

## 【中国】

# 李克強首相の施政方針演説から 2019 年の交通運輸政策を読む

蔣 垂東(文教大学文学部教授)

李克強首相は 3 月 5 日の全国人民代表大会(議会)で政府工作報告を行い、2018 年の実績を振り返った上で、2019 年の施政方針を発表した。その中で 2019 年の経済成長率の目標を前の年の 6.6%より低い 6.0~6.5%とした。3 月 17 日、新華社がその政府工作報告を公表した。4 月 9 日、国務院は政府工作報告で掲げられた各目標が実現できるように全国に着実な実施を通達した。以下に、同施政方針で述べられた交通運輸分野の政策方針についてレポートする。

## 1. 2018 年交通運輸関連分野達成実績に対する総括

### 1.1 エネルギー構成と輸送構成の改善

北方重点地域における石炭から LNG・石油へのシフトが進み、エネルギー構成が改善された。

2018 年のエネルギー総消費量に占める天然ガス、水力発電、原子力発電、風力発電などクリーンエネルギー消費量の比率が 1.3 ポイント上昇したのに対し、石炭の比率は 1.4 ポイント下落した。中国の石炭埋蔵量は世界の 33.8%を誇り、第一次エネルギー消費量では石炭が長年圧倒的シェアを占めてきたが、近年、経済モデルのチェンジと環境問題により石炭使用量の削減が進められており、1950 年代 90%だった比率は 2010 年が 69.2%、2015 年が 64%と低下の一途を辿り、2018 年はいよいよ史上初めて 60%の大台を下回った。一方、石炭に代わる原油と天然ガスの輸入量は 4.6 億トン、9,039 万トンに急拡大し、それぞれ 10.1%と 31.9%伸び、史上最高水準を記録した。

方式別貨物の輸送構成が改善され、2018 年の鉄道貨物輸送量は(発送ベース)は 40.22 億トンを記録、前年に比べ、量では 3.34 億トン、率では 9.1%と伸び、大口貨物の輸送が道路から鉄道へのシフトが進んだ結果を反映している。

### 1.2 企業負担の軽減

製造業の企業増値税(消費税相当)が 17%から 16%に引き下

げられた。一年間で企業と個人を対象とした減税額は実施ベースで延べ 1.3 兆元(1 元=約 18 円、以下同じ)に達し、目標の 1.1 兆元を上回った。また、整理整頓によってエネルギー・ネット等の料金および物流コストが引き下げられ、工業・商業用電気料金が 10%引き下げられた他、モバイルデータ通信料の引き下げ率は 63%に達し、目標の 3 割減を大幅に上回った。

### 1.3 インフラ整備の推進

広東・香港・マカオの一体的発展を目指すためのビッグベイエリア構想が始動し、その目玉である香港—珠海—マカオ海上大橋が 2018 年 10 月 24 日に開通した。

全国で新たに 4,100km の高速鉄道が完成し供用を開始した。改造または新規に整備された高速道路が 6,000km 以上、農村道路が 30 万 km 以上に達した。その結果、2018 年末現在の高速鉄道の総延長が 2.9 万 km に及び、高速道路が 14 万 km、農村道路の総延長が 405 万 km を超えた。

2017 年に打ち出されたビッグベイエリア構想とは、香港、マカオと広東省の広州、深圳、珠海、佛山、惠州、東莞、中山、江門、肇慶 9 都市からなり、面積は 5.6 万平方キロメートルで、2018 年末現在の人口は 7,000 万人に上る。構想では、一体化発展によって世界規模の都市群となるだけでなく、世界規模の技術開発エリアにして「一帯一路」の重要な支柱にもなる。

### 1.4 固定資産整備投資規模の拡大

鉄道の固定資産整備の投資額は実施ベースで 8,020 億元、道路・内陸水運固定資産整備の投資額は実施ベースで 2 兆 2,973 億元に達し、計画の 7,320 億元、1 兆 3,000 億元を大きく上回った。

## 2. 2019年の交通運輸分野の主な施策

### 2.1 企業負担の軽減

#### 2.1.1 増値税減税規模の拡大と公租公課の引き下げ

2018年よりさらに大規模な企業所得税の減税を実施する。製造業および中小零細企業の税負担の軽減に重点を置き、一般減税と構造減税を並行して実施する。企業増値税では、製造業の税率を現行の16%から13%、交通運輸業・建築業の税率を10%から9%にそれぞれ引き下げる。

2018年の水準をベースに試算した場合、自動車製造業は税率が3%引き下げることにより1,000億元近い減税効果があると見られる。

公租公課では、4月3日に、年内7月1日より民航発展基金の半減が決まった。民航発展基金は乗客が支払う部分と航空会社が支払う部分からなるもので、乗客が支払う部分は一人当たり国内線で50元、国際線で90元、空港施設利用料に相当するものである。航空会社が支払うのは路線、機材、飛行距離などに応じて定められたもので、2018年CA,CZ,MU主要三社の納付額だけで計75億元に上った。半減措置により、CA,CZ,MUなど上場5社の2019年の純利益は30億元拡大すると見られている。

#### 2.1.2 企業に対する各種費用の引き下げ

高速道路の料金体系を見直して道路・橋梁通過料金の引き下げを推進する。バス・トラックに対する不合理な審査手続きと費用徴収、罰金等を整理する。2年以内に全国高速道路の省境料金所を全て撤廃し、停車せずに料金を自動的に徴収システム(ETC化)の普及推進によって渋滞の緩和と利便性の向上を目指す。鉄道、港湾の各種費用について撤廃または引き下げを実施する。

商業・工業向け電気料金を前年に続き、さらに10%引き下げる他、中小企業向けブロードバンドの平均費用を15%、モバイルデータ通信使用量平均費用を20%以上引き下げる。

### 2.2 財政支援の拡大

#### 2.2.1 固定資産整備投資規模の拡大基調を維持

波及効果の大きいプロジェクトに対する投資規模を拡大し、国家戦略に合わせて重点プロジェクトの整備を推進する。鉄道固定資産整備では8,000億元、道路・内陸水運固定資産整備では1.8兆元を投資する。複数の大規模水利プロジェクトの着工、四川―チベット鉄道の整備加速、都市間交通、物流、市政、災害防止、民間航空等基盤施設の投資拡大、次世代通信インフラの整備強化などを実施する。政府予算として2018

年より400億元より多い5,776億元を計上する。

#### 2.2.2 地方政府債権の利用拡大

地方の重点整備プロジェクトの円滑な実施を保証するため、地方政府債権(Local Treasury Bonds)の発行規模を2018年の1.35兆元より8千億元上回る2.15兆元とする。

地方政府債権とは地方の交通、通信など公共施設を整備する資金を調達する目的で発行する債券であり、中国では主として財務省が代理発行している。

### 2.3 広域一体発展の推進

総合交通運輸体系の整備を強化する一方、広東・香港・マカオの一体的発展を目指すための広東―香港―マカオビッグベイエリア広域整備を着実に実施する。また、長江デルタ一体化発展計画を国家戦略として昇格させて、発展計画の策定に着手する。

江蘇、浙江、上海からなる長江デルタの一体化発展は、最新の理念に則した最高質の発展水準を示すモデル地区として、広域的発展のメリットを体現し、ハイレベルな対外開放を通して国際市場とジョイントして、地域全体の競争力の向上を目指すものである。域内の交通網の整備が加速されるものと見られている。

### 2.4 自動車消費の拡大と宅配業の支援拡大

消費の安定的拡大を推進するための一環として、新エネルギー自動車に対照する購入時の優遇策を継続する。と同時に農村部の流通ネットワークの整備、電子商取引と宅配業の発展に対する支援を拡大する。

新エネルギー自動車の購入税を免除する優遇策は2018年1月1日から2020年12月31日まで期限付きで導入されているものである。

2018年は、新車販売台数が8カ月連続して前年同期を下回り、消費の足を引っ張った要因となった。このため、自動車市場のテコ入れは2019年の重要課題となっている。上記製造業に対する増値税の引き下げはその主要対策の一つである。また、3月4日現在すでに11社の自動車メーカーが農村部での販売促進キャンペーンの実施計画を発表している。

宅配業では、中国は2014年より宅配小包取扱件数が5年連続で世界一の座に君臨し、取扱規模は米・日・欧主要先進国の市場の合計をも上回っている。表1は2014年より5年間の宅配小包取扱件数の推移を示している。

表1 2014~2018年中国宅配便取扱件数の推移

	2014	2015	2016	2017	2018
件数(億件)	140	207	313	401	505
前年対比(%)	62.2	47.9	51.2	28.1	25.8

これからも拡大が続き、2022年には取扱件数が780億件、市場規模が9,300億元までに膨らむものと予測されている。

## 2.5 新興産業の一つとして新エネルギー自動車を支援

ビッグデータと人工知能(AI)の研究開発と応用を推進しつつ、次世代通信技術、ハイテク、生物医薬、新エネルギー自動車、新材料などの新興産業群を育成する。

新エネルギー自動車に関しては、新エネルギー自動車の購入税を免除する優遇策が見直され、連続走行距離が150km以下、電池エネルギー密度が105wh/kg以下、エネルギー消費係数が基準以下の車種は適用対象から削除され、電池エネルギー密度が120wh/kgの車種に対する優遇策は従来通り継続され、後続距離がさらに長く、電池エネルギー密度が140wh/kg以上の車種に対しては奨励措置が適用されることとなった。このように政策的に新エネルギー自動車の技術開発が促されている。

## 2.6 自動車排ガス規制を強化

大気汚染対策として、二酸化硫黄、窒素酸化物の排出量の3%削減、重点地域のPM2.5濃度の軽減が2019年の目標として掲げられ、工業、石炭、自動車三大汚染源に対する対策を強化する。

自動車に関しては排ガス基準以下車両の廃車と新エネルギー自動車へのシフトが主な施策である。

## 2.7 国有企業改革を推進

2019年は電力、石油、ガス、鉄道など領域の国有企業の改革を推進し、ネットワーク所有者と使用者の分離を行い、競争性のある事業に対しては全面的マーケティング化を推進する。

2月26日、中国証券監督管理委員会北京監督管理局は、中国鉄路総公司(国鉄)が保有する北京=上海高速鉄道株式有限会社が国内証券取引所への上場準備が始まったと発表した。同社の株式上場は、国有鉄道輸送企業の株式会社化の象徴的な出来事であり、順調にいけば2019年中に上場が実現する見通し。

## 2.8 「一帯一路」構想を推進

「一緒に相談する、一緒に整備する、一緒に享受する」をモットーに、市場原理と国際的慣例に従って、企業が主体となって沿線国とのインフラの相互接続を推進しつつ、提携して第三者市場の共同開拓を強化する。

## 出典

2019/03/17 新華社

<http://www.xinhuanet.com/mrds/2019-03/17/c137901424.htm>