

調査レポート

「重慶」からみる中国西部開発の可能性

- 西部最大の都市、輸送機械産業の一大拠点からの考察 -

<要 旨>

近年中国では、農村経済の改善が最大の課題となっている。農村人口の65%は中西部に集中しており、特に西部のテコ入れが急がれている。そうしたなか西南部に位置する「重慶」は、四川省の成都や陝西省の西安と並び注目を集めている。総人口は約3千万人、人口約600万人の西部最大の都市部を抱え、都心部の平均所得は1,500~2,500ドルと東部沿海部並みである。しかも、輸送機械産業の蓄積も大きい。一方、重慶の人口の8割は農村に住んでおり、中国の農村問題の縮図となっている。

このところ、重慶を含め西部見直しの機運が見られる。西部、特に重慶のある西南部の一人当たり所得は、都市部に限れば、東部沿海部に比べて決して低いものではない。投資コストも、ASEANなどに比べて、中堅エンジニアや中間管理職の賃金は最も安い水準にあり、土地や公共料金も遜色ない。三峡ダム建設に伴う長江の輸送能力の改善は、ネックとなっている輸送コストを大きく引き下げる可能性がある。

WTOへの加盟によって、足元、輸入品が急増して生産にダメージを与えるといったことはなかったが、海外や東部沿海部との競争が厳しくなりつつある。東西格差は、しばらく拡大を続けるようだ。ただし、西部全体が取り残されるとは考えにくい。

今後の課題は、大都市を中心に地域間の補完・連携関係を強めることで、西部の中に独自の雁行的発展メカニズムを作ることであろう。それには重慶、四川省を中心とする西南部の経済圏、それに西北部の経済圏を強化することが重要だ。なかでも重慶は水上輸送のハブとして西部を代表する海外との結節点になる可能性があり、ここを西部の窓口にできるかどうか、西部大都市の発展に続く西部全体の浮揚に大きく影響すると考えられる。



【照会先】 調査部 鈴木(貴) E-mail: tsuzuki@ufji.co.jp

1. 西部発展の突破口として期待を集める「重慶」

中国経済は農村の所得環境の改善が急務

○2002年3月、年に一度の全国人民代表大会で、朱鎔基首相はじめ政府首脳は、農村の所得環境の改善が中国の経済・社会の発展にとって最大の課題であると改めて強調した。

これは、①90年代後半、都市の家計所得の伸びが加速(90年代前半率4.9%、後半6.4%、2001年は8.5%)する一方で、農村が停滞(90年代前半率5.3%、後半2.1%、2001年は4.2%)し、所得格差による潜在的な社会不安が一段と増してきた。②WTOへの加盟を背景に内外の競争が厳しくなるなか、経済を下支えする新たなフロンティアが必要となった、などが背景にある。

○ところで、8億人の農村人口の65%は、いわゆる中部及び西部^(注1)に集中している。中部及び西部はごく一部の地域を除けばすべて自然、地理条件の厳しい内陸にあり、一人当たりGDPは東部の約半分(500ドル程度)である。90年代末に、江沢民主席が「西部大開発」を唱え、その後、大規模なインフラ整備や都市建設を進めているものの、最終的な成果が現われるのは数十年後と考えられている。

西部最大の都市「重慶」

○そうしたなかで「重慶」が、四川省の成都や陝西省の西安と並び、西部発展の突破口として注目を集めている。重慶は、春秋時代に巴の国の首都ができてから約3000年。長江沿岸、中国西南部の交通の要衝として発展してきた。第二時大戦中、国民党政府の臨時首都設置に伴う軍需産業の移転を背景に重工業がぼっ興。現在、全国一の生産を誇るオートバイと三位の自動車を中心に西部の代表的工業都市として発展している。

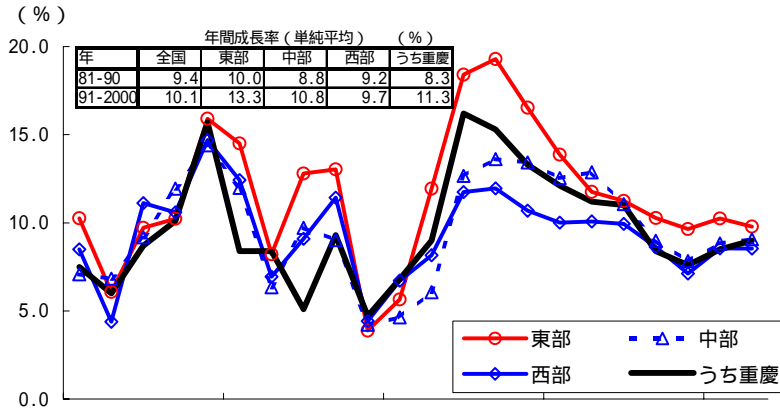
○2001年末の総人口は3,097万人(面積は約8.2万km²(日本の北海道に匹敵))。重慶市中心市の都市部(区部)は569万人(2000年)の人口を抱える。西部には都市部人口50万人以上の都市は8都市、100万人以上は3都市しかない。西安は393万人(2000年区部)、成都是335万人(同)である。世界最大の三峡ダムの建設を契機に97年に四川省から分離し、北京、上海、天津に次ぐ第4番目の直轄市(わが国の「都」に匹敵)に昇格した。

○重慶の経済成長率をみると(図表1)、80年代は各地域の成長率を下回ったが、90年代は中部や西部を上回り、比較的高い成長を経験している。なかでも、人口300万人を抱える中心市都心6区は高成長を続けているようで、2000年には平均所得が1,500~2,500ドルと沿海部並みにまで上昇している。

○とはいえ、重慶の人口の80~85%は農村に住んでおり、重慶も農村問題と無縁ではない。WTOへの加盟では、関税の大幅な引き下げと輸入割当の緩和により、主要産業のオートバイ・自動車が大きなダメージを受けるとみられている。重慶はまさに西部の縮図であり、重慶の発展と国際化時代への対応の成否が、西部の将来を握っている。

○本稿は、西部の三大都市、なかでも西部の特徴を色濃く反映しながらも高成長を続けている重慶を中心に、西部発展の可能性を考察するものである。

図表1 地域別経済成長率



(注1) 重慶市は97年6月に四川省より分離。周辺農村部を併合したため、98年以降の成長率は分離前の旧重慶市ベースに比べて低めに出ている。
 (注2) 中国の地方が発表する実質GDP成長率を加重平均したものは、中央政府が発表する実質成長率に一致しない。およそ1~2%ポイント中央政府の発表値が低い。2001年の成長率は、山西省を除く単純平均、西部はチベット、陝西、青海、寧夏を除く単純平均。
 (資料) C E I C、重慶統計年鑑

(注1) 中国の地域区分は、東部=北京、天津、河北、遼寧、上海、江蘇、浙江、福建、山東、広東、広西、海南、中部=山西、内蒙古、吉林、黒龍江、安徽、江西、河南、湖北、湖南、西部=重慶、四川、貴州、雲南、チベット、陝西、甘肅、青海、寧夏、新疆。ただし、2001年からの第10次5ヵ年計画から、内蒙古が中部から西部へ、広西が東部から西部へ区分が変更された。本稿では従来の区分を使用する。

中国全図と西部の経済圏

中国西北部の経済圏



(資料) <http://www.rockfield.net/chinese/chinamap/index.htm>

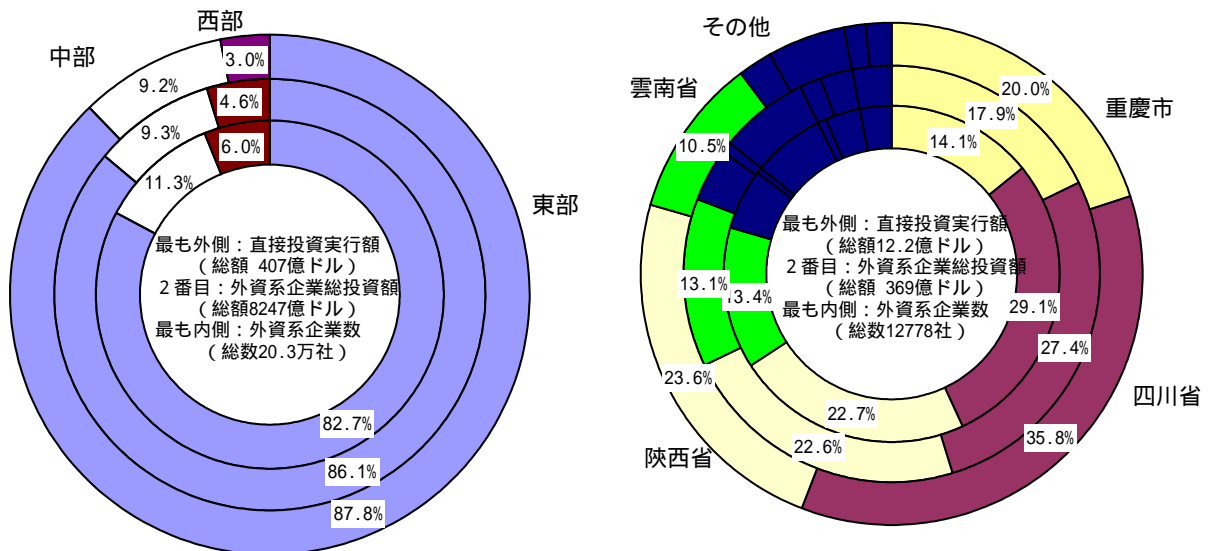
2. 重慶は軍民転換による輸送機械産業の発展で高成長

東部のような直接投資を起点とした好循環は実現せず

○重慶は西部発展の突破口として期待されている。重慶のこれまでの高成長はどのようなものであり、また持続的かつ西部全体への波及をもつものなのだろうか。

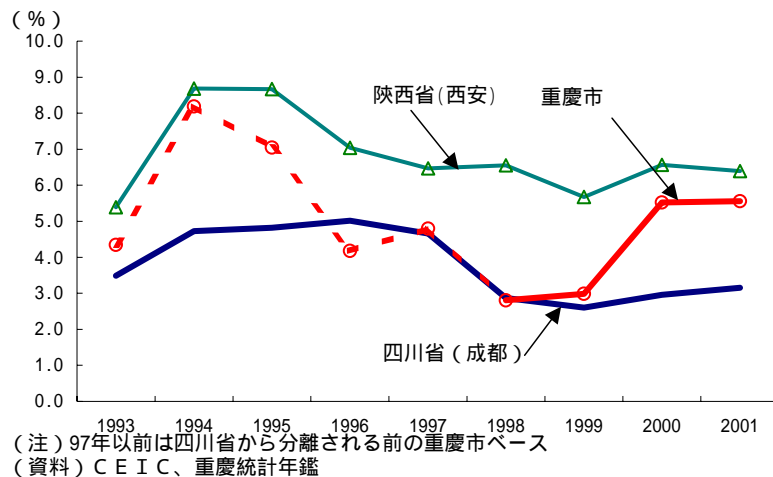
○90年代に入って広東省や上海市を始めとする東部沿海部は、「直接投資の受入・経済の市場化→技術水準・生産力の向上→輸出の増加→内需の拡大」という改革・開放の好循環で高成長を遂げた。一方、重慶は、西部の実行額の20%を占める主要な直接投資受入先となったものの(図表2)、固定資産投資に占める外国企業の割合は5%強、GDPに占める輸出の割合も5%前後と低く、東部沿海部のような直接投資を起点とする好循環は実現しなかった(図表3)。

図表2 直接投資受入状況(左側は全国、右側は西部のみ)



(資料) 中国統計年鑑

図表3 西部主要3市・省のGDPに占める輸出の割合



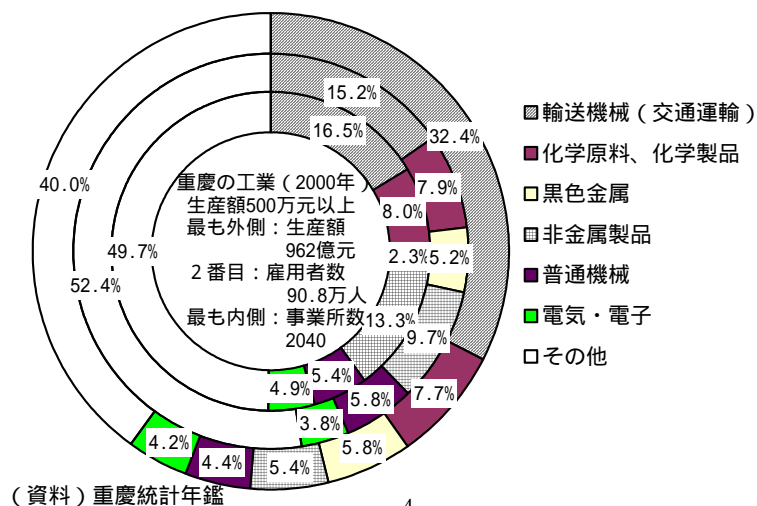
直接投資に先行した技術協力により輸送機械産業が発展

- とはいえ、重慶が直接投資のメリットを全く受けなかったわけではなかった。直接投資に先行した技術協力が、改革・開放以前に最大の産業であった兵器産業の軍民転換を進め、競争力のある輸送機械産業を発達させたことが注目される。
- 代表的な例はオートバイで、90年に39万台足らずであった生産は、2000年に191万台（全国の19.9%）に達した。輸出も、90年代末から急激に拡大し、2000年は103万台、2001年は156万台（全国の54.1%）となり、全国1位となった。中国には年間1万台以上を輸出するオートバイメーカー56社があるが、そのうち20社が重慶の会社となった。また、自動車の生産は2000年24.6万台（全国の12.5%）で、全国3位となっている。
- オートバイの技術協力は、直接投資に先行すること10年。改革・開放政策への転換直後の80年代前半より、ホンダやヤマハなどによって行われた。90年代に、現地企業との合弁である嘉陵本田発動機（Jialing Honda）、重慶建設ヤマハ（Chongqing Jianshe YAMAHA）が設立されたが、それまでにかかなりの技術、ノウハウがスピルオーバーしていたようだ。現在、力帆（Lifan）、隆鑫（Loncin）、宗申（Zongshen）という地場メーカーが、中国を代表する5大メーカーに入っているが、兵器産業を出発点に、日本製品の模倣や技術者のスカウトなどにより競争力を高めたという。

重慶が示した西部独自の発展の可能性

- 重慶における輸送機械産業は、今や重慶の生産の3割、雇用の15%を担っており（図表4）、天然資源や労働力といった生産要素の制約を受けやすい西部においても産業の集積や技術の蓄積が可能であることを示した。また、内陸という輸送手段の制約を受けやすい場所において、輸出拠点を作ることが決して不可能ではないことも証明した。
- さらに、重慶＝輸送機械及び関連産業、成都＝食品、エレクトロニクス、輸送機械、西安＝精密機械、R&Dなどと、直接投資の受け入れ分野や得意産業分野にすみ分けができつつあり（図表5、6）、各地域が比較的独立した経済圏を作っている西部において、地域間での相互補完関係が築かれる可能性も示したと考えられる。

図表4 重慶の工業の構造（2000年）



○西部は、東部沿海部、中部に続いて発展すると考えられているが、重慶の輸送機械産業の発展は、西部独自の発展の可能性を示唆したといえよう。

図表5 日本企業の西部主要都市進出事例

重慶市	出資	事業内容	設立・操業
嘉陵本田発動機	ホンダ	オートバイ・汎用エンジン製造・販売	93.1
重慶建設雅馬哈	ヤマハ発動機	オートバイ製造・販売	94.5
重慶長安鈴木汽車	スズキ	四輪車製造・販売	95.5
重慶慶鈴鍛造	いすゞ自動車	自動車用鍛造部品製造	95.6
重慶慶鈴鑄造	いすゞ自動車	自動車用鑄造部品製造	95.7
重慶横河川儀	横河電機	伝送機器関連製品製造・販売	95.9
重慶電装	デンソー	C D I 点火システム製造・販売	97.9
重慶慶鈴日発座椅	ニッパツ	自動車用シートの製造・販売	98.3
成都市（四川省）			
川化味之素	味の素	飼料用アミノ酸及び副産品製造・販売	94.8
四川華川雅馬哈	ヤマハ発動機	二輪車用電装部品製造・販売	95.4
四川寧江昭和減震器	ショーワ	二輪車用ショックアブソーバー等製造・販売	96.3
成都伊藤洋華堂	イトーヨーカ堂	ショッピングセンター	97.11
成都中住光纖	住友電機工業	光ファイバー製造・販売	98.2
成都住紘電子	住友金属鉱山	トランジスタ用リードフレーム製造	2000.3
四川豊田汽車	トヨタ	自動車製造	2000.12
西安市（陝西省）			
横河西儀	横河電機	工業計器製造・販売	86.4
西安惠大化学工業	タイセル化学工業	タバコフィルター用アセテート・トワ製造・販売	95.10
西安兄弟標準工業	ブラザー工業	工業用ミシン製造	95.4
西電三菱電機送変電機器技術開発	三菱電機	電力開閉機器の販売・技術開発コンサル	95.7
西電三菱電機送変電機器製造	三菱電機	電力開閉機器部品販売・製造	95.7
西安亞夢夢園	アトム総業	テーマパーク	96.6
西安花正餐飲	ハナマサ	焼肉店	96.7
西安大金慶安圧縮機	ダイキン工業	スクロール圧縮機製造・販売	97.12
西安NEC無線通信設備	NEC	デジタルマイクロ波通信システム製造・販売・R & D等	98.10
西古光纖光纜	古河電氣工業	光ファイバー製造・販売	98.11
西電三菱電機開閉設備	三菱電機	中圧開閉機器製造・販売	98.11
陝西佐川急便天誠國際貨運	佐川急便	國際物流業	2000.1

（資料）東洋経済新報社「海外進出企業総覧2002」

図表6 西部主要3省市の生産基盤

	重慶	成都	西安
代表的開発区	重慶経済技術開発区 重慶高新技术産業開発区	成都経済開発区	西安高新技术開発区
国有研究機関	56	208（四川省）	160（陝西省）
大学数	23大学、253修士コース 69博士コース	42大学（四川省）	39大学（陝西省）
技術者数	56万人（国有機関37万人）	国有機関102万人（四川省）	80-85万人（陝西省国有機関52万人）
外資奨励分野	都市地下鉄、天然ガス調査、自動車、オートバイ、環境設備、漢方薬など	チタニウム採掘、天然ガス開発、コンピュータソフト、デジタル製品、電子部品、漢方薬、観光など	天然ガス開発、電子部品、薬品、民生用飛行機、観光など
重点産業分野	自動車・オートバイ、化学工業、医薬、食品、土木・建材、観光	生態農業、輸出志向農業、観光農業、受注生産農業、エレクトロニクス、情報通信、水力・電力エネルギー産業	ハイテク産業、観光業、果物栽培業、国防科学技術、エネルギー産業

（資料）蒼蒼社「開かれた中国巨大市場」、JETRO資料など

3. 市場・生産環境とも潜在性のある投資環境

投資環境の評価に変化の兆し

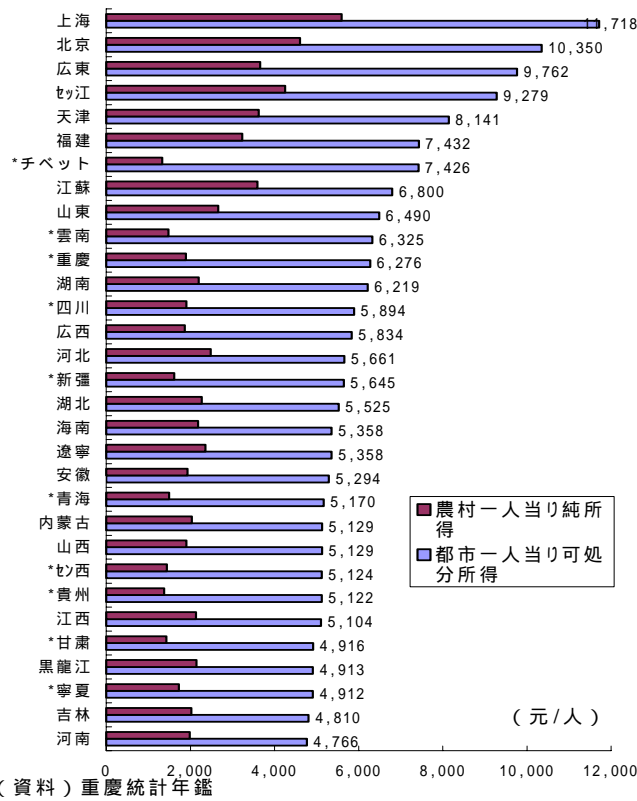
○重慶及び西部は、全般的に貧しく、交通も完備されていないと考えられていたため、多国籍企業の関心は低かった。しかし近年、重慶を含め西部見直しの機運が見られつつある。香港資本や華僑・華人資本のホテル、不動産業に続いて、フランスのカルフルや米国のプライスマートといった流通大手、ノキアやエリクソンといったIT企業などの進出が相次いでいる。また、国内大手メーカーも、内陸の市場を狙って東部沿海部から進出を始めている。

消費市場

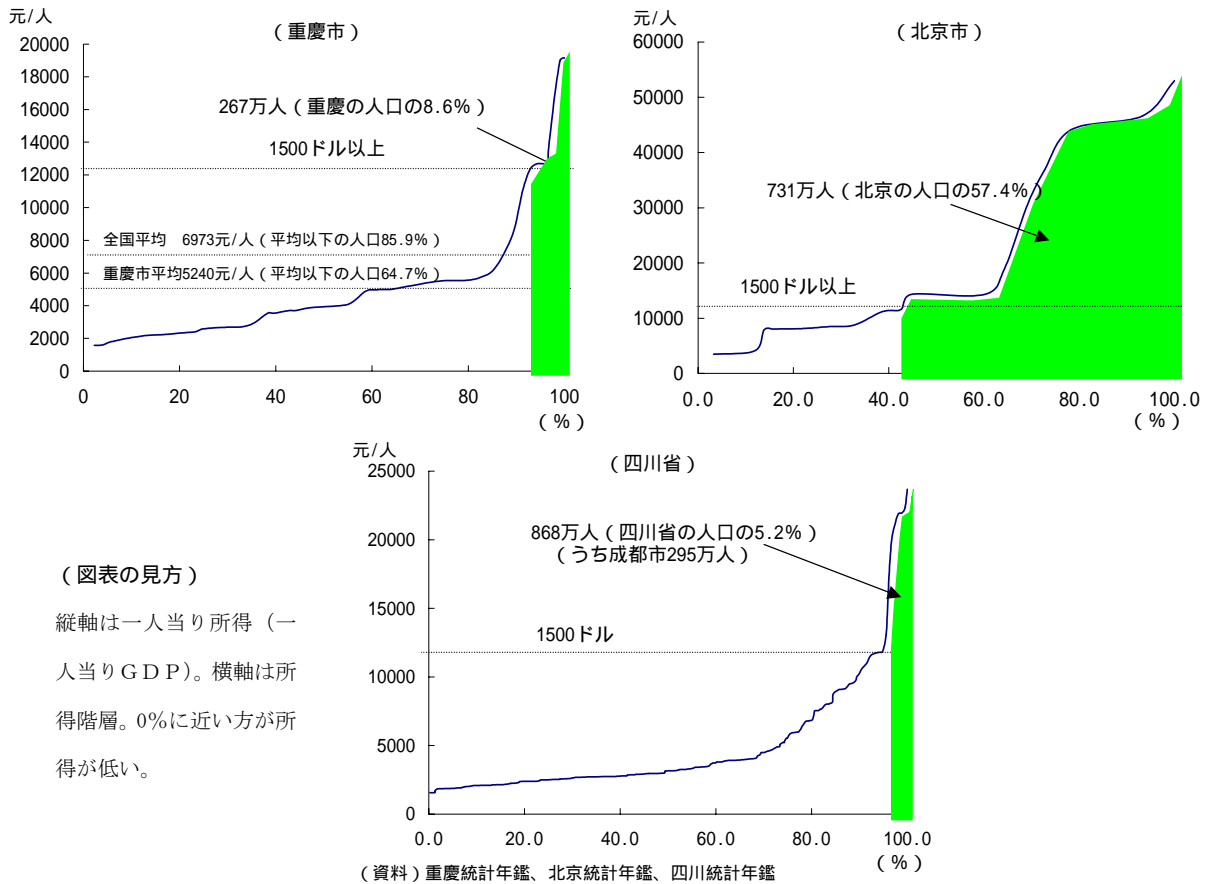
都市部住民の実質購買力は東部沿海部並み

- まず、消費市場を評価する。図表7は、各省・各直轄市について、都市と農村に分けて一人当たりの所得を見たものである。また、図表8は、重慶及び隣接する四川省、東部の代表として北京市の所得分布をみたものである。
- 図表7からは、西部、特に西南部の都市部の一人当たり可処分所得が、東部沿海部に比べて著しく低いものではないということがわかる。重慶の都市部の一人当たり可処分所得は11位、その他の西部もチベットが7位、雲南省が10位、四川省が13位に入っている。これら省・市と1位上海との所得格差は2倍以内、中国政府の調査によると東部と西部の物価格差は2倍程度あるので、価格格差を修正した実質購買力は、都市部の市民についてみればあまり変わらないことがわかる。
- また、図表8からは、東部沿海部並みの購買力をもった市民が西部にも相当いることがわかる。重慶は、2000年時点で一人当たり所得1,500ドル以上の人口が267万人、全人口の8.6%を占めている。隣接する四川省は868万人と、全人口の5.2%を占めている。
- 実際、重慶の都市部住民の消費動向をみると、一部の富裕層では高級高層マンション、パソコン、インターネットなどが普及し始めている模様で、外国製の生活用品や外国資本のファーストフードなども浸透してきている。自動車は、モータリゼーションには程遠い状況であるが、富裕層の中では高級車への買い替えブームが起きているという。街頭でインターネットから音楽データをダウンロードするMP3機器のプロモーションが行われたりするのを見ても、富裕層が消費をリードしつつある姿がうかがわれる。
- もちろん、こうした富裕層は、西部全体からすればごく一部である。貧困層すれすれの人口がかなりの部分を占めるような歪んだ所得の分布状況からして、富裕層が急速に広がることは予想しがたい。しかし、西部各省に富裕層が数百万人ずついる事実を見逃すべきではない。

図表7 都市・農村別一人当たり所得（2000年） *は西部の省・市



図表8 重慶市、四川省、北京市の所得分布（2000年）



生産環境

中堅エンジニアや管理職のコストはASEANより割安

○次に、投資コストを中心に生産環境を検討する。現在、先進国の対アジア直接投資は中国の華東・華南地域に集中しているが、華東・華南の中堅エンジニアや管理職以上の賃金は上昇傾向にあり、投資最適地としての評価はいずれ変化していく。その時、重慶及び西部に可能性はあるのだろうか。図表9は、重慶と中国東部沿海部、ASEANの投資環境の現状を比較したものである。

○第1に、賃金について、ワーカーレベルでは、重慶はインドネシアのジャカルタやベトナムのホーチミンに比べてやや高いが、中堅エンジニアや中間管理職レベルでは最も安い。ワーカーの賃金は、重慶市外からの出稼ぎの流入を抑制していることもあり、やや高くなっているとみられる。エンジニアや管理職の賃金は、国有企業のスリム化に伴った豊富な供給があるため、安くなっているとみられる。

○第2に、土地や公共料金については、ASEANとほぼ並んでいる。ただし、巨大発電所を併設する世界最大の三峡ダムが完成すると公共料金が一段と下がる可能性がある。

○第3に、駐在員用借上賃料や乗用車購入価格といった駐在に関するものについては、東部沿海部に比べて競争が少ないことから高い。また、コンテナ輸送価格も長江の輸送能力の制約により高い。

○輸送機械及び関連企業の集積ができていることからみても、重慶は、比較的技能を必要とする産業の進出で、ASEANに比べて優位とみられる。一方、オペレーションや販売の現地化を進めやすいものでないと、駐在や輸送のコストが高いため不利である。ただし、地場のオートバイ産業が輸出を積極的に行っているように、現地以外での販売が無理なわけではない。三峡ダムが完成し長江の輸送能力が改善すれば、輸送コストは大幅に低下して、不利の度合いはかなり解消するとみられる。

図表9 重慶と中国・ASEAN諸都市との投資コスト比較

単位ドル	中国				タイ	マレーシア	インドネシア	フィリピン	ベトナム	
	上海	深セン	重慶	順位	バンコク	クアラルンプール	ジャカルタ	マニラ	ホーチミン	
ワーカー	月額	190-279	85-157	110-139	4	141	198	67	92-146	96-144
中堅エンジニア	月額	285-463	178-326	118-233	1	302	712	138	173-384	155-293
中間管理職	月額	434-907	492-900	205-322	1	622	1510	337	350-793	476-624
法定最低賃金	月額	59.2	53.16-69.35	35.04	1	96.46*	-	55.67	118.3*	41.61
工業用地購入価格	m ² 当り	25	14	36-45	3	44.99	49.99	45-60	60-70	-
事務所賃料	月額/m ² 当り	30*	12.08-14.50	13.05	5	9.9	11.33-14.16	18-25	10.27-12.44	16
駐在員用借上賃料	月額	2150-4000	362-967	2400-3000	8	1350-1462	1316	2000-3000	1345-1633	1800
インターネット接続	月額	289.96	604.08-2416.33	30.2	1	61.01	1184.21	230.7	1631	-
業務用電気料金	kwh	0.07	0.09-0.12	0.05	4	0.037-0.039	0.05	0.03	0.036-0.038	0.07-0.10
業務用水料金	立法メートル	0.15	0.23-0.29	0.23	3	2.02-2.36	0.47-0.51	0.49	0.17-0.21	0.23-0.43
コンテナ輸送	現地・横浜	700	1226-1277	1650	8	1451	697	675	1084	1500
乗用車購入価格	1500cc	15102	14498	17398	6	17683	14105	13936	15122	23000
法人所得税率(基本)	%	33	33	33	6	30	28	10-30	32	10-20
個人所得税率(最高)	%	45	45	45	5	37	28	35	32	50

(注) *は日額を月額に換算している。

(資料) ジェトロ「アジアの投資環境比較」

インフラ開発

西部の拠点都市として集中的な開発が進行

- 最後に、インフラ開発の状況を見る。重慶のインフラ開発は、三峡ダムの建設と「西部大開発」をきっかけに、他の西部地域に先行して集中して行われている。

(1) 三峡ダム～重慶は長江の輸送能力拡大に期待

- 三峡ダムは、93年に工事を開始し、2009年の完成を目指した世界最大のダム・発電所建設プロジェクトである。総工費は建設当初の見積もりで約300億ドル。完成すれば、長江中流域の湖北省・宜昌市のダム本体から上流域の重慶市までの約600kmが湖面に変わり（総貯水量は日本のダムの全貯水量の約2倍）、発電所からは年間847億Kwhの電力（中国の全消費電力の10%強）が供給される予定である。このプロジェクトでは、113万人の周辺住民が移住することになっており、重慶ではその受け皿としての住宅、インフラ建設が進められている。
- また、重慶には内陸唯一の国際貿易港（年間取扱量百数十万トン）があるが、三峡ダムが完成すると長江の輸送ポテンシャルが大きく増すことから大幅な拡張が計画されている。現在の長江では、3,000～4,000千トンクラスの船舶しか航行できないが、三峡ダムが完成すると1万トンクラスの船舶が航行可能になる。長江の年間片道輸送能力は現在の1,000万トンから5,000万トンに改善されるという。また現在、重慶の積荷は小型の船舶を利用しているため、上海での積み替えが必要になるが、より大型の船舶の航行が可能になれば積み替えをしないものも出てくる可能性がある。その場合、日本（関東地区の港湾）から重慶までの航行日数は現在の3週間から、東南アジアのインド洋側（例えば、マレーシアのペナン島）までとほぼ同じ2週間程度に短縮されることが考えられ、輸送コストは大きく低下する。
- これに対して、重慶市は200万トン級のコンテナ埠頭、100万トン級のバラ積み埠頭、500万トン級の石油タンカー用埠頭の建設計画をはじめ、港湾へのアクセス改善を進めようとしている。

(2) 西部大開発～重慶は拠点都市の建設と四川省との輸送の連携に期待

- 西部大開発は、99年6月、江沢民主席が西安で中西部開発加速に関する講話（動員令）を行い、それをきっかけに始まった東西格差是正のための長期開発戦略である。
- 2000年に朱鎔基首相が発表した第10次5ヵ年計画（計画期間2001-05年）の中では、資金を重点的に投入する地域として、①北西部を通るユーラシア・ランドブリッジ沿線、②西南部から華南に至る鉄道・高速道路沿線と並んで、③重慶・四川省を中心とする西南部・長江上流域（重慶市、四川省、雲南省）が示された。
- 2010年までを環境整備期間、2030年までを加速期間、2050年までを仕上期間と位置付け、①インフラ建設、②生態環境保護、③産業構造調整、④科学技術・教育の4つを重

点施策とした。現在、①と②に力点を置いて開発を進めている。

- 重慶はそのなかでもプロジェクトが集中している。図表 10 は西部の主要プロジェクト、図表 11 は重慶市の主要プロジェクトを表にしたものである。
- 西部大開発の主要プロジェクトは水利、エネルギー関連インフラ、交通インフラを中心に約 1 兆元（約 15 兆円）である。そのなかで重慶は、巨大国家プロジェクト「西気東輸」、「西電東送」での先行建設プロジェクトを受け持っている。
- また、重慶市の主要プロジェクトは、都市改造、鉄道、道路を中心に約 7,000 億元（約 10 兆円）とみられる。なかでも、重慶中心部の北に隣接する数十キロ四方の農村を都市化する「北部新区」プロジェクトは巨大なもので、完成時には数百万人が住む都市になるという。上海の浦東の成功に倣って「重慶浦東」とも呼ばれている。
- 鉄道・道路は、四川省とのアクセスを中心に整備が一段と進む模様で、水上輸送ハブの潜在性のある重慶と陸上輸送ハブである四川省との連携が期待できる。
- こうしたプロジェクトでは民間資金が多く活用される見込みであるが、重慶市は 1 k m² 当たり 12 万元（2000 年）と、他の西部に比べてかなり多くの中央の財政支援も受けている（図表 12）。重慶市の拠点都市としての重要性が足元集中的な開発を呼びこんでいるといえよう。

図表 10 西部大開発の主要プロジェクト

3大プロジェクト	投資金額	完成予定
「南水北調」：長江の水を西部、中部、東部の3カ所から黄河流域地域へ供給。	3340億元	2010年頃
「西気東輸」：メインは新疆・タリム盆地の天然ガスをパイプラインで上海に供給。重慶は四川省・川渝ガス田からのパイプラインが通る。	1460億元 -	2007年 2004年
「西電東送」：西部の電力を北、中、南の3ルートで東部に送電。重慶は四川省・金沙江からの中ルートが通る。2000年11月より重慶・万県 - 三峽ダム発電所送電線建設プロジェクト開始。	1000億元	2010年
その他		
鉄道：青海 - チベット間を始め28区間を建設。路線延長を2005年までに1.6万キロから2.5万キロに延長。全路線建設完了は2020年。	1270億元 (2005年まで)	2020年
道路：10年間で総延長を35万キロに。20年間で8主要幹線道路1.5万キロを建設。	1200億元 (幹線道路のみ)	2020年
空港：20の空港を新設・拡張。	-	-
水路：2010、20、50年の3段階で整備。2010年までに3700km、港湾175カ所を整備。	-	2050年
都市：「小城鎮」と呼ばれる20万人規模の小都市を多数建設。	-	-

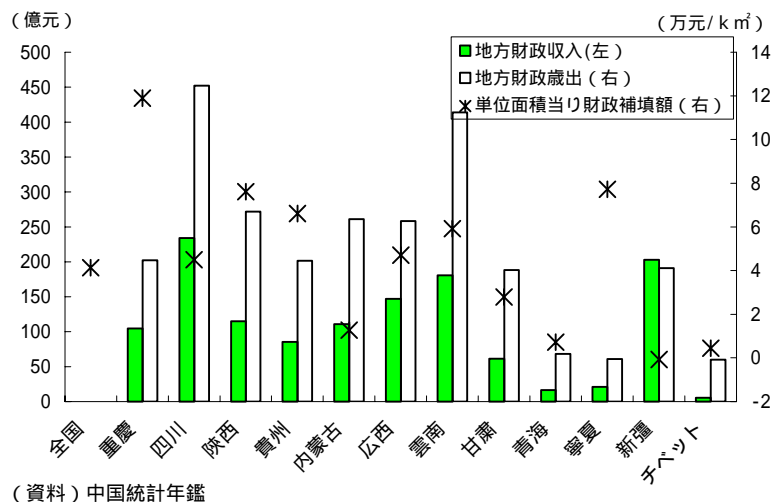
(資料) 各種資料

図表 11 重慶市の主要プロジェクト

「新5カ年計画」(交通インフラプロジェクト)	投資金額	完成予定
合計	1000億元	2005年
鉄道：四川省・達県(Daxian) - 重慶市・万州(Wanzhou)、重慶 - 湖南省・懐化(Huaihua)、四川省・遂寧(Suining) - 重慶、甘肅省・蘭州(Lanzhou) - 重慶などを整備。	-	2010年
道路：成都 - 重慶など21高速道路により周辺省都と接続。	380億元	2005年
空港：万州空港、黔江空港新設。	-	-
港湾：港湾の拡張と再建。	20億元	-
その他		
都市改造：市内人口(都市部人口)を600万人増加させるよう重慶市北部などに600km ² の新市街地を建設。都市化人口比率を50%に。	6000億元	2010年
都市交通：重慶モノレール建設。第1期13.5km。	32.58億元	-
橋梁建設：長江、嘉陵江に4本新設。	-	-

(資料) 重慶市「重慶投資指南」など

図表 12 西部地域の地方財政と中央からの財政補填の状況（2000年）



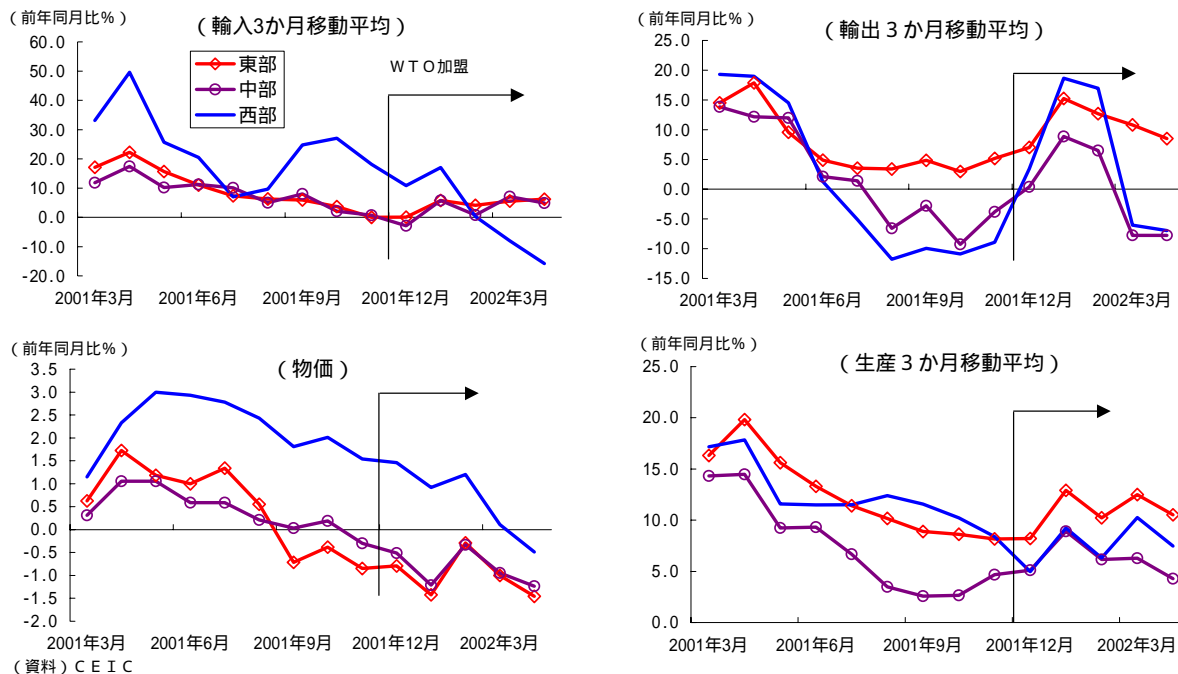
4. WTO加盟の影響と重慶及び西部の将来

西部に入りこみつつある国際水準での競争

- 中国では、WTO加盟前、WTO加盟によって様々な調整コストを支払う必要があるといわれていた。関税引き下げによる輸入品の増加、価格の低下、生産の調整、海外企業との競争激化などによるものである。なかでも、西部は、産業に占める農業の比率が高いことや国有企業の経済に占める地位の高さなどから、調整コストは東部に比べて大きいものになると考えられていた。
- WTO加盟前後の西部のマクロ経済指標を見ると（図表 13）、①輸入は、東部、中部が増加傾向にあるのに対して減少傾向に転じている。2001年は重点的な公共投資の影響もあり顕著に伸びたが、2002年は、WTO加盟が一段と輸入を増加させることにはならなかった。
- ②物価上昇率は、東部、中部に比べて伸びが高かったが、足元マイナスに転じている。輸入額が減少に転じていることを考えると、ナショナルブランドの西部進出などにより国内競争が激化していることがみられる。
- ③輸出は、年初顕著に増加したものの、足元は減少に転じている。重慶で行ったヒアリングでは、2002年に入ってベトナムやインドネシア向けのオートバイ輸出が大きく減少しているようだ。中国製品の価格競争力は依然として強いが、輸出先も低価格＋アフターサービスで対抗し始めている。中国のWTO加盟は世界的な競争を激化させたという形で、競争が東部に比べて弱かった西部にダメージを与えつつあるようだ。
- ④生産は、一進一退ながら増加基調を保っている。しかし、東部との成長格差はむしろ開いている。
- 以上から考えると、今のところWTO加盟は、輸入品の急増を通じて生産にダメージを与えるに至っていないが、海外や東部沿海部との競争が厳しくなることでダメージを受

けつつあるとみられる。

図表 12 WTO加盟前後の地域別経済主要経済指標の動き



重慶及び四川省、陝西省を中心とした経済圏の強化が課題

- 足元、西部と東部の成長率格差は縮小しておらず、しかも東部は直接投資ブームの再来により一段と成長を加速させつつある。東西の格差が中長期的に是正される可能性はあるものの、しばらくの間拡大を続けるのは確実なようだ。
- 他方、西部でも重慶を始めとする大都市については、東部との所得水準の格差は小さい。投資環境も輸送コストなどに不利な面があるにしろ、地域需要の大きさや賃金コストの低さを考えるとある程度の潜在力を持っている。西部全体が取り残されるとは考えにくい。
- 今後の課題は、現在、重慶市で5%、四川省で8%程度を占める富裕層の消費が、西部の経済をけん引するのは難しいにしても、大都市の産業集積や整備が進む交通網により地域間の補完・連携関係を強めることで、西部の中に「西部大都市→都市化された農村（小城镇と呼ばれる）→農村」という独自の雁行的発展メカニズムを作ることであろう。それには重慶、四川省を中心とする西南部の経済圏、それに本稿では触れなかったが、陝西省を中心とする西北部の経済圏を強化することが重要であろう。
- 特に、重慶は、水上輸送のハブとして、西部を代表する海外との結節点になる可能性があり、ここを西部の窓口にできるかどうかは、西部大都市の発展に続く西部全体の浮揚に大きく影響すると考えられる。

以上

(参考) 西部各省・市の主要経済指標

	重慶	四川 成都	陝西 西安	貴州 貴陽	雲南 昆明	甘肅 蘭州	青海 西寧	寧夏 銀川	新疆 ウルムチ	チベット ラサ
土地面積	8.2	48.5	20.6	17.6	39.4	45.4	72.2	5.2	166.5	122.8
人口密度	375	173	177	212	108	56	7	107	11	2
人口	3,091	8,408	3,644	3,756	4,241	2,557	517	554	1,792	260
人口増加率(%)	3.5	5.1		13.1	11.5	8.0	13.1	11.9	9.3	43.9
非農業人口	661	1,565	832	543	657	491	137	159	554	44
雇人口	1,695	4,436	1,813	1,866	2,269	1,492	257	276	694	124
第1次産業	905	2,643	1,010	1,305	1,761	786	143	159	388	91
第2次産業	294	642	299	222	211	297	32	50	98	7
第3次産業	496	1,151	504	339	298	410	81	67	208	26
第1次産業	53.4	59.6	55.7	69.9	77.6	52.6	55.8	57.6	55.9	73.3
第2次産業	17.3	14.5	16.5	11.9	9.3	19.9	12.6	18.1	14.1	5.9
第3次産業	29.3	25.9	27.8	18.2	13.1	27.5	31.6	24.3	30.0	20.8
平均賃金	8020	8323	7804	7468	9231	8516	9316	8681	8717	14976
農村純所得	1892	1904	1444	1374	1479	1429	1490	1724	1618	1331
一人当りGDP	5,157	4,784	4,549	2,661	4,637	3,838	5,087	4,839	7,470	4,559
GDP	1,589	4,010	1,661	993	1,955	983	264	266	1,364	117
第1次産業	283	946	279	270	436	193	39	46	288	36
第2次産業	658	1,700	732	386	843	440	114	120	587	27
第3次産業	649	1,364	650	337	698	350	111	100	489	54
2000年成長率	8.5	9.0	9.0	8.7	7.1	8.7	9.0	9.8	8.2	9.4
社会固定資産投資	656	1,404	746	403	698	441	155	161	610	67
対GDP投資比率	41.3	35.0	44.9	40.5	35.7	44.9	58.7	60.6	44.7	56.6
直接投資	20.0	35.8	24.6	2.1	10.5	5.1	-	1.1	1.6	-
対固定資産投資比率	3.1	2.6	3.3	0.5	1.5	1.2		0.7	0.3	
工業生産	1,530	4,154	1,788	856	1,589	1,087	142	294	1,061	18
同500万元以上	962	2,077	1,185	632	1,063	841	196	239	852	-
うち国有	284	595	557	320	-	431	91	105	203	-
総額	146	209	175	54	149	47	13	36	186	11
輸出	82	114	107	35	52	34	9	27	99	9
対GDP輸出比率	5.1	2.9	6.5	3.5	2.7	3.5	3.5	10.1	7.2	7.9
輸入	65	94	68	20	96	13	4	10	87	1

(資料)重慶統計年鑑

(参考文献)

- 稲垣清「中国進出企業地図」2002.3 蒼蒼社
 黒岩達也・藤田法子「開かれた中国巨大市場」2002.6 蒼蒼社
 経済産業省「通商白書」平成14年版
 ジェトロ「アジアの投資環境比較」2000.6
 唱新「グローバリゼーションと中国経済」2002.1 新評論
 東洋経済新報社「海外進出企業総覧 2002 年国別編」東洋経済新報社
 劉国光・王洛林・李京文「2002 年中国経済形勢分析与予測」2002.1 社会科学文献出版社
 重慶市人民政府「重慶投資指南」
 四川統計年鑑
 重慶統計年鑑
 中国統計年鑑
 中国交通年鑑
 北京統計年鑑

※本レポートに掲載された意見・予測等は資料作成時点の判断であり、今後予告なしに変更されることがあります。