

華中最大の商工業都市「武漢」

2012.3.8

香港 花木

湖北省の省都「武漢」は長江中下流に位置する人口約 1 千万人の華中地域最大の商工業都市である。湖北省の経済規模は 2011 年に約 2 兆元（3000 億ドル）とマレーシア（2500 億ドル）を大きく引き離し、タイに迫る規模となりつつある。市内では地下鉄工事がたけなわで、今後 2020 年までに全部で 8 つの路線が建設され、その総延長は 200km を上回る予定という。

武漢には、2009 年末に中国で最初に開業した高速鉄道「広州＝武漢」高速鉄道があるが、今後、年内までにその延長線である「北京＝武漢」高速鉄道が開業する予定であるほか、現在建設中の「上海＝武漢」高速鉄道もここで十字に交わることになり、中国高速鉄道の一大要衝となる予定である。更に、既にフランス、アメリカ、韓国が武漢に領事館を設置しているのに加え、今年 1 月にはイギリスも領事館設置の意向を示す等、国際的にもその重要性が急速に認知されつつある。海外企業の投資については、フランスのプジョーシトロエンが東風汽車との合弁会社を既に設立しているほか、最近ではルノーの進出も話題に上っている等フランスの投資が目立つものの、2011 年にはアメリカが製薬企業 Pfizer の研究開発施設の設置を表明、また日本も昨年新日鉄が武漢製鋼とブリキ生産の合弁企業を立ち上げている。

（1）急速に拡大しつつある消費

中国の 2011 年の一人当たり GDP は約 5500 ドルとなったが、北京、上海等の沿海主要都市では 1 万 2 千ドルを超え、中等先進国並みの水準になったと報じられた。最新の集計によれば、武漢市でも一人当たり GDP が昨年 1 万ドルを超えた模様で、現在、消費が急速に拡大している。

昨年 10 月には武漢市長の肝いりで、万達集団が市内に全長 1.5km、延べ建築面積 18 万平米に及ぶショッピングモール「楚河漢街」を開設し、日本のユニクロや無印良品をはじめ H&M、Marks & Spencer 等世界中のブランドショップが軒を連ねるようになった。ショッピングモールには運河も併設されており、人工的とはいえかなり本格的な「一丁ロンドン」的風情を醸し出している。



その他にも、2012年にはイオン等の日系流通企業も武漢に進出する予定と報じられており、拡大する個人消費を目当てに各国流通業者による激しい競争が演じられつつある。

そうした中で、武漢市北郊にある「開隆集団」を訪問した。同社は1990年代に約1000ムー（60ha）の農地使用権を獲得し、乳牛を飼育して大手乳業会社に生乳を販売していたが、2007年に武漢市と姉妹都市関係にある大分市との交流事業を通じ、大分市の乳業会社「九州乳業」と業務提携を開始した。開隆集団は九州乳業と同じ製造設備を導入し、2010年末から武漢市を中心に「みどり牛乳」ブランドで製品の出荷を開始、折から三鹿集団によるメラミン入り牛乳のスキャンダル発生後で消費者が乳製品に対して安全・安心を求めらる中でパッケージに全面的に日本語を採用した同社の乳製品は高い支持を得て、2011年度には売上げ2000万元、事実上の2年度目に当たる2012年には倍の4000万元を見込むほどの勢いとなっている。



↑ 日本で販売されているものと見まがうばかりに日本語を多用したパッケージ。

総経理の李さんは大手乳業会社「光明」からスカウトされたという元気のよい女性だが、ポイントはやはり日本のイメージを前面に打ち出して「安全・安心」をアピールしていることにあり、一般の牛乳より高い1パック18元（約240円）という価格も受け入れられて品物が足りないほどの売れ行きであるという。また、特に売れ筋となっているのはこれまで武漢ではほとんど販売されていなかったという牛乳を豊富に使ったプリンで、「原味」、

「バニラ」、「マンゴー」、「抹茶」、「コーヒー」の5種類の味覚を市場に投入、「40才以下のほぼあらゆる年代の消費者」に好まれているということで、同社の全体の売上げの約6割を占め初年度から利益をたたき出す勢いとなっている。

現在、同社の販路は主に武漢市内に限られているが、今後飼育乳牛数を増加させ、上海や広州といった大消費地にも徐々に販路を拡大する意向とのことであった。その際、障害となるのが物流、特に生鮮品の鮮度を保持しつつ消費者に届けるための「コールドチェーン」物流である。製品のパッケージングには、紙パック封入器で高い品質を持つ四国化工機製の設備を導入して無菌パック包装を行っているが、同じ四国化工機製であっても山東省で既に牛乳生産を行っている朝日緑源の設備とは異なり、日本製の機械を輸入したのではなく中国で製造したものであるため、品質保持期間が7日と短いのが難点であるという。李さんは、「将来、設備改造の機会があれば日本製のパッキング設備に入れ替えて、朝日乳業並みの15日の品質保証期間を達成したい。」と語っていた。

なお、同社は今後乳牛飼育頭数を拡大して生乳の調達量を拡大するとともに、牧場は更に郊外に移転させて現在の農地を大規模な観光農業テーマパークと五つ星の別荘型ホテルに改造することを計画しているということであった。こうした話は中国で割とよく聞くが、まさにかつて日本のバブル時代を彷彿とさせる構想で、行き場を求めてさまよっている投資資金があちこちにあることを伺わせた。個人的にはまずは立ち上げた乳業事業をしっかりと根付かせてもらいたいと感じた次第だが、勢いのあるときはどんどん事業を拡張していくのがどうやら中国流で、武漢でもこの体質は変わらないようであった。

(2) 人材

中国の18才人口は、数年前までは約2500万人いたが、最近では約2000万人になっており、約10年後には1500万人を切るところまで減少する見込みとなっている。こうした中で大学入学者数は毎年約500万人となっており、進学率は約25%に達している。中でも武漢には「中部の名門」である武漢大学や華中科技大学はじめ多くの大学があり、その学生数は1~4年生まで合計で約100万人と言われている。実に全国の大学生の約5%が武漢にいる計算で、武漢が「学生都市」であることを伺わせる数字と言えるだろう。

しかし、現在、武漢には十分な数の大卒者向けの就職先がないため、卒業生はその約3分の1が海外に進学、3分の1が沿海部の大都市（北京、上海、広州）に就職するとされ、武漢に残るのは3分の1に過ぎないとされる。中国の民間企業の雄「華為」の創業に携わった者の中にも多くの武漢出身者がいるとされ、電気電子・通信関係の技術者が多いのが強みとのことであった。

さて、今回、武漢から車で高速道路を西に2時間ほど行ったところにある「荊州」市の長江大学を訪問した。荊州はもともと現在の武漢を含む湖北一帯の中核都市で、三国志の時代にはこの地を巡り大規模な攻防が行われたことでも有名である。新中国成立後は、1960年代に「大慶」と並んで新たに発見された「江漢」油田を擁し、長江大学も一見ローカル

大学のように実は北京にあった「北京石油工業学院」が油田開発支援のために教職員ごと移転してきた歴史ある名門で、石油関係の学部の水準は中国でも指折り、国有石油企業の技術部門の管理職を多数輩出しているということであった。なお、現在は経済学部等文科系学部も増設し総合大学となっている。

今回、長江大学では外国語学科を訪問し、日本語を学ぶ学部生と交流した。同大学には 1～4 年生まで合計 280 人の日本語学科生が在籍しているが、大学三年生の話す日本語の水準は非常に高く、日常生活はもちろんある程度の専門性を持った会話も可能な水準に達しており非常に驚いた次第である。ただし、ここでも日本語を習得した学生の就職先が地元にあまりないのが課題のようで、結局卒業後は沿海部に出るしかない状況とのことであった。なお、中国の大学はどこもそうだが、学生は非常に素直かつまじめで、授業にはほぼ全員が最前列までびっしりと着席、授業のないときは朝 7 時から夜 10 時まで図書館にこもって勉強したり、大学の構内のあちこちで大声で日本語の発音練習をする等して過ごしているようであった。少なくとも武漢で優秀な（素直な？）日本語人材を探すことはあまり問題がなさそうである。



← 長江大学の学生たち。みなかなり真面目で熱心、朝 8 時からの授業に大勢やってくる。

（3）物流

工業都市武漢の物流は長江の水運に大きく依存している。長江沿いにはこれまで小さな港が点在していたが、2008 年からこれらを統合して大規模な港湾「武漢新港」の建設に乗り出し、2011 年には貨物取扱高が 1.1 億トン、コンテナ取扱量も 71 万 TEU に達し、上海、深圳、広州、南京、蘇州、天津に次ぎ、青島や大連、寧波を上回り取扱量第 7 位の座を獲得したと報じられている。

武漢新港のうちコンテナ専用港「陽邏港」は水深が深く、大規模な船舶の接岸も可能だが、現在は南京にかかる長江大橋の桁下高制限の関係から航行可能な船舶は最大 5000 t 級に限られている。また、対岸にも同じくコンテナ専用港「白浒山港」の建設が進んでおり、将来的に取扱規模は更に増大することになる。武漢から上海までは水運で約 2 日の行程とのことであった。



↑ 川とは思えないほど広大な長江と武漢新港（陽邏港）



↑ 広大で作業性のよい保税ヤード。

(4) エネルギー

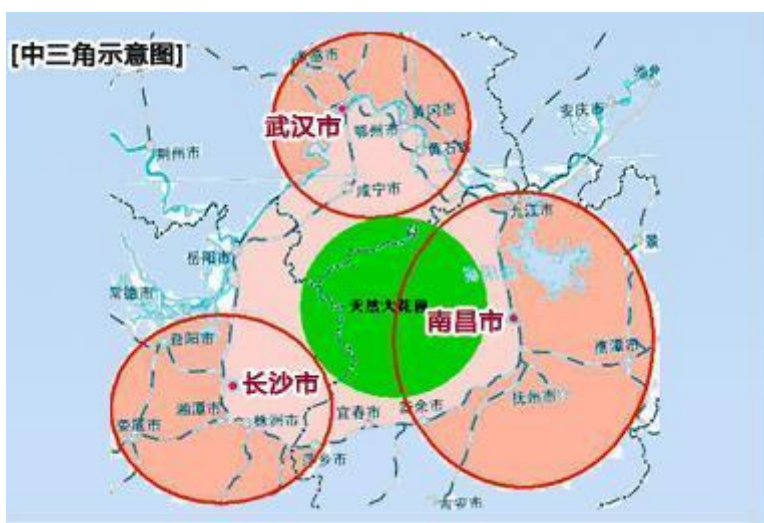
さて、これまで武漢の消費力、人材、物流機能等主によい点を中心に見てきた。他にも武漢は河北地域に比べて水資源が豊富という特性がある。しかし一方、その「弱点」としてエネルギー問題を指摘しておくべきだろう。湖北省は省内に江漢油田があるものの、その生産量は生産開始から約 40 年を経て年間 30 万吨程度にまで落ち込んでおり、事実上研修等の目的で細々と運営されているに過ぎないようである。



武漢市内には武漢製鋼や東風汽車をはじめとする重要な工場があるが、そのエネルギー源としては山西省や内モンゴル自治区の石炭に頼らざるを得ず、これらはいったん河北省や山東省の港湾に運ばれた上で長江をさかのぼって武漢に配送されているため、1 t 当たりの価格が約 1000 元と高額となっている。現在、石炭の流通を改善するため内モンゴルから武漢更には湖南省につながる石炭専用鉄道の建設計画があるようだが、これが完成するまでは引き続きエネルギー需給の厳しい状況が続くことになるものと思われる。

更に武漢は内陸で霧の発生しやすい地域であり、石炭の燃焼による空気汚染も深刻な問題となる。2004 年以降、カザフスタンから新疆を経由したパイプラインや四川省からのパイプラインがつながり、天然ガスの利用も拡大しているが、四川省からのガスは最近の四川省の経済発展に伴い途絶えがちとのことで、天然ガスの利用拡大も簡単ではないようであった。とはいいつつも武漢市では大気汚染問題解消のため 2006 年から 3 年間をかけてタクシー 1 万 4 千台を全て天然ガス自動車に転換しているという。

なお、湖北省は今年に入り、湖南、江西省と連携して中部三省による「中三角」構想を打ち出しており、今後面的な都市開発を志向しているようである。確かに交通インフラの整備によってこれまで独立していたこれら三省、特に武漢＝長沙＝南昌の三都市の時間距離は大幅に短縮するものと見込まれ、都市圏の形成も視野に入りつつある。各都市が別々にインフラをそれぞれフルセットで整備するやり方は効率的でなく、お互いの都市がそれぞれの特徴を出し合っていくことは極めて合理的であり、市場の統合によって消費規模の拡大も期待されると言えよう。今回の訪問を通じて、中部三省は新しい時代の飛躍に向けて今まさに模索を始めつつあるという印象を受けた。



(以上)