

## 【研究ノート】

# 中国大型国際的公共事業「一帯一路」とは

楊 世 英

### はじめに

いうまでもなく、アジア地域は貧困人口の規模が大きいので、貧困問題を解決するための有効雇用の創出は鍵となる。つまり貧困人口に対する雇用機会を提供できるのは何により重要である。なぜならば、働くということは貧困緩和に対して最も有効な手法が証明されたからである。貧困緩和ないし貧困解決の手段に対して様々な先行研究はなされているにもかかわらず依然多くの課題が残されている。そこで本文はこれまでのアジア貧困問題に対する研究経緯を踏まえながら中国 2013 年から提唱した巨大インフラ輸出プロジェクト「一帯一路」を事例として取り上げ、公共事業投資により雇用機会を創出することで貧困緩和に一助するかが検討する。このような従来の考えはグローバル化時代において国境を超えて、異なる社会制度・政治制度・経済制度の国々において成立できるか。さらに各国が経済発展段階が異なるため、資本と労働をうまく融合できるのが問題となる。とくに社会インフラ整備に伴う大型プロジェクトの実施に伴う大量な熟練労働機会が創出されることは周知の通りである。

しかしアジア諸国には大量の未熟練労働者が存在している。決してこのような熟練労働の雇用機会を有効に利用できないかもしれない。このような疑問を持ちながらも、アジア貧困緩和を念頭に置いて産業循環論視点から、中国のシルクロードと 21 世紀海上シルクロードの貧困緩和の効果を検証できればこれまでの経済発展学理論に対して大きな貢献だと言える。

ここでは、いわゆるシルクロードと 21 世紀海上シルクロードは通常「一帯一路」(one belt and road)ともいう。旧シルクロードとは異なる「一帯一路」は中国政府主導でアジアだけではなく欧州にもアフリカにも大型インフラ輸出公共事業である。

### 1. 「一帯一路」と中国経済

いわゆる「一帯一路」とは 2013 年中国国家主席習近平氏が初提出した。つまり中国の改革・

開放モデルを成功経験として世界に輸出しようとしている。その決定過程は次の通りである。

2013年9月中国習近平国家主席がカザフタンのナザルバエフ大学での演説で「シルクロード構想」を提起して同年10月中国習近平国家主席がASEAN諸国を歴訪した際に、インドネシアの国会演説も「21世紀海上シルクロード構想」を再び提唱した。そして2013年12月中国中央経済工作会議で「シルクロード経済帯」プロジェクトを正式に確定された。通常は「一帯一路」とも言う。その主要内容は6大経済回廊（中国パキスタン、CPECなど）を構築ながらインフラ輸出（鉄道・新幹線、高速道路、水路、空港、情報通信、天然ガスパイプ）を強化する。同時に3大経済輸出ロード（中国～中南米、中国～インド洋～アフリカ～南太平洋、中国～北極洋～EU（欧州））を確保すると同時に多国多角貿易を促進する。2019年4月時点で中国はすでに関連地域92カ国家（または国際組織）と共同事業推進のために開発協定を締結した。

そのなかで鉄道の例を挙げると中国とイギリスを結ぶ鉄道物流が急速に進んでいる。貨物列車は2017年1月1日中国浙江省義烏から発車して18日ロンドンに到着した。鉄道沿道はカザフスタン、ロシア、ベラルーシ、ポーランド、ドイツ、ベルギー、フランスを經由して12451キロを走破した。中国と鉄道で結ばれる欧州の都市はロンドンが15カ所目となる。

シルクロード構想と21世紀海上シルクロードが合体したものがシルクロード経済帯、すなわち「一帯一路」である。過去のシルクロード構想はEU、欧州中心であったが、現在はアジア・太平洋も含めて経済の一体化を図ることを目的としている。

「一帯一路」の意義は産業循環論視点からみることができる。産業循環論とは1次産業から2次産業、3次産業への流れが上手くつながるようにすれば社会が循環し、循環は生産、再生産する中で行われ、このバランスが崩れると社会が成り立たなくなるというものである。

中国が進める「一帯一路」には、現在中国国内で生産過剰となっているインフラを輸出するとともに、中国の改革モデルを世界に輸出し、アピールしたいという思惑が背景にある。「一帯一路」が大型インフラ輸出公共事業と呼ばれるのはそのためだ。中国が進める「一帯一路」には、この思惑のほかにも中国が抱える問題が関係している。

中国は改革開放以来、上海を中心に経済特区を作り、成功した一方、東北部や中部、国境付近では発展が遅れている。中国はこれまで国際発展のため多額の投資をしてきたが、地域による貧富の格差は広がるばかりであり、中国の改革モデルには限界があると指摘する研究者もいる。現に中国国内では持続的な高度成長やGDPの数値に目を向けすぎて社会構造やインフラ整備が十分にできていない。

こうした現状を受け、中国は次のモデルへ転換、すなわち国際貿易モデルを目指そうとしている。生産過剰となっているものを海外へ輸出することで、就業機会の創出、所得拡大へ

つながり、格差是正を目指そうとしている。さらに海外から市場の運営ノウハウを学び、人民元での決済も考えている。

中国は中国製造 2025（産業高度化ロードマップ）という計画が進んでおり、世界製造センターは北米 NAFTA、欧州 EU、東南アジア EA を加えて CHINA を目指している。しかし相手国の産業構造とは必ずしも補完性があるとは言えない。社会政治情勢からの影響（マレーシア新幹線など中止）を考える必要がある。最近債務問題（借金漬け外交）は「一帯一路」の欠点と言われている。アメリカ・日本は静観している。果たして中国は製造業が技術進歩しているか。5G を初め中国はハイテク領域で勝ち抜けられるかが問題となっている。また効果試算について就業機会を創出できる範囲がどこまで波及できる。GDP に貢献度をアップできるはずである。関連諸国はそれを信じて動いている。一般的には相手国の GDP 貢献度 80% を超えるとかなりインパクトがある。

一方中国国内経済においては「産能過剰」、すなわち生産能力過剰状態になることは周知の通りである。世界の工場まで成長したことは経済安定成長後資本ストック輸出となることは一般的である。そして中国は経済改革成功したモデル、つまり供給を拡大する（公共事業、社会インフラ）モデルにより需要を生み出す（就業機会）、経済の活性化を図るということを世界にアピールする。

中国経済はすでに労働余剰から供給余剰へ変化している。長江経済ベルト地域では人不足している、京津晋（北京、天津、河北を意味する）は経済発展が停滞している。東北振興や中部台頭、国境沿い開発があまり進んでいない。富が沿海地域に集中している。東部・西部において経済発展が依然遅れている。

このような大型プロジェクトを実施することにより市場システムを運用する能力を高めることは目的の一つである。この意味で中国の市場開放を求められることになる。それで中国政府は金融市場の主導権を握りたい。国内所得格差を是正するために貧困者ないし低所得者に有効な雇用を提供しなければならない。つまりこれは所得上昇させる最も有効な方法であると考えられるわけである。

中国は経済成長率と貧困人口数とは反比例関係にあったから、経済政策は有効に機能していると言える。「一帯一路」いわゆる大型公共事業プロジェクトは従来の公共事業とは国際性をもっている。各国が出資した開発銀行に共同参加という形でインフラ整備と従来の属性と同様である。持続的な経済成長は貧困人口の減少をもたらした。つまり経済成長により貧困克服という伝統手法は中国に効果があったといえる。一方都市部における失業者が年々増えることは都市部において相対貧困者が増えていると考えられる。確かに中国は経済成長率 GDP と公共事業投資率（額）が相関関係にある。いわゆる中国は典型的な投資型経済成長

ともいえる。ここでは、公共投資とは主に社会資本インフラ整備（高速道路・高速鉄道・通信網・水道・ガスなど）を指す。

実際、中国経済の統計数字を見てみると、1995年から2019年までジニ係数はそれほど改善されず、警戒ラインの0.45を超えており、貧富の格差は深刻化している。都市部の失業問題は特に深刻であり、中国社会を維持するためにはこの数値を改善しなければならない。また、貧困人口は減少しているものの、相対貧困人口は増加しており、これは格差が広がったことを意味する。このような相対貧困人口や失業者数の増加により、現在では毎年約1億人の就業機会創出を行わなければならなくなっている。

## 2. 中国経済の貿易輸出構造と製造業の生産過剰状態

過剰供給輸出経済モデルは中国のほかにも成立できるか、できるとすればその条件は何だろうか。経済理論上に解釈しなければならない。むしろこれがこれからの研究課題といえる。農産品だけ輸出から工業品輸出への転換は市場経済が成立している。しかし市場育成段階である中国は必ず成功という保証はない。中国の製造業が高度化・重化学化を進んでいることは否定できないものの、市場へのアクセスはむしろこれからである。

中国経済は良質な労働力を武器にして1980年からずっと高度成長が続いている。そして2000年代後半から産業構造転換による製造業を中心とするハイテク構造を目指しながら経済成長速度を収めた。さらに2010年代以来、熾烈なグローバル化競争で中国の産業競争能力が脆弱性を見始めたわけで、生産能力いわゆる初級生産供給能力が過剰状態に陥った。国内市場も飽和状態で国民の消費水準が低水準のまま、経済発展は適正水準になったことを評価された。中国経済はこのまま2020年まで維持するだろうと考えられる。2017年からアメリカとの貿易摩擦で中国経済は減速が見られたものの、依然成長している。なぜならば中国経済は貿易構造の多様性をもつからである。

一方、日本・アメリカは低成長を維持している。EUは域内のイギリスの離脱問題で経済が低迷している。しかしマイナス成長まで落ち込まないだろう。これらの地域は経済格差があるものの、農業規模は大きく雇用水準は維持できるからである。先進国の労働需要は落ち込んでいる。その原因は人口の高齢化である。生産年齢人口が年々減少し続けている。加えて高齢者人口が増えている。しかし中国は人口学ボーナス時代とも言われている。中国は世界経済を牽引している。多くの労働需要を作り出していることで世界経済に貢献している。

世界的労働力不足はいま起きている。先進国だけではなく発展途上国も労働力不足している。いわゆる世界的労働力が不足時代ともいわれている。その原因の一つは世界各国は所

得上昇に伴う医療水準の向上した結果、高齢化時代に入ることである。生産年齢人口の減少により、国民所得水準を下がる可能性がある。しかし先進国のように高齢化社会が到来する前に貧困問題を解決することがアジア諸国にとって急務である。

## おわりに

「一帯一路」とは主に一次需要創出であって、とくに建築業の場合は分かる。このような一次需要を上手く利用するのは設備投資である。設備投資は通常二次需要を引き出す。それによって事業管理・運営ノウハウなど三次需要は追加投資が必要である。あるいは金融サービスなどを含まれると雇用増が見込まれる。いわゆる潜在需要を掘り出すことは寧ろ世界経済共通の課題である。これらの課題解決は単純に一次製品の貿易輸入・輸出だけ計算できない部分がある。

現在の中国経済は労働需要が依然アンバランス状態にある。需給ギャップは大きく就業機会創出は急務である。この意味で「一帯一路」を通して大量の就業機会を創出することにより中国経済の下支えになることを目的の一つでもある。

「一帯一路」の原則は次のように考える。まず部分的経済のグローバル化（Partied globalization, inductive globalization）から経済全体グローバル化、そして企業主体として市場化・政府サービス提供・国際スタンダードなど市場経済の手法が利用される。さらに新自由主義の資本投資（By capital for capital 誘導）により経済発展を誘発という発想に基づいて平和、協力、開放、包摂、相互学習、相互参照、互惠、ウエンウイン（シルクロード精神）を徹して「私心を持たず、私利を図らず、「共に建設」「共に協議」は中国の主張でもある。

このような大型公共事業は中国へのメリットには数えきれない。そしてこのような経済のグローバル化進展による中国は社会多様化できる。实体经济（中国製造 2025）に影響が大きく、関税減少（多国間貿易促進）による貧富の格差を解消に促して、世界 GDP に占める割合が 10-15% まで引き上げる可能性がある。同時に産業構造が高度化して世界金融経済と融合することで就業機会の創出に繋がる。

## 参考文献

1. 王义桅「一帯一路」故事 人民出版社 2018 年
2. 金碚「中国工業化的道路：奮進与包容」中国社会科学出版社 2017 年
3. 馬曉河「中国製造 2025」人民出版社 2017 年
4. 邹磊「中国一帯一路戰略的政治経済学」人民出版社 2014 年