

CONTENTS

シンポジウムのお知らせ..... 2
 「中国経済研究会」のお知らせ..... 3
 中国ニュース 6.19-6.25..... 4
 太平洋島嶼国の放置車両問題の解決に向けて..... 10
 【中国経済最新統計】 13

京都大学 経済学研究科 東アジア経済研究センター (旧上海センター)
 Center for East Asian Economic Studies, Graduate School of Economics, Kyoto university

Home 事業概要 組織構成 活動状況 最新情報 会員募集 お問い合わせ

最新情報
 2014.10.07 【イベント】 「中国経済研究会」のお知らせ
 2014.09.11 【イベント】 アジア自動車シンポジウムのお知らせ
 2014.08.12 【お知らせ】 センター協力会の解散と支理会への移行について
 2014.07.14 【イベント】 第10回 アジア中古車流通研究会
 2014.07.14 【イベント】 中国経済研究会 (2014年度第3回)

News Letter
 Vol. 539
 2014.10.06
 最新号

研究会 シンポジウム・講演会・セミナー 会社説明会 会員募集 寄付のお願い

アクセス | リンク集 | プライバシーポリシー | サイトマップ
 Copyright (C) 京都大学経済学研究科「京大東アジア経済研究センター」, All Rights Reserved.

シンポジウムのお知らせ

京都大学：東アジア経済研究センターシンポジウム 2017

トランプ政権下の 東アジア政治経済関係

主催：京都大学東アジア経済研究センター
後援：京都大学東アジア経済研究センター支援会

時 間：2017年7月1日(土) 14:00~17:30
場 所：京都大学吉田校舎総合研究2号館大講義室
使用言語：日本語・中国語（通訳あり）

- 14:00-14:10 挨拶
文 世一（京都大学経済学研究科科長・教授）
- 14:10-15:40 講演Ⅰ 朱 建栄（東洋学園大学教授）
トランプ政権下の政治と外交：東アジア情勢を中心に
- 15:40-15:55 -----コーヒープレーク-----
- 15:55-17:25 講演Ⅱ 稲田義久（甲南大学副学長/アジア太平洋研究所数量経済分析センター長）
トランプ政権の日本経済への影響
- 17:25-17:30 閉会挨拶
藤井秀樹（京都大学経済学研究科東アジア経済研究センター長・教授）
- 17:45-19:00 懇親会
会 場：京都大学法経東館みずほホール
参加費： ¥2000 円(東アジア経済研究センター支援会会員は無料、学生は 1000 円)

※シンポジウムの参加費は無料である。準備の都合上、参加ご希望の方は6月20日(火)までに氏名・所属・メールアドレス、及び懇親会参加の有無を東アジア経済研究センター事務局（ceaes2010@yahoo.co.jp）にまでお知らせください。

「中国経済研究会」のお知らせ

2017年度第4回（通算第66回）の中国経済研究会は東アジア経済研究センターが主催するシンポジウムと共同でやることになりましたので、ご案内いたします。大勢の方のご参加をお待ちしております。

記

時 間： 2017年7月1日(土) 14:00-17:30

場 所： 京都大学吉田校舎総合研究2号館大講義室

テーマ： トランプ政権下の東アジア政治経済関係

①朱建栄（東洋学園大学教授）

「トランプ政権下の政治と外交：東アジア情勢を中心に」

②稲田義久（甲南大学副学長/アジア太平洋研究所数量経済分析センター長）

「トランプ政権の日本経済への影響」

注：本研究会は原則として授業期間中の毎月第3火曜日に行いますが、講師の都合等により変更する場合があります。2016度における開催(予定)日は以下の通りです。

前期：4月18日(火)、5月23日(火)、6月20日(火)、7月1日(土)

後期：10月17日(火)、11月21日(火)、12月19日(火)、1月16日(火)

(この研究会に関するお問い合わせは劉徳強 (liu@econ.kyoto-u.ac.jp) までお願いします。なお、研究会終了後、有志による懇親会が予定されています。)

中国ニュース 6.19-6.25

HEADLINES

- シェアリング・エコノミーの発展を推進
- IMF、中国の GDP 成長率を 6.7%に上方修正
- 「一帯一路」海上協力構想が発表
- 夏季ダボス会議、4つの議題が焦点に
- 中国政府三部門、PPP 事業の資産証券化推進で通達
- 中国の工業化は 2030 年頃には全面的に実現へ
- 中国の地下鉄規模急速に拡大、五年で新規開通都市が 10 都市に
- 2017 年 GII が発表、中国のランキング 3 位上昇
- 中国初の海外人材局が上海に設立
- 上海に無人コンビニ登場

シェアリング・エコノミーの発展を推進



【中国基金網
6月24日】21
日に開かれた
国務院常務会
議の席上、中
国政府はシェ
アリング・エコ
ノミーの良好発
展を促進する4

つの措置を実施に移し、創業とイノベーションが国民生活に利便性をもたらすことを目指すとした。ここ数年間、中国の情報化は目覚ましい発展を遂げ、通信、インターネットの技術は向上し、研究成果が応用されて、インターネットによるタクシーなどの配車予約、自転車シェアリング、自動車シェアリングが次々に誕生している。シェアリング・エコノミーの分野において、中国は世界の先端を行くと言える。会議では、科学技術革命と産業変革に適應して、シェアリング・エコノミーを發展させ、インターネットによる資源の最適化を実現させることが強調されている。そのため、国務院常務会議は「始めに市場の動向を堅持し、具体的な指導を行う。次にシェアリング・エコノミーの發展にそぐわない制度を調整する。そしてイノベーションを奨励し、包摂性と

慎重な態度を確保する原則を堅持し、新しい管理政策を制定する。最後に、政府、企業、消費者などそれぞれが責任を持って公平な競争を奨励し、秩序ある良好なシェアリング・エコノミーの発展を後押しする」と強調している。

IMF、中国の GDP 成長率を 6.7%に上方修正



【経済参考報 6 月 20 日】国際通貨基金 (IMF) はこのほど、公式サイトで中国経済の見通しは期待できるとする声明を発表した。掲載内容によると、IMF のデビッド・リプトン筆頭副専務理事は、IMF 職員は 2017 年の中国の GDP 成長率を 6.7%、18~20 年の年間平均成長率を 6.4%と予想したと発表。取材に応じた数人の専門家は、ムーディーズが中国の格付けを下方修正したのに対し、IMF の中国経済を楽観視する判断は実情に合っており、中国経済は緩やかな回復基調を維持するとの見解を示した。これを受け、中国銀行国際金融研究所の高玉偉研究員は、「今年初めから、世界の先進国と新興市場の景気回復により、中国のサプライサイド改革は効果を表し、中国経済は穏やかに回復し、構造調整も加速化し、新動力の成長の勢いも強まっている」と述べた。この勢いでいけば、通年の成長率の達成は問題なく、前年を上回る成長率になるという。また、「各国際機関により中国経済に対する見方が大きく異なるのは、中国経済の複雑性と不確実性が高まっていることを意味する。今後の動向を判断するのも難しくなるが、中国経済の緩やかな回復基調は変わらない」と語った。

「一带一路」海上協力構想が発表

【商務部 6 月 21 日】中国国家発展改革委員会と国家海洋局はこのほど、共同で『「一带一路」海上協力構想』を発表しました。これは中国政府が 2015 年 3 月 28 日に「シルクロード経済帯と 21 世紀海上シルクロードを推進し共に構築する構想と行動」を公表したことに続く、「一带一路」における海上協力の中国案で、「一带一路」国際協力サミットの会議の成果の一つでもある。この「構想」では、中国政府は平和、協力、

開放、包摂、共栄というシルクロードの精神に則った市場の運行と多国の参加を促すとしている。また、共同で利益を共有するという原則によって、国連が採択した「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」の海洋分野における実行に力を入れ、21世紀海上シルクロードの関係国と全方位かつ多分野の協力を進め、互惠共栄のパートナー関係の樹立を後押しして、持続可能な発展の「エンジン」を作っていく。

夏季ダボス会議、4つの議題が焦点に



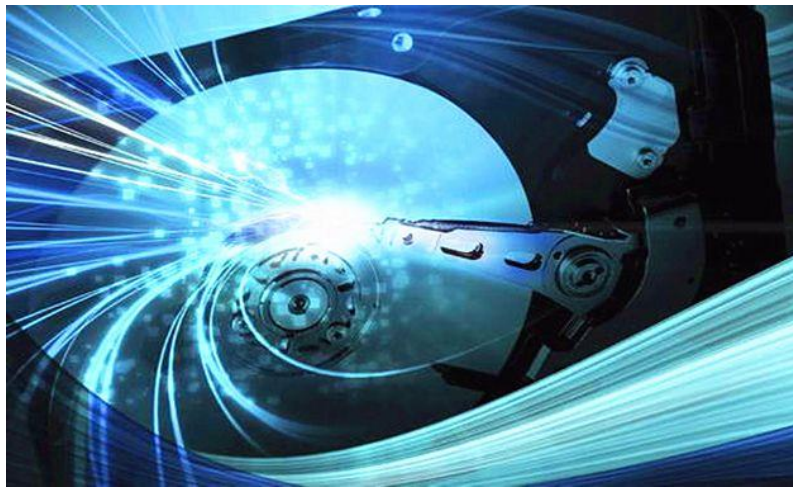
【経済参考報 6月21日】世界経済フォーラム第11回ニュー・チャンピオンズ年次総会(夏季ダボス会議)の記者会見が20日、北京で開かれた。今年の夏季ダボス会議は、6月27日～29日の日程で大連で開かれる。3日間の会期中、80以上の国と地域から2000名余りの代表が参加。「人間本位の技術の普及」、「持続的再創造をめぐるリーダーシップ」、「持続可能なシステムの創造」、「地縁経済の変化への対応」という4つの議題について、200回以上の議論を予定している。ニュー・チャンピオンズ年次総会は2007年に創設された。今回は「第四次産業革命における包摂的成長の実現」をテーマに、科学技術の進歩における商業モデルと政策革新に焦点を当てる。意義ある雇用創出と持続可能な発展の推進を議論の柱に据え、世界の成長モデルがより包摂的な方向へ向かうことを目指す。

中国政府三部門、PPP事業の資産証券化推進で通達

【中国財経報 6月22日】中国財政部と中国人民銀行、中国証券監督管理委員会(証監会)はこのほど、共同で『PPP(官民連携)事業の資産証券化の規範的な展開に関する事項の通知』を発表した。河北省の新開発エリア「雄安新区」や北京市・天津市・河北省の首都圏開発計画「京津冀一体化発展」、長江流域の「長江経済ベル

ト」の開発計画といった国家戦略に沿った PPP 事業の資産証券化の展開を重点的に支持するとしている。また、こうした PPP 事業について、規則に沿った運営を行い、権利の帰属を明確化にし、元利返済をめぐるリスクを回避するよう求めている。また、通知では、PPP 事業を事業会社による資産証券化を通じた資金調達を奨励すること、資産証券化商品を発行し、資金調達ルートをさらに広げること、事業会社の株主に資産証券化に向け遊休資産を活用させることの三つに分類した上で、着実に資産証券化を推進する。

中国の工業化は 2030 年頃には全面的に実現へ



【科技日報 6 月 20 日】中国社会科学院工業経済研究所はこのほど北京市で「工業化青書 2017」を発表し、中国工業化進捗シンポジウム

を開催した。青書は、中国が 2030 年頃に工業化を全面的に実現し、真の意味での工業国になるとした。青書は、中国製造業の生産高は 2010 年より世界一となっているが、その労働生産性は米国の 5 分の 1 にも及ばないと強調した。中国は工業化の深化の段階にあり、国際金融危機以降に米独日などの工業国が「再工業化」戦略を積極的に推進していることによる、ハイエンド製品及び資源争奪の圧力に直面している。新任のトランプ米大統領は製造業を重視しているが、これは中国と米国の経済競争が実体経済の競争、製造業内の競争になることを意味している。そのため中国の工業化の深化、製造業のモデルチェンジ・アップグレードの促進は、将来的に大きな課題と直面することになるだろう。

中国の地下鉄規模急速に拡大、五年で新規開通都市が 10 都市に

【人民日報 6 月 23 日】中国国家発展改革委員会基礎産業司副司長の任虹氏によると、「2016 年末までに地下鉄建設の許可を得た都市は 2012 年の 35 から 43 都市

にまで増加した。地下鉄を都市の主要な交通システムに据える都市は急速に増加している。過去五年間で中国の地下鉄を有する都市は 17 から 27 都市にまで増加した。地下鉄の総営業距離は 1740 キロから 3169 キロまで伸びた。地下鉄運営都市は北京、上海、広州、深センなどの一線都市から省都また経済発展レベルの速い二線都市(例えば成都、南京、武漢、青島、寧波)にまで拡大されている。この 5 年来、中国の地下鉄ネットワークはその規模が急速に拡大した。概ね一線都市はネットワークを完成し、さらにその規模を拡大している。二線都市も拡大を加速しており、急速発展期を迎えている。2020 年までに中国の都市の地下鉄営業距離は 6000 キロに達する」と語った。地下鉄のネットワークの急速な建設と同時に、旅客輸送量も爆発的な増加を見ている。旅客輸送量では、2012 年の延べ 87 億人から 2016 年末には 160 億 9000 万人にまで拡大している。一日平均の旅客数では延べ 2448 万 2000 人から 4408 万人まで増加、その中でも北京は一日平均で延べ 1000 万人を超えている。

2017 年 GII が発表、中国のランキング 3 位上昇

【科学網 6 月 23 日】このほど、世界知的所有権機構(WIPO)や米のコーネル大学などが共同で、グローバル・イノベーション・インデックス(GII)2017 を発表、中国は 2016 年の 25 位から 3 位上昇し 22 位にランクインした。GII2017 では、81 項目の指標で 127 の国のイノベーション能力と測定可能な成果について評価している。この 81 項目は、制度、人材と調査研究、インフラ、マーケットの成熟度、ビジネスの成熟度、知識とテクノロジーのアウトプット、創造的なアウトプットなど 7 分野に及んでいる。また、GII2017 によると、中国は唯一、先進国とのイノベーション格差を縮小している中所得国であるとされ、7 分野の指標のうち、制度、人材と調査研究、インフラ、知識とテクノロジーのアウトプット、創造的アウトプットなどの 5 分野では、いずれもレベルアップがみられるとのこと。

中国初の海外人材局が上海に設立

【上海金融報 6 月 19 日】上海浦東新区で 16 日、中国で初めてとなる海外人材局が設立され、海外人材の通行及び就労の利便性を向上させる 9 つの措置が打ち出された。今回発表された 9 つの措置は、海外人材の居住や出入国、就労許可、海外人材機構やサービス窓口などに関する内容で、国家や上海関連部門が後押しする先行政策となっている。また、自由貿易区に永住権推薦を直接申請できる窓口の開

設、外国籍の華人への永住申請に関する特別政策の実施、外国人留学生のアルバイトや起業の支援、外国人留学生が直接就職する条件の緩和なども含まれている。

上海に無人コンビニ登場



【消費日報網 6月21日】このほど「繽果盒子」という名前の新型コンビニエンスストアが上海の街角に登場した。レジ担当者がいない無人コンビニで、客は品物を選ぶと、決済できるアプリのバ

ーコードやQRコードをスキャンして支払いを済ませる。無人コンビニの重要なポイントは窃盗犯の問題だ。賈副社長は、「お客様が初めて無人コンビニに来店して買い物なされる場合は、関連のインターネットサイトを通じて実名の認証および携帯電話番号との関連づけを行って頂く必要があります、店内では高解像度の監視カメラがリアルタイムで顔認証情報の追跡を行っている。商品にはすべて電子タグがついており、支払いをしないで商品を持ち出そうとすれば、安全検査エリアの外に出たとたん、店内に警報が鳴り響く」と説明した。

太平洋島嶼国の放置車両問題の解決に向けて

——アジア中古車流通研究会/アジア自動車シンポジウムの取り組み——

本年、アジア中古車流通研究会とアジア自動車シンポジウムは、太平洋島嶼国の放置車両問題に取り組んでいる。その主たる研究課題は、太平洋島嶼国における放置車両問題の原因を明らかにし、その解決策の基本的方向性を提起することにある。

太平洋島嶼国(以下島嶼国と略記)とは、外務省大洋州局が管轄しているキリバス、クック、サモア、ソロモン、ツバル、トンガ、ナウル、ニウエ、バヌアツ、パプアニューギニア、パラオ、フィジー、マーシャル、ミクロネシアの14カ国を指している。地理的には太平洋の南西部に位置し、分散して位置している国々である。社会経済的には、パプアニューギニアを除くと人口が100万人以下の小さな国で、経済発展も相対的に遅れている。

とはいえ、1人当たり国民所得が3000ドル前後の国が多く、モータリゼーションが小規模ながら始まりつつある。そうした中で使用済車両(廃車)の放置問題が顕在化している。ラフな推計を行なうと、14カ国1,000万人の人口で数万台から10数万台の放置車両が存在すると思われる。仮に10万台とすると、人口1万人当たりの放置車両台数は100台程度となり、2016年の日本での1万人当たりの放置車両が0.4台であるのと比較すると、島嶼国は日本の250倍程度となっている。ただし日本でも近年のピーク時の2004年には17台程度あったが、それでも現時点の島嶼国はその6倍である。

こうした放置車両増大の原因は、三点あると指摘されている。第一の点は、狭小性である。各国の人口規模が小さいため廃車台数が小さく、解体/リサイクル事業が経営的に成り立ちにくい。もちろん経済規模の小さい国では電炉等のリサイクルのための工業設備が存在しないため、スクラップ金属類の再資源化が国内で行ない得ず、海外に持ち出さざるをえないことも問題となる。加えて、たとえリサイクル部品を廃車から取り出しても、国内市場が小さいために、買手が見つからない、すなわちマッチング率がきわめて低くなる。

第二に挙げられる点は、遠隔性である。国内で再資源化が困難で、リサイクル資源/部品の買手や処理企業が見つからないと、そうした設備のある海外の国

まで海上輸送しなければならないが、島嶼国はそうした国までの海上輸送距離が長く、物流コストがかさむ。「先進国で1トン1万円で売れる鉄スクラップを島嶼国から運ぶのに1万円かかる」と言われるように、海上輸送コストの高さが海外への持ち出しを困難とさせる。

第三の点は、分散性である。島嶼国から先進国までの輸送距離が隔絶しているだけでなく、一つの国は多くの小さな離島に分散している。小さな離島では解体/リサイクルは成り立たず、廃車を大きな島(本島)まで運ばなければならないが、ここでも内航費用がかさんでしまう。

こうした三点により、島嶼国はリサイクル困難国と規定できる。リサイクル困難国とは国内で自力による解体/リサイクル事業の経済的採算がとれない国である。もちろん経済採算性はスクラップ価格の国際相場に強く影響を受けるが、国際相場が並かややそれよりも良い水準にあっても採算がとれない国をリサイクル困難国と規定する。かかるリサイクル困難国では孤立的に努力してもリサイクル事業は停滞、縮小が避けられず、放置車両は増大する一方である。

従ってリサイクル困難国での孤立的努力を断念し、自動車(中古車, 新車)を島嶼国に対して輸出を行なった国が持ち込み責任を取るという立場からの国際協力や国際援助を組み込んだ、新しい国際的な自動車リサイクル分業の枠組を提起することによって、放置車両問題の根本的解決の道を探ろうとしている。

アジア中古車流通研究会とアジア自動車シンポジウムで提起しようとしている国際的なリサイクル分業の枠組をここで示すと、次の三点からなる。第一に、島嶼国の自動車ユーザーが実質的にデポジットを輸出国(ここでは日本の自動車リサイクル推進センターを想定)に支払うことによって、そのデポジットを活用して、ユーザーが廃車時にデポジット分の還付を受けるインセンティブによってユーザーが放置しないようにする仕組みである。

第二に、廃車台数の少ない国でも解体事業が経営的に成り立つ、手ばらしによる精緻解体の仕組みである。ニブラや大型プレス、シュレッダーを使わずに小さな投資資金で、精緻解体することによってリサイクル率を高め、かつスクラップ資源や再生部品の単価を高くし、さらにはスクラップをていねいにかためてコンテナに積み込めるスクラップの自動車換算台数を引き上げることをめざす。こうした方式によって日本までリサイクル資源を持ち帰ることによって、日本の金属資源リサイクル会社が国際相場でスクラップを買い取り、金属に再生して利益のでるビジネスを行なうことができる。

第三に、島嶼国における長期放置車両の撤去、解体処理のための費用に対して、外務省による政府開発援助や日本自動車リサイクル推進センターの資金を使って援助を行なうことである。

本年は2月18日と5月27日、7月22日にアジア中古車流通研究会を開催し、上記の問題を様々な角度から検討した。また11月4日(於京都大学経済学部)と6日(於京都大学東京オフィス)にアジア自動車シンポを開催し、問題提起的かつ総括的な議論を行う。外務省大洋州課、JICA環境部/大洋州部、太平洋諸島協会、経済産業省自動車リサイクル室、環境省リサイクル推進室、日本自動車リサイクル推進センター、日本自動車工業会環境統括部、日本自動車販売協会連合会、日本中古車輸出業協同組合、自動車解体会社、金属資源リサイクル会社等、当該問題に関わる行政機関、業界団体、民間会社等に集まっていただき、あらゆる角度から議論を展開する。

文責 アジア自動車シンポ/アジア中古車流通研究会 幹事 塩地洋

【中国経済最新統計】

	① 実質 GDP 増加率 (%)	② 工業付 加価値 増加率 (%)	③ 消費財 小売総 額増加 率(%)	④ 消費者 物価指 数上昇 率(%)	⑤ 都市固 定資産 投資増 加率 (%)	⑥ 貿易収 支 (億 _米)	⑦ 輸 出 増加率 (%)	⑧ 輸 入 増加率 (%)	⑨ 外国直 接投資 件数の 増加率 (%)	⑩ 外国直 接投資 金額増 加率 (%)	⑪ 貨幣供 給量増 加率 M2(%)	⑫ 人民元 貸出残 高増加 率(%)
2005年	10.4		12.9	1.8	27.2	1020	28.4	17.6	0.8	▲0.5	17.6	9.3
2006年	11.6		13.7	1.5	24.3	1775	27.2	19.9	▲5.7	4.5	15.7	15.7
2007年	13.0	18.5	16.8	4.8	25.8	2618	25.7	20.8	▲8.7	18.7	16.7	16.1
2008年	9.0	12.9	21.6	5.9	26.1	2955	17.2	18.5	▲27.4	23.6	17.8	15.9
2009年	9.1	11.0	15.5	▲0.7	31.0	1961	▲15.9	▲11.3	▲14.9	▲16.9	27.6	31.7
2010年	10.3	15.7	18.4	3.3	24.5	1831	31.3	38.7	16.9	17.4	19.7	19.8
2011年	9.2	13.9	17.1	5.4	24.0	1549	20.3	24.9	1.1	9.7	13.6	14.3
2012年	7.7	10.0	14.3	2.7	20.7	2303	7.9	4.3	▲10.1	▲3.7	13.8	15.0
2013年	7.7	9.7	11.4	2.6	19.4	2590	7.8	7.2	▲8.6	5.3	13.6	14.1
2014年	7.4	8.3	12.0	2.0	15.2	3824	6.1	0.4	4.41	14.2	12.2	13.6
2015年	6.9	5.9	10.7	1.4	9.7	6024	-9.8	-14.4	11.0	0.8	11.9	15.0
4月		5.9	10.0	1.5	9.6	341	-6.5	-16.4	2.9	10.2	9.6	14.4
5月		6.1	10.1	1.2	9.9	595	-2.4	-17.7	-14.0	8.1	10.6	14.3
6月	7.0	6.8	10.6	1.4	11.6	465	2.8	-6.3	4.6	1.1	10.2	14.4
7月		6.0	10.5	1.6	9.9	430	-8.4	-8.2	9.6	5.2	13.3	15.7
8月		6.1	10.8	2.0	9.1	602	-5.6	-13.9	23.9	20.9	13.3	15.7
9月	6.9	5.7	10.9	1.6	6.8	603	-3.8	-20.5	5.2	6.1	13.1	15.8
10月		5.6	11.0	1.3	9.3	616	-7.0	-19.0	2.5	2.9	13.5	15.6
11月		6.2	11.2	1.5	10.8	541	-7.2	-9.2	27.7	0.0	13.7	15.3
12月	6.8	5.9	11.1	1.6	6.8	594	-1.7	-7.6	17.2	-45.1	13.3	15.0
2016年												
1月			10.3	1.8	18.0	633	-11.5	-18.8	14.1	-2.1	14.0	15.2
2月			10.2	2.3		326	-25.4	-13.8	-11.3	-1.3	13.3	14.7
3月	6.7	6.8	10.5	2.3	11.2	299	11.2	-7.4	26.1	4.0	13.4	14.7
4月		6.0	10.1	2.3	10.1	456	-2.0	-10.5	21.4	2.9	12.8	14.4
5月		6.0	10.0	2.0	7.4	500	-4.7	-0.1	43.6	-4.8	11.8	14.4
6月	6.7	6.2	10.6	1.9	7.3	479	-6.1	-9.0	8.5	4.4	11.8	14.3
7月		6.0	10.2	1.8	3.9	502	-6.4	-12.9	-3.8	-6.2	10.2	12.9
8月		6.3	10.6	1.3	8.2	520	-3.2	1.4	13.2	0.5	11.4	13.0
9月	6.7	6.1	10.7	1.9	9.0	420	-10.2	-1.9	27.9	-3.6	11.5	13.0
10月		6.1	10.0	2.1	8.8	488	-7.4	-1.3	-36.9	0.4	11.6	13.1
11月		6.2	10.8	2.3	8.8	442	-1.5	4.6	-32.4	-4.6	11.4	13.1
12月	6.8	6.0	10.9	2.1	6.5	407	-6.4	2.6	21.1	-627.7	11.3	13.5
1月				2.5	16.1	513	3.1	15.4	5.4	-6.2	11.3	12.6
2月				0.8		-91	-4.8	38.1	33.3	-242.1	11.1	13.0
3月	6.9	7.6	10.9	0.9	9.5	239	12.3	19.6	-1.4	1.6	10.6	12.4
4月		6.5	10.7	1.2	8.1	380	4.2	11.6	42.7	-9.8	10.5	12.9
5月		6.5	10.7	1.5	7.8	408	5.5	14.6	-5.4	-8.7	9.6	12.9

注：1. ①「実質 GDP 増加率」は前年同期（四半期）比、その他の増加率はいずれも前年同月比である。

2. 中国では、旧正月休みは年によって月が変わるため、1月と2月の前年同月比は比較できない場合があるので注意されたい。また、()内の数字は1月から当該月までの合計の前年同期に対する増加率を示している。

3. ③「消費財小売総額」は中国における「社会消費財小売総額」、④「消費者物価指数」は「住民消費価格指数」に対応している。⑤「都市固定資産投資」は全国総投資額の86%（2007年）を占めている。⑥—⑧はいずれもモノの貿易である。⑨と⑩は実施ベースである。

出所：①—⑤は国家统计局統計、⑥⑦⑧は海関統計、⑨⑩は商務部統計、⑪⑫は中国人民銀行統計による。