

パラダイムシフトが進む中国

— 生みの苦しみの実相 —

多摩大学客員教授 結城 隆



はじめに

楽な構造改革などない。経済成長のエンジンを不動産開発やインフラ建設を主体とした投資から、技術と消費に切り替えつつある中国は、今や、構造改革の痛みの真ただ中にある。

不動産不況はすでに3年にわたって続いており、未だ出口は見えない。一方、新たな成長をリードすると期待されている新エネルギー車、車載バッテリー、太陽光発電などの再生可能エネルギーは、過剰生産能力とそれに伴う

過当競争、そしてその結果としての利益低下に苦しんでいる。これに加え、米国やEUとの貿易摩擦の激化に伴う、関税引き上げ問題、さらには、米大統領選挙に出馬したトランプ元大統領が主唱する対中輸入関税の大幅引き上げなど、輸出環境も厳しさを増している。

頼みの綱の消費も、党・政府は「旧換新」の掛け声のもと、老朽化した住宅の新築住宅への買い替え促進、新エネルギー車(NEV)や家電製品の買い替えに対する補助金支給を2024年末まで実施しているが、「笛吹けど

踊らず」の状態だ。GDPの4分の1を占めると言われる不動産開発およびこれに関わる建設業や建材製造業などは氷河期と言っても良い状態にある。雇用の9割を占める民营企业の収益は厳しい。大手企業であっても、厳しい経営環境の中、リストラが相次いでいる。アリババや騰訊(テンセント)と

いった巨大テック企業も例外ではない。景気テコ入れのための金利引き下げによって利幅が縮小した銀行では採用抑制だけでなく賞与カット、賃金カットも行われるようになっていいる。これらが雇用不安を生み、消費の手控

えにつながる。住宅価格の低下による負の資産効果がさらに消費の足を引っ張る。

それでも、今後、持続的かつ安定的な成長を実現するためには、技術と消費を主軸とした成長路線への切り替えが不可欠である。従来の成長モデルは、投資効率の趨勢的な低下とそれに伴う投資収益率の縮減、不動産開発業者や地方政府の城投公司（地方政府の開發資金調達ビークル。ビークルとは個別の媒体を指す）の巨額債務から見れば、およそ持続不可能だ。城投公司の債務残高は90兆元を超えると推計される。これは、公表されている地方政府債務残高の2倍以上で、GDPの90%になんなんとするレベルだ。

また、中国の労働生産性（2017年のドルベース購買力平価で見た労働者時間当たりGDP）は、2019年時点で11・7ドルであり、ブラジルの19・2ドルよりも低い。日本（42・6ドル）の4分の1程度、ほぼペルー並みの水準にとどまっている。見方を変えれば、まだまだ労働集約的産業の比

率が高いということである。

2024年の経済成長率目標は5%前後とされている。党・政府は5%超えを目指しているとも言われる。そのために、国内外には大胆な財政出動を期待する声が強い。しかし、いつか来た道をまたたどるつもりはないようだ。一方、頼みの一つである外資の直接投資もドイツの自動車産業を除けば、いまひとつ動意に乏しい。

中国のパラダイムシフトは奏功するか。これについて四つの側面から考察してみたい。まず、雇用や消費者心理に大きな影響を及ぼしている不動産市場が底を打つのはいつごろか。次に、新たな成長エンジンを代表するNEV市場の動向。これは世界の自動車産業地図を描き換えるほどの大きなインパクトを持っている。第三に消費の伸び悩みの背景にある雇用問題。最後に、パラダイムシフトを支える技術開発の動向、とくに米国による先端分野における「狭い分野での高い壁」に中国はどのように対応しているかを見る。

一・不動産市況は底打ちに向かう

需給調整が進む

不動産分野における過剰投資の是正は4段階に分けて行われてきた。まずは2020年に開発業者に対する財務規制が導入され、資金調達が厳しく制限されるようになった。ところが、これによりキャッシュ不足に陥った開発業者の仕掛物件の工事がストップしたため、お金を払っていたにもかかわらず物件が竣工しないため、入居できないという問題が続出。これを受けて2022年に「保交楼」政策が発動された。物件の収益性を精査したうえで、工事資金を融資することで、竣工を急がせる。そして翌23年には、開発業者のトリアージュが行われた。同年、乱脈な不動産融資の責任を問われ、50名以上の銀行幹部が処分され、城投公司の70以上が整理・統合された。保交楼の対象となったのは全国350万物件に上るが、昨年末までに80%以上が竣工した。

市場の混乱と金融リスクが回避される中、需給調整も進んでいる。不動産開発投資額は2021年の13・6兆円から23年には11兆円まで減少した。23年8月から24年7月までを見ると、新規着工面積は6・4億²m²から4・4億²m²まで減少、竣工面積も同じく1・4億²m²減少した。住宅販売金額は、21年から23年の間に6兆元もの減少となった。

こうした中、第四の矢として、需要促進策が打ち出された。全国で住宅購入に関わる様々な規制が緩和・撤廃され、住宅ローン金利の引き下げや頭金比率の引き下げ、さらには、審査期間の短縮が進められた。住宅価格の暴落を防ぐため、地方政府の住宅建設局は、取引価格にガイドラインを設けていたが、中古住宅は、「以価換量」の名のもとに、除外されるようになった。この結果、中古住宅価格の下げ幅が拡大する中、販売件数は24年に入って反転上昇の傾向を見せている。

在庫問題への取り組み

不動産市場において、最大の問題は

在庫である。住宅在庫は38・4億²m²にも上っている。一人当たり平均居住面積39²m²で除すれば、約1億人分ということになる。在庫減らしのために農民工を対象とした販促が企画されている。農民工数は約3億人。しかし、就業地あるいは居住地の戸籍を保有していなければ住宅は購入できない。そこで、戸籍制度の改革も並行して実施されるようになった。人工300万人以下の三線、四線都市では、戸籍制限が撤廃された。この動きは、一線、二線都市にも広がりつつある。一方、農民工の所得水準は概して低い。このため、中古住宅を地方政府や国有企業が買い上げ、「保障房」として低廉な価格で販売するといったことも実施されるようになってきている。買い上げ資金の一部は人民銀行が用意するが、金融機関の上乗せ分を合わせれば5000億元になると言われる。また、戸籍制度の改革と併せ、農民工を対象とした社会保険加入も進められるようになった。

新規需要の掘り起こし

新規の住宅需要掘り起こしも進められている。まず、「城中村」の再開発。都市部にあるスラム街の再開発である。そして「老破小（古くガタがきていて小規模な）」物件の修改造。そして「昇級」である。ただ、これは一筋縄ではいかない。城中村の再開発の費用をどうするのか。居住者の立ち退きに関わる保障問題などがある。「老破小」物件の場合、修繕積立金制度が不十分である場合、だれがその費用を負担するのか。また、改築にあたっての安全基準も十分に整備されていない。90年代以前に建てられた住宅は25%、大都市部では30%に及ぶ。手抜き工事と老朽化のため、倒壊してしまう物件もこのところ続出している。これらの修改造費用は膨大なものとなるだろう。

一方で、地方政府の多くが火の車の財政状態にあり、資金負担には耐えられない。そこで検討されているのが「住宅年金」の導入である。長期修改造積立金と言っても良いだろう。これについては、一種の固定資産税ではないかと懸念する声も出ているようだ

が、土地を国有とする中国において、これはありえない。すでに、土地使用権と上物の売買にあたっては譲渡益に最低30%を課税する土地増値税制度が制定されている。ちなみに、広州市では、住民が資金を出し合って、低層マンションを丸ごと建て替えたというケースも出てきた。こうした動きに金融機関が絡んでくれば、「老破小」住宅問題にも一定の解決の目途がつくかもしれない。

順調にいきそうなのが「昇級」かもしれない。中国の集合住宅は、「70・90」、すなわち可住面積70㎡、共用部込みで90㎡を基本としている。可住面積100㎡を超える物件は「贅沢」であるとして建設許可が下りにくかったのだが、今や、これが新規住宅需要の目玉になってきているようだ。より広い住宅に住むということは、少子高齢化対策にもなりえるという党・政府の期待も透けて見える。

市況はそろそろ底打ちか

中国の不動産関連シンクタンクの中

指研究院によれば、業界の市況に対する認識に楽観論が広がりつつあるという。規制強化↓淘汰↓後始末という2020年から3年間に及んだ調整策により、ようやくトンネルの先に光が見えつつあるという状況と言えるかもしれない。ただ、足元の状況は楽観を許さない。業界関係者の7割が依然悲観的な見方をしている。ただ、金融機関関係者の4割が先行きを安定的と楽観視している。一方、購入者のマインド

はまだまだ懐疑的だ。2023年から24年にかけて、住宅購入を検討していると回答した割合は23%から15%に低下している。価格の底がまだ見えないため、様子見の態度を取っているものと思われる。左記の中指研究院のアンケート調査によれば、市況底打ちまで最短1年、市況回復にはあと3年程度を見込むとの回答が過半を占めた。

不動産開発投資をメインエンジンとした成長路線は終焉した。しかし、前後見境なく、お金を借り、建物を作り、売れ残りなど気にせず、作り、売り続けた「野蛮投資」の後片付けは、

そうそう簡単ではない。しかし、対策は打たれており、それは、農民工への戸籍付与も含めた社会改革の様相も呈している。単なる不動産不況問題にとどめず、それを社会改革の実現に絡めてゆく党・政府の構想力、ビジョンには一目置くべきと思う。

二・中国のNEV革命

NEV浸透率5割を超える

2024年8月単月の乗用車新車販売台数は191万台、うち102万台がNEVであり、その浸透率は50%を超えた。世界のNEV市場における中国車のシェアは60%に達している。この分野において、中国メーカーはすでにテスラを追い抜き、世界市場に覇を唱えつつあるように見える。

しかも、中国のNEV戦略は、単なる商品開発にとどまらない。再生可能エネルギーや都市再開発、物流改革も絡めた総合的な社会・経済発展戦略の一つに位置づけられている。ガソリンエンジンの開発技術について見れ

ば、中国メーカーは100年の歴史を持つ欧米日になわなないことを承知している。しかし、NEVに関して言えば、今や、絶対に欧米日に負けないという自信が持たれるようになっていた。

中国の自動車産業の発展は外資頼みだった。外資系メーカーの市場シェアはコロナ禍前までは60%近くを占めていた。乗用車と言えば、日系、独系、米系が主流であり、民族系メーカーの影は薄かった。しかし、2015年から始まった「中国製造二〇二五」戦略において、次世代通信技術、航空宇宙、バイオ、省エネ・新エネルギー自動車など10の先端技術分野の開発促進が始まった。ちなみに、この戦略は、米の大手国際コンサルティング会社マッキンゼーがアドバイスしたとも言われる。

中国メーカーの強み

中国のNEV開発の特徴は四つある。まず、バッテリーの原材料から電池製造、そして完成車の組み立てまで、垂直統合のモデルが確立されていることだ。その典型がBYDである。

日本の自動車、電機メーカーが原材料確保のため鉱山開発まで手掛けることはまずない。過去の事例としては、フォードがタイヤ製造のためにアマゾンのゴムのプランテーションに投資したことくらいだろうか。次に、恥も外聞もなく、海外の人材を活用したことだ。デザインからエンジニアリングに至るまで欧米日の技術者が高給で招聘された。米国のシリコンバレーの中国系スタートアップ企業も積極的に参加した。自動運転に不可欠なレーザー計測システムで世界シェア40%を占める禾賽科^{ホーサイ}も同とは言えばシリコンバレーの中国系ベンチャー企業である。

第三に、開発のスピードが猛烈に早い。アップルはNEV開発を諦めたが、スマホ・小物家電メーカーの小米^{シヤオミ}は、わずか3年間でNEVの開発に成功した。創業者の雷軍氏は、開発のために朝7時から夜11時まで週7日働いたという。最後に、中央・地方政府が積極的な支援を行った。NEV購入補助金、ナンバー発給規制地域におけるグリーンナンバープレートの優先的な

交付といった優遇措置に加え、新規のガソリンエンジン車製造工場の誘致は軒並みキャンセルされ、それによって浮いた財源がNEV開発に投入された。筆者が顧問を務めていた広東省の日系自動車部品メーカーのある工業団地の近くに周辺の複数の小山を平地にするなどして数十万坪の工場用地を造成した自動車メーカーがあったが、いざ工場建設の段階になって、建設許可が取り消されてしまうという事件もあった。広大な更地の中、ぼつんと立っていたプレハブの事務所にはこりまみれのアウディが所在なげに駐車していた風景を思い出す。2019年のことだった。

NEV化において中国が欧米日を出き放すきっかけとなったのが、コロナ禍だった。通常、新車の開発から生産までには最低でも3年はかかる。海外現地生産の場合、新たな生産ラインの設置ともなれば、本社や国内工場から多数の応援部隊が派遣される。日系メーカーもNEVの投入を視野に入れていたものの、3年に及ぶコロナ禍に

より、日中間の人の移動がままならなくなったり、開発は頓挫した。この間、外資としては初めて独資での投資が認められた上海テスラは、コロナ禍の中、バブル方式で生産を続けた。中国メーカーも同様である。さらに、イーロン・マスクCEOの薫陶を受けたテスラの上海ギガファクトリーからは、優秀なエンジニアが続々と中国メーカーにヘッドハントされていった。上海テスラが中国NEV業界の「黄埔軍官学校」と言われる所以である。

外資メーカーの退潮

中国メーカーがNEVの分野で躍進するに伴い、2022年から24年にかけて、ガソリン車の販売台数は3割近く減少した。この煽りも食らったのが外資系である。日系メーカーの市場シェアは2020年の25%から24年の7月にはほぼ半分の12・9%まで激減した。三菱自工は中国市場からの撤退を決め、中国側パートナーに持ち分を譲渡した。トヨタ、ホンダ、ニッサンも売上を1割あるいはそれ以上落としている。

外資系メーカーで巻き返しを図っているのがドイツ勢である。フォルクスワーゲンやBMWは、それぞれ40億ユーロの投資を24年に実施する。NEV転換を加速するためだ。開発の本社依存度を下げるべく、中国国内での研究開発態勢も拡充する。ドイツの製造業は、中国リスクが喧伝される中、果敢に中国投資を行っている。とりわけフォルクスワーゲンにとって、全売上924万台(2023年)のうち324万台を占めるのが中国である。中国事業が本体の浮沈を決めるといっても過言ではない。

これと対称的なのが日系メーカーである。NEVの新車投入の必要性は十分認識しているのだろうが、トヨタのレクサスを現地生産するのではないかと、噂が流れる程度である。また、仮に、NEVを投入したとしても、100種以上ある中国メーカーのモデルと矢継ぎ早の新モデル投入サイクルに果たして対抗できるのだろうか。ある自動車部品メーカーの幹部は、「中国による台湾武力侵攻のリスクがある限

り、中国での追加投資はできない」と語っていたが、こうした風潮も日系メーカーにはびこっているのではないだろうか。

NEVは社会インフラ―総合エネルギー戦略の一部

NEVの普及が拡大するのと同じくして、自動運転技術も実用化されつつある。2024年には、自動運転レベル2の新車は50%に達したと言われる。湖北省の武漢市では自動運転タクシーが試験営業を開始した。また、港のコンテナヤードでは、コンテナ船からヤードに降ろされたコンテナを自動運転トラックが所定の仕分けヤードまで運ぶシステムがすでに実用化されている。自動運転をより安全なものとするためには、より正確な位置情報システム、精緻な交通監視システムの構築も不可欠だが、中国は自前の位置情報システム北斗をすでに56基運用しており、中国のみならず一带一路構想参加国にも位置情報サービスを提供している。都市の監視システムは、すでに顔

認証システムを含め相当充実したものとなっている。無論、充電ステーションも急速に普及しており、沿岸部ではNEV2台につき1台の割合で充電器が設置されている。設置が遅れている内陸部では、PHEVの普及が目覚ましい。ガソリンエンジンからNEV化してゆく場合、ハイブリッド↓PHEV↓BEVという流れの中、価格は右肩上がりで高くなるが、中国のNEVメーカーは最もコストの高い電池の容量を減らすという「引き算」によって、PHEVの価格をガソリン車並みに抑えている。

一方、欧米日のメーカーはNEVの普及には一定の限界があると考えるようになってきているようだ。レアアースの精錬から電池製造、そして完成車までに費消される電力はガソリン車よりもはるかに大きく、ランニングコストでこれを賄おうとすれば、最低でも10万キロ走行しなければならぬとの試算もある。NEVの省エネ性を否定しかねないものだが、これは「酸っぱい葡萄」の童話と同じだと思う。

中国において、NEVは総合的なエネルギー戦略の一つとして位置づけられている。最終目的は、燃料電池車である。新疆ウイグル自治区をはじめ、中国西部では、数百万枚の太陽光パネルを装備したメガソーラー発電施設が相次いで建設されている。これによって得られた電気を蓄電し、沿岸部に運び込み、この電気を使って水素を作るという計画である。これを担当しているのは、新疆ウイグル自治区の党書記馬興瑞氏である。ハルビン工業大学でエンジン技術を専攻し、1999年に中国航空科技集団に入り、工業情報部副部長を経て2013年から広東省の党副書記、省長として同省のNEV発展の指揮を執った。太陽光蓄電システムは、日本ではトヨタの九州工場で小規模な試験運用が行われているが、これをゴビ砂漠で大規模に行っているわけである。

三．雇用問題と教育改革

続く大卒者の就職難

2023年の6月からほぼ半年近く

にわたって、国家統計局は16歳から24歳までの失業率の公表をやめた。大学新卒の就職難が社会問題になっている中、この年代の失業率が20%近いレベルまで上昇したため、国民の不安を煽りかねないとの懸念からかもしれない。国家統計局は、この年齢層の母集団から在学生を取り除き、新たな基準で12月から失業率の公表を再開した。しかし、それでも16%と高い水準となっている。

中国のリクルートコンサルティング会社である智聯招聘は、毎年大学新卒の就職状況に関する調査報告を公表しているが、この数年、新卒の内定率は50%程度にとどまっているという。大卒者向け求人数は2023年1月で前年同月比25%減となったが、24年1月は、さらにそれを30%近く下回っている。不動産不況により景気回復が思わしくないという事情もあるだろうが、それ以上に、採用側のニーズの変化も大きいのではないだろうか。

端的に言えば、ホワイトカラーの需要の低下であり、エンジニアなどのメタルカラーや現場や工場でのブルーカ

ラーの需要が高まっているのだと思う。中国の卒業生数は、年間1000万人を超え、毎年50〜70万人程度増加している。大卒だからといって、それなりの企業の幹部候補生として迎えられる時代は終わったと言える。

大学改革が始まる

大学で学んだことが即職場で生かせるわけではない。しかし、大学は社会のニーズに応えなければならぬ。経済・社会のパラダイムシフトが図られている状況であればなおさらである。このため、高等教育の現場では三つの流れが起こっている。

まず、学部・学部の統廃合が進められるようになってきた。工学部の内燃機関科などはNEV化が進む中、縮小傾向にある。山東大学では土木関連学部・学科が廃止された。中国石油大学は建築関連の九つの学部・学科を廃止、北京航空航天大学も土木水利学部の廃止に踏み切った。その一方で、デジタル技術を活用した土木工、智能製造工程といった学部の新設が見られるように

なっている。

次に、時代に合わなくなった学部の統廃合に対応するため、現役学生の転部が認められるようになってきた。極端ではあるが、文学部から医学部への転部ができる大学も出てきた。無論、申請すれば誰でもというわけではなく、大学による審査に合格しなければならぬが、その基準もだいぶ緩和されているようだ。

第三に高等職業教育が重視されるようになってきている。職業訓練学校と云えば、手に職をつけると言えば聞こえは良いが、現場作業の初歩的訓練が中心であり、必ずしもデジタル化や自動化に対応したものではない。2022年の全人代では、26年振りに「職業教育法」が改訂されたが、この中で、高等職業訓練学校の卒業者は一般の大学卒業と同じ資格が得られることとなった。そして、これを機に既存の職業訓練学校の「現代化」が進められると同時に、卒業時には「職業学士」のタイトルが授与されることになった。

高等職業訓練学校の在籍者数は、普

通大学在籍者の1%にすぎない。しかし、就職率はほぼ100%であり、折からの就職難から、こちらを選択する学生も増加傾向にあると言われる。また、政府は、高校生レベルの中等職業訓練学校の改革も始めている。産業の現場に即し、そのニーズに応えられるようなカリキュラムと訓練設備機器の拡充が図られる。また、中等職業訓練学校の場合、農民工や年齢の若い退役軍人なども積極的に招聘する構えだ。

変わる学生の意識

従来、ブルーカラーとホワイトカラーの賃金格差は歴然としていた。2012年、ホワイトカラーの平均月額給与が6439元である一方、ブルーカラーは半分以下の2684元にすぎなかった。しかし、ブルーカラーの需給が逼迫するに伴い、給与格差は縮小している。右記から10年後の2023年の場合、ホワイトカラーは8388元、ブルーカラーは6043元とその差は2割程度になっている。

『国民抑鬱症白書二〇二四年』によ

れば、中国の鬱病患者と不安障害患者は合わせて1億人にも上るといふ。鬱病患者の80%は30歳以下であり、女性が6割を占める。職業別に見ると、IT関連が最も多い20%となっている。一方、製造業の割合は10%以下であり、農林業にいたっては1%台である。IT業界の競争は厳しい。「内巻」といふ言葉が流行ったが、サービス残業は当たり前、勤務スタイルは「996（朝9時から夜9時まで週に6日働く）」。年末ともなれば、人事考課下位10%が労働契約の更新ができない「末位淘汰」が待っている。

でも大変な課題である。それに加え、米中対立とそれに伴うアメリカの「同盟国」による中国包囲網や、対中先端技術移転規制という厳しい制約に直面している。アメリカの強みは、世界トップの軍事力、通貨覇権、それに技術力、加えて英語力と宣伝力である。しかし、この強みもはや万能ではない。ウクライナ戦争に端を発した対ロ制裁措置、とりわけドル決済システムからのロシアの排除は、却って、ドルに対する信認を揺るがせている。軍事力も弱体化している。アメリカの建艦能力は年間1隻にすぎず、それゆえに、AUKUS（オーカス、豪英米による軍事同盟）や日米韓軍事同盟の強化が不可欠となっている。

欧米の足並みも乱れている。先端的半導体製造設備メーカーであるオランダのASLMは、先端半導体製造設備、とりわけ露光装置のトップメーカーだが、対中輸出規制の対象となっている。しかし、ASLMは中国にサービス拠点を設置し、1500名のエンジニアを雇用しており、これを通じて中国企業は先端技術を導入している。また、中国の半導体メーカーはクラウドサービスを通じ、世界のエンジニアと先端技術に関する情報交換を行っている。

アメリカが中国封じの網を広げれば

こうした事情もあってか、ホワイトカラーよりもブルーカラーの職種を希望する若者が増えているようだ。いわゆる「00後」世代の場合、6割がブルーカラーの職種を希望しているといふ。「70後」世代が3割だったのと比べると大きな違いである。

おわりに

経済・産業のパラダイムシフトだけ

中国の台頭に伴い、中国の存在そのものを安全保障上のリスクと見る風潮が日米欧で広がっている。しかし、安全保障はマッチ1本であってもその対象になりえるという危うさと非合理性を持つ。米政府は、コンテナ埠頭の

中国製ガントリークレーンの輸入関税引き上げを検討していると言われる。この分野でも中国メーカーが世界最大のシェアを持つ。価格も安い。しかし中国製ガントリークレーンに装着されたコンテナの積み荷読み取り機器が、バックドアを通じて漏洩し、安全保障上の脅威になるというのがその理由らしい。また、中国で開発されたソフトウェアを搭載した新エネルギー車の輸入禁止も検討されている。すでにバイデン政権は、中国製新エネルギー車に対し100%の関税を課すことに決めているが、ソフトウェアを禁輸対象にしたのは、それにより米国の交通・運輸に関するデータが中国に漏洩したり、遠隔操作によって米国の交通に障害を加えることを阻止するのが目的であると言われる。中国の新エネルギー車は、ソフトウェアの塊であり、ソースコードの行数は航空機を超えるとまで言われる。開発競争に後れを取っている米国は禁輸措置により時間を稼ぐ構えのようだ。

一方、トランプ大統領候補は、再選

されれば、中国からの輸入品に最低60%の関税を課すとしている。ちなみに、2024年時点で、米国の関税収入の7割が中国からの輸入に関わるものだ。また、米国の財政赤字はGDPの120%に達し、その利払いだけで年間の軍事費を超える規模に膨らんでいる。そして、中国が保有する米国債残高は日本に次ぐ。

米国政府もこの事情を承知している。それゆえに、イエレン財務長官は2024年4月に訪中し、米国債売却や、中国が保有する3兆ドルに上る外貨準備の扱いについて協議した。米中関係は、まさに「ハリネズミ同士の抱擁」のようなものになっていると言えるだろう。

中国の党・政府は、大統領選挙でハリス氏、トランプ氏のいずれが政権の座に就こうとも、米国の対中競争戦略に大きな変化はないと見ているようだ。となると、中国にとっての課題は、今進めているパラダイムシフトを奏功させること以外にない。それは社会改革をも包摂するものだ。パラダイ

ムシフトが成ったとき、中国の立ち位置はどうなるのか。そして、こうした中国の動きに日本政府、企業、我々国民はどう対処すべきなのか。政府にはおカネとビジョンがない。企業にはどうやら度胸はなさそうだ。国民の中国に対する関心は薄い。せめて、中国の実相を知る努力だけは続けてゆかなければならない。

(2024年8月23日・21世紀アジア塾)

筆者略歴(ゆうき・たかし)

福島県郡山市出身。一橋大学経済学部卒。1979年日本長期信用銀行勤務。1999年ダイキン(株)工業経営企画室勤務。2013年から荒井商事(株)顧問。2021年から多摩大学経営情報学部客員教授として中国经济、ユーラシア論を講じる。『世界経済評論』などに寄稿。