

中国内陸地域投資環境およびビジネス交流可能性調査 (成都市、重慶市、西安市)

環日本海経済交流センター 貿易・投資アドバイザー

麗澤大学 外国語学部 教授

梶田 幸雄

はじめに

2008年の世界金融危機の中であって、中国の内陸部都市政府が外資を誘致するために非常に好条件の優遇政策を打ち出した。日本の中堅・中小企業に対しても多くの勧誘がある。

沿海都市部の人件費高騰、労働争議の頻発から、内陸都市への注目が集まっている。2010年には、富士康が成都に進出した。若い農民工の採用が可能であることが進出の大きな要因となっている。10万人を採用する予定であるとも言う。

そこで、環日本海経済交流センターは、富山県企業が中西部地区（四川省、重慶市、西安市）への製品輸出および直接投資を行う可能性があるか、如何なる分野であれば事業展開（貿易および直接投資など）が可能であるのかについて調査をすることとした。

調査期間、および調査日程は、表1の通りである。

表1 調査日程・訪問先

月 日	行程・訪問先
10/31(日)	(成田-成都)
11/1(月)	伊藤忠(中国) 集团有限公司 四川分公司 日中経済協会 成都事務所 四川港宏企業管理有限公司
11/2(火)	四川大地震支援プロジェクト関連施設 四川省社会科学院西部大開発研究中心
11/3(水)	(成都-重慶) 重慶長安鈴木汽車有限公司
11/4(木)	伊藤忠(重慶) 貿易有限公司 重慶市対外貿易経済委員会 (重慶-西安)
11/5(金)	西安高新技術産業開発区管理委員会 前進電器実業有限公司 西安市商務局 西安経済技術開発区

1 成都市

(1) 概況

2007年6月に国務院は、成都市を全国で唯一の国家級の都市・農村の総合的配置改革試験地区に指定した。そして、成都市は、西南地区の科学技術、商業貿易、金融センターおよび交通、通信の

枢軸として位置づけられた。

主な産業には、電子情報、自動車、石油化学、太陽エネルギー、原子力エネルギー、宇宙航空、生物医薬、機械、冶金建材、食品加工、物流、ソフト・サービス、農業などがある。



王府街のイトーヨーカ堂、伊勢丹の店舗前。店舗内は平日の3時頃でも大勢の買い物客で賑わっている。夕方になると満員電車のようなものであるという。

(2) 投資環境

① 交通輸送

- i) 鉄道輸送：コンテナ輸送量は現在10万TEUであり、西南地区最大の鉄道の枢軸となっている。全国各地に通じる鉄道の拡張建設、および国際コンテナ物流区を建設中である。
- ii) 道路輸送：国道主要幹線が8線ある。成都から洋山港（上海市）、塩田港（深圳市）、天津港、連雲港（江蘇省）までいずれも2日間で輸送できる。
- iii) 河川輸送：成都から梁山、重慶および瀘州港（四川省）などの港に河川輸送が可能である。重慶および瀘州には税関も設置されており、通関手続きもスムーズに行える。

中国内陸地域投資環境およびビジネス交流可能性調査 (成都市、重慶市、西安市)

② 人材

2008年末時点で各種人材196.79万人がいる。このうち専門技術者が79.86万人、経営管理者が

14.32万人、技能者が57.07万人、農村実用人材が38.02万人である。

表2 高級管理人員の指導的賃金水準（人民元／年）

人員類型	低レベル	中レベル	高レベル
マネージャー（工場長）	1 4 3 9 4	4 8 5 5 1	2 2 6 4 2 6
部門責任者	1 2 9 1 1	3 6 0 0 0	1 0 9 8 6 1
高級管理職	1 3 1 6 5	3 9 0 0 0	1 4 3 6 0 5

（出所）成都市投資促進委員会『2009成都投資指南』53頁

表3 ホワイトカラーの指導的賃金水準（人民元／年）

賃金水準	博士以上	修士	学士	専門大学	高専
低レベル	2 7 3 4 8	1 8 8 1 6	1 2 9 0 4	1 0 0 3 2	7 7 1 8
中レベル	6 4 7 6 0	4 9 1 9 2	3 5 2 1 6	2 5 5 7 2	1 7 2 0 0
高レベル	1 9 0 3 4 2	1 8 5 6 9 8	1 1 5 0 7 4	8 5 4 8 9	5 2 3 8 8

（出所）成都市投資促進委員会『2009成都投資指南』54頁

表4 ブルーカラーの指導的賃金水準（人民元／年）

技術レベル	低レベル	中レベル	高レベル
初級労働者	6 8 3 5	1 2 4 5 2	3 6 7 8 9
中級労働者	9 1 6 7	1 7 4 3 6	4 9 0 4 2
高級労働者	1 0 2 7 3	2 0 1 2 6	5 3 4 2 2
技師	1 0 4 2 9	2 4 1 0 5	5 6 0 1 2
高級技師	1 0 9 6 5	2 6 5 3 2	5 9 2 2 2

（出所）成都市投資促進委員会『2009成都投資指南』54頁

③ 内需拡大投資促進のための税優遇措置

税制優遇の対象企業は、①アウトソーシング、ソフト開発企業、②ベンチャー企業、③省経済委員会、省発展改革委員会および省科学技術庁の重

点技術開発計画、ハイテク産業化計画に繰り入れられたプロジェクト、④奨励企業の技術改造、⑤民生サービス企業、⑥大企業集団などを対象に異なる税制優遇を付与する。

表5 西部大開発に関する税制優遇政策

税費目	税率	条件	優遇政策	中部との比較
企業所得税	減免	奨励業種・企業	15%（2010年まで）	一般に25%
		交通、電力、水利企業	利益計上後2年間免税、3-5年日は半減	優遇なし
		郵便、放送・テレビ企業		
		民族自治区	内資企業は免除	減免可
		省政府の認可企業	企業所得税を減免、地方所得税は免除	地方所得税免除
関税、輸入増値税		奨励および有望産業は、投資総額内で輸入する自社使用設備	免除	免除可（条件有り）

（出所）成都市投資促進委員会『2009成都投資指南』61頁

(3) 取引、投資先としての総合評価

2017年に成都市のGDPは1億元を突破し、1人あたりGDPは8.2万元となる見込みである。

「成都市には、半径15キロメートルの範囲に800万人が居住し、所得水準も高い一大消費地である。成都人の消費性向は、まずは品質重視。品質が良ければ価格が高くてもお金を出して購入するところが、北京、上海の消費者とは異なる。」と伊藤忠（中国）集团有限公司 四川分公司（矢部律喜・

総経理）は言う。

四川港宏企業管理有限公司（堀越康久・第一副総裁）は、資本金総額は、1億3700万元で中国人個人オーナーが6割を出資し、伊藤忠商事の日本本社が2割、伊藤忠北京が2割を保有している自動車販売会社である。外資企業の自動車ディーラーとしては、中国ではじめて認可された。GM、日産、ホンダ、トヨタ、現代など主要なカーメーカーの7ブランドの車を総合的に扱う。車の購入

は、現金が多く、ローンを利用する割合は、全体の12%程度しかないと言う。そして、若い人は、自動車よりも家を先に購入すると言うが、それでも自動車の販売台数が年間2万台、毎月1500台もある。

成都市の市民の生活水準が向上していることが伺える。

四川省社会科学院・劉慶世教授は、「成都市は、消費性都市である。サービス業にとっては良い立地となる。短小軽薄の産業にも向いている。」と言う。



四川港宏企業管理有限公司のディーリングルーム（写真の右が伊藤忠（中国）集团有限公司四川分公司 矢部総経理、左が堀越第一副総裁）。

劉慶世教授は、とりわけソフト産業の重要性を強調して、以下のように言う。成都市は、国から第1次ソフト産業基地として指定されて以来大きな変貌を遂げてきた。政府から1億元以上の財政支援を受けてソフト・サービスアウトソーシングの都市として重点的に発展が図られているのは、成都のほかに北京、大連、西安、上海の都市だけである。

主に、①業界応用ソフト、②情報安全ソフト、③IC設計、④ソフト・アウトソーシング、⑤デジタル・メディアの企業が集積し、ソフト産業を形成している。

2009年の成都市のソフトおよびサービス業の営業収入は756億元、従業員数は15万人に上っている。工業・情報省によって認定されたソフト企業は711社あり、国の重点ソフト企業として指定されている企業が4社ある。

2 重慶市

(1) 概況

1983年に全国経済体制総合改革実験都市に指定され、1992年には沿江（揚子江）開放都市として認可された。1997年に直轄市に指定された。重慶市の面積は、8.24万平方キロメートルで、日本の北海道（8.34万平方キロメートル）とほぼ同じ面積である。



成都—重慶間の高速度鉄道

重慶市は、中西部地区で唯一の直轄市である。2009年に国務院は「重慶市の都市・農村計画案配と発展推進に関する若干の意見」を發布し、重慶は西部地区における重要な成長基地、長江上流地区における経済センター、都市と農村の融合発展のモデル地区とされた。

2008年7月に商務部、工業・情報部、科学技術部の3部から中国のサービスアウトソーシングのモデル都市に指定された。約300社のアウトソーシング企業が集積している。世界2位のパソコンメーカー、台湾・宏碁（エイサー）は2010年12月1日に重慶市の経済開発区の「两江新区」に中国で2つ目となる統括拠点を設立することで重慶市政府と正式調印した。総投資額は、1.5億ドルとなる計画である。多くの台湾系電子機器メーカーが重慶市に進出しており、これらメーカーの受託製造サービス（EMS）を行う。

重慶の自動車生産量は全国第4位であり、2009年には各種車両118.65万台を生産、販売した。オートバイは1063万台を生産、販売し、全国第1位であった。

西部大開発政策により、外資誘致の発展スピードは、全中国で第1位である。2010年の外商投資

中国内陸地域投資環境およびビジネス交流可能性調査 (成都市、重慶市、西安市)

は60億ドル／年の見込み。日本企業の進出は、ホンダ、いすゞ、デンソー、ソニー、セイコーなど32社である。

成都より経済発展の速度が速く、活気があると言われる。香港のような景観である。経済格差はあるが、全体的に豊かになってきている。消費者物価は、10%強の上昇がある。最低賃金も800元くらいにまでアップしてきている。市内のモノレールは、2005年に一つ目の路線が開通、2011年には2路線が開通予定である。その周辺の土地価格が上昇している。1平方メートルあたり1万元以上になる。消費者物価は、10%位上昇している。1人あたりGDPは、2万2916元であった。正確な統計ではないが、一般市民の生活費は衣食を中心に毎月1200元程度である。

重慶市は、2011年1月に農村住民の現金収入を1万元程度に引き上げ、都市住民との実質的な収入格差を2.5倍以内の縮小させる方針を示した。重慶市のジニ係数も世界銀行が定めている警戒ライン0.4を超える0.42あり、これを0.35にまで引き下げるのが第12次5カ年計画の目標である。

(2) 投資環境

① 優遇税制

西部大開発政策に基づき、企業所得税は、15%に減じられている。工業団地は、さらに別途、優遇措置を供与している。

② 交通輸送

河川輸送は、西部地区最大の深水港を有し、5000トンのコンテナバースがあり、年間100万

表6 重慶市の人件費

業種	平均賃金(元/人)	業種	平均賃金(元/人)
全市従業員平均	30963	金融業	57570
農業	18866	不動産業	23889
製造業	24249	建築業	20823
情報、コンピュータ、ソフト	43567	卸・小売業	22422

(出所) 重慶市対外経済貿易委員会提供資料より

(3) 主要な産業

IT、ソフト、IC、情報、家電、通信、自動車、医療機器、アニメなどの産業が集積している。

2008年7月に商務部、工業・情報部、科学技

術部の3部から中国のサービスアウトソーシングのモデル都市に指定された。約300社のアウトソーシング企業が集積している。うち、従業員数が1000人以上の企業が10社ある。全市のアウトソー

TEUの積卸し能力を有している。2008年に国務院の認可を得て内陸で初の保税物流港が設立された。

鉄道輸送は、2010年内に9本の鉄道幹線が重慶を経由し、2000キロメートルの鉄道網が形成される。広州まで6時間、北京まで7時間、上海(2400キロメートル)まで8時間の圏内にある。

道路輸送は、2000キロメートルの高速道路が整備され、上海まで17時間圏内となっている。

物流は、重慶-EU間のランドブリッジ計画が進展している。現在、重慶からドイツまでは鉄道で27日かかるが、ランドブリッジが完成すれば、ドイツまで13日で行けるようになる。

重慶-上海間は、2400キロメートルあるが、8時間圏内である。短納期ということでは不利である。長江を利用した場合、重慶から上海まで公称9日間(下りは6~7日間)と言われている。それでも随分と時間がかかるということが言える。保税で必要な部品を国内調達すると、税関管理下にある車で輸送しなければならず、通常のコストの1.5倍から2倍にもなる。安全在庫も多く持つ必要も生じる。

③ 人材

人件費は、最低賃金が2008年から670元/月(2011年1月1日から870元/月)となっている。2010年の実勢では1,000元位である。

人件費は、上記の公式統計数字は別として、日系企業の場合男が4000元/月、女が3000元/月が平均的なところである。

シング企業の従業員数は約10万人いる。アウトソーシング企業は、通常の投資優遇政策を享受できるほかに、(1) 企業内の社員教育費については企業所得税から総額の8%まで控除することを認め、(2) 輸出奨励のために技術改造研究開発経費について支出した経費1ドルにつき0.06元の補助金を提供し、(3) 企業が短大以上の学歴の学生を採用する場合に6000～8000元の教育訓練補助金を支給し、(4) 事務所・工場の賃借料について開業後2年間は無償とし、3年目から5年目までは半減して徴収し、(5) 通信専用ラインの引き込み工事費の30%を補助金として支給し、(6) 従業員の個人所得税の地方留保分について採用後5年間まで補助金を支給する。

(4) 重点工業団地（重慶北部新区）

2001年4月に正式に設立された計画面積136.6平方キロメートルの高新技術産業を基礎とする工業団地である。

重慶経済開発区は、1993年に国務院により認可された西部地区ではじめての国家級経済開発区である。

北部新区は、自動車産業を中心とした製造業、輸出加工業、現代物流業の基地となっている。

重慶長安鈴木汽車有限公司（近藤唯志・副董事長/総経理）は、1994年に設立され、1995年に生産、販売を開始した。2010年は20万台を生産し、118億円の売上げとなる。自動車販売のマーケットが全国レベルで30%位増えており、売上げも伸びている。全国の売上げのうち、四川省、重慶市で全体の10%強を占めている。自動車産業は拡大基調である。

(5) 取引、投資先としての総合評価

伊藤忠（重慶）貿易有限公司（間瀬照久・総経理）は、以下のように言う。

「物流の時間およびコストのことを考えると、重慶に進出する場合には、内需型の事業でないと難しい。ただし、物流コストのかからない軽薄短小のものであれば土地、人件費などが安く優遇措置も享受できるので、有利な面もある。



長安鈴木のリョールーム



重慶市のタクシーは、長安鈴木のリョが使用されている。

重慶市の人口は、公称（或いは戸籍登録されているのは）3100万人だが、実際常駐しているのは2800万人程度である。300～400万人が沿海都市に出稼ぎに行っている。1人あたりGDPは全国平均より下であるが、旧市街区の都市人口だけでみると全国の上位10位に入る。カルフル、ウォルマート、太平洋（台湾）に輸入食品コーナーが少しあるが、欧米人向け、韓国人向けが多く、日本人向けの食品は少ない。日本食品に対する需要は、少しは出てきていると思うが。富山の食品は、物産展などでは売れるかも知れない。ただ、マクドナルドやケンタッキー、ピザハットは少なく、食に関しては保守的なところがある。「郷村基」というローカル資本のファーストフードチェーンがあるが、外資の店舗よりも人気がある。」

重慶長安鈴木汽車有限公司（近藤唯志・副董事長/総経理）は、「重慶の投資環境は、相対的にいいと言える。内陸で物流が大変というイメージがあるかも知れないが、マーケットが拡大している。長江を使った物流は、時間はかかるが、コストは安い。労働者の確保は、楽というほどではないが、

中国内陸地域投資環境およびビジネス交流可能性調査 (成都市、重慶市、西安市)



重慶市の中心街にユニクロが2010年9月に進出し、ローソンが2店舗を出店している。

それほど難しくない。重慶人の気質は、日本人にとっては付合いやすい。会社に対する愛社精神も持つ。」と言う。

3 西安市

(1) 概況

西安は黄河流域中部の関中平原に位置する。西安は中国の先端製造業においては相当に整備された都市である。中国で、重要な航空・宇宙、電子、通信設備、送変電設備、計器、生物医薬の開発、製造基地となっている。

2009年のGDPは、2719.1億元であり、国際金融危機の中にあって14.5%の伸び率を示した。1人あたりのGDPは4737ドルとなっている。都市住民の1人あたり可処分所得は1万8963元である。

諸外国の投資件数は2009年末までの累計で2715件である。

(2) 投資環境

① 物流

i) 道路輸送

中国の幹線道路網に最大の接点都市となり、高速道路網が形成されている。

一日交通圏：10省都に行け、7億人がカバーできる。

時速350キロの西安⇄鄭州高速鉄道は2010年2月6日に既に開通。2012年、高速鉄道で北京まで4時間、上海まで5時間となる。

② 人材

西安には公立大学が39校、私立大学が48校あり、それぞれ学生数が約40万人、合計80万人いる。このほか、専門学校が236ヶ所、国家・省レベル重点技術専門学校が178ヶ所あり、各種専門技術者42万人を有し、これは全市就労者の28%を占めている。

③ 開発区

西安には現在、ハイテク産業開発区、経済技術開発区、曲江新区、滄壩生態区、西安国際港業務区、閻良航空ハイテク産業基地と西安国家民間用宇宙産業基地の“4区1港2基地”から構成されている。

このうちハイテク産業開発区は、中国がAPECに参加する上での最初のハイテクパークとして指定されており、中国国内の6カ所の一流開発区の1つに指定されている。経済技術開発区は、近代的な製造業基地と輸出加工基地を主として建設されている。グローバル企業の進出数としては、西北地区の開発区の中で第1位になっている。

<西安ハイテク産業開発区>

1991年6月に設立された。面積は107平方キロメートルで中国最大開発区の一つ。総合指標により、全国で54箇所あるハイテク産業開発区の中でも全国第4位と評価される。

開発区内の従業員は凡そ30万人。開発区に就職する新卒大学生、院生数は西安の約半分に当たる。博士、修士は10,000人、外国人は500人、留学帰国者は約1000人いる。

外国企業の投資が960社、資本金総額は20億ドルに達している。

自動車産業：2009年、BYD社は乗用車販売台数は49万台に達する。ファスト社の大型トラック用ギアは国内シェアの92%を占める。

生物医薬：開発区の製薬会社は陝西省で重要な位置を占めている。GMP企業は全省の18.78%を占め、2008年度売上げは全省の30%を占め、全省医薬製造トップ10企業の内、区内の企業は5社もある。売上げが1億元を超えた企業が13社、上場企業が7社、輸出額が500万ドルを超える企業が



市内のタクシーはBYDの車が使用されている。



BYDの工場（西安高新産業開発区管理委員会提供）

4社ある。2008年、区内のバイオ医薬企業の営業収入は148億元、区内の営業収入の17.26%を占める。

<西安経済技術開発区>

1993年に西安経済技術開発区が設立され、2000年2月に中央政府に国家級経済技術開発区として認定された。

2002年6月に国家級陝西西安輸出加工区を設立し、2006年に第一陣の保税物流試験区域と認定された。2010年2月に国家経済委員会に第一陣の国家級先端技術産業化試験区と指定された。

開発区内の重要な支柱産業の1つに商用自動車産業がある。投資総額19.8億元の陝西大型自動車プロジェクトは、2007年の売上が100億元を超える。陝西設備製造業で初めて100億元以上の売上を達成したトップ企業である。そのための付帯部品、専用車、更にエンジン、車体、部品製造等の分野の約10社企業も続々と建設し始めた。

(3) 日本との経済関係

西安にとって日本は第2の貿易相手国である。2009年末までに対日輸出入額は2.68億ドルに達した。うち、輸出は1.17億ドル、輸入は1.51億ドルである。日本からの主な輸入品は、機械設備、電子部品などであり、日本への輸出品は機械設備、航空部品、農産物、服装などである。

日本企業の直接投資に関しては、進出企業は200社を超え、投資総額は6.2億ドル、実際の外資投資金額は2.9億ドルになっている。

西安は、日本のアウトソーシング投資の重点都市にもなっている。西安では直接海外からオフショアを委託されている企業が81社ある。2008年のオフショア業務のうち日本向けが3056万ドルあり、全体の22.29%を占め、第1位である。2009年1-9月では3158万ドルとなっている。

高新区で歴史の長い中小企業に前進電器実業有限公司（李軍平・董事長/総経理）がある。高新区が設立されたのが1991年で、正式にスタートしたのが1992年であるが、同社は1993年に創立され



李軍平・董事長/総経理（写真左）と呂志・西安高新技術開発区管理委員会投資促進二局プロジェクトマネージャー（写真右）



工場の様子

中国内陸地域投資環境およびビジネス交流可能性調査 (成都市、重慶市、西安市)

ている。同社は、日本企業と20年の取引の歴史がある。1987年に李董事長は、中国青年代表団の一員として訪日し、その後、大阪の内外電機で技術研修を受けた。李董事長は、1983年1月に現在の会社の前身の会社を創業した。元々は郷鎮企業の工場長だった。1985年に陝西省の10大青年に選出された。

4 中西部地区との貿易・投資可能性

伊藤忠（中国）集团有限公司 四川分公司（矢部律喜・総経理）は、「富山県企業の進出機会はあると考える。セブンイレブンも2011年に成都に出店する計画である。中国の産業界の問題は、本当の意味でハイエンドの核心技術を開発出来ていないこと。例えば、自動車。中国西部、特に成都では必要とされる技術が沢山あるので、固有のハイエンド技術をもった製品であれば、参入機会があると考える。」と言う。ただし、「技術移転をするときにはパートナーを選別し、法的な保護措置を講じることが肝要である。ミドルエンド、ローエンド技術は既にあるので、このような製品・技術は、需要が小さい。」と言う。

直接投資ということでは、内陸地区であるための物流の問題がネックとなる。

物流の時間およびコストのことを考えると、成都や重慶に進出する場合には、内需型の事業でないと難しい。ただし、物流コストのかからない軽薄短小のものであれば土地、人件費などが安く優遇措置も享受できるので、有利な面もあるだろう（伊藤忠（重慶）貿易有限公司 間瀬照久総経理）。

有望産業として乳幼児、子供をターゲットとした食品、学習塾、写真館というようなものが考えられるかも知れない。重慶では日本食品を扱っているスーパーは少なく、一般の加工食品では日本食品に対する馴染みがない。食に対しては保守的のようなので、日本食品の浸透を図ることは難しいかも知れない（重慶長安鈴木汽車有限公司・近藤唯志副董事長/総経理）。

尖閣諸島問題から発生した反日デモは、記憶に新しい。それでも、現地駐在員他の話を聞くと、日本で報道されているようなものではなく、一部

の学生が行っているのみであるという。歴史を知らない、そして、中国の現行の体制に不満をもつ者が加わっているということもある。中国の中で、それほど対日感情が悪い都市であるということはない。

ただ、成都是、多様な考え方の人がいる都市であるとはいえない。若い者だけの集団とも言える。四川省の農村から出てきた農民工が、新成都人になっている。彼らには文化、生活が欠如している。こうした点が、時には過激なデモにつながる可能性があると言えそうだ。

「蜀犬吠日」（太陽が出た日には、犬が吠える）というほどに四川省の冬は、雲に覆われ、霧に包まれている。中国国内の時差はないので、北京より西の内陸部にある四川省で夜が白み始めるのは7時半頃になる。

成都、重慶の日本人駐在員の印象では、当該都市は、10～15年前の上海・北京を思わせると言う。生活水準、人の意識、社会のルール、技術レベルなどのあらゆる面でこのような印象が持たれる。

成都市のショッピングセンターでは、会計をすませたところ、あるいは店の外でレシートを買ってくれという人、売ってくれという人がすぐさまに近寄ってくる。レシートの売買が行われ、これをもって会計の二重帳簿付けが行われているのだろう。

重慶のタクシーは、乗車するとメーターによる料金支払いではなく、交渉が始まる。旅行社ガイドには空港までには180元くらいと言われていたところ、100元でどうかと言われたのですぐにオーケーした。メーターでは80数元であった。領収書を要求すると、前日や当日の早朝に乗せた客で領収書をとらなかった者がいるらしく、10元前後のレシートを何枚も集めて100元超にして渡された。

かつての北京や上海で存在したことが、今の成都や重慶でなお残っている。内陸部都市では、沿海都市よりも脱税が多く、上述のような行為が不正の温床となっているが、政府も黙認しているのが現状であると言う。一部には政府にキックバックされているのではないかとする者さえいる。

2 TOP NEWS

それでも沿海都市が発展してきたように成都、重慶、西安の発展も目覚ましいものがある。

今後の課題として、四川省と重慶で一体化した経済圏を形成することができるか否かという問題がありそうだ。「一江両翼三洋」という西部地区を一帯とて発展させようとする政策がある。しかし、現実には、成都と重慶の棲み分けは難しく、どうしてもライバル関係になる（日中経済協会成都事務所代表何怡氏）。今のところ構想があるだけで、実現へ向けての具体的な動きがあるとは評価できない。

今後、市場経済の進展によって地域間経済連携がうまくなされるようになれば、行政サービスおよび効率も高まり、相乗的に経済発展が促されることにもなると考える。

このときには、単に四川省と重慶の経済圏だけでなく、雲南省や広西自治区、さらには辺境地区と国境を接する国境貿易も含めた広大な市場が形成される可能性もある。中西部地区への進出ということに関しては、中国と国境を接する諸国、メコン川流域地区との一般商品貿易、加工貿易、直接投資など経済協力関係の可能性も秘めているということが指摘できるかも知れない。