

## 内陸部主要都市は力強い経済発展を持続

### <武漢・重慶・成都現地取材報告(12月2日～9日)>

キャノングローバル戦略研究所 瀬口清之

#### <報告の主なポイント>

- 中国の内需拡大の原動力は投資と消費である。それらを支えるインフラ建設、都市化の進展、雇用機会の増大、賃金上昇等は、第12次5カ年計画(2011～15年)の下、今後ますます内陸部を中心に加速する見通しである。
- 現時点で開通している高速鉄道(日本の新幹線に相当)は主要幹線のごく一部に過ぎず、重慶、成都には在来線の特急はあるが高速鉄道はまだ通じてない。内陸部では来年以降続々と高速鉄道の開通、地下鉄建設等市内交通網の整備が続く。内陸部におけるインフラ建設に伴う経済誘発効果は、高速鉄道開通後、市内交通のボトルネック解消とともに今後数年以上にわたり徐々に顕現化していくものと考えられる。
- 武漢、重慶、成都では市内の一部地域が国家級のハイテク産業開発区や経済技術開発区等に指定されている。国家級開発区では技術レベルの高い外資系企業を積極的に誘致しており、それを中央政府もサポートするため、外資系企業の投資進出もスムーズに進み、産業集積の形成が加速される。
- 重慶市の両江新区は上海の浦東新区、天津の濱海新区に次いで、中国で3番目に指定された国家級の開発開放新区である。これは両江新区が内陸部最大の産業集積地の中核として位置付けられたことを意味する。この両江新区の設置と相俟って、重慶市は本年、北京、上海、広州、天津とともに中国5大都市の1つに指定され、内陸部の中核都市としての位置付けが明確となった。
- 最近の内陸部における外資企業進出は、これまで沿海部主要都市でビジネスを展開していた企業が内陸部市場の拡大を眺めて内陸部にシフトしてくるケースが多い。
- 住宅価格、生活費の安い内陸部は沿海部に比べて生活しやすいというメリットが大きく、沿海部から労働力がシフトしてきている。それに合わせて大型優良外資系企業も人材確保を目的とした沿海部から内陸部へのシフトが続いている。
- 武漢市の日系企業を見ると、本年入り後大きな変化が見られる。昨年まではすでに進出している自動車完成車メーカーの進出が多かったが、今年は自動車関連以外の産業でも中国の国内市場を狙った進出が目立ってきている。
- 重慶と成都是2007年以来、全国都市農村統合総合改革試験区に指定され、パイロットモデルとして全国に先駆けて都市と農村の統合による格差縮小という課題に取り組んできていた。来年以降、農民に対する低価格賃貸住宅の供給、戸籍制限の緩和、社会保障給付の改善といった具体的な施策が実行段階に入る。
- 日産は低価格車市場へのチャレンジを表明した。これはゴーン体制下で日産自動車本体が現地への権限移譲と経営の意思決定の迅速化という経営改革を実現した結果、中国における現地調達比率の引上げが可能となったことによるものである。

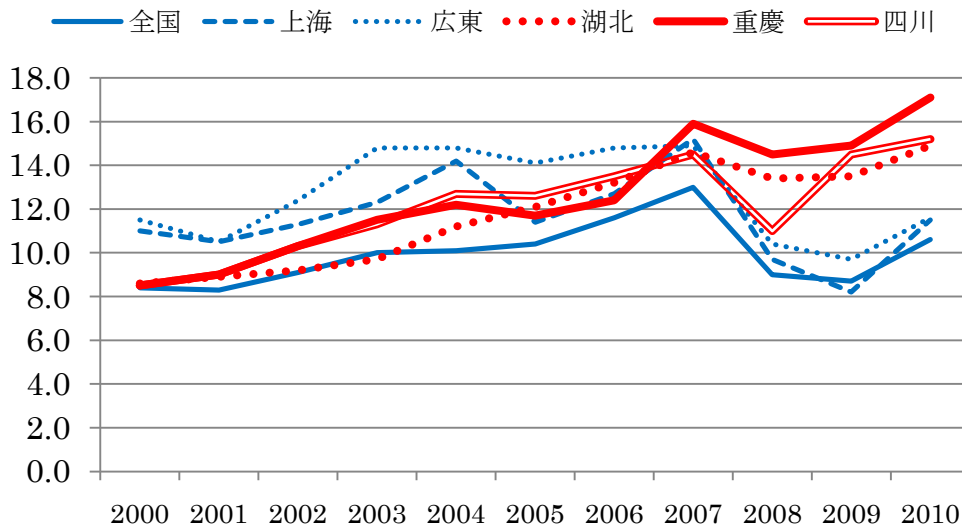
(はじめに)

中国経済は内陸部の力強い経済発展が主導する形で内需主導型の高度成長を持続している。10月の五中全会で採択された第12次5カ年計画建議(骨子)の中で、来年から2015年までの5年間もこれまでの第11次5カ年計画(2006~10年)の内需主導型経済成長方式を継続する方針が明らかにされた。その内需拡大をリードするのは内陸部の経済発展である。そうした問題意識に立って、内陸部の代表的な中核都市である武漢市(湖北省省都)、重慶市(直轄市=省級の都市)、成都市(四川省省都)の3市を訪問し、経済発展の原動力となっているインフラ建設と都市化の進展の実情について情報収集を行った。

## 1. 湖北省、四川省、重慶市の経済概況

内陸部を代表する標記の2省1市の成長率の伸び率の推移をみると(図表1参照)、世界金融危機が発生した2008年以降、中国全体を大きく上回って推移している<sup>1</sup>。沿海部の上海、広東省と比較しても、格差は歴然である。

<図表1>GDP成長率の推移



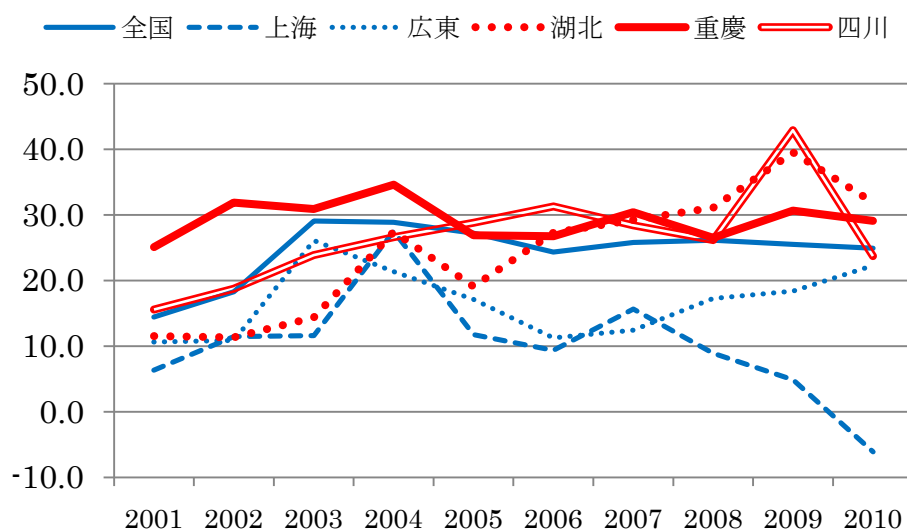
内需をリードする固定資産投資と消費の推移を見てもその傾向は概ね同様である(図表2、3参照)。消費については沿海部と内陸部の差があまり大きくない。これは内陸部でも所得の伸びが相対的に低い農村部の消費が伸び悩んでいることを映じたものである。たとえば、武漢市だけをみれば、本年1~9月累計の小売消費総額前年比は+19.9%と湖北省の+18.3%を上回っている。

固定資産投資の拡大を支える要因は、内陸部を中心とするインフラ建設の拡大とそれによる投資環境の急速な改善を背景に増加する沿海部からの大型優良企業のシフトの持続である。そうした産業集積の拡大に伴い、周辺地域の農民を吸収する形で都市化が

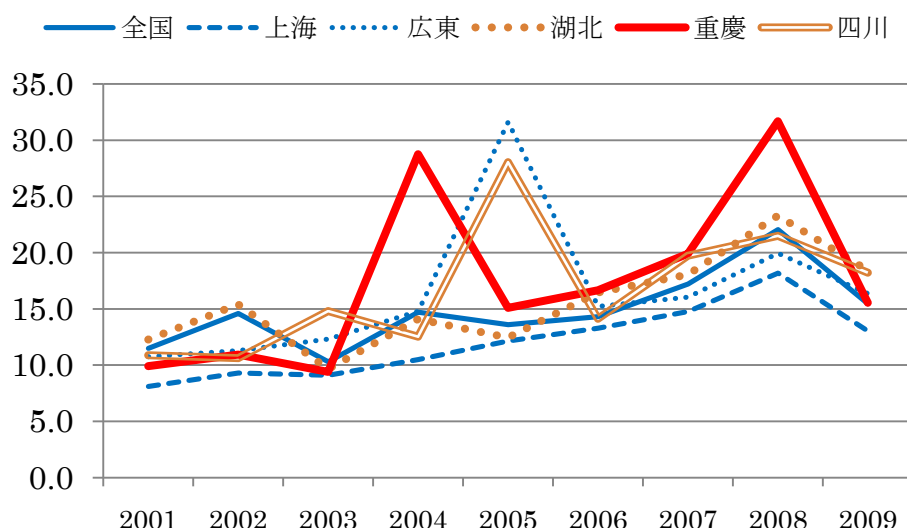
<sup>1</sup> 内陸部にある四川省の成長率が2008年に低下した原因は、同年5月に発生した大地震の影響によるもの。

進展している。一方、消費を支える要因はそうした大型企業の進出による雇用機会の増大と最低賃金の引上げが相俟って所得が増大していることにある。こうした投資、消費を支えるインフラ建設、都市化の進展、雇用機会の増大、賃金上昇等は、第12次5カ年計画の下、今後ますます内陸部を中心に加速する見通しである。以下ではその具体的な中身について説明する。

<図表2>都市固定資産投資の伸び率



<図表3>消費小売総額前年比の推移



## 2. インフラ建設の拡大

中国の財政収入の順調な増加を背景に、高速鉄道、高速道路、空港、港湾設備といった交通物流インフラの建設が急ピッチに進められている。とくにこれまでそうしたインフラ整備が遅れていた内陸部において交通・物流面の大きな変化が生じ、交通・物流の

効率化、産業集積の形成等を通じて内需の拡大を促進している。

現時点で開通している高速鉄道（最高時速約 350 km、日本の新幹線に相当）は主要幹線のごく一部に過ぎず、重慶、成都には在来線の特急はあるが高速鉄道はまだ通じてない。内陸部では来年以降続々と高速鉄道の開通が続く。高速鉄道の主要幹線が開通しても、主要都市周辺の高速道路、地下鉄網など市内交通の整備が進まなければ、それがボトルネックとなって経済誘発効果は十分に発揮されない。高速道路については高速鉄道に比べると整備は進んでいるが、地下鉄建設等市内交通網の整備が追い付いていないことから産業集積地内部の交通・物流の改善が遅れている。地下鉄建設による市内交通網整備の本格化は高速鉄道開通の後に予定されている。

以上のインフラ整備見通しを前提とすれば、内陸部におけるインフラ建設に伴う経済誘発効果は市内交通のボトルネック解消とともに、今後数年以上にわたり徐々に顕現化していくものと考えられる。

武漢、重慶、成都 3 市に関する高速鉄道、高速道路、水運・空運等のインフラ整備計画の概要は以下の通り。

### （1）高速鉄道の建設

現在、中国全土で高速鉄道の建設による時間距離の短縮が急速に進んでいる。すでに北京－天津、武漢－上海、武漢－広州等数本の主要な高速鉄道路線が開通しているが、今後 2015 年までの間にさらに多くの高速鉄道が開通する予定である。高速鉄道の最高時速は約 350 kmに達し、鉄道による移動時間は以前の約 3 分の 1 に短縮される。

内陸部主要 3 都市を経由する主な高速鉄道建設計画は以下の通り。とくに武漢と重慶は北京、上海、広州と並ぶ中国 5 大鉄道拠点に数えられており、そこを経由する高速鉄道は中国全土の主要都市へと直結する主要幹線である。

武漢－広州	3 時間	(2009 年 12 月開通済み)
武漢－上海	4 時間	(2010 年 12 月開通済み)
武漢－北京	4 時間	(2011 年下半期開通予定)
武漢－重慶	4 時間	(同上)：これにより重慶－武漢－上海<8 時間>も開通
重慶－成都	1 時間	(2012～13 年開通予定)
重慶－貴陽	2 時間	(同上)
重慶－西安	3 時間	(同上)
重慶－貴陽－広州	6 時間	(同上)
重慶－蘭州	5 時間	(2015 年開通計画)
重慶－万州－北京	7 時間	(未定)

### （2）高速道路、市内交通網の建設

重慶市では本年、重慶－武漢、重慶－長沙間の高速道路が完成。現在 2 本の環状線と 8 本の放射線の計 10 本、総延長 2000 kmの高速道路網を有する。2015 年にはこれを 3 本の環状線と 10 本の放射線の計 13 本、総延長 3000 kmにまで拡張する計画。

武漢市は市街地が川幅の広い長江により分断されていることもあって従来から市内

交通網整備の遅れが大きな問題だった。現在も市内各所で頻繁かつ深刻な交通渋滞が発生している。武漢と主要都市を結ぶ基幹的な高速道路建設など交通・物流インフラ整備が進んでいるにもかかわらず、市内交通渋滞がボトルネックとなり、十分な経済誘発効果<sup>2</sup>を生むことができていない。この状況を打開するため、武漢市では市内 3 か所の主要産業集積地の中核駅（漢口駅、武漢駅、武昌駅）<sup>3</sup>を 30 分以内で結ぶ地下鉄を 2013 年までに完成させることを目指している。それと並行して武漢市から周辺 8 市に一部の産業を移転させ、それら 8 市との間を 60～90 分で結ぶ高速道路網を整備することを計画している。空港と漢口の市街地を結ぶ空港高速道路<sup>4</sup>も来年 6 月に完成する予定。

成都市は周囲が平地であるため、市街地中心部の高低差が大きな重慶市や、長江により分断されて市内交通整備が遅れている武漢に比べて市内交通網が発達しており、交通渋滞は深刻ではない。ただ、成都市はその西側がすぐに山地になるという地理的条件の制約から、中国全土の交通網から見ると、武漢や重慶のような交通の要衝地ではない。

なお、重慶、成都でも交通渋滞緩和のため、今後地下鉄、電車といった市内鉄道網の整備を進めていく計画。

### （3）水運・空運

昨年、三峡ダムが完成した後、1 万トン級の船が重慶まで直接航行できるようになった。同市は従来から、自動車・オートバイ、重電、石油化学等重厚長大産業の集積地であるため、長江を利用した水運が重要な役割を担ってきた。これまでは長江から外海に出る前に上海で積み荷を積み替える際に、外航海運用の船舶の手当てを行っていたため、上海で 3 日間ほど時間を要した。しかし、本年、重慶市と上海の国際航運交易所をリンクし、重慶市からも外航海運の船舶の手当てが可能となったため、所要時間が大幅に短縮された。

重慶は中国国内で北京、上海、広州に次ぐ 4 番目の旅客取扱量の空港を目指して空運能力も大幅に増強する。今回の出張期間中の 12 月 6 日に重慶空港の第 2 滑走路が完成し、初めてジャンボ機が着陸した。今後さらに 2 本の滑走路を増設し、現在年間 3 千万人の旅客取扱能力を 2 倍以上の 7 千万人にまで増強する計画。

成都市は重工業中心の重慶に比べ、エレクトロニクス、IT 関連産業のウェイトが高い。このため空運を重視している<sup>5</sup>。なお、成都是長江が流れていないため、水運を利

<sup>2</sup> 武漢市では昨年 12 月の高速鉄道の開通により武漢—広州間の所要時間が 10 時間から 3 時間に短縮された。このため桜の花見の季節に広州からの旅行客が予想をはるかに超えて大量に押し寄せた。武漢市内のホテル、レストラン等ではその状況に対して全く準備できていなかったため、大きなビジネスチャンスを逃した。こうした旅行業関連の受入れ体制の不備も本来享受できるはずの経済誘発効果を逸する要因となっている。

<sup>3</sup> 漢口駅は金融、商業が集積する市街地繁華街にある中核駅。武漢駅は周辺に武漢鋼鉄があり、高速鉄道の発着駅となる。武昌駅は国家級ハイテク経済技術開発区に指定された東湖新技術開発区の中核駅。現在、漢口駅から武昌駅までは車で約 1 時間かかる。

<sup>4</sup> 現在、空港から市街地までは 70 分程度かかるが、空港高速道路が完成すると所要時間はほぼ半分に短縮される見通し。

<sup>5</sup> 旅客便については、東京（本年 9 月就航）、台北、アムステルダム、ソウル、バンコク、バンガロール等への直行便が就航している。貨物専用便についてはフランクフルト、香港への直

用する場合にはトラックで3時間の距離にある、長江沿いの瀘州まで運び、そこから長江の水運を利用する。

### 3. 産業集積の形成

#### (1) 産業集積形成の促進策

上記のようなインフラ整備に加えて、武漢、重慶、成都では市内の一部地域が国家級のハイテク産業開発区や経済技術開発区等に指定されている。こうした国家級の開発区では保税区の設置が認められ通関手続きが効率化される<sup>6</sup>、インフラ建設に必要な許認可がスムーズに得られる、資金調達面のサポートも得やすくなるといった特別な優遇措置が保証される。このように中央政府がある程度主導する形で各地域の初期開発段階から計画的にインフラ整備と産業集積形成を促進することにより、重複投資を回避し、各地域の特性を生かした効率的・合理的な経済発展を実現しようとしている。国家級開発区では技術レベルの高い外資系企業を積極的に誘致しており、それを中央政府もサポートするため、外資系企業の投資進出もスムーズに進み、産業集積の形成が加速される。

#### (2) 武漢、重慶、成都各市の主な開発区

##### <武漢：東湖新技術開発区>

面積は518平方キロ<sup>7</sup>。1991年に国家級開発区に指定されたが、急速な発展を遂げたのはここ数年。昨年12月、北京の中関村<sup>8</sup>に次いで中国国内2番目の国家レベル自主创新モデル開発区に指定された。本年下期になって面積も従来の224平方キロから2倍以上に拡大され現在の面積になった。主要産業は、光通信・光電子、アウトソーシング、バイオ、新エネルギー、ハイテク型重電等。現在、同開発区内に2つの保税區を新たに設置することを承認するよう国務院に対して申請中。市政府では近々承認を得られるものと期待している。

##### <重慶：両江新区>

#### ①両江新区の意義と重慶の位置付け

両江新区は上海の浦東新区、天津の濱海新区に次いで、中国で3番目に指定された国家級の開発開放新区である<sup>9</sup>。浦東新区、濱海新区はそれぞれ長江デルタ、環渤海経済圏の中核として位置付けられている。したがって、両江新区は重慶を中心とする内陸部最大の産業集積地<sup>10</sup>の中核として位置付けられたことを意味する。この両江新区の設置と相俟って、重慶市は本年、北京、上海、広州、天津とともに中国5大都市の1つに指

---

行便がある。

<sup>6</sup> 重慶市両江新区では内陸部初の保税區の設置が承認された。同新区内に認可された保税區は、空港と長江沿岸の港の2か所である。これは主に世界上位500社の外資系企業誘致促進策として実施された施策である。武漢の東湖新技術開発区でも保税區新設認可を国務院に申請中。

<sup>7</sup> 東京都23区の面積は621平方キロ。

<sup>8</sup> 昨年3月に中国で最初の同開発区に指定された。

<sup>9</sup> 本年5月5日に国務院が承認し、6月18日に「両江新区」として正式にスタートした。

<sup>10</sup> 重慶市の薄熙来書記は重慶、成都、西安3市を包含する西部デルタ（西三角）構想を提唱している。すでに3市の政府間では数回にわたってその構想に関する会議を開催した。

定され、内陸部の中核都市としての位置付けが明確となった。重慶が西部地域の中核都市であるのに対して、武漢は中部地域の中核都市である。しかし、武漢は重慶のような国家レベルの中核都市という位置付けにはなっていない。

なお、成都是重慶に対する対抗意識が強い<sup>11</sup>のに対し、重慶はすでに西部地域の中核都市としての位置付けが明確になっていることもあって、成都に対する対抗意識はそれほど強くは感じられなかった。重慶はむしろ上海や天津に対する意識が強いとの印象。

## ②両江新区の概要

面積は 1200 平方キロ。そのうち開発面積は 550 平方キロ。残りの 650 平方キロは緑地帯として自然環境保持のために現状を保つ。開発面積 550 平方キロのうち、150 平方キロは以前から小規模の開発区だったためすでに開発済みとなっている。したがって。今後新たに開発する部分の面積は 400 平方キロ。浦東新区（1210 平方キロ）、濱海新区（2270 平方キロ）は全て更地からの開発だった<sup>12</sup>ことから、これらの開発区に比べると両江新区の開発に要する時間は短いと考えられる。

現在、両江新区の人口は 160 万人。今後、2012 年 200 万人、15 年 300 万人、20 年 400 万人といったテンポで人口が増大していくと予想されている。

重慶は以前から、自動車・オートバイ、重電、石油化学、電子工業、アルミ産業等が発展していた。両江新区はその産業基盤の上に、1 センター4 地区<sup>13</sup>からなる新たな産業集積を形成する計画。

### <成都ハイテク産業開発区>

面積 87 平方キロ。成都市の南側と西側の 2 つの地域からなる。南部地区（51 平方キロ）はソフトウェア開発、研究開発、住宅関連等が中心。西部地区（36 平方キロ）は、エレクトロニクス、バイオ・製薬等が中心。

## 4. 外資系企業等の内陸部進出加速の背景

### (1) 外資系企業の内陸部進出状況

重慶市では外資系企業の直接投資受入額が急増している。2008 年は 30 億ドルだったが、09 年 40 億ドル、10 年 60 億ドル、来年は 80 億ドルに達すると見られている。この水準は、江蘇省、上海市、北京市、広東省、山東省に次いで 6 番目である。とくに進出が目立つのは台湾系エレクトロニクス OEM メーカーである。本年初の時点で、すでにフォックスコン（富士康）、インベンテック、クァンタ（広達電脳）が進出を決め

<sup>11</sup> 重慶市は 1997 年まで四川省に属しており、省都である成都の管轄下にあったことが影響している。

<sup>12</sup> 浦東新区は漁村だった土地を、濱海新区は塩田または荒地だった土地をそれぞれ収容し、更地とした。

<sup>13</sup> 具体的には以下の通り。

- ・金融サービスセンター：金融、貿易、コンサル、研究開発、オフィスビル等
- ・都市機能産業地区：自動車、IT、バイオ等
- ・ハイテク産業地区：新素材、バイオ、IT、研究開発等
- ・物流・加工産業地区：港（長江）・空港、物流、保税區、輸出加工型電子・電機等
- ・先進製造業地区：自動車、ハイテク型重電、新素材、環境・省エネ関連等

ていたが、この12月にエイサー（宏碁）も正式調印し、進出を決めた。これらはいずれも従業員数が数万人から十万人という大規模工場建設を計画している。また、各社とも沿海部にすでに進出済みの企業である。最近の内陸部における外資企業進出は、これまで沿海部主要都市でビジネスを展開していた企業が内陸部市場の拡大を眺めて内陸部にシフトしてくるケースが多い。

武漢市の日系企業を見ると、やはり本年入り後大きな変化が見られる。昨年まではすでに進出している自動車完成車メーカーの進出が多かったが、今年は自動車関連以外の産業でも中国の国内市場を狙った進出が目立ってきている。

## （2）内陸部における急速な市場拡大

内陸部では前述のように、投資、消費がリードする形で需要が増大している。これらを支える2大要因であるインフラ建設の拡大と都市化の進展は今後数年以上にわたって持続することから、引続き内陸部市場の急速な拡大傾向は続く見通しである。拡大する市場を狙った外資系企業の進出も増加し続けると考えられる。

## （3）労働市場の構造変化

### ①内陸部労働市場の優位性の高まり

内陸部の市場拡大を背景に内陸部における雇用機会が増大した。このため従来沿海部に出稼ぎに行っていた農民工たちは沿海部まで行かなくても内陸部で仕事がみつかるようになった。大卒にとっても農民工にとっても内陸部の方が生活費が安上がりである。北京、上海の市街地にある平均的な住宅価格は3~4万元/m<sup>2</sup>に達している。大連でも2万元/m<sup>2</sup>弱である。これに対して、武漢は約7千元/m<sup>2</sup>、重慶は約6千元/m<sup>2</sup>、成都で8~10千元/m<sup>2</sup>と内陸部の方が格段に安い。このほか、食費、交通費等の生活費も安い。賃金水準は以前に比べて格差が縮小し、沿海部と内陸部の主要都市を比較するとあまり差はなくなった<sup>14</sup>。現在成都で農民工の採用を行っているフォックスコンが提示している給与水準は2000元/月と同社の広州工場と同レベルである。このため労働者にとって、内陸部で働く方が生活ははるかに楽である。とくに中国人の慣習では結婚するには住宅を購入することが前提であるにもかかわらず、沿海部主要都市の市街地の住宅は一般のサラリーマンには手が届かない価格に達している。そうした事情も沿海部の労働力が内陸へとシフトする背景となっている。

また、武漢、重慶、成都の3都市は従来からレベルの高い大学が集中している地域であったが、最近の大学生数の増加に伴って、この3都市の学生数はいずれも大幅に増大し、沿海部主要都市に比べて優秀な労働力を確保しやすくなっている。重慶では大卒の増加に加え、中卒人材の職業訓練学校を政府が経営し、人材育成に注力している。

このように労働力調達に関して内陸部の優位性が高まっていることも外資系企業が内陸部に進出を加速する要因となっている。とくに数万人単位で従業員を雇用する台湾

---

<sup>14</sup> 重慶市の農民工の平均的な賃金水準は1500~1800元/月。大卒は2000元プラス $\alpha$ /月。広東省の深圳、東莞等の一部地域もほぼ同じ水準。平均的な差は10~20%程度。



系 OEM 企業にとっては人材の確保が極めて重要な投資決定条件である。

## ②内陸部労働市場も逼迫化の方向

武漢市に進出している日本企業によれば、外資系企業の内陸部への進出加速を背景に内陸部でも大卒労働者に関する需給バランスが年々逼迫してきている。今年は 2000 元／月という給与条件である程度優秀な人材を確保することができたが、来年の採用は同じ給与水準では難しいと予想している。採用のための会社説明会を開催しても以前ほど多くの学生は集まらなくなっている。しかも、優秀な学生は優良企業からの一本釣りで採用が決まるケースが多く、一般の就職試験を受けにくる人材の質は徐々に低下してきている由。

日本企業間では日本語人材の引き抜きは行わないという紳士協定がワークしているため、今のところその点について大きな問題は生じていない。しかし、近々米国大手企業が日本向けのアウトソーシング事業を武漢市で始める計画があり、その企業が採用のためにいい条件を提示すると、競合関係にある日系企業から人材流出が生じることが懸念されている。そうした状況下で優秀な人材を確保するには、日本で働く機会を与えるなど企業内での教育に力を入れるほか、キャリアアップのスケジュールを提示すること等によりロイヤリティを高めさせる努力が必要になると考えられている。現地でリーダーとして活躍できる日本人材および中国人材のニーズは今後ますます高まっていくと予想されている。

重慶市でも同様に労働需給の逼迫が生じている。これに対して成都是重慶ほど外資系企業等の急増が見られていないほか、全国に分散している四川省出身の人材が成都に回帰してくるケースが多いこともあって、労働需給の逼迫は武漢や重慶ほど深刻ではない。

## 5. 農民に対する戸籍制限の緩和と都市への人口流入

第 12 次 5 年計画の建議（骨子）が 10 月に開催された五中全会で採択されたが、その重点施策の一つに中小都市での農民定住化の促進が掲げられた。その主な目的は、中国が直面している 3 つの格差、すなわち、①都市と農村の格差、②貧富の格差、③地域間の格差の縮小である。

重慶と成都是 2007 年以来、全国都市農村統合総合改革試験区に指定され、パイロットモデルとして全国に先駆けてこの課題に取り組んできていた。来年以降、農民に対する低価格賃貸住宅の供給、戸籍制限の緩和、社会保障給付の改善、公立学校への通学許可といった具体的な施策が実行段階に入る。現時点での両市の施策、今後の計画等については以下の通り。

### （1）重慶市の施策

#### ①低価格賃貸住宅

重慶市政府は 2011～13 年の 3 年間に農民工および大卒労働者向けに低価格の賃貸住宅を供給する。3 年間で建設する賃貸住宅の総面積は 3000 万 m<sup>2</sup><sup>15</sup>（各年の新規供給面積の計画は 11 年 1500 m<sup>2</sup>、12 年 500 m<sup>2</sup>、13 年 1000 m<sup>2</sup>）。住宅の広さは 1 戸当たり 30

<sup>15</sup> このうち两江新区では 3 年間で 900 万 m<sup>2</sup>の建設を計画。

～80 m<sup>2</sup>で、独身から家族持ちまで対応が可能。最低水準の住宅ではなく、ある程度快適さの条件を満たす設計となっている<sup>16</sup>。賃貸料は1 m<sup>2</sup>当たり10元/月を予定。30 m<sup>2</sup>の住宅であれば1か月の家賃は300元。これは市場価格の約半値。少し我慢すれば30 m<sup>2</sup>に夫婦二人で住むことも可能。1人の賃金が1500元（かなり低い水準を想定）とすれば夫婦の収入は3000元になるため、300元の家賃であれば生活上はそれほど大きな負担にならない。

農民工にとっては都市移住後の子供の教育機会の確保が重要な問題<sup>17</sup>であるが、この賃貸住宅に入居する家族には、子供が公立学校に通学できるよう手配される由。

## ②都市住民戸籍の付与

農民工が安心して都市での生活を続けるためには都市戸籍の取得が認められることが重要な条件である。中国ではこれまで、農民の都市流入を制限するため、農民の都市戸籍取得に対して厳しい制限を設けていた。重慶と成都では都市農村統合化のために、農民に対する都市戸籍付与の条件について検討している。重慶市では現在、以下の3条件を満たす者に都市戸籍を与えることを計画している。

- ・重慶市内の企業に安定的に勤務していること
- ・勤務先から安定収入を得ていること
- ・重慶市内の住宅に定住し、5年以上経過していること

都市戸籍を取得した住民に対しては、医療保険、年金等社会保障給付も付与することになる。

現在、重慶市の人口は2860万人で、その約半分を農民が占めている。上記の政策対象の大部分は重慶市内の農民となる見通し。都市戸籍取得後の農地の扱いは現在検討中。

## (2) 成都市の施策

成都市では2012年までに、成都市内の戸籍保有者を対象に農民と都市の区別を廃止することを計画している。ただし、実施のテンポ、農民に都市戸籍を与えるための条件等は現時点で未定。たとえば、都市戸籍を取得した農民に農地を放棄させるかどうかについても未定。安徽省の先行例では、農地の所有権は放棄させず、使用权のみ地方政府に貸出す例がある。しかし成都市でどのような条件を設定するかはまだ決まっていない。

以上

<sup>16</sup> 市政府から車で10分程度のところにすでに「民心佳園」という低価格賃貸住宅が建設中であり、来年から入居開始予定とのこと。市政府の方に案内して頂き建設中の外観を見たが、日本の公団住宅に似た印象のアパートが10棟近く立ち並んでいた。

<sup>17</sup> 農民工の子供の教育問題については出張報告「日中関係悪化の現地日本企業への影響は極めて軽微、中国経済は力強い拡大を持続」（当研究所HP11月25日掲載）p.9の②参照。

## 【補論】日産自動車の低価格車市場へのチャレンジ

### (1) 日本の自動車メーカーにとっての低価格車市場

9月9日付の日本経済新聞に、日産自動車の中国合弁会社が従来の「ニッサン」に加えて、新ブランド「ヴェヌーシア」を立ち上げ、2012年から1台5～7万元（約60～90万円）の乗用車を売り出す（9月8日発表）といった内容の記事が掲載された。

これまで日本の自動車メーカーは、高付加価値化路線を目指してきたため、低価格の乗用車を生産する技術開発にはあまり積極的に取り組んで来なかった。ところが、自動車の販売台数が爆発的に伸びつつある中国市場では1台5万元以下の低価格車が重要な市場となっている。この価格の乗用車を生産するには現在の日系自動車メーカーの生産コストを3～4割引下げなければならないが、現時点で日系自動車メーカーはそのような生産技術を持っていない。もちろんただ動くだけではなく、日本車らしい一定の品質と安全性を維持することが前提である。中国の自動車販売台数が米国を抜いて世界一となった昨年以來、日本の自動車メーカーにとって低価格車市場への対応が大きな課題となっていた。9月8日の日産自動車の発表はこの課題に対するチャレンジの表明だった。

—— 今回の出張に際して、武漢市にある日産の中国合弁企業である東風日産を訪問し、上記の問題に対する日産自動車の取組みについて説明を聞かせて頂いた。これまで出張報告には固有名詞を出さないことを原則としてきたが、今回は案件の性格上、日産自動車の名前を出さずにわかりやすく説明することが難しい。また、1企業の取組みではあるが、日本企業全体の中国ビジネスに深くかかわる問題であると判断し、あえて個別企業名を出すこととした。これには東風日産の責任者の方の了解を得ている。

### (2) 低価格車生産に必要な条件

#### ①生産コスト引下げには現地調達比率の引上げが必要

乗用車の生産コストを中国系メーカー並みにまで引下げるには、現地調達比率の向上が必要である。東風日産の現時点での実質的な現地調達比率は限定的なレベルに留まっている。多くの部品は中国に進出した日本のサプライヤーおよび中国以外のグローバルサプライヤーからの部品調達に依存している。日本のサプライヤーは技術力が高く安心できるが、コスト競争力が弱い。生産コストの引下げには中国メーカー並みの現地調達比率にまで引上げる必要がある。最近中国系サプライヤーも急速に技術力を向上させている。これは日産の合弁相手である東風汽車との緊密な連携が奏功したことも一因となっている。

#### ②現地調達比率の引上げに必要な発想の転換

日本の車づくりの設計基準を持ちこんでいては現地調達比率を大幅に引上げることは不可能である。日産のグローバル基準は曲げずに、中国メーカーの生産方式を導入し、従来の設計基準をフレキシブルに見直すことが求められる。これまで日系自動車メーカ

一は開発段階から日本のサプライヤーの協力を得ながら車づくりを行っていた。しかし、設計基準の見直しを含めて一から開発方式を見直すには、そこから変える必要がある。この発想の転換には大きなリスクが伴うことは言うまでもない。具体的な進め方については現地主導にせざるを得ない。これがこれまで日系自動車メーカー各社が現地調達比率の大幅引上げに踏み切れなかった大きな原因である。日産の場合、本社が現地の意向を尊重し、本社が現地をサポートする体制が確立されているため、こうした大胆な発想の転換とそれを現実の経営に具現化することが可能となっている。これは現地への権限移譲と経営の意思決定の迅速化を重視したゴーン体制下の経営改革の成果である。ゴーン体制下での日産自動車本体の経営改革の実現と中国進出のタイミングがうまく合致したことが、今回の低価格車市場へのチャレンジを可能としたと言える。

### ③採算ラインをクリアするために必要な生産台数

実際に低価格車の生産を開始するには、こうした発想の転換だけでは不十分である。新たな設計基準による車づくりが採算に乗るためには、1つの系列車種あたりの生産台数が一定規模以上に達する必要がある<sup>18</sup>。日産では従来、1系列あたり20～30万台の生産台数に達しないと新たな設計基準による自動車生産が採算に乗らなかった。しかし、最近の様々な生産方式の見直しの結果、現在は1系列あたり最低10万台に達すれば採算が取れるようになっている。さらに、日産は東風との合弁企業での販売が極めて好調であるため、中国での現地生産台数も大幅な伸びを続けている。現時点ですでに3系列の車種が10万台を上回る数量に達している。

### ④現地でのマネジメント改善努力

こうした好業績や効率的かつ柔軟な組織運営は現地合弁企業における経営面の努力が実を結んだものである。日産では現地化イコール現地人化というコンセプトに立ち、現地に派遣する日本人を少数精鋭としている。現在武漢の東風日産本社に駐在する日本人は10人しかいない。日本人はマイノリティーであるが、重要なポストを占めているため、中国側からも尊重されている。

中国側と接する際に努力していることは、モチベーションの与え方とそのために必要なコミュニケーションの確保である。また、週末の余暇の時間以外は日本人だけでまわって行動しないように配慮している。

### ⑤販売開始時期、ブランド戦略

中国流の開発方式を一部取り入れることにより、自動車の開発期間の短縮が可能となるため、おそらく数年以内に販売開始に踏み切れると予想している。新しいコンセプトで生産される低価格車をどのようなブランドで販売するかは現在検討中である。

以上

---

<sup>18</sup> 同一系列の車種同士であれば同じ型のエンジン等を組み入れることが可能。