

投資主導成長が続く中国内陸部

—成長を担う民間製造業—

調査部

研究員 関 辰一

要 旨

1. 2012年の中国経済は3年ぶりの低成長に直面しているものの、地域別にみると大きな違いがある。沿海部が伸び悩むなか、内陸部は投資主導で高い成長率を維持している。すなわち、内陸部の経済成長が中国経済の牽引役になっている。
2. 内陸部の投資主導の高成長は持続的なものだろうか。内陸部の高成長がインフラ開発主導かつ民間製造業の立ち上がりを伴わないものであれば、近いうちに内陸部経済が急減速するリスクもあるものの、近年の高成長は工業化によるところが大きく、内陸部の投資主導成長は比較的健全なものと評価出来る。
3. 実際、2005～2010年における内陸部の製造業の投資拡大ペースはインフラ開発投資を大きく上回る。固定資産投資への寄与度をみても、製造業投資はインフラ開発投資に比べて大きい。実質金利の低下とインフラ整備の進展が製造業の投資拡大を後押しした。
4. また、民間企業は沿海部への投資も増やしているものの、内陸部への投資をより多く増やしている。全国の民間企業の固定資産投資に占める内陸部のシェアは2005年の38.5%から2010年の51.7%へ上昇した。内陸部の人件費は沿海部の約1/2であることが背景として指摘出来る。
5. 民間製造業が内陸部で固定資産投資を急拡大したことにより、多くの工業製品において内陸部の生産拡大ペースが沿海部を上回っている。ただし、沿海部に代わって内陸部が生産量の大半となっている工業製品は未だ少ない。
6. 今後を展望すると、内陸部では当面投資主導の成長が維持されると見込まれる。インフラが改善していること、資本装備率を高める余地が大きいこと、沿海部に比べて人件費が割安であることが、民間製造業の内陸投資拡大要因になろう。一方、過度な投資主導経済にならないよう留意する必要がある。

目次

はじめに

I. 高まる内陸部の経済牽引力

1. 減速する2012年の中国経済
2. 伸び悩む東部、高成長を続ける中西部

II. 内陸部の投資主導経済

1. 製造業主導の投資拡大
2. 内陸シフトの民間投資
3. 増加する工業製品の生産

III. 今後の展望

1. 内陸部の投資主導成長が続く見通し
2. 過度な投資主導成長に留意

おわりに

はじめに

近年の中国経済は、沿海部が伸び悩む一方、内陸部が高い成長ペースを維持しているため、内陸部の牽引力が高まっている。

足元においても、内陸部の成長が中国経済の牽引役になっている構図が続いている。2012年上半期の中西部の経済成長率と固定資産投資の伸び率は、いずれも東部を上回った。

こうした内陸部の高成長は持続的なものだろうか。政府主導のインフラ開発投資が内陸部経済の牽引役との見方が多い。民間企業・外資企業が内陸部の高い物流コストと不透明な商慣行を懸念するため、内陸部は工業化によるキャッチアップをいつまでも出来ないとの見方もある。このように、内陸部の経済成長は民間製造業の立ち上がりを伴わないものであれば、近いうちに急減速するリスクもある。

本稿の目的は中国内陸部の投資主導成長の持続性を検討することである。第I章では、中西部の経済牽引力が高まっていることを確認する。第II章では、中西部の投資主導経済の特徴を整理する。第III章では、中西部経済の今後を展望する。

なお、本稿でいう内陸部とは中国国家统计局のいう中部と西部、沿海部とは東部のことである。国家统计局は31省・市・自治区について、北京・天津・河北・遼寧・上海・江蘇・浙江・福建・山東・広東・海南の11地域を「東

部」、山西・吉林・黒龍江・安徽・江西・河南・湖北・湖南の8地域を「中部」、内モンゴル・広西チワン・重慶・四川・貴州・雲南・チベット・陝西・甘肅・青海・寧夏・新疆の12地域を「西部」と定義している。

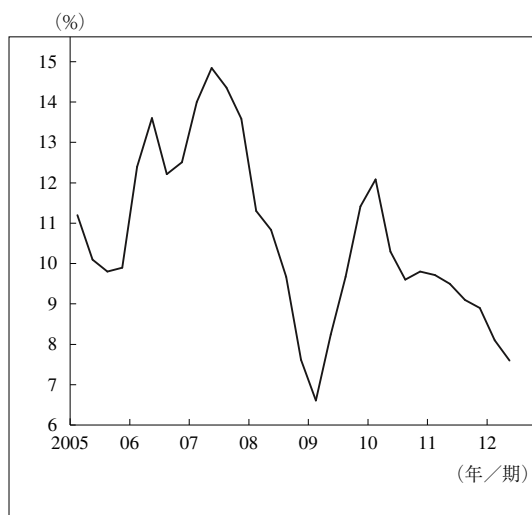
I. 高まる内陸部の経済牽引力

2012年の中国経済は3年ぶりの低成長に直面しているものの、地域別にみると大きな違いがある。沿海部は伸び悩む一方、内陸部は投資主導で高成長を続けている。

1. 減速する2012年の中国経済

2012年4～6月期の中国の実質GDP成長率は7.6%と、3年ぶりに8%を割り込んだ(図表1)。

図表1 実質GDP成長率 (前年同期比)



(資料) 中国国家统计局

中国経済は拡大しているものの、拡大ペースが緩やかになっている。

景気減速の背景として、以下の3点が指摘出来る。第1は、昨年半ばまでの金融引き締め政策である。2010年半ばから2011年秋口にかけて、固定資産投資は前年同期比25%増という政府の想定以上の高い伸びを持続し、主要都市の不動産価格が上昇を続け、インフレ率が目安となる3%を上回って推移したため、中国当局は金融引き締め政策をとった(注1)。具体的には、窓口指導を通して融資を抑制した。利上げは2010年10月、12月、2011年2月、4月、7月と5回、預金準備率の引き上げは2010年11月に2回、12月から2011年6月にかけて毎月1回実施された。これらの結果、貨幣供給は抑制され、銀行融資とマネーサプライ(M2)の伸び率は2011年末にかけて低下した。

第2は、国内住宅市場の調整である。政府は、大都市でのバブル抑制に向け、過熱抑制策を相次いで打ち出した。こうした施策により、新設住宅着工床面積は減少に転じ、それに伴い鉄鋼などの関連産業でも投資が減速している。住宅市場の調整は、個人消費にもマイナスの影響を及ぼしている。特に、ぜいたく品である娯楽関連や自動車、家電販売が伸び悩んでいる。

第3は、欧州債務問題である。ユーロ圏景気の減速を背景に、中国のEU向け輸出は減速し、2012年1～8月には前年同期比▲4.9%

と前年水準を割った。

こうしたなか、政府は2011年秋から4月にかけて、省エネ車減税や営業税から付加価値税への税制改革などのてこ入れ策を開始した。もっとも、こうした措置は消費主導型経済への構造調整を念頭にしており、景気対策の効果は限定的であった。

5月以降、景気減速が政府の想定よりも急ピッチであったため、政府は即効性のある景気対策に政策の重点をシフトした。具体的には、①公共投資の拡大、②企業の投資プロジェクトの承認加速、③政策金利の引き下げを実施した。さらに中央政府は、中小都市の地方政府による不動産市場抑制策緩和を一部黙認している。

この結果、政府部門のみならず、民間部門

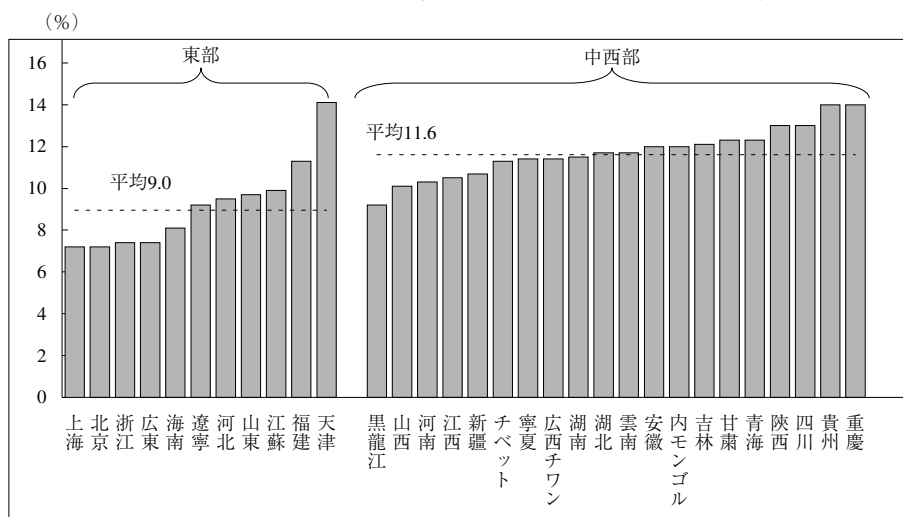
にも一部持ち直しの兆しが見られるものの、依然として景気低迷が続いている。

2. 伸び悩む東部、高成長を続ける中西部

一方、経済を地域別にみると大きな違いがある。中西部の経済成長率は高く、東部の成長率が低い（図表2）。東部の成長率が低いのは、輸出依存度が高いためである。短期的には、欧州債務問題のマイナス影響を受けやすい。中長期的にも、加工貿易を成長エンジンとしてきた沿海部の発展モデルが、人件費上昇を受けて、国際競争力を落としつつある（注2）。

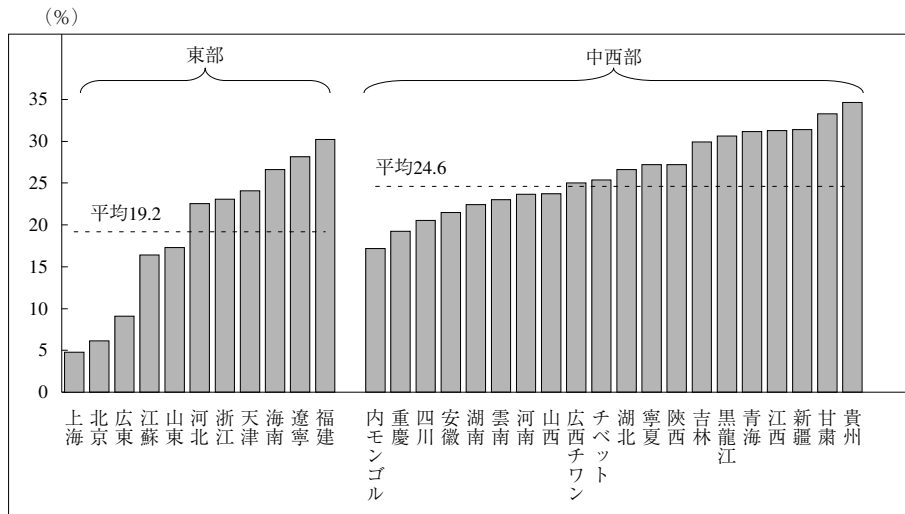
中西部の成長率が高いのは、固定資産投資が活発に行われているためである。2012年1～6月の中西部の20省・市・自治区の固定資産

図表2 地域別成長率（実質、2012年上半期の前年比）



(資料) 中国国家统计局を基に作成

図表3 地域別固定資産投資（除く農村家計、2012年上半期の前年比）



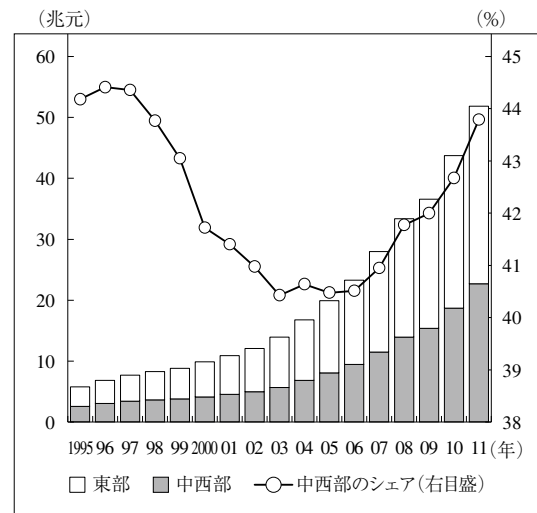
(資料) 中国国家统计局を基に作成

投資はいずれも15%以上の伸びを維持した(図表3)。中西部全体では、前年同期比24.6%増と東部の同19.2%増を大幅に上回った。

内陸部の投資主導成長が中国経済の牽引役になっている構図は、2012年の特異な現象ではない。沿海部経済が伸び悩み、内陸部経済が高い成長ペースを維持しているのは、2000年代半ばからである。名目GDPに占める内陸部のシェアは2005年の40.5%から上昇し続け、2011年には43.8%に達した(図表4)。

(注1) 中国国家统计局によると、固定資産投資とは以下3項目の合計金額である。①政府・企業・家計が建物建設や土木工事に支払った金額、②機械設備や他の工具の購入金額、③その他費用。なお、3種類の固定資産投資の計上基準はいずれも取り付けベース。
 (注2) 詳しくは、関辰一 [2012a]を参照。

図表4 名目GDPの推移



(資料) 中国国家统计局を基に作成

Ⅱ. 内陸部の投資主導経済

高成長のエンジンとなっている内陸部の固定資産投資には以下の特徴がある。第1に製造業主導の投資拡大、第2に民間投資の内陸部へのシフト、第3にそれに伴う工業製品の生産量の急増である。順を追ってみていこう。

1. 製造業主導の投資拡大

2000年代半ば以降、内陸部は投資主導により高成長を実現し、中国経済の牽引役になりつつあるが、そうした投資主導の経済は持続的なものだろうか。政府主導のインフラ開発投資が内陸部経済の成長エンジンになっているのではないか。民間企業は内陸部の高い物流コストなどを懸念し、内陸に進出していないのではないか。内陸部が工業化によるキャッチアップを実現するのは困難なのではないか。インフラ開発投資はいつまでも成長エンジンになり得ないため、近いうちに内陸部経済は急減速するのではないか。

このような疑問に答えるために、中西部の固定資産投資を精査する必要がある。それにより、内陸部の投資主導成長の特徴をつかむことが出来る。そこで、中西部20省・市・自治区の固定資産投資（除く農村家計）を業種別と資本別で集計した。この分析を通して、2000年代半ば以降の内陸部の投資主導成長は、製造業主導かつ民間主導の動きであることが確認出来る。すなわち、内陸部の高成長

は比較的に健全であるといえよう。

図表5のように、2005年から2010年にかけて、中西部の全業種の固定資産投資は3兆7,269億元から13兆9,466億元へ5年間で3.7倍に拡大した。このうち、製造業投資の拡大ペースは5年間で4.8倍と、全業種の中でもっとも速い。これは、年率36.9%増となる計算である。

他方、インフラ開発投資についてみると、増加ペースは比較的緩やかである。最も代表的なインフラである鉄道や高速道路、港湾・空港の建設は、運輸・保管業の固定資産投資に含まれる（注3）。図表5のように、運輸・保管業の投資拡大ペースは5年間で3.0倍と全産業を下回る。また、ダムや産業廃棄物処理施設、都市計画道路・橋梁の建設は、治水・環境・公共施設管理業の投資に分類される。その拡大ペースは5年で4.3倍と、全体を上回るものの製造業に比べて緩やかである。発電所や給水設備の建設を含む電力・ガス・熱供給・水道業の投資は、5年で2.3倍と全産業で最も低い伸び率である。公立学校の建設を含む教育業の固定資産投資は同期間で2.4倍にとどまる。病院建設を含む保健衛生及び社会事業の投資は同3.8倍と比較的高い伸びであったが、製造業の伸び率には及ばない。国家機関や都市・農村の自治組織の施設を含む公務の固定資産投資の増加ペースは同2.9倍にとどまる。これらの業種の投資額を合計して「インフラ開発」としてみると、5年で

図表5 中西部の業種別固定資産投資

	2005年 (億元)	2010年 (億元)	2005→2010 (倍)	寄与度 (%)	寄与率 (%)
1 農業、林業及び漁業	1,436	5,503	3.8	10.9	4.0
2 鉱業及び採石業	2,322	8,188	3.5	15.7	5.7
3 製造業	8,715	41,901	4.8	89.0	32.5
4 電力・ガス・熱供給・水道業	4,095	9,492	2.3	14.5	5.3
5 建設業	443	1,908	4.3	3.9	1.4
6 運輸・保管業	4,485	13,493	3.0	24.2	8.8
7 情報通信業	783	1,159	1.5	1.0	0.4
8 卸売・小売業	809	2,942	3.6	5.7	2.1
9 宿泊・飲食サービス	399	1,635	4.1	3.3	1.2
10 金融・保険業	51	211	4.1	0.4	0.2
11 不動産業	7,149	29,353	4.1	59.6	21.7
12 リース・企業向けサービス	191	916	4.8	1.9	0.7
13 専門・科学・技術サービス業	203	596	2.9	1.1	0.4
14 治水・環境・公共施設管理	3,034	13,192	4.3	27.3	9.9
15 個人向けサービス	203	466	2.3	0.7	0.3
16 教育	1,067	2,560	2.4	4.0	1.5
17 保健衛生及び社会事業	329	1,263	3.8	2.5	0.9
18 芸術・娯楽及びレクリエーション	392	1,340	3.4	2.5	0.9
19 公務	1,163	3,348	2.9	5.9	2.1
全業種	37,269	139,466	3.7	274.2	100.0
製造業（再掲載）	8,715	41,901	4.8	89.0	32.5
インフラ開発（4+6+14+16+17+19）	14,173	43,349	3.1	78.3	28.5

(資料) 中国国家统计局を基に作成

3.1倍と全産業を下回る。

インフラ開発投資の増加ペースは緩やかであるものの、投資金額が大きいため全体への貢献度はやはり製造業を上回っているのではないだろうか。しかし、中西部の固定資産投資の寄与度分解の結果から判断しても、中西部の投資主導経済は製造業主導とみたほうが良い。全産業の固定資産投資は2005年から2010年にかけて10兆2,197億元増加した。インフラ開発の投資増加額は2兆9,176億元と、寄与率は28.5%であった。製造業の投資増加額は3兆3,186億元と、寄与率は32.5%に上る。

ちなみに、東部の製造業投資の増加ペース

は2005年から2010年にかけて2.6倍と中西部の4.8倍を下回る（図表6）。この違いが、前節でみた2000年代半ば以降の中西部の名目GDPシェア上昇に大きな影響を与えている。

では、なぜ製造業の内陸部投資は2000年代半ば以降に急拡大したのだろうか。まず、低金利が指摘出来る。2006～2010年の実質金利は平均3.0%と、2001～2005年の同4.2%よりも低い（図表7）。企業は新しい設備を購入したり工場を建設したりするために融資を受けようとする。2000年代後半の方が、前半よりも借入れ費用が低かったといえよう。

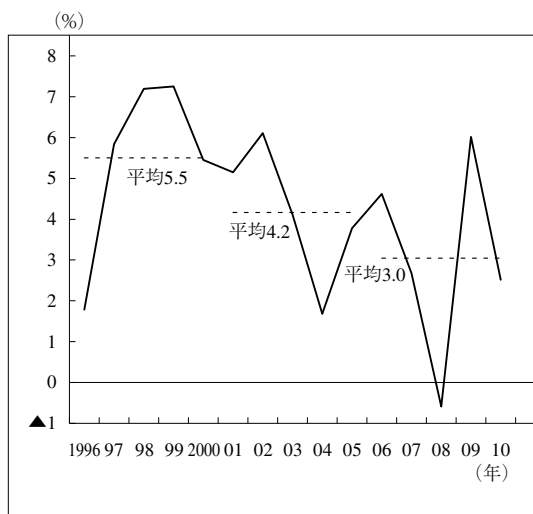
1990年代後半から、2000年代半ばにかけて

図表6 東部の業種別固定資産投資

	2005年 (億元)	2010年 (億元)	2005→2010 (倍)	寄与度 (%)	寄与率 (%)
1 農業、林業及び漁業	888	2,420	2.7	3.1	1.9
2 鉱業及び採石業	884	2,226	2.5	2.7	1.6
3 製造業	17,861	46,718	2.6	57.9	35.2
4 電力・ガス・熱供給・水道業	3,408	5,911	1.7	5.0	3.0
5 建設業	676	894	1.3	0.4	0.3
6 運輸・保管業	4,184	11,257	2.7	14.2	8.6
7 情報通信業	799	1,296	1.6	1.0	0.6
8 卸売・小売業	907	3,090	3.4	4.4	2.7
9 宿泊・飲食サービス	410	1,732	4.2	2.7	1.6
10 金融・保険業	58	279	4.8	0.4	0.3
11 不動産業	12,356	35,525	2.9	46.5	28.2
12 リース・企業向けサービス	359	1,776	4.9	2.8	1.7
13 専門・科学・技術サービス業	227	775	3.4	1.1	0.7
14 治水・環境・公共施設管理	3,178	11,224	3.5	16.1	9.8
15 個人向けサービス	161	648	4.0	1.0	0.6
16 教育	1,142	1,473	1.3	0.7	0.4
17 保健衛生及び社会事業	333	856	2.6	1.0	0.6
18 芸術・娯楽及びレクリエーション	465	1,620	3.5	2.3	1.4
19 公務	1,532	2,177	1.4	1.3	0.8
全業種	49,827	131,897	2.6	164.7	100.0
製造業 (再掲載)	17,861	46,718	2.6	57.9	35.2
インフラ開発 (4+6+14+16+17+19)	13,777	32,898	2.4	38.4	23.3

(資料) 中国国家统计局を基に作成

図表7 実質金利



(注) 実質金利 = 貸出基準金利 - CPI上昇率。

(資料) 中国人民銀行を基に作成

も実質金利は低下したが、その際内陸部の固定資産投資の拡大ペースがそれほど急ピッチではなかったのは、インフラ整備が不十分であったためと考えられる。道路・鉄道・港湾・空港が少ない状況であったため、内陸部の物流コストが今よりも高かったのは間違いないのであろう。たとえば、企業が工場を新設するとしても、高速道路が未整備であったため機械設備を運搬するのに要する時間や費用、労働力がかさむ。また、発電所や産業用水施設が不十分であったため、電力不足や水不足が問題となっていた。しかし、徐々にインフラ整備が進んだため、2000年代半ば以降製造業

図表8 インフラ分野の完成工事規模

	道路建設距離 (新規) (km)	道路建設距離 (改築) (km)	鉄道建設距離 (km)	港湾貨物取扱 能力 (万トン)	発電能力 (万kw)	水道供給能力 (万トン/日)
2000	48,069	43,133	655	4,665	2,012	n.a.
2001	35,855	53,218	1,246	6,935	1,587	n.a.
2002	47,465	77,376	1,994	4,959	1,193	n.a.
2003	25,021	50,387	929	8,375	2,759	n.a.
2004	56,065	80,015	1,305	10,418	5,116	1,405
2005	60,374	105,065	1,281	14,840	6,723	2,067
2006	62,267	144,297	1,756	30,073	9,744	1,818
2007	89,687	157,341	956	19,831	9,931	2,480
2008	75,416	128,653	1,459	17,412	9,487	1,702
2009	107,675	151,945	5,598	13,941	8,970	2,269
2010	72,392	124,983	5,017	21,848	9,118	1,622

(資料) 中国国家统计局を基に作成

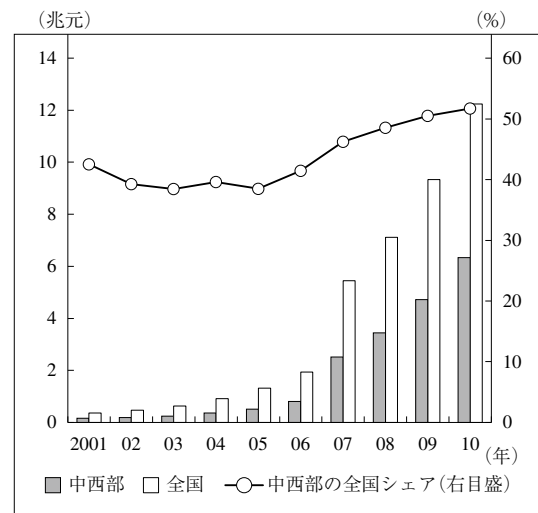
の中西部進出の物流コストやインフラに対する懸念が和らいだとみられる。道路の新規建設距離、道路の改築距離、鉄道建設距離、新規の港湾貨物取扱能力、発電能力いずれについても、拡大傾向が見られる(図表8)。

2. 内陸シフトの民間投資

民間企業は沿海部への投資も増やしているものの、内陸部への投資をより多く増やしている。2005年の中西部における民間企業の固定資産投資は5,095億元に止まっていたものの、2010年には6兆3,318億元まで拡大した(注4)。その結果、全国の民間企業の固定資産投資に占める中西部のシェアは2005年の38.5%から2010年に51.7%へ上昇した(図表9)。

この背景には、割安な人件費がある。賃金の代理指標である1人あたり名目地域総生産をみると、中西部の平均は4,470ドルと東部

図表9 民間企業の固定資産投資(除く農林家計)



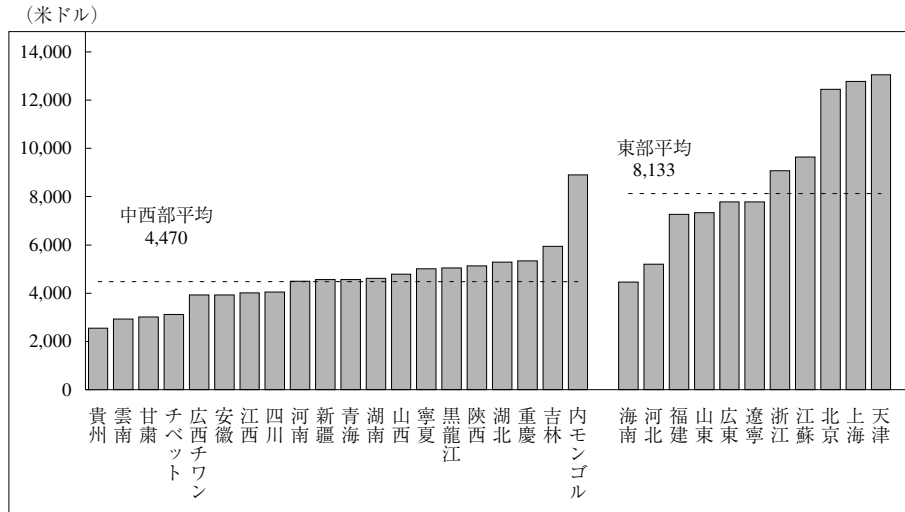
(資料) 中国国家统计局を基に作成

の8,133ドルの約1/2にとどまる(図表10)。民間企業は低賃金を求め、内陸部への投資を拡大している。

3. 増加する工業製品の生産

民間製造業が中西部で固定資産投資を急拡

図表10 1人あたり名目GRP (2011年)



(資料) 中国国家统计局を基に作成

大したことにより、多くの工業製品については内陸部での生産拡大ペースが沿海部を上回っている。例えば、中西部の紡績糸生産量の2005～2010年の年平均増加率は17.0%、東部は同11.7%であった(図表11)。軽工業品の紙・ダンボールについても、中西部が10.8%と東部の9.1%を上回った。より高い技術水準が求められる冷蔵庫の生産についても同様である。中西部の冷蔵庫生産台数が年平均25.4%増加したなか、東部の年平均増加率は16.1%にとどまった。大規模な生産設備を必要とするとともに、原材料調達や部品調達が多くの産業にわたり、他産業への経済波及効果の大きい自動車生産に関しても同期間における中西部の生産台数の年平均増加率は27.6%と、東部の24.8%を上回った。他にも、

パソコン生産台数は中西部82.6%・東部24.6%、集積回路(IC)生産枚数は中西部28.9%・東部18.2%であった。

ただし、沿海部に代わって内陸部が生産量の大半となっている工業製品は未だ少ない。特に、パソコンの中西部の生産台数は2010年時点で393万台と東部の2億4,191万台の1.6%にすぎない。集積回路(IC)の中西部の生産枚数は同87億枚と東部の566億枚の15.4%にとどまる。紡績糸の中西部生産は959万トンと東部の1,758万トンを下回る。紙・ダンボール生産も中西部3,121万トン、東部6,712万トンであった。冷蔵庫の中西部の生産台数は3,111万台と、東部の4,185万台に近づきつつあるものの、未だ下回っている。例外的に、自動車の中西部の生産台数は935万台と、東

図表11 各種工業製品の地域別生産量

紡績系生産の年平均増加率				紙・ダンボール生産の年平均増加率			
	2005年 (万トン)	2010年 (万トン)	年平均増加率 (%)		2005年 (万トン)	2010年 (万トン)	年平均増加率 (%)
全国	1,451	2,717	13.4	全国	6,205	9,833	9.6
中西部	439	959	17.0	中西部	1,869	3,121	10.8
江西	20	75	29.6	内モンゴル	47	186	31.7
湖南	26	79	24.7	広西チワン	8	20	20.9
河南	142	400	23.0	重慶	73	186	20.5
四川	25	71	22.7	四川	136	342	20.3
重慶	7	14	15.3	貴州	46	79	11.6
湖北	90	170	13.6	雲南	222	382	11.4
青海	0	1	9.6	チベット	122	209	11.3
安徽	38	57	8.1	陝西	50	82	10.4
新疆	28	40	7.2	甘肅	125	199	9.7
陝西	19	27	6.9	青海	113	176	9.3
貴州	2	1	▲2.4	寧夏	654	968	8.2
吉林	7	6	▲2.8	新疆	62	87	7.0
広西チワン	12	10	▲3.1	山西	26	32	4.4
寧夏	0	0	▲7.8	吉林	29	35	3.8
内モンゴル	3	2	▲8.5	黒龍江	26	29	2.3
黒龍江	5	3	▲9.6	安徽	77	77	0.1
山西	10	5	▲15.4	江西	0	0	0.0
雲南	1	1	▲17.8	河南	0	0	0.0
甘肅	2	1	▲19.3	湖北	13	12	▲2.9
チベット	0	0	-	湖南	40	21	▲12.3
東部	1,012	1,758	11.7	東部	4,336	6,712	9.1
福建	65	184	23.3	北京	2	51	88.2
浙江	96	215	17.4	天津	22	89	32.6
山東	372	731	14.5	河北	200	429	16.5
河北	69	124	12.5	遼寧	713	1,423	14.8
江蘇	336	435	5.3	上海	579	1,088	13.5
広東	37	45	4.3	江蘇	967	1,400	7.7
遼寧	17	15	▲3.0	浙江	1,256	1,639	5.5
天津	7	4	▲12.2	福建	408	413	0.2
上海	12	5	▲16.7	山東	83	83	0.0
北京	2	0	▲29.3	広東	90	87	▲0.8
海南	0	0	-	海南	17	11	▲9.0

(資料) 中国国家统计局を基に作成

部の892万台を上回った。これは、中西部の地方政府が自動車産業を重点分野と認識し、積極的に企業誘致やサポートを行ってきたためである(注5)。

(注3) 詳しくは、国家統計局[2011]を参照。2011年4月、中国国家统计局は産業分類を図表5の各項目に「国際

機関」を加えた20分類に改定。省・市・自治区別の国際機関の固定資産投資額が未公開であったため、本稿は「国際機関」の掲載を割愛。

(注4) 本稿では、2012年に発表された《民間固定資産投資の定義と統計範囲に関する規定》を参考に、固定資産投資統計の私営・個人企業、集団企業、その他企業を「民間企業」に分類。

(注5) 詳しくは、関辰一[2011]を参照。

図表11 各種工業製品の地域別生産量（続き）

冷蔵庫生産の年平均増加率				自動車生産の年平均増加率			
	2005年 (万台)	2010年 (万台)	年平均増加率 (%)		2005年 (万台)	2010年 (万台)	年平均増加率 (%)
全国	2,987	7,296	19.6	全国	571	1,827	26.2
中西部	1,004	3,111	25.4	中西部	277	935	27.6
湖北	20	134	45.8	陝西	4	65	73.9
陝西	8	36	34.6	内モンゴル	1	5	49.3
江西	26	114	34.1	河南	3	24	47.2
安徽	530	2,079	31.4	湖南	3	17	40.8
四川	23	81	28.7	湖北	39	158	32.3
貴州	80	196	19.6	重慶	42	161	30.8
河南	249	366	8.0	広西チワン	38	137	29.4
湖南	56	31	▲10.8	安徽	34	119	28.2
重慶	0	73	-	吉林	58	164	23.1
山西	0	0	-	四川	5	10	16.3
内モンゴル	0	0	-	雲南	5	10	14.9
広西チワン	0	0	-	新疆	0	0	14.9
雲南	0	0	-	江西	21	37	12.6
チベット	0	0	-	黒龍江	24	25	1.0
青海	0	0	-	甘肅	0	2	-
寧夏	0	0	-	貴州	0	1	-
新疆	0	0	-	山西	0	0	-
黒龍江	0	0	-	チベット	0	0	-
甘肅	0	0	-	青海	0	0	-
吉林	11	0	-	寧夏	0	0	-
東部	1,983	4,185	16.1	東部	294	892	24.8
上海	43	219	38.6	遼寧	15	71	36.4
浙江	229	780	27.8	河北	19	71	29.6
天津	19	63	26.6	山東	22	82	29.6
広東	559	1,458	21.1	上海	49	170	28.5
江蘇	318	783	19.7	広東	40	135	27.4
山東	613	795	5.4	福建	7	20	24.2
遼寧	120	88	▲6.1	北京	59	150	20.7
北京	82	0	▲100.0	江蘇	30	74	19.8
河北	0	0	-	浙江	13	32	19.5
福建	0	0	-	天津	33	74	17.6
海南	0	0	-	海南	7	14	13.3

（資料）中国国家统计局を基に作成

Ⅲ. 今後の展望

内陸部では投資主導の高成長が続く見通しである。ただし、過度な投資主導経済にならないように留意する必要がある。

1. 内陸部の投資主導成長は続く見通し

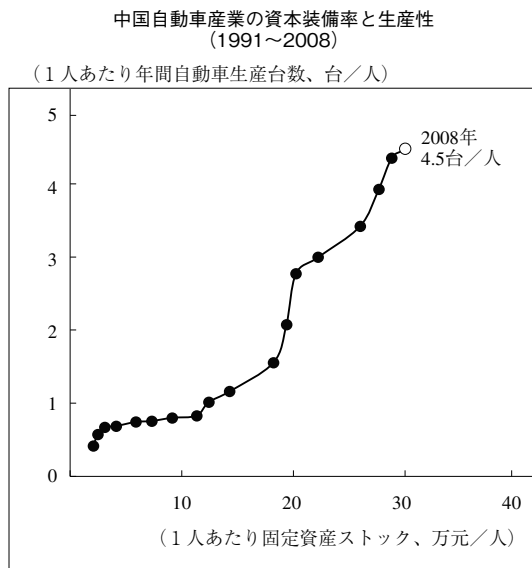
今後を展望すると、中西部では投資主導の経済成長が持続すると見込まれる。まず、製造業の固定資産投資が高い伸びを維持する可能性が高い。インフラ整備が進展するなか、

企業は内陸部にある工場の生産性を高めるために、資本装備率を引き上げるだろう。たとえば、日本の自動車工場ではプレスされた銅板と鋼板をつなぎ合わせ、自動車のボディの形を作り上げる溶接工程において、ロボットがベルトコンベアの左右に整然と設置されている。ロボットのアームが高温のバーナーとなり、火花を散らしながら溶接作業を行う。一方、中国工場では人間がこのような作業を行っているため、生産性が低い。これまでも、中国の自動車メーカーは設備投資拡大によって資本装備率を高めてきたものの、2008年時点の生産性は日本の1965年の水準にとどまっております。資本装備率を高める余地が大きい

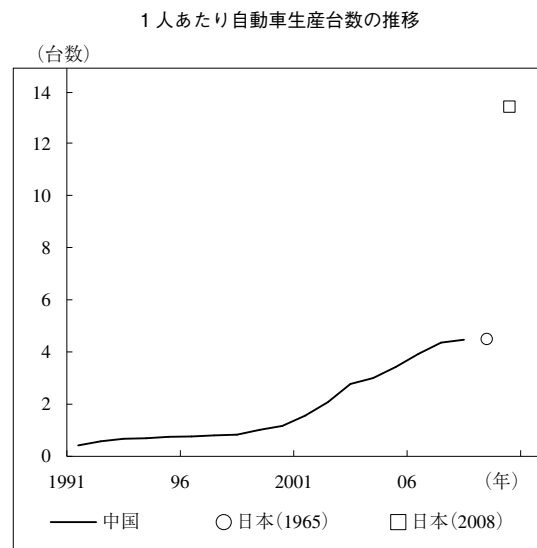
(図表12) (注6)。

次に、民間企業の内陸シフトも続く見通しである。前述したように、中西部の賃金水準は東部の約半分にとどまる。今後もこの賃金格差は、民間企業の内陸進出の大きな誘引となるだろう。ちなみに、中国には他国に類をみない圧倒的な農業従業者が存在する(注7)。彼らが製造業に仕事を求めることで、製造業は安価で良質な労働力を確保出来る。とりわけ、中西部の非農業雇用比率は55.8%と低く、農業部門の雇用者数は1億9,996万人と多い(図表13)。彼らが内陸部の製造業に仕事を求める動きが増加すると見込まれる。

図表12 自動車産業の資本装備率と生産性



(注) 二輪車や部品を含む自動車製造業。
(資料) 中国汽車工業年鑑各年版を基に作成



(注) 日中とも二輪車や部品を含む自動車製造業。
(資料) 中国汽車工業年鑑2009、経済産業省「工業統計表」各年版を基に作成

図表13 地域別非農業雇用比率

	2005年			2010年		
	農業部門の 雇用者数 (万人)	非農業部門の 雇用者数 (万人)	非農業雇用 比率 (%)	農業部門の 雇用者数 (万人)	非農業部門の 雇用者数 (万人)	非農業雇用 比率 (%)
全国	33,442	41,205	55.2	27,931	48,174	63.3
中西部	21,601	19,638	47.6	19,996	25,266	55.8
雲南	1,709	752	30.6	1,672	1,143	40.6
広西チワン	1,519	1,184	43.8	1,571	1,375	46.7
チベット	86	54	38.5	93	82	46.9
新疆	407	357	46.7	436	417	48.9
甘肅	771	577	42.8	731	700	48.9
貴州	1,272	944	42.6	1,192	1,210	50.4
内モンゴル	561	481	46.2	571	613	51.8
湖南	1,962	1,696	46.4	1,872	2,136	53.3
河南	3,139	2,524	44.6	2,712	3,329	55.1
黒龍江	788	838	51.6	775	968	55.5
陝西	956	927	49.2	856	1,096	56.1
四川	2,330	2,274	49.4	2,142	2,856	57.1
吉林	524	576	52.4	525	724	58.0
青海	132	136	50.8	123	170	58.0
安徽	1,778	1,706	49.0	1,538	2,308	60.0
寧夏	145	155	51.6	128	197	60.6
山西	642	835	56.5	638	1,027	61.7
江西	967	1,140	54.1	867	1,439	62.4
重慶	780	941	54.7	633	1,280	66.9
湖北	1,134	1,542	57.6	921	2,196	70.5
東部	8,876	17,913	66.9	8,210	23,361	82.1
海南	215	163	43.1	222	224	50.2
河北	1,562	1,905	54.9	1,470	2,321	61.2
山東	2,057	3,054	59.8	2,004	3,650	64.6
遼寧	719	1,260	63.7	700	1,538	68.7
福建	703	1,166	62.4	637	1,545	70.8
広東	1,549	3,153	67.1	1,483	4,294	74.3
江蘇	1,077	2,801	72.2	883	3,849	81.3
浙江	791	2,412	75.3	634	3,355	84.1
天津	81	346	81.1	76	444	85.4
北京	62	858	93.2	65	1,253	95.1
上海	61	795	92.9	36	888	96.1

(資料) 中国国家统计局を基に作成

2. 過度な投資主導成長に留意

投資主導経済が続くことは、一方で、中国経済の大きなリスク要因である。中国経済が高成長を続けているうちは問題が顕在化しにくい。設備投資の拡大は生産能力の拡大とい

う面の他に、需要の拡大という面を持つからである。投資が投資を呼ぶ状況が続いている間は、確かに実需は次々に生まれて、設備稼働率も高水準を維持する。しかし、耐久消費財の普及が一巡するなどの要因で、高成長もいずれは終焉を迎える。設備稼働率が低下し、

資本ストック調整が始まると、投資が投資を呼ぶ状況が逆循環するリスクがある。その時に、設備投資需要は中国経済の成長エンジンの役割を果たせなくなるだろう。投資主導成長の傾向が強いほど、その後の景気減速は厳しく、長期的なものになるであろう。この傾向は、内陸部においてより一層みられる。

こうしたリスクに対して、中国当局は投資拡大を抑制し、中期的に、投資主導から消費主導の経済構造への転換を図っていく見通しである。実際、2011～2015年の経済運営方針を示した「第12次5ヵ年計画」では、経済構造転換が最重要課題に掲げられ、年平均成長率の目標は2006～2010年から0.5%ポイント引き下げられ、成長率よりも構造転換が重視されている。具体的な方針として、実質金利が一段と低下しないように、貨幣供給の拡大に慎重になるだろう。こうした取り組みが奏功し、中国経済が過度な投資主導成長にならないよう期待する。

(注6) 詳しくは、関辰一 [2011] を参照。

(注7) 嚴善平 [2012] など中国農村には依然と多くの余剰労働力が存在し、当分の間、都市労働市場の供給源になり続けるという見方がある一方、関志雄 [2009] など農村部から都市部へ労働力の移動が進んだ結果、急速に労働力過剰から不足へ状況が変わろうとしているという見方も。

おわりに

本稿では、中国内陸部の投資主導成長の持続性を検討するために、中西部の固定資産投資の分析に注力した。その結果、中西部の投

資主導経済の3つの特徴が明らかになった。第1に、2000年代半ば以降の内陸部の投資主導成長は、製造業主導の動きである。第2に、民間企業は沿海部への投資も増やしているものの、内陸部への投資をより増やしている。第3に、多くの工業製品は、内陸部での生産拡大ペースが沿海部を上回っている。これらを踏まえると、中国内陸部の投資主導成長は比較的健全であると言えよう。

今後を展望すると、内陸部では投資主導成長が維持されると見込まれる。インフラ整備が進展していること、資本装備率を高める余地が大きいこと、沿海部に比べて人件費が割安であることが、民間製造業の内陸投資拡大要因になろう。一方、過度な投資主導経済にならないよう留意する必要がある。

<主要参考文献>

(日本語)

1. 関志雄 [2009] 『チャイナ・アズ・ナンバーワン』 東洋経済新報社
2. 嚴善平 [2012] 「労働需給と賃金上昇：現状と展望」(渡辺利夫・21世紀政策研究所監修『変貌する中国経済と日系企業の役割』 勁草書房)
3. 関辰一 [2010] 「鉄鋼業からみた旺盛な中国の国内需要」(日本総合研究所『環太平洋ビジネス情報RIM』 2010 Vol.10 No.37)
4. 一 [2011] 「“スモールハンドレッド”の中国自動車産業」(日本総合研究所『環太平洋ビジネス情報RIM』 2011 Vol.11 No.42)
5. 一 [2012a] 「成長モデルの転換を求められる中国経済」(日本総合研究所『Business Economic Review』 2012年3月号)
6. 一 [2012b] 「中国の不動産バブル崩壊リスクは極めて小さい」(日本総合研究所『環太平洋ビジネス情報RIM』 2012 Vol.12 No.45)
7. マイケル P. トダロ [1997] 『M・トダロの開発経済学』 国際協力出版会

-
8. 渡辺利夫 [1996] 『開発経済学—経済学と現代アジア 第2版』日本評論社
 9. 一 [2010] 『開発経済学入門』東洋経済新報社 (中国語)
 10. 国家統計局 [2011] 『2011国民経済業種分類注釈』中国統計出版社
 11. 陳佳貴・李揚編 [2011] 『經濟藍皮書春季号 中国經濟前景分析』社会科学文献出版社 (英語)
 12. Tomoyuki Fukumoto, Ichiro Muto [2011], *Rebalancing China's Economic Growth: Some Insights from Japan's Experience*, Bank of Japan Working Paper Series No.11-E-5 July 2011