
中国経済の成長ステージ転換と都市

Stage Shift of Chinese Economic Growth Driven by Dynamism of Cities

後藤 康 浩 (亜細亜大学都市創造学部 教授)

Yasuhiro GOTO (Professor of Urban Innovation, Asia University)

〔要旨 / Abstract〕

1970年代末に改革開放政策が始まって以降の中国経済の成長ステージは「外資による輸出主導」で高成長を実現した後、「中国企業主体の内需主導」へと転換、並行して主力産業も繊維、雑貨、家電などから鉄鋼、造船、自動車、電子などに変化した。重要なのはその過程で起きた成長地域・都市のシフトである。まず輸出企業主体の広東省、福建省などが発展し、その後、上海市、江蘇省、浙江省の長江デルタが伸び、1950年代から伝統的に重厚長大産業中心の東北三省、河北省、山西省などは今世紀に入って停滞が目立っていたが、内需刺激策による鉄鋼やエネルギー需要の増大で盛り返した。中国経済の成長分析には地域とりわけ都市からの視点が重要になっている。その意味で今、注目すべきは深圳である。深圳は改革開放初期の労働集約型産業の町からスマホ、基地局など移動体通信、液晶パネルなどディスプレイ、ドローンや三次元プリンターなど新産業分野で世界の最先端を走る世界有数のイノベーション都市に転換した。イノベーションを牽引車とする新たな成長を「新・深圳モデル」と呼べば、それがまさに中国経済を次の成長ステージに押し上げるモデルになるだろう。

キーワード：中国、成長、都市

High growth stage of Chinese economy started with rush of foreign direct investment on coastal area in early 1980's after the declaration of "Reform and Open-up" policy by Deng Xiaoping. In the stage, firstly Guangdong and Fujian province started to grow rapidly, then Yangtze river delta followed. Main growing industry in those area were textile, shoes, toys and home appliances which were aimed to be exported. This export-oriented model was very successful and pushed up China to "Factory of the World." Situation changed in early 2000's, China's trade surplus increased sharply and its main trade partners like US, EU and Japan started criticizing. China was forced to change its growth strategies to domestic demand driven type and expanded infrastructure investment like freeways, high-speed railways, airports, seaports, industrial parks and buildings. Those investment created huge demand on steel, cement, glass and coal. In 2010 China produced nearly half of those materials and northeast area and Shanxi, Hebei provinces grew again after long stagnation. What matters is that growth stage change of Chinese economy have been linked to shift of growing area. Now we witness reborn of Shenzhen of Guangdong province, which used to be town of labor intensive industry, as an innovation city. Shenzhen is now leading mobile communication technologies like smartphone and 5G network and display technologies like flat panel TV and drone. "New Shenzhen model" will probably be a trigger of next shift change of Chinese economy.

keywords : China, growth, city

はじめに

中国経済は2010年の10.6%成長を直近のピークとして減速を続けており、2016年の成長率は6.7%にまで低下した。1980年代初めに「改革開放」政策が本格化して以降、中国経済は「外資主導による輸出牽引型成長」「個人消費とインフラ建設による内需主導型成長」というふたつの成長ステージを経験したといえるが、次のステージへの転換を未だ果たせていないことを成長率の持続的低下が示している。そうした成長の転換は縫製、玩具などの労働集約型産業から鉄鋼、石油化学など素材産業、電機・電子、自動車などへの産業シフトによって牽引されるが、注目すべきはそれらの産業の集積が構築される省・市など地域の果たす役割である。2015年あたりからIT分野で世界的に注目される企業を輩出する深圳はまさに中国経済の次のステージを象徴する場である。本稿では、中国において経済成長のステージ転換が地域によって先導される状況を分析し、地理的な意味での「場」と成長の関係性を考えたい。

第1章 中国の経済成長と地域

1節 外資主導の成長と沿海地域

鄧小平氏が発動した改革開放政策は外国の技術と資本を国内に呼び込むことで、当時、世界に大きく遅れた中国経済を成長軌道に載せる狙いがあり、1979年に深圳、汕頭、珠海、厦門の4カ所にまず外資の受け皿となる経済特区を開設した。政策や制度の整備より先に「場」を設けたことこそ鄧氏の卓見であり、それが共産党保守派の牙城で、外資を敵視する空気の強かった北京から遠く離れた広東省、福建省であったことに改革開放政策の隠れた成功要因があった。

だが、当初、文化大革命の終結から3、4年しか経っていない中国に対して、外資は懐疑的な見方が多く、直接投資の出足は緩やかであり、90年までの累積額は10年余にしてわずか207億ドルにすぎなかった。89年6月には天安門事件が起き、中国は国際的な経済制裁を受けたことも外資受け入れを遅らせた。外資が動き出したのは第14回共産党大会で社会主義市場経済が宣言された92年で、この年に対中直接投資が実行額ベースで初めて年間100億ドルを突破した。その後は一気に弾

みが付き、96年には400億ドル台にまで急伸した。その後は安定的に推移していたが、2001年に世界貿易機関(WTO)加盟が決まると再び投資ブームが起き、毎年のように最大を更新し、2010年には遂に年間1000億ドルの大台を突破。15年末までの累積額は1兆6395億ドルに達している。

この期間の外資の直接投資の大半は広東省の珠江デルタ、上海市・江蘇省などの長江デルタ、北京市-天津市エリア、遼寧省大連など港湾へのアクセスがよく、道路や電力などのインフラも相対的に良好だった沿海地域に投じられ、経済特区だけでなく各地に工業団地が林立するようになった。外資の直接投資が沿海地域の発展の原動力になったわけである。95年には中国全体で241万人にすぎなかった外資系企業の従業員数は05年には3倍近い688万人に増加した。その期間に国有企業の従業員数は42%減少し、05年には6488万人となった。05年時点で外資企業の従業員数の多い省・市のトップ3は広東省、江蘇省、上海市である。国内総生産(GDP)の地域版である域内総生産(GRP)でみると、この3省・市は95~05年の期間に上海市が3.7倍、広東省が4.1倍、江蘇省が3.6倍と同期間の中国全体のGDPの伸び率3.0倍を大きく上回っている。外資の進出が限られていた内陸の省・市が軒並み2.0倍台であるのと明確な違いが出ている。また、各省・市のGRPが中国全体に占めるシェアでも95年から05年の間に広東省は8.8ポイントから11.9ポイント、江蘇省は8.4ポイントから9.8ポイント、上海市は4ポイントから4.9ポイントへそれぞれ大きく伸ばしている。この3省・市で中国のGDPの30%近くを占めるまでに急成長したわけだが、その多くが外資による貢献であるのは言うまでもない。

ただ、この期間の外資の直接投資は縫製、玩具、日用雑貨、家電、電子部品、印刷など労働集約型の製造業が大半であり、中国の低賃金労働力を目的とした輸外型生産拠点への投資だった。外資は当初、沿海各都市の国有企業からレイオフされた地場の労働力などを活用したが、人手不足が目立ち始めると、内陸農村から出稼ぎ労働力を集め始めた。今日まで続く「農民工」と呼ばれ、人類史上でも稀な短期間での人口大移動を引き起こした。95年に8億5947万人だった農村人口は05年には7億4544万人に1億1500万人減少した一方、

都市人口は3億5174万人から5億6212万人に2億1000万人以上増加したのである。新中国の建国以来、毛沢東の農業政策の失敗で4000万人近くが餓死したと言われる「大躍進期（1958～60年）」を除けば、減ることのなかった農村人口は95年をピークに減少に転じた。外資が沿海部で創出した雇用が都市と農村の人口バランスを劇的に変化させ、中国の都市化が進んだのである。

2節 内需牽引型成長への転換

中国は94年以降、一貫して貿易黒字を続けていたが、黒字額は200～400億ドル台を上下していた。だが、2005年に突如、前年の3倍以上の1020億ドルの黒字を計上した。中国で操業する外国企業の工場からの輸出が膨張期に入ったためで、その後、貿易黒字は年を追って増加、わずか3年後の08年には3倍近い2981億ドルに達した。黒字の膨張は中国経済の基盤を強化し、GDPを押し上げたが、その半面、米欧日など先進国との貿易摩擦を深刻化させた。70～90年代に米国の貿易摩擦の最大の相手国は日本であり、日本は日米構造協議などを通じ、輸出自主規制に加え、内需振興など黒字削減を約束させられた。

中国の貿易黒字が膨張を始めた05年以降、米国の貿易摩擦の矛先は日本から中国に向きを変えた。中国は人民元を安値誘導していると批判され、切り上げにえざるを得なくなる一方、80年代の日本と同様に輸入拡大を要求され、経済政策を輸出拡大から内需拡大へと大きく舵を切った。とはいえ、中国の1人あたりGDPは05年には1700ドル台、08年によりやく3000ドル台にのったに過ぎず、先進国のような個人消費を原動力とする内需拡大には限界があった。

中国政府にとって先進国からの要求に応える唯一の選択肢が政府が主導する鉄道、高速道路、空港、港湾、工業団地などのインフラの整備だった。その真骨頂とも言えるのが、リーマンショック直後の08年11月に発表した4兆元（当時の為替レートで57兆円）にのぼる財政出動であり、その多くがインフラ関連分野に投じられた。だが、需要を無視したインフラ構築や不動産開発は結果的に稼働率の低い高速鉄道、高速道路、空港や入居者のいない集合住宅やオフィスビル、工業開発区を中国各地に林立させることになり、「鬼城（ゴーストタウン）」という言葉がメディアを賑わすことに

なった。

一方で空前のインフラ建設や不動産開発は、中国の鉄鋼、銅精錬、セメント、アルミニウム、ガラスなどの素材産業や石炭産業を急成長させ、10年には中国の鉄鋼生産は世界のほぼ半分を占めるまで膨張した。その恩恵を受けたのは歴史的に素材分野の大型国有企業が集中していた遼寧省、吉林省など東北3省や河北省、産炭地だった山西省、陝西省、内蒙古自治区などである。そうした状況は遼寧省が全国に占めるGRPのシェアが00年の4.7%から05年に4.3%まで低下していた流れが反転、逆に10年には4.5%に上昇していることからわかる。反対に電機・電子産業を中心に外資製造業の輸出で90年代以降、急成長した広東省はGRPの全国シェアが00年の9.6%から05年には11.9%まで上昇した後、10年には11.1%に急落している。同じ傾向は上海市、福建省などにみられ、人件費と人民元の上昇が輸出産業の立地地域だった広東省、上海市など沿海部を直撃したわけである。内需拡大への政策転換が地方の成長に変動をもたらしたのである。

だが、こうした中央、地方の政府財政による投資主導型の成長は必然的に不採算のインフラや国有製造業の重複投資を招くとともに政府の財政を急激に悪化させた。省・市など地方政府はインフラ建設資金を国有地の使用権の譲渡収入や土地担保の銀行借入れなど土地関連のファイナンスに依存していたため、土地価格、不動産価格の上昇を必要としており、一部では土地供給を絞ることで地価の上昇を煽るケースもあった。いずれにせよ、内需拡大を狙った財政によるインフラ投資、それを基盤とする地方の成長は持続的ではなかったのである。

土地ベースの成長モデルの問題は2010年以降、数次にわたる不動産バブルとなって現出した。不動産バブルは値下がり局面での不動産開発業者の破綻や不動産投機に手を染めた多くの国有企業の債務膨張などにつながっただけでなく、北京や上海などでは一般的な住宅の価格がホワイトカラーの年収の20～30年分にまで高騰するなどの問題も引き起こした。また、目に見える形で都市住民を襲ったのはPM2.5などの大気汚染であり、その大きな原因はコークス製造や高炉稼働など鉄鋼、石炭、ガラスなど素材産業の増産と汚染対策の不備にあった。インフラ投資、不動産開発が牽引する

成長モデルは様々な面で行き詰まりを示すようになったのである。

3節 イノベーション型成長の模索

2012年に誕生した習近平政権は成長モデルの転換を打ち出し、「新常态（ニューノーマル）」への脱皮を宣言した。これは財政支出による過大なインフラ建設などで高い成長率を無理に達成するのではなく、持続可能で健全な成長を追求するという考えであり、それまでの成長至上主義からの転換ともいえる政策だった。新常态ではサービス産業の拡大による雇用の創出を進め、製造業の技術的高度化と高付加価値化、イノベーションの促進による産業転換を進めようとした。

だが、日本やドイツ、米国など外資からの技術移転や技術模倣で民族系製造業を育成し、実質的に研究開発のコストを負わないというキャッチアップ型成長に慣れきった中国経済にとってイノベーションによる付加価値向上はきわめて難しい課題となった。

15年あたりから先進各国は中国に対し、鉄鋼など素材の過剰生産とコスト度外視の大量輸出がグローバルな鉄鋼需給を崩し、各国の経済に打撃を与えているとの批判を強めた。人口規模が世界の19%の中国一国で世界の粗鋼生産量のほぼ半分を占める状況は明らかに異常であり、習政権は過剰生産能力の削減に取り組む姿勢を示し、鉄鋼業界の再編にも着手した。16年9月に発表された宝鋼集団（上海市）と武漢鋼鉄集団（湖北省）の経営統合は世界第2位の鉄鋼メーカーの誕生という側面ではなく、合併による設備集約に関心が集まった。ただ、それに続くような産業再編、設備廃棄の動きはなく、新常态は全体としては難航していると言わざるを得ない。ただ、非効率な中小型高炉の多い遼寧省は15年の成長率が3.0%、石炭に依存した山西省は3.0%と全国からみても際立った落ち込みを示した。

そのなかで、イノベーションが実質的に動き出し、成長率が高まりつつある地域がある。深圳、北京、杭州などである。深圳は第3章で改めて触れるが、ドローン、ディスプレイ、移動体通信技術、ロボットなど世界最先端の技術、商品でグローバル市場での実績を築く企業が急速に台頭している。北京、杭州はインターネット分野で突出した企業が現れている。杭州に本拠を置く電子商取引の総合企業であるアリババは2016年

3月期決算で米ウォルマート、仏カルフルを抜き、世界最大の小売り業となった。創業から20年足らずで小売り業の頂点に立ったのは単純に中国という巨大市場を基盤にしているからだけでなく、傑出したIT基盤と斬新なビジネスモデルを持っているからだ。

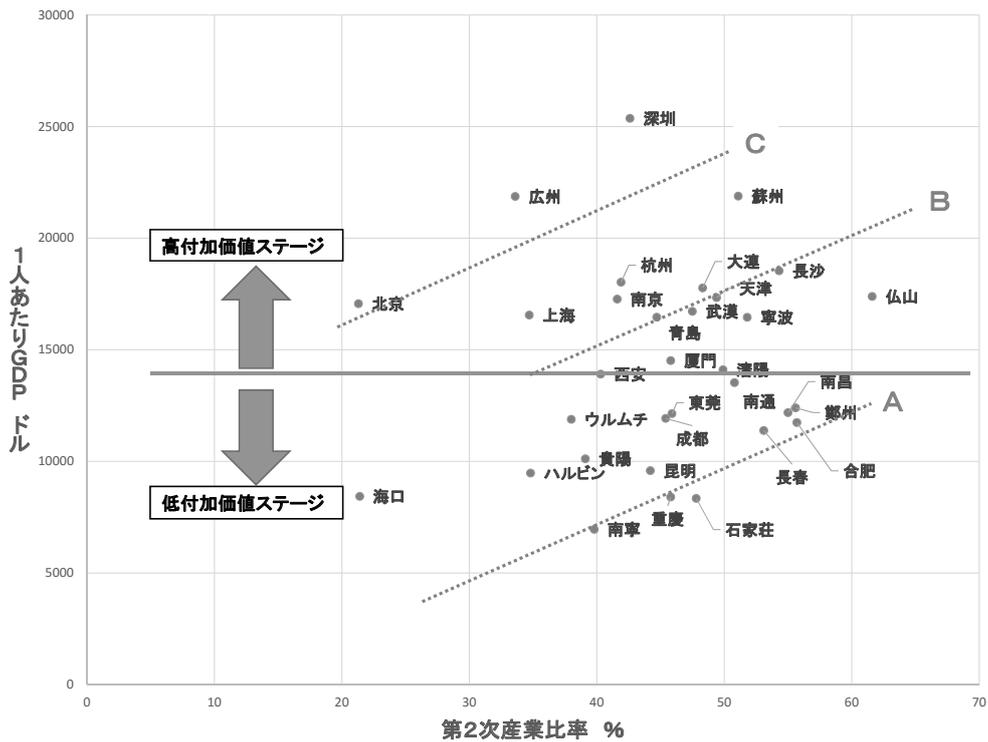
北京ではアリババのライバルである京東やニュースサイトでトップの新浪網、ネット検索エンジンでグーグルに次いで世界第2位の百度、米Uberを模したネット配車サービスの滴滴出行（ディーディーチューション）などより幅広いネット企業が成長する一方、「中国のアップル」と呼ばれる小米（シャオミー）のように独自のマーケティング戦略で台頭したスマホメーカーもある。そうしたイノベーション主導型の企業はまだ数は少なく、中国全体からみれば点のような存在だが、今後、中国経済のステージを変える存在になってくるだろう。そうした企業が成長するのは深圳、北京のような限られた“場”でもある。

第2章 都市を支える産業、産業を支える都市

1節 第2次産業比率と都市の発展

日本を含め先進国の大半は第3次産業の比率が60%を超えている。GDPに占める第3次産業比率と1人当たりGDPとは一般的には正の相関関係にある。第3次産業の比率は第2次産業を浸食する形で上昇していくため、第2次産業比率と1人当たりGDPとは負の相関関係になる。だが、工業化の初期段階にある途上国では、経済の柱が第1次産業から第2次産業に転換していくことで1人当たりGDPが伸びていく。農林水産業より高い付加価値を生み出す工業化こそ途上国の成長の原動力になるからだ。中国は1人当たりGDPが8000ドルを超える、中進国であり、一般論では第2次産業比率の低下、すなわち第3次産業比率の上昇が1人当たりGDPを押し上げる段階にある。

そうした第2次、第3次産業の比率からみた成長段階論を都市にあてはめると中国の主要都市の経済成長の構造的特徴が浮かび上がってくる。「グラフ1」は第2次産業比率と1人当たりGDPの関係を中国の主要都市に当てはめてみたものである。横軸が第2次産業比率、縦軸が1人当たりGDPのグラフであり、中国の主要都市がどの位置にあるかを示した。かなり分散しているものの、大きくみれば右肩上がりの傾向、す



グラフ1 都市の発展と第2次産業比率

なわち1人あたりGDPと第2次産業比率に希薄ながらも正の相関関係がうかがわれる。それ自体は中国経済に第2次産業を成長の原動力とする途上国的な特質が残存していることを示すだろう。

当然ながら1人あたりGDPが低い段階、すなわち途上国段階の都市であれば工業化が進むことによって1人あたりGDPが上昇するのは合理的であり、中国で最貧困の省とされる貴州省の省都、貴陽や最北の省都、黒竜江省のハルビン、内陸の雲南省の省都、昆明はそうしたポジションにある。貴陽やハルビンは第2次産業比率が上昇することで四川省の成都、吉林省の長春、河南省の鄭州などのポジションに向け右肩上がりの成長コースをたどるわけである。

だが、1人あたりGDPが15000ドルを超える、国家で言えば中進国から先進国へ向かうレベルの都市でも第2次産業比率が40%を超える都市が3分の2以上を占め、廬山（広東省）のように第2次産業比率が61.6%という都市もある。蘇州（江蘇省）は1人あたりGDPが21884ドルと中国では3番目に高く、韓国などにも近いレベルの経済水準にあるが、第2次産業比率は51.1%と経済水準で見ればはるかに低い長春とほぼ同水準で

ある。

こうした傾向の分裂は、グラフを15000ドルで上下の2つの領域（都市の高付加価値ステージと低付加価値ステージ）に分けたうえで、異なる2本の近似線AとBとを引いてみると説明が可能となる。下半分の低付加価値ステージで浮かび上がる近似線Aは縫製、玩具、雑貨など軽工業から鉄鋼、化学など素材産業、さらに家電、電子部品などの産業へ高度化していく途上国から中進国に向かう成長スロープといえる。

これに対し、上半分の高付加価値ステージにある近似線Bは上海、南京、杭州、蘇州、武漢という長江沿岸都市や大連、天津など先行して発展した都市が並んでいる。これらの都市は電機・電子産業でも単純な加工、組み立てではなく、液晶パネルや半導体、センサーなど技術集約、資本集約型のエレクトロニクス産業であったり、ソフトウェア、自動車など高付加価値の分野に立脚している。いわば先進国型の第2次産業といえる。

これを長江沿岸都市にあてはめて、仮説を構築すると、産業高度化がまず進んだ上海市が金融センターや外資系企業の本部など高度な商業地域に転換し、郊外

も宅地化が進んだことで製造業の立地が困難になり、長江を遡る形で家電、電子機器などの高付加価値産業が蘇州、杭州や南京に移転、玉突き型に高度な第2次産業が広がった。蘇州は94年にシンガポールとの合併で開発が始まった蘇州工業園区や日本企業が集中的に進出し、日本人学校も設置された蘇州高新区があり、高度な第2次産業の受け皿となった。実際、蘇州ははじめ周辺の開発区には高速カラー複写機や液晶パネル、半導体など先端的な製品を生産する企業が集中している。

中国の工業都市は軽工業から重化学工業、量販型製品までの初期発展段階（低付加価値ステージ）とIT、精密機器などのハイテク発展段階（高付加価値ステージ）の二段階の成長ステージを持っており、両ステージの都市が国内に混在している。そうした都市は基盤となる産業分野だけでなく、経営主体の面でも違いがある。近似線Aの周辺に位置するハルビン、重慶、成都、長春、瀋陽などは国有企業の比率の高い都市である一方、近似線Bの近傍に並ぶ都市の多くは民間や外資の製造業が主体となっているからだ。中国を地域でみた場合、東北部や内陸の省・市が国有企業の牙城となっており、経営不振や高付加価値分野への転換が進んでいない。

グラフ1からは第3の類型も見出すことができる。北京、広州、深圳であり、そこには近似線Cを引くことが可能である。1人当たりGDPが2万ドルを超える水準でなお第2次産業比率が広州は33.6%、深圳は42.6%となっている。仮説として考えられるのは両市が近似線Bの都市群を上回るイノベーション主導型の製造業を持ち、付加価値を向上させたというものだ。これこそ習近平政権が模索する「創新（イノベーション）」の具体化といえるが、深圳、広州の経済主体は政府の軛を離れ、国内市場よりもグローバル市場を成長の舞台とする民間企業群である。

2節 地域経済と鉄鋼、自動車産業

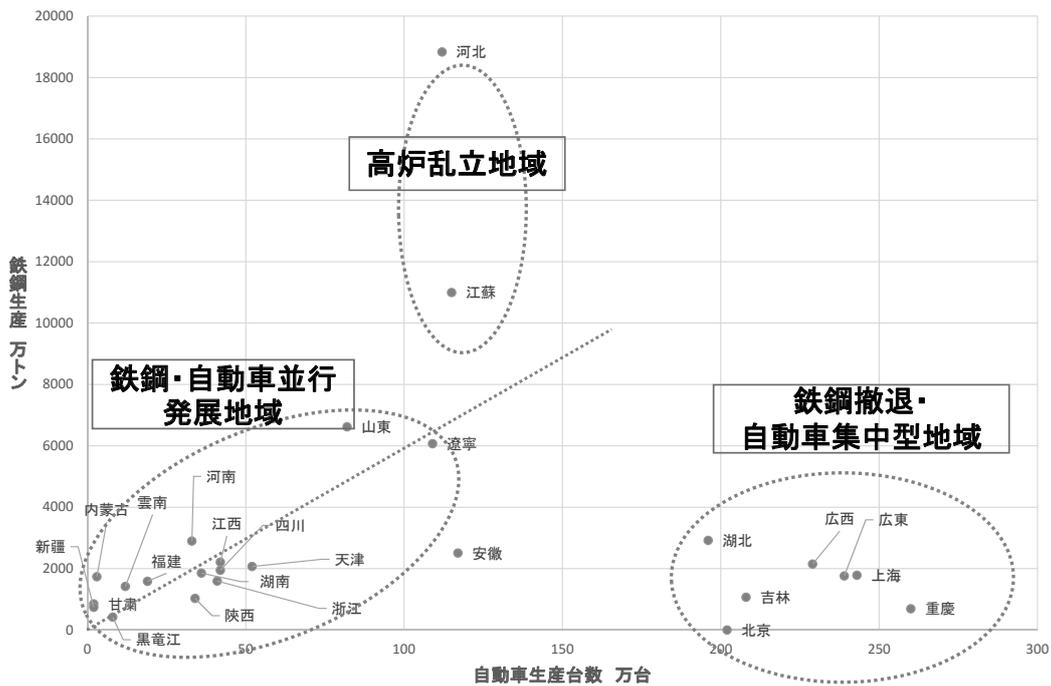
今世紀に入って中国経済を牽引し、生産規模で世界トップに立った産業の代表は鉄鋼産業と自動車産業である。鉄鋼は96年に粗鋼生産量で日本を抜いて世界トップに立った後、03年に2億トン、06年に4億トン、10年に6億トン、13年に8億トンを突破した。中国は13

年以降、世界の粗鋼生産の50%を占めており、中国の産業のなかでも際立った成長を遂げた分野といえる。自動車も鉄鋼に並行するように生産が増大、2000年に200万台、03年に400万台、06年に700万台、08年に900万台を突破、09年には一気に1379万台に膨張、13年に2000万台の万台に載せ、16年には2811万台に達し、世界の4分の1を占めている。

「グラフ2」は中国の省・市の鉄鋼と自動車の生産規模をみたものであり、縦軸が鉄鋼、横軸が自動車となっている。明らかなのは鉄鋼生産量で6000万トン以下、自動車生産で100万台以下の福建省、四川省、天津市、遼寧省などの含まれる領域では鉄鋼と自動車の生産規模にはかなり高い相関関係があることだ。自動車の最も重要な素材は外板や骨格に使われる鋼材であり、高品質の鋼材が自動車産業の発展を支える。そのために世界の自動車生産大国は、外資の組み立て工場にすぎないタイとメキシコを除けば、鉄鋼生産大国でもある。高度な工業国家としての発展は基礎素材である鉄鋼生産に始まり、造船・重機、家電、自動車に至るのが一般的であり、「グラフ2」の「鉄鋼・自動車並行発展地域」はまさにそうした発展段階にある。

だが、鉄鋼、自動車とも一定以上の生産規模、鉄鋼では1億トン、自動車では200万台以上になると、鉄鋼と自動車の生産規模は乖離する。グラフで言えば、鉄鋼生産量でトップの河北省、2位の江蘇省であり、自動車ではグラフの右下に位置する上海市、広東省、重慶市、吉林省、北京市などである。明らかに鉄鋼メーカーの能力拡大が先行した地域では自動車産業の成長が止まった。莫大な投資を必要とする高炉が乱立したことで、地元経済の資源配分が鉄鋼に偏ってしまったためと考えられる。実際、河北省は唐山鋼鉄と邯鄲鋼鉄が経営統合した河鋼（旧河北鋼鉄）や北京市から移転してきた首鋼（旧首都鋼鉄）など国有鉄鋼メーカーが多数あり、国有企業であるがゆえに銀行融資などに恵まれ、無謀ともいえる投資が可能だった。その結果、他の産業分野、とりわけ自動車などに幅広い裾野産業を必要とする産業分野に資金が回らなかったと考えられる。

逆に自動車産業が成長した地域は政策的に鉄鋼を一定規模以上に拡大しなかったことが伺える。例えば、上海市は日本の新日本製鐵（現新日鐵住金）の支援で



グラフ2 鉄鋼と自動車生産の地域相関

建設された中国初の近代的高炉、圧延一貫生産の製鉄所である宝鋼（旧宝山鋼鉄）を抱え、本来ならば鉄鋼の一大生産地になっておかしななかったが、同時に独フォルクスワーゲンと上海汽車の合併である上海大衆汽車が立ち上がり、90年代には米GMとの合併である上海GMも稼働したことから、産業の軸足を自動車産業に移した。北京市も前述の首都鋼鉄という清朝末期以来の伝統を持つ鉄鋼メーカーを市内に抱えていたが、大気汚染が深刻化したこともあり首都にふさわしくないとして、河北省に移転させ、鉄鋼産業から撤退、代わりに米クライスラー（現フィアット・クライスラー）との合併の北京汽車、韓国・現代自動車との合併の北京現代汽車や地場の有力トラックメーカー、福田自動車など自動車産業を積極的に育成した。

広東省は外資主導の軽工業、電子産業が発展していたことから鉄鋼産業よりも自動車産業という選択をした。興味深いのは重慶市である。重慶市は1960年代に対米戦争に備え重要産業を内陸に移転する「3線都市建設」で重化学工業が誘致され、かつては有力な国有鉄鋼メーカーもあった。だが、07年末に共産党の実力幹部だった薄熙来氏が市党委書記に就任し、ハイテク産業誘致に転換したことで、世界有数のパソコン、ス

マホの生産拠点となり、鉄鋼、化学などの産業は抑制された。自動車は元々、長安汽車という有力メーカーがあり、上海などと距離的に離れた孤立市場だったこともあって、スズキとの合併の長安鈴木などが地元で高いシェアを確保し、自動車産業が発展したという経緯がある。すなわちグラフの右下に一群となっている省・市は産業政策として鉄鋼産業を抑制し、自動車産業に集中した地域なのである。

今後の地域経済の成長を考えると、左下の「鉄鋼・自動車並行発展地域」は厳しい局面を迎える可能性がある。従来は中国経済に特有の地域保護主義によって、鋼材や自動車などが国内の他地域から流入することを防ぐ政策を省・市が取り、インフラ建設や公用車調達などで需要の創出もある程度可能だったが、今後は市場の自由化と国内の道路網の整備による物流の利便性向上で、他地域から高品質、低コストの鋼材、自動車が入りやすくなる。インフラ建設などによる需要創出も習政権の「新常态」路線では難しくなる。地域といえども、グローバルに通用するレベルに競争力を高めなければ、鉄鋼、自動車の両産業を抱え続けることは難しくなる。

3節 地域経済とスマホ、自動車産業

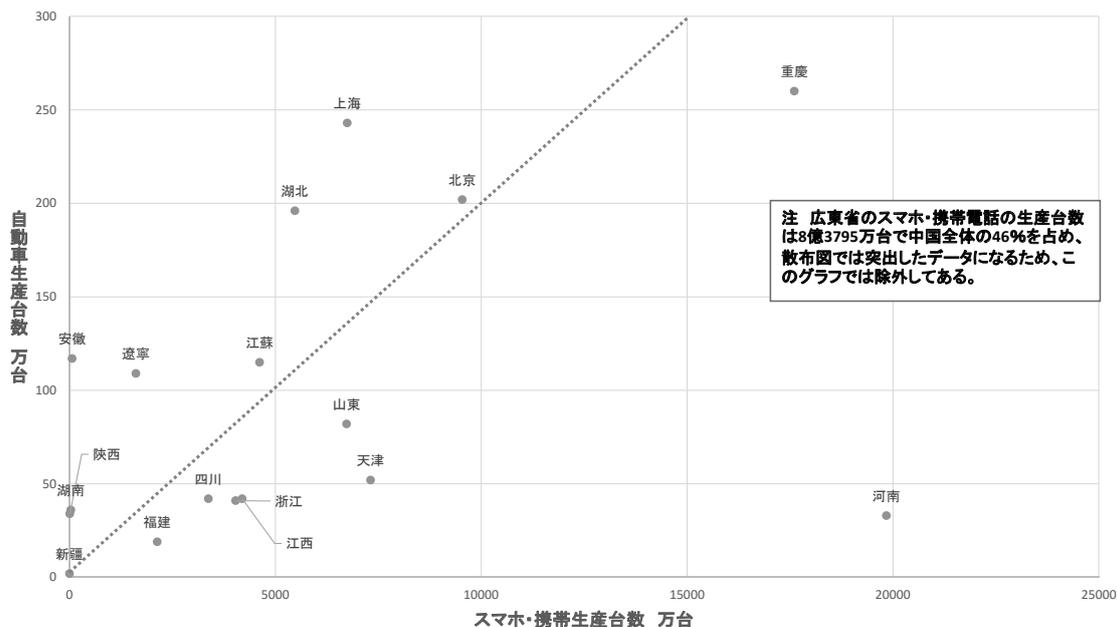
中国は米アップルのiPhoneの受託生産メーカーの台湾の鴻海精密工業の子会社、富士康（フォックスコン）が広東省、河南省などに生産拠点を展開し、韓国のサムスン電子の工場と合わせ、世界最大のスマートフォン生産国になった。同時に中国の民族系スマホメーカーが2012年以降、急速に台頭し、今や民族系メーカーが国内生産の拡大のカギを握る存在となっている。2016年の中国国内市場のスマホのメーカー別シェアでは、トップがOppo（広東省欧珀移動通信）、2位がHuawei（華為技術）、3位がvivo（維沃移動通信）、4位が米Apple、5位がXiami（小米科技）となっており、広東省に本拠を置く民族系メーカーがトップ3を占めている。

「グラフ3」は縦軸に自動車生産台数、横軸にスマホと携帯電話（フィーチャーフォン）の合計生産台数を取ったものである。広東省は中国のスマホ・携帯電話生産の46%を占めており、突出してしまうため、広東省を外してグラフを作成した。河南省のようなケースもあり、全体としてやや分散はしているものの自動車とスマホ・携帯電話の生産に一定の相関関係があることが伺える。

その理由は3つ挙げられるだろう。第1に自動車、スマホともに国有企業色は薄く、外資主導、民間企業主導であり、鉄鋼、化学などのように大型国有企業主

導で突破できる産業でないために立地が人為的、政策的にゆがめられにくい。第2に両製品分野ともに技術進化が早く、研究開発や生産技術を自主的に進化できる企業でなければ、成長できないために、両産業がイノベーションが活発な場所に集まった。第3に各省・市とも成長産業である自動車、スマホの生産拠点を並行的に地元へ誘致する努力をし、自動車か、スマホかといった選別にならなかった。この3点が考えられる。

グラフから外した広東省は携帯電話時代から世界最大の生産地域であり、技術や意匠を模倣した「山寨機（モノマネ機）」の大生産地でもあった。自動車産業もホンダ、トヨタ自動車、日産自動車、現代自動車などの工場が集中し、「アジアのデトロイト」と呼ばれるが、自動車拠点としては中国国内のひとつにすぎず、スマホ・携帯ほどの圧倒的なポジションにはない。一方、河南省は11年以降、富士康の工場が建設され、突如、スマホの世界的生産地にのし上がった。富士康は広東省の工場ですべての人手を集めにくくなったことや過重な生産ライン勤務で自殺者が連続するなど労務問題を引き起こしてしまったため、河南省にも分散したという事情がある。広東省、河南省を除けば、自動車を生産する省・市はスマホ・携帯電話生産も活発という傾向があり、自動車、スマホの市場拡大が続く間はこの連関性は崩れることはないだろう。



グラフ3 自動車とスマホ・携帯生産の地域相関

第3章 都市が牽引する経済のステージ転換

1節 新・深圳モデル

深圳市は中国の1級都市のひとつに数えられ、経済水準はトップレベルにある。だが、都市の歴史は1979年の経済特区指定に始まり、わずか40年足らずにすぎない。前述したように深圳は外資の進出先として整備され、縫製業、玩具、靴など軽工業の生産からスタートした。その後、玩具づくりのプラスチック成形技術が家電製品の筐体に転用され、家電製品の生産が拡大するとともに弱電部品などが生産されるようになった。さらに90年代末にはブラウン管カラーテレビ生産の一大拠点となり、電子部品などにも発展した。そこからパソコン、携帯電話、基地局設備、Wi-Fi製品、スマートフォンと展開、今は液晶パネル生産の集積となり、世界最大最新鋭の第11世代のパネル工場が昨年、着工した。まさに三段跳びのように技術レベル、製品分野を高め、飛躍してきた都市である。

その発展は外資の資金と技術、グローバル市場への販売力を巧みに活用することにあった。進出した外資の技術はライン作業や下請けの地場企業を通じてスピルオーバーし、深圳の技術基盤となった。90年代末以降の深圳の発展は外資の技術を巧みに学習、消化、模倣した中国企業によって牽引されたものといっている。いずれにせよ、外資の導入が中国の技術基盤を高めると考えた鄧小平氏の慧眼といえる。

だが、2010年以降の深圳は技術の模倣から創新に大きく飛躍した。海外留学から帰国した中国人のエンジニア、研究者で起業精神に富んだ人材は北京、上海ではなく、深圳を目指したからだ。深圳はかつて鄧小平氏が見抜いたように規制や既得権益から離れ、市場経済の香港に隣接していることもあって自由な空気があり、研究開発型の起業に向いていたからだ。深圳にはもともと上海と並んで株式市場があったが、「中国版ナスダック」と呼ばれるスタートアップ企業向け株式市場「創業板」が置かれことも大きい。

現状で、深圳には液晶パネル、有機ELなどディスプレイ系産業、5Gなど大容量高速移動体通信、スマホ・タブレットなどの電子製品に加え、ドローン、ロ

ボット、三次元プリンターなど最先端の製造業が幅広く集積し、技術の交流、複合化など研究開発の集積効果が高まっている。そのなかで世界が注目する新興企業は世界最大のドローンメーカーとなった大疆創新科技有限公司（DJI）である。汪滔（フランク・ワン）氏が05年に香港科技大在学中に創業した企業で、商用ドローンで世界シェアの70%を握っている。ドローンそのものは既存技術の組み合わせで開発できるため日本はもちろん世界で参入企業は多数あるが、製品として洗練化し、操作性などユーザーインターフェースを向上させ、用途開発や操作トレーニングのプログラムなどを進めたことで他を圧倒するドローンメーカーになった。既存技術の新結合というシュンペーターのイノベーションの概念を具現化した企業ともいえる。

コスト競争力だけでなく、イノベーションを原動力として成長する産業モデルを中国で生み出したのが深圳であり、それは鄧小平氏の描いた元々の「深圳モデル」を乗り越えた「新・深圳モデル」と呼べるだろう。この成長メカニズムこそ中国経済を次のステージに高めるモデルになるのである。

結 論

中国の経済成長は改革開放政策の成功であるが、鉄鋼、家電、電子、自動車など個々の産業分野では総合的かつ一貫した政策はまれであるか、あったとしても自動車産業政策のように不徹底なものに終わっている。むしろ産業政策は省・市など地域が個々に構想し、実行してきたといえる。その集合体が中国の産業立地、産業競争力となったわけである。もちろん地域が全体像もないまま、進めた産業の構築は重複投資、過剰生産など多くの矛盾と問題を引き起こしたが、省・市があたかも市場における企業のように競争することで、中国全体の産業競争力を高めたことも否定できないだろう。中国経済は中央政府主導のもとで国有企業が中心という見方はすでに過去のものであり、偏見でもある。中国経済の先行きをみるには、都市が主体となって個々の戦略を構想し、実行していく実態を見るべきなのである。