

会議・視察報告

第12次5カ年計画期の天津市、遼寧省経済 —天津、瀋陽、大連、丹東視察報告—

ERINA 調査研究部研究員 朱永浩

2011年5～6月、中国の環渤海地域¹に位置する天津市と遼寧省（瀋陽、大連、丹東）を訪問した。今回の主な訪問目的は、ERINAと中国の地方行政・研究機関・大学側の協力関係の強化を図るとともに、現地視察や地元専門家との交流を通じて、両市・省の経済情勢、交通インフラ状況及び第12次5カ年計画期の地域経済施策のトレンドのヒアリングを行うことである。その調査結果を以下のとおり報告する。

高成長する天津市と遼寧省

第6回中国人口センサス主要データ公報²によれば、2010年11月現在、遼寧省と天津市の人口は、それぞれ4,374

万6,323人、1,293万8,224人に達し、いずれも都市化率が高い。両市・省は、日本企業の中国進出の重要拠点としての役割を担っているが、日系企業の大きなメリットとして、環渤海地域の主要港湾の天津港、大連港、營口港を有する点を挙げることができる。

2010年における天津市³の経済成長率は、中国各省・直轄市・自治区において首位を占めた。一人当たりGRP（域内総生産）は、全国平均の2倍以上の62,574元に達し、上海市と北京市に次ぐ全国第3位となった（2009年データ）。遼寧省の場合、天津市には及ばないものの、経済成長率と一人当たりGRPはいずれも全国平均水準を大きく上回っている（表1参照）。

表1 中国の各省・直轄市・自治区の経済成長率と一人当たりGRP

	経済成長率 (2010年、実質、%)	一人当たりGDP・GRP (2009年、名目、元)		経済成長率 (2010年、実質、%)	一人当たりGDP・GRP (2009年、名目、元)
天津市	17.4	62,574	寧夏回族自治区	13.4	21,777
重慶市	17.1	22,920	貴州省	12.8	10,309
海南省	15.8	19,254	黒龍江省	12.6	22,447
青海省	15.3	19,454	江蘇省	12.6	44,744
四川省	15.1	17,339	山東省	12.5	35,894
内モンゴル自治区	14.9	40,282	雲南省	12.3	13,539
湖北省	14.8	22,677	チベット自治区	12.3	15,295
安徽省	14.5	16,408	河北省	12.2	24,581
湖南省	14.5	20,428	河南省	12.2	20,597
陝西省	14.5	21,688	広東省	12.2	41,166
広西チワン族自治区	14.2	16,045	浙江省	11.8	44,641
遼寧省	14.1	35,239	甘粛省	11.7	12,872
江西省	14.0	17,335	新疆ウイグル自治区	10.6	19,942
山西省	13.9	21,522	北京市	10.2	70,452
福建省	13.8	33,840	上海市	9.9	78,989
吉林省	13.7	26,595	全国平均	10.3	29,762

(注) 香港、マカオ、台湾を除く。

(出所) 国家統計局『中国統計摘要』2011年版より作成

¹ 環渤海地域は、4省（遼寧省、河北省、山東省、山西省）、1自治区（内モンゴル自治区）、2直轄市（北京市、天津市）からなり、中国の東北地域、華北地域を結び、地理的に重要な位置にある。

² 中国国家統計局が2011年4月28日に公表した資料による。

³ 「天津市都市全体計画（2005～2020年）」によれば、天津市の中長期発展目標として、「環渤海地域経済の中心都市」、「中国北方経済中心のエコタウン」、「国際港湾・空港都市であり国内物流の中心、現代製造業及び研究開発基地」、「環渤海地域及び中国北方の金融、貿易、科学技術、情報の中心」、「歴史文化都市および観光都市」が挙げられている。

2011年3月14日、「中国国民経済・社会発展第12次5カ年（2011～15年）計画要綱」が全国人民代表大会で採択された。この計画要綱は計16編62章からなるが、「第18章 地域発展総合戦略の実施」の中に、天津市と遼寧省をめぐって「北京・天津・河北経済の一体化」や、「遼寧沿海経済帯」、「瀋陽経済区」などが重点開発地域に指定され、その動向が注目される。

不動産価格の高騰続く

中国の経済構造をめぐっては、「投資・輸出依存型」から「消費・内需主導型」への転換の重要性を言われて久しい。しかし、現実には、内需喚起の公共投資の多くは建設投資ラッシュに向かい、不動産価格高騰の要因になったとされる。今回まわった各地でも、不動産建設や、鉄道・道路の高速化など物流インフラ整備、市内交通の整備などの開発が急速に進んでいることを実感させられた。

約2年ぶりに訪れた天津市の中心部では、新しい高層ビルが多く建ち並び、見違えるような街なみに変わった。さらに、今回視察した「天津市規劃展覽館」（写真1）には、未来の街づくり計画が模型で展示され、そのスケールの大きさには圧倒される。

一方、現在の不動産価格はすでに一般市民の手の届かないレベルまで上昇しているようだ。そのため、中央政府や天津市政府は、2011年3月より一連の住宅価格抑制策（住宅購入制限、融資制限、取引税の引き上げなど）を打ち出している。その効果が一部表れ、新築住宅と中古住宅の平均取引価格は落ち着いてきている。しかし、「工業用地と不動産建設で周辺土地の価格を高められれば、地方政府は

写真1 天津市規劃展覽館の模型



土地売却による収入を増やせる」というサイクルが続く限り、「住宅建設、都市開発などの投資が第12次5カ年計画期も活発に行われるだろう」（市関係者）という意見も聞こえた。

遼寧省では、メインストリート・青年大街の道路沿いや地下鉄駅周辺地域、市南部の渾南新区などの瀋陽市内の開発、そして大連駅から北側の大連港までの大連市内開発が急ピッチで進んでいる。また、北朝鮮と隣接する国境都市・丹東市の不動産市場（写真2）も活性化し、遼寧省内の主要都市において不動産価格の上昇率は最も高いという。なお、北朝鮮情勢が丹東市の不動産相場に大きく影響しているが、今年に入ってから丹東と北朝鮮新義州を繋ぐ新鴨緑江大橋の着工（写真3）、黄金坪・威化島経済地帯の中朝共同開発⁴のニュースは、不動産業界にとって明るい材料となったようだ。

写真2 価格急上昇が続く不動産市場（丹東）



写真3 建設中の新鴨緑江大橋（丹東）



⁴ 北朝鮮は2011年6月6日、中朝国境を流れる鴨緑江の河口に位置する北朝鮮領中洲の「黄金坪」と「威化島」を経済地帯とし、まず黄金坪から中朝共同開発に乗り出すことを表明した。同8日には中国の陳徳銘商務相、北朝鮮の張成沢国防委員会副委員長が出席して着工式を開催した。

急ピッチで整備進む交通インフラ

持続的な経済成長を支える要素として、交通インフラ整備が重要度を増している。近年の天津市と遼寧省においても、高速道路、旅客輸送専用鉄道、高速鉄道の大規模なインフラ整備が実施されている。

天津関連の交通インフラ関連では、天津～唐山～秦皇島沿海高速道路、北京～天津第2高速道路、京津高速鉄路（京

津城際鉄道）は、いずれも2008年に開通している。また、北京～天津～瀋陽の高速鉄道が2012年に開通する見通しだ。

遼寧省では、すでに開通した遼寧沿海道路（丹東～大連～錦州～葫蘆島、2009年完成）のほかに、丹東～通化、丹東～海城間などの高速道路、哈大旅客専用線、瀋陽～丹東間の旅客専用線、東北東部鉄道の建設も計画されている（図1参照）。

図1 中国東北地域における主な鉄道整備計画



(出所) ERINA作成。

中国のモータリゼーションの進展に伴い、都市部では交通渋滞が常態化している。瀋陽市の例を挙げると、2010年の1日当たり新車増加数は280台を超えており、道路や地下鉄などの公共交通の整備がモータリゼーションの進行に追いつかない状態である。2011年3月、瀋陽市を囲む環状3号線と4号線道路の建設が着工し、環状5号線と6号線の建設も計画され、すべてが完成すれば市内主要道路の交通渋滞が大幅に緩和できると期待される。

地下鉄の建設も急ピッチで進んでいる。2010年秋に瀋陽市で地下鉄1号線（写真4）が開業したのを皮切りに、1号線の東部への延伸と2号線第1期工事を進めており、4号線と10号線の第1期工事も2011年中に着手し、2020年までに11号線まで建設される計画である。

大連市では、高速軌道交通（軽軌）の輸送力アップや、地下鉄の建設（写真5）、公共路線バス専用レーン5本を設ける計画などが推進されている。また、天津市では、市中心部に「米」字型の地下鉄網を建設する計画がある。2011年6月に地下鉄2号線と9号線の試験運転が行われたことに続き、9月末には3号線の敷設を完了させ、さらに

5号、6号線の建設や、2号線を天津濱海国際空港まで延伸する計画もある。

現時点で見た課題

今回の調査では、目覚ましい経済成長が続いている天津市と遼寧省を訪ね、その経済概要及び交通インフラ整備状況を確認した。最後に、現地調査から見えてきた課題として、以下の3点を挙げておきたい。

第一に、人件費の高騰に加え工業用地の需給が逼迫し、大都市を中心に経済環境が大きく変化している。中国では、単純労働力に対する需要が大きいのにもかかわらず、供給側の高学歴化が進むという労働市場のミスマッチが全国的に見られる。天津市と遼寧省においても人件費が上昇し、各地をまわると求人広告（写真6）が目立っており、労働集約型産業の生産環境は厳しくなっている。

第二に、域内の港湾整備競争が加熱している。ここで大連市の事例を考えてみたい。大連市は、第12次5カ年計画期の重要な目標として「北東アジア国際海運センターの建設」（写真7）と「北東アジア地域の国際貿易ハブ」を掲

写真4 地下鉄1号線のホーム（瀋陽）



写真6 目立つ求人広告（瀋陽）



写真5 地下鉄の工事現場（大連）



写真7 北東アジア国際海運センターを目指す大連



げている。大連市内の北部に位置する「長興島臨海工業園」は、2010年に国家級経済開発区に格上げされ、また、市内の東北方向に立地する「大連花園口経済区」は、遼寧沿海経済帯（国家級開発戦略）の一つの拠点に数えられ、いずれも今後の発展が期待されている。

2011年5月12日に発表された「大連市第12次5カ年計画」の中で、具体的な港湾整備計画としては、「大窑湾（一島三湾）核心港区」、「旅順新港港区」、「双島湾港区」、「三十里堡港区」、「松木島港区」、「長興島港区」（写真8）、「登沙河港区」、「皮口港区」、「花園口港区」、「庄河港区」などの既存港湾ほかに、営口に隣接する「太平湾核心港区」と丹東に隣接する「栗子房核心港区」といった新たな港湾開発が示された。しかし、「太平湾核心港区」と「栗子房核心港区」の位置づけを考えれば、経済的な合理性というよりも、営口港、丹東港との競争関係の方が強く意識されている整備計画のように見える。

第三に、地域間の連携が欠けている。上述の加熱する港湾整備競争の問題にも関連するが、各地方政府内において環渤海地域内（または東北地域内）のほかの都市との連携を視野に入れて経済発展戦略を考える発想は薄いように感じる。環渤海地域に群を抜いた中核都市がない中で、各地

写真8 万邦集団の埠頭（大連長興島）



域の地理的、産業的特徴を生かした棲み分けができる段階で、地域間の実質的な連携と交流がより深まると考えられる。そういう意味で、近接する北京市や天津市、河北省で首都経済圏（経済一体化）を形成する計画が、中国第12次5カ年計画要綱に盛り込まれているが、これから実質的な連携を強化・加速する方向で進められて具現化することを期待したい。