

学外研修を終えて

- 中国における内陸輸送インフラの整備と 地域発展空間構造の再編 -

松尾 昌宏

2010年度、筆者は学外研修にて、4月から8月までは、一橋大学に在籍し、また2010年9月から今年の2月までは、中国上海に滞在した。上海滞在中には、日本と中国とのGDPが逆転し、中国がアメリカに次ぐ世界第2位の経済大国となった。

僅か20年余り前の1980年代末には、日本のGDPは、世界の15%余りをも占め、25%余りのアメリカに次ぐ、堂々の世界第2位であった。一方の中国のGDPの世界シェアは僅か2%余り、しかもこれは公定為替レートで評価した値であり、市場レートでは人民元はこの70%程度の価値しかなかったことを考慮すると、世界シェアは1.5%程度、したがって日本のGDPは実質的には中国の10倍を上回っていたと考えられる。当時、アメリカのライバルであったソ連も既に経済システムが破綻状態にあったなか、アメリカにとっての最大の潜在的脅威であったのは、他ならぬこの日本であった。当時話題となった、ポール・ケネディの著書、『大国の興亡』の表紙には、イギリスからアメリカへの、そして将来的なアメリカから日本への覇権交替を示唆する絵が描かれている。僅か20年余り前の出来事にも拘らず、隔世の感がある。

筆者が桜美林大学に着任した2001年

当時でも、日中の経済力にはなお大きな開きがあった。筆者は「アジアの経済」の授業にて、「2000年の中国のGDPは、日本の約4分の1、一人あたりGDPは、約1000ドルと、約4万ドルの日本の40分の1」と学生に教えていた。それが僅か10年で日本の水準を上回る事となった。この間、中国の実質経済成長率は、年平均約10%と世界最高水準にあったが、ドル換算での名目成長率は、これをさらに上回る約15%余りもの水準にあったことになる。まさに凄まじいばかりの発展速度である。

一方、この10年の間に、中国の発展パターンは、その地理的・空間的構造において、大きな転換を迎えた。それは、沿海地域から内陸地域への製造業の立地展開と、それに伴う内陸地域への発展の急速な波及である。こうした変化をもたらした要因の一つが、中国経済の労働力過剰経済から不足経済への転換、もう一つが、沿海地域から内陸地域にかけて進む輸送インフラの整備と、WTO加盟に伴うサービス産業への外資規制緩和に伴う、外資物流企業の内陸展開である。

1992年に改革開放政策が加速し始めた当時、中国の初期の高度成長を支えたのは、広東省を中心とする沿海部諸都市

への、加工輸出を目的とした外資の製造業投資であった。当時の中国のこれら都市の所得・賃金水準は非常に低く、また内陸農村部からの低賃金出稼ぎ労働力がいくらでも得られる状況であった。しかしその後 10 年以上にわたる猛烈な経済成長が進むなか、製造業部門を中心とする都市産業部門による農業労働力の吸収が進み、かつては無尽蔵とも思われた中国の農村部余剰労働力も、急速に減少しつつある。2002 年にはまず広東省で労働力不足が伝えられ始め、2005 年頃には、他の沿海部都市にも広がっていった。1990 年代初めには中国の総労働力人口の 70%以上を農民が占めたが、今日その割合は、4 割程度にまで低下してきている。

一方、1990 年代末から中国では、高速道路等の輸送インフラの整備が急速に進展してきた。中国の高速道路総延長距離は、1995 年には僅か 2100km(日本は約 9400km)しかなかったが、2000 年には 16000km を超え、今日では 7 万 km 超と、爆発的に伸びており、西部を除く中国主要地域における高速道路密度は、日本の 70%程度と日本のそれとあまり変わらなくなってきた。それに伴い、沿海部地域から内陸地域への輸送は、確実に容易になってきている。筆者自身も上海滞在中に、度々旅行で長距離バスでの移動を経験したが、地図上での直線距離を所要時間で割ると、大抵の地域は平均時速 60km 程度では移動できていたように思われる。

これに加え、かつて先進国が経験した、コンテナ輸送革命の波は、中国にも着実に広がりつつある。M.レビンソンの『コンテナ物語』にもあるように、1950 年代末にマルコム・マククリーンがアメリカで引き起こしたコンテナ革命は、輸送の標準化による、

船舶とトラック、鉄道といった、異なった輸送モード間での貨物の積み替えを容易にし、その結果、高速道路の整備と相まって沿海地域から内陸地域への貨物の輸送コストと時間を大きく引き下げた。その結果かつては港に従属していた工場の立地は、港から開放され、遥かに離れたより地価や労働コストが安い内陸地域へと展開していくこととなった。開発経済学の教科書にもあるように、かつて工業化は都市化を意味した。しかし今日、先進国では大規模工場は地方に立地するものになってきている。日本においても、1960 年代末からコンテナ化が始まると同時に、1960 年代から 70 年代の急速な高速道路網の拡大によって、かつては京浜・阪神の二大工業地帯に集中してきた機械工業の、周辺地域への展開が起こった。

こうした発展の地理的・空間的様式の変化は、今、中国にも起こりつつある。中国でも、沿海部における労働力不足と賃金コストの高騰、および沿海部から内陸地域への輸送インフラの整備に伴う外資物流企業の進出もあって、2000 年代の半ば頃から内陸地域への外資系製造企業の進出が急速に増えつつあり、これに伴い近年では、内陸地域の成長率が、沿海地域のそれを上回る状況が常態化しつつある。もはや中国では、かつての労働力が企業を求めて沿海部へと移動する時代から、企業の方が労働力を求めて内陸地域へと進出していく時代に転換しているのである。逆に言えば、それほどまでに製造企業にとっての中国の労働力不足は深刻化してきていると言える。

こうした内陸部での雇用拡大は、これまで中国を悩ませてきた地域間格差の解消にとっては朗報であるが、他方で中国国

内で低賃金労働力が得られる余地は、ますます小さくなりつつある。近年のインフレ加速の背景にも、こうした労働力不足の深刻化に伴う、賃金コスト上昇が深く関わっていると考えられる。2000年代の初め頃までは、農村部から沿海部への出稼ぎ労働力が、都市賃金の上昇を抑制し、輸出品を含む物価上昇圧力を弱め、このことがひいては世界経済へのデフレ圧力となっていた。しかし今後は、少々の需要増大でも、より大きな労働力需要の逼迫と、賃金コスト上昇に伴うインフレ圧力が高まるため、中国ではこれまでのような高成長は持続可能ではなく、加えて一人っ子政策による若年労働力の減少もあって、今後の成長率は、次第に低下していくであろう。当面はなお、労働力の40%を占める農業労働力を吸収して成長する余地はあるが、なくなるのも時間の問題であろう。中国経済の成長率は、日本のGDPを追い越したその時点で既にそのピークを越えており、近い将来、成長率においてインドに追い抜かれるものと筆者は見ている。

一方、製造業の内陸展開が進む中、これまで製造業の加工輸出を中心に発展してきた沿海部大都市においては、製造業からサービス業への産業構造の転換が起こりつつある。上海においても、外食需要が拡大しつつあるなか、レストランやコンビニの数がますます増えつつある。また、世界に冠たる食文化を有する中国においても、外国の食文化は確実に浸透している。上海においては伝統的な饅頭に替わってパン食が普及しつつあり、もはやカレーやイタリアンの店を見つけることも、困難ではなくなっていた。日系外食店でも、吉野家やサイゼリア、元禄寿司、味千ラーメンといったところが店舗を広げており、筆者も

重宝した。しかもこうした店の利用者の大半は中国人である。その背景には、こうした外資系レストランのもたらす高いサービスと安心感がある(実際、上海においても、少し裏通りに入ると昔ながらのレストランがあるが、こういう店は、価格は安くとも、大抵、筆者には堪えられない味であった。また、中国滞在中の半年間に、二度もひどい食中毒に見舞われ、特に2回目はこれまで経験したことのない激しい症状に見舞われ、一時は帰国を目前に、命を落とすのではないかと考えたほどであった)。

こうしたサービスへの需要が高まる背景には、所得の上昇とともに、人々が少々価格は高くとも、より安心して満足の得られるサービスを人々が求め出したことがある。中間層が拡大し、所得が伸びる中、外資にとって、今後の沿海部大都市においては、これまでの製造業に替わってこうしたサービス産業の伸びる余地が拡大していると考えられる。こうした動きは今後、他の都市にも広がっていくであろう。滞在してみてもわかったことであるが、サービスの悪さや居住環境の悪さ、食の不安からくる中国の生活ストレスは、上海ですらまだ相当のものがある。

逆に言えば、今後は日本の高い品質とサービスをビジネスとして中国に持ち込み、拡大させる余地は非常に大きい。中国では今年が共産党創立90周年ということで、テレビでは抗日戦のドラマが大量に放映されているが、他方でこうしたものがビジネスに与える影響はあまりなく、むしろ中国人の日本の製品やサービスへの憧れには、非常に強いものがある。今後こうしたニーズをいかに切り拓いていくのか、日本のサービス産業の活躍が期待される。