



中国日本商会

今どきコラム-102

中国雑談

### 新たな「スーパーインフラ整備」(空港)

2月24日に公布された『国家総合立体交通網計画綱要』(以下、『綱要』と略す)は新たな「スーパーインフラ整備」計画と言える。

この計画は今後15年間に向けて一連の驚くべき規模のインフラ整備目標を定めているだけでなく、そこには経済発展の青写真である多くの戦略の要点が暗に含まれており、深く分析するに値するものだ。

『綱要』は、2035年までに民間輸送用の空港数約400カ所の達成を提起している。

これは非常に驚くべき目標だ。1910年に開港した北京南苑空港から計算して、中国では100年以上にわたる努力により、合計241カ所の民間輸送用の空港を建設した。そして今後15年間で、空港を約160カ所、現在の数より65%も増やすということになり、毎年平均で10カ所以上も新設するのである。

『綱要』には、今後「市・地級の行政中心地から空港までの60分でアクセスできるようにし、地級市の都市間における当日の移動を基本的に実現する」という非常に重要な構想が含まれている。それはつまり、今回の大規模な空港整備の重点を宣告したのも同然だ。

これまで、中国は絶えず空港を整備して配置を密にしてきたが、空港の数は全体的に少なく、中国の中西部地区や辺境地区、少数民族の居住地区などは十分にカバーされていない。現在、全国の330市を上回る地級市以上の都市のうち、100以上の都市には空港がない。

国内経済が発展するにつれて、辺境の地区に住む大勢の人々が飛行機で出かけたいと思



っても、空港がないため飛行機に乗るために省都まで行かなければならない、又は自宅から最も近いエリアハブ航空まで行かなければならない。その道のりが一、二百キロから数百キロあることも珍しくない。

もし、各地級市の行政中心地から空港まで60分というアクセスを実現するには、今後新設される空港は約160カ所に上り、現時点でまだ空港がない中小都市が必然的に主な対象となるが、そのうちの多くは中国人たちにもあまり知られていないような都市だ。

空港建設に関係してくるのは巨大な規模の投資だが、ここでは金額に触れる必要はないだろう。航空運輸には経済を刺激する作用があり、注目に値するもので、かつてメディアにおいてこのような事業に対する報道や分析はあまり多くはなかったが、実のところ空港によって運命が変わった都市もある。

鄭州は空港経済開発区であったため、OEM生産大手のフォックスコンを招致し、電子情報産業の底上げを実現することができた。この2年間で、空港経済区は鄭州における年間GDPに10%近い貢献をしている。

昆明は長水国際空港のおかげで、現地の気候や自然環境を生かすことに成功し、アジア最大の生花取引基地へと成長することができ、オランダのアムステルダムのようなハイエンドの花弁産業に発展している。

『綱要』には、鄭州や昆明の成功例をより多くの中小都市でも再現したいという願いが明らかに現れている。

日本企業（中国）研究院 執行院長

[chenyan5931@163.com](mailto:chenyan5931@163.com)