

中華人民共和国  
輸出能力向上基盤整備プロジェクト  
選定確認調査報告書

昭和63年1月

国際協力事業団

鉅計画
J R
88 - 1



中華人民共和国  
輸出能力向上基盤整備プロジェクト  
選定確認調査報告書

昭和63年1月

国際協力事業団

国際協力事業団		
受入 月日	'88.4.04	105
登録 No.	17447	29.8
		MPP

# 目 次

I 調査団の概要	1
1. 調査の目的	1
2. 団員名及び担当業務	1
3. 調査日程	1
4. その他	3
II 総合所見	4
III 最近の中国の経済情勢	8
1. 中国経済の現状	8
2. 中国経済の行く方	8
IV 輸出能力向上	10
1. 輸出能力向上について	10
1-1 中国の輸出の現状	10
1-2 輸出能力向上の方策	15
2. 輸出加工基地整備計画	16
2-1 輸出商品生産基地の概要	16
2-2 輸出基地の7・5画における位置付け	18
2-3 経済技術開発区の定義と主要開発区の概要	18
2-4 開発区の資金計画	20
2-5 青島輸出基地要請の背景	20
3. 有望輸出産品育成策及び品質向上策	20
4. 投資優遇処置制度	22
V 海外からの投資促進・技術移転	24
1. 海外からの投資の現状及び投資促進上の問題	24
2. 投資促進の方針	26
3. 技術移転	27
4. 投資促進の方針（インフラ部門）	31
4-1 インフラの現状と問題点	31
4-2 インフラ整備の将来計画	41

VI 経済技術開発区調査 .....	46
1. 開発計画 .....	46
2. 青島市経済技術開発区の開発計画 .....	52
2-1 青島市の立地条件 .....	53
2-2 青島市経済技術開発区のマスタープラン .....	56
3. 経済技術開発区の現状及び将来計画 .....	58
3-1 経済技術開発区の現状 .....	58
3-2 経済技術開発区の将来計画 .....	58
3-3 輸出加工基地構想 .....	59
4. 経済技術開発区調査（インフラ整備） .....	62
4-1 概況 .....	62
4-2 インフラ整備の現状と計画 .....	63
4-3 今後の課題 .....	69
5. 今後の検討課題 .....	73
VII 青島輸出加工基地調査要請内容の確認 .....	75
1. 要請の背景 .....	75
2. 実施体制 .....	75
3. 調査スケジュール .....	75
4. 輸出加工基地整備促進上の問題点 .....	76
VIII 別添資料	
青島輸出加工基地調査要請書（資料1） .....	77
国務院の外国投資奨励に関する規定（資料2） .....	79
青島市人民政府の「国務院外国企業投資奨励に関する規定 貫徹に関する規定（資料3） .....	97
合弁関連法規リスト（資料4） .....	102

# I 調査団の概要

## 1. 調査の目的

最近の日中経済関係において最も重要な課題となっている両国間の貿易不均衡の是正、我が国からの直接投資及び技術移転の促進に関し、62年4月6日に要請のあった「青島輸出加工基地調査」について予備調査を行い要請内容、中国政府での位置付け等を確認し、関連情報を収集することを目的とする。

## 2. 団員名及び担当業務

岡部武尚	団長・総括	通産省通商政策局技術協力課長
高倍宜義	技術協力政策	外務省経済協力局開発協力課課長補佐
小原雅博	市場政策	外務省アジア局中国課課長補佐
桜井和人	通商産業行政	通産省通商政策局北アジア課課長補佐
井上聡史	運輸行政	運輸省港湾局建設課国際協力室長
古木守靖	建設行政	建設省建設経済局国際課海外協力官
佐藤守弘	調査・計画	筑波大学社会科学系教授
平公明	輸出振興・投資促進	日本貿易振興会海外調査部中国北アジアチームリーダー
小林一	工業団地整備	地域振興整備公団企業調査部企画課課長代理
村田和宏	業務調整	国際協力事業団鉦工業計画調査部鉦工業計画課課長代理
南原清子	通訳	国際協力サービスセンター

## 3. 調査日程（8/17～8/26）

- 8/17 北京着、大使館表敬及び打合せ
- 18 対外経済貿易部及び交通部表敬及び協議、JICA事務所との打合せ
- 19 青島へ移動、青島市長を表敬
- 20 青島市人民政府等と協議
- 21 青島港、黄島石炭火力発電所、黄島技術開発区視察  
黄島開発区管理委員会と協議
- 22 青島市旧市街区における外国との技術提携を行っている工場及び外資との合併工場（冷蔵庫、合板、食品）視察、インフラ調査（空港、道路）青島市人民政府との協議、北京へ移動
- 23 移動、資料整備
- 24 国家計画委員会及び国家経済委員会との協議
- 25 国家科学技術委員会及び対外経済貿易部基地局との協議

4. 主な面会者

8/18 対外経済貿易部	王 水 鈞	外資管理局副局長	
	朱 群 榮	“ 副処長 工程師	
	賈 連 保	“	
	何 連 濤	地区政策二局日本処副処長	
	程 水 貨	亜洲司	
	胡 勁 波	特区弁 副処長	
	曹 紅	(通訳)	
	張 德 容	計画局副処長	
	林 平 亜	“ 計画処処長	
	孫 国 慶	“ 対外計画処主任科員	
外 交 部 国 務 院	徐 広 香	対外計画処副主任科員	
	王 益 萍	外事局 干部	
	郭 松 年	青島市長	
	許 善 義	副市長	
	劉 吉 德	対外経済貿易委員会主任	
	吳 希 善	経済技術開発弁公室副主任	
		外資工作弁公室副主任	
	沙 命 枢	経済技術開発区管理委員会 副主任	
	趙 雪 芳	外事弁公室副主任	
	王 国 勝	計画委員会副主任	
8/18 交 通 部	朱 九 郷	経済委員会副主任	
	孫 志 周	科学技術委員会副主任	
	姜 震	都市建設委員会副主任	
	高 群	外事弁公室 (通訳)	
	趙 英	対外経済貿易委員会 (通訳)	
	李 春 霆	管理委員会副主任	
	蔡 可 郷	“ 弁公室副主任	
	曾 崇 明	“ 開発公司総経理	
	8/19 青島市人民政府	李 永 新	対外貿易局副局長
		魏 伸 環	“ 科長
吳 家 康		“ 科長	
8/20, 22 青島市人民政府			
8/21 青島経済技術開発区			
8/24 国家計画委員会			



	国家経済委員会	劉 增 田	對外貿易局科長
		唐 菊 裳	外資企業管理局中小企業 對外合作協調中心総工程師
		鮑 乃 仁	進出口局処長工程師
8 / 25	国家科学技術委員会	秦 璋	国際科技合作局亜非処長
	對外經濟貿易部	張 惠 春	(通訳)
		黄 慶 霖	出口商品基地管理局副処長
		肖 丁	“ 干部
8 / 17	在中國日本大使館	畠中 篤	公使
		大津 幸男	参事官
		岡崎新太郎	一等書記官
		田尻 和宏	二等書記官
8 / 18	J I C A 事務所	田口 定則	所長
		木村 信雄	次長
		神谷 克彦	所員

#### 5. そ の 他

本報告書は、各団員の担当業務別に執筆をお願いした。内容が重複する部分もあるが団員の意見をできるだけ尊重して編集した。

## II 総合所見

1. 本調査団は、最近の日中経済関係において最も重要な課題となっている両国間の貿易不均衡の是正、我が国からの直接投資及び技術移転の促進に関し、その問題点と対応策について調査し、意見交換を行うとともに、62年4月6日に要請<sup>(1)</sup>のあった「青島輸出加工基地調査」について予備調査を行うことを目的として派遣された。(1)資料1を参照

本調査団は、これらの問題を検討するため、関係4省庁、政府関係機関及び大学からの専門家により構成され、中国側からも対外経済貿易部、国家計画委員会、国家経済委員会、国家科学技術委員会、青島人民政府等関係部局が調査に参加した。

2. 中国側は、最近の両国間の貿易関係が漸進的改善傾向にあることは認めつつも、入超傾向の継続が問題であり、これが両国の平等互恵の原則に合致しないのみならず、双方の貿易拡大に大きな悪影響を及ぼしていると指摘した。また、中国側は、本問題に対する日本側の対応は従来から議論が多く、実行が少ないと指摘し、可及、かつ、積極的な対応を求めている。

中国側は、貿易不均衡是正のため、輸出商品基地66か所の整備を含む輸出商品体系の構築、経済技術開発区の建設、品質向上・商品検査運動の推進、国際標準の導入等、自ら努力しつつあり、その成果も徐々に現われている。しかし、対日輸出を飛躍的に拡大するためには、中国産品の品質、納期、デザイン、包装、アフターサービス等の面で、解決しなければならない課題がなお多く存在する。本調査団は、かかる諸点について詳細、かつ、具体的な指摘を行ったが、中国側もこれら問題点については率直に認識し、今後とも一層努力する旨表明した。

日中双方は、現在、両国間の経済貿易関係が新しい段階を迎え、対日輸出を拡大するうえで良い時期であるとの認識のもとに、今後とも拡大均衡の方向で積極的、かつ、具体的に有効な措置を講ずることで意見が一致した。

既に中国政府から要請のある輸出商品基地66か所の整備については、本構想が、中国の輸出能力向上のための重要な政策である「輸出商品体系の構築」の中核をなすものであり、中国側も既存工場の改善・拡張、技術水準の向上等について日本からの協力を期待している。我が国政府としても、資金協力等の面で早急に具体的協力方法を検討し、対応することが必要であろう。

3. 現下の円高基調を背景として我が国企業の海外投資が積極化している中で、中国への関心は非常に高いものの、対中国投資については、停滞気味である。中国側は、技術先端産業、輸出志向型産業分野での直接投資増を期待しており、我が国企業の対応が欧米諸国に比べて積極的でないことに強い不満を有している。

対中国投資が停滞している原因の一つに、中国の投資環境がNICS、アセアン諸

国と比較し魅力に乏しく、また、実際に外貨バランスの問題、投資後の予期せざる追加財政負担、制度・手続の運用面での不透明性、インフラストラクチュアの未整備等の問題がある。中国政府は、かかる投資阻害要因について問題を認識し、'86年10月の国務院外国投資奨励法<sup>2)</sup>の制定、各地方都市における、同実施細則の制定、投資促進サービスセンターの設置等、投資環境の改善に努力しているところであるが、未だ十分とは言えない。我が国企業の対中国直接投資を一層促進するためには、これらの問題を早急に解決するとともに、投資優遇措置の面でも、NICs、アセアン諸国と比較し、十分魅力のある措置を講ずることが必要である。短期間のうちに、抜本的に投資環境を改善することも困難であり、今回要請のある「青島輸出加工基地建設」のように、一定の地域を設定し、これをモデル地域としてインフラストラクチュアの整備、法・制度の改善、投資優遇措置の適用等について、集中的に投資環境を整備し、我が国をはじめとする先進国からの直接投資を促進していくことが有効な方策であると思料する。

2) 資料2を参照

4. 青島輸出加工基地建設は中国の輸出能力向上、直接投資促進のためのモデル構想として位置付けられる。輸出能力向上の方策として、個別輸出基地（工場）の整備を中核とした輸出品体系の構築、農産品等単独生産基地の整備のほか、経済技術開発区建設の関連事業として、外国投資家に相応しい環境を有するモデル地区として、輸出加工基地建設が提案された。

輸出加工基地建設の対象地域として、大連、天津、広州、上海等の中から青島市が選定された。青島以外の開発区が既に外国政府、華僑資本、合弁企業等の協力により計画造りが進められているのに対し、青島は今、正に計画を立案し、具体化する段階であるが、未だ海外からの協力も決まっておらず、日本政府に協力を要請したとのことであった。

青島市は、豊富な資源を有する山東省を背後地として、軽工業を中心とした産業発展度が高く、今後とも経済発展が大いに期待される。青島港等のインフラストラクチュアも比較的整備され、労働力、原材料、エネルギー確保の面でも輸出型工業団地としての条件をそなえている。中国政府としても1986年10月より計画単列市に指定し、中央政府からの権限委譲を進めるなど、開発の重点地区として重要視している。このような状況を背景とした輸出加工基地整備計画調査への協力については、その成果も十分に期待でき、青島市を調査協力の対象地区とすることは妥当である。

輸出加工基地は、主として輸出製品を生産するために必要な環境を整えた工業団地で、輸出指向型の合弁・合作企業等が入居する。このため、集中的にインフラストラクチュアが整備されるほか、保税加工、委託加工、関税還付等、輸出加工区としての必要な諸制度（中国の経済体制上可能な範囲内において）を具備するとともに、入居促進のため、企業に対し、特段の投資優遇措置を講ずるモデル地区として建設される。本構想を実現するため、青島市は本輸出加工基地の入居企業に対し、他の地域以上の優遇措置を講ずる考えである旨表明していた。

輸出加工基地の候補地である黄島地区は、人口8万人の新開発地区であり、現在、2050年を目標とした25万都市建設の一環として15km<sup>2</sup>の経済技術開発区の建設が開始されたところである。既に、第2次対中国円借款によって前湾港建設が進められている他、20万トン級原油バース、雑貨バース等の建設が進められている。経済技術開発区は、現在、第一期計画として、2km<sup>2</sup>を整備中であり、開発区内に既に、建設された工場アパートに十数社の外国企業が入居している。

輸出加工基地の建設場所は、対外アクセスの容易な、黄島経済技術開発区第二期計画対象地域である港湾近郊2～4km<sup>2</sup>が第一候補と考えられるが、空港隣接地域、前湾港周辺地域等も有利な候補地と考えられる。今後の調査にあたっては、これらの候補地より最適な地区を選定することが重要である。

黄島経済技術開発区は、4kmの胶州湾を隔てて青島市街の対岸に開発されており、同技術開発区内に輸出加工基地を建設する場合には、空港、青島市街等からの交通輸送体系の整備が必要となる。既に、流亭空港の国際線化、胶済線の複線化、膠嶺・黄島間鉄道、胶州湾岸道路、胶州湾横断道路（胶州湾横断架橋）、前湾港拡張、フェリーポート建設等各種の建設整備構想があり、それらの実施については優先順位を十分考慮して、計画を進めることが必要である。輸出加工基地の建設は、これら周辺関連インフラストラクチャの整備を背景として、経済技術開発区、青島市、周辺地域の総合的開発計画との整合性を十分に配慮しつつ進めることが重要である。

中国への日本企業の直接投資を促進させることは、日中間の経済関係を深化させるうえで最も喫緊な課題である。このため、青島輸出加工基地のように特定地区に限って諸外国の投資家が魅力を感じるような投資環境を整備し、モデルケースとして具体的事例を示すことが、今後の中国への投資を促進するうえで有効な方策である。本調査では、かかる観点から、青島輸出加工基地について、外国投資家のニーズを十分に反映させ、投資環境整備のための総合的計画を策定するため、以下の諸点について調査を行うことが必要である。

第一に、青島市経済圏、山東省を含めた地域における将来の立地有望産業業種を選定し、その振興策を明らかにすること。業種別の現地企業及び外国企業の輸出加工基地への入居可能性及びその条件・要望等投資家のニーズを把握すること。

第二に、青島市及び黄島経済技術開発区等の開発の現状をレビューし、輸出加工基地整備に関し、基地の位置付け、概念規定、具備すべき条件を明確にし、土地利用計画を含めた輸出加工基地整備計画を立案すること。

第三に、輸出加工基地建設に伴う関連インフラストラクチャの整備に関連して、都市開発計画、交通基盤整備、ユーティリティ等の整備に関する所要条件を明らかにすること。

第四に、海外企業の入居促進のため、輸出加工基地の入居条件、各種優遇措置等ソフト面での投資環境整備について問題点と方策を明らかにすること。

第五に、建設される輸出加工基地の運営管理に関し、総合的に検討すること

等が必要である。

本輸出加工基地の整備計画が成功するか否かは、海外からの企業進出がどれほど行われるかにかかっており、そのためにも、NICS、アセアン諸国、中国内の他の都市に比較し、一段と魅力のある投資環境を整えた加工基地造りが必要である。そのため、ハードウェア、ソフトウェアの両面で集中的に環境整備の方策を立案することは意義深いものと思料する。

今後、黄島経済技術開発区において、各種の優遇措置が完備され、インフラストラクチャが整備されれば、青島市の有する自然環境、資源、工業力、人材等良好な環境を背景に、我が国企業の対中国投資への関心が高いことからして、青島輸出加工基地への我が国企業の投資増加の可能性は十分あるものと思料する。

中国政府は、国务院、関係省庁あげて青島輸出加工基地建設の計画策定の早期実施と、より具体的な協力事業の展開を強く期待しており、今後の日中間の経済関係の深化、日中友好の促進の観点からも、我が国として、積極的、かつ、早期に具体的な対応が望まれる。

### Ⅲ 最近の中国の経済情勢

中国は1978年12月の中共中央11期3中全会以来、対外開放、改革、国内活性化の政策を意欲的に推進しており、78～81年の調整期（実質GDPで年率5%増）を除き中国経済は急速な成長を遂げており（81～85年平均で年率10%増）、大衆の生活水準も大幅に改善している（一人当たり所得は農村で実質2倍、都市部で50%増）。しかし他方で、最近の中国経済はいわゆる経済の過熱、財政収支の悪化、貿易赤字の累積等の諸問題を抱えながら、エネルギー・交通等のインフラ整備、食糧生産の強化、経済効率の向上、経済体制改革の全面的推進等の長期的課題に取り組まなければならないという試練に直面している。

#### 1. 中国経済の現状

84年後半からの経済過熱（過剰投資等による過度の生産伸長、原材料、エネルギー需給の逼迫、物価上昇、輸入急増、外貨不足等）は、85年後半以降の投資・金融の引き締め、及び輸入抑制措置等により一応沈静化したと言える。86年の工業総生産額は前年比11.1%増、穀物生産は前年比1,200万トン増。物価も比較的安定（前年比6%上昇）、更に貿易も往復738億米ドル（前年比6.1%増）うち輸入が429億米ドル（同1.6%増）に対し、輸出309億米ドル（同13.1%増）と輸出が大きく伸長し、貿易赤字も改善している。従って、経済は全体として順調に推移していると言える。

他方、問題点としては、(i)固定資産投資の伸びが依然大きい、(ii)財政赤字（79～84年は連続赤字、86年で再び赤字、87年も赤字見込み）、(iii)経済効率の低下、赤字企業数、赤字総額ともに増大、(iv)過大な消費（86年の労働生産性の伸び4%に対し、都市住民の可処分所得実質13%）、(v)貿易赤字、対外債務残高の増大等の諸点が指摘される。

経済体制改革の当面の課題は、(i)企業、特に大中型企業の活性化、工場長責任制の推進、(ii)金融体制改革の促進、及び(iii)価格改革である。しかし、価格改革、特に懸案の生産財価格の改革、自由化は当面は見送られ、開放・改革の進め方（農村の家庭請負責任制、企業の請負・リース、工場長責任制等）についても種々の議論があったが、昨年10月の党大会では、改革と開放を一層推進することが再確認された。

中国経済の差し迫ったネックの一つは資金の不足である。このため「7・5」計画において400億米ドル余の外資導入を予定しているとされる。中国政府は外国投資家に対する優遇策<sup>2)</sup>（86年10月公布の「外国企業の投資奨励に関する國務院規定」等）を打ち出すなど、投資環境改善の努力を積み重ねており、今後対策中投資の増大が期待される。 2) 資料2を参照

#### 2. 中国経済の行く方

近代化を目指す中国の経済が今後どのような方向に動いていくかは、我が国にとっても大きな関心事であるが、昨年10月に開催された第13回党大会では経済体制改革及び対外開放政

策についてその一層の推進が再確認された。

今後中国が改革と開放を進めていく過程においては種々の問題も派生しようが、基本的には改革と開放の方針は今後とも堅持されていくものと考えられる。

従って、幾つかの問題をかかえながらも、中国は今後とも積極的に改革、開放を進め「中国の特色ある社会主義」の建設に向けて努力していくものと思われ、我が国としても、かかる中国の近代化の努力にできる限りの協力を行っていくことが必要である。

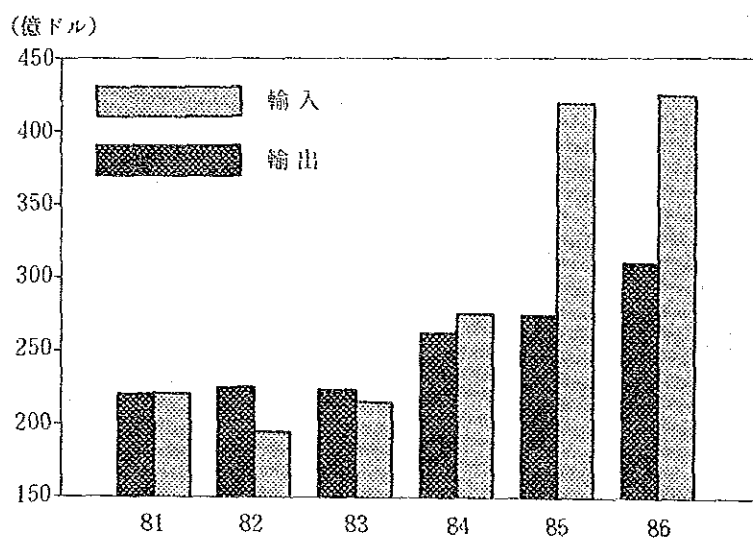
## IV 中国の輸出能力向上

### 1. 中国の輸出能力向上について

#### 1-1 中国の輸出の現状

1986年の輸出は309.3億ドルで前年比13%増（元ベースでは33%増）と順調に拡大した。この輸出増加傾向は'84年以来続いており、現行第7次5カ年計画でうたった輸出振興政策に加え、取得外資の一部企業留保制や輸出税の軽減及び還付、輸出貢献企業への表彰等輸出奨励策が今後も取り続けられることから、'87年以降も輸出は増加するものと予想される。しかし、輸出増加の要因として、輸出能力自体が絶体的に向上したことによるとは考えにくく、若干の能力向上は否定できないまでも、最大要因は①ドル価格下落による輸出条件並びに輸出環境の好転、②輸出商品の国内市場向け流出防止、③水貨（非公認ルートによる輸出）の防止等、客観情勢の変化と政策的輸出強化があげられる。

中国の対外貿易の推移



(出所) 「中国統計年鑑」等より作成



1980～87（1～6月）の中国の貿易推移

年 度	億 元			億 ド ル			
	輸出入総額	輸 出 額	輸 入 額	輸出入総額	輸 出 額	輸 入 額	バ ラ ン ス
1980	570.03	271.19	298.84	-	-	-	-
1981	735.3	367.6	367.7	440.2	220.1	220.1	0
1982	772.0	414.3	357.7	416.3	223.5	192.8	30.7
1983	860.1	438.3	421.8	436.2	222.3	213.9	8.4
1984	1,201.1	580.6	620.5	535.5	261.4	274.1	△ 12.7
1985	2,067.1	809.3	1,257.8	696.1	273.6	422.5	△ 148.9
1986	2,580.6	1,082.0	1,498.6	738.0	309.0	429.0	△ 120.0
1987 (1～6)	-	-	-	352.0	166.0	186.0	△ 20.0

出所：「中国統計年鑑」86年版及び「経済日報」87年7月21日

1980～87 の日中貿易推移と '86年の日中主要品目

(百万ドル)

	日本の 輸 出	日本の 輸 入	バ ラ ン ス	商 品 別			
				日本の輸出 (百万ドル)		日本の輸入 (百万ドル)	
1980	5,078	4,323	755	日本の輸出 (百万ドル)		日本の輸入 (百万ドル)	
1981	5,095	5,292	△ 197	総額 9,857 100.0		総額 5,652 100.0	
1982	3,511	5,352	△ 1,841	1. 機械機器 4,980 50.5		1. 繊維製品 1,416 25.1	
1983	4,912	5,087	△ 175	2. 鉄鋼 3,001 30.4		2. 食料品 1,217 21.5	
1984	7,217	5,958	1,259	3. 化学品 816 8.3		3. 原油 1,188 21.0	
1985	12,477	6,483	5,994	4. 繊維品 448 4.5		4. 繊維原料 334 5.9	
1986	9,857	5,652	4,204			5. 石油製品 292 5.2	
1987	8,248	7,397	851			6. 石炭 180 3.2	

出所：大蔵省通関統計

単位：億ドル

中国の国・地域別貿易額

国・地域	輸 入		輸 出		国・地域	輸 入		輸 出	
	1985	1986	1985	1986		1985	1986	1985	1986
総額	27360	30930 (131)	42250	42900 (16)	アメリカ	0.06	0.01 (534)	0.07	0.07 (△48)
香港・マカオ	7196	9829 (319)	4686	5622 (159)	イタリヤ	282	363 (236)	873	1137 (250)
日本	5962	4764 (△220)	14150	12436 (△173)	ルクセンブルグ	0.03	0.004 (△820)	0.41	0.19 (△499)
米	2254	2622 (121)	4915	4714 (△74)	オランダ	312	460 (412)	258	277 (14)
インドネシア	119	142 (137)	312	324 (△24)	ギリシャ	0.02	0.22 (85)	0.65	0.21 (△682)
マレーシア	182	202 (78)	186	180 (△100)	ポルトガル	0.04	0.09 (176.0)	0.16	0.19 (215)
フィリピン	311	156 (△50.3)	0.94	1.36 (388)	スペイン	0.52	0.61 (139)	5.44	3.88 (△296)
シンガポール	2039	1214 (△416)	226	553 (128.1)	ブルガリア	0.14	0.25 (31.5)	0.35	0.77 (105.5)
タイ	1.11	1.58 (35.6)	258	286 (93)	チェコスロバキヤ	1.97	2.44 (137)	2.29	2.97 (141)
バレーン	0.07	0.08 (17.5)	0.19	0.03 (△83.6)	東	1.09	2.23 (96.6)	2.68	2.86 (20)
北朝鮮	2.31	2.39 (35)	2.42	2.74 (69)	ハンガリー	0.75	1.35 (70.4)	1.01	1.98 (84.9)
イタリヤ	0.84	0.50 (△40.2)	0.05	0.002 (△96.9)	ポーランド	2.44	4.39 (71.4)	2.23	5.39 (130.5)
イタリヤ	1.15	1.50 (16.4)	0.07	0.05 (△26.1)	ソ連	9.68	11.99 (20.5)	9.49	14.39 (466)
クウェート	0.71	0.72 (△1.0)	0.18	0.26 (35.8)	ユーゴスラビア	0.08	0.30 (285.7)	2.11	1.21 (△45.5)
オーストラリア	0.09	0.09 (36)	-	- ( - )	アルゼンチン	0.03	0.09 (222.0)	3.15	3.47 (44)
カナダ	0.04	0.04 (36.0)	0.36	0.27 (△23.6)	ブラジル	4.10	2.55 (△40.3)	9.44	7.09 (△27.9)
サウジアラビア	1.28	1.33 (△0.5)	0.21	0.51 (130.5)	チリ	0.08	0.13 (58.5)	1.79	1.81 (△22)
アラブ首長国連邦	0.60	0.89 (38.6)	0.21	0.10 (△56.4)	韓国	1.09	0.95 (△17.0)	0.96	0.83 (△18.4)
アルジェリア	0.51	0.38 (△24.7)	0.11	0.02 (△91.0)	メキシコ	0.22	0.10 (△51.7)	0.71	0.98 (323)
リビア	0.22	0.41 (37.6)	0.30	0.03 (△83.2)	ペルー	0.03	0.12 (399.6)	0.70	0.83 (84)
ベトナム	1.58	2.11 (30.8)	2.56	3.39 (25.2)	カナダ	2.27	3.06 (36.7)	11.19	10.10 (△128)
チンヤーク	0.70	0.90 (25.1)	1.02	1.46 (38.8)	オーストラリア	1.82	2.09 (122)	10.77	14.07 (24.1)
英国	3.43	1.43 (305.2)	7.05	10.11 (35.6)	ニュージーランド	0.32	0.27 (△13.2)	1.54	2.04 (26.4)
西独	7.07	10.03 (36.6)	2.225	3.555 (47.7)					
ブラジル	2.14	3.21 (43.4)	6.93	7.31 (25)					

出所：China Economic News, '87年2月9日号

※ '86年の対日輸出減少要因は、原油価格の下落による。

( ) 内数字は対前年比増減%

中国の主要輸入品目

(単位：万元)

品目	単位	1985		1986		前年比(%)	
		数量	金額	数量	金額	数量	金額
食糧	万トン	597	289,642	773	366,675	29.5	26.6
小麦	万トン	538	257,170	611	280,066	13.6	8.9
原木	万m <sup>3</sup>	971	240,641	715	210,381	-2.6	-12.6
紡織用合成繊維	トン	489,682	206,768	300,720	145,349	-38.6	-29.7
合成繊維長繊維・布	トン	300,252	210,531	200,029	153,438	-33.4	-27.1
羊毛	トン	113,375	102,222	152,281	170,918	34.3	67.2
鉄鉱石	トン	10,046,592	76,599	13,715,719	116,415	36.5	52.0
合成肥料	トン	7,609,396	434,789	5,104,140	252,341	-32.9	-42.0
鋼材	トン	20,042,551	1,850,884	18,470,487	2,074,758	-7.8	12.1
各種プラント設備・材料	-	-	449,395	-	589,700	-	31.2
工作機械	台	13,005	42,543	10,079	128,254	-22.5	201.5
テレビ	台	5,085,028	301,301	1,406,684	105,482	-72.3	-65.0
自動車およびシャシー	台	353,979	800,529	150,051	591,750	-57.6	-26.1
トラクタ	台	111,481	300,255	64,570	284,762	-42.1	-5.2
自動車およびトラクター部品	-	-	88,474	-	96,994	-	9.6
船舶	艘	1,760	165,687	683	98,726	-61.2	40.4
委託加工に基づく輸入部品	-	-	587,766	-	1,040,956	-	77.1
輸入総額	-	-	7,010,185	-	6,859,939	-	-2.1

(出所) 「中国海関統計」'87年1期号

中国の主要輸出品目

(単位: 万元)

品 目	単 位	1985		1986		前年比(%)	
		数 量	金 額	数 量	金 額	数量	金額
海 水 産 物	トン	119,595	82,243	266,756	168,100	123.0	104.4
え び	トン	12,326	25,723	23,505	65,778	90.7	155.7
食 糧	万トン	933	405,071	942	451,874	1.0	11.6
とうもろこし	万トン	634	222,328	564	210,272	-11.0	- 5.4
大 豆	万トン	114	78,064	137	102,164	20.2	30.9
各 種 か ん づ め	トン	389,874	118,683	445,177	154,472	14.2	30.2
綿 花	トン	347,026	128,625	558,089	178,443	60.8	38.7
石 炭	万トン	777	93,001	982	139,465	26.4	50.0
原 油	万トン	3,003	1,537,654	2,850	821,151	- 5.1	- 46.6
石 油 製 品	万トン	621	425,220	546	259,596	-12.1	- 39.0
綿 布	万 m	167,332	296,268	205,710	444,514	22.9	50.0
ポリエステル綿布	万 m	73,564	105,563	97,135	161,623	32.0	53.1
正 絹	万 m	11,472	93,486	13,277	137,298	15.7	46.9
衣類(ニット製品を除く)	万枚/組	36,262	356,602	49,156	588,874	35.6	65.1
委託加工に基づく輸出品		-	700,839	-	1,194,853	-	70.5
輸 出 総 額		-	5,531,787	-	6,190,710	-	11.9

(出所) 「中国海関統計」'87年1期号

## 1-2 輸出能力向上の方策

### 1-2-1 輸出能力向上化の基本方針

'86年から実施されている第7次5カ年計画では、5カ年計画として初めて輸出拡大策を次のとおり明記した。

- ① 輸出商品の品質向上を第1の目標とし、海外市場における販売システムとサービス網を確立し、品質の安定化、サービスの改善と信用を高め、国際競争力を強化する。
- ② 輸出商品構造を改善する。すなわち、一次産品を完成品に、粗製品を精製品に改めるほか、従来から輸出が定着している軽工業や繊維製品の品質を改良すると同時に新しいタイプの食品や機電製品の輸出を増加する。
- ③ 輸出商品生産拠点確立のため、沿海地区やその他条件の良い地区に輸出専門の商品基地と製造工場を設置する。
- ④ 新規海外市場の開拓と既存海外市場の定着・拡充に努め、輸出市場の多角化を図る。

以上の4項目の基本政策のうち、①と④の海外市場の開拓、販売、サービス体制の確立については、業種別輸出入会社の在外事務所増設という手段によって徐々に実現させつつある。例えば、香港には中国主要省・市やほとんどの輸出入会社の事務所が開設しているほか、わが国（東京・大阪）においても27の機関が事務所を設置している。

②については、従来的一次産品または低付加価値商品の輸出形態から脱皮することをねらった施策である。最近、中国側から貿易商談の場で高付加価値商品の輸入要請が強まっており、同時に新規工業製品、例えば、工作機械、家具、テレビ等機電製品の売り込み意欲も高めている。'85年来の石油価格の下落が中国の輸出規模を縮小させた経緯があり、従来のような一次産品中心の輸出構造では、今後も安定的な貿易拡大が楽観できないことから、輸出商品構造の多様化をねらったものである。

③の輸出商品生産拠点確立は、1960年代から構想のあった輸出商品生産基地建設計画を早急に具体化しようとしたものである。'85年1月、対外経済貿易部は、「輸出商品生産基地局」を新設し、本格的な対応をはじめた。

### 1-2-2 輸出促進上の問題点

- ① 輸出商品の量的拡大、品種の多様化等今後の課題に取り組む前に、従来からくり返し指摘されてきた当面の例えば品質の安定化、デザインの改良、包装の改善、デリバリーの契約順守等クレームをいかに解決できるかが先ず重要な問題である。将来、生産能力の向上によって、輸出商品の多様化と数量的増大が実現しても輸出市場のニーズに合致した供給態勢がとれなければ輸出効果は期待できない。これらの問題点は、物理的に解決できる側面と認識する。すなわち食品衛生やユーザーの志向に対する理解等意識の改革によって解決できる側面があり、中国の場合は今後とくに後者の改革が強く望まれている。

- ② 企業の輸出マインドをいかに高めることができるかが次の問題である。中国の広大

な国内マーケットにおいて商品の需給バランスはまだ保たれていない。メーカーは優秀な商品を生産すれば、メーカー側が供給努力をしなくとも輸出価格より高い価格で製品が引き取られる。売手市場の中国において、厳しい条件と複雑な手続きを必要とする輸出に対し、何らかのインセンティブがない限りメーカー側の輸出意欲は高揚しない。

外貨確保のために、輸出振興は国家的課題となった現在、メーカーや輸出会社の自助努力に負うところ大であるが、その実効をあげるためには、現行の優遇措置、奨励策に加えて更に輸出金融や輸出税制の採用等具体的優遇策と輸出商品の国内市場への流通防止という面から政府の強力な行政指導が必要である。

- ③ 三番目の問題点は、輸出商品の多様化対策を産業政策の一環として推進できるかどうかである。受注どおりの輸出商品をタイムリーに出荷するためには、タイムリーな原材料とエネルギーの供給が必要であり、これらの供給を先優的に輸出型企業に対してとる必要がある。輸出型企業に対する特別措置は、原材料不足に悩む内需型企業の不満を誘発すると予想されるが、中央・地方政府はその不満を抑えて輸出型企業を発展させられるかどうか大きな課題である。
- ④ 四番目の問題は、タテ割行政を打破して関係部門が横断的に相互協調できるかどうかである。輸出商品生産基地体系の確立は、この問題点解消をねらった施策であろうが、融資、原材料・エネルギーの安定的供給、包装材料の供給、輸送手段の確保等、他分野にまたがる関係機関が、輸出能力向上化のために輸出に無関な部門を犠牲にして協力しうるかどうかである。

## 2. 輸出加工基地整備計画

中国では「輸出加工基地」という名称の基地は存在しない。一般に「輸出基地」または、「輸出商品生産基地」と呼ばれているが、その概念、類型等は以下のとおりである。

### 2-1 輸出商品生産基地の概要

#### <輸出基地の概念>

中国でいう「輸出基地」とは、台湾の高雄や韓国の馬山に建設されている「輸出加工区」のような特定区域内を保税区域に指定した工業団地を指すのではなく、「輸出商品を生産する拠点」の総称である。

中国には従来、対外経済貿易部が管理・運営してきた「輸出工場」（輸出用製品を生産する専門工場）があり、また、14の沿海開放都市に建設されつつある「経済技術開発区」（実際は12都市）や「経済特区」がある。今、中国でいわれている輸出基地は、上記輸出工場とは深い関係をもっているが、経済技術開発区や経済特区とは直接の関係はない。

#### <輸出基地の類型>

##### ① 総合輸出商品生産基地

多種類の輸出商品を生産できる立地条件を備えていて、地域ぐるみでその商品、製品

を育成、生産できる重要地域は省市をいう。

<例：黒竜江省……とうもろこし、大豆>

## ② 農水産物輸出基地

地域や都市の条件に応じてそこでしか生産できない特定の農水産物を輸出商品として育成、生産できる都市や地域をいう。

<例：広東省……レイシ等>

## ③ 輸出専門工場（鉱山も含む）

基地企業ともいい、一種類の輸出用工業製品や鉱産物を生産する工場、工場の一部または鉱山をいう。対象業種は、繊維・軽工業、機械・電気製品、農水産物加工等多岐に亘っている。

但し、輸出商品生産工場が全て「輸出基地」と称されている訳ではなく、「輸出基地」と呼称するためには、対外経済貿易部または國務院の指定が必要である。

<輸出基地の条件、義務及び輸出基地への優遇措置>

輸出専門工場が輸出基地の指定を受けるためには、

- ① 優良ブランドで、輸出潜在力があること。
- ② 工場管理が健全で、商品のアフターケア等サービス体制が整っていること。
- ③ 同類商品を生産する他企業を支援する能力があること。

また、輸出基地に指定された場合、次の優遇措置が与えられる。

- ① 工場改造に必要な資金が優先的に融資される。
- ② 生産に必要な原材料、エネルギーが優先的に供給される。
- ③ 包装資材、輸送手段が優先的に提供される。

一方、輸出基地に指定された場合の義務は、

- ① 軽工業、紡織関係は、生産量の60%を輸出し、年間300万\$以上の外貨を獲得すること。
- ② 機械、電気製品は、別途定める比率（軽紡品より低い）の輸出を行うこと。

なお、福建省のウーロン茶、景德鎮の陶磁器等有名ブランドには、この条件はついていない。

<新たに輸出基地体系を確立>

輸出基地における生産、輸出商品にふさわしい包装、タイムリーな輸送、受注に応じた輸出業務、資金需要に応じた融資等により輸出部門に機動力をもたせるため、関係部門が横断的に連合した「輸出商品生産体系」を'87年から確立した。

従来は、生産部門と輸出部門がばらばらの動きをしていたが、この体系を確立することによって、生産企業は、輸出会社の要求に応じて効率的に生産できるのみならず、従来ありがちだった輸出商品の国内市場への流出を防止できる。

なお、この体系の確立と同時に、これらを所管する3業種の弁公室を作った。

- ① 機電輸出商品生産体系弁公室（國務院）
- ② 輕紡輸出商品生産体系弁公室（經濟貿易部）
- ③ 農産物輸出商品生産体系弁公室（經濟貿易部）

## 2-2 輸出基地の第7次5カ年計画における位置付け

第7次5カ年計画の概要を説明した第6期全人大第4回会議における趙紫陽報告によると、輸出基地建設に関する部分で次のように説明している。

“輸出品の生産配置を一段と改善して、沿海地区とその他の条件の良い地区にさまざまな類型のさまざまな特色をもつ輸出専門の商品基地と製造工場を作り、整った輸出生産システムを作りあげていく。これは、輸出の経済効率を高め、輸出商品の競争力を強める長期的意義をもつ戦略的措置である。対外経済貿易部は、関係部門や関係地区と緊密に協力し合い、科学的計画の下で合理的な配置を行うべきである。……とりわけ、経済特区、沿海開放都市及び開放地域は、輸出による外貨獲得面で大きな役割を果たし、特に経済特区は外向型経済確立を目指すべきである。”

すなわち、7・5計画での位置付けは、輸出基地に限らず沿海開放都市の経済技術開発区や経済特区も全て外貨獲得のための拠点にしようとしていることである。輸出基地建設計画の実施責任主体は対外経済貿易部と当該地区の地方人民政府であることを明確にしている。

## 2-3 経済技術開発区の定義と主要開発区の概要

1984年4月に開かれた國務院主催による沿海都市座談会で、大連、秦皇島、天津、煙台、青島、連雲港、南通、上海、寧波、温州、福州、広州、湛江、北海の14沿海都市を対外開放都市に指定、その中に経済技術開発区を設置して外資導入策を促進することとした。

開発区は、原則的に特区に準ずる優遇策を受けることとするが、特区への投資対象が3次産業も含まれるのに対し、開発区は原則として技術集約型を中心とする工業にしぼられる。

14開放都市のうち、連雲港と温州を除く12都市にとりあえず経済技術開発区を設置することとしており、その中でも、大連、天津、青島、上海、広州の5都市を重点開発区としている。

主要経済技術開発区の概要は以下のとおり。

### <大 連>

位 置：大連市金県大孤山半島地区

総 面 積：20 km<sup>2</sup>

1 期 工 事：工業区3 km<sup>2</sup>、生活・サービス区2 km<sup>2</sup>

'86年末投資額：1億8,000万元

投資管理機構：大連経済技術開発区経済技術発展公司



### <天津>

位 置：天津市塘沽開発区（市の中心地から50km）

総 面 積：33 km<sup>2</sup>

1 期 工 事：工業区3 km<sup>2</sup>、生活・サービス区1.2 km<sup>2</sup>、今後10年間で全地区を開発する。

立 地 条 件：新港に隣接し、鉄道、道路輸送に便利。

既 投 資 件 数：36 件 / '86年末現在の認可ベース

投資管理機構：天津市対外経済貿易委員会

### <青島>

位 置：青島市黄島区（薛家島と大陸の連系部）

総 面 積：15 km<sup>2</sup>（最終企業数300～400、人口10万人）

第 1 期 工 事：2 km<sup>2</sup>（1985～90年）、13.9 万 m<sup>2</sup>の工場用ビル、倉庫等建設中。

第 2 “ ”：4～6 km<sup>2</sup>（1991～95年）

第 3 “ ”：残り面積（1996～2000年）

既 投 資 件 数：外資合弁11件、国内企業19件契約のうち7件創業。

投資管理機構：青島市対外経済貿易委員会

### <上海闵行>

位 置：上の衛星都市闵行の南西地区（中心から30km）

総 面 積：2.13 km<sup>2</sup>

工 事 情 況：整地、インフラ設備完了、小規模企業用建売工場用建物完成（1 m<sup>2</sup>・600 元）、賃貸工場用地が大部分。

既 投 資 件 数：15 件契約、工場用地の40%予約済み（'86年1月）

管 理 機 構：上海闵行連合開発有限公司

（香港の中国銀行グループと中銀上海市分行との合弁企業）

### <広州>

位 置：広州市黄浦地区東縁（黄浦新港近く）

総 面 積：9.6 km<sup>2</sup>

第 1 期 工 事：2.6 km<sup>2</sup>……上下水、電気、通信等インフラ整備。

その他5.7 kmの道路、17 kmのパイプラインも建設完了。

既 投 資 件 数：28 件契約（'85年末現在）

投資管理機構：広州市経済技術開発区管理委員会

なお、経済技術開発区の開発計画のマスタープランは、国务院の承認を必要とするが、具体的計画は市当局が作る。

## 2-4 開発区の資金計画

開発区周辺の鉄道、エネルギー等、基幹部門のインフラ整備で、中央のプロジェクトに組み込まれているものは、中央の資金を投資する。道路建設は省が担当。中央の計画に組み込まれていないインフラ投資は、省が銀行借入れをして投資する。開発区域内の固定資産投資は、市が建設銀行からの借入れで充当する。建設銀行は、14開放都市、経済特区への融資額を条件に応じて分配する。

## 2-5 青島輸出基地要請の背景

14の沿海開放都市のうち、重点開発地域として、大連、天津、青島、上海、広州の5市が指定されている。

このうち、①天津は米国企業が協力することになっている。

②上海は、合弁企業が計画を進めている。

③広州は、香港の協力が大きい。

④大連については、特にコメントが付されてなかったが、日本に対しては日中東北開発協会や北九州市の協力を期待しているむきがある。

⑤青島は、開発が最も立ち遅れていて、まだ手着かずの状態である。米国や西独からの協力の申し入れもあるが、国務院は日本の協力を受けることに決めた。日本からの協力を複数地域へ分散すると効果が薄れる。青島へ集中したい。(以上、国務院担当者発言)

⑥なお、中国には韓国や台湾で設置された「輸出加工区」は存在せず、今のところ将来においても設置しようとする意向は伺えない。しかし、今般、青島市から「輸出加工基地」建設構想が示された。この輸出加工基地は、韓国や台湾の輸出加工区と同質のものを指すのではなく、いわゆる「輸出型企業(輸出商品を生産する企業)を誘致・建設するための経済技術開発区内の一区域」の意味のようである。この区域には合併、独資、合作による外資系企業を設立するほか、国内企業の建設も許し、そこで生産された製品は、この加工基地建設に協力してくれた国へ優先的に供給する(協力国に引き取り義務は生じない)としている。

## 3. 有望輸出産品育成策及び品質向上策

1-2-1において述べたように

① 輸出商品構造の改善。(一次産品→二次産品へ、粗製品→精製品へ)

② 新型食品、機械・電気製品の輸出拡大。

③ 軽工業品、繊維製品の品質改良。

の3点をあげている。

これら3点の実現の為に、①外資による輸出型企業の設立、②既存企業の技術改造、③輸出基地（輸出専門工場）の建設を急いでいる。それにはいずれも外国資金と先進的技術の導入が必要であり、①については、22カ条投資優遇条例や各地方の優遇条例を公布して企業誘致に本格的に取り組んでいるが、③については、資金手当ての目途がっていないことから、実行が遅れている。

なお、今後の課題は、輸出部門のみならず、生産部門をも抱き込んだ総合的な産業政策の中に輸出拡大策を位置付けできるかどうかであり、横断的な施策が肝要となろう。

#### 中国の対日輸出拡大希望商品

- 食 品 : 水産品、はまぐり、冷凍家禽、冷凍野菜、ピーナッツペースト
- 土産畜産品 : 豚毛、ブラシ、ケーシング、ウサギの毛、カシミヤ、鹿皮、山羊原皮、羽毛掛け布団、枕、さねぶとなつめ類製品（油、ジャム、ジュース）、ウーロン茶、プアール茶、干し薩摩芋、大豆粕、大豆しめ粕粉、木製品、原料毛、漢方薬
- 紡織品 : シルク、T/C糸、麻糸、リンネット及びその他の麻製品、純綿布、T/C柄布、毛織物、各種中高級ニット、メリヤス布帛服、洋服、男女ファッション服、高級ジャケット、各種室内装飾用紡織品
- 軽工業品 : 各種はきもの類、プラスチック製品、軍手、学用品、運動具、板ガラス
- 化学工業製品 : 活性炭、二水塩化バリウム、炭酸カルシウム、カルシウム・マグネシウム・燐酸肥料、塩化マグネシウム、電解二酸化マンガン、硫酸マンガン、塩素酸カリ、硝酸カリ、超マンガン酸カリ、燐酸、赤燐、氷晶粉、硫化ソーダ、シアン燐酸ナトリウム、燐酸ミナトリウム、塩化亜鉛
- 五金鉱産品 : 非金属鉱産品、有色及び鉄合金
- 例えば：アンチモン、錫、タングステン鉱石、タングステン酸アンモニウム、アンチモン鉱石、金属硅素、フェロシリコン、希土製品、金属製品、鑄造品、ねじ釘、被止め金具、亜鉛白、金属ヒ素、チタンと合金チタン、希土、炭酸リチウム、水酸化リチウム、二酸化ジルコニウム、アルミナ、硬焼・軽焼マグネシアクリンカー、螢石、グローバー塩
- 石 炭 : 燃料炭
- 機械及び機械設備 : 工具（金属加工工具）、金属切り盤、鍛圧設備、木工機械、計器・切削工具、研磨材料、研削砥石卓上ボール盤、ダイヤモンド研磨機、工作機械付属装置、鉱山設備、セメント設備、各種テレビ、電気溶接棒、絶縁材料、電動工具、電気製品、各種バルブのコック、フランジ支切弁
- 工 芸 品 : 陶磁器、糸抜きかがり、わら・柳・藤・竹製品、珠玉宝石のネックレス、

#### 4. 投資優遇処置・制度

従来、外国企業から中国の投資環境をめぐる幾多の問題点が指摘されてきた。これに対し、中国側でも今日までの間に種々の改善措置を実施している状況にある。

##### 4-1 国務院外国投資奨励規定（通称“22カ条”）の公布 2) 資料2を参照

従来の外資導入に関する法律を補強するため、'86年10月に「国務院の外国投資奨励に関する規定」が制定された。本規定の特徴は、次のとおり。

- ① 合併企業だけでなく、合作企業や100%外資企業にも適用範囲が広げられていること。
- ② 地域を限定しないで全国一律に適用されていること。

具体的には、

- ・ 所得税減免税の延長・拡大、送金課税の免除など、税制面でさらに優遇。
- ・ 人件費、土地使用料、インフラ使用料など、進出企業のコスト引下げに配慮。
- ・ 外貨の過不足を合併企業間で相互に調整し合うことが可能。
- ・ 外資系企業が経営自主権（生産計画、資金管理、従業員の雇用・解雇）を保有へ。

但し、このように評価される点が多い半面、上記の優遇措置の供与の対象が「製品輸出企業」と「先進技術企業」に限定されている点が問題として指摘されている。

##### 4-2 “22カ条”制定後の諸措置

###### 4-2-1 地方政府の外国投資奨励規定

国務院の外国投資奨励規定の公布後、各地方においても中央の同規定に基づいた地方独自の外資奨励規定が次々と制定されている。

これらの規定の内容は、概ね次のような2つの部分に分かれている。

- ① 国務院の規定で地方に任されている優遇措置の部分
  - … 税金の減免の追加、土地使用料の減免の拡大、労働管理の緩和、認可決定期間の短縮など
- ② 各地方独自に制定した部分
  - … 外貨バランス・資金調達等への助成、物資供給に対する便宜など

例を挙げると次のとおり。

上海市 若干の規定	16カ条	'86年10月24日公布
上海経済技術開発区 優遇規定	12カ条	'87年3月23日公布
江蘇省	12カ条	'86年11月10日公布

例えば、上海市の場合

製品輸出企業 先進技術企業	}	◦ 土地使用料	3年間	免除
			4年目から	2.5元以下 / m <sup>2</sup> ・年間
		◦ 企業所得税		減免
		◦ 地方税		免除

このほか、外国投資奨励措置の一環として

外貨調整センター設立（中国銀行内）	}	の設立などがある。
外資系企業サービス機関		
外資系企業物資供給サービス公司		
外資工作弁公室（手続き促進、クレーム処理）		

#### 4-2-2 中央各政府部門による外国投資奨励規定の実施細則

前述の外国投資奨励規定を補強する目的で、'86年11月から'87年8月にかけて11本の実施細則が中央政府の各部門（経貿部、財政部、労働人事部、税関総署など）から公布されている。

これら実施細則の内容は、① 外貨管理・資金管理の詳細を規定したもの、② 企業コストの低減に関するもの、③ 各種審査の基準や手続きの明確化に関するもの、などが中心である。

## V 海外からの投資促進・技術移転

### 1. 海外からの投資の現状及び投資促進上の問題

中国は、1978年12月の党11期3中全会で経済建設最重視の路線を打出して以来、対外経済開放策を実施し、海外からの資本と技術の導入に努めている。

このため具体的には、第一に、経済関係法令の整備が逐次進められている。既に制定・公布された法令は多岐に亘るが、特に外資資入に直接関係する法令として、1979年に中外合弁企業法が、さらに'83年に同法実施条例が公布されたこと等を指摘できる。

具体策の第二として、「経済特区」及び「経済技術開発区」の建設があげられる。「経済特区」は、1979年に深圳、珠海、汕頭及び廈門の4市に置かれ（正式承認は1980年）、①外資利用中心の経済発展、②市場メカニズムによる調節、③外国投資家への特別の優遇措置（企業所得税の軽減等）、④内地と異なる管理体制等を特徴とする。他方「経済技術開発区」は、1984年に、14の沿海港湾都市に設けられ、外資導入のため「特区」と類似の外資優遇策が講じられている。なお、「特区」と「開発区」は、①前者は独立の行政区であるのに対し、後者はその土地の人民政府の指導下で特別優遇措置策を実行する区域である。②前者は、工業のみならず商業、農業などを含む総合的地域建設を目指しているのに対し、後者が主に工業中心の建設を目指している等の相違が存在する。

中国の経済発展に当たって、資金と技術の不足がボトル・ネックになっていることを考えれば、外資導入という方針は評価できるところであるが、問題は、現実に外国からの投資受け入れが進んでいるかどうかである。

結論を言えば、外資の導入は必ずしも順調に進んでいないようである。中国の統計によれば、外国からの対中投資は、1985年には約63億ドルと'84年の約14億ドルから飛躍的な増加を示したものの、'86年には約33億ドルと激減し、さらに'87年の上半期も約11億ドル（前年同期約14億ドル）と低迷している。

日本からの投資は、日本の統計では、'86年一年間で約2.3億ドルであるが、日本の対外投資が約223億ドルに達していることと比較すれば、極めて低い数字であるといわざるを得ない。一昨年来の円高の中で、日本企業には対外投資の機運が盛り上がり、中国に対する関心も極めて高いにもかかわらず、現実の投資については二の足を踏む企業が多いのが、残念ながら現状のようである。

このように中国への投資が必ずしも順調に進まない最大の原因は、中国の投資受入環境に問題が多いことに求められるだろう。いうまでもなく日本を始めとする先進諸国の企業は、コマーシャル・ベースで投資決定を行う。投資は企業の命運を左右しかねない重大事項であるだけに、企業は各国、各地域の投資環境を慎重に比較検討し、少しでも条件の有利なところを選んで投資を行うわけである。中国への投資が伸びないのは、要するに、外国企業にとって中国の投資環境が魅力的に思われないということなのである。

中国においても投資環境の改善に努力していることは事実であり、その点は評価されるべきであろう。最近では、昨年10月の「外国投資家の投資奨励に関する国务院の規定」(いわゆる「22カ条の規定」<sup>2)</sup>)の制定は中国のこうした努力が結実したものである。この規定は、「投資環境を改善し、外国投資家の投資をよりよく吸収し、先進的技術を導入し、製品の品質を高め、輸出による外貨の獲得を増やし、国民経済を発展させる」(同規定第1条)ことを目的としており、外国企業相互間の外貨バランス調整、外国企業の不当費用徴収拒否権等を一般的に定めるほか、特に「製品輸出企業」及び「先端技術企業」に対しては税制面等で特別の優遇策を講じている。そして現在、この規定の実施に必要な各種細則が逐次制定、公布されつつある。 2) 資料2を参照

さらに、地方レベルにおいて、外国投資家に対するサービスを一元的に行う弁公室を設けるところが増えている(青島市の「外資工作弁公室」もその一例である)こと等も、こうした投資環境改善努力の一例として挙げるができるだろう。

しかしながら率直に言って、こうした累次の努力にもかかわらず、中国の投資環境には、依然として少なからざる問題点が残っているように思われる。

第一に、極めて一般的な問題として、いわば「透明性の不十分さ」を指摘できよう。透明性の不十分さは、先ず、法令等の未整備に係る。中国が経済関係の諸法令の整備を本格的に開始したのは、先に述べた党11期3中全会以降のことであり、以来、中国当局は累次努力を傾注していることは評価するも、依然として十分とは言い難い。特に、外国投資家に直接関係する法令(たとえば合弁関係法)の整備は比較的進んでいるのに対して、一般的国内関係諸法令の方の遅れが目立つようである。経済体制改革で、制度そのものが流動的な状況の下にあっての法令整備には困難が伴うであろうが、一層の努力が望まれるところである。

さらに、法令の運用にも問題がある。すなわち、法令通達等が存在しても公表されていない場合が少なからずあり、また、法令が末端まで徹底されておらず、現実には十分に実行されない事例も耳にするところである。

透明性の不十分さの例としては、他に、合弁の中国側企業の態度があげられる。すなわち、中国側は合弁の交渉の過程で、外国投資家のフィージビリティ・スタディに必要な情報(労働コスト等)をなかなか提供しない傾向が見られるようである。その結果、外国企業は合弁開始後になって、当初予期しなかった経費負担等に直面し、採算が大巾に狂うといった事態が生じることになる。

投資環境の第二の問題点として、外貨バランスに関する厳しい要求が指摘できる。現在、中国では、一部の例外の場合を除いて、合弁企業自ら必要な外貨を調達しなければならない。このため、合弁企業は、利益送金が困難であるのみならず、事業を継続していくために必要な原材料・部品等の輸入も確保できず、経営が困難となるケースがある。外国投資を行う投資家にとっては、投下する資本の回収及び投下資本から生ずる果実(利益)の送金が保証されることは、基本的な前提条件であり、これが満たされない場合、投資に対する基本動機が

失われることにもなる。また、現行制度の下では、輸出型の企業進出の場合であっても、合弁企業設立の初期から輸出可能な水準の商品を大量に生産することは、一般的には無理である。

先に述べたように「22カ条の規定」では、外国投資家投資企業は、外国為替管理部門の監督のもとに、外貨の過不足を相互に調整できる旨の規定が置かれているが、そもそも外貨バランスの良好な企業が少ない現状では本規定の有効性は限られているものと思われ、より柔軟な対応が望まれる。

さらにインフラストラクチャーの未整備も大きな問題である。電力等エネルギーや水の供給の不安定さ、道路・港湾等輸送力不足などについては、中国に進出した外国企業の多くが指摘するところである。安定した電力、良質な水の供給は、計画的な生産、品質の安定・向上に不可欠であり、これらの未整備は製品の国際競争力に影響を及ぼす。また輸送力の不足は製品のデリバリー、原材料の安定供給に影響し、納期遅れによるキャンセルや品質不良の発生をもたらす原因になる。

中国は、第6次・第7次5カ年計画において、インフラ整備を最重点課題として積極的に取り組んでいるが、一層の整備が必要である。その際、中国の国土が広大であることからすれば、インフラ整備はまず一定の地域を選んで集中的に実施することが効果的であろう。そうした観点からは、経済特区と経済技術開発区の設置は評価できるところであり、これらの地区で今後重点的かつ計画的なインフラ整備が行われることが望まれる。

以上の他にも、詳細は省くが、

- ① 土地使用料、労働コストがインフラ整備状況、生産効率等に比して高く（労働コストについては非公表の規定にもとづく諸手当等の上乗せもある）、外国企業にとって、他のアジア諸国等に比べて必ずしも有利と言えない。
  - ② 原材料については、その入手手続が複雑かつ不透明であり（特に複数の省・市、いくつかの機関が関与する場合）、また価格体系が不明確であり、さらには品質・規格に問題のあるケースが少なくない。
  - ③ 許認可に係わる行政機関が多く、複雑である。
- 等々の点が指摘されている。

## 2. 投資促進の方針

対中投資が拡大することは、中国の輸出能力拡大はもとより、経済発展全般にとって極めて重要である。また、日本からの投資の発展は、日中経済関係の拡大の観点からも望まれるところである。

中国は我が国企業の投資に従来から大きな期待をもっており、今回の調査においても、その点は強く感じられたところである。もとより対中投資促進のためには、中国自らが投資環境改善のために一層の努力を行うことが基本であり、我が国（一般に諸外国）、特にその政府のなし得ることには限界があることは確かであるが、対中投資の促進が日中経済関係の主



要課題の1つであることにかんがみれば、我が国としても何らかの協力ができないかを前向きに検討する必要がある。

この点で、今回中国側より要請のあった「青島輸出加工基地」調査は、対中投資拡大への協力という観点から積極的な検討に値すると考えられる。

### 3. 技術移転

技術移転についても、投資と同様に商業ベースで行われるものであり、その促進のためには、受入環境の整備が最も重要である。この点で、特に中国では技術の対価に対する評価が低いとの問題が指摘されており、こうした点の改善が望まれる。

国別対中直接投資（契約ベース）

（金額単位：100万ドル）

国	84年		85年		79-85年 累計金額	86年	87年1-6月
	金額	件数	金額	件数			
香港・マカオ	748	2,631	4,134		9,201		
米国	256	100	1,152	44	2,268	210	
日本	225	127	471	8	1,650		
イギリス	98	8	44	8	464		
フランス	20	15	50	50	282		
シンガポール	1	62	76	76	131		
フィリピン	2	22	41	41	47		
スウェーデン	4	2	5	5	27		
タイ	4	10	1	1	8		
西ドイツ	8	7	20	20	64		
総計	1,419	3,073	6,333		15,205	3,308	1,088

中国対外経済貿易部発表

中国の直接投資受入れ件数

投資形態	79-83年累計		84年	85年	86年	87年1-6月		79-87年6月累計
	金額	件数				金額	件数	
合弁 (日中含弁)	190 (10)	741 (47)	741 (47)	1,412 (95)	870	461	3,674	
合作	1,123	1,089	1,089	1,611	560	264	4,647	
100%外資	48	26	26	46	18	13	151	
海洋石油開発	31	0	0	4	6		41	
合計	1,392	1,856	3,073	3,073	1,454	738	9,516	

（出所）86年まで：中国通信(87.1/27)、87年1-6月、79-87年6月累計：国際貿易(87.8/11)

日本の対外直接投資

（金額：100万ドル）

国名、地域名	1984年度		1985年度		1986年度		1987年度		1988年度		1989年度		1981-1988年度累計
	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	
中 国	68	114	118	100	85	225	286	513	286	513	1.73		
シンガポール	108	225	110	338	85	302	1,860	2,574	1,38	1.38			
タイ	76	118	51	48	58	124	1,111	884	0.80	0.80			
インドネシア	82	374	82	408	46	250	1,427	3,673	6.08	6.08			
フィリピン	12	45	6	61	6	21	633	913	1.44	1.44			
香港	116	412	105	131	163	502	2,582	3,433	1.34	1.34			
台湾	68	85	68	114	178	291	1,631	1,051	0.84	0.84			
韓国	57	107	79	134	111	438	1,383	2,112	1.52	1.52			
マレーシア	63	142	60	76	70	158	1,008	1,283	1.27	1.27			
その他	22	25	27	21	14	17	421	351	0.83	0.83			
アジア計	674	1,028	685	1,435	818	2,327	12,348	21,780	1.76	1.76			

（欧米）

米 国	756	3,660	921	5,395	1,232	10,165	13,757	35,458	2.58	2.58
欧 州	288	1,937	313	1,930	404	3,468	4,324	14,471	3.35	3.35
世 界	2,489	10,155	2,613	12,217	3,186	22,320	40,123	105,970	2.84	2.84

（出所）大蔵省



経済特別区および沿海14港湾都市の合併・合作経営・100%外資企業に対する企業所得税・工商統一税の減免規定

	経済特別区 ※海南行政区は特別区 の関係規定を準用	沿海14港湾都市の経済技術開発区	沿海14港湾都市の旧市内および 汕頭、珠海、廈門市内
<p>&lt;企業所得税&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>合併・合作経営・100%外資企業の生産・販売、その他の所得税</li> <li>配当金、利子、リース料、特許使用料、その他の所得</li> </ul>	<p>生産的・非生産的企業を問わず15%</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>生産的企業：経営期間10年以上 — 利益が出た年度からかぞえて1年および2年は免除、3年目から5年目までは半減。</li> <li>サービスの企業：経営期間10年以上、出資額500万ドル以上 — 利益が出た年度からかぞえて1年目は免除、2年目、3年目半減。</li> </ul> <p>(中国国内に事務所を設けていない外国投資企業の場合) 10%の所得税を徴収。さらに減免の必要のある場合は特別区人民政府が決定。</p>	<p>生産的企業のみ15%</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>生産的企業：経営期間10年以上 — 利益が出た年度からかぞえて1年目と2年目は免除、3年目から5年目までは半減。</li> </ul> <p>(同左) 10%の所得税を徴収。さらに減免の必要のある場合は開発区所在地の市人民政府が決定。</p>	<p>生産的企業のみ15%</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>生産的企業で、技術集約・知識集約型の事業、または出資額3,000万ドル以上で投資回収期間が長い事業、またはエネルギー・交通・港湾整備事業について財政部承認による。</li> <li>上記の減税条件は備えていないが下記の6業種については税法規定の80%の税率で企業所得税を計算。 ①機械製造、電子工業 ②冶金、化学、建材工業 ③轻工、繊維、包装工業 ④医療機器、製薬工業 ⑤農業、林業、牧畜業、養殖業およびこれら業種の加工業 ⑥建築業。</li> </ul> <p>(同左) 10%の所得税を徴収。さらに減免の必要のある場合は市人民政府が決定。</p>
<地方所得税>	減免優遇措置の必要のある場合、特別区人民政府が決定	減免優遇措置の必要のある場合、開発区所在地の市人民政府が決定。	減免優遇措置の必要のある場合、市人民政府が決定。
<利益の国外送金>	合併企業の外資側の利益送金 — 所得税免除	同左	—
<p>&lt;工商統一税&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>輸入品</li> <li>輸出品と製品の国内当該地区での販売</li> <li>その他</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>特別区管理線 — 各種物産、たばこ、酒の輸入は、税法規定の50%の税率で徴収。その他の生産のために輸入する機械設備、原材料、部品・付属品、交通手段その他の生産財についてはすべて免除。</li> <li>外国投資家が個人で携帯輸入する自家用のたばこ、酒、家財道具は合理的数量の範囲内で免除。</li> <li>特別区企業が生産する輸出品は、国の輸出制限品目や少数の特定製品を除き免除。</li> <li>特別区企業が生産する製品を当該特別区で販売する場合、各種の物産、たばこ、酒については税法規定の50%の税率で徴収。その他製品は徴収しない。</li> <li>特別区企業が工商統一税の減免措置を受けた輸入貨物もしくは特別区で生産した製品を内地に搬入するときは、内地に入る時点で、税法の規定にしたがって納付。投資家個人が特別区から内地に入るとき携帯している自家用の手荷物物は、合理的数量の範囲内で免除。</li> <li>特別区企業が商業、交通運送業、サービス業に従事して得た収入については税法に定める税率で納付。銀行・保険業に従事した収入は、3%の税率で徴収。上記企業の設立初期に期間を決めて減免の配慮をする必要がある場合には特別区人民政府が決定。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>開発区企業が輸入する自家用の建材、生産設備、原材料、部品・付属品、事務用品は免除。</li> <li>外国投資家が携帯輸入した自家用の家財道具と交通手段は、合理的数量の範囲内で免除。</li> <li>開発区企業が生産する輸出品は、国の輸出制限品目を除き免除。国内販売製品には規定通り課税。</li> <li>開発区企業が免税輸入の原材料、部品・付属品、素子で加工した製品を国内販売に回す場合には、それに使用した輸入原材料等につき規定通り徴収。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>旧市内企業が投資、追加投資として輸入する当該企業の生産用設備、営業用設備、建築用材料ならびに企業の自家用交通手段と事務用品については免除。</li> <li>外国投資家が携帯輸入した自家用の家財道具と交通手段は、合理的数量の範囲内で免除。</li> <li>旧市内企業が生産する輸出品は、国の輸出制限品目を除き免除。国内販売製品には規定通り課税。</li> <li>旧市内企業が輸入する原材料、部品・付属品、素子、包装物料で、輸出製品の生産に使われる部分は免除。</li> </ul>

日中経済協会『中国の財政・金融及び税金』1985年4月



#### 4. 投資促進の方針（インフラ部門）

##### 4-1 インフラの現状と問題点

###### 4-1-1 概況

- ① 1978年の近代化政策の実施以降、中国経済は順調に成長し、第6次5カ年計画期間（1981～85）中、工農業総生産及びGNPは年平均でそれぞれ11%及び10%の増加と、5カ年計画中の平均値としては過去最高を示し、固定資産投資総額（全民所有制単位）は5,300億元で、前期5計期間の66%増となった。一方、経済活動の活発化に伴ってエネルギーと交通運輸がボトルネックとなり、重要原材料の供給不足、電力不足のため低操業率を余儀なくされる例も指摘された。また同時に物価上昇、輸入急増、外貨不足等が生じていたが、1985年後半以降、投資・金融の引き締め、輸入抑制措置等が取られ一応沈静化してきた。しかし、エネルギー、交通運輸関連を中心にインフラの不足は依然として投資促進のネックとなっていることには変わりはない。
- ② 中国の近代化の過程で都市問題も大きな課題となると思われる。現に1978年全人口に対し17.9%であった都市人口は、1984年には31.9%に達したとされている。大都市の規模を抑制し、中都市を合理的に発展させ、小都市を積極的に発展させるという方針のもとに、人口移動に対しては強力な規制措置を取り、又、郷鎮企業と呼ばれる農村工場の振興等を進めて人口分布の適正化に努めている。しかし、都市・農村を問わず生活水準の向上に伴って、上水道、下水道、ガス、電力、電話、都市部の住宅、公園といった生活関連施設の水準の低さと、量的不足が顕在化しつつある。これらは、生産的施設に比べても整備が遅れていると言われている。
- ③ 中国の輸送体系の特色は幹線輸送体系が、鉄道中心に構築されていることである。1984年の輸送機関別分担は、貨物輸送トンキロで、鉄道49.9%、水運43.7%、パイプライン3.9%に対し、道路は2.4%にすぎず、<sup>(注1)</sup>旅客人キロでも鉄道56.5%、道路36.9%と鉄道が優位をしめている。（図-1）

これは、1978年以前の国内の経済運営に起因するとも言われているが、第6次5カ年計画における投資においても、鉄道投資は全運輸・通信設備投資の49.8%を占めている。

###### 4-1-2 鉄 道

- ① 内陸輸送の大動脈を形成する中国鉄道の営業キロ数は、1983年末現在5万2千kmあり、アメリカ（31万km）、ソ連（14万km）、カナダ（7万km）、インド（6万km）に次いで世界第5位を占める（表-1）。輸送量は旅客で1,773億人キロ、貨物で6,639億トンキロに達し、とくに貨物輸送はアメリカ、ソ連に次ぐ規模であり、日本の実に24.5倍に匹敵する。一方、その整備水準についてみると、中国は人口1万人当たりの営業キロは0.51kmであり、同じ大陸国家であるインドの0.85kmよりも少ない。日本と比較すると約4分の1、アメリカの実に28分の1にすぎない。また、面積1万km<sup>2</sup>当

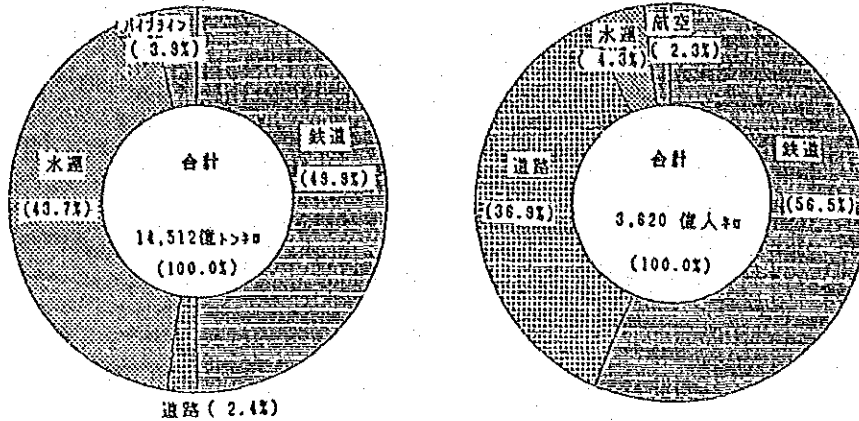
(注1) 我が国の場合、鉄道5%、水運49%、道路46%となっている。

たりの営業キロは53.7kmと極めて低位であり、インドの184kmと比べてもその3分の1に満たない。電化率についても現在4.5%と低く、日本の約10分の1、インドの約2分の1、ソ連の約7分の1である。これらの比較からみても、中国の鉄道整備はまだ整備水準が低く、今後更に路線の拡大と近代化に積極的に取り組む必要がある。

図-1 輸送機関分担率

貨物輸送トンキロ(1984年)

旅客輸送人キロ(1984年)



出所:「中国統計年鑑」1985

表-1 中国鉄道の成熟度分析

	中国 (国鉄)	日本 (国鉄)	アメリカ (一般鉄道)	インド (国鉄)	ソ連 (国鉄)
人口 (万人)	101,541 (82)	11,869 (82)	22,650 (82)	71,166 (82)	27,250 (82)
面積 (万km <sup>2</sup> )	960 (82)	37.8 (82)	93.8 (82)	32.9 (82)	2,240 (82)
営業キロ	51,599 (83)	23,304 (83)	312,151 (82)	60,542 (82)	142,771 (82)
電化キロ	2,334 (83)	10,825 (83)	3,317 (82)	4,820 (82)	44,800 (82)
複線化キロ	9,182 (83)	7,693 (83)	N. A.	N. A.	N. A.
旅客輸送量 (億人キロ)	1,773 (83)	2,434 (83)	177 (80)	2,210 (82)	3,320 (82)
貨物輸送量 (億トンキロ)	6,639 (83)	271 (83)	13,417 (80)	1,640 (82)	34,200 (82)
輸送密度 (人トンキロ/キロ日)	44.7 × 10 <sup>3</sup>	31.8 × 10 <sup>3</sup>	11.9 × 10 <sup>3</sup>	17.4 × 10 <sup>3</sup>	72.0 × 10 <sup>3</sup>
人口当たり路線密度 (キロ/万人)	0.51	1.96	13.8	0.85	5.24
面積当たり路線密度 (キロ/万km <sup>2</sup> )	53.7	61.6	333	184	63.7
電化率 (%)	4.5	4.6	1.1	8.0	31
複線化率 (%)	18	33	-	-	-

輸送密度 = (旅客輸送人キロ + 貨物輸送トンキロ) / 営業キロ × 365 日

注: ( ) 内は年度を示す。

出所: 1) 「世界の鉄道」1985

2) 「数字でみた国鉄」1984

② 鉄道による貨物輸送の品目構成は表-2の通りである。1983年の実績では、石炭が4億6千万トンと全体の40%を占めている。次いで建設資材が14%と高く、これにセメント2%、木材4%を加えると建設関係物資が20%を占めていることが判かる。これら2品目で、貨物輸送全体の過半を構成しており、いずれも経済発展の基盤を支える物資であるだけに、鉄道の輸送能力不足が今後の中国の発展にとって大きな障害となることは明らかである。なかでも、輸送量の40%を占める石炭の輸送力をどう拡大するかが最も深刻であるといえよう。即ち、石炭は中国エネルギー資源の72%を占め、原油、天然ガスの23%、水力発電の5%を大きく引き離している。国内の確認埋蔵量は400億トンと世界一を誇り、今後300年以上の供給が可能といわれる。したがって、エネルギー源の主役としての石炭の地位は将来的にも高まることが予想され、石炭輸送の大半を担う鉄道の役割は増々重要性を帯ることになるだろう。

表-2 鉄道主要貨物の輸送トン数

(単保：百万トン)

年 度	石 炭	コークス	石 油	鉄鋼製品	鉄鉱石	非鉄鉱石
1977	347.4	12.0	58.9	42.6	49.9	54.0
78	402.4	14.4	61.2	58.9	64.9	62.2
79	413.2	14.1	59.3	63.9	61.8	60.6
80	-	-	-	-	-	-
81	412.0	13.0	49.8	55.2	53.4	57.9
82	438.5	12.2	50.4	58.8	56.5	58.6
83	460.2	13.0	53.8	62.4	60.3	63.0
83年度のシェア	40	1	5	5	5	5

年 度	建設資材	セメント	木 材	穀 物	その他	合 計
1977	152.2	15.8	35.3	24.6	137.1	927.1
78	170.0	19.6	38.0	24.6	158.8	1,074.9
79	166.7	21.9	39.6	28.4	165.6	1,095.0
80	-	-	-	-	-	1,112.8 <sup>D</sup>
81	139.5	24.3	40.3	34.3	168.8	1,048.5
82	162.8	25.0	41.0	34.7	160.6	1,110.5
83	161.3	26.1	43.0	35.6	182.0	1,160.7
83年度のシェア	14	2	4	3	16	100

注：1) 1980年度は「中国統計年鑑」1984より  
出所：鉄道部

③ 中国における鉄道部門の最大の問題は、輸送力の不足である。現実には、輸送力不足のための石炭の生産調整を行っているという報告があるなど、輸送力の不足がもたらす影響は広い範囲に及んでいる。今後、輸送力の増強を図るためには、次のような主要課題



題と取り組む必要がある。

- (1) エネルギー源である石炭、経済建設に必要な建設資材や鉄鋼製品の円滑な輸送体制の整備
- (2) 鉄道網の十分な拡大と複線化、電化による路線容量の増強
- (3) 信号、通信設備による列車運行の効率化、合理化
- (4) 旅客需要の増加や慢性的な混雑への対応

#### 4-1-3 港湾、水運

① 中国の沿岸には比較的大きな港湾が58港あり、うち主要港としては、上海港、大連港、天津港をはじめとする15港がある。また、外国貿易を行うことのできる対外開放港には、これら主要港を含む26港が指定されており、経済特区および経済技術開発区はすべて対外開放港を有している。1983年来の沿岸主要15港について、その整備水準をみると表-3のようである。係留施設は全体で355バース、10,000 DWT以上の船舶用が149バースであり、主要15港のバース線延長は約5万kmに及んでいる。これは1949年の新中国建国時に比べ4倍近い増強であり、とくに、1973年における周総理の「港湾様相一新」の号令を契機として活発化した港湾建設の成果であるということが出来る。しかし、主要港の施設量は絶対的に少なく、15港の全施設を合計しても、神戸港、横浜港といった日本の代表的港湾の1~2港程度の施設量にしか過ぎない。最近の経済開放政策に伴う港湾貨物の急激な増加は、中国の港湾における輸送能力不足を一層深刻なものとしている。

表-3 主要15港の整備状況

(1983年)

	バース延長 (km)	バース数 (基)	万トン級 バース数 (基)	港内鉄道 敷設延長 (km)	倉庫面積 (千㎡)	ヤード 面積 (千㎡)	機械設備 (基)
合計	49.93	355	149	443.4	1,212	4,456	6,557
大連	9.55	63	23	126.9	267	747	528
營口	0.56	8	-	-	10	184	37
秦皇島	2.61	13	11	138.7	47	835	259
天津	6.17	35	21	55.0	189	611	630
煙台	1.66	15	3	4.3	30	84	218
青島	4.83	24	11	5.9	40	182	349
連雲港	1.42	13	5	7.8	27	141	475
上海	13.48	96	45	11.0	366	856	2,552
寧波	2.06	21	4	0.4	14	139	316
汕頭	0.35	3	-	-	25	25	129
黃埔	3.19	30	15	31.2	105	225	468
湛江	2.21	15	9	60.5	66	290	430
海南島三港	1.85	19	2	1.7	26	137	166

出所：「中国カントリーセクター調査報告書」1985

② 一方、中国には長江（揚子江）、黄河をはじめとする多数の河川に恵まれた大陸国であるため、内陸水運も歴史的に極めて重要な交通手段となってきた。また、2,400年前の春秋時代末期に建設が始められた北京～杭州を結ぶ「京杭大運河」（1,747 km）も南北交通を支える重要な内陸水路である。これら内陸水路の総延長は1984年現在で10.9万kmに達するが、61年には17.20万kmもあったから、かなりの規模で内陸水路の荒廃が進んでいることを物語っている。これは航路埋没の放置、航行無視の橋梁建設、航道を確保しないダム建設などによるものといわれ、他を全く顧みない縦割行政に起因するものであると思われる。この結果、内陸水運の貨物輸送トン・キロでの機関別シェアも、1952年の10%から、78年7%、83年5.3%と下落してきている。しかし、ヨーロッパのライン河をはじめとする内陸水運が今日でも大きな役割を果たしていることから明らかなように、エネルギー効率のよい内陸水運を鉄道とともに積極的に整備・活用していくことが、今後の中国の総合交通体系を形成するうえで重要である。

③ 海上および内陸水路による貨物輸送量は、1984年の統計で約4億7,000万トン、全輸送機関の貨物輸送量に占めるシェアは17.9%である。また輸送トンキロでみると、43.7%と極めて高い比率となっている。これを港湾における取り扱い貨物量からみると、沿海主要港についての実績は表-4に示す通りである。統計で2億7,500万トンの貨物が1984年に取り扱われており、うち、上海港が中国最大の港湾として1億ト

表-4 沿海主要港港湾取扱貨物量推移

(単位：万トン)

港名	1952年	1957年	1965年	1978年	1983年	1984年	前年比%
合計	1,440	3,727	7,181	19,834	24,952	27,549	+10.4
大連	151	588	1,057	2,864	3,520	4,016	+14.1
營口	18	32	29	33	34	49	+44.1
秦皇島	181	283	478	2,219	3,057	3,579	+17.1
天津	74	284	549	1,131	1,506	1,611	+7.0
煙台	26	48	98	458	650	674	+3.7
青島	175	221	448	2,002	2,183	2,422	+11.0
連雲港	46	105	265	594	858	900	+4.9
上海	656	1,649	3,194	7,955	9,190	10,066	+9.5
寧波	-	-	-	-	480	597	+23.6
汕頭	35	130	181	153	210	177	-15.7
黃埔	47	186	470	1,050	1,601	1,668	+4.2
湛江	12	79	220	947	1,140	1,195	+4.8
海口	16	35	64	76	109	131	+20.2
八所	-	11	99	307	372	411	+10.5
三亚	3	76	29	45	39	53	+35.9

出所：「中国統計年鑑」1985

ンを扱い、全体の実に37%を占めている。2位は大連港で15%、3位は秦皇島で13%と続いている。なお上海港の取扱貨物量は、1960年代までは全体の45%を占めていたが、最近の各港の整備により、そのシェアを次第に減少させている。港湾の取扱貨物は港毎に様々であるが、全体として、石油、石炭、金属鉱石、鉄鋼、建設資材、塩、穀類などが大宗を占める。主要6大港のうち、背後に大都市や工業地帯を有する上海港、天津港、黄埔港は雑貨を主体とする流通港湾であり、一方、大連港、秦皇島港、青島港は石炭・石油を中心に扱う搬貨物港湾として位置づけられる。

- ④ 中国の港湾における滞船滞貨の状況は、当局の様々な施策によりやや改善の方向にあるとはいえ、国際的に例を見ぬ程深刻な問題となっている。交通部によれば、主要15港には常時480～500隻の船舶が在港し、1985年のピーク時には過去最大の570隻に達した。このうち、荷役作業実施中の船舶はわずか140～150隻であり、荷役中の船舶1隻に対し3～4隻の船舶が港内でバース待ちするというひどい状況である。この結果、極端な場合には100～180日の沖待ち船が出るケースもあると報告されている。こうした異常ともいえる滞船問題の原因として、交通部は①バースの絶対数の不足、②輸出入貨物の無計画性、③内陸輸送能力の不足、④貨物集散能力の不足、⑤輸送管理水準の低さを挙げている。港湾の建設は長期の時間と巨額の投資を必要とするものであり、今後とも港湾貨物需要の増加が続く限り、この滞船滞貨問題を短期間で解決することは極めて難しいように思われる。
- ⑤ コンテナ化の進展は、中国の港湾においても確実にそして急速に進んでいる。1980年にはわずか6万4,000TEUであったものが、1984年には34万TEUと年平均50%強という急激な伸びを示している(表-5)。貨物量ベースで1984年の取扱量は250万トンであり、対前年比49%の増加となっている。港別にみると上海港がTEUベースで全国の34%と最大であり、次いで天津港25%、広州9%の順となっている。今後、経済開放政策のもと中国の雑貨を主体とした輸出入はますます活発化し、これに伴い

表-5 1978年～1984年の中国港湾におけるコンテナ扱い高実績  
(単位: TEU)

年度 港口	1978年	1979年	1980年	1981年	1982年	1983年	1984年	1984年 構成比率(%)
大連	/	/	907	5,536	12,527	15,705	24,290	7.1
天津	7,017	9,106	15,812	24,408	40,909	60,787	83,491	24.5
青島	1,304	5,426	8,707	11,834	15,030	19,139	23,327	6.9
上海	4,800	15,710	31,560	49,460	66,095	86,317	114,977	33.8
黄埔	/	2,521	7,310	10,684	6,815	13,398	21,165	6.2
広州	/	/	/	11,537	16,757	21,543	31,845	9.4
其他港湾	/	/	/	660	1,182	6,617	41,132	12.1
合計	13,121	32,763	64,296	114,119	159,315	223,506	340,227	100.0

コンテナ化も大幅に進むものと予想される。しかし、コンテナの内陸輸送は道路事情の悪さ等により未発達なため、多くは港頭地帯でデバンニングシ、バラ輸送されるなど、本格的な海陸一貫輸送には程遠く、コンテナ輸送の特性を十分発揮させるに至っていない。このため、港湾における近代的なコンテナ・ターミナルの整備に並行して、幹線道路そのものの整備、鉄道による海上コンテナ輸送体制の確立、内陸デポの整備、内陸輸送における保税制度の確立など解決すべき課題は多い。

#### 4-1-4 道 路

- ① 中国の自動車保有台数については正式な数字はないが、現在約400万台という推測値がある。<sup>(注2)</sup>これは1,000人当たり約4台であり、保有率ではインド、パキスタンとほぼ同水準である。<sup>(注3)</sup>車種構成では商用車が8割以上を占めており、トラックは3～7トンの中型車両が大半である。自動車の保有台数の伸びは特に農村を中心に著しく、1983年、農村での自動車の保有台数は33.5%の伸びを示した。また、自動車の生産台数の推移をみると1980年代に入って伸びが著しく、1981～84年の年平均伸び率は21.7%に達し、1984年の自動車生産台数は31.64万台であった。このほとんどはトラック・バス等で、乗用車は2%程度である。今後、農村を都市間の人や物の流通の活発化、産業構造の変化に伴うトラック輸送需要の増大および、所得水準（経済活動水準）の向上を考慮すると、自動車に対する需要の急増が予想される（表-6及び図-2参照）。
- ② 中国の道路は行政管理の区分によると、国道、省道、県道、郷道及び専用道路に分けられる。国道については、中央政府交通部が整備計画と整備基準を統一的に決定し、これにしたがって、各省、直轄市、自治区が実際の建設及び維持管理の責任を負っている。道路整備の費用は、維持費及び小規模な建設費については、自動車保有企業などから徴収される「養路费」が充てられ、規模の大きい道路新設あるいは改良工事については、更に国家基本建設投資からの補助金が充てられる。省道及び一部の主要県道については省が計画、建設、維持管理を行っている。残りの大部分の県道につい

表-6 自動車保有台数の予測

(万台)

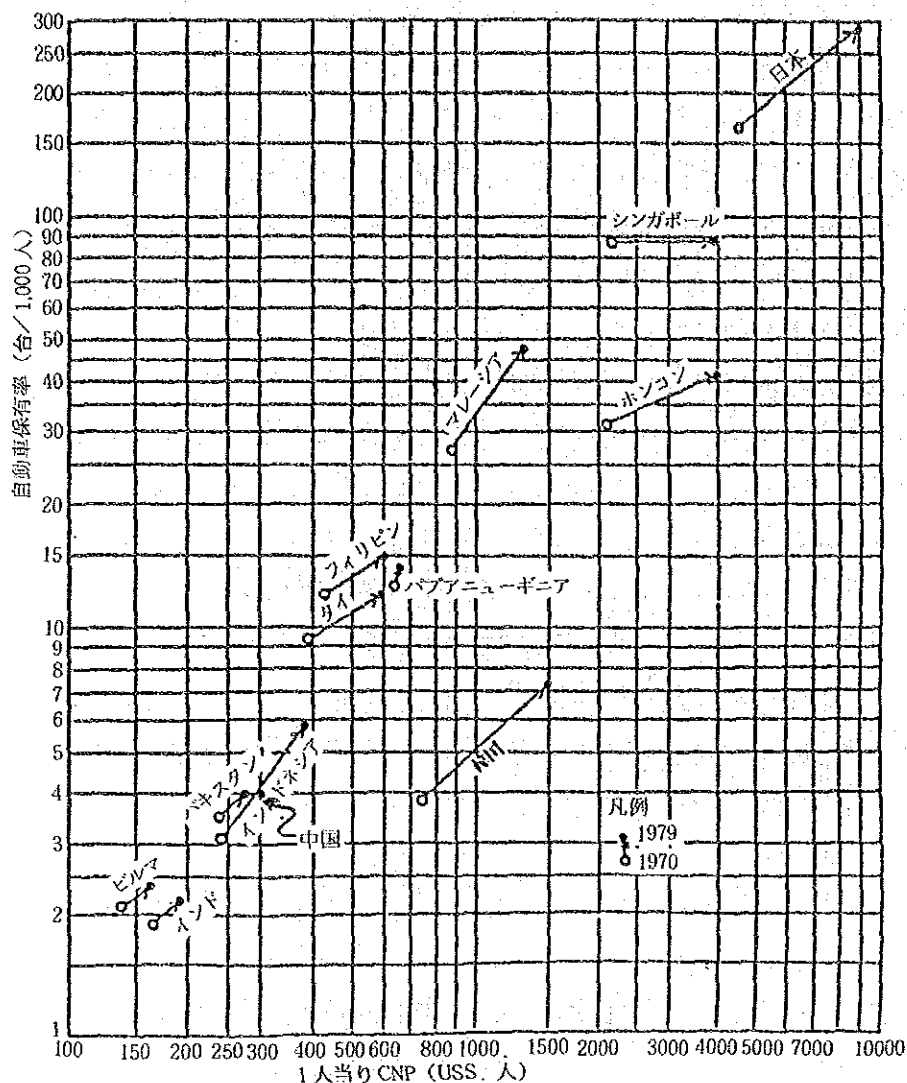
	乗用車	ライトバン	大型バス	トラック	合計
1990年	70～80	25～35	35	370～400	500～550
1995年	140～170	70～90	55	540～600	805～915
2000年	300～400	150～200	80	770～820	1,300～1,500

「2,000年における自動車保有台数の予測」による。

(注2) 交通部による。

(注3) 我が国の昭和20年代中ば頃の値に相当する。

図-2 1人当たりGNPと自動車保有率の推移（アジアの主要国）（自1970至1979）



ただし、中国のみ単年度（1986.推定値）。

ては、各県が計画、建設、維持管理を行っている。また、都市内の道路については中央レベルでは、「都市農村建設環境保護部」が管轄しているが、事業実施は地方政府で行っている。

- ③ 中国の道路は道路設計基準によると、高速道路、1級～4級の5階級に分類されている。1級道路は高速道路ではないが、平地における設計速度が100 km/hであって巾員も広く、我が国の高速道路並みの線型を有している（表-7参照）。
- ④ 1986年現在の等級別道路延長は、1) 高速道路0 km、2) 1級道路750 km（全体の0.08%）、3) 2級道路は23,700 km（同2.5%）、4) 3級道路は136,800 km（同14.3%）、5) 4級及び規格外の道路801,500 km（同83.2%）、計962,800 kmと、等級の高い近代的自動車交通に耐える道路が極めてわずかであるだけでなく、全体延長も約96万kmと、国土面積約1/26の我が国の110万kmとほぼ同じであって、面積あたり道路

密度が極めて低く、インドに比べても1/5のレベルである（表-8参照）。また路面状況については、アスファルト又はセメント・コンクリート、あるいは簡易舗装道路は20.38万km（1985年）と、全体の約20%である（ちなみに我が国の舗装道路延長1985年で64.9万kmである。）。

表-7 中国の道路等級

道路等級	道路の機能・特徴	計画日交通量 (台)	設計速度	
			平地	山地
高速道路	政治・経済上特に重要な自動車専用道路で一般道路との出入りは完全に制限される。	25,000以上	120	80
1級道路	重要な政治・経済の中心を結び、併せて重要な工業地区を通過する重要幹線道路。部分的に出入制限され、一般道路とは一部立体交差する。	5,000 ~ 25,000	100	60
2級道路	地区の政治・経済の中心、大工業地区を連絡する重要幹線道路。交通量の多い都市周辺の道路を含む。	2,000 ~ 5,000※	80	40
3級道路	県および県以上の都市内の一般幹線道路。	2,000以下※	60	30
4級道路	県内、郷を通る支線道路。	200以下※	40	20

注：※ 各種車両のトラック換算台数

表-8 道路網水準の国際比較

国名	調査年	道路延長 千km	国土面積 千km <sup>2</sup>	人口 千人	道路密度	
					km/千km <sup>2</sup>	km/千人
中国	84	927	9,600	1,024,950	96.56	0.90
日本	83	1,123	378	119,483	2,970.90	9.40
アメリカ合衆国	82	6,221	9,373	232,060	663.71	26.81
ブラジル	83	1,412	8,512	129,660	165.88	10.89
インド	79	1,604	3,288	704,820	487.83	2.28
オーストラリア	82	797	7,687	15,170	103.68	52.54
ソ連	79	1,427	22,402	262,436	63.70	5.44

注1)：世銀資料

出所：「国際統計要覧」

- ⑤ 急速な自動車台数の増加によって各地の交通量の増加も著しいと言われているが、世銀資料によれば主要幹線の交通量は、例えば北京-天津間で6,000台/日、南京-上海間4,000台/日、済南-青島間3,000台/日、瀋陽-大連間3,000台/日と、我が国の一般国道の平均値約9,000台/日に比して必ずしも高くはない（いずれも1979年値）。しかし、現在道路規格は高くなく、又馬車やトラクターなど低速車の混入が激しいた

め、実際の道路混雑は激しく、特に都市の周辺地域での出入交通の混雑は著しい。このような状況は我が国の昭和20年代末から30年代初頭を思い起こさせるものであるが、我が国が丁度30年頃より本格的道路整備に着手して、有料道路制度及び特定財源制度を活用しつつモータリゼーションに対処して来たことと対比して、今後、中国としても本格的な計画的道路整備に取り組むべき段階に立ち到っていると言えよう。

#### 4-1-5 航空、空港

- ① 民用航空機が利用できる空港は、1986年現在で全国に81港ある。このうちジェット機が就行している空港は30である。中国の人口、国土の大きさから考えると、空港の数は非常に少ないが、中国の国内航空輸送はようやく緒についたばかりであり、まだ輸送力の過不足を言う段階ではないだろう。国内航空旅客数は1984年の実績で550万人に達し、10年前の1974年に比べて6倍の伸びを示している。しかし、人口千人当たりの旅客数をみると、まだインドの2分の1、インドネシアの16分の1の水準にある(表-9)。先進国グループとの比較では、日本が65倍、ソ連が74倍、カナダが106倍と大幅な開きがあり、今後国内の航空旅客輸送需要が急激に増大するものと思われる。

表-9 国内線航空旅客の国際比較

国名	国内線旅客数 (千人)	人口千人当たり 旅客数 (人)	調査年
アメリカ	276,377	1,182.6	1984
ソ連	106,622	391.3	1984
インド	8,500	11.6	1984
インドネシア	13,358	83.8	1982
カナダ	13,940	559.8	1983
オーストラリア	10,515	682.8	1983
日本	41,126	345.6	1983
中国	5,541	5.3	1984

出所：「国連世界統計年鑑」  
ICAO統計

- ② ここで経済特区および経済技術開発区における空港整備の現状を見てみよう。まず、天津、上海、広州には既に国際級の空港があり、とくに上海、広州は首都の北京とならんで中国の航空網の拠点空港として多くの旅客を扱っている。4つの経済特区の中で、空港があるのは厦門と汕頭である。厦門は1983年新空港が完成し、地方の航空会社である厦門航空も設立され、最も航空路の整備が進んでいる。汕頭も現在、ジェット化のため施設改良が進行している。これに対し、深圳、珠海には空港がなく、現在、空港建設の調査を行っている。また、14の経済技術開発区のある都市のうち、

空港が現在ないのはわずか南通と温州の2都市である。しかし、これら空港を持つ14都市のうち、ジェット機の就航可能な空港（また近々可能となる空港）は、大連、天津、青島、上海、福州、廈門、汕頭、広州、湛江、北海の10空港である。

#### 4-2 インフラ整備の将来計画

##### 4-2-1 概況

- ① 第7次5カ年計画に関する趙紫陽報告では、まず経済運営について過度の成長を抑えることとし、これがエネルギー、素材の供給の逼迫や交通輸送力の不足への対処に有利であると述べている。そして、第7次5カ年計画のカギとなる問題として、適切な投資規模の設定、投資構造の合理的調整、投資効率の向上をあげている。投資構造調整の方向としては、1.エネルギー、交通、通信、素材などのインフラと基礎産業への投資をひきつづき増やし、農業と科学・教育事業への投資も適切に増やして、それに応じて一般加工産業への投資を圧縮する。2.非生産的建設の投資の伸びを適宜おさえて、同じ額の投資規模でより多くの生産能力と事業発展能力を生み出すようにする。都市公共事業の建設も、生産と生活に役立つインフラに重点をおくべきで、他の面では余力のある場合にかぎり、適度におこない、形式主義的な建設は断固として避けるなどとしている。
- ② 同5カ年計画中の全社会における固定資産投資として1兆2,960億元が計上されている。そのうち、全人民所有制部門（国有部門）の固定資産投資は8,960億元、集団所有制部門は1,600億元、個体企業（個人企業）は2,400億元である。全人民所有制部門の固定資産投資のうち、基本建設投資は5,000億元、設備更新・技術改造投資は2,760億元等となっている。
- ③ 都市農村の建設については、「大都市の規模を抑制し、中都市を合理的に発展させ、小都市を積極的に発展させる」という方針のもとに、大都市の過度の人口膨張を食い止め、一部の中小都市を重点的に発展させる。この結果、1990年には市制施行の都市が400余、鎮制施行の町が1万余に達する。そして、5カ年間に都市部（市と鎮）の住宅6億5,000万平方メートルを建設する。都市の水不足を緩和し、全国の県政府所在地住民の飲料水問題を基本的に解決する。都市の交通と道路、橋梁建設の強化に努める。又、都市の公園建設に努め、都市の環境衛生事業を強化し、1990年には公共緑化面積は1人当たり4㎡となるなどとしている。
- ④ 1990年における輸送需要は交通機関別に表-10のとおりである。すなわち、1985～90年間の国内総生産の年平均伸率7.5%に対し、総貨物輸送量（交通・運輸部門のトンベース）は同6.2%で、1990年は85年に対し35%増、総旅客輸送量（人ベース）は同9～10%で1990年は85年に対し60%増となっている。機関別には、民用航空（トンキロベース）が同平均14.5%、次いで港湾取扱貨物8.7%、自動車貨物輸送6.7%と



なっており、水運（貨物4.3%、旅客2.3%）と鉄道（貨物4.6%、旅客4.8%）は低い値となっている。

表-10 第7次5カ年計画（1990年）の交通需要の見通し

	1980年	1985年	1990年	85/80	90/85	年平均成長率(%)	
						1980~85	1985~90
国内総生産（億元） <sup>1)</sup>	(4,300) <sup>2)</sup>	7,779	11,170	1.81	1.44	12.6	7.5
工農業総生産（億元） <sup>3)</sup>	7,077	12,135	16,770	1.71	1.38	11.3	6.7
総貨物輸送量（億トン）	-	65	94	-	1.45	-	7.7
うち 運輸部門	24.1	27.4	37	1.14	1.35	2.6	6.2
総旅客輸送量（億人）	34.2	55	85~90	1.61	1.60	10.0	9~10
鉄 道							
貨物輸送量（億トン）	11.1	12.7	16	1.14	1.26	2.7	4.6
旅客輸送量 <sup>4)</sup> （億人）	9.1	11.1	14	1.22	1.26	4.1	4.8
水 運							
貨物輸送量（億トン）	4.3	4.9	6	1.14	1.23	2.6	4.3
旅客輸送量（億人）	2.64	2.66	2.99	1.01	1.12	0.2	2.3
港湾取扱貨物量（億トン）	2.1	3.3	5	1.57	1.52	9.5	8.7
自動車貨物輸送量（億トン）	5.3 <sup>5)</sup>	6.5	9	1.23	1.39	5.2	6.7
民用航空輸送総トンキロ <sup>6)</sup> （億トンキロ）	4.4	12.7	25	2.89	1.97	23.6	14.5

注：1) 1985年価格  
 2) 推計値  
 3) 1980年価格  
 4) 鉄道部のみ、地方鉄道を含まず  
 5) 1981年  
 6) 貨物旅客の合計、旅客は74kg/人として換算  
 出所：「中国通信」他

⑤ このような需要増加に対して、5カ年計画中に次の様な建設を考えている。

- 1) 石炭輸送の必要に応じ、鉄道を中心として、自動車道路、水路、連絡港を組み合わせた一貫協同輸送網を建設する。
- 2) 対外開放のいっそうの発展と沿海都市の海上ルート開拓の要請にこたえるため、  
 港湾を中心として、鉄道・道路・水路を組み合わせた一貫協同輸送網の建設をすす(注1)

(注1) 瀋陽-大連、済南-青島、温州-金華、寧波-杭州、福州-アモイ、南寧-北海、連雲港-洛陽、北京-塘沽 間の道路計画が含まれている。

め、さらに民間航空事業の建設に取り組む。

- 3) 旅客輸送の伸びに応じて鉄道旅客輸送力を拡充すると同時に、自動車輸送への転換<sup>(注2)</sup>をはかり、船舶と航空機による輸送力を増強する。
- 4) 沿岸開放都市の空港を建設するほか、一部空港の新設と拡張をはかる。
- 5) 鉄道については新設 3,600 km、複線化 3,300 km、電化 4,000 km。
- 6) 道路については、高速道路及び 1 級道路 1,600 km、2 級道路 1 万 km 建設。
- 7) 河川航路 5,000 km の整備。
- 8) 港湾については、深水バース 120、中小バース 80 を完成。
- 9) 全国で 250 万～300 万台の市内電話機の建設の他、長距離電話の整備

#### 4-2-2 鉄 道

① 7 次 5 カ年計画では、1990 年の鉄道貨物輸送量が 1985 年より 25.5% 増加し 16 億トンに、また旅客輸送量が 36.4% 伸びて 14 億人になると見込んでいる。このため、現在ある 52,000 km の鉄道網や工場などを改良し、とくに東部及び沿海地方の動脈幹線の強化を図る。新線建設は石炭輸送を中心として、東部・中部・沿海地方の容量不足の区間で行うこととしている。

② 沿岸開放都市に関連する主要な改良・整備計画としては、次の路線が含まれている。

天 津 - 南 京 (1,020 km)

広 州 - 衡 陽 (541 km、1988 年開通予定、第 2 次円借款プロジェクト)

大 連 - ハルビン (945 km)

青 島 - 濟 南 (315 km)

連雲港 - 徐 州 (223 km)

厦 門 - 鷹 潭 (694 km)

石臼所 - 兗 州 (310 km、1986 年完成)

#### 4-2-3 港 湾

① まず沿海主要港については、1990 年末で総計 5 億トンの港湾貨物取扱能力を持つことを目標として整備が進められている。これは、1985 年より 51.5% の増加（平均的 8.7% の伸び）を見込むものである。係留施設のうち、万トン級バースは 1983 年の 149 バースから 321 バースに拡充されると発表されており、実に 2.2 倍の増加が計画されている。これにより、1990 年末にはバースと在港船舶数の比率を 1 対 2 とすることを目標としているが、計画通りに整備が進んだとしても依然として滞船問題は残ることとなる。

② 港湾近代化の重点は、石炭の沿岸輸送力向上とコンテナ港湾の整備に置かれている。このうち石炭輸送については、1990 年までに秦皇島港、青島港、石臼所港など沿海各

(注 2) 北京-杭州、北京-広州、北京-ハルビン、蘭州-連雲港等の道路を含む。

港で17の石炭専用バースが完成する予定である。これにより、積出能力は年間1億トン、陸揚能力は8,000万トンまでに増加し、石炭の海上輸送力は大幅に改善されるものと予想される。またコンテナについては、既にターミナルが稼働している天津港、上海港、黄浦港に加え、大連港、連雲港など各港で積極的に整備が進められ、1990年までに取扱能力が140万TEUに増強される計画である。一方、内陸水運についても、長江、西江、黒龍江における港湾の建設、淮河及び京杭大運河の浚渫など航路の改善を積極的に進める計画となっている。

- ③ また、政府が検討している2000年までの長期構想によれば、同年の港湾取扱貨物費は6億5,000万トン（1980年より年平均5.6%の伸び）、沿海港湾のバース数を1,000バース、うち浄水バース700を整備する必要があるとしている。また2000年までに、長江水系で延長1万6,000kmの水路網を整備することにより、貨物輸送量を6億トン（1980年の1.6倍）、輸送トンキロを1,900億トンキロ（同2.7倍）とする計画である。

#### 4-2-4 道 路

- ① 道路整備は先に述べた様な交通施設整備の方針に沿って、一層の量的・質的向上を図る計画であるが、特に、石炭輸送（山西省等中国北西部から東・南部への輸送）の円滑化のため、鉄道、港湾との連けいに資する整備並びに对外开放の発展と沿海都市に関連した道路整備が明らかにされている。交通部資料による主な路線は次のとおりである。

##### 1) 高速道路

- 上 海 — 嘉 定 （20 km 1989年完成）
- 上海（華庄）— 松 江 （20.5 km 1990年 “ ）
- 広東省広州 — 佛 山 （23 km 1988年 “ ）
- 広州市環状道路 （57 km ）
- 陝西省西安 — 臨 潼 （観光道路）
- 広 州 — 深 圳 （120 km）
- 北 京 — 塘 沽 （140 km）

##### 2) 1級道路計画

- 大 連 — 瀋 陽
- 北 京 — 秦皇島
- 濟 南 — 青 島
- 南 京 — 揚 州
- 南 京 — 合 肥

また、5カ年計画で調査を完了する路線として、上海—南京間の高速道路がある。

- ② 更に将来の構想としては、2000年に必要な道路延長として理想的には総延長150～200万km、うち1、2級道路100万km、最少限の量として総延長130～150万km、うち

1、2級道路63万kmが必要であるとしている。しかし、これは従来トレンド（1980～86年間の年平均値は1.2万km/年）からすると困難な目標であろう。

#### 4-2-5 空 港

- ① 7次5カ年計画期間における民航部門の見通しとしては、1990年の総旅客数が1,600万人と1985年に比べ2.2倍の伸びを想定している。空港整備の重点としては、北京、上海、広州の三大空港の拡充、西安、重慶、瀋陽など地方中核都市の空港における大型ジェット機の就航可能化、主要航空路及び空港の誘導施設の整備などに置かれ、主要幹線や観光地路線の混雑緩和と容量の増強を目指している。

## VI 経済技術開発区調査

### 1. 開発計画

1978年12月の中国共産党第11期3中全において決定された「経済体制改革に関する決定」に基づき、中国政府は従来までの方針を変更して大胆な「対内活性化・対外開放」政策を推進することになった。前者の対内活性化政策は農村の活性化および企業の自主権の拡大として、後者の対外開放政策は1979年7月の全人代における「中外合資経営企業法」(合弁法)の批准、1980年8月から10月にかけて4つの「経済特区」の指定、1983年10月の海南島の一級行政区昇格に続いて、1984年5月には沿海港湾14都市の開放決定(及びその都市内における「経済技術開発区」の設置)、さらに1985年2月の3つのデルタ地帯の開放決定等として着々と進展している。

1980年度から開始された第7次5カ年計画においても、2000年までに農工業総生産額を1980年の4倍増にするという長期戦略目標のもとに、国家投資の重点をエネルギー開発、交通運輸施設の整備および企業の技術改造におき、主要工業製品の生産目標を個別に掲げて計画目標達成に努力を傾注している。

第1表は主要工業製品の近年の生産実績と第7次5カ年計画(目標年次1990年)の目標値である。

第1表 主要工業製品生産実績及び計画(1984. 1985. 1990年)

	単位	1984年		1985年		1990年	
		実績	前年比率	実績	前年比率	計画	年平均成長率(%)
工業総生産額(名目)	億元	7,042	15.7	8,238	17.7	1兆3,240	
軽工業(消費財)	〃	3,335	12.9	4,112	18.6	6,610	
テレビ	万台	1,004	46.8	1,622	62.8	1,500 (内カラー500)	'85の22%増
冷蔵庫	〃	54.7	190.4	139.2	2.6倍	658~750	'85の4.7~5.4倍
化学繊維	万t	73.5	35.0	94.5	30.2	145	
重工業(生産財)	億元	3,707	18.3	4,126	16.8	6,630	
原油	億t	1.15	8.1	1.25	9.0	1.5	3.7
石炭	〃	7.89	10.3	8.50	10.2	10.0	3.3
発電量	億kw	3,770	7.3	4,073	8.7	5,500	6.2
粗鋼	万t	4,347	8.6	4,666	7.6	5,500~5,800	
鋼材	〃	3,371	9.7	3,700	10.0	4,400~4,650	
化学肥料	〃	1,450	5.9	1,335	-9.9	1,530	'85の22.1%増
自動車	万台	31.6	31.9	43.9	39.3	70*	

注) 84年は国家統計局編「中国統計年鑑1985」、85年は中国経済新聞(86.1.27)

90年は「第7次5カ年計画」 ※中国汽車工業公司

出所) 財日中経済協会「青島市工業開発計画調査報告書」(1987.3) p. 26

この計画目標達成のため、中国政府は次のような実行方針を提示している。

- ① エネルギー、交通、通信、素材産業における重点プロジェクトを優先する。
- ② 消費財工業、民間建設業の発展を促進する。
- ③ 農業生産に密接に関連を持った郷鎮企業を発展させると共に生産責任制による協同経営、連合経営を促進する。
- ④ 第3次産業の発展を促進し、国民経済における比重を高める。
- ⑤ 既存企業の技術革新と改造、拡張を重点としてすすめる。
- ⑥ 東部、中部、西部の3つの経済地区の関係を正しく処理し、東部地区の発展と中、西部の開発を結びつける。
- ⑦ 経済特区、沿岸開放都市などにおける輸出入貿易の発展、先進技術の積極的導入を図る。

以上が第7次5カ年計画の基本構想であるが、この⑦までに示されているとおり、今後とも経済開放政策が堅持されるとともに輸出能力向上のための基盤整備の促進が国家的政策課題となっていることは明らかである。現在これらの経済特区および沿岸開放都市を個々にみれば、種々の問題点を含みながらも、一応の成果を上げつつあることは、趙紫陽國務院総理の第6期全人代第5回会議における政府活動報告（1987.4.11）にもみられるところである。

現在の沿岸開放都市は第2表のごとく経済特区、海南島、沿海港湾都市、沿岸デルタ地帯と区分されるが、これらの地域に所在する都市の数では沿海地域の主要都市30に及んでおり、この開発を通じてその経済的波及効果を中部、西部へ波及させようというのが基本的な狙いであるとみることができる。さらに将来は遼東半島、膠東半島も経済開放区に指定される方針ともいわれており、これによって沿海地域における「対外開放経済ベルト地帯」が形成されることになる。

ところで経済特区と沿海港湾都市、とりわけそこに設置される経済技術開発区との国家計画上の差異はどのようなものであろうか。

経済特区の国家計画上の特徴は、谷牧國務委員によるとつぎのようである。

- ① 経済特区は主として外貨の利用吸収により、特区の産品は主として輸出し、また特区経済は社会主義経済指導下の多種経済要素の共存、すなわち合弁、合理経営、外資単独企業を主とする総合体であり、この点は内地が社会主義国营経済を主とするのと異なっている。
- ② 経済特区の経済活動は主として市場メカニズムにより調整するが、その点も内地が計画経済指導を主とするのと異っている。
- ③ 経済特区に投資する外国投資家は租税面などで優遇されること。
- ④ 経済特区では内地と異なる管理体制を実行している。

この経済特区の特徴の説明は特区と内地経済とを対比したものであるが、このような経済特区と沿海港湾都市の経済技術開発区との相異点をまとめると次のようになる。

第2表 対外開放都市の分類

		都市名	省別	開放時期		
経済特別区		深圳	} 広東省	1980. 8		
		珠海		福建省	1980. 10	
海南島	沿海港湾都市 (経済技術開発区)	大連	} 遼寧省	1983. 10		
		天津			天津市	
		青島	} 山東省			
		連雲港			江蘇省	
		南通	} 上海市			
		上海			上海市	
		寧波	} 福建省			
		福州			} 広東省	
		漳州				} 広西壮族自治区
		江門				
北海						
蘇州	} 江蘇省	1985. 2				
揚子江			} 福建省			
廈門周辺				} 広東省		
珠江						
デルタ地帯		無常				
		泉州				
		漳州				
		中山				
		佛山				
		江門				

注：海南島の開放は一般行政区に昇格した年とした。

出所) 日中経済協会「中国の対外開放政策と国際関係」(1985. 3) p. 170

- ① 経済特区は總体的に独立した行政区であるのに対して、経済技術開発区は沿海港湾都市の行政区域内の特定の地区として設置され、その都市の人民政府の指導の下で特別優措置を実施する地区である。
- ② 経済特区の開発は工業、商業、農業などの総合的开发であるのに対して、経済技術開発区は主として新技術を導入して工業生産の発展を図るものである。
- ③ 経済特区ではいかなる業種の企業でも企業所得税は優遇税率である15%の税率が適用されるが、経済技術開発区では製造工業の企業のみが15%の優遇税率の適用を受けることになっている。
- ④ 経済特区の経済自主権は経済技術開発区の経済自主権よりも大きい。(ただし14の沿海港湾都市の経済自主権及び外資優遇措置は1984年11月15日国务院によって正式決定されたが、外資優遇措置に経済特区と特に大きな差があるわけではない第3表参照)。すなわち、経済特区の場合には、重工業プロジェクトの導入では5,000万米ドル以下、軽工業

プロジェクトでは 3,000 万米ドル以下でかつ導入・建設にあたり国による総合調整を要しないものについては経済特区が独自に審査批准できるものに対して、経済技術開発区を設置する沿海港湾都市の場合、上海市、天津市については 3,000 万米ドル、大連市、広州市については 1,000 万米ドルに、その他の都市については 500 万米ドル以下のプロジェクトに限って自主権が認められていることである。

それでは沿海港湾都市の開放の目的はどこにあるのであろうか。谷牧國務委員の報告によればそれは「14の都市の自主権を拡大して、対外経済活動を展開するため十分な活力を持たせる」ことである。これらの沿海港湾都市は港湾機能をはじめとして各種の都市機能、工業生産機能の集積がある地域であるが、さらに経済発展のために都市の再開発・工場改造にあたって外資および先進技術の導入を促進し、その外資に対して優遇措置を与えること、および行政区画の一部に経済技術開発区を設け、主として外資との協力によって輸出加工産業を振興する「輸出加工区」「新工業地区」を造成することにあるといえる。

したがって14の沿海開放都市の自主権は大きく分けて2つあり、1つは対外経済自主権、そして2つ目には経済技術開発区の設置である。対外経済自主権には、第1に外資導入の自主決定、第2に海外との商談参加、第3に市内既存工場改造に対する優遇措置の適用である（外資の企業所得税は特区並み15%の税率を適用）。その概要は第3表のとおりである。

谷牧國務委員によれば、特区と並んで14の沿海開放都市の基本方針はつぎの5点にあるといわれる。

- ① 外資を利用し、先進技術の導入を行い、既存企業の技術改造に重点をおく。
- ② インフラの整備を急ぐ。
- ③ 「経済技術開発区管理条例」など法規の整備を急ぎ、受け入れ体制を整備する。
- ④ 人材の育成をはかる。
- ⑤ 対外開放政策を堅持すると同時に、高い社会主義的精神文化を築くよう努める。

このようにして14の沿海港湾都市の対外開放は、自主権を拡大して、対外経済活動を展開するための十分な活力を持たせるところにあるとすれば、経済技術開発区建設はその中心的役割を担うプロジェクトといえることができる。

このため趙紫陽國務院総理によれば、当面の外資政策としては、次の6点があげられている。

- ① 税制の面でさらに特惠的措置をとる。
- ② 外資、技術導入の審査・認可権を拡大する。
- ③ 外商の出入国事務を簡素化する。
- ④ 外資の単独経営を認める。
- ⑤ 合弁企業の合弁契約期間を延長する。
- ⑥ 先進技術を提供した製品については、ある程度の国内販売を認める。

以上のように、経済特区および14の沿海開放都市については、地方人民政府に一定の範囲



内で外資利用プロジェクトの審査権限が与えられることになった。

第3表 対外開放都市の自主権と外資優遇措置

	経済特区	14の沿海開放都市 (経済技術開発区)	海南島	経済開放地帯
該当都市名	深圳、珠海、汕頭、厦門	大連、秦皇島、天津、烟台、青島、連雲港、南通、上海、寧波、温州、福州、広州、湛江、北海	全島	漳州、泉州、汕頭、江門、中山、蘇州、常州、無錫
プロジェクト批准自主権	重工業 5,000 万元以下 軽工業 3,000 万元以下のプロジェクトは独自に審査、批准できる。	上海 3,000 万ドル 天津 3,000 万ドル 大連 1,000 万ドル 広州 1,000 万ドル その他 500 万ドル以下のプロジェクトは当該市の批准可		
外資に対する優遇措置	・特区(開発区)内進出企業の所得税	15%	15%	
	・所得税の減免	・10年以上のもの 1～2年 免除 3～5年 半減	・10年以上のもの 1～2年 免除 3～5年 半減	1～2年免除、 3年目から15% (2.25%)
	・送金 ・設備・原材料輸入の減免 ・製品の国内販売	・500万ドル以上、10年以上のもの 1年目 免除 2～3年 半減 ・利益外国送金するとき、所得税免除 ・基本的に免除 ①先進技術を伴う企業 ②多量に国産原材料を使用する業種 ③輸入代替製品 ④国内需要旺盛で生産がおいつかない産品について、一定の比率で国内販売を認める。	同左 同左	
	・14都市の旧市内汕頭、珠海、厦門市内進行企業の所得税 ・工商統一税	・技術集約、知識集約型の事業、外資3,000万ドル以上で投資回収の多い事業、エネルギー・交通・港湾整備事業 15% (財政部の許可が必要) ・機械電子、冶金、化学、鋼材、軽・紡・包装、医療機器、製薬、農・林・牧・養殖および加工業、建築 規定の8割免除		

出所) 日中経済協会「中国の対外開放政策と国際関係」(1985.3) p. 179

これまで決定された沿海開放都市の開発スケジュールは第4表のとおりである。開放決定後各都市は、開放方針、開放計画あるいは経済技術開発地区計画を作成して中央（国務院）の批准を得ることになっているが、1985年3月現在国務院の批准を得たのは11都市である。将来は上海、北海を除く12都市が経済技術開発区を設置する方針といわれる。

第4表 14 港湾都市の開発状況

	国務院批准	経済技術開発区		特 徴
		経済開発区 開設開始	開発区面積 (km <sup>2</sup> )	
大 連	84. 9. 25	84. 10. 15	50 (5.0)	東北三省、内蒙古の窓口 (日本向け“特区”)
秦 皇 島	84. 9. 26		30 (5.0)	
天 津	84. 12. 13	84. 12	33 (3.0)	
烟 台	84. 10. 25		10	100~150 企業を誘致
青 島	84. 10. 25		15 (2.0)	
連 雲 港	84. 12. 19			内連開発区
南 通	84. 12. 19		10	
上 海				上海経済圏の中心
寧 波	84. 10. 23	84. 12. 15		
溫 州			10	閩南経済区の中心
福 州	85. 1. 30	85. 1. 30	23 (4.4)	
広 州	84. 12. 13	84. 12. 28	58 (9.6)	生産・科学技術研究 経営型の技術工業都市
湛 江	84. 12. 8	85. 1. 15	90 (2.0)	
北 海 (防城)				南海油田の後方基地

注：開発区面積のカッコは第1期開発区面積。

出所：日中経済協会「前掲書」p. 174

現在、14の沿海都市は人口で全国の8%、工業生産額で23%、輸出額で40%という比率を占めており（谷牧報告1985.1.18. 新華社）、経済技術開発区は、今後中国における産業経済のリーディングエリアとして、重要な役割を果たすものと考えられる。

しかし14の沿海開放都市は、いずれも沿海地域に属すとはいうものの、都市機能の集積規模や後背地の条件がおのおの異なっているために、すべて同じ開発計画をもつのではなく、それぞれの立地条件を活かして機能分担することが考えられている。

総合開放型 = 上海、天津、広州

貿易主導型 = 大連、青島、寧波

基地型 = 福州、温州、南通、烟台、湛江、北海

港湾運輸型 = 連雲港、秦皇島

(注) 日中経済協会「中国の対外開放政策と国際関係」(1985. 3) P 183、原資料は「経済導法」による。

このようにして今回の主な現地調査対象の青島市については、貿易主導型と位置づけられており、軽紡工業、機械工業など既存の工業集積を活用しながら、先進技術の導入を促進して、技術集約型および知識集約型の工業の発展をはかり、輸出貿易の発展に寄与することが意図されているというべきである。

## 2. 青島市経済技術開発区の開発計画

青島市人民政府は、咬州湾をへだてて青島市旧市街地の対岸にある黄島地区(面積152km<sup>2</sup>、人口8.6万人)の一部に経済技術開発区(計画面積15km<sup>2</sup>)を設けることについて1984年10月に國務院の批准を得ている。以下はこの開発計画の概要である。

青島市は総面積10,654 km<sup>2</sup>(旧市街地面積92km<sup>2</sup>)、市内総人口633万(旧市街地人口118.6万)の黄海に面した港湾都市であり、日本との最短距離は526海里的位置にある。

山東省の豊富な天然資源と多種類の農産物を原材料として、古くから軽工業、紡績工業、機械工業が発達しており、中国における15の経済重点都市1つに数えられ、工業の総生産額が100億元を上回る20の都市の1つでもある。さきに述べたように1984年、14の沿海開放都市の1つに指定されたが、その中でも上海、天津、広州、大連と並んで5つの重点都市の1つに指定され、さらに1986年には省と同格の経済自主権をもつ9つの計画単列都市に加えられた。

このような点で青島市は国家計画においても重要な位置を占めている。現在、青島市は中央の第7次5カ年計画に沿った青島市第7次5カ年計画を実施中であり、この計画によれば、農工業総生産を1980年実績の2倍増とすることになっているが、計画を2年短縮して1988年にこの目標を達成することをめざし、早くも1995年には4倍増にしようとしている。

青島市の近年の経済実績と当初計画の目標は第5表のとおりである。

第5表 青島市経済実績と計画目標

項目	単位	5.5計画 1980年	伸び率/年 (%)	6.5計画 1985年	伸び率/年 (%)	7.5計画 1990年	8.5計画 2000年
農工業総生産	億元	85	10	122	9	192	~400
うち							
工業総生産	"	67	11	99	8	~150	~320
農業総生産	"	18	7	23	12	~40	~80

出所) 日中経済協会「青島市工業開発調査」(1987. 3) p. 32

この目標を達成するために、次のような重点施策を掲げている。

- ① 1990年までに、全市企業の技術設備を改造し、高級精密製品、高付加価値製品を生

産する。この方策として1985年には技術改造のため259の技術項目を導入した。

- ② 黄島地区の経済技術開発区に外国先端技術の導入を促進する。
- ③ 後背地6県と技術交流を図り、部品の製造、資材の供給力の強化を図る。
- ④ 輸出商品を増強させるために、輸出型産業構造パターンに工業構造を変革させる。
- ⑤ 農水産業の生産性を向上するため、沿岸地帯には水産、野菜、平担地帯は綿花、落花生、食糧品、牧畜、丘陵地帯には果樹、林産品を中心とする産地を形成し、6つの県に生産基地を建設する。
- ⑥ この目標達成のため、港湾、空港、道路、鉄道、電力、用水、通信等の整備拡充を図る。

この経済計画を達成するには、既存工場の技術設備の改造と同時に経済技術開発区の建設が大きな推進力となることはいうまでもない。そこで次に青島市の立地条件および経済技術開発区の開発計画についてみていこう。

## 2-1 青島市の立地条件

### ① 自然的、地理的条件

青島市は山東半島の西南端に位置し、東は黄海に臨んでいる。このため四季を通じて気候は温暖湿潤で、平均気温は12.2度（冬期平均気温0.3度、夏季平均気温23度）である。また地質条件は火成岩地区に属していて安定した地盤を有し、地震が少なく建築条件に恵まれている。

### ② 後背地の条件

青島市は豊富な資源を有する山東省を後背地として有している。山東省の総人口は7,695万人（全国第3位）で、天然資源、農産資源に恵まれており、青島市はその海の玄関口としての位置を占めている。

天然資源は、石油、石炭、天然ガス、鉄鋼、アルミ、ダイヤモンド、石墨、石膏等90余種を数え、石油は年産2,950万トンで全国第2位、石炭は年産5,100万トンを生産している。（いずれも1986年）。

また農産資源は、食糧3,250万トン、綿花94.1万トン（全国の4分の1）、落花生204.7万トン（全国第1位）、水産品91万トン（全国第3位）、塩225.7万トンといずれも国内有数の生産地となっている。

このような資源賦存条件により、青島市の輸出加工基地に豊富な原材料、半成品を提供することが可能である。

### ③ 既存の工業生産基盤条件

青島市の工業は、軽工業、紡績工業を主体として、ゴム製品、化学工業、飲食料品、電子製品、計測器、機械工業、冶金、建築材料なども比較的発達している。

現在工場数2,636、工業総生産額は126.3億元に達している（1986年）。

これらの業種別生産シェアは、機械工業23.4%、紡績22.3%、化学工業19.4%、食

料品 12.9%の4業種で市内の総工業生産額の約8割を占めている。こうしたことから青島市の工業構造の特徴として次の点を指摘することができる。

- ・ 冶金、電力、石炭、石油、建築材料、造紙等の基礎素材およびエネルギー原料の生産比率が低い。
- ・ 化学、機械、紡績、縫製等の中間素材、および加工産業の比率が高い。
- ・ 電子、文教芸術用品といった高次加工製品の比率が低い。

しかし多種の工業生産機能が集積しているため、今後輸出加工基地を建設する上で、原材料提供や関連産業の確保・育成の面で有利である。

#### ④ 交通輸送条件

青島市は道路、鉄道、港湾、空路等の交通輸送条件に恵まれている。

港湾：青島港は水深も深く、年間を通じて稼働できる不凍港である。

現在埠頭9つのバースを有し、1986年の取扱貨物量は2,854万トン（全国第4位）で、コンテナ・バースも有している。外貿貨物量は全体の60%を占め（1985年）、国際貿易港としての機能を果している。

近年の海上輸送需要の増加に対応するため、現在黄島地区に石油積出し専用バースを建設中で（1988年目標）、これが完成すれば将来3,000万トンの能力を持つ。現在は5万トン級および2万トン級バース各1であり、年間1,300万トンの取扱量であるが、将来は20万トン級バースを完成することになっている。

また前湾地区新港計画は1986年12月に着工したが、第1期計画（7・5計画）中に、2～6万トン級船舶を対象とする6バースの完成を目標としており、これにより石炭1,500万トン、雑貨200万トンの取扱いが可能となる。本地区には港湾用地1,300ha、バース延長5,000mを確保することが可能であり、青島港の港湾機能の規模を飛躍的に拡大する。

鉄道：青島市と後背地とは、青島－済南（膠濟線）－德州（京滬濟線）－石家庄（石徳線）－太原（石太線）で結ばれる東西方向の幹線と、これと南北に交叉する幹線で結ばれている。

現在、膠濟線の複線化工事（1990年完成予定）が進められており、この完成によって輸送力は著しく向上する。また膠県と前湾地区を結ぶ膠黄線も1988年に着工される予定である。

道路：青島市の道路は山東省内外の各地に通じているが、現時点では1級道路はない。将来、青島－済南－北京間、青島－烟台間に1級道路の建設計画があり、これが完成すれば道路の輸送能力は著しく増大する。

なお青島市と黄島地区の間には1986年からフェリーが開通し、所要時間30分で結んでいる。将来的には青島市旧市街地から黄島地区まで約90kmの湾岸道路が計画されている。

空港：現在の民用空港は流亭空港1つであるが、これは1982年にA N 24等の小型機用

飛行場として開設されたもので、有視界離着陸しなければならない。このため、1985年から拡張工事が進められた。滑走路、エプロン等の土木工事はすでに完成し、ターミナルビルも今年度に完工する。これによってボーイング707、MD-80クラスの飛行機が離着陸できる規模となり、計器誘導装置も完成している。

#### ⑤ ユーティリティ施設

工業用水：青島市の用水供給能力は日量21.3万トンであるが、1984年の供給実績は日産16.7万トンであった。生活用水2,044万トン、工業用水4,059万トン、合計6,103万トンで用水供給能力は不足している。このため将来は日量30万トンを黄河より導入する計画で、1986年4月着工し、1989年竣工の予定である。

下水処理は日量約5万トンであり、残りの相当部分は十分な処理のないまま放流されている模様で、今後早急に処理施設を整備する必要がある。

黄島地区の用水に関しては、経済技術開発区第1期工事中には日量2万トンを供給し第2期以降は胶南県にダムを建設して日量8万トンを供給する計画である。

電力：青島市には現在、市街部で10万kw、黄島地区で25万kwの合計35万kwの供給能力を有しているが、今後の電力需要の伸びに対応するため、黄島地区に20万kw発電施設1基を1989年までに建設し、将来はさらに20万kw1基を増設する計画である。

エネルギー：青島市のエネルギー源としては電力のほか、石炭、石油、天然ガスが使用されているが、後背地の山東省には豊富な資源が既存しており、青島市はその集散地であるのでエネルギー源の確保に有利である。

#### ⑥ 都市施設

電話・通信施設：現在、青島市の電話・通信施設の整備状況は劣悪であるが、整備計画が進行中で、1万回線の交換機が一部使用開始され、将来は国際通話もダイヤル直通に改善される予定である。また黄島地区では2,000回線が1988年上半期に開通する。

住宅：住宅居住面積は538万㎡（1984年）であるが、近年の急速な都市化によって住宅不足が続いている。このため老朽住宅の改築を含めて住宅建設に努力する必要がある。25団地の建設計画があるが、うち4団地（35万㎡）がすでに完成し、さらに9団地を1995年までに完成する。

教育・研究施設：青島市には科学研究施設105カ所、各種科学研究員10万人が存在する。青島市は海洋科学技術研究の中心であり、中国科学院海洋研究所や海洋学院がある。市内には大学・短大14、学生2.7万人がいる。

医療施設：青島市には医院・診療所1,540所（市区には937所）、医院ベッド12,418、医療従事者11,051人（そのうち医師4,407人）がいて、医療条件は比較的良好である。

#### ⑦ 外資導入状況

青島市の1984年以降現在までの外資導入・先進技術導入は434項目、総契約額は5.6億米ドルに達している。そのうち外資導入は114項目、3.2億米ドル、先進技術導入は

320項目、2.4億米ドルとなっている。

外資利用の114項目のうち、合資・合作経営企業は42、契約額は2.34億米ドル、外資の直接投資は1.15億米ドルである。

日中合資・合作経営は7企業、契約額659.3万米ドル、直接投資は277万米ドルである。そして現在42企業のうち17企業が生産を開始しており、他の都市に比べて比較的進んでいるといえる。青島市では国の外資導入奨励規定を受けて市独自の実施規定<sup>3)</sup>を設けており、投資環境整備に努めている。 3) 資料3を参照

## 2-2 青島市経済技術開発区のマスタープラン

青島市は膠州湾西岸の黄島地区に経済技術開発区を設置する計画で、現在第1期工事が進められている。

### ① 全体計画面積 15km<sup>2</sup> 将来人口 10万人

建設スケジュール

第1期	1985～1990年	2 km <sup>2</sup> を造成
第2期	1991～1995年	4～6 km <sup>2</sup> を造成
第3期	1996～2000年	15 km <sup>2</sup> を完成

### ② 導入業種

経済技術開発区では、旧市街地の工業基盤に依拠しながら、主に外資を利用して先進技術を導入し、技術集約型および知識集約型の合資・合作経営、外資単独経営の企業を誘導して、高精度で高付加価値の製品を生産する。それと同時に、労働集約型の輸出加工型工業を振興する。

重点業種としては、電子、計測器、軽工業、食品、紡績、縫製、ファインケミカルなどを想定する。

1990年までに50企業以上を誘致し、輸出中心の新しい工業基地を形成する。

最終目標年次の今世紀末までには15km<sup>2</sup>の区域に300～400企業を誘致し、年生産額40億元、税収13億元、輸出総額20億元程度を想定し、生産技術水準では国際的水準に到達した新型の工業地区とする構想となっている。

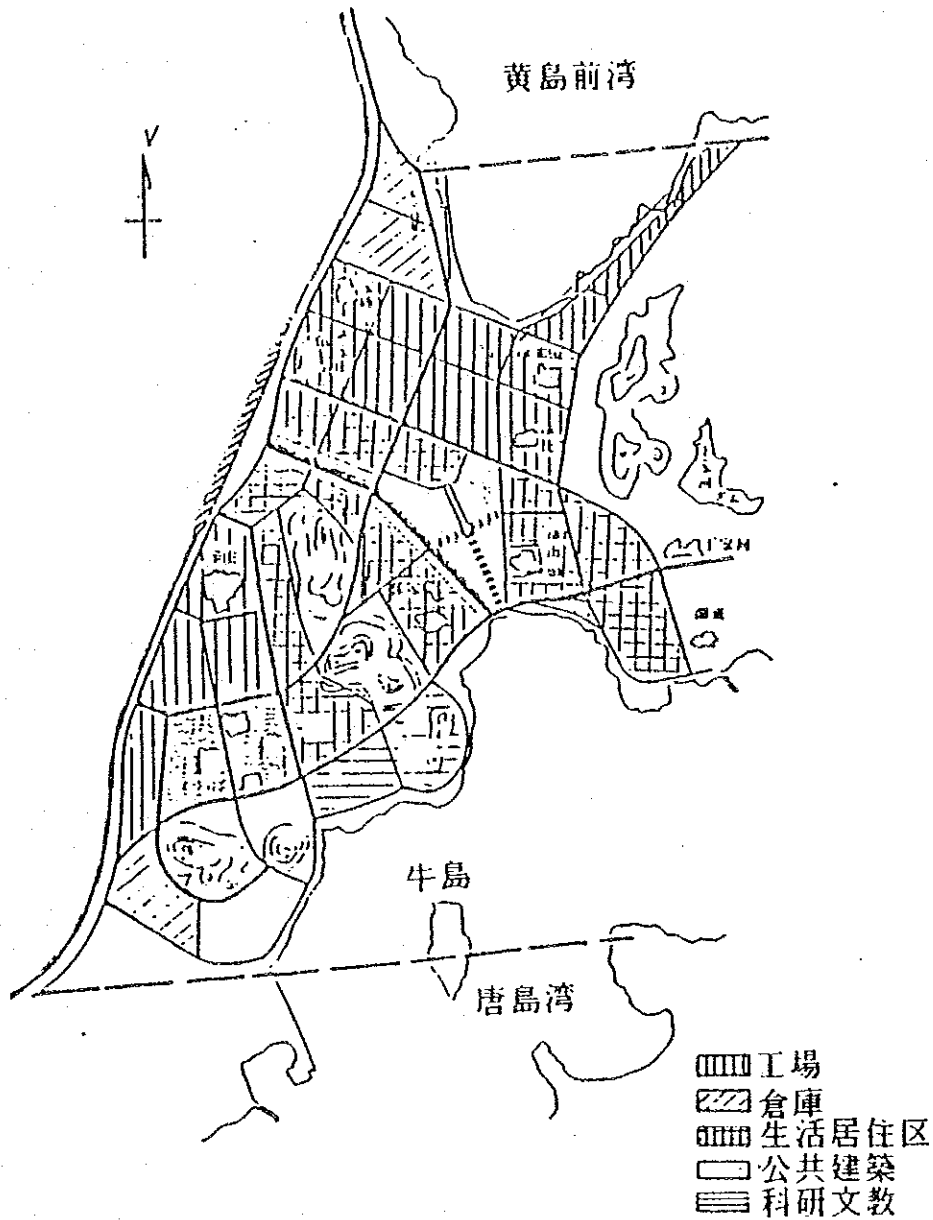
### ③ 土地利用計画（全体計画）

工業用地	420 ha (28.0%)
倉庫用地	100 ha (6.7%)
都心業務用地	160 ha (10.7%)
文教・研究所用地	52 ha (3.5%)
生活居住区	340 ha (22.7%)
公園緑地	140 ha (9.3%)
その他	288 ha (19.1%)
計	1,500 ha (100.0%)

(注) 青島市人民政府「青島輸出加工基地建設構想」(1987.8)による。

但し、この文書による土地利用区分による面積の合計は1500haにならないため、「その他」を設けて合計を1500haとした。なお、工業団地の420haが全体の27%とすると、合計は1,556haとなる。

第1図 青島経済技術開発区位置図





### 3. 経済技術開発区の現状及び将来計画

#### 3-1 経済技術開発区開発の現状

青島市は1985年3月以来、第1期計画に着工し、すでに2km<sup>2</sup>の計画面積について基礎的土木工事の大部分を完成し、13.9haの工場建物、倉庫、ホテル、オフィスビル、2.1haの宿舍の建築にかかっている。

第1期計画	計画面積	2.4 km <sup>2</sup>	
商業区	8 ha	( 3.36 %)	
商業居住区	15	( 6.30 %)	人口 3,000 人
居住区	115	( 48.31 %)	人口 27,000 人
旅游区	-	-	
工場用地	81.25	( 34.13 %)	
倉庫用地	18.75	( 7.90 %)	
文教施設	-	-	
計	238.0	( 100.00 %)	

(注) 経済技術開発区管理委員会事務所展示室資料による。

これまで企業誘致の実績は次のとおりである。

外資系企業合弁合作経営	11 企業
国内連合経営	19
開発区自営企業	7
計	37

これら37企業のうち10企業が投資または試運転の段階にあり、日本系合弁企業の広瀬プラスチック株式会社も今年6月から試運転を開始している。

経済技術開発区に立地した企業については旧市街部の企業に対するよりも更に有利な優遇措置を実施しており、製造業企業に対する企業所得税の軽減、地方所得税、外資企業の利益海外送金の際の所得税や土地使用料の減免を実施している。

#### 3-2 経済技術開発区の将来計画

青島市経済技術開発区の建設は2000年を最終目標年次として3期に分けて建設工事が進められることになっている。これが完成した暁には、工業生産機能（工業団地420ha）のみならず、行政、商業、金融、貿易等の都心業務機能、文教・研究機能、生活居住機能を併せ持ったニュータウンが誕生することになる。しかもこの経済技術開発区は、1986年12月から着工された前湾地区新港建設計画とも関連性をもち、2050年頃を目標とする黄島地区総合開発の重要な核となっている。

前湾地区の港湾計画では、石油、石炭、木材、鉱石、雑貨用のバースが建設される予定で、第1期（1991年目標）には年間取扱貨物量が1,700万トン、第2期工事が完了すれば石

油専用バース年間3,000万トンを含めて年間7,000万トンの貨物量取扱いが可能となる。また港灣用地として1,300ha程度の開発可能用地がある。

このような意味で、今後は経済技術開発区と前湾地区新港計画を一本化した総合計画（マスタープラン）を作成する必要があるといえる。

なお青島市は経済技術開発区において輸出加工基地建設構想を有しており、この構想の概要を以下に述べる。

### 3-3 輸出加工基地構想

経済技術開発区はすでに2kmについては開発が進んでおり、この地区は次のような立地条件を有している。

- ① 青島市の旧市街地と海を隔てて2.26海里の距離にあり、フェリーで30分で結ばれている。
- ② 交通輸送条件では、建設中の前湾新港に11kmの距離で、コンテナ埠頭の利用が可能である。湾岸道路および鉄道（胶県-黄島）が団地の西側を走る予定であり、流亭空港とはヘリコプターで10～15分で結ばれる計画である。さらに将来は旧市街地と黄島地区は大橋または海底トンネルで連結する計画もある。
- ③ この地区にはすでに1.4億円の投資を実施し、2kmの地区の基礎的土木工事を完了した。3.5haの工場、1.56haの倉庫、宿舍、オフィスビルが使用可能となっている。

用水供給量は日量2万トン、電力10万kw（87年11月完成）、電話2,000回線（88年上半年完成）等の施設も整備される。

なお最初の計画と思われるが、10kmを範囲とする土地利用計画は次のとおりである。

新都市計画面積 10km

商 業 区	55.25 ha ( 5.9%)	
商 業 居 住 区	125.00 ha ( 13.5%)	人口15,000人
居 住 区	387.00 ha ( 42.0%)	人口85,000人
旅 游 区	43.75 ha ( 4.7%)	
工 場 用 地	125.00 ha ( 13.5%)	
倉 庫	162.50 ha ( 17.6%)	
文 教 区	25.00 ha ( 2.8%)	
計	923.50 ha (100.0%)	

(注) 経済技術開発区管理委員会事務所展示室資料による。

この最初の計画と現行計画を比較すると、まず開発規模が10kmから15kmに規模拡大し、また工業用地が約3.4倍に増大しており、現行計画がより一層工業開発に重点を置いていることが読み取れるのである。

- ④ また 3 km の距離に薛家島旅游区があり、風光明媚、空気清澄、長さ 3 km にわたる天然の砂浜がある。

輸出加工基地として導入をはかるべき重点企業としては、青島市の工業発展の長期計画と斉合性のある軽工業、紡績、電子、機械、ファインケミカル、ゴムなど先進技術産業を考えている。なお環境保全のため環境汚染の少ない企業を希望している。

また企業経営形式は、合資、合作経営、外資単独経営など多種多様な企業を想定しているし、生産形態も輸入材料の加工組立、ロックダウン方式など各種のものを考えている。

輸出加工基地に立地する企業に対しては、各種の投資優遇措置を実施し、投資者の収益を保障し、また法治を維持することになっている。さらに基地管理方式についても、政府の派出所的機能を有する管理委員会が基地管理の権限をもって業務の管理にあたることになっている。

#### 参考文献等

- (1) 趙紫陽國務院総理は、現在の特区の問題点として、①「外引内聯」方針、②電力不足問題、③外貨バランス問題の 3 つを指摘し、とりわけ外貨バランスの問題の解決が重要であるとしている。

「人民日報」(1984年8月1日)

- (2) 張才談「香港大公報」(1985年3月3日)

日中経済協会「中国の対外開放政策と国際関係」(1985年3月)より再引。

- (3) 外務省中国課「経済特区」(メモ)(1987. 7. 20)

小林照直「中国・対外経済開放と対外政策」

(日本貿易振興会「中国・本格化する経済政策」(1985. 3)所収 p. 158 ~ 160

- (4) 外務省「前掲書」

- (5) 第6期全人代常務委員会第9回会議報告(1985. 5. 18)新華社

- (6) 同上

- (7) 第6期全人代第2回会議政府活動報告(1984. 5. 15)

- (8) 日中経済協会「青島市工業開発調査報告書」(1987. 3) p. 16

#### 収集資料

1. State Statistical Bureau of P. R. C., CHINA-URBAN STATISTICS, 1985
2. 中華人民共和国「第3期全国人民代表大会第5回会議主要文献」1987. 4
3. Foreign Language Press, China's Fourteen Coastal Port Cities, (1) and (3)
4. 人民画報社「沿海十四都市簡介」(上)・(下) 1986. 7
5. 青島市「青島经济技术開發区簡介」1987(独語版)、1986(英語版)

6. 莫盾欧他『中外合資經營企業會計』會計文庫 1986
7. 刘庆唐『労働合同制手冊』科学出版社 1986
8. 同済大学城市規劃教研室編『中国城市建設史』中国建築工業出版社 1985
9. 北京週報 No. 30. 33. 34
10. Beijin Review No. 30. 33. 34

(国内収集分)

1. 日中經濟協会「中国の對外開放政策と國際關係」1985. 3
2. 同 「青島市工業開發調查報告書」1987. 3
3. 日本貿易振興会「中国・本格化する經濟改革」1985. 3
4. 同 「中国・地域經濟の評價」1984. 2

#### 4. 経済技術開発区調査（インフラ整備）

##### 4-1 概況

##### 4-1-1 青島市

① 青島市「市区」（人口123万人）は、軽工業特に紡績、機械、化学を中心に産業活動も活発であり、14の沿海開放都市の中でも上海、天津、広州、大連とともに5指に数えられる経済力を有している。「市区」（市街地の意）の社会基盤施設を主要な指標で見ると（それぞれ1984年値）、住宅居住面積538万㎡（1人当たり4.37㎡）、舗装道路延長452km（1人当たり0.367m）舗装道路面積467万㎡（市の面積に対する割合＝道路率は19.1%）、自動車保有台数約4万台（市、城郷建設委員会による、人口100人当たり約3台と全国平均値の10倍近く）、年間給水量約6,000万リットル等となっていて、例えば19.1%の道路率に示されるように、中国としては相当程度の基盤施設が整っている。（表-1参照）

表-1 青島の主要基盤施設関連諸指標（1984）

項目	単位	全市総計	市区(市管轄県含まず)	参 考
年 末 総 人 口	万 人	623.91	122.95	山東省人口約7,600万人
土 地 面 積	km <sup>2</sup>	10,654	244	山東省 15万3千km <sup>2</sup>
全 工 業 企 業 数	個	1,971	754	
全 工 業 生 産 額 (1980年不変価格)	万 元	849,956	687,008	軽工業が6割強、紡績、機械、 化学が中心
鉄 道 貨 物 輸 送 量	万 t	2,779	207	
道 路	"	1,926	1,787	
水 上	"	1,137	1,137	
沿 海 港 湾 貨 物 吞 吐 量	"	2,476	2,476	
全 民 所 有 制 単 位 の 基 本 建 設 投 資	万 元	21,624	20,867	
" の 更 新 改 造 措 置 投 資	"	35,182	30,754	
年 末 住 宅 居 住 面 積	万 m <sup>2</sup>		538	4.37 m <sup>2</sup> /人
年 末 舗 装 道 路 延 長	km		452	0.367 m/人
年 末 舗 装 道 路 面 積	万 m <sup>2</sup>		467	道路率19.1%、1人当たり3.84m <sup>2</sup>
年 末 公 共 水 道 場 生 産 能 力	万 t/日		21.30	
年 末 給 水 管 総 延 長	km		668	
全 年 給 水 総 量	万 t		6,103	136 t/人・日
都 市 下 水 道 総 延 長	km		487	
都 市 造 園 緑 地 面 積	ha		1,072	
地 方 財 政 予 算 内 収 入	万 元	138,542	118,984	
" 予 算 内 支 出	"	26,404	14,656	
医 院 ベ ッ ド 数	床	12,606	6,375	

② しかし、今後山東半島の中心として青島市が発展してゆくためには、現在のインフラには次の様な問題が指摘される。

- 1) 現市街地は黄海、胶州湾、老山山地に狭まれて、発展の余地が少ない。特に工業用地は確保が不可能な状況である。
- 2) 青島港は天然良港で、貨物取扱い量で中国4位であり、国際貿易港としても重要な地位を占めるが、国際水準から見ると施設の拡充、近代化が必要である。
- 3) 青島市と内陸諸地域を結ぶ交通機関としては、まず鉄道として青島-済南（胶済線）が東西幹線として機能しており、これに南北に交叉する幹、支線がある。また道路は内陸各地と結ばれているというものの、一級道路はない。空港についても滑走路が2,600mしかなく、国際線導入が急がれている状況であって、いずれも地域の近代的開発のためにはきわめて不満足な水準にある。
- 4) 市の用水生産能力は、日量21.3万tであるが、工業開発及び都市の近代化のためには不十分である。
- 5) 市の電力設備容量は35万kwであるが、これも工業及び都市住民の向上する生活水準を支えるには不足である。

#### 4-1-2 青島経済技術開発区

- ① 国土全体の近代化の中で、第一次産業従業者の減少は必然であり、都市への人口集中圧力をいかに適正な方向に導くかが大きな問題である。79年につくられた計画では、現市街地の人口は2000年に115万、黄島区で25.9万人になるとされているが、現市街地の人口は既に計画値を越えている。市としては、今後の人口増はあくまで黄島区で吸収することとしている。市では1988年までに農工業総生産を1980年の倍とし、1995年までに4倍とする計画を有する。青島市の経済技術開発区はこのような経済的背景の中で、市街区の対岸黄島区の薛家島と大陸の連系部に計画された。
- ② 黄島地区への市街地からのアクセスは、陸路によれば、大きく胶州湾を迂回して、流亭鎮（空港）、胶県、王台鎮を経て100km以上の距離があり、しかも2~3級道路であるため、実際は胶州湾横断のフェリーによっている状況である（図-1参照）。

#### 4-2 インフラ整備の現状と計画

##### 4-2-1 鉄 道

- ① 鉄道網の現状は、青島市街地→済南（胶済線）→德州（京滬線）→石家庄（石徳線）→太原（石太線）と東西方向に伸びる幹線鉄道を主軸に、これと南北に直交する幹線や各種支線によって、ネットワークを形成している。現在、青島の済南を結ぶ胶済線（延長393km）の複線化工事が進められており、1990年予定の完成後には輸送力は著しく向上し、青島港と背後圏内各地との鉄道輸送による結びつきは一層強いものとなるであろう。

一方、対岸で進められている黄島前湾地区の新港開発に関連して、新たな鉄道アクセスを可能とするため、胶済線の支線（延長47km）が現在建設中である。この支線完成により、新港は既存の青島港ともつながり、また背後圏とも直接鉄道によって結びつくこととなる。

#### 4-2-2 港 湾

① 現在の青島港は、上海、大連、秦皇島につぐ全国第4位の貨物取扱いをほこる主要港である。1985年の実績は石油類約1,000万トンを含む、2,610万トンであり、このうち約60%が外貿貨物で世界100か国余りとの輸出入を行っている。石炭、鉱石、建設資材などの大量バラ貨物のほか、木材や一般雑貨、コンテナ貨物など多様な物資を取扱っているが、前面水域や背後地の不足により将来の大規模な拡張余地は見当らない。このため、我が国の協力により対岸の黄島前湾地区に新港を計画し、すでにその建設に着手している。（図-1）

② 黄島地区には現在石油の積出し栈橋（5万DWT、2万DWT各1バース）があり、勝利油田からパイプラインで送られてくる石油を輸出している。さらに現在、20万DWT級タンカーのための栈橋を新設中であり、完成時には既設施設と併せて年間3,000万トンの石油を扱うことが可能となる。一方、黄島前湾地区の新港開発第一期工事としては、最大6万DWT級の船舶が利用できる埠頭6バースを整備中である。供用開始は1991年を目標としており、石炭1,500万トン、雑貨類200万トン、合計1,700万トンの年間取扱量が見込まれている。交通部関係者によれば黄島前湾地区の新港マスタープランに従い、第一期工事完了も引続いて新港建設を進める予定である。

#### 4-2-3 道 路

① 道路について個別に現況、問題点をまとめると以下のとおりである。

- 1) 青島～胶県～三維坊～済南ルートは1985年の調査では4,500～5,500台/日の交通量があるとされるが、すべて2級道路の水準である。
- 2) 青島～煙台ルートについては、同じく4,500台/日程度の交通量であるが、煙台まで190kmを4～5時間かけて走っている状況である。
- 3) 市街地から胶県までの区間において、青島市街への流入規制が朝夕の通勤時に行われている。このため、市への流入は規制時間後に大渋滞を起している。
- 4) 市内は坂が多く重量車の走行速度が遅いため、交通の流れに支障をなっている。また自転車、トラクター等との混合交通による交通容量低下が著しい。
- 5) 大きな交差点が依然として平面交差であり、通勤時の混雑がはげしい。

② 道路整備は、青島市の産業が、背後地のポテンシャルを最大限利用してゆくために、不可欠の課題である。市及び山東省、更に中央政府ではこの問題に積極的に取り組んでいるが路線別に次の様な計画、構想がある（図-2参照）。

- 1) 青島-済南ルート（約360km）は1級道路計画があり世銀借款による事業化が進

められているが、一部青島市内区間については別途工事が行われており概成している（国道308号として）。空港から市内へはこの新しいルートで約20分で到達できる。

2) 青島—煙台ルート（約190km）も1級道路として整備する。

3) 市内では、国道308号と港湾地区との連結構想、温州路と南京路、人民路との立体交差計画がある。

- ③ 黄島経済技術開発区と直接関連した道路計画として、まだ構想段階であるが、青島市市街から流亭鎮、胶県を経て黄島開発区に到る（延長約90km）の湾岸道路計画があり、これが完成すれば黄島と空港とは64kmの距離となる。また、胶州湾口を横断して（海上延長4km、水深30～40m）市街地と黄島地区とを連絡するトンネル又は橋梁の構想がある。



圖一 青島港前灣港區長期計圖

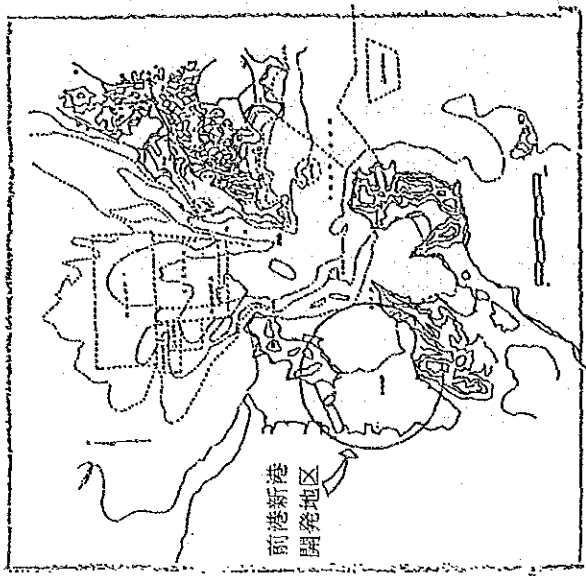
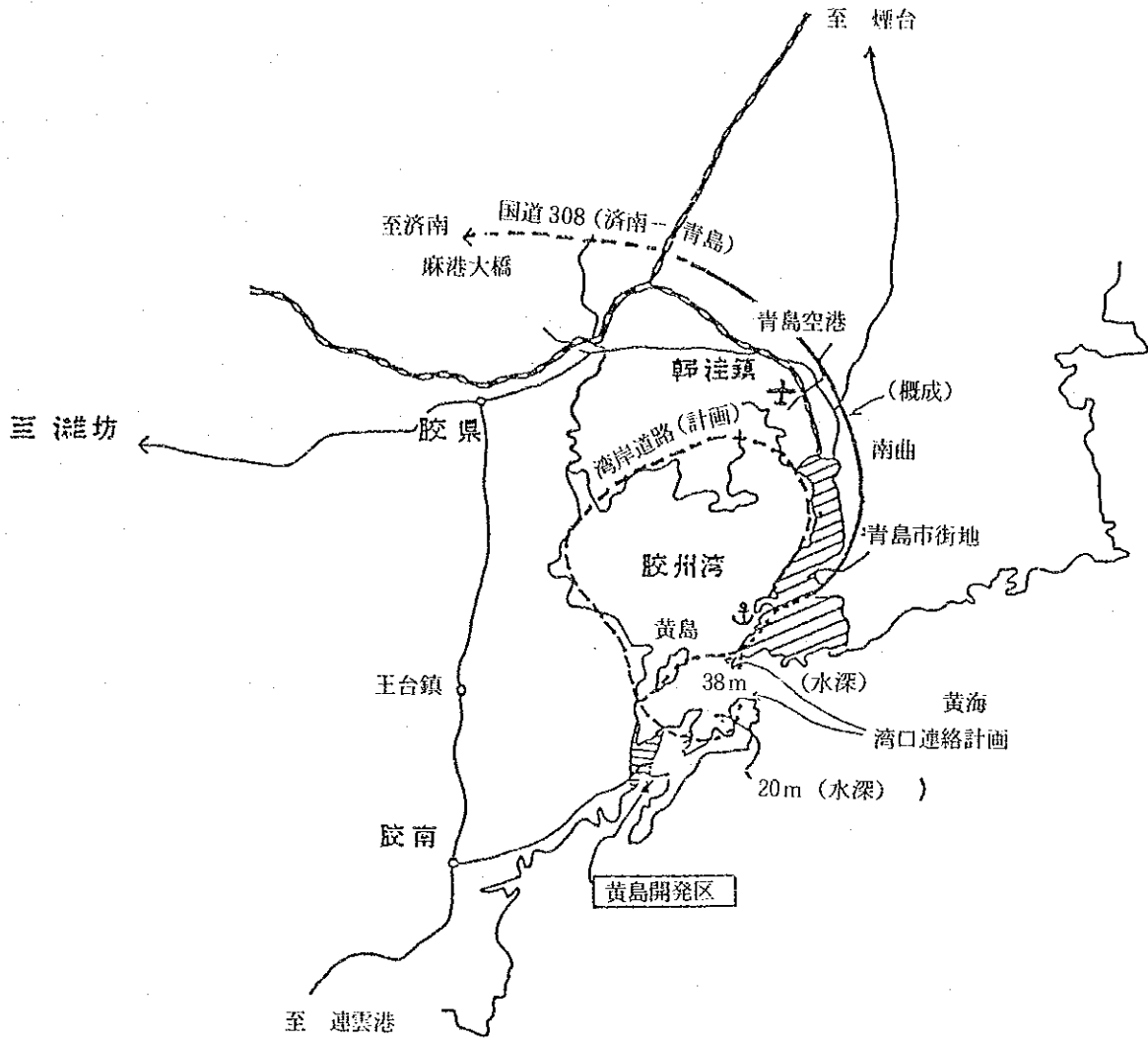


图-2 青島市周辺道路图



#### 4-2-4 空 港

- ① 青島には、民間航空機の利用できる空港として、中心市街地の北方約20kmのところ流亭空港がある。滑走路は現在2,600mまで整備されており、ボーイング707クラスが十分利用できる。将来計画として3,200mまで延長されるとのことであった。またターミナルビルを現在新規に建設中であり、本年10月には完成が予定されている。現在の定期航路としては、北京、上海、広州など9都市との間に週27便が就航している。青島市としては、ターミナルビルの完成を待って香港や日本との間にチャーター便を飛ばし、国際空港化したい意向である。

流亭空港の問題点としては、現在離着陸を有視界飛行で行っており、霧等の発生時に他の軍用空港を利用せざるを得ない。しかし、計器着陸装置を現在設置工事中であるとの説明であり、これが完成すれば悪天候時も問題がなくなるであろう。いまひとつの問題点は、青島市街地とのアクセスの悪さである。さらに、経済技術開発区の位置する黄島地区からの利用は、極めて不便な現状であり、何らかの対策が必要である。

#### 4-2-5 その他

- ① その他の経済基盤施設の整備計画は次のとおりである。
- 1) 用水生産に関しては、現在の日量21.3万トン（内1/3は生活用水、2/3は工業用水）が既に不足気味であり、日量30万トンの黄河導水事業が昨年着工、1989年竣工を目指して進行中である。
  - 2) 現在青島市の電力設備容量は35万kw（市街区10万kw、黄島区25万kw）であるが、黄島地区に20万kw×2基が建設中で、90年までに容量として75万kwを計画し、更に3基分の増設余地があるという。
- ② また生活基盤施設の整備計画は次のとおりである。
- 1) 住宅については不足が著しく、生活水準の向上に伴い今後も住宅建設を進める必要がある。現在の居住面積は4.8㎡/人であるが、それを2000年までには7㎡/人に拡大する計画であり、それには640万㎡の住居を新設する必要がある。建替需要を加味すると約1,000万㎡の建築が必要であるといわれている。
  - 2) 上水道についても生活水準の向上に伴う水使用量の増大が予想されるため、工業用水と合わせて、黄河導水等によって対処することを計画している。2000年までに水道普及率を98%にする。
  - 3) 現在の汚水処理は日量約5万トンであり上水、給水量との対比から、かなりの量が未処理のまま放流されていると考えられるが、2000年までに汚水処理問題を解決する計画である。施設計画としては95年までに更に5万トン/日の、2000年までに更に10万トン/日の汚水処理施設を新しくつくる計画である。

#### 4-3 今後の課題

青島経済技術開発区は、広大な胶州湾の湾口部西岸に位置する黄島地区に開発される。対岸にある青島市の既成市街地とは、フェリー（所要時間約30分）によって結ばれているだけであり、黄島地区の基幹的交通インフラは皆無と云ってよい状況にある。今後、当経済技術開発区を計画どおり開発するうえで、基幹的な交通体系の整備、すなわち交通インフラ施設および運輸サービスの確保が極めて重要と考えられる。最後に、本地域の開発にとって重点的な取組みが不可欠と考えられるインフラ部門から見た主な課題を指摘する。

##### 4-3-1 広域総合計画の策定

① 旧市街地周辺、空港周辺あるいは前湾港後背地等を含む青島市都市圏全体の将来構想が明確でなく将来の人口、経済活動量、土地利用といったフレーム及び広域的施設計画が例えば都市計画といった形で示されていないため、黄島地区の開発について明確な位置付けができず、将来の見通しをたてにくい。これに対して関係部局が合意したマスタープランを作成してゆく必要がある。

② すでに述べたように、開発の対象となる黄島地区は基幹的な交通体系が全く整備されていない地区である。

青島市街地をはじめとする周辺諸都市との円滑な連路、港湾や鉄道、空港などへの十分なアクセスを体系的に整備するため、広域交通計画の検討が重要である。現在進行中の各種交通インフラプロジェクトや近い将来予定されるプロジェクトは、この広域交通計画の中に正しく位置づけられ、黄島地区の開発を総合的に支援する体制が必要である。

③ このように考えてくると、黄島地区だけの開発に眼を奪われず、長期的な視点から、胶州湾全体の総合的な開発計画を検討すべき時期にあるように思われる。現在でも600万人を上回る人口の青島市を、長期的に胶州湾岸にどのように展開していくか、その方向づけが求められているのではないだろうか。黄島地区の開発はむしろその一部と捉えた方が適切のように思われる。例えば新規開発に近い黄島地区に必要な種々の交通インフラ整備も、胶州湾全体の開発の中に正しく位置付けられてこそ高いフィージビリティも持つことが出来るであろう。また多様な交通ネットワークも、湾開発とからめてはじめて可能となると考えられる。一方湾の水域利用も、漁業やレクリエーション、海上交通など実に大きなポテンシャルを有していると云えよう。さらに湾岸に新しい工業立地の展開も検討されよう。ここに青島都市圏の〇州湾を核とするユニークな将来像を構想することが出来る。

##### 4-3-2 黄島地区のアクセス条件の強化

① 黄島地区の本格的な発展のためには、青島市における労働者、技術者、下請企業等の既成集積を活用することが、他の開発地区との競争に勝つための1つのポイントであるとも

考えられるが、そのためには当面、市街地及び空港に対するアクセスを改善する必要があり、また将来の経済活動の拡大のためには基盤施設整備によって胶州湾沿岸全域に開発可能性を広げてゆく必要がある。

- ② 青島市街地との十分なアクセス確保のため長期的には、胶州湾湾口に架橋ないしトンネルを建設することも検討されようが、短中期的には、フェリーによる連絡が最も現実的であると考えられる。そのため、黄島地区全体の開発規模や構成を踏まえ、青島市街地との間の交通需要を詳細に予測、検討し、フェリー船団の最適規模、運航スケジュールを決定するとともに、ターミナル等関連港湾施設を黄島前湾地区の新港の中に適切に配置、整備する必要がある。
- ③ このフェリー計画に関連して、経済技術開発区から発生するコンテナ輸送需要について指摘しておきたい。即ち、経済技術開発区とくに輸出加工基地に搬入される原料部品、また搬出される製品は、そのほとんどが輸出入雑貨であり、荷姿は国際コンテナであると予想される。一方、黄島前湾地区に建設中の新港は、当面、石炭や木材、建設資材などを重点的に取扱うよう施設計画されており、コンテナを取扱うには不向きである。しかも、経済技術開発区から発生する国際コンテナ貨物の量が、コンテナ専用船を新港に寄港させる程大きくなるのは、開発が相当進み多くの企業が立地操業に入る段階となつてはじめて可能であろう。従つてかなりの期間にわたり、黄島地区に関連するコンテナ貨物は、青島港のコンテナターミナルで取扱われるものと考えられる。このため、先に述べた湾口連絡フェリーは、その陸上施設も含めて、これらコンテナ輸送に十分対応出来る必要がある。
- ④ 黄島地区とくに経済技術開発区の発展にとって、空港の存在は、人的、物的輸送の二つの面で、かなり早い段階から重要なものとなる可能性がある。胶州湾の湾岸道路整備は、今後長期間を必要とするであろうし、完成しても空港までも60km前後の距離は依然としてある。そのため、黄島地区との空港地区を直接ヘリコプターや高速艇などにより結ぶシステムを検討することも価値あるものと思われる。とくに物流については、湾口連絡フェリーの計画を拡大して、空港地区との間に高速サービスを提供することも可能である。
- ⑤ 道路については前節でもふれたとおり、黄島区と、空港、更に青島市街地とを結ぶ湾岸道路（全体延長90km）の建設が緊急の課題であり、ルート選定とフィージビリティ調査を行う必要がある。更に抜本的には青島市街と、湾口を横断して黄島ないしは、更に南側の薛家島とを結ぶ（長さ4～7km）の橋梁ないし、トンネルの建設も考えられ、この技術的、経済的可能性について調査を行う必要がある。湾岸道路と湾口連絡計画の比較では、前者が当初暫定的な構造の道路であれば湾口連らく施設よりも安くできることと、部分的に、使用可能であつて、投資効果が高いことから、前者を優先すべきであると考えられる。例えば湾岸道路については、当面一級道路として建設

し、需要を見ながら高速道路とすることが考えられる。

#### 4-3-3 黄島地区全域の総合的整備

- ① 黄島地区、特に経済技術開発区については、未だに、フェリー発着場あるいは黄島の既存街区との連絡路すら不十分な整備状況であり、開発区内の整備と合わせて周辺基盤施設整備も急がれている。黄島経済技術開発区だけでなく特に現在円借により建設が進められている前湾港と、前湾港背後地域を含めた全体の整備、基本方針及びプログラムを明確にする必要がある。
- ② 黄島前湾地区の新港開発を成功させるためには、単に港湾施設の建設が行われるだけでなく、港湾活動を支援する税関、検疫業務や貿易業、船社、金融関係の事務所、港湾荷役や運送に携わる大量な港湾就業者の生活の場が整備されなければならない。また、そうした総合的な開発が進むことによってはじめて、新港を黄島地区に開発した地域にとっての意義が大きなものになると思われる。今回の調査の限りでは、新港を開く地区の総合的整備への具体的取組みが見られなかったが、今後積極的な対応が望まれる。そのため、経済技術開発区との有機的な関連づけを明確にした黄島地区全体の総合整備計画策定と、これを円滑に実施していくための行政組織の確立が重要である。
- ③ また、輸出加工基地の具体的な適地選定に際しても、経済技術開発区のみでなく、新港地区もあわせて検討すべきように思われる。既に、新港開発も最終時には約1,000haの土地が造成され、そのうちかなりの部分が工業用地として計画されている。しかも港湾地帯は港湾管理上、大半が保税地区の指定を受けることになる訳で、輸出加工基地を管理する立場からは大きなメリットがあると考えられる。また業種にもよろうが、埠頭を遠く離れ、内陸の経済技術開発区に立地するよりも、港湾地帯に立地することに相当の有利性を見出すケースもみなくないであろう。従って、新港地区と経済技術開発区に立地する業種について、明確な方針を定めるとともに、両地区の一体的整備が可能となるよう検討を行う必要がある。

#### 4-3-4 その他

- ① さらに、青島港のコンテナターミナルの拡充が急務であると思われる。現在、本格的なコンテナ埠頭は、同港に1バースあるのみで、背後圏の発展を考えると明らかに不足している。しかし、青島港の現状では、新たな埠頭を建設する余地に乏しい。これに対応するためには、石炭等一部バルク貨物の取扱いを新港へ移し、既存埠頭の再開発を計画的に進めることが、最も有効かつ現実的であると考えられる。その意味からも、青島港と新港の望ましい機能分担のあり方を検討し、その枠組のもとで青島港の再編、再整備計画を早急に策定する必要があるであろう。併せて鉄道によるコンテナ輸送体制を整備し、背後圏全体が複合一貫輸送を容易に利用し得る状況をつくることも重要である。

(参考文献)

中国運輸経済調査 S 61.3. 運輸省 (国際開発センター委託)

中国通信 S 61.4.16

中国経済便覧 (1986年版) 日中経済協会

中国農村の工業化 川村 嘉夫 アジ研ニュース No.82

China Facts & Figures, "Chinas Fourteen Coastal Port Cities

Foreign Languages Press, Beijing

中国高速道路、都市交通計画情報収集調査報告書、1985.12. 国建協

青島市工業開発計画調査報告書 1987.3 日中経済協会

## 5. 今後の検討課題

### 5-1 課題と問題点

経済技術開発区の現状からみた輸出加工基地の建設に係る課題と問題点はつぎのとおりである。

#### 5-1-1 輸出加工基地の立地場所、規模

輸出加工基地の立地場所については、港湾を利用する業種を対象とするものは経済技術開発区内が適当と考えられるが、具体的な場所については、港湾との関連等を中心により詳細に検討する必要がある。

空港を利用するいわゆる臨空型工業の立地も期待されるところであり、それらについては空港周辺等での団地開発の可能性も検討する必要がある。

規模については、詳細な需要調査に基づき、長期、短期のものを想定する必要がある。

#### 5-1-2 インフラ整備に対応した段階的開発計画

経済技術開発区開発に関連して多くのインフラの整備が計画されており、輸出加工基地の建設については、それらのインフラ整備に対応した段階的な開発計画を考える必要がある。

#### 5-1-3 誘致対象業種とそれに対応した基盤整備

輸出加工基地の具体的な計画をたてるには、誘致対象業種が明らかになっている必要がある。ノック・ダウン型－地域資源活用型、臨海型－臨空型等により、団地に整備すべき基盤が異なる。

#### 5-1-4 立地企業に対する進出条件、優遇措置

立地企業に対する進出条件、利益配分、税制、補助金等の優遇措置を明確かつ安定的で競合団地のそれより魅力的なものとする必要がある。

#### 5-1-5 企業誘致の方法

国内外の企業を誘致するための、マーケティング、セールス等の方法を明らかにする必要がある。

### 5-2 今後の調査項目と方法（輸出加工基地開発関連）

輸出加工基地開発に関連して今後必要と思われる調査項目と方法はつぎの通りである。

#### 5-2-1 需要調査

企業調査：海外企業、中国企業のニーズの実態をアンケート、ヒアリング等により把握する。

その際、プロジェクトのPRとセールスもかねて、開発構想の分かりやすいパンフレットを郵送する。

海外進出事例調査：日本企業を中心に多国籍企業の海外進出事例を整理する。

立地企業の想定：企業調査、海外進出事例調査に基づく。



進出形態：企業調査、事例調査、中国側の希望に基づいて単独、合併等の可能性を検討する。

進出条件：企業調査、類似事例調査、中国側との調整による。

#### 5-2-2 輸出加工基地調査

既往計画の再研究：既存資料の整理、ヒアリングによる。

対象地域の選定：経済技術開発区外も含め3～4カ所の候補地をあげ、需要調査の結果に基づき、立地条件（造成条件、交通条件、用排水 etc）を比較することにより対象地域を選定する。

土地条件調査：新開発地の地形、地質、植生等を明らかにする。

土地利用計画（開発計画）：新開発地域の土地利用（工場用地、公益・利便施設用地、公園・緑地、道路その他、住宅敷地 etc）、道路、用排水、エネルギー等の開発計画を作成する。

既往計画、インフラ整備（広域、域内）との関連に留意する。

産・学・住・遊の組合せ、自然との調和に留意する。

日本における事例等を参考に、工業団地のモジュールの組合せを提案する。

長期、超長期の開発にも配慮する。

工業団地開発計画：業種配分、基盤整備等を明らかにする。

企業の組合せに応じたモジュールを考える。（ex.10ha…ソフト、100 ha…内陸、機械、電子等、1000 ha…素材、食品等）

事業手法：民間ディベロッパーへのヒアリング、中国側との調整により、官民、日中の役割分担等を明らかにする。

経営採算：長期、短期の採算性を明らかにする。

効率的な資金調達に配慮する。

タイムスケジュール：短期（～1990年）、長期（～2000年）、超長期（～2050年）のプロジェクト推進のスケジュールを明らかにする。

進出条件：用地費（賃貸料）、公共施設の利用条件、労働力確保、賃金等の生産条件、利益配分、優遇措置（税制、補助金、日本への送金等を含む。）等を明らかにする。

競争相手となる各国団地と比較し魅力あるものとする。

運営管理：

企業誘致戦略：マーケティング、PR、セールス等のやり方を明らかにする。

可能な限り事前に誘致対象企業を特定する。

## VII 青島輸出加工基地調査要請内容の確認

### 1 要請の背景

中国は、'86年から始まった第7次5か年計画において、外貨獲得のため輸出能力向上、輸出の拡大を主要課題の1つとして掲げている。輸出加工基地構想はこのような輸出能力向上策の1つとして位置付けられている。

中国が輸出加工基地を青島に置くことにした背景としては、まず、青島市及びその後背地たる山東省の条件の有利さが指摘できる。青島市には既に相当程度の工業集積がある。1984年の工業生産額は約85億元であり、これは例えば大連市の92億元とはほぼ肩を並べるものである。青島市では、特に紡績業の発展が目ざましいが、飲料食品、ゴム工業等多様な産業が立地している。こうした工業基盤の存在は、熟練労働者、部品等の供給、既存の流通機構の活用等、今後の輸出基地活用にとって極めて有利な条件とすることができる。

後背地たる山東省の資源の豊富さも強調しなければならない。石油（全国第2位）石炭、鉄鋼石、コバルト、ボーキサイト（以上 全国第10位前後）。金、ダイヤモンド、大理石（以上全国第1位）等々多様な資源が豊富に存在する。小麦、米、綿花等農産物も豊富である。しかも、青島市は山東省の一部であることが注目されるべきである。省と省との間の壁の高い中国にあっては、省を越えた原材料の確保には著しい困難を伴うと言われるが青島市の場合にはこうした心配が必要ないからである。

「青島」を我が方に要請したもう1つの背景としては、14の沿海開放都市の中で青島市は、國務院の決定により対外経済開放上、天津、大連、上海、広州と並ぶ重要都市とされているが、他の4都市に比し開発が遅れており、他の4都市の経済技術開発区については中国独自に又は外国政府等の協力により開発計画作成が行われているのに対し、青島の場合は特に調査も行われていないので、我が国のアドバイスを得て開発を進めて行きたいと希望していることが指摘される。

なお青島市が重要視されていることは、同市が88年1月より、経済計画の策定、貿易等の面で上海、天津等の直轄市と同じような権限を与えられる「計画単列都市」として施行される予定であることから伺えるところである。

### 2 実施体制

調査を実施する場合のカウンター・パートは青島市人民政府であるが、他の都市の関連情報、国の基本方針等は経貿部を通じる形で関係機関の協力を得ることになる。

### 3 調査スケジュール

本件調査については、再度中国側より要請書が提出された上で今回の調査結果を踏まえた対応をすることになるが、その際、中国側より本件調査の早期実施に関し強い期待が表明さ

れたことから、出来だけ早期の対応が望まれる。

#### 4 輸出加工基地整備促進上の問題点

青島輸出加工基地整備の開発調査については、中国政府より再度正式要請書が出されるのを待って、実施の可否、方法、期間等を検討すべきであるが、右検討にあたっての留意すべき主要点は次の諸点が考えられる。

- ① 中国側は本件調査を通じ日本からの投資と輸出加工区の整備を強く期待しているが、投資は民間企業がコマーシャル・ベースで行うものであること、又、調査と資金協力は全く別であり、コミットし得ないことについて中国側の理解を得る必要がある。
- ② 中国側は対中投資を強く望んでいるが、実際は対中投資は停滞基調にあること、又、これまでの我が国の対中投資は非製造業が中心で、製造業は案件も少なく、1件あたり、額も小さい（平均1億円以下）点留意する必要がある。
- ③ 対中投資が停滞基調にある主たる原因として、中国の投資環境が未整備であることが指摘できる。この点については、中国側は「22ヶ条」の制定等改善に努めており一応評価できるが、対中投資を更に伸ばすには、中国自らが、関連インフラの整備と法、制度面の両面に亘って投資環境の更なる整備に努めることが必要な点を調査において十分に確認し、中国側の理解を求めることが重要である。
- ④ この関連で、中国の投資環境が、他の諸国と比較して魅力に欠けることが上げられるところ、他の諸国の投資環境についても掌握する必要がある。
- ⑤ 青島の輸出能力向上、投資促進の観点からは、他の中国内の主要開放都市との比較も重要である。
- ⑥ 中国側は経済技術開発区整備計画の中での位置付け、規模等について明確な計画を持っていないところ、調査の目的、範囲、方法等について双方に誤解を残さないよう充分確認する必要がある。
- ⑦ 本件開発調査が青島のみならず、全体として対中投資促進の観点から資する形で進めることが望ましい。
- ⑧ 輸出加工区の整備は経済技術開発区、青島市及び周辺地域開発との整合性を図る等、周辺関連インフラの整備が重要なところ、これらインフラの整備計画、現況についても総合的に確認する必要がある。
- ⑨ 輸出加工区の計画策定に当たっては、具体的な投資ニーズを十分に把握する必要がある。

## 青島輸出加工基地調査に関する申請書 (日本政府に対する中国側からの要請書)

国名：中華人民共和国

プロジェクト名：青島輸出加工基地調査

申請機関：青島市人民政府

実施団体：青島市外資工作弁公室

申請期間：1987年4月2日

### 1 申請プロジェクトの内容

#### (1) プロジェクトの目的と内容

青島市の工業の基礎は比較的整っており、産業の各部門は全部そろっており経済後背地が拡大で、かなり優れた科学技術力を有する都市である。また港湾条件にも恵まれ、交通に便利で中国の5大外国貿易港の一つであり、14沿海開放都市の一つでもある。青島市の輸出商品は400数種類以上であり、世界120余りの国或は地域に輸出している。

現在青島市は旧市街区の改造と経済技術開発区の建設を進めている。できるだけ早期に国際的な投資に適合した環境を創りあげ、幅広く外資を導入利用し、日本やその他の世界各国との経済技術協力を強化するため、青島を先進技術を有し、比較的高度な水準をもった外向型経済レベルと適応力を有する輸出加工基地とする目的で青島市が進める輸出加工基地を調査に対する協力を日本に要請する。

#### プロジェクト内容

##### a 青島市地理環境、自然条件

社会経済状況調査

##### b 投資ニーズと投資見通し調査

輸出を希望する製品、業種(技術)或は中国国内、日本又は第三国で青島に投資、工場開設を希望する企業や部門があれば

##### c 必要建設施設の調査内容は、

インフラ建設の全体プラン、土地開発計画、工業区計画、港湾開発と鉄道、道路建設計画、水力発電、通信、廃棄物処理計画生活施設、市内交通建設計画等。

##### d 優遇措置と開発区管理調査

#### (2) 優先程度と緊急程度

中国の関係機関は、既に先づ青島市で調査を行い、以てできるだけ早期に青島市を輸出加工基地にしていくことを明確にしている。

#### (3) 調査希望の時間及び期間

1987年～1988年 1年2ヶ月間

- (4) 調査が完了し計画を実施する時の当該プロジェクトのコスト見積り、資金調達経営体制  
当調査は中国対外経貿部、国家計画委員会、国家科学技術委員会の指導の下、青島市政府が組織した関係技術、管理人員と日本の専門家との協同で行う。

日本人専門家の費用は日本側負担、中国側人員の費用は青島市政府負担。

調査が終了し、輸出加工基地の建設が始まった時は日本側の投資を歓迎し、中国側は日本海外協力基金の借款又はその他の低利息借款を申請すると共に、その他の国内外の建設資金を調達する。

- (5) 申請経過（第三国、又は国際機構に対して行った申請情况及び効果を含む）

無し。

- (6) 第三国（又は国際機構による）類似プロジェクト中の援助の実際効果

無し。

- (7) 日本のその他の技術合作プロジェクトとの関係

1986年7月、日中経済協会は青島において投資環境に関する初歩的調査を既に行っている。また、1987年2月には青島市工業発展調査に関する報告書を提出している。

- (8) 現有の地形図、気象資料及び其の種類と内容

青島市に1/100,000地形図及び関係資料

## 2 背景（本プロジェクトが国家開発計画又は何らかの国家開発計画の一部に入るかどうか）

青島市の港湾、鉄道、道路、水、電気、通信等の公共設備はそれぞれ既に国家重点建設プロジェクトに入れられている。

## 國務院の外国投資者の投資奨励に関する規定及び関連の 10 の実施細則

### 1. 國務院の外国投資奨励に関する規定 (1986年10月11日公布)

第1条 投資環境を改善し、外国商人の投資を一層吸収し、先進技術を導入し、製品の品質を高め、輸出による外貨獲得を拡大し、國民經濟を發展させるため、特に本規定を定める。

第2条 国は外国の公司、企業及びその他の經濟組織又は個人(以下「外国投資者」という)が中国内で中外合併企業、中外合作企業及び外資企業(以下「外資系企業」という)を設立することを奨励する。

国は次の各号に掲げる外資系企業を特別に優遇する。

1. 製品を主に輸出し、年度外貨総収入額から生産・營業のための年度外貨支出額及び外国投資者の利益の国外送金に必要な外貨額を控除した後、外貨に余剰のある生産型企業(以下「製品輸出企業」という)。
2. 外国投資者が先進技術を提供して、新製品の開発に従事し、製品のグレードアップ改良を實現し、以って輸出による外貨獲得を増やすか又は輸入代替となり得る生産型企業(以下「先進技術企業」という)。

第3条 製品輸出企業及び先進技術企業については、国の規定に基づく中国側従業員の労働保險、福利費用及び住宅補助基金の支払い又は控除をする他は、従業員に対する各種補助金の国への納付を免除する。

第4条 製品輸出企業及び先進技術企業の土地使用料は、大都市市内の繁華街を除き、次の各号に掲げる基準で計算・徴収する。

1. 開発費及び使用料を総合的に計算・徴収する地区では、1平方メートル当たり年間5元から20元とする。
2. 開発費を1回で計算・徴収するか又は前記の企業自らが用地を開発する地区では、使用料を最高1平方メートル当たり年間3元とする。

前項に定める料金については、地方人民政府は情状を斟酌して一定期間、徴収を免除することができる。

第5条 製品輸出企業及び先進技術企業に対しては、生産・經營に必要な水、電氣、輸送条件及び通信施設を優先的に提供し、該地国营企業の料金基準で料金を計算・徴収する。

第6条 製品輸出企業及び先進技術企業が生産及び流通の過程で借り入れを必要とする短期回轉資金及びその他の不可欠な融資については、中国銀行の審査の後、優先的に貸し

付ける。

第7条 製品輸出企業及び先進技術企業の外国投資者が企業から分配された利益を国外へ送金するときには、送金額の所得税を免除する。

第8条 製品輸出企業は、国の規定による企業所得税減免期間の満了後、当年度の輸出製品生産額が製品生産額の100分の70以上に達した場合には、現行税率の半分の税率で企業所得税を納付することができる。

経済特別区及び経済技術開発区にある製品輸出企業及びすでに100分の15の税率で企業所得税を納付しているその他の製品輸出企業で、前項の条件に適合するものは、100分の10の税率で企業所得税を納付する。

第9条 先進技術企業は、国の規定による企業所得税減免期間の満了後、企業所得税の半額納付を3年間延長することができる。

第10条 外国投資者は、企業からの分配利益を中国国内に再投資し、製品輸出企業又は先進技術企業を設立、拡張し、経営期間が5年以上の場合、税務機関に審査・認可を申請すれば、再投資部分の既納付企業所得税を全額還付される。当該投資を経営期間5年未満で撤回した場合には、還付した企業所得税を追徴するものとする。

第11条 外資系企業の輸出製品については、原油、石油製品及び国が別途規定する製品を除いて、工商統一税を免除する。

第12条 外資系企業はその製品を自らが輸出するか、又は国の規定に基づき代理輸出を委託することができる。輸出許可証の申請・取得を必要とする製品については、企業の年度輸出計画に基づき、半年毎に許可証を申請・取得するものとする。

第13条 外資系企業が製品の輸出契約を履行するために輸入を必要とする機械設備、生産用の車両、原材料、燃料、KD部品、部品、デバイス、キット（国が輸入を制限しているものを含む）については、輸入許可証の取得申請及びその審査・認可を受けることを免除するものとし、税関が監督・管理を行い、企業の契約又は輸入契約に基づき通関を許可する。

前項でいう輸入原料、部品は、当該企業自らが用いるものに限り、国内市場で販売してはならない。国内販売製品に用いる場合には、規定に基づき輸入手続きをとり、規則通り納税するものとする。

第14条 外資系企業間においては、外為管理部門の監督・管理下、外貨の過不足を相互に調整することができる。

中国銀行及び中国人民銀行の指定を受けたその他の銀行は、外資系企業に対する現金保証業務及び人民元貸し付けをすることができる。

第15条 各級人民政府及び関係主管部門は、外資系企業の自主権を保証し、外資系企業が国際的な先進科学的手法を以って企業を管理することを支持するものとする。

外資系企業は、認可された契約の範囲内で、自ら生産・経営計画を定め、資金を調達・運用し、生産手段を購入し、製品を販売する権限を有し、又、自ら貸金基準、貸金形態及び報奨・手当制度を決める権限を有する。

外資系企業は、生産・営業の必要性に基づき、自らその機構及び人員配置を決め、高級経営管理者を採用又は解雇し、従業員を増員又は解雇することができる。又、現地で技術者、管理者及び労働者を招へい、募集することができ、被採用者の所属単位はこれを支持し、移動を認めるものとする。規則制度に違反し、一定の不始末を招いた従業員については情状に応じて、免職を含む処分をすることができる。外資系企業が従業員を招へい、募集、解雇又は免職する場合は、地元の労働人事部門に届け出るものとする。

第16条 各地区、各部門は「国務院の企業賦課金の規制に関する通知」を実行し、省クラス人民政府が具体的規則を定め、監督・管理を強化しなければならない。

外資系企業は、不合理な費用徴収に対しその納付を拒否することができる。又、該地経済委員会又は国家経済委員会に対して訴願をすることができる。

第17条 各級の人民政府及び関係主管部門は、業務面の協調をはかり、事務能率を高め、外資系企業から申請された回答及び解決を要する事項を遅滞なく審査・認可するものとする。国務院の主管部門が審査・認可する外資系企業の協議書、契約書、定款については、審査・認可機関は全書類を受領した日から3カ月以内に認可又は不認可を決定しなければならない。

第18条 本規定でいう製品輸出企業及び先進技術企業については、当該企業の所在地の対外経済貿易部門が関係部門と企業の契約に基づいて確認をし、証明書を発行する。

製品輸出企業の年度輸出実績が企業の契約に定める外貨均衡・余剰の目標を達成できない場合には、前年度に減免された税金、料金を次年度に納めるものとする。

第19条 本規定の各条項は、製品輸出企業又は先進技術企業への適用を明確に定めた条項を除き、すべての外資系企業に適用する。

本規定の施行日以前に設立認可を受けた外資系企業で、本規定の優遇条件に適合するものについては、施行の日から本規定を適用する。



第20条 香港、マカオ、台湾の公司、企業及びその他の経済組織又は個人が投資、設立した企業については、本規定を参照する。

第21条 本規定の解釈には対外経済貿易部が責任を負う。

第22条 本規定は、公布の日から施行する。

## 2. 労働人事部の外商投資企業の人員採用自主権及び従業員の賃金、保険料・福利費に関する規定

(1986年11月26日公布)

### 1. 外商投資企業の人員採用自主権について

(1) 外商投資企業は、生産・経営の必要に基づき、自ら機構と人員構成を決め、所在地の労働人事部門の協力を得て、独自に従業員の募集・招へいを行い、試験によって選抜・採用することができる。

外商投資企業は必要とする技術者及び経営管理者を現地で採用できない場合には、所在地の省・自治区・直轄市労働人事部門を通じて関係地区の労働人事部門の同意を得て、他地区から招へいすることができる。

(2) 外商投資企業が、試験の結果、在職中の技術者、経営管理者及び熟練労働者の採用を決定した場合は、原単位はこれを積極的に支持し、異動を認めるものとする。争いがある場合には、所在地の労働人事部門が裁定する。

(3) 中国側が外商投資企業に派遣する高級管理者は、政策を把握し、技術に通じ、管理ができ、開拓精神を持ち、かつ外資側と協力して事業を進めることのできる者でなければならない。関係部門はその職務を支援するものとし、任期中は原則として配置転換を行ってはならない。配置転換をしなければならない場合には、董事会の同意を得るものとする。

(4) 外商投資企業は、試用又は研修による不合格者、生産条件の変化による余剰人員を解雇することができる。企業の規則・制度に違反して、一定の損害を与えた従業員については、情状に応じ、免職を含む処分をすることができる。

### 2. 従業員の賃金、保険料・福利費について

(1) 外商投資企業の従業員の賃金水準は、所在地区の同業種の条件の類似した国营企業

の平均賃金の100分の120を下回らないという原則に従って、董事会が決定し、かつ企業の経済効果に応じて逐次調整する。経済効果が良好であれば賃金引き上げをしてもよく、経済効果が良くなければ引き下げるか、又は引き上げをしなくてもよい。

(2) 外国投資企業は、所在地の人民政府の規定に従って、中国側従業員の退職養老基金及び失業保険基金を納付する。従業員の在職期間中の保険・福利待遇は、中国政府の国营企業に対する関連規定によるものとし、必要な費用は企業の原価に実額を計上する。

(3) 外国投資企業は、所在地の人民政府の規定に従って、企業の中国側が従業員住宅を建設、購入する費用の一部として、住宅補助基金を支払う。

### 3. 外商投資企業が製品輸出契約を履行するために輸入する材料部品に対する中華人民共和国税関の管理弁法

(1986年11月24日公布)

第1条 外商投資企業が製品輸出契約履行のために輸入材料・部品を加工して再輸出することを奨励し、輸出による外貨獲得を拡大するため、「中華人民共和国暫定税関法」及び国务院の外商投資奨励のための関係規定に基づき、特にこの規則を定める。

第2条 外商投資企業は本弁法の規定に従って優遇措置を享受し、かつ税関申告、納税の義務を負い、その輸出入貨物については税関に真実の申告をしなければならない。製品輸出契約を履行するために輸入する必要がある機械設備、生産用車両及び原材料、燃料、KD部品、予備品、素子、フィッティング、補助材料及び包装材料(以下「材料・部品」という)で保税貨物に属するものは、税関が監督・管理をする。

第3条 前条の輸入機械設備、生産用車両及び材料・部品については、輸入許可証の取得を免除し、税関は企業の契約書又は輸出入契約書をもとに通関を許可する。

外商投資企業が輸入材料・部品を加工し再輸出する製品については、再輸出の際、税関は外商投資企業の輸出入許可証申請に関する対外経済貿易部の弁法の規定に基づいて通関をする。

輸入材料・部品を国内販売製品に使用する場合には、関係の外商投資企業は国の関係規定に従って輸入手続きをとらなければならない。そのうち、輸入許可制がとられている商品については、さらに税関に貨物輸入許可証を提出しなければならない。

第4条 第2条の輸入材料・部品については、実際に輸出製品の加工のために消費された