

ERINA REPORT

ECONOMIC RESEARCH INSTITUTE FOR NORTHEAST ASIA

ERINA REPORT 84

特集 北東アジアにおける天津市の役割と期待

東アジア経済共同体形成と天津滨海新区開発 岩田勝雄・王亜新

The Establishment of the East Asia Economic Community and the Development of Tianjin Binhai New Area (Summary)

IWATA, Katsuo; WANG, Yaxin

天津滨海新区のグランドプラン及び日系企業の進出動向と展望 筑波昌之・程永明

The Grand Plan for the Tianjin Binhai New Area and the Developments in and Prospects for the Entry of Japanese Enterprises (Summary)

TSUKUBA, Masayuki; CHENG, Yongming

天津における近代金融サービスシステム構築の構想と課題 田香蘭

The Potential for and the Measures toward the Construction of a Modern Financial Services System in Tianjin (Summary) TIAN, Xianglan

天津滨海新区「北方国際航運センター・国際物流センター」の位置付けが及ぼす日系企業への影響力について 平力群

The Impact on Japanese Enterprises of the Designating of the Tianjin Binhai New Area as "The Northern International Air Transport Center and International Logistic Center" (Summary) PING, Liqun

韓国企業の対中進出の現状と課題 - 天津市を中心に - 百本和弘・李海昌・朱永浩

The Current Status of and Challenges in the Expansion of ROK Enterprises into China With a focus on Tianjin Municipality (Summary)

MOMOMOTO, Kazuhiro; LEE, Haechang; ZHU, Yonghao

中口経済貿易関係 現状、問題とビジョン 柳豊華

Sino-Russian Economic and Trade Relations: The Current Status, Challenges and Prospects (Summary) LIU, Fenghua

目 次

特集：北東アジアにおける天津市の役割と期待	
「特集：北東アジアにおける天津市の役割と期待」について	1
Special Feature: The Role of and Expectations for Tianjin Municipality within Northeast Asia...	2
ERINA経済交流部長代理・調査研究部研究主任 筑波昌之	
Tsukuba, Masayuki, Deputy Director, External Relations Division, and Associate Senior Researcher, Research Division, ERINA	
東アジア経済共同体形成と天津濱海新区開発	3
The Establishment of the East Asia Economic Community and the Development of Tianjin Binhai New Area (Summary)	9
立命館大学経済学部教授 岩田勝雄	
立命館大学大学院経済学研究科博士後期課程 王亜新	
Iwata, Katsuo, Professor, Faculty of Economics, Ritsumeikan University	
Wang, Yaxin, Doctoral Student, The Graduate School of Economics, Ritsumeikan University	
天津濱海新区のグランドプラン及び日系企業の進出動向と展望	10
The Grand Plan for the Tianjin Binhai New Area and the Developments in and Prospects for the Entry of Japanese Enterprises (Summary)	25
ERINA経済交流部長代理・調査研究部研究主任 筑波昌之	
天津社会科学院日本研究所副所長・副研究員 程永明	
Tsukuba, Masayuki, Deputy Director, External Relations Division, and Associate Senior Researcher, Research Division, ERINA	
Cheng, Yongming, Vice-Director and Assistant Researcher, Institute of Japan Studies, Tianjin Academy of Social Sciences	
天津における近代金融サービスシステム構築の構想と課題	26
The Potential for and the Measures toward the Construction of a Modern Financial Services System in Tianjin (Summary)	32
天津社会科学院日本研究所助理研究員 田香蘭	
Tian, Xianglan, Assistant Researcher, Institute of Japan Studies, Tianjin Academy of Social Sciences	
天津濱海新区「北方国際航空運センター・国際物流センター」の位置付けが及ぼす日系企業への影響力について	33
The Impact on Japanese Enterprises of the Designating of the Tianjin Binhai New Area as "The Northern International Air Transport Center and International Logistic Center" (Summary) ...	40
天津社会科学院日本研究所助理研究員 平力群	
Ping Liqun, Assistant Researcher, Institute of Japan Studies, Tianjin Academy of Social Sciences	
韓国企業の対中進出の現状と課題 - 天津市を中心に -	41
The Current Status of and Challenges in the Expansion of ROK Enterprises into China	
With a focus on Tianjin Municipality (Summary)	50
日本貿易振興機構（ジェトロ）ソウルセンター副所長 百本和弘	
日本貿易振興機構（ジェトロ）ソウルセンター課長代理 李海昌	
ERINA調査研究部研究員 朱永浩	
Momomoto, Kazuhiro, Deputy Director General, JETRO Seoul Center	
Lee, Haechang, Assistant Manager, JETRO Seoul Center	
Zhu, Yonghao, Researcher, Research Division, ERINA	
中ロ経済貿易関係 現状、問題とビジョン	51
Sino-Russian Economic and Trade Relations: The Current Status, Challenges and Prospects (Summary)	55
中国社会科学院ロシア東欧研究所副研究員 柳豊華	
Liu Fenghua, Associate Professor, Institute of Russian, Eastern European and Central Asian Studies, Chinese Academy of Social Sciences	
会議報告	
第2回太平洋経済会議	56
ERINA調査研究部部長代理 新井洋史	
北東アジア動向分析	57
研究所だより	64

特集：北東アジアにおける天津市の役割と期待

ERINA 経済交流部長代理・調査研究部研究主任 筑波昌之

中国政府は、80年代の深圳特区（華南）を中心とした珠江デルタ地帯の経済発展、90年代の浦東新区（華東）を中心とした長江デルタ地帯の経済発展に続き、中国北方に広がる環渤海経済圏を振興させるため、- 第3の経済極 - として天津濱海新区の発展を全国の発展戦略に組み入れ、金融、土地、保税、財政税収における一連の特別な優遇措置を与えて、天津市の開発と対外開放を積極的に推進している。

渤海湾に面した天津は、首都北京の対外通商口であり、また東北地区に隣接し、自ら北東アジアの中心となることを目標としている。今後は政策的な地域経済の一体化と国内交通・物流網の形成により、中国の重要な工業地帯である東北部との関連性が一層高まってくるものと考えられる。今後日本と天津地区との関係構築は東北振興政策及び北東アジア協力を推進する上でも重要な意義があるであろう。

天津濱海新区は環渤海経済圏の中心に位置し、天津港、天津濱海空港、経済技術開発区、輸出加工区、保税区や各種機能区により構成されている。1994年に建設が決定し、

現在7,000社を超える外資企業が進出、製造業を中心に多くの産業群を育成、堅実に産業基盤を固めている。

本特集では、今後さらに発展が期待される天津市および濱海新区の役割と期待をテーマに、各分野の専門家から玉稿を賜った。立命館大学経済学部 岩田勝雄教授と王亜新氏より、最新の世界経済の動向を始めとするグローバルな視点で東アジア経済協力の必要性から同新区開発の意義を説いていただいた。日本貿易振興機構（ジェトロ）ソウルセンターの百本和弘副所長、同李海昌課長代理はERINA 朱永浩研究員との共著により韓国企業の対中進出に関し、天津市の事例にフォーカスを当てて緻密な分析をしていただいた。

また、今回の特集において共同執筆体制を組んだ天津社会科学院からは日本研究所の田香蘭、平力群両女史より天津における金融サービスと国際交通・物流面の現状と課題などについて原稿を作成していただき、筆者（筑波）と同所の程永明副所長により、濱海新区のグランドプラン及び日系企業進出の動向と展望について共著をとりまとめた。

誌面を借りてご協力賜った諸氏に感謝申し上げます。

Special Feature: The Role of and Expectations for Tianjin Municipality within Northeast Asia

TSUKUBA, Masayuki

Deputy Director, External Relations Division, and Associate Senior Researcher,
Research Division, ERINA

Continuing on from the economic development in the 1980s of the Pearl River Delta centered on the Shenzhen Special Economic Zone (Huanan¹), and in the 1990s of the Yangtze River Delta centered on the Pudong New Area (Huadong²), the Chinese government, in order to stimulate the Bohai Sea Rim Economic Region in northern China, has incorporated the development of the Tianjin Binhai New Area into the national development strategy as the "third economic growth pole", and granting a suite of special breaks in finance, land, customs bonding and financial taxes, is actively advancing the development and opening-up to the outside world of Tianjin Municipality.

Tianjin, which fronts Bohai Bay, is the foreign trade gateway for the capital, Beijing, adjoins China's Northeast region in addition, and is itself aiming to become the center of Northeast Asia. In the future, via the integration of its regional economy in terms of policy and the formation of a domestic transportation and distribution network, it is considered that the degree of connectedness with China's northeastern area, which is a major industrial area in China, will move up to a higher level. The building of relationships between Japan and the Tianjin area in the future will probably be of major significance in promoting the policy for the revitalization of the Northeast old industrial base and cooperation in Northeast Asia.

The Tianjin Binhai New Area is located in the center of the Bohai Sea Rim Economic Region, and is made up from Tianjin Port, Tianjin Binhai International Airport, an economic-technological development area, an export processing zone, a free trade zone and an area with various capabilities. Construction was decided on in 1994, and currently over 7,000 foreign-investor enterprises have set up operations; with the nurturing of a large industrial

cluster centered on manufacturing industry, it has steadily consolidated into an industrial base.

In this special feature we have been granted contributions from specialists in various fields on the theme of the role of and expectations for Tianjin Municipality and the Binhai New Area, which are expected to develop further in the future. From Professor Katsuo Iwata and Wang Yaxin of the Faculty of Economics/Graduate School of Economics, Ritsumeikan University, we have received an explanation of the significance of the Binhai New Area from the necessity of East Asian economic cooperation, with a global perspective including the latest developments in the world economy. Kazuhiro Momomoto, Deputy Director General, and Mr. Lee Haechang, Assistant Manager of the Japan External Trade Organization (JETRO) Seoul Center, have, in joint-authorship with ERINA researcher Mr. Zhu Yonghao, given us a precise analysis focusing on actual instances in Tianjin Municipality regarding the expansion into China of ROK enterprises.

In addition, from the Tianjin Academy of Social Sciences, in a co-authorship tie-up in this special feature, we have received contributions from Ms. Ping Liqun and Ms. Tian Xianglan of its Institute of Japan Studies regarding financial services and the current situation of and challenges for international transport and logistics in Tianjin; and this author and Mr. Cheng Yongming, Vice-Director of the Institute of Japan Studies, have collaborated concerning the grand plan for the Binhai New Area and the developments in and the prospects for the entry of Japanese enterprises.

I would like to express my gratitude to all for their contributions to this publication.

[Translated by ERINA]

¹ *Huanan*, or "south China", denotes the area including Guangdong Province, Guangxi Zhuang Autonomous Region and Hainan Province. [Translator's note]

² *Huadong*, or "east China", denotes the area including Shandong Province, Jiangsu Province, Zhejiang Province, Anhui Province, Jiangxi Province, Fujian Province and Shanghai Municipality. [Translator's note]

東アジア経済共同体形成と天津濱海新区開発

立命館大学経済学部教授 岩田勝雄
立命館大学大学院経済学研究科博士後期課程 王亜新

1. 世界経済の動向と中国経済

中国最大の輸出市場であるアメリカ経済は明らかに減速状況にある。2007年のサブプライムローン問題に端を発した金融不安は、アメリカ経済全体に波及し、住宅需要の減少、一般消費の低迷などの現象が生じている。景気低迷の中で原油価格をはじめとした原材料価格あるいは食糧価格の上昇が続いている。これまでのアメリカ経済は世界中に散布されたアメリカ・ドルの還流によって経済成長が可能であった。中国、日本、韓国などはアメリカとの貿易収支の大幅な黒字のもとで、アメリカの債券購入などの証券投資を通じて、アメリカ国際収支の均衡化を支えてきた。またアラブ産油国も巨額なオイルダラーをアメリカに還流させてきた。アメリカは東アジア、アラブ産油国によるドル還流によって金融市場の膨張がはかられ、また膨大な消費市場を形成することが可能であった。

住宅需要の拡大は、国際的な資金調達可能なシステムが形成されたことに依っている。ブッシュJr大統領による低所得者向け住宅建設政策は、巨額な住宅ローン市場を形成していった。住宅ローン債権は、複雑な手続きをへて金融商品として登場し、一時期優良な金融商品となって国内の機関投資家だけでなく、国外の投資家なども大量の購入があった。巨額な過剰ドル・投資資金は、「優良な」金融商品に群がったのである。こうした金融商品は、「値上がり」が続く限り、市場を拡大していく。しかしひとたび「価格が下落」すれば大量の売りが待っているだけでなく、不良債権になる危険性をもっている。アメリカ国内経済の減速とともに、住宅価格の上昇が下落に転じ、やがて住宅ローン債権は、不良債権となっていった。機関投資家あるいは金融機関などは巨額な損失が生じたのであった。また海外の機関投資家、金融機関などでも住宅ローン債権は不良債権となった。大量の不良債権の存在が消費需要を低下させ、アメリカ経済の減速につながったのである。アメリカ経済は、日本の1980年代後半のようなバブル経済がはじけたのである。

アメリカへのドル還流は、アメリカの消費需要の拡大につながった。アメリカはドル還流システムが続く限り経済成長の達成が可能であった。サブプライムローン問題は、ドル還流システムが崩れることを意味していた。アメリカ

経済成長メカニズムの崩壊である。中国もまたアメリカの債券購入によって膨大な外貨準備金の活用をはかってきた。アメリカ・ドルの還流政策に応じてきたのである。しかしドル還流の一部が住宅ローン（サブプライムローン）に用いられてきたが、不良債権となった現在、新たな金融商品を開発しても過剰ドルを処理することは容易でない。そればかりか、アメリカの景気後退が明確になり、同時に消費需要も減退することになった。中国は最大の市場であるアメリカへの輸出減少を余儀なくされることになる。中国経済は2008年の第2四半期以降アメリカへの輸出の停滞が現実となった。輸出に支えられた中国経済成長は転換点を迎えたのである。

中国の貿易は2006年輸出入合計が1兆6,000億ドルを超えた。とくに2005年アメリカとの貿易は2,000億ドルの輸出超過であった。中国の輸出は機械類、電子・電気製品などの工業製品であるが、アメリカ市場へは繊維品、玩具、履物、水産加工品などのいわゆる労働集約型の製品輸出も多く、中国の輸出主導型経済を支えてきたのである。

中国の貿易が拡大したのは、国際競争力の増大が大きく影響している。国際競争力増大の背景には第1に、アメリカ市場への輸出が中国経済の拡大に寄与したのである。中国製品はアメリカだけでなく、ヨーロッパ、日本への低価格商品の輸出も増大し、国内の生産力増大を導いた。第2に、中国国有企業改革に代表されるように企業に対する競争原理の導入は、コスト低下の思想の徹底とともに輸出志向の生産体制の構築となった。第3に、国有企業をはじめとした公有企業が負担していた社会保障、教育費、住宅などで制度の一部改正によって、コスト低下がはかられたとともに労働者数の削減が可能になったことである。第4に、国内での一部富裕層の出現によって耐久消費財需要が拡大し、国内市場の拡大に結びついたことである。第5に、改革・開放路線の徹底は、沿海地域を中心とした外資導入・外国技術導入を容易にしたことである。

2. 中国の外資導入と経済の2極化

中国の外資導入は中央政府及び地方政府による開放政策・企業誘致政策などが行われた結果である。中国は多国籍企業の世界戦略に巻き込まれることによって経済成長を

達成した。同時に、ASEAN、東アジアが「世界の成長センター」として多国籍企業の生産基地に位置づけられたからである。とくに中国の外資導入政策は、多国籍企業の進出によって産業基盤形成を要請されただけでなく、輸出産業・企業の競争力強化に影響した。多国籍企業の海外進出の目的は、先進国での市場確保・拡大、発展途上諸国でのコスト低下である。

初期の多国籍企業の中国進出は、低コスト生産を目的として投資国への逆輸出、第3国への輸出増大、さらに標準化した商品の中国市場での販売であった。したがって中国経済は、多国籍企業の世界的な生産システムに巻き込まれれば巻き込まれるほど、先進国への輸出が増大し、国内市場も増大する構造であった。それが中国の輸出増大となったのである。

しかし最近の多国籍企業の活動は、輸出と中国国内市場拡大の二つの目的で進出している。それは自動車産業が代表的な例である。中国はアメリカに続く自動車市場になった。中国自動車の国内販売は、2007年には800万台に達した。これまでの中国自動車企業は100社を超えていたが、多国籍企業との資本・技術提携などの進展により、第一汽車、上海汽車、東風汽車、長安汽車の4大グループに集約されつつある。それぞれのグループの生産計画は、年間200万台であり、国内需要をすべて満たすとともに、輸出を志向することになる。まさに自動車産業は国内消費型から輸出志向型への転換を図ろうとしているのである。

中国自動車産業は多国籍企業の世界戦略に巻き込まれながら、輸出産業としても拡大していこうとする。中国自動車企業の競争力あるいは技術は、多国籍企業との提携によって向上していったのである。中国自動車企業は、巨額の開発資金を必要とするエンジン、トランスミッションなどの重要部品の独自開発を行わず、外国企業に委ねている。それだけ企業のコスト負担を軽減するが、同時に外国企業への依存度が増大する内容である。こうした企業戦略が中国企業の特徴でもあり、競争力増大の要因であった。

今日の中国の経済発展は、輸出主導型産業の育成と国内市場重視型産業の育成であり、外資・外国技術依存型システムの構築である。深圳、厦門、珠海、汕頭の経済特区は輸出主導型生産システムであった。このシステムは、初期が繊維品、雑貨、玩具、電気部品などであり、やがて電子部品・製品、電気製品、情報機器など高度技術を要する産業部門への移行である。輸出主導型産業の貿易は、輸出の増大とともに製品素材・部品を含めた輸入増大をもたらした。したがって中国政府は、国内市場重視型すなわち輸入代替型産業育成及び輸出主導型産業育成の二つの戦略を採

用したのである。この中国政府の戦略が多国籍企業の世界システムと合致し、中国の急速な経済発展を達成する原動力となったのである。

中国が多国籍企業をはじめとした外資導入政策を拡大した要因は、第1に、外資系企業によって生産拡大が可能になったこと。第2に、中小企業を含めて国有企業、郷鎮企業などの公有企業を整理統合し、大規模な企業再編を促す契機となること。第3に、自動車を典型とする基幹産業における企業改革は、国内のあらゆる部門の産業・企業の改革を推進しなければならない客観状況を形成すること。第4に、外資系企業の誘致によって政府の開発・投資資金の節約を可能にすること。第5に、新規技術の導入によって国内企業の競争力を高める契機となること。第6に、外資系企業のための関連産業部門の生産拡大・技術進歩を可能にすること。第7に、基幹産業・耐久消費財産業の生産拡大は、価格競争を生じさせ、経済成長に伴うインフレーションの進行を抑制する効果をもつこと。第8に、外資を含めて企業間競争の拡大は、市場開放政策に特徴づけられるような政府の経済介入の機会を小さくする効果をもつこと。第9に、改革・開放政策の徹底は、企業だけでなく、広く労働者にも認識する効果をもつこと。国有企業の合理化(労働者削減など)を容易にすること。第10に、国内市場優先政策から輸出優先政策への転換は、先進国あるいはアジア・アフリカ諸国との経済協力を推進する契機となること。第11に、国内生産力の発展は、コスト低下をもたらし、価格の上昇の抑制となり、労働者の賃金引き上げを阻止する役割を果たすこと。第12に、価格競争あるいは外資企業の拡大は、国内の生産・流通・消費過程で生じている不明瞭・コネクション取引などを解消する契機となること。いわば中国の改革・開放あるいは外資導入政策は、生産力発展の基盤を形成したのであった。さらに1990年代からのアメリカの景気拡大が中国経済成長の追い風となった。

中国は高い経済成長率を実現してきた。その原動力になったのが外資及び外国技術であった。1970年代末の経済特区あるいは上海浦東地区の開発地域はいずれも外資・外国技術依存型であった。とくに外資系企業による生産増大は、輸出を志向し、中国輸出の60%を占めている。国有企業などの既存の企業は一部競争力を増大し、輸出だけでなく外国への直接投資も行っている。中国企業は輸出志向と国内市場志向、直接投資を志向する企業と外資・外国技術依存型企業に2極化する傾向がある。同時に中国企業はいずれの産業部門においても生産・供給過剰の危険性をもっている。

1990年代後半中国のカラーテレビは過剰生産を経験し

た。自動車部門においても同様な経験をもっている。過剰生産の結果は、商品価格の下落となり、さらに企業の集約化が進行した。中国は一時期高い成長率を維持しながら消費者物価が下落する事態が生じた。ヨーロッパ、日本での経験は経済成長率が高ければ同時に物価上昇が生じたのであった。物価上昇は労賃の引き上げとなり、所得の上昇は新たな消費を生むというサイクルであった。

ところが中国は、高い経済成長率を達成しながら、労働者あるいは農民の所得上昇が緩慢であった。他方で一部産業による過剰生産状況は、賃金上昇がなくても消費を支えたのである。すなわち耐久消費財の過剰生産は、価格下落を伴い、結果として消費量の拡大となった。しかし今日の経済状況は、過剰生産が消費者物価の下落を引き起こす要因ではなくなった。それは2007年から顕著になった一次産品価格の急速な上昇である。とくに石油の国際価格の上昇は著しく、2008年7月には原油価格が1バレル=140ドルとなった。石油だけでなく鉄鉱石、ボーキサイト、銅鉱石などの鉱物資源は2ないし3倍に国際価格が上昇した。また穀物価格は、トウモロコシ、小麦、大豆などが上昇した。とくに原油価格の上昇によってバイオエタノールの需要が増大し、原料となるトウモロコシの価格上昇が続いた。こうした状況は生産・供給過剰状態となっても価格下落によって販売を拡大しようとする経営を困難にする。コストの上昇は販売価格を引き上げなければ企業経営を圧迫し、企業倒産の危機となるからである。

このように中国経済を取り巻く環境は1990年代とは大きく異なってきているのである。すなわち4つの経済特区あるいは上海浦東地域の開発スタイルは、中国の他地域にそのまま適用されるのではないことを意味している。

3. 中国経済の課題

今日の中国経済の課題は、第1に、世界経済とのリンクを強めなければ高い経済成長を達成できない構造にある。いわば中国経済は、アメリカ、ヨーロッパ、日本などの世界経済運動に組み込まれたのである。中国の改革・開放政策は、多国籍企業の受け入れのための基盤整備であり、WTOの加盟も同様な意義をもっている。したがって中国経済は、アメリカ、ヨーロッパ、日本の経済状況・市場に依存していたのであり、今後は国内市場優先型経済への移行が重要である。

第2は、EU、NAFTAなどの経済統合の進展によって東アジアは取り残されるような状況となった。そこで中国はアジアを中心とした経済協力の推進を政策課題として登場させた。EUあるいはアメリカ市場が地域主義的な政策

を追求することになればアジアは孤立化する。さらに地域主義が台頭する中で国際金融市場は拡大し、巨額な投機資金がアジア諸国・地域に押し寄せる危険性もある。中国は国際金融市場での攪乱をそのまま招くことになれば、経済的な混乱が拡大することになり、アジアを中心とした安定した国際金融システムの形成が必要である。

第3は、中国での金融市場あるいは資金調達市場の整備の課題である。企業は金融機関からの間接金融かあるいは外資との提携による資金調達によって設備投資がなされてきた。中国は証券市場の整備が不十分であったからである。企業の銀行などからの資金調達は、一部不良債権を拡大し、縁故取引にもつながった。アメリカ、ヨーロッパの企業あるいは最近の日本企業も自己資金（株式、社債、内部留保）によって設備投資を行うことが競争に打ち勝つ条件となった。したがって中国は証券市場の整備を行い、企業の自己資金調達方式を確立する必要がある。

第4の課題は、中国企業による自己技術開発である。中国企業は技術開発では大きく立ち遅れている。自動車産業は外資との資本・技術提携によって生産体制を維持してきた。重要部品あるいはスタイルなど多くを外資に依存してきたのである。したがって自己技術開発が進展しなければ外国への進出は不可能となる。また多国籍企業の世界生産体制に巻き込まれることは、自己技術開発を困難にするだけでなく、中国が単なる「下請的生産」にとどまることを意味する。中国が独自の「社会主義建設」を課題とするならば、外資に依存しない技術開発の必要性がますます増大しているのである。

第5の課題は、沿海地域と内陸部の経済格差だけでなく、工業と農業、先端産業と素材・労働集約型産業、輸出産業と非輸出産業、大都市と中小都市、開発地域と非開発地域などの格差が拡大傾向にあることである。またこうした格差のほかに都市と農村の所得格差、単純労働と熟練労働の賃金格差、外資系企業と中国企業の賃金格差、学歴による賃金格差など多岐にわたる格差問題が生じている。

日本の高度成長期は、種々な格差が広がったが、同時に賃金も上昇した。賃金あるいは農家所得の上昇は、消費市場の拡大あるいは耐久消費財需要の増大となり、日本の生産力拡大の基盤を形成した。中国は種々な格差の是正が進まないままに一部の輸出企業、生産拡大企業、外資系企業あるいは都市生活者、高学歴者などの消費水準の拡大によって国内市場が広がっているのである。

第6の課題は、中国市場の開放である。WTOは市場開放を原則としている。これまでの中国は外資の制限あるいは輸入の抑制政策を通じて国内産業・企業を保護してきた。

しかしWTOの加盟はこれまでの制限の解除政策を追求しなければならぬことを意味している。とりわけ農業分野は、国際競争力の弱体化がめだっている。アメリカ、ブラジル、オーストラリア、カナダなどの農業国は巨大な市場として育ててきている中国市場の開放を要求している。中国は膨大な農村人口を抱えており、農業開放が農村からの離脱を促進することにつながる。

農村からの離脱は、都市生活者の増大となるが、都市ではその受け皿がない。そうなると市場開放政策は一部抑制せざるをえないことになる。輸出産業・企業は外国市場の拡大を求める政策を要求するであろうし、農業分野では輸入抑制を要求することになる。中国政府は輸出の増大を求めるか、農業などの伝統的・地場の産業を維持するかの選択がある。

第7の課題は、労働者の条件改善である。沿海地域を含め多くの労働者の賃金は依然として低い水準に抑えられている。労賃が低いことが中国企業の国際競争力を高める重要な要因であった。さらに農村地域の過剰人口の存在は、低賃金労働者の供給源でもあった。2007年に「労働契約法」が制定されたが低賃金問題は解決したわけではない。低賃金労働の存在は、競争力を高める効果をもつが、他面では国内市場の拡大を抑制することになる。低賃金水準では最終消費財の販売の伸びが期待できないのである。そこで中国企業は輸出に向かったのである。

しかし世界経済の減速状況をみれば、国内市場の拡大こそ安定した生産力の維持を可能にする。賃金水準が上がれば、国内需要が拡大し、輸出比率を低下させることができる。国内市場向け生産への移行こそ中国経済政策の緊急の課題になる。

ただし賃金水準の上昇は外資が中国での生産から撤退する可能性をもっている。事実労働集約型産業の一部は中国から撤退し、ベトナム、カンボジア、ラオスなどでの生産が拡大している。こうしたアジア諸国での生産力発展は、企業・労働者の所得の増大となり、結果としてアジア市場の拡大に結びついている。

4．東アジア経済協力の必要性

現在世界貿易は輸出入合計約20兆ドルとなっている。このうちアメリカ、ヨーロッパ、日本などの先進国が約70%を占めている。さらに貿易額はASEAN、アジアNIES、中国を含めると80%を超える。世界貿易拡大の担い手は、アジアに移っているのである。

アジア諸国の経済は、第1に、1997年のアジア通貨危機を克服した韓国が再び輸出主導型経済システムに転換して

いることである。韓国は一時期素材産業から中間品、完成品まで先進国型産業構造の形成及び外資、外国技術に依存しない自主技術・自己資金開発型の国民経済形成を目指していた。しかしアジア通貨危機は自立型経済システム形成の構築の困難性を明らかにし、さらにIMF主導の金融改革、外資との提携政策の採用を余儀なくされた。いわば総花的な産業構造から重点的・競争力強化型産業構造への転換である。

同時に「民族的」企業からの脱皮が要請され、外資との提携が強まってきた。韓国は内需拡大型経済から貿易・外国市場依存型経済への移行である。貿易・外国市場依存型経済構造への再編は、世界市場への進出を可能にするような巨大企業（外資との提携によって可能になった）が出現したことと、他方では世界市場から取り残された大・中企業の生産縮小、企業間の合併・吸収など二局面が生じている。

第2にASEAN 4（マレーシア、タイ、インドネシア、フィリピン）は、アジア通貨危機以降域内貿易が拡大の方向にある。日本、香港などの企業の現地生産の拡大は、ASEANを中間財、完成品の産業集積地に変えたのである。ASEANはAFTAの形成によって域内関税率の引き下げ、域内分業の推進策などを講じている。アジア通貨危機を通じてASEAN諸国の経済的連携を深めることが危機への対応策となったからである。したがってASEAN諸国はアジアを中心とした経済的な協力関係を形成することを望んでいる。ASEAN諸国は経済的な開放政策を推進しながら、域内経済協力・東アジア共同化への道を歩もうとしているのである。

第3に、日本は1990年以降長期不況が続いた。2002年から不況を脱し、経済成長の軌道に乗ったようにみえたが、成長率は低く、かつ輸出に主導されたもので、国内需要の拡大には至っていない。日本企業は1980年代後半の「プラザ合意」後、直接投資と海外生産の増大によって生き残りをはかってきた。日本の代表的な多国籍企業である松下電器、キャノン、あるいはトヨタ、ホンダ、日産などの自動車企業はいずれも海外生産の増大によって世界市場のシェアを拡大してきたのである。

日本企業の直接投資はアメリカ、ヨーロッパからアジアへシフトしつつある。日本経済は、アジアを中心とした海外生産・国際分業拡大型構造に進展する状況となっている。したがって日本はWTOを中心とした貿易システムの浸透が安定的な生産力維持につながる。しかしヨーロッパ、アメリカなどでの経済統合の進展は、先進国で日本だけが安定市場をもたない状況となる。そこで日本は、APECある

いは東アジア経済圏・経済共同体形成の必要性が高まってきたのである。日本はアメリカ、ヨーロッパに対抗する経済圏を形成することによって、日本企業に安定した海外生産・直接投資の市場が確保できるのである。

ASEAN、韓国、日本の経済環境は、20世紀後半と大きく異なってきた。それは日本の海外生産・国際分業拡大型への転換、アジア通貨危機以降の韓国の輸出主導・外国市場型経済への転換、ASEAN諸国の地域間協力・統合市場形成への歩みなどとして生じている。

中国は依然として輸出主導型生産システムの浸透、国内での公共投資及び設備投資拡大による高度成長政策の維持をはかっている。中国が経済成長を継続し、国内の種々な課題を克服するためには、輸出主導型経済構造から国内消費優先型への移行が重要である。さらにアジアとの経済的連携の必要性も増している。中国はASEAN諸国とのFTA協定締結を推進している。しかしASEAN諸国は中国の経済的・政治的干渉に対しては警戒感をもっている。アジア経済共同体の形成は中国の「覇権」支配につながるのの危険も抱いている。中国政府は、「覇権」国にはならないことを再三表明している。したがってアジアの経済協力は対等・平等・互惠、内政不干渉、相互協力を徹底しなければならないのである。

アジアは近年貿易・国際分業が深化しているし、東アジア諸国・地域間の域内貿易も増大している。東アジアの域内貿易は、貿易総額の50%に達している。東アジア地域は貿易だけでなく、域内投資も増大傾向にある。ASEAN諸国に対しては、日本、韓国、台湾、香港が主たる投資国・地域である。中国に対しては、台湾、香港、日本、韓国などの東アジア諸国・地域企業の投資が拡大している。東アジア諸国・地域はいずれもWTOに加盟しているが、WTOの農産物自由化問題などで合意に至っていない。

東アジアはWTOの原則から離れても、地域間協力の必要性が増している。これまで東アジアは、先進国とりわけアメリカの経済動向に支配されてきたのであり、国際通貨体制への依存も大きかった。さらに東アジア諸国・地域は、先進国市場依存だけでなく、技術依存も大きかった。こうした先進国への金融・市場・技術依存が継続することはアジア諸国の「自立」を困難にする。中国、ASEANあるいは韓国はFTA、EPA交渉などを先行している。したがって東アジアは経済協力を推進する客観状況が整っていることになる。

21世紀に入って中国は、これまでの世界経済に巻き込まれたあるいは外資導入の基盤整備から世界経済の運営に積極的に参加する方向に変わろうとしている。それは対アジ

ア経済政策に明確に現れているのである。

5. 天津滨海新区開発の意義

東アジア経済共同体形成の必要性は、日本を除いて韓国、中国あるいはASEAN諸国で高まりつつある。とくに中国はアメリカをはじめとした先進国に資本、技術、市場を依存している。中国が文字通り自立した国民経済を確立しようとするならば、アジアを中心とした貿易・国際分業、国際金融システム、交通・運輸システム、情報網の整備、人的・学術交流などを推進することが重要である。

こうした状況の中で中国の一地域の経済発展プログラムは、中国の単なる地域計画・地域政策にとどまることのない内容を持つものでなければならない。天津市の地域開発計画は、天津市のみの発展を目指すものであってはならない。天津市の計画は、周辺の経済発展に寄与するだけでなく、中国経済全体への波及効果を生み出すものでなければならない。天津市の計画は、渤海湾の対岸に位置する韓国経済、日本経済あるいは北朝鮮経済、さらにはアジア経済の発展へ影響を及ぼす計画が必要である。

こうした課題をもつ天津滨海新区は、1994年天津市政府による地域開発プロジェクトして発足した。天津滨海新区は、1979年の廈門、珠海、深圳、汕頭の経済特区開設、1990年の上海浦東地域開発に続く大規模地域経済計画となっている。天津滨海新区は面積2,270平方キロメートル、計画人口145万人、2010年の生産額500億ドルを目指している。

天津滨海新区の立地条件は、第1に、中国の北部、東北部、南西部の中央に位置し、渤海湾に面していることである。したがって天津滨海新区は渤海湾地域の中心にあり、北京と同じクラスターに属しているのである。第2に、天津滨海新区は、港湾地域となっており、国家プロジェクトとして自由貿易地域、保税加工区を有する高度技術集約地域である。また貿易港として諸条件が整っているだけでなく、天津港は北部中国最大の港湾である。天津港の貨物取扱能力は2006年で2億5,800万トンとなっている。コンテナ取扱量は595万トンである。天津港は他地域からの貨物が70%を占めている。第3に、天津滨海新区は科学技術産業いわゆるハイテク産業を中心としていることである。ハイテク産業としては、電子・情報、石油、海洋科学、自動車、機械産業、石油ライン、高付加価値鉄鋼、バイオ薬品などであり、全体の出荷額の45%となっている。第4に、天津滨海新区のうち1,214平方キロメートルは塩分・アルカリ分の土地であり、同時に膨大な量の石油、天然ガス、地熱を埋蔵している。第5に環境対応型の産業配置である。

天津濱海新区はかつて湿地帯であり、農地、住宅地などの転換なく整地している。また用水の29%は新区域内でまかなうことができるなどである。(Brief Introduction to Tianjin Binhai New Area- Administrative Committee of Tianjin Binhai New Area. 2008年)

天津濱海新区が既存の開発区、経済特区と異なっている点は、いわゆる不毛の地を開発した点である。広大な土地を干拓し工業立地に造り替えるとともに、塩田を有する開発区をつつたのである。さらに天津濱海新区は石油、天然ガスなどの資源を有し、その資源を利用した工業開発を行うという点で新しい試みとなっている。これまでの開発区、経済特区は保税加工区に代表されるように外国の資本、技術、あるいは素材・部品などを用いて生産する形態であった。しかし新区は埋蔵する資源を用いての工業開発を目指していることである。

天津濱海新区の中心的な工業生産地として発展している天津技術開発区(TEDA)は、天津港、化学コンビナート、電子工業区、逸仙科学によって構成されている。TEDAの産業構造は、電子産業63%、機械産業(自動車を含む)19%、バイオ医療産業5%、食品飲料5%となっている。TEDAの基幹産業は電子部門なのであり、モトローラ、サムソンの外資企業に依存している。自動車はトヨタ、デンソー、アイシンなどのトヨタグループ及びホンダである。2005年度の売上高の大きい企業はモトローラ、サムソン、トヨタなどであり、外資の占める割合は高くなっている。

天津濱海化学工業区は、石油化学を中心としており、天然ガス、塩化学を基礎に合成樹脂、合成繊維、化学工業、新素材、精密化学、石油加工製品などの生産が行われている。化学工業区の中心企業は中国石油化学(シノペック)であり、中国企業が生産を担っている。

天津濱海新区は、技術開発区においては外資、化学工業区では中国企業と生産の棲み分けを行っている。新区の生産計画では、自動車、造船、航空機などの比重を増やす計画であり、航空機に関してはエアバス社の参入が行われている。さらに計画全体は外資への依存度が高くなっている。

シンガポール、フランス、オランダ、アメリカ、日本などの企業誘致によって生産を行う計画である。国際的な資本連携は、投資資金の節約、新規技術の導入、輸出主導による先進国市場の確保などの利点をもっている。しかし国内の諸地域との経済的連携あるいはアジアとの連携を重要視するならば、安易な外資導入は回避しなければならない。中国の経済発展を継続し、経済的な諸問題を解消するためには何よりも自己資金、自己技術開発、国内市場優先型経済への転換が必要だからである。

また、天津濱海新区は石油、天然ガスなどの埋蔵する資源を有効に活用する計画を立てている。資源の将来的な状況からすれば、この計画自体は新しいものであり、地域に根ざしたものである。しかし石油をはじめとした資源を天津濱海新区だけで独占することはできない。山東省、河北省、対岸の大連などの遼寧省でも石油資源の利用を計画している。したがって天津濱海新区をはじめとした諸地域での有効活用の方向性を探らなければならない。さらに天津濱海新区は北京などとの地理的・経済的結合を強調している。また天津港は国際的ハブ港湾としての位置づけをしようとしている。しかし現在の天津港の設備は、増大する貨物輸送に応じることはできない。天津港は慢性的な交通渋滞、貨物積み下ろし待ち状態などがあり、今後自動車輸送などの貨物増大に対処していかなければならない。

天津濱海新区は、高等教育機関、研究所の導入が遅れている。技術者の確保あるいは独自技術開発のためには、教育・研究機関の整備が必要である。国内企業による生産拡大のためには、資金調達市場の整備も課題になるし、証券市場の設置も必要である。

天津濱海新区は、中国経済の今後の方向性を示す重要なプロジェクトであり、地域経済政策の新しい試みである。それ故に天津地域だけの経済発展を目指す政策は、激動する世界経済の動向に対処することはできないし、また中国経済全体の指針ともならない。むしろ天津濱海新区は、中国経済との連携及びアジアとの連携を中心に計画すること、中国資本・企業による自主開発が必要である。

The Establishment of the East Asia Economic Community and the Development of Tianjin Binhai New Area

IWATA, Katsuo

Professor, Faculty of Economics, Ritsumeikan University

WANG, Yaxin

Doctoral Student, The Graduate School of Economics, Ritsumeikan University

Summary

The Tianjin Binhai New Area is one of the largest economic development zones, ranking alongside the Shanghai Pudong New Area. The Tianjin Binhai New Area is characterized firstly by its location fronting the Bohai Sea in northeastern China, which abounds with natural resources such as petroleum and natural gas. Secondly, high-tech industries, such as the automobile and petrochemical industries, are concentrated in the area, including the free zone. Thirdly, it is distinguished by its environmentally-responsive industry.

This paper analyzes the impacts of the Tianjin Binhai New Area on the Chinese economy in relation to world economic trends, identifies the relationship between the significance of creating an East Asia Economic Community and the Chinese economy, and points out the challenges for the Chinese economy concerning its sustainable development and possible solutions.

天津濱海新区のグランドプラン及び日系企業の進出動向と展望

ERINA 経済交流部長代理・調査研究部研究主任 筑波昌之
天津社会科学院日本研究所副所長・副研究員 程永明

要旨

中国の環渤海経済圏は北京、天津の2大直轄市と山東、遼寧、河北の3省に跨る地域である。同経済圏は、新疆ウイグル共和国からロシアを抜けて中国とヨーロッパを結ぶユーラシアランドブリッジの出発点として、北東アジアの輸送物流における重要な位置にあり、華南、華東地区と東北部、西北内陸部との結節点としての役割も担い、国家戦略上、重要な存在となっている。

同経済圏の地域振興計画の中で、新しいスタイルの国際製造業基地「濱海新区」建設を進め、同経済圏及び北東アジア地域の中心となることを目標としているのが天津市である。

本論文では、前半で天津市の歴史沿革から、開放改革後の発展の推移、最近の動向と今後の発展計画、近年における外資進出の特徴について整理・考察を行い、後半では「全国総合改革試験区」として国家の認可を受けた濱海新区のグランドプランや外資企業の動向などについて解説するとともに、日系企業の対中投資地域分布における天津の位置付け、天津及び濱海新区における日系企業の現状と今後について展望した。

1. 中国の環渤海経済圏における天津市の位置付け

天津経済について記述するうえで避けることができないのが、環渤海経済圏の存在である。同経済圏は、渤海全体と黄海の一部沿岸地域を構成要素とする地域である。新疆ウイグル自治区からロシアを抜けて中国とヨーロッパを結ぶユーラシアランドブリッジの出発点として、北東アジアの輸送物流における重要な位置にあり、また、中国の経済発展地帯である華南、華東地区と重点振興地帯である東北部、西北内陸部との結節点としての役割も担っている。さらに中国北部において都市、港湾及び産業の最も密集した地域であり、国家発展戦略上、従来から重要な存在となっている。

中国国内では広義の環渤海経済圏¹を北京、天津の2大直轄市と山東、遼寧、河北の3省に跨る地域としている。これらの地方を合わせた総面積は52.19万km²（全国比約5.4%）、2007年末総人口は2億3,356万人（同17.7%）となる。2007年域内総生産（GRP）は6兆4,797億元（同26.0%）に達し、長江デルタ地区と珠江デルタ地区の合計に近い。南開大学経済研究所の周立群教授らの編纂による「環渤海区域経済発展報告（2008）」では、2010年にはこの地域のGRPが8兆7,200億元となり、対全国シェアは30%にまで

成長すると予測している。

物流面における同経済圏の特徴をみると、この地域には海岸線延長5,800kmの上に、大小30余の港湾が分布しており、中国でも最も港湾が多く集積された条件を持つ。

遼寧省だけでも大連、營口、丹東、盤錦、葫蘆島のほか多くの港湾が存在する。中国の主要港湾における貨物取扱量の中で環渤海地域が占める割合は33.3%に上り、同地域の輸出入総額は全国の約22%、外資利用額は39%近くを占めている。

また、「第11次五カ年計画」において、同経済圏の地域振興目標が定められており、北京は重工業都市からの脱皮により、首都としての総合的発展と国際文化都市への変革を目指している。河北省は曹妃甸への首都鋼鉄集団の移転により、全国屈指の鉄鋼産業集積地帯へと発展しようとしている。遼寧省は「5点1線²」、「遼寧中部都市群³」構想を掲げ、山東省は「1体両翼⁴」及び海洋経済戦略により環渤海経済圏への参画を進めている。この中で、新しいスタイルの国際製造業基地「濱海新区」の建設を進め、環渤海経済圏及び北東アジア地域の中心となることを目標に掲げているのが天津市である。

天津の歴史は隋代に遡る。当時の皇帝煬帝が水利事業と

¹ 李娟、胡長順「中国区域経済研究」経済科学出版社、p 3。

² ERINA REPORT vol.79、p 13、筑波昌之「グレーター瀋陽における開発区建設と日系企業の動向」参照

³ ERINA REPORT vol.79、特集「中国東北振興における遼寧中部都市群（瀋陽経済圏）構想」参照

⁴ 済南、青島、煙台など中央部の10都市と南北両地帯の連携発展を図る山東省の地域振興政策

して行った大運河の中で南運河と北運河の交差点が現在の天津市金剛橋三岔河口の付近で、歴史上「三会海口」と呼ばれている。唐代は水運による集散地として栄えた。この頃から天津における交通と商業の要衝としての萌芽が始まったといえる。元代には「海津鎮」が設置されて軍事的な役割が与えられ、明代では軍事上の拠点性がさらに高まり、永楽年間に「天津左衛」が設置されたのが天津の名称の発端である。

近代に入り1860年に通商港として海外に開放されるとほぼ同時に、イギリス、フランス、アメリカ、ドイツ、オーストリア、ベルギー、イタリア、ロシア、日本の列強が相次いで租界を設置し、中国で最も租界の数が多い都市となった。このため19世紀から20世紀にかけて中国東部沿海地区の国際都市、首都北京の対外面における玄関口として港湾物流、商業、金融、鉄道、通信、鉱山開発等の発展が加速することとなった。

1940年代は中心街に50近い国内外の金融機関が軒を連ね、天津に本社を持つ国内銀行も12行に上った。保険関連の法人は270余社が進出し、証券取引所も整備された金融都市でもあった。

中華人民共和国の建国後、天津は直轄市となり、中国屈指の総合的工業基地、内外との貿易地として発展する方向にはあった。1952年からの経済成長率（図1）をみると、年によっては20～30%を超えることもあったが、1958年から67年まで天津市が河北省に併合され、また1976年7月に発生した唐山大地震により天津も大きな被害を受けるなどの要因で経済が大きく落ち込む時期もあった。建国後の1950年から1978年までの平均経済成長率は改革開放後も南方重視の経済政策により相対的に低いレベルの成長に止まり、1979年から1992年の経済成長率の平均値は7.9%でし

がなく、全国平均の9.5%に比べかなり低迷していた。

しかし、環渤海経済圏構想の台頭とともに、1993年から2007年までの15年間、天津市の経済成長率は平均13.2%と伸び、さらに直近の5年間でみると15%もの成長を示すなど、中国北方で最も発展の迅速な地域の一つとなった。

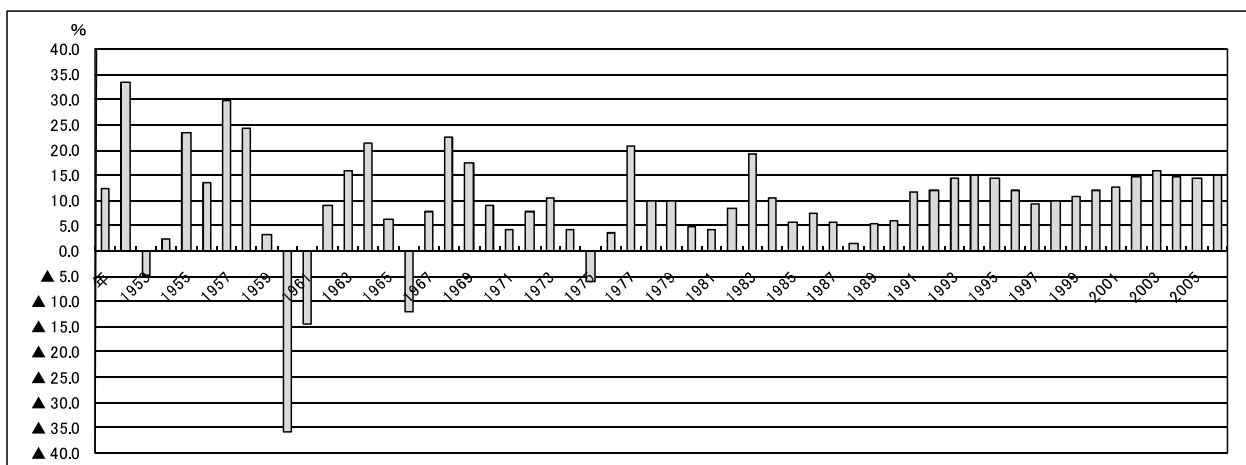
現在の天津市は省レベルの権限を有する直轄市で、面積は11,920km²、首都北京市、河北省に隣接し北京からの距離は約120kmである。行政区画は市内中心に和平、河東、河西、南海、河北、紅橋の6区、濱海新区に塘沽、漢沽、大港の3区、その他の地域に東麗、西青、津南、北辰、武清、宝坻の6区があり、また静海、寧河、薊の3県を有する。2007年末現在の常住人口は1,115万人、戸籍人口は959万人、農業人口は379万人、非農業人口は580万人である。

2007年の各種経済指標をみると、域内総生産は5,018.3億元で、経済成長率は過去3年間で最高の15.1%増となった。一人当たりGPIは6,022ドル（前年比11.2%増）に達し、固定資産投資は2,388.6億元（同29.1%増）、社会消費品小売総額は1,603.7億元（同18.2%増）、輸出額381.6億ドル（同13.8%増）、直接外資利用総額は52.8億ドル（同27.8%増）、登録失業率は3.6%となっている。

工業総生産は1兆元を超え、工業増加値（一定規模以上）は18.2%増となった。産業別では機械設備製造業の成長が早く、バイオテクノロジー、新エネルギー産業の基盤が確立されつつあり、航空産業の発展が始まったところである。売上高100億元を超える大企業集団が21グループに上り、前年比で3グループ増えている。

GRPに占める第1次産業の生産額は102.9億元（前年比1.4%増）、第2次産業は2,891.3億元（同16.5%増）、第3次産業は2,024.1億元（同14.0%増）で、それぞれの産業構成比率は2.1：57.6：40.3と第2次産業の比率が従来から比較

図1 天津市経済成長率の推移（1952～2007年）



出所：「天津経済年鑑（2007）」、「2007年天津市国民経済和社会発展統計公報」より筆者（筑波）作成

の高い。しかし、サービス業の進展も著しく、成長率は前年よりも2.9ポイント増えており、第2次産業の成長率との差は前年の6.6ポイントから2.5ポイントまで縮小した。

インフラ面において、港湾取扱量は3.1億トン（同20.1%増）に達し、コンテナ取扱量は710.2万TEU（同19.4%増）、航空旅客取扱量は延べ386.1万人（同39.5%増）、同貨物取扱量は12.5万トン（同29.2%増）となっている。

高速道路等自動車専用道路の新規建設延長は2007年だけで30kmに及び累計で190kmに達した。また農村部における約1,000kmの道路整備が完了している。北京五輪開催前の開通を目指していた北京 - 天津 - 塘沽第2高速道路は2008年7月に完工、天津北駅の拡張、北京 - 天津間高速鉄道全線高架工事も完了し、8月1日には天津と北京との距離120kmを日本の技術供与による新幹線型車両CRH 2-300型などにより30分程度で結ぶ京津城际鉄道が開通した。

ちなみに、同月8日から開催された北京五輪では日本の建築コンサルタントの設計による「天津オリンピックセンタースタジアム」（観客席数6万席）においてサッカー競技の一部が開催されている。

天津市では環渤海地域の経済センターを自らの機能とすべく、国際港湾機能を備えた中国北方の経済・エコロジー都市の建設を進めることを目的に「天津市都市総体計画（2005年～2020年）」を策定している。ここにおいて、同市はハイテク、港湾、海洋、製造加工業等分野における優位性を強調しており、基幹産業の集積効果を高め、北京市、天津市、河北省を中心とし、遼東半島と山東半島を両翼とする環渤海地域経済の一体化を促進することを重要政策としている。

産業別にみると、第1次産業に関しては、地域情勢に対応した効率の高い大規模経営を発展させ、農業における総合生産力と経済効果の向上を図ることとし、そのため重点的に農業構造を調整し、環境保護や水資源の節約に努め、技術力と品質の高い一次産品と加工品を出荷できる近代都市型農業を発展することが目指されている。

第2次産業では、基幹産業とハイテク産業を主体とし、環境負荷が少ない都市型の産業を組み合わせた新たな工業構造を形成させる。具体的には、石油及び海洋ケミカル、自動車、設備機械、冶金等の基幹産業の拡大とハイテク産業の重点開発を進め、周辺都市との合理的な分業を行うとともに集積度の高い産業群を構築することとしている。

第3次産業においては、金融、商業貿易、物流、科学技術開発、文化、教育、観光、仲介業などのサービス業の重点的な発展が目標となっている。

また、中国政府による土地の合理的利用及び耕作地保護

政策に従い、天津市としても策定した発展目標に基づき、全域において多く分布する開墾不能のアルカリ性荒地利用を推進しつつ、都市開発、経済、人口規模、生態環境などを総合的な角度から考慮することで、2010年における市内の建設用地面積を1,250km²、2020年の同面積を1,450km²に抑え、特に市街地と濱海新区の中心地区については580km²に抑制することとしている。

常住人口についても合理的な都市建設のための適正規模を2020年では1,350万人とし、また天津市市街地と濱海新区中心地区の人口規模を630万人に抑制することが目標である。

適切な産業構造の調整にとって必要となるのは都市における行政区画配置である。統一の取れた地域の発展を実現させるためには地域間格差と城郷（都市と農村間）格差を是正する必要があるが、中国では解決が困難とされていた。天津市では中心区域、濱海新区核心区、新城（ニュータウン）、中心鎮、一般建制鎮などのカテゴリーに分けて、バランスの良い発展を目指している。漸進的な改革により用地の節約利用、集約的な発展、合理的な配置を考慮しながら都市と農村の二極化構造から緩やかな都市化を進めようとするものである。

2. 天津市の近年における外資進出の特徴

濱海新区の開発進展に伴い、天津市及び同新区の外資進出も急速に伸長している（表1）。2007年末の登録外資系企業数は累計で19,475社であり、うち操業中のものは11,429社となっている。投資総額累計は828.9億ドルで、登録資本金総額累計は463.7億ドルに上る。

2007年において天津で新規設立を認可された企業は906社（前年比13.7%減）、契約ベースの外資利用額は115.2億ドル（同42.0%増）、実行ベースの外資利用額は52.8億ドル（同27.8%増）だった。天津市における外国直接投資には以下のような特徴がある（表2）。

表1 2007年天津市外資利用累計状況

内 容	単 位	数 値
登録外資企業数累計	件	19,475
うち操業中	件	11,429
うち登録抹消済	件	8,046
投資総額累計	億ドル	828.9
登録資本金総額累計	億ドル	463.7
うち外国側出資	億ドル	390.6
うち中国側出資	億ドル	73.1

出所：人民網天津视窗「2007年外資在天津发展状况解读」（2008年3月27日）
<http://www.022net.com/2008/3-28/442028382434947.html>
 より筆者（筑波）作成

表2 2007年天津市新規外資利用状況

内容	単位	数値	前年比	
新規認可外資企業数	件	906	- 13.7	
同規模別企業数		5000万ドル以上	29	61.1
		3000万ドル以上	76	171.4
		1000万ドル以上	260	39.0
契約外資利用額	億ドル	115.2	42.0	
同規模別総額		5000万ドル以上	27.0	107.1
		3000万ドル以上	45.0	179.7
		1000万ドル以上	81.0	82.4
実行外資利用額		52.8	27.8	

出所：人民網天津视窗「天津市去年直接利用外資再创历史最好成绩」(2008年1月7日) <http://www.022net.com/2008/1-7/51277217225768.html> より筆者(筑波)作成

大型化する投資プロジェクトの規模

投資プロジェクトの大型化が進んでおり、全体に占める割合も増えつつある。2007年の新規設立認可ベースによる投資額1,000万ドル以上のプロジェクトは260件(前年比39.0%増) 契約ベースの外資利用額で81.0億ドル(同82.4%増)となっている。投資額3,000万ドル以上のプロジェクトは76件(同171.4%増) 同利用額では45.0億ドル(同179.7%増)で、5,000万ドル以上は29件(同61.1%増) 同利用額で27.0億ドル(同107.1%増)である。

大型プロジェクトとしては、中国遠洋ホールディング有限公司、天津港ユーラシア国際コンテナパース有限公司による契約外資利用額がそれぞれ1億ドルを超え、2社合わせた総額では4.4億ドルと前年の2.2倍増となっている。

大型プロジェクトの持続的な増加は天津市全体の外資導入に大きく貢献している。フォーチュン・グローバル500社による投資プロジェクトも増えており、天津市では2007年末時点で128社が投資を行っている。2007年においては、新規投資および増資を行ったプロジェクトが46件、うち15社が新規に投資を行い、全体の契約外資利用額は6.73億ドルとなった。主なものでは、ヨーロッパの大手航空・宇宙企業であるEADS(European Aeronautic Defence and Space Company)、米国の食糧メジャー・ブンゲ社、ドイツ・ハニエル社、カナダアルミ社などが同年に進出してきた企業である。

外資による増資の拡大

2006年の契約ベース外資利用総額に占める外資企業の増資割合は1/3近くの31.3%となっており、そのうち、三星通信技術、聯盟国際埠頭、和記黄埔、宝潔工業、天津港コンテナパース、順馳濱海置地、振華物流集団の投資額は増資後に1億ドルを突破している。

2007年全体では769社の企業が増資を行い、外資企業からの増資額は27.9億ドル(前年比10.1%増)となった。多

表3 2007年天津市外資企業の経営状況

内容	単位	金額	前年比(%)	全体比(%)
外資企業売上高	億元	5,797.9	14.2	-
うち工業企業		5,131.5	12.4	88.5
うち非工業企業		666.4	29.8	11.5
実行ベース納税金額		322.7	13.7	-
うち工業企業		275.5	11.5	85.4
うち非工業企業		47.1	28.9	14.6
実現利潤総額		355.2	18.6	-
うち工業企業		269.4	7.0	75.8
うち非工業企業		85.8	79.2	24.1
従業員総数		万人	61.5	7.5
うち工業企業	52.8		6.2	86.0
うち非工業企業	8.7		16.0	14.0

出所：人民網天津视窗「2007年外資在天津发展状况解读」(2008年3月27日) <http://www.022net.com/2008/3-28/442028382434947.html> より筆者(筑波)作成

くの外資企業は投入資金の増加、利潤の再投資、第三国や中国国内における投資プロジェクトの整理等を通じて天津への投資を拡大し、契約ベース外資利用額の増加を促してきた。またこれは今後の外資誘致と外資企業の経営効率改善に寄与していると思われる。

高い製造業のポジションとサービス業の台頭

天津市への外資投資の中で、製造業はまだ主要なポジションにあるが、第3次産業の成長も顕著で産業全体におけるシェアも増加しつつある。その中でもサービス業は天津の外資投資において重要な地位を占めつつある。

まず、製造業セクターでの新規契約ベースにみる外資企業は2006年が557社で前年より150社減少(前年比21.2%減)し、契約外資利用額は36.96億ドル(同8.6%減) 市全体に占めるシェアは45.6%で、前年比9.6ポイントのマイナスとなった。2007年では契約外資利用額は42.4億ドル(同14.8%増)と回復したものの、市全体に占めるシェアは36.8%で、前年比ではさらに8.8ポイント下降している。

実行ベース外資利用額では2006年が26.5億ドル(同9.2%増)で、市全体に占めるシェアは64.2%(前年比8.7%減)であったが、これも2007年では26.2億ドル(同1.1%減)で、市全体に占めるシェアは49.6%(同14.6%減)と大きく後退している。

第3次産業に関しては、2007年の契約ベースの外資利用額が66.8億ドル(同56.8%増)であり、サービス業による外資利用では、不動産、港湾、貿易物流、投資・経営管理コンサルタント、ソフトウェア開発、R&D分野への投資が集中している。中でも、不動産の成長が顕著で前年比96.6%の増加、市全体に占めるシェアは27%にまで上っている。

外資企業の経営状況(表3)としては、売上高が前年比

で14.2%の成長を示しており、全市の経済成長率にほぼ匹敵する。とくにサービス業などを中心とする非工業企業での伸びが著しい。納税金額、利潤総額とも同様の傾向がみられるが、全体比としては工業企業のシェアが8割前後で、外資においては天津が製造業立地型の都市であることが伺える。

このほかの傾向として、WTO加盟後の投資関係法規の整備と投資環境の変化により、外資企業による経営の独資化が進み、2007年の新規設立外資企業のうち72%が独資企業となっている。また、アジア各国からの投資は551件で登録資本金ベースでは全体の61%を占めたが、欧米からの投資も急速に伸びており、特に南米からの増加が著しい。

3. 天津濱海新区の計画概要と主な外資誘致政策

1978年から始まった改革開放政策を経て、1980年代の南部沿海地域で形成された珠江デルタ経済圏と90年代の上海を核とする長江デルタ経済圏が両極となり、最も活発な経済成長センターとして中国経済を牽引してきた。現在では国家総合的戦略の発展地域として編入されたことにより、天津濱海新区が経済発展を牽引する新たなエンジンとして - 中国経済成長の第3の極 - を標榜している。

同新区の建設は中国共産党中央と國務院による経済戦略に基づく判断である。南巡講話に先立つ1986年8月21日、鄧小平氏が天津経済技術開発区を視察、「港湾と都市の間にあるこのように多くの荒地は非常に大きい利点であり、大きな潜在力があると見るべきである。勇気を持って発展のスピードを速めるように。」と述べ、「開発区には大きな希望がある」と揮毫したことから始まる。

92年の南巡講話以後の上海の発展状況からみて分かる通り、当時の保守派と改革派の抗争の中で、鄧小平氏の指示は改革開放の推進力となっていた。天津においても、この指示の後、天津経済技術開発区の経験を総括し、1994年第12期天津市人民代表大会第2回会議において、「10年前後の期間により濱海新区の基本的建設を達成する」という段階的目標を提出した。

この段階での基本構想は、天津港、開発区、保税區を骨格とし、産業基盤が確立され、諸外国との窓口機能を有する都市として、インフラ施設やサービス機能を完備し、商業貿易、金融、観光業を発展させることが主眼となっていた。

その後10余年を経て、昔日の荒地には国際的経済新区が形成され、電子通信、石油採掘・加工、海洋ケミカル、冶金、機械製造、パイオ製薬、食品加工等の基幹産業が発展してきた。

図2 天津濱海新区の構成図



出所：「天津濱海新区發展狀況の報告」天津濱海新区管理委員会より

濱海新区の建設にとって新たな政策根拠となるものは、2006年5月26日に公布された「天津濱海新区の開發・開放の推進に関する問題についての國務院の意見」（国発[2006]20号）である。

この文件は4項目により構成されており、まず、新区建設の意義として、同新区が深圳特区、上海浦東新区に次ぐ新たな経済成長の極であり、中西部地区、特に東北、華北、西北の各地方の発展促進に有利であると定めている。次に、「科学的發展觀」に基づく経済社会と科学技術の發展、とくに科学技術など自主的革新能力の向上、サービス機能の強化、土地の有効的管理、環境保護、省エネ、人間本位による調和の取れた社会形成などが原則とされ、従来の開發建設一辺倒の政策とは一線を画した、現政権が提唱する「和諧社会」發展の方向性を指針としている。

さらに、同新区を「国家総合改革試験区」として認可し、金融、土地管理、保税區、財政稅收等の面における改革開放政策のモデル地区となることを重点と定め、地方と中央の協調と協力によるバランスの取れた發展をするよう地元天津市に求めている。

現在の濱海新区は天津市の東部臨海地区に位置し、渤海湾に面した港湾都市（図2）を形成しつつある。新区全体の総面積は2,270km²で、海岸線は153km、常住人口は145万人である。全体的な建設構想を「一軸」、「一帯」、「3行政区」、「8機能区」といったキーワード（表4）で示している。

行政区的には塘沽区、漢沽区、大港区の3区全体（表5）

表4 天津濱海新区の主な構成

キーワード	内容、将来目標	
一軸	北京 天津 塘沽(京津塘)高速道路と海河下流沿いに「ハイテク技術産業発展軸」を形成、電子情報、航空、自動車製造等産業を発展。	
一帯	海岸線と海濱大道沿いに「海洋経済発展ベルト」を形成、港湾、国際物流、化学工業、観光業を発展。	
3都市区	一軸と一帯に構成されたT型地域に塘沽区を中心に漢沽区、大港区を両翼とするエコロジー行政府と8産業機能区を形成。	
8機能区	計画面積	内容、将来目標
先進製造業産業区	97 km ²	天津経済技術開発区、海河下流オイルパイプ・鋼材付加加工区を含む。電子情報などハイテク産業、加工製造業を重点とし、ハイテクに関する開発成果の移転を促進。オイルパイプ、冷間圧延ステンレス鋼板などを発展。
海濱科学工業区	80 km ²	大港三角地石油化学工業区、油田化学工業産業区、泰達化学工業区などを含む。100万トンエチレンプラント、渤海化学工業パーク、藍星化学工業新材料基地など
ハイテク産業区	36 km ²	東麗区、塘沽区に跨り、渤海石油基地、民用航空化学技術産業化基地に分かれる。電子、バイオ、ナノテクノロジー、航空技術などを発展。
中心商務商業区	10 km ²	塘沽区に属する。天津市経済技術開発区を中心とし、新区のビジネスサービスセンターとして発展。
港湾物流区	100 km ²	天津港、保税物流園区、貨物物流センターなどを含む。海洋運輸、国際貿易、現代物流、保税倉庫、仲介サービス業などを発展。
臨空産業区	102 km ²	天津濱海国際空港、民航大学、空港加工区、空港保税区、空港物流区などを含む。エアバスA320組立ラインが立地。
海濱リゾート観光区	75 km ²	国際レジャーポート、ゴールドビーチの建設など。
臨港産業区	170 km ²	石油化学工業、港湾物流サービス等を発展。

出所：天津濱海新区管理委員会提供資料より筆者（筑波）作成

表5 天津市全体と濱海新区内の主要行政区基本データ（2006年）

内容	全市	塘沽区	漢沽区	大港区
人口（万人）	948.9	50.1	17.1	37.0
域内生産総額（万元）	4,359.2	518.2	43.3	281.0
うち第1次産業	118.2	1.4	3.5	1.7
うち第2次産業	2,488.3	373.8	23.1	231.2
うち第3次産業	1,752.6	142.9	16.6	48.1
域内経済成長率（%）	14.5	29.4	16.8	11.5
固定資産投資（万元）	18,498,000	4,663,476	266,198	910,631
一定規模以上工業企業数（社）	6,301	133	93	209
社会消費品小売総額（万元）	1,357	810,358	152,243	383,425
実行ベース直接外資利用額（万ドル）	436,896	11,505	3,900	7,020
工業企業輸出取引額（万元）	-	301,613	73,592	369,343

出所：「天津統計年鑑（2007）」より筆者（筑波）作成

と東麗区、津南区の一部から構成され、新区内には天津港、天津経済技術開発区、天津港保税区を有する。

現在の濱海新区には以下のような優位性が期待される。

地域的優位性

濱海新区は20世紀後半より経済の発展が著しい東アジア地域の中央部に位置する臨海地区であり、ユーラシア大陸の東端部でもある。また、中国とモンゴルが国家間の協議に達した対外輸送ルートの拠点でもあり、カザフスタンなど中央アジアの内陸国家が利用可能な貿易港であり、また国内的には三北（東北、華北、河北）の広大な後背地を有する。

交通条件

同新区は海、陸、空の立体交通ネットワークが発達しており、三北にとり重要な拠点である。またコンテナ貨物取

扱量では世界20位以内に入る天津港があり、中国中西部の重要な海上ルートの拠点でもある。2008年に新ターミナルが建設された濱海国際空港は中国の基幹空港となっており、自ら「中国北方国際航空センター」を標榜している。

資源優位性

濱海地区は1,199平方キロに及ぶ荒地、砂浜、農地からなる開発可能地であり、渤海海域の石油資源総量は98億トンとなっている。石油は32億トン、天然ガスは2,000億立方メートルの推定埋蔵量がある。

工業基盤

同新区は中国の重要な石油採掘・加工基地でもある。また、電子情報業は全国でもトップレベルにある。海洋ケミカルは歴史もあり、生産規模、製品品質も国際的に高いものがある。また石油パイプライン用鋼管生産高は世界4位

内にランクインされている。

機能的優位性

同新区は国家級開発区、保税區、ハイテク産業区、輸出加工区等からなる機能経済区であり、技術、管理面での人材育成が効果をあげつつある。

天津市の資料による最近の新区の動向として上げられるのは、従来に増して産業構造のレベルアップが著しく、自動車製造、冶金などの基幹産業の発展に加え、医薬、航空、新素材等ハイテク技術面でも産業チェーンが構成されてきていることである。エアバスA320組立工程は同新区の代表的なプロジェクトであるが、その他にも鋼管、造船、発電所、エチレン、製油、精密機械、コンテナ物流など60以上の重点プロジェクトが生産を開始している。

区内の総生産額は2007年が前年比で20.5%、2008年に入ってからも上期で23.0%の成長となった。そのうち第1次産業のシェアは非常に低く、新区の産業は第2次、第3次産業に依拠しているところが大きい(表6)。

支出を大きく上回る財政収入に支えられ、固定資産投資は3割から4割の伸びとなった。インフラ投資では2007年は史上最高規模となり、建設が開始されたプロジェクトは60案件に上る。濱海国際空港拡張工事、天津港25万トン級深水航路、北港池コンテナ埠頭第3期工事、北京-天津-塘沽第2高速道路、中央大道、海濱大道など、北京五輪開催の影響もあり全面的な展開となった。

企業設備投資でも、エアバスプロジェクトでは累計で52.2億元の投資が完成し、そのほか天津鋼鉄板材基地、シームレス鋼管生産改造、金耀バイオパーク、藍星化工新素材基地、天津碱廠移転工事など数十億元規模のプロジェクトが進展中である。

全国的にも所得水準の高い天津市にあることで国内消費を示す社会消費品小売総額は堅調に伸びている。輸出については人民元高と貿易関連企業の調整などの原因で伸び率は減速したが、高付加価値製品、とくに集積回路は32.1%、カラーテレビは81.6%、ビデオカメラは1.8倍、デジタルカメラは75.1%などと輸出品の構造的変化が顕在化してきている。外資利用に関しては、2007年の件数が前年よりも多少減少したが、プロジェクトの大型化に伴い、金額では契約ベース、実行ベースともに2割前後、2008年上期では3割の成長を呈している。

産業分野別の動向をみると、機械工業の成長が著しく、自動車工業ではトヨタによる量販車「カローラ」のラインオフ後に拡大した乗用車生産のため、新区の自動車生産量は27万台(前年比25%増)となっており、同時に自動車部品、カーオーディオなどの関連部品も好調である。船舶工業でも前年に比べ23%の高い成長を示している。また、天津鋼鉄集団会社が2006年に全面的な生産を開始して以来、鉄鋼生産量は大幅に伸び、冶金工業の成長率は35.6%に達している。

医薬製造業では前年比で48.4%、食品飲料製造業では42.6%、化工産業で22.4%の伸びとなっており、石油生産は1,914万トン、天然ガスは13.3億 m^3 に達している。

物流業については、中国北方国際物流センターを標榜する同新区に設置された保税區の機能拡充により、国際貿易、保税倉庫、物流配送の各面において前年比30.0%の成長率となっており、新区内の商業貿易、金融、保険、観光等も物流業の発展に牽引されている。

濱海新区における外資誘致の中核となっているのが、天津経済技術開発区(TEDA)である。中国では「泰达」と

表6 最近の天津濱海新区の主な経済指標

内 容	単 位	2005年	2006年	2007年	前年同期比 伸び率	2008年 1 - 6月	前年同期比 伸び率
区内総生産額	億元	1,623.3	1,960.5	2,364.1	20.5	1,467.5	23.0
うち第1次産業	億元	7.3	7.5	7.2	3.9	2.4	1.7
うち第2次産業	億元	1,098.9	1,370.8	1,694.8	17.9	1,055.3	23.3
うち第3次産業	億元	517.1	582.2	662.1	28.6	409.8	22.4
工業総生産	億元	3,996.7	5,200.5	6,282.8	20.8	3,782.4	32.0
全社会固定資産投資	億元	693.3	864.3	1,152.6	33.4	687.2	40.3
うちインフラ整備	億元	175.0	218.1	260.0	19.3	205.0	-
うち市重点項目	億元	99.8	190.8	-	-	-	-
財政収入	億元	288.3	379.7	475.0	25.0	-	-
財政支出	億元	100.9	122.3	-	-	-	-
社会消費品小売総額	億元	183.6	213.8	255.8	19.6	145.2	28.1
輸出総額	億ドル	184.7	226.2	245.3	8.4	125.0	11.1
契約ベース直接外資利用数	件	625.0	500.0	398.0	20.4	177.0	-
契約ベース直接外資利用額	億ドル	49.9	61.8	76.7	24.1	47.5	30.8
実行ベース直接外資利用額	億ドル	25.3	33.5	39.2	17.3	26.4	30.0

出所:「天津経済年鑑(2007)」、「天津統計信息网」ほかより筆者(筑波)作成

音訳され、傘下にある多くの組織にもこの名称が付けられている。改革開放から間もない1984年12月に国务院の認可により、天津市東部の渤海湾・天津港に面する塘沽区に設置された全国14カ所の国家級開発区(当時)の一つであり、中国最大級の開発区でもある(表7)。

2007年末までに設立が認可された外資企業は4,485社、プロジェクト投資総額は403.3億ドル、登録資本金累計238.5億ドルに達している。フォーチュン・グローバル500ベースでは天津市全体の半数に相当する62社が137件のプロジェクトを実施、自動車・機械産業のトヨタ、SEW、エマーソン・エレクトリック、電子通信産業のモトローラ、パナソニック、サムソン、ハネウェル、医薬ケミカル産業のノボ・ノルディスク、グラクソ・スミスライン、ノバザイムズ、食品関連産業の頂新国際集団、コカコーラ、ネスレなどが進出している。

また、2007年に設立された外資企業は186社、投資総額37.3億ドル、登録資本金は27億ドルとなっている。

開発区が特に注力している研究開発の振興、環境対策に

表7 天津経済技術開発区の基本概要

内 容	単 位	数 値
天津市中心からの距離	km	40
天津濱海空港からの距離	km	38
天津港からの距離	km	5
区内生産総額	億元	938.7
工業総生産	億元	3,350.7
輸出総額	億ドル	185.0
認可済外資系企業累計	社	4,485
累計投資総額	億ドル	403.3
内資企業総数	社	9,527
常住人口	万人	14.3
従業員数	万人	32.9

出所：「天津開発区投資網」より筆者(筑波)作成

おいては、多くの官民による研究・技術開発センターが設置され、インキュベーターは11施設に上り、18余億元による科学技術発展基金、科学技術ベンチャー基金が企業のイノベーション支援を行っている。また、環境マネジメントシステムに関する国際規格ISO14000の認証を2001年に取得、中国国家環境保護総局と国連環境計画(UNEP)の共同による中国工業ゾーン環境管理試行部門にも2002年に指定されており、開発区独自の環境工業パークを建設するなど循環型生産基地への形成を進めている。

開発区は新たな投資環境整備の理念として全国に先駆けて「新九通一平」を提唱している。内容は9つの整備(情報、市場、法規、付属施設、物流、資金、人材、技術、サービス)と1つの基盤(21世紀に向けた新たな経済基盤)となっている。例えば、情報整備ではインターネットなどの情報伝送手段を通じて投資側に開発区投資環境や手続方法、企業信用情報などを提供するものである。1つの基盤とは具体的に電子システムの構築により企業・住民に有効なIT環境を提供、行政、民間、コミュニティ、金融市場、ベンチャー投資、高度人材、物流面などで発展を促進し、経済の新たな原動力構築を目指している。これは、従来の道路、土地、水道、ガス、電気、暖房などの整備だけでは、外資誘致における競争力向上に適応できなくなるため実施するもので、中国では初の試みであるという。いわゆる外資誘致のソフト環境整備の充実化で、実質的には華南、華中等沿海地域では先行している部分であるが華北への進出を狙う企業にとっては注目に値する。

開発区は濱海新区の中心商務商業区と重なるメイン(母)区のほか、西区、輸出加工区など合わせて6区が展開(表8)し、産業別に発展方向を定めた企業立地を進めており、

表8 天津経済技術開発区各区概要

区名称	設立年	計画面積	概 要	備 考
メイン(母)区	1984	40 km ²	開発区管理委員会(TEDA)濱海新区管理委員会を置く、製造業基地。	常住人口14.3万人
化学工業区	1996	27 km ²	漢沽現代産業区。高付加価値ファインケミカルを重点とする。	ビタミンB1、カーボン・ブラック、ポリスチレンの大規模プロジェクトが進展中。
逸仙科学工業区	1996	10 km ²	電子工業、機械製造、自動車部品等を重点とする。	北京から72km、天津から25kmの京津塘高速道路沿線に立地。
微電子(西青)工業区	1996	3.6 km ²	IT、マイクロエレクトロニクス産業の重点発展区域。	天津市中心南部郊外に立地。
天津輸出加工区	2000	2.54 km ²	国务院認可による全国15カ所の輸出加工区の一つ。	輸出加工企業、同企業への倉庫、物流サービス提供企業、税関認可による加工区内運輸取扱企業のみが進出可能。
西区	2003	48 km ²	開発区母区の次期発展区域、自動車・機械製造、電子、ケミカルなど。	将来目標：工業総生産1,600億元、GRP600億元、就業人口22万人。
微電子(津南)工業区	2003	10 km ²	西青工業区に次ぐIT産業区。	

出所：「天津開発区投資網」より筆者(筑波)作成

その設置範囲は濱海新区のみならず、市中心部付近や北京寄りの高速道路路線にも展開している。

4. 日系企業の対中投資地域分布における天津の位置付け

中国による改革開放政策の実施後、日系企業の投資地域分布はどのような変遷をたどってきたか概括的にまとめてみたい。1990年代初期における日系企業の対中投資は、基本的に東部沿海地区を中心とした分布となっており、そのシェアは9割にも上っていた。とくに、沿海地域の分布状況をみると、この時期の投資は渤海湾地域に対するものが中心であり、投資比率はアメリカ、ヨーロッパ等の外資系企業よりも高かった。

1991年における日本の対中投資367件⁵のうち、この時期において、日系企業からの投資が進んでいる北京市、広東省、上海市、遼寧省4地域合計の全体に占めるシェアは64.85%に達し、そのうち広東省深圳市と遼寧省大連市への投資が集中していた。

1993年での投資件数が最も多いのは遼寧省で、以下上海市、広東省、北京市、江蘇省、天津市の順である。しかし、90年代中頃から、日系企業の長江デルタ地域への投資が増加し、次第に主要な投資対象地域となり始めた。1997年において投資の最も集中した省市は上海市がトップで、遼寧省は第2位となり上海市との差は300社近くとなった。

1998年になるとこの差は537社と一層拡大している。1993年から1998年にかけての5年間は日系企業による長江デルタ地域（上海市、江蘇省、浙江省）への投資が最も急速に増加した時期であり、環渤海地域にある各省市への投資よりもやや活発な状況にあった。

この時期における環渤海地域の省市のうち、最も投資が伸長したのは山東省で、5年間の成長は11.7倍にも達した。これは同時期の北京市、天津市への投資件数を上回るものだった。

各年版の三菱総合研究所編「中国進出企業一覧」（蒼蒼社刊）によると、2000年の日本による対中投資の地域別統計では4,154社中、長江デルタ地域に1,776社（全体に占める割合42.8%）と突出しており、紡績業における対中投資の60.5%がこの地域に集中していた。小売卸売業では56.7%、化学工業42.6%、電器製造業36.9%となっており、同地域は文字どおり中国の製造基地となっていた。

2003年時点でも日本による長江デルタ地域への集中は止まることはなく、4,864社の対中投資分布をみると、上海

市（全体比30.8%）、江蘇省（同14.6%）、広東省（同11.8%）、遼寧省（同8.6%）、北京市（同7.1%）、天津市（同5.7%）、山東省（同5.6%）、浙江省（同4.9%）、福建省（同2.1%）、河北省（同1.6%）が上位10傑となっている。このうち、長江デルタ地域3省市における進出件数は2,451件で全体のうち50.4%を占めた。

近年来、中国の外資利用に新たな傾向が現れている。中国商務部によると、2007年に全国の金融部門を除いた新規認可による外国企業は37,871社（前年比8.69%減）で、実行ベースの外資利用額は747.68億ドル（同13.59%増）となっている⁶。政策及び投資環境などの変化により、中国にとっては対内直接投資の調整期に入ったものと言える。外国企業の投資は末端製造業から退潮が始まり、サービス業等新たなセクターでの投資は大幅な増長を始め、投資の形態は多様化の様相を呈してきた。

例えば、2006年に中国が導入した外資は、製造業での投資だけで見ると減少しているが、金融業等サービス分野の投資を加えると20%近い増加であり、外資利用の形態が多様化していることを物語っている。地域別にみると、沿海地域は外国投資の関心が高い地域ではあるが、工業用地、労働力、電力等のコスト上昇により、投資環境のハード面よりも総合的なアセンブリー能力やソフト面に着目している。中国の中西部地域と東部を比較すると、中西部は固定コストが相対的に低く、インフラ設備とアセンブリー能力の漸進的な改善により、中西部地域の外資吸収力も次第に高まってきた。中央政府・地方政府とも質の良い外資プロジェクトを誘致し、外資導入の構造を改善することに努め、選択された企業誘致による外資利用へと変化している。

近年来、土地利用、省エネ、環境保護等に対する要求は厳しさを増し、政策面での効果も次第に顕著となってきた。特に沿海地域の諸都市では省エネ、環境保護に対して強制力を伴う法令が施行され、企業側も環境保護対策を講じざるを得ない状況に追い込まれている。外資企業といえども例外ではなく、最近では山東、広東などにおいて韓国系企業が中国から撤退する事例も目立ち始めている。製造業の一部では中西部への移転が始まっている。

上述した状況により、中国の外資利用は現実志向と合理化への道程を歩み始めているが、濱海新区に対する投資への関心は未だ大きな影響を受けておらず、多くの外国企業は濱海新区に進出している。これは中央政府や天津市独自による政策や天津濱海新区の有する条件とも関連している。

⁵ 王志乐「日本企业在中国的投資」中国経済出版社1998年版、P84。

⁶ 中国商務部HP「我国利用外資战略加速向质量效益型转变」<http://www.mofcom.gov.cn/aarticle/o/df/200801/20080105348559.html>

5. 天津市及び濱海新区における日系企業の現状

天津市に対する外国企業直接投資において、日本は重要な位置を占めてきた。

1991年の天津における日系企業の契約ベース外資利用件数は94件（全体比12.7%）で、香港に次ぎ第2位であった。契約投資額累計は6,212万ドル（同11.4%）で香港と米国に次ぎ第3位である。

1997年までの累計では249件（同9.1%）で香港と米国に次ぎ第3位である。契約投資額では4億1,430万米ドルで、天津市の契約投資総額の5.9%、国・地域別では米国、香港、韓国、英国に次ぐ第5位であった。

2006年までの累計（表9）では契約ベース外資利用件数が1,814件、契約ベースの外資利用額が74億9,775万ドル、同外国側出資額が47億3,198万ドル、実行ベースの外資利用額が43億1,336万ドルとなっている。

2007年における日系企業の登録資本金総額は1.08億ドルで前年比59.6%の増加となり、日本におけるフォーチュン・グローバル500企業のうち、トヨタ、キャノン等29社が天津に進出している。

表9 天津市における日系企業の投資状況

単位：件、万ドル

	契約ベース 外資利用件数 (件)	契約ベース 外資利用額 (万ドル)	契約ベース 外資側出資額 (万ドル)	実行ベース 外資利用額 (万ドル)
2000	47	25,163	18,769	16,476
2001	57	34,353	29,767	26,938
2002	87	50,622	45,330	29,699
2003	120	106,953	55,252	24,403
2004	147	99,130	50,474	61,405
2005	97	114,929	55,889	57,012
2006	72	56,187	31,955	57,245
2006年 末累計	1,814	749,775	473,198	431,336

出所：「天津統計年鑑（2001 - 2007年）」より筆者（程）作成



写真1 天津濱海新区（塘沽区）の様子

天津における日系企業進出の最近の特徴：

契約プロジェクト数の急速な減少

2000～2004年の間、契約プロジェクト数は安定的に増加してきたが、2005、2006年の2年間では、香港、台湾、韓国、米国等の主要国・地区において顕著な増加傾向がみられた反面、日系企業による契約数は97件から72件と急速に減少した。

契約ベースの外資利用の伸び率鈍化とシェアの減少

2003年以来、日系企業による契約ベースの外資利用額に占めるシェアは年々減少気味である。2003年の契約額は5.53億ドルで、全体に占めるシェアは15.8%であり、近年においては最も高い位置を占めたが、その後は減少局面に転じることとなっている。

2004年の契約額は5.05億ドルで、全体に占めるシェアは9%である。これは前年よりも6.7ポイントの減少となっている。2005年では、韓国、シンガポール、EUからの進出が顕著に増加し、投資相手国は香港、米国、韓国、日本、シンガポールの順となった。日系企業の外資契約額は5.59億ドルで、前年比では10.7%の成長に止まっており、全体に占めるシェアも2004年より1.4ポイント減少した。2006年のランキングでは日本は従来入っていた上位5カ国から消えている。

実行ベースの外資利用における減少

2000～2006年の実行ベースによる外資利用状況を統計上でみると、日本は各国の中で概ね第3位から第4位に位置しており、2004年は第1位、2005年は第2位であった。伸び率が最大を示した2004年は、金額で6.14億ドル（前年比151.6%増）だったが、2005年からは減少し、5.7億ドル（同7.2%減）となり、台湾（同1.0%減）、イタリア（同64.6%減）とともに、実行ベースの直接外資利用が減少した数少ない国・地区の一つとなった。

2006年では金額で5.72億ドル（同0.4%増）となっている。市全体のシェアは24.8%で、過去最大だった2004年と比較して、2005年は17.1%、2006年は13.9%と次第に落ち込んでいる。

新規プロジェクト規模の伸び悩み

近年来、天津市及び濱海新区に進出する日系企業は少数ではないが、規模的にみると決して大きいと言えない。2000年に認可を受けた契約ベースの投資総額で1,000万ドル超の日系企業は天津トヨタ自動車有限公司1社のみで、2001年では同規模の企業は6社だった。2002年では2,000万ドル超の企業は1社のみで、2003年になると2,500万ドル超の企業は3社となった。2004年で2,500万ドル超の日系企業は8社であるが、2005年で2,500万ドル超の企業は

5社である。2006年では3社で、同規模の外資企業の中では、日本が占める割合は比較的少ないものとなっている。天津における日系企業の従業員数、営業売上、利潤総額等については別表（表10）に記す。

濱海新区に多く分布する日系企業の状況

濱海新区が設置されて以来、より多くの外資による天津への投資を招来することとなった。2007年に同新区で新規に設立された外国投資企業は388社である。各地域における外資誘致は大幅に伸長し、開発区、保税区内での契約外資額は20%以上、実行ベースによる外資利用額は25%以上成長し、新技術産業パークでの契約外資額は79.2%増、実行ベース外資利用額は35.2%増となった。文字どおり同新区は多国籍企業の対中投資のスポットとなっている。

濱海新区の建設に従い、日系企業はインフラ建設面においても新区の道路、鉄道、空港、港湾等プロジェクトへの参画が可能となっている。製造業においては、トヨタ自動車との協力を通じて自動車工業の継続的な発展に貢献が可能であり、また石油化学、電子、環境保護等産業やサービス業においても、金融、商業貿易、物流などで今後も協力を進める余地が十分ある。

日系企業の最近の傾向（表11）としては、件数では2004年をピークに減少しているが、実行ベースの外資利用額では増加しており、天津市全体の傾向を反映している。

具体的な投資分野において、日系企業が有する特徴：

自動車及び同部品関連産業の比較優位

同新区はもとより、全市において自動車及び同部品関連産業は規模及び産業構造で比較優位の情勢にある。天津において日系企業の進出がピークとなったのは2004年ころであり、同年の直接投資契約件数は147件とはじめて各国中第3位となり、実行ベース外資利用額では6億1,405万ドルで第1位となった。これには天津一汽トヨタ自動車有限公司（設立2000年6月、第1工場生産開始2002年10月、第2工場生産開始2005年3月、第3工場生産開始2007年5月、年産能力合計42万台）の進出が最大の要因となっている。

トヨタが自動車を生産する上で必要とする自動車部品は2～3万件あり、トヨタ自動車に直接部品の供給関係にあるサプライヤーは同社の関連任意団体である協豊会、栄豊会の加入企業だけでも320社存在する。間接的な製品の2次、3次供給関係企業は1,000社近くとなる。

同社が濱海新区で展開する過程において、部品サプライヤー企業との関係を緊密に構築してきた。トヨタによるセットメーカーの建設プロジェクトが同区で実施される以前から、すでに天津矢崎自動車配件有限公司、天津富士

表10 天津における日系企業の経営状況

	企業数 (社)	従業員数 (人)	労働者収入 総額 (万元)	営業売上高 (万元)	利潤総額 (万元)
2001	563	66,212	96,577	1,714,306	55,242
2002	564	75,055	118,238	2,237,783	18,192
2003	615	79,612	143,344	3,765,588	181,016
2004	668	91,065	182,482	5,431,070	240,715
2005	783	105,967	241,193	8,506,354	332,554
2006	840	116,744	296,872	12,276,846	533,460

出所：「天津統計年鑑（2002 - 2007年）」より筆者（程）作成

表11 天津濱海新区における日系企業投資状況

	契約ベース外資 利用件数 (件)	契約ベース外資 利用総額 (万ドル)	実行ベース外資 利用総額 (万ドル)
2003	55	40,488	17,147
2004	60	26,160	35,336
2005	41	30,047	34,056
2006	33	22,876	38,410

出所：「天津濱海新区統計年鑑（2004 - 2007年）」より筆者（程）作成

通テン電子有限公司など一部の著名な関連メーカーは開発区に進出していた。

とりわけ、第2工場プロジェクトの進展に伴い、数多くの様々なレベルに対応した外資系サプライヤーによる天津進出に拍車がかかってきた。天津開発区における売上高ランキング500社でみると、基幹的な産業は自動車を中心となっており、投資主体の多くは日系企業である。中でも、トヨタ自動車によるプロジェクトは同グループの中核的部品関連企業を天津に集めており、グループ企業13社だけでもトヨタ自動車のほか、ジェイテクト、豊田通商、アイシン精機、豊田合成、デンソー、トヨタ紡織の各社が生産体制を確立している。

これらの企業の投資総額は非常に大きいため、産業集積、ブランド形成、地域経済活性化のそれぞれにおいて巨大なメリットをもたらしている。60余社の自動車及び自動車関連メーカーが集積する中、約40社はトヨタ関連の部品メーカーで、競争力の強い産業チェーンを形成している。

参考までに、天津市に進出している自動車・同部品関連の主な日系進出企業を設立時期順に別表（表12）で掲げる。

環境保護面における日中協力のポテンシャル

2006年5月、東京で開催された第1回日中省エネ・環境総合フォーラムにおいて、天津濱海新区は国際環境技術移転研究センター（略称 ICEET）との間で「環境事務協力備忘録」に署名した。

同区としては今後日本との間に3事業の環境保護協力を予定している。協力の内容は、ICEETへの委託事業として天津市経済技術開発区の環境保護状況に対する調査研究と環境保護の技術的措置の方針策定、開発区に対する15名

表12 主な天津市進出日系自動車・同部品関連企業一覧

設立時期	メーカー名	主な日本側出資企業	製品
1988	天津矢崎汽车配件	矢崎総業	ワイヤーハーネス
1994	天津昭和電材	昭和電線ケーブルシステム	ワイヤーハーネス素材
1994	天津三電汽車空調	サンデン	カーエアコンシステム
1995	東海橡塑(天津)	東海ゴム	防振ゴム・ホース、カーオーディオ用精密防振ゴム
1995	天津富士通天電子	富士通テン	車載用CD一体機、CD・DVDデッキメカニズム
1995	天津豊田鋼材加工	豊田通商	鋼板の各種加工
1995	天津日板安全玻璃	日本板硝子	ガラス
1995	天津豊田合成	豊田合成	内外装部品・機能部品・セーフティシステム製品
1995	天津電装電機	デンソー	オルタネータ、スタータ
1995	天津富士通天電子	富士通テン、豊田通商	電子機器
1995	天津斯坦雷電気	スタンレー電気	電球、照明製品
1995	天津三国	ミクニ	エンジン用キャブレター構成部品
1996	天津阿斯莫汽車微電機	アスモ、デンソー、豊田通商	ワイパシステム、ウォッシュシステム、電動ファンモータ等
1996	天津津河電工	古河電気工業	ヒューズボックス
1996	天津津住線束部品	住友電装、住友電気工業	ワイヤーハーネス用部品
1997	普利司通(天津) 輪胎	ブリジストンほか	自動車・小型バン用ラジアルタイヤ
1997	天津豊田汽車鍛造部	トヨタ自動車	鍛造粗形材
1997	天津電装電子	デンソー、豊田通商	電子制御部品等
1997	天津電装空調	デンソー	カーエアコン、ラジエータ等
1997	天津津豊汽車底盤部(T J A C)	トヨタ自動車	ステアリング、プロペラシャフト
1997	天津愛信汽車零部件	アイシン精機	タンデムマスターシリンダ、ブレーキブースター、クラッチディスク、クラッチカバーなど
1997	天津津豊汽車底盤部	トヨタ自動車	シャレード用ステアリング、プロペラシャフト
1998	阪東機帯(天津)	バンドー化学	伝動ベルト
1998	天津三之星機帯	三ツ星ベルト	伝動ベルト
1998	天津豊津汽車伝動部(T F A P)	トヨタ自動車	等速ジョイント、アクスル、デフ
1998	天津一汽豊田発動機(T F T E)	トヨタ自動車	エンジン
1998	豊田汽車技術中心(中国)	トヨタ自動車	自動車・自動車部品研究開発
1999	天津豊田汽車鍛造部(T T F C)	トヨタ自動車	鍛造部品
2000	天津一汽豊田汽車(T F T M)	トヨタ自動車	ヴィオス、カローラ(第1工場、2002年生産開始)、クラウン、レイツ(第2工場、2005年生産開始)、新型カローラ(第3工場、2007年生産開始)
2000	天津星光橡塑	豊田合成、鬼怒川ゴム工業	ボディシーリング製品
2001	愛信天津車体零部件	アイシン精機	ドアロック・ウィンドウレギュレーター・ドアヒンジ・フードロック・フードヒンジ・アウトサイドハンドル・インサイドハンドル・ドアフレーム・モール・シート・サンルーフ・サージタンクなど
2001	新大洲本田摩托有限公司	本田技研工業	125ccモーターサイクル、100ccカブ、125ccカブなど
2001	高丘六和(天津)工業	アイシン高丘	鋳鉄製品の鋳造・機械加工
2001	天津東海理化汽車部	東海理化電機製作所	スイッチ類
2002	天津豊田衛圧部	トヨタ自動車	プレス部品
2002	天津双協機械工業	フタバ工業、協展機械	部品
2003	東海橡塑模具(天津)	東海ゴム	ゴム部品用金型
2003	天津富奥電装空調	デンソー	カーエアコン
2003	千代達電子製造(天津)	千代田インテグレ	車両の機構部品
2003	天津松下汽車電子開発	松下電器産業	カーAV商品開発設計
2003	愛三(天津)汽車部	愛三工業、豊田通商	スロットルボディ、キャニスタ
2003	長瀬塑料製品設計(天津)	長瀬産業	部品
2003	豊田工機汽車部(天津)	ジェイテクト、豊田通商	部品
2003	天津豊通汽車設備	豊田通商、豊通エンジニアリング	設備エンジニアリング設計、政策、据付
2003	天津日特固防配件	日本特殊塗料	防音材
2003	天津英泰汽車飾件	トヨタ紡織	内装、外装部品
2003	天津中発富奥彈簧	中央発條、豊田通商	サスペンション部品
2004	東海化成(天津)汽車部品	東海ゴム	内装品等
2004	天津豊田通商鋼業	豊田通商	鋼板ブランキング加工
2004	天津豊通再生資源利用	豊田通商	自動車鉄屑リサイクル
2004	天津豊田紡汽車部	トヨタ紡織、デンソー	エアクリーナ、エアフィルター、オイルフィルター、キャビンエアフィルター
2004	日聯汽車零部件貿易(天津)	デンソー	日系自動車市販部品の輸入・販売
2004	天津吉愛希(GAC)空調	デンソー	カーエアコン用ホース、配管
2004	一汽豊田(長春)発動機(FTCE)	トヨタ自動車	エンジン

2004	豊田一汽(天津) 模具(TFTD)	トヨタ自動車	金型
2004	天津馬魯雅斯管路系統	豊田通商、マルヤス工業	曲げ加工、端末加工
2004	天津双葉協展機械	フタバ工業、豊田通商ほか	部品及び金型
2004	日東電工(天津)	日東電工	NVH関連材料
2004	愛德克斯(天津) 汽車零部件	アドヴィックス、豊田通商	ブレーキコンポーネント、自動車用ブレーキシステム
2004	天津艾達自動変速器	アイシン・エイ・ダブリュ	後輪駆動車用オートマチックトランスミッション
2004	東海化成(天津) 汽車部品	東海化成工業、東海ゴム工業	内装部品
2004	天津豊通汽車零部件装配	豊田通商	TFTM第2工場向けタイヤ組付
2004	天津虹岡鑄鋼	岡谷鋼機	プレス金型鑄物
2004	天津井上高分子材料製品	イノアックコーポレーション	フレームラミネーション、軽質ウレタン
2005	古河(天津) 精密アルミ業	古河スカイ	熱交換機用アルミ押出材
2005	電装(天津) 空調部件有限公司	デンソー	カーエアコン用熱交換器、ラジエータ
2005	電装(天津) 汽車導航系統	デンソー	カーナビゲーションシステム
2005	天津豊愛汽車座椅部件	トヨタ紡織、アイシン精機	各種シートフレーム、シートアジャスター、レール
2005	天津鉛資源再生	東邦亜鉛、ジーエスユアサコーポレーション	鉛蓄電池の再利用、バッテリー用鉛合金
2005	天津太平洋汽車部件	太平洋工業	プレス部品
2005	天津中星汽車零部件	中央発條	スタビライザー
2006	天津豊星電子有限公司	デンソー	メーター
2006	天津飛馬嶋本汽車部品	ベガサスミシン製造、嶋本ダイカスト	安全ベルトリトラクター部位

出所：21世紀中国総研編「中国進出企業一覧上場会社篇[2007 - 2008年版]」(蒼蒼社刊) ほかより筆者(筑波) 作成

表13 2007年天津経済技術開発区進出日系企業一覧(参考)

企業名	投資総額 (万ドル)	登録資本金 (万ドル)	事業内容
愛斯隆(アイスロン) 精密成形(天津) 有限公司	28.0	20.0	樹脂製品の加工、組立、販売。金型製作、販売、修理。
アイシン精機(天津) 商貿有限公司	75.0	53.0	各種機械設備及び部品、自動車部品などの輸出入、卸売、代理業務など。
好朴實(天津) 企業管理諮詢有限公司(ホープス天津)	2.4	2.4	商務、IT技術、企業管理コンサルティングサービス、企業管理システムの設計開発。
康思(天津) 投資諮詢有限公司	50.0	50.0	投資コンサルティング、有価証券、商品先物関連情報コンサルティングサービスなど。
天津ベガサス嶋本自動車部品有限公司	1,700.0	850.0	金属合金ダイカスト製品の生産販売。
天津飛桜花舞餐飲管理有限公司	55.8	39.2	日本料理の加工、店舗経営
天津豊通明和環境技術有限公司	12.1	12.1	各種製造工場エアコン送排水、電気設備、生産設備の補修・改造と関連技術提供
天津港環球滾装碼頭有限公司	9,113.2	3,189.6	ロールオン・ロールアウト埠頭の投資・建設、埠頭貨物荷役、埠頭施設の賃貸等関連業務。
天津全順食品有限公司	100.0	100.0	揚物、ケーキ・お菓子用プレミックス類の開発、生産加工、自家商品販売。
天津市海菱環能科技有限公司	1.0	1.0	環境保護、省エネハイテク技術設備の研究開発など。
天津松張環保科技有限公司	6.6	4.8	消臭製品の製造販売、コンサルティングサービス。金属一般、エレクトロニクス部品、石油化学製品、鉱山安全設備などの販売。
天津益力多(ヤクルト) 乳品有限公司	6,300.0	2,100.0	乳酸菌飲料、タンパク飲料、乳製品生産プロジェクトの企画・生産、販売等。
天津颯瀏特網球信息諮詢服務有限公司	0.4	0.4	テニス指導・技術情報提供とテニス関連コンサルティングサービス。
同方環球(天津) 物流有限公司	500.0	500.0	道路貨物輸送、倉庫保管、積下し、包装、配送、国内・国際貨物運送代理、物流業務コンサルティング。
億仲浩業(天津) 科技發展有限公司	14.0	14.0	建築材料、家具建築材料、家具裝飾材料、機械設備の輸出入、関連技術コンサルティング、内装設計サービス。
桜花博武(天津) 商務信息諮詢有限公司	2.0	2.0	企業投資、管理コンサルティング、ビジネス情報コンサルティング。

出所：天津経済技術開発区管理委員会提供資料より

の環境保護専門研修生育成、産業公害防止処理技術開発事業研究成果報告会の実施である。

このほか、天津濱海能源（エネルギー）公司、泰達（TEDA）省エネ技術諮問公司と日本の矢崎総業との合弁プロジェクトによる省エネ・環境技術利用があり、中国企業に省エネ、環境保護技術のコンサルタント業務の実施も予定されている。

金融分野における協力

国務院は2006年6月5日「天津濱海新区の開発開放の問題に関する意見」（以下「意見」と称する）を公表したが、「意見」では、短期的に推進される同新区の重点事業が明確に規定された。このうち、金融分野では、同新区での金融改革と創業支援を行うため、金融における企業、業務、市場、規制緩和等方面で大きく改革を实行しようとしている。原則的に同新区を先行エリアとして設定し、産業投資ファンド、創業リスク支援、金融業の総合的経営、金融企業所有制、外貨管理政策、国際金融業務等方面における改革の試行を図ろうとするものである。

日系の大手都市銀行は新たな中国拠点として同新区への支店・出張所開設を相次いで進め、2007年は日系銀行による拠点開設元年となっている。

まず2007年1月には三菱東京UFJ銀行が同新区金融街に出張所を開設、同年7月の現地法人「三菱東京UFJ銀行（中国）有限公司」の設立に伴い、現在は同会社の傘下に入っている。

また、1995年に邦銀では初めて天津市に支店を開設した三井住友銀行が同年3月に出張所を設置、中国では10番目の拠点となった。さらに、みずほコーポレート銀行の現地法人である「みずほコーポレート銀行（中国）有限公司」が同年7月に天津支店を開設した。他行が天津市内にある支店の出張所として新区に開設するケースと異なり、2006年にTEDAと業務協力協定を締結し、関係を強化した中で、日系銀行としては初めて支店形態で開設したものである。

5. 天津及び濱海新区における日系企業の今後の投資について

天津濱海新区は中国の「国家総合改革試験区」と位置付けられ、先行モデルとしての優位性を持たされている。また中国経済成長の第3極ともされ、近年来、中国国内はもとより世界からの注目を浴びており、多くの多国籍企業や大手企業による天津への投資が行われている。

現在の状況からみて、日系企業による天津及び濱海新区への進出企業の多くはトヨタ自動車への部品関連企業であ

り、一部には食品、繊維、薬品化学、電子、貿易、サービス産業などもあるが、総合的にみると投資額やプロジェクト毎の投資規模などでは著しく大きなものではない。

しかしながら、東部沿海地域としてみると、濱海地区を中心とした天津に対する中央政府の位置付けは外国投資企業にとっても稀有なチャンスが与えられたフロンティアであると言えるであろう。

近年の中国経済の発展状況からみて、経済運営上のマクロ調整は必要不可欠なものとなっている。従来の粗放型経営管理は過去のものとなりつつあり、例えば資源分野への外国企業の参入制限、環境保護を重視した姿勢、外国投資企業に対する各種優遇政策の撤廃等、中国では人件費、各種原材料、人材育成等方面による低コストのメリットが徐々に失われつつある。

山東省を中心とした各地における韓国系企業の違法な撤退が一時期問題化した。その原因は中国での各種コストが一時的に上昇したため、技術力の劣る企業がストレスに耐え切れず逃避したことにある。

これらの事象は中国の外資導入が現在調整期に入ったことを示している。技術力が低く、技術革新が進まない外資企業は早晚淘汰される局面を迎えており、一種の必然ともなっている。このため、日系企業の中国投資には長期的な展望を持つことが必要で、廉価な労働力と原材料を対中投資の主な理由として進出するのでは、時間を置かず投資戦略を迫られることとなるであろう。中国との全面的な協力を行うには、同時に技術協力の質と量を増加させることが必要で、競争が激化する中国市場で生き残ることが可能な方策と言える。

天津及び中国各地に進出している多くの日系企業では従業員に対する待遇と研修の面において欧米企業に比べ差異があるとされている。日本式経営管理において、最も大きな特色は制度化された企業内研修である。この制度の確立が従業員の安定雇用に結び付くものであるとともに、企業側にとって優秀な従業員を確保するための手段である。

これらは日本型経営が成功してきた重要な構成要素の一つであるが、現在の中国では、一方で中国人従業員の転職問題が顕著となっており、企業が苦勞をかけて育成した人材も、より高い待遇を求めて転職している。また、従業員の研修には一定の資金投入が必要であるが、これが中国内日系企業にとって実施の際の足枷となっている。人材確保のためには、スタッフに対する研修面と待遇面でも国内と同様の制度化を図る必要がある。

6. まとめ

日本からみると、天津は北京にあまりにも近過ぎるため、本来の経済力に比べると支店、駐在事務所、事業所などの設置、進出は多くない。自治体事務所も友好関係にある神戸市が設置しているのみである。しかしながら、天津は渤海湾、黄海を隔てて日本と相対しており、21世紀における国際製造業基地としてのポテンシャルを十分に兼ね備えている。

天津市は、石炭、天然ガスなどのエネルギー資源や鉄鉱石、非鉄、希少金属など機械工業を支える資源に乏しかった。近年、渤海湾海域で「冀東南堡油田」など大規模な油田が発見されているが、歴史的には主に港湾物流と工業に地域の振興を委ねてきた。このような工業の発達が冶金、機械、電子、化学、軽工業、食品、繊維、医薬品など様々な「ものづくり」産業の発展を促し、天津港を通じた輸出貨物となり天津に多くの外貨をもたらしてきた。天津の状況は日本の高度経済成長期から現在に至る産業構造に似ており、今後ハイテク、バイオ、新素材、R&Dなど新たな産業分野において日本の企業がアライアンスを構築できるポテンシャルに富んでいる。

経済圏の形成を推進するため、近年天津市を含む環渤海地域の首長や代表、関係者による提携協定の締結、連携に向けた協議、国際フォーラムなども数多く開催されている。冒頭で述べたとおり、環渤海経済圏は遼寧省も包含しており、今後は政策的な地域経済の一体化と国内交通・物流網の形成により、中国の重要な工業地帯である東北部との関連性は著しく高まってくるものと予測される。今後日本と天津地区との関係構築は東北振興政策及び北東アジア協力を推進する上でも重要な意義があるであろう。

筆者紹介

筑波昌之

ERINA経済交流部長代理・調査研究部研究主任
ハルビン工業大学国際経貿関係学院顧問研究員
新潟県知事政策局国際課副参事

程永明

天津社会科学院日本研究所副所長、副研究員

参考文献・資料

- 「中国区域経済研究」李娟・李長順著、経済科学出版社
- 「現代中国の産業」丸山知雄著、中公新書
- 「中国 第三の波 - 濱海新区とTEDAの衝撃」野村総合研究所著、日経BP企画
- 「北東アジアの産業連携 / 中国北方と日韓の企業」関満博著、新評論
- 「天津市概況2005年 / 2006年」日本貿易振興機構 (JETRO) 北京センター
- 「環渤海経済圏の現状及び濱海新区の動向」日本貿易振興機構 (JETRO) 北京センター
- 「中国経済2005.9」日本貿易振興機構 (JETRO)
- 「ERINA REPORT vol.79」ERINA
- 「日中経協ジャーナル2008.7」財団法人 日中経済協会
- 「中国統計年鑑各年版」中国統計出版社
- 「天津統計年鑑各年版」中国統計出版社
- 「中国統計摘要2008」中国統計出版社
- 「2006天津経済技術開発区発展報告」天津経済技術開発区発展計画局
- 「天津経済技術開発区」天津経済技術開発区経済発展局ほか
- 「天津保税区 / 空港加工区 / 空港物流区」天津保税区管理委员会ほか
- 「中国の新しい経済成長点」天津市市長 戴相龍

The Grand Plan for the Tianjin Binhai New Area and the Developments in and Prospects for the Entry of Japanese Enterprises

TSUKUBA, Masayuki

Deputy Director, External Relations Division, and Associate Senior Researcher, Research Division, ERINA

CHENG, Yongming

Vice-Director and Assistant Researcher, Institute of Japan Studies,

Tianjin Academy of Social Sciences

Summary

China's Bohai Sea Rim Economic Region is an area straddling the two major municipalities of Beijing and Tianjin, and the three provinces of Shandong, Liaoning and Hebei. This economic region, as a starting point of the Eurasian Land-Bridge which links China and Europe, passing through Russia from the Xinjiang Uygur Autonomous Region, occupies a key position in transportation and distribution in Northeast Asia, is hoped to also have a role as a node connecting to Huanan (south China), Huadong (east China), the Northeast and the Northwest inland area, and is playing a key role in national strategy.

In the regional promotion plan for the Bohai Sea Rim Economic Region, it is Tianjin that is moving forward with the construction of a new-style international manufacturing-industry base, the "Binhai New Area", and aiming to become the center of the economic region and of the Northeast Asian region.

In the first half of this paper we have summarized and examined the history of the development of Tianjin, the changes in development following opening and reform, recent developments and future development plans, and the characteristic features of the inflow of overseas capital in recent years. In the second half, along with a commentary on such things as the grand plan for the Binhai New Area, which received national authorization as a "National Pilot Zone for Overall Reform" and the developments for foreign-investor enterprises, we have surveyed the position of Tianjin in the geographical distribution of investment into China by Japanese enterprises, and the current situation and the future for Japanese enterprises in Tianjin and the Binhai New Area.

[Translated by ERINA]

天津における近代金融サービスシステム構築の構想と課題

天津社会科学院日本研究所助理研究員 田香蘭

1 天津金融業の優位性とその戦略

1-1 天津金融業の歴史と優位性

600年前に建設された都市である天津は、優れた地理的・自然的条件の優位性を生かし、近代における中国北方地域の経済及び金融の中心地となった。1860年に天津港が開港して以来、対外貿易によって地域の工業が発展し、全国各地の実業家が天津に工場を建設した。また、内陸部から原材料が集められ、天津港を経由して海外に完成品が輸出された。天津の金融業もそれに伴い大きく発展していった。

西洋諸国が相次ぎ天津に租界を設けたことで、外資系銀行も進出してきた。天津で開業した最初の銀行は1882年に開設された英国のHSBC銀行天津支店であった。その後、1895年に英国のChartered Bank天津支店、1896年にロシアのRusso Chinese Bank天津支店、1897年にドイツのDeutsche Asiatische Bank天津支店、1899年には日本の横浜正金銀行天津支店が開業した。1935年まで、天津には、英、米、日、仏、独、伊、露、ベルギーの8カ国の外資系銀行、計21行が設立された。

天津における初めての中国資本の銀行は、1898年に開業した官民共同出資の中国通商銀行天津支店であった。その後、1905年に清国政府により戸部銀行天津支店が設立された。1935年まで、天津における中国資本の銀行は29行にのぼった。そのうち、最も有名なのは1915年に開業した塩業銀行、1917年に開業した金城銀行、1918年に開業した大陸銀行と1922年に開業した中南銀行天津支店であった。この4行は「北四行」と呼ばれていた。当時、天津の「北四行」の実力は、上海の「南三行」（上海銀行、浙江実業銀行、浙江興業銀行）をはるかに超えていた。

1930年代、全国に占める天津の金融業のシェアは約18%だった。天津には全国最大規模の保険業、北方最大規模の銀行業があり、中国最初の証券取引所も天津で設立されていた。1940年代から、49の外資系・国内銀行が天津市の「解放北路金融街」に集中し、このうち、国内資本の12行は天津に本社があった。この他、270の国内外保険機関、証券取引所も金融街にあった。

金融業の発展は近・現代の天津経済に重要な役割を果たした¹。かつて「北方金融中心」であった天津は、計画経

済時代に入ってから経済と金融業の優位性が次第に弱体化し、改革開放後は「金融業が現代経済の核心」という認識の欠如のため、一時的な停滞に陥ったが、ここ数十年は経済改革の深化によって再び成長期を迎えている。

優れた経済的・地政学的優位性をもつ天津は、環渤海地域の中心部に位置し、華北地域、東北地域、西北地域から海へ出る重要な港湾都市である。また、天津は日本、韓国と海を挟んで隣接していることから、北東アジア地域から資金を誘致し、経済協力を行うことができる重要な都市でもある。北東アジア経済協力の国際都市として、日本や韓国の資本を活用し、また、北東アジア地域との貿易規模も大きい。今後、環渤海地域の中心都市として持続的に天津の優位性を保つことは、天津における近代金融サービスシステムの構築にとって重要な前提条件である。

総合的経済力を有する天津はまた、中国北方地域における経済の中心都市である。工業部門の生産体制は完備し、経済基盤も充実している。このため改革開放期に入ってから、天津経済は以下のような大きな発展を遂げてきた。

まず、1人当たりの経済指標が全国的に上位にある。天津市の全人口で計算すると、2006年における1人当たりGRPは41,163元（前年比11.9%増）となった。米ドル換算では、1人当たりGRPは5,164ドルとなる²。世界銀行の2002年基準によると、天津の経済力は中高位にある国家の収入レベルに達しており、全国31行政区においては上海、北京に次いで3番目である。

次に、天津は高度経済成長を続けてきた。具体的に、天津のGRPIは11年連続で二桁成長を達成しており、全国の上位を占めている。2006年のGRPは4,359億元（前年比14.5%増）となり、2000年の約2.6倍となった。また、中国北方における地域経済の中心的役割が顕著に現れてきており、とくにこの地域の国際海運・物流の中心都市となっている。天津港は北方最大の港湾で、170カ国・地域の300港湾と貿易関係があり、中国国内では華北地域と西北地域を拡大な後背地としている。

さらに、天津は良好な金融資源を備えている。環渤海地域における対外開放の窓口を担っている天津市は、近年の経済発展に伴い、金融業も大きく成長し、預金と貸付金の

¹ 劉輝「天津近代北方金融中心」（URL：<http://www.enorth.com.cn>、2004年6月4日付）。

² 中国統計出版社「天津統計年鑑2007」天津市統計局。

総額が安定的に伸びた。2004年、天津の金融業全体が達成した増加価値（訳注：売上総利益に相当）は129.7億元（前年比15.6%増）となった。2004年末の天津市にある金融企業総数は2,828社に達し、そのうち銀行は1,564行、その他の金融企業は1,264社で金融企業の従業員は43,300人となった。また、2007年現在の国内外金融企業における外貨預金残高は5,139億7,200万元（同17.9%増）外貨貸出残高は4,146億4,900万元（同16.1%増）となった³。ここから天津が環渤海地域において多くの金融企業を有し、対外開放のレベルも高い都市であることが伺える。

前述のように明確な優位性を天津は持っており、「天津市国民経済・第11次五カ年规划纲要」においては、天津市内と濱海新区に対する新たな戦略が次のように策定されている。「天津に立脚し、北京・河北を中心とした環渤海地域にサービスを提供し、『三北』（訳注：西北・華北・東北）地域まで広げていく。北東アジア地域における高度で近代的な製造業・R&D基地、北方地域の国際航空・国際物流センター、生活環境の整ったエコシティを建設する。」

2006年からは中央政府が天津に優遇政策を与えている。同年3月、天津市は中央政府に「北方地域経済センター」と定められ、4月には天津濱海新区が「全国総合改革試験区」に認定された。そして、5月に「天津濱海新区の開発・開放の推進に関する問題についての国务院の意見」（以下「意見」）が公布され、同新区は、深圳経済特区、浦東新区に次ぐ新たな経済成長地点として期待されることとなった。8月には中央政府は「2004から2020年における天津の中長期発展計画」を認可し、天津市が国際的窓口、北方地域の経済センターになることが位置付けられ、この計画によって中央政府から北方地域の経済センターを北京市から天津市に移すことが初めて提唱された。

現在、政府は天津に北方経済センターを建設するための2大政策を打ち出している。まずは天津の産業育成に対する取り組みである。もう1つは、国务院常務委員会による天津の総合的改革試験実施の認定である。「意見」により、今後中国における金融関係の業務、市場、企業、対外開放などに関する改革、とりわけ金融改革を実施するための試験の実施が天津濱海新区で決定されている。具体的には、融資ルートの開拓、金融機関の総合的経営、金融機関の新たなシステムの構築、外国為替管理改革の4項目である。

1-2 近代金融サービスシステムを構築する方策の研究

北方地域の経済センター建設に対応する金融サービスシステムの改革基地構築が求められる中、天津市の戴相龍市長（当時）は、「天津市の目標は中国北方地域の経済センターに適合する金融サービスシステム改革基地の建設であり、『金融センター』そのものではない」と示した。

戴市長は今後の改革における3重点を述べている。まず、濱海新区に対する改革において、資本市場を発展させ、株式・証券融資のルートを拡大し、直接融資の割合を増大させることである。現在、天津市は民間直接投資比率が極めて低く、かつ一層低下する傾向にある。資本集中が困難なため、高コストでも外資導入に頼っている。

同新区では、各種融資方式を採用することで、企業が資本市場で直接融資を受けることが可能になる。直接融資ルート拡大のために、同新区での試行が重要となる。金融改革は国内貯蓄の効果的な投資への転換が重要であり、新たな金融商品開発、機関投資家育成、融資システム整備などに努める必要がある。具体的には投資ファンド、民間ファンドの募集、総合的経営などである。

次は、天津を中国の産業ファンドの発行管理・取引の中心的拠点とすることである。これは、各種産業ファンドの発行、管理、取引、教育、研究において基盤形成を行うもので、近接する北京にある金融グループの本社機能を十分に活用することによって、北京と天津の人材も採用しこの改革に参画させることである。

第3は外国為替制度改革の実行である。輸出企業の経常勘定口座における外貨留保額、留保期間を企業が自ら決定できるようにする。一定範囲において人民元の資本項目から両替を可能にし、対外投資を拡大させる。

天津の外為制度改革の際には、既存の外為管理制度と矛盾しないことを前提に、中国国内において資源配置に有利な市場化制度を試み、金融資源の市場配置を妨げる行政審査制度を次第に撤廃する。例えば、中国证券监督管理委员会による天津濱海新区の上場会社に対する上場審査権を試験的に深圳、上海証券取引所に移譲する。中国国家発展改革委員会、中国人民銀行は濱海地区の企業の長期債券と短期融資債券発行の審査制度を天津の関連部門に移譲し、市場化に対する規制緩和を実行することである。

天津・北京両市のメリットを利用してともに北方金融センターを形成し、また天津における金融サービスシステムを構築することには北京の支援が不可欠である。北京は中

³ 前掲（注2）

国で金融機関の本社が最も集中している都市であり、金融行政のマクロ管理部門、監督部門の所在地でもあり、また金融資源も豊富である。2005年の北京市において達成された金融業の増加値は793億元で同地区GRPの11.6%を占め、全国都市中第1位となっている。

また、全国の90%以上の貸付金、80%の金融機関の本部が北京にある。金融業だけでも北京市のGRPに占める貢献率は15%である。また、北京は多国籍企業と国内大手企業本社の基地となっており、フォーチュン・グローバル500企業の半数以上が北京に進出し、中国のトップ100のうち80社の本社が北京に置かれている⁴。中国の国有資産総量の半分以上は本部が北京にある大手国有企業である中国石化、中国石油、中国移动、聯通などに抑えられており、それらの企業に動かす大量の資金が北京の金融センター機能を支えている。

同時に北京は金融決済センターが形成されており、全体に対するマクロコントロールによる役割を發揮できるが、天津では地域経済にサービスを提供するための金融機関を發展させることを重点とすべきである。このような2つの都市においては、差別化を図りながら競争と協力を展開することが必要である。北京で金融センターを構築することは、自ら特別な優位性を持ち合わせているが、金融機能区の建設はまだ遅れており、情報ネットワークの施設に改善の必要がある。天津は北方における重要な物流センターとなっており、北京の不足を補完できる。同時に、北京の金融機関における多くの人材も天津にとって重要である。天津が北方金融センターになることは、天津の優位性と發展方向に密接な関係がある。天津は北方における重要な経済、流通、情報の中心であり、また今後天津の發展の重点は港湾経済と製造業の振興に置くべきである。

そのため、天津の金融業は近代金融サービスシステム構築において、資金運営面に注力する必要がある。ここでは、港湾経済と製造業に対する金融サービスシステムに集中し、将来的には北方の金融センターとして北京と天津という二大中心が各自の長所に基づき、金融業發展の重点を確立すべきであろう。

2 現状と課題

2-1 現状

ここ数年、天津の金融業は迅速に發展し、国有・民営の商業銀行を始め米JPモルガン・チェース、英HSBC、仏ソ

シエテジェネラル、三菱東京UFJなどの外資系銀行が天津に支店を設けている。このほか、天津には中国初の中外合弁住宅貯蓄銀行「中独住宅貯蓄銀行」、北方財産権取引センター、外資向け投資・起業の投資ファンド「賽富成長創業基金」、中国初の省レベル農村組合銀行「天津農村合作銀行」があり、また中国初の民間募集型ファンド「渤海基金」の本社が天津に設置された。

天津には外資系銀行15社が支店を設けたが、それ以外にも4社が事務所を設立した。また政府系金融機関4社が本社を設置した。天津においては政府系金融の商業銀行12社、生命保険会社6社、財産保険会社7社がある。これだけの条件ではあるが、天津のGRPが10年連続で二桁成長している動きと比べ、金融業の形成は遅れており、金融システムと構造の調整は未だ經濟發展に充分貢獻できない状況である。天津の發展は、近代金融サービスシステムの整備によって、資金の集中と金融資源の質的向上を図ることが必要である。その意味で現在構築中の「渤海金融システム」は、天津濱海新区金融センターの發展を導く重要な役目を担うと考えられる。

「渤海金融システム」の基礎となるのは渤海銀行設立である。渤海銀行は2006年2月16日に開業した。これは本社を天津に置く初の株式商業銀行であり、また10年振りに中央政府から許可された唯一の全国的商業銀行でもある。渤海銀行の年度報告書によると、2006年末の資産総額は153.4億元に達し、うち貸付金残高74.6億元（手形割引16億元を含む）、負債総額105.3億元、うちに顧客の預金残高99.7億元、所有者權益48.1億元、各種収入累計3.2億元を達成し、銀行の開業に必要なコストを削減して、見通しより1.8億元の欠損を減らした⁵。

渤海銀行は現段階では主として法人向け卸売業務を展開しているが、個人向け小売業務にも対応することも今後予定している。渤海銀行本店はすでに営業を進め、5支店の運営状況も良好で、北京支店も開設される。このような勢いに乗り、全国的な支店網も短期間で形成が可能と見込んでいる。

渤海銀行の2番目の大株主として、英スタンダードチャータード銀行（SCB）が19.9%の株式を取得している。渤海銀行は経営メカニズム、管理メカニズムなどの面をSCBから導入しており、同行の経営業績を迅速に成長させている要因の一つとなっている。天津經濟における新たな資金提供ルートとして同行は、地場産業の發展とインフラ

⁴ 北京統計局「北京2005年金融業發展淺析」2006年11月18日。

⁵ 劉冰「渤海金融系將成為濱海新区帶頭大哥」『國際商報』2007年6月21日

の整備、天津地域の財産権取引改革などを通じて、最終的には環渤海・中国北方地域における経済センターに対応する金融サービスシステム構築に貢献できるものと考えられる。

2006年12月には、中国初の人民元産業投資ファンド「渤海産業投資ファンド」が設立された。これは2005年11月に国务院の特例的な許可により天津市が準備したもので、認可済200億元の限度内において60億元をすでに発行した。残りの140億元によって2つのファンドを発行する予定である⁶。

このことは天津による直接融資ルート拡大に向けた新たな行動であり、同時に金融資本と産業資本を結び付けるプラットフォームである。これは契約型ファンドであり、存続期間は15年で、5年以内に投資を完成させる必要がある。同ファンドは中国国内における初の産業ファンドとして戴相龍前市長が非常に重視していたため、「市長ファンド」とも呼ばれた。このファンドは環渤海地域への投資によってその経済効果を「三北」地域に波及させるプロジェクトを重点に扶助し、産業の規模形成を促進することを目的としており、また全国的範囲において科学技術の潜在性と知的財産権を持つ優位産業に投資される。このファンドの誕生は、産業投資ファンドの運営モデルを模索する目的も担っており、関連法規となる「産業投資ファンド管理弁法」制定や今後プライベートエクイティファンドの推進にも実践的経験を提供することとなる。

2-2 課題

天津の金融業が直面している問題は数多くある。まず金融業の全体的な発展が遅れていること、民营企业に融資サービスを提供する金融システムが未成熟であること、金融に対する理念が旧態依然としていることである。これらの問題は天津の金融業発展を制約する要因である。このほか人材欠乏も解決すべき課題である。

まず、金融業の全体的な発展の遅れについてであるが、これには天津における金融機関の本社数の少なさや、一部金融機関の不良債権比率が高く、資本が不足し、リスクヘッジ能力や競争力が強くないという状況がある。このほか、融資ルートが単一的で直接融資と間接融資の比率がアンバランスであること、信用保証システムの未発達、信用環境の問題、金融商品の種類不足、事業創造能力の脆弱なども上げられる。

金融市場競争も不十分で、金融面での資産と業務は主に4大国有商業銀行に集中し、中小銀行と他の金融機関の資本力が弱く、市場規模が比較的小さく、構造発展が不均衡でもある。金融市場をルール化する方法には問題点があり、市場資源再配置の効果が低いという状況もある。

さらに、イノベーションを支援する金融メカニズムが未成熟で、効果的なベンチャー投資メカニズムと政策的金融サービス体制が欠けている。証券融資、ベンチャー投資、投資ファンド、信用保証及び政府所管銀行と企業の協力体制が未だ初期の段階にある。このため天津の金融業発展の環境改善が必要であり、金融業の全体的な新機軸を作り出す意識やサービス意識の向上が望まれる⁷。

民营企业に融資サービスを提供する金融市場システムの整備不足の問題に関してであるが、近年来、天津市の中小企業は迅速に発展しており、市内の中小企業数は7.86万社で、第2次、3次産業では総数の99.8%を占めている。しかし、2006年末の段階では3.2万社の中小企業が貸付金を得ているのみで、対象企業の41%にも達していない。海外のプライベートエクイティファンドは対中国投資の目的として、成長性が高い企業への投資を通して、早期の上場を促し、投資の回収と多額の利益実現を狙っている。これらのファンドは企業選択に対して非常に高い基準を設定している。天津の中小企業の産業形態からみて、プライベートエクイティを惹きつけることは比較的困難である。

従って、中小企業に対応する債権融資と株式融資を結び付ける企業融資体制を発展させるべきである。例えば、様々なレベルの株式融資市場を発展させ、企業の債券市場を積極的に開拓し、ベンチャー投資会社とファンドの発展を促し、同時にこれらに対応できる証券取引所も設立する必要がある。多種多機能の金融投資方式を開発することを通じて、企業の多様なニーズを満足させ、金融機関の資源再配置機能向上に寄与できる。

旧態依然の金融理念からの脱出について、天津での試行はまず政策理念上の突破となることである。金融システムはすでに高度にネットワーク化され、情報化の現代においては理論上、金融機関がインターネット環境を持てば、金融センターと直接金融取引が可能である。それゆえ、天津の金融業の試行としては、既存体制からの突破と新機軸の打ち出しから行動すべきである。

そのため、天津では全国では未実施だが、金融事業にとって必要ある製品を試行する必要がある。これは金融事業に

⁶ 李菲、程志雲：「渤海産業投資基金正式挂牌」、『経済観察報』、2007年1月7日

⁷ 王朋「加快天津現代金融服務體系建設的構想」、『北方経貿』2006年第2期。

おける全体改革に重要な意義を持つ。天津の現状としては、ネットバンク、モバイルバンキング、個人向け電子振込、個人による外国為替取引などのネット金融商品が欠けている。

金融業は一般産業とは異なり、資金の流れが全国規模で動く。このような性格によって、金融事業は「保税區」や「特區」を設置して実行することが困難である。例えば、資金流動の地域ブロック設定を仮に実施すると、不成功に終わった場合には、全国経済に対するマイナスの影響をどのように減少させるかが、大きな課題になると考えられる。

金融人材については、金融サービスを発展させ、金融機関の競争力向上の鍵となるため、多くの金融人材の流失は、天津の金融業に対するショックとなる。ここ数年来、天津の金融業は迅速に発展しているが、人材供給が逼迫しており、このような状況において金融人材の育成に一段と注力しなければ、新たな業務の創出に適應できる人材配置も困難となる。

天津は人材育成の総体発展戦略を策定し、ハイレベルの人材育成と誘致政策を行うべきである。市場化、国際化に沿った人材誘致体制を構築し、調和と活気のある業務・生活環境を作ることは、多くの国内外の金融専門人材を集めるために必要である。また、現役の金融機関従事者に対しては積極的に業務能力養成、海外研修などを取り込み、スキルの向上を重視すべきであり、まさしくチャレンジをチャンスとする⁸。人材育成政策は、天津の銀行業が自らの改革を加速させるのみならず、大量の人材がこの改革に身を投じることにもつながると考えられる。

3 発展のビジョンと政策提言

3-1 発展のビジョン

2005年3月22日、國務院は『天津市における総体発展計画(2005~2020)』を審議して認可した。この審議では天津市を国際的な港湾都市、北方経済センター、環境保全型都市に建設することを明確にしている。これを受けて天津市政府は天津を近代製造業センター、北方航運センター、国際物流センターとして建設することを決定した。ここでは天津が製造業基地から研究開発基地へと転換し、金融機能の増強と近代サービス業の発展を促すことを謳っている。金融業の発展において、天津市は11-5計画での重点を強調している。例えば濱海新区でオフショア・産業投資ファンドなどを実施することである。

2001年から2006年までの間、天津の金融業の増加値は年平均

均23%の成長を遂げ、とくに2006年には30%伸びた。このスピードで発展すれば、天津市のGRPにおいて2010年は5.9%、2011年は6.3%を占めると見込まれている⁹。

天津の目標としては、濱海新区を総合的に開発する新たな情勢に対応し、天津市の総合的な経済力と地域都市化の一定水準達成をもって、金融機関の実力を強化し、金融サービス機能を改善することを重点とする。また、積極的に金融システム、金融機能、金融環境の刷新を図り、健全な金融組織システム、市場システム、リスクヘッジシステム、金融サービスシステム及び金融のマクロコントロールシステムという5大金融システムを構築し、都市向けから地域向けの金融サービスへの転換、通貨市場主体から通貨、資本、保険、信託などの総合的な金融サービスへの転換実現を促進し、経済力、金融力の向上を通じて、天津の環渤海地域に対する影響力を拡大し、産業力が大きい金融センターの地位を確立することである。

3-2 政策提言

天津市の金融改革における4大重点は、外為管理制度改革、融資ルート拡大、金融機関の総合的経営の展開、金融システムの改善である。政策提言としては、まず外為改革の試行を積極的に推進することを考えていきたい。

まず、天津では資本勘定下における人民元の両替業務を実験的に行うことが許可されている。為替レート改革の根本的目標は為替相場の市場化であり、外国為替の需要と供給が相対的なバランスを取ることである。外国為替の売買は政府のみが行うものではなく、今日の中国の経済構造は貿易・資本ともに輸出超過の状況の下にあり、資本を合理的、効果的で秩序のある对外投资に向わせる前提にとって一つの重要な課題となっている。この問題の根本的解決策は資本勘定下に置かれた人民元両替業務を実施することである。

資本勘定下の人民元両替業務を実現する以前に、為替レートの改革と人民元の切上げ実施は漸進的に実行すべきである。貿易と非政府部門の資本勘定における巨額の輸出超過は、多くの場合には構造的な問題であるため、人民元為替レートの切上げに向けた圧力は長期間存在すると考えられる。

人民元為替レート制度改革は、多くの問題と関わっている。例えば中国の銀行改革、輸出業再配置、当該国の通貨政策などである。現在、他の領域において積極的な協力が必要である一方、チャンスを創造して為替レートの改革を

⁸ 馬君路「天津市建設現代金融服務体系策略研究」『理論与現代化』2005年7月。

⁹ 鄭言実「描繪天津金融發展的藍圖」『天津日報』2007年6月20日。

推進することも求められている。これは更なる金融商品を創出することによって、中国の企業・個人経営者にリスクヘッジの機会を提供し、市場価格を提供するためである。

ただし、人民元が両替可能になるプロセスは漸進的、自律的に実行すべきである。銀行改革が成功する前に、人民元両替業務に向かう過程が早ければ、銀行システムそのものにショックとなり、国有資産の移転、モラルハザードを引き起こすことにもなりかねない。為替レートの改革は決して一度でけりがつくというものではない。

現在、天津で金融改革を試験的に行うことは、次期の為替レート制度改革の布石となる。これは主に人の意思による為替決済をすることであり、自由な外貨売買政策を実施することである。人民元の資本勘定下における両替業務の実現を漸進的に行い、国際金融業務の発展のために条件を創造することである。

もう一つは、金融機関システムの改善と新機軸の打ち出しである。オフショア市場を発展させることは、近代金融サービスシステムを完備させる措置の一例である。オフショア市場の発展は外資導入と市場の開放程度をさらに向上させることに有利である。

積極的にオフショア業務を展開し、人民元と外貨を決済し、通貨市場のファンド業務を展開する。金融管理システムをさらに改善し、厳格な別勘定制度を実行し、サービス効率と水準を高めることが必要である。

以下のことも必要である。国際標準に適應する税収優遇政策を策定し、オフショアに関する専門人材を集め、公正な法律・法規を制定する。流動性に対する不必要な条件を定めない。預金準備金の納付を免除し、利子課税とシンジケートローン所得税を免じる。営業税と印紙税を減免し、利率、為替レートは国際金融市場に基づいて変動させる。土地の賃貸に特惠政策を与え、多国籍企業、外国企業の中国や北東アジアないしアジア太平洋地域本社の保税特別区への誘致を進める。

外資企業に対する為替管理を行わず、通貨の自由両替と資金の自由な振替を許可し、預金者への利息税源泉徴収を免除する。外国企業に対して10%の所得税を徴収する以外、ほかの税収をすべて減免する。

さらに、金融機関の総合的経営の展開について、多くの外資系金融機関は中国市場では分業経営（Separate Operation）に従うが、自国の本社業務は混合経営（Mixed Operation）とする会社が少なくない。これは中国国内の分業経営金融機関が不利な競争に直面し、同時に金融機関の調整コストを増大させる。分業経営の中国国内の金融機関は、多機能の外国銀行と比べ大きな差異がある。多機能

の銀行業務には一般的に商業銀行、投資銀行の全業務、商工業企業に対する持株、金融リース、保険、信託、投資コンサルタント、外国為替、国際シンジケートローン、観光広告など10種類の業務を有する。中国の4大国有商業銀行は預金、融資、為替の伝統的な商業銀行業務と外国為替、国際シンジケートローン、部分的な投資銀行業務を行うのみである。これは外国銀行が中国国内で業務を拡大し、競争力を高め、利益を増加させる重要なポイントである。

外資金融機関は優良な取引先を囲い込み、成長性のある企業を獲得するために努力している。多種の業務を協力して行うことから、多種の業務が混在した経営を行うことは必然のプロセスである。これはWTO加盟による外部からの制約であるのみならず、改革の推進のため、金融市場の経済システム構築が銀行業に対して求められることであり、銀行自身が強化されるための内部からの制約でもある。中国は依然として外国為替が国家の管制下におかれているため、人民元の自由両替ができない。資本項目でも開放されておらず、銀行も混合経営が許されていない状況にある。

以上の原因に鑑みて、二段階に分けた業務展開を行う必要がある。まず既存の商業銀行業務の展開である。具体的には外国の個人、個人、政府機関、非居住者の外貨預金を扱い、同時に外国為替融資を提供すること、国際決済、外貨兌換・売買、手形割引、外国為替保証、インターバンク・コール、債券発行・売買などの業務を提供することである。次の段階としては、投資銀行などの新業務の充実で、すなわち商業手形、株券発行・売買、外国為替先物・ストック業務の展開及び相互交換、顧客の投資、資産管理などの代理業務を含む。

最後に、直接的な融資ルートの構築と民営企業の融資拠点形成であるが、これについては中国初の対民営企業融資拠点が天津にできる見通しである。2006年、アメリカのACG（Association for Corporate Growth）と天津との協力が国務院に許可された。国務院は天津の金融改革を最も重要な任務としているが、そのうち直接融資ルートの拡大を改革における筆頭任務としている。天津は中国北方の地域経済センターに対応する近代金融サービスシステムを構築する目標の中に対民営企業融資拠点の形成も含めており、民営企業に対する融資難問題を解決する制度改革の方策を探ることとしている。

中国における現行の金融体制下での最大の問題は、政府と銀行が資金支援を行う際に企業の将来性を見るよりも、企業の過去の業績を重視することである。このため、民営企業が資金面での支援を獲得することに大きな制限があった。

今、外国のプライベートエクイティは対中投資に深い関心を寄せている。「対中投資」は、すでに国外の多くのプライベートエクイティのキーワードである。中国は外国資本の誘致が貿易融資、三資企業の投資、海外上場融資、インターネット時代におけるリスク投資などの段階を経てから、プライベートエクイティファンドの導入段階までに成熟したと考えられる。このステージにおける外資導入マイ

受けるチャンスが得られる。これらのプライベートエクイティファンドの導入により、民営事業の資金不足における発展阻害の要因が大きく緩和されるものと考えられる。

[中国語原稿をERINAにて翻訳]

著者略歴

田香蘭 女性、1968年2月25日生まれ、経済学修士、博士課程在籍、天津社会科学院日本研究所助理研究員

The Potential for and the Measures toward the Construction of a Modern Financial Services System in Tianjin

TIAN Xianglan,

Assistant Researcher, Institute of Japan Studies, Tianjin Academy of Social Sciences

Summary

Tianjin is the economic center of northern China. For Tianjin, building itself into the financial center of the north is a long-term aim. For that reason, a fully-fledged financial system, a developed financial market, and effective financial service functions are necessary. As there is still a long way to go until that aim is realized, at this stage they are only aiming for a modern financial services system and ultimately it is planned that, linking up with Beijing, they will jointly build a northern financial center. Analyzing the current situation from the historical background of the construction of a modern financial services system in Tianjin, the existing conditions, and strategies, and highlighting the issues that should be solved, I hope this paper will offer policy proposals relating to the development of the future Tianjin finance industry.

[Translated by ERINA]

天津濱海新区「北方国際航運センター・国際物流センター」の位置付けが及ぼす日系企業への影響力について

天津社会科学院日本研究所助理研究員 平力群

要旨

日本の生産型多国籍企業はグローバル化に対応した生産基地の設立を目標として、企業内部で国際化経営戦略を実施している。また、日本型の企業間系列関係が、企業における「購買集中化・供給集中化」¹戦略を決定してきた。このため、日本の生産型多国籍企業の生産業績は進出相手国の物流レベルに依拠する傾向がある。本論では、天津の空港と港湾の現状に対する考察と将来展望を踏まえ、天津濱海新区に与えられた「北方国際航運センター・国際物流センター」の位置付けが日系企業に及ぼす影響力について分析したい。

キーワード 空港 港湾 購買集中化・供給集中化

2007年末の時点で、日本企業の対中投資は累計で617.9億ドルに達し、中国にとって3番目の投資国となっている²。日本の対中直接投資は構造的にみると、1995～2004年において製造業の平均投資比率が70%を超え、2004年にはさらに82.84%に達していた³。日本は、中国をグローバル化に対応した生産基地の一部として自国のグローバル化経営の中へと組み入れたのである。

世界全体の対中投資が華南地区に集中していることと対照的に、日本による投資は環渤海地域に集まる傾向がある⁴。そのため、環渤海地域の物流レベルの高低が日系企業の生産コストと製品の競争力に直接影響することもあると考えられる。輸送システムは物流の中心であり、港湾や空港は物流システムにおける重要ポイントである。本論では、天津の空港と港湾の状況を考察した上で、天津濱海新区に与えられた「北方国際航運センター・国際物流センター」の位置付けが日系企業に及ぼす影響について分析をしたい。

1. 天津濱海新区「中国北方国際航運センター・国際物流センター」の位置付けと天津空港・港湾の現状と展望

天津濱海新区は中国の国家総体的戦略発展戦略に組み込まれている。さらに2008年北京オリンピックの開催という

経済発展促進のファクターが加わり、環渤海経済圏は経済発展の推進エンジンとなっている。ここに位置する国際港湾 - 天津港 - は、ヨーロッパ・アジアランドブリッジへの経由地として、また、ヨーロッパと北東アジアを結びつけるための拠点としての役割を果たしてきている。同時に、韓国の仁川、釜山と日本の北九州など多くの港湾から北米など世界各地に向う中継基地としての役割を備えている。

しかしながら、世界における輸送センターの形成とその発展プロセスから鑑みるに、現在公認の国際的な航空輸送の拠点にもなっている。国務院が天津濱海新区を「北方国際航運センター・国際物流センター」と位置付けたことにより、天津濱海新区は一層空港と港湾の建設を加速化し、近代的な総合交通システムを整備して、総合物流サービス機能を増強する必要がある。

1-1 天津濱海国際空港の現状と展望⁵

1-1-1 天津濱海国際空港の現状

天津濱海国際空港は、北京から134km、天津市中心部から13km、天津港から30kmの距離にある。地理的な優位性があり、幹線鉄道、高速道路、近郊電車など総合的な交通

¹ 日本の親会社が購買集中化を進めた後、海外にある子会社に対して供給を集中する戦略（筆者解説より、訳注）

² 金柏松「2006年日本対華投資下降30%引発関注」、人民網

< <http://world.people.com.cn/GB/1029/42354/5730177.html> >（2007年8月4日アクセス）参照。

³ 日本財務省ホームページ < <http://www.mof.go.jp/fdi/sankou01.xls> >、

< <http://www.mof.go.jp/fdi/sankou03.xls> >（2008年8月14日アクセス）よりデータ作成。

⁴ 張青松『日本対華直接投資研究』社会科学文献出版社、2007年5月、50頁。

⁵ 首都機場集団公司ホームページ

< http://210.75.250.205/member_detail.aspx?ID_ID=106 >（2007年10月18日アクセス）

面での利便性も有している。インフラ施設の整備は進み、行政機能・エネルギー供給も充分備えられている。

また、同空港は、国内幹線、国際定期航空路線を有する空港であり、中国の第一類航空通商口ともなっている。

同空港は1939年11月に建設が開始され、1950年8月1日にここで中華人民共和国最初の民用航空路線がスタートした。同空港における従来の空港ビル面積は2.5万 m^2 、貨物倉庫面積は2.95万 m^2 であった。滑走路延長は3,600mあり、飛行区域レベルが4Eであるため、各種の大型飛行機（満載時含む）の離着陸に対応できる（表1参照）。

2002年12月に首都空港グループに加入して以来、旅客取扱量は年平均約36%で増加してきている。2006年の旅客取扱量は276.7万人、貨物取扱量は9.68万トン（表2参照）であり、無事故離着陸数は延べ5.5万機である。天津空港を利用する国内外の航空会社は20余社に上り、そのうち、同空港をハブ空港とする航空会社6社も含まれる。開設されている航空路は65路線、結んでいる都市は54カ所（国内都市35カ所、国外都市19カ所）である（表1参照）。

2007年現在、天津空港で貨物輸送定期便を運営している会社はシンガポール航空カーゴ、マーチンエアー（オランダ）、日本航空、全日空、大韓航空、アジアナ航空、中国貨運郵政航空（China Postal Airlines）、奥凱航空（Okay Airways Company Limited）の8社で、週32便が定期運航されている⁶。

1-1-2 天津濱海国際空港の発展計画

同じ環渤海経済圏に属している青島、大連の空港に比べると、インフラ施設や旅客・貨物取扱量などの面では、天津濱海国際空港が劣勢となっている。しかし、各市による航空輸送の「第11次五カ年計画」（以後「11-5計画」と表記）からみると、同空港の計画規模は最も大きく、濱海新区の臨空産業区⁷の発展と密接に関連付けられており、3都市の中では国際航空輸送センターとしての地位がほぼ確定されている（表1、表2、表3、表4参照）。

現状では、投資総額にして約30億元の「天津濱海国際空港第5期拡張プロジェクト」が順調に進められ、滑走路の延長は3,600m、幅75mとなり、現在世界最大の民間用旅客

機A380の離着陸にも対応できるようになった。また、新航空ターミナルビルは、2007年末に竣工し、2008年4月28日正式に供用開始された。ビルが11.6万 m^2 に拡張されると同時に、4万 m^2 の貨物倉庫も建設された。新ビルは、文化的な要素も豊富に盛り込まれ、合理的な動線システム、完備された機能、利便性の高いアクセスなどの特徴を持つ「凧」型の建築物である。

また、エアバスA320中国組立ラインプロジェクトのため2本目の滑走路も完成する予定である。それにより天津濱海国際空港は滑走路2本による運行を実現でき、ハード面では大型ハブ空港の規模となり、従来よりも4.5倍の規模に拡大されることとなる。

将来的には同空港の国際・国内路は100路線以上にもなり、その国内線ネットワークはほとんどの省都、副省級以上の都市と重要な観光都市を含むこととなる。天津をハブとした放射線状の支線ネットワークが形成され、天津から半径800km範囲内にある全ての中小空港との通航が実現される。これにより、年間旅客取扱量1,000万人、貨物・郵便物取扱量50万トン、飛行機の離着陸能力20万回の実現が可能となる。

1-1-3 天津 - 日本間の運航状況

まず、旅客輸送に関しては、次のような状況にある。

2007年2月1日、全日本空輸（全日空）による名古屋 - 天津間航空路の就航式典が中部国際空港にて盛大に行われた。この航路は、名古屋と台北、上海、ソウル間の航空路に続き、全日空が開通した4路線目の名古屋発着国際線となった。同時に、またこれは1998年から2001年まで全日空が関西 - 天津間を運行した後、同社が再び開通させた天津での旅客輸送サービスでもある。この航空路の開通は、日本の中部地域の旅客に大きな利便性を提供した。名古屋 - 天津航空路は、現在毎日1往復している。スケジュールは、10時55分に名古屋を出発、13時30分に天津に到着、14時25分に天津を出発、18時に名古屋に到着するものである⁸。

また、貨物輸送に関しては、次のような状況にある。

2007年7月11日、日本航空が天津 - 成田間貨物輸送航空路を正式に運航させた。当該航空路の開通初期は、週2便

⁶「日本航空正式開通天津至東京全貨運航線」中国民航新聞信息网

<<http://www.caacnews.com.cn/2006/20070712/87979.asp>>、2007年7月12日（2007年10月21日アクセス）

⁷「臨空経済区」とは、1つの都市もしくは地域が空港及び航空物流業の発展に依存し、空港周辺の一定範囲内での資本、サービス、技術、人口などの要素・資源の集積と流動に伴って、地域の商品の生産、加工と価値の交換を進め、地域の経済・社会事業の全面的発展を一層促進していくような経済地域を指す。一般に「臨空経済区」は空港周辺半径15~20km範囲内にある。

⁸「全日空開通名古屋至天津航線」

<<http://www.chinaqw.com.cn/lxs/yszx/200702/08/61215.shtml>> 2007年2月8日（2008年8月14日アクセス）

表1 天津、青島、大連空港の基本状況

空港	空港設置基準	滑走路延長 (m)	管制塔ビル面積 (万m ²)	駐機場面積 (万m ²)	駐車場面積 (万m ²)	貨物置場面積 (万m ²)	運航路線数(便)		運航先都市数(所)		運営航空会社数(社)
							国内	国外	国内	国外	
天津	4E	3,600	2.5	11.2	2.3	2.95	48	17	35	19	20
青島	4E	3,400	6.4	18.4	2.6	3	72	19	55		27
大連	4E	3,300	6.5	24	3.6	4.5	76	43	84		25

注 2006年末までのデータにより作成

出所 周昇起「世界航空物流発展現状及青島航空物流発展研究」中日経済問題学術研究会、2007年8月

表2 天津、青島、大連空港の旅客・貨物取扱量

		2001年		2002年		2003年		2004年		2005年		2006年	
		取扱量	全国順位	取扱量	全国順位	取扱量	全国順位	取扱量	全国順位	取扱量	全国順位	取扱量	全国順位
天津	旅客(万人)	94.1	30	109.2	30	110.3	32	170.5	29	219.4	30	276.7	30
	貨物(万トン)	3.7	21	4.2	20	4.9	17	7.1	16	8.0	16	9.7	15
青島	旅客(万人)	281.0	14	321.9	14	349.1	13	480.8	13	587.9	13	679.1	12
	貨物(万トン)	3.6	22	4.6	18	5.5	14	7.6	14	8.9	13	10.1	13
大連	旅客(万人)	306.4	12	333.3	13	342.0	14	461.4	14	540.7	14	635.1	15
	貨物(万トン)	6.2	11	7.3	8	7.5	11	9.0	11	9.9	12	10.9	12

出所 「中国民航機場生産統計公報2001 - 2006」に基づき作成

表3 天津、青島、大連の各空港別「11-5」航空輸送発展計画

	旅客				貨物			
	11-5目標取扱数(万人)	年平均増加率(%)	11-5中年平均増加率(%)	2006年増加率(%)	11-5目標取扱量(万トン)	年平均増加率(%)	11-5中年平均増加率(%)	2006年増加率(%)
天津	560	15.0	21.2	26.1	50	40.0	14.4	20.7
青島	1000	8.0	22.0	15.5	16	10.0	18.4	13.7
大連	1000	13.0	20.0	17.5	21	13.0	15.1	10.0

出所 天津、青島、大連各市の「11-5」交通発展計画に基づき作成

表4 天津、青島、大連空港インフラ建設計画投資及び航空物流パーク発展計画

	空港インフラ建設計画					航空物流パーク発展計画		
	投資予算(億元)	新ビル面積(万m ²)	新滑走路延長(m)	新駐機場面積(万m ²)	新駐車場面積(万m ²)	完成予定時期(年)	物流パーク面積	生産高
天津	30	11.6	3600	27	4	2010	40(km ²)	650(億)
青島	42.9	6.4	3600	18.4	2.6	2010	80(万m ²)	総物流量 60(万トン)
大連	検討中					2010	10(万m ²)	50(億)

出所 天津、青島、大連各市の「11-5」交通発展計画及び天津、青島、大連交通委員会資料に基づき作成

(水、金)で、成田 - 名古屋 - 天津 - 成田というルートで行われた。そのほか、全日空では名古屋 - 天津 - 関西間の貨物輸送航空路を週5便運航していたため、日本航空の参入によって、天津から日本までの貨物輸送航空路の便数は週5便から週7便へと増やされた。

1-2 天津港の現状と展望⁹

1-2-1 天津港の現状

天津港は中国最大の人工海港であり、中国北方最大の港湾である。また、対外貿易の重要な通商口でもあり、地勢的、地理的位置、発展性と政策上の優位性を持っている。天津港は、渤海湾に流入する海河の河口にあり、北京 - 天

津都市ベルトと環渤海経済圏との交差点に位置している。

また、天津港は、環渤海地域における諸港湾の中で華北、西北など内陸地域との距離が最短にある港湾であり、首都北京市と天津市の海上ゲートである。また同時に、天津港は、ユーラシアランドブリッジの東端点であり、日本、韓国への海上距離は最も短く、中央アジア、西アジアまでの陸上も最短である。さらに、モンゴル、カザフスタンなどの内陸国家にとっての海上ゲートウェイでもあり、北東アジアと中央アジア、西アジアを連結する拠点となっている。

現在、天津港の水域面積は約200km²近く、陸域面積は47km²となっている。25万トン級船舶用航路の工事はす

⁹ 「天津港紹介」光明網 <http://www.gmw.cn/content/2006-10/27/content_499768.htm> 2006年10月27日(2008年8月14日アクセス)

に竣工し、航路水深は - 19.5mに達しており、渤海湾に進入する船舶のすべてが天津港で荷役可能である。

天津港は主に北疆、南疆、東疆、海河という4港区に分けられており、海岸線の長さは18.1kmである。北疆港区はコンテナとバラ積みの作業を主としている。南疆港区はバルク貨物と液体バラ荷を中心に取り扱っている。海河港区は主に5,000トン級以下の小型船舶の取扱を行っている。東疆港区は天津港の新しい港区であり、計画面積は30km²になる。天津港の港湾設備は表5を参照のこと。

天津港はかなり高い対外集荷能力と影響力を有しており、約70%の貨物取扱量と50%以上の輸出入貨物が天津以外の各省・自治区で占められる。北京市の輸出総額の42%、海運輸出貨物の90%、河北省の輸出総額の59%、山西省の輸出総額の50%、内蒙古自治区の輸出総額の38%が、天津港から世界各地に送られている。

天津港では180余国・地域の400以上の港湾との通航関係があり、コンテナ便数は400余に上る。2006年の港湾貨物取扱量は2.58億トンに達し(表6)世界港湾ランキングの6位に位置した。コンテナ取扱量は595万TEUで、世界コンテナ取扱港湾ランキングの20位以内に入っている。

天津港はIRP (Information Resource Planning = 情報資

表5 港口設備

		2003年	2004年	2005年
埠頭延長 (m)		14,443	20,324	20,906
バース数 (所)	合計	108	114	116
	うち万吨級	54	53	55
	天津港(集团) 有限公司所有	76	74	76
	うち万吨級 荷主所有	52	52	54
鉄道専用線延長 (m)		75,650	100,037	120,665
倉庫総面積 (m ²)		200,445	273,777	282,868
ヤード総面積 (m ²)		3,295,601	3,743,714	4,636,202
コンテナヤード保管能力 (TEU)		98,129	143,809	140,644
荷役機械数 (台)		1,102	1,422	1,932

注 荷主所有バース以外数以外のデータは天津港(集团)有限公司より作成

出所 「2006天津統計年鑑」天津政務網

源計画)を行っており¹⁰、2007年天津電子港湾物流情報プラットフォームが正式に開通した。これは、総物流サービスのレベル向上と通関コストの削減にとってかなり有利になると考えられる。

1-2-2 天津港の発展計画

「11-5」期では、天津港に対して367億円の投資が予定されている。これにより、総面積は30km²から100km²に拡大され、大小30余案件のプロジェクトが実施され、国際的なトランシップ、サプライ、デリバリー、中継貿易、商品展示、輸出加工などの機能を備えた保税港湾となっていく¹¹。計画の青写真については以下のとおり。

バース、公用施設プロジェクト建設のスピードアップと港湾取扱量と港湾レベルの向上

北港池の16コンテナバース、30万トン級オイルバース、10万トン級LNGバース、南疆港区大型石炭、鉍石専門バースなどの重点的建設が行われる。2010年までには、天津港は取扱量3億トン、コンテナ取扱量1,000万TEUに達成し、大量の国内外貨物の輸出入にえられるようになる。深水航路、防波堤などのプロジェクトを重点的に建設して、集荷配送システムを整備する。

物流プロジェクト建設のスピードアップと港湾機能の改善及び域内物流の促進

26.8km²の南疆港区バラ貨物物流センターの建設により、中国最大の近代的総合バルク貨物・液体のバラ貨物物流センターと貿易基地が形成される。また、7.03km²の北疆港区コンテナ物流センターの建設により、南疆港区バラ貨物物流センターに対応するもう一つの重要な物流インフラ基盤を形成する。天津国際貿易・港運サービスエリアプロジェクトの建設によって、港運関係企業が集積し、輸送マーケットが活性化され、サービス面でも整備された特徴ある輸送CBDが形成される。

30km²の東疆港区開発による港湾の将来発展空間の開拓建設後の東疆港区は、バース作業区、物流加工区、港湾総合サービス区という3大区域に分けられる。また、東疆港区には、コンテナバース荷役、コンテナ物流加工、商業

表6 天津、青島、大連の港湾取扱量の変化比較表 取扱量(貨物)単位:億トン

	2001年		2002年		2003年		2004年		2005年		2006年	
	取扱量	全国順位	取扱量	全国順位	取扱量	全国順位	取扱量	全国順位	取扱量	全国順位	取扱量	全国順位
天津	1.14	4	1.29	4	1.62	4	2.06	4	2.41	4	2.58	4
青島	1.04	6	1.22	5	1.41	5	1.63	5	1.87	5	2.24	5
大連	1.00	7	1.09	7	1.26	6	1.45	7	1.71	6	2.00	7

出所 「中国航運発展報告2001-2006」発表資料から整理

¹⁰ 李向文「我国港口物流信息化建設現状調査」『中国物流与採購』2007年第16期。

¹¹ 楊玉国「天津港国際物流中心建設脚步加快」『今晚經濟週報』第27版、2007年8月17日。

貿易、生活居住、レジャー・観光といった5大機能が備えられる。パース作業区は、港区西部に位置し、建設後は、天津港に新增される8kmの深水パース沿いの海岸線となる。これは全天候型で、また世界で最も先進的なコンテナ船の荷役作業ができるようになる。

また、これによって、将来10から15年にわたる天津港のコンテナ需要が満足されるだろう。物流加工区は港湾中部に位置し、港に隣接するメリットを利用し、輸出入貨物の加工、デリバリー、サプライ、トランシップ、配当、配分などの作業を行い、国内外の物流企業に迅速で快適な一貫物流輸送サービスを提供することができる。

港区東部に位置する港湾総合サービス区は、北部の居住区、商業サービス区、レジャー・リクリエーション区、定期旅客船埠頭区という4つの機能区に分かれている。定期旅客船埠頭区は中国北部最大の定期旅客船の母港として建設されるとともに、商業、医療、教育、飲食、ホテル、マンションなどの施設が整備される。

国務院は2006年8月31日に、「天津東疆保税港区の設立に関する国務院の批复」を発表し、天津東疆保税港区の設立を正式に許可した。同区の面積は10km²と計画されているため、これは中国史上最大規模の保税港区となる。同区は物流加工区と埠頭作業区の一部を含む。税関によって、全域で閉鎖化、情報化、集約化した管理・監督が実行される¹²。

各港湾の協力強化と、港運レベルの向上

環渤海経済圏に属する天津、青島、大連の各港取扱量は1億トンを超えており、コンテナ取扱量は天津201万、青島264万、大連122万TEUに達する。渤海地域全体の物流レベルを向上させるためには、3港が協力を強化し、有機的な共同体として、中国北方における地域的国際輸送センターを形成させる必要がある。将来予測では、2012年には3港のコンテナ取扱量は約1,200万TEUに達し、北東アジアの港湾群の中でも突出するスーパーハブとなる。

1-2-3 進出相手国の物流に依存する日本企業の経営戦略

日本の生産型多国籍企業はグローバル化に対応した生産基地の設立を目標として、企業内部で国際化経営戦略を実施している。日本国内の技術と部品産業の集積性の優位性および技術研究開発と生産一体化の実現によって、日本の生産型多国籍企業は技術研究開発と核心的な生産拠点を国内に置き（先進的な技術を得るため、技術の高い国で研究・

開発センターを設立することもある）海外の工場、とくに発展途上国にある工場を単に生産チェーン上にある1つの加工部門であると位置付ける傾向にある。

そのため、日本の多国籍製造型企業の大半が「購買集中化・供給集中化」戦略を取り入れている。例えば、日本の多国籍企業の中国工場は、製品に必要な設備や原材料の部品の多くを日本から輸入している。税関統計によると、2003年における日中貿易総額の約70%が、日系企業を主とする外資企業によるものである。「購買集中化・供給集中化」戦略は、多国籍企業がスケールメリットを実現可能にし、製品と品質の高度な一致性を保って、技術流失を防止し、製品の国際競争力を守ることができる反面、工場の生産と生産コストの面において進出相手国の物流業に対する依存度を大きく高めることとなる。

天津を例にとってみよう。天津市商務委員会の資料によると、天津への投資額10位までの日系企業（表7）は、主に電子、機械生産系の加工貿易企業である。しかし、電子組立系の加工貿易企業は、製品の更新スピードが速いため、注文書に従って生産工程を組むことが一般的である。その上、部品材料と完成品の種類がかなり多く、値段が高く、サプライチェーンの上流と下流間のつながりが緊密である。

企業は、コストを削減して最大利益を追求するため、できるだけ在庫ゼロに抑えられるような部品の在庫管理を行っている。在庫ゼロは生産コスト削減のための有効な方法の一つである。JIT（Just In Time）およびVMI（Vendor-Managed Inventory）物流戦略を用いると、在庫ゼロの目標が実現可能となる。このため、日系企業による天津の物流レベルに対する要求がいっそう高くなる。というのは、どれか1つの部品が時間どおりに生産ラインにデリバリーできなかった場合、工場は即座に生産停止の危機に陥り、期日どおりに納品することができなくなることで企業に巨大な損失を与えてしまうからである。

迅速で効率が高く、貨物の破損が少ないため、航空輸送はハイテク技術製品、高付加価値製品（エレクトロニクス部品、精密機械、ソフトウェア等）貿易上の主要な方式となっている。従って、日系企業の経営業績は一定程度、天津の航空物流業の総合的なサービスレベルと価格に依拠しているといえる。

¹² 天津港東疆港区全球招商網 <<http://www.ptacn.com/djzs>> / 張青松 『日本対華直接投資研究』社会科学文献出版社、2007年5月、86頁。

表7 天津の日系主要投資企業

順位	企業名	形態	出資額(万ドル)	生産品目	設立許可時期
1	天津一汽豊田発動機有限公司	合資	12,401	エンジン	1996年5月
2	天津一汽豊田汽車有限公司	合資	20,402	自動車	2000年5月
3	羅姆半導体(中国)有限公司	外資	9,221	ダイオード、抵抗器等	2000年11月
4	天津松下電子部品有限公司	外資	7,121	コンデンサー、インダクタンス等	1995年11月
5	天津大真空有限公司	外資	4,757	光学フィルター等	1993年4月
6	新大洲本田摩托有限公司	合資	6,473	オートバイ	1992年12月
7	天津三美電機有限公司	外資	4,083	DVD、変圧器等	1992年4月
8	天津豊津汽車伝動部件有限公司	合資	2,498.60	ユニバーサルジョイント	1995年12月
9	天津三洋通信設備有限公司	合資	3,100	携帯電話	1995年2月
10	天津雅馬哈電子楽器有限公司	外資	1,203	電子オルガン	1988年12月

出所 天津市商務委員会、2006年10月

表8 東アジアの事業ネットワークの構築に向けた課題調査

		モ	ノ	カ	ネ	情	報	ヒ	ト
時間的要因	最短距離コスト	所要日数						移動時間	
		空港までの所要時間						空港待ち時間(乗換時間含む)	
		現地空港から都市中心部までの所要時間							
	ビジネス阻害要因	就航頻度							旅客機就航頻度
道路網の密度									
費用的要因	最短距離コスト	輸送料金		送金手数料		電話料金		航空運賃	
						インターネット利用料		空港までの移動料	
	ビジネス阻害要因	関税率		日本への利子送金課税		翻訳手数料		英語普及率	
		就航頻度							
社会インフラ的要因	ビジネス阻害要因	道路網の密度							
		政情安定性		政情安定性		政情安定性		政情安定性	
		担当官による通関基準の不一致		為替変動		インターネット普及率		空港インフラ	
		輸出入に係る賄賂要求		邦銀支店数		情報安全		時差	
		空港インフラ						治安	
		海港インフラ						QOL	
	道路インフラ								

出所 独立行政法人経済産業研究所、2006年

1-2-4 日系企業に対する天津の空港・港湾物流発展の影響

独立行政法人経済産業研究所が2006年に実施した「東アジアの事業ネットワークの構築に向けた課題調査」(表8)では、時間、費用と社会インフラが多国籍企業の生産チェーンの形成と地域協力を影響を及ぼす中心的な問題となっていることが示されている。濱海新区の位置付けの一つに、同区を「北方国際航運センター・国際物流センター」として形成することがある。このような位置付けが、天津の航空・海上物流業の将来に向けた大きな発展に関係している。

インフラの持続的整備、関連政策による支援および制度の創設に伴って、中国における日系企業の事業ネットワーク構築のコストが大きく削減され得る。これにより、元来地勢的優位性を有する日中間の国際貿易と企業間協力のコストはさらに一層低下できるとともに、新たな協力の機会

が多く創出され、北東アジア地域全体の経済ネットワークの形成に対しても大きな推進力となるであろう。

従来、日本の生産型多国籍企業は生産拠点を国外に移転した後、世界市場の製品価格による圧力の下で、コストを下げるため現地化企業戦略の実現に努めていた。これにより系列にあった中小企業数が減少に傾き、日本型の企業関係に対するインパクトとなり、新たな国際分業生産構造が形成された。

だが、「北方国際航運センター・国際物流センター」としての濱海新区の位置付けが実現することで、同区における近代的物流業の発展は、渤海経済圏とその周辺地域および日本との間の人流、物流、商流、金流と情報流通に与える迅速、正確で効率的なサービスを保障することとなる。これにより、日本国内企業と海外企業のビジネスコストを大きく削減し、さらに、日本企業固有の産業組織の構造、

商習慣、日本型の上・下流企業の関係が一層強化されることとなる。

今日の世界は標準化、共有化がすでに潮流となり、標準化された部品材料がグローバルな範囲で企業に採用され、企業はネットワークを通じて世界各地で調達を行うことができるようになった。しかし、その一方で、個性化への追求も日々強くなり、多品種少量型の新商品を迅速に市場へ送り出すことでグローバル市場での製品競争力を高めていく日本企業は、使用する部品材料の汎用性が低下する傾向にある。

日本型企業の系列的生産モデルに基づき、部品材料のサプライヤーは、新製品の研究・開発段階においてその上流・下流の企業と協力し、研究開発の成功率を大幅に高め、それにかかる時間を短縮させ、欧米企業に比べた新製品の研究・開発スピードはかなり速くなっている。

ただし、長期的な信頼協力関係および共通の思考方式を持たない場合、この種の協力は非常に実現し難いものとなる。従って、グローバル市場の価格圧力に遭い、また進出相手国の物流レベルがかなり低いとき、日本の生産型多国籍企業は、日本型の企業系列関係を常に維持するか、或いは現地化するか、という難しい二者択一に直面せざるを得ない。

天津の空港、港湾物流業の発展は、中国にある日系の生産型多国籍企業の部品調達期間を短縮させ、その物流コストを降下させたゆえに、日本型企業系列関係の維持を可能にしたのである。したがって、「北方国際航運センター・国際物流センター」としての濱海新区は、日本企業の商品競争力を向上させることができるといえる。

また、濱海新区は、日本による環渤海経済圏への投資に良好な環境を提供している。海外直接投資による工場建設は、日々深刻になりつつある日本の高齢化社会の問題、労働人口不足の問題を解決するための有効な方法の一つである。

最後となるが、日本は近代的物流システムの発展において、一歩先を進んでいる。1997年には「総合物流施策大綱」、2001年には「新総合物流施策大綱」(以下「新大綱」と略

称する)をそれぞれ策定し、物流産業をリードするための政策的根拠となった。

「新大綱」では環境保護物流という循環経済に貢献する理念が提唱された¹³。日本企業は物流を第3の収益源とみなし、物流管理をかなり重要視してきている。その中で、とくにサプライチェーンの管理、3PL、静脈物流などの物流管理モデルが広範にわたって実施されているうえ、物流技術が普及しているため、日本物流業のレベルは世界の先進レベルに達成している。「北方国際航運センター・国際物流センター」の位置付けが実現する際に、濱海新区は日本企業の先進な経営理念、経営モデルおよび管理技術が必要としている。このことは、国際港湾都市の建設プロジェクトによって、日中両国に大きな協力の機会を提供できると同時に、日本の物流企業にもビジネスチャンスを与えている。

3-1 まとめ

子会社群によって構成されている「系列」制および法人間相互の持ち株によって形成され、グループ化した日本型企業関係が、日本の生産型多国籍企業の「購買集中化・供給集中化」戦略に基づく部品調達を強化した。そのため、グローバル化に対応した生産基地の設立を目標に、企業内部で国際化した分業を行う日本型多国籍企業は進出相手国の物流レベルに対して強く依拠しており、天津濱海新区の「北方国際航運センター・国際物流センター」建設は、ビジネスコスト距離の問題を根本的に解決し、日本の対中貿易と直接投資を促進できる。

また、環渤海地域の物流業における総合サービス水準の向上と物流コストの下降によって、環渤海経済圏に対する投資を検討する日本企業に対して良好な投資環境を整備できるようになる。また同時に、企業への部品の迅速な供給が保障され、労働力問題の解決にも寄与し、日本型の系列化された企業関係の維持にも一定の貢献ができることで、日本企業の競争力向上、日本経済発展の促進に資することにもなるであろう。

[中国語原稿をERINAにて翻訳]

¹³ (日本)新総合物流施策大綱第2回フォローアップについて [J / OL]
<<http://www.mlit.go.jp/kisha>> (2006年10月10日アクセス)

The Impact on Japanese Enterprises of the Designating of the Tianjin Binhai New Area as "The Northern International Air Transport Center and International Logistic Center"

PING Liqun,

Assistant Researcher, Institute of Japan Studies, Tianjin Academy of Social Sciences

Summary

Aiming at establishing production bases in response to globalization, Japan's multinational enterprises involved in production have implemented strategies to internationalize their internal management. Additionally, Japanese-style business ties between companies have settled on a strategy of "the centralization of procurement and the centralization of supply."¹ For that reason, the productive performance of Japan's multinational enterprises involved in production tends to be dependent on the level of physical distribution of the country into which expansion is taking place. Based on an examination of the current state of Tianjin's airport and port, and the prospects for the future, I would like, in this paper, to give an analysis of the influence on Japanese firms of the designating of the Tianjin Binhai New Area as "the Northern International Air Transport Center and International Logistic Center"

Keywords: airport, port, centralization of procurement, centralization of supply

[Translated by ERINA]

¹ A strategy to concentrate the supplying of overseas subsidiaries, after the Japanese parent companies have moved forward with a centralization of procurement [Translator's note, from the author's explanation]

韓国企業の対中進出の現状と課題 天津市を中心に

日本貿易振興機構（ジェトロ）ソウルセンター副所長 百本和弘
日本貿易振興機構（ジェトロ）ソウルセンター課長代理 李海昌
ERINA 調査研究部研究員 朱永浩

はじめに

グローバル化の推進によって世界経済が激動する中、「国家の枠を取り払って、グローバルな産業立地のダイナミズムは、多国籍企業の展開を基軸として産業地域同士のダイレクトなリンケージを強めている」¹。

堅調な経済成長が続く中国を見ると、多国籍企業による直接投資（FDI）は、中国の経済発展と貿易拡大に多大な影響を与えてきた。対中投資が安定した動きを見せた中で、1992年8月の中韓国交樹立以降、製造業を中心に韓国から中国への直接投資が急増し、中韓貿易も安定的に成長している。

本論では、韓国の対中投資及び中韓貿易の動向を分析した上で、韓国企業の重要な中国進出拠点として位置付けられる天津市の事例を取り上げ、同市進出の韓国企業の現状、特徴と課題をまとめる。最後に、在中韓国企業の課題と今後の展望を考察することとしたい。

1. 韓国の対中投資と中韓貿易の推移

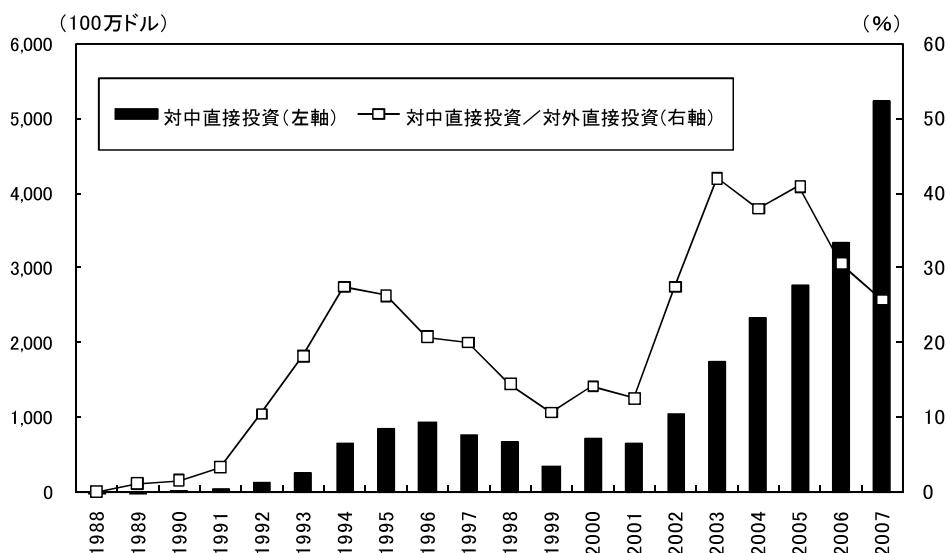
1-1. 急速に拡大した韓国の対中直接投資

1-1-1. 生産目的・内需獲得目的の対中直接投資が急増

韓国の対中直接投資²は1992年の国交樹立を機に立ち上がった。1990年代半ばまでは、韓国国内の生産コスト上昇を受けて繊維などの労働集約型中小企業の対中進出が相次いだ。その後、アジア通貨・経済危機を経て、2002年以降、再び増加基調に転じた。低コスト生産拠点確保目的に加えて、富裕層拡大や中国のWTO加盟を受けた中国の内需獲得を目指した直接投資が活発化した。さらに、企業集積などネットワーク効果が対中直接投資の魅力度をさらに高めた。その結果、ピーク時は韓国の対外直接投資全体に占める対中直接投資の割合が4割に達するなど「中国一極集中」の様相を呈した。足元ではベトナム、東欧などへの直接投資急増により、対中依存度は低下している（図1）。

対中直接投資は製造業が中心で、全体の80%（残高ペー

図1 韓国の対中直接投資の推移（実行ベース）



（出所）韓国輸出入銀行データベースより作成

¹ 岡田知弘「グローバル化のなかの地域経済」（岡田知弘・川瀬光義・鈴木誠・富樫幸一『国際化時代の地域経済学』〔第3版〕、有斐閣、2007年）、3ページ。

² 本節における直接投資統計に係わる数値は一貫して現地法人のみを対象とした実行ベースに基づく。

表1 業種別対中直接投資残高シェア（上位10業種）

		(%)
製造業小計		80.0
業種別ランキング（非製造業を含む全産業）		
1	電子部品・映像・音響・通信装置	21.2
2	自動車・トレーラー	9.1
3	化合物・加工製品	5.2
4	組立金属	5.0
5	一次金属	4.8
6	卸売小売業	4.7
7	繊維製品	4.5
8	縫製・衣服・帽子	4.1
9	非金属鉱物製品	3.9
10	その他機械装置	3.8

（注）2008年3月末残高（金額）基準。業種区分は韓国統計庁「標準産業分類」（2桁区分）をベースとした42業種（うち製造業23業種）（出所）図1と同じ。

ス）を占めている。非製造業を含めた業種別ランキングを見ると、エレクトロニクス、自動車が上位を占めている。エレクトロニクスは90年代後半以降、自動車は2000年代に入ってから投資が急増した（表1）。

1-1-2. 韓国企業の主な進出先

日本の対中直接投資が華南³から華東⁴に広がったのとは対照的に、韓国の対中直接投資は華北⁵と東北⁶から華東に広がってきた。1990年代半ばは山東省、天津市、遼寧省などに労働集約型中小企業が進出したが、近年は江蘇省を中心とした華東にも直接投資が集中している。一方、華南への投資は限定的である。

韓国の対中直接投資残高（金額ベース）で見た省市別ランキングと、上位省市における進出業種は次のとおりである（表2、表3）。

韓国系企業が最も集中しているのが山東省で、直接投資残高は約57億ドル（全国比24.3%）となっている。法人数ベースでは在中韓国系企業の3社に1社以上が山東省に集まっている。山東省に韓国系企業が集積している理由としては、当初は、韓国に最も近く物流費を抑えられること、

他の沿海地域に比べ労働費などが安いこと、韓国と歴史的・人的関係が強いこと、地元政府が積極的に誘致活動したこと、が挙げられる。その後、東北3省（遼寧省、吉林省、黒龍江省）からの朝鮮族人材の移動、韓国人コミュニティの成立、韓国企業進出による集積効果といった点

が進出先としての山東省の魅力を高めた。進出業種は製造業が中心で、繊維衣類、靴皮革といった労働集約型産業から電子・情報通信、輸送機械といった資本・技術集約型産業までと、幅広く分布している。

ついで直接投資が集中しているのは江蘇省で、直接投資は2002年以降、急速に立ち上がってきた。蘇州市を中心にしたITエレクトロニクス産業の集積を背景に、ハイニックス半導体、サムスン電子などエレクトロニクス業界の進出が目立つ。大型投資が多いのも特徴で、1社当たり投資残高額は他の省・市を圧倒している。

第3位の北京市への直接投資は製造業と非製造業が拮抗している。最大の業種は現代自動車（北京汽車との合弁で北京現代汽車を設立）を核とした「自動車・トレーラー」である。現代自動車の進出を契機にして、同社系列の部品メーカーの進出も相次ぎ、2002年以降、北京市への直接投資が拡大した。第2位の「金融保険業」は、中国で外資系銀行の現地法人の認可が始まったのを受けて、2007年にウリ銀行、ハナ銀行が北京に大型投資を行ったことが大きい。ウリ銀行は2010年までに53店舗、ハナ銀行は東北地方や山東省を中心に2012年までに40店舗のネットワークを構築する計画となっている。その他、ポスコやSKの中国持株会社設立も含め、業種は多岐に渡っている。

第4位の天津市への直接投資は中韓国交正常化直後から立ち上がり、2000年代初めまでは山東省に次ぐ韓国企業の進出地であった。進出業種は9割が製造業で、特に、エレクトロニクス企業が多い。大型投資の事例としては、サムスン電子、LG電子の天津生産拠点が挙げられる。

第5位は遼寧省である。遼寧省は韓国から近く物流費が抑制できる、他の沿海地域に比べ人件費が安いなど、山東省と似た投資環境であり、朝鮮族人材が活用しやすいメリットもあり、件数では山東省に次いで韓国系企業が集積している。中小企業の進出が多いため、1社当たり投資残高は全国平均を大きく下回っている。大型投資事例としては、瀋陽市にあるSKネットワークスの持株会社や、STX造船の大連への進出が挙げられる。

第6位の上海市は、非製造業の進出が製造業を上回っている。業種別に見ると、上海市の所得水準が高いことや商流のハブとなっていることを背景に、大型ディスカウントストアのEマートを始めとした「卸売小売業」の進出が多

³ 華南とは、ここで主に広東省、福建省を指すが、広義には広東省、福建省、海南省、広西チワン族自治区などの南東部地域が含まれる。

⁴ 華東とは、ここで主に江蘇省、浙江省、上海市を指すが、広義には江蘇省、安徽省、浙江省、江西省、福建省、上海市などの東部地域が含まれる。

⁵ 華北とは、ここで主に北京市、天津市、河北省、山東省を指すが、広義には中国北部に位置する黄河の中下流域を指し、河南省、河北省、山東省、山西省、北京市と天津市が含まれている。

⁶ 一般的に東北とは、中国の北東部に位置する遼寧省、吉林省、黒龍江省の三省を指す。

表2 省市別直接投資残高（上位10省市）

順位	省市名	法人数 (社)	直接投資残高		1社当たり投資残高 (1,000ドル)
			(100万ドル)	シェア(%)	
1	山東省	6,575	5,665	24.3	862
2	江蘇省	1,547	5,273	22.6	3,408
3	北京市	1,439	3,094	13.2	2,150
4	天津市	1,590	2,026	8.7	1,274
5	遼寧省	2,531	1,918	8.2	758
6	上海市	1,209	1,475	6.3	1,220
7	広東省	568	896	3.8	1,578
8	浙江省	625	841	3.6	1,346
9	河北省	386	386	1.7	1,000
10	吉林省	973	352	1.5	362
中国計		18,451	23,357	100.0	1,266

(注) 2008年3月末現在。

(出所) 図1と同じ。

表3 主要省市別に見た業種別対中直接投資残高シェア（上位5業種）

				(%)	
山東省		江蘇省			
製造業小計		87.8	製造業小計		93.1
業種別ランキング（非製造業を含む全産業）		業種別ランキング（非製造業を含む全産業）			
1	電子部品・映像・音響・通信装置	12.7	1	電子部品・映像・音響・通信装置	40.0
2	自動車・トレーラー	9.0	2	一次金属	8.6
3	縫製・衣服・帽子	8.1	3	自動車・トレーラー	7.3
4	非金属鉱物製品	6.7	4	化合物・加工製品	6.6
5	繊維製品	5.7	5	ゴム・プラスチック	5.8
北京市		天津市			
製造業小計		52.1	製造業小計		91.6
業種別ランキング（非製造業を含む全産業）		業種別ランキング（非製造業を含む全産業）			
1	自動車・トレーラー	23.4	1	電子部品・映像・音響・通信装置	41.9
2	金融保険業	20.5	2	組立金属	14.1
3	卸売小売業	9.3	3	化合物・加工製品	7.8
4	電子部品・映像・音響・通信装置	7.0	4	自動車・トレーラー	5.7
5	建設業	5.7	5	家具・その他製品	3.9
遼寧省		上海市			
製造業小計		69.0	製造業小計		48.2
業種別ランキング（非製造業を含む全産業）		業種別ランキング（非製造業を含む全産業）			
1	建設業	11.9	1	卸売小売業	13.0
2	電子部品・映像・音響・通信装置	10.9	2	不動産・賃貸業	11.8
3	その他輸送機械装置	7.9	3	事業サービス業	9.2
4	自動車・トレーラー	7.7	4	電子部品・映像・音響・通信装置	8.7
5	縫製・衣服・帽子	6.9	5	宿泊飲食店業	6.8

(注) 2008年3月末現在の残高（金額）基準。業種区分は韓国統計庁「標準産業分類」（2桁区分）をベースとした42業種（うち製造業23業種）

(出所) 図1と同じ

い。ついで、「不動産・賃貸業」が多いが、これは、韓国政府が海外不動産投資規制を緩和したことにより、不動産投資資金が上海市に流れ込んだことも一要因になっている。

1-2. 急拡大する韓国の対中貿易

1-2-1. 輸出を中心に急増を見せた韓国の対中貿易

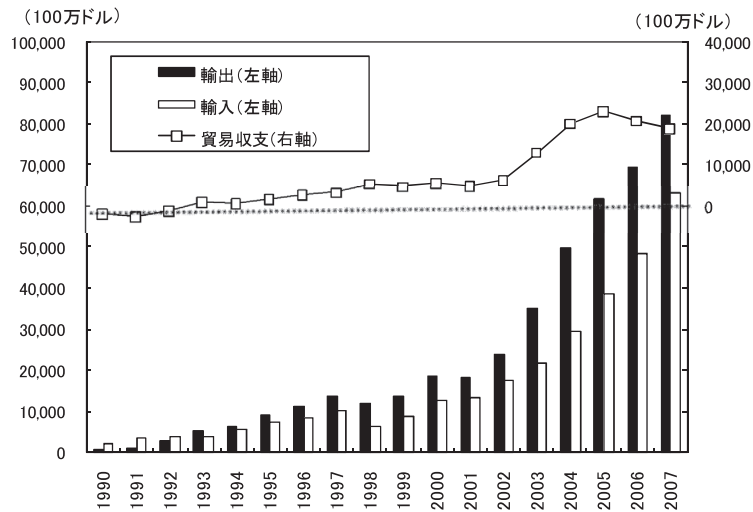
韓国の対中貿易は対中直接投資同様、急速な拡大を見ている。貿易総額は2002年から2007年の5年間で3.5倍（年平均28.6%増）に拡大した。特に、対中輸出の増加が著しい。韓国にとって中国は、輸出先としては2003年に米国を抜い

て以来、輸入先としても2007年に日本を抜いて以来、それぞれ第1位となっている。このように、韓国にとって貿易相手国としての中国のプレゼンスは著しく高まった。

貿易収支の面でも韓国にとって中国のプレゼンスは大きい。韓国の対中貿易収支は1993年以降、韓国側の黒字が続いている。2007年の対中貿易黒字は約190億ドルに上るが、これは同年の韓国の貿易黒字全体（約146億ドル）を大幅に上回る規模である。但し、対中貿易黒字は2005年をピークに減少に転じている点には留意が必要である（図2）。

ついで、輸出入品目構成の変化を見ると、中韓が国交を

図2 韓国の対中輸出入の推移



(出所) 韓国貿易協会データベースより作成。

樹立した1992年時点では対中輸出は鉄鋼金属製品、化学工業製品、繊維類が多く、輸入は農林水産物や繊維類が多かった。輸出入とも素材型が多く、繊維を除き産業内分業は限られていたと考えられる。一方、2007年時点では、輸出入との電子電気製品が圧倒的に多く、産業内分業の進展を伺わせる(表4)。

ちなみに、輸出入品目の順位相関係数⁷を算出すると、1992年が0.427であったのに対し2007年は0.673に上昇しており、この間、輸出入の品目構成が類似化してきたと看做せよう。また、輸出入品目構成の変化を見るために、1992年と2007年を比べた順位相関係数を算出すると、輸出が0.757、輸入が0.675となり、輸入の方が品目構成の変化が大きかったことが示唆される。

1-2-2. 対中直接投資が対中輸出を牽引

前述のように対中貿易では特に対中輸出の伸びが目立ったが、同時に、対中輸出と対中直接投資が2002年頃から急増するなど、同様の動きをしている点も注目される。ちなみに、1990～2007年の両者の相関係数は0.969、1年ラグを取った相関係数(t年の対中輸出と、t-1年の対中直接投資)は0.971と、同時または1年ラグを置いて両者間に強い相関関係が存在する。

対中直接投資と中韓貿易の間には、韓国企業の中国進出に伴って部材の対中輸出が増加するという輸出誘発効果と、在中韓国系企業から韓国への逆輸入が行われるという輸入誘発効果が考えられる(さらに、韓国と第3国との間の貿易においては、韓国からの輸出が中国からの輸出に代

表4 対中輸出入の品目別構成比の推移

	輸出					輸入				
	1992	1995	2000	2005	2007	1992	1995	2000	2005	2007
農林水産物	0.6	2.0	1.2	0.6	0.6	32.9	11.5	16.1	8.4	6.8
鉱産物	3.1	5.1	10.1	5.5	6.6	16.1	14.0	10.9	8.5	6.2
化学工業製品	23.3	27.2	24.7	18.9	20.0	12.3	10.0	7.7	8.2	8.3
プラスチック・ゴム及び革製品	6.4	8.7	6.0	2.1	2.0	0.8	1.8	1.3	1.5	1.6
繊維類	17.5	20.4	14.4	4.8	3.4	22.3	24.1	15.8	10.0	8.9
生活用品	1.7	2.6	2.4	1.1	0.9	2.4	5.1	4.3	4.3	4.2
鉄鋼金属製品	32.5	10.3	9.6	9.9	8.1	7.3	21.0	10.4	17.4	20.9
機械類	7.0	13.4	8.2	18.5	15.9	1.8	2.0	3.3	5.4	6.8
電子電気製品	7.9	10.2	23.1	38.5	42.5	3.6	10.0	29.7	36.1	35.9
雑製品	0.0	0.1	0.2	0.2	0.1	0.5	0.4	0.4	0.4	0.4

(注) 品目分類はMTI (Minister of Trade and Industry、韓国独自コード) 1桁基準

(出所) 図2と同じ

⁷ 具体的には、韓国独自コードであるMTI (Minister of Trade and Industry) 3桁基準の輸出入額をもとに、スピアマンの順位相関係数 (Spearman's rank correlation) を算出した。

表5 対中直接投資の対中貿易への影響（2006年）

	項目	数値	出所
A	対象在中企業の直接投資残高（年末、100万ドル）	10,191	
B	対象在中企業の韓国からの輸入額（100万ドル）	16,874	
C	対象在中企業の韓国への輸出額（100万ドル）	8,510	
D	対中直接投資の輸出誘発効果（%）（= B / A）	165.6	
E	対中直接投資の輸入誘発効果（%）（= C / A）	83.5	
F	対中直接投資残高(年末、100万ドル)	17,296	
G	対中輸出（100万ドル）	69,459	
H	対中輸入（100万ドル）	48,557	
I	対中輸出に占める在中韓国系企業向け輸出（%）（= D × F / G）	41.2	
J	対中輸入に占める在中韓国系企業からの輸入（%）（= E × F / H）	29.7	

（出所） 韓国輸出入銀行「2006会計年度海外直接投資経営分析」、韓国輸出入銀行データベース、韓国貿易協会データベースを基に筆者算出。

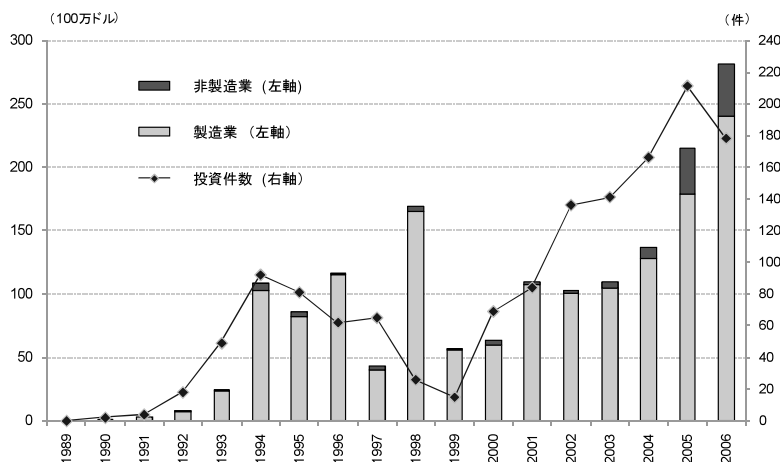
替する効果も考えられる。）

実際、対中輸出急増の一因として、韓国企業の対中進出に伴う部材輸出増加が指摘できよう。韓国輸出入銀行が発表した「海外直接投資経営分析」⁸によると、在中韓国系企業全体の韓国からの調達額は約169億ドル（調達額全体の41%）、韓国への販売額は約85億ドル（販売額全体の16.4%）となっている。この結果を活用して、対中直接投資の輸出入誘発効果を試算すると、対中輸出全体に占める在中韓国系企業向け輸出の割合は41.2%、対中輸入全体に占める在中韓国系企業からの輸入の割合は29.7%となる。韓国輸出入銀行の調査対象には小型投資が含まれないこと

（輸出入誘発効果は小さいことが予想される）などを考慮すると、実態よりは過大推計になっている恐れもあるものの、韓国本国と在中韓国系企業との間の貿易額がかなりの額であること、特に、対中直接投資が対中輸出の大きな牽引役になっていることが十分説明できよう（表5）。

なお、韓国からの部材輸出が在中韓国系企業を含む中国現地調達に代替されつつあることや、将来における韓国への逆輸入増加の可能性も考えると、韓国の対中貿易黒字は今後も減少が続くと思われる。そのため、韓国では2010年代前半に対中貿易収支は均衡に向かうと見る向きもある。

図3 天津市における韓国投資件数・額の推移（実行ベース）



（出所） 図1と同じ。

⁸ 対象は、投資残高100万ドル超の現地法人のうち、2006年度の決算報告を提出した943社。「外国為替取引規程」（第9-9条）により、海外に直接投資を行った韓国企業は会計期間終了5カ月以内に年間事業実績報告書を当該届出機関に、当該届出機関は企業から提出を受け次第、その写しを韓国輸出入銀行に提出することが義務付けられている。ただし、投資残高100万ドル以下の現地法人は報告義務内容が簡素化されている。当該資料は、この規程に基づいて提出された資料を基に年1回、作成されている。

2. 韓国企業の戦略と対応 - 天津市の事例

2-1. 天津市における韓国投資

本節で取り上げる天津市は、環渤海経済圏構想や天津滨海新区の開発推進によって、中国の新たな経済成長スポットとして注目されている。首都・北京市の玄関口としての役割も大きい。地理的に近い韓国にとって、同市は韓国企業の重要な中国進出拠点と位置付けられている。1992年の中韓国交樹立以来、財閥系企業（サムスン電子、LG、現代電子など）を中心に韓国企業の天津進出が活発に進められてきた。

韓国輸出入銀行によれば、2006年の天津市への韓国企業の投資額（実行ベース）は、2億8,140万ドルに達し、同年における韓国の対中投資総額（33億4,600万ドル）の8.4%に相当する。2006年までの韓国による天津市への投資額は延べ16億3,430万ドルに上った（図3）。

一方、天津市統計局の統計資料では、2006年までの韓国

から天津市へのFDI累計額が実行ベースで27億4,292万ドルに達している。天津市にとって、国・地域別で韓国は香港、アメリカ、日本、バージン諸島に次ぐ第5番目の投資国となっており、外資導入額全体の8.0%を占めている⁹。なお、天津市への投資額に高いシェアを占める香港、バージン諸島は、節税を目的とした多国籍企業による迂回投資の経由地と見られるため、天津市にとって投資国としての韓国の存在感が大きいと言える。

天津市における韓国企業の投資を業種別に見た場合、製造業の比率が圧倒的に多いことが特徴として挙げられる。2006年の製造業への投資額（実行ベース）は2億4,030万ドルで、全体の85.4%を占めた（図3）。

天津進出の韓国企業は、主に電子・情報通信産業、自動車産業に集中している。天津市に進出した代表的な韓国系企業（独資企業、合資企業を含む）を取り上げたものが、表6である。その殆どは、携帯電話機、DVDプレーヤー

表6 天津市に進出している主な韓国企業（設立時期順）

企業名	設立時期	投資額合計	生産額(2007年)	主な製品	備考
天津三星電機有限公司	1993年12月	1億7,700万米ドル	3億米ドル	電子部品、アルミ電解コンデンサ	中韓合資
天津通広三星電子有限公司	1994年2月	9,960万米ドル	42億8,700万元	カラーテレビ、プロジェクションテレビ	中韓合資
天津三星光電子有限公司	1994年	7,000万米ドル	55億元	VTR、DVDプレーヤー	中韓合資
LG電子(天津)電器有限公司	1995年	4億米ドル		エアコン、電子レンジ、電気掃除機	中韓合資
天津三星電子顯示器有限公司	1996年3月	4,500万米ドル	142億元	カラーモニター	中韓合資
現代電子(天津)多媒体有限公司	1999年5月	2,250万米ドル		PDP、LCDディスプレイモニター	韓国独資
天津三星通信技術有限公司	2001年3月	3億1,100万米ドル	399億3,400万元	携帯電話機(GSM)	中韓合資
三星高新電機(天津)有限公司	2001年3月	9,600万米ドル	49億元	発光ダイオード、抵抗器、携帯電話用カメラレンズ	中韓合資
可立新電子(天津)有限公司	2003年10月	1,414万米ドル	12億元	携帯電話用イヤホンとカメラレンズ	韓国独資
天津進平電子有限公司	2003年12月	280万米ドル	6億9,500万元	携帯電話用イヤホンとバッテリー	韓国独資
天津三星視界移動有限公司	2004年7月	2,500万米ドル	30億元	携帯電話用LCDディスプレイモニター	中韓合資
万都(天津)汽車零部有限公司	2004年12月	5,000万米ドル		自動車ディスクローター、ステアリングナックル	中韓合資
天津宝星電子有限公司	2004年12月	1,400万米ドル	2億元	携帯電話拡声器(マイクロホン)	韓国独資
錦湖輪胎(天津)有限公司	2005年4月	2億4,600万米ドル		自動車タイヤ	中韓合資

(注) 2007年末現在。

(出所) 各社ウェブサイト、天津滨海新区でのヒヤリング調査(2008年1月28日実施)より作成。

⁹ 天津市統計局『天津統計年鑑』2007年版、中国統計出版社、349ページ。なお、対中投資統計について中韓両国には大きな相違があり、中国の統計値は韓国の約2.5倍に達する時もある。その原因として、中国では既存の進出企業の再投資分が統計値に加えられることや、韓国で申請せずに中国に進出する韓国企業が相当数に上ることなどが挙げられる。

に代表される電子・情報通信機器や、白物家電、デジタル家電、自動車部品などのメーカーである。

特に、天津市の基幹産業と位置付けられる「電子・情報通信産業」において、天津三星通信技術有限公司（以下、天津三星）は、アメリカのモトローラ社に並ぶ重要な位置を占めている。天津三星は、中国での生産拡大が続くサムスン電子にとって、重要な携帯電話機の生産拠点となっている。2007年、天津三星の生産高が399億3,400万元に達し、天津市外資系企業の輸出額ランキングにおいて、トップとなっている¹⁰。

さらに、天津三星の生産拡大に伴って、天津経済技術開発区（TEDA）の微電子工業区を中心に、IT関連部品メーカーの天津市への進出が増えている。天津市内でのIT部品調達・生産・相互供給体制の構築などの産業集積効果が今後一層期待できる。

2-2. 天津市の韓国系企業の特徴と課題

1990年初頭、安価な労働力を求めようと、労働集約業種において中小企業を中心に多くの韓国企業が天津市へ進出した。韓国中小企業の経営者が家族帯同で進出した場合が多かったため、天津市内では一定規模の韓国人コミュニティが形成されてきた。ERINAが天津市で行なったヒヤリング調査によれば、「2007年6月時点、天津市には中小企業を中心に2,500社の韓国系企業が存在する。そして、約4万5,000人の（韓国人留学生を含む）居留韓国人がおり、居留区域は主に梅江小区、華苑小区、鞍山西道、王頂堤などの地域に集中する」¹¹という。

一方、近年では、中国国内市場の攻略を意識し、「加工貿易型」から「内需型」へと転換する韓国系企業が増えつつある。天津市の韓国系企業がおかれている投資環境と可能性について、「中国政府は加工貿易や輸出に対する優遇措置を縮小させている中、開発可能な土地が制約される天

津市においても、労働集約型産業を制限する動きが見られる。中国国内市場をターゲットとする天津市の韓国系企業の中でも、熾烈なグローバル市場での競争を勝ち抜いて、競争優位性を持つ通信機器、IT、自動車関連産業が生き残れるのであろう。山東省に進出した韓国中小企業のような分散・独立型の経営が厳しくなる一方、天津市に進出した自動車、通信機器関連の韓国企業のように、中核企業を中心として系列企業に納品するなど、裾野産業が集積するところは伸びていく可能性が高い¹²と、天津韓国商会の責任者が分析した。

天津市の韓国系企業の特徴の一つとして、経営現地化を積極的に進めていることが挙げられる。その背景には、天津市の豊富な人材資源と柔軟な人材導入・育成政策などの要因がある。人材導入・育成政策について、2000年以降、「天津市人材流動条例」、「天津市国内外優秀人材における天津への就職誘致実施方法」、「海外留学生の天津就職または天津奉仕奨励に関する若干の規定」などの一連の政策が公布されている。

人材資源に関しては、2006年末現在、天津市の企業で勤務している技術系労働者数は71万人で、その内、関連職業資格を取得した人数は延べ23万6,000人に達した。そして、この豊富な人材は同市の教育レベルの高さに起因している。同市には44の大学が設置されており、在学中の大学生数が38万人に達し、その内、大学院生の数だけで3万人を超えている¹³。

さらに、韓国企業における中国の研究開発（R&D）拠点としても、天津市の重要性が高まっている、2003年以降、同市にR&Dセンターを置く企業が増えており、現代電子、サムスン、錦湖タイヤは、相次ぎ天津市にR&Dセンターを設立した（表7）。

北京市に近いという立地条件に対し、人件費が相対的に低かったことは、天津市に進出する韓国企業にとって大き

表7 天津市進出の主な韓国企業の研究開発部門

研究開発部門名称	投資企業	研究開発内容	設立時期
現代電子(天津)多媒体有限公司研究開発センター	HYUNDAI IMAGE QUEST CO.,LTD	プラズマディスプレイ及び液晶テレビ	2003年
天津三星視界移動有限公司研究開発センター	三星電管(香港)有限公司	カラーブラウン管	2004年
錦湖輪胎(天津)有限公司研究開発センター	錦湖輪胎(香港)有限公司	子午線タイヤ研究開発	2005年

(注) 2006年末現在。

(出所) 天津市商務委員会『2007中国天津投資環境白書』2007年7月、16～17ページより作成。

¹⁰ 天津濱海新区でのヒヤリング調査による（2008年1月28日実施）。

¹¹ 天津韓国商会・天津韓国人会の事務局へのヒヤリング調査による（2007年6月12日実施）。

¹² 前掲（注11）。

¹³ 天津市商務委員会へのヒヤリング調査による（2008年1月25日実施）。

表 8 在中韓系企業の分野別隘路事項

(%)

順位	経営全般		労務管理		税制		内需向け販売	
	1	雇用・賃金等労務管理の難しさ	43.1	人件費上昇	51.0	外資企業に対する税務調査強化	40.2	現地企業との競争激化
2	内需市場開拓の難しさ	21.5	社会保障負担増加	21.0	法人税率引き上げ	37.5	現地取引先発掘の難しさ	26.7
3	頻繁な法規及び制度の変更	13.3	熟練ワーカー / 専門人材の不在	14.3	税制優遇措置期間終了	9.4	代金回収の難しさ	19.3
4	現地資金調達の難しさ	10.5	高い離職率	7.1	移転価格監視強化	7.1	マーケティング専門人材の不足	14.9
5	税制問題	6.1	労使対立の増加	4.3	その他	5.8	その他	3.1
6	その他	2.2	その他	2.4			現地流通業者とのコンフリクト	2.5
7	電力不足	1.7						
8	環境規制	1.7						
合計		100.0		100.0		100.0		100.0

(出所) 大韓商工会議所「在中韓系企業の経営環境実態調査」2008年。

なメリットであった。しかし、人民元の上昇やインフレなどによる労働費の上昇は、労働集約型の韓国系企業に大きな痛手となってきた。そして、内需市場の攻略に伴う過当競争や複雑な流通ルートなどの課題があることも天津市での現地調査によって明らかになった。

天津市の韓国系企業が抱える最大の難題は、通訳人材の不足などの雇用・人事管理の課題であった。特に、中国語と韓国語が堪能な朝鮮族の通訳人材が集まらなくなったために、韓国人経営者と中国人労働者のコミュニケーションを取ることが困難になっている。近年、韓国系企業には韓国語学習経験者が増えているが、ビジネスレベルに達する従業員の数は依然として少ない。そのため、多くの韓国系企業では、韓国語学習経験者の中間管理職の登用を増やすことが重要な目標となっている¹⁴。

3. 中国進出韓国系企業の事業展開の方向性および課題

3-1. 中国内需戦略に向けて韓国系企業の取り組み

前述のとおり、韓国の対中直接投資は、初期の段階では生産目的が中心であったが、近年は中国の内需獲得を狙った直接投資が活発化してきた。例えば、KOTRA（大韓貿易投資振興公社）が実施したアンケート調査¹⁵によると、在中韓系企業に対して「売上高の地域別構成比」を尋ねた設問で「中国」と回答した割合が2005年41.7%、2006年47.6%、2007年54.0%と上昇してきている。

在中韓系企業の中で中国の内需、特に消費者市場に食い込んでいるのは、資金力や戦略構築力に長ける大手企業である。韓国の内需規模が限定的であるため、韓国の大手企業は新興市場開拓に積極的で、その中でも、地理的・文化的に近く、巨大なエンドユーザー市場を有する中国市場の開拓に力を入れている。

例えば、サムスン電子は中国携帯電話市場でモトローラ社を抜き、ノキア社に次ぐ第2位のシェアを占めている。報道によると、サムスン電子は他のエレクトロニクス分野でも活発に市場開拓を進めており、液晶テレビは足元でシェアトップを占めている。また、LG電子も同社資料によると8年連続でエアコン市場トップシェア（約20%）を維持している。自動車分野では、現代自動車が積極的に事業展開してきた。合併会社の北京現代汽車の乗用車販売台数は、2007年は新モデルの不在などにより冴えなかったが、2008年上半年は16万5,000台と、半期ベースで史上最高を更新した。同社は2008年4月に年産30万台規模の第2工場を稼働させ、2008年通年では販売台数38万台、販売シェア第5位を目標としている。このような韓国ブランドの販売の伸びの理由として、価格・品質のバランスのよさ、中国で人気の高い「韓流」スターを起用したマーケティングやスポーツ・マーケティングなどの積極的な宣伝・広告活動が指摘されている。

¹⁴ 前掲（注11）。

¹⁵ KOTRAでは、毎年、在中韓系企業を対象にしてアンケート調査（「中国投資企業GRAND SURVEY」）を実施している。2007年の調査は2007年6～7月に実施され、有効回答社数は595社。

3-2. コスト上昇などが在中韓国系企業の課題

以上で見たように、在中韓国系企業は積極的に事業展開しているが、同時にさまざまな事業の問題点・課題にも直面している。大韓商工会議所が実施した「在中韓国系企業の経営環境実態調査」¹⁶によると、在中韓国系企業に「経営全般」「労務管理」「税制」「内需向け販売」に関して隘路事項を尋ねた結果、在中韓国系企業は、人件費をはじめとしたコスト上昇、現地企業などとの競争激化、頻繁な法規・制度の変更といった問題に大きく直面していることが明らかになった。但し、これらは外資系企業共通の問題で、在中韓国系企業に限ったものではない(表8)。

他方、在中韓国系企業の特有の問題としては、企業規模の零細性が指摘できよう。『中国商務年鑑』2007年版によれば、韓国系企業の1件当たりの投資金額¹⁷は81万ドルと、日系企業(同154万ドル)、米国系企業(同103万ドル)、EU系企業(同207万ドル)に比べ、かなり少ない。これら中小・零細企業の多くはアパレルなど労働集約型で、中国の生産コスト上昇で経営が圧迫されている場合も少なくない。また、進出時の事前調査不足が問題を招いている面もある。

これに関連して、2007年後半から2008年年初にかけ、正当な清算の手続きを踏まずに経営陣が国外脱出する事例(いわゆる「無断撤退」)がしばしば報道された。韓国政府が青島市政府統計を引用して作成した資料¹⁸によると、2007年までに同市に進出した韓国系企業8,233社のうち2.5%に該当する206社が無断撤退した(ちなみに、法的に清算手続きを経た撤退企業は55社)。無断撤退の最大の原因はこれら企業のモラルの欠如で、従業員に対する給与未払いや、部材購入先に対する代金未払いが問題になった。但し、韓国側では、複雑な企業清算手続きなど中国側の制度問題も指摘された。この問題について最近では韓国国内での報道がなくなり、実態としてもそうしたケースは少なくなってきた模様である。とはいえ、人件費の上昇、人民元高、労働契約法の施行、企業所得税の統一など、中小・零細の在中韓国系企業にとって中国の事業環境は厳しい状況が続いている。

3-3. 韓国企業は引き続き中国ビジネスに前向き

こうした厳しい事業環境にも拘わらず、在中韓国系企業

は全体としてみると依然、投資拡大の意向を示している。前述のKOTRAのアンケート調査で「今後の中国投資の方向」を尋ねた設問に対して、回答企業の59.4%は「拡大」と回答しており、「縮小」は7.5%、「撤退」0.8%に過ぎない。韓国の本社ではなく現地法人を対象にした調査であるため、回答が事業拡大に偏る可能性があるとはいえ、韓国企業の中国ビジネス観を知る上では有用な調査結果であると言える。

製造業のみならず、サービス業の対中進出も活発化しつつある。従来、韓国企業の対中直接投資の8割以上は製造業によって占められてきた。しかし、製造業比率(実行ベース)は2007年69.7%、2008年1~3月59.4%と、足元では低下し、代わって、卸売小売業や金融保険業などサービス業のシェアが上昇している。さらに、今後はコールセンター、ソフトウェア開発などのサービス業の中国へのアウトソーシングも一層の期待ができよう。

【参考文献】

- 韓国輸出入銀行『2006年会計年度海外直接投資経営分析』2007年(韓国語)。
- 大韓貿易投資振興公社『中国投資企業の経営成果の評価と展望、そして韓中FTA、Grand Survey2007』2007年(韓国語)。
- 大韓商工会議所『在中韓国系企業の経営環境実態調査』2008年(韓国語)。
- 国家発展和改革委員会国土地区研究所課題組「天津濱海新区：我国北方発展的戦略性新亮点」『宏観経済研究』2005年第6期、2005年6月、9~14、46ページ(中国語)。
- 肖金成・史育龍・李忠ほか『第三増長級の崛起：天津濱海新区発展戦略研究』経済科学出版社、2006年(中国語)。
- 岡田知弘・川瀬光義・鈴木誠・富樫幸一『国際化時代の地域経済学』(第3版)、有斐閣、2007年。
- 福田邦夫・小林尚朗編『グローバル化と国際貿易』大月書店、2006年。
- 百本和弘・李海昌「中韓経済関係の緊密化と韓国の製造業空洞化の懸念」『中国経済』487、日本貿易振興機構、2006年8月、26~44ページ。
- 百本和弘「韓国の対中直接投資の地域別動向」『中国経済』503、日本貿易振興機構、2007年12月、76~89ページ。

¹⁶ 当該アンケート調査の実施時期は2008年2月。アンケート発送数は350社、有効回答数は236社(うち、製造業158社、非製造業78社)。

¹⁷ 2006年までの中国の外資受入累計額を累計件数で除した値(実行ベース)。

¹⁸ 韓国産業資源部(現 韓国知識経済部)「企業相談支援センター設置・韓中協力チャネル運営で中国進出企業の経営力強化と『限界企業対応』を支援することに」2008年2月19日。

The Current Status of and Challenges in the Expansion of ROK Enterprises into China With a focus on Tianjin Municipality

MOMOMOTO, Kazuhiro,
Deputy Director General, JETRO Seoul Center
LEE, Haechang,
Assistant Manager, JETRO Seoul Center
ZHU, Yonghao,
Researcher, Research Division, ERINA

Summary

Accompanying the progress in economic globalization in the latter half of the twentieth century, domestic production costs in the ROK have risen, and one after another ROK enterprises have transferred their production bases abroad. Particularly in recent years the shift to China has been marked. The most important indicator of this is the increase in foreign direct investment into China and the expansion of production bases in China.

Concerning the ROK's direct investment into China, labor-intensive SMEs expanded into Shandong Province, Tianjin Municipality and Liaoning Province in the mid-1990s, but in recent years investment has been concentrated also in *Huadong* [east China] centered on Jiangsu Province.

The ROK's direct investment into China has been an engine for exports to China, with the result that the increase in exports to China is striking. The export inducement effect of an increasing export of components to China accompanying the expansion of ROK firms into China, and the import inducement effect of a reverse import taking place from ROK enterprises in China to the ROK, have both been seen. As a result, for the ROK, China, as an export destination, overtaking the United States in 2003, and also as an import source, overtaking Japan in 2007, has become number one in both respects. In this way, for the ROK, China's presence as a trading partner has markedly increased.

Tianjin Municipality, dealt with in this paper, through the promotion of construction of the Bohai Sea Rim Economic Region and the Tianjin Binhai New Area, is drawing attention as China's new economic growth spot. While its role as the gateway to the capital, Beijing, is great, for the geographically-close ROK the city is rated as an important base for the expansion in China of ROK firms.

Formerly there were many ROK firms that expanded into Tianjin for the cheap labor-force, but in recent years there have been more enterprises which are conscious of the Chinese domestic market. The ROK companies which are expanding into Tianjin are mostly concentrated in high-tech industries, the IT industry and the automobile industry, as well as component and parts-supply industries for automobiles and telecommunications. The Tianjin production bases of Samsung Electronics and LG Electronics can be given as instances of large-scale investments.

Although ROK enterprises in China are actively developing their business, they are also facing problems and challenges such as (1) a rise in costs, particularly labor costs; (2) intensifying competition with local firms; and (3) frequent changes in regulations and systems. These are common problems for foreign-invested companies and are not limited to ROK enterprises in China, yet as specific problems for ROK enterprises in China they can highlight the smallness of the firm.

From late 2007 to the start of 2008, instances have often been reported where the management flees abroad without a proper settlement of accounts (a so-called "unannounced withdrawal"). For small and medium-sized ROK enterprises in China, the business environment in China is continuing to be fierce, including the rise in labor costs, the appreciation of the yuan, the implementation of an employment contract law, and the unifying of business income taxation.

Despite such a harsh business environment, ROK enterprises in China, when seen as a whole, are showing, as before, a positive attitude toward business in China. Not only manufacturing industry, but service industries are also continuing to be active in expanding into China.

[Translated by ERINA]

中口経済貿易関係 - 現状、問題とビジョン

中国社会科学院ロシア東欧研究所副研究員 柳豊華

要旨

中口間の貿易は8年連続で成長した。両国の経済協力は次第に拡大し、経済貿易における顕著な業績は衆目の一致するところである。しかし、その中における問題も無視できない。両国の国境貿易は合理的な状況とは言えず、相互の投資規模は小さく、貿易秩序を規範化すべきでもあり、国際間の商習慣に合致する貿易サービスシステムが未だ確立されていない。両国政府はこれらの問題解決に向けて積極的な政策を打ち出し、両国貿易のさらなる発展を促進しようとしている。中口関係が強化される中で、両国経済は迅速に成長し、エネルギー協力も次第に拡大している。ロシアは近い将来WTO加盟を実現する見通しであり、中口経済貿易の発展を促進する有利な要素になると考えられる。

キーワード 中国 ロシア 貿易関係 経済協力

近年、中国とロシアの貿易規模は次第に拡大し、経済協力の水準も強化され、両国は互いに主要な貿易パートナーとなっている。しかし、中口の戦略的パートナーとしての関係において、経済関係の発展は政治関係より遅れており、経済関係は政治関係を支える役割を十分に発揮していない。中口両国政府は戦略的パートナー関係の「経済ファクター」を強化するために、両国の経済界と学界にこの問題について検討するよう働きかけ、中口経済貿易協力における新しい領域と方法を模索している。本論では中口経済貿易協力の現状を論述し、主要な問題と、問題が形成された原因を分析し、協力ビジョンを展望することによって、中口経済貿易協力の潜在力を探ることを目的とする。

1. 中口経済貿易関係の現状

旧ソ連が崩壊して後、中口経済貿易協力はおよそ以下の4段階があった。第1段階はスピーディーな発展段階（1992～1993年）である。ロシアの工業生産が著しく減速しつつある中、市場の商品が不足し、国民の購買力も限られたため、安価な中国製品はロシアで一時的によく売れていた。1992年の中口貿易額が1991年よりはるかに越え、1991年の貿易総額39.04億ドルに対して1992年は58.63億ドル、さらに1993年は76.79億ドルに達した。この段階における両国の貿易は政府協定貿易と企業間バーター貿易が主な方式であった。

第2は下落段階（1994～1995年）である。ロシア経済情勢が依然悪化したため、ロシア政府はバーター取引を制限し、また中国の粗悪な商品がロシア消費者から排斥された。こうした状況の中で、貿易総額は50億ドルにまで減少した。

この段階で中口貿易は次第に現金貿易に転換している。

第3は調整と不安定の段階（1996～1999年）である。貿易における問題が未解決で、1998年にはロシア金融危機が発生したことなどの原因で、中口貿易額は50～70億ドルの間を上下した。

第4は安定かつ早い回復の段階（2000～2006年）である。ロシア経済が成長を回復するにしたがって、中口両国政府はさまざまな措置をとって経済協力を促進した。中口貿易は毎年2桁成長を遂げ、貿易額は2001年が100億ドル、2004年が200億ドル、2006年は300億ドルを突破した（表1）。

以上述べた各段階では、中口貿易の構成に大きな変化は

表1 1991～2006年の中口貿易額一覧表（単位：億ドル）

年	輸出入総額(億ドル)	前年比(%)
1991*	39.04	- 10.8
1992	58.63	50.2
1993	76.79	31.0
1994	50.75	- 33.9
1995	54.63	7.6
1996	68.46	25.3
1997	61.20	- 10.0
1998	54.80	- 10.5
1999	57.20	6.0
2000	80.00	39.9
2001	106.70	33.3
2002	121.07	13.4
2003	157.61	30.1
2004	212.30	34.7
2005	291.00	37.1
2006	333.90	14.7

出所：1991-2003年のデータは李建民「中口経済貿易合作 問題と展望」、邢广程・姜毅（編）『新世紀的中俄関係』を引用。2004～2006年のデータはそれぞれ年度の中国海關統計による。

注：*は中ソ時代の貿易総額で、そのうち80%はロシアとの貿易額。

ない。中国の対口輸出は紡績品や労働集約型の軽工業製品を主としている。ロシアの対中輸出は原材料と機械設備を主としている。投資、労務、工程請負、科学技術分野の協力において一定の進展はあったが、全体的にみるとまだ低い段階にあった。

中国の税関統計によると、2006年の中口貿易額は333.9億ドル（前年比14.7%増）うち中国の対口輸出額が158.3億ドル（同19.8%増）ロシアからの輸入額は175.6億ドル（同10.5%増）となった¹。現在のロシアは中国にとって8番目の貿易相手国となっており、中国はロシアの第4番目の貿易相手国である。

2006年の両国投資状況は、中国商務部が登録認可した中国からの対口投資プロジェクトが79件あり、1992年から2006年末までの累計で736件となった。中国の対口直接投資総額（非金属類）は4.7億ドルで、2006年末までの直接投資累計は9.35億ドルとなっている。投資分野は主にエネルギー、鉱産物開発、林業、貿易、紡績、家電、通信、建築、サービス業、不動産開発などである。

同年のロシアによる対中投資プロジェクトは126件、契約ベース外資利用額は2.3億ドル、実行ベースでは0.67億ドルとなっている。2006年末までの累計は1,975件、契約ベース外資利用額累計は16.4億ドル、実行ベースでは6.1億ドルである。投資分野は主に製造業、建築、交通輸送などである²。

労務輸出と工程請負では、2006年の契約総額は10.7億ドルに上り、6.6億ドルが完成、労務派遣人数は22,852人である。2006年末までの労務輸出と工程請負の契約総額累計はそれぞれ66.2億ドル、33.6億ドルに達し、同年末のロシア滞在人数は25,275人であった。中国による対口労務輸出は主に極東・シベリア地域における農業、建築、森林伐採、木材加工、服装、医療、その他サービス業である³。

技術貿易では、2006年にロシアから中国に38件の技術が移転され、総額は1,348万ドルとなった。分野は主に原子力発電、航空・宇宙、電子などである⁴。

2006年中口国境貿易額は69.8億ドル（前年比25.2%増）で中国全土の国境貿易の43.2%を占めた⁵。

2. 2006年における中口貿易の主な特徴

貿易規模が継続的に拡大しているが、成長は減速している。2006年の貿易額は14.7%増だったが、前年伸び率より22.4ポイント減少した。輸出入の増加は下押しになっており、中国による対口輸出は19.8%伸びたが、前年伸び率より25.4ポイント減少した。ロシアからの輸入は10.5ポイント伸びたが、前年伸び率より20.6ポイント減少した。輸出入が下落した原因は、ロシア側による「灰色清关」（訳注：輸出国の通関代理会社を通して品目を偽装して輸出すること）取締りのため外国籍労働者と移民に対する制限政策を実行したことによる。このことは中国企業における服装、紡績製品、靴などの商品輸出に直接に影響を与えた。

輸入量下落の原因は市場に影響されたものである。中国がロシアから輸入する商品の種類が減少し、次第に石油と木材に集中した。ロシアによる対中輸出の例から見ると、鉄鋼製品の輸出量が79%、輸出額が74%減少した。鉄鋼製品の対中輸出の比重は2005年の10.9%から2006年は2.6%にまで減少した。化学製品は1.7%減少し、化学肥料は輸出入ともに20%減少した。非鉄金属の輸出額は以前の水準に戻ったが、輸出量は若干減少した⁶。

従来貿易不均衡の状況が改善し、中国側の入超は縮小しつつある。1992年から中口貿易は中国側が入超のまま続き、累計超過額は424.2億ドルとなった。2006年は中国の入超額は17.3億ドルで前年より35.4%減った。

両国間の貿易構造に大きな変化はみられないが、中国の対口輸出品の商品構造は改善しており、かつては紡績品の対口輸出が第1位だったが、それに代わり機械電気製品の輸出割合が迅速に増長し、対口輸出品のトップとして、総額56億ドルに達し、輸出全体に占める割合が35.4%となった。ロシアからの対中輸出品の構造はほぼ変わらず、依然としてエネルギーと原材料を主とする。機械電気製品の輸入割合が継続的に減少しており、総額は2.5億ドル、ロシアからの対中輸出品のうち1.4%のみである。

国境貿易は継続的に安定した成長をみせており、近年、両国間貿易総額の20%を占めている。2006年の国境貿易額は前年比25.2%増で、両国の貿易伸び率より10.5ポイント高い。

中国による対口貿易の経営主体は多様化している。民営

¹ 「2006年：中俄経貿合作全方位推進」 <http://www.crc.mofcom.gov.cn/crweb/crc/info/2007/03/05>.

² 同上。

³ 同上。

⁴ 同上。

⁵ 同上。

⁶ 「俄罗斯驻华商务代表齐普拉科夫谈中俄贸易现状」、<http://www.crc.mofcom.gov.cn/crweb/scoc/info/2007/02/12>。

企業の割合が58%となり、国有企業の42%を上回った。民営企業の中で個人事業者が貿易額の37%を占めている。

3. 中ロ経済貿易関係の主要問題とその原因

中ロ経済貿易関係は大きな進展を遂げているが、長期間にわたって多くの問題が未解決の状況でもある。

まず、両国貿易の構造的な矛盾が依然として目立っている。とくにロシアによる機械電気製品の対中輸出規模が小さい。2001～2006年において、中ロ貿易総額は106.7億ドルから333.9億ドルに増加したにも係らず、機械電気製品の貿易額が低い水準になっている。2006年、中国の機械電気製品輸入額は4.277億ドルに達し、輸入全体の54%を占めたのに対し、ロシアから輸入した機械電気製品は2.5億ドルにとどまり、僅か0.06%に過ぎない。また、ロシアの対外貿易輸出額は3,020億ドルで機械電気製品は0.08%である⁷。機械電気製品の両国貿易に占める割合は極めて低く、両国の経済力に相応したものとなっていない。

また、双方の投資規模が小さく、相互貿易にもたらす影響がみえていない。2006年末までの中国の対ロ投資額累計は9.35億ドル、ロシアの対中投資額累計は6.1億ドルで、投資規模が小さいため、潜在力をさらに発掘することが期待される。

三つ目に、投資貿易の秩序を規範化していく必要がある。現在では高額な関税と「灰色清关」(中国の経営者は「包機包税」という)が中国製品のロシア市場進出に大きな障害となっており⁸、また両国経済貿易の健全で秩序ある発展を制約する主要因となっている。「灰色清关」は中ロ貿易において10年もの間存在していた。ロシア側の会社が中国の輸出業者の委託を受け、通関申告や納税などのサービスを提供する際⁹に、関税を減少させるためロシアの税関当局に対して部分的に、或いは価値を低く設定して申告する不正行為である。

中国製品はこのように合法的な手続を経ないことを原因として、ロシア側管理当局から没収される可能性が高い。にもかかわらず、このような事件がロシアでは常に発生している。一方で、ロシアの高額な関税を払えば、価格面で中国製品の競争力がなくなると考えられている。また、この不正行為がロシアの各種集団の利益にも係っているた

め、根絶が困難な状況である。これは中ロ双方の経済にとって損失をもたらし、経済貿易協力を重大な障害となっている。

四つ目は、国際的商習慣に沿った貿易サービスのシステムが確立されていないことである。銀行決算、貿易仲裁、輸出信用保険、製品品質の監督管理、通関などの分野における両国の協力が貿易需要に十分に対応できず、中ロ貿易における契約実行率が低い要因となっている。債務の延滞や貨物・資金の不透明な拘束などは、このような貿易状況と深い関係があると考えられる¹⁰。

五つ目は、両国の大手企業による積極的な協力意欲が欠けること、また中小企業の貿易相手国に対する経済発展状況と市場変化に対する適応力が強くないことである。マーケットリサーチ、製品市場開拓、アフターサービス、代理店やコンサルタントなどとの協力等、対象国に自社製品を普及させることを得意としていない。

中ロ経済貿易関係に以上の諸問題が存在する原因は、以下のとおりである。

中ロ貿易がなお自然発生的差異の比較優劣を基礎とした産業間の貿易段階に置かれていること。

産業間貿易は過渡期の国際貿易の状態である。国家間貿易の品目は多くが資源製品と製造業の最終製品で、貿易方式は一般貿易となっている。

ロシアの鉱産品は豊富で、重工業も発達しているが、軽工業が遅れている。中国は軽工業が発達しているが、国内のエネルギーに対して急速な経済発展が需要を満足できず、経済面での相互補完が中ロ貿易の基礎を構成させた。

中国はロシアに服装、靴、食品などの製品を輸出し、ロシアからはエネルギーと原材料を輸入している。このような製品構成は短期間では変化し難い。近年、製造業が迅速に発展し、国際競争力が強化されるに従って、中国の機械電気製品の対ロ輸出も急速に成長した。しかし、ロシアの機械電気産業は未だに調整期から脱しておらず、対中輸出は年々減少している。ロシアによる対中輸出の多様化の進展はエネルギーの総体的な増加と機械製品の減少によって次第に低下する傾向に陥っている¹¹。

両国経済が過渡期にあり、国の管理体制において市場経済の需要と国際的商習慣に沿っていないことが多く、貿易

⁷ 「商務部副部長が広州で行った中ロ貿易状況についての談話」 <http://www.crc.mofcom.gov.cn/crweb/scoc/info/2007/03/05>

⁸ 須同凱 「中俄经贸关系发展情况」(中ロ経済貿易関係発展の状況) 『俄罗斯中亚東欧研究』2005年第1期。

⁹ http://www.kitairu.net/rus/about_china/magazine/archive/2005/4/36/ (2004年中ロ経済貿易の協力) http://www.kitairu.net/rus/about_china/magazine/archive/2005/04/36。

¹⁰ 李建民 「中俄经贸合作 - 問題と前景」(中ロ経済貿易協力 問題とビジョン) 邢広程・姜毅 (編) 『新世紀的中俄关系』(新世紀の中ロ関係) 2004年、p106～108。

立法と管理体制整備が経済協力発展の需要に追いついていない状況がある。

「灰色清関」現象は中国とロシアの貿易体制及び対応する立法の整備が遅れていることを反映している。ルール化されていない貿易秩序は経済構造の改革が初級段階にある両国の経済体制の欠陥に起因する¹²。このような情勢の下で、中国の業者がロシアで競争に遅れまいと紡績品価格をダンピングしたため、正常な貿易秩序に影響を与えた。しかし、ロシアの鉄鋼会社も中国で鋼材価格を値下げしたため、中国側がアンチダンピング調査に乗り出すこともあった。ロシア側の通関、製品検査、輸送、銀行決算、保険、情報サービスなどの方面における問題は中口経済貿易の協力発展を阻害している。

中口間機械電気製品の貿易が大型プロジェクトの促進となっていないこと。

長期にわたり、ロシアの中国に対する機械電気製品輸出は、主に大手企業が政府から直接政治的支援を受けることによって、大型プロジェクトを通じて行われてきた。近年来、中口国家間プロジェクトの完成に伴って、大型プロジェクト案件が減少し、機械電気製品におけるロシアの対中輸出シェアが持続的に減少している。

中口両国の経済発展のレベルが低いこと。

ロシアの投資環境が悪いことが、中口間投資が低水準にとどまっている主な原因である。中口両国の経済発展はともに資本導入の段階におかれ、大規模な投資能力を備えていない。また同時に、ロシアの直接投資関連法規は不完全であり、投資に困難な状況をもたらしており、情報提供も不十分であるため、中口両国の投資促進を妨げている。

4. 中口経済貿易発展のビジョン

中口間における政治関係と経済貿易関係は安定し、急速に発展しつつある。両国の指導者は経済貿易に明るい未来を描いており、2004年9月、両国の首相は2010年の貿易額を600～800億ドルとし、2020年の中国による対口投資を120億ドルにするという新たな目標を掲げた。このような一連の政治的な誘導策が、中口間の経済貿易を促進することになる。

政治関係が強化されつつある中、経済関係も中口間の戦略的パートナー関係に相応する内容を持つことも求められる。中口間が形成した友好的かつ戦略的な協力関係は、他国との関係と比べても、優越性と緊密性が備わっている。しかしながら、これを中口間の経済貿易関係と比べると、急速な発展を遂げているものの、政治関係よりも遅れていることは明らかである。経済的には中米・中日・中韓との貿易額に大きな差があり、投資ほかの分野でも著しい遅れがある。経済関係が遅れることによって、政治関係にも早晚影響を与えることを早いうちに認識していくとともに、両国経済協力をさらに強化させることに着手する必要がある。

1990年代のロシア経済危機は、当時のロシアと中国間の経済関係の総体的な停滞の主な原因であった¹³。1998年の金融危機の後、ロシア経済は次第に底を打ち、比較的安定した成長期に入った。この影響により、中口貿易は1999年から急速な発展を遂げ、8年連続で成長した。今後は両国経済がともに良好な成長態勢を維持できると考えられる。これは両国の経済貿易協力の発展に新たなチャンスと原動力を創生する。

中口間の原油パイプラインプロジェクトの実施とエネルギー協力が迅速に発展することで、両国の協力規模はさらに拡大するだろう。1996年当時、両国はすでにパイプラインプロジェクトの建設を検討していた。ロシア側による長期間の躊躇と紆余曲折、そして論争の後、2006年3月に両国は最終的にパイプライン建設の新たな案を提出し、タイшетからナホトカのパイプライン上に中国へのパイプラインを建設する協議が成った。

同年4月、第1期工事（タイшетから中国国境と60kmの距離にあるスコボロディまで）が開始し、2008年9月に完成する予定で、輸送能力は年間3,000万トンである。これは中口パイプライン協力プロジェクトが新たな段階に入ったことを示している。中口貿易は年々拡大し、2006年のロシアによる対中原油輸出は1,597万トン（前年比25%増）となり、中国の原油輸入の11%を占め、ロシアが中国にとって原油輸入の重要な輸出地となった。また、両国はガス田の共同開発、石油精製と化学工業、ガスパイ

¹¹ 2006-2010 , http://www.solo-consulting.com/rus/general/analytic/analytic_22.html http://www.solo-consulting.com/rus/general/analytic/analytic_22.html

¹² 2004 , http://www.kitairu.net/rus/about_china/magazine/archive/2005/04/36 http://www.kitairu.net/rus/about_china/magazine/archive/2005/04/36

¹³ , <http://www.carnegie.ru/ru/pubs/media/8896> 「ロシアと中国 東アジアとユーラシア一体化の戦略的パートナー関係」 <http://www.carnegie.ru/ru/pubs/media/8896>

ブライン敷設などの分野で協力を検討している。

今後はロシアのWTO加入が、中口貿易協力をさらに促進する。ロシアはWTO加入に向けて交渉中であり、近い将来には加入できる見込である。加入によるロシア側の関税引き下げによって、中国の対口輸出が増加する。国際的ルールに沿って貿易活動を行い、貿易環境を大きく改善し、発展が促進できる。両国はWTOメカニズムによって争いを解決し、貿易摩擦によるマイナスの影響も減少することが可能となる。

現在、経済貿易協力のさらなる発展に向け、両国は積極的な措置を採ろうとしている。その措置とは、以下のとおりである。

貿易秩序を規範化し、成長への転換を促進すること。

両国は貿易秩序を規範化する共同活動チームを通じて、貿易に関する秩序問題の解決を討議する。中国側はロシアにある中国企業が速やかに経営のやり方を転換するよう促し、ルールに沿った経営行為を実施させる。ロシア側は税関検査を強化し、税関における違法行為を管理する。

機械電気製品の貿易を拡大し、貿易構造を改善すること。

中国側は企業による輸出製品の技術レベルと付加価値を高め、アフターサービス体制を整備し、製品競争力を向上させるとともに、ロシアからの機械電気製品の輸入を増加

させ、輸入構造の改善を図る。2007年3月、モスクワで開かれた「中国年」の間、中国企業はロシアから5.09億ドルの機械電気製品の輸入契約を締結した。

両国の大手企業間の協力を促進すること。

両国は実力のある大手企業が経済貿易に参画することに積極的に取り込み、自社ブランドの相互市場への進出を奨励し、各分野での投資と技術協力を強化させている。

国境地域の貿易協力を強化させること。

2004年の中口国境問題の全面的解決によって4,300kmの国境線が友好協力地帯となった。両国の国境貿易は安定的に成長し、両国国境地域間の経済技術と投資協力から次第にエネルギー、生産加工、工程請負、農業協力などの分野に拡大し、顕著な効果が現れつつある。現在、双方では貿易秩序の規範化、貿易構造の改善、通商口のインフラ建設、投資・技術交流・国境地域の貿易サービスシステムの整備に力を注ぎ、国境地域の全体的な経済貿易の協力レベルをさらに高めようとしている。

中口間の経済貿易発展における有利な要素と両国政府による国境貿易拡大の施策を総合的にみると、両国が掲げた貿易投資目標の実現は可能であろうと思われる。

[中国語原稿をERINAにて翻訳]

Sino-Russian Economic and Trade Relations: The Current Status, Challenges and Prospects

LIU Fenghua,

Associate Professor, Institute of Russian, Eastern European and Central Asian Studies, Chinese Academy of Social Sciences

Summary

Sino-Russian trade has increased for eight consecutive years. The two countries' economic cooperation has gradually expanded and the economic and trade results are well known. The problems therein, however, cannot be ignored. The two countries' border trade is not organized on rational lines, the scale of mutual investment is small, the method of trade needs to be standardized, and a trade service system in agreement with international practice has still not been established. The governments of China and Russia have worked actively toward the solution of these problems, and they are striving to promote development where the trade of both countries is furthered. Sino-Russian relations have been being strengthened without letup, the two's economies have grown at high speed, and energy cooperation is also set to expand gradually. Russia will shortly achieve membership of the WTO. From their existence, such things are thought to be favorable factors to drive the development of Sino-Russian trade.

Keywords: China, Russia, trade relations, economic cooperation

[Translated by ERINA]

会議報告

第2回太平洋経済会議

ERINA調査研究部部長代理 新井洋史

2008年7月26日、ロシア沿海地方・ウラジオストク市で第2回太平洋経済会議が開催された。沿海地方行政が主導してしたもので、前年7月に続けての開催である。

全体会議は12:00から始まった。会場となったヒュンダイホテルの大ホールを見渡したところ、300名ほどが参加していたように思われた。サフォーノフ極東管区大統領全権代表、ダリキン知事のあいさつの後、ミローノフ上院議長、プリマコフ全ロシア商工会議所会頭の祝電が披露された。

以上のセレモニーが終わった後、ダリキン知事が沿海地方の社会・経済発展戦略について報告した。続いて、ペルー出身で現在APEC事務局長代行を務めるカプナイ大使が、今年度APEC議長国であるペルーの取組等を踏まえて、2012年のAPECウラジオストク会合を活用して、積極的に経済交流を拡大してはどうかとの助言を行った。次に、エラスムス大学（オランダ）のイブ教授が、多国籍企業の分析などを示しながら企業の競争戦略について講演した。全体会議の最後は、本会議のメインスポンサーであるフェスコグループのアンプローソフ会長が登壇し、運輸セクターの発展のため政府民間の協力が必要であることを強調しつつ、税関やロシア鉄道の対応が問題であると指摘した。

昼食後、「エネルギー・石油ガス」、「運輸・ロジスティクス」、「魅力ある都市」及び「効率的金融市場」の各分科会会場へ分散移動した。筆者が参加したエネルギー分科会はウラジオストク国立経済サービス大学を会場に、15:30から始まった。まず、東洋エンジニアリング（株）の桑原哲常務が「世界市場における石油需給とロシア極東の輸出ポテンシャルへの影響」と題して講演を行った。中期的には原油の高値が続くものの、長期的には代替エネルギーへのシフトもあって不透明であるとの見通しを示したうえで、多額の投資を要する極東・シベリアの油田開発を手掛けるチャンスは今しかないとの見解を示した。続いて、筆者から2008年5月に発表された日本の長期エネルギー需給見通しのポイントを簡単に紹介した。その後、ロシアの電力産業関係者が極東の電力産業見通し、水力などグリーンエネルギーの可能性、原子力発電の可能性などを報告した。最後に、サンクトペテルブルクにある「北西戦略策定センター」のトルノワ氏が、電力開発プロジェクトと連携した

工業拠点開発の必要性などを訴える報告を行った。

会議全体を評価すると、とても及第点のつけられない行事であった。まず、参加者の顔ぶれである。モスクワの関心を（せめてこの時だけでも）ひきつけ、できればお土産を期待するのが、本音ベースでの主催者の目的であるはずだが、モスクワの政府高官、国会議員の参加が無かった。エネルギーの分科会でも、ガスプロムやロスネフチといった石油天然ガスの主要企業が壇上にあがることはなかった。日本からの参加企業は肩透かしをくらった格好である。この点に関して言えば、春以降のダリキン知事への家宅捜索、その後の入院といった混乱のため、モスクワに対する根回しをしている余裕がなかったことが最大の理由と思われる。

会議運営面では、分科会で通訳が行われなかったことが大問題だった。桑原氏及び筆者の発表には逐次通訳がついたが、その後のロシア人の発表はロシア語のみで、何人かの日本人は途中で退席した。その反面、会場には女性コンパニオンが数多くいたり、夕方のレセプションでは民族舞踊、空手演武があったりと、見た目の演出には力を入れており、非常にチグハグであった。

全員に配られたUSBフラッシュメモリを見て、「これが発言資料集の代わりか。紙のファイルを持つより軽くていい。」と喜んだのが、いかに浅はかであったか。沿海地方の発展戦略に関する資料が入っていたのがせめてもの救いで、後はすべてどこかで見たような写真やパンフレットばかりだった。まさにこのイベントを象徴する品といえよう。

北東アジア動向分析

中国（東北三省）

2008年上半期における中国東北部の経済発展は、前年と比べ減速傾向にはあるものの、依然として発展の勢いを保っている。経済成長率は前年同期比で遼寧省が14.2%、吉林省が16.5%、黒龍江省が11.8%だった。

だが、前年同期における経済成長率は遼寧省14.8%、吉林省17.3%、黒龍江省11.9%であり、経済発展に影響を及ぼす要因を分析すると、2008年後期の東北経済がさらに減速に向っていく可能性は極めて高い。しかし、発展過程に存在する各種の問題が顕在化することがあっても、成長基調で推移する情勢に大きな変化はないと考えられる。

固定資産投資と社会消費

2008年上半期、東北三省の都市部における固定資産投資は5,215.1億元で、うち遼寧省は2,980.1億元、吉林省は1,512.1億元、黒龍江省は722.9億元である。前年同期比では遼寧省が36.3%、吉林省が40.2%、黒龍江省が29.2%の伸びとなっている。

これは全国の平均水準よりも、ポイントにして遼寧省が9.5、吉林省が13.4、黒龍江省が2.4高い。注意すべき点は、急速に投資の増加が進んだ遼寧省と吉林省の伸びが、中央政府による経済のマクロコントロールの下で沈静化してきたことである。この中で遼寧省は1.4ポイント、吉林省は4.9ポイント減少したが、黒龍江省は逆に4.1ポイント増加した。

消費需要は非常に旺盛で、動向を反映する社会消費品小売総額は三省合わせて4,773.8億元となった。うち遼寧省は2,335.1億元（前年同期比20.5%増）吉林省は1,138.4億元（同24.1%増）、黒龍江省は1,300.3億元（同20.7%増）であった。東北部の固定資産投資が全国平均水準を大きく上回ったことと対照的に、社会消費品小売総額では、遼寧省が0.9ポイント、黒龍江省が0.7ポイント低くなり、全国平均水準と比べても低い状況となっている。吉林省は全国平均より2.7ポイント高い。

対外貿易と対内直接投資

東北三省の輸出入総額は487億ドルであった。うち、遼寧省は341.2億ドル（前年同期比23.6%増）で、うち輸出は190.3億ドル（同14.2%増）、前年同期の成長率よりも21.1ポイント減少した。吉林省は66.4億ドル（同43.5%増）、う

ち輸出は21.6億ドル（同22.8%増）で前年同期の成長率よりも25.2ポイント減少した。黒龍江省は85.4億ドル（同23.5%増）、うち輸出は56億ドル（同28.1%増）で前年同期の成長率よりも7.9ポイント減少した。

東北三省、特に遼寧・吉林省の貿易が大幅に減速した原因は、南方沿海地域における輸出入伸び率の減少とは根本的に異なっている。南方における主な原因はドル安（元高）やアメリカのサブプライム問題などの影響を被ったものだが、東北部では主に国の貿易政策によるものが大きい。

中国政府は一次製品に対する関税特惠政策を徐々に廃止しており、さらに一部の製品輸出に対する制限を行っている。そのため、遼寧省の輸出製品では前年同期に比べ、ビレットが96.8%、鉄合金27.8%、モリブデン鉱砂30.9%、トウモロコシが95.7%も減少した。また、吉林省の重点輸出製品である木製品、紡績品、鉄合金、アルコールなども大幅に減少した。

東北地域への外国直接投資は高い水準で増加している。2008年上半期における実行ベースの外資利用額は82.3億ドル（全国比15.8%）だった。しかし、外資による東北部への投資は極めて不均衡な状況となっており、遼寧省に対する投資は67.7億ドル（前年同期比43.7%増）で、三省全体の82.3%を占めたが、吉林省は僅か4.89億ドル（同10.5%増）、黒龍江省は9.7億ドル（同18.6%増）であった。

各種産業における生産動向

東北部における一定規模以上の工業（年間販売額500万元以上の工業企業）では工業増加値（売上総利益に相当）が6,147.9億元を達成した。うち、遼寧省は3,170.6億元（前年同期比20.4%増）、吉林省は1,248.2億元（同22.0%増）、黒龍江省は1,728.1億元（同15.4%増）だった。前年同期の全国平均と比較した成長率は、遼寧省が4.1ポイント、吉林省が5.7ポイント高く、黒龍江省は0.9ポイント低い。

最近の東北三省の工業における最大の特徴は基幹産業の発展が迅速なことである。例えば、遼寧省では設備機械製造業の売上高が2,928.1億元（前年同期比35.5%増）となり、工業増加値は888.8億元（同28.4%増）を達成した。

各省の自動車工業、農産品加工業、冶金工業も高い成長を保った。吉林省の第一汽車集団では1,415億元（同28.7%増）の工業増加値を達成、自動車生産量は85.9万台（同21.8%増）、販売量は87万台（同25.5%増）となった。

冶金工業では遼寧省の営業収入が2,257.8億元（同36%

増) 吉林省が375.1億元(同87%増)を達成した。

農産品加工関係を営業収入別で見ると、遼寧省では同加工業が1,491.76億元(同37.7%増) 吉林省では一定規模以上の食品工業企業全体で574.3億元(同63.8%増) 黒龍江省では食品工業全体で453.4億元(同39.3%増)であった。

穀物生産と農業発展の状況

穀物播種面積は2億7,973万ムー(1ムー=6.667アール)で前年よりも804万ムーの増加となった。このうち遼寧省の播種面積は4,631万ムーで増加分は4万ムーである。うちトウモロコシは2,878万ムー、稲は950万ムー、大豆は290万ムーとなっている。

吉林省では6,860万ムーで、増加分は10万ムーだった。うちトウモロコシは4,350万ムー、稲は1,126万ムー、大豆は720万ムーとなっている。

黒龍江省では1億6,482万ムーで、251万ムー増加した。うち大豆、稲、小麦の播種面積は増加しているものの、トウモロコシは顕著な減少傾向となっている。

全体的には、異常気象も発生しておらず、農作物の成長が良いため、生産情勢も良好である。2008年3月から中国政府は東北産穀物の国内移出を強化するため、他地域への販売・輸送に補助金(省間輸送に対して0.06元/500gを費用補填)を交付し、また穀物の買付価格を上げた。これらの措置は東北産穀物の販売不振、価格下落問題を解消し、また他地域の食糧供給を保障して穀物価格の上昇も抑制した。

経済発展が直面する主な問題

東北経済は全体的に好調とはいえるが、看過できない問題も存在している。具体的には以下の3点があげられる。

貨物輸送、特に鉄道輸送における問題

輸送は東北経済の発展を大きく阻害する要因となっている。遼寧省の鉄道輸送では貨物輸送申請に対する積載可能比率が30%を割り、黒龍江省では長期にわたり40%前後でしかない。今年上半期において、吉林省の鉄道輸送量は3,667万トン(前年同期比19.6%増)となり、最近の最高水準に達したにもかかわらず、依然として大量の工業製品などの貨物輸送需要に満足できない状態である。

東北経済の発展、穀物生産量の増加、対ロシア貿易の発展に従って、とくに黒龍江省での鉄道輸送需要が大きくなっており、ハルビン～大連旅客専用鉄道、東北東部鉄道などの幹線が完成する以前に、短期間でこれらの問題を解決することは困難と考えられる。

インフレ、とくに石油価格上昇の影響

国際原油価格の高騰が東北三省の工業経済に大きな影響を与えている。例えば、2008年上半期、遼寧省では製油工業が巨額な欠損に陥っており、一定規模以上企業の実現済み利潤は僅か320.1億元(前年同期比17.1%減)となった。石油化学工業における欠損は累計97.1億元である。原油価格上昇によって、化学肥料、プラスチック製品なども値上がりし、農業に大きな影響を与えた。上半期において、遼寧省の農業生産資材価格は45%、吉林省では25.4%、黒龍江省では19.3%上昇した。

金融業発展の低迷と企業への融資難

東北部の商業銀行は企業の発展に信用リスクを感じ、地方銀行の貸付規模が制限を受け、銀行の貸付機能が日増しに萎縮している。経済と金融の良好な補完機能が形成し難い状況に陥っており、とくに黒龍江、吉林両省で目立っている。

(ERINA調査研究部客員研究員 呉昊)

		2005年				2006年				2007年				2008年1-6月			
		中国	遼寧	吉林	黒龍江	中国	遼寧	吉林	黒龍江	中国	遼寧	吉林	黒龍江	中国	遼寧	吉林	黒龍江
GDP成長率	%	10.4	12.3	12.1	11.6	11.6	13.8	15.0	12.1	11.9	14.5	16.1	12.1	10.4	14.2	16.5	11.8
工業生産伸び率(付加価値額)	%	16.4	20.1	11.0	15.3	16.6	20.0	18.5	15.4	13.5	21.0	23.6	15.8	16.3	20.4	22.0	15.4
固定資産投資伸び率	%	25.7	41.1	53.8	25.4	23.9	34.8	55.6	29.1	24.8	30.7	42.8	28.1	26.8	36.3	40.2	29.2
社会消費品小売額伸び率	%	12.9	13.5	13.5	13.0	13.7	14.5	14.7	13.5	16.8	17.3	19.3	16.7	21.4	20.5	24.1	20.7
輸出入収支	億ドル	1,019.0	58.7	15.9	25.7	1,775.0	82.5	19.2	40.2	2,622.0	111.8	25.8	72.4	990.0	59.4	23.2	26.7
輸出伸び率	%	28.4	23.9	43.9	64.9	27.2	20.8	21.5	38.9	25.7	24.7	28.7	45.4	21.9	14.1	22.8	28.1
輸入伸び率	%	17.6	13.2	20.0	12.6	20.0	14.2	21.1	26.3	20.8	20.3	31.0	13.8	30.6	37.8	56.2	15.5

(注) 前年同期比

鉱工業生産伸び率は国有企業及び年間販売収入500万元以上の非国有企業の合計のみ。

固定資産投資伸び率は中国における社会全体の数値。

2006年及び2007年の中国GDP成長率は、2008年4月10日に中国国家统计局が発表した数値。

(出所) 『中国統計年鑑』2007年版、国家统计局 『2007年国民経済・社会発展統計公報』、各省 『2007年国民経済・社会発展統計公報』 『統計年鑑』2007年版、中国国家统计局・各省統計局HP、各種新聞報道より作成。

ロシア

2008年上半期のロシア経済と日ロ貿易

鉱工業生産は前年同期比5.8%増となり、07年上半期(7.1%)に比べ成長率が下がった。固定資本投資の成長率も、前年同期比16.9%増と高い水準を維持しているが、前年上半期(23.7%)と比べると、勢いは鈍化している。小売売上高については、前年同期とほぼ同様の約15%増となったが、実質可処分所得は8.1%増と前年の水準(9.5%)を下回った。消費者物価上昇率(インフレ率)は8.5%、工業生産者物価上昇率は26.6%を記録した(表1)。

08年上半期、ロシアへの外国投資は465億ドル(前年同期比22.9%減;07年上半期は同2.6倍)となり、そのうち直接投資が110.8億ドルを占めた。

貿易総額は3,596億ドル(前年同期比50.2%増)を記録し、そのうち輸出が2,349億ドル(同52%増)輸入が1,247億ドル(同46.9%増)であった(表2)。

日ロ間の貿易額が急伸を遂げている。08年上半期には総額が約147億ドル(前年同期比55.7%増)を記録し、輸出が約81億ドル(同69.5%増)輸入が約65億ドル(同41.3%増)となった(表3)。

日本からロシアへの輸出では、乗用車が圧倒的割合(07年は70%)を占めるが、08年上半期も乗用車輸出が好調であり、すでに57億ドルを越えた(前年同期比66%増)。

エネルギー貿易が牽引する日本とロシア極東の経済関係

ロシアからの輸入品目では、原油(以下、粗油を含む。)の占める割合が急増中であり、07年には、総額38億ドル弱(前年比5.4倍)に達した。その背景として、原油高の急騰もあるが、量的にも前年比4.2倍(688万キロリットル《593万トン相当》;日本の全世界からの輸入量の3%弱)となった(表4)。

08年上半期には、原油の輸入量は349万トン(前年比39%増)輸入額が26億ドル弱(前年比2.3倍増)となり、対ロ輸入総額の約4割を占めている¹。鉱物燃料(石油製品や石炭等を含む)全体では、対ロ輸入総額の57%(07年上半期は39%)を占める。

07年の日本と極東連邦管区の貿易総額は61億ドル(前年比53%増;対ロ輸出20億ドル;対ロ輸入41億ドル)となり、日本は同管区の対外貿易全体の29%(06年20%)を占め、再び中国(07年21%;06年27%)を抜いて首位となった²。同年、日本のロシアからの輸入総額の76%をサハリン州が占めたが、その大部分は原油である。また、日本の極東連邦管区に対する投資(3億3,350万ドル)の95%は同州に向けられた³。

ロシア極東経済の将来的発展は、原油及び天然ガスの開発・輸出の拡大規模が最大の鍵を握っている。極東連邦管区の輸出商品構成を見てみると、石油(原油と石油製品)が輸出総額の53%(07年)を占めており、サハリン州が事実上、そのほぼ全量を輸出している。09年以降、サハリン2からの対日LNG輸出の開始が予定されていることから、今後少なくとも短期・中期的には、「極東からのエネルギー製品輸出増大=サハリン州の輸出額増大=日本の対ロ輸入額増大」という構図が強化されて行くだろう。

但し、長期的にみれば、ロシア極東地域全体の経済発展は、大陸側、具体的にはサハ共和国に眠る油田・ガス田開発の帰趨によって大きく左右されよう。ロシア極東のエネルギー開発を巡り、現状では、連邦政府としての地域開発戦略(「2013年までの極東ザバイカル社会経済発展プログラム」⁴)や現在改訂中のエネルギー戦略(現在、「2020年までのロシア・エネルギー戦略(2003年8月政府承認)」を2030年まで延長する形で改訂中)ガスプロムやロスネフチ等の企業戦略の間に整合性が認められないだけでなく、外資参入の規制が強化されつつあること等、未知数は多い。

他方、中国とのエネルギー関係がぎくしゃくとしていること⁵、本年8月以来グルジア問題をめぐって対米・EU関係にも亀裂が生じたこと、といった国際政治力学上の観点からも、今後ロシアが対日関係に梃子入れを図ってくる可能性は強い。その中でエネルギー開発の協力問題が焦点となることは必至であるが、日本としては、ロシア側がこれまで拒み続けてきた国家保証付与の問題を含む様々な投資リスクを厳正に検討しつつ、是々非々の形で臨みたい。

(ERINA調査研究部研究主任 伊藤庄一)

¹ 「ロシアNIS経済速報(2008年8月25日号)」(社団法人ロシアNIS貿易会)掲載の数値より産出。以下、08年上半期の数値は同速報に依拠。

² 「2007年のロシア極東の貿易」『ロシアNIS調査月報(2008年9-10月)』、社団法人ロシアNIS貿易会、78-87頁。

³ 「2007年のロシア極東の外国投資受入状況」『ロシアNIS調査月報(2008年8月号)』、社団法人ロシアNIS貿易会、77-85頁。

⁴ 詳細については、『ERINA REPORT』Vol.80所収の動向分析(ロシア)。

⁵ 詳細については、拙稿「中・ロ関係におけるエネルギー協力 潜在性と相互不信のジレンマ」『石油・天然ガスレビュー』、vol.41、no.6、2007年、1-31頁。

(表1) ロシアのGDPと固定資本投資の成長率(前年同期比%)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007*	07・2Q	08・2Q
GDP(実質)	10.0	5.1	4.7	7.3	7.2	6.4	6.7	8.1*		
固定資本投資	17.4	10.0	2.8	12.5	13.7	10.9	13.7	21.1	23.7	16.9*
鉱工業生産高	8.7	2.9	3.1	8.9	8.3	4.0	3.9	6.3	7.1	5.8
小売売上高	9.0	11.0	9.3	8.8	13.3	12.8	13.9	16.1	15.3	15.2
実質可処分賃所得	12.0	8.7	11.1	15.0	10.4	12.4	13.3	10.4	9.5	8.1*
消費者物価**	20.2	18.6	15.1	12.0	11.7	10.9	9.0	11.9	7.9	8.5
工業生産者物価	31.9	8.3	17.7	12.5	28.8	13.4	10.4	25.1	8.8	26.6

*ロシア連邦国家統計庁HP発表の速報値/**2000～2007年は前年12月比。
出所：『ロシア統計年鑑(2007年版)』(ロシア連邦国家統計庁)；同庁HP。

(表2) ロシアの対外貿易額の推移(単位：10億ドル)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	07・2Q	08・2Q
輸出	103.1	100.0	106.7	133.7	181.6	241.5	301.2	352.5	154.5	234.9
輸入	33.9	41.9	46.2	57.3	75.6	98.7	137.8	199.7	84.9	124.7
収支	69.2	58.1	60.5	76.4	106.0	142.8	163.4	152.8	69.6	110.2
総額	137.0	141.9	152.9	191.0	257.2	340.2	439.0	552.2	239.4	359.6

(出所) ロシア連邦国家統計庁HP(もとは税関統計)

(表3) 日ロ貿易の推移(単位：100万ドル)

		2005	2006	2007	07・2Q	08・2Q	
輸出総額		4,485	7,065	10,741	4,805	8,143	
主な輸出品	一般機械	552	695	1,301	541	952	
	建設用・鉱山用機械	287	375	679	260	516	
		荷役機械	87	117	251	113	229
	電気機器	347	376	396	163	299	
	輸送用機器	3,175	5,378	8,205	3,723	6,259	
	乗用車	2,787	4,809	7,540	3,437	5,703	
		バス・トラック	248	443	503	202	415
輸入総額		6,205	6,658	10,540	4,619	6,527	
主な輸入品	食料品	1,145	1,001	1,041	454	615	
	原料品	822	961	1,064	701	355	
		木材	723	866	934	632	292
	鉱物性燃料	2,024	1,915	5,228	1,811	3,707	
	原油及び粗油	699	699	3,764	1,143	2,589	
		石油製品	496	455	509	225	474
		石炭	895	757	949	442	640
	原料別製品	2,019	2,640	3,084	1,588	1,751	
	非鉄金属	1,779	2,357	2,744	1,433	1,496	
総額	10,690	13,723	21,281	9,424	14,670		

(出所) 財務省関税局(独立行政法人日本貿易振興機構HP掲載資料)より作成；2007・2008年上半年期については、「ロシアNIS経済速報(2008年8月25日号)」、社団法人ロシアNIS貿易会。

(表4) 日本のロシア産原油輸入量

	2005	2006	2007
キロリットル	1,778,590	1,638,257	6,875,002
トン	1,534,923	1,413,816	5,933,127

(出所) 同上。

モンゴル

2008年上半期のモンゴルのマクロ経済指標は、6月及び第2四半期の停滞によって、悪化の兆しを見せている。産業生産額は減速し、インフレ圧力は高まり、失業者数は増加している。国家財政収支及び貿易収支はともに赤字となった。通貨トゥグルグは、引き続き増価している。成畜死亡頭数は、前年同期よりも大幅に増加した。

産業生産額

2008年6月の産業生産額は前年同期比で7.2%低下し、第2四半期の伸び率は第1四半期の前年同期比8.1%から、同0.3%に低下した。これによって上半期の伸び率は前年同期比3.8%となった。産業生産額の大きなシェアを占める鉱業部門の生産低下が、上半期の伸び悩みの理由となっている。鉱業部門は上半期において産業生産額の67.2%を占めている。鉱業部門の生産額は対前年同期比3.3%の減少で、一方で製造業部門は同17%増、エネルギー・水供給部門が同8.1%増となっている。

しかし上半期の原油生産量は前年同期比68.5%増加の527,400バレルとなった。一方、上半期の石炭生産量は420万トンで、前年同期比13.5%の増加となった。

インフレと失業

消費者物価は上昇を続けており、6月は食料品、医療サービスの値上がりによって、前年同月比32.6%の上昇となった。またこれらの品目の価格の地方における上昇率は、輸送費の上昇によってウランバートルを上回っている。

第2四半期末の登録失業者数は、第1四半期末を58.3%上回る32,600人となった。これは前年同期を1.6%上回る数である。失業者の55.3%は、初めての失業登録であり、またこれまでに職に就いた経歴がない。失業者の56.9%が女性である。また55.6%が16～34歳の年齢で、この比率は遠隔地方では60.5～68.0%と、さらに高くなっている。

第2四半期末において、モンゴル国内では78カ国から22,300人の外国人が雇用されており、その内の79.8%が中国人、5%がロシア人となっている。

国家財政

2008年上半期の国家財政収支は、第2四半期各月の赤字によって、48億トゥグルグの赤字となった。上半期において、財政収入は1兆332億トゥグルグ、財政支出は1兆381億トゥグルグであった。財政支出の伸びが財政収入の伸びを上回ったことによって、赤字が生じている。租税収入は全ての税目について伸びているが、全体の11.9%を占める税外収入は予算を13%、前年同期実績を23.3%それぞれ下回った。同時期に、財政支出に占める賃金・給与の割合は前年同期の20.1%から26.1%に上昇した。

外国貿易

2008年上半期の貿易総額は30億ドルで、前年同期比74.3%の伸びとなった。このうち、輸出は同52.6%増、輸入は同95.2%増であった。輸入の伸びが輸出を上回ったため、貿易収支の赤字額は4,187万ドルに拡大した。

上半期の輸出相手国は54カ国、そのうち中国が首位で輸出全体の64.6%を占め、米国が8%、カナダが6.7%でこれに次いでいる。品目別輸出額では、金が34.9%を占め、銅精鉱が25.1%となっている。またカシミアは2.8%、縫製品が0.6%であった。国際商品市場における銅精鉱の値上がりによって、輸出数量は0.6%しか増加していないにもかかわらず、輸出額は27.1%増加した。

上半期の輸入相手国は90カ国、そのうちロシア、中国が引き続き主要相手国であり、それぞれ全体の33.6%、32.6%を占めた。日本向けの輸出額は129億ドルであるのに対し、輸入額は1,216億ドルに達しており、これが大きな赤字を生じさせている。日本からの輸入の62.7%は自動車である。

数量、金額の両面で、モンゴルの輸入の大きな部分を占める石油製品の輸入の増加は、輸入全体をも増加させている。上半期において、自動車の輸入額が5,310万ドル増加したのに対し、ガソリンの輸入額は7,200万ドル増加している。上半期の石油製品の輸入額は3億8,930万ドルで、輸入全体の26.1%となった。また数量で見ると、石油製品の輸入量は41万トンとなった。

(ERINA調査研究部研究主任 Sh. エンクバヤル)

	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年1-6月	2008年1Q	2Q	6月
GDP成長率(対前年比:%)	5.5	10.7	7.1	8.6	9.9	-	-	-	-
産業生産額(対前年同期比:%)	6.0	10.5	4.2	9.1	10.0	3.8	8.1	0.3	7.2
消費者物価上昇率(対前年同期比:%)	4.7	11.0	9.5	6.0	15.1	32.6	20.6	32.6	32.6
登録失業者(千人)	33.3	35.6	32.9	32.9	29.9	32.3	30.8	32.3	32.3
対ドル為替レート(トゥグルグ)	1,168	1,209	1,221	1,165	1,170	1,158	1,168	1,158	1,158
貿易収支(百万USドル)	185.1	151.4	119.4	57.2	228.3	418.7	65.6	353.1	77.4
輸出(百万USドル)	616	870	1,065	1,543	1,889	1,276	580	696	279
輸入(百万USドル)	801	1,021	1,184	1,486	2,117	1,695	646	1,050	356
国家財政収支(十億トゥグルグ)	61.9	16.4	73.3	124.5	102.0	4.8	57.3	62.2	12.5
国内貨物輸送(百万トンキロ)	7,504	9,169	10,267	9,693	9,042	4,531	2,158	2,374	-
国内鉄道貨物輸送(百万トンキロ)	7,253	8,878	9,948	9,226	8,373	4,138	2,069	2,069	693
成畜死亡数(千頭)	1,324	292	677	476	294	1,416	483	933	259

(注) 消費者物価上昇率、登録失業者数、為替レートは期末値。

(出所) モンゴル国家統計局「モンゴル統計年鑑」、「モンゴル統計月報」各号ほか

韓国

マクロ経済動向

為替レートは9月9日に1ドル=1,103ウォンを記録するなど、引き続きウォン安の傾向となっている。ウォンベースの輸入物価指数（全品目）の上昇率で見ると、6月は前年同月比49.0%、7月は同50.6%と、高い水準で推移してきている。これに伴い国内物価の上昇幅も拡大しており、7月の生産者物価指数の上昇率は前年同月比12.5%、消費者物価指数の上昇率は同5.9%となった。しかし原油価格の低下により、8月の消費者物価指数は同5.6%となり、わずかではあるが落ち着きを見せた。

知識産業省が9月1日に発表した8月の貿易収支（通関ベース）は、32億8,400万ドルの赤字で、今年1-8月の貿易収支は115億8,000万ドルの赤字となった。2008年の貿易収支が通貨危機からの回復以降、初めて赤字となることは、ほぼ確実と見られる。

また、7月の産業生産指数は前月比 0.2%と、5月に続いてマイナスを記録し、景気の先行きも懸念される状況である。

難航する日韓FTA交渉再開

2月の李明博政権の発足を契機として一時は、2004年11月から中断されている日韓FTA交渉の再開の機運が盛り上がった。しかしその後の推移は、期待を裏切るものとなっている。

4月の李大統領訪日時、福田首相との首脳会談において、交渉再開の予備協議を行うことが合意され、6月には東京で第一回の協議が開催された。しかしその後、7月に日本の中学校の学習指導要領に、竹島問題が記述されたことにより、韓国の対日姿勢は硬化し、交渉は凍結状態となった。

表面上、交渉再開難航の原因は、こうした外部条件の悪化のように見られようが、実際には交渉の中身に合意に至ることが困難な争点が、多く残されていたことが主因といえる。竹島問題はむしろ、韓国側によって交渉回避の理由

として、利用されたといえよう。

韓国側はもともと大きい日韓二国間の貿易収支の赤字が、最近さらに拡大傾向にあることを問題点として挙げている。韓国側により多くの関税が残る現状で、FTAが実現すれば、少なくとも短期的には対日赤字が拡大することが予想され、これが韓国側の交渉再開を消極的にする背景となっている。

分野別で最も大きな対立点は、日本側の農産品輸入の自由化問題である。2004年の交渉中断の理由について韓国側は、日本の農産品90%以上の自由化を要求したのに対し、日本側が消極的だった点を挙げている。韓国の農業部門はこれまでの各国とのFTA交渉において、常に自由化の対象として受け身の立場を強いられてきた。日韓FTAにおいて、数少ない輸出拡大の機会を逃すならば、農業関係者のFTA政策に対する支持を得ることは困難となろう。一方日本にとって、農産品の自由化はFTA交渉において、常に障害となる問題である。これまで日本が締結したFTAにおいて、農産品の自由化比率は最大でも品目ベースで54%¹⁾にとどまっており、韓国側の要求とは大きな開きがある。このような両国間において妥協点を見出すことは、当初から甚だ困難と予想されたことである。

また工業品分野については、日本側の関税が既にほとんど撤廃されているのに対し、韓国側は自動車、一般機械、電気機械など、主要分野に関税を残している。こうした分野の関税撤廃に対しては、韓国内の各業界の根強い抵抗が予想される。

このような状況において、いわば交渉再開に関する日本側の最高責任者であった福田首相の辞任という事態が発生した。日韓FTA交渉の再開には、国内の抵抗を乗り切る、政権トップの強力なリーダーシップが不可欠である。しかし、現在の日本の政局を鑑みるならば、当面この問題について明るい展望を持つことは、困難と言わざるをえない。

（ERINA調査研究部研究主任 中島朋義）

	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	07年7-9月	10-12月	08年1-3月	4-6月	08年5月	6月	7月
国内総生産（%）	3.1	4.6	4.0	5.0	4.9	1.5	1.6	0.8	0.8	-	-	-
最終消費支出（%）	0.3	0.2	3.4	4.5	4.5	1.0	1.0	0.3	0.9	-	-	-
固定資本形成（%）	1.9	1.9	2.3	3.2	4.1	0.4	1.6	0.9	0.3	-	-	-
産業生産指数（%）	5.2	10.2	6.3	8.3	6.8	2.5	3.2	2.1	1.4	0.6	0.2	0.2
失業率（%）	3.6	3.7	3.7	3.5	3.2	3.3	3.1	3.0	3.2	3.2	3.2	3.2
貿易収支（百万USDドル）	21,952	37,569	32,683	27,905	29,409	9,676	6,725	1,220	5,723	613	3,478	301
輸出（百万USDドル）	193,817	253,845	284,419	325,465	371,489	90,529	103,272	99,468	114,572	39,404	37,308	41,093
輸入（百万USDドル）	178,827	224,463	261,238	309,383	356,846	86,059	100,563	105,938	114,516	38,552	37,767	43,029
為替レート（ウォン/USDドル）	1,192	1,144	1,024	955	929	928	921	957	1,019	1,038	1,031	1,018
生産者物価（%）	2.2	6.1	2.1	0.9	1.4	1.2	3.0	5.1	9.0	9.0	10.5	12.5
消費者物価（%）	3.5	3.6	2.8	2.2	2.5	2.3	3.3	3.8	4.8	4.9	5.5	5.9
株価指数（1980.1.4：100）	-	896	1,379	1,434	1,897	1,946	1,897	1,704	1,675	1,852	1,675	1,595

（注）国内総生産、最終消費支出、固定資本形成、産業生産指数は前期比伸び率、生産者物価、消費者物価は前年同期比伸び率、株価指数は期末値

国内総生産、最終消費支出、固定資本形成、産業生産指数、失業率は季節調整値

国内総生産、最終消費支出、固定資本形成は2000年基準、生産者物価、消費者物価は2005年基準

貿易収支はIMF方式、輸出入は通関ベース

（出所）韓国銀行、統計庁他

¹⁾ 久野・木村「北東アジアとFTA：展望と課題」p82、『ERINA REPORT』Vol.82所載

朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）

習近平中国国家副主席の北朝鮮訪問

2008年6月17～19日、同年3月に中国の国家副主席に任命された習近平氏が平壤を訪問し、金正日総書記や金永南最高人民会議常務委員会委員長、楊亨燮同副委員長らと面会・会談した。

中国の『人民網』によれば、17日、習近平氏は、楊亨燮氏との会談で、実務的協力を深め、双方が利益を得られるようにすること、農業、軽工業、情報産業、科学技術、物流、国境地方のインフラ建設等の領域での協力、中国側が実力があり、信用がある企業の対北朝鮮投資を支持すること、国境の通過点の建設を強化して、ヒトとモノの流れをよくすることなどについて言及した。また、両氏は中期間の品質検査、運輸、民間航空等の領域における二国間協力に関する文書の署名式に出席した。

北朝鮮とラオス間に民事・刑事事件での相互法律上援助提供に関する条約調印

2008年6月30日発『朝鮮中央通信』によると、北朝鮮とラオス間に民事・刑事事件での相互法律上援助提供に関する条約の調印式がビエンチャンで行われ、両国関係者によって調印された。

朝口間の鉄道賃貸契約が締結

『朝鮮新報』によれば、2008年8月6日、北朝鮮の鉄道省代表団とロシア鉄道株式会社代表団との会談が平壤で行われ、羅先国際コンテナ輸送合弁会社と北朝鮮・鉄道省東海鉄道輸送会社間の羅津 - 豆満江鉄道賃貸契約書が締結された。また、羅津 - 豆満江の鉄道改修と羅津港コンテナ埠頭建設起工式を行うことで合意した。会談には、北朝鮮側から金哲鉄道次官、関係者が、ロシア側からアレクセイ・メルシヤノフ副総社長を団長とするロシア鉄道株式会社代表団、アレクサンドル・マチェゴラ駐朝ロシア臨時代理大使が参加した。この会談に先立ち双方は、羅先国際コンテナ輸送合弁会社の理事会を構成し、第1回会議を開いた。会議では理事会メンバーが選出され社長が任命された。

羅津 - 豆満江鉄道と羅津港の改修に関連した朝口両国鉄道機関間の協力に関する協定と羅津港合弁契約は、同年4月にすでにモスクワにて締結されており、ロシア鉄道による羅津港の使用に関する契約手続はこれですべて完了し、実行段階に移行した。

日朝実務者協議

2008年8月11日～12日、中国・瀋陽で齋木アジア大洋州局長と宋日昊外務省朝日会談担当大使が会い、日朝実務者協議が行われた。

今回の協議では、拉致問題の再調査について議論が行われ、拉致問題の解決に向けた具体的行動をとるため、すなわち生存者を発見し帰国させるための、拉致被害者に関する全面的な調査となること、調査の対象には、政府が認定した被害者やその他に提起された行方不明者等が含まれること、調査は、権限が与えられた北朝鮮の調査委員会によって迅速に行われ、可能な限り秋には終了すること、

北朝鮮側は、調査の進捗過程について日本側に随時通報し、協議を行う。調査の過程で生存者が発見される場合には、日本側に伝達され、その後の段取りについては、日本側と協議し、合意されること、北朝鮮側は、日本側が関係者との面談、関係資料の共有、関係場所への訪問などを通じて調査結果を直接確認できるよう協力すること、が合意された。

日本側は北朝鮮側が今後、拉致の再調査を開始することと同時に、人的往来の規制解除および航空チャーター便の規制解除を実施する用意がある旨表明した。6月の日朝実務者協議で双方が表明した措置のうち、「よど号」関係者の問題解決のための協力、人道支援物資輸送目的の北朝鮮籍船舶の入港については、今後改めて協議することとなった。

ラオス首相の北朝鮮訪問

『朝鮮新報』によると、2008年8月30日～9月2日、ラオスのブアソン・ブパワン首相が北朝鮮を訪問した。8月30日、金英逸総理とブアソン首相との会談が万寿台議事堂で行われ、双方は両国間の親善・協力関係をいっそう発展させることと共通の関心事となる問題について意見を交換した。

また同日、両政府間の経済、貿易、科学・技術協力共同委員会創設に関する協定が万寿台議事堂で調印された。なお、上で述べた民事・刑事事件での相互法律上援助提供に関する条約のほか、本年6月には朝鮮公報委員会とラオス公報および文化省間の共同公報委員会構成に関する合意書が調印され、同月、朱相成人民保安相を団長とする人民保安省代表団もラオスを訪問している。

（ERINA調査研究部研究主任 三村光弘）

研究所だより

職員の異動

退任

平成20年 8月21日付け

理 事 安西邦夫（前 日本ロシア経済委員会委員長）

職員の異動

採用

平成20年 9月 1日付け

総務部総務課事務員 吉田 亜紀子

第15回運営協議会・合同意見交換会

平成20年 8月26日 ホテル日航新潟

セミナーの開催

平成20年度第 4 回賛助会セミナー

平成20年 9月 3日 万代島ビル 6階会議室

テーマ：北朝鮮の現況

講 師：ERINA調査研究部研究主任

三村 光弘

編 集 後 記

今回は中国北方の経済センターを目指す天津市と湾岸沿いに展開する「中国経済成長の第3極」である天津濱海新区をERINAとしては初めて特集した。この地域は歴史的にも、また現代の視点でも重要な地域である。隋朝煬帝が完成した京杭大運河の中継地点が南北の物流を結ぶ天津の発祥地となり、明朝期には帝都北京の前衛として「天子の渡し口」を意味する天津が正式な名称となった。清末から日本やロシアを含む欧米列強の支配下にある租界が建設されるとともに、個性的で洋風な文化を育んできた。

筆者は80年代の天津に滞在したことがある。当時は改革開放の初期で、文化大革命と唐山地震の後遺症を抱えながらも、前時代にあったエキゾチックな余香が漂う街として発展の期待が持たれていた。その後、華南地域の発展により相対的に地盤沈下したものの、李瑞環氏の振興政策や濱海新区の建設などにより、徐々に大都市としての重要性を発揮してきた。新特区といわれる国家総合改革試験区となった天津は世代交代の波とともに、港湾物流や製造業、

エネルギー開発など主幹産業を中心とした近代的な都市へと変貌しつつある。

ただし、天津の今後を考えると従来型の開発を重視した都市形成には限界がある。持続可能な発展のためには環境保護や省エネルギー、自主技術の開発やサービス業・金融業の育成にもさらに注力していく必要がある。

最近の天津における一つの変化に、旧英国租界の住宅地を観光資源として開放している点がある。以前、数世帯が同居していた古い住宅を建築文化財に位置づけ、覆っていた高い壁を取り払って説明を付け、夜はライトアップして街をノスタルジックな雰囲気仕上げています。

また、明朝期に造られた旧城区内の小路に入ると、映画のセットと見紛うような古く狭い街並みに屋台や露天が並び、昔からの住民が将棋を刺したり二胡を奏でたりして、市井の賑わいを今でも伝えている。

北京では五輪開催に伴う再開発のため多くの歴史的住居区が失われ大きな話題となった。発展一辺倒の政策があるとすれば、常に見直しを掛け、次世代に残していくべきものは、活用しながら継承していく度量が、中国には求められている。(T)

発行人 吉田進

編集委員長 中村俊彦

編集委員 新井洋史 中島朋義 筑波昌之
三村光弘 Sh.エンクバヤル 伊藤庄一

発行 財団法人 環日本海経済研究所

The Economic Research Institute for
Northeast Asia (ERINA)

〒950-0078 新潟市中央区万代島5番1号
万代島ビル13階

13F Bandaijima Bldg.,

5-1 Bandaijima, Chuo-ku, Niigata City,
950-0078, JAPAN

Tel: 025 - 290 - 5545 (代表)

Fax: 025 - 249 - 7550

E-mail: webmaster@erina.or.jp

URL: <http://www.erina.or.jp/>

発行日 2008年10月15日

(お願い)

ERINA REPORTの送付先が変更になりましたら、お知らせください。

禁無断転載