

論文

粵港澳大湾区構想と香港の役割変化*

— 港湾整備とイノベーションを中心に —

京都先端科学大学 経済経営学部

土屋 貴裕

新潟大学 経済科学部

小川 顕正

要旨

粵港澳大湾区 (Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area, GBA) 構想は、2013年に習近平国家主席が提唱した「一带一路」構想の結節点である。2017年7月1日に中国政府・広東省・香港・マカオの各政府が締結した「広東省・香港・マカオ協力深化による粵港澳大湾区構想建設推進枠組み協定」に基づいて、2019年2月18日には「粵港澳大湾区発展計画綱要」が公表されている。中央政府と香港、澳門の特別行政区政府がGBA構想を進める中、GBAをめぐる研究では、各都市の役割分担を政策的インプリケーションとするものが多く見られる。とりわけ、香港と深圳の協力、あるいは香港と広州・深圳の協力をどう進めていくか、香港をGBAにどう組み込んでいくか、取り込んでいくかといった視点が共通して見られる特徴である。港湾整備においては、現物の貨物を中心に担うのではなく、海上保険など金融面で海事を支えることが期待され、イノベーションにおいても、金融面での役割が香港に期待されている。すなわち、GBAの中で、香港は、従来有していた港湾都市のイメージや金融をはじめとする先進的なイノベーション都市のイメージを広州や深圳に明け渡し、金融プラットフォームとしての役割を担うことが求められている。

キーワード：粵港澳大湾区 (Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area, GBA) 構想、中国、香港、「一带一路」構想、港湾整備、イノベーション

* 本研究は京都先端科学大学令和3年度共同研究助成【第2種】を受けての成果である。

1. はじめに

中華人民共和国（以下「中国」）の「粵港澳大湾区」（Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area、以下「GBA」）構想は、2013年に習近平（中国共産党中央委員会総書記・国家主席・中央軍事委員会主席）が提唱した「一帯一路」構想（シルクロード経済ベルトと21世紀海上シルクロード）の結節点に位置し、中国の中でも特に急速に発展を遂げる寧波舟山港や上海港などの華東地域に次ぐコンテナ輸送量を誇る中国華南地域の深圳港、香港港、広州港などを一体的に整備する構想である。

GBA構想における港湾整備には、香港特別行政区（以下「香港」）における国際海運センター（船舶管理、リース、シップファイナンス等ハイエンドサービス）創設や、広州・深圳における国際海運総合サービス機能（港湾航路インフラ）強化が含まれる。

GBA構想の特徴として、港湾設備だけではなく、後背地の医療をはじめとする産業の活性化、研究開発によるイノベーションの促進、観光拠点づくりを同時に行い、イギリスの全人口に匹敵する巨大な経済圏を生み出すこと、また産業のクラスター化を進めることにより、国際競争力のある現代産業システムを構築しようとする点などが挙げられる。

GBAについては、2017年7月1日に中国政府・広東省・香港・マカオの各政府が締結した「広東省・香港・マカオ協力深化によるGBA建設推進枠組み協定」、2019年2月18日には「GBA発展計画綱要」（The Outline Development Plan for the Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area）が公表されている。また、2020年5月には、米カリフォルニアのシリコンバレーに匹敵するハイテク都市圏にするという中国政府の構想の一環として、中央銀行である中国人民銀行など金融監督当局が同地域での越境取引・投資を容易にするための包括的な計画を打ち出すなど、GBA構想の実現に向けてさまざまな施策が打ち出されつつある。

翻って、現在の我が国における国際関係上の最も重要な政策課題の一つが、経済的、軍事的に急成長している中国との関係である。日中間の経済的なつながり、両国間の企業活動は深化を続けてきているが、それとともに中国の対外政策の変更による政治的リスクも大きくなってきたことは否めない。中国における政策決定に「とまどう」事象も少なくない。その背景に、日中間で異なる政治体制や中国の政治決定過程、政策立案過程、政策の構造（財源やイニシアチブなど）に関する研究が十分でないという現状がある。

GBAは中国の外交と内政の結節点として重要な華南地域における経済発展構想である一方、中央政府と香港、澳門の特別行政区政府が進める発展の方向性や意図、および政策の構造は必ずしも明らかではない。とりわけ、広州・深圳の急速な発展に加えて、新型コロナウイルスの影響や香港国家安全維持法の制定、米中対立などによって、香港経済の影響力は相対的に低下しつつある¹。

¹ 詳しくは、土屋貴裕「揺らぐ香港の政治的、経済的重要性」2020年1月、『CISTECジャーナル』No.185、2020年1月号、安全保障貿易情報センター、96-104頁、および土屋貴裕「香港は『死んだ』か？：新型コロナ、国家安全維持法、米中対立」2020年11月、『CISTECジャーナル』No.190、2020年11月号、安全保障貿易情報センター、148-161頁参照。

これまで香港は、中国の華南地域における玄関に位置し、港湾都市としてのイメージ、また金融をはじめとする先進的なイノベーション都市のイメージを確立してきた。しかし、近年では、コンテナ取扱量において、香港港は深圳港や広州港に加えて青島港や天津港にも抜かれ、2020年には世界の港湾ランキングで9位となっている（図1「世界の港湾ランキング上位10港」参照）。

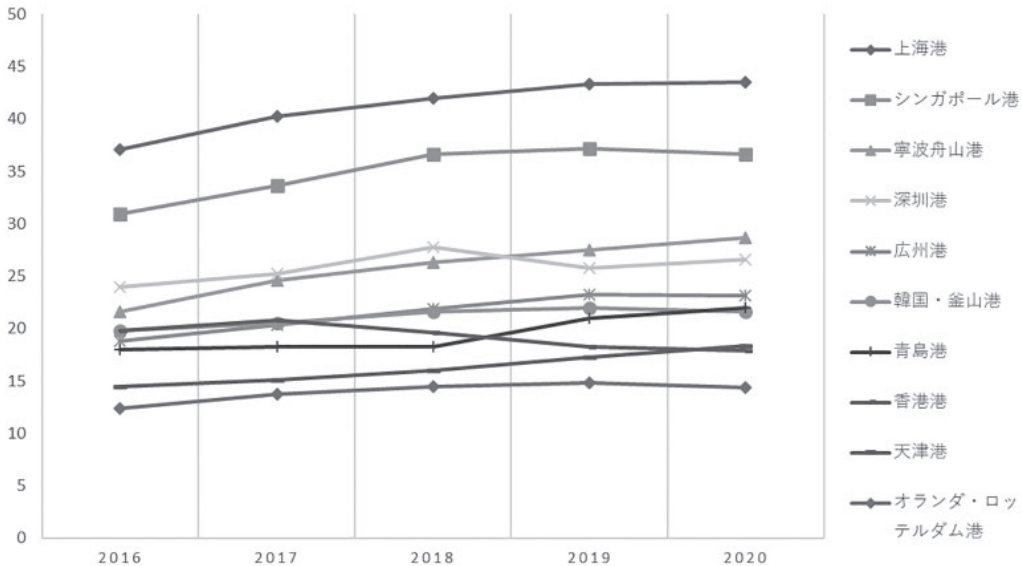


図1. 世界の港湾ランキング上位10港 (2016-2020年、単位：百万 TEU)

出典) World Shipping Council (<https://www.worldshipping.org/>) に基づき筆者作成

それでは、GBA 構想の中で香港はどのように位置づけられ、どのような役割を担うことが期待されているのであろうか。以下、本研究では、GBA 構想を対象にした研究を分析し、この問いについて検証するとともに、中国の対外的な政策・行動および今後の香港の位置づけを理解するための基盤を構築していきたい。

2. 粵港澳大湾区構想をめぐる先行研究の分類

本研究では、Scopus および Web of Science を用いて、GBA をめぐる先行研究を検索した。検索キーワードは、「Greater Bay Area」、「GBA」、「China」である。その結果、Scopus では242件、Web of Science では254件の先行研究が検出された（2023年1月25日検索、詳細は図2「GBAに関する論文数（年別）」および図3「GBAに関する論文数（分野別）」参照）。

Scopus の検索結果は次のとおりである。出版年では、2018年が2件、2019年が9件、2020年が44件、2021年が78件、2022年が109件である。国/地域別では、中国が207件で最も多く、これに香港57件、アメリカ14件、マカオ11件と続く。分野別では、Environmental

Science が 136 件、Social Science が 78 件、Earth and Planetary Sciences が 65 件、Engineering が 37 件、Energy が 35 件、Agricultural and Biological Sciences が 28 件、Business, Management and Accounting が 18 件、Computer Science が 17 件、Decision Sciences が 14 件、Medicine が 13 件となっている（10 件未満の分野は省略）。

Web of Science の検索結果は次のとおりである。出版年では、2018 年が 1 件、2019 年が 11 件、2020 年が 42 件、2021 年が 85 件、2022 年が 113 件である。国 / 地域別では、中国が 245 件で最も多く（香港等を含む）、アメリカが 17 件、イギリスが 10 件、オーストラリアが 7 件と続く。分野別では、Environmental Sciences が 132 件、Environmental Studies が 34 件、Geosciences Multidisciplinary が 33 件、Green Sustainable Science Technology が 32 件、Remote Sensing が 30 件、Imaging Science Photographic Technology が 23 件、Engineering Environmental が 16 件、Biodiversity Conservation が 12 件、Energy Fuels が 11 件、Water Resources が 11 件、Public Environmental Occupational Health が 10 件となっている（10 件未満の分野は省略）。

このように、GBA 構想は、自然科学、経済学、地理学、社会学など幅広い分野から取り上げられている。経済面では、粤港澳大湾区の経済発展のメカニズムや、地域間の経済の相互作用について研究がなされている。地理学面では、地域間の空間構造や、都市開発についての研究がなされている。社会学面では、人口動態や、社会構造の変化についての研究がなされている。このように、粤港澳大湾区構想に関する研究動向は多岐にわたるが、共通していることは、地域の経済発展や空間構造の変化に注目し、それが中国および世界に与える影響、社会や人々に与える影響について研究していることである。

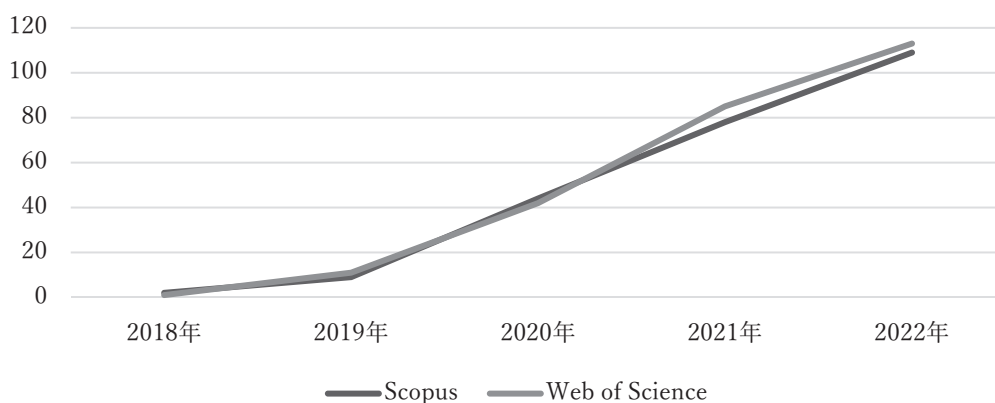


図 2. GBA に関する論文数（年別）（2018-2022 年、単位：件）

出典) Scopus および Web of Science の検索結果を基に筆者作成

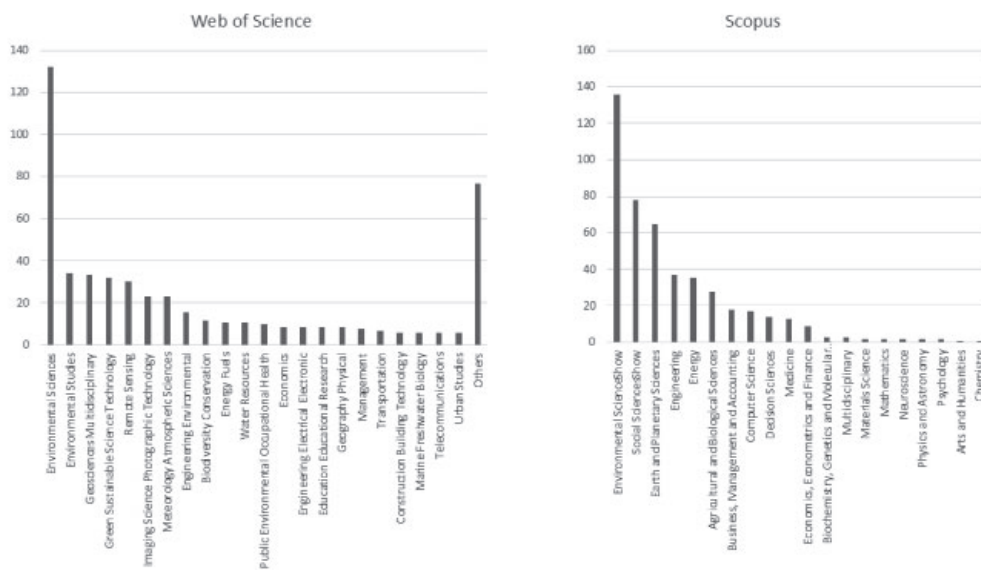


図3. GBAに関する論文数（分野別）（2018-2022年、単位：件）

出典）Scopus および Web of Science の検索結果を基に筆者作成

これらの研究は次の6つに大きく分けることができる。すなわち、① GBAの発展が自然環境に与える影響を分析したもの、②観光に着目したもの、③産業政策（起業・イノベーション・産業集積など）に着目したもの、④教育に着目したもの、⑤交通に着目したもの、⑥マクロ経済に着目したものである。

なお、① GBAの発展が自然環境に与える影響を分析したものには、大気汚染（PM2.5やNOxの濃度）、CO2の排出、エネルギー消費、生態系への影響などに着目したものがある。

②観光に着目した研究には、Leandro (2020)、Cui et al. (2021)、Mou (2022)、Haiyang et al. (2022)、Chen et al. (2022)、Yuan et al. (2022)、Duan et al. (2022) がある。Leandro (2020) と Chen et al. (2021)、Yuan et al. (2021)、Duan et al. (2022) は、GBAの経済発展において観光産業がどのように貢献すべきかや、各都市の観光産業が果たす役割を考察している。また、GBAを訪れる観光客の行動を明らかにする研究として、Mou (2022) と Haiyang et al. (2022) は GBAを訪れる観光客の行動を明らかにしている。また、Cui et al. (2021) は、GBAにおける観光産業の景気回復サイクルをパネルデータを用いて分析している。

③起業に着目した研究には、Nowak (2020)、Feng et al. (2020)、Liu (2022)、Wu et al. (2022)、Wang et al. (2022) がある。Nowak (2022) は女性、Liu (2022) は大学生・大学院生へのインタビュー調査から GBAにおける起業をどのように増やすかを考察している。Feng et al. (2022)、Wu et al. (2022)、Wang et al. (2022) は、GBAにおける企業の構造を定量分析によって明らかにする研究である。イノベーションに着目した研究には、Ye et al. (2021)、Sharif et al. (2022)、Ye et al. (2022) がある。Ye et al. (2021) と Sharif et al. (2022)

は、香港と深圳のイノベーション政策の比較研究を行ったものである。Ye et al. (2022) は、GBAにおける政府と企業の相互作用を分析したものである。産業集積に着目した研究には、Yu et al. (2022) があり、GBA内の産業集積の空間的広がりを分析している。

④教育に着目した研究には、Ma et al. (2018)、Bai et al. (2020)、Xie et al. (2021)、Ma et al. (2021)、Mok et al. (2022)、Mok (2022)、Yang et al. (2022)、Tang (2022)、Xie et al. (2022) がある。これらのうち、Ma et al. (2018)、Ma et al. (2021)、Yang et al. (2022) は、GBAにおける知識の集積のメカニズムを明らかにするものである。Xie et al. (2021)、Mok (2022)、Tang (2022)、Xie et al. (2022) は、大学をはじめとする高等教育機関が果たす役割（産学連携の推進など）を示している。Bai et al. (2020) は、GBA内で行われているアントレプレナーシップ教育に対する学生の満足度を調査している。また、Mok et al. (2022) は、国外に留学していたハイレベル人材が中国本土に戻ろうとする意図について調査しており、GBAの人材誘致と定着に関する政策的インプリケーションを示している。

⑤交通に着目した研究には、Liao et al. (2019)、Lin et al. (2020)、Chen, J. et al. (2020)、Chen, M. et al. (2020)、Chen, Z. et al. (2020)、Chang et al. (2021)、Song et al. (2022)、Li et al. (2022)、Yang et al. (2022)、Fu et al. (2023) がある。これらのうち、Chen, M. et al. (2020) と Song et al. (2022) は、GBAの交通ネットワークの脆弱性を測定しており、Chen, Z. et al. (2020) は、GBAにおける交通ネットワークの整備が経済に与えた影響を分析している。また、Lin et al. (2020) は橋梁、Liao et al. (2019) は空港、Chang et al. (2021) は鉄道、Chen, J. et al. (2020)、Li et al. (2022)、Yang et al. (2022)、Fu et al. (2022) は港湾に着目して、それらの整備が経済成長や産業集積に与えた影響や、各都市・各交通インフラの役割について明らかにしている。

⑥マクロ経済に着目した研究には、Shao (2020)、Gao (2020)、Woo et al. (2022)、Liu et al. (2022) がある。Shao (2020) と Gao (2020) は GBAにおける経済発展の定量分析を行っている。Woo et al. (2022) は GBAの経済発展に購買力平価が必要であることを示している。また、Liu et al. (2020) は GBAが近接地域の対外投資を増加させたことを示している。

こうした研究に加えて、中国国内で刊行されている書籍や論文に基づき、以下、港湾政策とイノベーションに関する研究に焦点を当てて分析していく。

3. GBAの港湾政策に関する研究

本研究の冒頭で述べたように、中国共産党中央委員会および国務院が2019年2月18日に公布した「GBA発展計画綱要」では、GBAが発展する基盤として交通インフラが重要であることが示されている。中でも、香港が国際的な海運ハブであることや、広州と深圳の主要港が国際的な競争力を有していることから、港湾政策の重要性が高い。そこで、ここではGBAの港湾政策に関する研究について分析していきたい。先に挙げたとおり、GBAにおける港湾整備に関する研究としては、Chen, J. et al. (2020)、Li et al. (2022)、Yang et al. (2022)、Fu

et al. (2022) がある。

Chen, J, et al. (2020) は、GBA 内の主要港である香港、珠海、深圳、広東の潜在的な成長力を内的要因（貨物処理能力）、外的要因（輸出入量）の2点から測定し、各港湾に今後求められる役割を政策的インプリケーションとして示している。珠江デルタの主要港は香港であったが、2004年に貨物処理能力で広州が香港を上回るなど、各港湾の位置付けは変化してきている。アロメトリック成長モデルを用いた分析では、総合的な成長力では、河川と海洋の双方を組み合わせたことができるだけでなく、ハイテク産業の発展によって貿易量の高い伸びが望まれる深圳のポテンシャルがもっとも高いこと、香港が僅差で続くものの、珠海の貨物処理能力のポテンシャルが最も高いことなどが示されている。この研究では、これらの結果から、深圳自由貿易区のメーカーが輸出入で深圳をさらに活用すること、珠海は海外からの船舶が最初に寄港する港として貨物処理能力を発揮すること、国際競争力が低下しつつある香港は海上保険などのハイエンドな海運サービスの提供に注力すること、広州は深圳との海外貿易における競争を避けて国内貿易に注力することが望ましいとされている。

Li et al. (2022) は、近接した港湾の自由な競争が、過剰なインフラ整備など非効率性につながるため政策的な介入が求められるという視点から、深圳、広東、香港の各港湾の位置付けを定量分析に基づいて示している。なお、この研究では、GBAの港湾の発展の過程を次の6つに分けている。すなわち、①1970年代以前（香港は1841年に設立、広州は1953年に建設が始まる）、②コンテナ化とともに唯一のゲートウェイとして香港が発展する段階、③1979年から1990年にかけてGBA内の港湾が11港に増えるものの、依然として香港が中国のコンテナ貨物の90%以上を取り扱っている段階、④ツインハブ（香港と深圳）と分散化の段階、⑤さらなる分散化の段階（香港と深圳に加えて広州が急速に発展）、⑥港湾の統合と合理化の段階、である。また、本研究によれば、開発当初から民間によって運営され、港湾運営に香港政府がほとんど介入しない香港、港湾の計画・開発・運営が深圳市交通局に委ねられつつ運営が独立して行われている深圳（ただし、最大の投資家は香港系企業）、行政機能を担う広州港湾局と港湾投資を行う広州港集団によって官民が分離されている広州（広州港集団は広州市国有資産監督管理委員会が90%を出資）というように、GBA内の主要港のガバナンスはそれぞれ異なる。これらを踏まえつつ、港湾統合が求められるとしている。

Yang et al. (2022) も、過度な競争を避けるための政策的な介入の必要性を示している。この研究では、GBAだけではなくEU、オランダ、フィンランド、ポルトガル、日本、マレーシアなどでも海事クラスターの形成が進んでいる都市と比較しつつ、海事クラスター内の産業間の関連の強さなどを定量分析によって明らかにしている。例えば、GBAや長江デルタと、それらよりも成熟した段階に入っている西ヨーロッパの海事クラスターでは、海運関連産業のセクター内関連はセクター間関連よりも強いことや、船舶所有・運航と船舶管理代理店は西ヨーロッパで強く関連しているが、GBAでは香港が国際金融・海運センターとして位置付けられることから船舶仲介と船舶金融が強く関連していること（さらには、船舶仲介と船舶金融において香港が高い競争力を持つこと）などが分析結果に基づいて示されている。また、

西ヨーロッパでは民間主体が協調してクラスターを統治するボトムアップモデルである一方、GBAや長江デルタがトップダウン型の統治機構をとっていることが示されている。これらを踏まえつつ、海事クラスターが複数の国にまたがっており目標の共通化が難しい西ヨーロッパに比べて、トップダウン型で香港とそれ以外の港湾の役割を明確に分ける GBA の方が、過度な競争を避けて一体的な発展を目指す上では望ましいことが示唆されている。

Fu et al. (2022) も、Li et al. (2022) と同様に、GBA の港湾が発展する過程で香港の位置付けが変化してきたことを定量分析に基づいて示している。また、その発展の過程も Li et al. (2022) とほぼ同様で、単一ハブからツインハブ、そしてトリプルハブへと進化したとしている。また、今後も広州が香港の発展にマイナスの影響を与える可能性が示されている。この分析結果から、GBA の一体的な発展のためには香港が貨物処理能力の向上に注力するのではなく、海上保険など高付加価値なサービスを提供することが望ましいとしている。

以上の研究は、分析方法が異なるものの政策的インプリケーションはほぼ同様だといえよう。すなわち、① GBA の一体的な発展のためには何らかの政策的な介入、さらに言えばトップダウン型の調整と統合が必要であること、② GBA 内の各港湾が役割を分担すること、特にコンテナ取扱量が減っている香港は金融に特化することが提言されている。

ただし、Li et al. (2022) が指摘するように、各地において港湾の整備や管理は異なっている。このことから、GBA の一体的な発展のために政策的な介入のためには、中央政府による地方政府を通じた港湾整備、港湾統合が必要となるだろう（図4「港湾整備をめぐる中央-地方関係」参照）。この点、GBA をめぐる中央-地方および官民の権限やイニシアチブ、財源負担がどのような関係にあるのかについて、さらなる研究が必要であると考えられる。

こうした行政面での問題について、陳 (2021) は、GBA が「一国二制度三法域三関税区」であり、地方公共管理モデルとメカニズムがそれぞれ異なっており、地域の共同性と包摂性を強化し、行政区間間の同質化と資源のミスマッチを解消することが、早急に解決しなければならない問題となっていると指摘する。そのためには、国家主導である GBA 建設において、中央政府が十分に国家行政の管理権限を行使し、有効に行政体制の壁を打ち破り、GBA の法律法規の建設を強化し、機能的な公共サービスシステムを構築し、公共管理の融合を推進して、GBA 建設の順調な進行を促進すべきであるとしている。

なお、謝 (2020) は、中央-地方間の権限をめぐって、中央権力が過度に地方の権限に干渉することや、逆に地方の自主的な連携を過度に重視して中央権力の重要な役割を軽視することがあり得ると指摘する。そのため、中央政府が、憲法法律に基づき「中央権力行使のガイドライン」を示し、GBA 建設の推進における法治路線を明確にする必要があると論じている。

一方、文、呂、林 (2019) は、中国では地方政府が水平方向の行政権を持っていないが、GBA は「利益調整を実現するための支援プラットフォームを構築することによって、地方政府の協力を効果的に導くことができ」、「地方政府が行政境界の制約を超え、地方主義の協調的かつ効果的な協力を実現できる」と論じている。ただし、地方政府主導の制度的な協力は、

調整を通じて政府間の協力がある程度促進したが、「利益追求型体制運営者」としての地方政府の役割は、依然として地域の自己利益を最大化する傾向にあると指摘されている。そこで、国家レベルの地域政策共同体を構築し、同共同体が承認や指導などの機能を発揮し、地域協力全体のパフォーマンスを向上させることが必要であるという。

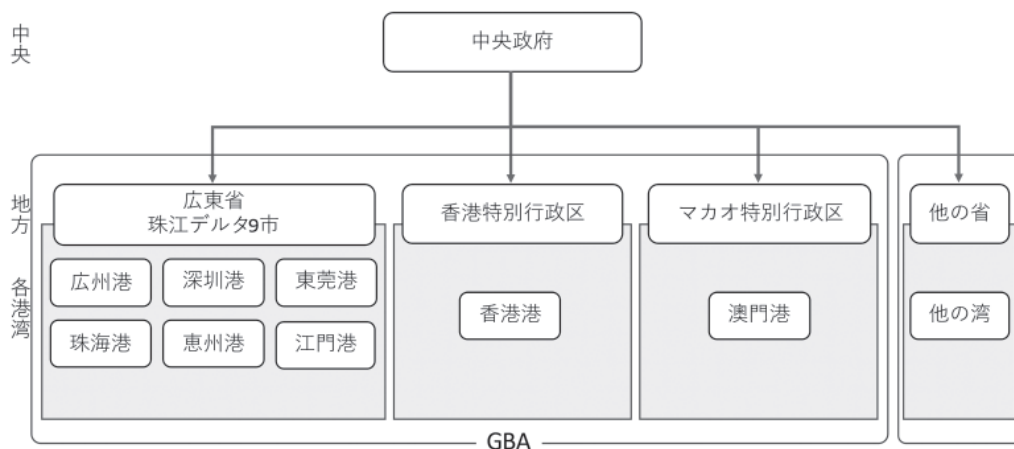


図 4. 港湾整備をめぐる中央 - 地方関係

出典) 筆者作成

4. GBA におけるイノベーションに関する研究

いまひとつ、「GBA 発展計画綱要」において重要な目的とされているのが、イノベーションの創出である。同綱要では、「世界的な影響力を持つ国際科学技術イノベーションセンター」を創出することが GBA の目的の一つとして掲げられている。そこで、ここでは GBA におけるイノベーションの創出に着目した研究を詳しく見ていきたい。

楊、趙（2021）は、科学技術革新の発展状況について、①研究開発投資、②イノベーションのアクター、③イノベーション政策、④産業構造、⑤オープンイノベーションという 5 つの観点から、ニューヨーク、サンフランシスコ、東京という世界のベイエリアと GBA とを比較分析している。その結果、GBA は科学研究機構や企業などのイノベーションのアクター数で優位性があると同時に、税・財政面での支援が比較的大きく、対外開放度も高いが、企業の研究開発に対する投入レベルが低く、高度人材が不足しており、イノベーションのアクター間の協力にも障害が存在しているといった問題があると指摘している。そのため、研究開発の支援や都市の共同発展、アクター間の協力と人材の獲得を進めることが必要であるとしている。

Sharif et al. (2022) は、GBA におけるイノベーションの創出において、香港と深圳がイノベーションの核となり、相互連携を強化することが重要であると指摘する。この視点に立ち、

香港と深圳のイノベーション政策を分析している。この研究は、クラスター分析の結果から、香港のイノベーション政策は断片的であり、差別化がなされていないために重複も多い一方で、深圳のイノベーション政策はいわゆる「集中と選択」が明確になされているとしている。また、このことが香港におけるイノベーション創出のボトルネックにつながっており、香港の競争力が相対的に低下しているとしている。ただ、このような政策的な相違点があったとしても、①海外からの人材採用、②科学技術の共同研究開発、③企業間連携、④新興企業の育成支援では、十分に協力すべきであることが示唆されている。また、香港と深圳の相互連携の強化のためには、信頼の醸成が必要であり、それを阻んできた精神的・文化的障壁を克服することも必要であるとしている。

Feng et al. (2020) は、GBA における技術移転ネットワークの構造を、Ye et al. (2020) は GBA におけるイノベーションチェーンの構造を分析している。これらの研究からは、技術移転ネットワークにおいてもイノベーションチェーンにおいても深圳と広州が絶対的なコアであることが明らかにされている。ただし、Feng et al. (2020) では、香港・マカオはサービス業が 90% 以上を占め、イノベーション能力が相対的に不十分であることから、金融面で GBA におけるイノベーション創出を支えるべきだとしている。同様に、張、黄 (2019) もイノベーション能力と金融資源の不均衡を指摘した上で、科学技術イノベーション政策に関する金融面でのサポートシステムを健全化し、GBA での一体的な共同発展戦略を制定する必要があると説く。

Ye et al. (2021) もまた、GBA の各都市がイノベーション創出に果たす役割を示しつつ、イノベーションを起こすプレーヤー（アクター）間での連携が不十分であることを指摘しており、広東省・香港・マカオにおける制度的なギャップを解消することが必要であるとしている。この点について、範、劉 (2020) は、広東、香港、マカオのイノベーションチェーンにおける共同ガバナンスのメカニズムを構築することが必要であると論じている。葉、宋 (2019) が指摘するように、広東、香港、マカオはそれぞれがイノベーションのアクターであり、都市間の「悪性」の競争を避ける必要がある。こうした共同ガバナンスに関して、張、陳 (2019) は、GBA における科学技術イノベーション協力を、高水準の産業イノベーションクラスターの育成、技術革新システムの構築、イノベーション創業エコシステムの構築、科学技術イノベーション行動計画の実施、イノベーション要素の相互接続の推進などの面から着手すべきであると論じている。

一方、Wu et al. (2022) は、GBA 内におけるベンチャーキャピタルのネットワーク構造を分析している。分析の結果から、GBA 内のベンチャーキャピタルや新興企業は、広州・深圳・香港に集積していることが明らかにされている。また、国際的な金融センターとしての香港に近接する深圳に 2009 年に成長企業のための証券取引市場「創業板」が設立されたことが、香港と深圳の 2 都市を GBA 内のベンチャーキャピタルの中核とすることに直接的につながっているとされている。

こうした研究は、GBA におけるイノベーションの創出には各都市の役割を明確にする必要

性を示している点で共通していると言えるだろう。

他方、イノベーションの創出のためには、技術を生み出すための人材と財政が不可欠である。伍、唐、李（2021）は、①税収、②福利、③教育、④基礎インフラ建設、⑤科学技術の面で、広東、香港、マカオが財政協力をすべきと主張する。とりわけ教育面では、香港、マカオとのハイレベルな協力を強化し、ハイエンドな要素や資源をいち早く引き入れ、イノベーションプラットフォームなどの建設をサポートすべきであるという。すなわち、イノベーション生産拠点としての広州に対して、香港とマカオが財政面で積極的に関わる必要があると考察している。そのため、中央政府が、香港とマカオが独特な優位性を発揮すると同時に、香港とマカオを国家の経済発展と対外開放における全体システムの中に組み入れるためのメカニズムを構築すべきであるとの提言を行っている。

5. 結論と今後の課題

本研究では、粵港澳大湾区（GBA）構想と同構想に関する研究について、港湾整備とイノベーションに関する研究を中心に分析してきた。いずれの研究においても、各都市の役割分担を政策的インプリケーションとするものが多く見られた。とりわけ、香港と深圳の協力、あるいは香港と広州・深圳の協力をどのように進めていくかという視点で、香港（およびマカオ）をGBA構想の中にどのように組み込んでいくか、取り込んでいくかという視点が多くの研究に共通して見られる特徴である。

しかし、求められる香港の役割については、港湾整備においては、現物の貨物を中心に担うのではなく、海上保険など金融面で海事を支えることが期待され、イノベーションにおいては、金融面での役割が香港に期待されている。すなわち、粵港澳大湾区構想の中で、香港は従来有していた港湾都市のイメージや、金融をはじめとする先進的なイノベーション都市のイメージを広州や深圳に明け渡し、金融プラットフォームとしての役割が求められることを意味している。また、財政面でも、香港、マカオの財政収支が健全であるのに対して、広東省9都市は大幅な財政赤字にある。こうした財政能力のギャップを埋める役割も香港に期待されているだろう（伍、唐、李、2021）。

一方、GBAにおける産業のクラスター化、とりわけ新興企業におけるイノベーションを促進するためには、都市の役割分担を明確にする一方で、人材の往来を活発にすることが望ましく、香港とそれ以外の地域の信頼醸成のためには制度的ギャップの解消が必要といった記述も見られる。このことは、香港が人材面および金融面でGBAにおけるイノベーションチェーンの重要なプレーヤーであることを意味している。

翻って、我が国でも、国際戦略港湾など、複数の港湾を一体的に整備する動きがあるが、中国のGBA構想と比較すると次の2点が課題となり、国際競争で優位性を確保できるレベルでの整備には至らない可能性がある。第1に、整備・管理の主体が各自自治体であり、GBAほどの規模で一体的な整備ができていない。第2に、国の補助金は専ら港湾設備が対象で、国

際競争で優位性を確保するレベルでの港湾整備と後背地の産業拠点づくりの有機的な連携は十分にできていない。

我が国は海洋国家でありながら、港湾の国際競争力の低下が著しい。シンガポール港や韓国・釜山港がハブ港湾として機能しているにも関わらず、我が国の港湾は自国宛の貨物が大半を占める（たとえば、2013年のトランシップ貨物取扱率は、京浜・阪神ともに90～100%だが、シンガポールは約80%、釜山は約40%）。また、直接航路の減少傾向にも歯止めがかからない。一方で、世界的には、スケールメリットを活かして輸送コストを削減すべく貨物船の大型化が進んでおり、大規模な港湾開発による貨物船の大型化への対応が遅れれば、我が国の港湾の国際競争力はますます低下せざるを得ない状況にある。

中国の華東地域に位置する上海港や華南地域に位置するGBA構想に含まれる港湾は、一港だけでも我が国の主要港をゆうに超える規模であるが、それらを一体的に整備するものであり、さらには後背地の産業拠点づくりも視野に入れていることから、貨物船の大型化への対応のみでは我が国港湾の国際競争力の維持ができない可能性が大きい。

2019年2月18日に公表された「GBA発展計画綱要」は、中国共産党中央委員会および国務院が公表したものであるが、GBAは広東省の珠江デルタ9市と香港特別行政区、マカオ特別行政区による共同発展計画であり、2003年から2004年にかけて行われた港湾管理体制改革によって港湾行政や港湾企業経営が地方政府に移管されていることから、そのイニシアチブは広東省各市および香港・マカオ特別行政区にある可能性がある。そのため、こうした中央-地方、および官民の権限やイニシアチブが如何なるものであるのかを検討していくことが必要であろう。

一方、GBAは港湾整備と産業拠点形成を同時に進行するものであり、その整備にあたっては地方政府が主体となり、中央政府からの補助金の使途や官民協力について、各自自治体の裁量が大きいのではないだろうか。中国政府は、GBAにおいて、財源配分のバランスを取るために、特別な財政支援などを行っている。たとえば、広東省など、経済的に劣る地域に対して、インフラ整備や産業振興などに対する財源投入を増やすことで、地域間の経済発展を促進し、GBA全体の経済発展を推進していくことを目指していると見られる。

他方、香港やマカオは、より高いGDPや財政収入を有しているため、インフラ整備や産業振興に対する財源投入において、広東省など他の地域と比較して多くの負担を求められるかもしれない。経済的に優れた地域は、他の地域との調整を行うために、税制の減税などの特別な措置を取って、投資を促進しインフラ整備や産業振興などに対する財源投入に貢献することが期待されていると見られる。そのため、財源負担については、主に地域間の差異があらると考えられる。

今後の課題として、これまでのGBAに関する研究動向では議論されてこなかった、中国における港湾整備、特に華南地域におけるGBAの財源負担・国（中央）と地方および官民のイニシアチブをGBAの実態調査・文献調査などを通じて明らかにすることで、GBAが我が国の港湾にもたらす影響を考察するとともに、我が国の港湾整備に新たな知見をもたらすこと

が望まれる。

参考文献

- Bai, X., Xie, H., Leng, Y., Huang, P. ,2020, “Exploration of innovation and entrepreneurship education path for college students: A case study in the Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area”, *Proceedings of the International Conference on Electronic Business (ICEB)*, 2020-December, pp.128-141.
- Chang, Z., Diao, M., Jing, K., Li, W. ,2021, “High-speed rail and industrial movement: Evidence from China’s Greater Bay Area”, *Transport Policy*, 112, pp.22-31.
- Chen, H., Chen, T., Li, L., Chen, X., Huang, J. ,2022, “Testing Convergence of Tourism Development and Exploring Its Influencing Factors: Empirical Evidence from the Greater Bay Area in China”, *Sustainability* (Switzerland), 14(11).
- Chen, J., Fei, Y., Wan, Z., Yang, Z., Li, H., Choi, K-S., Xie, X. ,2020, “Allometric relationship and development potential comparison of ports in a regional cluster: A case study of ports in the Pearl River Delta in China”, *Transport Policy*, 85, pp.80-90.
- Chen, M., Lu, H. ,2020, “Analysis of transportation network vulnerability and resilience within an urban agglomeration: Case study of the greater Bay Area, China”, *Sustainability* (Switzerland), 12(18).
- Chen, Z., Li, Y., Wang, P. ,2020, “Transportation accessibility and regional growth in the Greater Bay Area of China”, *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 86.
- Cui, W., Chen, J., Xue, T., Shen, H. ,2021, “The economic resilience cycle evolution and spatial-temporal difference of tourism industry in guangdong-hong kong-macao greater bay area from 2000 to 2019”, *Sustainability* (Switzerland), 13(21).
- Duan, X., Lai, I.K.W. ,2022, “The formation of multi-destination image: A study of China’s Greater Bay Area”, *Frontiers in Psychology*, 13.
- Feng, Z., Cai, H., Zhou, W. ,2020, “Structural characteristics and spatial patterns of the technology transfer network in the guangdong-hong kong-macao greater bay area”, *Sustainability* (Switzerland), 12(6).
- Fu, Y., Lin, Q., Grifoll, M., Lam, J.S.L., Feng, H. ,2023, “Investigating the evolution of the Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area(GBA) multi-port system: The multi-faced perspectives”, *Ocean and Coastal Management*, 233.
- Gao, H. ,2020, “Research on Financial Development of Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area Based on Endogenous Financial Economic Growth Model”, *Journal of Physics: Conference Series*, 1486(5).
- Haiyang, S., Renhuai, L., Tong, W. ,2022, “The Structure of Urban Tourism Information Network in the Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area [粤港澳大湾区城市旅游信息网络

- 结构]”, *Tropical Geography*, 42(2), pp.220-235.
- Leandro, F.J. ,2020, “Tourism as an instrument of cultural de-bordering and economic connectivity: The case of Macau”, *Role and Impact of Tourism in Peacebuilding and Conflict Transformation*, pp.148-163.
- Li, S., Haralambides, H., Zeng, Q. ,2022, “Economic forces shaping the evolution of integrated port systems - The case of the container port system of China’s Pearl River Delta”, *Research in Transportation Economics*, 94.
- Liao, W., Cao, X., Li, S. ,2019, “Competition and sustainability development of a multi-airport region: A case study of the Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area”, *Sustainability*(Switzerland), 11(10).
- Lin, P., He, Y., Pei, M. ,2020, “Data-Driven Analysis of Traffic Volume and Hub City Evolution of Cities in the Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area”, *IEEE Access*, 8, pp.12043-12056.
- Liu, D. ,2022, “Opportunities and challenges of graduate entrepreneurship in China’s Greater Bay Area: cases in Hong Kong and Shenzhen”, *Asian Education and Development Studies*, 11(1), pp.82-93.
- Liu, X.-Y., Qiu, L.-J. ,2022, “Has the Construction of the Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area Promoted Outward FDI from Provinces Along the Route?—Empirical Analysis Based on the DID Method”, *Lecture Notes of the Institute for Computer Sciences, Social-Informatics and Telecommunications Engineering, LNICST*, 416, pp.344-356.
- Ma, H., Huang, X., Li, Y. ,2018, “The evolution and mechanisms of megalopolitan knowledge polycentricity of Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area [粤港澳大湾区城市群知识多中心的演化过程与机理]”, *Dili Xuebao/Acta Geographica Sinica*, 73(12), pp.2297-2314.
- Ma, H., Li, Y., Huang, X. ,2021, “Proximity and the evolving knowledge polycentricity of megalopolitan science: Evidence from China’s Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area, 1990–2016”, *Urban Studies*, 58(12), pp.2405-2423.
- Mok, K.H. ,2022, “The Role of Higher Education, Innovation, and Entrepreneurship in Bay Areas: Challenges and Opportunities”, *Higher Education in Asia*, pp.1-14.
- Mok, K.H., Zhang, Y., Bao, W. ,2022, “Brain Drain or Brain Gain: A Growing Trend of Chinese International Students Returning Home for Development”, *Higher Education in Asia*, pp.245-267.
- Mou, J. ,2022, “Extracting Network Patterns of Tourist Flows in an Urban Agglomeration Through Digital Footprints: The Case of Greater Bay Area”, *IEEE Access*, 10, pp.16644-16654.
- Nowak, M. ,2020, “Entrepreneurship in china’s greater bay area-a gender perspective [Przedsiębiorczość w gba w chinach-perspektywa płci]”, *Polish Journal of Management*

- Studies*, 22(2), pp.324-344.
- Shao, Q. ,2020, “Dynamic Spatial Analysis of Economic Performance on Comprehensive Carrying Capacity in the Greater Bay Area Considering Mediating Effects”, *Environmental Science and Engineering*, pp.275-289.
- Sharif, N., Chandra, K. ,2022, “A comparative analysis of innovation policies in Hong Kong and Shenzhen within the Greater Bay Area initiative”, *Science and Public Policy*, 49(1), pp.54-71.
- Song, X., Peng, T., Zhang, G. ,2022, “The Waterage Passenger Transportation Network in the Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area [粤港澳大湾区水路客运网络特征]”, *Tropical Geography*, 42(2), pp.247-255.
- Tang, H.-H.H. ,2022, “The strategic role of world-class universities in regional innovation system: China’s Greater Bay Area and Hong Kong’s academic profession”, *Asian Education and Development Studies*, 11(1), pp.7-22.
- Wang, R., Guo, L.-M., Cao, C., Chen, Y.-S. ,2023, “The key success factors of the AI industry entrepreneurial process in China Great Bay Area: A systematic approach study”, *Technological Forecasting and Social Change*, 186.
- Woo, K.-Y., Lee, S.-K., Shum, P.K.-C. ,2022, “Nonparametric Cointegration Tests for Price Convergence within the Greater Bay Area of China”, *Chinese Economy*, 55(6), pp.410-424.
- Wu, K., Wang, Y., Zhang, H., Liu, Y., Ye, Y., Yue, X. ,2022, “The pattern, evolution, and mechanism of venture capital flows in the Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area, China”, *Journal of Geographical Sciences*, 32(10), pp.2085-2104.
- Xie, A., Postiglione, G.A., Huang, Q. ,2021, “The Greater Bay Area (GBA) Development Strategy and Its Relevance to Higher Education”, *ECNU Review of Education*, 4(1), pp.210-221.
- Xie, X., Huang, Q., Jung, J. ,2022, “Higher education and regional development of Shenzhen municipality in China’s greater bay area”, *International Journal of Chinese Education*, 11(3).
- Yang, D., Li, C., Li, L., Lai, K.-H., Lun, V.Y.H. ,2022, “Maritime cluster relatedness and policy implications”, *Transport Policy*, 128, pp.76-88.
- Yang, W., Fan, F., Wang, X., Yu, H. ,2022, “Knowledge innovation network externalities in the Guangdong–Hong Kong–Macao Greater Bay Area: borrowing size or agglomeration shadow?”, *Technology Analysis and Strategic Management*, 34(9), pp.1020-1037.
- Ye, L., Li, M., Song, X. ,2022, “Hierarchically Differentiated Dynamics of State– Business Relations in Regional Innovation: Building National Enterprise Technology Centers in China’s Greater Bay Area*”, *China Review*, 22(4), pp.45-75.
- Ye, W., Hu, Y., Chen, L. ,21, “Urban innovation efficiency improvement in the guangdong–hong kong–macao greater bay area from the perspective of innovation chains”, *Land*, 10(11).
- Yu, Z., Zu, J., Xu, Y., Chen, Y., Liu, X. ,2022, “Spatial and functional organizations of industrial agglomerations in China’s Greater Bay Area”, *Environment and Planning B: Urban*

Analytics and City Science, 49(7), pp.1995-2010.

Yuan, J., Zhou, Y., Liu, Y., 2022, "Convergence Evaluation of Sports and Tourism Industries in Urban Agglomeration of Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area and Its Spatial-Temporal Evolution", *Sustainability* (Switzerland), 14(16).

巴曙松、湛鹏、梁新宁等著『粤港澳大湾区协同创新机制研究——基于自由贸易组合港模式』（厦门：厦门大学出版社、2019年）

蔡赤萌「粤港澳大湾区城市群建设的战略意义和现实挑战」『广东社会科学』、2017年第4期、5-14、254頁。

曾志敏編著『粤港澳大湾区论纲（粤港澳大湾区建设研究丛书）』（广州：华南理工大学出版社、2018年）

曾伟玉主編『粤港澳大湾区研究（第2辑）』（北京：社会科学文献出版社、2020年）

曾伟玉主編『粤港澳大湾区研究』（北京：社会科学文献出版社、2019年）

陈广汉、杨柱、谭颖等著『区域经济一体化研究：以粤港澳大湾区为例』（北京：社会科学文献出版社、2017年）

陈广汉主編『粤港澳大湾区發展報告（2018）』（北京：中国人民大学出版社、2018年）

陈广汉等著『粤港澳大湾区港资企业发展研究』（北京：社会科学文献出版社、2019年）

陈剑「基于国家主导的粤港澳大湾区公共治理融合：条件保障、现实困境与路径探析」『广东社会科学』、No.307、2021年1月、18-24頁。

邓善凤、吴记峰『党建引领基层治理创新研究——以粤港澳大湾区为例』（北京：新华出版社、2021年）

董石桃、范少帅「权威多层治理和区域合作发展中的府际协调——以粤港澳大湾区规划过程为例」『岭南学刊』、2019年第6期、19-27頁。

方木欢「分类对接与跨层协调：粤港澳大湾区区域治理的新模式」『中国行政管理』第429期、2021年第3期、36-44頁。

方木欢「纵横联动：粤港澳大湾区政府间关系的理论分析」『學術論壇』、2020年第1期、71-78頁。

范旭、刘伟「基于创新链的区域创新协同治理研究——以粤港澳大湾区为例」『当代經濟管理』、Vol. 42、No. 8、2020年8月、54-60頁。

范拓源「粤港澳大湾区战略性新兴产业发展与财政扶持模式研究」『開發性金融研究』、2018年第1期、32-38頁。

封小雲『大湾区產業合作香港的新功能』（香港：香港城市大学出版社、2019年）

符正平、何俊志、黎熙元主編『粤港澳大湾区发展研究报告（2019-2020）』（广州：中山大学出版社、2021年）

辜胜阻、曹冬梅、杨媚「构建粤港澳大湾区创新生态系统的战略思考」『中国软科学』、2018年第4期、1-9頁。

廣東省經濟安全研究院、廣東國際經濟協會課題組『“一对一”經濟安全研究』（广州：广州出

- 版社、2017年)
- 广东省社会科学院編『粤港澳大湾区建设报告(2018)』(北京:社会科学文献出版社、2018年)
- 郭跃文、袁俊主編『粤港澳大湾区建设报告(2019)(粤港澳大湾区蓝皮书)』(北京:社会科学文献出版社、2019年)
- 郭跃文主編『粤港澳大湾区建设报告(2020-2021)(粤港澳大湾区蓝皮书)』(北京:社会科学文献出版社、2021年)
- 国世平主編『粤港澳大湾区规划和全球定位』(广州:广东人民出版社、2018年)
- 李小瑛、刘夕洲、李晋灵、蒋秋祎、陈嘉玲编著『粤港澳大湾区科技创新研究—宏观比较微观实证与个案分析(国家智库报告)』(北京:中国社会科学出版社、2019年)
- 李迁、朱永灵、刘慧敏、程书萍「港珠澳大桥决策治理体系:原理与实务」『管理世界』、2019年第4期、52-60、159頁。
- 梁海明、洪为民、洪雯『“一带一路”下的粤港澳大湾区蓝图』(成都:西南财经大学出版社、2019年)
- 林広志、劉毅等編『粤港澳大湾区发展报告(2019-2020)』(广州:广东人民出版社、2021年)
- 林晓霞、郑晓娟編著『活力粤港澳大湾区之经济发展(活力粤港澳大湾区丛书)』(广州:广东科学技术出版社、2020年)
- 林晓霞、郑晓娟編著『活力粤港澳大湾区之科技创新』(广州:广东科学技术出版社、2020年)
- 刘宇濠『粤港澳大湾区战略下的深港创新圈2.0——打造世界级科技产业创新中心』(北京:新华出版社、2020年)
- 刘璟『构建粤港澳大湾区产业国际竞争优势研究』(北京:经济科学出版社、2020年)
- 陆剑宝、符正平「海南自由贸易港与粤港澳大湾区联动发展的路径研究」『区域经济评论』、2020年6月、130-139頁。
- 马化腾等著『粤港澳大湾区——数字化革命开启中国湾区时代』(北京:中信出版社、2018年)
- 毛艳华「粤港澳大湾区协调发展的体制机制创新研究」『南方经济』、2018年第12期、129-139頁。
- 庞川、林広志主編『粤港澳大湾区发展报告:2018-2019』(广州:广东人民出版社、2019年)
- 秦玉才、姜晓军等著『粤港澳大湾区融合发展规划研究』(杭州:浙江大学出版社、2018年)
- 任颀、杨鑾嵩主編『粤港澳大湾区创业生态报告2019』(北京:企业管理出版社、2019年)
- 石佑启、陈可翔「粤港澳大湾区治理创新的法治进路」『中国社会科学』、2019年第11期、64-85、205-206頁。
- 涂成林、田丰、李罗力主編『中国粤港澳大湾区改革创新报告(2021)(粤港澳大湾区蓝皮书)』(北京:社会科学文献出版社、2021年)
- 涂成林、苏泽群、李罗力主編『中国粤港澳大湾区改革创新报告(2020)(粤港澳大湾区蓝皮书)』(北京:社会科学文献出版社、2020年)
- 王京生、樊建平主編、杨柳著『粤港澳大湾区战略性新兴产业研究(机器人卷)』(深圳:海天出版社、2020年)

- 王京生、樊建平主編、杨柳著『粤港澳大湾区战略性新兴产业研究（新材料产业卷）』（深圳：海天出版社、2020年）
- 王京生、樊建平主編、杨柳著『粤港澳大湾区战略性新兴产业研究（人工智能卷）』（深圳：海天出版社、2020年）
- 王京生、樊建平主編、杨柳著『粤港澳大湾区战略性新兴产业研究（生命健康产业卷）』（深圳：海天出版社、2020年）
- 王京生、樊建平主編、杨柳著『粤港澳大湾区战略性新兴产业研究（物联网产业卷）』（深圳：海天出版社、2020年）
- 魏宗财、陈婷婷、刘玉亭「粤港澳大湾区跨界地区协同发展模式研究——以广佛为例」『城市规划』2019年第43卷第1期、31-38頁。
- 魏達志、張顯未、裴茜著『未来之路：粤港澳大湾区發展研究』（北京：中国社会科学出版社、2018年）
- 文宏、吕映南、林彬「“调适性互动”_我国地方政府间合作的现实模式与机制——以粤港澳大湾区为例」『华南理工大学学报（社会科学版）』第21卷第3期、2019年5月、11-19頁。
- 伍文中、唐霏、李勤「从竞争走向合作：粤港澳大湾区财政行为的推进路径分析」『贵州财经大学学报』第213期、2021年第4期、24-32頁。
- 吴成鹏、张衍春、胡映洁「粤港澳大湾区治理框架比较研究：基于制度环境视角」『热带地理』、第42卷第2期、2022年2月、256-268頁。
- 谢宇「中央推进粤港澳大湾区建设的法治路径——“中央权力行使指南”的提出」『法学杂志』2020年第4期、120-131頁。
- 申明浩主編『粤港澳大湾区协同发展报告（2020）』（北京：社会科学文献出版社、2020年）
- 徐芳燕、陈昭、刘映曼『粤港澳大湾区：集聚与融合』（北京：人民出版社、2019年）
- 杨小蓉、张仁寿主編『粤港澳大湾区發展研究』（广州：中山大学出版社、2019年）
- 杨静、赵俊杰「四大湾区科技创新发展情况比较及其对粤港澳大湾区建设的启示」『科技管理研究』、2021年第10期、60-69頁。
- 杨沐、李明波主編『粤港澳大湾区建设理论与实践（粤港澳大湾区建设研究丛书）』（广州：华南理工大学出版社、2019年）
- 叶林、宋星洲「粤港澳大湾区区域协同创新系统：基于规划纲要的视角」『行政论坛』第153期、2019年第3期、87-94頁。
- 喻凯「府际关系视角下的粤港澳大湾区协同治理研究」中共广东省委党校硕士学位论文、2019年6月。
- 粤港澳大湾区战略研究院編著『2020粤港澳大湾区发展报告——大湾区发展的挑战与机遇』（北京：科学出版社、2020年）
- 张思平『粤港澳大湾区：中国改革开放的新篇章』（北京：中信出版社、2019年）
- 张宗法、陈雪「粤港澳大湾区科技创新共同体建设思路与对策研究」『科技管理研究』2019年第14期、81-85頁。

- 张大为、黄秀丽「粤港澳大湾区金融支持科技创新的现实困境及破解路径」『西南金融』2021年第3期、86-96頁。
- 张廉英「粤港澳大湾区环境治理中的政府合作研究」中共广东省委党校硕士学位论文。
- 张颖「粤港澳大湾区城市群区域治理机制的架构思考：从政府治理权出发」『上海对外经贸大学学报』第27卷第2期、2020年3月、103-110頁。
- 张龙鹏、刘俊杰「粤港澳大湾区战略性新兴产业政策比较研究」『科技管理研究』2020年第22期、39-47頁。
- 郑佳欣、朱桂龙、黄建伟、黄颖川『变局·新局——2020粤港澳大湾区企业创新报告』（广州：南方日报出版社、2020年）
- 中共中央、国务院『粤港澳大湾区发展规划纲要』（北京：人民出版社、2019年）
- 中国城市规划设计研究院港澳研究中心、中国城市规划设计研究院深圳分院編『2017-2018 粤港澳觀察藍皮書：粤港澳大湾区的未来与共識』（北京：中国建筑工業出版社、2019年）
- 中国人材創新創業優質生態圈評估研究課題組『中国人才创新创业优质生态圈发展报告（2019）——对北上广深杭（含一线城市）及粤港澳大湾区的第三方评估』（北京：中国社会科学出版社、2019年）
- 中国人材創新創業優質生態圈評估研究課題組『中国人才创新创业优质生态圈发展报告（2020）——京沪杭及粤港澳大湾区』（北京：中国社会科学出版社、2020年）
- 钟韵、胡晓华「粤港澳大湾区的构建与制度创新_理论基础与实施机制」『经济学家』、2017年12月、50-57頁。
- 周任重「论粤港澳大湾区的创新生态系统」『开放导报』、第192期、2017年6月、53-56頁。

