



2017年7月25日

## 「広東・香港・澳門大湾区」の発展見通しと香港の役割

広東・香港・澳門大湾区は、「[第13次5カ年計画](#)」や「[一帯一路の展望と行動](#)」など、中国の国家戦略にも組み込まれており、今後数年間の香港の発展については、新たな機会が期待される。これに伴い、広東省との協力関係を強化しつつ、香港の持続的な成長と繁栄に向けて、新たな展望を切り開き、新たな活力を加えるべく、金融サービス、専門サービス、国際関係の分野では、香港の強みを生かした計画を一刻も早く策定することが求められる。

金融サービス、専門サービス、国際関係に関する香港の強みは、広東省-香港-マカオ・バイエリアの産業の変革と進化にも寄与することができる。これによって、国際的競争力を備えた世界有数の都市クラスターとして、そして、中国本土の経済成長を支える大きな原動力として、大湾区を発展させることで、中国の中南・西南地区を対象とする[珠江デルタ](#)地域の発展の優位性を押し進めることができる。大湾区は、「一帯一路」の建設でも重要な役割を果たすと考えられる。経済発展を遂げた世界の他のバイエリアを参照しつつ、香港と珠江デルタの動向を分析したところ、広東・香港・澳門大湾区の将来的な産業と貿易の発展と、香港が果たす役割について、今後の議論に役立つであろう当初の見解として、以下が導き出された。

### 広東・香港・澳門大湾区の発展の優位性

#### 1. 輸送と物流

経済共同体としての広東・香港・澳門大湾区には、珠江デルタ地域をリードする多数の空港・海港が存在しており、航

空・海上貨物の取扱量は、中国国内のみならず世界でもトップである。珠江デルタは、大湾区を核とし、鉄道と幹線道路の大規模なネットワークに覆われており、その複合輸送形態は、地域の内外で物流の発展に寄与するものである。

中国本土や海外の他の地域と比べた場合、一帯一路沿いの各国を結ぶ陸海空の主要な輸送経路としての大湾区には、地理的なロケーションや物流インフラの点で明白な優位性が存在する。

## 2. 川上・川下産業のサプライチェーン

広東省は中国全省の中で工業付加価値と輸出額に関して第 1 位を誇り、珠江デルタは、同省の工業付加価値の 80%、輸出額の 95%を占めている。近年の珠江デルタでは、生産コストが高騰しているものの、物流、産業構造、包括的なサポート施設の強みによって、地域企業の大半は今もなお、現地の生産ラインを維持しつつ、自動化と高付加価値の生産に取り組んでいる。香港貿易発展局リサーチ部門が実施したアンケート調査の結果によると、調査対象となったメーカー・貿易業者の 70%は、珠江デルタはいまだに最も重要な生産・調達拠点と考えており、81%は、生産活動に際して珠江デルタ内で原材料や半製品を調達している。工場の拡張・移転計画がある企業の 59%は、引き続き珠江デルタを選択すると答えており、残りの大半は、珠江デルタに近接する中国本土の他地域ないし東南アジアを選択する考えを示している。事実、すでにベトナム北部に移転した一部企業は、対ベトナム投資の優位性の 1 つとして、珠江デルタのサプライチェーンとの距離の近さが、生産の効率化と物流コスト削減に寄与することを指摘した。

## 3. 情報通信技術（ICT）とハイテクの産業クラスター

中国のイノベーション駆動型の発展戦略の下、珠江デルタにはハイテク工業地帯が徐々に形成されている。珠江デルタのハイテク工業地帯は、中国科学技術部に承認された 3 つの国家級工業地帯の 1 つである。同地帯は、広州、深圳、仏山、中山、珠海、惠州の 6 つの国家級ハイテク産業開発区と、東莞、肇慶、江門の 3 つの省級ハイテク産業開発区、広州と珠海の 2 つの国家級ソフトウェア産業拠点、3 つの国家級ハイテク製品輸出拠点、国家的な「863」計画に関する 12 か所の達成変革拠点、1 つの国家級大学テクノロジーパークを包含している。

2015 年には、珠江デルタの付加価値工業生産高全体に対する、先進製造業とハイテク製造業の割合は、それぞれ 53.9%と 31.8%に達している。研究開発支出の対 GDP 比は 2.7%、100 万人あたりの発明特許の出願件数は 1,728 件、1 万人あたりの発明特許保有件数は 23.33 件、テクノロジーの自給自足率は 71%を上回った。

#### 4. 国際的な金融サービスと専門サービス

「1 時間生活圏」にある国際金融の中心地としての香港を擁することから、中国本土の他の都市クラスターに比べると、珠江デルタのベイエリアには独自の優位性が存在する。専門サービスの事業者と国際的な人材が豊富で、中国本土とは経済・司法制度が異なる香港は、アジア・中国市場に参入する多国籍企業にとって、理想的な玄関口となっている。

香港特別自治区政府の実施した調査によると、2016 年 6 月時点で、香港にある地域本社・地域営業所の数は合計 3,731 に上り、香港外の親会社は、中国本土、北東アジア、東南アジアでのビジネスでこうした施設を利用している。そのため、海外の直接投資の誘致とアウトバウンドの直接投資の輸出に関し、香港は長年にわたって世界をリードする地域となっている。さらに、2016 年末時点で、香港は中国の利用した累積海外投資の 52%、2015 年末時点で累積 [海外直接投資](#)の約 60%を占めた。

#### 広東・香港・澳門大湾区の経済統合の発展の見通し

広東省、香港、マカオの政治・法制度は大きく異なるものの、3 政府間の既存の協力関係の枠組みと、[CEPA](#) や [自由貿易圏](#)などの協力のプラットフォームによって、広東省・香港間および広東省・マカオ間の貿易は基本的に自由化されている。香港とマカオはすでに、自由貿易協定の交渉を実施する計画であり、計画の完了によって、広東省、香港、マカオが 1 つの自由貿易圏となる。

中国本土の「引進來」（外資誘致）・「[走出去](#)」（海外進出）戦略に際し、香港がサービスのプラットフォームであるという事実を考慮すると、生産企業、サービス・サプライヤー、出資者、大学、研究開発センターなど、広東省と香港の産

業クラスターの企業はすでに、互いに緊密な関係を構築しており、2カ所は事実上の経済共同体を構成している。人の流れ、物流、輸送、資本の流れ、商業的存在、企業投資に関する広東省と香港の結びつきは、これを十分に証明している。

港珠澳大橋と深圳-中山通道の完成に伴い、珠江河口での輸送網、通関手続き、貿易活動は、今後さらなる強化が予想される。広東省-香港-マカオ・ベイエリア計画の目標の1つに、大湾区内の協力関係を深めるとともに、香港、マカオ、珠江デルタの都市の海港、空港、鉄道、幹線道路など、インフラ計画の連携と建設を調整することがある。

求められる取り組みとは、金融セクターやサービス・セクターで自由化と協力関係を拡大すること、大湾区内の生産、製品、技術、サービスの要因の自由な流れを促進すること、そして、既存の産業クラスターの変革や進化と、新たな産業クラスターの成長につながる環境を構築することだ。さらに、地域の各都市にとっては、発展やビジネスチャンスの余地を確保するため、国内外のより多くの投資家と取引・商業活動を大湾区に誘致するためのアクションが求められる。

米国の場合、サンフランシスコ・ベイエリア（SFBA）は9つの郡で構成される。それぞれの郡には、独自の特徴や優位性が見られる一方、SFBA全体の経済・産業発展率と都市化率は極めて高く、9つの郡の間の交流は非常に積極的である。SFBAを構成するサブリージョンの産業クラスターは類似しており、専門サービス、科学研究・技術サービス、観光関連産業など、地域の人材を活用する産業が中心となっている。

SFBAで圧倒的成果を残している産業の大半は、ほぼすべてのサブリージョンでもプレゼンスを確立している。SFBAの中で最も規模が大きく、最も重要な3つの産業クラスターは、サンフランシスコとサンノゼのサブリージョンで足掛かりを築いていると同時に、こうしたサブリージョンの4分の3には、SFBA内で十分に発展している産業クラスターが少なくとも2つ存在する。また、SFBAの居住者は、異なるサブリージョン間の通勤・通学を日々行っており、すべてのサブリージョン間の関係は密接である。このことから、SFBAの経済運営は、全体的な共同体として機能していることが分かる。

サブリージョン間の交流度が高いことから、1つの郡やサブリージョンだけを考慮に入れた発展戦略では、バイエリア全体を考慮することによってのみ得られるメリットを見逃してしまう[1]。

市場と各社独自の動向の需要に応えるため、珠江デルタの企業は、複数の都市でプレゼンスを確立しつつある。例えば、TCL 通迅科技控股有限公司は、惠州に生産拠点を、深圳に中国本社を置く一方、香港の営業所は海外事業を担当している。もう1つの例として、樺嶺進出口貿易有限公司は当初、惠州に拠点を置いていたものの、事業が拡大を続けた結果、珠江デルタの複数の都市で各種スポーツ用品の生産ラインの建設を開始し、最終的には、広州に中国本社と生産研究開発センターを開設した。海外事業の拡大をより効果的に調整するため、同社は、香港営業所の開設を検討する可能性もある。

大湾区の各都市で見られる競争上の優位性と経済環境に基づき、珠江デルタの企業は、今後ますます事業開発を押し進めると予想される。この結果、広東・香港・澳門大湾区では、経済・産業発展率と都市化率が上昇するだけでなく、大湾区の都市間の交流も活性化すると考えられる。

## **大湾区の将来的な発展で香港が果たす役割**

### **1. グローバルなサプライチェーン管理と物流の中心地**

近年の中国では生産コストが高騰を続けており、ベトナムやバングラデシュといった新興国に生産ラインを移転・拡充する企業も多い。その結果、中国、東アジア、東南アジア、南アジアを結ぶサプライチェーンは、米州と欧州に匹敵する世界3大地域サプライチェーンの1つへと徐々に変化してきている。

賃金上昇や人材不足の圧力の下、衣類や靴類の製造など、珠江デルタの労働集約型企業の多くは、東南アジアや南アジアの人気スポットに生産ラインを移転している。これに伴い、米国と欧州連合（EU）への衣類の輸出に占める中国

の割合は、2012年のそれぞれ39%と42%から、2016年にはそれぞれ36%と34%に縮小している。上記の期間、米国とEUへの靴類の輸出に占める中国の割合も、2012年のそれぞれ72%と51%から、58%と45%に縮小している。

しかし、興味深い点として、米国とEUに対する輸出全体に占める中国商品の割合は、実際はむしろ拡大しており、世界の工業製品の輸出に占める中国の割合は、2012年の16.8%から2015年には18.6%に拡大した。このことから、中国の製造業と輸出は、高付加価値の川上製品へと段階的に移行していることが分かる。

世界貿易機関（[WTO](#)）の公開データによると、中国の半製品の輸出が世界に占める割合は、2010年の9.6%から2014年には12%に拡大した。この大部分は、東南アジアと南アジアに輸出されたもので、こうした地域の国々と中国とのサプライチェーンの緊密化を反映している。珠江デルタは現在、多種多様な消費財と中間財の「世界の工場」となっている。中国企業とその他の多国籍企業が、東南アジアと南アジアで加工・生産活動を拡大する中、これらの企業は他国の生産による各種パーツ、コンポーネント、アクセサリ、工業原料のほか、珠江デルタの工場と川上サプライヤーの生産品を輸入する必要がある。

東南アジアと南アジアの新興市場の産業基盤はいまだ初期段階にあり、地元企業と海外投資企業がこうした国々での生産拡大を望む場合、より高度なプロセスを輸入する必要がある。そして、その際には、エンジニアリング、機器製造、環境サービスなどの幅広い用途で、海外の専門家やサービスのサポートを求める必要がある。

香港はアジアの国際的な商業と物流の中心地であり、香港のサービス事業者は、豊富な専門知識を有し、多くの国・地域で大規模なビジネス・ネットワークを確立している。そのため中国は、上述の生産、物流、環境サービスなど、サプライチェーン管理でワンストップのサービスを提供することで、他地域との連携をサポートすることが可能である。

加工・生産活動向けのサプライチェーンの構築に加えて、物流のサプライチェーン・サービスの迅速な開発は、成長著しい中国経済の中で看過できない要素であり、他のアジア諸国も住民の収入レベルの向上に努めていることから、輸入消費財には大きな需要が発生している。

とりわけ、近年の e コマースの飛躍的な成長に伴い、ビジネスのあり方は大規模に変化している。そして、消費者製品の移動が急ピッチで進む中、高効率の国際的なサプライチェーン・サービスに対する需要も、今後さらなる拡大が予想される。香港の再輸出貿易の現在の構造と成長から判断すると、アジアの地域的なサプライチェーンでは、香港の物流セクターの果たす役割は、ますます重要になっている。

香港、深圳、広州の空港・海港のサービス網や効率性と、広東省と香港の税関・港湾当局との緊密な協力関係（香港国際空港と南沙保税港区物流パークでの一気通貫の空陸複合大型幹線が提供する新たな物流サービス等）を活用することで、広東・香港・澳門大湾区は、発展中の物流ハブとして、世界中の主要地域を結ぶサプライチェーンとして、さらには、アジアとの連携に向けた、中国向けの地域のサプライチェーンとして、そのポジションと競争力を維持できると予想される。

大湾区には、香港、マカオ、広州、深圳、珠海の 5 つの空港があり、香港、広州、深圳には独自の国際港湾も存在する。大湾区の競争力強化に向けて、これらの施設を連携させて、合理的な発展、相互補完体制、協力関係を推し進めるには、参加メンバーのコミュニケーションとコラボレーションが不可欠となる。

日本の東京湾・首都圏の場合、東京、横浜、横須賀、川崎、千葉、木更津の 6 つの港湾が存在する。不毛な競争を回避するため、これらの港には、協調的な分業と協力関係の促進を目的に、入念な計画が施された。それぞれの港は、その強みと特性に応じて異なる役割を果たしており、6 港すべてのシナジー効果によって、港湾クラスターを構成している。

広東・香港・澳門大湾区内の空港・海港などのインフラ施設の計画・開発には、協調的な分業と相互補完体制を目指す意味で、東京湾・首都圏のモデルを参考にすることができる。例えば香港は、国際的な空港ハブとして、（旅客・貨物の両方で）国際空路の強力なネットワークを擁している。

深圳の空港・海港との陸路・空路の輸送網と税関の協力関係を強化することで、香港は、中国本土の各都市と海外市場を結ぶ複合型の輸送サービスを提供することができる。このほか、港珠澳大橋の完成に伴い、珠海空港は、香港国際空港との協力関係を緊密化し、国際的な物流ハブとしての大湾区の競争力をよりいっそう強化できる。

大湾区の物流リソースの統合と相互補完体制の促進に関して、広東省と香港は、オンラインの物流、通関手続き、決済、ソース・トレーシング、国際貿易の追跡など、先進的な高効率サービスの水準向上に向けたコラボレーションをこれまで以上に強化できる。

## 2. 高度な生産とイノベーションの研究開発センター

技術イノベーションは、将来的な発展を支える主な指針である。世界的な影響力と競争力を備えた都市クラスターを目指し、広東・香港・澳門大湾区を発展させる上で、技術イノベーションは重要な原動力である。技術開発は、大湾区の研究開発能力の強化だけでなく、全体的な経済効率と持続可能な発展の水準を高めるために、スマート生産、スマート都市、[モノのインターネット](#)、環境保護、省エネなど、さまざまな分野でテクノロジーを大規模に導入することを目指している。珠江デルタ地域の産業開発により、さらに多くのリソースを研究開発に呼び込み、良性サイクルを循環させることも可能である。

広東省の計画に関する情報から判明した事実として、珠江デルタは今後、その産業的な優位性を活用しつつ、以下の5つのハイテク産業クラスターを構築していく。

(a) 珠海や肇慶などの都市で情報産業の発展を推進すると同時に、珠江デルタ内の国家級の情報産業拠点の構築をより急ピッチで推し進めるための基点として、広州、深圳、仏山を活用

(b) 多数の新エネルギー産業クラスターを創造し、新エネルギー自動車の生産拠点を確立する基点として、広州、深圳、珠海、東莞、惠州を活用。国家級の太陽光ハイテク産業拠点を構築し、深圳、江門、肇慶の低炭素経済の発展をサポートするため、そして、広州、深圳、仏山、東莞を対象に、国家級の新エネルギー、環境保護、省エネの産業拠点の構築を急ピッチで推し進めるため、深圳、東莞、仏山、中山を活用

(c) 「たいまつ計画」に基づき、国家級の主要な新素材向け産業拠点の構築の柱として、広州と仏山にある、新素材・ニッチ向けの産業拠点と新素材向けの国家級のハイテク産業拠点を活用

(d) 生物医学と最先端イノベーションに関する国家級の産業拠点の構築に向け、広州と深圳の2カ所にある国家級のバイオ産業拠点と、中山の支援施設を活用

(e) 深圳、東莞、惠州、広州、仏山、中山、江門の地域を統合した、世界トップクラスのLED新光源産業を発展させて、LED新光源の川上・川下統合工業地帯を珠江デルタ内に形成するための核として、広州と深圳を活用

米国のサンフランシスコ・ベイエリアの産業構造が、専門的・科学的な技術サービスと情報産業に特化しているのに対し、珠江デルタの産業構造は、ハイテクから多種多様な従来型の製造業まで、広範な産業を網羅している。

テクノロジーはさまざまなセクターに導入できる一方、スマートシティ、モノのインターネット、環境保護、省エネといった、大きな方向性も存在する。大湾区の産業の変革と進化を加速させるため、高度なテクノロジー、最新の専門サービス、従来型産業の統合を促進することは、注目すべき発展の方向性である。例えば、珠江デルタの製造業の生産ラインには、自

動化への移行が求められる一方、大湾区の各都市の産業団体には、交流と協力関係を強化し、さまざまな産業強化用のリソースと技術的なリソースを統合し、それぞれの産業に適した自動化設備を開発することが求められる。

中国本土の企業は現在、堅実な研究開発能力を誇り、情報通信技術（ICT）分野のアプリケーションやソリューション、モバイル機器のアプリなど、人気のテクノロジーや製品を幅広く開発している。しかし、こうしたテクノロジーの導入を地域レベルから国家レベルまで拡大している企業や、国際基準に対応したテクノロジーを使用することで国際市場への進出を達成している企業は多くない。その一方で、特定の先進技術については、中国はいまだ初期段階にあり、技術的な仕様やユーザー体験が異なることから、中国本土にそのまま導入可能な海外技術を輸入することは困難である。

中国本土に比べ、香港は現在、科学研究のリソースと全体的な研究開発能力の点で劣っている。しかし、香港企業は、国際的な技術トレンドや技術規格に精通しているだけでなく、国際市場の大規模なネットワークも確立している。そのため、香港は、深圳をはじめ、大湾区内の各都市とのコラボレーションを通じ、関連する技術セクターでは、より緊密な人事交流、テクノロジーの導入、技術的な仕様を強化することが可能となる。

こうした共同活動は、中国本土の技術的成果の商用化の発展と海外市場の開拓に寄与するだけでなく、中国本土の関連企業向けに、適切な海外技術の現地への導入を効果的に後押しすることで、大湾区全体の発展を押し進めてくれるものだ。

モノのインターネットのアプリケーションや次世代インターネットの開発など、特定のハイテク産業の場合、中国本土の一部企業は、必要な専門知識をいまだに欠いており、関連する研究開発やテクノロジーの導入は、多かれ少なかれ制限されている。一方、香港のテクノロジー関連企業は、海外の先進技術に関して優れた知識を誇り、国際基準や枠組みに準拠して開発されたテクノロジーの活用に秀でており、海外技術の輸入経験もある。そのため、市場の需要に応えるため、中国本土の商用化推進プロジェクトを支援することが可能である。

香港は地域的な知的財産の取引ハブとして、知的財産に対して健全な保護をもたらし、卓越した専門サービスを提供している。そのため、香港特別行政区は、中国本土および他のアジア市場との知的財産の取引のプラットフォームとして、テクノロジー、クリエイティブ、研究開発、デザイン、生産関連の企業を世界中から多数誘致している。

大湾区の技術イノベーションの発展に伴う需要に応えるため、香港は、海外からのテクノロジーなど、知的財産を活用するための知的財産取引の中心地としての優位性を存分に活用しつつ、研究開発成果を市場に導入し、国際市場を活用することで、大湾区を支援できる。

大湾区の技術イノベーションの発展に香港が関与できるもう 1 つのセクターとして、金融テクノロジーが挙げられる。広東省の「第 13 次 5 年計画」では、深圳と香港に対し、グローバルな金融センターの共同開設を奨励する活動が提案された。

香港はすでに、国際金融の中心地としてのポジションを単独で確立している。中国本土の金融セクターとの関係が緊密化することで、金融テクノロジーの開発については、堅実な協力の基盤と絶好の機会がもたらされる。例えば、株式投資目的の金融テクノロジーの開発を希望する金融テクノロジー企業にとって、香港は成長の余地をもたらしてくれる。香港の株式市場は、上海と深圳、両方の株式市場とつながりがあるからだ。

金融テクノロジーの利用に関心のある企業は、金融サービスの知識と必要な技術的バックグラウンドを持つ必要がある。香港には、金融の経験と知識の豊富なプロフェッショナルの人材が多数揃っているだけでなく、透明な規制と健全な監視制度の導入により、情報の安全性が保証される。そのため、適切な金融テクノロジーの開発に際し、大湾区の技術者との協力が可能である。

制度の基準や連携など、大湾区内の金融テクノロジーの開発と導入に関し、広東省と香港の調整が可能となることで、大湾区内の金融テクノロジーの導入と研究は、高度な水準に到達する。

広東省-香港-マカオ-バイエリアでは今後、より多くの起業家・投資家が、さまざまな技術イノベーション企業への参加を奨励されると予想される。金融リソースに対する需要とは別に、これらの企業は、テクノロジー、市場のネットワーク、経営企画の支援サービスも早急に必要としている。

一般的に、深圳と大湾区の技術イノベーション企業は、情報と資本の自由な流れ、国際市場の大規模ネットワーク、健全な企業経営など、香港の優位性を活用し、自社の開発能力を強化できる。深圳と香港によるイノベーション・プラットフォームの共同開発を奨励するため、求められる取り組みとは、2都市の研究開発機関とテクノロジー企業の情報交換や交流を強化して、テクノロジーの協力プラットフォームを構築することである。このほか、それぞれの優位性が1つになることを目指し、その他の関連する金融サービスと専門サービスを対象に、プラットフォームを拡大するための対策も必要となる。

技術イノベーションを推進する上で、人材確保は重要な要因である。海外人材を中心に、専門家を獲得することで、香港は深圳と力を合わせて、それぞれの強みを発揮できる。

海外の専門家にとっては、中国本土の各都市よりも、国際的大都市である香港の方が、暮らしやすいと考えられる。そのため、海外の専門家を誘致し、中国本土と香港の人材とともに研究開発チームを構成するため、香港と近接する深圳を横断したチーム構成に向けたアクションが考えられる。これによって、海外のプロフェッショナルは、国際的な環境の香港に居住しつつ、深圳を中心とした、珠江デルタ地域の研究チームの仲間とも密接なコンタクトを取ることが可能となる。

海外との関係や国際的なバックグラウンドを誇る香港は、大湾区内の海外技術交流・協力の基盤としての役割を確立することができる。香港と深圳は現在、落馬洲河套地区に「香港・深圳創新科技園（イノベーション&テクノロジーパー

ク) ]の共同建設を計画中である。完成後は、中国本土および海外の主要な企業、大学、研究開発機関の参入誘致により、中心的・模範的な役割を發揮しつつ、大湾区の将来的な発展支援が可能となる。

### 3. 「一带一路」の構築

一带一路経済圏には、発展に関わる優先事項として、「政策協調」「施設間の接続性」「貿易・投資」「金融統合」「文化交流」の5要素が存在する。これら5つのうち、インフラプロジェクトの発展を推し進める上で主導権を握るのが、施設間の接続性である。

アジア開発銀行の発表した最新の算定データによると、2016年から2030年のアジア単独の開発に関し、インフラ建設に必要な資本は、年間1兆7,000億米ドルである。現在のところ、一带一路沿いのインフラプロジェクトに参加する中心的存在は、国有企業である。しかし、一带一路沿いのインフラ建設プロジェクトは多岐にわたり、膨大な投資を必要とする。

関連する資本、リスク、管理技術は、政府や国有企業の能力を大幅に上回っている。一带一路の建設を成功させるには、上記の投資要素を充足しつつ、さまざまな革新的アイデアを生み出す官民パートナーシップ（PPP）が不可欠となる。

PPPには各国の投資家が参加し、それぞれの投資グループは、それぞれ独自の利益を追求しているため、プロジェクトの取りまとめは極めて複雑になると考えられる。香港企業はPPPプロジェクトで豊富な経験を誇り、国際的なハブとしての香港は、プロジェクトの参加者を効果的にマッチングし、資金調達の解決策を提供する「スーパーコネクター」としての役割を果たすことが可能である。

広東省は長らく、中国の海外契約プロジェクトへの主要な投資源としての役割を担ってきた。広東省の企業など、中国本土の企業は、契約プロジェクトで優位性を誇る一方、香港の専門サービスと商業サービスは、特定の地域で高く評価

されている。例えば香港では、建設・測量・工学サービスの分野で多くの企業が世界トップレベルに達している。こうした企業は、一帯一路のインフラプロジェクトに参加する広東省の企業に対し、コンサルティング、設計、プランニング、監督など、幅広いサービスを提供できる。

さらに香港企業は、国際的な経験に富み、海外からの情報把握に強みがあり、プロジェクトのリスク評価を効果的に実行しつつ、プロジェクトの投資に必要なリスク管理サービスも提供できる。

投資と貿易の協力関係は、一帯一路の建設に関するもう 1 つの優先事項となる。投資と貿易の円滑化を推し進め、投資と貿易の障壁を排除することで、多数国間投資の視野を広げる方法を学ぶべく、中国は沿線諸国との協力を望んでいる。

これと同時に、分業と産業チェーンの構成を最適化しつつ、地域の産業サポートと包括的な競争力の強化を目指し、川上・川下産業と関連産業の相乗効果の実現に向けた取り組みが求められる。具体的には、一帯一路の各国とのコラボレーションによる産業クラスターの発展促進を目指し、各種産業パークの建設に向けた共同作業が奨励される。

珠江デルタは中国で初めて、外の世界に門戸が開かれた地域である。珠江デルタの企業は現在、高度な国際化が進んでおり、外資誘致と海外進出、両方の戦略で中国をリードしている。2015 年末時点の海外投資企業数とアウトバウンド直接投資額で、広東省は中国第 1 位にランクされた。

広東省の企業は、テクノロジー、資本、マネジメントで競争上の優位性を誇る。国際競争に対する企業の参加能力が向上し続ける中、広東省の企業には海外進出に向けた適切な状況が確保されている。

現時点で、中国経済は変革と進化を迎えており、国内のリソース環境の制約は厳しく、労働コストは高騰し、企業の利益率は減少している。こうした企業が、広東省の製造業の優位性を活用し、一帯一路戦略の生み出す機会を活用できれば、海外進出のペースを早めて、国際的なビジネスの拡大にも対応できるはずである。

香港貿易発展局リサーチ部門は 2016 年の第 2・第 3 四半期、広東省の企業 200 社以上を対象に、アンケート調査を実施した。調査によると、企業の 80%は、今後 1～3 年の間に、一帯一路沿線各国のビジネスチャンスの活用を検討する意向を示した。

一帯一路の機会の活用を検討中の企業の過半数は、一帯一路市場への製品販売の拡大を望んでいた。一部の企業は、一帯一路内の生産工場開設に資金を投じることや、中国本土市場への供給のために、各種消費財・食料品・原材料を現地調達することを選択した一方、国際物流の効率化に向けて、一帯一路の各国に流通倉庫の建設を希望する企業もいた。

調査対象の企業が、ビジネスチャンスの活用に関心を示した一帯一路沿いの地域については、企業の圧倒的多数（83%）が、東南アジア諸国連合（ASEAN）諸国を含む東南アジアを選択した。広東省-香港-マカオ-ベイエリアは、海上シルクロードの重要な輸送・物流ハブであるだけでなく、東南アジア諸国との間に、効果的なサプライチェーンを構築している。

香港のサービス事業者は長年にわたり、香港と海外市場の取引・投資活動を管理するため、広東省をはじめ、中国本土の地域の企業を支援している。中国が一帯一路の発展戦略を推し進め、オフショア投資に向けた企業の海外進出をこれまで以上に奨励する中、香港のサービス事業者には、一帯一路の機会を活用するため、金融、法律、物流、租税、マーケティング、リスク評価などの分野で広東省との協力関係をよりいっそう強化することが求められる。

販売網を確立し、直接投資を行い、調達やさまざまな形態の購買活動を行うべく、中国本土の企業が海外進出を行う際には、それぞれの活動に充てるため、米ドルなどの外貨の資金調達が必要となる。現在のところ、中国本土の銀行制度やその他の資金調達手段を通じ、オフショア投資プロジェクトで資金を調達する企業には、いまだに多くの制約が課せられている。

資本の自由な流れと幅広い専門サービスを活用することで、オフショア事業の資金調達プラットフォームとしての香港を、中国本土の企業がより簡単に活用できるよう、アクションを取ることができれば、海外進出時の投資と資金調達問題の効果的な解決策となる。銀行融資以外にも、ベンチャーキャピタルやプライベートファンドといった、香港の金融サービスと投資家は、エクイティファンドの提供のみならず、中国本土の企業に対し、国際的な要素の注入が可能となる。具体的には、香港を通じて国際企業を設立することで、個々の海外進出投資プロジェクト向けに、高いコスト効果でエクイティファイナンスやデットファイナンスを実施し、プロジェクトの運用と発展をサポートできる。

さらに、香港とマカオが、大湾区やその他の珠江デルタの各地域にある空港・海港との関係を強化・緊密化する中、こうした取り組みによって、外国の港湾との協力関係をよりいっそう拡大できる。具体的には、通関手続き、港湾の統合、自由貿易圏など、「21 世紀海上シルクロード」沿いの東南アジア諸国の港湾との提携構築が可能となる。こうした展開により、生産、販売、サプライチェーン管理、国際物流倉庫、流通の観点から、大湾区の競争力が高まるのは必至である。

その一例となるのが、越境 EC（電子商取引）である。大湾区の発達した運輸・物流網により、一般消費者のオンラインショッピングや、小規模の商品生産者による EC 開発では、極めて高い利便性が実現している。現在のところ、中国本土のオンラインショッピングや EC は主に国内市場を対象としており、国際的なビジネスは発達していない。

越境 EC の拠点として、香港はトップクラスの人気を誇る。香港には健全な EC のプラットフォームがあり、ネットワークのセキュリティと個人情報のプライバシー保護を提供している。そのため、ネットワークの安全性を重視する海外ユーザーの信頼を獲得している。

香港は、国際的な決済手段や第三者決済プラットフォームも豊富で、一般消費者の越境 EC を円滑化できる。さらに香港には、効率的かつグローバルな物流網があり、サービス事業者は一般消費者に対し、混載、購買、国際的な積み替え、通関手続きの効果的なサービスを提供している。そのため、大湾区やその他中国本土地域で商品のオンラインショッピングを楽しむ外国人消費者や、海外の人気グッズを検索する大湾区のネットユーザーにとって、香港は理想的なプラットフォームとして機能することができる。

広東省と香港が力を合わせ、商品の流れを強化しつつ、輸出入品の通関手続きや検査に関し、さらなる円滑化措置を導入できれば、大湾区のオンラインビジネスの発展を確実に促進できるだろう。

## 結論

サンフランシスコ・バイエリア、ニューヨーク・バイエリア、東京湾・首都圏など、傑出した地域経済に見られる共通の特徴として、地域全体が多数のクラスターで構成されており、それぞれが互いに積極的な交流を行っている点が挙げられる。クラスター内の企業は、相互利益を基本として発展しつつ、クラスターの競争上の優位性を共有している。

クラスター内の企業がバイエリアの各都市に分散している事実により、地域全体の都市の統合度も向上している。そのため、バイエリアの経済運用は全体として発展している。例えば、バイエリアの経済的メリットを保護するには、地域全体の角度から発展戦略を策定する必要がある。これを踏まえて、中国国家発展改革委員会は、経済共同体としての広東・香港・澳門大湾区の構想を策定した。

しかし、サンフランシスコ、ニューヨーク、東京にある海外のバイエリアや、環渤海や揚子江デルタなどの中国本土の他のバイエリアとは異なり、広東・香港・澳門大湾区は、政治、行政、経済の制度が異なる 3 つの地域を包含している。そのため、大湾区全体の計画に数多くの障害が存在するのも驚きではない。こうした計画を策定する際、政府機関は、1 人の専門家の分析を過剰に信用すべきではない。関係するすべての利害関係者と、相談や話し合いを行う必要がある。

分析によると、「単一の核」としての特徴は、世界をリードする多くのバイエリアで共有されている。例えば、ニューヨーク・バイエリアはニューヨーク市を核とし、東京湾・首都圏は東京 23 区を中心とし、サンフランシスコ・バイエリアは、サンフランシスコを核と、サンノゼを第 2 の中心地としている。

珠江デルタ・バイエリアの場合、広州、深圳、香港は、人口規模と経済力が同等の 3 大都市である。これらの都市を統合し、大湾区内で共同開発を行い、海外プロモーションの実施に向けたコラボレーションを行うことは、注目に値するテーマである。

中国国務院の発表した「汎珠江デルタ地域の協力の深化に関する指導意見」では、広東・香港・澳門大湾区は、汎珠江デルタ地域と東南アジア、南アジアの成長の原動力として位置付けることが提案された。中国の中南・西南地区など、内陸地域との関係を強化し、世界と結びつき、東南アジアと南アジアを網羅することで、香港と珠江デルタは、分業と相乗効果によって、相互補完が可能となる。

要するに、国際的なビジネスのプラットフォームであり、金融の中心地でもある香港は、海外との関係を維持しつつ、大湾区と内陸地域とのつながりを活用することで、より広範な地域の発展促進に向けて、大湾区を強化すべきである。具体的な分業に関しては、過去の経験から明らかな点として、香港、広州、深圳などの大都市が、国際的な企業やビジネス活動のプレゼンスを誘致可能な、地域または国際的な金融、貿易、海運の中心地となることを目指す一方、二級都市、三級都市などの地方都市も、こうした競争に参加し、高付加価値の産業を発展させたいと考えている。

サンフランシスコなど、他のベイエリアの経済産業の発展と都市統合の方向性を参考にすると、経済的な共同体としての広東・香港・澳門大湾区の計画は、将来的な発展のマクロ的な方向性に従うべきである。上述の指導意見で言及された内容として、汎珠江デルタは、生産要素の合理的な流れを阻害する各種規則・業務慣行を一掃すべきである。これによって、あらゆる種類の生産要素は、異なる地域を自由かつ整然と流れることができる。

さらに、既存の産業クラスターの変革や進化と、新たな産業クラスターの健全な成長につながる環境を構築するため、広東省と香港は、市場の魅力向上、ビジネス環境の最適化、人材の育成・獲得などの分野で協力関係を強化すべきである。これによって、グローバル化のメガトレンドの下、中国本土の他地域や海外との競争力が強まり、国内外のより多くの投資家や商業活動を誘致して、大湾区内のプレゼンスを確立することができる。

広東・香港・澳門大湾区の人口、規模、全体的な経済は、程度の差こそあれ、外国の発展したベイエリアの大半と同等である。市場のアクセスと流通に関し、大湾区が統合市場としての運用を実現できれば、投資を誘致し、ハイテク産業やイノベーション産業の発展を推し進めることで、大湾区が世界トップクラスの都市クラスターに発展することは間違いない。

香港は一般的に、金融、国際業務、リスク管理の分野で、その役割を強化することができる。これに加えて、香港が目指すべきは、珠江デルタの企業との協力関係を強化し、国際的なビジネスのプラットフォームとしての役割を向上させ、広東・香港・澳門大湾区の産業の変革と進化を推し進めると同時に、一帯一路の建設に際し、中核的な価値を持つ「スーパーコネクター」としての役割を存分に発揮することである。

[1] 「The Bay Area: A Regional Economic Assessment」、湾区委員会経済研究所、2012年10月