



中国日本商会

今どきコラム-103

中国雑談

新たな「スーパーインフラ整備」(内陸水運航路)

『綱要』は、2035年までに「高等級航路(内陸水運航路)」を約2.5万キロに到達させることに言及している。

2020年末時点で、中国で1000トン・クラスの船舶が通行可能な内陸水運航路の総距離は1.6万キロだ。『綱要』が掲げる目標は、今後15年間で、中国で新たに9000キロの水運航路を建設することを意味している。

9000キロとはいったいどれほどの長さなのか。それは中国大陸の海岸線の長さ(1.8万キロ)の半分に相当する。例えば上海から開始して、西に向かって真っ直ぐに9000キロの運河を掘り進むとすれば、最終的に英国のロンドンに到達する。

これほど長い水運航路となると、中国内陸部にある都市の発展に大きな影響を及ぼすことだろう。

この数年間で、中国の一部のローエンド産業、又はハイエンド産業チェーンにおける組立部門がベトナムやインドなどの国々に移転したが、中国の中西部の都市には移転しなかった。その大きな理由は、内陸地区には発達した水運システムがなく、道路輸送のコストが高すぎるため、多くの潜在的な投資が敬遠されていることである。そのため、多くの内陸部の都市はトイレットペーパーやボールペンからテレビまで基本的にすべてを沿海都市における生産に依存しており、大規模な労働集約型の産業を受け入れることはできない。

『綱要』は、内陸水運航路に関連する目標を実現すると、この状況がある程度改善される望みがあるとしている。主な恩恵を受けるのは江西、広西、江蘇、湖北、雲南などの地



域だ。

黄河流域は土砂の量が多く、黒龍江、松花江、遼河水系は冬の間凍結し、北部地区全体がこれまで高等級の内陸水運航路建設の重点地域ではなかった。これまでは長江水系や西江（珠江の上流）幹線及び淮河水系に重きが置かれていた。

水路は輸送コストが廉価であり、そのコストは鉄道輸送の1/2、道路輸送の1/4だ。9000キロの内陸水運航路が開通することは、沿海の港湾が河口内に延伸することを意味し、長江経済ベルトや粵港澳大湾区（広東・香港・マカオを含むグレーターベイエリア）の大きな発展にとって非常に益となる。

第一に、中国の製造業がもっとも発達している長江デルタ地域から始まり、長江に沿って上流に向かうと、江西、湖北、湖南などの省がある。グレーターベイエリアから出発して、珠江に沿って上流に向かうと、広西、雲南に到達する。もしこれらの省に内陸水運航路が建設されるなら、長江デルタやグレーターベイエリアの沿海地区における産業を上流に進出させ、これらの省に（輸出加工企業の誘致を目的として設置された）加工区を形成することができる。そうすることにより中国の製造業の海外移転を軽減し、空洞化の危険を避けることができるため、非常に大きな意義があると言える。

第二に、高等級の内陸水運航路により通行できる船舶はより大きくなり、輸送コストを減らすことができるため、沿線地域の一定規模の経済を形成する上で益となり、それにより中西部の省における製造業、農産品加工業の価格が優勢になる。

日本企業（中国）研究院 執行院長

chenyan5931@163.com