

中国はWTO加盟を契機に 周辺諸国開発の主導権を握る



小林 守 (こばやし まもる)

(株)三菱総合研究所
主任研究員

1 交錯する中国の思惑と ASEANの思惑 貿易と投資

中国のWTO加盟は周辺諸国の発展戦略に少なからぬ影響を与えることになる。まず第一に貿易の活発化が実現することは間違いないが、問題は貿易拡大の過程で各国の関心が自国製品の輸出拡大につながるかどうかである。

現在、ASEAN各国の中国向け輸出は160億ドルとなっており、中国のASEAN10カ国向け輸出170億ドルに匹敵している(表1参照)。ASEAN各国としては、WTO加盟によって豊かになる中国の市場にアクセスし、輸出拡大を狙いたい。

一方、中国としても米国、日本という市場に次ぐ第3の輸出市場として取り込みたい。特に租税負担率が対GDP比14%で先進国の3分の2となっていて(注1) 財政力が弱い中国としては、西部開発を公共投資主体から民間活力

表1 2000年の東アジア主要国・地域間の輸出額

(単位：億ドル)

国・地域	日本向け	中国向け	ASEAN向け (10カ国)
日本	-	300	690
中国	420	-	170
ASEAN (10カ国)	600	160	-

(資料) IMF資料等

(注1) 中国の中央財政は1999年現在で1,759億元と、1998年の約2倍にも膨れ上がっており、これに加えて2008年の北京オリンピック、2010年の上海万博(候補)と後年度の負担増加が予定されている。

主体へといずれは展開しなければならないことから、西部の企業の輸出市場としてASEANは何としても確保したい第3の地域である。

これに対し、ASEANの中軸国であるタイ、シンガポールは中国を含めた各国とのFTA（自由貿易協定）を積極的に締結し、先手を打とうとしている。特にタイは2001年度の輸出額が6%以上減少する結果になるとの読みから輸出振興を経済政策の重要課題としている。輸出の減少がトリガーとなった1997年のバブル暴落 通貨危機の悪夢が念頭にあると思われる。インド、ミャンマー、バングラデシュ、スリランカと10年以内のFTA締結を目指すなど、自国製品の市場確保に周辺諸国を囲い込む意図をあからさまにしている。特にタイとインドの間の貿易量は拡大基調で2000年には470億ドル（輸出入合計）にも上っている。

シンガポールは2001年初めに発効したニュージーランドとのFTAで貿易額が10%程度増えるなどのプラス効果があったこと、主要産業である電機の生産動向が2001年12月の景況調査で底を打ち、拡大基調にあることなどから日本・シンガポールのFTAをはじめとして、米国、カナダ、メキシコなどNAFTA加盟国と

の二国間FTAの交渉も継続していく。「FTAによる輸出市場確保で企業の活力を得る」、「外資誘致で非債務性の資本の流入が期待できる」などのメリットを期待している。逆に言えば、その背景には「国内市場の大幅な拡大は期待しにくい」^(注2)「外資の誘致も大きくは伸びない」(表2参照)という判断もある。

しかし、ASEAN諸国は一枚岩ではない。特にベトナム、マレーシアは自由貿易協定に安易に寄りかかるタイ、シンガポールに反対の姿勢である。国内産業の競争力が脆弱な段階で安易にFTAに入るのは、結局、自国の国内市場が競争力のある企業を抱える先進国や中国製品の草刈り場になるという判断である。ベトナムは国営企業のトランシンコに中国・韓国から部品を調達し、バス組み立て生産をさせるなど、競争力のある自国の機械製造業を少しでも早く育成しようとしている最中である。またマレーシアは国策自動車メーカー、プロトン製品を保護するために自動車関税の引き下げの3年先送りを決断した。新聞紙上をにぎわす中国のWTO加盟で引き起こされた東アジアのFTA締結ブームであるが、実際には国内、国際政治上のいろいろな問題があり、アドバルーン的な議論の段階に止まるものも出てくる。^(注3)

表2 アジア主要都市のオフィス資産価値
(2001年第2四半期)

都市名	価値変動(対前年同期比)
香 港	2.6%
マ ニ ラ	8.5%
シンガポール	4.2%
クアラルンプール	0%
バンコク	0.6%
ジャカルタ	8.6%

(資料) 日本経済新聞(2001年10月8日)

(原資料) ジョーンズ・ラング・ラサール

2 ASEANとの「ゲートウェイ」 香港は地盤沈下の危機

中国のWTO加盟に伴い、上海のプレゼンスが向上し、ASEAN主要都市が注目を集めにくくなったなかで特に香港の地盤沈下が目立っている。例えば、シンガポールの債券市場と並んで東アジアの中心的な株式市場である香港株式市場が低迷している。2001年に香港証券取引市場に新規公開した企業数は88社で、

(注2) 外資の誘致が停滞し、首都のオフィス価格も下落気味である。

(注3) 2000年に合意され、2001年12月が締結期限であったチェンマイニシアチブのASEAN+3間の通貨協定も締結交渉が遅れている。

資金調達額は254億香港ドル（約4,300億円）と2000年に比べ約80%減少した。中国系大型国有企業の上場が少なかったのが原因であると考えられる。また2000年後半以来、ネットバブルの崩壊により、香港のIT企業においても一部が苦境に陥ったこととも無関係ではないであろう。サウスチャイナモーニングポスト等の主要メディア系サイトの事業停止のほか、ハチソン・ワンポア系のネット企業でも大量解雇が行われた。^(注4)

香港政府は経済活性化の一連の政策を打ち出している。まず、第一は政府関連企業の民営化である。地下鉄公社（MTRC）が株式上場した後の大型民営化案件として九広鉄道（KCRC）空港管理局、ディズニーランド、そして上水道、郵政の民営化の案が検討されている。2000年にMTRCが100億香港ドルの調達に成功したことにより、後続の民営化による資金調達と政府財政収入への期待が高まっている。香港国際空港から中国広東省の珠江三角洲地域に直接輸送網等を拡大するという計画もある。

しかし、一方で中国側の第10次5ヵ年計画（2001年～2005年）では香港に隣接する深圳

空港を華南の物流センターにすることがうたわれており、これに香港のハチソン・ワンポアやケリープロパティーズも参入している。香港資本自らが香港ではなく、中国大陸側の国際競争力強化に協力しているという結果になっている。

中国の家電・電子アイテムの製造はこれまで香港資本などの外資企業の輸出努力に支えられてきた。そのメッカは再輸出の盛んな香港に近接する広東省であり、広東における電子製品の生産、そして香港のインフラを活用した輸出入と金融には支えられてきた。これにより、華南において家電企業は香港企業との合併で電子部品を製造するところから始まったり、日本企業等の先進国の家電メーカーからの技術協力+基幹部品の供給を受けて自社ブランドで市場に製品を出荷してこれまで発展してきた。

しかし、世界的なソフトの共通化（デファクト・スタンダードの浸透）により、調達先からPCや移動体電話などの情報機器に関連した製品を要請されているうちに、中国企業のなかには自らも自社ブランドで最終製品を製造できるようになった企業も出てきた。聯想、

表3 中国企業関係の株式市場

市場	株	特徴	売買通貨	銘柄数	時価総額 (億円)
上海	A	中国国内投資家のみ売買可	人民元	586	402,000
	B	従来の外国人投資家に加えて国内投資家にも開放（2001年から）	米ドル	54	9,456
深圳	A	中国国内投資家のみ売買可	人民元	501	255,000
	B	従来の外国人投資家に加えて国内投資家にも開放（2001年から）	米ドル	59	8,186
香港	H	香港市場に上場する中国企業（国有企業が比較的多い）	香港ドル	54	15,578
	レッドチップ	中国企業だが籍は香港にある企業	香港ドル	47	25,472

（資料）日本経済新聞2002年1月20日より

（原資料）内藤証券

（注）時価総額は2001年9月7日時点、H株とレッドチップは同時点の指数採用銘柄を掲載

（注4）資料：「香港経済ニュース」香港日本人商工会議所

TCL、長城、海信等である。もはや「香港式」の委託加工に頼るばかりの中国企業ではない。中国企業自体がリストラの痛みに耐えつつ、自立的に技術を持ち、投資を行い、世界市場に自前でも出荷できる力をつけつつある。いつのまにか1997年の返還の前後から叫ばれてきた「香港が優位となる技術力の開発」(メイド・バイ・ホンコン)はいまや手後れになってきているとも言える。

香港が誇る金融面も中国におけるA、B株式市場の統合などに見られるように中国大陸が独自の株式市場を育成することになれば、資金調達の窓口としての香港の役割の相対的な役割低下は免れず、中長期的な課題である「中国へのゲートウェイとしての役割」から「新しい独自性」への転換には依然としてめどがつかないとも言えよう。

3 中国主導の インドシナ地域開発

中国のWTO加盟によってブームになっている東アジアのFTA構想で中国、ASEANどちらのメリットが大きいかはこれまで論じたように必ずしも単純ではないが、少なくとも、中国と陸続きであるASEANの国々との国境におけるインフラ整備は東アジアの関連する国際ビジネスの焦点のひとつになるであろう。特に西部開発とインドシナ開発でこの地域にお

けるアクセスが本格的に整備されようとしている。これによって中国の南の内陸部はさまざまなメリットが享受できることになる。

アクセス拡大の第一は中越陸上国境画定(海上は南沙諸島などまだ意見の一致を見えない)である。これによって国境貿易が活発になるであろう。中越両国を結ぶ鉄道は既に数年前に再開されていたが、この陸上国境画定により鉄道敷設周辺以外の地域の国境における物流が盛んになる。

第二はメコン川開発構想に弾みがつきつつあることである。先発ASEAN(タイ、マレーシア、シンガポール)がアジア通貨危機からの回復過程に力強さがでていながら、後発ASEANは経済の起爆剤として有効な手だてを見出せないままだった。ベトナムは5ヵ年計画があまりうまく進んでいない(最近では明るさがややみえつつある)。また、ミャンマーやラオス、カンボジアもそれぞれ軍事政権による先進国からの経済制裁や内戦の痛手、計画経済の非効率性などで苦しんでいる。そこでメコン川開発をそのきっかけにしようとする期待が高まってきたものである。これによりADBが92年から行っているグレーターメコン経済協力会議(GMS)が本格的に始動の兆しを見せている。2000年4月にはメコン川上流が国境内を流れることで利害を持つ関連国家である中国、ラオス、タイ、ミャンマーが上

表4 中国内陸部の貿易に変化をもたらす要因

	要因	メリット	中国との関係国
関税面	中国のWTO加盟	●東南アジア各国から中国への原材料輸入のコスト減(関税)	WTO加盟国(多数)
	AFTAの始動	●ASEAN10ヵ国への輸出コスト減	ASEAN10ヵ国
物流アクセス面	陸上国境画定	●インドシナでの大市場ベトナムへの輸出	ベトナム
	メコン川輸送ルート共同開発	●インドシナへの貿易ルート(輸出・輸送)の確保による中国内陸(雲南省、広西壮族自治区)の加工産業へ市場提供	ラオス、タイ、ミャンマー
	イラワジ川輸送ルート利用権	●南アジアおよびアフリカ、中東などイスラム圏消費地へのアクセスが効率化 ●中国内陸(雲南省、広西壮族自治区)の加工産業へ市場提供	ミャンマー

(出所) 小林守「中国経済のグローバル化とナショナリズム」(『リージョナリズムの国際政治経済学』中野実編著 2001年、学陽書房 より)

流での船舶の自由往来を認める「商業航行に関する合意」に達した。日本の協力などを交え、今後タイのバンコクを中心に投資を呼びかけていく運動を起こす。

また、新ルートの開発はもうひとつある。ミャンマーの国内を南北に流れインド洋に注ぐ大河川、イラワジ川の利用である。既に報道されているように中国とミャンマーは中国側がこの河川に係るインフラの整備（沿岸のコンテナ整備、周辺都市へのアクセス道路建設）に協力する代償として、イラワジ川の物流ルートとしての利用をミャンマー政府から認可されることになる。これが第三である。新物流ルートの開発による「新市場の開拓」にとどまらず安い関税による貿易が可能になる。特に国境を接するベトナム、ラオス、タイ、ミャンマーから中国は従来よりも安い調達価格で原材料の輸入と完成品の輸出が行えることになる。

かつて、NAFTA（北米自由貿易地域）は陸上国境を接するメキシコを活用することによって米国の製造業に競争力を加えただけでなく、メキシコにも米国からの直接投資と大

輸出市場を提供した。仮に中国がNAFTAにおける「米国 メキシコ」の関係を輸送ルートと貿易・投資協定の活用などで「中国 インドシナ」で実現できるならば大きな経済効果が期待できる。モノの相互の輸出入はもちろん、中国からは国際的に比較優位にある繊維・雑貨が、後発ASEAN（インドシナ）からは原材料が中国に輸出されよう。すなわち、中国の南部の内陸部が加工輸出基地になる形での発展パターンが期待できることである。また、いままで海外直接投資がほとんどなかった中国の電機・機械メーカーもインドシナの安い労働力を求めて国境を越えて製造拠点を展開することも現実的になる。

「モノ」の移動に伴うメリットはインドシナ側にむしろあるかもしれないが、アジア通貨危機によっていまだタイ金融機関の未処理の不良債権は70%といわれるなか、ASEAN等から大きな開発投資がなされることは期待できない。金融的にはむしろ中国主導の「人民元」経済圏として発展していきそうである。

■