

## CIGS Workshop

### 「DRC 張 文魁氏を囲むワークショップ」

日時：2013年1月23日（水）15:00-17:00

場所：キャノングローバル戦略研究所 会議室  
新丸の内ビルディング 11 階

### 質疑応答内容まとめ

<この質疑応答の内容は、キャノングローバル戦略研究所 事務局の責任でまとめたものです。>

質問者 1：

中国が国有企業の改革が必要だということですが、私が見ますに、中国政府は国有企業の改革をそれほど重視していないようにも思います。中国が WTO に参加されましたけど、そのときにもたくさんの議論があり、中国が自由市場的なものに適應できるのかというような心配があり、その後、国有企業の改革がどのくらい進んだかということも心配してきたわけです。中国政府からの新たな政策希望などがありましたけれども、国有企業の改革を進めないというような、そういった内容のようなものもあったかというふうに見えます。ですから、このことについてどうお考えになるかどうかというのが一つ目の質問です。

それから二つ目ですが、国有企業の改革について、アメリカですと、やはり自由の市場というものを非常に重視するわけです。国有企業がどのようにしてこのような自由市場に適應していくかということで、アメリカ側の企業や政府は国有企業の改革を非常に注目しているわけです。しかし一方で、WTO の中でもさまざまな訴訟が起きたりもしています。そしてほかの国とも WTO において、そのような訴訟が起こっています。ですから、アメリカは中国の国有企業の改革について一体どのように見ているのかということについて補足していただければというふうに思います。

張氏：

2011 年に、エコノミストという雑誌の中、こういう文章が発表されました。国家資本主義についての論文です。中国を国家資本主義の代表国、代表的な国と書かれています。実は中国の国有部門の GDP に占める割合は、今は 33% 前後です。工業部門は 27% になっています。この数字は 30 年前、あるいは 20 年前に比べ、あるいは 10 年前に比べても、いずれも下がっています。特に 20 年前よりはかなり下がってきています。一方、10 年前、20 年前は、国家資本主義という言葉方をしていませんでした。それは問題にならなかった

からです。今、この国有企業の GDP の割合が下がったのに、国家資本主義ではないかというのがどうして議論になっているのか。つまり別の角度から見て、中国の国有企業が今市場経済に乗り出してきたという証なのです。計画経済のときには、国家資本主義と言わないですよ。国家社会主義、あるいは国家共産主義というかもしれません。

他の国々と同じように市場主義でやる、同じプラットフォームで、同じ土俵でやる。なおかつ市場経済のルールを取り入れて、だからこそ国家資本主義というふうに中国の国有企業と言われるようになったと思うのです。ある意味こうした国家資本主義の概念が生まれたことが中国の進歩とも言えますね。つまり世界で多くの競争と一緒に参加し、アメリカの企業に対して脅威となってきたということです。これが中国の進歩です。

でも、他方問題も生じてきます。つまり中国の場合、政府と企業とのラインが明確ではない。区別が明確ではありません。先程の講演で例を挙げました。損失を出した企業があって、政府が補填しようとした。WTO のルールでは、これは明らかに違反です。地方政府が補助金を出してはいけません。つまり補助金のルール違反、公平競争のルールに対する違反です。WTO には補助金に対していろんなルールがあります。そして、訴訟が起こされたり、それに対して訴えられた人は申し立てをしたりします。例えば、R&D の補助金はあり得るかどうか。こうした議論もあります。只、中国の行っている補助金は、非常に政府の性質と企業の性質を混同している部分があります。中国の国有企業の中で非常に競争を奨励する措置がとられています。それは中国国有企業の優位性です。また、中国の国有企業は必ずしも破産法、倒産法にのっとって手続きを取るとは限りません。こういったところは中国の国有企業の不公平な点です。例えば中国の場合は、鉱産物、鉄鋼資源など、重要な資源産業は国有企業で、これらの企業は中国では多くの資源を優先的調達できます。これは民間企業にとって不公平な競争になっています。また、この不平等の競争は、中国国内企業と国際企業との関係でも生じます。さらに中国国内の中で、大企業と小企業の競争も起きています。

もう一つ例を挙げます。ある自動車の国有企業が内モンゴルと交渉をしました。オールドスに投資しました。オールドス市政府がこの企業を誘致するために、数十億元の価値を優に有する鉄鋼資源をあげたのです。無料で差上げたのです。一方、去年から一昨年、中国の自動車の売上げが非常に落ちてきました。伸びも鈍化しました。5%ぐらいに鈍化しました。2009 年は 30% という高い伸びでしたが、次の年はわずか 4%、その次の年はわずか 5% でした。反動でした。ですから、今自動車企業は大変苦勞しています。大変苦境にあるわけです。そうすると、この自動車メーカーは、内モンゴル、オールドス市政府からのこの数十億元相当の鉄鋼採掘権の一部を、そこから 10 億元分をほかの企業に売却しました。つまり 10 億をまるまる現金化できたのです。これは形を変えた補助金です。政府の支援です。こうしたことは、国内の競合他社にとって、非常に不公平な競争になります。つまり中国の民営企業、あるいは中小企業は、大変に不満を持っています。ですから、必ず国有企業の改革を進めなくてはなりません。

これは国家資本主義というレッテルへの対処ということだけでなく、中国の企業が全て公正

に公平に競争ができ、公正に資源を享受できるようにするためです。大小問わず、どんな企業も平等な関係の中で経営をすべきです。こうすることで、中国にとって有利になります。本当の実力で市場、マーケットでのシェアを獲得する、それが実現できるわけです。

ですから、わたしたちは、ずっと国有企業の改革は待ったなしというふうに言っています。理由もそこにあります。もしこのような不公平な競争が存在しているという問題、その深刻さに政府が気づけば、必ず早く対応すると思っています。

質問者2：

一つ質問をしたく思います。なぜ国有企業が存在するのか、存在の理由は何か。張先生は一つの提起をしました。歴史イデオロギーという観点。社会主義ですから、国有企業が存在するとおっしゃいましたが、わたしはこれには説得力に欠けると思います。もちろんイデオロギーは一つの要素でしょうが、中国の党員幹部の意識の問題だと思います。例えば公という気持ちがありましたよね。国有部門が大きければ大きいほどいいという意識があると思います。メジャー主義ですね。今は大企業がなければ、中国の企業は実は世界で競争に勝てないのです。中国の大企業は国有企業でありますし、競争に勝ち抜いていきます。ですから、競争に勝つために、世界競争に勝つために、大企業を育てなくてはなりません。ある学者が、一部の産業、市場が機能していない機能不全だから、ですから、政府の役割を通じて、そうした機能不全に陥ったマーケットの役割を果たすというような理由付けも聞いたことがありますし、もう一つ、利益集団、ステークホルダーのことも聞きましたが、わたしは、主な理由、国有企業たる国有企業の理由というのは、つまり利益の共同体形成だと思います。

共産党、あるいは政治、あるいは企業、この三者の集団が一つの大きな共同利益体というのを形成したと思います。この共同利益体は、なかなか瓦解できない。崩れません。これがおそらく張先生がおっしゃいましたことだと思います。つまり何としても抜本的に改革をしなければならぬというふうにおっしゃいました。次がわたしの考え方ですけれども、最も大きな存在理由、存在する大きな理由というのは、わたしは、既得利益集団だと思います。例えば金融システムは全て国が握っているのです。国有金融業。なぜそれがあるかという、やはり国有企業に優遇ローンを与えたいからです。貸し付けを有利に与えたいのです。ですから、もし国有銀行金融システムを改革しなければ、ほかの中国の問題を解決することができないという言い方があります。この観点についてどう思いますか。

張氏：

イデオロギーですが、これは歴史的な遺産です。やはりもともと計画経済の国でしたので、最初はソ連をまねたわけです。社会主義の計画経済ということでありました。中国では、建国をしてからまずは 156 項目の仕事をしました。ソ連の専門家の助けを借りてソ連から設備を導入して、そして、そこから借款もありました。そして 156 の非常に大きな国有企業をつかったということになります。これは、だから歴史的な遺産ということになり

ます。ですから、これを一体どのように改革するかという話になるわけです。どうして国有企業が存在するかというのは、そういう背景です。

それからもう一つですが、どうして改革、開放の後に、そして今も含めてですが、投資で新たな国有企業をつくったりするのでしょうか。今はもう市場経済ですよ。そして、国外の学者の人たちは、中国はアメリカよりも資本主義の国だというわけです。これは単に中国の方がよっぽど資本主義だと言っているわけではなく、アメリカの方がよっぽど社会主義に近いのではないかというような言い方です。やはり社会保障や福祉や、そういった面を考えると、そう言えるのかもしれない。

ですから、今どうしてこのような状況のもとで、中国はまだ国有企業をつくるのでしょうか。例えば、90年代後半以降にも新たな自動車会社が作られています。中国商用飛行機会社も作られています。商用飛機と書きます。商用の航空機の会社です。どうして新たな国有企業をつくるのか。これは今変化している発展の段階ともやはり関係があると思います。先ほども申し上げましたけれども、中国はやはり未だキャッチアップ型の経済なのです。キャッチアップ型の経済発展をする。そして早いスピードで産業を発展させなければならない。そして先進国との差を縮めなければならない。そのためには一体何をすべきなのかということを考えてみると、国有企業をつくるわけです。市場メカニズムによって企業をつくるのでは時間がかかるわけです。例えば韓国ですけれども、韓国の鉄鋼会社なんかでもそうかと思えます。

国がやはり非常に早いスピードで産業を発展させたいということ、それから工業というものを興したいというときに、やはり国有企業というものをつくるのが非常に早い方法なのです。ですから、このような発展の途中にある経済では、国有企業をつくるということも正しいやり方なのかもしれません。

でも、つくるのは簡単なのですが、これを持続的に牽引していくのはなかなか大変です。つくるのは簡単なのですが、この原形を維持するのは大変だということも言われます。ですから、その当時に国有企業をつくったのは、やはり正しかった部分もあるというふうに思いますが、一方で、この発展の実態、ニーズの変化に伴って、それについて改革をする必要もあるというふうに思います。

質問者3：

ただいま張先生から、中国の経済改革の最も重要な中身、それは国有企業の民営化であると指摘がありまして、私も同感でございます。

私の質問は、それに加えて、つまり国有企業の民営化だけで足りるかどうか。たくましい民営企業として、どうやって新規にスタートさせるか。特に中小企業としてスタートさせるか。中国の産業構造の大きな転換の段階が当然あると思いますけれども、それは、先生は次のステップとお考えか、最初の段階からそれを視野に入れておられるか、それを私の質問とします。

張氏：

ご指摘いただいたコメントについて私も同感です。それで、国有企業の改革をすると同時に、新たな民営企業もつくっていかねばならないという、そのお考えは非常に正確だと思います。中国もやはりずっとそのようにしてきているわけです。そして、非常に面白いのですが、もし民営企業の十分な発展がなければ、国有企業の改革を進めることができないという状況があると思います。なぜなら、この中小の国有企業を売るという話をしましたけれども、売るというと、一体誰に売るのでしょうか。民営企業がなければ、そういったこともできないわけです。ですから、国有企業の改革は、民営企業の発展の大きな機会を与えているわけです。

そして、やはり非国有部門の投資が必要ということになるわけです。ですから、ここ 30 年ですけれども、特にこの 20 数年、中国の民間企業は大きく発展を遂げてきました。幾つかの産業があります。自動車産業では新たな民営企業ありますね。例えば吉利だとか BYD だとかがあります。自動車産業の発展の過程において、非常に積極的な役割をとともに果たしました。そして、吉利はボルボを買収しました。それからまたこのプラグインハイブリット型の車をつくるということでも、いろいろな発展がありました。ですから、自動車の発展というものがさらに豊富、多彩なものになったわけです。

それから鉄鋼産業も同じですね。国有の鉄鋼企業以外にも民間のものもあります。例えば日照ですか、その生産量ですけれども、1,000 万トンぐらいですけれども、それからまた中国の華為だとか、非常に大きくなった企業もあります。ですから、民間企業がこのような産業の発展、それから産業の共同化の中で、特にハイエンドの部門において積極的な役割を果たしてきたというふうに思います。

しかしながら、今までやはり国有企業が発展し、そして民間企業の方が衰退してしまうというような状況もあるにはありました。国有企業があまりにも早く拡張してしまったので、民間企業に影響してしまったというようなことです。そして、そのような困難な局面もありました。新たにつくられた民営企業、新たにつくるのが難しくなってしまうという問題が起きました。ですから学者たちは、さらに多くの改革を進め、そして民間企業により多くの発展の余地を与えるべきだと言っています。特に中小の民間企業についてです。

彼らに対してさらに多くの機会を与えるべきだと言っています。それは幾つかあります。一つは、この国有企業というものを少し収縮させるということ。それからもう一つは金融面の改革です。民間企業がさらに多くの金融的な資源を得ることができるようにすることです。ここ 1～2 年ですけれども、いろいろなことが起きました。2011 年から 2012 年ですけれども、温家宝総理が何度も強調していました。温州というところに視察に行って、この金融改革の指定スポットのようなものをつかって、そこにおいて金融改革を行い、少額のローン会社等をつくりました。それからまた小型の銀行などもつくりました。そうしたことにより金融部門の多様化を図るということです。それが実現されて、初めて企業も多様化が図れるということです。ですから、本日の重点は、国有企業の改革ということでお話をしたのですけれども、実際には、中国の経済のインバランスを変えていくために



は、やはり本格的な金融改革が必要だというふうに思います。

質問者4：

発表されたばかりの2012年の経済統計を見て、どうしても少し理解ができないといえますか、得心がいかない部分があるので、是非お教を請いたいと思います。

2012年、36兆元の公的固定資産投資を行うということです。去年の同じ数字は30兆元でした。2013年にもやはり30何兆元の固定資産投資があると。いずれにしても、2011年、2012年、2013年とこの3年間だけで、おそらく固定資産投資の合計額は100兆元を超えてきます。

一方、中国の貯蓄に関する動きを見ると、今中国で預金と言われるものは、全部一切合集めると110兆から120兆元ぐらいはあるのではないかなと思います。

ここでよく分からないことなのですが、もし、今行われている固定資産投資が2～3年で回収が終わるといぐらい収益率が高ければ、お金がどんどん回って、好循環な成長モデルになると思いますが、インフラ投資回収に10年、20年かかるだろうということも考えられます。あるいは製造業の設備も、全世界的に不安定な世の中なので、投資の回収には、予定よりもはるかに長い時間かかるということになったとき、国全体としてどうなってしまうのかが分からない。そこら辺について、張さんは何かお考えがありますか。

張氏：

中国の投資の問題について、少し中国の実情から話しましょう。中国は今日までずっとキャッチアップ型の国であると申し上げました。投資が必要です。まだまだ多くの分野の投資が必要です。インフラの建設、都市建設、あるいは設備の水準からいいますと、日本やアメリカと大きな格差があるわけです。中国の資本の形成、1人当たりの資本のストックをアメリカと比べますと、まだ大きな開きがあります。まだ多くの資本の形成が必要です。

そして、それをどういう速度で資本形成をなしていくか。5年がよろしいのか、10年がよろしいのか、この問題を考える余地があると思います。経済学的な理解でいいますと、投資に対してバランスが取れるようにしていく、つまり投資には貯蓄率の支えが必要です。外資を考慮に入れなければならない。基本的な資本形成率が明らかに貯蓄率を超えれば、その悪い結果として、インフレーションが起きます。貯蓄率を超えた場合、マクロ的な問題が出てきます。深刻なインフレが出てきます。例えばこれが債務問題ですね。

どうして中国は投資が必要かと、皆さん疑問を投げかけますが、現在わたしたちは何もないのです。鉄道ありません。下水道ありません。日本は整備していますけど、中国はまだまだです。でも、資源はあります。資源がなく投資を増やしていくと、非常に悪いインフレが起きます。

いずれにしても、今後は慎重に事を進めるべきです。そうすることで、マクロ経済のトータル的な指標がお互いに整合性を保つことができます。ただ、大きな投資で、GDPの伸

びを押し上げて、問題の解決にはなりません。長期的な発展に不利でありますし、バランスを崩してしまいます。そこで、投資について、おそらく投資の体制改革が必要でしょう。市場メカニズムが真に役割を果たす。あるいは市場メカニズムに任せられるのであれば、それはいいのですけれども、もし市場メカニズムが役に立たないとなれば、やはり政府が役割を担うべきです。それが財政ですね。過度に財政資源に頼ってしまうと、このような資本形成を実現させようとする、このような投資を賄おうとすると、中国の財政がどんどん悪くなります。今、中国の財政の8%が固定資産投資に使っています。公共サービスに対して著しく不足しています。ですから、もっと多くの財政資源が必要です。財政資源が今までの投資に対して、公共サービスに対して行うようにしなければなりません。

そうすると、この投資において、中国は今後もっと市場メカニズムを強化すべきです。例えば鉄道がそうです。今後、もっと多くの鉄道の整備が必要です。投資します。その投資に対して、政府が一手に引き受けるのか。それともかなりの部分を市場メカニズムに任せるのか、どっちがいいのか。自ずと後者の方がいいですね。そうすると、投資のメカニズムを改革することができます。今、中国鉄道局は、鶴の一声で全てをもう支配しています。つまり行政と国有企業が一体になっているのです。その中国鉄道局は官庁でありませんが、民間が投資の責任も負っています。こういう体制の中で、市場メカニズムはなかなか発揮できません。ですから、今後の中国にとって、もっと多くの分野に対して改革を図るべきです。それによってより多くの市場メカニズムの役割を引き出すべきです。

質問者5：

二つの質問があります。一つは原油価格の、中国の石油製品への市場価格導入です。世界の原油価格変動は中国国内の卸し価格に連動せず、高止まりしていると思われま

す。第2番目の問題は、国有企業の改革には大変大きな反対勢力が出てくる中で、それを実現するための社会的な広がり、この政治体制の中でどういう方法で実現できるのか教えていただければありがたいと思っております。

張氏：

原油の価格の問題ですが、これについてはあまり私自身の研究がまだ足りませんので、コメントするのが難しいのですけれども、非常に高いということ、これについて私も同感です。

そして改革についてですが、実際実現するのは大変なことです。学者としては、これを改革しなければならないと思うわけですが、経済界ですとか、もしくは政府の人たちですとか、そういったところにはまた違う考えもあるかもしれません。中国では、学者はもう何を言ってもいいのですけれども、結局それがなかなか実現するのは難しいという言い方があります。中国は、その次のステップをどうするかということなのですが、これはやはり現実的なプレッシャーを受けて改革をせざるを得ないというような、そういった状況で行われるというふうに思います。

そして、このプレッシャーなのですけれども、国有企業の改革では、中国のことについて研究されているのであれば、1990年代の末に、99年から2000年でしたか、国有企業改革後の重点的な3年計画というものがありません。国有企業が困難から脱却するための計画というような名前のものであります。この計画に基づいて国有企業の改革というものが、現実的なプレッシャーを受けたのは、赤字が非常にひどかったからです。非常に深刻な状況があり、純損失というものが国有企業全体にありました。これはどういうことかという、50%以上の企業は、黒字だったのですけれども、40数パーセントが赤字で、しかもこの赤字企業の赤字額は大きかったため、全部を足すと、結局は赤字だというような状況がありました。ですから、国有企業の赤字の問題がその当時あったわけで、銀行もそのころはたくさんの倒産が起きました。不良債権も抱えていました。国が公表したものと、13~14%が不良債権だったということにして、そのようなこともありましたし、一番ひどい時には、この20%ぐらいまでが不良債権だったということもありました。そのことにより銀行の破綻というようなこともありました。ですから、銀行の改革も必要ということになったわけです。そのときに改革が行われ、これは非常に大変でした。非常に多くの職員の人たちがレイオフされました。

では、今後数年間ですが、国有企業の改革をしなければならぬと申しあげましたけれども、現在、このマクロ経済の成長自体が今落ち込んでいるという状況があります。先ほど申しあげたような自動車産業もその中の一つです。

2009年から2011年までに30%ぐらい成長していたのですけれども、今ではほとんど成長が見られないような状況です。今はだいたい多くても6%から7%ということです。ですから、多くの企業が、昔は黒字だったけれども、赤字に陥っているわけです。中国の11万7千の国有企業ですけれども、35%ぐらいがだいたい赤字です。このまま続けていけば、さらに赤字企業は増えるでしょう。そうすると、金融システムにも大きなプレッシャーとなります。今後の数年、この不良債権率というものがさらに高まるとみられています。ですから、そのようなプレッシャーを受けているわけです。今、現実にはそういうプレッシャーがあるのです。改革するのか、しないのか。しないのであれば、さらに赤字が増えてしまうということです。そしてまた政治システムのリスクもさらに大きくなる。そして今、給料を払うのですら大変な企業もある。給料払うのが大変だということになれば、そこで何か騒ぎが起きるということになってしまいます。そうすると、90年代の末に起こったようなことがまた再現されかねないのです。

要するに、今やはり自分から進んで改革をしなければならぬということ。改革をせざるを得ないときになって初めてやるのでは、そのときに払わなければならない代償というものはさらに大きくなるからです。既にこのリスクというものがたくさんたまってから改革するというのではなくということです。

今、非常に改革が難しいけれども、要するにこの既得権益を持っている人たちなどもたくさんいますので、難しいのですが、この改革のプレッシャーも高まり、そして逆にチャンスというものも生じてくるというふうに思います。



質問者6：

私がお伺いしたいのは、都市化の問題です。新たなバージョンの都市化についてですけれども、これによって、また社会が混乱するような状況が起きないでしょうか。そして研究機関なども、今回の重点は農民工の市民化というようなこともうたっています。しかし、この地方政府には財政収入難がありますので、それがやはり以前の様な土地収用の問題を引き起こさないでしょうか？

張氏：

李克強副首相は、都市化を大変重視しています。

数年前、新農村建設と名付けた政策がありました。その結果は多くの地方政府が土地を収用して、また強行的に立ち退きを農民に求めました。そして、農民から苦情が殺到しました。将来の都市化、福祉は、このような事態の二の舞にならないようにというお話がありましたけど、実際に当時の二の舞にならないように注意が必要です。わたしは実は非常に心配をしているところです。

質問者7：

今日のご報告の中で、鉄道部の改革に力を入れるべきだというふうにお話があったと理解しています。わたしの記憶では、5年前も鉄道部の改革の必要性があるという議論があったと記憶していますが、その後、鉄道部の改革の声を聞くことができませんでした。今回、この鉄道部の改革が実現できる、あるいはしなければいけないともう一度おっしゃる要因というのは何でしょうか。なぜ今回できるというふうにお考えなのでしょう。

張氏：

鉄道局の改革、これはご指摘のように5年前に言われました。また10数年前も一度鉄道の改革の必要性が言われました。なぜ今回改めて出てきたのか。それは、鉄道省は今かつてない巨大なプレッシャーに直面しているからだと思います。

ここ数年、中国の高速鉄道は大いに発展しました。また、先ほどお話しした銀行の融資の件は、実はその融資先の主体は鉄道省なのです。ですから、鉄道省にとっても過重な負担を今課せられた状態です。負担が非常に大きいです。公共体でありますけれども、大きな債務を今抱えています。ですから、鉄道局にとって、もはや持続不可能であるというのが一つの理由です。

もう一つの理由は、これはより大きな理由になっているのですけれども、これは世論のプレッシャーです。つまり鉄道局の腐敗はすさまじいものがあります。劉志軍元鉄道相の腐敗が非常に深刻な影響を及ぼし、明るみに出ました。ですから、パブリック、民衆、あるいは世論が長期にわたって鉄道局がそうした状況を放置してきたことに不満を募らせています。よって、鉄道局のプレッシャーは大変厳しいものがあります。わたしが想像するに、意思決定層の人たちは、学者、研究者、あるいは社会の世論からこのような鉄道局に

対して改革すべきというような声を無視できないと思います。今はチャンスです。このチャンスを逃すと、また5年、あるいはもっと長くなります。改革は待ったなしですから、5年間は待てないと思います。

質問者8：

中国も近い将来高齢化が加速すると思うのですが、それに備えた経済政策というのは、どんなような議論になっているかという質問です。それから、温家宝首相が医療改革を随分進められたと思うのですが、今、世界の医療改革に関する本をつくることを模索しておりまして、中国の医療改革をヒアリングしたいと考えています。先生のとこに伺えばよろしいのでしょうか？

張氏：

高齢化社会と医療保障についてですが、この分野に対して私は素人です。ただ、医療に関するヒアリング、リサーチであれば、DRCには社会保障発展部という部署があります。また、DRCには、多くの研究分野以外にも、社会科学院など多くのシンクタンクがあり、いずれも社会保障、医療の研究に力を入れておりますので、もしヒアリングをなさるのであれば、DRCにいらしてください。

以上