

# 中国

## China

### 京津冀の一体化に向けて

ジェトロ海外調査部中国北アジア課 方越

京津冀——北京市（京）、天津市（津）、河北省（冀）の総称だ。北京市では、都市機能の集中で不動産価格が高騰、交通渋滞も発生するなど大都市特有の問題が生じている。京津冀地域内の経済格差、環境問題も深刻で、省市を越えた政策協力の必要性が高まりつつある。中央政府は、同地域を長江デルタや珠江デルタに次ぐ経済圏とすべく「京津冀一体化」構想を提唱し、問題解決を急ぐ。一体化をめぐる政策や日本企業への影響について考察する。

#### 独自の環境基準導入を目指して

「京津冀一体化概念」は2004年、国家発展改革委員会の代表などによる「廊坊共識」<sup>注1</sup>で初めて国家政策として提唱された。その後、第11次5カ年規画（計画）（06～10年）、第12次5カ年規画（11～15年）においても、京津冀地域の協同発展に関する方針は盛り込まれたが、省市にまたがる政策で、地方政府間の調整がうまくいかず、実質的な一体化は進展しなかった。

習近平国家主席は14年2月、「京津冀協同発展の業務状況報告会」を主催し、「京津冀協同発展を国家戦略として位置付ける」と発言した。習主席が一体化を重視する背景には、京津冀地域の深刻な環境汚染や北京市への産業・ヒトの過度な集中といった問題がある。

習主席の発言を受け、一体化を推進する動きが加速し始めた。

京津冀地域は大気汚染が深刻な地域として知られている。特に同地域面積の約87%を占める河北省は鉄鋼、冶金などの重工業が集中しており、12年の大気中における汚染物質の排出量（二酸化硫黄〈SO<sub>2</sub>〉、窒素酸化物〈NO<sub>x</sub>〉、粉じんの合計量）は、中国全域でもトップレベルにある（表）。隣接する北京市と天津市にも影響を及ぼし、大気汚染問題の改善はもはや地方政府が単独で解決できる問題ではなくなったともいわれる。

中央政府は13年9月に「大気汚染防止行動計画」を発表、17年までに全国の地級<sup>注2</sup>レベル以上の都市の粒子状物質（PM10）濃度を12年比で10%以上引き下げるとした。さらに京津冀、長江デルタ、珠江デルタ地域においては、微小粒子状物質（PM2.5）濃度をそれぞれ25%、20%、15%以上引き下げる目標を示すなど、省市を越えた全体目標を打ち出している。

一体化の動きに合わせて京津冀地域ではこれら全体目標に加え、独自の環境基準を導入する準備を進めつつある。14年6月、環境保護部などは「京津冀および周辺地域の大气汚染連合・防止連合抑止にかかる14年の重点工作」（以下、工作）を発表した。工作では、PM2.5の原因といわれる自動車などの排出ガス量を削減すべく、燃料の品質を高め、15年までに京津冀全域で国5レベル（ユーロ5に相当）を満たすガソリン、ディーゼル油を提供することを目指すとしている<sup>注3</sup>。

「京津冀3省市の環境基準は国家基準に基づいているが、汚染物の排出基準に関しては差が存在している」（「新京報」14年6月15日付）。こう指摘するのは中国国務院発展研究センターの常紀文資源・環境政策研究所副所長だ。これに対し工作では、汚染物排出費用の徴収基準や大気汚染物質の特別排出制限などこ

表 大気中における汚染物質の排出量（2012年）（単位：万トン）

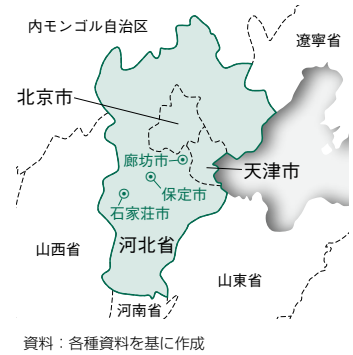
地区	二酸化硫黄 (SO <sub>2</sub> )	窒素酸化物 (NO <sub>x</sub> )	粉じん
1 河北省	134.12 (▲7.09)	176.11 (▲4.00)	123.59 (▲8.66)
2 山東省	174.88 (▲7.86)	173.90 (▲5.13)	69.53 (▲8.85)
3 内モンゴル自治区	138.49 (▲2.45)	141.89 (▲0.30)	83.30 (9.31)
4 山西省	130.18 (▲9.73)	124.40 (▲4.20)	107.09 (▲5.90)
5 河南省	127.59 (▲9.46)	162.59 (▲3.95)	59.98 (▲6.84)
6 江蘇省	99.20 (▲6.18)	147.96 (▲5.61)	44.32 (▲8.42)
7 遼寧省	105.87 (▲6.75)	103.62 (▲2.66)	72.63 (3.31)
8 広東省	79.92 (▲4.85)	130.34 (▲8.48)	32.83 (0.40)
9 新疆ウイグル自治区	79.61 (3.30)	81.95 (6.44)	69.61 (16.42)
10 陝西省	84.38 (▲7.30)	80.81 (▲2.36)	46.21 (▲0.13)
全国	2117.63 (▲100.28)	2337.76 (▲66.51)	1235.77 (▲43.06)

注1：二酸化硫黄、窒素酸化物、粉じん排出量の合計順位に基づく

注2：（ ）内は2011年と比較した増減量

資料：「中国統計年鑑」2012年、2013年版を基に作成

図 京津冀地域の地図



これまで各省市ではばらつきがあった排出基準を統一することが盛り込まれている。今後、環境改善への重点的な取り組みが加速し、京津冀地域が一体となって環境規制を強化していくことが期待されよう。

## 交通と通関の一体化が先行

京津冀一体化に向けて、交通インフラと通関業務の一体化に関する政策が発表されている。14年1月、北京市交通局は「北京交通発展綱要2014～2030」（14年中に公布予定）において、交通インフラ整備に関する目標を盛り込むと発表した。綱要では、20年までに京津冀間で約9,000キロに及ぶ高速道路網を新たに構築し、主要都市間を3時間以内で結ぶとしている。現在、北京・天津間、北京・石家荘間など、規模の大きな都市間は高速道路や高速鉄道の整備が進む。しかし河北省高速公路管理局によれば、北京と河北間にはいまだ国道や省道などで約2,300キロもの不通道路が存在しているという。道路網のさらなる整備は、特に北京の深刻な交通渋滞の緩和には不可欠である。

北京市内で日本酒販売の指導を行う和醸の山本敬代表取締役社長は「渋滞がひどいため車移動ができず、仕事で自転車を使うこともしばしば。交通渋滞が緩和されれば、賃借料の比較的安い北京郊外に拠点を置くことを検討してもいい」と話す。一体化概念では、京津冀間の交通アクセスの利便性を高めることで企業立地を変え、物やヒトの流れの円滑化を目指している。

14年5月、税関総署は通関業務の一体化に関する「京津冀税関区域通関一体化にかかる改革方案」<sup>注4</sup>（以下、方案）を発表した。方案によれば、京津冀3省市を一つの関税地域とみなし、地域内の企業は自由に通関地を選択できる。例えば、天津の企業が北京空港から貨物を輸出する際に、これまで北京税関に申告しなければならなかったが、今後は天津税関への申告が可能となる。また、通関企業も京津冀地域内であれば、各省市にそれぞれ営業拠点を設立しなくても自由に営業できるようになる。方案実施により、通関企業間の競争がより強まり、サービスの多様化が進み、利用企業の選択の幅が広がることが注目される。

北京で通関業務を行う中外運－日新国際貨運の小澤功司総経理助理は、通関の一体化がもたらす影響について、例えば天津港で輸入した貨物を北京まで保税扱

いで運搬する場合、これまで天津と北京の両地の税関に申告をしなければならなかったが、同一関税区域とみなされることで今後は1回の申告で済む。企業は申告料・通関手数料を節約できるメリットがあると述べる。他方で、北京や天津など大都市の税関は輸出入の経験が豊富で、保税施設も充実しているが、河北省の税関では経験不足や設備が不十分である恐れがある。京津冀地域内どこでも税関申告が可能になるとはいえ、小規模都市である河北省の税関が大規模都市の税関と同等なサービスを提供できるようになるまでには一定の時間がかかるという。

## 主要産業の育成を

中央政府は京津冀一体化が実現することで、産業やヒトが北京市や天津市から河北省に分散し、地域経済をけん引する効果に期待を寄せる。一方、京津冀の地域内格差を懸念する声も聞かれる。13年の1人当たりGDP（国内総生産）は、北京市が9万3,213元、天津市が9万9,607元、河北省が3万8,716元と、特に北京市・天津市と河北省の開きが大きい。都市化率も北京市（86.3%）と天津市（83.0%）が8割を超えるのに対し、河北省は48.0%と、全国平均の53.7%をも下回る（「河北日報」14年4月10日付）。

交通インフラや通関の一体化で河北省の事業環境が改善され、京津冀一体化の実現に一歩近づくことが期待される。一方で、京津冀地域は長江デルタや珠江デルタに比べ、産業集積が弱いといった面もある。地域の産業の核をいかに発展させていくのか、インフラや通関などの一体化と同時に主要産業の選定・育成が政府の重要な役割となる。まずは北京市や天津市に近い廊坊や保定市を中心に具体的な産業集積の拡大を図っていくべきだろう。

JA

注1：河北省廊坊市で開催された「京津冀地域の発展戦略会議」を指す。  
 注2：中国の行政区画の一つ。上から省級、地級、県級、郷級となる。  
 注3：北京市は12年5月に既に「京5レベル」（国5レベルに相当）を満たすガソリン、ディーゼル油を提供している。  
 注4：北京および天津の税関は14年7月1日から、河北省石家庄税関では10月から運用を開始する予定。