

中国日本商会

みつま

## 三瀦先生の 「ナルホド中国、ナットク中国」



### 三瀦コラム 中国「津津有味」-13

全人代が開かれている中国。相変わらず、GDPの数字が新聞などにも取り上げられています。ただ、広い中国、平均値だけで見るととんでもないことになります。中国のGDP増加率が7.0%を下回ったとき、全国の一級行政区の半分以上は10%を超えていました。ですから、中国でビジネスをするうえで、地域を分けて観察することは極めて大事です。一級行政区では多すぎますが、少なくとも経済圏くらいには分けて分析しなければなりません。先進地域である環渤海湾経済圏、長江デルタ字経済圏、珠江デルタ経済圏に加え、西部地区では、北から関中・天水経済圏・成渝経済圏・南昆貴経済圏があり、それぞれ黄河・長江・西江で東部とリンクしています。さらに西北経済圏、東北経済圏、中原経済圏・中三角経済圏・海峡西岸経済圏・山東半島藍色経済圏などがあり、最近では、一帯一路「シルクロード経済ベルト」・長江経済ベルト・京津冀経済圏の三大プランも登場しています。

こういった地域別発展計画に深く連動しているのが国境貿易で、中国の地域経済の発展が中国経済全体に及ぼす効果をしっかり把握しておく必要があります。そこで今回は最北と最南のニュースを取り上げてみましょう。

最北と言えば対口貿易。東寧・黒河・満州里などロシア国境沿いの近年の発展ぶりは注目に値しますが、最近のビッグニュースは中韓海陸複合輸送路の開通。大連経由でしか海に出られなかった中国東北部にとって悲願だった新しい海への出口です。北朝鮮問題絡みで図們江からの出口が緒に就いたまま停止している状況を打破するきっかけになることが期待されます。

2016年4月、釜山港では「中国（ハルピン）—ロシア（ウラジオストク）—韓国（釜山）輸送定期便運行開通式」が行われました。中国側の綏芬河から二日間でロシアの極東の港に到達、ポストチヌイ港とウラジオストク港からは二日間で韓国の東海港や釜山港へ到達できるようになりました。これに日本を加えれば、まさに日本海経済圏の誕生です。

最南では、ベトナムとの交易が注目されています。南シナ海領有権問題で対立する中国とベトナムですが、汎珠江デルタ経済圏と接する陸上貿易は衰えることを知りません。工業における分業体制、一般商品の流通、農産物の往来、すでに双方は切っても切れない経済関係を構築、それが紛争勃発の歯止めにもなっています。中国は一二年連続でベトナムの最大貿易相手国であり、ベトナムにとって輸入先第一位、輸出先では第四位になります。中国にとってもアセアン諸国の中でマレーシアに次ぐ第二位の貿易パートナーです。

雲南省の発展ぶりも目覚ましいものがあります。山岳地帯が多い同省では、最近、航空網が急速に整備され、旅客取扱量一〇〇万人以上の空港は五つを数え、省全体の空港の旅客取扱量は中国全土で第四位になっています。中国東方航空雲南支社は中国東方航空の所有する八分の一の航空機七十機を使って、中国東方航空全体の三分の一の利潤を生みだしている、と報道されていますが、新疆のウルムチ、四川省の成都と並ぶ西部の国際的ハブに成長した昆明長水空港はまさに対アセアン基地とされる雲南省の名に恥じないものでしょう。