

調査報告

遼寧省経済の新展開 —2017年8月大連・旅順・営口—

松野 周治*・曹 瑞 林**・楊 秋 麗***・高屋 和子****

要旨

中国遼寧省では2014年以降、経済成長率が大きく低下したが、新・東北振興戦略などを背景に新たな経済発展に向けた試みが展開されている。その実態を把握するため、2017年8月、立命館大学教員4名が大連、旅順（大連市旅順口区）、および営口を訪問し、現地調査を実施した。開発区管理委員会でのヒアリング、企業訪問や見学等を通じ、大規模投資による国有企業の新規事業展開と企業改革、経済技術開発区の現状と発展可能性、食糧流通基地を支える国有企業の事業活動などが明らかになった。大連と営口は地域経済課題解決の先頭に立ち、国有企業改革を深化させるとともに、開発区等での新たな経済発展を実現させつつある。

キーワード

大連、旅順、営口、国有企業、新・東北振興戦略、経済技術開発区

- I はじめに
- II 遼寧省経済の新展開—旅順開発区と営口開発区を中心に—
- III 大連の産業政策の展開と新段階
- IV 中国中車大連機車車輛有限公司の新展開と国有企業改革
- V 食糧流通の重要拠点：大連一中糧貿易北良公司を例に—

-
- * 執筆者：松野周治
所属/職位：立命館大学BKC社系研究機構/上席研究員
機関住所：〒525-8577 滋賀県草津市野路東1-1-1
E-mail：smt00696@ec.ritsumei.ac.jp
- ** 執筆者：曹瑞林
所属/職位：立命館大学経済学部/教授
機関住所：〒525-8577 滋賀県草津市野路東1-1-1
E-mail：ruilin68@fc.ritsumei.ac.jp
- *** 執筆者：楊秋麗
所属/機関：立命館大学政策科学部/専任講師
機関住所：〒567-8570 大阪府茨木市岩倉町2-150
E-mail：qiuli@fc.ritsumei.ac.jp
- **** 執筆者：高屋和子
所属/職位：立命館大学経済学部/教授
機関住所：〒525-8577 滋賀県草津市野路東1-1-1
E-mail：ka10taka@ec.ritsumei.ac.jp

I はじめに

本報告は、2017年8月、立命館大学社会システム研究所地域発展研究プロジェクトメンバー4名(本調査報告共同執筆者)が、東北財経大学経済社会発展研究院、大連市人民政府発展研究センター、中国国際貿易促進委員会營口市委員会等の支援を得て、中国遼寧省大連市及び營口市を訪問し、開発区や企業の見学、学術交流を行い、地域経済発展の現状を調査した結果である¹。研究チームとしては2014年8月以来、約3年ぶりの実態調査であった²。この間、遼寧省経済は成長率が低下し、2003年以降の東北振興戦略が課題とした産業構造の高度化、対外開放の拡大、国有企業改革の深化等についてさらに前進させることが急務になっている(「もう一段の東北振興戦略」国務院、2016年11月)。調査を通じて、大連(旅順を含む)および營口が課題解決の先頭に立って、国有企業改革を深化させるとともに、開発区における新たな発展を実現させつつあることが確認できた。

主な調査日程と訪問・見学先は下記の通りである。

- 8月14日(月) 関西空港発大連空港着(NH945便)
中国中車集団大連機車車両有限公司
- 8月15日(火) 旅順経済技術開発区管理委員会
中国中車集団大連機車車両有限公司旅順新工場
大連市人民政府発展研究センター
- 8月16日(水) 中国国際貿易促進委員会營口市委員会
營口経済技術開発区管理委員会と日系企業見学
- 8月17日(木) 大連良運集団儲運有限公司
中国華糧物流集団北良有限公司
東北財経大学経済社会発展研究院
- 8月18日(金) 大連空港発関西空港着(NH946便)

II 遼寧省経済の新展開—旅順開発区と營口開発区を中心に—

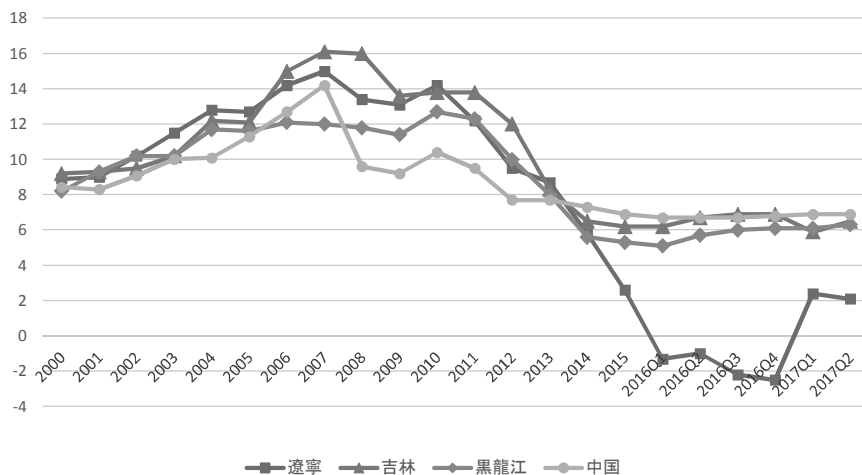
1. 中国東北経済の減速と遼寧省経済

東北振興戦略(2003年以降)を背景に、東北3省は、2013年まで全国平均を上回る経済成長率を実現したものの、その後、成長は減速している。とりわけ、遼寧省経済の成長率低下は著しく、統計の水増し問題もあり、2015年に大幅低下、2016年は全国で唯一のマイナス成長を記録した。ただし、2017年に入って回復、プラス成長に復帰している。(表II-1、図II-1)

表Ⅱ-1 GDP成長率（東北3省と全国）
2000-2017 Q2（%）

年	遼寧	吉林	黒龍江	中国
2000	8.9	9.2	8.2	8.4
2001	9.0	9.3	9.3	8.3
2002	10.2	9.5	10.2	9.1
2003	11.5	10.2	10.2	10.0
2004	12.8	12.2	11.7	10.1
2005	12.7	12.1	11.6	11.3
2006	14.2	15.0	12.1	12.7
2007	15.0	16.1	12.0	14.2
2008	13.4	16.0	11.8	9.6
2009	13.1	13.6	11.4	9.2
2010	14.2	13.8	12.7	10.4
2011	12.2	13.8	12.3	9.5
2012	9.5	12.0	10.0	7.7
2013	8.7	8.3	8.0	7.7
2014	5.8	6.5	5.6	7.3
2015	2.6	6.2	5.3	6.9
2016Q1	-1.3	6.2	5.1	6.7
2016Q2	-1.0	6.7	5.7	6.7
2016Q3	-2.2	6.9	6.0	6.7
2016Q4	-2.5	6.9	6.1	6.8
2017Q1	2.4	5.9	6.1	6.9
2017Q2	2.1	6.5	6.3	6.9

出所：中国国家统计局『中国統計年鑑』各年版，同HP「国家数据」（2015～）



図Ⅱ-1 GDP成長率（東北3省と全国）2000-2017 Q2，%

出所：表Ⅱ-1

2. 東北振興戦略の新段階と遼寧省における政策展開—自由貿易試験区を中心に—

東北経済のこの減速に対処し、2016年以降、中国政府は重要政策をあいっいで公表し、東北振興戦略の新たな段階を構築しようとしている。

1) 新・東北振興戦略

2016年11月、国務院は東北経済の安定と好転が全中国の地域間協調発展を促進し、経済社会の安定に対して重大な意義をもっているとし、「もう一段の東北振興戦略実施を探究・推進し、東北地域経済の安定と好転を加速するための若干の重要措置に関する意見」(新・東北振興戦略「意見」)を発表した。①改革の全面深化と内在活力の噴出、②イノベーションと発展方式転換、③対外開放と協力の拡大、④諸機関・組織間協調の強化、という4大項目の下、合計14の課題が提示されている。(1)行政管理体制改革、(2)国有企業改革の全面的深化、(3)民営経済発展の加速、(4)伝統産業の転型とグレードアップ(先進的製造業の発展に向けた東北振興産業投資基金設立など)、(8)インフラ建設の完成、(9)重点開発・対外開放拠点の構築(遼寧自由貿易試験区、ロシア・モンゴル・日本・韓国との産業投資貿易協力プラットフォームなど)、(10)「対口協力」(1対1の組み合わせによる支援・協力)などである。

これらの諸課題は、これまでの東北振興戦略と基本的に共通である。しかし、課題達成のための具体的項目が現状をふまえて新しくなっており、各項目の実施責任部門と達成期限が明示されている。例えば、国有企業改革では、東北三省の政府が、国務院国有資産管理委員会、財政部、発展改革委員会、人力資源社会保障部の指導と支援を得て、「歴史遺留」問題(漸進的国有企業改革の下で、これまで達成が引き延ばされてきた課題)を大きく前進させることが述べられている。例えば、企業付属集団所有制企業の改革を2017年末まで、職員住宅への電気・水道・ガス供給、管理運営サービスの企業からの分離を2018年末までに遂行する、などである。

2) 新・東北振興戦略(「意見」)後の政策展開

「意見」を踏まえて、さまざまな具体的政策が進められているが、その一つは、「東北地区と東部地域の省市間対口協力活動方案」(2017年3月、国務院弁公室)である。中国で20年以上にわたり、災害復興や貧困解決のために用いられてきた「対口協力」が東北振興に導入された。具体的組み合わせは、遼寧省と江蘇省、吉林省と浙江省、黒龍江省と広東省、瀋陽市と北京市、大連市と上海市、長春市と天津市、哈爾濱市と深圳市である。

もう一つの例は、上海、天津、福建、広東に続く、七つの自由貿易試験区の一つが遼寧省に設置されたことである(国務院「中国(遼寧)自由貿易試験区総体方案」, 2017年3月、他は浙江、河南、湖北、重慶、四川、陝西)。遼寧自由貿易試験区は大連(保税區、輸出加工区、保税港区)、瀋陽、營口の合計約120 km²で構成され、貿易・物流の円滑化、投資・金融の自

由化を進め、対外開放をさらに引き上げることにより、東北振興を推進しようとするものである。7自由貿易区のうち、浙江を除く6区は、21世紀に入って、中国が地域間格差縮小のため、国家戦略として進めている西部大開発、中部崛起、東北振興の対象地域である。「一带一路」戦略が注目されているが、地域発展戦略は継続しており、その重要性は少しも減っていない。

3. 旅順経済技術開発区の新展開—2017年8月15日の訪問・見学を中心に—

8月15日（火）午前、旅順経済技術開発区管理委員会を訪問し、方林・管理委員会副主任から、開発区の現状について下記のような説明を受けた（関連資料により一部補足追加した）。

開発区は大連市旅順口区の西端に位置し、1992年、旅順口区によって設立された。当初の面積は2 km²に過ぎなかったが、2002年には遼寧省レベルに昇級した。2012年に旅順口区が対外全面開放され、2013年には国家レベルの開発区に昇級、現在、面積は55万 km²、約10万人の人口を有している。中国全体で219ある国家級開発区の中では比較的新しく、規模も下から10番目と、それほど大きくないが、新港を持っているのが特徴であり、一港一区の開発区である。大連市中心部から距離はあるが、LRTも開通しており、交通の便は良い。高速道路により、遼寧省および東北各地、全国と結ばれている。上海、天津などとの定期貨物船、煙台との鉄道フェリーが運航している。他の開発区と比べて高い比率、開発区の人口の40%を占める4万人の学生・教員を有する4大学が立地している。遼寧省レベルの研究開発機構が3、大連市レベルのものが8、立地しており、ハイテク企業に分類される16社の従業員数は、開発区全体の4分の1を占めている。

現在の入居企業数は約1,000社、そのうち製造加工企業は200社余りである。外資企業は約30社、うち日系企業は14社、その中で操業しているのは4、5社で、次の二社が代表的事例である。一社は、日本最大の造船会社である今治造船の子会社、大連今岡船務有限公司³で、2002年に開発区に進出、これまで5期にわたり合計12.2億ドルの投資がなされている。約60万 m²の敷地で、船舶ブロックを作り、日本に輸出している。もう一社は、2012年に設立された⁴COSCO（中国遠洋集団）と川崎重工との合弁企業（大連中遠川崎船舶工程有限公司、川崎重工の持分法適用関連会社、34%）で、10億ドルの投資がなされている。敷地1.8 km²、海域1.5 km²を有し、今岡造船よりも大規模に、船舶の設計・製造を行っている。20万トン貨物船、2万 TEU コンテナ船など、中国最大レベルの規模、最高レベルの効率で生産している。

国有企業とくに中央企業が多い。国有企業は開発区の工業総生産額において70%以上を占めている。①港湾物流業、②造船業（中国遠洋集団など）、③機関車・車両（中車集団：大連機車、チチハル車両など）、④重機械（大連華銳重工集団など）などである。中車集団は3 km²の土地を占め、総投資額は100億元以上で、生産並びに研究開発基地となっている。大連華銳重工は、50万 m²の敷地で冶金並びにクレーン製造などを行っている。

4. 營口経済技術開発区の新展開

1) 營口の優位性と発展戦略

8月16日午前、遼寧(營口)沿海産業基地建設計画展示館を見学したのち、中国国際貿易促進委員会營口市委員会および營口市国際商会の党書記並びに常務副会長、何英福氏より、營口市の経済発展の概要と優位性、開発区の発展戦略等について以下のような説明を受けた。

營口市は4つの区(站前区・西市区・老辺区・鮫魚圏区)と2つの県級市(大石橋市・蓋州市)で構成され、総面積は5,402 km²、人口245万人である。渤海に面し、122 kmの海岸線を擁しており、海陸交通の要衝・接点としての地理的優位性を有している。海運では、歴史的には遼河の河口港として発展してきたものの、流入土砂による水深不足により、1983年から鮫魚圏区に新港の建設が始まった。30年余を経た現在、国内第8位の貨物取扱量を有しているが、この2年間の発展は著しい⁵⁾。近年の「一帯一路」戦略との関連では、營口—維坊(山東省)直結による海陸連携の中国—モンゴル—ロシアルートのほか、満州里を経由するロシア、ヨーロッパルート(遼満欧、營満欧)が展開している。鉄道では、中国東北の幹線、哈大(哈爾濱—大連)高速鉄道の3駅が營口に設置されているとともに、2017年末完成予定の北京—瀋陽高速鉄道により、營口—北京間は3.5時間で結ばれる。瀋陽—大連をはじめ、高速道路網も完備している。

こうした地理的優位性を背景にして、營口では、東北老工業基地振興、遼寧沿海経済帯、瀋陽経済区、遼寧自由貿易試験区という4つの国家戦略が展開されている。遼寧沿海経済帯は李克強首相が遼寧省書記在任時に提起し、遼寧沿海産業基地の命名もそうである。遼寧自由貿易試験区は、中国全体では第3次に批准された7試験区の一つであるが、營口は遼寧試験区を構成する3区の一つ(他の二つは大連と瀋陽)で面積は約30 km²である。すでに1,170社が登録している。營口において発展が見込まれる産業としては、1. アルミ、冶金、鉄鋼、2. 石油化学、3. マグネシウム、4. 設備製造、5. 建築などの新材料、6. アパレルなどがある。また、豊富な観光資源と良好な環境を生かした観光産業の発展も見込まれている。日系企業は32社で、2.8億米ドルの投資がなされている。2016年の対日輸出は3.5億ドル、輸入は約1億ドルであった。

2) 日系中小企業 EK 社

8月16日午後、營口経済技術開発区管理委員会を訪問した後、同委員会の案内で、日系企業EK社を見学させていただいた。EK社の本社であるM社は1943年設立、70年以上の歴史を持ち、資本金5,000万円で、化粧品容器・プラスチック容器を企画・開発から製造まで一貫生産、販売している。日本国内には大阪本社・工場、八尾工場、東京事務所、中国には我々が見学した營口工場(EK社)と上海営業所(同社)、米国ニューヨークに事務所を有し、グループ全体の従業員は600名である。

営口には1995年に進出、当初は合弁（出資比率90%）であったが、2001年に100%出資化、開発区に工場を移転・新設した。資本金573万米ドル、投資額1,000万米ドル、従業員500名（駐在員6名：5名が営口、1名が上海）、敷地15,000 m²、工場7,500 m²で、化粧品容器を成形（27台の機械が年間340日・24時間稼働、従業員は8時間・4班3交代・6勤2休）—加飾（年間250日稼働、従業員は8時間・2交代）—蒸着（年間340日・24時間稼働）—組立の3工程にわたって日本国内と同等の管理体制で生産している。主要取引先は、資生堂、P&G、ユニ・リーバ、花王などである。

EK社は、大連から車で2時間、船便のアクセスも容易な立地を生かすとともに、高度な生産管理体制で成形から真空蒸着・塗装、二次加工までを一貫生産し、高付加価値製品を低コストで提供することによって国内外市場をサポートしているグローバル対応工場である。主力工場として本社並びにグループ全体を支えているが、中国の賃金および人民元の上昇にともない、生産コストは増大している。1990年代、日本から中国への生産拠点シフトを検討した際に直面したのとある意味で類似した状況が生まれている。

Ⅲ 大連の産業政策の展開と新段階

はじめに

大連は中国の重要な工業都市であり、東北三省において最も発展した港湾都市であり、経済規模が最大の都市である。2016年に対外開放度の最も高い地域である遼寧自由貿易実験区（大連）が国務院より承認された。大連の域内総生産は遼寧省全体の30.9%（2016年）を占めており、瀋陽を抑えて第一位である。大連の地域経済は2003年以降の東北振興の下で高い成長率を維持してきた。しかし、近年大連の経済は減速し、工業生産高、輸出入額、一般会計収入と固定資産投資など、主要な経済指標の伸びが鈍化した。2015年の経済成長率は3.4%へと低下した。2016年に入り回復を見せ、2017年は7.1%の経済成長を実現したが、中長期的には産業構造調整、国有企業改革、新興産業の発展など、様々な政策課題に直面している。大連の経済は東北地域において大きな影響力を持ち、大連の産業振興は東北三省の産業振興にとって牽引的な役割が期待されている。本章では大連の産業政策の展開を考察しその新段階の課題を提示する。

1. 大連市の主要経済指標

遼寧省は14の地級市からなる。大連は副省級都市であるとともに、全国で5つある計画単列都市の一つでもある。遼寧省の常住人口は4,377.8万人（2016年）、うち都市部は2,949.3万人（67%）、農村部1,428.5万人（33%）である。大連市の戸籍人口は595.6万人（2016年）である。大連市のGDP総額は6,810.2億元（2016年）、対前年比6.5%の増加、遼寧省全体（2兆2,037.8億元）の30.9%を占める。遼寧省の1人当たりGDPは65,521元（2015年）である。大連のそ

れは110,673元(2015年)、省平均の1.6倍である。また大連市の第二次産業の付加価値額は3,580.8億元、全省(13,382.6億元)の26.7%を占め、この省で経済的に最も発展している地域である。2016年の遼寧省の狭義の一般公共会計収入=予算内資金会計(中央補助収入などの依存財源を除く)は2,199.3億元であるのに対し、大連市のそれは611.9億元、省全体の27.8%を占める。また2016年、遼寧省の一般公共会計支出は4,582.4億元であるのに対し、大連市の財政支出は870.3億元、省全体の18.9%を占める。大連市の財政力は省内でも特に大きい⁶。

2018年大連市政府工作報告では、2017年の大連の経済指標が次のように示されている。大連の域内総生産は7,363億元、対前年7.1%増である。一般公共財政収入は657.7億元、同7.5%増である。固定資産投資は1,652.8億元、同15.1%増である。消費財小売総額3,722.5億元、同9.2%増である。都市部住民年間可処分所得40,587元、同6.7%増である。農村住民年間純収入16,865元、同7.7%増である。輸出入額4,132.2億元、同21.7%増である。

2. 大連市の産業振興政策の展開

1) 画期的意義を持つ「東北振興戦略」

東北地域はかつて中国の重化学工業の集積した工業基地であったが、長い間計画経済の影響を受けているため、国有企業のウエイトが高く、企業の技術革新や国有企業の改革が遅れ、政府と企業が分離されず、企業の負担が重い。大連など沿海地域の一部を除いて全体として市場経済への転換が遅く、経済発展が相対的に遅れていた(曹2006)⁷。

2003年10月、中国共産党第16期3中全会は「中共中央の社会主義市場経済体制整備に関する若干の問題についての決定」を採択し、第18条で東北地域等旧工業基地振興(東北振興戦略)戦略を決定した。「東北振興」は2000年以降の西部大開発に続く新たな地域発展戦略である。この戦略は東北地域の従来型工業基地の改革、東北三省における資源依存型経済構造の転換、地域間格差の解消、対外開放の拡大、国内外の資金・技術・人材の導入を目指している。東北地域の振興と産業構造の高度化および国有企業改革を推進するための主要な政策措置は、東北振興のための100のプロジェクトに着手すること、また2004年からハイテク産業構造への転換と企業技術革新に関する60のプロジェクトを開始すること、黒龍江、吉林両省において農業税の全面的廃止、東北三省を食品工業基地(食糧商品基地)として建設するために財政支出を拡大すること、東北三省を社会保障制度改革の試験先とし、国有大中型企業の負担を軽減すること、付加価値税(増値税)の改革、東北旧工業基地の設備製造業など8大産業を対象に新しい機器購入に含まれる17%の付加価値税の控除を認めること、などである。大連市は東北振興戦略において牽引車の役割を与えられ飛躍的発展につながる契機となった。

2) 大連の産業振興政策と経済成長

大連市は東北三省において長い歴史を持つ重要な工業基地と港湾都市である。改革開放政策

実施以降、大量の外資企業が大連に進出しており、東北三省における対外開放度の最も高い都市である。しかし、大連は上海、深圳のような先進地域と比べて改革開放の度合いおよびその効果には大きな差異がある。

東北振興の下で2004年、大連市政府は「大連市従来型工業基地振興計画」を公布した。その計画には東北アジア重要な国際航運センター（「1つの中心」）および「4つの工業基地」の建設が大連市における主要な産業振興政策として盛り込まれている。「1つの中心」では、大連港と大連空港を拡大し、その機能をさらに高め、大連を東北アジア航運センターに発展させる。「4つの基地」では、（1）中国における大型の石油化学工業基地、（2）電子情報およびソフトウェアの産業基地、（3）先進的機械・設備製造業基地、（4）先進的船舶製造基地の建設が目指された。具体的には次の諸点である。

第1に、大連に東北アジア地域における重要な国際航運センターを建設する。大連市は、東北地域内陸部の大量の貨物を国際市場に運ぶ主要な通路である。大窯湾港は中国東北地域の最も重要なコンテナ埠頭である。大窯湾港は東北地域最大の貨物輸送の港として、現在国内外コンテナ航路85本を擁し、東北三省の国際貿易コンテナ業務の90%以上は大窯湾港で行われている。年間コンテナ取扱量は500万 TEUである。大連港はアジア最大の食糧集散地と国内最大の石油液体化学品の集散地である（夏2009）⁸。

第2に、四つの産業基地を中心とする新型工業体系を構築（産業構造の高度化）する。大連の工業は重化学工業が主であり、2003年の軽工業と重化学工業の比率は3対7、機械（船舶を含む）製造、石油化学、電子通信の三大支柱産業で一定規模以上の工業経済の69%を占めている。三大支柱産業を大きくまた強くし、新型工業化の道を歩み、第二次産業を全面的に高度化させる。大型石油産業基地、電子情報産業及びソフトウェア基地、先進装備製造業基地と船舶製造基地という四大産業基地を建設することは、大連の従来型工業都市振興における最大課題である（夏2009）。

第3に、イノベーションで市が確定した100重点産業プロジェクトを推進する。二つの造船所の能力拡大、双島湾石油化学産業区、中国石油大連石油化学会社の石油精錬プロジェクト、旅順南路ソフト・ウェア産業帯、大窯湾保税港区、星海湾先物金融センターの建設が主要政策課題である。これらの大型プロジェクトへの投資を通して、全市の工業経済を急速に発展させる（夏2009）。

第4に、国有企業改革の深化と産業構造の高度化である。中国の南方の先進地域と比べて大連の企業改革にはその度合いと効果において大きな差異がある。経済発展が過度に国有経済に依存し、民営経済などの成長スピードが遅れ、多元的経済の局面が形成されていない。国有企業改革において現代企業制度を確立し、株式制改革を推進する。国際競争力を持つ大企業と企業グループを育成し、全市経済の牽引車の役割を果たせる。また中小企業の財産権制度の改革を推進することによって、投資主体の多元化、資本の株式化、所有制の多様化を実現する。さ

らに对外开放と国有企業改革、従来型工業基地の建設、政府役割の変化、投資環境の改善と結びつけて、对外开放の新局面を作り上げる。国有企業と民間企業の連携により、国有企業を活性化させる。政府と企業分離により雇用を確保し、社会保障システムを整備する(夏2009)。

東北振興政策が実施されて以来、大連の地域経済は目覚ましい発展を遂げた。大連市のGDP総額は2003年の1,632.6億元から2013年の7,650億元、4.6倍に増加した。一人当たりGDPは2003年の29,206元(3,529ドル)から2013年の111,620元(18,308ドル)、3.8倍に増加した。輸出入額は2003年の155.4億米ドルから2013年の676.5億米ドル、4.3倍に増加した。財政収入は2003年100.5億元から、2013年の850億元、8.4倍に増加した。固定資産投資は2003年の400億元から2013年の6,478.1億元(農家への投資を含まず)、16.1倍に増加した。都市住民年間一人当たり可処分所得は2003年の9,101元から2013年の30,238元、3.3倍に増加し、農村住民年間一人当たり純収入は2003年の4,513元から2013年の17,717元、3.9倍への増加を実現した。東北振興以来の大連産業振興が大きな成果を得られたのは中央政府からの支援が大きいことと大連市政府が主導する重点プロジェクトの推進、産業構造の高度化、国有企業改革など、経済発展と市場経済化、経済改革と对外开放の進展が成功しているからであるといえる⁹。

3. 大連の産業振興政策の新段階と課題

中国経済は2013年以降、それまでの高度成長段階から中高速成長の段階に転換し新常态に入った。大連の地域経済は、東北振興の下で大きな成果を上げたが、国有企業改革が十分ではないため、改革のコストが年々高くなったこと、経済構造調整の目標を達していないこと、また改革の意識転換が十分でないことなどの問題を内包している。2014年から大連の地域経済は減速、工業生産額、輸出入額、一般会計収入と固定資産投資など主要な経済指標が急激に下がり、2015年の経済成長率は3.4%へと低下した。

大連市は経済減速と国有企業改革の困難を打開するために、「全面的に国有資本、国有企業の改革を深化させるための若干の意見」(略称「意見」、共産党大連市委員会、大連市政府、2014年2月)を発表し、大連市の国有資本と国有企業の改革路線図、工程表と2020年までの主要任務および目標を提示した。これは大連市の中長期的な産業振興、とくに国有資本・国有企業改革の指導方針であるとともに、大連の国有資本・国有企業の改革が新たな段階に入ることを示している。「意見」は6つの分野と20の課題を含んでいるが、そのポイントは次のとおりである。

第1に、国有企業を三類型にする。それは競争的企業と機能的企業および公益的企業の三種類である。三類型の国有企業を異なる目標で発展させる。

第2に、国有企業の分布とその構造調整において新たな突破をしなければならない。国有資本と産業連携を推進し、基礎産業を主体に、現代的サービス業と戦略的振興産業を二翼にするという「一体二翼」の特色ある産業体系を形成する。80%以上の国有資本をこの「一体二翼」

の産業分布に取り入れる。

第3に、民間資本が国有企業改革に参加することを奨励する。関連産業と業界類似の国有企業との多様な方法による制度改革を支援し、競争的企業集団の上場、また核心的業務の資産上場などを推進する。混合所有制企業における管理層、技術管理職、従業員が出資によって企業の制度改革に参加することを模索する。民間資本の市所属国有企業に対する投資を誘致する。

第4に、国有企業の歴史的遺留問題を解決する方法と工程表を確定する。公共財政資金による支援を行うとともに、公共財政資金、国有資本経営収益、企業部分株式権の譲渡収益を改革のコストに使用できるメカニズムを構築する。2～3年以内に企業が運営する社会サービス（学校、病院など）の問題を解決し、従業員の配置、国有企業による集団企業の経営、退職者の社会化管理などの歴史的遺留問題を解決することによって企業の負担を軽減する。

第5に、国有企業改革の要である現代的企業制度を完成する。国有企業の権限と責任を明確にし、効率の良い国有企業の政策決定と執行・監督メカニズムを構築し、会社統治における法人代表者の中心的地位を確立しなければならない。国有企業の経営・投資の責任と資産損失責任を追究する制度を整備する。

第6に、経営国有資産の集中統一管理監督を全面的に推進する。市の行政機関に所属する企業を党の機関や政府機関から分離する。分離された国有企業を国有資産管理監督機構の管理下に置く。

2014年と2015年の経済減速を経て、2016年の大連経済は回復し、2017年の大連経済は顕著な発展を遂げた。2018年大連市政府工作報告では、その主要な経済成果が次のように報告されている。

第1に、経済構造の転換において顕著な成果を得た。経済成長は全国平均より高く、経済構造の高度化を実現した。三次産業の比重は5年前の6.4：52：41.6から6.4：41.5：52.1になり、持続可能で安定的な経済成長を実現した。

第2に、自由貿易試験区が正式に稼働した。上海などの自由貿易区の経験を取り入れてネカティブリスト制度を整備し、国際貿易の単一窓口を実行し、投資の利便性、貿易自由化、金融の国際化、管理の現代化が加速的に推進され、自由貿易区は対外開放の新地平を開いた。

第3に、供給側構造改革を深化し発展の質を高めている。大連市は「三去一降一補」を推進するために、企業の税・費用負担を577.7億元軽減した。

2016年以降、供給側構造改革は正式にスタートし、国のマクロ的経済政策の重点となっている。その主要な任務は「余剰生産能力の削減、在庫解消、債務削減と企業のコストを下げ、弱みを補強する」（略称は「三去一降一補」）、のことである。「三去」とは、企業、とくに国有企業の余剰生産能力と高い資産負債率および不動産の余剰ストックを削減することを指す。「一降」とは、企業のコスト構造を調整し税負担・料金負担、物流、労働力等のコストを下げることを指す。「一補」とは、輸入製品を代替し、科学技術イノベーションを推進することを指す。

す¹⁰。

第4に、新興産業を持続的に発展させる。新興産業の発展計画を制定し、ハイテクと新興産業の生産額はそれぞれ対前年比50.8%、17.5%増加した。

第5に、伝統的産業の高度化が進んだ。全市の規模以上の工業付加価値額は対前年比11.2%、装備製造業の付加価値額は同21.1%、自動車製造業、電子情報産業付加価値額はそれぞれ28.5%と74.3%の増加となった。

第6に、現代的サービス業の加速的発展である。大連港の取引量は4.5億トン、コンテナ取引量は970.7万 TEU である。

第7に、国有企業改革の深化である。

その一つ目は、市所属国有企業の全面的な整合を行い、水務、地下鉄、都市建設の三大国有資本企業集団を設立する。(1)水務集団は、水道集団、供水会社を主体とし、水利建設設計院、水利科学研究院、排水設計院、排水事業総公司から構成される。水務集団は原水、供水、排水、汚水処理などの一体化運営体制を形成することを目指している。(2)地下鉄集団は、地下鉄建設と運営をもとに、地下鉄建設会社と運営会社を統合し建設、運営、投融资と資産開発一体化管理体制を構築する。(3)都市建設集団は、都市インフラ整備を主業に、都市投資集団を主体とする¹¹。

その二つ目は、混合所有制経済の推進である。株主の多元化が大連市国有企業改革の重要な内容である。現在大連の経済は民営経済、国有経済と外資経済を主体とする。大型民営企業との合併合作、合併による事業の実施により混合所有制改革の道を開く。

その三つ目は、「三供一業（電力供給、水道供給、暖房供給と建物管理）」の分離である。2016年末までに、中央企業における「三供一業」分離事業が段階的成果を上げている。大連には中央企業が29社あり、57事業が分離対象となっている。そのうち、供水は7で従業員1,400名、電力供給は12で従業員2,890名、ガス供給は2で従業員2,263名、熱供給は7で従業員2万2,200名、建築面積200万 m²、建物管理は29で従業員6万477名、建築面積403万 m²である。国有建物管理移行プラットフォーム会社を大連市が設立するとともに、中央企業各社と国家電力網、供水会社、熱供給会社、および建物管理会社との間で、業務移行協議がなされ、実施過程の検討が進められている。2016年末段階で、全事業について包括協定が締結され、うち12事業については、工事や改造が完了している¹²。

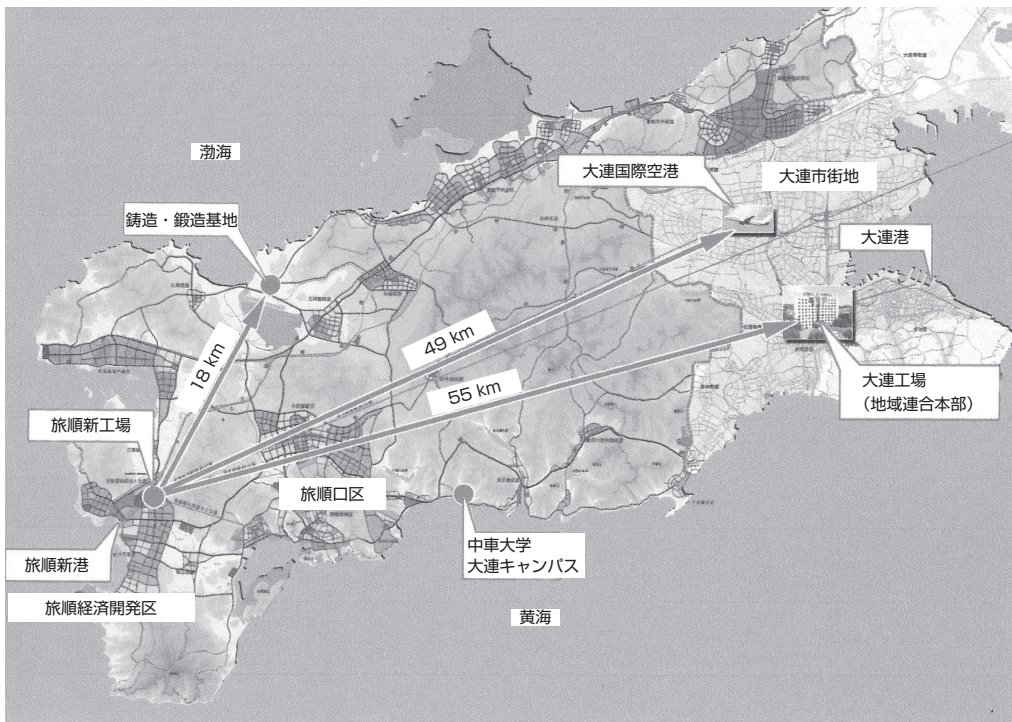
まとめ

以上、大連の産業振興政策の展開と新段階の課題について考察した。大連は東北地域の重要な港湾都市と商工都市であり、新段階の産業振興政策の課題は次のように整理できる。(1)有効な投資と輸出の拡大を促進することによって大連の経済成長を維持すること、(2)経済の振興、伝統産業の高度化、新興産業の発展、現代サービス業の発展によって供給側構造改革

を深化させ、発展の質と効率を高めること、（3）自由貿易試験区建設の推進によって東北三省における対外開放の牽引車の役割を果たすこと、（4）自主的イノベーションモデル区の建設によって企業の競争力を高めること（「大連国家自主的イノベーションモデル区三年行動計画」（2017-2019年））、（5）混合所有制経済の推進、現代企業制度の整備、国有資産の監督管理体制の改善、企業コストの削減などの改革によって国有企業改革を深化させること、（6）民営経済を一層発展させること、（7）農業の近代化を推進し、都市農村経済の格差を是正すること、（8）環境保全を進めること、などである。大連市が上記の新段階の産業振興政策の課題を解決することは、大連市自体の経済と社会の発展だけでなく、東北三省全体の経済発展にもつながる。

Ⅳ 中国中車大連機車車輛有限公司の新展開と国有企業改革¹³

2017年7月14日に中国中車大連機車車輛有限公司（以下、見出し以外は「大連機車」と略す）を訪問し、程強副総経理による企業説明を受けた後、大連市沙河口区にある大連工場を見学した。引き続き、15日に旅順新工場（大連市旅順口区の旅順経済開発区にある）を見学した。ここでは、その二日間の調査結果を中心に大連機車の新展開と国有企業改革について報告していく。



図Ⅳ-1 大連市にある中国中車大連機車車輛有限公司地図

出所：中国中車大連機車車輛有限公司『機車搖籃』（2017年版）により筆者が作成した。

1. 中国中車大連機車車輛有限公司の概況¹⁴

大連機車は1899年に創立され、ディーゼル機関車、電気機関車、中・高速ディーゼルエンジン、都市軌道交通車両の研究開発と量産ができる国家重点大型企業である。これまで、中国の機関車生産領域において、多くの「中国初」を実現した。それぞれの「中国初」は、1954年の蒸気機関車の設計・生産、1965年のディーゼル機関車の生産、1974年の東風4型ハイパワーディーゼル機関車の量産化、1984年の東風4B型ディーゼル機関車の量産化および1987年の輸入代替、1993年のディーゼル機関車の海外輸出、2000年の電気機関車の量産化、2002年の都市軌道交通車両の国内設計・製造、2006年の和諧3型7,200 kw ハイパワー交流牽引貨物電気機関車の量産化、2008年7月の和諧3型4,660 kw ハイパワー牽引貨物ディーゼル機関車の研究開発・製造、2008年12月の和諧3B型6軸9,600 kw ハイパワー牽引貨物電気機関車の研究開発・製造、2013年の時速160 km 和諧3D型ハイパワー交流牽引高速旅客電気機関車の量産化である。

大連機車は中国最高水準の機関車生産技術を有することの証明として、これまで「毛沢東号」機関車の5回のモデルチェンジとも大連機車の機関車を利用したことが挙げられる。中国では、1946年に命名された「毛沢東号」機関車は、モデルチェンジの度、常に中国最高水準の機関車を利用するからである。

旅順新工場は2008年12月4日に、当時の親会社である中国北方機車車輛工業集団公司が大連市政府と調印した「戦略的協力包括協定」(「战略合作框架协议」)に基づき、2009年9月より建設が始まった。工事は3期に分かれているが、現在、第1期の6つの生産現場は完成し、試運転を開始している。第2期工事の第1、第2段階も進んでいる。完成すれば、一つの機関車・車両製造基地と一つの鑄造・鍛造基地になる。また、2015年10月31日に、現在の親会社である中国中車集団公司が大連市政府と「戦略的協力を深化する包括協定」(「深化战略合作框架协议」)を新たに調印し、第13次「5ヵ年計画」(2016-2020年)末に、機関車1,000台/年、都市軌道交通車両1,000両/年、ディーゼルエンジン1,000台/年、貨物車輛3,000両/年、コンテナ9,000個/年の生産能力、年売上高500億元以上を実現するために、旅順新工場の建設に力を入れることを確認している。

2. 中国中車大連機車車輛有限公司を取り巻く環境の変化

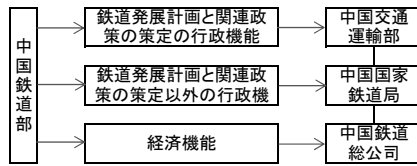
1) 市場の変化

大連機車の製品の主な納入先は中国鉄道総公司であり、2014年までは製品の70-85%を占めていた。将来的には、中国鉄道総公司に40%、他の国内市場に30%、海外市場に30%という目標がある¹⁵。この目標を立てている背景には、大連機車の製品を取り巻く市場の変化がある。

①中国鉄道総公司の設立

中国鉄道総公司は2013年3月14日に設立され、資本金は1兆360億元、資産総額は4兆

6,631.59億元、従業員数は204.56万人で、国有独資企業である。その前身は鉄道部である。鉄道部は1949年に中央人民政府鉄道部、1954年に中華人民共和国鉄道部を経て、2013年3月14日に第12次全国人民代表大会第1会議に承認された「国務院機構改革と職能転換の方案」（「国務院機構改革と職能転換方案」）により分割された（図IV-2）。この分割は行政機能と経済機能との分離を目的としており、鉄道発展計画と関連政策の策定という行政機能は交通運輸部へ、それ以外の行政機能は交通運輸部の下部組織である国家鉄道局へ、経済機能は中国鉄道総公司へ移行した¹⁶。



図IV-2 中国鉄道部の行政機能と経済機能の分離

注：2013年3月に中国鉄道部が撤廃された。

出所：「国務院中国鉄道総公司設立の課題に関する事案の返答」（「国務院關於組建中国鉄路総公司有関問題的批復」, http://www.gov.cn/zwgk/2013-03/14/content_2354218.htm, 2018年1月30日最終閲覧）により筆者が作成した。

大連機車が中国鉄道総公司への製品提供シェアを70-85%から40%に減少させていく原因は2つの側面から由来すると考えられる。一方では、中国鉄道総公司は行政機関である鉄道部と違って、利益を考える企業であり、リスクを回避するため、取引先を多元化していく結果と考えられる。他方では、大連機車の販路拡大により、中国鉄道総公司との取引シェアは相対的に下がっていくと考えられる。

②中国における都市軌道交通の発展

都市軌道交通には地下鉄、路面電車、モノレールが含まれる。2017年6月末、中国31の都市は計133の路線、延べ4,400 kmの都市軌道交通を有している。全国都市軌道交通の保有率は2014年の24.82%から2016年の32.69%へ上昇した。2016年3月に国家發展改革委員会が「交通インフラ重大プロジェクト建設の3カ年行動計画」（「交通基礎設施重大工程建設三年行動計画」）において、2016-18年では、1兆6,000億元を投資し、2,000 km以上の都市軌道交通を建設すると発表した¹⁷。大連機車は都市軌道交通に車輛を提供しているので、都市軌道交通の拡大は大連機車に大きなビジネスをもたらし、「他の国内市場に30%」という目標を達成する根拠になっている。

③「一帯一路」構想によるビジネスチャンス

「一帯一路」構想を実施する一つ重要な目的は沿線の交通インフラ整備である。交通インフラの整備には、機関車、車輛の提供だけではなく、大連機車のディーゼルエンジンは船舶、発電所で利用されているので、規模の経済と範囲の経済から利益を獲得できると推測できる。こ

れは「海外市場に30%」という目標を達成する根拠になっている。

2) 親会社の組織の変化

①中央企業の統合

2003年3月に、國務院国有資産監督管理委員会が設立され、当初、管理・監督されている中央企業と呼ばれる企業は197社であった。当時、産業独占を避けるために、各産業において、複数の中央企業を設立することになっていた。例えば、石油化学産業には、中国石油天然ガス集団公司、中国石油化工集団公司と中国海洋石油総公司があり、鉄道機械産業には、中国北車集団公司と中国南車集団公司がある。

2015年に入り、中央企業の統合が加速している。これは習近平指導部がグローバル競争にお

表IV-1 2015-17年に統合した中央企業

年度	統合前の企業名	統合後の企業名	結合の形式
2015	中国北車集団公司	中国中車集団公司	新設合併
	中国南車集団公司		
	中国電力投資集団公司	国家電力投資集団公司	新設合併
	国家核電技術有限公司		
	南光(集団)有限公司	中国南光集団有限公司	新設合併
	珠海振戎公司		
	中国五鈦集団公司	中国五鈦集団公司	吸収合併
	中国冶金科工集団有限公司		
	中国遠洋運輸(集団)総公司	中国遠洋海運集団公司	新設合併
	中国海運(集団)総公司		
招商局集団有限公司	招商局集団有限公司	吸収合併	
中国外運長航集団有限公司			
2016	中国港中旅集団公司	中国港中旅集団公司	吸収合併
	中国国旅集団有限公司		
	中糧集団有限公司	中糧集団有限公司	吸収合併
	中国中紡集団公司		
	中国建築材料集団有限公司	中国建材集団有限公司	新設合併
	中国中材集団公司		
	宝鋼集団有限公司	中国宝武鋼鉄集団有限公司	新設合併
	武漢鋼鉄(集団)公司		
中国儲備糧管理総公司	中国儲備糧管理総公司	吸収合併	
中国儲備綿管理総公司			
2017	中国機械工業集団公司	中国機械工業集団公司	吸収合併
	中国恒天集団有限公司		
	中国保利集団公司	中国保利集団公司	吸収合併
	中国輕工集団公司		
	中国工芸(集団)公司		
	中国国電集団公司	国家能源投資集団有限責任公司	新設合併
神華集団有限責任公司			

出所：國務院国有資産監督管理委員会 HP および各企業の HP により筆者が作成した。

ける強力な中国企業を作る目的、および過剰設備の削減など「供給側改革」で低迷する経済のてこ入れを図る姿勢の全面的打ち出しといわれている。目標としては、当時100社を超える中央企業を2020年までに50社以下に集約させることである。統合の先行モデルは、2015年6月1日に旧・中国北車集団公司与旧・中国南車集団公司の統合により発足した中国中車集団公司である。統合後、中国国内の鉄道車両シェアをほぼ独占し、世界の地下鉄車両の50%のシェアを占める世界最大手となった。このような統合は単純に規模の拡大を狙うのではなく、「走出去（海外に打って出る）」戦略の一環であり、中国会社同士による消耗戦を避け、「オール中国」として経営資源を海外事業に集中して受注競争で優位に立つ狙いでもある¹⁸。

この統合を皮切り、2015年には、6組12社、2016年には、5組10社、2017年には、3組7社の鉄鋼、電力、石油、天然ガス、鉄道、航空、電信、軍事工業を含む14グループ29社の統合（表Ⅳ-1）が続いており、2017年12月には、中央企業数は98社まで減少した。このような政府主導の企業統合により大株主への資本集中がますます進み、政府による支配は強くなることが予想される。同時に、再編後の会社のコーポレート・ガバナンスの変化も注意深く見る必要がある。

②中国中車集団公司の再形成

2015年6月に、中国北車株式会社と中国南車株式会社が合併し、子会社中国中車株式会社が設立され、8月に中国北車集団公司与中国南車集団公司が合併し、親会社中国中車集団公司が設立された。この中国中車集団公司是「新中車」と呼ばれている。なぜなら、2000年まで「旧中車」が存在していたからである。

中国では、1991年の「社会主義市場経済」への移行に伴い、国有企業の優位性を維持しながらも、市場経済の競争メカニズムを取り入れる必要があった。そのために、各産業において、国有企業の一社独占を避け、複数社の寡占システムが作られた。これは完全競争といえず、不完全競争の「官官競争」と呼ばれている。「旧中車」も2000年に中国北車集団公司与中国南車集団公司に分割された。

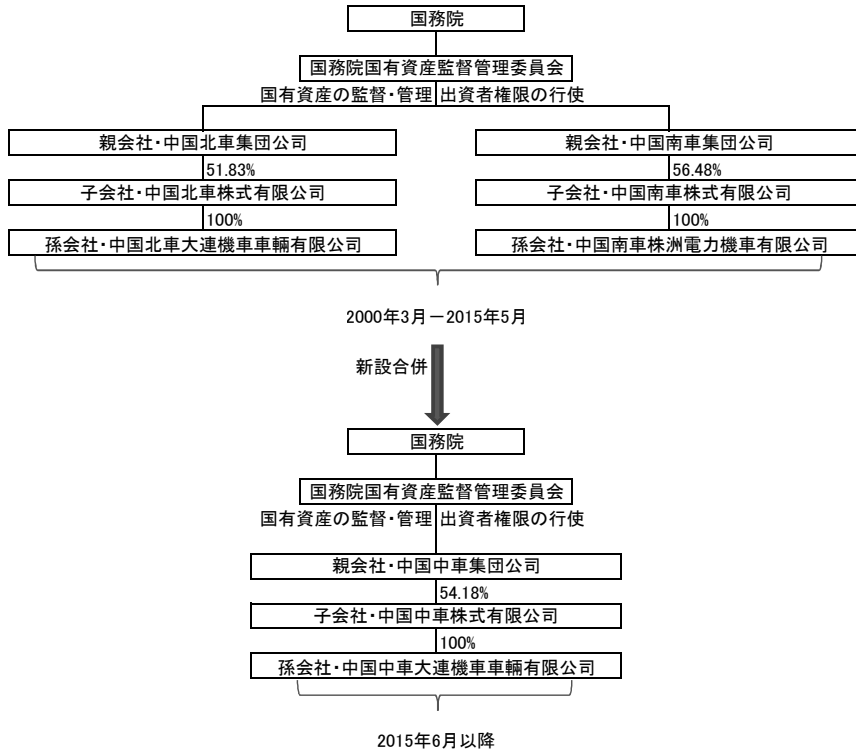
2003年3月に、国務院国有資産監督管理委員会の設立に伴い、中国北車集団公司与中国南車集団公司の組織図は図Ⅳ-3のようになった。

③親会社の混合所有制改革の動向

2017年6月26日に公表された「中央企業の株式会社制改革実施方案」（「中央企業公司制改制工作実施方案」）によると、2017年末までに、中央企業（金融産業企業、文化産業企業を除く）のすべての企業（親会社、子会社、孫会社）は「中華人民共和国公司法」に基づき、有限責任会社（有限責任公司）か株式有限会社（株式有限公司）に転換しなければならない。

2017年12月15日に、親会社中国中車集団公司（図Ⅳ-3）は中国中車集団有限公司へ企業制度改革した。それまでの中国中車集団公司是「中華人民共和国工業企業法」に基づく全人民所有制企業であったが、中国中車集団有限公司は国有独資の有限責任会社になった。この企業制

度改革は親会社の混合所有制改革の準備段階とされているが、今後、子会社、孫会社への影響を考察する必要がある。



図Ⅳ-3 中国中車集团公司合併前後の組織間関係図

注：(1) 持株比率は2014年12月31および2015年12月31日のものである。

(2) この図には孫会社は一例のみ反映されている。

出所：各企業の証券報告書より筆者が作成した。

3. 中国中車大連機車車輛有限公司の新展開と課題

1) 孫会社間の競争とイノベーション

2014年の中国北車株式有限公司・中国南車株式有限公司の売上高と2016年の中国中車株式有限公司の売上高(表Ⅳ-2)を比較すると、中国中車株式有限公司の機関車と旅客列車車輛の売上高が著しく減少している。この2つの製品は大連機車の主力製品であり、このような減少は大連機車の売上高の減少にも由来すると推測できる。また、2016年の中国中車株式有限公司の国内売上高は2.17%、海外の売上高は28.30%減少した¹⁹⁾。会社全体の売上高の減少は個々の孫会社の業績低下と孫会社間の内部競争にもつながると推測できる。このため、個々の孫会社は自身の競争力を創出しなければならない。

表IV-2 中国北車・南車株式有限公司の売上高(2014年)と中国中車株式有限公司(2016年)の売上高の比較

	2014年				2016年	
	中国北車株式有限公司		中国南車株式有限公司		中国中車株式有限公司	
	金額(億元)	前年比(%)	金額(億元)	前年比(%)	金額(億元)	前年比(%)
機関車	194.98	14.12	227.09	13.68	124.05	-61.82
旅客列車車輜	54.76	-32.07	77.75	17.47	83.80	-18.47
貨物列車車輜	97.51	-26.99	74.34	-35.18	109.49	7.58
高速列車車輜	361.69	50.04	377.69	95.31	751.62	-2.70
都市交通車両	73.87	24.91	123.94	49.45	271.41	10.27
新産業	53.11	27.30	133.63	1.89	579.54	9.51
物流サービス等	207.00	-15.67	182.80	-11.12	377.31	10.39
合計	1,042.92	7.30	1,197.24	20.48	2,297.22	-5.04

出所：各会社の年報により筆者が作成した。

大連機車の場合、2つの有利な条件がある。

①中国中車株式有限公司の研究開発資源の利用

2016年に、中国中車株式有限公司の研究開発費は96.84億元、売上高の4.22%を占めており、研究開発者は34,671人、従業員総数の18.94%を占めていた。また、11の国家レベルの産業研究開発センター、21の国家レベルの企業技術センター、12の海外研究開発センターを有し²⁰、これらの資源は大連機車のイノベーション能力の向上をもたらすことが期待できる。実際、大連機車の旅順新工場で建設中の実験用環状線には中国中車株式有限公司の資金援助を受けた。この線路には、三種類の規格の軌道があり、完成すれば、中国国内において、最も複雑な構造をもち、国内市場も海外市場も対応でき、適用範囲の広い実験用線路になる²¹。

②大連市での立地の優位性

大連市には大連機車、中国中車チチハル車輜有限公司を中心とした28社によって構成される軌道交通機械産業集積があり、研究開発、設計、製造、実験の産業チェーンが形成されている²²。

2) 負担削減と退職者再就職先の模索

百年以上の歴史をもつ大連機車は、国有企業の時代の遺留問題として、かつてから保有している病院、学校などの払い下げの問題を未だに完全に解決できていない課題に直面している。今回のインタビューの中では、病院の払い下げの事例が取り上げられたが、企業にとっていくらか負担削減が重要であっても、生身の人間としての退職者の生活保障ができなければ、簡単に払い下げ先が決められないという課題がある。

V 食糧流通の重要拠点：大連—中糧貿易北良公司を例に—

はじめに

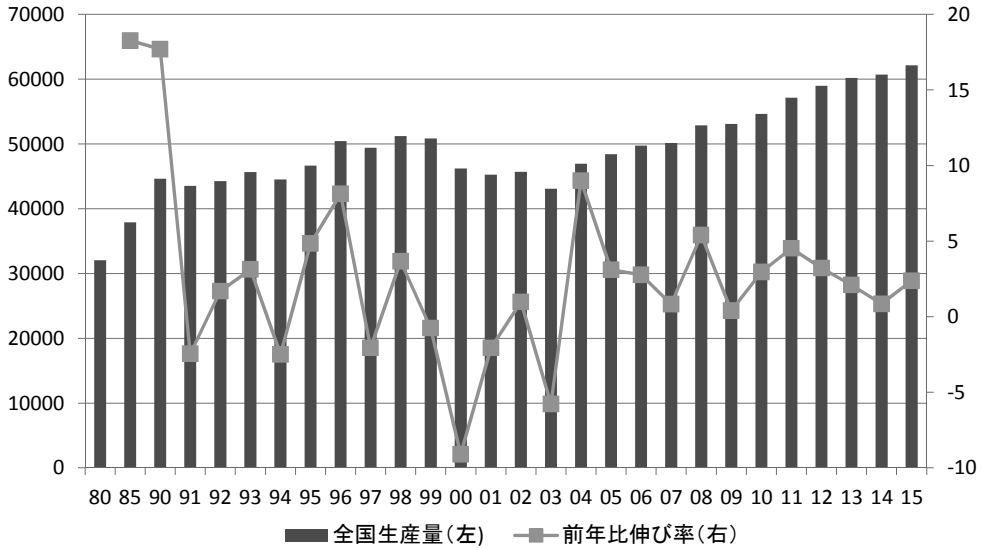
中国の食糧需要の高まりと、その生産状況や輸入増加については、他の新興国の需要増加ともあいまって、世界的に注目を集めている。中国国内でも、工業化に伴う耕地減少、コストの増加により、安定生産に懸念が広がっており、政府としても耕地減少への対応、増産計画の推進と共に、海外における食糧確保にも乗り出している。こういった状況の中で、国内の生産地から効率的に需要地へ食糧を輸送すること、生産の安定を確保するための加工を含めた付加価値増加など、生産から輸送、加工、販売、及びそれにまつわるソフト面でのサービス提供など、食糧産業チェーンの構築が進められている。本報告では、以上の動きを踏まえつつ、訪問した中糧貿易北良公司を中心に、物流の現状と北良港の位置づけなどについて考察し、その一端を明らかにしたい。

1. 食糧生産・流通の現状と課題

図V-1は食料生産の推移を示したものである。減産局面の見られる年もあるものの、食糧生産は増加を続け、現在は6億トンを超える。しかし、その生産状況は厳しい。表V-1は一畝あたり穀物(米・小麦・トウモロコシ)生産状況を示したものである。2016年には総コストが生産高を上回る状況も出てきており、安定生産の維持が厳しい状況にあると言えよう。コスト高には労働コストの高まりも要因として大きく占めており、さらに詳細な分析が必要であるが、様々な政府の保護策や補助政策が食糧生産を支える情勢が鮮明になってきている。

以上のような状況のもと、経営規模の拡大や品質の向上といった、食糧の生産性の改善、高付加価値化には、食糧関連企業の働きが期待されている²³。中国政府は農産物の流通や加工にかかわるリーダー企業＝龍頭企業の育成を進めており、食糧生産においても同様である。しかしながら食糧の流通や加工においては、歴史的に国有企業が多く、また食糧安全保障の面からも国や国有部門の関与が強い。食糧買付においては自由化が進みつつも依然として国有食糧企業がかなりを掌握しており(国内生産流通の約6割が国有企業や政策性の流通)、またその関連加工会社も多い。彼らは農家との契約買付を進め、品質向上のための品種、肥料や農薬管理の指導を行っており、その面からも食糧栽培農家の収入安定や品質の安定に貢献するとともに、農地集約など生産効率化においてもその貢献が期待される。

図V-2、図V-3は中国の食糧その他主要作物の貿易状況を見たものである。食糧輸出は減少し、現在は食糧純輸入国となっている。WTO加盟以降、食糧輸入に関しては、輸入割当制度が取られている。穀物(ここではコメ、小麦、トウモロコシ)の割当量は加盟当初の1,440万トンから2011年には2,215.6万トン(小麦、コメ、トウモロコシ、税率1～6%)と増加している。その後もこの割当量は維持されており、2018年度の割当量も小麦964万トン、トウモ



図V-1 食糧生産の推移（単位：万トン，%）

（出所）『新中国五十五年統計資料滙編』、『中国統計年鑑』各年版と国家統計局（2015）より作成。

表V-1 一畝あたり穀物（米・小麦・トウモロコシ）生産状況（kg，元，%）

	生産量	生産高	総コスト	総利潤	現金コスト	現金収益	コスト利潤率	利潤率
2003	344.2	411.2	377.0	34.2	199.8	211.5	9.1	8.3
2004	404.8	592.0	395.5	196.5	218.0	373.9	49.7	33.2
2005	393.1	547.6	425.0	122.6	228.8	318.8	28.8	22.4
2006	403.9	599.9	444.9	155.0	243.2	356.7	34.8	25.8
2007	410.8	666.2	481.1	185.2	261.7	404.6	38.5	27.8
2008	436.6	748.8	562.4	186.4	314.6	434.3	33.1	24.9
2009	423.5	792.8	600.4	192.4	326.1	466.7	32.0	24.3
2010	423.5	899.8	672.7	227.2	348.5	551.4	33.8	25.2
2011	442.0	1041.9	791.2	250.8	399.7	642.2	31.7	24.1
2012	451.4	1104.8	936.4	168.4	449.7	655.1	18.0	15.2
2013	444.7	1099.1	1026.2	72.9	473.8	625.3	7.1	6.6
2014	470.9	1193.4	1068.6	124.8	482.9	710.4	11.7	10.5
2015	467.4	1109.6	1090.0	19.6	493.0	616.6	1.8	1.8
2016	457.1	1013.3	1093.6	-80.3	501.2	512.1	-7.3	-7.9

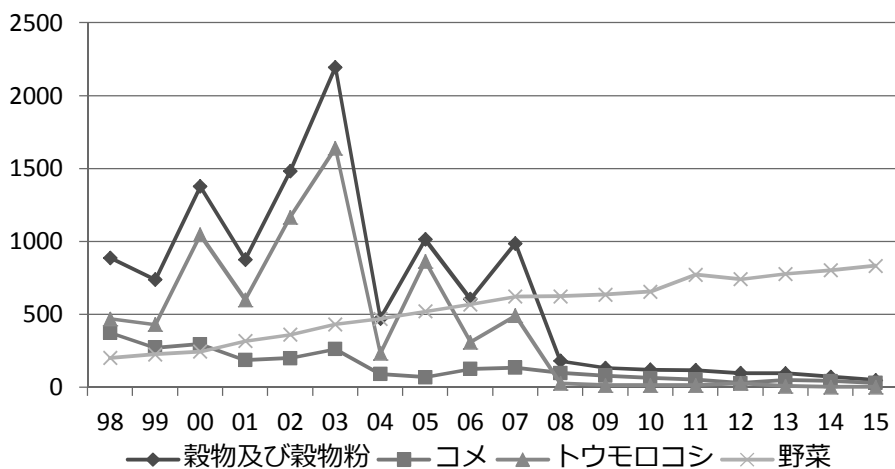
（注）生産高＝実際に販売し得た収入＋（自家消費・在庫・その他農家の手元に残っている農作物×すでに販売した作物の総合平均価格），総コスト＝生産コスト（家庭内労働を換算したものを含む）＋土地コスト（借地料等），純利潤＝生産高－総コスト，現金コスト＝現物・サービス費用＋給与支払い＋借地料，現金収益＝生産高－現金コスト，コスト利潤率＝純利潤／総コスト×100，利潤率＝純利潤／生産高×100

（出所）国家發展和改革委員会価格司編（2009，2014，2017）より作成。

ロコシ720万トン、コメ532万トンで設定されている。現在のところその割当を超える量は輸入されるに至っていないが、輸入増加の趨勢は明らかで、特に飼料作物の需要は高まっている。割当制度を外れている大豆に至っては²⁴、一大輸入国となっており、世界輸出の6割を輸入している。よって、中国の食糧生産は世界の食糧需給や価格の動きに、大きく影響を受ける状態であると言える。

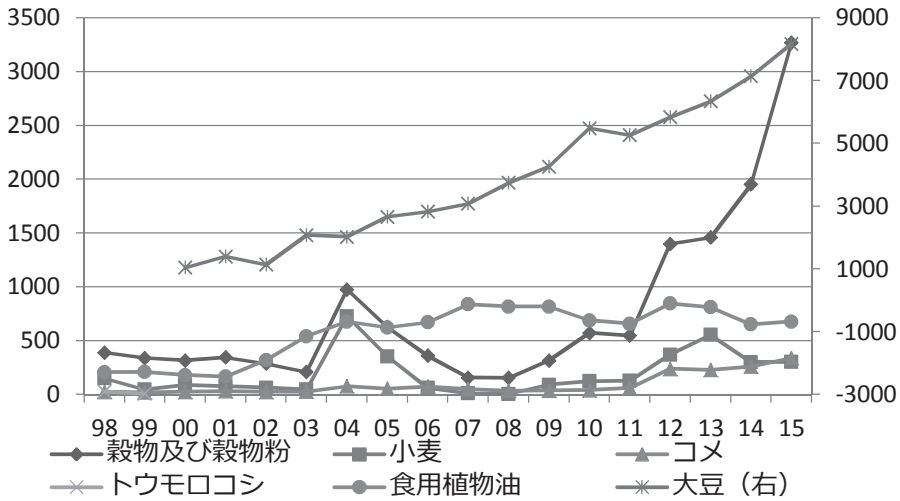
輸入の増加に伴い、その確保の安定化を促進するため、農業関連の対外投資が積極的に行われており、農業企業の海外進出が展開されている。本報告で取り上げる中糧貿易北良公司の親会社である中糧集団も海外進出を積極的に実施しており、グローバルな産業チェーンを展開している²⁵。

また、調査地である大連が位置する中国東北地域（黒竜江省、吉林省、遼寧省の東北三省）は食糧の生産基地であり、トウモロコシ、豆類（主に大豆）は全国生産の3割以上を占める。コメの生産はトウモロコシなどには及ばないが、15%程度を占めており、東北米は味や品質において人気が高い。こういった作物を如何に効率よく消費地である南方に輸送するかは東北食糧生産にとって重要な課題であり、この点においても東北の玄関口にあたる大連、北良港の役割は大きい。では、以下では中糧貿易北良公司を中心に、北良港の現状とその役割について見ていきたい。



図V-2 食糧輸出の推移(万トン)

(出所)『中国統計年鑑』各年版と国家統計局HPより作成。



図V-3 食糧輸入の推移 (万トン)
 (出所)『中国統計年鑑』各年版と国家統計局 HP より作成。

2. 大連の食糧流通における役割—中糧貿易北良公司²⁶

北良公司は1993年に大連北良有限公司として設立され、現在は中糧集団傘下の中糧貿易有限公司に所属する大型食糧専門物流企業である。食糧貯蔵、輸送、港湾中継、加工他、多様な貨物の港湾積み降ろしと関連業務を行う。登録資産は4.2億元、従業員約700名、資産総額56億元、営業収入105億元である。北良公司が建設運営する大連北良港は、世界銀行借款を利用した食糧流通プログラムの中心プロジェクトで、東北の生産地と南の販売地を結び、国際及び国内の食糧市場を中継する要を担う。世界レベルの貯蔵埠頭中継能力と技術を保有し、中国が食糧物流業の高度化を促進するにあたり、指標的プロジェクトとなっている。

設立以来、北良港は「生産地—港—販売地」をつなぐ鉄道・海運連合輸送物流の組織的構築を目指し、大規模な「四散化（荷積み、積み降ろし、貯蔵、輸送の現代化）」食糧物流の先駆けとなっている。現在、6つのバースを有し、うち2つが食糧分散輸送積み込み専門のバース、



図V-4 北良港全景
 (出所) 大連保税区 HP (<https://japanese.dlftz.gov.cn/article/show/14.aspx>)

1つが荷降ろし専用バースとなっており、その他コンテナバース、一般貨物バース、植物油貨物バースがあり、いずれも5～8万トンクラスが寄港可能である。サイロ等貯蔵倉庫容量は200万トンで東北地域の港では最大級である。船への積み込み能力は毎時6,000トン（他の東北地域港湾施設の2～3倍）、船からの荷下ろし能力は毎時2,000トン（他の港湾施設の2倍）、損耗率もそれぞれ1～1.5%、1%と低く抑えられている。分散輸送専用鉄道車両3,400両、鉄道年間集港能力800万トンで、港の取り扱い能力は1,200万トン（主な貨物はトウモロコシ、大豆、大麦、石炭）、長年東北において食糧輸送量トップを占めており、自らは世界規模最大の効率化された食糧専門輸送港を誇る。北良港の食糧分散輸送埠頭はアジア最大で、世界第2位の大型食糧輸送中継施設である。先述のように、北糧南運（北の食糧を南に輸送する）の重要中枢港であり、中国最大の食糧対外輸出港でもあり、国家の重要な食糧備蓄基地でもある。

加えて、2002年以降、臨港食糧・油高級加工、物流産業の発展に力を入れ、企業誘致を進めており、恵良大豆科技、日清製油、双日食品、北良石化、西咀熱力、華鼎建築、コンテナ場などの合資合作プロジェクトからなる臨港企業群を形成し、中国北方最大の油脂加工基地、国内最大の植物油貯蔵輸送設備を有する。

2006年北良公司是華糧集團に合併され、戰略轉換を開始した。北良公司を基礎にしなが、華糧集團内部資源との一体的運營管理体系を構築するというものである。さらに、2013年3月には中国政府による国有企業再編に伴い、親会社である華糧集團とともに中糧集團に合併され、中糧集團体系内の物流龍頭企業（リーディングカンパニー）となっている。この時、中糧、中谷、華糧の3つの中央食糧企業が合併しており、食糧の国内流通、海外貿易、物流業務が一体化されている。第12次五か年計画期間、5万トンの食糧及び多用途生産バースを作る計画で、取扱能力は2,500万トン以上になる計画である。

北良公司 HP によれば、第13次五か年計画に入って、北良公司是新しい情勢に直面し、地域の「買付センター、決算センター、物流センター、貯蔵センター」としての発展を目指し、新型經營モデルを打ち立て、「大北良」を建設する。中糧集團と中糧貿易公司の指導の下、集團



(出所) 大連保稅区 HP (<https://japanese.dlftz.gov.cn/article/show/14.aspx>)



(出所) 北良公司 HP (<http://www.beiliang.com/>)

図V-5 食糧輸送鉄道引き込み線(左)と貯蔵設備(右)

運営体系の中での役割を十分に発揮し、国家の食糧マクロコントロールと食糧サプライサイド構造改革のためにあるべき貢献を行っていき、としている。地域、産業、領域を超えた経営発展戦略を実施し、後背地である東北地域で生産された食糧のために収容貯蔵基地と南方への中継輸送基地を建設し、全国をカバーする食糧物流サービスチェーンを打ち立て、積極的に国際食糧物流市場開拓を行っていきとしている。

前述のように、食糧生産基地である東北の食糧を、需要地である南方へ効率よく輸送することが課題となっており、その意味で北良港に対する期待は大きい。加えて、輸入量が増加する中、輸入拠点としての役割も拡大している。北良港の大豆輸入シェアは東北1位であり、2016年で328万トンを超えており、通常在庫36万トンを抱える。大豆に関しては年間の総輸入量は8,000万トンを超えており、その全国におけるシェアは小さいが、東北地域自身が大豆の一大生産地であることを考えると、その増加は見逃せない。同じく生産基地の役割を果たしているトウモロコシについても近年の平均で年間300万トンを入力しており、その他大麦50万トンを入力するなど、東北地域における食糧輸入拠点となっている。各加工企業との関係も密接で、国内1件目の輸入食糧モデル港にも選定されており、大連保税区や検疫検査局からの認証も受けている。

業務展開は多岐にわたるが、貨物中継、先物決済（トウモロコシ、大豆一号、大豆二号）、貿易代理、検疫検査など、各業務に関わり投資子会社を設立している。例えば、大連北良物流有限公司（貿易、物流サービス）、大連北良港務有限公司（港湾業務）、大連北良国家糧食備蓄庫有限公司（国家備蓄）、中糧瀋鉄紅運物流（大連）有限公司（鉄道輸送業務）、大連北良檢驗有限公司（検査検疫）、大連北方食糧交易市場良谷貿易有限公司（販売・情報サービス）などがある。検疫検査では2006年に1,600 m²の実験室を建設し、先進レベルの検査機器を100台余



図V-6 大連國際糧油食品物流產業園區計畫
(出所) 北良公司 HP (<http://www.beiliang.com/zyywdb.htm>)

り、専門技術員13名を有する。食糧・油、飼料、食品理化、農薬残留、家畜残留薬物、食品添加物、微生物、遺伝子組み換えなど160余りの検査項目サービスが提供可能である。国際的な認証も受けている（ISO/IEC17025、CMA、CNAS17025）。その他、食糧物流情報センターも設置されるなど、貯蔵、輸送、貿易に付随するソフト面でのサービス強化にも努めている。

大連市は東北アジア重要国際航空海運センター、物流センター、貿易センター、地域金融センター建設を戦略に掲げているが、この戦略とともに、東北振興政策、一帯一路国家戦略なども利用し、渤海経済圏、東北アジア経済圏に位置し、東北という後背地を抱えるという地理的条件を生かすべく、北良公司は大連国際糧油食品物流産業園建設を進めている。建設用地は2.26平方キロ、総合物流加工区と埠頭作業区が主となる。総合物流加工区建設用地は1.13平方キロ、埠頭作業区は7パースの計画である。糧油業務を主として企業誘致を行い、臨港糧油食品とその他大規模食品加工、物流、貯蔵、取引、先物決済、保税業務など総合臨港産業を進展させる計画である。協力方式としては、土地や倉庫物流施設、水道・電気・ガスなどインフラ業務を北良公司が提供し、その他は投資方が自主建設することとなっている。

2017年3月に国务院が中国（遼寧）自由貿易試験区設立を正式に決定し、北良港は遼寧自貿試験区大連片区に編入されている。

おわりに

中国東北地域は食糧の一大生産地であり供給地である。大連はその生産された食糧を運ぶ重要な食糧物流中継地点であり、北良港はその重要な役割を担っている。食糧輸入が増加する中で、北良港も国内流通のみならず、輸入食糧の取り扱いが増えると考えられるが、一方輸入食糧との競争を余儀なくされる国内食糧にとっては、生産効率化と共に消費地といかにつながり、効率的に輸送できるかが今後の持続的発展のカギとなる。親会社である中糧集団は、海外展開を進めるとともに、国内においては生産地における契約栽培、加工やブランド化等販売戦略を展開しており、グローバル産業チェーンの発展を進めている。本報告ではそのチェーン内における北良公司及び北良港の役割についての分析ができておらず、さらに詳細な調査が必要であるが、新たな国際糧油食品物流産業園建設が進められ、物流のみならず加工区の建設も行われるなど、東北地域のそして中糧集団における食糧取引、輸送、貯蔵、加工に関して、ますますその重要性が増してくると考えられる。

注

- 1 執筆分担は次の通りである。松野：Ⅰ・Ⅱ・全体調整、曹：Ⅲ、楊：Ⅳ、高屋：Ⅴ。

調査にあたっては、東北財経大学経済社会発展研究院王偉同副院長、周学仁副院長、大連市発展研究センター張芳主任、魯岩副主任、王玲処長、中国国際貿易促進委員会營口市委員会何英福書記・常務副会長、孫家暖副会長、大連工業大学葛継平書記、中国中車大連機車車両有限

公司程強副總經理，旅順經濟技術開發区方林副主任，營口經濟技術開發区管理委員会馮長松副主任をはじめ多数の方々から援助・協力を得た。また，東北財経大学経済社会発展研究院許宏偉助理研究員は調査のほぼ全日程に同行してくれた。お世話になった全員のお名前を記すことは不可能であるが，この場を借りて感謝したい。

- 本報告は，平成29年度科学研究費助成事業（基盤 C）「遼寧省国有工業と中国経済減速：「体制移行の罫」の現状と克服可能性に関する一研究」（課題番号17K03736，研究代表者：松野周治），2017年度立命館大学社会システム研究所重点研究プロジェクト「地方・地域の社会資本・技術の創出と地域発展」（研究代表者：山井敏章），2017年度立命館大学国際地域研究所重点研究プロジェクト「中国『強国化』諸相」（研究代表者：中川涼司）による研究成果の一部である。
- 2 松野周治・今田治・曹瑞林・林松国・高屋和子・楊秋麗「中国大連・營口経済企業調査報告—遼寧沿海経済帯産業高度化の現状と東北アジア中小企業協力の可能性—」『社会システム研究』30号，2015年3月。
 - 3 『東北三省の開發区・保税區等の概況』ジェトロ大連事務所，2012年12月，ジェトロ HP，2018年1月15日閲覧。
 - 4 大連中遠造船工業有限公司として2007年7月に設立され，2012年6月，大連中遠川崎船舶工程有限公司（英文略称 DACKS）と正式に名称変更した。登録資本金26.2億人民幣元。資料：同社 HP，<http://www.dacks.com.cn>，2017年12月11日閲覧。
 - 5 2016年の貨物取扱総量は，3億5,217万トンで，寧波—舟山，上海，天津，広州，青島，大連について8位であった（中国国家统计局編『中国統計年鑑』2017年，表16—26，中国国家统计局 HP，2018年2月3日閲覧）。なお，營口港の貨物取扱総量は，2005年が7,537万トン，2010年が2億2,579万トン，2015年が3億3,849万トンと推移している（同）。
 - 6 「遼寧省2016国民経済と社会發展公報」「大連市2016国民経済と社会發展公報」
<http://www.stats.dl.gov.cn/index.php?m=content&c=index&a=lists&catid=52>
2018年2月6日閲覧。
 - 7 曹瑞林「中国の大連及び瀋陽地域の財政と地域振興政策」『金沢星稜大学論集』（2006年）。
 - 8 夏徳仁『振興的軌跡』2009年12月，人民出版社。
 - 9 「大連市国民経済社会發展公報」各年版。
 - 10 許善達『供給側改革』2017年3月，经济管理出版社。
 - 11 「中国経済導報」2016年9月21日 B05版。
 - 12 大連市人民政府国有資産監督管理委員会「大連の中央企業の『三供一業』分離移行事業は段階的成果を上げた」（駐連央企“三供一業”分离移交工作取得阶段性成果），2017年2月17日，
http://www.gzw.dl.gov.cn/news/view_88860.html，2018年2月6日閲覧。
 - 13 本調査は立命館大学国際地域研究所2017年度重点プロジェクト「中国『強国化』諸相」の研究助成を受けている。本稿はその研究成果の一部である。

- 14 中国中車大連機車車輛有限公司『機車搖籃』(2017年版)参照した。
- 15 松野周治他「中国大連・營口經濟企業調查報告」『社会システム研究』第30号, 2015年3月, 124ページを参照した。
- 16 「国务院中国鉄道総公司設立に関する事案の承認」(「国务院関于組建中国鐵路総公司有關問題的批複」, http://www.gov.cn/zwgk/2013-03/14/content_2354218.htm, 2013年1月30日最終閲覧)。
- 17 周雪松「我国城市軌道交通市場發展空間巨大」『中国經濟時報』2017年10月11日 (http://jjsb.cet.com.cn/show_494584.html, 2017年10月11日最終閲覧)。
- 18 『日経産業新聞』2016年1月6日の記事を参照した。
- 19 「中国中車株式有限公司2016年年度報告」を参照した。
- 20 同上。
- 21 中国中車大連機車車輛有限公司 HP を参照した。
- 22 同上。
- 23 高屋和子(2016)「食糧安全保障とグローバル産業チェーンの展開－中糧集团有限公司(COFCO)」(佐々木信彰編著『現代中国の産業と企業』第1章, 晃洋書房)。
- 24 中国で食糧(中国語では「糧食」という場合, 穀物(コメ・小麦・トウモロコシ・高粱・粟・その他雑穀)に豆類(さやを除いた乾燥豆換算), イモ類(サツマイモ・馬鈴薯, 5分の1換算)が含まれる。
- 25 前掲, 高屋(2016)。
- 26 2017年8月17日に研究プロジェクトメンバー(松野周治, 曹瑞林, 楊秋麗)と共に北良港の北良公司を訪問させて頂いた。以下中糧貿易北良公司に関しては, 訪問でのヒアリング, その際入手した同社リーフレットや以下各種 HP を参照した。
国家糧食局 HP 「大連北良有限公司」<http://www.chinagrains.gov.cn/wsfw/qyzc/200609286.html> (2018年1月22日最終アクセス)
大連保税区 HP <https://japanese.dlftz.gov.cn/article/show/14.aspx> (2018年1月22日最終アクセス)
北良公司 HP <http://www.beiliang.com/> (2018年1月22日最終アクセス)
当日午前中には, 雑穀を扱う大連良運集團儲運有限公司も訪問させて頂いたが, 本報告は食糧流通に関わる大連の役割を包括的に考察するため, その分析については今後の課題としたい。

New economic developments in Liaoning Province, China:
Report of a research visit to Dalian, Lushun, and Yingkou, in August 2017

MATSUNO Shuji^{*}, CAO Ruilin^{**}, YANG Qui Li^{***}, TAKAYA Kazuko^{****}

Abstract

This report is based on a field research trip to Dalian, Lushun and Yingkou, in Liaoning province, China, August 2017. A team, consisting of four faculty members of Ritsumeikan University explored new economic developments in the province, which has experienced recession in recent years. Through interviews with government officials and business people employed in economic development zones, we learned about new investments by state-owned enterprises and their reform, the current situation and future plans for economic development zones, activities of a state-owned enterprise to facilitate a grain trade center, and so on.

Keywords

Dalian, Lushun, Yingkou, State-owned Enterprise, New Strategy to ‘Revitalize the Old Northeast Industrial Bases’, Economic and Technological Development Zone

* Correspondence to: MATSUNO Shuji
Visiting Senior Researcher, BKC Research Organization of Social Science
1-1-1 Noji-higashi, Kusatsu, Shiga, 525-8577 Japan
E-mail: smt00696@ec.ritsumei.ac.jp

** Correspondence to: CAO Ruilin
Professor, Faculty of Economics, Ritsumeikan University
1-1-1 Noji-higashi, Kusatsu, Shiga, 525-8577 Japan
E-mail: ruilin68@fc.ritsumei.ac.jp

*** Correspondence to: YANG Qui Li
Lecturer, Policy Science Association, Ritsumeikan University
2-150 Iwakura Ibaraki Osaka, 567-8570 Japan
E-mail: qiuli@fc.ritsumei.ac.jp

**** Correspondence to: TAKAYA Kazuko
Professor, Faculty of Economics, Ritsumeikan University
1-1-1 Noji-higashi, Kusatsu, Shiga, 525-8577 Japan
E-mail: ka10taka@ec.ritsumei.ac.jp

