

中国経済（出張報告）：新たなけん引役が期待される中部経済の中心地・武漢

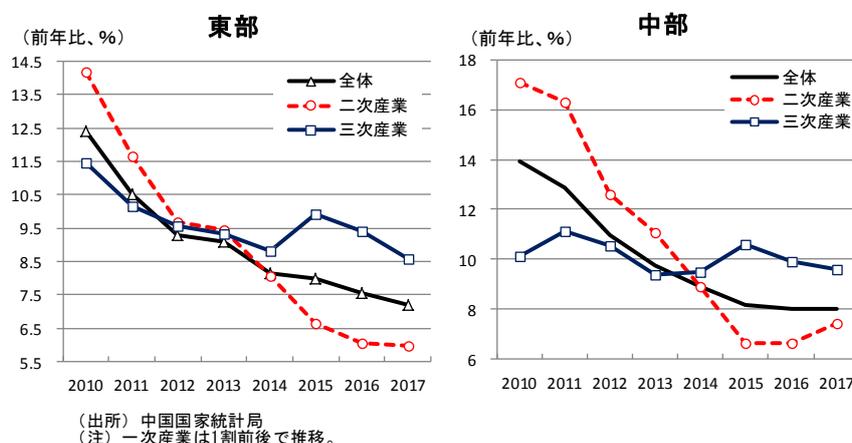
改革開放以来、中国経済をけん引してきた東部地域の経済発展のペースが緩やかになる一方で、新たな成長のエンジンとして中部地域の存在感が高まりつつある。その中で、経済発展の好条件にも恵まれた湖北省武漢市は自動車を中心とした二次産業と、所得増加を追い風に拡大する三次産業を両輪に順調な成長が続く。近年では「一帯一路」の物流拠点としても注目が集まっている。

1. 中国経済の新たなけん引役が期待される中部地域

中部地域は、湖北省（省都：武漢）、湖南省（長沙）、河南省（鄭州）、江西省（南昌）、安徽省（合肥）、山西省（太原）の6省から構成される（中部の位置は最終頁地図参照）。経済規模（名目GDP）を見ると、全国に占める割合は、東部地域が2010年の53.1%から2017年の52.6%に低下した一方で、中部地域は19.7%から21.0%に若干高まり、東部に次いで経済規模が大きい地域となっている。中国経済に占める東部の圧倒的大きさは変わらないものの、その後を追う形で中部地域が少しずつ存在感を高めている。

成長スピード（実質GDP成長率）¹を見ると、中部は安定した成長を続けており、2017年は前年比+8.0%と東部の+7.2%を大きく上回る成長となった。産業別に見ると、三次産業は2015年以降伸びがやや鈍化しているものの、2017年は前年比+9.6%と高水準の伸びとなり、二次産業は+7.4%と2016年の+6.6%から加速している。

実質GDP(産業別)伸び率の推移

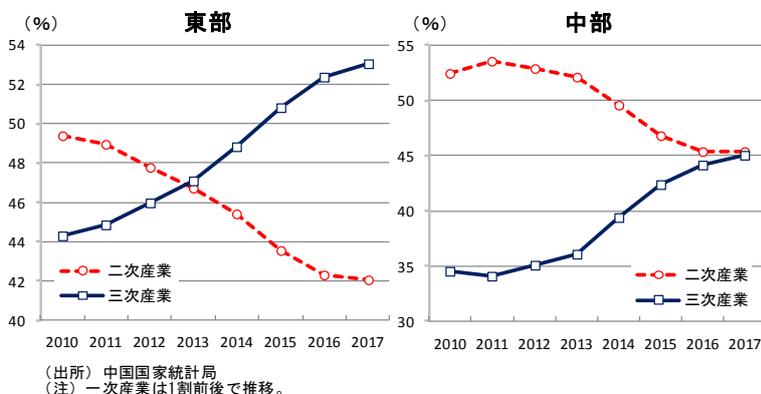


また、産業構造（名目GDPに占める産業別シェア）から比較すると、東部は二次産業と三次産業の割合が2013年に逆転、2017年は三次産業53.0%、二次産業42.0%と三次産業主導の経済構造への転換が進んでいる。中部は二次産業主導の経済構造が続いているものの、その全体に占めるシェアは徐々に低下し、2017年は45.4%となった。一方で三次産業のシェアは徐々に高まり、2017年は45.0%と、両者はほぼ同じ割合まで接近している。中央政府が三次産業・消費主導の経済発展モデルへの転換を進める中で、今後

¹ 各省の成長率を加重平均して試算。

中部の経済構造も三次産業主体となっていくことが見込まれるが、現在の産業構造から見ると、中部は2013年くらいの東部に似た状況にある。

名目GDPの産業別シェアの推移



2. 規模や成長スピードでは北京・上海をしのぐ中部各省

次に、中部地域を構成する6省を個別に比較すると、名目GDPは、人口約1億人を擁する河南省が約6,700億ドル（アルゼンチンと同規模）と最も大きく、最も小さい山西省は約2,200億ドル（ベトナムと同規模）と、地域内でも経済規模の差は大きい。成長スピード（実質GDP成長率）では、石炭の一大生産地である山西省が、中央政府が進める過剰生産設備削減の影響を受けてやや低い伸びとなっているものの、それ以外の省は前年比+7%台後半～8%台後半と、北京や上海よりも大幅に高い伸びで成長している。ただ、一人当たりGDPでは、6省の中で最も高い湖北省（約8,300ドル）でも、北京・上海（いずれも約17,000ドル）の半分程度の水準にとどまっており、東部先進地域との経済レベルの差は大きい。

また、製造業を柱に東部地域を後追いする形で経済成長を続ける中部地域では、賃金水準が重要なポイントとなるが、中部各省の最低賃金は1,520～1,750元と、いずれも北京（2,000元）・上海（2,300元）より低い水準にある。ただ、中部各省内でも差は大きい。最も高い湖北省では次で述べるように、武漢を中心に製造業が発展、それに伴い最低賃金が上昇し、安い人件費に依存した製造拠点として経済発展する段階を脱しつつある様子が窺われる。

中部地域の各省・省都の比較（2017年）

| 省 | 省都 | 人口 (万人) | 名目GDP (億ドル) | 実質GDP 成長率 (%) | 一人当たり GDP (ドル) | 最低賃金 (元) |
|-----|----|------------|----------------|---------------------|----------------------|-------------|
| 河南省 | | 9,480 | 6,658 | 7.8 | 6,355 | 1,720 |
| | 鄭州 | 972 | 1,351 | 8.2 | 12,652 | |
| 湖北省 | | 5,852 | 5,405 | 7.8 | 8,279 | 1,750 |
| | 武漢 | 1,077 | 1,985 | 8.0 | 16,767 | |
| 湖南省 | | 6,822 | 5,119 | 8.0 | 6,909 | 1,580 |
| | 長沙 | 765 | 1,559 | 9.0 | 18,604 | |
| 安徽省 | | 6,196 | 4,073 | 8.5 | 5,880 | 1,520 |
| | 合肥 | 787 | 1,068 | 8.5 | 12,054 | |
| 江西省 | | 4,592 | 3,081 | 8.9 | 6,033 | 1,530 |
| | 南昌 | 537 | 740 | 9.0 | 12,405 | |
| 山西省 | | 3,682 | 2,216 | 7.0 | 5,294 | 1,700 |
| | 太原 | 434 | 501 | 7.5 | 10,264 | |
| 北京 | | 2,171 | 4,144 | 6.8 | 17,246 | 2,000 |
| 上海 | | 2,420 | 4,460 | 6.9 | 17,090 | 2,300 |

(出所) 国家统计局、人力資源社会保障部、Wind
 (注1) 人口、一人当たりGDPは2016年のデータ。
 (注2) 名目GDPは2017年、一人当たりGDPは2016年の平均レートでそれぞれ試算。
 (注3) 各省の最低賃金は複数設定されているため、ここでは高い基準のみを記載。

3. 武漢は中部経済を支える大きな柱

(1) 経済発展の好条件に恵まれた武漢

上述の比較表で各省の省都を比べて見ると、人口や名目GDPのような「規模」の点から、武漢の存在感が目立つ。中部経済を支える柱の一つである武漢の強みは、恵まれた地理・自然・社会条件にある。まず、地理的には長江の中流域に位置し、古代より交通の要衝として発展してきた歴史を持ち、戦前には日本を

含めた主要国による租界地や領事館が設けられた。上海のように長江沿いの外灘（バンド）には当時の建造物が今もそびえ立つ。上海に次ぐ大都市だった歴史を誇りとする武漢市民は、自ら「大武漢」と称し、『大』を自称できるのは、上海と武漢だけ」と、上海をライバル視する。

また武漢は、面積の26%が河川・湖などの「水」に覆われており、一人当たり淡水量は全国平均の35倍と言われている。長江をはじめとする水路の多さは、交通の要衝としての武漢を支えてきた。また、水資源の豊富さは生活のしやすさに加えて、農業・工業などの産業が発展する有利な条件である。近年は、水路のみならず、周囲の衛星都市や中西部の大都市とつなぐ高速鉄道・道路の整備も進み、空路では国内主要都市まで飛行機で2時間以内に行くことも可能となるなど、交通面での重要度もさらに高まっている。

主要都市へのアクセス時間

| | 高速鉄道 | 飛行機 |
|----|--------|--------|
| 北京 | 4時間20分 | 2時間 |
| 上海 | 4時間10分 | 1時間30分 |
| 広州 | 3時間40分 | 1時間40分 |
| 重慶 | 6時間10分 | 1時間30分 |
| 成都 | 8時間30分 | 2時間 |

(出所)JETRO

さらに、大学及び大学生数の多さも武漢の特徴の一つである。武漢は人口の約1割に相当する約120万人が大学生で、一都市における大学生数は世界一と言われている²。また、北京、上海とともに、「三大教育基地」と呼ばれ、85の高等教育機関が存在するとともに、武漢の二つの大学が大学ランキングTOP10³に選ばれるなど、質・量ともに若い人材が豊富である。ただ、大学生が卒業後に他の都市で就職してしまう場合も多く、優秀な若い人材をいかにして武漢で就業・定住させるかが課題となっている。武漢市政府も、大学卒業生に対して不動産購入の際に補助金を支給するなど、人材流出を抑えるために試行錯誤しているようである。

中国大学ランキング (2017年)

| 順位 | 大学名 | 所在地 |
|----|--------|----------|
| 1 | 北京大学 | 北京 |
| 2 | 清華大学 | 北京 |
| 3 | 武漢大学 | 武漢 |
| 4 | 復旦大学 | 上海 |
| 5 | 浙江大学 | 杭州 (浙江省) |
| 6 | 上海交通大学 | 上海 |
| 7 | 南京大學 | 南京 |
| 8 | 中国人民大学 | 北京 |
| 9 | 吉林大學 | 長春 (吉林省) |
| 10 | 華中科技大学 | 武漢 |

(出所)中国校友会網

(2) 自動車産業は二次産業の主役

こうした条件の下で、武漢の経済発展は進み、産業構造はすでに三次産業・消費主導への転換が進んでいる。2017年の名目GDPに占める割合は二次産業43.9%、三次産業52.8%と、前述の東部地域とほぼ同じ産業構造となっている。

武漢経済をけん引してきた二次産業は主に自動車、鉄鋼、機械であるが、近年では中部地域のハイテク産業（光ファイバー、新素材、バイオ・医薬など）の集積地としての発展も進んでいる。

その中でも、国有三大自動車メーカー⁴のひとつの東風汽車の本社がある武漢にとっては、自動車産業が極めて大きな位置づけにある。東風汽車の外資合弁先であるフランスのルノー、プジョー・シトロエン、日本⁵のホンダ、米国のGMも生産拠点を武漢に設けており、武漢に進出している日系企業数を見ても、79社のうち自動車関連産業が半分弱を占めている⁶。最近ではホンダの業績が好調で、現在の生産能力(48万台)で対応しきれないほど受注が増加しているとのことで、2019年稼働をめどにEV生産にも対応し

² 2018年4月11日、新浪观点「这座中部城市有120万大学生，超过北京、上海，是学生求学胜地」
(http://k.sina.com.cn/article_6509238905_183fb1a79001005955.html)

³ 艾瑞深研究院(民間調査会社)が作成。教育の質、研究実績、社会的影響力などを総合的に考慮して順位づけしたもの。

⁴ その他は、第一汽車、上海汽車。

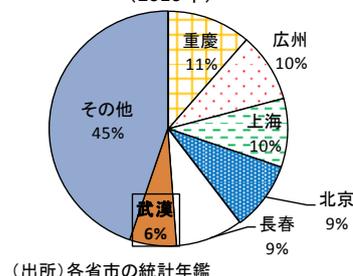
⁵ 日産も武漢に拠点はあるが生産工場は郊外の襄陽市にある。

⁶ 東洋経済新報社『海外進出企業総覧2018』

た第三工場（生産能力 12 万台）を建設中である⁷。自動車産業は市全体の工業生産額や二次産業の雇用者数のそれぞれ約 2 割を占める⁸など、地元の経済における自動車産業の存在感は大きい。

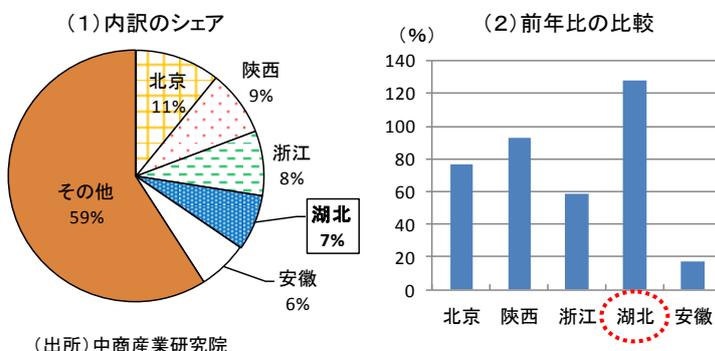
また、都市別の自動車生産台数（右図）を見ると、武漢の自動車生産台数は全国第 6 位で、中国の主要な自動車生産拠点の一つとなっている。さらに、今後自動車市場の主役となる EV の生産台数について省別に比較すると（下図）、上位の地域は上述の自動車全体の生産地とはやや異なった顔ぶれとなるが、武漢を主とする湖北省は上位に食い込むとともに、前年比でも大幅に伸びている。当面、EV を含めた自動車産業は、引き続き武漢の経済をけん引する大きな柱であると思われる。

自動車生産台数の主要生産地別内訳 (2016年)



(出所) 各省市の統計年鑑

EV生産台数の主要生産省別の動向(2017年)



(出所) 中商産業研究院

(3) サービス業も順調に拡大

二次産業のけん引による経済成長が続く中で、消費をめぐる環境も改善が進んでいる。2017年の武漢の住民一人当たり（都市部）の可処分所得は約 4 万元と、上海の約 5.8 万元の約 7 割の水準となっており、これは概ね 2012 年の上海の都市住民の可処分所得と同水準である。

住民の所得増加を背景に、個人消費も拡大が続いている。個人消費の代表的な指標である社会消費品販売総額は、増加率では 2016 年は減速したものの、2010 年以降上海を大きく上回る伸びが続いており、2016 年の規模（総額）

は約 5,600 億元となった。これは 2007 年の上海とほぼ同額であることから、現在の武漢の消費市場は 2008 年の北京オリンピック直前の上海と同じくらいの規模と言える。

拡大する武漢の消費市場において、日系企業も存在感を示している。そのうち、最初に挙げられるのは「イオンモール」であろう。2014 年に 1 号店、翌年に中国全体で最大規模となる 2 号店を開店、それぞれの来場者は年間 1,500 万人以上を超えるなど業績は好調のようである。それを受けて 2017 年末には 3 号店を開店、速いペースで店舗数を増やし、武漢市民の生活に浸透しつつある。

社会消費品販売総額の推移 (前年比、%)



(出所) 中国国家统计局、武漢市統計局

⁷ 2016 年 12 月 8 日、本田技研工業 HP「東風ホンダ、第三工場の建設を決定」(<http://www.honda.co.jp/news/2016/c161208.html>)

⁸ 武漢市統計年鑑、2017 年 4 月 26 日付 长江日报「汽车产业撑起武汉工业脊梁」

(<http://auto.ifeng.com/wuhan/xinwen/2017/0426/39147.shtml>)

また、武漢における新しいサービス業として人気を集めるのが日本のスーパー銭湯「極楽湯」である。2013年に上海に進出した「極楽湯」は、2016年に三店舗目となる武漢店を開業した。現地でのヒヤリングによると、開業以来武漢市民の人気は高く、冬場は入り口前に行列ができることもあるという。また、入浴のみならず、食事やマッサージ・エステのサービス、麻雀室、子どもの遊び場、漫画閲覧コーナーに加えて、日本式の畳敷きの休憩スペースも設けられていることから、休日は昼間から訪れて一日中過ごす家族連れも多いとのことである。そのほか、日本の地方物産展やマグロの解体ショーを開催するなど、日本の商品や文化を発信する拠点としても、イベント好きの武漢人から人気を博しているようである。

（４）「一帯一路」の物流拠点として新たな動きも

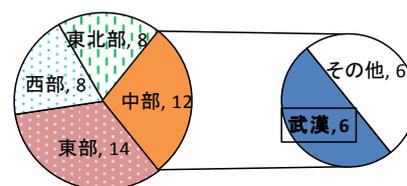
以上のように成長著しい武漢経済の新しい動きとして、「一帯一路」の物流拠点としての役割も注目される。

2014年に習近平総書記が打ち出した「一帯一路」政策は、中国国内では実態よりもスローガンが先行しているようであるが、武漢の日系政府機関や金融機関からのヒヤリングでも、経済や市民の生活に対する影響はほとんど見られないとの見方が多かった。

ただ、2014年に武漢－ハンブルグ（ドイツ）間の貨物鉄道路線が開通、中国鉄路局傘下のコンテナ鉄道輸送会社である中鉄集装箱運輸（CRCT）によると2017年末時点で中国の都市と欧州を結ぶ定期路線では、武漢発着路線数が6路線と最も多く（右図）⁹、現地の物流会社によれば、貨物輸送量も年々増加している。貨物の中身については、中国から欧州向けは、主にスポーツ用品などの衣料や自動車部品、食品、電気機器など、欧州から中国へはワインやチーズなどの食料品や自動車部品、工作機械などが輸送されているとのことである。

当面の課題は、中国から欧州向けの路線数や貨物量はその逆より圧倒的に多いことである。現地でのヒヤリングでは目下明確な解決策は聞かれなかったが、今後このような不均衡を解消し、欧州との物流網が活性化すれば、武漢経済にとってもさらなる発展のきっかけの一つとなる。

欧州への定期貨物路線数
(2017年末)



(出所) 中鉄集装箱運輸有限責任公司

⁹ 中鉄集装箱運輸有限責任公司 HP (<http://www.crct.com/index.php?m=content&c=index&a=lists&catid=22>)

【参考】

