

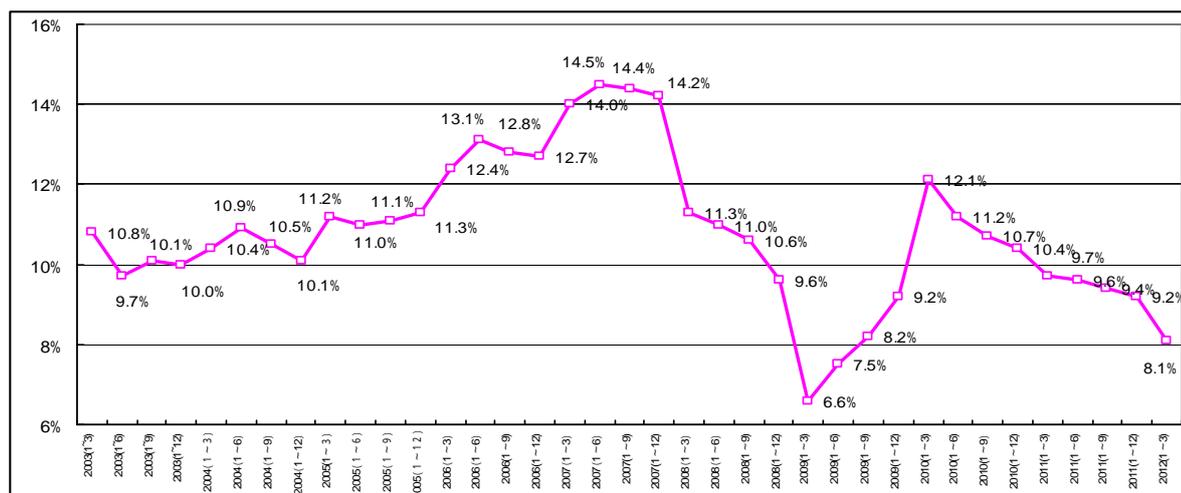
中国経済の減速をどう見るか

童適平(経済学博士)

アジア近代化研究所研究員、明治大学教授

最近、中国政府は今年第1四半期の主要経済指標を公表しました。GDPの成長率は前年同期比で8.1%でした。年率8.1%であれば決して低い成長率ではないですが、調べてみたら、図1のように、これは、四半期の前年同期比として、2001年12月に中国がWTOに加盟して、好景気を迎えた2003年以来、金融危機が発生した直後の2009年第2四半期(6.6%)と第3四半期(7.5%)に次ぐ低い数字です。

図1 四半期ごとGDPの前年同期比(2003.1Q~2012.1Q) %



出所：中国国家統計局ホームページ。

その中味を見てみますと、まずは輸出入です。リーマンショック以後、この手その手で何とか輸出入を回復し、増加に転じ、最高記録を更新しましたが、前期比で今年1月は減少に転じ、2月は更なる減少となりました。そして、2月の輸出額(1145億米ドル)マイナス輸入額(1460億米ドル)は315億米ドルの赤字となりました。第1四半期全体を見れば、前年同期比で輸出は7.3%増ですが、去年と比べ、19.1ポイントの下落、輸入も6.9%増と25.8ポイントの下落となり、輸出入の減速が鮮明となりました。

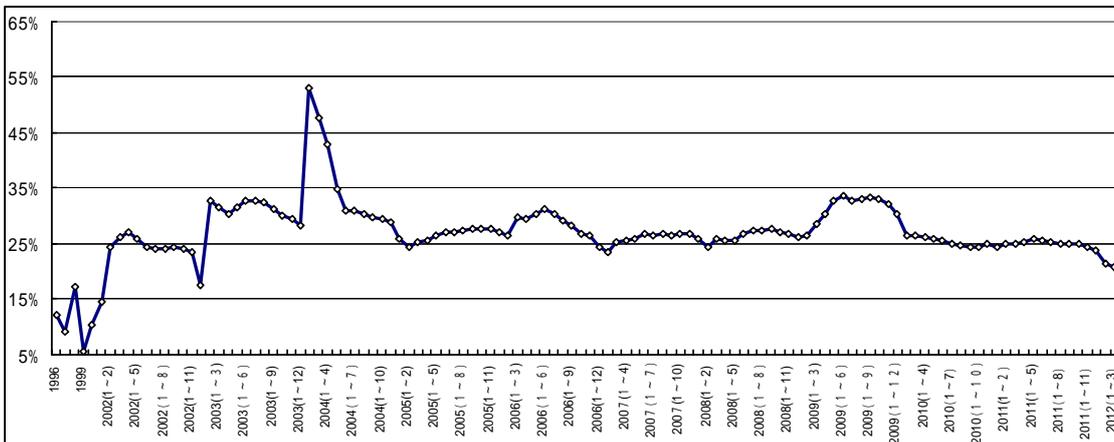
図2 輸出入額の推移 (2007.01 ~ 2012.02) 億米ドル



出所：同図1。

次、投資を見てみましょう。図3は中国代表的な投資指標として城鎮（都市部）固定資産投資月次累積値の前年同期比を示したものです。今年に入ってから低下しました。1~2月は21.5%、1~3月は20.9%です。図3が示すように、これも2003年以降、最も低い前年同期比です。

図3 城鎮固定資産投資額前年同期比 (1996 ~ 2012.03) %

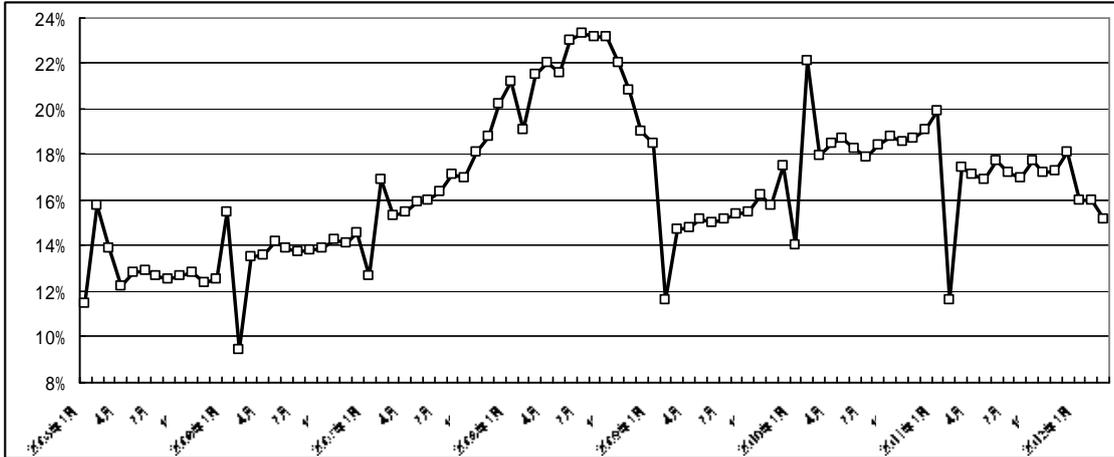


出所：同図1。

注：1996 ~ 2001年は年次データ、他は月次データ。

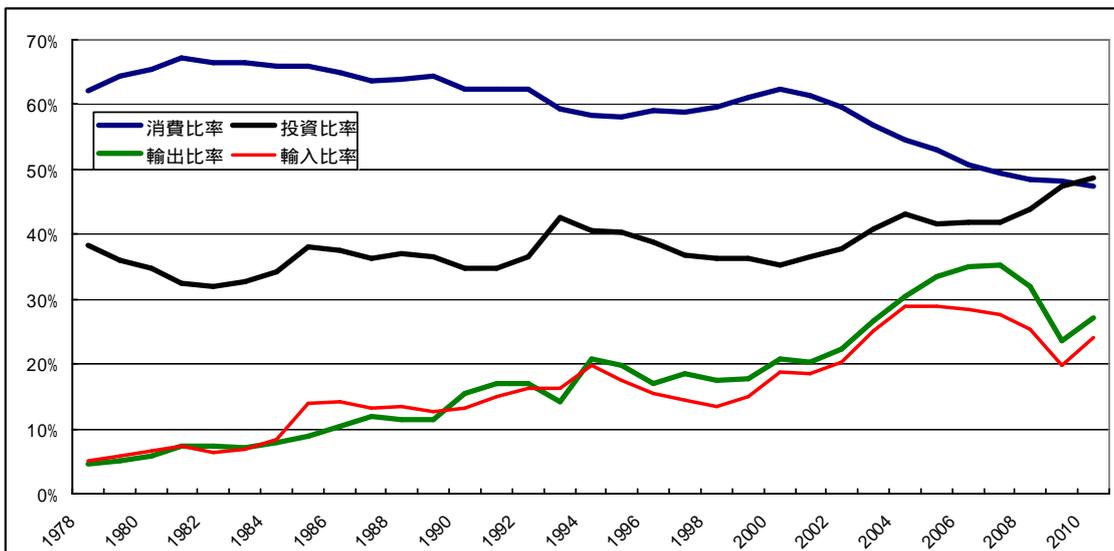
続けて、消費を見てみます。消費を表す代表的な指標は消費財小売額があります。図4は2005年から直近まで、消費財小売額の前年同期比を示しています。図4からも分かるように、旧お正月の影響を除けば、今年1~3月の前年同期比は2010年以降の最低となっています。リーマンショックを受けたままの2009年上半期並みの水準です。

図4 消費財小売額前年同期比の推移 (2005.01 ~ 2012.03) %



5.5%、10.0%と 14.4%でした。1998 年にアジア金融危機が発生しました。中国政府は財政政策出動で何とか 8%の成長率を維持しようとしたことはよく知られています。財政政策は麻薬のようなものです。一度味わったら、なかなか止められません。アジア金融危機が収まった後も、財政政策による投資は続きました。そして、2001 年 12 月に WTO 加盟の実現により、財政政策による投資のほかに、海外からの投資も急増しました。国内外の要因が相まって、2003 年以後、固定資産投資の前年同期比は基本的に 25%以上で貫いていました。その結果、図 5 のように、2010 年に投資の対 GDP 比率はとうとう 48.6%に達し、経済成長の最大のプッシュ要因となりました。

図 5 投資比率、消費比率、輸出入比率の推移 %



出所：同図 1。

ところで、海外からの投資はともかくとして、投資の中で高いウエイトを占めたのは政府による公共投資と国有企業の投資です。これらの投資の合理性についてはよく指摘されています。一步を下がって、投資の究極は消費増大と国民福祉の増進にあります。図 5 のように、投資は 48.6%へ上昇、消費は逆に 47.4%へ低下したのは本末転倒です。

次、消費を考えてみます。図 5 のように、1978 年に改革がスタートした時、消費の GDP 比は 60%を超えていました。1981 年までは少し、上がったが、その後、ほぼ一貫して下がっています。特に、2002 年以後、下がり方が急になりました。消費比率の低下は投資比率の上昇と表裏の関係ですが、背景は、国民所得の分配は政府税収と企業利益への傾斜と個人間の所得格差の拡大、二点です。

リーマンショック以後、中国政府は投資と同時に消費促進策を講じました。消費促進策の中身は家電と自動車の購入に対して補助金（税優遇）を出すことです。この政策により、家電の普及率、特に農村での普及率は大きく上昇しました。一方、自動車の生産、販売台数もそれぞれ 2008 年の 938 万台と 934 万台から 2010 年の 1826 万台と 1806 万台へと急増し、世界最大の自動車生産と販売の国となりました。しかし、中国の平均所得水準から考えてみたら、自動車は決して安くはないです。実質的にも自動車を購入でき

るのは決して貧乏人ではないだけでなく、自動車の購買力があるのも、よく売れているのも沿海地域と大都市とその住民なので、自動車の購入に補助金を出すことには理不尽の感じは否めないです。

問題は二つあります。

まずは補助金の“逆進効果”です。補助金は財政政策による一種の所得移転です。補助金を受けることは所得移転を受けることです。一般的に、財政政策の所得再分配機能は高所得者から低所得者へ所得を移転することを指します。ところで、自動車はまだ高く、自動車が購入できるのは高所得者であれば、自動車補助金は所得を農村地域や内陸部の低所得者から比較的豊かである沿海地域と大都市の住民に移転することを意味します。本来は税負担の公平性から所得が少ない人の税負担は少ないとは逆に、所得の多い人の税負担は少ない“逆進的な結果”をもたらしてしまいます。

いま一つは、長期の目から見れば、中国では個人の乗用車普及政策に対する筆者の疑問です。中国沿海地域の人口密度は決して日本に劣らないです。現に上海の居住（半年以上）人口は既に2300万人を超えています。車の普及は当然、道路、駐車場などの整備が不可欠です。つまり車の“生存空間”が必要です。人間の本来の生存空間と競うことになります。よく聞く話で、新築分譲マンションの駐車場の平米あたり価格はマンションそのものの価格より高いです。言い方を変えれば、車は人間の生存空間を奪い取ることになっています。そして、車の普及のおかげで、上海には晴天らしい晴天はめったになくなってしまい、交通事故が急増してしまい、またエネルギーの問題を考えれば、気が遠くなります。当然、自動車は交通手段として人間の行動範囲を大きく広げ、大変素晴らしいことです。しかし、大都市では、乗用車の普及よりはむしろ大型公共交通機関の整備はより重要です。乗用車は交通手段としてよりはレジャーとして利用されて方が合理的ではないかと思います。また、大都市より規模経済性のない農村部で進めるべきです。

この自動車補助金が切れた2011年の自動車販売台数はとうとう予測された2000万台を超えることなしに、1842万台に止まりました。以上の理由から、これはむしろ歓迎すべきことです。2011年、消費財小売額の前年同期比増加率はまた低下に転じました。消費拡大の抜本策は、補助金などよりはむしろ所得分配の改善にあると思います。

このように、2003年以後、実質11%を超える成長の維持はもう限界に来ていると中国政府も十分に認識していると思います。今年の全人代で、温家宝首相はGDPの成長率を7.5%に下方修正したことを内外にアピールしました。第1四半期の成長率減速も自然の流れで、心配するよりはむしろ歓迎すべきことです。

統計局のスポークスマンは、GDPの減速とは逆に個人の所得増加に力を入れています。ほとんどすべての地方政府は今年も最低賃金基準を上げました。この恩恵を受けたのは都市住民だけでなく、農民工も同様です。また、農産品価格の上昇により農民の経営収入も上昇しました。外に、個人所得課税標準は2000元から3000元へ、中小企業所得税半額優遇措置は2015年まで延長、自営業の営業税課税標準も売上げ5000元から20000元に引き上げられた、政府も貧困者移転支出も増やしたそうです。これらの措置が取られたお陰で、第1四半期、都市住民の所得は9.8%増加、農民の所得も16%増加したと説明しました。

個人所得の増加スピードは経済成長率を上回るのは久しいことです。大いに喜ばしいことです。今回の薄熙来事件で示されたように、“唱紅”(社会主義を賞賛する歌を歌う)と“打黒”(幹部の汚職と暴力団の取り締まり)をスローガンにした薄熙来の手口は一部の大衆から人気を取り、支持を得たのです。“唱紅”は若い青春時代の思い出に絡み、歌うことがあるかもしれないが、毛沢東時代の社会主義を賞賛するため

に歌うのは少数の人に限ります。一方、“打黒”は多くの支持が得られたが、“文革”時代の“階級闘争”を思わせるようなやり方は決して中国社会のためにはなりません。この薄熙来事件は現在の社会に対して不平不満を感じた人の割合は一定程度まで占めるようになったこと、この不平不満を政治目的に利用する可能性が十分にあることと警告を鳴らしました。この不平不満は幹部の腐敗汚職と所得格差の拡大から来たことも中国政府指導部は理解し、また、危機を感じたと思います。

政府の個人所得改善策は大歓迎ですが、その効果も引続き見極める必要があります。ないよりはある方がよいですが、所得分配の改善は二次分配より一次分配に重点を置くべきこと、一次分配には政府ガイドラインよりは企業内部に賃金決定メカニズムの形成が重要であることを忘れてはなりません。