

躍進が期待される中国西部

【ポイント】

1. 中国経済は、欧州債務危機の影響を受け鈍化するものの、インフレ懸念が後退する中、政策対応により持ち直しに転じるとみている。
2. その後も、重慶・成都を中心とした西部における固定資産投資などが牽引役となり、中国経済は総じて高成長を維持できるだろう。
3. 第12次5ヵ年計画の間で、経済・産業構造の転換への道筋をつけることが、次の5ヵ年計画に向けて必要不可欠であるとみられる。

8%を上回る高成長が当たり前であった中国経済が、4~5%程度の成長へ鈍化すると
の見方がでている。果たして成長速度の屈折点を早々に迎えることになるのだろうか。

振り返れば、中国経済は、SARS（重症急性呼吸器症候群）やリーマンショックによ
って一時的に鈍化する局面もあったが、成長の屈折点を迎えると囁かれていた08年の
北京五輪や10年の上海万博の節目を超えても、高成長を維持している。中国（重慶、
四川省成都、北京）でヒアリングした内容を踏まえ、特に、西部地域に注目し、今後の
動向について概観したい。

1. 一時的な鈍化は不可避であるが、その後は持ち直し

欧州債務危機の影響により、中国経済は高成長ながらも、成長率は鈍化傾向となっ
ている。外部環境により、輸出が減速していることに加え、国内要因でも、これまでの金
融引き締めや不動産の購入規制、高速鉄道事故等を受けた高速鉄道投資の減速などによ
り、固定資産の伸びも鈍化している。

一時6%台まで成長率が低下したリーマンショック後には、4兆元の景気対策により
急回復したが、欧州債務危機の先行き次第では、規模は縮小するものの同様の対策が講
じられるとみられる。先進国と比較して財政収支が良好なため財政出動が可能であり、
減税、消費刺激策、インフラ投資などの策を実施するだろう。また、金融政策について
も、消費者物価指数の前年比プラス幅が11年7月をピークに縮小傾向となる中、12月
5日、約3年振りに預金準備率が引き下げられ、金融緩和へ舵を切っている。今後も段
階的に引き下げられるとみられ、景気を押し上げる要因となる。ただし、不動産バブル
への警戒感が強く、不動産の購入規制は継続される見通しで、中長期的にみた上では適
切な対応であろう。その中、低所得者層向けの保障性住宅の投資は継続され、11年にお
いても1千万戸の建設が着手され、12年も高水準の計画となっており、不動産市場の下
支え要因になることが想定される。

今年は秋に、共産党トップが胡錦濤主席から習近平氏へと継承されるなど党幹部人事
が決定される重要な年である。社会不安の増幅につながる景気悪化には歯止めをかける
ことが重要視され、インフレ懸念が高まらなければ、対策を実行出来る財政余力がある。
債務危機を契機に高成長からの屈折点を迎えてしまう事態は回避できるだろう。

2. 経済発展の牽引役は東部から内陸部へ

今回実施した中国の政府関係者、国有企業等へのヒアリングを踏まえると、中国は、発展スピードの点では西高東低になりつつあるというのが結論である。東部¹である沿岸部も決して悪くはないが、やや慎重な見方が広がっているのに対し、ほぼ全員が、重慶、成都等の西部の足元及び先行きの景気について楽観的な見方を持っている。その要因としては、政府が西部を地域格差の解消に向けた重要地域と捉えていることが挙げられる。

(1) 西部大開発戦略は第2ステージへ、西高が顕著に

99年の中央工作会議にて確定され、2000年から始まった西部大開発戦略は、東部に比べて経済発展が遅れている西部との格差を是正するのが目的とされ、これまでインフラなどの基盤が整備されている。今後もインフラ投資を継続し、新産業の育成などへの注力が続くことになる。その中で、成渝（重慶・成都）地域は、11年5月に国家級の経済区に承認される重点地域であり、西部における牽引役が期待されている。基幹となる鉄道網や高速道路は整備されつつあり、東部に比べて劣っていたインフラ・物流も大分改善されている。また、外資からの直接投資も、重慶が3年連続で伸び率がトップとなるなど急増している。経済発展を後押しする諸条件は整いつつあるようだ。

(2) 高水準の推移が見込まれる西部の固定資産投資

東部では市街地周辺部へと固定資産投資の中心がシフトし、北京などの中心部では視覚的变化は乏しいが、重慶では、中心部付近でも広域にわたりスクラップ・アンド・ビルドが実施されている。周辺部では、街づくりに匹敵する大規模プロジェクトや計画中のモノレール延伸に向けた投資が続いている。成都では、さほど中心部から離れていないところに計画面積82平方km（山手線内側の約1.2倍）に及ぶハイテク産業開発区がある（図表1）。現時点では更地が多く開発中のエリアであるが、日本の大手総合スーパーも進出し、商圈人口は今後3年で3倍に増える見込まれている。

図表1. 成都ハイテク産業開発区



また、現地で聞いた成都市最大の区の当局者の話には圧倒された。この区は中心部に隣接しており、大規模開発プロジェクトが進行中である。開発エリアの面積は、区の3分の1弱に相当する約33平方km（山手線内の半分程度）とスケールが違う。現時点では、大半の地域が昔ながらの街並みを維持しているものの、スクラップ・アンド・ビルドにより今後5年を目途に開発を行う予定である。しかも「マンションなどの開発資金は、主に民間企業への入札で賄う」としており、財政不安は生じていないとみられる。

(3) 固定資産投資の比重は内陸部へ

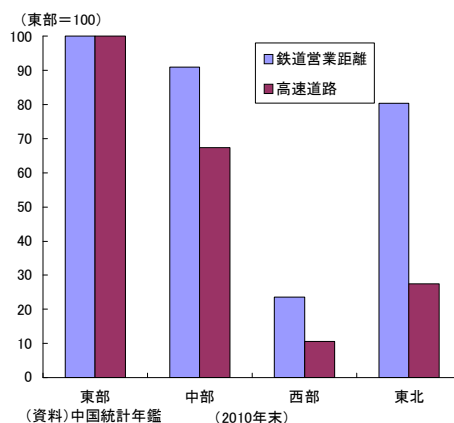
こうした動きは統計指標でも確認できる。全社会固定資産投資額の推移をみると、2000年には3.3兆元であったが、05年に8.9兆元、10年には27.8兆元と急増し、この10年で8倍強となっている。地域別にみると、東部が2000年の1.7兆元から10年には11.6兆元と7倍増えたのに対し、西部が0.6兆元から6.2兆元へと10倍増と伸びが

¹省市の地域区分は以下の通り。東部は北京、天津、河北、上海、江蘇、浙江、福建、山東、広東、海南。中部は山西、安徽、江西、河南、湖北、湖南。西部は内モンゴル、広西、重慶、四川、貴州、雲南、チベット、陝西、甘粛、青海、寧夏、新疆。東北は遼寧、吉林、黒龍江。

高い。それにより東部が投資全体に占める割合は、05年には51.4%であったが、10年には41.7%と10ポイント程度低下する一方、西部などの存在感は高まりつつある。

しかしながら、基幹となる鉄道や高速道路は整備されつつあるが、依然として東部と西部とではインフラ面で差が大きい。図表2は、単位面積当たりの鉄道営業、高速道路の総距離について、東部を100として地域別に比較しているが、西部は鉄道が23.6、高速道路が10.7にとどまっている。地理的条件や人口密度が異なり単純比較は出来ないものの、これまで固定資産投資は明らかに東部に偏重しており、今後は西部を中心とした内陸部の投資拡大によって均等化されていくことになるであろう。

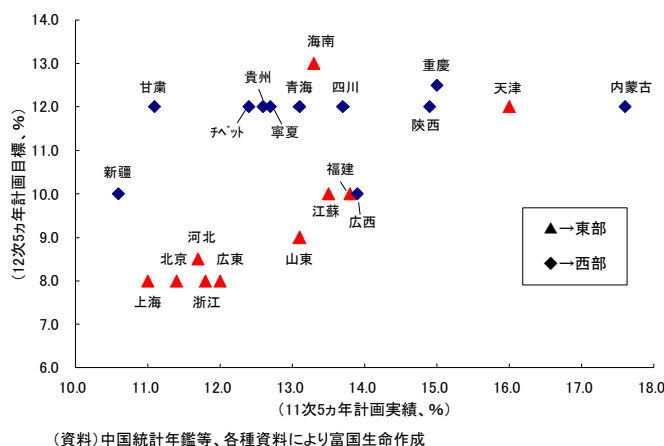
図表2. 主要インフラの地域別比較



3. 第11次5カ年計画における実績と第12次5カ年計画

第11次5カ年計画(06~10年)における年平均実質GDP成長率は、目標値7.5%に対し、実績が11.2%と目標値を大きく上回った。第12次5カ年計画(11~15年)においては、成長率目標は7%成長²と、第11次に比べて伸びが抑制されている。これはやみくもに高成長を求めるのではなく、経済発展方式の転換、質の向上を図ることが重要視されたためである。省市ごとに第11次と第12次の目標値を比較すると、東部では大半の省市が据え置きや引き下げ

図表3. 実質GDP成長率の実績と目標



であるものの、西部では、重慶が10.0%から12.5%へ、四川が9.0%から12.0%へと引き上げられるなど目標値を上げた地域が多い。図表3は、東部と西部の各省市の実質GDP成長率について、横軸に第11次実績、縦軸に第12次目標値をプロットしたものであるが、西高東低が明白である。東部でも発展が遅れている海南などは高成長が計画されているものの、半分強の省市が一桁台である。一方、西部については、12%超とする地域が多く、あくまでも目標値であるが、西部と東部との差異は大きい。

その主な要因は、経済発展段階の相違である。一人当たりGDPは、依然として地域格差は大きく、10年は東部が4.6万元となっているのに対し、西部が2.2万元にとどまっている。今の西部の水準は05年の東部のレベルにほぼ匹敵し、今後急速にキャッチアップすることが見込まれる。また、経済規模の面でも西部などの内陸部の存在感が高まりつつあることも大きい。第12次計画で最も低い8%成長を目標とする東部4省市(上

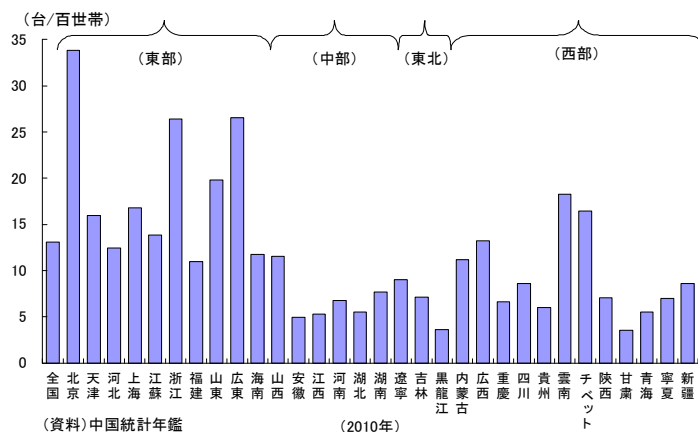
² 中国の場合は、全国ベースの実質GDP成長率の数値に比べ、各省市の数値の方が大きく上回ることもあり、必ずしも整合的ではない。

海、北京、浙江、広東)の GDP に占める割合は、05 年が 26.2%で直近(11 年 1~9 月)が 23.2%と 3.0 ポイント低下する一方、西部は 17.1%から 18.7%と高まっている。それにより、東部 4 省市と西部との差は 05 年の 9.1 ポイントから直近には 4.5 ポイントへと急速に縮小している。発展段階で先を行く地域の成長が多少鈍化しても、西部の高成長である程度カバーできる構図になりつつある。

4. 固定資産投資の影に隠れるものの、個人消費は堅調

固定資産投資が急増していることで、相対的に個人消費の GDP に占める割合が低下しているが、個人消費が弱いという状況ではない。社会消費財小売総額の推移をみても、実質ベースで前年比二桁の伸びを維持している。その象徴となる自動車販売は、11 年が 1,851 万台と前年比 2.5%増にとどまったが、それは 10 年に減税や購入支援策によって急増したことによる反動が大きいとみられる。先進国であれば支援策が途切れた後には大幅減になることを鑑みると、11 年の伸び鈍化も悲観的に捉える必要はないだろう。10 年の都市部 100 世帯あたりの自動車保有台数は 13.1 台とまだ 1 割強にとどまっており、モータリゼーション化が一巡した訳ではない。図表 4 は、それを省市別に示しているが、交通事情や都市化率の相違などで地域によってバラツキはあるものの、傾向としては一人当たり GDP が高い東部の保有台数が多くなっている。一番保有率の高い北京でも、ナンバープレートの年間の新規発行枠が設定されているが、抽選倍率は高く、需要は依然強い。今後も、所得向上につれて販売台数は増加していくとみられる。

図表 4. 省市別自動車保有台数



5. まとめ

中国経済は、欧州債務危機を政策対応で乗り切り、西部等の固定資産投資などに牽引される形で、少なくとも第 12 次 5 ヵ年計画中は、二桁成長は困難でも一桁台後半の伸びは継続できるだろう。2000 年代は、海外からの直接投資が旺盛だった東部を中心に経済発展を遂げたが、2010 年代の成長ドライバーは西部を中心とした内陸部であろう。東部に対する後進性も、キャッチアップできる点で優位性となる。

さらにその先も高成長を遂げるには、第 12 次計画に掲げられている経済・産業構造の転換が不可欠となる。中国政府関係者は、「①固定資産投資と輸出に牽引された体制からいわゆる消費主導への転換、②インフレを抑制する、③労働集約型(低付加価値産業)から高付加価値産業・新産業へ転換、を進めることが重要である」を数年の課題とし、「何としてもここ数年で経済構造の転換への道筋をつけなければ、長期的な衰退基調に入る」との認識を持っている。中国経済は、中長期を見据えた経済計画のもと、内陸部のバブルでない固定資産投資が成長を牽引する中で、既に生じている様々な歪に対峙するとともに、経済構造の転換を図るという難しい舵取りが求められている。

(財務企画部 森実 潤也)