、西部地域で産出された農作物などを活かしたビジネスも、先行き有望とみられる。ちなみに、農作物、果物などの貯蔵・保存・加工などに関する外国投資に対しては、西部地域すべての省・自治区・市が優遇措置を打ち出しており（図表 18）、中国側の農業高度化に賭ける意気込みがうかがえる。農作物などの加工産業については、中国農村部の雇用創出だけでなく、日本企業にとってのビジネスとしても合理性があると考えられる。現地に農作物などの加工工場を設立し、そこで加工した物を冷凍食品、缶詰など長期保存がきくかたちで日本に輸入すれば、農作物をそのまま輸入する場合と違って物流上の時間的制約がほぼなくなるため、中国西部という地理的ハンデをカバーしたうえでコスト面などのメリットを享受できるためだ。

（図表 18）西部地域への投資で外国企業が優遇措置を受けられる主な産業

（全体もしくは多くの地域で打ち出されている）	（一部地域で打ち出されている）
<ul style="list-style-type: none"> ● 農作物、水産物などの貯蔵、保存、加工 ● 林業、繊維業関連 ● 水・電力資源の開発・保護 ● 天然ガス・稀少資源の採掘、加工 ● 交通インフラの建設・経営 ● 観光地および関連施設の開発・建設・経営 ● 電子部品の生産 	<ul style="list-style-type: none"> ● 自動車、オートバイ関連部品の生産（重慶市） ● ソフトウェア開発など（四川省） ● 飛行機的设计・生産（陝西省） ● 民族工芸品などの生産（チベット自治区）

（備考）人民網日文版 2000 年 6 月 26 日「中西部地区の外国企業の投資に適した産業リスト」より作成

その他、物流面による地理的ハンデを受けにくい高付加価値製品の製造、ソフトウェア開発といった分野も有望だ。すでに、ソフトウェア開発に関しては、西安市への日系企業進出の動きが幾つかみられている。都市別の技術開発区内の企業数をみても、西安市は北京市、天津市に次いで全国 3 位となっており（2000 年）、海外もしくは東部沿海地域からの投資がかなり進んでいる様子がうかがえる。なお、西安市のハイテク産業開発区には NEC、富士通といった日系大手企業のほか、IBM、ヒューレット・パカード、マイクロソフトなども進出している。

西安に進出したハイテク関連企業が西安を進出先に選んだ理由の 1 つには、人材面の優位性があるとみられる。具体的には、優秀な人材が豊富かつ安価で確保できる、人材の定着率がよい、などである。事実、西安市や成都市については、大学数、政府系研究機関数などは東部沿海地域と比べても大差がなく、技術集約型産業を行う環境はある程度整っていると考えられる（図表 19）。

西安に進出している日系企業のなかには、クライアントからの受発注、システムの設計、運用などを日本で行い、プログラミング、テストなどは、西安で作業を進めるという分業体制を敷いているところもある。このような体制を可能にするためには、日本でのビジネス経験のある人材の確保などのほか、語学面を中心とした人材の教育に力を入れることが肝要とされ、日系企業では日本での研修制度を充実させるなどの工夫を行っている。

西安市の大学と連携して、IT の専門家育成を目的とした講座を開講している企業もある。その講座では、IT 知識や日本語・英語などの語学の学習から、プロジェクトの

実践やマネージメント、日本のビジネスマナーといった実務面にわたる指導まで行い、優秀な人材は同社で採用する仕組みとなっている。このように、地域、大学などと連携することも、一定の質・量の人材を安定的に確保するための有効な手だてと考えられよう。

(図表 19) 大学、政府系研究機関の数 (2000 年)

	大学 (校)		政府系研究機関 数 (カ所)	政府系研究機関 従業員数 (人)
		うち科学 技術関連		
陝西省 (西安)	39	15	160	56,607
四川省 (成都)	42	12	208	56,854
重慶市	22	7	56	10,214
上海市	37	12	227	51,509
全国	1,041	239	5,064	702,673

(備考) 「中国統計年鑑 2001 年版」より作成

また、海外向けのみならず、中国国内販売も視野に入れたビジネスを西部地域で行う場合、一定の購買力を持つ大規模都市に狙いを定めることが現実的な方法とみられる。論拠として、西部地域の長期的な発展経路が、点 (都市) から線 (都市間での相互依存関係が深まる)、線から面 (周辺地域に波及効果が及び、全体的に豊かになる) というかたちが予想されることがある。今後 5 ~ 10 年程度のタイムスパンで考えた場合、幾つかの都市が部分的に成長する「点の発展」にとどまる可能性が高い。ちなみに、成都市については、2001 年末で 1,123 万人を要する巨大都市に成長している。東京都全体の人口が 1,200 万人程度であることを考えれば、成都市の規模の大きさがうかがい知れよう。このように、1 つの都市といえども、日本よりもかなりスケールが大きい点は留意する必要がある。

すでに、一定の購買力を持つ大都市に狙いを定めて成功を収めている例もある。「成都伊藤洋華堂 (イトーヨーカ堂)」は、小売店業のレベルが低い中国で、商品の品揃え、サービスを日本に近い水準で提供し、成都市民の心をつかむことに成功している。同社は、97 年のオープン以来、売上高は前年比 2 ケタ増が続いている。また、成都市については、乗用車販売なども非常に好調と伝えられているなど、西部地域の一部都市の購買力は、沿海地域の都市部と比較しても遜色ないレベルまで高まっている。

特に自動車に関しては、WTO 加盟に伴う関税の大幅引き下げなどもあって、先行き中国全体で大幅な需要拡大が見込まれており、外資進出に際して有望な産業の 1 つとされている。なお、所得水準と自動車普及率には一定の相関関係がみられる (図表 20)。

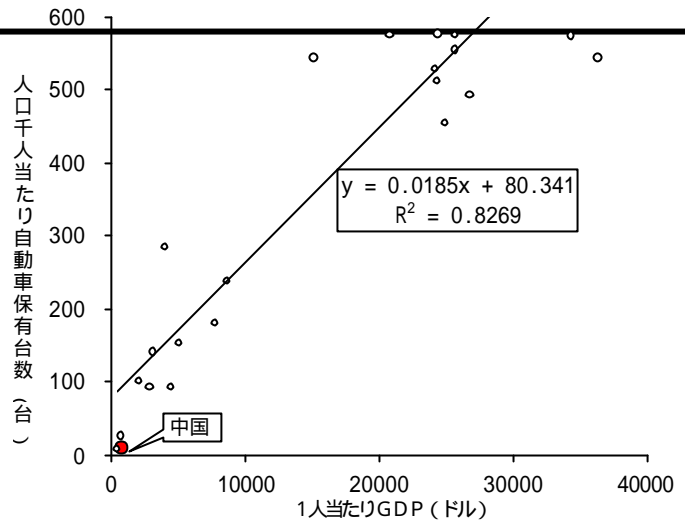
中国経済が中長期的に比較的高い成長を持続する、WTO 加盟などが奏効し、外資企業の進出が加速する、などを勘案すれば、先行き、中国の所得水準は上昇傾向を辿る公算が大きく、これにつられるかたちで自動車販売も好調を持続するとみられる。ちなみに、中国の国務院発展研究センターは、2010 年の中国の自動車保有台数は 7,167 万台に達すると試算している (図表 21)。なお、世銀は、99 年の人民元の購買力平価は 1 ドル 1.89 元としており (同年の人民元の対ドル相場は、期中平均で 1 ドル 8.278 元)、

現在の人民元は過小評価されている可能性が高い。このことから、中国の経済力を国際比較する場合、現在の人民元レートで算出したものよりもさらに大きいと考えられる。

中国国内で自動車需要の拡大が見込まれることに加え、中国政府が軍転民（国有軍需企業から民間企業への転換）を推進していることも後押しして、幾つかの日系自動車会社が西部地域に進出している。なかでも、三線建設の拠点となった重慶には、慶鈴汽車股フン（いすゞ）、重慶長安鈴木汽車（スズキ）などが進出している。

ただし、日本の自動車部品メーカーなどが新規進出する余地はそれほど多くないとみる向きもある。日系自動車会社は、関係の深い部品メーカーを従えるかたちで進出している

うえ、合併先との関係上、周辺部品を現地企業から仕入れているケースが多いためだ。自動車産業に限定されることではないが、対中進出にあたっては、販売先との強固な関係、独自の高い技術力、のいずれかを備えていることが必要条件となつてこよう。



- (備考) 1. 中国の他は、ドイツ、イタリア、フランス、イギリス、スペイン、オランダ、トルコ、ベルギー、オーストリア、スウェーデン、スイス、ポーランド、米国、カナダ、ブラジル、メキシコ、アルゼンチン、日本、韓国、インド、タイ、インドネシア、オーストラリア、南アフリカ共和国
 2. 日本は2001年末。その他の国は2000年末
 3. 日本自動車工業会資料などより作成

(図表21) 中国の自動車保有台数の推移と主要国の自動車保有台数

	保有台数 (万台)	1,000人当たり 保有台数(台)		保有台数 (万台)	1,000人当たり 保有台数(台)
1990	551	5.4	インドネシア	521	25
1995	1,040	8.8	タイ	612	102
1999	1,453	11.5	韓国	1,116	238
2000	1,609	12.7	日本	7,265	574
2001	1,802	14.1			
2010(推計)	7,167	51.6			

- (備考) 1. 日本は2001年末。インドネシア、タイ、韓国は2000年末
 2. 中国の2010年の推計は国務院発展研究センターによる(人口は国連の推計)
 3. 「中国統計摘要」、日本自動車工業会資料などより作成

以上
 (金子 良介)

<参考文献>

1. 大西泰雄編「中国の西部大開発」アジア経済研究所、2001年
2. 黒岩達也、藤田法子「開かれた中国巨大市場」蒼蒼社、2002年
3. 藤井恒彦「海外投融資2002年7月号 自動車産業のグローバル化の進展とトヨタの海外戦略」