

# World Watching 84

ワールド・ウォッチング



## 野村 碩彦

社団法人日本海洋開発建設協会  
海洋工事技術委員会委員

清水建設株式会社  
土木事業本部部長



### はじめに

2006年10月下旬、(社)日本海洋開発建設協会では、上海沿岸域開発の視察を行った。総勢26名(21社)の建設業で経営に携わる土木幹部がメンバーである。2班に分かれ、上海新港(洋山深水港)をはじめ、港湾、空港、世界一の海上橋を含む高速道路等のプロジェクトを視察した。実際に行き目にして、その雄大なプロジェクトに、土木技術者として感銘を受けた。

しかし、それ以上に我々が驚いたのは、ハイテク産業都市(蘇州工業園区)の創造である。2006年現在、世界中から約2,400社(日本企業は20%)のハイテク関係優良企業を誘致し、「物流の源となる製品を製造する場所」を創り出しているのである。そして、その誘致のため彼らが最も重視しているのは物流なのである。



### 中国経済の改革・開放と発展

中国文化大革命(4人組)が終わり、鄧小平の唱える改革・開放路線が始まったのは、1978年のことである。16歳で苦学生としてフランスに留学した際に立ち寄った当時のシンガポールは、中国と変わらない、見るからに貧しい風景であった。しかし、50年ぶりにシンガポールを再訪し、リー・クアンユー首相率いる、発展したシンガポールを見たとき、鄧小平



## 100万人の最先端工業物流都市を創る中国蘇州

は今のままの中国ではだめだ、中国の政策を変えねばならないと肝に命じたという。

1992年、深圳や上海を視察し、改革・開放路線の方針を再確認し、党内の路線対立を収束した。以後、中国は急速な経済発展を進めるのである。



### 蘇州工業園区

1994年5月12日、上海から80km内陸に位置する歴史的な呉の都、蘇州旧市街地の東側で蘇州工業園区創造のプロジェクトが始められた。

物流と金融の先進経済国であるシンガポールを手本とし、中国とシンガポール両国政府の共同開発プロジェクトとして始められた。開発面積は288km<sup>2</sup>(ちなみにシンガポール共和国は699km<sup>2</sup>)であり、地中電線設備等のインフラ施設を先行整備し、都市環境の整備を着々と進めている。

世界的にみて一流のインフラ整備に加え、外資系の企業には所得税や地方税を減免する優遇政策を行っている。誘致企業はノキア、パナソニック、サムソンなど電子、IT、ソフトウェア産業などハイテク産業が58.8%、精密機械が7.5%、その他製薬、軽工業などが占めている。

外資系企業他他に、6,500社以上の中国国内企業も誘致されている。2005年末の外資誘致額は231億米ドル(約2兆8千億円)、国内資本誘致額は735億元(約1兆1千億円)に達しており、園区は年間平均40%の経済成長率を維持している。



写真1 蘇州工業園区(国際コンベンションセンターと金鷄湖、背後に高層マンション群を望む)

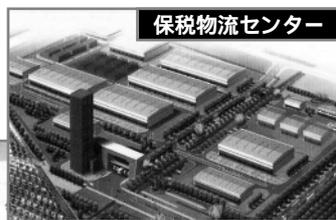


図1 蘇州工業園区と保税物流センター



図2 位置図(イメージ)

また、2006年現在の人口は49万人にまで達しているが、100万人都市を目指して、現在も建設ラッシュが続いている(写真1)。



#### 蘇州保税物流センターの設立

このような状況下において、蘇州工業園区の、世界貿易に対する競争力をレベルアップするため、2004年11月に導入された新しい仕組みが蘇州保税物流センターであり、従来の保税区の仕組みと区別するためB型と呼ばれている(図1)。

この保税物流センターは蘇州工業園区の中に創られ、面積8km<sup>2</sup>である。この保税物流センターと近隣の港湾、空港とは緊密な連携を保っている(図2)。

この保税物流センターには次の2つの仕組みがあり、これが内陸であるにもかかわらず蘇州工業園区の特徴、強い競争力の源と成っている。

#### バーチャルの空港と港湾を持っている

飛行機や船から貨物を直接、園区へ送ってこれる。目的地を蘇州工業園区にすれば、空港や港湾で検査、通関の順番待ちをする必要はない。空港では30時間程度の短縮、港湾では2日程度の短縮になる。

#### 輸出増値税還付の特典

中国国内では、製造業等を行う企業に対して付加価値税である増値税が導入されている。税率は17%であるが、中国政府は輸出促進などのため、輸出製品に対してはこの増値税を全額還付することを原則としている。

一般の保税区と異なり、この新しい保税物流



写真2 保税物流センター出入り口

センターに貨物を搬入すれば、即、輸出したと見なされるため、増値税の還付を直ちに受けられるメリットがある(写真2)。

この保税物流センターには、アメリカプロロジス、日本近鉄等の国際物流会社が進出している。



#### 楊副書記

蘇州工業園区では園区の最高機関である園区管理委員会のNo.2である楊副書記(43歳)から説明を受けた。我々視察団からの質問に対する回答で次の2つが特に印象に残った。

環境問題について 環境を汚すような工場は受入れない。それが蘇州工業園区の方針である。労働者はどこから 労働者として多くの人々が来たがっているが、他地域も含め地方政府から保証された人を組織的に受け入れている。労使紛争を防ぐためである。

このように、断固とした方針のもとで、世界の最先端都市の創造が進められている。



#### おわりに

蘇州工業園区だけでなく、上海市街地の東南約50kmのところ、上海新港の近くに、2003年より上海臨港新城工業団地(計画人口120万人、開発面積297km<sup>2</sup>)の整備が開始されており、概観することができた。

中国においては、「政治面では社会主義と中国共産党、経済面では生産力主義に基づく柔軟な経済政策」という明確な姿勢のもと、道路、港湾をはじめとするインフラ整備が急ピッチで進められ、成果が顕著に現れてきている。一方、10年ほど外資優遇制度がとられてきたが、近いうちに廃止される様子である。

このように、長期戦略に基づく政策を大胆に進め、内外の状況に応じて戦術(政策)を修正することに躊躇しない国情である。日本も、日本の地理的条件、おかれている状況を鑑み、日本の強みを最大限に活かす政策が望まれる。