

日中関係学会関東支部研究会 講演概要

2017年10月5日 18:00~20:30 於神田・学士会館

1. 「中国為替レートの動学分析と日本の金融政策」

(アジア開発銀行研究所長・慶応大学名誉教授 吉野直行氏)

1) アジアと中国の成長

世界のGDP構成は米国、欧州、そして中国。日本の2倍以上。これが今の国際社会の姿を表している。一人当たりで中国はまだ小さいが、国全体のGDPこそが経済力を表しているというのが実感だ。

長期的にアジアをみれば、かつては世界の60%近くを占め、1900年代に縮小したが、いま持ち直している。90年代まで米日欧が巨大な存在だったのが、今はアジアの国が入らないと国際的な議論ができない。これからもアジアの比率は上がる。アジアは貯蓄率が高く、金融面から危機になりにくい。また人々の勤労意欲、学習意欲が高い。

2) 中国経済の成長とバブルの可能性

中国の成長パターンは輸出主導から内需主導へと転換できるとの見方がある。中国の各都市に多くの人口があり、やはり内需の力は相当強いと感じられる。

中国はバブルかどうか。指標は①銀行の不動産向け貸し出し比率②不動産向け貸し出しの伸び率とGDP成長率との乖離度合い③住宅価格と所得の比率。日本、米国のバブルの経過を見ると、こうした数値は悪化した後、元に戻った。だから中国もまた、ある程度ところで破裂する可能性があるのではないか。中国では地方政府が税収よりも土地の切り売りに依存しており、地価の上昇を必要とする構造がある。中央・地方の税収配分が課題だ。

3) 為替レートをめぐって

中国の為替相場は対ドル固定から通貨バスケット制へ移行した。この中国元の動きに、マレーシアリング、シンガポールドル、タイバーツなどが強く連動している。だから中国元は国際通貨になるという見方があるが、中国は資本移動を自由化していないから違う。連動の原因は各国の最大の貿易相手が中国だからだ。経常収支の安定を保つためには元と自国通貨をある程度連動させざるを得ない。

余永定氏(経済学者)、易綱氏(人民銀副総裁)から、「何年かけて為替制度を変えたらいいか」と相談を受けた。研究の結果、固定相場制から、バスケット内のドルのウェイトを徐々に変化させ、ドルを0.58ぐらいにするのを4年半ぐらいかけてやるといい、という結論が出た。自由変動相場制がいいと言う国際通貨基金(IMF)とは異なる結論だ。

4) インフラ開発で留意すべきこと

インフラを整備してもロスが出ては困る。どう考えるか。まずインフラ整備自体でお金が落ちる。次に、整備した後に民間企業が立地して生産し、また地元農家が出荷できるようになり、それが新たな雇用を生むことが重要だ。こういう間接効果が「一带一路」プロジェクトでも問われる。

インフラ整備に民間のお金を持ってくるPPPはインドで失敗した。切符、使用料の類いの徴収だけでは資金回収が不十分に終わる。インフラ効果で民間企業が来ればさまざまな税収が上がるが、それが政府に吸い上げられて民間の投資者に還元されない。だから税収が増えた分を民間に返すべきだ。

5) 金融政策

通常、金融政策が効くと経済が活性化して賃金が上がり、働く人に恩恵がいく。ところが退職者は金利で生活しているから収入が減る。そもそも社会保障政策は金融政策と無関係だ。つまり高齢化によって金融政策が効かない人が増えている。これが日本の構造問題で、米国の学者にはこの点が見えていない。

日銀が国債を買い入れてお金をばらまく。国債の価格が上がり、利子率は下がる。いまやマイナスの金利だ。日本の銀行はマイナス金利の国債は買えない。そこで米国債を買ったりする。それから個人ローンを増やす。通貨を増やしすぎると日本の銀行の行動をゆがめる。

3年ほど前、英中銀総裁に「中央銀行は高齢化に対して何かできるか」と質問したら、「中央銀行は紙幣を印刷することはできるが赤ちゃんを印刷することはできない」との答えだった。日本は金融緩和政策を徐々にやめていくことが必要だ。

この問題に対処するには、年をとってもなるべく働くしかない。ただし賃金の年功序列ではなく、生産性に応じた賃金だ。中国も高齢化に向かっている。

2. 「日本とアジアの鉄道の明日～一带一路の戦略など」

(元九州旅客鉄道社長・会長 石井幸孝氏)

1) 国鉄改革の成果と課題

30年前の国鉄改革の成果とは、全体で赤字から黒字経営に転換したことだ。原因は3つある。①20兆円の累積赤字を国が肩代わりして金利負担がなくなった。②10万人の人員合理化をした。③民営化で競争が起きた。

鉄道事業の利益率と人口密度は正比例関係にある。350人/平方キロメートルが黒字と赤字の境界だ。JR東海の地域は500人/平方キロぐらいで、利益率は0.4、つまり、100円の収入で40円もうかる。三島会社（北海道、四国、九州）は全て赤字。JR九州は100円の収入で10円ぐらいの赤字。対策を講じないと経営は黒字にならない。だから不動産などの多角経営が必要になる。この比例関係は世界共通だ。

今、新幹線物流を提案している。北海道新幹線はいずれ札幌まで行く。これを旅客だけに使うのはもったいない。物流で活用する余地がある。方式は①コンテナ列車 ②宅急便のJITBOXを、座席を外した車内に積む、という2案がある。

2) 鉄道の歴史と性質

鉄道のゲージ（軌道幅）は国家の超長期戦略にかかわる。欧州に1830年代できた鉄道は標準軌（1435ミリ）だった。古代ローマ帝国の馬車の轍と同じサイズだ。遅れてロシア、スペインは広軌で敷いた。植民地では狭軌で敷いた。日本も狭軌（1067ミリ）になった。ロシアはドイツから攻め込まれないようゲージを変えたが、逆に言えば広軌でシベリアまで経済圏をつくった。ゲージをそろえて地域性をつくるのが支配者の超長期戦略である。中国は標準軌を採用している。

国民性が鉄道を支える面もある。車両製作は労働集約型で、出来栄は国民性が反映する。保守、運転技術もそうだ。

3) 「アジア大鉄道時代」へ

中国の重慶から独デュイスブルクへ、また浙江省義烏からはロンドンまで貨物列車が走り始めた。カザフスタンから広軌になるので国境で積み替えをしている。

中国が進める「一带一路」は鉄道が軸だ。中国の標準軌から欧州の標準軌まで、できるだけロシアの広軌を経由せずに運ぼうとしているようにみえる。また南シナ海などに面した港に向かって中国の標準軌の鉄道を南下させようとしているように思われる。

東南アジアは在来線が狭軌で、高速鉄道計画は標準軌だ。接続をどうするのか、採算がとれるのかという、日本が経験した問題にこれから直面する。クアラルンプール・シンガポール間の高速鉄道計画で各国が競っているが、運行は1時間に1本の想定で、旅客だけでは稼げないから、やはり貨物輸送もしたほうがいい。日本も国情にあったものを提案するべきだ。

日本の鉄道技術の売りは安全性・信頼性と、融資の連携だ。一方、中国は低価格と速い建

設工事が特色。中国企業の沿線開発も連携している。日中間は競争と協調の関係にあり、「一帯一路」の鉄道事業では中国は日本の参入を歓迎するだろう。

鉄道は万人が知っているようで、意外に専門性が強い。国内でも国際的にも、鉄道政策研究センターを設立しようと提案している。鉄道事業のあり方は世界共通、特にアジアでの検討課題である。