

Discussion Paper No.253

克強指数は GDP 統計よりも
中国経済の実態を正確に反映するか (2) :
鉄道貨物輸送量のケース

中央大学経済学部教授 谷口 洋志

June 2015



INSTITUTE OF ECONOMIC RESEARCH
Chuo University
Tokyo, Japan

克強指数は GDP 統計よりも中国経済の実態を正確に反映するか (2) :

鉄道貨物輸送量のケース-

谷口洋志 (中央大学経済学部教授)

要約

中国首相の李克強氏は、遼寧省党書記時代の 2007 年に、GDP 統計よりも電力消費量、鉄道貨物輸送量、銀行融資の 3 指標のほうが信頼できるという趣旨のことを述べた。本稿では、3 指標のうちの鉄道貨物輸送量を取り上げ、実質 GDP と鉄道貨物輸送量の関係、鉄道貨物輸送の全国と地区別の動向などから、李克強氏の発言は支持できないことを論じる。

1. はじめに

中国首相の李克強氏が遼寧省党書記時代に、「GDP 統計よりも電力消費量、鉄道貨物輸送量、銀行融資のほうが信頼できる」という趣旨のことを述べたとされる¹。その言葉を真に受け、これら 3 つの指標から作成された「克強指数 (Keqiang index)」こそ中国経済の実態を反映すると信じる論者がいる。本稿では、前稿 (谷口, 2015) に続いて、克強指数の信頼性が非常に疑わしいことを論じる。

2. 貨物輸送量の動向 (全国ベース)

(1) 鉄道輸送量と実質 GDP

GDP よりも鉄道貨物輸送量のほうが信頼できるかどうかを論じる前に、輸送量の動向を見ておこう。輸送量の測定は、旅客の場合、輸送した人数と輸送した人数の移動距離の両方について行うことができる。それぞれの測定単位は、人および人キロである。貨物の場合、輸送した重量と輸送した重量の移動距離の両方について行うことができる。それぞれの測定単位は、トンおよびトンキロである。

表 1 は、中国における鉄道輸送量と実質 GDP の動向を見たものである。これより、鉄道旅客輸送量 (人) は、1990 年の 9.6 億人から 2014 年の 23.6 億人へ 2.46 倍となり、鉄道旅客輸送量 (人キロ) は、1990 年の 2,613 億人キロから 2014 年の 1 兆 1,605 億人キロへ 4.44 倍となった。鉄道貨物輸送量 (トン) は、1990 年の 15.1 億トンから 2014 年の 38.1 億トンへ 2.53 倍となり、鉄道貨物輸送量 (トンキロ) は、1990 年の 1 兆 622 億トンキロから 2014 年の 2 兆 7,530 億トンキロへ 2.59 倍となった。同じ期間に、実質 GDP は 9.95 倍となり、鉄道旅客輸送量と鉄道貨物輸送量のどの指標よりも圧倒的に高い伸び率を示した。

克強指数を支持する立場からすると、鉄道貨物輸送量の伸び率は実質 GDP 成長率と比べて相当低いので、実質 GDP 成長率水増しの可能性は極めて高いということになる。しかし、ほんとうにそうであろうか。輸送統計に関する考察は、この結論が非常に疑わしいことを示唆する。

¹ Reuters, "China's GDP is "man-made," unreliable: top leader," Dec. 6, 2010 (<http://www.reuters.com/article/2010/12/06/us-china-economy-wikileaks-idUSTRE6B527D20101206>) 。

表 1 鉄道輸送と実質 GDP の動向：1990～2014 年

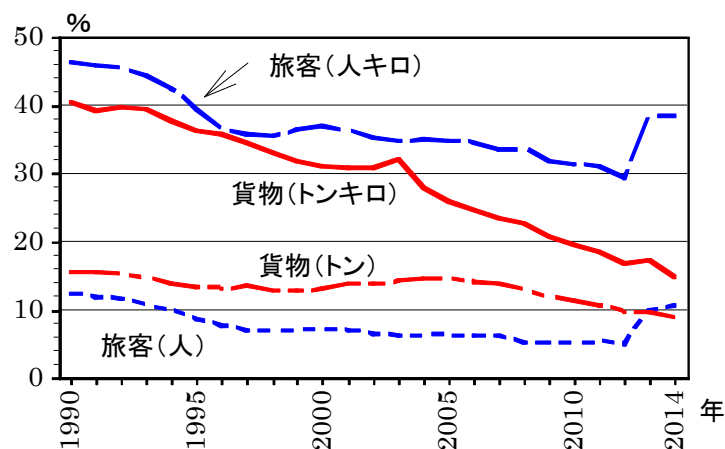
年	鉄道旅客輸送量		鉄道貨物輸送量		実質 GDP
	万人	億人キロ	万トン	億トンキロ	1990=100
1990	95,712	2,612.6	150,681	10,622.4	100.0
1995	102,745	3,645.7	165,982	13,049.5	178.3
2000	105,073	4,532.6	178,561	13,770.5	269.8
2005	115,583	6,062.0	269,296	20,726.0	429.7
2010	167,609	8,762.2	364,271	27,644.1	731.0
2014	235,794	11,604.8	381,334	27,530.2	994.6

(出所) 中華人民共和国国家統計局編 (2014) 『中国統計年鑑 2014』中国統計出版社、中華人民共和国国家統計局 (2015) 『2014 年国民経済和社会発展統計公報』2月26日、および中華人民共和国交通運輸部 (2015) 『2014 年交通運輸行業發展統計公報』4月30日、より作成。

(2) 鉄道旅客輸送量・貨物輸送量

図 1 は、旅客輸送量全体に占める鉄道旅客輸送量の割合と貨物輸送量全体に占める鉄道貨物輸送量の割合の動向を見たものである。全体的に長期低下傾向にあり、特に人キロ・ベースでは 1990～2012 年に 17%ポイント低下したあと、2013 年以降 10%ポイント近く上昇したが、2014 年の構成比は 1990 年の構成比より 8%ポイント低い。トンキロ・ベースでは 1990～2014 年の間に 26%ポイント低下した。

図 1 旅客・貨物輸送量全体に占める鉄道輸送量の割合の推移：1990～2014 年



(出所) 中華人民共和国国家統計局編 (2014) 『中国統計年鑑 2014』中国統計出版社および中華人民共和国交通運輸部 (2015) 『2014 年交通運輸行業發展統計公報』4月30日、より作成。

旅客輸送量の割合が 2013 年に急上昇した要因は高速鉄道の建設と輸送の増強によると考えられる。2007 年から営業が始まった高速鉄道²は、2009 年以降、営業距離や旅客人数・輸送距離等が急増し、2014 年の営業距離は 1.6 万キロで、鉄道全体の営業距離 11.2 万キロの 14.3%を占めた。また、2012 年の高速鉄道旅客輸送人数は 3.88 億人で、鉄道全体の旅客輸送人数の 20.5%、高速鉄道旅客輸送距離は 1,446 万キロで、鉄道全体の旅客輸送距離の 14.7%を占めるまでとなった (表 2 参照)。

² 高速鉄道とは、最高営業速度が時速 200 キロ以上の鉄道のことを言う。

表2 鉄道営業距離・旅客輸送量と鉄道全体に占める比重：2008～2014年

年	高速鉄道 営業距離 km	鉄道営業距離 に占める比重 %	高速鉄道 旅客輸送 万人	鉄道旅客輸送量 に占める比重 %	高速鉄道 旅客輸送 万人キロ	鉄道旅客輸送量 に占める比重 %
2008	672	0.8	734	0.5	16	0.2
2009	2,699	3.2	4,651	3.1	162	2.1
2010	5,133	5.6	13,323	8.0	463	5.3
2011	6,601	7.1	28,552	15.8	1,058	11.0
2012	9,356	9.6	38,815	20.5	1,446	14.7
2013	11,028	10.7				
2014	16,000	14.3				

(出所) 中華人民共和国国家統計局編 (2014) 『中国統計年鑑 2014』中国統計出版社および中華人民共和國交通運輸部 (2015) 『2014年交通運輸行業發展統計公報』4月30日, より作成。

(3) 貨物輸送量の輸送手段別動向

次に、貨物輸送量に限定して、輸送手段別の動向を見ておこう。表3は、輸送手段別の貨物輸送量とその伸び率を見たものである。1990～2014年に貨物輸送量の全体量は、トン・ベースでは97.06億トンから431.30億トンへと4.44倍（年平均増加率6.41%）に、トンキロ・ベースでは2.62兆トンキロから18.46兆トンキロへと7.04倍（同8.47%）に増加した。ただし、この期間に実質GDPは9.95倍（同10.04%）に増加したので、伸び率では実質GDPを下回る。

全期間を通じて、トン・ベースの寄与率では道路が圧倒的な比重を占めた。24年間で貨物輸送量（トン）の全体量は334.24億トン増加し、そのうちの78.05%、260.88億トンは道路の増加による。水運は15.50%、51.82億トンの増加、鉄道は6.90%、23.07億トンの増加であった。トンキロ・ベースの寄与率では水運が最大の寄与を示した。24年間で貨物輸送量（トンキロ）の全体量は15.84兆トンキロ増加し、そのうちの51.25%、8.12兆トンキロは水運の増加による。道路は36.40%、5.77兆トンキロの増加、鉄道は10.67%、1.69兆トンキロの増加であった。

貨物輸送量の全体量は、1990年代に相対的な低成長を経験したあと、2000年代に急成長した。特に、2000年代におけるトンキロ・ベースの伸び率は実質GDPの伸び率を上回った。その他の期間と全期間のトン・ベース伸び率は、実質GDPの伸び率を下回った。

1990年代における貨物輸送量の牽引者は水運と道路であったが、主要輸送手段の伸び率は、トン・ベースまたはトンキロ・ベースのいずれで見ても実質GDPの伸び率をかなり下回った³。鉄道の伸び率は一番低かった。

2000年代における貨物輸送量増加の牽引者は、トン・ベースでは水運、トンキロ・ベースでは道路となった。特に、トンキロ・ベースで見た道路の平均増加率21.6%は実質GDPの平均増加率10.5%を大きく上回った。水運の伸び率は、トン・ベースでもトンキロ・ベースでも実質GDPの伸び率を上回った。

2010年代には、トン・ベースでは水運、トンキロ・ベースでは道路の伸び率が実質GDP

³ 民用航空（民間航空）の伸び率は、1980年代と1990年代のいずれでも、実質GDPの伸び率を大幅に上回ったが、2000年の貨物輸送量全体に占める割合は、トン・ベースで0.01%、トンキロ・ベースで0.11%と、その規模は非常に小さいので、ここでは除外している。

の伸び率を上回った。これに対して、鉄道の伸び率は極めて低く、トンキロ・ベースではほとんど横ばい状態（ゼロ成長）となった。全体的に、水運と道路は実質 GDP と同等以上の伸び率を示したものの、鉄道の伸び率が低いために、貨物輸送量全体の伸び率が実質 GDP の伸び率を下回ることとなった。

以上より、貨物輸送量における鉄道の役割が相対的に低下し、貨物輸送量の牽引者が道路と水運となっていることが明らかとなる。このことから、果たして、相対的に重要性を失ってきている鉄道貨物輸送量が中国経済の実態を適切に反映すると言えるだろうか。

表 3 貨物輸送量の輸送手段別動向：1990～2014年

年・期間		億トン				兆トンキロ				実質 GDP
		全体	鉄道	道路	水運	全体	鉄道	道路	水運	
貨物輸送量	1990	97.06	15.07	72.40	8.01	2.62	1.06	0.34	1.16	
	2000	135.87	17.86	103.88	12.24	4.43	1.38	0.61	2.37	
	2010	324.18	36.43	244.81	37.89	14.18	2.76	4.34	6.84	
	2014	431.30	38.13	333.28	59.83	18.46	2.75	6.10	9.28	
期間 伸び率 (倍)	90-00	1.40	1.19	1.43	1.53	1.69	1.30	1.83	2.05	2.70
	00-10	2.39	2.04	2.36	3.10	3.20	2.01	7.08	2.88	2.71
	10-14	1.33	1.05	1.36	1.58	1.30	1.00	1.41	1.36	1.36
	00-07	1.68	1.76	1.58	2.30	2.29	1.73	1.85	2.71	2.05
年平均 増加率 (%)	90-00	3.4	1.7	3.7	4.3	5.4	2.6	6.2	7.4	10.4
	00-10	9.1	7.4	9.0	12.0	12.3	7.2	21.6	11.2	10.5
	10-14	7.4	1.2	8.0	12.1	6.8	▲0.1	8.9	7.9	8.0
	00-07	7.6	8.4	6.7	12.6	12.6	8.1	9.2	15.3	10.8

(出所) 中華人民共和国国家統計局編 (2014) 『中国統計年鑑 2014』中国統計出版社、中華人民共和国国家統計局 (2015) 『2014年国民経済和社会發展統計公報』2月26日、および中華人民共和国交通運輸部 (2015) 『2014年交通運輸行業發展統計公報』4月30日、より作成。

なお、李克強氏の発言に関わる期間として2000～07年の変化を見ると、貨物輸送量の全体量の伸び率はトン・ベースでは実質 GDP の伸び率を下回ったものの、トンキロ・ベースでは逆に上回った。また、トン・ベースまたはトンキロ・ベースのいずれでも、水運の伸び率が実質 GDP の伸び率を上回った。さらに、この期間における鉄道の年平均増加率が他の期間と比べて高く、トン・ベースでは道路の年平均増加率を上回った（トンキロ・ベースでは下回った）。

図2が示すように、鉄道は2000～11年（2009年を除く）の間に対前年比増加率がトン・ベースまたはトンキロ・ベースのいずれで見ても5%以上を記録した。特に、2000～07年には順調に拡大した。GDP統計よりも鉄道貨物輸送量のほうが信頼できると述べた李克強氏が遼寧省党書記を務めた時代（2004年12月～07年10月）に、鉄道貨物輸送量が最も順調に推移したのは、2つの意味で皮肉であった。

第1に、2000～04年の5年間における実質 GDP 対前年比増加率と鉄道貨物輸送量（トンまたはトンキロ）の対前年比増加率の差は他の期間と比べて最も小さく、3%ポイント未満にとどまったからである⁴。つまり、実質 GDP と鉄道貨物輸送量の成長率が最も近づ

⁴ 2010年と2011年にも両者の差は3ポイント未満にとどまった。

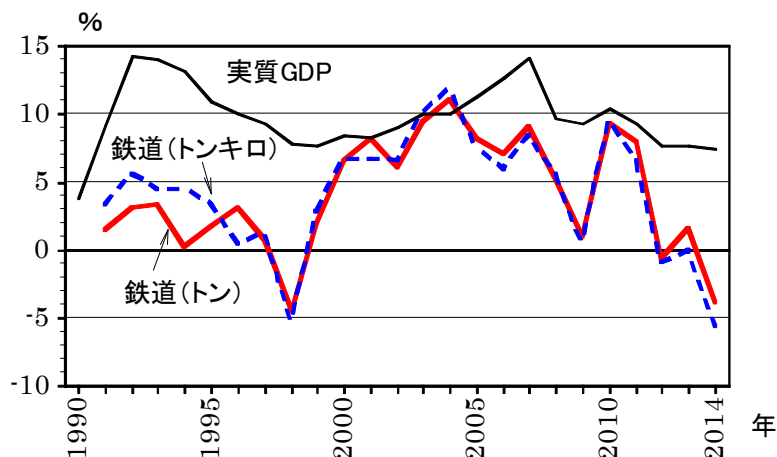
いたときに、李克強氏は実質 GDP 成長率の水増しを示唆したのである。

第 2 に、李克強氏が遼寧省党書記に赴任する前後の 2003 年と 2004 年に、鉄道貨物輸送量（トンキロ）の対前年比増加率は実質 GDP の対前年比増加率を上回った。鉄道貨物輸送量（トン）の対前年比増加率も 2004 年に実質 GDP の対前年比増加率を上回った。鉄道貨物輸送量の伸び率が実質 GDP の伸び率を上回った唯一の時期に、実質 GDP の高すぎる成長率に不信の念を抱いたというのは皮肉というほかない。実質 GDP よりも鉄道貨物輸送量のほうが信頼できるならば、このときの実質 GDP 成長率は水増しされたのではなく、過小報告されたということにならないか。

ただし、李克強氏の念頭にあったのが 2000～04 年でなく 2005 年や 2006 年であったとすれば、話は複雑になる。なぜなら、2005 年と 2006 年の鉄道貨物輸送量は、2000 年代前半と同程度の成長を記録したにもかかわらず、実質 GDP 成長率が上昇傾向にあり、2006 年には実質 GDP と鉄道貨物輸送量の対前年比増加率の差が 6～7%ポイントまで広がったからである。鉄道貨物輸送量の伸び率は変わらないのに実質 GDP の伸び率だけがどんどん上昇しているのはおかしいというわけである。

しかし、貨物輸送量全体の動向から、貨物輸送の主力が道路や水運となっており、道路や水運の長期的な伸び率が鉄道の伸び率を上回っていることを考えれば、鉄道貨物輸送量の動向と実質 GDP の動向が乖離してもおかしくはない。そのほうが自然である。

図 2 鉄道貨物輸送量と実質 GDP の対前年比増加率：1990～2014 年



(出所) 中華人民共和国国家統計局編 (2014) 『中国統計年鑑 2014』中国統計出版社および中華人民共和国交通運輸部 (2015) 『2014 年交通運輸行業發展統計公報』4 月 30 日、より作成。

(4) 貨物輸送量の輸送手段別構成比

さらに、輸送手段別貨物輸送量の構成比を取り上げることで、鉄道の役割が低下していることを改めて確認しよう。

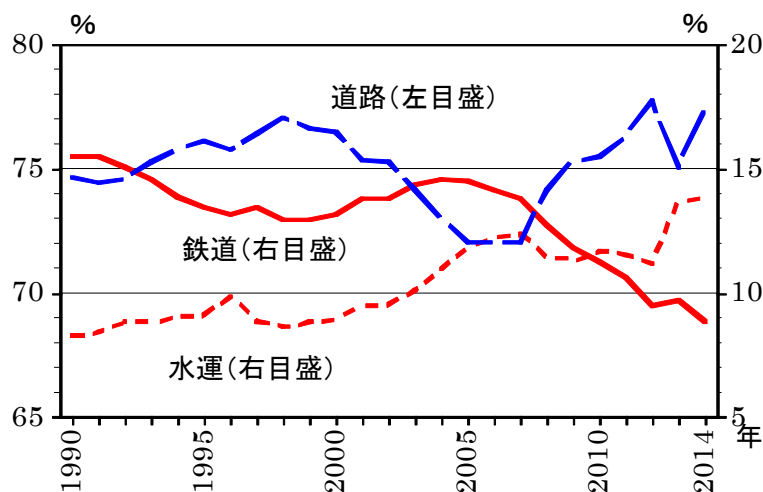
図 3 の (a) は、貨物輸送量（トン）における 3 大輸送手段別構成比を見たものである。道路の構成比は、20 年以上にわたって 7 割台を維持している。残りを鉄道と海運が分け合う形になっているが、両者は異なる動きをしている。すなわち、1990～2014 年の間に、鉄道の比重が 15.5%から 8.8%へ 7 ポイント近く低下する一方、水運の比重が 8.3%から

13.9%へ6ポイント近く上昇している。

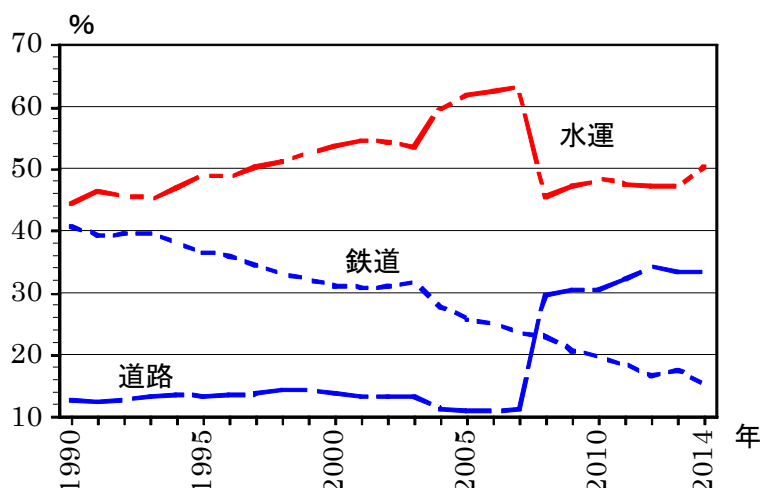
次に、図3の(b)により、貨物輸送量(トンキロ)における3大輸送手段別構成比を見ると、水運の構成比が一番高く、1990年の44.2%から2007年の63.4%まで上昇したあと、2008年に45.6%まで下落し、その後持ち直して2014年には50.3%となった。道路の構成比は1990年から2007年までは10%台を続けたあと、2008年に29.8%まで急上昇し、その後も緩やかに上昇し、2014年には33.0%となった。これに対して、鉄道は長期的な下落傾向にあり、1990年の40.5%から2014年の14.9%まで大きく落ち込んだ。このように、トン・ベースまたはトンキロ・ベースのいずれで見ても、貨物輸送量における鉄道の比重は長期下落傾向にあり、道路や水運に次ぐ第3の輸送手段に甘んじている。

図3 貨物輸送量の輸送手段別構成比の推移：1990～2014年

(a) トン・ベース



(b) トンキロ・ベース



(出所) 中華人民共和国国家統計局編(2014)『中国統計年鑑2014』中国統計出版社および中華人民共和国交通運輸部(2015)『2014年交通運輸行業發展統計公報』4月30日、より作成。

(5) 貨物輸送手段の特性

トン・ベースでは道路の比重が7割台と高いのに、トンキロ・ベースでは道路の比重が最近でも3割台にとどまるのは、道路の平均輸送距離が相対的に短いことを示唆する。また、トン・ベースでは水運の比重が1割台と低いのに、トンキロ・ベースでは水運の比重が5割前後と高いのは、水運の平均輸送距離が相対的に長いことを示唆する。実際、表4が示すように、平均輸送距離では、道路が一番短く、民航を除けば水運が一番長くなっている。鉄道は、道路と水運の中間の平均輸送距離となっている。また、道路の平均輸送距離が徐々に長くなっているのは、道路網の整備、とりわけ高速道路網の整備によるところが大きいと考えられる。実際、表4の右欄の数値は、道路の輸送距離が他の輸送手段と比べて相対的に拡大していることを示している。

表4 貨物輸送手段の平均輸送距離と輸送路距離：1990～2014年

年	貨物輸送平均輸送距離 km					輸送路距離 万 km				
	全体	鉄道	道路	水運	民航	鉄道	道路	高速道路	内航海運	定期航空路
1990	270	705	46	1,447	2,211	5.79	102.83	0.05	10.92	50.68
2000	326	771	59	1,939	2,555	6.87	167.98	1.63	11.93	150.29
2010	438	759	177	1,806	3,177	9.12	400.82	7.41	12.42	276.51
2014	*410	*735	183	1,551	*3,034	11.20	446.39	11.19	12.63	*410.60

(注) *は2013年。鉄道距離は営業距離。

(出所) 中華人民共和国国家統計局編(2014)『中国統計年鑑2014』中国統計出版社および中華人民共和国交通運輸部(2015)『2014年交通運輸行業發展統計公報』4月30日、より作成。

ところで、図3の(b)では、2007年から2008年にかけて、トンキロ・ベースの水運の比重が18%ポイント下落し、道路の比重が19ポイント近く上昇している。この間に、水運は6兆4,285億トンキロから5兆263億トンキロへ1兆4,022億トンキロ減少したのに対し、道路は1兆1355億トンから3兆2868億トンキロへ2兆1,514億トンキロ増加している。トンキロ・ベースの道路が急増した要因を分解すると、

平均重量(トン) 163.9億トンから191.7億トンへ1.17倍

平均輸送距離(キロ) 69キロから171キロへ2.48倍

貨物輸送量(トンキロ) 1兆1355億トンから3兆2868億トンキロへ2.89倍

となる。つまり、2007年から2008年にかけて道路の平均輸送距離が約2.5倍増となったことが、トンキロ・ベースの道路貨物輸送量急増の最大要因である。

3. 貨物輸送量の動向(地区ベース)

(1) 鉄道貨物輸送量

2では、貨物輸送量全体における鉄道の役割が相対的に低下していることを確認した。次に、これを地区別で確認して見よう。

表5と表6は、各地区貨物輸送量における鉄道の構成比をそれぞれトン・ベースおよびトンキロ・ベースで見たものである。これらから、以下の点が観察される。

表5 各地区貨物輸送量（トン）における鉄道の構成比：1997～2013年

地区	1997	2000	2004	2007	2010	2013	1997～ 2004	2004～ 2013	1997～ 2013
北京	9.1	8.8	6.6	10.1	7.3	4.3	▲ 2.5	▲ 2.3	▲ 4.8
天津	10.8	11.8	16.9	22.5	18.1	18.5	6.0	1.6	7.6
河北	16.9	16.8	18.8	15.4	11.8	11.3	1.9	▲ 7.5	▲ 5.5
山西	35.7	33.0	40.2	47.1	51.1	46.9	4.6	6.7	11.2
内蒙古	24.5	21.3	25.7	25.7	37.9	40.9	1.2	15.3	16.5
遼寧	15.7	16.2	16.8	15.2	13.1	9.9	1.0	▲ 6.8	▲ 5.8
吉林	23.5	19.6	19.7	16.5	18.4	14.5	▲ 3.8	▲ 5.1	▲ 9.0
黒竜江	27.5	24.4	26.6	24.1	29.9	23.8	▲ 0.9	▲ 2.7	▲ 3.6
上海	4.1	2.3	2.0	1.5	1.1	0.8	▲ 2.1	▲ 1.2	▲ 3.3
江蘇	5.3	5.2	5.3	4.1	3.8	3.9	0.0	▲ 1.4	▲ 1.4
浙江	2.9	3.1	3.1	2.9	2.6	2.6	0.2	▲ 0.5	▲ 0.3
安徽	13.9	14.9	15.3	13.8	5.3	2.9	1.4	▲ 12.4	▲ 10.9
福建	7.6	8.7	12.3	8.4	5.6	3.8	4.8	▲ 8.6	▲ 3.8
江西	12.4	13.0	17.9	15.8	5.6	3.9	5.6	▲ 14.1	▲ 8.5
山東	13.1	12.2	11.5	8.5	7.1	8.7	▲ 1.6	▲ 2.8	▲ 4.5
河南	18.0	17.1	18.8	15.7	7.3	7.0	0.8	▲ 11.8	▲ 11.0
湖北	10.9	10.6	11.5	11.5	6.7	4.3	0.6	▲ 7.2	▲ 6.6
湖南	9.4	9.2	8.6	6.4	4.1	2.8	▲ 0.8	▲ 5.8	▲ 6.6
広東	7.8	7.0	7.1	5.1	4.5	2.8	▲ 0.6	▲ 4.3	▲ 5.0
広西	14.1	14.2	15.2	16.3	7.9	4.6	1.1	▲ 10.6	▲ 9.5
海南	4.6	5.0	5.5	3.8	2.4	5.5	0.9	0.1	1.0
重慶	6.9	6.3	5.5	4.7	2.8	2.8	▲ 1.4	▲ 2.6	▲ 4.1
四川	11.6	11.5	13.4	10.6	6.0	5.3	1.8	▲ 8.1	▲ 6.3
貴州	22.8	22.9	28.3	27.2	20.1	8.9	5.5	▲ 19.4	▲ 14.0
雲南	5.7	6.0	7.7	8.0	10.7	4.9	2.0	▲ 2.7	▲ 0.8
陝西	11.0	13.5	20.6	19.0	26.0	25.3	9.6	4.7	14.3
甘肅	13.3	14.0	16.3	16.9	20.4	12.4	3.0	▲ 3.9	▲ 0.9
青海	14.4	13.8	17.3	22.0	28.0	28.3	2.9	11.0	13.9
寧夏	31.4	30.2	32.2	37.5	21.3	20.6	0.8	▲ 11.6	▲ 10.8
新疆	9.9	17.3	17.3	17.8	14.0	10.9	7.5	▲ 6.4	1.0
西藏				3.2	3.0	3.9	0.0	3.9	3.9
max	35.7	33.0	40.2	47.1	51.1	46.9			
min	2.9	2.3	2.0	1.5	1.1	0.8			
average	13.8	13.7	15.5	15.1	13.4	11.4			
stdev	8.05	7.35	8.77	10.11	11.65	11.34			
cv	0.582	0.538	0.567	0.667	0.873	0.992			
低下地区数		17	5	19	22	22	8	24	23

(注) 単位は%（単年度）または%ポイント（期間内の変化）。max=最大値，min=最小値，average=平均値，stdev=標準偏差，cv=stdev/average=変動係数。西藏（チベット）自治区はデータ不備により，平均・標準偏差・変動係数の計算からは除外した。低下地区数は，3年前（2004年のみ4年前）と比べて構成比が低下した地区数または期間内に構成比が低下した地区数。▲は下落。

(出所) 中華人民共和国国家統計局編『中国統計年鑑 1998～2014』中国統計出版社，1998～2014年，より作成。

表6 各地区貨物輸送量（トンキロ）における鉄道の構成比：1997～2013年

地区	1997	2000	2004	2007	2010	2013	1997～ 2004	2004～ 2013	1997～ 2013
北京	79.0	77.2	84.7	89.1	88.4	85.1	5.7	0.4	6.1
天津	70.9	5.5	3.2	3.2	5.1	16.7	▲ 67.7	13.5	▲ 54.2
河北	74.5	64.6	55.1	51.7	44.8	36.3	▲ 19.3	▲ 18.9	▲ 38.2
山西	71.7	68.8	74.1	76.8	65.8	64.4	2.4	▲ 9.7	▲ 7.3
内蒙古	77.6	77.5	79.4	75.7	52.0	58.0	1.8	▲ 21.4	▲ 19.6
遼寧	74.2	55.2	39.3	22.3	15.5	11.2	▲ 34.9	▲ 28.1	▲ 63.0
吉林	84.8	82.6	83.9	81.0	46.6	34.5	▲ 0.9	▲ 49.4	▲ 50.3
黒竜江	85.4	80.2	79.7	76.3	57.9	49.2	▲ 5.7	▲ 30.5	▲ 36.3
上海	24.6	0.7	0.4	0.2	0.1	0.1	▲ 24.2	▲ 0.3	▲ 24.5
江蘇	32.5	25.5	18.6	10.5	6.2	3.8	▲ 13.8	▲ 14.8	▲ 28.6
浙江	18.8	15.6	10.7	6.8	4.8	3.0	▲ 8.2	▲ 7.6	▲ 15.8
安徽	62.9	58.7	59.7	50.1	14.2	7.1	▲ 3.3	▲ 52.6	▲ 55.8
福建	23.2	16.4	15.6	10.1	6.0	4.1	▲ 7.6	▲ 11.4	▲ 19.0
江西	71.6	71.6	70.5	66.4	25.3	16.8	▲ 1.2	▲ 53.7	▲ 54.8
山東	56.8	19.8	22.7	20.2	13.0	18.2	▲ 34.1	▲ 4.6	▲ 38.7
河南	77.4	75.9	78.3	72.0	28.3	29.7	0.9	▲ 48.6	▲ 47.8
湖北	65.6	50.2	49.6	53.8	28.2	19.2	▲ 15.9	▲ 30.4	▲ 46.3
湖南	68.8	58.6	56.5	51.0	35.7	24.8	▲ 12.3	▲ 31.7	▲ 44.0
広東	26.0	16.5	8.9	8.0	5.8	3.4	▲ 17.1	▲ 5.5	▲ 22.6
広西	55.1	59.6	61.7	56.9	30.5	21.0	6.6	▲ 40.7	▲ 34.1
海南	0.5	0.6	1.1	0.8	0.7	2.1	0.6	1.0	1.6
重慶	45.6	38.3	20.3	13.9	9.2	7.9	▲ 25.3	▲ 12.4	▲ 37.7
四川	62.7	68.0	69.7	62.3	41.4	36.3	7.0	▲ 33.4	▲ 26.4
貴州	83.6	82.7	85.2	80.9	70.2	50.9	1.6	▲ 34.4	▲ 32.8
雲南	34.5	38.2	43.6	43.2	41.4	31.4	9.0	▲ 12.1	▲ 3.1
陝西	79.5	74.9	79.7	78.6	51.4	47.3	0.2	▲ 32.4	▲ 32.2
甘肅	81.5	82.9	85.2	86.4	70.3	65.7	3.7	▲ 19.5	▲ 15.9
青海	55.4	57.7	67.0	68.5	45.8	55.1	11.6	▲ 11.8	▲ 0.2
寧夏	72.2	72.3	73.4	73.2	34.3	41.6	1.2	▲ 31.7	▲ 30.6
新疆	44.2	61.3	61.3	61.7	51.9	48.3	17.1	▲ 13.0	4.1
西藏				9.9	31.2	21.2		21.2	21.2
max	85.4	82.9	85.2	89.1	88.4	85.1			
min	0.5	0.6	0.4	0.2	0.1	0.1			
average	58.7	51.9	51.3	48.4	33.0	29.8			
stdev	22.79	26.57	28.92	29.69	23.71	22.46			
cv	0.388	0.512	0.564	0.614	0.718	0.754			
低下地区数		21	13	23	23	24	16	27	27

(注) 単位は%（単年度）または%ポイント（期間内の変化）。max=最大値，min=最小値，average=平均値，stdev=標準偏差，cv=stdev/average=変動係数。西藏（チベット）自治区はデータ不備により，平均・標準偏差・変動係数の計算からは除外した。低下地区数は，3年前（2004年のみ4年前）と比べて構成比が低下した地区数または期間内に構成比が低下した地区数。▲は下落。

(出所) 中華人民共和国国家統計局編『中国統計年鑑 1998～2014』中国統計出版社，1998～2014年，より作成。

トン・ベース（表5）では，1997～2004年の間，特に2000～04年の間に構成比を高めた地区が相対的に多い。しかし，2004～13年の間には構成比を下げた地区が全体の4分

の3に達する。結果として、1997～2013年の全体を通じて構成比を下げた地区が多く、継続的な下落傾向を示す地区もある。遼寧省も2004～13年に構成比をかなり下げている。

トンキロ・ベース（表6）では、貨物輸送量における鉄道の構成比の下落がもっと明確に進んでいる。1997～2004年の間に構成比を下げた地区が半数以上に達し、2004～13年の間にはほとんどの地区で構成比が低下した。結果として、1997～2013年の全体を通じて構成比を下げた地区がほとんどで、継続的な下落傾向を示す地区も過半数ある。遼寧省も全期間を通じて構成比を大幅に下げている。

鉄道の重要性が相対的に低下する中で、内蒙古自治区と山西省の構成比がトン・ベースで低下しておらず、2013年時点でも40%台という高い水準を維持している。陝西省と青海省の構成比は上昇傾向にあり、1997～2013年の間に鉄道の構成比が14%ポイント前後上昇している。トンキロ・ベースで見たこれら地区の構成比は長期的に低下しているものの、2013年の構成比は、陝西省の47.3%から山西省の64.4%の範囲にあり、鉄道の重要性が相対的に高い地区となっている。また、同年の鉄道貨物輸送量（トン）では内蒙古自治区・山西省・陝西省が上位3省であり、鉄道貨物輸送量（トンキロ）では河北省・内蒙古自治区・山西省・河南省・甘肅省・陝西省の順で、全体的に内蒙古自治区・山西省・陝西省の3地区が目立っている⁵。そこで、これら3地区における鉄道の相対的重要性について考えてみよう。

第1に、国有鉄道の営業距離では、内蒙古自治区の営業距離が中国内最大で、2013年末の営業距離1万203kmは1997年末の営業距離5,078kmの2倍近い（表7を参照）。山西省は同じ期間に2,504kmから3,786kmへ5割増加したものの、31地区中の第8位から第13位へ順位を下げている。陝西省は同じ期間に1,938kmから4,421kmへ約2.3倍となり、順位も第15位から第7位へ上げている。このように、営業距離から見ると、山西省・内蒙古自治区・陝西省の3地区は中国内でも相対的に鉄道輸送が盛んな地区となっている⁶。

表7 3地区（山西省・内蒙古自治区・陝西省）の国有鉄道営業距離

地区	1997年末			2004年末			2013年末		
	営業距離 km	構成比 %	順位	営業距離 km	構成比 %	順位	営業距離 km	構成比 %	順位
合計	57,566	100.00		74,408	100.00		103,145	100.00	
内 蒙 古	5,078	8.82	1	6,337	8.52	1	10,203	9.89	1
山 西	2,504	4.35	8	3,144	4.22	9	3,786	3.67	13
陝 西	1,938	3.37	15	3,151	4.24	8	4,421	4.29	7

（出所）中華人民共和国国家統計局編『中国統計年鑑1998, 2005, 2014』中国統計出版社, 1998, 2005, 2014年, より作成。

⁵ 貨物輸送量における鉄道の構成比については、青海省の水準も比較的高いが、青海省の貨物輸送量の規模は小さいので、ここでは除外して考える。なお、2013年の貨物輸送量の順位は、トン・ベースまたはトンキロ・ベースのいずれにおいても青海省の順位は第30位（下から2番目）であり、鉄道貨物輸送量でも第25位（トン）または第26位（トンキロ）と低い。

⁶ ただし、営業距離だけでは、どれだけが旅客輸送に関係し、どれだけが貨物輸送量に関係しているかが不明である。

第2に、貨物輸送物資（国有鉄道分）について見ると、トン・ベースまたはトンキロ・ベースのいずれでも石炭が最大の輸送物資となっている（表8を参照）。トン・ベースでは、貨物輸送物資全体に占める石炭の構成比は1997年の43.5%から2013年の52.2%へ上昇している。トンキロ・ベースでも、石炭の構成比は1997年の29.8%から2013年の40.7%へ上昇している。このように、貨物輸送量の中心は、石炭を筆頭とする資源がかなりの比重を占めている。

一方、石炭の生産地を見ると、内蒙古自治区・山西省・陝西省の比率が高く、2009年にはこれら3地区の石炭生産量が全体の5割を占めた。1997～2009年における石炭生産量は、内蒙古自治区が0.83億トンから6.01億トンへ7.3倍増、山西省が3.38億トンから5.94億トンへ76%増、陝西省が0.49億トンから2.96億トンへ6.0倍増となった。同期間にこれら3地区の石炭生産量合計は4.70億トンから14.91億トンへ3.2倍増となった。

したがって、これら3地区の石炭生産量の増加が石炭の鉄道貨物輸送量を増加させ、これが次に、これら3地区の高い鉄道貨物輸送量依存度を引き起こしている。天然資源・鉱物資源の貨物輸送量全体（トン）に占める比率が1998年の75.8%から2013年の85.0%へ上昇していることから、石炭の事例が教えるように、各地区における鉄道貨物輸送量の重要性は、当該地区の資源賦存量と資源生産量に依存していると考えられる。

表8 主要貨物輸送物資と石炭生産量

貨物輸送物資	1997		2004		2009		2013	
	トン	億トン %	億トン %	億トン %	億トン %	億トン %	億トン %	
合計	16.19	100.0	21.70	100.0	27.63	100.0	32.16	100.0
石炭	7.03	43.5	9.92	45.7	13.27	48.0	16.79	52.2
金属鉱石	1.17	7.2	1.93	8.9	3.57	12.9	4.02	12.5
鋼鉄・非鉄金属	0.99	6.1	1.61	7.4	2.15	7.8	2.16	6.7
トンキロ	億トンキロ	%	億トンキロ	%	億トンキロ	%	億トンキロ	%
合計	13,046	100.0	18,110	100.0	23,355	100.0	26,703	100.0
石炭	3,894	29.8	5,713	31.5	8,478	36.3	10,862	40.7
金属鉱石	566	4.3	1,196	6.6	2,325	10.0	2,551	9.6
鋼鉄・非鉄金属	1,065	8.2	1,790	9.9	2,374	10.2	2,389	8.9
地区	1997		2004		2009			
石炭生産量	億トン	%	億トン	%	億トン	%		
合計	13.73	100.0	19.56	100.0	29.73	100.0		
内蒙古 A	0.83	6.0	1.72	8.8	6.01	20.2		
山西 B	3.38	24.6	3.72	19.0	5.94	20.0		
陝西 C	0.49	3.6	0.84	4.3	2.96	10.0		
河南	1.05	7.6	1.44	7.4	2.30	7.7		
山東	0.91	6.6	1.46	7.5	1.44	4.8		
貴州	0.66	4.8	0.98	5.0	1.37	4.6		
安徽	0.49	3.6	0.79	4.0	1.28	4.3		
A+B+C 合計	4.70	34.2	6.28	32.1	14.91	50.2		

(注) 1997年と2005年の鋼鉄・非鉄金属は鋼鉄のみで非鉄金属を含まない。貨物輸送物資の数値は、国有鉄道の分のみ。『中国統計年鑑』の2010年版までは、地区別石炭生産量のデータが掲載されていたが、2011年版以降は掲載されていない。

(出所) 中華人民共和国国家統計局編『中国統計年鑑 1998, 2005, 2010, 2014』中国統計出版社, 1998, 2005, 2010, 2014年, より作成。

(2) 貨物輸送量と実質 GDP

貨物輸送量における鉄道の構成比が低下傾向にあるとすれば、鉄道貨物輸送量の数値が実質 GDP よりも経済の実態をより正確に伝えるとは考えにくい。それでは、鉄道以外の貨物輸送量の動向についてはどうか。

表 9 は、各地区の輸送手段別貨物輸送量が、2004 年から 2013 年の間に、どれだけ変化したかを見たものである。表より、以下のことが確認できる。

- ① キロ・ベースまたはトンキロ・ベースのいずれでも、全体および輸送手段別の貨物輸送量の伸び率には大きな差がある。例えば、貨物輸送量全体（キロ）の伸び率は、安徽省の 6.73 倍から北京市の 0.82 倍までの開きがあり、貨物輸送量全体（トンキロ）の伸び率は、安徽省の 8.47 倍から天津市の 0.28 倍までの開きがある。輸送手段別でも大きな開きがある⁷。
- ② 貨物輸送量（キロ）の伸び率が実質 GDP の伸び率を上回ったのは、貨物輸送量全体では 8 地区、鉄道では 4 地区、道路では 11 地区、水運では 11 地区あった。つまり、鉄道を除く他の輸送手段では、3 分の 1 の地区で貨物輸送量（キロ）の伸び率が実質 GDP の伸び率を上回った。
- ③ 貨物輸送量（トンキロ）の伸び率が実質 GDP の伸び率を上回ったのは、貨物輸送量全体では 15 地区、鉄道では 1 地区、道路では 28 地区、水運では 15 地区あった。つまり、鉄道を除く他の輸送手段では、道路ではほとんどの地区で、水運では半分の地区で貨物輸送量（トンキロ）の伸び率が実質 GDP の伸び率を上回った。
- ④ 各地区内の各輸送手段の伸び率には大きな差があり、貨物輸送量に占める各輸送手段の構成比が大きく変化した（これは表 5 および表 6 から確認できる）。
- ⑤ 実質 GDP 伸び率の上位 5 地区（内蒙古自治区、天津市、重慶市、陝西省、吉林省）のうち、内蒙古自治区と陝西省では、鉄道（トン）の伸び率が実質 GDP の伸び率を上回り、5 地区すべてで道路（トンキロ）の伸び率が実質 GDP の伸び率を上回った。重慶市では水運（トンおよびトンキロの両方）、陝西省では道路（トン）、吉林省では水運（トンキロ）の伸び率が実質 GDP の伸び率を上回った。
- ⑥ 実質 GDP 伸び率の下位 5 地区（上海市、北京市、浙江省、新疆ウイグル自治区、河北省）では、4 地区の道路（トンキロ）の伸び率が実質 GDP の伸び率を上回った。浙江省では、水運（トンキロ）の伸び率も実質 GDP の伸び率を上回った。
- ⑦ 地域別では、鉄道（トン）の伸び率が実質 GDP の伸び率を上回った 4 地区はすべて西部地域に属した。道路（トン）の伸び率が実質 GDP の伸び率を上回った 11 地区は中西部地域に比較的多く（各地域ともに半数が該当）、水運（トン）の伸び率が実質 GDP の伸び率を上回った 11 地区は中部地域に比較的集中している（中部地域 6 地区中の 5 地区が該当）。道路（トンキロ）の伸び率が実質 GDP の伸び率を上回った 28 地区は地域に関係なく分布し、水運（トンキロ）の伸び率が実質 GDP の伸び率を上回った 15 地区も各地域に分散するが、相対的に中部・東北地域に多い。

⁷ 地区間の差がどの程度大きいかどうかは、変動係数の大きさによってある程度判断できる。例えば、同じ期間における地区別電力消費量の変動係数は 0.305 であったが、表 8 では最も小さいケースで 0.4483（トンキロ・ベースの貨物輸送量全体）、最も大きいケースで 1.0812（トンキロ・ベースの水運）であった。

表9 各地区の貨物輸送量と実質 GDP の変化：2014 年/2004 年

地区	貨物輸送量(キロ)				貨物輸送量(トンキロ)				実質 GDP
	全体	鉄道	道路	水運	全体	鉄道	道路	水運	
北京	0.82	0.53	0.84		1.95	1.97	1.90		2.41
天津	1.25	1.37	1.44	0.83	0.28	1.43	4.36	0.21	3.62
河北	2.37	1.43	2.60	1.79	2.90	1.91	9.99	0.75	2.60
山西	1.28	1.50	1.14	0.36	2.53	2.20	3.48	0.00	2.62
内蒙古	2.86	4.57	2.27		3.40	2.48	6.94		3.87
遼寧	2.31	1.37	2.46	3.01	4.06	1.16	8.54	5.36	2.90
吉林	1.35	0.99	1.43	3.09	2.82	1.16	11.47	13.42	3.10
黒竜江	1.07	0.96	1.11	1.08	1.76	1.09	4.77	0.42	2.62
上海	1.34	0.55	1.39	1.32	1.43	0.35	4.98	1.41	2.37
江蘇	1.83	1.36	1.50	2.86	4.23	0.87	4.63	5.09	2.89
浙江	1.60	1.32	1.36	2.14	3.31	0.94	3.74	3.57	2.52
安徽	6.73	1.28	6.55	15.63	8.47	1.01	18.70	20.70	2.92
福建	2.53	0.77	2.69	3.06	2.82	0.75	3.80	3.06	2.96
江西	4.23	0.91	5.22	2.91	4.18	1.00	15.77	2.57	2.88
山東	2.05	1.54	2.13	1.85	1.72	1.38	9.22	0.39	2.84
河南	2.54	0.95	2.79	10.77	3.45	1.31	10.64	17.72	2.81
湖北	2.99	1.12	3.20	3.36	3.43	1.33	8.69	3.88	3.00
湖南	2.62	0.86	2.59	5.79	2.47	1.08	4.54	3.41	2.98
広東	3.04	1.19	3.19	3.14	2.40	0.90	4.97	2.04	2.65
広西	4.38	1.32	4.83	5.70	3.86	1.31	7.88	8.11	2.99
海南	2.02	2.05	1.67	3.13	2.63	5.05	1.46	2.93	2.78
重慶	2.39	1.24	2.28	4.43	4.44	1.74	5.42	5.00	3.33
四川	2.79	1.11	3.09	2.42	2.69	1.40	5.51	6.93	3.05
貴州	3.74	1.17	4.81	2.90	2.12	1.26	7.24	4.34	3.00
雲南	1.77	1.13	1.82	2.30	2.09	1.51	2.53	5.55	2.73
陝西	3.73	4.58	3.51	2.18	3.32	1.97	8.63	2.81	3.24
甘肅	2.00	1.53	2.10	0.22	2.69	2.07	6.24	0.10	2.67
青海	2.15	3.52	1.87		3.29	2.71	4.48		2.93
寧夏	5.21	3.33	6.10		3.60	2.04	7.89		2.76
新疆	2.33	1.46	2.51		2.47	1.95	3.30		2.55
西藏	7.52		7.23		4.48		3.53		2.84
max	6.73	4.58	6.55	15.63	8.47	5.05	18.70	20.70	3.87
min	0.82	0.53	0.84	0.22	0.28	0.35	1.46	0.00	2.37
average	2.58	1.57	2.68	3.45	3.03	1.58	6.72	4.79	2.89
stdev	1.2742	1.0222	1.4520	3.2442	1.3573	0.8371	3.8091	5.1801	0.3205
cv	0.4944	0.6525	0.5412	0.9401	0.4483	0.5304	0.5666	1.0812	0.1110
超過地区	8	4	11	11	15	1	28	15	

(注) max=最大値, min=最小値, average=平均値, stdev=標準偏差, cv=stdev/average=変動係数。超過地区=実質 GDP 伸び率を上回る地区数。西藏(チベット)自治区はデータ不備により、平均・標準偏差・変動係数の計算からは除外した。網掛けは、実質 GDP 成長率を上回るもの。

(出所) 中華人民共和国国家統計局編『中国統計年鑑 2010~14』中国統計出版社, 2010~14 年, より作成。

以上の整理をもとに、実質 GDP より鉄道貨物輸送量のほうが経済の現実をより正確に反映するという主張について検討してみよう。

第 1 に、石炭を中心とする天然資源・鉱物資源の生産・輸送に係る地区では現在もなお鉄道貨物輸送量が重要な役割を占めるが、多くの地区では鉄道の比重が低下し、道路と水運の比重が拡大した。その意味で、鉄道貨物輸送量が実質 GDP よりも現地の経済実態をより正確に反映する可能性を持った地区は、ごく少数に絞られる。鉄道貨物輸送量が現在も重要な役割を果たしている内蒙古自治区と陝西省では、実質 GDP 伸び率が上位 5 位にはいるだけでなく、鉄道（トン）の伸び率が実質 GDP の伸び率を上回った。上記の主張に従うならば、これら 2 地区の GDP 成長率は過小報告であったということになるのか。

第 2 に、道路輸送が多数の地区で急拡大したのは、表 4 で見たように、道路網の全国整備により道路輸送路が大幅に拡大されたことによると考えられる。また、水運による貨物輸送量も、江蘇省（東部）、安徽省・湖北省・湖南省（中部）、重慶市（西部）などの長江流域を中心に拡大した。このように、一部地区を除いて、鉄道の相対的比重低下と道路・水運の相対的比重上昇が生じている状況下で、報告された実質 GDP より鉄道貨物輸送量のほうが経済の現実をより正確に反映するという主張には無理がある。実質 GDP より道路貨物輸送量のほうが適切であるという主張ならば検討するだけの価値はある。ただし、この場合、貨物輸送量をトン・ベースまたはトンキロ・ベースのいずれで見るのがより適切かという問題がある。

4. おわりに：遼寧省経済の成長をより適切に反映するのは GDP 統計か鉄道貨物輸送量統計か

冒頭の李克強氏による発言は遼寧省経済を念頭においたものであるから、改めて遼寧省における貨物輸送量を取り上げてその発言の適切さを検討する必要がある。

中国全体の貨物輸送量における鉄道の比重の相対的低下と道路・水運の比重の相対的上昇についてはすでに確認した。ここでは改めて遼寧省の貨物輸送量の動向について確認することとする。

表 10 は、遼寧省における貨物輸送量と実質 GDP の動向を見たものである。表より、トン・ベースまたはトンキロ・ベースのいずれでも、1990 年代と 2000 年代における水運の増大傾向が顕著であり、この期間の伸び率は実質 GDP の伸び率をかなり上回った。道路の伸び率は、水運に比べると相対的に低いものの、2000 年代、とりわけ 2000 年代後半（2005～10 年）にはトン・ベースでもトンキロ・ベースでも実質 GDP の伸び率を上回った。その結果、2000 年代後半には、貨物輸送量（トンキロ）全体の伸び率が実質 GDP の伸び率を大きく上回り、貨物輸送量（トン）全体の伸び率も実質 GDP の伸び率に匹敵する動きを示した。しかし、2010 年代になると、水運や道路の伸び率は大きく鈍化し、実質 GDP の伸び率をかなり下回った。

一方、鉄道は全期間を通じて極めて低い伸び率にとどまり、貨物輸送量における役割を大きく低下させることとなった。その結果、図 4 および表 11 が示すように、貨物輸送量（トン）における鉄道の構成比は、1990 年代前半の 20% 前後から 2010 年代の 10% 前後へと半減した。貨物輸送量（トンキロ）の場合はもっと顕著であり、鉄道の構成比は 1990

年代前半の 80%台から 2010 年代の 10%台へと激減した。図 3 と比較すると、鉄道の相対的な衰退は、全国平均よりも劇的である。

これに対して、貨物輸送量（トン）では、道路の構成比は多少の変動を経験したものの、長期的に 80%前後を維持している。水運の構成比も 1990 年代前半の 1%未満から 2010 年代の 6%台にまで上昇した。貨物輸送量（トンキロ）では、道路の構成比が 1990 年代前半の約 14%から 2010 年代の 23%台へと上昇した。水運の構成比は 1990 年代前半の約 4%から 2010 年代の 65%前後まで急拡大し、鉄道の落ち込みを相当程度吸収した。

このように、遼寧省の貨物輸送量における鉄道の役割低下と道路・水運の役割拡大は全国平均以上に顕著な形で進行した。こうした事実を前提にすると、遼寧省経済の実態をより正確に把握するには、GDP 統計よりも鉄道貨物輸送量統計のほうが適切だという主張が出てくるのは非常に奇怪なことである。ましてや、2010 年代の遼寧省の鉄道貨物輸送量はマイナス成長なのに、実質 GDP 成長率が大幅プラス⁸なのはおかしい、実際には実質 GDP もマイナス成長になっているはずだという主張⁹ は暴論あるいは言いがかり以外の何者でもない。

もちろん、だからといって、遼寧省の貨物輸送量は今や道路や水運が担っているのだから、これらのデータを把握すれば遼寧省経済の実質 GDP の動向を理解できるという単純な話でもない。とはいえ、遼寧省経済の高度成長は鉄道でなく道路と水運が主に担ったということ間違いない。

表 10 遼寧省における貨物輸送量の推移：1990～2013 年

貨物輸送量		1990	1995	2000	2005	2010	2013	1990～ 2000	2000 ～05	2005 ～10	2010 ～13
万トン	合計	70,691	84,057	80,663	95,558	158,484	206,868	1.14	1.18	1.66	1.31
	鉄道	14,277	13,429	13,057	15,029	20,689	20,566	0.91	1.15	1.38	0.99
	道路	56,105	69,976	64,515	74,799	127,361	172,923	1.15	1.16	1.70	1.36
	水運	309	652	3,091	5,730	10,434	13,379	10.00	1.85	1.82	1.28
億トンキロ	合計	1,145	1,371	1,746	3,350	9,029	11,970	1.52	1.92	2.69	1.33
	鉄道	943	1,013	964	1,197	1,403	1,341	1.02	1.24	1.17	0.96
	道路	159	222	209	416	1,930	2,792	1.31	1.98	4.65	1.45
	水運	43	137	572	1,738	5,696	7,837	13.44	3.04	3.28	1.38
実質 GDP								1.63	2.46	1.70	1.92

(注) 期間の数値は、期間最終年の初期年に対する比率（倍）。網掛けは、実質 GDP の伸び率を上回るもの。

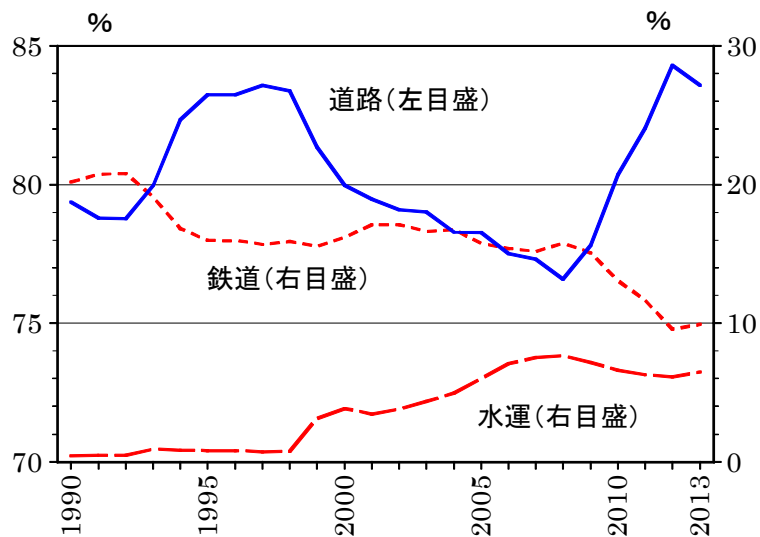
(出所) 2005 年までの GDP については、国家統計局国民経済総合統計司編『新中国六十年統計資料匯編』中国統計出版社、2010 年；2005 年以降および貨物輸送量のデータは、中華人民共和国国家統計局編『中国統計年鑑』中国統計出版社、各年版より作成。

⁸ 遼寧省の実質 GDP 成長率は、2010 年 14.2%、11 年 12.2%、13 年 9.5%、13 年 8.7%、14 年 5.8%であった。成長率は確かにプラスであるものの、その数値が急速に低下している。その意味で、成長の減速が生じていることは事実である。なお成長率の数値は、2013 年までは中華人民共和国国家統計局編『中国統計年鑑 2014』中国統計出版社、2014 年版；2014 年の数値は、遼寧省統計局『2014 年遼寧省国民経済和社会発展統計公報』2015 年 2 月 27 日、に基づく。

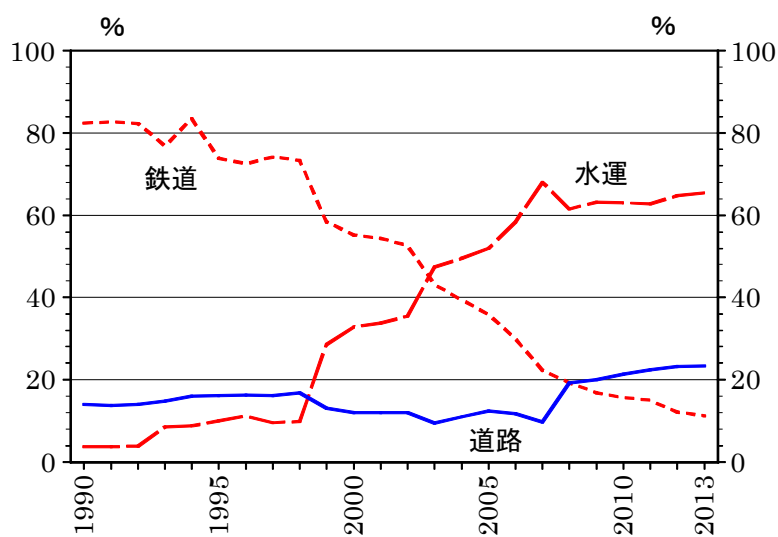
⁹ 例えば、産経新聞 2015 年 3 月 1 日の記事は、鉄道貨物輸送量の落ち込みなどを根拠に、最近の中国経済はマイナス成長に陥っている、と主張している。落ち込み振りを示すデータとして、鉄道貨物輸送量のほかに、輸入量と電力消費量も挙げられている。このうち、電力消費量と実質 GDP の関係については、拙稿（2015）「克強指数は GDP 統計よりも中国経済の実態を正確に反映するか（1）：電力消費量のケース」中央大学経済研究所ディスカッション・ペーパー、No.252、1-18 ページ、で詳細に論じた。

図4 遼寧省における貨物輸送量の輸送手段別構成比の推移：1990～2014年

(a) トン・ベース



(a) トンキロ・ベース



(注) 遼寧省の貨物輸送量については、『中国統計年鑑』のほかに、遼寧省統計局が毎年発表する『遼寧省国民経済和社会发展統計公報』にもデータが掲載されている。2つのデータには多少の相違があるものの、輸送手段別構成比の動向はほぼ等しいので、ここでは時系列データが揃っている『中国統計年鑑』の数値を用いた。

(出所) 中華人民共和国国家統計局編『中国統計年鑑』中国統計出版社、1990～2014年版、より作成。

表 11 遼寧省における貨物輸送量の輸送手段別構成比の推移：1990～2014年

年	貨物輸送量（トン）構成比 %			貨物輸送量（トンキロ）構成比 %		
	鉄道	道路	水運	鉄道	道路	水運
1990	20.20	79.37	0.44	82.36	13.92	3.72
1991	20.74	78.80	0.46	82.69	13.65	3.66
1992	20.78	78.77	0.46	82.24	13.91	3.84
1993	19.11	79.98	0.91	76.74	14.72	8.54
1994	16.83	82.35	0.82	83.41	15.99	8.83
1995	15.98	83.25	0.78	73.85	16.18	9.98
1996	15.96	83.25	0.79	72.56	16.28	11.16
1997	15.72	83.59	0.70	74.23	16.14	9.64
1998	15.89	83.38	0.73	73.31	16.79	9.90
1999	15.53	81.35	3.12	58.40	13.08	28.52
2000	16.19	79.98	3.83	55.21	12.00	32.79
2001	17.10	79.48	3.42	54.28	11.98	33.74
2002	17.11	79.10	3.79	52.58	11.91	35.51
2003	16.63	79.00	4.37	43.10	9.50	47.40
2004	16.75	78.29	4.96	39.35	11.09	49.56
2005	15.73	78.28	6.00	35.72	12.40	51.88
2006	15.39	77.52	7.09	29.87	11.74	58.39
2007	15.18	77.31	7.51	22.27	9.76	67.96
2008	15.77	76.59	7.64	19.15	19.25	61.60
2009	15.04	77.81	7.15	16.85	20.00	63.15
2010	13.05	80.36	6.58	15.54	21.38	63.08
2011	11.66	82.05	6.29	14.87	22.38	62.75
2012	9.58	84.32	6.11	12.15	23.14	64.71
2013	9.94	83.59	6.47	11.20	23.32	65.47

（出所）中華人民共和国国家統計局編『中国統計年鑑』中国統計出版社，1990～2014年版，より作成。

参考文献

- 産経新聞(2015)「日曜経済講座：人民元現預金 2400 兆円，日本の 3 倍！膨らむ中国マネー・バトル」2015 年 3 月 1 日。
- 谷口洋志(2014)「成長率鈍化は既定の事実－中国経済は過大評価も過小評価も間違い－」『改革者』7 月号，42-45 ページ。
- 谷口洋志(2015)「克強指数は GDP 統計よりも中国経済の実態を正確に反映するか(1)：電力消費量のケース」中央大学経済研究所ディスカッション・ペーパー，No.252，1-18 ページ。
- 中華人民共和国国家統計局(2015)『2014 年国民経済和社会発展統計公報』2 月 26 日。
- 中華人民共和国国家統計局編(1990-2014)『中国統計年鑑 1990～2014』中国統計出版社。

中華人民共和國國家統計局國民經濟綜合統計司編(2010)『新中國六十年統計資料匯編』中國統計出版社。

中華人民共和國交通運輸部(2015)『2014年交通運輸行業發展統計公報』4月30日。

遼寧省統計局(2015)『2014年遼寧省國民經濟和社會發展統計公報』2月27日。

Economist (2010), "China's economy: Keqiang ker-ching," Dec. 9.

Reuters (2010), "China's GDP is "man-made," unreliable: top leader," Dec. 6.

(<http://www.reuters.com/article/2010/12/06/us-china-economy-wikileaks-idUSTRE6B527D20101206>)